

千里山線の踏切道をひもとく

—十三—淡路間—

二十回生 浅野 倉平

十三〱淡路間は千里山線ではないが、この区間は北大阪電気鉄道が、十三から千里山に向けて最初に引いた路線の一部で、言わば千里山線のルートにあたる区間である。従って、この区間の踏切道の名称を最初に付けたのは北大阪電気鉄道であろうと推察されるので、元祖千里山線の区間として、前回に引き続き踏切道の由来もひもとくことにした。しかし、結構難解な踏切道が多く、残念ながら全くひもとけなかつた踏切道もあった。

一九二二年(大正十年)四月一日、北大阪電気鉄道は十三〱豊津間の営業運転を開始し、同年十月二十六日、十三〱千里山間の全線を開通させた。しかし、十三〱千里山間九・三km(現在のキロ数)の内、実に四十三%にあたる四・〇km(推定)は旧国鉄が敷設した路線敷きを利用したものであった。

月九日、現在の駅より二〇〇メートル程西寄りに設置され開業している。

北大阪電気鉄道は開業の翌年、沿線の名所案内と分譲地を紹介する「大阪の北郊と北大阪電鐵」と題する小冊子を発行している。その小冊子の中で、鉄道の敷設・廃線の払い下げなどの経緯等について次の如く記しているので、原文のまま、その一部を紹介させて戴く。

當會社發起人等爰に見る所あり大正四年九月天神橋六丁目市電終點を起點とし柴島、吹田、垂水を経て千里山に達する延長約五哩半の電氣鐵道を敷設し一般旅客貨物運輸の業を營み兼て沿線に住宅經營を試みんとして其筋に出願し大正五年九月を以て免許を得たり爾來大阪北部の開発は一日も之を忽諾に附すべからずの勢となれるを以て先づ沿線に於て住宅經營約五十萬坪を買収し其經營の準備に着手すると同時に一般公衆の利便を慮り本線の中途淡路より分岐して淀川の右岸を西走し阪神急行電鐵十三停留所に至る支線の敷設方並に淀川吹田間、官線鐵道廢線約二哩半の拂下を出願し何れも大正八年許可を得たるを以て同年十一月中起工し既に十三、千里山間は開通の運に至れり。

一八七六年(明治七年)七月二十六日、旧国鉄は大阪〱向日町間を開業させた。当時の大阪〱吹田間のルートは、大阪駅から旧淀川を超える上十三橋梁(現在の鉄橋より少し上流に、平行ではなく、斜め上の方向に架橋されていた)を渡り、現、阪急崇禪寺駅に達し、淡路駅・下新庄駅・神崎川鉄橋を経て、吹田方向に向かうS字カーブに入るあたりから、緩いカーブで、阪急吹田駅手前にある東海道線ガードに繋がって吹田駅に至っていた。

一九〇一年(明治三十四年)新淀川の掘削に伴い、上十三橋梁は現在の上淀川橋梁に掛け替えられた。この架け替えの影響を受け、崇禪寺駅付近から上淀川鉄橋へのアプローチとなる路線は小さな急カーブが3つ連続する窮屈な路線となつてしまった。しかし、その後、宮原を経由する新路線が完成した事により、この下新庄・淡路・崇禪寺を経由する路線は廢線となった。

新路線への切り替が何時行われたかは定かではないが、一九一三年(大正二年)十月二十五日、宮原信号所が開設された頃かと推定されている。

尚、旧国鉄の吹田駅は大阪〱向日町間が開通された時には、まだ、設置されておらず、一八七七年(明治八年)八

漢字は原文通りの漢字で、太字の箇所は原文でも太字になつており、文章には句読点が殆ど付けられていない。

(注) 一哩(マイル)≒約一・六km

又「北大阪電鐵會社の内容」の項目では次のように記されている。その原文の一部は次の通りである。

—電車開通—

今回開通したるは本線の内終點千里山より豊津、吹田、新庄を経て淡路に至る間及支線淡路より崇禪寺、南方を経て阪神急行電鐵十三停留所至る区間

又、淡路より大阪市天神橋六丁目に至る間は、大正十一年中に開通の豫定なり

北大阪電気鉄道は、前記の文章でも判る如く、大阪市内の始発駅を、計画では天神橋六丁目としていたが、実のところ資金的な理由から、新淀川に鉄橋を架ける事が出来ず、梅田にターミナルを持つ阪神急行電鐵(現、阪急電鐵)の十三駅を、当座の始発駅として選ばざるを得なかつた様である。しかし、開通もしていない天神橋六丁目〱淡路間を

本線とし、十三く淡路間を支線として公表していたとは、この小冊子を目にするまでは知らなかった。

淡路く天神橋六丁目間は、一九二五年(大正十四年)十月十四日、北大阪電気鉄道の経営を受け継いだ新京阪鉄道によって開通させられたが、大阪市内の始発駅を天神橋六丁目にと拘った北大阪電気鉄道関係者にとつては、自分たちの時代に、この区間を開通させることが出来なかったのは、残念至極の至りであつた事と思ふ。

十三く南方間

—高槻街道第2 踏切道—

十三駅5番線ホーム(河原町・北千里方面行き)の淡路寄りの先端から、枕木の敷にして、僅か、二十四本分先のところにこの踏切道がある。

明治以前、大阪高麗橋を基点として、吹田・茨木を経て高槻城下より西国街道へ至る道を高槻街道と称した様だが、明治に入り、高麗橋から宇野辺までを亀岡街道とし、高槻街道は茨城市宇野辺から高槻市安満の西国街道の接続地点までとされた。その後、高槻街道の道筋は、更に変えられ

た様であり、今では、高麗橋・天神橋・長柄橋・菅原町・江口・神崎川・高浜町・吹田(以下省略)が高槻街道の一般的な道筋とされている。

高槻街道の道筋がこの様なルートであつたとすると、十三・南方あたりは、そのルートから随分と外れている事になる。それなのにどうして、この踏切道に高槻街道という名前を付けられたのか、合点がいかない。尤も、今では、昔の街道と言われる道の殆どは消滅してしまつており、又明治時代には、街道の道筋をかなりいじつた様なので、もしかすると、このあたりに高槻街道があつたかも知れない……

—女子職 踏切道—

この踏切道は、一九二七年(昭和二年)一月十七日、大阪高等女子職業学校が開校されるのを機に設けられものと推察される。

この学校は、その後、淀川女子商業学校→淀川高等学校→淀川女子高等学校となり、平成十二年、英真学園高等学校と改称 男女共学となつている。

—宮操筋 踏切道—

この踏切道は、一九三三年(昭和八年)九月一日に開設された旧国鉄宮原操車場現JR西日本の宮原総合運転所に通ずる道として、北大阪電気鉄道の経営を受け継いだ新京阪鉄道によつて設置・命名されたのではないかと思われる。

—御堂筋西 踏切道—

地下鉄御堂筋線と国道四三三号線(通称新御堂筋)を挟んで設置されている、この二本の踏切道は北大阪電気鉄道が路線を敷設する時にはなく、そこにあつたのは「南方西」と云う名の踏切道であつたのではないかと推察される。

—御堂筋東 踏切道—

—能勢街道 踏切道—
能勢街道は大阪高麗橋を基点として、十三・三国・豊中・池田・川西・妙見を経て亀岡へ至る街道なので、この踏切道の辺りを、この街道が通つていたとしても、高槻街道ほど不思議ではない。

—高槻街道第1 踏切道—

高槻街道第2 踏切道を参照して下さい。

一九六一年(昭和三十六)東海道新幹線の終点駅とする場所が決定すると同時に、地下鉄御堂筋線の新大阪駅までの延長工事が開始された。同時に、線路と並行して道路(新御堂筋)の工事が行われ、一九六四年(昭和三十九年)に、先ず、地下鉄と新淀川上流部分の道路が開通し、下流部分の道路は、大阪万博開催前年の一九六九年(昭和四十四年)に、その供用が開始された。

この地下鉄と道路の工事に伴い、「南方西」と推定される踏切道は廃止され、御堂筋西・御堂筋東の二本の踏切道が、それに取って代わった様だ。従って、これらの踏切道は京阪神急行電鉄によって命名された事になる。

南方〱崇禪寺間

―南方東 踏切道―

この踏切道は南方駅と東海道線のガードの中間にあり、先に記した、廃止されたと推定される「南方西踏切道」と南方駅を挟んで、対となる踏切道として「南方東」と名付けられたものと考えられる。

―宮筋西 踏切道―

―宮筋東 踏切道―

南方駅より東海道線のカードをくぐって直ぐの所に、枕木の敷にして、三十本程の間隔で二本の踏切道が並んでいる。そして、これらの踏切道を渡って交わった道の先には、この地域の氏神様である中島惣社が祀られている。

中島惣社（東中島四丁目）と崇禪寺（東中島五丁目）はお隣同志であるが、中島惣社は孝徳天皇の白雉二年（六六五

一年）に都が難波長柄豊碁に遷都された頃に五穀豊穰を祈る為によくの神領を得て創建されたと伝えられている。

他方、崇禪寺は天平年間（七二九〱七四八年）に法相宗の行基によって創建されたとされているので、歴史的には中島惣社の方が少し古い様である。

中島惣社は慶長末年、大阪の乱にて焼失した。しかし、いつの頃からか、時代は不明であるが、中島郷の守護神として宇賀御魂神（うがのみたまのかみ）が祀られ、明治時代の後半、中島郷四十八カ村の親宮（総社）ということから多くの神が合祀されるようになり、今でも地元の人々の厚い信仰を集めている。

崇禪寺から中島惣社一帯は崇禪寺馬場と呼ばれ、明治時代には、一万九千坪あまりの境内を持っていたが、昭和二十年の空襲で、共に焼失し、現在の社殿・本堂はその後復興され、何度かの改修を経て今に至っている。

中島惣社のお社は、大きくはないが、いかにも地域の氏神様としての雰囲気を感じられる。しかし、崇禪寺の本堂と、それを取り巻く建物は、鉄骨の柱とガラス張りの造り

―飛鳥橋 踏切道―

現在、この踏切道のある場所は東中島であるが、過つては飛鳥町と呼ばれており、この踏切道の近くには、飛鳥住宅・飛鳥青少年会館・あすか保育園など「飛鳥」を冠する建物が多く見受けられる。従って、この町を流れる川に架かる橋の名をとって、この踏切道は名付けられたのだと思われる。

尚、宮筋西踏切道〱崇禪寺駅間あたりの路線は、旧国鉄の廃線跡がそのまま使われていたので、先にも記した如く、この辺りは、小さなカーブが3つ連なる窮屈な区間であった。従って、永年にわたり、この区間を走行する列車は速度を落として運転されていた。しかし、列車のスピード・アップを計る為、一九五五年（昭和三十三年）末から翌春にかけて、この曲線の改良工事がなされ、現在の様に回転半径の大きな一つのカーブになった。



手前 宮筋西踏切道 その先 宮筋東踏切道

崇禪寺く淡路間

—大宮橋 踏切道—

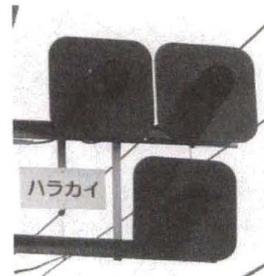
大宮橋もこの近くを流れていた川に架けられていた橋で、この踏切道はその名にあやかり命名されたものではないかと推察される。

大宮とは、大辞林によると、神社の敬称を指すとあるが、実際、この踏切道の先には、多くの神々が合祀されている中島惣社に通じる路がある。従って、柴島あたりの氏子が中島惣社に参拝に訪れる折には、この橋が利用されたのではないかと思われる。

尚、淡路駅く柴島駅間の「大宮筋踏切道」をひも解く折には、—この近くには大宮に由来する何かがあったのではないかと考えられるが、それが判らない—と書いたが、この時には、その大宮が中島惣社に当る事に思いが至らなかつた。

—ハラカイ 踏切道—

九十一年前に名付けられたと思われる、この踏切道名の由来は、現在では全くの謎とされている。



この踏切道に付いては、阪急電鉄広報課に、その名の由来等の問い合わせをしたが、残念ながら、阪急電鉄には踏切道に関する資料が無い様で、全くわからないとの事であった。又、同課の話では、この踏切道に付いてはかなりの問い合わせを受けているとの事でもある。実際、インター

ネット上でも、「ハラカイ」とはどういう意味・・・？など漢字を書くの・・・？などの文字が氾濫している。

—小川 踏切道—

北大阪電気鉄道が発行した、前記の「大阪の北郊と北大阪電鐵」の中で同社は「北大阪電鐵淡路停車場附近經營地區整理計画圖」と云う見出しで、淡路駅を中心とした分譲地の図面を掲載している。その図面によると淡路駅の手前に一本の踏切道と川が描かれている。図面では川幅は良く判らないが、小川と云うからには、そう大きな川ではなさそうだ。この踏切道はこの川に由来して名付けられるものと想定される。

—消える踏切道—

前号にも記した如く、現在、阪急電鉄が工事主体となつて淡路駅を中心とする連続立体交差化事業を行っている。この高架化工事が二〇二〇年に完成すると、京都線では六ヶ所・千里線では十一ヶ所の踏切道が廃止される事になる。特に、開かずの踏切道として評判の良い京都線の「ハラカイ」「小川」「善隣社」「北陽」と千里線の「住宅」の

各踏切道が無くなる事は、交通渋滞の解消と安全確保の向上にとつては良い事である。

しかし、個人的には、淡路駅手前の線路際から、ミスデアラスな名前の「ハラカイ」の標識が無くなるのは、この踏切道を「ひもとけなかつた」残念な気持ちと共に、一抹の寂しさを感じる。このまま、この踏切道が無くなると、この「ハラカイ」の由来が判らないまま消えて行く事になってしまう。その様な事になる前に、この踏切道の名前の由来を、是非、知りたいと思つているので、情報をお持ちの方は、その提供をお願い致します。

十三く淡路間は北大阪電気鉄道・新京阪鉄道・京阪電気鉄道の各時代を通じて支線の扱いであつたが、経営が京阪神急行電鉄に移行された後の、一九五九年(昭和三十四年)二月十八日、梅田く十三間の三複線工事が完成し、新線を使い、梅田く京都間の運転が開始されたのを機に京都線に編入された。

又、十三く淡路間には、運行開始の時期は判らないが、淡路駅の一号線と十三駅の七号線を折り返し運転する電車が一時期運行されていた。この折り返し運転は何時中止されたのかは定かでないが、淡路駅の一号線ホームが一九五

四年（昭和二十九年）三月三十日に廃止されているので、これに伴い、その運行が中止されたものと思う。

他方、十三駅の七号線ホームは一九七六年（昭和五十一年）九月二十三日まで、主として十三駅発着の河原町駅行普通電車のホームとして使われていた。しかし、駅の大規模な改良工事に伴い廃止された。

尚、淡路駅の一号線ホームは今でも欠番になっており、列車は二本の島型ホームの二号線から五号線で発着している。

会誌十四号に投稿させて戴いた「千里山線の踏切道をひもとく―北千里く天神橋筋六丁目―」をお読み戴いた方の中から、「下新庄駅を出て、神崎川の鉄橋を渡り切ったあたりから、ガスタンクが見えるところなどに千里山線の原風景を感じた」とか「久しぶりに千里山線に乗った時に、改めて踏切道を意識して昔の風景を思い出した」など、その他にも同じような意見を多数頂戴しましたが、筆者としては、大変うれしく思っております。ご意見を寄せられた方々には、当紙上を借りまして御礼を申し上げます。

以上

参考文献

- 一、「大阪の北郊と北大阪電鐵」 北大阪電鐵 一九二三年
- 二、「東淀川史」 東淀川区史編集委員会 一九五六年
- 三、「大阪の街道と道標」 武藤善一郎 一九九九年