福知山線の歩み④　　阪鶴鉄道

阪鶴鉄道

阪鶴鉄道（はんかくてつどう）は、大阪から福知山を結んでいた鉄道路線、およびその路線を運行していた鉄道会社です。

悲願の舞鶴開通まで

尼ヶ崎（のちの尼崎港）－池田（現：川西池田）間で営業していた摂津鉄道に出資していた小西業茂（小西新右衛門）らが大阪財界人と結んで、軍港を擁し日本海側の主要都市の一つであった舞鶴と大阪を結ぶ鉄道を計画しました。1893年（明治26年）8月に大阪－神崎－池田－三田－福知山－舞鶴間の鉄道敷設を出願。12月には福知山－和田山－八鹿間の支線敷設も出願しました。1895年（明治28年）、正式に会社組織として設立、本社は大阪市北区曾根崎に置かれた。しかし同じく舞鶴への鉄道敷設を競っていた京都鉄道に京都－綾部－舞鶴間の認可が下りたため、阪鶴鉄道には福知山－舞鶴間の認可は下りませんでした。（詳しくは地歴散歩第６２話参照）

また、神崎（現JR尼崎）－大阪間も、官鉄線と並行しているという理由で認可が下りませんでした。その結果、認可を得たのは神崎－福知山間のみで、1897年（明治30年）2月に摂津鉄道を合併し、12月に池田－宝塚間が開業しました。1898年（明治31年）6月に塚口－官鉄線神崎間が開業し、9月に官鉄線に乗り入れて大阪まで直通運行を実現しました。その結果、神崎－尼崎港間は本線から、支線「尼崎港線」に格下げとなりました。尼崎港線神崎駅は、官鉄線神崎駅と離れていたため乗り換えができず、盲腸線として寂れていきました。（詳しくは地歴散歩第10話　「ＪＲ塚口駅の今と昔　そして今後…」を参照）

阪鶴鉄道は1899年（明治32年）には宝塚以北が1月に三田、3月に篠山（現：篠山口駅）、5月に柏原と順次延伸され、7月に福知山南口（のちに廃止）まで開通を果たしました。この頃本社を伊丹町（現伊丹市）、次いで登記上の本社を川西市寺畑村8番地の1に移転します。

ところが阪鶴鉄道が接続するはずの京都鉄道は建設が難航し、福知山－舞鶴間が開業していませんでした。このため阪鶴鉄道は1899年（明治32年）12月に改めて福知山－八田－舞鶴および宮津間の鉄道敷設を申請しましたが、却下されました。仕方なく阪鶴鉄道は、宮津まで由良川による舟運を計画します。1901年（明治34年）12月、福知山南駅より人力車を使い蛇ヶ端乗船場まで行き、そこから川船で河守までさらに由良までは由良汽船を設立し第一由良川丸と第二由良川丸を建造し輸送。舞鶴方面は途中藤津から宮津方面は由良よりそれぞれ人力車で連絡しました。苦肉の策として鉄道運営だけでなく、人力車や船での輸送まで行っていたのです。

1902年（明治35年）4月に京都鉄道の免許は取消となり、官設鉄道が敷設することとなりました。1904年（明治37年）11月に新舞鶴－福知山間が開通すると、あわせて阪鶴鉄道も福知山南口－福知山間を開通させました。官鉄線福知山－新舞鶴間を借り受け、ついに大阪－舞鶴間の直通運行が実現したのです。そして 丹波・若狭地方との連絡のため舞鶴より宮津、境、小浜などへの連絡船の運営も開始しました。

なお、神崎－大阪間の将来の輸送量の増加を考え、支線として池田－大阪間の鉄道敷設免許を受けました。1907年（明治40年）8月1日に、鉄道国有法により帝国鉄道庁に尼ヶ崎－福知山間の営業を譲渡し国有となりJR福知山線の原型となりました。また、池田－大阪間の鉄道敷設免許は国有化直前に失効しましたが、計画は阪急電鉄の前身である箕面有馬電気軌道に継承され、阪急宝塚本線の原型となりました。

東京都品川区の東品川公園には、アメリカのピッツバーグ・ロコモーティブ・アンド・カー・ワークス社から輸入され、阪鶴鉄道12、13として使われていた機関車が保存されています。鉄道にまつわる開通や認可、廃線は、想いや願いが絡んで悲喜こもごもです。何も知らずに乗る他の電車にも、きっと同じような逸話が隠されているに違いありません。

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)	益金(円)
1896	88,321	1,379	8,502	4,445	4,057
1897	1,029,048	37,171	79,048	38,942	40,106
1898	1,114,617	92,503	153,833	70,048	83,785
1899	1,510,983	113,174	355,527	220,573	134,954
1900	1,502,301	136,291	481,919	245,928	235,991
1901	1,382,704	125,171	506,306	215,950	290,356
1902	1,320,849	132,687	497,035	229,118	267,917
1903	1,340,376	160,832	538,801	230,420	308,381
1904	1,329,399	184,754	536,452	244,227	292,225
1905	1,791,933	237,764	670,813	311,834	358,979
1906	2,002,295	327,860	783,575	362,041	421,534
1907	796,381	117,404	337,507	178,707	158,800

「国有及私設鉄道運輸延哩程累年表」「国有及私設鉄道営業収支累年表」『鉄道局年報』明治40年度
（国立国会図書館デジタルコレクション）より

蒸気機関車

A1形 Nos. 1 - 31897年米ピッツバーグ社製・車軸配置0-6-0（C）タンク機

A2形 Nox. 4, 51897年独クラウス社製・車軸配置0-6-0（C）タンク機→鉄道院1400形 1419, 1420

A3形 Nos. 6, 7 1898年米ブルックス社製・車軸配置2-6-2（1C1）タンク機→3450形 3450, 3451

A4形 Nos. 8 - 10 1898年米ブルックス社製・車軸配置4-4-0（2B）テンダ機→5860形 5860-5862

A5形 Nos. 12, 13 1897年米ピッツバーグ社製・車軸配置2-6-0（1C）タンク機伊賀鉄道の注文流れ。→2850形 2850, 2851

11形1897年英ナスミス・ウィルソン社製・車軸配置0-6-0（C）タンク機河陽鉄道の注文流れ。1902年日本鉄道に譲渡。国有化後1100形 110

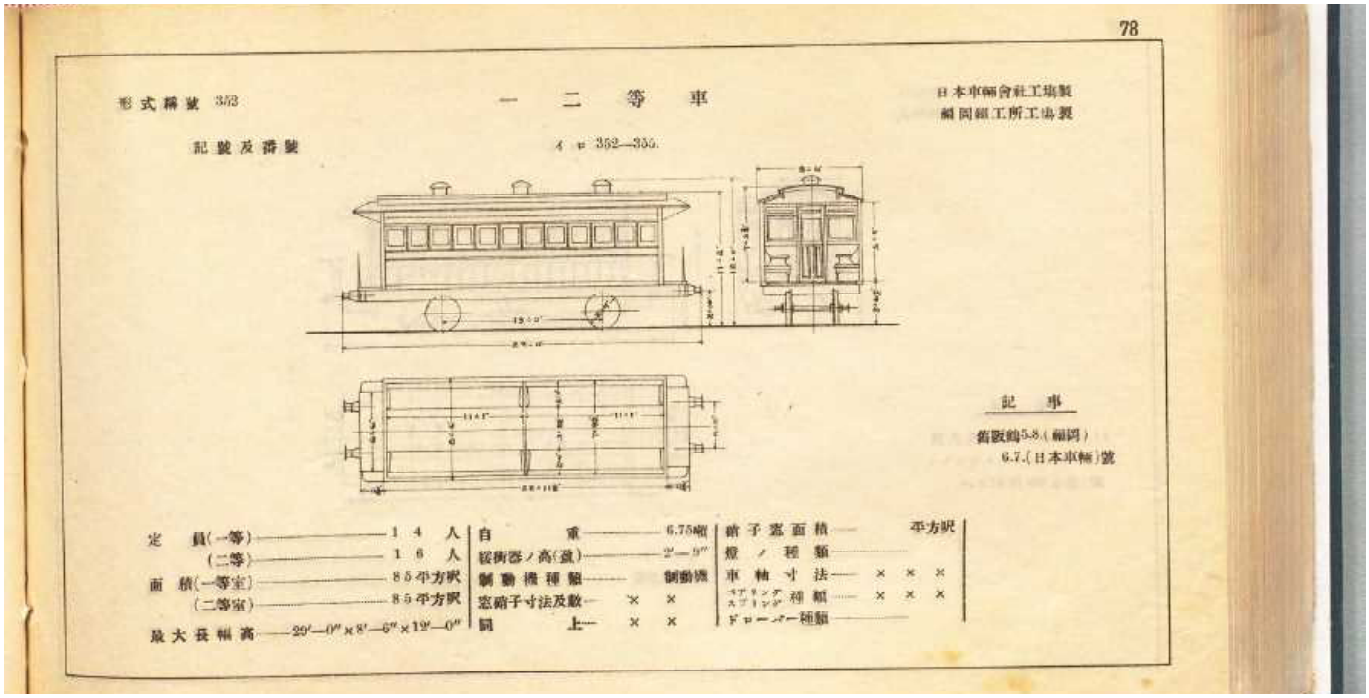
A7形 （写真なし）Nos. 1, 3（2代）1897年米ブルックス社製・車軸配置2-6-2（1C1）タンク機1904年、高野鉄道から譲受→鉄道院3350形 3350, 3351

A8形 Nos. 16 - 18（写真なし）
1906年米アルコ社（スケネクタディ工場）製・車軸配置2-6-0（1C）テンダ機→8300形 8300-8302

A6形 Nos. 14, 15 1899年独ハノーバー社製・車軸配置0-6-0（C）タンク機金辺鉄道の注文流れ。→2040形 2040, 2041

客車（1,067mm軌間）木製2軸車

5-8　　4両　福岡、日車製　定員一等14人二等16人　国有化後イロ352-355（形式352）　一二等車



1-12　11両　福岡、日車製　定員50人　国有化後フハ3373-3383（形式3373）　三等車（手用制動機附）

1　　1両　日車製　定員13人　国有化後ハユ3476（形式3476）　三等郵便車　形式図廊下付

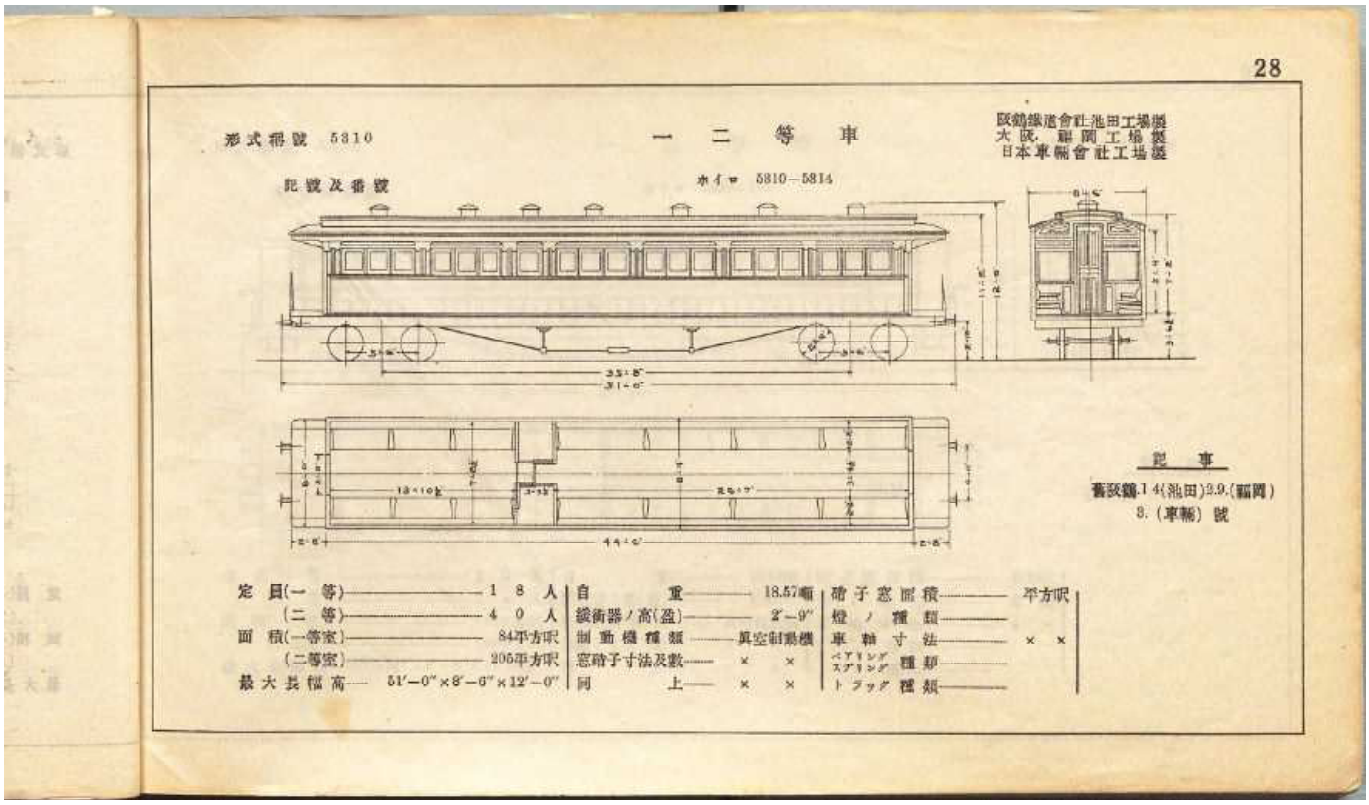
1　　1両　日車製　定員13人　国有化後ハユニ3525（形式3525）　三等郵便手荷物緩急車

1-4　　4両　福岡、日車製　定員25人　国有化後ハニ3691-3694（形式3691）　三等手荷物緩急車

2　　1両　福岡製　国有化後ユニ3971（形式3971）　郵便手荷物緩急車

木製ボギー車

1-4、9　5両　池田、福岡、日車製　定員一等18人二等40人　国有化後ホイロ5310-5314（形式5310）



資料：国立国会図書館デジタルコレクションの『客車略図 上 下巻』

13-20　　8両　池田、福岡、日車製　定員100人　国有化後ホハ6740-6747（形式6740）　三等車

21.22　　2両　福岡製　定員100人　国有化後ホハ6750.6751（形式6750）　三等車

3-5　　3両　池田、福岡日車製　定員40人　国有化後ホハユニ8240-8242（形式8240）　三等郵便手荷物緩急車 廊下付

5-8　　4両　池田、福岡日車製　定員50人　国有化後ホハユニ8400-8403(形式8400)　三等手荷物緩急車車

貨車

有蓋貨車　有蓋緩急車　家畜車　魚運車 無蓋貨車　土運車　材木車

朝日商社製　阪鶴鉄道製　朝日商社製　汽車製造製　山陽鉄道製

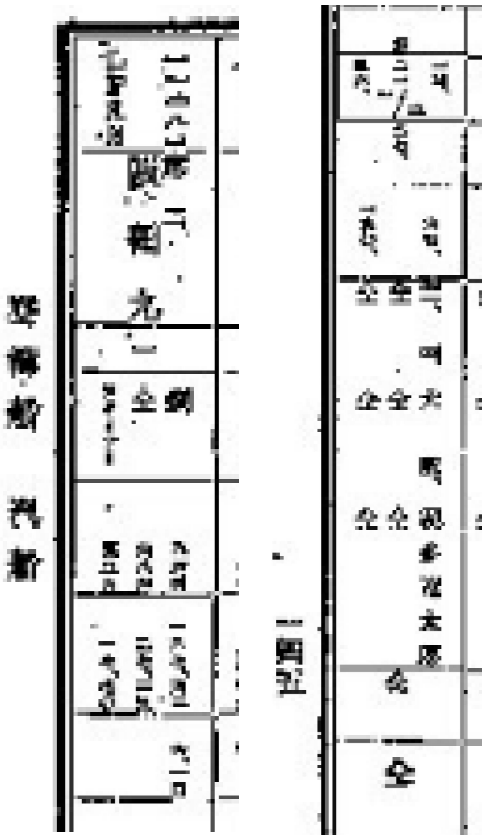
船舶

橋立丸　木造（58ｔｔ）、1904年（明治37年）52人乗り。舞鶴-宮津間

第二橋立丸　木造（170ｔ）、1906年（明治39年）製、舞鶴-小浜間

阪鶴丸　鋼体（760ｔ）、1906年（明治39年）舞鶴-境間

第二阪鶴丸(864.9t)竣功時には国有化 1等：8人 2等：41人 3等：250人



第二阪鶴丸の仕様

『日本船名録 明治42年』

（国立国会図書館

近代デジタルライブラリ）

年度	機関車	客車	貨車
1896	4	20	20
1897	4	22	43
1898	11	22	92
1899	13	40	162
1900	13	44	163
1901	14	44	200
1902	14	44	200
1903	14	44	205
1904	14	44	205
1905	14	44	238
1906	17	44	255

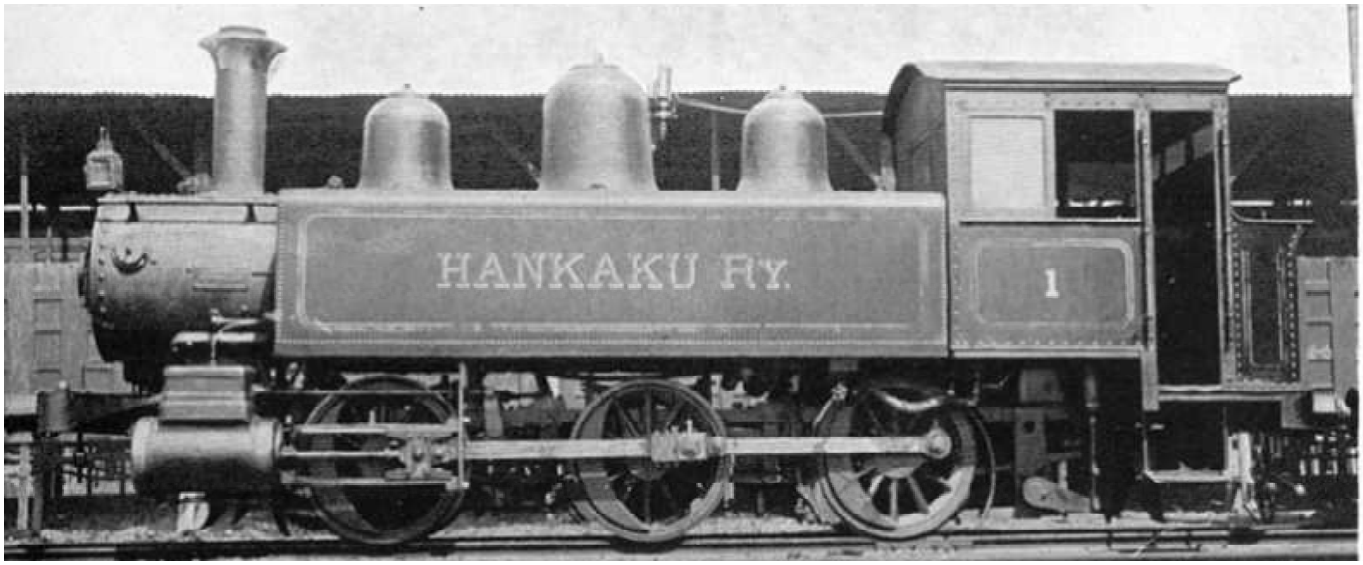
「私設鉄道現況累年表」『鉄道局年報』明治40年度
（国立国会図書館デジタルコレクション）より

発起人総代 住友 友純

（第15代住友吉左衛門）

転載資料　Wikipedia 阪鶴鉄道

Wikipedia 住友友純

参考資料　FujiyamaNET

「時代を先駆ける旗手として」