

福知山線の歩み③ 熾烈な認可競争

前号では、「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。」と紹介しました。今回は、その熾烈な認可競争的一幕を紹介します。

さて、鉄道各社から出された舞鶴への敷設計画は、どのようなものだったかは、以下に示す通りです。

- 1、摂丹鉄道 (神崎～篠山～福知山～舞鶴)
- 2、播丹鉄道 (飾磨～生野～福知山～舞鶴)
- 3、舞鶴鉄道 (大阪～池田～園部～山家～舞鶴)
- 4、舞鶴鉄道 (大阪～池田～綾部～舞鶴)
- 5、京鶴鉄道 (京都～亀岡～園部～舞鶴)
- 6、南北鉄道 (加古川～加東・多可・氷上・天田各郡～舞鶴)

何と6つものルートが計画されていたのです。これでは、共倒れになってしまいます。かといって、特別に1社だけを認可するわけにもいきません。結局のところ6つのルート全て却下されました。その後、政府は明治25年の鉄道敷設法にて、今後の敷設予定線として舞鶴への路線を示しました。ここでは、京都～舞鶴ルート(京鶴鉄道)と土山～舞鶴ルート(摂津鉄道)の2ルートの対決でしたが、神戸よりさらに西に位置する土山発では不利と見たのか、大阪～舞鶴ルートを追加しました。大阪～神崎～伊丹～宝塚～三田～福知山～舞鶴を結ぼうとする阪鶴鉄道構想です。神崎～池田間は摂津鉄道の路線をそのまま生かすことができる上に、この間の輸送実績もありました。

3線の認可競争は、大阪と京都と兵庫府・県や市、地元財界、さらに沿線の市町村や有力者を交えて、し烈な認可・誘致合戦となりました。今でいうと、リニア新幹線の京都ルート、奈良ルートの誘致のような感じでしょうか。

さて、この認可合戦は、

神崎～福知山間は、阪鶴鉄道に許可

大阪～神崎間は官設鉄道と重複し阪鶴鉄道に不許可

京都～福知山～舞鶴間は、京都鉄道に許可

となりました。

阪鶴鉄道は、その名前も虚しく舞鶴に至らず、京都側の勝利となりました。現在、京都から山陰地方に行く路線は「山陰本線」の名で幹線扱いです。

一方大阪からは「福知山線」の名で、地方線扱いとなっているのは、こうした経緯からと推察します。鉄道が運ぶ夢と希望、経済効果は、車社会が発達した今の比ではなかったことでしょう。



官設・私設鉄道図「宝塚市史」第3巻より

転載資料 Wikipedia「阪鶴鉄道」

参考資料 FujiyamaNET「第3章/時代を先駆ける旗手として」