

阪急伊丹線

話題の少ない阪急電鉄で、わが地元にある路線を、阪急電車の最後の話題にするのは、我田引水かも知れませんが、お許しを！

阪急伊丹線の生い立ち

阪急伊丹線の生い立ちは、阪急電鉄の生い立ちといっしょで、阪急電鉄の生い立ちを説明するときには、避けて通れない話題の路線です。

阪急神戸線は設立当初、十三、神崎川経由して園田に至り、ソノママ北上して現在の新幹線のルート北側近くを通り、武庫川を渡って国道171号線沿いに南下して夙川あたりで現在の路線に合流する計画であったようです。

しかし、このルートでは、先発の鉄道省(現JR)、と阪神電鉄にスピード競争で敗れることが予測されたので、小林一三氏は急遽、ルート変更を検討させ距離も短く、停車駅数も少なくなる現在のルートに変更させた。このため置いてきぼりを食った伊丹町(当時)に対して神戸線開通と同時に支線を開通させるということで約束を果たし、面目を保った路線といわれています。わずか3.1kmの短い路線ながら本線と同時開業以来のいわくを持った路線です。

延伸計画

阪急電鉄の経営は、殆ど全ての面において、当時のライバル阪神電鉄との関係において行われてきた。伊丹線の延伸計画も、阪神電鉄の子会社、尼宝電鉄が、尼崎～宝塚に事業申請を行ったその翌年には、阪急は伊丹線の塚口～尼崎と伊丹～宝塚の延伸申請をして対抗した。尼宝電鉄は、採算面からいち早く事業放棄し路線計画地を兵庫県に売却した。これが現在の県道(42号)尼宝線である。一方、阪急電鉄は、約80年後の2005年になってようやく尼崎と宝塚への延伸計画を取り下げ、延伸計画は消滅した。がしかし昨今、阪急塚口～JR尼崎～阪神尼崎～21世紀の森の間にLRTを敷設する計画を検討する委員会が、兵庫県、尼崎市合同で発足した。(阪急が計画を取下げ、阪神と統合されてから、延伸が計画されるのは歴史のイタズラのような気がします)

伊丹線のナンバーワン

伊丹線は、短い営業路線ですが、付近が急速に市街地化し、乗客急増に対応するため、四両編成運転を導入したところが、住宅密集地のために塚口駅のホームの延長ができなかったため、駅直前で線路をほぼ直角に曲げて神戸線ホームに沿うようにした、その結果、このカーブが半径約30mとなって、郊外電車では日本一の最小の半径となります。

