

目次

市長あいさつ
口 絵

精道村のころ	11
交通の発達	12
精道村の自然と暮らし	28
学校のように	50
むらからまちへ	58
花開くモダニズム	74
阪神大水害	82
芦屋市誕生	87
精道村から芦屋市へ	88
戦時下の暮らし	94
戦時下の教育	100
新しいまちづくりをめざして	106
戦後の交通	126
文化都市へのあゆみ	136
羽ばたく子どもたち	166
人と暮らし	176
芦屋今むかし	201
芦屋今日明日	217
まちの表情	218
人びとの集う芦屋のまつり	242
芦屋名建築ストーリー	246
明日に向かって	256
芦屋市の主な施設	260
歴代市長	264
歴代市議会議長	265
人口の推移	266
文献	267
略年表	268
写真集編集協力者・主な参考資料	271

精道村のころ

交通の発達

山と海がせまる芦屋は、その地理的環境によって、とおく平安のむかしから交通の要所でした。

近代になって、日本の経済機構が新しく形成され、大阪・神戸の2大都市の発達によって、芦屋は住宅地として着目されるようになりました。

明治38年の阪神電車の開通、大正2年の国鉄芦屋駅の開設、同9年の阪急電車の開通、昭和2年の阪神国道電車の開通、さらにバスも走るようになり、精道村時代の芦屋は、交通の発達とともにめざましい発展をとげました。



汽車が走る芦屋地方の田園風景画 「往きしもどりの休み場所、三宮、住吉、西宮…着けば大阪、ヤンレ汽車エー、ア一汽車汽車」の俗謡のとおり、おか蒸気は、見渡す限り田園風景のなかをぬって走る(明治初期)。



芦屋川トンネル(天井川風景)

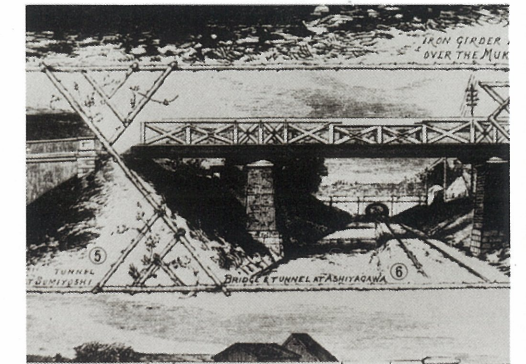
「途中には砂川幾ヶ所ありて其川堤の下を潜りて走れる也。蓋し其穴の道を煉瓦石にて洞穴の如く円形に築造せりと。之をトンネルと唱へ…」

(『阪神鉄道雑報』明治6年)

国鉄

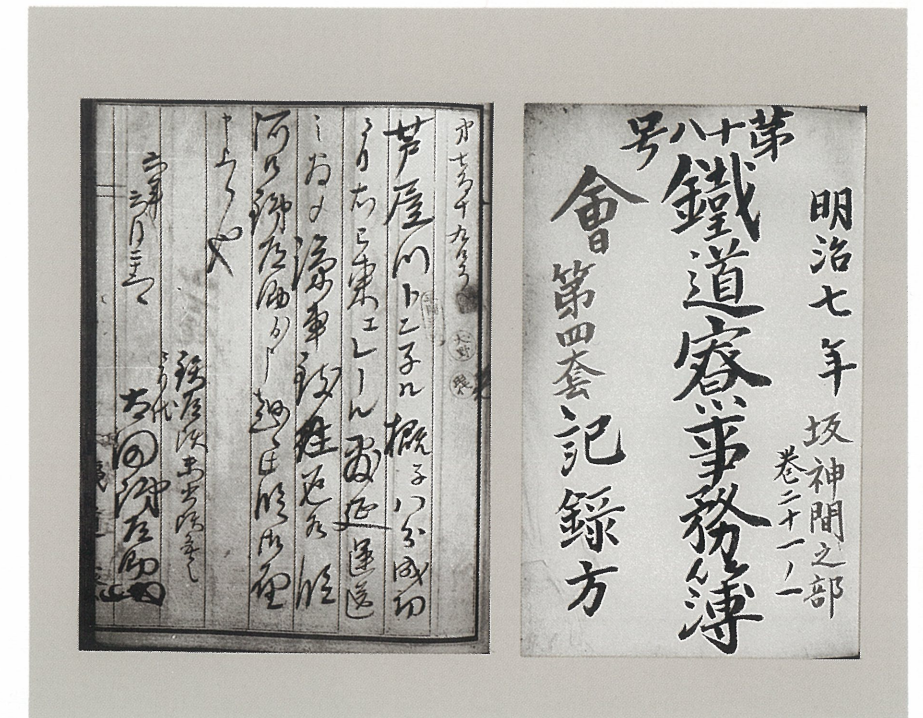
明治7年5月、大阪・神戸間に鉄道(単線)が開通しましたが、当時の駅は、大阪・西宮・三宮・神戸駅と、6月に開設の神崎・住吉駅だけでした。同27年に複線工事竣工。

芦屋駅が開設されたのは、大正2年8月で、精道村の請願により、用地3,000坪、工事費1万円を寄付して新設されました。



芦屋川トンネル 1876年(明治9年)9月2日付のイギリスの新聞「イラストレイテッド・ロンドン・ニュース」に、日本における煉瓦製造および組立工事のうちでもっとも立派なものだと、さし絵入りで紹介された。

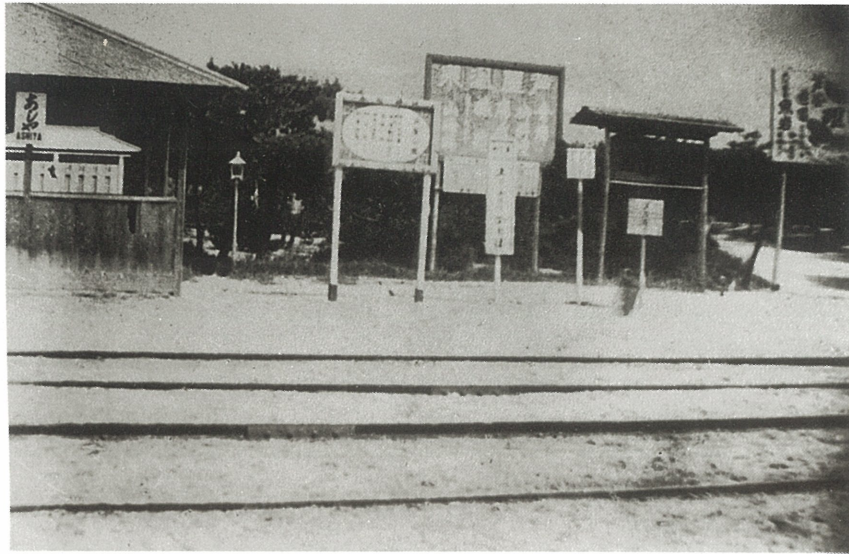
(『描かれた幕末明治』雄松堂書店)



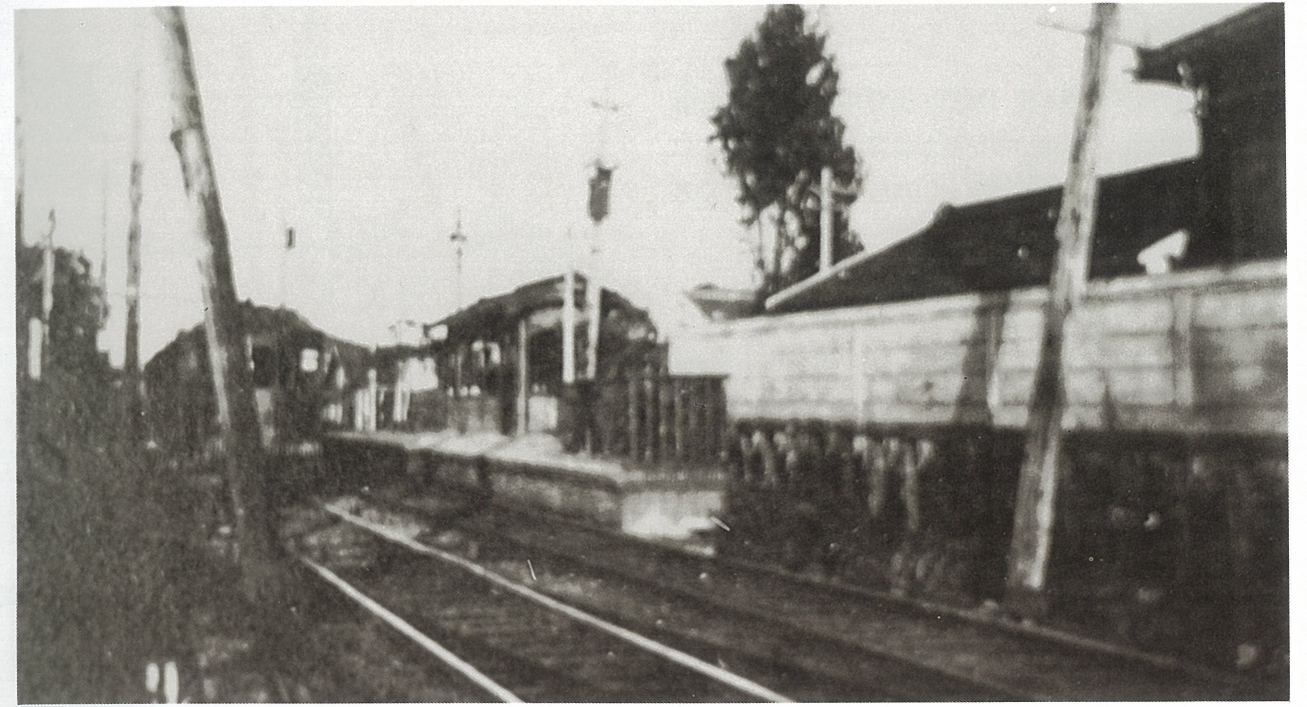
芦屋川トンネルと記された文書 このころ、日本で初めて「トンネル」という名称がつけられた。(『鉄道院文書』明治6年)

阪 神

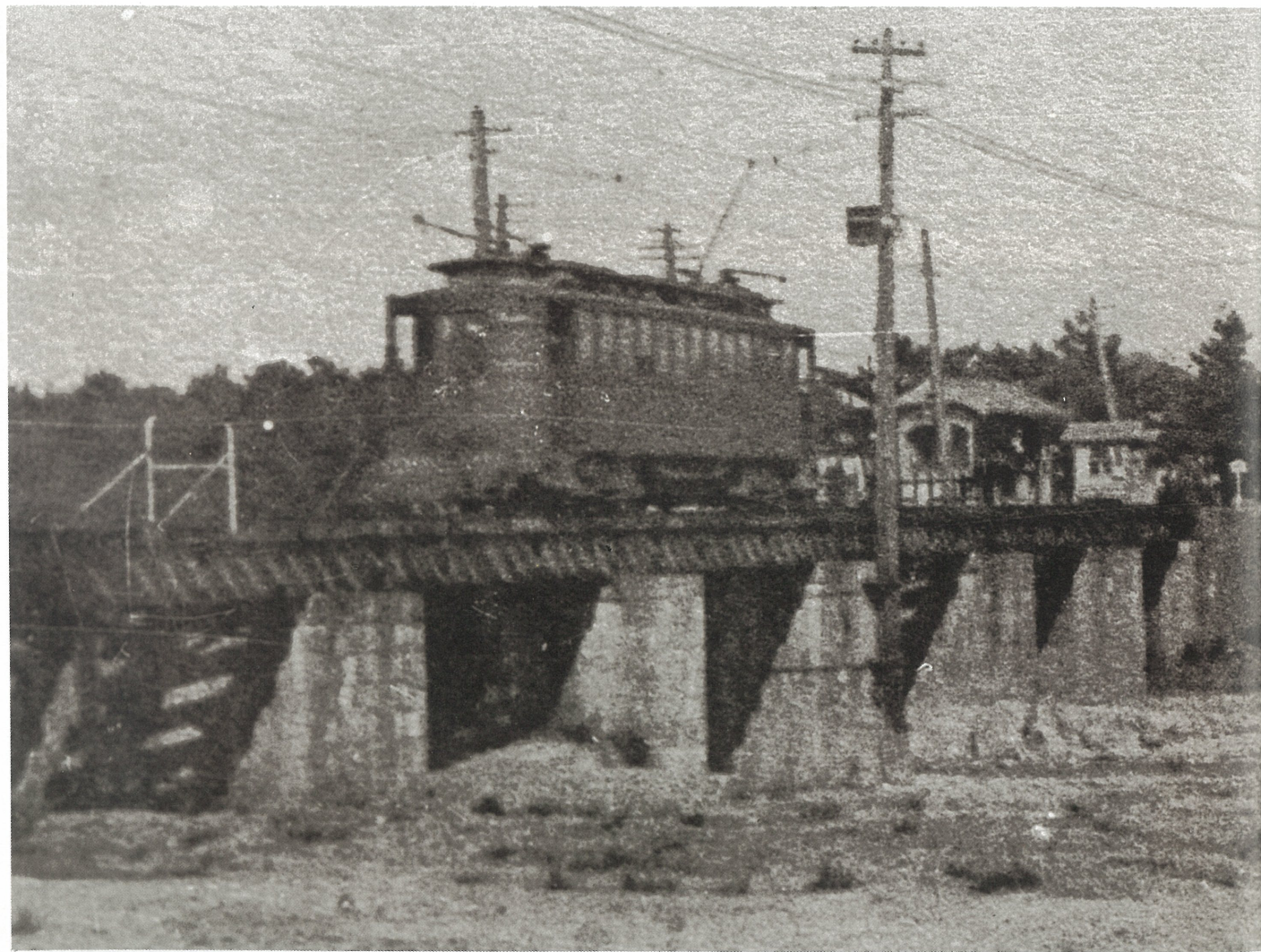
阪神電気鉄道株式会社が、梅田・三宮間に電車を開通したのは、明治38年4月。このとき打出・芦屋の2停留所が設置されました。



阪神芦屋停留所 駅の看板に「芦屋六景」や「芦屋温泉」・「芦屋遊園」の案内がみられる(明治42年)。



大正10年ごろの阪神打出停留所



芦屋川を渡る阪神電車 芦屋川西岸より東を望む(大正4年ごろ)。



「軌道は、広軌にして官設汽車線路よりはるかに巾広きも振動の度は未だレールの能くすわらざるためか、汽車より強きよう感ぜり」(「神戸又新日報」明治38年(1905)4月)

阪 急

阪神急行電鉄神戸本線（梅田・上筒井間）が、大正9年7月に開通し、芦屋川停留所が設置されました。これで東芦屋・西芦屋・開森芦屋・山芦屋・三条などが別荘や住宅地として発展しました。

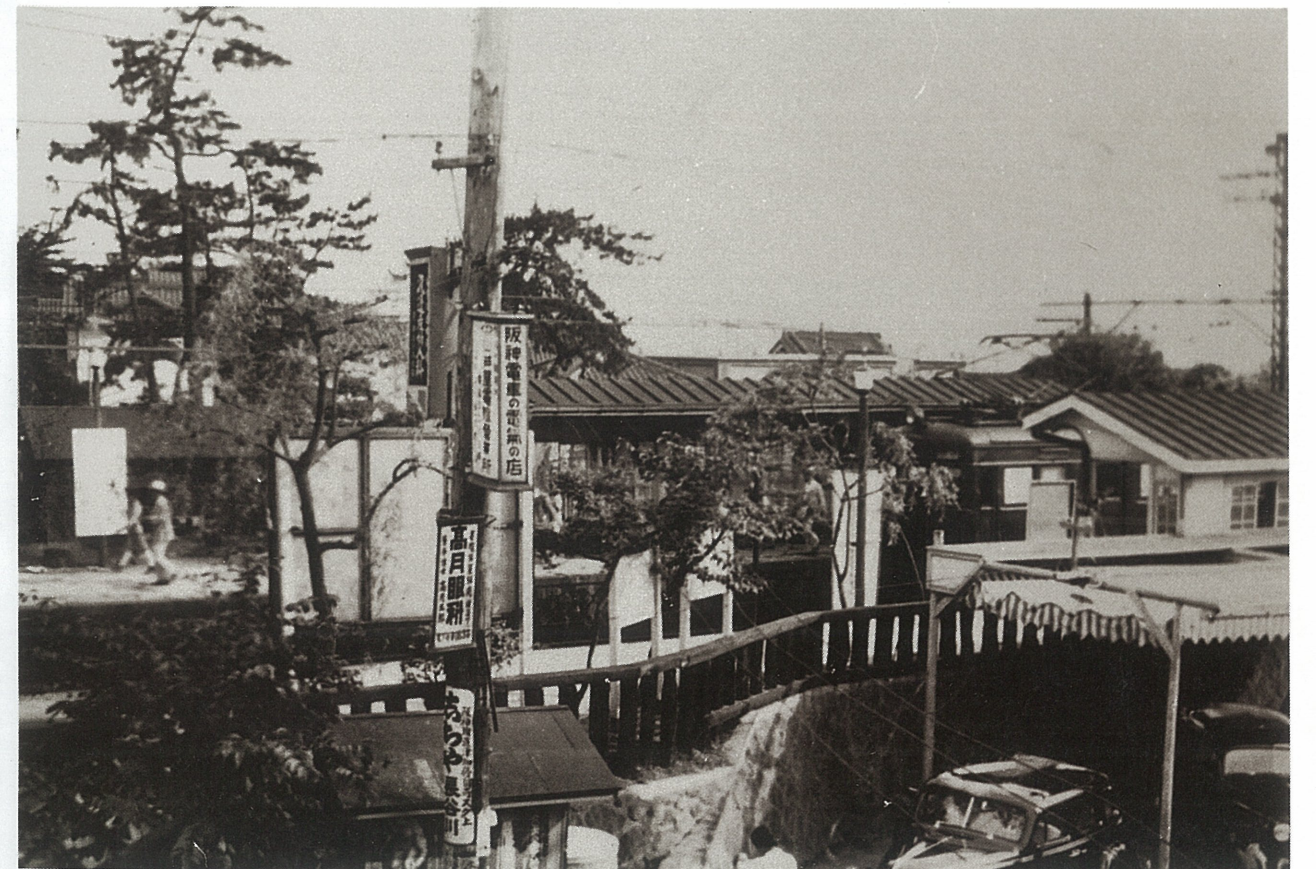
「線路が一直線で六甲山脈の半腹を横断し嵐気を浴びつ、沖の小舟を眺めつゝ、駆る」（開通当時の新聞から）



開通当時の阪急電車 大正9年



阪急芦屋川停留所 この付近は、谷崎潤一郎の小説『細雪』の舞台となったところ(昭和初期)。



阪急芦屋川停留所 開通当時、神戸—大阪間には、上筒井・六甲・御影・岡本・芦屋川・夙川・西宮北口・塚口・神崎川・十三の10余りの停留所があった。

人力車

日本人の世界的大発明といわれ、明治3年登場した人力車は、乗り心地が良く、ハイカラで、日本中に人力車フィーバーを起こしました。

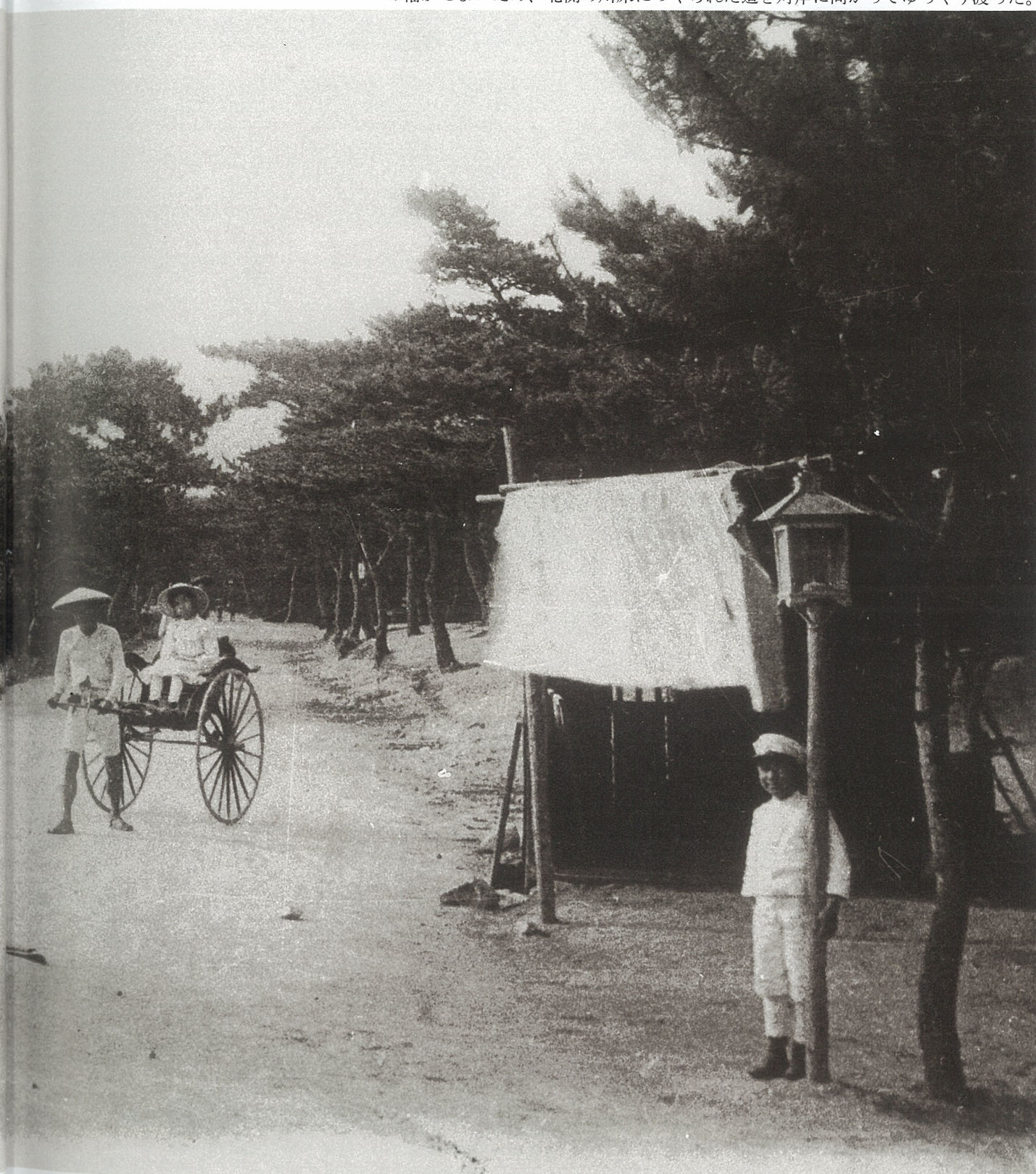
芦屋では、名勝芦屋遊園の松の香りや松籟のなかを走っていました。

大正2年、国鉄芦屋駅が設置されるまで、西宮駅や住吉駅へ行くのに人力車を利用していました。

大正3年、当時芦屋には20台の人力車ありましたが、その後自動車の増加などで利用者が少なくなり、昭和6年には8台に減少しました。



芦屋川と人力車 芦屋遊園を走る人力車(大正初期)
このころの芦屋川の土堤はひろく、松林の道を人力車が走り、上流の月若橋は、橋の幅がせまいため、北側の川床につくられた道を対岸に向かってゆっくり渡った。





阪神芦屋駅付近の人力帳場 阪神芦屋駅踏切南にあった「大正軒」。
たばこ・食料品・新聞販売所などを営業(写真は 大正時代初期)。



阪神芦屋駅と人力車 大正時代
(井上佐平「スケッチブック」)



現在の月若橋の北にあった通称ベコベコ橋と川床道
大正時代 (井上佐平「スケッチブック」)



芦屋遊園内を走る人力車 大正初期 松露の香りに満ちた松林、当時芦屋の山手には「芦屋鉱泉」があって、遠方から温泉へ行く人々も人力車を利用した。



人力車に乗る外国人 大正時代初期、場所は開森橋付近。
大正時代の「芦屋別荘之図」をみると、このあたりに外国人の住宅が記されている。

自動車

昭和初期、国道の開通やバスの運行によって日常生活に密着した交通機関が発達し、道路整備も行われるようになりました。

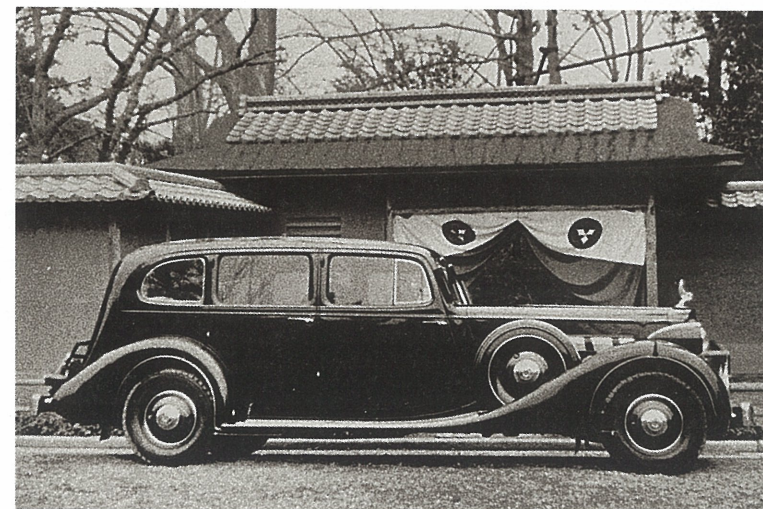
このため、人力車にかわって自動車が増えはじめ、大正3年には4台だった自動車の数も、昭和6年には94台に増加しました。また貨物自動車も15台となっています。



芦屋遊園(現・国道2号業平橋南)を走るタクシー
 当時は「目玉をむいたものが走ってくる」といって珍しがられた(大正時代)。



仏教会館付近を走るタクシー 手前は芦屋川トンネル(昭和初期)。



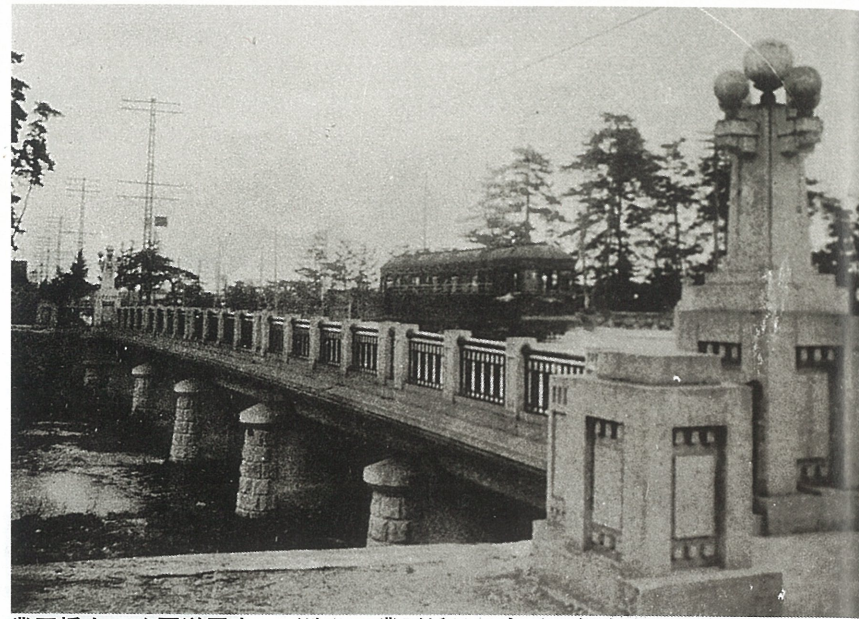
市内を走る外車 昭和初期 市内実業家所有の外車(パッカード)。

「村内50銭均一のタクシーが縦横に走るようになった。狭い路をひよいと曲る途端にヘッドライトに眼を射られて面喰うと言ったような危険な場合も多くなった。…夏になると裸の少年や海水着一枚の娘さんたちが、50銭タクシーや阪急直営の乗合自動車に満載されて山手の方から降りてくるなども一寸他所では見られない風景であろう」 (『阪神沿線』昭和4年 富田碎花)

国道電車・バス

昭和2年4月に開通した阪神国道は、西国街道を基としてつくった幅員約27メートルの舗装大道路で、自動車による交通運輸に画期的な変革をもたらしました。さらに国道電車が開通し、東西交通の便は、いちじるしい発達をとげました。

昭和3年から同6年までに、阪神・阪急バス、阪神国道バスも開通し、村内の開発もいっそうすすみました。



業平橋をいく国道電車 石造りの業平橋は、大正14年建造。ハイカラな照明は、芦屋川停留所のシンボル。



業平橋をいく昭和初期の国道電車 神戸始発は朝5時半、終発午前零時、8分間毎に発車していた。



昭和初期の阪神国道 業平橋から西方をみる。現在の前田町・川西町の国道沿いには、当時すでに商店が並び、珍しい蓄音機店もあって「酒は涙かため息か」などの流行歌が大きな音で流れていた。



まだ自動車の数も少なく、魚崎や御影の酒造会社が酒造り用の宮水運ぶために横長のタルを荷車に積んで荷を引く牛や馬がユーモラスな姿で往来する風景も見られた。