

塚口駅はかつて走っていた尼崎港線（塚口ー尼崎港）の起点であることは、「第 10 話 JR 塚口駅の今と昔」で述べた通りです。1981年(昭和56年)に旅客営業、1984年(昭和59年)貨物営業も廃止となった路線です。昭和54年頃までは、列車は塚口から先の川西池田まで乗り入れていました。(塚口ー川西池田間 福知山線) しかし、昭和55年には、塚口ー尼崎港に短縮されました。

尼崎港線が営業していた頃の塚口駅は、「通過待ち」と「折り返し」の役を担っていました。朝の尼崎港発川西池田行き列車は塚口で38分間停車し、後続の大阪発福知山行きの普通列車とまつかぜ1号に追い抜かれていました。38分間の通過待ちをしなくても、(計算上は)川西池田まで先行到着できたはずですが、では、なぜ塚口で通過待ちをしたのでしょうか。仮に通過待ちしなかった場合は、この列車は前述の通り、先に川西池田まで到着です。次に、後発の福知山行き普通列車が、川西池田に着きます。この普通列車は、川西池田でまつかぜ1号に追い越されることになっています。が、川西池田には、先行到着した尼崎港発の列車とこの普通列車が待機することになるので、2本の線路が埋まって追い越し不可能になってしまいます。ですから、38分もの間、塚口駅で通過待ちとなってしまうのです。

昨今では、考えられない時間待ちですが、この38分の不便さは豊かさかも知れません。交通網と技術の発達によって、世の中はますます速く便利になっていきます。その便利さや速さに慣れてしまうと、それが当たり前とってしまい、ますますの便利さを求めてしまいます。少しの待ち時間でも長く感じて、イライラしてしまいがちです。合理化で空いた時間も仕事や用事に追われ、追われる分また合理化に走り、その繰り返しでますます窮屈になっていきます。合理的に生産性を高めることでできた余裕をどうするか、ここに現代社会の問題点が見えてきます。

「ゆっくりのんびり、気の向くままに過ごす。」「安くてそこそこいいものではなく、高くても豊かなもの、確かなものを求める。長く大切に使う。」確かに最近はそんな風潮も見え始めています。しかし、日常に目を向ければ、朝2分30秒間隔で来る地下鉄の電車で駆け込み乗車する人も目立ちます。余暇はのんびりでも、日常は追われまくる多くの人々がいることも事実です。田舎に行けば、1～2時間に1本の列車が日常です。そういった地域では、数分を焦っても無意味なことです。自然と待つことが当たり前になってきます。豊かさや便利さのはざままで、私たちはどう生きていけばいいのか…「38分」は語りかけてきます。

レールのひみつ(1) スイッチバック

次に、「折り返し」としての塚口駅の役割を述べます。昭和43年の貨物時刻表では、吹田操車場～尼崎港間に下り3本上り4本の貨物列車が設定されています。記載されている駅名は吹田操・尼崎・塚口・尼崎港の順で、ほとんどの列車は塚口は通過となっています。が、実際は通過ではなく、貨物を扱わない操作停車です。東海道線の線路は、直接尼崎港線に進入できません。そこで、列車は塚口まで行ってスイッチバックして、尼崎港線に入線します。



レールのひみつ(2) 3線軌条

尼崎港線上にあった「尼ヶ崎駅」の神戸寄り南側には、元アルナ工機への専用線が敷かれていました。住友機工の敷地を通り、帝国酸素の敷地で南に90度カーブして工場に入っていたそうです。アルナ工機は阪急の連結子会社で、阪急電車や大阪市営地下鉄の車両などを製造していた会社です。今は、新造車両の運搬は、トレーラーを使つての陸送がメインですが、当時は鉄道を使った輸送が主でした。アルナで造られた阪急の車両は、国鉄（現 JR）の線路を使って摂津市にある阪急正雀工場（検査場）に運ばれました。

阪急のレール幅は1435mm軌間、一方の国鉄は1067mm軌間ですから、そのままでは運べません。そこで、狭軌用の仮台車を履かせた上で運んだようです。東海道線岸部駅付近で分岐して、阪急正雀工場まで引き込んでいました。アルナ工機や正雀工場では、広軌と狭軌に対応できるように、引込線はレールを3本敷いた3線軌条としていました。

現在は、アルナ工機も別会社になって、車両納入もなくなりました。引込線は撤収されましたが、工場構内には3線軌条が残っていて、当時の面影を残します。

一見、何の変哲もないレールですが人や物を運ぶその裏には、様々な歴史や工夫が刻まれています。

