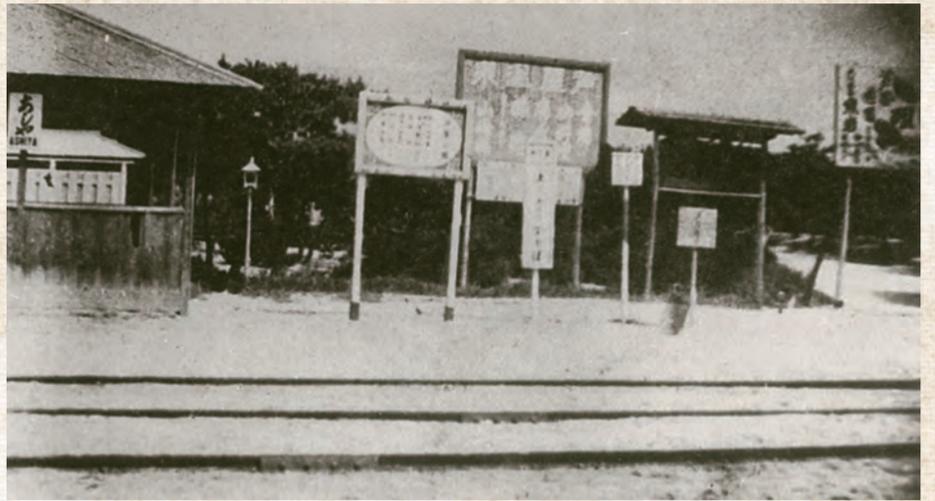


日本初！のインターアーバンと路面電車

阪神電車は、ふたつの点で画期的な鉄道でした。ひとつは、大都市である大阪と神戸を結ぶ日本初のインターアーバン（都市間電気鉄道）という点です。当時、こうした鉄道は欧米で発達していましたが、日本では阪神電車が先駆けでした。

もうひとつは、軌道条例に基づいた「軌道（路面電車）」という名目で開業したことです。当時、私設鉄道法例では、官設鉄道（国鉄・現JR）と並行する私設鉄道をつくることは禁止されていました。そこで阪神電車は、実際は「鉄道」そのものでありながら、路線の一部を道路上に設けるよう工夫して軌道（路面電車）として開業したのです。



阪神芦屋停留所（現 阪神芦屋駅）看板には「芦屋六景」や「芦屋温泉」「芦屋遊園」の案内が記されている（明治40年代）



（停留所芦屋） 電車 社会道電気鉄道阪
阪神電車開業当時の車両（絵葉書・カラー化）（明治40年代）

芦屋市域で最初の駅 阪神芦屋駅と打出駅

1874（明治7）年には、大阪－神戸間に官設鉄道（国鉄・現JR）が開通しましたが、当時の芦屋市域には駅がありませんでした。1905（明治38）年に阪神電車が開通し、ようやく芦屋市域に芦屋と打出の2つの駅（停留所）が設けられました。これが芦屋市域における最初の駅の誕生です。その後、1913（大正2）年には国鉄（現JR）芦屋駅が、1920（大正9）年に阪急芦屋川駅が設置されました。さらに、1927（昭和2）年には阪神国道（現国道2号）が開通し、それとともに国道電車（1974（昭和49）年廃止）も運行を開始しました。こうした交通機関の発展によって芦屋市域の利便性が高まりました。



阪神電車 120th

×
芦屋市

阪神電車開業120周年

阪神電車（阪神電気鉄道）は今年、開業120周年を迎えました。1905（明治38）年4月に大阪の出入橋から（現在の芦屋市）は大阪・神戸の郊外住宅地として急速に発展し、農村から住宅地へと変化しました。

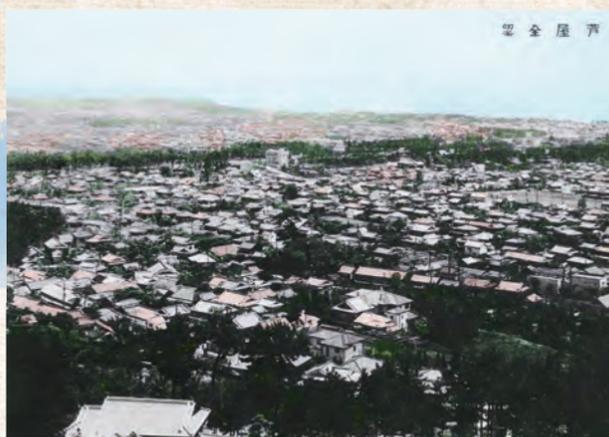
人口が激増 健康地「芦屋」

阪神電車は沿線の人口を増やすために、1908（明治41）年、大阪府立医学

校（現在の大阪大学医学部）の佐多愛彦校長ら多くの医学者の講演や論述をまとめた『市外居住のすすめ』という本を刊行しました。この本の中で、阪神間は自然が豊かで、空気と水が清涼で、寒暖差が少ない「健康地」として大変恵まれた住環境であることを積極的に紹介しています。そのような中、精道村の人口は、交通機関の発達と土地所有者たちによる土地区画整理事業の実施もあって、大阪・神戸からの移住者により急増しました。阪神電車が開通する直



前の明治37（1904）年には人口が3,452人、戸数が639戸であったのが、開通して9年後の大正3（1914）年には、5,298人・1,131戸、20年後の大正14（1925）年には19,257人・3,598戸、30年後の昭和10（1935）年には35,715人・6,979戸へと増加しました。精道村は農村から住宅地へと大きく変貌を遂げたのです。



住宅地となった芦屋（絵葉書・カラー化）（昭和初期）

精道村の発展を支えた 阪神電車の電気供給

阪神電車は本来の鉄道経営と併行して、自社の余剰電力を活用して沿線地域の電化を進め、精道村にも1908（明治41）年から電灯の供給を開始しました。これにより、村の人々の暮らしが便利になっただけでなく、近代化に向けた大きな一歩となりました。さらに、1913（大正2）年には阪神水電興業株式会社が水力発電所を芦屋川上流に建設し、その後、発電所の経営は阪神電車に移っています。精道村の電気の普及をみると、1909（明治42）年に87灯だった電灯の数が、10年後の1919（大正8）年には9,666灯と飛躍的に増加しています。

電化の進展は、精道村が農村から住宅地へと転換する大きな役割を果たしましたが、それを担ったのが阪神電車でした。



阪神芦屋停留所（現 阪神芦屋駅）の電灯（明治40年代）