阪神電車の高架事業で変わる深江の風景

研究員　藤川祐作

明治三十八年（一九〇五）阪神電気鉄道株式会社は、梅田（出入橋）—三宮間に電車を開通した。ここ深江付近では自然浜堤（砂嘴もしくは砂丘）上に軌道（線路）が敷かれた。平成十八年（二〇〇六）から始まった魚崎—芦屋間の高架工事に先駆けて、史料館は変貌する沿線を、カメラを通して記録するべく努力した。工事前、工事中の写真を紹介したい。

高架工事に先駆けて行われた埋蔵文化財の調査では、本庄小学校・中学校一帯では弥生時代前・中期の土器や、同中期の方形周溝墓、奈良・平安時代の掘立て柱建物や、馬の骨や貝殻などが確認され、現地説明会が開催された。本庄小学校の西では関連工事で銅鐸が出土し、現場が一時騒然となり、周辺を土ごと取り上げ持ち帰ったとのこと。これらの成果をもとに地元東灘小学校で出前授業が行われた。

下り線開通では、線路を歩くイベントが行われ、一二〇人ほどが参加したとか。また神戸大学工学部の学生二十数人が授業の一環で工事現場の見学会を企画した。

全線開通式は令和元年（二〇一九）十一月三十日に青木駅で行われた。青木駅の構内には「東灘区とともに歩む　阪神電車の歴史」と題して、開通から現在まで一一四年間の出来事二十数項目が、それぞれに写真を添えられて年表形式で紹介されている。写真は、神戸深江生活文化史料館が『本庄村史』編纂の過程で収集したものを提供した。深江のみなさまもぜひご一見を。

今年から始まった上り架線の撤去、側道などの整備に数年を要するが、その後、高架下の活用がこれまでの深江の町をさらに進化させることを願うものである。

写真１　南東から見た着工前の深江駅（2002年３月）

写真２　高架が立ち上がった後の深江駅（2019年５月）

写真３　駅の北と南を結ぶ地下道と地下改札口（2009年１月）

写真４　深江駅東側踏切に立っていた看板（2019年11月）

写真９　深江駅南西から見た駅舎（2002年９月）

写真10　深江駅南側のビル２階から見た駅舎（2011年１月）

写真11　薬王寺踏切から東方面にある深江駅を望む（2002年８月）

写真12　薬王寺踏切から東方面にある深江駅を望む。下りの高架はほぼ完成（2014年４月）

写真５　深江駅東の踏切から北を望む（2003年１月）

写真６　大日神社西側から深江駅東の踏切を見る（2014年４月）

写真７　深江北町３丁目方向から深江駅を望む（2008年１月）

写真８　札場通踏切から西方向にある深江駅を望む（2015年８月）

写真17　深江薬王寺踏切から東を望む（2002年８月）

写真13　深江北町３丁目から東方向を望む（2002年２月）

写真18　深江薬王寺踏切から西を望む（2014年４月）

写真14　深江駅東踏切から東方向を望む（2014年４月）

写真19　下りホームから東方向を望む（2015年12月）

写真15　栄通踏切の南東側から西を望む（2002年２月）

東灘区歴史年表

1905年 明治38年
東灘に石屋川・御影・住吉・魚崎・青木・深江の駅を設置
阪神電気軌道株式会社（阪神電車開通）

1920年 大正9年
建て替え中の本庄尋常高等小学校

1923年 大正12年
大正9年に設立された神戸高等商船学校が進徳丸完成記念で作成された絵葉書に掲載された

1928年 昭和3年
完成した神楽新田駐在所

1930年 昭和5年
当時の深江駅
『神戸高等商船学校機関科座学終了記念誌』に掲載された

1934年 昭和9年
室戸台風襲来

1938年 昭和13年
阪神大水害（住吉川・石屋川が氾濫）

1945年 昭和20年
神戸大空襲5/11・6/5・8/6の空襲で東灘の大半が焼失

1952年 昭和27年
国立神戸商船大学設置

1960年 昭和35年
東灘小学校新築工事

1963年 昭和38年
国道43号線完成

1969年 昭和44年
当時の深江駅

1985年 昭和60年
東灘小学校創立25周年

1995年 平成7年
阪神・淡路大震災発生

2008年 平成20年
神戸深江生活文化史料館25周年

2019年 令和元年
阪神本線住吉・芦屋間連続立体交差事業
魚崎駅～芦屋駅間上り線を高架に切替え

写真20　史料館が提供した写真で作られた東灘区歴史年表（青木駅構内）

写真16　深江本町１丁目から東方向を望む（2002年２月）