



福知山線の経路変更問題について

小西, 正雄

(Citation)

兵庫地理, 19:37-46

(Issue Date)

1975-04-30

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/90002288>



福知山線の経路変更問題について

小 西 正 雄

1. はじめに

大都市地域へのドラスティックな人口集中は、今だにその勢いを衰えさせることなく、近郊農村地域を次々と蚕食し、周辺の連山を切り崩して、ひたすら郊外へと新しい「まち」を拡大してゆく。大阪圏の場合、20km圏は、一部の急傾斜地を除いてはゞ全域が「開発」しつくされ、主要交通路沿いに伸びた触手は、今や40kmの遠きに及んでいる。

三田盆地南西部一帯の台地を広大な宅地群に生まれ変わらせようという北摂ニュータウン（以下「北摂N・T」）計画は、このような状況下において注目されているプロジェクトの一つである。なぜならば、この地域が大阪・神戸の中心部へわずか35km-25kmの至近距離にありながら、水の便及び交通の便の悪さから、現在まで全く宅地開発の波の押し寄せなかった地域であるからである。

N・T計画のスタートに伴ない、水の供給に関しては、県営青野ダムその他により、はゞ問題点は解決された。しかし交通機関の整備に関しては、はっきりとした打開策の見出されぬまま1975年を迎えるに至っている。それは、当地方を貫く重要な幹線である国鉄福知山線が、その輸送力増強を考えた場合、必然的に宝塚～三田間において、かなり大がかりな経路変更を余儀なくされるからなのである。

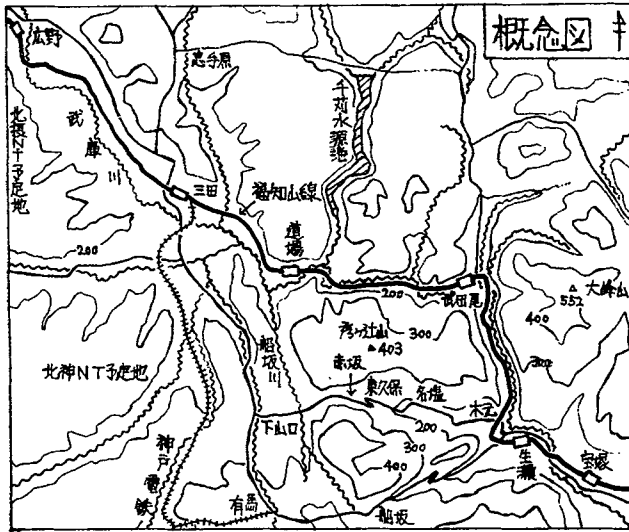
小論は、この福知山線経路変更問題を、単なる「N・T建設に伴う通勤輸送確保の問題」としてではなく、同線の前身、「阪鶴鉄道株式会社」創設当時の事情を再考することにより、広く北摂における交通路の変遷史の中に位置づけ、その意味を考えようとするものである。

2 武庫川峡谷をめぐる

武庫川中流、六甲と北摂・南丹のゆるやかな山並に囲まれて三田市中心部が広がっている。九鬼氏の城下町・旧三田町と、三輪明神の門前町・旧三輪町の接点を軸として展開する三田市中心部は、D. I. D人口8555¹⁾人という小規模な町並ではあるが、古くは旧有馬郡郡役所所在地として栄え、そして今だに三田盆地一円さらには南丹・東播の一部をその勢力下におく高い中心性をもつ「都市」である。²⁾

三田のこのような高い中心性を支えてきたものの一つが、皮肉なことではあるが、「交通の不便さ」であって、神戸へは小部峠、京・大阪へは赤坂又は船坂の急坂を登降することを余儀なくされた。三田盆地を貫流する武庫川が、河川交通路として全く利用価値をもたなかったのは、この川が、三田～宝塚間において急峻な峡谷をなしているからである。言いかえると、この武庫川峡谷こそが、三田城下町に、小京都的閑寂さを残してくれたのであり、また、景観的都市化の波からこの古き町を守ってしてくれたのである。

峡谷は約10km続く。西宮市生瀬付近から谷は開け、やがて武庫川は宝塚市の



中心部を貫く。武庫川の完全な谷口に位置しているにもかかわらず、例の峡谷は、奥との連絡をほぼ完全に遮断し、三田盆地の一経済圏を自己完結化させ、あるいは神戸へと指向させ、宝塚をして、「ゆきどまり」の町の地位に甘んじさせた。この町は、明治以降、温泉観光都市として発展

したものの、近年の無秩序きままりない破壊的開発の波に洗われつつ、「都市」として何ら十分な機能を持つことなく、「巨大な村」^{*}となってしまった。

ところで、古来、三田盆地と阪神間の平野部を結ぶルートは、現在の国道176号線の通る西宮市生瀬～名塩(塩瀬町)～赤坂峠～西宮市山口町～神戸市道場～三田のルートであった。人々は西宮市木元付近で武庫川と離れ、名塩断層の深い谷を辿って赤坂峠を越え、三田城下町へ向ったのである。³⁾この間約三里、人

* Runé komg は、世界の都市を7類型にわけ、日本の都市を「巨大な村」とした。ここでは、三田に対して著しく中心機能の劣ることをさして、この言葉を使用した。

人は武庫川を見ることはなかった。人の流れであれ物質の流れであれ、あらゆる経済活動の中心はこのルートであった。サブルートとして、南の船坂峠え、さらに、北部の山間低地を通して猪名川河谷より高平へ入る古い街道も大いに利用されたが、そのいずれもがこの峡谷を垣間見ることすらなかったのである。

従って、武庫川峡谷に開かれた武田尾の鉱泉宿すらも、「武田尾温泉ナル茅屋ノ存シ、浴客ハ生瀬付近ノ名塩村ヨリ山嶺ノ岨道ヲ越ヘ来リシモノ」⁴⁾という状況であったし、「武庫川以北ハ西谷村ニ属シ、以南ハ有馬郡塩瀬村ニ隸ス。此レ流域ヲ以テ境界ト定メレバナリ」⁵⁾の字句よりも明らかな通り、この地域は、生活の舞台となりようのないフロンティアであったと言える。このように、武庫川峡谷は、幾多の明暗を生じさせつつも、阪鶴鉄道がその建設の槌音を響かせるようになる明治中期まで、人々の生活空間からは全く除外された「無能河川, unkraft strom」でありつづけていたのである。

我々が今問題にしている、福知山線の三田～宝塚間とは、このような区間である。にもかかわらず、メインルート＝名塩～山口ルートを無視して、阪鶴鉄道は一体どのような目的でこの「山嶽囲繞の峡間」に鉄道を布設したのであろうか。

3. 阪鶴鉄道の建設

福知山線の前身、阪鶴鉄道は、伊丹の酒造資本家、小西家を中心とする川辺馬車鉄道の建設にその端を発する。それまで、西国街道と猪名川通船に依存していた伊丹の資本家たちが、尼崎港～伊丹間に馬車鉄道を開通させたのは、鉄道ブーム時代の一段落した明治24年9月のことであった。ところが翌年6月に公布された鉄道敷設法が、京都方面より舞鶴に至る鉄道の必要性を明記したことから、陰陽連絡の私鉄を建設しようという動きは急に再燃し^{**}、同法に言う、「近畿線の一つとして京都から舞鶴に至る鉄道」という方針を受けて、明治26年7月、京都鉄道会社が創設された。当時池田まで延伸されていた川辺馬車鉄道は、これに対抗する形で同年8月、それまで池田より京都府園部へと連絡させる予定であった摂丹鉄道計画を急抛廃して、阪鶴鉄道株式会社として舞鶴への計画を登壇させ、ここに両者による舞鶴争奪戦が開始されることになったのである⁶⁾。言うまでもなく舞鶴は、明治14年に開設された第4海軍区の基地として軍事行政上欠くべからざ

* 川辺郡西谷村、現宝塚市

** 鉄道ブーム時代に、一時同様の計画案がいくつか策定されたことがあった。

*** 明治25年に、摂津鉄道と社名を改めていた。

る要港として発展しており、これと京都または大阪を結ぶ鉄道を建設すれば、軍事関係輸送により恒常的な利益をあげられることは明白なのである。問題は、如何に建設認可を得るかの一点に絞られたが、当時鉄道建設の可否を占う最重要点は技術的可能性にあった。技術の未熟な当時において、路線決定に大きな影響を与えたのは、わけても勾配の緩急であった。⁷⁾

阪鶴鉄道においても、他社に対して如何に自社線が有利であるかを強調して、「京鶴線ノ最急勾配ハ六十分ノ一ニシテ我カ阪鶴線ハ、八十分ノ一ヲ出テス。彼我レ緩急ノ差己ニ此ノ如シ----(中略)---- 況ンヤ其距離僅五哩ノ少差ニ過キス。阪鶴線ノ緩勾配之ヲ償ツテ余リアルヘキニ於テヤ」⁸⁾と述べた。ところが阪鶴鉄道には、「生瀬・三田町間ニ字東久保阪ナル險難アリ。普通鉄道ノ勾配ヲ取ルヘカラサルヲ以テ遺憾ニモ空シク今日ニ及ヘリ」⁸⁾の資料からも明らかなように、伊丹～池田～生瀬から名塩～山口～三田に至る街道コースを通る計画を急勾配の故に断念しなければならぬという背景があった。阪鶴のルートは、武庫川～加古川～由良川の三つの水系を經由するが、武庫川～加古川、加古川～由良川の二度の流域変更は、谷中分水界を經由することによって全く障害とならないが、同一の武庫川水系内にある阪神の平野と三田盆地とを結ぶ区間において大きな障害にぶつかったのである。

ところで、両者において比較された $\frac{1}{60}$ (16.7%)、 $\frac{1}{80}$ (12.5%)という勾配は、技術の未発達な当時ですら大論争のタネとなる値でもなく、現に明治32年には、板谷峠38%の難関を突破して、奥羽南線(日本鉄道)が福島～米沢の両盆地を結んでいた⁹⁾のである。

参考までに述べておくと、現在「字東久保ナル險坂」を越えて街道沿いに走る中国縦貫道の縦断勾配は、宝塚I.C～西宮北I.C間で、東久保付近約3000mにおいて最急50%の設計^{*}となっている¹⁰⁾。もっとも自動車道の場合は鉄道よりはるかに急勾配に耐えるものであり、特に中国縦貫は、トンネルを建設せず既存の集落を避けてひたすら直線ルートを維持している為、このような急勾配が出現している。仮に鉄道を敷設するとすれば当然既存の名塩集落を經由し、峠前後でかなりの曲線ルートを取り、トンネルも建設された(武庫川河谷のそれより工事はかなり容易と思われる)であろうから、幹線における一応の限界である25.0%(最高は33.3%まで許容される。)以下で峠を越すことは十分可能であった筈である。(国道176号線—トンネルなし—における名塩～赤坂峠間の縦断勾配は、2.5万

* 上記区間(約3000m)以外は22.0%

分の1地形図による図上計測では、 $\frac{140}{4250} = 33\%$ となる。)それにひきかえ武庫川河谷ルートは、かなりの難工事であったと言われ、特に武庫第2鉄橋(生瀬～武田尾間)は、その完成に非常な努力を要したものであった。¹¹⁾これらの諸点から考えて、阪鶴のルート決定には、東久保における勾配の点もさることながら、京都鉄道との対抗意識が常にその根底に動めいていたと言えるわけで、たとえ名塩・山口の両集落を切り捨てても、わずかではあっても勾配を減ずることによる有利性を強調する必要があったと想像されるのである。なぜなら経済効果の一点を勘案しさえすれば、人や物資の流れの中心であった名塩～山口ルートに決定するのが当然であったからである。

「今般实地篤ト取調候未、同坂近傍武庫川ニ沿ヒ最急勾配凡八十分ノ一^{*}以テ鉄道ヲ布設シ得ヘキ地理ヲ発見仕」¹²⁾この結果阪鶴は、多くの橋梁建設と隧道掘削の為に巨額の資金を強いられることになる。一方経済効果についても、「京鶴線ハ亀岡、園部ノニヶ所----(中略)----地形少シク開ケタルニ過キス。他ハ皆窮谷幽陬、人煙寥落、物産稀少ナラサルハナシ」⁸⁾と非難しつつもその裏で、三田盆地南半の「人煙稠密物産富饒ナル」¹²⁾地域をやむなく切り捨てていったのである。

それまで人跡未踏に近かった武庫川峡谷に鉄道が建設されるには、以上のような経緯があった。

温泉のあった武田尾には駅が設けられた。^{**}ここから北の西谷村へはやがて小さな自動車屋が日に何人かの通勤客を運ぶようになった。大正14年2月2日のことである。¹³⁾谷あいの小さな駅の果たした役割は、それがこれまで交通路として全く利用されていなかった位置にあるだけ大きかったと言える。この駅の開設に伴う地域構造の変容については、別の機会に譲ることにしたい。いずれにせよ、武庫川峡谷は、大阪と舞鶴を結ぶという明治中後期の社会情勢の波に翻弄されつつ一躍阪神～三田間のメインルートとなったわけである。

しかし銘記しておかねばならぬことが一つある。それは、武田尾という一集落の発生という例外を除いて、この武庫川峡谷は、一条の鉄道以外の何ものも侵入をも許さなかったということである。そして、このような「不自然さ」こそが約75年後の今日、別線建設という新しい波の中で再び浮上してくることになるのである。

* 実際には道場駅付近に14.7%の箇所がある。

** 明治32年。

4. 別線建設問題

北摂 N・T は、兵庫県・日本住宅公団が事業主体となって、昭和44年度より建設の開始された一大 N・T である。宅地造成工事の完成は昭和55年度で、工業団地 143ha も含め総面積 1244ha、計画人口 128,000 人となっており、この南に計画されている北神・藤原・有野の N・T と共に三田盆地開発のビッグプロジェクトとされている。¹⁴⁾

特に北摂 N・T は、対大阪指向の強い住宅地として計画されており、都市計画協会の算出資料によれば、N・T 建設に伴ない新しく発生する通勤・通学流動は次のように予測される。¹⁵⁾

就業率	45% = 57600 人
通勤トリップ	0.45
大阪方面	0.2
神戸方面	0.04
工業地帯へ	0.16
地区内公務サービス関係	0.05
地区外通学トリップ	0.04

従って地区外通勤トリップの 83% が対大阪指向とされ、これの 55% がピーク時に集中すると予想されており、その場合、単一交通機関(自家用車) 5%, 地区内鉄道駅より鉄道を利用するもの 95% とされる。故にこれを全て福知山線で吸収するとした場合

$$57600 \times \frac{0.2}{0.45} \times 0.55 \times 0.95 = 13376$$

即ち約 13400 人の通勤客が朝のラッシュ時に殺到することになる。

これに対し現在、三田より大阪方面には午前のラッシュ時に 5 本の列車が設定されており、各列車の運転時間帯と、三田～宝塚間における混雑率は次表の通りである。列車本数を増すことは、同区間が単線であり、しかも生瀬～武田尾間 6.4 km に交換設備がないことから不可能な状態であり、一列車あたりの連結数も、駅舎の構造上現在の 9～10 両が限界である。すなわち通勤時間帯においては、これ以上の定員増は望むべくもなく、乗車率は今後共 150% 前後を維持すると思われる。¹⁶⁾

このような現況に対して、前述した北摂 N・T からの通勤客がこれに加わるとするならば、福知山線を介しての通勤は不可能なことはあきらかであろう。電化

通勤列車の混雑状況（三田～宝塚間）S. 49.5.

列車番号	732	424D	734	442	736	計
種類	客車	気動車	客車	客車	客車	
定員	512	504	880	776	584	3256
乗客数	440	1090	1400	1080	750	4760
混雑率	86%	220%	159%	139%	128%	146%
始発駅	福知山	篠山口	福知山	篠山口	福知山	
三田発	5.56	6.44	7.06	7.29	8.02	
宝塚発	6.26	7.16	7.38	7.57	8.37	
大阪着	7.10	8.00	8.19	8.46	9.18	

大鉄局旅客課資料及び時刻表より作成

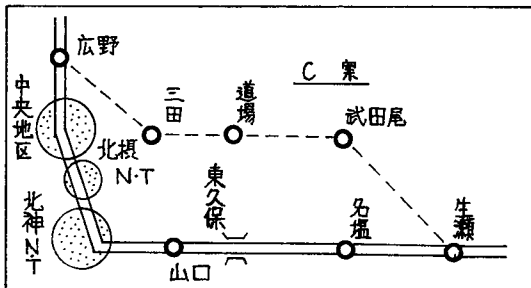
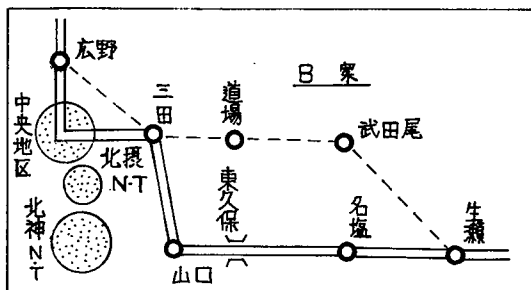
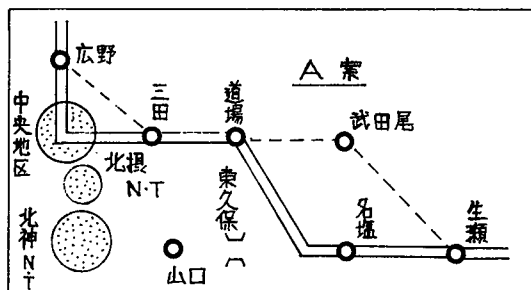
による表定速度の向上もさることながら、「山嶽圍繞の峽間」6.4 km に入々が注目しはじめたのは当然の帰結と言わねばならない。

昭和47年6月、福知山線沿線九市による「複線・電化促進期成同盟会」からの要望を受けて、同年1月すでに決定されていた塚口～宝塚間について、宝塚～三田間の輸送力増強計画について審議する「研究会」が、県・宝塚市・西宮市・神戸市・三田市及び国鉄の六者によって発足した。この研究会は、翌48年にかけて次に図示するA・B・C及びA'の4つのプランを策定した¹⁷⁾。県が後刻つけ加えた現在線維持のA'案を除いて、他の三案はいずれもその根底に次の三点を考慮して策定されていると言える。

- ① 現在線の腹付線増による複線電化は、武庫川河谷の地形条件（特に生瀬～武田尾間）から考えて著しく困難なこと。
- ② 名塩～山口ルートは盆地ないし高原状で、別線建設は十分に可能なこと。
- ③ N・Tへの鉄道乗入れが考慮されるべきこと

この三条件は一見して明らかなように、それ自体は異論をはさむ余地のない内容であって、全部の条件を満たすことになるC案については、特に採算を重視する国鉄側を中心にかなり有力視されていた。「山嶽圍繞の峽間」を通れば確かに勾配を減ずることは可能である。しかし急峻な武庫川峡谷は、たったもう一条の鉄路を建設することすら阻んでいるのである。それにひきかえ名塩～山口ルートは、「宇東久保ナル陰坂」はあるにせよ、電化されれば大した障害ともならず、

* 大阪、尼崎、伊丹、川西、池田、宝塚、西宮、神戸、三田の各市



逆にその経済効果は腹付線増に比すべくもない。名塩、山口の両集落と、N・T12800人の新しい都市と結べば、このルートが「人煙稠密・物産富饒ナル事」は明らかなのである。

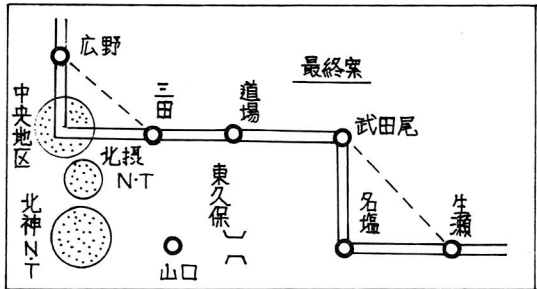
しかしながらこのC案に対しては、猛然たる反対運動が起った。すなわち、武田尾駅の廃止を憂う宝塚市と、市の玄関口の急速な衰退を安ずる三田市とである。特に宝塚市においては、A・B・Cのどの案が採択されるにせよ武田尾の孤立は免れがたく、その衝撃はかなりのものがあつた。

これらの計画が発表されてより2年余の間、幾多の陳情・政治的工作の紆余曲折を経て、兵庫県は最終案として次に示す名塩～武田尾～三田～N・T～広野^{*}ルートを公けとした。

そして現在はこの線でプランが煮つまりつつある。この案によれば、西宮市の山口地区を犠牲にさえすれば、他の名塩・武田尾・三田のいずれをも通過し、もっとも多くの要望が入られた形となる。従つて宝塚・神戸・三田の各市がこれに対して即刻O・Kを出した。西宮市山口地区についても、北神と絡みあわせての対神戸交通路建設(神戸電鉄の増強・新交通システムの採用)の中で、その欠を補完する計画である。

* 相野駅へ接続する計画もある。

以上のような経緯に対して、国鉄側としては、採算重視よりもむしろ関係地域での意見調整を重視する立場から、路線決定は全く県に任せるといった態度をとっている*。県の最終案については、用地買収等を考慮すれば、C案よりもかえって



「山嶽囲繞の峽間」を走る方が楽なのではないかという意見も聞かれるのが現状である。従って今後、事態の大きな変動がない限り、福知山線は県の最終案に沿った形で線増される見込みとなるわけである。



武田尾駅前の反対横断幕

立ちはだかることとなった。無論、武田尾駅周辺及びこの駅を利用せざるを得ない宝塚市北部地区の住民からすれば、駅の存続は死活問題に近い。標高 400 m の準平原を貫いて名塩断層谷から武庫川峡谷へ、かつて浴客の「越へ来リシ」「山嶺の岨道」の下をぶち抜くという、現在線以上に不自然なルートとなったことについての是非は論じるつもりもなく、またその必要性もないと考える。たゞ、一介の鉄道の経路設定のまき起した幾多の波紋と歴史の移りかわりの中で、武庫川峡谷がまた新しい歩みを始めることに、私は非常な感慨を覚えるものである。

* 大鉄局企画室における聴きとりによる。

5. おわりに

結局、福知山線は「字東久保ナル険坂」を越えることなくその装いを新たにすることになりそうである。75年前、鉄道ブームの嵐の中で「鉄道ヲ付設シ得へキ地理ヲ発見仕」らねばならなかった阪鶴鉄道の悩みは、今、既得権の確保という名の怪物に姿を変えて再び鉄道建設の前に

引用文献

- 1) 三田市統計要覧 1972
- 2) 三田都市・生活圏調査 神戸商大・小森研究室 兵庫地理17号 1973.
- 3) 摂津絵図・西国巡礼細見大全など、多数の史料がある。
- 4) 昭和3年1月17日、武田尾駅長より運輸課長への報告書(武田尾駅蔵)
- 5) 駅勢鑑・武田尾駅、明治43年6月 西管達第1260号(武田尾駅蔵)
- 6) 阪鶴鉄道の敷設をめぐって 宮川彦一 兵庫史学47号 1967.
- 7) 日本の鉄道 原田勝正・青木栄一 三省堂 1973.
- 8) 阪鶴鉄道株式会社創立趣意書 1894.
- 9) 鉄道ジャーナル～山を越える鉄道 鉄道ジャーナル社 1973 5月号
- 10) 日本道路公団大阪支社 建設局工務課資料
- 11) 三田市史・上巻 1964.
- 12) 阪鶴鉄道敷設願 1894. (鉄道院文書第十門)
- 13) 創立ニ関スル事項報告書 西谷自動車株式会社 1924.
- 14) 北摂ニュータウン 兵庫県建築部、北摂開発局 1971.
- 15) 北摂ニュータウン基本計画 都市計画協会 1970.
- 16) 大鉄局旅客課資料
- 17) 兵庫県企画部運輸通信参事室資料