

第二章 扩充期

一、南海鐵道の拡充

一、阪堺鐵道との合併

南海鐵道設立の経緯については、先述のとおりであるが、ここで阪堺鐵道との合併についてふれておこう。

南海鐵道の前身である紀泉鐵道は、明治二十二年（一八八九）、堺から和歌山に至る路線経営を目的に設立された。先行き阪堺鐵道の延長路線の役目を果たすべく、同社役員を中心に泉州、和歌山等の地元有志一四名が発起人として参加した。

同年十月、堺駅での連絡を両社で協定したが、運輸面に限ってみても、あるいは、経営全般からみても単なる連絡では、経営的に満足する結果が得られるのはむずかしいとする意見が出た。そんなことから同年十二月十七日、紀泉鐵道から阪堺鐵道へ合併の話が持ち込まれた。阪堺鐵道は、さっそく年の瀬のせまる師走二十四日と明けて一月七日の二度にわたり臨時株主総会を開催するとともに合併協議委員に外山脩造、大西五一郎、大塚三郎平、藤田傳三郎、矢邊清兵衛ら五名の選出をみた。そして役員と協議のうえ両社合併の議を協定し二十三年一月十五日、臨時株主総会を開催、審議の結果、すべて原案どおり可決されたので、ここに両社の合併が確定した。

ところが、当時のわが国経済界は不況に見舞われ、金融もすこぶる苦しく、大手の九州・山陽鐵道でさえ経営困難を訴える状況にあった。なかには進行中の工事を一時中止するとか、あるいは鐵道買上げ運動を起こすなどするもの続出。紀泉鐵道もその例外ではなく、名乗りをあげたものの開

店休業の状態にあった。そうしたところへ、和歌山県下に未曾有の大洪水が起こり、各地で堤防の決壊、田畑、家屋の流失が続出、同地方経済界は大きな打撃を受けた。このことから和歌山側の発起人、出資者の中に被害を受けた者もあり、会社設立の案件が難航する間に、同年三月、紀泉鉄道の仮免許状が失効、両社合併も白紙にもどることになった。

明治二十六年〔一八九三〕に至って、経済界も好転のきざしをみせ、ふたたび両社合併の気運が高まり、合併実行の細目を講じるにいたった。しかし種々の議論が生じ、結論が得られなかった。

阪堺鉄道は、同年六月十三日臨時株主総会を開催、光村利藻、外山脩造、大塚磨、大西五一郎、池田恒太の五名を合併協議委員に選出したあと、役員と協議に入った。そして、紀泉鉄道創立委員と交渉、その結果七月四日にいたり合併の契約を締結する運びとなった。しかし、当時たまたま商法の会社法が実施されるに際して、本契約が会社法に抵触することとなり、同二十八年さらに契約を改定した。

その後、既述のとおり紀泉鉄道・紀阪鉄道は合併して紀摂鉄道、まもなく南陽鉄道と改名、さらに南海鉄道と改称した。

明治二十八年〔一八九五〕五月十日、別項〔資料編参照〕のごとく契約を締結、同二十九年四月六日追加契約〔改軌に関する取り決め〕を結んだ。

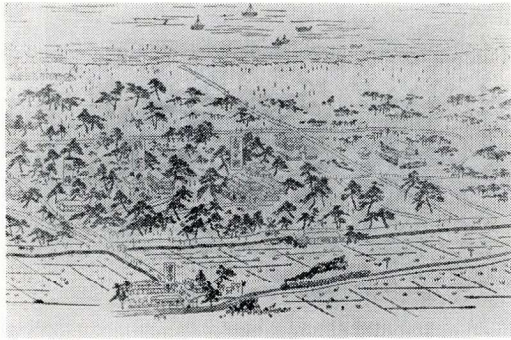
両社合併の決議は、先述のとおり会社法に抵触することから阪堺鉄道は形式上、会社いっさいの財産を南海鉄道に譲渡することとし、阪堺鉄道は明治三十一年三月四日、南海鉄道は三月十八日それぞれ臨時株主総会を開催、合併追加契約の案件を決議、同月二十六日をもって本契約を締結した。南海鉄道は、阪堺鉄道を合併するに当たり、同年下期に一二〇万円を増資して資本金を四〇〇万円とした。同年九月三十日、阪堺鉄道は有終の美を飾って解散した。

阪堺鉄道は資本金四〇万円、譲渡時の建設費総額四〇万円、その他に諸設備があるが、三十一年

政府は新規事業中止の策

……昨年〔明治二十七年〕来鉄道其他諸会社勃興の傾向ありて鉄道会社のみにて敷設の許可を得しもの全国を通じ資本額無慮五、六千万円の多きに達せしが政府は、交戦中〔日清戦争〕新事業中止の策を取り、新に設立せんとするものには之が許可を与へず現に免許を下付せしものには其免許の年限を延長する等の手段に出で又一方に於て日本銀行は専ら金融市場に警戒を加へて濫りに諸会社に放資することを避けしめたり

〔商業興信所』三十年之回顧〕



鳥瞰図

「浜寺」周辺のたすまいを活写した鳥瞰図。下方に黒煙をはいて「浜寺駅」へ向かう列車が見える。

〔浜寺公園誌〕明治三十六年

には三割二分七厘の高配当を行い、三十一年度六か月間に一四万円の純益金をあげている。このような好業績の阪堺を南海は一〇〇万円で買収したのである。しかも阪堺間の運輸独占は新会社の南海にとっては非常に有利な条件であった。これらはすべて紀泉鉄道の発起人に阪堺系の人びとが多かったことにほかならないといえる。南海鉄道は、その後も大きく発展していくが、これらを含めて松本重太郎の苦心と努力が実ったといっても過言ではないだろう。

二、線路延長

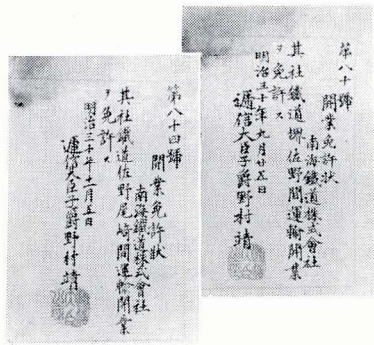
南海本線

線路敷設工事は難波と和歌山市間を四区に分け、第一区は難波と堺、第二区堺と貝塚、第三区貝塚と山中新田、第四区山中新田と和歌山市と設定、明治二十九年（一九〇五年）五月三日、四区同時に地元との設計協議に着手した。続いて土地の買収に入り、必要敷地約六〇万平方メートルの内、九月末までに約三七万平方メートルの買収をすませるとともに、有志一八名から一万二〇〇〇平方メートルの寄贈を受けた。

残る敷地買収も順調に進み、日を待たずして完了したが、泉北郡湊村に約三三〇〇平方メートルの官有地、泉南郡淡輪村内の一小丘に宮内省御用地があり、近接して鉄道線路敷設すべき許可を関係官庁に申請、認可を得た。

南海本線は、その大部分が和泉平野を通過しており、線路敷設工事としてとくに困難とする所はなかった。ただ、大阪と和歌山の境となる孝子越えに三か所の「トンネル」と、切り取りおよび盛土の高さが一〇メートルに及ぶ場所や最小曲線三〇〇メートル、最急勾配一〇〇〇分の二〇の所がある。

南海鉄道区間毎の「開業免許状」



明治三十年一月、線路、鉄橋敷設、隧道掘さくなど諸工事を一六名の業者が入札、大阪土木俵はか五名を工事請負人と定め、同年二月一日各區間とも工事に着手した。

鋭意建設工事が進められ、明治三十年九月十日、堺と佐野〔現泉佐野〕間の開業免許状の下付を通信大臣に提出、九月二十二日逓信省鉄道局技監工学博士平井晴二郎が出張監査、同月二十五日開業免許状の下付を受け、同年十月一日、堺と佐野間の開業をみた。

引き続き同年十一月八日、佐野と尾崎間の開業免許が下付され、翌九日から営業を開始した。

一方、八三八ミリ軌間で開業した阪堺鉄道、難波と堺間は阪堺鉄道から委託を受け南海鉄道が一〇六七ミリへの改軌工事を進め、明治三十年〔一八九七〕十二月十四日無事竣工した。

難波と尾崎間の軌条が結ばれたことで阪堺鉄道と協議、ここに難波と尾崎間の直通運転を開始した。時は明治三十年十二月十五日である。

ちなみに難波と尾崎間の直通列車は、難波午前五時を始発として午前四回、午後五回の計九往復、所要時分一時間五九分、旅客運賃は下等三四銭、中等は五一銭〔下等の五割増〕、上等は六八銭〔下等の二倍〕であった。また三十年十月一日の開業から翌年三月三十一日まで、半期間の旅客収入は五万二〇八二円一八銭、貨物収入九四一五円四二銭六厘、合計六万一四九七円六〇銭六厘である。

尾崎以南、和歌山北口〔紀ノ川北岸〕までの鉄道建設も大いに進み、明治三十一年十月二十二日、尾崎と和歌山北口間の運輸営業を開始するに至った。

一方、前述のように阪堺鉄道は、明治三十一年九月三十日をもって解散し、同社所屬の財産は、いっさい南海鉄道が譲り受け、同年十月一日から難波と堺間の営業を開始した。尾崎と和歌山北口間の開業に伴い、難波と和歌山北口間の直通運転を実施するとともに列車発着時刻を改正、難波と堺間は三〇分毎、難波と和歌山北口間は一時間三〇分毎とし一日一往復の運転を行った。なお難波と和歌山北口間の所要時分は二時間二七分、旅客運賃三等片道五九銭、往復九〇銭であった。

大和川鉄橋の鋼材

個人経営時代に製作した鉄道橋のうち、特記すべきものは阪堺鉄道〔現在の南海電鉄〕の大和川鉄橋〔大阪府〕である。長さ二一八メートルのこの橋は、当社が手がけた最初の鉄道橋で、明治二十年（一八八七）八月に着工し、翌二十一年四月に完工した。当時は良質の鋼材が国内で得られなかったため、米・英からの輸入鋼材を用いたのであった。

〔川崎重工業株式会社史〕

〔三十一年五月、上・中・下等を一・二・三等と改称〕

和歌山北口から紀ノ川を渡り和歌山市に至る鉄道建設は、南海本線敷設の最大難所であった。すなわち紀ノ川鉄橋の架設である。当社線の数ある鉄橋の中で最大の規模であり長さ六一七メートル余りに及ぶものである。

明治三十二年九月十八日、まず由良要塞司令部へ鉄橋架設につき、紀ノ川同地測量の義を出願、同月二十二日認可を得、ただちに和歌山県知事に対して出願、同年十二月二十日測量を終えた。

明治三十四年（一九〇二）三月十一日、鉄橋架設の義を和歌山県知事に出願、同三十五年四月四日認可がおりた。次に、その命令書を記しておく。

命令書

第一条 工事ハ当庁ノ認可シタル設計ニ従イ施行スヘシ

工事着手竣成共予メ期日ヲ定メ当庁ヘ届出ツヘシ若シ其期日、不相当ナリト認定スルトキハ之レカ変更ヲ命スルコトアルヘシ

第二条 工事着手中又ハ竣成後トイエトモ公害アルコトヲ発見シタルトキハ、何時ニテモ工事中止ヲ命シ、若シクハ会社ノ費用ヲ以テ改築又ハ除害工事ノ施行ヲ命スルコトアルヘシ

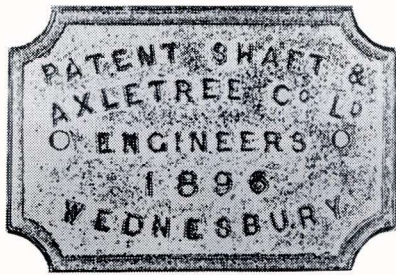
第三条 出水ニ際シテハ、橋基及橋杭ヘ漂流物ヲ停滞セシメサル様特ニ防備ヲ為スヘシ

第四条 工事竣成ノ上ハ当庁ノ検査ヲ受クヘシ、此場合ニ於テ若シ当初ノ設計ニ相違シ又ハ工事脆弱ナリト認ムルトキハ更ニ期日ヲ定メ之レカ改善ヲ命スルコトアルヘシ

第五条 施工中半途ニシテ工事を廃止シ若クハ将来本橋梁ノ効用ヲ廃スルトキハ、当庁ノ指定シタル期限内ニ既設構造物ヲ取払ヒ原形ニ復セシムヘシ此場合ニ於テ必要ナル条件ハ別ニ命令ヲ以テ之ヲ定ム

第六条 将来治水上又ハ公益上必要ト認ムル設備ハ会社ノ費用ヲ以テ之レカ施行ヲ命スルコトアルヘシ

第七条 会社ニ於テ本命令ニ基ケル義務ヲ履行セサルトキハ当庁ハ自ラ之ヲ執行シ又ハ第三者ヲシテ之ヲ執行セシムルコトアルヘシ、但其為メニ要スル費用ハ会社ノ負担トス



大和川鉄橋の銘板

大和川鉄橋は初代、二代とも輸入鋼材で構築。カットは明治三十年十二月架橋の二代目の橋桁に張られていた銘板の写し。鉄橋のかけ替えは、軌間を三フィート六インチに改軌するため。

第八条 本命令執行ノ結果トシテ会社ニ何等ノ損失ヲ蒙ルモ之カ賠償ヲ求ムルヲ得ス

第九条 会社ニ於テ本命令ノ条項ヲ遵守セサルトキハ之ヨリ生シタル損害ヲ賠償セシムヘキハ勿論既ニ与ヘタル認可ヲ取消スコトアルヘシ

第十条 本命令ノ外工事ノ状況ニ依リ特ニ必要ナル事項アルトキハ更ニ之ヲ命スルコトアルヘシ
右

明治三十五年四月四日

和歌山県知事 椿 葵一郎

鉄橋の架設は途中、何度かの出水によって工事の進行を妨げられたが、明治三十六年（一九〇三）三月十八日竣工、監査を受けた。同月二十一日運輸営業を開始、ここに所期の目的である難波と和歌山市間の全通をみたのである。

〔支線の敷設工事の竣工は資料編参照〕

南海・紀和連絡線

南海本線の全通と同時に、和歌山市駅と紀和鉄道〔現国鉄和歌山線〕を結ぶ連絡線が完成した。この連絡線の開通により、大阪方面からの高野山参詣がすこぶる便利となった。同時に、紀和鉄道を利用して大阪方面に向かう旅行者にも、和歌山市駅での乗りかえはあるものの非常な利便をもたらした。この乗りかえの不便を解消するため、南海鉄道・紀和鉄道相互直通運転の話がもちあがり、両社が契約書を取りかわすこととなった。契約内容の概要を紹介しておこう。

契約書

南海鉄道株式会社と紀和鉄道株式会社との間における直通運輸営業に関する契約書を締結すること左

の如し

第一条 本直通運輸は南海鉄道難波駅と紀和鉄道二見駅との間に開始し、列車は南和鉄道五条駅まで直通運輸する。(二見～五条間は紀和鉄道と南和鉄道において直通運輸の契約をなす)

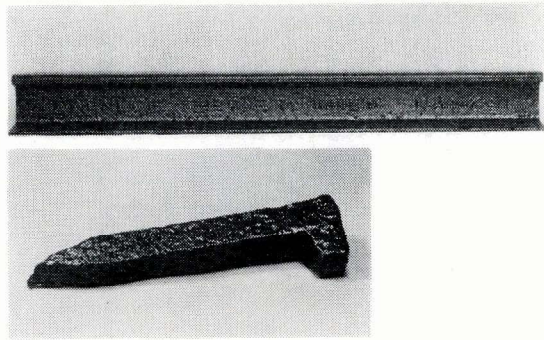
第二条 車両ならびに列車用品、乗務員は両社より供給し難波～五条共通使用する。ただし機関車は和歌山市駅で付換する。

第七条 共通車両の検査、清掃、洗条、ランプ類注油、脚温器湯入などは両会社主管課において協定する。

第十三条 本契約書は明治三十六年四月一日より実施し向後追加変更等必要を認めたるときは両会社において協定のうえ施行するものとする。

明治三十六年四月一日

南海鉄道社長 松本重太郎 ㊟
紀和鉄道社長 片岡直温 ㊟



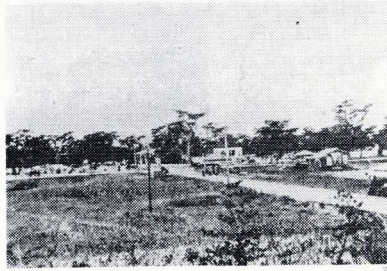
南海鉄道初期のレールと犬釘

ローマ字で、カーネギー、一八九七年・E.T・ナンカイの銘のついているレール。写真下はまくらぎに固定するために使用された犬釘。明治三十年、軌間を拡張したときに発注した輸入品である。

契約書は、詳細にわたり記述されているが、とくに第七条などは、当時の車内風景を、まざまざと想像することができる。この直通列車は午前と午後それぞれ一往復運転され、高野山参詣に画期的な便益を供した。一方、天王寺を中心として第五回内国勸業博覧会が、同年三月一日から七月三十一日まで開催されており、その期間中の延入場者は五三〇万人を数えた。和歌山市在住観覧者にとっては和歌山市までの開通、紀和鉄道との直通運輸は多大の利便であった。

複線化

明治三十六年(一九〇三)三月二十一日、待望の難波～和歌山市間の営業を開始したが、この時点での複線は難波～堺間であり、堺以南は単線による営業であった。



海水浴で賑わう浜寺海岸と
浜寺公園駅周辺風景
〔明治四十年ごろ〕

ここで多少の重複はあるが、南海本線の複線化について記述しよう。

難波～住吉〔現住吉大社〕間は、二十五年十二月十五日に阪堺鉄道の手により竣工、同月二十九日から営業を開始した。

住吉～堺間については南海鉄道が阪堺鉄道の軌道に沿って新線〔一〇六七ミリ〕を敷設、三十年十二月十三日に開通〔営業認可〕した。また約一か月前の十一月九日、南海鉄道は堺から尾崎まで開業しており、阪堺鉄道線路の改築とあいまって十二月十五日から難波～尾崎間の直通運転がはじまったことは前述のとおりである。

南海鉄道は既述したように三十一年〔一八九八〕十月一日、阪堺鉄道の全財産を譲り受けて営業をはじめるかたわら、所期の目的地、和歌山市をめざして、鋭意線路延伸工事を続けていた。

三十六年三月、和歌山市までの完成をみるや、引き続き堺以南の複線化に取り組んだ。折しも電車併用運転の話がもちあがり、複線化工事と合わせて、電化工事が行われることとなる。

四十年〔一九〇七〕六月二十八日、堺～浜寺間複線化工事竣工の監査を受け、翌七月三日認可、同月五日から複線で営業を開始した。

浜寺までの複線開業は、沿線住民に大いに利便を与えた。とくに、夏季には海水浴客が殺到、空前の活況を呈した。保有車両だけでは乗客を運びきれず、他社から機関車・客車を借り入れて、難波～浜寺間を一五分毎に列車を運転した。

浜寺以南の工事は順次進み、四十四年十月十六日、佐野〔現泉佐野〕まで延長された。

和歌山市までの複線化は、大正十一年〔一九二二〕十二月二日の孝子～紀ノ川間の竣工をもって全線の完成をみた。



壮年時代の市来崎佐一郎

電化

蒸気鉄道から電気鉄道への転換は、甲武鉄道が明治三十七年〔一九〇四〕八月に完了した。以来、各地に電気鉄道の開業が続き、あわせて電気事業も急速に発達してきた。

折りしも社内に蒸気機関車、電車の併用運転の気運が高まった。

三十八年六月二十四日、大阪商業会議所で臨時株主総会を開催し、蒸気・電気併用に関して次の事項を決議した。

- 一、難波・浜寺間および天下茶屋・天王寺間運転源動力に電気および蒸気を併用すること
- 二、資本金七〇万円を増資すること
- 三、増資の方法は新たに一万四〇〇〇株の株式を募集すること〔以下略〕

株主総会で電化を決議するや同月二十六日、逓信大臣に電化を出願、同年九月二日認可された。認可が下りると、さっそく電化に対し、社内の体制を整えた。臨時建設部を設置、部長は支配人の佐々木勇太郎が兼務し、電気、土木、車両、事務の各主任の人選も終え、基本設計に入った。しかし、当時は電気鉄道の開業をみたものの、一般には理解されておらず、わが国で、電気の知識・技能を身につけた人材は限られていた。

そこで当社は、先の甲武鉄道電化を實際に指揮し、名声をあげた市来崎佐一郎を迎えることとした。

九月十七日、佐々木支配人が、上京して甲武鉄道関係者および当人に請願、了解を得て、十一月、当社臨時建設部主任として彼を迎え入れた。ここで市来崎佐一郎の略歴を紹介しておこう。

市来崎佐一郎略歴

明治九年〔一八七六〕八月十三日、鹿児島市汐見町四七番地に生まれる。父・甚兵衛、母・愛子の長男。

明治三十三年〔一九〇〇〕七月、東京帝国大学工科大学電気工学科卒業。同年十一月、玉木辨太郎氏の

「社報」の創刊
明治三十八年四月二十九日、「社報」を創刊。現在は週刊だが、かつては日刊時代もあった。現在の追番号は戦後の新発足時から（二十二年六月一日）



推挙によって甲武鉄道に入社。

当時、甲武鉄道は中野～飯田町間の電化計画中であり、その任にあたり明治三十七年八月完成。わが国における蒸気鉄道電化の嚆矢となる。電化と併せ自動信号機を採用して斯界に率先し、電化の成功とともに名声大いに揚る。

明治三十八年（一九〇五）南海鉄道側に電化の議起こるや、君の入社を待つことすこぶる切なるものあり。よって同年十一月、後任に井上昱太郎氏を推して、甲武鉄道会社を辞し、自ら南海鉄道会社に入りてその衝にあたることとなる。

南海入社後、臨時建設部電気主任として同社線の電化に全力を注ぎ、同四十年八月、難波～浜寺公園間を竣成し、引き続き同四十四年十一月、難波～和歌山市間四十哩六分の全線電化を完了する。

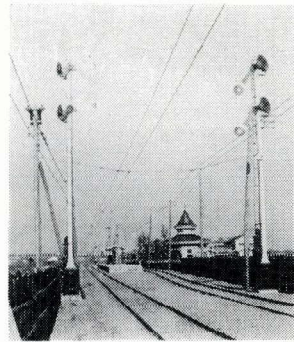
大正二年（一九一三）社命を帯びて欧米各地の電気事業視察の途につき、翌三年五月帰朝、同七年営業部長、同八年支配人、同十一年取締役となり同十三年取締役兼技師長となる。

南海鉄道における最後の事業は堺発電所の建設である。これ実に同社の電源問題を解決せる重要な事業にして、君の心血を注げるところである。しかるに大正十五年七月四日、堺発電所の地鎮祭挙行当日、病を押して之に臨み、式終了後、大阪医科大学病院楠本内科に入院、引き続き加養中八月二十日病卒に革り、午前六時四〇分遂に同病院において長逝す。享年五一歳。越えて二十二日、阿倍野大斎場において葬儀を営み、後に遺骨を高野山に葬る。
〔伝記「忍草」昭和八年九月〕

さて、当時は発電所、変電所、信号、車両などの機材の大半は輸入にたよっており、その手続き、搬送に多くの時間を要した。予定期日より若干の遅れが生じたものの、鋭意工事を進めた結果、四十年八月二十一日に難波～浜寺公園（浜寺駅を改称）間の完成をみた。

電気鉄道といっても、まだまだ揺籃時代であり、車両の容量はいうにおよばず、速度もまた現在と比較すべくもなかった。

ちなみに、電化完成時の電車線路、き電線路を記せば、次のとおりである。



「アーム」式自動閉そく信号機

私は大正二年に入社したのですが、そのころすでに南海では、アーム式自動閉そく信号機が設置されていました。他社の線に乗っても、まだそんな新しい信号機はなかったのに、南海線では、電車に乗っていると前方でパッと信号機のキレイな灯がともる。そのころは、いかにもその灯火がキレイと思えたし、よその線にないのでなんだか誇らしくて、うれしい感じがしました。〔人事部勤務OB談〕

電車線方式

架空複線式〔難波～天下茶屋間〕

架空単線式〔天下茶屋～浜寺公園間〕

吊架式

直接吊架式

電車線

一一〇平方ミリ、溝付硬鋼

支持物

松または「クレオソート」注入杉柱

径間

標準 二七メートル

き電線

二〇〇ミリ 裸硬銅燃線

四条〔難波～堺間〕

二条〔堺～浜寺公園間〕

列車の保安設備も、電化と同時に従来の手動信号機から自動閉塞式に改良、米国「G・R・S」社製「アーム」式自動信号機を採用、明治四十年十一月から使用を開始、わが国最新設備として異彩をはなつた。

電化時の一番手として登場した車両は「電一形」でボギー車を採用した。米国ブリル社製の台車に、同じく米国ウエスチングハウス社製の電動機〔五〇馬力〕四個を積んでいた。車体は木製の一五メートルで、乗降口は三か所取り付けられた。当時の電車は、客室床面から一段下がった両運転台デッキから客室へ入ったが、同車は運転台と客室を同一床面設計された。この方式の採用は、わが国初の試みであるが、前例のないことと、電気を取り扱う運転手と一般乗客とが同一床上にあるのは、危険きわまりないとして、監督官庁の認可を得るのに苦労したという。

電化完成により、従来の難波～和歌山市間の蒸気機関車による客車と貨車の混合列車一日七往復〔所要時分二時間五〇分〕を減じて三往復とし、浜寺公園～和歌山市間に一日三往復の混合列車を運転して浜寺公園で電車と連絡した。

浜寺駅の改築

電化に伴い改築された新浜寺駅の使用開始についての社報記事

「六月九日限り旧駅舎ヨリ引移り十日ヨリ御乗客ニ見ユル事トナリタリ今回ノ建築ハ辰野片岡工業事務所ノ手ニ成レル新ナル洋風建物ニシテ先ヅ近畿ニ於テ小駅トシテ其構造ノ美此ノ右ニ出ヅルモノナカルベシ希クハ此ノ建物ニ在リテ働ク人々ノ働キ振リモ亦タ一層改マリ以テ近畿ハ愚カ全国鉄道ノ範トナリ浜寺公園ノ繁栄ヲ益々増進センコトヲ望マズンバアルベカラズ」

社報記事中「辰野……」とあるのは金吾博士のことで、仏文学者隆（故人）の父。浜寺駅から浜寺公園駅と名前は改まったけれど、当初の姿を完全に近く保全、明治の南海をしる唯一の駅

〔明治四十年六月十五日 第一二二号〕

一方急行列車は、従来どおり難波と和歌山市間に午前、午後それぞれ一往復運転〔所要時分一時間五分〕、電化区間には、午前五時から午後二時まで一時間五回発車とした。そのため、難波と浜寺公園間は、飛躍的に便利になった。

この難波と浜寺公園間の電化に引き続き、和歌山市までの全線電化推進の聲が、当然のごとく社内に起こってきた。しかし、浜寺以北と以南では沿線の条件が違いすぎ、時機尚早との声もあり、意思統一に多少の時間を要した。

この間の事情を物語る「全線電車有望の理由」、「全線電車計画」を紹介しておこう。

全線電車有望の理由

一、ある人は難波と浜寺間のごとき遊覧地域にして、かつ人口稠密の区間と、浜寺と和歌山市間のごとき区間と同一の発達を予期すべからずと悲観すれども、もとより全線に電車を運転したるとして浜寺以北のごとき繁栄雑とうを来たすべしとは何人も予期せず。要するに浜寺以北の増加率の半額即ち人員において三割八分、賃金において二割七分を増加すれば足れり。浜寺以北では現に一〇〇人に対し其七割六分強すなわち七六人を増加したり。試みに難波より浜寺に遊ぶ者一日平均五〇〇人ありとすれば、電車運転のため八八〇人に増加せり。浜寺と和歌山市間は其増加率半分として仮りに難波より岸和田に至る者一日平均五〇人とすれば、電車運転のため二〇人を増し七〇人となり、貝塚より和歌山市に至るもの一日平均一〇人とすれば四人弱を増し一四人となるわけにて従来一時間ないし二時間遅々たる蒸気列車の往復せしもの一変して快速力の電車が每一六分ないし毎三〇分に運転せば如上の発達増加を見るは断じて疑わざるところなり。

二、泉州の中核とも称すべき岸和田・貝塚地方は浜寺以北に電車併用後、かえって交通上の不便を加え、殊に大阪方面との往復は浜寺乗替において徒らに数十分を要すること少なしとせず。近來岸和田地方の発達はあたかも旭日冲天の觀あり、しかれども交通機関の不便は更に進まんとする氣勢を抑制するものごとし、一旦この区間に電車開通し頻繁に運転し大阪に直通し交通自在を加うるを得ば現

今、うっ屈せる同地方の発展は目覚しき活躍を呈するを疑わず。

三、淡輪遊園の名声すでに天下にひびけり。常設停車場設置に引き続き電車開通し愛宕山をひらき自在に電燈を使用すれば同地は著しき発展を来たすべし。

四、従来和歌浦の発達を阻害せし原因は和歌山市と同地間四哩に、交通機関の設備なかりしと、わが社蒸気列車の不備に帰せざるべからず。京阪士女が住吉、浜寺、香櫨園等の遊樂地に飽き、やや遠距離に遊ばんとするも京都、奈良は陳腐なり、讃岐、伊勢に遊ばんか先ず二泊を要すべし、もし、わが社全線電車開通し、大阪より和歌山一日数十回、一時間半にて到達するを得ば、和歌浦はあたかも都人士の希望にそえる余裕ある一日程行樂地または土曜に往き日曜に帰る一泊旅行に格好の場所なり。わが社は之に応ずる適當の設備を同地に施し、全力を傾注して之が計画に努力せば、和歌浦の発展は期年ならずして面目を一新すべし。

五、浜寺以北は蒸気時代においてすら時としては每一五分運転を試み、諸般の手段、方法を講じて、あくまで運輸収入を絞りつくしたり。しかも一旦電車運転を開始せば、実に七割六分強の増進をなしたり。之に反し浜寺以南は従来、実用、遊覽両方面とも未だかつて奨励の手段をつくさず。殊に浜寺以北に電車開通後は運輸当局者も、之が整理に忙殺され浜寺以南は一層閑却されたるの觀あり。之を例うるに浜寺以北は電車併用前すでに桃園の果実は半ば採りつくされ浜寺以南は現今に至るまで人の園内に立入るを禁じ、満園の果実赤く色付けるまま保護せられつつあるに似たり。もし、それ全線電車開通し、浜寺以北と同一の熱力、手段を講じて実用的交通を刺激し、遊覽者を奨励せば恐らく其発展は意想の外に出すべきなり。

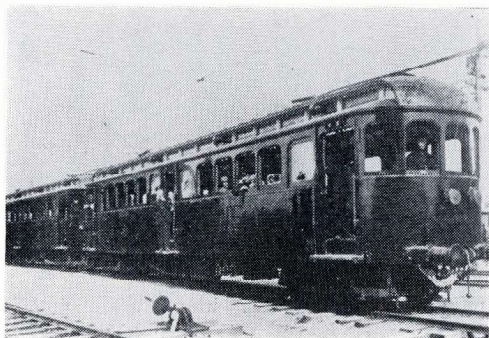
明治四十三年二月十四日

南海鉄道株式会社

常務取締役 大塚 惟明

全線電車計画

一、本会社線路全線に電車を運転し旅客は専ら電車をもって輸送し、荷物は蒸気荷物列車(一日約三往復)をもって運送するものとす。



〔南海の乗〕大正元年八月

電列車
 「電列車とは恐らく南海独特の語にして他にない図ならむ。大型最新式ボギー車を客が多ければ幾両でも連結して難波和歌山間の長距離を僅か一時間半余りで駛走するは外に一寸比類がない」

二、浜寺〜佐野間には複線を敷設し、佐野〜和歌山市間は単線のままとし、この区間における運転の必要上若干の行違駅を新設するものとす。

三、電車運転は、浜寺〜佐野間は每一六分、佐野〜和歌山市間毎三二分とする計画なり。

四、難波〜佐野間には在来の電車を使用し片道五〇分間で走行せしめ、難波〜和歌山市間には新造高速電車〔二〇両〕を使用し片道約一時間三〇分間で走行せしむるものとす。

五、新造電車は連結組織とし平日は単車運転なるも旅客輻輳の場合は二両連結として運転す。

六、現在の二両連結電車もギヤーを取り換え、途中停車を減少すれば、ほぼ新造高速電車と同一の運転をなすを得る見込にして目下試験中なり。

七、住ノ江発電所を拡張し一千キロワット発電機一台およびこれに伴う機械・器具を増設するものとす。

八、住ノ江発電所ならびに二か所の変圧所〔沿線適宜の駅に建設す〕に各三〇〇キロワット回転変流機二台およびこれに伴う機械・器具を設備するものとす。

九、発電所・変圧所間送電々圧は二万ボルト〔三相式〕にして、電気鉄道方式は、天下茶屋〜浜寺公園間同様〔六〇〇ボルト直流式〕架空単線式とす。

十、旅客手荷物、小荷物および郵便の電車輸送は目下講究中なり。

と社内から電化推進の貴重な意見が出された。

全線電化

難波〜浜寺公園間の電化については既述のとおりであるが、浜寺公園以南の電化は、明治三十九年十月二十七日の定時株主総会で貝塚までの延長と資本金一六〇万円の増加を決議し、明けて四十年三月九日臨時株主総会を開催、貝塚〜和歌山市間の電化と資本金九〇万円の増加を決議した。

工事は複線化と同時進行のかたちで進められ、明治四十四年〔一九二一〕四月十四日、浜寺公園〜

電車車掌募集

「電車ニ乗務スル車掌ハ電車掌ト呼ビ全ク蒸氣列車ノ車掌ト區別シテ勤務スル管ニ付別ニ募集スル事トナリ本月二十日ヨリ新聞紙上ニ廣告セリ応募者ノ資格ハ左項ノ如シ

- 一、年齢満一八歳以上
 - 二、身体強健視力完全ニシテ諸関節ニ異状ナキ者
 - 三、容姿ノ醜カラズ且ツ体格倭小ナラザル者
 - 四、高等小学二年以上修業ノ学力ヲ有スル者
 - 五、当会社ノ採用試験ニ合格セル者
- 採用セル者ハ約一ヶ月見習ヲ爲サシメ見習中ハ手当一日金參拾錢卒業後ハ金參拾五錢以上ノ日給ヲ給ス」
- (明治四十年六月二十九日 社報第一一三号)

葛葉〔現高石〕間が電車併用と複線開業の認可がおり、翌十五日営業を開始、九月一日には電化区間は貝塚までのびた。

このあと複線化工事は四十四年十月十六日に佐野〔現泉佐野〕までの完成をみるが、佐野以南は孝子越えに山の切り取り、トンネルの掘さく、和歌山側の通称トンボ池の埋立てと築堤に日時を要した。そのため、和歌山市までの開通は大正も後半となるが、電化工事は単線のままで進められ、四十四年十一月二十日、電車併用運転の認可を受け翌二十一日から営業を開始した。

全線電化により、旅客列車はすべて電車とするとともに列車運転時刻を改正、利用客の利便は一段と向上した。この時の運転時刻改正の主なもの、次のとおりである。

- 一、難波～和歌山市間〔直通〕は午前五時から午後一〇時まで四八分間隔とし、所要時分は一時間五〇分。
 - 二、難波～佐野間〔区間〕は四八分間隔で運転、直通と合わせて二四分間隔。
 - 三、難波～浜寺公園間は直通、区間列車を通じて三分間隔のダイヤ表を作成、定期列車は一二分間隔、難波～堺間を六分間隔とした。その他は不定期とし、夏季海水浴期や多客時に復活運転することとした。
 - 四、従来の貨物輸送は、主として混合列車によっており、必要に応じ臨時貨物列車を運転していたが、全線電車運転の開始により難波～和歌山市間に三往復運転したほか、天王寺～葛葉〔現高石〕間にも貨物列車を運転することとした。
- 〔南海鉄道発達史〕

全線電車運転により、当時、多くの人びとから親しまれ、また称賛されていた当社の花形列車の「和歌号」、「浪速号」の急行列車が廃止されたことに一抹のさみしさはあるが、それにも増して、蒸気鉄道の営業を継続しながらの工事進行、新しい技術の採用など、他社にさきがけて実施され成果をあげたことは、大いに誇りうることであろう。

天王寺支線

明治三十一年十月、南海本線の和歌山北口までの開通により、堺・泉北・泉南の全域にわたって沿線の発展に大いに寄与してきた。反面、当初期待したほどの営業成績をあげることができなかった。当時、沿線には不況に強い地力のある近代産業が未発達であったこと、二、三年にわたって疫病がまん延したこと、さらに和歌山北口駅は紀ノ川北岸に開設されたことなど、あまりよい条件がそろわなかったためである。

こうした見込みちがいをもっとも手近かなところでカバーしようとして、考えついたのが天王寺支線であった。いいかえると、天下茶屋駅から分岐して関西鉄道天王寺停車場まで連絡する支線の開設である。用地買収には、多少の期日を要した。明治三十三年（一九〇〇）一月六日着工したものの請負業者の作業員がストライキ突入、そのうえ長雨に妨げられるなどして工事の進捗はいちじるしく渋滞した。しかし、これらの悪条件を克服、昼夜兼行の作業強行の結果同年十月十三日開業免許を得、十月二十六日営業を開始した。

大阪駅乗入れ

これより先、大阪鉄道（株）〔現大阪環状線〕が明治二十八年十月、すでに天王寺～梅田間を開業していた。この大阪鉄道は同三十三年六月、関西鉄道（株）〔現関西本線〕に吸収合併されたが、当社は天王寺支線の開業にあわせ、関西鉄道との直通運転（住吉～梅田間）を計画した。しかし、天王寺駅交义線にインターロッキング〔ポイントおよび合図信号を自在に操作する装置〕が設置されていないことから、主務省の許可が下りなかった。

支線開業からちょうど一年、翌三十四年十月、設備いっさい竣工、次の契約書のとおり関西鉄道と直通運転に対する契約を締結、住吉から梅田までの直通運転を実施したのである。

なお住吉〜梅田間直通運転計画が、出されたとき、天下茶屋〜住吉間は、複線では直通列車の運転に支障をきたすことがわかり、この区間に「第三線」の敷設が必要となった。この第三線は同年九月二十日、運輸開始の認可を受けた。

契約書

関西鉄道株式会社と南海鉄道株式会社との間に於ける直通運輸営業に関する契約書を締結する事左の如し

第一条 本直通運輸は当分の内南海鉄道株式会社線住吉駅と関西鉄道株式会社線天王寺駅を経て鉄道作業局線大阪駅との間に於てこれを開始するものとする

第二条 前条共通列車に使用する通常旅客列車の車両並に列車用品及乗務員は両会社より之を供給し大阪住吉間共通使用するものとする

但両会社機関車は天王寺駅を限り付換えするものとする

第三条 車両使用方は両会社営業課に於て協定し走行哩数を平均せしむるものとする而して其計算方は一ヶ月毎に締切り第四条に依り精算し若其走行哩数と差違を生ずるときは翌月中に其差額を補填す可し万一翌月中に補填し得ざるときは翌々月中に補填するものとする

第四条 共通列車車両は可成同種類に依り其走行哩数の平均を得せしめ其過不足は左の割合を以て三等車に換算するものとする

一等二等又は一二等仕切又は二三等仕切車は一哩に付三等車一哩二分の割

算す
但旅客緩急車と代用の貨物緩急車は三等車五分の割に依り又「ボギー」車は各車類の二倍を以て計算す

第五条 共通列車車両にして其使用中自然に生ずる損耗〔車輪摩滅の如き安全なる運転中止むを得ず生ずる損耗を云う〕を除く外一切の破損は其破損の生じたる線路所属会社の責任なりとする

第六条 乗務員使用方は両会社営業課に於て協定し走行哩数を平均せしむるものとする若し其走行哩数に差違を生じたるときは一ヶ月毎に締切り計算し其差額は翌月中に車両を以て補填するものとする

但乗務員〔列車扱及荷物護送車掌共〕一組一哩を三等車一両一哩に換算す

第七条 共通車両の検査清掃洗滌並にランプ類注油及脚温器湯入等に関しては両会社営業課に於て相当の方法を協定し之を執行するものとす

第八条 双方会社に於て其所屬線路内に於ける列車運転並に線路保存上の諸規則は総て鉄道作業局の成規を遵守し列車の安全を謀るものとす

第九条 双方会社に於て直通列車運転時刻を改正するか又は双方線路に關係する臨時列車を運転せんとするときは両会社協議の上之を執行するものとす

第十条 列車運転上並に線路上の事故にして其車掌に於て心得べき事柄は当該車掌所屬の營業課に相互打合をなし実施するものとす

第十一条 列車乗務の甲会社所屬員乙会社線内にある間は総て乙会社の諸規定命令を遵守するは勿論尙乙会社当該掛員の指示に従い執務するものとす而して若し甲会社所屬員にして乙会社の諸規則命令並に当該掛員の指示に違背したる所為ありたるときは甲会社は乙会社の通知に依り相当処分するものとす

第十二条 列車乙線内に於て事故を生じ損害の起したる場合に在って甲会社所屬員の過誤怠慢に起因したること分明なるときは其賠償は一切甲会社の負担とし之に反し乙会社員の過誤怠慢に起因したること分明なるときは乙会社其責に任ずるものとす

但甲乙両会社所屬員共同の過誤怠慢に起因したる事故の損害並に原因不明に屬する事故の損害に付ては両会社に於て各其責を任ずるものとす尤も第三者に対しては連帶責任とす

第十三条 本契約は明治三十四年十月五日より実施し向後追加変更等の必要を認むるときは両会社に於て協定の上施行するものとす

右契約を証する為め本書二通を製し各一通を分有するものとす

明治三十四年十月五日

関西鉄道株式会社社長 田中 新七 ㊦

南海鉄道株式会社社長 松本重太郎 ㊦

契約により住吉〔現住吉大社〕と大阪〔梅田〕間の直通運転を実施、住吉午前六時〇三分を始発として、一時間毎に発車、午後九時〇八分発が最終であった。この直通運転は、貨客混合の七両連結で運転され、旅客はもとより貨物輸送にも大いに気をはいたのである。

なおこの直通列車の運転は、明治四十年十一月十一日の天王寺支線電化開業により廃止された。

三、社長の交代

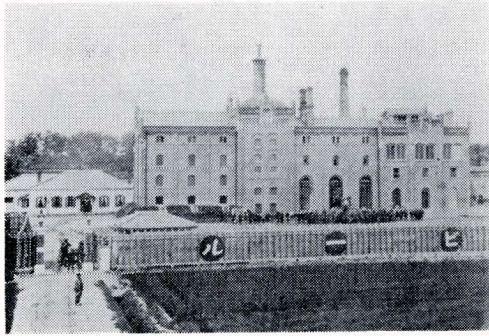
明治十八年〔一八八五〕、阪堺鉄道の創業以来、南海鉄道時代を含めて二〇年近くも社長の職にあつた松本重太郎は、三十七年六月十七日に退任した。

松本のあとを受けて、二代目社長に就任したのは、鳥井駒吉であつた。ここで創業当初から松本重太郎とともに会社経営の任に当たつた鳥井駒吉と田中市兵衛〔三代社長〕について述べておこう。

鳥井は阪堺鉄道の設立に参画、松本と形影相従うように創業時からずっと取締役をつとめていた人物だ。事業意欲が旺盛であるだけでなく、進取の気性に富んだ実業家であつたようだ。

鳥井は嘉永六年〔一八五三〕三月十一日堺市宿院町に生まれた。生家は、銘酒「春駒」の酒造家であつた。若いころから面倒見がよく、公共のために力になり、同業のために尽したとの理由により明治三年〔一八七〇〕、一七歳の若さで為替会社兼通商会社の取締役を命ぜられた。八年には堺酒造業組合長となり、十三年から五年間大阪府会議員をつとめた。

鳥井の進取の気性のめばえとして、蒸気機械を装置した精米所の建設がある。従来は、玄米を精白するには足踏みの方法をとっていたのを、鳥井は能率向上のため蒸気機械の導入を図り、同志を集めて精米所建設にこぎつけたのだつた。精米機にかけられた米は、酒造の原料となつたのはもちろんである。鳥井は精米会社を組織し、その社長に就任した。



明治二十四～二十五年ごろの大阪麦酒
〔現朝日麦酒〕の吹田工場

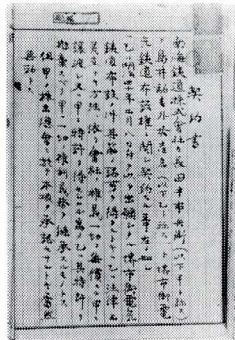
明治十年代もなかばを過ぎると、社会の進歩と発展につれて、大阪と堺間の往来が頻繁になってきた。実業家にとって「時は金なり」であり、今後の事業の伸展を考えると、近代的交通機関がぜひとも必要であると考えた。

大阪の実業家藤田傳三郎、松本重太郎らの阪堺鉄道創立に参画。明治十八年十二月同社の取締役を選ばれ、大阪財界でも次第に重要視されるようになった。

明治二十年ごろ、鳥井は洋酒の輸入量が急激に伸びていることに着目した。鳥井は堺の同業者にビール醸造会社の設立を説いてまわり、阪堺鉄道創業の「同志」松本重太郎、外山脩造らの賛同を得て、会社設立のメドが立った。ビール醸造法の研究のため、ドイツに技師を派遣する一方、株主を勧誘するなど準備万端ととのえ、大阪府下吹田村〔現吹田市西の庄町〕に大阪麦酒会社〔現朝日麦酒〕を創立して、ビールを醸造することとなった。「アサヒビール」は、関西地方はもちろん、朝鮮・ウラジオオストーク等にまで輸出されるようになった。

このように鳥井は、進取行動的であったので、鉄道経営についても、二〇年近くも社長をつとめた創業者松本重太郎と軌を一にして取締役をつとめたのだろう。松本にとって鳥井は、社業を伸ばしてゆくにつけて、欠くことのできない知恵袋であったのではないか。松本自身、新規事業に意欲的であったことは、「松本重太郎の人となり」で既に紹介したが、松本の本領は人を魅了する潤達な性格と人徳にあったようだ。大人の風格たいじんがあり、床の間を背にして絵になる人物であった。一方、鳥井駒吉は、非凡な実業家に相違ないが、その特徴は新しい発想を生み出す才気に求められるのではないか。松本重太郎の人徳と鳥井駒吉の才が車の両輪となって、南海鉄道の基礎づくりに大きく貢献したであろうことは、想像するに難くない。

鳥井は、南海鉄道社長〔明治三十七年六月～三十九年四月〕をつとめたあと四十年四月まで監査役として社業に尽くし、四十二年、五六歳でこの世を去った。



堺市内電車の計画

明治四十年二月八日、鳥井駒吉ほか一名によって堺市街電気鉄道線の敷設特許申請が行われた。堺市の中心部を東西、南北に走る計画路線であったが、認可が下りる前に、その権利を南海鉄道に譲渡している。写真はその契約書

鳥井駒吉が退任したあと、南海鉄道の三代目社長に就任した田中市兵衛は、藤田傳三郎、松本重太郎、岡橋治助らと並び大阪財界を指導した主要人物である。藤田は明治十八年「阪堺鉄道創業の年」には、大阪商法会議所会頭に就任しており、すでに功成り名をとげた人物であった。

明治の中ごろ、松本重太郎と田中市兵衛が大阪財界の双璧といわれる一時期があった。しかし、田中市兵衛が南海鉄道社長に就任した時点（明治三十九年一九〇六）では、松本はすでに実業界を引退していたので、田中が最大の実力者であった。

田中市兵衛の経歴を紹介しよう。

田中の生家は、大阪西区に数代つづく干鰯問屋〔肥料商〕で、維新前すでに名だたる豪商であった。幕末維新の動乱期に没落していった名家が多いなか、田中は時代の流れを敏感に読みとり積極的に行動し、さらに家業を伸ばした人である。五歳のときに、父を失っているが、このことがかえって、独立自往の気概を育てたのかも知れない。

明治十年「二八七七」には同業者の金沢仁兵衛とともに、第四十二国立銀行を創立して、その頭取となり、早くも大阪財界で頭角をあらわした。また五代友厚らとともに関西貿易商社「明治十四年」や神戸棧橋株式会社「同十七年」を創立した。

十八年十二月、阪堺鉄道創業時に取締役役に就任した。田中は、豪胆な性格であり、曲がったことが大きい。その性格は、阪堺鉄道を敷設する時にもあらわれ、鉄道線路はカーブの少ない一直線にせよ、と主張したとのエピソードを残している。阪堺鉄道のほかにもいくつかの鉄道会社の創立に参画したほか、大阪商船、日本綿花の社長に就任、財界の実力者ぶりを発揮した。

大阪商法会議所会頭藤田傳三郎のもとで、副会頭をつとめ、そのあと藤田の後任として第三代会頭に就任、傳三郎を通じて伊藤博文、井上馨などの長州系要人を紹介され、五代友厚からは松方正義ら薩摩系要人の知遇をえた。また明治二十八年には衆議院議員に当選している。

田中市兵衛の人柄は、しごく豪胆で曲がったことが大きらいなのはすでに述べたが、豪商に生まれながら質素を旨としたようだ。大阪商人らしく衣食住すべて節約を心がけ、旅行する時も汽車は中等以上には乗らず、宿屋でも茶代さえ節約するという徹底ぶり。その反面、義太夫を好み、碁は初段に近く、書を巧みにしたほどの趣味人であった。

三十九年、南海鉄道の社長に就任して、南海本線の電化、複線化のプロジェクトを推進、また南海鉄道の国有化問題〔後述〕が持ちあがった際も、財界の巨頭として君臨した人物だけに、政官界に対する発言力を発揮し、大きな力となった。

田中市兵衛は四十三年〔一九一〇〕七月二十三日、七三歳の生涯をとじた。

四、先取の気概

明治三十八年、大塚惟明が南海鉄道に入社し、事業展開の面で新境地を拓いた。

大塚惟明〔一八六四～一九二八〕はクリスチャンで大阪の三一神学校を出て牧師を経験したのちに山陽鉄道〔一八九二〕に入り、さらに讃岐鉄道〔一八九八〕に転じた異色の人物。その当時両社の社長が松本重太郎であったことが縁で南海に入社した。大塚は経歴が変わっているだけでなく、鉄道経営に精通した非凡な才能の持主であり、特異な発想法の持主であった。讃岐鉄道時代、社長の松本の信任を得て実務をとり仕切っていたとき、わが国最初の女性列車給仕の採用をするなどの斬新な考えを展開した。

南海へ移ってからも卓抜した企画力は衰えることなく十分に発揮され、実務面に対する首脳陣の彼に対する期待は大きかった。四一歳の若さで取締役就任、田中社長の下では常務取締役として敏腕をふるっていたが、田中死去のあとをうけて、南海鉄道第四代社長に就任した。

私鉄を国有化

商業興信所『三十年之回顧』は、「私鉄国有法実施」についてつぎのように記述している。文中、買収対象として上げられている京釜線、京仁線は、韓国の京城西大門と釜山間、同上く仁川間の二線を指す。なお、この買収は「日韓併合条約」の締結（明治四十三年八月）前であることに注意。

昨年来の宿題たりし鉄道国有の議は政府に於て之を断行する事に決定し同法案を議會に提出せしに幸に貴衆兩院を通過せしを以て 本年三月十一日法律第十七号として發布せり 而して諸株式の中に於て最も重要な地位を占むるものは多数の鉄道株にして之れあるが為め従来市場も賑ひしなれば今之を国有として拉し去らんか 株式市場は寂漠を感ずるならんと思はれたりき 而して国有法の実行は明治三十九年十月北海道炭礦鉄道 甲武鉄道の買収に始まり 四十年十月関西 参宮兩鉄道の買収に依りて完結し前後買収せるもの十七鉄道に及べり 買収価格は明治卅五年後半季乃至三十八年前半季の六營業季に亙る建設費に対する益金の平均割合を買収の日に於ける建設費に乘じたる額の二十倍とし 其買収代価は券面金額に依り五分利公債證書を以て交附せり 尚ほ京釜鐵道をも買収したるが 其の買収価格は京釜線に在ては払込株金の六分に相当する金額を二十倍せるものとし 京仁線にありては明治三十五年下半年乃至三十八年上半年の六營業季に於ける建設費に対する益金の平均割合を買収の日に於ける

社長となった大塚は、社運の回復をはかることを第一義として、電車併用を決行、沿線景勝地を開発して旅客誘致につとめ、四十四年から全線に電車を運転して輸送力を増強し、大正二年には事務職員の三割以上を整理する一方、役員の給与を半減させる大改革を断行し、善行社員を表彰するため社長俸給から一五〇円を毎月寄付して「大塚善行賞」なるものを設定した。

浜寺公園に食堂開業、浜寺海水浴場開設、ビュッフェの開業、淡輪遊園の開発、電気供給事業への進出など、数かずの関連事業展開については、次章に記述することとする。

五、南海鉄道の国有化問題

日清戦争後、明治三十年（一八九七）から数年にわたって慢性的な繊維不況にみまわれ、三十三年から三十四年にかけては、大阪を中心として全国的な金融恐慌が起きて、経済界は苦境に陥った。

私鉄の経営状態が悪くなるにつれ、実業界でも国有論が出はじめた。東京および京都の商業会議所は、恐慌の救済策として、私鉄の買上げを議會に請願したが、成功しなかった。東京商業会議所は同じ年（明治三十一年）に再度、建議を提出するが、渋沢栄一会頭の留守中のできごとであった。渋沢栄一を頂点とする財界主流は、私鉄国有化論には反対、議會内にも根強い反対論があり、これもまた失敗に終わった。

鉄道の父といわれた井上勝鉄道局長が、もともと幹線国有論者であり、明治二十年の私設鉄道路条例を認めたものの、折りを見てはつねに幹線鉄道網の樹立のため建議を重ねていた。

右の東京・京都商業会議所の建議は、二十四年以降（二十三年に恐慌があったため）くすぶり続けていた国有論に乗ったものだ。明治三十一年に建議した東商グループは、兩宮敬次郎を中心とした相場師的性格の強い財界人であったので、渋沢栄一は、このような動きを「軍人を利用し、また政治

る建設費に乗じたる額を二十倍したる金額とせり。即ち買収総額は四億七千六百万円に上りたり。此の巨額の資本は一時公債に変形したるを以て果して株式市場は寂漠を感ずるに至り。其結果利廻りの比較的高率なる諸株式の暴騰は新事業の興起を促すの因となり本年々末に際しては事業の濫興甚しきを致し権利株の売買盛に行はれたり。

家を利用して株の値を上げようというのが本心で他に何も無い」と語り、三井の顧問井上馨は「未だ機熟せずとして全く傍観の態」をとり、さらに三菱の政治的代弁者であった大隈重信の進歩党は自由党「板垣退助総理」の国有論に反対するのである。「中西健一『日本私有鉄道史研究』昭和三十八年」

要するに、自由党の政治家、軍人と鉄道官僚は賛成派であったが、全体としては、反対論が強かった、ということだろう。

ところが、第二次山縣内閣が憲政党（旧自由党系）に政治協力を求め、私鉄国有化を条件に、同意させた。もともと、山縣有朋（維新の元勳、長州出身）は陸軍の大ボスであったことを考えるとむしろ、渡りに舟であったかも知れない。

これに基づいて、鉄道国有調査会が設置され、第一四議會（明治三十二年十一月～三十三年二月）に法案が提出されたが、成立までに至らなかった。このとき、買収リストに上ったのは、日本、西成、北海道炭砒、北越、甲武、関西、山陽、九州、京都の九社であった。

さて、日露戦争の最中、にわかに私鉄の国有化論議が活発化してきた。

明治三十七年末、桂内閣（桂太郎は陸軍のエリートで長州出身）のとき、大浦通信大臣は閣議に鉄道国有化を諮り、翌年初め鉄道官僚に調査委員会をつくらせた。

桂内閣は調査委員会の報告に基づいて、閣議決定したが、その後総辞職したため、西園寺内閣が引き継いだ。この内閣には、山縣有朋の養嗣子伊三郎が通信相として入閣していたので、西園寺にとっては、大へん好都合であったわけだ。

西園寺内閣は、三十九年（一九〇六）二月十七日の閣議に私鉄買収案を提出した。この時の買収リストには、

日本、西成、北海道炭砒、北海道、日本、岩越、北越、甲武、総武、房総、七尾、関西、参宮、京都、阪鶴、山陽、徳島

の一七社が記入されていた。ところが、閣議は買収範囲を広げ、さらに一五社を追加して三二社の私鉄を買収リストに載せたのである。

川越、成田、東武、上武、豆相、水戸、中越、豊川、尾西、近江、南海、高野、河南、中国、博多湾〔原田勝正『明治鉄道物語』〕

以上の一五社が付け加えられ、南海鉄道が買収リストに載ったのであった。三二社にふくれあがったのは、政友会議員の圧力により原敬内相と山縣通信相が尽力した結果であることは歴史的事実である。この法案の作業は政府部内で極秘裡にすすめていたものであったので、財界は言葉に尽くせぬ驚愕を覚えたに違いない。当社にとっても晴天のへきれきであったろう。

ここで南海鉄道の買収見込価格を紹介しておく。大阪市の名市長であった関一が東京高商教授であったころ、出版した『鉄道講義要領』に、この国有化問題を採りあげており、買収見込価格表をそのまま載せている。

当時の大会社がずらり並んでいるのをながめると、ことの重大さが如実に伝わってくる。

こうして、明治三十九年三月初め、西園寺内閣は鉄道国有法案を第二二帝国議会に提出した。

提案理由は、

- 一、幹線鉄道の国有化によって輸送力のアップと運賃のダウンが図れる
- 二、産業の発達を促進できる

鉄道買収見込価格表

三十九年上半期末調べ

会社名	哩数	資 金	建 設 費	営 業 成 績		計	買 収 見 込 額
				益金二十倍	貯蔵物品 価格公債 換算額		
日 本	八六一、七〇哩	五〇、四一、八〇〇円	四、四七、三三九円	一〇〇、五三、五四〇円	一	三〇〇、五三、五四〇円	三〇〇、五三、五四〇円
山 陽	四〇五、三三	三三、七九、七〇〇円	三六、七七、六四四円	七四、〇四、九八〇円	一	七四、〇四、九八〇円	七四、〇四、九八〇円
甲 武	二七、五	三、二五、〇〇〇円	三三、八、二九	九、七元、〇三〇	一	九、七元、〇三〇	九、七元、〇三〇

計	博多	水戸	上武	東武	河内	近江	豆相	尾西	高野	豊川	中越	成田	川越	南海	徳島	房総	総武	参宮	北海道	炭部	北海道 炭部 計	九州	岩越	七尾	西成	北越	阪鶴	京都	関西		
三、二七、七	一四、四八	三、二	一四、五	四三、七九	一〇、三三	二六、〇〇	一〇、五	一五、四六	一七、三三	一七、六	三三、〇六	五、〇六	一八、三六	四、一五	三、二	三、三	七、一六	二六、一〇	一五、一七	二〇、七五	—	四四、二六	四、三六	三、四七	八、五五	七、〇六	三、一六	二六、〇七	二、〇七		
二四七、四七、六九	一、三三、二五	三三〇、〇〇	五七五、七九	二、六五、五〇	三〇〇、〇〇	一、三九、七五	六〇〇、〇〇	一、六〇〇、〇〇	一、五〇〇、〇〇	一、九一、〇〇	二、四五、〇〇	四、七〇、〇〇	三、四三、〇〇	二、四三、〇〇	一、三六、七五	二、〇四、〇〇	四、八〇、〇〇	一、八五、〇〇	一〇、〇〇、〇〇	九、四七、〇〇	六、五三、二〇	三、三六、八〇	五〇、三六、七五	二、六四、〇〇	一、五〇、〇〇	一、六七、〇〇	六、七〇、〇〇	六、五〇、〇〇	三、四〇、〇〇	二、五、〇八、一八〇	
二五八、八四、九四	一、八九、五七	二九七、〇三	五七六、五八	三、三三、〇九	三三七、四三	一、七八、四九	六九六、五九	一、六二、七六	一、二二、九二	九〇、四三	二、四三、九四	五、二六、五三	三、七九、八六	二、四三、九四	一、三三、五三	二、〇〇、〇一	五、九四、四五	一、八四、九三	一〇、九四、七六	二、七四、七六	五、〇〇、〇〇	二、七〇、七六	五、一七、一五	二、五八、五九	一、五五、三三	一、九五、三〇	七、三〇、二一	六、四九、〇七	三、四七、〇〇	二、七、四三、二〇	
四五六、六六、九五	一、八九、五七	三四、〇〇	一五、三〇	一、九八、三〇	一〇、一八〇	六四、四〇	一七、八〇	三三、三〇	一、四九、五四	七三、一〇	二、三三、九〇	八、七五、四〇	七九、七〇	二、三三、九〇	一、一七、九四	一、七二、四〇	一〇、三六、四〇	三、七三、八〇	一〇、九四、七六	四、九三、七〇	一、八、七五、六〇	三、七、一六、一〇	九、七、五四、六〇	一、三三、九〇	一、三三、五〇	五、二、四〇	七、〇六、九〇	六、二四、七〇	二、〇五、二四〇	三、三〇、八、〇〇	
四九、〇七	一、七三	—	二、七六	—	—	—	—	—	一〇、八九	—	一九、八六	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	一四、三九	—	—	—	—	—	—	—	—
四五六、六七、九四	一、一九、三三	三四、〇〇	一五四、九九	一、九八、三〇	一〇、一八〇	六四、四〇	一七、八〇	三三、三〇	一、〇〇、三九	七三、一〇	二、三三、七九	八、七五、四〇	七九、七〇	二、三三、七九	一、一七、九四	一、七二、四〇	一〇、三六、四〇	三、七三、八〇	一〇、九四、七六	四、九三、七〇	一、八、七五、六〇	三、七、一六、一〇	九、七、五四、六〇	一、三三、九〇	一、三三、五〇	五、三、四〇	七、〇六、九〇	六、二四、七〇	二、〇五、二四〇	三、三〇、八、〇〇	
四七〇、九六、七五	一、一九、三三	三四、〇〇	五七六、五八	三、三三、〇九	三三七、四三	一、七八、四九	六九六、五九	一、六二、七六	一、二二、九三	九〇、四三	二、四三、九四	五、二六、五三	三、七九、八六	二、四三、九四	一、三三、五三	二、〇〇、〇一	五、九四、四五	一、八四、九三	一〇、九四、七六	二、七四、七六	四、九三、七〇	一、八、七五、六〇	三、七、一六、一〇	九、七、五四、六〇	一、五五、三三	一、九五、五〇	七、三〇、二一	六、四九、〇七	三、四七、〇〇	三、三〇、八、〇〇	

備考

- 一、山陽、阪鶴、西成、北海道炭砒の四鉄道は兼業に係る事業をも買収するものとして計算す
 - 二、開業後三年に満たざる北海道、博多湾の二鉄道は益金二十倍に代うるに建設実費を以てす
 - 三、益金二十倍は三十五年下半期乃至三十八年上半期の三ヶ年間各半期末建設費合計額に和する同期間益金合計額割合の一ヶ年分を三十九年上半期末建設費に乗じて其積を二十倍したるものなり但北海道炭砒鉄道炭砒部に限り建設費に代うるに三十八年上半期末払込株金額を以てして益金を算出す
 - 四、買収見込額は益金二十倍に貯蔵物品価格公債換算額を加えたるものを採る且負債に依りて購買したりと認むる貯蔵物品価格は加えず
- 前項買収見込額が建設実費に満たざる鉄道は建設実費を採る△印を附するもの即是なり

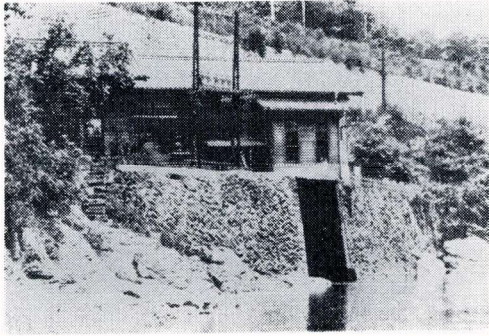
三、鉄道収入によって財政の安定が図られる

四、軍事に關しても大きなメリットがある

以上の要点をあげて、西園寺首相が議会で説明し、三月十六日、法案は原案どおり、衆議院を通過したのであった。

あわや、南海鉄道も国有化されるかに思われたが、貴族院で買収範囲を一七社にするよう修正が加わり、虎口を脱することができた。三月二十七日、衆議院に回付されたが、衆議院では、貴族院での修正案を受け入れた。この時の内務大臣原敬〔のち首相〕は、会期がせまっている状況を考えれば、妥協せざるをえないと決断したようだ。翌日、議会は大詰めを迎えた。審議の最終日であり、翌二十九日は閉会式の予定であった。この日、午前から審議に入ったが、午後三時から休憩となり、夜七時前になって、ようやく再開された。鉄道国有法案が上程されたが、与党政友会は、討議省略、一気に採決に入ろうとした。議場は騒然、野次と怒号の中で議員連の取っ組み合いがはじまった。そして野党議員が退場した間に、採決が強行された。こうして国鉄の基礎が成立すると同時に、南海鉄道は国有化からのがれることができたのであった。

このとき関西、日本、山陽、九州など一七社が国有となり、国鉄と私鉄の線路延長は逆転した。



九度山発電所
明治四十四年一月、使用開始

	国鉄	私鉄
明治三十五年	一九七四キロ	四八四四キロ
明治四十四年	八一六キロ	九〇五キロ

南海鉄道が五〇年前に刊行した『開通五拾年』によれば、明治三十六年に紀和鉄道(現 国鉄和歌山線)が紀ノ川の出水で大損害を受け、南海に買収を持ち込んできた。時の社長は片岡直温であった。この話は途中まで進められたが結果として、非買収に決した。この時、買収しておれば、一七社ともにも国有となっていたことであろう。〔紀和鉄道は明治三十七年八月に関西鉄道と合併〕

六、電気供給事業への進出

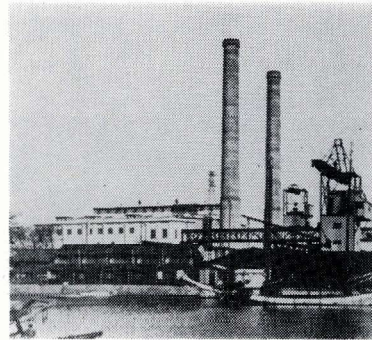
南海鉄道は、明治三十九年〔一九〇六〕十月の株主総会で、沿線に電灯電力の供給事業を経営することを決議した。四十四年〔一九一三〕三月逓信省の許可を受け、運輸課内に電灯部を新設し、鉄道事業の兼業部門として電気供給事業に進出、大正元年八月一日から泉南・泉北両郡の一〇か村の点灯を開始した。その後、供給区域を和歌山県海草郡に広げ、ついで、大阪電燈株式会社から、石津川以南泉北郡浜寺村ほか五か村の電気供給事業および既設工作物を譲り受けた。

電力の供給は、泉南郡樽井村、泉北郡鶴田村、高石村およびその付近から開始した。大正四年六月には、阪堺電気軌道(株)を合併、大和川以北の供給区域も継承した。

大正七年〔一九一八〕二月二十八日、和泉水力電気(株)を合併、泉南、泉北、和歌山県伊都郡の三郡にわたり供給区域を統一した。その間、第一次世界大戦の影響を受け、国内諸工業が活況を呈するに従い、電力需要も旺盛となり、事業は盛況を呈した。

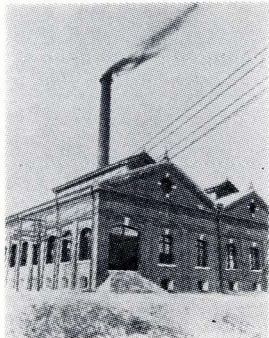
十一年九月、大阪高野鉄道(株)の合併とともに、南河内、中河内、和歌山県伊都郡五〇余か町村に

堺発電所
昭和二年七月、使用開始



電灯契約戸数ならびに電力供給工場

年 度	電 灯		電 力	家庭用電気	摘 要
	契約戸数	灯 数	工 場 数	戸 数	
大正元年	6,907	12,821	—	—	
2	11,588	19,916	28	—	・電灯は39か町村に供給
3	12,191	22,134	87	—	
4	14,420	23,844	167	—	
5	16,748	28,349	301	—	
6	38,203	68,230	662	—	・大正7年2月和泉水力電気を合併
7	42,445	80,482	664	—	・電灯は71か町村に供給
8	45,168	90,779	684	—	
9	46,972	95,580	838	—	
10	49,337	104,023	1,069	—	
11	79,400	158,952	1,777	—	・大正11年9月大阪高野鉄道を合併
12	85,251	177,367	2,004	130	・電灯は3市126か町村に供給
13	89,830	190,005	2,265	168	
14	94,933	204,099	2,529	222	
15	99,461	221,012	2,791	323	・電力は3市116か町村に供給
昭和2年	102,608	235,296	2,980	646	
3	106,717	249,032	3,187	915	
4	110,089	264,116	3,394	1,304	・電力は3市121か町村
5	112,901	276,072	3,454	1,567	
6	115,126	293,152	3,432	2,235	
7	115,997	306,383	3,492	2,803	
8	119,780	313,869	3,682	3,437	
9	121,795	324,695	3,918	3,773	
10	123,821	332,896	4,090	3,964	
11	128,911	362,691	4,436	4,328	
12	131,639	380,018	4,648	4,370	
13	134,631	399,809	4,890	4,359	
14	136,744	423,737	5,220	4,408	



住ノ江発電所
明治四十年八月使用開始

年 度	電 灯 電 力 収 入		総 収 入	
	実 績	指 数	実 績	
大正10年	1,996,267	22	9,047,762	
11	3,021,516	24	12,088,862	
12	3,099,683	25	12,317,702	
13	2,938,901	23	12,640,988	
14	3,304,304	24	13,731,695	
15	3,584,090	24	14,672,020	
昭和2年	3,718,091	23	16,008,485	
3	3,890,873	23	16,781,482	
4	4,019,693	24	16,507,676	
5	4,065,214	27	14,869,448	
6	4,548,303	32	14,434,618	
7	5,001,109	33	14,994,880	
8	4,822,596	30	15,823,132	
9	5,204,165	31	16,758,830	
10	2,732,726	32	8,481,593	
11	3,181,899	36	8,822,385	
12	3,285,828	36	9,065,263	
13	6,653,796	34	19,729,363	
14	6,949,966	31	22,417,977	
15	7,330,902	26	27,719,648	
16	7,735,009	23	34,236,926	

(注) 昭和10年度は上期、11・12年度は下期のみの数字である。
昭和15年12月阪和電鉄を合併。
"指数"は総収入を100として算出。

わたる供給区域を継承し、一躍三市二六か町村の広汎な営業区域を有することとなった。
十五年六月、工費五三〇余万円を投じて堺に出力二万一〇〇〇キロワットの最新式火力発電所新設に着手し、昭和二年七月竣工した。
昭和七年〔一九三二〕五月、合同電気㈱との間に、供給区域を一部交換し、高野町および九度山町の一部を新たに区域に編入し、昭和十三年には、和歌山県伊都郡見好村の一部、ならびに天野村を供給区域に加え、十五年二月二十九日、貴志川水力電気㈱の電気事業譲受けの認可を得た。
十四年〔一九三九〕に入ると、産業のぼっ興により、電灯電力料ともに著しい増収をみたのである

が、十四年三月末、日本発送電^株が設立されるに及んで、堺発電所ならびにこれに付帯する送電線路を出資した。さらに、十七年四月一日設立した関西配電^株に、配電統制令にもつき九度山発電所ほか二水力発電所・神石高野連絡線ほか八送電線・神石変電所ほか四変電所・堺変電所〔電気鉄道用設備を除く〕ほか七変電所を出資した。

かくして、営業開始以来、三〇有余年間にわたった電気供給事業は、戦時中の統制により、いっさいの設備をあげて前述の日本発送電ならびに関西配電に出資して、当社の電気供給事業は終止符をうったのである。

二、ライバルの出現

一、浪速電車軌道の電化、合併

大阪馬車鉄道は八年足らずの馬力利用の營業に終止符をうち、新たに電車運転に切り替える計画をたてた。

この背景には、電気鉄道ブームがある。明治二十年代後半から電気鉄道が政府においても認識されはじめ、二十八年〔一八九五〕の京都電気鉄道を皮切りに、三十七年甲武鉄道、三十八年には阪神電気鉄道が電車を走らせ、同年南海は資本金を七〇万円増加して電化に着手し、四十年八月難波～浜寺公園間に電車の運転を開始した。

機が熟したことに加えて、大阪馬車鉄道の土居通夫社長は、当初から電気鉄道論者であったことも電化への決断を速めた。

三十九年〔一九〇六〕十一月一日に、内務大臣に電気鉄道に変更するための出願をし、翌年二月特許されたので、三月の臨時株主総会で増資、社名変更、定款変更の三件を決議した。

大阪馬車鉄道は、大阪電車鉄道と改称し、資本金を五〇万円に増加した。〔社名変更を四月十一日内務大臣と大阪府知事に届出〕

また、二月二十八日、大阪府西成郡粉浜村〔下住吉〕から同東成郡墨江村大字長峽に至る区間の線路延長を内務大臣に出願し、五月三日に特許状ならびに命令書の交付を受けた。四十年六月二十九日、逓信大臣から電気事業経営許可状ならびに命令書を交付された。

この大阪電車鉄道は、半年後の十月二十九日、社名を変更し、さらに今度は浪速電車軌道として、内務大臣、逓信大臣、大阪府知事に届出た。

そして、その他必要な諸手続を完了して、工事に着手した。一月三十一日に馬車鉄道を廃止したままであったので、電気鉄道に変更する工事に専念することができたわけである。

その後、四十二年（一九〇九）十二月二十四日付で、南海鉄道と浪速電車軌道は合併した。浪速電車軌道の電化工事に着手したところから、すでに動きはあったようであり、また合併にこぎつけるまでも、交渉は難航したようだ。

というのは、当時、浪速電車軌道における最大の株主であり取締役の浅野総一郎（関東財界の大物。全株式の二三パーセント余を保有）と大阪側の重役とのゆきちがいがあり、関西財界の大御所藤田傳三郎翁の仲介により、南海鉄道との合併にこぎつけたようだ。経緯は定かではないが、結果として、資料編に記載のような仮契約書を締結した。結局、四十二年九月六日株主総会を開き、南海鉄道と合併契約を締結することになったのである。

合併後、工事を順調に続け、四十三年十月一日から、天王寺西門前～住吉神社前（「下住吉」間の営業を開始し、大阪市と契約に係る上町連絡線中、天王寺西門前～谷町六丁目間は翌四十四年一月二十九日から運転を開始した。次いで、同年八月二十日天満橋南詰まで延長運転、大阪市との契約による軌道共用線の乗入れ線の全区間乗入れを遂行した。「この契約は、市電の運賃均一制実施のため、四十五年一月解除」

大正二年（一九一三）七月には、住吉神社前～住吉公園間の延長によって南海本線に連絡し、同年十二月には、天王寺西門前～天王寺駅前間を大阪市に譲渡することになり、起点も現在の天王寺駅前となったのである。

二、阪堺電気軌道の創立

浪速電車軌道の合併話が持ちあがった矢先、より以上の競争路線が敷設されようとしていた。社名を阪堺電気軌道〔資本金三〇〇万円〕と称し、大阪・恵比須町から堺・浜寺までの九マイル一五チェーソ〔一四・七キロ〕、途中宿院から分岐して堺大浜水族館までの五五チェーン〔一・一キロ〕を結ぼうとするものである。

次にその特許申請書を紹介しよう。

電気鉄道敷設特許申請書

私共今般株式会社ヲ設立シ大阪市南区恵比須町二丁目ニ起リ紀州街道ニ沿ヒ天下茶屋、住吉、堺ヲ經テ大阪府泉北郡浜寺村ニ達スル電気鉄道ヲ敷設シ運輸ノ業ヲ営ミ度候ニ付御許可被成下度起業目論見書、工事方法概略書、工費概算書、営業上ノ収支概算書及図面相添此段奉願候也

但從來本線路ニ電気鉄道敷設出願仕り度々却下ノ御沙汰ヲ被リ候得共別紙副申書ヲ以テ陳情仕ル如キ理由ナレバ何卒御許可ノ御詮議奉仰候

明治四十年四月二十日

大阪浜寺間電気鉄道敷設発起出願人

大阪府大阪市北区堂嶋浜通二丁目七番地

阿部彦太郎 ④

〔以下連署二三名略〕

阪堺電気軌道が敷設認可を受けたのは明治四十二年（一九〇九）十二月で、翌年三月片岡直輝、奥繁三郎、大林芳五郎らが中心になり資本金三〇〇万円をもって会社を設立した。大正元年（一九一二）四月にいたって全線〔恵美須町～浜寺〕の開通を見た。さらに同三年四月に今池～平野間の支線〔平野線

昭和五十五年十一月廢線」を新設した。しかし、この間には、かなりの紆余曲折があった。

というのは明治四十年当時、すでに南海鉄道が大阪市南部から泉州地域を南北貫通、和歌山市まで達しており、輸送の大動脈の役割を果たしていた。

ところが、日露戦争(明治三十七〜三十八年)後、大阪市郊外の人口が増加したために、南海鉄道だけでは対応しきれないだろうとの見通しから、意欲的な企業家たちは続々と鉄道敷設許可願いを提出した。阪堺電気軌道もこの時(四十年四月二十日付で特許申請)に計画されたものである。

特許申請書の出願に際しては、新線の必要性を強調した副申書をそえて提出している。既設競合路線である南海鉄道側の反対論を十分意識しており、理論武装のための苦心のほどがうかがわれる。長文ながら、当時の事情がよくわかるので、紹介しよう。

副 申 書

大阪は我國の商業の中心にして人口過密。商家は軒を並べ、工業の発達は工場の増加となり、煙突各所に林立して煤煙日光を蔽う。幾十万の市民は少閑を得れば、たちまち近郊に出て、新鮮な空気を呼吸し憂うつを散ずる必要あり。天下茶屋、住吉、堺、浜寺の如きはその目的地として恰好の場所なり。これに加えて、近時、家賃の高騰により収入の少なき店員職工はもとより、官吏公吏に至るまで居を市外に求め、日々市内に通勤する者著しく増加せるを(中略)南海鉄道会社の計画せる電気鉄道のみには需要を充すことができぬのは明白なり。南海鉄道は既に蒸気鉄道と同じ軌道併用の電車計画を立て、その許可を受け、まさに開業せんとするも、蒸気鉄道と同軌併用の電車は、その発着時刻と云い、停留所の位置と云い単純電車(蒸気列車と併用ではないという意味)ほど便利でないのは、甲武鉄道の例が証明している。

南海鉄道と本願線路との間に若干の距離あり。都会では、この距離より遙かに近距離の間に二線三線の電車併行せるあり。又、都会でなくとも、現に京都・伏見間に於ては、在来の京都電気鉄道会社の伏

見線あるにもかかわらず、併行して京阪電気鉄道会社に許可されたる例もあり……〔後略〕

明治四十年四月二十日

願人総代

片岡直輝

大林芳五郎

奥繁三郎

内務大臣 原敬 殿

右の副申書に加えてその翌月、難波から浜寺間の旅客と荷物がいかに増加したかを説明するための調査書〔上申書〕が提出された。これは大阪府統計書〔明治三十四年から三十八年まで〕から抜粋した南海鉄道の輸送実績表に加えて、阪堺独自の調査結果を示したものだ。その内容は、大和橋詰と天下茶屋の二地点において、四十年二月から五月まで継続して調査、晴雨を通して平均した数値を算出している。ただし、大祭日、祝日および住吉大社の祭日を除くとあり、結果は次のとおりだ。

調査地点	通行人〔人〕	荷車〔台〕	人力車〔台〕
大和橋	四六一九	一六三二	二二四
天下茶屋	三三二二	一四四三	一四八

上の調査結果に基づいて、阪堺側では、自社計画線が経営的にみて、採算がとれると確信。それとともに、大阪南部の交通機関が不足していることの証明であると訴えた。阪堺は、この

上申書を含め、四十年に六度にわたり、内務大臣あての文書を提出した。中には南海鉄道の電化計画が遅れていることをきびしく批判するかたわら、南海線の混雑を改善しようとするなど、その経営姿勢にも触れて政府当局の判断をあおいでいる。

一方、南海鉄道は当初、過去のいきさつからして、同軌道は認可されなだらうと楽観していた

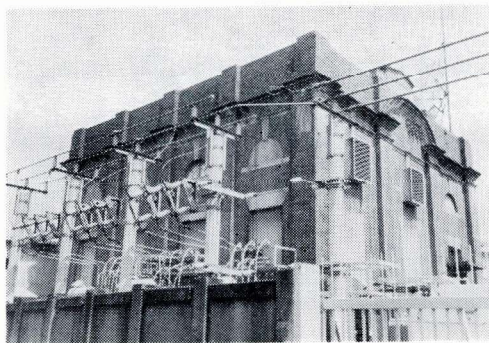
が、だんだん雲行きがあやしくなり、いつしか敷設認可が下付されるだろうとの風評がたちはじめるに至ったのである。

同線が認可されれば、さきの浪速電車軌道とは比較もできない脅威となることは火を見るより明らか。並行の路線は、長距離にわたる競争者の登場である。住吉大社、大浜公園、浜寺公園へは新会社の方が、より便利となり乗客は当然そちらへ流れることとなる。それでは阪堺鉄道時代から約二〇年にわたり開発、投資してきた意味がない。

そこで南海は猛然と認可反対運動を展開した。幾度となく陳情書をだすが、次の一文は、この間の事情を雄弁に物語るものである。

陳情書〔概要〕

往年弊社線電車併用区間すなわち大阪～浜寺間に並行して電気軌道の出願あり。弊社は之に対し反対の陳情書を提出し当時の主務省および現鉄道院の一貫せる一定不変のご方針を遵奉し、鋭意弊社電車設備の完成をたかめて来た。殊に本年六月鉄道院は特に西技師を弊社線に派遣し、公平、正確にご調査あり、八月同院は弊社取締役を召喚し、その電車設備は完全なりと認む。ただ車両運用に遺憾の点があるとして三か条の覚書を交付された。よってすみやかに請書を提出し直にご命令どおり実行した。ここにおいて弊社は政府が鉄道および電気軌道に対する公明なるご方針を確実に知得して、その旨を株主一同に報告し一層安堵信頼の念を強めていたところ、本年九月頃に至り、極めて奇怪なる流言すなわち政府は前記並行線たる電気軌道の特許するの内議進行せると伝え聞く。しかし弊社は確信するところあり、これは斉東野人の言に過ぎずと一笑に付しおしところ、去月二十八日、突然大阪府知事は、その筋の内命なりとて該電気軌道許否に対する意見を諮問するため大阪府参事会および堺市会に開会を命じた。この報に接した弊社重役、株主二五〇〇名はがく然として一斉に奮起し弊社全線四二哩中電車併用区間九哩余りの収益をもって辛うじて現今の利益配当を維持してきたが、もしこの区間に並行線許可され収益の一半を失うときは弊社にとって致命的大打撃にして容易ならざる大事件なりとて狼狽その極に



玉田変電所
明治四十四年十二月、阪堺電気軌道に
よって建設

達し、一面株式市場における弊社株式はたちまち恐慌的下落を示し、その打撃の程度測り知ることあたわずと深く恐怖に堪えず。ついでには弊社窮状の詳細は取締役上京し、親しく閣下に拝謁を得て陳述いたすべきところ、とりあえず既往数年間にわたる弊社および競争線に関する歴史および陳情の理由を簡条書きに相認め尊覧に供し、陳情の主旨ご賢察をなし公明なるご裁断を下し、われわれ二五〇〇名の関係者に安心を与えられるよう奉伏願候。

明治四十二年十一月十五日

南海鉄道株式会社

取締役社長 田中市兵衛

このあと二四項目にわたって、南海鉄道の経歴、現状、将来を述べた陳情書を携えて大塚惟明常務が上京した。

上京した常務は某元老にすがって形勢不利を挽回しようとしたが、ときすでに遅く、稟議は関係各省を回り桂首相の手にあった。これではいかに桂首相といえども各省の決裁を無視して握りつぶすことは不可能であった。この事態をみた大塚は急ぎ、田中社長の上京を打電するが、折悪しく、田中市兵衛は病気のため床上にあり、代人として南郷三郎〔田中の親族〕と、株主代表として肥塚源次郎の二人が上京した。

しかし陳情書を手渡したものの、その結果について何の指示もなく関係者の不安は募るばかりであった。空しく幾日か在京するが、たまたま桂首相の下阪に際会、陳情団も帰阪した。

一方、役員とは別途に上京し運動を展開していた有志株主委員南耕一郎、垂井清右衛門らも、首相の下阪に合わせて帰阪、上京中の報告をかねて有志株主大会を開催、同時に左の決議文を満場一致で可決、従来の委員に田辺貞吉ほか二名を加え折りしも来阪中の桂首相を訪ね最後の陳情を試みることとなった。

一、当社線路に並行して今宮より浜寺に達せんとする電気軌道の企画出願に対し、地方長官の副申を無視し、政府は之を認可せんとするの傾向あり 是既設会社を死地に陥らしめ、経済界を攪乱する不公平な所置なりとす。仍て政府の反省を促し経済界の安寧秩序を保持せん事を期す

一、若し不幸にして阪堺線の認可に接するも不屈不撓本決議の意志を貫徹する事

一方、阪堺電気軌道も、南海に負けじとあの手この手で認可状下付の上申を繰り返し、両社の“陳情合戦”は熾烈を極めた。

阪堺側では、文書の陳情にとどまらず、政友会の領袖奥繁三郎（一八六一—一九二四）を中心として認可を受けんがための工作が行われたようだ。奥は京都に生れ、代言人（『弁護士』）、府会議員を経て代議士に選出され、政界に活躍するかたわら京都瓦斯、京都電気鉄道社長として実業界でも活躍した人物である。

この奥に加えて、鉄道敷設に熱心であった岩下清周（北浜銀行頭取）、大林芳五郎（大林組創業者）ら大阪財界の実力者の協力によって、政府に働きかけた結果、四十二年（一九〇九）十二月二十八日、阪堺電気軌道発起人に内閣総理大臣侯爵桂太郎から「右ノ者ニ対シ軌道ヲ布設スルコトヲ特許シ一般運輸ノ業ヲ営ムコトヲ許可ス仍テ別紙命令書ノ条項ヲ遵守スヘシ」と特許状、命令書が下付されたのである。

命令書は四八条に及ぶ長文であるが、運輸についてとくに次の事項がつけ加えられている。

一、貨物ノ運輸ヲ開始セントスルトキハ内閣総理大臣ノ許可ヲ受クヘシ

一、左記ノ事項ハ南海鉄道株式会社ト協定シテ大阪府知事ノ認可ヲ受クヘシ若シ協議調ハサルトキハ事由ヲ具シテ大阪府知事ノ指揮ヲ受クヘシ

(一) 賃金ノ創定制引及変更

(二) 電車発着度数並起終点其ノ他主要ナル停留場間ノ運転速度

一、前二項ノ規定ニ違反シタルトキハ特許ヲ取消スコトアルヘシ

以上の特許状、命令書を受けて翌四十三年三月八日、大阪市北区堂島の大阪商業会議所で阪堺電気軌道線の創立総会開催の運びとなった。

阪堺としては、南海の堅塁を攻略するには大物社長を先頭に立てて戦う構想を持つに至った。それだけに相当の苦心を払わねばならなかった。

鉄道敷設認可を受けるまで、工作は奥繁三郎が中心だったが、本職は政治家であったので、自ら鉄道経営に乗り出す考えはなかった。

事実、彼を中心とするグループは、阪堺電気軌道の株式数六万株のうち三万株をただちに市場へ売り出し、これを大林芳五郎が一二円五〇銭払込みの株に対して一株一〇円のプレミアム付で買いつけている。

このような事情から、社長には、大阪財界の大御所であり、政官界にも顔の広い片岡直輝をかつぐことになった。片岡は計画段階からタッチしており、事情を知り尽くしていたので、当然の帰結であった。片岡は、安政三年〔一八五六年〕土佐に生まれ、幼くして父を失い、母親の手一つで育てられた。一六歳で上京し、電信学校から海軍主計学校に転じて主計官となった。海軍大臣西郷従道の随員として欧米を歴訪し、フランスに三年間駐在、後に大阪府書記官として来阪する。この時に紀泉鉄道と紀阪鉄道の合併問題が起こり、大阪府の窓口として、その衝に当たっている。片岡は苦学力行して榮進したが、海軍は薩摩閥が強力であったため官を辞して日銀に入り、大阪支店長となった〔明治三十年二月〕。同郷の先輩川田小一郎〔日銀総裁〕の推せんによるものだ。ついで、大阪瓦斯社長となり同社の発展に尽力した。

以上の経歴でわかるように片岡の官界、財界での人脈の広さは大へんなもので、阪堺電気軌道の敷設特許申請書を提出した時の内務大臣原敬〔のち首相〕は在任時代からの古い友人。外務次官をやめ



阪堺電氣軌道の開業案内
 左下の「全線開通」は、なかなか効果的な文言

たその原を岩下清周と計って大阪毎日新聞に招へいたのも片岡であった。

片岡を社長に戴き、永田仁助、野元驍、奥繁三郎、大林芳五郎が取締役に、岩下清周、松方幸次郎、渡邊千代三郎が監査役に就任し、開業直後まで実務は支配人の足立通衛がとり仕切った。期せずして政財界の錚々たる人物たちが顔を並べることとなった。中でも、永田仁助は浪速銀行頭取、岩下清周は北浜銀行頭取であり、資金面でも心丈夫な布陣であった。このようにその陣容は堂々たるもので、当時の南海重役陣を圧倒した。南海の認可反対運動も、徒勞に終わったこともうなずけるのではなからうか。

会社創立をみた阪堺は、早期開業をめざし工事に着手するが、引き続き同年四月二十九日、臨時株主総会を開催、浜寺と岸和田間の路線延長を決議した。南海にとっては、いよいよ脅威であった。幸い実現はしなかったが、心胆を十分以上に寒くさせるものであった。

阪堺は線路敷設工事を推進し、四十四年（一九二一）十二月一日、恵美須町と堺大小路間の営業を開始、明けて三月五日大小路と少林寺橋間、同年四月一日最終目的の浜寺までと宿院と大浜水族館間の営業を開始した。この全線開業により、同社は「新設電氣鉄道トシテ実ニ稀有ノ好成绩」〔阪堺電氣軌道 第六回報告書〕をあげた。

	営業キロ	乗客人員(人)	乗客収入(円)
南海	六七・九六〇	五万九四三七五	二万五六五九
阪堺	一五・八三七	五万三二一六八	一九万〇一三七

次に四十五年四月一日から九月三十日までの南海・阪堺の運輸成績を比較してみよう。
 上表をみてもいかに南海の経営を脅かしたか一目瞭然である。

当時、南海は和歌山市までの電化が終わり、複線化は佐野に達していた。しかし浜寺以南の乗客数はまだまだ少なく、陳情書にもあるように難波と浜寺公園間で会社の経営が成り立っていったといっても過言ではない。



寺田 元吉



伊藤喜十郎

このドル箱区間にくり広げられた両社の熾烈な戦いは項を改めることとしよう。

三、高野登山鉄道の創立

高野鉄道〔汐見橋〜長野間〕の業績不振は、先にも述べたが、引き続き、長野〜橋本間を延長し、将来は高野山頂までの敷設を目的として新会社を設立すべく、その名も高野登山鉄道株式会社と名付け、明治三十九年〔一九〇六〕十一月九日、発起、出願した。

鉄道株式会社発起ニ付仮免許御下附申請書

私共儀高野鉄道株式会社ノ既成鉄道線路即チ大阪府大阪市南区難波桜川町三丁目ヨリ同府南河内郡長野村ニ至ル十七哩四十二鎖ヲ買収シ旅客貨物運輸ノ業ヲ営ミ度尚将来ニ於テ時機ヲ図リ長野以南へ延長セシメ遂ニ社名ノ如ク高野山頂迄鉄道ヲ敷設シ交通機関ノ完備ヲ企図致度キ為メ今般高野登山鉄道株式会社ノ創立ヲ発起致シ候間仮免許御下附被成下度尤モ私設鉄道法第二條第三号以下ノ書類函面ハ前陳ノ如ク高野鉄道株式会社ノ營業線路ヲ買収ニ付該会社ヨリ既ニ提出相成居リ候書類ト同様ニ有之候間該書類ノ提出ハ相省キ別紙目錄ノ書類相添へ発起人一同連署ヲ以テ此段奉申請候也

明治三十九年十一月九日

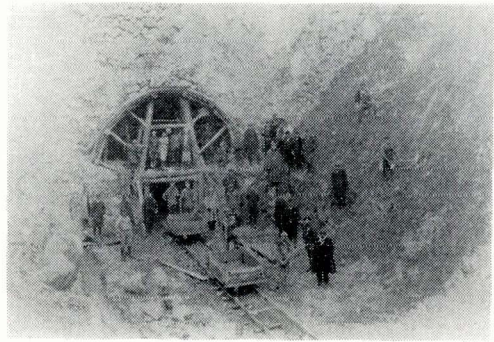
高野登山鉄道株式会社創立発起人

寺田 甚 與 茂 ㊤

〔以下連署一一名略〕

通信大臣 山縣伊三郎殿

発起人は、大阪からは伊藤喜十郎、富永藤兵衛、上田僖三郎、宇喜多秀穂、松山與兵衛、寺田甚與茂、寺田元吉、三木伊三郎、東尾平太郎、森久兵衛、鈴鹿通高、和歌山からは山本隆太郎、そし



紀見トンネル掘さく風景 大正初年

て東京から根津嘉一郎〔同年十二月に加わる〕の合計一三名である。ここで注目されるのが鉄道王といわれた根津嘉一郎の登場であろう。

根津嘉一郎は万延元年〔一八六〇〕、甲州東山梨郡平等村の旧家〔質屋 種油製造販売〕の次男として生まれた。

明治二十五年上京、日本橋兜町近くに住み株式投資にのりだし、日清戦争後の好景気で一挙に七〇〇八〇万円を儲けた。三十一年株式大暴落で一時は大損したものの再度もり返し、三十五〇三十六年ごろには兜町界隈では一流の相場師といわれた。

その後、相場から足を洗い、各種の事業にのりだした。なかでも不良会社再建には、特異な才能の持主であった。鉄道関係でみれば明治三十二年に房総鉄道の取締役になり、翌年は九州鉄道の騒動の仲裁のための調査員の一人となった。

なかでも、ひととき有名なのが東武鉄道の再建であろう。当時、亀戸〱川俣間を営業しながら業績があがらず、経営はゆきづまり状態であった。三十八年同社の経営にのりだし、専務、続いて社長に就任、社内整理を行う一方、路線の延長に取り組む。利根川にはばまれて川俣どまりであった路線を、大英断をもって架橋し、館林、足利、桐生、伊勢崎と延長、東京と両毛地方との最短路を開いた。続いて四十三年に免許を得た東上鉄道〔東京葉巻〱上州渋川〕の社長となり、大正九年、東武に合併する。

鉄道以外にも日本麦酒釀泉、日清紡績、太平生命、昭和火災など種々の会社の経営に参画、ドラマチックな経営方策で見事に更生させる手腕の持主であった。

話が少々横道へそれたが、三十九年〔一九〇六〕十一月、発起、出願した高野登山鉄道は、明けて四十年九月二十一日、大阪書籍商組合事務所で創立総会を開催、取締役に寺田甚與茂、松山與兵衛、寺田元吉、寺田利吉、鈴鹿通高、富永藤兵衛、宇喜多秀穂の七名、監査役に東尾平太郎、寺田

河内長野・地藏寺

高野登山鉄道時代の紀見隧道工事中に亡くなられた方々の墓がある。高野線の千早口駅を指呼の間に望んで建てられた石碑に、犠牲者の名が刻まれている。



久吉、三木伊三郎の三名を選出した。総会終了後、直ちに本免許状下付申請を行い、同年十一月七日逋信大臣から本免許状が下付された。

四十年十一月十五日、高野登山鉄道は、高野鉄道の鉄道その他いっさいの有体動産および不動産の引渡しを受けた。

新発足した高野登山鉄道は、寺田甚與茂を社長に既設路線の積極的な旅客誘致にのりだした。

新発足を祝って十六日から全線にわたって運賃の大割引を実施して、長野周辺に観楓客を呼び込んだ。年が明けた節分には我孫子観音への参詣を大いに宣伝、大阪から恵方にあたったこともあり、客車不足を生じるほどの活況をみた。また、観心寺境内の梅林の拡張や、寺前の菊水温泉への浴客勧誘など、あの手、この手で旅客誘致策を展開した。

このような積極策を展開したことにより、四十年下期に運輸収入総額四万八九五八円を計上した。これは前年同期に比較して二九二一円の増収であった。

その後も四季を通じて花祭り、ほたる狩り、月見祭などを催し旅客誘致に努め、業績の向上を図った。

四十三年（一九一〇）三月三十日、臨時株主総会を開催して、長野と橋本間の線路延長と汐見橋と長野間の電車併用運転を決議し、四十五年三月、その費用として一三〇万円の増資を行った。

同年（大正と改元）十月十日汐見橋と長野間の電車併用運転を開始した。一方、線路延長については紀見峠以北は高野鉄道時代の計画を大きく変えることは不可能であることがわかった。紀見峠以南について、辻（御幸辻）を通るか、胡麻生を経て橋本に至るかか二案があり、種々検討の結果、辻経由が有利と判断された。また橋本停車場から国鉄〔現和歌山線〕と交差して紀ノ川右岸に延長、川砂利の採取を目的とする支線が計画された。

最大の難所とされる和泉山脈・紀見峠の隧道は、高野鉄道が明治三十三年に一部掘さくを手がけ



寺田甚與茂



根津嘉一郎

ており、その埋没した部分を発掘、続けて延長することとした。

寺田甚與茂の退陣

大正元年（一九一二）八月、経営陣に大きな変動があった。高野登山鉄道の発起から参加、初代社長となった寺田甚與茂およびその一族（取締役寺田利吉、寺田元吉、監査役寺田元之助）と鈴鹿通高の退陣である。

この時の事情を伝記では、次のとおり説明している。

「……翁が社長としての高野鉄道〔高野登山鉄道〕は漸次悲境より脱出して旧套を改め其の敷設区域を延長して前途の発展すこぶる見るべきものがあったが、其後取締役根津嘉一郎氏と経営方針に於て相容れざるものあり、大正元年九月社長の椅子を根津氏に譲って引退した」〔岸和田紡績株式会社『寺田甚與茂小傳』大正十五年二月〕

次に、長くなるが一方の当事者である根津嘉一郎の証言を紹介しておく。

「……翁も私も其頃高野鉄道の重役であつたので、重役会などで始終一緒になって相談する機会が多かつた。然るに翁は元々紡績畑の人で紡績にかけては一方の重鎮にして、無論経験もあり抱負も持って居られたが、鉄道の方には余り造詣もなかつたようである。私は大体が鉄道畑であるし斯道にかけては比較的知識を有つて居る積りなので、高野鉄道の経営上に於て時として翁と意見の一致を見ない事があつたのである。

そう云う様な経緯からであろう或時翁からこんな相談が持ち出された。お互に意見が相違するようでは会社にとつても利益ではないから双方の持株を、貴下の分を自分が買つてもよし又自分の株を貴下へ売つてもよい。何方でもよいからそう云う事にしては如何と云う極めて淡泊なる気持のよい話であつた。



高野鉄道案内図

明治三十一年、堺東駅（当時大小路駅）から河内長野駅（同長野駅）まで全通したときのチラシ。競争線の「大阪鉄道」ほか二社に対して高野山まで半額で行けると闘魂ムキ出しの広告文が読みとれる。

そこで私も之れに同意を表して其頃三井物産会社の大阪支店長をして居った藤野君が中間に立って、翁の持株は勿論翁の姻戚の人達の株まで、全部私が引受ける事になって、翁は高野鉄道との関係を絶って仕舞ったので、爾来暫くは翁と接触する機会もなかった。

所が其後高野鉄道と南海鉄道との合併問題が起って、到頭其合併が成立して、自分は南海鉄道の重役となり、翁も亦重役であった所から、再び鉄道経営について翁と事を共にするようになったのはつきせぬ縁とでも云うのであろうか。爾来事業計画に就て或は費用節減等に就き種々の相談に与かったが今は翁も鉄道事業上に於ても能く理解せられて以前と違い、何時も意見の一致を見、会社の為めにも非常な仕合せを齎らし、事業伸展の上にも多大の悦びを捧げて居た」〔覺慧才介「寺田甚與茂翁・愼び草」昭和七年十二月〕

橋本までの開通

大正三年十月二十一日、長野～三日市町間の延長工事が完成、翌四年三月十一日、三日市町～橋本間が完成した。高野登山鉄道第一五回営業報告書によれば「三日市橋本間竣成三月十一日より開業以来長距離乗客の増加せるに……今後全線に於ける施設の整頓と乗客誘導と相俟て益々其盛況を見るに至るべし」と記している。

大阪～紀州の交通が一段と便利となったが、ここにきて社名を高野登山鉄道から大阪高野鉄道と改称「四月三十日」した。高野登山では、山麓鉄道の感をまぬがれないが、大阪高野は大都市大阪から高野までということだろう。

不振だった業績も、橋本までの営業によって、ようやく好転のきざしをみせた。これは高野登山鉄道の発起から参加、途中、社長に就任した根津嘉一郎の積極経営によるものである。そしてその腹心として支配人に就任、現地で直接の指導に当たったのは、のちに東京地下鉄道の専務取締役と

なり、日本の地下鉄の父といわれた早川徳次である。彼の活躍はわすれてはならないだろう。

四、高野大師鉄道の創立

大阪高野鉄道は橋本までの開業をみたものの、高野山頂に達する交通機関はなかった。すなわち橋本で院線と歌山線に乗りかえ、高野口下車、紀ノ川を渡って高野山登山口にとりつくのが一般的であった。

大阪高野鉄道が、その線路を紀ノ川以南から高野山に延長すべく免許出願を検討したとき、すでに和歌山水力電気(株)〔取締役社長 島村安次郎〕が敷設権を有していた。しかし同社は工事に着手せず延期に延期を重ねていた。大阪高野鉄道は、その権利の譲渡をもちかけ、自社の延長線として経営しようとした。しかし当時、新株の払込みが完了しておらず、増資、起債もできず、やむをえず同社の役員が発起人となって、新しく高野大師鉄道(株)を発起し、その総代に根津嘉一郎をあげ、和歌山水力電気と交渉の結果、大正三年六月九日、両社が仮契約を締結、共願し大正五年一月二十九日高野大師鉄道の設立を条件として権利譲渡の許可を受けた。

以後、株式募集の機をうかがっていたが、折からの第一次世界大戦ぼつ発の余波を受け、わが国経済界はかんばしくなく、やむをえず工事着工を延期した。その後も二度にわたり着工延期を嘆願し、六年(一九一七)八月二十日に至り、株式全部の引受けを完了、同九月七日第一回の払込みを終えて、同月二十五日創立総会開催の運びとなった。

大阪市南区難波桜川町三丁目の大阪高野鉄道大阪事務所で開催された総会で、取締役根津嘉一郎、日置藤夫、須田宣、津村紀陵、松山與兵衛の五名、監査役に森久兵衛、岡本藤三郎の二名を選任し、社長に根津嘉一郎を選出した。

次に和歌山水力電気(株)との契約内容および権利譲渡の許可状を紹介しておこう。

仮契約書

和歌山市岡山町九番地

譲渡人 和歌山水力電気株式会社

右代表者

取締役社長 島村安次郎

大阪府南河内郡長野町大字長野

高野大師鉄道株式会社発起人総代

譲受人 根津嘉一郎

右当事者間ニ於テ和歌山水力電気株式会社所有ノ高野輕便鉄道線橋本高野山間輕便鉄道敷設ニ関スル
權利ニ付和歌山水力電気株式会社ヲ甲、高野大師鉄道株式会社発起人総代ヲ乙と略称シ左ノ契約ヲ締結
ス

第一条 甲ハ乙ガ発起セル高野大師鉄道株式会社成立ト同時ニ本契約ニ因ル權利義務ヲ承継セシムル日
的ヲ以テ其所有ニ係ル院線橋本停車場ヲ起点トシ高野山大門ニ至ル輕便鉄道ニ関シ要シタル費用仮定
金三万円ノ半額金一万五〇〇〇円ヲ以テ甲ハ乙ニ之レヲ譲渡スルモノトス

第二条 乙ノ発起シタル高野大師鉄道株式会社カ其權利義務ヲ承継シタルトキハ高野大師鉄道株式会社
トノ間ニ契約ヲ為サズ本契約ノ効力ヲ保有セシム

第三条 第一条ノ仮定金一万五〇〇〇円ハ利率六朱ノ消費貸借ト為シ乙ヨリ甲ニ証書ヲ交付シ置キ甲カ

第六条ニヨリ株式ノ譲受ケヲ為シタルトキハ之レヲ免除シ其証書ヲ乙ニ返付シ甲カ株式ノ譲受ケヲ為
サザルトキハ第六条ノ期間満了ト同時ニ其金額ヲ甲ニ交付スルモノトス前項ノ利子ハ工事着手ノ日ヨ
リ毎營業決算期ニ甲ニ支払フモノトス但此ノ利金ハ甲カ株式ノ譲受ヲナシタル時ハ全部乙ニ返還スル
モノトス

第四条 工事竣成期限及工費予算ハ左ノ通り

第一期 橋本、九度山間 金三三万円 工事施工認可後約二〇ヶ月竣成

第二期 九度山、椎出間 金一〇万円 第一期工事竣成後約二〇ヶ月竣成

第三期 椎出、大門間 工事未定

第五条 第四条ノ竣工期限内ニ工事ヲ竣成スルコト能ハサルトキハ甲乙協議ノ上更ニ期限ヲ定メ延期スルコトヲ得

第六条 橋本椎出間営業開始ノ日ヨリ滿三ヶ年以内ニ於テ何時ニテモ甲ノ要求ニヨリ乙ハ株式ノ払込金額全部及若シ建設費ニ付負担ノ債務アルトキハ其ノ債務ノ全部ヲ甲ニ於テ償却スル条件ヲ以テ高野大師鉄道株式会社ノ株式全部ヲ甲ニ讓渡スルモノトス

第七条 前条条件ヲ乙ノ会社株主ニ承認セシムル為メ乙ノ会社ノ定款ニ之レヲ規定シ置クモノトス

第八条 本契約ノ履行ニ付テハ新会社成立迄發起人ハ其責ニ任ス

第九条 本契約ハ甲カ株主總會ニ於テ之レヲ可決シ乙ハ發起人全員ノ同意ヲ得當該官庁ノ許可ヲ得タル日ヨリ効力ヲ生ス

本契約ヲ証スル為メ此証書一通ヲ作成シ甲乙各一通ヲ所持スルモノトス

附 則

一、高野大師鉄道株式会社成立ノ場合ハ取締役中ニ甲ノ指定スルモノ一名加ヘル事ヲ乙ニ於テ承認セリ
大正三年六月九日

和歌山市岡山町九番地

和歌山水力電気株式会社

右代表者

取締役社長 島村安次郎 ㊟

高野大師鉄道株式会社

發起人総代 根津嘉一郎 ㊟

許可状

監第一六三号

和歌山水力電気株式会社

高野大師鉄道株式会社

発起人 根津嘉一郎

外六名

大正四年五月十八日付申請和歌山水力電気株式会社所属和歌山県伊都郡橋本町、同郡高野村間軽便鉄道敷設権ヲ高野大師鉄道株式会社発起ニ讓渡ノ件許可ス但シ本許可ノ効力ハ高野大師鉄道株式会社成立ニ伴フモノト心得ヘシ

高野大師鉄道株式会社ハ明治四十四年七月十八日監第九三五号ヲ以テ附与シタル免許ニ属スル權利義務ヲ承継スヘシ

大正五年一月二十九日

内閣総理大臣伯爵 大隈重信 印

高野大師鉄道は、以上の経緯で設立をみたが、途中、役員に一部の変更があったのみで動きがなかった。大正十一年に至り紀ノ川橋梁架設工事の指名競争入札をなし、東京の鹿島精一が落札、同年二月一日工事に着工間もなく、大阪高野鉄道ともども、南海鉄道に合併することとなる。

五、加太軽便鉄道の動向

先述の「南海鉄道の国有化問題」の項でも述べたように、明治三十九年〔一九〇六〕に鉄道国有法が成立した。その第一条に、「一般運送の用に供する鉄道はすべて国の所有とす。但し一地方の交

通を目的とする鉄道はこの限りにあらず」とある。つまり地方路線は私鉄にまかせて、国鉄の幹線の培養線〔平易に言えば、旅客・貨物を幹線へ集めるための路線〕にすると、いう考え方を採った。これを受けて制定されたのが、明治四十三年〔一九一〇〕の「軽便鉄道法」と四十四年〔一九一〇〕の「軽便鉄道補助法」である。

従来の私設鉄道を規制する私設鉄道法は幹線鉄道を前提とした法律で、相当きびしく規制を加えていたのに比べて、軽便鉄道法はゆるやかな規定になっていた。

- 一、設備の簡易
 - 二、運賃の最高限度がない
 - 三、事業主体は株式会社でなくてもよい
 - 四、免許手続は一回で済む
- 等々の便法があったために、従来私設鉄道法によっていた鉄道も、軽便鉄道に変更するものが続出した。

加太軽便鉄道も、この軽便鉄道ブームに乗って出願されたものの一つである。〔なお、私設鉄道法、軽便鉄道法は大正八年四月、地方鉄道法の公布により廃止〕

開業

日清戦争〔一八九四～九五〕後にも、和歌山県海草郡野崎村大字北島を起点とし、同郡加太町に至る鉄道路線を敷設する計画があったが、実現はしなかった。和歌山県名草郡の松本利左衛門ほか六名が、明治二十九年一月に「加太鉄道株式会社鉄道敷設申請書」を提出した。しかし、その当時の逋信省では、この路線の必要性を認めない、として却下したのであった。

その後、明治四十二年〔一九〇九〕十月二十八日付で、海草郡木本村の垣内太郎ほか六名がほぼ同

じ区間の鉄道敷設願を提出したが、そもその発端である。

ところが、先述の軽便鉄道法が制定されたために、四十三年八月四日付で、軽便鉄道として免許申請を出し直したのであった。

軽便鉄道敷設特許願

今般我等発起となり和歌山県海草郡野崎村大字北島字祭ノ神起点として、同村大字野崎・大字狐島・同郡松江村・同郡木本村大字小屋・同郡西脇野村大字西ノ庄・大字本脇・大字磯脇を経て海草郡加太町大字加太字太谷に至る五哩六十鎖間に軽便鉄道を敷設し、一般旅客貨物の運輸を営みたく候。抑も加太町は人口約八千人を有し、日用の雑貨は多年の習慣としてこれを和歌山市におおぎ港湾の便よろしく淡路、四国、大阪等の連絡要港にあり。殊に有名の淡島神社は参詣者おびただしく、深山重砲連隊もまた設置せられ、旅人の出入頻繁なり。また、同地方の特産物なる魚類および沿道の農産物は、おもにこれを和歌山市に販売せり。しかるに、和歌山市との交通は不便尠ならず、ここに文明の利器を採用し鉄道を敷設し多年宿望なる公衆運輸の便を開き同地方の発展を計画いたしたく候につき、ご詮議のうえ、軽便鉄道敷設の義、許可あいなりたく、この段、関係書類あい添え願ひ奉り候なり。

明治四十三年八月四日

発起人

和歌山県海草郡木本村大字木ノ本一〇七〇番地

垣内 太郎 匱

他六名

内閣総理大臣侯爵 桂 太郎 殿

以上の願書に見られるように、加太軽便鉄道の目的は、至極当然のことではあるが、紀北地域の中心地たる和歌山市に連絡することであった。

加太軽便鉄道の資本金は二〇万円で、株式総数は四〇〇〇株。このうち、四割近く「正確には三七・五



加太輕便鐵道運輸營業許可書

氏名	住所	引受株数	備考
垣内太郎	海草郡	二五〇	和歌山県会議員
田上甚平	徳島県	二〇〇	
広田善八	和歌山市	五五〇	米穀商
神前純一郎	同	五〇〇	綿ネル製造販売
木本主一郎	海草郡	一〇〇	和歌山県会議員
貴志喜三郎	同	一五〇	
江川質純	同	二五〇	

〔武知京三「局地鉄道の成立と展開」〕

◎を、上の発起人七名が引き受けていた。発起人の顔ぶれをみればわかるように、加太輕便は、地元の政治家と実業家が主導権をとって計画した路線である。県会議員の木本主一郎は、のちに阪和電鉄の設立に尽力した人物であり、政友会系の議員である。

政府においては、発起人が相当の資産（少ない者でも一万五〇〇〇円、多い者は一〇万円以上）と信用を有している点と、荷車および人力車営業者に影響するのは避けられないとしながらも、地元産業の発展、旅客の交通に多大の利便を与えるものとして認めたのであった。

加太輕便は、明治四十四年（一九二二）一月十日創立され、四十五年六月十六日、和歌山口（紀ノ川西岸）〜加太間を開通した。

和歌山市駅へ接続

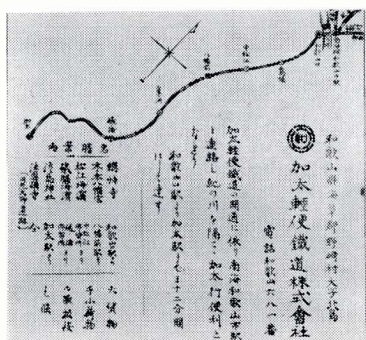
加太輕便は、大正二年（一九一三）一月二十日付で、南海鉄道と和歌山市駅への線路延長を願ひ出ている。

開業以来の宿願であっただけに、加太輕便はこのとき、一〇万円を増資して紀ノ川に橋梁を架設したのであった。出願直後、地元の和歌山県知事が総理大臣あてに副申書を提出し、バックアップをしている。

加太輕便鐵道線路延長免許申請につき意見副申

今回県下海草郡野崎村大字北島より南海鐵道株式会和歌山市停車場に至る線路延長免許の義、加太

加太輕便鐵道開業当初の路線圖



輕便鐵道株式会社より出願候ところ、右は旅客貨物の運送及び産業振興のため最も必要なる計画と認められ候。右線路延長起点たる北島と和歌山市駅とは、わずかに半マイル(〇・八キロ)の距離を隔つれども、その間紀ノ川の介在するありて、運輸交通上の不便尠なからず。

ついでには、早く已てに、同線敷設免許申請の際、同川に架橋して和歌山市駅まで延長し、もって、関西、南海の両鐵道及び和歌山水力電気軌道と連結し、本線敷設の目的を充分に達せしめんと希望を有し候えども、同会社創立当時の資本をもつては、到底、この挙に出ずることあたわず。

よつて、他日營業成績良好にして、これが企画に堪えうるの時を待ち候次第にこれあり候。

爾來、營業の成績良好にして、今回一〇万円の増資をなし、架橋延長の資に充て、もつて、從來の不備を完成せんと欲し、この出願を見るに至りたるものにして最も機宜適したるものと存じ候。

この計画にして、実現せられんか、五〇〇〇人の人口を有し、淡島の名祠と深山重砲連隊との所在地たり、かつまた、大阪・徳島・淡路および県下の諸港と連絡する要津たる加太町は和歌山市と直接の交通を開くべく、而してまた、同時に前記の諸線と相連絡し、交通機関の改善を見るに至るべく候。

ついでには、右すみやかに、ご許可あいなりたく、この段意見副申書類進達候なり。

大正二年二月十五日

和歌山県知事 川村竹治 印

内閣総理大臣公露 桂 太郎 殿

この副申書でもわかるとおり、加太は、本州と四国、淡路をむすぶ連絡港としての役割をもつていた。また深山に重砲連隊が設置されてから、軍事上もきわめて大きな意味を持つようになったのである。

大正二年七月、資本金を三〇万円に増資し、翌年九月二十三日をもつて、和歌山市駅に隣接する和歌山口駅まで乗り入れた。

〔その後、昭和五年（一九三〇）十二月二十二日、商号を加太電気鉄道と変更。第二次世界大戦突入後、合併統合の気運に応じて、十七年二月一日、南海鉄道は加太電気鉄道を吸収合併、新しく加太線として発足せしめた〕