

## JR 神戸駅 相生町3丁目



明治新政府は富国強兵・殖産興業政策の一環として1870（明治3）年に鉄道の開設を決定した。1872（明治5）年の新橋・横浜間に次いで、1874（明治7）年5月11日、神戸・大阪間に日本で二番目の鉄道が開通し、営業をはじめたのである。開業当時は神戸・三ノ宮・西ノ宮・大阪の4駅で、同年6月に住吉・神崎の2駅が開業し、神戸・大阪間に合計6駅が誕生した。神戸・大阪間を66分で結び、運賃も40銭した。つい10年ほど前までは武士が刀を差し歩いていた時代であったわけで、それをわずか66分で神戸・大阪間を結んだということは驚異的な文明の進展であったといえよう（ちなみに、現在では神戸・大阪間を鉄道で行くと30分弱である）。運賃の40銭は、当時米一升が4銭の時代であったことからすると非常に高い値段であったことがうかがえる。

開業当時の神戸駅は、隣の三ノ宮駅が小ステーションと言われたのに対し、大ステーションと呼ばれていた。神戸・大阪間に鉄道が開通したと同時に、初代神戸駅も開業、現在の駅の位置から少し東南寄りに、煉瓦造りと木造を組み合わせ、窓にはビードロを配したイギリス人設計による平屋建の豪華な駅舎として竣工した。その時の主要職員はイギリス人であったといわれ、日本人の駅長も英国製ラシャ地に金帯、飾りボタン付けのマンデルを着ていたという。

神戸以西の鉄道延長、山陽鉄道との連絡から神戸駅は駅の拡大にとりかかり、1889（明治22）年3月7日に2階建煉瓦造りの堂々とした二代目神戸駅が完成したのである。現在の神戸駅もとの湊川貨物駅（現ハーバーランド）をあわせた広大な駅の構内であった。その年の7月には東海道線が全通し、新橋・神戸間を鉄道が走ることになった。そして、1906（明治39）年山陽鉄道が国有化され、ここに神戸駅は東海道線の終点、山陽線の起点という、鉄道主要幹線の接続駅としての道を歩むことになるのである。当時、新橋

## JR 神戸駅 相生町3丁目

発門司行きという列車でなければ神戸行きと相場が決まっているくらい、神戸駅が全盛の時代であった。現在、神戸駅の6番線脇にある東海道本線の終点、山陽本線の起点を示す「0キロポスト」が当時の栄華をしのばせてくれている。また、旧国鉄の大阪鉄道管理局ももとは神戸鉄道局と言い、この神戸に置かれており、当時政府は大阪より国際港のある神戸を重要視していたことがうかがわれる。今でこそ「阪神」間というが、当時はそれも「神阪」と言われていたという。

鉄道の発達に伴い、1日上下190本の列車が神戸の市内を横切るようになり、踏切問題が生じた。そこで鉄道を高架化することに着手し、神戸駅も高架駅にしようということになったのである。そして、1934（昭和9）年12月5日に現在の三代目神戸駅が完成した。貨物部門が新設の湊川駅に移されたため、構内は二代目に比べ狭くなったものの、この駅は国鉄最初の高架駅として、大阪駅や名古屋駅などその後の高架駅の先駆けをなしたのである。高架になった駅舎はざん新なもので、駅を支える威風堂々とした円柱も乗降客の流動性を考慮し機能的に配列されている。大時計、円柱の上部にある彫刻、事務室の唐草模様など、駅舎の装飾も玄関口にふさわしい華麗さを放っていた。

戦後、市の中心が東へと移るにつれ、この神戸駅の栄華も過去のものとなろうとしていた。神戸駅始発の優等列車は徐々に減り、戦前は三ノ宮駅より多かった乗降客数も戦後は逆転し、また特急・急行といった優等列車の停車も三ノ宮駅に奪われて行き、数えるほどしか優等列車も停車しなくなった。そうした中、旧湊川駅の跡地を利用してできた未来都市・ハーバーランドが完成し、乗降客も順調に増加し、約十万人の乗降客数を誇るまでになり、東海道本線と山陽本線の分岐点・神戸駅の過去の栄光がふたたびよみがえったのである。



0キロポスト



JR神戸駅コンコース

場所：神戸市中央区相生町3丁目1-1

出典：「神戸歴史トリップ」道谷 卓 著