

阪神なんば線 延伸工事探訪



作家●野村正樹 写真●織本知之 取材協力・阪神電気鉄道株式会社

2009年3月20日の開業を間近に控えた1月、阪神なんば線延伸区間を、鉄道をこよなく愛する作家・野村正樹が歩いた。そのプランが語られるようになってから半世紀を経て実現したこの延伸、当時を知る野村氏にとっては感無量だったようだ――。

関西人がずっと夢見た直通運転

実は、筆者は神戸で生まれ、18歳までを神戸で過ごした。高校生活を送った昭和30年代半ばには、よく電車に乗って大阪にも出かける。行き先の多くはキタの梅田界限やミナミの難波・心斎橋あたり。しかし、同じ「大阪の繁華街」でも、キタに行くのとミナミまで出向くのでは、まるで感覚が違っていたのである。

阪急や阪神の特急を使えば、梅田まではたったの30分ほど。しかし、難波あたりに行くとなると、そこから地下鉄御堂筋線に乗り換えて1時間近くかかってしまう。

神戸から梅田は、実に近いが、神戸から難波は、何とも遠い。

それが実感であり、実態でもあった。

休日には近鉄電車に乗って奈良や生駒山などにも行ったが、その際の「遠さ」や「面倒さ」はミナミの比ではない。当時、阪神間の住民が近鉄に乗るには、梅田（国鉄では大阪駅）から城東線（今の大阪環状線）で15分ほどの「鶴橋」駅で近鉄奈良線に乗り換える、というのが一般的。神戸から奈良までは、片道で2時間近くを要した。

大阪の街は、神戸のとなりだが、奈良の都は、はるかに遠い彼方。

それが本音であり、本当のことだった。

そんな筆者が、卒業後は大阪に本社を持つ洋酒メーカーに就職する。やがて上本町六丁目を終点としていた近鉄が難波まで延伸されたが、やはり神戸―奈良を移動するには阪神（阪急）―地下鉄―近鉄の3種類の電車の乗り継ぎが必要だった。

阪神間に住む同僚などは、筆者と同じ不便を口にする。同時に、奈良に住む知人たちからはこんな不満も聞いたりした。

「三宮で買い物や観光をしようと思うても、神戸は遠くて行くのがしんどい」

「タイガースを応援したいんやが、甲子園球場まで行くと帰りが遅うなってムリ」

そんな会話を交わすときに、かならず到達する「共通の思い」があったのだ。

「神戸も大阪も奈良も、同じ関西文化圏なのに、なんで行き来は不便なんやろう」

「阪神と近鉄が繋がったらええんやけど」

「そうや、線路の幅は同じなんやから、直通電車かて走れるはずや！」

これは、当時の関西では決して突飛な発想でも夢物語でもなかったのである。その「阪神と近鉄を線路で結ぶ」という壮大な計画の原型ともいえるプランは、すでに昭和30年代半ばに立てられていたからだ。

半世紀を経て実現した夢の新線

その頃、阪神電車に「伝法線」という支線があった。三宮・元町―梅田を結ぶ阪神

本線の「尼崎」駅から分かれ、新淀川を渡ってすぐの「伝法」を経て「千鳥橋」という大阪西郊の下町でブツンと途切れるという、何とも存在感の薄いローカル線だ。

そんな伝法線が注目された最初は、昭和35（1960）年6月のこと。阪神電鉄が同線を難波まで延伸させることになり、その第一期計画として千鳥橋―西九条の工事が始まったのである。

同区間が完成したのは、あの東京オリッピックが開かれた昭和39（1964）年。あわせて路線名は「西大阪線」と改称される。さらに同年には、国鉄も大阪環状線を開通させて「西九条」駅で両線の乗り換えが実現した。大阪西部の交通網が大きく前進する、最初の一步でもあっただろう。

余談だが、その西大阪線の開業にあわせて昭和40（1965）年には西九条―神戸・元町（のちに三宮）を結ぶ「西大阪特急（通称はN特急）」という電車も生まれた。

さらに2年後には難波乗り入れをめざしての二期工事（西九条―九条）をスタートさせたが、諸般の事情で中断された。一つの要因は、乗客の伸び悩みだったかもしれない。当時、大阪の西部にはコレといった繁華街や行楽地がなく、せっかくのN特急も空席が目立ち、昭和49（1974）年には残念にも姿を消したのだ。

しかし、やがて時代の進歩が状況を一変させる。地元では「大阪の陸の孤島」と呼ばれてきたこの一帯に、相次いで超人気スポットが生まれたのである。

◆平成2（1990）年には大阪港に巨大水族館の「海遊館」が開業。



阪神なんば線乗り入れの新造車 1000 系。行き先表示の「西九条」は3月19日で見納め。

◆5年後には隣接してサントリーミュージアム「天保山」が開館。一帯の天保山ハーバーレッジは一大観光名所となる。

◆平成9（1997）年には大阪ドーム（現京セラドーム大阪）が誕生。

◆平成13（2001）年には西九条駅からJR桜島線（ゆめ咲線）に乗ってすぐのこの花区内にユニバーサル・スタジオジャパン（USJ）がオープン……。

そうした場所には、阪神間はもちろん、近鉄や南海沿線からもレジャー客が押し寄せることとなった。あわせて地元でも、大阪市西部の活性化策が検討されはじめる。

その切り札として、阪神の西九条―近鉄難波を結ぶ新線の工事施行認可が平成15（2003）年に下りた。建設・保有は大阪市などが出資する西大阪高速鉄道が、運営は阪神電鉄が行う上下分離方式での事業化も決まり、同年10月に工事は開始されたのである。

延伸総距離は3.8 km。工事区間は「近鉄難波」駅の西に既設の引き上げ線（0.4 km）を除く3.4 km。地下にある近鉄難波駅（開通後は「大阪難波」駅に改称）から続く地下トンネル内に「桜川」「ドーム前」「九条」の3駅が設けられ、その先は高架となつて西九条駅で西大阪線と結ぶ、という計画。「阪神と近鉄の直通運転」が、ついに実現することとなったのだ。

しかも、新しい鉄路には両社の電車が相互乗り入れをする。その目玉は、阪神三宮―近鉄奈良を最速76分で結ぶ直通の「快速急行」。あのN特急を思わせる優等電車が、1時間に3〜5本も走るのだ。

開通は平成21（2009）年3月20日。かつて伝法線に託された夢が、半世紀の時を経て現実のものになったわけである。感無量……今は東京で暮らす筆者にとつても、それ以外の言葉は見当たらぬ。

ところが、そんな感慨に浸っていた昨年末に、思いがけない幸運が訪れた。完成間近の新線を歩いて取材できるといふ。

「何と嬉しい初夢だろうか！」

そして、いよいよ本番にそなえての試運転電車が走り出す数日前の、1月初旬。筆者は喜び勇んで大阪へと向かったのである。

難波―ドーム前で知ったアクセスの便

本来ならば、新設された全区間の線路を歩きたい気持ちは山々だ。しかし、工事の最終仕上げの時期でもあり、今回の取材は途中のドーム前―西九条の区間。いや、それで十分ではないか。大切なのは「阪神と近鉄がレールで結ばれる」という現実を、自分の目と足で確かめることなのだ。

【探訪① 尼崎駅】

そんな思いで最初に訪ねたのは、阪神「尼崎」駅だった。神戸に育った人間としては、やはり六甲山を背に仰ぐこの場所から、難波や、その先の生駒山や奈良方向をめざす探訪のスタートを飾りたい。

そして、ひさびさに訪れた尼崎駅で目にしたのが改装なった駅舎と新しい線路の配置だ。かつては、北側に2面4線の阪神本線、南側にボツンと西大阪線のホームを備えた構造が、いつのまにか一変していた。新しい駅は上下ともに2面3線（合計で4

探訪②——西九条駅



ネオンきらめく夜の難波。



既存のレールと新設されたなんば線のレールはすでにつながっていた。ストッパーがはずされるのを待つばかり。

探訪①——尼崎駅



阪神電気鉄道株式会社
鉄道事業本部
なんば線開業準備室
建設工事事務所
副所長 原田 大

START!



今回の探訪は尼崎駅からスタートした。



阪神本線下り線と阪神なんば線を立体交差させるため新設された高架橋。

面6線)の構造。中央の2線を使うなんば線の電車と阪神本線の特急・急行・普通などとの乗り換えが、楽に、便利に、スムーズに行われるように工夫されている。

さらに大阪方向を見ると、本線となんば線の線路は次の「大物」駅の手前で立体クロスしている。新しい鉄路に、かつてのローカル線のイメージはもう無い。

やがて、その立体クロスをくぐって黒と黄色を基調としたおしゃれな電車が入線してきた。阪神なんば線の開業にあわせて新造された1000系。その快適な車両に揺られて、いざ西九条へと向かったのだ。

【探訪② 西九条駅】

乗車して約10分。3月19日までの終点となる西九条駅で電車を降りると、目の前には先へ通じるなんば線の線路がすでに敷かれ、既存のレールと繋がっているではないか。興奮は徐々に高まっていく。

地上4階にあるホームから改札口を出て地上へと向かう。途中の階段の壁には「阪神電車ミナミへ。」と記された巨大な看板が。そうなのだ。さっきホームで見たレール上のストッパーが外されたときには、電車がこの上の真新しい線路を走るのだ。難波や道頓堀や、その先の生駒や、世界に誇る奈良の若草山や春日神社や大仏殿まで、乗り換えなしで行けてしまうのだ！

そんなことも思わせる元気な広告に誘われて、次に向かったのは近鉄難波駅である。

【探訪③ 大阪難波(旧近鉄難波)駅】

その地下ホームの西端に立つと、先に続く間のなかに3本の引き上げ線が見えた。開業後は、その両端の2線が本線となる。

神戸方面から走ってくる1000系もこのトンネルの闇をくぐって雄姿を見せてくれると思うと、胸はさらに高鳴ってきた。

ホームの見学を終えたあとは地上へ。東西に延びる千日前通りをひたすら西へ、西へと歩いた。この硬いコンクリート道路の下には、もう新しい線路が敷かれているのだ。感動は最高潮へと近づいていく。

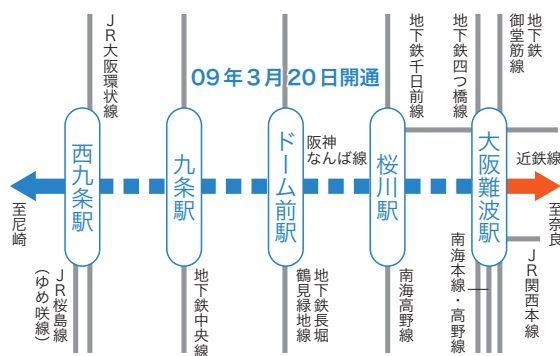
【探訪④ 桜川駅の周辺】

途中で「JR難波」駅のある湊町リバープレイス前を通り、さらに歩くと「桜川」駅。ここは大阪市営の地下鉄千日前線(なんば線と地下通路で連絡)や南海高野線の「汐見橋」駅と乗り換えができる。

実は、この路線の大きな魅力の一つが、西九条ー大阪難波のすべての駅で既存の鉄道と接続していることなのだ。

次の「ドーム前」では市営地下鉄の長堀

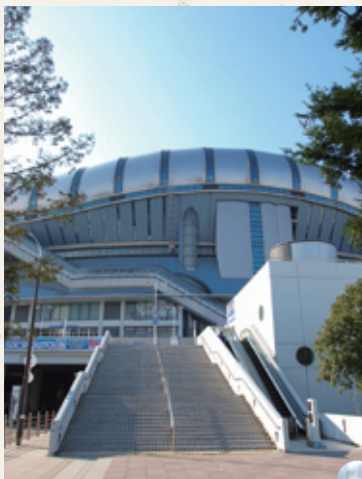
阪神なんば線と既存鉄道とのネットワーク



探訪⑤——ドーム前駅



ドーム前駅の地上ゲート。ガラスと金属パネルを用いた未来的な造りが特徴。



阪神タイガースの公式戦もここ京セラドーム大阪で開催される。



ドーム前駅ホーム。吹き抜けとなっているため地下駅でも開放感がある。



地下出入口の浸水を防ぐ鉄扉。河川が氾濫したときに備える。



シールド工法でつくられた円筒形の地下トンネル。

鶴見緑地線「ドーム前千代崎」駅と地下で連絡し、心斎橋や大阪ビジネスパークや鶴見緑地公園などに行くのに便利だ。

「九条」駅では地下鉄中央線と接続。人気のウォーターフロントへは、そこから10分前後。「西九条」駅はJR大阪環状線・ゆめ咲線との乗換駅で、そこから5分でUSJに行ける。

そんな期待に胸をはずませて歩くうちに、前方には銀色に輝く京セラドーム大阪が見えてきた。その正面に位置するのがドーム前駅。工事現場の見学と真新しい線路歩きの出発進行は、もう間近だ。

建設工事の3つの努力に感服

見学は、ドーム前駅近くにある建設工事事務所から始まった。そこで原田副所長から新線の概略や見どころなどの説明をうかがいながら、3つのことに感心した。

1つめは、高架と地下が組み合わさり、2本の大きな川と交叉し、民家のすぐ脇や幹線道路を走る箇所もある、という複雑なルート工事のやり遂げたことだ。

難波方面から延びてきた地下トンネルは、このドーム前駅の手前で木津川や地下鉄・長堀鶴見緑地線の下を走るために、ホームの位置は地下約25m。大阪ではもっとも深い駅の一つなのだ。次の九条駅まではシールド工法による大深度地下鉄のトンネル区間が続く。その九条からは最高40パーミルの急勾配を上り、一気に高架となって安治川をまたぎ、西九条駅へと達する。

つまり、ドーム前―安治川橋梁の約1・

5kmの間にビルの地下5階から地上4階まで駆け登る、ということ。設計や工事に携わった方々の苦労と努力は計り知れない。

また、地下から高架になる付近では広い道路に沿って線路が敷かれるために、都市計画道路の拡幅工事が行われた。これも、自治体との緊密な連携の結果だろう。

さらに地下出入口の付近には、自然災害による万が一の浸水を防ぐための鉄扉を設置。安全対策も万全である。

2つめは、周辺環境へのきめ細かな配慮がなされていることだ。

とくに安治川周辺の高架部分には側道がなくて、民家やビルの合間をすり抜けるように線路が敷かれた。そのため、騒音・振動対策には最大限の工夫が施されている。

まず2本の線路の両脇を包み込むように、下部は高さ2mのコンクリート、上部は高さ4mのポリカーボネイト製の防音壁を設置している。さらに、ロングレールを採用し、コンクリート製の枕木と道床の境目には振動低減のためのゴムを施し、道床上には数センチ幅の碎石を敷きつめるという入念さ。騒音と振動の備えも磐石だ。

駅のデザインへのこだわり

3つめは、沿線の3駅のデザインにもこだわりや工夫を凝らしていることだ。

副所長はパネルで幾つもの興味深い説明をしてくださったが、それらは現地を見てのお楽しみ。百聞は一見にしかず。魅力の数々をこの目で確かめるべく、いよいよ現場へと向かったのである。

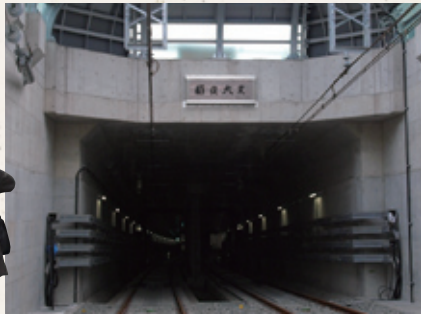
探訪⑥——九条駅



安治川橋梁。防音壁はしール面から2mの高さなので、車窓から景色が楽しめる。



セミシールド型防音壁。上部が半透明板で明るい印象を受ける。



地下入口に掲げられた「紹復大業」のプレート。阪神電鉄の思いが込められている。



円柱の外観がおおよそ地下駅の入口とは思えない九条駅の地上ゲート。



九条駅ホームには丸い柱をぐるりと囲む鉄製のベンチが。

【探訪⑤ ドーム前駅】

地下2階にあたる駅の改札口からさらに階段を下りると、目の前に完成間近のプラットホームが広がっていた。高さ10mを誇る吹き抜けの空間の眺めが壮観だ。

10両編成の電車に対応できる長さ215mの島式ホームの両側には、赤茶けた新品のレールとピカピカの赤銅色の架線。さらに目を惹くのが、コンコースやホームの壁面を飾る煉瓦である。その数、何と16万個とか。でも、なぜこの駅に煉瓦なのか？

副所長がこう説明してくださった。

「ここは、大阪ガス発祥の地なんです」

明治38（1905）年、この地に生まれた煉瓦造りの工場から初めて都市ガスの供給が始まり、大阪の近代化に大きく貢献したとか。その由緒ある場所に生まれた駅にこそふさわしい装飾だろう。

そういえば、同駅の改札階にはアーチ型の入口のような煉瓦造りの壁面もあった。これは甲子園球場をイメージしたものだという。確かに、ドーム前駅から甲子園駅までは快速急行に乗れば約20分。阪神電車に乗っての「野球のハシゴ観戦」が楽しめるかもしれない。

そのホームの最前部から、いよいよ線路へと下りる。ここからはトンネル内の枕木をしっかりと踏みしめながら、1歩ずつ、前へ、前へ。今までも取材で全国の廃線跡の錆びたレールや古い枕木の上を歩いてきたが、完成前の鉄路は初めての体験だ。

その感動に浸りながら10分ほど進んできると、もう次の「九条」駅のホームが見えてきた。

【探訪⑥ 九条駅】

九条駅の周辺はボルトやネジなどの金属加工の工場で栄えた町だ。そのため、ホーム上の柱やベンチ、地上の出入口は鉄が主体。その円筒形の建物は鉄骨とガラスで構成され、夜間にはなつかしい「行灯」をほうふつとさせる暖かな照明が灯るといふ。

「九条は、大阪の市電発祥の地なんです」と副所長。明治36（1903）年に、九条交差点（当時は花園橋）から天保山（築港栈橋）までの市電が開通したのである。まさに、ここは「大阪の市内交通の始発駅」。円筒形の建物のモチーフとなっている「鉄」と「明かり」は都市の近代化の象徴かもしれない、と思った。

ちなみに、さつき難波から地上を歩きながら見た「桜川」駅の近くには材木問屋や製材所が多く、ホームのベンチは木製に。また、壁面はかたや金属、こなたタイルといった別のデザインになっているとか。どの駅も開業後には途中下車をしてゆつくりと散策するのが楽しみだ。

地下入口に刻まれた「紹復大業」

その九条駅を過ぎて再び地下のトンネルを歩くと、一気に上り勾配となって線路は地上へ。ここからは、防音のために施された覆いのなかを歩いてゆく。

ふと振り返ると、トンネルの出口（西九条方向からでは入口）の上部に大きなプレートが埋め込まれているのに気づいた。

そこには「紹復大業」という文字が。広報の方が、こう教えてくださった。

「中国の『書経』という歴史書に由来した語句で、『前の時代からの偉大な業績を継承して世の中を安定させよう』という意味なんです」

確かにこの延伸事業も、戦後から間もない頃に構想された壮大な計画を後世の人びとがしっかりと受け継ぎ、見事に結実させたものではないか。プレートに込められた願いのとおり、同線の開通で新たな都市交通ネットワークが形成され、生活の利便性が向上し、沿線や地域の活性化にも大きく寄与することは間違いないだろう。

そんなことを考えながら歩いて行くと、目の前に巨大な橋桁が迫ってきた。約90mの長さを持つアーチ型の安治川橋梁。地下はトンネル、高架部分は防音壁で覆われたならば線で、唯一、車窓からの景色が楽し



近辺の高層ビルから安治川を望む。シャープなアーチ型の安治川橋梁が新しいランドマークになっている。

める場所だ。ちなみに、この橋は安治川で浮かべた台船上で橋桁を組み立て、潮の満ち引きを利用して設置したという。

「その安治川と言えは……」

関西で育ち、仕事で大阪の中之島や天保山港の周辺に何度も足を運んだ筆者には、この「安治川を渡る電車」にはひとしおの感慨があるのだ。

安治川の上流は「大川（旧淀川）」であり、江戸時代にはこの川を使って天保山港と船場や中之島を行き来する荷物船が商都・大阪の繁栄をもたらした。

そんな近世の大動脈であった旧淀川に沿って走る鉄道が初めて敷かれたのは、昨年10月に開通した「京阪中之島線」である。そして今度は、浪速の街の大動脈であったこの川を初めて民鉄路線が渡った、ということ。大阪の未来をリードする新しい2本の動脈が誕生したわけだ。

そんな歴史を秘めた安治川を渡ると、線路は緩やかに左にカーブを切る。行く手には、数時間前に降り立った西九条駅のホームが見えてきた。ふと足元のレールを見ると、そこに「2008・10・10」という設置の年月日が記されていた。この日に、この場所で、垂涎の鉄路が一本に繋がったのだらうか。

「大業」が、見事に成就への王手をかけた瞬間だったかもしれない。

線路は続くよ、どこまでも

こうして、尼崎をスタートしてから難波・ドーム前・西九条までを徒歩でたどる小さ

な旅は終わった。その難波・西九条間は、バスやタクシーを使っても日中なら20〜30分はかかる。阪神ならば線の電車は同じ区間を、約8分で走り抜けてしまつたのだ。

わずか8分であり、たったの4km弱の新線ではある。しかし、その効果と期待は計り知れないはずだ。

鉄道ができれば、新しい移動が生まれる。

鉄道会社には、新しい需要が起きる。

地域には、新しい市場が育つ。

そして沿線に住む人びとには、新しい喜びがもたらされるはずだ。

もっとも、一本の路線の誕生が乗客の流れを変え、場所によつては訪れる人が減ってしまうケースもないとは言えない。しかし同線には、そうした事態を防ぐユニークな試みもなされていると思った。

阪神ならば線新線区間の通勤定期券を持つていれば、阪神梅田駅での乗降も可能となるのだ。つまり、ミナミで働く人でも、梅田と難波での買い物や道頓堀と北新地でのハシゴが楽しめるということ。そういえば、いただいたパンフレットにはこんなキャッチフレーズも記されていた。

——遊ぶ、働く、学ぶ。暮らしの可能性が大きく広がります——

まさしく、その通りだろう。人が動けば、経済も動く。沿線の街は元気になる。それも鉄道にとつての大きな役割であり、地元

の期待ではないだろうか。

西九条駅のホームに立ってそんなことを思っていると、突然、軽快なメロディが耳に届いた。文部省唱歌にもなったその曲名と歌の出だしは誰もが知っているだろう。

「♪ 線路は続くよ、どこまでも」

有名なアメリカ民謡（日本語訳詞／佐木敏）であり、阪神電鉄でも梅田を除く各駅で電車の接近音として使われている名曲。そもそもは、アメリカ大陸横断鉄道の建設に際して歌われたものだという。

そして今、この日本の大阪でも市内横断鉄道が建設されて、まさしく「線路は続いた」。この音楽に乗せて到着した電車に乗るだけで、阪神間から難波や奈良へ、奈良から神戸方面への快適な移動が叶うのだ。

思えば、半世紀にもわたる長い長い夢だった。しかし、子どもの頃から夢見た新しい鉄路は、今まさに正夢となったのだ。

ふと見ると、その西九条駅のホームに、一人の小さな男の子がやってきた。そして私と同じように、はるか難波方向へと続く鉄路をじっと見つめている。彼は今、どんな夢を見ているのだろうか……。

鉄道は「乗客を運ぶ」だけではない。沿線や地域に「夢を運んでくれる」希望と元気のメッセンジャーでもあるのだ。冬の冷たい六甲おろしを全身に受けながらも、心はほんのりと温まっていくな。



野村正樹 Masaki NOMURA

作家。経営、マーケティング、人生、鉄道など幅広い分野で活躍している。著書多数。最新刊に『鉄道地図の謎から歴史を読む方法』（河出書房新社）がある。