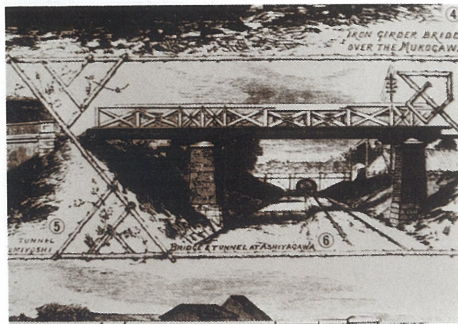


2 交通機関の発達 国鉄

明治7年、開通当時の駅は大阪・西宮・三宮・神戸と、6月に開設の神崎・住吉駅だけでした。芦屋駅の開設は大正2年8月、精道村の請願により用地3,000坪、工事費1万円を寄付して実現しました。



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（天井川風景）



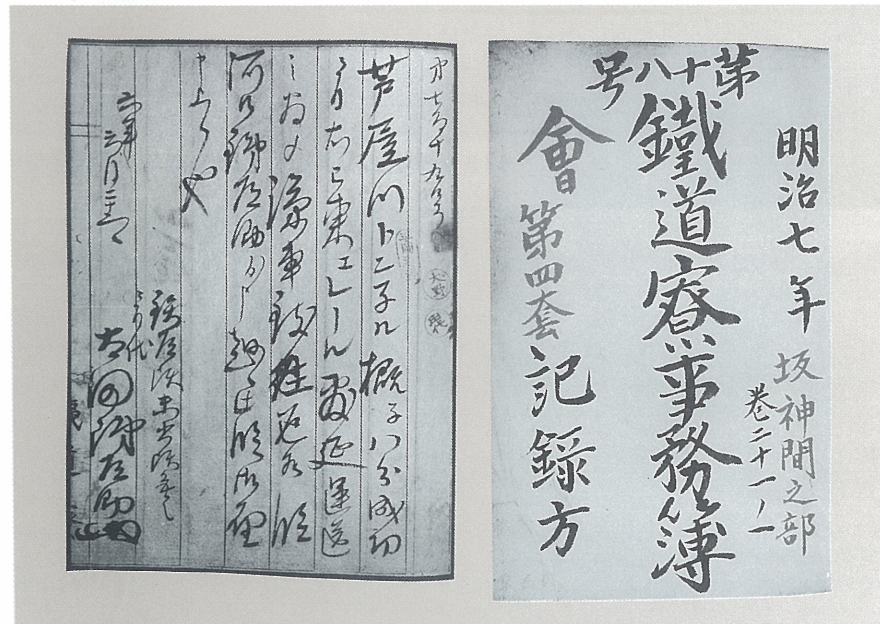
芦屋川トンネルをぬけて走る汽車 明治7年5月、大阪・神戸間に開通した鉄道は当時単線で、同27年に複線化工事が竣工した。写真はまだ複線だったころの国鉄。



国鉄芦屋駅 昭和初期



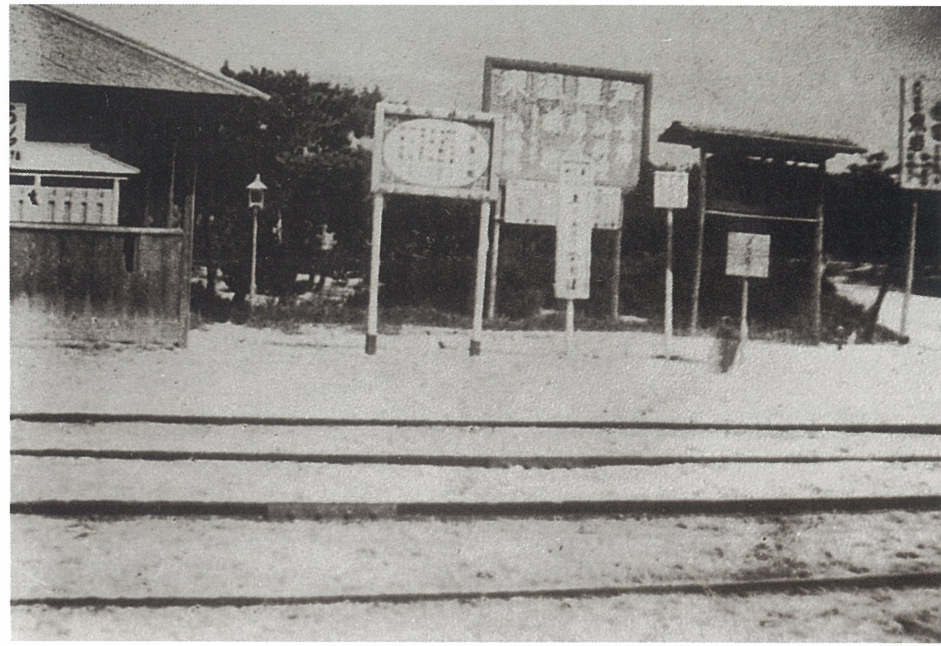
国鉄芦屋駅旧駅舎 昭和10年ごろの国鉄芦屋駅。右端のバスは六麓荘バス。



芦屋川トンネル このころ、日本で初めて「トンネル」という言葉がつけられた。（『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月のことです。このとき、打出・芦屋の2停留所が設置されました。



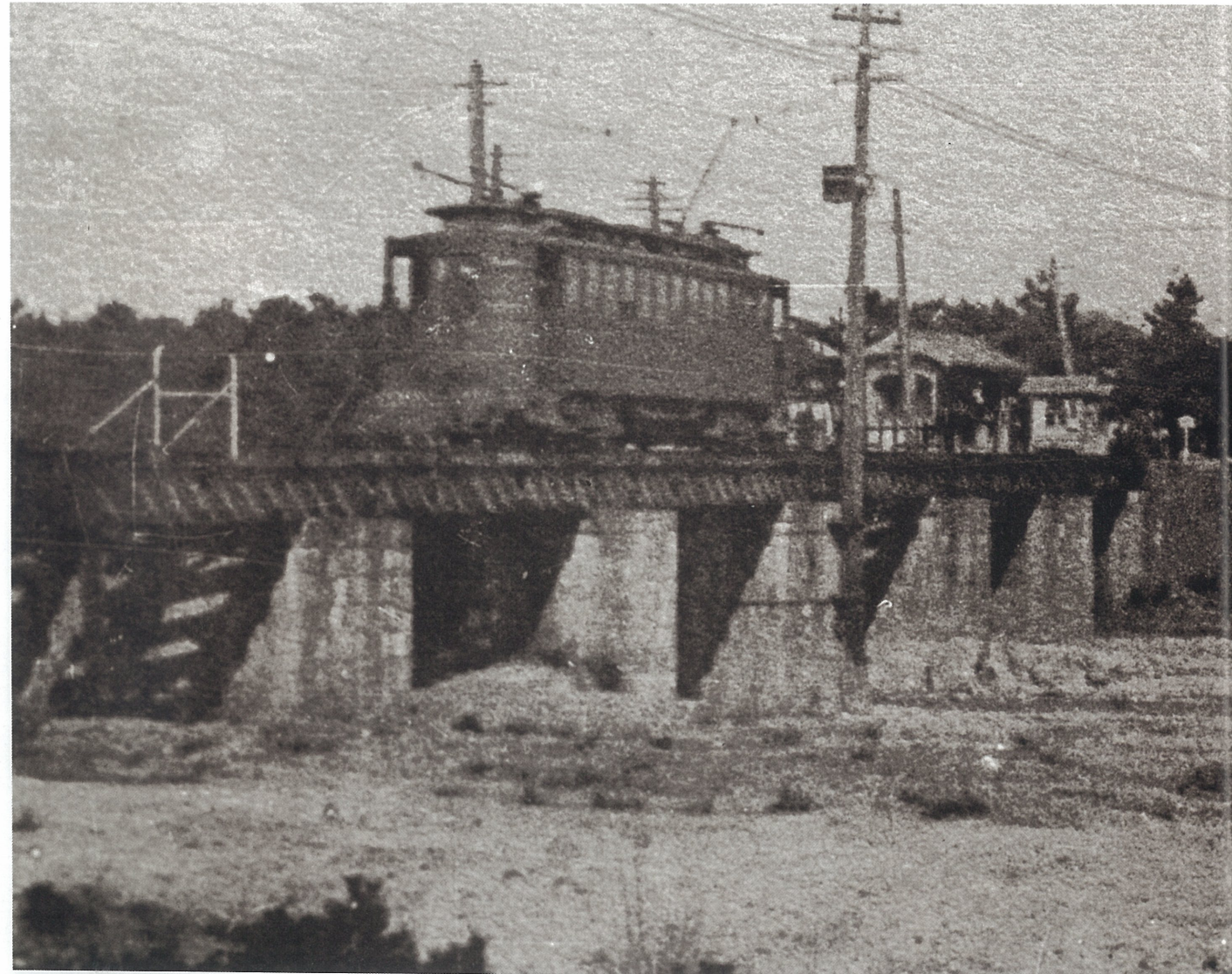
阪神芦屋停留所 明治42年 当時の芦屋停留所の看板には、「芦屋六景」や「芦屋温泉」「芦屋遊園」の案内がみられる。



阪神芦屋停留所の夜景 阪神電車が開通したことによって、明治41年10月同社が周辺に電気の供給を開始し、村内に電灯がつくようになった。当時は電車や駅の電灯の夜景がネオンのように美しい印象を与え、見物する人も多かったという。



阪神打出停留所 大正10年ごろ



芦屋川を渡る阪神電車 当時の新聞に「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」と報じている（「神戸又新日報」明治38年4月）。写真は芦屋川西岸から東方を望む風景で、大正4年ごろのもの。

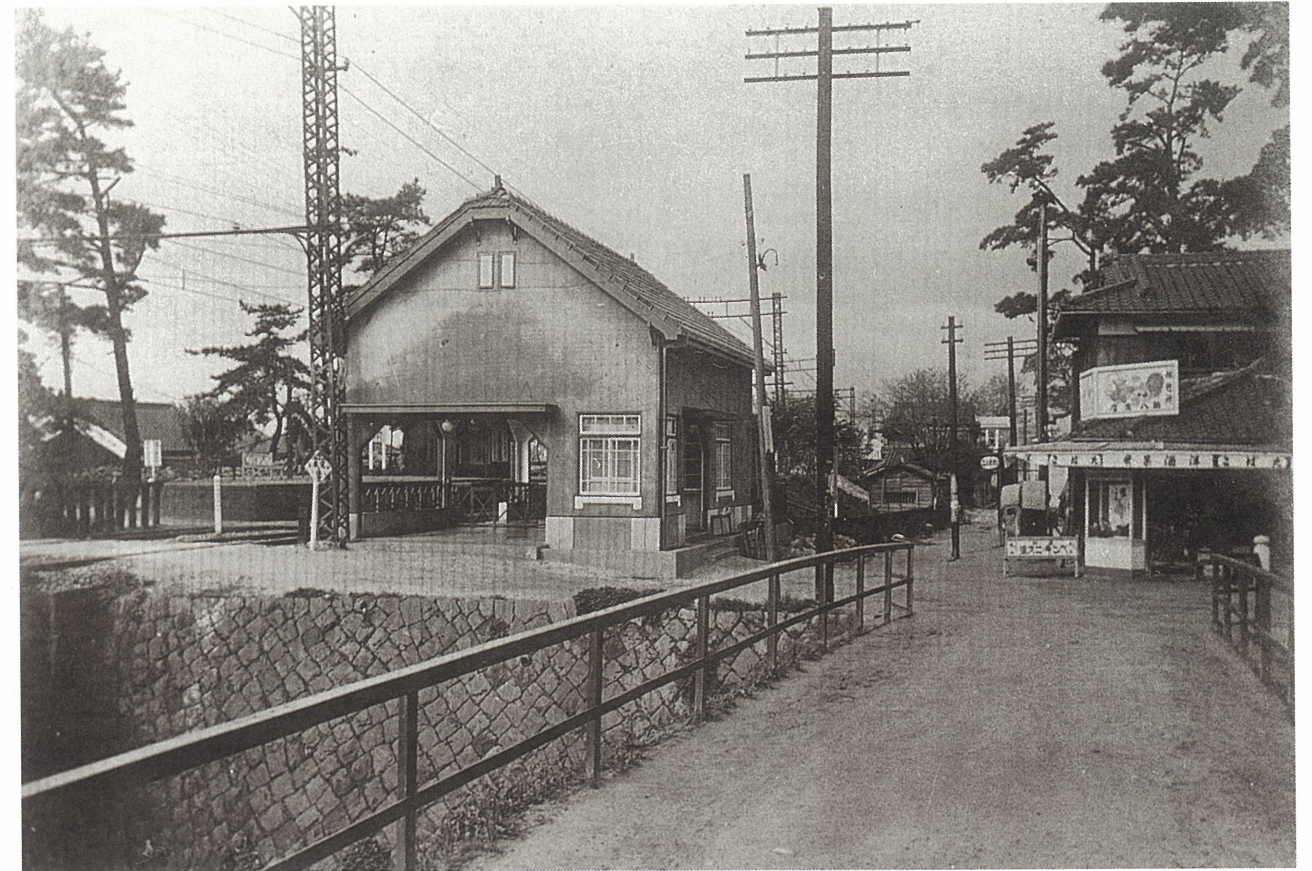


阪 急

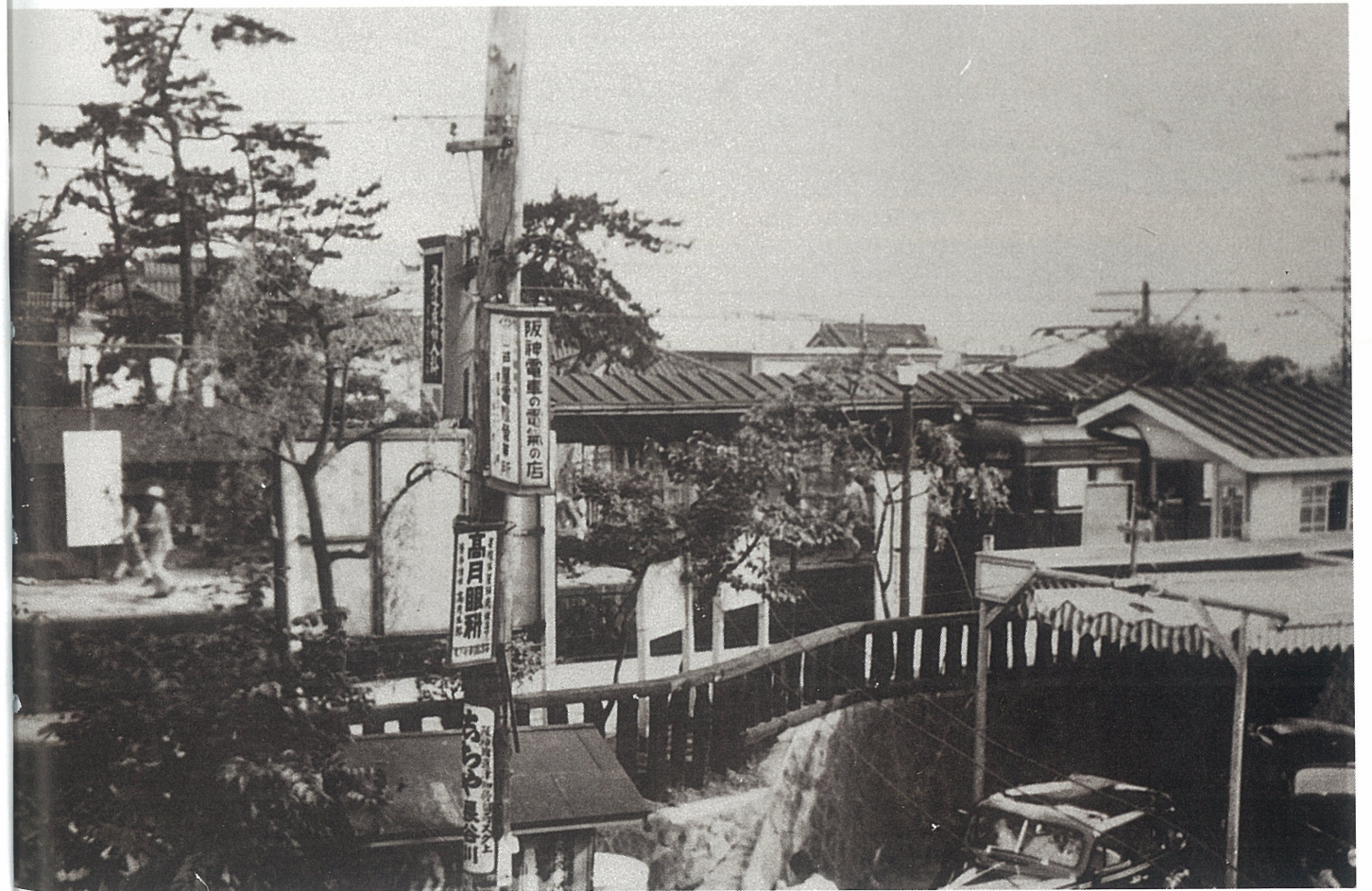
阪神急行電鉄神戸本線(梅田・上井筒間)は、大正9年7月に開通。阪急電車の開通によって東芦屋・西芦屋・開森芦屋・三条などが、別荘や住宅地として大いに発展しました。



阪急電車 大正9年 当時の新聞に「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、駆る」と報じられた。



阪急電車芦屋川停留所 昭和初期 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。



阪急電車芦屋川停留所 昭和初期 開通当時、神戸―大阪間の停留所は、上井筒・六甲・御影・岡本・芦屋川・夙川・西宮北口・塚口・神崎川・十三の10余りであった。

人力車

明治3年に登場した人力車は、日本人の世界的発明といわれ、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(しょうらい)のなかを走りました。また、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利用されました。大正3年、当時芦屋には20台の人力車が走っていましたが、その後自動車の増加などで利用者が少なくなり、昭和6年にはわずか6台に減少しました。



芦屋遊園を走る人力車 大正初期



芦屋遊園を走る人力車 大正初期の芦屋遊園、松籟の香りに満ちた松林をいく人力車。当時、芦屋の山手には「芦屋鉱泉」があり、遠方から温泉へ行く人たちも人力車を利用した。



阪神芦屋駅付近の人力帳場 写真は、大正初期の「大正軒」前のような様子。「大正軒」は、阪神芦屋駅南にあり、たばこ・食料品・新聞販売所などを営業していた。

自動車・国道電車

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、また貨物自動車も15台が記録されています。

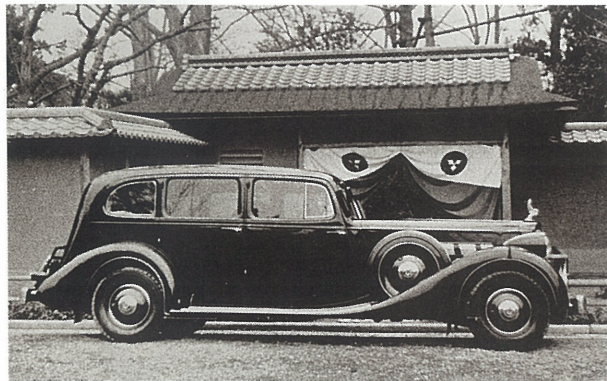


The Park Ashiya.

近附橋平業園遊屋芦

芦屋遊園を走るタクシー(現国道2号業平橋南) 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)

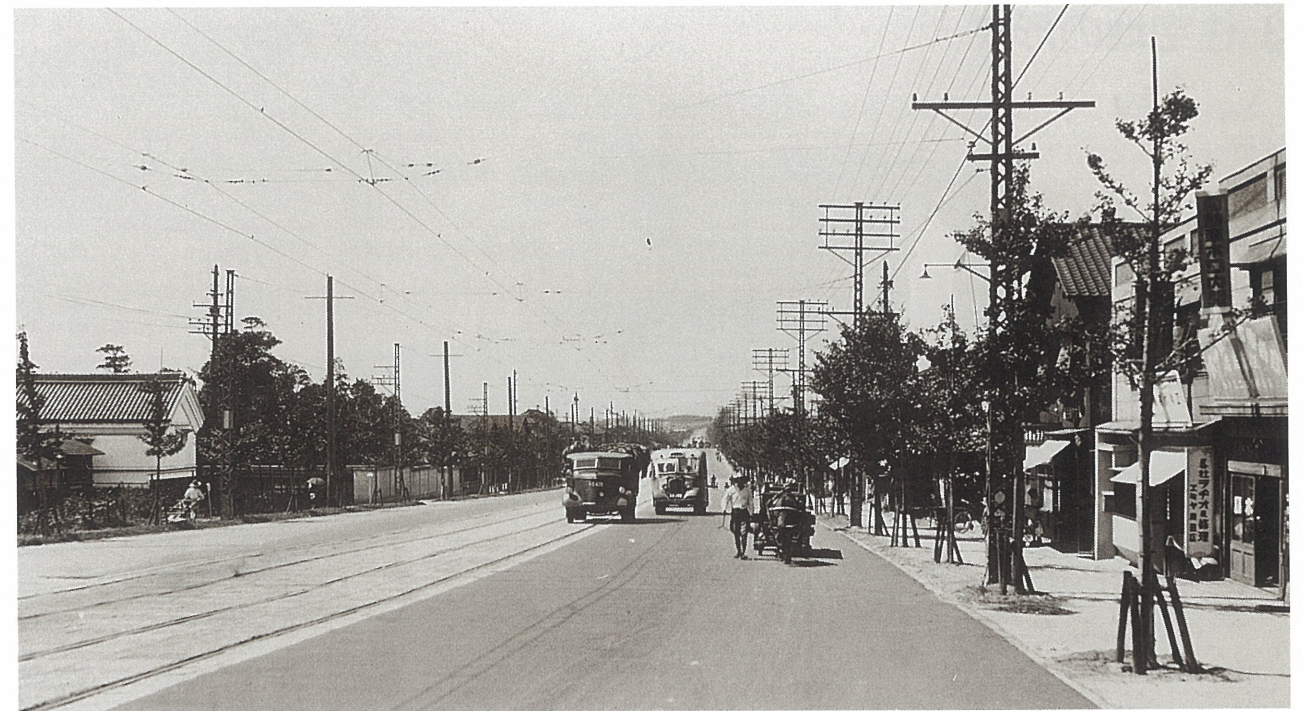
夏になると裸の少年や海水着一枚の娘さんたちが、50銭タクシーや阪急直営の乗合自動車に満載されて山手の方から降りてくるなども一寸他所では見られない風景であろう(昭和4年『阪神沿線』富田碎花)



芦屋市内にあった外車 昭和初期のころ、市内実業家所有の外車(パッカード)。



仏教会館付近を走るタクシー 昭和初期のもので、手前は芦屋川トンネル。



昭和初期の阪神国道 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られた幅員約27メートルの舗装道路で、自動車による交通・運輸に画期的な変革をもたらした。さらに国道電車も開通し、東西交通の便はいちじるしい発達をとげた。昭和3年から6年までに阪神・阪急バス、阪神国道バスも開通し、精道村内の開発もいっそう進んだ。写真は、業平橋から西方をみたもので、まだ自動車の数も少なく、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。



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、国道電車芦屋川停留所のシンボルだった。



業平橋をいく昭和初期の国道電車