不思議なカーブがこの街にある
阪急千里線の大カーブの謎に迫る

新山ひろし

阪急千里線「吹田駅」の南西に清和園町という町がある。いきなり私事で恐縮だが、僕は今から40年前、大学生の頃、この町のアパートで暮らしていた。4畳半一間に男二人の共同生活、すぐ側を東海道線が走り、列車が通ると部屋全体がガタガタ揺れた。その旧国鉄線に交差する阪急千里線は、まるで浜辺のような緩やかなカーブを描いていた。それは実に奇妙なカーブだった。今回は、40年来の千里線のカーブの謎に迫りたいと思う。よろしくおつきあい願いたい。

不思議なカーブがこの街にある

さて、問題のカーブである。阪急千里線、大阪側から吹田駅に入る直前のところで、決まって列車は超スローになり、大きく弧を描き、そのまま吹田駅ホームに滑り込んでいく。駅に滑り込む手前で阪急線はJR東海道線の鉄道と交差する。列車に乗っていると、まるで遊園地の列車に乗り込んだような、異界をさまよう気分にもなる。「遅い！」とイライラした人もきっとあるはずだ。

なぜ、こんなカーブが存在するのだろう。まずは、吹田の鉄道の歴史を調べてみることにしよう。

これが清和園の急カーブ。東吹田駅の跡でもある。東側に大きくカーブする。

近代吹田の鉄道の歴史

吹田に初めて鉄道が敷かれたのは明治9年、向日町と大阪の間に国鉄が走った。しかし、その軌道は度重なる洪水で水浸しになる。『郷土吹田の歴史』によれば、「明治29年の神崎川堤防決壊による吹田村の洪水はこれまでにない被害をもたらした。当時の東海道本線は、吹田付近で現在の阪急電鉄千里線の敷地に高くつくられた堤の上を走っていた。この高い堤が上流の決壊によって西流する濁流を阻み、滞水量を増させ吹田村の被害をさらに大きくした」とある。吹田砂堆（さたい）という砂地で水はけの良い旧吹田集落に比べ、その西に接する清和園町辺りは元々、吹田慈姑（くわい）が名産という湿地帯だった。その湿地帯の部分の堤をけずり、東海道線の軌道を大きく変更されることになった。それが今のJRの軌道である。

一方、廃線となった、清和園辺りの国鉄線は数年後、阪急千里線として甦ることになる。『吹田市報』の昭和54年33号に「現在の阪急千里線は、北大阪急行電鉄として、廃線になっていた国鉄東海道線の払い下げを受けて建設されたものです。ただ、清和園付近では、東海道と直行して線路を延ばすため、廃線敷より東よりにカーブして北に向かい、急カーブになっています」とある。つまり、あのカーブは国鉄と、廃線の千里線とを直行させるために、無理やり大きくふくらませたというのである。清和園町を歩いてみると、元の国鉄の軌道はまっすぐな道として、今もたしかに残っている。

しかし、なぜ、直行なのか。なぜ、洪水に弱い、悪名高い国鉄の廃線を採用したのだろうか。阪急千里線の誕生の経緯を探ってみることにしよう。

明治29年ごろの東海道線と滞水しやすい状況。当時の東海道線は、路線変更後廃堤となり、その高堤は撤去され、現在阪急千里線となる。

阪急千里線の誕生物語

『千里山の70年のあゆみ』によれば、「大正4年9月9日『軽便鉄道免許申請書』が発起人9名によって、内閣総理大臣大隈重信宛に提出された」のが千里線、当時は「北大阪電鉄」開通の発端である。この『申請書』は、大阪市電の天神橋六丁目の終点を基点とし、淡路、吹田を経て千里村に達する8キロ。千里丘終着駅には広大な墓地をつくり、葬儀列車を走らせようと提案している。しかし、その「葬儀列車」という発想が大阪府当局の怒りに触れ、千里線は、却下の方向に動く。その時、なぜだか怪事件が起こる。内閣書記官から鉄道員総裁に宛てた一通の手紙が事態を変え、急転直下、北大阪電鉄は開通の運びとなったのである。ただ、却下に動いていた会社には、すでに経済的に破綻していた。何とか安く鉄道を作らなければならない。二つの計画変更が提案された。まず、莫大な経費を必要とする淀川鉄橋建設を避けるため、すでに架橋されている十三の鉄橋から淡路、豊津へと路線が変更となった。続いて、先年、廃止になっていた国鉄の軌道を使うという案が取り入れられることとなった。少々、洪水の不安はあるものの、経済的危機を乗り切るための天下の妙案だったのである。

そして、開通は大正10年3月、その後、京阪電鉄の子会社である「新京阪電気鉄道」に譲渡され、当初の計画の天神橋・淡路間が大正14年に開通する。吹田と南方との間は、最初は国鉄、次に北大阪電鉄、次に新京阪鉄道、京阪電鉄、京阪神急行電鉄、阪急電鉄と経営がめまぐるしく変わったのである。いかに、民間における鉄道経営が困難であるかが分かる。

カーブの場所に「東吹田駅」が…

さて、もう一度、カーブの現場に戻ろう。大きく曲がる場所に浜田踏切がある。「くぉーたりー吹田」のルポによれば、ここは昔は「東吹田駅」だった。隣接して小さな公園と駐輪場があるが、それがホームの跡だという。かつて、駅前はロータリーになっており「柳通り」が賑わい、国鉄吹田駅に続いていた。今も「柳通り」が残り「新京阪薬局」というお店もあった。この辺り、寂れているとは言わないが、地味な街角ではある。そこに賑わいの記憶を重ねると、ふと懐かしさが匂った。

この清和園の辺りは吹田砂堆という砂地の旧集落に比べて、低湿地であり、名物の吹田慈姑が取れたという。しかし、度重なる洪水で近代の鉄道計画に大いなる困難をもたらした。現在では、ほぼ洪水の心配はないようだが、数年前、僕は神崎川の近くの辺りの公園が水浸しになっているのを見たこともある。どうなのだろうか。

カーブは吹田の近代遺跡である

さて、40年ぶりに僕は自分が住んでいたアパートを訪ねてみた。アパートはきっともう存在していないだろう。しかし、実は、今もそのアパート「清和苑」があったのである。改装の跡はあるものの、ほぼ原型のままそこにあったのには驚いた。そして、改めて、あのカーブに沿って歩いてみた。まるで波打ち際を歩いているような、不思議な遠心力のデザインにからめとられていく。やはり奇妙な曲がりである。それは、まるで遊園地のようでもある。考えてみれば、吹田にとっては、とても大切な近代の遺跡なのではないだろうか。さて、奇妙な列車カーブの謎に迫る旅、いかがだっただろう。僕にとっては、なんだか、とても、このカーブが愛しくなってきたというのが実感である。

新京阪時代の名残を残す薬局。これが駅前のロータリーへつづく柳通りである。

参考資料：「吹田市史」第三巻「明治・大正の交通」・「くぉーたりー吹田」1999年夏季号「ボクらは青年探偵団～阪急千里線のルーツを探る」・「郷土吹田の歴史」・「吹田市報昭和54年版」など。

新山洋（にいやま・ひろし）
本職はCMディレクター。主な作品に「紅葉パラダイス・裸天国」や宇治森徳「かおりちゃん」、最近では「スーパー白兎」「茜丸五色ドラ焼き」など。新聞・雑誌分野では、「立ち飲みジャーナル」や「自家用車新聞」、「大阪人」、「ざ・おおさか」などで連載多数。