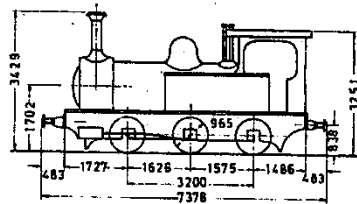


1 関西鉄道の機関車—関西鉄道には他社にない独自の戦略

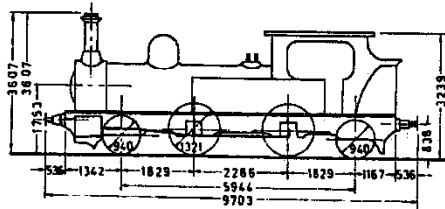
- ①吸収合併した各社所有の機関車にそれぞれ統一した名前をつけた
- ②大阪鉄道から移った機関車—「馬」の名前—池月、磨墨(するすみ)、愛馬鬼鹿毛(おにかげ)、駒月
- ③紀和鉄道から移った機関車—友鶴、小康、隼、鶴(ひよどり)といった「鳥」の名前
- ④南和鉄道の機関車—千早(楠正成がたてこもった城)、
- ⑤奈良鉄道の機関車—春日、三笠
- ⑥浪速鉄道の機関車—望月。
- ⑦関西鉄道が自社の機関車—風・雷といった「自然現象」—雷(いかずち)、電光(いなずま)、「早風(はやかぜ)」、追風(おいかぜ)、飛竜(ひりょう)。電光、早風の塗色は深紅色(明治35年頃まで)
- ⑧これらの名称は機関車そのものではなく、機関車の「形式」に付けられた—同じ名前をもつ機関車は複数両存在。

(1) 関西鉄道の機関車



1.2号→1.七尾 2.近江 1888, 89

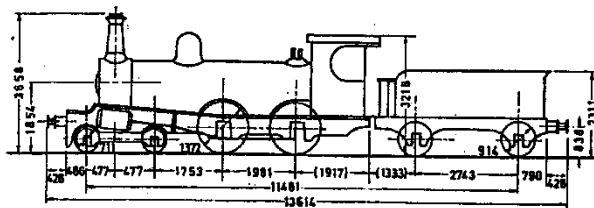
Dübs



3~8号, 11~13, 1889, 90

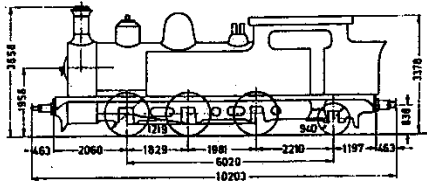
26~29号 "池月" 1 1894, 97

Dübs

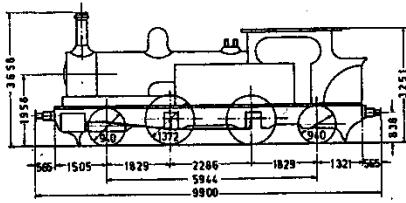


9, 10号 "飛龍" 1890

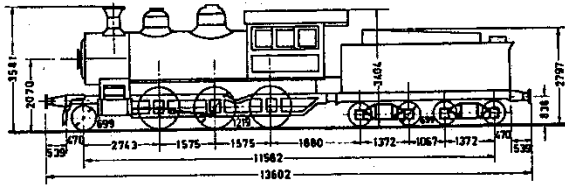
Dübs



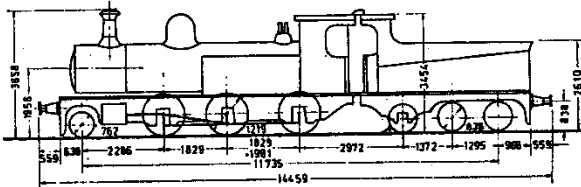
14~16, 78, 79号 1896  
 “雷” 1903  
 Dübs, North British



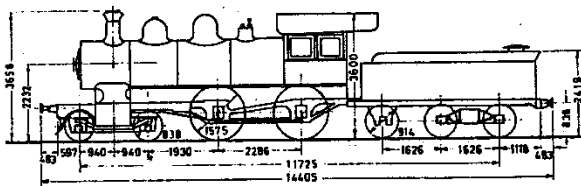
21, 22, 46~51, 1897. 98  
 72~77号“磨墨” 1901. 02  
 Nasmyth Wilson



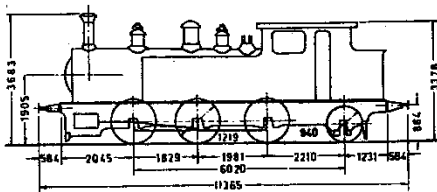
23~25号“鬼鹿毛” 1897  
 Brooks



30~39号“雷光” 1898  
 122, 123号 1906  
 Dübs, North British



40~45, 107~109号 1898  
 “早風” 1906  
 Pittsburgh



105, 106号“雷” 1906  
 Baldwin

## 2 名阪間のスピード競争

- ① 関西鉄道は運賃の引き下げやサービスの改善充実を第一の経営方針としたが、高性能機関車の導入によるスピードアップに社運をかけた。
- ② 関西鉄道（湊町・奈良・名古屋間 174.9 キロメートル）は官鉄東海道線（大阪一名古屋間 196.3 キロメートル）に比べ距離は幾分短いものの、途中、加太越えなどの急勾配区間が多数存在、運転条件は必ずしもよいとはいえない。
- ③ 官鉄の蒸気機関車を上回る動輪直径5フィート2インチ（1575 ミリ）、軸配置2B のアメリカ、ピッツバーグ社製複式高速蒸気機関車「早風」型や同アメリカ製2B形テンダー機の「追風」型が用いられた（それまで、わが国の高速旅客用機関車の動輪径は5フィート（1524 ミリ）が最大）
- ④ 明治34（1901）年10月の関西鉄道の名阪間（湊町～名古屋間）の所要時間は、最速急行列車が4時間58分（表定速度35.2 km/h）。官鉄東海道線の大阪～名古屋間は最速5時間20分前後。

⑤明治34年10月現在の東海道線大阪—名古屋間の路線状況は、京都からは稲荷—大谷経由の旧東海道線ルートで、(近江)八幡—関ヶ原間は単線。なお、明治32年10月15日、関ヶ原駅—長岡駅間の柏原駅経由の現行線が開業。明治36年1月20日、鉄道作業局は急行列車の大幅スピードアップを目玉とする東海道線のダイヤ改正を実施。これで、大阪～名古屋間は4時間55分の運転。

⑥官鉄東海道線名阪間の全線複線化は明治40(1907)年4月8日。

名阪間列車比較表(1)

	国 西 鉄 道				官 設 鉄 道			
	名古屋→淡 町	所要時分	備考	名古屋→大 阪	所要時分	備考		
明 34. 10	4.50	10.58	6.08	0.35	6.42	6.07		
	7.30	14.13	6.43	4.26	10.20	5.54		
				6.20	13.54	7.34		
				8.50	15.48	6.58		
	11.05	16.03	4.58	10.37	17.32	6.55		
	13.15	20.11	6.56	13.05	20.14	7.09		
			15.05	21.21	6.16			
	16.45	23.33	6.48	16.35	21.55	5.20		
明 36. 9				0.50	6.53	6.03		
	5.50	12.08	6.18	3.27	8.25	4.58		
				5.31	11.50	6.19		
	8.50	15.53	7.03	7.15	13.16	6.01		
				8.37	15.04	6.27		
				10.35	16.06	5.31		
	12.55	17.56	5.01	12.25	18.49	6.24		
	14.50	21.36	6.46	14.46	22.06	7.20		
	16.45	23.26	6.41	16.40	21.35	4.55		
				18.15	23.57	5.42		
明 39. 4				0.58	6.51	5.53		
	5.40	11.53	6.13	3.22	8.04	4.42		
	8.10	14.32	6.12	5.15	10.25	5.10		
				8.00	14.31	6.31		
				10.47	17.05	6.18		
	13.00	18.10	5.10	13.19	19.54	6.35		
	13.30	19.53	6.23	16.26	20.48	4.22		
	16.35	21.02	6.27	22.48	4.51	6.03		

時間は便宜上24時刻で示した。太字が競争上優位にあった。

名阪間列車比較表(2) 昭和50年3月

	種別	本数	所要時分	運賃	料金	合計	備 考
新幹線 (名古屋—新大阪)	ひかり	5.3	1:07	970	900	1,870	
	こだま	3.3	1:22				
東海道本線 (名古屋—大阪)	特急	5	2:27~2:30	970	700	1,670	利用は「しなの」1本
	急行	4	2:44~3:55		300	1,270	利用は「比叡」2本
近 鉄 (名古屋—上本町)	特急	13	2:17	1,000	600	1,600	ノンストップ
	急行	15	2:33				
関西本線 (名古屋—天王寺)	急行	3	3:06~3:23	870	300	1,170	全列車奈良乗換え
	普通	3	4:03~4:59		—	870	

明治35年に比べ運賃において約900倍、時間において新幹線の約4分の1から

、当時より遅い関西本線普通列車までその差が激しい。

### 3 関西鉄道のエピソード

#### (1) 石部、甲南駅舎側が「2番のりば」の謎

関西鉄道は草津から名古屋方面(上)に達することを目的として建設された。

#### (2) 「かんせい」鉄道

①漢字の音読みには、「漢音」と「呉ご音」の2種類がある。

②「かんさい」は、漢音で、別名：仏教読み。

#### (3) 停車場に名所案内標は関西鉄道で初めて採用

明治26(1893)年、停車場に旅客サービスを目的として名所案内標をわが国で初めて関西鉄道で採用。

明治二十六年四月頃と思ふ。各駅に何か目新しき設備を致し度しとの事にて、同僚某と諸方の鉄道視察に出掛けた。而して何か良い土産を得たいと見回す中、日光駅(日本鉄道会社)に於て駅員の注意らしく構内垣杭に石油箱の蓋板に、並木縄手(まっすぐな長い道)の案内を記し、釘付けしてあるのを見た。其処で各駅々が、これに倣って名所案内を建出せば便利であらうと気付いたので、帰社の上早速各駅に其駅付近の名所案内標を建てた。大正11年10月22日付「鉄道時報」

#### (4) 車内照明に電灯を初めて取り入れた

- ①鉄道開業当時の列車内の照明は粗末な薄暗いランプが車内に取り付けられているだけのローソクの明かりほどの暗闇で、とても本などを読めるような明るさではない。
- ②当時の照明の仕組みは車両の屋根の上の油を入れる壺に、列車が駅に停車して間に、係員が客車の屋根の上に登り、油壺に種油を注して回っていた。
- ③明治も中頃になると、種油より光度が高く、安価な石油が燃料として用いられるが、それも長くは続かず、やがて車内照明に電灯が初めて取り入れられた。
- ④わが国で電灯照明を初めて取り入れたのは関西鉄道で明治31（1898）年1月のこと。同年4月には、国鉄でも電灯照明を採用。とはいえ、本や新聞が読めるほどの明るさはまだなかった。
- ⑤明治33（1900）年には電池式電灯照明に比べ数倍明るく、真昼のように新聞雑誌が読める英国製のピンチガス灯が採用。当時の人々は驚いたほどの斬新な設備。

#### (5) 色分けて客車の区別

関西鉄道はサービスの改善には熱心で、明治29（1896）年には客車の車体窓下に色帯を巻き、上等（一等）は白、中等（二等）は青、下等（三等）は赤と切符の色に合わせて利用者に解りやすくした。

### 4 関西鉄道の国有化

#### (1) 私鉄の登場

- ①日本の鉄道は、草創期の日本の鉄道行政の頂点に立って牽引した井上勝が、熱心な鉄道国有論者であったことから官設官営を基本方針としていた。
- ②官設鉄道は明治5（1873）年新橋・横浜間、同7（1875）年神戸・大阪間、同9（1877）年大阪・京都間の鉄道敷設を見た後、次の敷設区間として京都・大津間と長浜・敦賀間を敷設、琵琶湖上は連絡船を利用して本土の縦断（南北）線を完成させた。
- ③しかし、東京・京都を結ぶ東西連絡幹線の敷設という一大プロジェクトはなかなか見通しが立たず、その間に民間からの鉄道敷設の動きが高まってきた。
- ④その推進力となったのは新政府の中心人物の岩倉具視が明治14（1882）年に設立した私鉄日本鉄道。日本鉄道は私鉄とはいえ、政府の財政事情からやむを得ず認められた「半官半民」の会社であった。
- ⑤日本鉄道から2年ほど遅れて、いよいよ純粋の民間資本による阪堺鉄道が登場。日本鉄道や阪堺鉄道の私鉄企業の成功を見て、私鉄企業を計画するものが各地に出てきた。
- ⑥当時の明治政府には、鉄道の普及を図る多くの鉄道敷設計画があったが、鉄道敷設の財源が少ない事情もあり、これまでの幹線官設主義の原則を改め、私鉄企業を幅広く認可することにした。ここに明治18（1884）年から21（1887）年にかけての「第一次私鉄ブーム」が到来。

#### (2) 鉄道国有論の浮上

- ①その後の私鉄企業の予想外の伸長により、明治20年代の初期からたびたび国による私鉄の買収を求める声が上がってきたが、私鉄側のその時々事情や国の財政事情が大きなネックとなり、政府は私設鉄道をなかなか国有化できなかった。
- ②景気が良くなると、私鉄には大きな利益をもたらす。そこで鉄道国有論は力を失う。その逆に、景気が悪くなると利益が上がらないから国有論が浮上する。景気の変動によって、私鉄側は常にその意見を変えていった。
- ③折しも日清戦争後（明治27年7月～明治28年3月）の経済の拡大・活況化に乗って、わが国事業投資額の6割が鉄道事業への投資という明治26年～31年の「第二次私鉄起業ブーム」が興る。

④第二次私鉄ブームが去った明治32（1899）年頃および明治33（1900）～34（1901）年の恐慌を背景として民間から私鉄の買収を求める声が上がってきた。また、明治32年には、私鉄の後ろ盾ををしていた全国各都市の商工会議所などからの買収の要望がなされた。

⑤政府はこれをうけ、国有化を行うべく鉄道国有調査会を設け、その答申によって関西、西成、京都、山陽、九州、甲武、日本、北海道炭鉄の8鉄道を、総額2億円、10年間で買収する『鉄道国有法案』『鉄道買収法案』を明治33年に国会に提出。当時は内外の緊迫した情勢から陸海軍勢力の強化を最優先としていたため、買収のための財政上の負担が到底できないとしてこの法案は不成立に終わった。

⑥当時の鉄道国有論は、不況による経営難からといった理由によるもので、鉄道国有の方針やその意義などについての定見があるわけではなかった。したがって、恐慌が去って好況期を迎えるとその方針はすぐ転換するなど一貫性のない主張が多く、こうした好不況による経営方針の動揺は私設鉄道への不信感を増した。

### （3）本格化する鉄道国有化問題

①『鉄道敷設法』の成立により、鉄道の総延長距離は明治35（1902）年には官設鉄道が1,974キロ、私設鉄道が4,845キロとなり合わせて6,800キロを超え「鉄道敷設法」の目的はほぼ達成。国内の幹線ルート敷設はほぼ完成。

②政府の私鉄の国有化計画を本格化させる出来事は明治37（1904）年に始まった日露戦争。

③日露戦争では大量の軍事動員が行われ、大陸への海港基地の広島に輸送するために鉄道が利用。

④【弘前師団の輸送の例】、弘前より広島に向かうためには官鉄の奥羽線で福島に、福島より私鉄の日本鉄道会社の東北線で品川に、品川より官鉄の東海道線で神戸に、神戸より私鉄山陽鉄道会社の山陽線で広島と幾度も乗継ぐ必要があった。

⑤日露戦争時の鉄道輸送の重要性を認識した軍部は大陸へ進出するためにはスムーズな軍事物資輸送を必要とし、国内の鉄道は国有化による均一の全国的交通ネットワークの構築の必要なことが求められた。

⑥また、私鉄の場合、株式会社であるから、経営状態を詳しく株主に報告しなければならず、軍事上の秘密が漏れやすいことも問題とされた。

⑦鉄道国有化の要請は軍部のみならず経済界からもわき起こってきた。わが国の資本主義の発達に伴い鉄道の使命がますます高くなると輸送体制も大量・長距離輸送の需要に適應できるように向上する必要がある。

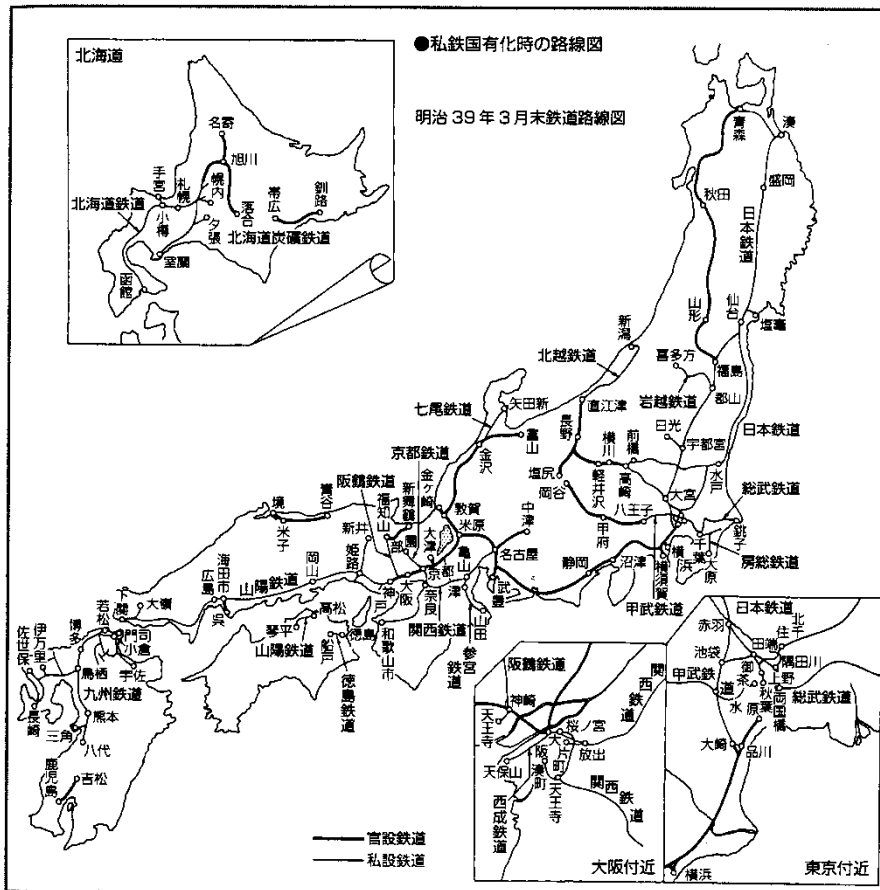
⑧経済の発展に伴い工業原料、燃料、鉱石、石炭等の長距離輸送が問題となってきた。また、鉄道は大量生産による商品の大量輸送機関としての地位を確立し、新橋－下関、上野－青森といった長距離列車が走り、ある会社に属する貨車も他の鉄道会社の貨物を運ぶという、全国的ネットワークが完成しつつあったが、私鉄、官鉄それぞれの鉄道会社の運行時間が複雑で運賃も不統一→一貫輸送が出来ないため貨物の延着、停滞。

⑨人々も東京、大阪等の大都市へ出稼ぎに鉄道を利用するようになり長距離の旅が日常的となってきた。

⑩鉄道国有化の実現の必要性の最大の理由は、まず営業制度、とくに運賃、経理などの統一と、それに基づく一貫輸送体制というように、とくに輸送能率の向上の実現があった。

⑪運賃が統一されれば全体として利用者の運賃負担は軽減され利用者が増加し、一貫輸送体制が実現すれば列車の直通、運転時間の短縮等が期待される。

⑫こうして軍部や産業界からの強い要望もあって、日露戦争中の明治38（1905）年初めに、桂内閣は調査委員会を設けて抜本的な改善策として、「鉄道国有の趣旨概要」と「私鉄買収調査要項」を策定。



#### (4) 鉄道国有化法案の成立

- ①明治38（1905）年の日露戦争後には、特に産業基盤の整備や軍事輸送上の必要性から、鉄道はいっそう重要なインフラ（社会資本）としての位置づけがなされた。
- ②当時、日本の鉄道は総延長距離にして私鉄が官鉄の2～3倍の優位を保っており、輸送体制の統一と強化のために全国的な鉄道幹線網を国家によって築きあげること、そのために日本の国内の既存の私鉄企業の買収により国有化することが急務とされるようになった。
- ③鉄道国有化をすすめた桂内閣のあとをついだ西園寺内閣も、鉄道国有化を重要政策にした。明治39（1906）年2月17日、山県伊三郎逓相は「鉄道国有法案」を閣議に計った。
- ④同案は、関西、西成、京都、山陽、九州、日本、北海道炭鉱、参宮、七尾、甲武、阪鶴、徳島、総武、房総、北越、岩越、北海道の17私鉄会社を、総額4億円余をもって買収するというもの。
- ⑤閣議においては、この法案を修正、17私鉄会社のほかに、あらたに15の私鉄会社—近江、南海、高野、河南、中国、博多湾、尾西、豊川、中越、豆相、上武、水戸、成田、川越、東武をこれに加へ、合計32の私設鉄道を国有化することに決した。ここには近江鉄道も含まれていた。
- ⑥閣議修正による鉄道国有法案は、明治39（1906）年3月6日、衆議院に上程、西園寺首相（立憲政友会）みずから提案理由の説明をおこなった。
- ⑦衆議院において一週間に亘って審議が重ねられ、同年3月16日に賛成243、反対109の多数をもって原案を可決。
- ⑧貴族院では「買収私鉄は関西など17会社のみとする」という修正のもとに同年3月25日に可決。ここに国有化を望んでいた近江鉄道は貴族院の審議過程で削除された。
- ⑨「鉄道国有法修正案」は衆議院に戻され再審議に付された。本来は両院協議会が開催される予定であったが、法案の通過を急いだ立憲政友会が会期末であることを理由に明治39年3月27日、第22回帝国議会の最終日に衆議院本会議において貴族院からの全く同一の修正案を討論抜きで採決を強行、反対議員総退場という議場騒然たるなかで即日可決成立。

- ⑩鉄道国有法は明治39年3月31日法律第一七号をもって公布され、ここに幹線国有の原則が樹立された。
- ⑪鉄道国有法の公布に伴い、被買収鉄道の買収などの事務がなされた。買収期間は、鉄道国有法第二条で10年間とされていたが、明治39年7月に買収遅延は財政上の損失、交通上の損害となるなどの理由から、当初の原案どおり、明治39年から40（1907）年までの2年間となり、明治40年の10月までに、北海道炭礦鉄道以下の関西・京都・西成・阪鶴・山陽・鹿島・九州・参宮・七尾・甲武・房総・総武・北越・岩越・日本・北海道の17私鉄を買収することになる。
- ⑫国有化のための買収総額4億5,620万円、買収総路線延長4,563キロメートル車両総数25,069両に達した。
- ⑬これにより、買収直前には5,231キロメートルあった私鉄の87.2%が買収。その結果、日本の鉄道の国鉄のシェアは国有化前の明治38年度と比較すると、開業距離で32.0%（2,413キロ）から一挙に90.9%（7,151キロ）を占めるに至り、輸送人キロ、輸送トンキロ、従業員数も大幅に増加。ここに国有鉄道を中心とする鉄道ネットワークが完成し、政治、経済、文化や国民意識の標準化も含めた中央集権的な仕組作りに大きく貢献する。
- ⑭鉄道国有法には、日本の幹線鉄道は政府がこれを経営するという原則が貫かれ、この原則は、国鉄の分割民営化の時まで生き続けた。
- ⑮買収のなかで混乱を極めたのは機関車や客車、貨車といった車両の管理。官鉄が保有していた機関車769両、客車1,832両、貨車1万821両に、私鉄から移管された機関車が1,118両、客車が3,101両、貨車が2万850両加わり、それだけでも管理が大変だったことに加えて、車両の形式が官鉄も含めて各社まちまちに設定されていたために、その統一を早急に進める必要があった。
- ⑯施設や車両だけでなく、職員も膨大に吸収したため、業務の重複も避けられなかった。
- ⑰こうした事態に対処するために、政府は鉄道作業局を帝国鉄道庁に格上げし、さらに明治41（1908）年12月5日には鉄道院と改組したうえで内閣の直轄機関とした。
- ⑱明治40年4月1日、中国大陸で南満州鉄道株式会社が発足。日露戦争に勝利してロシアから獲得した権益を政府から受け継いで、満州の開発を図ることを目的とした明治政府の国策会社。初代総裁には、後に鉄道院稔裁になる後藤新平が就いた。
- ⑲「国有化」は全国的な鉄道網形成の重要な画期であったが、一面ではそれまでの鉄道事業のベンチャービジネスとしての醍醐味を奪い、多くの経営者や投資家が鉄道事業から電力業などに新たな活路を見出す契機となった。

会社名	開業年	買収年月日	線路 マイル程	車 輛				引 統 人 員	買 収 時 資 本 金	公債交付総額	支 払 額
				機関車	客 車	貨 車	合 計				
北海道炭礦 甲 武	M 22	明治 39. 10. 1	207 51	79	102	1,759	1,940	3,673	12,500	30,997,100	30,997,088.231
日 本 岩 越	22	39. 10. 1	28 54	13	92	316	421	990	5,500	14,599,550	14,599,547.152
山 陽	16	39. 11. 1	860 35	368	857	6,411	7,636	13,473	66,000	142,523,600	142,523,532.326
西 成	31	39. 11. 1	112 60	6	23	112	141	266	6,000	2,422,000	2,421,962.941
九 州	21	39. 12. 1	433 46	152	500	2,109	2,761	8,792	36,100	76,639,200	76,639,150.367
北 海 道	31	39. 12. 1	4 44	4	23	227	254	1	1,650	1,846,900	1,846,877.098
京 都	22	40. 7. 1	495 27	256	392	7,148	7,796	10,854	62,000	118,508,150	118,508,106.311
阪 鶴	35	40. 7. 1	158 77	27	44	300	371	1,203	6,340	6,131,500	6,131,493.465
北 越	29	40. 8. 1	22 16	5	60	100	165	266	4,500	3,296,400	3,296,364.291
総 武	30	40. 8. 1	70 11	17	44	265	326	1,134	4,000	4,284,350	4,284,302.455
房 総	30	40. 8. 1	101 54	18	74	298	390	934	3,700	3,721,800	3,721,764.200
七 尾	27	40. 9. 1	74 73	24	121	274	419	1,064	6,000	12,406,050	12,406,001.241
徳 島	28	40. 9. 1	39 32	9	32	95	136	280	1,040	960,400	960,390.421
関 西	31	40. 9. 1	34 27	4	19	77	100	243	1,100	994,300	994,264.755
参 官	31	40. 9. 1	21 39	5	25	46	76	197	8,000	697,200	697,159.002
	22	40. 10. 1	299 16	121	571	1,273	1,965	4,651	24,182	30,437,550	30,437,507.992
	26	40. 10. 1	38 58	10	88	74	172	388	1,900	5,728,950	5,728,900.534
			3,004 00	1,118	3,067	20,884	25,069	48,409	243,312	456,195,000	456,194,412.782

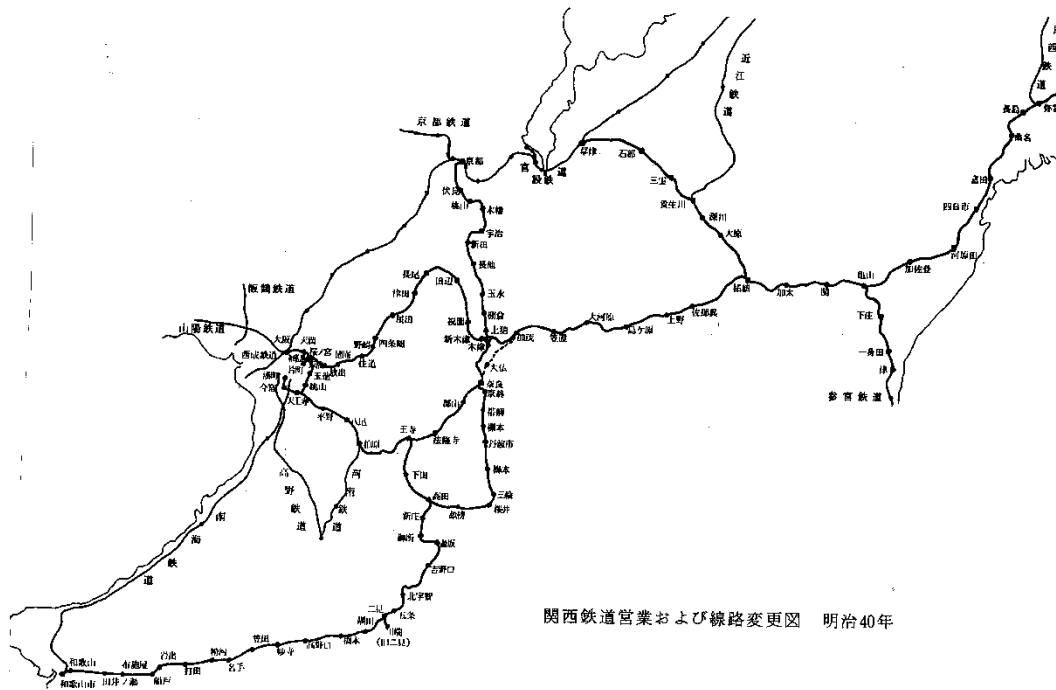
### (5) 関西鉄道の国有鉄道への買収

- ①国有化されることになった私鉄各社の国有化に対する姿勢は、賛成5社、条件付賛成2社、反対4社、その他6社は大勢にしたがうであった。幹線をもつ規模の大きな日本鉄道・山陽鉄道・九州鉄道の各社は大勢に従うとした。
- ②一方、大阪～名古屋間の輸送サービスで官鉄と激しい競争をした関西鉄道は、社長片岡直温が民営主義を唱えて買収反対の姿勢を示した。
- ③明治39年3月31日に公布された鉄道国有法の第一条には、買収鉄道は「一般運送ノ用ニ供スル鉄道ハ総テ国ノ所有トス、但シ一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道ハ此ノ限りニ在ラス」とある。
- ④関西鉄道は、「名阪間は幹線の観を呈している面もあるが、同区間には別に官鉄東海道線があり、関西鉄道は国有法第一条に謳う『一地方の交通を目的とする鉄道』で、買収の対象としている幹線にあたらないという理由をもとに鉄道国有除外請願書を同年12月12日に内閣総理大臣へ提出。同月14日には「国有除外請願懇願書」を貴族院及び衆議院議員へ懇願書を送ったりして、買収拒否の姿勢を貫いたが、除外はもちろん認められなかった。
- ⑤関西鉄道は国有化は免れないとして明治39年12月12日の株主総会において、将来の国有化に際して少しでも条件を有利にしようと「電気を原動力として導入すること、複線化の促進を図る」ことを決議している。
- ⑥明治40年1月には名古屋一河原田間、奈良一天王寺間、京都七条一奈良間の複線化の認可を受け、さらに湊町一奈良間、京都七条一奈良間、天王寺一大阪間、名古屋一河原田間では特に電気動力併用の認可まで受けた。
- ⑦これらの工事計画は、「鉄道国有法」公布によって関西鉄道買収が決定後になされたものであり、買収価格交渉を有利に導く算段にみえかねないが、天王寺一奈良間の複線化計画のうち、天王寺一柏原間は、明治40年8月30日に完成した。
- ⑧なお、関西鉄道は明治40年3月末現在の営業係数は47.6%であった。
- ⑨関西鉄道による電車運転計画は、現在では全て実現しているが、湊町一奈良間の電化は、昭和48(1973)年9月20日実施。複線化計画に至っては、現在もなお未施工の区間を多く残している。



⑩結局、関西鉄道は明治40年10月1日国に買収された（参宮鉄道も同時）。その当日、政府代表の帝国鉄道庁総裁と関西鉄道株式会社社長が湊町事務所において引き継ぎがおこなわれ、線路481.5km、車両数1,965両（機関車121両、客車571両、貨車1,273両）が引き継がれた。買収価格は翌41（1908）年10月に決定、その額は3,612万9,873円33銭4厘であった。

⑪もし、明治40年に関西鉄道だけ国有の枠を外されていたとしたら…その優秀な技術陣の手によって早期に電化され、今日の関西の電気鉄道網の地図は大きく塗り変わっていたかもしれない



### (6) 国有化後の関西本線

①関西鉄道の国有化後の明治42（1909）年10月12日、線路名称制定が行われ、大阪・湊町と名古屋を結ぶ路線は関西本線となった。関西本線が、鉄道国有化後、見かけ上は幹線でも実質はローカル線化するの、国有化前のライバル東海道線重視の施策と強くかかわっている。

②国有化後の東海道本線は発展の一途をたどり続けたが、関西本線は花道から一気に衰退の道を歩み始める。

③関西本線のダイヤは、参宮線との連絡を重視する方式で編成。それは、中央本線が塩尻で分割され、篠ノ井線（松本・長野）連絡重視で組まれている状況に類似する。塩尻にみあう役割を長く果たすのが亀山であった。

④東海道本線の電化、近鉄の軌間統一による名阪直通、加えて東海道新幹線の開業により関西本線の大阪・名古屋間の直通列車の設定の必要性がなくなり、そのことが関西本線の3分割（湊町・加茂（大阪都市圏）、加茂・亀山、亀山・名古屋（名古屋都市圏））を導く要因となったのである。

参考文献：『鉄道ピクトリアル』NO536 平成2年 特集関西線 鉄道図書刊行会 関西本線成立の経緯 中川浩一

### (7) 国有化後の草津線

①関西鉄道の国有化後の線路名称制定が行われ、柘植～草津間は草津線となった。

②大正7（1918）年に大原駅が大原市場駅と改称、大正11（1922）年に手原駅が開業。

③国有化前まで私鉄の関西鉄道（草津線）と国有の東海道本線は経営体が異なるため、関西鉄道の列車はすべて分岐点の草津駅を起点としていた。しかし、明治45（1912）年6月15日より鉄道院の全国的な運転系統の見直しで、当時1日6往復の草津線の列車はすべて馬場駅（現膳所駅）が起点。

- ④このため、草津駅は単純な通過駅と化し、停車時間は3～5分間に短縮、草津駅およびその周辺の人々の動きは大きく変化。
- ⑤草津町にとってこの起点変更は、乗り換え客が流れなくなったのみならず、草津機関庫の廃止、機関庫員の馬場駅への移籍、草津駅職員の減員化となってあらわれ、構内販売人も4人に制限された。『草津市史』
- ⑥また、国有化の直前に草津駅が改築されたが、新駅舎が旧駅舎よりも小規模となった。
- ⑦大正時代には、草津線の列車は京都発着になり、このダイヤは昭和31（1956）年まで続いた。

## 5 鉄道国有化後の私鉄

### （1）軽便鉄道法の公布

- ①明治39（1906）年の鉄道国有化法による幹線的大私鉄の買収により、買収直前には国内鉄道網において国鉄に対し圧倒的な優位を誇っていた私鉄であったが、買収を免れた大手私鉄の南海・東武以外の残されたほとんどの私鉄は「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」営業キロの短い地方鉄道、地域内鉄道であった。
- ②こうした現実に対して、当時、国力の充実として国鉄幹線に接続して枝線の役目をなす路線を速やかに全国各地に敷設する必要があるがあった。
- ③それらは官鉄以外に私鉄の新規設立、新規路線の建設に頼らざるをえなかった。
- ④私鉄の新規設立・路線建設、運営に対する監督法規である「私設鉄道法」の規定内容は、国有化以前に成立した幹線私鉄を対象にきびしい規制を課した「私設鉄道法」で、単に「一地方の交通を目的」とする現状の私鉄設立に適用するにはあまりにも厳しすぎた。
- ⑤政府は従来の「私設鉄道法」を大幅に緩和する「軽便鉄道法」を明治43（1910）年2月の第二十六回帝国議会で提出、同法は同年4月21日法律第五七号をもって公布（同年8月3日施行）。
- ⑥この法律は、(a)軽便鉄道の免許を申請する者は必ずしも株式会社でなくても個人でもよい(b)従来の鉄道では、免許も仮免許が下りてから本免許と二重の手順を踏んでいたがこうした手順を経ず直ちに免許が与えられる(c)軌間も760ミリ以上ならば自由で、指定された期限内に工事施行の認可を受ければ、曲線、勾配の制限もゆるやかで線路、停車場、車輛等諸設備もこれまでとは簡便なものでよいなど、起業者にとって非常に都合のよいもの。
- ⑦「軽便鉄道補助法」の公布一さらに軽便鉄道で毎営業年度の利益金が建設費に対し分の割合に満たないときは、政府が営業開始より5年を限度としてその不足額の補助受給を謳った「軽便鉄道補助法」が明治44（1911）年3月23日法律第一七号をもって公布（翌年1月1日施行）。
- ⑧軽便鉄道の法制化を契機として、国有化以後衰えかけた私鉄の起業熱は再び盛んになり、明治44年から大正5（1916）年にかけて、先に「私設鉄道法」に基づいて運営していた東武、南海など従来の大手私鉄各社も、規制の緩和と補助受給のメリットを好都合として相次いで軽便鉄道に転換、ここに私設鉄道は皆無となった。

『「民都」大阪対「帝都」東京』 原武史 講談社 1998年より

- (1) 私設鉄道条例と官設鉄道との関係
- (2) わずか三か条—軌道条例 (明治23年8月)
- (3) まさに卓見—国際標準軌を採用
- (4) 拡大解釈—阪神電気鉄道の開業
- (5) 五大私鉄の開業

#### 今後の日程

##### ◎土曜日学習会 大津市生涯学習センター

7月 8日 午前10:00～『近江鉄道敷設歴史研究 I』

8月26日 午前10:00～『近江鉄道敷設歴史研究 III』

##### ◎平日大津生涯学習センター学習会

6月29日(木) 13:30『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 IX』

7月20日(木) 10:00『近江鉄道敷設歴史研究 II』

##### ◎守山学習会 守山市Lセンター 13:30～

7月13日(木) 『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 I』

8月17日(木) 『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 II』