

# 明治期舞鶴への鉄道誘致運動と木船衛門家文書

まいちけん（舞鶴地方史研究会）廣瀬 邦彦

明治期に府会議員を歴任した木船衛門は、先代衛門の子として嘉永2年（1849）に生まれた。幼名は伊三郎。父の逝去により17歳で家督を継ぎ衛門となった。その後明治7年（1874）に加佐郡第15大区（旧田辺城下町を含む加佐郡東部全域）の副区長を勤め、徴兵業務や地租改正業務に従事したのち、明治12年に京都府会議員に当選し、その後中断した時期はあるが府会議員を歴任した。また明治17年からは行永村など12ヶ村の戸長を勤め、明治22年には市町村合併で成立したばかりの倉梯村（旧行永村など旧7ヶ村）の村長に選ばれた。ここでは衛門が関わった京都－新舞鶴町間の鉄道建設運動に関する資料を紹介する。

## 1 京都－舞鶴間鉄道建設運動と舞鶴町

明治24年12月第2回帝国議会において、官営による全国的な鉄道網の方向性を示す鉄道公債法案・私設鉄道買収法案を政府が提出すると、各地方ではにわかに鉄道熱が巻き起こった。舞鶴町（旧田辺城下町）でも官線鉄道誘致運動が高まり、明治25年2月には京都商工会議所で「京都舞鶴間鉄道官設請願に関する舞鶴有志小西長左衛門、近藤久兵衛氏等も出席し、本線敷設請願について種々懇請」した<sup>(1)</sup>。京都商工会議所はもちろん京都市会、京都府会からも京都－舞鶴間鉄道の建議書が出された。同年6月政府は鉄道敷設法を制定した。

このなかでは第一期鉄道計画（着工後12年以内に完成すべき路線）として京都－舞鶴間と兵庫県土山（尼ヶ崎）－福知山－舞鶴間の両論が併記されたため、京都の実業界と阪神の実業界との競争が激しくなった。

京都の実業界では、丹後岩滝出身で倒幕運動・自由民権運動にも関わった小室信夫、亀岡出身の実業家田中源太郎、京都財界の大物浜岡光哲ら、京都商工会議所の中心人物が「京都鉄道会社」を創立（明治26年7月）、京都－綾部－舞鶴間その他の鉄道敷設免許の獲得をめざし、京阪神の有志者の「阪鶴鉄道会社」と誘致合戦を展開した。結局、明治27年の鉄道会議で、「京都鉄道会社」には京都－綾部－舞鶴間と綾部－福知山間、「阪鶴鉄道会社」には神崎（尼ヶ崎）－福知山－和田山間の免許が下りた。

木船衛門家文書には明治26年5月付け舞鶴鉄道委員からの礼状がある（木船衛門家文書12-611）。これは「客冬の頃京鶴鉄道運動費を御賛助の上、運動費として金19円77銭」の協賛があったことに対する礼状である。木船衛門自身は舞鶴町民ではないが、加佐郡選出の府会議員として舞鶴町の運動をバックアップしていたことがわかる。

参考のため、発給人である舞鶴鉄道委員の氏名をすべて書き上げておく。いずれも舞鶴町の有力者である。

舞鶴鉄道委員（明治26年5月） 今安直蔵、濱田精、逸見輿市左衛門、土井市兵衛、金村仁兵衛、上野修吉、山中長左衛門、小西長左衛門、近藤九兵衛、秋田道貫

## 2 官設鉄道への転換と倉梯村の誘致運動

その後、阪鶴鉄道は順調に敷設がすすみ、明治 32 年 8 月に福知駅（阪鶴鉄道の終点駅）までが開通したが、京都鉄道は保津峡の難工事や資金不足のため、園部以北の工事が滞っていた。ここに至って阪鶴鉄道側は政府に対し、福知山から舞鶴までの敷設免許を阪鶴鉄道に与えるか、阪鶴鉄道を買収して官設で舞鶴線を建設すべしと主張する始末であった<sup>(2)</sup>。

そういうなか、明治 35 年 2 月、第 16 回帝国議会において、衆議院議員石黒涵一郎らが舞鶴鉄道速成に関する建議書を提出した。石黒は田辺藩士の家生まれ、藩校明倫館に学んだのち、法律を学び代言人（弁護士）として岡山で活動していた人物で、明治 31 年以後衆議院選挙での当選を重ねていた。石黒の建議書は、鉄道網の上で孤立状態にある舞鶴鎮守府への早期の連絡の必要性を訴え、福知山・園部・舞鶴間の鉄道建設費を政府に要求する一つまり民営をやめ官費で早急につなげる一というものだった。この建議書は両院で異議なく可決され、政府は直ちにこの起工準備にとりかかった。この結果、京都鉄道会社は園部一舞鶴間の鉄道免許を取り消され、まず福知山一綾部一舞鶴間が官営鉄道として着工され、明治 37 年 10 月に完成し翌月開業した。この路線の営業は当面は阪鶴鉄道に委任された。なおこれにより園部一綾部間は不急のものとなり着工は日露戦争後の明治 39 年にずれ込んだ。

木船家文書 12-378 は、鉄道誘致運動費・市街地建設の負担費用の契約書、鉄道運動費精算書を綴ったものであるが、その末尾に「鉄道運動ニ関スル日誌」とする部分がある。新舞鶴町の目線で見たい鉄道誘致運動の経過といえるので、これを転載する。

鉄道運動ニ関スル日誌（丸数字と下線は廣瀬加筆）

- ①一、明治二十七年五月廿四日京鶴線土鶴線ノ比較線ハ衆議院ニ於テ京鶴線ニ可決ス（貴族院ハ二十八日可決）
- ②一、明治二十九年五月十二日鉄道線視察トシテ京鶴鉄道会社長田中源太郎氏技師同行来鶴、古金屋ニ投宿窃カニ頼託スル所アリ
- ③一、同三十年四月三十日余部線ノ変更ハ其筋ガ承知セス致方ナキ旨田中社長ヨリ内諜ニ付西村五平方ニテ市街委員ニ報告ス、五月一日再ビ内託スル所アリ
- ④一、明治卅一年五月四日大西鉄道局技師来鶴ス、宿所ニ訪問地易ヲ示シ意見ヲ陳述ス
- ⑤一、明治卅五年私設ヲ変更官営トナリ倉梯余部比較線トシテ測量ニ着手
- ⑥一、明治三十五年十月十四日村会開会ノトキ鉄道ニ関シ内託ス
- ⑦一、同年十月十八日運動トシテ後藤木船東上ス
- ⑧一、同年十二月末ニ至リ倉梯村線ニ確定ノ内報ヲ得タリ
- ⑨一、同三十六年二月十四日より十六日迄運動費ノ処置ニ関シ北吸濱森行永溝尻市場各惣代ト協議会ヲ開ク

上記⑤以降が石黒涵一郎代議士の建議以後の記事で、⑤では明治 35 年に政府が官設の方向に転換したことを記しているが、これと同時に「倉梯余部比較線」として測量を始めたとしている。これは舞鶴駅（現在の西舞鶴駅）から鎮守府（余部下）までの鉄道計画の上で、倉梯線（現西舞鶴駅一現東舞鶴駅）とは別に余部線という路線が競合していたことを示している。

明治 35 年度の「鉄道作業局年報」<sup>(3)</sup>には「舞鶴線ハ京都鉄道株式会社線ノ一部ニシテ同社

ニ於テ敷設ノ筈ナリシモ、明治三十五年四月政府ニ於テ其免許ヲ取消シ同社ニ実費ヲ補償シテ園部舞鶴間舞鶴余部間及綾部福知山間ノ線路ヲ収用シ同年五月線路ノ実測ニ著手シ先以テ福知山舞鶴及鶴舞倉梯間<sup>(ママ)</sup>ニ鉄道敷設ノ計画ヲ定メ」(下線は廣瀬)とある。このことから、京都鉄道の計画では、余部線つまり舞鶴町から鎮守府が所在する余部町に直接鉄道を延長する計画であったのが、石黒代議士の建議で官設鉄道となった段階で「倉梯余部比較線」として倉梯線が浮上し、ついに⑧同年12月末に「倉梯村線」に変更されたことがわかる。

これをみると唐突に倉梯線が浮上したように見えるが、実は倉梯村はかなり以前から京都鉄道に路線変更を働きかけていた。②で明治29年5月に舞鶴町に来た田中源太郎に面会し窃かに頼託したのも、余部線から倉梯線への路線変更を京都鉄道会社に依頼したものであろうし、③翌年4月に「余部線ノ変更ハ其筋ガ承知セス致方ナキ旨田中社長ヨリ内諜」があったのも、倉梯線への変更は難しいという京都鉄道からの回答であろう。さらに⑦木船自身が後藤という人物とともに東京へ運動に出向いた明治35年10月18日は、官設鉄道への変更が決定し余部線と倉梯線の優劣が争点となっている重要な時期であった。これらのことを踏まえると「鉄道ニ関スル日誌」に描かれた倉梯村の動きが理解されるだろう。

### 3 池田梶五郎と木船衛門

倉橋村への鉄道誘致には池田梶五郎という人物が大きく関わっていた。木船衛門家文書には池田からの書簡が箱9だけで16通ある。池田は嘉永4年(1851)生まれの行永の人で、明治22年に成立した倉梯村(森・行永・多門院・堂奥・溝尻・浜・北吸)の村会議員となり、その後倉梯村村長、加佐郡会議員を務めた。彼の事績として特筆されるのがまさに舞鶴駅から倉梯村への鉄道延伸に関する誘致運動であった。

池田梶五郎からの書簡のうち[9-50]は、日付が「二日」とあるだけで年代を特定できないが、明治40年以降のものと考えられる。というのは、明治39年7月、倉梯村のうち溝尻・浜・北吸その他が新舞鶴町として分離新設されたとき、町議会での新舞鶴町長の選任が紛糾したので、池田はしばらく町長臨時代理者を勤めた。その後同年12月7日小島鼎が新舞鶴町長に正式に就任したので、池田は同代理者を辞職した。したがって「二日」付けで池田が第三者を「町長」と呼ぶこの書簡は明治40年1月以後のものとして推定できる。

この書簡で池田は「三町(宮津町、福知山町、舞鶴町)の遣り口」を「町長」へ教示してほしいと木船衛門に依頼している。この「遣り口」とは何か。

池田は次のように言う。福知山町は府立福知山中学校(明治33年創立)・福知駅と福知山駅・福知山連隊、宮津町は府立宮津中学校(明治39年創立)、舞鶴町では石黒代議士との数度に上る東京行き・港湾改修問題(明治41年工事着手)・加佐郡立高等女学校(明治39年創立)敷地・寺内町の空き地など、誘致や設置のためにそれぞれ大金を要している<sup>(4)</sup>。これら三町が巨額の費用をどのように処理したのかその「遣り口」を調査していただき、ぜひとも舞鶴町長にご教示いただきたい(創立年などは廣瀬)。

新設されたばかりの新舞鶴町にとって鉄道誘致他の費用は、鉄道開通後三年以上たっても処理に苦しむ大きな負担であった。池田は府会議員として人脈を持つ木船衛門に、福知山・宮津・舞鶴町の運動費の処理方法を調べてほしいと依頼しているのである。



ここでの「三町」つまり福知山・宮津・舞鶴の各町は、いずれも近世の城下町であり裕福な商人が多いのに対し、倉梯村は鎮守府が置かれるまではどこにでもある平凡な村にすぎなかった。財政的にも「三町」に比べると脆弱だったと想像されるが、それでも「三町」に遅れをとるまいとする倉梯村・新舞鶴町の勢いを感じさせる書簡である。

注

- (1) 『京都商工会議所史』 京都府商工経済会 1944
- (2) 村上享一著速見太郎編『南清伝』1909 南清は阪鶴鉄道の社長
- (3) 『鐵道作業局年報 明治35年度』1902 鐵道作業局
- (4) なおこの書簡の中で、池田は舞鶴町の町長木戸貞一（在任明治34年～）について「実ニ舞鶴ノ多忙ナル木戸ノ切廻シニハ敬服スル処ナリ」と述べている。

参考文献

- 西藤二郎「京都鉄道の成立経過と経営環境」『同志社商学』第50巻第3・4号、1999
- 土木工業協会編『日本鉄道請負業史』明治篇下、1944
- 藤本薫『加佐郡人物史』1917

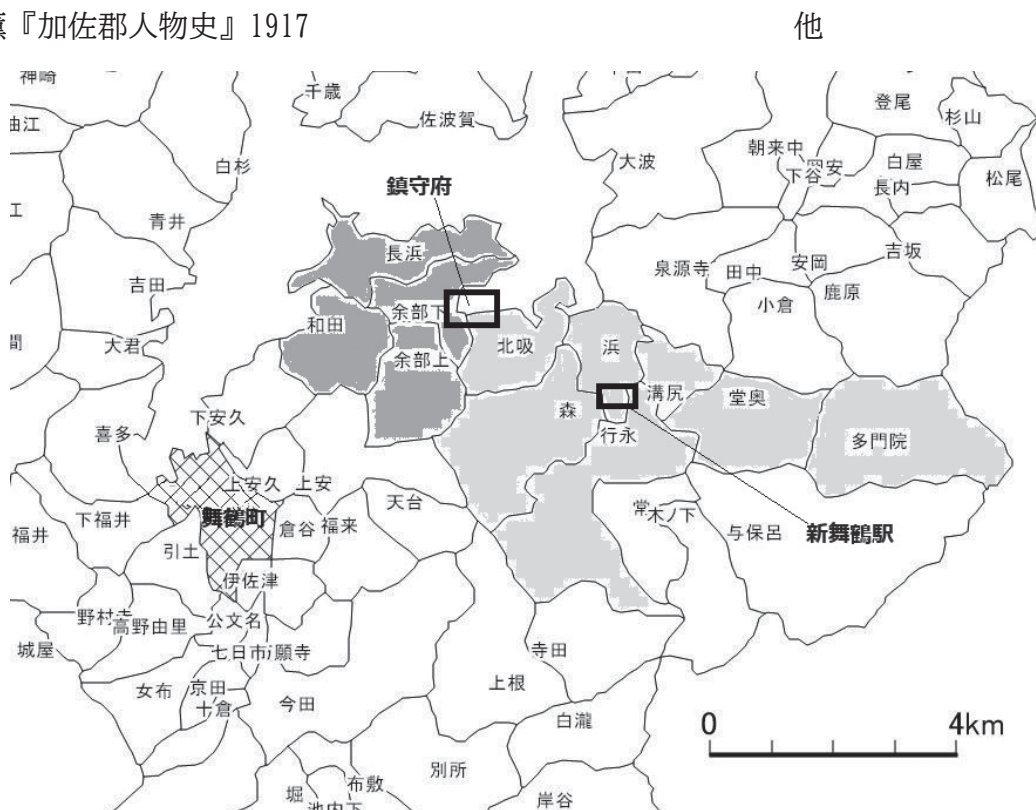


図 倉梯線関係地図

舞鶴町 明治22年、旧田辺城下町で成立

倉梯村 明治22年、森・行永・多門院・堂奥・溝尻・北吸・浜で成立

余部町 明治35年、余内村のうち和田・長浜・余部上・余部下で成立

新舞鶴町 明治39年、倉梯村のうち溝尻・北吸・浜とその周辺で成立

## 表紙の解説

	1	2	3
5		4	
(裏)		(表)	

- 1 「まるまる舞鶴」WEB
- 2 日下安左衛門家相図(部分、木船衛門家文書 17-233)
- 3 舞鶴地方史研究会との共同調査 長谷川巴南撮影
- 4 東舞鶴港俯瞰(多祢山からの展望) 松岡秀雄氏撮影
- 5 東舞鶴高校での授業風景 長谷川巴南撮影

## 京都府立大学文化遺産叢書(2008～ 京都関係)

- 1 南山城・宇治地域を中心とする歴史遺産・文化的景観の研究
- 3 八幡地域の古文書と石清水八幡宮の絵図:地域文化遺産の情報化
- 4 八幡地域の古文書・石造物・景観:地域文化遺産の情報化
- 5 丹後・宮津の街道と信仰
- 6 城陽市域の地域文化遺産:神社・街道の文化遺産と景観
- 9 和束地域の歴史と文化遺産
- 10 石清水門前寺院・南山城地域の古文書:京都府歴史資料の調査
- 11 舞鶴地域の文化遺産と活用
- 12 「丹後の海」の歴史と文化
- 14 舞鶴・京丹後地域の文化遺産
- 16 舞鶴の地域連携と世代間交流:井上奥本家文書調査報告
- 18 京都東山・三嶋神社文書調査報告
- 19 京都雲ヶ畑・波多野六之丞家文書調査報告
- 20 綾部地域における文化資源の発掘と継承
- 21 京都山伏山町文書調査報告
- 22 あのころの雲ヶ畑:京都雲ヶ畑写真資料調査報告
- 23 文化財の保存活用と地域コミュニティ
- 26 京丹後市久美浜町太刀宮文書(久美浜代官所郡中代文書)・佐治家資料調査と御用留横断研究
- 27 君尾山光明寺文化財調査報告・由良神社文化財調査報告
- 28 夜久野の後期古墳と末窯跡群



京都府立大学文化遺産叢書 第30集

### 舞鶴木船衛門家文書調査報告

京都府北部 MALUI 連携事業

編集 東昇

発行 京都府立大学文学部歴史学科  
〒606-8522 京都市左京区下鴨半木町1-5

発行日 2024年3月31日

印刷 株式会社サンエムカラー  
〒601-8371 京都市南区吉祥院嶋檜山町37