

近代和歌山における鉄道の開通と参詣への影響

— 紀和鉄道の経営と高野参詣とを関わらせて —

井 田 泰 人

はじめに

近年、鉄道と参詣についての研究が活発化し、優れた成果が発表されている。例えば、平山昇『鉄道が変えた社寺参詣…初詣は鉄道とともに生まれ育った』(交通新聞社、二〇一二年)、同『初詣の社会史…鉄道が生んだ娯楽とナシヨナリズム』(東京大学出版会、二〇一五年)がある。また、卯田卓矢「比叡山への鋼索鉄道建設における延暦寺の動向」(交通史学会『交通史研究』第八四号、二〇一四年十二月、四〇—五九頁に所収)、同「比叡山における鉄道敷設と延暦寺」(歴史地理学会『歴史地理学』第五七巻第三号、歴史地理学会、二〇一五年六月、二〇—三五頁に所収)が発表されている。いずれの文献・論考も高い評価を得ている。特に神社側の資料を用いた点がこれまでの研究になかった、斬新な論考であったといえる。これらの成果を参考にし、本稿では高野参詣を取りあげ、「参詣と鉄道」についての関係を見ていくこととしたい。

本稿で対象とする鉄道企業は明治期の高野参詣において重要な交通手段となった紀和鉄道である。同社の歴史については久嶋惇徳『紀和鉄道沿革史』(一九〇六年)がある。また、生命保険金融と鉄道の資金調達に注目したものとして日本生命相互保険企画広報部社史編纂室『日本生命百年史 上巻』(一九九二年) 三九二—三九八頁がある。これらの文献を参考にしながら、他の資料を取り入れ経営全般についても見ていくことにする。

そこで本稿では、高野参詣のルートが紀和鉄道の開通によってどのように変遷していくのかを明らかにしていくこと、また、鉄道開通までの地元の動向、建設工事や開業の様子、経営内容、さらに紀和鉄道の合併の様子について明らかにすることを主たる課題とし、鉄道開通後の周辺地域や異種交通機関・手段への影響についても瞥見していきたい。

一 高野参詣と鉄道

(一) 鉄道開通までの高野参詣と交通

高野山および高野参詣の歴史についてまとめておこう。高野山は弘法大師・空海が開山するが、八一六（弘仁七）年、嵯峨天皇に上請し、下賜された。高野山には、それ以前から集落はあったようであるが、金剛峰寺を創建し、宗教都市として形成されるなかで深く関わり、発展していったものと思われる。宇多、白河、鳥羽、後白河、後嵯峨、後宇多などの上皇・天皇も訪れている。また、豊臣秀吉など歴史上の著名人も参詣している。いうまでもなく、真言宗の一大拠点であるが、山岳信仰、山中他界、西国巡礼、四国遍路など多様な信仰が入り交じる聖地として発展した。近世においても高野山は参詣の対象とされた。一八七二（明治五）年までは女人禁制であった。女人堂に来て奥之院の近くまで行くことは可能であった。その後、女人禁制が解かれ、参詣者が増加し、林間学校などの行事が行われるようになった。最近の話題として、二〇〇四（平成一六）年、高野山を含む「紀伊山地の霊場と参詣道」がユネスコ世界遺産（文化遺産）に登録された⁽¹⁾。

その高野参詣の交通であるが、高野山へのアクセスは、高野七口（大門口・不動坂口・黒河口・龍神口・相ノ浦口・大滝口・大峰口）に向かう多様なルートがあった⁽²⁾。時代・時期によって主要なルートは変わるが、ここで高野

街道について見ていこう。

大阪府下においては、高野街道は大きく東西に分けられる。「東高野街道」は京都八幡から南に、「西高野街道」は堺から東南に進む道である。これらの東と西の高野街道は河内長野で合流する。東西の高野街道以外にも「中高野街道」もある。同街道は東海道守口宿を起点にして南下していく。その他、四天王寺を起点とする「下高野街道」が中高野街道にほぼ並行して南下している。下高野街道は狭山の西で西高野街道と合流している。河内長野で合流した高野街道は紀見峠を越えていくのである。^(四)

その先、和歌山県内では、紀見峠↓紀ノ川↓九度山↓慈尊院からの大門口まで町石道を利用することが多かったという。応其上人の登場で橋本が発展すると、橋本↓学文路↓河根↓西郷↓神谷↓不動坂↓女人堂という「東高野街道」から不動坂口に入る者が増えたという。そして和歌山・四国方面からの参詣者は志賀をとおって花坂の矢立で町石道に出る「西高野街道」と呼ばれるルートを利用した。^(五)

古来、高野参詣のルートは「高野街道」を利用するものであった。明治期になり鉄道が開通すると、参詣者にとっては選択肢が増え、これらの交通にも影響を及ぼしたことは想像に難くない。

(二) 紀行文に見る鉄道利用と高野参詣

当時鉄道を利用して高野参詣をした者がその時の様子を著作に記している。鉄道開通前の様子、また幾つかある鉄道のうち、どの鉄道会社を利用すると最適であるのか、さらに鉄道開通による高野参詣の影響を把握するために以下で見ていくことにする。

① 坪谷善四郎『山水行脚』(一九一一年)

坪谷善四郎は出版関係に従事する者であり、また政治家でもあった。^(六)同書において「登山の順路」という部分で高野参詣のルートについての記述が見られる。^(七)

高野山に登るの道、古来七所あり、世に高野七口と称し、大門口、不動阪口、熊野口、龍神口等の名あり。^①大門口を表道とし、不動阪口を裏口とし、裏口は婦人を伴ひたる者の、境内入口なる女人堂に宿泊する為に登る所として知られたりしに、今は山麓の紀ノ川に沿ひ、^②紀和鉄道全通し、西は和歌山にて南海鉄道と接続し、大阪、岡山、広島、下ノ関まで連なり、東は大和の五條にて、南和鉄道と連絡し、奈良、京都、津、名古屋、東京まで連なるに至りたれば、参詣者は皆な鉄道により山下の高野口駅、または橋本駅より登山し、両駅の何れよりするも、山の半腹なる神谷駅にて会し、此所から不動坂を登り、女人堂の前を過ぎ、^③高野山の境内に入る故、表門口は寂びて裏門口のみ栄ゆるに至りしと云ふ。

大阪より鉄道によりて参詣するにも、また^④西より南海紀和の両鉄道によるものと、東に関西、南和、紀和の三鉄道によるものとの両路あり。其の高野山麓に達する時間賃錢とも、大差無くして一得一失あり。

関西は近くして賃錢や安きも、^⑤橋本口よりも登山するには、高野口に比して山路一里遠く、随つて人力車、山輿等の賃錢多く、また数回乗替を要する不便あり。之に負けじと、南海は紀和と謀りて、日々数回直通列車を發し、難波より高野口まで最急行三時半にて達せしむる列車を出せば、関西もまた南和と連合し、王子五條間は、常に直通列車を發し、東西互に高野山を中心として、旅客の吸収を競争しつゝあり。

傍線部①は鉄道開通前の主要ルートである。②では、鉄道については近畿圏外からのアクセスが紹介されている。鉄道敷設後の影響については、傍線部③にあるように経路の「盛衰」が確認できた。また傍線部④の部分で鉄

道による「西回り」と「東回り」の二つのルートが紹介されている。さらに下車後の高野山までの移動についても記されている。関西・南和・紀和と南海・紀和との間で直通列車による顧客誘引を展開した競争関係を言及している点も興味深い（傍線部⑤）。

②野崎広太『茶会漫録 第九集』（一九二五年）

この文献においても高野山へ赴く様子がみられる。著者の野崎広太は福沢門下で、中外商業新報、三越で社長、鐘紡の重役に就いた実業家であった。⁽⁴⁾東京から高野山へ訪れる様子を回想している。これは一九二二（大正一〇）年五月三〇日の記録で、霊寶館の工事が竣成し開館式へ向かう様子が記されている。⁽⁵⁾

（五月）十四日早朝（馬越）化成翁来会して、余等の一行と共に登山せむといふ、鈍翁（益田）大に喜び先づ携へ来りし茶箱を開きて茶一服を饗す。茶碗は空中作の筒形にして、茶器は金森宗和の好にかかるもの、両々共に見事の品、化成翁も余も意外の饗応に遇うて、茶味も亦一層の佳良を覚う。やがて発車の時刻も迫らむとて、⁽⁶⁾汐見橋の停車場へと志して車を馳せぬ。

既に其処には日置（益夫）老、大塚（晃長）氏等、高野鉄道新旧常務重役一行を迎へ、特別車を連結して歓待極めて懇切なり、車中は一行の外更に戸田（露朝）、土橋（無厘）の両老馳せ加はる。この日天晴れ気朗かに、路は南朝の忠臣北畠親房、顕家の二卿を祀れりといふなる阿倍野さては、豊太閤が数時紹鷗の草庵を訪づれて茶味を賞せし天下茶屋など過ぎて、やうやく泉州に入るや岡坡丘陵処々に点在し、碧烟濃淡樹高低、已に河州に進めば山光瀲々水溶々、一径盤回して翠微に上り、紀見峠の隧道を通過して彼方に出づるや、囑目開豁、此処は既に紀州にして曲径幽溪左右に交錯し、⁽⁷⁾高野鉄道の極端橋本の停車場は目睫の間に在り、汐見橋を発したるは午前

十時二十八分にして橋本に達せし時は亭午を過ぐる十分なりしかと覚ゆ。橋本より更に紀和鉄道に乗換へて高野口に到る、この間僅に十数分、高野口は即ち有名なる紀の川の清流に沿うたる地、此処よりまた更に人車に乗りて高野の山に向ふ。

傍線部⑥「汐見橋」から乗車という、先の文献では出てこなかった「高野登山鉄道」を利用している様子が記されている。また、傍線部⑦の様子から同鉄道は、直通でなく「乗り換え」の必要があつた。この点が不便であり、利用者が少なかった一要因であつたと思われる。

③市島春城『擁炉漫筆』（一九三六年）

市島春城は新潟県出身で高田新聞、新潟新聞、読売新聞で活躍し、政治家として立憲改進黨の創立にも深く関わり、衆議院議員にもなつた人物である。^(十一)同書を見ると、当時の高野参詣の行き方について、その変遷が記されている。その部分を引用してみよう。^(十二)

自分は高野山に三度登つた。^⑧初度は明治三十九年七月で、まだ女人禁制時代で路も峻険であつた。二度目の登山には女人禁制が解かれ、道路は改修されて、女子も徒歩で上下し得るやうになつてゐた。第三回目には或る地点まで鉄道が架設されてゐた。左に録する紀行は、初度の登山滞在中二日の閑を偷んで遊んだ時の記である。高野へ行くにはいろいろの路がある。自分は^⑨大阪の湊町から奈良行の汽車に投じ、王子に下車して和歌山行の汽車に乗り換へ、下田、高田、新庄、御所、壺坂、吉野口、北宇智、五條、二見須坂、橋本の諸駅を経て高野口に下車した。高野口は旧名名倉と云ふ所で、紀州ネルの産地である。^⑩高野口から山に至るには、九度山を経て椎

出に出で、それから神谷に入って女人堂に達す。これが自分の取った経路であった。

市島春城は三度の高野参詣を経験したが、鉄道のない二回と敷設された三回目との対比が興味深い。徐々に交通の便が良くなっている様子が窺える(傍線部⑧)。三回目の鉄道利用時の参詣は今という関西線↓和歌山線を利用したことが記されている(傍線部⑨)。その後の道順は一般的なルートをとって高野山へ上った(傍線部⑩)。

こうしてみると、大阪から鉄道利用による高野参詣は南海↓紀和の「西回りルート」、大阪鉄道・関西鉄道↓南和↓紀和の「東回りルート」、高野鉄道の「中間線」があつたが、よく利用されているルートが東回りであつたと思われる。南海鉄道も明治三六年に連絡を果たしているので、利用はできるはずであるが、文献からは確認できなかった。また中間線の高野鉄道(高野登山鉄道)は予想どおり、あまり利用されていなかった。

現在のように南海高野線が極楽橋まで路線を敷いているわけではなく、高野山までケーブルカーがあるわけでもない。明治期の高野参詣に関しては、紀和鉄道が無くてはならない鉄道であつた。次章で紀和鉄道の創業から解散までを見ていこう。

二 紀和鉄道の展開

(一) 創業前史

和歌山県では一八八五(明治一八)年という、鉄道の敷設が活発化する前といえる早い時期に鉄道建設を和歌山県会議長の児玉仲児、同志の中川三七などが議論していた。児玉仲児は、和歌山県出身で紀和鉄道の創業から解散まで重要な人物の一人として関わっている。中川三七も和歌山県出身で、第四十三国立銀行頭取で、和歌山商法会議所設立に尽力した人物である。大阪鉄道の発起人には王寺駅から分岐し、五條を経由して和歌山市に至る鉄道建

設を主張する者がいたという。その話を聞きつけた児玉達は線路調査図を大阪鉄道発起人の一人である岡橋治助に送り、着工を期待したが、実現に至らなかった。^(一四)

この岡橋治助はもともとは一八二四（文政七）年、大和国（奈良県）宇陀郡萩原町出身で、大阪に出て太物商で奉公した。一八五七（安政四）年に主家から別家を認められ、独立開業に至った。明治の初期に木綿問屋の地位を確立した。一八七七（明治一〇）年一〇月、第三十四国立銀行の創設を出願をし、翌年四月に資本金一〇万円で大阪高麗橋五丁目に開業した。同行の初代頭取となったのである。その他、多くの企業の設立・経営に関わり、天満紡績社長、日本綿花社長などに就任した。^(一五) また鉄道会社への設立・経営にも関わっており、大阪鉄道・河陽鉄道監査役などを務めた。^(一六)

こうした和歌山県下の有力者、奈良の出身で後に大阪で活躍する実業家が明治一〇年代の終わりに、既に今のJR和歌山線にあたる鉄道建設構想を抱いていたのである。

大阪鉄道の南下が叶わなくなった後、一八八八（明治二一）年八月末に当時和歌山県会議員で、後に紀和鉄道の社長に就任する望月右内が、児玉、中川などと鉄道を敷設する計画を立てたのである。望月は今回のルートは阪堺鉄道と連合し、岸和田、貝塚、信達を通り、風吹峠を越えて、根来山の坂本村に出て、葛城山の麓から和歌山に達するというルートを「鉄道目論見」としてまとめ、それを携えて上京したという。^(一七) この地名をつなぐと、今日の南海電鉄の本線というよりはJR阪和線より東を通るルートになるろう。

このように明治一〇年代後半から二〇年代の初めに、王寺・五條回りのルートと岸和田・貝塚回りのルートでの鉄道建設構想が起ったが、実現に向けて具体化するにはもう少し時間が掛かるのである。

(二)東西二系統からの選択

大阪から和歌山へのルートについては、一八九二年六月制定の鉄道敷設法に比較線があり、①堺↓岸和田の「海岸ルート」、②高田または八木↓五條の「山間ルート」が挙げられた。イメージとしては、①は現在の南海電鉄の本線にあたるものといえる。当時はまだ南海電鉄の前身・南海鉄道が難波から堺までを開通させていただけであった。②は後の南和鉄道と紀和鉄道、現在のJR和歌山線に近い路線である。どちらを採用するかという問題について「南和鉄道発起人及び奈良県下有志者」が「山間ルート」を熱望し、勸業諮問会にその意向を表し、小牧昌業奈良県知事に建議書を提出したといわれる。さらに県議会でも同様の意見が出ており、一八九二年九月一七日の臨時県会で中井議員が鉄道建設について国務大臣に建議することを進めるべきとの発言をした。これに対して異議を唱える者はいなかった。また、よほど場内は白熱したようで、この議題の決議だけで終わつたという。協議会を開催し、議員一同が連署して建議書を提出することにし、上京委員を議員中から五名選出した。^(十)

奈良県の桜井徳太郎はその一人であつた。桜井は一八五六(安政三)年、五條で生まれている。紀和鉄道と接続する南和鉄道の取締役にも就任していた。奈良三区から衆議院議員選挙に第一回から第四回まで立候補しており、第一回の時に当選した人物である。^(十一)

桜井は一八九二(明治二五)年一月一二日開催の第五回鉄道同志会の席上で大阪・和歌山間の鉄道建設で海岸ルートと山間ルートを比較してどちらが適しているかについて意見している。その趣旨を記しておこう。海岸ルートである「和泉線」の距離は四五マイル五八チェーン、一方、山間ルートである「奈和線」は四五マイル四〇チェーンで一八チェーンという差であつた。和泉線については、当時「汽船」があり、和歌山汽船と大阪商船が競争している状態にあつた。発着の頻度も多く、所要時間は四時間で船賃はわずかに「二銭」であつた。この低価格は両社の競争からこの価格になっているが、通常の船賃でも一〇銭程度ですむ。そこに鉄道を敷設する場合、鉄道

運賃は官線の運賃一マイル一錢を基準にすると和泉線の大坂―和歌山間は四〇錢を超える計算になる。鉄道の所要時間は二時間程度となる見込みであった。汽船と鉄道の運賃と所要時間を比較すると鉄道の必要性は弱いといえる。よつて「奈和線」を採るべきと述べた。また、建設工事についても「大和」の方は「山間のやうでありますが少しも山は御座いませぬ故に今度大和線の方は隧道等は一箇所もございません」と言い、工事はそれほど難しくないことを強調している。和泉線については大阪の梅田を起点にしているので、「淀川」、「大和川」、「紀ノ川」の三カ所に橋梁を掛けなければならない。奈和線は紀ノ川に一カ所掛けるだけですみ、和泉線の方が奈和線よりも工費が多く掛かることは想像に難くないとも言つてゐる。また、沿道の市街地については、和泉線は堺、岸和田、貝塚、佐野、尾崎を挙げ、奈和線は高田、御所、戸毛、橋本、名倉、妙寺、名手、粉河、岩出を挙げ、その数の多さを強調した。郡役所、裁判所などの公的機関の数も大和線の方が多いと主張した。沿線の戸数・人口については、大和線は高市郡・十市郡・葛上郡・葛下郡・忍海郡・宇智郡・吉野郡に関わる戸数・人口は五万八千九百七戸、二万五千四百三十二人、紀州の伊都郡、那賀郡、名草郡、海部郡で七万八千〇〇〇余戸、人口三十七万余人となつてゐた。その合計は二万八千八百〇余戸、六万四千八百三十二人であつた。一方、和泉線は和泉国五万二千八百四戸、二万四千〇七人であり、その他多少の河内国の戸数・人口が加算される程度であつた。沿線の戸数・人口を比較しても圧倒的に山間ルートが有利であると説くのであつた。また軍事上という観点から大和線の方が得策であるとも言つてゐた。

この内容は新聞にも取り上げられてゐた。そこでは、山間ルートを「紀和鉄道」と名付け、海岸ルートを「紀撰鉄道」または「撰和鉄道」と呼び、両線の比較項目として右以外のものでは「物産」が挙げられてゐる。それは表1のようにまとめられる。これら全てが鉄道を利用して輸送されるわけではないが、貨物輸送量の参考データとして^(十九)一八九四（明治二七）年七月七日に通信大臣から仮免許状が下付され、奈良県の五條から和歌山県下橋本町を経て和歌山市に至る線路候補地を実測することとなつた。^(二十)

近代和歌山における鉄道の開通と参詣への影響

表1 紀和線・紀摂線沿線における物産比較

紀和線		紀摂線	
米	28万9664石	米	19万4038石
麦	13万1128石	麦	7万2939石
菜種	5万124石	甘薯	681万1027貫
大豆・小豆	2万1646石	砂糖	48万455貫
豌豆・雑穀	3万4264石	茶	3万1222貫
甘藷・馬鈴薯	5万1589駄	菜種	3万9889貫
油類	3万2820石	油	1万2267石
酒・酢	3万3682石	甘藷	214万814貫
醤油	1万5643石	煙草	5万2748貫
木材・酒樽	123万766駄	蜜柑	200万7427貫
板類	10万6532駄	実綿	39万4200貫
燐寸軸・箱地	2万1040駄	生姜	23万9470貫
樽丸・早樽	5万788駄	醤油	1万3116石
木炭	14万514駄	酒	6万2647石
薪	63万5143駄	簾木綿	1192万3500反
竹・竹皮	12万229駄	紋羽	36万1200反
蒟蒻玉	2万2302駄	金崎織	1万反
葉種	1万252駄	厚子	6万反
百合・松茸・大根	13万2732駄	帆木綿	2083反
銅・安質母尼	126万72斤	綿ネール	4455本
蜜柑酢・果実	9万7733駄	竹簾	16万5000個
氷豆腐	2万3418駄	陶器	45万7500個
煙草	14万346貫	瓦	237万4290個
製茶	10万849貫	煉瓦石	2213万8500個
実綿	25万4074貫	木櫛	139万4300個
紙	7万9065貫	青石	2万8400才
木綿練・織物	578万6843駄	生魚	112万8370貫
建具	16万6848本	干魚	30万6932貫
足袋	90万足	油糟	103万4600玉
銀釜・農品	2万個	真田織	104万9350本
蠟燭	2万7000貫	毛布	2万4000枚
雑貨	12万8814駄	乾鰯	1万7660貫
		段通	14万蔓
		燐寸	107万2080打
		鋳物	12万730個
		庖刀・刃物類	22万5800個
		土桶・摺鉢	21万575個
		糠	5万6000俵
		製糸	16万7000玉
		獵銃	620挺

【出典】「読売新聞」1893年12月24日付。

(三) 発起人と経営者

① 創業総会と発起人

一八九五（明治二八）年一〇月四日、創業総会を大阪市で開催した。本免許状を稟請することとなった。翌九六年四月三〇日、本免許状が下付された。^(二十一)その時の「免許状案」を見ると、「此免許下付ノ日より起算シ満三箇年以内ニ敷設工事ヲ竣工スヘシ」と「工期」が記されていた。^(二十二)同社の発起人は次のメンバーであった。

桜井徳太郎、柏田久太郎 小川羊太郎、水振岩太郎、岡本徳永、松村嘉平、西村元十郎、岡橋治右衛門、森田庄兵衛、華岡治兵衛、木下好三郎、小沢亀右衛門、三岡賢之進、稲本太一郎、平井万次郎、西風清五郎、山科寅造、藤田仙助、中川三七、正永良熙、下倉仲、石津彰、岡田永治、奥野四郎平、安川甚一の一五名で、①奈良・和歌山・大阪の商人および実業家、②県政に関わった有力者、③地元の名士であった。このなかで桜井、柏田、岡本、岡橋、森田、華岡が創立委員として、初期の業務に奔走した。^(二十三)

② 桜井徳太郎社長と経営陣

次に経営者について見ていこう。表2が紀和鉄道の創業期から解散期までの役員である。紀和鉄道が発足した一八九五年一〇月、取締役に桜井徳太郎、岡橋治右衛門、森田庄兵衛、西風清五郎、大塚磨、今西林三郎、甲斐宗治、濱崎永三郎が選ばれた。監査役に中川三七、和田半兵衛、菅野元吉が就いた。取締役から桜井が社長に就任した。翌年六月に桜井、今西、甲斐、菅野、和田が辞職する。七月に全重役を改めることとなり、岡橋治右衛門、甲斐宗治、岡橋治助、菅野元吉、桜井徳太郎、森田庄兵衛、中川三七、西風清五郎が取締役に兎玉、柏田、山名六太夫が監査役に推された。名前の挙がった岡橋治右衛門、菅野、甲斐は直ぐにこれを断った。その他の者は就任した。一八九七年四月に「補欠」として土居通夫、鷺尾久太郎、濱田徳三郎が取締役に追加された。^(二十四)発足して間もな

い同社では推挙された者が役職を拒んでいる様子が窺え、就任した人物についても、しぶしぶ引き受けるという状況にあったように思われる。表2からもわかるように、奈良、和歌山に在住の者や紀和鉄道沿線の人物だけでなく、大阪の実業家、しかも鉄道企業関係者を取り込もうとする様子も窺える。

③土居通夫社長の就任

桜井は結局一八九七年七月に社長を辞職した。翌月、土居通夫が二代目社長に就任している。桜井は専務取締役
に就任し、業務にあたった。土居は一八三七（天保八）年四月に伊予宇和島の藩士・大塚南平の子として生まれ、
幕末に脱藩して大阪に出た。一八七二（明治五）年に名を土居通夫に改め、大阪上等裁判所で勤め、後に官を辞し
て実業界に入り、活躍する。一八八七年には大阪電燈設立に参加し、翌年から社長に就任した。その他、日本生命
取締役、京阪電鉄社長、阪鶴鉄道取締役などに就き、企業の経営に関わった。また、五代友厚との親交も深く、五
代が創設に尽力した大阪商業会議所の会員となり、一八九五年四月には会頭にまでなった。^{（二一五）}こうした関西財界の有
力者を紀和鉄道の社長に据えた。同社では何度となく経営改革が行われたが、一八九七年に一回目の改革が断行さ
れ、三〇〇名^{（二一六）}の職員を「罷免」した。

④望月右内社長の経営

一八九八年二月に土居が社長を辞職し、望月右内が三代目社長となった。その時の人事は、土居が「顧問」とし
て同社をサポートするようになり、森田が専務取締役になった。望月は和歌山県議会で活躍し、その後、国政にも
進出した。関係企業には東京電燈があり、同社の取締役^{（二一七）}に就いている。望月社長就任中、岡橋治右衛門が取締役に
辞して、柏田久太郎がその後任となった。^{（二一八）}同社はこの間、最初の営業路線である五條―橋本間、和歌山―船戸間

表2 紀和鉄道役員の職業・主要関係企業・公職

氏名	居住地	紀和鉄道での役職	職業・役職・公職
桜井徳太郎	奈良	社長	南和鉄道(取)、衆議院議員
岡橋治右衛門	奈良	取締役	吉野銀行(取)
森田庄兵衛	和歌山	取締役	伊都銀行(頭)、南海絹糸(社)、第四十三国立銀行(監)、大和鉄道(取)
西風清五郎	和歌山	取締役	呉服太物商、紀伊銀行(取)
大塚磨	大阪	取締役	山陽鉄道(取)・讃岐鉄道(取)、南和鉄道(社)、大阪鉄道(取)、播但鉄道(監)・(取)
今西林三郎	大阪	取締役	石炭、洋鉄、諸器械卸・小売商、大阪毛糸(専取)、宇和島銀行(取)、播但鉄道(取)、大阪馬車鉄道(取)、唐津興業鉄道(取)、阪神電気鉄道(取)、宇和島鉄道(取)、明治炭坑(取)、関西コークス(取)、大阪瓦斯(取)、西成鉄道(取)、大阪興業銀行(取)、大阪三商銀行(監)、徳島鉄道(監)、朝日商社(監)、大阪三品取引所理事長、大阪糸綿木綿取引所理事、大阪商業会議所常設委員運輸部長
甲斐宗治	大阪	取締役	讃岐鉄道(社)、日本倉庫(社)、帝国物産(副社)、明治炭坑(監)
浜崎永三郎	大阪	取締役	株式取引所仲買人、大阪三商銀行(取)、大阪堂島米穀取引所(監)、日本織糸(監)、関西コークス(監)、西成鉄道(監)、大阪商業会議所会員
中川三七	和歌山	監査役	第四十三国立銀行(頭)
和田半兵衛	大阪	監査役	関西煉瓦(社)、日本倉庫(取)、帝国物産(取)
菅野元吉	和歌山	監査役	第四十三国立銀行(取)、河陽鉄道(取)、大阪鉄道支配人
岡橋治助	大阪	取締役・監査役	太物商、第三十四国立銀行(頭)、日本共同銀行(頭)、帝国物産(社)、天満紡績(社)日本中立銀行(取)、日本倉庫(取)、大阪鉄道(監)、日本海陸保険(監)、日本紡績(監)、日本生命保険(監)、日本火災保険(監)、日本綿花(監)、河陽鉄道(監)、天満織物(監)、共同曳船(監)
児玉仲児	和歌山	監査役	県議會議員・衆議院議員、大和鉄道(監)

柏田久太郎	奈良	監査役	清酒・醬油醸造業、種油製造兼石油販売、大和物産(社)、大和鉄道(社)、大和銀行(監)
山名六太夫	和歌山	監査役	貴族院議員
土居通夫	大阪	社長	日本共同銀行(頭)、大阪実業銀行(頭)、大阪電燈(社)、大阪衡器(社)、明治紡績(専取)、日本生命保険(取)、阪鶴鉄道(取)、日本海陸保険(取)、大阪商工会議所会頭、大阪堂島米穀取引所理事長、大阪銀取引所理事長
鷺尾久太郎	兵庫	取締役	酒造家
望月右内	和歌山	社長	衆議院議員、大和鉄道(取)
浜田篤三郎	兵庫	取締役・社長	貿易商、大和鉄道(監)
片岡直温	大阪	社長・取締役	日本生命保険(社)、日本海陸保険(社)、日本共同銀行(頭)、日本中立銀行(監)、帝國物産(監)、大阪商業会議所会員
七里定嘉	大阪	取締役・社長	收税長
中川審六郎	和歌山	取締役	参事、收税長
弘世助三郎	大阪	取締役	日本生命保険(取)、日本中立銀行(取)、日本海陸保険(取)、大阪鉄道(取)、帝國商船(取)、共同曳船(監)
越野嘉助	大阪	取締役	日本生命保険(取)、日本教育保険(監)
芦田安三郎	大阪	監査役	奈良鉄道(取)、大阪貯蓄銀行(取)、日本生命保険(監)、積善同盟銀行(監)、商業興信所会計監督

(注1) 関係企業の役職、公職は紀和鉄道の役員就任期間と重ならないものも挙げている。
(注2) 表中の()はそれぞれ次の役職を意味する。

(社)…社長、(副)…副社長、(専取)…事務取締役、(取)…取締役、(監)…監査役、(相)…相談役

【出典】久嶋惇徳『紀和鉄道沿革史』(1906年)pp.7-10、p.24、鉄道大臣官房文書課『日本鉄道史 中編』(1911年)pp.587-588、由井常彦・浅野俊光『日本全国諸会社役員録 2』(柏書房、1988年)p.72、p.95、渋谷隆一『都道府県別 資産家地主総覧 大阪編 1』(日本図書センター、1991年)p.26、p.43、p.71、p.250、『同 大阪編 2』(柏書房、1988年)p.190-214、『同 滋賀編・和歌山編』pp.220-238、『同 奈良編』p.203、p.206、日本生命相互会社企画広報部社史編集室『日本生命百年史 上巻』(1992年)p.314、『同 資料編』p.216、日本国政調査会『衆議院名鑑』(国政出版室、1977年)p.125、p.273、同『参議院名鑑』(1978年)p.152、『東京朝日新聞』1890年5月9日付、『同紙』1893年6月22日付、『同紙』1896年11月3日付、『同紙』1899年11月11日付などから作成。

の開業を果たしている。九八年五月一日、望月右内は土居に続く二回目のリストラを決行した。解雇者は、二〇〇名の職員のうち一三〇（一四〇名に上るといわれた。「当分は此の寡少の人員にて社務及び運転事務を処理し、漸次適當の人物を雇聘し以つて社務の刷新を図る積り」と述べた。^(三十九)

⑤ 浜田篤三郎社長の誕生

一八九八年八月、望月が社長を、森田が専務取締役を辞し、浜田篤三郎が専務取締役社長となった。浜田は和歌山出身であつた。一八四八（嘉永元）年に生まれ、一才で大阪に奉公に出た。奉公先は「貸付所」すなわち「両替商」で、懸命に働き、また稼ぎを着実に貯めていった。一旦、和歌山に帰り、材木を扱う商人として独立した。短い期間で富を築いたという。その後、横浜に出て洋品を仕入れ、和歌山で売りさばき大きな利益を得たという。さらに、神戸で同郷の池田清助と「丸越組」を組織し貿易事業を始め、事業の拡大を目指したが、失敗に終わる。^(四十) そうした経歴の浜田は紀和鉄道社長となったが、任期中の一八九九年に「重役総辞職」という事態が起こつた。^(三十一)

⑥ 片岡直温社長時代

これまでの社長、桜井、土居、望月、浜田は半年程度で辞任しており、短命で終わっている。一八九九年三月に臨時株主総会が開かれ、その場で片岡直温が社長に「指名」されて就任した。金融恐慌時の失言で知られる片岡であるが、高知県出身で、高知陶治学校卒業後、郡役所で勤務していた。上京して伊藤博文と知り合う。一旦、帰郷して政治活動に励み、その後、滋賀県警察部長になっている。日本生命保険の開業初期には副社長に就任し、「馬車馬主義」を掲げ、経営の基盤を築いた。同社以外にも様々な企業に関係している。政治の世界でも活躍するが、^(三十二) 当時は実業の世界で活躍していたといえる。

その片岡が紀和鉄道の社長に就くと、七里定嘉、中川審六郎、弘世助三郎、越野嘉助が取締役に、岡橋治助、芦田安三郎、児玉仲児が監査役に「指名」された。^(三十三)同社は営業路線が短く、収益が少なくなる傾向にあり、そのことが、悩みの種であった。片岡体制になり、議論の末、社内改革を実施することになった。^(三十四)実際に就任後、様々な経費節減策を展開している。例えば、石炭については劣悪品を用い、しかも使用量を減らすように努め、油も浪費をしないよう現場に厳しく戒めた。距離に応じた石炭、油の消費量を算出し、標準の使用料を決めて、内規を定めて火夫や雑役に遵守するように求めた。一方、改革前の消費量に比較して節約できた金額の七割を当事者に与えるという制度も取り入れ、社員が進んで節約に取り組める仕組みを作った。^(三十五)

片岡社長就任以降、表2に示すように、日本生命の役員・関係者が多く見られるようになる。こうなった理由については後述する。その後の異動については、一九〇一年三月、七里が専務取締役を辞職し、十一月に岡橋治助が監査役を辞めている。一九〇四年二月、片岡が取締役社長を辞職し、七里が後任の社長に就いた。同年三月に

表3 営業成績

年度	営業収入				営業費						
	客車収入	貨物収入	雑収入	合計	保存費	汽車費	運輸費	総経費	諸税	合計	差引残金
1898年	35,862	2,620	1,641	40,123	6,943	15,693	9,635	41,514	—	73,785	-33,662
1899年	48,943	4,867	1,130	54,940	7,101	12,371	8,850	4,456	—	32,778	22,162
1900年	81,143	12,286	2,772	96,201	15,825	21,473	13,416	6,573	—	57,287	38,914
1901年	137,615	22,689	7,011	167,315	28,668	32,870	20,374	10,178	2,159	94,249	73,066
1902年	139,082	26,175	9,117	174,374	25,132	34,941	21,414	8,107	5,968	95,562	78,812
1903年	140,241	28,018	3,476	171,735	25,600	35,783	25,643	11,413	4,344	102,783	68,952
1904年	44,200	10,109	18,173	72,482	11,655	17,226	9,789	11,838	2,378	52,886	19,596

(注) 1898年のデータは4月開業以降、1904年のデータは8月26日まで。

【出典】 通信省鉄道局『鉄道局年報 明治37年』(野田正徳・原田勝正・青木栄一『明治期鉄道史資料 第1集(9)』日本経済評論社、1980年、p.77)

表4 車輛の推移

年度	機関車	客車	貨車
1898年	3	10	30
1899年	4	20	29
1900年	4	20	49
1901年	7	27	53
1902年	7	27	53
1903年	8	37	52

【出典】通信省鉄道局『鉄道局年報 明治37年』(野田正穂・原田勝正・青木栄一『明治期鉄道史資料 第1集(9)』日本経済評論社、1980年、p.30)。

片岡が取締役に選ばれ、四月に七里が社長を辞め、再度、片岡が社長に就いた。^(三十七) 日本生命のメンバーが紀和鉄道の経営陣に就いてからは、役員の入替わりが多少あったものの創業時に比べて安定したといえる。

四 経営状態

営業収入は表3のよう^(三十七)に推移している。一八九八年度は四月開業でそれ以前の収入はなく、一九〇四年度は通年の成績ではなく八月二六日までの部分的収入である。時間の経過と共に旅客収入、貨物収入ともに順調に伸びているといえよう。特に一九〇〇年の旅客収入は前年の一・六六倍となり、〇一年も一・七倍となり、伸びは大きかった。全通を遂げてからは前年よりも実数は増えているが、「伸び率」、「勢い」は「小幅」で終わっている。

営業費を見ると、初年度については「総経費」が大きく掛かったことが目立っている。汽車費も表4に記すとおり車輛数の増加に伴い、金額が増加している。

トータルでは、初年度以外は順調に「黒字」^(三十八)を達成している。しかし、配当は「無配当」という時もあり、株主からは「優良企業」とみられる状態にはなかった。^(三十九)

次に資金調達について見ていこう。公称資本金は当初一四〇万円であったが、一八九九(明治三二)年に一旦、一七万八一五〇円に減資している。翌年に一八五万円に増資し、その後、金額は変化していない。それに対して、払い込み状況は一八九八年度は一〇五万円、九九年度は一七八万一千四五〇円、一九〇〇年度は一三三万四千一四五円、一九〇一年度は一七八万八千五三三円、一九〇二年度は一八五万円となり、完了した。^(四十) 途中、払い込みが滞る

近代和歌山における鉄道の開通と参詣への影響

こともあった。第一回の払い込みは順調であつたが、その後の第二回から第五回までの払い込みの要求においては「未払込」が生じた。未払い者所有の株式が「公売」に処されそうになることもあつた。^(四十七) 同社はこの対策として「自己資本」から「他人資本」での資金調達に切り替える。借入金で事業を継続するのである。日本生命、徳川茂承から借り入れることとなつた。^(四十八) 借入金の総額の推移は、一八九八年度に二〇万四六〇八円、九九年度に二九万五七五八円、一九〇〇年度五三万七九八二円と年々増加していた。しかし、一九〇一年度には三一万五〇〇〇円にまで減額しており、この残額は一九〇二年に三二万円の社債を発行して借り換えている。^(四十九)

株主については、『紀和鉄道沿革史』の巻末において「解散」時の株主・株式所有数が掲載されている。五百株以上の大株主をまとめると表5のようになる。東京・大阪・和歌

表5 解散時の大株主（500株以上所有）

氏名	居住地	普通株	優先株	合計
三浦安	東京	1,653	551	2,204
徳川茂承	東京	1,000	334	1,334
石田庄七	和歌山		1,270	1,270
西村季知	大阪		1,100	1,100
中川審六郎	東京	650	293	943
長谷六兵衛	和歌山	635	164	799
金原米楠	東京	620	138	758
山際盛助	東京	480	160	640
堀江貞一	大阪	565		565
大河内晟	和歌山	547		547
上野勘助	和歌山	517	20	537
橋本重幸	大阪		500	500
日本生命保険(株) 取締役片岡直温	大阪		500	500
加地匡郷	東京		500	500
高橋渡	東京		500	500
鶴沢雅房	東京		500	500
後藤畦三	大阪		500	500
合 計	—	6,667	7,030	13,697

【出典】久嶋惇徳『紀和鉄道沿革史』（野田正穂・原田勝正・青木栄一・宇田正編『明治期鉄道史資料〈第2集〉地方鉄道史 第3巻 社史(3)－1』日本経済評論社、1980年、p.177）。

山に居住する者だけになっている。居住地は「東京」となっている、和歌山の出身者や和歌山で活動していた者が多い。また紀州徳川家に関係の深いメンバーもいる。

紀州藩士の三浦安が筆頭株主となり、最後の紀州藩主・徳川茂承がナンバー・ツウの大株主になっている。他にも、表中の東京に住む加地匡郷は三浦安と維新の頃国事に奔走し、一八六九（明治二）年、和歌山藩権大参事に就き、その後、徳川茂承家令に挙げられ、仕えた者である。^(四十三) 経営者の一人である中川審六郎もそうであり、和歌山県参事、収税長を務めた。^(四十四) 「郷土愛」によつて支えられたところも大きいといえる。

(五) 建設工事・開業の様子

① 五條―橋本間の建設と開業

紀和鉄道の線路建設工事については、先の桜井の演説でもあるように、難工事を予測させる箇所は紀ノ川橋梁以外、ほとんどない。また「地勢平坦にして田園相連り、鶏鳴狗吠相聞えて、大和に達するは是紀ノ川鶏谷の状態なり。其間を東走する本社鉄道は、工事の観るべきものの一の紀の川橋梁あるのみに深水峻阪の工事を阻害するものあるに非ず。全線復難工事と称すべきものを見ざるなり。其れ其地形は斯の如く易々たり」^(四十五)（句読点引用者）と『紀和鉄道沿革史』にも記載されているとおりであり、線路敷設を行いやすい地形であった。

建設は和歌山、五條の両端から進められた。開業については表6のようになる。第一工区は五條―橋本間であった。^(四十六) 工事の着手は一八九六年七月二五日からであった。同区間の起工は翌年三月一四日からであった。順調に建設は進められたようである。

一八九八（明治三一）年の三月中旬、同社はレールの敷設を開始したといわれ、一七日には真土隧道の東口まで敷設を終えた。この時、汽車の「試運転」を行うが、同時に、レール、枕木、杭木を運搬した。その運行状況は

近代和歌山における鉄道の開通と参詣への影響

「好結果を得た」といわれるほどであった。^(四十七)
 同月二三日午後一時に同工区のレールの敷設を終えたことが報じられた。南和紀和両鉄道の重役、居合わせた大株主・吉村熊次郎は、四、五両の土運搬車を連結した列車に乗りし、視察・確認を行った。二見分岐点を出発して、同区間で注意を要する箇所^(四十八)の真土隧道、落合川の暗渠などを視察し、一時半に無事、橋本停車場に到着した。沿線、停車場では、「汽車の来りし始めての事」と「物見遊山の如く」人が集まり、大変な賑わいであった。重役は橋本停車場内の各工事を視察後、三時三〇分に同所から二見に帰って行った。「和歌山県に於ける汽車運輸の嚆矢」といわれるくらいの意味のある出来事であった。^(四十九) 四月九日には「工事竣成」ており、開業免許を待つだけとなり、一〇日に下付された。^(五十) その翌日である一八九八年四月一日に五條―橋本間

表6 紀和鉄道の停車場と開業時期

駅名	開業時期	距離 (哩・鎖)	備考
二見	1902年6月3日	-	
隅田	1898年4月11日	2.45	
橋本	1898年4月11日	2.37	
高野口(名倉)	1901年3月29日	2.34	1903年1月1日改称。
妙寺	1900年11月25日	2.37	
笠田	1900年11月25日	2.22	
名手	1901年10月11日	3.09	
粉河	1900年8月24日	1.55	1900年11月25日仮停車場から停車場へ。
打田	1900年8月24日	2.30	
岩出(大宮)	1901年10月10日	2.56	1902年3月1日、仮停車場から停車場へ。4月1日、岩出駅と改称。
船戸	1898年5月4日	0.60	1899年1月1日仮停車場から停車場へ。
布施屋	1898年5月4日	2.66	
田井ノ瀬(岩橋)	1898年5月4日	1.67	1899年1月15日改称。
和歌山	1898年5月4日	2.62	

(注1) 駅名の()内は旧名称。

(注2)「距離」の欄に示す数字は上段の駅との距離。

【出典】久嶋惇徳『紀和鉄道沿革史』(野田正徳・原田勝正・青木栄一・宇田正編『明治期鉄道史資料<第2集>地方鉄道史 第3巻 社史(3)-1』pp.163-164)、逋信省鉄道局『鉄道局年報 明治36年』(野田正徳・原田勝正・青木栄一『明治期鉄道史資料 第1集(8)』日本経済評論社、1980年、pp.171-172)。

を開業した。^(五十一) 五條―橋本間が開業して一週間程経った頃、予想外に乗客が多く、一日平均一マイルあたり三五円の収入があったという。この鉄道開通によつて隅田の八幡神社、七一九（養老三）年に藤原武智麻呂によつて創建された栄山寺、吉野山などの名所・旧跡を訪ねる者が増加した。五條尋常中学校に通うのにも鉄道を利用する生徒がいた。^(五十二) 南和鉄道との連絡から営業を委託していたが、一八九九年四月一日より自営に変更することとなり、客車を新調した。^(五十二) 同社は、一九〇一年一〇月九日、通信大臣の認可を得て、これまで五條停車場を起点としてきたが、二見に変更した。^(五十三)

②和歌山―船戸間の建設と開業

次に、第二工区である和歌山―船戸間の建設の進捗について見ていこう。同区間の起工は一八九七年六月六日からである。^(五十四) こちらも工事自体は順調に進んだようである。第一工区の五條―橋本間が開通した数日後、第二工区の状態は「汽車開通は次第に遷延せしが多分来月五月一日頃より開業せん筈」と報じていた。また、この区間で使用する予定の客車の到着を「只管待ち居たる」状態にあったが、それも順次、揃うようになった。^(五十五) それでも工事は途中であつたが、最後の追い上げとも言ふべき状態になり、「昼夜間断なく土運車を往復せし」と竣工を急いだ。工事の進捗に伴い、開業後の社業を担う「駅夫見習生」を一五名採用した。^(五十六) その後、同区間の工事は「大に捗取り」、開業が早まる見込みとなつた。^(五十七) 開業式を挙行する際、余興として中ノ島で「村芝居」が企画され、「餅捲き」の準備が進められた。^(五十八) 五月三日に開業式を挙行した。小雨が降っており、人の出が心配されたが、和歌山にはじめて鉄道が開業するという事で、市中、近郷から「数万」の人々がその様子を見に来るといふ賑わいであつた。花火が続々と打ち上げられ、数万の見物者が拍手喝采で出発を見届けた。汽車は汽笛を鳴らし和歌山駅（現在の紀和駅）を発車し、岩橋・船戸に向かった。雨もやみ、午後二時に、餅捲きが行われ、芸子が歩き始めた。周辺

の道、停車場構内は「立錫の余地もなき程」人が集まった。また、列車の出発時刻が遅れ、賓客の多さ、芸子の練り出しのために臨時列車を発車するなど「活況を極めた」^(五十九)。同社は五月四日から三日間運賃半減のサービスを行なった。^(六十七)

和歌山駅の周辺の観光名所は非常に多い。弁財天山、刺田彦神社、和歌山西国三十三箇所一三番目の松生院、感応寺、同じ敷地内に隣接する日前神社・国懸神社、竈山神社、紀三井寺などがある。また和歌の浦およびその付近には「見所」が多く、根上り松、狛口石、^(六十二) 玉津島神社、妹背山、観海閣、南海龍神社、紀州東照宮、和歌浦天満宮、片男浪などがある。これらの神社・名勝といわれる観光スポットが多いことと関係して、紀和鉄道の駅で乗降客が最も多い(表7参照)。

③ 船戸―橋本間の建設と紀ノ川橋梁の架橋

工期に間に合わないことが確実となり、一八九九(明治三二)年四月に同社は「鉄道敷設工事竣工期限一個年般半延期センコトヲ出願」した結果、「願意」が認められた。^(六十三) その後、工費の借り入れも決定し、七月始めに、同区間の建設工事は船戸、橋本の両端から起工することが報じられた。一九〇〇年一〇月前後に「全通」の計画であった。同区間では紀ノ川橋梁の架橋が難工事として挙げられるが、あらかじめ、その橋梁は神戸の「テレジング商会」を経て外国に発注した。^(六十四)

一八九九年七月下旬、同社は田淵知秋工事設計委員長、村井龜吉地所整理委員長を粉河、妙寺、橋本付近に派遣し、工事設計について沿線町村と協議を行わせた。^(六十五) 八月中旬には飯田耕一郎技術課長が設計協議に取り掛かり、土地の買収も四ヶ所をのぞけば終わっており、それが整えば起工式を行える状態にあった。岩出―橋本間の一八マイルを数工区に分けて行うという計画で、九〇年六月までの竣工を目標にした。この間は隧道掘削の必要はなく、勾

表 7 乗客の推移

駅名	1898 年度		1899 年度		1900 年度		1901 年度		1902 年度		1903 年度	
	乗客 (人)	比率 (%)	乗客 (人)	比率 (%)	乗客 (人)	比率 (%)	乗客 (人)	比率 (%)	乗客 (人)	比率 (%)	乗客 (人)	比率 (%)
五條	38,267	9.2%	50,952	10.2%	50,265	7.2%	44,262	6.0%	11502	1.6%	-	-
二見	-	-	-	-	-	-	-	-	17286	-	20,815	3.1%
隅田	19,279	4.6%	20,504	4.1%	18,662	2.7%	13,461	1.8%	14436	2.0%	13,637	2.0%
橋本	87,941	21.1%	89,542	18.0%	113,523	16.3%	92,740	12.5%	84786	11.5%	76,580	11.5%
高野口 (名倉)	-	-	-	-	1,446	0.2%	75,502	10.2%	73625	10.0%	83,128	12.5%
妙寺	-	-	-	-	23,142	3.3%	43,634	5.9%	40502	5.5%	32,831	4.9%
笠田	-	-	-	-	18,788	2.7%	41,063	5.5%	36535	4.9%	31,605	4.7%
名手	-	-	-	-	-	-	19,933	2.7%	39777	5.4%	37,542	5.6%
粉河	-	-	-	-	60,038	8.6%	72,861	9.8%	64047	8.7%	65,849	9.9%
打田	-	-	-	-	23,658	3.4%	33,467	4.5%	35313	4.8%	32,961	4.9%
岩出 (大宮)	-	-	-	-	-	-	16,672	2.2%	45559	6.2%	44,094	6.6%
船戸	90,939	21.8%	110,534	22.2%	108,029	15.5%	60,539	8.1%	44873	6.1%	40,203	6.0%
布施屋	-	-	31,661	6.4%	46,566	6.7%	32,871	4.4%	32330	4.4%	32,833	4.9%
田井ノ瀬 (岩橋)	43,471	10.4%	33,896	6.8%	34,328	4.9%	22,924	3.1%	22442	3.0%	22,582	3.4%
和歌山	137,538	32.9%	160,956	32.3%	196,293	28.3%	172,965	23.3%	175768	23.8%	131,333	19.7%
	417,435	100.0%	498,045	100.0%	694,738	100.0%	742,894	100%	738781	98%	665,993	100.0%

出典：野田正徳・原田勝正・青木栄一『明治期鉄道史資料 第1集(4) 鉄道局年報 明治31年度』pp.170-171、『同(5) 明治32年度』pp.167-168、『同(6) 明治33年度』pp.150-151、『同(6) 明治34年度』p.166、『同(7) 明治35年度』pp.168-169、『同(8) 明治36年度』pp.171-172より作成。

配も百分の一であった。小橋を四四力所設置することになっていた。また那賀郡岩出の紀ノ川橋梁の架橋は九〇年

二月に鉄橋が到着する予定で橋脚は本年中に建設に入ることになっていた。^(六十六)その後、紀ノ川橋梁の工事入札が行われ、四人が名乗りを上げ、鹿島岩蔵が落札した。岩出―橋本間を三工区に分けて、岩出無地村間については同じく鹿島が請け負った。^(六十七)一二月五日午前一〇時から那賀郡岩出村大宮神社境内、和歌山停車場構内の二カ所で起工式が行われた。^(六十八)

紀ノ川鉄橋は長さ八四八尺九寸で総工費一五万七四五円をかけて一八九九年一月二〇日より工事が着手された。^(六十九)翌年六月一六日に竣工した。そして先に船戸―粉河間が同年八月から営業を開始した。^(七十)

全通を目前に「暴風雨」によつて線路が損壊した。^(七十一)こうした被害を受けながら建設を進め、最後の追い込みともいう時期になると、繁忙を極めた。^(七十二)また、車両も九州鉄道から買入れ、車掌三名、駅夫二〇名を募集し、全通後の開業に備えた。^(七十三)三か月後、「鉄道時報」に粉河―橋本間の「接続線工事完成」が報じられた。^(七十四)これにより同鉄道は

五条―和歌山間の全通を果たした。

同区間の名所については、「岩出」は大和街道の宿駅にあり栄えた場所である。近くには郡役所、警察署などがあつた。^(七十五)「打田」は根来寺参詣で下車するのに適していた。根来寺は通称であり、正式には「根来大伝法院」である。一一三二（長承二）年、覚鑑^{かくかん}によつて高野山に建てられた大伝法院がそのルーツである。その後、覚鑑が金剛峰寺と大伝法院の座主に就いたことで、金剛峰寺の衆人と争うようになり、高野山から降りて今の岩出町に移ったという。室町時代には大規模化し、僧兵も増えたといわれる。その後、豊臣秀吉の焼打ちにもあつた。近世には紀州藩主の支援もあり、再興されることとなった。一九四八年に新義真言宗の本山となっている。^(七十六)

「粉河」は那賀郡にあり、「市街稍人家稠密」の地であつた。^(七十七)粉河駅の近くには西国三十三所第三番札所の「粉河寺」がある。同寺は七七〇年大伴孔子古創建と伝えられている。平安時代には藤原頼通も参詣した。戦国時代になると、根来寺と同様、僧兵が増え泉州方面で活躍した。一五八五年に豊臣秀吉に焼き討ちにされた。江戸時代には

根来寺と合わせて、紀州徳川家からの援助を受け、大伴孔子古の末裔と伝わる方衆座などによって再建された。宗派・所属の流れについては、天台宗三井寺↓延暦寺末↓粉河寺観音宗総本山と移った^(七十九)。「妙寺駅」には郡役所、警察署があつた^(八十)。

④ 高野口駅の開業

先に挙げた名所旧跡があるなか、紀和鉄道の乗客の多くは高野山参詣を目的としていることが、表7から確認できる。紀和鉄道の停車場別乗客数で、和歌山駅に次いで橋本、高野口に集中している。この両駅で二〇%を超えている。このことから高野参詣を目的とした乗客が多かったといえる。

既に記した紀行文などの文献からも確認できるように、高野山への参詣は当初「橋本」、「妙寺」からアクセスされていた。「高野口」が設置されてからは同駅を利用する者が増えたものと思われる。同社は五條―和歌山の全通後も停車場の開設を進めている。その一つである名倉駅が一九〇一年二月二九日に営業が開始された。その翌年二月三日に高野口駅に改称している。この駅は一八九六年二月に沿線住民が紀和鉄道に対して「紀和鉄道名倉停車場設置ノ儀ニ付請願」を提出して、この願い出を見ると、名倉は「綿ネル」の産地として知られ、養蚕製糸機業等が盛んで、紀和鉄道開通後、同地に停車場を設置すると原料運輸の便が良くなり、「生糸製造、紡績織布其ノ他百般事業ノ勃興当ニ今日二十倍スルニ至ルベシ」と述べ、同地の商工業発展の可能性を強調している。また高野山から九度山に届く木材、凍豆腐等の「産物」の輸送において橋本や妙寺に運ぶと運賃が余計にかかり、紀ノ川の船を使うようになると予測している。この地に停車場を設置すると会社にとってもメリットが大きいと記した。高野山に参詣する旅客は停車場を降りると、「僅力ニ、三里ニシテ山頂ニ達スル」という。橋本、妙寺から登山した場合と比較すると「一里余ノ近距離」になるとのメリットを強調した^(八十二)。

井口龍城『高野山靈記』には、明治期終わりの高野口、橋本駅下車後の「登山の費用」について記している。高野口から推出までの人力車代が二八銭（雨天は割増しあり、以下同じ）、推出から山内入口案内所までの駕籠代一円八〇銭である。橋本駅からの場合、推出まで河根まで人力車が三八銭掛かり、河根から山内入口案内所までの駕籠代は一円八〇銭かかるという。^(八十二) 人力車代が一〇銭安いことから高野口下車が高野参詣には適していた。

三 他社との連絡

一八九六年一月二三日、紀和鉄道は南海鉄道と和歌山市鍋屋町で線路連絡の協定を結び、同社の和歌山停車場と南海鉄道と和歌山市停車場間において列車運転の契約を締結した。また、一八九七年八月二七日、高野鉄道と橋本停車場での連絡契約も締結している。これら二つの契約は紀和鉄道の開通前のものであり、高野鉄道の橋本開業を見込^(八十三) だしての対応である。さらに一八九八年二月二三日、南和鉄道五條停車場での連絡における共通列車運転の契約を締結する。これらの契約は、紀和鉄道にすれば、和歌山県外からの観光客・参詣者を期待できるし、南海、高野、南和も和歌山の乗降客を見込めるので、相互のメリットから契約に至った。

一八九八年四月一日から南和・旧大阪両鉄道と隅田・橋本の両駅で連絡運輸を開始した。^(八十四) これは表6からわかるように、五條―橋本間の開業に合わせて実施された。開業を祝して三日間、同社は運賃を半額にした。また直接連絡する南和鉄道、間接的に連絡する大阪鉄道においても運賃の二割引を実施した。これにより高田・橋本間は五條で乗り換える必要がなくなり、利用者にとって便利になった。当時の新聞の広告で「橋本駅ヨリ高野山へ三里ニシテ弘法大師御影供旧三月廿一日二引続キ七日間結縁灌頂アリ」と誘客した。^(八十五) 一方、その頃、開催された「大和全国物産共進会」へ橋本側から誘客するような広告も掲載した。^(八十五) 乗り換えなしで、大阪から奈良方面経由で橋本に接近でき、橋本から奈良、大阪方面にアクセスできるようになった。

一九〇一年一月三〇日から南和鉄道各駅と紀和鉄道各駅と連絡運輸を開始した。その後、関西鉄道の「連絡線」である「参宮鉄道」にも延長し、一九〇〇年二月三〇日から南和・関西・参宮の三鉄道線と連絡運輸を開始した。その他、一九〇二年二月、南和・関西・奈良の三鉄道と紀和の主要駅で、一九〇三年二月一日から連絡運輸を開始している。^(八十六)

一九〇一年二月十一日より南海鉄道の難波・堺・岸和田の三駅と橋本・高野口・妙寺・船戸の各駅との間で「連帶運輸」を開始した。その後、南海鉄道の営業報告書で記すように「和歌山北口駅以南ノ建設工事即ち紀ノ川鉄橋ト北口駅ヨリ和歌山市ニ達スル線路并ニ紀和鉄道連線工事ハ前期ヨリ引続キ工事ヲ督励シタル結果本年三月中旬落成ヲ告ゲ、同月十八日其筋ノ監査ヲ受ケ」、一九〇三年三月二日より南海鉄道各駅と紀和鉄道各駅と連絡運輸が開始された。^(八十七)

関西鉄道と南海鉄道との接続で大阪、奈良方面からの乗客を高野参詣に誘引できることになった。また関西鉄道から参宮鉄道まで結ぶという「連絡線の連絡線」にまで広げられるようにもなり、より広域の乗客を吸収できるようにもなった。

四 他社との合併

(一) 紀和鉄道と南和鉄道との合併談

日清戦争後、地方の中小鉄道の乱立が目立った。戦後の不況から経営不振に陥る企業も増え、また資金調達も進展しないこともあった。それと連絡の便の悪さも表面化した。こうしたことから中小鉄道は大鉄道、幹線鉄道に吸収されるようになった。片岡直温をはじめ関西財界の有力者は、近畿地方の南和、奈良、高野、河南、紀和の小鉄道を合併し、鉄道経営上の改善と利用者の便宜を図る計画を練っていた。これに対して、鉄道局も「小鉄道分立」

の弊害をよく理解していたので合併の申請があれば、認可する方針にあつた。^(八十九)

南和鉄道は一八九一年二月に地元有志が「吉野の材木を輸送する目的」で設立した会社で高田・五條を結ぶ路線であつた。^(九十七)二月一日に仮免許状、^(九十一)一八九三年七月二十六日に本免許状が下付された。一八九六年五月一〇日、高田―葛（吉野口）間、同年一〇月二五日、葛―五條間、五條―二見間を開通させ、同社の路線を全通させた。^(九十二)

同社は五條で紀和鉄道と連絡することになるが、一八九七年八月頃から「大阪鉄道、南和鉄道、紀和鉄道は線路の關係上早晚合同すべきもの」と財界で話題になり、これらの鉄道会社の重役や主要株主の間では合併の「内議」があつた。その第一段階として南和鉄道と紀和鉄道が合併を進めることとなつた。両者の株主は相互に株式を買い合い、それぞれの会社の重役も両社の重役になり、一体化を進めていこうとした。実際、「紀和の株主中には南和株を買受けたるもの尠なからざる」状態にあり、近いうちに南和鉄道で重役の更迭を行い、紀和鉄道の重役で南和の大株主である者が南和の経営陣に加わるという「絵」を書いていた。当分の間は両社を残すことにしていた。また、両社内では業務の「刷新」および経費節減を行い、重複の経費を掛けないように心掛け、合併の準備をした。^(九十三)

一八九七年九月、合併の協議が一旦まとまつたようである。先述の「流れ」のとおり。南和鉄道の「社長中西保、取締役仲川範十郎、桜井徳太郎、大塚磨、朝田喜三郎、監査役原六郎、喜多長七郎、木村信一ノ諸氏辞職」することとなり、「補欠選挙ノ為メ来タル九月十五日奈良県葛城郡御所町玉平楼ニ於テ臨時株主總會ヲ開ク」ことが新聞広告に掲載された。^(九十四)このことについては「其表面は紀和より南和を買収するか合併するか其辺は重役改選の上からでは判然し難き」と記し、「南和株を五十五円にて過半数紀和へ買入れ」、その「権利は自から紀和へ移」つた^(九十五)と続けた。役員^(九十五)の改選でなく、実質的には株式の取得という「所有」面で紀和鉄道より南和鉄道が優位に立つていたといわれている。

一八九八年一月、両社は合併の契約をすることとなった。その契約の第一条に、「紀和鉄道ハ南和鉄道株式会社全線開業後二期ヨリ総資本金額ニ対シ其収益金引続キ一箇年ヲ積算シテ平均五朱以上ノ配当ヲ為シタルトキヲ以テ南和鉄道株式会社ト合併」と記している。ところが、三十三年一月に全線を開通させたものの、既述の通り配当が五%を超えることがなかったたので合併に至らなかったという。^(九十四) 南和鉄道は紀和鉄道が買収するのではなく、関西鐵道に組み込まれていく。

(二) 南海鉄道との合併談

先述の小鉄道統合案は紀和、南和だけでなく、南海と紀和の合併にも広がっていく。その様子を見ていこう。南海側重役の紀和鉄道買収に対する見解が「鉄道時報」で紹介されている。その趣旨、メリットについて次のように語っていた。^(九十五) ここから高野参詣者の獲得を狙った買収であることが窺える。

我南海鉄道の終端和歌山市の地勢たる西南の両方面に対しては和歌山、和歌浦の両港に於て船車連絡の企画を立て貨客を誘導するの他に途なきが故に営業範圍を拡張して大に貨客を吸収するの策に出でんとすれば、地勢上、東に向て其計画を立てざるを得ず。然るに和歌山より東、大和国五條には既に紀和鉄道のあるあり。両々相俟て交通機関たるの任に副はんことを期するも、両社分立する以上は互に其利害の關係を異にし、高野山の乗客に対する誘導策の如き関西南和兩鐵道に於て賃金割引其他種々の方法を以て之を吸収せんとするに当たり、当社紀和の兩社に於ては大に對抗策を講じ奮て彼れに論せざらんことを努めたる結果、既に一昨年昨年の兩年に比し当年は大に其功を奏し登山者の多くを吸収し得たり。然して其割引賃金の比例に至つては紀和に大に我に譲る処あり之他なし。高野口、橋本の兩駅たる紀和の起点和歌山より線路の距離長きを以て寧ろ割引賃率に於て之を譲るも

乗車哩の延長に依り償ふて尚ほ余りあるを以てなり。之に因て之を推せば仮に紀和全線の間たる名手駅以西に於て当社と南和、関西との間に貨客の競争を惹起さんか紀和は南和、関西に連合するの策に出づべし。前来縷述の如く線路区間の一部にあつては、両社互いに利害を異にするを免れざれば、我社の収益に対し同社線を以て充分の希望を満たさんとするは、不可能の事に属し、常に隔靴搔痒の感なき能はず。故に進んで茲に同社線を買収し、営業の区域を拡張せば我社の利益益々増加を来すべきを信じ、仮契約を締結するに至りたるものなり。(句読点・引用者)

一九〇三年一月、南海鉄道が紀和鉄道を買収する交渉は「全く調ひ」と新聞で報じられた。南海鉄道・松本重太郎社長、紀和鉄道・片岡直温社長が仮契約書に署名した。^(九十八)その要点を示すと、①一〇九万三五四〇円で紀和鉄道の全財産一切を売り渡す、②南海鉄道がその代金を社債九〇万円、残額一九万三五四〇円を現金で支払う、③発行する社債は年六朱の利付きとする、^(九十九)というものである。

同月一九日に南海では臨時総会を開催し、買収について承認を得る予定であつた。ところが、外山脩造らが「買収反対」を唱えた。藤田伝三郎、川上佐七郎が幹旋者となり、調査委員を選定することになった。買収「賛成派」、「反対派」からそれぞれ五名を選出し、三〇日以内に可否を決定することになった。同会の状態については「不穩の模様見えたるより北警察署より巡查一名刑事巡查二名出張警戒せしめたり」と言われるほどの騒ぎとなつた。^(百)その後、賛成派から村野山人、加藤明、今西林三郎、中辰之助、肥塚源太郎、反対派から渡邊庄助、濱崎永三郎、脇本寿一郎、金野源十郎が選出された。^(百一)

また、重役間で締結した仮契約書の条件について、南海では、その内容に承服していない株主がいた。すなわち、買収そのものは反対ではないが、その条件で進めるべきではないという、「第三のグループ」も存在したので

ある。これらの株主の主張するところは、買収価格の「切下」である。南海では、この第三のグループと買収派から委員を推挙し、調査委員会が組織された。^(百二)

今西林三郎は南海の買収派の委員でありながら、その一方で関西鉄道でも役員として関わっており、苦しい立場にあった。しかし、「南海の委員であるからには南海のために働くのは当然」と自分に言い聞かせ、買収に向けて骨を折った。先述の非買収派が強硬で円滑に進まず、買収価額を下げれば買っても良いという消極論者^(百三)（第三のグループ）も多かったという。

こうした「値切り」を紀和鉄道側が飲むかどうかが目された。紀和鉄道社長の片岡直温は次のようにコメントをした。^(百四)

夫の売却価格は既に株主総会の決議を経たるものなるを以て、今更之を變更すること能わざるのみならず、余は此価格を以て寧ろ低きに過ぐと信じ居る程なれば、南海鉄道に於て同案を否決することありとも、何等の苦痛を覚えずして、之が為め或は却て好運命を開拓するの端緒を得るに至らんかと思はる。（句読点・引用者）

このコメントから片岡は、もともとの案ですら「安い」と感じており、なおかつ値下げを求められることに不快感を抱えていることがわかる。また、南海との合併が流れても影響がないと言い切るのは、この時期に関西鉄道が南海と鉄道を傘下におさめようとしており、^(百五)紀和鉄道でも関西鉄道との合併を検討していたからと思われる。

ともあれ、南海では買収価格の調整が難航した。買収価格を六%の社債九〇万円、現金一九万円としていたが、「買収派」委員は、「全部六朱利付社債」にするよう主張し、「非買収派」委員は「五朱利付の社債」に變更を求め、^(百六)双方譲る気配がなかった。そこで、間を採り「五朱五厘」に訂正され、仲裁者である藤田・川上の顔を立てた。

一二月一〇日、南海鉄道は臨時株主総会を開催した。その場で両社の重役間で締結した仮契約書の中の社債利率六%を五・五%に引き下げるように揚井清右衛門が修正を要求した。また、臨時総会を開催することも付け加えた。その後、重役会でこの修正仮契約案は可決した。紀和鉄道社長の片岡直温にもその旨を伝え、紀和鉄道でもこのことを協議するよう求めた。^(百七)

紀和鉄道はこの修正案に対して、児玉仲児他数名の株主が「絶対的反対」の意向を片岡に伝えていたが、会社としては藤田、川上に対して多少の譲歩は考えるという姿勢をとった。また、議論は他の方策にまで及んだようである。南和との合併を白紙に戻すべきという意見を述べる者、資本金一八五万円を九〇万円にする減資案を唱える者がいた^(百八)という。紀和鉄道側も混乱していた。

(三) 関西鉄道との合併と南海の提訴

紀和鉄道は南海鉄道との合併が迷走したため、^(百九) 関西鉄道との交渉に切り替えた。その移行について関西鉄道の支配人・井上徳次郎は、一九〇四年二月一〇日頃、「紀和鉄道の株主で児玉仲児と云ふ人が、関西鉄道へ参りましてドウか紀和を買収して呉れまいか、南海鉄道の方へ紀和を売却するといふ話がなかなかにえきらぬから、紀和の方でも面白くないからと申込んで来たのです」と述べている。そして、井上は児玉に対して、南海鉄道との合併が「破談」になったら「買ふから」と返事をしている。その数日後に紀和鉄道の二、三名の株主が「ドウか紀和を買収してくれんか、南海鉄道とは大に感情を損ねて居るから一層関西の方へ売却したい」と訴えてきた。井上は先に忠告したように南海との話が完全に切れていない状態では買収はできないと言うと、紀和鉄道側は「既に南海とは交渉が切れて居る」と言い切った。それに対して関西側が「ソレでは買収しやう」と言い、買収価格は紀和鉄道を一〇九万円、そのうち九〇万円を六%の社債、残額の一九万円を現金で支払うというものであった。これは南海鉄

道が最初に提示したものと同じであつた。ただ内容で「稍々紀和の爲めに軽く」条件が設定されていた。また、関西鉄道が南海鉄道へ断りを入れる必要性についても言及しており、「紀和鉄道の方から南海の方へ断つてゐるのですから、別に関西より南海に対して通告はしなかつた」と言つた。^(百七)

南海鉄道は元の案に戻して買取契約を求めたが、村野山人は「ナントひどひ話ではありませんか、売却値段が安いからモウ少し高くして貰ふんか、若し高く買取することが出来ねば、紀和は応じかねるとかなんとか、云つてもいいではありませんか、アルチメタムを送らずに居つて、交渉断絶の通告とは余程呆れたものです」と述べた。さらに片岡社長の責任の取り方に対しても「大阪の実業界を席捲するといふ勢力ある、幾多の会社の重役をしてお座る片岡氏の行動として好いでしやうか、私は此の行動には反対せざるを得ないのです」と批判している。こうした村野の不満は、「法律上」ではなく「道義上」のものであつた。^(百十一)

関西・紀和の両社は一九〇四年二月二五日付で「売買仮契約」を締結した。これに対して南海鉄道は三月九日、契約履行の請求訴訟を起こした。一〇日、南海から「此訴訟落着するまで紀和鉄道を他へ売却、合同又は営業を委託せらざる為」に紀和鉄道に「仮処分」を申し出た。それを和歌山地方裁判所は決定した。当然のごとく紀和鉄道は異議申し立てをした。この時、紀和鉄道の株主一五一名の総代として水野国次郎、中井新次郎が「合併反対」を唱えた。その主張をまとめると、次のようになる。南海からの訴訟は決着がつくまでに数年を要するものと予測され、その間、関西・南海に挟まれる紀和鉄道は経営上、影響が出る。その上、訴訟費用が発生すると、直接的、間接的に被る損害は大きい。他にも復旧工事、借入金返済のために二十余万円の資金を集めなければならない状態にあつた。そこで二二日の株主総会で関西との仮契約を否決し、まず紛議の要因を除去することが最適な措置であると述べた。善後策については独立経営か、他社売却かの選択はよく検討して決定するべき、とも言うのであつた。^(百十二)

南海鉄道は三月一八日に臨時株主総会を開き、鉄道合同の議論は関西・紀和の出方次第で対応を検討するという
ことにし、「非買収」を唱えた株主も関西が紀和を横取りしたことに對して憤慨し、全く態度を改めて、紀和鉄道
買収「賛成」に変わった。関西鉄道は三月二二日株主総会を開催し、「大多数を以て紀和鉄道買収案を可決」した。
一方、紀和鉄道の方では、一時大きな混乱が起こったが、最終的には多数が関西鉄道への「売却」に賛成し、決定
した。^(百十三)

三月二三日、先の仮処分に對する紀和鉄道の異議申し立てについては、和歌山地方裁判所で口頭弁論があり、二
八日、却下されることとなった。この判決に對して、紀和は即座に「抗告」の手續きをしている。^(百十四)最終的には、南
海の主張が却下された。^(百十五)

紆余曲折を経て、紀和鉄道の片岡直温社長は通信大臣・大浦兼武に一九〇四年「三月二十二日当社株主臨時總會
ノ決議ニヨリ当社鉄道物件一切ヲ関西鉄道株式会社へ譲渡シ客月二十七日解散候」と報告した。^(百十六)

五 南海鉄道高野線の延伸とその後の高野参詣

関西鉄道に紀和鉄道は吸収されるが、また、「横取り」された南海鉄道も「負けた」状態で終わっていない。大
阪高野鉄道を買収するのである。同社はもともと高野鉄道であり、次いで高野山電気鉄道に、さらに大阪高野鉄道
になった。永らく長野（現在の河内長野）を最南端に建設を止めていたが、大阪高野鉄道が橋本までの延長を決め
た。これは既存の鉄道にとっては脅威であった。それぞれ、概算ではあるが、高野山に近い橋本までの距離・時
間・片道運賃を記すと、南海鉄道と和歌山線を使う、難波↓和歌山市↓橋本というルートは六八マイル、四時間、
一円三〇銭、一方、関西本線と和歌山線の湊町↓高田↓橋本というルートは四四マイル、二時間三〇分、八五銭で
あった。そこに延長の決まった汐見橋↓橋本の大阪高野鉄道が二八マイル、一時間四〇分、片道六〇銭であつた。^(百十七)

どれと比べても大阪高野鉄道の路線にはかなわない状態になる。

南海鉄道は一九二二（大正一一）年に大阪高野鉄道を買収するのであった。高野参詣者の獲得に対して、一九二九（昭和四）年二月、極楽寺まで開通させた。これにより南海鉄道は最も高野山に接近した鉄道会社になった。さらに極楽寺からケーブルカーを敷設し、高野山駅を設置した。^{（百十八）}

このケーブルカー開通の影響は単に鉄道間の競争だけでなく異種交通機関にも及んだ。高野口から高野山に移動するには、一〇km以上を鉄道以外の交通手段を利用しなければならなかった。近世以降、山駕籠・腰押しなど人力による参詣客を対象とした商売があり、ケーブルカーの出現でこれらを生業にしていた者が失業したという。その後、多くは高野山駅、女人堂での人力車夫に転職したという。南海鉄道株式会社が一九三二年四月、バスの営業開始を発表した。人力車夫は反対のデモ行進や和歌山県への陳情を行った。そうした動きがあったにもかかわらず、南海鉄道はバス営業に踏み切った。両者の衝突は、南海鉄道が人力車夫に対して和解金を支払うことで決着がついた。^{（百十九）}

また、タクシーも乗り入れるようになった。一九二五年高野山参詣自動車株式会社が稚出―神谷間で開業した。翌年三月から極楽橋にまで営業区間を伸ばした。その結果、鉄道路線と競争することとなった。価格競争の末、同社は敗れて一九四三年一〇月に解散するに至った。その後も高野山大門自動車株式会社（高野山駅―大門間）、高野山玉川自動車会社（橋本―一の橋間）、富貴自動車商会（富貴村役場―小坪間）が設立した。^{（百二十）}

道路の建設については、一九三四年に玉川林道が開通した。当初、有料であったが、一九六七年二月に無料化している。これは現在の国道三七一号である。一九六〇年になると高野山有料道路が開通した。一九八七年四月に無料化し、一九九三年に国道三七〇号と四八〇号になった。一九八〇年には高野山から南方につながる高野龍神スカイライン（現在の国道三七一号）が開通した。^{（百二十一）} こうした道路の建設が進み、自動車でのアクセスが良くなった。こ

の効果は南海高野線にも影響があったと思われる。

また、高野山の乗降客数の推移は一九六五年から一九八三年までの間、最も少ない年で二五四九人、最も多い年で三七七〇人となっており、他の年はこの範囲内で収まっている。高野参詣者数は「頭打ち」を感じさせる状態に陥ったのである。^(頁一二)こうした参詣低迷が問題となったのに対して大阪万国博覧会開催以降、住宅開発が大阪南部に求

められるようになった。南海高野線も「観光路線の性格」を脱却し「通勤通学路線」に変化していくのである。大阪都心部への輸送力を整備改善し、スピードアップを図った。河内長野―橋本間の複線化や曲線改良を進め、美加の台・林間田園都市など沿線の住宅地開発を行なった。^(頁一三)

おわりに

はやくから現在のＪＲ和歌山線にあたるルートの構想はあったが、当時、小鉄道を複数許可する形で鉄道が開業した。高野参詣についてはそれまで高野街道を利用していたが、紀和鉄道開通によって大きく変わった。橋本、高野口へは鉄道を利用するようになった。

紀和鉄道の特徴としては、高野参詣のために重要な鉄道であったが、関西鉄道、大阪鉄道、南和鉄道、南海鉄道との連絡がなければ成り立たない鉄道であったともいえる。小鉄道分立の弊害が議論されるようになると、財界主流は紀和鉄道を単体で存続させるよりも、周辺の鉄道会社、特に大企業に組み込んで、経営効率を上げて営業させる方が得策であるとの考えるようになった。最終的に関西鉄道の傘下に入った。

また本稿で鉄道の開通によって旧来の交通・移動手段が変容していく様子を見ることができた。まずは高野山参詣のメイン・ルートが大門口から不動坂口に変わった。また鉄道のさらなる延伸で、人力車・山駕籠の従事者が廃業することもあった。

今回は冒頭で述べた平山、卯田、両氏の論考のように寺院側の資料を用いていない。本稿は旅客収入・利益増加を企てる鉄道と伝統を守る寺院との対立の図式を意識したものではなかったが、その点は次稿以降で取り組むこととしたい。また、旅客についての内容が中心であった。荷貨物・物流についても、今後の課題としたい。

注

(一) 平山昇の『初詣の社会史…鉄道が生んだ娯楽とナシヨナリズム』(東京大学出版会、二〇一五年)は第四二回交通図書賞(歴史部門)を、卯田卓矢の二篇の論考は第七回住田奨励賞(論文の部)を受賞している。なお、平山昇『鉄道が変えた社寺参詣…初詣は鉄道とともに生まれ育った』(交通新聞社、二〇一二年)については、筆者が書評(近畿大学民俗学研究所『民俗文化』第二五号、二〇一三年、三四九―三五四頁に所収)を発表している。参照されたい。

(二) 高野町史編纂委員会『高野町史 民俗編』(高野町、二〇一二年)五頁、知多秀乗「高野山」の「歴史」(下中弘『平凡社大百科事典⑤』一九九三年、六三〇頁)、五来重「高野詣」(同書、六三二―六三三頁)。

(三) 同右『高野町史 民俗編』七頁。

(四) 高野街道の記述については、大阪府教育委員会『高野街道 歴史の道調査報告書 第2集』(一九八八年)をもとにしている。

(五) 前掲『高野町史 民俗篇』七頁。

(六) 坪谷善四郎の経歴については吉田昭子「加茂市立図書館坪谷善四郎関係資料とその意義」(『三田図書館・情報学会誌』62、二〇〇九年、一四五―一六五頁に所収)を参照されたい。

(七) 坪谷善四郎『山水行脚』(一九一二年)三八五―三八六頁。

- (八) 「読売新聞」一九四一年二月三日付、夕刊、「東京朝日新聞」一九四一年二月三日付、夕刊。
- (九) 野崎広太『茶会漫録』(中外商業新報社、一九二五年) 六三―六四頁。
- (十) 「読売新聞」一九四四年四月二三日付、朝刊。
- (十一) 市島春城『擁炉漫筆』(一九三六年) 一八三頁。
- (十二) 久嶋惇徳『紀和鉄道沿革史』(野田正穂・原田勝正・青木栄一・宇田正『明治期鉄道史資料 第二集第三卷 1』一九八〇年、六頁)、鉄道大臣官房文書課『日本鉄道史 中篇』(一九一一年) 五七九頁。中川三七については遠間平一郎『財界一百人』(中央評論社、一九二二年、二八六―二八八頁)をもとに記述している。
- (十三) 岡橋治助についての記述は、三和銀行行史編纂室『三和銀行の歴史』(一九七四年) 三〇―三四頁、日本生命相互会社企画部社史編纂室『日本生命百年史 上巻』(日本生命相互会社、一九九二年) 六二―六六頁をもとにしている。
- (十四) 由井常彦・浅野俊光『日本全国諸会社役員録3』(柏書房、一九八八年) 六五―六六頁。
- (十五) 「東京朝日新聞」一八八八年八月三〇日付。
- (十六) 「読売新聞」一八九二年九月二二日付。
- (十七) 桜井徳太郎の経歴・公職については「桜井徳太郎君之小伝」(五條市史編纂委員会『五條市役所 一九八七年、六六九―六八〇頁に所収)、由井常彦・浅野俊光『日本全国諸会社役員録2』(柏書房、一九八八年) 九四頁、日本国政調査会『衆議院名鑑』(国政出版室、一九七七年) 二五頁をもとにしている。
- (十八) 桜井徳太郎『和歌山線路比較線二対スル意見』(第五回鉄道同志会於席上)『(一八九二年) 一一―一二頁。
- (十九) 「読売新聞」一八九三年一二月二四日付。
- (二十) 前掲『紀和鉄道沿革史』六頁。

- (二十一) 同右。
- (二十二) 「免許状案」(『公文雑纂・明治二九年・第二十六卷・通信省一』に所収)。
- (二十三) 前掲『紀和鉄道沿革史』六―七頁。
- (二十四) 前掲『日本鉄道史 中編』五八七頁。
- (二十五) 関西経済連合会『関西財界外史(戦前篇)』六〇―六一頁。
- (二十六) 「紀伊毎日新聞」一八九八年五月一七日付。
- (二十七) 望月右内についての記述は「大阪朝日新聞」一八八八年三月四日付、二四日付、「東京朝日新聞」一九一七年一月三〇日付、前掲『衆議院名鑑』一六頁、二二頁をもとにしている。
- (二十八) 前掲『日本鉄道史 中編』五八七頁。
- (二十九) 「紀伊毎日新聞」一八九八年五月一七日付。
- (三十) 浜田篤三郎の記述については、篠田正作『実業立志日本新豪傑伝(岡本仙助、一八九二年)』五四―六三頁、『兵庫県人物伝 第一篇』二七―二八頁、吉野申吉『兵庫人物評』(神戸同盟出版社、一八九六年) 六四―六五頁、「大阪朝日新聞」一八八二年一月三〇日付をもとにしている。
- (三十一) 前掲『日本鉄道史 中編』五八八頁。
- (三十二) 片岡直温の記述は金原左門「片岡直温(下中弘『平凡社大百科事典③』一九九三年、三六〇頁)、前掲『日本生命保険百年史 上巻』一四八―一五〇頁、三二―三三四頁をもとにしている。なお、衆議院議員選挙には、生涯通じて一四回立候補しており、そのうち、八回当選している(前掲『衆議院名鑑』七四頁)。
- (三十三) 前掲『日本鉄道史 中編』五八八頁。
- (三十四) 「鉄道時報」一八九九年三月一五日付。

(三十五) 同右紙、一八九九年八月一日付。

(三十六) 前掲『日本鉄道史 中編』五八八頁。

(三十七) 通信省鉄道局『鉄道局年報 明治三十七年』(野田正穂・原田勝正・青木栄一『明治期鉄道史資料 第一集

(9) 日本経済評論社、一九八〇年) 七七頁。

(三十八) 「東京朝日新聞」一九〇二年四月二九日付。

(三十九) 通信省鉄道局『鉄道局年報 明治三十六年』(野田正穂・原田勝正・青木栄一『明治期鉄道史資料 第一集

(8) 日本経済評論社、一九八〇年) 三七頁。

(四十) 前掲『紀和鉄道沿革史』一一―一二頁。「紀伊毎日新聞」一八九八年三月一七日付には、公売広告が掲載された。公売対象の株数は五三四七株にのぼった。その後、「都合ニ依り」公売は延期された(「紀伊毎日新聞」一八九八年三月二三日付)。また、一八九九年三月五日付の「鉄道時報」に報じられるところでは、第九回払込においても二月一三日において三九七九株の未済株があった。その後順次払込みがなされたが、それでもなお一五五株が未済のままで公売に処された。このように同社では株金の払い込みが遅れていた時期があった。

(四十二) 同右『紀和鉄道沿革史』五八頁。

(四十二) 前掲『鉄道局年報 明治三十六年』三七頁。

(四十三) 高野義夫『明治人名辞典 上巻』(日本図書センター、一九九〇年) カ二頁。

(四十四) 「東京朝日新聞」一八九三年六月二三日付、一八九六年一月三日付。

(四十五) 前掲『紀和鉄道沿革史』一二四―一二五頁。

(四十六) 「鉄道時報」一九〇〇年二月五日付。

(四十七) 「紀伊毎日新聞」一八九八年三月一九日付。

(四十八) 同右紙、一八九八年三月二五日付。

(四十九) 同右紙、一八九八年四月一〇日付。

(五十) 同右紙、一八九一年四月一〇日付。

(五十一) 同右紙、一八九八年四月二〇日付。

(五十二) 「鉄道時報」一八九九年三月二五日付。

(五十三) 前掲『紀和鉄道沿革史』六八頁。

(五十四) 「鉄道時報」一九〇〇年二月五日付。

(五十五) 「紀伊毎日新聞」一八九八年四月一五日付。

(五十六) 同右紙、一八九八年四月一九日付。

(五十七) 同右紙、一八九八年四月二〇日付。

(五十八) 同右紙、一八九八年四月二七日付。

(五十九) 同右紙、一八九八年五月四日付。

(六十) 同右紙、一八九八年五月五日付。

(六十二) この辺の記述は主に野崎左文・洲崎榮芳『日本海陸 漫遊の栞 西部』(六々会、一九〇三年)の「南海

鉄道・北口・和歌山市」をもとにしており、他に藺田香融監修、藤本清二郎・村瀬憲夫編『和歌の浦 歴史と文学』(和泉書院、一九九三年)の【歴史篇】、藤本清二郎・山陰加春夫編『和歌山・高野山と紀ノ川』(吉川弘文館、二〇〇三年)二四一―二五〇頁を参考にしている。

(六十二) 「紀和鉄道株式会社鉄道敷設工事竣工期限延長ノ件」(『公文雑纂・明治三二年・第二二卷・通信省一』に

所収)。

(六十三) 「鉄道時報」一八九九年七月二五日付。

(六十四) 同右紙、一八九九年七月五日付。

(六十五) 同右紙、一八九九年七月二五日付、前掲『日本鉄道史 中編』五八八頁。

(六十六) 同右紙、一八九九年八月一五日付。

(六十七) 同右紙、一八九九年二月五日付。

(六十八) 同右紙、一八九九年二月一五日付。

(六十九) 同右紙、一九〇〇年七月一五日付。

(七十) 「紀伊毎日新聞」一九〇〇年八月二四日付。

(七十一) 同右紙、一九〇〇年一〇月三日付。

(七十二) 同右紙、一九〇〇年一〇月二七日付。

(七十三) 同右紙、一九〇〇年十一月四日付。

(七十四) 同右紙、一九〇〇年十一月一日付。

(七十五) 「鉄道時報」一九〇〇年二月一五日付。

(七十六) 前掲『日本海陸 漫遊の栞 西部』の「紀和鉄道」。

(七十七) 中井真孝「根来寺」(下中弘『平凡社大百科事典⑩』一九九三年、六一三頁)。

(七十八) 前掲『日本海陸 漫遊の栞 西部』の「紀和鉄道」。

(七十九) 熱田公「粉河寺」(前掲『平凡社大百科事典⑤』六九一頁)。

(八十) 前掲『日本海陸 漫遊の栞 西部』の「紀和鉄道」。

- (八十二) 高野口町誌編纂委員会『高野口町誌 下巻』(高野町教育委員会、一九六八年)三八―四〇頁。
- (八十二) 井口龍城『高野山靈記』(高千穂社、一九二二年)四九―五〇頁。
- (八十三) 前掲『紀和鉄道沿革史』一六四頁。
- (八十四) 同右書、一六五頁。
- (八十五) 「紀伊毎日新聞」一九八八年四月一二日付。
- (八十六) 前掲『紀和鉄道沿革史』一六五頁。
- (八十七) 『南海鉄道株式会社第一五回營業報告書』一九〇三年四月(和歌山県史編さん委員会『和歌山県史 近現代史料四』和歌山県、一九七八年、九一九頁に所収)。
- (八十八) 前掲『紀和鉄道沿革史』一六五頁。
- (八十九) 「読売新聞」一九〇三年八月一六日付。
- (九十) 同右紙、一九九二年二月七日付。
- (九十二) 「官報」一九九一年三月二日付。
- (九十二) 前掲『日本鉄道史 中篇』四八五―四八六頁。
- (九十三) 「大阪毎日新聞」一九九七年八月二三日付。
- (九十四) 同右紙、一九九七年九月七日付。
- (九十五) 同右紙、一九九七年九月八日付。
- (九十六) 前掲『日本鉄道史 中篇』五八一頁。
- (九十七) 「鉄道時報」一九〇三年一月二二日付。
- (九十八) 「読売新聞」一九〇三年一月三日付。

(九十九) 「鉄道時報」一九〇三年一月一四日付。

(百) 同右紙、一九〇三年二月二八日付、「読売新聞」一九〇三年二月二八日付。

(百一) 「鉄道時報」一九〇三年二月二八日付。

(百二) 村野山人が当時の様子を語っている。紀和買収について南海の株主の間では、①買収賛成、②買収に反対でないが価額が高い、③買収絶対反対、に意見が分かれた。藤田、川上が①と②③の仲裁にはいり、②と③の中から三名ずつ、計六名を選び、「調査委員」とした。仮契約の九〇万円を五・五%の社債、残額一九万円も五・五%の社債にするとした。これは利率を〇・五%下げ、現金部分を社債に変更した内容が報告された。その後、一〇九万円を六%の社債にすることに修正されたが、それでも反対意見があり、折り合いのつかない状態にあった。「買収全権委員」五名を選出し買収に向けて尽力したという。(「鉄道時報」一九〇四年三月三九日付)。

(百三) 「鉄道時報」一九〇四年三月一二日付。

(百四) 同右紙、一九〇三年二月一二日付。

(百五) この時期に、関西鉄道は南和鉄道の買収を「内密」に進めていた(「鉄道時報」一九〇三年二月五日付)。

(百六) 「鉄道時報」一九〇三年二月二二日付。

(百七) 同右紙、一九〇三年二月一九日付の「南海鉄道臨時総会」。

(百八) 同右の「紀和鉄道株主の意向」。

(百九) 「読売新聞」一九〇四年三月一日付。

(百十) 「鉄道時報」一九〇四年三月二六日付。

(百十一) 同右紙、一九〇四年三月三〇日付。

(百十二) 同右紙、一九〇四年三月一日付。

(百十三) 同右紙、一九〇四年三月二六日付。

(百十四) 同右紙、一九〇四年四月二日付。

(百十五) 同右紙、一九〇四年四月九日付。

(百十六) 「登記事項御届」(第十門・私設鉄道及軌道・各鉄道・京北外二十九鉄道・明治三六年―明治四三年)に所収)。

(百十七) 南海電気鉄道(株)『南海南海電気鉄道百年史』(一九八五年)二〇七頁。

(百十八) 同右書、六〇三頁。

(百十九) 高野町史編纂委員会『高野町史 史料編』(高野町、二〇一一年)九五〇頁。

(百二十) 同右書、九五一頁。

(百二十一) 前掲『高野町史 民俗篇』七―八頁。和歌山県立文書館『文書館だより 第一四号』(二〇〇四年二月)二―四頁。

(百二十二) 前掲『南海電気鉄道百年史』五九八―五九九頁。

(百二十三) 同右書、三八三―三八六頁。