

近代交通形成過程における鉄道交通の機能変化

——三重県伊賀地方の場合——

三 木 理 史

- I. はじめに
- II. 本研究の目的
- III. 地域選定と概観
- IV. 東一西通過幹線鉄道の建設（前期）
 - (1) 関西鉄道の成立とその背景
 - (2) 伊賀地方における関西鉄道の影響
- V. 南一北局地鉄道の自力建設（前期）
 - (1) 伊賀鉄道（初代）の計画
 - (2) 伊賀鉄道（初代）計画の変化
 - (3) 伊和・上名鉄道の計画
 - (4) 未成鉄道計画の意義
- VI. 南一北局地鉄道の建設（後期）
 - (1) 軽便鉄道法と軽便鉄道ブーム
 - (2) 伊賀軌道の成立
 - (3) 伊賀鉄道による発展
- VII. 東一西通過幹線鉄道の建設（後期）
 - (1) 参宮急行電鉄線の建設
 - (2) 参急開通にともなう伊賀地方の変化
 - (3) 近江鉄道の延長計画
- VIII. む す び

I. はじめに

地理学が交通を対象とする場合、歴史地理学の対象とされてきた古代交通（特に交通路）と現代交通に関心が二分されてきた。これに歴史学の分野での業績が多い近世交通を加えれば、近代交通の研究が交通地理学研究の狭間の一つとなっていることがわかる。

また、わが国では1960年代以降に台頭してきた地理学の計量学派の影響を強く受けた交通地理学では、2派に分断されたかたちで研究が進められてきたといえる。その一つは、交通現象

をその地域環境との関連で説明する立場、いま一つは、交通現象を一つの指標、要因、あるいは所与の条件と考えて、交通が他の現象に及ぼす影響を考察する立場である¹⁾。

計量学派の影響を強く受けた後者の隆盛をよそに、前者は交通の多元的分析という立場を志向しながらも、方法論的にも実証研究の分野でも活動が地味であるように感じる。そうした中で前者の立場をとりながら、かつ研究の狭間にある近代交通を対象としたわが国における数少ない研究をアプローチの仕方によって分類すれば、次の2つのタイプに分かれる。

A. 交通路の変遷過程を自然条件からの規定要因に主眼を置き分析したもの

B. 交通の機能を社会経済史及び技術史的視角の多用によって総合的分析を試みたもの

Aタイプは、J. G. Kohl²⁾ 以来の古典的交通地理学の系譜をひくもので、交通路の「歴史的慣性」に注目したものが多かったというのも一つの特色といえる。近代交通に限ってはいないが山口平四郎の交通路変遷に関する研究³⁾ や木村辰男の研究⁴⁾ がこの立場と考えられる。

Bタイプは、近代交通をめぐる諸条件の分析を多角的に行なうもので、特に社会経済史的問題意識に立つ場合が多い、青木栄一の一連の研究⁵⁾ や末尾至行の研究⁶⁾ がこれにあたる。

このように進められてきた近代交通の歴史地理学的研究は、AのタイプがBのタイプより地域設定のスケールがマクロである場合が多く、Bのタイプは極めてミクロにスケールを設定することが多いというのも特徴の一つである。また、上にあげた研究からも明らかなように、その対象が鉄道交通偏重の状況にあり、近代交通

における鉄道交通の比重を考慮すればある程度は致し方がないこととしても今後は対象の拡大が望まれるところである。

しかし、本稿は筆者にとっては研究の礎石となるものであるから、従来の研究の基礎から出発することにする。そこで、これまで最も研究事例の多い鉄道交通の地域的分析をやや批判的に検討するという段階から始めることにしたい。

II. 本研究の目的

鉄道交通の地域的分析、特に歴史地理学的視点での分析は、隣接諸学からの業績を含めて局地鉄道史研究というかたちに包括される。ところで従来の局地鉄道史研究は、地域と特定産業との関連を明らかにしようと努めるあまり、貨物輸送に重点をおくものが多かった。その原因の一つは、地理学の分野ではないが、局地鉄道史研究の初期における代表的研究である石井常雄の両毛鉄道に関する研究に見られるごとく、地方産業の自生的発展にともなって地方鉄道網が整備されるという、いわゆる「自生型産業鉄道」の究明に力点が置かれていたということがあげられる⁷⁾。確かに W. H. Wallace が指摘する⁸⁾ ように、1950年代において日本は貨物運輸密度が世界的にも上位にランクされるものであるが、それを私鉄を例にもう少しミクロに考察した場合、鉱産関係品、セメントの搬出を役割とする私鉄、あるいは鉱産関係品を原料として搬入する役割の重化学工業地帯の私鉄は、一般的に貨物運輸密度が高いが、農林業を主要な産業とする地域の私鉄は、貨物運輸密度が低くなるという特徴も指摘されている⁹⁾。よって本来特定産業との結合が弱い場合がかなりあると考えられる局地鉄道史研究は、もっと旅客輸送に重点を置いて進められてもよいように思う。

また、従来の局地鉄道史研究は、鉄道会社1社を基準にして進められることが多かったといえる。しかし、たとえそれが一地域内の輸送を担う鉄道とはいえ、同時にそれはその地域内の総合的な交通体系を担うものであり、また時間的に見れば、それ以前の交通路、さらには敷設

されたり、計画されたりした鉄道との因果関係のもとに成立したものであるといえる。よって、その鉄道はその輸送を担当する地域の構成要素の一つであり、当然その基準は地域に求められるべきものと考える¹⁰⁾。

これら2つの問題意識から、特定産業との結合が弱い鉄道交通をその敷設された地域に基準を求めて研究するというのが本稿の目的となる。

III. 地域選定と概観

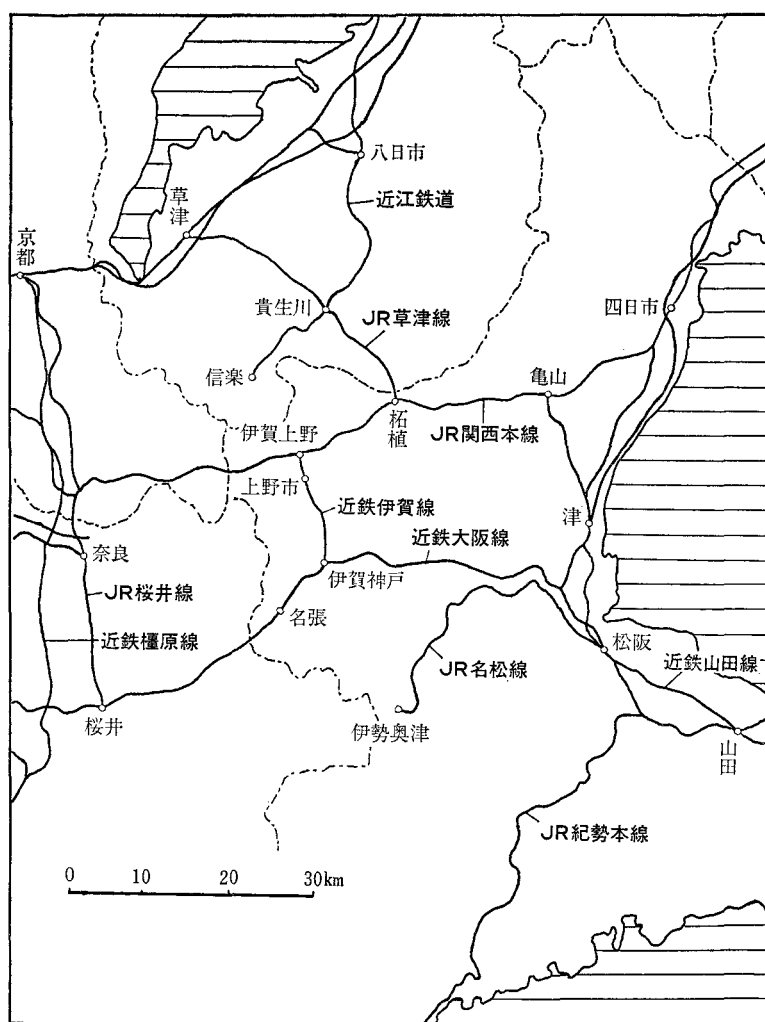
地域選定に当たっては、前章で示した目的に従い、独立した地理的単元を形成してきた地域であって同時に特定産業との結合が弱い地域という条件を満たす地域の例として、三重県西部の伊賀地方を選んだ。

伊賀地方は三重県の北西部に位置し、北は丘陵で滋賀県に、西は準平原の笠置山地で京都府及び奈良県に、南は山地で奈良県と三重県の伊勢地方に、そして東は布引山地によって同じく伊勢地方にそれぞれ接する盆地状地形の地域である¹¹⁾。このように四方を山地や丘陵によって取り囲まれ、他地方と隔てられた環境は、明治以後、行政的には伊勢地方と同じ三重県に属しながらも独立した地理的単元を形成してきた¹²⁾。

こうした伊賀地方の集落は、核心集落として盆地の中央よりやや北西に位置する上野を、西南の名張、東南の阿保、北東の柘植といった二次的核心集落が取り囲むかたちで散在している¹³⁾。

明治30年代頃の上野町は、戸数3,220余、人口15,040人余を有し、阿山郡役所・裁判所・税務署等が設けられて伊賀の政治商業の中心としての地位を得ていた。一方、名張は、戸数1,190余、人口5,420人余を有し、名賀郡役所・税務署等が設けられていた¹⁴⁾。

伊賀地方は、四方を他地方から隔てられているとはいえ、近畿地方のほぼ中央部に位置するという地理的条件から古代以来、大和と伊勢、さらには東国を結ぶ交通路が通過し、東西交通路の要衝となってきた。古代の伊勢道は、名張の先で二分され、一つは北上して伊賀駅家、阿



間、積植（柘植）を経て桑名へ向かい、いま一つは東向して一志郡を経て伊勢神宮に至るものであったが、平城遷都により若干のルート変更があり、木津川河谷を東行することになったという¹⁵⁾。このように古代には、東一西、南一北両方向共に通過幹線交通路として機能していた伊賀の交通体系も、近世に至ると通過幹線交通路である3つの街道（北から大和街道、伊賀街道、初瀬街道）がいずれも東一西方向に並行するかたちをとり、南一北方向の交通路は、国内交通路及び幹線交通路のバイパス線として機能するようになり¹⁶⁾、交通路の機能分化が明確に

なった。こうした3つの幹線交通路の中でも機能分化が見られ、伊賀地方の核心集落である上野への生活物資の輸送は専ら伊賀街道を利用し、他の2街道、特に初瀬街道は伊勢参宮用の通過交通路であった¹⁷⁾といわれる。

一方、水運は本津川を利用しており、京・大坂と伊賀との物資輸送を担当した¹⁸⁾が、伊賀の場合には二大核心集落である上野と名張を直結する河川が存在せず、国内交通において水運が果たす役割は大きいものではなかった。

明治以後もそれほど急激な近代化の波を受けることはなく、他地域で改良の進む中、次第に

表1 伊賀地方における鉄道の免許状況

1. 関西鉄道		1914. 3. 6	院線・上野駅連絡所―上野町間特許
1893(明26). 2	柘植一奈良間延長出願	1916. 8. 8	同区間開業(軌道)
1894. 7	同区間仮免許状下付	1918. 12. 23	伊賀鉄道に改称
1895. 1	同区間免許状下付	1914. 12. 25	(伊賀鉄道) 小田一名張間出願
1897. 1. 15	柘植―上野間営業開始	1917. 1. 12	(伊賀鉄道) 同区間免許
11. 11	上野―加茂間営業開始	1918. 5. 28	三田―上野区間免許
2. 伊賀鉄道(初代)		10. 8	上野町一名張間に変更
1893. 9. 25	上野一名張一榛原間出願	1919. 10. 1	伊賀上野―上野町間地方鉄道に変更
1894. 11. 17	榛原―上野間仮免許状下付	1922. 7. 18	上野町一名張間開業
1896. 4. 30	榛原―三田間仮免許状下付	1926. 5. 25	全線電化
1900. 4	両宮鉄道に改称	12.	伊賀電気鉄道に改称
11. 4	両宮鉄道解散	1929(昭4). 3. 31	大阪電気軌道に譲渡
3. 伊和鉄道		4. 1	参宮急行電鉄に貸与
1901. 2. 13	上野駅一名張間出願	6. 参宮急行電鉄	
1906. 2. 19	上野一名張間仮免許状下付	1921. 11. 21	大和鉄道、桜井一名張間出願
1907. 8. 23	同区間免許状下付	1922. 6. 7	同区間免許
1908. 10. 25	解散	1925. 10. 8	同鉄道、名張―宇治山田間出願
4. 上名鉄道		1927. 4. 19	同区間免許
1909. 5. 12	上野駅一名張間出願	6. 14	同鉄道、上記区間敷設権を参宮急行電鉄に譲渡
1911. 7. 18	三田一名張間免許状下付	1930. 10. 10	榛原―伊賀神戸間開業
5. 伊賀軌道・伊賀鉄道・伊賀電気鉄道		11. 19	伊賀神戸―阿保間開業
1913(大2). 10. 9	上野町―上野駅間出願		

『鉄道院文書』『鉄道院年報』所載のデータを骨子として作成

遅れが顕著になってきた。それは、明治初期においてメインルートである大和街道ですら荷車が満足に通過できる状況ではなかった¹⁹⁾ことから推測される。まず1882(明治15)年に大和街道の上野―笠置間を馬車が通過できる程度に改修し、有料運営することを目的とする「大和街道道路改良社」が設立され、同街道の県道指定まで続き、交通機関としては人力車が1883年頃に上野町で62台導入されていたといわれる²⁰⁾。

こうした近代交通事情の中で伊賀地方において計画された鉄道は、表1のとおりである。これに基づいて伊賀地方における鉄道交通の形成過程を時期区分してみると次のようになる。

①東―西通過幹線鉄道の建設(前期)……1893～1897年

②南―北局地鉄道の自力建設(前期)……1893～1912年

③南―北局地鉄道の建設(後期)……1913～

1922年

④東―西通過幹線鉄道の建設(後期)……1921～1930年

IV. 東―西通過幹線鉄道の建設(前期)

(1) 関西鉄道の成立とその背景

わが国の鉄道は、1872(明治5)年10月14日の東京(新橋)―横浜間開業に始まるが、その敷設ルート設定には、近世の街道ルートに何らかのかたちで影響を受けることが多かった²¹⁾。最初の東―西連絡幹線鉄道は、結局東海道ルートをとることに決定したが、局地的には技術上の問題から若干の街道ルートからの変更を行なった箇所もあった。

その一つが名古屋―草津間で、この区間はほぼ中山道に沿って敷設されている²²⁾。そのためこの区間の旧東海道筋が衰退するのを憂いた沿線住民によって発起されたのが関西鉄道である。

1887年3月、大津―四日市、四日市―熱田、伏見―奈良―大阪、京都―宮津間という壮大な出願がなされるが、翌年3月1日免許状が下付されたのは四日市―草津、河原田―津、四日市―桑名間であった²³⁾。また関西鉄道の出資株主の居住地を500株以上の42人について見る²⁴⁾と、東京17人、大阪8人、愛知・京都・三重各3人、その他8人となり、その顔ぶれを見ると大都市の金融関係者が多いという特色がある。その後自社路線の延長と周辺諸会社の合併によって、1907年10月1日国有化された時点では、草津―柘植、名古屋―湊町、亀山―津、加茂―網島、放出一片町、網島―桜宮、王寺―桜井、天王寺―大阪、高田―南海連絡点、二見―川端、七条―桜井間という愛知、三重、滋賀、京都、奈良、大阪、和歌山の7府県にまたがる一大鉄道網を有するまでに成長していた。

ところで、関西鉄道の成立した前後の1887年から1893年のこの時期は「第1次鉄道熱期」と称され、1887年の私設鉄道条例の公布によって私設鉄道の建設が公認された時期で、政府の手厚い保護のもとに、主として主要幹線の建設が促進された。しかしこの時期の私設鉄道は、政府による自力建設の手が届かない幹線鉄道を民間が肩代わりするという性格のものであった²⁵⁾。こうした全国的動向からも明らかなように、関西鉄道は大阪・名古屋間の都市間連絡という使命を基調にした幹線鉄道であったのである。

(2) 伊賀地方における関西鉄道の影響

関西鉄道が伊賀地方を通過したのは1890（明治23）年12月25日の草津―四日市間の開業によるものであった²⁶⁾。当時の柘植駅の模様を『上野市史』は次のように記している²⁷⁾。

「わずかに伊賀の東北端をかすめただけのことだが、これによって伊賀の物資の大半は唯一の鉄道駅柘植で集散されるようになった。川舟や牛馬の輸送に比べれば、まさに革命的な交通機関であったからである。総理大臣伊藤博文はじめ、天下の梅浜月ヶ瀬を訪ねるものはこの駅から人力車を飛ばしたり杖を引いたりした。こ

んなわけで柘植以西の鉄道が開通するまで、数年間は柘植駅の黄金時代であった。」

大半の地域には人力車や荷車によるアクセスが必要であったとはいえ、この関西鉄道の通過は、伊賀地方の住民に近代交通の覇者「鉄道」の効力を認識させるには十分であったといえる。

関西鉄道はつづいて1893年2月柘植―奈良間の延長を出願し、翌年に仮免許状が、さらに翌々年には免許状が下付された。今度は伊賀地方の核心集落である上野町にも直接鉄道通過に対する姿勢が問われることになったわけである。その当時の模様を直接伝える1次資料は残っていない²⁸⁾ようなので、2次資料ながら『上野市史』によってその辺の事情をたどってみる²⁹⁾ことにする。

「明治三十年前後に、関西鉄道上野市街地通過の問題が起こった。鉄道がまだ国有鉄道になる前の話だから、会社としては、上野町へ乗り入れて町の中を通過させる代わりに、地元負担を要求したわけである。この乗り入れ問題は当時としては大変な事件であったろう。賛成という商売人たちと、反対する士族たちが大いに町会で争った。結局これは実現されずに、現在の関西線の線路になった。」

これによると、関西鉄道の誘致に成功しなかった理由は2つ指摘できる。一つは建設費用の地元負担が不可能であったこと、いま一つは士族と商人間に意見の相違が生じていたことである。

ところで、この当時の上野町の経済界の動向を見てみると、1889年に上野に町制が敷かれると「上野商工会」設立の機運が生じた。しかし、この案は士族議員と特権商人³⁰⁾、さらに特権商人と新興商人³¹⁾という対立の中で商工会結成補助金が否決され、立ち消えとなってしまった。この事情の背後には次のような事情が作用していたといえる。第1に、それまで町政・経済の指導者として協力してきた士族と特権商人の対立が生じたこと、それは士族が当時の社会的風潮ともなっていた「殖産」を軽視していたことによるという³²⁾。第2に、新興商人の実態が半

農・半商人という兼業の域を出ず、その成長が未熟であったことである。しかし、この対立は単なる一過性のものではなく、商業界、さらには政治を含んだ町の経済構造の近代化へ向けての本質的変化だったわけである。

この対立を第1の変化としてとらえると、やがて第2の変化が訪れる。木綿、藍といった封建の特権に基づく商品を専売的に取り扱っていた特権商人が、士族議員との対立によってその封建的成立基盤を失い、没落を始めたのである。これは、1889年の町税負担等級の上位をほとんど特権商人が占めていたのに対し、1903年のそれでは新興商人が占めていたという事実³⁸⁾からも明らかであろう。

このように関西鉄道の誘致の時期は、上野町の経済界にとって、封建勢力と明治以後の新興勢力との対立が生じはじめた時期でもあったのである。確かに一地方小都市にとって鉄道敷設費用は大きなものであったと予想されるが、同時にそこには、鉄道交通の導入によって商圈の拡大が予想され、新興商人勢力とそれを食いとめようとする封建勢力との間に、対立的な背景が存在したと考えられるのである。

こうした経済的要因と共に、上野町の市街地へ乗り入れるには同町が台地上に位置するため勾配区間が存在することになり、地形的にも不利な条件が存在していたのである。従来鉄道駅の位置関係から上野町の鉄道忌避を主張する場合がいくつか散見されたが、こうした条件を綿密に検討するとこうした事実には到達しない³⁴⁾。

結局、関西鉄道の誘致は失敗し、関西鉄道上野町への玄関は服部川をはさんだ対岸の三田村に設けられ、1897年1月15日柘植―上野間、同11月11日上野―加茂間の営業が開始された。これによって三田村に開設された上野駅周辺には駅前集落が形成されたが、駅の位置が三田村になろうとも伊賀地方の核心集落は上野であり、上野―三田間に新道を設けることになり、一時上野町会でそのルートをめぐる論争が行われた³⁵⁾が、結局1908年になって町の中央部から外堀を用いて道路が開かれた³⁶⁾。一方、交通機関

としては、旅客には人力車と乗合馬車が、貨物には荷車と荷積牛馬車が使用された。人力車は、先にも述べたように、関西鉄道延長以前には柘植からのアクセス輸送を担当してきたが、鉄道延長に伴い減収することを予測して減税を願い出ている³⁷⁾。

全国的傾向としては、この当時、鉄道敷設によって、人力車は機能変化を余儀なくされていたといえる³⁸⁾。すなわち、長距離輸送から鉄道とのアクセス輸送という末端交通への転換である。

この様子は上野町を含めた阿山郡でも見られる。図2は阿山郡の車両数変化であるが、人力車の推移を見ると、関西鉄道開業の1897年の翌年大きな落ち込みが見られるものの再びその数を増す傾向が指摘できる。これは関西鉄道開業によって一時はその活路を見失った人力車が、アクセス輸送に新たな活路を見いだしたことを物語っている。同様に貨物のアクセス輸送を担ったと考えられる荷車と荷積・牛馬車も、関西鉄道開業直後の1897年から急増している様子を読みとることができる。

このように関西鉄道の開通は、上野町を中心とする阿山郡地域に、経済面では旧封建勢力と明治以後の新興勢力との対立を進行させて経済構造変化の端緒をもたらし、また交通面では人力車や荷車という人力・畜力による道路交通機関を、中長距離輸送から鉄道駅を起点とした近距離アクセス輸送に転換させる契機をつくったという意義をもつといえる。

V. 南一北局鉄道の自力建設（前期）

(1) 伊賀鉄道（初代）の計画

伊賀地方において、いつごろから鉄道交通の自力建設の動きが生じたのかは明らかでないが、鉄道院に敷設免許の申請を行なうまでに計画が具体化したのは、この伊賀鉄道（初代、以下伊賀鉄道（初））³⁹⁾が最初である。

伊賀鉄道（初）の「創設願」（『鉄道院文書（両宮鉄道）』）は、1893（明治26）年9月25日に平川靖等28人の発起人の連署で提出されたが、そ

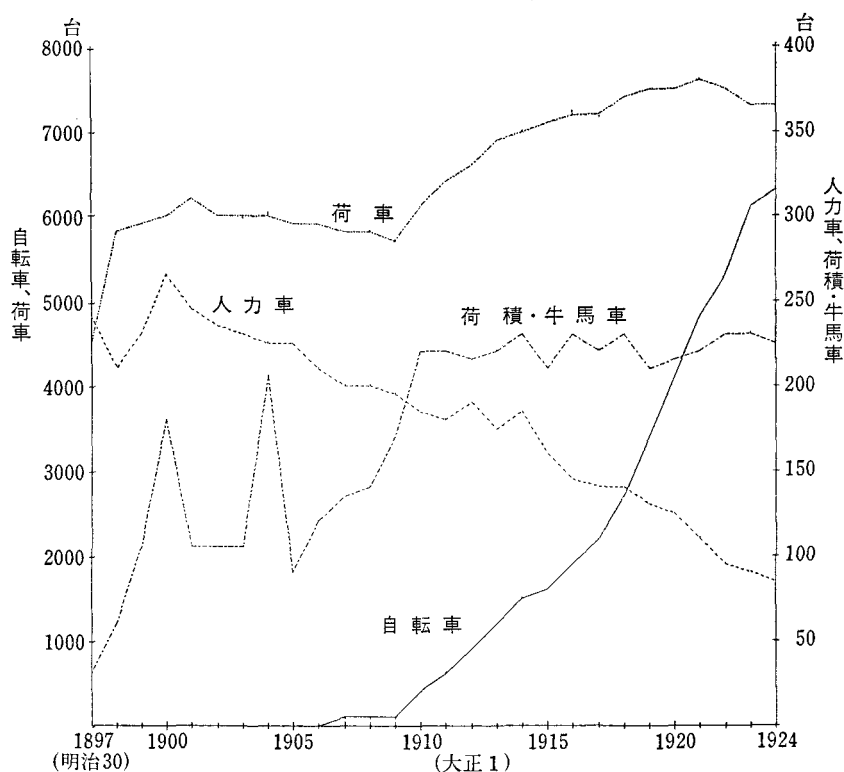


図2 阿山郡の車両数変遷（『阿山郡治要覧』より）
『上野市史』1961, p. 104のデータを基に筆者作成

の内容の一部を引用して出願目的等を見ることにする。

「伊賀ノ西南部ハ大和東南部ト相接シ、商業上ノ交通最モ密ニ物資ノ出入モ亦頻繁ナリ。加之大和以西ノ諸国ヨリ伊勢神廟ニ参拝スル者、多クハ大和ノ勝地ニ遊ヒ吉野金峯高野ノ諸山ニ登リ、西大阪等ニ出ル者モ亦多クハ伊賀ヲ通過スルヲ以テ旅客ノ往還少カラス、特ニ春季ヲ以テ最モ盛ナリトス。且大和ハ大阪鉄道ノ奈良及桜井ニ達シタルモ、此ヨリ以来伊賀ニ達スルニ未タ其便ヲ得ス。伊賀ハ其北端ニ於テ僅ニ関西鉄道ノ通過スルノミヲ以テ、国内ノ物産米茶薪炭木材果物陶器其他ノ輸送上ニ至テハ独リ世運ニ後レ、愈以テ其不便ヲ感シ不幸ノ民タルヲ免カレス。又大和東南部ノ山間ニ於テハ従来米穀ヲ伊賀ニ仰キ其日用品ノ如キモ主トシテ上野名張ノ両地ニ出テ之

ヲ需メザルヲ得サルカ故ニ、和伊両国間ノ交通ハ最モ頻繁ニシテ此地方ノ為メ此挙ヲ必要ト為シ企図スル所以ニ有之候。尤モ此鉄道ハ大和国宇陀郡榛原駅ヨリ名張ヲ経テ伊賀ノ三郡ニ亘リ其中央ヲ貫通シテ沿線町村ノ交通運輸ニ満足ヲ与フルモノナレハ、其公益ナル固ヨリ鮮少ナラス」(句読点筆者)

これによれば、この鉄道建設が、伊賀一大和（奈良県）間相互、あるいは伊賀の地域内の旅客、貨物輸送のほか、関西鉄道と上野において連絡することにより伊勢神宮参詣客を輸送して桜井において大阪鉄道へ接続し、吉野、高野山等の名勝地へ送りこもうという一種の周遊コースの設定を目論んだバイパス線の機能をねらっていたことがうかがえる。このバイパス線としての意義が当時の発起人たちにどの程度認識されていたかは推測し難いが、明治20年代には

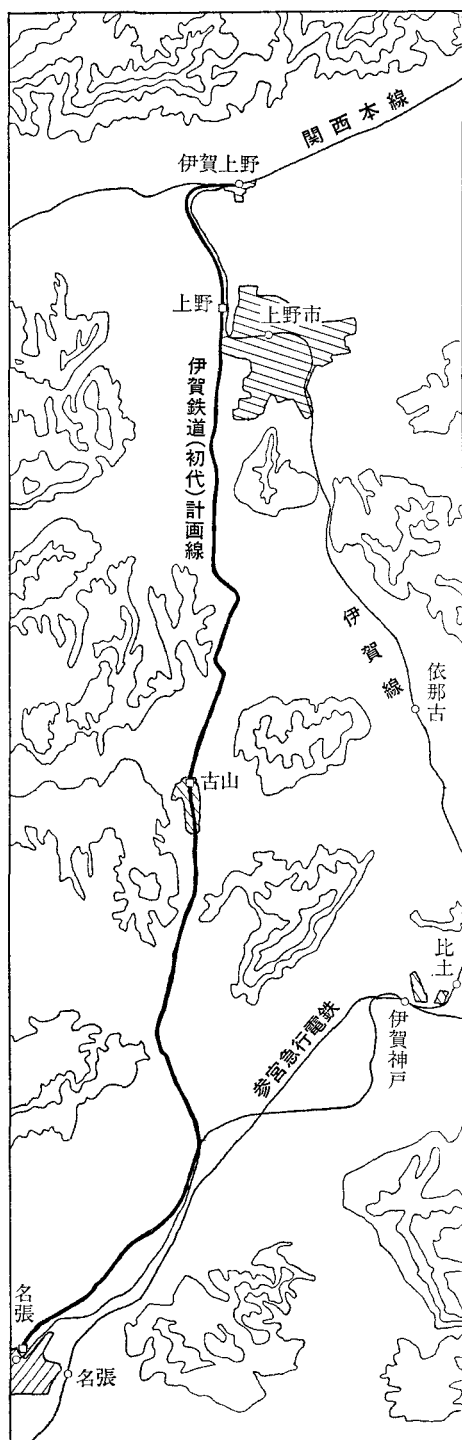


図3 伊賀鉄道（初代）の計画線図
（伊賀地方，1937年）

鉄道敷設の目的に沿線の名勝地周遊をあげることが全国的に行われていた⁴⁰⁾ようであり，ここでもその程度に考えておきたい。ただし，伊勢神宮参詣とこの鉄道との関係は後になって重要な意味をもってくるが，これについては後述する。

この鉄道の計画を「起業目論見書」（『鉄道院文書（両宮鉄道）』）に基づいて検討する。経由地は「三重県下伊賀国阿拝郡上野町ヨリ同郡小田花ノ木伊賀郡猪田古山美濃波多名張郡蔵持名張錦生奈良県大和国宇陀郡三本松ヲ経テ同郡榛原ニ至ル」とあり，そのうち，本稿が対象とする伊賀地方について図示したのが図3である。これを見ると，今日の国道368号線に沿って南下してゆくルートであり，近畿日本鉄道（以下近鉄）伊賀線のルートとは異なることが明らかである。さらに「会社ノ名称ハ伊賀鉄道株式会社トシ其営業所ヲ三重県下伊賀国名張郡名張町字本町拾七番地ニ設置ス」とある。また，創設発起人は表2に示したような28人で，その居住地を見ると，三重県（伊賀地方）7人，奈良県19人，大阪府2人で，その顔ぶれは沿線地域の有力者がほとんどで全国的に著名な資本家等は含まれていなかった。こうした事実から，この鉄道の創立当初の目的は，あくまで沿線地域社会の利便をはかることにあったと考えられる。全体的な主唱者あるいは主導権は，発起人の人数から奈良県側にあった可能性が高いが，伊賀地方における主導的地位は，上野よりも名張にあったと考えるべきであろう。この当時の名張は経済的にも上野に遅れをとっていた。しかし，そのような条件下で鉄道の自力建設を志すようになったのは，名張の近代交通条件の欠落にあると考えられる。すなわち，関西鉄道の延長は，名張の近世以来の初瀬街道の宿場町という機能を失墜させたいえに，その鉄道の恩恵をほとんど享受できないという状況をつくり出しつつあった⁴¹⁾。そのような中で関西鉄道に連絡する鉄道の建設は，町の発展に必要不可欠の存在として意識されるようになったのであろう。

一方，この計画に上野町はどのように関与し

表2 伊賀鉄道（初代）創設発起人と引受株数

氏 名	引受株数	住 所
福永 岩次郎	100	三重県名張郡比奈知村
森 懋	100	三重県名賀郡箕曲村
深山 始三郎	100	三重県名賀郡箕曲村
中井 勇五郎	100	奈良県宇陀郡三本松村
中岡 栄治郎	100	奈良県添上郡大柳生村
根岸 隆吉	100	奈良県添上郡大柳生村
藤井 加之松	100	奈良県山辺郡東里村
今岡 甚三郎	100	奈良県山辺郡東里村
大西 庄市郎	100	奈良県山辺郡東里村
池田 與二郎	200	奈良県葛下郡志郡美村
田中 由成	100	奈良県添上郡富雄村
近藤 悟一	100	奈良県添上郡富雄村
柴田 直憲	100	奈良県添上郡北倭村
足立 秀太郎	100	奈良県添上郡奈良町
磯田 和蔵	100	奈良県宇智郡宇智村
竹原 吉六	100	三重県名張郡名張町
細川 治郎	100	三重県名張郡名張町
福田 為吉	100	三重県阿拝郡上野町
高木 久治郎	100	三重県阿拝郡上野町
鷹木 公巖	100	奈良県宇陀郡榛原村
西岡 美亀蔵	100	奈良県宇陀郡三本松村
村上 兼太郎	200	奈良県広瀬郡箸尾村
山辺 友三	100	奈良県宇陀郡松山町
村戸 賢徳	100	奈良県添上郡片桐村
片岡 英夫	100	奈良県十市郡田原本町
平田 好七	100	大阪府大阪市東区
子守 嘉七	100	奈良県宇陀郡榛原村
平川 靖	100	大阪府大阪市東区

「起業目論見書」（『鉄道院文書（両宮鉄道）』所収）により作成

たのであろうか。上野町が主導的役割を演じたとは考えにくい点は先にも述べたが、経済的地位が名張より高かった上野としては、資本的な面と核心集落としての政治的な面から参加したと考えるべきであろう。図3は上野駅の位置を示しているが、この図に見られるとおり、この鉄道でも市街地を離れた位置に計画されている。こうした鉄道駅の位置関係から上野町の鉄道忌避を主張する場合が、やはりいくつか見られたが、資料を綿密に検討すればこうした事実には到達しない³⁴⁾。つまり、この位置関係を生じた要因は「小田等ノ地主ハ水害ノ憂アルヲ覺リ地

形買収上ニ種々故障アルヲ以テ会社ニ於テモ予定線路ヲ変更シ長田村ヨリ西村ニ至ル³⁵⁾」という点にあったからである。そこで上野町では町議会での審議が繰り返され、できれば利便を考えて市街地への乗り入れを望むということで会社との交渉を行ない、両者の妥協点として示された³⁶⁾のが図示した位置であった。こうした駅の設置位置をめぐる事情から、この鉄道に対して上野町が主導的役割を演じていなかったことが明らかになってくるといえる。

(2) 伊賀鉄道（初代）計画の変化

当初は地域的利害に基づく計画であった伊賀鉄道（初）の計画に変化が見られるようになるのは、発起から4ヶ月あまりを経た1894（明治27）年1月27日に提出された「伊賀鉄道敷設線路延長願」（『鉄道院文書（両宮鉄道）』）においてであった。この内容は、従来の出願線に桜井―榛原間、名張―太郎生―丹生―宇治山田―鳥羽間の延長線を追加出願するというもので、その趣旨を見るため「願」の一部を引用してみよう。

「抑本鉄道ヲ敷設スルノ挙タル已ニ大阪鉄道ノ大阪桜井間ニ通スルアリト雖モ、之ヲ東海岸ニ貫キ海陸交通ノ利用ヲ達スル之アラザレバ国民民福ヲ充タスニ至ラズ。夫レ鳥羽ノ港タル独リ伊勢湾内ニ比類ナキノミナラス神戸横浜間未タ曾テ右ニ出ルモノアラス。

而シテ地ハ東西ノ中央ニ位シ軍艦商船ノ出入自由ニ将来国防ト民利トニ於テ両全ノ地位タルヲ思惟セリ。鳥羽港ヨリ通シテ志摩、伊勢、伊賀、大和、河内ヲ貫串シ大阪ニ達スル便ヲ得ルニ至ラハ、尾勢志紀ノ四近海ハ勿論東京横浜ヲ発シテ東海ニ輪ス荷客運搬ニ便ヲ進メ蓋テハ本鉄道沿道大和、伊賀、伊勢ノ従来販路ニ苦ム多々ノ物産ハ蓄殖増産ノ道ヲ開キ、大廟参拝ノ旅客来住ニ便利ヲ与フル実ニ予想ノ上出ヘキハ多言ヲ待タスシテ明々ナル義ニ有之候。」（句読点筆者）

「創設願」では大阪鉄道と関西鉄道のパイパス線として大阪―伊勢交通路の一翼を担うことになっていたのが、自社の手で奈良―伊勢間の

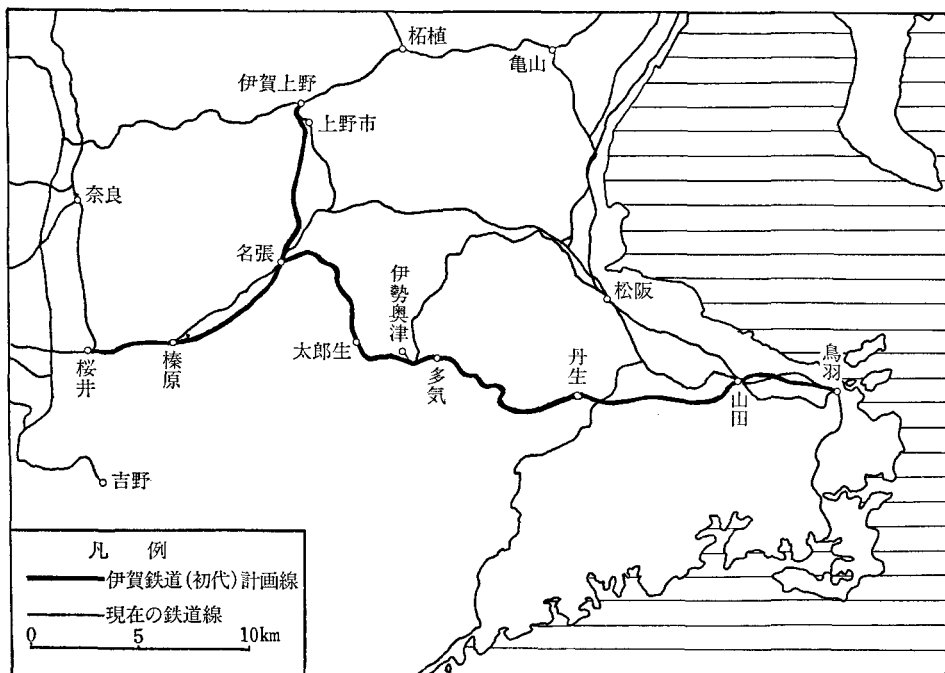


図4 伊賀鉄道(初代)計画線略図(桜井一名張一鳥羽間)

鉄道を建設しようという動きに転じているのが最大の相違点といえる。ある意味では大阪鉄道の延長線としての性質をもつものといえる。しかし、この延長線は図4にも見られるように全長71.4kmに及び、先の計画線の一部である上野一名張間11.4kmの約6倍にも及び、さらに経由地には高見山地等の峻険な山岳地帯が含まれており、最急勾配が33%⁴³⁾にも達し、当時の技術水準⁴⁵⁾から考えても実現を疑問視せざるをえないものであった。

その一方で、伊賀鉄道(初)はこの「延長願」を提出した5月28日から6月18日のわずか半月ほどの間に6回の発起人増加を行ない、37人もの増員を行なっている⁴⁶⁾。この37人の内訳は、表3のとおりであり、100株以上の株式負担者が増加し、また地域的には三重県(伊勢地方)の卓越が顕著になっており、その中には真珠養殖の成功で著名な御木本幸吉の名前も見られる。御木本は、この後計画推進者の一人として活躍することになる。

また、1895年10月10日に提出された「伊賀鉄

表3 伊賀鉄道(初代)増加創立発起人37人の内訳

(1) 引受株数

(2) 居住地構成

引受株数	人数	住 所	人数
400株	5人	三重(伊勢)	13人
300株	3人	三重(伊賀)	7人
200株	9人	奈良	11人
150株	1人	大阪	1人
100株	10人	和歌山	1人
70株	6人	兵庫	1人
50株	3人	東京	2人
		神奈川	1人

『鉄道院文書(両宮鉄道)』により作成

道株式会社株式申込書」(前掲文書所収)を見ると1,525人の申し込みがあり、その地域的分布を示したのが図5である。内側の円に表わされた株主数の府県別構成を見ると、沿線地域である三重県や奈良県(両県とも直接沿線にはあたらない地域を含んでいる)の構成比は全体の20.1%を占めるにすぎず、株主の中心は大阪府と京都府であることがわかる。さらに外側の円に表わされた株主所有株式数の府県別構成を見

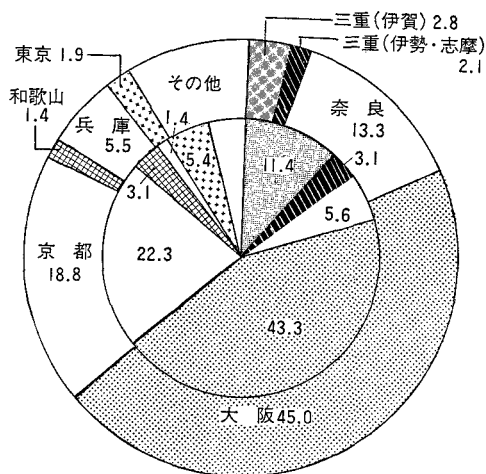


図5 伊賀鉄道（初代）株式申込者の地域的分布
内円：株主数の府県別構成
外円：株主所有株式数の府県別構成
『鉄道院文書（両宮鉄道）』により作成

ると、沿線地域である三重県・奈良県の構成比は先の場合よりさらに縮まりわずか18.2%を占めるにすぎず、ここでも大阪府・京都府の卓越が指摘できる。これらの事実から、当初この鉄道計画にのりだした地元地域社会の資本負担力は極めて弱いものであり、大方を京阪神に頼っていたことがわかる。

以上のことから明らかなように、伊賀鉄道（初）は1894年1月27日に「伊賀鉄道敷設線路延長願」を提出した前後から伊賀一奈良間の一局地鉄道から次第に関心が奈良一伊勢間の準幹線クラスの鉄道を志向するように変化を見せたといえる。やがてそれは当初の地元地域社会の期待であった伊賀一奈良間の局地鉄道に関心を失わせる方向へと導くことになる。

その後の計画推移は1894年11月17日によく当初の計画線である榛原一上野間の仮免許が下付され、1896年4月30日に同区間の免許状が下付されたが、関西鉄道の「上野」の位置が三田村に決定したためこれとの連絡を考慮して起点を「上野」から「三田」に変更している。一方、延長線は經由地が異なるもののほぼ同区間を出願した勢和鉄道と競願となり、結局1894年12月

に桜井一松阪間の仮免許は勢和鉄道に下付され、伊賀鉄道（初）には1897年7月27日に宇治山田一鳥羽間の仮免許が下付されたにとどまった。これによって伊賀鉄道（初）は榛原一三田間と宇治山田一鳥羽間という全く接点のない区間を2つ免許されたことになり、会社は名張一鳥羽間の再願を行なっているが、結局この区間は認められることはなかった。その後会社は宇治山田一鳥羽間の建設に専心するようになり、1899年11月には上野の出張所を廃止し、さらに翌1900年4月には社名を両宮鉄道と改称、5月には会社を名張から宇治山田へ移している⁴⁷⁾。こうして晩期には伊賀地方への関心を全く失ってしまうことになったこの会社は1900年11月4日に解散、計画はいずれも未成に終わってしまった。

この鉄道の評価としては、発起人こそ伊賀地方から数人出ることができたものの地元資本の成長が未熟であったために経済的基盤を地元で築くことができず、伊勢地方に同意を求めたり、大阪を中心とする大商業資本家に資本参加を求めたため、結局は彼らの意向が優先されることになり、地元の意向が無視されたかたちで未成に終わった。そしてその結果は、伊賀地方の地域経済の未熟さを示しており、同時にそれは地方中小都市のこの当時の経済力では鉄道の自力建設が困難であったことを物語る事例の一つということになる。

(3) 伊和・上名鉄道の計画

伊賀鉄道（初）の計画が消滅した後も、上野一名張間の鉄道敷設計画は何度も持ち上がることになる。そのうち具体的に免許を受ける段階まで達したのが伊和・上名の2鉄道である。

まず1901年2月13日には富増長守他6名の発起で、「三重県伊賀国阿山郡三田村ヲ起点トシ同国名賀郡古山村ヲ経テ同郡名張町へ至ル十三哩間鉄道」⁴⁸⁾を敷設する目的で月ヶ瀬鉄道が出願された。この鉄道のねらいを同年3月19日付三重県知事の「副申」(『鉄道院文書（伊和鉄道）』)によって見ることにする。

「起業地タル伊賀国中北方ニ位スル阿山郡

表4 月ヶ瀬鉄道創立発起人と引受株数

氏 名	引受株数	住 所
東 勢 彦七郎	250	三重県名賀郡神戸村
北 川 伝之丞	250	三重県名賀郡神戸村
深 山 始三郎	250	三重県名賀郡箕曲村
広 岡 平兵衛	250	三重県阿山郡上野町
富 増 長 守	300	三重県阿山郡上野町
光 岡 亀三郎	250	三重県阿山郡上野町
西久保 六三郎	250	三重県阿山郡上野町

ただし、深山は伊賀鉄道(初)創設発起人

「起業目論見書」(『鉄道院文書 (伊和鉄道)』所収)による

ハ已ニ関西鉄道会社敷設ノ為メ大ニ運輸ノ発達スト雖モ同国南方ニ偏在スル名賀郡ニ至リテハ未ダ交通ノ機関備ハラス、大々不便ヲ感シツツアリ商工業ハ最モ必要ニシテ良好ノ結果ヲ得ヘキ望アリ」

また、表4の創立発起人を見ると、この鉄道が伊賀地方内の計画であることから創立発起人は全員が伊賀地方の住民である。こうした状況は自力建設気運の高まりとも解釈できる。そうした一連の事実から、創立時には伊賀地方の地域内鉄道の建設を第一に考え、創立発起人も

地方関係者だけでそろえたといえる。その意志の裏には先の計画が極めて他力本願だったことへの反省があったと受け取ることができる。

1901年の出願にもかかわらず、鉄道院からの仮免状の下付は大幅に遅れ、1905年11月25日には「鉄道敷設仮免許状下付再申請書」(前掲文書所収)を伊和鉄道株式会社の名称⁴⁹⁾で提出、ようやく1906年2月19日に仮免状が下付されて開業へ向けての本格的始動の段になると、表5にあげたような発起人が追加された。これには著名な鉄道経営者をはじめとした企業経営者が含まれていることが明らかである。こうした事実から、当初は地元資本家によって自力建設を試みたものの、資本負担力の弱さに加えて、鉄道企業経営の経験者が地元では得られず、資本と経営の両面から大都市の資本家を迎えねばならない条件が存在していたといえよう。最後に「工事方法書」(前掲文書所収)によって伊和鉄道の建設構想を見てみると、線路が単線、軌間3呎6吋、延長13哩、曲線最小半径15鎖、最急勾配60分の1(16.7%)というもので、経由地は伊賀鉄道(初)に同じである。その後1907年2月16日付で本免許下付申請、8月23日免許状

表5 伊和鉄道追加発起人(明39・11・2)に引受株数

氏 名	引受株数	住 所	備 考
今 西 林 三 郎	200	大阪市西区	関西鉄道、西成鉄道に関係 京都鉄道取締役 三重県議会議員、大阪電燈に関係
伴 直 之 助	200	京都府葛野郡	
大 井 ト 新	100	大阪市東区	
鹿 島 秀 磨	100	兵庫県神戸市	
河 原 義 雄	100	京都市上京区	
谷 村 一 太 郎	100	京都市下京区	
曾 野 作 太 郎	100	京都市下京区	
高 橋 弥 一 郎	100	京都市下京区	
大 島 甚 三	100	大阪市東区	
宮 崎 啓 介	100	大阪市北区	
堀 田 元 三 郎	100	大阪市西区	大阪電燈取締役社長
北 川 清	100	三重県阿山郡	
森 川 民 恵	100	滋賀県甲賀郡	
荘 司 邦 太 郎	100	奈良県生駒郡	
古 川 為 三 郎	100	京都市下京区	
佐 藤 定 次 郎	100	東京市芝区	

「発起人追加認可願」(『鉄道院文書 (伊和鉄道)』所収)による

表6 上名鉄道創立発起人と引受株数

氏 名	引受株数	住 所
東 良三郎	150	大阪市北区
浅 生 為次郎	150	三重県名賀郡名張町
湯 村 定之助	150	三重県名賀郡古山村
大 井 ト 新	350	三重県阿山郡上野町
富 増 長 守	150	京都市上京区
伴 直之助	150	東京市芝区白金町
玉 井 定次郎	150	三重県阿山郡上野町

「起業目論見書」(『鉄道院文書(上名鉄道)』所収)による

を下付されたものの、結局1908年10月25日会社は解散してしまう。

この解散の翌1909年5月12日に上野駅一名張間の上名鉄道が出願された。表6からも明らかであるが、創立発起人も伊和鉄道と重複するところが多く、また建設趣旨もほとんど同じであった。相違点としては先の2鉄道が上野一名張間のルートを古山経由としていたのに対し、この鉄道では神戸村経由としている点、軌間2呎6吋で計画された点及び軽便鉄道法に基づいていた点⁵⁰⁾である。出願後この場合もすぐには免許されず、1911年2月12日追申請を行ない、7月18日に免許された。この上名鉄道は、翌1912年7月17日の工事施行認可申請期限までに手続きを行なわず免許失効、未成に終わった。この上名鉄道の計画は、簡易規格によりながらも、あくまで鉄道の自力建設を目指す地域社会の執念であったと考えられる。

(4) 未成鉄道計画の意義

本章で取り扱った伊賀鉄道(初)、伊和鉄道、上名鉄道の3つの鉄道計画はいずれも未成に終わったものだが、これらは日本の鉄道史上の分類では第2次鉄道熱期に位置づけられるものである。日本の民間からの鉄道建設ブームは3期存在したと考えられる。第1期は1887年～1893年の第1次鉄道熱期でおもに幹線鉄道の整備が進み、第2期は1893年～1898年の第2次鉄道熱期で準幹線以下の中小鉄道の整備が進み⁵¹⁾、第3期は1910年～1920年頃の軽便鉄道ブームで第

2期よりさらに零細な鉄道の整備が進んだ。

第2次鉄道熱期は日清戦争前後の好況を背景としたものであるが、この時期の鉄道計画は会社の設立認可を受けても開業に至るものは約4分の1であったという事実から、極めて投機的な性格が強いという批判的な評価が従来から下される⁵²⁾ことが多かった。しかし、それは単に投機的意味合いのみが強かったのだろうか。

本稿で取り扱った未成鉄道計画を見ると、決してそうばかりはいえない。すなわち、伊賀鉄道(初)では、大阪を中心とした大商業資本家が企図していたと思われる大阪一伊勢間鉄道計画に利用されながらも、地元の中小資本家は自分たちの意図する鉄道の実現を目指して努力していたといえる。伊和鉄道では、先の計画が他力本願であったという反省から当初はできる限り自力建設の方向で進められたが、何分にも未熟な地元の商業資本が背景では建設が不可能であることを悟り、再度大都市の資本家に助力を請う結果になってしまった。つまり、こういった第2次鉄道熱期の泡沫会社というものは、単に投機的な意味合いしか持たなかったのではなく、地域経済の発達過程に従って自力建設を志向するようになる次の軽便鉄道ブーム期の一つの敷石となったという評価も可能であろう。来たるべき軽便鉄道ブームは、第2次鉄道熱期をへてさらに勢力を強めた明治以後の地方新興商業資本家と、新たに制定される軽便鉄道法並びに同補助法という法規の相互扶助のもとに演出された建設ブームであったと見ることもできる。

VI. 南一北局地鉄道の建設(後期)

(1) 軽便鉄道法と軽便鉄道ブーム

日本の鉄道政策は、明治期においては、官設鉄道はもちろん私設鉄道についても、あくまで幹線鉄道を基本にしていたため、その監督法規である私設鉄道法の課す義務は小規模鉄道には極めて厳しいものであり、それが第2次鉄道熱期に多数の泡沫会社を生む一つの原因ともなっていた。

当時、資本負担力の小さい地域社会が鉄道の

自力建設を行なう場合には、軌道条例に準拠するのが通例となっており、それを全国的に奨励、援助したのが雨宮敬次郎である。彼が手がけたこの種の鉄道は統合されて大日本軌道をととなったが、それは輸送機能からも技術的にも軽便鉄道の先駆をなすものであった⁵³⁾。

こうして建設された軌道は、「軌道」を名乗りながらも必ずしも併用軌道敷を使用していたわけではなく、中には大半を専用軌道敷によるもので現われた。これは軌道条例の本義である「公共道路上ニ布設スルコト」⁵⁴⁾に反するもので、この状態を放置することは好ましくないとして小鉄道を監督する法規が求められるようになった。そこで生まれたのが軽便鉄道法であり、それは全文がわずか8ヶ条から成り、従来の私設鉄道法と比較しても認可手続きが2段階から1段階となり、免許資格も株式会社である必要はなく合名・合資会社でも認められ、設備も簡易なものでもよかった⁵⁵⁾。

この軽便鉄道法は1910（明治43）年4月21日公布、8月3日施行で、さらに翌1911年3月23日には建設費に対する利益率が少なくとも5%にまでなるよう国家補助が交付されるという軽便鉄道補助法が公布され、1912年1月1日から施行された。これによって局地鉄道建設は容易になったが、「軽便鉄道ブーム」といわれるように建設活動が過剰になり、新規開業者（電気動力を除く）が1913年に19社（1067mm軌間10社、762mm軌間10社 ただし併有1）、1914年に20社（同9社、同11社）、1915年に25社（同16社、同9社）といった具合で、第一次大戦勃発後は資材入手難も手伝って沈静した⁵⁶⁾。これらは新規開業は無論のこと、私設鉄道、軌道の既開業線からの指定変更も多く、1918年には私設鉄道に準拠する鉄道は皆無となり、政府は1919年に監督法規を改め、従来の私設鉄道法、軽便鉄道法を廃止して新たに地方鉄道法を公布した⁵⁷⁾。

(2) 伊賀軌道の成立

上名鉄道の失効以後も上野と名張を結ぼうという計画は数社においてなされたが、免許にま

で漕ぎつけたものはなかった。鉄道敷設の行きづまりの中で上野町の経済的發展と共に関西鉄道線（関西鉄道は1907年に国有化されたため以下関西線と記す）を利用して他地域との交流がさかんになってくると、町の中心部と鉄道駅が離れているのでは不便であり、またその区間のアクセスを担当していた人力車は当時の米2升分に相当するという40銭もの高額運賃を要していた⁵⁸⁾。このような中で1913（大正2）年10月9日、菅野原造他9名によって伊賀軌道が出願された。「起業目論見書」（『鉄道省文書（伊賀軌道）』）の一部を引用しながら鉄道計画の概要を見てみることにする。目的としては「本鉄道ハ三重県阿山郡上野町大字上野字丸ノ内三十九番地ノ二十二ヲ起点トシ関西線上野駅ニ至ル壱哩六十五鎖間ノ鉄道ヲ布設シ旅客及貨物運輸業ヲ営ムヲ以テ目的トナス」と記しており、また本社事務所を上野町丸之内に置いて、鉄道の形態は3呎6吋軌間の軽便鉄道としている。

伊賀軌道の発起人を表7を見ると、全員が伊賀地方の住人であり、しかも大半が上野町在住者であることから、この鉄道は伊賀地方、特に上野町による自力建設鉄道と見ることができる。職業に注目してみると商業従事者が多いのに気付くが、彼等がどのような意図でこの鉄道計画を試みたのかについて『鉄城翁伝』は次のように記述している⁵⁹⁾。

表7 伊賀軌道創立発起人

氏 名	職 業	住 所
菅 野 原 造	農	三重県阿山郡府中村
菊 輪 良 三	農	三重県阿山郡上野町
窪 田 義太郎	商	三重県阿山郡上野町
星 武兵衛	商	三重県阿山郡上野町
吉 岡 健三郎	商	三重県阿山郡上野町
村 治 円治郎	商	三重県阿山郡上野町
古 川 専 一	無 職	三重県阿山郡上野町
田 中 鹿之助	商	三重県阿山郡上野町
松 生 安兵衛	無 職	三重県阿山郡上野町
中 村 伊左衛門	商	三重県阿山郡上野町

「起業目論見書」（『鉄道省文書（伊賀軌道）』所収）による

「日露戦争後の上野町に交友会と称する血気旺盛な青年の団体がありました。(中略)伊賀新聞を発行していましたが、更に経済界にも進出したいとの事で(中略)当時大阪に於て評判の良い信託事業を初めたいとの事でありました。(中略)信託事業は或る点銀行を向ふに廻すようなもので、夫は青年のする仕事でもなく又君等の資産では無理だ、夫より地方の人を喜ばし後世に残る事業を遣ってはどうかと話しました所、夫は何かとの間に私の答へたのは、上野の町から三田へ鉄道を敷くことだ、君等青年が奮起するなら微力ながら萬腔の助勢をしようと言ひました。」

『鉄城翁伝』は後に伊賀鉄道の社長を務める田中善助の回顧録であり、文中の「私」は田中である。田中は1858(安政5)年の生まれで、養父の後を継いで金物商を営んだのを足がかりに実業界入りして、鉄道以外に伊賀貯蓄銀行、巖倉水電等の地方事業に関係した人物で、明治以後に台頭してきた新興商人の一人であり、そして商業資本家へと発展したパイオニアでもあった⁶⁰⁾。先に引用したところによれば、こうした経歴を有する田中が新興商人の青年達をバックアップして成立させた鉄道が伊賀軌道であったと考えられる。そしてそれは明治以後徐々に成長してきた上野町の新興商人、さらにはその発展型である商業資本家が、一つの鉄道を自力建設できるまでに成長したことを示しているともいえよう。

伊賀軌道の建設ルートは、当初「三田から直線に上野へ取付け玄蕃町裏の濠のあとへ上り、菅原神社北の丸之内へ停車場を設ける」⁶¹⁾予定であったが、先の伊賀鉄道(初)の関係者からの三田一鍵屋ノ辻間買収要求に応じ、これを利用して現在の近鉄伊賀線のルートが決定された。こうした事実からも、建設費をできる限り低額に押さえる努力が払われていたことが看取される。

さて、こうして成立した伊賀軌道は、1916年8月8日に院線上野駅連絡所―上野町間 2.3kmを開業させた。開業後の運輸成績は、開業2年

後の1918年度で旅客収入が18,346円、貨物収入が9,824円で⁶²⁾その比率は約2:1である。開業前の収支概算⁶³⁾では旅客収入が5,475円、貨物収入が9,125円であったから、旅客収入では予想の約3倍、貨物収入では予想どおりの成績をあげていたことになる。

ところで、この伊賀軌道の開業は他の交通機関にどのような影響を与えたのであろうか。前掲の図2を見ると伊賀軌道開業前後に人力車が漸減傾向にあることがわかる。これは一つに自転車の増加という要因もあげられるが、鉄道の開通も影響していることは確かである。荷車や荷積・牛馬車は増加をつづけているものの、この場合も増加傾向に歯止めがかかったことが指摘できる。

(3) 伊賀鉄道による発展

伊賀軌道によって上野駅と上野町が結ばれると、当然のことながら長年の懸案であった名張への延長が提起されることになる。しかし、名張への路線は上記区間開業前の1914(大正3)年2月25日、伊賀鉄道によって出願されていた。伊賀鉄道は伊賀軌道とは名目上別組織であるが、発起人グループは同じであり実質は同一組織といえる。

「起業目論見書」(『鉄道省文書(伊賀電気鉄道)』)によってその経由地を見ると、阿山郡山田村大字小田を起点に城南村、花之木村、名賀郡猪田村、依那古村、神戸村、美濃波多村、蔵持村を経て名張町に至るとしている。

このルートは現在の近鉄伊賀線のそれとは異なるものであり、上野町西方の小田を起点とし、上野町の市街地を経由せず南下して城南、花之木村を経て猪田村から現在のルートとなる。このルートをとった場合、やはり伊賀鉄道(初)によって工事が進められていた路盤の一部を流用できることになり、建設費が10万円程度軽減できる⁶⁴⁾という長所があった。しかし、地域内連絡鉄道という性格上市街地を経由しないという短所は致命的であり、会社は結局このルートを破棄して1918年10月8日「起業目論見書中線

路変更認可申請書」(前掲文書所収)を提出、起点の「小田村」を「上野町」に変更した。この変更は上野町には大きな意味をもったが、一方、名張側は資金負担が増加するのみであるといった理由をかかげ、「伊賀鉄道株式会社 工事施行ニ関スル陳情」(前掲文書所収)を鉄道院総裁にまで提出し、これに抗議した。名張の反対理由には、「路線変更ノ為メ哩数延長ノ不利益ヲ見ル」、「名張間全通スルニハ資本金ニ大ナル不足ヲ生スル」、「大正八年中ニ上野名張間全通ヲ約シ、(中略)時ハ延テ郡治上ニ及ホス影響モ蓋シ鮮少ナラザルベシ」等があげられている。結局、名張側の陳情は直接とりあげられることはなかったが、この事実は当時の軽便鉄道への資金負担が地元小町村にとって決して軽い負担ではなかったことを示している。

また、ほぼ同時期に阿保村を経由するようという要請も出された。『鉄城翁伝』はこれについて、「その当時は蒸気機関車であったため、阿保へ這ふことが出来ても西へ出て行くには急勾配で無理な事を説明し、伊賀川の西に行く予定であったのを変更して、川の東を通過して阿保へ最短距離の比土に駅を設け、神戸村の溪間を縫ふて美旗新田に登り名張への線路を決定した」と記している⁶⁵⁾。「線路変更理由書」(前掲文書所収)には、「阿保上津、種生、矢持ノ各村及桜峠ヲ経テ伊勢八知谷ニ対スル物資ノ集散地ナレバ軽便鉄道トシテ免レサルル範囲ニ於テ阿保村ニ接近セシムル要アリ」としている。

この上野町と阿保村通過をめぐるルートの変更は、大正中期ともなると各町村は鉄道の通過が地域社会の発展に多大の影響を与えることを認識して積極的な誘致策を講じ、また会社も建設費との兼ね合いを考慮していたうえでこれに対応していたことを示している。そして鉄道のルート選定は、従来から指摘されてきた地形をはじめとした自然的条件に加えて、住民の意思や社会経済的条件が作用して決定されたことを物語っている。

ところで、名張への建設工事がこのように紛糾している間に、名目上の別組織であった伊賀

軌道株式会社が伊賀鉄道の所有していた小田一名張間の免許を譲り受け、1917年12月23日伊賀鉄道株式会社に社名を変更した。さらに1919年9月27日には既設線である上野駅連絡所―上野町間も従来の軌道から切りかえて地方鉄道としての運輸開始の認可を得、10月1日から地方鉄道として営業を開始した。

上野町―名張間13.7kmは1922年7月18日に開業した。名張までの開業によって上野町の商圏は拡大したが、名張町の商圏拡大にはほとんど影響しなかったといわれる。しかし例外的とはいえ、名張町の製材業は伊賀鉄道の開業によって発展への礎を得たといえる⁶⁶⁾。名張町周辺は山林地帯でスギ、マツ、ヒノキを中心とした森林資源に恵まれていたが、鉄道開通前は動力と輸送手段の欠如によって製材業の発達が拒まれていたのである。鉄道開通によって輸送手段の問題が解決し、1924年頃から名張駅付近に製材工場が集中してきた。また、観光地赤目・香落の紹介にも貢献した。

この伊賀鉄道の名張開通によって、他の交通機関はどのように変化したのだろうか。名張開通前の上野―名張間の交通は、まず明治末年頃に乗合馬車が導入され、つづいて1915年伊山自動車会社の設立によって6人乗りの定期乗合自動車が運行されていたが、伊賀鉄道の開通によって廃止となった⁶⁷⁾。図2にも見られるように人力車離れも進んだ。こうして鉄道の開通によって道路交通機関は、次第に末端交通へと追いやられていったといえる。

その後、伊賀鉄道は輸送量伸長が顕著なことなどから、1925年3月6日電気動力併用認可を得、翌年5月25日には全線を電化し、12月には社名も伊賀電気鉄道と改称した。

VII. 東―西通過幹線鉄道の建設(後期)

(1) 参宮急行電鉄線の建設

現在の近鉄を形成する基幹的鉄道は、1914(大正3)年4月30日に大阪―奈良間に開業した大阪電気軌道(以下、大軌と略称)である。大軌は開業当初の不調を克服して、自社免許

取得区間である西大寺—樫原神宮前間や布施—桜井間を開通させる一方、天理軽便鉄道を合併したり、大和鉄道の株式の大半を取得する⁶⁸⁾などの方法で、昭和初期には奈良盆地の制覇をほぼ完了していた。

つづいて大軌が目指したのは初瀬街道沿いに東進して伊勢平野への進出であったが、その先鋒として1927（昭和2）年9月28日、系列会社参宮急行電鉄（以下、参急と略称）を設立した。ところで、桜井から宇治山田間の敷設免許は、大和鉄道が大軌の進出の激しくなった大正10年代に自己防衛の必要から順次取得していた⁶⁹⁾もので、参急設立を前にした1927年6月14日に大和鉄道から参急へ譲渡された。こうして参急に免許を取得させた大軌は、1929（昭和4）年3月31日伊賀電気鉄道を合併し、翌日付で参急に貸与されて参急伊賀線として営業を開始した。一方、参急の本線は1929年10月27日桜井—長谷寺間を開通させたのを皮切りに順次部分開業をつづけ、1930年12月20日阿保（現青山町）—佐田（現榊原温泉口）間を最後に桜井—山田（現伊勢市）間を全通させた。これによって大軌と参急を通して大阪—伊勢間に新しい鉄道交通路が完成したことになり、伊賀地方は、北の省線である関西線と南の参急線の2つの東—西幹線鉄道交通路をもつことになった。

（2）参急開通にともなう伊賀地方の変化

参急線という新しい東—西幹線交通路の完成によって、伊賀地方の地域交通はどのように変化したのであろうか。

まず、核心集落の上野と名張の地位逆転の可能性が生じたことである。伊賀地方の核心集落は上野であり、名張はそれに次ぐ存在であった。上野は鉄道交通に恵まれず、それを結ぶ軽便鉄道の自力建設によって鉄道交通とのつながりを保持しようとしてきた。一方、名張は上野以上に鉄道交通に恵まれていなかったが、参急線の開通によって幹線鉄道の一拠点という地位を与えられたのであった。大阪への近接性という点では、名張がはるかに優位に立ったことになる。

さらに参急本線は1930（昭和5）年10月10日伊賀線との連絡駅として新たに伊賀神戸駅を設けたが、これによって伊賀神戸—名張間⁷⁰⁾で伊賀線と参急本線が並行する結果になった。参急としては自社本線重視の立場をとり、伊賀線伊賀上野、あるいは上野—伊賀神戸間列車を本線列車との連絡重視の方向でダイヤ設定を行なった。参急本線全通直前の1930年6月では上野—名張間直通列車が下り20本、上り22本設定されていたものが、全通後の1933年10月では上下共7本しか設定されておらず、この参急本線全通によって伊賀線の伊賀神戸—西名張間は実質的に機能を喪失しつつあったといっても過言ではない。こうして伊賀線は、開業以来の関西線連絡と上野—名張間直通という使命から、上野と参急本線連絡という使命に変化させられたのである。伊賀神戸—西名張間はその後戦時休止を経て、1964年9月30日で廃止された。

また、参急本線開通によって鉄道による上野—名張間直通機能が実質的に消失すると、伊賀鉄道開通によって廃止されたバスによる直通が見直され、1948年8月15日から三重交通名張線（上野—名張間、18.7km）として営業が再開され⁷¹⁾、近代交通機関の発達過程に変化が生じた。

（3）近江鉄道の延長計画

参急の計画に刺激され、伊賀地方に新たな鉄道の建設計画がおこってきた。それが近江鉄道の貴生川—伊賀上野間延長計画である。これまでに計画された鉄道は、未成分を含めてもほぼ近世街道と何らかの関係を持つルートが採用されてきたが、この近江鉄道計画線はそれ以前の交通ルートに該当するものが見当たらない。

近江鉄道は1898（明治31）年6月11日に彦根—愛知川間を開業したのを皮切りに、彦根—多賀、高宮—貴生川間を開業させていた鉄道で、その設立趣旨は北陸路と伊勢とを結ぶことにあり、彦根で旅客を受けて貴生川で関西鉄道に連絡した⁷²⁾。このようにして伊勢参拝客輸送を重要な使命としていた近江鉄道にとって、参急の計画は重大問題となった。すなわち従来の草津

線、関西線、参宮線経由の場合には乗り換え回数が多いうえに5～6時間も要していたのが、自社線を伊賀上野まで延長して伊賀線経由で参急線に接続すれば2時間57分に短縮できるというのである。そこで1927（昭和2）年6月18日に貴生川―伊賀上野間23.6kmを出願、翌1928年10月11日免許された。「起業目論見書」（近江鉄道株式会社所蔵）によれば、経由地は「滋賀県甲賀郡貴生川村、同県同郡寺庄村、同県同郡龍池村、同県同郡宮村、三重県阿山郡玉滝村、同県同郡頼田村、同県同郡河合村、同県同郡府中村、同県同郡中ノ瀬村、同県同郡府中村、同県同郡上野町」と記されている。

しかし、伊賀上野への延長は会社側の努力にもかかわらず、用地買収が難航したりするうちに戦時体制に突入、戦後に入ると国家神道の衰退と共に伊勢参拝客も減少し、もはや延長の必要は認められない状態となった。結局、この延長計画は未成に終わり、1958年12月3日起業廃止に至った。

ただ、未成に終わったとはいえ、従来は専ら地域内交通路として機能していた南―北交通が、幹線とはいえないまでも通過交通路として用いられる計画がかなり具体的なものとして浮上していたという事実は、注目に値するものといえよう。

VIII. む す び

以上で特定産業との関連では性格づけを行ないにくい局地鉄道の成立過程を三重県伊賀地方を例に見てきたが、ここで小論の内容をまとめ、明らかとなった点を確認しておく。

伊賀地方の鉄道計画は、まず明治20年代後半に東―西幹線交通路としての大和街道沿いに関西鉄道が開通し、それを核心集落である上野の市街地に誘致しようと努めたが、地元経済力の弱さからこれは失敗し、鉄道は上野と川をはさんだ北側を通過してしまった。しかし、これによってこれまで長距離交通にまで進出していた人力車や荷車は、鉄道とのアクセス輸送としての近距離交通への転進を余儀なくされた。

次に関西鉄道開通と前後して伊賀の北部を通過した鉄道交通と名張をはじめとした各集落を結ぶ目的で伊賀（初）、伊和、上名等の諸鉄道計画がおこるが、いずれも地域経済の成長が未熟であったことを主因として自力建設が困難で、京阪神等の大都市資本の援助を求める結果になった。そのためこれらの資本家の意向によって当初の計画の趣旨を変更させられ、最終的には大都市資本家の都合で未成に終わる結果となったが、後の計画になるほど自力建設への姿勢が強くなってゆく様子が見とれる。

未成鉄道の経験を通じて南―北局地鉄道を自力建設しようという動きが、上野町の商業資本家を中心として生じてくる。こうした動向の背景には、従来の封建的特権商人との対立を経て明治以後に台頭してきた新興商人に由来する商業資本家が、町内経済界の中堅クラスにまで成長していたという事実がある。彼らは商圈拡大のために、上野と関西線を鉄道で結ぶことによって旅客・貨物の輸送を円滑にすることが先決と考えたのである。地域内交通のさらなる近代化をねらった名張への延長では、そのルートの選定には自然的条件の下に様々な人文的条件が作用することが明らかになった。また、こういった地域内交通への鉄道進出によって、人力車や荷車は次第に近距離交通でも末端に追いやられ、馬車に代わって地域内の中距離交通に足がかりを求めかけていた黎明期の乗合自動車も並行路線から駆逐され、一旦は末端交通へ追放される。

南部に新たな東―西幹線鉄道として開通した参急線は、局地鉄道である伊賀電気鉄道を支配下に入れると伊賀線に本線との連絡機能を強要し、同線の伊賀神戸―西名張間を有名無実な存在にして地域内交通を分断した。これによってバス交通が中距離並行路線に復活する。一方、伊勢参詣輸送の目的で近江鉄道が貴生川―伊賀上野間を延長する計画を立て、南―北交通路線が伊勢参詣という通過交通に用いられる構想が浮上するが、諸条件から未成に終わる。

このような伊賀地方の鉄道交通の変遷過程全

体の潮流から明らかになった点は、主に次のような内容である。

1) 特定の産業との関係が弱い局地鉄道の場合、その資金調達に苦心が見られる。すなわち、産業との関係が見られる場合には産業関係企業に資金援助を求めることが可能であるが、それに依存できないために地域社会があらゆる手段を使って資金調達に奔走しなくてはならない。そのため鉄道建設の成功は、地元地域社会の経済力、特に明治以後の新興商人たる商業資本家の成長を如実に反映することになる。

2) 特定産業との関係が弱いためにその鉄道ルートが産業立地に影響されることが少なく、地元の交通需要を反映する。そして、それは通過幹線交通から受ける影響が多である。

3) 人力車、馬車等の道路交通機関の盛衰と鉄道交通の発達過程をあとづけることができた。

(関西大学・院)

〔注〕

- 1) 青木栄一「交通地理学の問題点と反省—日本における第2次世界大戦以降の研究史を回顧して—」(千葉大学教育学部地理学研究室編『地理学の社会化』所収、大明堂、1985)、113～124頁。
青木栄一「交通地理学への一展望—近代交通機関の地理学的分析のために—」人文地理39—6、1987、36～50頁。
- 2) コール、J. G. (淡川康一解説)『交通及び聚落と地形』古今書院、1935。
- 3) 山口平四郎『交通地理の基礎的研究』大明堂、1974、に主なものは収録されている。
- 4) 木村辰男「山陰・山陽連絡鉄道の形成過程—鉄道敷設法の公布に関連して—」神戸学院大学紀要Ⅱ—1、1971、51～77頁。
- 5) 青木栄一「近世港町軒および下津井における鉄道交通の導入とその特質」東北地理21—3、1969、143～149頁、を代表としてあげておく。
- 6) 末尾至行「『北大阪電鉄』誕生の経緯—私鉄発達史の一駒—」(柴田實先生古稀記念会編『日本文化史論叢』所収、1976)、449～464頁。
- 7) 老川慶喜『明治期地方鉄道史研究—地方鉄道の展開と市場形成—』日本経済評論社、1983、3～17頁。
- 8) Wallace W. H.: 'Railroad Traffic Densities and Patterns, A. A. A. G. 48—4, 1958, pp. 352—357.
- 9) 青木栄一「日本の私鉄における貨物輸送の性格—運輸密度と貨物品目構成を中心として—」地理学評論42—6、1969、349～361頁。
- 10) 青木栄一「近代交通研究における歴史地理学の性格と方法」歴史地理学紀要28、1981、169～181頁。
- 11) 村松繁樹「伊賀に於ける聚落の研究」(『小川博士還暦記念論叢』所収、1930)、537頁。
- 12) 藤岡謙二郎『人文地理学序説』大明堂、1970、174頁。
- 13) 福永正三「盆地に於ける核心集落とその生活圏—伊賀盆地の場合—」立命館文学98、1953、486頁。
- 14) 山崎直方・佐藤傳蔵共編『大日本地誌・巻四』博文館、1905、1182～1186頁。
- 15) 足利健亮『日本古代地理研究』大明堂、1985、292頁。
- 16) 前田和夫「鈴鹿山系の伊勢・伊賀間の交通変遷の影響—加太峠・長野峠・青山峠越えの街道筋—」鈴鹿37、1971、28頁、によれば、南—北方向の通過交通路が見られなくなったのは奈良時代であったとしている。
- 17) 田中啓爾『塩および魚の移入路—鉄道開通前の内陸交通—』古今書院、1957、220～226頁。
- 18) 福永正三『秘蔵の国—伊賀路の歴史地理—』地人書房、1972、50頁。
- 19) 上野市史編集委員会編『上野市史』上野市役所、1961、102頁。
- 20) 福永前掲書18)、53～54頁。
- 21) 山口前掲書3)、52頁。
- 22) この理由は、当該区間の建設が東海道ルートに計画変更する以前に着工していたためであるという。(原田勝正・青木栄一『日本の鉄道—100年の歩みから—』三省堂、1973、53頁)
- 23) 川上幸義『新日本鉄道史〔下〕』鉄道図書刊行会、1968、242頁、によれば、同時に大阪を中心として計画された大阪鉄道が難波—八木、八木—名張—四日市、八木—五条—和歌山、八木—奈良間を出願しており、これとの調整の結果であるという。
- 24) 武知京三「日清戦争後鉄道会社の株主とその系

- 譜』, 青踏女子短期大学紀要6, 1976, 23~25頁
 所載の表による。同表は明治29年度上半期の株主
 名簿によって作成されたものである。
- 25) 武知前掲論文24), 1頁。
- 26) 草津一四日市間は, 1889年12月15日草津一三雲
 間, 1890年2月19日三雲一上柘植(現柘植)間,
 12月25日上柘植一四日市間と各々部分開業してい
 る。
- 27) 前掲書19), 97頁。
- 28) 関西鉄道誘致の一件にも触れていたと思われる
 『上野駅三田村文書』なる史料があったが, 保管
 先の火災で焼失し現存しない(元上野市史編集委
 員, 村主孝太郎氏による)。なお, 『上野市史』の
 記述はこの資料を参考に行っていると考えられる。
- 29) 前掲書19), 66頁。
- 30) 明治以前の封建体制下で武士階級から諸權益を
 受けて, 専売の商業活動をしてきた商人層を指す。
- 31) 明治以後の商業自由化の中で成立してきた商人
 層を指す。
- 32) 前掲書19), 65頁。
- 33) 前掲書19), 66頁。
- 34) 青木栄一「鉄道忌避伝説に対する疑問」新地理
 29-4, 1982, 1~11頁, によれば, 全国的にも
 鉄道忌避を実証できる事実は少ないという。
- 35) 『上野町会現場筆記』(上野市立図書館所蔵)に
 は, 次のような記事がある。「関西鉄道三田停車
 場ニ接続スル道路ノ件ニ付三田村ヨリ東ヲ取ルヤ
 又西ヲ取ルヤ本町ノ見込ヲ承知致シ度旨照会シ来
 リシニ付町会ノ意見ヲ諮問セシモ事重大ナルヲ以
 テ相談中ニシテ退会ス」(明治29年3月13日付)
- 36) 福永前掲書18), 57頁。
- 37) 前掲書19), 105頁。
- 38) 斎藤俊彦『人力車』産業技術センター, 1979,
 289~290頁, によれば, 人力車が鉄道開通によっ
 て被った影響は一般的に次の3点に要約されると
 いう。
- ①乗合馬車と共に継ぎ立などの方法によって果し
 てきた長距離輸送は鉄道の開通により完全に姿を
 消すにいたった。
- ②この結果, 鉄道の沿線の駅を基点として近郊の
 乗客の送迎などの近距離輸送の役割を担うことで
 辛うじて営業を継続することになった。
- ③廃業の車夫は農業や鉄道工夫などに吸収される
 ことになった。
- 39) 後述する伊賀軌道と同系列の伊賀鉄道とは別組
 織であり, これと区別するため, 以下「伊賀鉄道
 (初)」と表記する。
- 40) 青木栄一「観光と交通」(浅香幸雄・山村順次
 編著『観光地理学』所収, 大明堂, 1974), 87~
 112頁。
- 41) 中 貞夫『名張の歴史 下巻』名張地方史研究
 会, 1961, 240頁。
- 42) 『上野町会現場筆記』(明治29年7月4日付)
- 43) 『上野町会現場筆記』(明治29年9月11日付)に
 よる。
- 44) 「桜井鳥羽間線路調査報告概要」, 「上野名張
 間線路調査報告概要」(いずれも『鉄道院文書(両
 宮鉄道)』所収)による。
- 45) 久保田博『鉄道経営史』大河出版, 1985, 68~
 73頁, によれば, 当時の鉄道の標準最急勾配は25
 %で, 33%を越えるとスイッチバック方式の採用
 や強力機関車の導入が必要となった。
- 46) 『鉄道院文書(両宮鉄道)』による。
- 47) 『日本鉄道史 中巻』鉄道省, 1921, 668~671
 頁。
- 48) 「鉄道敷設仮免許状下付願」(『鉄道院文書(伊
 和鉄道)』所収)
- 49) 月ヶ瀬鉄道が伊和鉄道に名称変更した時期は,
 この「仮免許状下付再申請書」を提出した時であ
 る。
- 50) 『鉄道院文書(上名鉄道)』による。
- 51) 武知前掲論文24), 1~2頁。
- 52) 武知前掲論文24), 2頁。
- 53) 原田・青木前掲書22), 144~171頁。
- 54) 『軌道条例』(明治23年8月25日制定, 法律第71
 号)第一条。
- 55) 青木栄一・老川慶喜「軽便鉄道の普及」(野田
 正穂他編『日本の鉄道一成立と展開一』所収, 日
 本経済評論社, 1986), 148~156頁。
- 56) 鉄道百年略史編さん委員会『鉄道百年略史』鉄
 道図書刊行会, 1972, 101頁。
- 57) 青木・老川前掲論文55), 156頁。
- 58) 前掲書19), 105頁。
- 59) 鉄条会編『鉄城翁伝』, 1944, 60頁。
- 60) 前掲書59), 「年譜」による。
- 61) 前掲書59), 59頁。
- 62) 『鉄道省・鉄道統計資料 大正7年度』による。
- 63) 『鉄道省文書(伊賀軌道)』による。

- 64) 前掲書59), 61頁。
 65) 前掲書59), 62頁。
 66) 中前掲書41), 301頁。
 67) 中前掲書41), 324頁。
 68) 西藤二郎「大和鉄道の敷設過程と経営者理念」
 鉄道史学 3, 1986, 17頁。
 69) 西藤前掲論文68)では、「このように路線を東に
 延ばす計画のねらいは、大軌の畝傍線全通がま近
 いこと、ならびに、大軌の伊勢への進出が明らか
 になったことに対する守勢的攻撃であったが、万
 が一、同社(大和鉄道=筆社注)が大軌に合併を
 申込む事態となっても、建設費および免許路線は、
 充分に交渉材料になるという判断があったことは
 容易に推測できる。」(17頁)としている。
 70) 伊賀線の名張駅は参急本線の名張駅北西約750
 mの地点に位置し、場所を異にする。なお、混同
 を避けて伊賀線の名張駅は西名張駅と改称された。
 71) 『20年のあゆみ』三重交通株式会社, 1964, 81
 頁。
 72) 『小林家と創生期の近江鉄道』(同名 特別展資

料), (財)近江商人郷土館 1988, 4頁。

〔付記〕

本稿は関西大学文学部に提出した卒業論文の副論文としてまとめたものに加筆・修正したものである。終始御指導頂いた関西大学文学部地理学教室の河野通博、末尾至行両教授をはじめとする諸先生方、及び東京学芸大学地理学教室の青木栄一教授に感謝いたします。また、資料の閲覧で御配慮頂いた神戸大学経済経営研究所附属経営分析文献センターをはじめとした諸機関、及び現地調査で御協力下さった故・村主孝太郎、白井健等の諸氏にも末筆ながら謝意を表します。

なお、本稿作成にあたって使用した公文書類の所蔵先は次のとおりである。『鉄道院文書(両宮・伊和・上名鉄道)』国立公文書館、『鉄道省文書(伊賀軌道・伊賀電気鉄道)』運輸省、「近江鉄道関係公文書」近江鉄道株式会社、『上野町会現場筆記』上野市立図書館

THE FUNCTIONAL CHANGE OF RAILWAYS IN THE PERIOD OF MODERN TRANSPORT CONSTRUCTION

Masafumi MIKI

Previous studies of railway history, especially those in relation to regional industries, have not achieved successful results, because many places in Japan have not been affected by any specific industries. This study analyzes the Iga area in Mie prefecture as an example of such places.

In the Iga area there have been primary railway line along an east-west axis, while a secondary railroad exists along a north-south axis. The developments of these lines are classified into four stages: stage I and II of the north-south one. (1) the first stage of the primary line construction, (2) the first stage of the secondary line construction, (3) the second stage of the secondary line construction, and (4) the second stage of the primary Line construction.

At the first stage of the primary railway line construction, Kansei Railway Company demanded that Ueno-cho should pay the construction expenses for the extension of railway to the center of Ueno-cho. It brought about antagonism between a newly risen liberal merchant class and the older conservative merchant class. The former was beaten by the latter and the demand of railway extensions was rejected.

At the first stage of the secondary railway construction, the development of Iga,

Iwa, and Jomei Railway were planned, Iga Railway was planned by those who lived in towns along a previous railway line in Nara prefecture and the Iga area. They did not have enough economic and technical power to materialize their plan, even though they asked for help from commercial capitalists in such big cities as Osaka and Kyoto. Their plan resulted in failure because of no help or support. The situation was same for the planning for Iwa and Jomei Railway.

Stage II of the secondary railway construction in north-south direction took place when the former newly risen merchant class developed into a commercial capitalist class. These people tried hard to succeed in their plan for a regional railway. Among them was Zensuke Tanaka as an active leader. He made a proper plan for a regional community. This time their efforts were fruitful; Iga Tramway and Iga Railway were opened between Iga Ueno and Nabari.

At the second stage of the east-west railway construction, Sangû Kyûko Electric Railway was opened between Sakurai and Yamada. This railway service not only formed a new main line, but also changed the function of the old local railway. Although it was a good idea, the expansion plan of the Ômi Railway failed.

The construction of railway in areas which have little to do with any specific industries was linked to the demand of the community for railroad. And it was the community that raised the money for the construction.