



# 明治二〇年代における鉄道敷設運動と多紀郡の地域社会 : 福住村の動向を中心に (〈特集Ⅰ〉自治体史編さんの現在2 : 丹波篠山市史の取り組みと課題)

出水, 清之助

---

(Citation)

Link : 地域・大学・文化 : 神戸大学大学院人文学研究科地域連携センター年報, 17:40-60

(Issue Date)

2025-12

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/0100505157>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/0100505157>



# 明治二〇年代における鉄道敷設運動と多紀郡の地域社会

― 福住村の動向を中心に ―

出水 清之助

はじめに

本稿は明治二〇年代における多紀郡の鉄道敷設問題の展開過程を検討することを通じて、同郡の地域社会構造の一端を明らかにしようとするものである。

多紀郡は古代より山陰道における交通の要衝として発展した地域であり、近世においてはほぼ全域を篠山藩（六万石）が一円的に支配していた。維新後は明治四年に豊岡県、明治九年に兵庫県が管轄となった後、明治十一年の地方三新法で行政区画として位置付けられた。また、明治二十二年の町村制施行に伴う合併を経て、郡内には一八の町村が誕生している。

明治以降の多紀郡については、これまでいくつかの分野で注

目され、研究が蓄積されてきた。例えば、旧藩士族や鳳鳴義塾を検討した教育社会学・歴史社会学的な研究や、篠山の民権家である法貴発の動向および彼の関わった第一回衆議院総選挙の実態を分析した民権運動研究・選挙研究<sup>②</sup>などが挙げられる。こうした研究が蓄積される一方で、近代以降の多紀郡という地域社会そのものを対象とした研究は乏しく、基礎的な実証研究が必要な段階である。

本稿では、明治二〇年代における鉄道敷設問題を扱うことで、多紀郡の地域社会がいかなる構造を有していたかについて、基礎的な考察を試みる。明治三二年に三田（有馬郡）―味間村弁天（現在の篠山口）―柏原（氷上郡）間に開通した阪鶴鉄道については、近代の多紀郡の重要な画期として自治体史等で言及されてきた。しかしながら、多紀郡の鉄道敷設を扱った諸研

究は、「中心部である篠山町が鉄道に恵まれなかった」という「結果」や開通後の経済的「影響」が強調される傾向にあり、その敷設に至る「過程」は実証的に検討されていないという問題がある。また、敷設に関わる篠山町周辺農村の豪農・名望家層の活動に言及した研究はあるが、いずれも一定の地域に限定したものであり、郡全体の問題として捉えられていないという点で課題を残す。

以上を踏まえて、本稿では郡全体の動向を視野に入れつつ、鉄道敷設に至る過程について実証的に明らかにすることを目指す。先行研究でも指摘されている通り、明治二五年に鉄道敷設法が成立して以降、鉄道誘致等をめぐって様々な対立や運動が各地で生じた。<sup>(5)</sup> 鉄道敷設問題の展開過程を明らかにすることは、地域内の諸対立も含めた多紀郡の地域社会構造の一端を析出することにつながると考えられる。

本稿では郡全体の動向を注視するが、その中でも福住村（図1）の動向を中心に検討したい。旧多紀町（福住村・大芋村・村雲村が一九五五年に合併）で自治体史が刊行されなかったこともあり、鉄道問題に対する郡東部の関わり方は不明な部分が多い。鉄道敷設と多紀郡との関係を考えるうえで、研究の空白となっている郡東部の動向を明らかにすることは少なからぬ意義を有するといえる。郡東部の中でも福住村は、近世には本陣が置かれた宿場として栄えた地域であり、京都・大阪に通じる



【図1】多紀郡町村（『篠山町百年史』、26頁より転載）

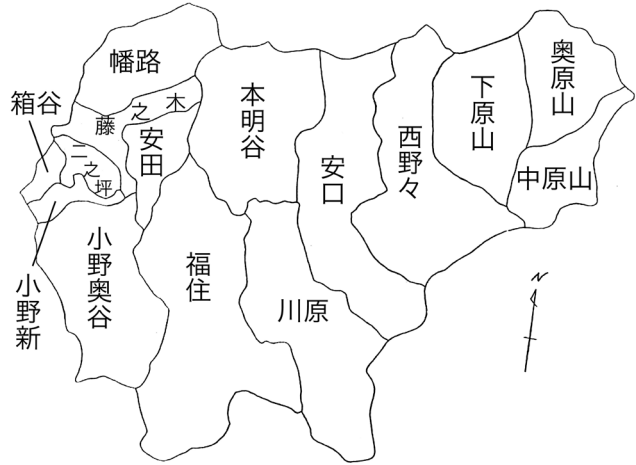
線（国鉄篠山線）及び国道一七三号線などに関する行政文書であるが、福住村を中心とした関係者の書簡等も多く綴られており、鉄道敷設の過程を詳細に追跡することが可能である。

## 一 鉄道敷設前における多紀郡の交通状況

### （一）多紀郡福住村について

明治三二年四月に成立した福住村は【図2】の一五ヶ村が合併した行政村であり、誕生当初は三二七三人、六四三戸を抱え

交通の要衝として、鉄道敷設問題の展開過程に大きな影響を与えたことが想定される。なお、今回は主に「園篠線関係資料」（以下「園篠」）を素材に検討を進める。「園篠」は旧多紀町役場が保管していた明治期から昭和戦後までの園篠



【図2】 福住村（『兵庫県市町村合併史』下、1058 頁所収図を加工）

は都へて一村落に異ならず」というように比較的まとまりの強い地域であったとされる。<sup>⑦</sup>

丹波国多紀郡の最東部に位置する同村は、東方で京都府（丹波国船井郡）、南方で大阪府（摂津国能勢郡）にそれぞれ接する地域であり、県境・国境・郡境を有する交通の要衝である。同地域は近世においては山陰道の宿駅が置かれて発展したが、明治以降も旅宿・運送において郡内で重要な位置を占め続けた。明治五年には宿駅制度そのものは廃止されたが、明治政府は新

ていた。<sup>⑥</sup> 福住村外一四ヶ村戸長役場が置かれていた地方三新法の時期から「四面山を以て圍繞し、中央に靱井川と称ふる一流あり、川に沿ふて大雲街道を通し、全く右の一五ヶ村にて一区を為すか故に、風土并に人情等

たに旧宿駅を単位に陸運会社の設立を企図し、相對運賃による人馬繼立、物資運送の道を切り開いた。陸上運輸手段は、伝馬・人足から荷車・人力車・荷馬車等へと転換していくが、その後も旧宿駅を中心に運送設備が整えられていく。<sup>⑧</sup>

福住村では明治二四年の段階で、福住通運会社などの通運業者（貨物問屋）が二ヶ所で営業しており、石炭・干鰯・米・畳表・呉服太物・砥石・薬種・苗木・檜皮などの物品を取り扱っていた。<sup>⑨</sup> また、人馬繼立業・人力車業・馬車業なども発達していたようであり、福住―園部と福住―池田間では里程に応じた賃金を受け取る形で人力車（二人乗と二人乗あり）・荷車・牛荷車・馬荷車・荷積馬・荷積牛がそれぞれ人や貨物を運搬していた。大字福住と西野々に牛馬の宿所が存在していたことや、池田へ運送する貨物は能勢郡の今西会社へ継立されたことから、これらは人馬繼立業として営まれていたと思われる。

こうした運送業と同様に交通の要衝である福住では宿屋業も隆盛した。【表1】は明治二二～二四年における福住村の旅店宿泊人を調査したものである。街道沿いの福住村・川原村・安口村・西野々村の四大字では一〇名以上の旅

【表1】 明治22～24年の福住村の旅客者数

| 大字名  | 明治22   | 明治23   | 明治24   | 三ヶ年平均  |
|------|--------|--------|--------|--------|
| 福住村  | 10,906 | 9,563  | 8,086  | 9,518  |
| 川原村  | —      | —      | 1,585  | 1,585  |
| 安口村  | 251    | 203    | 301    | 252    |
| 西野々村 | 788    | 1,099  | 969    | 952    |
| 合計   | 11,945 | 10,865 | 10,941 | 12,307 |

\* 「鉄道二係ル書類一式」（『國籙』41—4）より作成

【表2】 明治22～24年の福住村の産出物（平均）

| 産出物（単位） | 産出         | 消費      | 差引        | 輸出率（％） |
|---------|------------|---------|-----------|--------|
| 米（石）    | 5,198      | 3,285   | 1,913     | 37     |
| 製茶（貫）   | 1,250      | 100     | 1,150     | 92     |
| 生糸（貫）   | 156        | 0       | 156       | 100    |
| 炭（俵）    | 100,000    | 10,000  | 90,000    | 90     |
| 木材（才）   | 10,200,000 | 500,000 | 9,700,000 | 95     |
| 板（間）    | 6,000      | 2,000   | 4,000     | 67     |
| 薪（貫）    | 650,000    | 500,000 | 150,000   | 23     |
| 繭（石）    | 450        | 330     | 120       | 27     |
| 種油（石）   | 80         | 30      | 50        | 63     |
| 菜種（石）   | 150        | 150     | 0         | 0      |
| 小豆（石）   | 5          | 5       | 0         | 0      |
| 大豆（石）   | 15         | 15      | 0         | 0      |
| 麦（石）    | 1,200      | 1,150   | 50        | 4      |
| 松茸（貫）   | 1,100      | 100     | 1,000     | 91     |
| 下駄（足）   | 40,000     | 6,000   | 34,000    | 85     |
| 切芋（貫）   | 2,100      | 100     | 2,000     | 95     |
| 百合（貫）   | 180        | 180     | 0         | 0      |
| 大根（貫）   | 6,000      | 6,000   | 0         | 0      |

\* 「鉄道二係ル書類一式」（「園籙」41—4）より作成

宿業者によって宿屋が営まれており、毎年一万人以上の宿泊者がいたことが確認できる。このうち川原村に関しては二四年に新たに開業されており、近代以降も宿場町として繁盛していることがうかがえる。

これら陸運荷物請負業・人馬継立業・旅人宿業・人力車業などの駅伝営業は、明治一八年頃になると駅伝営業取締規則によ

り統制が図られている。この規則は各駅ごとに旅客・物資運送に携わる営業者の組合を結成させ、各組に駅伝取締所および駅伝取締人を設置するというものであり、福住に置かれた駅伝取締所は「当村外五十八ヶ村の諸営業者の取締」をなし、山川豊之進が取締人に任命された<sup>⑩</sup>。福住は当該地方の旅客や物資運送の重要な拠点として機能しており、かかる駅伝営業は同村の経済を支えるものであったと考えられる。

ところで、こうした旅客・物資運送業の発展には、道路を中心とした交通網の整備が不可欠である<sup>⑪</sup>。続いて、明治二〇年代初頭における福住村の経済的な位置について、道路整備の進展と同村の輸出入の状況を関連させながら検討する。

【表2】は福住村の産出物を示したものであり、【表3】【表4】は輸出入の状況を示したものである。また、【表5】は明治二〇年代前半までに実施された多紀郡内の県道改修の状況を整理したものである（図3も参照）。注目したいのは、村内産出物の輸出先と村外物品の輸入先である。製茶・生糸・炭・木材等の主要産出物は主に京都方面へ輸出される傾向にあるが、村外の物品に関しては比較的大阪方面から輸入される傾向にあることがわかる。

まずは輸出において重要な県道の整備状況を確認する<sup>⑬</sup>。福住から京都方面へ通じる県道は二本あり、一つは福住村の西野々から「天引峠」を越えて、京都府船井郡天引村を経て亀岡に抜

【表 4】 明治 22 ～ 24 年の福住村の輸入物（平均）

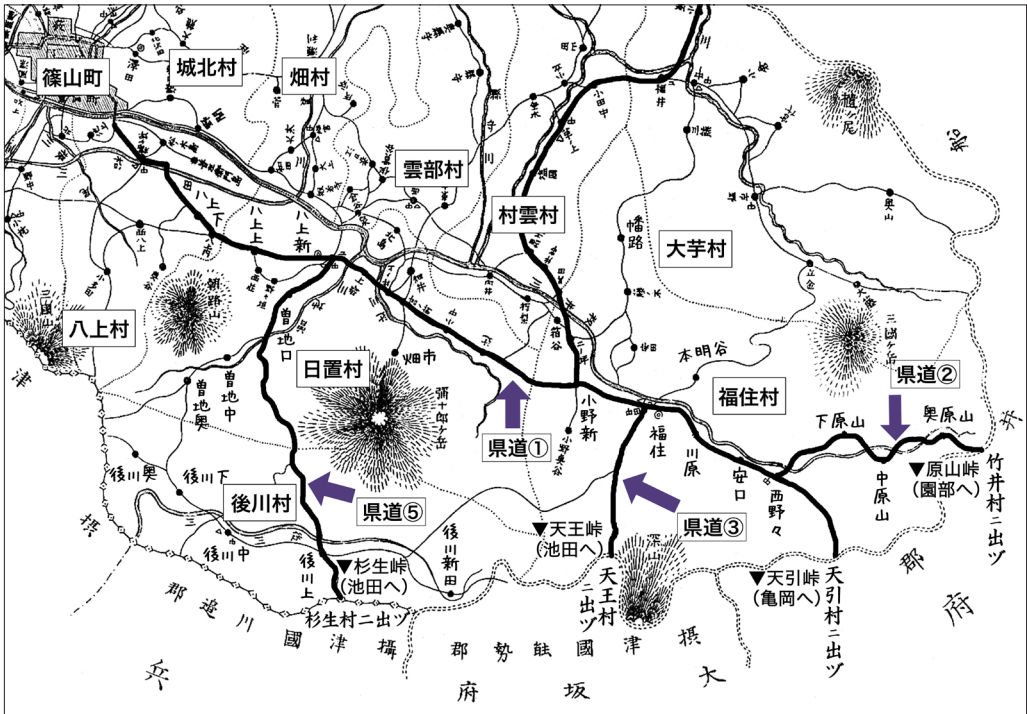
| 輸入物  | 数量          | 代価    | 輸入地 | 経由地   |
|------|-------------|-------|-----|-------|
| 煙草   | 120貫        | 18円   | 南桑田 | —     |
| 藍玉   | 25駄918貫     | 1200円 | 大坂  | 池田    |
| 石炭   | 100石4500貫   | 90円   | 大坂  | 池田    |
| 醤油   | 20石1000貫    | 180円  | 篠山  | —     |
| 食塩   | 4000俵24000貫 | 1200円 | 池田  | —     |
| 食塩   | 4000俵16000貫 | 720円  | 古市  | 篠山    |
| 金物類  | 300貫        | 600円  | 西京  | 園部・亀岡 |
| 金物類  | 200貫        | 400円  | 大坂  | 池田    |
| 小間物類 | 800貫        | 400円  | 西京  | 園部・園部 |
| 荒物   | 500貫        | 150円  | 大坂  | 池田    |
| 干物   | 400貫        | 200円  | 大坂  | 池田    |
| 干物   | 500貫        | 250円  | 西京  | 園部・園部 |
| 砂糖   | 100樽2000貫   | 1000円 | 大坂  | 池田    |
| 干鰯   | 50駄1800貫    | 400円  | 池田  | —     |
| 石灰   | 555駄20000貫  | 999円  | 園部  | —     |

\*「鉄道ニ係ル書類一式」（「園篠」41—4）より作成。ここでは紙幅の都合上、主要な輸入物のみ抜粋した。

【表 3】 明治 22 ～ 24 年の福住村の輸出品（平均）

| 輸出品 | 生産        | 代価（円）  | 輸出先 | 経由地   |
|-----|-----------|--------|-----|-------|
| 米   | 1,613     | 10,161 | 西京  | 園部・亀岡 |
| 米   | 300       | 1,890  | 池田  | —     |
| 製茶  | 800       | 10,000 | 西京  | 園部・亀岡 |
| 製茶  | 315       | 4,000  | 大阪  | 池田    |
| 生糸  | 156       | 4,524  | 西京  | 園部・亀岡 |
| 炭   | 90,000    | 5,670  | 西京  | 園部・亀岡 |
| 木材  | 5,200,000 | 83,200 | 西京  | 園部・亀岡 |
| 板   | 4,000     | 1,400  | 西京  | 園部・亀岡 |
| 薪   | 150,000   | 1,050  | 園部  | —     |
| 酒   | 120       | 1,560  | 池田  | —     |
| 種油  | 30        | 510    | 篠山  | —     |
| 種油  | 20        | 340    | 和田山 | 篠山    |
| 麦   | 50        | 140    | 園部  | —     |
| 松茸  | 700       | 210    | 大坂  | 池田    |
| 松茸  | 300       | 90     | 西京  | 園部・亀岡 |
| 下駄  | 34,000    | 510    | 西京  | 園部・亀岡 |
| 切芋  | 1,000     | 130    | 西京  | 園部・亀岡 |
| 切芋  | 1,000     | 130    | 大阪  | 池田    |

\*「鉄道ニ係ル書類一式」（「園篠」41—4）より作成。生産の単位は【表 2】と同じ。



【図 3】 兵庫県丹波国多紀郡全図（『明治二九年兵庫県多紀郡治一班』 附属図を加工して作成）

※太線が県道、▼は峠を示す

ける県道（①）であり、もう一つは村内東部の下原山・中原山・奥原山を通り「原山峠」を越えて船井郡竹井村を経て、園部に抜ける県道（②）である。それぞれの概要は以下の通りである。

県道①姫路篠山京都線（西京街道）

兵庫県内では、姫路から加東郡の社を経て多紀郡古市に達し、郡内の中心地篠山を通過して、福住から南桑田郡亀岡・京都へ至る「西京街道」として位置付けられており、多紀郡の東西を横断する重要な道路である。同県道は多紀郡西部を南北に縦貫

【表5】 明治 23 年までの多紀郡内の県道改修状況

| 着手年度           | 区間            | 改修里程     | 工費（円）  |
|----------------|---------------|----------|--------|
| <b>姫路篠山京都線</b> |               |          |        |
| 明治15年度         | 今田村本庄～福住村西野々  |          |        |
| 明治15年度         | 古市村不来阪～今田村本庄  | 1里17町37間 | 2,695  |
| 明治16年度         | 今田村上小野原       | 7町52間    | 577    |
| 明治17年度         | 今田村下小野原～古市村   | 12町28間   | 319    |
| 明治18年度         | 古市村草野～岡野村東岡屋  | 3里1町53間  | 2,782  |
| 明治18年度         | 福住村西野々外三ヶ村    | 23町42間   | 700    |
| 明治20年度         | 味間村大澤外五ヶ村     | 1里16町57間 | 2,278  |
| 明治20年度         | 日置村辻外一ヶ村      | 12町54間   | 2,097  |
| 明治22年度         | 福住村小野新～福住村安田  | 7町26間    | 277    |
| <b>篠山園部線</b>   |               |          |        |
| 明治16年度         | 福住村西野々村～奥原山村  |          |        |
| 明治16年度         | 福住村奥原山村国境迄    | 7町41間    | 3,599  |
| <b>篠山池田線</b>   |               |          |        |
|                | 福住村福住～        |          |        |
| 明治22年度         | 福住村福住         | 24町55間   | 878    |
| <b>神戸豊岡線</b>   |               |          |        |
|                | 古市村草野～大山村追入   |          |        |
| 明治13年度         | 金ヶ坂           | 19町23間   | 12,057 |
| 明治17年度         | 大山村大山下～上新村    | 4町20間    | 123    |
| 明治18年度         | 古市村草野～岡野村東岡屋  | 3里1町53間  | 2,782  |
| 明治23年12月       | 大山村北野～大山村北野新田 | 24町36間   | 407    |
| <b>篠山大阪線</b>   |               |          |        |
|                | 日置村八上新～後川村後川上 |          |        |
| 明治15年度         | 後川村後川上        | 1里24町38町 | 2,700  |
| 明治15年度         | 後川村後川上        | 3町19間    | 363    |
| 明治16年度         | 後川村後川上        | 17町54間   | 1,011  |
| 明治17年度         | 後川村後川上～日置村曾地中 | 1里25町40間 | 2,141  |

＊『兵庫県会史』（兵庫県、1904年）より作成。上記以外に篠山佐仲宮津線、柏原篠山京都線などの県道があるがここでは省略した。

する県道④神戸豊岡線<sup>14</sup>とともに早い時期から改修が進展した。明治一五年頃から継続的に改修が実施され、明治二〇年代初頭にはほぼ完成をみている。明治二一年三月に実施された開道式について報じた新聞記事によれば、篠山町・草野、古市・本庄、大沢・大山下でそれぞれ旧道より二町余りの短縮が図られた。

県道②篠山園部線（園部街道）

本県道は篠山より福住を経て「原山峠」を越えて園部に至る道路である。園部からは亀岡を経て京都まで通じている。明治一六年度以降、郡境にある「原山峠」も含めて改修が進められた。原山峠は「七八寸」の勾配があり、「峻険にして車馬の通行は勿論、旅客の往来にも不便を極める」状態であったが、改修の結果「四寸以下」の勾配に改められ、道幅も「二間」と拡張されて「頗る平易」となった<sup>15</sup>。

次に輸入において重要な位置を占める大阪方面に至る県道について見てみたい。

県道③篠山池田線（丹波街道）

同道は福住村から「天王峠」を越えて能勢郡天王村から川辺郡東多田などを経て大阪府豊島郡池田に達するものである。福住で園部街道に合流し、池田からは大阪に通じている。近世以来交易の地として発達した池田及び経済先進地の大阪に通じる重要な道であるが、「摂丹国界に当り山峰蜿蜒施ひて一大山脈を為せり故に大阪より丹波に通ずるもの一として急峻ならざる

はなし」と評され、「最嶮岨にして路線また嶮惡なり」という険しい道であった。大阪方面では明治一三年頃から能勢郡の村々で池田に至る道路新築について協議がなされ、工事が進んだ結果、一八年には今西村まで落成し、九月には地黄・今西の両村で開路式が開かれている<sup>19)</sup>。

一方で、兵庫県では明治二〇年代に入ってからようやく改修工事が開始された。同県道の改修が遅れたのは、池田・大阪に至るもう一つの県道⑤篠山大阪線（大坂街道）が優先されたことが関係していると推測される。同県道は福住の隣にある日置村内の八上新から曾地・後川を経て川辺郡杉生に抜けた後、同じく池田・大阪に通じる道路である。この道は日置村の名望家である波部本次郎が開発に奔走した結果、明治一八年には大改修・新設が進み幅二間の道が整備された<sup>20)</sup>。多紀郡北部の大山村や西部の今田村・古市村が、県道を通じて水上郡・加東郡から加古川舟運を利用して大阪方面へ米などを運搬できたのと同様に、東部の村々にとって、池田・大阪方面へ通じるこの二本の県道は、物資運送上重要な位置にあったと思われる。ただし、この両県道は競合関係にあったと考えられ、福住村は日置村に先を越された形になる。よって、明治二〇年代になると、福住の有志は大阪に通じる同県道の整備により注力していくことになる。

## （二）道路改修から鉄道敷設へ

次に明治二五年の鉄道敷設運動の前提となる二〇年代初頭の道路改修・鉄道敷設をめぐる状況を検討する。前述したように、二〇年代になると福住村は大阪との経済的な関係強化に乗り出していく。明治二一年四月に「能勢郡天王街道」を巡視した大阪府会議員の横山勝三郎は、福住村の戸長中井伊助から「当県会ハ、已ニ該道路改修費貳千円ヲ議決セリ」と改修が着手されつつあることを聞いている<sup>21)</sup>。見逃せないのは、中井が「尚、此上ハ、丹後国舞鶴・福勢山・宮津ニ達スル道路ニ連絡セントセハ、当村ヨリ二里ノ道路ヲ改修スルニアリ、依テ、目下之レニ着目セリ、果シテ目的ヲ全フスルトキハ、三丹、因耆ノ物産ヲ大阪ニ輸入スルハ、此街道ヲ置テ外ニ道ナシ」と語っていることである。ここでは、日本海側の舞鶴等と大阪をつなぎ、三丹・因耆の物産を大阪に輸出するという商業的な観点から同道路の改修が考えられている。経済先進地である大阪への輸出を強化したいという福住の思惑を読み取ることができるだろう。

このような福住における道路改修計画は翌二二年になるとさらに進展をみせる。具体的には「豊島郡の池田より能勢街道に出で能勢郡天王村より本郡の福住村へ通じ、夫より貝田・細工所の諸村を過ぎ、大雲郷を通り、小原村より船井郡の鎌谷村に出で舞鶴港に達する順序」であるという<sup>22)</sup>。新聞報道によれ

ば、この道路が「開修」された暁には、「大坂より舞鶴に至るの第一捷路」となるということで、福住村の樋口市左衛門<sup>(24)</sup>はじめ数千百名が調印のうえ請願をなす見込みであり、すでに調印も「八分通り」完了しているとのことである。この報道では、「此上尚ほ鉄道を布設せば一朝事あるの日大坂より軍港へ繰出すことと実に容易なるべし」と後の鉄道敷設に繋がる動きが示唆されている点も重要である。

次に、こうした計画の背景に存在する当時の鉄道構想と、福住村の関係について検討する。明治二二年二月以降、京阪神地域から舞鶴につなぐ鉄道敷設計画が相次いで請願された。<sup>(25)</sup>大阪から丹波を経て舞鶴に至る鉄道敷設の計画は、二一年以来大阪の有力者の間で議論されていたようであるが、こうした鉄道計画と関わって、福住でも鉄道開通への期待がもたれている。例えば、明治二二年二月一六日には、能勢郡の森本玄良から樋口へ「坂地等ノ景況者福住村へ向ケ鉄道線路相開ケル見込ナルヤ當時有志者ハ査定中ノ由」と伝えられ、「就テハ大阪及池田辺ノ有志者一両名不日舞鶴へ向出発致候嚙承り候」と、大阪の状況を福住へ報じている。<sup>(27)</sup>

その後、福住村では五月五日に鉄道敷設に関わる協議のために元福住村外十四ヶ戸長役場に集会を設ける旨、発起者である村長・山田嘉右衛門<sup>(28)</sup>と樋口市左衛門の二人から大字福住・小野新の一七名に通知が出された。<sup>(29)</sup>この集会では「舞鶴大阪間鉄道

布設事件ニ付各邨有志者会同盟約」が結ばれ、「舞鶴大阪間鉄道布設事件ニ付テハ有志者協力一致シ互ニ尽力スルコト」などが規約として掲げられた。<sup>(30)</sup>また、この場で大阪―舞鶴間の鉄道敷設に関して「協力賛成一致ニ意ヲ表シ俱ニ署名捺印スルモノナリ」として二六名が名を連ね、有志者の互選で委員四名と、会計員三名が選出された。委員には山田嘉右衛門・野々口三右衛門・中井伊助・樋口市左衛門の四名が当選している。これら賛成者には明治二八年創立の福住銀行の関係者である山田岩吉郎・畑尾六三郎・山田源之助・森田六郎右衛門・山田嘉右衛門・野々口三右衛門らが含まれており、福住地域の有力者が網羅されている。こうした盟約を結びつつ、引き続き能勢地方とも連携をとりながら鉄道敷設の道が模索された。

しかしながら、舞鶴に至る鉄道には複数の経路が考えられるため、必ずしも福住を通過するとは限らない。例えば、六月八日に池田清孝なる人物から樋口に送られた書簡は「公ノ兼テ熱心ナル舞鶴道路ハさて置キ、大阪舞鶴間ノ鉄道及ヒ京鶴或ハ摂丹ナレド種々ナル起工ノ景況」と大阪から福住を経て舞鶴に達する県道に樋口が尽力していることに言及しつつ、「摂津伊丹小西等ノ発起ニ係ル摂丹鉄道ハ神崎ヨリ伊丹を経テ御県下八上新村へ出テテ布設ノ趣キニテ、一ツモ福住村地方ヲ通経スル線路トテハナシ、甚タ小子ニ於テモ残念至極ナル公ノ御心中実ニ御推シ申上ル<sup>(31)</sup>」と鉄道敷設の景況について述べる。

ここでは伊丹の小西新右衛門らが計画する摂丹鉄道が、多紀郡内の日置村の八上新を通過する予定で、福住には通じないとされている。新聞報道によれば鉄道敷設に向けて「本郡にて波部本次郎氏が熱心に奔走せり」<sup>(32)</sup>とあり、日置村の波部本次郎が奔走していることがわかる。ここでも篠山池田線と篠山大阪線の県道改修と同様に、福住と日置の競合関係を指摘できる。結局、明治二二年の鉄道敷設計画は実現しなかったが、ここにみられた対立構図は、鉄道敷設運動が本格化する明治二五年以降にも引き継がれていく。

## 二 鉄道敷設法成立以降の多紀郡の運動

### (一) 京鶴・土鶴線の対立と多紀郡内の動向

本章では、明治二五年の鉄道布設法成立以降の多紀郡内の動向について検討する。まずは第三議会で成立した鉄道敷設法の構造について、先行研究<sup>(33)</sup>によりながら概観する。六月一二日に公布された同法は、その第二条において官設予定線のすべてを列挙しており、そこには三三項の路線が掲げられていた。そのうち第一期(一二年間)に建設する路線(第七条に掲記)は本稿で検討する舞鶴線を含めた九路線が掲げられている。これら建設予定線の決定や工費予算、私鉄買取価格等多くの事項については帝国議会での協賛が必要とされたほか、鉄道工事着手の

順序や公債金額などについては鉄道会議の諮問を受けることとなった。

こうした鉄道敷設法の成立は、各地の敷設運動の継続や再構築を促すこととなった。例えば、第一期線から漏れた第二期以降に着工予定の路線の沿線地域では、自線を第一期線に昇格させようとする繰り上げ運動が生じ、第二条の三三項の路線からも漏れた路線の沿線地域では、帝国議会に対して鉄道敷設法改正を求め、自線を第二条に盛り込もうと奔走した。また、第七条に掲げられた第一期線の九路線は複数の経路候補(比較線)を含んでおり、その比較線を確定する権限も帝国議会に付与されていたため、関連する地域では自線の採択を求めて熾烈な運動を展開することになった。

かかる構造を有する鉄道敷設法に触発される形で、多紀郡では①舞鶴線(第一期線)の比較線の採択に関わった運動、②京姫線(第二期線)の第一期線への繰り上げ運動が発生した。

ここでは、主に①の比較線となった京鶴線(京都・舞鶴)と土鶴線(土山・舞鶴)の二経路の間で生じた運動の展開過程について検討する。まず、京都では土鶴線との対抗上、京都商業会議所のメンバーを中心に運動の統一が図られ、七月には京都府下一市一八郡の有志が河原町四条上ル共楽館に集結して「京都府鉄道期成同盟会」の発会式を行った。<sup>(34)</sup>

一方、兵庫県では村野山人(神戸)・高瀬藤次郎(自由党・

加東郡)、田艇吉(自由党・水上郡)らの代議士や、神戸商業会議所・神戸市会が中心となつて土鶴線の誘致に奔走した。<sup>35)</sup>九月二日には加東郡社村にて集會が催され、沿線の水上・加東・加古・多可の四郡長や、田・村野・高瀬らの代議士、各町村長、神戸市会の出張委員である本城安次郎ら四〇名が出席し、鉄道敷設に関わつて種々討議している。<sup>36)</sup>

京都や神戸で運動が組織されると同時に、多紀郡でも比較線に対する態度を決定すべく様々な意思決定の場がもたれている。例えば、篠山町の土族の會合である「蕩々會」は八月八日の會合で「確然意見ヲ定メ適當ノ線路ニ対シテハ応分ノ力ヲ尽シ其成ヲ期セサルヘカラストノ大問題起リ各員討議<sup>37)</sup>」と兩路線の選択、及び期成に向けて奔走すべきことが議論されている。結果的には、討論の末「國家ノ為メニモ我地方ノ為メニモ京都ヨリ舞鶴ニ達スル線路ヲ以テ最モ適當トスル旨全会一致評決セリ」と京鶴線支持を確定している。多紀郡では、郡内を通過しない土鶴線よりも、経済的にも近い京都とのつながりを前提に京鶴線が優先される傾向にあった。

福住でも八月初頭になると意思決定の場が持たれたようであり「鉄道敷設之義本郡ヲ通過スルニ於テハ当地ニ敷設スルコトニ奔走スルコト、万一当郡内通過セサルトキハ南北鉄道ニハ同意セス京鶴鐵道線ニ尽力シ請願書有志者之調印ヲ求メ其筋并ニ兩議院へ提出スルコト」という合意がなされた。<sup>38)</sup>京鶴線を支持

するとともに、郡内を通過する時は福住に敷設するよう尽力する旨が記されているように、福住の第一希望が同地への鉄道敷設であつた点は、以降の多紀郡内での競争を予測させる。

加えて、「本郡ヲ經過スルトキハ充分ナル運動ヲナスハ勿論ナリ、其他本郡有志者之意向并ニ運動ノ方針ニ附テハ更ニ有志會ヲ開設スルコト」と、福住を通過するかどうかに関わらず、鉄道が郡内を通る場合は、「充分ナル運動」をするとして、他町村有志者とも協議していく方針も同時に示された。以降、福住では自村への敷設を第一に希望しつつも、郡全体の利益にも配慮して、運動を展開していくこととなる。

## (二) 鉄道敷設運動の展開

前述したように、八月以降多紀郡の各町村では比較線に対する態度について決定し、実際に敷設に向けて運動を開始していた。一〇月になると、こうした各町村での運動が生じたことを受けてか、郡レベルで意思決定を図るための動きが生じる。一〇月八日に福住村書記の森田基一から篠山町長の服部保平へ送られた書簡には「京鶴鐵道布設之件ニ付」本日篠山において「有志者」の會同が設けられる旨が記されている。<sup>39)</sup>注目すべきは、同書簡に臨席する予定だった郡長の出席が難しくなつた旨が記されていることと、かかる内容の書簡が福住村から篠山町長に送られていることである。開催経緯は不明だが、恐らく福住村

の主導で「有志者」を集め、郡長の立ち会いのうえで運動方針を決めようという思惑だったのではないだろうか。

この会同の議論内容は不明だが、同時期に記されたと思われる書付には鉄道に関わる「競争稍起ラントスルニ当リ、本郡モ何レカ同盟之方針相定ムル必要ヲ感スルニ付、十八日迄ニ各村有志総代トシテ式名選挙シ来ル廿日笹山ニ於テ本郡有志協議開設之旨村長ヨリ照会ニ付」とあり、鉄道敷設に関わる郡レベルの方針を確定するために、各町村で惣代を選出し、一〇月二〇日に篠山で「有志協議」が催されることとなったようである。<sup>⑩</sup> 福住村からは樋口市左衛門と中井伊助の二名が総代に選ばれている。<sup>⑪</sup>

二〇日の会合では郡内各町村から四〇余名が参集したほか、郡外からは京都府鉄道期成同盟会の中野忠八（京都商業会議所理事）、宍戸亀三郎（京都市会）、大石藤七・森田喜三郎（船井郡園部有志委員）も出席している。この場で篠山町長は「会同ノ主意ヲ陳ヘ京鶴線同意スルハ本郡ノ利益タル旨ヲ述ヘ」、京鶴線への同意を主張した。これに対し、大山村の総代である園田（多祐カ）が反対を試みたが、「無異議京都へ同意スル事ニ決シタリ」と京鶴線への賛成が郡レベルの意見として決定された。大山村は、近世以来水上郡とのつながりが強く、大山―柏原地域には中心部の篠山とは異なる経済圏が形成されていた。鐘ヶ坂隧道の開通（一六年）により水上郡とのつながりがより

強固になったこと、土鶴線を推進する田艇吉と園田が血縁関係にあったことなどから京鶴線へ反対したのではないだろうか。<sup>⑫</sup>

こうした協議会を踏まえて、一月には「多紀郡期成同盟会」が組織された。<sup>⑬</sup> 全七条にわたる規約によれば、第一条には本会の目的として「京都府鉄道期成同盟会」と連携しつつ、①京都ヨリ舞鶴ニ達スル鉄道、②姫路ヨリ篠山ヲ経テ園部ニ至ル鉄道の二路線の敷設に向けて運動することが掲げられている。また、第四条には「本会ハ第一条ノ線路敷設ノ目的ヲ達センカ為メ其利害ヲ講究シ運動ノ方針ヲ一定スヘシ」とあり、目的達成のために研究を進めるとともに、運動方針を一定することが望まれている。さらに、第三条には「本会ハ多紀郡各町村有志者ヲ以テ組織ス」と組織構成について触れられ、費用については第七条で「当分会員ノ寄付金ヲ以テ之ヲ支弁スルモノトス」と定められた。ここに至って、京都より舞鶴に達する鉄道（京鶴線）および姫路より篠山を経て園部に達する鉄道（京姫線）の敷設を目指すために郡単位の組織が成立した。第一条で「京都府鉄道期成同盟会」との連携が謳われているように、これ以降、京都との連携を強めつつ篠山・福住の有志を中心に請願運動が展開されていく（二六年二月には京姫線に関わる請願書が貴衆両院へ提出された）。

比較線決定に関する政府原案が鉄道会議に諮問されたのは、第四議会も半ばに差し掛かった明治二六年二月四日のことで

あった。土鶴線と京鶴線の対決となった舞鶴線は、二二対一の  
大差で京鶴線が勝利している。<sup>(44)</sup> 舞鶴が京都市との経済的関係が  
強かったこと、軍事的観点から軍部にも推されていたことなど  
がその勝因である。ただし、帝国議会での議事は紛糾を極め、  
最終的には、比較線選定に関する法律案は調査不十分であり、  
第五議会まで延期するという、島田三郎（神奈川県選出）の緊  
急動議が提出・可決され、鉄道敷設をめぐる問題は明治二六年  
一月の第五議会まで先送りされることとなったのである。

### 三 私設鉄道をめぐる敷設運動の展開と多紀郡の動向

#### (一) 私設鉄道への態度

本章では阪鶴鉄道敷設に至る明治二六・二七年の動向につい  
て検討する。明治二六年後半には、一八九〇年恐慌以来の不況  
が回復の兆しをみせ、投資環境が好転したこともあり、民間の  
私鉄ブームが再熱した。前述したように、政府は二月の鉄道会  
議で、舞鶴に至る路線を京都・舞鶴ルートに確定し、土鶴線の  
敗北が決定した。その結果、土山・舞鶴の経路を敷設すべく運  
動していた兵庫県関係者の中には、大阪財界の有力者と協力し  
て、大阪・神戸・福知山・舞鶴ルートで阪鶴鉄道布設を願す  
る動きが生じている。<sup>(45)</sup> まずは、その前提となる摂津鉄道の延伸  
計画と多紀郡の関係について確認したい。

兵庫県川辺郡では、明治二〇年四月に伊丹・尼崎の両町から  
東海道線への連絡用として川辺馬車鉄道を開始していたが、そ  
の後間もなく軽便蒸気鉄道に変更するとの議論が生じ、二五年  
には摂津鉄道と改称していた。<sup>(46)</sup> この摂津鉄道の関係者である伊  
丹の小西新右衛門らは、土鶴・京鶴の対立が激化した二五年末  
頃から同鉄道を北に延伸させるための運動を開始しており、京  
鶴線の予定線内定以降は、池田を経て京都府船井郡八木におい  
て同線に接続する延長線を計画した（この時期「摂丹鉄道」と  
改称）。二六年二月には川辺郡の町村長レベルまで組織した「摂  
丹鉄道期成同盟会」が発足し、郡一致で舞鶴まで延長すべく運  
動を進めている。

この新たな動向は、多紀郡内にいかなる影響を与えたのだろ  
うか。鉄道敷設問題の次議会への先送りが決まった二六年二月  
末には摂丹鉄道敷設に係る川辺・有馬の両郡から「私設鉄  
道事件」について福住村へ照会があり、村長の山田嘉右衛門か  
ら各大字総代へ協議したい旨通知が出された。<sup>(47)</sup> 実際に、三月五  
日には「大字惣代会」が開かれ、照会のあった私設鉄道の件に  
関わり七日に「出篠」する協議委員として国里伊十郎と藤田猪  
之助之が当選している。<sup>(48)</sup> この段階で福住に対してどのような照  
会があったのかは判然としないが、三月二三日に開催された福  
住村での会合では、「有馬川辺両郡ヨリ古市ヲ経笹山へ縦貫線  
之事」が協議されており、<sup>(49)</sup> 古市と篠山を経過する縦貫線である

ことが判明する。

当然、こうした郡西部を通過する路線は、福住の反発を招いた。二三日の会合では「有馬郡ヨリ古市笹山へ鉄道ヲ布設スルトキハ、福住村之不利益此上ナシ、附テハ当地之委員及其他反对者ノ尽力ニテ有馬郡ヨリ笹山へ達スル私設鉄道之布設消滅スルコト相成ルタル事ニ有之」と、西部を通過する路線は福住の不利益であるとして、反对者の尽力で敷設を「消滅」させたと報告された。郡内でいかなる議論があつたのかはわからないが、最終的に「本郡ハ此件ニ付テハ当分見合セトナリタリ」との立場をとることになった。篠山以西も含めて反对で一致した要因は不明だが、少なくとも福住にとって、古市や篠山を経過する鉄道は「不利益」にしかならないという判断があつた点はおさえておきたい。

摂丹鉄道期成同盟会は六月になると「摂丹鉄道会社」を創立し、京鶴ルートの特出点である京都に対抗するために、住友吉左衛門・松本重太郎・田中市兵衛ら大阪財界の有力者を結集した。八月には土居通夫を発起人総代として阪鶴鉄道株式会社を創立し、同月には大阪―神崎―池田―三田―福知山―舞鶴を結ぶ鉄道の敷設を申請している。一方、阪神地域の動きに対抗する形で、京都でも私設鉄道計画が起り、七月には京都市の有力者を中心に京都鉄道会社が創立され、京鶴線の敷設請願が提出された。ここに土鶴線―京鶴線に変わって京都鉄道と阪鶴鉄道の

対立が現出した。

阪鶴鉄道関係者は多紀郡に対して積極的な交渉を試みている。明治二六年八月六日には、阪鶴鉄道敷設を構想する大阪派・播州派・摂丹鉄道派の三派による交渉会が神戸で開催された。その別席では通過地である有馬郡・多紀郡・氷上郡の有志を加えた小宴が開催され、多紀郡からは森本莊三郎（篠山町）と園田多祐（大山村）が出席している。森本は翌七日に中道伊兵衛（大山村）・園田多祐・小林常三郎（古市）へ宛てた書簡にて、「株金ハ四百万円ノ内百万円ハ大阪、百万円ハ摂丹鉄道会社へ、百万円ハ兵庫県派へ分配シ、残り百万円ハ未定ニ御座候」、「兵庫県分百万円ノ内ニテ昨朝来各郡分配法杯之相談受、田（田艇吉―筆者）君之御尽力ニテ多紀氷上ハ各千七百株ヲ引受クル事ニ決定」したと報じ、多紀郡では仮に園田が五百、中道が四百、小林が四百、森本が四百の四名で計一七〇〇株を引き受けることを提案している<sup>51</sup>。また、小林が多紀郡長・蘆田辰左衛門に宛てた書簡では「過般田代議士ヨリ談示相成候鉄道事件ニ付園田多祐・森本莊三郎ノ両氏大坂発起人惣会へ出席之処、今般帰郡ニ付テハ御報道且御協議致度儀有之候条」とある<sup>52</sup>。

これらから氷上郡の有力者である田艇吉の働きかけにより、阪鶴鉄道の計画に引き込まれていることがわかるが、注目すべきは中道・小林・森本・園田らは全員が郡西部の有力者であることであり、かつ株の引き受けが相談された後に郡長へ報告さ

れていることである。土鶴線にも関わった田は多紀郡がかつて京鶴線を支持したことを把握しているはずであり、郡西部に話を持ち掛けることで有利な状況を生み出そうとしたのではないだろうか。その甲斐もあつてか、一日には「笹山公会堂ニ於テ本郡町村長及委員一同集会ヲナシ本郡発起人ノ外東上委員等ノ点ヨリ運動費割当法ニ付種々之協議ヲナシ一層阪鶴線へ勢力ヲ添ヘルノ状況ヲ相現ハシ」<sup>(53)</sup>、郡長もこうした動きに同意し尽力するような状況が生まれた<sup>(54)</sup>。一九日にも同様の協議が開かれ、中道・森本・園田の三氏からは「土地買上に付不当の代価を申出ざる様町村長諸氏に於いて尽力せられたしなど種々懇談」に及んでいる<sup>(55)</sup>。

このように阪鶴鉄道に賛同する動きが本格化するが、多紀郡全体で一致していたわけではない点に注意が必要である。実際は「笹山町及古市辺ハ不及申笹山ハ己西之有志賛成協力」<sup>(56)</sup>というように、賛同していたのは篠山以西の有志がほとんどであったと推測される。例えば、費用分担については出納委員を設置して、多紀郡単位での統一的な運動が目指されたが、日置村助役・樋口惣吉は福住村長に対し、阪鶴鉄道に郡東部は関係ないので出納委員は不要であると通告している<sup>(57)</sup>。これに対して、福住村の村長・野々口三右衛門は「鉄道布設之義ハ郡之東西ニ抱ラス本郡中ニ布設スルトナラハ、何レニスルモ之レカ為メ多少ノ費用ヲ要スベキニ付、其負担ニ至ツテハ線路遠近利害之厚薄

ヲ斟酌シ、随テ負担之輕重等差ヲ附スヘキハ当然ナリトスレハ、委員ヲ設クル必用ナシト見ルノ限りニ無之哉ニ被存候」と敷設から生じる利害を「斟酌」して費用を負担するべきだと返答した。さらに「目下田代議士ノ運動力ニ仍リ右様ノ景況ナルモ、未ダ確然タル場合ニモ無之、総テ郡中ヲ一家内ト見做タル意見ヨリ出スルモノナラン」と、外部からの干渉に伴う流動的な状況を指摘しつつ、出納委員設置は「郡中ヲ一家内」と見做す意見から出たものだとして擁護している<sup>(58)</sup>。

結果的に、費用負担に差を設けたことに加え、鉄道委員長である郡長・蘆田辰左衛門を中心に町村長を組織したこともあり、運動の展開過程で郡内の対立が表面化することは避けられた。この点では「郡中ヲ一家内」と見做した当初の方針は貫徹したと言えよう。ただし、次に検討する摂丹鉄道敷設計画が本格化すると、郡内の対立・競争は水面下でより激しさを増していく。

## (二) 摂丹鉄道に関わる動向

京都鉄道と阪鶴鉄道が鏑を削る状況で、八月には大阪市の岡橋治助らの出願によつて、大阪舞鶴間の敷設を目指す摂丹鉄道という新たな鉄道会社が創立された。この第三勢力の出現により、郡内の鉄道敷設をめぐる競争は新たな局面に移行する。

摂丹鉄道の関係者は京鶴線への接続も考慮しながら、舞鶴に至る別経路も模索していた。特に能勢郡から多紀郡へ抜ける新

たな経路の発見のため、七月末から福住の有志へも接触を試みている。福住村有志総代の野々口三右衛門（村長）が、能勢郡枳根荘村の中西隼之助らに宛てた書簡には「今回大阪ヨリ舞鶴ニ達スル鉄道私設請願ニ付、大阪発起人岡橋治助氏外五名有志之内客月廿九日竹尾治右衛門氏、弘世助三郎氏ノ両人笹山ヨリ巡行、全夜当所ニ泊種々協議有之、右線路之儀ハ尤モ近キヲ要スルニ付天王越シヲ希望シ、熱心ニシテ当所ヨリ此方ノ線路踏查ノ為メ翌三十日ヨリ大雲ヲ通行シ舞鶴迄出向<sup>(91)</sup>」と記されている。ここからは摂丹鉄道の発起人が七月末頃から篠山付近を調査していること、経路として池田から能勢郡を経て福住に至る「天王越」を希望していることがわかる。大阪から最短で舞鶴に至る経路として、福住は注目されていたのである。「天王峠」を越えて舞鶴に達するのは、県道改修を通じて福住の有志がかねてより目指していたことであり、彼らは能勢の有志と連携しつつ、かかる路線の実現に向け、天王峠を越えるための方法（隧道開通）について議論を進めた。

敷設をめぐる競争が進展する中で、田艇吉の篠山訪問を機に「利害上協議ヲ要スル為メ」に「郡長集会」が催される運びとなった。それにあたり各町村に鉄道委員二名を設けることとなるが、福住では「阪鶴・摂丹両線ニ付キテハ本村ニ大関係ヲ有シ、尚摂丹線ニ付テハ大阪発起人ヨリ申越候次第モ有之旁以テ懇篤御熟議」が必要のため、九月一日に福住学校講堂にて協議会を開

いている<sup>(92)</sup>。協議会においてはまず村長より「摂丹鉄道ニ係ル顛末」が述べられ「阪鶴鉄道ノ件モ共々報告」がなされた。その後、「鉄道運動委員選定」がなされ「人員旅費及任期」について議決された。委員には山田嘉右衛門・国里伊十郎・中井伊助・森田瀧之助・馬場瀬次郎の五名が当選し、山田と国里の二名を「篠山協議会」に派遣することになった。「篠山協議会」とは九月一日に篠山町で開催予定の「郡長集会」のことである。

さらに、十一日の協議会の前日に福住村長と五名の鉄道委員の間で、会合の場が持たれている。この会合は摂丹鉄道会社からの照会に関わる「秘密会議」であり、「園部辺ニ対スル方重ニシテ日置及笹山（即チ本郡ノコト）等ハ内密」で開催された<sup>(93)</sup>。この場では「運動費割」などいくつかの事項について議論されており、摂丹鉄道敷設については「同意運動スルコト」に委員一同で決定している。

なぜ、この会合は日置村や篠山町等へは「内密」で開催されたのだろうか。阪鶴鉄道の賛同に傾きつつある篠山町以西はまさに、福住村に隣接する郡東部の日置村とは摂丹鉄道敷設で利害が一致してもおかしくない。

この両村の利害の不一致は、摂丹鉄道の有した複数の路線候補から説明できる。そもそも摂丹鉄道は、軍事上はもちろん「商業取引に大関係ある」舞鶴・宮津・三丹地方と大阪を結びつけることを目的としており、京都府船岡において京鶴線へ接続（大

阪梅田から池田・多田院・園部町を経て船岡において官設鉄道に接続する路線を第一候補としていた。<sup>(64)</sup> しかしながら、京鶴線の変更・廃止などがあり得る状況では、同線への接続を前提とした路線のみでは請願は聞き届けられず、園部町から須知・山家・綾部を経て舞鶴に達する路線（第二候補）とともに、「池田ヨリ篠山ノ東部八上新ヲ経テ綾部町ニ至リ直チニ舞鶴湾港ニ達スル」新路線（第三候補）も同時に提示された。<sup>(65)</sup>

請願書に記載された三案はいずれも、福住で期待されていた能勢郡から「天王峠」を経て同村に至る路線ではなかったばかりか、八上新（日置村）を経過する新路線（第三候補）は、池田・大阪と日置村の経済的な関係強化を促進するものであり、同じく県道を通して池田とつながりのある福住の立場を揺るがしかねないものであった。それゆえ、福住としては「第一天王越ヲ希望セルモ、宮川廻リ園部へ着線設計ハ是又大賛成ヲ表シ、此二線ハ何レナルモ同一ノ感情ニシテ充分之運動ヲナスノ熱心ニ有之」と、「天王越」の次なる候補としては、池田から園部に至る路線（京鶴線敷設を前提とした第一候補）を支持する立場を取った。<sup>(66)</sup>

福住にとつては、郡西部を経過する阪鶴鉄道、日置村を経過する摂丹鉄道（第三候補）のみが実現した場合、大阪との経済的な関係で郡内他町村に後れをとることになるのであり、以降は京都鉄道および摂丹鉄道の第一路線の実現に向けて、園部地

方の有志と「協同一致之運動」を求めていく。実際に、九月十五日には野々口三右衛門から園部の大石藤七へ「京鶴摂丹両線トモ何レニスルモ御地ト協同一致之運動ナスノ熱心ニ有之」<sup>(67)</sup>と伝えられ、大石は「当地方有志之意向も京鶴線之私設ニ賛成し多数之株数ヲ引受（中略）今般之摂丹線之義者尚更当地ニ取リ京鶴線之成立チ候ハ、園部ニ而接続致ス事ニ候ハ、之ニ反対スルニ道理無之、若し京鶴線之延期或ハ線路之都合変更スル等之事有之暁ニ者充分熱心ニ摂丹鉄道ニ布設ヲ必要トスル事ハ申上候迄も無之候<sup>(68)</sup>」と京都鉄道と摂丹鉄道への賛同および実現へ尽力することを表明している。

一月二二日に福住で開かれた大字惣代集会では、村長から「此頃京鶴鉄道線ハ土鶴線（阪鶴線の誤りカ）ヨリ余程勢力ヲ得タリ、就テハ摂丹線モ園部迄布設ノ運ヒニ略極マリ波部氏ノ運動モ余程烈敷カリシモ増地越（曾地越のことカ）ハ覺ツカナキ様ナリ、是当地ノ目的ニ合ヘリ」と報告され、京都鉄道が勢力を得ていること、摂丹鉄道の園部までの敷設がほぼ決定していること、日置村の波部が激しい運動をしているが後川を通り「曾地越」を果たすことが困難であることが共有されている。

こうした一連の動向からは、福住が全体的に池田（天王越）ではなく、園部との交通関係を強化しようとする姿勢を読み取ることができ、これは大阪とのつながりを志向する同村のこれまでの立場と、いかに整合性がとられたのだろうか。従来、

大阪とのつながりにおいて池田は重要な經由地であったが、先ほどの村長の報告では「大坂ヨリノ物貨ハ從來増地越シナリシモ此頃ハ直チニ京都横町へ回シ夫ヨリ園部其他へ運搬セリ」とあり、近頃は大阪の物資が池田を経由し後川を越えて日置村（八上新）に達するのではなく、大阪から京都に送られたのち園部等へ運搬されていることに言及している。加えて、「池田迄鉄道布設セシヲ以テ同地ヨリ船井郡梅田村迄ノ間ノ里道ヲ貫通スレハ、物貨ノ当地へ回送シ来ルハ火ヲ見ルヨリハ明シ」と、池田まで鉄道が敷設され、池田―（園部）―梅田間の里道が通じれば、県道で園部と通じている福住には「物貨」の「回送」が見込まれるとされる。園部への鉄道敷設は、既存の県道を通じて大阪とのつながりを強化することが可能であり、自村に有利な経済発展を展望できたのである。よって、実現可能性の観点から、最終的には「園部町ヨリ不日上阪致度趣屢々申越候次第ニ付テハ、是又当地大賛成ニテ、此際能勢郡へ秘密ニシテ種々運動仕候次第第二御座候<sup>70</sup>」と、当初ともに「天王越」を希望していた能勢郡（恐らく北部の西郷村・枳根庄村）には秘密で園部と手を結ぶ方向で運動は進められていく。

以上のように、多紀郡における鉄道敷設運動は、阪鶴鉄道に對しては表明上一致しつつも、京都鉄道・摂丹鉄道をめぐって各町村が他郡の有志と連携しつつ運動を展開するという複雑な過程をたどった。こうした種々の運動の結果、明治二七年五月

の第六議会において舞鶴への予定線は京鶴線をとるとの決議案が通過し、六月には京鶴線を第一期線として採択する法律、京都―舞鶴間と和田山―綾部間を私設によつて敷設することを許可する法律が公布された。これに對して阪鶴鉄道へは周知のごとく神崎―福知山間についてのみ免許が与えられた。なお、摂丹鉄道については二八年十月に申請を却下され、二九年九月に再出願するが三〇年五月には再度却下されている<sup>71</sup>。結果的に、篠山の中心部は鉄道の恩恵を受けられないという状況が生まれ、郡の東西を結ぶ京姫線や園篠線の敷設がその後も追求されていく。

## おわりに

以上、論じてきたように、鉄道敷設問題の展開は、郡内の対立関係を惹起した。こうした対立構造の背景には、県道を中心とする道路網の整備状況及びそれに規定された他地域との経済的關係が存在していた。一方で、こうした内部対立を抱えつつも、阪鶴鉄道敷設に向けた運動では郡長を中心に郡内の一致が図られたことも事実であり、一郡の団結が志向された点も強調しておきたい。郡内の諸対立を抑止しつつ、いかにして郡全体の利益を図っていくのかという点は、以降も多紀郡の重要な問題であり続けたと考えられる。

最後にこうした鉄道敷設が郡内にもたらした影響について、その後の展開も視野に入れつつまとめておきたい。第一に、福住の経済的な地位の向上である。明治四四年の園篠線敷設に関わって作成された資料<sup>(72)</sup>では、福住は「継立通過貨物ニ至リテハ上記ノ五線路ニ依リテ集散スルモノ頗ル多ク現今篠山園部両停車場ニ致スモノ優ニ他ノ市街地ニ依ルモノヲ凌駕セル実アリ」とされている。五線路とは北の舞鶴街道、南の大阪街道（杉生街道）、東の亀岡街道・園部街道、西の篠山街道のこととされており、このうち舞鶴街道（大阪福住舞鶴線・福住村小野新く大芋村藤坂く船井郡八田）は元は里道であつたが明治三二年に県道に編入されている。このように、県道と鉄道の整備により、東西南北の県道を通じて物資が集散し、篠山・園部の両駅にこれらの物資をもたらず福住は「今尚商業地タルノ現実ヲ具へ」ることになったのである。篠山と園部の両駅が鉄道で結ばれていない状況では、その中間地点としての福住は重要な役割を果たしたのである。

第二に、篠山町との経済的な結びつきの強化である。先ほどの明治四四年の資料によれば、東の園部・亀岡に至る県道は二〇年代に引き続き「輸出大部分ヲ占メ」ているが、西の篠山に至る県道は「稍輸出入ノ平衡ヲ保テリ」とされている。二〇年代は輸入に関しては池田に至る県道への依存度が比較的高く、物資の流通という点でみれば篠山とのつながりはどちらかとい

うと希薄であつた（第一章第一節）。阪鶴鉄道敷設後は大阪の物資は池田を経由せず<sup>(73)</sup>に鉄道を通じて篠山に運ばれた後、西側の県道から福住に入るようになり、篠山と福住の経済的な関係は強化されたものと思われる。鉄道開通による丹波地域と大阪の経済的な関係の強化は、篠山町と福住村の関係の緊密化にもつながったのではないだろうか。

従来、京都方面とのつながりが強く、ある程度自己完結的な経済圏を形成していたと思われる福住村が、篠山町をはじめとする郡西部とのつながりを強めたことは、多紀郡の地域社会構造に少なくない変化をもたらしたと考えられるが、具体的な分析は今後の課題としたい。

#### 註

(1) 代表的なものとして、天野郁夫編『学歴主義の社会史…丹波篠山にみる近代教育と生活世界』（有信堂高文社、一九九一年）、園田英弘・濱名篤・廣田昭幸『士族の歴史社会学的研究…武士の近代』（名古屋大学出版会、一九九五年）。

(2) 石川芳己「自由民権家・法貴発の研究—明治一二年「国安論」事件を中心として（Ⅰ）（Ⅱ）」、『政治経済史学』二二三・二二四号、一九八五年）、後藤靖「自由民権運動と警察活動…丹波篠山地方を中心に」（藤井松一・岩井忠熊・後藤靖編『日本近代国家と民衆運動』有斐閣、一九八〇年）、藤井德行・石川芳己「兵庫県における第一回総選挙」（『選挙研究』八、一九九三年）などが挙げられる。

(3) 『篠山町七十五年史』（篠山町、一九九五年）、『大山村史』本文編（大

- 山財産区、一九六四年）、権田雅幸「兵庫県多紀郡における交通路の変遷と地域発達」（『歴史地理学』一一一、一九八〇年）などを参照。
- (4) 『丹南町史』下巻（丹南町、一九九四年）では古市駅を誘致した小林常三郎や丹波大山駅を誘致した森六兵衛（二七七～一七八頁）、常松隆嗣「近世の豪農と地域社会」（和泉書院、二〇一四年）第六章では園田多祐（大山村）の活動に言及している（二六四頁）。
- (5) 松下孝昭「近代日本の鉄道政策…一九八〇～一九九二年」（日本経済評論社、二〇〇四年）第二章。
- (6) 『兵庫県市町村合併史』下巻（兵庫県、一九六二年）一〇六〇頁。
- (7) 『神戸又新日報』（以下『又新』と略記）明治一九年三月九日付「多紀郡通信」。なお、史料の引用にあたっては適宜句読点等を施し、固有名詞以外の旧字は常用漢字に改めた。
- (8) 児玉幸多「宿駅」（至文堂、一九六〇年）、差波重紀子「汽船と道路」（高村直助編『近代日本の軌跡八 産業革命』吉川弘文館、一九九四年）など参照。
- (9) 以下、福住の運送・旅客業に関する記述は、鉄道敷設に際して村内の現状を調査するために作成された「明治二六年九月 鉄道二係ル書類一式」（個人蔵「園籙」四一―四）に基づく。
- (10) 高橋善七『近代交通の成立過程』上（吉川弘文館、一九七〇年）二四七～二六三頁。
- (11) 『又新』明治一九年三月九日付「多紀郡通信」。
- (12) 近世の街道は人馬が通行するだけのものではあったため、車道としては甚だ不十分であった。それゆえ、明治以降は車両輸送に耐えるものにするための道路の改修・整備が重要な問題となった（前掲「差波重紀子「汽船と道路」七八頁）。なお、財源の関係上、まずは国道・県道レベルの幹線道路の整備が優先的に進められた。
- (13) 以下、街道・県道に関わる記述は、主に『兵庫県統計書明治一九―二〇年』（兵庫県、一八八九年）、栗林貞清編『丹南叢話』（至宝堂、一八九七年）、『多紀郡誌』（私立多紀教育会、一九一一年）、奥田楽々斎『多紀郷土史考』上巻（多紀郷土史考刊行会、一九五八年）などを参照した。
- (14) 南は有馬郡三田・藍本から郡境にある日出坂を越えて古市に入り、北は味間・大山・追入から鐘ヶ坂を越えて氷上郡に抜け、柏原・佐治や朝来郡矢名瀬を経て豊岡に至る。
- (15) 『又新』明治二二年四月一六日付（雑報）。
- (16) 『又新』明治二二年四月一六日付（雑報）。
- (17) 池田は能勢街道をはじめとする諸街道に通じており、北摂の物資集散の中心地であった（松下万里子「畿内在郷町における町政機構——摂津国池田の場合——」梅溪昇教授退官記念論文集刊行会編『日本近代の成立と展開』思文閣出版、一九八四年、二二八頁）。
- (18) 『大阪府誌』第四編（大阪府、一九〇三年）一五一頁。
- (19) 『能勢町史』第二巻・近現代・本文編（能勢町、一九九五年）一〇四～一〇六頁。
- (20) 『篠山町百年史』（篠山町、一九八三年）二三四頁。
- (21) 例えば、近世の篠山藩は茶の専売制を敷いていたが、天保期には曾地・後川の手作り茶が牛荷による後川越（正規経路ではない）で摂津へ流れ、福住駅の衰微をきたしている（『兵庫県史』第五巻、兵庫県、一九八〇年、九一頁）。
- (22) 『泉大津市史』第五巻・別編・史料編補遺（泉大津市、一九九五年）八六〇頁。
- (23) 『又新』明治二二年二月二〇日付（雑報）。
- (24) 文久二年（一八六二）生まれで、明治四一年に福住村の村長となる。樋口家は近世においては大庄屋をつとめた名望家である（篠田皇民『自治団体之沿革』東京都民新聞社地方自治調査会、一九三二年、

- 三〇八頁)。
- (25) 京鶴鉄道・播但鉄道・舞鶴鉄道・摂丹鉄道・舞鶴鉄道・南北鉄道などが請願されたが、いずれも同年一〇月には却下された(老川慶喜「京都鉄道会社の設立と京都財界」『追手門経済論集』二七(二)、一九九二年、二五六頁)。
- (26) 『朝日新聞』明治二二年四月二七日付(雑報)。
- (27) 明治二二年二月一六日付「樋口市左衛門宛森本玄良書簡」(「園籙」四一一二)。
- (28) 山田家は代々酒造業を営む名望家であり、当代の嘉右衛門は村長・郡会議員を歴任した(『現代多紀郡人物史』三丹新報社、一九一六年、一四五頁)。
- (29) 明治二二年五月四日付「通知」(「園籙」四一一二)。
- (30) 明治二二年五月五日付「盟約書」(「園籙」四一一二)。
- (31) 明治二二年六月八日付「樋口市左衛門宛池田清孝書簡」(「園籙」四一一二)。
- (32) 『神戸又新日報』明治二二年五月三日付(雑報)。
- (33) 前掲松下「近代日本の鉄道政策」の第二章、同『鉄道建設と地方政治』(日本経済評論社、二〇〇五年)の第二章・第三章などを参照した。
- (34) 京鶴線については、前掲老川「京都鉄道会社の設立と京都財界」および西藤二郎「京都鉄道の成立過程と経営環境」(『同志社商学』五〇(三・四)、一九九九年)を参照。
- (35) 関谷次博「鉄道を利用した地域経済活性化の幻想とその起源：明治期における土鶴鉄道敷設をめぐる」(『神戸学院経済学論集』五四(四)、二〇二三年)。
- (36) 『又新』明治二五年九月二四日付(雑報)。
- (37) 丹波篠山市教育委員会所蔵「蕩々會談話誌」明治二五年八月八日条。
- (38) 以下、八月初頭の福住での決定事項は「書付」(「園籙」四一一四)を参照。
- (39) 明治二五年一〇月八日付「篠山町長服部保平宛福住村書記森田基一(村長代理)書簡」(「園籙」四一一四)。
- (40) 「書付」(「園籙」四一一二)。
- (41) 同右。以下、二〇日の協議会の動向については同史料による。
- (42) 以上、前掲常松「近世の豪農と地域社会」一五九、一六四頁を参照。
- (43) 明治二五年十一月付「多紀郡鉄道期成同盟会規約」(「園籙」四一一二)。
- (44) 前掲老川「京都鉄道会社の設立と京都財界」および前掲松下「鉄道建設と地方政治」の第四章を参照。
- (45) 三村昌司「明治中期における地方名望家の存在形態—大西善太郎と阪鶴鉄道」(『ヒストリア』二一八、二〇〇七年)二〇四頁。
- (46) 摂津鉄道の経緯は、主に久野洋「在郷町伊丹の近代化過程—鉄道敷設過程をとおして—」(『ヒストリア』二四六、二〇一四年)を参照。
- (47) 明治二六年二月二八日付「第二〇号」(「園籙」四一一二)。
- (48) 明治二六年三月六日付「第二五号」(「園籙」四一一二)。
- (49) 明治二六年三月二三日付「(鉄道事件につき惣代並びに有志者集会の模様)」(「園籙」四一一二)。以下、協議に関する動向は本史料による。
- (50) 『又新』明治二六年八月八日付(雑報)。
- (51) 明治二六年八月七日付中道伊兵衛・園田多祐・小林常三郎宛森本莊三郎書簡(『福知山鉄道管理局史』福知山鉄道管理局、一九七三年、一〇二頁)。
- (52) 明治二六年八月一二日付「蘆田辰左衛門宛小林常三郎書簡」(個人蔵「小林常郎家文書」d三八—三三)。
- (53) 明治二六年八月一五日付「弘世助三郎・竹尾治右衛門宛野々口三右衛門書簡」(「園籙」四一一二)。

- (54) (明治二六年) 八月一日付「弘世助三郎・竹尾治右衛門宛野々口三右衛門書簡草稿」(「園籙」四一一二)。
- (55) 『又新』明治二六年八月二三日・二三日付(雜報)。
- (56) (明治二六年) 八月一日付「弘世助三郎・竹尾治右衛門宛野々口三右衛門書簡草稿」(「園籙」四一一二)。
- (57) 明治二六年八月二三日付「機第九号」(「園籙」四一一二)。
- (58) 明治二六年八月二三日付「機第九号ノ二」(「園籙」四一一二)。
- (59) 明治二七年一月二二日付「(鉄道委員長・蘆田多紀郡長より通知)」(「園籙」四一一二)。
- (60) 明治二六年八月四日付「中西隼之助外有志宛野々口三右衛門書簡」(「園籙」四一一二)。
- (61) 明治二六年八月三〇日付「山田岩吉郎ほか九名宛福住村長野々口三右衛門書簡」(「園籙」四一一二)。
- (62) 明治二六年九月一日付「惣代有志者鉄道其他ノ件ニ付集会」(「園籙」四一一二)。
- (63) 明治二六年九月一〇日付「(鉄道委員および村長村役場にて会同)」(「園籙」四一一二) 以下、この会合の様子は本史料による。
- (64) 『大阪毎日新聞』明治二六年八月一三日付(雑告)。以下、同新聞記事および『摂丹鉄道創立趣意書』(摂丹鉄道会社発起人、一八九三年)を参照。
- (65) 明治二六年八月一五日付「野々口三右衛門宛弘世助三郎・竹尾治右衛門書簡」(「園籙」四一一二)。
- (66) 明治二六年九月一五日付「弘世助三郎宛野々口三右衛門書簡」(「園籙」四一一二)。
- (67) 明治二六年九月一五日付「大石藤七宛野々口三右衛門書簡」(「園籙」四一一二)。
- (68) 明治二六年九月一八日付「野々口三右衛門宛大石藤七書簡」(「園籙」四一一二)。
- (69) 明治二六年一月二二日「大字惣代集会」(「園籙」四一二三)。  
以下の記述は、本史料に基づく。
- (70) 明治二六年一月一日付「弘世助三郎・竹尾治右衛門宛野々口三右衛門・山田嘉右衛門書簡」(「園籙」四一二二)。
- (71) 『伊丹市史第三卷(本文編三)』(伊丹市、一九七二年)二五六頁、宝塚市史第三卷『(宝塚市、一九七七年)一八一頁。
- (72) 「鉄道布設ニ関スル調査并請願書類」(「園籙」四一一一)。
- (73) 輸入についてはさらなる実証が必要だが、大阪への輸出の点では、阪鶴鉄道開通後に米穀その他の荷物が池田を素通りして直接大阪に出るようになり、馬背による出荷は著しく減少したとされる(『池田市史』第二巻、池田市、一九六〇年、二二八頁)。