



明治時代の神戸市の交通機関の発達状況

檜原, 只好

(Citation)

兵庫地理, 9:10-20

(Issue Date)

1965-03-31

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/90002231>



明治時代の神戸市の 交通機関の発達状況

榎 原 只 好

明治5年10月14日新橋・横浜間18マイルを陸蒸気の鉄道が黒煙を吐いて、わずか53分で走破したので、文明開化に人々は驚嘆の目を見張った。この鉄道の開通は、7年5月11日神戸・大阪間、10年2月5日神戸・京都間でも行われた。また21年11月1日には、山陽鉄道の兵庫・明石間も開通した。もちろん神戸・新橋間の東海道線の完成は、これから大分遅れて、22年7月1日のことであった。

電車が日本で初めて顔を見せたのは、23年東京上野の第三回内国勸業博覧会の時で、約4町ほどを22人乗りの電車が動いて入場者を驚かせたが、企業として利用されたのはその5年後、28年1月末京都電鉄が京都駅より伏見京橋間約4マイルを運転したのが草分けである。このように維新後20数年間に、馬車にかわって「鉄の道を重い火の車」が恐ろしい速さで走ったり、「エレキ」で車が走る交通機関の急激な進歩は、当時の人に賛嘆と恐怖の念を与えた。またこの変革は、当時の社会に多くの混乱と紛糾をもまき散らしていた。例えば、山陽鉄道の兵庫、明石間が開通した結果、兵庫一帯で繁昌していた旅館と人力車はたちまち甚大な打撃を被った。又新日報（21年11月21日付）の記事はこのことについて、

「沿道の旅籠屋及人力車夫は大に其影響を蒙るにより、右旅籠屋人力車夫は一人にても多く客を引附けん為め、兵庫・明石間の車賃は8銭と定め、旅籠屋は車夫を無宿料にて宿泊せしむることとせんと昨今相談中なり」

と報じているように、旅籠屋と車夫が客引止め策として共同戦線を張り、兵庫・明石間の鉄道運着上等39銭・中等26銭・下等13銭に対抗せんとした事実は、その混乱を物語っている。

1. 馬車鉄道関係

神戸・三田間馬車鉄道敷設出願

明治時代の交通改革の流れは、神戸でもまず馬車鉄道からであった。林兵庫県知事は神戸・三田間の馬車鉄道敷設出願があったので、その件について、神戸市会は、23年11月20日臨時市会を開き、その諮問に対する答申案を種々対議し

た。その結果、布引滝谷川に沿ひ土谷上村へ通ずるこの計画は、神戸の給水源予定地沿いである点に問題があるとし、布引山経由を烏原村へ変更させる案も出たが、「馬糞尿ノ上流ニ混ジ、塵芥ノ飛散ニヨリ水質ニ汚穢ヲ醸ス虞ナシトセズ、

（中略）・ソノ線路ノ適否橋梁ノ構造等、要スルニ完全ナル設計ニ拠テ、果シテ之レガ杞憂ヲ省キ、其害悪ヲ防グニ足ルカ、否ヤハ、他日重ネテ諮問ヲ受クルニ非ラザレバ、今日予言スル能ハザルニ付、ソノ旨答申セントス」

との答申案が可決されたので、敷設の承認を受けることが出来なかった。

市内馬車鉄道敷設出願

明治23年12月6日神戸市会は臨時市会を開き、兵庫県知事よりの諮問事項、大阪市東区今橋三丁目中村泰太郎外5名より、

「兵庫山陽鉄道停車場ヨリ国道多聞通、栄町通りヲ経テ外国人居留地遊園地迄、馬車鉄道布設ノ儀（中略）出願セリ、（中略）之ヲ許可セラルルモ差支ナキヤ」といふ緊急問題を審議した。その結果、県庁から説明員の出席を請うことを決定しただけであった。

神戸機橋株式会社の馬車鉄道敷設出願

30年3月6日市会は神戸機橋株式会社の馬車鉄道敷設出願の件、即ち海岸に馬車鉄道を敷設し貨物輸送を便にする計画について、議長指名による調査委員6名に調査を付託した。その結果、輸出入貨物の円滑なる輸送の必要に迫られている点を考慮し、勸業土木常設委員会は敷設を承認した。しかるに33年6月28日の市会は、常設委員会が一旦議決した案ではあるが、馬車鉄道の不潔なる事情に堪えがたいものがあるとの理由で、改めて調査することになり、再び調査委員を選出した。その結果は34年2月20日の市会に提出されたが、更に、

本多議員「（前略）十数回調査ヲ遂ゲタル結果（中略）本案ハ海岸及ビ葺合ニ馬車鉄道ヲ敷設ノ精神ナルモ、現在市ノ趨勢ヨリイハバ之ヲ以テ良策ト認ムル能ハズ、タダニ貨物ノ運搬ノミナラズ旅客ノ総テ社会ノ便益ヲ計ルヲ必要ト認メ、新式発動機関ヲ用ヒタキモ、未ダ本邦ニ於テ其試メシナキヲ以テ暫ク見合せトシ、要スルニ本日ノ処ハ、マズ電力ヲ用ヒル事必要ト認メタリ。」

と付言して結論とした。市会は調査委員会の報告を承認したので、この馬車鉄道は日の目をみるにいたず、文明開化の流れの激しさが偲ばれる。

2. 国有鉄道関係

鉄道庁構内庁舎及び鉄工場移転促進運動

神戸鉄道庁構内庁舎、鉄道鉄工場及び神戸停車場を現在の位置に決定した理由

についての史実は明らかでないが、神戸は南北に狭く、東西に長く、東部海岸一帯は外人の居留地であり、中部一帯は比較的人家の密集地域である。また西部の兵庫地域も昔から人家稠密なので、割合に人口密度の低い西部と中部の中間地域、それも本来は兵庫の土地に、その地を求めたものと思はれる。その敷地に鉄道敷地測量の結果によると、

「福原遊廓を含む、東は宇治川から西は湊川まで、南は海岸波打際から北は相生町南側まで」^{註1}

を含み、その中の71486坪の面積を坪当り二円五八銭の地価にて民部省用地とし、その地域内に所在している家屋の移転は4年6月22日限りと示達していた。

当時の福原遊廓（明治2年蟹川べりに築いた）^{註2}は江戸の吉原に廓風をまねて、大門や会所を設け、盛業を誇っていたが、政府が代地として与えたのは現在の福原の地であって、只一面の枯卓田圃に過ぎなかった。また一般家屋の住民達は附近の蓼原（今の相生町）、古湊、名古屋、橘の4カ字内で替地下附を出願し、県の許可を受けて新市街を開いた。ここに鉄道用地が確定したが、公式に神戸停車場が誕生したのは、7年4月30日鉄道寮神戸支寮が居留地の旧英国領事館から神戸停車場構内に移転した時と推定される。^{註3}その後、この用地は30年出版の「神戸の花」という神戸名所案内書によると、

「市の中央なる相生町の南部より東川崎町の大部分を占め、湊東部の海面にまでつらなりて一大区画をなし、うちに数十の建物数箇の煙突屹立して、丁々たる響き昼夜絶えざる所、即ち鉄道局の製作場なり、或は車箱を補理し、或は車輪を鍛治し、鍛冶木工の仕事は年中絶ゆる時あらず、其他鉄道諸般の事務も掌理すべき会計、運輸、倉庫、土木等の6課、或は諸線路を監督すべき技師諸役人の庁舎、皆比内にありて繁忙を極はめり。その前面相生町に向つて、広き長きプラットホームを有するものは、即ち神戸停車場なり。」

と述べているとおり、鉄道庁の関西における中心地として繁栄していた。

一方、神戸市街も明治初年以來急速に發展し、市区改善の必要は切迫した情況となっていた。その上、南北に走る狹隘な道路はことごとくが市内を縦貫する鉄道に遮断され、市内十数カ所にある踏切の苦痛は鉄道に対する市民の反感を抱かせるのに充分であつた。

26年4月8日の市会は、数万坪の敷地が市の中枢部に占める鉄道用地の存在を市の将来における健全な發展を妨げるものとし、神戸停車場を除く鉄道庁構内庁舎及び鉄工場の移転を促すために、県知事にその筋への執達を稟請する件について、市會議員山本繁造提出、本城安次郎外14名賛成の建議を議題とした。

この建議に対して、市会では衛生上、商業上の関係、葺合村に換え地することをも審議しなければならないが、一次会は建議を容れることを可決した。ついで4月10日の市会は建議を可決して、その件について県知事へ稟請したが、その結果については明瞭でないので、おそらく何等功を奏するにいたらなかった模様である。

註1. 神戸駅編集 神戸駅史 11頁参照

註2. 全 上 11頁参照

註3. 全 上 15頁参照

鉄道線路改築・工場移転促進運動

日露戦後、神戸港の発展にともなうて、神戸市街の発展は飛躍的なものとなったが、陸上交通は人口4万当時そのままであったので、不便さはこのうえもなかった。殊に市街の中央を縦貫する線路と広大な神戸駅構内敷地は市内交通の障害物として怨嗟的となったので、明治40年9月7日市会議員横田孝史外4名は鉄道線路改築・工場移転の件に関する建議を市会へ提出した。この建議は市会にて異議なく成立したので、その筋への稟請を行った。その結果については、10月15日の市会において坪田市長から、

「(前略)当局大臣次官鉄道庁総裁ニ面会シ、市会ノ要請ヲ懇談セシニ、当局ニ於テモ之レガ計画ナキニアラザルモ、未ダ之レヲ公表スルノ機会ニ達セザル申ニテ、(中略)要スルニ、市ノ要請ニ付テハ当局者ニ於テモ諒トスル処タルナリ、(後略)」

との報告があった。この建議が縦貫鉄道線路改良の端を開いたもので、大正7年2月の市内縦貫鉄道改良実施に関する建議によって、更に強力なる運動が展開されることになった。

葺合に停車場新設並に電線改造に関する稟請

神戸港の貿易高が日々増加するにつれて、港域は東に向つて拡張されたので、貨物の陸送は神戸停車場にのみ依存しては捌き切れない様になった。この問題を解決するために、葺合村へ停車場を新設することと、港の岸壁から神戸停車場への道路も混雑を極めているので、その道路脇の電柱を除去し、電線を地中線にすることについての、葺合停車場新設並に電線改造に関する稟請の件を32年2月18日の市会は審議した。

市会は議長の指名による調査委員5名に調査を附託した。翌年3月30日の市

会は、この件に関する調査委員の報告に基いて原案を確定し、次の稟申書を通信大臣宛に送達した。

停車場新設並ニ電線改造ニ関シ稟申

本港開設以來ココニ30余年、貿易日ニ繁盛ニ戸口年々増殖シ其長足ノ進歩ハ実ニ驚クベキモノアリ。今既往ニ遡リ其進歩ノ状況ヲ調査スルニ、(中略)今ヲ距ル20年前ナル明治11年ニ於テハ輸入六百五拾万四千百參拾八円、輸出五百四拾參万五千七百六拾四円ニ過ギザリシモ、23年ニ於テハ輸入參千八百七拾七万四千八百八拾參円、輸出參千參百貳拾貳万參千百貳円トナリ、(中略)又28年ニ於テハ輸入六千參百九万八千四百貳拾六円、輸出參千八百參拾万七千九百五拾四円トナリ、31年ニ於テハ輸入壹億五千六百八万貳千六百九円、輸出九千九拾六万六千七百円トナレリ。今最近31年輸出入高ヲ以テ明治11年ニ比較スルトキハ、輸入ニ於テ壹億四千九百五拾七万八千四百七拾壹円、輸出ニ於テハ八千五百五拾參万九百參拾六円ノ増加トナリ。為ニ貨物ノ陸揚積込及陸上運送其他税関通過ノ手續等ニ於テ内外貿易業者ノ蒙ムルベキ不便尠ナカラザルヲ以テ、之レガ不便ヲ永遠ニ除去センガ為メ、港湾修築ノ義、目下専ラ計画中ニ有之候得共、右港湾修築ノ事タル、固ヨリ巨額ノ費用ヲ要スベキモノナレバ、之レガ完成ヲ期スルニハ尚数年ノ後ヲ俟タザルベカラズ。然ルニ貨物停滯ノ困難タル事目前ニ追リ、悠々築港ノ完成ヲ俟ツ能ハザルモノアレバ、之レガ応急ノ設備トシテ、税関ニ於ケル取扱上ノ手續改良ノ義當該大臣へ及稟申置候義モ有之候得共、尚左ノ2件ニ御着手アランコトヲ望ム。

1. 市内ノ東部ナル葦合村ニ停車場新設ノ件(前略)貨物ノ陸送ニ係ルモノハ単ニ神戸停車場ニ依ルノ外他ニ運輸ノ機関ナキヲ以テ、百貨ココニ輻湊シ其混雜ハ実ニ名状スベカラザルノミナラズ、為ニ税関構内ニ貨物ノ滞積ヲ来スコト少ナカラザレバ、之レガ疎通ヲ計ランニハ、葦合村新生田川近傍ニ1ツノ停車場ヲ新設シ、尚ホ支線ヲ敷設シ東機橋附近ト新設停車場トヲ連絡スルノ必要ヲ認ム。

1. 電線ヲ地中線ニ改造スル事

市内神戸部葦合部ニ集中スル貨物ハ、大概海岸通栄町通ノ二道ニ依リテ神戸停車場ニ運送セラルモノナルモ、元來道路ノ狹隘ナルガ上ニ夥多ノ電柱樹立セルヲ以テ、一層ノ不便ヲ来スモノナレバ、該二道ニ係ル電線ハ之ヲ地中線ニ改造スルノ必要ヲ認ム。前記之通ニ付夫々御調査ノ上、至急停車場新設ハ電線改造ニ着手ノ御詮議被成下度ココニ本市ノ議決ヲ經テ及稟申候也

年 月 日

市参事会

市長

逋信大臣宛

この稟請の結果については明らかではないが、明治30年代における神戸港の貿易と陸運の輻湊さを眼に彷彿とさせるものがある。

3. 電気鉄道関係

神鶴馬車鉄道を電気鉄道に変更追願

人口の増加と文化の向上は人と物との交流を益々盛んならしめたので、速度の遅い馬車鉄道に代って電気鉄道が登上し、その必要性は急速に世人に認められるにいたった。前記の神戸・三田間馬車鉄道は馬車を電気に変更するとともに、丁度舞鶴鉄道敷設経路が世上で問題となっていたので、三田から更に舞鶴迄も延長する意味の神鶴電気鉄道敷設を有馬郡有莖村仲喜一郎外24名が追願した。

25年2月2日の市会は、知事諮問のこの件について審議することになったが、これに先立って電気鉄道敷設担当技師二見鍾三郎氏の設計に関する次の如き説明を聞くことになった。

「(前略)先ズ鉄道ノ起源ハ葦合村布引谷筋ノ芋川ト云ウ小流ニ木橋ヲ架セル所ノ水車アリ、其上手ノ場所ヲ第一停車場トス。其ヨリ布引雄滝ノ頂上ハ電気鉄道ニアラズ、斜面鉄道(インクライン)ニテ、三分ノ一ノ勾配ヲ以テ鉄鎖ニテ引揚グルノ設計ナリ。即チ葦合村停車場ニ器機ヲ据付ケ火力ヲ以テ運転セシムコトトスルニ依リ、布引ノ水ハ使用セザルナリ、布引山ニハ平地少キヲ以テ34尺ヲ平ゲ、之ヲ停車場ノ場所トセリ、其ヨリ電気鉄道トナリ、発電所ハ谷上ニ設ク。故ニ布引停車場ノ次ハ谷上、唐櫃(唐櫃ハ有馬ト湯山トニ分ル所)道場、三田ニ停車場ヲ設クルモ、神戸市ニ属スル分ハ谷上ヨリ長谷迄ナレバ、本市ノ計画アル水道布設事業ニハ関係ナキナリ、且亦布引停車場迄電気ヲ用ヒズ、火力ヲ以テ引揚グル時ハ人車ハ乗替、荷物車ハ其儘電気鉄道ニ移スナリ。ゴノ「インクライン」ト云フハ甚ダ危険ナルガ如キ考アルベキモ、實際ニ於テ決シテ其憂ヒナシ。現ニ欧米各国ニ用エル所ノ实例ニ依リテ設計セシモノナレバナリ。亦電気鉄道ニ移リテヨリハ、給水事業ノ水源池ト考フル線路ニ沿フナリ。即チ雄滝ノ頂上ヨリ上手ニ上ルニ從ヒ其線路ニ近寄り、長谷ニ至ル迄ニ拾弍回屈曲シテ線路ヲ横切シリ。之ヲ越シテ向フトナレバ水道ノ布設ニハ関係ナキニ付、敢テ差支ナシト考フルナリ。(後略)

ついで2月4日の市会はこの件を審議した結果、水道調査委員7名にその調査

を付託した。2月26日調査委員会は、市会に次の如き答申案を提出した。

「(前略)本市目下ノ計画ニ係ル給水事業ノ水源トナル布引滝ノ溪間ニ沿ヒ之ヲ敷設スルガ故ニ、該鉄道ハ給水事業ニ固ヨリ關係不少。然レドモ給水事業ニ在テハ目下何レモ調査中ニシテ諸般ノコト往々未確定ニ屬スレバ、該鉄道線路ニ対シ現今直ニ一ノ障礙ナシト断言スルヲ得ズト雖モ、他日基礎確立シ、果シテ給水事業ノ実施ニ際シ給水上直間接ニ障害ヲ醸ス場合ニ於テ、該發起人追願書ノ如ク線路ノ変更、若クハ改変ヲ実行シ、其障害ヲ除去シ、苟モ給水事業ノ不利益ヲ醸サザル様会社ニ負担シ其義務ヲ尽スニ於テハ、本市ハ他ニ何等支障ナキヲ認ムルノミナラバ、却テ土地ノ繁榮ヲ進ムルノ一端トナルコト敢テ疑ナキヲ信認セリ。(後略)」

市会は異議なくこの答申案を承認したので、県知事にこの答申を行い、電気鉄道敷設は交障なしと決定した。これが神戸における電気鉄道出願の嚆矢である。

市内電気鉄道敷設出願

神戸市内の交通量が非常に激しくなった現状について、又新日報(明治26年10月8日付)は、次の如く報じている。

「妙な統計をする人もあればある者にて、昨日上の如き投書本社へ舞込たり。云る5日午前6時より午後12時迄に、市内有馬筋の内多聞通と相生町との間を通行した人数は、

一万二千七百六人

内

男 七千三百人 女 五千四百六人

男にして羽織を着せしもの 百二十五人

女にして羽織を着せしもの 四十一人

其外清国人七人、洋人三人、朝鮮人一人」

という数字が記載されている。この数字を当時の道幅から推定すると、相当な雑踏ぶりであることが想像される。ここに市内交通の便を助ける市内電気鉄道の必要性が痛感されるいたった。明治26年9月、池田貴兵衛外七名発起の神戸電気鉄道株式会社と土居利正外四名発起の兵神電気鉄道株式会社が敷設を競願した。この設計には里道使用の件が記載されていたので、県知事は26年12月、その支障の有無を神戸市会へ諮問した。市会は26年17日、この件を調査するために七名の調査委員を指名した。27年3月30日の市会は、この調査委員の報告を促したが、まだ報告の段階にはいたらないとのことで発表にいたらなかった。このように数カ月間も報告が遅延している原因は、例えば多聞通一、二丁目、相生町の

住民の一部が組織し、会員百余名に達する栄進会の幹事大西勝七外四名が電鉄敷設に伴う利害得失について調査中なので、市会に対して次の申請書を提出して、報告および決議の中止を請願していたからであったと思はれる、

神戸市内電気鉄道敷設調査員報告

並ニ市会議決中止申請書

1. 今般当市内ニ敷設セントスル電気鉄道ニ付、我市ヲ、代表スル市會議員諸士ハ県知事閣下ノ諮問ニ対シ、市會議ヲ經テ調査員ヲ設ケラレ、某々等の委員ニ於テ調査サレタル設否利害ノ如何ハ素ヨリ充分ノ調査有之タルト相考ルモ、我等ニ於テモ下ノ条項ニヨツテ調査中ニシテ、來ル4月3日我々同志ノ決定會開會スル義ニシテ、調査員諸君ノ報告並ニ市会ニ決議暫時延期ニ下度比段申請仕候

1. 電気鉄道敷設セントスル沿道町々居職商工業小売者ノ利害如何取調中
2. 電気鉄道敷設後危険ノ有無取調中
3. 該鉄道敷設後旅客ノ通滞如何取調中
4. 水道敷設ト電気ノ關係如何利害取調中
5. 發起人及株主一部ノ人ニ利益ヲ与ヘ公益ヲ起シ將シテ多数人民ノ利益ニナルヤ否ヤノ点調査中

上等ノ条項ニ基キ目下専ラ調査中ニシテ、已ニ百有余名ノ有志ガ來ル4月3日會合ナシ、之ガ決定ヲナサント欲スル場合ニ付、比重大ナル問題ヲシテ突嗟ノ間ニ輕々ニ議決セザルハ勿論ナルモ、万一議決相成候トキハ我々市民ニ取り最モ意憾ニ堪ラレザル義ニシテ、素ヨリ文明ノ利機ヲ利用セント欲スレバ一物死シテ一物起ルハ素ヨリ我等ハ知ル。然リト雖モ是皆我等人民ノ多数ト少数ノ比較的ニ論ズル義ニシテ、特ニ臨時會合ノ際ニ、市部俱會ニ於テ之ガ利害ヲ決定シタルハ8名ニ對スル6名ノ少数ニテ敷設スル利ト答案スルニ決シタル由ナルガ、之ヲ合適ノ決議ナリシヤ否ヤハ知ラズ。然リ而シテ本問題ノ如キハ市部會ニ諮問シタルハ如何ナル意義ヨリ生シタルカ、未ダ計リ知ラズ。我等愚考スルニ我市内ニ起サント欲スル事業ニ就テハ、自治体ノ本旨ヨリ市会ノ決議ヲ以テ最モ主タル者ニシテ、之ガ決議ノ効力預テ力アリト愚考仕候間、我等栄進會會員百余名ノ總代トナリ、調査決定報告並ニ市会決議延期申請申請仕候義ニシテ、何卒御採用相成下度比段請願候也

ところが翌28年、出願者はその設計を変更し、里道を使用しないことになったので、市会に対する諮問事項である里道に関する問題はおのずから排除されて、自然消滅することになった。しかし例えその敷設特許事項が市会の権限外に属す

ることであっても、神戸市に重大なる関係のある事柄であるから、神戸市は放任して置けないとの意見が起った。従って28年7月23日の市会は、県会に電気鉄道敷設に関する建議を提出する件について審議した結果、調査委員を指名し、二週間以内に調査報告せしめることになった。この報告書は8月25日の市会で発表することになっていたが、市会のこの件についての主なる意見の傾向は、神戸市街と給水事業に影響を及ぼすこと大で、時機尚早なりとの方針であると伺われた。これを察して電鉄発起人側は市会の否決を恐れ、審議の延期を申出た。従って調査委員会の報告は発表を見合すことになった。

ここに電鉄問題は一時行きづまりになったかと思えた。しかし改めて、電鉄側は敷設延長追願（即ち里道）を行った。この件についての県知事からの諮問に対して、29年10月12日の市会は、

「目下計画中の水道敷設に關係を有するに依り、（中略）合議中の由にて、合議の上市会へ該議案を提出すべし」

と答申し、早速に結論を出すのを回避した。そしてこの問題は、後述の明治35年11月25日の市会迄審議は延期し放任されることになった。

註1 又新日報 明治26年10月8日付参照

註2 全上 明治29年10月13日付参照

機内鉄道、神港鉄道敷設出願

機内鉄道（三の宮を起点とし、堺を経て大阪に至る）と神港鉄道（東川崎町機橋を起点とし、湊川提上を経て荒田、諏訪山に出で、御影新在家を経て尼ヶ崎町に至る）の敷設出願に関する県の諮問について、明治29年10月26日の市会は審議したが、結局は神戸電鉄の場合と同じく水利交通上に差支えありとして、いずれも否認し、その旨を県当局へ答申した。^註

註 朝日新聞、又新日報 明治29年10月27日付参照

摂津電気鉄道敷設出願

阪神両市を連絡することを目的とした神阪電気鉄道株式会社の敷設出願は、資本金30万円、小西新右衛門、小曾根喜一郎、谷新太郎等、神戸・西宮・伊丹方面の有力者30名が発起人となり、明治26年12月27日願書を提出した。^{註1}その後間もなく摂津電気鉄道株式会社と名称を改めるとともに、一度に阪神間を欲ばっても特許はむづかしいと考え、ひとまず兵庫県内、即ち加納町の通称滝道（後に三宮に変更）から尼崎町摂津鉄道（現在は国鉄福知山線）の連絡地点迄の15マイル間に遠慮して、翌27年5月31日訂正出願した。ついで翌28年5月31日尼崎から大阪の上福島（後に出入橋に変更迄の延長を出願した。丁度大阪

方面でも外山脩造、藤田伝三郎、住友吉左衛門等財界の名士10名が阪神電気鉄道株式会社を発起したので競願の形となったが、翌年7月に合併して大阪側の願書を取下げ、資本金も150万円に増額した。

この出願に対して、鉄道行政の元締めは通信省は「阪神間に電車を許したら既設鉄道のお台所にひびく」との理由で、官鉄との並行路線の敷設に反対した。しかし内務大臣は「単に道路交通を補助するくらいの電車が走ったとて大影響を及ぼすとは思えない。官鉄との並行路線を許さないのは、文明の利器の発達をばむものだ」と反駁し、論争を重ねたあげく、ようやく神戸・尼崎間は30年6月29日、尼崎・大阪間の延長は翌年8月22日に敷設特許を免許された。この件は、その後の国鉄と並行する私鉄企業の続出に対して、一つのテスト・ケースとなった。

この電鉄が神戸市内で線路を敷設する予定地には人家の密集する加納町を始めとし、種々困難な所が多いので、神戸市から武庫郡の境界迄は旧国道を使用する線路変更願を提出した。この変更願に関する県諮問に対して、32年2月4日の市会は異議なく敷設を許可した。この事実は、前記神戸電気鉄道の場合と異なり、市外に重点を置いているので、市会では余り問題とする迄におよばなかったものと思はれる。

摂津電気鉄道は32年7月7日、現在の阪神電気鉄道株式会社と改称した。又阪神電鉄の神戸起点三宮停留所は、官鉄線路の隣に接しているだけで、当時の官鉄三宮停車場は現在の三宮駅より約8百メートルほど西に寄った、現在の元町駅にあったので、電鉄の玄関口である起点としては適当とは考えられなかった。それで36年10月、その問題の解決も含めて神戸市内循環路線敷設を申請した。この出願は37年8月4日の市会に阪神電気鉄道線路延長の件として提出された。この線路延長願は、

「現今ノ起点、即チ神戸市雲井通り八丁目ヨリ加納町ヲ經過シ、遊園地北端ニ於テ左折シ、裏町通りニ出テ、同町京町通り角ニ於テ左折シ、京町通りヲ經過シテ海岸通りニ出テ、更ニ右折シテ海岸通遊園地ヲ過ギ、メリケン波止場前ニ達シ、是ヨリ前町通りニ右折シ、同町ヲ元町筋ニ出テ、三ノ宮通りニ右折シテ裏町通り京町角ニ至リ、現今ノ起点ニ達スル循環線路ヲ延長シ。」

とある様に事実上、神戸市街電鉄なので、後述神戸市街電鉄敷設5社出願の項目中に記述の通り、神戸電気鉄道株式会社の1社にしぼって許可したので、実現を見るにいたらなかった。

また41年2月25日の市会には、阪神電鉄を神戸起点より都心の元町通七丁目

相生橋東詰迄線路延長之件が提出された。この件の結果については不明であるが、昭和8年に現在の如く地下線として元町通一丁目迄延長されたとくを見るとき、神戸の細長い市街に交通上障壁を作ることになるとみられ、恐らく承認を得るにはいたらなかったものと思はれる。

註 阪神電気鉄道株式会社編集発行

輸送奉仕の50年 写真版参照

目動鉄道、空気鉄道、鋼索鉄道、馬車鉄道敷設出願

明治30年3月6日市会に、次の県知事諮問案が提示された。

「加西郡九分村の内中野村三宅忠蔵外6名あり、神戸市内へ目動鉄道敷設の件、神戸市栄町五丁目今井善右衛門外5名より、同空気鉄道敷設の件、同町六丁目池田眞兵衛外9名より、同鋼索鉄道敷設の件。神戸棧橋株式会社より、同馬車鉄道敷設の件。」

これらの諸件は結局調査委員7名を置き、これを調査することに決定した。

市内交通機関の市営方針決定

明治33年6月28日前記の調査委員会の調査報告が市会で発表された。その報告を審議した結果、市内交通機関は市営で敷設することに決定したので、これ迄に諮問を受けている願書はすべて却下されたとの報告をそのまま承認した。この決定が市内交通機関に対する市の意志を明確に発表した最初のもので、この問題は、その後紆余曲折があったが、いずれにしてもこの時代から市が市内交通機関をば市営する意図を抱いていたことを証明している。

(備考 議案は神戸市議会議事録より引用したものである。)

(神戸外国語大学教授)