

福知山線の歩み① 川辺馬車鉄道

1891年（明治24年）尼崎 - 伊丹間に開通した関西で最初の馬車鉄道。開通後僅か2年で軽便鉄道の摂津鉄道となり、さらに私設鉄道の阪鶴鉄道に、そして最後は国有化され、福知山線の基となった路線です。阪鶴鉄道が計画していた大阪直通線が、箕面有馬電気軌道（現阪急電鉄）の設立根拠となるなど、摂津地域の鉄道史に一連の流れをつくる基となった鉄道会社です。

川辺馬車鉄道は、伊達尊親・梶源左衛門・小西壮二郎ら尼崎と伊丹の13名が発起人となり、1887年（明治20年）4月に設立されました。出願時の計画路線は、「尼ヶ崎停車場－尼ヶ崎待合所－神崎停車場－上坂部待合所－伊丹待合所－伊丹停車場－北村待合所－小戸停車場、および伊丹停車場－大鹿待合所－小浜待合所－川面停車場」で、有馬街道に沿ってクネクネと曲がり、軌間も686mmと超狭軌でした。

1888年（明治21年）11月に内閣鉄道局より「川辺馬車鉄道の営業許可につき命令書」発行、1889年（明治22年）2月2日兵庫県知事より「馬車鐵路築造並営業を許可するに付命令書」が発行されます。この発行に基づいて、1889年（明治22年）4月16日「川辺馬車鉄道興行費と線路略図」が提出されました。

川辺馬車鉄道の設立者たちはこれにとどまらず、1889年（明治22年）4月に、何と神崎－伊丹－篠山－福知山－舞鶴間を結ぶ摂丹鉄道の設立を出願しました。舞鶴は、当時軍港として、国の重要拠点でもありました。出願の裏には、川辺馬車鉄道を延長して蒸気鉄道に変更する目算があったのです。

摂丹鉄道の計画は、採算性や競合路線との重なりから、同年10月に却下されます。しかし、川辺馬車鉄道は将来の延長・蒸気化による幹線鉄道への脱皮を見越して計画の変更を行ないました。まず同年6月に線路を専用路線敷を用いることにし、現在の福知山線塚口駅－伊丹駅間に見られるような直線的な線形に変更しました。また「待合所」を取りやめ、すべてを「停車場」とし、全停車場に駅舎を建設することにしました。さらに1890年（明治23年）10月に軌間を私設鉄道条例に則って3フィート6インチ（1067mm）に変更し、開業したのです。これらの設備は、当時の馬車鉄道としては破格の贅沢さでした。

1891年（明治24年）2月に起工、7月24日に大物－長洲間が仮開通し、7月末には尼ヶ崎（後の尼崎港）まで開通しました。その後、運行距離を伸ばし、同年9月6日には、郡庁所在地の伊丹まで延伸。官線（東海道本線）との乗換駅となる長洲駅付近では、官線と直角平面交差になっていました。路線計画では、伊丹停車場から2又に分かれ、生瀬、小戸（旧：摂津鉄道の川西池田駅）へと向かう計画線となっていたのですが、伊丹から先は、川辺馬車鉄道時代には実現していません。

専用軌道で構成された贅沢な馬車鉄道であったため、後の軽便鉄道（摂津鉄道762mm）への変更は容易に行うことができました。尼崎停車場（尼崎港）は、尼崎城内の南部分の堀を埋め立てた場所に置かれました。馬車鉄道は、汽車を走らせる程の資本力が無くても設立可能です。が、馬車鉄道では輸送力が小さく、開業当初から輸送需要に応えきれないものとなっていました。貨車も保有し貨物も取り扱っていましたが、業績にムラがあり安定した営業に至らず、馬車鉄道の形態では限界がありました。

結果、蒸気動力を用いた軽便鉄道としての「摂津鉄道建設願ひならびに会社定款」を川辺馬車鉄道の名前で1892年（明治25年）6月30日提出されました。当時は法律整備がされていなかったため、川辺馬車鉄道を解散し、別会社として摂津鉄道が設立されることになったのです。同年12月27日、摂津鉄道は認可されました。

摂津鉄道は軽便鉄道で、軌間が762mmでしたので、翌1893年（明治26年）から改軌工事が行われました。同年10月28日より尼ヶ崎駅－賀茂（川西市）間で試運転を行っていて、この時点で、川辺馬車鉄道は名実ともに廃止されたと考えられます。摂津鉄道の路線は、川辺馬車鉄道時代の路線計画にあった小戸（川西）まで延長されました。川辺馬車鉄道関係者による摂丹鉄道の出願も並行して行っており、そちらは「阪鶴鉄道」への布石となるのです。<転載文献および資料 ウィキペディア「川辺馬車鉄道」>

輸送・収支実績

年	乗客(人)	貨物(駄)	乗客運賃(円)	貨物運賃(円)	雑収入(円)	総収入金(円)	営業費(円)	差引純益(円)	客車	貨車	馬匹
明治24年	117,788	3,337	3,023	99	999	4,121	2,404	1,717	7	8	27
明治25年	333,509	13,020	10,667	383	263	11,313	5,870	5,443	7	8	22

熱い志と先見の明

当時は鉄道建設ブームの最中、その多くは営利目的で建設された路線でした。しかし、川辺馬車鉄道は、違います。発起人の志に基づくと、産業振興や地域交流、インフラ整備を目的として敷路されました。

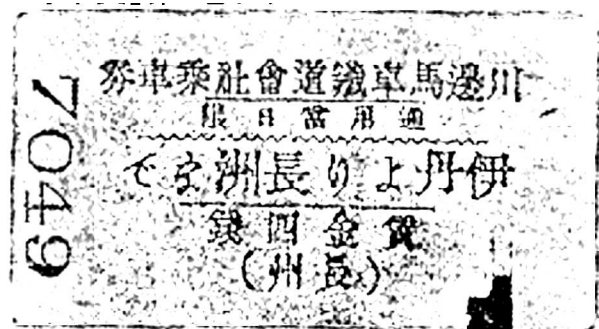
メンバーの一人、摂津国伊丹の酒造業者小西家は、もともと大名貸も行う豪商でした。小西業茂（11代目小西新右衛門）は、日本銀行監事、真宗信徒生命保険取締役社長、日本貯金銀行頭取、起業銀行監査役、伊丹銀行筆頭株主、起業貯金銀行監査役を歴任すると共に、鉄道事業に参画し、山陽鉄道、川辺馬車鉄道（小西壮二郎名義）、摂丹鉄道（小西壮二郎名義）にも参画しました。開業2年目には、年間33万人、貨物1320駄をを運ぶに至り、差引純益5443円を計上しています。（1駄＝1頭の馬が背負う量）

もうひとつの特長は、その先見性です。まずは、資本が少なく済む馬車鉄道で営業を開始、軽便鉄道、私設鉄道へのステップアップや路線の延伸を含んで、当初から計画されたことは特筆すべきことです。そのため、馬車鉄道にもかかわらず、設備や企画は潤沢なものでした。川辺馬車鉄道に先見の明ありです。

何気なく使う電車、福知山線も元をたどれば、設立当時の発起人の熱い志が偲べれます。



所要：尼ヶ崎（尼崎港） - 伊丹間約1時間10分
 乗降者：1日500-900人程、最大1日約2500人
 列車本数：1日9往復
 尼ヶ崎始発4：57、尼ヶ崎最終発22：34



乗車券 「宝塚市史」第3巻より



摂津鉄道会社創立上申書
 「尼崎市史」第3巻