

福知山線の歩み⑤ 国有化 阪急との競争

阪鶴鉄道は1907年に国有化され、官設区間とあわせて阪鶴線と呼ばれていましたが、山陰本線の京都駅 - 出雲今市駅（現在の出雲市駅）間が1912年に開通したのを機に、神崎駅（現在の尼崎駅） - 福知山駅間、塚口駅 - 尼ヶ崎駅間が福知山線となりました。

国有化を経た福知山線ですが、当初は大都市圏の通勤輸送というより、丹波篠山地方を結ぶ田舎列車のイメージが強いものでした。大阪と山陰方面を結ぶ亜幹線ですが、線路改良や電化などの近代化は、大阪圏の各線に比しては大幅に遅れました。さらにC54形蒸気機関車やDD54形ディーゼル機関車が配属され、特急「まつかぜ」が福知山線経由で1961年から設定されていました。が、1972年に新設された特急「はまかぜ」は、時間短縮を理由に姫路駅経由となりました。また、普通列車は永らくDD54形やDD51形ディーゼル機関車牽引による旧形客車が使用され続けられ、車両面での近代化も大きく遅れていました。ただし、大阪駅発着の客車列車に関しては、乗客のデッキからの転落事故などがあり、1985年3月のダイヤ改正で自動扉がついた12系客車に置き換えられて近代化されました。

設備面では、1970年代後半から近代化が進められ、1979年 - 1980年にかけて塚口駅 - 宝塚駅間が順次複線化されました。翌1981年に尼崎駅 - 宝塚駅間の電化が完了。また、1980年代前半までは腕木式信号機が現存したが、列車集中制御装置（CTC）の導入により姿を消しました。設備は近代化された一方で、車両は依然として旧形車両が主力であったため、新車を相次いで登場させた競合相手の阪急には太刀打ちできませんでした。1970年代後半から1980年代前半にかけての度重なる国鉄運賃の値上げによる「国鉄離れ」もあって、利用客はほとんど伸びませんでした。

当時の普通列車は毎時1本程度しかなかったことや、宝塚駅以北への快速・普通列車は非冷房の気動車が客車による運転であったため、（普通客車列車に冷房付きの12系が投入されたのは非電化時代末期の1985年）、特に夏季はサービス面で大きく水をあけられました。よって、当時の利用客は「大阪駅 - 宝塚駅間は阪急に乗ること」が半ば常識ともなっていました。そのため三田駅から大阪駅へ向かう客も宝塚駅で阪急に乗り換えの方が運賃の面でも安く、所要時間では僅かに福知山線の方が早かったにもかかわらず、宝塚駅でわざわざ阪急に乗り換えていました。国鉄も宝塚駅まで電化した際に冷房の付いた103系電車を新製投入して対抗しましたが、これも結局は阪急の車両に比較すると見栄えしませんでした。さらに、本数も少なかったことや運賃の高さもあって乗車率は低迷したため、当線に登場した当初6両編成であったものが、のちに4両編成に減車されました。また、当時は神戸電鉄経由（当時は北神急行が開業していなかったため神戸電鉄有馬線鈴蘭台駅・新開地駅経由）での所要時間とは大した差はありあせんでしたが、やはり本数は福知山線の方が大きく見劣りしました。

福知山線にとって劇的な変化が起こるのは、1986年。宝塚駅 - 新三田駅間の複線化、福知山駅までの全線電化が完成してからです。それまで山間部を武庫川溪谷に沿って走っていたため複線化が困難であった生瀬駅 - 道場駅間をトンネルの連続する複線の新線に切り替えるとともに、西宮名塩駅を新たに設置しました、

また三田駅 - 広野駅間には新興住宅地の玄関として新三田駅を設置しました。そして国鉄最後のダイヤ改正である1986年11月1日から全面的に電車で営業を開始し、特急「北近畿」の運転が開始されました。

一方、福知山線最初の開業区間でもあった塚口駅 - 尼崎港駅間の通称尼崎港線が、旅客営業を1981年に廃止した後、1984年に完全に廃止されました。同線は1898年に東海道本線の尼崎駅への連絡線を設けて大阪方面との直通運転を始めてからは、塚口駅 - 尼崎港駅間の貨物主体の盲腸線となっていました。晩年の旅客列車の本数は1日2往復で混合列車でした。

全国各地の鉄道網は、統合や廃線、競合などを繰り返し、激動の時を超え今日に至っています。それは、鉄道どうしだけでなく、自動車の普及や航空機との競合にも及びます。激しい競争の最中、福知山線はどう歩いていくのでしょうか。続きは次号で…



学校傍 上坂部踏切

国鉄時代の変遷

- 1907年（明治40年）8月1日：阪鶴鉄道が国有化。11月1日：神崎駅 - 福知山駅間の改キロで0.64km短縮。
- 1909年（明治42年）10月1日：福知駅が廃止。10月12日：国有鉄道線路名称制定により、神崎駅 - 福知山駅 - 新舞鶴駅（現在の東舞鶴駅）間、塚口駅 - 尼ヶ崎駅間などが阪鶴線になる。
- 1911年（明治44年）9月6日：塚口駅 - 尼ヶ崎駅間の旅客営業再開。神崎乗降場が開業。11月1日竹田駅が丹波竹田駅に改称。
- 1912年（明治45年）3月1日：神崎駅 - 福知山駅間、塚口駅 - 尼ヶ崎駅間が阪鶴線から分離され、福知山線となる。4月16日：支線に金楽寺駅が開業。
- 1913年（大正2年）9月1日：惣川駅が開業。
- 1915年（大正4年）9月11日：中山駅が中山寺駅に改称。
- 1917年（大正6年）5月1日：大山駅が丹波大山駅に改称。
- 1918年（大正7年）5月15日：伊丹駅 - 池田駅間に猪名川仮信号所開設。9月13日：猪名川仮信号所廃止。
- 1926年（大正15年）3月15日：惣川駅の旅客営業廃止。
- 1934年（昭和9年）5月15日：神崎駅 - 塚口駅間が複線化。
- 1944年（昭和19年）3月1日：篠山駅が篠山口駅に改称。4月1日：北伊丹駅が開業。
- 1949年（昭和24年）1月1日：神崎駅が尼崎駅に、尼ヶ崎駅が尼崎港駅に、神崎乗降場が尼崎乗降場に改称。
- 1951年（昭和26年）8月1日：池田駅が川西池田駅に改称。
- 1955年（昭和30年）10月24日：南矢代駅が開業。
- 1956年（昭和31年）11月19日：尼崎駅 - 塚口駅間が電化。
- 1958年（昭和33年）3月27日：草野駅が開業。
- 1961年（昭和36年）10月1日：特急「まつかぜ」運転開始。
- 1969年（昭和44年）4月30日：尼崎乗降場が書類上尼崎駅に併合され、尼崎臨時乗降場になる。
- 1979年（昭和54年）6月29日：塚口駅 - 尼崎港駅間が自動信号化。7月1日：惣川駅が廃止。9月27日：塚口駅 - 北伊丹駅間が複線化。
- 1980年（昭和55年）9月3日：川西池田駅が北伊丹寄りに0.2km移転。12月5日：北伊丹駅 - 中山寺駅間複線化。12月11日：中山寺駅 - 宝塚駅間が複線化。
- 1981年（昭和56年）4月1日：塚口駅 - 宝塚駅（正確には惣川貨物駅跡まで）間が電化。猪名寺駅が開業。塚口駅 - 尼崎港駅間の旅客営業廃止。金楽寺駅・尼崎臨時乗降場が廃止。12月10日：篠山口駅 - 福知山駅間が自動信号化。
- 1982年（昭和57年）2月27日：篠山口駅 - 福知山駅間に列車集中制御装置（CTC）が導入。
- 1984年（昭和59年）2月1日：貨物支線（尼崎港線）塚口駅 - 尼崎港駅間（4.6km）が廃止。尼崎港駅廃止。3月10日：広野駅 - 篠山口駅間にCTCが導入。
- 1986年（昭和61年）8月1日：宝塚駅 - 三田駅間が新線に切替え、複線化。生瀬駅 - 道場駅間1.8km短縮。10月15日：三田駅 - 新三田駅間が複線化。尼崎駅 - 広野駅間にCTCが導入。11月1日：宝塚駅 - 福知山駅間が電化され、全線電化完了。西宮名塩駅・新三田駅が開業。ダイヤ改正により次のように変更。快速と特急「まつかぜ」が廃止。エル特急「北近畿」が運転開始。全線の貨物営業廃止。



国鉄時代の福知山線
塚口駅：荷物積み出し
（各写真は上坂部小学校蔵）

転載資料
ウィキペディア
「福知山線」