



能勢妙見山の参道。日蓮宗の寺院であるが、鳥居が参詣者を出迎える。さらに進むと道の両脇に神馬の銅像が並び、

# 兵庫県・大阪府 能勢電鉄

妙見線

文・渋谷申博

text by Nobuhiro SHIBUYA



連載 第8回

## 民営鉄道の 起源を訪ねて

鉄路は何を目指したか

## 北極星とサイダーと 北へ向かう路線と

能勢街道という道がある。大阪市北区中津あたりから能勢妙見山を結ぶ街道で、能勢妙見山や沿道の社寺への参詣者、三白三黒と呼ばれる能勢の名産品(米・寒天・高野豆腐・栗・炭・牛)を運ぶ運送人で賑わった道である。能勢電鉄妙見線はそれらの輸送を目的として、大正2(1913)年に開業した。当初は能勢口(現、川西能勢口)〜一の鳥居間の6・4kmであったが、大正12(1923)年には妙見(現、妙見口)まで延伸された。

私の能勢電鉄妙見線の旅は、まず能勢妙見山まで一気に登って参拝をすませてから、沿道の名所をめぐるつつ川西能勢口駅まで戻るルートをとることにした。

地図で見ると妙見線は兵庫県と大阪府の境をまっすぐ北に向かっているように見える。妙見とは北極星を神格化した妙見菩薩のことなので、名前にふさわしい路線ということになる。山岳に向かう路線なので実際にはそんなに簡単なものではなく、とくに開業直後は今以上に入り組んだ線形をしていた。当時は霊山らしい深い森が沿線に広がっていたのだろうが、今は終点の妙見口駅近くまで住宅地が続く。

しかし、妙見口からケーブルカーの駅に向かう道を歩いて行くと、「日本一の里山」と呼ばれる風景が広がってくる。山と田畑

## 能勢妙見山



開運・商売繁盛・厄除けなどにご利益があるとされる北辰妙見大菩薩を祀る開運殿（本殿）。境内は広大で、経堂・絵馬堂・祖師堂など見所が多いので時間に余裕をもって訪れたい。星をモチーフにガラス張り建てられている檀信徒会館「星嶺」は必見。

## 妙見口駅



能勢電鉄妙見線は始発の川西能勢口駅から兵庫県の東端を北上していくが、光風台駅から大阪府に入る。そして終着の妙見口駅は大阪府最北端の駅である。一見ごく普通の駅舎に見えるが、照明やギャラリー仕様の待合室など霊場の玄関口にふさわしいこだわりがある。

## 吉川八幡神社



治暦年間（1065～69）に源頼国の七男・頼仲が創建したという。現在の社殿は安政3年（1856）に再建されたもの。境内には能勢電鉄の1500系の車両も保存されている。

## 三ツ矢の塔 (三ツ矢サイダー発祥の地)



明治14（1881）年、理学者のウイリアム・ガランが平野の鉱泉を調査し「理想的飲料鉱泉なり」と発表した。これをきっかけに鉱泉水（平野水）の工場が建てられ、ここで三ツ矢サイダーが生まれた。なお、多田満仲は平野水を薬として用いていたという。



## 平野駅

妙見線の7番目の駅で、駅数でいうとちょうど中間にある。かつては炭酸水のことをこの地の名をとって平野水と呼んでいた。夏目漱石の作品にも用例がみられる。

## ■妙見線・日生線路線図



## 多田神社



天禄元（970）年に多田満仲（源満仲）が創建した多田院を起源とするとされる。境内には満仲の廟も造られ、源氏祖廟として崇敬を受けてきた。現在の社殿は4代将軍・徳川家綱が再建したものの。

## 妙見の森ケーブル&リフト



妙見の森リフト  
正式名称は能勢電鉄索道線。大正14（1925）年に開業した妙見鋼索鉄道（ケーブルカー）は上部線と下部線に分かれていたが、能勢電鉄は再建するにあたり、上部線はケーブルカーではなくリフトとすることにし、昭和35（1960）年に開業した。ふれあい広場から妙見山まで所要時間12分、ゆったりとした時間を満喫できる。

妙見の森ケーブル  
正式名称は能勢電鉄鋼索線。妙見線の妙見口駅に接続する（20分ほど歩く）黒川とケーブル山上を結ぶ。大正14（1925）年に能勢妙見山まで結ぶ路線として開業したが、戦時中に不要不急路線として廃線に。昭和35（1960）年に能勢電鉄が下部線のみ再建開業した。

## 能勢電鉄株式会社

Nose Electric Railway Co.,Ltd.

開業 大正2（1913）年4月13日  
鉄道線 妙見線：川西能勢口-妙見口（12.2km） 日生線：山下-日生中央（2.6km）  
鋼索線 黒川-ケーブル山上（0.6km） 索道線 ふれあい広場-妙見山（0.6km）  
<https://noseden.hankyu.co.jp/>

と人々の暮らしが調和した、日本の原風景ともいえる景色だ。その山の麓に吉川八幡神社が鎮座している。

一方、能勢妙見山は入口に鳥居が立っているが、日蓮宗の寺院だ。神馬の銅像が並ぶ参道を歩いていくと、霊場らしい緊張感がひしひしと感じられてくる。

参拝をすませ、再びリフトとケーブルカーを乗り継いで妙見線に戻ると、平野駅に向かう。実はここへ立ち寄ることも、今回の旅の楽しみの一つであった。この平野は三ツ矢サイダー発祥の地。今は工場の一部の建物しか残っていないが、しばし子ども時代の思い出に浸った。この三ツ矢サイダー、能勢電鉄とも関係が深い。開業当時旅客輸送だけでは経営的に厳しかった能勢電鉄（旧、能勢電気軌道）は、三ツ矢サイダーの輸送で経営を支えたのだった。

昭和40年代以降、妙見線の沿線は宅地開発が進み、営業内容も参詣者や物資の輸送から通勤・通学客の輸送へとシフトした。すっかり都市化した平野周辺の町並みを眺めながら多田まで歩いた。

多田に鎮座する多田神社は、清和源氏の祖、多田満仲（源満仲）を祀る。伝説ではこの満仲がサイダー製造に使われた鉱泉水（平野水）を発見したとされる。三ツ矢という名も、満仲が家来に授けた姓だという。

多田神社を参拝している間に日も傾いたので、多田駅に向かう。社頭を流れる猪名川に沿って歩きながら、武士たちがこの地を闊歩した頃に思いを馳せてみた。

## しぶやのぶひろ

1960年、東京生まれ。早稲田大学第一文学部卒。日本宗教史研究者。「図解 はじめての神道と仏教」（ワン・パブリッシング）、『呪いの日本史』（出版芸術社）、『聖地鉄道めぐり』（G.B.）、『眠れなくなるほど面白い 図解 神社』（日本文芸社）ほか著書多数。