

KOBEの本棚

—神戸ふるさと文庫だより—

第 87 号 平成 29 年 11 月 20 日

編集・発行 神戸市立中央図書館

〒650-0017神戸市中央区楠町7-2-1 (078)371-3351



西野分校旧校舎跡。門標に「神戸市立丸山中学校 西野分校 夜間中学」とある。

昭和25年、西野幼稚園舎を借りて開校し、平成7年までここを校舎とした。

夜間中学

昭和二十四年、中学校夜間学級が、日本で初めて長田区の駒ヶ林中学校に誕生しました。戦後の混乱期、経済的な問題や家庭の事情等から教育を受ける機会を失った学齢生徒を救済したい、との教師たちの熱い思いからでした。

しかし、この夜間中学は法的根拠を持たない学校であったため、歓迎の声がある一方、六・三制の義務教育制度を崩壊させる、などの非難を浴びました。その後続いた各地での夜間中学開設も、運営は安泰とはいかなかったようです。

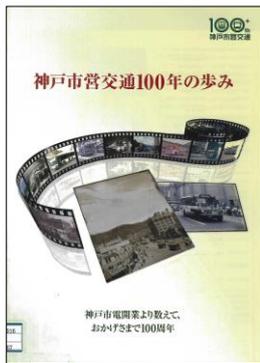
昨年末、「義務教育の段階における普通教育に相当する教育の機会の確保等に関する法律」が成立し、すべての地方公共団体に夜間中学における就学機会の提供等が義務付けられました。時代とともに学校へ通えない事情も変わりましたが、夜間中学は今もなお必要とされています。

『文部科学白書』によると、昨年度の夜間中学設置は八都府県二十五市区にとどまり、国の目標にはまだまだ遠く及んでいません。（全国三十一校の内、県内は尼崎市に一校、神戸市に二校あります）

明治の商店・開港・神戸のにぎわい
大国正美 楠本利夫編（神戸新聞総合出版センター）

本書は、明治十五年に刊行された、当時の商工名鑑『豪商神兵庫の魁』に解説を付けて復刻したものである。現在の中央区西部と兵庫区南部地域にあった約五六〇の業者を取り上げ、うち一五〇の店頭が緻密な銅版画で描かれている。また、明治十七年刊行の『兵庫縣下有馬武庫菟原 豪商名所獨案内の魁』の有馬温泉、小野浜（中央区）部分も復刻掲載された。

西洋家具店や写真館、牛肉店、靴店など、ハイカラな店先や人々が描かれ、開港によってもたらされた外国文化の影響の大きさを感ずる。解説と併せて読むと当時の様子が生生きと浮かび上がってくる。

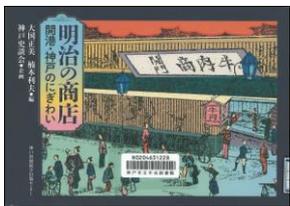


神戸市営交通100年の歩み
（神戸市交通局）

神戸市交通局は、前身である神戸電気鉄道の事業を継承し大正六年に「神戸市電気局」として設置された。市営として発電・配電及び市街地路面電車事業を開始して以来、今年で一〇〇周年を迎えた。本冊子は、市バス開業、戦争、赤字による市電廃止、地下鉄開通や大震災などを経ながら、市民の足として神戸の発展を支え続けてきた神戸市営交通の歴史を、年表と懐かしい写真で振り返る。

神戸高商と神戸商大の会計学徒たち
・その苦闘と栄光 岡部孝好（神戸新聞総合出版センター）

明治三十五年、神戸に日本で二番目の官立高等商業学校「神戸高商」が設立される。現・神戸大学の前身である。洋式簿記はいまでもなく、アラビア数字も知られていなかった明治の中頃から、五十年にわたる日本の簿記・会計学の歩みとともに高等教育機関が形作られる過程が綴られる。そこには新しい学問に取り組み、発展に尽力した多くの研究者の姿が見えてくる。

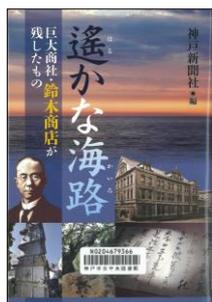


中内切・理想に燃えた流通革命の先導者
石井淳蔵（PHP研究所）

「よい品をどんどん安く」を旗印に、戦後日本の流通革命を先導したスーパーマーケット「ダイエー」の創業者・中内切。次々に新しい業態の店舗を展開し、さらにまちづくりや流通科学大学の創設も手がけた彼の軌跡を「詳伝」「論考」「人間像に迫る」の三部構成で辿る。経営者論としてだけでなく、中内切の人間性、思想を浮き彫りにしようとの試みがなされている。

あかし本・時のまちを創る海のまちに生きる
神戸新聞明石総局編（ペンコム）

明石を象徴する「時」と「海」というキーワードを通じて、街の魅力を再発見する。明石といえば子午線が通る街。「時」という目に見えないものを、イベント、建造物、アートなど、様々な形で後世に伝えようとする市民の姿を取り上げる。また、ノリ、イカナゴ、タイ、タコと海の幸を紹介する章では、それぞれの味に磨きをかけてするための工夫と努力を惜しまない漁師さんたちを描く。



遙かな海路・巨大商社・鈴木商店が残したもの
神戸新聞社編（神戸新聞総合出版センター）

明治、大正期の神戸を拠点に日本最大の総合商社になりながらも、昭和金融恐慌で破綻した鈴木商店。番頭、金子直吉の足取りを中心にゆかりの地を取材した。鈴木商店が手がけた事業は実に多彩で、鉄鋼から砂糖まで今に流れをくむ企業も多い。取材地も神戸市内はもちろん、九州や東北など全国、さらには台湾にまで及ぶ。

昨年四月から一年間の新聞連載を同名で書籍化。連載時と同様、多くのカラー写真で「読む」と「見る」が楽しめる。また、エピソードでは破綻の要因を分析し、現在にまで繋がる視点が示される。

小林一三は宝塚少女歌劇にどのような夢を託したのか 伊井春樹（ミネルヴァ書房）

小林一三は、長年勤めた東京の銀行を退職し関西へ来るが、転職が上手くいかず、箕面有馬電気軌道株式会社の発起人に加えられることになる。だが、会社は採算の合わない鉄道経営で解散が目前に迫っていた。窮地のなか、小林は逆転の発想により、交通手段を武器に街を形成し、そこから新しい文化を生み出す手法で鉄道事業を成功に導いていく。

小林が考え出した仕掛けやアトラクションを人々は娯楽としていかに享受したのか、沿線開発の歩みを当時の世相とともに辿り、明治・大正の文化史の一場面を活写する。



タイムトリップ神戸70-80's
Time Trip KOBE プロジェクト実行委員会編集・発行

神戸の人気DJ大久保かれん氏のフェイスイブックがきっかけで誕生した企画。お洒落な海外ブランド店や人気スポットを紹介し活気に満ちた往時を振り返る。青春のエピソードを語る文章や懐かしい写真からは、時代を共有する人たちの気分や熱気が伝わってくる。過去を懐かしむだけではない。未来へと繋がる神戸の魅力の系譜を辿ろうとする意図が感じられる。

出発はいつも 尾崎美紀（空とぶキリン社）

作者の十四年ぶりの詩集。誰もが知っている言葉を使って、新しい表現を模索する。例えば、「庭仕事をしながらふと思いで出さずさめる詩」や「台所仕事の合間に空で読める詩」のように、もっと詩が生活に溶け込んで、身近になればいいな、という著者の思いが伝わってくる。

ページをめくるたび、気持ちのよい言葉とリズムが飛び出し、読後には、穏やかな時間の流れが味わえる。

II その他の新刊 II

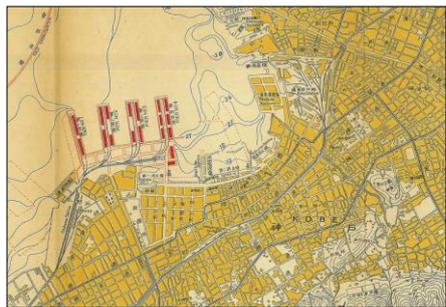
ひょうごの100城マップ（兵庫県歴史文化遺産活用活性化実行委員会）
きょうの日は、さようなら 石田香織（河出書房新社）

賀川浩対談集 このくにのサッカー・日本サッカーの「これまで」と「これから」(苦楽堂)
天才作曲家大澤壽人・駆けめぐるボストン・パリ・日本 生島美紀子（みすず書房）

神戸 その⑪ あんな人こんな人

森垣 亀一郎 もりがき・きいちろう
明治7年(1874) ~ 昭和9年(1934)

森垣亀一郎は、神戸港の築港にその生涯をかけた工学博士です。豊岡で生まれ、大阪港湾事務所にて設計、現場を勉強した後、明治39年（1906）に神戸港建設のため大蔵省技師として神戸に着任しました。ロッテルダム港で画期的な岸壁工法（ケーソン工法※）が採用されたというニュースが伝わり、明治40年（1907）、その技術を学ぶために彼はオランダへ向かいました。帰国後、持ち帰ったオランダ語の資料を寝食忘れて解読し、報告をまとめます。その結果、ケーソン工法の採用が決定し、彼は神戸港築港の設計から現場まで一任されました。そして、明治43年（1910）8月、ケーソン第1函が第4突堤岸壁に据え付けられ、日本で初めての技術による新しい港湾建設の幕が切って落とされました。



「神戸港全図 PLAN OF KOBE HARBOUR」
『HAND-BOOK OF THE PORT OF KOBE』1924

※ケーソン工法…水中や磐石地盤に大きな構造物を作る場合、鉄筋コンクリートなどで箱（ケーソン）状の構造物を作り地中に埋めて基礎とする工法。

参考：『森垣亀一郎伝』
（森垣博士功績顕彰会1967）

ランダム・ウォーク・

イン・コウベ ⑧

神戸駅と相生橋

浮世絵師・長谷川小信^{このぶ}が描いた『神戸古版画集』のなかの「神戸名所之内 相生橋蒸気車」には、蒸気機関車や駅舎が新しい時代の象徴として描かれています。

『神戸古版画集』は開港後の神戸居留地や神戸港を舞台にしている、当時の神戸の風俗や景観、にぎわいを伝える数少ない資料の一つです。



「神戸名所之内 相生橋蒸気車」『神戸古版画集』
貴重資料デジタルアーカイブズより

初代神戸駅舎

鉄道は、明治新政府の陸上輸送近代化の主要政策で、人・物が自由かつ迅速に行き来できる新しい交通手段として導入されました。

明治七年四月三十日、初代神戸駅舎は、現在の位置より八百メートルほど東南寄りに、レンガ造りと木造を組み合わせた平屋建てで完成しました。同年五月十一日には、日本で二番目の鉄道として神戸大阪間に三十キロの鉄道が開通しました。

当時は、西国街道が元町通から多聞通に通っており、鉄道敷設によりこの道が分断されては通行に支障を来します。そこで、線路を跨ぐような形で、日本初の跨線橋「相生橋」が建設されました。相生橋は格好の鉄道見物の場所で、橋から下を走る蒸気機関車の姿を見るために、人々が殺到したといわれています。

『神戸駅130年史』には開業当日の神戸駅の様子が記されています。「当日は近郷、近在から多くの人々が線路沿いに大参集し、ごった返しのありさまであった。特に、相生橋から堤防のあたりは、汽車が下を走るといので、橋の上は人の波、また橋畔と停車場構内の木柵を結ぶ

堤防の傾斜には、夜の明けないうちから座り込み、場所を確保するという人々で埋め尽くされた。やがて、時刻になり黒煙をモクモクと吐きながら汽車がやってくる、観衆は日の丸の小旗を打ち振って、大歓声をあげた。一方、列車からは乗客が扇子を振ってこれにこたえるという熱狂と興奮につつまれた」とあります。

開通当時の停車場は、神戸・三ノ宮・西ノ宮・大阪の四駅、所要時間は一時間十分、神戸の始発は午前六時五十五分、終発が午後五時二十五分、一日八往復で運転していました。運賃は当時「賃金」と呼ばれ、神戸大阪全線では上等一円、中等七十銭、下等四十銭で、米一升が七銭の時代に決して安くはありませんでした。

山陽鉄道の神戸兵庫間開通の見通しがたち、神戸駅に接続することになり、明治二十二年三月に二代目神戸駅舎が、初代神戸駅から少し北方に二階建てレンガ造りで完成します。駅の新築にあわせ相生橋も、木製階段から鉄橋になり車が通行できるようになりました。明治時代の代表的な観光地を紹介した『神戸名所』のなかの「神戸ステーション及ヒ相生

橋之景」には、洋装の人々や客待ちをする人力車が描かれており、神戸駅前のにぎわいが見られます。



「神戸ステーション及ヒ相生橋之景」
『神戸名所』
貴重資料デジタルアーカイブズより

相生橋は、残念ながら鉄道の高架線の切替工事で、昭和六年十月九日から十日未明の一夜で姿を消します。昭和九年十一月に現在の三代目神戸駅舎が完成します。マイル張りとスタンドグラスを使用した立派な建物で、二〇〇九年二月、経済産業省により「近代化産業遺産」に認定されたとのことです。交通の要衝で活気ある名所であった頃を感じる事ができる現役の駅舎です。

参考文献

『神戸駅史』『神戸のハイカラ建築』『こ
うべ異国文化ものしり事典』他