

JR塚口駅の今と昔 そして今後…

上坂部小の最寄り駅はJR塚口駅です。この塚口駅を始発として、尼崎港線という鉄道路線が昭和50年代まで現存していたのです。尼崎港線はもともと福知山線本線の終着駅で、尼崎港駅は尼ヶ崎駅、現尼崎駅は神崎駅と呼ばれていました。しかし1898年に福知山線が東海道線と接続したことで本線から支線(盲腸線)に降格、わずか4駅を結ぶミニ路線となってしまうのです。1949年には前記のように駅名が改称されました。

支線になったことで利用は激減。それでも尼崎港線は、駅近くの工場に勤める人達と貨物の輸送に一役を担っていました。ところがバスの交通網の発達やトラックの台頭で、輸送量は減少の一途をたどり…1980年代のダイヤは僅か朝1本夕方1本の計2本。客車、貨車の混合編成で、数名の客と僅かな貨物を載せるだけの寂れようでした。そして1984年、ついに廃線となってしまいました。

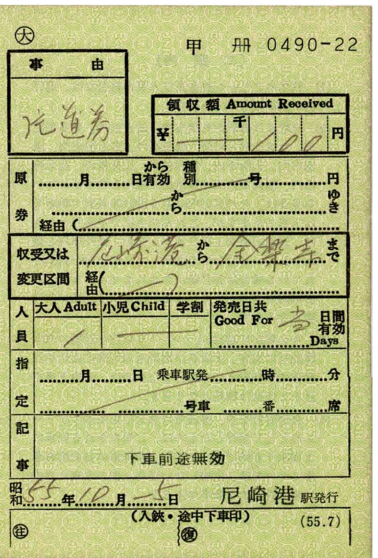
時を経て…

さて、JR東西線に直通する塚口駅折り返しの快速や普通が、2011年より運行されています。快速については当駅を始発・終着とする列車に限り停車し、その他の快速は全て塚口駅を通過します。なぜでしょうか？

以前は、この快速は尼崎駅折り返しでした。しかしダイヤ改正で本数が増え、尼崎での折り返しに余裕がなくなりました。そこで、線路とダイヤに余裕のある塚口駅で折り返すことになったのです。塚口駅は1番のりば(下り)が単式ホーム、2・3番のりば(上り)が島式ホームです。この島式ホームは、尼崎港線の発着にかつて使われていたものです。2番のりばは折り返しのほか、大阪方面行きの普通が入線し、快速や特急の通過待ちを行うことがあります。尼崎港線は時代の変遷によってその役目を終えましたが、2番線ホームは30年近くの時を経て再び活躍しているのです。



尼崎港線尼崎駅は、本線尼崎駅の西200mにあり、乗換不可でした。



尼崎港線廃線跡
地面のタイルはレールを模したデザイン

尼崎港駅発行、出札補充券(尼崎港→金楽寺・昭和55年)手書き乗車券 運賃は100円↑



★かつての尼崎港線尼崎駅



★かつての金楽寺駅



★尼崎駅 表示看板



★尼崎港駅 表示看板

発展する尼崎駅

JR尼崎駅の朝夕はホームが人でごった返しますが、いつからこんなに混雑するようになったのでしょうか。事由は2つあります。東西線開通以前の尼崎駅は、東海道線において普通のみ停車の平凡な駅でしたが、開通後は快速に加えて新快速も停まる基幹駅に昇格しました。そして駅自体も開通に合わせて大改修が行われました。このことにより、従来大阪駅で乗換をしていた客の多くが、尼崎駅で乗り換えるようになりました。3線の分岐駅となった尼崎駅は、大阪駅の混雑緩和の役目も併せ持つこととなったのです。もうひとつは、麒麟ビール工場跡地の再開発(緑遊新都心計画)により、大型商業施設や高層マンション、大学、病院などが建ち並ぶことで、乗換客に加え乗降客も年々増加していることです。このような状況に対応するため、JRは平成26年度にさらに駅を改修し、混雑緩和を図りました。

尼崎駅 年度別1日平均乗車人員

年度	一日平均乗車人員
1998年(平成10年)	27,830
1999年(平成11年)	28,520
2000年(平成12年)	30,107
2001年(平成13年)	30,520
2002年(平成14年)	30,769
2003年(平成15年)	32,626
2004年(平成16年)	33,078
2005年(平成17年)	33,506
2006年(平成18年)	34,499
2007年(平成19年)	35,610
2008年(平成20年)	36,496
2009年(平成21年)	38,959
2010年(平成22年)	40,085
2011年(平成23年)	40,679
2012年(平成24年)	41,793

塚口駅は...

塚口駅も南側で交差する県道が2000年代に立体交差化され、県道の東側にロータリーも整備されたことに加え、JR東西線開通により利用者が以前より増えています。今後は森永工場跡地の開発によってさらなる増加も見込まれます。また塚口駅折り返しの快速と普通が設定されたことで、当駅で宝塚線(福知山線)から東西線に乗り換えるお客さんも結構います。始発駅なので通勤時間帯でも座って行けることが多いからです。このように両駅とも「尼崎港線の廃止や東西線の開通」、「工場の閉鎖」、「跡地開発」等の盛衰を経て、より便利で使いやすい駅へと変貌を遂げつつあります。

塚口駅 乗車人員

年度	一日平均乗車人員
2000年	8,100
2001年	8,183
2002年	7,994
2003年	7,960
2004年	8,084
2005年	7,532
2006年	8,224
2007年	8,449
2008年	8,673
2009年	8,705
2010年	8,859

駅と共に発展する街

より便利になるのは、駅前も同様です。そして駅や駅前の発展とともに、阪神間の都市間競争や市内の地域間競争はますます活況となっています。梅田の各百貨店、西宮北口のガーデンズ、伊丹のイオンモール、尼崎はキューズモール...、市内では阪神尼崎、JR尼崎、阪急塚口の各駅前商業施設、さらに細かく見てみると塚口地域では、つかしんやさんさんタウンに加え、新たにJR塚口駅前森永工場跡に商業施設が出店予定です。これらは単に競合し合うだけでなく、地域性や客層を考慮し店舗構成するなど棲み分けも図っています。

また、ひとつの商業施設を見ても複合的な構成になっています。例えば、JR尼崎「キューズモール」の主要テナントは「あまがさき阪神」「平和堂」「アル・プラザ」「MOVIX」「セガワールド」「セントラルウェルネスクラブ」で、買い物、娯楽、健康など様々な種類の店舗が入居しています。平成24年には東急不動産の所有運営に切り替わり、旧名COCOEから改称しました。「JR駅前・東急所有・阪神が入居」という構図は、自社沿線を中心に開発していた昔と違い、新たな展開を物語っています。