



京阪電車史話

【担当】小井戸 茂

1. 開業まで

京阪電車の設立計画が東京・大阪で起きる

明治34年、東京と大阪でほぼ同時に京阪電車の会社設立計画が起こった。地元大阪側では松本重太郎ら関西財界の大物で、関西経済の発展と旧京街道沿道の住民の利便を意識したものであった。一方、東京側は政界の黒幕で策士と評される岡崎邦輔ら投機を目的とした人々であった。しかしその意図するものは異なっても両者はすぐ手を結んだ。「畿内電気鉄道株式会社(仮称)」設立の認可申請は早速、政府に提出された。しかし政府は難色を示した。それは明治10年以来、京都～大阪間の鉄道事業を独占してきた官鉄にライバル参入は許しがたきものであった。申請はただちに却下された。だが設立発起人達は諦めなかった。計画は何度も手直しされ、5年間に申請→却下が10回以上も繰り返されたという。

開業の立て役者 岡崎邦輔

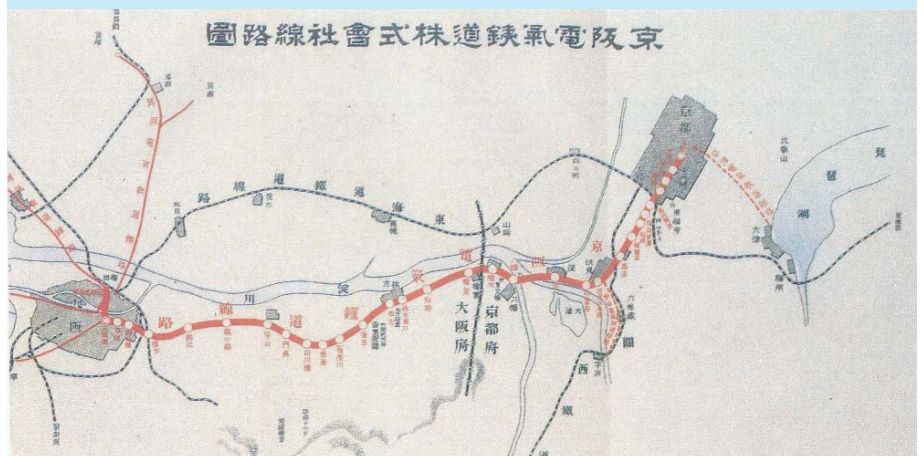
この行き詰まり状況の打開に実力を発揮したのが東京側の岡崎であった。政界に顔の利く彼は得意の駆け引きで働きかけ、原敬内相に直談判、明治39年8月、ついに許可を勝ち取った。彼の政治的戦略がなければ、京阪電車の誕生はもっと遅れていたであろう。同年11月、東京で会社設立総会を開き、社名も「京阪電気鉄道株式会社」と改められ、額面50円の株式14万株が発行された(当初資本金700万円)。また開業に備えて車両20両を購入、運転手89名、車掌73名が日給35銭で採用された。従業員は先発実績を持つ阪神電車(明治38年、出入橋～三宮間開業)に派遣、3ヶ月間実習させた。一方、線路、駅舎、車庫、変電所の建設工事も進められたが、用地買収は沿線がほとんど田畑地であるだけに大部分は順調に進んだが、買収を拒否したり、不当な額を要求するなど難航する場合も当然起こった。しかし、ここでも岡崎は地元有力者を動かし、説得工作に乗り出し、持ち前の策士ぶりを発揮した。

工事が始まり工事資材が続々と現場に届くと、沿線の住民の関心も高まり、期待感が次第に大きくなっていった。また、それまで冷めた目で見っていた関西経済界も京阪電鉄の動向に注目するようになった。岡崎(第三代社長)は本社に本社よりも北浜の取引所に通い、京阪電鉄株の相場に夢中になっていた。彼の期待通り株価は次第に上昇、62円に上がった時、所有株5万株全部をあっさり売却してしまった。これによって60万円の利益を手にした彼は大正14年、社長を辞めて東京へ帰ってしまった。



■ [図①] 京阪電車の発電所跡
毛馬にあり、この発電により近郊の民家にも電気の供給が可能になった。
(写真: 中村英祐)

■ [図②] 明治43年開業当時の路線図



2. 開業時前後

天満橋～五條間で開業

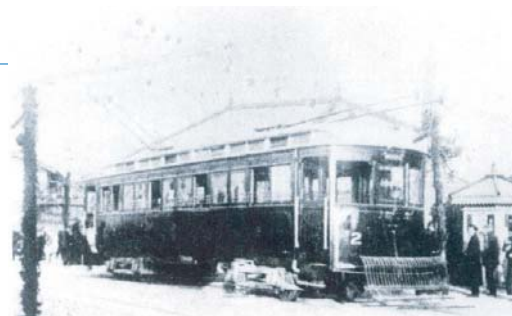
明治43年4月、天満橋～五條間(46.57km、総工費約880万円)が開通した[図②参照]。計画段階では大阪側の起点は高麗橋になっていたが「市内の路面電車は市営主義」を主張する大阪市の反対に遭い、市電と競合しない天満橋を不本意ながら起点とせざるを得なかった。蒲生～守口間には野江と森小路の2駅が設置されたが、その位置は蒲生～守口間を3等分する形で、駅間がほぼ等距離であったこと、また線路が京街道に沿って造られるので、沿線の集落の中でも野江・内代と森小路・千林・今市という比較的多くの乗客が見込まれる場所が選ばれたのは必然的なものであった。

大宮臨時仮駅の設置

なお後年のことであるが、大正2年5月から大正9年6月の間、野江～森小路間に大宮臨時仮駅が設置されている。資料がないのでその位置は断定しにくい、現在の高殿4丁目と関目神社の間辺りと推定され、駅名の大宮は大宮八幡宮から取ったものと思われる(筆者考)。また天満橋駅と野田橋駅の間に京橋駅(大阪城京橋口の北100m)があったが、開業8ヶ月後には廃止されており、これもあまり知られていない。

予定より15日延期して開業

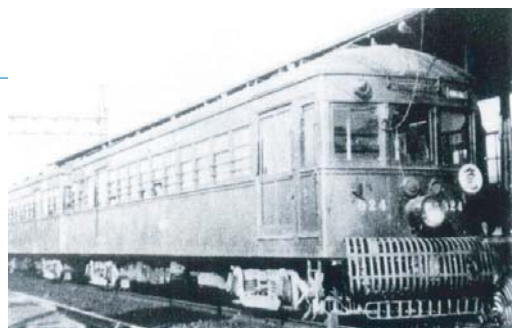
4月1日、沿線住民の大歓迎を受け、人気上々のスタートを迎えるはずであった。だが間際になって守口変電所の変圧器が故障し、開業を15日間延期せざるを得なくなった。そうしてようやく4月15日の開業日を迎えた。4本の集電ポール、前後に防護網を付けた1形の電車(単車[図③参照])が、打ち上げ花火が上がる中、天満橋・五條の両駅を出発した。沿線主要駅は緑のアーチや紅白の布で飾られ、守口町では全町を国旗と提灯で飾って祝意を盛り上げた。しかし初日から八幡～淀間で車両が故障するやら、野田橋付近で脱線事故を起こすやら、始発電車から立ち往生する混乱が生じた。京阪間を100分で走らせる予定が5時間もかかる始末、そのためか(或いは乗客誘致のPRのためのサービスか)開業から3日間は運賃半額サービスで人気挽回を図った。しかし開業直後の不祥事はその後の乗客数の伸びにも影響した。



■[図③] 明治43年開業当時の1形車輛

三条への延伸とロマンスカーの登場

やがて安定して走れるようになった7月からは京阪間90分に、さらに大正元年には80分になり、2年後には60分の急行を走らせるまでになった。大正4年には五條～三条間を延長開通させたが、この区間は京都市が市電を走らせる特許を持っていたので権利を借り受ける形で実現させた。大正13年、乗客増のため2両連結運転を始めたが、団体の乗客は予約がないと積み残されるくらい乗客は増えつつあった。昭和2年には、日本最初の全鉄鋼製ロマンスカー(1550形[図④参照])を走らせ人気を呼んだ。これには「京阪は電車の中にベッドを作らした」と変に誤解をする人もあったという。運賃については開業時、京阪間を35銭とするつもりであったが、国鉄側から「京阪間40銭だからそれ以下は困る」と言われ、全線を8区に分け、1区を5銭とした。なお森小路～天満橋間は1区5銭であった。ただし小児運賃はなく、定期券、回数券、往復運賃割引、団体割引はあった。



■[図④] 昭和2年登場の1550形車輛(ロマンスカー)