

## 武庫川溪谷廃線跡の現状とハイキングコース定着に向かう道筋

村上悦朗\*

### 1. 沿革と現状

武庫川溪谷廃線跡ハイキング道は、1986年(昭和61)JR西日本の電化複線化工事により生瀬～武田尾～道場間が廃線となったことにより生まれた。

大都市近郊ではまれにみる自然豊かな溪谷を歩けるハイキング道として家族連れのリフレッシュの場であり、溪谷の上流にある武田尾駅からほど近くには、武田尾温泉郷があり生瀬方面から溪谷を散策した後、温泉を利用して帰るハイカーも多い。

JR西日本は土地の所有者であるため、廃線跡ハイキング道の維持管理を仕方なしに行ってきた。しかし、2000年(平成12)にハイキング道の維持管理を、西宮市と宝塚市に委託管理の依頼をした。宝塚市は桜の園がある為受諾したが、西宮市は構造物(トンネルと鉄橋)の管理に経費がかさむとの理由で辞退したと伝えられている。

現在の管理の範囲は、宝塚市は僧川から下流3つ目のトンネルの手前までの廃線跡となっており、長尾山第一トンネルと鉄橋を含む下流はJR西日本の管理となっている(図2参照)。そして、JR西日本の管理範囲には出入りに「ここはハイキング道ではありません」「何があっても責任は負いません」という「入山禁止」大きな看板を立てている(図1)。その為、地元の生瀬小学校、名塩小学校を始め近隣の各市の児童・生徒は学校の行事としてこの溪谷に入ることが出来ない。又、



図1 JR西日本の看板

阪急電鉄を始め関西発行のハイキング雑誌には殆どと言っていいほど、この道は掲載されていない。また、JRのどの駅からも溪谷に入る道標は全くない。

JR西日本は2008年に管理エリア内で事故死が発生したことから西宮市と宝塚市に対しハイキング道の閉鎖を申し出ている。そのこととも関連してかハイキング道の管理を一刻も早くどこかの自治体に引き受けてもらいたいと考えている。

私達はこの状況を打開しようと西宮市長に直接面会を求めたが逢ってもらえず、代わりに道路課、観光課、企画課等5人の課長と話をさせて頂いた。しかし、ここでは全く前向きの話には乗ってこず、「それ以外の話はないのですか」と言われる始末。それ以来「私達のような力のない者が、真正面から物事を嘆願しても何も聞いてもらえない」と悟った。

そこで相手の興味のある情報を創って出直すことを考え、武庫川溪谷の価値を高める調査として「溪谷のトンネル群の歴史調査」と「溪谷への年間訪問者数調査」の2件に絞り、1年間かけて取り組むことにした。

そして、2013年6月6日、JR西日本を訪ね、窓口担当者が交代したこともあり、上記2件と今まで私達が溪谷で活動してきた「溪谷の清掃」、「トンネルの床面補修作業」等についても報告した。

すると窓口担当者(近畿総括本部施設部企画課課長補佐)は「いろいろ活躍いただき申し訳ない」と前置きし、JRとして廃線跡の問題は真剣に取り組んでおり、社長、副社長も大いに興味を持っている等々進んで内部の取り組み姿勢についても語ってくれ「こちらから新しい情報が出れば連絡します」とまで言ってくれました。

一方、西宮市には9月の12日に先に「西粟倉村森林再生シンポジウム」を神戸市で開催した際、河野市長から激励メッセージをいただいたお礼が主題で市長を表敬訪問し、その時に2件の活動につき説明させて頂いた。

市長から後で電話があり、「良く調べて頂き感謝しています。担当課に廻し参考にさせていただきます」と丁寧なお礼の言葉を頂いた。「JR西日本も西宮市もこちらから行動して情報を持って行くとお互いに気持ち良く話

\*武庫川円卓会議/兵庫県勤労者山岳連盟/生涯学習塾「めばえ」

し合いが出来る」という「参画と協働」の真の意味が身にしみて理解できた。

## 2. 活動の狙い

現在、入山禁止の立札があるために児童や生徒が学校の行事として、武庫川溪谷廃線跡ハイキング道に入ることができない。地元の名塩小学校、生瀬小学校あるいは、西宮市、神戸市、尼崎市や近郊の全ての学校が武庫川溪谷に入って自由に素晴らしい溪谷美を楽しみ、環境教育や自然観察会が出来るような普通のハイキング道創りを目指している。その為には出入り口にある「入山禁止」の看板を撤去してもらうことが不可欠である。

この武庫川溪谷廃線跡は都市近郊では稀に見る自然の宝庫であり、地域住民の憩いの場であり、自然環境の教育の場として、これ以上の場所は市内で他に求めることはできない。また、武田尾温泉郷と共に観光振興の絶好の拠点として、西宮市の貴重な財産であり、今のまま放置しておくことは西宮市にとっても大きな損失であると考えられる。

ぜひ、西宮市のイニシアチブで児童、生徒及び地域住民が真に憩える場所として整備する決断を早急にしていただきたい。

以下は2011年にヒアリングした団体と学校の回答である（\*印は団体）。

質問：「学校授業として武庫川溪谷を訪れたことがありますか？」

回答：

西宮市教育委員会\* 「西宮市内の学校でここを訪れた実績は過去1年間皆無です。」

神戸市教育委員会\* 「ここを使用している学校はありません。」

西宮環境協会\* 「行くことを進めてもいません。西宮市の意向に従っています。」

生瀬小学校 「甲子園浜に行つて上流と下流の差を勉強させています。」

名塩小学校 「名塩川にて自然と歴史を勉強させています。」

## 3. 活動紹介

### 3.1 武庫川溪谷トンネル群の歴史調査

このトンネル歴史調査はこの表1を作る過程でトンネルの長さが文献によりバラバラであったことがきっかけで始まった。

そもそも、この福知山線は阪鶴鉄道として1899年(明治32) 尼崎～福知山間開通。1904年(明治37) 福知山～舞鶴間が開通している。まさに、日露戦争が始まるうとしていた時期であったため、政府の強い要請で突貫工事で建設されたと伝えられている。

調査して解ったことをいくつか挙げる。

①トンネル数は生瀬駅から武田尾駅までに城山、当田、

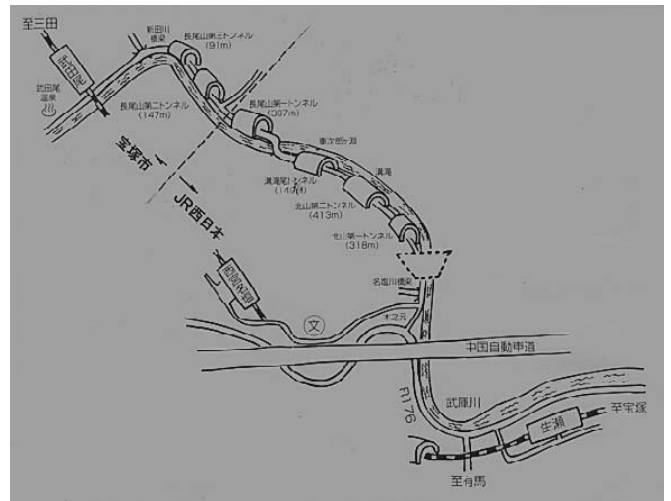


図2 トンネル概念図

文献1)資料：昭和27年4月版福知山鉄道管理局「線路一覽略図」より

表1 参考文献に見られるトンネル長と実測値

	1)	2)	3)	4)	実測値
北山第1トンネル	317.90m	316m	318m	318m	318m
第2トンネル	406.70m	413m	413m	413m	414m
溝滝尾トンネル	138.15m	149m	149m	149m	150m
長尾山第1トンネル	306.78m	307m	307m	309m	308m
第2トンネル	146.81m	149m	147m	413m	147m
第3トンネル	59.21m	91m	91m	91m	91m

北山第一、北山第二、溝滝尾、長尾山第一、長尾山第二、長尾山第三と合計8つであった。城山、当田は生瀬駅の近くに位置していたが、今は部分的な姿しか見られない。

②北山第一（ダム建設予定地）は8つの内最後に出来たものであること。これは内装の作りがコンクリート張りであることで判る。他のトンネルの内装は全てレンガ張りであるのに対し、ここだけはコンクリートである。コンクリートは明治時代には存在せず、このことが大正時代に造られた証しとなる。1922年(大正11)に竣工している。

③トンネルの継ぎ足し工事

現存する6ケのトンネルの内3ケは土砂崩れの危険があった為か継ぎ足されている。冒頭の長さが文献により異なるというのはこのためである。



図3 阪鶴鉄道唱歌のリーフレット

④レール、車両はアメリカ製

レールにはカーネギー社製と刻印されている写真が伊丹市立博物館に展示されている。また、北山第一トンネルと北山第二トンネル間の山側に鉄柵が張られそれにレールが使われていて、そこには阪鶴の刻印が見られる。

⑤「阪鶴鉄道唱歌」

伊丹市立博物館に「阪鶴鉄道唱歌」が展示されている。作詞・作曲は萩原鉄太郎で1902年（明治35）に発行され駅の数と同じ54番までである。有名な「汽笛一声新橋を…」の鉄道唱歌が出来たのが明治33年であるから、ここの歌の出来の速さには驚嘆する。

⑥生瀬駅の「鮎寿し弁当」

「駅弁の淡路屋」は1905年（明治38）に生瀬駅近くに移って「鮎寿し弁当」を考案し、「武庫川の鮎寿し弁当」として飛ぶように売れたそうだ。生瀬駅近くにごく最近まで弁当工場の姿が見られた。

### 3.2 武庫川廃線跡ハイキング道への年間訪問者数調査

「JR西日本が出入りに「入山禁止」の大きな看板をあげ、道標もなく、雑誌にも掲載されていない所に、何故これ程多くの人達が訪れるのか？」という疑問から、約1年間をかけて訪問者数調査を行った。

#### 3.2.1 調査方法

季節（桜、紅葉）、休日、平日、天気のを勘案し年間の調査日時と日数を決定し、年間19日の本調査を行った。補足調査を7日行い、合計26日となった。

気象に関しては神戸海洋気象台から2011年の年間のデータを頂き、役立てた。

①調査地点を北山第一トンネル前と決め、1日7時間（AM9:00～PM4:00）1時間ごとに人数を数えた。

②人数は登り、下り、男性、女性、子供に分けた。

③調査期間は2012年4月1日～2013年3月31日とし、季節別で平日と土・日祝日別に調査日を決めた。

季節区分:3月・4～5月(GWを除く),GW(4/28～5/6),6月,7～9月(夏休みを除く),夏休み(7/21～8/31),10～11月,12～2月

#### 3.2.2 推計手法

訪問者0の日（降雨量 $\geq 10$ mm）：年間21日

各日の訪問者数は 季節区分毎に

1日の訪問者数 $\times$ ハイキング適日日数

とした。

以上の要領で算出した結果をもとに、年間訪問者数の推計を行った。

西宮名塩～武田尾方面に向かう人数（上り）

土・日・祝日 35,119

平日 16,406

（小計） 51,525

武田尾～西宮名塩方面に向かう人数（下り）

土・日・祝日 9,434

平日 3,221

（小計） 12,655

年間合計人数 64,180人

\*1日の訪問者数最大日および人数は、2012年11月25日（日）1,352人であった。

#### 3.2.3 経済効果

この年間訪問者が全員神戸の三宮から来たと仮定して試算すると、費用/人は、

運賃（バス、阪急、JR西日本）1,300円+弁当等食費800円=2,100円

2,100円 $\times$ 64,180人=134,778千円

となる。

### 4. その他の活動

#### 4.1 兵庫労山の溪谷の清掃活動

1999年（平成11）兵庫労山は武庫川溪谷の清掃活動を開始、2013年まで毎年6月に実施、今年で15回目を数える。今後も継続する。

- ・ゴミ袋の支給：兵庫県阪神北県民局
- ・ゴミ収集場所の提供とゴミの搬出：宝塚市
- ・参加者：270人、ゴミ収集量：1,100kg（何れも平均値）

#### 4.2 長尾山第一トンネルの路面補修作業

2004年23号台風の際、枕木と共に土砂も流され、ハイキング道がえぐられてしまった。

兵庫労山では2011年より、家族づれが安全に歩けるよう、凸凹を埋め水溜りも無くするよう補修業を行っている。今年も6月2日に3回目を行った。後2、3回で完成する。

## 5. 今後の活動方針

西宮市、JR 西日本と良い関係が築けたので連携を密にしながらか進めていくことは勿論であるが、想いを同じくする団体や個人に呼びかけ市民の力を結集して行く行動も、今から重要になってくる。

私達の運動の目的は、今 JR 西日本がハイキング道の出入りに立てている「入山禁止」の看板を外してもらうことである。保全費用の問題には関与できないが、看板を外していただくには JR 西日本と西宮市の双方に納得してもらえら説得力のある提案が必要となる。

そこで武庫川円卓会議では、ハイキング道を訪れる訪問者の安全意識を掴むため、「安全に関するアンケート調査」を行うことにした。早速 10 月 13 日（日）に 1 回目を試験的に実施した。11 月前半には約 500 人分を集め、JR 西日本と西宮市に提出し、それを基にして私達も入り、広範囲な議論を行っていただき結論を得るよう提案したいと考えている。

双方の話を聞いていると、ハイキング道での事故に対して必要以上に管理者の責任範囲を広げて考えているような気がする。JR 福知山線事故の後遺症のような気がしてならない。先ずこの問題を乗り越えなければ

前に進まないのではないかという気もする。

全国的な動きとしては 2012 年（平成 24）に全国廃トンネルサミットが愛知県の春日井市で開かれている。

愛知・岐阜間にある愛岐トンネル群保存再生委員会が音頭を取り、全国から 6 か所が参加して開かれた。

兵庫県からは湊川隧道保存友の会が参加している。円卓会議では、11 月 16 日に訪れて交流した。

愛岐トンネル群は 5 月に見学に行ったが、各トンネルに照明をつけている。NPO だが組織力も強固で、敷地も JR から買い取っている。指定日開放ではあるが自然公園として整備が進んでいる。

## 参考文献

- 1) 神戸新聞総合出版センター編（2005）ひょうご懐かしの鉄道廃線ノスタルジー, 203pp., 神戸新聞総合出版センター, 神戸
- 2) 田村博美+武庫川つくりと連携を進める会編著（2011）武庫川・川まちガイドブック 武庫川・まちなみ探訪, 128pp., 三帆舎, 宝塚.
- 3) 武庫川を愛する会パンフレット「武庫川の自然を守ろう」
- 4) 鄭 鴻永（1997）歌劇の街のもう一つの歴史、宝塚と朝鮮人, 265pp., 神戸学生青年センター出版部, 神戸.