

福知山線の歩み⑥ 民営化 そして2度の非常変災

国有化後も長らくは、田舎列車であった福知山線ですが、設備の刷新と車両の近代化によって、三田市・篠山市方面から大阪・神戸への通勤・通学路線としても成長していきました。

大阪駅 - 宝塚駅間では阪急宝塚線の梅田駅 - 宝塚駅間と競合関係にあり、大阪駅 - 伊丹駅間では阪急神戸線・阪急伊丹線の梅田駅 - 伊丹駅間と競合関係にあります。東海道本線の大阪駅 - 尼崎駅間を含む大阪駅 - 篠山口駅間はアーバンネットワークの路線の一つとなっていて、「JR宝塚線」の愛称が付けられました。阪急電鉄にも宝塚線があるため、混同を避けるために愛称に「JR」が付いています。JR西日本が1987年8月に大阪駅 - 新三田駅間の愛称を公募したところ、「北阪神線」が1位でしたが、「JR宝塚線」が採用されました。また愛称の区間も地元自治体の要望により、大阪駅 - 篠山口駅間に変更されています。

路線記号は G、ラインカラーは黄色で、「これからの新しい開発エリアを示すイキイキとしたイメージ」です。

阪神・淡路大震災と福知山線

1995年1月17日に発生した阪神・淡路大震災ではJR神戸線が寸断され、迂回ルートで最も重要な線区として、最優先で復旧作業が行われました。福知山線では川西池田駅 - 中山寺駅間の被害が大きく、地震発生の日17日には広野駅 - 福知山駅間が開通し、その後順次運転を再開しました。

輸送力の確保のため運転開始直後から臨時列車が運転され、5時30分から21時まで1時間あたり1 - 2本の臨時列車を最大42本運転し、特急「北近畿」の増結も行われました。大阪駅を発着としていた特急列車は、東海道新幹線との接続のため3往復を新大阪駅発着で運転しました。このほか北近畿15号は福知山駅 → 和田山駅間で延長運転し、播但線との接続を改善しました。またJR神戸線が全通した4月1日以降も4月17日まで、新大阪駅延長運転が2往復、和田山駅延長運転が行われました。

貨物列車の迂回運転も行われましたが、福知山線や山陰本線の和田山駅 - 湖山駅間で貨物列車が運転されていなかったため貨物列車を毎日運転するには問題がありました。乗務員の養成や設備の一部改良の必要性がありましたが、福知山線・山陰本線・伯備線を経由して2月11日から貨物列車の迂回運転が行われました。また、ダイヤ改正にあわせて新製車両の甲種鉄道車両輸送も3月14日から8本、特大貨物2本が迂回運転されました。1997年には、篠山口駅までの複線化が完成し、JR東西線・学研都市線との直通運転が開始の運びとなりました。



福知山線脱線事故

2005年4月25日午前9時18分ごろ、尼崎市久々知にある塚口駅 - 尼崎駅間の右カーブ区間（曲率半径300m。塚口駅の南約1km、尼崎駅の手前約1.4km地点）で宝塚発JR東西線・学研都市線経由同志社前行き上り快速列車（列車番号5418M、7両編成）の前5両が脱線し、先頭の2両が線路脇の分譲マンション「エフュージョン尼崎（2002年竣工）」に激突。先頭車は1階ピロティ部の駐車場へ突入、2両目はマンション外壁へぶつかり、外壁にへばりつく様な状態で原形をとどめない程に大破しました。事故列車は、直前の停車駅である伊丹駅で所定の停車位置を大幅超過。これについて、事故が起きる前に運転士が車掌に対してオーバーランの距離を短くするように打診、車掌が新大阪総合指令所に対して約70mのオーバーランを8mと報告し、JRも当初8mと発表していました。この電車に乗り合わせた人にお話を伺いました。それによると、この時すでに何人かの乗客は、急加速や減速等の異変に気付いていたそうです。伊丹駅でのオーバーランに際しては「この電車あぶないで。乗らんとときや！」と声をかけられたものの、大学の授業に間に合うため乗ってしまい事故に遭遇、重傷を負ったとのこと。

< 転載文献 資料写真 ウィキペディア「福知山線」「福知山線脱線事故」 >

想いを馳せる

4月24日18時～「忘れない4.25追悼のあかり」

尼崎では、例年25日にアルカイクホールでの慰霊式と「追悼と安全のつどい」が行われます。昨年は10年目にあたりこれらに加えて、前日の夜に遺族主催の追悼慰霊「忘れない4.25 追悼のあかり」が事故現場で行われました。入り口を進むと献花台があり、そこで焼香します。それから記帳を済ませたのち、燭台に想いや願いを書いて灯をともしました。奥では60本のろうそくに「2005.4.25 わすれない」の文字が浮かび上がっています。この追悼には、安全への祈願や風化防止の意も込められているようです。きっと遺族や被害者の「忘れられない想い」をもって、世間の人々にも忘れてほしくないという気持ちの表れでもあるのでしょう。

追悼行事に参加することも、故人や遺族への寄り添いのひとつです。そして黙とうを通して故人を偲んだり、遺族の方達と場を共にすることは、いのちを肌で感じることであります。私は、厳粛な中にも包み込まれるような温かな空気を感じました。そして、そこだけゆっくりと時間が流れているようにも感じました。それは自分にとっては、意外なことでした。冷たくピリピリと張り詰めた緊張感を予想していたからです。ろうそくの灯の温かさや故人を偲ぶ人達の温かな気持ちが反映されているのでしょうか



4月25日 8:53宝塚発 快速木津行

翌4月25日土曜日、私は大阪にグリーンケア講習会に参加するため、偶然にもこの電車に乗り合わせました。この列車は、10年前の、あの事故当時の列車と時刻が一番近似していることから、注目されていたのです。そのことを私は知りませんでした。先頭車両に多くの報道記者やカメラマンが乗車していたことから、ピンとききました。電車は事故地点を通過する際、警笛を長く長く鳴らしました。その間、車内では多くの乗客が黙とうしました。大阪に着き、講習会の会場で三度目の黙とうをしました。

「丹波なる 吹風(ふくち)の山の もみじ葉は 散らぬ先より 散るかとぞおもう」和泉式部
(丹波にある福智山の紅葉は、散ってもいなくちから、(吹く風で) 散るか心配だ)

明智光秀がここに城を築いたときに「福智山」と名付けました。福智の「智」は、明智の「智」でしょうか。福知る山も、また風吹き紅葉の散りゆく ものの哀れ、いのちのはかなさです。過去・現在・未来…夢と希望、挫折と悲哀を乗せ、きょうもまた列車は走ります。



旧線跡 武田尾付近