THE NEWSLETTER OF NISHINOMIYA HISTORY RESEARCH GROUP

西宮歴史調査団ニュース　第４号

西宮市立郷土資料館　兵庫県西宮市川添町15番26号　〒662-0944　電話　0798-33-1298

「駅前橋」は残った　–山口町を流れる西川の調査から–

衣笠周司（橋梁班）

はじめに

「駅前橋」という橋の名前が気になった。

西宮市山口町の西川に架かる橋を調査しているときだった。「昔、ここを汽車が走っていた」ということは、すでに知られている。当時の橋の名前がそのままで残っていることも、知る人ぞ知るところだ。でも、汽車はどんなふうに走っていたのだろうか。いまはもう幻となった鉄道跡をたどって、当時をしのびながら周辺を散策してみた。

この駅前橋を渡った先に有馬口駅があった

現在の公智神社

昭和初期の公智神社＝有馬線の線路と腕木式信号機が見える（『山口町史』より）

１．どんな線路が通っていたのか

山口町下山口の「御幸橋」から公智神社の写真を撮る。この季節は、ちょうどイチョウが鮮やかだった。昭和の初期に、これと同じ角度から撮られた写真が『山口町史』に掲載されている。そこには公智神社のまん前を横切る単線の線路と、腕木式の信号機が写っている。ここに、こんな線路があって、かつては列車が走っていたのだ。

ここから北へ向かって少し歩いたところに駅があって、それは「有馬口」駅と呼ばれていた。その駅前に架かっていたのが「駅前橋」。いまは橋だけが残っている。

２．どんな列車が走っていたか

神戸市北区有馬町に「乙倉橋」という橋がある。現在の神戸電鉄「有馬温泉」駅から北へ有馬川沿いに、ぶらりと６～７分歩いたところだ。

この橋の欄干がモニュメントになっていて、写真や絵がはめ込まれている。その中のパネルに、「有馬鉄道」と題した、こんな説明文がある。ちょっとおさらいを兼ねて読んでみる。

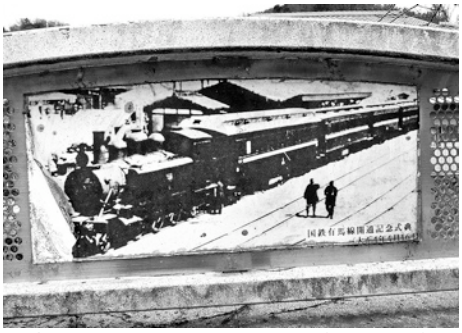
「（前略）三田からの有馬鉄道が完成したのは、大正四年四月十六日のことです。当初は民間鉄道として計画されましたが、完成と同時に鉄道院が借り受け、四年後に買収され、国鉄有馬線として運行されました。路線延長は十二・二kmで、途中塩田、新道場、有馬口の各駅がありました。上り下り各七本、約二時間に一本というのんびりしたものでした。戦時中の昭和十八年に廃線となり、資材は篠山線建設のため転用されました。（後略）」

線路図＝『ひょうご懐かしの鉄道』より

ご存知の旧「国鉄有馬線」の説明だ。今から100年前のことになる。

この欄干にある写真によると、大正４年の開通式典のとき、蒸気機関車が４両（？）の客車をつないで発車を待っている。この写真ではよくわからないが、開業時の機関車は米ボールドウィン社の3050型だったという。

なお開業直前には、55トン機関車を２両重連にして貨客車をつないで走って監査を受け、そのあとボギー客車６両編成で数回の試運転をしたという記録が残っている。開業後の昭和16年ごろには機関車がC12に交代、客車１両と貨車の混合列車で走っていたという。


乙倉橋の欄干にはめ込まれた当時の列車の写真

こんな列車たちが、山口町下山口の「駅前橋」のあたりを走っていたのだ。

３．どんな駅だったのか

乙倉橋は開通に先立ち、八間八分の長さで幅二間の木橋として架けられたもので、今の橋は三代目である。乙倉橋の欄干の絵によれば、終着の旧「有馬」駅は、時計塔のある立派な建物だった。現在の乙倉橋を絵と同じように撮ってみると、当時のたたずまいが、そのまま残っているように見える。正面の白い建物はクリニックで、その位置に旧「有馬」駅舎が建っていた。

それでは旧「有馬口」駅はというと、下山口字吉田の光明寺の下に位置してい

た。『山口町史』によれば、両側に線路がまたがる島式の乗降ホームのほかに、貨物線ホームもあった。米や竹製品、寒天などがここから積み込まれたという。日本通運の営業所や農業倉庫もあり、駅前の桜並木が、春を彩っていたようだ。

当時の乙倉橋と有馬駅＝欄干の絵より

現在の乙倉橋

4．創業者を訪ねて

神戸電鉄人事総務部（広報）の尾崎守完（もりさだ）さんに旧「国鉄有馬線」のことを伺った。「神鉄道場駅に行けば、路線の跡がそのまま残っていますよ。創業者の山脇さんの碑もありますから…」と勧められた。

山脇翁の頌徳碑

「駅前橋」だけにこだわっていたら、列車も立ち往生してしまう。道場はお隣の神戸市だが、乙倉橋も訪れたことだし…と神戸電鉄に乗って神鉄道場駅まで行く。降りた駅から墓地の中へ迷い込んでしまったが、そこで地獄に仏のご婦人に救われた。わざわざ長い石段を降りて「山脇延吉翁の碑」まで案内をしてもらったのだ。「神戸電鉄や有馬鉄道の創始者」として顕彰された大きな碑が建っていた。山脇翁はこの鉄道の生みの親で、有馬鉄道の社長だったのだから忘れてはいけない。道場町出身で、碑の説明文には「県会議長、県農会長、帝国農会副会長を歴任し、また治山治水にも尽力した」とあった。

5．線路は続く〜よ

案内してくれたご婦人が「その下の神戸電鉄の線路の向こうに見える側溝のようなところが、旧有馬線の線路跡ですよ」と優しく教えてくださった。

神戸電鉄が走る神鉄道場駅のすぐ横の一段下の所を旧有馬線が走っていた

雑草が生い茂り、掘割のような土手の下は、投げ込まれた自転車の墓場となっている。でもそこは、はっきり路線跡と推測でき、さらにその上をまたぐ橋があって、親柱には「旧有馬

線」と書かれていた。この下は川ではなく、汽車が走っていたことの証明である。

ここ新道場駅から有馬口駅を通って、あの公智神社前の線路へと、煙を吐いて走る汽車の勇姿が浮かんでくるようだ。

凹地の上に架かる橋の親柱に「旧有馬線」とある

6．開通式の時は？

神戸新聞は大正４年４月17日の３面で開通式の模様を詳しく伝えている。次のような内容で、地元の人たちの喜びが伝わって来るようだ。

有馬鐵道開通
▲有馬町空前の盛況

「有馬鐵道開通」の記事
＝『神戸新聞』大正4年4月17日（部分）

「祝開通」の装飾門が建つ有馬新停留所前広場で、４月16日午前11時から開通式が行われた。当時の服部県知事や有馬郡長の祝辞、山脇社長の答辞などがあって、これには沿道から500人が詰めかけた。食堂や十数軒の模擬店も大賑わい。夜は停車場全面にイルミネーションを施して「一大不夜城を現出し、雑踏を呈せり」と記事にある。また三田から有馬までの各駅では、餅まきや余興を催し、各列車とも満員で「有馬町空前の盛況」だったと見出しになっている。

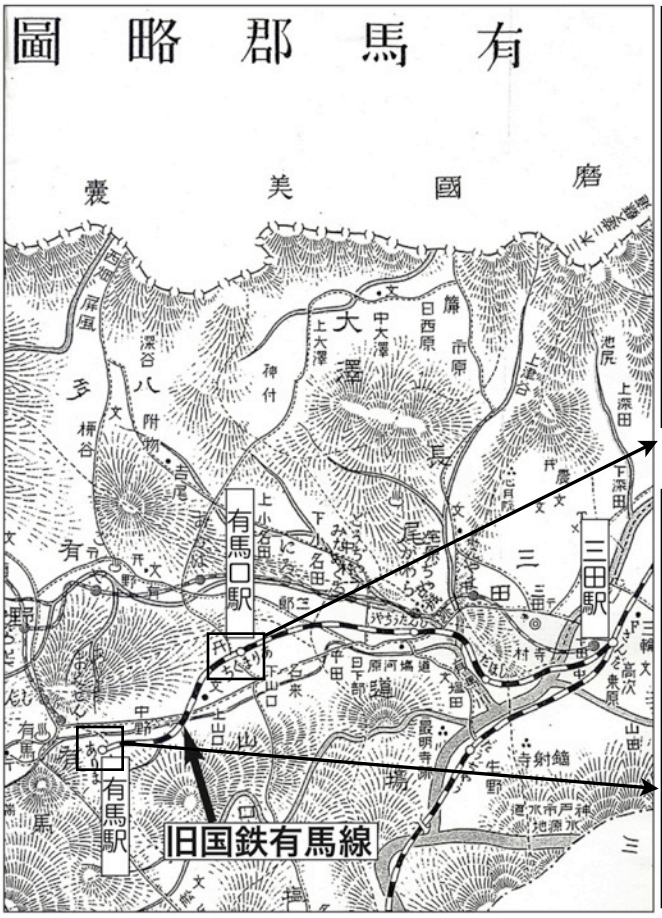
おわりに

山口の人たちは、「駅前橋」とつながるこの駅を、何としても「山口」駅と名付けてほしかった。でも結局「有馬口」駅になってしまった。その経緯や、廃線となったいきさつなど、物語はいろいろある。それらを偲ばすよすがを秘めて「駅前橋」は、いまも静かに存在している。

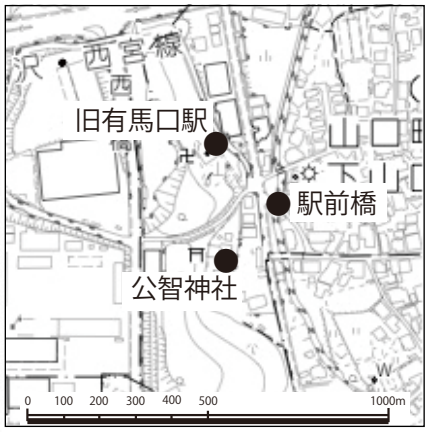
【引用文献・参考文献】
山口町史編纂委員会編『山口町史』（財団法人山口町徳風会、平成22年7月刊）。
山口村誌編纂委員会編『山口村誌』（西宮市役所、昭和48年3月刊）。
『有馬郡誌』上巻・復刻版（中央印刷株式会社出版部、昭和49年3月刊）。
道場町誌編集委員会編『神戸市北区道場町誌』（道場町連合自治会、平成16年3月刊）。
洲脇一郎「<研究ノート>山脇延吉ノート（一）」（『神戸市史紀要　神戸の歴史』8号所収、新修神戸市史編集室編、昭和58年4月刊）。
鷹取嘉久『見て聞いて歩く有馬』（1996年4月刊）。
『兵庫の鉄道廃線を歩く～四季に出会える道～』（神戸新聞総合出版センター、2013年4月刊）。

『のじぎく文庫　ひょうご懐かしの鉄道　廃線ノスタルジー』（神戸新聞総合出版センター、2005年12月刊）。
今尾恵介『新・鉄道廃線跡を歩く』4近畿・中国編（JTBパブリッシング、2010年3月30日）
神戸新聞（大正4年3月～4月）。

『兵庫県史』（兵庫県史編集専門委員会、昭和55年3月刊）。
藤田裕彦「『有馬温泉への通』の変遷」（『三田史談』31号所収、三田市郷土文化研究会、平成23年4月刊）。
「西宮山口ホームページ」



国鉄有馬線が走っていたころの有馬郡略図
＝『有馬郡誌』上巻より（一部、筆者加筆）



駅前橋の現在の位置図

乙倉橋の現在の位置図

太多田川の橋と伝承（下）

倉田克彦（橋梁班）

地図3　船坂の橋（太多田川の上流部）

（7）船坂小学校方面へ向かう湯山古道が通る道

「清水」から25の橋を通って対岸（右岸側）に来た湯山古道は、「樅木橋」（24の橋）から来る道と合わさって西へ向かう。しかし、湯山古道は、すぐに川の方へ折れて下り、再び橋（26の橋）を通って左岸側へ渡ってから川岸を上がり、県道51号（宝塚唐櫃線）を横切る形で船坂小学校の方へと伸びている。一方、西へ向かう道は、そのままほぼ直線的に伸びている（写真24）。この道は古く（平安時代ヵ）からのものだそうである。

写真24　古くからの道

写真25　湯山古道に架かる26の橋

（8）清水橋

前述の「古くからの道」を暫く進むと、太多田川を跨ぐ橋に到着する。この道は前述した県道三等の一部であると推定され、この橋の辺りの太多田川を、嘗ては「ハシガタ」、すなわち橋ヶ谷川と称していたので、この橋（27の橋）が「船坂村地誌」にある嘗ての「清水橋」と推定できる。

写真26　清水橋と推定した橋

（9）平安・室町・江戸時代の旧道

清水橋を通る「古くからの道」は、県道82号（大沢西宮線）に行く手を遮られるが、この県道82号を挟んで向かいの集落の中に、地図を見れば一目瞭然に「古くからの道」の延長線上に「室町・江戸時代からの旧道」がある。すなわち、この「平安、室町、江戸時代からの道」は、一つに繋がって、船坂の中心地区に伸びている。なお、この辺りは高槻・有馬断層が通っており、阪神淡路大震災の時は、僅かな距離、場所の違いで、被害の程度が大きく違ったそうである。

（10）戎橋

県道82号（大沢西宮線）が、市道・山99号と出会う所に嘗て「戎橋」（28の橋）が架かっていた。この市道・山99号とそれに続く県道82号は、昔の西宮往還（里道壱等）で、杜氏が西宮の酒蔵へ酒造りに出掛けた道である。この道は太多田川を跨いでいるが、今では川は道路の下を暗渠で流れて、橋はない。

写真27　戎橋があったと考えられる場所

（11）「なすび歯」伝説

この西宮往還の南側の山並みに太多田川の源があり、それと別に泉（湧水）もあって、近在の人はその水を飲料水として使っていたという。この水は硬度が高く、フッ素量が多く、「なすび歯」になるというので、近頃は使用されていない。この「なすび歯」についての伝承があるが、ここでは省略する（『山口村誌』第九章240頁、「ナスのたたり」参照のこと）。なお、余談であるが、船坂村の「なすび」は味が良く、珍味として評判が高かったそうである。

おわりに

船坂の郷土史家である坂田芳郎さんと、調査時にはお元気であったが2014年12月に亡くなられた樽井正雄さんの含蓄ある、興味深い話に、時間の経つのを忘れて聞き入った。お二人に深く感謝するとともに、故樽井さんのご冥福を祈ります。

［伝承者］

坂田芳郎さん　昭和8年3月生まれ
　　船坂地区のお話を伺いました。

樽井正雄さん　昭和
　　生瀬地区のお話を伺いました。

［追記］

橋の調査ならびに聞き取り調査は、同じ橋梁班の衣笠周司さんと一緒に行った。本稿の写真は、主に衣笠さんが撮影したものである。ここに記して謝意を表します。最後に、聴き取り調査の機会を設けていただいた、西宮市立郷土資料館の早栗さんにお礼申し上げます。

【引用文献】

「船坂村地誌」（武藤誠・有坂隆道編『西宮市史』第六巻・資料編3、西宮市役所、昭和39年12月刊）。これは、明治17年４月有馬郡長山崎矩員に提出したもの。
「生瀬村地誌」（武藤誠・有坂隆道編『西宮市史』第六巻・資料編３、西宮市役所、昭和39年12月刊）。
西宮観光協会編『歩こう知ろう西宮−レクリエーションガイド』（西宮観光協会、1977年刊）。
樽井正雄『生瀬の現代史（一）』（生瀬地区自治会連絡協議会、2008年４月刊）。
山口町史編纂委員会編『山口町史』（財団法人山口町徳風会、平成22年７月刊）。
山口村誌編纂委員会編『山口村誌』（西宮市役所、昭和48年3月刊）。

西宮歴史調査団は、団員に登録した市民が主体となって、西宮市内の文化財を調査し記録を作成していく文化財調査ボランティア活動の団体です。西宮市立郷土資料館が主催しています。

西宮歴史調査団第4号　平成27年（2015）5月　日