

箕面有馬電気軌道開業までの状況⁽¹⁾

白石晃三

1. 近代における鉄道の位置づけ

1814年、英国のステューヴンソンが蒸気機関車を発明した。その後、1830年には、マンチェスターーリヴァプール間に鉄道が開通した。時代は帝国主義に突入していた。帝国主義とは、ある国の政治的経済的支配権を他国や他の領土にも拡大していく侵略主義のことである。鉄道が発明される前までは大量輸送の手段は船であった。それゆえ、世界的な大都市は内陸地ではなく、川、海沿いにあった。日本でも江戸や大坂は海と多くの川によってまちが成り立っていた。ところが、鉄道の誕生と帝国主義により、物資や兵隊を大量輸送するための鉄道がどの国でも重視されるようになった。1900年には世界全体で鉄道敷設距離は約80万 km に達していた。

2. 線路幅の違い

一般的に線路幅は国際標準軌 1435mm と 狭軌 1067mm とがある。国際標準軌は古代ローマのボンベイ遺跡の馬車道跡にさかのぼるともいわれるが、直接は19世紀の英国にさかのぼる。狭軌は主に英国の植民地で用いられていた。国際標準軌の方が安定性に優れ高速走行が可能だが、狭軌よりも敷設費用が高くなる。

(1) 論文作成に関して、神戸学院大学経済学部角村正博教授と岩橋誠一教授からのサポートがありました。深く感謝します。

箕面有馬電気軌道開業までの状況

日本国政府が当初採用したのは狭軌である。したがって、現在の JR の線路のほとんどが狭軌である。また、1910年に軽便鉄道法が公布され、線路幅が1067mm以下の鉄道は軽便鉄道と呼ばれている。軽便鉄道は狭軌の鉄道よりも少ない資本で走らせることができるので、地方のローカル鉄道で多く用いられることとなった。

明治政府は富国強兵政策を採っていた。物資や兵隊の輸送を担う鉄道は官営が望ましいと政府は考えていたが、短期間に日本全国に鉄道を敷設することは狭軌であっても財政的に不可能であった。そこで、「先に民間に鉄道をつくらせておいて、後で政府が法律により官営化する」状況が明治以降続いていくこととなった。

3. 明治以降の日本の鉄道敷設状況

(1) 西南戦争による変化

1868年に明治改元されてわずか4年の1872年に日本初の鉄道が新橋－横浜間で開業した。民営ではなく、官営鉄道（官鉄）である。関西では1874年に官営の鉄道が開通した。現在の JR 東海道線の大阪－神戸間である。

1877年2月に西南戦争が起きた。9月に終結をみたが、戦費は約4100万円かかった。当時の明治政府の1年間の税収が約4800万円であったことを踏まえると政府にとって多額の戦費であったことがわかる。この西南戦争によって、政府は原則国有から東海道線（1889年全通）などを除き、政府の保護や助成による民営鉄道へと方針転換した。

1877年に現 JR 東海道線の京都－大阪間が、1880年には京都－大津間が開通した。いずれも官営である。したがって、1880年には、現 JR 東海道線の大津－神戸間で官営鉄道が走っていたことになる。後の小林一三による箕面有馬電気軌道は、この東海道線の線路の上を横断するかたちでつくられることになる。

1884年12月に阪堺鉄道株式会社が設立された。現在の南海電気鉄道である。日本鉄道、東京馬車鉄道に次ぐ日本3番目の私鉄になる。ただし、純粋な私鉄

としてはこの阪堺鉄道は日本最初の鉄道であった。1885年に難波―大和川間で開業し、1887年には堺まで延伸された。大阪難波と堺を結ぶという意味では日本で最初の民間の都市間近郊鉄道でもあった。

（2）私設鉄道条例と軌道条例

1887年5月に私設鉄道条例が公布された。1885年に内閣制度は始まっていたが、大日本帝国憲法発布が1889年、第1回帝国議会開会が1890年である。したがってこの私設鉄道条例は議会で成立したものではなく、明治天皇による勅令の形をとったものである。全41条からなり、1880年代に誕生した民営鉄道や今後誕生する民営鉄道に対して政府が細かく監督し、鉄道政策の主導権を政府が持つことを示している。

41条の中でも特に重要なものを示しておく。第7条で軌道は3尺6寸（1067mm）と定められた。これまで敷設された官営鉄道の軌道は狭軌1067mmなので、これは民営鉄道の線路幅は官営鉄道と同一でなければならないことを意味している。第23条では戦時もしくは事変に際して国が使用できるとある。第26条には政府が官営鉄道を民営鉄道に接続させたいときには民営鉄道側は拒否できないこと、第34条には接続の手續きとその際の両方の鉄道運賃は鉄道局長官（政府）が決めること、が書かれている。さらに、第27条の官営鉄道の規則を民営鉄道にも当てはめること、第35条の免許状下付から25年経過後は政府が買取できること、を踏まえると、この私設鉄道条例は先程述べた「先に民間に鉄道をつくらせておいて、後で政府が法律により官営化する」法律であるといえよう。

1888年1月に山陽鉄道株式会社が設立され、11月に兵庫―明石間で開業した。社長は福沢諭吉の甥であった中上川彦次郎であった。1889年には神戸―姫路間まで拡張され、神戸で官営鉄道と接続した。1901年5月には神戸―馬関（現、下関駅）間が全通した。現在のJR山陽本線にあたる。民営鉄道だったが、鉄道国有法（1906年）により国有化されたからである。三井銀行大阪支店勤務時

箕面有馬電気軌道開業までの状況

代の小林一三は、開業したばかりのこの山陽鉄道に乗って広島支店まで現金を輸送する仕事をしていた。

1889年3月に関西鉄道株式会社が設立され、12月に草津―三雲間で開業した。現在のJR草津線にあたる。近隣の民営鉄道を買収しながら拡張し、最終的には現在のJR関西本線、草津線、片町線、紀勢本線、桜井線、和歌山線、奈良線、大阪環状線の東半分、までを所有するまでにいたった。そして官営鉄道（現在のJR）と運賃、速度などで激しい競争を繰り広げた。しかし、山陽鉄道と同じく鉄道国有法により国有化された。箕面有馬電気軌道は国有化された大阪環状線東半分の線路の上も横断するかたちでつくられた。

1890年8月、軌道条例が公布された。全3条（1919年に全5条に改正）の簡素な法律であった。軌道とは専用の線路を持たず既存の路面に敷かれるものであり、人を運ぶものを指している。専用の線路を持ち、人も物資も運ぶこれまでの鉄道と区別されて用いられている。第1条、人々の運輸のためにつくられる馬車鉄道や軌道は内務大臣の特許を受けた上で、公共道路上に布設すること。第2条、軌道敷設のために土地を取得する場合は内閣の認定を得ること。第3条、新設された軌道と、その際拡張された道路は共に道路（敷）に編入すること。

箕面有馬電気軌道は名前の通り、軌道で開業した。民営で開業する場合、全41条からなる私設鉄道としてではなく、全3条の軌道の方が国の規制が少なく、経営がやりやすい点に注目する必要がある。軌道でなく私設鉄道であれば、政府の意向次第で拒否権なく政府に買収、国有化されることを念頭に置きながら経営をしなければならないからである。

1892年、鉄道敷設法が公布された。全国各地で国が建設すべき鉄道路線を定めた法律である。法案成立の際、民営鉄道の株主であった帝国議会議員たちによる修正をうけ、予定鉄道路線は民営鉄道の建設も容認する内容となった。これにより当時の鉄道庁長官は辞任した。

（3）日清・日露戦争，そして箕面有馬電気軌道の誕生

1894年から1895年までは日清戦争であった。私設鉄道条例により、全国の鉄道は戦争のための物資、兵隊輸送のために政府の管理下に置かれた。戦争遂行のための大本営が広島に設置されたこともあり、特に神戸で官営鉄道と接続し、下関まで敷設されていた山陽鉄道は戦争遂行のため不可欠であった。

1894年2月、京都電気鉄道株式会社が設立され、1895年に東洞院塩小路下ル（現、JR 京都駅近く）－伏見下油掛間で開業した。日本初の営業用路面電車である。つまり、日本で最初の民営の電気の軌道であった。ただし、狭軌である。後に誕生する箕面有馬電気軌道も民営の電気の軌道であるが、国際標準軌を採用した。

1895年、阪鶴鉄道株式会社が設立され、1897年2月に池田－宝塚間で開業した。設立の目的は商業の中心である大阪と軍港の舞鶴を結ぶ鉄道をつくることであった。1904年11月には塚口－新舞鶴間に拡張した。現在のJR 福知山線にあたる。1907年には三井銀行を退職した小林一三が監査役として入社している。しかし、前年1906年の鉄道国有化法により阪鶴鉄道は国有化が決定していた。監査役としての小林の仕事は国有化手続きを進めることと同時に池田、箕面、有馬に新しい鉄道を敷設するための新会社の設立だった。これが、箕面有馬電気軌道になる。

1899年6月、摂津電気鉄道株式会社が設立され、1905年4月に出入橋－三宮間で開業した。現在の阪神電気鉄道である。当初、私設鉄道を目指していたが、並行して走る官営の東海道線と競合するために国から許可されず、軌道として設立が許された会社だった。そこで、阪神間を1時間という当時としては高速の走行することで東海道線との競争に勝つことを考えて鉄道建設が行われた。電化した鉄道（電車）にした。狭軌でなく国際標準軌を採用した。さらに軌道であるにもかかわらず、路線全体の6分の5を専用線路にしたのである。本来、軌道とは軌道条例にも定められていたように一般の道路上に線路を敷くものであった。今でいうところの路面電車である。当時は自動車やバイクはないので、

箕面有馬電気軌道開業までの状況

道路は馬車、人力車、人が通行していたが、彼らは頻繁に軌道の線路上を横断する。それゆえ、軌道であれば高速走行は不可能であった。技術的にも当然、路面に敷かれた線路をよりも専用線路の方が高速走行できる。こうした摂津電気鉄道のやり方は、以後にできる多くの私鉄の見本となっていく。箕面有馬電気軌道にも採用されている。

1900年3月、私設鉄道法が公布された。これまでの私設鉄道条例を改正し、全98条に拡大した内容となっている。特徴は民営鉄道事業者を詳細に規制していることである。事業者は路線敷設の詳細を事前に政府に提出し許可を受けた後、会社設立の許可を政府からもらう必要がある。さらに会社の役員人事や運賃に政府が介入できるとしている。線路幅は特例を除き、狭軌のみと決めている。これは私設鉄道条例の内容を受け継いでいる。将来、政府による買収や官営鉄道との乗り入れを考えているからである。軌道はこの私設鉄道法の適用外であることに注意が必要である。

1903年9月、大阪市営電気鉄道が花園橋―築港栈橋間（現在の大阪市内の九条新道から大阪港までにあたる）で開業した。国際標準軌を採用した電化鉄道である。日本初の自治体による電気鉄道である。大阪市が建設運営している大阪港へのアクセスのために新設したものである。これ以降、大阪市は原則、民営鉄道を大阪市内（現在の旧市内）に入れさせない「市営モンロー主義」を採ることになる。大阪市営電気鉄道開業時点で大阪市内を走っていた民営鉄道は関西鉄道（1906年の鉄道国有法により国有化）と阪堺鉄道（現、南海電鉄）のみであった。

1904年から1905年には日露戦争が起こった。この戦争によって翌1906年3月、政府は鉄道国有化法を公布することになる。戦時には政府は民営鉄道を使用できることになっていたが、この時点で国内の鉄道事業は民間中心になっていたことで次の問題が無視できなくなった。1つ目は、民営鉄道の路線に政府が軍事輸送用の臨時列車を走らせる時には、事前に民営鉄道に知らせてダイヤの調整をしなければならないが、これにより軍事機密が外部に漏れる恐れがあると

いうことである。もう1つは、当時民間企業が外国へ商品を輸出する際には、港まで鉄道で運んでいたが、鉄道が民営だと勝手に運賃を値上げされる可能性があり、輸出品の価格が上昇して国際競争力を失う恐れがあるということである。それゆえ、全国17の民営鉄道を国有化（原案は32だったが帝国議会で修正された）する法律をつくったのである。山陽鉄道、阪鶴鉄道、関西鉄道などが国有化された。

そして、1907年10月19日箕面有馬電気軌道株式会社が資本金550万円で設立され、1910年3月10日に現在の宝塚線と箕面線が開業した。さらに同年6月には池田駅前の室町住宅地の分譲販売を開始した。

4. 関西の軌道の特徴と箕面有馬電気軌道の特徴

(1) 岩下清周

もともと小説家志望だった小林一三は慶應義塾大学の学生だった1890年、17歳で山梨日日新聞に小説『練絲痕』を連載していた。大学卒業時に新聞社に就職することが小説家になる一番の早道だと勧められ、新聞社に就職活動をしたが失敗し、1893年、三井銀行に入社した。三井銀行に入社できた理由は、1891年に山陽鉄道を辞職し三井財閥に招聘された中上川彦次郎が慶応大卒を優先的に入社させていたからだった。小林自身は銀行の仕事に熱意はまったくなかったが、大阪支店勤務時代に支店長になった岩下清周との出会いが彼の運命を変えることになった。その後、岩下は中上川と対立して三井銀行を辞職し、北浜銀行を設立した。小林はこの岩下と三井物産の飯田義一から阪鶴鉄道の監査役になることを勧められたのだ。それと同時に梅田と池田、箕面、有馬に新しい鉄道を敷設したいという話も聞き、小林は全精力を傾けることになる。したがって、岩下清周の存在なしに箕面有馬電気軌道はないということになる。

岩下清周は他にも大阪電気軌道株式会社（現、近畿日本鉄道）の設立にも尽力している。現在、近鉄奈良線は生駒山をトンネルで抜けて大阪から奈良に至っているが、このトンネルで抜くことを主張したのも岩下である。こうした彼の

箕面有馬電気軌道開業までの状況

行動の背後には彼の工業立国論があったといわれている。岩下は東京商法講習所（現、一橋大学）卒業後、三井物産に入社している。ニューヨーク支店、パリ支店勤務を経て、工業立国論を持つにいたった。彼が学んだのは西洋の主要な建築物は不燃物だが日本は木造建築であること、普仏戦争でフランスが敗北したのはドイツに比べて兵器生産率が低かったからだということだった。それゆえ、産業の中心は不燃建築物であるべきだということ、産業の育成が重要ということだ。実際、彼が設立した北浜銀行本店は大阪初のヨーロッパ風の不燃建築物であった。さらに、小林一三の他にも大阪電気軌道の金森又一郎、森永製菓の森永太郎、豊田織機の豊田佐吉、小田急の利光鶴松など若手企業家と親交を持ち、北浜銀行を通じて彼らの事業に積極融資した。

（2）箕面有馬電気軌道の資金

先程見たように箕面有馬電気軌道は1907年に設立されたが、当時は日露戦争後の戦後不況の時であったため、新規企業である箕面有馬電気軌道株式会社の株を引き受け手が見つからなかった。そこで、発行株式11万株のうち、未引受株5万4千株を岩下の北浜銀行と小林の知人たち、そして小林自身で引き受けることにした。

小林は三井銀行勤務時代に三越呉服店の副支配人募集に応募していた。三井呉服店が三井傘下から独立して株式会社になることに伴うものであった。副支配人の内定も得たこともあって、村井銀行から借金をして三越呉服店の株を購入していた。結局、副支配人にはなれなかったし、銀行から借金の返済を求められて三越の株を売却することになるが、運良く日露戦争による好景気時だったこともあって購入額の倍の額で売却できた。この三越呉服店株の売却益と三井銀行退職による退職金を使って箕面有馬電気軌道の未引受株を引き受けたのである。

（3）関西の軌道の特徴

摂津電気鉄道株式会社（現、阪神電気鉄道株式会社）、京阪電気鉄道株式会社、大阪電気軌道株式会社（現、近畿日本鉄道株式会社）、箕面有馬電気軌道株式会社（現、阪急電鉄株式会社）はいずれも私設鉄道ではなく軌道であった。

線路幅は狭軌でなく、国際標準軌を採用している。国際標準軌は高価だが、狭軌よりも安定的なので高速走行が可能である。また、国際標準軌であれば官営鉄道（国鉄）との乗り入れが不可能である。現在、関東の私鉄がJRとの相互乗り入れを行っているのに対し、関西では相互乗り入れが進まない理由がここにある。

さらに、ターミナル駅を官営鉄道の駅とは別の駅として離れた場所につくことで官営鉄道に対する独立心を示している。現在でも関西の私鉄とJRの乗り換えは不便なままである。

軌道だが、専用線路を持ち、全線が複線電化されていた。当時、官営鉄道は電化されていないし、関西以外の民営鉄道でも専用線路を持つ電車はなかった。

すでにあった官営鉄道（国鉄）と並行して路線がつくられ、会社設立当初から官営鉄道との競合を意識していた。箕面有馬電気軌道は国有化される阪鶴鉄道（現、JR 福知山線）に並行してつくられている。

（4）箕面有馬電気軌道の特徴

反官精神（反骨精神）が現われている。すでにあった国鉄大阪駅の南にターミナル駅として梅田駅を建設した。当時、大阪市は市営モンロー主義で大阪市内に民営の駅を認めない方針だったが、小林一三が大阪市を説得し許可させた。また、国鉄東海道線と城東線（関西鉄道保有だったが鉄道国有化法で買収。現、大阪環状線の大阪―天王寺間。）の線路を高架でオーバークロスさせることも鉄道院を説得して許可させた。国鉄の汽車や駅を見下ろす電車であることを意識してつくった（一三作詞の唱歌がある）。

沿線に都市や観光地がない。終点の宝塚にはさびれた温泉があるだけだった。

箕面有馬電気軌道開業までの状況

田畑を走るので当初、みみず電車と陰口を叩かれた。そこで沿線の地域を開発し、住宅を分譲販売することを前提にして路線を走らせた。大阪で発展している新聞に着目し（当時は東京よりも大阪の方が新聞は売れていた）、住宅分譲のパンフレットを新聞のチラシとして大阪市内で配布した。すでに摂津電気鉄道（現、阪神電気鉄道）が住宅政策として貸家を行ってはいしたが、箕面有馬電気軌道は庭付き電気水道完備の住宅と共に、道路、公園、床屋、娯楽施設などの整備も合わせて行っていた。これが現在の阪神沿線の住宅地と阪急沿線の住宅地の地価の違いにもなっている。つまり、阪神沿線には低所得者、阪急沿線には高所得者という違いの理由がここにある。加えて、サラリーマンに買えるように住宅ローンのシステムを初めて導入した。

鉄道を都市間の人や物資の輸送としてではなく、職と住を分離するためにつくった。箕面有馬電気軌道は郊外の住宅と大阪市内の勤め先の会社を結ぶ。箕面有馬電気軌道という一民間企業が郊外住宅をつくり、まちをつくった。やがて郊外のまちは発展し、阪急文化圏と呼ばれ人々のあこがれになっていく。たとえば、現在でも人々が街にあったら魅力的なものとして挙げたのは1位、大きな公園、2位美しい街並み、3位、商店街・アーケード、4位、海・川・山などの自然の景観、5位、大型商業施設、であるが、これらは小林が箕面有馬電気軌道で意識的につくりあげたものである。箕面有馬電気軌道敷設中に人々に無料配布したパンフレット1908年の『最も有望なる電車』、1909年の『住宅地御案内／如何なる土地を選ぶべきか、如何なる住宅に住むべきか』にも伺える。それゆえ、関西で住んでみたい街（沿線駅名）も1位、夙川、2位、岡本、3位、西宮北口、4位、芦屋川、5位、三宮、6位、御影、7位、京都、8位、宝塚、9位、芦屋、10位、大阪、とベスト10中で7つも阪急の駅が挙がっている。⁽²⁾

箕面有馬電気軌道の開業にあわせて箕面駅そばに箕面公園をつくり、公園内

(2) それぞれの順位は日経MJ「住みたい街、やっぱり定番」2010年3月8日による。

に箕面動物園をオープンさせた。敷地3万坪の日本一の規模と同時にサファリパークという当時としては斬新な動物園だった。終着駅である箕面駅に動物園をつくることで、軌道の乗客数を増やし、運賃収入を増やすことができると考えたからである。

参考文献：

- 岡本憲之『軽便鉄道時代』JTBパブリッシング，2010
小林一三研究室編『小林一三』アスペクト，2008
小林一三全集，ダイヤモンド社，1962
小林一三『逸翁自叙伝 - 青春そして阪急を語る』阪急電鉄，1979
作間芳郎『関西の鉄道史 - 蒸気車から電車まで-』成山堂書店，2003
鉄道省『日本鉄道史』鳳文書館，1988
原武史『「民都」大阪対「帝都」東京』講談社選書メチエ，1998
廣岡治哉編『近代日本交通史 明治維新から第二次大戦まで』法政大学出版局，1987