

神戸港の貨物拠点だった旧神戸港駅

中央区にはかつて、国際港・神戸港の陸上貨物輸送を支えてきた大きな貨物駅が二つあった。一つはJR神戸駅の浜側にひろがるハーバーランドにあった湊川駅。そして、もう一つは2003（平成15）年11月末まで稼働していた神戸港駅である。

前者の湊川駅は1934（昭和9）年に神戸駅が高架化したことで駅機能を旅客と貨物に分類したため設置された貨物駅で、港の中心部が現在の三宮南部よりずっと



旧神戸港駅（京都鉄道博物館 提供）

西側にあった時代に貨物の輸送を支えた駅だった。神戸港駅から線路がさらに西へと延び、この湊川駅まで貨物専用の軌道が走っていた。しかし、港の中心が西から東へ移るにつれ、貨物駅の利用度も減少し、神戸駅周辺の再開発とも連動して、最終的には1985（昭和60）年にハーバーランドの着工に伴い、その役目を終えたのである。

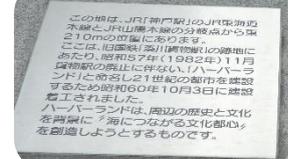
もう一つの、神戸港駅は1907（明治40）年に開業した貨物駅で、神戸港第四突堤の付け根近くにあり、約9万5千㎡の広さを有する。この駅は、東海道本線の旧東灘信号場（現・摩耶駅）から分かれた通称・神戸臨港線の終点に位置しているが、1980年代までは神戸港のすべての突堤と神戸駅浜側の湊川駅まで線路が延びていた。

戦前は綿花輸送で賑わい、ヨーロッパからの客船が着くと観光用にこの駅発、京都行の特別列車が運転されたこともあった。終戦直後は一時、米軍に接収されたこともあったが、1960年代には鉄鋼、小麦などの貨物が増え、年間120万トンの取扱いがあり、駅員も200人を超えていた。しかし、70年代以降、船荷コンテナをトラックで輸送することが普及して行くに従い、鉄道貨物の需要が減少していった。それにより、駅の規模も少しずつ縮小され、駅廃止直前には、約20本のホームに全国各地から毎日10便の列車が到着、駅員も廃業時には作業のハイテク化を伴うとはいえ22人まで減り、取扱量も約38万トン（2002年）まで減少した。

神戸臨港線が神戸市の土地区画整理対象区域にかかることもあって、JR貨物は神戸港駅の廃止を決め、貨駅機能は2003（平成15）年12月から須磨区の神戸貨物ターミナル駅に移ったのである。なお、神戸港の鉄道貨物拠点だった神戸港駅の跡地は（「神戸震災復興記念公園」愛称みなとの森公園）として2010（平成22）年1月17日にオープンした。



みなとの森公園



ハーバーランド内・旧湊川駅

出典：「神戸歴史トリップ」道谷 卓 著