

第一章 創業期

一、創業前後の大阪の交通事情

一、官線の動向

関西に蒸気機関車が牽引する鉄道がはじめて登場したのは、明治七年（一八七四）五月十一日のことであつた。敷設区間は、大阪と神戸間〔現東海道線〕で、むろん官営であつた。明治二年十一月、同時決定した東京と横浜間〔實際は品川と横浜間〕の開通におくれること二年余りであつた。

別項で述べたように、建設資金手当てについては、外債（イギリス）にまたねばならぬ有様。当然のことのように、設計から建設技師、機関車はもとより、いっさいの関連機器をイギリスに頼る状況であつた。工事の進捗はお膝元の東京が優先されるのも自然の成り行き。関西方がおくれたことは理由のないことではない。

しかし、阪神間の工事では、天井川である石屋川の下に、全長六一メートルのトンネルを通してゐる。日本鉄道史上はじめてのトンネル工事であつたが、着工は明治三年十月で、翌四年七月の完工になつてゐる。そうして一年半後の六年を迎えて、いよいよ大阪と神戸間の一部で試運転をはじめるまでになつた。『東京日日新聞』の同六年二月八日は、次のような記事を掲載してゐる。

神戸より来書中にいう。神戸と大阪の間鉄道工事成りて、二月二十七日より汽車試みのため、大ステーションより小ステーション迄一〇町ばかりの間、運転初なりしとなり。たいてい三、四月に至らば、西宮駅の小ステーション迄は運輸開くべしとの説あり。その途中には沙川数ヶ所ありて、その川堤の下を潜りて走れるなり。けだしその穴の道を煉瓦〔煉瓦〕石にて、洞穴の如く固形に築造せりと、これをト

ンネルと唱え、当時二ヶ所落成す。芦屋川のトンネルは、半形出来〔しゅったい〕せり。速かに成功の上は、実に因循胆を驚破せん。わずかに今日の試運転すら、観る者、垣の如くにして、痴の眼を新たにせり。ああ政府の民益を遠く慮らるるや、仰いで辱〔かたじけな〕しと云わんか。

探訪記事を送った側も、受け取った側も、すべて新しいことづくめの鉄道である。「トンネル」ということばも初めて耳にした様子である。たまりかねたように、「ああ政府の民益……」と感謝の気持ちまでも書きそえている。

同九年ごろになると事情は大分変化してくる。〔東京日日新聞〕四月十七日〕

大阪より京都までの鉄道は、来る七月上旬までに落成の積りなるよし。もはや上神崎川、中津川、吹田川の鉄橋はすべて出来上り、このごろは芥川〔高槻〕の鉄橋に取掛り、これもほとんど八分通り出来上り、桂川は大橋なればとても急なことには参らぬよしにて、まず一時、仮りに木橋を掛け、追い追いつ成のよし、ステーションは六ヶ所に設けらるること。敦賀への鉄道はしばらく見合せに成る由にて、既にかの地へ測量のため出張の外国人は皆な大阪へ引戻しに成ったと申すこと。

工事が着実に進行していることがうかがえるが、測量についてはまだ外国人技師に頼っていたことが明らかにされている。

この京阪間の工事は六月末に完了、試運転にまでこぎつけ、七月末には全通したことが報じられた。さらに同九年十月三日の『東京曙新聞』は、次のような異聞を伝えている。

西京にては鉄道お取引以来市中の繁栄昔日に倍し、殊に下京にては停車場付近はなおさら賑わしく、街上人力車のからからという声耳にかまびすしく、また七条通り東洞院より西洞院迄の間、南裏は野原や畑ばかりなりにしに、このたび裏町が停車場まで人家が建て続きになると申すこと。

火の車が軒端をかすめて通るから危い、とかなんとかいいながらも、現実に通してみれば、人は寄ってくる、往来は繁くなるで、店を構えても商売になる。次つぎと駅前商店、駅前旅館ができ

日本鉄道会社

士族の家禄金十分の一を五ヶ年間募集し、東京より大阪へ鉄道を建設せんとする結社あり、明治八年三月廿六日会同し、規則方法等を決議し同盟簿に記名調印し、木挽町五丁目高島徳右衛門方を事務仮局と定めたり、同月廿八日の「真事誌」広告欄に加盟者募集の広告を見る、併しこの会社は、成立せずに終りしなり。

有志の華族団体、明治六年三月東京鉄道会社を創立し、東京青森間に鉄道を興さんことを請願せしが、結局京浜鉄道の松下を受くることとなり、九年八月その松下条約に調印したり。然るに、此際恰も華士族禄制の改革ありしかば、華族方より破約して、年来の計画を水泡に帰せり。然れども、後日岩倉右大臣の勧誘にて、日本鉄道会社を興せしは、この因に由り。

東京青森間鉄道布設を目的とし、池田章政以下四百六十一名の華族連署して、日本鉄道会社創立願書を提出したるは、明治十四年五月廿一日なり。同八月十一日仮免許状下附さる。十五年三月起工、十六年七月先づ上野熊谷間卅八哩を開通し、十七年末第一区予定線なる前橋上野間竣工す、同年六月廿五日、至尊の臨御ありて開業式を行う。

〔石井研堂『明治事物起原』大正十五年十月〕

てくる筋合である。

翌十年二月には、神戸と京都間の全通を見たが、たまたま西南戦争のぼつ発と重なり、軍事輸送に役立つことになった。短距離ながら、兵員や物資を大量に、短時間に送られることが確認できたのである。

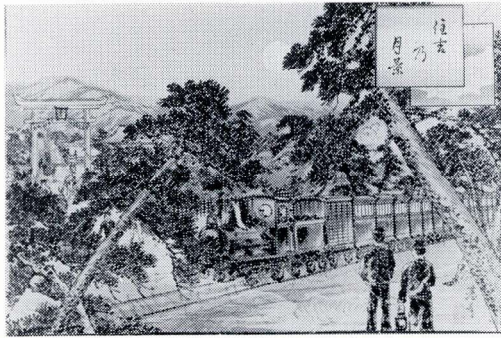
さらに十三年七月には、京都と大津間が開通したが、逢坂山トンネルの掘削は、はじめて日本人だけの手で進められたもので、以来外人技師が急激に減っていった。

関西地方の官営鉄道の建設情況は、ほぼ前記したとおりだが、全体の傾向としては、牛歩遅々の感を免れなかった。決定的な要因は、なんとといっても国家も民間も富の蓄積がおそろしく低かったのである。それに周知のように、維新政府の当初の産業政策は、すべて政府誘導型で、民間の方でも財力結集をもってことに当たるとような気運は薄かった。

しかし、東京と横浜あるいは京都と大阪と神戸の鉄道開通と、その後の景況を眺めて、官民折衷型の鉄道設計画が表面化してきた。「日本鉄道会社」の誕生である。名前は、全日本をカバーするような印象だがのちの国鉄東北本線を予定するものであった。形はその社名の示すように私企業だが、政府が出資者に対して利益保証、利子補給を考慮する、といった条件がつけられた。

設立の経緯から、その積極的な意味等については原田勝正『明治鉄道物語』〔昭和五十八年〕がくわしい。要は資金調達に困った政府が、華族、士族の保有する金禄公債を担保に借り出した資金で設立されたのが「日本鉄道」である。一定の利益が計上されなるときはその不足分を、また出資者に対する利子が約束の水準に達しないときは、その不足分を政府が保証するというのだから、まず最大限の保護が加えられたことになる。現代感覚でいうならば、倒産のあり得ない会社であった。

それから、建設計画、土地買収などいっさいが政府の指導によって進められた。日本国有鉄道史上、大過渡期の産物である。この日本鉄道の一応の成功によって、懸案の国有鉄道の全国網を拡大



黒煙をはいて住吉大社前を行く蒸気列車——阪堺鉄道時代
【『京阪土産名所図画二〇葉』明治二十八年四月】

する一步をふみ出したといえそうだ。たいてい、こうした新規の行き方について真似をする場合が多いのだが、関西方面では、ついに半官半民的な鉄道会社は実現しなかった。関西的な風土というべきであろうか。

二、当時のなんば界限

明治三十二年（一八九九）刊行の『阪堺鉄道経歴史』は、二十八年創立の「南海鉄道」に合併されるのを機会にまとめられた価値ある抄史である。資力乏しく、経営規模小なりとはいえ、日本最初の純民間鉄道の誇りを意識、率直に営々一〇余年の労苦と成果を記録している。

その文中に「我阪堺鉄道は大阪市中最も繁昌を極むる難波新地を起点として、中間には天下茶屋、住吉あり、極端には堺市ありて其位置の良好なる他鉄道に多く其類を見ざる所たるは、読者の已に知る処なり」と立地条件に恵まれたことを述べている。日本有数の大社・住吉神社は「大祭月並祭の日は勿論月の卯の日又は一日十五日等には雑踏名状すべからず」。他方、天下茶屋は「停車場より少しく東へ距る高台には料亭旗亭樹間に散在し花晨月夕遊客其跡を絶た」なかったという。さらに、堺は周知のように南蛮文化導入以来の大商港の残照のあるところ。

明治初、中期の志ある大阪財界人が、大阪と堺の間に、機会があれば鉄道を敷設することを考えつくのも当然のことであった。そしてそれを強力に行動に移したのが、松本重太郎である。阪堺鉄道を設立するところの逸話として、必ずといっていいほど持ち出されるのが、「翁の豆算用」の物語。

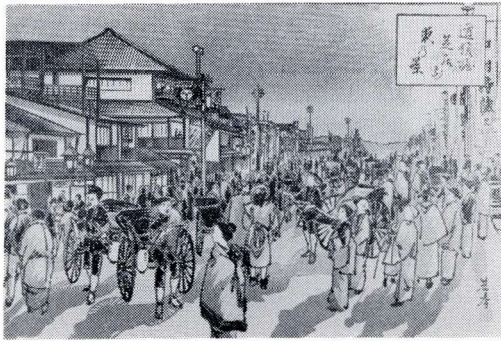
阪堺鉄道建設について関係者が大わらわになっているところ、堺街道に沿って歩いて行く男がいた。歩いてばかりかといえそうでもない。人を眺めては、着ている和服のたもとから豆を取り出して勘定している様子。この得体の知れぬ男こそ松本重太郎その人であった。この方法で、数日間

にわたって往來の交通量を調べたという。その調査結果をもとに居並ぶ関係者に対し、「コノ豆算用ノ統計ハ、荷物ノ運搬、行商人、遊覽者ノ数ニ至ルマデ細大洩スナクシテ、此鉄道敷設ノ將來必ズ好望ナルベキヲ断定シタリシカバ」聞く者一同感心して議事はまさつなく決まったという。

豆にどういふ仕かけがあつたかは不明だが、荷物の運搬から道行く人の職業まで、一切合財わかつた、とはうなずけない。いくら行動派の松本重太郎でも、数日にわたり街道筋へ出張つて、人の頭や荷物の個数まで、こと細かに勘定していたとも思えない。似たようなことは行つたかもしれない。いふなれば、サンプル調査をみずから地でいき、体当たりによる議事説明の材料としたものだ。豆で勘定したといへば、いかにも実感を伴う。そのころ重太郎は、すでに産を成した大阪財界の顔であつた。それに対する居並ぶ関与者は、いわゆる親の代からの資産家たちで、「白い手袋」の人びと。何事によらず具体論でゆく松本流の論旨の進め方はまことに効果的であつた。

そうした小道具だけで、すべてのことが運ばれたわけではない。やはり、事前の対人工作が先行している。阪堺鉄道の発起は明治十五年で、発起人総勢は一九名に及んだが、実にその三分の二が堺市出身者。しかも堺を代表するような大地主、醸造家、大商人といった顔ぶれである。いうまでもなく、鉄道建設の出資者となる人びとである。その一人ひとり歩いて説得これ努めたのが松本重太郎である。大阪地元よりも川向こうの街の代表者多数の事業参加を説得したあたりは、やはり松本流といつてよいだろう。そこへ藤田傳三郎、小室信夫、外山脩造ら、中央の政財界に対して相當の発言権あるいは影響力を持つ人物を加えて、人事結束の基礎を固めた。すべて松本の指図によつて動く人びとではないにしても、阪堺鉄道一〇余年の歴史の上で終始人事面のトラブルがなかつたことは、やはり彼独特の人徳を持ち合わせていた所為と断じていいだろう。

さて、地元大阪側の起点、難波とは、いったいどんな所だったのだろうか。大阪流にいえばミナミのほほ南端の一角である。歴史的には、一七世紀初頭、安井道頓、その従弟道卜「どうぼく」が開さ



「道頓堀芝居前夜の景」
 図中に電柱と白熱灯のランプが描かれている。『京阪土産名所図画』(一)巻、明治二十八年四月

くした工事〔道頓堀〕からはじまる。豊臣政権が没落、徳川幕府が天下の実権を握ろうとする過渡期であった。この地域振興のために、下難波領〔現在の難波新地〕に遊里を開いたり、道頓堀界限に芝居小屋を建てたりなどしたのである。以来三六〇〜三七〇年を経過、時に盛衰はあったものの、たえず脱皮を続けて、その伝統は根強く生き残っている。

大阪市に市制が布かれたのは、明治二十二年四月だが、それに先だつこと一〇年前の十二年二月には区制が施行されており、北は堂島、南は道頓堀までとなっていた。したがって、道頓堀川を渡れば場末であった。

明治十五年刊行の『大阪名所独案内』〔伴源平 昭和四十二年復刻〕はミナミを次のようにスケッチしている。

まず、北区から南区へ貫通する心斎橋筋の南端、戎橋を渡れば戎橋筋で、今宮戎へ通じる道であった。橋を渡ったすぐその東は西櫓町、ついで東櫓町につづき、ミナミの五座と称する芝居小屋〔劇場〕が建ち並んでいた。辨天座、朝日座、角座〔角の劇場へしばい〕と称した、中座〔中の劇場〕、戎座の五つである。

その西櫓町の芝居小屋の裏にあったのが法善寺で、その境内には茶店、飲食店等が軒を連ね、大道芸人〔軍談、講釈、落語、女浄瑠璃、新内、祭文等〕の席が目白押しに並んでいた。さらに、その南隣りの竹林寺の門外から南の地域〔千日寺跡〕は、およそありとあらゆる見世物〔サーカス、動物芝居、西洋手品、一寸法師、クモ男等々〕が、小屋がけで一分のスキ間もなく建てこんでいた。祭礼日はもとより、一日、十五日のいわゆる紋日には道頓堀川を越えて、際限なく一日の行楽を求めて市民がやってくるのを待ちうけていた。

次に、このミナミの街を形成したもう一つの大きな軸心が、南地五花街である。第二次大戦後、全国的に花街の退勢はいちじるしいが、ミナミにおいても同じことがいえる。

五花街のうち、宗右衛門町だけは、道頓堀の北側で、当時から格式を誇り「芸妓のみ、明治、大正期には大阪財界人の社交場の役目を果たしていた。この花街の老舗「大和屋」の先代阪口祐三郎は、少・青年のころ、松本重太郎の堂島邸で、書生勤めをしていたこともある。阪口は断片的ではあるが、重太郎に関して貴重な回想記を残している。

戎橋筋の東側の一带は上記した芝居小屋の裏に櫓町の花街、さらにその南側には坂町の花街、この辺りは俗に「芝居ウラ」といわれた娼妓を主とする遊里であった。

戎橋筋の西側にあったのが、九郎右衛門町の花街、さらにその南一帯に大きく広がっていたのが難波新地である。上記したように、道頓堀開さくごろに開設された遊里といわれるから、記録の上では五花街中の最古といえそうだと。ところが、明治二十八年三月刊行の『大阪けんぶつ』〔昭和五十一年復刻〕には、この難波新地の貸座敷は、すべて現金店とあるから、「上等人士」の利用するところではなかったようだ。いいかえれば、場末の花街であった。

難波新地は、一番町から六番町まであったが、実は阪堺鉄道の難波駅の所在地は、その六番町であった。場末の場末というわけである。鉄道がはじめて敷設されるとき、世界中どこの国でも敬遠されたのが駅舎をもってこられることであった。火をたいて走る車が近所にきてもらっては困る。いつ汽罐車から火の粉が飛んでくるかわからない。禍いを運んでくるようなものはきてほしくないというのも人情。明治七年に開設された国鉄・梅田〔埋め田〕駅もその例外ではない。そういえば、梅田近くの曾根崎も、そのころの新興遊廓であった。三等地以下であった。

大阪名所案内をみると、「難波の月見」というのがあったが、だだっ広い難波のような所で月をみて感興がわくはずがない。内実は遊里に遊ぶことにかこつけて名所に仕立てたもののようにとれる。土地の格も一等地、二等地というところではなかった。起業側にとっては、都合のよい値段で買収することができたのである。



明治二十年ごろの難波駅
周辺地図。沿線一帯は一面のネギ畑であったという。『大阪地区』明治二十一年



新聞電車
終鈴で発車する「深夜の女給電車」は
また「新聞電車」の別称を持っていた。
地方向け新聞紙の初刷りが混載されたか
らである。

そのころの大阪の経済界の中心は、高麗橋、北浜、道修町辺であった。金融機関、事業会社の本社はたいていこのあたりに集結していた。交通機関の発達していなかったころなので、財界人の住宅もほぼ近接したところにあった。『大阪けんぶつ』付録の道程表を見ると、高麗橋元標から、難波停車場まで二八丁とある。三キロほどの距離で、並み足で三〇分ほど。唯一の交通手段である人力車に乗れば、その半分で行ける距離であった。明治の人びとにとっては、歩いて三〇分の所に対して距離感はなかった。これらの条件を詰めていって、難波駅の位置が確定したと断定してもよいだろう。

そして「難波の歴史は南海電車の開通にはじまる」と『大阪歴史散歩』(昭和三十四年八月)は書いている(「編者宮本又次 筆者小原敬史」)。「そのころ、難波界限は千日の墓地につづく一面のねぎ畑で、その中に流れていた難波新川は、「中略」淋しい場所であった。ここに明治一七年(一八八四年)が国初の私鉄阪堺鉄道の岡蒸気が、八〇年の歩みを開始し、のちこれが南海電車となり、維新後とりつぶしになったお蔵あとに、明治三七年専売局の煙草工場ができて、「中略」煙草を作ったの前後して、難波新川の土橋付近で大阪相撲が花やかな場所開きをするなど、ようやく難波に人が集まるようになってきた。」少し先ばしりになるが、ことのついでにそのあとの風景を見ると以下のとおりだ。

「しかしながら難波がほんとうに賑わうようになったのは大正の終わり、大阪にはじめてカフェーがあらわれ、またたく間にミナミに流行して、いわゆる八赤い灯青い灯の女給時代を迎えたころであるが、そのころ南海電車だけにみられた深夜の女給電車は、ミナミの発展と南海電車の結びつきを物語るものとし逸することのできないものである。」(『大阪歴史散歩』)

さきに、竹林寺のところ、千日前について少しふれたが、ミナミを支えるもう一つの顔として述べておこう。同じく『大阪歴史散歩』の記述を借用すると――

「明治まで、千日前は墓場と刑場であった。大阪落城後、市内の墓地の一部をここに集め千日六坊を



明治初期の千日前

維新前、千日前は、刑場と墓場のあるところであった。いまはその跡かたもない。供養の仏の並ぶ写真の年代は、明治前期

建てたのがはじまりで、北側に法善寺、竹林寺の墓地がつづき、千日回向で千日寺といわれた。刑場ができたのは後のことで、今の芦辺劇場あたりに丸太で作られた獄門台のさらし首は、明治のはじめまで角座の楽屋から見えたという。「中略」明治三年刑場が廃止され、墓地が阿倍野へ移り、焼場がなくなる、溝之側から俗に因果物という見世物の移ってきたのがはじまりで、陰惨寂莫、鬼哭しゅうしゅうの墓地はようやく雑踏の巷と化していったが、千日前が面目を一新したのは明治四十五年一月の南の大火以後のことで、市電が開通し、楽天地や活動小屋「映画館」ができて盛り場らしくなった。」

目まぐるしい変貌のあとがうかがえるが、通過駅ではなしに、終着駅として難波駅が現存するところの意味がある。また、後に大阪市地下鉄あるいは近鉄難波駅等との接続駅ともなり、ミナミはまた独自の活気を持った街になっている。難波駅の創設者は、そこまで見通したとは思えぬが、ともかくにも一〇〇年の歴史は、いまもってこの終着駅がミナミのかなめの役割を果たしていることを証明している。

二、阪堺鉄道の創立

小冊子『阪堺鉄道経歴史』の巻頭に掲げられている「緒言」は、筆書きを石版刷りにしたものが、筆跡は明らかに松本重太郎の手である。それが彼自身のもとなれば、まさか文案を誰かに依頼して、これをなぞって筆写したとは考えられない。生まれ故郷の寺子屋の読み書きの習得から、天満天神時代の街の儒者・小田眞陽への師事と勉学の途は続いている。彼は、いわゆる実学の道をないがしろにすることはなかった。ましてや、自力を手いっぱい動かす習慣が身についた松本重太郎、「緒言」くらいはみずから手で書くのも当然であろう。

わずか四〇〇字余りの「緒言」ではあるが、以上のことを念頭において読み下してみると、彼がいかに「阪堺鉄道」に大きな熱意を注ぎ、努力を重ねてきたかが十分にうかがえる。文中やや漢文式の誇張的表現はあるが、愛惜をこめた「阪堺」の解散を顧みることばのあとに、「南海」に期待を託す思いは、松本重太郎のいつわりのない心情であろう。わずか一三年の命であったが、ミニ会社阪堺鉄道の純民間資本でやり抜いた心意気を十分に評価してほしいという意味合いのこもった「緒言」である。

この「経歴史」をタテ糸にして、阪堺鉄道創業前後の事情、そしてその後の事業活動のあとをたどってみよう。まず、「緒言」の全文をかかげよう。

緒言

鉄道の世を益する 蓋し鮮少ならざるなり 挽今「（けだ）輓近ちかごろ」我國の鉄道は殆んど驥足の勢を以て「猛烈なスピードで」開発し 東鄙西陲「東のはてから西のはてまで」殆んど地として軌鉄「レール」の設けなき

はなく、所として汽笛の声を聞かざるはなし、嗚呼又た盛ならずや、而して我阪堺鉄道は明治十五年私設鉄道創始の際に興り、隆々たる名声を博し事業を經營する、茲に十有三年越て同三十一年九月、南海鉄道会社へ譲渡の約を履行し、和氣藹然〔きもちよく〕歡呼の声と共に円満の結果を得て解散をなすに至れり、則ち阪堺鉄道の名は過去に属せりと雖ども、其実は永く後身者たる南海鉄道に於て事業を繼承し、以て名譽ある線路を千載に伝ふべきなり、茲に同社の経歴史稿脱す、其掲ぐる処僅に六哩余〔七・六キロ〕の鉄道事蹟にして、我国鉄道中最少のものに属すと雖ども、然れども法規未だ定らず斯業尚幼稚の時代にありて同社が諸般の設備に苦心慘憺の結果、遂に至大の盛況を極めたる最後十三年間の事歴を方今斯業発達の状態に照せば、転隔世の感なきを得ず、読者請ふ、其意を諒し、幸に閲読せらるるの榮を得ば、他山の石亦以て斯業を裨益するの一助たらん乎

明治三十二年

松本重太郎識

阪堺鉄道の発足は、明治十七年六月である。当初、大阪堺間鉄道と称したが、読んで字のごとく大阪と堺を鉄道で結ぼうという発想であった。

別項でも記したとおり、この区間の建設計画は外国人出願をふくめて何度となく現われかつ消えていった。古くからの開港場である堺と結ぶ鉄道といえ、なんとなく将来性豊かな印象を与えたのではないだろうか。京阪神間を疾駆する官鉄の便利さが、市民の間に実感されるに及んで、これを民間の手で実行してはどうだろうか、というわけである。関西財界最高の実力者であった五代友厚もかねてから大きな関心を寄せていた。それも一個の企業として考えていた点は、彼の企てた諸もろの事業を見れば、説明を加えるまでもない。その五代の好敵手あるいは弟格といわれるのが藤田傳三郎であった。この藤田傳三郎と松本重太郎は、明治四、五年以来の知友、しかも双方さむらい出身でない気安さもあって話はよく通じる。そこへ、日本銀行初代大阪支店長の外山脩造〔一八四二—一九一六〕が陰に陽に支援の手をさしのべてくれた。この上ない人脈ができていた。

明治十五年五月、藤田傳三郎ほか一八名からなる発起人によって、大阪府に大阪堺間鉄道会社〔資本金二五万円〕の設立を願した。区間は、大阪の難波新地から天下茶屋、住吉を経て堺に至る間である。大阪府はこの願書を工部省に送って許可を求めたが、敷設区間が大阪府下の内のことだから大阪府で詮議せよ、という返事で願書を返してきた。肝腎の大阪府からは吉報が来ない。そこで十七年二月四日、再度願書を提出した。ようやくにして大阪府は工部省から五月二十三日付で承認を得ることになった。当時の慣わしで、会社存続の許可期限は五〇年で、三〇年後には政府の都合によって相当代価で買い上げる権利を留保する条件がついていた。そのほか、付帯事項の検討があつて、最終的には同年六月十六日に本決まりとなった。

次に、歴史的文書である「布設願」の前文と連署した一九名の発起人名を掲げよう。なんといっても、「対岸の人びと」の同意と強い支持がなければならぬ、といった配慮がうかがえる。序列の基準は明らかではないが、総勢一九名中一二名の堺人全員が上位に置かれ、実力者ナンバーワンを自認する藤田傳三郎は文字どおり殿軍の将、あと押しの役目を果たすような姿勢がうかがえる。

大阪堺間鉄道布設願

大阪堺間へ旅客物貨之往復頻繁之ヶ所ニ付私共発起ヲ以会社ヲ組織シ鉄道布設仕度候間右布設之義御許可被成下度別紙特許請願条件書並ニ規則類及略図相添へ此段奉懇願候也

明治十七年二月四日

発起人

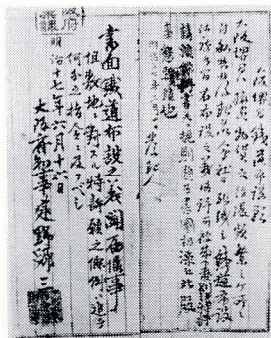
大阪府下堺区九間町東一町二番地

高山慶三郎 印

同 堺区柳之町西二丁二番地

石割七左衛門 印

同 堺区九間町西二丁十七番地



大阪堺間鉄道布設願

宅 徳 平 印

同 宿屋町西一丁五十八番地

大塚三郎平印

同 櫛屋町西一丁九番地

土川茂平印

同 熊野町西一丁十六番地

肥塚與八郎印

同 同町二番地

井谷安次郎印

同 甲斐町西二丁一番地

鳥井駒吉印

同 少林寺町西二丁六番地

古家弥太郎印

同 寺地町西四丁八番地

指吸千太郎印

同 熊野町九番地

松下重春印

同 宿院町西二丁七番地

和田徳平印

東京日本橋区本材木町二丁目二番地

久原庄三郎印

大阪東区伏見町四丁目三十三番地

芝川又平印

同 平野町四丁目二十番地

松本重太郎 印

同 北区中之島二丁目

外山脩造 印

同 東区北浜四丁目三十四番地

平瀬亀之輔 印

東京小梅村七十七番地

小室信夫 印

大阪東区高麗橋一丁目一番地

藤田傳三郎 印

東区第四連合

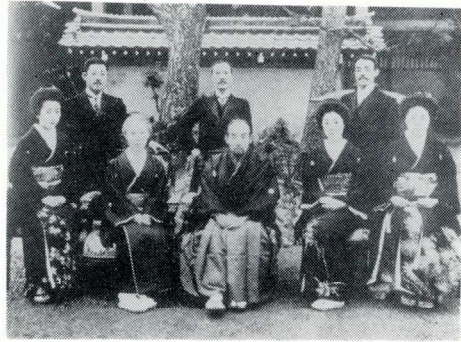
戸長 小寺篤兵衛 印

大阪府知事建野郷三殿

前書之通願出候条奥印候也

なお、二、三注釈を加えておこう。東京居住者の久原庄三郎は、藤田傳三郎の実兄で、小室信夫は松本重太郎と同郷、百三十銀行初代頭取小室佐喜蔵の嗣子という関係。小室信夫は維新前後は政事に奔走、投獄の憂目を見る。のち新政府に仕官するが、晩年は共同運輸、千寿製紙の創設に参加、産業人として生涯を終える。

また、大阪勢に加わっている芝川又平、平瀬亀之輔は、いずれも鉄道に特別の関係があったわけではない。芝川は商法会議所理事で、もともとは両替屋が家業、維新後には洋銀取引を行っていた。平瀬は雅号の露香の方が有名であった。諸芸百般、博学多才で知られたが、家業は両替屋で、明治期に入って第三十二銀行頭取、日本火災保険社長その他役員を兼務したが、現業事務にはほと



藤田傳三郎一家
前列中央が傳三郎（明治四十二年撮影）

んど関与しなかったといわれている。

およそ、大阪勢の顔ぶれは、右様の事情をふくんでいた。したがって正味の姿は、松木重太郎を中心に、藤田傳三郎と外山脩造が両脇から支えるような形で、事業発進の構えをとったのである。行動力と説得力と忍耐力において、何人にも劣らぬ重太郎であったが、さて具体的に計画にそって作業をはじめてみると、思うようにはいかぬことが次つぎと出てくる。

たとえば、阪堺鉄道が安い賃率で乗客を運ぶようになれば、沿道の人力車の車夫たちはたちまち失業する。生活権の問題である。これをタネにいやがらせの連中を寄越して、作業を妨害する者が入れ代わり立ち代わりやってくる。

それよりも、当事者として困ったことは、鉄道に関する法規が完備していないため、官辺からの命令に甲と乙とで、くい違う性質のものなどがあって、解釈に迷うことが多かった。また、官鉄と違って、技術者の雇用、敷地の買収、材料機器等についても、右から左と解決するものばかりではなかった。しかし、四十路に至るか至らぬかの働き盛りの重太郎、持ち前のねばりと押しで、一つづつ確実に解決していった。

なかでも、鉄道の千両役者といえは、蒸気機関車であろう。国産できない時代のことだから、新品の購入は相当の負担になる。そうしたことは、事前に読みこんでいたのである。発起人中の最大の顔引き藤田傳三郎が、大活躍をすることになった。すでに廃線となっていた工部省釜石鉱山鉄道〔二八八〇（八二稼働）の不用品いっさいを格安の価格で払い下げを受けることになったのである。機関車だけでなく、軌条その他付属品いっさいが、特別の価格で払い下げられた。

払い下げ物件の軌条のゲージは、二フィート九インチ〔八三八ミリ〕で、ダブルヘッド型であった。いわゆる軽便鉄道の範疇に入るものだが、わが国では二フィート六インチ〔七六二ミリ〕が一般的だった。阪堺鉄道が入手した狭軌鉄道は、どうやら輸入第一号らしい。しかし、この狭軌も一二年後の

明治二十九年、三十年〔一八九六、九七〕にかけて、一〇六七ミリ〔三フィート六インチ〕に改められ、現在に至っている。

同じ軽便鉄道といっても、例外的な特殊サイズであり、他方、今後日本の鉄道の基準となるはずの三フィート六インチが目の前にあったはず。あとから考えれば、いろいろと不都合なことばかりであった。しかし、盛り上がってきた鉄道建設意欲の腰ぐだけが一番恐れられた。なにはさておいても行動第一を信条とする松本重太郎は動き出していたのである。藤田傳三郎に対しても、強力に意中をうち明けていた。

拙速を承知の上で、企業化へ大胆に一步踏み出したことは、大成功といえる。

藤田傳三郎は、機関車や車両の手当てだけではない。実は藤田組という土木請負事業を自営していた。したがって、藤田の果たした役割は、二重にも三重にも功績があったといえる。

後年、といっても明治二十年代、何かの記念行事に、藤田傳三郎あてに出された二通の感謝状が残っている。松本の私信はもとより、公儀の手紙についてもたしかに残っているところにも残っていない。以下の二通は、『藤田傳三郎自伝』〔私家版 明治十五年〕に収められている。珍しい文書と思われるので、あえて全文を掲載しよう。

第一の謝状は、作文くさい印象だが、第二の方をみると、藤田が受け持った役割を顧みるとき、松本重太郎の心中に感謝の思いを新たにするところがほのかに伝わってくる。

(一) 謝状

一 翰啓上仕候 春和ノ時季ニ御座候処貴台倍々御情穆奉拝祝候

陳者前年来弊社創立之儀ニ付テハ 貴台不容易御配慮被成下百般無滞開業以来 営業上ノ状況豫期ノ如ク日ヲ追テ隆城ノ運ニ進候ニ付 此機ヲ以テ第二工事ニ着手仕候運ビニ相成 弊社当初ノ希望全ク茲ニ其目的ヲ達候次第 株主一同満足不過之 深く奉感謝候 就テハ聊カ其謝ヲ表スル為メ 別紙目録ノ

通進皇之仕度御笑留被成下候ハバ株主一同本懐之至ニ奉存候

右一同ニ代リ拙者ヨリ謝状呈候

恐惶謹言

三月二十八日

阪堺鉄道株式会社社長

松本重太郎

藤田傳三郎殿

発信年不明ながら文尾に「創立後数年ナラズシテ松本同社長ヨリ記念物品ト共ニ寄贈セラレタル謝状」〔藤田傳三郎注記〕とある。

(二) 謝状

一 翰啓上仕候 陳者本社創立後年ヲ閱スル茲ニ十年 而シテ幸ニ社運日ニ月ニ隆盛ニ赴キ殆ンド他ニ其比ヲ見ザルニ至リ候段 御同慶此事ニ候 是全ク貴下始メ発起人諸君ニ於テ本邦未ダ私設鉄道ノ企アラザルノ当時 夙ニ鉄道ハ国民福ヲ増進スベキ一大機関ナルヲ看破シ 此良線路ヲ発見セラレ 貴下ニ於テハ創立ノ際モ特ニ百万御幹旋被成下候結果ニシテ 其功勞ノ大ナル株主一同深ク感謝スル所ニ御座候 乃チ株主総会ノ決議ニ依リ記念ノ為メ別紙目錄ノ物品ヲ寄贈致候間 幸ニ御受納被成下度此段得貴意候也〔目錄略〕

明治二十七年四月二十五日

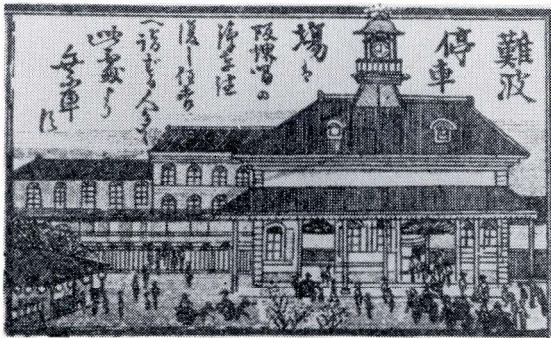
阪堺鉄道株式会社社長

松本重太郎

藤田傳三郎殿

創業の日

阪堺鉄道が開業した明治十八年は、年初からなにやら「せわしない」年であった。年があけて間もなく、はしかやほうそうが大流行し、市内の数か所で大火が起こった。



初代難波駅
 “難波停車場は阪堺間の汽車往復し住吉へ詣でる人多し、此処より乗車す”
 この駅舎は初代。明治二十一年二月、焼失の悲運に会った。
 『浪華名所略図』明治二十一年六月

内本町・橋詰町の大火、松島仲之町を火元とする大延焼、さらに飛火による船火事の発生等々。それに六月の大雨には明治の大洪水とよばれる市内の大浸水が加わった。淀川の水かさの増位による堤防の決壊が原因。市内の橋が三一も流失、というから災害の規模がおしはかれる。以上は火事を交えての集中的な天災の襲来。

そんなさ中に、自由民権運動の残党の連中が朝鮮へバクダンを持ちこんで一騒動起こそうという計画が未然に露見した。首魁は大井憲太郎で、かつての自由民権の志士。

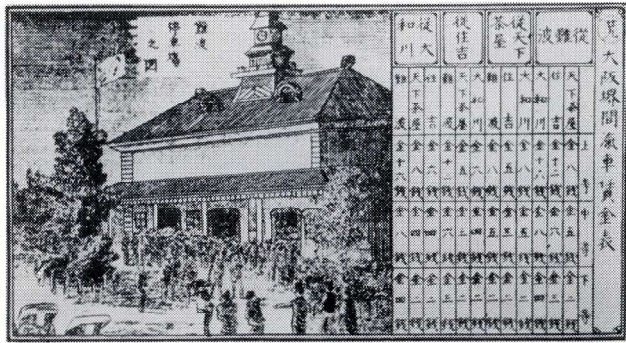
「大阪事件」といわれ、天下の耳目をそばだたせた。目の前に師走が見える十一月二十三日のことであった。どちらにしても一般市民にとっては気分がいい年ではなかった。

そうしたうっとうしい気分を一掃するかのようにして挙行されたのが、暮もおしつまった十二月二十七日の阪堺鉄道の開業式であった。

当日の盛況を伝えるものとして、現在では当時の日刊紙以外にないが、二十八日付の『朝日新聞』と二十九日付の『大阪日報』によって、当日の盛況がおしはかれる。朝日は、第一ページの雑報欄に、時の大阪府知事建野郷三の読みあげた祝辞〔六〇〇字分〕をふくめて一二〇〇字、大阪日報も五〇〇字ほどのスペースを割いている。

開業祝賀式に出席、初乗りに参加した官人、紳士、紳商、株主、新聞記者、総数約五〇〇人に及んだとある。建野大阪府知事のほか、警部長、各警察署長、各区長、大阪鎮台高島中将以下、将官、佐官数名、検事長、判事、大阪鉄道書記官、大阪府会議員、大阪商法会議員、他府県からは県令、書記官、神戸税関長、兵庫造船局長等々、各方面公人の最高首脳のほとんどを招いた。

招待された五〇〇人の客は、二列車に分乗して、一路大和川の堤に向かい、折り返し難波ステーションに帰着。やがて盛大な宴会がはじまった。盛大に火花が冬空に打ち上げられて氣勢をあげる一方、諸官庁官人は、難波駅事務所楼上において西洋料理、駅構内の待合所では日本料理で株主、



『現今活用記憶一事千金』所収の阪堺
鉄道賃金表。図は初代の難波駅舎

〔明治二十年ころ〕

紳士、紳商、新聞記者が集まった、とたくまずして官尊民卑の時代相を伝えている。他方、住吉、大和川の両停車場では、「正午十二時を期して来観人民に餅をまき与え是また非常の賑いなりき」と報道している。

余談ながら、朝日新聞の十二月二十八日は年内の最終刊で、正月四日まで休刊する旨、一ページ最下欄左隅で「社告」している。どうやら、歳末二十七日に開業式を行った阪堺鉄道のねらいは、住吉大社年始の参詣客を見込んでの大レセプション。新聞報道を通じて対一般市民デモンストレーションと、細かい計算が働いていることはいまでもない。

ところで、開業式前日の二十六日、政府から会社に対し、次のような「命令書」が下付された。鉄道建設および営業について、こと細かな指示がなされている。

東京、横浜間、京都、大阪、神戸間の官鉄、あるいは半官半民の「日本鉄道」等の経営で学んだことが、相当に生かされている。なかでも、事業の基礎になる土地の問題では、やはり相当の気配りをしていることが看取される。「小鉄道敷設」について、あとあとまで土地問題でふり回されないうちに、という親ごころの配慮とでもいうべきか。

他方、第七条、第八条、第二二条にみられるように、鉄道敷設工事の遅延あるいは長期休業（三か月）に対する罰則的な規定なども明記、甘い事業計画に対しては、きびしい条件をつけている。健全経営のための頂門の一針であろう。

さらに第二五条以下三〇条では、官庁または官吏の優遇が明文化されているあたりに、日本のな様相がうかがえる。

大阪堺間鉄道築造並営業許可ニ付命令書

第一条 今般許可スル所ノ小鉄道敷設ハ南区難波新地六番町十二、四番地ヨリ街道ノ西ニ沿ヒ和泉国堺区吾妻橋通二丁目一番地ニ至リ而シテ運輸ノ業ヲ営ムモノトス

第二条 官有ノ土地ニシテ鉄道線路ニ当ル地所及鉄道ニ必要ナル倉庫停車場建築ノ用ニ供スヘキ地所及同上ノ用ニ供スヘキ官有ノ家屋ハ相当ノ代価ヲ以テ払下ケ又ハ無賃ニテ之ヲ会社ニ貸付ノ詮議ヲ為スコトモアルヘシ而シテ伐払ヲ要スヘキ官有ノ樹木等ハ相当代価ヲ以テ払下ケヘシ

第三条 民有ノ土地家屋ニシテ第二条同様ノ用ニ供スヘキモノハ公用土地買上規則ニ拠リ買取スルコトヲ許可スヘシ

第四条 小鉄道ノ線路ニ当ル地所及鉄道ニ必要ナル倉庫停車場ニ属スル土地ハ租税ヲ免除ス

第五条 小鉄道及停車場並倉庫敷地ノ幅員鉄軌ノ重量器械車ノ製方橋梁ノ架設停車場ノ位置及建築ノ方法等繪テ精密ナル図面及仕様書ヲ出シ当庁ノ認可ヲ請ケ建築ニ著手シ若クハ変更スヘシ尤其認可ヲ得ントスル場合ニ於テハ左ノ各項ヲ區別シ添付スヘシ

一、図面中ハ隣地並近傍ノ地形ヲモ略記ス、官民有ノ別ヲ明カニシ其所屬国郡町村名番地字地種等ヲ記載スヘシ

一、官有地ハ左ノ項ヲ登記スヘシ

国郡町村名番地字及地積

但一字毎ニ區別シ其数所ニ渉ルモノハ総員ヲモ付記スヘシ

家屋ハ梁桁行ノ間数坪数

但平家造リ或ハ二階造リニシテ瓦或ハ柿屋根ノ別ヲモ付記スヘシ

樹木ハ種類目通ノ尺度及員数

但各地地名字ヲモ記入スヘシ

一、民有地ハ左ノ項ヲ登記スヘシ

国郡町村名番地字地種及地積

但所有者毎一字限リ區別シ其所有人名及総員ヲモ付記スヘシ

家屋ハ位置及所有者ノ住所姓名並其建物ノ種類等

第六条 阪界鉄道会社營業保証トシテ營業年限中軌材鉄器諸車諸器具停車場倉庫並付屬ノ諸家屋及之ニ

属スル敷地トモ当庁へ差出シ置クヘシ故ニ營業年限中他へ売却シ或ハ抵当トナシ金錢其他ノ借用ヲナシ或ハ他へ貸与スルヲ許サス

但保証トシテ差出スヘキ物品中已ニ官庁ノ抵当ニ差入アル分ハ其ノ為メ特ニ取結ヒタル契約面ノ通履行スヘシ

第七条 第一条ニ掲クル小鉄道ニ係ル一切ノ工事ハ本書下付ノ日ヨリ滿三ヶ月以内ニ著手シ爾後滿一ケ年間ニ落成スヘキモノトス若シ工業半途ニ廢シ滿一ヶ月ヲ過キ再興セサルトキハ本件ノ許可ヲ無効トナシ第六条ノ營業保証品ヲ当庁ニ於テ公売シ該金ヲ以テ原形引直シノ費用ニ充テ剩余アルモノハ之ヲ還付シ其不足アルモノハ速ニ償ハシムヘシ

第八条 小鉄道營業期間中滿三ヶ月間休業スルトキハ当庁ニ於テ該鉄道ヲ他ノ克ク運用ニ耐ユル者ニ貸付セシムル乎或ハ特ニ其業ヲ休止セシムル事アルヘシ若シ滿六ヶ月ヲ過キ其營業再舉スル能ハサルトキハ營業ヲ停止シ第六条ノ營業保証品ヲ当庁ニ於テ公売シ該金ヲ以テ其敷地等原形引直シノ費用ニ充テ其過金アルモノハ之ヲ返付シ尚不足ヲ生スルトキハ会社ニ於テ負担スヘキモノトス

第九条 小鉄道築造ノ為メ旧来ノ道路橋梁溝渠運河等ヲ他所ニ移設シ或ハ一時他所ニ仮設スルヲ要スヘキトキハ第五条ノ手續ニ準拠シ当庁ノ許可ヲ得テ之ニ著手堅牢ニ竣功シ当庁ノ認定ヲ請ケシヨリ滿一ケ年ヲ經過ノ後ハ会社負担ノ限ニアラス

但移設仮設ノ為メ官有所有ノ土地並ニ家屋ニ係ルモノハ第二第三兩条ノ例ニ拠ルヲ得ヘシ

第十条 汽車ノ横断ニ係ル道路ニ對シ鉄道築造ノ間又ハ之カ修理ヲ加ヘントスル場合ニ於テハ最寄警察署ノ認許ヲ得ルニアラサレハ道路ノ往來ヲ止ムルコトヲ許サス

第十一条 小鉄道營業許可ノ期限ハ滿五十七ケ年タルヘシ而シテ營業期限中ト雖モ滿三十ケ年ノ後ハ政府ノ都合ニ依リ相当代価ヲ以テ買上ヲ為スコトアルヘシ但買上ヲ為スヘキ場合ニ於テハ鉄道倉庫停車場及之ニ属スル土地其他鉄道ノ營業ニ必要ナル鉄道附属ノ家屋諸器具ハ鉄道ト共ニ一切之ヲ引渡スヘキモノトス

第十二条 内国人ノ外株主タルコトヲ許サス

第十三条 全線路落成ニ至ラスト雖モ漸次落成シタル部分ハ当庁ノ許可ヲ請ケ運輸ノ業ヲ開始スルコトヲ得ヘシ

第十四条 会社ハ線路ノ安全ヲ保持センカ為メ線路ニ沿ヒ完全ノ堤防若クハ牆柵ヲ設ケ守衛ノ番人ヲ置キ充分ノ警備ヲ為スヘシ

第十五条 小鉄道ノ横断スル道路ハ悉ク踏切道ヲ設クヘシ而シテ其通行ノ繁キ道路ハ通車時間中番人ヲ付シ之カ通行人ヲ制止シ負傷者等ナカランコトヲ注意スヘシ

但踏切道ノ幅員及構造並番人ヲ要スヘキ道路ハ当庁ノ指揮ニ從ヒ費用ハ会社ノ自弁タルヘシ

第十六条 乗客及荷物ノ運送賃並一車ニ乗込ヘキ人員走車ノ速度及發著時間度數其他共總テ通車ニ関スル諸規則ヲ定メ若クハ之ヲ改正セントスルトキハ之ヲ詳記シ当庁ノ認可ヲ得テ履行スヘシ

第十七条 官庁或ハ官庁ヨリ人民ニ許可シ公益ノ為メニ該鉄道其他敷地及其近傍ニ於テ道路溝渠運河ヲ設クルトキハ会社ニ於テ之ヲ沮拒スルヲ得ス

第十八条 官庁或ハ官庁ヨリ人民ニ許可シ他日該鉄道ニ他ノ鉄道ヲ連絡シ又ハ横断シ若クハ支線ヲ付ス等ハ会社ニ於テ之ヲ拒ムコトヲ得ス

第十九条 鉄道敷地ノ悪水ヲ疎通スルニ要用ナル箇所ハ溝渠或ハ樋管等ヲ設クヘシ
但設置ノ構造ハ当庁ノ指揮ニ從ヒ該費用ハ会社ノ自弁タルヘシ

第二十条 小鉄道ノ營業ニ係ル稅納方官庁ヨリ命令スルトキハ相当ノ金額ヲ納ムヘキモノトス

第二十一条 營業年限満期ニ至ルトキハ鉄道ハ悉皆取払ヒ原形ニ復シ予テ貸付セシ所ノ官有土地並家屋トモ原状ヲ以テ速ニ還納スヘシ然レトモ請願ニ因テハ更ニ營業ヲ許可スルコトアルヘシ
但会社ニ於テ満期後六十日ヲ經過スルモ之カ引直シ方結了セサルトキハ第八条ニ照シ当庁ニ於テ処分スヘシ

第二十二条 鐵道新築ニ関スル工事ハ兼テ認可シタル仕様書ニ準拠執行シ且常ニ線路諸器械等ヲ始メ營業上ニ係ル諸般ハ工部省ニ於テ之ヲ監督スヘシ若シ營業人命令書ニ違ヒ或ハ修理等ヲ怠リ為メニ危険又ハ妨碍ヲ生スルヲ認ムルトキハ之カ施行実践ヲ督責シ若シ正當ノ事由ナクシテ奉セサルニ於テハ其

要旨ヲ遂クルニ至ル迄其線路ノ一部分若クハ全部ノ營業ヲ休止セシムヘシ此場合ニ於テハ之カ損失ハ補償セサルヘシ

但休止ヲ命セシ場合ニ於テ正當ノ事由ナク滿三ヶ月間ヲ經過スルモ尚其執行ヲ怠ルカ若クハ其指定シタル方法ニ違背スルトキハ其營業ヲ停止スヘシ此時ニ際シテハ第八条ニ準拠処分スヘシ

第二十三条 当庁ハ凡ソ鐵道ニ関スル事物〔發明ニ係ルモノト否トヲ問ハス〕ニシテ公衆ノ安全若クハ便益上ニ於テ要用ナリト認ムルモノハ其会社ニ向テ其設備若クハ修正ヲ命スルコトアルヘシ

第二十四条 小鐵道敷地内ニ於テ線路ニ沿ヒ官庁ヨリ電線ヲ架設シタルトキハ会社ハ無料ニテ官庁ノ設備セル架柱ノ一部ヲ使用シ鐵道用ノ電線ヲ架スルヲ得ヘシ

第二十五条 停車場内若クハ鐵道敷地内ニ於テ会社ハ電信郵便兩局ノ需メニ応シ土地或ハ家屋ノ一部分ヲ無料ニテ兩局ノ用ニ供スヘシ

第二十六条 郵便物〔郵便條例ニ掲載セル各種郵便物及將來開設セントスル小包郵便物ヲ總稱ス〕及郵便事務上必要ナル器具並郵便物護送又ハ運送監督ノ吏員ハ無料ニテ之ヲ輸送シ郵便物多数ニシテ駅通局ノ要メアルトキハ二兩以下ノ運送車ヲ定期列車ト同時ニ發出スヘシ若シ三兩以上ヲ要スルトキハ定価ノ半額ヲ受領スルヲ得ヘシ

第二十七条 鐵道事務ニ関シテ往復スル吏員ハ無料乗車ヲ諾スヘシ

但是等ノ吏員ハ各自所属ノ官衙ト会社トノ間ニ於テ予約シタル常乗切手ヲ帶ルモノニ限ルヘシ

第二十八条 公務ヲ以テ往来スル陸海軍人軍屬軍馬其他軍用品並警察官ハ總テ其半価ヲ以テ乗車輸送ヲナスヘシ

但其公務タルコトヲ証スヘキ通券ヲ帶ル者ニ限ルヘシ

第二十九条 会社ハ当庁ヨリ預托シタル檻車ヲ以テ警固吏及囚人ヲ輸送スルハ無料タルヘシ

但会社ノ客車ヲ用ユレハ普通ノ賃金ヲ支払フヘシ而シテ檻車ハ官費ヲ以テ製造シ会社之ヲ保管スヘシ

第三十条 非常ノ事變兵乱等ノ時ニ當テハ会社ハ官庁ノ命ニ応シ官庁ニ鐵道ヲ自由ニ使用セシムルノ義

務アルモノトス

第三十一条 社員以下雇夫ニ至ル迄凡ソ会社ノ營業上ニ関シ他ニ損害ヲ負ハシメタルトキハ会社之カ賠償ノ責ニ任スヘシ

第三十二条 明治五年第四百十六号布告鉄道略則第六条ノ諸伝染病者車中ニ於テ見当リシトキ及第八条中不良ノ行為ヲ為ス者其他乗客ノ劇症ニ罹リタルモノ等アルトキハ停車場近傍ノ警察署若クハ巡査派出所ヘ直ニ届出或ハ告訴スヘシ

第三十三条 会社ハ毎月ノ乗客及荷物ノ運送高ト其合計ノ精算及方法等ヲ翌月初旬中ニ当庁ヘ報告スヘシ又一年毎ニ其報告書ヲ作り翌年一月中ニ当庁ヘ差出スヘシ

第三十四条 此命令書ニ掲クル条件ノ外法律規則ニ因リ定メタル条件及将来定ムル処ノ諸件ハ総テ之ニ遵フヘシ

第三十五条 此命令書中ノ条件及会社創立定款中ノ条項ニ違背スル乎若クハ之ヲ遵守スルヲ怠リ鉄道ノ公益ヲ妨害スルモノト認定スルトキハ營業期限内ト雖モ之カ營業ヲ停止シ第八条ニ準シ処分スヘシ

創業後の業績および主要工事

創立後の資本増加、株主移動の状況は次のとおりである。創立当初資本金は二五万円で、一株額は一〇〇円であったから、発行株数は二五〇〇株の計算。そのうち、一一五八株は、発起人引き受け、残り一三四二株は公募としたが、たちまち満株となり会社創立となった。公募に際して、いくらプレミアムがついたか、その当時の個々の株主の顔ぶれなどは明らかでない。

第一回目の増資は、十九年十一月の臨時株主総会で、付議決定された。資本増加額は五万円で、新資本金は三〇万円に改められた。手取金の使途は、大和川と堺間の線路延長のための工費であった。さらに二十年十二月の臨時株主総会にて三万円の増資を決めて、三三万円の新資本金となった。増資理由は前回と同じで、これによって二十一年五月によく堺までの延長工事を完了する



難波く堺間全通直後の吾妻橋ステーション付近図

ことができたのである。

そして、二十四年にいたり、商法（いわゆる旧商法）の施行をみ、株式一株当たり額面五〇円が普通となったので、阪界の一株額面も一〇〇円から五〇円に改められた。その後、線路の延長、車両の増加あるいは難波く住吉間の複線化工事などの設備の充実に追われて、二十五年八月の臨時株主総会で七万円の資本増加を議決した。阪界鉄道としては最後の増資で、資本金は四〇万円ちょうどになった。なお、この増資決定の直前に、はじめての社債募集を行ったことが注目される。（阪界鉄道解散については後述）

創業以来、一三か年間の株主の移動状況をみると、当初一二一名だったのが、十九年、二十年に一〇〇余名と低減、二十三、四年の額面五〇円に変更前後は、ほぼ同数の一六〇名弱、それから漸増するが、三十一年度の最終時にやっと二〇五名になった程度。阪界は、日に日に大衆的な交通機関になっていったけれど、一般大衆にとっては、その株式の存在は、まだまだ縁遠いものに過ぎなかった。

次に、一三か年間に実施された主要工事の概要を述べておこう。

難波く大和川間建設工事

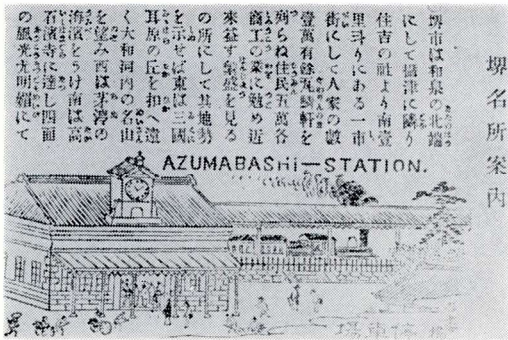
十七年二月四日付、線路延長四マイル五八チェーン敷設を大阪府を窓口に出願。同年六月十六日認可。工事は、大阪藤田組請負い、十八年二月十八日の起工、同年十二月二十六日竣工。

大和川く堺間建設工事

十九年十二月十五日付で、二マイル四十分の一を出願。同月二十四日に認可。二十年五月着工により、古川鉄橋・築堤下水暗渠および陸橋等、同年十二月までに完工。ただし、同年十月の洪水のため大和川鉄橋々脚工事渋滞とイギリスへ発注した鉄橋用鋼材輸送中の船舶が暴風のため延着。工事は完了は二十一年三月まで延引。

開通当時のアズマバシ・ステーション風景（当時のガイドブック）

堺名所案内



電話架設工事

難波～大和川間は十九年四月、大和川～堺間は二十一年三月、それぞれ竣工。

鍛工場建設工事

二十年三月、諸車両修繕用の鍛工場一棟を難波停車場構内に着工、同年六月に竣工。

難波停車場の改築工事

二十一年二月の火災により、初代駅舎焼失。直ちに復旧工事にかかり同年九月、煉瓦造りの新停車場竣工。

難波～住吉間複線化工事

二十五年十月着工、同年十二月竣工。

難波～堺間線路改築工事

二十九年四月出願、同五月十四日認可。かねて締結の契約に基づき、右工事一切を「南海鉄道」へ委託。同年六月、難波～住吉間着工、同年十二月に竣工。なお、住吉～堺間は阪堺鉄道線路沿いに、南海鉄道が三フィート六インチ軌道を敷設。

堺駅の拡張工事

堺駅工事（乗降場、待合室）も南海鉄道へ委託、三十年九月着工、三十一年八月完成。

建設計画関連で、十八年十二月二十七日の『大阪日報』は、次のように報道している。

阪堺鉄道会社の鉄道線路の最初難波より堺の海浜まで敷設さるるはずなりしも、大和川に鉄道橋梁を架設するか、或いは同川にトンネルを開さくするに非常の費用を要するより同川北岸までに止められし由なるが、このほど来阪されたる井上「勝」鉄道局長には是非堺・吾妻橋まで敷設することとし、来春早々着手すべき様と株主一同へ相談に及ばれたれど、株主は右大和川に付莫大の費用を要する割合には効益少ければ、むしろ今の線路を大和龍田まで伸長し、ついで郡山、奈良等へ敷設する方余程利益ならんとの意見にて目下相談中なりという。

開通当時の発着時刻表と乗車賃金表

区間	種別	時刻	乗車賃
東京	上	八時	六圓
	下	八時	六圓
大塚	上	八時	五圓
	下	八時	五圓
池袋	上	八時	四圓
	下	八時	四圓
有楽町	上	八時	三圓
	下	八時	三圓
有明	上	八時	二圓
	下	八時	二圓
有明	上	八時	一圓
	下	八時	一圓

架橋用鋼材の大延着は、心配症の株主の頭をいためたようで、計画の仕様変更まで取沙汰され、はては突き当たりを左折して、奈良盆地へ伸ばす案まで出たのは興味深い。しかし、鉄道局長の井上勝の意向どおり、最終的にターミナルは堺となったこと、いうまでもない。

さて、業績を左右する乗客の推移はどうか。たしかに六マイル余の短距離鉄道ながら「その運輸状況を通観するときは、わが国私設鉄道中、絶えてその比を見ざる所なり」というとおりの盛況が記録されている。

十九年〔営業マイル数四マイル六〇チェーン〕一一六万一二八八人であったのに対し、二十一年〔五マイル五七チェーン〕には一七八万九九一三人であった。ところが二十七年〔六マイル三三チェーン〕、二一九万二〇五四人、三十年、三四七万八六三九人と台変わりを演じ、最終年の三十一年〔年換算は三六〇万人余に匹敵する好調を保った〔同年六〇九月実績は二七〇万六四三人〕。〕

右にみたような乗客の増加は、業績の上に端的に表われてくる。営業収入の推移をみると、十九年に四万四七〇〇円であったのが、二十二年に約一十一万円、二十八年には一五万三〇〇〇円、三十九年には半年で一十九万円と大幅なテンポで増加している。他方、純益も尻上がりの向上を示し、十九年一万八〇〇〇円、二十二年七万円、二十八年一十二万円、三十一年〔半年計算一四万円と大きな躍進の跡を記録している。配当もこれに平行して増加、三十一年には三割二分七厘の高率を実施している。〕

それでは、なぜこのように好業績を維持し得たのか。『経歴史』は簡略に、「線路位置の優良なりしと役員と株主の間常に和衷して、しばしば〔役員〕更迭を見ることなく円滑に業務の進捗を計りたるの二者」と断定を下している。沿線の立地条件の良好なことは、すでに述べたところで、さらにくり返す必要はない。

後者の人の和の点について見ると、「最初より役員の変更稀にして」とあるように、とかく新会

社といえはトラブルを起こし勝ちであるのに対し、ふしぎなほどまとまりのある会社であった。退任は、死亡や病气、その他まったく私的なトラブルに基づいている。終始、阪堺鉄道の首座の席にあった松本重太郎は、新生「南海鉄道」においてもその座にあり、三十七年の引退時まで、席を暖めつづけた。通算すれば実に二〇年間も社長職にあったわけだ。百三十銀行の破綻がなければ、不倒翁の冠を頭にいただいたはず。改めて、松本重太郎の存在の重さを認識する必要があるだろう。

三、南海鉄道の創立

阪堺鉄道が創業当初から好調裡に滑り出し、大和川の架橋も少しおくれて竣工したが、明治二十一年〔二八八八〕五月には、大阪と堺間の全通をみた。そのうえ業績も尻上がりによくなってきた。

この阪堺より一足さきに発進した半官半民の日本鉄道会社〔国鉄東北本線の前身〕も、利用客は増加の一途で人気は上々のウワサが口伝えに広まっていた。十年代半ばごろからはじまった鹿鳴館を舞台とする頭官貴紳たちの欧風化運動も絶頂に達しようとしていた。ハイカラ人気というのだろうか。そんな波の間に、鉄道ブームが盛りあがってきた。

そのころの事業熱を、『株界五十年史』〔小沢福三郎 昭和八年一月〕は、次のように述べている。

諸株の高潮は〔明治二十二年一月より始まり紀元節〔二月十一日〕には憲法の発布あり……四月まで持続せり。五月以降は又漸落の歩調を呈し、特に大隈条約改正に議論沸騰せりと雖も企業熱は依然衰えず。会社の新設拡張せらるるもの枚挙にいとまあらず、即ち左の如し。

増資及新設会社資本額表〔単位一〇〇〇円〕

年次	鉄道会社	工業会社	商業会社	銀行	農業会社	合計
明治十九年	二五〇	六七二五	—	—	—	六九七五
二十年	五〇	五二八五	一五七〇	一五三五九	一八七一	二四一三六
二十一年	一九七四〇	一九〇二〇	二二九九四	一三三六一	三〇三七	四五五五八
二十二年	一三五二〇	五一一七八	二二八四八	三六四四	二一五六	七三三三六

右の増加は工業会社首位を占め、鉄道業之に次げり。けだし企業認可上の手續煩雜なりしが為め鉄道業の勃興を牽制せられしこと尠なからざりしと雖も工業の発達が交通の便宜に負う所多きを以って本邦産業



車体に鋳付けされた鉄製プレート。羽車の絵模様は創業期の意気込みがしのばれる。

発達は当時の交通業によりて其根底を扶植せられしこと多大なるは産業史上逸すべからざる事実なり。

明治二十年前後の企業ブームの実勢をよく伝える記述で、鉄道事業が認可を得るための手続きが面倒で、実勢をさえぎられたことをほのめかし、同時に交通業が一般産業を発達させるのに縁の下の力持ちの役割を果たしたことを強調している。

引用文の「……資本額表」の作成準拠資料の出所が明らかでないのが、残念だが、明治十九年の「鉄道会社・二五万円」は阪堺鉄道と判定してよい。もつとも、阪堺の創立はその前年で、少々ズレはある。しかし実働をはじめたのは十九年初めからであるから、おそらくはこれを考慮した上で表掲であろう。

それから、『鉄道百年略史』（鉄道図書刊行会 昭和四十七年十月）によれば、出願社数は、明治十九年度六社、二十年度一一社、二十一年度五社、二十二年度一五社と、年度別に計上している。しかし、これは出願した会社であつて実際に企業化したのは、その何分の一かにすぎず、その多くは泡沫会社であつた。

このときの鉄道熱は、のちに第一次鉄道ブームと名付けられたが、その中の一社として顔を出すのが、紀泉鉄道で、設立は二十二年五月であつた。

設立に当たつて、主務官庁に出願したときの事業内容は、阪堺鉄道の堺停車場を連絡駅として南進し、紀ノ川に達する三六マイル（約五八キロ）の鉄道線路の建設であつた。

紀泉鉄道会社創立ノ儀ニ付請願

今般私共ニ於テ和歌山県下紀伊国名草郡紀ノ川北岸ヨリ大阪府下和泉国堺市ニ達スル里程凡ソ三拾六英里許ノ鉄道ヲ布設シ旅客及貨物運輸營業ノ目的ヲ以テ紀泉鉄道会社創立ノ義発起仕候ニ付私設鉄道第一章程ニ拠リ起業目論見書拝呈仕候間何卒特別ノ御詮議ヲ以テ別紙特許請願ノ条件御聞届ノ上会社創立御免許状御下附被成下度尤モ御許可ヲ被リ候上ハ堺市吾妻橋ニ於テ阪堺鉄道会社ノ鉄道線路ト接続仕度已

羽車マークの由来

南海鉄道のマークは羽車である。なぜこのようなマークが制定されたかといえは、阪堺鉄道創業後間もなく確か明治十九年のこと、ドイツのある農園が使用していた車体を譲りうけたことがある。その車体の特別室の窓のカーテンに羽車のマークがあるのに気づいた。車に羽根が生えて飛ばば「早い」というシンボルとして使用するのに申分はない。「これがよかるう」と、早速決定して会社のマークに採用したのである。南海鉄道となつてからも、羽車の軸が左向きであつたのを右向きに直してそのまま使用している。〔開通五拾年〕昭和十一年三月

ニ該会社トモ協議ヲ遂ゲ別紙写ノ通約定仕候ニ付是亦御免許ヲ被リ度此段奉願上候也

明治二十二年五月九日

大阪府下東区平野町四丁目

松本重太郎^⑩

〔以下略〕

発起人の顔ぶれをみると、松本重太郎、田中市兵衛、竹尾治右衛門、鳥井駒吉、岡村平兵衛、川端三郎平、横山勝三郎、宇野四一郎、佐々木政父、寺田甚與茂、宮本吉右衛門、北島七兵衛、垂井清右衛門らであった。

松本重太郎以下、阪堺鉄道的首脳部の名前が並んでいるのに気付く。同時にこれまで阪堺鉄道とは無縁だったが、泉州や紀州の地元では名の通った人物の存在が目につく。いわく佐々木政父〔衆議院議員、岸和田紡績取締役〕、いわく寺田甚與茂〔岸和田紡績社長〕、いわく渡辺鉄心〔銀行役員、和歌山紡績監査役〕といった面々。かつて藤田傳三郎や松本重太郎が、阪堺鉄道建設を企てたとき、堺在住の実力者に訴えかけたのと同じ方式である。かれらはのちに南海鉄道の役員の席に連なる。

そして早くも二十二年十二月に、その紀泉の側から合併の議がもちだされてきた。中身はどうであれ、いわば縁結びのはなしである。世話人として、そのころの大坂・堺の実力者が立会うことになった。外山脩造、大西五一郎、大塚三郎平、藤田傳三郎、矢邊清兵衛らである。かれらのあつ旋が奏功して、筋書きどおり、二十三年一月の臨時株主総会で両社の合併のはなしはうまくまとまった。

ところが好事魔多しというのだろうか、思わぬことから水が入って、せっかくの案件がタナ上げになる事態が生じたのである。和歌山県下に空前の大洪水が起こったのである。有数の山岳県なので、ひとたび大雨が訪れたならば、鉄砲水が山地、田野を走りぬける。各地の堤防が決壊し、人畜

の死傷、家屋の流失が続出した。

そのうえ、二十三年という年は、日本資本主義発達史の上でも記録に残る第一回目の経済恐慌の年でもあった。二十二年の農作物の凶作と銀塊の騰貴は、輸出貿易に障害を与え、輸入超過、正貨の流失は財界に大きな打撃を与えた。ことに紡績事業の中心地である大阪の受けた影響は大きかった。もっと身近かなところでは、和歌山側の発起人の中に、洪水禍で損害を受けた人が少なくなかった。いきおい、鉄道に対する出資者の氣勢をくじくような始末となった。

しかし、熱烈な紀泉鉄道の開通を望む声が地元であって、ついに二十六年七月末に合併の案件がまとまることになった。いうなれば、ペーパー・カンパニー同然であった紀泉鉄道の動脈に一挙に血液が流れ込んだような格好であった。

ところが、またしても障害物が行く手に現われたのである。というのも、まさにもう一つのペーパー・カンパニー、それもほぼ同じ方位に向かって路線培養を心がける紀阪鉄道の出現であった。正味のはなし、紀泉といい、紀阪といい、事業会社としての記録が断片的にしか残っていないことである。ことに紀阪の方が甚だしい。いいかえれば、創立当初、果たして正当な手続きで出資金を徴したか、事業会社としての必須条件を整えていたか等についても疑わしく、「創立準備」に明けくれた方が長かったように思われる。まさに先述したように、出願はしたが中味のない鉄道会社であったようだ。

それがにわかには蘇生してきたのは、紀泉と紀阪のツバぜり合いがはじまってからのことである。紀泉の親元筋に当たる阪堺鉄道では、しきりに声援につとめる。他方、紀阪も地元紀州、泉州の利害得失を強調して自己主張をはじめ。

さて、争いは、それぞれにいい分があるから放っておけば、いずれは泥合戦で益するものは何も残らぬ。ついに時の氏神として、大阪府知事や書記官あるいは和歌山市長、その他知名士が何度と

なく仲に入つてまとめようとしたが不成立に終わった。

ところで、阪堺「紀泉」の代表が松本重太郎、鳥井駒吉であるのに対し、紀阪の代表が佐々木政父、岡村平兵衛であった。後の二人は、実は紀泉の発起人名簿にも名を連ねている。これでは泥仕合になるのも避けられぬところだ。

このままでは、百年戦争、機を見て幕を引かねばならぬと構えていたのが、松本重太郎である。「最後の方策として当時、同氏〔松本重太郎〕と特殊の懇親関係にありたる松方正義伯〔後の侯爵〕に之が裁定を依頼することになった」。『南海鉄道発達史』むろん、紀泉・紀阪の幹部どころの同意を得ることである。

仲裁裁判ヲ乞フノ書

目下創立発起中ノ紀泉鉄道株式会社ト同創立発起中ノ紀阪鉄道株式会社ト今回合併ノ契約ヲ締結スルニ付テハ該契約中其意見ノ吻合セザル点ニ対シ閣下ノ仲裁々判ヲ乞フ其事項左ノ如シ

第一 左ノ線路中其一ヲ撰択スル事

和歌山市ヨリ大阪府下天王寺ニ達セントスルノ線路

和歌山市ヨリ大阪市湊町ニ達セントスルノ線路

第二 資本金総額二百八十万円ノ内一百万円ヲ以テ阪堺鉄道株式引替ニ充テ四十万円ヲ以テ阪堺鉄道

株式会社株主ノ引受高トナスコトハ紀泉紀阪両社発起人ノ既ニ承認スル所ナルヲ以テ其残高一百万円ヲ紀阪紀泉両会社ニ分配スルノ割合ヲ決定スル事

右ノ二事項ニ対スル閣下ノ裁判ハ紀泉紀阪両会社発起人ニ於テ之ヲ承認シ毫モ異議ナキコトヲ誓ヒ茲ニ紀阪紀泉両会社発起人ハ各其総代トシテ委員ヲ選ヒ連署ノ上謹テ閣下ノ仲裁々判ヲ相仰キ候也

但此裁判以外ノ事項ハ渾テ紀阪紀泉両会社発起人ニ於テ一会社員トシテ協議決定スベキコトハ是亦双方ノ承認スル所ニ候

明治二十六年九月

紀阪鉄道株式会社創立

伯爵 松方正義 殿

〔松方家文書「紀泉鉄道株式会社創立経歴之概略」〕

委員総代 某
紀泉鉄道株式会社創立
委員総代 某

松方正義からの仲裁裁定書



右の依頼に依りて、松方から次のような裁定を受けとった。当時の松方は、二十五年七月末、内閣総理から身を退き、那須野の千本松で農場経営かたがた次の出番に備えて英気を養っていた。松本との「懇親関係」とは養嗣子泰蔵の岳父となるのが松方であったことを意味する。なにしろ相手は爵位を持った超大物である。ツルの一声とはそういうものかと思われるほどで、「両者異議なく之を諒承し、さしにも紛糾した合併の議も円満に達成」〔『南海鉄道発達史』〕したのである。

目下大阪市ヨリ和泉地方ヲ経過シ和歌山市ニ至ルノ間ニ鉄道ヲ布設セントシ 紀泉鉄道株式会社及ヒ 紀阪鉄道株式会社ノ發起人ヨリ各自政府ノ許可ヲ請願スルニ際シ 両社合併ノ契約ヲ締結スルノ必要ヲ生セリ 而シテ其協議中線路ノ撰択及ヒ資本金ノ分配ニ関シ 双方創立委員ノ意見吻合セサルモノアリ 余ニ之ヲ裁定スルノ任ヲ託セラレタリ

此事タル固ヨリ権利上ノ争訟ニ係ルニ非ス 随テ民事訴訟法ノ規定ニ拠リ仲裁判断ヲ求メラルルニ非ス 単ニ双方意見ノ吻合セサル二点ノミニ対シテ 徳義上ノ裁定ヲ求メラルルニ在リト雖モ 余ノ裁定スル所ハ之ヲ承認シ毫モ異議ナキコトヲ誓ハレタリ

依テ余ハ之ヲ承諾シ双方ノ陳述ヲ聴キ 提出セラレタル書類図面ヲ閲シ裁定スルコト左ノ如シ

第一 線路ノ撰択ハ和歌山市ヨリ大阪市湊町ニ達スル線路ヲ取ル可キ事

第二 資本金残高一百四十万円ノ分配ハ之ヲ折半シ双方各七十万円ヲ引受クル事

明治二十六年十月十二日

伯爵 松方正義

紀泉鉄道株式会社創立委員総代

松本重太郎殿

紀阪鉄道株式会社創立委員総代

佐々木政父殿

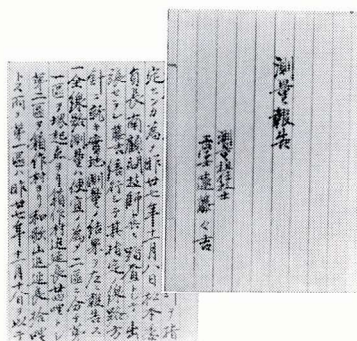
ことが決まれば、間髪を入れず、実行に移すのが松本重太郎の手法である。さっそく、堺から和歌山に至る予定路線の測量を命じた。

以下に引用する「測量報告」がそれだが、のちに主務官庁へ提出されるはずの基本資料となることというまでもない。その初めの部分に、南顧問技師とあるが、工学博士南清のことで、元山陽鉄道(株)の技師長。明治二十四年、中上川彦次郎が山陽鉄道の社長当時その下で働いていたが、中上川退陣のあとを引き受けたのが松本重太郎で、そこで南と非常に昵懇になったらしい。和歌山へ向けて鉄道建設するについては、必要不可欠の人物として、山陽鉄道へ懇請、鉄道敷設の工事顧問として迎えたのである。さらに、その南が腹心の部下としてつれてきたのが工学士の遠藤藤吉である。遠藤のまとめた報告書には付条として、「図面目録」と工事の「予算表目録」が添付されているが、現物はかなり詳細に作成されたものと推定される。

測量報告

本会社鉄道線路選定ノ方針ヲ指定センカ為メ 昨二十七年十一月八日松本委員長 南顧問技師ト共ニ
踏査トシテ 出張セラレ藤吉陪行(随行)シテ 其指定ノ線路方針ニ就キ实地測量ノ結果ヲ左ニ報告ス
一 全線路測量ハ便宜ノ為メ 二区ニ分チ 第一区ヲ堺起点ヨリ箱作村迄延長二十四哩トシ 第二区ヲ
箱作村ヨリ和歌山迄延長十哩トス 而シテ第一区ハ昨二十七年十一月十八日ヲ以テ技手以下数名ヲ派
遣シ 堺起点ヨリ着手シ順次詳密ノ測量ヲ遂ケ 本年二月中旬ニシテ箱作村迄ノ測量ヲ了リ 更ニ阪
界線及湊町天下茶屋連絡線ノ測量ニ着手シ 三月二十五日之ヲ完了ス 第二区ハ昨年十一月十九日ヲ

遠藤藤吉の測量報告書



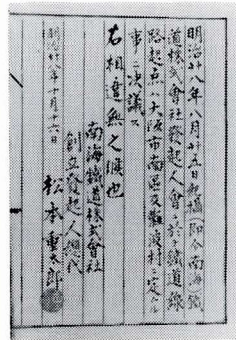
以テ派遣シ 直チニ和歌山ニ至リ予メ至難ノ箇所ト認メタル孝子越隧道南口ヲ起点トシ 南北ニ分レテ漸次其ノ歩武ヲ進メ 本年二月二十八日ヲ以テ箱作村ヨリ和歌山ニ至ル測量ヲ為スト雖モ 孝子越隧道等至難ノ箇所尠ナカラス 多クハ山際溪澗ヲ跋涉シ一層精密ノ測量ヲ為シタルト淡輪比較線ヲ測量シタルトニテ稍々同様ノ日子ヲ費セリ

一 大橋梁ニ属スル分ハ工事予算トモ最モ精確ヲ要シ 河底ノ地質ヲ詳悉スルノ必要ヲ感シ 測定器械ヲ応用シ大津川ニ一ヶ所紀ノ川ニ二ヶ所ノ試験ヲ為セリ 之レ本年一月二十一日ヨリ着手シ本月十五日ヲ以テ其ノ成績ヲ告ク

一 製図及予算調査ハ第一区ノ人員外業ヲ終ルヤ 直チニ着手シ第二区ノ人員ハ外業完結ヲ期トシ 其囑托ヲ解キタルヲ以テ内業ハ総テ第一区ノ人員ニテ引受ケタリ 故ニ予算調査ノトキハ三週間程ハ夜業執務セリ 製図ハ夜業ニ便ナラザルヲ以テ休暇ヲ廢シ 早出居残ニシテ執務シ 書末目錄ノ通り調製ヲ終レリ 本免状出願ニ添付スヘキ謄写図面ハ本月二十五日ノ交迄ニ完結ノ見込ナリ

一 測量選線ハ概ネ従前ノ者ニ拠ルト雖モ 其設計ニ至リテハ 線路平面及縦横断面図ノ外徴スヘキ者ナキニ依リ 一切南顧問技師ノ指揮ニ依リ新設計ヲ画セリ 而シテ従前ノ者ト大差アル点ヲ列挙スレバ

- 第一 旧設計ニ依レハ淡輪ニ於テ長六鎖七十五節ノ隧道アリシヲ全廢シ 線路ヲ西方ニ転更セリ 之レ工費ニ於テ殆ント金一万円ヲ減シ 線路基面高度ニ於テ三十一尺上昂スルノ勞ヲ減シ得タリ
- 第二 孝子越線路ハ旧設計ニ依レバ四十分一ノ最急勾配ナリシモノヲ五十分一ニ變更セリ 之レ殊ニ最多ノ日子ト熟慮トヲ費シタルモノニシテ 最初踏測ノ際藤吉外二名分担シテ三日間山谷ヲ跋涉シ 愈該線ノ右ニ出ル者ナキヲ認定セシ者ナリ 而シテ其実測ニ着手スルヤ最初五十分一ノ線路一線ヲ測リテ之レヲ改良シ 次ニ四十分一ノ線路一線ヲ測リテ亦之レヲ更改シ 其二箇ノ改良線ヲ比較シタルヲ以テ測量上ニ於テハ遺憾ナキヲ保スベシ 而シテ此ノ結果トシテ五十分一ノ方工費ノ差額金五万円程ヲ超過ス 然レトモ四十分一ノ線ト五十分一ノ線トニ於テ車輛牽引力ノ比ハ二三トン内外ノタンクエンジンヲ使用スルトシテ 殆ント四ト五ノ比例ナルヲ以テ之レヲ換言ス



紀撰鉄道の大坂側起点の決定

レハ 四十分ノ一線ニテ五回ニ運搬スヘキ貨物ヲ五十分ノ一線ニテハ四回ニ運搬シ得ルノ割合ナリ 故ニ該鉄道ニシテ遂次營業ノ発達停止スル者ニ非ストセハ 将来ノ利便必非常ナルモノアラシ 且ツ車輛ノ修繕線路ノ保存又運輸上ノ安全等其ノ利益枚挙ニ逞アラザルベシ

第三 和歌山停車場ノ位置旧設計ニアリテハ該市ノ東方ニ定メアリタルカ今回ハ該市ノ西北部ニ變更セリ 此ノ位置タル水運ト連絡スルノ便アルノミナラス市街各所ニ一様ノ便利アル位置ナリ

一 予算金額ハ湊町天下茶屋間ヲ連絡シ 尚ホ阪堺線ノ改良ニ対シテハ将来複線ノ必要ヲ感シ 更ニ住吉界間ニモ複線ヲ設クルノ計画ヲ立テタルニ依リ 随テ用地橋梁及各停車場ノ模様替等ニ多額ノ工費ヲ要シ〔旧予算十一万円ナリシモ〕之ヲ二十七万円ニ増加シタリ 孝子越ノ五十分ノ一線ニ五万円ヲ増加シ建設費合計金百七十万円ナリ 之ヲ旧予算ニ比スレハ実ニ金十万円ノ節減ナリ 之レ土工ハ成ルベク旧地盤ニ沿フテ施工シ 工費ヲ減スルト共ニ水害其他人民ノ苦情ヲ避クルノ益アリ 又車輛費器械場費軌道費停車場等營業上差支ナキヲ度トシ成ルヘク節減シタルモノナリ

一 測量費ハ川底地質試験器械損料等一切ヲ算入シ本月末迄ニ凡金五千二百円ナリ其内器具代金凡千百六十円ヲ控除シ残金四千四十円ハ消費ニ属ス 之ヲ鉄道全線四十二哩半ニ平均スレハ一哩凡金九十五円ノ割合ナリ

〔「図面目録」の内訳は省略〕

明治二十八年四月二十日

測量担任技士

工学士 遠藤 藤吉 ㊦

委員長 松本重太郎 殿

そのあと、合併によって社名を紀撰鉄道とし、二十七年七月三日に設立発起認可ならびに鉄道敷設仮免許状の下付を受けた。ついで南陽鉄道と改名し、さらに三軒、南海鉄道と改称することになった。二十八年九月五日、会社創立と鉄道敷設の申請書を提出し、免許状を下付されるのが二十九年

三月三日であった。

次の案内文は申請書提出直前に開かれた「創業総会」での議決案である。このときはじめて「南海」の名乗りをあげるわけで、宛先はおそらく株主とみられる。以来、不動の社名となった。東海道、山陽道、中山道等、古来からいい古されてきた街道名に並ぶ名称で、紀泉、紀阪あるいは紀摂では、氣宇壮大とはいいい難く、「南海」の命名者の見識は評価していいはず。

- 一 創業総会ハ明治二十八年八月二十五日ヲ以テ大阪市東区平野町堺卯楼ニ於テ開會仕候
- 一 創業総会ニ出席シタル申込人ハ九百八十一人ニシテ其引受株数ハ五万四百八十八株ニ有之候
- 一 創業総会ニ於テ決議ノ件々左記ノ通ニ有之候
- 一 本社ノ名称ヲ南海鉄道株式会社ト改称ノ事
- 一 本社定款決定ノ事
- 一 本社定款第二十七条ニ因リ役員報酬額左記ノ通決定ノ事
 - 社長報酬一ヶ月金一百円以内トス
 - 取締役報酬一ヶ年金三百円以内トス
 - 監査役報酬一ヶ年金二百円以内トス
- 以上ノ範圍ニ依リ取締役會議ニ於テ之ヲ決定スヘシ
- 一 本社当初ヨリノ収支勘定承認ノ事
- 一 本社創立発起人ト阪堺鉄道株式会社トノ間ニ締結セシ契約承認ノ事
- 一 取締役及監査役ハ左記ノ通選舉仕候

取締役

松 本 重 太 郎
鳥 井 駒 吉
佐 伯 勢 一 郎



社長ハ取締役互選ヲ以テ松本重太郎當選仕候

監査役

肥塚與八郎	田中市兵衛	宮本吉右衛門
渡辺鉄心	宇野四一郎	
佐々木政久		
川端三郎平		

右之通ニ候也

南海鐵道株式會社

創立發起人總代

松本重太郎 ㊦

なお、「南海鐵道」第一回報告書の卷頭を飾る事業報告をみると、次のとおりである。

創立ニ関スル事

- 一 明治二十六年十一月四日發起人会ヲ開キ創立委員トシテ松本重太郎、田中市兵衛、竹尾治右衛門、鳥井駒吉、岡村平兵衛、川端三郎平、横山勝三郎、宇野四一郎、佐々木政久、寺田甚與茂、渡辺鉄心、宮本吉右衛門、北島七兵衛、垂井清右衛門ノ十四名ヲ選挙セリ
- 一 明治二十八年八月二十五日創業總會ヲ開キ当社ノ社名ヲ南海鐵道株式會社ト改稱ノ事並ニ定款ヲ議決シ〔中略〕役員ヲ選挙センニ取締役ニハ松本重太郎、鳥井駒吉、佐伯勢一郎、肥塚與八郎、渡辺鉄心、佐々木政久、川端三郎平ノ七氏當選シ監査役ニハ田中市兵衛、宇野四一郎、宮本吉右衛門ノ三氏當選ス尚取締役中互選ヲ以テ松本重太郎氏ヲ社長ニ推選シタリ

前段にかかっている創立委員に*印のついているのは、かけ持ち派〔紀泉・紀阪の両方のグループに属している派〕で、他は阪堺派〔「紀泉派」である。まさに七人对七人の均衡選任であるが、さて本番の役員選挙になると、かけ持ち派は、佐々木政父、川端三郎平の二取締役に、宮本吉右衛門の監査役の三名に半減した。同時に佐伯勢一郎〔大阪紡績取締役〕、肥塚與八郎〔堺の清酒醸造家〕など、松本を強力に援護する人物が加わったことが注目される。

この南海鉄道は、三十一年〔一八九八〕十月、阪堺鉄道の事業を譲り受ける形で力強く一歩前進した。難波と和歌山市間の全通を五年後に見据えながら。

明治三十年代に入った南海鉄道は、すでに私鉄の雄を自負する域にあった。顧みれば、阪堺鉄道は、まずは名もなき細流であった。さらに後発グループに加わる紀泉、紀阪も上記した事情をみれば、これまた阪堺以上の細流であった。そうした小流れ、細流も合すれば、絶えることのない川になり、あるいは満々と水をたたえる大河ともなる。ここにおいて南海はまさに水かれることのない河になったと形容される。

四、他私鉄の創立

一、大阪馬車鉄道の創立

明治三十一年（一八九八）十月、南海鉄道と阪堺鉄道が合併して今日の南海本線の土台ができようとしたころ、天王寺～住吉間に馬車鉄道を走らせる準備が進められていた。現在の上町線である。南海鉄道にとっては並行路線なので、気がかりな動きであった。この路線のねらいは、いうまでもなく、住吉大社への参詣客の吸引にあったが、当時天下茶屋に遊園地があり、この行楽客もあてにしたのであった。

二十八年十月五日、長者ヶ崎～南阪田～勝間村間〔現在の天王寺から南海本線天下茶屋〕に馬車鉄道敷設の請願が出された。翌年八月十六日には、南阪田～粉浜村間〔現東天下茶屋～住吉 延長二マイル〕および長者ヶ崎～六万休間〔現天王寺～上本町九丁目 延長一マイル〕の延長敷設願が出された。発起人は荻田利兵衛ほか二六名。

二十九年九月十五日、まず長者ヶ崎～勝間村間が特許されたので、翌年創業総会を開き、資本金五万円の大阪馬車鉄道（株）が発足した。会社設立免許の下付は、明治三十年五月二十六日であった。

役員は顔ぶれは、土居通夫が社長、出水弥太郎、弘道輔、野田正教、荻田利兵衛が取締役、平川靖、久保盛明、山沢保太郎が監査役であった。

なお、出水弥太郎は、同年六月四日の重役会で常務取締役就任した。土居通夫は大阪商業会議所会頭として多忙であったため、出水が日常業務を取りしきったものと思われる。



聖天山の南にあった天下茶屋遊園

その証拠に、二年後には、土居通夫が第五回内国勸業博覧会開設準備会の有志総代になったため、出水弥太郎が社長に就任した。そして土居は博覧会終了後の三十六年十月社長に復帰した。

電気鉄道変更出願

大阪馬車鉄道は、前述したとおり、明治三十年五月二十六日、設立免許を得た。そして十月二十六日臨時株主総会を開き、馬車鉄道を電気鉄道に変更し、同時に軌道幅員を二フィート六インチ〔七六二ミリ〕から四フィート八インチ半〔一四三五ミリ〕とし、資本金の増額を決議した。これを受けて、十二月十四日、土居社長名で既特許二線の電気鉄道変更出願を内務大臣に提出した。

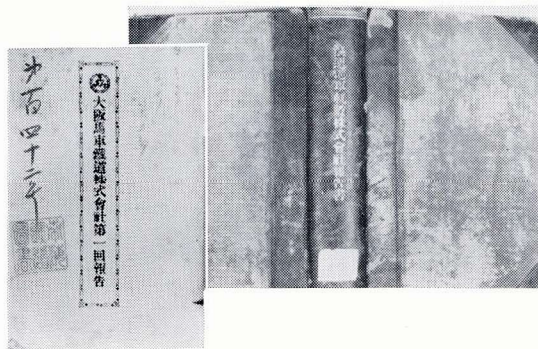
この時〔十月二十六日〕のやりとりは、およそ次のようなものであった。

「とにかく、馬車鉄道にて経営してはどうか」との質問に対して、土居社長は、「馬車鉄道にては、今日の時勢に面白からず。また、馬車鉄道にては、開業の後とても、馬あるいは馬糧等ずいぶん費用もかかり、不得策なれば、この際、電気鉄道に変更するは、将来のためよろしからん」と答弁があった。

内務大臣あてに提出された変更理由書は次のような内容であった。

本線路北端は、大阪市に接続し、南端住吉村は官幣大社住吉神社及び公園等ありて、大阪付近よりここに参集するもの日常絡繹加うるに南海道に通ずる要路に当るをもって交通はなはだ頻繁。かつ、天下茶屋には一大遊園の設けありて、四季公衆の快楽を取るべきもの、またはなはだしく、殊に接線町村行人物貨運輸の輻輳する今更喋々をまたず。到底、馬車鉄道をもって、経営するの不充分なるを悟るのみならず、大阪鉄道天王寺停車場より南海鉄道住吉停車場及び天下茶屋停車場へ往復を容易ならしむるの上において、かつ現今時勢進歩に伴い電気鉄道に変更するの得策なるを認め候次第に御座候。

何とぞ、ご詮議のうえ、至急、特許なし下され候よう、お取計らい下されたく、この段、理由を具



浪速電車軌道(株)営業報告書合本。左はその創業第一回「大阪馬車鉄道(株)」報告書

し、懇願つかまつり候なり。
と述べている。

しかし、翌三十一年二月二十二日、内務大臣から「工事着手期限、延期出願の件詮議及び難し」との指令があったので、やむなく電化変更願は取り消し、同年三月二十日に「馬車鉄道の」起工式が行われたのであった。当時、政府には、まだ電気鉄道の認識が薄かったものと思われる。

そして、その後は、路線の拡充に方針を変更し、明治三十二年十月三日付で、次の三線の延長出願をした。

一、第一東西線

東区平野町大字南平野～南区難波～西区八幡屋新田〔三マイル六〇チェーン〕

二、第二東西線

東区上本町二丁目～西区松島花園町〔二マイル五〇チェーン〕

三、南北線

南区難波～湊町～北区梅田停車場〔三マイル〕

そして三十三年九月二十日、天王寺西門前～東天下茶屋間の開業を迎えたわけである。開業から九月三十日までの一日間の乗客人数は五五〇八人〔二日平均五〇〇人強〕であった。

開業当初の車両数は七両、馬は一六頭保有していた。「従業員〔役員除く〕は、書記二名、雇二名、技士一名、工夫二名、線路工夫三名、小使一名、馬丁二名、馭者六名〔一名見習、車掌五名〔内一名は見習、掃除夫一名、合計二四名〕であった。

他方、南海鉄道としても、この間、腕をこまねいていたわけではない。南海本線の天下茶屋と天王寺を結ぶ天王寺支線の建設を熱心に考えていた。

現在の国鉄関西線は、当時、関西鉄道という私鉄で、北は梅田停車場、東は奈良方面へ通じてい

百万市民の約五倍の入場者

明治三十五年三月一日、第五回内国勸業博覧会が、天王寺茶臼山一帯で開催された。当時の茶臼山付近はタヌキ、キツネが住んでいるという寂しい所であったが、約三三万平方メートルを整備、第一会場とした。第二会場は堺の大浜公園で水族館が作られた。第一会場には商業、農林水産、教育、美術など国内外のすぐれた物品が展示された。

この催しを契機に大阪は近代都市として大きく飛躍した。市内河川に巡航船が就航、関西初のホテルが中之島に開業、市電の開業など、大きなできごとが連続した。

博覧会は大成功を収め、七月末日までの四か月間の入場者は、当初予想の三〇〇万人をはるかに超え、当時の大阪市人口一〇〇万人の五倍強にあたる五三〇万人が入場した。

た。当然のこととして、天王寺停車場との連絡を考えたわけである。

そして、その結果、建設されたのが天王寺支線で、明治三十三年〔一九〇〇〕十月二十六日に開業したのであった。

天王寺支線の出現によって、大阪馬車鉄道は大きな打撃を受けたわけだ。三十四年四月三十日付をもって、天下茶屋く東天下茶屋間の支線建設の願は取り消された。

勸業博を中心に攻防戦

明治三十六年〔一九〇三〕三月一日から五か月間にわたって、第五回内国勸業博覧会が今の天王寺公園一帯〔三七万六〇〇〇平方メートル〕で盛大に開催された。

先にも述べたように、大阪馬車鉄道の社長をつとめていた土居通夫が、この博覧会の準備のため、社長を一時抜けて、ヨーロッパの諸国を歴訪し、調査研究に当たったほどの熱の入れようであった。

明治後半に入って、紡績業のほかに造船、機械、金属工業が盛んとなった商都大阪にとって、この博覧会は大エポックであり、南海鉄道にとっても、大阪馬車鉄道にとっても、絶好のかき入れ時と期待をかけたはず。

南海鉄道は、本線に「博覧会場門前」臨時停車場〔現在の今宮戎駅と新今宮駅の中間〕を設置した。天王寺く堺間を一日上下各九回ずつ、臨時延長運転し、本線においても、通常列車は午前五時から午後九時までの間に、上下各一回、その間に紀和鉄道〔現 国鉄和歌山線〕からの連絡乗客のため、上下各一回の急行列車を運転した。

その結果、明治三十六年度上期の運輸収入は前年同期に比べ五割余の増収を達成したのであった。この博覧会は各府県の物産をはじめ、当時の海外諸国の最新製作品を一堂に集めて展示〔展示館は

二〇棟あった」、第二会場として堺大浜に水族館を設けるなど大がかりな趣向で、夜空にはイルミネーションがかがやき、浪速っ子を仰天させた。まさに「万博」の明治版であった。

五か月にわたる期間中の入場者は約五三〇万人であった。明治三十七年「九〇四」における大阪市の人口が約一〇〇万であったことを考えると、大へんな数である。大成功といってよい。

南海鉄道が五割余の大増収を記録したが、ライバルはどうであったか。大阪馬車鉄道は、三割の増収はみたものの、当時の営業報告書で「下住吉延長工事及び複線拡張工事並びに博覧会設備等にかかる費用をすべて借入金をもって処弁したるがゆえに、これが利子等の支出を要し……」と弁明しており、結果としては焼け石に水であったようだ。

というのは、博覧会の正門が日本橋筋に面しており、南海鉄道の臨時停車場が一番近かったため、泉州・和歌山方面から来る人びとは南海鉄道を利用するといった事情だったからである。

博覧会では、あてがはずれた馬車鉄道ではあったが、明治三十三年九月の天王寺西門前～東天下茶屋間の開業以後、続いて十一月二十九日東天下茶屋～上住吉間を、さらに三十五年十二月二十七日上住吉～下住吉間をそれぞれ開通させて、気を吐いた。

一方、南海鉄道はさらにこのあと、住吉発天王寺支線經由の梅田停車場行列車を走らせて、多数旅客の好評を博した。

また、明治三十三年八月三十日には、高野鉄道が汐見橋〔当時は道頓堀〕と堺東〔同じく大小路〕の間を開通させた。

馬車鉄道は、いよいよ両側を、大資本の鉄道線にはさまれた格好となり、苦戦を余儀なくされたのであった。



土居通夫

土居社長の復歸

明治三十六年十月、土居通夫が馬車鉄道の社長に復歸した。五年ぶりのカムバックであった。その間、土居は大阪商業会議所会頭として、第五回内国勸業博覽会に全力投球し、見ごとに大成をおさめた。

それに引きかえ、馬車鉄道にとっては期待はずれの結果に終わった。土居が社長に復歸した年の前年までは、かろうじて黒字を計上していたが、三十六年上期には博覽会で三割の運輸収入の増収があったにもかかわらず大幅な赤字を計上したのである。

馬車鉄道の経営内容

財界の巨頭の社長復歸ではあったが、馬車鉄道の成績はいっこうによくならず、三十六年以後は赤字に転落した。

これは、三十五年（一九〇二）九月に住吉延長工事に着手したことや、すでに営業している区間の複線化工事のために借入金を増やしたため、利子等の支出が増加したのであった。

既設線の輸送力増強が重点であったため、先に出願した三つの新線計画（第一東西線、第二東西線、南北線）は手つかずのままであった。

三十五年末に住吉まで開通したものの、バランスシートは翌年度から、赤字の一途をたどることになったのである。

収支表をみると、みごとなばかりに赤

馬車鉄道の営業成績 単位：円

期	収入	支出	純益
明治34年上	3,602	2,973	629
下	3,336	2,827	509
35年上	3,076	2,788	288
下	3,625	3,620	5
36年上	4,677	5,982	(-)1,305
下	2,846	5,422	(-)2,576
37年上	2,487	5,929	(-)3,442
下	2,911	4,907	(-)1,996
38年上	2,964	4,978	(-)2,014
下	2,843	5,187	(-)2,344
39年上	3,727	5,422	(-)1,695
下	3,232	5,480	(-)2,248
40年上	4,435	3,402	1,033
下	3,232	2,081	1,151

(注) 明治41年1月31日で馬車鉄道は営業廃止。(-)は損失

字が並んでいるが、明治三十六年下期を例にとつて、支出の内訳をみるとおもしろい。

線路保存費	二五二円九〇銭 (四・七%)
車両費	二二六円八二銭 (四・二%)
運輸費	九〇〇円七七銭 (一六・六%)
馬匹費	一七一九円九一銭 (三二・七%)
総係費	一三三二円一五銭 (四二・八%)
合計	五四三二円五五銭 (一〇〇・〇%)

カッコ内の構成比率をみれば、わかるように、馬匹費〔飼料、馬具費等〕と総係費〔給与、事務費、家賃、利息、税、建物修繕費等〕が群を抜いて高い。

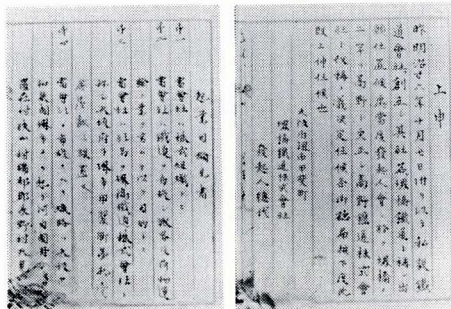
創業時に土居社長が、「馬車鉄道は、馬あるいは馬糧等ずい分費用もかかり不得策なれば……」と心配したとおりの結果となつたわけだ。

日本で最初の馬車鉄道は、明治十五年〔一八八二〕六月、新橋〜日本橋間の東京馬車鉄道〔認可は十三年一月 資本金三〇万円〕であつたことを考えれば、大阪馬車鉄道は、二〇年近くも遅れたスタートであつた。土居社長も、馬車鉄道の経営実態をある程度察知したうえでの心配であつたはず。

現代の運輸業と簡単に比較はできないが、馬匹費が、かりに、動力費と考えると、大へん高い動力費だ。また、動力源が馬であるということから、馬の健康管理の問題も重要であつたろうと思う。車両の整備のほか、生きものである馬の微妙な健康管理、それに加えて高くつくのがエサ代——その谷間に生きる商売であつた。

明治四十年上期から営業段階では、八期ぶりに黒字に転換した。線路の延長と複線化のためにかけた建設費の利子等が減つたためであろうが、馬匹費はその分だけ余計にウェイトが高くなつたわけである。

営業収支は黒字になつても、累積欠損が明治四十年下期の時点で、一万五〇〇〇円近くに達してゐた。こうした状態なので、既述の新線計画〔第一・第二東西線、南北線〕はついに、日の目を見ないままに終わった。



高野鉄道創立上申書

馬車鉄道の乗客の推移 単位：人

期	乗客	1日平均
明治36年下	63,085	345
37 上	55,308	302
37 下	67,879	373
38 上	70,877	387
38 下	68,377	376
39 上	90,110	492
39 下	78,362	428
40 上	91,387	499
40 下	40,787	331

二、高野鉄道の創立

往時、真言密教の霊場・高野山への参道は、高野街道の名であまねく知られていた。大阪から堺を経て、長野、橋本、高野山に至る道〔西高野街道〕である。しばしば峠越えする「お遍路さん」の真っ白い姿が数珠のように連なっていく風景がみられたという。

後に詳述する堺橋鉄道の発起人たちは、このお遍路さんたちを照準レンズの中に納めこんだ。明治二十六年（一八九三）十月七日付、時の通信大臣・伯爵黒田清隆あてに出願された「鉄道会社創立之儀ニ付願」は次のように、人間の移動と同時に「物貨」の出入を刻明に記している。

……其数実ニ莫大ナリ 而シテ此ノ莫大ナル旅客ハ何レノ街道ニヨルカト云ウニ 今般我々願人ガ鉄道布設ヲ計画スル沿道 即チ西高野街道ヲ往来スルモノ最モ多シ〔中略〕又彼我ノ間物貨輸入輸出ノ大略ヲ列載センニ 堺市ヨリ西高野街道ノ沿道各駅及紀州ニ対スル輸出品ハ 魚、肥料、石油、大豆、縄俵、陶器、粕肥料、土樋、摺鉢、菓種、諸刃物、煙草、燐寸、畳、醤油、生魚、石灰、塩、紙、縵糸、酒類等ナリ 又紀州及西高野街道ノ沿道各郡ヨリ堺市ニ輸入スル物貨ハ密柑、小豆、小麦、米、雑穀、木

第四十七号
 免状
 高野鐵道株式會社發給
 北田豊三郎
 外七十四名
 右申請に係る高野鐵道株式會社
 設立並に大阪府堺市南海鐵道株式會社
 道株式會社堺停車場、大阪府南河内郡長野村、和歌山
 縣伊都郡橋本町ニ至ル鐵道敷

高野鐵道設立免状

綿、織布、茶、種油、青物、甘藷、材木、樽丸、凍豆腐、椎茸、燐寸軸木等物貨ノ輸出入ハ斯ノ如ク誠
 ニ頻繁ナリ〔後略〕

として、現状の道路輸送に沿道は大いなる不便を感じていることを訴えている。

鐵道ヲ布設シタル曉ニハ目下ノ物貨輸出入ニ倍加スルノ頻繁ヲ致スヤ明白ナリ 故ニ本線ノ御許可ヲ
 蒙ルトキハ単ニ地方的交通ノ利便ヲ増進スルノミニ止マラズ 國家經濟上ニ於テモ本線ハ須臾〔しゅう・
 少しの間〕モ黙視スル能ハサル沿道ナリト確信〔後略〕

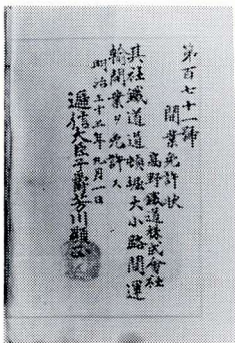
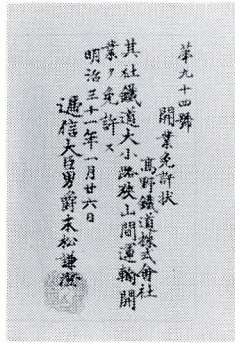
この街道に沿って鐵道建設することは急務であるとし、よろしくご許可願いたい、という趣旨である。

發起人は大阪府大島郡在住の川端三郎平をはじめ北田豊三郎、松方幸次郎など総勢七四名である。堺を起点として日置荘、長野を経て紀州橋本に至る延長四〇キロ、軌間三英尺ト六インチの鐵道を敷設しようとするもので、社名は起・終点両端の地名から一字ずつ借用して「堺橋鐵道」と名づけ「資本金ハ百五拾万円トシ之ヲ參万株ニ分チ一株ノ金額ヲ五拾円」とした。

翌二十七年六月二十九日、「堺橋鐵道」を「高野鐵道」と改称したが、これは高野山參詣客を考慮したものであろう。同年九月七日、仮免状が下付され、実地測量することを許可されたが、折からの日清戦争のぼつ発にともない、作業開始を延期せざるを得なくなった。しかし、翌二十八年十一月になって、路線の測量に着手するとともに株式募集に入った。当時、いわゆる企業ブームを反映して株式応募者は多くを数え、分配法に苦慮した。株主の多くは、大阪および和歌山の在住者であったが、少数ながら東京在住者もあった。すなわち同社は堺、岸和田の商業資本家たちが、東京財界の支援を得てつくった会社といえる。

明治二十九年二月一日、堺大浜公園内の一力楼で創業總會を開催、定款の一部改正を承認すると

高野鉄道区間開業免許状



ともに、次の役員を選出した。

取締役に松方幸次郎、北田豊三郎、太田平次、東尾平太郎、吉年善作、岡文一郎、前川迪徳、石川伊助の八名を選出し互選によって社長に松方幸次郎、専務取締役に北田豊三郎が当選した。また監査役には藤本清七、河盛利兵衛、平井啓治郎、木下政助の四名が選ばれた。

当時の工事方法書によると、堺市戎島の南海鉄道堺停車場を起点として、伊都郡橋本町の紀和鉄道橋本停車場に至る延長二三マイル四〇チェーン〔約四〇キロ〕の線路を敷設、途中停車場は大小路〔現 堺東〕、西村〔現 初芝〕、狭山、長野〔現 河内長野〕、天見、紀見〔現 紀見峠〕の六駅、全線単線とある。機関車、客車、荷車は、官設鉄道最近採用のものにより、機関車は重量三〇トン内外のもの四台を用いる。本免状下付の日から起算して堺〜長野間は三か年以内、長野〜橋本間は五か年以内に竣工するとしている。

明治二十九年四月三十日、本免許状が下付されるが、後日起点を南海鉄道堺駅から住吉現 住吉壱に変更するとともに、さらに住吉からの路線延長〔大阪府西成郡川南村大字津守新田を経て大阪市西区幸町四丁目、道頓堀川汐見橋付近に至る〕を申請する。

このように紆余曲折があったが、明治三十一年〔一八九八〕一月二十六日、大小路〜狭山間の運輸開業免許を得、同月三十日から営業を開始した。続いて同年三月二十九日、狭山〜長野間の免許が下付され、四月二日営業を開始した。当初の計画路線のうち、ひとまず大小路〜長野間の運輸営業にこぎつけたわけである。

営業不振

しかし営業成績はすこぶる振わなかった。開業当初は雑収入により利益金を計上したものの、三十一年下半年にははやくも一七五二円余の欠損金を出している。これは開業区間が純農村地帯であ

り、わずかに長野周辺に古寺、旧跡があるのみで、一般乗客、貨物とも、その輸送量の不足によるものであった。やはり大阪都心部とつながらない区間営業では、いたしかたのないことで、大きな誤算であった。

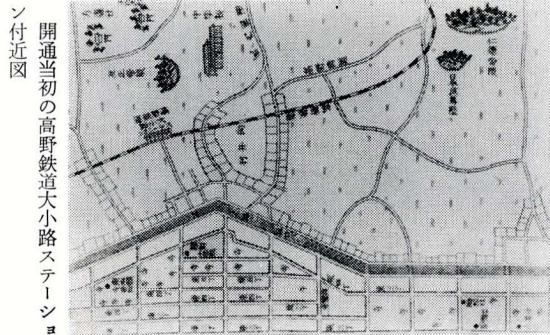
そこで、先に述べたように、大阪方面へ向かっての路線延長を申請するわけだが、最初の計画では南海鉄道と堺駅で連絡する予定であった。しかし、それよりも大小路から住吉村まで路線延長した方が裏口とはいえ、住吉大社への参拝客を自社線で運ぶことができ、増収につながるといわれている。駅名も「住吉」とつけたが、これは南海鉄道から、わが社の同名駅とまぎらわしい、とクレームがつき「東」をつけた。

住吉東と津守間の延長は吉野木材を中心とした貨物の木津川口までの海上輸送を鉄道で、という腹づもりであった。したがって、津守には貨物駅の設置を考えていた。

津守から難波への路線延長も申請するが、これは難波に集まる旅客の獲得であり、また津守以北は木津川をはじめ、いくつかの河川があり、建設費が高くつくことも一因であった。しかし最終的には、道頓堀〔現汐見橋〕に決定し、明治三十三年九月一日、道頓堀〔汐見橋〕と大小路〔堺東〕間の開業免許が下付され、九月三日から営業を開始した。ここに大阪と長野間直通運輸の目的を果たすことができたのである。

線路短縮

一方、長野以南の路線敷設は、用地買収の困難さや日清戦争後の不況、明治三十五年四月末までの工事竣工期限など種々の理由によって、その権利を放棄してしまった。三十五年三月二十二日、臨時株主総会を開催、九〇万円の資本減少とあわせて線路短縮を決議、同月二十四日、次のような願書を提出した。



開通当初の高野鉄道大小路ステーション付近図

高野鉄道株式会社

線路短縮願

弊会社鉄道線路汐見橋橋本間ノ内 長野橋本間ハ明治三十三年二月二十三日付ヲ以テ 明治三十五年四月三十日迄工事延期御認可相受ケ居候所 既成線路工事中諸物価暴騰ノ為メ多額ノ工費ヲ用シ 資金欠乏候ノミナラズ 且下経済界不振ニ際シ到底増資ノ見込ミ相立タズ 随テ期限内ニ工事竣工難致ニ付 長野橋本間工事ヲ廃止シ既成線路即チ汐見橋長野間ニ短縮致度ニ付御認可被成下度 別紙株主總會決議書其他相添ヘ此段奉願候也

右の届出に対し同年五月二十九日許可が下りるが、

但 将来他鉄道ニ於テ長野橋本間線路ヲ敷設スル場合ニ当リ政府ニ於テ必要ト認ムルトキハ之ト合併ノ命令ヲ為スコトアルヘシ 此場合ニ於テハ会社ハ之カ指定ヲ拒スルコトヲ得ス

と、ただし書きがつけられた。

汐見橋と長野間の営業開始をみたものの、営業成績は相変わらず振わなかった。必然的に借入金が多くなり、ついには減資(三十五年七月)を行うこととなった。旅客誘致、貨物輸送などに種々の方策を講じるが、業績の好転に至らなかった。こうした中で三十七年夏、のちの南海鉄道社長の大塚惟明、高野登山鉄道取締役松山與兵衛その他阪神地方有志の懇請をうけて宇喜多秀穂が支配人として入社することに決定した。

宇喜多は、当時讃岐で汽船会社を経営しており、以前に讃岐鉄道を経営したこともあり、その手腕を期待したものであった。当時の高野鉄道社長は大阪巡航船経営で有名な伊藤喜十郎で、東尾平太郎、鈴鹿通高、松山與兵衛らが重役として経営に当たっていた。宇喜多秀穂は支配人として経営の任に当たるが、現実には予想以上の困難がつきまとい続けた。

大塚惟明の仲介で入社した宇喜多であるが、経営上では南海と競争しなければならなかった。競合する住吉、堺への客を、どのようにして高野鉄道へ吸引するか、運賃割引や景勝地への景品付乗客誘致を行うなど、種々の方策を試みた。しかし、営業成績の好転にはいたらなかった。

ついに、明治三十九年十月の臨時株主総会において、別に新会社「高野登山鉄道株式会社」をつくり高野鉄道の事業いっさいを引き継がせることを決定した。