

阪神電鉄武庫川線甲子園口駅などの歴史情報

丸山 健夫

（要旨）インターネットで検索，収集される情報は，誰かがまとめた2次情報が大多数を占める。しかし，何かを調べようとするとき，必ず1次情報に遡ることが大切である。本論文では，阪神電気鉄道株式会社（以下阪神電鉄）武庫川線の歴史調査を例に，過去の情報がいかにして現代に伝わっているか，現代から過去の情報をどうすれば正しく把握できるかということを考えてみたい。実際におこなったりサーチを具体的に追いながら，歴史的な情報の検索と収集について考察する。

キーワード：調べ学習，阪神電気鉄道，阪神電鉄，武庫川線，洲先駅，小松駅，甲子園口駅

1 武庫川線建設の背景

阪神電鉄武庫川線は，2020年1月現在，阪神本線武庫川駅（以下「停車場」も「駅」として統一表現する）から河川の武庫川の堤防に沿って南下する単線である。武庫川駅から終着の武庫川団地前駅までは，わずかに1.7キロ。途中に東鳴尾，洲先の2駅がある。

阪神電鉄の支線なので，もちろん電車が走っている。現在，1960年代，1970年代の特急，急行などの優等列車として活躍した車両（7861形2両連結3編成，7890形2両連結1編成）が活躍する。ツートンカラーのデザインで，車体の胴にあたる部分が赤いことから，かつての人気漫画「赤胴鈴之助」の主人公を連想させ，「赤胴車」という愛称がついた。赤胴車は，阪神電鉄の他の路線からはすでに姿を消している。武庫川線は，その赤胴車の最後の活躍場所として鉄道ファンにも人気が高い。

武庫川線は，戦時中，今の武庫川団地の場所にあった飛行機工場，川西航空機株式会社（現・新明和工業株式会社）の本社と工場に人とモノを運ぶためにつくられた。川西航空機は，設立当初は水上機の製造が主力であった。しかし戦況が悪化し，日本本土の防衛のため，陸上から発着する局地戦闘機の製造に切り替えた。その局地戦闘機の中で有名なのが「紫電改」である。紫電改は，当時の海軍の零式艦上戦闘機（戦後の通称「ゼロ戦」，当時は「れいせん」と発音）の主力後継機となった。川西航空機は，水上機から陸上機への転換の際，「強風」という水上戦闘機の脚の部分にあった「浮き」を車輪に替え，陸上発着の「紫電」として改造した。その紫電をさらに改良して「紫電改」ができた。紫電改は，ゼロ戦のほぼ倍の排気量のエンジンを搭載し，敵機との交戦中に重力に反応して翼の一部を自動的に動かし操縦性能を向上させる「自動空戦フ

ラップ」を搭載するなど，当時の技術の粋を集めた最新鋭機であった。

川西航空機は，会社の設立間もない昭和5年（1930），現在の武庫川団地の場所に本社と工場を新設した。昭和6年（1931）2月26日，まだ日本でも黎明期にあった乗合バス（阪神電鉄系列：武庫川バス）が，武庫川の堤防に沿って，武庫大橋から工場までの営業を開始した。従業員は，阪神電鉄国道線が走っていた現在の国道2号線の武庫大橋駅や本線武庫川駅からこのバスに乗車したり，徒歩や自転車に乗ったりして，この堤防沿いの道を海岸沿いの工場まで通勤した。しかし戦争末期には，「紫電」や「紫電改」などの戦闘機の増産命令を受け，工場の従業員数は急増する。そこで本土防衛の要となる戦闘機の生産のため，バスにかわって大量輸送が可能な鉄道の建設が必須となった。

こうした背景から，昭和18年（1943），武庫川線は，飛行機工場の北を東西に走る阪神本線，阪神国道線，そして国有鉄道（現在のJR神戸線，以下「省線」）から海岸沿いの工場へ，従業員や物資を大量輸送するために建設された。

2 武庫川線の概要

この歴史的調査において，武庫川線の全体像を知るには，阪神電鉄本社の資料を一次資料と考え，まずはその収集を考えるのが筋であろう。公開されている資料としては社史が有効で同社が出版した，開業五十周年記念の「輸送奉仕の五十年（1955）」，「阪神電気鉄道八十年史（1985）」，「阪神電気鉄道百年史（2005）」が基本資料となる。どれも非売品で古書なので，「日本の古本屋」などで購入する。この三冊が当面の基本資料となる。

古い資料の場合，著作権の保護期間が満了となって

いる場合がある。著作権は個人でない団体名義の著作物の場合は、公表の翌年の1月1日から起算する。「輸送奉仕の五十年」は、昭和30年(1955)4月1日発行なので、起算日は1956年1月1日である。2018年12月30日に著作権の保護期間がそれまでの50年から70年への改正される以前に、50年の保護期間の満了を迎え

ている。著作権の保護期間は2005年12月31日までとなり、2006年1月1日からは、パブリックドメインとなっている。そこでこの書籍を自分で購入すると所蔵も自分となり、比較的利用しやすい環境となる。なお、著作者が個人の場合は、死亡の翌年の1月1日が起算日である。

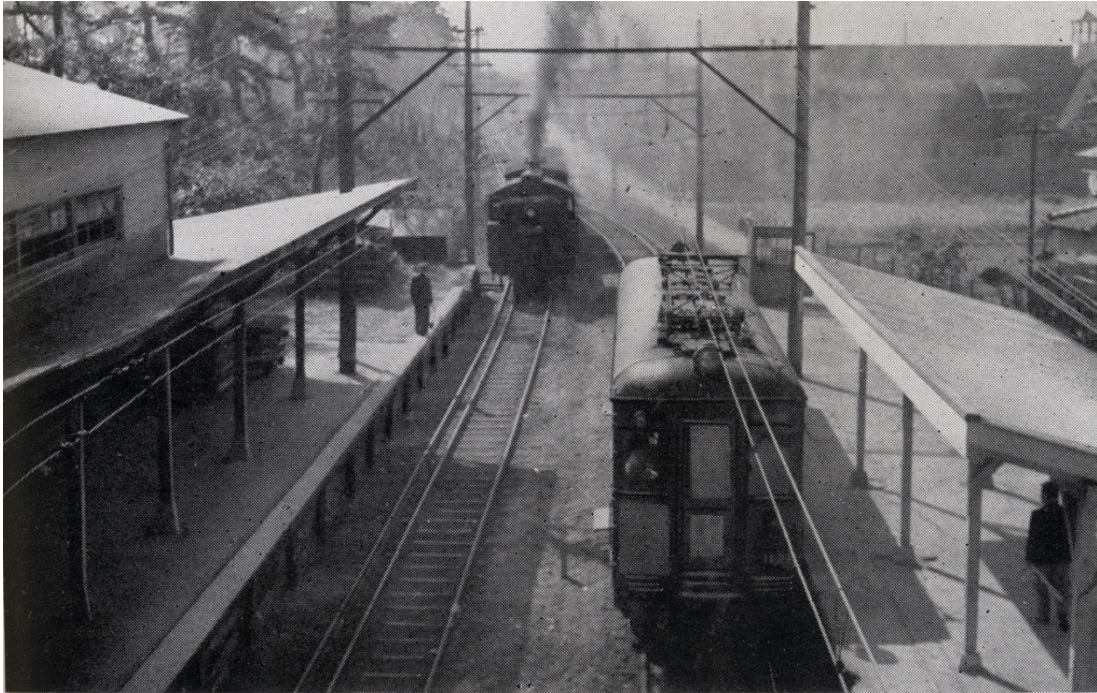


Fig.1. 1950年代の武庫川線武庫川駅（「輸送奉仕の五十年」よりスキャン）



Fig. 2. ほぼ同じ場所からの武庫川線武庫川駅（2016年／丸山健夫撮影）

つづいて、社史には掲載されていない情報収集を考えてみよう。まず想定されるのは、阪神電鉄本社への依頼であろう。ところが、昭和 20 年（1945）3 月 13 日の空襲による阪神電鉄尼崎本社事務所の焼失で、保管資料のかなりな部分が失われたとされる。そこで戦前の資料の閲覧は困難である。ではどうすればよいか。つぎに考えられるのは、阪神電鉄が国や地方公共団体に提出した書類が重要な情報として考えられる。鉄道も土地さえ購入すれば勝手に建設できるものではない。当時は、軌道敷設特許状という国からの独占的な建設の許可が必要であった。また、その建設工事に少しでも変更があれば、その都度、国や地方公共団体に知らせる必要があった。阪神電鉄本社に資料がない場合、提出先に残された資料が有効である。国の機関に残された情報は、国立国会図書館と国立公文書館の資料群が第一級の資料となる。両機関ともオンラインの検索サービスがあるので、ある程度はネットで調べることができる。しかしリサーチに必要な核心的な情報は、実際に両施設に足を運んで、閲覧可能な資料を芋づる式に丹念に調べるしかない。また得られる情報は、断片的な情報が多い。それらを自分で総合し、仮説を立ててそれを補強立証する資料をまた探す。地道な作業が必要となる。ネット社会の現代でも、何でもネットで解決とはならない。

それでは、武庫川線の全容を知る手がかりとして、基本的に重要となる資料を探してみよう。まずは「官報」が重要である。官報は国の機関誌であり、法令、人事など重要事項を広く国民に知らせるものである。ここに鉄道の軌道敷設特許状の下付も掲載される。古い時代の官報は、「国立国会図書館デジタルコレクション」からネット閲覧できる。

昭和 18 年 3 月 19 日（第 4853 号）と昭和 19 年 6 月 8 日（第 5218 号）に、武庫川線の軌道敷設特許状の下付の記事が掲載されていた。阪神電鉄武庫川線の記事は、これ以外の官報への掲載がないので、この 2 つの記事が武庫川線の基本情報となる。

まず昭和 18 年の官報では、昭和 18 年（1943）3 月 16 日に、阪神電気鉄道株式会社に対して、尼崎市又兵衛字大濱西高洲から西宮市下新田字甲子園口まで、レール幅 1435 ミリで動力が電気の軌道敷設特許状が下付されたことを知らせている。昭和 19 年の官報では、昭和 19 年（1944）5 月 30 日に、西宮市下新田字甲子園口から西宮市池田町までのレール幅 1067 ミリ、蒸気及びガソリンで走る鉄道の軌道敷設特許状が下付されたことを報じている。つまり、電車は現在の尼崎市の臨海部から、現在の JR 甲子園口駅までの計画であ



Fig.3. 昭和 18 年 3 月 19 日付（左）と昭和 19 年 6 月 8 日付の官報（国立国会図書館蔵）

る。そして JR 甲子園口より JR 西宮駅の区間は電化せず、蒸気またはガソリンを使って走らせるということである。

ここで留意すべきはレール幅である。JR 線のレール幅は、在来線では 1067 ミリであり、新幹線だけが 1435 ミリだ。一方、阪神電鉄は日本でも先進的に 1905 年の開業時以来、レール幅は新幹線と同じ 1435 ミリである。

そこで現在の JR 線である省線から工場まで貨物輸送をするためには、電車区間である甲子園口駅より南



Fig. 4. かつての武庫川駅の三線軌条（「輸送奉仕の五十年」の写真を加工）

の部分でも、貨物列車用に省線と同じ狭い幅の 1067 ミリ幅のレールがないと省線からの貨物が走れない。そこで青函トンネルで新幹線と在来線を同じ線路の空間に混在させたのと同じように、レールを 3 本にして、外側のレールを利用して阪神電車が、内側のレールで省線の蒸気機関車（SL）の貨物列車が走れるようにした。これを三線軌条という。当然外側のレールの一本

だけは、電車と SL の両方が使うことになる。

3 武庫川線のまとめ

国立国会図書館、国立公文書館の保管書類などから武庫川線の敷設計画の概要は、現時点ではつぎのようにまとめられた。

Table 1. 阪神電鉄武庫川線（計画）

停留所(駅)	キロ数	キロ数	住所(昭和18年、19年当時)
(省線)西ノ宮	8180	6900	西宮市池田町*
甲子園口	5580	4300	西宮市下新田字甲子園口一九五番地先*
武庫大橋	4528	3248	武庫郡鳴尾村鳴尾字大湯一ノ一六地先*
小松	3730	2450	武庫郡鳴尾村小松字池ノ川壱番ノ一
武庫川	2940	1660	武庫郡鳴尾村小松字砂子一
東鳴尾	2250	970	武庫郡鳴尾村鳴尾字東鳴尾一
洲先	1280	0	武庫郡鳴尾村上田字洲先一五ノ二
前大浜	0		尼崎市又兵衛字大濱西高洲*

* 工事始点として示された住所／他は停留所位置の住所

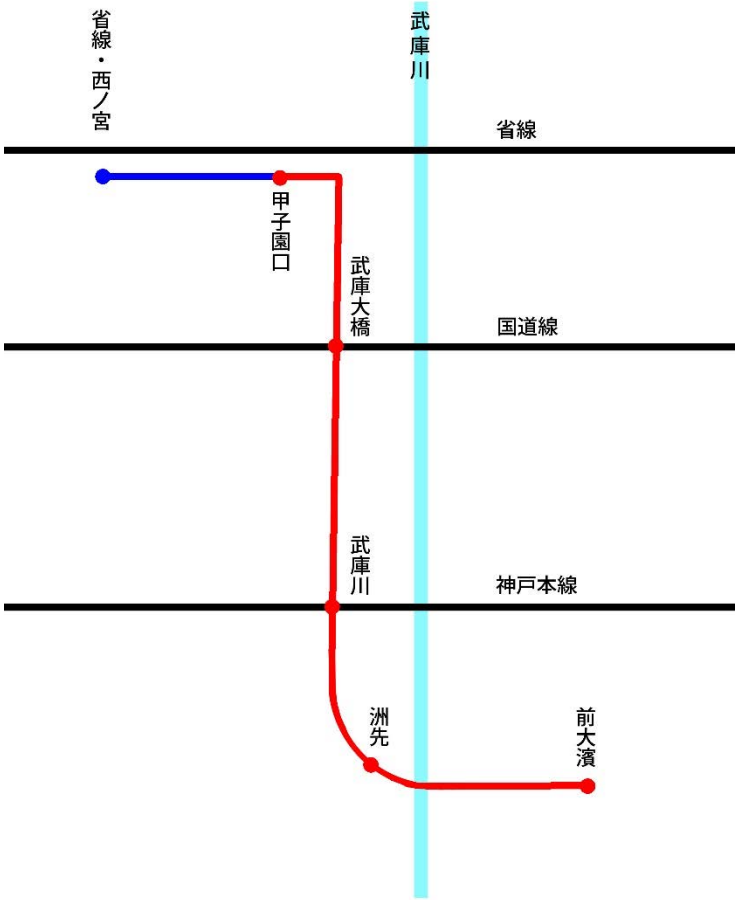


Fig.5. 武庫川線路線地図

なお、武庫川線の歴史を解説する動画（3分2秒）を、Adobe Premiere を使って製作し、YouTube にアップした。



Fig.6. <http://yy.org/mukogawal>

武庫川線の全線は、計画では武庫川を渡った対岸の尼崎市又兵衛字大濱西高洲の前大濱駅を起点として、省線西ノ宮駅付近で当時の東海道本線に合流するまでの約8.2キロである。昭和18年(1943)11月21日に、洲先駅から阪神電鉄本線武庫川駅までが開通した。これにより阪神本線からの乗客を工場まで運べることになる。この部分を含む特許状下付は同じ年の3月16日である。下付からわずかに8ヶ月であり、いかに急いだ建設工事であったかがわかる。

つづいて、昭和19年(1944)8月17日に、阪神本線武庫川駅から北へ、国道線に接続する武庫大橋駅までが開通。そして昭和19年(1944)11月12日に、省線甲子園口駅から西ノ宮駅の工場側線を利用した合流地点までの貨物線の部分が竣工した。11月14日に「武庫川線貨物運輸営業開始」と「輸送奉仕五十年」の年表にある。SLによる貨物輸送の開始と読める。しかし、「阪神電気鉄道八十年史」および「阪神電気鉄道百年史」では、11月15日に「貨物運輸営業開始」となっている。

これは、八十年史での書き間違いとも、その後に判明した事実による五十年史の記述の訂正とも考えられる。また、営業開始が宣言されたのが11月14日であったが、実際に貨物列車が走ったのは11月15日であったとも推定できる。たとえば学校でも、設立が認可された日を「開校」とするか、実際に生徒が登校した日、入学式をした日や授業が開始された日を「開校」とするか。定義自体がむずかしい。この場合も事実は不明である。またよく使われる「開通」という言葉も、レールがつながった「竣工」なのか、実際に列車や自動車が走った日なのかなど表現があいまいだ。歴史の記述については、実際にどのようなことが起きたのか、勝手に想像せず、疑いながら考えてみるのが大切だ。

武庫川線の電車は、このようにして、昭和19年(1944)8月17日からは、洲先～武庫大橋間を走りだした。ではどんな電車が走っていたのか。これは「鉄道ピクト

リアル(電気車研究会)」をはじめとする鉄道ファンの専門雑誌や専門書の記述が有効である。これらの関連記事を拾い集め、丹念に読むことになる。

総合すると、戦災で運行が停止されるまでの間、洲先～武庫大橋間では、急行用車両であった801形4両連結1編成(811～815の5両のうち4両)と普通用車両の1121形3両連結2編成(1121～1126)により運行された。また車両の長さは、1両あたり現在の19メートル程度よりも短い14メートル程度であった。そこで4両連結の列車では、プラットフォームは60メートル程度が必要であったと推定できる。また、多くの乗客を乗せる必要から、座席が取り払われた。座席がまっとなかったかのように思える記述もあったが、実際には座席は少しは残されていた。そこで、車内のどの部分の座席が取り払われたかを推定してみた。Adobe Photoshop を使って図を作った。

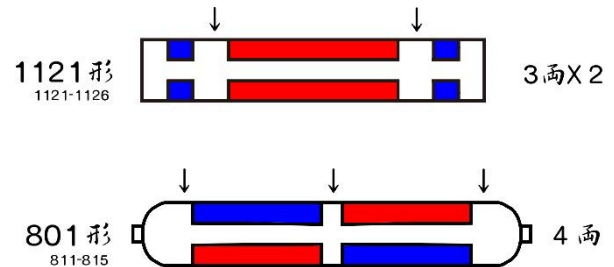


Fig.7. 赤色の部分の座席が撤去された

1121形では、図中の矢印で示した出入口扉2カ所の間の座席30(15+15)席分が撤去され、両側の8席(2+2+2+2)のみとなった。また、801形では、扉が3カ所なので、対角線の位置にあった20席(11+9:片側の2席分には機器があったと想定)を撤去し、22席(11+11)を残したと推定できた。「座席がなかった」という強い印象により、後世には「全部の座席がなかった」かのような情報として伝わったと推定できる。

しかし、戦前の武庫川線の電車は短期間で営業が中止された。昭和20年(1945)の空襲で運行がストップしたと想像できる。昭和20年(1945)3月13日に、阪神電鉄尼崎本社が空襲被害を受けたあとは、武庫川線の車両は本社のある尼崎車庫から供給されるので、車両の確保にも影響が出たはずである。さらに、昭和20年6月9日と6月15日には、川西航空機工場を中心に鳴尾村への大規模な空襲があった。これにより洲先駅も被災したと考えられ、武庫川線の運行は停止状態になったと想像できる。

「阪神電鉄百年史」による記述では、昭和21年(1946)1月6日に、「武庫川線武庫大橋～洲先間旅客営業休止」とある。しかし前日まで、通常通りの電車が走っ

ていたかは疑問であろう。壊滅状態となった川西航空機の工場への貨物輸送も停止していたであろう。正式に休止の「宣言」をしたのが、1月6日と考えるのが自然であろう。これも手続き上の話と実際とで差が出る例とみる。

そして終戦後はアメリカ軍の要請により、昭和21年(1946)1月には、洲先～西ノ宮間のSLによる貨物列車が再開されている。再開は前年の12月から始まっていたとの資料もみえる。川西航空機の工場をはじめ、現在の浜甲子園団地や阪神甲子園球場などを含む臨海地区一帯が、西日本で展開するアメリカ軍の車両整備基地となった。アメリカ軍の車両や物資輸送のため、武庫川線が利用されたのである。

電車の運行も、昭和23年(1948)10月10日から、武庫川～洲先間で再開された。ただし洲先駅は、駅の周辺一帯がアメリカ軍の管理下にあったため、北に約600メートル移転させて再開させたと推定できる。そして、昭和33年(1958)5月9日付で、西ノ宮～洲先間の貨物輸送が終了したとの通知がアメリカ軍からあった。これを受けてSLによる武庫川線の貨物輸送が終了する。以後、先に再開した武庫川～洲先間の電車区間のみが営業を続けることになった。

ところが昭和51年(1976)、川西航空機の工場跡地に日本住宅公団による武庫川団地の建設が始まる。昭和54年(1979)より入居が開始され、2万人以上の居住が想定された。そこで、昭和59年(1984)4月3日、団地住民の足を確保するため、元の洲先駅の位置まで旅客営業が再開され、その場所に新しく武庫川団地前駅がつくられた。このとき、終戦直後の再開時に移転していた洲先駅は、移転先の場所にそのまま残った。その結果、現在の武庫川、東鳴尾、洲先、武庫川団地前という武庫川線の路線ができあがった。

4 洲先駅の謎

洲先駅の情報については、上記の結果に到達するまで、かなりの時間がかかった。それは洲先駅の位置の問題であった。書物やネットの情報でも、洲先駅の位置の情報は実にあいまいである。戦前の開業当時の洲先駅は、工場への通勤が目的だから工場の近くにあったはずである。ところがかつての工場の最寄りの場所には、現在、武庫川団地前駅がある。また現在の洲先駅はその最寄りの場所から北に約600メートルの位置にある。当時はそこから従業員は工場まで歩いたのか？ 洲先駅はいったいどこにあったのかと疑問がでる。この洲先駅の位置のリサーチを振り返ってみる。

阪神電鉄の百年史に、昭和41年(1966)1月20日

に洲先駅の位置を変更をしたとの記載がある。ところが文献によっては、戦後再開した昭和23年(1948)10月の段階で、洲先駅は北に約600メートル移転して、電車の運行が再開したとの情報もあった。また、ほとんどの文献は、この洲先駅の位置に関しては深入りせず、何となくあいまいに「戦後、武庫川～洲先間が再開」とするだけである。

そこで実際はどうだったのか、国土交通省の「地図・空中写真閲覧サービス」の古い航空写真から判断してみることにした。地元の歴史をリサーチになくてはならない存在だ。航空写真に写っている洲先駅の印影を、年代ごとに追跡してみることにした。

その結果、昭和23年(1948)8月31日にアメリカ軍が撮影した付近の航空写真があった。撮影は戦後の電車再開の10月10日の直前である。そこで現在の洲先駅付近を精査すると、わずかにホームと思える痕跡が写真に写っていた。



Fig.8. 洲先駅駅舎と思われる印影（国土地理院蔵：1948年8月31日アメリカ軍撮影）

続いて、現在の洲先駅付近の Google Earth または Google Map の画像と、Adobe Photoshop のレイヤー機能を使って重ね合わせを行う。2つのレイヤーにそれぞれの航空写真データを置き、上部のレイヤーの「不透明度」を100%から下げていくと、下のレイヤーと重なって見える。そこで、上のレイヤーの位置と拡大率を調節しながら、2つの画像をぴったりと重ね合わせる。このとき、古くからある道路や建物が重ね合わせの目印となる。結果、この洲先駅と思える昭和23年(1948)の印影は、現在の洲先駅とほぼ同じ位置にあることがわかった。

ところがホームと思える印影は、線路に対して現在とは反対側の位置に見える。そこでこのかすかな印影はホームではないのではないかという疑いも出てくる。そこで別の角度から、「にしのみやデジタルアーカイブ」などで、当時の周辺の写真が残っていないかと調査を進める。写真は多数見つかり、昭和 59 年（1984）の武庫川団地前駅の完成前までは、洲先駅のホームは、現在とは反対側の河川の武庫川堤防側にあったことがわかった。

これらの調査結果は、昭和 23 年（1948）の航空写真の結果と整合性がある。つまりは、昭和 23 年（1948）に電車が再開された時点で、洲先駅はもとの戦前の開業時の位置から北に約 600 メートル移動していたと推定できる。

開業当時の洲先駅は、現在の武庫川団地前駅のスーパーマーケット（マックスバリュ西宮上田店）が建っている位置にあったと推定できる。つまりは工場の最寄りの場所である。ところが昭和 23 年（1948）の旅客営業の再開時には、その周辺はアメリカ軍の管理下にあった。そのために同じ場所での再開ができず、北に移転せざるをえなかったと考えられる。ところが阪神電鉄の路線としては、アメリカ軍の貨物列車がもとの洲先駅まで運転を続けていた。洲先駅は貨物駅として戦後ももとの位置に存在していたことになる。「洲先駅」は実にあいまいな状態であった。そしてアメリカ軍が去ったあとは、もとの洲先駅周辺は、阪神電鉄系列の電車工場（武庫川車両工業株式会社）となったので、その時点で実態にあわせて洲先駅の位置変更を、昭和 41 年（1966）に「宣言した」というのが実態だったと推定できた。

5 幻の小松駅

ウィキペディア（Wikipedia）で武庫川線を検索すると、「小松」駅という駅名が出てくる。しかしその根拠であろう一次情報が見つからない。小松駅が現在の西宮市社会福祉事業団の小松デイサービスセンター付近にあったという情報も見つかる。阪神電鉄に問い合わせると、ネット上やマニアでそのような情報があるが、阪神電鉄としては確認できないとのことであった。おそらく、戦前の資料が戦災で焼失していることが大きい。

そこで、国立公文書館での資料調査を再開し、小松駅の住所として「小松字池ノ川一ノ一」という情報が得られた。つまり、現在の小松デイサービスセンターの場所が「小松字池ノ川一ノ一」とかつてよばれていた場所だと証明できれば、ネットの情報は正しいこと

になる。

住所の表示は、時代により頻繁に変遷をとげる。小松デイサービスセンターの現在の住所は、「西宮市小松東町 1 丁目 3-10」である。この住所の以前の呼び方を知りたい。

そこで登記簿の閲覧が浮上する。登記簿にはその土地の所有者が記載され、昔の所有者や住居表示も記載されているかもしれないと考えた。ただし、公共の施設の場合は、登記自体が行われていないことも多い。

登記情報は、ネットでも検索閲覧ができるサイトがある。もちろん、その土地の登記を管轄する法務局でも閲覧できる。この場合は、神戸地方法務局西宮支局である。ところが登記簿の謄本を請求するには、現在の住所（住居表示）ではなく個々の土地に与えられた「地番」という情報が必要となる。では、現在の住所から地番を知るにはどうすればよいか。これは意外に簡単で、法務局は現住所から地番を電話でも回答してくれる。これはひとつのルーチンの業務になっていて、「地番紹介お願いします」と電話で言うだけで答えてくれる。問い合わせ者の氏名などを言う必要もない。また、各法務局に備え付けの「ブルーマップ」とよばれる地番を書き込んだ地図を使えば、自分で調べることもできる。

しかしここで過去の地名のリサーチに、「情報化」の障壁が出現する。登記簿は現在電子化されているので、オンラインの登記簿閲覧サービスでは、電子化された以降の情報しか出てこない。つまり電子化の段階で、過去の情報は普通では閲覧できなくなっている。紙に書かれた古い情報は、閉鎖登記簿として一定期間、土地の場合は 50 年保管が義務づけられているが、そのあとは完全に消却されていてもしかたない。電子化は 30 年ほど前から始まっているから意外に早く、過去の「歴史情報」は、順次消えていくという重大な事実がわかった。大切な情報がネットワーク化の代償として消えていくわけだ。

今回の小松デイサービスセンターの場所の登記簿も電子化されていて、通常の登記簿の謄本では、阪神電鉄による売却情報しか出てこない。現在の所有者も公共施設なので登記もない。そこで電子化で閉鎖された昔の紙の登記簿つまり閉鎖登記簿の謄本を請求する必要がある。あわせて旧土地台帳も請求した。

結果、現在の「西宮市小松東町 1 丁目 3-10」は、「武庫郡鳴尾村小松字池ノ川一ノ一」であった。幻の小松駅の位置は、まさしく小松デイサービスセンターの場所だとわかった。またその土地は、川西航空機が取得していたこともわかった。

小松駅の場所には、武庫川の築堤に沿った農業用の大きな細長い池があった。川のように長い池だったので、「池ノ川」といったのかもしれない。その池を埋め立て、武庫川線を建設したこともわかった。小松駅の位置は、小松デイサービスセンターの場所にあったと

いうネットの情報が正しいことがこれで明らかになった。さらに、国土地理院の「地図・空中写真閲覧サービス」による昭和 23 年（1948）の航空写真によって、ホームらしき痕跡の印影も発見できた。



Fig.9. 「小松駅」の痕跡らしい印影（国土地理院：1948 年 2 月 20 日アメリカ軍撮影）

この航空写真と現在の Google Earth や Google Map での写真とを、Photoshop で重ね合わせて、ホームの位置を特定した。そうすると、小松デイサービスセンターの建物の中程から南に続く 3、4 軒の一戸建て住宅の部分まであたりがホームに相当していたと推定できた。その距離はおよそ 60 メートルである。当時の車両が 14 メートル程度で 4 両連結の運転が行われていたので、ホームが 60 メートル程度必要という事実との整合性があった。

では、なぜ、小松駅の存在の事実が、一般には知られていなかったのか。それは、小松駅が完成しなかったためと考えられる。小松駅の建設途中で終戦となり、結局、開業しなかったのである。戦争終結ですべての歴史が止まってしまったのだ。歴史の上で、計画段階のものや完成しなかったモノは、完成していないので人々の記憶にない。完成しなかった事物の情報は、時間の経過とともに急速になくなってしまふのだろう。

6 阪神電鉄甲子園口駅

JR 甲子園口駅の東側に、西宮市が設置した「甲子園口南第 2 自転車駐車場」がある。JR 神戸線の築堤に沿って寄り添うようなかたちで細長く東西に続く。ここに自転車を止めようとする、東端（写真の右奥方向）にある自動扉の入口から中へ自転車と入る。すぐに上のほうにあがるスロープがあり、二階のような場所へと続く。その先に係員がいて料金を支払う。細長い通路が JR 甲子園口駅のほう（写真左手前方向）に向かって続く。通路の両脇に自転車を置き、そのまま進むと出口のゲートだ。外に出て階段（写真左）を降りると目の前が JR 甲子園口駅である。帰りは、その甲子園口駅側の出口の自動扉を、磁気カードの預かり証を使って開け、自転車を取り、もとの東端の入口の場所から外へ出ればよい。



Fig.10. JR 甲子園口駅付近にある甲子園口南第2自転車駐車場（2019 年／丸山健夫撮影）

ではなぜ、入口からスロープで2階にあがる必要があるのか。2階相当部分に自転車置き場がある。一階に作ったほうがはるかに便利だ。その「2階」の床は鉄筋コンクリート造りで一階部分もコンクリートがあるようで、「1階」部分に空間をつくれる状態ではなさそうだ。前々から不思議に思っていたが、とても変わった自転車置き場なのである。

今回のリサーチで、この2階の高さで JR 線と並行する鉄筋コンクリート床は、武庫川線の甲子園口駅の土台部分であると推定できた。つまり、普段、人々が何気なく利用している JR 甲子園口駅のこの自転車置き場は、阪神電鉄甲子園口駅のつくりかけの土台部分を利用していると考えられる。

武庫川線の軌道敷設特許は、電車区間については、尼崎市又兵衛字大濱西高洲から西宮市下新田字甲子園口までであるとの官報の記述を指摘した。つまり阪神電鉄は、貨物専用の省線甲子園口～西ノ宮間が開通し、電車が武庫大橋駅まで完成したあとも、武庫大橋駅から甲子園口駅までの電車区間の完成に向け、工事を継続していたと考えられる。これは武庫大橋～甲子園口間で、枕木の上で 1067 ミリの SL 貨物用のレールが、枕木の中央ではなく、堤防とは反対側に寄せて敷設されていたことからわかる。堤防側にもう一本、電車が走るためのレールを敷設する予定でそのスペースを

あけていたわけだ。そして同時に、電車の終点となる阪神電鉄甲子園口駅の建設も開始していたと推定できる。

現在の自転車置き場の場所は、当時は「西宮市下新田字甲子園口一九五番地先」とされる場所である。この住所は、武庫川線の電車工事区間の終点の位置で、阪神甲子園口駅の住所としては、「西宮市下新田字甲子園口一九四番地先」との記述も見られる。なお、「地先（ちさき）」という用語は、住所（地番）がない場所について、それに一番近い場所の住所（地番）のその先にある場所という意味である。工事の終点場所にもっとも近い場所が「西宮市下新田字甲子園口一九五番」であり、駅を中心部分に近い場所が「西宮市下新田字甲子園口一九四番」であったと推定できる。なお、自転車置き場に沿った JR と並行する道路を挟んだ南側の場所が、これらの場所である。

自転車置き場として利用されている2階建て相当の鉄筋コンクリート土台は、戦時中だったので多大な苦勞をもとに調達されたものであろう。それを安易に壊すこともできず、撤去には費用もかかることから、戦後、今のような自転車置き場として利用するようになったと考えられる。もちろん、現在、その場所は JR の敷地内であるから、西宮市は自転車置き場として借り受け、住民サービスを行っているわけだ。

7 阪神電鉄甲子園口駅の推定図面

リサーチの結果、この阪神電鉄の甲子園口駅は、つぎのように計画されていたと推定できた。

自転車置き場の4メートルほどの幅は、阪神電車が到着出発する線路の部分。そして JR 側へのさらなる約4メートルの幅にホームがあり、そのまた先に約4メートル幅で貨物列車の通過する線路があったと推定できる。SL の貨物については洲先からやってきて、この JR 側の線路を通過して省線西ノ宮まで直行した。この部分のレール幅は1067 ミリである。一方、自転車置き場の側にあるホームの反対側の線路は、1435 ミリ幅で、電車が停車する。ホームの長さは約 60 メートル。つまり当時の4両連結の電車が停車できる長さである。図面 (Fig.12) の赤色で示した線路を右の洲先方面からやってきた電車は、黄色で示した引き込み線のような線路を南（下方）に分岐して、ホームの南側に

到着する。さらに東方向には、電車待避線も計画された。洲先方面へのカーブ手前まで、武庫川線の用地は、2線が並行できるぐらいに幅広く確保されていたと推定できる。

現在の JR 線の甲子園口駅付近の一番南側の線路は、武庫川線の貨物が省線西ノ宮へ抜けていく、かつての武庫川線の貨物の線路とほぼ同じ位置にあると考えられる。つまり武庫川線として使われていた線路の空間の上に、現在の JR の線路が新しく築かれていると推定できる。かつての武庫川線の阪神電鉄甲子園口駅の幅の半分程度は、現在は JR の線路築堤の下に埋められていると考えられる。

完成時には、武庫川線の甲子園口駅のホームを降りた乗客は、そのままホームを先へと歩き、西端の階段で外にでると、もうそこは省線甲子園口駅であったというわけだ。

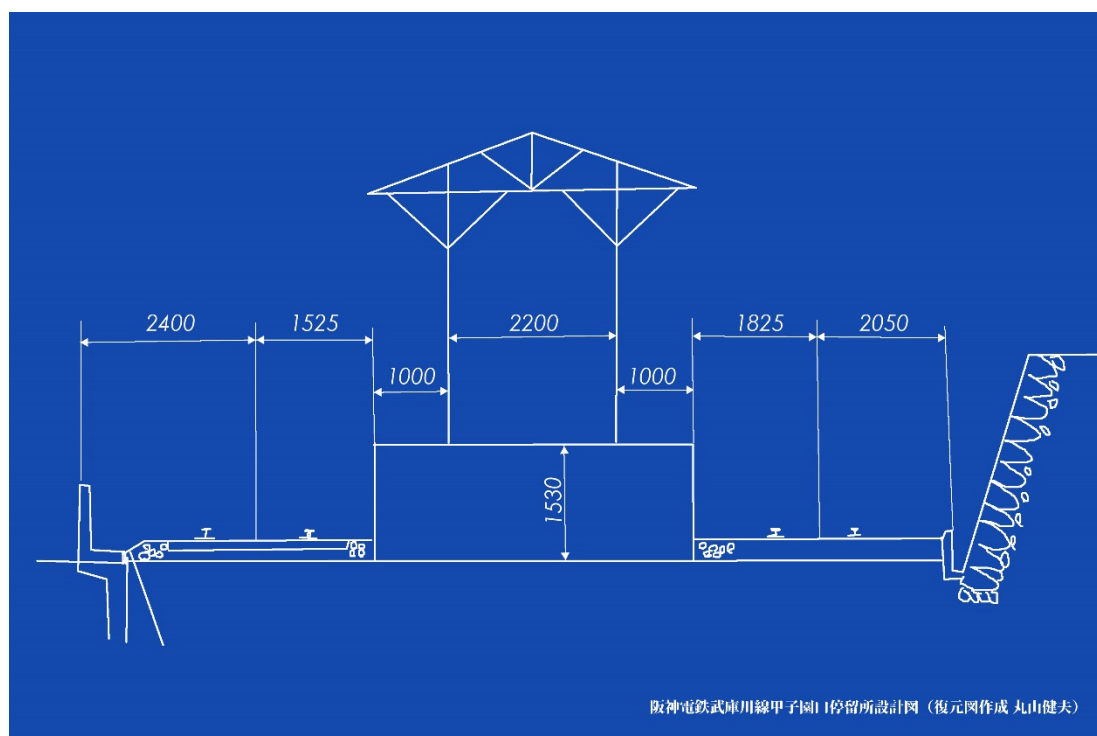


Fig.11. 阪神電鉄甲子園口駅プラットフォームの推定立面図 (丸山健夫作成)



Fig.12. 阪神電鉄甲子園口駅の推定平面図 (丸山健夫作成)

この阪神電鉄甲子園口駅と省線甲子園口駅の連絡施設については、阪神電鉄と大阪鉄道局の間で交渉が行われ、契約書もかわされている。阪神電鉄の協議の交渉相手となった当時の大阪鉄道局長は、のちにノーベル平和賞を受賞する佐藤栄作であった。

この自転車置き場が阪神電鉄甲子園口駅の「遺跡」であるという事実は、ネットにも文献にも何処にも出てこない。終戦からわずか75年しかたっていない。人間の歴史からすればほんの一瞬の長さである。当時、阪神電鉄甲子園口駅の建設にかかわった人々も数多くいたはずである。未完に終わった阪神電鉄甲子園口駅の情報、歴史のかなたに完全に消え去っていた。わずか75年だ。小松駅と同じく、完成しなかったモノの情報のひ弱さが、ここにも見て取れるであろう。

8 結語

以上に論じた結果には、筆者の推定が数多くまじっている。歴史の研究は、時の流れを越えて伝わってきた情報のかけらをひろい集め、推定という名前の接着剤でつなぎあわせて、もとのかたちを再現することにある。研究者は仮説を立て、収集した情報を組み合わせてそれにあてはめ、モデルをつくっていく。その過程で仮説のモデルをひっくり返すような新データが見つかるかもしれない。武庫川線のリサーチによる本論文の結果は、現在では筆者なりに整合性が保たれていると確信している。しかし新しい一次資料の登場でその結果はいつ覆るかもしれない。

時間の流れの中を、現代まで伝わってくる情報。その情報を正しく理解するためには、ネットによる2次情報だけでは、力不足といわざるをえない。必要なのは、地道に情報の断片をつなぎあわせ、モデルの整合性を検証する作業の繰り返しである。

自分の仮説が、発見したデータによって補強されたときのささやかな喜びが研究を進める原動力のひとつになるのかもしれない。そして、阪神電鉄甲子園口駅の情報のように、誰も知らない情報を発掘できたときの喜びは何ものにもかえがたい。情報検索の面白さ、研究の醍醐味がそこにある。

謝辞

鳴尾村の歴史プロジェクトの当初より推進でお世話になった阪神電気鉄道の辻井浩二氏。筆者が発行した歴史小冊子(*1)の編集デザインを担当してくださった阪神コンテンツリンクの小野日出夫氏。そして数年にわたり、私のリサーチをもとに一緒にテレビ番組「ジモレキTV」(*2)を、何作品も製作していただいたベ

イ・コミュニケーションズの吉澤剛氏に感謝したい。そして研究プロジェクト推進に際して、いつも多大なご協力をいただく阪神電気鉄道株式会社にお礼を申し上げる。

(*1) 歴史小冊子「Jimoreki 地元歴史再発見 magazine」(1996)は、つぎのURLよりダウンロード可能。

<http://doi.org/10.14993/00000802>

(*2) 歴史番組「ジモレキTV」は、CATV ベイ・コミュニケーションズ(尼崎市, 西宮市, 伊丹市, 大阪市西部: 約 80 万世帯視聴可能) ベイコム12ch で、1996 年より不定期で放映中。