



## 吹田操車場を語る



[語り手]

坂本 衛

SAKAMOTO Memoru

NPO 法人

模型と画像で歴史を語る研究会 理事



[聞き手]

村上 正

MURAKAMI Masoshi

正会員

CVV 会員

**村上**——坂本さんは吹田生まれ、吹田で育ち、旧国鉄に奉職され、吹田操車場にはなんらかの形で長くかかわってこられましたので、吹田操車場の思い出もたくさんあると思います。今日はそのあたりのことを存分にお聞かせ願いたいと思います。まず吹田操車場についての概略をお聞かせください。

**坂本**——吹田操車場とは、吹田の旧市内のど真ん中を貫くように、JR 東海道線の吹田駅から千里丘駅に至る約 5km にわたって、本線沿いに横たわる広大な敷地が、かつての吹田操車場の跡地です。過去にもその跡地利用について、いろいろと検討されましたが、面積が広すぎるのがネックとなり、またその後のバブル崩壊の影響もあって、そのまま今日に至ったというのが現状です。

かつては、東洋一の規模といわれ、わが国の輸送の大動脈のなかにあつて、経済発展の担い手としての機能を果たした吹田操車場ですが、そこでは大勢の人びとが働き、周辺地域には多くの関係者が居住し、そのため吹田は「鉄道の町」とさえいわれていました。その吹田操車場が 1984 (昭和 59) 年に廃止になって 23 年、地中から出土する数々の埋蔵文化財が吹田の古代史なら、吹田操車場は千里ニュータウンとともに吹田の近現

代史の記念物として語り継がねばならない時機にきていると思います。

**村上**——吹田操車場の歴史について教えてください。

**坂本**——1872 (明治 5) 年 10 月 14 日、新橋—横浜間にわが国で初めての鉄道が開通しました。関西でも 2 年後の 1874 年に大阪—神戸間、1876 (明治 9) 年には大阪—向日町間が開通しました。このとき吹田駅も字・城ヶ脇に開業、この駅は現アサヒビール工場正門前あたりにあったと記録されています。当時、吹田—大阪間の所要時間は 20 分でした。

1906 (明治 39) 年鉄道国有法が公布され、関西では西成鉄道、阪鶴鉄道、山陽鉄道、関西鉄道などの私鉄が国に買収されました。これは経営の安定化というよりも軍部の強い要請があったともいわれています。1914 (大正 3) 年の第一次世界大戦の勃発による「軍需景気」で日本の近代産業は飛躍的な発展を遂げ、日本市場の拡大、都市への人口集中が始まった時代です。

この時代に旅客・貨物の輸送量が増大し、輸送施設の拡充が急務となり、国鉄 (当時の鉄道省) はそれまで大阪駅で扱っていた貨物扱いを分離して梅田駅を貨物専用駅として独立させました。これに先立って貨物操車場用地として吹田の地に白羽の矢が立ち、1919 (大



写真-1 上空から見たありし日の吹田操車場 (1970 年頃の写真)



図-1 吹田操車場と大阪駅との位置関係



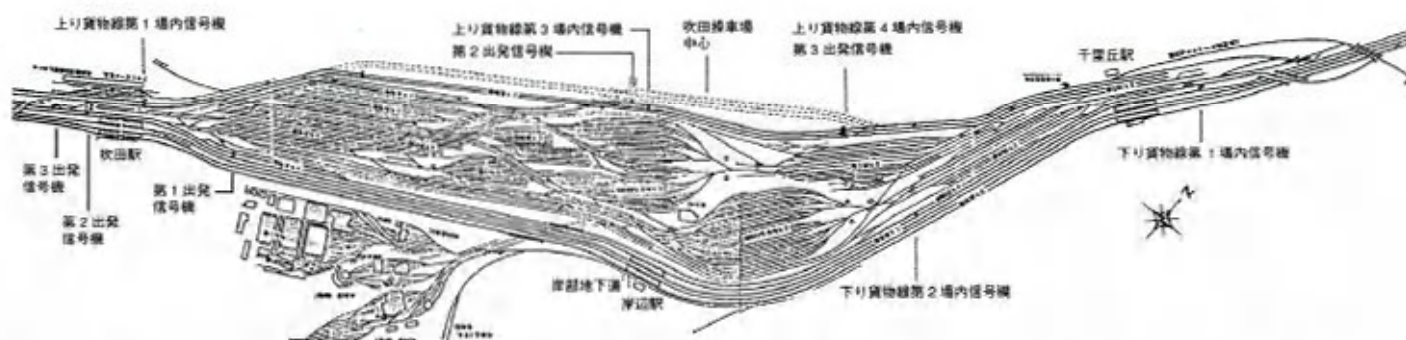


図-2 吹田操車場配線略図、左が吹田駅方向、右が京都方面(昭和57年11月15日現在)(鉄道ジャーナル1999年7月別冊より)

正8)年に着工、当時の吹田町、岸辺村、味舌村、千里村、三宅村の1町4村にまたがる広大なエリアにそれが建設され、1923(大正12)年6月に業務を開始しました。

貨車扱い量増加に伴う第2期工事は1928(昭和3)年6月に竣工、この工事により着発線の整備・駅別ハンパヤードの新設などが行われ、1日の貨車扱い能力3,000両、構内の総面積64.5haに拡大しました。さらにこの年の10月には大阪駅高架化のため、始発終着旅客列車整備のための仮客車操車場が吹田操車場内に設けられ、宮原客車操車場が完成する1933(昭和8)年までの5年間、この仮設操車場が使用されました。

1936(昭和11)年ごろになると、吹田操車場の1日の貨車取扱い両数は能力を上回る4,600両に達しました。1931(昭和6)年の満州事変から日中戦争・太平洋戦争と続く戦時体制のなかで、吹田操車場能力倍増のため下りハンパヤード

の増設など増強計画が決定され、1939(昭和14)年に着工、1943年に完成します。その結果、吹田操車場は1日8,000両の貨車取扱い能力をもつ東洋一の規模をもつ操車場となります。

**村上**——それでは吹田操車場ではどんな作業が行われていたのでしょうか。

**坂本**——吹田操車場では、たとえば下り列車の場合、千里丘駅付近にある到着線に到着すると、列車に連結されている貨車の行き先はそれぞれ1両ずつ違いますので、これをバラバラにして行先方面別に組み替え、新しい列車を仕立てることになります。その方法は、ハンパ(坂阜)線といって小高い山があって、到着した列車のうしろに機関車を付けて貨車を押し上げ、ハンパの頂上で1両ずつ切り離して坂落としします。その勾配は1000分の45で、坂の下には仕訳線といって1本の線が途中で何本にも(20数本)分かれていて、各線

は行き先方面別に定められています。たとえば1・2番線は山陽本線、3番線は福知山線、4番線は紀勢線方面というように、同一方面行きの貨車が集結するようになっています。各線にある程度貨車が溜まったところで引き出し、1本の列車を仕立てます。以上が操車場で行われていた作業の概要です。

1両ずつ切り離された貨車がハンパを下っていく間隔は15秒ごとに1台で80mくらいでしょうか。そのわずかな間隔を縫ってポイントを切り替えるという離れ業のようなことをやっていました。1両ずつ切り離されて坂を下る貨車には、ハンパの頂上から連結手が乗り込み、適当なところでブレーキをかけ、仕訳線に留置している車両に激突しないようにします。あまり早くからブレーキをかけると、次の貨車が接近しますのでポイントを切り替えるタイミングがなくなりますし、遅すぎると留置車両に激突します。現にとき





①東海道本線だけが走る



②岸辺駅方面から吹田駅方向を見る

写真-2 使われなくなった吹田操車場の現状 (提供：吹田市立博物館)

どき激突事故があり、貨車が破損した事例もありました。連結手は1日に60～80回、ハンプから転がる貨車に添乗します。走行中の貨車への飛乗り・飛降りは日常茶飯事で、そのため多くの死傷者もでました。ちなみに1965(昭和40)年までの殉職者はすでに105名を数えたとの記録があります。

村上——このような危険な作業を伴いながらも、吹田操車場は、総面積64.5ha、総延長約5km、最大幅は本

線を含め約300m、貨車扱量1日8,000両、職員約1,300人もおり、東洋一と言われる大規模なもので、昼夜を休まず24時間フル稼働していた、貨物集散の大拠点が、1984(昭和59)年突然いらなくなって廃止となったのはどうしてですか。

坂本——それはわが国の貨物輸送のシェアが鉄道主体からトラック輸送に移ったこと。それと輸送方法の見直しによるものです。

図-3は従来の貨物輸送と、現在

の貨物輸送の形態を比較したものです。たとえば、東京方面から大阪方面へ貨物を輸送するとします。従来は荷主の最寄の小さな駅(中間駅)、または大都会では大きな貨物専用駅までトラックで貨物運び、貨物を1車両借り切ってトラックから貨車へ積み替えます。これを車扱いといいます。積込みが完了すると、その貨車は短区間運転の貨物列車で新鶴見操車場間で運ばれます。新鶴見操車場



①従来の貨物輸送(車扱い輸送)

②現在の貨物輸送(拠点間輸送)

図-3 貨物輸送の変遷





写真-3 埋蔵文化財の調査中（提供：吹田市立博物館）

では東京周辺の各地から集まった貨車を行き先方面別に仕分けをして列車を仕立てます。この場合、大阪方面行き貨物列車に組み込まれた貨車は大阪付近の操車場である吹田操車場まで運ばれ、ここでまた組み替えられて受託荷主の最寄り駅まで運ばれます。大阪市内であれば梅田、安治川口、百済といった大型貨物駅、府内であれば茨木、摂津富田、高槻などがそれぞれです。これらの中間駅でも以前は貨物扱いをしていたことをご存知の方もいると思います。中間駅から受託荷主まではこれまたトラックによる輸送ということになります。車扱い輸送では、発送・受託とも荷主に最も近い駅まで鉄道による輸送が原則でしたが、トラックから貨車へ、貨車からトラックへの積替えと、操車場での貨車の組換えに時間がかかり、東京から大阪までの貨物の輸送に4～5日

を要しました。今、宅配便が翌日配達、大型貨物でもトラック便なら荷主の戸口から戸口へ、積替えなしに即日配達も可能であることをみれば、従来の鉄道による貨物輸送がいかに非能率的であることがわかります。これでは荷主たちにそっぽを向かれるのは当然です。

そこで考えられたのがコンテナによる拠点間輸送です。これは従来からある大都市の大型貨物駅を整備し、ここを拠点駅として積荷も積下ろしにも便利なコンテナに限る輸送方式です。大阪付近では梅田、安治川口、百済がその拠点駅です。そして中間駅での貨物取扱いを廃止し、それまで荷主が中間駅まで運んでいたトラック便の輸送距離を少し延ばして大都市の拠点駅まで運んでもらいます。これにより短区間貨物列車を廃止し、一方列車は、積荷の需要に応じて各拠点駅間で必要数を設定

し、途中の操車場での連結・解放作業をなくした直送方式にしました。つまり、従来のような「中間駅から中間駅へ」という鉄道による末端までの輸送方式を改め、大まかな輸送である「拠点駅から拠点駅へ」のみの貨物輸送に変更されました。この輸送方式では、新しい拠点間輸送のネットワークから洩れる貨物輸送が生じてきますが、これは今では道路が整備され、トラック輸送がかなりのシェアを占めていますので、トラック便が拾い上げてくれます。いや、むしろ現状ではトラック便が主流で鉄道がそのおこぼれをもらっているといったほうが適切かもしれません。

**村上**——今、お聞きした大きな流通革命によって、吹田操車場という巨大な土木遺産は姿を消していったわけですね。それで多年国鉄という輸送業界にお勤めだった坂本さんには無念というか、さびしいという念でいっぱいだと思います。がどうかこういう遺産があったということを語り継いでいってほしいと思います。

#### 参考文献

- 1) 吹田市史編さん室、柴山義雄：吹田市制三十年の歩み、吹田市役所、1970
- 2) 日本国有鉄道百年史編纂委員会：日本国有鉄道百年史、9巻、日本国有鉄道、1972
- 3) 吹田市史編さん室、小出 與：郷土吹田の歴史、吹田市役所、1981
- 4) 末尾至行：大正期の吹田地方 吹田操車場の開設、吹田市史第三巻、吹田市役所、1989
- 5) 奥 保三、松尾幸男：目で見える豊中・吹田の100年、(株)郷土出版社、1995
- 6) 吹田商工会議所五十周年記念誌編纂委員会：読む産業史すいた、吹田商工会議所、1998