



# 明治中期・私設関西鉄道桜ノ宮線建設と 桜ノ宮駅々勢の展開

——私設大阪鉄道との関連を中心に——

宇 田 正

**概要** 現在のJR桜ノ宮駅は明治中期に私設大阪鉄道が当初春季の観桜客輸送需要に対応するために開設した。その後私設関西鉄道が大阪市内進入の前進拠点として自社の桜ノ宮駅を併設し、網島からの進入線路も建設した。しかし間もなく大阪鉄道を買収合併した関西鉄道の経営方針の転換によって同社の桜ノ宮駅と進入線路のメリットが減少し、明治40年に関西鉄道が国有化され国鉄城東線となり、さらに大正2年に元関西鉄道の桜ノ宮駅と進入線路が廃止された。国鉄編入後の城東線改築により旧私鉄時代の駅舎もなくなり、同じ場所にあらたに設置された国鉄桜ノ宮駅も、昭和戦前・戦後を通して長らく駅周辺が開発途上のまま、旧態依然で現在に至っている。

近年ようやく駅周辺の再開発が進展しつつあるが、それでもこの駅がもっとも賑わいを見せるのは、春の観桜期と夏の大川端花火イベントであるのは興味深い。

**キーワード** 私設関西鉄道, 私設大阪鉄道, 桜ノ宮駅, 国鉄城東線, 鉄道経営史

**原稿受理日** 2009年6月15日

**Abstract** The Kansai Railway Co. Ltd., having promoted its influence in railway business world in Osaka in the mid-Meiji period, extended its route to Sakuranomiya station, which was constructed by its rival, the Osaka Railway Co. Ltd., for cherry blossom viewers at a riverside of the Yodogawa, and adjacently built its own new facility as a terminal station. Shortly after, however, the Kansai Railway bought out the Osaka Railway. It consequently acquired the more advantageous terminal station of Minatomachi, then transferred its administrative emphasis into there. Before long in the late Meiji period, the Kansai Railway was nationalised. Moreover, the abolishment of the extended line towards Sakuranomiya station of the former Kansai Railway in the early Taisho resulted in survival of Sakuranomiya station of Jōtō line in Japan National Railway (a railline originally constructed by the Osaka Railway), as an intermediate station.

Thereafter the development of area around the station has been made little progress. The station building seems to be of simplicity, despite its location in a large city-it remains the unchanged condition. Although in the recent years a redevelopment project around the station has been gradually proceeding, it is still only in the cherry blossom season when this area extraordinarily livens up. The scene has unchanged for a century.

**Key words** Kansai Railway Co. Ltd., Osaka Railway Co. Ltd., Sakuranomiya Station, Jōtō Line of J.N.R., Business History of Railway

## はじめに

現在の西日本旅客鉄道（以下、JR西日本と略記）の大阪環状線（元、日本国有鉄道城東線）の桜ノ宮駅は、当初私設大阪鉄道梅田線の季節的な臨時停車場として明治29年（1896年）年4月に開設され、やがて同31年4月に常設となった駅をその前身としている。

それにやや遅れて同年11月に私設関西鉄道が、既設の大阪鉄道梅田線と接続するため自社路線を延長して上記の桜ノ宮駅に併設して自社桜ノ宮停車場を開設したが、程なく同33年5月に大阪鉄道を吸収合併したことにより関西鉄道桜ノ宮線の始発駅となった。その時点で、同駅はわが国内有数の大私鉄の路線網上の要駅という位置を占めることになったわけである。しかし現在「昔の光」を偲ばせるよすがはもはや片鱗も留めていない。要するに同駅は、その後明治40年10月の関西鉄道国有化により国鉄城東線の一中間駅となり下がり、やがて大正2年11月には城東線の整備にともない桜ノ宮線（片町線放出・桜ノ宮間）とともに廃止された。元の大阪鉄道の開設した桜ノ宮駅は城東線の改築にともない廃止され、同地にあらたに設置された国鉄桜ノ宮駅が、以後昭和期に入り、戦後の62年4月の国鉄分割・民営化を経てそのまま現在にいたっている。

このように、桜ノ宮駅としては実に1世紀を超える歴史をもち、その間に路線の所有・経営主体が4回（大阪鉄道・関西鉄道・鉄道省・公共企業体日本国有鉄道・JR西日本）も交替してきたにも拘わらず、現在の駅舎は同じ大阪環状線上の他駅のどれと比べても目立って小規模な複線対面式のプラットホームだけの簡素なローカル鉄道並みの構造で、部分的な改築は見られるものの昭和戦中以来の旧態を今なお留めている。

当駅の周辺は古くから大川（旧淀川）の左岸に臨む近郊農村として近代以後も広大な空閑地のまま、かつて大阪市営上水道の水源地や国鉄の淀川貨物駅が置かれたこともあったが、その分市街地としての開発は遅れていた。大阪キタの市街地とは大川で隔てられた郊外の閑散な地区の一角に明治中期に大阪鉄道が開通して当駅を設置した事情については、先に筆者が別稿<sup>(1)</sup>で明らかにしている。そこで本稿では、それに引き続き同業の関西鉄道が大阪鉄道梅田線に接続して当地に桜ノ宮駅を併設し、それを起点とする路線を建設・経営した経緯と、同駅の駅勢の展開について考察したいと思う。

(1) 拙稿「明治中期・私設大阪鉄道梅田線建設および桜ノ宮停車場開設事情」、『追手門経済論集』37巻1/2合併号所収、平成14年12月。

## I 大阪鉄道・関西鉄道間の市場再分割の動向

以下、本稿の主題を考察する大前提としてまず大阪鉄道と関西鉄道の両私鉄の相関の構図を示しておこう。そもそもこの両私鉄は、その計画・出願段階から路線の重複・競合が見られたため、鉄道行政主管庁（鉄道局長官井上勝）は公益的見地から両社計画路線網の「分界」を命じ、近畿中央部の東半分と西半分にその営業区域を分割せしめた。その結果、大阪鉄道は大阪府・奈良県、関西鉄道は滋賀県・三重県とあい隔たってそれぞれ独自に地域交通経営を展開することになった。しかし、すくなくとも関西鉄道の場合、草津・四日市間という企業基盤では「成長の限界」は明らかであった<sup>(2)</sup>。やがて、その後のわが国内経済の発展にともない、私鉄建設にたいするかつての地域的規制も事実上緩和される間に、関西鉄道は起業当初の意図に立ち戻りより有利な市場条件に恵まれた大阪都市圏への進入工作を進めることになる。

すなわち、同社の既設路線上の柘植<sup>つげ</sup>から分岐して西方へ伸びる新路線の建設を中軸に、計画上接続予定の浪速鉄道（既成線）・城河鉄道（未成線）の譲り受けを重ねて同社の大阪方面への進出工作は着々と進捗を見た。そしてようやく明治31（1898）年11月に大阪市東郊の一角網島<sup>あみじま</sup>に大阪側ターミナル駅を開設し、名古屋・大阪（網島）間の自社路線による全線開業の日を迎えたのである。

さらにその一方、ほぼ同時進行の形で自社路線上の加茂から分岐して奈良方面に進入する大仏線の建設が翌32年5月に開業し、大阪鉄道と接続する形で間接的ながら大阪（湊町・梅田）へのいま一つの乗り入れルートをかちとっている。

とくに、関西鉄道にとって宿願ともいふべき名阪間連絡幹線ルートの開業に当たり、既設の片町ではなく放出から分岐した新線が結ぶ網島を大阪側ターミナルと定め「従来ノ片町駅ハ貨物ノ取扱ノミト為シ網島駅ニ於テ旅客其他ノ取扱ヲ開始」<sup>(3)</sup>することとした。以来、網島駅に接する船車連絡用の大川畔が「関鉄浜」の俗称で人々に親しまれ大阪市内巡航船との連絡輸送が一定の展開を見せた<sup>(4)</sup>。

しかしながら、あらためて現実を直視すると、旅客ターミナルとしての網島も貨物ター

(2) 拙稿「私設関西鉄道による大阪都市圏進入工作の戦略的展開」、『追手門経済・経営研究』2号所収、p. 15、1995年3月。

(3) 関西鉄道株式会社『第21回報告』明治31年7月1日～同年12月31日（No. 21と略記し以下これに準じる）p. 12。

(4) 拙稿「近代大阪市民交通の軌跡—巡航船から市電まで—」、『大阪春秋』69号所収、平成4年11月、p. 14～19。

ミナルとしての片町も、ロケーションとしては大阪鉄道の梅田や湊町とくらべて遜色があることは否めぬところであった。

たしかに、広域的には関西鉄道が官設東海道鉄道と互角にわたり合える名阪両都市間連絡ルートを生きた民間活力を以て実現したことは一大達成であって、大阪鉄道を経営規模の面で大きく凌駕したと云ってよい。しかし、局地的に見て大阪都市圏内の地域交通市場でのイニシアティブという点では、大阪鉄道が一步先行していた。従って関西鉄道が社運を賭けた大阪進入プロジェクトをより実効あらしめるにはクリアすべき課題が引き続き立ちはだかっていた。すなわち、関西鉄道の貨客輸送体制の<sup>かなめ</sup>要としての大阪側ターミナル造りの仕上げは、網島における大阪市内航運との連絡体制の確立・強化を以て足れりとせず、あくまでも自社鉄道ルートによる官設鉄道網（その<sup>かなめ</sup>要としての大阪駅）との直結の実現にほかならなかったのである。

そうした最終的な戦略目標に向けて、このあと関西鉄道はあらためて網島を拠点とするいくつかの鉄道延長建設を計画・免許出願することになるが、同鉄道のそうしたすぐれてアグレッシヴな動きは、まさに大阪都市圏において先発同業の大阪鉄道の立場をおびやかすものにほかならず、両鉄道の間であらたな競合と緊張関係に最終的な結着がつけられるべき段階に入ったことを意味するものであった。

要するに、関西鉄道と大阪鉄道との間で、当初の企業計画内容のバッティングを回避するための「分界」方針に即しての開業以来数年間は、さすがに市場競合による緊張ムードは生じなかった。しかし、先述したように関西鉄道が明治28年12月も末に既設自社線の柘植から分岐して西方加茂に至る延長建設工事に着手したのを転機に状況は一変し、さらに同30年に入って早々に同鉄道がその西進の経路として浪速鉄道・城河鉄道の両社を買収したことにより、同鉄道の独自ルートでの大阪進入の動きが大阪鉄道の経営上ゆゆしき脅威となりつつあったのである。

その一方、当時それに併行して関西鉄道が加茂・奈良間に新たに路線を延長建設して大阪鉄道の東部ターミナル奈良に接続しようとした動きは、直接的には大阪鉄道の市場支配や事業収益をおびやかすものではなく、実は関西鉄道自体の存立基盤たる滋賀・三重・愛知方面からの寺社参拝客・名所周遊客・修学旅行生徒らの奈良への誘致をねらっての一布石であったと見てよかろう。

ところで、これまで縷々述べてきた関西鉄道の、明治20年代後半に入ってのみにアグレッシヴな経営展開により、両鉄道の間バランス・オブ・パワーが崩れようとする状況への危機感から、この時期には大阪鉄道も対抗策として積極的に各方面への自社路線の延

長建設工作を進めていた。すなわち、大阪鉄道の側にも、

「明治廿六年十月廿八日奈良より関西鉄道線柘植駅に至る線路の延長を出願せしに関西鉄道に於て異議起り渡辺洪基君の仲裁に依り該路線は関西鉄道会社之を布設し我々奈良駅に接続せしむべきことを契約せり

又明治廿八年十二月廿二日及廿九年四月廿二日臨時株主總會を開き湊町より天保山傍に至る鉄道并に<sup>ならび</sup>畝傍より上市に至る鉄道及大阪より丹波国亀岡若くは園部に至る鉄道線路延長の提議をなせしも種々論議の結果遂に原案撤回に決す。」<sup>(5)</sup>

という経緯があったのである。

## II 関西鉄道「大阪極端駅」拡張工作とその新展開

ここで、いよいよ関西鉄道の大阪進入戦略の仕上げとしての大阪側ターミナルの整備工作とその展開について見てみよう。同鉄道が大阪進入にとって有効な方便として買収した元浪速鉄道（片町・四条畷間）は、同鉄道の経営陣の期待に十分こたえたことが記録からうかがわれる。

「該（旧浪速鉄道）線路ハ寝屋川ノ流域ニ併行シ一方舟楫ノ便アル地方ナルヲ以テ或ハ一時汽車乗客ノ舟運ニ奪ハルヽナキヤヲ慮リシモ敢ヘテ否ラザルノミナラズ」「本（明治30）年二月九日（引継当日）ヨリ六月三十日マデノ運輸収入ヲ昨年全季間旧浪速鉄道線ニ於ケル収入ニ比較スレバ實ニ三割二分余ノ増加」「ヲ見タルハ<sup>マ</sup>以<sup>テ</sup>フニ近來沿道地方ニ数多ノ工業場起リ從テ乗客貨物ノ増加トナリ又大阪市人ガ春時ノ郊遊、夏期ノ納涼等一般ノ意向大ニ鉄道ノ利便ニ<sup>よ</sup>資ルモノ増加シタル<sup>ト</sup>亦其一因ニシテ将来ノ好況予期スベキナリ」<sup>(6)</sup>

しかも、早くもその翌営業年度（明治30年下期）の旧浪速鉄道線の営業収入が「昨年同季間ノ収入ニ比較シ一割二分余ノ増加ヲ見ルニ至リタルハ前季ニ乗車賃金ヲ引揚……ニ依ルト雖モ亦沿道各地ニ於テ諸工場ノ頻々勃興セシニ起因スルモノ少カラス」<sup>(7)</sup>とされたのである。こうした旧浪速鉄道の高い収益性は、四条畷以東の旧城河鉄道が未開通のため、あくまでも旧浪速鉄道沿線の自成的発展の所産と見て然るべきであろう。その結果、ごく近い将来、関西鉄道が全線開業し「名古屋線ノ連絡ニ於テ彼此収利ノ増進」<sup>(8)</sup>が期待される

(5) 寛定蔵編刊『大阪鉄道略歴』所収、明治34年12月、p. 15。

(6) No. 18, 明治30年1月1日～同年6月30日、p. 14～p. 15。

(7) No. 19, 明治30年7月1日～同年12月31日、p. 6。

(8) 同上。

一方、大阪側ターミナルに向けて飛躍的な増加が予測される貨客数量への対処をめぐって経営陣にあらたな懸念を抱かせることになったと思われる。なぜならば、同営業年度の報告（第19回）の中でははじめて「大阪極端駅拡張」という言葉が見えるからである。

「社務総況

株主総会 明治三十年七月二十五日第拾八回定式総会及臨時総会ヲ本社内ニ開キ……  
其臨時総会ニ於テハ……大阪極端駅拡張並同駅放出間複線布設出願……ヲ決議ス<sup>(9)</sup>

こうして、新たに掲げられた「大阪極端駅」すなわち大阪側ターミナルの整備拡張という経営方針に沿って既設の旧浪速鉄道線（片町・四条畷間）を強化改善するため「在来ノ軌条一碼三拾封度ノモノヲ全六拾封度ノモノニ取替<sup>(10)</sup>」る工事が同年十一月に実施された。

やがて翌31年3月25日に、かねて監督当局に出願中の「大阪極端停車場拡張ニ関スル寝屋川以西網島間線路変更、放出寝屋川間複線布設、寝屋川片町間貨物線存置使用ノ三件及之ニ伴フ定款改正、社債発行ノ二件」<sup>(11)</sup>が認可されている。ここでようやく関西鉄道の新しい経営方針たる「大阪極端駅拡張」なるものの内容が具体的に示された。すなわち名阪幹線の大阪側ターミナルとして全線開業後の貨客の増加に対処するため、在来の狭少な片町駅を以後貨物取扱のみとし、寝屋川・片町間の既設路線を貨物列車専用線とすること、そして別に既設路線放出から寝屋川——そこから分岐して大川の左岸に臨む川崎の地まで新路線を建設し、そこに網島駅を設置して客主貨徒の「大阪極端駅」として整備するということである。そして、そのために必要な「大阪極端停車場用地、放出寝屋川間複線布設ニ要スル土地、寝屋川網島間変更線用地」は明治31年度上期中に全部買収が完了した<sup>(12)</sup>。とくに、このうち放出・網島間新規建設については、線路敷築堤土木工事と網島停車場の盛土工事はいずれも同年8月中の完工をめざして5月中に着工を見ている。

こうして、関西鉄道経営にとって一大画期となる大阪側ターミナル整備の新しい動きのなかで会社の営業年度が同31年下期へと移る間に、ゆくりなくも想定外の案件が浮上してきた。それは、新たに「大阪極端駅」ときまっただけの網島からさらに線路を桜ノ宮まで少し延長して大阪鉄道と聯絡するという軍事需要で、ここに関西鉄道史上はじめての「桜ノ宮」が登場する。このことを裏付ける史料として、明治31年度下期の営業報告から関連記述の一部を抄出しよう。

「聯絡線仮設願并ニ認可 陸軍大演習ニ際シ急設ヲ要セシ為メ網島桜ノ宮間ニ一時仮

(9) No. 19, 前出(7), p. 1。

(10) 同, p. 9。

(11) No. 20, 明治31年1月1日～同年6月30日, p. 4。

(12) 同, p. 5。

鉄道布設ノ儀九月一日出願全月十六日認可ヲ受ケタリ

停車場設計変更願并認可 右網島停車場ヨリ桜ノ宮停車場ニ至ル仮鉄道布設出願ニ  
関シ網島停車場設計ノ幾分変更ノ件ヲ九月一日出願シ全月十六日認可ヲ得タリ

仮鉄道使用開始認可 十一月十四日網島停車場ヨリ桜ノ宮停車場ニ至ル仮鉄道使用  
開始ノ認可ヲ得タリ」<sup>③</sup>

こうした問題の生起と展開について、以下にコメントを加えて置こう。すなわち、明治31年の秋季を期して陸軍当局は大阪府下泉北郊野において天皇臨御のもと陸軍特別大演習を挙行することになった。その際必要とされる軍用役務のための施設、とくに軍隊兵員輸送体制づくりに向けて、現地・地元を所管する行政庁たる「大阪府知事ハ其筋（陸軍省）ノ内意ヲ承ケ（関西鉄道ノ）網島停車場ヨリ大阪鉄道桜ノ宮へ線路ヲ連絡センコトヲ会社（関西鉄道）ニ諭示」<sup>④</sup>したのである。（括弧内は引用者による補註）

上掲の史料や記述から見るかぎり、関西鉄道による網島・桜ノ宮間仮（設）鉄道建設の件は陸軍当局の軍隊輸送という外発的契機によるもので、秋季大阪府下で挙行予定の陸軍特別大演習をひかえてその要請は遅くとも前営業年度の同年9月に入る以前に関西鉄道側になされていたことがわかる。

いずれにせよ、社運を賭けた名阪間全線開業を目前に控え大阪側ターミナルの整備に寧日なき時期に際して、きわめて短距離とはいえ軍事輸送用の鉄道線路の「急設」という強権的命令を受けた関西鉄道としては、予期せぬ延長建設にともない網島停車場ヤード設計の部分的変更を余儀なくされるなど、軍部への対応に苦慮したことがうかがえる。そこでまず、当事案をより立体的に解明するためにワイドな視角で歴史的・地政的な展望をこころみて見よう。

当時の日本帝国軍部は、先の明治27～28年にわたる日清戦争に勝利しながら、ロシアを筆頭とする三国干渉という国際的圧力に屈したことから、清国の背後に在って南下の機を窺うロシアを強力な仮想敵国として警戒を深めつつあった。そうした軍事的見地から極東アジア情勢を見据えての軍事的対応を念頭に置いて、対外戦略上西日本地域における鉄道輸送ネットワークの役割に関心を強めたといつてよい。例えば、中部日本（名古屋）地区の兵団を一朝有事の際に極東アジアの戦線に投入するため、陸軍当局が大阪港ないし以西の要港から軍隊を出動させることを想定し、官設東海道本線よりも短い距離で、かつ場合によってはその代替線となり得る形で名古屋と大阪を結ぶ私設関西鉄道をその輸送軍事化

③ No. 21, 前出(3), p. 8～p. 9.

④ 鉄道省編刊『日本鉄道史・中篇』大正10年, p. 360.

構想に組み込もうとする発想は十分あり得たと考えられる。

そうした時代的背景の前で、明治31（1898）年の秋季、大阪府下泉北の郊野に天皇臨御のもと3日にわたり挙行された陸軍特別大演習は、陸軍当局にとって鉄道の軍事的利用価値を自らたしかめ、世間にひろく周知させる絶好の機会となった。陸軍当局は同大演習に参加する名古屋方面の軍隊兵員団体の円滑な移動を実現する目的で、泉北の演習現地と私設南海鉄道線を介して連絡輸送が可能な同大阪鉄道の路線と関西鉄道とを最短距離で接続させる必要があった。時あたかも、大阪鉄道梅田線桜ノ宮停車場から僅か1キロメートル余という地点に、関西鉄道が新たな大阪側ターミナルとして網島停車場を造成しつつあったのは、陸軍当局にとってまさに「渡りに舟」であったといえよう。

一方、陸軍当局の要請を受けた関西鉄道の経営陣は同年9月1日付けを以て、まさに造成途上の網島駅から北々西約1キロメートル余の大阪鉄道梅田線桜ノ宮駅まで「仮鉄道」の路線を延長する件について主管庁に出願し、同年16日に認可を受けた。そこで即時着工し、短距離区間のため11月10日には竣工を見た。なお関西鉄道の仮設線建設工事の際、大阪鉄道側としては

「軍隊輸送ニ付テハ桜ノ宮ニ於テ関西鉄道ト連絡ヲ要スルヲ以テ当社ノ線五哩五十五節ニ於テ『ポイント』一組ヲ敷設セリ」<sup>(5)</sup>

と、ライバルとなりかねぬ関西鉄道に協調的な対応を見せている。ちなみに大阪鉄道は同時に泉北の演習場へのアクセスとなる南海鉄道と自社線との接続・乗り入れに当って、

「御料列車ハ当（大阪鉄道）社線ヨリ南海線ニ往復セラルヽヲ以テ線路連絡ノ必要ヲ生シ湊町、天王寺間一哩二十鎖六十四節ニ於テ『ポイント』一組ヲ敷設シ天下茶屋駅ニ向ヒ南海鉄道ノ複線ト連絡セシメタリ」<sup>(6)</sup>

と、自社に課された輸送上の使命を果たすために万全を期したのである。

その前後の関西・大阪両鉄道会社の相対的状況を再確認してみよう。久しく宿願の名阪連絡鉄道体系の「仕上げ」に向けて新たな大阪側ターミナルの設営・整備工作を進めつつあった関西鉄道は、先行する大阪鉄道の路線（梅田駅）と立体交叉しながらもあえて接続駅を置かず、大阪鉄道の京橋駅と桜ノ宮駅とを結ぶ線を底辺とする二等辺三角形の頂点に当たるニュートラルな位置で、かつ大川水系の舟運の拠点でもある網島の地を自社幹線の「大阪極端駅」に選んだ。そこは大阪キタ（梅田）や天満の街区を対岸に望み、官設鉄道大阪駅と結ぶには、桜ノ宮から北寄りに長柄方向に迂回する大阪鉄道（梅田線）よりも短

<sup>(5)</sup> 大阪鉄道株式会社『第23回明治31年度下半期営業報告』p. 23。

<sup>(6)</sup> 同上。

い距離で可能という地の利もあって、現にその後、関西鉄道が網島・梅田間の延長建設の認可を主管庁に出願している位である。したがって、網島の地を卜した時点で、大阪鉄道の桜ノ宮駅所在地は関西鉄道にとって経営戦略的ロケーションの外に在ったと見てよい。

いわんや、創業以来の大阪鉄道に対するニュートラルな経営モードからして、関西鉄道が自社の大阪進入幹線ルートを、わずか1キロメートル余とはいえ新たに延長して大阪鉄道の桜ノ宮駅で接続するというシナリオは有り得べくもなかった。しかしながら、そうしたこだわりは所詮、関西と大阪の両鉄道間においてのみ醸成された経営力学上のアンバランスの成せるわざにすぎなかった。

第三者的な視点からすれば、関西鉄道が名古屋方面の軍隊を、大阪鉄道―南海鉄道の連絡を介して泉北の演習地との間でもっとも効率的に往復輸送を実施するには、関西鉄道と大阪鉄道が桜ノ宮駅で接続することを前提として形成可能なルートを抛るしかなかった。陸軍当局の「内意」としての強権的ながらも合理的な認識をふまえた要請は、関西鉄道に新たな意志決定をうながすこととなったと考えられる。

すなわち、当初関西鉄道が自社の経営モードになじまない大阪鉄道との接続路線建設を陸軍当局に強請されたとする関西鉄道経営陣のマイナス反応は、その後いち早く、自社の宿願たる大阪中核駅（梅田）進入への次善的ながらより現実的なルートが開けるとするプラス反応へと転回したのである。

そこで関西鉄道は網島・桜ノ宮間路線免許を明治31年9月1日に主管庁へ申請するに当たり、当該路線の建設が「急速ヲ要スルヲ以テ仮設ノ線路トシ将来常設線路トシテ申請スル」<sup>(7)</sup> という同社経営陣の明確な意図まで明らかに表明している。まさにそれは、陸軍という国家権力からの軍役奉仕要請により、ただ単に受動的に大阪鉄道と結ぶ軍事輸送専用の仮設鉄道を「一時凌ぎ」として作っただけで能事終われりとするのではなく、むしろこの軍の要務を「奇貨」として国家権力に積極的に働きかけ、仮設鉄道を公共交通用の恒久的な鉄道へとグレードアップすることによって関西鉄道の経営体制の強化をめざすというものであった。

### Ⅲ 「仮鉄道」から「本鉄道」へ ——関西鉄道桜ノ宮線建設構想——

関西鉄道による網島・桜ノ宮間の「仮鉄道」は57鎖（1,000米余）という短距離区間でも

(7) 鉄道省前掲書，p. 360。

あり、かつ軍部から「急設」を求められたため、主管庁から建設の認可を受けた明治31年9月16日以後とり急ぎ着工され、同年11月10日には完工し<sup>(18)</sup>、そして同月14日に「仮鉄道」の使用が認可された<sup>(19)</sup>のは先述のとおりである。

そうすると、その先の(10)月「二九日ヨリ三日間第三師団小機動演習ノ兵員輸送ノ為メ臨時列車ヲ出発」<sup>(20)</sup>したとされる関西鉄道ノ輸送事例が当該「仮鉄道」によってなされたとはあり得ないこととなるが、その辺りの事実確認は難しい。演習とはいえ軍隊の動静に関する情報は民間企業の営業報告レベルでは詳記を避けたのであろう。軍用・仮設線という制約のもと公式記録として明示になじまぬことから、当該「仮鉄道」についてはその完工後かなりの期間その管理・運用の実態が不明であった。その間、関西鉄道の経営陣は「仮鉄道」という時限的施設の戦略的再活用という方向で関係各方面への工作を進めつつあったと考えられる。

そして同年11月13日、関西鉄道本社で開催された臨時株主総会において、同社として始めて正式の鉄道として「網島停車場ヨリ桜ノ宮停車場ニ至ル線路」<sup>(21)</sup>を延長建設する案件が議決された。それと呼応するかのように、主管庁からその翌日11月14日付で「網島停車場ヨリ桜ノ宮停車場ニ至ル仮鉄道使用開始ノ認可ヲ得タ」<sup>(22)</sup>のを好機として、軍用限定とはいえ仮鉄道使用認可という一達成が社業の新たな展開につながるとして関西鉄道は即日、下記のような「鉄道永久存置出願并定款改正認可申請」を行っている。

「網島桜ノ宮間線路ハ陸軍大演習必要上一時仮鉄道トシテ認可ヲ得タレトモ将来大鉄官線山陽西成ノ諸鉄道ト連絡交通上必要ナルニ付本鉄道トシテ永久存置ノ儀十一月十四日出願同時ニ之ニ関スル定款第一条改正認可ノ件ヲ申請セリ」(傍点引用者)<sup>(23)</sup>

さらに関西鉄道としては、この認可申請案件が主管庁において軍需対応施設に便乗したかのような印象を抱かれぬよう、公共奉仕の姿勢をアピールして主管庁の心証をよくするため、暫定的無賃貨客輸送の開業を謳って、

「網島停車場ト桜ノ宮停車場トノ間永久存置ノ免許ヲ得ル迄一時無賃ヲ以テ一般荷客運輸開始ノ件十一月十四日出願」<sup>(24)</sup>

に及んだ。

(18) 同上。

(19) No. 21, 前出(3), p. 9。

(20) 同上, p. 12。

(21) 同上, p. 4。

(22) 同上, p. 9。

(23) 同上, p. 10。

(24) 同上, p. 9~p. 10。

しかし、そうした文字どおり「関西」の民営事業らしいサービスの姿勢を表明したものの、関西鉄道は結果的に無賃輸送を実施するまでのこともなかった。

そして、上記2件の出願から4日後の同月18日、関西鉄道は、

「名古屋大坂間ノ幹線タル加茂新木津間三哩六十五鎖及大坂ニ於テ新ニ設置セシ網島  
寝屋川（放出駅ヨリ一哩三十五鎖ノ所）間一哩六鎖」<sup>⑤</sup>

の開通により、各阪間を自社路線だけで直接結んで、同鉄道創立以来久しい宿願の全線開業を果たしたのである。

しかも、その記念すべき当日の「夜半ヨリ三昼夜間特別大演習ノ還営軍隊ヲ網島ヨリ愛知ニ輸送」（傍点引用者）<sup>⑥</sup>したというタイミングの良さは、関西鉄道にとって国家的にも有用な鉄道としての企業イメージ・アップにつながった。ところで、この名古屋方面軍隊還営について当期営業報告の記述では上掲引用のとおり「網島ヨリ愛知ニ輸送」と見えるが、当時の輸送の実状からして、名古屋の軍隊が特別大演習の復路に南海鉄道一大阪鉄道ルートをとったとすれば、当然その記述は大阪鉄道と接続する「桜ノ宮ヨリ」とすべきであった。ただし関西鉄道としては、桜ノ宮・網島間が当時まだ仮設路線であったため、公的記録としては「網島ヨリ」としたものと考えられる。

要するに、網島・桜ノ宮間路線は元々大日本帝国陸軍の「お声がかり」で建設・竣工したものの、一時的な軍事用の「仮鉄道」なるがゆえに法制上で「未開業線」とされ、時あたかも名阪間全線開業という栄光の陰に疎外された取り扱いを受けていた。当期営業報告中の「工事」の項の記述の一部からそれをうかがうことができる。

「本期間（明治31年7月1日～同年12月31日——引用者）ニ竣功シタル線路ハ木津新木津間二十九鎖、放出網島間二哩四十一鎖、加茂新木津間三哩六十五鎖、網島桜ノ宮間五十一鎖ニシテ即チ之ヲ通算スルトキハ幹線百〇七哩三鎖各支線三十八哩七十九鎖総計百四十六哩二鎖（但放出寝屋川間一哩三十五鎖網島桜ノ宮間五十一鎖ハ未開業線ニ付算入セス）ヲ現在ノ営業哩程トス（略）」（傍点引用者）<sup>⑦</sup>。

しかしながら、同線区のそうした中途半端な位置付けも、やがて翌年度に入ってまもなく主管庁から下記のとおり「本鉄道」免許を受けたことで是正された。

「昨（明治31）年十一月十四日付出願シタル当社網島駅ヨリ大坂鉄道桜ノ宮停車場ニ至ル仮線ヲ本鉄道トシテ延長敷設ノ本免状ヲ二月十三日通信大臣ヨリ下付アリタリ」<sup>⑧</sup>

<sup>⑤</sup> 同上，p. 10～p. 11。

<sup>⑥</sup> 同上，p. 12。

<sup>⑦</sup> 同上，p. 15～p. 16。

<sup>⑧</sup> No. 22，明治32年1月1日～同年6月31日，p. 4。

当期すなわち明治32年度上半期の関西鉄道の「営業景況」については、客貨運賃などの収入合計が、

「六拾五万四千五百九拾九円三拾四銭五厘ニシテ……之ヲ前年同季間…ノ収入金四拾七万二千八百三拾七円拾二銭八厘……ニ比較セハ金拾八万七千七百六拾二円二拾一銭七厘即チ三割八分強ノ増加ナリトス 然レトモ哩程ニ於テ七哩三十二鎖ノ延長アルニヨリ一日一哩ノ平均ニ対比セハ一割五分強ノ増加トス 而シテ此僅少哩程ノ延長ニヨリ此増収入ヲ得タルハ全ク名古屋大坂<sup>ママ</sup>全通ノ結果ニ外ナラス」<sup>29)</sup>

と営業報告に総括されたとおりでである。そうした同社の社勢の伸びに支えられて網島・桜ノ宮間の仮設線路の本格軌道へのリフォームと常設線路への格上げが構想されるに至った。

要するに、明治31年11月半ば過ぎ、陸軍特別大演習後の還営軍隊輸送もつつがなく実施されたことで当該「仮鉄道」は本来の役割を果たし終えたのであったが、関西鉄道経営陣は時あたかも名阪間全通という社業展開の好機に乗じて時を移さずそれをあらたに常設的な「本鉄道」として改良し活用すべく意思決定をすでに見ていたのである。そしていち早く主管庁に向けてそれに従った手続工作を進めた結果、翌年2月23日に免許を受けたのは先述のとおりである。

こうして、この時期に関西鉄道が、にわかにな阪本線の大阪側ターミナル網島から桜ノ宮まで臨機に特設され「御用済み」となった「仮鉄道」を復活・常設化する方針を固めるに至った原因は何であったか？ 当時の同社営業報告の「営業景況」の記述からうかがうと、当時の同社路線の延伸にとまなう沿線市場圏内の鉄道貨物輸送の増加トレンドから、それを読み解くことが出来よう。

先述したように、関西鉄道は名阪間全線開業に当たり明治31年11月「十八日ヨリ従来ノ片町線ハ貨物ノ取扱ノミト為シ網島駅ニ於テ旅客其他ノ取扱ヲ開始」<sup>30)</sup>していたが、

「(同月)廿三日ヨリ全通時刻ノ改正ヲ実施スルト共ニ網嶋<sup>ママ</sup>ト名古屋山田及大仏トノ間大ニ乗車賃ヲ割引シ……為ニ旅客ノ網島ニ来集スルモノ日ニ増加シ頗ル盛況ヲ呈ス又貨物ハ全通ノ当日……ヨリ向百ヶ日間一般割引ヲ為セシ結果従来船便其他ニ依リ運搬セシモノ漸次片町構内ニ輻輳シ益々其量ヲ加ヘ既ニ全月末ノ如キ全駅ニ於テ日々数十輛ノ貨車ヲ使用スルニ拘ハラス尚貨物ノ停滞ヲ免カレサルノ有様ナリキ (略) 十一月中旬大坂名古屋間全通後ハ旅客貨物ノ数量ヲ増加セシノミナラス運搬ノ哩程ヲ延長シ

<sup>29)</sup> 同上, p. 4~p. 5。

<sup>30)</sup> No. 21, 前出(3), p. 12。

随テ収入ヲ増加（とくに全線開業後の——引用者）十一、十二、二ヶ月ハ前年全月ニ比シ幾多ノ増収ヲ見タリ」<sup>31)</sup>（傍点引用者）

という展開を見せた。さらにその翌年度には、

「貨物ハ前季（明治31年下期—引用者）ニ於テ一般ニ割引ヲ為シタル期限経過セルヲ以テ稍減却ノ傾キアリシモ二月末ニ於テ列車発着時刻ヲ改定シ貨物ノ速達ヲ謀リ同時ニ網島駅構内ニ大坂営業事務所ヲ設置シ専ラ大坂地方ノ旅客貨物ノ誘導ヲ為シ大ニ特約割引ヲ為シタル為メ片町駅ノ如キハ益其量ヲ加ヘ貨車ノ往復漸ク繁忙ヲ告クルニ至リ全駅ニ於テ日々数十輛ノ貨車ヲ使用スルニ関ハラス尚停滞スルノ有様ナリキ」（傍点引用者）

とあり、とくに「本季節大坂方面ノ概況」として、

「貨物ハ大坂地方ヨリ尾勢各地ニ輸入スルモノハ全通（関西鉄道名阪間—引用者）後漸次社線（関西鉄道会社線——引用者）ニヨルモ従来船便ニ依ルモノハ容易ニ其習慣ヲ変スル能ハザルヲ以テ割引特約シ……殊ニ神戸港送着ノ貨物ハ一層ノ利便ヲ謀ラザルベカラサルヲ以テ神坂間ニ於テ曳船会社及大坂商船会社付属曳船店等ト連絡ヲ通シ片町駅ニ回付セシムルノ計画ヲ為シタル結果製茶ノ如キ南勢伊賀及南山城産ハ従来三日以上ノ日子ヲ費サレバ着神スルヲ得サリシガ前記水陸ノ連絡ヲ付セシ後ハ出荷ノ翌朝到着セシムルノ便益ヲ与ヘタルニヨリ同地方ニ於テ産出スルモノ大約社線ニヨルノ好況ヲ得テ神戸地方ヨリ輸入スル貨物モ漸次其針路ヲ採ルノ傾向ヲ呈ス 又大坂京都間ノ貨物ハ従来官線及淀川汽船ニ依リ運搬セシガ奈良鉄道線ト連絡輸送ノ計画ヲ為シ専用貨車ヲ配置シ速達ヲ計リツ、アレハ本区間貨物ニ於テモ来期ハ一層其数量ヲ増スナラン 本期間片町駅送出貨物ハ一日平均百五拾噸以上ナリトス」

というように、在来の河川・沿岸航運本位のわが国内貨物の流れが、ようやく既成交通市場圏に新規参入してきた鉄道輸送の方へ転移しつつあることがわかる<sup>32)</sup>。もとより、そのこと自体は鉄道貨物部門の盛況として経営的にはプラスと受けとめられてよい。

しかし、関西鉄道による貨物輸送の盛況を謳っている同社の営業報告の記述の行間に、同社片町駅の貨物取扱体制が限界に達している状況も読みとれることに注意したい。

もちろん、いち早く同社の経営陣は早晩片町貨物駅が取扱貨物の渋滞により機能麻痺に陥ることを予測していたにちがいない。そこで彼等としては、本格的対策として大阪側の総合ターミナルの網島とほど遠からぬ桜ノ宮の大阪鉄道の停車場までの間に本格的な鉄道

<sup>31)</sup> 同上，p. 12～p. 14。

<sup>32)</sup> No. 22，前出<sup>28)</sup>，p. 6。

線路を建設・整備し、そこから大阪鉄道のごく短距離の線路を介して全国レベルの官設鉄道の西日本の要たる大阪駅かなめに接続する。そして、関西鉄道は受け入れた貨物を発・着ルートに照らして仕分けし、主として鉄道だけにより運ばれる貨物は、桜ノ宮の新路線を経由することとし、一方市内河川と結んで流通する貨物は片町駅を通して輸送することで以後の貨物量増加に対処する——こうして現実的に経営の大局を見据えたすぐれて戦略的な選択が、桜ノ宮駅への延長線常設化のアイデアとなったといえよう。

#### IV 大阪鉄道の買収合併

関西鉄道は、さきに明治30年1月に浪速鉄道を買収合併したのちも、片町停車場の東方近距離に在る大阪鉄道の道床下の立体交叉という旧状をそのまま存続し、その地点であらたに大阪鉄道京橋停車場との接続停車場を開設することは当時はまだなかった。明治30年6月現在の『汽車汽船旅行案内』を調べてみても、路線が大阪鉄道の京橋停車場と立体交叉しているにもかかわらず、そこを通過して片町停車場の次駅は放出停車場となっている。

また、明治31年5月に関西鉄道は、先述のように自社片町線の放出から寝屋川まで分岐して網島ターミナル駅に到る2哩40鎖の路線の延長建設に際しても、既設の大阪鉄道梅田線の道床下を立体交叉するに当たり、これまたトンネルにより横断するだけで、その地点に大阪鉄道と協議して接続停車場を開設することはなかった。いわば、宿命的なライヴァル関係を深めつつある大阪鉄道との間では、問題の少ない奈良駅での両社線路接続のケースを除き、関西鉄道はあえて協調のモードを採ってこなかったのである。

しかし、そうした関西鉄道の経営姿勢を、一挙に大阪鉄道寄りに転換させる契機となったのは、いうまでもなく明治31年も後期に入ってから陸軍当局による網島・桜ノ宮間の軍事輸送用仮設鉄道の建設の要請であった。かねてより大阪市内への自社路線の進入工作を重ねてきた関西鉄道にとって、官設鉄道（東海道本線）の大阪中核駅（梅田）への到達という最終目標に向けて、既設大阪鉄道梅田線に乗り入れること的前提となるべき現実的な方が、はからずもそれによって開かれたのである。それより何より、関西鉄道の最終目標がもうすぐ手の届くところまで近づいてきたという現実的局面では、対大阪鉄道コンプレックスなど容易に解消したにちがいない。しかもそれは関西鉄道がライヴァル大阪鉄道の意向に反して画策したものではなく、陸軍当局の国家的要請にこたえ、実績を挙げたという大義名分を備えた線路施設の強化であり、さらにはその後の公共鉄道としての活用と

いうイメージによって、世間や業界の批判をうけることもなかった。

したがって、関西鉄道がもくろんだとおり本鉄道としての免許を得た網島・桜ノ宮間に延長建設・整備し、それを足場として桜ノ宮から大阪鉄道梅田駅に乗り入れ、官設鉄道大阪駅への進入を実現する戦略は成功を見たことになるが、より巨視的な近畿圏鉄道交通界の新たな動向は、関西鉄道に対しさらに大きな経営課題との取り組みをうながしつつあったのである。

顧みれば、関西鉄道が創業以来の営業エリア（三重県北・滋賀県南）を一步踏み出して明治28年1月に主管庁より同「社既成線中柘植停車場ヨリ奈良県下奈良ニ至ル鉄道」の免許を得、同年末より着工したのは、奈良を営業エリアに取り込むための工作としても、すでに奈良まで路線を開業している大阪鉄道にとって競合路線には当たらず、同鉄道の權益を損なうものではないかに見えた。しかし関西鉄道は真の狙いをうかがわせるように、その翌29年に入って早々に奈良への延長路線途上の加茂から西方へ分岐する路線延長工作を進めたのである。それこそ、関西鉄道の自社ルートによる大阪進入戦略の始動であり、大阪・奈良の府県境の生駒山地の北端を迂回する路線を実現するために翌30年1月に城河鉄道（未成線）・浪速鉄道（開業済み）を合併したのは、明らかに大阪市とその東郊および奈良県北部にわたる大阪鉄道の営業圏をおびやかす勢いで、両社の間に緊張関係を生ずるきっかけとなった。それ以後の関西鉄道による大阪側ターミナル整備の動きは先述のとおりきわめてアグレッシヴで、とどまるところを知らず、大阪鉄道の経営陣に危機感を抱かせるに至った。

とくに明治32年に入って、関西鉄道は阪奈間の旅客輸送サービスに当たって、先発の大阪鉄道が生駒山地の南端迂回ルートに拠るのに対し、上述の北端迂回ルートによる競争を挑んだ。しかし関西鉄道のこの挑戦には競争条件の上で不合理があった。すなわち、関西鉄道の自社線だけに拠る網島・奈良ルートは東寄りの加茂を経由して大仏線を通るため、その「延長は三十八哩三鎖にして大阪鉄道線湊町・奈良間に比すれば約十二哩の迂回を見、其木津を経て奈良鉄道に由り奈良に達するものは三十二哩二十八鎖にして約七哩の迂回」<sup>33</sup>となって所要時間の差は如何ともし難かった。そこで関西鉄道は運賃割引で対抗し旅客の誘致をはかったという。そうした過当競争状況の根本的解消のために、抜本的に両社の合併を求める世論の動きがあることを在阪の有力新聞<sup>34</sup>が折に触れ報じているが、それが結果として関西鉄道の「思う壺」であったと見てよかろう。

<sup>33</sup> 『朝日新聞』明治32年4月30日付。

<sup>34</sup> 同上および明治32年12月23日付。

関西鉄道とほぼ同時期に創立しながら、起業立地に恵まれいち早く大阪市内や阪奈間近郊に安定的な私鉄経営を展開していた大阪鉄道の経営陣は、やがて宿願の大阪市内進入を実現した関西鉄道の攻勢にさらされるようになった。とくに明治32年2月に関西鉄道が網島・桜ノ宮間本鉄道の延長建設の免許を受けたあと、同年12月になってわざわざ網島・大阪（梅田）間と網島・天満橋間の2ルートに新線計画をちらつかせたのは、大阪鉄道経営陣の対抗意欲を喪失させるフェイントであったとしか考えられない。当時の地元新聞は、そうした関西鉄道の下心を知ってか知らずか、同鉄道の市内延長新線計画を「斯く短距離に大資本を投ずる事固<sup>ことごと</sup>より得策にあらず」<sup>65</sup>と批判した。他方、大阪鉄道に対してはその営業圏内の新興勢力たる河南鉄道や高野鉄道の進出への対策の出費加重が同社の財政を苦しめるであろうと警告して、同社と関西鉄道とが合併して局面を收拾すべきであり、それが両社のみならず近畿圏の私鉄合同・交通業界再編成のためにより建設的であると論じたのである<sup>66</sup>。

その後も大阪財界を騒がせた両社の合併問題の動向の詳細については、筆者の別稿<sup>67</sup>に譲りたい。

兎にも角にも、網島・桜ノ宮間の「本鉄道」の延長建設が主管庁に免許され、遠からずその完成によって大阪鉄道の市内幹線の咽喉元を扼する形で決定的に優位に立った関西鉄道は、時の大阪財界の実力者松本重太郎の斡旋により大阪鉄道側と交渉協議を重ねた結果、同鉄道を買収合併することになった。そして明治33年5月15日に関西鉄道は、四日市の本店で開催された臨時株主総会における決議事項<sup>68</sup>にもとづき、同日付を以て、

「大阪鉄道株式会社線路ト当会社線路ノ一部トハ相接スルヲ以テ之ヲ同一管理ノ下ニ置クハ交通機関ノ機能ヲ完全ナラシムルノ利便ヲ有スルノミナラズ将来ノ利益増進上亦タ便利尠ラザルヲ確信シ大阪鉄道株式会社ノ全線及付属財産一切ヲ譲受ケ当会社ノ延長線（略）トシテ運輸営業」<sup>69</sup>

することについて主管庁に免許を出願した。

これを受けて主管庁は半月ののち、

「第三百十五号

免 許 状

<sup>65</sup> 『朝日新聞』明治32年12月23日付。

<sup>66</sup> 同上。

<sup>67</sup> 前出(2)。

<sup>68</sup> No. 24, 明治33年4月1日～同年9月30日, p. 2～p. 3。

<sup>69</sup> 同上, p. 4～p. 5。

関西鉄道株式会社

大阪鉄道株式会社鉄道全線路ヲ其社ノ延長線ト為シ運輸ノ業ヲ営ムコトヲ免許ス

明治三十三年五月三十一日

通信大臣子爵 芳川顕正<sup>印</sup>

鉄第五一二号

命 令 書

関西鉄道株式会社

別紙第百三十五号延長線路運輸免許状下付候処右許可ノ効力ハ大阪鉄道株式会社ノ解散ト伴フヘキ儀ト心得ヘシ

明治三十五年五月三十一日

通信大臣子爵 芳川顕正<sup>印</sup><sup>40)</sup>

を関西鉄道に交付し、同年6月3日にそれを受領した同社は時を置かず同月6日大阪鉄道  
の資産一切の引き継ぎを受けて、ここに関西鉄道の社運を賭けた大型合併が実現したので  
ある。

しかしながら、この大型合併は、その時点で総延長「線路四十五哩五十四鎖ヲ営業シ三  
百十八万円ノ払込資本<sup>マツ</sup>ヲ有シ建設費ニ対シ一割余ノ益金ヲ挙ケ<sup>41)</sup>、かつ有利な営業立地に  
在りながら、大阪鉄道がなぜ関西鉄道による合併を応諾したのかという疑問がのこる。い  
かに関西鉄道が148哩26鎖の長大な営業路線網と資本金1,490万円を擁するとしても、たん  
にそうした数字上の「大」が「小」を呑むという論理では割り切れないものがある。

思うに、それは同業種であれ両社の経営体質の相違がそうした結果を招いたのではある  
まいか。すなわち、大阪鉄道は、起業当初の主管庁の指令をひたすら遵守し、阪奈間と大  
阪東郊に計画路線を建設したあと、先述したように、自社営業圏への進入の動きを始めた  
関西鉄道を牽制するために、一度だけ自社路線の東進建設工作を試みたのと、主管庁の指  
令に対処して天王寺・玉造・大阪間に延長建設をしたほかは、既成営業圏内に事業活動を  
限定しながら企業立地に恵まれて安定志向の経営を進めた。その間、既成路線以外に新規  
の路線の延長や他社私鉄の買収等による事業網の拡大を一切行っていない。それに対して  
関西鉄道は、起業当初の主管庁の指令による営業エリアにあきたらず、より有利な市場へ  
の進入をめざして大阪市をターゲットに西方への路線延長や利用価値のある他社鉄道の買  
収合併などの工作を進めた。その宿願たる名阪間の自社路線全通のあとも、さらに近畿中

<sup>40)</sup> 同上，p. 5～p. 6。

<sup>41)</sup> 鉄道省前掲書，p. 358。

中央部の私鉄路線の「面」的支配の実現に向けてそのアグレッシブな経営工作は一層エスカレートしたのである。

大阪鉄道は、その資本系統から見て伝統的な大阪商人資本を主軸とする実直・堅実モードを経営の基調としていた。一方、関西鉄道は、その起業の故地（伊勢・近江）のローカルティに根ざす非大阪的な企業体質に規定されたか、すぐれて功利主義的な拡大志向を一貫して積極的かつ戦略的な経営手法でかなり強引に事業活動を進めた。その経営攻勢を以て、事業体質の異なる大阪鉄道を併呑、同化したことで関西鉄道は事業規模の拡大を実現した。しかも、その後もさらに接続する中小私鉄の吸収合併<sup>(42)</sup>を重ねて、近畿圏では官設鉄道のネットワークをおびやかすまでに関西鉄道の事業は拡大を見るようになった。

こうした関西鉄道の経営攻勢と冷静に向き合った大阪鉄道は対応策の得失を検討し、あえて「金持、喧嘩せず」とばかり名を捨てて実を取るという賢明な選択をした。当時、自社事業の関西鉄道への譲渡とそれに伴う自社の解散という案件について、明治33年3月15日開催の大株主協議会では大株主180名中出席者107名が「殆んど満場一致の大多数」の可決により承認、さらに同年5月15日開催の臨時株主総会では議決権を有する株主553名中出席者412名のうち401名という大多数の賛成により可決を見たのである<sup>(43)</sup>。

## V 桜ノ宮線建設と桜ノ宮駅開設

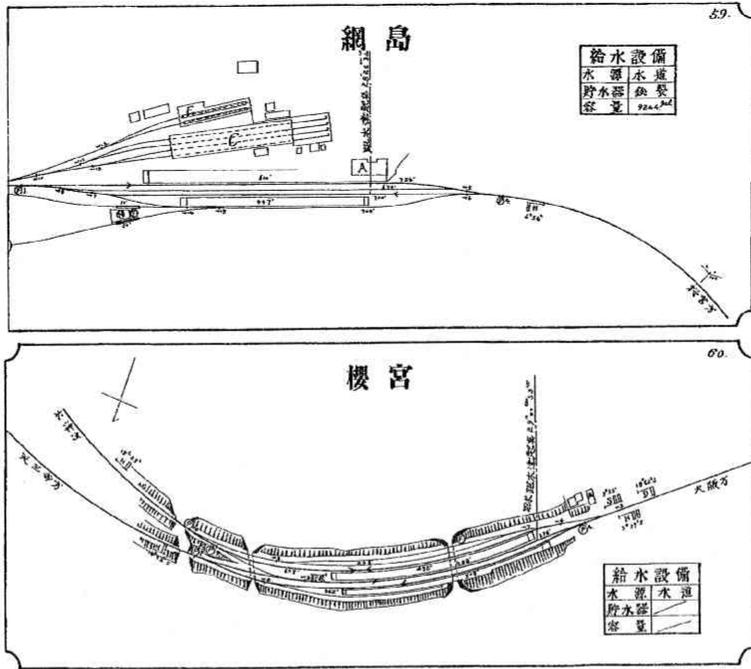
この間、関西鉄道経営攻勢の最前線基地としての桜ノ宮駅の開設と、同駅と網島駅を結ぶ延長路線の建設に向けて本格的に工事が進められつつあった。すなわち、先に明治32年2月13日に免許された網島・桜ノ宮間線路については、同年上期の営業報告書中に「網島桜ノ宮間築堤貳百貳拾坪ヲ竣工シ橋梁コルベルト目今工事中」<sup>(44)</sup>とある。この区間の建設に当たり工事上の問題は、網島駅が淀川に臨む平地にあり、そこから延びる線路がめざす桜ノ宮駅が接合すべき大阪鉄道桜ノ宮駅は高架築堤上にあるため、その間約5メートルの高低差をクリアせねばならない処にあった。その件について関西鉄道当局は「網島桜宮間線路最急勾配百分ノ一ナルヲ当分現形ノ如ク最急四十分ノ一トシ使用」<sup>(45)</sup>することの認可

(42) 関西鉄道が譲受けた鉄道名と延長線免許年月日  
 紀和鉄道（明治37年8月22日）  
 南和鉄道（同年12月3日）  
 奈良鉄道（同38年2月1日）

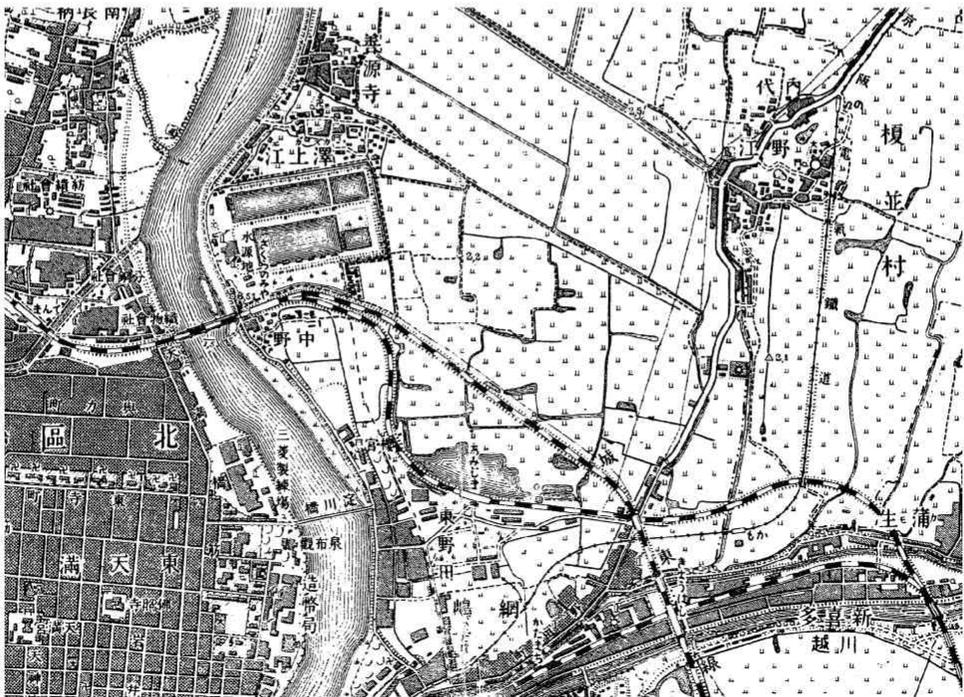
(43) 算定蔵前掲書、p. 21～p. 23。

(44) No. 22, 前出<sup>(28)</sup>, p. 13。

(45) No. 23, 明治32年7月1日～同33年3月31日, p. 5。



時期不詳，鉄道史資料保存会提供



陸地測量部5万分の1図幅「大阪東北部」明治41年測図より（ただし縮尺拡大）

を明治33年3月23日に主管庁に出願している。

結局、同32年上期中に着工した網島桜ノ宮間の線路は同年度下期中に完工を見ており、その工事内容は次の通りであった。

「(土工) 網島桜ノ宮間線路土木残工事ハ築堤八百五十三立坪三合余土留石垣九十八面坪三合余ニシテ当期間ニ於テ竣工セリ

(軌道) 網島桜ノ宮間線路ニ(バラスト) 百四十八立坪五合余ヲ撒布シ……

(橋梁及コルベルト 網島桜ノ宮水道陸橋(鉄桁廿呎一張) 都島井路橋梁(鉄桁廿呎一張) コルベルト二ヶ所(径間十五呎一ヶ所十二呎一ヶ所)ノ工事ヲ竣工

(電信) 網島桜ノ宮間電話線ハ目下建設工事中ナリ」<sup>46)</sup>

さらに同33年度上期に入って、網島桜ノ宮間の線路・停車場工事および電信・電話施設に関する主管庁への諸願件とそれについての当局の指令は下記のとおりである。

「桜宮停車場設計変更ノ件ニ付明治三十三年六月七日付通信大臣へ出願シ同年七月九日付認可ヲ得、同月二十日竣工ヲ届出タリ

網島桜宮間線路仮工事(当分ノ間最急勾配ヲ四十分ノートスル)ノ件ニ付明治三十三年三月二十三日付通信大臣へ出願シ同年七月七日付認可ヲ得、同年七月二十日竣工ヲ届出タリ

網島桜宮間電信線架設ノ件明治三十三年六月二十一日付通信大臣へ出願セリ

網島桜宮間電話回線中網島ニテ連続シ同構内運輸課へ電話線二条架設ノ件明治三十三年七月三十日付通信大臣へ出願シ同年九月二十二日付認可を得タリ」<sup>47)</sup>

また、同年度同期中の電信施設工事のうち「網島桜ノ宮間電話線新設工事ハ本期間ニ於テ竣工シ……及網島桜ノ宮間電信線添架工事着手出願中」<sup>48)</sup>ということであった。

やがて同33年度下期に入って、同年度上期に実施された大阪鉄道買収合併にともない開設に向けて整備中の桜ノ宮駅施設の重点的強化が下記の通り進められることになった。

「官線大阪停車場ヨリ桜宮網島ヲ経テ名古屋ニ至ル直接連絡ノ便利ヲ拓キ且運転ノ安全ヲ保タンガ為メ桜宮停車場構内ヲ拡張シ西部城東線ト接続ノ個所ニ於テ列車運転上危険ヲ防グ目的ヲ以テ併動信号機設置ノ件ニ付明治三十四年二月十四日通信大臣へ出願セリ」<sup>49)</sup>

先にも述べた同線区内の建設工事で最大の課題たる線路勾配変更の件については、同34

<sup>46)</sup> 同上, p. 14~p. 16。

<sup>47)</sup> No. 24, 前出<sup>38)</sup>, p. 11~p. 12。

<sup>48)</sup> 同上, p. 20。

<sup>49)</sup> No. 25, 明治33年10月1日~同34年3月31日, p. 7。

年度上期の間に次のような対応がなされた。

「桜宮網島間線路勾配変更工事出願ノ処右線路ノ内半径十二鎖ノ曲線アリ建設規程ニ抵触ニ付改造ヲ要スルモ地勢上十五鎖以上ノ曲線ヲ使用スルコト能ハザルヲ以テ建設規程第二条第一項ニ拠リ現在曲線ノ俾使用特許ノ件明治三十四年五月三日付申請全年六月七日付認可ヲ得タリ

城東線（元大阪鉄道所管線路一引用者）桜宮停車場内及桜宮京橋間、桜宮網島間線路施工基面低下ニ付勾配変更ノ件明治三十四年二月十四日付申請全年六月七日付認可ヲ得タリ」<sup>50</sup>

「桜宮駅内線路ハ百分一ノ勾配アリ列車取扱上危険ニ付緩勾配ニ変更ノタメ前期ヨリ工事中ノ処同駅以東城東線ノ一部及網島桜宮間線路勾配変更工事ハ当期中約九分通り成效シタリ」<sup>51</sup>

さらに、前年度下期末に主管庁に申請していた「桜宮停車場構内拡張ノ件」は同34年度上期に入って7月20日付で認可された。そこで同年度下期に入って拡張工事が進められ、停車場敷地に「土砂立貳百坪余」<sup>52</sup>を投入施工、「線路三十五鎖延長シ転轍器四組」の敷設などがなされた<sup>53</sup>。また「当期中乗降場擁壁石造延長千四百尺竣成シ構内池ノ下前井路乗降場用木橋二張ヲ架設シ雨覆及便所各一棟ヲ新築シ信号機二基ヲ新設シ在来建設ノモノニ基ヲ移転ス 線路築堤等総テ設計ノ通り竣成」<sup>54</sup>を見たのである。関西鉄道はただちにその旨を主管庁に届け出て監査を受け、明治34年11月3日付を以て「網島桜宮間運転開始並ニ桜宮停車場内及城東線変更工事竣工部使用開始ノ件」<sup>55</sup>が認可され、同年12月21日に桜宮網島間線路（桜ノ宮線）の営業が開始されたのである<sup>56</sup>。

しかしながら、そこまで施設の整備を重ね新発足した桜ノ宮線の存在意義を揺るがす事態が、すでに一方で生じつつあった。先に関西鉄道は明治33年6月6日に引き継ぎを受けた旧大阪鉄道路線網を自社の延長線として翌6月7日に開業したのであるが、そこであらためて大阪を中核とする近畿交通圏を戦略的に見直すとき、旧大阪鉄道路線網中の主要ルートたる梅田線（のちの城東線）を関西鉄道が取得したことで、網島—桜ノ宮線の重要性が相対的に低下したことは否めない。自社線と官設鉄道との戦略的連絡は城東線を以て

<sup>50</sup> No. 26, 明治34年4月1日～同年9月30日, p. 14～p. 15。

<sup>51</sup> 同上, p. 25。

<sup>52</sup> No. 27, 明治34年10月1日～同35年3月31日, p. 23。

<sup>53</sup> 同上, p. 24。

<sup>54</sup> 同上, p. 26。

<sup>55</sup> 同上, p. 14。

<sup>56</sup> 同上, p. 15。

すれば足るからである。

すでに近畿中央～東海に跨がる路線網を擁し、官設鉄道に従属せず独自の私鉄経営を展開するための幹線ルートを確認したい関西鉄道としては、官鉄側の要駅大阪と天王寺駅との間に城東線という短い緩衝区間を置いて対峙している湊町・天王寺・奈良・柘植・名古屋間路線をあらたな東西連絡幹線として、以後重点化していくことになる。その方針転換は早かった。当時の一般的な交通需要の動きもそれを促したようで、「従来網島片町両駅ニ発着セシ旅客貨物ノ漸次湊町ニ変移」するようになり、早くも明治33年の「九月ニ至リ列車運転時刻ヲ改正シ湊町名古屋間ヲ本線トシ運転方法ヲ革新シ大ニ旅客貨物ノ便利ヲ謀」(傍点引用者)<sup>67</sup>ることになったのである。

その一方、かつては、関西鉄道により全通を見た名古屋・網島間の名阪連絡幹線の、大阪側ターミナル区間に位置づけられ整備された筋目正しき網島線(のち延長されて桜ノ宮線)は、その後まもなく、関西鉄道との経営対決を回避して買収合併された旧大阪鉄道路線の湊町・天王寺・奈良間がとって替わって名阪連絡幹線の大阪側ターミナル区間となったことにより、その後延長され起点となった桜ノ宮駅と共に以後の関西鉄道経営の幹線区からローカル線区へと格落ちしてしまった。

参考までに、当時の列車時刻表(『汽車汽船旅行案内』)をひもといて網島線(桜ノ宮線)の一日の列車運行の実態を確認しよう。名阪間連絡幹線全通後の明治32年4月現在、網島発上り列車本数は、名古屋行5(うち急行列車2)、愛知行1、加茂行2、四条畷行8となっており、網島着下り列車も上りにほぼ対応しているとみてよい。しかし、その後まもなく大阪鉄道が買収合併される一方、網島線が延伸して桜ノ宮線が開業したあとの明治35年8月現在、同線の運行形態は下記のように大阪(桜ノ宮)・加茂間という地方的区間運転に限局されていることがわかる。

上り列車	加茂行	4 (うち網島発1)
	津田行	4
	四条畷行	2 (うち網島発1)
	網島行	2
下り列車	加茂発	4
	津田発	4
	四条畷発	2 (うち網島着1)

<sup>67</sup> No. 24, 前出<sup>68</sup>, p. 23。

網島発 1（桜ノ宮經由大阪行）

そこで当時の桜ノ宮線に関わる記事を営業報告から抄出してみると、

「明治卅五年一月一日ヨリ五日迄及十五日ヨリ十九日迄男山八幡宮参詣者ノ為メ桜宮、津田間ノ列車ヲ長尾迄延長ス」<sup>58</sup>

「本年ハ網島桜ノ宮間線路連絡シ大阪市内参詣者ニ便利ヲ与ヘタルニ依リ可ナリ賑ヒタル（略）」<sup>59</sup>

「臨時列車 五月一日ヨリ十日迄野崎観音無縁経執行ニ付四条畷、桜宮間運転ス」<sup>60</sup>

「臨時列車 七月十日ヨリ九月卅日迄納涼客ノ便ヲ計リ桜宮線第三十四列車ヲ津田迄延長ス」<sup>61</sup>

「七月十日ヨリ九月三十日迄桜ノ宮線四条畷止ノ列車ヲ津田迄延長運転ス」<sup>62</sup>

等々、これ以後桜ノ宮線は桜ノ宮駅を起終点として関西鉄道の市内・近郊レジャー輸送の展開に新たな役割を担うようになったことがうかがえるのである。

### とり残された橋台——結びに代えて

明治30年代に入って関西鉄道が建設・開業した桜ノ宮線は、一時は名阪連絡幹線の大阪側ターミナル線区となったが、その後まもなく大阪都市圏内に在りながら会社の経営戦略からローカル区間輸送路線網に組み込まれ、市内・近郊の行楽客本位の短距離輸送サービスの一端を担うに甘んじるようになった。同40年代に入り事業主体の関西鉄道が国有化されたあとは、桜ノ宮線も全国的鉄道網中の一短小線区ながら国有鉄道としての法的規制を受け、かつての民営時代のように独自の商事化経営になじまなくなり、一般市民をひきつける特色やメリットを失った存在となってしまった。その後まもなく同45年5月に、国鉄城東線京橋駅に同じく片町線の駅廊が併設されるのと引きかえに大正2年11月、桜ノ宮線（放出・網島・桜ノ宮間）は廃止されてしまう。それにともない関西鉄道が開設した桜ノ宮駅も廃止され、それより前に大阪鉄道が開設し、のち関西鉄道に移管された桜ノ宮駅も、昭和期に入って進められた国鉄城東線の高架化改築にともない廃止され、いずれも駅舎の原形は失われてしまったのは先述のとおりである。

<sup>58</sup> No. 27, 前出<sup>52</sup>, p. 38。

<sup>59</sup> No. 28, 明治35年4月1日～同年9月30日, p. 29。

<sup>60</sup> 同上, p. 33。

<sup>61</sup> 同上, p. 34。

<sup>62</sup> 同上, p. 37。

ただひとつ、往時の駅周辺の面影をいまに留めるものとして、国鉄城東線の後身にあたるJR西日本大阪環状線桜ノ宮駅（現在の当駅舎も昭和戦前の国鉄当時のものと基本的には変わっておらず、大都市の中のローカル鉄道停車場の風情を残している）の東方京橋寄りの程近い線路敷の築堤の鉄橋脇南側に、かつての大阪鉄道と関西鉄道によって築造されたと見られる古びた煉瓦造りの橋台が二基、現在のJRのそれと寄り添うように並んでとり残され、また、同駅の西端部（天満寄り）の現駅廊の南側に並んで私鉄時代の淀川鉄橋の橋台および高架駅基底部と見られる煉瓦造りの構築物二基がやはりとり残されたまま、すでに一世紀を風雨にさらされている。しかし、大阪環状線中では平素もっとも閑散としたこの駅も、一年に二回、春季の造幣局の桜の「通り抜け」と夏季の大川畔の花火のイベントの時だけは行楽客が狭い駅の内外を埋め尽くすのは、かつてこの桜ノ宮の駅を拠点に独自の行楽用輸送サービスに賭けた大阪鉄道、さらには関西鉄道の経営者たちの見果てぬ夢の予定調和と見えなくもないのである。

桜ノ宮駅周辺の鉄道橋々台および関連施設の遺構



現在のJR西日本大阪環状線の内廻り電車が走行する鉄道橋と、それに併行して隣接する旧大阪鉄道時代のもの（ツタが一面にからみついていて）、および旧関西鉄道時代のものと推定される橋台遺構。（線路南側）



旧浪速鉄道（片町）線と関西鉄道網島（桜ノ宮）線との分岐点と推定される地点、寝屋川右岸の大阪市城東区新喜多2丁目付近。



左側が旧大阪鉄道時代のもの。右側が旧関西鉄道のもの。（上）と同じものをJR線橋梁下から撮影）



現JR桜ノ宮駅の西端にも、前身私鉄時代の淀川鉄橋の橋台と駅基底部がいまに残る。

（付記）

武知さん（私はふだんはいつも大阪訛りでタケツツァンと発している）の近畿大学定年ご退職を記念する本誌に不肖ながら拙稿を寄せさせて頂くことで、私なりの祝意を表したいと思う。

武知さんと私との出会いは、今からざっと半世紀余の昔、大阪歴史学会の近代史部会というささやかな研究者グループの集いの席上であった。武知さんは大阪府立大学で日本経済史の黒羽兵治郎博士門下、一方私は大阪大学で日本経済史の宮本又次博士のはなはだ正統ならざる門下であったが、たまたま両博士の本来の御研究分野をはじめ、どちらのゼミナールも近世が主流だったので、近代をもっぱら対象とする私たちにとってより密接な問題意識を共有できる仲間を他に求めなければならなかった。その意味でこの近代史部会というのは、政治思想史あり、法制史あり、社会経済史あり、労働運動史あり、学校教育史あり、郵便創業史あり、日中交渉史あり……と、きわめてヴァラエティに富んでいたおかげで、学際的な思考が身に付き、特定のイデオロギーに教条的にしばられることなく、学閥・学統にとらわれず、自由に論じ合えるなど研究生活を続ける上でいろいろとメリットを享受したものである。ただし、武知さんとは、私の方が少々年長であるため、近代史部会への参加には若干のタイムラグがあったわけだが、そんなことはお互いに部会の同志として共通した研究テーマでの学習を重ねていくうちに、いつの間にか乗り越えてしまった。以来、現在に至るまでわが国の鉄道史研究を中心とした学問上のパートナーとしてのおつき合いが続いている。

とりわけ、私たちが長年月にわたり関係した『東大阪市史』編纂事業では共に編纂・執筆委員として苦楽を分け合った。とくにその編纂方針が、現市域を構成する3市（布施市・河内市・枚岡市）の近・現代史（ただし昭和42年の3市合併まで）過程をもっぱら取り扱うという市当局のすぐれて行政的な判断に規定されたものであったので、武知さんや私など近代史研究者にとっては、まさに腕の振るいどころであった。ところで、武知さんは、東大阪市の鉄道関係史料集をすでに一冊とりまとめ公刊しておられ、東大阪の鉄道史についても執筆される材料と力量とを持っておられたが、中小工業を地域振興のキーワードとする東大阪市としてはその部門に関連する記述に重点を置く必要があり、地方鉄道史と並んで地場産業や中小工業の経営史の研究では関西での第一人者たる武知さんがその関連部章の執筆を担当されることとなった。結果的に、教育・文化部門担当の私に交通史関連の執筆のお役目が廻ってきたわけで、それだけに私も力を入れて、武知さんのお仕事に恥じぬよう取り組んだ次第である。

その間、昭和58年には、わが国で鉄道史についてはじめての本格的な研究団体として「鉄道史学会」を創立するに当たっても、武知さんは私たち共々発起メンバーの一員となってお力添え下さり、鉄道史学会会長として、関西側からは、私（3代目）のあと、二人目の第7代目を勤めていただいたのである。

私と同様、小柄な武知さんであるが、温厚にして控え目なお人柄の内に、ひそかに豆タンクのようなエネルギーを蔵しておられる。そういえば、武知さんのご面相が、かの田中角栄に似ておられると感じたのは、私だけかもしれない。このことは私の勝手な思い込みで武知さんご本人にとって不本意かつご不快きわまることであろうが……。とにかくお若い頃からいろいろなご苦労を重ねてこられたと聞いている。大学専任教員のポストに就かれたとはいえ、奈良・和歌山・京都と地方の小さい（？）大学を転々とされ、ようやく近大の本校に移られ腰を落ち着けられたことで、私たち旧友一同もよそながら喜んでいたところ、あいにく大学受難期に突入して、武知さんも役職上否応なしに大学行政の第一線に立たされ、人知れぬご心労・ご疲労も多かったこととお察し申し上げます。

そうした、きびしい大学人としての日々の中で、私など「何時、何処で、どうして書かれたのか？」とあきれける程に、地方交通史・中小企業経営史・地場産業史（たとえば大和の製菓業など）に関する多方面のモノグラフを続々と公刊されたのは……やはり角栄式力行エネルギーの所産ではあるまいか。このたび、やっと本当に平安な生活に入られた武知さんは、これから本格的にお好きな研究を進めていただき、同学・後進の人々の学問的活動を鼓舞してもらいたい。

さて本稿は、私の年来の研究テーマたる明治期の私設関西鉄道の経営史研究作業報告の最新的一篇である。

実は、私は数年前までの5年間、現在のJR西日本大阪環状線の桜ノ宮駅の南側の高層賃貸マン

ションに住んでいたが、そのマンションの建っている場所こそ、かつての関西鉄道の桜ノ宮駅の跡地であると確信するようになった。

若い頃から、鉄道フェティシストと自覚している私にとって、当時9階にあるわが家の書斎の窓から、眼下に壮大なジオラマを展望するように、一日中色とりどりの8両連結の電車が行き交い、レールの軋みや轟きが立ちのぼって来るのは、ひそかに私の至福とするところであった。

そんな鉄道の駅近い線路脇に暮らした5年余りの間に、幼児期の環境とはおそろしいもので、赤ん坊の頃から母親（つまり私の娘）に連れられて毎週のように我が家に遊びに来ていた孫（男児）が、いつもヴェランダや窓辺から目のあたりにする電車の雄姿（？）やダイナミズムのとりことなり、しだいに物心つくにつれ私をしのぐ電車マニアに育ちつつあり、将来が楽しみというのも、桜ノ宮駅前暮らしの副産物にちがいない。

そうした奇しき地縁から、私は自分の鉄道史研究人生の一里程碑のつもりで、まずはその前史としての大阪鉄道梅田線と桜ノ宮駅の開設事情をとりまとめ、すでに他誌（註(1)参照）に発表し、本稿はその研究シリーズの続篇として、関西鉄道桜ノ宮線の歴史を主に取扱った。

この拙稿が、武知さんと私との長きにわたる人間的絆をいっそう強め、二人の変わらぬ学問的交情のあかしもなれば、私の喜びこれに過ぐるものはない。