

地方鉄道の地域活性化に向けた路線全体における駅舎の活用について～JR加古川線を事例に～

奥山 葵¹

¹兵庫県 まちづくり部 都市政策課 (〒650-8567兵庫県神戸市中央区下山手通5丁目10番1号)。

本稿は、JR加古川線の前身となる播州鉄道を対象に、その歴史的背景を廃路線等を含めて体系的に整理するとともに、沿線に残る駅舎の文化的・景観的価値を検証した。その上で、駅舎群と播州鉄道の歴史を一体的なストーリーとして位置付け、景観遺産制度や地元ガイドを活用した広域観光への展開方策を提案し、鉄道を活用した地域活性化の可能性を考察した。

キーワード 景観遺産、レトロ駅舎、ローカル線

1. はじめに

近年、日本全国で地方鉄道の経営悪化による存廃の議論が提起され、沿線地域の衰退が懸念される中、県内でもJR西日本により、低輸送密度の区間が開示され、鉄道の維持や利用促進について沿線自治体などと協議されている。一方で、地方鉄道の活性化に向けた取組は、各支線・市町単位に留まっており、市町を超えた活用や路線全体の歴史や文化と関連付けた体系的な活用は十分とはいえない。また、鉄道は単なる交通インフラではなく、地域の産業や暮らしの発展を支えてきた歴史的遺産であり、その価値を地域づくりに生かす視点が求められている。

鉄道の維持・利用促進について協議対象の区間(西脇市一谷川)を有するJR加古川線が位置する北・東播地域は近代以前から地場産業が盛んであり、鉄道事業が地域の近代化に大きな役割を果たしたが、その価値の法的な位置付けや積極的な情報発信がされていない。

本稿では、JR加古川線の歴史的背景を一つのストーリーとして体系的に整理するとともに、沿線に残る趣のある駅舎を「レトロ駅舎」と捉え、文化的価値付けの検証を行う。さらに、それらを景観資源として活用する方策について考察し、鉄道による地域活性化及び観光化の可能性を明らかにすることを目的とする。

2. 先行研究の整理と本稿の位置付け

JR加古川線の利用者が少ない理由においては、JR西日本²⁾において、①北播磨地域では人口減少や少子高齢化が進み、通勤・通学を中心とした鉄道利用者が減少していること、②沿線地域では自家用車利用が一般化しており、日常的な移動手段として鉄道が選ばれにくくなっていること、そして③利用者減少に伴い列車本数が限られ、

利便性が低下している点が指摘されている。

また、鉄道施設が地域活性化に寄与するかについては、韓国の観光社会学者・安ウンビョル³⁾が「日本においては鉄道を単に移動手段だけではなく、純粹に「乗る」ことが体験や目的となっている独特な文化がある」と指摘しており、鉄道の持つ歴史・文化的価値が地域資源として機能する可能性を示している。

実際に、国内においては、路線全体が登録有形文化財に登録されている。「わたらせ渓谷鉄道」など観光資源として活用されている事例や、海外においても、山岳鉄道「ゼメルング鉄道(オーストラリア)」が土木工学や景観の観点から高く評価され世界遺産に登録されており、鉄道施設が観光資源として活用されている。

一方でJR加古川線の研究においては、個別の路線を対象にしたものが中心であり、JR加古川線全体の歴史を体系的に整理した上で、路線全体の観光活用方策まで一体的に論じた研究は見られない。

以上の先行研究から、本稿は、JR加古川線が地域住民による利用が減少している中で、鉄道を単なる交通機関としてではない観光資源としての活用方法を検討する。そのために、JR加古川線の路線全体の歴史的価値を体系的に整理し明らかにした上で、沿線の駅舎群を景観資源として評価し、その活用方策を一体的に検討することを目的とする。

3. JR加古川線の歴史と駅舎の調査

播州鉄道は、現在のJR加古川線を整備し、南は高砂から北は多可まで、さらに三木、北条への支線も展開していた(図-1)。最初に(1)において播州鉄道の創設から現在に至るまでの歴史を情報発信しやすくするため、一つのストーリーとして体系的に整理する。また、レトロ駅

舎について現地調査した結果を(2)に、現在の活用状況を(3)に示す。

(1) 播州鉄道の歴史

a) 播州鉄道・播丹鉄道時代

近代以前、北・東播磨地域の輸送手段は主に河川交通と馬車等による陸路が主体であった。特に加古川舟運は

重要な役割を担っており、年貢米や特産物などを高砂へ輸送していた⁴⁾。

兵庫県内の鉄道は1874（明治7）年の大阪・神戸間の開業に始まり、1888（明治21）年には山陽鉄道が加古川・姫路間まで延伸したことで、県内の鉄道網整備が進展した。全国的に地方路線が次々と建設される中で、地元の有力者斯波与七郎らが播州鉄道株式会社を設立した。1913（大正2）年までに高砂港駅(旧高砂浦駅) から、西脇駅(鍛冶屋線の駅を経て廃止) までは開業された。鉄道敷設により、北・東播磨地域で盛んな建具、金物、算盤、酒造米、織物・木材などの地場産業の大量輸送や加古川や高砂にできた近代工場への労働者の輸送の役割を担うようになった⁴⁾。

播州鉄道は国包以北では加古川西側を通り、中心地域から離れているため、沿線の貨物・旅客を最大限に集約できず、投資事業の失敗により経営が悪化し、新会社播丹鉄道に事業が移管された⁴⁾。

b) 国鉄時代

第二次世界大戦が始まると、軍事上重要な地方路線は政府に買収される中、播丹鉄道も1943（昭和18）年に強制的に国有化され、各路線は国鉄加古川、高砂、北条、三木、鍛冶屋と改称された。国有化の主な要因は、沿線に軍事施設が集中しており、それらへの物資輸送が、軍略上、国有化を後押ししたと考えられる⁵⁾。

車両は、通勤・通学客で大混雑となる一方で、貨物輸送は、軍関係の貨物輸送も増えたことで多くのSLが走ったという。また、戦争の激化に伴い、沿線に住む多数の出征兵士も鉄道を利用して戦地へ向かった。図-2は1940（昭和15）年、旧三木駅で撮影されたもので、車両に乗る兵士と構内・沿線に集まった見送り客の様子を示している。

c) 戦後～国鉄民営化時代

終戦後、JR加古川線とその支線は日本国有鉄道により営業が継続された。1926年から1950年代にかけて、各地域の地場産業が最盛期を迎え、鉄道がその発展に大きな役割を果たす。特に目覚ましい発展を遂げた「播州織」は、新製品の開発やアメリカ市場の開拓による販路拡大により、織機が一度「ガチャ」っと音をたてると1万円儲かると言われた「ガチャマン時代」を迎え、労働力不足を補うために毎年4万人の集団就職の少女が鍛冶屋線各駅に到着した⁶⁾。しかし、1960年代以降、モータリゼーションの進展と高速道路開通により輸送手段はトラックやバスへ移行し、鉄道の旅客・貨物輸送量は減少した⁴⁾。その中、「国鉄再建法」が成立し、1981（昭和56）年には高砂線、北条線、三木線が廃止対象となり、翌年鍛冶屋線も追加された。三木線と北条線は第三セクターへの転換を決定（1984（昭和59）年）、高砂線は廃止（同年）、JR加古川線と鍛冶屋線はJR西日本へ承継された（1987（昭和62）年）。

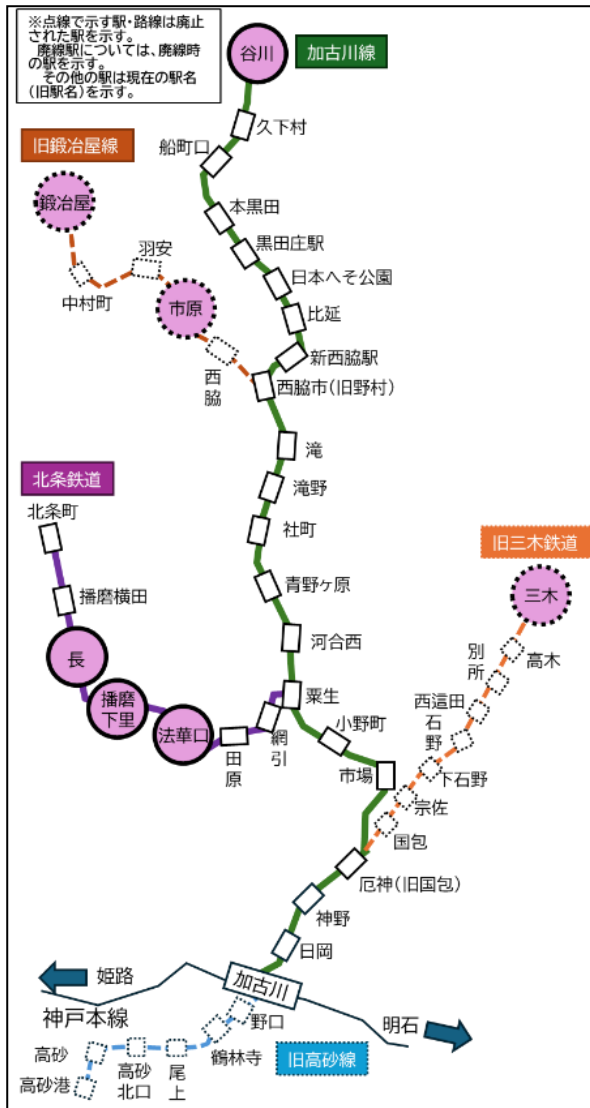


図-1 播州鉄道が整備した駅舎（『線路の記憶～大正から昭和を走り抜けた鍛冶屋線～』⁴⁾を基に筆者が作成



図-2 三木駅で出征兵士を見送る人々（三木鉄道ふれあい館⁶⁾）

d) JR西日本時代

1995（平成7）年の阪神・淡路大震災では、JR加古川線が寸断された阪神間交通の迂回路としても重要な役割を果たした。JR神戸線は地震後1週間で約27.5kmが不通となり（図-3）、谷川駅の乗換客は平常時の260人から8,500人に急増した。震災を契機にJR加古川線の機能強化が求められ、2004（平成16）年に全線電化が実現した。

e) 廃線反対運動（カナソ・ハイニノ運動）

廃線となった路線の中でも鍛冶屋線においては、特異な住民運動があり、地方鉄道に対する愛着や地方鉄道の在り方を考えるきっかけになるため特筆する。政府による地方鉄道廃止の動きに対し、各自治体は、国・県・国利用促進運動を展開する中、住民は、鍛冶屋線の存続と活性化を目的に、鍛冶屋線7駅の頭文字を並べた架空の独立国「カナソ・ハイニノ国」が誕生する（図-4）。

「国民は月一回鍛冶屋線に絶対乗ること」などの5章にわたる独立国の憲法制定や国債発行などユニークな活動を展開し、マスコミや関係者も注目する活動となった⁹⁾。

1990（平成2）年、国の方針とおり廃線となり、「カナソ・ハイニノ国」は閉国となったが、こうした住民活動は廃線後も住民主体の地域づくりや地域活性化へとつながった⁹⁾。

(2) レトロ駅舎の調査

ここから、レトロ駅舎となり得る駅舎の景観的特徴、主な経歴を表-1に挙げる。これらの駅舎は、廃線後の駅舎を含め、国有化される前の時代に建築されたものやそれらが復元されたものを中心としている。

駅舎の多くは大正時代に建てられ、外観意匠は切妻屋根に平入りで車寄せがついており、大正から昭和前期にかけての駅舎の特徴的意匠をよく表している⁹⁾。表-1⑤～⑦の北条鉄道の各駅には、プラットフォームに石積みの高さが播州鉄道時代、国鉄時代に使用された車両に合わせて嵩上げされた痕跡があることや、地場産品や軍事拠点専用の引き込み線の痕跡が残っていることが分かっており、そこから時代的変遷を伺うことができる。

また、表-1②・③の旧鍛冶屋線に現存する旧駅舎内部には、当時の制服や時刻表などの鉄道関連資料が展示されているほか、当時の運行車両であったキハ30形が静態保存されている。その他、旧鍛冶屋線の跡地は遊歩道として整備されており、現存する旧駅舎以外の各駅跡においても駅名標等の関連資料が展示されている。

このように、路線によっては、駅舎の保存だけではなく、当時の歴史を語る材料となる資料が残されている。



図-3 震災後1週間時点の不通区間(朝日新聞⁷⁾)



図-4 カナソ・ハイニノ国建国宣言(昭和59年)

表-1 特徴ある駅舎

①谷川駅	②鍛冶屋駅	③市原駅	④三木駅
			
1899（明治32）年 開業	1921（大正10）年 開業 1990（平成2）年 廃止	1921（大正10）年 開業 1990（平成2）年 廃止	1917（大正6）年 開業 2008（平成20）年 廃止
⑤法華口駅 ※	⑥播磨下里駅 ※	⑦長駅 ※	※登録有形文化財
			
1915（大正4）年 開業	1917（大正6）年 開業	1915（大正4）年 開業	

(3) 駅舎の地域資源としての活用事例（旧鍛冶屋線）

多可町では、2022（令和4）年より複数の民間旅行会社と連携し、西脇駅から旧鍛冶屋駅までの廃線跡と旧駅舎を探訪するウォーキングツアーを実施している。

特筆すべきは、ツアーガイドを、かつて「カナソ・ハイノ運動」を担った地域住民や、実際に旧鍛冶屋線を利用していた住民が「語り部」として務めていることである。旅行会社の担当者によれば、「鍛冶屋線廃線ツアーの魅力は、鉄道ファンは鉄道に関する専門的な知識を求めているのではなく、当時を知る人々から当時の風景や地域の状況を直接聞くことができる点にある」という。

鍛冶屋線廃線から30年が経過し、当時を知る住民は高齢化により減少している。しかしその一方で、彼らは地域の歴史や記憶を次世代へ継承する「語り部」として新たな役割を担うようになっている。このことは、鉄道遺構の保存・活用が単なる施設や資料の保存にとどまらず、地域住民の参画による歴史文化の継承と地域活性化につながる可能性を示している。

その他の路線の活用状況は表-2に示す。

表-2 路線の地域資源としての活用事例

旧三木鉄道	・サイクリングロードとしての整備 三木市は三木鉄道の廃線跡に作られた 4.8 km の遊歩道「別所ゆめ街道」を 2022 年、自転車が行き来できるようサイクリングロードとして整備した。遊歩道には、旧駅舎の外観を模した休憩所のほか、歴史が示された看板が設置されるなど、積極的に活用されている。
北条鉄道	・収集型コンテンツの活用 デジタル鉄印や鉄カードの配布など収集型コンテンツを提供している。 ・鉄道車両を活用したイベント 「サンタ列車」など季節性のあるイベント専用車両を北条町駅―栗生駅間を往復する中で学生ボランティアが様々な企画を行う。 ・ボランティア駅長による活動 ステーションマスターとして選ばれたボランティア駅長が、駅舎の管理に加え、独自の活動（婚活相談・切り絵教室等）を行う。 以上により公共交通の枠を超えて、地域活性化と観光振興につなげている。

4. 提案

ここまでの調査の結果、現在の JR 加古川線及びその支線を含む播州鉄道全体の歴史的背景と、現存する各時代の痕跡を残す駅舎が明らかとなった。これを踏まえ、表 1 の駅舎群を「レトロ駅舎が語る播州鉄道（JR 加古川線、北条鉄道、旧鍛冶屋線、旧三木鉄道、旧高砂線）の記憶」をテーマに、戦前から戦後にかけての北・東播磨地域の栄枯盛衰の歴史のストーリーとして兵庫県「景観の形成等に関する条例」に基づく「景観遺産」へ登録し、法的な価値付けを行う。景観遺産制度は、何げなく目にしている日常風景の中に息づく、地域特有の景観や歴史的・文化的背景を有する景観（建造物群・樹木の集

団・土地の区域）を「景観遺産」として登録するものである。登録後はその意義や魅力を広く周知することで、ふるさと意識の啓発や地域の活性化につなげる。

登録後の支援策として、以下2つの提案をする。

(1) 地元ガイド育成のための勉強会

市町の地域振興・観光部局と連携して、各路線の地元住民を対象とした「語り部」育成のための勉強会を実施することを提案する。勉強会では、JR 加古川線沿線の歴史について学習する機会を設けるとともに、当時を知る住民が持つ記録や記憶の共有を重視する。参加者が写真や資料、思い出を持ち寄り、住民同士で記憶を掘り起こしながら、鉄道単体だけでなく、農村風景や学生時代の記憶とともに作られた旧鍛冶屋線での思い出について、それぞれの視点による地域の物語を整理していくことが観光資源としての磨き上げにとって必要であると考え。

県からは、県の補助金を活用した景観基金による助成制度「景観形成支援事業」による「景観まちづくり活動助成」により支援を行う。なお、「景観まちづくり活動助成」とは、景観遺産の活用にあたって、住民による普及啓発活動等の景観まちづくり活動に係る経費の一部を助成するものである。

取組の効果としては、今後、実際のツアーを通じて語り部と来訪者との交流が生まれることで、地域住民がこれまで当たり前と捉えていた身近な風景や地域資源の魅力を再認識し、地域への愛着や誇りの醸成につながることを期待される。一方で、来訪者にとっても、地域の歴史や文化を当事者から直接聞くことのできる貴重な体験となる。このような交流は、地域住民と来訪者の双方に新たな気づきや価値をもたらす相互作用を生み出し、地域資源を活用した持続的な地域活性化につながるものと考えられる。

(2) 広域的な周遊促進に向けた仕掛けづくり

レトロ駅舎への来訪を促進するため、市町と地元ガイドと連携して作成したレトロ駅舎の歴史に関する動画等を、SNS で情報発信していく。

また、来訪者を継続的な周遊へとつなげるため、県が市町と旅行会社と連携して、レトロ駅舎や地元ガイドというコンテンツを軸として、表-2 に示す路線に現存する鉄道遺構や地域のイベント、地場産品や伝統工芸（三木の鍛冶屋、多可町の杉原紙の紙漉き）の体験を繋ぎ合わせた広域周遊型の観光商品を作る。コアな鉄道ファンでない一般県民を惹き付けるコンテンツを組み合わせることで複数の市町にまたがる広域な地域周遊を促すことができる。これらの取り組みを通じて路線全体の活性化や加古川線乗車の機会につなげたい。

5. おわりに

本稿では、JR加古川線とその支線を含む旧播州鉄道の

歴史を地域産業や住民生活との関わりから整理し、沿線に残るレトロ駅舎や関連施設が歴史・文化的背景有することを明らかにした。また、旧鍛冶屋線の活用事例から、地域住民による語り部を増やしていくことが歴史文化の継承と地域活性化に寄与する可能性も確認できた。

今後は、駅舎群と播州鉄道の歴史を一体的なストーリーとして発信し、景観遺産への登録後に地元住民と協力しながら体験型観光と連携させることで、沿線自治体を横断した広域的な地域振興につなげる。この取組により、JR加古川線の利用促進につながることが期待される。

参考文献

- 1) 西日本旅客鉄道株式会社. (2026 年). 加古川線ご利用状況説明資料. JR 加古川線の維持・利用促進ワーキングチーム会議. 兵庫県.
- 2) NHK. (2025). 最深日本研究 ～外国人博士の目～「鉄道を知りたい」[放送].
- 3) 小野市立好古館. (平成 26 年 3 月). 加古川線 100 年の歩み記録集. 小野市立好古館.
- 4) 西脇市教育委員会・多可町教育委員会. (2024 年 1 月 20 日). 北はりま定住自立圏連携事業巡回共同企画展『線路の記憶～大正から昭和を走り抜けた鍛冶屋線～』. 西脇市教育委員会・多可町教育委員会.
- 5) 谷口秀雄. (2015). 北条鉄道の 100 年. 神戸新聞総合出版センター.
- 6) 三木ふれあい館. 出征兵士の見送り.
- 7) 朝日新聞. (2011 年 1 月 15 日). 阪神大震災、迂回路で活躍した加古川線 ファン、今でも. ページ: 朝日新聞デジタル. <https://www.asahi.com/travel/aviation/OSK201101110063.html?msocid=01593a4d51b96f9913d42ccc50816efa>. 参照日: 2025 年 11 月 13 日
- 8) 神戸新聞総合出版センター. (2011). 兵庫の鉄道全駅 (JR・三セク). 神戸新聞総合出版センター.