第一回　平成二十三年四月十六日

甲子園球場と観光開発の歴史

四方　啓暉
田中　義次

○四方啓暉講師

皆様こんにちは。四方でございます。今日は、第一回目の講演でございます。ご参加いただきまして本当にありがとうございます。当初は雨だと思っておりましたけれども、天気になりまして、よかったと思います。

早速ではございますけれど、今年の公開講座のテーマは阪神間の「歴史と文化の旅」ということで、その第一章 ―本日の講座と次回のワークショップ― では、甲子園球場と観光開発の歴史についてとりあげてまいります。今日は、二つのパートに分けて進めさせていただきます。一つは、阪神間の観光開発のお話をまず私、四方からさせていただいて、その後、今日の話で一番皆様の興味のおありになる甲子園球場については田中先生からお話をさせていただきます。

それでは、第一のパート、阪神間における観光開発の歴史について始めさせていただきます。その前に、

皆様のお手元の資料をご確認ください。ご用意させていただきましたのは、簡単な年表のようなものです。それから、私のパートについてはスライドを少しご覧いただきながら進めたいと思っております。よろしくお願いいたします。

さてここで、二つほど皆様にお尋ねをさせていただきます。差し支えなければ質問にお答えいただきたいのですが、まず一つは、実は私は昭和二十一年生まれでございます。私よりも先輩の方、ちょっと恐縮でございますが、お手をお挙げいただけますか。どうもありがとうございます。よくわかりました。皆様全員といいますか、大先輩でございます。気をつけてお話をさせていただきたいと思っております。

もう一つ、皆様方の中でこの阪神間に長く住んでおられて、阪神間は私のふるさとだというふうに思っておられる方、ちょっと恐縮ですが、再度挙手いただけますか。はい、ありがとうございます。よくわかりました。メンバーの皆様の事情を踏まえた上で、それではこれからお話をさせていただきます。

今日の私と田中先生の話には、多分、今ご出席の皆様方にとりましては非常に懐かしい名前だとか、施設名だとかいうのが出てくると思います。皆様の若いころに行かれたところの名前もあるかも知れませんので、当時を思い出しながら、お楽しみいただければ幸いです。

それでは、まず観光開発の歴史です。話しは、江戸時代の慶応年間から明治に改元されて数年、それこそ明治政府が日本を統一国家に、違う言い方をすれば近代化しようとした時代から始まります。一昨年前

から、ＮＨＫで年末に司馬遼太郎の作品『坂の上の雲』がドラマ化され三年にわたって放映されています。これからのお話の背景は、あの時代だというふうに思い浮かべていただいたらいいかと思います。テレビをご覧になっている方は、― 秋山兄弟とか、正岡子規が出てくるドラマですけれども ― あのころを思い浮かべながら聞いていただければ、と思います。いわゆる文明開化の時代、象徴的な出来事といいますと、明治五年にご存じの新橋、横浜間に蒸気機関車が走った事ではないでしょうか。じつは今日は、そこからお話したいと思います。

蒸気機関車が走り、その後全国的に鉄道ブームといいますか、いろんなところで鉄道が敷設されていったようです。その次に、全国的に広がっていったのが電気鉄道でした。電気鉄道というのは最初は市電、例えば東京や大阪の市内を走る市電というものが全国でブームになったようです。その後、この時代は日露戦争の前後ですが、だんだん都市間を電車で結ぶという時代に移り変わっていったようです。全国でそういう都市間の電気鉄道ブームがおきたわけですが、どうもそのころは、そういう事業に手を伸ばすということは投機が目的だとか、また、株価のつり上げということで、世間には鉄道に手を出す人は真っ当な人はいないと、鉄道事業に手を出すのには、まじめな企業は皆無といわれたぐらい、鉄道が、全国に広がっていく中で、世間の人たちは違う目で見ていたのかも知れません。関西は東京と比べて私鉄王国と言われております。さきほど「まじめな企業は絶無」という言葉があるというふうに申し上げましたけども、

その中ではまじめな大手の私鉄の歴史というものが、関西の観光開発の歴史に、オーバーラップしていくものじゃないか、というふうに考えております。

年表をもとに少しこれからお話をさせていただきます。まず具体的に鉄道の歴史がどうだったかといいますと、明治三十七（一九〇四）年、日露戦争が勃発した年です。先ほどから申し上げている『坂の上の雲』もそうですね。この戦争は一年半ほど続いたようですが、その最中の一九〇五年、明治三十八年に初めて大阪・神戸間を民間の鉄道が走ります。スライドに映っているのは、昭和の最初のころの地図です（図1）。線が引かれている部分、これが阪神間で最初に敷設された私鉄、阪神電鉄です。この地図では梅田となっておりますが、当時の大阪は出入橋が終点だったようですね。それから神戸は加納町が最初の阪神電鉄の神戸側の終点だったようです。この間を一時間半で結んでいたようです。

この阪神電鉄は、鉄道を引いた後、沿線開発の中で観光開発に着手していくわけです。最初に着手したのは―ここに、打出という駅がありますが―この打出の浜辺に海水浴場をつくることでした。大阪・神戸間が開通した翌年のことです。当時、日露戦争でそれこそ日本海海戦などがあって、海というものが非常に国民にとって親しいものというふうになっていたらしくて、手っ取り早くお客様を呼ぶのには、海水浴場開発がいいだろうということで、まずは打出浜に着手したのです。ちなみに同じ年にちょっと南のほうにありますが、南海電鉄が浜寺を開発しています。当時は北の打出、南の浜寺といわれておりましたが、

参考資料：年表

1904(明37)年	日露戦争　〔～明治 38 年 9 月〕
1905(明38)年	阪神電気鉄道（株）　大阪―神戸開通
	打出海水浴場（関西初“北の打出　南の浜寺”）
1907(明40)年	香櫨園（こうろえん）開園　〔～大 2 年〕
	香野蔵次　櫨山慶次郎
	動物園・博物館・遊園地・ホテル・運動場
	ウォーターシュート・奏楽堂
1908(明41)年	鳴尾競馬場　（関西初）
	鳴尾球場（大 6 年　第 3 回全国中等学校優勝野球大会）
1910(明43)年	箕面有馬電気軌道（株）　梅田―宝塚開通
	箕面動物園・民鉄初の建売住宅（池田）
1913(大２)年	宝塚少女唱歌隊（宝塚音楽学校）
1914(大３)年	宝塚新温泉
1920(大９)年	阪神急行電鉄（株）梅田―神戸開通、百貨店
1921(大11)年	枝川・申川（さるかわ）河川敷　譲り受ける
1924(大13)年	甲子園球場　“東洋一大球場”
1926(大15)年	甲子園総合運動場“関西唯一堂々たるスポーツセンター”
1927(昭２)年	六甲山開発　有野町
1928(昭３)年	阪神パーク（甲子園娯楽場）
1929(昭４)年	浜甲子園健康住宅地　〔大 15 年“海岸遊覧地帯計画”〕
	阪神百貨店
1930(昭５)年	甲子園ホテル（甲子園会館）
1932(昭７)年	六甲ケーブル・ドライブウェー
1933(昭８)年	高山植物園　“日本唯一”
1934(昭９)年	六甲オリエンタルホテル
1943(昭18)年	多くの施設が軍の要請によって取り潰される

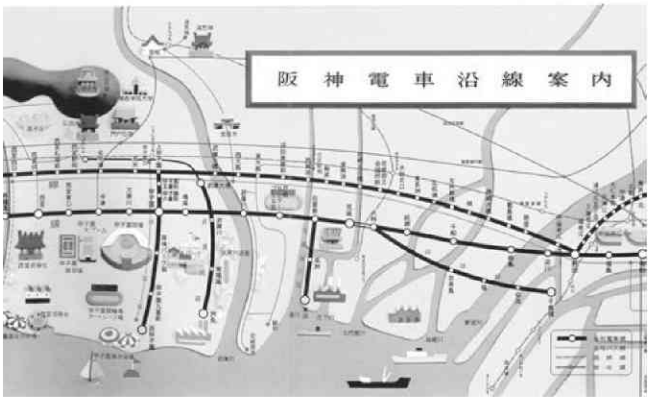

図１（阪神電気鉄道株式会社提供）

まずこれらがある意味で観光開発の最初といえるかも知れません。当時の文献を読んでみますと、一日に五万人ぐらい来たということですから、大変な人気だったことがうかがえますね。大阪の町にちんどん屋を歩かせて広告もしたといったことも、文献には載っております。

ここでもう一つ質問をさせていただきたいのですが、大手前大学の近くには阪神の香櫨園、それから阪急の夙川という駅の間、またＪＲのさくら夙川という駅がございますけど、この香櫨園というところに、遊園地があったことをご存じの方、ちょっと恐縮ですが手を挙げていただけますか。ああ、おられますね。ありがとうございます。実はそうなんです。この遊園地も阪神電鉄が行った観光開発の一つなんです。

再び地図をご覧いただきましょう。ここが先ほど話に出た打出ですね、そして、ここが香櫨園です。その北側に森具という地名が載っています。さらにその北にＪＲが走っていて、またその北を阪急電車が走っていますが、当時は、まだ阪急電車は走っておりませんでした。夙川のこのあたりには当時、株などで大儲けした人たちがおりました。そのうちの一人、香野（こうの）さん、お名前は蔵治（くらじ）さんといいますが、それからもう一人、櫨山慶次郎（はぜやま けいじろう）という、その二人が、ここに遊園地をつくることを考えました。そのときに阪神電鉄の景気もよかったものですから、一緒に出資してやろうではないかということで、香櫨園という遊園地ができました。これは、香野さんの香と櫨山さんの櫨の二字を取ってつけられた名前なのです。

今申し上げましたのは、地図でいいますと、夙川が流れております、このあたり一帯ですね。私どもの大学はここ、森具という、森という字のちょっと右に建っていますが、この場所にございますので、ある意味ではこれから関西の歴史、観光の歴史をお話し申し上げるのに、この大学の立地は非常にふさわしいと改めて思いますね。

さて、この香櫨園がどんなものだったかといいますと、スライドをご覧ください（図2）。今でも面影がございますが、これがJRです。ちょっと北側にウチヨド池というのがございます。これを中心に、このように、音楽堂（写真1）だとか動物園、それからあとは博物館だとか、さらに運動場―これができたころに、早稲田大学とシカゴ大学の国際野球が行われた歴史もございます―さ

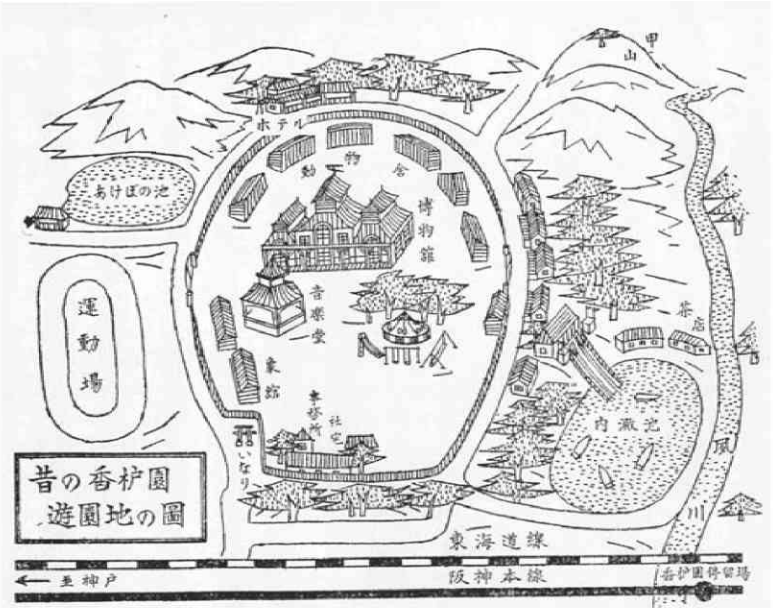

図２（阪神電気鉄道株式会社提供）

らに、現在のこの近辺をご存じの方はお気付きかもしれませんね、ここにホテルと書かれてありますが、この場所は今のカトリック教会がある場所です。施設としては以上のようなものが建てられていたようです。さらに奥のほうも開発されていて、そこでは、例えばウサギ狩りだとかキツネ狩りなどをして楽しんでいたようです。まだ阪急が走っておりませんでしたので、山手の方まで伸びていたということですね。

さて、ちょうどここは、今、ダイエーの建物があるところです。そして、この池には…おわかりでしょうか?じつはウォーターシュートなのです。写真をお見せしましょう(写真2)。これですね。長さは五十メートルあったそうです。私もウォーターシュートに乗った年代ですけれども、子供のころ、これに乗せてもらいたいとか、ボードの先に立っている人が落ちないかな、なんて言っていた思い出があります。それは冗談ですけれど…。

いずれにしましても貴重な写真がこのように残っております。この時代、明治四十(一九〇七)年頃ですが、一万坪の敷地を使って、今申し上げたような施設ができたわけですね。先ほど運動場で国際野球が行われた話をしましたが、これは実はその後、今日のもう一つのテーマである甲子園球場につながっていくことになります。その後も香櫨園がずっ

写真1

と続けばよかったのですが、五年ほどして廃園になってしまいます。というのは、ここを最終的には住宅地として開発するという目的で外国人の所有するところとなったのです。五年で閉じてしまうことになり、動物園の動物はどうなったかというと、これは後でご紹介しますけれども、その後、阪急電車が梅田から箕面ですとか宝塚に電車を走らせることになった際、箕面に動物園がつくられましたので、そこに引き取られていきました。

それから、ここに音楽堂がございますが、これは香櫨園浜の海水浴場に移されました。先ほど打出の海水浴場のお話しを申し上げましたが、この海水浴場も実は二、三年で閉鎖されています。このあたりの砂浜には、牡蠣の貝柄が多過ぎて、怪我をする人が多かったそうです。せっかく開設したけど、これではよくないということで、香櫨園の浜に海水浴場がつくられたのです。いずれにしましても、短命ではありましたが、まず関西の観光開発は海水浴場から始まって、そしてこのすばらしい一万坪の遊園地がつくられていったのです。

そうこうするうちに、鳴尾に競馬場をつくる話がでてまいりまして、明治四十年に完成しました。これは関西で初めての競馬場で、その後、仁川競馬場に移ることになります。さらに阪神電鉄は、明治四十三

写真２

年に住宅地開発に着手します。これは観光開発とは重ならないかもしれませんけれども、ここでは鳴尾浜に競馬場ができたということとあわせて頭の片隅にとどめておいてくだされば結構です。

今まで阪神電鉄を取り上げてお話をすすめてきましたが、ここで初めて阪急電鉄が出てきます。明治四十三（一九一〇）年、阪神が神戸、大阪間を電車でつないだ後、五、六年たったころでしょうか。阪急電鉄が箕面有馬電気鉄道というものを始めます。最初は、先ほども言いましたでしょうか、神戸ではなくて宝塚と梅田の間を走らせたのです。当時五十分ほどで行ったようです。その開通と同時に箕面に動物園をつくって廃園となった香櫨園の動物を移した。そして民鉄で初の、建て売り住宅を開発しました。同じく阪神も住宅開発をすすめていたのですが、建て売り住宅という売り方は初めてだったようです。池田に室町というところがございますが、非常に人気があったようです。

さらに阪急電鉄は、宝塚の観光開発をすすめます。そこには皆様ご存じの大々的な施設が登場しました。まず宝塚新温泉が開業されました。これは箕面動物園ができた翌年のことです。その次に「宝塚唱歌隊」が結成されます。初演は宝塚新温泉の余興場でした。大正二（一九一三）年のことです。その後、宝塚音楽歌劇学校が設立され、在校生と卒業生で宝塚少女歌劇団が組織されました。今の宝塚音楽学校と宝塚歌劇団の前身ですね。こういうアミューズといいますか、エンターテイメント的なものをつくるということは、阪急電鉄が、観光開発を行っていく上での、大きな特色の一つといえます。梅田から宝塚まで開通し

た阪急電鉄が、お客様を誘致するために、レジャー施設、観光施設をつくった。それが宝塚の新温泉であったり、少女歌劇であったとご理解ください。

では、阪急電鉄は、いつ神戸まで電車を走らせたかといいますと、お手元の表にもございますが、大正九（一九二〇）年に神戸―梅田間が開通しています。ですから阪神と比べるとちょっと遅れていたようですね。香櫨園ができたのは先ほども申し上げたように、まだ阪急電鉄が走っていなかったから、大きな香櫨園の一万坪の敷地で遊園地ができたわけですね。

あと一つ、阪急電鉄のこれも観光開発と言っていいのでしょうか、当時はやっぱりお客様誘致の目的に近かったと思いますけれど、神戸まで開通したと同時に阪急百貨店を開店しています。人を動かす―集客につながるような―ものをつくろうということだったと思います。このように、阪神間における二大私鉄の阪神、阪急に関わる施設の基礎がこの時代につくられていたというふうにご理解いただければと思います。ちなみに先ほどから阪急電鉄と言っていますけれども、できたころの阪急の名前は「阪神急行電鉄」ということですから、ちょっと今とは違う名前ですね。今は阪急電鉄と短くなっていますけど。

日露戦争があって国民が苦しい思いの中で立ち上がって来て、しだいにレジャーを求め始め、企業はそれにこたえ始めた、その矢先に、第一次大戦が起きるわけです。一九二〇年少し前後になるわけですけれども。再度、世の中は不況に陥り、重苦しい雰囲気になっていったようですが、ここでまた一つ、阪神電

鉄が考えました。こういう言葉で表現されます。「川底と山上の開発」。文字通りの川底と山上の開発を阪神電鉄は考えました。具体的にそれらは何かと言いますと、この近くに武庫川が流れております。よくご存じの方もおられると思いますが、当時の武庫川というのは、地元の人たちからは暴れ川といわれるぐらい急流で非常に扱いにくい川だったようですね。水害の歴史がたくさん残っておりました。当時の川は天井川、要は川底が結構高かったようです。万葉の時代の歌人も、暴れ川ということで、この武庫川の急流を表現しているようですから、古くから非常に問題の大きい川だったことが伺えます。まず兵庫県が、この武庫川の問題解決に乗り出します。

武庫川がこう、流れているとしますね。山から海に。当時、武庫川の横に、支流が流れていました。支流の横にさらに分流がありました。兵庫県が考えたことは、まず武庫川を低くすること、そして早期に支流の枝川（えがわ）、分流の申川（さるがわ）、これらの川をなくしてしまおう、つまり、全部、武庫川と一緒にしてしまおうと考えたようです。そして、その支流と分流がなくなった、要は武庫川に移った後の敷地に、阪神電鉄は目をつけたわけです。ああ、いい土地ができた、ここの開発に取組もう、というわけです。

そこで、阪神電鉄は兵庫県から払い下げられた、その大きな敷地にレクリエーションセンターをつくろうとしました。非常に大きな構想でした。児童遊園地から、それこそ海水浴場、それから動物園、水族館、

それから公会堂、ホテル、野球場などの建設が計画されたわけです。その中でまず最初に取り組んでいったのは何かというと、本日のもう一つの大きなテーマであります野球場―甲子園球場―をつくろうということになったわけです。実際、甲子園球場ができのは大正十三（一九二四）年ですが、当初の構想は東洋一の大球場をつくるということだったようです。これについては後で田中先生から、さらに詳しくお話し申し上げることができると思います。

さて、少し話は戻りますけど、先ほど競馬場があったというふうに申し上げましたが、競馬場の跡に、鳴尾運動場というのがございました。これは非常に大きな競馬場だったので、その競馬場の真ん中の敷地が空いてるから、そこをほっといてはもったいないので、スポーツ施設をつくろうということですね。競馬場のこの真ん中に、二面の野球場、それから一周八百メートルのトラックの陸上競技場だとかプールなどをつくったようでございます。そこの野球場で野球が行われたわけですけれども、非常に当時野球の人気があって、多くの方が大阪から阪神電車に乗って球場に詰めかけて、収容し切れないということも随分続いたようです。このような背景があったので、阪神電鉄は兵庫県から払い下げられた敷地にレクリエーションセンターを、まず第一番目に野球場をつくろうとしたのですね。

大正十三（一九二四）年に甲子園球場ができるわけですが―細かいことは田中先生に引き継ぎをしたいと思いますが―そのときに、併せていろんな運動施設ができました。甲子園総合運動場ということで、こ

れはある意味では当時、関西では唯一のスポーツセンターということだったようです。当時は、日本のスポーツは欧米に比べて二十年ほど遅れていたというふうな記録がございます。今でこそオリンピック等で日本はよく頑張ってくれていますけれど、当時は欧米と比べてまだまだ遅れていたようです。それどころか東京からも遅れていたようなので、そういう点では、この大きな総合運動場をつくるということは関西のスポーツを奮い立たせるという大きな目的もあったようです。甲子園球場ができた後、何度か改装されていくわけですが、改装されていく中では、東京に負けないような施設ができていったようです。

話を戻しますと、甲子園総合運動場ができたのは大正十五（一九二六）年ですが、皆様方の中で、これからお話する言葉を聞いたことがある、とおっしゃられる方が大勢いらっしゃるのではないかと思うのですが、「百面コート」。広い敷地に、百面のテニスコートがあったようですね。中にはインドアコートもあったようですが、すごいことですよね、想像するだけでも。あとは、先ほど申し上げましたけれど、公会堂などもあったように聞いております。この時代、この甲子園総合運動場というのは、ある意味日本を代表するスポーツセンターで、阪神間、関西のスポーツの中心という役割を果たしていったようでございます。

ところで、先ほど川底から山上までの開発というお話を申し上げましたが、ここで阪神電鉄が次に取り組んだものは何かというと、山上です。関西で山の上と言えばもう皆さんもおわかりのように、六甲山の

開発です。ちょうど大正から昭和、具体的には昭和二（一九二七）年です。

六甲は当時、大高原といいますか、非常に夏は涼しく美しいところです。その裏がご存じの有馬温泉ですけれど、あのあたりに有野町というところがあります。阪神電鉄は、その有野町が七十五万坪という広大な敷地、土地を払い下げたものを、買い取りました。関西初の山岳公園をつくり、行く行くは観光と山荘の六甲というものをつくり上げようと考えたようです。

六甲山は海抜が確か千メートル近いですね。私も年に何度か行きますが、最近はそれほどでもなくなりましたが、子供のころ六甲へ行くと、やはり、ひんやりして寒いなと思ったことがあるくらいですから、夏の避暑地にふさわしい土地柄なんですね。明治時代に神戸で貿易商を営んでいた英国人のグループは、いち早く六甲山上に別荘を建て、ゴルフ場の建設もすすめました。この、日本初のゴルフ場となった「神戸ゴルフ倶楽部」の発足は明治三十六（一九〇三）年のことでした。すでに、もうその時代から六甲山では一部開発がされていたわけですが、阪神電鉄が改めてその六甲山に目をつけて開発に乗り出したのです。観光開発で申し上げますと、昭和二年に払い下げられた五年後、昭和七年には、土橋（ドバシ）から山上まで、あのケーブルカーが敷設されました。合わせてドライブウェイもできました。進んでますよね。運営していたのは、阪神電鉄の傘下にあった六甲越有馬鉄道ですが、その子会社がさらにつくった施設が高山植物園です。昭和八年に開設されているので、あの高山植物園も古いですね。日本一の高山植物園とい

うことでオープンしたようです。すてきな花がいっぱい咲いてますけれども、ちょうど今ごろは春ということで咲き誇っているのではないかと思います。

さらに阪神電鉄は、昭和九（一九三四）年に六甲オリエンタルホテルをつくりました。山上に天狗岩という美しい場所がありますけれども、そこにホテルを建てる時のコンセプトは、〝六甲山を上品に発展させるため〟だったようです。上品に発展させるためにはホテルが不可欠だということでつくられたようですね。ただしかし、その後、まことに残念な出来事としましては、阪神淡路大震災のときに、六甲も随分ダメージを受けました。私も仕事の関係で六甲山オリエンタルホテルにかかわっていた時期がございますけれども、あの震災の後ばったりと人々が六甲山に行かなくなりました。ケーブルカーもダメージを受けたということもありますが、まだ完全には立ち直れていないようにも思えます。数カ月前に行ったときには、六甲オリエンタルホテルは建物が囲われ、閉館されていました。さあこれからどうなるのかなと心配もしております。すばらしいホテルでしたね。その後も、阪神電鉄は六甲山上の開発を続け（図3）、現在に至っています。

さて、続いて時代を追うことにしましょう。また浜の方におりてきますと―皆様よくご存じの―阪神パークができました。阪神パークをつくるに当たっては、川砂や海の砂などで、まず土地を盛り上げるということから始まったようです。そして阪神パークのコンセプトは、異色に満ちた海浜遊園をつくろうとい

うものでした。モデルにしたのがアメリカにある、コニー・アイランドというところです。海のそばの遊園地で、ここを模倣し、見習ってつくられたということです。この阪神パークは、色々な文献、例えば阪神電鉄の社史などを読んでいると、実はすごい施設だったことに改めて気づかされます。少しご紹介しますと、今でこそ日本で遊園地といえば、東京のディズニーランドと多分皆さん声をそろえておっしゃると思いますが、もしかしたら当時の阪神パークは、現在のディズニーランドぐらいのインパクトがあったのではないかと思えるぐらいのものでした。ちなみにどんなものがあったのかといいますと、例えば動物園ですが、そのころの東京とか大阪にあった動物園というのは、檻があってそこに動物がいてというような見せ方をするようなものだったそうです。阪神電鉄が考えた阪神パーク動物園というのは、それではおもしろくないから、動物の生態を自然に近い形で楽しめるようなものにしようじゃないかということ

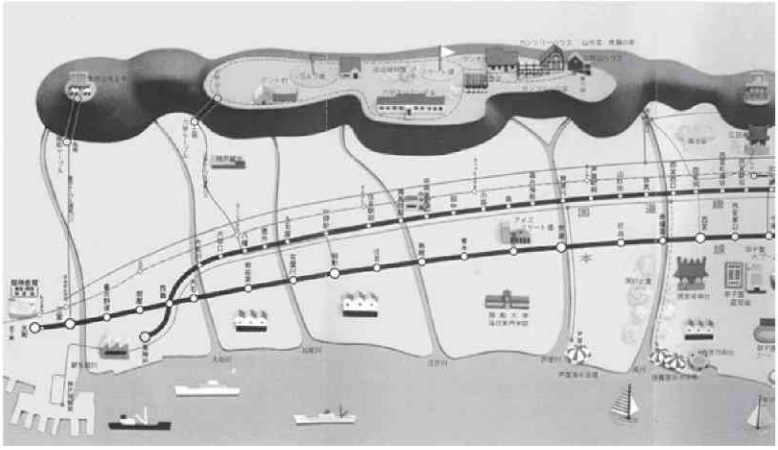

図3

で―今でこそ全国の動物園で取り入れておられますけれども―例えば猿山、猿が動き回るわけですね、ああいうものを初めてつくったり、それから羊も山をつくってそこに羊が山を登っていくようなものを見せたりだとか。さらにはペンギンですが、このような数字が出ていました。

当時の動物園ではせいぜいペンギンっていうのは五羽から十羽未満ぐらいだったらしいのです。ちなみに名古屋にある東山動物園などでは、ペンギンが七羽いるということで、大変喜ばれていたという話ですが、その時代に阪神パーク動物園では、四十八羽のペンギンを飼っていたのです。園内を四十八羽のペンギンが歩いていたようです。さらに驚いたのは、実は阪神パークの中で鯨を飼っていたのですね。今、「へーッ！」て驚かれていますが、私も、「へーッ！」と思いました。ゴンドウク

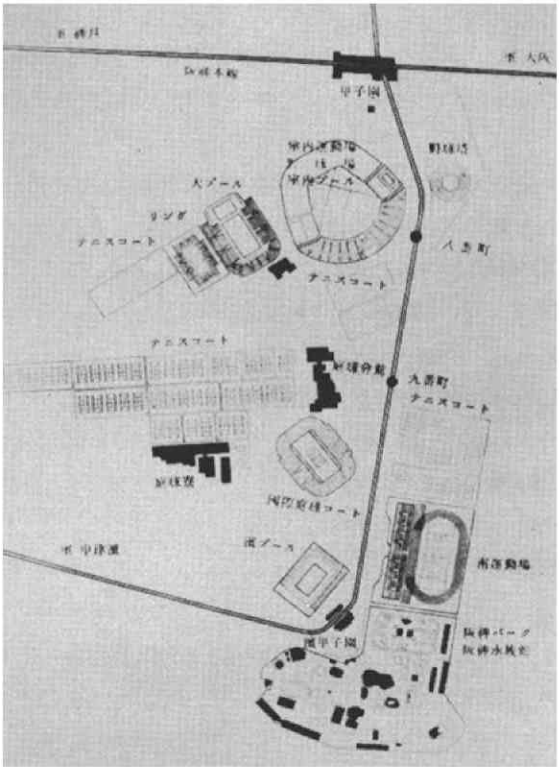

図４

ジラを二頭です。今となってはそんなに驚く話ではないかも知れませんが、当時は今以上にえさの問題や水質の問題だとかいろんな問題がありました。まさしく多くの方が、「へーッ！」と思って見に行かれたのでしょうね。このように非常に珍しい、全国広しといえども関東にもないようなものを、阪神パークでは見ることができたようです。

そこで、ちょっと古い図面なので見にくいかも知れませんが、スライドをご覧ください（図4）。これが、その後の阪神パークの姿ですが、ここに甲子園球場が見えます。こちらが百面テニスコートです。そして、ここに阪神パークがあって、水族館があります。ここで鯨を飼っていたのですね。そして南運動場というのがあって、ここでもいろんなスポーツが行われたようです。これがある意味で全盛期の甲子園近辺のですね、時代を代表する観光開発の一つというふうにご覧いただければと思います。ご出席の皆様の中ではあそこに行ったよ、その話は両親から聞いたことがあるよ、というようなものもあったと思います。

最後にもう一つお話させていただきます。阪神電鉄は阪神パークのような観光施設を補うものとして、ここでもまたホテルをつくるのです。―先ほどお話したのは、山上の六甲オリエンタルホテルでしたが―この写真です（写真3）。うなずいておられる方がおられますが、そうです。「甲子園ホテル」です。ご存じですね。今は甲子園会館と呼ばれていて、武庫川学院の所有となっています。昭和五年に竣工して以来、「東の帝国ホテル」「西の甲子園ホテル」といわれたぐらい立派なホテルだったようです。それもそのはず

です。甲子園ホテルを設計したのは、帝国ホテルの設計者フランク・ロイド・ライトの愛弟子・遠藤新と帝国ホテルの林愛作総支配人という方々だったのです。ただ残念なことに、ホテルとして商いをしたのはわずか十四年間だったそうです。太平洋戦争が始まってしまったのです。

しかしその短い間にも、例えば野球のベーブ・ルースだとか、三笠宮が新婚旅行で宿泊したとか、さすがは帝国ホテルと並び称されるぐらい、おもだった方々が利用されたようです。甲子園の開発をすすめるうえで、すばらしいホテルが要るだろうということで計画され、つくられたようですね。今も美しく当時のまま、非常にすばらしい管理をされて残っております。私も先日、久しぶりに見て来ましたけど、変わったところはありませんでした。ただ、今と少し違うのが、このスライドで見えております、これは南側だと思いますけれども、木や芝生などがありますが、ホテルとして営業していた当時には、ここには小さな遊園地があったようです。子どもが泊まったときに楽しめたのだと思います。

ホテルまで整った甲子園の開発ですが、先ほども少しふれました太平洋戦争の影響が出てまいります。

写真 3（武庫川女子大学甲子園会館案内リーフレットより）

この広大な甲子園のいろんな施設が軍によって目をつけられるわけですね。どういうことが起きてきたかと言いますと、例えば、ちょうどプールがあった海側あたりですね、川崎航空機工場の続きとして飛行場になりました。色々な建造物も軍に接収されました。甲子園球場には大銀傘がありましたが、それも資材として取り上げられたようです。また一時期、甲子園球場の中も芋畑となったようです。このように明治から始まった阪神間、甲子園を中心とする阪神電鉄の開発も、戦争によって大きな打撃を受けました。文献によると、戦後、立ち直り始めたのは昭和二十二（一九四七）年頃からだったとあります。

本日は、阪神間の観光開発について、戦前までを私のパートとしてお話させていただきましたが、改めて歴史を振り返りますと、すごい先輩たちがいたのだと、私自身、再発見させていただけたというふうに思っております。このたびの東日本大震災でも ―言葉をなくすほどの衝撃でしたが― 被災地をはじめ、日本全国をあげて復興に向けて頑張っていますが、明治時代以降、文明開化、戦争など、ざまざまな出来事の内で、これまでの歴史の中でも先輩たちの頑張りがあったのだと感慨深くなります。

最近はなかなか、これらに携わった方々のことに触れる機会も少なくなってきているように思いますが、冒頭に申し上げましたように、本日のお話をお聞きいただく中で、きっとご出席の中には、「私のおじいさんが実はあの施設にかかわっていた」とか、「開発に携わった人を知ってる」などとおっしゃる方がたくさんおられるのではないでしょうか。また機会があれば、そういうこともお教えいただければ、私自身

としては幸いです。今日を一つの御縁として、機会がございましたらお聞かせいただければと思います。

では、時間がまいりましたので、次に、公開講座のピッチャーズ・マウンドを田中先生にお譲りしたいと思います。ご清聴いただきありがとうございました。

※頁9～22の〈図1～4〉ならびに〈写真1・2〉は、阪神電気鉄道株式会社からご提供いただきました。ご好意に感謝申し上げます。