

「川底を駆けた文明開化」

増山雄三

神戸には、御影石という墓石などに使う石が産出するが、昔は、六甲山系の花崗岩をそういつていた名残で、「御影」という地名が生まれ、その御影石を加工する石屋が多く住んでいた、東灘区と灘区の境目を流れている小さな川を、「石屋川」といった。

その石屋川公園の遊歩道を歩いていくと、石屋川とJR東海道線が交わる一角に、山を貫いたものではないトンネルで、「日本で最初の鉄道トンネル旧石屋川隧道記念碑」と書かれた、記念プレートが立っている。

そこには、完成後の隧道写真と、その位置関係と建設の経緯が上に書かれ、下には、複線化と複雑線化工事のため、解体している時の工事、それに、高架線化工事の内容など、記念写真と説明が記されている。

明治の世になって、鉄道建設が進み、最初は東京―横浜間が開通し、二番目が明治七年（一八七四年）に、大阪―神戸間が開通するのだが、このルートには、芦屋川と住吉川それに石屋川の三つの河川があり、そこを通る線路は、「天井川」になっている場所にあたる、という問題があった。

天井川というのは、川底が周囲の地面より高い所にあるものを言うが、上流からの土砂が、流れが緩やかな所に堆積し、そのままだと氾濫の恐れがあるので、堤防を築いてかさ上げされ、それが繰り返されるうちに堤防が高くなり、川底も周りの地面よりかなり高くなってしまいう事になる。

六甲山麓から一気に下る石屋川は、鉄道が通る辺りが天井川になっていて、橋を架けるにはかなりの土盛りが必要で、おまけに、当時はまだ蒸気機関車の時代だったので、馬力不足で橋までの勾配を上げるのは難しかったため、川の下にトンネルを掘って、川くぐり

で通過させる事になった。

そこで、三つの川のうちで、一番早く手を付ける事になった石屋川を、仮水路を作って流れを変えたあと、川底を少しずつ掘り下げレンガを積み、トンネルを造りつつ川を元に戻す、という工法をとった。

そして、このように苦労して、日本で初めての、総延長六十一米に及ぶ立派な鉄道トンネルが出来上がったのは、明治四年（一八七一年）七月の事で、その名を「石屋川隧道」とつけられた。

この阪神間ルートでは、この石屋川に続いて、芦屋市に流れる芦屋川、東灘に流れる住吉川でも、同じような事情があって、川底に隧道が作られたが、時代が変わり、三本とも既に解体され、漏水防止のため、この部分の川底はコンクリートで固められ、今、石屋川を含む三つの川の上には、高架橋が架けられて、JRの鉄道はその上を走っている。

そして、隧道があった跡地には、二〇〇三

年にその場所を後世に遺すため、記念碑を高
架下の斜面にひっそりと建てられ、他の二河
川には、線路と電車の上を行く、跨線橋の水
路を流れるが、電車内からは、川の下を通過
しているという実感は、全然分らない。

令和二年十一月