

# 近鉄道明寺線の鉄道史的曲折・私考

—近鉄社史一〇〇年の栄光の陰に—

宇 田 正

## はじめに

本稿は、平成二八年十一月九日に、大阪府下羽曳野市において開催された「はびきの市民大学・後期講座」の一齣として筆者が担当した講演の論旨の一部をとりまとめたものである。

道明寺線とは、現在の近畿日本鉄道（以下「近鉄」と略記）という大きな視界では、南大阪線の道明寺から分岐してJR西日本関西本線の柏原かしはらと結ぶ短距離区間支線としての存在が目立たぬばかりか、ともすれば省略・埋没されそうな末端的支線ながら、実はその後身にあたる同業会社での活動年数を併せると四十有余年というすぐれて長い年数にわたり運行を重ね、さらに近鉄に併合されたのちも支線として存

続し、一日往復約六〇列車便を運行する現在に到っている。にもかかわらず、既刊の近鉄社史のたぐいは当の道明寺線の生みの親「河陽鉄道」の歴史的位置付けにいささか筆を惜しんでいる感が否めない。

道明寺線は、今をさかのぼること約半世紀余、昭和十八年二月の戦時私鉄統合以来、近鉄南大阪線の道明寺から分岐して国鉄（現JR西日本旅客鉄道）関西本線柏原に至る支線として運営され現在に到っているが、以前を云えば、さらになお半世紀さかのぼって道明寺線が明治二九年三月に設立された私設河陽鉄道（のち河南鉄道）の基幹路線として建設・開業されたものであることを知る人は、沿線地元でもすでに稀であろう。

近鉄道明寺線は、僅々二・二軒余の、如何にも片田舎の短小支線にすぎないと見られがちであり、かつてはそれを重要な足がかりとして成立・運営されていた河陽鉄道もまた、マイナーな一介のローカル蒸気鉄道であったとしても、それがすくなくとも近畿圏中南部に亘る広域的鉄道交通体系の一環に連なるものである限り、その後身である河内南鉄道についても本稿ではたんに個別的な鉄道企業の経営史実だけに限定せず、よりワイドな地域鉄道ネットワーク形成の動きの一発現として考察したい。

## I 河陽鉄道発起運動の経緯と背景

そもそも私設河陽鉄道とは、かつて近世期以来「天下の台所」として繁栄した物流・消費の中核都市大阪をはじめ、堺や大和・近江方面に向けて、地元南河内一帯の特産物（河内木綿・菜種油・木材・薪炭・穀物・野菜類）を出荷していた石川・大和川ルート<sup>1</sup>の河川舟運に代って、鉄道により自社線の大阪側ターミナル柏原で大阪鉄道に接続して大阪市や大和・近江方面との物流の近代化を進めて地域の産業・経済の活性化をはかるべく、地元南河内の有力資産家グループの出資・協力により発起されたものである。

明治二〇年代というわが国の近代化途上の大阪府下南部において、官設鉄道とは別に、商都大阪の民間資力により私設鉄道起業の動きが阪堺鉄道・大阪鉄道・浪速鉄道などいくつかの私設鉄道として実現を

見た中で、とくに近世期における南河内地方の農林経済の発展がもたらした民間資本の蓄積に支えられて地元の有志家・有産家グループの資力を結集し、河陽鉄道という在地発起の私鉄会社を設立し郡勢振興を計ろうとする動きがあった。

近代国家建設をめざす明治政府の国内インフラ整備の一指針として、明治二五年六月に『鉄道敷設法』が公布され、そこに規定された三三ルート<sup>2</sup>の官設予定線のうち幹線体系を形成する九ルート中の第一期建設路線の一つが、大阪・大和高田（または八木）・五条・和歌山ルートであった。ところが、すでに大阪の民間資力に拠って大阪（湊町）・高田間が明治二四年三月に開業していたため、それにともない近畿中部・和歌山間の官設予定路線の起点を大阪・高田のどちらにするかという問題が生じた。そうした状況下で、同年十月ごろ南河内の富田林村内の地元有産家グループが中心になって、既設の私設大阪鉄道を足がかりに同路線上の平野（あるいは八尾）・富田林・長野・紀伊橋本・和歌山間の鉄道を計画し、しかもそのルートの戦略性にかんがみ、その線名を「河内線」として官設とされるように運動を始めた。そのグループの中心人物田守三郎平は地元の有力者たちを説得して運動費の募金に努め、それを以て中央政官界工作を進めた。

その翌年明治二六年二月、政府の鉄道会議では『鉄道敷設法』中の大阪・和歌山間の路線計画が取り上げられ、協議の末、高田・和歌山間の「紀和線」が、大阪・和歌山間の「紀泉線」よりも距離も長く工費も高くつくにも拘らず、軍事上海岸線から遠く防禦に有利として採

扱われ、田守ら富田林グループの「河内線」は採り上げられなかった。と云うのは政府の方針が、大阪を経由せず、京都・奈良・高田・五条・橋本・和歌山間ルートを選好したからである。しかしながら田守三郎平・杉山謙二・越井醇三ら富田林地区有産家の「河内線」敷設運動は、こうして一旦挫折しながらも地元では余熱を保っていたものと見られる。

実は、この田守・杉山・越井ら富田林グループの鉄道運動にすこし先立って「明治二十四年頃大阪府（南河内）丹南郡出水弥太郎等八大阪府石川郡富田林付近二馬車鉄道ノ敷設ヲ企画シタ」ところ、「偶々大阪和歌山間ニ鉄道官設ノ議アリト聞キ（あらためて）河内ヲ縦貫スル高野街道（ルートに拠る鉄道計画線）ヲ其比較線ト為サンコトヲ請議セシモ容レラレ」<sup>(2)</sup>なかつた。

この結果を現実的に受けとめた富田林グループは、同二六年七月十四日に集まってあらたに既設大阪鉄道柏原・富田林・河内長野間に軽便蒸気鉄道私設の件を協議し、資本金二〇万円の半額の株式を發起人が引受け、残額の株式を公募する計画を立て、ここで対政官界工作者として隣郡平尾村の出水弥太郎を發起人メンバーに加えた。出水は地元有数の豪農で、かつて郡役所の主席書記として地方行政に挺身し前年（明治二五年）の第二回帝國議会議員選挙に出馬するなど政・官界に太い人脈をもち手腕を備えた人物と見込まれたのである。果せる哉、上京した出水の政界工作が功を奏して、同月十九日に柏原・長野間の軽便鉄道私設の計画が当局の内諾を得たので、発

起人メンバーは同月二日付で、發起人代表として出水弥太郎の名で、私設鉄道条例に拠り「河陽鉄道株式会社創立願」を主管庁に提出した。

その出願の要点は、古来、東・西高野街道や石川・大和川舟運を利用していた南河内地方の旅客や貨物の輸送を、近代文明の利器たる鉄道にモーター・シフトして輸送コストを節約し、併せて大阪や大和など国内各方面から南河内の景勝地・有名社寺・史蹟への参拝客・行楽客を吸集する便利なアクセスとして運賃収益を挙げることになった。

その願書には、河陽鉄道が敷設を予定しているルートについて「大阪府下志紀郡柏原村ヨリ全府下錦部郡長野村ニ至ル拾式哩間ニ輕便鉄道布設仕度、抑モ長野村ハ一小部落ニ有之候得共、東西高野街道合線ノ要地ニシテ、西高野街道八大阪ヨリ和泉堺市ヲ經テ高野山ニ至ルノ道路ニシテ堺市ヲ距ル四哩余ナリ 亦東高野街道八河城国境交野郡招提村ニ起リ柏原、道明寺、富田林等ヲ經テ高野山ニ至ルノ道路ニシテ柏原ヲ距ル五里余ナリ 何レモ府道ナルヲ以テ交通頻繁加ルニ柏原長野間二八道明寺天満宮、玉手山安福寺、菅田八幡宮、応神天皇御陵、上ノ太子、滝谷不動、観心寺（下略）」<sup>(3)</sup>など沿線に数多い旅客誘致スポットも紹介されている（傍点引用者）。ここに於いて、初めて本稿の考察対象たる道明寺線の具体的なロケーションが明示されたのである。

ところで、同じ南河内地方の鉄道期成有志グループと云えども、各地元の歴史的事情がからんで、けっして一枚岩ではなかつたよう

この河陽鉄道発起人たちの中でも多数を占める石川郡在住の富田林グループでは、杉本藤平が丹南郡平尾村の出水弥太郎の主導による会社設立シナリオに不満で「発起人之内不平ノ仁モアラ」<sup>3</sup>と述べているように、その手腕を買ってメンバーに迎えながら、富田林の同志達は出水のやり方に同調的ではなかった。先の「会社創立願」(明治二六年七月)の提出に際しても、連名した発起人が代表出水弥太郎以下二〇名のうち富田林村住民は青谷亀次一名に過ぎず、それと併せても石川郡在住の発起人は三名にとどまった。それに対し丹南郡在住発起人は五名を数えているが、南河内各郡以外では大阪市東区在住発起人がもつとも多い六名にのぼっている。要するに、出水弥太郎がリーダーシップをとってからの河陽鉄道発起人グループの起業コンセプトは「地元本位」から「大阪寄り」へとシフトして行ったと見てよい。

その二ヶ月後の同年九月八日、河陽鉄道発起人二〇名は、先に出席した自社路線の南方ターミナル長野から、さらに南へ三・二料の三日市までの延長方の認可を当局に追願し、それに伴い資本金を三〇万円に増額することとし、さらに同年十二月十二日付を以て起業目論見書・定款の訂正方と、社業体制強化のため発起人を五一名とする認可を出願した。茲に至るまでに富田林グループの主要メンバーも現実を直視して意識をあらためたのか、石川郡在住発起人は田守三郎平・越井醇三・佐藤武治郎らが加わって十二名に増加し、次いで出水派の丹南郡も七名に増加、高安郡・古市郡・志紀郡各一名併せて三名のところに七名に増加、さらに八上郡・若江郡から併せて三名があらたに加

わった。すくなくとも南河内一円では有志郡民の意向がようやくまとまったと見てよい。しかし、それ以上に大阪市内四区在住の発起人が東区の六名から十名への増加と、北・西・南の三区計六名と併せて十六名への伸びという勢いは、明治の新時代の潮流が一地方の小鉄道の計画に当たっても、もはや南河内という一地方レベルの利害を超えた大きな交通圏での対応を迫りつつあったことをうかがわせる。

河陽鉄道設立の手続きの上では、表向き多数派である地元在住発起人グループの人々がさまざまな地縁の絆にしばられて、ともすれば南河内という辺境の開発途上地での企業地盤固めのために小さくまとまりやすい動きをクールに睨みながら、大阪財界側の発起人たちは、実はそうした地元有産家・有志者の培った草の根のポテンシャルティを大阪市の発展のために鉄道という名のパイプラインで汲み上げようとしたのである。

大阪都市圏内の広域交通市場においては、すでに第二次鉄道ブームが胎動しており、阪南の一地方鉄道に過ぎぬ河陽鉄道も、その圏外に孤立・独住でできなかった。その時期、河陽にとって当面の課題は、先に追願した長野～三田市間延長区間における堺橋鉄道(のち高野鉄道)との併行路線競合についての主管庁の取扱い如何にあった。しかし、主管庁の諮問を受けた政府の鉄道会議から両社線の併行区間は短距離ゆえ問題なしとの答申を得て双方の申出が許可されることとなり、併せて河陽鉄道には軽便鉄道向きの線路軌幅を官設鉄道並みの狭軌で敷設するようにとの条件がつけられた。

それは良しとして、その後高野鉄道にはいち早く同二七年九月七日に仮免許が与えられたのに対し、一方の河陽鉄道には一年余遅れて翌二八年十月四日に仮免許が与えられたという役所的「小細工」の内情は理解し難いが、とにもかくにも河陽鉄道側にとって、その路線計画上重要な意味を持つ起・終点設定の南側の方は一件落着したのに対し、実は大局的にはより重要な北側つまり道明寺線区間に直結する柏原以北の河内平野一円に、その後の河陽鉄道の社運の展開を左右する「三国志」的局面が開いた。

すなわち、明治二〇年代末期の第二次私鉄起業ブームに乗じて、実は河陽鉄道発起人中の大阪財界側メンバーがおそらく水面下で動いて、起点の柏原から北方へ「自線ヲ延長シテ住道ニ達セシメントスルノ企画ヲ抱」<sup>(5)</sup> いていた折も折、明治二八年十二月に入って河内郡（中河内）の有産家グループが河内鉄道会社を發起して浪速鉄道線<sup>(5)</sup> 住道（大阪鉄道線八尾間の鉄道布設計画を進め、また同二九年一月には、大阪市西区の有産家グループが中河内鉄道会社を發起して浪速鉄道住道（東高野街道））大阪鉄道柏原間の鉄道敷設の免許を主管庁に申請するに至ったのである。

河陽鉄道は、自社の次なる北進延長計画と競合するこれらの動きへの対処に苦慮している間に、それらの動きにわずかに先んじて、かねて出願中の柏原（三日市間路線の仮免許（明治二八年十月四日付）・本免許（同二九年二月四日付））を受け、ようやく将来の社業進展の足がかりとして柏原の地を確保した。そこで河陽鉄道発起人たちは、中

河内鉄道側と交渉の上、同年六月に中河内の出願を取り下げさせて、あらためて三〇万円の増資をおこない、自社線の起点柏原から住道まで路線延長の免許を当局に出願した。これに対抗して河内鉄道側は同年七月一日に出願計画路線の終点八尾を柏原に変更して河陽鉄道に真向勝負を挑んできた。その翌三〇年四月、河陽鉄道は出願を却下され、河内鉄道が同年六月に仮免許を得たことで、河陽鉄道としては第一期工事（柏原（道明寺）古市間）の線路すら竣工を見ぬうちに中河内北進の道を失なってしまったことになる<sup>(5)</sup>。

ところが、この中河内（大阪方面鉄道連絡バトルで河陽鉄道に勝たはずの河内鉄道の計画はついに実現を見ずして消滅した。しかも、皮肉にも負けたはずの河陽鉄道サイドから、その後の中河内地域の実情に照らしてみれば、結果的にそのマイナスがプラスになったのである。

いづれにせよ、そうした河内平野鉄道戦国時代の渦中からようやく会社を起ち上げた河陽鉄道は、いよいよ明治二九年六月に入って起点柏原から道明寺を経て古市までの第一期線の敷設に着工し、同三一年三月二一日に四・三軒の線路および付帯工事を完了し、同月二四日に開業に漕ぎつけたのである。

## II 河陽鉄道の開業と経営展開

ここで開業年度の河陽鉄道の「営業景況」を同社の「第六回営業報

告」(明治三一年度上半期)からの引用を中心に紹介したい。

前期(明治31年3月24日~31日) 営業線路八柏原・古市間一哩マイル五十五チェイン鎖、営業日数八日ニシテ、収入総額六百四拾五円八拾七銭、一日平均金八拾七拾式銭六厘強、一日一哩平均金參拾円參銭八厘弱ナリ、線路短矮ニシテ開業日浅ク、如此好結果ヲ得タルモノハ、恰モ三月二十五日、道明寺天満宮菜種御供祭ノ当日、天氣晴朗ニシテ大阪鐵道湊町發各列車ヲ古市迄共通セシメ、且ツ湊町道明寺間ニ往復二十回ノ臨時列車ヲ差立、參拜ノ乘客無慮七千余人ニ達シ、一日ノ入金モ亦五百円余ニ上リタルノ余慶アリ

河陽鐵道にとつて記念すべき開業は、明治三〇年度下半期の期末も迫つた同三一年三月二四日であつたため、同三一年度上半期の営業報告書にはあえて前年度末の開業記事を当年度の「營業景況」の冒頭に纏述するかたちで、大阪府下辺境の新設小私鉄にとつては想定外の好成绩スタート状況を伝えていて興味深い。実は、これが結果的には、現在の近鉄の創業ということになるのではあるまいか。何はさて、この鐵道が、たまたま開業二日目に沿線に鎮座する名社道明寺天満宮の菜種御供祭事への「參拜ノ乘客無慮七千余人」を輸送して多額の運賃収入を挙げたことは、ようやく発足したばかりの一地方の小鐵道にとつて財務上ありがたい「早天の慈雨」であつたであらう。

さて、河陽鐵道の開業早々思いがけぬ旅客輸送活況という追風も、營業年度の下半年間のうち期末に近い八日間の中の一兩日という一過性のものに過ぎず、それに続く明治三二年四月以降半年間の河陽

鐵道の社業運営は、第二期工区古市・富田林間の路線延長にともなう出費増加もあつて、国内經濟不況のもとできびしい局面を迎えることになつたと、前記「營業景況」が次のように述べる。

本期間營業日數百八十三日、營業線路六哩六鎖ニシテ、収入總額金九千九拾八円五厘、一日一哩平均八円五拾式銭一厘ナリ、然ルニ古市・富田林間三哩三十九鎖八、本年四月十四日ノ開業ニ繫ルヲ以テ之ヲ区分スレハ、十三日間八柏原・古市間式哩五十五鎖ニシテ、収入總額金貳百貳拾九円五拾八錢、一日一哩平均六円五十七錢一厘、百七十日間八古市・富田林間六哩六鎖ニシテ、収入總額金八千八百六拾八円四拾式錢五厘、一日一哩平均八円五拾八錢七厘トス、此期間ノ開業タル世上一般不景氣ノ極ニ陥リ、殊ニ地方農家ハ凶作打続キ稀有ノ疲憊ヲ訴フルノ時ニ際シ、左ナキダニ開業ノ初期ニシテ、旅客貨物共ニ之ヲ利用スルニ親マザルト二者各其因トナリ、營業上頗ル困難ヲ感ジタリ、加フルニ道明寺天満宮祭ノ当日雨天多ク、為メニ収入ヲ欠損シタルモノ亦実ニ少シナラサルヘシ、幸ニシテ本年ハ全国農饒ノ聞ヘ高ク、商工業又次第ニ挽回ノ氣勢ヲ示セルヲ以テ、地方交通上旧來ノ習慣ヲ打破シ、此ノ利器ヲ運用スルニ慣ル、ト共ニ、逐次發達スルニ至ル可キハ、信シテ疑ハザル所ナリ(後略)。

上掲のとおり、開業年度の河陽鐵道の營業報告は、当時の社業運営のきびしい状況を認めつつも、次年度の景氣回復に望みをつないでいる。同時に河陽鐵道の企業としての存立は、まさに道明寺線という一

條の軌道によって柏原でつながる大阪鉄道との連帯運輸・乗入れ関係によって大きく支えられていることが、この営業報告の行間から読みとれよう。

そこには河陽鉄道の貨物輸送についての明記はないが、同報告には旅客輸送について、多客時に対応する臨時列車を、「毎月二十五日、道明寺天満宮祭二八乗客ノ便利ヲ計リ、大阪鉄道湊町ヨリ道明寺マデ、共通列車二十二回乃至二十六回ヲ差立……四月十三日ヨリ五月三十一日迄、柏原・富田林間臨時列車ヲ差立テ、二列車ニテ一時毎二運転セシメ」たと記している。

また、大阪鉄道の車両により仕立てられて河陽鉄道（道明寺線）へ乗り入れた臨時列車運行の事例として、明治三一年度上半期の期末も迫る（32年）三月廿五日道明寺天満宮菜種御供祭ニ付湊町道明寺間ニ旅客列車往復二十回（略）ヲ差立て<sup>6</sup>ている。さらに河陽鉄道が旅客サーヴィスとして「乗客賃金ヲ割引セシハ、開業祝及沿道神社・仏閣・祭典会式等ノ為メ三月中二回、四月中四回、五月一回、六月中一回、七月中二回、九月中三回ニシテ、二割乃至五割ヲ減ジタ」と記している<sup>7</sup>。

ローリングストックの配備等については、河陽鉄道の「開業後六月二十五日迄ハ、大阪鉄道会社ヨリ汽関車ヲ借入レ運転セシメ……東京井上工場へ注文ノ有蓋貨車十輛、六月十三日到着ス、予テ大倉組へ注文ノ機関車二台到着セシニ付、組立方大阪鉄道会社へ依託シ、第一号機関車八六月十九日、第二号機関車八八月二十九日成工シ、目下営業

二使用……三等客車一輛、二・三等混合客車に改造方、大阪鉄道会社へ依託し、九月十二日落成ス<sup>8</sup>と記している。

こうした一連の記述から、阪南方面の先発同業者である大阪鉄道サイドから見ても連帯輸送関係を通じて自社の培養線としてのメリットが大きい河陽鉄道のために、いろいろと支援・協力していた実態が見えて興味ふかい。

そのほか、同報告のうち「建築ノ部」に道明寺線の保線土木としてきわめて重要なポイントである「道明寺・大和川間築堤、漸次低下セシ箇所四鎖間へ土砂百坪ヲ補充シ、築堤腹付修理」が施工されたこと、および同線の起点・乗継駅である柏原駅構内において河陽鉄道が「一列車ニテ一時間毎二運転ニ付、柏原駅ニ於テ炭水供給ノ時間ヲ減少セシムル為メ、石炭ホーム及給水所設置ノ必要アリ、七月三十日着手シ八月五日竣工<sup>9</sup>」したとの記事が見える。

ともかくにも河陽鉄道は、開業初日から三カ月間は先発会社たる大阪鉄道から借用した蒸気機関車と、それが牽引する四輪客車二輛で編成された列車を投入して明治三一年三月二十四日から柏原～道明寺～古市間四・三軒、次いで翌四月十四日から延長された古市～富田林間五・五軒を併せた十軒弱の単線区間に毎時一往復運転する形で貨客輸送を続けていたのである。

### Ⅲ 河陽鉄道経営の早期挫折と整理更生

ここで、開業半年後の河陽鉄道の社業の展開について、株主向けの前掲『営業報告』中の「営業景況」の結びに見られるような、あまり根拠のない楽観的な見通し<sup>(10)</sup>は無視して、同報告内の「計算書」<sup>(11)</sup>に明記された数字だけから推測するかぎり、その開業後まもなく迎えた明治三一年度上半期の営業状態は大略以下のようなものであったと見てよからう。

すなわち、実際に開業した明治三〇年度下半期の期末の、あまりにも非日常的かつ一過性の高収益はここでは考慮に入れず、事実上同社にとって正規の営業年度としては唯一の実績となった同三一年度上半期について検討すると、同期の営業日数一八三日、その間の客車収入九、二六七円八一銭余に対し、貨車収入がその五パーセント弱の四七六円という現実<sup>(12)</sup>は、河陽鉄道発起人たちの当初の起業コンセプト、すなわち近世末期の河川舟運を鉄道にモーター・シフトした「貨主客従」方針の見直しを迫るものとなった。河陽経営陣の期待に反した明治中期の地産商品出荷高の減退の大きな原因としては、近世以来当地方の主力産業であった河内木綿が外国産輸入綿品との競争に負けて国内綿作やその在地加工業が衰退に向かったことが挙げられよう。

一方、河陽鉄道の旅客輸送は、明治三一年度に入って間もなく、第二工区の線路敷設が完工して南河内地方の中心都市富田林まで開業し、営業距離が創業時の二倍強に延長したことで、客車収入の面では、延長前の柏原～古市間四・三軒での十三日間営業の売上げ二二九

円五八銭から延長後の柏原～古市～富田林九・八軒での一七〇日間営業の売上げ八、八六八円四二銭五厘へと金額で約四〇倍近く伸び、一日一哩平均収益が六円五七銭一厘から八円五八銭七厘へと堅実な増加を見せた。しかし、統計数字には表れぬ現実はどうであったか。

たしかに、当営業年度上半期に河陽鉄道が地元南河内の行政・経済・産業の中心たる富田林まで開業したことは、地元住民の鉄道利用促進要因として社業上プラスにはたらくと期待されたとしても、元々定住人口も少なく、江戸時代とさして変らぬ暮らしの続く府下辺境の農村地帯の沿線では、地域住民大衆の日常的な鉄道利用の動きも鈍く、会社の収益に貢献するに至らなかった。その一方、臨機的に増加の可能性をもつ大阪方面からの行楽・社寺参拝の鉄道利用客にしても、例えば年間幾度かの道明寺天満宮の定例祭事への参拝客の出足があいにく当日の悪天候に妨げられて伸びなかったため、「当てはずれ」に終わったことも屢々あったという<sup>(13)</sup>。

実はそうなる以前、すでに河陽鉄道は明治三一年度営業上半期に入って早々に、先の日清戦後活況の反動として、国内に拡がる経済景況の浮き沈みの中で会社が資金難に陥り、日常的な社業運営に行詰まるようになった。そこで、いち早く会社は同年四月二十九日の臨時株主総会において資本金を三〇万円から六〇万円に倍増し、株券額面価を五〇円から一〇〇円に改定して株主に払込みを促し、資金調達を強力に進めた。また一方、同年六月には取締役の報酬をゼロとし、社内業務組織の統廃合により社員減らしに努めた。



しかしながら、河陽鉄道の「財務の窮迫は日に甚しく（略）遂に乗車券の売上は其日のうちに執達吏に持去られ、客車には差押への封印が施されるに立至つては、営業の継続は殆ど絶望的で（略）会社は開業幾何もならずして破産の外なき状態に陥つたのである。」<sup>14)</sup>

このように、河陽鉄道が開業してまだ半年も経たず、免許された路線も距離にして約半分しか開業してないうちに早くも経営難に陥つたという現実、社長の立場に在る出水弥太郎にとつて同鉄道会社設立・開業に向けて粉骨碎身していた以上に重い責任としてのしかかり苦しみにさいなまれる日々であつたであろう。それと同時に河陽鉄道が社業の生命線と恃む大阪鉄道の大株主や経営陣に加わつている大阪財界の実業家グループも、自社線の培養線としての河陽鉄道のメリットを認めて投資や経営支援しているだけに、河陽の経営危機を座視していられたかつた筈である。河陽の窮状を認識しつつ大阪鉄道は、明治三一年度下半期に入つてまもなく「卅一年十一月一日ヨリ当社線ヲ經由シテ河陽、河陽、各駅ト官線神戸京都間各駅ト旅客及手荷物又同社線各駅ト東海北陸両線各駅ト大小荷物ノ連帶運輸取扱ヲ開始シ（略）三十二年…三月一日ヨリ今宮駅ヲ開設シ旅客荷物ノ取扱ヲナシ同月十八日ヨリ同駅ト河陽、南和、奈良鉄道線各駅ト旅客諸荷物連絡運輸取扱ヲ開始」するなど応分の支援をしている。（傍点引用者）

その間、河陽鉄道首脳陣は、明治三一年度下半期に入つて十月二十八（二九日）に臨時株主総会を開催し、あらためて同鉄道のその春の開業以来の社業不振の実情を総括し、直面する難局の打開策を協議し、同

年度上半期の営業報告書所載の「営業景況」末尾の希望的観測をみずから否定して、同鉄道の「財政整理ハ尋常ノ手段ニテハ到底功ヲ奏スルコト能ハザル」<sup>15)</sup> 状況であり自力更生は困難と確認した。

そこで、出水社長は、その人脈に頼つて大阪財界の有力者片岡直温（日本生命副社長・代議士）に相談し指導と助言を乞つた結果、「別に新たな会社を設立して、河陽の鉄道線路、建物其の他一切の設備を買受けると共に其の負債を肩代りし、河陽鉄道株式会社は自ら解散する」という方策を提案された。

河陽鉄道の「生みの親」たる出水社長にとつては身を切られる思いのきびしい片岡整理案であつたが、経営陣の最高責任者として出水はそれを受け容れ片岡の指導と協力を得て、河陽鉄道の整理・解散と、その事業を引継ぐ河南鉄道の設立手続きが進められることになった。ところで、その新会社設立のプロセスが、丹南郡（平尾村）の出水弥太郎のイニシアティブで進められていることから、ここに到つても石川郡（富田林村）の田守三郎平以下同郡在住者たちは非協力的で、明治三一年十一月五日付で主管庁に提出された「河南鉄道株式会社創立発起認可申請書」に連名した発起人十名のうち、南河内在住者は出水弥太郎（丹南郡）・小山玄松（志紀郡）・本所又寿郎（古市郡）の三名だけで石川郡在住者の名は見えない。しかしそれよりも注目すべきは、大阪市在住の実業家が七名と、発起人中大多数を占めたことである。<sup>16)</sup> 河陽鉄道から河南鉄道へと事業が引継がれたことで、会社の経営路線が当初の地元本位から都市志向へと、より大きく転回したと

云つてよい。

#### IV 河南鉄道成立と開業後の諸課題

そうした曲節や変動はさて置き、出水社長はその間地元や大阪の有力者の間を廻つて説得し人数を揃え、併せて十名の発起人の連名で明治三二年十一月五日付を以て主管庁へ「河南鉄道株式会社創立発起認可申請」を行つた。その後まもなく同月二十九日に臨時株主総会が開催され新設予定の河南鉄道への河陽鉄道事業売却の件を決議した。その間、出水社長による関係各方面への「根廻し」が功を奏したか、間もなく翌十二月一日付で河南鉄道創立認可の仮免許を得て、翌明治三二年一月二三日に大阪商業会議所に於いて河南鉄道創立総会が開催された、新発足の経営陣では、社長に就任した小山玄松と取締役に列した出水弥太郎・越井醇三・本所又寿郎を併せた四名の南河内グループに対して、大阪財界グループは取締役に村上嘉兵衛以下五名、監査役に岡橋治助以下三名を併せて八名を数えて二倍の多数を占めたのである。新会社の資本金三〇万円（一株額面五〇円で六、〇〇〇株）の地域分布と株主数を見ると、大阪市内で株主五九人が四、八三〇株、府下郡部で株主十三人が五一〇株（うち南河内郡は株主十一人で四九〇株）となっている。会社名こそ河南鉄道であっても、社業経営のベクトルが播磨、つまり大阪市を志向していたことをうかがわせる。<sup>19)</sup>

その翌二月十三日、「河南鉄道会社設立及び鉄道敷設免許」の件が

主管庁に申請され、間もなく四月七日に免許状が交付された。株式の第一回払込（一株五円）も完了し、五月十日に河陽鉄道が解散したあとを引継いで、翌十一日から河南鉄道としての営業が始まった。

しかし、河南鉄道はようやく開業したものの、河陽鉄道から引継いだ負債返済のための資金繰りが重い負担となつて経営を圧迫し、また一般世間の景気も沈滞して、その後の株主からの株金払込みもはかどらぬ有様であつた。何よりも鉄道営業の基盤が大阪府下でも辺境的農林業地帯に過ぎぬことから、局地的短距離貨客輸送の需要も多くなぐ、それも近隣の幹線的私鉄の培養線の役割にとどまるため、多大な運賃収益は望むべくもなかつたのである。河南鉄道開業の「当時各駅では列車出発の合図に駅員が振鈴を振り鳴らすことになつてゐたが、人影も稀な田舎の小駅に響く其振鈴の音は、何時も『客足らん〜』と聞えた」と云ひ、或ひは雨の日には客車の中で乗客が雨傘を開いて雨の漏りを防いだと伝へられる語り草は、そゞろに河南鉄道此時代の営業状態を偲ばしむるものがある。<sup>20)</sup>

ところで、ようやく開業にまで漕ぎつけた河南鉄道の経営陣を、あらためて悩ませることになつた問題は、上述の日常的な社業運転資金難に加えて、①河陽鉄道以来の宿願であつた地元向け公益サーヴィスとしての富田林〜長野間の路線敷設による全線開業の達成、②これも地元レベルの伝統的な交通体制の近代化としての古市〜堺間の東西連絡鉄道の実現、さらに③大阪財界サイドが選好する大阪市内への自社鉄道進入、つまり近代都市交通ネットワークへの参入であつた。その

中で、②は近代堺の市勢の停滞から次第に立ち消えとなって行くが、やはりそれと同じ事情で、河南経営陣にとって投資効果は多く期待できないうちにせよ、当面手っ取り早く実行出来てそれなりの結果が出せる①を優先させて路線計画の終点長野までの延長線敷設工事を進めることになった。実は河陽鉄道から引継いだ敷設免許権の工事竣功期限も切迫していたのである。

それより先、河南鉄道の開業後半年も経たぬ明治三十二年十月三〇日に開催された第二回定期株主総会で、おそらく地元優先の河南経営首脳陣の方針にあきたらぬ大阪財界側の有力者グループが提起した同社線の柏原↪大阪市上本町間の延長、および資本金の六〇万円への増資の件が決議され、その三日後の十一月二日に主管庁に同鉄道延長敷設の免許方申請がなされた。この動きに対して、河南と協調関係に在る筈の大阪鉄道の経営首脳陣は、以下のように対処したことが記録にのこっている。

大阪鉄道株式会社第廿五回明治三十二年度下半年営業報告書

○社務総況

河南鉄道株式会社線路延長出願二対スル請願

河南鉄道株式会社力同会社線ト当会社線トノ連絡駅タル柏原ヲ横断シ大阪府中河内郡八尾村蛇草村大阪市東区玉造町ヲ経テ同区上本町ニ到ル線路延長ノ義出願ニ対シ明治三十二年十一月二十一日付ヲ以テ逋信大臣へ私設鉄道條例第三條第二項ヲ適用ノ上其願書ノ却下ヲ請願セリ

(別項につき中略)

河南鉄道株式会社線路延長二対スル追願

河南鉄道株式会社ノ新計画線路延長ノ義出願ニ対シテ八前掲ノ如ク逋信大臣へ其却下ヲ請願シタリシモ尚進ンテ其妄挙タルノ理由ヲ拡張シ其競争妨害線タルノ事実及事情ヲ敷衍シ以テ其企挙ノ排斥ヲ逋信大臣へ追願セリ

(同 前)

社長上京

同(明治33年3)月五日当会社々々長竹田忠作ハ逋信次官ノ電報召喚ニ接シ同月七日上京ノ途ニ就キ翌八日逋信省へ出頭逋信次官ヨリ河南鉄道会社ト当会社ト合併ノ件ニ付懇諭ヲ蒙リタル末当会社力合併上要求スル所ノ条件ヲ可答申旨内示ヲ受ケタルニ依リ一己ノ意見ヲ以テ翌九日付答申書并ニ上申書ヲ提出シテ帰社シタリシ処同月十四日付ヲ以テ逋信次官ヨリ此際合併ハ難被行義ト認メ候旨通知ニ接セリ

河南鉄道株式会社線路延長ノ義出願ニ対スル追願

同会社ノ新計画線路布設出願ニ対シテ八別項所載ノ如ク去明治三十二年十一月二十一日付ヲ以テ逋信大臣へ請願書ヲ提出シ次々同月二十七日付ヲ以テ追願書ヲ提出シタリシモ同会社々々長ヨリ前願ノ許可ヲ強願セシニ付当会社モ亦明治三十三年三月十九日付ヲ

以テ追願ノ理由ヲ布行シ其許可ヲ与ヘラレサル様同大臣へ請願セリ<sup>(21)</sup>

結果的に河南鉄道は柏原以北延長出願は直接的利害関係を持つ大阪鉄道の反対に加えて、先述したようにつけて河陽鉄道設立工作の過程で同一コースで競願関係に在った「河内鉄道株式会社が其の免許権を保持して居た<sup>(22)</sup>」という事情もあって、翌三三年五月二一日付で却下された。これにより、河南鉄道の大阪向け路線延長工作は、以降十年間、棚上げとなつたのである。

ちなみに、大阪鉄道は先述したように河陽鉄道との間にはかなり密接な連絡輸送関係をもっていたのに、その後身たる河南鉄道との間では前述の路線延長紛議があつたせいも、大阪鉄道側の記録<sup>(23)</sup>には、明治三二年度上半期（明治三二年四月一日～同年九月三〇日）以後の近畿一円の各鉄道事業者と同社間の相互連絡運輸取扱リストに河南鉄道の名は見られない。但しその後明治三三年六月、大阪鉄道が関西鉄道に合併されたため、関西鉄道は限定条件付で「本期間（33年10月1日～34年3月31日）汽車賃割引ヲ為ス<sup>(24)</sup>」として河南鉄道沿線の「道明寺天満宮」もその対象地に指定した<sup>(24)</sup>。また、同鉄道との連絡貨物運送上の取扱いの対象会社として河南鉄道以下八社が挙げられていた<sup>(25)</sup>。

その後も河南鉄道は、関西鉄道との運輸営業上の連絡・提携関係を順調に続けていたと見え、河南開業の数年後にも関西鉄道は日露戦後の明治三九年度上半期に「例年尤も叔寥ナル七、八両月二於テ局線（註、国有鉄道）、山陽、九州、日本、北越、甲武、中国、参宮、尾

西、近江、京都、河南、南海、西成ノ拾四鉄道ト連合シ凱旋祝賀参宮割引ヲ行<sup>(26)</sup>」（傍点引用者）なつたことで、河南という一地方の小私鉄もようやく全国の鉄道網につながるようになったのである。

## V 河南鉄道から大阪鉄道へ

その後、すでに明治三六年四月には河南鉄道はようやく自社株式の全額が払込み済みとなり、富田林ノ長野間延長開業にもなう営業費を調達した借入金なども含めた赤字も同三七年度下半期には埋め合わせ、続く三八年度上半期には一、五〇〇円の収益を挙げることが出来た。その間、日露戦争の戦時景気と戦後の反動不況のうねりが、河内平野にもその影響を及ぼすなかで、河南鉄道の経営も安定的に展開し、同四一年度上半期には一〇、〇〇〇円余の純益を計上している。にも拘らず河南経営陣の方針として、既往明治三三年度下半期以来の株式ゼロ配当を依然として続けて、全社を挙げて会社の財務内容の充実に努めた結果、同四二年度上半期には六〇、〇〇〇円を超す繰越金を生むに至つたのである。

こうして、明治後期から大正期へと移る河南鉄道の「約十年間の業程は一弛一張にして低率乍ら累期乗客数の増高を辿り、従つて其払込資本金に対する利益金の割合も逐年良好に推移せるが、然し株主配当はまだ以て敢行するに至らず、只前途を慮<sup>(27)</sup>つて毎期利益分は総て後期繰越として社内に蓄積（しながら）日露戦役前後に於ける一般世

上の不景気に伴ふ経営難に堪へ<sup>(27)</sup> 続けてきた。この時期の河南鉄道の社業上の具体的な施策を挙げて見よう。

①かねて旅客誘致・輸送の面で密接な連帯関係に在った隣接する有力大私鉄関西鉄道が、明治四〇年十月に国有化され、政府の帝国鉄道庁（のち鉄道院↓鉄道省）所管の国鉄関西本線などに移された後も、河南鉄道は引き続き道明寺天満宮の祭礼時の大阪湊町→道明寺間の臨時直通列車乗入れや他の沿線所在の有名社寺・行樂地への往復割引乗車券販売といった優待的取扱いを受けていた。

②社寺参詣以外の大阪市民のレジャー行樂の適地として、明治四一年八月、道明寺東郊の大和川南岸丘陵の景勝地に玉手山公園を造成、開園した。

③開業以来、旅客輸送には、蒸気機関車が客車を牽引する列車方式を用いていたが、祭礼や春秋の行樂シーズン以外の平日には乗客も少なく、かつ列車の重量のために柏原南部の大和川を越す鉄橋前後の二〇パーミルの勾配に列車運転が難行することもあって、車両運用の効率化と併せて、客車々室の一角に機関室を合造した汽動客車の投入に踏み切り、明治三九年十一月に当局の使用認可を得、同四二年四月十七日に運転を開始、以来客車運転はすべてこれに切換えた。

④河南鉄道の路線の全行程の東側に沿って流下している石川の河川敷から採取される砂利・珪砂・土石類の販売を、自社の貨物輸送と併せて兼業する許可（大正五年六月二一日付）を得て、以来河

南鉄道の貨物輸送の大半を占めるに至った。

さて、河南鉄道がこうして大阪府下の南はずれに雌伏して地道な経営努力を重ねている十年間余に、大阪市の近代商工都市としての発展はめざましいものがあつた。河南鉄道が都市から遠く隔たつた辺地ながら、自ら踏み固めた南河内という足場から、ようやく社業を大阪都市圏へと Take off させることをめざす機は、熟しつつあるかに見えた。かくて明治四四年十月三日、先の免許出願の挫折から十一年ぶりに河南鉄道執行部は柏原→玉造間の路線延長免許を出願したのである。

しかし河南鉄道のこの出願は、その予定ルートが現実に柏原の地で国鉄関西本線を横断し、さらに大阪市東郊で国鉄城東線をも横断して大阪のより、中央部へより、短い距離で進入できる強力な対抗線となる懸念もあつて主管庁側が判断に迷つたらしく、出願後半年過ぎても認可されなかつた。そこで河南鉄道側は翌四五年五月二五日付で常務取締役松永長三郎が鉄道院総裁原敬<sup>たか</sup>あて「歎願書」の形で、「当社ノ延長線二望ヲ属スルハ、旅客ヨリモ当社沿道全長二亘ル石川ヨリ採取スル無尽蔵タル砂利ヲ阪地ニ搬出スルヲ最大目的トナスモノニシテ、此ノ延長線タルヤー見併行スルノ觀有之候モ、事実八現在院線トノ距離數十町ヲ離レ旅客貨物等ニ於テモ沿道ノ勢力範圍ヲ侵害スルヲ認メス」と釈明し、「経営ニ汲々タル弊社ノ前途八只延長線敷設ノ一途アルノ<sup>(28)</sup>」と泣訴に及んだが認可されなかつたので、大正二年六月二五日に申請を取下げている。

これに前後して、先に河南鉄道全線開業以来八年近きに亘り社長として会社経営の安定に功労があつた野田吉兵衛の死去のあと、その後任となつた村上嘉兵衛が社長在任わずか三カ月足らずで辞任、そのあとを継いだ内藤為三郎社長在任の七年余の間は、社内事情によつて役員が進退・異動が多くなり、経営陣内の不協和がうかがわれる。

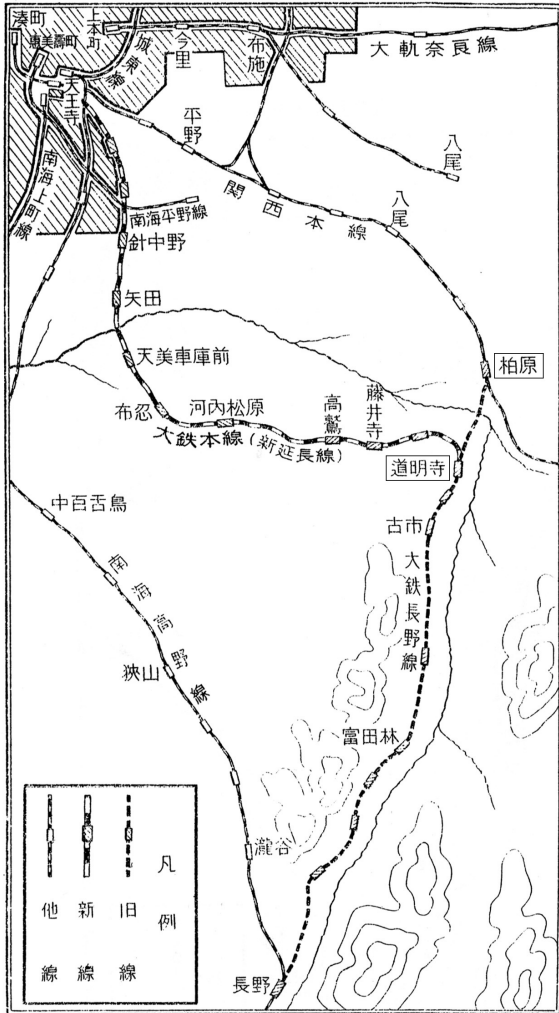
その間の大正四年六月十一日に、二年前に取り下げられた柏原（大坂玉造間鉄道延長免許の申請が再出願されながら、わずか二カ月余の同年八月十七日にまたも取り下げられたこと、当時の社内執行部の動搖のあらわれと云えよう。その動搖がたんに一地方小私鉄の経営方針に関わるにすぎぬものとは云え、その背景には、まさにその時期、国内外を捲き込んで拮据した第一次世界大戦の余波という動因があつたと見てよからう。あたかも、その翌大正五年六月、前述した河南鉄道の貨物輸送と結びつけて同社沿線の石川河川敷での砂利土石類の採取・販売の兼業が同社に認可されたことも、大戦景氣に便乗した大阪市内の土木・建設ブームの反映と考えられる。

さて、大正期に入った河南鉄道経営陣にのこされた最後の宿願たる大阪市内進入のための鉄道路線延長計画策定について、地元南河内出身の経営者グループのリーダー的存在たる一人物が、この時期によく主導的に動き始めた。その人物は、すでに前身の河陽鉄道創立以来、創業者出水弥太郎の同志として取締役に列し、河南鉄道に移つた後も取締役として独自の存在感を示した越井醇三その人である。河南経営陣では、先の野田社長に次ぐ長期政権となつた内藤社長のもと、

柏原（大坂間鉄道延長工作が二回に亘り挫折する間に会社執行部に大幅な異動があり、長年筆頭取締役を勤めた越井醇三が監査役に移されて三年後に再び取締役に返り咲いている。彼が閑職に在つた三年間に、社内事情の変動はあつたにもせよ、より大きく会社を取り巻く外部事情の変動を越井はいち早く感じ取つたのではあるまいか。それは、中河内平野をめぐる新たな私鉄間路線敷設競争の予感にほかならなかつた。

まさに、ほぼ時期を同じうして、大阪財界の有力者グループが発起した大阪電気軌道が大正三年七月に大阪市上本町（奈良間を開業した。その結果同社が陥つた財務の苦難を乗り切るための整理方策が大正四年末には解決の見通しが立つたので、あらためて新路線を大和中央へ向けて敷設し社業の拡充をめざすことになつた。その計画路線というのが、同社奈良線の深江（現、布施）で分岐し中河内平野を東南に進み大和中央（八木）に到るものであつたため、河南が計画する柏原からの大阪方面延長路線と併行・競合するおそれがあつた。そうした認識を抱く越井が大正三年四月二十八日に監査役から取締役に戻つた後、すでに内藤社長の下で既定方針となつていた曰く付きの柏原（大坂玉造間延長免許の再申請が翌四年六月十一日になされたが、二カ月後に取り下げられたのである。

そして、その翌大正五年十一月十七日付で、始めてそれまでの柏原（大坂延長計画を断念し、おそらく越井のするどい状況判断に基づいて、あらたに道明寺（大坂天王寺間鉄道敷設免許が申請された。



大阪延長線附近地図

さらに、同年十二月一日の臨時株主総会では、河陽鉄道創業以来の列車運転の蒸気動力

た。  
 「地方鉄道法」に準拠する地方鉄道となつた。  
 その後、旧称河南鉄道設立の準拠法規たる「軽便鉄道法」が廃止されたため、同年八月十五日、河南が改称した大阪鉄道はあらたに

「大阪鉄道株式会社」と改めた。<sup>(20)</sup>  
 その後、旧称河南鉄道設立の準拠法規たる「軽便鉄道法」が廃止されたため、同年八月十五日、河南が改称した大阪鉄道はあらたに  
 臨時株主総会で、路線延長工事に備えその資金調達のために増資と借入金のを議決、併せて会社名称を大阪都市郊外鉄道にふさわしく、「大阪鉄道株式会社」と改めた。<sup>(20)</sup>  
 その後、旧称河南鉄道設立の準拠法規たる「軽便鉄道法」が廃止されたため、同年八月十五日、河南が改称した大阪鉄道はあらたに

しかし、茲に到つてまだ会社経営陣内に残る反対勢力が動いたか、翌大正六年三月三日にその申請は取り下げられた。とはいえ、反対勢力の動きもここ迄で、以後あつたたくし社内風向きが変り、内藤社長は社内消極経営路線の行き詰まりを覚つて決断し、局面を打開する熱意と手腕をそなえた後継者と見込んで越井取締役を、自身の退任後の次期社長に推挙した。こうして大正六年四月二八日に社長に就任した越井醇三の采配のもと、翌七年三月二九日、河南鉄道は主管庁にあらためて道明寺〜大阪天王寺間に鉄道延長敷設免許を再申請し、三月九日足りぬ同年六月二二日に早くも免許状を交付された。その免許

事項は次の通りである。  
 監第1030号  
 免許状  
 河南鉄道株式会社  
 右申請二係ル大阪府南河内郡道明寺村ヨリ同府東成郡天王寺村ニ至ル軽便鉄道ヲ敷設シ旅客及貨物ノ運輸営業ヲ為スコトヲ免許ス  
 軽便鉄道法第3条ニ依ル認可申請八大正8年6月21日迄ニ之ヲ提出スヘシ  
 大正7年6月22日

内閣総理大臣 伯爵 寺内正毅<sup>(29)</sup>

そこで、河南鉄道は翌八年三月八日開催の

臨時株主総会で、路線延長工事に備えその資金調達のために増資と借入金のを議決、併せて会社名称を大阪都市郊外鉄道にふさわしく、「大阪鉄道株式会社」と改めた。<sup>(20)</sup>

(汽車)から電気動力(電車)に転換すること、および同十年十月二二日の臨時株主総会では、従来の単線運行から複線運行に線路を改築すること、それに加えて、以後の会社の事業設備の改造・強化に必要な巨額の追加投資のために増資・借入金形の資金調達に当たって支援を受けた大阪財界の有力者山岡順太郎を、同社の相談役として経営陣に迎えることなどが議決された。こうして、質・量共に輸送サーブイスの向上をめざす越井社長の経営理念に沿って社業の進路が固まっていた。新生大阪鉄道のパイロットラインとして大阪延長線敷設工事は、同十年六月二五日に主管庁より道明寺～大阪天王寺間および道明寺～長野間の電気鉄道事業経営の許可を得て、同年七月一日に道明寺天満宮で道明寺～大阪天王寺間鉄道敷設工式を挙げて着手された。翌十一年三月三一日に道明寺～布忍間が完工、翌四月十九日に同区間の旅客輸送が開業を見た。翌大正十二年三月二三日に布忍～大阪天王寺間が完工、翌四月十三日には道明寺～大阪天王寺間の電車による旅客輸送が開業の日を迎えたのである。

こうして、古く河南鉄道発起以来の宿願だった大阪市への進入を果たした大阪鉄道(通称「大鉄」)は、自らの新路線発達の母体たる元河南鉄道の道明寺～古市間路線を再び足がかりとして、大正十五年以後昭和初期にかけてあらたに東方大和中央部への路線延長敷設による進出を進めた。すなわち古市から分岐して高田を経て久米寺に到り、同業のライバル大阪電気軌道(通称「大軌」)との間で橿原・吉野など古社寺・史蹟に富む地域への旅客の吸収を競うことになったの

である。

## VI 大阪鉄道の路線整備強化

しかしながら大軌とのそうした企業競争の陰で、これまで大鉄社業の成立・発展を支えた元河南鉄道路線の重要区間たる道明寺～柏原間は、結果的に新発足の大鉄の幹線ルートからはずされ、同社路線網の末端部分の短小な支線「道明寺線」として位置付けられるに至ったのである。しかし、如上本稿で述べて来たとおり、当道明寺線区間は距離ながら河陽～河南西鉄道時代の長期に亘り、阪南の一地方の局地的な小鉄道を全国的鉄道路網に直結する重要な架橋的役割を担ってきたという実績は看過・忘却されてしまうはずもなかった。

もちろん、社運を賭けて大阪市進入新「幹線」敷設を進めて来た大鉄経営陣も、残る在来区間の存在を軽んじていたわけではない。いわんや、河陽時代以来の在来「幹線」の中央部分(道明寺～古市間)が、会社が次に取組む可き大和進出の新「幹線」敷設の足場になるに違いないに於てをや。

しかしながら現実には、大鉄の新「幹線」として敷設された道明寺～大阪天王寺間路線を複線、運転の電気鉄道が走り始めた時点に於いても、「支線」としてとり残された柏原～道明寺間はもちろん、道明寺以遠長野までの在来線にも、旧態依然として単線運転の汽動客車が運転されているという有様であった。<sup>(31)</sup>



そうした状況下では、大阪方面と道明寺以遠の柏原方面および古市・長野方面との相互間で大鉄を利用する乗客が皆、道明寺駅での乗換えを余儀なくされるのを見越していた大鉄の経営陣は、すでに柏原～道明寺～古市～長野間の路線を電化して電車を併用運転する計画を立てていて、それに向けての準備手続を進めていた。

具体的には、大鉄経営陣は柏原～長野間の在来線について、いくつかの積極的な施策に取り組んでいたのである。

大鉄の大阪進入路線敷設工事が進み始めた大正十一年に入って、大鉄は道明寺～長野間と道明寺～柏原間の二工区に分け、まず道明寺～長野間を優先して現地調査と電化工事を進め、翌十二年十月十日に竣功し、同月十六日に天王寺～長野間に直通電車運転が開始された。次いで道明寺～柏原間の電化工事が行なわれ、翌大正十三年五月末に完成し翌六月一日に電車の併用運転が始まった。こうして、河陽鉄道以来の蒸気運転区間は、単線ながら全線電化が達成されたことになる。<sup>(32)</sup>

次に、大鉄経営陣が、主管庁から大正十一年十月十六日付で自社線柏原～京阪電鉄線寝屋川間鉄道敷設免許を受けたのは、越井社長らしい積極的経営構想の一環として主管庁が認めたからであろう。すなわち、柏原から北方へ東高野街道ルート交通を電気鉄道により近代化して沿線の中～北河内の東部再開発に寄与すると共に、自社の京・阪・奈連絡交通網の要<sup>かなめ</sup>としての位置を確立するという野心的意図であり、この構想が実現していたら、道明寺～柏原間は「支線」どころか、大鉄の第二「幹線」の一部となつたと思われるが、その後の社内

事情から実現されぬままその免許は失効したようである。<sup>(33)</sup>

さらに、かつての在来「幹線」道明寺～柏原間路線は、大阪直通の新「幹線」開業によつて「支線」化したのが、旅客輸送の面ではその役割を大きく減らしたものの、わが国のいわゆる大戦々間期の経済・産業の発展にともない、当時の国内物流が増大したにも拘らず、道路網の未発達によるトラック輸送の途上の状況から鉄道依存が普通であつたため、大鉄経営陣は従来の国鉄（関西本線）との連帯貨物輸送体制の補強・改良をめざして、国鉄の十五トン積み貨車による列車乗入れ運転の今後の伸びに対応すべく自社線内の橋梁・線路施設の強化工事を大正十三年八月末に完了した。<sup>(34)</sup>

ところが大鉄経営陣は、そのように自社の在来線ルートに拠る貨物輸送体制を強化する一方で、それとほぼ併行して大正十二年十二月二日に新「幹線」の道明寺～大阪天王寺間に電気機関車が牽く貨物列車での貨物輸送を開始した。<sup>(35)</sup>

実は、それに先立つ二カ月余の同年十月十六日に、大阪側ターミナル駅天王寺の一駅手前に接近して河堀口停留場<sup>しほれぐち</sup>が設置され、しかもその翌大正十三年八月二六日付で、大鉄経営陣は主管庁に河堀口～柏原間鉄道敷設免許を申請している。

大正期から昭和期へと移るこの時代、会社改造をめざす複雑な戦略工作に揺れ動く大鉄経営陣の意図は読み解き難いものがあるが、要するに大阪都市圏をめぐる大量・多様な旅客・貨物の総合的輸送サービス提供を謳つてようやく実現した大阪向け新「幹線」について、早く

もいくつか問題が見えてきたのではあるまいか。

第一に、大鉄の大阪進入路線のルートは、既設の国鉄関西本線から離れて大和川を隔てた左岸平野をかなり西寄りに迂回し、河内松原と河内天美両駅間の布忍駅前後で大きくカーブしているため、柏原から中河内平野を西北へほぼ直進して天王寺に達する関西本線より距離が長いというハンディをもつ。それを大鉄は電車運転のスピードでカバーしている。その上に、あらたに大鉄が、大和川右岸の在来線の北ターミナル柏原から関西本線とほぼ併行する直進ルートを作って電車を投入すれば、大鉄経営を有利に導くバイパス路線となることが期待される。

第二に、わが国内経済・産業の発達や大阪都市圏の繁栄にとまない各地間に集散される輸送貨物の質・両の多様化・大量化に対処して、「汽車向き」・「電車向き」の仕分けにもとづくより、合理的・効率的な「運び分け」を通じて輸送サーヴィスの向上や高収益化につながる両路線の有効な運用が可能になる。

しかし、この弾力的な構想も、大鉄が新たな社業拡大戦略としての大和中央進出の新「幹線」計画実現に向けて路線敷設免許の取得工作に手間どっている間に歳月を費し、主管庁への根廻しも十分でなかったのか、せつかくの大阪進入バイパス路線敷設免許申請は三年後の昭和二年六月二五日に却下されてしまう。

それに前後して大鉄は、昭和二年六月六日にようやく着工にこぎつけた大和中央新線の敷設作業を進めつつあった。しかし、その間に当

新線のターゲットたる奥大和の名勝旧蹟吉野山への鉄道アクセスルートの確保をめぐる、ライヴァル大軌との競合トラブルに妨げられ足踏みがつづいた。その両者の競合は、やがて大軌側の巧妙な策略によつて、昭和四年八月、大軌が吉野鉄道を吸収合併するという形で決着を見た。<sup>36</sup>

そこに到るまでに、大鉄の大阪市～大和中央間電鉄直通プロジェクトの最後の仕上げとして、複線開業済みの大阪天王寺～道明寺間と当時複線敷設中の古市～久米寺間とを中継すべき単線開業済みの道明寺～古市間の複線改築工事が、ようやく昭和三年一月に入つて着手され、同年末の十二月に入つて完工を見、同月二十日に大阪天王寺と大和線の起点古市までの区間に電車運転が開始された。しかし、その先久米寺までの全線が開通し、そこから吉野鉄道線に乗入れて大阪天王寺（大阪阿部野橋と改称）～吉野間に大鉄の直通電車の運転が開始したのは、翌昭和四年三月二九日である。大鉄が、大阪府下の辺境の小蒸気鉄道から大阪の都市郊外電鉄として再出発して全線開業の目標に到達するのに、実に六年余の歳月を要したことになる。

この全線開業にすこし先立つて、大鉄経営陣は自社大和中央線の培養支線として、さらに大和西南部（五条）を経て紀ノ川筋を辿り歌山方面に通じる新路線延長を計画し、会社の財務上の都合により形式的に傍系会社の形で南和電気鉄道株式会社を昭和四年一月十八日に設立、翌五年十二月九日に尺土（御所間）五・二杆の「大和線」を開業している。

こうして、大鉄が大軌と並び立って近畿圏の中央南西部を営業圏とするメジャーな都市郊外私営電鉄へと発達をとげたのは、先の河陽鉄道創立のリーダー出水弥太郎と並んで同郷の有志家として活躍した越井醇三の経営手腕に負うことが多い。越井は南河内の中心富田林の富商の出身で、材木商の家業のほか紡織工業・地方銀行の経営者として地域産業経済の近代化に努め、とくに出水の志を継いで河陽鉄道の経営陣に加わり、引続き河内鉄道でも役職を歴任する間にやがて大鉄の社長に就任し、実に十三年半の長きに亘り社業を導いて来た。しかしながら、農村地方鉄道から都市郊外電鉄へ脱皮したい越井社長の経営戦略の積極主義的な推進は会社の財務に重い負担を積み重ねることになり、ライヴァル大軌の経営介入を招く結果を伴うことになって、大鉄全線開業の功績を「花道」として越井は昭和五年十月二五日に社長を辞任した<sup>37)</sup>。そのあとを大軌派の役員が社長となり銀行筋を通して会社の財務整理が進められたのをショートリーフとして、さらに長期的視点に立つ本格的な大鉄の財務強化と経営業務改革という新しい使命を帯びて、当時わが国内の政・財・官・学各界に精通した万能型実務家佐竹三吾が昭和七年十月二六日に招かれて大鉄社長に就任。その博識と才腕を以て社長在任十年間で財務整理・業務改革を推進し、折からの戦時活況の追風も受けて大鉄の社勢を挽回、再建を果たしたことは銘記に値する<sup>38)</sup>。

しかし、佐竹社長の意志や能力を超えた時代の激流は、彼の折角の努力の成果をいち早く押し流してしまったのである。昭和戦中末期の

国家総動員国策による交通界の企業統合方針が強行される中で、大鉄は昭和十六年三月十五日に大軌が傍系会社の参宮急行電鉄を合併して出来た関西急行鉄道に、同十八年二月一日に吸収合併されて解散するに至ったのである。さらに翌十九年に入って関西急行鉄道は南海鉄道と合併し、それを土台にして同年六月一日に近畿日本鉄道が創立され、元大鉄路線は近鉄天王寺営業局管下の南大阪線となり、戦後の近鉄再発足後も、そのまま引続き現在に至っている。

## VII 道明寺線の社史的位位置付けの問題

さて、本稿で筆者が、現在近鉄の全路線延長五〇八・一料のうち幹線系の一翼を成す南大阪線の道明寺駅から分岐して柏原に到る僅々二・二料に過ぎぬ支線道明寺線について、いささか多過ぎる紙数を費してワイドビューでその歴史的曲折を縷々述べてきたのには、それなりに筆者のモチベーションがあつたからである。要するに、物事の美や真実は「細部」に宿るといふことであろうか。

しかし、筆者以外に、一般世間の眼にはこの道明寺線の存在がどのようにイメージされ、評価されているか、同線に関わり深い鉄道企業による下記の既刊社史文献四冊の記述からうかがって見たい。

①『大阪電気軌道株式会社三十年史』（佐伯勇編、同社刊、昭和十五年十二月三〇日）

同書刊行当時、同社と大阪鉄道は法人格として別会社であつたた

め、大鉄が所管運営していた道明寺線については元より、大鉄そのものについての記述も、同社の参宮線敷設計画との競合関係への言及にとどまっている。

②『大鉄全史』（佐竹三吾監修、近畿日本鉄道刊、昭和二十七年十一月三日）

昭和戦時末期、大阪鉄道が関西急行鉄道に吸収合併され解散するに際し、最後の社長として佐竹三吾が、その前身会社設立以来の社業の全業績を記録・整理し歴史文献として後世に遺したいと決意し、当時の関西大学教授森川太郎・同大学講師植野郁太の両名にその執筆・編集を依頼したもので、やがて稿本は出来上ったものの敗戦間近という難局下で製本・刊行に着手出来ず印刷所に保管されていたのを、戦後になって近鉄の手で部内用に非売品として出版された。

同書には、当然ながら大鉄の前身会社以来の鉄道路線を全国的鉄道網と結びつける輸送の要として道明寺～柏原区間に触れた記述が多い。その路線のはたらくに支えられた「河陽鉄道は、我が大阪鉄道を、今日あらしめたる第一の礎石をなせるもの」という一節にこめられたメッセージは、その大阪鉄道にも大いに支えられて来ている筈の近畿日本鉄道にまでも届いているのであろうか。

③『近畿日本鉄道50年のあゆみ』（平尾直次郎編、同社刊、昭和三年九月十六日）

この社史の巻頭の「略史」の裡で「戦時苦難の時代」の章に記述された戦時交通体制下の一環としての「大阪鉄道の合併」という項目が

あり、その文中に「大阪鉄道のおいたち」として「同社の始まりは明治29年3月、資本金30万円で創立された河陽鉄道であつた」とい書き出して約二頁に過ぎぬ紙数の限度内で大軌との競合関係や資本関係ともからめて一通りの記述が補足的になされているにとどまる。

この社史が編集・刊行された当時は、近鉄の戦後再建がようやく一段落したが、社業の根幹たる名阪間鉄道連絡体制をおびやかす交通革新の嵐を予感しつつ自社の歴史を顧みるに当って、さすがに外様系の末端路線区の評価にまで目を配る余裕はなかつたと見える。

④『近畿日本鉄道100年のあゆみ』（宮本又郎監修、同社刊、平成二年十二月）

さらにその後、半世紀を経て会社創業百年という大きな節目を迎え、わが国最大の私鉄事業も国内交通業界のきびしい状況の下で、近鉄が多角的サーブイス産業体として新たな総合的取組みを積極的に進めつつある現状に臨み、自社のこれ迄の経営や社会的活動の軌跡をかえり見て歴史から学ぶために同書が、同社創立百周年記念事業の一環として企画された。さいわい、編集・執筆陣に適材を得て、同書は大軌創立以来の社業の過去～現在の軌跡と未来への展望を網羅的・総合的に編述して同社の質・量ともすぐれた歴史的役割を刻んだ紙碑と云って過言ではない。

ところで、同書には、巻頭の「沿革」の記述で、第1章「大阪電気軌道の創業」内の第4節「南河内地方の鉄道」の第1項「河陽鉄道の成立」内で最初の「会社設立の経緯」のタイトルのもと、「現在の当

社線（註 近鉄）で、最初に路線開業を果たしたのは、柏原・道明寺間で、明治三一（一八九八）年三月、河陽鉄道によって実現された<sup>(4)</sup>（傍点引用者）と、前掲③の社史とくらべると明らかに事実在即した記述になっている。すなわち、近鉄の事実上の創業は、河陽鉄道の柏原～道明寺（註、正しくは古市）間の開業であることを、近鉄自身が社史上の事実として明記したという訳である。

しかしながら、同書は、近鉄の前身私鉄グループの主導的存在たる大阪電気軌道（元社名「奈良軌道」）が創立された明治四三（一九一〇）年九月十六日から起算して百年目に当たる平成二二年（二〇一〇）年の同月同日を創立百周年記念日と謳って刊行されている。その結果、同じ近鉄傘下の路線として、古く蒸気動力運転の昔から電化後の現在も尚現役で営業中の道明寺支線の元の所有経営主体であった河陽鉄道の創立（明治二九（一八九六）年三月三一日）以来の、大軌に先立つ十四年有余の年数が、表向きには算入されていないことになり、先に引用したこの社史の記述内容との整合性が失われていると言わざるを得ない。

たしかに、大「近鉄」のルーツが、被合併会社大鉄の、しかもその前身の短小な一地方鉄道であったと、今更々的に顕彰したのでは活券にかかわるといふプライドを忖度されたいと云うのであれば、むしろこの最新版の社史があえてその程度まで言及した善意を以て瞑すべきであるのかもしれない。

ここまで、前掲二冊の近鉄社史を一覧して、現在の近鉄道明寺

（支）線を含む近鉄南大阪線すなわち旧大鉄系の事業経営に対する旧大軌系経営陣の対応し方から受ける印象は、要するにかつての局地的小鉄道がやがて自分と市場競争できるライヴァルへと成長するのに伴う資金難を援助する代りに経営への介入を強めて半ば支配し、ついに有力電鉄へと発達をとげた大鉄を戦略的に利用しつつ時流に乗じて吸収合併したという優等複合意識の底流感である。そうした関係に在った両社の合体から成る戦後半世紀間の近鉄経営風土に伏在する譜代（大軌系）と外様（大鉄系）の力関係が或る程度反映するのはやむを得ないとしても、せつかくの本格的な社史製作に当たっては「大近鉄」にあらまほしき雅量を以て出来ることなら旧大鉄系社業のルーツ河陽～河南鉄道輸送の要であった道明寺～柏原間路線の忘れられた歴史的プライオリティにもう少し親身なスポットライトを当てて欲しかった。併せて第三者的には、関西の大手私鉄数有る中で、最古の社歴を誇る南海電鉄と並んで近鉄にも、その前身的段階で蒸気機関車が牽く列車が走っていた史実を、この社史の中で積極的にPRしたならば、同書の内容に歴史的な厚みが増したことと思われるのだが、如何？。

#### 道明寺線電車便乗所見―結びに代えて―

平成二九年五月十日、半曇天の水曜日午後三時十四分道明寺発柏原行二両編成のワンマン電車がゆっくりと動き出す。平日の閑散時間帯

で、正午を挟む昼間六時間は毎時二往復となっている。筆者が乗った列車の乗客は、二両合わせて二二〇人余、ロングシートがほとんどふさがっていた。大阪府下南河内の郊野を沿線に持つ超短距離のローカル列車としては、けっこう乗車率がよい印象だ。思つに、当路線は、南河内東部と中河内東部・大和中西部間各地を、大阪市を迂回、經由せずに結ぶショートカット的役割にその利用価値が認められる。例えば、南河内住民は富田林と八尾または奈良との間を行き来するのに、わざわざ大阪阿部野橋へ遠廻りする必要はないのである。当路線の起・終点の周辺の田園都市風の土地柄からしても、当沿線地帯の公共交通機関にラッシュアワー的輸送需要は想定されず、朝夕の通勤・通学時間には幾分の増加はあるにせよ、平均すれば、ほぼ定員に近い位の人数の日常のあるいは行楽的な乗客の利用がコンスタントに見られるであろう。筆者と同じ電車に乗り合わせた人々の顔ぶれは、老若男女とり混ぜた地元・近隣各地の住民が大部分を占め、その乗車目的は通勤通学等の日常的な所用が消閑の移動と見受けられ、スーツに身を固めて分秒の時間に追われるサラリーマンや場違いにファッションナブルな観光客の姿はない。

道明寺駅構内の、本線・支線が離合するレール群の網の目を分けて、筆者の乗った電車が加速しつつ駅の西側の住宅街に沿って進むと、すぐに大阪阿部野橋方面に向かう本線（南大阪線）の複線式のレールと分かれる。ここから単線式レールの線路敷に入った支線の柏原行電車が、目前の道明寺跨線橋のトンネルをくぐり抜けると、はる

か彼方に高安山がわだかまる柏原市方面の視界が大きく展けてくる。そこから一線まっすぐに単線レールが、行く手の雑木林の蔭へ伸びていて、次第に電車はスピードを増していく。

それにしても、いま一路北進する電車の行手にぐんぐん迫ってくる高安山の大きな山塊の姿は、筆者がこれまで長年乗り馴れた大阪近郊の電車の車窓で親しんできた印象とはちがうことに目を瞠る思いである。そもそも、明治中期以来、大阪府南部で発達した鉄道路線のうち、西寄りで南方へ伸びた南海・阪和以外のすべての鉄道は、東方の大和方面へ伸びる東西連絡ルートであった。そのため筆者を含めた大阪市の一般住民は、古来の文物交流の歴史を踏まえて大和方面との交通の近代化として鉄道を利用する場合も、ひとしく東西軸に沿うことになった。その結果、大阪人にとって、河内平野を東方に向かう列車の真正面に大きく立ちはだかる生駒・高安連山の壁が視界を蓋う景観の圧迫感が脳裡に刷り込まれていたのである。

ところが、このたび筆者が始めて乗り込んだ大阪府下には珍しい南北直進型の元河陽鉄道、つまり現在の近鉄道明寺線では、北進する列車の正面視界には北へ展ける河内平野の空と、まだ大きいとはいえず高安山の南端部とが調和した構図の中に、大和川峡谷の谷口集落の景観が拡がっている。

そうした風景を前方に眺望しつつ、揺られていく列車の進行方向の左側、つまり線路の西側に沿って大きな廃工場の土地建物がしばらく続き、次いで空閑地の一角が野菜畠になっている。その先は藤井寺市

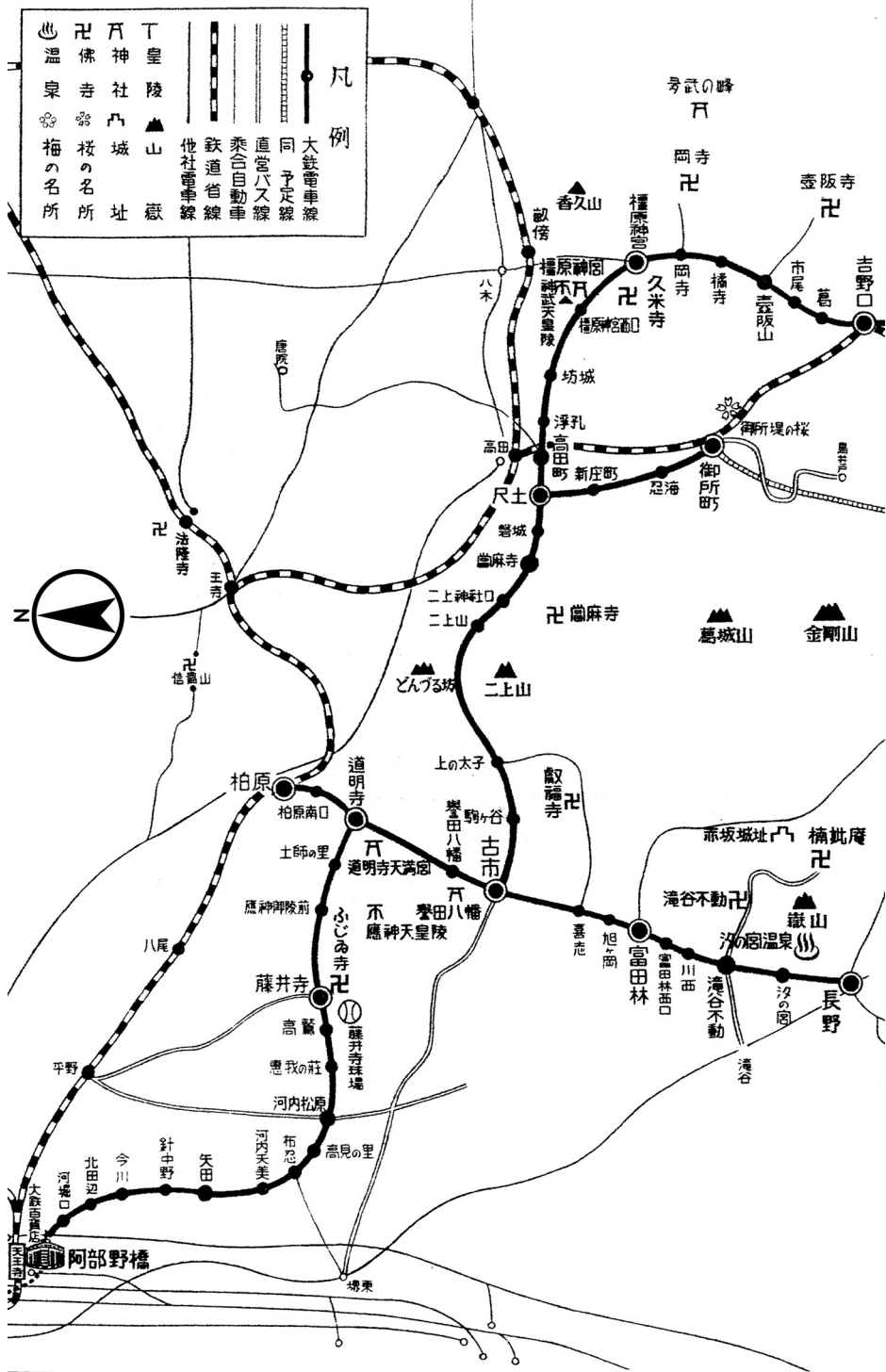
の東北端で国府遺跡や允恭天皇陵が所在し、線路に沿って整然と戸建住宅が並び田園都市化が進んでいる。線路の右側は柏原市の大和川左岸部で、線路に沿って流れる石川が西隣の藤井寺市との境界線になっている。石川は南河内の奥から北流してくる一級河川で、藤井寺市の東北端の船橋町付近で大和川に合流する。電車の右手の車窓には草付きの石川の堤防ばかり続いて見えるが、その上を道路が南北に通じていて、各種自動車の運行ラッシュが、併走する近鉄電車の線路の閑散ぶりと対照的である。電車からは見えないが、石川の堤防の向うは石川の広大な河川敷で、緑のカーペットがはるか上流へ広がっている。

線路が通じている石川左岸とちがい、その対岸に当たる辺りの柏原地域は、現在の処、農業地帯の都市化への再開発がまだ途上の印象であるが、その南寄りの玉手山地区の丘陵地には、かつて玉手山遊園地が開設され、古社寺も点在して河内飛鳥に連なる歴史的な土地柄を偲ばせる。さらに、その東方には、河内と大和との国境を成す二上山・大和葛城山・金剛山などの連峰へと高まっていく雄大な景観が、電車の右手の車窓からほいほいまま眺望できる。

そして、いよいよ電車が大和川鉄橋を渡る時、右手の車窓の眼前に展開する大和川峡谷の山水の織り成す南画風の景色が、その最も良いアングルで鑑賞されるのだ。こうして、大和川北岸の柏原地域に入った電車は、中間駅の柏原南口を経て間もなく市街地に入してJR関西本線との連絡ターミナル柏原駅に到着し、JRとの共用プラットフォームの中央に設置された運賃精算器に迎えられる。数分足らずの有

閑電車での旅で都市交通圏に戻ったことを実感する。

筆者は、此処で折返しの電車で道明寺へ引返し、先刻電車でぐぐつばかりの道明寺跨線橋の道路上から、眼下を通過する電車の往来を中心にして眼前に大きく展げる風景を、あらためて見渡した。遠く暮れなずむ柏原市街の背後にわだかまる山影の中腹に白亜の巨大な仏塔や、大きな病院が学校らしい建物が遠望される。その山並は東へ延びて、いったん大和川の峡谷へ切れ込むが再び稜線を高くもたげて阪奈府県境の連峰へとうねっていく。その壮大なパノラマを、筆者はしばし独り占めしていた。そして、跨線橋の上から見おろす足元をまつすぐ北へ伸びる道明寺線の単線レールを一望に収めながら、その一世紀を越える軌跡への感慨と共に筆者がいつしか胸に思い描いていたのは、奇しくも同じ狭軌レールでつながる大阪JR難波～柏原～道明寺～河内長野～大阪汐見橋間の周遊コースを、S1が牽く旅客列車が轟々と疾駆する雄姿に他ならなかったのである。(2017・4・30記)



# 大鉄電車沿線略図

出典『大鉄全史』より。一部修正



## 注

- (1) 『富田林市史第三巻(近代篇)』同編集委員会、平成十六年三月三日刊、一七三頁。
- (2) 『日本鉄道史(中篇)』鉄道省、五四四頁。
- (3) 『富田林市史 第三巻(近代篇)』(前出) 一七三頁。
- (4) 同右、一七四頁。
- (5) 『日本鉄道史』(前出)、五四五頁。
- (6) 『大阪鉄道株式会社第23回明治31年度下半期営業報告書』二七頁。
- (7) 『富田林市史第五巻(史料篇II)』六一五頁。
- (8) 同右、六一五～六一六頁。
- (9) 同右、六一六頁。
- (10) 同右、六一五頁。
- (11) 同右、六二二～六二三頁。
- (12) 同右、六一五頁。
- (13) 同右。
- (14) 『大鉄全史』近畿日本鉄道、昭和二十七年十一月刊、三三二頁。
- (15) 『大阪鉄道第23回営業報告書』(前出)、二七～二八頁。
- (16) 『富田林市史第三巻(近代篇)』(前出)、一八一頁。
- (17) 『大鉄全史』(前出)、三三三頁。
- (18) 『富田林市史第三巻(近代篇)』(前出)、一八一～一八二頁。
- (19) 同右、一八二頁。
- (20) 『大鉄全史』(前出)、五五～五六頁。
- (21) 『大阪鉄道株式会社第25回明治32年度下半期営業報告書』一〇～一一頁。
- (22) 『大鉄全史』(前出) 四五頁。
- (23) 『大阪鉄道第24回営業報告書』、同『25回営業報告書』。
- (24) 『関西鉄道株式会社第25回営業報告書』一三頁。
- (25) 同右『第26回営業報告書』一三頁。
- (26) 同右『第36回営業報告書』一四頁。
- (27) 『大阪郊外電鉄業観』帝国興信所、昭和四年三月刊、五五頁。
- (28) 『富田林市史第三巻(近代篇)』(前出)、二八一～二八二頁。
- (29) 『大鉄全史』(前出)、六九頁。
- (30) 本項以前の記述中に頻出する「大阪鉄道(株式会社)」とは別会社である。
- (31) 『大鉄全史』(前出)、八一頁。
- (32) 同右、八一～八二頁。
- (33) 同右、六九～七〇頁。
- (34) 同右、八二頁。
- (35) 同右、七八頁。
- (36) 宇田正「近畿日本鉄道―吉野山観光経営の歴史的軌跡―」(宇田正他編『民鉄経営の歴史と文化：西日本篇』所収、古今書院、一九九五年九月刊)、七四～八一頁。
- (37) 『大鉄全史』(前出)、一三九頁。
- (38) 同右、一五七頁。
- (39) 同右、三三三頁。
- (40) 『50年のあゆみ』近畿日本鉄道、四五頁。
- (41) 『100年のあゆみ』近畿日本鉄道、六四頁。

