

古都と電車

— 大阪電気軌道の奈良乗入をめぐる —

A study of the relationship between
historical city and tramways : A Case of Nara City in the Taisho era

三木 理史*

Miki Masafumi

I はじめに

日本の都市では、JR（旧国鉄）と民営鉄道の駅が隔たって立地する例が多い。奈良市もまたその典型例の1つである。奈良をめぐる鉄道史は1890年12月の大阪鉄道線（現・JR関西本線）開通にはじまり、92年2月に同線が大阪の湊町まで開通し、以後奈良をめぐる客貨輸送の動脈として機能してきた。ところが、同線は生駒山地を避けるため、奈良市から南下して亀ノ瀬を経て大阪府に入る経路を採り、再度北上して大阪市に至るため、地理的に非効率な経路を余儀なくされ、開業時の路線延長は25哩43鎖（約40.7km）にも達した。しかも、奈良駅は市街地の西端に当たる不便な位置に置かれた。しかし、この経路は、大和川水系の流路に相当し、古代以来大坂と大和の流通を支える経路であった。

それに対し1914年4月に上本町-奈良間で開業した大阪電気軌道線（以下、大軌。現・近畿日本鉄道奈良線）は、大阪市からほぼ直線に東進して奈良市に至る地理的効率性に秀でた経路を選定して開業時¹⁾の路線延長は19哩13鎖（約30.6km）で、大阪鉄道線より約10kmも短縮した。しかも、延長約4.5kmに及ぶ生駒隧道の掘削、最急勾配40%、奈良県下初の電気軌道として開業した点も加えて、その技術的先進性は高く評価されている。しかし、奈良市の交通機関として同線を見た場合、それらに加えて、奈良公園や行政機関に近接して駅を設けた利便性という点も見逃すことはできない要素であろう。

そうした大軌線について、これまで近畿日本鉄道へつながる企業史的特性について論じた研究は少なからず存在するが²⁾、奈良市の利便性改善について考察したものは少ない。もっとも、大軌の奈良乗り入れをめぐる、行政史料を詳細に検討した安彦勸吾の研究³⁾が存在するが、主な問題意識は利便性改善よりも当時の市会をめぐる政争との関わりであり、必ずしも大軌の

乗り入れと利便性改善の関係を明らかにしているわけではない。

また、電気軌道の市街地乗入についても、起点である大都市側では少なからず論じられたが⁴⁾、終点である中小都市ではほとんど論じられていない⁵⁾。市区改正や都市計画事業との関係が密接な大都市での状況をそのまま地方都市に当てはめることができないのを自明とすれば、地方都市での検討は大都市と周辺都市の間の認識や条件の相違を考える上で重要な問題を提起するものと思われる。

そうした点を踏まえ、本稿ではその予備作業として、大軌の奈良乗入に関する文書を史料紹介的に取り上げ、若干の解題的考察を付すことで今後の検討の一助としたい。

II 大阪電気軌道の成立

奈良乗入に関する史料を提示する前に、大軌の成立過程を略述しておく必要があろう。1905年4月開業の阪神電気鉄道はそれまで都市内交通機関と考えられてきた電気軌道を都市間に運転し、郊外輸送発展の契機を成した。阪神の開業に刺激されて1910年3月には箕面有馬電気軌道（現・阪急電鉄）が、同年4月には京阪電気鉄道が相次いで開業した。大軌もまたそうした郊外電鉄の1つとして、1914年4月に大阪（上本町）－奈良間で開業した。

大阪－奈良間の電気軌道敷設計画は、土居通夫、七里清介等の大阪府有力者グループ、韓国京釜鉄道発起人と竹内綱等奈良市在住者グループ、大阪市有力者と石川市兵衛等沿線地主グループの3派の競願となった。この3派を奈良電気鉄道株式会社発起人として統合・出願し、1907年4月に特許され、10年9月に会社創立、12月に大軌と改称した。

大阪－奈良間に電気軌道を敷設する大軌は、最短直線経路を重視して、地形的に困難の多い暗峠^{くらがりとうげ}経路を選択し、軌間1,435mm、全線複線直流600Vの電気軌道として開業した。在阪郊外電鉄の中では殿軍の開業となった大軌は、軌道条例に準拠しながらも、鶴橋付近と奈良付近に併用軌道区間が存在した以外はほとんどが専用軌道であった。その結果、高速運転が可能な反面、沿線に集落が少ないために開業後の営業成績は低迷し、同じく沿線集落の少ない箕面有馬電気軌道と並び、営業成績は在阪郊外電鉄の低位に位置した。

1907年4月に大阪－奈良間の特許を得た奈良電気鉄道は、07年6月に社名を奈良軌道と改めた。その後1910年8月には「線路変更許可申請書」を提出し、大阪・奈良府県境付近で「従来新設軌道又ハ道路上ニ交々敷設スルノ計画ナリシカ為メ処々ニ線路ノ屈曲ヲ生シ」⁶⁾として専用軌道敷による敷設に改め、それに伴う経路の一部変更を行った。同様な変更はその後大阪市内でも行われ、その結果併用軌道区間は、前述の鶴橋付近と奈良付近にわずかに残るだけとなったのである。

ところで、大軌の準拠した軌道条例は、「一般運輸交通ノ便ニ供スル馬車鉄道及其他之ニ準スヘキ軌道ハ起業者ニ於テ内務大臣ノ特許ヲ受ケ之ヲ公共道路上ニ敷設スルコトヲ得」（明治23年8月25日 法律第71号）を第1条とし、本来都市内の併用軌道での運行を基本とする交通機関に関する法令であった。それに対して専用軌道での運行を基本とする交通機関に関する法令

に私設鉄道法があったが、規制が一般に厳格であった。加えて、大軌線のように大阪鉄道による既設線（1907年の国有化によって同線は国有鉄道関西線となった）との並行線を敷設する場合には、軌道条例に準拠して法令的に鉄道ではない軌道にすることで、別の交通機関と見なされ、免許を得ることが容易になる利点もあった。

軌道条例を都市間のような比較的長距離区間に用いて既設鉄道並行線を敷設するという方式は、前述の阪神電気鉄道によって試みられ、これが成功を取めたことによって大阪近郊はもとより、全国の大都市近郊に広く普及することになった。そして、阪神電気鉄道線は全線の併用軌道区間割合がわずかに15%に過ぎず、実質的には多分に鉄道線でありながら軌道条例を拡大解釈することによって路線を敷設していた。大軌の路線敷設も軌道条例の拡大解釈を踏襲し、しかも前述の特許後の路線変更によって、開業時には全線の併用軌道区間割合が1%となってしまう⁷⁾。

大軌の奈良乗入において市街区間を併用軌道としたのは、奈良市の利便性を別にして、軌道条例準拠の必然的根拠を得ることも一因と考えられる。また、国有鉄道奈良駅と異なる位置に駅を設置したのも、軌道条例の拡大解釈による路線敷設では既設鉄道線と「別の」交通機関であることと関係している。

Ⅲ 大阪電気軌道の奈良市乗り入れ

さて、大軌線中でも数少ない併用軌道区間となった奈良市内区間では、路線敷設以前からいくつかの問題が浮上していた。大軌線の特許時の終点は「奈良市三条町」であったが、1912年10月に大軌は「仮定県道ヲ拡張シ軌道ヲ敷設スルノ目的ナリシモ該沿道ニ県立農事試験場及瓦斯会社工場ノ設立アルカ為メニ軌道敷設上頗ル困難ナル地点」⁸⁾になったとして、終点を「奈良市今辻子町」に変更するために申請を行った。

ところが、終点変更の結果、「開化天皇御陵ヲ距ル事僅ニ四十六間余ノ場所ニシテ明治三十年三月内務省訓令第二六三号ニ抵触」するとして位置変更を求めた。これに対し、「電車停留所ノ如キハ他ノ火葬所興行場等ノ建造物ト趣ヲ異ニスルノミナラズ稠密ナル人家ヲ以テ遮隔シ何等御陵ノ神聖ヲ冒瀆シ若クハ公安ヲ害スベキ点無之」⁹⁾と回答した。

その後、1913年6月に奈良市内終点地を再度「奈良市東向中町」へ変更する申請を行った。理由書には「終点停留場ハ御陵地御門前ニ近接シ又市街ノ西端ニ偏スルヲ以テ公衆ノ不便尠カラス変更線ハ…（中略）…市街中央部公園地ニ接近スルヲ以テ将来営業上ノ得失公衆ノ利便ハ殆ント比較ス可キ無シ」¹⁰⁾とある。特に終点の変更によって、奈良市内の経過地は「奈良市東向中町三十番三十一番三十二番地ヨリ全市西御門町二十一番地ニ至ル新設軌道 全市西御門町二十一番地ヨリ油阪町四百四十三番地ニ至ル里道」¹¹⁾とされ、里道への併用軌道敷設が計画されていた。

そこで、奈良県では「軌道条例取扱心得第二條ニ依リ奈良市会ノ意見ヲ徴シタ」¹²⁾という。その奈良市会での討議の状況を記した「大正二年七月拾貳日開会同月拾參日閉会 奈良市会會議

録」¹³⁾が、奈良県立奈良図書館郷土資料室所蔵「大阪電気軌道一件」(明39/2/10-1)に収められている。市会や町村会で大都市周辺都市や地方都市の市街地への鉄・軌道乗入に関して本格的な審議が見られること自体が少ない上に、それが公文書簿冊中に詳細な議事録として残っていることもまた稀である。この史料は既に安彦によって利用されているが¹⁴⁾、本稿の問題意識を踏まえて内容を解題しつつ紹介してみたい。

市会での議論は大きく賛成派と反対派に分かれていた。その賛否を分けたのは、大軌の敷設そのものではなく、東向地区への乗入問題であった。それは「市民ハ最初非常ナル嬉ビヲ以テ其(大軌:引用者)敷設ヲ熱望セシモノナルニ今日ニ至リ其一部ノ者ガ三条以西ニ終点ヲ置カシムルト云フガ如キハ大ナル矛盾ト云ハザラ得ズ」(畑野吉治郎議員)とする発言からもうかがうことができる。しかし、その背景には市会における政争が関係し、奈良市内・郡部共に有力地盤をもっていた立憲政友会が賛成派、立憲国民党他が反対派に立っていたようである¹⁵⁾。

賛成派の要望事項は以下の通りであった。

- ・奈良公園各所に旅客向けの飲食店、物産店、休憩所を設けること。
- ・公園の付近に娯楽地を設け、一般に貸与すること。
- ・油阪付近と農事試験場付近に駅を設け、三条通との連絡道路を開設すること。
- ・乗入区間の敷地その他について奈良市と協議すること。

つぎに反対派の理由として、奈良市の市街地は本来東西に短く、南北に長かったが、大阪鉄道開通後に旅客が西から市街地に入るようになりながら、鉄道線路に遮断されて西方への発展が阻害されている。さらに大軌線が乗り入れるとそれを助長することになる、というのが主旨であった。

議会では賛成派と反対派に分かれて議論が続けられたが、その経過から興味深い箇所を拾ってみよう。まず、賛成派森田外三郎議員は「未ダ乗入レ不賛成ノ理由ヲ発見スルニ苦シム」とし、「軌道敷設ノ如キモ時代ノ変遷ニ伴フ自然ノ趨勢ニシテ…(中略)…文明ノ利器ヲ利用シ市ノ発展ヲ計ラザル可カラズ」、また「公園地各所ニ休憩所其他設備ヲ全フシ旅客ヲ迎ヘントスルハ遊覧地タル本市トシテハ誠ニ事宜ニ適シタル」として、観光都市としての奈良市の発展を意識した見解であった。

一方、反対派の吉村長慶議員は「電車ナルモノハ…(中略)…大阪ノ如キ大都市ハ乗入レノ必要モアラン小都市ニハ之等必要ヲ認メズ」とする立場で、さらに「其沿道筋ハ砂煙ノミニテ商売上利スル処少カラン」と述べた。それに対して森田議員は、「大都市ノ必要トスル点ハ旅客ヨリモ寧ろ市民ノ交通上ノ便ヲ図ルニ必要ナリ之レニ反シ奈良市ノ如キハ公園ヲ生命トシ旅客ヲ誘致スルト其目的ノ異ナル所ナレバ可成公園ニ近ク便宜ノ場所ニ停留所ヲ設クル必要アル」とする、都市内交通機関と郊外交通機関の相違に基づいて反論を試みる場面もあった。

藤田嘉平治議員は「乗入反対ハ旧思想ノ如ク思ハレシモ…(中略)…旅客ト直接関係ヲ有スル旅宿業者車夫案内業者其他一般労働者保護政策ヲ取ル上ニ於テ此ノ電車乗入ハ市商家ノ不利益トナルコト、信ズ」とした。すなわち、大軌が市街地に乗り入れることによって、それまで奈良駅周辺の宿泊業者や、駅-奈良公園間の移動客を目的としてきた三条通商店街、その間の

移動を担ってきた人力車や案内人が不利益を被るという主張であった。それに対して「三条通りハ^(マ)氣車ノ昇降客ノミニテモ今後決シテ今ヨリ衰微スルガ如キ虞レナシ」(玉田金三郎議員)や、「三条通サへ繁昌スレバ以テ市ノ利益ナリトセラル、ガ如シ七番(藤田嘉平議員：引用者)ハ三条アリテ他ノ市街アルヲ知ラザル乎ト信ズ」(鍵田忠治郎議員)とする反論があった。

また、賛成派には「^(マ)氣車モ電車モタダ三条通りノミヲ見當ニ客ヲ吞吐スルナラバ三条通りハ果シテ能ク之レヲ迎フル事ヲ得ルヤ」(玉田議員)とする意見もあった。これを承けて同じく賛成派の畑野吉治郎議員は、「三条通りハ将来拡張ヲ要スルコト、ナラン県市経済ハ差當リ其費用ノ支出ヲ許サズ幸ニ軌道ガ東向迄延長スルコト、ナレバ市ノ玄関口ガ立派ニニヶ所モアルコト、ナリ實ニ本市ノ幸ニシテ三条通りモ之レガ為メ決シテ衰微スルコトナク益々繁栄スルコト、信ズ」と発言しており、中心商店街並列案が趣旨であった。

つぎに前述の藤田議員は「奈良公園ハ天然ノ大公園ニシテ之レヲ保護シ決シテ俗化セシメサルハ市ノ希望県ノ意見ニシテ…(中略)…濱寺箕面ト其趣ヲ異ニシ同一視スベキモノニ非ズ」と述べ、明治以後の郊外電鉄の発達によって発展してきた浜寺や箕面等の公園との差別化を主張した。これに対しても前述の玉田議員は「公園地内ニ絶対ニ家屋建設セシメザルモノトセバ公園散歩客モ減少スルナラン…(中略)…大公園ニ風致ヲ損セザル限り休憩所其他設備ヲ施シ客ニ便ヲ與フルハ必要ニシテ決シテ俗化ニ非ラザル」と反論した。

これらの議論を経た採決では乗入賛成14名に対し、反対15名で、わずか1名ながら反対が上回り、「市内ニ電車乗入反対ノ意見ヲ其筋ニ答申スルコトニ決スル旨ヲ宣言シ議事終了」となった。西庄久和奈良市長は「各員ハ本問題ニ対シ^(マ)堂々議論ヲ戦ハサレタルハ本市未曾有ノ事ニシテ立憲治下ノ奈良市会トシテ誠ニ美点ナリ」とする閉会の辞を述べた。

その後の経過に関する文書は前掲『大阪電気軌道一件』には含まれていないが、7月13日市会では西庄市長が「仲裁案件トシテ奈良市ノ^(マ)西堺ト東向線トノ中間ナル高天町ヲ終点トスベク提出セリ乗入賛成論者ハ喜ンデ之レヲ歓迎シタルモ反対論者ハ尚且市ノ公益ヲ害スルモノト認メ断然トシテ峻拒セリ」¹⁵⁾とする一幕があったという。

ところが、市会での反対派の優勢に対して、奈良県知事折原己一郎は内閣総理大臣および内務大臣に対し、つぎのような副申を發した。

土第三一九〇号¹⁶⁾

大阪軌道線路変更許可申請ニ対スル副申

大阪電気軌道株式会社ヨリ別紙之通り線路変更許可申請致来リ候処、其変更ハ奈良市内一部里道ニ敷設スルモノニシテ、軌道條例取扱心得第二條ニ依リ奈良市会ノ意見ヲ徵シタルニ、市会ハ公園ノ風致ヲ損シ市ノ公益ニ害アリトノ意見ニ有之候モ、変更線ハ公園地域ニ達スルモノニ有之。随テ公園ノ風致ニハ関係無之ノミナラス、奈良市将来ノ繁栄竝ニ市街整理上ニモ最モ有利ニシテ、市会ノ決議ハ理由甚ダ薄弱ノモノト認メ候條会社申請ノ通り許可相成様致度此段及副申候也

大正二年七月十五日

奈良県知事折原己一郎

内閣総理大臣伯爵山本権兵衛殿
内務大臣 原 敬 殿

追テ市会ノ決議ハ賛成者十四名ニ対スル反対者十五名ニテ一名ノ多数ヲ以テ決シタルモノニ有之御参考迄申添候

(引用文中の句読点：引用者)

反対派は鉄道院に対して市会での反対理由をほぼ敷衍する「陳情書」¹⁷⁾を作成して提出していたが、結果的には県知事の副申もあって市会の反対派の意見は認められず、大軌は東向乗入を果たすことになった。

Ⅳ おわりに

日本国有鉄道分割・民営化以後の輸送改善によって、奈良市におけるJR線の利用はずいぶん便利になったとはいえ、依然奈良盆地の交通体系の中心は近畿日本鉄道（以下、近鉄）線が担っている。そして、近鉄線の中で大阪－奈良間を結ぶ奈良線は最重要幹線を成している。

そうした奈良盆地の交通体系における近鉄奈良線の主導性は、奈良市街地における近鉄奈良駅の好適な立地環境が影響している。建設時に問題視された大軌線の市街地乗入は、市会での反対派優勢とは裏腹に、結果的に大軌線の存立を支える条件となったことになる。

また、反対論の中で唱えられた三条通の衰退説も杞憂に終わり、奈良の中心市街地は東向と三条の両市街地を軸に形成されている。さらに、奈良公園の俗化議論もとりあえずは杞憂に終わったと考えてよさそうである。そうした結果からも、安彦論文の論点であるこの市会での議論が実態論よりも政争論であったことがうかがえるように思われる。

本稿は、大軌の市街地乗入に関する史料紹介を主に意図したため、それに関する考察については十分に果たせなかったところもある。今後の課題としたい。

<付記>

本稿は平成14年度奈良大学研究助成の成果の一部としてまとめたものである。

【注】

- 1) 1914年4月の開業時には奈良駅が仮駅であり、7月の奈良駅本駅移転後の延長で採録した。
- 2) 西藤二郎「『大軌』経営者の経営理念－創草期を中心として－」京都学園大学論集11-2,1983, 1～35頁、武知京三「私鉄経営者論の課題－大軌経営陣の素描－」鉄道史学 5,1987,29～33頁等がある。
- 3) 安彦勤吾「大軌の奈良市内乗り入れ紛議について」日本文化史研究(帝塚山短期大学) 15,1991,43～98頁、奈良市史編集審議会編『奈良市史 通史四』奈良市,1995,276～292頁(執筆：安彦勤吾)。
- 4) 例えば小野田滋「武蔵野鉄道による東京都心接続計画とその挫折」土木計画学研究・講演集16-1,1993,759～766頁。
- 5) 筆者は地方都市における局地鉄道の市街地乗入問題を体系的に研究し、それを指標に日本の地域交通体系の変化を論じた(拙著『近代日本の地域交通体系』大明堂,1999)。しかし、この研究には大都市と地方都市を結ぶ路線において地方都市側の受容姿勢を問う視角はほとんど含んでいない。
- 6) 「線路変更許可申請書」国立公文書館所蔵『鉄道省文書 第一門監督 第一種 四. 軌道 イ特許 関西急行鉄道(元奈良軌道 大阪電気) 自明治四三 至大正元年 永年 卷一』所収。閲覧は神戸大学経済経営研究所リエゾンセンター所蔵のマイクロフィルム版による。
- 7) 拙稿「『都市鉄道』の成立－戦間期大阪市と近郊の事例による考察－」技術と文明14- 1, 2003, 19-41頁。
- 8) 「大阪電気軌道線路一部変更ノ件」前掲『鉄道省文書 関西急行鉄道 卷一』所収。
- 9) 前掲8)。
- 10) 前掲8)。
- 11) 前掲8)。
- 12) 前掲8)。
- 13) 以下、本文書からの引用はすべて出典の明示を割愛する。
- 14) 前掲3)。
- 15) 前掲8)。
- 16) 前掲『鉄道省文書 関西急行鉄道 卷一』所収。
- 17) 「陳情書」国立公文書館所蔵『鉄道省文書 第一門監督 第一種 四. 軌道 イ特許 関西急行鉄道(元奈良軌道 大阪電気) 自大正二年 至大正三年 永年 卷二』所収。
- 18) 前掲『鉄道省文書 関西急行鉄道 卷二』所収。

