

絵葉書にみる須磨の風景・史跡

中村 憲司

はじめに—須磨と海—

須磨の地名はスミの転化と考えられている。つまり古代の行政区画である畿内、摂津国の西の隅にあることがその由来とみられる¹⁾。「須磨の浦」とも呼ばれて、海を臨む美しい眺望は古くから文人たちの憧れであった。神戸市の発展・拡大によって須磨の地にも鉄道が敷設され、住民と行楽客が急増する。それにとまって須磨の地は今日知られるような近代的な街並みへと変貌した。ここでは、須磨の海とその周辺を写した戦前の絵葉書を紹介しながら、当地の歴史的変遷をみていきたい。

1 須磨の海と海上交通

図1は須磨海岸を通る汽車と海岸の風景である。現代のように護岸工事がされておらず、かつては砂浜だった様子が窺える。都市開発が進み、護岸工事を施される前の須磨海岸の姿が記録されている。本章では、近代化される前の須磨の海の風景を紹介する。

○須磨の海岸・松林

図2は現在の須磨海浜公園付近と思われる。具体的な時期は不明だが、護岸工事が進む前の、収穫物を荷下ろししているのどかな海辺の風景であろう。砂浜に乗り上げた小さな漁船が漁師町の須磨を伝えている。



図1 須磨海浜 (No.39-7)



図2 摂津須磨の浦 (No.14-7)

「須磨浦の浦海浜の眺望」と題された彩色絵葉書(図3)は、今の須磨浦公園の海岸を写したものである。洋装化が進んだ観光客の服装からみて、昭和初期の撮影かと思われる。この時期も帆船が現役で活躍し、漁船らしき親船から小船に荷を積み替えて陸揚げの準備をしていたことがわかる。松の枝越しにみえる海と、沖合で帆を畳んで浮かぶ帆船が風情を醸している。

須磨浦公園の位置は鉢伏山・鉄拐山の麓にあたり、山を含めて24万坪におよぶ広大な御料地(帝室林野管理局)であったが、1924(大正13)年に神戸市へ払い下げられた²⁾。昭和天皇の

御即位記念事業として造成され、1935(昭和10)年8月から一般開放されている。

図4は舞子の料亭萬亀楼(明治27年創業)から淡路島方面を望む眺望である。汽船はほとんど見えず、依然として多くの帆船が行き交う様子が伺える一枚である。須磨から明石にかけての海には、多くの帆船が通過していた。



図3 須磨の浦海浜の眺望
(No.249-3)

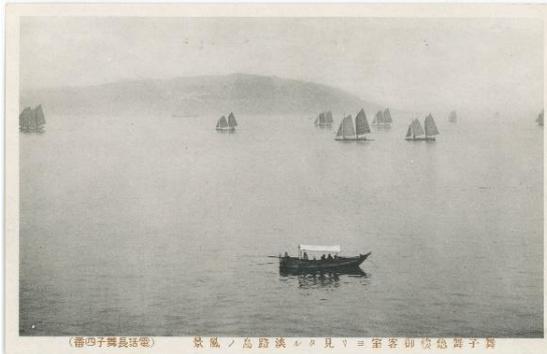


図4 萬亀楼客室から見た淡路島の風景
(No.20-8)

○垂水・平磯灯標

近代に入って海を往来する船舶が増加し、それにともなって暗礁で船の難破を防ぐ灯台や灯標が設置された。陸地に設置したものを灯台、海上に設置したものを灯標と呼ぶ。

図5にみえる立派な灯標は、垂水の海に浮かぶ平磯灯標である。この灯標は、塩屋と垂水を舞台にしたサマセット・モームの短編小説「困ったときの友」に登場する「信号浮標」にあたと考えられている³⁾。瀬戸内の海流が明石海峡を通ることで生まれる、厳しい潮の流れが物語の結末に深く関わっているが、それは須磨の海が豊かな漁場となる地理的要因でもあった。



図5 垂水灯台と舞子ヶ浜の眺望
(No.19-8)

○一ノ谷古戦場

畿内の入り口にあたる神戸の海岸は、陸の山陽道・西国街道、そして瀬戸内海交通が兵庫の津で結ばれる交通の要であった。そのため、須磨の地でも有名な源平の合戦が繰り広げられた。図6は源平合戦の故地を写した絵葉書である。もっとも、源義経率いる源氏方が平家方と戦った一ノ谷合戦の場所については古くから諸説ある⁴⁾。須磨浦公園の東側、一ノ谷町のあたりに平家の本陣があったという伝承があり、「戦の浜」と呼ばれた観光地となった。

図7は一ノ谷の山腹を写したものであろう。義経ら源氏の軍勢が歩みを進めた当時を彷彿とさせる、鬱蒼とした細道であり、並木の向こうにかすかに海を覗くことができる。

1908(明治41)年に兵庫電気軌道株式会社(現在の山陽電気鉄道)によって神戸・明石間の電気鉄道敷設が始まり、1910(明治43)年3月に兵庫・須磨間の運輸営業が開業した。もっとも、当初の兵庫電軌は路面電車であり、当時の駅は長田・西代・板宿・大手・月見山・須磨寺・須磨の8駅であった。1912(明治45)年7月に須磨・一ノ谷間が開業し、一ノ谷停留所の西に1913(大正2)年5月以降、敦盛塚(三ノ谷停留所、現在の須磨浦公園駅)、東塩屋、塩屋とつながって

いき、1917(大正6)年4月には滝の茶屋、東垂水、垂水、そして電鉄明石までの停留所が開業する⁵⁾。



図6 須磨の浦(戦の浜)(No.14-7)



図7 須磨一ノ谷(古戦場)
(No.60-3)

2 保養地としての須磨

官営鉄道が1888(明治21)年に須磨駅を設置し、兵庫電気軌道株式会社が1910(明治43)年に兵庫・須磨間の運輸営業を開始するなどの鉄道の開通にともなって、大阪から須磨へのアクセスが容易になった。そして、気候に恵まれた須磨の地に数多くの名士の邸宅・別荘が設けられた。とくに第一次世界大戦の好景気の影響を受け、大正時代には邸宅が急増した。藤田伝次郎邸、住友家須磨別邸、大谷家月見山別邸、川崎正蔵、川西清兵衛など名士たちの別荘は、保養目的にとどまらず、社交・外交の舞台としても重要な役割を果たした。

建物の多くは戦災、そして阪神・淡路大震災で失われ、その後もヴォーリス設計の旧室谷家住宅のように売却されて取り壊されたものがあるが、旧西尾類蔵邸をはじめ数件が当時の豪華な壮観をとどめている。なお、戦災で失われた旧住友家須磨別邸の広大な跡地は神戸市に寄付され、1951(昭和26)年完成の須磨海浜公園の敷地となった。

○有栖川宮別邸

神戸近郊が保養地として有名になる嚆矢の一つが、舞子の有栖川宮熾仁(たるひと)親王の邸宅であった(図8・9)。東征大総督として江戸幕府を倒した熾仁親王は、のちに避暑で当地を訪れた。舞子柏山の地を気に入った親王は、大島作郎邸を改築して別荘を築いた。日清戦争のさなかに広島大本営で病を得て、1894(明治28)年にこの別邸で療養中に薨去した。しかし、熾仁親王



図8 住友家舞子別邸(No.21-1)



図9 住友家舞子別邸(No.21-2)

亡き後も弟の威仁親王、そして明治天皇の数度の行幸を得ている⁶⁾。当地は1917(大正6)年に住友家へ下賜され、同家の迎賓館として活用された。その後、米軍やオリエンタルホテルなどの手を経たのち、神戸市が買収して1978(昭和45)年に鉄筋コンクリート造りで建て替えられた。今はシーサイドホテル舞子ビラ神戸として営業している。

○須磨浦療病院

温暖な景勝地である須磨の地は、療養地としても愛された。1889(明治22)年8月に設立された須磨浦療病院は日本初の結核療養所であり、療養棟が松林の中に建っていた。図10・11は、第二号病棟と本館玄関である。明治半ばに設立された保養院は、三ノ谷の御用林を借り上げたもので、現在の須磨浦公園の高台に位置した。

1895(明治28)年7月、従軍記者の勤めを終えて帰国した正岡子規は、須磨の地で1ヶ月ほど療養した⁷⁾。旅館の須磨保養院(のちの須磨花壇)から隣接する須磨浦療病院へ通った。鶴崎平三郎の治療を受けながら療養して、8月末に松山へ帰郷した。

子規は当地の思い出を小説『月見草』に記し、又「ことづけよ須磨の浦曲に昼寝すと」・「松越しに白帆過ぎゆく保養院」・「ほととぎす啼くや二の谷三の谷」などの俳句を詠んだ。なお、鶴崎は1909(明治42)年、垂水歌敷山で療養中の有栖川宮威仁(たけひと)親王主治医も務めた人物であった⁸⁾。



図10 須磨浦療病院第二号病棟 (No.21-1)



図11 須磨浦療病院本館玄関 (No.21-2)

○武庫離宮

月見山は東須磨・西須磨の境にある高台である。伯爵大谷光瑞の月見山別邸を1908(明治41)年に宮内省が買い上げて武庫離宮となった。1912(明治45)年5月に起工し、1914(大正3)年2月に完成した。「武庫離宮」の名称は、1920(大正9)年に須磨町が神戸市に編入される前は兵庫県武庫郡であったことにちなむ。大正天皇皇后両陛下、満州国皇帝溥儀、のちに昭和天皇も訪問した。しかし離宮は1945(昭和20)年6月の空襲で被災し、中門や潮見台などのごく一部を残してほとんどの建物が失われた。現在の須磨離宮公園は、昭和天皇御成婚記念事業として1967(昭和42)年に整備されたフランス式の庭園である。



図12 武庫離宮正門 (No.15-4)

さて、図 12 は武庫離宮の正門を写したものである。門の形状が現在と若干異なり、石柱に鉄柱を並べる意匠であった。門扉は変わったが石柱や石垣は当時のまま須磨離宮公園正門として使用されている。当絵葉書と同じシリーズに大正末年の須磨寺、また 1922(大正 11)年完成の栄光教会の写真を掲載しており、離宮正門も大正末以降とみられる。なお、月見山別邸の買い上げは、当時の宮内大臣田中光顕が辞任に追い込まれる一因となったが、光瑞は買い上げの下附金を利用して、武庫郡岡本に新たな別邸二楽荘を築いた⁹⁾。

3 鉄道交通と須磨

1889(明治 22)年に須磨村が成立して、1912(明治 45)年に須磨町となり、1920(大正 9)年4月 1 日に神戸市へと編入された。しかし、市への合併条件に、市電延長と離宮通―須磨浦通四丁目間の開通があった。1925(大正 14)年から 1926(大正 15)年にかけて須磨線が延長され、尻池から鷹取、離宮道へと延びた。1927(昭和 2)年に須磨浦 4 丁目、1937(昭和 12)年には同 5 丁目まで延長され、これによって須磨線が完成する。同年に大橋 9 丁目から北へ向かい、板宿を結ぶ板宿線も開通している。このような鉄道路線の拡大は須磨のまちの発展に寄与した。

○絵葉書に映る車両

1910(明治 43)年 3 月に兵庫電気軌道株式会社(のちの山陽電気鉄道)が営業を開始し、官営鉄道(現在の JR 山陽本線)とともに須磨海岸を併走する光景が生まれた。

図 13 は兵庫電軌の敦盛塚停留所付近の風景で、省線と兵庫電軌が併走する様子を捉えている。兵庫電軌の車両の後ろに見える階段とほぼ同じものが現地に残っており、現在の須磨海づり公園の付近とわかる。

手前を走る山陽列車(省鉄)を拡大すると、18968 番というナンバープレートがかすかに読みとれる。18900 形(後に C51 型と呼称)は大型旅客で長距離に向くテンダー式蒸気機関車であり、1919(大正 8)年から 1928(昭和 3)年にかけて製造された。1928年 10 月に C51 から始まる車両称号へと改正されたことから¹⁰⁾、この写真は 1928 年以前の撮影と考えられる。



図 13 須磨海浜通過の山陽列車 (No.83-1)

○行楽地(海水浴場)

1912(明治 45)年7月に須磨～一ノ谷間、1913(大正 2)年5月に一ノ谷～塩屋間が開業し¹¹⁾、神戸市の工業化と鉄道化が進行した結果、海水の汚染された敏馬や東明から多くの海水浴客が移ってきた。

図 14 は神戸の風景版画家・川西英の『神戸百景』(1935 年)の第 100 番「須磨海水浴」の一部を絵葉書にしたものである。砂浜に海の家が立ち並び、海の中にそびえ立つ櫓を海水浴客が利用する様子が描かれている。

この櫓は図 15 でも海中に2つ写り込んでいる。狭い砂浜にパラソルをさした海水客が、ところ狭しと居並んでおり、現代と変わらない夏の賑わいが窺える。



図 14 川西英「須磨海水浴」(No.103-2)



図 15 須磨の海水浴 (No.144-3)

○行楽地(敦盛塚)

鉢伏山と海に挟まれた須磨浦公園内には史跡が点在する。かつては西国街道沿いにあった敦盛塚には、古くから往来する人々が供養していた¹²⁾。図 16 にみる敦盛塚は現在とは異なり、茅葺の屋根で覆われていたようだ。『平家物語』の悲哀と相まって観光地として注目され、このような絵葉書が発行されたのだろうか。



図 16 撮州一の谷敦盛塚 (No.14-10)

○行楽地(須磨寺遊園地)

1913(大正 2)年に兵庫電軌は須磨寺遊園地の造成に乗り出した。須磨寺の住職長原蜜浄は寺の再興を目的として、境内に桜の名所をつくる計画を立てた。有志に桜の寄付を呼び掛けた結果、千本以上の桜を植えることに成功し、「新吉野」と名付けた新しい名所が生まれた。兵庫電軌は須磨寺と提携して園内の池にボートを浮かべ、延命軒 宴会場 遊園地や動物園・人形館などの遊興施設を揃え、鉄道が多くの見物客を運んだ¹³⁾。

次の 2 点は須磨寺に併設された須磨寺遊園地の絵葉書である。図 17 は手前に動物小屋らしき施設、池の対岸にはビール会社のロゴがみえ、図 18 には大池と歓楽場が写る。両絵葉書にみえる大池の一部は埋め立てられ、須磨寺公園として整備されて今日にいたる。



図 17 須磨寺遊園地 (No.14-8)



図 18 遊園地大池 (No.17-1)

○須磨天神橋の開通

図 19 には須磨天神橋と市電が写る。この天神橋は 1927 (昭和 2) 年の竣功で、走行中の「市電 546」という番号の車両が見える。車両番号 500 型は大正末から昭和初期に登場したことから、開通間もない天神橋の風景を写した昭和 2 年頃の写真であろう。同年 3 月 1 日に離宮道停留場～須磨浦通 4 丁目停留場間が開業している¹⁴⁾。須磨から先へは兵庫電気軌道もしくは国鉄山陽本線が市民の脚となった。

図 20 の松林を走る兵庫電軌の車両は、側面に降車口が 3 個あることから、1921 (大正 10) 年に導入された兵庫電気軌道 36 型とみられる。兵庫電軌は 1927 年に宇治川電気株式会社に合併され、のちに山陽電鉄となった。



図 19 須磨天神橋 (No.15-6)



図 20 境浜付近の街道筋 (No.15-)

図 21 も同じ 36 型で、先頭の丸いカーブを描く屋根が特徴的な兵庫電軌の路面電車の海側を、省線の線路が走る。一ノ谷停留所西側付近から今の国道 2 号線の道路を写したもので、省線の電車運転は 1934 (昭和 9) 年 9 月に開始した。線路上に架線がないことから、それ以前の撮影とわかる。右下に「一ノ谷鯖大師・上半丁」と記した道標がみえる。現在の国道 2 号線沿い、須磨浦公園の東にある旧一ノ谷プラザ (市バス運転士詰所) の付近にあたり、当時この石柱から半町ほど山側へ上ったところに一ノ谷鯖大師 (貞照寺) があった¹⁵⁾。



図 21 一の谷古戦場 戦の浜 (No.15-2)

おわりに

須磨の風景が急激に変容した大きな要因は鉄道であった。かつてののどかな漁場は、省線・兵庫電軌・市電の敷設によって人の移動が飛躍的に至便になったこと、保養地・観光資源として着目されたことで姿を変えた。海を中心とした須磨の生活環境には、都市化の進行による人口増と別荘地の開拓、鉄道会社が沿線での事業拡大に力を入れ、海水浴場や遊園地を運営したことが影響していた。今回紹介した絵葉書は須磨の歴史的風景とその変遷を知るうえで興味深い資料であると言えよう。

注

- 1) 仲彦三郎編『西撰大観』内外書房、復刊 1965 年、初出 1911 年
- 2) 山陽電気鉄道株式会社社史編集委員会編『山陽電気鉄道 65 年史』山陽電気鉄道株式会社、1972 年
- 3) サマセット・モーム著、龍口直太郎訳『コスモポリタンス』筑摩書房、1994 年
- 4) ビジュアルブックス編集委員会編『古代史の舞台を行く』神戸新聞総合出版センター、2005 年
- 5) 注 2 に同じ
- 6) 神戸女子大学史学研究室編『須磨の歴史』神戸女子大学史学研究室、1990 年
- 7) 鶴崎範太郎・鶴崎隆一『須磨浦病院創立 100 年』須磨浦病院、1989 年
- 8) 注 7 に同じ
- 9) 注 6 に同じ
- 10) 日本国有鉄道編『鉄道辞典』日本国有鉄道、1958 年
- 11) 注 2 に同じ
- 12) 秦石田編『播州名所巡覧図絵』（1804 年）に、大五輪石塔として紹介される。
- 13) 和田克己編『むかしの神戸 絵はがきに見る明治・大正・昭和初期』神戸新聞総合出版センター、1997 年
- 14) 神戸市交通局編『“さよなら神戸市電” 写真でつづる 54 年の生涯』神戸市交通局、1971 年
- 15) 注 6 に同じ