

1 島安次郎の入社

- ①明治5年の鉄道開業から20世紀前半までの約80年は日本の蒸気機関車時代。その前半40年、明治と大正の境まで、ほとんどの機関車を外国製に委ねていた。
- ②わが国はこの時点を契機に、国産蒸気機関車の量産体制を立ち上げ、輸入を一切遮断する大転換を果たした。この中心にあつて指導的役割を演じたのが島安次郎。
- ③島は関西鉄道のみならず近代化日本の鉄道史上最も優れた鉄道車両技術者の一人として名を遺す。
- ④島が官鉄や日本の基幹をなす大手私鉄ではなく、地方鉄道の関西鉄道を選んだのは、先輩である白石社長の期待が大きかったことが想像される。
- ⑤関西鉄道は四日市工場で客車は造るものの、機関車の製造に手はおよばず、指導者もおらず、技術も育つ環境になかった。したがって関西鉄道は、機関車の設計製造の実務を体験する機会を持てなかったなかで、島の指導の下、関西鉄道では、高性能機関車「早風（はやかぜ）」を投入しスピードアップに成功。
- ⑥機関車の製造以外にも、閃くアイデアを現している。客車に切符の色と同じ赤青白の帯を付けて、文字の読めない時代の客の誤乗の防止を考え出した。また明治33年にイギリスから石油ガス発生装置一式と200両分の菅…ガス灯）を導入、車内の照明を一新。官鉄での電燈8燭光にくらべても、ガス燈は10燭光を放ち、加えて経費は約半分。島の視点は経済性も考え、物造りだけの技術者と一味違うところを見せている。
- ⑦島は、明治40（1907）年に関西鉄道が国有化されると鉄道院に入省、技術幹部として蒸気機関車等の開発に手腕をふるいつつ、当時鉄道院総裁だった後藤新平の指示で国鉄の広軌化計画に策定。
- ⑧当時の政界は「建主改従」・「我田引鉄」という言葉に代表される利権重視の地方ローカル線延伸を優先。幹線の改軌による輸送力向上という島らの「改主建従」主張は受け入れられず辞職し渡満。
- ⑨その後、南満州鉄道株式会社（満鉄）筆頭理事・社長代理などを経て大正14年に汽車製造（汽車会社）の社長に就任。昭和14年に鉄道大臣の諮問機関として「鉄道幹線調査会」が発足すると、特別委員長に選任され「弾丸列車計画」を推進する。
- ⑩しかし戦局の悪化で弾丸列車計画は頓挫し、またしても広軌改築計画は実現しなかった。日の目を見ないまま昭和21（1946）年に没。計画は息子・島秀雄によって新幹線として結実した。

2 参宮鉄道の開通

(1) 津・山田間の開業

- ①参宮鉄道の構想は、明治 16（1883）年以降、滋賀県住民が京都・四日市・名古屋間の鉄道建設を計画し、その支線として亀山・山田間を挙げ時に始まる。しかし、この計画を引き継いだ関西鉄道会社は草津・四日市間の敷設工事や亀山・津間、四日市・桑名間の延長線計画のため津・山田間の延長にはとても資力・人材などが回らない状況。
- ②明治 21（1888）年 7 月三重県三重郡小河義郎らが南勢鉄道会社を發起し、津一小俣（宮川）間に免許を申請したが却下された。
- ③明治 22（1889）年 9 月、宇治山田町の北川矩一ほか 23 人の発起人が、前年却下された南勢鉄道と同一ルートを「神宮参詣者の便と貨物運輸を営む」ことを目的とした参宮鉄道を出願。この出願に対し、従来神宮参拝者の休憩・宿泊を営んできた伊勢街道沿道の住民から鉄道建設反対の請願が出たが、井上長官は津において関西鉄道との連絡を前提として、明治 23（1890）年 8 月 13 日に免許状を交付。
- ④明治 26（1893）年 12 月 31 日津一宮川間が開業。開業当時は 1 日上下各 8 本の列車が運転、そのうち 6 往復が関西鉄道の津と接続し、関西鉄道線亀山まで乗り入れていた。
- ⑤明治 30（1897）年 11 月には宮川一山田間が開通、津一山田間が全通。明治 31（1898）年 4 月からは「官設鉄道・関西鉄道と協定し、京都一山田間に直通旅客列車を運転。

(2) 鳥羽への延伸

- ①山田・鳥羽間の延長については、明治 39（1906）年 12 月 11 日、山田・鳥羽間の延長を申請、明治 40（1907）年 2 月 13 日仮免状を下付、6 月 2 日免許状申請、7 月 1 日免許状が下付。
- ②しかし着工にいたらないうちに国有化。明治 44（1911）年山田・鳥羽間が日本国有鉄道線として開通。

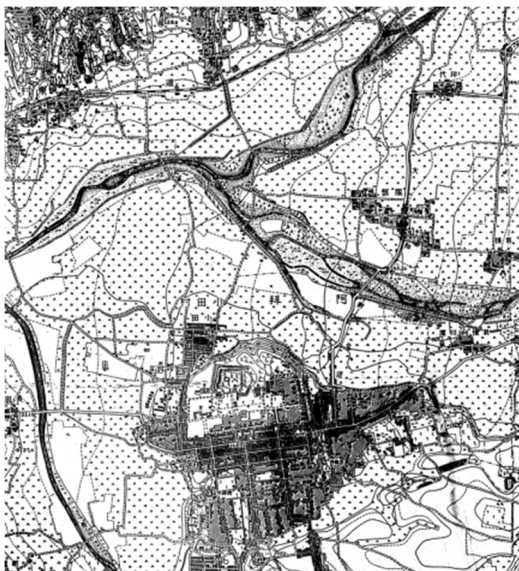
③ 柘植・加茂間の敷設

(1) 免許の認可

- ①関西鉄道がさしあたり西方の路線延長申請を柘植から大阪ではなく奈良までの延長としたのは、すでに奈良一大阪（湊町）間に大阪鉄道が存在したから。
- ②大阪鉄道も高田一桜井間の開業により、明治 26（1893）年 5 月 23 日、既に草津一四日市間の路線を開業していた関西鉄道との連絡を計って奈良一柘植間の免許を申請。
- ③申請路線の競合で両社間の紛争に発展、渡辺洪基（元工部少輔・両毛鉄道社長・鉄道会議議員）の仲裁により、柘植・奈良間は関西鉄道の敷設。
- ④柘植一奈良間は、明治 25（1892）年 6 月に「鉄道敷設法予定線」に入っていたため、免許認可には議会の承認を必要とした。明治 26 年 11 月第 6 回帝国議会の承認を得て、明治 27（1894）年 6 月、建設を認可、同年 7 月 31 日に仮免許が公布。

(2) (伊賀) 上野駅の位置選定

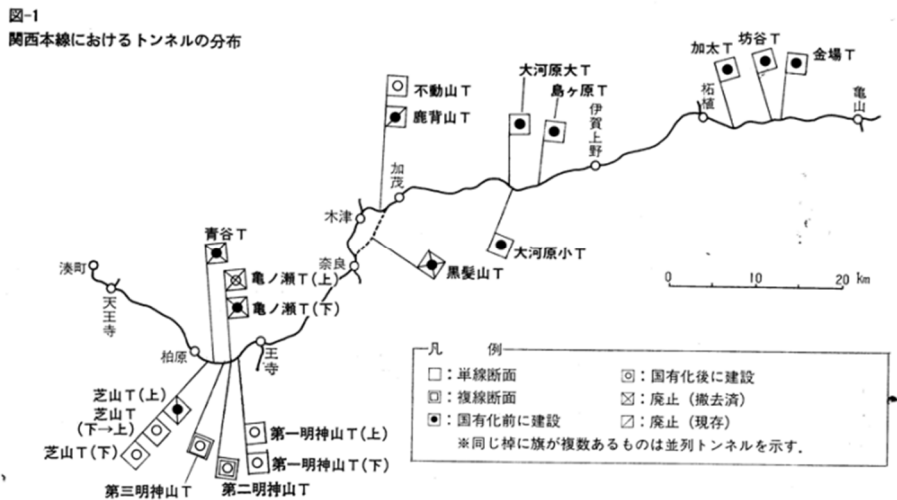
- ①上野駅（現 JR 伊賀上野駅）は、上野町の市街地から北方に約 3 キロメートル離れた三田村内に設けることになった。それをめぐり、同町では「鉄道忌避の話」が通説として語られてきた。
- ②上野町市街地内の駅開設には線路を南方へ迂回するから、その場合には木津川、柘植川など複数の河川への架橋が必要。さらに市街地は台地上（河岸段丘）に位置するため、その登坂は困難であったことを考慮すれば、三田村への駅設置は妥当な選択であった。



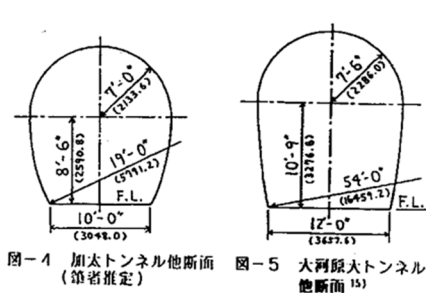
(3) 上野—加茂間の開通

- ①上野（伊賀上野）から南山城山地の路線は山間を縫い、伊賀川および木津川に沿っていたため、護岸擁壁の工事が多かった。
- ②最急勾配は1000分の25（25%）に達し、トンネルや急勾配の多い難工事であった。
- ③明治30（1897）年11月11日、上野—加茂間（26.4キロメートル）が営業を開始。
- ④島ヶ原、大河原、笠置、加茂の四カ所に停車場が置かれた。加茂には機関区も設置。

(4) 広軌対応のトンネルと橋梁



『鉄道ピクトリアル』関西本線のトンネルを訪ねて 小野田滋 No.536 1990. 12 より



- ①明治30（1897）年11月開通の上野—加茂間に建設された島ヶ原隧道（島ヶ原一月ヶ瀬口間）、大河原小隧道、大河原大隧道の3本のトンネルの断面や橋梁（大河原—笠置間の木津川橋梁）は、ドイツの建築定規を採用した広軌対応の設計。
- ②当時、官設鉄道のトンネルの標準は馬蹄形、高さ約4.7メートル、幅約4.3メートル。広軌対応のトンネルの断面は高さ約5.4メートル、幅約4.5メートル。
- ③広軌対応の隧道、橋梁の建設は、当時関西鉄道の囑託として創立当初から技術面の指導に当たった白石直治がアメリカやドイツ留学経験により、大量輸送と高速運転という将来を見据え、広軌論を持論としていたことによると思われる。

- ④広軌対応建設が、将来の経済発展の可能性（将来的な貨客の大量輸送を予測）や経済性（輸送力の増大→運送費の軽減—費用対効果）、また改修工事の利便性（広軌転換時の改築工事を軌道改良のみ、つまり短時間、低コストで実施できる）や利用者への効用（スピードアップ→時間的短縮）に向けて講じた白石の技術者魂と合理精神である。
- ⑤その後、関西鉄道が建設した大仏隧道・鹿背山隧道や片町線（現学研都市線）の各トンネルや橋梁はすべて広軌対応となる。

今後の日程

◎平日大津生涯学習センター学習会 13:30

5月25日（木）『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 VII』

6月22日（木）『近江鉄道敷設歴史研究 I』

◎土曜日学習会 大津市生涯学習センター 13:30～

『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 IV』

5月13日 『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 VI』

6月10日 『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 VIII』