

AKA

武庫川線と赤胴車



D

O

S

H

A

赤胴車^{あかどうしゃ}が武庫川団地にやってきた!

アカドウシヤ? って何

阪神バスの武庫川団地中央バス停に近い、団地のシンボルタワーというべき25階建の2号棟と19号棟に挟まれた、まさに団地の中央の場所に赤胴車がやってきた。

赤胴車とは、阪神電鉄の車両の中で、1958年(昭和33年)から特急や急行用の車両として走り出した赤とクリーム色のツートンカラーの電車のことだ。

電車のデビュー当時、「赤胴鈴之助^{あかどうすずのすけ}」というヒーローがいた。漫画雑誌で人気となり、ラジオドラマにもなり、のちにはテレビ漫画となった。剣道の道をまっすぐに進むその少年の胴に巻かれた防具の色が赤だったのでその名がある。

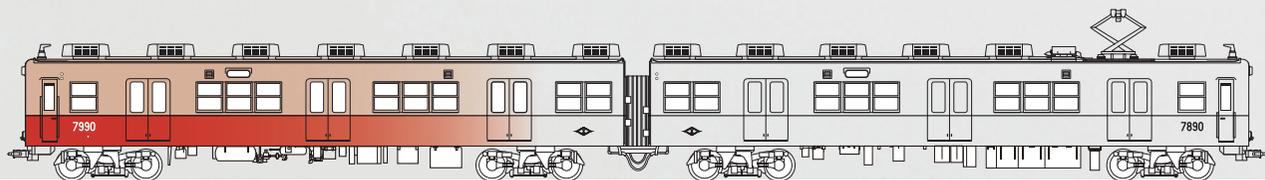
阪神電鉄の新しい時代のエースとして阪神本線走り出したその電車は、まさに車体の胴にあたる部分がバーミリオンという赤で塗られていた。昔の電車といえば、どの私鉄も地味な色だった。阪神電鉄も濃い茶色一色の車両が多かった。そんな中で、あざやかな赤とクリーム色のツートンカラー。しかも19m級の大型電車が走り出したのだから、人々は目を見張った。「そういえば、あの電車、赤胴鈴之助みたいやなあ」誰が言い出したのか、その電車は、赤胴鈴之助にちなんで赤胴車になった。

1958年(昭和33年)10月25日の誕生から六十二年後の2020年(令和2年)6月2日。最後の勤務地となった武庫川線で、4編成8両の任務が終わった。長年人々に親しまれ、愛称すら持つ電車はそう多くない。その最後に残った赤胴車が武庫川団地にやってきた。



contents

0. 赤胴車が武庫川団地にやってきた!
アカドウシヤ? って何
2. 武庫川線は誰のために?
4. 武庫川線の役割
6. 武庫川団地ができる前は、
日本の草分け的なゴルフ場だった
8. 7890号のおいたち
10. 武庫川線を
走った車両たち
12. 歴史TV番組「ジモレキTV」の
ディレクターが選んだ
武庫川線みどころポイント
14. 阪神電鉄幻の甲子園口駅
新聞記者がみた武庫川線
16. あとがき



武庫川線は

赤胴車の最後の活躍場所となった阪神電鉄武庫川線。阪神電鉄本線武庫川駅から南に伸びるわずか1・7キロの支線である。駅も武庫川から、東鳴尾、洲先、そして終点の武庫川団地前と始発駅を入れても4つしかない。線路も1本だ。つまりは単線で、東鳴尾駅で行き違いができるようになっていない。朝夕の通勤時間帯では、2両連結の電車はラッシュとなり、平日の昼でも乗客は意外に多い。武庫川団地の住民にとっての大切な足となっている。ところがこの武庫川線は、武庫川団地のために作られたものではない。1943年(昭和18年)11月21日に開通した武庫川線。計画では、今のJR甲子園口駅までつなげるつもりだった。甲子園口、武庫大橋、そして武庫川駅を経由して、今の武庫川団地前駅の場所まで多くの人々を乗せて走るはずだった。

誰のために？

戦闘機「紫電改」を製作するため。

今の武庫川団地の場所に、戦前は大きな飛行機工場があった。それが、武庫川線が建設された理由である。川西航空機というその会社では、本土防衛の切り札だった「紫電改」をはじめ、海面から飛び立ち着水できる水上機を数多く製作していた。武庫川団地の場所に、川西航空機の本社と工場が移転してきたのは、1930年(昭和5年)のことだ。翌年からは従業員の通勤のため、武庫大橋から本線武庫川をへて武庫川河口にあった本社前まで、武庫川の堤防沿いを当時としてはめずらしい乗合バスが走り出す。武庫川の堤防の上の道は、工場に徒歩で向かう人々や自転車でも賑わった。ところが工場は年々拡張され、新たな交通手段が必要となる。国の要請を受け、建設されたのが武庫川線だった。

全国からの物資を工場へ届けられる。ところが、国有鉄道と阪神電鉄のレールの幅は違っていた。今でもJRは1067mm、阪神は1435mmである。阪神は先進的に創業から新幹線と同じ、幅の広いレールだった。そこで、飛行機工場まで蒸気機関車SLの貨物列車を走らせるために、阪神電車の幅の広いレールの内側に、SL用の幅の狭いレールを敷くことにした。このとき、レールの内側にレールを2本敷くのではなく、一本だけを片方のレールに寄せて追加した。そして外側のレールで電車を、内側のレールでSLを走らせた。外側の1本のレールは電車とSLの両方が使った。つまりレールを1本節約して、3本レールで2種類の幅の列車を走らせたのである。これを三線軌条という。

武庫川線開通

飛行機工場の最寄り駅は、今の武庫川団地前駅の場所につくられた。洲先という。武庫川団地前駅の北600メートルにある現在の洲先駅は、当時は武庫川団地前の場所にあった。1943年(昭和18年)11月21日、まずその洲先駅から阪神本線武庫川駅までの電車が開通した。つづいて1944年(昭和19年)8月17日、武庫川駅から線路はさらに北に伸び、国道線に接続できる武庫大橋駅までが開通。さらに3ヶ月後の1944年(昭和19年)11月15日には、今のJR西宮駅から洲先駅までのSLによる貨物輸送が始まった。蒸気機関車は、国有鉄道の鷹取機関区から出張してきた。そして甲子園口駅までの電車の延伸工事も続

いた。甲子園口駅の設計図、そして駅となる土台部分の痕跡が自転車置き場になって現存する。一方で、洲先から東に向かい、武庫川を渡って尼崎の工業地帯と線路を結び計画も進行した。その痕跡として武庫川の川の中に、作りかけの橋脚が昭和の終わりがらまで残っていた。ところが飛行機工場は、1945年(昭和20年)6月、大規模な爆撃を受けて機能不全となる。武庫川線の運行も休止され終戦を迎えた。そして戦後すぐ、武庫川団地や浜甲子園団地の場所を含む甲子園地区一帯は、米軍の車両整備基地として接収されるのだった。

三線軌条

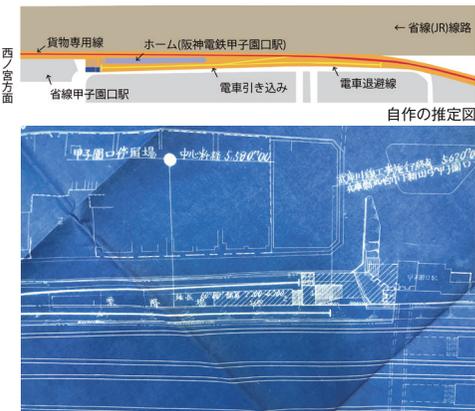
工場までの鉄道を作るなら貨物輸送もやろう。貨物線も同時に建設されることになった。



三線軌条(イメージ)



SLと電車が並ぶ武庫川線武庫川駅



阪神甲子園口駅の設計図(国立公文書館蔵)



JR 甲子園口駅の駐輪場



武庫川線の第二の役割

1946年（昭和21年）1月、米軍からの要請で武庫川線の貨物輸送が再開された。国有鉄道から洲先まで、軍用の貨物列車が走り、電車の運行は禁止された。当初の仕事は大量のジープを洲先まで運ぶことだった。再び鷹取機関区所属の機関車が任務に当たった。飛行機工場もほんの一部の建物を除き、全体が米軍の占領下にあった。この米軍のための貨物輸送は、1958年（昭和33年）5月9日付の米軍からの終了通告によって終了する。それまで10年以上の間、武庫川線のSL貨物輸送は続いたのだ。

一方、電車の運行は、付近が占領下にあったことから再開が困難だった。何より大半の乗客が通った工場が消滅してしまったのだ。それでも住民の要請を受け、阪神電鉄は1948年（昭和23年）年10月10日、米軍の活動が続く武庫川団地前駅付近をさけ、乗客用の洲先駅を北に600メートル移動して、本線武庫川駅からの電車の運行を再開させた。これが今ある洲先駅である。そして米軍が去ったあと、もとの洲先駅のあった武庫川団地前駅付近を利用して、武庫川車両工場という電車工場が設立された。赤胴車を含め、昭和の時代を駆け巡った阪神電鉄のほとんどの車両は、この武庫川車両で製造された。設立初期の時代には、武庫川線を使って出来上がった新しい電車が本線へと運ばれた。つまり武庫川団地前駅付近は、赤胴車の生まれ故郷でもあったのだ。



エックスのかたちをクロスする白い2本の滑走路。当時、甲子園一帯は米軍に接収され、西日本全域の車両整備基地になっていた。滑走路の黒い模様は、整備に集まった軍用車両。（国土地理院）

武庫川線の第三の役割

戦後、川西航空機は新明和工業となり、他の場所にある工場に活動の主

力を移すことになる。そして工場移転後の跡地につくられたのが、今のURである日本住宅公団の武庫川団地である。順次新しい棟が建設されていったが、最初の入居は1979年（昭和54年）3月21日だった。完成すれば2万人近くが住むことになる日本でも屈指の大団地だった。阪神電鉄甲子園駅から、阪神バスの路線ができることになったが十分ではない。そこで武庫川線を武庫川団地まで延伸することになる。電車工場は鳴尾浜に移転し、もとの洲先駅のあった場所に、新しく武庫川団地前駅がつくられた。1984年（昭和59年）4月3日、武庫川線は、武庫川団地の住民の足となるという新たな任務を与えられ、今の洲先駅から武庫川団地前駅までが延伸された。

赤胴車と武庫川線

赤胴車が武庫川線を走り出したのは、1966年（昭和41年）3月20日のことだった。赤胴車がデビューしたのは、1958年（昭和33年）10月だから、わずかに8年後。当時はまだ3駅しかない各駅停車だけの1・1キロの路線に、特急急行用の花形電車が走り出したわけだ。最初に武庫川線を走った赤胴車は、3301形という初代の形式だ。運転台が車両の両側にあり、1両で運転できることが導入の決め手だった。

その後も武庫川線では、赤胴車だけが走り続けた。武庫川団地前駅まで延伸され、列車が2両連結になると、今度は2両連結の両側に運転席がある7861形、7961形が任務についた。1986年（昭和61年）には、さらに1編成が追加された。武庫川団地中央に展示されている7890号はこのとき武庫川線にやってきた。

やがて時代の流れとともに、本線から赤胴車が消えていく。そして武庫川線は、赤胴車にとつての最後の活躍の場所となった。2020年（令和2年）6月2日。阪神電鉄の最後の赤胴車がその任務を終える。しかし、最後に残った8両のうちの1両が、武庫川団地で保存されることになった。選ばれた赤胴車7890号は、武庫川線と赤胴車の歴史を後世に伝えるシンボルとして、そして地域の交流の場として、これからも人々に愛され続けるだろう。



洲先～武庫川団地前駅延伸開業



今の武庫川団地前駅付近を走るSL

7890号のおいたち

1970年代、現在のならば線は阪神本線尼崎駅から環状線西九条駅までが開通していた。当時は西大阪線と呼ばれ、難波付近で近鉄線と接続するための延伸工事が進められていた。2009年(平成21年)に開通したならば線は、はるか昔に完成が見込まれていたわけだ。

延長されると、環状線の西九条駅のさらに上にある阪神電鉄西九条駅から、難波方面の地下線路へと向かう急激な下り坂が出現する。現在もこの区間は、1000メートル進むと40メートル高低差ができる40パーミルという登山電車並みの坂である。そこでこの急な坂でも安全に走行できる新型車両が製作されることになった。モーターの馬力を増強し、空気バネで乗り心地よく、最新鋭のブレーキを備え、スタイルもトンネルが多い近鉄線を颯爽と走れるように、少し背を低くして見栄えを整えるなど、力が入った設計が行われた。まさに阪神電鉄の顔として製作された赤胴車、それが3801形、3901形であった。

武庫川団地に展示されている赤胴車は、そんな3901形の一両として、1974年(昭和49年)10月16日誕生した。製造は、武庫川団地前駅が開業される前にその地にあった武庫川車両工業である。誕生当時の車両番号は、3904号であった。阪神電車の偶数番号の車両は神戸方面を向いているので、3904号は神戸側の先頭車両として使われた。ところが、ならば線の建設が住民の反対運動で中断。3904号は、本来の役目は果たすことなく、西大阪線などで使われた。そんなとき、武庫川線への「転勤」を命ぜられる。武庫川線は本線からみれば、2両連結の「地方」支線である。さらに3904号は先頭車なので運転台はあるが、モーターのない車両だった。そこで武庫川線専用車両とし



7890号DATA 現役時

●1974年(昭和49年)10月16日
3904号として誕生

●1986年(昭和61年)9月29日
7890号として再誕生

全長：18.880m

幅：2.800m

高さ：4.089m

重量：37.5t

定員：131人

台車：FS-390

モーター：TDK-8140-A

連結器：バンドン式密着連結器

これからも走り続けてくれることだろう。

赤胴車7890号は、武庫川線と赤胴車の伝統を未来に伝え、武庫川団地や地域の人々の夢を乗せながら、

縁起のよさそうな車両番号、誕生当時はなかった行き先方向幕、モーター、パンタグラフと何もかもがあとから「ツイテ」きた。誕生の年、そして武庫川線の専用車両として生まれ変わった年は、どちらも寅年だ。ダブル寅年生まれこの赤胴車は、タイガースファンにも愛されるだろう。

製作されたことが評価され、最後に保存される1両に決まった。

縁起のよさそうな車両番号、誕生当時はなかった行き先方向幕、モーター、パンタグラフと何もかもがあとから「ツイテ」きた。誕生の年、そして武庫川線の専用車両として生まれ変わった年は、どちらも寅年だ。ダブル寅年生まれこの赤胴車は、タイガースファンにも愛されるだろう。

大改造が行われた。モーターとパンタグラフも追加された。この改造によって3904号は、1986年(昭和61年)9月29日、7890号という新しい車両番号を与えられて生まれ変わる。

慣例をまげて「7、8、9、10」とTENにも昇るナンバーを与えたのは、阪神電車のエースとして近鉄線を誇らしげに走るはずだった車両への阪神電鉄スタッフからのせめてもの贈り物だったかもしれない。

そして34年間。7890号は武庫川線を走りつづけた。パンタグラフもあり、赤胴車のひとつの完成形として製作されたことが評価され、最後に保存される1両に決まった。

1966

1966年(昭和41年)3月20日、1両の車体の両側に運転台のある初代赤胴車3301形(3301~3304)が武庫川線に投入された。これにより本線、西大阪線、武庫川線の車両の19m級への大型化が完了する。

1984

武庫川団地前駅までの延伸に伴い、2両連結運転を行うことになった。そこで今度は2両連結での両側に運転席のある7861形、7961形の赤胴車が武庫川線に投入された。阪神電鉄の片開き3ドアの最後に残った車両として武庫川線で活躍した。

1986

1986年(昭和61年)、武庫川線の車両を増強するため、赤胴車7890形、7990形による一編成が投入された。武庫川団地に展示されているのは、この最後にやってきた赤胴車7890形7890号である。7890形は、7890号1両だけが存在する形式だ。

2020

2020年(令和2年)6月3日、赤胴車引退に伴い、ジェットカーの愛称で有名な5500系が導入された。その名の通り、ジェットのように加速減速できる能力を持つ4両編成の日本有数の車両を、2両編成で運転できるように改造。さらば野球を統一テーマとして、各編成にオリジナルなデザインとアイデアをほどこし、タイガース号、甲子園号、TORACO号、トラッキー号と命名。カラフルでエンターテインメント性豊かな新デザイン車両が、武庫川線専用車両として走り出した。



3301形



7961形



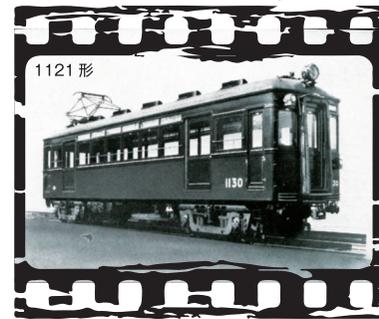
7890形



新デザイン車両5500系

走った車両たち

武庫川線を



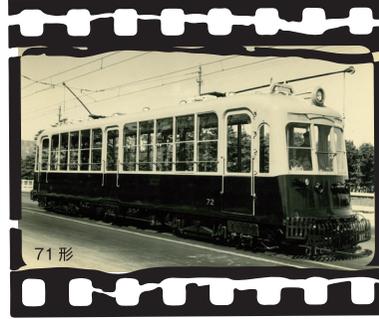
1121形



401形(のちの801形)



武庫川駅の1121形とC12



71形

1943

武庫川線の開業当時は、戦前の標準だった全長14m級の車両が使用された。1121形6両(車両番号1121~1126)を3両連結2編成で、801形(811~815)5両を1両予備に4両連結の1編成にして運用した。乗車定員を増やすために座席を撤去し、1121形では38席を8席に、801形では42席を22席に減らして混雑に対応した。貨物では、鷹取機関区所属で明治時代の輸入機関車を改造した1070形(1117号)などが使用された。

1948

戦後の電車運転の再開以降も、戦前の1121形(1121)、801形(811)などが使用された。貨物では、鷹取機関区所属のC12形(C1262、C1290)、B50形(B503)などが使われた。大量の貨物のときは、最後尾にもう一台の機関車をつけて押すという2台での運行も行われた。

1957

昭和30年代に入ると急速な経済発展で車両不足となり、1957年(昭和32年)に国道線を走っていた路面電車の71形(75、76)が武庫川線と尼崎海岸線用に改造されて投入された。翌年1958年(昭和33年)には71形(73、74)が追加投入された。71形は「金魚鉢」というニックネームを持つガラス窓の大きな1937年(昭和12年)製造の電車である。1962年(昭和37年)12月に尼崎海岸線が廃止され、車両にも余裕ができたので71形は国道線に復帰した。

1963

車両不足解消のあとは、再び、801形(814)、881形(881、882)、851形(851、852)などの14m級の小型車が武庫川線を走り出した。

武庫川線年表

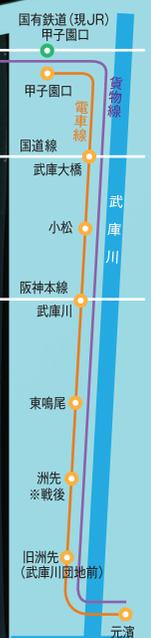
- 1943年(昭和18年)11月21日 洲先駅(現在の武庫川団地前駅)〜武庫川駅間の電車開通
- 1944年(昭和19年)8月17日 武庫川駅〜武庫大橋駅間の電車開通
- 1944年(昭和19年)11月15日 洲先駅(現在の武庫川団地前駅)〜現在のJR西宮駅間の貨物営業開始(SL運転)
- 1945年(昭和20年)6月 大規模空襲(電車貨物ともに運転休止)
- 1946年(昭和21年)1月 洲先駅(現在の武庫川団地前駅)〜現在のJR西宮駅間の貨物輸送が米軍の要請で再開
- 1948年(昭和23年)10月10日 現在の洲先駅〜武庫川駅間の電車運転再開
- 1958年(昭和33年)5月9日 洲先駅(現在の武庫川団地前駅)〜現在のJR西宮駅間の貨物輸送終了と米軍が通知
- 1958年(昭和33年)10月25日 赤胴車(運転台が両側にある3301形、片側だけの3501形)が誕生し19m級の大型電車の本格的導入が始まる
- 1966年(昭和41年)3月20日 武庫川線で赤胴車(3301形)が連結なしの1両で運転を開始し、本線・西大阪線・武庫川線の車両の大型化が完了
- 1967年(昭和42年)11月12日 本線・西大阪線・武庫川線の電圧が600Vから1500Vに
- 1974年(昭和49年)10月16日 赤胴車7890号が車体番号3904号として誕生
- 1979年(昭和54年)3月21日 武庫川団地入居開始(3〜9号棟)
- 1984年(昭和59年)4月3日 武庫川団地前駅〜現在の洲先駅間の電車開通
- 1986年(昭和61年)9月29日 赤胴車3904号が7890号号として再誕生
- 2020年(令和2年)6月2日 赤胴車運転最終日
- 2020年(令和2年)6月3日 新デザイン車両



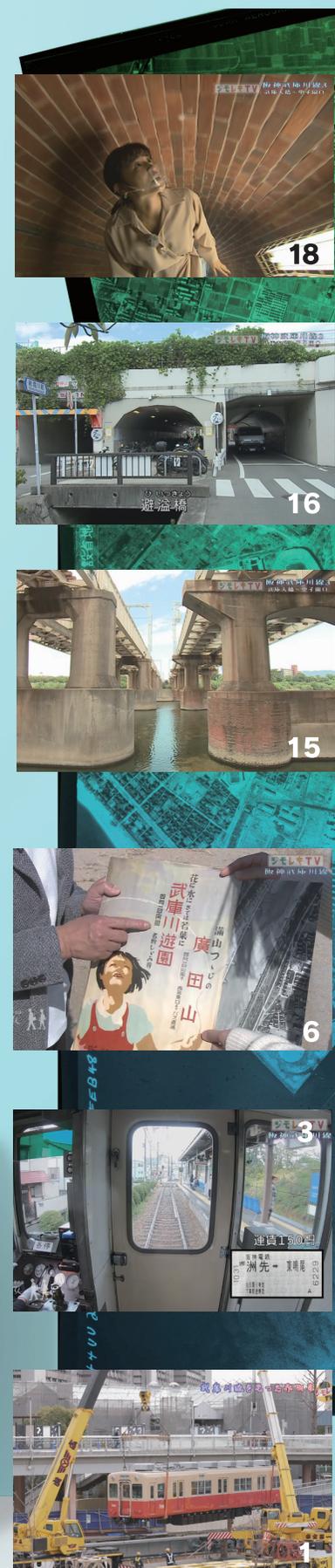
新デザイン車両	[5513+5913]
タイガース号	[5914+5514]
甲子園号	[5511+5511]
TORACO号	[5912+5512]
トラッキー号	[5912+5512]

武庫川線のすべてを語るTV番組

歴史TV番組「ジモレキTV」(ベイ・コミュニケーションズ)では、阪神電鉄武庫川線の廃線となった区間も含めて、全線の現地を歩きながら、歴史の痕跡を調査しました。合計200分にもおよぶ番組の中から、担当ディレクターがイチオシの名場面をご覧ください。



国土地理院蔵の1948年(昭和23年)航空写真をもとに加工



歴史TV番組「ジモレキTV」のディレクターが選んだ武庫川線みどころポイント

私は鉄道ファンではない。しかし武庫川線は、幼少期の遊びのフィールドだった。懐かしさやかつて抱いていた冒険心など、さまざまな感情を持ちながら番組作りに取り組んだ。武庫川駅から北のエリア、とりわけ小松地域から今のJRに合流するあたりまでは、よく遊んだ場所だった。当時からすでに廃線であった。線路跡は、地元の人たちの花壇や菜園などに利用されていた。時折見られた枕木のある廃線跡の風景を、今でも鮮明に記憶している。

- 1 武庫川団地―移設された赤胴車
- 2 武庫川団地と阪神武庫川線
- 3 終着駅だった洲先駅と切符
- 4 東鳴尾駅の駅構内の路切
- 5 「鳴尾百花園」という遊園地があった?
- 6 武庫川河川敷もレジャーランドだった
- 7 川の上の駅「武庫川駅」
- 8 旧国道からの風景
- 9 幻の小松駅
- 10 国道「三号線」で乗り換えた?
- 11 国道「三号線」北側の廃線跡を探検
- 12 名門甲子園ホテルは今
- 13 甲子園球場と深い関係「樋門」とは
- 14 さくらの名所桜つつみ回廊と廃線跡
- 15 日本初の鉄橋がここにあった
- 16 避溢橋(ひりゅうばし)ってなに
- 17 幻の阪神甲子園口駅は駐輪場
- 18 マンボウトンネル
- 19 阪神の痕跡―境界標
- 20 大川周辺と残る遺跡―給水塔



武庫川線歩きのよいところは、阪神本線より南側では実際に電車が走っていること。まずは電車に乗ってみよう。そしてそのイメージを持ちながら、北側の廃線エリアを歩けばよい。武庫川の土手沿いという特異な風景は廃線跡でも同じなのだ。そして昔を思い起こせる風景や鉄道の痕跡、使われなくなった施設跡など、当時の風景を目の前に蘇らせる手がかりも残っている。

武庫川線の現役の沿線、そして廃線ルートを歩くとき、興味をもって散策できる「みどころポイント」を、番組の中からピックアップしてみた。

- 1 武庫川団地―移設された赤胴車
- 2 武庫川団地と阪神武庫川線
- 3 終着駅だった洲先駅と切符
- 4 東鳴尾駅の駅構内の路切
- 5 「鳴尾百花園」という遊園地があった?
- 6 武庫川河川敷もレジャーランドだった
- 7 川の上の駅「武庫川駅」
- 8 旧国道からの風景
- 9 幻の小松駅
- 10 国道「三号線」で乗り換えた?
- 11 国道「三号線」北側の廃線跡を探検
- 12 名門甲子園ホテルは今
- 13 甲子園球場と深い関係「樋門」とは
- 14 さくらの名所桜つつみ回廊と廃線跡
- 15 日本初の鉄橋がここにあった
- 16 避溢橋(ひりゅうばし)ってなに
- 17 幻の阪神甲子園口駅は駐輪場
- 18 マンボウトンネル
- 19 阪神の痕跡―境界標
- 20 大川周辺と残る遺跡―給水塔



ジモレキTV名場面集

ジモレキTVの武庫川線4作品から番組ディレクターが選んだベスト20

<http://yy.org/ma>

番組全篇もネットで!

Baycomアプリをダウンロードすれば「ジモレキTV」の武庫川線全作品がノーカットで視聴できます。

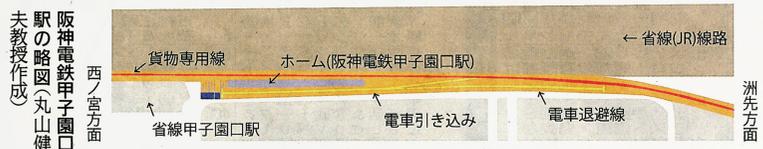
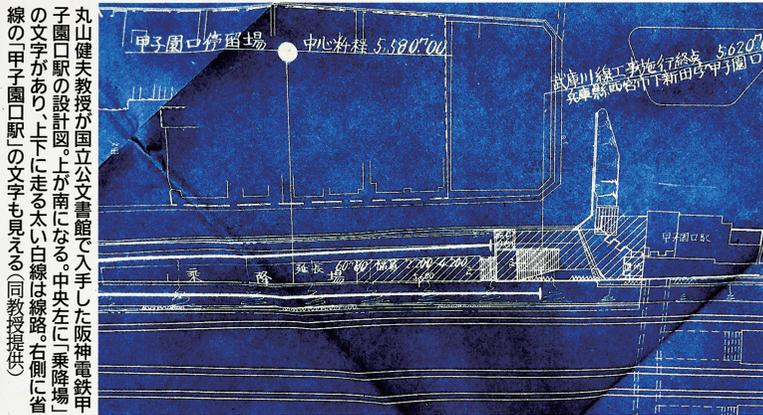
①アプリはこちら

Android 用

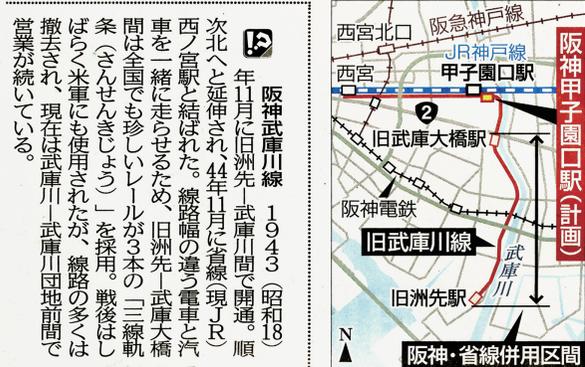
iPhone 用

阪神電鉄幻の甲子園口駅

太平洋戦争末期、省線(現JR)甲子園口駅(西宮市)の乗換駅として、阪神電鉄が隣接地に「甲子園口駅(停留場)」を建設する計画があったことが、武庫川女子大学(同市)の丸山健夫教授(65)の調査で明らかになった。主に軍需工場に人を運ぶ目的で着工もされたが、未完のまま終戦を迎えたとみられる。新駅の計画は同社に資料がなく、社史にも記載されないまま歴史に埋もれていたが、当時の国への提出資料から「発掘」された。駅の設計図なども見つかったという。(伊丹昭史)



軍需工場向け、戦時中計画



武庫川女子大教授が「発掘」空襲影響? 未完のまま終戦

授によると、これは現在の空襲への物資輸送。阪神電鉄は国道2号の阪神国道甲子園口駅の予定地。土台の上に線路を設ける計画だったと推測されるという。阪神武庫川線は1943年、河口近くの旧洲先路沿いに、2階建てのよう駅から省線西ノ宮駅までつなげた43年3月19日付の官報によると、武庫川線は「電」を動力に甲子園口まで「電」の運行を認可されていた。阪神電鉄が提出した旅客収入概算書なども、終点は甲子園口。「省線甲子園口停留場」と接続する計画があったとみられる。見つかった新駅の設計図によると、ホームは東西に長さ約60m、幅は約2〜4m。省線甲子園口駅に乗り換えられた。阪神国道線と接続する武庫川大橋から甲子園口駅までの工事は44年10月に着工した、という阪神電鉄の報告書も見つかったが、完成を示す文書はなく、中断したとみられる。丸山教授は「資材不足に加え、45年6月の空襲で川西航空機が壊滅的打撃を受け「建設の必要性が失われたのでは」とする。阪神電鉄によると、戦災の影響か、新駅に関する資料は社内に見つからなかったという。丸山教授は「省線は阪神電鉄の競合路線だが、軍需工場のためという時代の要請もあって乗換駅を造ろうとしたのだろう。戦争があったからこそ計画といえるのでは」と話している。

新聞記者がみた 武庫川線

神戸新聞社記者 伊丹 昭史



そんな皆無に近かった関心は、しかし、取材でほとんど強まっ

つ、改札を通ればそんな疑問はすぐに忘れた。

ていった。それは武庫川線の歩みが単なる鉄道史ではなく、地域史と密接に結びついていたからだ。

きっかけは同じ西宮市にある甲子園球場の歴史取材だった。そのうち球場周辺の旧鳴尾村に範囲が広がり、阪神電鉄が戦前に100面超のテニスコートや遊園地など一大レジャーエリアを設けていたこと、今は川西市にある名門「鳴尾ゴルフ倶楽部」、日本初期の競馬場などの存在も知った。これらのおかげもあり、旧鳴尾村が相当裕福だっ

たことにも驚かされた。

昭和初期、戦闘機「紫電改」の製造で知られる「川西航空機」が、今の武庫川団地付近で操業を始めた。村をにぎわしていた娯楽施設は次第に軍需工場に姿を変えていく。そして既に戦局が悪化していた1943年(昭和18年)、川西航空機で働く人々と物資の輸送を目的に武庫川線が誕生した。軍の強い要請もあり、着工からわずか100日余りで、阪神本線武庫川駅から同社最寄りの旧洲先駅まで電車が走った。

その後も貨物を運ぶ省線(現JR)とつなげるべく、北へと延伸。見た目の面白さで記事に仕立てた三線軌条は、レール幅の違う阪神電車と省線の汽車を両方走らせる工夫だった。電車は省線の手前を横切る国道2号まで北上し、かつて国道上を走った阪神国道線と連絡。以北は貨物線のみならずだったが、実は甲子園口駅まで電車を通す計画があったことは大発見だった。

阪神とJRの直接乗り換えは現在、神戸と大阪のみ。もし「阪神甲子園口駅」が実現していれば今でも結構便利だったのでは、と無責任を承知で空想してしまう。赤胴車が数キロにわたり、川沿いをさつそうと上下した可能性もあったわけだ。だが終戦直前に川西航空機が空襲で壊滅的打撃を受け、武庫川線は敷設の主目的を失う。

赤胴車が本線を走ったのは1958年(昭和33年)。くしくも川西航空機周辺を接収していた米

軍が、武庫川線の利用を終えた時期と一致する。地域の「戦後」を象徴するタイミングで登場した車両は、その後の武庫川団地造成もあり、住民の足として活躍した。一時は現洲先駅まで短縮された路線も、武庫川団地前駅の誕生でほぼ元の終点位置まで復活。武庫川線は時代に合わせ、形を変えながら使命を果たしてきた。

今回の取材で、初めて武庫川線に乗り、何度か往復した。赤胴車は引退し、阪神タイガースのマスコットキャラクター「トラッキー」などをあしらった、にぎやかな車両に変わっていた。楽しい車内のデザインに、家族連れの笑顔がよく似合った。赤胴車は、戦後の経済成長を縁の下から支えた頑張りがにじみ出るのが、車両の雰囲気は昭和のそれが色濃いうように思う。平成も乗り越え、令和となつて、ようやく肩の荷を下ろすことになった。激動の戦前戦後からのバトンを引き継ぎ、平和な現代までをつないだ。生き証人は沿線で保存される。少しの時間でいい。直接見ることで武庫川線の確かな歩みを感じ取ってもらえたら、と願う。





武庫川線と赤胴車

著者 丸山 健夫 吉澤 剛 伊丹 昭史
編集/デザイン協力 小野 日出夫
協力 阪神電気鉄道株式会社
株式会社ベイ・コミュニケーションズ
神戸新聞社
独立行政法人都市再生機構
株式会社阪神コンテンツリンク
一般社団法人鳴尾ゴルフ倶楽部
武庫川女子大学
参考文献 輸送奉仕の五十年(阪神電気鉄道株式会社)
鉄道ピクトリアル No.303, No.640,
No.940, No.978(鉄道図書刊行会)
阪神電車形式集.1,2,3(レイルロード)
発行 武庫川女子大学
発行日 2021年7月4日

●本書の無断複製は著作権法上での例外を除き禁じられています。本書は非売品であり転売を禁じます。

あとがき

地元の歴史を深掘すると、見慣れた景色も何だか違って見えてきます。誇りをもって、その地で生きる力が湧いてくる気がします。この冊子と連動するネット動画で、ひとりでも多くの方の「見る目」を変えられたらなあと思います。最後に出版の機会を与えていただいた武庫川女子大学、そしてお世話になった阪神電気鉄道株式会社、株式会社ベイ・コミュニケーションズ、神戸新聞社、独立行政法人都市再生機構、株式会社阪神コンテンツリンク、一般社団法人鳴尾ゴルフ倶楽部のみなさまに感謝します。



まるやま たけお
丸山 健夫

武庫川女子大学教授。京都大学農学部卒業。博士(農学)。情報学専攻。著書に「ナイチンゲールは統計学者だった!」、「ペリーとヘボンと横浜開港」、「筆算をひろめた男」、「風が吹けば桶屋が儲かるのは0.8%!?!」などがある。



☎ホームページ <http://yy.org>

