

明治時代の私設鉄道建設

——城河鉄道と関西鉄道——

丸尾 佳 二

はじめに

明治初期にイギリスから導入された新しい総合技術システムである鉄道は、その大量・高速・頻繁という輸送機能をもって、人とモノの移動時間の短縮と移動空間の拡大を実現し、近代化の旗手として陸上交通における「交通形態」に大変革をもたらした。

明治時代、近畿地方の鉄道網は、その中心地である大阪と、北東の古都京都、西の開港地神戸を結ぶ路線軸を中心に、これから派生するかたちで南の和歌山、東の奈良、北の綾部・福知山・舞鶴などに拡大し、さらにこれらの都市相互間連絡線の建設という流れで形成されていった。

ところで、二〇万分の一の地勢図「京都及大阪」「和歌山」で、当館の所在する河内地方から東方の南山城・奈良方面へ通ずる二つのJR

線、JR片町線（愛称名学研都市線）と、JR関西本線（愛称名大和路線）の線形を眺めてみると、生駒山地を北と南にそれぞれ大きく迂回していることを明瞭に読み取ることができる。この両路線は、実はいずれも明治時代に私設鉄道によって建設されたものである。すなわち、前者は浪速鉄道と城河鉄道・関西鉄道が、後者は大阪鉄道が敷設した路線であった。

本稿では、前者の四条畷―木津間の鉄道敷設を出願して着工した城河鉄道と、建設工事を受け継いで開通させた関西鉄道の事例についてみることにしたい。

一 城河鉄道の設立

明治二十六年（一八九三）八月十三日、京都府綴喜郡田辺村の西川

義延ほか一名が、山城の木津から生駒山地を北にまわり河内の四条
畷を結ぶ城河鉄道株式会社の創設を、通信大臣黒田清隆に出願した。⁽³⁾
社名の「城河」は、旧国名山城・河内から一字ずつ採ったものである
ことはいうまでもない。

城河鉄道株式会社創設願

私共地方則ち南山城・北河内ノ地ハ畿内ノ中央ニ位シ、木津川・
淀川アリテ舟楫ノ便ヲ得ルガ如キモ、其川ニ近接スルモノ、外ハ
概ネ数里ヲ距ルノ地ナリ、然レトモ元來人口稠密ニシテ人馬ノ交
通、貨物ノ運搬頻繁ノ地ナルモ、皆陸路車馬ニ由ルノ外便ナク、
然ルニ今ヤ我國鉄道ノ事業大ニ發達シ、官設ニ私設ニ縱横之ヲ貫
通シ、為メニ形勢一變シテ、私共地方ノ如キ從來甚敷不便ノ地ト
稱セザリシモ、今ハ則然ラズ、殊ニ河内ノ如キ西官設鉄道アリテ
京阪間ニ通シ、東私設大阪鉄道アリテ大阪奈良間ニ通ズト雖、地
勢方向ヲ異ニスルカ為メ何レノ地ニ出ルモ鐵路ニ由ルノ便ナク、
今日ニ至ツテハ却ツテ畿内ニ於ケル最不便ノ土地ト云フニ至リ
キ、殊ニ八幡町ニハ男山八幡宮アリテ遠ク諸人ノ參詣スルハ云フ
モ更ナリ、本線ノ終点トスル四条村ニハ四條畷神社ノ創立アリテ
其壯嚴ヲ仰ク者年々増加セリ、加之三丹地方ヨリ伊勢參宮ノ為
メ奈良ニ至ル者、皆此街道ヲ經ザルハナシ、其他沿道各所ニ名所
(吉野等)少ナカラズ、之レニ依ツテ今般私共發起人トナリ私設
鉄道條例ニ遵由シ、山城国木津ヨリ同国田辺、河内国津田ヲ經テ
同国四条村ニ達シ、目下出願中ノ浪華^(速)鉄道ニ連絡スルノ輕便鉄道

ヲ敷設シ、益物産ノ隆盛ヲ計リ交通ノ便ヲ資ケハ大ニ公私ニ利ス
ルハ勿論、私共地方ニ於テ寒ニ欠クベカラザルノ挙ト確信致候ニ
付、右鉄道会社創設致度候間、速ニ御許可被成下度起業目論見書
并ニ略図相添へ此段奉願候也

明治廿六年八月十三日

右發起人

京都府綴喜郡田辺村大字田辺住

西川 義 延

全 全 大住村大字大住住

吉田 喜 内

全 全 井手村大字井手住

宮本 三 四 郎

大阪府交野郡津田村大字津田住

三宅 幸 四 郎

全 全 交野村大字和部住

原田 元 次 郎

全 全 村大字全住

北田 騰 造

全 全 村大字全住

富田 武 右 衛 門

全 全 川越村大字茄子作住

堀岡 孫 六

京都府紀伊郡上鳥羽村大字上鳥羽住

村岡浅右衛門

全 相楽郡祝園村大字祝園住

森嶋清右衛門

全 全 稲田村大字南稲八妻住

大崎官次郎

全 綴喜郡普賢寺村大字上住

田宮勇

通信大臣伯爵 黒田清隆殿

かいつまめば、畿内の中央にある南山城・北河内地域は、木津川・淀川舟運が有るものの沿岸に限られ、水上交通には恵まれていない。

したがって、交通・運搬は、車・馬による陸上交通以外に手段が無い。

しかも、周辺地域では近年官設鉄道・私設鉄道が開業しているにもか

かわらず、南山城・北河内地域は鉄道による便が無く、畿内において

最も不便な土地となった。男山八幡宮（石清水八幡宮）や四條畷神社

（明治二十二年、楠正行以下二四人を祭神として創建）への参詣人も多

く、名所も少なくない。そこで、木津―田辺―津田―四条畷間に鉄道

を敷設し、物産の隆盛と交通の便に資したい、という内容である。

明治二十年五月十八日に公布された私設鉄道条例にのっとり出願さ

れた城河鉄道の建設計画は、翌明治二十七年、鉄道会議に諮詢される。

鉄道会議は、二十五年六月に公布された鉄道敷設法の第一五条で設置

り、私設鉄道会社の免許の許否、線路の延長、支線建設の許否などの行政命令に類する審議についても討議・答申した。城河鉄道の建設計画は、『第三回鉄道会議議事速記録』第四号⁶によれば、

諮詢第五十一号

別紙城河鉄道株式会社発起及鉄道布設願ノ件ヲ諮詢ス

明治二十七年一月十日 通信大臣伯爵 黒田清隆

城河鉄道株式会社発起及鉄道布設願ノ件

城河鉄道株式会社発起人ヨリ城河鉄道株式会社ヲ設立シ、京都府下山城国相楽郡木津村ヨリ大阪府下河内国讃良郡四条村大字北条二達シ、又同国交野郡菅原村大字長尾ヨリ支線ヲ設ケ、山城国綴喜郡八幡町二達スル鉄道布設ヲ出願セリ、然ルニ右ハ既成ノ鉄道ニ妨害ヲ生スルノ虞アルモノト認ムルヲ以テ、私設鉄道条例第三条第二項ニ依リ該願書ヲ却下セントス

（後略）

とあって、城河鉄道による木津―四条畷間・長尾―八幡町間の鉄道建設計画は、却下されかけた。

しかし、同年春に鉄道局が実地調査をおこなった結果、城河鉄道は一割以上の配当を得る見込みがたった。『日出新聞』明治二十七年六月十九日付は、次のように報じている。

山城木津より河内四条畷を経て山城八幡に至る二十二哩半の間に、資本金八十万円（一株五十円）を以て鉄道敷設を昨年八月中、

西川義延・田宮勇両氏外十一名より出願せしに付、鉄道局は今春、仙石技師外二名を派出して実地を調査せしめたる処、最初、発起人等は年七分余の利子を配当するの見込なりしに、仙石技師等の意見にては、意外にも一割以上の配当を得る見込確定せしに付、遂に一昨日の鉄道会議にては、之を許可するときは大坂^(阪)・関西西鉄道^(西)の利益を減殺すべし杯の多少反対説ありしにも拘らず之を可決せり、依て近日中に免状下附の運びに至るべしと

こうして、九月に入ると、仮免許状が下付された。会社を京都府綴喜郡田辺村に置いた城河鉄道は、翌年八月、創業総会を開催して、専務取締役社長に西村治兵衛を、取締役に西川義延ほか四名を、監査役に北田騰造ほか三名を選出した。^⑦そして、明治二十九年五月、ついに城河鉄道は、鉄道敷設の本免許状を取得し、建設工事に着手したのである。

二 城河鉄道・関西鉄道の合併と鉄道建設

「城河鉄道株式会社創設願」にも記されていたように、このころ近畿地方では、官設鉄道や私設鉄道が縦横に走るようになっていた。ここで、城河鉄道に本免許状が下りた明治二十九年ごろまでの南山城・北河内地域周辺の鉄道事情を一瞥しておこう。

官設鉄道では、すでに明治二十二年七月、東海道線（東京―神戸間）が全通していた。一方、私設鉄道にあっては、大阪鉄道の湊町―奈良間が二十五年二月開業し、二十八年十月までに王寺―桜井間・天王寺

―梅田間を開通させていた。また浪速鉄道（片町―四条畷間）が二十八年八月開業。二十九年四月には、京都と奈良を結ぶ奈良鉄道が開業していたのである。城河鉄道は、計画線の起点木津で奈良鉄道と、終点四条畷で浪速鉄道との連絡を企図したのであった。そして、明治二十一年に井伊直憲ら滋賀・三重両県の有志によって設立された関西鉄道^⑧は、二十八年十一月に基幹の草津―名古屋間を完成させるとともに、途中の柘植から分岐して奈良へ路線を延長する免許を同年一月に得ていた。これは、奈良で大阪鉄道と接続することにより、名阪間の間接連絡を狙ったものである。

このような南山城・北河内地域周辺の鉄道事情の中で、城河鉄道に本免許状が下付されたのであった。ここで、以前から自社の路線を大阪市内に直接乗り入れることを計画していた関西鉄道の経営陣は、既設の鉄道を買収する方針を立て、片町―四条畷間を営業区間とする浪速鉄道と、木津―四条畷間の鉄道敷設免許を得ていた城河鉄道の両社に合併を申し入れた。関西鉄道という一大私設鉄道からの合併の申し入れに対して、城河鉄道の方では、資本金八〇万円という小規模な民間資本による独自の鉄道建設計画であったこともあり、結局すべての事業を関西鉄道側に譲渡することとしたのである。

明治二十九年六月、両社の社長・取締役は全一〇条からなる契約書を締結^⑩、三十年二月、関西鉄道は城河鉄道の買収を完了し、城河鉄道は解散することになった。株主に対しては、左記のような「城河鉄道

株式会社解散通告状」が出されている。

拜啓 者予テ御決議ノ旨趣ニ基キ、本会社ノ全線路ヲ関西鉄道株式会社ノ延長線ト為スノ儀、本年一月二十日通信大臣ノ御認可ヲ得候ニ付テハ、客年七月二十五日及十月二十一日株主臨時總會ニ於テ御決議ノ通り、本月二十六日ヲ以テ本会社解散并ニ精算人撰定ノ決議ヲ執行シ、引続キ同日ヲ以テ登記ヲ請求シ且ツ本会社事務ヲ清算人へ引継キ可申、随テ株券書換ノ儀ハ、商法ノ規定ニ拠リ本月二十五日限り停止致候、此段御通告申上候、草々

城河鉄道株式会社(社印)

明治三十年二月十七日

社長 西村 治 兵衛

なお、関西鉄道は、もう一つの買収対象である浪速鉄道をも、同月九日に譲受している。こうして、私設鉄道城河鉄道による鉄道建設工事は、規模の大小は有れ、同じ私設鉄道である関西鉄道へと引き継がれることになったのである。

では、関西鉄道による鉄道建設工事の進捗状況を、当時の新聞記事資料からひろってみよう。

関西鉄道城南木津より四条畷に至るの線路は、土地買収に着々歩を進め、最早工事に着手し、綴喜郡田辺村字薪部内の山川及同村字田辺の山川等の隧道は工事に捗り近々落成すべし(後略)¹³⁾

関西鉄道試運転 同鉄道長尾・木津間は既に成効し、今二十八日試運転を為すに付き、木津駅を始め祝園駅等は夫々其準備を成し、

殊に田辺駅は会社より地方有志者三百余名を招待し饗宴を催ふし、且つ大坂南地の芸妓三十名を聘し、舞手踊等の余興もあり、尚ほ地方有志者は角力・煙火等を寄付する筈なり、開業は目下監察出願中なるを以て、多分来月一日頃なるべし、又木津駅に於ける奈良線との交又点は、両会社間の商議程好く纏り、奈良駅への接続線も半ば出来せり、木津・加茂間は鹿背山隧道も今一兩日中に成効の趣きなれば、全線開通は七月下旬なるべしと云ふ¹⁴⁾

新聞記事にもみられるように、関西鉄道による木津―四条畷間の建設工事は順調に進められ、明治三十一年四月十二日に、まず四条畷―長尾間が開通し、次いで同年六月四日には、長尾―新木津間も開通した。

ちなみに、この区間の隧道(トンネル)は、関西鉄道柘植以西の島ヶ原トンネル・大河原小トンネル・大河原大トンネル・黒髪山トンネル・鹿背山トンネル同様、将来の広軌化(標準軌への改軌)を予想してドイツ建築定規による広軌断面により建設されている。¹⁵⁾

三 関西鉄道のその後

その後、関西鉄道は、明治三十一年九月十六日に、新木津と奈良鉄道木津間の連絡線を開通させて、大阪の片町から木津間が全通した。さらに、十一月十八日には、加茂から新木津に至る延長線を敷設するとともに、片町駅の北に大阪市内における新ターミナルとして網島駅を設け、片町―放出間を貨物線とした。これによって、名古屋―柘植

-
- 明治30(1897) 2・26 関西鉄道、城河鉄道買収完了。
 8 関西鉄道が八幡－京都間の新線敷設を申請する。
 11・11 関西鉄道上野－加茂間が開業。
- 31(1898) 4・1 官設鉄道線と関西鉄道・参宮鉄道に直通旅客列車の運転開始。
 11 紀和鉄道五条－橋本間開通。
 12 関西鉄道四条畷－長尾間開通。
 19 関西鉄道の加茂－大仏間の「大仏線」が開通。
 5・4 紀和鉄道和歌山－船戸(仮)間開通。
 11 奈良鉄道京終－桜井間開通。
 6・4 関西鉄道長尾－新木津間開通し、四条畷－新木津間全通。
 23 関西鉄道「大仏仮停車場ヲ本停車場ニ改ムル願」提出。
 9・16 関西鉄道新木津－木津間開通。
 11・8 関西鉄道放出－寝屋川間開通。
 18 関西鉄道寝屋川－網島間開通、片町－放出間貨物線となる。
 12・4 関西鉄道の加茂－新木津間が開通し、名古屋－網島間全通。
- 32(1899) 1・1 紀和鉄道船戸(仮)－船戸間開通。
 関西鉄道、上等・中等・下等を一等・二等・三等に改める。
 3 関西鉄道の八幡－京都間新線敷設申請却下。
 5・21 関西鉄道「大仏線」の大仏－奈良間が開業し、加茂－奈良間が全通。
 10・14 奈良鉄道奈良－京終間開通し、京都－桜井間全通。
- 33(1900) 4 関西鉄道が大阪鉄道を譲受し、湊町－奈良間を延長線として申請。
 6・6 大阪鉄道、関西鉄道へ譲渡。
 8・24 紀和鉄道船戸－粉河(仮)間開通。
 11・25 紀和鉄道粉河(仮)－橋本間開通し、五条－和歌山間全通。
- 34(1901) 1 関西鉄道新木津－木津間使用休止。
 12・21 関西鉄道網島－桜ノ宮間開通。
- 35(1902) 8 関西鉄道、名阪間の旅客輸送をめぐり官設鉄道との競争を引き起こす。
 9・25 関西鉄道、官設鉄道と覚書を交換し、競争一応終息。
- 36(1903) 1・29 関西鉄道天王寺－湊町間複線化。
 3・21 紀和鉄道和歌山(→紀和)－南海鉄道連絡終点(→和歌山市)間開通。
 11 関西鉄道と官設鉄道との間に再度競争がおこなわれる。
- 37(1904) 4・25 関西鉄道、官設鉄道と協定書交換、競争終息。
 5・24 関西・奈良・南和・南海の4社、近畿鉄道大合同計画について協議。
 8・27 紀和鉄道、関西鉄道に譲渡し、会社解散。
 12・9 南和鉄道、関西鉄道に譲渡し、会社解散。
- 38(1905) 1・9 京都－桜井間の奈良鉄道を関西鉄道の延長線として申請する。
 2・7 奈良鉄道、関西鉄道に譲渡し解散。
- 39(1906) 3・31 鉄道国有法公布。
 12・12 関西鉄道が国有化除外の申請を内閣総理大臣に提出する。
- 40(1907) 8・21 関西鉄道加茂－木津間接統線開通、新木津－木津間使用再開、加茂－新木津間短絡線休止、新木津駅閉鎖、「大仏線」休止、大仏駅閉鎖。
 9・30 関西鉄道玉造－天王寺－柏原間複線化。
 10・1 関西鉄道が国有化される。
-

城河鉄道・関西鉄道関係略年表

-
- 明治20(1887) 3・30 井伊直憲らが発起人となって関西鉄道会社の創立を出願する。
5・18 私設鉄道条例公布。
- 21(1888) 1・23 関西鉄道会社創立願書再提出。
3・1 関西鉄道に免許が出され、鉄道敷設が開始される。大阪鉄道に免許状下付。
- 22(1889) 5・14 大阪鉄道湊町(現・JR難波)－柏原間開業。
6・21 京都－奈良間を結ぶ両都鉄道(→奈良鉄道)会社創立。
12・15 関西鉄道草津－三雲間開業。
- 23(1890) 2・19 関西鉄道三雲－上柘植(→柘植)開業。
9・11 大阪鉄道柏原－亀瀬(仮)間開業。
12・25 関西鉄道上柘植－四日市間開通し、草津－四日市間全通。
27 大阪鉄道王寺－奈良間開業。
- 24(1891) 2・8 大阪鉄道稲葉山(仮)－王寺間開業。
3・1 大阪鉄道王寺－高田間開業。
8・21 関西鉄道亀山－一身田間開業。
11・4 関西鉄道一身田－津間開通し、津支線全通。
- 25(1892) 2・2 大阪鉄道亀瀬(仮)－稲葉山(仮)間開通し、湊町－奈良間全通。
6・21 鉄道敷設法公布。
- 26(1893) 4・13 奈良鉄道京都－奈良間免許状下付。
5・23 大阪鉄道高田－桜井間開通。
6・15 関西鉄道桑名－名古屋間の建設免許状下付。
7・26 南和鉄道高田－五条間免許状下付。
8・13 城河鉄道会社が創立される。
- 27(1894) 2・15 浪速鉄道片町－四条畷間免許状下付。
7・5 関西鉄道四日市－桑名(仮)間開通。
- 28(1895) 1・28 関西鉄道柘植－奈良間免許状下付。
5・24 関西鉄道名古屋－前ヶ須(→弥富)・桑名(仮)－桑名間開通。
28 大阪鉄道天王寺－玉造間開通。
8・22 浪速鉄道片町－四条畷間開業。
9・5 奈良鉄道京都－伏見間開通。
10・17 大阪鉄道玉造－大阪間開通。
11・3 奈良鉄道伏見－桃山間開通。
7 関西鉄道桑名－弥富間開通し、草津－名古屋間全通。
- 29(1896) 1・25 奈良鉄道桃山－玉水間開通。
3・13 奈良鉄道玉水－木津間開通。
4・18 奈良鉄道木津－奈良間開通し、京都－奈良間全通。
30 紀和鉄道五条－和歌山間免許状下付。
5・10 南和鉄道高田－葛(→吉野口)間開通。
7 関西鉄道が浪速鉄道を譲受する契約が成立する。
8・26 関西鉄道が城河鉄道の事業を譲受し、木津－四条畷間を関西鉄道の延長線として免許申請。また、浪速鉄道の片町－四条畷間を延長線として申請。
10・25 南和鉄道葛－五条間・五条－二見間開通し、高田－二見間全通。
11・21 関西鉄道、客車に色帯を塗装し、上等・中等・下等を識別。
- 30(1897) 1・15 関西鉄道柘植－上野(→伊賀上野)間開通。
2・9 浪速鉄道、関西鉄道へ譲渡して解散。
-

—加茂—新木津—四条畷—網島間の名阪直結線^⑤が完成し、関西鉄道は、このルートの本線に位置づけた。関西鉄道は、宿願であった大阪市内への乗り入れを果たしたのである。

ところで、新木津—四条畷駅間には、祝園・田辺・長尾・津田・星田の五駅が開設された。鉄道の開通と駅の開設が、南山城・北河内地域の人々の生活に大きな変化をもたらしたのであることは容易に推察しうる。新木津—四条畷間各駅の様子を、明治三十一年十月発行の『関西参宮鉄道案内記』^⑥から引用しておこう。

新木津駅

(名古屋より七十八哩七十七鎖、網島より廿八哩六鎖、

加茂を距る三哩三十八鎖)は、愛知より第十九次の停車場にして、山城国木津町に在り、奈良鉄道木津駅は、此近傍僅かに二丁程(線路二十九鎖)の所にして、両駅の間別に線路を布設して両線路相接続す

当駅承認荷扱問屋

相楽運輸株式会社

祝園駅

(名古屋より八十一哩六十三鎖、網島より二十五哩二十鎖、

新木津を距る二哩六十六鎖)は、愛知より第二十次停車場のにして、祝園村に在り

当駅承認荷扱問屋

城西運輸合資会社

城南運輸合資会社

田辺駅

(名古屋より八十六哩二十三鎖、網島より二十哩六十鎖、祝

園を距る四哩四十鎖)は、愛知より第二十一次の停車場にして、田辺村に在り

当駅承認荷扱問屋

田辺倉庫運輸合資会社 田辺貨物運送取扱所(小西藤兵衛)
田辺貨物取扱所(北尾九右衛門)

○国境 田辺駅より西少許にして山城・河内の境界に至る

長尾駅

(名古屋より九十哩二十鎖、網島より十六哩六十三鎖、田

を距る三哩七十七鎖)は、愛知より第廿二次の停車場にして、河内国長尾に在り、八幡町へ行くには、当駅より下車するを便利とす

当駅承認荷扱問屋

寺島文次衛

津田駅

(名古屋より九十二哩七十七鎖、網島より十四哩六十六鎖、

長尾を距る一哩七十七鎖)は、愛知より第廿三次の停車場なり、牧方地方への旅客は、此所にて下車するを便利とす

当駅承認荷扱問屋

奥西店(奥西源平)

星田駅

(名古屋より九十五哩四十鎖、網島より十一哩四十三鎖、津

田を距る三哩廿三鎖)は、愛知より第二十四次の停車場にして、星田村に在り

当駅承認荷扱問屋

旭組運送店(和久田恒三郎)

四条畷駅

(名古屋より九十八哩四十三鎖、網島より八哩四十鎖、

星田を距る三哩三鎖)は、愛知より第二十五次の停車場にして、四条村に在りて、中野、岡山、堀溝、打上等の諸村と交通の要駅なり

当駅承認荷扱問屋

浪鉄組(山口洞)

停車場より重なる箇所への距離及人力車賃金表、左の如し

中野へ十七丁	金 五銭	岡山へ廿四丁	金 六銭
打上へ一里十二丁	金 十一銭	堀溝へ廿二丁	金 六銭
小楠公神社へ九丁	金 三銭	清滝へ十八丁	金 五銭
野崎観音へ十六丁	金 五銭		

「愛知」は、官設鉄道名古屋駅とは別に、関西鉄道が、二七鎖（約五四〇メートル）離れたところ（旧笹島貨物駅の位置）に設置した愛知駅を指す。この『関西参宮鉄道案内記』をみると、鉄道の開通と駅の開設によって、沿線の各駅に貨物保管および運送業・手形発行のための運輸会社が設立されていったことが判明する。また、津田・四条畷などの駅が、北河内地域各所への重要なアクセス・ポイントとして機能していたことがよくわかる。

地域の人々の大きな期待をになって開通した鉄道であって、明治三十二年三月、祝園村議会在が、関西鉄道の収容地に対する歩一税を「本村ニ於テ停車場設置ノ好意ヲ酬ヒンカ為メ」免除することを決議している事例¹⁷などは、そうした地域の人々の鉄道にかける夢の大きさと関心の高さを物語っているといえよう。

名古屋―網島間全通ののち、三十二年五月、加茂―奈良間のいわゆる「大仏線」¹⁸を開業、翌三十三年五月に至り、競争関係にあった大阪鉄道を合併し、関西鉄道は、加茂から大阪市内への路線を二系統保有することになった。そして、名古屋―加茂―奈良―湊町ルートを本線とし、加茂―網島間は支線とされた。

さらに、三十七年八月紀和鉄道を、同年十二月に南和鉄道を、三十

八年八月には奈良鉄道をと順次吸収して、東は名古屋、西は大阪、南は和歌山、北は京都へと至る一大私設鉄道網を構築し、当時の五大私鉄の一つに数えられたのである。

明治三十八年日露戦争が終結すると、軍事輸送網確保などを目的とした鉄道国有法案が翌年三月帝国議会で可決され、明治四十年十月一日までに、関西鉄道のほか、北海道炭鉄鉱道・甲武鉄道・日本鉄道・岩越鉄道・山陽鉄道・西成鉄道・北海道鉄道・九州鉄道・京都鉄道・阪鶴鉄道・北越鉄道・総武鉄道・房総鉄道・七尾鉄道・徳島鉄道・参宮鉄道の一七社が相次いで国に買収され、国有化された。ここに、一大私設鉄道網を築き上げた関西鉄道の歴史は、終わりを告げたのであった。

おわりに

国の所有に帰してのち、片町線の地位は、長いあいだ低落傾向にあった。なかでも、長尾―木津間は、非電化区間でもあり大いなるローカル線の様相を呈していた。

昭和六十二年（一九八七）六月、関西文化学術研究都市建設促進法が施行されて、京阪奈丘陵を中心に置く大規模な「学研都市」計画が進んだ。平成元年（一九八九）三月、西日本旅客鉄道（JR西日本）によって、片町線の全区間が電化をみた。今日では、JR東西線の開通ともあいまって、愛称名学研都市線として、JR西日本の都市型鉄道網いわゆる「アーバンネットワーク」の一翼を堂々となっている。

第二次鉄道ブーム期の私設鉄道建設以降、幾多の変遷は有ったものの、片町線は再生したといつてよからう。

- (1) 原田勝正『日本の鉄道』吉川弘文館・一九九一 一八頁。
- (2) 原田勝正「京阪神間を軸とした線路網」(宮脇俊三・原田勝正編『全線全駅鉄道の旅』第八巻近畿) 1300キロ 小学館・一九九一) 三四—三七頁。
- (3) 両線建設当時には、長大な鉄道トンネルを掘削する技術は未確立で、生駒山地に鉄道トンネルを貫通させ、大阪市内と奈良が最短距離で結ばれるのは、大正三年(一九一四)四月の生駒トンネル竣工・大阪電気軌道(現・近畿日本鉄道奈良線) 開業時である。
- (4) 関西鉄道の「関西」の読みについて、「かんせい」と「かんさい」の両説があるが、筆者は、①交通博物館所蔵岩崎コレクションに、円形ナンバープレートの外区に「KANSEI RAILWAY COMPANY」と陽刻された2Bテンダーの44号蒸気機関車「早風」の古写真がのこされていること、②後述する『関西参宮鉄道案内記』の表紙に「英文はA GUIDE TO THE KWANSEI-SANGU RAILWAY CO.に記されつゝなつかふ」かんせい」説を採つてゐる。
- (5) 京都府立総合資料館所蔵宮本家文書「城河鉄道一件書綴」。
- (6) 交通博物館所蔵、野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『明治期鉄道史資料』第二期第二集鉄道会議議事録・鉄道論集他第三巻鉄道会議議事速記録第二・三回(明治26・27年) 日本経済評論社・一九八八。
- (7) 註(5)に同じ。
- (8) 『日出新聞』明治二十九年五月十九日付。
- (9) 関西鉄道に関する基礎史料は、交通博物館所蔵鉄道院文書「関西鉄道株式会社」一・二・三の三冊に編綴されている。また、関西鉄道全般については、奥田晴彦『関西鉄道略史』鉄道史資料保存会・一九七五、中川浩一「関西本線成立の経緯」(『鉄道ビクトリアル』五三六 一九九〇) 参照。
- (10) 明治二十九年八月「関西鉄道株式会社第拾七回報告」(『東大阪市史編纂委員会編『東大阪の鉄道史資料集―日清戦争期〜第一次大戦後』(『東大阪市史資料第九集』 東大阪市・一九八七)。

(11) 註(5)に同じ。なお、史料の写真が、京都府立山城郷土資料館編『山城の鉄道一〇〇年』(『展示図録一八』 京都府立山城郷土資料館・一九九八 二四頁に収録されている。

- (12) 『日出新聞』明治三十年三月十六日付。
- (13) 『京都日出新聞』明治三十一年五月二十八日付。
- (14) 当時、関西鉄道の嘱託(のち社長)であった東京帝国大学教授白石直治が広軌論者であったためといわれている。小野田滋「わが国における鉄道トンネルの沿革と現状―旧・関西鉄道をめぐって―」(『第八回日本土木史研究発表会論文集』 土木学会・一九八八)。「関西本線のトンネルを訪ねて」(『鉄道ビクトリアル』五三六 一九九〇)、拙稿「関西鉄道の建設工事 京都大学工学部所蔵アルバムから」(『加茂町史編さんだより 紫陽花』二・三・二四合併号 一九九六)、京都府教育庁指導部文化財保護課編『京都府の近代化遺産―京都府近代化遺産(建造物等)総合調査報告書―』 京都府教育委員会・二〇〇〇参照。
- (15) 名阪直結線については、宇田正「明治前期〜中期・名阪連絡鉄道体系の成立と展開―官設鉄道東海道本線と私設関西鉄道―」(『創立二十周年記念論集』経済学部編 追手門学院大学・一九八七) 参照。
- (16) 執行猪太郎編・発行。
- (17) 精華町役場文書明治三十年以降「祝園村役場村会決議書綴」(精華町史編さん委員会編『精華町史』史料篇II 精華町・一九九二)。
- (18) いわゆる「大仏線」については、吉本喜洋「旧関西鉄道大仏線に関する調査」(『地理集団』一 一九五五)、「奈良こぼればなし まぼろしの大仏鉄道」(『奈良かきろいの大和路』一八〜三〇 一九八三〜八五)、「大仏鉄道の夢」(『マイ奈良増刊まぼろしの旅』春号 一九八六)、藤田貞一郎「交通の発達と河川の改修」(加茂町史編さん委員会編『加茂町史』第三巻近現代編 加茂町・一九九四)、安彦勤吾「鉄道の開通」(奈良市史編纂審議会編『奈良市史』通史四 奈良市・一九九五)、大野雅弘「関西鉄道大仏線」(加茂く大仏く奈良) (宮脇俊三編著『鉄道廃線跡を歩く』II 実地踏査消えた鉄道60 日本交通公社出版事業局・一九九六) など参照。

〔付記〕

本稿は、一九九七年一月一三日、精華町立山田荘小学校でこなつた

同町教育委員会主催精華町教養セミナー・歴史コース第三講の同題講演の一部に加筆補訂して成稿したものである。成稿に際し、林廣美氏、加茂町教育委員会生涯学習課文化財保護係の波多野徹氏、京都府教育庁指導部文化財保護課建造物第二係の能島裕美氏、交通博物館の佐藤美知男氏、京都府立総合資料館歴史資料課の辻真澄氏のご協力・ご教示を得た。記して、謝意を表したい。

- 盛田 帝子 京都大学研修員
- 柳沢 悠 東京大学東洋文化研究所教授
- 高橋 哲雄 大阪商業大学名誉教授
- 久米 雅雄 大阪府教育委員会文化財保護課主査
- 若松 博恵 東大阪市教育委員会社会教育部文化財課主査
- 海野 圭介 大阪大学大学院文学研究科助手
- 石上 敏 大阪商業大学経済学部教授
- 田崎 公司 大阪商業大学経済学部講師
- 小田 忠 大阪商業大学商業史博物館学芸員
- 池田 治司 大阪商業大学商業史博物館学芸員
- 丸尾 佳二 大阪商業大学商業史博物館特別職員
- 運営委員
- 石上 敏 大阪商業大学経済学部教授
- 加賀田哲也 大阪商業大学総合経営学部助教

▼内輪褒めはよろしくないが、こころで一度私たち商業史博物館の小田忠学芸員について触れない訳にゆかない。小田氏独特の人生哲学に発する横溢するエネルギーこそ、わが博物館の原動力であるからである。小田学芸員がいつどのようにして勉強したのか私は詳らかにしないが、近世大阪史とその周辺地域史に関する彼の造詣は半端なものではない。単に知見が広いというだけではなく、実にユニークな問題関心と感性に支えられた鋭い言葉が日々職場の中を飛び交い、それが牽引車となって館長が目的とする「活動し、研究する博物館」に結果しているのである。この博物館が平成十一年に博物館相当施設として指定されたのも、彼が学内外様々な方面で長年培ってきた力量に負うところが大きい。もっとも、その発想と知見に独学者流のあくなしとはしないが、それが彼の個性と愛嬌の源泉であってみれば、他人は何をかわん、館長言うところの「不良中年」の只々自重を念ずるのみである。

▼口絵の〈館蔵資料紹介〉は当博物館所蔵のもので本邦初公開だが、賀茂季鷹が、偶々労働省の委託事業の一環として古文書整理のアルバイトに来て頂いていた盛田さんの長年の研究テーマであったので、これ幸いに翻刻解題をお願いした。こんな機縁を生かせるところにも小回りのきく当紀要編集の面白さがある。（後藤郁夫）

大阪商業大学商業史博物館紀要 第三号
平成一四年二月二五日発行

編集・発行 大阪商業大学商業史博物館
〒577-8505 東大阪市御厨栄町四一―一〇
☎〇六（六七八五）六一三九

印刷・製本 株式会社トープ
〒593-8326 堺市鳳西町三十一―一
☎〇七二（二六九）五七八五