



神戸大学経済経営研究所

Research Institute for Economics and Business Administration, Kobe University

■コラム

RIEB ニュースレターNo.276 2025 年 12 月号

線路は続くよ、どこまでも。  
—京阪神都市圏の縁辺に行く丹波路雑感—

神戸大学 経済経営研究所  
教授 松尾 美和

交通という身近な存在を研究対象にしていることもあり、フィールドワークの機会はことあるごとに活かすようにしている。「馬には乗ってみよ、人には沿うてみよ」というが、「電車には乗ってみよ、街は歩いてみよ」である。子どもが小さい時にはどうしてもフィールドを訪れる機会が減ってしまっていたが、最近は乗り鉄息子への家族サービスを装いながら研究対象の観察を行う機会を得られるようになってきた。この秋には JR の秋の乗り放題切符を使って京都から山陰線・福知山線ループをたどったので、以下はそれを通しての司馬遼太郎『街道をゆく』風（？）都市及び鉄道雑感である。

本題に入る前に、都市圏の概念とその縁辺部が抱える問題について整理しておこう。都市圏及びそれに類するものの定義は様々であるが、主だったものとしては通勤・通学に基づく都市圏定義が挙げられ、総務省の定義する 1.5%都市圏や、金本・徳岡（2002）に基づく都市雇用圏などがそれにあたる。また、国土計画の観点から国土交通省も長年生活圏としての都市圏について検討を重ねており、1969 年の新全国総合開発計画で提唱された地方生活圏構想以降、生活圏域、定住自立圏など様々な圏域ユニットが提案されてきた。地域のつながりとひろがり、複数の行政区域をまたぐユニットとして示すことで、圏域全体での生活機能充足と一体の政策を目指すためである。

都市圏の縁辺部では、都市圏域の拡大・縮小に伴って開発圧力にさらされて都市化が進展したり、中心都市とのつながりが弱まって地方都市や農村へ回帰したりする。現在の近畿圏は人口が減少トレンドに入っていて後者のフェイズにあることは間違いなく、そういった地域の「手じまいの仕方」が課題となっている。鉄道サービスについても、人口減や高齢化によって通勤需要が消滅しつつある大都市縁辺部路線を維持していくのは難しく、減便・廃線が検討されることもありうる。今回まわった山陰線の京都—福知山間や福知山線の福知山—篠山口—尼崎の区間は、いずれも輸送密度 2,000 人/日を上回っており、当面維持されるだろう。しかしながら、福知山線の谷川駅から分岐する JR 加古川線の谷川—西脇区間は、2021-2023 年の平均収支率が 5.3%と著しく低く、高い廃線リスクにさらされている（注 1）。当然のことながら、その周辺の福知山線篠山口以北や山陰線園部以西の未来も、あまり明るいものではない。

閑話休題。

都市の縁辺地としての丹波は面白い。

建て込んだ京都盆地から山陰線で亀岡に出ると、ひと山超えただけで一気に風景が変わる。近郊外の景色がはしょられ、都市部から一気に遠郊外へと飛び越えていくようなのだ。山陰線も亀岡までは昼間時間帯でも概ね一時間に四本ほどが運行しているのだから京都亀岡間はそれなりの旅客流動はあるはずだ。しかし、駅前に京都サンガのスタジアムはあるもののほとんど商業集積はなく、川沿いに田んぼが広がり、京都縦貫自動車道沿いに工業団地があり、山沿いには新興住宅地であろう開発跡がある。京都から山を越えて琵琶湖方面に行ったら見られるような、だらだらとつづく居住密度の緩やかな減少グラデーションはここにはなく、都市部から一気に遠郊外へとジャンプするような驚きがあった。

京都の都市雇用圏（2020 年、金本・徳岡定義 10%通勤ベース）はその先の南丹市・京丹波町まで続く。確かに南丹市の園部駅周辺までは、関西近郊区間アーバンネットワーク圏内であるとされ、線路も複線でラッシュ時には一時間当たり 4-8 本と運行頻度も高く、輸送密度（一日 1 キロ当たりの輸送人員）も 4 万人/日を超える（注 2）。しかし、昼間の時間帯の運行頻度は亀岡以北では一時間に 2 本程度と大きく減り、生活圏としては京都と切り離されていくようである。実際、国土交通省の 207 地域生活圏（2006 年、注 3）では、京都以西は亀岡地域生活圏、南部地域生活圏（南丹、京丹波）、北部地域生活圏（舞鶴・綾部・福知山及びそれ以北）と分かれており、日常の生活移動という意味では隔絶されていくのであろう。自動車を使う場合でも、南丹・京丹波地域から京都市街は京都縦貫自動車道を使えば約一時間。京都通勤圏ではあるが京都日常生活圏ではない、というのが実際のところなのだろう。

山陰線は更に丹波高地を進む。園部から先は単線区間が多く、運行本数も更に減って日中一時間に一本程度となる。それもそのはず、輸送密度は園部―福知山間では 5,000 人/日まで落ち込むのだ。線路が京丹波町の中心部を通らないこともあって、谷筋に行く線路の周りには小規模集落と田畑がほとんどとなり、景色は完全に「地方」だ。地図と見ると牧場も沿線にあるようだ。そういえば子どもがメグミルクの工場見学のパンフレットを持って帰ってきた時、場所が南丹市だったことを思い出す。このあたりの牧場の牛乳を加工しているのだろうか。

更に地図と景色を見比べながら鉄路を進んでいくと、下山駅のあたりに京都中央テクノパークという工業団地があるらしいのを見つけた。調べてみると、1998 年 4 月に分譲が開始された工業地で、道幅が狭くカーブの多かった国道 27 号線のバイパス整備とセットで行われた地域産業振興事業のようである。現在 5、6 社程度の入居が確認でき、地元の小学生の訪問事業なども行われている。しかし、区画のうちの一つはソーラーパネルで埋め尽くされ、もうひと区画は放置されているのか「山に戻ってきているから元の工業団地に戻ってもら

いたい」という住民要望が出るなど、あまり活況とは言えない状況のようだ（注 4）。ここから京都縦貫自動車道の丹波 IC までは車で 15 分ほどであり、アクセスはそれほど悪くないようであるが、亀岡や綾部、福知山にも工業団地があつて需要はあまり見込めないのかもしれない。また、この工業団地が立地する京丹波町の高齢化率は 2020 年国勢調査時点で 44.5% と非常に高く、労働者確保の面でも、労働者を支える都市機能の面でも、工業団地を通じた産業振興は難しいのだろう。

単調な景色にうっかり寝てしまい、気が付くと列車はもうすぐ旅の目的地の福知山に到着するところであつた。福知山市は 10 万人規模の都市圏の中心地であり、舞鶴市や宮津市などとともに京都府北部地域連携都市圏の核の一つを成している。複数の鉄道路線と高速道路が交わるここには、福知山公立大学をはじめとする複数の教育機関や、多くの工場が立地する長田野工業団地がある。人口減少が進みつつあるとはいえ、都市圏の中心としての機能は維持しているようだ。

一旦電車を降りてバスに乗り、福知山城に向かった。城の中では明智光秀に関する展示を見ることができ、天守に上ると盆地が一望できて光秀が整備した堤や中心市街地を眺めることができる。近くには、昔の武家屋敷を転用したのか、庭を囲んで飲食店が点在する場所もあつてなかなか良かった。インバウンドの観光客は見られなかったものの、日本人観光客はそれなりにいて、光秀ゆかりの地を楽しんでいた。

帰りは福知山線を普通列車と丹波路快速を乗り継いで帰阪した。フィールドワークとしては、JR 西日本の有料着席サービス「うれしーと」を試したいところではあつたが、当該サービスは平日ピーク方向のみ。またいつか丹波篠山に用があるときに改めることとした。福知山線の福知山―篠山口区間は輸送密度 3,500 人/日程度。国鉄民営化時にバス転換が妥当とされた 4,000 人/日を割りこんでいて、将来が明るいとは言い難い。丹波路快速は福知山までいくことがあるものの、このあたりから大都市部への通勤需要はないだろう。丹波市あたりは谷筋に集落が点在し、民家には柿の実が実る。収穫を終えた田んぼもあれば、黒豆を育てているのか大豆の畑も多く、休耕田らしきところにはところどころソーラーパネルが置いてある。この辺りはどうも熊も出るようで、「地方」らしい風景が篠山口の駅まで続いていた。

篠山口に着いた頃にはもう 17 時を過ぎており、残念ながら丹波篠山に立ち寄る時間はない。息子が車両の写真を撮るのだけ見届けて、丹波路快速に乗りこんだ。またうとうとしていると、たくさんの乗客が乗り込んできて騒がしくなり、目が覚めた。三田を発車したところのようである。さすが輸送密度 79,000 万人/日を誇る新三田―尼崎区間。車内はもう郊外電車の様相で、日常へ一気に引き戻されてしまった。

このワープしてしまうような景色の急変は、行けども行けどもと郊外と地方の間のような

風景が続く関東で育った私には大変興味深い。丹波高地の地形のせいだろうか。なるほど方面によっては大阪や京都から一時間ほどで「郊外」ではなく「地方」へと風景が変わるのであれば、今後その「地方」が「郊外」を侵食していく未来におびえる鉄道会社の懸念もなかなかのものであろう。阪神間ばかりを往復しているときには気づかない、近畿圏の一面に出会うことができた旅となった。

（注 1）JR 西日本 2024 年 10 月 29 日ニュースリリース「輸送密度 2,000 人/日未満の線  
区 別 経 営 状 況 に 関 す る 情 報 開 示 」 より  
[https://www.westjr.co.jp/press/article/items/241029\\_press\\_senkubetsukeieizyoukyou.pdf](https://www.westjr.co.jp/press/article/items/241029_press_senkubetsukeieizyoukyou.pdf)

（注 2）JR 西日本 2025 年 8 月 6 日ニュースリリース「2024 年度区間別平均通過人員（輸  
送 密 度 ） に つ い て 」 より  
[https://www.westjr.co.jp/press/article/items/250806\\_00\\_press\\_yusoumitsudo\\_1.pdf](https://www.westjr.co.jp/press/article/items/250806_00_press_yusoumitsudo_1.pdf)

（注 3）国土交通省の国土計画構想はその後、全国を地域生活圏に分割する形から、特定の  
中心市が主体となって構築する定住自立圏構想、連携中枢都市圏へと移り変わった。このた  
め、国土を網羅するような生活圏の設定はこの 2006 年のものが最後となるようである。  
2025 年現在、京都府には定住自立圏構想に取り組んでいる市町村はない。

（注 4）京丹波町 「平成 29 年度 町長と語るつどいまとめ」より  
[https://www.town.kyotamba.kyoto.jp/material/files/group/2/29iken.pdf?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.town.kyotamba.kyoto.jp/material/files/group/2/29iken.pdf?utm_source=chatgpt.com)