

川西国鉄前線 600メートルの軌跡



1,2_JR川西池田駅前の交差点の昔(昭和38年ごろ)と現在3_昭和56年12月19日の最終電車には多くの方が駆け付け、別れを惜しんだ(写真は全て能勢電鉄(株)提供)



◀川西国鉄前線の歴史は能勢電鉄(株)の公式YouTubeで見ることができます



能勢口から国鉄池田まで走った電車

サイダーと人運んだ

41年前まで存在していた路線

車輪のモニュメントが当時をしる

収益増加を期待して延伸された

「国鉄前線」一かつて、川西能勢口駅から川西池田駅まで、「のせでん」が走っていました。路線の距離はわずか600m、走行時間は2分ほどでした。

能勢電鉄(株)は明治41年に開業以来、資金繰りが悪化。収益を伸ばすには、貨物輸送を増やす他に道はありませんでした。

当時、能勢電鉄の貨物輸送の中で一番大きな割合を占めていたのは、平野で製造されていた「平野水(現・三ツ矢サイダー)」。

能勢口駅(現・川西能勢口駅)から荷車で国鉄池田駅(現・JR川西池田駅)へ運ばれ、国鉄へ積み替えられていました。そこで同社は、能勢口駅から国鉄池田駅まで路線を延長することで、収益の増加を図りました。そして大正6年8月8日、能勢口駅～池田駅間に新線「川西国鉄前線」を開業しました。能勢口駅から阪急宝塚線と平行に走り、阪急電鉄の高架下をくぐって国



A_ 地図上の赤線部分が国鉄前線 B_ 地図上の●部分に車輪モニュメントが存在。付近に最終電車の姿があらわれたマンホールもある

鉄池田駅まで南下するというルートでした。

駅の高架化事業に伴い廃線

予想通り、貨物輸送に活用され旅客も増えるなど、順調に収益は伸びました。しかし、貨物輸送の主流はトラックへ徐々に移行し、同線の利用機会が減少。貨物輸送の主力であった三ツ矢サイダーも、昭和29年に平野での製造が終了となりました。

その後も旅客の減少に歯止めがかからず、晩年は朝・夕のラッシュ時間帯だけの営業を続けました。

そして、昭和55年から川西能勢口駅周辺の高架化事業が始まったことで、昭和56年12月19日、64年の歴史に幕を下ろしました。

国鉄前線など能勢電鉄の歴史について、詳しくは能勢電鉄ホームページ <https://noseden.hankyu.co.jp/about/> で見ることができます。

CHECK&QUIZ

次の空欄(○の中)を埋めてください。

1:私らしくOK 2:ゼロオーボンシティを表明

クイズ正解者の中から図書カード(1,000円分)を5人に差し上げます(正解者多数の場合は抽選。当選者のみに送付します)。応募方法:市ホームページ(右の2次元コードからアクセス可)から必要事項を送信するか、はがきにクイズの答え、住所、氏名、年齢、電話番号、興味のある記事と感想を書き、9月9日(金)(消印有効)までに〒666-8501・広報広聴課「クイズ」係へ
※8月号の正解は(夜)(里)で、109件の応募がありました。



7月末現在の人口



男.....73,223人 (-38)
女.....82,041人 (-47)
計.....155,264人 (-85)
世帯数...71,242世帯 (+26)