

都心の鉄道遺跡で巡る「梅田」の変遷

—2024年 大阪・神戸開業 大阪駅開設 150周年—

前阪 恵造

【目的】

明治7(1874)年、官営鉄道大阪-神戸間が開業し、梅田に大阪停車所が開設された。その後、阪神、阪急、地下鉄、JR東西線が乗入れる巨大ターミナルへ変貌を遂げた。

現在の大阪駅駅舎は5代目、現代的な建物で開業当時の姿を伺うことはできない。大阪駅の北側、貨物で溢れていた梅田貨物駅はモータリゼーションの変化で、その使命を終え、現在、うめきたⅡ期の工事が進行中、新しい街へ変貌を遂げつつある。

『梅田』の街に、完成はない。将来にわたって大阪の玄関口として利便性が高く、また、にぎわいのある拠点として絶えず、新陳代謝を繰り返す。古くなった建物や施設は姿を消し、新しい施設が建てられ、街は上書きされていく。街なかのあちらこちらに、かつての鉄道の一部や痕跡をしのばれる遺構や遺物が点在している。

このような「鉄道遺跡」の大半は街の変遷の中で、やがて消え去ってしまう。

街なかの「鉄道遺跡」を調べ、「鉄道遺跡」を巡りながら、「梅田」の変遷を知る街あるきを提案したい。

【内容】

- ・当初、「堂島」に計画された大阪駅、京都延伸で、「梅田」に変更

- ・明治7年 大阪駅開業より早かった造幣寮馬車鉄道の開業と終焉

造幣寮と堂島新船町を結ぶ馬車鉄道は、造幣寮の創業から7か月遅れの明治4年9月に開業。しかし、水運には力及ばず短命に終わる。

- ・歴代大阪駅舎紹介、現在の大阪駅は5代目、令和5年 地下に新ホームが完成予定、令和6年 西ビル竣工と共に新改札口が設置される。

- ・大規模開発により姿を変えていく建物・施設

梅田1丁目1番地計画(大阪神ビルディング+新阪急ビル、消えた「アリバイ横丁」)、旧大阪中央郵便局跡地開発、大阪駅西ビル建設(旧大阪駅11番ホーム跡)

- ・街の開発により、姿を消していく「鉄道遺跡」

北梅田地下道(うめきたⅡ期完成で撤去)、西梅田1番踏切(東海道支線地下化で姿を消す)、梅田墓地(うめきたⅡ期公園化)、双頭レールの柵跡(うめきたⅡ期で撤去)

- ・西ビル建設で3度目の移設「清水太右衛門殉職碑」

【結果】

- ・「都心の鉄道遺跡で巡る「梅田」の変遷」2022街歩きMAPの作成

「梅田」に点在する鉄道遺跡、遺構を巡り、街の歴史や変遷にふれる街歩きの提案。

大阪駅を中心に、7駅13路線が舞めく「梅田」はラビリンス

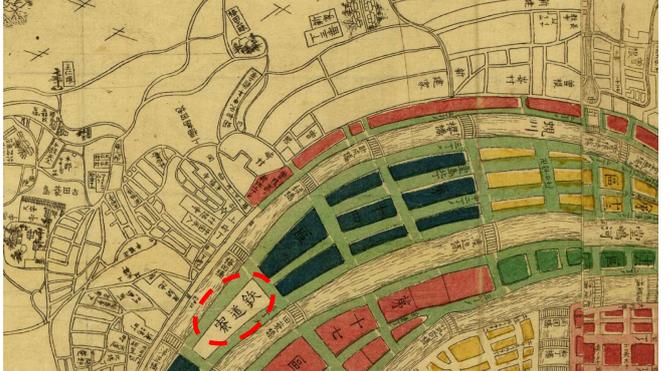
JR大阪駅を中心に、阪神、阪急、大阪メトロ3線、JR東西線など、7駅13路線が舞めく「梅田」。駅と駅を繋ぐ地下街や通路はさながら迷宮の様。令和5年、地下化工事がすすめられている東海道支線では、地下に大阪駅新ホームが開設される。令和6年、大阪駅西ビルが竣工。桜橋口の西側に、新しい改札口が設けられる。そこは、かつて初代大阪駅跡。

- ①JR大阪駅 梅田3丁目 1874(明治7)年
- ②阪神大阪梅田駅 梅田3丁目 1906(明治39)年
- ③阪急大阪梅田駅 芝田1丁目 1910(明治43)年
- ④御堂筋線梅田駅 角田町8丁目 1933(昭和8)年
- ⑤四つ橋線西梅田駅 梅田2丁目 1965(昭和40)年
- ⑥谷町線東梅田駅 曾根崎2丁目 1967(昭和42)年
- ⑦JR北新地駅 梅田1丁目 1967(平成0)年
- ⑧大阪駅地下新ホーム 大塚町 2023(令和5)年

出典：「迷宮駅を探索する」 波瀬 基樹 四つ橋線

大阪駅は当初「堂島」に計画された

明治政府は、明治4年 大阪-神戸の鉄道敷設事務に当たらせるため、堂島に鉄道駅出張所を設けた。当初の敷設計画では、大阪側の起点駅は「堂島」だった。水運と大坂三郷への利便性、広い敷地が求められ、堂島の蔵屋敷跡が選ばれた。



大阪市中区區界改正繪圖 明治5(1872)年 国際日本文化研究センター蔵

明治4年9月造幣寮と堂島新船町を結ぶ馬車鉄道が造幣寮開設から7か月遅れて開業。水運に及ばず短命に終わる。その後、大阪-京都を結ぶ鉄道の計画が持ち上がり、大阪駅は堂島から「梅田」に変更。明治7年5月11日 大阪-神戸開業、大阪駅開設、明治10年2月大阪-京都開業。



初代大阪駅 明治7(1874)年 初代大阪駅は、旧大阪中央郵便局あたりに開設された。当時の梅田は民家がわずかにあるだけで、駅周辺は田圃が広がっていた。

梅田停車場跡 (北区梅田)
明治7(1874)年5月、官営鉄道が大阪-神戸間に開通した。大阪の駅は田曾根崎村に設けられた梅田停車場で、駅舎は現在の大阪駅より200mほど西にあった。「梅田ステーション」の名で親しまれていた。

大阪市教育委員会
©Copyright © 1999 by 大阪府立総合文化センター www.osakaba.jp

旅立ちの鐘(初代大阪駅時鐘)

2代目大阪駅
明治34(1901)年



出典：「大阪市の100年」
駅前に市電を乗り入れる為、200m東に2代目駅舎が建てられた。日本銀行大阪支店、泉布観(造幣寮の応接所)と並び、「大阪三大名所」と呼ばれるほどのすぐれた石造り洋風建築物だった。

噴水小僧は、正面車寄せに飾られていたもので、2代目駅舎解体後、高架下に設けられた中央コンコースの待ち合わせ場所として、長い間、親しまれた。
京都鉄道博物館蔵

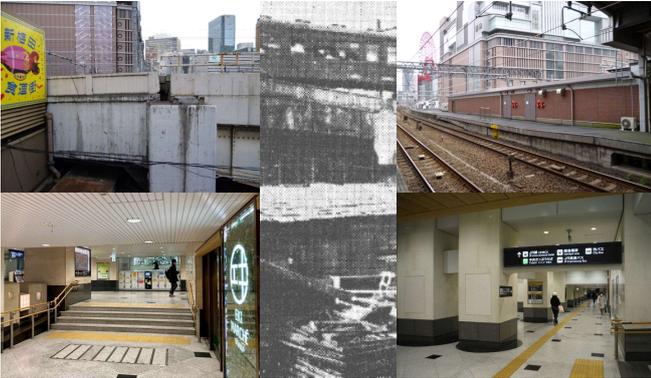
3代目大阪駅

昭和15(1940)年 利用客が増え、手狭になった2代目駅舎は、貨物を分離、旅客専用駅となり、高架化された。戦時中の資料不足で、ホテル部分の工事が中止となり、未完成のまま供用された。ホテル部分は、1940年東京オリンピックに合わせて、鉄道ホテルとして使用される予定であった。



「埋田」に沈む大阪駅

昭和9年高架化された大阪駅は、竣工直後から基礎が沈下、最大1.8m沈下(旧10番線)した。一時は駅の移転も検討されたが、昭和31~39年に基礎工事(アンダーピニング工法245本の杭)を行ったこと、地下水の汲み上げ規制が実施されたことから、沈下に歯止めが掛った。いまなお、駅舎内のところどころで、低い天井や短い階段など、沈下の痕跡がみられる。



4代目大阪駅

昭和54(1979)年

3代目駅舎は、昭和54年、「大阪ターミナルビル」(アクティ大阪)に建て替えられた。アクティ大阪は、その後、増築や改修を経て、5代目駅舎、サウスゲートビルとなった。



出典:「大橋駅の歴史」

5代目大阪駅

平成23(2011)年



北ビル及び11番線跡に、ノースゲートビルが建てられ、ホームが大屋根で覆われて、5代目駅舎「OSAKA STATION CITY」となった。「駅」は単に鉄道を利用する場所だけではなく、商業、業務、ホテルなどの複合施設へと、進化を遂げた。

「梅田1丁目1番地計画」-阪急阪神ホールディング誕生で2つのビルがひとつのビルに



大阪駅前仮換地 けふ断案下る
凱歌は遂に阪神へ

昭和13年、大阪駅前の区画整理事業の仮換地を巡り、一大争奪戦を繰り広げた、阪神電気鉄道と阪神急行電鉄。
84年前は、大阪市の采配で、阪神に凱歌があがった。その後、それぞれの敷地に「大阪神ビルディング」、「新阪急ビル」が建てられた。時は流れ、阪急阪神ホールディングが誕生、2つのビルが合体した建物が計画された。

大阪毎日新聞 昭和13年5月20日



出典: 阪神電気鉄道株式会社ニュースリリース

消えた「ぶらり横丁」、「アリバイ横町」

大阪駅前の地下道には、全国の土産物販売する「アリバイ横町」や、居酒屋「ぶらり横丁」があった。大阪神ビルディング建替えによる地下道の拡幅工事で姿を消した。



梅田3丁目計画(旧大阪中央郵便局)

昭和14年に完成した大阪中央郵便局はモダニズム建築の代表作で、惜しまれつつ解体された。地下道で大阪駅と結ばれていた。高さ40階の高層ビルに建替え中で、新ビルのアトリウムに、旧局舎の一部が採用される。



出典: 日本郵政不動産株式会社 ニュースリリース

受難が続く、『清水太右衛門殉職碑』

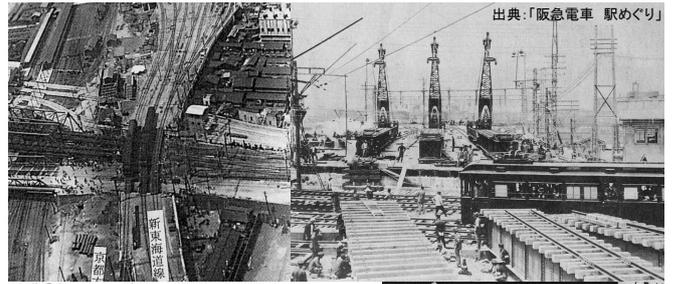
明治40(1907)年5月31日 大阪駅駅員 清水太右衛門は西第一踏切で踏切番として勤務中、遮断機をくぐり線路に入った幼女を助けた。太右衛門は列車と接触して重傷を負い、翌日亡くなった。太右衛門をたたえるために「殉職碑」が現場付近に建てられた。その後、空襲で破壊されたため、再建されたが、大阪駅の拡張や阪神高速出入口の変更、西ビル工事で3度移転し、令和元(2019)年12月、連絡運河橋梁の下に移設された。



清水太右衛門を讃えた紙芝居、「鉄路の華」



出典:「大阪駅の歴史」



出典:「大阪駅の歴史」

切替工事の陣頭指揮をとる小林一三。
小林一三は、煙を吐いて走る省線の汽車を、高架の阪急電車から見下ろすことが好きだった。
当時は、汽車=省線、電車=私鉄の時代だった。



出典:「阪急電車青春物語」



地上にあった梅田駅跡は、大阪梅田駅から地下街、阪神、地下鉄に繋がる通路となっている。移転高架化した梅田駅ホームには、駅が移転したことを示す「0.3km」のキロポストがある。

消えゆく遺跡

北梅田地下道

昭和3年、貨物駅建設の際、地元からの要望でつくられた地下道。当初は長さ503mあった。完成を記念して設置されたプレートが、かつての入口付近に移設されている。梅田北ヤード跡の開発で、次第に長さが短くなり、うめきたⅡ期の完成で姿を消す。



出典:「梅田東のむかしを知らう」



東海道支線西梅田一番踏切

東海道支線の地下化でまもなく姿を消す。梅田最後の踏切として、警報器を保存してほしい。



阪急中津駅前、東海道支線の柵に残る官営鉄道黎明期の双頭レール。双頭レールはイギリスで考案され、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。
双頭レール

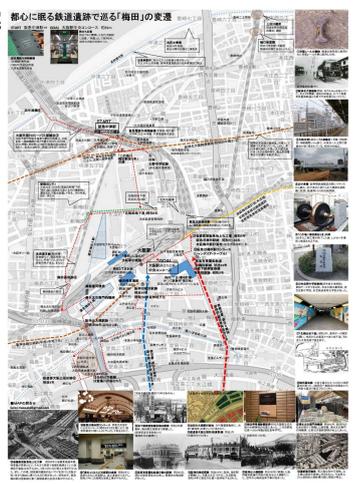
「鉄道遺跡」を巡る街歩きの提案

一都心に眠る鉄道遺跡で巡る「梅田」の変遷—
スタート:「阪急中津駅」 双頭レール柵跡
ゴール:大阪駅中央コンコース 「旅立ち広場」 初代大阪駅 時鐘

梅田界隈に点在する20カ所余りの「鉄道遺跡」を巡る、約8kmの街歩き

<最後に>
新型コロナウイルス感染症により、現在もイベントの開催や観光などが制限される日々が続いている。

2024年5月11日、大阪-神戸開業 大阪駅開設150周年を迎える。コロナ禍を払拭し、鉄道を利用する楽しさ、また、駅が交流と出会いの場であることをあらためて感じられるようなイベントが、「大阪駅」で開かれることを望みたい。



都心に眠る鉄道遺跡で巡る「梅田」の変遷

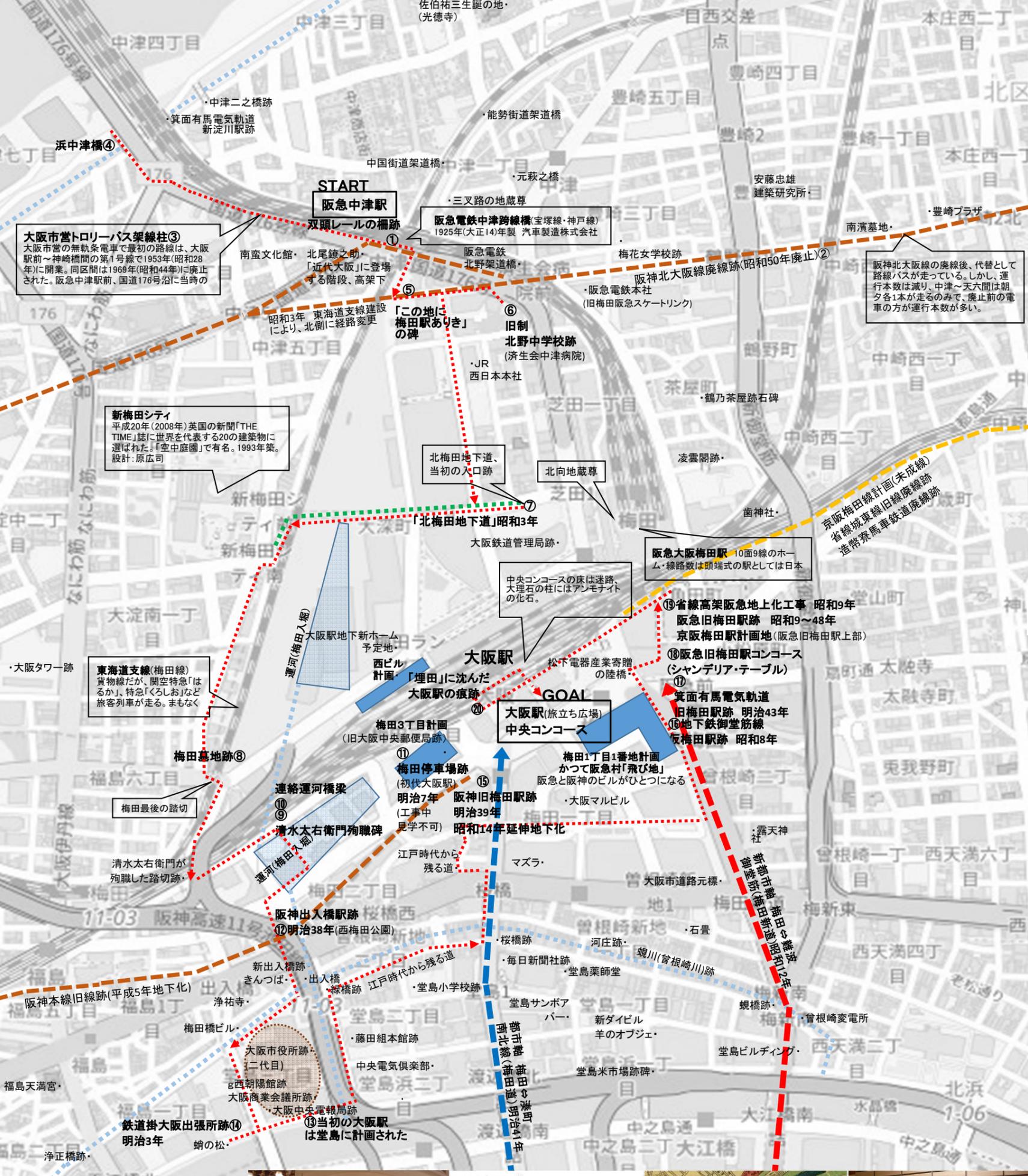
START 阪急中津駅 → GOAL 大阪駅中央コンコース 約8km



阪急電鉄中津跨線橋
(宝塚線・神戸線)
1925年(大正14)年製
汽車製造株式会社



旅立ち広場
明治7年に開業した初代大阪駅に設置、「時鐘」として使用され、当時の大阪の名物だった。



①双頭レールの橋跡 鉄道の黎明期に使用された双頭レールを橋に転用した例。



②阪神北大阪線跡 野田-天六4.3kmを結んでいた。大正3年開業、昭和50年廃止。かつて真面有馬電気軌道と北野で平面交差となっていた。



③大阪市営トロリーバス架線柱1号線:大阪駅前-神崎橋間5.7km跡で、中津浜~十三間で架線柱が多く残されている。昭和44年廃止。



④浜中津橋 阪神間鉄道施設の際にイギリスから輸入、旧中津川に架けられた橋梁を道路橋に転用。鉄道用トラス桁の転用例。



⑤「この地に梅田駅ありき」の碑 うめきた二期工事が終了した後、しかるべき場所に移設される予定。



⑥旧制北野中学校跡(済生会中津病院) 貨物ヤードができる前、市立大阪工業学校、府立北野中学校、府立梅田高等女子学校があった。



⑦「北梅田地下道」 昭和3年、貨物ヤード建設の際に、地元からの要望でできた地下道。うめきたII期完成で姿を消す。



⑧梅田墓地跡 大坂七基のひとつとされた梅田墓地があった。(梅田西一番踏切の北側あたり)「大阪七基巡り復活プロジェクト」

MAPの問合せ
keizo.maesaka@gmail.com



⑨省線高架阪急地上化工事 昭和9年に省線東海道本線、城東線が高架となり、それまで高架で省線を超えていた阪神急行電鉄は地平化され、5月31日に切り替え工事が行われた。また、この頃、城東線旧線跡の払い下げを受けた京阪が桜ノ宮から梅田に乗り入れる計画があった。昭和48年、阪急梅田駅は国鉄線北側へ移転高架化拡張工事が行われた。



⑩阪急旧梅田駅コンコース 伊東忠太設計によるコンコース(昭和4年)は立替により、阪急百貨店13階にレストランとして再生された。



⑪地下鉄御堂筋線梅田駅跡 昭和8年開業時、梅田駅は仮駅舎で開業した。(阪神百貨店東側あたり)「電鉄時代の幕開け」



⑫当初の大阪駅計画地 大村藩蔵敷跡に、当初「頭端式」の駅として計画された。



⑬鉄道掛大阪出張所(鉄道寮)跡 明治3年「大阪市の100年」



⑭梅田停車場跡顕彰碑 初代大阪駅は旧大阪中央郵便局の位置にあった。二代目駅舎は東へ200m移動(現在見学不可)。



⑮「埋田」に沈んだ大阪駅の痕跡 昭和9年に高架化された大阪駅は、竣工直後から沈下し、昭和37年に大規模な改修工事が行われた。



⑯箕面有馬電気軌道旧梅田駅跡 明治43年、現在の阪急百貨店の南に、開業時の梅田駅があった。



⑰阪神旧梅田駅跡 明治39年に延伸、梅田駅が開業した。写真は明治15年の二代目駅舎。昭和14年に現在の位置へ延伸地下化された。



⑱阪神出入橋跡 明治38年に開業した阪神電気鉄道の大坂の起点は出入橋駅だった。翌年から梅田延伸工事が始まった。



⑲連絡運河橋梁 南入堀は海外向貨物、北入堀は国内向貨物に利用された。今は南北の入堀を結ぶ連絡運河跡に橋梁が残る。



⑳西梅田開発協議会