

3. 高架複々線へ

将来を見据えて高架複々線へ～様々な案を検討

大正10年(1921)、蒲生～守口間の複々線化計画が出てきた。そして最終決定を見るまでには様々な案が検討され、計画案は二転三転する。それを3期に分けて経過をたどってみると、第一段階では、カーブの多い蒲生～森小路間の軌道に移転し、蒲生～森小路間を直線化し、さらに森小路から守口までを直線化してスピードアップを図るといったものであった。

京阪池の出現

この高架複々線直線軌道計画は、京阪電鉄が我が国の民営鉄道で初めて実現させた画期的なものであった。幸いにも計画線路の用地買収は難なく順調に進んだ。

高架構造は線路の両側に17メートル幅でコンクリートの側壁を築き、内部を土砂で固めていく方法で、必要な土砂は三郷村字高瀬（土居駅東600メートル）の農地を買収、そこから土砂を採取した。そのため採取地には東西約250メートル、南北約300メートル、最深部10メートルの大きな穴が空き、人工池が出現した。この池は「京阪池」（現在は大枝公園）と名付けられた。

この工事の最終段階に至って、それまでの計画では蒲生～守口間の駅は野江・関目・新森小路・森小路・

複々線の内側の線路は遅れて開通

建設工事は昭和2年(1927)1月15日から始められ、4年9ヶ月の歳月をかけて3.6キロメートルの新線が昭和6年(1931)10月14日に一応完成した。ただしB線（普通が走る外側の線路）のみであった。

A線（特急、急行が走る内側の線路）は未完のまま、全線開通は昭和8年(1933)12月29日、約2年遅れでようやく開業した。

この遅れた理由については、折からの不況で銀行の借入金や社債の売れ行きなど工事資金の調達が思うようにいかなかったためと言われている。

写真■昭和8年(1933)頃の完成した高架複々線路
（関目駅より森小路駅方面の景観）
写真提供：京阪電鉄

第二段階では、沿線の開発が進んでおり乗客の増加が見込まれるので、将来の輸送量増加を考えて複々線とすべきだということであった。さらに第三段階では、蒲生～守口間を直線化複々線化するだけでなく、高架にして道路との平面交差をなくし、一層の高速化を図るといったものであった。

滝井の5駅と決まっていたが、工事起点の現土居駅の南にあった私立京阪商業学校が新駅の追加設置を強く会社に働きかけ、仮駅（現：土居駅）が設置されることとなった。そこで急遽、コンクリート壁に面して、余っている土砂を積み上げホームを造成したが、他の5駅に比べて、改札口を除いては屋根のない粗末な駅であった。

因みにその後、土居駅のあまりにも殺風景な駅を見かねた近所に住む医者が桜の苗木を寄贈して土手に植えたものが、今日ちょっとした桜の名所として乗客を楽しませている。



写真■京阪池 〓は築堤用土砂の運搬用軌道



千林駅、森小路駅の駅名の変遷

新線の駅名は駅所在地の町村名が用いられたが、現千林駅は旧線の森小路駅が東に移動しただけであったので、そのまま森小路駅とされた。

だが隣の森小路駅はやはり森小路町に所在したので『新』を冠して両駅が区別された。

また滝井駅は本来、土居村に所在していたので土居駅とすべきところ、土居村の中心に新しく土居駅が設置されるので土居村の枝郷の俗称『滝井』の地名が付けられた。この滝井駅が、駅周辺の住民が僅かであり千林駅に近接していたにもかかわらず設置されたのは、当時駅前に建設中の大阪高等女子医学専門学校附属病院（現関西大附属病院）への便宜を考えたからであった。また新線の森小路駅は千林町にあり、当時既に千林商店街が形成され商業地域として発展していたため、千林町の知名度は森小路町を凌いでいた。

このため開通2ヶ月余りで森小路の下に千林を付け足して森小路千林駅という複合地名を用いて新たな駅名に改められた。このような事例は地下鉄谷町線に見られるように現在では珍しいことではないが、当時としては異例のことであった。

その後、昭和17年(1942)4月1日、森小路千林駅は森小路をはずして千林駅と改め、駅名は単純化された。この時、関連して新森小路駅は『新』をはずして単に森小路駅と改称された。

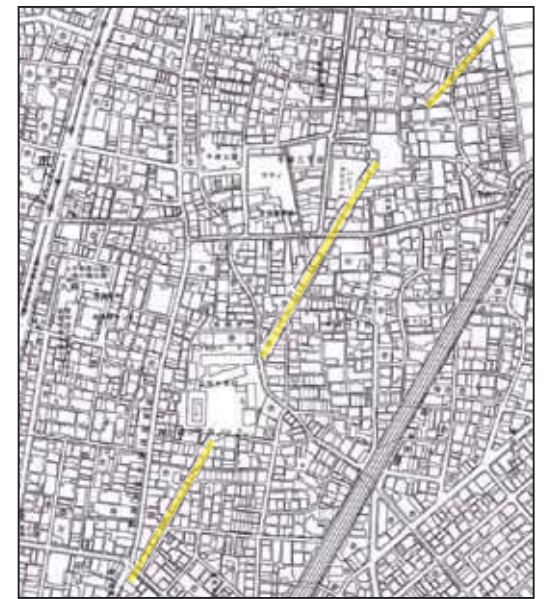
森小路駅付近の高架が低い理由

ここで疑問視されることは、新駅4つのホームが全て対面式なのに新森小路駅のみが島式となっていることである。将来、急行を停車させることもあり得るとの意図からか。もしそうであるならばこの駅のホームを他の4駅と同じ高さにしたはずである。

ところが千林駅から下り方向に緩い坂になっており、この駅のホームは高架とは言えないくらい低い所にある。計画段階で何か別の意図があったのではないだろうか。この点については京阪電鉄に関する資料からは今のところ全く解明できる手掛かりがない。

しかし京阪OBの人の話では将来この駅から梅田まで支線（地下線かもしれない）を造る案が一時期あったという。或いは事実かもしれない。

この低い高架線はその後の古市地域と清水地域間の交通の障害となり、バスは勿論、消防車も通り抜けられず、遠回りをしなければならなかった。



図■京阪旧軌道跡

旧軌道跡は建物の向きが周りとは違う



写真■現在の京阪旧軌道跡



写真■現在の京阪旧軌道跡（図中の黄線が旧軌道跡）

写真：古市小学校開校50周年記念誌から転載

そのため、両地域の発展に大きな格差をもたらすことにもなった。なぜ最初から、今日のような鉄筋コンクリートの脚柱を建てなかったのかという疑問が残るが、水田地帯の軟弱な土地に鉄筋コンクリート造りの線路を建設するなどという技術は当時にはなかったのである。