

都市間交通網の変遷…バスと電車に乗って

尼宝線（道路）…もとは日本初の完全立体交差型有料道路

尼宝線は尼崎と宝塚を結ぶ幹線道路です。宝塚は阪急電鉄宝塚線や今津線の終着駅で歌劇場、旧ファミリーランド、宝塚阪急（百貨店）など阪急系の施設が目立つところ。今では社会状況も変わり、JR尼崎駅前に「あまがさき阪神」（百貨店）ができたり、阪急・阪神が同じ企業グループになる等、地域的なテリトリーも変化しつつあります。しかし、昔は相乗効果を見込んで、各開発は自社の沿線上に限られることが多かったようです。そのような状況下で、なぜ阪神バスが、阪急のテリトリーである宝塚までバスを運行しているのでしょうか。

実は尼宝線は、もとは鉄道計画線でした。宝塚尼崎電気鉄道（尼宝電鉄）は、尼崎市と宝塚市とを結ぶ鉄道路線の建設を行っていた鉄道会社（阪神電鉄子会社）で、ほぼ全線の路盤までは完成しました。しかし幾多の紆余曲折の末、鉄道として開業されることなく終わってしまいました。計画通りなら阪神電鉄本線と結ばれ、宝塚～阪神梅田まで電車が走っていたはず。鉄道開通を断念せざるを得なくなったため、尼宝線は自動車専用道路に運用変更し、1932年11月に完成、12月25日より神戸・宝塚間、大阪福島・宝塚間でのバス運行が開始されました。尼宝線は現在は一般道路になっていますが、もとは日本初の完全立体交差有料道路で、日本の高速道路の原型とも言われています。



JR東西線、阪神なんば線…計画から数十年を経て開通

JR東西線は片町線（学研都市線）と福知山線（JR宝塚線）を結ぶ片福線構想として1971年の都市交通審議会答申で「新設すべき路線のうち緊急に実施すべき区間」とされ2年後から工事着手される予定でした。しかし、オイルショックによる財政難で凍結となり、開通まで30年近くを要しました。阪神なんば線は1964年に1期工事（西九条まで）が完成し、1967年に2期工事開始も直後に中止となり、開通は2009年となっています。各関係方面との調整に労を要したことで、全線開通まで実に40年以上もかかっていました。

この2つの路線開通は、尼崎市にとって重要な意味を持ちます。JR尼崎駅は、神戸線（東海道線）普通電車停車駅に過ぎなかったのが、東西線と神戸線、宝塚線の乗換駅として、新快速停車の基幹駅になりました。JR尼崎駅では、駅の大改修とともに「あまがさき緑遊新都心」と名づけて高層マンション群や大型商業施設、病院や大学のキャンパス、各施設と駅につながる連絡橋などが建設されました。

また、阪神尼崎駅も本線となんば線の乗換駅として特急停車駅となりました。阪神尼崎駅では、ホームの増設、駅前広場の整備、バスターミナルの改修、アルカイクにつながる空中回廊の設置、圧下川の水質改善、河川公園化とライトアップ等がすすめられました。これらは、暮らしよい便利な街づくりを意識したものです。

阪神間の各都市は、少子高齢化の厳しい状況の中で、資材や人材移動にまつわる産業活性化や就労人口の確保、魅力ある都市づくりに懸命です。尼崎は都市美化によるイメージアップと大阪梅田まで1駅（JR新快速、阪神特急）で職住近接の利便性を活かした魅力ある街づくりにも力を入れています。37年間減少を続けてきた市の人口は2008年には増加に転じました。

ふだん、何気なく利用するバスや電車（路線）にも、それぞれの紆余曲折や人々の想いや苦労の軌跡があり、過去が現在や未来（都市の未来像）につながっています。もし、尼宝電鉄が鉄道として開通していたなら、尼崎の交通体系や街の発展も今とは違っていたでしょう。また、東西線やなんば線の開通がもたらす、街づくりと活性化は今後も大きな影響があるでしょう。

さらに、世界に大きく目を向ければ交通網は空の時代、ハブ空港（広域航空路線網の中心として機能する国際空港）をめざした国家間での競争も激しくなっています。生活に身近に利用している交通機関も、その歴史を紐解けば、過去・現在・未来の様々な営みや姿が浮かびます。歴史はその史実を知るだけでなく、背景を探ることで様々なものが見えてきます。

参考文献:「写真で見る尼崎の歴史」(尼崎市)、ウィキペディア「尼崎市」「尼宝線」「JR東西線」「阪神なんば線」