

明治期幹線鉄道の研究史： 山陽鉄道に関する主要研究の紹介と分析

井 田 泰 人

抄録

明治期における幹線鉄道の研究で、山陽鉄道を事例として取り上げたものは多い。具体的には、経営史、経済史、政治史、歴史地理学、産業考古学などの成果がある。しかし、山陽鉄道の研究を体系化したものは少ない。本稿ではこれまでに発表された山陽鉄道の研究成果を紹介し、筆者が取り組んできた経営史的研究、企業者史的研究の論考と照らし合わせて、今後取り組むべき課題を明示している。

キーワード

幹線鉄道、山陽鉄道株式会社、鉄道会社の研究史

A History of Studies of a Main Line Railroad in the Meiji Period: Analysis and Introduction of the Studies of Sanyo Railway Co.Ltd.

Ida, Yoshihito

Abstract

There are many studies of a main railroad, Sanyo Railway Co.Ltd. which existed in the Meiji period. They are specific studies on history of management, economic history, political history, historical geography, industrial archaeology of the Railway. However, few studies are systematized. The aim of this paper is to introduce articles that have been published about Sanyo Railway Co.Ltd. and to demonstrate the assignments yet to be done (hereafter), checking my own business historical and entrepreneurial studies against others.

Key Words

a main line railroad, Sanyo Railway Co.Ltd., a history of studies about a railway

目	次
はじめに	6. 産業考古学的研究
1. 概説的・網羅的文献	7. 筆者の取り組み
2. 地方史的・郷土史的研究	おわりに
3. 経営史的・経済史的研究	
4. 政治史的・軍事史的研究	
5. 歴史地理学的研究	

はじめに

明治期に設立された幹線鉄道の歴史については、様々な成果が生み出されている。本稿では筆者が取り組んできた山陽鉄道の研究に限定して話を進めて行くが、その成果は、経営史的・経済史的アプローチによるものである。その他にも山陽鉄道の全体像を明らかにしている、概説的・網羅的な内容の文献がある。また、政治史的・歴史地理学的・産業考古学的なアプローチによるものがこれまでに発表されてきた。

本稿の課題は、明治期の幹線鉄道の一つである山陽鉄道を例に主要な研究成果をできるだけ多く紹介することであり、そのことを通じて筆者がこれまで取り組んできた山陽鉄道史研究を位置づけ、今後の研究課題および展開を検討していくことである。これまでも研究史の整理を行ったことがあり、拙稿「山陽鉄道史ノート」(川口玄編『大阪春秋』第87号、1997年、pp.104-109に所収)を発表している。同稿の発表時にはパソコンの機能は今よりも格段に落ち、インターネットがあまり普及しておらず、研究成果の調査はかなり難しかった。日進月歩でOA機器が進化し、インターネットの拡充による検索機能の高度化で、より地域的に広く、分野的、内容的にも深く調査できるようになった。今回は前稿と一部重複はあるが、改訂の意味で執筆にあたった。前稿発表後、入手できた多くの研究成果を紹介していく。

1. 概説的・網羅的文献

先ず山陽鉄道の全体像を表した概説的・網羅的な文献を挙げておこう。鉄道大臣官房文書課編『日本鉄道史』上・中・下篇(鉄道省、1921年)、日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』全14巻(1972年)があり、これらは鉄道史の「古典」と見なすことができる。前者は官設鉄道発足50年を記念して、官庁資料をもとにまとめられたものである。後者は100年を記念して刊行された。両者はともに復刻されている。

長船友則『山陽鉄道物語—先駆的な営業施策を数多く導入した輝かしい足跡—』(JTBパブリッシング、2008年)がある。同書は体裁が研究書として整えられておらず、読み物になっている。しかし、その内容は充実しており、また様々な文献を丹念に読み込み、企業の発展史、経営者の動向、先進的なサービス、路線の延長、兼営事業、機関車・客車などの車両、支線、国有化後の様子など30のトピックスを設定してまとめている¹⁾。

以上のような文献で明治期に発展した山陽鉄道の沿革を掴むことができる。

2. 地方史的・郷土史的研究

山陽鉄道の沿線の自治体史には、鴨方町史編纂委員会編『鴨方町史』史料編(1993年)、福山市史編纂会編『福山市史』下巻(1980年)、広島県安芸郡海田町編『海田町史』資料編(1981年)、広島市役所編『瀬野川町史』(1980年)、三原市役所編『三原市史』第6巻史料編3(1986年)、山口県編『山口県史』史料編近代4(2003年)、徳山市史編纂委員会編『徳山市史』史料・中(1966年)などがあり、拙稿(「7. 筆者の取り組み」を参照)の執筆に際し大いに利用した。これらの自治体史の通史編を見ると山陽鉄道の西進過程を地域別で確認できる。また史料編には貴重な資料が紹介されていることが多く、鉄道の延伸のための用地買収、建設工事の進捗などが確認できる。

山陽鉄道の路線延長については、松崎哲「山陽鉄道と広島—県内開通100年をふりかえって」(広島県立歴史博物館編『紀要』創刊号、1993年、pp.59-73に所収)がある。広島県に限定しての用地買収・線路延長の様子が描かれている。最近刊行されたものとして、公益社団法人中国地方総合研究センター編『中国地方の鉄道探見—鉄道の歴史とその魅力—』(中国地方総合研究センター、2015年)がある。タイトルどおり中国地方の鉄道史を取り扱ったものであるが、同書第1章第2節第1項で、長船友則が「山陽鉄道の敷設」を執筆して

おり、ここには山陽鉄道の概要が記されている。なお同書第1章第2節第2項の「区間ごとに成り立ちを異にする山陰本線」、第3項の「軍事的背景で敷設された路線とその後①—宇品線—」も長船が担当しており、山陽鉄道と他の鉄道との連絡という意味で参考となる部分である。

さらに、論文、研究ノートという形式ではなく、資料紹介といえるものに、上野格「山陽鉄道工事変更の件に付願（河村家文書）について思う」（佐山地区史研究会編『佐山』第3号、1993年、pp.78-82に所収）がある。郷土史研究の一つとして挙げられる。河村家文書が活字に起こされており、その趣旨は鉄道会社が沿線住民の希望を無視したかたちで建設を進めた所があり、それが長く地域の通行にとって不便な箇所として残っているというものである。なお、上野には地域の住民に祖先の活動、居住地についての情報を周知させ、関心を高めようという目的もある。

3. 経営史的・経済史的研究

非常に古い論文に木村孝「私鉄山陽鉄道の成立」（兵庫地理学協会編『兵庫地理』第11号、1967年、pp.33-43に所収）があり、山陽鉄道の創設期の様子がまとめられている。桜井徹は「山陽鉄道株式会社の資本蓄積条件と国有化問題—国家独占生成に関する基礎的考察—」（日本大学商学研究会編『商学集誌』第49巻第3号、1980年、pp.55-77に所収）を発表している。桜井は鉄道の国有化を研究テーマにして、大手鉄道会社の性質を追求してきた²⁰。同稿において山陽鉄道と海運との競争を検証し、山陽鉄道の大株主である三菱、三井の意向を明らかにしている。ただ、鉄道対海運の競争関係については、山陽鉄道18年の歴史のなかの一時期しか取り上げていない点が問題として残ろう。

また山陽鉄道の資金調達についての研究として、小川功「明治期における社債発行と保険金融—主要鉄道・工業等10社の事例研究—」（生命保険文化研究所編『文研論集』第97号、1991年、pp.25-

92に所収）がある。基本的には、明治期の主要な企業を取り上げ、各社の資金調達方法を検証した論考である。山陽鉄道の事例も紹介されており、国有化問題が鎮静する1892年、社内では尾道以西の建設工事の資金を如何に調達するかということが議論されていた。そこで同社は社債200万円を発行することになるが、その様子がまとめられている。

企業者史的研究としては、西藤二郎が「山陽鉄道における牛場卓蔵の役割」（近畿大学経済学会編『生駒経済論叢』第7巻第1号、2009年、pp.163-188に所収）を発表している。この論文は、早い段階から国有化までの山陽鉄道の様子が記されており、牛場が山陽鉄道で果たした役割について検証している。やや辛口になるが、先行研究の再検討、再評価に近く目新しさが感じられない。また前任の経営者からの「継承」や「引き継ぎ」という「役割」に注目したこともあり、牛場独自の経営方針についての記述が乏しい。牛場が唱える「私設鉄道利益配当制限論」に関する記述はあるものの、それだけが彼の鉄道経営に関する主義主張ではない。もう少し経営方針、経営理念などの独自性や経営者の個性についての描写があっても良かったと思われる。

また宇田正の「関西鉄道企業における速水太郎の軌跡」（作道洋太郎編『近代大阪の企業者活動』思文閣出版、1997年、第11章）や「私設山陽鉄道による阪神間路線延長建設計画の策定事情」（畠山秀樹・宇田正編『新しい大阪の歴史像を求めて』嵯峨野書院、1999年、第4章）がある。

前者の論考は速水太郎の伝記に依拠し記しているが、山陽鉄道との関係箇所（pp.317-321）については、1890年2月に入社し、中上川彦次郎のもとで「社長付秘書役」として働くというものであった。依拠した伝記の信憑性に疑問を感じるところもあり、その点においては、十分な評価であるとは言えない。しかし、経営者（＝トップ・マネジメント）の研究が多い中で、中間管理職（＝

ミドル・マネジメント)、下級管理者(=ローワー・マネジメント)の動向に注目した点は大いに評価できることと言える。山陽鉄道のような巨大企業の経営・統括は、とてもピラミッドの頂点だけでできることではない。中間層、下層にもある程度の権限委譲がなされる必要がある。

後者の論文は、山陽鉄道の「東進」について取り上げたものである。これまで「西進」についての論考は色々と発表されてきたが、「東進」についての研究はほとんどない。同稿は貴重な資料「山陽鉄道株式会社臨時株主総会議案」をもとに同社が神戸・大阪間の延伸を視野に入れて、活動している様子を示している。資料の長文引用に難色を示す向きもあるだろうが、逆に当時の様子が鮮明に浮かび上がるという点で魅力的であった。山陽鉄道は神戸・姫路間を最も利益の上がる路線とすることもあり、西に伸びると収益面で不利となるという問題が開設当初から不安視されていた。その不利な部分を埋め合わせるために、「ドル箱」となる神戸・大阪間の営業を望むのは至極当然といえる。最終的に大阪までの延長は「却下」とされるが、1894～97年という日清戦争前後の同社の様子が明らかにされている。

その他、安彦正一「山陽鉄道会社の創設と中上川彦次郎の経営革新(1) 会社創設にみる政府との交渉過程を中心にして」(東京交通短期大学編『研究紀要』第17号、2012年、pp.151-166に所収)が発表されている。同稿を読む限り、山陽鉄道設立史が中心で主題の中上川彦次郎の「経営革新」については触れられていない。その肝心な部分は(2)以降で言及される予定であろうが、2015年9月現在、発表されていないようである。一刻も早い発表を願うばかりである。

企業間競争の成果には、松本勝久「山陽鉄道の延伸と門徳汽船の運航」(山口県地方史学会編『山口県地方史研究』第54号、1985年、pp.44-54に所収)がある。同稿は、瀬戸内海での鉄道と商船会社の競争関係について検証したものである。山陽

鉄道の徳山開通後の、大阪商船と山陽汽船(山陽鉄道のグループ企業)との競争関係を、ダイヤグラムによる運航時間、運賃の推移の点から描いている。両者の競争は最終的に「調停」によって収束し、大阪商船の航路は山陽汽船に営業権が委譲された。既存の交通手段と新たに登場する交通手段との間での競争は、同稿でまとめた門徳間だけでなく瀬戸内海全体に広げて、取り組んでいくべきテーマであろう。

その他、「商品流通史」「物流史」としての論考には落合功「山陽鉄道の開通と松永塩の販路拡大」(鉄道史学会編『鉄道史学』第23号、2005年、pp.15-26に所収)があり、そこでは、山陽鉄道の開通によって松永塩が拡散していく様子が記されている。

4. 政治史的・軍事史的研究

山陽鉄道史研究についての政治史的アプローチによる成果には、布川弘「山陽鉄道敷設の政治過程」(神戸市市長総局編『神戸市史紀要 神戸の歴史』第12号、1985年、pp.18-35に所収)がある。創業期までの県行政と政治動向とを関わらせて見ている。

神戸姫路間鉄道の建設計画の背景や神戸姫路間鉄道から山陽鉄道への変更、すなわち「地方」から「国家」のプロジェクトに変わる様子が浮き彫りにされている。山陽鉄道設立までの政治的プロセスだけでなく、地方名望家、中央官僚、財界主流の思惑や動向も詳細にまとめられている。

また、西藤二郎「山陽鉄道敷設計画の背景―村野山人を中心に―」(京都学園大学編『経済学部論集』第14巻第3号、2005年、pp.23-52に所収)がある。山陽鉄道の創業について記した稿本『山陽鉄道会社創立史』のなかで、山陽鉄道には2つのルーツがあることが記されており、その説明が重要であると西藤は述べている。2つのルーツとは、兵庫県令の森岡昌純に関係する人物と中上川彦次郎を中心とする人物の動向のことである。先

ず廃藩置県後の「兵庫県」の地方行政区域の編成、歴史的背景を明らかにしている。次いで地域内統合の仕掛け、山陽鉄道創設の背景を見ている。さらに中上川彦次郎を社長に選定する経緯についても記されている。山陽鉄道創設の条件ともいえる、兵庫県の行政、地理的な事情については詳細に記されている。その分、村野山人の山陽鉄道創設で果たした「役割」についての記述は弱いように感じた。しかし、中上川彦次郎の名前が出てからの村野の「排除」という見方は興味深い。会社発足後、両者のライバル関係は表面化していく。

布川、西藤の両論考で兵庫県（飾磨県、大兵庫県）の当時の政治的・行政的な動きがよくわかる。県の編成過程から鉄道敷設に向けての動きが高まったことは納得できるものであった。

木村辰男「山陽・山陰連絡鉄道の形成過程—鉄道敷設法の公布に関連して—」（神戸学院大学教養部編『神戸学院大学紀要』第2巻第1号、1971年、pp.51-77に所収）は、タイトルからも確認できるが山陽鉄道と山陰鉄道の連絡をテーマに鉄道敷設法について記したものである。

政治史のみならず軍事史的成果として松下孝昭「鉄道経路選定問題と陸軍」（日本史研究会編『日本史研究』第442号、1999年、pp.24-42に所収）がある。同稿において、山陽鉄道の経路選定について、会社と軍部の意向がそれぞれあり、相容れないまま鉄道建設が進められていくが、軍部の希望はほぼ容れられることなく進められていく様子が描かれている。同稿では防衛庁の『壺大日記』に収められている貴重な史料を探し出して、活用していることも評価に値するであろう。その内容については、松下『鉄道建設と地方政治（近代日本の社会と交通）』（日本経済評論社、2005年）の第5章の「鉄道政策と陸軍」においても確認できる。

5. 歴史地理学的研究

歴史地理学の立場で山陽鉄道を研究対象とした

ものとして、三木理史「近代瀬戸内海地域における地域交通体系の変容—海陸連絡機能を中心として—」（歴史地理学会編『歴史地理学』第175号、1995年、pp.1-21に所収）がある。瀬戸内海の交通を例に取り上げ、既存の交通手段であった海運と後発の鉄道との関係の変容を追跡した論考である。山陽鉄道に関係するのはⅢの「山陽鉄道と海陸連絡・競合輸送」の部分である。同章はさらに(1)神戸における海陸連絡船の建設、(2)神戸—姫路間における海陸競合、(3)山陽鉄道と本四連絡、という節に分けられている。ここで山陽鉄道と瀬戸内海の港湾を結ぶ海陸連絡の役割・機能を、和田崎支線、宇野線を例に挙げて検証している。和田崎支線は「地域交通体系の機関交通にあたる海運に山陽鉄道を結び付けるもの」（p.8）として、宇野線は「地域交通体系の機関交通として機能しはじめた山陽本線が、海運を介して讃岐鉄道を従属させ、既成航路からの旅客の奪取を狙ったもの」（同）とし、同じ山陽鉄道に結び付く支線であるが、海運と鉄道との関係が対照的であると指摘している。開設時期に約20年の開きがある両支線で海運と鉄道の主従転換のはじまりを見ようとしている。なお、同稿は加筆修正がなされ、『近代日本の地域交通体系』（大明堂、1999年）の第4章に収められている。

6. 産業考古学的研究

産業考古学の分野でも山陽鉄道に関する成果がある。小西伸彦「山陽鉄道姫路駅初代転車台遺構の調査と考察」（産業考古学会編『産業考古学』第138号、2010年、pp.2-13に所収）がある。門外漢である筆者が同稿について語るのは限界があるが趣旨を記しておこう。2010年5月末の段階で、明治期の転車台遺構の発掘調査内容が報告されているものには、①旧新橋初代転車台（1872年設置）、②旧七条ステーション転車台（1897年設置）、③京都鉄道二条転車台（1890年設置）、④大阪鉄道奈良駅転車台（1890年設置）、⑤旧新橋駅二代

目転車台（1897年設置）があり、これらに続く発掘調査といえるのが、山陽鉄道姫路駅の「初代転車台」である。調査・発掘過程についての経緯や様子が記され、「連続立体化交差事業」^③を進めようとする西日本旅客鉄道株式会社は遺構を撤去しようとし、時間を掛けてゆっくりと発掘・調査を進めようとする兵庫県教委は保存を希望し、両者の間で「温度差」が確認できる。遺構は部分部分発掘されているが、調査が一段落すると鉄道会社は素早く撤去作業を行うという流れで、全体像を見ることなく終わった。調査の経緯を記した後、転車台が設置された地層、構造、側壁の煉瓦、アンカーボルト、中央支承台、その素材などについての解説が記されている。「おわりに」において、「山陽鉄道敷設工事資料」の不足を惜しんでいる。同稿で利用されている資料については、営業報告書、新聞記事などであるが、煉瓦に関連する情報は得られていない。製造地域などは推測の域を出ておらず、今後の調査の進展を期待したい。

また、鈴木敬二の成果が挙げられる。「旧山陽鉄道（兵庫～姫路）開通時の煉瓦造構造物―橋梁、アーチ橋等の調査報告―」（兵庫県立歴史博物館編『紀要 塵界』第21号、2010年、pp.31-50に所収）では、小西の論考でも触れているが、姫路駅構内の遺跡の調査を実施している。転車台機関庫などの遺構が確認された。同稿では兵庫―姫路間で現存する橋梁下部構造・アーチ橋など、特に煉瓦を用いて、築かれた構造物に注目し、煉瓦そのもの、煉瓦構築法についての調査を報告している。

他に、鈴木は長濱誠司との共同執筆で「山陽鉄道の建設と煉瓦―船坂トンネル周辺の構造物調査より―」（兵庫県立歴史博物館編『紀要 塵界』第23号、2012年、pp.47-59に所収）を発表している。2010年2月に兵庫県と岡山県の県境に位置する船坂トンネルおよびその周辺の煉瓦構造物を取り上げ、敷設時1890年と国有化前の1906年との煉瓦の規格、積み方・工法を確認することを目的とした調査を行った。その調査結果であるが、両時

期で煉瓦・煉瓦の色調、目地、隅部の処理、ポリクロミー（装飾）の有無、刻印・翼壁の石積みにおいて明確な違いが確認された。今後の研究計画についても記されており、山陽型煉瓦（1889-1891年の敷設時に使用された煉瓦）、山陽新型煉瓦（1906年の複線化時に使用された煉瓦）、播但線・加古川線・旧高砂線などの構造物調査を行い、鉄道建設と煉瓦製造の関わりを明らかにしていこうとしている。

また、中元雄治「兵庫運河・運河橋の建設とあゆみ」（近畿の産業遺産編『近畿産業考古学誌』第8号、2014年、pp.23-30に所収）は、山陽鉄道を中心に扱ったものではないが、和田支線「旋回橋」の建設経緯について触れている。

7. 筆者の取り組み

筆者はこれまで山陽鉄道の発展を経営史的に、特に経営者・株主・沿線地域の住民などの動向と関わらせた企業者史的アプローチによって、以下の論文・研究ノートを発表してきた。

- ① 「神姫間鉄道の起源とその経過」（近畿大学大学院経済学研究科編『近畿大学経済学論究』第1巻、1996年、pp.108-115に所収）
- ② 「中上川社長時代における山陽鉄道の西進過程」（近畿大学大学院経済学研究科編『近畿大学経済学論究』第1巻第2号、1997年、pp.38-49に所収）
- ③ 「山陽鉄道創設期におけるイニシアティブについて―藤田伝三郎・荘田平五郎・原六郎の動きを中心に―」（近畿大学大学院経済学研究科編『近畿大学経済学論究』第2巻第2号、1997年、pp.1-10に所収）
- ④ 「山陽鉄道会社における中上川彦次郎の経営姿勢と社内改革」（交通史研究会編『交通史研究』第39号、1997年、pp.56-69に所収）
- ⑤ 「山陽鉄道史ノート」（川口玄編『大阪春秋』第87号、1997年、pp.104-109に所収）
- ⑥ 「山陽鉄道における運賃の改定とその効果」

(広島女子商短期大学編『紀要』第9号、1998年、pp.59-69に所収)

⑦ 「山陽鉄道における広島乗り入れの資金調達について」(川口玄編『大阪春秋』第97号、1999年、pp.64-72に所収)

⑧ 「村野山人と山陽鉄道」(交通史研究会編『交通史研究』第48号、2002年、pp.57-68に所収)

⑨ 「松本重太郎の企業家活動と山陽鉄道の経営」(近畿大学短期大学部編『短大論集』第46号(1)、2013年、pp.1-13に所収)

⑩ 「松本重太郎社長時代における山陽鉄道の西進過程と全通について—地域社会の動向と利害関係者の思惑とを関わらせて—」(近畿大学民俗学研究所編『民俗文化』第27号、2015年、pp.237-263に所収)

①においては山陽鉄道の創業前の様子、設立メンバーについての動向を中心にまとめた。②と⑩で、山陽鉄道の「延伸過程と全通」についてまとめた。②では中上川彦次郎社長時代、⑩では松本重太郎社長時代の様子を記した。両論考は単に建設工事の進捗を示したのではなく、沿線地域の様子、動向を盛り込んでおり、極力、「人」のかかわりを意識した。③では創業までにどのような人物が同社のイニシアティブ(主導権)を握ったのか、また経営に影響力を与えたのか、ということテーマにした。④においては初代社長の中上川彦次郎の経営手腕・経営方針などを、同社の金融・資金調達、経営状況などの点から再検討した。⑤は冒頭で述べた通りである。⑥では、山陽鉄道が通常運賃の改定を通じて値下げによってサービス化を図る様子を経営者の方針と関わらせて明らかにした。⑦では、山陽鉄道は神戸尾道間を開業させた後、資金調達に窮し、建設工事を中断させていたが、打開していく様子を描いた。先ず、国有化運動の高まりと同社役員の方針について見ており、次に国有化沈静後の、社債発行による資金調達についてまとめている。「3. 経営史的・経済

史的研究」で紹介した小川の成果と共通する部分が多い。

⑧では社長が不在の半年間、最高責任者となった副社長の村野山人にスポットを当てて特に資産売却・経費節減策を中心とした「消極的」な経営手法についてまとめた。減量経営の限界を指摘し、村野の経営者としての資質についても言及した。

⑨は松本重太郎社長(1901年から専務取締役(に名称変更)についての論考である。松本重太郎は「関西財界の重鎮」として有名であるが、出生、商家での奉公時代を経て企業家として成功するまでの過程について先ず見ている。1892年に山陽鉄道の社長となるが、ちょうどその頃、関係企業が増加し、多忙となって山陽鉄道の経営だけに集中できない状況を確認した。総支配人を置き、社務を任せていくが、その際、同社でのイニシアティブと関わらせて、総支配人の人事についても明らかにしている。

おわりに

以上、幹線鉄道の代表格といえる山陽鉄道の歴史的研究成果を紹介し、概要説明と若干のコメントをしてきた。多くの成果を確認できたが、「山陽鉄道史」として体系化されたものは意外と少ない。特に筆者の専門とする経営史・経済史的研究においては、単発の論考が多い。また、他の分野・領域の研究においても、山陽鉄道が一事例として用いられるだけである。

そういった意味でも経営史的研究、なかでも企業者史的アプローチによる研究の集大成は意味がある。筆者の研究を集大成するにあたり、一刻も早く最高責任者の経営手腕・経営方針についてまとめる必要がある。これまで中上川彦次郎、村野山人、松本重太郎についてはまとめてきた。残る最高責任者の「牛場卓蔵」の経営について、西藤の研究との差別化を図りながら進めていくことが当面の課題として挙げられる。また、長船の文献は全体を通して非常に詳細に調べているが、経

営者の動向については必ずしも十分でない。その意味でも企業者史的アプローチで掘り下げる価値はある。

その他、山陽鉄道の資金調達、金融手法についての研究は未開拓な状態にある。株金の募集、社債の発行など部分的な成果はあるが、長期間でまとめ上げたものはまだない。今後取り組まなければならない課題といえる。特に大株主だけでなく、小口株主の推移、社債引受者の詳細について調べることは、同社と沿線地域との関係、同社のイニシアティブをより深く理解することにつながる。

今回紹介した論考で、専門外のものも大変参考になった。「無関係」として無視して良いものではなく、うまく取り入れたり、活用したりするように工夫すべきであると認識を改めた。山陽鉄道の営業路線延伸について、建設工事における隧道の開削、煉瓦による側壁の固定など、あまりイメージがわからない状態で書き続けてきたが、今回の執筆で産業考古学的な研究、特に鈴木、長濱の成果は参考となった。また、政治史的研究、歴史地理学的研究についても同じことが言える。さらに、他線連絡、瀬戸内海沿岸の輸送をめぐる船会社との異業態交通の競争については、門徳間に限らず、今後、様々な場所に広げられる可能性を確認できた。

(注)

- (1) これについては拙稿「書評：長船友則『山陽鉄道物語』(鉄道史学会編『鉄道史学』第27号、2010年、pp.37-39)を發表している。参照されたし。
- (2) 桜井徹の鉄道国有化についての論考は「日本鉄道株式会社の資本蓄積条件と国有化問題」(上)(下)(『大阪市大論集』第25号、1976年、pp.59-84、第26号、1977年、pp.45-64)、「日本の公企業と国有化問題」(儀我壯一郎編『現代企業と国有化問題』世界書院、1978年)がある。
- (3) 姫路市の「立体交差事業」については、1898年に建設省より認可を受けている。山陽本線約4.3km、播但線約1km、姫新線約1.3kmの合計約6.6kmを立体交差にして南北市街地一体化する計画であった。また船場川線538m、内環状東線255mの交差道路にする都市計画道路整備事業も実施された。両事業費は490億円でJR西日本が10%、国と県、市が残り分担することとなった(『日本経済新聞』1989年3月8日付、地方経済面・近畿A)。1991年2月8日、姫路駅と周辺の連続立体交差事業は起工している(『日本経済新聞』1991年2月9日付、地方経済面・近畿A)。また兵庫県は同事業の一環として1995年2月10日から姫路駅東側の朝日橋から市川橋西詰めの1.63kmの鉄道高架橋工事に着手を行った。施工業者はJR西日本が担当した(『日本経済新聞』1995年2月10日付、地方経済面・近畿B)。兵庫県は2005年10月に姫路駅周辺のJR山陽本線を高架にする連続立体交差事業が2006年3月26日に完成すると発表した。踏切を通らない南北の道路が少なく、渋滞が問題となっていた。姫路駅の東西約3.4km、既に完成している0.9kmと合わせて4.3kmが立体交差となるのであった(『日本経済新聞』2005年10月27日付、地方経済面・兵庫)。2008年12月22日、JR姫路駅で姫新、播但線のホームも高架化され、全線の高架化が完了した(『毎日新聞』2008年12月23日付、地方版・兵庫)。なお、連続立体交差事業については姫路市のホーム・ページにおいて概要が記されている(http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212598/_10594/_10595.html:2015年9月22日確認)。それによると、除去された踏切は7カ所、総事業費632億円と記されている。