

地上にも姿を現した地下鉄

写真は大阪市交通局『大阪市地下鉄建設 70 年史』2003 年から。1961 年 4 月の地下鉄「弁天町駅」付近。大阪環状線「弁天町駅」も見える。なぜ地下鉄が地上にも姿を現した高架式になったのか。

「大阪の地下鉄」は文字どおり、全営業延長 115.6 キロメートルの内、実に 9 割以上が「地下」に整備されていますが、いくつかの区間は「地上」にも整備されています。

例えば、中央線に乗り、都心から海遊館や大観覧車で賑わう天保山方面に向けて、阿波座停留場を過ぎ、しばらくするとそれまでの薄暗いトンネル内の景色が一変、どこまでも広がる青空が心地良く感じられるでしょう。この中央線・阿波座停留場の西側から大阪港に至るまでの区間の内「大阪港～弁天町間」こそ、初めて「地上」に整備された大阪の地下鉄です。



中央線・大阪港～弁天町間を計画するにあたっては、地下、高架の大論争がありました。高架に反対する立場からは、町の分断、景観、騒音等の問題が提起されました。また、高架にすれば市電を撤去しなければならないので、明治 36 年大阪で最初に走った「歴史的な築港～花園町間の市電」の廃止には大反対であるという意見も強くありました。

この地区は元々、海だったものを干拓工事で陸地としたため、土質検査の結果、地中に大量の塩分を含んでいることが判明しました。地下鉄構造物に塩分は禁物で、漏水に塩分があると、第 3 軌条や走行軌条からの漏電によって鉄筋コンクリートが腐食し甚大な被害を受けることになります。

港に面した地域で、昭和 9 年の室戸台風、昭和 22 年、23 年の異常潮位、昭和 25 年のジェーン台風により高潮の被害をうけていました。地下鉄構内に海水が流入した場合の被害復旧を考慮すると地下式には大きな問題がありました。

中央線の経過する都市計画道路築港深江線の幅員は、50 メートルから 80 メートルと広いので、町の分断、景観、騒音等には高架構造物となっても大きな影響はありません。

以上のことから、道路中央の 12 メートルの中央分離帯を使用して高架構造物とするよう計画しました。

中央線・大阪港～弁天町間は、地下鉄として初めての高架式であるとともに、道路中央に敷設される鉄道としても全国で初めてのものでした。

「港の見える地下鉄」というキャッチフレーズの下に建設を進めてきた大阪港～弁天町間 3.1 キロメートルは昭和 36 年 12 月 11 日に開通。34 年 11 月の着工以来、わずか 2 年で完成しました。

(2020 年 5 月 28 日)