

[平成30年度 優秀賞]

阪神間における私鉄の沿線開発

雨宮 瑞己

はじめに

第1章 阪神間の鉄道の歴史・背景

- 第1節 阪神間の鉄道のはじまり
- 第2節 都市間高速鉄道の阪神電鉄
- 第3節 沿線開発で発展した阪急電鉄

第2章 沿線住宅地の開発

- 第1節 阪神電鉄の沿線住宅地
- 第2節 阪急電鉄の沿線住宅地

第3章 娯楽施設の展開

- 第1節 宝塚新温泉の多角経営展開
- 第2節 阪急百貨店の経営戦略
- 第3節 甲子園における総合開発
- 第4節 六甲山の保養地開発

おわりに

はじめに

近代の都市発展において、都市の郊外における住宅地開発は、郊外から都市の中心部に通勤するといった近代の生活パターンを生み出した。それらの住宅地から都市の中心部に向かう手段の一つとして私鉄が整備され、関東や関西などの都市で私鉄が発展した。このような私鉄の沿線では、住宅地開発だけでなく、同時に娯楽施設も開設されていった。そのなかでも、阪神間では、阪神・阪急などの電鉄会社が経営する沿線住宅地や娯楽施設による沿線開発が活発に行なわれていた。

阪神電気鉄道（以下、阪神電鉄と略す）は明治38（1905）年、点在する集落などを通る最も南寄りの路線で大阪と神戸を結ぶ、都市間高速電気鉄道として開業した私鉄である。阪神電鉄は、甲子園において住宅地と娯楽施設を含めた大規模な開発を行なっている。これに対して、明治43（1910）年に神戸線を開業した現在の阪急電鉄である阪神急行電鉄は、開発の進んでいなかった北寄りの土地を買収し、開業後に自社経営の住宅地として分譲することで鉄道の需要を創り出した。また、明治44（1911）年に開業した宝塚新温泉や、昭

和4（1929）年に開業した国内初の電鉄経営のターミナル百貨店の阪急百貨店など、沿線娯楽施設の開発も行ない、大きな発展を遂げた。

こうした経営方法は、私鉄による沿線開発の代表的な例とされ、これを参考にした他社の私鉄も次々に沿線開発を行なっていた。

本稿のねらいは、阪神・阪急の両社が展開した沿線住宅地開発や娯楽施設の開設が、阪神間に暮らす人々の生活文化に与えた影響について考察し、阪神間における私鉄による沿線開発の意義を明らかにすることである。

まず第1章では、阪神間において最初に敷設された鉄道である官営鉄道について触れた後に、阪神・阪急それぞれの私鉄が整備された歴史的経緯について論じる。続く第2章では、その成り立ちにおいて性質の異なる両社の沿線住宅地開発の特徴に注目する。さらに第3章では、百貨店などの娯楽施設に着目し、これらの施設が沿線住宅地の質を高めた点について考察する。最後に、阪神・阪急の両社による沿線開発が成功した要因を明らかにする。

第1章 阪神間の鉄道の歴史・背景

阪神間を結んだ最初の鉄道は、明治7（1874）年に関西初の鉄道として大阪－神戸間で開業した、官営鉄道であった。その後、明治38（1905）年に、官営鉄道に対抗する都市間高速鉄道として阪神電鉄が出入橋－神戸間で開業した。それに対して、阪急電鉄は、沿線住宅地の分譲による経営を日本で初めて行ない、発展した会社であり、阪神間を結ぶ神戸線は大正9（1920）年に開業した。また、それぞれの私鉄には、小林一三や三崎省三といった、阪神間の沿線開発に大きく関わった人物が存在していた。これらの鉄道や人物は阪神間の開発にどのような影響を及ぼしたのだろうか。

本章では、阪神間に私鉄よりも先に存在していた官営鉄道がどのような鉄道であったのかを述べた後に、阪急・阪神それぞれの沿線開発が行なわれた経緯を明らかにし、官営鉄道と私鉄の違いを浮かび上がらせる。

第1節 阪神間の鉄道のはじまり

阪神間における鉄道は、明治2（1869）年、政府によって進められた鉄道路線計画の一環として、京都－神戸間の鉄道開設が計画されたことから始まる。明治5（1872）年に日本初の官営鉄道が敷設され、新橋－横浜間が開業した。しかし、その後、大阪－神戸間の路線開設は、資金や用地確保の面で難航し、官営鉄道の大阪－神戸間は、明治7（1874）年5月に開業した。大阪－神戸間の開業時の途中駅は、三ノ宮と西ノ宮のみであったが、翌月に住吉と神崎が相次いで開設された。大阪－神戸間の所要時間は1時間10分で1日8往復、料金は上等1円、中等70銭、下等40銭と、高く設定されていた。その後、明治10（1877）年2月に大阪－京都間、明治22（1889）年7月には、新橋－神戸間の東海線の全線が開業した。官営鉄道は、兵士や物資の輸送にも利用されるなど、旅客輸送以外の用途にも使われていた¹。

官営鉄道の大阪－神戸間の路線は、新橋－横浜間の次に開業しており、阪神間が当時、国内で重要度の高い地域であったことが伺える。また、高い運賃設定からは、当時の鉄道が庶民的な交通機関ではなかったことが見て取れる。この官営鉄道とは対照的な鉄道とし

て登場したのが、阪神電鉄であった。

第2節 都市間高速鉄道の阪神電鉄

摂津電気鉄道と坂神電気鉄道

明治26(1893)年12月、神戸で神戸－尼崎間の神阪電気鉄道が計画された。神阪電気鉄道は、尼崎－池田間の路線を持つ馬車鉄道の摂津鉄道に接続する路線となっており、明治27(1894)年に社名を摂津電気鉄道に変更した²。

大阪では、明治28(1895)年5月、京都電気鉄道の発起人で、監査役である外山脩造や、大阪の財界人が中心となり、大阪－神戸間を結ぶ電気鉄道の坂神電気鉄道株式会社が設立された³。坂神電気鉄道は、高速で電車を運行するため、既存の道路に線路を敷設する併用軌道ではなく、鉄道のみが軌道を通る専用軌道を敷設する私設鉄道条例で建設する計画であった。阪神間の所要時間は30分、運賃は官営鉄道の半額に設定することで、官営鉄道に対して所要時間だけでなく運賃でも優位に立つ計画であった⁴。

阪神電気鉄道の成立と三崎省三

摂津電気鉄道と坂神電気鉄道の両社は、複数の私鉄が同じ区間で認可される可能性が低かったことから、合併を画策した。明治29(1896)年7月、摂津電気鉄道と坂神電気鉄道は合併し、社名は摂津電気鉄道となった。同社は、明治30(1897)年6月、合併前の摂津電気鉄道が願っていた神戸－尼崎間の軌道敷設の特許を取得した。また、明治31(1898)年8月には尼崎－大阪間の軌道敷設の特許も取得した。政府は、大阪－神戸間の路線が並行する官営鉄道へ与える影響を危惧したが、最終的には軌道条例で敷設される電気鉄道であるため、多少の影響があっても官営鉄道の存在を脅かすものではないという判断を下した⁵。

明治32(1899)年4月に行なわれた摂津電気鉄道の第一回取締役会で、外山脩造が阪神電鉄の社長に就任し、6月に摂津電気鉄道株式会社が設立された。7月には、社名を摂津電気鉄道から現在と同じ阪神電気鉄道に変更した⁶。その前月の6月には、外山の要望によって、三吉電機工場の技師の三崎省三が技術長兼工務課長ならびに運輸課長として入社した。外山は三崎にアメリカでの最新技術の調査研究を命じ、9月に三崎はアメリカに向かった。三崎はアメリカで電気鉄道の技術や経営方法など、様々な最新の情報を集めた。このアメリカでの調査結果が、後の阪神電鉄の経営の基礎となったのである⁷。

阪神電鉄の建設工事と開業

阪神電鉄は従来の鉄道よりも高速な運行を行なうことを考えていたが、軌道条例による鉄道は併用軌道を走るため、最高速度が低速に抑えられており、高速輸送ができないものとなっていた。しかし、当時の通信省次官の古市公威が、路線の一部だけでも併用軌道となっていれば軌道条例による路線の建設を認める判断をした。これによって、阪神電鉄の路線の殆どは専用軌道で建設されることとなり、高速運転が可能となった⁸。また、明治34(1900)年には、大阪側の終点を上福島から出入橋、神戸側の終点の神戸の位置を加納町から雲井通八丁目(三宮)へ変更する申請が認可され、路線の起点が繁華街により近い場所

となった⁹。

阪神電鉄は明治33（1900）年後半から路線の用地確保を進めた。芦屋や神戸では、醸造家から電気が酒の味に影響するのではないかと懸念されたことなどによって、交渉は難航した。その一方で、沿線の村からは期待の声が上がり、鳴尾村や今津村では、村内に停留場を設けることを条件に土地の寄付がされるなど順調に用地確保が進み、明治36（1903）年4月には大半の用地の買収を完了した。明治35（1902）年6月、軌道建設の認可を受けて工事が開始され、明治38（1905）年3月に竣工した¹⁰。

明治38（1905）年4月、阪神電鉄の出入橋－神戸間が開業した。開業時には終点駅に装飾が施され、沿線で花火が打ち上げられるなどして祝われた。開業時は出入橋－神戸間を1時間30分で結んでいたが、徐々に運行時間の短縮が行なわれ、大正3（1914）年9月には62分で運行されるようになった。公共的な交通としての機能を果たすため、大阪－神戸間の普通乗車券は官営鉄道の34銭に対して、14銭安い20銭とし、運賃は安く設定された。乗車券は普通乗車券の他に回数乗車券や定期乗車券など、現在の乗車券と同様のものも販売された¹¹。阪神電鉄では、開業当初、電車を珍しがる乗客や、海水浴などの行楽客、西宮戎の時期などに利用する乗客など、その数は増加していた。その後、沿線住民の間に電車が定着していくと、通勤・通学で定期券や回数券を利用する乗客が増え、安定した収入が生み出されていった¹²。

阪神電鉄が開業したことで、官営鉄道は大きな影響を受けた。大阪から神戸、神戸から大阪へ向かう長距離の利用者には影響がなかったものの、西ノ宮や住吉などの途中駅の利用者は大きく減少していた。この問題に対して官営鉄道は、列車の増発や往復運賃割引制度などの対抗策を打ち出した。その一方で、官営鉄道を含めた阪神間の鉄道利用者は、阪神電鉄の開業前と開業後を比べると増加していた。これは、阪神電鉄の開業によって、新たに短距離の鉄道利用の需要が生じたことによるものであった¹³。また、官営鉄道の途中駅の利用者の減少は、通勤などで官営鉄道を利用していた途中駅の利用者が、より運行頻度の高い阪神電鉄に流れたことが原因ではないかと考えられる。

阪神電鉄は利便性の向上のため、梅田への乗り入れを計画した。明治37（1904）年5月に出入橋－梅田間の仮線の特許を取得し、明治39（1906）年12月に開業した¹⁴。その後、明治45（1912）年9月に出入橋－梅田間の専用軌道の敷設工事が認可された。仮線の土地を所有していた鉄道院が土地の返還を要請していたことや、明治42（1909）年の北の大火で一帯が焼けたことで土地の価格が下落し、用地確保の目途がついたためであった。出入橋－梅田間の複線の専用軌道は、大正3（1914）年6月に開通した¹⁵。

北大阪電気軌道は、野田から開発の進んでいない淀川南岸の海老江、中津を經由し、天神橋筋へ至る路線の建設を計画した。北大阪電軌は阪神電鉄の子会社としての性格が強い会社であり、10月1日に北大阪電気軌道が設立されたが、10日後の10月11日には北大阪電軌は阪神電鉄によって吸収合併されることが決定され、翌年の明治44（1911）年1月に合併された。北大阪電軌が取得していた特許路線は阪神電鉄北大阪線となり、大正2（1913）年2月、工事を開始し、大正3（1914）年7月に完了し、同年8月に開業した。阪神電鉄は、北大阪電軌の合併時に沿線の土地を買収しており¹⁶、後に行なわれる阪神電鉄の不動産経営につながっていくこととなった。

阪神電鉄は点在する村を結ぶことで利用者の確保を図っているが、これによって路線の線形が悪くなっており、後に官営鉄道や開業する阪急神戸線との阪神間の乗客輸送の競争においては不利になっている¹⁷。後に阪神電鉄が甲子園で大規模な開発を行なっているのは、阪神間の輸送とは別の面で需要を創出する必要があったからではないかと考えられる。

阪神電鉄の輸送問題と伝法線

大正3（1914）年に第一次世界大戦が起きると、日本の工業は軽工業から重化学工業へと移行し、阪神電鉄の沿線の尼崎町では、工業地帯が形成され、急速な発展を見せた。また、酒の産地である西宮町でも町の発展が進んだ。人口は著しく増加し、尼崎町は大正5（1916）年4月に尼崎市、西宮町は大正14（1925）年4月に西宮市となり、阪神間の中心的な郊外都市となった。また、阪神電鉄の開業後、武庫郡精道村の芦屋付近では、実業家が住宅を建て始めたことで人口が増加、大正3（1914）年に院線（鉄道院）が芦屋駅を新設し、大正9（1920）年に阪急神戸線が開業するとさらに発展し、武庫郡精道村の人口は明治37（1904）年の3,505人から昭和2（1927）年には2万1,779人に増加した。また、大阪市では人口増が停滞した一方で、大阪市の近隣の町村の人口が増加し郊外化が進んだ。これは、大阪の工場が、大阪市の周辺で増加したことによるものであった¹⁸。

これにより、阪神電鉄を利用する通勤客が急増し、電車の輸送力は限界に達した。阪神電鉄は混雑の緩和のために電車の2両連結運転や急行運転などの対策を打ち出したが、2両連結運転は梅田－青木間に限られ、青木－神戸間の2両連結運転は併用軌道の専用軌道化が条件とされた。これらは大阪府・兵庫県知事や沿線住民の官庁への働きかけによって、専用軌道化を待たずに大正10（1921）年9月に認められ、11月から運行を開始した。昭和4（1929）年7月に本線の専用軌道化が完了すると、12月には3両連結運転も開始された¹⁹。

当時、専務取締役となっていた三崎は、阪神電鉄の輸送力は未だ不十分と考え、岩屋－尼崎間で新たな複線の路線を建設する計画を立て、大正8（1919）年11月に特許を取得した²⁰。しかし、この計画線は数回経路が変更された後に、三崎が専務取締役を辞任したことによって頓挫し、実現されることはなかった。この計画線の一部から派生した伝法線は大正13（1924）年1月に大物－伝法間、8月に伝法－千鳥橋間、昭和3（1928）年12月に尼崎－大物間が順に開業した²¹。

阪神電鉄の混雑の状況は、阪急電鉄神戸線で「ガラ空き」と謳う宣伝を行なっていたことから伺えるほどである。計画線は実現されなかったが、伝法線は現在、阪神本線から近鉄奈良線の間を結ぶ阪神なんば線となっており、結果的には阪神間の利便性の向上に貢献したと考えられる。

阪神甲子園線

大正11（1922）年10月の枝川・申川の廃川地の買収から始まった甲子園一帯の開発に合わせて、阪神電鉄は甲子園－甲子園浜間と、阪神国道電軌に接続する上甲子園－甲子園間の軌道敷設特許を大正15（1926）年5月と6月にそれぞれ取得し、同年7月に甲子園－甲子園浜間、昭和3（1928）年7月に上甲子園－甲子園間が開業した。また、昭和5（1930）年7月には浜甲子園－中津浜間が開業した。阪神電鉄はこの甲子園線を軸に甲子園での開発

を進めていった²²。

甲子園一帯の利用者の輸送を目的とした甲子園線は、甲子園一帯の住宅地や娯楽施設の利便性の向上に貢献していくことになる。

終端駅の地下化とターミナルビル

阪神電鉄の岩屋－神戸間は開業以来、併用軌道であった。しかし、大正10（1921）年11月から本線の2両連結運転や急行運転が開始されると、運行に支障が生じたため、専用軌道の必要性が増していた。阪神電鉄はこの区間の地下線での専用軌道化を決定した。また、阪神国道の建設が進むと、地下線の終点を三宮から当時の市街地の中心であった元町に変更した。昭和6（1931）年2月に岩屋－三宮間の工事を着工し、2年後の昭和8（1933）年6月に竣工した。この地下線の完成によって阪神本線の完全専用軌道化が実現し、所要時間が短縮されたほか、梅田－三宮間を24分毎、従来の急行よりも13分短い35分で結ぶ特急の運行を開始した。4本のホームを有した三宮停留場は当時の日本では最大級であり、3ヶ月後の9月には三宮停留場に隣接して、地下2階、地上7階のターミナルビルが完成し、神戸そごうに賃貸されることとなった。その後、阪神電鉄は昭和10（1935）年6月に三宮－元町間の工事を着工、翌年の昭和11（1936）年3月に竣工し、営業を開始した²³。

大阪側の終点では、大阪市が大阪駅前の整理を計画していた。これに合わせて、阪神電鉄は大阪駅前への乗り入れを要請した。大阪市は大正15（1926）年11月、地下鉄御堂筋線と阪急電鉄との接続を可能とするため、阪神電鉄の梅田停留場をそれまでの停留場より東側に建設する計画を立てた。この時に、大阪市は大阪駅前の区画整理のため、阪神電鉄に1,800坪の土地の買収を要請した。阪神電鉄はこの土地を利用して、ターミナル百貨店の建設を計画し、昭和5（1930）年5月に百貨店建設計画を立て、設計を行なった。出入橋の東側から梅田まで至る地下線は昭和5（1930）年11月に軌道敷設の特許を取得、用地の買収に問題が生じたが、昭和11（1936）年11月に着工し、昭和14（1939）年3月に竣工して開通した。梅田停留場は3,000坪の地下ビルとなっており、大阪駅前歩道や地下鉄御堂筋線に接続されていた²⁴。

昭和5（1930）年8月、梅田停留場に建設される百貨店は、高島屋に10年間賃貸されることが決められた。阪神電鉄は百貨店を直営しない方針であったが、昭和12（1937）年1月に、株式会社阪神百貨店を設立した。3月には阪神ビルディングの建設が開始されたが、8月に阪急百貨店が、市内の百貨店が飽和状態であることなどを理由に、阪神百貨店の設立に反対した。同年10月に百貨店を規制する百貨店法が施行されたことや、日中戦争の開戦に伴う建築規制によって中断したことで、高島屋は阪神ビルディングの賃貸契約を白紙に戻した。阪神ビルディングは、昭和16（1941）年4月の第1期工事の完了で竣工となった。阪神ビルディングは計画の8階建てビルから4階建てのビルに縮小され、地下2階は停留場広間、地下1階は売り場・映画場・食堂・喫茶室、1階は停留場広間・銀行・貸事務室、2～4階は貸事務室となった²⁵。

阪神電鉄本線の湊川延伸計画や阪神百貨店の計画は、その後の日中戦争や太平洋戦争の開戦によって計画を断念せざるを得ない状況に陥っている。阪神百貨店の計画では、阪神ビルディングが高島屋に賃貸する予定があったなかで、阪神百貨店は設立されていた。阪

急百貨店は後述するように、事前に白木屋に阪急電鉄本社ビルの一部を貸与し、百貨店経営をさせることでそのノウハウを得て、自社の百貨店経営を開始した。同様に、阪神百貨店も高島屋に阪神ビルディングを貸与した後に、自社での百貨店経営に乗り出そうとしていたのではないかと考えられる。

第3節 沿線開発で発展した阪急電鉄

箕面有馬電気軌道

箕面有馬電気軌道の設立の契機は、大阪－舞鶴間の鉄道を営業していた阪鶴鉄道の国有化であった。阪鶴鉄道の関係者は、それまでに取得していた池田－大阪間の特許を利用し、箕面有馬電気軌道を設立する計画を進めていた。しかし、日清戦争後の不況によって設立計画は頓挫していた。そこで、阪鶴鉄道の監査役で、国有化後に清算人となっていた小林一三は、鉄道計画は失敗すると考えられ、安くなっていた計画線の沿線の土地を買収し、開業後に住宅経営を行なうことで鉄道経営を支える計画を立案した。小林を阪鶴鉄道に入社させた北浜銀行頭取の岩下清周がこの計画を支援し、明治40（1907）年6月に社名を箕面有馬電気軌道に変更した後、10月に箕面有馬電気軌道株式会社が設立された。小林は専務取締役就任し、翌年10月には岩下が社長に就任した²⁶。

明治41（1908）年10月に認可されて開始された梅田－宝塚、石橋－箕面間の路線敷設工事は、資金面の問題などで難航したが、明治43（1910）年3月に竣工し、開業した。住宅経営では、6月に池田室町住宅地の分譲が開始され、鉄道利用者の増加につながった。また、明治44（1911）年5月には宝塚新温泉を開業した²⁷。このようにして、箕面有馬電気軌道は双方向の鉄道利用の需要を生み出し、経営を安定させた。

灘循環電気軌道と阪神急行電鉄

箕面有馬電気軌道は、神戸－門戸間の路線の敷設を計画していた灘循環電気軌道に接続する十三－門戸間の路線を敷設することで、阪神間の路線の建設を計画していた。ところが、灘循環電気軌道が第一次世界大戦の影響による不況や、資金提供を受けていた北浜銀行の経営破綻によって経営難に陥った。再建後の北浜銀行との関係がある阪神電鉄が灘循環電気軌道を買収することとなっていたが、箕面有馬電気軌道は阪神間の路線の実現に不可欠であった灘循環電気軌道の買収を求め、阪神電鉄と交渉した。阪神電鉄は、箕面有馬電気軌道による灘循環電気軌道の買収に異議はないことを伝えたため、大正6（1917）年2月、灘循環電気軌道の軌道敷設の特許の、箕面有馬電気軌道への譲渡が認められた²⁸。

阪神間の路線の建設が進んでいることを受け、箕面有馬電気軌道は大正7（1918）年2月に、社名を阪神急行電鉄に変更した。神戸線の工事では、土地の買収や路線の経路変更で遅れが生じたが、大正9（1920）年7月に、梅田－神戸（上筒井）間の神戸線が開業した²⁹。開業時には、「綺麗で早うてガラアキ」といった宣伝文句を新聞広告に載せ、宣伝した³⁰。この宣伝は、神戸線の利用者が少ないと予想されていたことを逆手に取り、先述の輸送力の限界に達していた阪神電鉄と比べて、快適であることをアピールしていた³¹。開業当初は梅田－上筒井間を60分で結んでいたが、徐々に所要時間が短縮され、昭和9（1934）年7月になると、特急で梅田－上筒井間を25分で結び、省線（鉄道省）や阪神電鉄を凌ぐ速さ

を誇った³²。

大正9（1920）年11月、梅田駅に5階建ての阪急電鉄本社ビルが完成した。この時は、白木屋と阪急食堂、阪急電鉄本社が入った建物であった。大正14（1925）年に白木屋の契約が終了すると、阪急電鉄本社ビルの改装が行なわれ、6月に阪急電鉄直営の阪急マーケットが開店した。阪急マーケットは阪急沿線の住民から好評であったが、次第に売り場面積が不足するようになった³³。そこで、阪急電鉄は売り場面積の拡大と百貨店経営の開始を決定した。昭和2（1927）年12月、同社は阪急電鉄本社ビルの西側で新たに梅田阪急ビルディングの工事を開始し、昭和4（1929）年3月に完成した。翌月に阪急マーケットが移転し、阪急百貨店として開店した³⁴。

阪急電鉄の神戸側の終点の上筒井は、中心部の三ノ宮から離れた位置に存在しており、不便であったため、高架線での中心部への乗り入れを計画していた。ところが、神戸市会からの反発を受けたため計画は難航し、昭和8（1933）年8月に神戸市会で高架線計画が可決された。これによって工事が開始され、昭和11（1936）年4月に高架線が開業した。三宮駅は三宮阪急ビルと一体となった構造となっており、梅田－三宮間は25分で結ばれた³⁵。

このように、阪神間の鉄道は、官営鉄道と阪神電鉄、阪急電鉄の競合関係のなかで整備が進められてきた。官営鉄道に対して、阪神・阪急の両社、なかでも特に阪急電鉄では、沿線住宅地開発が鉄道会社の存続において重要な役割を果たしていたと考えられる。次章では、このような経緯で行なわれた阪急電鉄の沿線住宅地開発と、それに対抗して展開された阪神電鉄の沿線住宅地開発について論じていく。

第2章 沿線住宅地の開発

開発の行なわれていない地域が多かった阪神間では、私鉄が開通したことによる利便性の向上によって、住宅需要が増えていた。阪神電鉄は箕面有馬電気軌道に先駆けて、貸家の形態で沿線住宅地の開発を行っていた。それに対して、箕面有馬電気軌道の沿線住宅地開発は、鉄道事業を支えるものとして位置づけられ、鉄道の開業と同時期に開始された。

これらの住宅地は、阪神間においてどのような存在であったのだろうか。

本章では、性質の異なる両社の沿線住宅地を様々な背景から比較することで、それぞれの住宅地の特徴を明らかにする。

第1節 阪神電鉄の沿線住宅地

阪神電鉄の貸家経営

阪神電鉄は明治41（1908）年1月に、大阪市在住の医師の講演をもとに、『市外居住のすすめ』を出版した。この冊子は、郊外生活の利点を医学的な面から主張し、住環境の悪化による大阪市内の劣悪な生活と、阪神電鉄沿線の良好な環境のそれぞれが説明されているものであった。また、大正3（1914）年1月から大正4（1915）年11月までの間、阪神電鉄運輸課長の太宰政夫の編集で『郊外生活』と題した雑誌を月刊で発行した。園芸を中心としており、いかに郊外生活で趣味を楽しむかといった内容であったが、阪神電鉄からのお知らせの記事も掲載されていた³⁶。この雑誌は、現在、多くの鉄道会社が発行している広報誌と共通する性質を含むものであったと考えられる。

明治42（1909）年1月、阪神電鉄は西宮停留場付近の空き地に木造平屋3棟、木造2階建て11棟の貸家を建築し、経営を開始した。阪神電鉄専務取締役の今西林三郎は、沿線に貸家を数件建てることを計画し、家賃を相場より安く設定した。それによって、周辺住宅の家賃も安くなり、沿線住民が増えることによる、鉄道利用者の増加を見込んでいた。西宮の貸家の入居募集が開始されると、応募者が殺到するほどの人気を誇った。そこで、今西は鳴尾での貸家経営を計画し、鳴尾に約5,500坪の土地を購入した。12月に貸家の建築が決定し、50棟が完成すると、ここでも多くの応募者が集まった。その後、御影や東明で住宅が建てられ、御影の山手では約20戸の高級住宅の分譲も行なわれた³⁷。

阪神土地信託による土地の経営

阪神電鉄が北大阪線の敷設計画を立てていた明治42（1909）年は、北大阪線の沿線では開発が進められていなかった。阪神電鉄は北大阪線沿線の土地の買収を進めたが、阪神電鉄が直接土地を経営すれば、価格協定によって利益が少なくなることとなっていた。そこで、大正7（1918）年6月、阪神電鉄は阪神土地信託株式会社を設立し、新会社に土地建物を売却した。北大阪沿線の土地は大正3（1914）年の北大阪線の開通で需要が増加したことや、第一次世界大戦中の人口の都市部への増加、戦後の土地需要の増加で地価が上昇しており、土地建物の売買によって安定した収益を上げていた。大正11（1922）年12月には社名を阪神土地信託株式会社から阪神土地株式会社に変更した。その後、阪神電鉄は自社で土地建物の経営を行なうことを決め、昭和2（1927）年3月に阪神電鉄は阪神土地（株）を合併した。阪神電鉄は北大阪線だけでなく本線の沿線でも土地の分譲を進め、買収後の3年間で2万167坪を売却し、利益を上げた³⁸。

阪神電鉄や阪神土地（株）では、住宅の分譲を行なうのではなく、土地の分譲によって利益を上げている。これには、土地の需要が高かったことだけでなく、阪急神戸線の出現によって不安定になった鉄道事業を支えるべく、土地の売買をすることで、より安定した利益を上げるといった阪神電鉄のねらいがあったのではないだろうか。

甲子園での住宅地開発

大正13（1924）年に甲子園球場が完成すると、阪神電鉄では甲子園での住宅地経営が計画された。昭和3（1928）年7月、本線の甲子園停留場北側の中甲子園1万数千坪、50区画で、甲子園住宅経営地の第1回分譲が開始された。この住宅地を宣伝するパンフレットでは、甲子園の快適な立地だけでなく、甲子園球場をはじめとする娯楽施設が点在していることを利点に挙げている。住宅の購入方法には割賦払いも用意され、契約後の1年半以内に住宅が建てられることとなっていた。昭和5（1930）年に第2回分譲が決定され、中甲子園から上甲子園の2万1,172坪で73区画が販売された。この分譲では、条件付きで甲子園から大阪、または神戸間の1年間の無料乗車券が契約者の家族のうちの1人に贈呈された。甲子園住宅経営地では、山側から順番に海側に向けて一番町から十番町までの名称が付けられた。阪神電鉄はさらに甲子園浜の9万坪の土地を購入、うち5万6千坪を大林組に経営委託し、大林組によって浜甲子園健康住宅地として整備された。日用品を販売する店舗やクラブハウス、幼稚園も大林組が同時に整備し、阪神電鉄は甲子園線を浜甲子園健康住宅地

のある中津浜まで延伸、浜甲子園から大阪、または神戸までの1年間の無料乗車券を浜甲子園の住民に贈呈した。大林組は昭和12（1937）年に経営から撤退し、整備された施設は地域に寄附された³⁹。

阪神電鉄の住宅地分譲は、阪急電鉄の創業当初からの住宅地分譲と比べると、数は少ないが、住宅地が娯楽施設に隣接していることを謳っており、阪急電鉄とは異なった宣伝方法を取っている点で注目される。このような方法で、阪神電鉄は阪急電鉄の住宅地開発に對抗していたと考えられよう。

第2節 阪急電鉄の沿線住宅地

小林一三は、箕面有馬電気軌道の経営方法として、開業前に買収した沿線の土地で住宅地開発を行ない、鉄道の利用者となる沿線住民を増やすといった方法を計画し、経営を行っていた。この経営方法は、多くの他社の私鉄の沿線開発に影響を与えた。ここでは、阪急電鉄を支えた沿線住宅地開発の経緯について述べていく。

宝塚線時代の沿線住宅地開発

箕面有馬電気軌道が最初の池田室町住宅地の販売を開始したのは、宝塚線の開通から3か月後の明治43（1910）年6月であった。20～30坪の広さを持つ当時の最新の設備を使った住宅が200戸建てられ、小林一三は、『如何なる土地を選ぶべきか・如何なる家屋に住むべきか』といったパンフレットで、郊外の住宅での生活の利点を宣伝した⁴⁰。頭金50円で、毎月24円を10年払う月賦という現在の住宅ローンの方式で、都市部に住んでいた中間層のサラリーマンが買いやすい価格設定となっていた⁴¹。箕面有馬電気軌道が開業した年は、下半期に入ると上半期よりも運輸収入は下落してしまっていたが、地所や家屋の好調な経営による収入で賄われていた⁴²。池田室町住宅地は好評で、これに続いて豊中や桜井の住宅地の分譲が行なわれていったが、初期の住宅地では、住宅地に設置されていた購買組合や倶楽部が、赤字や利用者が少ないといった理由で廃止されるといった失敗も起こっていた⁴³。また、昭和7～8（1932～1933）年に分譲された石橋温室村住宅地と、昭和8（1933）年に分譲された伊丹養鶏村住宅地は、温室や鶏舎などの生産施設が建てられた状態で売られており、そこで生産されたものを直接阪急百貨店が販売するというユニークな住宅地となっていた⁴⁴。

開業当初の箕面有馬電気軌道は、沿線の住宅地開発によって鉄道事業が支えられており、小林の計画通りに経営が進んでいた。この住宅地の成功によって、沿線の娯楽施設の整備を開始することができたと考えられる。その一方で、様々な試みも行なわれており、このような試行錯誤を繰り返す経営方法が、宝塚新温泉をはじめとする沿線娯楽施設開発でもとられていたのではないかと考えられる。

神戸線開業後の沿線住宅地開発

神戸線の沿線では、開通の翌年の大正10（1921）年に、17,557坪の規模の岡本住宅地が分譲された。岡本住宅地の北側は斜面になっており、地形に合った住宅地づくりがされた⁴⁵。昭和12（1937）年に販売された武庫之荘住宅地は、60,383坪の広さを持ち、武庫之荘駅は

この住宅地の販売に合わせて新設された⁴⁶。駅前にロータリーを設置し、そこから放射状に伸びる道路と、そこに交差する道路を中心に住宅が整備され、各所に小さな公園が設けられた。建てられたモデル住宅は、洋風と和風の両方が建てられ、洋風住宅の一つは当時流行していたスペイン風のものとなっていた。価格については駅前の立地としては安価な設定がされていた⁴⁷。小林一三は純洋式の住宅を阪神間の住宅地に導入していたが、それらは売れず、貸家となっていた⁴⁸。

当時の阪急電鉄は、宝塚には宝塚新温泉、梅田には阪急マーケットといった施設を整備しており、阪急電鉄の沿線住宅地での生活は、豊かな環境に囲まれていたことがわかる。また、宝塚線は都市から郊外へ向かう路線であるのに対して、神戸線は都市と都市の間を結ぶ路線で、競合線には省線や阪神電鉄が存在していた。当時の阪神間は、開発されていない土地が多かったが、阪神電鉄の住宅地も存在しており、それに対抗するために武庫之荘住宅地などのユニークな沿線住宅地開発が行なわれていたのではないかと考えられる。

阪神電鉄は、甲子園住宅地において、娯楽施設と一体となった住宅地開発を行っていた。それに対して、阪急電鉄は、公園などの施設を併設した住宅地を分譲するといった特徴のある住宅地開発を行っていた。これらの住宅地では、鉄道会社が独自で開発することで路線の集客を増やすという目的だけでなく、都市中心部の環境悪化に対して快適な住環境を提供するものとして開発されていた点が共通している。

また、阪神電鉄が『市外居住のすすめ』を出版した後に、箕面有馬電気軌道は『如何なる土地に住むべきか・如何なる家屋に住むべきか』を出版しており、その後、阪神電鉄の沿線の貸家経営や、箕面有馬電気軌道の小林一三による箕有電軌沿線での住宅地分譲が行なわれた。このように、都市の中心部から離れた郊外に居住し、生活することの利点を冊子によって広く宣伝した上で、住宅の賃貸や販売を行なうという方法も、阪神電鉄と阪急電鉄が共通して行っていたことの一つとして挙げられる。

沿線住宅地は、郊外から都市部へ向かう乗客の需要を生み出したが、都市部から郊外へは、娯楽施設を整備することによって、乗客の確保がされていた。次章では、これらの沿線娯楽施設について取り上げる。

第3章 娯楽施設の展開

箕面有馬電気軌道が開業した当初、池田室町住宅地が完成したことによって、郊外から都市の中心部に向かう乗客の需要が生じた一方で、都市部から郊外への乗客は少なかった。そこで、小林一三は箕面動物園などの娯楽施設を造ることで、郊外へ向かう人々の安定した需要を生み出した。その後、宝塚に宝塚新温泉を新設すると、宝塚歌劇が人気を呼び、さらなる集客が図られた。他方、阪神電鉄は甲子園での開発において、様々な娯楽施設だけでなく、住宅地も含めた総合的な娯楽施設の開発を行なった。また、六甲山では、阪急・阪神の両社が娯楽施設の開発に関わっていた。これらの施設は、阪神間の住民の生活にどのような影響をもたらしたのだろうか。

本章では、宝塚新温泉をはじめとする沿線娯楽施設を取り上げ、これらの施設が阪神間の住民に与えた影響について考察する。

第1節 宝塚新温泉の多角経営展開

箕面有馬電気軌道が開業した当初、池田室町住宅街が完成したことによって、郊外から都市の中心部に向かう乗客をつくりだした。中心部から郊外に向かう路線では、箕面が観光地であるものの、季節によって乗降者数が増減するため、安定した需要は見込めなかった。そこで小林一三は、箕面動物園などの娯楽施設を設けることで、郊外へ向かう人々の、季節を問わない安定した需要を生み出すことに成功した。その後、宝塚に宝塚新温泉が開設された。ここでは、宝塚新温泉で生まれた、後の阪急の経営に影響を及ぼす様々な要素を見ていく。

箕面有馬電気軌道は、明治43（1910）年10月に開業した箕面動物園が想定以上の人気を博し、来園客が増えすぎたことによって箕面の自然が損なわれるのを防ぐため、宝塚の武庫川東岸の土地を買収し、宝塚線の開業の翌年の明治44（1911）年5月、宝塚新温泉を開業し、催し物などは宝塚新温泉に移された。開業時は2,000坪程度の小規模なものであったが、開業した年の来場者は45万人を記録するほどの大盛況であった。明治45（1912）年7月、日本初の室内プールや娯楽施設を含む洋館の宝塚パラダイスが開設されたが、当時は女性の見学だけでなく男女共泳も規制されていたため、利用されることは少なく、室内プールは閉鎖された⁴⁹。

同社は閉鎖されたプールの再活用として、脱衣場を舞台、プールを客席とした劇場をつくることを決定、宝塚唱歌隊が編成され、舞台上で唱歌を歌うこととなった。大正2（1913）年12月、宝塚唱歌隊は宝塚少女歌劇養成会と改称され、唱歌だけでなく、歌劇も上演されることとなった。大正3（1914）年4月、婚礼博覧会の余興として第一回公演が行なわれた。小林は宝塚新温泉の経営だけでなく、舞台の脚本も書くなど、少女歌劇に力を注いでいた。公演を重ねると共に、宝塚少女歌劇や宝塚新温泉の人気が増すと、神戸から大阪を経由せず、西宮から直接宝塚へ向かう客が増えていった。また、来場者の増加にともなって、お土産などを取り扱う売店施設が整備されていった⁵⁰。

大正8（1919）年1月に、宝塚少女歌劇養成会は解散し、新たに宝塚音楽歌劇学校が設立され、養成会の生徒は新設された音楽歌劇学校に移った。同年3月、箕面動物園で利用されていた箕面公会堂が宝塚に移転されることとなり、それを改装し、観客を収容しきれていなかったパラダイス劇場の3倍の規模を誇る公会堂劇場が完成した。また、大正9（1920）年7月に神戸線、9月に西宝線が開通し、神戸方面からの来場者は更に増えていった⁵¹。

大正12（1923）年1月、火災によって宝塚大温泉の浴場以外のほとんどの施設が消失したが、急ピッチで施設が再建され、3月に中劇場が完成し、公演が再開された。同年10月、小林が計画していた大劇場の建設が開始され、翌年の大正13（1924）年7月に完成した。大規模な舞台装置を備えた大劇場が話題を呼んだだけでなく、新温泉の入場料、新劇場の座席料金、大食堂のカレーがそれぞれ30銭で楽しめることが人気となり、平日・休日を問わず、大盛況であった。また、同年7月に大劇場が完成した同月に動物園の機能を持った宝塚ルナパークが開業した⁵²。

昭和2（1927）年5月に岸田辰弥が作ったレビュー「モン・パリ」は、装置や衣装などの製作費で1年分の公演費と同等の莫大な費用がかかるものであったが、小林の決断によって、9月に日本初の本格的レビューの公演が開始された。昭和6（1931）年1月には、熱帯

植物園や大池、チューリップ園などの施設が追加され、宝塚新温泉の規模は3倍となった。また、昭和13（1938）年6月に熱帯動物飼育館が建てられ、宝塚大遊園地が完成した⁵³。

小林一三は、宝塚歌劇の脚本を手がけ、レビューの公演を決断するなど、経営以外の面でも重点を置いていたことがわかる。これによって、宝塚歌劇が何度も話題となることで、注目を集め、宝塚新温泉自体の集客にもつなげていたのではないかと考えられる。また、宝塚では、歌劇のほかにも室内プール運営など、様々な試みがされており、後述する宝塚新温泉の売店や大食堂は、後の百貨店経営の基礎となった。このような点から、宝塚は単なる行楽施設だけでなく、阪急の経営における実験場的な側面も持ち合わせていたと考えられるのではないだろうか。

第2節 阪急百貨店の経営戦略

現在一般的な、私鉄各社がターミナル駅でターミナル百貨店を経営する手法は、阪急百貨店が最初に導入し、東京横浜電鉄の東横百貨店など、他の私鉄各社の百貨店経営に大きな影響を与えた。こうしたターミナル百貨店はどのような経緯で生まれたのだろうか。ここでは、阪急百貨店の販売手法のベースとなった宝塚新温泉の売店・食堂から、戦前までの阪急百貨店の経営を追っていく。

宝塚新温泉の売店・食堂、神戸駅の直営食堂

宝塚新温泉の食堂や売店では、販売する商品を絞り込み、大量に生産することや、商品の広告を出すことで生産費を安く抑え、それらを安く大量に販売することで、利益を得ていた。そのなかでも、売店で販売されていた「宝塚少女歌劇石鹸」は、多く買えば安く提供できると書かれた広告が出されていた⁵⁴。この宝塚新温泉で行なわれた、大量生産や広告で安く商品を提供するといった方法が、阪急の販売方法として確立されていく原点となっていると考えられる。

阪急神戸線が開業した3か月後の大正9（1920）年10月、終点の神戸駅に神戸阪急食堂が開店した。メニューは洋食のみとするなど、宝塚新温泉の食堂に準じたものとなっていた。利用者の増加とともに食堂は拡張され、昭和2（1927）年には開店時の3倍の広さとなり、売上も開店時の3倍となった⁵⁵。

宝塚新温泉の食堂での経営方法はターミナル駅でも活用されており、このような宝塚新温泉での売店や食堂の経営方法は、後に行なわれる百貨店経営を既に見据えていたものであったと考えられる。

阪急電鉄本社ビル

小林一三は、ターミナルである梅田駅に直営の百貨店などを経営する高層ビルの建設を計画していたが、その前に市場調査を行なうこととなっていた。その頃、白木屋は堺筋備後町に建設中の百貨店が完成するまでの間、梅田に出張店の出店を計画していた。このことから、両社の計画が一致し、1年間、阪急電鉄本社ビルの1階を白木屋に貸し出すこととなった⁵⁶。

大正9（1920）年10月、阪急電鉄本社ビルが完成した。1階が白木屋、2階が直営食堂、

3～5階は阪神急行電鉄の本社事務所となった。屋上からは大阪を一望できるため、見物のために京都や神戸から訪れた人々が現れるほどであった。白木屋では実験的に食料品や雑貨を販売させ、成功を取めた⁵⁷。2階の梅田阪急食堂は、阪急電鉄本社ビルが完成した翌月の11月に開業した。メニューは従来の阪急食堂と同じく洋食のみで、価格は他の洋食堂よりも安く設定されていた。1日平均で600人の集客があり、手狭になった料理場が地下に移されるといった対策が取られるほど、予想以上の人気を博した⁵⁸。

この本社ビル時代は、店舗を白木屋に貸し出していたため、阪急電鉄は食堂のみ直営での経営を行っていた。しかし、阪急では百貨店での販売計画がある商品を白木屋に試験的に販売させるなど、市場調査も同時に行なわれていた。

阪急マーケット

梅田駅の宝塚線と神戸線の複々線が新設される前年の大正14（1925）年に、阪急本社ビルは1階に乗降口と待合室、2・3階に阪急マーケット、4・5階に食堂が入ったビルに改装されることとなり、4月末に白木屋との契約期限が切れると、すぐに改装が開始された⁵⁹。

開店前の同年2月、阪急マーケット準備委員会が設置された。委員会では、販売する商品の調査研究が行なわれ、マーケット調査のためにアメリカに委員が派遣された。委員の帰国後、小林一三は委員会に、売れる商品を売るように指示した。これを受け、委員が調査に取り組んだ結果、顧客は阪急利用者で、回転の良い商品を販売し、食料品を中心に扱うこととなった。その後、他の私鉄の終点駅の売店や大丸など他の百貨店だけでなく、食料品店でも調査を行ない、取り扱う商品が決められた。商品の仕入先の交渉では、鉄道会社がマーケットを運営すること自体が珍しかったことから、有名店から相手にされないことが多く、難航した。これを受けて、店長自身が店頭で働いている商店が仕入先として確保されることとなった⁶⁰。

改装では、土足で店内に入れるようにすることや、白木屋で使われていた用具を流用することで費用の削減も行なわれた。また、募集された女子店員の教育は、宝塚新温泉の売店の売場員が講師となつて行なわれた⁶¹。

大正14（1925）年6月に阪急マーケットが開店すると、予想以上の客が押し寄せた。2階の食料品売場や、3階のカンカン帽（ストローハット）売場が大盛況で、特にカンカン帽は開店初日の開店後すぐに売り切れ、納品が追いつかないほどであった。これは、製造業者に協力を求め、一般的に1つあたり2円程度で売られていたところを90銭で売られていたためであった。食品売り場でも、均一菓子など他の百貨店や商店よりも安く商品が売られていたことが人気を呼び、後に他の百貨店も阪急マーケットの価格設定に追随するといった影響を及ぼした。食料品売場で売られていた自社製造のロールケーキは、宝塚新温泉の製菓所で製造されていたが、阪急マーケットで人気が出ると生産力が不足したため、阪急の高架下に製菓場が新たに建てられた。ロールケーキの供給が確保されるとシュークリームの製造も開始し、阪急名物となるまでの人気を誇った。開店の6か月後には、開店時の240%の売上を記録するなど、好調であった⁶²。

阪急直営食堂では、阪急マーケットの開店前の5月に2階から4・5階への移転が完了した。メニューは移転前と同じく西洋料理のみだったが、移転後の食堂の面積は2倍となり、食

事をしながら大阪市内を一望できたことがさらなる人気を呼んだ。6月からは阪急マーケットが開業したことで、来客数は増加していき、開業した大正14（1925）年の一日の平均来客数は3,337人だったものが、2年後の昭和2（1927）年には4,778人まで増加した⁶³。

阪急マーケットの経営では、宝塚新温泉の売店などでの経営を受け継ぎつつ、自社での製品製造の強化など、次の百貨店の基盤となる部分の強化が図られている。その一方で、開業前や開業後の運営においてもコストの削減がされていた。阪急マーケットは、低価格で商品を提供するための経営を徹底的に行なうことで、既存の同業店との差異を出していたと考えられる。

阪急百貨店

阪急マーケットの予想以上の人気で建物が手狭となったことから、小林一三は百貨店の早期の建設を決定した。昭和4（1929）年3月に地下2階、地上8階の第1期阪急ビルが完成し、阪急マーケット及び梅田阪急食堂は3月末で閉店し、移転作業を行ない、4月に阪急百貨店が開業した。地下1階に食料品売場が設けられ、1階が阪急梅田駅、2～6階が百貨店、7・8階が食堂となった⁶⁴。開業前日までの3日間に開催された開業招待披露では、仕入先などの関係者や新聞社、官公庁だけでなく、主に阪急電鉄の定期券を利用している沿線住民など約3万人が招待され、館内の観覧が行なわれ、お土産が贈られた⁶⁵。阪急百貨店は、食品や日用品を中心に扱い、直営の食堂も存在していたため、帰宅する人が駅に集中する平日の午後5時から7時の利用者が多かった⁶⁶。

第1期ビルの7・8階に移転された梅田阪急食堂は、旧阪急電鉄本社ビル4・5階の頃の4倍の広さとなり、洋食のみだったメニューでは和食と洋食の両方が提供された。昭和5（1930）年1月、阪急食堂は当時一般的だった伝票制度を廃止し、食券前売り制度を国内で初めて導入した。これは、昭和2（1927）年に起きた丹後大地震や昭和4（1929）年3月に起きた隣接する梅田郵便局の火災の時に、避難のため代金の回収ができなくなったことによって生じた損害の対策として考えられた。この制度は、後に他の食堂でも普及していくこととなった。また、昭和6（1931）年2月には、小林一三の指示のもと、大幅な値下げが実施され、売上は2倍に増えたが、利益は減少した⁶⁷。小林は、食堂の利益よりも、安価に提供することで食堂の客の増加を狙い、それによって百貨店の利用者も増えることを見込んでいたのではないかと考えられる。

第2期増築は旧阪急本社ビルの解体の完了と同時に着工され、昭和6（1931）年11月に完成した。食堂は7階が和食堂、8階が洋食堂と分けられた。百貨店の開業時は高級品を取り扱わず、雑貨・食料品に重点が置かれたが、呉服の知識を持つ人材を入社させるなどの対策を取り、呉服の充実が売場の拡大と同時に進められた⁶⁸。その後、昭和7（1932）年11月に完成した第3期増築では、売り場面積が拡張され、エスカレーターが設置された。この増築によって全体で約4万平方メートルの広さとなり、大阪で最大のビルとなった。8階の食堂では、子供を連れた婦人のための婦人席が設けられるなど、様々な試みがされた。また、梅田駅の改札内に喫茶軽食式の朝食堂が設置され、早朝の通勤者などに人気があった⁶⁹。

自社製品の製造力強化も行なわれ、昭和9（1934）年11月、阪急製菓場の三国新工場が

完成し、百貨店や食堂で取り扱う食品の製造が統合された。また、昭和10（1935）年2月に百貨店で阪急共栄薬の販売を開始し、薬品分野においても自社での製造によって、安価な商品を提供した⁷⁰。

昭和初期の百貨店では、女性店員の勤続年数の短さが問題となっていた。そこで、阪急電鉄は昭和12（1937）年4月、宝塚線の曾根駅付近で曾根実業専修女学校を開校した。この学校は、百貨店などで働く女性の人材育成を目的として設立され、卒業後は阪急百貨店への就職を保証することで、阪急百貨店の長期的な店員を確保する目的もあった。また、主婦学も設けられ、花嫁学校としての側面も持ち合わせていた⁷¹。

阪急百貨店では、呉服など、一般的な百貨店としての要素が強化された一方で、食堂で食券の導入といった試みがなされたり、薬の製造など、自社製造の製品の拡充が図られており、阪急としての特徴が保たれたうえで経営が拡大されている。特に、阪急マーケットや阪急百貨店が行っていた安価なものを大量に売ることによって利益を得る方法や、回転の良い商品を自社の工場で生産するといった点については、現在のスーパーマーケットなどで独自ブランドの商品を販売する方法と共通していると考えられる。このように、阪急百貨店の商品や食堂などの価格設定は安価に設定され、大衆にも利用しやすいものとなっていた。これは、阪急百貨店がターミナルに位置し、通勤客が利用しやすくなっている点と合致しており、阪急沿線の住民の生活に百貨店を組み込むことが出来ていたのではないだろうか。また、百貨店経営だけでなく、女学校を開校したという点では、阪神間での女性の社会進出にも貢献していたと考えられる。

第3節 甲子園における総合開発

阪神電鉄は甲子園開発を行なうまでに、様々な娯楽施設を開設していた。ここでは、それらの娯楽施設を取り上げたくうえで、甲子園開発について論じていく。

阪神電鉄の初期の沿線娯楽施設

阪神電鉄の重役付・松浦充実重は、路線が海沿いを走っていたことから、海水浴場の経営を提案し、明治38（1905）年7月に打出浜海水浴場が開設された。花火の打ち上げや、観月会で陸軍軍楽隊による演奏が行なわれていたが、打出浜の環境が海水浴場として適さなかったことや、大阪毎日新聞社が浜寺海水浴場の経営を強化したことで利用者が減少したことにより廃止され、明治40（1907）年7月、海水浴場は香櫨園に近い香櫨園浜に移転されることとなった⁷²。

阪神電鉄の開通を機に、北浜の投資家の香野蔵治は自身の所有する8万坪の土地に、庭園や旅館、大運動場などを設置した。明治40（1907）年4月、鉄道の利用者の増加を見込んだ阪神電鉄がそれらの施設を運営することとなり、香櫨園遊園地を開園した。7月には近隣の香櫨園浜に海水浴場が移設された。その後、香櫨園には博物館や動物園も建設され、阪神沿線最大の娯楽施設として人気を博した。しかし、動物園などが建てられた9万坪の土地の所有者が、土地の使用料の値上げを要求し、阪神側が拒否したため、大正2（1913）年9月に閉園された。阪神側は香櫨園の経営に多額の経費がかかり、利益が少なかったことを閉園の理由にしているが、阪神電鉄が多角経営について消極的であったことも理由の

一つとして挙げられる。香櫨園の博物館や音楽堂は香櫨園浜海水浴場に移転されたが、娯楽施設の経営は消極的になっていった。それは、娯楽施設は景気によって経営が左右されやすいため、需要の安定した通勤・通学客の確保を優先すべきだという考えによるものであった⁷³。

初期の阪神電鉄の娯楽施設は、短期間で廃止され、阪急電鉄の娯楽施設と比べると消極的な経営であったが、都市と郊外を結んでいた阪急電鉄と違い、都市と都市を結ぶ阪神電鉄は、官営鉄道と競合していたものの、開業当初から一定の需要があり、安定した経営に必ずしも娯楽施設の必要性がなかったことが考えられる。

鳴尾運動場

明治40（1907）年11月、関西競馬倶楽部によって鳴尾に競馬場が建設され、関西初の競馬が行なわれた。ところが、翌年の明治41（1908）年5月、当時の西園寺内閣によって馬券の販売が禁止されると、観客は大幅に減少した。大正3（1914）年4月、阪神電鉄は競馬場を所有する阪神競馬倶楽部と、競馬場と施設を利用する契約を結び、6月に帝国飛行協会の主催で第1回民間飛行大会が開催された。大会当日の阪神電鉄には大勢の観客が押し寄せるほどの盛況で、大正5（1916）年にも展示飛行が数回行なわれた⁷⁴。

阪神電鉄の会計課長兼運輸課長の山口覚二は、恒久的な事業が必要と考え、朝日新聞社の小西勝一販売部長に相談した。小西は朝日新聞社が主催する全国中等学校優勝野球大会を開催していた豊中グラウンドに代わり、2つのグラウンドを持つ野球場の建設を要請した。山口は三崎に相談して計画を立て、野球場の建設を決定し、大正5（1916）年、鳴尾競馬場内に野球場が整備され、鳴尾運動場が完成した。当時としては大規模な球場で、全国中等学校優勝野球大会は翌年の大正6（1917）年の第3回から鳴尾球場で開催され、海外の野球チームの訪問試合も開催されていたが、野球の人気が高まると、観客の収容能力が不足してきた。同大会は鳴尾球場で大正12（1923）年の第9回まで開催された。翌年の大正13（1924）年8月、甲子園球場の完成に伴い鳴尾運動場は閉鎖された⁷⁵。

阪神電鉄の香櫨園など、初期の娯楽施設の経営段階では、娯楽施設は景気によって経営が左右されるため、優先度は低かった。しかし、鳴尾運動場が整備される段階では、阪神電鉄は恒久的な事業が必要と考えていた。鳴尾運動場が完成する大正初期には、灘循環電気軌道の買収問題や、北浜銀行の破綻などが起きており、阪神電鉄の周囲でどのような環境の変化が起きても利益を生み出すことのできる施設が、鉄道とは別に必要となったことが、鳴尾運動場の経営につながったのではないだろうか。

甲子園開発の初期における運動施設開発

大正8（1919）年8月、兵庫県は阪神国道の整備に合わせて、天井川で洪水の原因となっていた武庫川の改修を実施し、洪水の原因となっていた支流の枝川と申川を廃川とした。三崎は明治43（1910）年にヨーロッパ・北米を訪れた時に、武庫川をハドソン川やテムズ川に見立て改修し、下流域に遊覧地や住宅地を整備する構想を立てていた。この構想を基礎に、大正11（1922）年10月、阪神電鉄は廃川となったこれらの川の土地を兵庫県から買収し、更に同年11月に1万4000坪の土地を買収して合計3万坪の土地を手に入れ、収容能

力が不足していた鳴尾球場の後継となる野球場や遊園地、住宅経営地などの建設を計画した⁷⁶。

その前年の大正10（1921）年9月、三崎は阪神電鉄車両課長・丸山繁を野球場調査のため、アメリカに向かわせ、丸山はニューヨーク・ジャイアンツのポログラウンドの設計図を持ち帰った。これをもとに大正11（1922）年に阪神電鉄に入社した野田誠三が野球場の設計を行ない、当時の日本における最大規模の野球場が設計された。名称は「枝川運動場」とされ、大正13（1924）年3月11日に起工、8月1日に竣工した。ちょうどこの年は干支の最初の年であったため、名称を「甲子園大運動場」（のちに甲子園球場と改称）と改めた。13日からは第10回全国中等学校優勝野球大会が開始され、多くの観客で賑わった。また、翌年の3月、大阪毎日新聞社が主催する選抜中等学校野球大会も第2回大会から甲子園球場で行なわれるようになった。甲子園球場は増改築が続けられ、昭和4（1929）年には後に「アルプススタンド」と呼ばれる外野スタンドの増設がされた。昭和9（1934）年の入場者総数は147万人、1日の最大入場者数は10万人を達成するほどの盛況であった⁷⁷。

読売新聞社は昭和9（1934）年に結成した巨人軍の相手チームがなかったため、甲子園球場を所有する阪神電鉄にプロ野球チームの結成を打診した。阪神電鉄はこれに応じ、昭和10（1935）年12月、大阪野球倶楽部を設立した。チーム名は大阪タイガースとされ、翌年の4月から試合が行なわれた。阪急電鉄がプロ野球チームを編成すると、阪神と阪急の競合関係を活かし、9月から阪神－阪急定期戦が行なわれるようになった⁷⁸。

甲子園球場では当初、多機能グラウンドとしてラグビーの試合も行なわれていたが、グラウンドが適さないことが判明し、球場よりも大阪湾寄りの土地に昭和4（1929）年5月、サッカーとラグビーの正式競技場として利用できる南運動場が新設され、様々な競技大会が行なわれた。また、阪神電鉄取締役の片岡直方の推進によってテニスコートの整備も行なわれ、大正15（1926）年5月に9面のテニスコートが新設された。昭和3（1928）年にテニスクラブが設立され、翌年にはテニスコートが増設され、合計57面もの規模となった⁷⁹。

甲子園における娯楽施設開発

昭和3（1928）年9月、南運動場のさらに南側で御大典記念阪神大博覧会が開催された。阪神電鉄は、その会場の設備を利用して、潮湯や運動具、余興場を整備し、昭和4（1929）年、2万坪の規模を持つ「甲子園娯楽場」が開場した。潮湯の上階には阪神電鉄の直営食堂の出張店が置かれた。昭和7（1932）年9月には「阪神パーク」と改称され、動物園や娯楽設備が強化された。動物園は、陳列式ではなく、猿島などの環境を作って放し飼いにしていることや、当時の日本では名古屋動物園で7羽飼育されていただけであったペンギンを48羽飼育していることを誇っていた。また、阪神パークは動物サーカス団を編成し、全国を巡業した。阪神パークの昭和9（1934）年の入場者は66万5,000人に達し、人気を博した。また、昭和10（1935）年3月には、阪神パークに阪神水族館が新設された⁸⁰。

阪神電鉄社長・島徳蔵は甲子園の開発当初、海浜ホテルの建設を計画しており、立地は最終的に武庫川畔に変更されたが、フランク・ロイド・ライトの門下生である江藤新の設計で鉄筋コンクリート4階建て、2,000坪の甲子園ホテル⁸¹が竣工した。このホテルはライトの設計した東京の帝国ホテルと並んで、「東の帝国ホテル、西の甲子園ホテル」と称され

ほどの完成度を誇り、高級社交場としても利用された。ホテルの経営は阪神電鉄ではなく、別会社の株式会社甲子園ホテルが行なうこととなった⁸²。

阪神電鉄の甲子園経営が従来の娯楽施設経営と異なる点として、阪神電鉄自身で土地の買収から施設の整備までを一貫して行なっていることが挙げられる。これは、三崎の構想や、野球場が鳴尾球場経営の時点で十分な来場者が見込めるという材料が揃っていたことで可能となったと考えられる。阪神パークのような娯楽施設は、甲子園球場で試合が開催されていない時でも、来場者を見込めるバックアップとしての役割があったのではないだろうか。このように、阪神電鉄の甲子園経営は、安定した利益を見込める万全な体制を確保したうえで行なわれていたと考えられる。

阪神電鉄の初期の娯楽施設の経営は消極的であったが、阪急神戸線が開業した頃に、鳴尾運動場や甲子園の開発といった、大規模な娯楽施設経営を展開している。このことから、阪神電鉄の沿線娯楽施設の開設は、阪急神戸線の開業による阪神本線の利用者の減少を、沿線の娯楽施設に向かう行楽客の鉄道需要によって食い止めるために必要とされたのではないかと考えられる。

第4節 六甲山の保養地開発

六甲山での開発のはじまり

明治28（1895）年、モーリヤン・ハイマン商会やオリエンタルホテルの経営者であるイギリス人のA.H.グルーム（Arthur Hesketh Groom, 1846～1918）が六甲山に別荘を建てたことが、六甲山上の開発の始まりであった。これに続いて外国人によって別荘が建てられ、明治43（1910）年には56戸の別荘が建設されていた。明治36（1903）年5月には、グルームが日本初のゴルフ場である神戸ゴルフ倶楽部を設立した⁸³。大正4（1915）年6月からは、H.E.ドントによって編集された、『INAKA』が発刊された。『INAKA』は、それまでに六甲山で行なわれていた登山やゴルフの機関誌で、それらのスポーツの活動が記録されていた。このほかにも、六甲山では、スケートやスキーも行なわれていた⁸⁴。

このように、鉄道会社が開発に加わるまでは、六甲山では主に外国人による開発が進められていた。

阪急電鉄による六甲山開発

大正9（1920）年7月に開業した阪神急行電鉄の神戸線は、阪神間の鉄道のなかで最も山側に位置することから、六甲山へ向かう多くの客に利用された。当時は六甲山への交通手段は整備されておらず、山上へ向かう手段として利用されていた駕籠屋が、最寄りの六甲駅に集まっていた。大正14（1925）年8月、阪神急行電鉄は食堂を持つ六甲阪急倶楽部を六甲山頂で開業し、六甲山の開発に乗り出した。昭和4（1929）年に表六甲ドライブウェイが完成すると、阪急の傍系会社が運行する六甲バスが六甲駅－山上駅間で運行を開始した。これによって、六甲山への交通手段であった駕籠の利用者が激減し、駕籠屋は見られなくなった。また、同年7月には六甲山ホテルが開業した。昭和5（1930）年9月、阪神急行電鉄は六甲登山架空索道を設立し、翌年11月に日本初のロープウェイが開通した。これにより、六甲山では大衆向け観光地としての側面も持ち合わせた開発が行なわれていっ

た⁸⁵。

阪急電鉄は、阪神に先駆けて六甲山での開発を開始しているが、これは海側を走っている阪神本線よりも阪急神戸線が北の山麓を通っており、六甲山上での経営と鉄道を地理的に結びつけやすかったことが要因となっているのではないかと考えられる。

阪神電鉄の六甲山での開発

阪神電鉄では、明治43（1910）年には六甲山のケーブルカーの敷設計画が存在していたが、中止されていた⁸⁶。その後、阪神電鉄の本格的な開発は、昭和2（1927）年3月に有野村から六甲山の75万3,000坪の土地の払い下げを受けて開始された。阪神電鉄は昭和3（1928）年4月に、六甲村－有馬間の鉄道敷設免許を取得していた六甲越有馬鉄道を買収し、傍系会社とした。買収後、六甲越有馬鉄道は、阪神電鉄本線の新在家から土橋までのバスを運行し、土橋から六甲山上までがケーブルカーを敷設する路線とされた。昭和7（1932）年3月にケーブルカーが開業し、同年7月にバスの運行が開始された。また、12月からは六甲山上で循環バスの運行も開始された⁸⁷。

阪神電鉄土地課長の野田誠三は、六甲山上の自然環境を考慮したうえで、経営地を住宅別荘地区、水源地区、森林地区、遊園地区、商業地区に分けて開発を行なった。六甲山上の経営は昭和8（1933）年6月に上流階級向けの4戸の貸別荘から開始された。昭和11（1936）年～12（1937）年には新たに26戸の貸別荘が建てられた。また、昭和11（1936）年からは1万5,000坪の規模の六甲山別荘地、昭和13（1938）年～16（1941）年には建売の別荘30戸を販売し、別荘地の経営を拡大していった。娯楽施設では、六甲越有馬鉄道が昭和8（1933）年5月に高山植物園を開業した。翌年の昭和9（1934）年7月には、オリエンタルホテルが六甲オリエンタルホテルの営業を開始した。このホテルは阪神電鉄が「六甲山を上品に発展させる」ことを目的に344坪、24室の客室を持つ建物として建設し、オリエンタルホテルに建物を貸す形式となっていた。昭和11（1936）年6月、六甲越有馬鉄道は旅館凌雲荘の営業を開始した。翌年の昭和12（1937）年6月、阪神電鉄はバンガロー風の建物、ゴルフ場、テニスコート、魚釣池を持つ六甲山カンツリーハウスを開業した⁸⁸。

六甲山上での阪神電鉄の開発は別荘や六甲カンツリーハウスなど、全体的に上流階級向けの施設の開発に重点を置かれているように見受けられる。この点について言えば、甲子園での開発とは対照的であるが、阪急電鉄が昭和4（1929）年7月に六甲山ホテルを開業していたことが関係していたと考えられる。特に、貸別荘の建設理由について阪神電鉄は、「六甲山を上品に発展させるため」⁸⁹としていたことから、六甲山での開発は、阪急電鉄に対抗することを意識して進められていたことが伺える。

六甲山での阪神・阪急両社の開発は、六甲山を大衆の行楽地へと変えつつ、それまでの「上品さ」を保った状態で進められていった。その一方で、阪神・阪急の両社が娯楽施設の面において、直接対抗する場にもなっていたのではないだろうか。

阪神・阪急両社の娯楽施設は、通勤・通学以外の安定した鉄道利用者を発生させた。特に、阪急電鉄の娯楽施設経営では、あらゆる面において小林一三が経営に関わっており、影響を与えていた。なかでも、阪急マーケットや阪急百貨店では、食品を中心に扱うなど、阪急沿線の住民の利用を意識した経営を行っていたことから、阪神間の人々の生活の質

を高める側面も持っていたと考えられる。

おわりに

本稿では、阪神間における鉄道整備の歴史的経緯、私鉄による沿線住宅地の開発、及び娯楽施設の展開について論じてきた。これまでの考察から、阪神間における開発が成功した要因として、以下の三点が挙げられる。まず一つ目は、官営鉄道、阪神電鉄、阪急電鉄の3線が阪神間の旅客輸送において競合するなかで、利用者の獲得をめざして鉄道事業を支える要素が必要であり、そこで沿線の住宅地開発に着目した点である。次に二つ目は、競合している他の鉄道とは異なる、中間層に向けた独自性のある沿線施設を展開した点である。さらに三つ目は、環境が悪化していた大阪の中心部から離れた「郊外」が注目されていた時期であったという点が挙げられる。以上の要因によって、阪神間は独自の発展を遂げてきたと考えられる。

阪神間の住宅地は、大阪と神戸の間に位置している。この立地は、通勤・通学だけでなく、娯楽施設の面においては、梅田の百貨店や宝塚、甲子園といった豊富な娯楽施設や、六甲山などの自然豊かな環境に恵まれた立地に存在している。これらの娯楽施設では、同じ地域で競合している互いの私鉄の施設に競り勝つため、電鉄経営の球団を所有し、ターミナル百貨店を開業するなど、沿線開発の先駆けとなる施設が整備されていった。特に、阪急百貨店では、女性店員の活躍を目的に、店員を育成する女学校も開校され、女性の社会進出といった面においても、時代を先取りしていたと言える。また、沿線住宅地では、公園や店舗など、生活に必要な施設が整備されていった。

これらの沿線住宅地や娯楽施設は、戦後に盛んに行なわれることとなる郊外開発において、人々のライフスタイルを充実させる、その先駆けとなっていたと言えるのではないだろうか。

以上のことから、阪神間における私鉄の沿線開発は、阪神間に住む人々の間に利便性や楽しみをもたらし、時代を先取りした豊かな生活文化を創り出していったと言えよう。

注

- ¹ 田井玲子『外国人居留地と神戸 一神戸開港150年によせて一』神戸新聞総合出版センター、2013年、150、152、154頁
- ² 財団法人日本経営史研究所編『阪神電気鉄道八十年史』阪神電気鉄道株式会社、1985年、14-15頁
- ³ 同上書19-20頁
- ⁴ 同上書21-22頁
- ⁵ 同上書22、24-26頁
- ⁶ 同上書27、30頁
- ⁷ 同上書29-35頁
- ⁸ 同上書36-37頁
- ⁹ 同上書50頁
- ¹⁰ 同上書44-45、584頁

- 11 同上書52-54頁
- 12 同上書67-68頁
- 13 同上書56-58頁
- 14 同上書50、585頁
- 15 同上書81頁
- 16 同上書84-87、587頁
- 17 今尾恵介『地図と鉄道省文書で読む私鉄の歩み—関西（1）阪神・阪急・京阪』白水社、2017年、44頁
- 18 財団法人日本経営史研究所編、前掲書73、136-138頁
- 19 同上書141-143頁
- 20 同上書143-144頁
- 21 同上書149-152頁
- 22 同上書159頁
- 23 同上書194-197、199頁
- 24 同上書199-202頁
- 25 同上書216-218頁
- 26 京阪神急行電鉄株式会社編『京阪神急行電鉄50年史』京阪神急行電鉄株式会社、1959年1-4、6-7、348頁
- 27 同上書9-11頁
- 28 同上書12-14、353頁
- 29 同上書18、353頁
- 30 阪急電鉄株式会社編『75年のあゆみ<記述編>』阪急電鉄株式会社、1982年、19頁
- 31 今尾恵介、前掲書、194頁
- 32 阪急電鉄株式会社編、前掲書、19-20頁
- 33 同上書25-26頁
- 34 京阪神急行電鉄株式会社編、前掲書、31頁
- 35 同上書46-47頁
- 36 財団法人日本経営史研究所編、前掲書、111-112頁
- 37 同上書113、161頁
- 38 同上書161-164頁
- 39 同上書209-211頁
- 40 京阪神急行電鉄株式会社編、前掲書、10、118-120頁
- 41 今尾恵介、前掲書 142頁
- 42 竹村民郎『阪神間モダニズム再考 竹村民郎著作集Ⅲ』三元社、2012年、362頁
- 43 小林一三『逸翁自叙伝—青春そして阪急を語る』阪急電鉄株式会社、1979年、180-182頁
- 44 京阪神急行電鉄株式会社編、前掲書、121-122頁
- 45 「阪神間モダニズム」展実行委員会編『阪神間モダニズム』淡交社、1997年、31頁
- 46 京阪神急行電鉄株式会社編、前掲書、124-125頁
- 47 「阪神間モダニズム」展実行委員会編、前掲書、34頁

- ⁴⁸ 同上書、31頁
- ⁴⁹ 京阪神急行電鉄株式会社編、前掲書、136-137頁
- ⁵⁰ 同上書137-139、142頁
- ⁵¹ 同上書145-146頁
- ⁵² 同上書146-147、149頁
- ⁵³ 同上書149-150、152頁
- ⁵⁴ 谷内正住『戦前大阪の鉄道とデパート—都市交通による沿線培養の研究』東方出版、2014年、20-25頁
- ⁵⁵ 株式会社阪急百貨店社史編集委員会編『株式会社阪急百貨店25年史』株式会社阪急百貨店、1976年、70-72頁
- ⁵⁶ 同上書68頁
- ⁵⁷ 同上書68-70頁
- ⁵⁸ 同上書72-73頁
- ⁵⁹ 同上書77-78頁
- ⁶⁰ 同上書78-80頁
- ⁶¹ 同上書80-82頁
- ⁶² 同上書82-83、87-89頁
- ⁶³ 同上書73-74頁
- ⁶⁴ 同上書100-101頁
- ⁶⁵ 同上書104頁
- ⁶⁶ 谷内正住、前掲書 87頁
- ⁶⁷ 株式会社阪急百貨店社史編集委員会編、前掲書 110-112頁
- ⁶⁸ 同上書114、116頁
- ⁶⁹ 同上書121-122、131-132頁
- ⁷⁰ 同上書140-143頁
- ⁷¹ 谷内正住、前掲書、328、330-331頁
- ⁷² 財団法人日本経営史研究所編、前掲書、118-119頁
- ⁷³ 同上書113-115、585頁
- ⁷⁴ 同上書117-118頁
- ⁷⁵ 同上書118、167-168頁
- ⁷⁶ 同上書165-167頁
- ⁷⁷ 同上書167-169、211-212頁
- ⁷⁸ 同上書212頁
- ⁷⁹ 同上書212-213頁
- ⁸⁰ 同上書213-214頁
- ⁸¹ 昭和19（1944）年に海軍に接収され、米軍、大蔵省を経て昭和40（1965）年に武庫川女子大学が国から譲り受けて修復、現在は甲子園会館となっており、近代産業遺産と登録有形文化財に指定されている。
- ⁸² 財団法人日本経営史研究所編、前掲書、214頁および、武庫川女子大学 甲子園会館（旧

甲子園ホテル) <http://www.mukogawa-u.ac.jp/~kkcampus/index.html> (2018年11月5日取得)

- ⁸³ 田井玲子、前掲書、112頁および、高木応光『神戸スポーツはじめ物語』神戸新聞総合出版センター、2006年、66-68頁
- ⁸⁴ 「阪神間モダニズム」展実行委員会編、前掲書、228-229頁
- ⁸⁵ 京阪神急行電鉄株式会社編、前掲書、184-185、361頁
- ⁸⁶ 財団法人日本経営史研究所編、前掲書、116-117頁
- ⁸⁷ 同上書215頁
- ⁸⁸ 同上書215-216頁
- ⁸⁹ 同上書216頁

【参考文献】

著書

- 今尾恵介『地図と鉄道省文書で読む私鉄の歩み—関西（1）阪神・阪急・京阪』白水社、2017年
- 株式会社阪急百貨店社史編集委員会編『株式会社阪急百貨店25年史』株式会社阪急百貨店、1976年
- 北康利『小林一三一時代の十歩先が見えた男』PHP研究所、2014年
- 京阪神急行電鉄株式会社編『京阪神急行電鉄50年史』京阪神急行電鉄株式会社、1959年
- 小林一三『逸翁自叙伝—青春そして阪急を語る』阪急電鉄株式会社、1979年
- 財団法人日本経営史研究所編『阪神電気鉄道八十年史』阪神電気鉄道株式会社、1985年
- 田井玲子『外国人居留地と神戸—神戸開港150年によせて』神戸新聞総合出版センター、2013年
- 高木応光『神戸スポーツはじめ物語』神戸新聞総合出版センター、2006年
- 竹村民郎『阪神間モダニズム再考 竹村民郎著作集Ⅲ』三元社、2012年
- 谷内正住『戦前大阪の鉄道とデパート—都市交通による沿線培養の研究』東方出版、2014年
- 阪急電鉄株式会社編『75年のあゆみ<記述編>』阪急電鉄株式会社、1982年
- 「阪神間モダニズム」展実行委員会編『阪神間モダニズム』淡交社、1997年

ウェブサイト

武庫川女子大学 甲子園会館（旧甲子園ホテル）

<http://www.mukogawa-u.ac.jp/~kkcampus/index.html> (2018年11月5日取得)