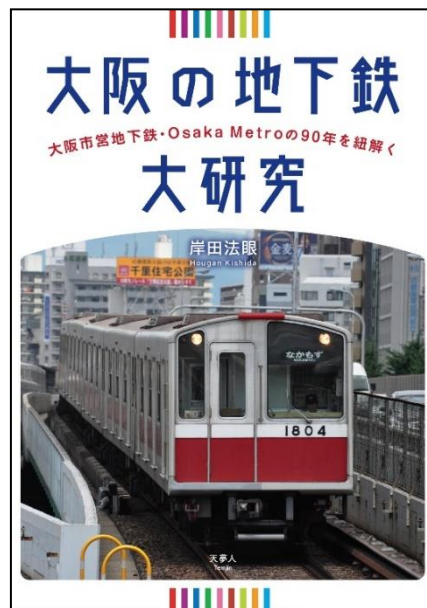


各 位

2023 年 10 月 3 日
株式会社天夢人

開業から90周年を迎えた大阪市営地下鉄・Osaka Metro の
歴史、路線、車両、トリビアを紹介！
「大阪の地下鉄大研究」を刊行

インプレスグループで鉄道・旅・歴史メディア事業を展開する株式会社天夢人(本社: 東京都千代田区、代表取締役社長: 藤岡 功)は、2023 年 10 月 3 日に、「大阪の地下鉄大研究」を刊行いたしました。



関西初の地下鉄である Osaka Metro 御堂筋線の梅田～心斎橋間が 1933 年 5 月 20 日に開業してから、2023 年で開業 90 周年を迎えました。

Osaka Metro は大阪市営地下鉄を前身にもち、地下鉄 8 路線、新交通システム1路線の路線網を築く鉄道事業者です。大阪市営地下鉄は、日本の公営交通では初めて、線路の脇にもう 1 本設けた給電用のレールから電気を集電する第3軌条を採用したほか、世界で初めて地下鉄駅に冷房を設置、さらに日本の地下鉄駅で初めてエレベーターを導入するなどエポックメイキングな出来事も多く、民営化された現在も多くの人々に利用されるだけでなく、趣味的な面からも注目を集めています。

そこで本書は、Osaka Metro と前身の大阪市営地下鉄の歴史、路線、車両、トリビアを取り上げ、大阪の地下鉄の魅力を紹介します。

第1章 大阪の地下鉄 90 年間のハイライト

1933年に御堂筋線が開業してから、2023年で90年を迎えた大阪の地下鉄。その長い歴史の中からエポックとなる出来事を取り上げて紹介しています。

Osaka Metro Daikennyu1-1

1933年5月20日(土曜日)、 大阪市営地下鉄が開業



大阪市営地下鉄開業報

大正時代に計画

ルは大阪の頭文字もしくは大阪市域、コは高速鉄道の頭文字もしくは路線が大阪市域外まで延びることを期待していたという説がある。

13時30分頃、隣の淀屋橋では鳩山一郎文部科学大臣、關二大阪市長などの来賓を乗せた祝賀列車が発車。心斎橋で折り返したあと、梅田に向かった。鳩山文部科学大臣は東京地下鉄道に乗ったことがなく、初めて乗る地下鉄に感心しきりだったという。

一般の人々が乗れる15時が近づいてきた。

梅田駅に入り、地下の改札口へ。東京地下鉄道に倣ったターンスタイルの自動改札である。開業時の運賃は10銭均一で、その硬貨を投入すれば通れる。いよいよホームへ。上り線にホームを設け、下り線の線路を使用する1面1線の車線。天井は低く、ホームの外側付近に鉄骨の柱が立つという構造である。高速電気鉄道第1号線の下り1番列車は梅田を15時に発車。当時、梅田一心斎橋間の所要時間は5分30秒のところ、経済界のため、12分もかかったという。

一方、当時の終点心斎橋も多くの人々でにぎわっていた。地上では開業記念のアーチらしき建造物に「通開地下地」の看板が掲げられている。当時、日本語の横書きは大正以前から続く「右から左へ」、現在の「左から右へ」がどちらも使われており、過渡期といえる状況であったものと思われる。実際、当時の標識も随分前者、見どころや駅名は後者に使い分けていた。また、新聞記事も今となっては時間をかけて「解説」しなければならぬほど読みにくい。

この日は列車の営業運転が終了する23時までには6万5000人が詰めかけ、関心の高さを表していた。

第2章 Osaka Metro 全路線&相互直通路線

Osaka Metro は地下鉄 8 路線 129.9 km と新交通システム 1 路線 7.9 km の計 137.8 km の路線網を有しています。その全路線とともに、相互直通先である北大阪急行南北線・南北線延伸線、近鉄けいはんな線、阪急千里線・京都本線も紹介します。

Osaka Metro Daikennyu2-1

御堂筋線

関西を代表するドル箱路線

御堂筋線は江坂一なかもず間21.5キロを結ぶ路線で、大阪都心の新大阪、梅田、なんば、天王寺を経由する関西きってのドル箱路線。関西の通勤電車及び全国の第3軌条路線では唯一、全列車10両編成で運転されている。また、2015年から7年かけて御堂筋線全駅にホームドアを整備。2021年1月からWS-AICの路線では初めてTASCの運用を開始した。

起点の江坂は吹田市の駅で、周辺は「大阪副都心」の標榜を呈しており、北急南北線から引き続き国道423号線新御堂筋と並走する。クルマと共存する鉄道は大変珍しく、絵になる光景だ。

新御堂筋を渡り大阪市に入ると、西中島南方までにかけてはオアシスビルが立ち並ぶ大阪都心の北側である。

東三国はホームや列車から自由の女神(パナコ屋のオブジェ)が眺められるのが面白く、「ウケ狙い好き」な大阪らしい車窓と言える。また、付近にJR西日本東海道本線の東淀川駅がある。

新大阪はホームの大半が東海道・山陽新幹線ホームの下にある。Osaka Metroにとって新大阪は「関西の玄関口」であろう。また、2016年3月30日(水曜日)に新たな大食堂を開業。2020年2月1日(土曜日)にトレインビジネスポットを開設するなどのリニューアルが進められた。

西中島南方は当初、阪急京都本線と同名の「南方」で開業する計画だったが、地元から「西中島」という意見があったことから論争となり、最終的に「西中島南方」という複合駅名で落ち着いた。

Osaka Metroは複合駅名が多いが特長で、「丸く収める切札」は同業他社にも波及した。多摩都市モノレールの「大塚・帝京大学」「中央大学・南大塚」やJR北海道の「新函館北斗」はその例と言える。

淀川を渡り、国道423号線新御堂筋と分かれ、33パーミルの急勾配をくだり、「梅田貨物線」と称する東海道本線の貨物線の交差点付近で地下にもぐり、地下に入ると、中津へ。阪急に同名の駅があるものの、相当離れており乗換駅ではない。

梅田は2番線のアーチ型(ドーム状の天井)のホームが絶景だ。かつてはこの空間に1番線が存在していたが、ラッシュ時は入場規制をするほどのすさまじい混雑ぶりだったことから、谷町線用として使われる予定だったトンネルを活用し、1番線に転用した。現在は2番線との連絡通路が設けられ、全幅24メートルという超広大な島式ホームを形成した。

2番線には2019年12月1日(日曜日)から「Umeda Metro Vision」(ヨコ40メートル×タテ10メートル)の放映がスタート。前日、「地下におけるLEDスクリーン最大ディスプレイ」としてギネス世界記録®に認定された。

御堂筋線の由来である公道の御堂筋は梅田の阪神新交差点から始まり、梅田新道交差点から国道25号線御堂筋へ。地上はにぎやかな街が続き、なんばの難波西口交差点で終わる。

なんばの開業時は島式ホームだったが、混雑緩和のため、上り2番線に新



待ち合わせ場所にピッタリな新大阪のトレインビジネスポット。

42

43

第3章 Osaka Metro を走る現役車両と保存車両

中央線の最新型車両 400系・30000A系をはじめとした Osaka Metro の現役車両、保存車両のほか、直通運転で使用される北大阪急行、近鉄、阪急の車両も併せて紹介します。

Osaka Metro
Daikenyū

3-1

御堂筋線
30000系 21系

30000系(31系)

「新生10系」を思わせる顔立ち


長年にわたり「御堂筋線の顔」として親しまれた10系の置き換え用として、2011年5月に登場し、12月10日(土曜日)にデビュー。2008年に登場した谷町線用をベースにマイナーチェンジを行った。

特徴として、先頭車前面のブラクマスクの下部は弧を描くことで円形状に、カラリングも御堂筋線のラインカラーであるクリームソニックをベースに、ホワイトとピンクのアクセントカラーを導入し、華やかな雰囲気を出している。車体上部もラインカラーに加え、ホワイトを添えた。

デジタル方向幕は当初から、先頭車前面をフルカラーLED、車体側面を3色LEDに分け、客室の内装パネルに御堂筋(公道)のイチョウや菖蒲のモチーフを散りばめたことで、親しみやすさを加えている。

このほか、LCD式の旅客情報案内装置は1画面のままながらサイズを拡大、一部のロングシートの配置を160ミリ変えることで、乗降用ドア脇の空間を500ミリ確保し、大型の荷物が置きやすいようにした。

運動性能も最高速度70km/h



御堂筋線の新時代を担う30000系の第4編成以降は、「賢者車」と呼ばれる。10系を置き換えたことで、Osaka Metroの車両はVVVFインバータ制御に統一された。

増備途中で設計変更が度々発生

御堂筋線用の30000系は増備途中で設計変更が多く、第3編成の6・10号車にシャープのブラクマスクを試験搭載すると、第4編成以降は各車両に標準搭載することになった。

これを機にインテリアデザインを大幅に見直し、化粧板を白色系に、床は御堂筋のイチョウ並木を表現したものにそれぞれ刷新。LCD式の旅客情報案内装置を2画面化して、デジタルサインージ(広告)や天気予報も表示し、情報量を大幅に増やした。

ロングシートも新幹線のグリーン車のシートを通勤形電車用に変更し、低反発素材を導入したものに一新。併せて通勤形電車では初めて、座席下に足元照明を採用した。袖切りもガラス張りにしてさらに高く、室内灯の半間接照明化、調光調色化など、快適性の向上を図った。

特に室内灯の午前は電球色、白色、昼白色、午後は昼白色、しだれ桜(鉄道車両では青色)、ソメイヨシノ、電球色の「難波」とした。

6号車の女性専用車両は、ほかの車両とは配色を変えることで明確化したほか、荷棚の高さを100ミリ低くした。吊り手の配置や高さを見直し、握り棒も増設して安全性のさらなる向上を図っている。

第10編成以降、運転台のハンドルを横軸式のツアハンドルから、両手操作式のワンハンドルマスコンに、車両連結部の貫通扉も全国標準化したガラス張りに変更。車内に防犯カメラが新設された。

10系をすべて置き換えた理由

御堂筋線用の30000系は当初2編成120両を投入し、10系(電機子チョップ

第4章 大阪の地下鉄トリビア集

中央線は地下鉄路線として日本で初めて地上区間のみで開業した、谷町線の八尾南駅は第3軌条地下鉄で唯一地平の終着駅であるなど、Osaka Metro のトリビアを紹介します。

Osaka Metro
Daikenyū

4-2

日本初、地上区間のみで
開業した地下鉄

車両基地も含め全線高架

1948年6月18日(金曜日)、大阪市高速鉄道協議会は当初認可された4路線54.48キロから5路線76.16キロに改訂。9月2日(木曜日)に特許を申請した。しかし、在阪私鉄が大阪都心の乗り入れを計画しており、一部区間は脱線という展開で、なかなか認可がおりない。

1958年3月28日(金曜日)、都市交通審議会の第3号各案中で、すべての計画区間が妥当と判断され、改訂計画76.83キロが1959年2月23日(月曜日)により認可された。



中央線開業時、起点が大東港ということもあり、「道の駅を境地下鉄」として親しまれた。ほかにも各駅地下鉄は各駅構内を通過するほか、終点の各駅構内は地下鉄である。

車両の搬入は吊り上げ

御堂筋線開業前の1933年4月19日(水曜日)、1頭の牛に引かれた初代100形のトップナンバー101が御堂筋線の南御堂前まで運ばれ、台車のみ明日、車体は翌日に吊り下ろして搬入されたという逸話がある。

中央線の場合は御堂筋線よりもスケールが大きい。全線高架なので、車両は吊り上げないと搬入できないのだ。まずは運送会社の手にまかせ、開山原の水島から50トンのクレーン車を海上輸送で朝潮橋駅付近の吊り上げ現場まで運ぶ。

次に我孫子橋車場に留置していた6000形(のちに8000形)を経て50系に搬入し、35パーミルの急勾配を下り、車庫内へ向かう。



中央線開業時の終点は終天町。上り大東港方面の列車が発車すると、35パーミルの急勾配を下り、車庫内へ向かう。

【目次】

Osaka Metro 全線路線図

第1章 大阪の地下鉄 90年間のハイライト

- 1-1 1933年5月20日(土曜日)、大阪市営地下鉄が開業
- 1-2 保安装置は打子式ATSからATCに
- 1-3 大阪市電フォーエヴァー
- 1-4 路線愛称とラインカラーの制定
- 1-5 初の相互直通運転を堺筋線と京阪神急行電鉄で開始
- 1-6 御堂筋線と北大阪急行電鉄との相互直通運転を開始
- 1-7 1975年5月8日(木曜日)、車両のラインカラー表示開始
- 1-8 1986年10月1日(水曜日)、中央線と近鉄との相互直通運転を開始
- 1-9 日本初のリニアメトロ開業と国際花と緑の博覧会開催
- 1-10 新20系と66系登場で車両冷房化が急速に進む
- 1-11 2008年10月、30000系登場
- 1-12 抗菌、消臭、抗ウイルス
- 1-13 公営から民営化への波瀾万丈伝

第2章 Osaka Metro 全路線&相互直通路線

- 2-1 御堂筋線
- 2-2 北急南北線、南北線延伸線
- 2-3 谷町線
- 2-4 四つ橋線
- 2-5 中央線
- 2-6 近鉄けいはんな線
- 2-7 千日前線
- 2-8 堺筋線
- 2-9 阪急千里線、京都本線
- 2-10 長堀鶴見緑地線
- 2-11 今里筋線
- 2-12 南港ポートタウン線

第3章 Osaka Metro を走る現役車両と保存車両

- 3-1 御堂筋線 30000系/21系
- 3-2 北急8000形/9000形
- 3-3 谷町線 22系/30000系
- 3-4 四つ橋線 23系
- 3-5 中央線 20系/24系/30000A系/400系
- 3-6 近鉄7000系/7020系
- 3-7 千日前線 25系
- 3-8 堺筋線 66系
- 3-9 阪急3300系/5300系/7300系/8300系/1300系
- 3-10 長堀鶴見緑地線 70系/80系

- 3-11 今里筋線 80 系
- 3-12 南港ポートタウン線 200 系
- 3-13 地下鉄関連、ニュートラムの静態保存車一覧

第 4 章 大阪の地下鉄トリア集

- 4-1 公営交通初の第 3 軌条路線
- 4-2 日本初、地上区間のみで開業した地下鉄
- 4-3 日本初、空気ブレーキ装置に全電気指令式を採用
- 4-4 日本では 2 番目ながら、第 3 軌条初、地下鉄初、普通鉄道初、VVVF インバータ制御の新型車両
- 4-5 第 3 軌条地下鉄唯一の地平の終着駅、谷町線八尾南
- 4-6 地下鉄初の空港アクセス駅も谷町線八尾南だった
- 4-7 第 3 軌条初の海底トンネル
- 4-8 第 3 軌条路線で、もっともスケールがある御堂筋線西中島南方—中津間の新淀川橋梁
- 4-9 独自に開発した「電子警報音」という警笛
- 4-10 一部の車両に A や B がつく理由
- 4-11 ゆびづめごちゅうい！
- 4-12 駅名、路線名あれこれ
- 4-13 新大阪駅の開業日が国鉄より 1 週間早くした理由
- 4-14 逸見政孝さんの故郷最寄り駅、御堂筋線西田辺

Osaka Metro 90 年の歴史年表

【著者紹介】

岸田法眼(きしだ・ほうがん)

1976 年栃木県生まれ。『Yahoo! セカンドライフ』(ヤフー刊)の選抜サポーターに抜擢され、2007 年にライターデビュー。以降はフリーのレイルウェイ・ライターとして鉄道の最前線に立つほか、好角家の一面も持つ。著書に『波瀾万丈の車両』『東武鉄道大追跡』(アルファベータブックス刊)がある。

【書誌情報】

書名:大阪の地下鉄大研究

仕様:A5判・176 ページ

定価:2,200 円(本体 2,000 円+税 10%)

発売日:2023 年 10 月 3 日

全国書店、オンライン書店の Amazon などで発売中。

<https://amzn.to/3XvomnI>

【株式会社天夢人】 <https://www.temjin-g.co.jp/>

2007 年設立。隔月刊雑誌『旅と鉄道(奇数月 21 日発売)』をはじめとする、鉄道・旅・歴史・民俗・カルチャーをテーマとした雑誌や書籍を発行し、人生を豊かにするための情報を発信しています。

【インプレスグループ】 <https://www.impressholdings.com/>

株式会社インプレスホールディングス(本社:東京都千代田区、代表取締役:松本大輔、証券コード:東証スタンダード市場9479)を持株会社とするメディアグループ。「IT」「音楽」「デザイン」「山岳・自然」「航空・鉄道」「モバイルサービス」「学術・理工学」を主要テーマに専門性の高いメディア&サービスおよびソリューション事業を展開しています。さらに、コンテンツビジネスのプラットフォーム開発・運営も手がけています。

以上

【本件に関するお問合せ先】

株式会社天夢人 担当:北村

Tel: 03-6837-4680 / E-mail: info@temjin-g.co.jp

URL: <https://www.temjin-g.co.jp/>