



私鉄山陽鉄道の成立

木村, 孝

(Citation)

兵庫地理, 11:33-43

(Issue Date)

1967-03-20

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/90002247>



私鉄山陽鉄道の成立

木 村 孝

現在の山陽本線の前身をなす山陽鉄道株式会社は、明治21年開業、その本社を、現兵庫駅北側にあるテニスコート附近（兵庫区浜崎通4丁目32番地）に置き、山陽道を走って、当時の東北を貫く日本鉄道、官鉄東海道線とともに、本州を縦貫する私鉄の雄であった。神戸市内にある和田岬線や国鉄鷹取工場、そして現在の山陽本線の駅の殆んどは、山陽鉄道以来のものであり、明治39年第22議会において成立した「鉄道国有法」の規定にもとずき、全国の主要私設鉄道17社と共に国に買収されたが、その発足以来、僅か20年足らずの短かい期間ながら、日本鉄道史上、数多くの逸話と独特の気風を残した（註1）華かな歴史をもつ会社であったことは、近年、新聞雑誌などに屢々、紹介されているところである。

国に買収される前年の明治38年、資本金3610万円、従業員社長以下7164人（船舶に属する職員を含む）、国に見られるように、山陽本線の他、播但線、大嶺線及び四国の高松琴平間にまで勢力を伸ばし、開業哩406哩3鎖、他に呉線、宇品線を借受け、更に関釜連絡線などを運航、汽罐車142輛、客車521輛、貨車1805輛（他に借受汽罐車3輛、客車21輛、貨車5輛）、汽船7隻を有し、同年度、約1246万人の旅客と、約149万tの貨物を輸送、営業収入702万円、をあげ、買収時における会社の評価は7884万円余、兼業評価は156万円余であった。（註2）

註1. 官鉄や、日本鉄道などが官僚的気風であったのに対し山陽は新機軸を次々に生み出し旅客サービスに努力した。主要駅に赤帽を置き（明29）、列車ボーイを乗車させ（明31）急行列車に食堂車をつけ（明32）1等寝台車を走らせる（明33）など鉄道史上、所謂「初物」が多い。

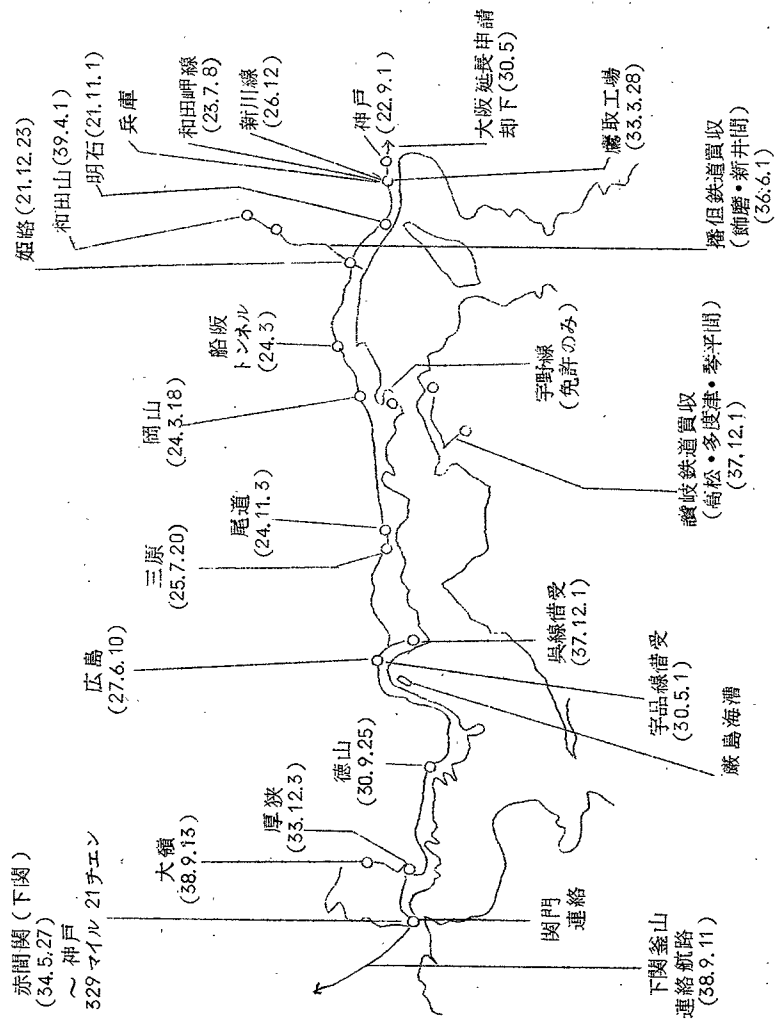
註2. 日本鉄道史 中巻 p. 391~392.

山陽鉄道株式会社は、はじめ山陽鉄道会社と称し（明26年、株式会社と改称）、明治20年3月成立した私設鉄道条例施行後の第1番目の会社として免許状が、明治21年1月4日、下附された。その免許状は、

「私設鉄道条例ニ依リ兵庫県下神戸区ニ於テ設立セントスル山陽鉄道会社発起人ヨリ差出シタル線路図面工事ノ方法誓工費豫算及定款ヲ妥当ナリト認メ山陽鉄

山陽鉄道営業延長略図 (明治、年、月、日)

(日本鉄道史より)



道会社ヲ設立シ兵庫縣神戸ヨリ岡山縣岡山広島縣広島ヲ経テ山口縣赤間関ニ達スル鉄道ヲ布設シ運輸ノ業ヲ営ムコトヲ免許シ其鉄道用地ハ國稅ヲ免除ス」

と云うものであり、以下、神戸岡山間を3ケ年で完成、岡山広島間はそれに次ぐ3年間で、広島赤間関間は更に3年間で、即ち神戸赤間関（明治35年、下関と改称）間を9ケ年で結びつけるよう条件づけられている。（註3）

創立委員（発起人）は、直ちに会社設立の広告をなし、2月20日迄に、兵庫、岡山、広島、山口から株式を募集、4月27日、株主総会を開き、既に決っていた社長中上川彦次郎、副社長村野山人、他常議員（重役に当る）9名、検査役3名を承認、会社事務所を北長狭4丁目に置き（同年12月兵庫駅構内に本社落成とともに移転）ここに、資本金1300万円（内払込550万円）の新会社が夢をふくらませて、正式に成立した。

註3. 免許状に附記された指令

「広島赤間関間ノ線路ハ軍事上変更ヲ要スル儀可有之ニ付布設工事著手以前ニ尙ホ指揮ヲ請フ儀ト心得ベシ」

当時軍部は線路が海岸に露呈することを極度に嫌った。事実、広島以西の鉄道建設の際、軍部から路線変更の難問題を出されている。

もっとも、会社設立の発起人達は、最初から、神戸・赤間関を貫通するという壮大な山陽道の鉄道建設の計画を立てたのではなかった。始めは、神戸・姫路間を結ぶ、神姫鉄道と呼ばれる地方的な小規模の鉄道を建設する考えから集まったに過ぎない。その内容が大きく変更されていった事には、当時の社会事情がうつされている。今、こゝで少しく会社設立の前史にふれてみておく。

神戸以西の鉄道建設案が波紋を描いたのは、明治9年に遡る。その発案者は、県役人であった村野山人（村野工業高校の創立者、後各種民営鉄道に関与）であり、彼はまた山陽鉄道創立の中心的役割をはたしている。

明治9年、時に県の統廃合が行なわれ、従来の飾磨県、豊岡県が兵庫県に統合され、県庁所在地は神戸となり、為に西播20里、但馬からは50里、その往復には、姫路（当時県下最大の城下町）からは2～3日、但馬からは10日を要し、再置県を望む者陸續として起り、物情騒然としたものがあり、こゝに、村野山人が、神姫間の鉄道を建議したのである。（註4）県庁内にも賛成者があり、県下の豪商名望家に説いたが、事業重大であり莫大な資金を要することとて、狐疑逡巡、遂に実現するには至らなかった。既に、明治5年、新橋横浜間、明治7年神戸大阪間に官鉄が営業していたとは云え、尙、鉄道事業に関する認識は低く、偏見さえ

持たれていた時代であって、私鉄が建設されるための社会条件は熟していなかった。

次いで、明治15年、東京第1銀行頭取渋沢栄一が来神の際にも、彼はこの案を持ち出したが、実を結ぶには至らなかった。

註4. 村野利美氏所蔵文書による。

「……再置県請願ヲ排斥シ鎮撫スルノ策索リ乏シカラスト雖モ駁スルニ交通ノ便充分ナラサルカ為メ斯ル問題ヲ沸起スル事ナラン夫レ鉄道ノ布設アラシカ僅カニ四五十里ノ距離朝夕往復シ得テ敏捷快活再置県ヲ請フカ如キ迂論ハ夢ニモ想ヒ起ス事アラサラン……」

物産を増し原野は開拓され流通は良くなり経済は大いに発展するとも述べている。

明治18年、県令内海忠勝が着任。県内施策として、殖産興業が重要視され、小書記に昇進していた村野山人は、三度、此の神姫間の鉄道建設案を提唱した。

この時期ともなると、私設鉄道に対する社会の認識は一変していた。華族保護の政策により政府から手厚い援助を受けた日本鉄道は、明治17年上野前橋間の営業を始めて極めて好成績をあげ、一方、関西でも、藤田伝三郎、松本重太郎（中上川に次ぎ山陽鉄道の社長となる）等を中心とする阪堺鉄道（南海の前身）が、明治18年より事業を開始、高い利潤をあげ、経済事情も、資本主義の上昇期に入り、資本は新しい投資先を求め、紡績から鉄道企業に向かい、また、政府も財政事情から鉄道民営主義の方針が決まり、ここに、空前の私鉄設立ブームを来し、明19年より明25年にかけて免許申請会社は50に近く、井上勝鉄道長官をして、「出願者ノ情況ヲ觀察スルニ概ネ近年流行ノ鉄道病ニカリアタカモ発熱煩悶シテウワゴトヲ吐クモノゴトク」と嘆かしめる情をさえ呈している。中には、鉄道事業を理解せず、たゞ投機利潤を求めるのみの者も少なくなかった様であるが、然し、その中から、関西、九州、北海道炭坑、讃岐、播但などの私鉄が生まれ出て、明治39年までの、所謂私鉄全盛の時代が築かれてゆくのである。（註5）

註5. 日本鉄道史 上巻 私設鉄道の章など。

かゝる背景の中で、神姫間の鉄道案は陽の目を見ることとなった。特に、内海県知事と村野山人が、姫路より帰神の途、人力車の中から、予想以上に多い通行人の数をかぞえ、事業に成算を得たとも伝えられている。以後県の手で、数度にわたり、須摩、加古川、姫路などで、人馬の交通調査を実施したり（註6）当然、

鉄道の強力な競争相手と予想される、当時の陸上交通の手段であった人力車の、神戸、明石、姫路間の運賃や、瀬戸内海を航行する汽船和船による旅客及び諸物資（米、麦、酒、塩、呉服、鉄、銅など）の、大阪兵庫より明石、高砂、飾磨、室津などへの運賃、運送費などを詳細に調べあげている。（註7）

更に、明治19年夏、牧野伸顕が書記官として着任したことは、事務推進の大きな力となった。政府有力者と親密な関係をもち、上京に際しては、日本鉄道の組織、建築方法、収支予算書、イギリス鉄道の情況、また内外鉄道布設計画や営業上重要事項を集め、疑問を学者に質すなど、資料収集などで大いに協力しただけでなく、その後の政府内での情報収集や交渉などで非常に力を尽している。

これから、予算書を作成。必要資本金147万円、年収入16万2625円、年支出7万9625円、益金8万3千円と算出、こゝに準備は完了、実行の段階に入ることとなった。（註8）

註6. 7. 8. はいずれも村野利美氏所蔵文書による。

通行調査に関しては、例えば明治19年10月15日より11月14日までの31日間の1日平均として須磨分署前に於いては

| | 人力車 | 荷車 | 徒歩 | 馬 |
|----|-------|-------|-------|-----|
| 上り | 344人強 | 121台強 | 242人強 | 1人強 |
| 下り | 331人弱 | 105台弱 | 231人弱 | 1人弱 |

となっている。

また、船賃 兵庫明石間 上等25銭 中等20銭 下等10銭

兵庫飾磨間 上等55銭 中等40銭 下等30銭など。

人力車は自宅に車を呼んだ時、神戸明石間下等23銭、神戸姫路間55銭となっている。その他各種別の調査がある。

資本金147万円は、汽関車10輛14万円、客車72輛12万9千6百円、貨車100輛12万円、軌条購入費18万9千円、土地代金42.5万円、加古川架橋費15万円などの計である。収入は神戸姫路間33銭とし1日平均1273人の乗客を想定して計算、支出はアイルランド鉄道が年間1マイルにつき2275円を支出しているのを利用、神戸姫路間35マイルとして計算している。

こゝに、内海県知事より、阪神、播州の間に住む豪商、名望家12名（註9）に案内状が発せられ、明治19年12月21、22日の両日会合、村野山人より、前述の数字をあげて、神姫間の鉄道の建設が、利のあることを説明、かくて神姫間の

鉄道会社設立の方針が決った。しかし、更に社会的に官民の信用のある実業家3名を加え、また政府保護をうけ易くするため、県下の華族(旧大名)を加える必要が論じられ、直ちに会社参加の要請がなされ、三菱の重鎮、莊田平五郎、三井系の財界の大物原六郎、大阪の財閥藤田伝三郎、華族九鬼隆義が、発起人としてその名を連ねることとなった。(註10)

註9. 小西新右衛門(伊丹) 辰馬吉左右門(西宮) 山村太左衛門(魚崎)

光村彌兵衛(神戸) 伊藤長次郎(今市) 石田貫之助(美巖)

大江清兵衛(御影) 鷺尾久太郎(今津) 嘉納治郎右衛門(御影)

米沢長衛(明石) 岡崎真鶴(姫路) 近藤常三郎(加東)

お上でお膳立をし、下に事業をうながす1例である。なお案内状が発せられた者に酒屋が多いことが注目される。

註10. こゝに、阪神播磨という地方的な性格から離れてゆく。今後、資本関係、或いは資金援助などにおいて、また会社重役の構成など、三菱、三井、大阪財閥の強い支配下におかれることになる。特に、三菱は、単に山陽のみでなく、九州、筑豊、関西鉄道などにおいて最も大きな力をもつが、中西健一氏の日本私有鉄道史研究によれば、これは筑豊の石炭の販路拡大のためなどの理由があるとされている。

明治20年1月、牧野伸顕及び発起人等4名は、知事よりの上申書、稟請書、並びに次の様な布設の願を持って上京した。少し長文だが、当時の鉄道建設の様子がよく示されているので掲げることとする。

〔神戸姫路間鉄道布設ノ義ニ付願〕

兵庫奥管下摂津国神戸ヨリ播磨国姫路ニ至ル街道ハ山陽ノ要路ニシテ山陰道ニ交接シ往來頻繁物産饒多ノ箇所ニ有之候処從來人力車荷車ノ通行ニ止リ末タ十分運輸ノ便ヲ達スルニ至ラス常ニ遺憾ノ事ニ奉存候然ル処近年各地鉄道布設ノ挙アルニ及ヒ該地方ニテモ益々不便ヲ感スル次第ニ有之候得者今度私共発起人トナリ公私ノ便益ヲ謀リ鉄道營業ノ一会社ヲ創立シ先以テ神戸姫路間ニ鉄道ヲ布設シ追テ便宜ノ土地ヘモ延長致度候間県下ノ情況御照察願意御許可被成下度奉願候尤右発起致候ニ付テハ夫々収支豫算等モ取調候処粗々々会社収利ノ目的ヲ相立候得共鉄道ノ事業ハ永遠ノ大業ニシテ素ヨリ輕率ニ經營難致候間創業ニ際シ官有地ノ下付民有地買上ケ等ノ事及ヒ諸工事等政府ニ於テ御管理被成下候様仕度即チ別紙請願条件相添ヘ可然御進達被成下度尚御許可ノ上ハ会社定款申合規則等モ上呈仕候答ニ御座候間此段兼テ御聞置被下度奉願候也

明治19年12月27日

兵庫県知事 内海忠勝 殿

即ち、諸工事、土地買上げなどに於て、政府や、鉄道事業の先輩である官鉄の強い援助を求めているのである。なお、文中点線部は姫路以西への鉄道建設が述べられているが、これは在京中の荘田、原等の入れ知恵により東京で急廻、書き改めたものである。(註11) 案の定固有論者の井上鉄道長官は、神姫間の私設鉄道には反対であった。政府は既に東海道線の建設を進め、その完成後には西に伸びる計画があり、今こゝで神姫間の鉄道を許可すれば、収益の上る部分は民営となり、姫路以西の利益の無い所を政府が引き受け、まるで筍の根のところは民間がとり、政府はその表皮だけをとることになるとした。然し、若し止むを得ぬ時には、馬関までの延長を条件とするか、それが出きぬ時には将来他会社との合併または買収されることもあり得ると云う条件の上申書を内閣総理大臣に呈出している。(註12) そして、その趣旨の指令が県知事を通じて、改めて発起人に達した。

それは、ひょうたんから駒が出た様な話である。僅か35哩の鉄道計画は、32.9哩の馬関まで延長された。途中、船阪峠などの難所があり、測量も行なわれていない。事業の先の見通しもたゞず、発起人等は動揺した。然し、荘田平五郎は強く会社設立を主張、政府の条件を受諾に決し1里10万の建設費として馬関迄130里、1300万の資本金の会社が描き出されることとなった。(註13)

註11. 村野利美氏所蔵文書による。

註12. 日本鉄道史 上巻 山陽鉄道の項。

註13. 荘田は、既に三菱の鉸山技師を通じて船阪トンネルの工事可能なことを承知していたと云われる。菊地武徳「中上川彦次郎君」、三崎重雄「物語日本鉄道史上」など。

明治21年の免許状下附まで更に約1年、会社設立の条件をめぐって政府と文書の往復政府内部への働きかけがあり、また私鉄乱立の弊を防ぐため成立した私設鉄道条例に則するため、20年5月以降、全線にわたる測量を実施したりしている。

しかし、その間にも会社発足の準備は着々整えられ、20年4月には、中上川彦次郎社長が内海知事に伴われて来神(対外的には創立委員総代)(註14)、5月、政府の紹介で、汽関車等資材購入のための契約を、イギリスのマルコム・ブランカー商会と結び、岡山、広島、山口の有力者を発起人に加え、また12月にはイギリス人顧問技師ウオルター・ベルチャーも来着、県庁に於いても、「臨時山陽鉄道事務掛」が設けられている。

21年2月、募集された山陽株は絶大な人気を呼び、兵庫県下では、一般割立70万円に対し、4倍の申込みが為される程であった。

同年3月頃より会社が必要とする沿線の土地の買上げは官の手を通じて行なわれた。実務は神戸区役所などに於いて行ない、後、会社に払い下げる方法がとられた。(但、明治22年迄)官権を以てしても、土地家屋の買収には、その評価が所有者と喰い違い、紛争を起している状態が、当時の新聞や、神戸市蔵の古文書からもうかがえる。6月に入る頃、兵庫以西の土地買収は、ほぼ終り、全区を8工区にわけ、日本土木(藤田伝三郎関係)が主力となり、6月1日より一斉に鉄道布設の工事が開始された。他方、イギリスより送られてくる汽関車や資材を揚陸するための和田岬棧橋及び兵庫之の連絡線(註15)も建設が開始された。

「明石に進む途中、もっとも注意をひけるは山陽鉄道の工事にして、幾多の人夫が鋤鎌を手にして山をうがち、土を掘るさま、にぎわしくもまた盛んなるは、此の路次において、かつて之無き観なるべし」一谷あたりは、舞子と同じ松林の砂浜であったが、垂水、滝の茶屋附近は工事の難所であった。「右の如くなるを以て沿道は、大いに賑い、鮎屋、果物屋、餅屋、一膳飯屋、そば屋、うどん屋等、新規の商店致るところに殖え、皆繁昌の観あり、また、人夫等は、諸方より輻輳したりと見え、備前組、山口組、芸州組、丹波組など、と云う人足溜りの標札を見受け、其の他、工事請負会社の派出所、下請人の帳場等の看板ところどころに掲げあり、また、この工事を見んとて老幼男女弁当をたずさえて諸方よりあまた翫集し、中にも加古川架橋工事辺最も多しと云う……」[加古川の橋坑は総数280本の松丸木で、170貫の打込機を7人位で動かして、橋坑を打込んでゆく。1回僅かに2インチづつ入る]垂水では、土地売上や、山陽の工事により、農家漁家はうるおい、質屋はさびれ、海神社の祭りに、チリメンのじばんを着て太鼓台をかつぐ者、洋服を着、高山帽をいたゞき、あたかも紳士然とした紛装という、今成金が出現したりしているが、土工人夫は1日16~7銭(明石)、1日1千貫の土砂を2丁運んで10銭(姫路)といった記事や話を当時の神戸又新日報や古老の話からひろい上げることが出来る。

途中、7月末の大暴風雨などに脅かされ、また、溜池、堤防の切取りが農家との争点となったりしながらも、次第に鐵路は、その姿を現わしていった。兵庫駅には、本社(註16)の建設を急ぎ、修理工場、車庫が造られ、転車台、給水器、石炭台も整えられ、和田岬に着いた汽関車、客車、貨車も組み立てられていった。7月18日、和田岬より約1哩の線路が敷き上げられ、新聞記者等を乗せた汽関車が、初めて試運転を行なって成功している。駅は、仮事務所の形ながら、名勝

須磨、千戸を有っ垂水、明石、大久保、土山、加古川、阿彌陀、姫路に設けられ、各駅を結ぶ電話線の架設も進んだ。他方、荷物運輸規則、火薬類運送規則、営業線路従事社員服務規則、乗客運賃割合(註17)は認可された。10月22日鉄道局による神戸・明石間の検査があり、須磨の天井川、四池の諸橋梁や滝の茶屋附近は特に綿密に調べられ合格、検査官からの上申書が東京に送られ、29日営業許可の報が入った。また同日株主総会があり、午饗の後、井上農商務長官、内海県知事とともに株主等は明石迄試乗している。31日、実際と同じ予行演習を行ない、11月1日の神戸明石間10哩66鎖の開業を迎えた。兵庫始発午前8時、約120人の乗客があった、と報ぜられている。明石迄42分。1日2時間毎に5往復、須磨まで下等5銭、垂水まで9銭、明石まで13銭。中等・上等は、下等の2倍、3倍。此の日、特別の開業式は行なわなかったが、明石では、初めての汽車を見に来るもの多く、また初乗を試みる者も多かったと報ぜられている。(註18)

註 14. 中上川彦次郎は荘田の推薦により事時新報より山陽に移った。始め村野を推す内海知事と荘田の間に意見の衝突があったとされる。イギリス留学中、井上馨に見出され、また井上勝鉄道長官にも近く、その手腕が買われた。社長就任は34才の時、山陽鉄道に新風を吹き込んだのも彼であり、ワンハンドレッド社長とあだ名される様に、船阪トンネルの勾配も百分の1以下に抑えたり、兵庫に3万坪の土地を購入したり、遠大な計画による会社経営を試みたが、明24財政事情の悪化などから大阪派に攻撃され、また、井上馨の推挙により三井の大番頭に転出していった。

註 15. 当時の和田岬線は兵庫の市街地を取り囲んでいる形であった。明20年、既に兵庫とつながり、1日数回、和田岬の土取場から、鉄道布設が進む西の端まで汽関車が土運車を引っぱっていた。然し、日本鉄道史では、和田岬線の開通は、明23年7月としている。

註 16. 本社を兵庫においたのは、地価の関係もある。官鉄神戸駅附近には、倉庫などを初めとする諸施設のための適当な広い土地はなく、また、100坪が400円と予想された。その点、当時の兵庫駅は、兵庫の町はずれにあり、100坪が40円程までであった。兵庫駅は、神戸の西の玄関口となった。その頃本社、二階建の西洋館は、葦原の中に立っていた、と云われている。

註 17. 1マイル1銭の旅客運賃となったが、官鉄に比べ2割安かった。これは、既述の如く人力車、瀬戸内海の船舶との競争を意識したもの

である。

明 21.8. 中上川彦次郎より井上鉄道局長宛宛

「……従来鉄道賃金ノ多少、人力車賃金ノ上ニアルモノ旅客ハ必ス争テ鉄道ノ便ニ依ルナラントノ考モアルモ人事ノ實際ハ思ヒノ外低度ナルモノニシテ、我國民ノ如キ夫ノ時間ヲ重ンスルノ思想ニ至リテハ尙ホ甚タ乏シキヲ以テ……唯一ニ賃金ノ割合ノ高下ヲ以テ之ヲ フノ有様ニ有之……人力車ノ賃金ヲ考ヘサルヲ得ス、人力車ニ次キ当鉄道会社ノ一大競争者ハ従来ノ瀬戸内海ヲ航行スル多数ノ小汽船ニシテ……實際ニハコノ割ヨリ凡ソる割ヲ減ジ旅客ヲ引キイレ……同時出帆 2 隻ノ時半額且手荷物ハ別ニ数量ノ制限ナク……」

山陽がサービスに努力したのも、瀬戸内海航路との競争があったためとも云われている。反面、山陽の西進と共に瀬戸内航路が打撃をうけたことは、大阪商船株式会社 50 年史などに記述されている。

人力車、旅館が打撃をうけ値下げしたり廃業したことは、当時の新聞、神戸開港 30 年史(下)に面白く記せられている。

註 18. 神戸又新日報 明 20 年度分及び新聞集成 明治編年史 8 巻などより。

次いで、明治 21 年 12 月 19 日、明石、姫路間の検査があり、加古川木橋は特に入念に調べられて全線合格、22 日午後営業許可の電報が入り翌 23 日、あわたゞしく兵庫姫路間 22 哩 9 鎖が開業した。

「期日決したるは前日午後ノ事なり、なに分にも広告など行きとゞかず、されど乗客は意外に多く……姫路へ汽車が着いたのは初めてのことで、之を見んものと同停車場に入りしもの数千に及びたり。混雑一方ならず、巡査も之が制止に困りたる程なり……」

兵庫姫路間 1 日 6 往復とし、所要時間 2 時間 10 分、兵庫姫路間、下等 35 銭。

開業当初、兵庫明石間の際は 1 日平均 1100 人、の乗客であったが、兵庫姫路間となって乗客 1 日 1800 人、収入は 1 日平均 127 円が 334 円となっている。

(註 19) 然し、姫路に於て、

「多くは傍観、進んで援助投資したるものは少し。他人の嫁入に衣をぬう愚をせず、……」

土地の繁栄をうぼうとして敷設に反対または之をしりぞけた市邑が多かった中で、冷眼を以て両鉄道(山陽、播但)を迎えたのは、深く怪しむにたらぬ、(註 20) とあるように、高砂、龍野の反対をうけた様に、必ずしも、好意的に、山陽鉄道の敷設が迎えられたばかりではなかった。

註 19. 山陽鉄道収入日計表 神戸又新日報による。

註 20. 姫路 30 年史。

一方、官鉄東海道線との連結は、明治 22 年 9 月 1 日に完成した。イギリスから送られる、当時天井川であった湊川トンネル用の資材の到着が遅れたこと、人家の密集地を通過するため、線路確定が遅れたこと、また、用地買収に日を要したことなどが、僅か 1 哩 10 鎖の兵庫神戸間の開通が翌年となった理由と考えられる。(註 21)

他方、この頃、姫路以西への鉄道の敷設は既に始まっていた。

註 21. 湊川トンネルは当時、穴門、相生橋と並んで、神戸鉄道三奇観とされた。また、一時、官鉄三宮駅（現、元町駅）から、山手を通り兵庫に結ぶ案もあったようである。

(兵庫県立神戸高等学校教諭)