

大阪馬車鉄道の考察と阪堺電車の活用提案

—阪堺電車 120 周年—

前阪 恵造

【目的】大阪市内で残る唯一の路面電車、阪堺電気軌道上町線の前身は、120 年前に開業した大阪馬車鉄道である。

本研究は大阪馬車鉄道開業から電車化までの変遷を振り返り、当時の馬車鉄道について考察する。路面電車は年齢や世代を越えて親しまれている。阪堺電車は歴史的な車両を保有しており、これらの車両の活用した事業提案をおこないたい。

【内容】東天下茶屋駅構内に「馬車鉄道跡」の碑が建てられている。顕彰碑には馬車鉄道が明治 33 年天王寺西門前-東天下茶屋間開業、たちまち繁盛し、2 年後下住吉まで延伸、やがて沿線の一帯の開発とともに電化の計画がされ明治 43 年天王寺西門前から住吉前まで電化され、現在の阪堺電気軌道の端緒となったことが記されている。

しかし、当時の地図や大阪府統計書、馬車鉄道開業の新聞報道により、起点は天王寺西門前ではないこと、馬車鉄道の経営は厳しかったことがわかった。

開業 1 か月後に南海鉄道天王寺支線が開通、住吉から天王寺支線経由で梅田まで直通列車が運行された。馬車鉄道は営業時間の延長や運転回数の増加、運賃値下げで対抗するが、折からの金融恐慌もあり、乗客数の減少傾向は止まらなかった。

第五回内国勸業博覧会を目当てに、馬や車両の増備、複線区間を増やすなどの設備投資を図るが、乗客数は伸びなかった。これらの設備投資を借入に頼った為、利子等の支払が増え、加えて馬の飼育費の高騰が拍車を掛け、馬車鉄道の経営は明治 36 年から赤字が続いた。

経営を立て直すため馬車鉄道の電車化を決定。社名を大阪電車鉄道に改め、さらに浪速電車軌道と改称し、明治 41 年 1 月馬車鉄道は廃止。大阪市と乗入契約をおこない、改軌と電化工事に着手した。一方、南海鉄道は明治 40 年 8 月難波-浜寺間、同 11 月天王寺支線を電車化した。南海鉄道の電車化を目の前にした浪速電車軌道は単独での電車化を断念。明治 42 年に南海鉄道と合併。南海鉄道は工事を引き継ぎ、明治 43 年天王寺西門前-住吉神社前間の複線電車化、翌年 大阪市電上本町 2 丁目、天満橋南詰に電車を乗入れた。明治 45 年 大阪市電の運賃均一制の実施で大阪市電への乗入れ契約は終了した。

その後、大正 10 年 天王寺西門前-天王寺駅前間を大阪市に譲渡。戦中戦後の一時期、近畿日本鉄道となったが、昭和 22 年 南海電気鉄道として再出発した。

昭和 55 年平野線の廃止を機会に、軌道部門を別会社として分離・独立させることとし、阪堺線・上町線が「阪堺電気軌道株式会社」として新発足し、現在に至っている。

【結果】・大阪馬車鉄道 起点は「天王寺西門前」ではなく「長者ヶ崎」

- ・馬車鉄道の経営は厳しく、電車化へ
- ・阪堺電車、古い車両を活用した体験運転の提案



おかげさまで阪堺電車120周年



令和2年 阪堺電気軌道 開業120年
(2020年)

明治33年 大阪馬車鉄道 開業
(1900年)



北海道「開拓の村」
復元された馬車鉄道

北海道 開拓の村
で復元された車両の大きさ

大阪馬車鉄道
開業当時の車両の大きさ



車体長 4.13m
定員 18名

車体長 3.417m
定員 14名

[参考]モ161 昭和3(1928)年製造
車体長さ 13.716 m
車両定員 90名

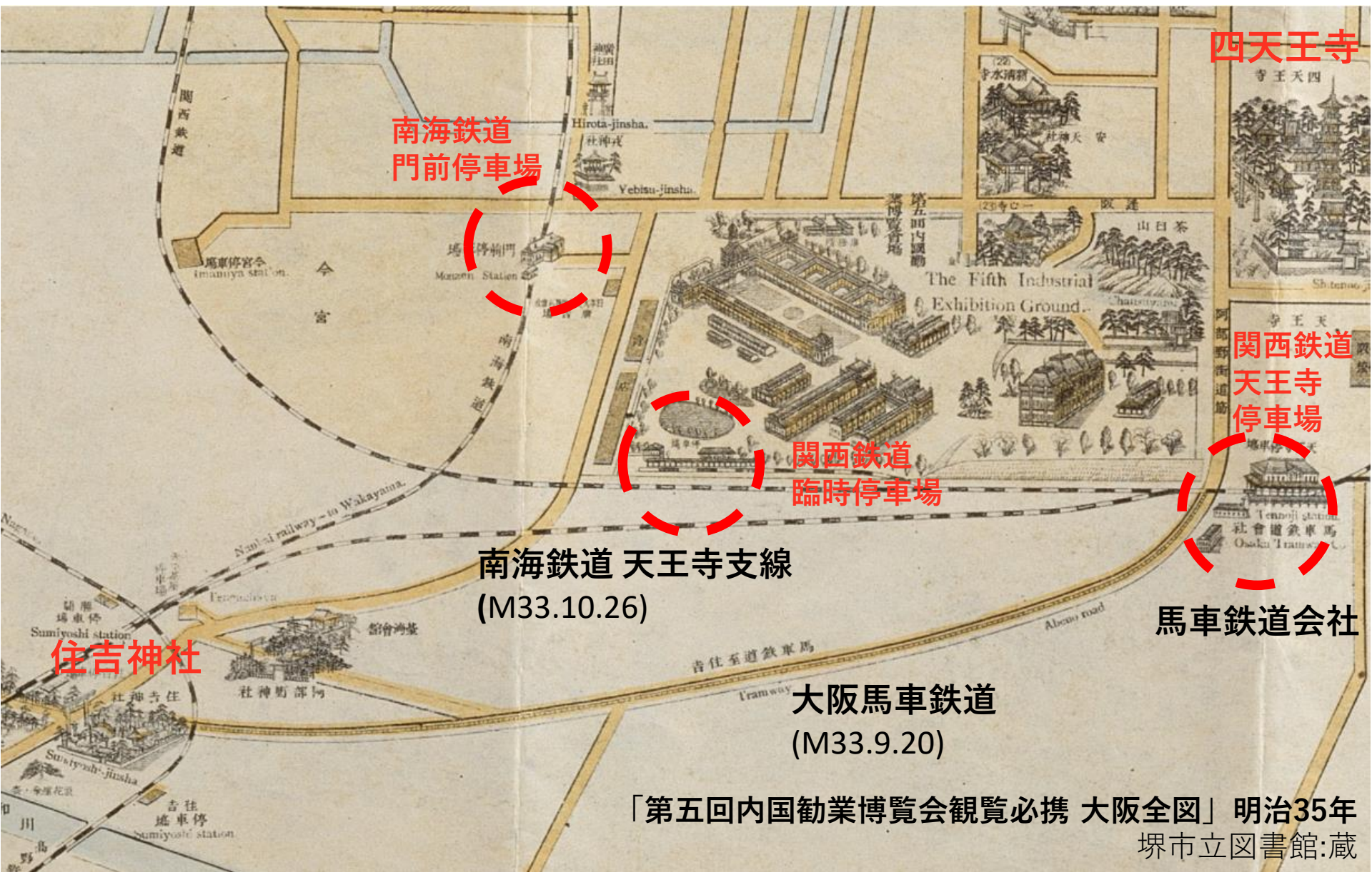
「馬車鉄道跡」

明治三〇年(一八九七)、大阪馬車鉄道株式会社が設立され、同三三年に**天王寺西門前**から東天下茶屋間が開通した。これは軌道上の客車を馬に牽かせた鉄道で、**たちまち繁盛し**、二年後には下住吉まで延長された。この馬を操る人をベット(「別当」=ここでは馬の口取りの意)といい、尻取り歌にも「走るはベット、ベットは偉い…」などと歌われた。その後、**沿線一帯の開発とともに、電化の計画が立てられ**、同三九年三月に社名を大阪電車鉄道株式会社と改め、さらに同年一〇月、浪速電車軌道株式会社と改称し、同四一年にいたって馬車鉄道は廃止されることになった。同四三年から天王寺西門前から住吉前までの電化による営業が開始された。これが現在の阪堺電気軌道上町線の端緒となった。

大阪市教育委員会」平成12年3月



明治35年の地図に馬車鉄道の起点、天王寺西門は見当たらない

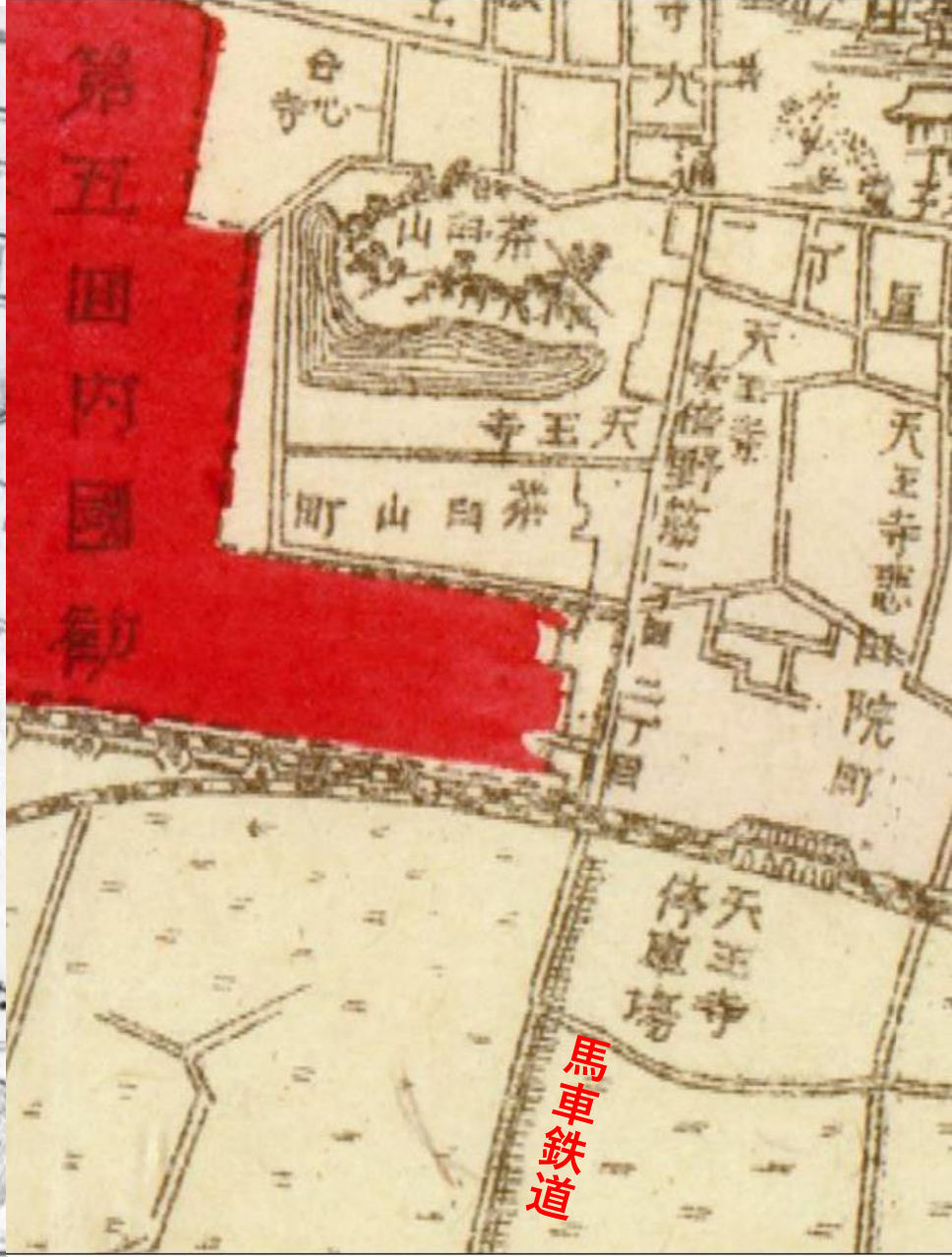


南海電気鉄道の社史には、明治33年大阪馬車鉄道天王寺西門-東天下茶屋開業と記されているが、地図には阿倍野橋以北に馬車鉄道は記載されていない。

大阪市圖 大阪市 明治38年(1905年)
国立国会図書館:蔵



大阪市全地図 明治35年(1902年)
国際日本文化センター:蔵



大阪馬車鉄道の開業を伝える大阪朝日新聞の起点は、 「天王寺字長者ヶ崎」

馬車鉄道の開業

大阪馬車鉄道会社の路線中**起点**天王寺字**長者ヶ崎**より**阿倍野字南阪田**までの工事全く竣工したるにつき明二十日より開業することとなり府庁へ右許可を願出たり就ては今十九日地理掛小島属、瀬良技手実地監査の上特許状を下付する筈にて営業区域賃金等左の如し

開通区域中天王寺南詰(関西鉄道停留所付近)より八弘社迄を第一区、八弘社より阿倍野迄を第二区に分ち賃金は一区二銭、二区通じて三銭と規定し当分は半賃に割引し営業時間は午前六時より午後八時迄なり

起点は、「天王寺字**長者ヶ崎**」

●馬車鉄道の開業 大阪馬車鉄道会社の線路中
起點天王寺字長者ヶ崎より阿倍野字南阪田迄の
工事全く竣工したるにつき明二十日より開業する
こととなり府廳へ右許可を願出たり就ては今十九
日地理掛小島属、瀬良技手實地監査の上特許状を
下付する筈にて營業區域賃金等左の如し
開通區域中天王寺南詰(關西鐵道停留所附近)より八弘社迄を第
一区、八弘社より阿倍野迄を第二區に分ち賃金は一区二銭、二區
通じて三銭と規定し當分は半賃に割引し營業時間は午前六時よ
り午後八時迄なり

大阪毎日新聞は「関西(鉄道)の天王寺駅付近」より約1哩間竣工

大阪馬車鉄道の仮開業

天王寺東門より住吉までの敷設免許を得たる同会社の工事は此程**関西の天王寺駅付近**より**阿部野**まで**約一哩間竣工**せしにより本日当府庁の検査を受け明日より仮開業をなす筈なり而して天王寺より八弘社を一区としそれより阿部野までを第二区となし一区の乗車賃二銭二区通しは三銭にて営業は午前六時より午後八時までの由尚阿部野より住吉まで約一哩の線路は来る十一月二十日頃迄には完成の見込みなりと

起点は、**天王寺駅付近**とあり「**天王寺西門前**」はない。

●大阪馬車鉄道の仮開業
天王寺東門より住吉までの敷設免許を得たる同会社の工事は此程**関西の天王寺駅付近**より**阿部野**まで**約一哩間竣工**せしにより本日當府廳の検査を受け明日より仮開業をなす筈なり而して天王寺より八弘社までを一區としそれより阿部野までを第二區となし一區の乗車賃二銭二區通しは三銭にて営業は午前六時より午後六時までのよし尚阿部野より住吉まで約一哩の線路は来る十一月廿日頃迄には完成の見込みなりと

大阪府統計書に記載された大阪馬車鉄道

本表ノ乗車賃金ハ壹區壹錢ノ規定トス	線路延長 馬車延長 車輛數 馬匹頭數 乗客人員 乗客賃金	第一五一 馬車鐵道
	二哩 二哩 七 一六 一七 一七	
	第一區 第二區 第三區 第四區	停車區 第一區 第二區 第三區 第四區
	起 自天王寺村字長者ヶ崎 自阿部野村八弘社 自阿部野村八弘社 自天部野村八弘社 自勝間道 至上住吉	終 自天王寺村字長者ヶ崎 自阿部野村八弘社 自阿部野村八弘社 自天部野村八弘社 自勝間道 至上住吉
	長者ヶ崎 上住吉 下住吉 勝間道 茶屋 茶屋 野村 八弘社	長者ヶ崎 上住吉 下住吉 勝間道 茶屋 茶屋 野村 八弘社

- 第一区 天王寺村字長者ヶ崎～阿部野村八弘社
- 第二区 阿部野村八弘社～天下茶屋
- 第三区 天下茶屋～勝間道
- 第四区 勝間道～上住吉
- 第五区 上住吉～下住吉(明治35年12月延伸)

1902年(明治35年)12月27日 上住吉-下住吉(後の住吉神社前、現・住吉)間が開業し、終点の変更はあった。明治39年の大阪府統計書まで、起点は「天王寺村長者ヶ崎」のまま。

路線長 2.23哩
 路線延長 2.54哩
 車両数 7
 馬匹頭数 16
 乗車人数 17,811人(1日平均乗車人数 48.79人)
 乗車賃金 657円(1区1銭)

長者ヶ崎-上住吉 2.32哩
 $2.23 \text{ 哩} \times 1.609344 \text{ m} = 3.588 \text{ km}$

現状の営業距離 天王寺駅前-神ノ木(上住吉) 3.7km

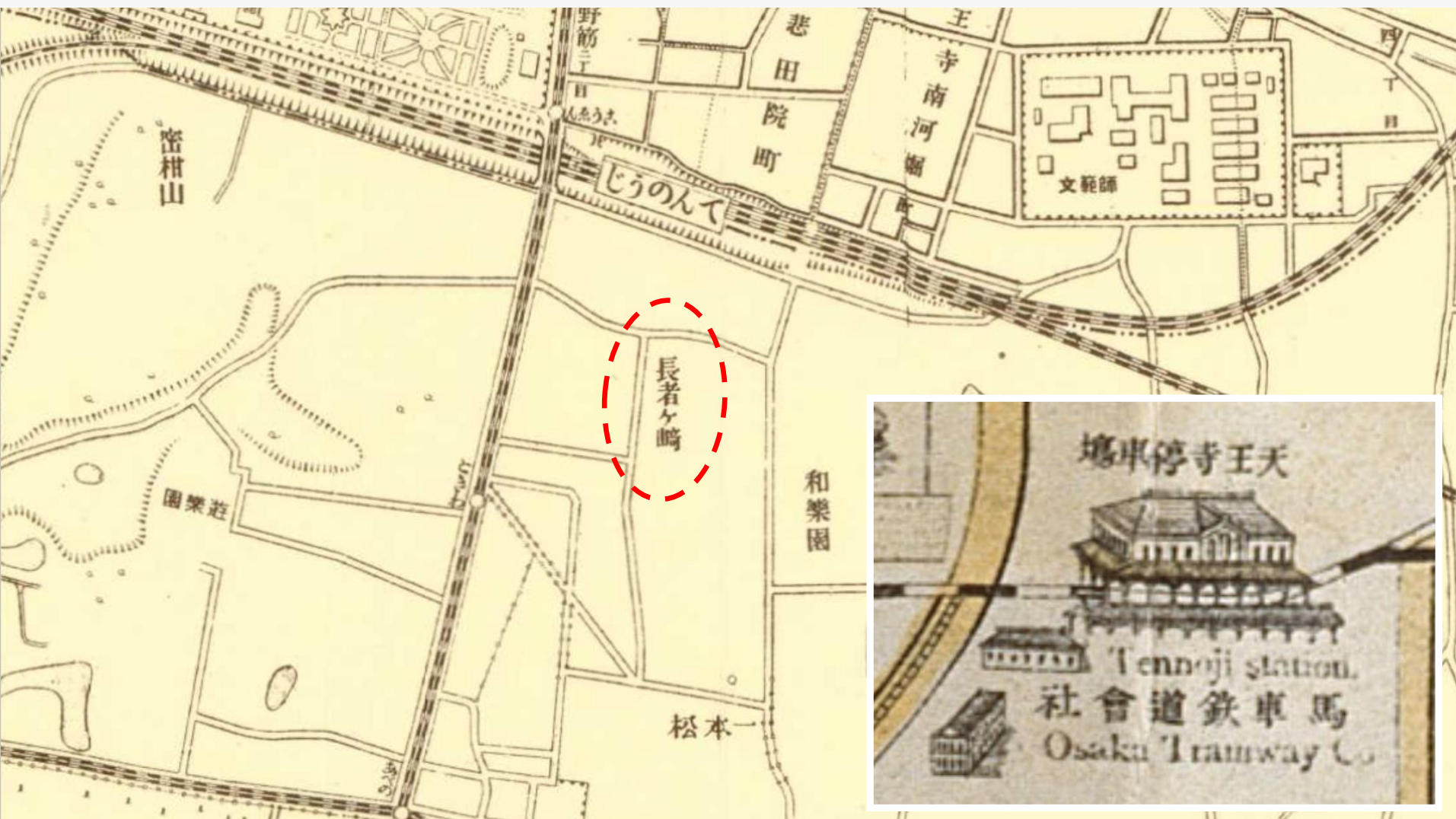
起点を天王寺西門前とすれば、この距離では短い。

大阪府統計書 明治33～39年・明治44年

年度	起点	終点	車両数	馬匹頭数	乗車人数	乗客賃金	備考
明治33年 (1900)	天王寺村 字 長者ヶ崎	上住吉	7	16頭	17,811人	657円	線路長 2.23哩 線路延長 2.54哩
明治34年 (1901)	天王寺村 字 長者ヶ崎	上住吉	7	15頭	197,648 人	6,447円	線路長 2.23哩 線路延長 2.54哩
明治35年 (1902)	天王寺村大字 天王寺 長者崎	住吉村大字住吉 字 下住吉	10	30頭	158,786人	6,351円	線路長 1里3町36間0文 線路延長1里9町39間0文
明治36年 (1903)	天王寺村大字 天王寺 長者崎	住吉村大字住吉 字下住吉	10	11頭	168,474人	7,326円	線路長 1里3町36間0文 線路延長 1里15町9間0文
明治37年 (1904)	天王寺村大字 天王寺 長者ヶ崎	住吉村大字住吉 字下住吉	8	11頭	123,187人	5,197円	線路長 1里3町36間0文 線路延長1里15町9間0文
明治38年 (1905)	天王寺村大字 天王寺 長者ヶ崎	住吉村大字住吉 字下住吉	8	11頭	139,254人	5,726円	線路長 1里3町36間0文 線路延長1里15町9間0文
明治39年 (1906)	天王寺村大字 天王寺 長者ヶ崎	住吉村大字住吉 字下住吉	8	12頭	168,472人	6,825円	線路長 1里3町36間0文 線路延長1里15町9間0文
明治44年 (1911)	南海鉄道上町線 天王寺西門前	南海鉄道上町線 住吉神社前	50		2,407,979人	85,571円	線路長3哩17鎖 線路総延長6哩34鎖

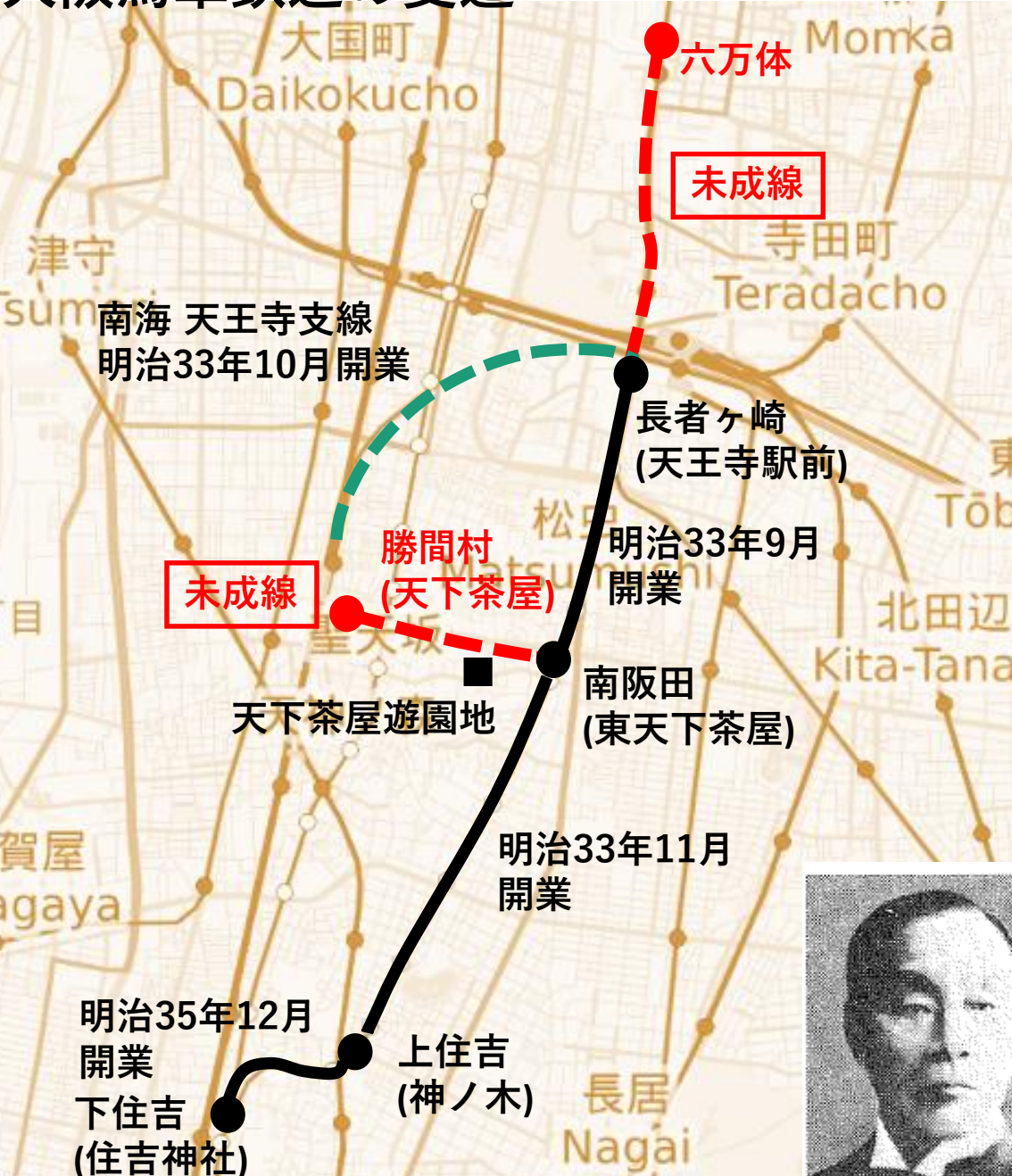
大阪馬車鉄道 起点は『長者ヶ崎』

長者ヶ崎は、現在のJR天王寺駅の南側、近鉄大阪阿部野橋駅のあたり、勸業博の地図で「馬車鉄道会社」と記載されていた場所と合致する



[松崎町] 町名は、天王寺村当時の字の名である一本松と、小字名の長者ヶ崎の「崎」を合成して町名をつけたことに由来する。

大阪馬車鉄道の変遷



[明治28年10月出願]

- ・長者ヶ崎-南阪田(東天下茶屋)
- 明治33年9月開業
- ・南阪田-勝間村(天下茶屋)
- 取下げ

[明治29年8月延長出願]

- ・長者ヶ崎-六万休
- 未成線(のちの天王寺西門前)
- ・南阪田-住吉村
- 明治33年11月
南阪田-上住吉(神ノ木)開業
- 明治35年12月
上住吉-下住吉(住吉神社)開業

地図: オープンストリートマップ

大阪市顕彰史跡第219号

天下茶屋遊園地跡

(阿倍野区橋本町)


明治 25 (1892) 年頃、当地付近の開発を行った橋本尚四郎・久五郎兄弟によって開園された行楽地で、かつてこの地にあった鯉池を中心として料亭や茶室を配した風光明媚な公園であった。

大阪市教育委員会
(このパネルの内容についてのお問合せは文化財保護課 06-6208-9166へ)

天下茶屋遊園地跡 (阿倍野区橋本町) 【大阪市顕彰史跡第219号】

かつてこの一帯は橋本山と呼ばれ、明治 20 (1887) 年頃まで田舎や牧野の広がる場所であったが、当時、天王寺警察署長であった野田正勝の勸告により、橋本尚四郎らが私財を投じて開園した。池名の橋本町はこれにちなむ。この遊園地は周辺の開発事業の一環として計画されたもので、この場所にあった鯉池 (くわい池) という小池の跡に「千歳池」・「龍亭」といった料亭や茶室を配した。今もイメージする遊園地とは異なり、自然条件を活かした風光明媚な公園であった。

明治 36 (1903) 年、天王寺公園で開園された数日後に園遊会開催の折には園遊会参加者が多く訪れ、また明治 42 (1909) 年には、遊園会・観劇手帳の発行から始まり、夏祭りも実施しており、「園遊にて夏祭り開催なり、秋大遊園会開催」と日記 (10月15日) に書いている。



出典: 「阪堺百年」



土居通夫社長

出典:
「阪堺百年」

勸業博を見込んだ設備投資が裏目にでた馬車鉄道

馬車鉄道は、勸業博に大きな期待をかけ、**複線区間**の増設、**馬の頭数**や**車両を増やす**などの大幅な設備投資がおこなった。
しかし、乗客数は期待したほど伸びなかった。

当時の営業報告書に「下住吉延長工事および複線拡張工事並びに博覧会設備等にかかる費用をすべて借入金をもって処弁したるがゆえに、これが利子等の支出を要し…」とある。

設備投資にかけた借入金の金利が経営に大きな影響を及ぼした。

飼育費の高騰で、明治36年の**馬匹費**は**営業経費の1/3**を占め、路面上の糞尿処理に多額の費用を要した。

営業成績では、**明治36年から赤字**が続き、馬車鉄道の経営は困難を極めた。

南阪田-勝間村間の支線敷設の出願も取下げられた。

馬車鉄道の営業成績 単位：円

期	収入	支出	純益
明治			
34年上	3,602	2,973	629
下	3,336	2,827	509
35年上	3,076	2,788	288
下	3,625	3,620	5
36年上	4,677	5,982	(-) 1,305
下	2,846	5,422	(-) 2,576
37年上	2,487	5,929	(-) 3,442
下	2,911	4,907	(-) 1,996
38年上	2,964	4,978	(-) 2,014
下	2,843	5,187	(-) 2,344
39年上	3,727	5,422	(-) 1,695
下	3,232	5,480	(-) 2,248
40年上	4,435	3,402	1,033
下	3,232	2,081	1,151

(注) 明治41年1月31日で馬車鉄道は
営業廃止 (－) は損失

大阪馬車鉄道から、大阪電車鉄道、浪速電車軌道と改称、南海鉄道と合併して電化

明治36年 **大阪市電**、明治38年 **阪神電気鉄道** 開業、鉄道は**電気の時代**を迎えた
大阪馬車鉄道も、電化の道を歩みはじめた

明治39年11月 1日 **電化**を内務大臣に**申請**、翌年2月 **電化の認可**
明治40年 3月29日 **大阪電車鉄道**と改称

資本金は5万円から50万円に増額、筆頭株主 **浅野総一郎**(浅野セメント)
株主の中には**前島密**(郵便制度創設/貴族院議員)の名前

競合する**南海鉄道**は明治40年 **難波-浜寺間**、**天王寺-天下茶屋間**で**電車運転**を開始

明治40年10月29日**浪速電車軌道**に改称、11月 大阪市と乗入契約

明治41年 1月31日**馬車鉄道の営業を廃止**、**電化改軌工事**(1,067mm→1,435mm)着工
電動客車20両の新造、堺方面への延長を出願

大阪市との乗入契約でさらに**電動客車30両の増備**が求められた
収入がない中、**電化工事**と**電動客車**に**多額の資金**が必要で、電化の道程は厳しかった

明治42年12月**浪速電車軌道**は**単独での電化を諦め**、工事半ばで**南海鉄道**と合併
南海鉄道も同一エリアでの競合路線は押さえておきたいと、この合併に応じた

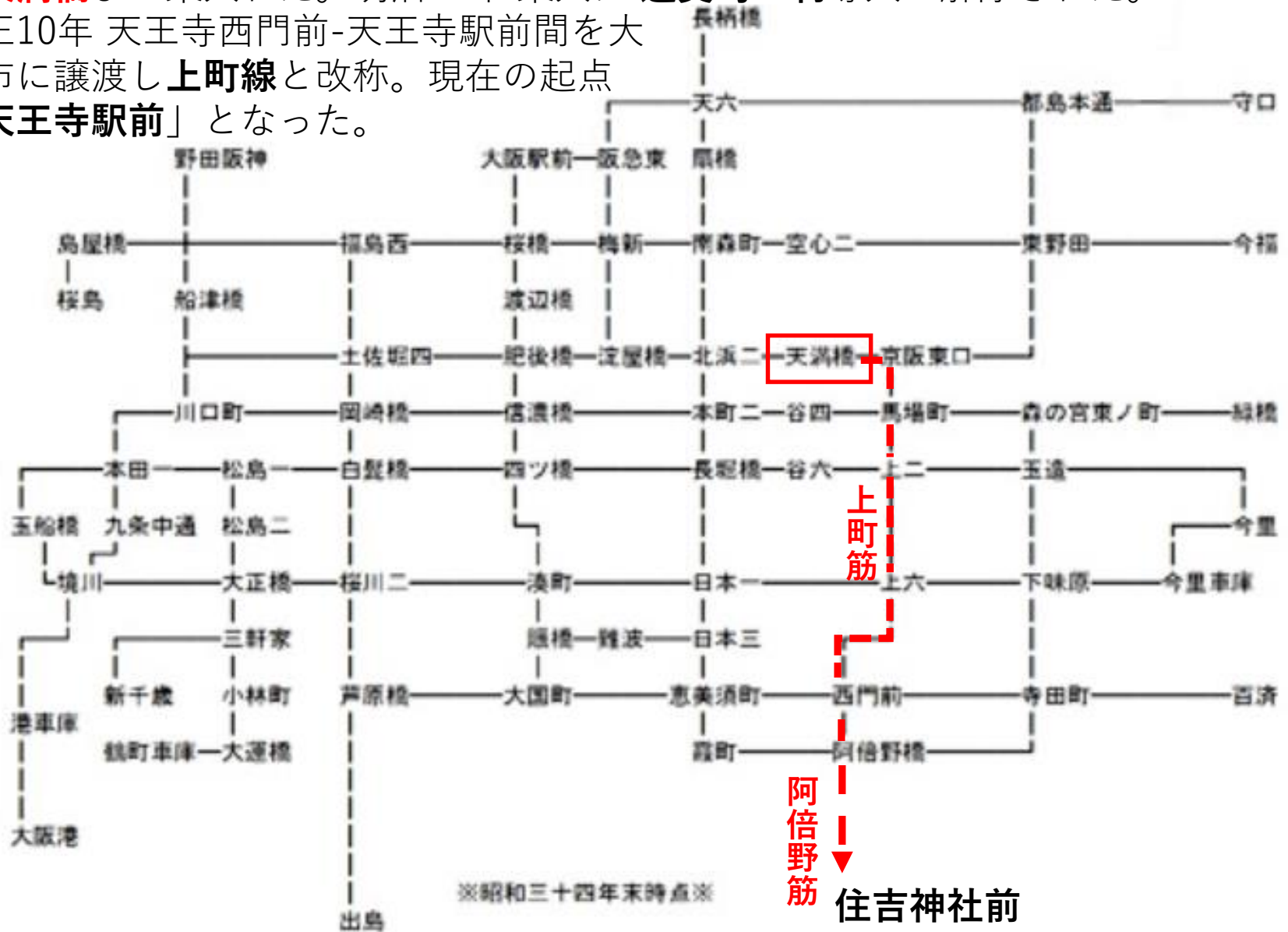


浪速電車軌道から**電化改軌工事**を引き継いだ**南海鉄道**は、明治43年10月 1日 **天王寺西門前-住吉神社前**(下住吉)間で**電車運転**を開始

南海鉄道 上町連絡線と称し、大阪市電に乗入

大阪市電に乗入れることから**上町連絡線**と呼ばれ、明治44年1月に**上本町二丁目**、8月には**天満橋**まで乗入れた。明治45年 乗入は**運賃均一制**導入で解除された。

大正10年 天王寺西門前-天王寺駅前間を大阪市に譲渡し**上町線**と改称。現在の起点「**天王寺駅前**」となった。



上町筋
阿倍野筋
住吉神社前

南海鉄道社史では、大阪馬車鉄道 開業時の起点は「天王寺西門前」


南海鉄道が合併したのは、大阪馬車鉄道ではなく、浪速電車軌道。

合併の話が出た時点で、馬車鉄道は廃止されており、大阪市電に乗入れるべく、電化改軌工事と、未着工だった天王寺西門前までの延伸工事がおこなわれていた。

南海鉄道 上町線の社史を、最初にまとめた人物は、浪速電車軌道から工事を引き継いだ区間を馬車鉄道の開業区間と誤り、社史に記録したのだろう。

その社史は、見直されることもなく、今日に至った。

出典:大阪朝日新聞 明治43年10月1日朝刊



十月一日より
上町連絡線(舊浪速軌道)
天王寺西門前
住吉神社前
電車開通

停留場
●天王寺西門前 ●茶臼山 ●公園東門前
●阿部野 ●東天下茶屋 ●神の木
●住吉神社前

乗車賃
天王寺西門前より住吉神社まで金六銭(外に通)
天王寺西門前より東天下茶屋まで金参銭(行税金)
東天下茶屋より住吉神社前まで金参銭(送銭)

●回数券三十區分一册金八十銭(外に通行税五銭)

南海鐵道

再び、『馬車鉄道跡』碑

大阪市が東天下茶屋駅構内に設けた顕彰碑。

南海電気鉄道、阪堺電気軌道の関係者と記載内容を協議し、作成されたものだろう。

その時、開業当時の地図や公的資料を併せて確認しておれば、顕彰碑の記述、南海電気鉄道の社史の内容は変わっていた。

今回の考察が明治33年に誕生し、7年余りで姿を消した「大阪馬車鉄道」を振り返る契機になればと思う。



時代や世代を越えて愛される路面電車

『阪堺電車177号の追憶』は、2018年大阪ほんま本大賞を受賞した。

85年間大阪を走り続けた路面電車が語る人情物語が、幅広い年齢層に受け入れられたのは、時代や世代を超えて路面電車が愛されていることにほかならない。

昨年3月に登場し、ライブラリー電車として使われている「**1101系**」は、低床、省エネ、都会的なデザインの車両となっている。

177号のモデル、**モ161系**は冷房設備が設けられない構造で、季節の限られた運行だが、定期運用の電車では日本最古級の車両。

しかし、新型車両にはない魅力が詰まっている。



現役生活85年。
その電車は、どんなときも
**大阪の街を
見ていた。**

ハヤカワ文庫JA
路面電車 × ハンターの物語
このミス大賞隠し玉



阪堺電車の活用提案、路面電車の体験運転

2016年度研究成果報告会で、昭和生れの古い車両を活用した一畑電車の体験運転を紹介した。

一畑電車の体験運転は地域起こしとしてはじめられ、今では事業収益の柱の一つとなっている。

阪堺電車も、古い車両を活用した体験運転をおこなってはどうか。

かつて「電車の運転手になりたい」は男の子の夢だった。

いまや鉄道女子、ママ鉄も増え、京都鉄道博物館の運転シミュレーターは、年齢や男女を越えて大人気。

体験運転は、シミュレーターとは違った「ホンモノ」体験ができ、鉄道マニアに限らず、男女、幅広い年齢層に受け入れられるだろう。

古い車両を活用した体験運転は、阪堺電車の新たなファン獲得と、新規の収益事業に繋がるだろう。



一畑電車 一畑電車デハニ50形体験運転

お申し込みはこちらから

150メートルの夢軌道
日本最古級 一畑電車

デハニ50形
体験運転

毎週金・土・日開催 松江水郷祭・出雲神話まつり
開催日および年末年始は除く

「一畑電車」HPより

