

兵庫県多紀郡における交通路の変遷と地域発達

権 田 雅 幸

は し が き

交通史、すなわち交通現象の歴史は、わが国にあっては従来、主として歴史学者によって研究されてきた例が多く、地理学にあっては藤岡をはじめ、古代を中心に交通路・郡家等の位置比定を行った業績が主である。しかしその多くは、ある一時代の考察に限られ、現在のその地域への言及は目的とされていない。

本稿は一つの試みとして、兵庫県多紀郡篠山町およびその周辺を取り扱い、古代から現在に至る交通路の変遷と、それが地域の発達にいかなる影響を与えてきたか、を考察する。

同町は明治維新時、青山氏6万石の城下町として栄え、当時の石高は丹波国中最大であった。が、後述する通り、同国内にあった他の城下町——福知山・綾部・亀岡が、既に25年以上も前に市制を施行しているのに比すると、現在の篠山の立遅れは著しい。その原因の一つとして、鉄道に恵まれなかったことが挙げられる。後に述べるように、明治期にこの地域に計画された鉄道路線は、大幅な変更のもとに開通し、その結果、篠山町は近代交通発達史のうえで

一歩も二歩も取り残されたのである。

同町の歴史をさらに遡ると、交通路や交通機関の変遷が地域に与えてきた影響の大きさを知ることができる。

以上のような観点から、この篠山町を中心とする多紀郡周辺の交通史をもとに、古代山陰道の主要宿駅としての時代と、明治以後の主要交通路から外れた時代との対照を軸として、その間、概説的なものにとどまるが城下町として栄えた時代にも触れつつ、同地域が交通に関していかなる位置に置かれ、その変遷は地域の興亡にどのような影響を与えてきたか、について述べてみたい。

I 地形的特質からみた篠山盆地の交通路

交通路は発生・発達の段階において、地形によって何らかの制約を受ける。従って、各時代における考察にはいる前に、当地域の地形的特質について知っておく必要がある。

篠山盆地は図1に見るごとく、東西16km、南北最大8kmに広がり、北は西ヶ岳断層、南は白髪岳断層で区切られた、東西に細長い地溝盆地と考えられてきたが、現在では、北部の古生層の褶曲山地の向斜

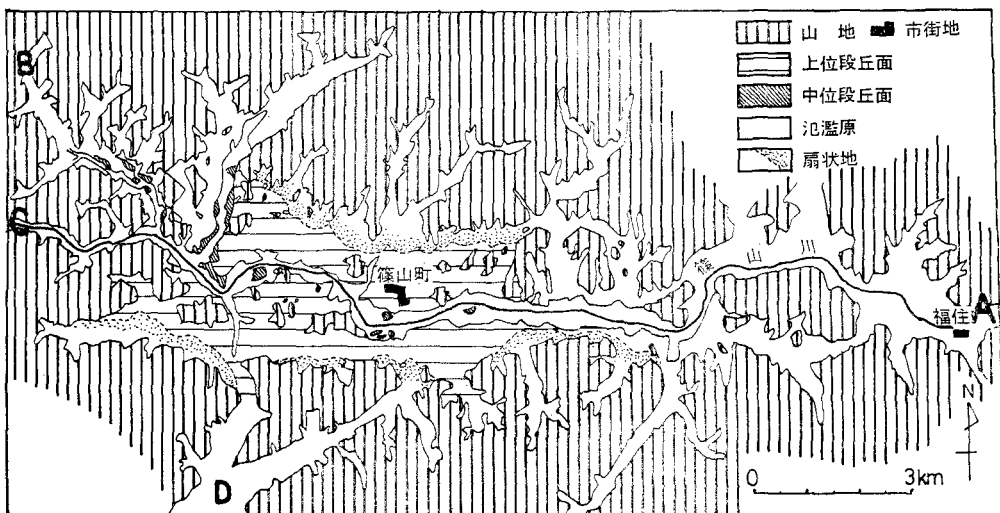


図1 篠山盆地の地形分類（地形図及び空中写真による）

軸部と、南部の流紋岩等の硬い岩層に囲まれた軟かい地層が侵食を受けてできた中生代の湖水が、その後の堆積作用によって埋積された侵食盆地であるという見方が一般的である。盆地内の篠山川に沿う河岸段丘の発達、集落及び集落間を結ぶ道路の発生に適しているが、盆地外と連絡する交通路となると、地形的に限定されざるを得ない。すなわち篠山川流路沿いや低い峠、図中のA～Dが古来、盆地からの出口として利用されてきた。詳述すれば、東方の出口は篠山川上流、現在の福住の東約4 kmにある天引峠（園部方面に至る）、以下北西部のB（鐘ヶ坂越え、氷上郡に至る）、篠山川に沿うて西方に下るC（加古川流域に至る）、南部の武庫川流域に連なるDが主なもので、他の峠はいずれも狭小な山間盆地との連絡通路にすぎないため、交通路としての重要性は低い。ここでは概ね、これらA～Dに重点をおいて考察する。このA～Dの持つ意味が、時代とともに大きく移り変わるものである。

II 古代山陰道の宿駅としての篠山

「この地は四面山を廻らし、太古は一大湖水であったと想像される盆地であるが、往古大和族と出雲族の交渉経路に当り、東西文化の交流地点として重要視されたことは、有名な車塚をはじめ、豪族の割拠を物語る古墳が郡内にいたところにあることによっても思われ、……（以下続く）」

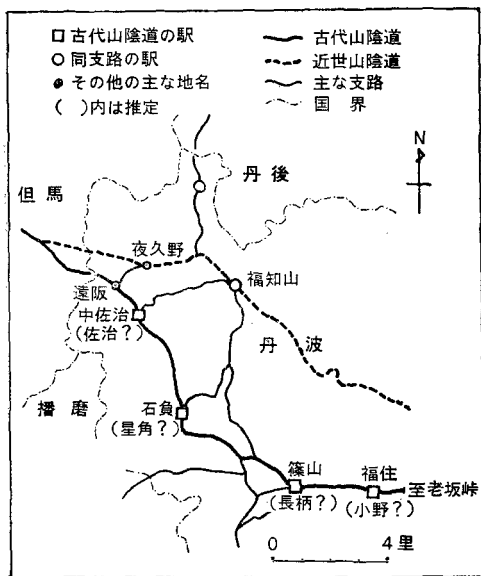


図2 丹波国における山陰道と駅の位置

『篠山町七十五年史』の冒頭を飾るこの一文は、この後、現在に比しての古代多紀郡の隆盛を強調する。客観的に見ても、畿内と出雲とを結ぶ重要交通路（古代山陰道）が郡内を通過し、篠山盆地内にいくつかの駅が存在したという事実は、少なくとも交通に関しては、現在とは比較にならない程の位置にあったことを示しているのである。

古代山陰道は図2に示したごとく、山城国との国境に当たる老坂峠より丹波国に入り、現在の亀岡市・園部町域を経て、天引峠越えで多紀郡に至る。前述Aの経路である。さらに現在の福住・篠山を経由して、鐘ヶ坂峠から氷上郡に通じていたと推定され、『延喜式』には、山陰道丹波国内の駅として大枝・野口・小野・長柄・星角・佐治（以上駅馬数八疋）、日出・花浪（以上駅馬数五疋）と記されている。

これら諸駅が現在のどこに当たるかについては、藤岡、竹岡らが、地籍図にみる小字の検出と現景観から推定される古代の様相の分析をもとに、ほぼ次のように比定している。

野口＝京都府船井郡園部町埴生付近

小野＝兵庫県多紀郡多紀町（現在篠山町に編入）

福住西方

長柄＝多紀郡篠山町付近

星角＝氷上郡氷上町石生（石負）

佐治＝氷上郡青垣町中佐治

ここで、多紀郡関係の2駅のうち、長柄駅に関しては諸説わかれるところ、藤岡は古代文献の食い違いをさまざまな角度から比較検討することにより、最も可能性の高い地点を打ち出しているといえる。

この説によれば、

(1)図3のA地点付近に「長柄芦」なる小字が存し、ここは柏原盆地に通ずる山陰道の幹線に沿う。また、やはり付近に存在する「丁田の坪」や「地田の坪」、

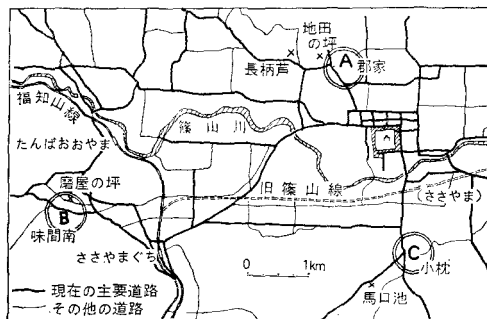


図3 篠山盆地内の駅候補地と、関連する字名

それに現在の「郡家」は、郡の庁の置かれたことを示している。

(2) 福知山線篠山口駅西方の味間南地区に「磨屋の坪」「夙下坪」等、駅家や宿の存在を暗示する小字があり、この辺りは有馬摂津からこの盆地への入口に当たり、篠山川に沿って播磨国加古川の谷平野にも通ずる交通の要所である(図3のB地点)。

(3) 篠山線篠山駅趾南方の小枕地区(C地点)に「馬口池」「馬草」「馬口瀬」等の小字が存在するほか、「小枕」自体も「駒倉」の転字と考えられる。この地は南下すれば、現在の古市付近で前記(2)の道に合流、同じく摂津有馬に通じ、盆地南部の要所といえる。

以上から、篠山盆地の地形的特質をも考え合わせ、北方の郡家に駅があり、南方の小枕および味間南へ支駅を派出するという複数駅の形態をとり、全体の三駅を呼ぶのに郡庁のあった長柄を代表させた、としている。

他に、信憑性は少ないとはされているが、味間南付近の駅を星角駅に比定する説もあり、これによれば、篠山盆地内に小野・長柄・星角の三駅が集中したということになる。ただ、本稿の目的は各駅の在地そのものではなく、ここで真偽に対して言及することは避けるが、複数形態説、三駅集中説のいずれもが、当地を摂津有馬方面との結節点として、山陰道中要害の地であったと考えている点を強調したい。本節冒頭に引用した『篠山町七十五年史』に記されている通り、交通の要地という背景をもとに、当地が相当の繁栄をみたことは容易に想像されるのである。

Ⅲ 城下町形成期の篠山

篠山という名の起源は、単に笹の繁茂した小山(→笹山)という意味ばかりでなく、独立丘を崇拜した古代の思想から、聖々山の転化した名称も含まれているという。前節で述べたように、当地は上代においては交通の要地として栄えたが、山陰道が中世以後福知山を経由するように変更されてからは、大きな発展をみることなく、現在の立場に似て、山間盆地の一寒村にすぎなかった。

本節では、この地が慶長末期以後、篠山城築城とともに、城下町として新しい歩みを始める過程を追うことにより、交通の要地として再度認識されたことを示していきたい。つまり、篠山城築城が、徳川家康の戦略上、当地を、山陰・山陽両道を扼し京・大坂に近い軍事的拠点と考えた結果であり、軍事的

拠点であること自体が交通面で重要な地であることを意味するものであるから、この小独立丘「笹山」に城が築かれた経緯に触れる必要があるのである。

1) 八上高城から篠山城への移転

篠山城が築かれる以前、東に一里ほど離れた八上高城山に、天正の初め、戦国武将として丹波・但馬および摂津の一部40余城30余砦を押えていた、波多野氏の居城があった。応仁の乱後(明応一文亀の頃)、波多野経基が八上郷朝路山の西南山麓に「蕪丸」を築いたのが最初で、その子秀範が丹波守護職として、山頂に陣屋を構築して高城と号し、次代秀経の時代にはさらに防備を増大した。

この間、一時は松永弾正久秀に占拠されたが、永禄9年(1566)、秀経は息子秀治とともにこれを奪回、本丸・二ノ丸・三ノ丸および岡田丸を構築し、城壁および射撃口のある防禦塙をめぐらすなど、秀範以後3代、約50年にわたる修築強化により、後世にも

表1 八上城(高城山)小史
(八上城址『高城山案内』多紀郡教育事務組合教育委員会編より)

	年号	年(西暦)	城主名	事項
1500	明応	不詳	波多野経基	蕪丸構築
	文亀			
	永正	5(1508)	波多野秀範	高城と称す
	大永			
1550	享禄		波多野秀経	
	天文			
	弘治	23(1554)	松永久秀	高城占拠
	永禄			
1600	元亀	9(1566)	波多野秀治	高城奪回
	天正	7(1579)	明智光秀	高城落城
		10(1582)	並河飛弾守	
		14(1586)	浅野和泉守	
1600	文禄	15(1587)	余江長兵衛	
	慶長	3(1598)	前田玄以	
		7(1602)	前田茂勝	
		12(1607)	権田小太郎	
	元和	13(1608)	松平康重	八上廃城 篠山築城

難攻不落の軍略陣地といわしめる完璧な山城となった。

この堅城を落としたのは、織田信長丹波攻略戦の大將、惟任(明智)光秀で、天正3年(1575)以後5年間の包囲、前後11回の攻撃を要している。この落城後6人の城主が交代、20余年後の慶長13年(1608)、天下の覇権を握った徳川家康は、大坂城に対する軍事的拠点としてこの地に注目、篠山城築城を前に、実子の常陸国笠間城主、松平周防守康重を入城させた。翌々年の3月、篠山城が完成し、それとともに八上城は廃され、康重はそのまま初代篠山城主として入城、八上城下にあった民家や社寺も逐次篠山に移された。現在の八上は、城下町の面影はほとんどとどめず、民家のまばらな一寒村となっている。

2) 篠山城築城と城下町としての篠山

関ヶ原の戦いの後、徳川家康は大坂城の包囲態勢を固める意味で、実子松平康重の八上入城を図ったが、当時この地は、徳川幕府にとって勢力の及ぶ最西端に当たり、西国の外様大名に対する抑えとしても、重要な地であった。

山城から平山城、さらに平城へ、戦国時代以後、城の立地は移り変わるが、この地においても標高459メートルの高城山から、小丘「笹山」に祀られた春日神社の周辺に民家の散在する、篠山川河岸段丘上の田園地帯への城地移転が行なわれ、慶長14年(1609)3月、普請の総奉行に姫路城主池田三左衛門輝政が任ぜられた。以下、扶役を命ぜられたのは、いずれも豊臣家恩顧の西国有力大名で、紀伊の浅野紀伊守幸長、安芸の福島左衛門太夫正則等、計12カ国、所領400万石を数え、外様大名の財力消耗が意図されていたのは無論である。藤堂和泉守高虎の縄張によって開始した大がかりな工事は、わずか6カ月の後に完成しているが、このように急がれた理由として、豊臣方に対する情勢の緊迫とともに、徳川

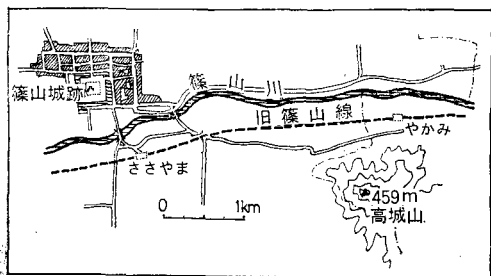


図4 八上高城と篠山城の位置

義直の居城、尾張名古屋城の築城が同年内に予定されていたことが挙げられる。事実、篠山城に携わった諸大名中、池田・福島・浅野・加藤・蜂須賀・毛利・山内・生駒の8侯が、引続き名古屋城の扶役を命ぜられている。城下町篠山はこうして形成され、初代城主松平康重以来、松平家8代と青山家6代が相次いで藩主となり、明治2年版籍奉還まで260年の間、親藩・譜代6万石の城下町として、丹波国の要衝であった。すなわち、前節で述べたような街道宿駅とは別の意味で、第二の発展を遂げた篠山ではあるが、城下町形成の背景として、交通条件というもの、大きな意味をもっていたことを見逃してはなるまい。

現在の篠山町は、町の入口の屈曲した道路、城址南方の武家屋敷の遺構である白壁の長屋門、お徒士町と称する通りの一部に残る、土塀の中の大きな入母屋造・カヤ葺の家の構えなど、随所に城下町の名残りととどめている。

IV 近代交通と多紀郡

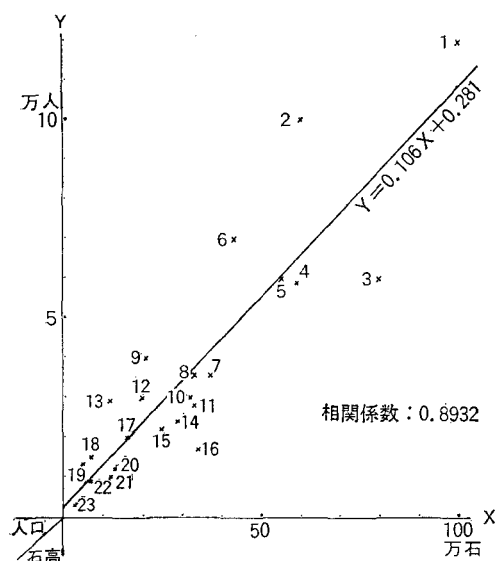
明治2年、最後の篠山藩主青山忠敬は版籍を奉還し、同4年には廃藩置県の詔により、篠山県が誕生した。その後、豊岡県移管を経て、明治9年に兵庫県管区に改められ、兵庫県多紀郡篠山町となった。数少ない発足当初からの町制である。本来ならこの後、篠山町は福知山や綾部と同様、少なくとも人口5～6万の小中心地として順調な発展をみるはずであった。ところが事実は表2に示すように、維新時の石高に比して人口の伸びは鈍く、前記2市や亀岡に遅れをとっている。表2では町村合併以前の人口

表2 丹波国城下町の石高と人口

所 領	現 在 の 地 名	廃藩時 石高	昭和25 年人口
篠 山	多紀郡篠山町	60,000	7,760
亀 山	亀 岡 市	50,000	9,736
福知山	福知山市	32,000	45,085
園 部	船井郡園部町	26,000	9,374
柏 原	水上郡柏原町	20,000	6,402
綾 部	綾 部 市	19,000	19,316
山 家	綾部市山家	10,000	3,769

注：石高は『日本歴史地理ハンドブック』大明堂1969、人口は町村合併以前の昭和25年国勢調査報告による。

を取り上げているが、篠山町はこの後昭和30年4月に多紀郡内の4カ村と合併、同50年には城東・多紀両町をも併せたが、現在の人口は2万台、旧町域とほぼ一致する現篠山町人口集中地区だけをとってみても人口減少傾向を示しており、市制施行にはほど遠い。



- 〔城下町名〕 1. 金沢 2. 名古屋 3. 鹿児島
4. 和歌山 5. 熊本 6. 広島 7. 彦根 8. 鳥取 9. 秋田 10. 岡山 11. 姫路 12. 松江
13. 大和郡山 14. 米沢 15. 福井 16. 水戸
17. 高田 18. 松本 19. 尼崎 20. 鶴岡(庄内)
21. 松代 22. 川越 23. 高槻

図5 全国の主な城下町の人口と石高 (『日本歴史地理ハンドブック』大明堂, 1966による)

江戸時代における全国の城下町人口と石高とは、図5にみるようにかなりの相関関係があることから、他の城下町と比較した場合、篠山町の明治以後の停滞ぶりは明らかである。この原因を考察するに当たり、近代交通発達期に鉄道に恵まれなかったことを、無視することはできない。現在の篠山町民の多くが、このことを第一の原因として挙げるばかりでなく、客観的立場からみても、鉄道不便の地であるということとは、社会的人口増を望むことは難しいのである。では、どのような経緯があって、当地が鉄道の発達から取り残されたのであろうか。以下、その歴史を追ってみよう。

1) 多紀郡における鉄道計画

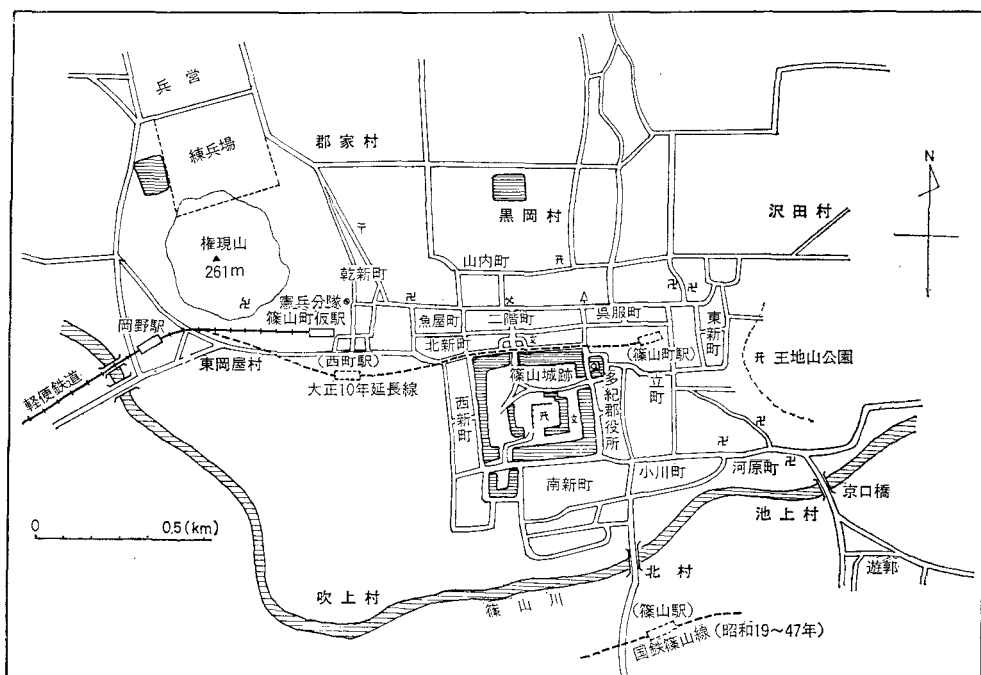
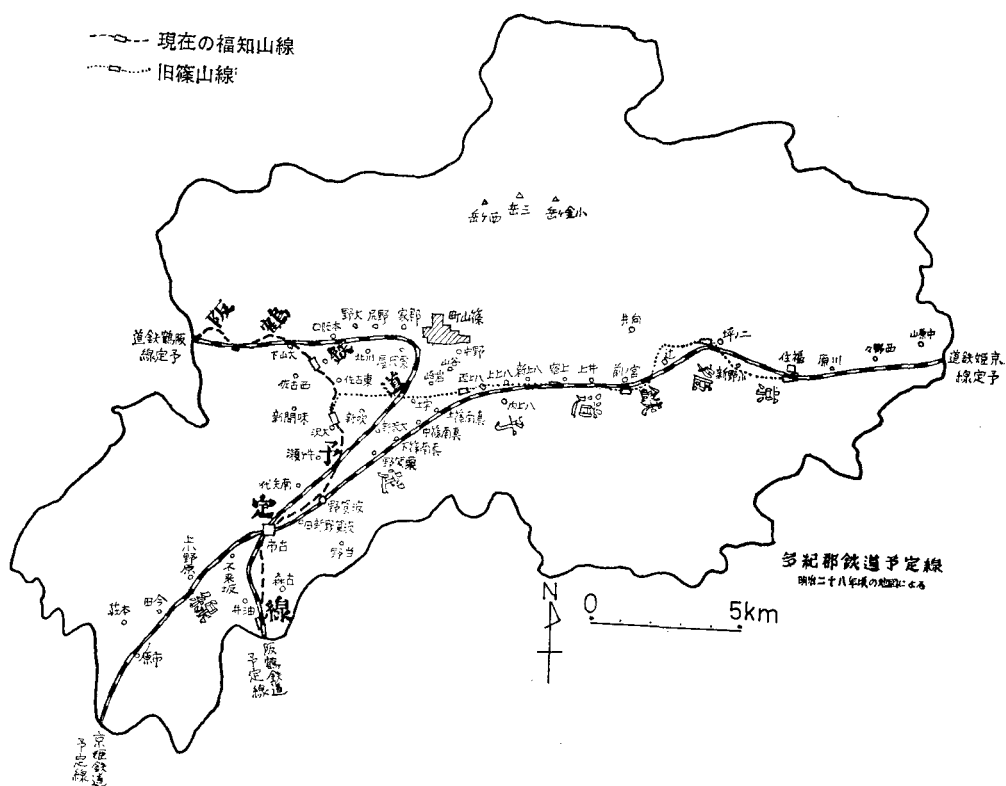
明治の中頃、阪鶴鉄道株式会社と京姫鉄道株式会社とが、多紀郡内に、図6のような路線計画を持っていた。大阪―舞鶴間を連絡する予定の阪鶴鉄道は、郡内において篠山町に大きく迂回し、西町南方に停車場を設置する計画であったが、土地買収に際して一部に反対の声が強く、また別の理由として、もう一方の京姫鉄道(京都―園部―篠山―姫路)が篠山町至近を通過するのであるから、阪鶴線をわざわざ迂回させる必要なしとのこともあり、図6の予定は変更、阪鶴鉄道の線路は、町から5キロも西方の味間村弁天(現在の丹南町篠山口駅)を通過することになった。

しかしその後、京姫鉄道の方は立ち消えの形となり、篠山町をはじめ郡東部は、鉄道に恵まれる最初の機会を逸してしまったのである。かくて阪鶴鉄道は、明治32年3月に三田―弁天間、同年5月に弁天―柏原間が開通、弁天に設置された停車場は、名のみ「篠山駅」と呼称された。その後、阪鶴鉄道株式会社は、明治40年8月1日をもって政府に買収され、国有鉄道に移管、山陰本線の全通とともに福知山線と改称、現在に至っている。

また、篠山駅は昭和19年4月、篠山線の開通により「篠山口駅」と改称せられたが、その篠山線は後述のように、現在は廃止されている。阪鶴鉄道について、多紀郡誌には以下のような記載がある。

「本郡ノ鉄道ハ元阪鶴鉄道会社ニテ敷設セリ。其ノ三田篠山間ハ明治三十二年三月二十五日ニ竣工シ、篠山柏原間ハ同年五月二十五日ニ落成セリ。本鉄道ハ有馬郡藍野ノ駅ヨリ日出坂隧道ヲ経テ本郡ニ入り、古市駅ヲ経テ篠山駅ニ達ス。篠山駅トハ名ヅクレドモ篠山町ノ西端マデ約一里ノ距離アリ。同町ヨリ乗降スルモノハ大イニ不便ヲ感ジタガ、大正四年以後ハ輕便鉄道ノ敷設ニヨリ稍便利トナレリ。篠山駅ヨリ西北ニ赴キ味間村西古佐ニ在ル大山駅¹³⁾ヲ過ギ篠山川ニ沿イテ川代ニ入ル。其レヨリ第一、第二鉄橋ヲ渡リ隧道ヲ過ギテ水上郡ニ入り更ニ二小隧道ヲ通過シ柏原町ヲ経テ新舞鶴ニ達ス。此ノ鉄道ハ明治四十年八月一日政府ニ買収セラレテ国有トナレリ。」

また、図6に掲げた予定路線図の原図は、現在篠山町立図書館所蔵であるが、前述の『篠山町七十五年史』別冊写真集にもその写真が掲載されており、その注釈として「悔を千載に残した阪鶴鉄道予定線」と付記されているのが印象的である。



2) 兵営設置に伴う軽便鉄道の敷設

阪鶴鉄道の開通後、大正4年までの10数年間、当時の篠山駅と篠山町の間約5kmの交通機関は、人力車と馬車をおいてなく、同区間の鉄道敷設が熱望されていた。町民の願いが実現をみた背景には、明治41年、篠山町西方に兵営が設置されたことが、大きな意味をもって存在する。詳述すれば、明治37、8年の日清戦争後、必然的に軍備の充実が叫ばれ、戦役中に増設された4個師団のほかに、さらに2個師団が増設されることになり、明治40年9月、陸軍平時編成ならびに常備団体表が改められて、歩兵第70連隊が篠山町に設置されることに決定、同41年3月、連隊約1,000名が入営した。ここに至って篠山町は再度、軍事拠点としての一面を持つこととなり、このことは、交通機関の充実にならず影響を与えた。

具体的には、軽便鉄道の開通がそれである。明治43年12月、6人の発起人を中心に軽便鉄道の敷設を申請、大正2年4月、篠山軽便鉄道株式会社が創立され、翌3年起工、翌4年9月に竣工し、篠山町一弁天間の営業が開始された。開通当初は、福知山線篠山駅近くに、別に「弁天」駅を設け、篠山町乾新町（当時の憲兵分隊南側）の仮停車場「篠山町」駅まで、28ポンドの細い軌道で運行された。その後、大正7年1月より、篠山駅を国鉄と共同使用することになり、貨客の連絡は便利になった。さらに大正10年、岡野駅付近から線路を南に迂回させて西町駅を設け、濠端を通過して町中央部に「篠山町」駅を新設、同年2月に運転区間が延長された。この時同時に軌道を40ポンドに替え、輸送力を増している。大正14年11月には「篠山軽便鉄道」の社名を「篠山鉄道」と改称、昭和2年には全線に国鉄同様60ポンド軌道を使用し、国鉄の大型貨車引込を可能にした。かくて篠山鉄道は、町民にとって重要な交通機関となり、戦時中には多くの将兵輸送の任に当たったが、昭和19年3月、国鉄篠山線の新設とともに廃線となった。しかし現在でも、当時を知る町民から「軽便鉄道のあった頃は良かった」の声を聞くように、篠山町が最も交通機関に恵まれたといえるのは、この時代であったかもしれない。

3) 国鉄篠山線——その短い生涯

前述のごとく、明治25年頃、京都から篠山を経て姫路に至る京姫鉄道の敷設計画があった。当時の予定線を見ると多紀郡内では、京都府園部から福住・日置・篠山を経て、真南条より古市・今田を通過す

ることになっている(図6)。この路線は交通運輸上はもちろん、軍事的にも、本州中央部を東西に連絡する線として大きな意義をもつはずであったが、財政不況という理由によって、取り止めとなっていた。一方、別記のように阪鶴鉄道の迂回計画が変更されたこともあって、篠山町をはじめとする郡東方面では、交通不便を痛感した。

その後、篠山町一弁天間は前記の通り軽便鉄道によって結ばれたが、郡東部の日置・八上・村雲・福住などの各村は依然として近代交通機関に恵まれず、園部―篠山を結ぶ「園篠鉄道」の建設を政府に請願した。福住村出身代議士等の努力もあって昭和3年、幾多の曲折を経て政府の新設確定線に入り、同6年に起工することとなったが、第五十八議会でまたも起工繰延となり、ここに園篠鉄道は再び立ち消えの形となった。昭和9年に至り、その代償として省営園篠自動車（現在の国鉄バス園篠線）が開通したが、鉄道建設を望む郡民の声は依然強く、請願は継続された。これが実現をみたのは、またも軍事的理由からであった。

第二次大戦中、戦局重大となった時、国防上京都―姫路間の回避線として、かつ全国産額の半ばを占める多紀郡の珪石の輸送線として、昭和17年ついに園部―一弁天間の鉄道敷設が決定、そのいきさつはともかく、郡民永年の宿願が達成されることとなった。工事は、廃線となった有馬線を転用して同年10月着工、19年3月にその第1期工事篠山（弁天）―福住間が完成し、篠山線と命名、翌4月1日から営業が開始された。

緊急時の建設ということで工事速度こそ速かったが、あくまで軍事的観点に立っての建設状況であり、旅客運輸は二の次とされたため、郡民にとっては悔いを残すことになる。例えば鉄材の不足から路線はできる限り短縮することを余儀なくされ、村雲駅南方の小山体を迂回する以外はほぼ直線的に軌道が敷かれたため、最大の旅客利用が見込まれるはずの篠山町において、駅は中心部より篠山川を越えた1キロほど南の城南村北（現在は篠山町に編入）に作られ、軽便鉄道の代替とは成り得なかった。篠山町の至近を通すことは、篠山川に長さ100メートル余の鉄橋を掛ける必要性を意味し、鉄材不足に拍車をかけることになるため、当時としては実現不可能だったのである。ここに新たに設置された篠山駅は、将来川を越えた駅周辺地区に新しい繁華街の形成を見

込まれ、駅舎の規模は、この様なローカル線には不釣合なほど大きなものであった。

この篠山駅の新設により、従来の福知山線篠山駅は「篠山口」と改称されて現在に至っているが、戦後、福住以東園部までの工事は中止されたまま、遂に昭和47年、篠山線の廃止をもって、ほぼ永久に立ち消えの形となったのである。

V 現在の交通流動形態

昭和43年9月、国鉄諮問委員会は全国ローカル線83線区を、営業上困難であるとの理由から廃止、バス輸送に切り替える旨を、「ローカル線の輸送をいかにするか」¹⁵⁾についての意見書として提出した。営業係数500を越え、本州内では福島県の日中線とともに最も旅客運輸密度の小さい線区であった篠山駅が、この83線区のうちのひとつとして廃止勧告の対象とされたのは当然のことである。当時筆者は、これら廃止勧告を受けた各線区について、地元住民の意見等の聞き取りならびに実際の交通流動形態に関する調査を行なった。その際の当篠山町および多紀郡周辺についての資料をもとに、その後の新たな動きを加え、現在の交通流動形態の特徴を、過去との比較において述べることによってまとめにかえたい。

1) 廃止勧告に対する動き

篠山町企画室は、昭和43年当時、廃線の弊害として次のような点を挙げた。¹⁷⁾

(1)篠山町以東の城東・多紀両町方面の交通に、多大な影響を与える。バスの運行回数増加はあろうが、運賃・輸送量の面で問題がある。

(2)当該地域の物資輸送に影響し、産業振興上その意欲を傷つける。

(3)過疎化対策が叫ばれている折から、廃線は過疎を一層深めるものとなり、当地方全体の開発に大きな影響を与える。

(4)名勝・名産物も多く、近年京阪神の憩いの場として、レジャーブームにのって開発が進みつつある将来性を有する地域であり、現在赤字線であっても発展は見込まれる。

さらに、存続ないし園部延長について、次のような見解を述べている。

(1)まず、存線を要望する一方、園部までの路線延長運動を続ける。これは京都一園部一篠山一西脇一加古川を結び、地方開発のみならず、運輸対策上も京阪神のバイパス線として、交通緩和路線を形成す

るからである。

(2)最近、能勢電軌(川西池田一能勢妙見口間)が、観光ブームならびに公害のない緑の地域への住宅団地造成を反映して、新路線として北進計画があるという。この能勢電軌の福住までの乗り入れが実現すれば、一方、神戸電鉄(現在三田まで運行)の篠山乗り入れも考えられ、二線の誘致が実際に行なわれた場合、神戸一三田一篠山一大阪を結ぶ環状線の形となり、地域開発に期待が寄せられる。

以上のような存続に対する願いも空しく、昭和47年2月29日をもって篠山線は廃止された。廃止年月日が4年に1度の閏日であったところに、明治以来の、この線に対する郡民の執念がうかがえるような気がする。では、当時の篠山線の実際の利用状況は、いかなるものだったのだろうか。

2) 篠山線の果たした役割

昭和43年当時、篠山線の運行回数は1日6往復、1日平均の総乗車人員約500人、うち定期旅客が8割がたを占めるという、典型的ローカル線であった。図8は、他市町村への通勤・通学者数のうち、篠山線利用者が占める割合を求めることによって、沿線町における、同線への依存度を推定したものである。これによれば、郡東端の多紀町を筆頭に西方ほど低く、丹南町では5%にも満たない。

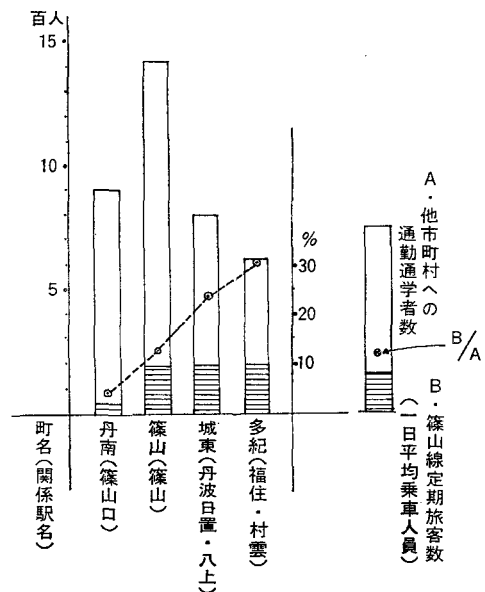


図8 篠山線沿線各町における同線利用度
(『鉄道統計年報』昭和44年版、『昭和40年国勢調査報告』による)

つまり、多紀・城東両町においては、他市町村への通勤・通学者のうち、25—30%が篠山線を利用していたことになり、これは必ずしも低い数字ではない。運行の確実性、時間の正確さ、あるいは定期乗車券割引率等の問題で、廃止後最も打撃を受けたのは、これら郡東部2町の住民であった。表3は、多紀郡各町より大阪府への通勤・通学者の推移であるが、多紀・城東2町と合併した篠山町における、廃止後の大幅な減少が目立つ。このことは、篠山線廃止により、篠山口駅とのバス運行の頻繁な旧篠山町を除く旧城東・多紀2町が、大阪府への通勤圏から外れたととらえる。

表3 多紀郡各町より大阪府への通勤者数の変化

	篠山町	城東町	多紀町	西紀町	丹南町	今田町
昭和30年	163	18	11	23	217	36
35年	197	22	11	35	251	49
40年	255	44	25	47	374	73
45年	226	40	39	56	328	69
50年		251		68	328	57

(国勢調査報告のうち、通勤・通学集計結果による)

3) 交通流の分析——過去との比較において

最後に、当地域の交通流を分析することにより、現在多紀郡がどの方向の、どの地域と関係が深いかにについて考察し、その歴史的変遷についてまとめてみたい。

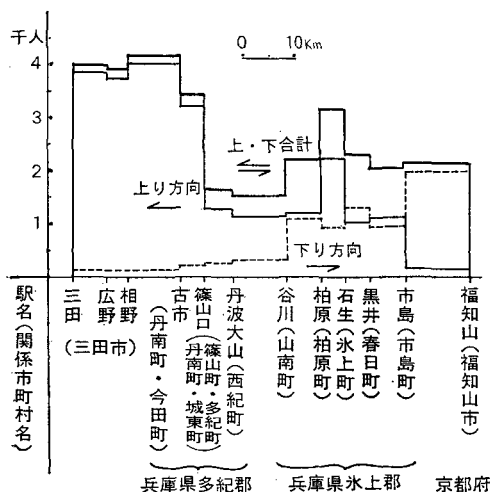


図9 福知山線沿線における定期的流動数(1日平均) (『国勢調査報告』『国鉄列車乗車人員実数調査報告』による)

図9は、福知山沿線市町間の人の動きを、通勤・通学状況から模式的に表わしたものである。図中、上り方向における篠山口での急増は、この地を境に南の阪神圏・三田に向かう流動、言い換えれば阪神圏への通勤・通学の流れがこのあたりまで及んでいることを示している。つけ加えれば、流動量が最小となる地点(ここでは丹波大山—谷川間)をもって、交通圏の境界とする考え方が一般的であることから、この区間、つまり多紀郡と水上郡の境を、そのまま阪神圏と福知山圏の境ととらえることができる。多紀郡各町のうち、現篠山町のうちの城東・多紀地区を除いた地域が、阪神通勤圏の末端に位置することは、次の図10からも裏付けられる。すなわち、多紀郡各町より三田以南、大阪・神戸方面への通勤・通学者の割合は、郡内の町村間移動を上回り、水上郡・福知山方面の約4倍、また京姫鉄道によって結ばれる予定だった園部や加東郡方面とは比較にならない。

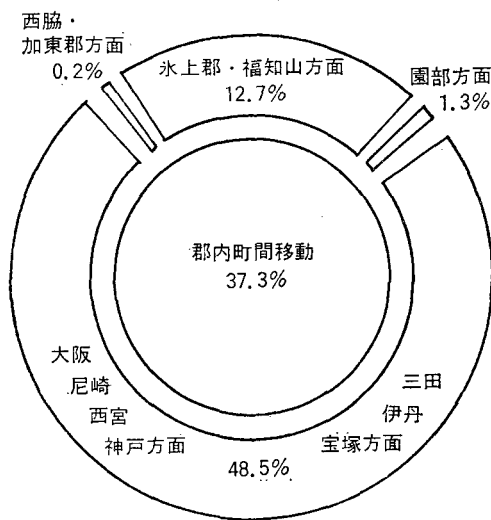


図10 多紀郡在住者の方向別従業地(他市町村での従業者のみ) (『昭和50年国勢調査報告』による)

なお、篠山口駅乗車券簿より作成した図11により、同駅発の定期外乗車券の発売枚数においても、北行・南行の差を端的にみることができよう。

郡東方面に関する流動は、国鉄バスの乗車人員に頼る以外にない。図12に、国鉄バス本篠山駅発行の定期乗車券売上枚数を示した。ここでは、天引峠を越えて園部に向かう動きが、いかに少ないかだけを強調しておこう。

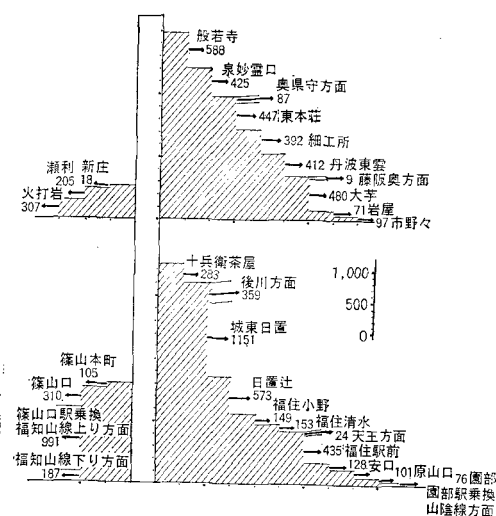
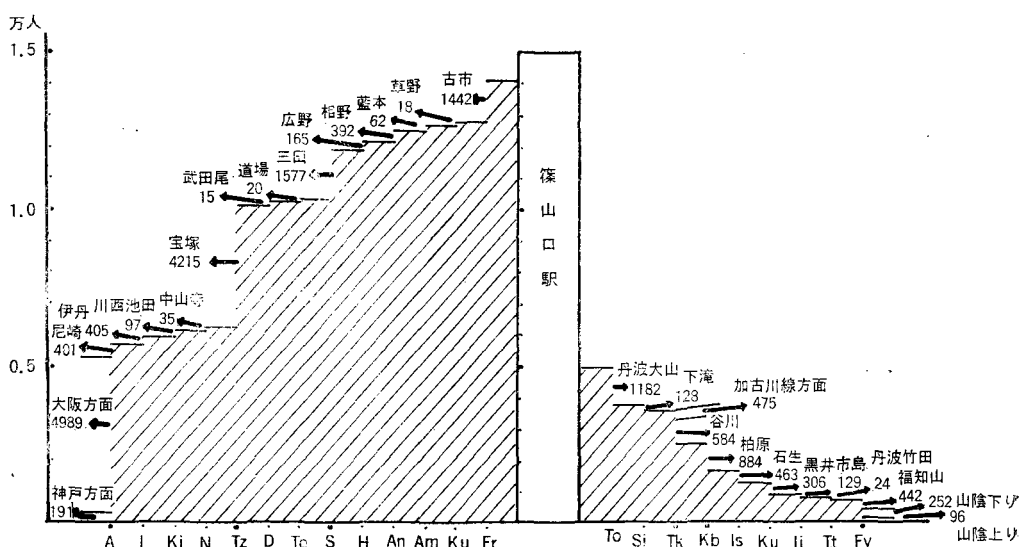


図12 国鉄バス本篠山駅発行の行先別乗車券売上枚数（1ヵ月平均）

以上から、現在の多紀郡の交通流動形態について次のようにまとめることができる。

(1)現在、多紀郡、すなわち篠山町を中心とする地域は、福知山線上り方向と結びつきが最も強く、これは山陰道の長柄駅から摂津有馬に向かう支道に当たり、図1に示したDの出口である。

(2)これに比して、古代山陰道によって結ばれた園部方面、氷上郡方面のうち、前者の交通流動量は特に少なく、後者についても2つの交通圏をはさんだ

形となっており、昔日の面影は失われている。

(3)京姫鉄道の計画立ち消えは、(2)で述べた園部方面との交通流断絶に加え、加東郡・加古川流域との連絡も断つ結果となった。

(4) 阪鶴鉄道の迂回計画変更がこの地域の発達を遅らせ、篠山線の廃止は、郡東部と阪神圏の結びつきを拒むという結果をもたらした。

(東京大学大学院卒)

(付) 本稿は、1970年度に東京大学理学部地理学教室に提出した卒業論文「兵庫県多紀郡の交通に関する地域分析」の一部に、その後の若干の資料と検討を加え、加筆修正したものである。

〔注および参考文献〕

- 1) 藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』Ⅰ～Ⅳ，大明堂，1978～79
- 藤岡謙二郎「古代日向の地域的中心と交通路」
地理学評論，46—10，1973
- 中林保「駅家を中心とした古代山陰道の歴史地理学的考察—特に但馬・因幡・伯耆の三国について—」人文地理，23—1，1971
- 中林保「古代美作の郡家と交通路」人文地理，27—4，1975
- 加藤英二「恵那山地周辺における交通路の変遷と地域の変貌」（『地域と交通』大明堂，1975）
107—125頁

- 2) 篠山町東本荘にある前方後円墳で、県下第2位の規模を誇る
- 3) 篠山町役場編『篠山町七十五年史』1955
- 4) 『延喜式』卷二十八兵部省、延喜5年(927)完成
- 5) 藤岡謙二郎『都市と交通路の歴史地理学的研究』大明堂、1967、114—127頁
- 6) 竹岡林、前掲1)『古代日本の交通路』Ⅲ巻第5章第1節「丹波国」1—8頁
- 7) 地形的には、侵食を免れた小山地が孤立丘陵となったものである。
- 8) 本節の参考としたのは、前掲3)のほか、『多紀年表』(小林敬造、1953)、『篠山城史』(中山正二、1936)、八上城址『高城山案内』(多紀郡教育事務組合教育委員会編、1968)等である
- 9) 明治33年当時、兵庫県は2市23町409村であった
- 10) 八上・畑・城北・岡野の4カ村、昭和30年4月20日合併
- 11) 城東町は昭和30年4月10日、日置・後川・雲部の3カ村が合併して城東村となり、同35年1月1日に町制、多紀町は昭和30年4月15日、福住・大芋・村雲の3カ村が合併して多紀村となり、同じく35年1月1日に町制
- 12) 反対理由には、当時の城下町によくあった『鉄道忌避』もかなりの割合で含まれていたと考えられる
- 13) 藍野→現在の相野駅、大山→丹波大山駅
- 14) 製鉄熔鋳炉に欠かせない耐火練瓦の原料となる
- 15) 営業収入100円を得るのに要する費用、当時の篠山線は全国246路線中237位(『鉄道統計年報』昭和44年版)
- 16) 1日1キロ当たりの旅客通過数、当時篠山線は648人／キロ・日で、最下位より数えて11番目、本州内では日中線(602人)に次いで低い(『鉄道統計年報』昭和43年版)
- 17) 筆者の聞き取り調査による
- 18) 昭和40年代の資料であるが、この後、乗車券の行先表示は「○○ー××間行」あるいは「→○○円区間」のようになったため、詳細な分析が不可能になっている。