

阪急電車の思い出：私の「昭和史断片」

北村弘行

何時もガラアキ阪急電車と子供の頃折にふれ口ずさんでいた阪急電車は、私の「昭和史」に大切なひとこまを刻んでいる。

小学校にはまだ行かないから昭和5, 6 (1930-31) 年の頃か、親に連れられ阪急電車に乗るのが大きな楽しみだった。梅田駅終点に着くとながい階段を降りて行った記憶がある。電車は今でいうロマンスシートであったか？

窓側に立って外の景色を一心不乱に眺めていた。殆どが田畑の景色だが、一駅だけ賑やかな雰囲気的光景に出会う。それが過ぎると長い鉄橋だ。乗客は何人か、車掌さんの格好は。などなどすべて忘却のかなたに去っている。

阪急食堂でエビフライを食べられることの期待感で頭はいっぱい。エビフライ以外は何も目に入らなかった。「この子はエビフライばかり食べたがる」と呆れられた。

日が暮れて帰る頃には梅田を発車すると暗闇の中、明るい駅をあとに家路に向かった。駅が「じゅうそう」で「十三」と書くのだと知ったのは小学校にはいる前だった。

昭和12 (1937) 年秋、小学5年生だった。親戚で戦死者の遺骨が還り、父に連れられ葬式に神戸へ。この時初めて阪急電車で神戸まで行った。当時終点の駅は上筒井にあった。山が目の前に迫っていた思いがある。時移り変わり次に神戸に行った時はすでに終点は三ノ宮駅に変わっていた。

昭和16 (1941) 年から半年ほど朝日新聞に藤澤桓夫の小説『新雪』が連載された。映画化で当時の阪急六甲登山口駅でロケがあると六甲から通学していた級友の話にのり、学校をサボり四、五人で見物に行った。水島道太郎、美鳩まり、月丘夢路の出演者を近くでワクワクして眺めたことが昨日のように思い浮かぶ。太平洋戦争を孕んだその頃、映画の内容とは異なってロケ地周辺の雰囲気はまだ牧歌的な人々の行き来が漂っていた。

昭和23 (1948) 年春、伊丹から敗戦後の「阪急三ノ宮駅」へ神戸海洋気象台に通勤の人生が始まった。平成7 (1995) 年の阪神・淡路大震災を乗り越え、平成10 (1998) 年に被災崩壊後再建なった阪急伊丹駅から神戸線で三ノ宮に通勤が始まった。

平成14 (2002) 年3月、振り返ると半世紀にもなる伊丹から神戸まで阪急電車の世話になった通勤生活にも終わりをつけた。

何時もガラ空き阪急電車の伊丹線、伊丹・塚口駅など、昭和の情景を辿ってみたい。

阪急伊丹線乗り場

伊丹線で活躍中の「21番」。昭和21（1946）年7月塚口駅で終戦後1年以内に撮影された車両写真。

この時期、伊丹線は7・8・19～22番の6両が常時単行で塚口～伊丹間を12分のピストン運転をしていた。塚口駅の伊丹線ホームは、大阪方面ホームから北向きに直角に突き出した3面2線式の



櫛形で、現在の伊丹線乗り場が本線から伊丹線への渡り線になっていた。15級電車の2両編成が一杯一杯の有効長だった。

昭和2（1927）年から3年にかけて実施された第2次改造時の姿そのまま、前面がフラットになり伊丹線は開通当初は「成田電車」から購入した路面電車仕様の四輪単車47番～49番が使用されていた。伊丹線用に梅鉢鉄工所で製造された37番～39番が翌大正10（1921）年に入線し47番と交替した。

神戸線が伊丹の街を通らなかった代償に敷設の伊丹線は、伊丹以外には市街地も無く、田圃の中を一直線に結んだ単線の線路を65人乗りの小さな電車のピストン運転で十分だった。しかし、塚口駅周辺の宅地化が進み、また沿線近くに大規模工場や陸軍の施設があるせいか、戦争色が強くなるにつれて輸送力が逼迫し、敗戦の色濃くなった昭和18（1943）年に複線化され、37番が甲陽線に、38番、39番が箕面線に移り、代わりに宝塚線の主力車の19番～22番が入線した。この19番～22番の入線で混雑時の連結運転が実行されたと思われる。

写真は塚口駅の真夏の午前中の光景だと想像されるが、側窓は落とし込み式で、乗降口の扉は木製手動で乗客が勝手に開けて乗り降りしていた。物資の無い時代、国鉄や他社では窓を板張りにした電車をよく見かけたものだが、阪急ではガラスが割れたままや板張り窓の電車を見たことがない。行き先看板は二段式になっており上下に捲れる形で、上側に捲ると塚口が、下側に捲ると伊丹が表示され、終着駅に着くと車掌さんが操作していた。またローマ字表示は進駐軍の命令で実施されたもので、あらゆる公共施設の表示に英文併記が義務付けられ、電車の看板も例外ではなかった。

今津線で余談になるが、昭和18（1943）年12月15日～昭和20（1945）年9月21日まで沿線に軍需工場ができたこともあり、利用者数がふえ、現在の阪神競馬場あたりに存在した川西航空機宝塚製作所への通勤者の利便をはかるため小林、仁川間に臨時に「鹿塩駅」が設けられた。朝、夕の時間停車であったが、

ピークには一日に 4 万人の利用があったといわれる。場所は金龍寺の裏手に当たる地点で、相対式ホームが設置された。

昭和 20 (1945) 年 7 月 24 日、工場周辺が大規模な空襲を受け 8 月 15 日に終戦を迎え役目を終えたため、その年の 9 月 21 日廃駅となった。



阪急電鉄伊丹駅

阪急電鉄伊丹駅は大正9 (1920) 年7月16日 - 阪神急行電鉄 (現在の阪急電鉄) 伊丹線開業により、終着駅として設置された。当時の駅は現在地より約 150m 南東 (もと、みなと銀行伊丹支店があった場所) に位置していた。

大正 10 (1921) 年 5 月 10 日伊丹線に稲野駅を設置し、ついで昭和 43 (1968) 年 11 月 9 日、高架化されると同時に旧駅から現在地に移転した。あわせて自動改札機を導入した。平成 7 (1995) 年 1 月 17 日、阪神・淡路大震災で伊丹駅が被災する。新伊丹 - 伊丹間も不通になった。3 月 11 日、伊丹駅の 400m 南に伊丹 (仮) 駅を設置した。1998 年 (平成 10 年) 11 月 21 日に伊丹駅ビル名が「Reita (リータ)」として再建された。

伊丹線敷設のいきさつ

箕面有馬電気軌道が開業した 2 年後の大正元 (1912) 年、『灘循環電気軌道』という会社が神戸市の葺合より篠原・岡本・森・西宮・深江・御影と、東海道

本線・阪神本線の北側（山手）および南側（海岸）を通過して、神戸と西宮を結ぶ形の環状線を敷設するための免許を取得した。箕面有馬電気軌道（以下、箕有）では、これと路線を接続させる形で、阪神間の輸送に参入する構想を描いた。一方競合を避けたい阪神電気鉄道も、この『灘循環電気軌道』の計画には強い関心を抱き、働きかけを行っていた。

不景気で発起人から資金の払い込みを受けることができなかつた灘循環電気軌道を箕有はなんとか自身の主導下で設立させる（このとき、環状線の南半分は計画を打ち切る）と共に、自社が工事に取り掛かっていた宝塚 - 門戸厄神 - 西宮（現在の香櫨園駅辺り）間の予定線に接続し、中間にある伊丹の発展を促すという名目で、十三から伊丹を経て門戸厄神に至る区間（十三線）の免許を大正2（1913）年2月20日に取得することに成功した。

大正3（1914）年、箕有の大株主である北浜銀行が、大阪電気軌道・大林組への融資焦げ付きもあって破綻し、箕有が負債の担保として預けていた灘循環電気軌道の株式を同行整理にあたって売却する方針が立てられた。北浜銀行の大株主には、阪神電気鉄道の専務を勤めていたものもあり、事態は阪神電気鉄道が灘循環電気軌道の株を買収する方向で進んだ。箕有と小林一三にとっては危機というべき事態であった。小林は阪神に対して「灘循環電気軌道の買収を行うのであれば、十三線敷設のために要した準備費用を補償せよ」「それができないのなら免許線を阪神・箕有の共同経営とするか、箕有による買収を認可せよ」と交渉した。

阪神電気鉄道では箕有の資本力が小さいことから、第一次世界大戦勃発直後に起こった恐慌下では箕有による買収は不可能だろうと考え、買収の意思がないことを箕有に伝えた。小林はこの機を逃さず、大正5（1916）年4月に臨時株主総会を開催し、灘循環電気軌道の買収、その免許線と十三線との結合を決議した。阪神電気鉄道はこの事態に驚き、総会無効訴訟の提出、用地買収の妨害といった行動に出た。しかし訴訟は大正7（1918）年12月までに阪神電気鉄道の敗北という形で決着がついた。

計画における最大の問題であった建設資金に関して箕有は、大戦景気を受けて増資・借用という形で確保することができ、計画は前進することになった。箕有は大正6（1917）年6月1日、十三線の計画を阪神に対する競争を行うに当たって優位にすべく、再び南側ルートへの変更申請を行った。これに対しては、伊丹などから「約束反故」だとして抗議の声が上がったものの、結局は「塚口を經由し、そこから伊丹まで支線を敷設すること」を条件にして8月29日に認可が下った。

神戸線開業

大正9（1920）年7月16日、紆余曲折がありながらも神戸線として、宝塚線の十三駅を起点に神戸駅（上筒井）に至る区間と、免許申請時の条件とされていた伊丹線が開業した。神戸線のルートは既存の阪神本線や東海道本線より北側、山手沿いの人口過疎地域を直線的に少ない駅数で結ぶものとなった。これは宝塚線や阪神電気鉄道の路線が集落を縫うようにカーブを多用し、多くの駅を設けたのとは対照的であった。

架線に関しても、それまでの直接吊架式ではなく、シンプルカテナリ吊架式を採用した。これらの選択は高速運転を可能にし、開業時は各駅停車ながら梅田駅 - 神戸（上筒井）駅間を50分と、阪神より12分速い運転を行った。小林は開業時、新聞に「奇麗で早うて、ガラアキ、眺めの素敵によい涼しい電車」と路線の特徴を載せてアピールを行っている。住宅開発には、この頃になると阪急本体のみならず様々な民間業者も参入するようになって、その結果六甲山麓や西宮七園に代表されるような高級住宅街が形成され、さらには阪神間モダニズムと呼ばれるような独自の文化生活圏を形成するようになった。

西宮七園

兵庫県西宮市にある七つの「園（えん）」がつく高級邸宅街の総称で関西を代表する高級邸宅街として知られている。甲子園、昭和園、甲風園、甲東園、甲陽園、苦楽園、香櫨園の七つから成る。いずれも大正から昭和初期にかけて、交通・環境とも恵まれた場所に開発された。開発元はそれぞれ異なるが、なかには阪神電気鉄道や阪急電鉄（現：阪急阪神ホールディングス）が乗客誘致を図るため自ら開発したものもある。現在では、財界人や文化人の邸宅が多く建ち並ぶ閑静な高級邸宅街の代名詞となっており、阪神間モダニズム文化圏を代表するブランド住宅街を形成している。

阪急沿線北側の界限（甲風園、甲東園、甲陽園、苦楽園）は山手に位置しており、高い人気を集めている。加えて、苦楽園、甲陽園、甲子園をかかえるエリアの一部には最低敷地面積等が規定された市指定建築協定が存在しており、豪邸が軒を連ねるエリアとなっている。

付；伊丹銘酒「白雪」と小林一三

小西新右衛門（業茂の長男）は、家督を相続して、小西新右衛門を襲名、業精となった。明治 39(1906)年のことである。のちに、無二の親友となる小林一三もまた、この期に箕面有馬電気軌道（現・阪急電鉄）を設立して、事業のスタートを切ったのであった。小林一三と小西新右衛門・業精は、茶の湯を通して親交を深めた。お茶に対する考え方は、全く違うふたりであったが、たとえ言葉に出さなくてもお互いにだれよりも相手をよく理解できたし、だれよりも相手を尊敬していたように思われる。年齢的にもほぼ同じ年ごろであった。

小林一三が茶の湯を始めたのは、大正 4,5 年ごろ、表流の生形貴一についてからである。しかし、茶の湯に安居を見いだすようになったのは、昭和 11 (1936) 年、大阪府池田市の五月山に「雅俗山荘」を建ててからであろう。

小林は、この少し前、松永安左衛門の紹介で、当時、名僧の聞こえ高かった橋本凝胤と知り合っている。松永の発起で、東京でお茶を飲みつつ仏教の話聞く会が毎月開かれていた。凝胤もそのつど上京して、小林を含めた十人ばかりの実業家に話をしていた。もともと、仏教の話はアクセサリーで美術品の話や政治、経済の話が多かったらしい。日華事変（昭和 12 年 7 月勃発）が激しくなり、実業家たちも次第に時間が取れなくなる、凝胤も上京が難しくなる事情ができて、舞台が大阪に移ることになった。

おそらく昭和 13 (1938) 年ごろと思われるが、小林が池田の「雅俗山荘」に近辺の親しい趣味人ばかりを集めて、毎月一回、薬師寺管長・橋本凝胤の講話を聞く会「薬師寺会」を催した。

メンバーの顔ぶれは、伊丹から小西新右衛門夫妻、新稲の和田徳之助夫妻、茶道具商の坂田作治郎夫妻、伏見町の銭高久吉夫妻、生形貴一宗匠、加藤義一郎ほか、小林一三の息子たち夫妻、娘親子も参加しての、とても賑やかな楽しい会であったようである。

この会は毎月一回（8 月は休み）、小林が亡くなるまでほとんど休むことなく、151 回にわたって続けられた。当時、小林は東京電燈株の社長（昭和 8 年就任、11 年～15 年は会長を兼任）から会長（昭和 15 年）に、第二次近衛内閣の商工大臣（昭和 15 (1940) 年 7 月～16 (1941) 年 4 月）にと、休む暇もないほど忙しい時期であったにもかかわらず、飛行機であるいは夜行列車で帰ってきては会に参加している。訪伊使節や蘭印使節として海外に出張するときも、「おれは行くが、この会だけは休んでくれるな」と、橋本凝胤に頼んでいたほどである。

小林一三は、この薬師寺会をはじめ、毎年 1 月 3 日の初釜、12 月 19 日の宗旦忌のほか、自分で主宰する灘同人会、細流会、溪苔会、芦葉会、半七会、南一

会、北摂井会など、実に多くの定期的な茶会を池田で催している。東京では、松永安左衛門や五島慶太らとの延命会の常連でもあった。全く驚くばかりの忙しさである。

小林一三の茶は、わび・さび・閑雅・風流に浸るものではなく、桃山式に形や伝統にとらわれない、生き生きとした「場」の創造を目的とする数寄者のそれであったといわれる。

「お茶は茶室内に持ち込まれる種々の美術品、工芸品を通じて真・善・美に関する同志的結合を歎び合うのである。」といい、「什宝・名器的道具を並べるだけで、そこにお茶の精神的表現の高さがなければ陳列鑑賞のそしりを受けるだけで、それは失敗である。什宝・名器的でなくても、新旧名物の取合せ、その使い方如何によって、有合せのお晩菜にも頭が下り、話がはずむならば大成功であると信ずる」とも言っている。

「独りよがりにもこそ、お茶の面白みがある」とする。それだけに小林は、自ら所蔵している書画や茶器を必ず自分で選んで自分で持ち出してきたし、それぞれの品物には、手に入れた経緯や思い出を丹念に書き記している)。

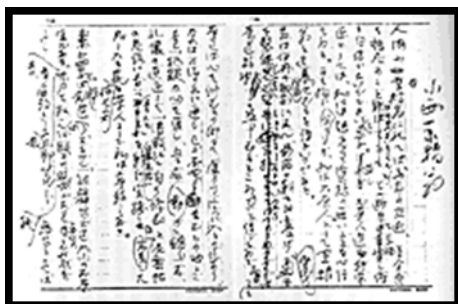
一方、小西新右衛門・業精の茶の湯は、伝統的な表流である。のちに業精は、その著「凌雲帳」の巻頭言に、「茶道は點茶・喫茶の技に託して、心を修むるを以て本領とす」と書いているように、それを日常生活でも実践した。小林一三は業精を評して、「物事を真剣に考へ、真剣に行い、いい加減な態度をゆるさない性格は、お茶の上にもハッキリと現はれている」といつている。

小林が橋本凝胤に、業精のお茶に招かれたときの印象をたずねたことがある。そのときの答えがおもしろい。「実に驚いたことは、お茶席やお道具や、そういう有形の問題を超越して徹頭徹尾真剣で、お茶をいただく間の緊張味に肩が凝ったのには閉口しました。あの態度は、我々が佛さんの前に座ってお経をあげる瞬間の心持ち、その長い間の姿勢、竹刀をかまえて剣道場に立つ時の修行が、お茶の上にも一脈通ずるものがあると思いました」と、語っていたとか。

お茶よりも、その精神的な所作に感激している橋本に、小林もすこぶる同感と相槌を打っている。その小林も、「業精翁のお茶事にお招きを受けて伊丹に通ふ時は、いつも、先生の前に出て試験されているように堅くなって、気軽に談笑することはお茶が終ってヤレヤレと思う時からである」と述べている。

写真：小林一三が残した「小西業精翁」追想

(財)阪急学園(池田文庫)所蔵



http://www.konishi.co.jp/html/fujiyama/konishibunko/shirayuki_MTS/img/123L.gif こういう好対照のふたり、小林一三と業精が、薬師寺

会で10年近くもいっしょにお茶を楽しんでいるのである。意外な感じがしないでもない。しかし、たとえお茶に対する考え方は違っても、お互いを尊敬する心はだれよりも強かったはずである。ふたりとも近代的合理主義を身につけ、努力を何よりも大切にする信念の人であった。そんなふたりが席を同じにして喜びを分かち合っている。そして、当時としては珍しいことと思われるのだが、ふたりは茶の湯を通じて、家族ぐるみの友情を温めていた。

(文中敬称略、2010/6/10 六稿了)