

「鉄道遺跡」を発掘して観光資源に生かそう！

前阪 恵造

【目的】

・明治7年、官営鉄道大阪-神戸間の敷設以来、大阪の市街化の進展と共に鉄道は整備されてきた。鉄道を利用する乗客の安全や快適性をより高める為に、高架化や改良が進められ、駅舎等の施設や設備も、建替えや改修により、開業当初と比べ、その姿を変えてしまったものも少なくない。モータリゼーションの変化や土地利用の変遷により姿を消した路線の廃線跡、また、計画されたものの、なんらかの理由で未完成に終わった未成線跡。複線化や高架化、鉄橋の架け替えなどにより、経路が変更され、市街地に旧線の遺構を残す「鉄道遺跡」もある。これらの痕跡の大半はやがて取り壊されたり、忘れ去られていく。歴史的な価値を評価され、鉄道記念物や産業遺産として評価される鉄道施設もあるが、本研究ではそういった歴史的価値が高いものだけではなく、普段の生活の中では見落とされてしまいがちな街なかの鉄道遺構や遺物にも着目し、街なかの「鉄道遺跡」を「観光資源」として捉え、「鉄道遺跡」を巡ることで鉄道の発展の跡を知るとともに、街の移り変わりを知る「街あるき」や観光ツアーを提唱したい。

【内容】

・「鉄道遺跡」とは、特に決まった定義はないが、ここでは鉄道発展に関する痕跡のすべてを幅広く指すものとする。また、鉄道会社が開発した住宅地、遊園地、球場等の都市施設とその痕跡も鉄道遺跡として考える。

- ・鉄道遺跡の事例紹介(橋梁、廃線跡、未成線、道標、踏切、保存車両、河川跡、他)
- ・廃線遺跡を観光資源に活用した事例—大仏鉄道廃線跡 木津川市
- ・鉄道遺跡を巡るバスツアーの事例—はとバス
- ・保存車両を活用した体験運転の事例—一畑電車
- ・鉄道遺跡、鉄道を巡る街歩きツアーの事例—まいまい京都
- ・鉄道遺跡を巡る街歩きのテーマ例
- ・鉄道遺跡を観光資源として生かすための問題点と課題

【結果(今後の考察を含む)】

・最近、工場や鉱山、土木遺構などが近代化産業遺産として、歴史的価値が見直されている。次は「鉄道遺跡」が評価される番であると思う。

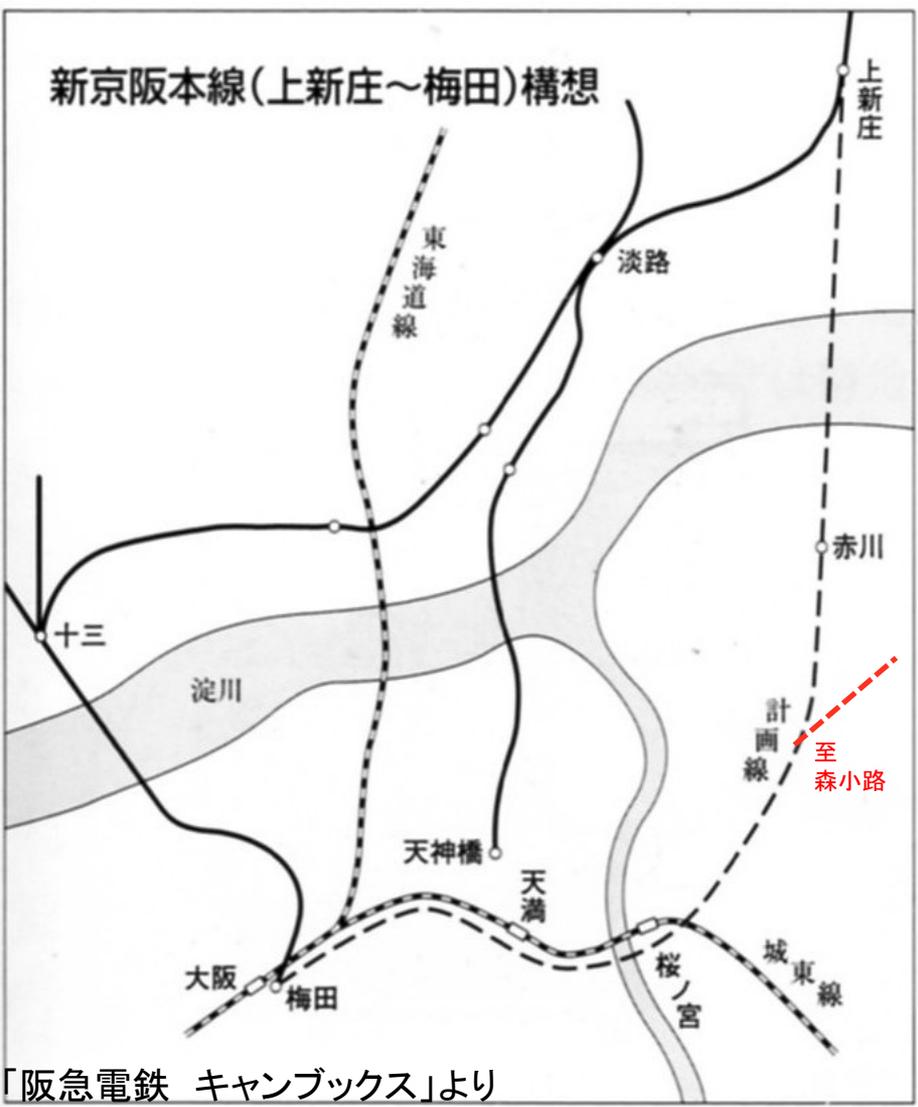
・鉄道に関する顕彰碑や説明板を増やすことで、「鉄道遺跡」の認知度を高め、理解を深めたい。⇒行政、鉄道会社への働きかけが必要。

・顕彰碑の設置をお願いしたい鉄道遺跡として、阪神電気鉄道/出入橋駅跡、大阪電気軌道/旧孔舎衛坂駅と旧生駒隧道入口を公園化/梅田最後の踏切となる西梅田一番踏切

鉄道遺跡の事例紹介



芦原橋駅西側にある鉄橋の名称は芦原橋ではなく、「**阪堺電鉄陸橋**」
阪堺電鉄は昭和2年に芦原橋-三宝車庫間が開業、昭和10年には浜寺まで延伸され、「**新阪堺**」と呼ばれた。昭和19年、大阪市に買収され、昭和43年に廃止されるまで、大阪市電**三宝線**(正式名称:阪堺線)として親しまれた。



「阪急電鉄 キャンプックス」より



桜ノ宮駅東口にある鉄橋は幻に終わった京阪梅田線の遺構、「京阪電鉄乗越橋」昭和7年に高架化され、不要となった城東線の旧線跡を京阪電気鉄道が購入、新京阪線、京阪線を梅田まで乗り入れる計画があった。大阪市の反対(市営モンロー主義)や昭和初めの恐慌により、計画は実現せず、未成線に終わった。



桜ノ宮駅と京橋駅の間に、**大阪鉄道**が建設した城東線(明治28年)と**関西鉄道**が建設した桜ノ宮線(明治34年)の遺構が残る。

桜ノ宮線から片町線経由で名古屋へ優等列車が発着した。東高校あたりに網島駅が設けられ、関西鉄道の本社も移転した。その後、関西鉄道が大阪鉄道と合併し、本線の起点が湊町駅に移るまでの短い間、片町線が最も華やかな時代であった。

京阪電鉄交差橋

昭和44年、京阪京橋駅は約300m西の現在位置に移転高架化された。かつての大阪環状線との交差部には、「京阪電鉄交叉橋」が残されている。

旧線跡は商店街となり、今では電車が走っていたとは思えない空間となっている。



「おーさか、ぶらっConny!」より



明治28年に開業した大阪環状線「**玉造駅**」は大阪砲兵工廠の最寄駅で、大正から昭和の始めころにかけて、駅前の映画館や商店街は大勢の人で賑わった。昭和7年に高架化し、「**黒門町架道橋**」が架けられた。森ノ宮駅、鶴橋駅、寺田町駅が開設され、翌年電車運転がはじまった。

古い町名の付いた橋梁名称(昭和7年)
「黒門」は豊臣大坂城玉造口にあった
黒塗りの門からきた地名であった。

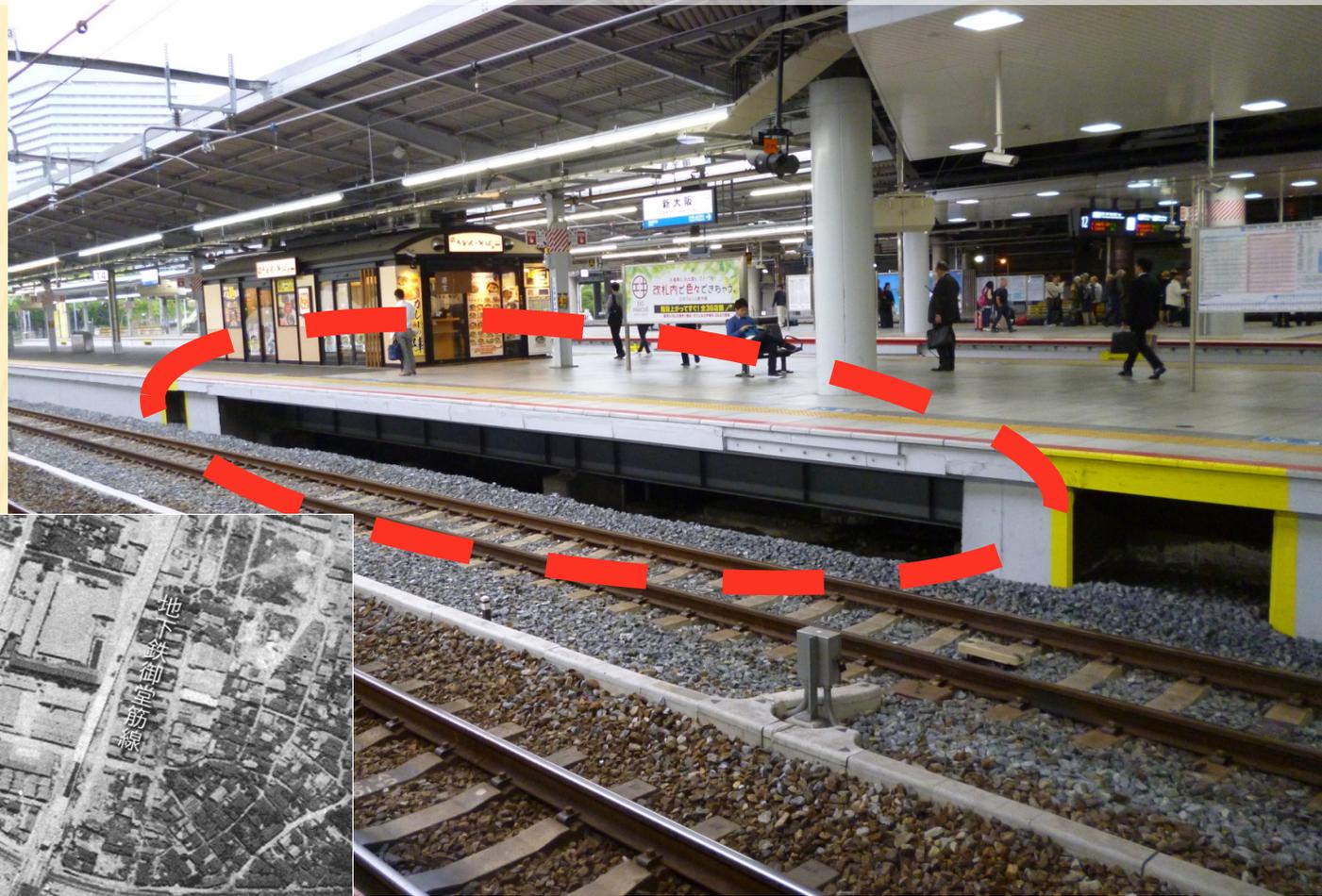
黒門町架道橋	
設計	
施工	
設計荷重	KS-15
基礎工	
基礎根入	
着手	
しゅん功	昭和7年3月

橋台に残る「鉄道省」の紋章。鉄道省は
大正9年に設置され、昭和18年運輸通信
省に改組された。

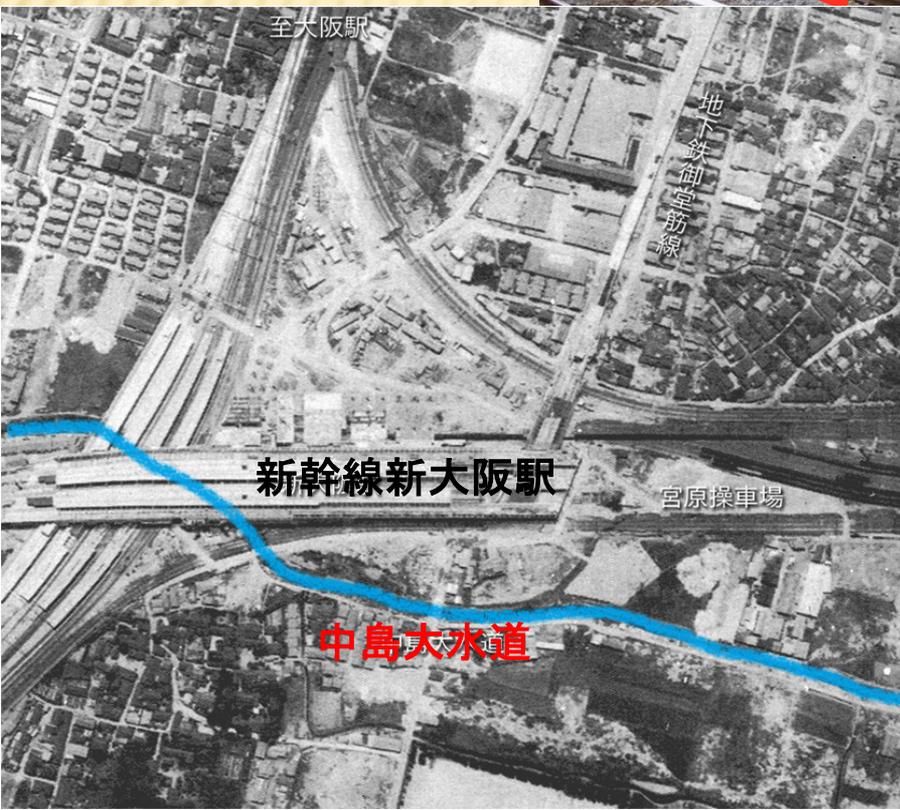


柱脚や橋桁には、昭和20年 大阪空襲による機銃射撃の跡が残されている。

新大阪駅在来線ホーム下の橋桁は、駅開業時にあった、「**中島大水道**」の痕跡。

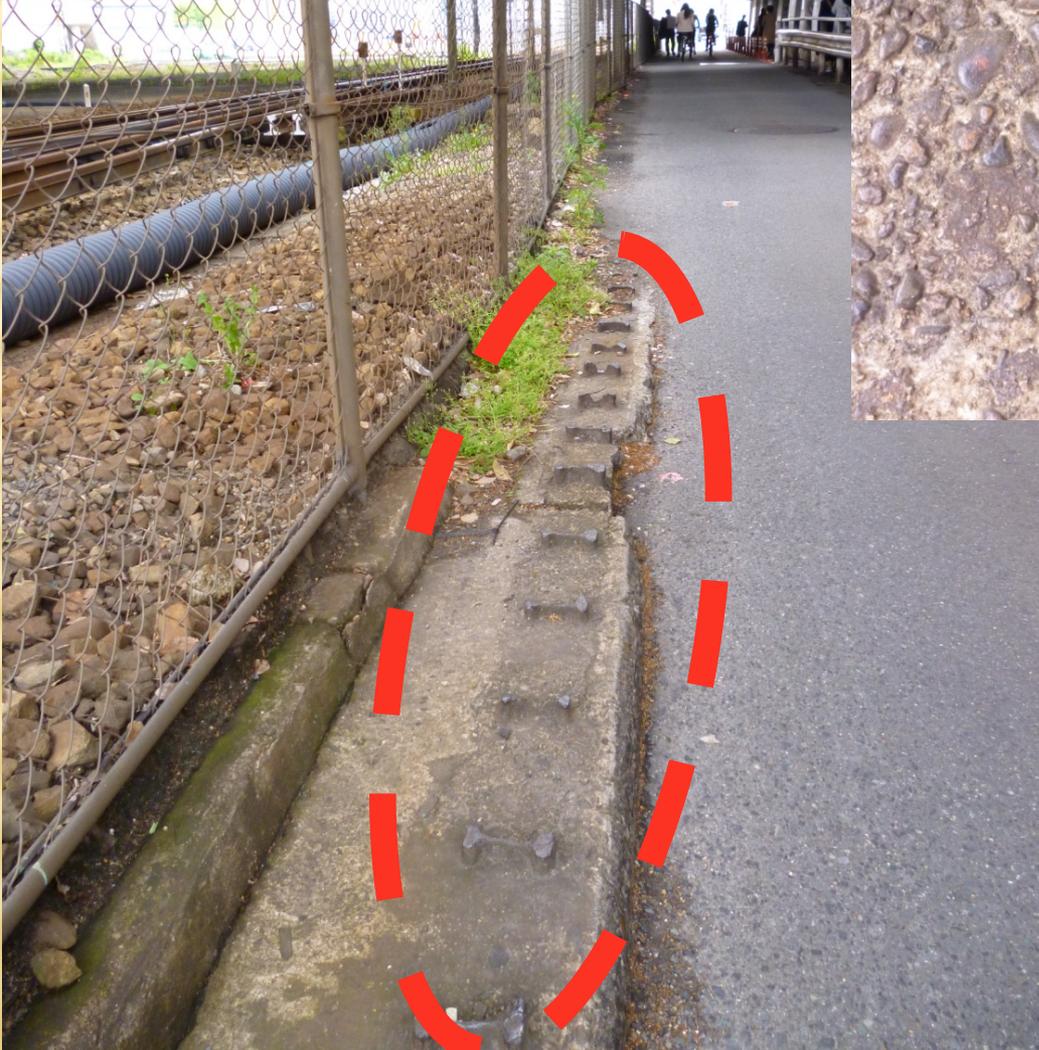


「東海道新幹線工事誌」より



低湿地だった周辺の治水を目的に延宝6年に開削された「**中島大水道**」は、明治43年、淀川改良工事の完成により、その役目を終え、昭和40年頃には埋め立てられ、道路などに姿を変えた。

参考:旧新橋停車場



阪急中津駅前に残る、官営鉄道黎明期に使われた「**双頭レール**」の柵跡。双頭レールはイギリスで考案、上下を同じ形状に製造し、頭部が摩耗したら反転させて底部を使用した。当時は、鉄が貴重品であった。

旧官営鉄道の遺構がみられる、阪急電鉄京都線・千里線(吹田-南方)

明治10年に開業した官営鉄道、大阪-京都間は現在と違う経路を通っていた。変更で不要となった旧線跡を**北大阪電気鉄道**が購入、大正10年に開業。その後、経営する鉄道会社が何度か替り、現在は阪急電鉄京都線・千里線となっている。官営鉄道時代の遺構が多く残されているが、現在進められている高架化工事で大半は姿を消す。



鴨沢橋梁(明治10年)



新神崎川橋梁

官営鉄道(明治10年)→北大阪電気鉄道(大正10年)→
新京阪電気鉄道(大正12年)→京阪電気鉄道(昭和5年)→
京阪神急行電鉄(昭和18年)→阪急電鉄(昭和48年)

古レールを使った駅舎上屋(桜ノ宮駅)
CANMMELS STEEL(イギリス製)



京阪60型電車
「びわこ号」(昭和9年)
近代化産業遺産として
保存されている。



古い施設名が付いた踏切名称
(阪急京都線)

- 1927年(昭和2年)
大阪高等女子職業学校
- 1943年(昭和18年)
淀川女子商業学校
- 1948年(昭和23年)
淀川女子高等学校
- 2000年(平成12年)
英真学園高等学校

四条畷駅

所在地：大東市学園町
(四條畷市ではありません)



1895年(明治28年)浪速鉄道四条畷駅開業
1932年(昭和7年)甲可村が改称して四條畷村
1970年(昭和45年)四條畷市市制施行

「大阪スタジアム」跡
南海ホークスのホーム
球場として昭和25年に
建設され、平成10年に
閉場された。今は、商
業施設、なんばパーク
スとなっている。



「でんしゃのりば」道標
1914年(大正3年)建立
南海平野線中野駅と鍼灸師、
中野家の道案内を示す。中
野家は「大阪鉄道」の開通に
も尽力し、そのお礼として鍼
灸院の最寄り駅の名称を「針
中野」としたと言われている。

鉄道遺跡を「観光に生かした事例」-1

木津川市は、関西鉄道が明治期に建設し、9年間存在した大仏鉄道の廃線跡を観光資源に活用している。廃線跡に点在する遺構には、ひとつひとつ、説明板が設置され、加茂駅にはガイドマップや案内板が置かれている



木津川市
観光ガイド

HOME

- ◎ 歳時記
EVENTS SCHEDULE
 - ▶ 伝統行事
 - ▶ イベント
 - ▶ 花暦
- ◎ 木津川市の神社・仏閣
SHINTO SHRINE & BUDDHIST TEMPLE
- ◎ 観光スポット・施設
RECOMMENDATION SPOT
- ◎ お勧めコース
RECOMMENDATION COURSE
- ◎ 木津川市へのアクセス
市内交通情報
ACCESS TO KIZUGAWA-CITY
- ◎ 木津川市観光協会
ABOUT US
- ◎ リンク
LINKS
- ◎ 木津川市観光まちづくり
ネットワーク
NETWORK



大仏鉄道とは...

現在の関西本線の前身で明治の5大私鉄の一つとうたわれた「関西鉄道(かんせいてつう)(株)」が名古屋方面から大坂への進出を目指し、「加茂駅」から現在の奈良駅北1.1kmの所に仮設的に作った「大仏駅」間を結ぶ8.8kmと、翌年に開通した奈良駅までの通称です。

「大仏駅」の開業は明治31年(1898)4月19日。「加茂駅~大仏駅」が開通し「赤いイギリス製の蒸気機関車が伊勢や名古屋方面からの大仏参拝客を乗せてにぎわった」と当時の新聞が報道しています。客車は「小さな部屋が十個ほどつながっているような感じで、一室に五人くらい。座席は板で隣の部屋には降りなければ移れない」加茂の人たちは汽車を「マッチ箱」と呼んでいたそうです。

この御影を溶びた花形路線も急坂の黒髪山トンネル(勾配が25%(パーミナル))越えの難関では、イギリス製(ナスマス・ウィルソン社)の新鋭機関車においても走行は困難を極め、「汽車の速度は遅く、機関車が二面ついているときはまだいいが、一両だと途中でとまってしまう。黒髪山の丘陵が登れなかったと噂は、客が降りて押したり、法蓮村(奈良市)の人たちが押しに行った」と伝えられています。また石炭の消費量も多かったそうです。

新たに木津駅起台の平沼路線が開通したため徐々に乗客が減少、1907年鉄道の国有化により僅か9年間で廃止となりました。

現在、線路跡は残っていませんが、橋脚や盛道などが元線路沿いに100年前そのままの姿で残っており、周囲の里山風景に溶け込み、鉄道ファンのみならずハイカーにも人気のハイキングコースとなっています。

(参考: 幻の大仏鉄道パンフレット(大仏鉄道研究会)・加茂町史)



「木津川市」HPより

大仏鉄道の調査、研究活動を続けている、地元の「大仏鉄道研究会」のHPには、『大仏鉄道の歴史的近代土木遺構は木津川市の観光資源です!』と書かれている。

鉄道遺跡を「観光に生かした事例」-2

「はとバス」は、東京遺産 鉄道遺構を訪ねるバスツアーの第一弾を、栗原景さん、久野知美さんのガイドで開催した。今後、シリーズ化を行う予定。



銀座最後の踏切



越中島貨物支線



東京都港湾局晴海橋梁

はとバスの紹介 | ご利用ガイド | のりはのご案内 | Language

東京観光

日帰りツアー

宿泊ツアー

外国語ツアー

HOME > 東京の歴史を訪ねる鉄道遺構の旅

「はとバス」HPより

鉄道フォトライターの栗原景さん、鉄道ファン人気ナンバーワン女子アナウンサー久野知美さんと巡る、はとバス初登場の東京23区内にある鉄道の廃線跡や橋梁をめぐるツアーー！！バス車内や各鉄道の乗降駅でお二人の掛け合いトークが聞ける貴重な機会。鉄道ファンだけではなく、街歩きが好きな方にもおすすめ。屋敷は鉄道発祥の地で列車食堂をイメージしたハンバーグの昼食（うれしいビール1杯付）をお楽しみください。限定企画につきお早めにお申し込みください。

4/9 ~ 7/9

旅行代金
大人 14,500円
小人 13,500円

栗原景

1971年、東京生まれ。旅と鉄道、韓国を主なテーマとするフォトライター。小学生の頃から各地の鉄道を一人で乗り歩き、国鉄時代を直接知る最後の世代。学生時代から鉄道関連書籍の編集に携わり、出版社勤務を経て2001年からフリー。主な著書に『寝台列車の図鑑 (KADOKAWA)』、『新幹線の車窓から東海道新幹線編 (メディアファクトリー)』、東洋経済オンライン「鉄道最前線」にコラム執筆中。

大阪府豊川市生まれ。
立命館大学卒業（2003年度準ミス立命館大学）。
大学卒業と同時に、地元・大阪でリポーターとして活動。
2008年に上京し、株式会社ホリプロアナウンス室所属。鉄道情報バラエティ「情報特急255」や「鉄音アワーTV」、FM NACK5「スゲイツのGRAND NACK RAILROAD」にレギュラー出演。そのほか、テレビ朝日「スーパーJチャンネル」や千葉テレビ「求人任三郎がいく」、BSフジ「ワッチミーTV×TV」などでリポーターを担当。Jcomでは、デイリーのニュースを担当している。

Kuno Tomomi
久野知美

鉄道遺跡を巡る街歩きのテーマ例

・梅田ステーションから OSAKA STATION CITYへ（梅田の街と鉄道の変遷）

官営鉄道、阪神電気鉄道、箕面有馬電気軌道、市営地下鉄、幻の京阪梅田駅

・桜ノ宮、京橋、鉄道の変遷

浪速鉄道、大阪鉄道、関西鉄道、京阪電気鉄道旧線、淀川貨物駅跡、旧淀川電車区跡

・地味な片町線、明治時代は大阪-名古屋を結ぶ幹線鉄道だった！

浪速鉄道から、関西鉄道、名阪幹線鉄道へ、関西初の国電

・大阪環状線で「鉄道遺跡」を周ろう！

大阪鉄道城東線～西成鉄道～大阪環状線誕生から、環状線改造プロジェクト

・鉄道遺跡で辿る小林一三翁と「阪急電鉄」

阪鶴鉄道～宝塚～池田～箕面～豊中～梅田

・阪急VS阪神 競合鉄道会社とまちの変遷

阪神電気鉄道開業～箕有電車、阪神直通線計画～阪神急行電鉄誕生～宝塚・尼崎・甲陽園・今津～阪神梅田駅延伸～阪急阪神ホールディングへ

・旧官営鉄道東海道線吹田-大阪間の変遷跡を巡る

官営鉄道～北大阪電気鉄道～新京阪電気鉄道～京阪電気鉄道～阪急電鉄

・レトロな駅舎で巡る街歩き-南海電気鉄道

南海ビルディング、諏訪ノ森駅、高師浜駅、浜寺公園駅、蛸地蔵駅、淡輪駅、深日駅跡

・河陽鉄道から、大阪鉄道、関西急行鉄道、近畿日本鉄道へ

近畿日本鉄道南大阪線1067mmはここから始まった

鉄道遺跡を観光資源に活かすための問題点と課題

他の歴史的な事象に比べて、鉄道についての顕彰碑、説明板が少ない。
例えば、大阪市顕彰碑225ヶ所の内、鉄道に関するものは5ヶ所で、いずれも平成になってから設けられたもの。

(平成29年3月現在)

- 大阪市電創業の地(西区) 平成元年設置
- 馬車鉄道跡(阿倍野区) 平成11年設置
- 梅田停車場跡(北区) 平成23年設置
- 浪速鉄道片町駅跡(都島区) 平成23年設置
- 汽車製造跡(此花区) 平成27年設置



「大阪スタジアム」跡の様に、民間団体や鉄道会社等が設置した顕彰碑や説明板もあるが、まだまだ設置されている場所は少ない。

最近では、工場や鉱山施設、土木遺構などが近代化産業遺産として、歴史的な価値の見直しがされている。次は「鉄道遺跡」が評価される番となった。



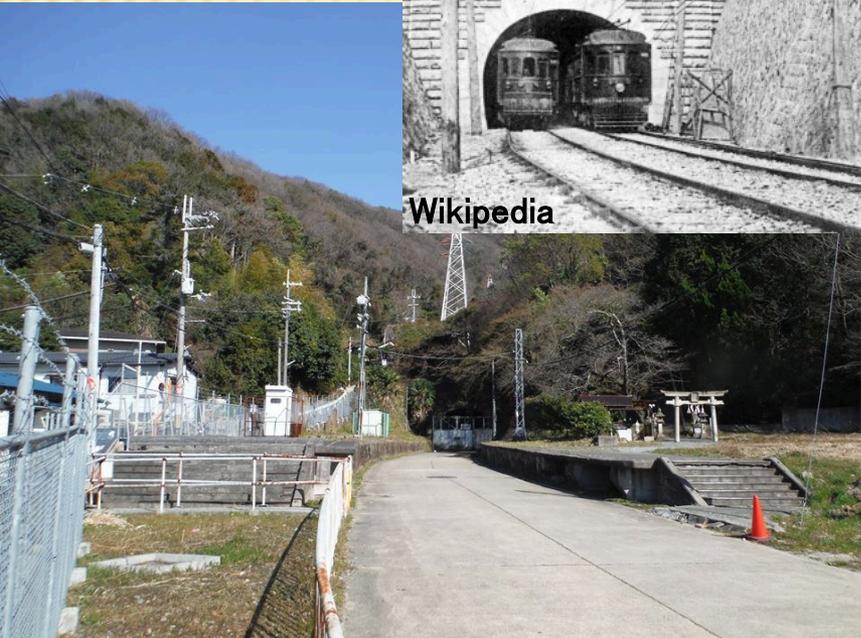
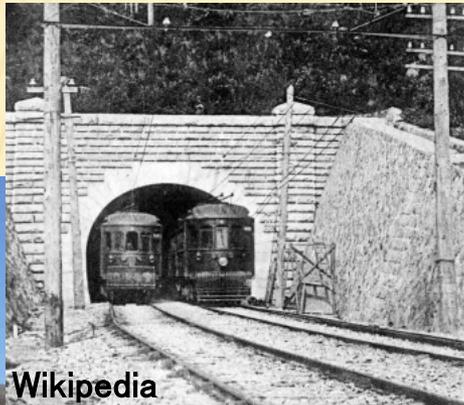
鉄道に関する顕彰碑や説明板の設置を増やすことで、「鉄道遺跡」の認知度を高め、「観光資源」としての理解を深めたい。⇒行政、鉄道会社等への働きかける。

顕彰碑の設置をお願いしたい鉄道遺跡

・阪神電気鉄道 出入橋駅跡

「大阪神戸間のインターアーバン(都市間電気鉄道)の魁、ここから始まる」(西梅田公園)

明治38年開業時の起点駅は、梅田駅ではなく、出入橋駅でした。



・梅田最後の踏切

地下化工事でまもなく姿を消す、東海道支線 西梅田一番踏切の警報器を保存。



・大阪電気軌道 旧孔舎衛坂駅と旧生駒隧道跡

立入禁止となっている駅跡とトンネル跡を公園化して公開。

