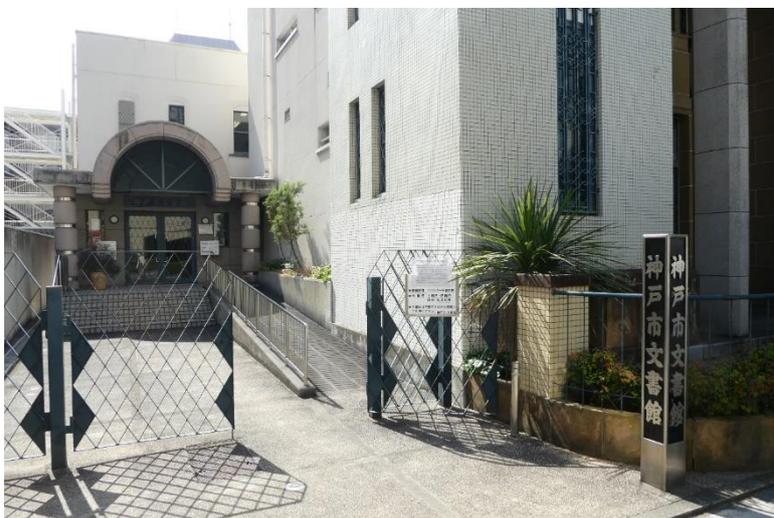


神戸市文書館と南蛮美術コレクション

熊内町1丁目にある神戸市文書館の建物は、もとは1938（昭和13）年に南蛮美術のコレクターとして有名な池永 孟（いけなが はじめ）氏が私設美術館として建てたものである。池永氏は1951（昭和26）年、建物と収蔵品を神戸市に寄贈し、市立神戸美術館となった。1965（昭和40）年からは市立南蛮美術館と名前を変え、数少ない南蛮美術センターとして親しまれてきたが、1982（昭和57）年、建物が手狭になったため、京町にある市立博物館に収蔵品を移して閉館した。その後、1989（平成元）年に神戸市文書館としてオープンし、市史の編さん作業の拠点となっている。また収蔵資料や図書などを一部公開し、歴史研究や郷土学習に市民が活用できる施設でもある。建物は、外壁にモザイク状のタイルを用い、正面のそで壁には南蛮船をシンボライズしたレリーフを設けるなど、1925年頃ヨーロッパで流行したアール・デコの影響がみられる。



外観



外観



閲覧室

※ 写真は神戸市文書館提供

葺合山手、かつての鉄道の拠点-上筒井-

中央区の鉄道の拠点と言えば、誰もが「三宮」を思い浮かべるであろう。JR・阪神・阪急・地下鉄・ポートライナーとあらゆる鉄道が結節している。ところが、明治・大正期に敷設された前三つの鉄道の内、実は阪急だけが設立当初三宮まで路線を敷いていなかったのである。

阪急電車は、1920（大正9）年に大阪と上筒井の間で開業した。開業当時は、王子公園駅のあたりから今の原田線にそって線路が伸び、「上筒井駅」が終点だったのである。そして、大阪方面からの乗客はここから、市電に乗り換え、三宮方面の市街地へ向かったのがあった。いわば、この上筒井駅は阪急と市電との乗換駅として、阪神間の重要なターミナルの地位を占めていたのである。

さて、この上筒井駅がどこにあったのかというと、坂口通2丁目の県福祉センター付近だったという。今では市バスの停留所があるだけで、かつて、ここが神戸の一大ターミナルだったということは想像も出来ないであろう。

その後1936(昭和11)年に王子公園駅（当時は西灘駅）から三宮まで今のルートで阪急が三宮に乗り入れたため、1940(昭和15)年に上筒井駅は廃止されてしまったのである。



吉田初三郎
「神戸：大神戸市を中心とする
名所鳥瞰圖繪」〔1930年〕
(神戸市立中央図書館 蔵)



葺合山手、かつての鉄道の拠点-上筒井-



雲中歴史資料館（雲中小学校内）

雲中小学校は1873（明治6）年に熊内学校として開校し、前身を「香字庵（こうじあん）」（これも江戸時代に熊内村の庄屋が設立した「童蒙教訓舎」が前身）という。神戸市内でも最も古い歴史を持つ小学校に数えられる。

こうした歴史のある小学校の資料を保存・展示しようと開設されたのが、「雲中小学校歴史資料館」である。この資料館は1993（平成5）年、創立120周年を記念して設置されたもので、明治時代から現在までの教育資料や生活道具など多くの資料を展示して学習で利用している（一般非公開）



西国（さいごく）街道と中央区・葺合浜手

西国街道は、古代に山陽道と呼ばれ、京の都と九州の大宰府を結ぶ主要幹線道路として発展し、近世には西国街道と呼ばれて西国と近畿地方を結ぶ道としてにぎわいを見せていた。中央区でもこの山陽道・西国街道が区内の真ん中を東西に走り、こうした道の発展とともに中央区の歴史が築かれてきたと言っても過言ではない。

それでは、この西国街道が中央区内のどこを走っていたのであろうか。そもそも、京都を出発した西国街道は、現在の国道 171 号のルートを平行・重複して走り、西宮の札場（ふだば）筋で現在の国道 2 号と合流し、西へ向かった。この道は西宮市川西町と芦屋市打出（うちで）町の境で分岐し、そのまま内陸部を走る本街道と、海岸沿いの村々をつないで走る浜街道とに分かれたのである。この二つの道は中央区の三宮で合流し、一本の道となりさらに西へと進んでいったのである。葺合浜手地区はまさにこの西国街道の本街道と浜街道の二本の道が地域の東西を横断しているのである。

さて、葺合浜手地区でこの二本の街道が通っていたところを再現してみよう。まず、本街道は灘区の岩屋（阪神岩屋駅付近）から筒井町と脇浜町の間を西に行き、日暮通と吾妻通の間を走り、生田川の雲井橋を渡り、旭通と雲井通の間のあじさい通りを抜けて JR 三ノ宮駅構内を横切って、生田筋まで行き南に下がる。ただ、JR 三ノ宮駅のあたりは駅構内の建設によって、街道がどこを走っていたかはよくわからない。なお、脇ノ浜の一里塚が吾妻通 1 丁目と日暮通 1 丁目あたりにあったのではないかと思われる。次に浜街道は生田川の小野柄橋を渡り、小野柄通と御幸通の間を進み、三宮センター街を西へと進み、生田筋に当たることになる。さらに、西国街道の二つの街道、本街道と浜街道は生田筋で合流し、そして、再び一本になった西国街道は三宮神社の南の筋を走り、大丸前の交差点から元町通へと入り西へと向かっていた。

震災後、葺合浜手地区のまちづくりを行っていくうえで、この西国街道を一つの社会資源として地域の活性化に活用しており、この地区の本街道沿いにはこれまでに 4 カ所（春日野道・吾妻通・雲井通・あじさい通商店街入口）、地域の人々が中心になって、「旧西国街道」の道標と高札場を模した案内板を設置している。

西国（さいごく）街道と中央区・葺合浜手



あじさい通商店街入口・旧西国街道の碑



雲井通・旧西国街道の碑



吾妻通・旧西国街道の碑



春日野道・旧西国街道の碑



八幡神社について

八幡神社は全国で稲荷神社の次に多いといわれ、その本源は大分県の宇佐（うさ）八幡宮である。大分では銅を産出していたことから、鍛冶職集団の氏神とされ、奈良時代に大仏建立の際中央に進出し、平安時代に祭神が応神天皇と結び付けられた。中世には源氏が氏神としたため、以後武家の守り神として栄えることになる。

中央区のうち旧葺合区（小野の他、旧葺合区域では筒井、熊内、中村、南宮宇佐の八幡社がある）と灘・東灘区にかけては八幡神社が多く祀られているが、これは祭神が応神天皇であり、神戸の伝説にしばしば登場する神功皇后がその母であることと何か関係があるのだろうか。

神戸港の貨物拠点だった旧神戸港駅

中央区にはかつて、国際港・神戸港の陸上貨物輸送を支えてきた大きな貨物駅が二つあった。一つはJR神戸駅の浜側にひろがるハーバーランドにあった湊川駅。そして、もう一つは2003（平成15）年11月末まで稼働していた神戸港駅である。

前者の湊川駅は1934（昭和9）年に神戸駅が高架化したことで駅機能を旅客と貨物に分類したため設置された貨物駅で、港の中心部が現在の三宮南部よりずっと



旧神戸港駅（京都鉄道博物館 提供）

西側にあった時代に貨物の輸送を支えた駅だった。神戸港駅から線路がさらに西へと延び、この湊川駅まで貨物専用の軌道が走っていた。しかし、港の中心が西から東へ移るにつれ、貨物駅の利用度も減少し、神戸駅周辺の再開発とも連動して、最終的には1985（昭和60）年にハーバーランドの着工に伴い、その役目を終えたのである。

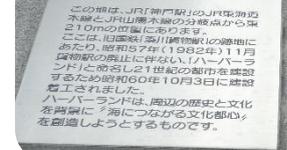
もう一つの、神戸港駅は1907（明治40）年に開業した貨物駅で、神戸港第四突堤の付け根近くにあり、約9万5千㎡の広さを有する。この駅は、東海道本線の旧東灘信号場（現・摩耶駅）から分かれた通称・神戸臨港線の終点に位置しているが、1980年代までは神戸港のすべての突堤と神戸駅浜側の湊川駅まで線路が延びていた。

戦前は綿花輸送で賑わい、ヨーロッパからの客船が着くと観光用にこの駅発、京都行の特別列車が運転されたこともあった。終戦直後は一時、米軍に接収されたこともあったが、1960年代には鉄鋼、小麦などの貨物が増え、年間120万トンの取扱いがあり、駅員も200人を超えていた。しかし、70年代以降、船荷コンテナをトラックで輸送することが普及して行くに従い、鉄道貨物の需要が減少していった。それにより、駅の規模も少しずつ縮小され、駅廃止直前には、約20本のホームに全国各地から毎日10便の列車が到着、駅員も廃業時には作業のハイテク化を伴うとはいえ22人まで減り、取扱量も約38万トン（2002年）まで減少した。

神戸臨港線が神戸市の土地区画整理対象区域にかかることもあって、JR貨物は神戸港駅の廃止を決め、貨駅機能は2003（平成15）年12月から須磨区の神戸貨物ターミナル駅に移ったのである。なお、神戸港の鉄道貨物拠点だった神戸港駅の跡地は（「神戸震災復興記念公園」愛称みなとの森公園）として2010（平成22）年1月17日にオープンした。



みなとの森公園



ハーバーランド内・旧湊川駅

出典：「神戸歴史トリップ」道谷 卓 著

旧生田川一帯は古来からリゾート地だった

中央区を流れる全長 1790mの生田川（二級河川）は、中央区民はもとより、神戸市民のいこいの川である。また、新幹線に乗る乗客が唯一両側をトンネルで挟まれた新神戸駅から望む神戸の景色もこの生田川の眺めに他ならない。また、川の上流には日本三大神滝の一つ、布引の滝があり、新神戸駅の裏からの道を通って滝に上るコースは市民のハイキングコースとしてにぎわいを見せている。

現在の生田川は、明治の初期に付け替えがなされ新神戸駅からまっすぐ南に流れているが、付け替え前（旧生田川）は布引から税関線を通り、加納町3丁目、市役所の前のフラワーロードを通り税関前のあたりで海に流れていたが、下流にある外国人居留地が水害の被害にあったため、1875（明治8）年に現在の新生田川へと付け替えた。

さて、旧生田川から現在の生田神社のあたりにかけては、古来の景勝地・生田の森のあった所で、現在でも生田神社の本殿奥にその名残の森がある。また、川の上流の布引の滝も古代から有数の景勝地であり、平安時代には生田の森や布引の滝を見に、多くの貴族や著名人がこの地を訪れている。さらに、生田川周辺、なかでも生田の森一帯は、源平合戦の一ノ谷の戦いの戦場となったのはもとより、南北朝動乱期の湊川の戦いの戦場でもあり、また、花熊合戦の戦場ともなったように、日本の歴史を変え、時代の転換点となった三つの戦いの舞台となったのである。これも、生田川の背後にあった森林であったため、戦略上利用しやすいと考えられたからであろうと思われる。

こうして、生田川をはじめ、生田の森、布引の滝は古くからわが国を代表する景勝地として名を全国へと轟（とどろ）かせ、これまで全国的に有名な多くの古典文学作品の題材に使われてきている。

なお、生田川周辺には、この川の水力を利用した「水車」が江戸時代後半から大正時代頃まで回っていた。今では水車のことをしのぶものは皆無であるが、古い地図には、生田川周辺に水車があったことを示す水車のマークが描かれている。水車産業は江戸時代に六甲南麓の川で盛んに行われており、油絞り、酒造の米の精米、小麦ひきなどがなされていた。東灘区の住吉川の水車が全盛であったが、ここ生田川でも多くの水車が見られたのである。

『大和物語』の「菟原処女（うないおとめ）悲恋伝説」と生田川

東灘区御影塚町の静かな住宅街の中に、古墳時代前期に築かれた南向きの全長 70 ㍎の前方後方墳が現存する。処女塚（おとめづか）というこの古墳を中心に、東西約 2 km の同じ距離の所に東求女塚（住吉）と西求女塚（西灘）という古墳があり、これら三基の古墳には古い言い伝えが今日まで時代を超えて伝わっている。

この伝説は、ひとりの女性をめぐる悲恋物語で、その昔万葉の歌人たちが歌にまで詠んだ話でもある。中でも高橋虫麿の歌にその内容があらわれており、それによれば、むかし、このあたりに絶世の美女が住んでおり、名を菟原処女（うないおとめ）といった。その美貌は遠方にまで知れ渡り、多くの男性から結婚の申し込みが絶えなかったという。そうした申し込みを悉く断ってきた菟原処女であったが、その中の二人の男性だけは、断られても、断られても求婚を繰り返したのである。その二人とは、地元の菟原壮士（うないおとこ）と和泉国の血沼壮士（ちぬおとこ）〔小竹田壮士（しのだおとこ）〕であった。二人の求婚レースはとどまるところを知らず、拳句の果てには太刀を握り、弓をとり争うまでに至ったのである。それを見た処女は、私のようなものために立派な若者を争わせたのではこの世で誰とも結婚できないと考え、あの世で待っていますと母親に告げて自ら生命をたったのであった。その夜、血沼壮士の見た夢の中に処女があらわれたことから、実は自分のことを愛していたのだと思った血沼壮士は処女のあとを追って生命を絶ってしまった。血沼壮士の後追い自殺の知らせを聞いた菟原壮士はくやしがり、彼もすぐに後を追って死んでしまった。そのため縁者が集まって、菟原処女の墓を中心にして、東西等間隔の場所に処女の墓へと向き合う形で、東に血沼壮士（東求女塚）、西に菟原壮士（西求女塚）の墓を造ったと、虫麿は歌っているのである。また、万葉の歌人、大伴家持や田辺福麿などもこの話を素材に、歌を詠んでおり、中でも田辺福麿の「古への小竹田壮士の妻問ひし 菟会処女の奥津城ぞこれ」の歌碑が現在、処女塚の西のわきに置かれている。

ところで、この悲恋伝説は多くの人々の心をうち、後世にまで受け継がれて行き、文学作品の素材にまでなったのである。平安時代には、『大和物語』のなかにこの話が入り、舞台も生田川に移し、話が膨らんでいった。争った二人の男性は決着をつけるために、生田川に浮かぶ水鳥を射抜いた方と結婚を許すという処女の親の出した案を受け入れ、両者が同時に弓を射たところ、両方の矢がこれまた一羽の水鳥を同時に射抜いてしまったのである。結局決着はつかず、三人の若者は生田川に身を投げて死んだという話へと広がっていった。なぜ大和物語で、舞台を東灘からこの生田川に移したのかは詳らかではないが、物語の中で菟原処女が読んだ「すみわびぬわが身投げてむ津の国の生田の川は名のみなりけり」の歌にあるよう、この段の物語の落ちを「死んでいくのに生田とはつれないことだ」というように締めくくるため、「生田川」に舞台をもとめたのではなかろうか。

さらに、室町時代には謡曲『求塚（もとめづか）』、明治時代に入ると森鷗外が戯曲『生田川』、大正時代には菊池寛が『慈悲心鳥（じひしんちょう）』という具合に、多くの作品の素材として使われていくことになるのである。

しかし、処女塚を中心に東西二つの求女塚のこれら三基の古墳は考古学的に見て、異なっ

出典：「神戸歴史トリップ」道谷 卓 著

『大和物語』の「菟原処女（うないおとめ）悲恋伝説」と生田川

た時代につくられており、これら一連の菟原処女にまつわる悲恋話は真実であるとは言い難い。おそらくは、これら三基の古墳も古墳時代にこれらの地域を支配した豪族の墓と考えられている。古墳が造られてから数百年たって、誰が埋葬されているかも分からなくなった奈良時代の人々が、ロマンを求めて伝えていた説話であろうと考えられる。ただ、この悲恋伝説は史実ではないが、万葉の昔から今日まで語り伝えられてきたという事実はいずれにせよ大事にしなければならず、こうした伝説を次の世代へと語り継いでいくことが我々に課せられた責務ではないだろうか。

なお、生田川周辺の地元住民が近年、大和物語によって伝説の舞台が生田川に移ったことを示そうと「大和物語 生田川之段 処女塚伝承之地」を神若橋西側に建立した。



処女塚伝承之地の碑

布引の歌碑

◆布引の歌碑

明治のはじめ頃（明治5年か）、花園社という市民団体ができ、滝の周辺を布引遊園地として、平安時代から江戸時代にかけて詠まれた布引の滝の名歌の碑36を建てた。これらはその後散逸してしまい、1934（昭和9）年に当時の神戸市観光課が18基を復興し、これらのうち17基（1基は阪神淡路大震災で喪失）は現在でも新神戸駅からみはらし展望台に至るハイキング道沿いに点在している。近年、中央区役所が未復興のうち14基を復興した。以下に、現存する歌碑及び未復興の歌碑の歌を掲げておく。

- ・布引の滝のしらいとなつくれは 絶えずそ人の山ちたつぬる

（藤原定家、歌番1）

- ・あしのやの砂子の山のみなかみを

のほりて見れば布ひきのたき

（藤原基家、歌番2）

- ・布引の滝の白糸わくらはに

訪ひ来る人も幾代経ぬらむ

（藤原行能、歌番3）



歌番3

- ・津の国の生田の川の水の上は 今こそ見つれ布引の滝

（藤原基隆、歌番4）

- ・水の色たた白雪と見ゆるかな

たれ晒しけむ布引のたき

（源頭房、歌番5）

- ・音にのみ聞きしはことの数ならて

名よりも高き布引の滝

（藤原良清、歌番6）



歌番6

- ・さらしけむ甲斐もあるかな山姫の

たつねて来つる布引の滝

（藤原師実、歌番7）

- ・山人の衣なるらし白妙の 月に晒せる布引の滝

（藤原良経、歌番8）

- ・山姫の嶺の梢にひきかけて 晒せる布や滝の白波

（源俊頼、歌番9）

- ・幾世とも知られぬものは白雲の 上より落つる布引の滝

（藤原家隆、歌番10）

- ・いかなれや雲間も見えぬ五月雨に さらし添らむ布引の滝

（藤原俊成、歌番11）

- ・岩はしるおとは氷にとさされて 松風おつる布引のたき

（寂蓮、歌番12）

出典：「神戸歴史トリップ」道谷 卓 著

布引の歌碑

- ・白雲とよそに見つれと足曳きの 山もととろに落つる滝津瀬
(源経信、歌番13)

- ・水上の空に見ゆれは白雲の

立つにまかへる布引の滝

(藤原師通、歌番14、生田川公園内に復興)

- ・呉竹の夜の間に雨の洗ひほして

朝日に晒す布引の滝

(西園寺実氏、歌番15、生田川公園内に復興)



歌番 15

- ・うちはへて晒す日もなし布引の 滝の白糸さみたれの頃

(藤原為忠、歌番16、生田川公園内に復興)

- ・水上は霧たちこめて見えねとも 音そ空なる布引のたき

(高階為家、歌番17、生田川公園内に復興)

- ・水上はいつこなるらむ白雲の 中より落つる布引の滝

(藤原輔親、歌番18、未復興)

- ・岩間より落ち来る滝の白糸は むすはて見るも涼しかりけり

(藤原盛方、歌番19、未復興)

- ・松の音琴に調ふる山風は

滝の糸をやすけて弾くらむ

(紀貫之、歌番20)

- ・たち縫はぬ紅葉の衣そめ出でて

何山姫のぬの引の滝

(順徳院、歌番21)



歌番 21

- ・ぬきみたる人こそあるらし白たまの まなくもちるかそでの狭き
に (在原業平、歌番22)

- ・我世をは今日か明日かと待つ甲斐の 涙の滝といつれ高けむ

(在原行平、歌番23)

- ・こきちらすたきのしら玉拾ひおきて 世のうきときのなみたにそ
かる (在原行平、歌番23別碑)

- ・雲井よりつらぬきかくる白弾 たれ布引のたきといひけむ

(藤原隆季、歌番24、未復興)

- ・久かたの天津乙女の夏衣 雲井にさらす布引のたき

(藤原有家、歌番25)

- ・ぬのひきのたき見てけふの日は暮れぬ 一夜やとかせみねのささ
竹 (澄覚法親王、歌番26 - 震災で喪失 -)

- ・布引のたきつせかけて難波津や 梅か香おくる春の浦風

(澄覚法親王、歌番26同碑 - 同上 -)

出典：「神戸歴史トリップ」道谷 卓 著

布引の歌碑

- ・ たち縫はぬ衣着し人もなきものを
 なに山姫の布晒すらむ
 (伊勢、歌番27)
- ・ ぬしなくて晒せる布を棚はたに
 我こころとやけふはかさまし
 (橘長盛、歌番28)
- ・ 雲かすみたてぬきにして山姫の
 織りて晒せる布引のたき
 (加藤枝直、歌番29、未復興)
- ・ 主なしと誰かいひけむおりたちて
 きて見る人の布引のたき
 (小沢蘆庵、歌番30、未復興)
- ・ くりかへし見てこそ行かめ山姫の とる手ひまなき滝の白糸
 (鈴木重嶺、歌番31、未復興)
- ・ 布引の滝のたきつ瀬音にきく 山のいはほを今日見つるかも
 (賀茂真淵、歌番32、未復興)
- ・ たち縫ぬ絹にしあれと旅人の まつきて見や布曳の滝
 (賀茂季鷹、歌番33)
- ・ 分入し生田の小野の柄もここに くちしやはてむ布曳の滝
 (賀茂季鷹、歌番33別碑)
- ・ 布引のたきのしらいとうちはへて たれ山かせにかけてほすらむ
 (後鳥羽院、歌番34)
- ・ 蛍とふあしやの浦のあまのたく 一夜もはれぬ五月雨のそら
 (後鳥羽院、歌番34同碑)
- ・ 世と共にこや山姫の晒すなる 白玉われぬ布引のたき
 (藤原公実、歌番35、未復興)
- ・ たちかへり生田の森の幾度も 見るとも飽かし布引の滝
 (源雅実、歌番36、未復興)
- ・ 千代かけて雄たき女瀧の結ほれし つきぬ流を布引の川
 (作者不詳、番外1)
- ・ みそ六つのひに響きけり山姫の 織る妙なる布引のたき
 (太田錦里、番外2)
- ・ 涼しさや嶋へかたふく夕日かけ
 (布引坊、句碑)



歌番 28

異人館が北野町にできたわけ

北野町から山本通にかけては「異人館」と呼ばれる洋風住宅と和風住宅のミックスした、神戸ならではの異国情緒あふれる住宅が30数棟残っている。この界隈の主要部分は、国・市によって伝統的建造物群保存地区に指定され、この景観を保存しようと努めている。

1867（慶応3）年12月7日の神戸開港後、外国人居留地が市役所の西側一帯に設置されたが、来日する外国人の数が多く住宅不足という問題が生じたため、政府は居留地以外に生田川から宇治川までの間の雑居を認めた。そこで居留地に住めない来日外国人は新たな住環境を求め、山の手に住居を建てることにした。さらに、居留地内に住んでいた外国人たちも商売が安定していったことから、仕事場と住居を分けることを考えはじめ、こうした人達も山の手へ住宅を求めていったのである。南向きの斜面に、神戸港を一望できる恵まれた環境にある、この北野町界隈に異人館が建ち並ぶようになったのは明治20年代頃（1887～1896）のことであった。外国人建築家のもと、日本人大工・左官・石工が腕をふるった力作である。これら異人館の特徴は、木造2階建て、ベランダ、張出窓があり、外壁はペンキで塗られ、屋根の上にはれんが積みの煙突がのっている、というものである。なお、北野の異人館が脚光を浴びるようになったのは1977（昭和52）年からはじまったNHKのドラマ「風見鶏」の舞台になってからで、それ以降、神戸を代表する観光ポイントとなり多くの観光客が訪れるようになった。

なお、今でも外国人が多く住むこの北野町界隈には、カトリック神戸中央教会、神戸ムスリムモスク（イスラム教寺院）、関西ユダヤ教団、ジャイナ教寺院など、様々な国の宗教施設が点在している。



北野町山本通伝統的建造物群保存地区

北野町・山本通のある山手地区周辺は、緩やかな南斜面の見晴らしのよい住宅地として早くから外国人たちに注目され、明治 20 年代から本格的な外国人住宅地として発展してきた。現在もキリスト教、イスラム教、ジャイナ教などの寺院が建ち並び、多宗教・多文化が融合した国際的なエリアとして多くの人を魅了している。

異人館と呼ばれる洋風建築と和風建築が混在し、エキゾチックという言葉で代表されるこの個性的な景観を保全・育成するために、神戸市は、1978（昭和 53）年の都市景観条例の制定に伴い、1979（昭和 54）年にこの地区を都市景観形成地域・伝統的建造物群保存地区に指定。その後、1980（昭和 55）年 4 月 10 日には国の「重要伝統的建造物群保存地区」に選定された。

現在、33 件の洋風建築、7 件の和風建築が「伝統的建造物」として指定されており、地域のまちづくり団体が、まちの記憶を掘り起こし、北野の歴史を学ぶきっかけにと銘板を取り付けたり、異人館や住宅を火災からまもり、またごみのないまちを実現するために地区全体を「ノースモーキング ゾーン」に指定したりと、美しい景観をまもるために様々な取り組みが行われている。

三宮はもともと今の元町あたりをさす地名だった！

本来、三宮という地名は、三宮神社のある周辺、つまり現在の元町駅南一帯をさす地名だった。従って、今のJR三ノ宮駅周辺は歴史的に見ると三宮とは呼べないのである。JR三ノ宮駅は、もともと1874（明治7）年の鉄道開業当初は今の元町駅付近に設置されていた。1934（昭和9）年、鉄道が高架化されることに伴い、三ノ宮駅を東の方へ移し、駅名をそのままにして現在の三ノ宮駅になったのである。この時点で歴史的な意味での「三宮」（三宮神社周辺の元町駅南一帯）と、鉄道の駅としての「三ノ宮」の位置がずれてしまうことになる。そして、かつての三ノ宮駅があった付近に新たに駅を設置しようとした際、駅名を「元町」としたのであった。

長安門（ちょうあんもん）と西安門（せいあんもん）

南京町のシンボルである長安門（樓門）は日中両国の平和と友好を願って、中国政府が海外に輸出することを許可した第一号の「漢白玉（かんぱくぎょく）樓門」である。「漢白玉」とは北京の南に位置する河北省右家荘に産出する大理石のことを指している。

樓門の柱型には、無数の龍と雲の彫刻が施されており、約100人のエンジニアが約1年半かけて制作し1985（昭和60）年に完成したものである。いつも記念写真を撮る観光客で賑わっている、まさに南京町の玄関にふさわしい門といえる。

また、2005（平成17）年1月、南京町の西の入口に、震災からの復興のシンボルとして「西安門」が完成した。旧来からの老朽化した「西樓門」を撤去し、震災10年を機に、地元商店街が建て替えを行ったものである。新しい門は、商業が栄えた中国の北宋時代の門をモデルに、中国語で「失ったものを取り戻す」という意味の「光復」の文字が掲げられている。夜になると明るく浮かび上がり、幻想的な雰囲気味わえる。それはまるで、震災の暗闇から光を取り戻したまちを象徴しているかのようである。



長安門



西安門

神戸港は古代から国際港だった！

日本を代表する国際港・神戸と横浜。商都大阪に近い神戸と首都東京に近い横浜、この二つの港が江戸の幕末に開港された経緯はよく似ているし、その後の街の発展の経緯もどこか似たところがある。両者に共通するイメージは「異国情緒あふれるエキゾチックでハイカラな街」であろう。そして、なにかにつけ、この二つの港町は様々な比較の対象となる。人口や予算規模では圧倒的に横浜が優位に立ち、港湾関係も阪神淡路大震災以後は横浜が圧倒している。ただ港に関して、神戸が横浜に誇れる点がある。それは、神戸は幕末開港以前にも国際港としての歴史を持っているが、横浜にはそれがないということだ。

そもそも、江戸の幕末、日米修好通商条約のなかで、開港地として神奈川、兵庫を含む四港の名前が挙がっていた。つまり、もともとは「横浜」「神戸」ではなく東海道の宿場である「神奈川」、国内重要港湾である「兵庫」の二つを開港することになっていたのだ。しかしこの二つの場所についてはここを開港すれば日本人と外国人との衝突も懸念されると言うことで、結局、神奈川はその横にある村の「横浜」を、兵庫は隣の閑村「神戸」を開港地として、世界に港が開かれていったのである。

こうして、同じような経過をたどって開港し、近代的な都市に発展していった神戸と横浜だが、前述の通り、神戸の方は幕末に開港される以前から国際港としての歴史を有していたのだ。神戸の港が歴史の上で登場するのは奈良時代の頃で、そのころは神戸市灘区の「敏馬（みぬめ）の浦」が港として機能を持っていた。万葉集にも歌われたこの港には遣唐使船などが泊まったという。奈良時代の後半には、摂播五泊ノ制にともないもう少し西の「大輪田泊」が港として登場し、敏馬からこちらへ港の機能が移された。

この大輪田泊に目を付け、対中国貿易の拠点として本格的な国際港としての地位を築き上げたのが平清盛である。彼は、平家の荘園 福原荘の南にあるこの港に早くから関心を寄せ、平氏政権を樹立させると承安年間(1171~1174)に大輪田泊を修築し、日宋貿易の拠点とするのであった。続く鎌倉幕府も大輪田泊を拠点に日宋貿易を進めるが、元寇で中国との関係が一時途絶えてしまう。室町幕府になると三代将軍足利義満が中国との間で日明貿易を開始し、兵庫津（室町以降の大輪田泊の名称）が再び対中国貿易の拠点として利用されるようになる。

その後、応仁の乱で兵庫津は焼失して、外国船の入港は途絶えてしまう。結局、江戸幕府は鎖国政策をとったため、兵庫津は国際港として地位を長崎に譲るものの、国内の重要な港として発展することになった。

このように、神戸港は幕末の開港以前から、その前身・兵庫津(大輪田泊)が対中国貿易の拠点として利用されてきており、古代から国際港だったことが伺えよう。

初めて走った無人電車「神戸新交通ポートライナー」



コンピューター制御で電車の運行全てが自動化され「無人運転」で走る電車を新交通システムと呼ぶが、この新交通システムの先駆けが、三宮とポートアイランドを結ぶ「ポートライナー」である。今ではこれ以外にもいくつかこのシステムを導入した電車が存在するが、日本で最初の無人運転を行った電車はこの「ポートライナー」に他ならない。

神戸市最初の人工島・ポートアイランドへの交通手段として開発が進められてきたポートライナーだが、実は、日本最初の無人運転という栄光の座を手に入れるのには、紆余曲折があった。というのも、大阪市もほぼ同じ時期に、大阪南港へのアクセスとして新交通システムの開発に着手していたからだ。大阪は、「ニュートラム」という愛称をすでに決め、着々と開業準備に向け進んでいたのだが、神戸はポートアイランド完成を記念したポートピア'81という地方博覧会を計画していたため、それに照準をあて、新交通システムの開業時期を設定した。大阪市も「日本初」という名声を手に入れるべく神戸市と開業時期をめぐってデッドヒートが繰り広げられたのだが、最終的には神戸が先に開業することになった。

こうして、1981（昭和56）年2月5日、新交通システム「ポートライナー」は開業することになったのである。ただ、開業からしばらくは、混乱が生じては行けないと乗務員を乗せていたが、これも運転するわけではないので「添乗員」と呼んでいた。現在では、無人運転に対する違和感は全くないといってよく、これに乗る乗客も運転士がいないのがあたりまえといった感じであろう。

2006（平成18）年2月16日の神戸空港の開港に先立って、2月2日に神戸空港駅までの延伸・複線化を行い、現在の路線となった。

ポートピア'81

1981(昭和 56)年、ポートアイランドの完成を記念し、広く国内外の人々に紹介するため、「神戸ポートアイランド博覧会」が開催された。参加は 31 カ国等、展示館は 32 館となり、国際条約によらない博覧会としては前例のない規模と内容であった。それまでの博覧会は、既存の施設を利用したり、また、新たに造成した場合は跡地を公園等として利用するのが一般的であった。しかし、神戸ポートアイランド博覧会は、ポートアイランドという新しい海上都市づくりの過程に組み込まれ、ポートアイランドのまちづくりの促進剤となるように位置づけられていた。そのため、既存の施設を会場内に取り込んで博覧会施設として利用し、新たに設置した展示館などの施設も、一部恒久施設として転用するなど、将来のまちづくりに対応できるように計画された。

このことは、この博覧会が、国際博条約による各種の制約を受けない「地方博」であるために実現され、地方博の大きなメリットとして、その後、多く開催された地方博の先駆けとなったのである。



約 1,610 万人の観客を動員したポートピア'81 会場

神戸駅には三度しか使われていない豪華な部屋がある！

高架駅の先駆けとなった三代目の神戸駅には、ある用途のためとしては三度しか使われなかった貴重な部屋が存在する。それが貴賓室（きひんしつ）で、そのある用途とは、天皇陛下をはじめとする皇族の方々がこの駅を利用されたときに休憩されるためのものである。この貴賓室は間取りも広く高い天上からぶら下がるシャンデリアや大理石の暖炉、そして玉座は豪華そのものだ。しかし、これだけ贅沢な作りのこの部屋も貴賓室としてはこれまで三度しか使われていないのである。つまり、戦後すぐの兵庫行幸の際の1947（昭和22）年6月11日に昭和天皇が利用され、また、1954（昭和29）年4月5日の御召列車運転にあたり昭和天皇皇后両陛下がご利用、そして、1968（昭和43）年8月10日、上皇皇太后両陛下が皇太子時代に神戸駅から御乗車の際に利用されたという三度だけなのだ。

その後、貴賓室は一時期、駅長室として利用されてきたが、阪神大震災後の駅構内の大改装に伴い部屋そのものの取り壊しが計画されようとした。貴賓室そのものを持つ駅が全国的にもまれで、部屋ごと移築して鉄道関係の博物館に保存するという案もでたが、結局そのまま保存することとなり、今では、構内飲食店として、飲食できる部屋になっていて、シャンデリアや大理石の暖炉も当時のまま設置されている。



玉座↑ シャンデリア→
著者提供 1994年撮影



↑→現在、飲食スペースとして
活用されている元貴賓室



出典：「神戸歴史トリップ」道谷 卓 著