

岩本 樹雄氏 (元南海電鉄)

■住吉神社の参詣客運ぶ南海電鉄設立

「天下茶屋、天下茶屋。次は新今宮に停車します」。自宅から大阪難波に出かける時、必ず聞く駅のアナウンスだ。幾つかの他の駅でも聞かすが、この駅だけは思いがひとしおだ。

天下茶屋は、その名の通り、太閤さんが大阪の南方面(住吉大社ほか)へ出向く時、ここに茶屋を開いたことから名づけられた。1885(明治18)年開業の現在の南海電車は、住吉神社の参詣客を早く便利に運ぶ目的で設立された。

第2次大戦までは、泉州地域の発展とともに、社業も盛んだった南海は、B29爆撃機の爆弾や焼夷(しょうい)弾で大打撃を受け、戦時中の国策による会社統合の荒波をもろにかぶって業績は鈍り、大阪万博での社会基盤整備にも乗り遅れていた。唯一、当時の国道26号(元国道16号)と平面交差している単線の高師浜支線が、国策による立体

個所に指定され、延長1.8キロ約5億円で大阪万博に合わせて高架化が完成した。

その後のモータリゼーションの拡大とともに、踏切事故や開かずの踏切が大きな社会問題となり、当時の運輸省と建設省間で立体化による踏切除却が取り決められた。前述の高師浜支線の工事が、図らずもこの取り決めのデータや費用負担の考え方の基礎になった。それを知ったのはずっと後のことだった。

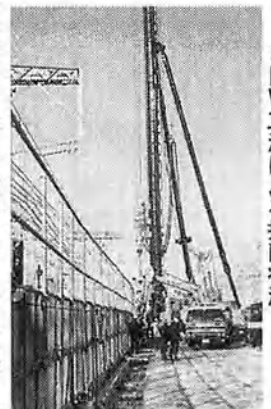
■急速に進む南海の立体化 万博関連での出遅れが幸いし(？)、南海の立体化が急速に進んだ。戦後に大規模工事をやっていたいなかった南海は、急激に立体化を始め、ターミナル改良、単線区間の複線化、線路改良、街づくり(ニュータウン)がめじろ押しに進行した。

地元国會議員が踏切事故対策や開かずの踏切問題を国会の場で取り上げたことなどにより、天下茶屋駅付近の立体化が具体

鉄道高架にかけた技術者人生

策論が絡み合うので触れないが、物理的な堺筋線の終点問題は未解決だった。急を要する立体化とどのように整合性を計るか、かんかんがくがくの議論と比較設計と費用比較が3者で真剣に行われた。

この事業は、鉄道業者として南海・大阪市交通局(地下鉄)、高架事業として南海・大阪市(都市局、土木局、建設局)、企業者として南海・大阪市の組み合わせで行われた。いわば三すくみで、2人3脚が3組も出場するという



SMW工法による掘削状況

SMW工法による掘削状況 表現しなかつた。ただ、この地下鉄線は直交する他の地下鉄線や鉄道線と極めて乗り換えやすいので、都交審のめくろんだ御堂筋線の混雑緩和には、予想外の大きな効果をもたらした。

■計画が完成すると87の踏切除去し高架化率77%に

天下茶屋駅高架化はこのほか、①都心(車面整備工場の郊外移転と跡地利用)②地下鉄堺筋線延伸に伴う天王寺支線の廃止③複々線(南海本線複線と高野線複線)の仮線工事と高架工事の工夫など難問が山積していた。しかし、時代の流れに乗り、00年3月にほぼ完成した。

天下茶屋駅付近高架化のほか、南海電鉄では、大阪市内1期・2期、堺市内1期、岸和田市内、貝塚市内、泉佐野市内、泉大津市内、高石市内内の高架化を手がけ、堺市内2期を計画しているなど、南海本線の高架化が花盛り。難波駅よりんくつタウン駅間の線路延長は約40キロで、高架化は約31キロ。高架化率は約77%となり、踏切除却は実に87カ所にのぼる。これらのプロジェクトのほとんどに携われたことを誇りに思っている。



(いわもと しげお) 57年大阪大学工学部構築工学科(土木コース)卒、南海電気鉄道入社。85年取締役総合建設本部長、89年常務、91年専務、95年常任監査役を務め、01年退任。趣味は写真撮影、読書。座右のモットーは「うそ隠し」。滋賀県出身、73歳。

難問山積の天下茶屋駅高架化で奮闘

この事業は、鉄道業者として南海・大阪市交通局(地下鉄)、高架事業として南海・大阪市(都市局、土木局、建設局)、企業者として南海・大阪市の組み合わせで行われた。いわば三すくみで、2人3脚が3組も出場するという