

## 福知山線の歩み② 摂津鉄道

摂津鉄道

川辺馬車鉄道会社が1891年（明治24年）に開業した尼崎－伊丹間の馬車鉄道を、池田（川西池田）まで延伸し軽便鉄道化したものが摂津鉄道です。



1892年（明治25年）6月30日に尼崎－伊丹－池田間、および伊丹－生瀬間の営業を出願し、同年12月27日に認可を得ています。当時の法律の制限があるため、川辺馬車鉄道の解散、新会社の設立の手順を踏んでいます。1893年（明治26年）3月より伊丹駅－池田駅間の延伸工事を開始。川辺馬車鉄道とは軌間が異なっていたため、尼ヶ崎駅－伊丹駅間の改軌工事も同時に行っています。同年10月28日より尼ヶ崎駅－賀茂（川西市）間で試運転を行い、同年12月12日に尼ヶ崎駅、長洲駅、伊丹駅、池田駅の4駅で開業。1894年（明治27年）3月に大物駅、塚口駅、伊丹南口駅も開業しました。馬車鉄道では尼ヶ崎駅－伊丹駅間が1時間を超えていましたが、尼ヶ崎駅－長洲駅間を約9分、長洲駅－伊丹駅間を約18分で往来できるようになりました。

ただし、川辺馬車鉄道では許されていた平面交差が認められず、汽車が官線（東海道本線）をまたぐことは許可されていませんでした。このため、長洲駅を官線の北側と南側の2か所に分けて、列車は折り返し、乗客は歩いて乗り替えを行うこととなりました。しかし、興味深いことに、貨物のみ人力で押しての通過は認められていました。長洲駅において官設鉄道により南北に分断されたことで、摂津鉄道は尼崎－伊丹・池田を結ぶよりも、尼崎・伊丹・池田を官線の神崎駅経由で大阪・神戸に結ぶ鉄道としての性格を強めました。

時刻表は官線への乗り換えを考慮し、神崎駅の官線列車発着時間に合わせて組まれていました。また、摂津鉄道各駅から官線への直通切符も発行されました。

摂津鉄道が運行されていた当時、日本海側の重要な軍港であった舞鶴への鉄道敷設計画がさかんに立てられていて（京都鉄道、阪鶴鉄道、摂丹鉄道等）、摂津鉄道もそれらの中に組み込まれていく運命にありました。最終的に1897年（明治30年）2月、大阪から舞鶴までの鉄道を計画していた阪鶴鉄道会社に路線を売却して、摂津鉄道は解散しました。

「池田尼ヶ崎間軽便鉄道」と記された摂津鉄道の時刻表（明治27年4月16日改正版）。新設の塚口駅が未記載。

開業4年目で年間輸送乗客は約75万人、貨物1万8千t 営業収入約4万円。馬車鉄道の時に比して大幅な伸び。

## 輸送・収支実績

年度	乗客(人)	貨物量(トン)	営業収入(円)	営業費(円)
1893	142,417	3,046	1,561	888
1894	580,048	16,312	29,464	16,296
1895	665,077	16,987	36,568	19,206
1896	747,165	18,436	39,156	22,805

