

阪神電鉄 その②

日本最初の郊外電車

都市間を繋ぐ、郊外電車のハシリは、箕面電気鉄道→阪神急行電鉄→京阪神急行電鉄→阪急電鉄と成長した、小林一三氏が設立した、現在の阪急電鉄のように思われているところがありますが、当時、郊外鉄道といえば、蒸気機関車による列車運行が主流であった時代に、明治38年いち早く電化の思想を取り入れて日本初の「郊外電車」を走らせたのが、余り知られていないが阪神電鉄である。開業区間は、出入橋（大阪）→脇浜（神戸）間であったとのことである。

しかし、新しいことをはじめる時には、必ず抵抗勢力が出てくるものであるが、文献によるとこの当時も、国家である「鉄道省」が、既に開業していた大阪→神戸間の乗客が奪われることを心配して、この計画に反対し、長期間にわたって事業が認可されなかったようで、お役人を説得する対策案として、「鉄道法」によらない「軌道法」（路面電車並）に準ずるものとして申請しなおし、認可されたようである。

この影響が、阪神電車は、（良く停まる）（次の駅が見えている）などといった、「駅数が多い」「駅間隔が短い」路線となり、便利さの反面、現在の悪評につながっていることでもある。

阪神電鉄本線で、駅間隔が一番短いのは、今津駅←→久寿川駅間で約580M しかも今津曙町という同一町内に2駅あるという、市電、市バスの感覚といえるでしょう。

阪急電鉄の前身である、「箕面有馬電気鉄道」は、遅れること5年、明治43年に開業している。このときから、阪神間の3社による「集客競争」「スピード競争」がはじまったといわれている。

