

いづみさの昔と今 第356回

「阪和電気鉄道からJR阪和線へ」

進行中のプロジェクト「鉄道のまち泉佐野」にちなみ、レイクアルスタープラザ・カワサキ歴史館いづみさのでは、鉄道をテーマにした展示会「鉄道のまち泉佐野 今昔物語」を開催中です。前回の南海電鉄に続き、今回はJR阪和線を中心に紹介します。

天王寺駅と和歌山駅を結ぶJR阪和線は、おもに泉佐野市の内陸部を走っています。その前身は大正15（1926）年4月に設立された阪和電気鉄道（阪和電鉄）です。阪和電鉄敷設には「綿布の産地である泉北・泉南地域へ交通網を広げる」「野砲兵第四連隊駐屯である伯方村（現信太山）方面に交通網を開く」「大阪と和歌山を結ぶ交通網を拡充する」という3つの大きな目的がありました。昭和4（1929）年に阪和天王寺（現天王寺）、和泉府中間と、鳳・阪和浜寺（現東羽衣）間で部分開業し、翌昭和5（1930）年6月には阪和東和歌山（現和歌山）までの全線が開通しました。大阪・和歌山間は、南海鉄道が明治36（1903）年にすでに開通させていたため、阪和電鉄は南海との差別化を図る必要がありました。そこで注目した

のが「スピード」です。昭和12（1937）年の時刻表によると、南海鉄道の特急が難波・和歌山間の平均時速が64kmであったのに対し、阪和電鉄の超特急では天王寺・東和歌山間の平均時速は81.6kmもあり、「日本一の快速電車である」という触れ込みでした。この速度は、昭和35（1960）年に東海道本線の在来線特急「こだま」によって更新されるまで、破られることはありませんでした。当時の沿線案内パンフレットも、直線的なデザインや「日本一快速」といった表記で、スピードを意識していたことがわかります。

南海鉄道と競争関係にあった阪和電鉄ですが、昭和15（1940）年に南海鉄道に吸収合併され「南海鉄道山手線」となり、「阪和」と付く駅名はすべて改められました。そして昭和19（1944）年には、戦時買収により南海山手線は国有化され国鉄阪和線となり、その後昭和62（1987）年の国鉄民営化まで国鉄阪和線として運行されました。現在はJR阪和線として残っていますが、前身となる阪和電気鉄道は設立から15年ほどで姿を消すという、時代の流れの影響を大きく受けた路線といえるかもしれません。

泉佐野市内にはJR阪和線の駅として東佐野駅、日根野駅、長滝駅の3カ所があります（熊取駅は駅の一部が泉佐野市に入っていますが、住所としては泉南郡熊取町になります）。このうち、日根野駅にはJRの車両基地が設けられています。羽倉崎には南海電鉄の車両基地があり、ひとつの市にJRと私鉄両方の車両基地が置かれているのは、全国的にも珍しいケースです。また、空の玄関口である関西国際空港には、りんくうタウン駅を介してJRと南海の両路線が直結しています。「鉄道のまち泉佐野」とおり、泉佐野市の発展と鉄道は、とても深いかわりがあるのです。

レイクアルスタープラザ・カワサキ歴史館いづみさの
☎469-7140 Fax469-7141
休館日 月曜日、毎月最終木曜日（いずれも祝日の場合は開館し、その翌日が休館）
開館時間 午前9時～午後5時（入館は午後4時30分まで）
入館料 無料



▲昭和初め頃の阪和電鉄沿線案内

泉佐野 レトロ タイムスリップ

泉佐野市の昭和頃の懐かしい写真を紹介します。

⑭駅シリーズ 南海泉佐野駅



▲昭和28年の泉佐野駅前の様子。駅前には第二小学校がありました。この校舎は泉佐野の建築家である池田谷久吉の設計で、昭和11年に竣工しました。

▼昭和40年ごろの様子。第二小学校が火災により、現在地へ移転しました。その後駅前の整備が行われ、当時ロータリーには噴水が設置されていました。



▲現在の泉佐野駅前の様子。駅舎前にホテルができています。

泉佐野市の懐かしい写真は「泉佐野市デジタルアーカイブ (<https://adeac.jp/izumisano-city/top/>)」でも公開中！