

## 榛原～大宇陀間鉄道（松山線）免許の変遷と大宇陀鉄道構想 — 公文書に基づく整理 —

石橋 諒

はじめに

奈良県宇陀郡榛原町から同郡大宇陀町（旧神戸村）に至る地方鉄道免許（いわゆる「松山線」）は、1926（大正15）年2月18日付で大和鉄道に付与された。同免許はその後、参宮急行電鉄（以下、参急と略称）・関西急行鉄道を経て近畿日本鉄道（以下、近鉄と略称）に継承され、戦後に至るまで未成線のまま推移した。

昭和30年代には、地元有志が大宇陀鉄道株式会社設立発起人会を組織し、近鉄から敷設権の無償譲渡を受けてレールバス方式で建設・運営する構想を具体化させ、譲渡許可の審査・答申を経て譲渡が認められた。しかし、資金調達は計画どおり進まず、発起人会は会社設立中止を決定し、免許線の起業廃止を申請して、1959（昭和34）年11月16日に未成線としての免許は失効した。

松山線や大宇陀鉄道については、社史や町史などで断片的に触れられてきた<sup>(1)(2)(3)(4)</sup>。しかし、免許から工事施行認可、工期延長、敷設権譲渡許可、起業廃止に至る行政処理の過程を、通史的に接続した整理は十分になされていない。

本稿は、勢和鉄道構想以来の請願・建議、鉄道敷設法における計画線の位置づけ、免許の成立と会社間での継承、工事施行認可と工期延長、戦後の敷設権譲渡と大宇陀鉄道構想、そして挫折と免許返上に至る行政処理の経過を、鉄道省・運輸省文書と、それに付随する会社側の申請書・契約書・議事録等に基づいて整理し、時系列に即して明らかにすることを目的とする。

以下、第1章では宇陀郡における鉄道請願運動と計画線の形成を、第2章では大和鉄道による免許取得と参急への免許譲渡を、第3章では工事施行認可の区間構成と工期延長の推移を、第4章では戦後の大宇陀鉄道構想の具体化から敷設権譲渡許可、さらに計画挫折と免許返上に至る経過を、それぞれ整理する。

### 1. 勢和鉄道構想と宇陀郡の請願運動

宇陀郡域を経過地を含む鉄道敷設計画が、具体的な書面として確認できる最初期の例は、1894（明治27）年3月3日付で創立申請された勢和鉄道とされる<sup>(5)(6)</sup>。同年9月14日付の「勢和鉄道起業目論見書」では「本線ハ奈良縣下大和國十市郡櫻井驛大阪鐵道線ヲ起點トシ式上郡城島村朝倉村初瀬町宇陀郡榛原町伊那佐村宇太村宇賀志村吉野郡高見村宇陀郡内牧村室生村曾爾村御杖村三重縣下伊勢國一志郡伊勢地村八幡村八知村竹原村家城村川口村大井村高岡村川合村豊地村阿坂村中里村飯高郡松江村ヲ経テ松阪町ニ至ル」とあり、櫻井から榛原を経て宇陀郡域を横断し、三重県側へ抜けるルートが構想されていたことがわかる<sup>(7)</sup>。その後、1896年4月30日に敷設免許状が下付され、同年10月に工事着手に至ったが、役員人事の混乱や財界不振による株金払込の停滞が続き、資金調達が建設費の支出に追いつかなかった。結果として、1898年10月2日をもって会社は解散した<sup>(8)</sup>。

大正期に入ると、鉄道敷設を求める動きが再燃したことが確認できる。1919年11月13日付『大阪朝日新聞』（大和版）は、同月10日に宇陀郡役所で郡内町村長会が開かれ、鉄

速成に関する趣意書が満場一致で可決されたと報じる<sup>(9)</sup>。あわせて郡内有志に諮ったうえで、速成を期する宇陀郡期成同盟会を組織し、地方相互の利便および郡内産業の発展を掲げて運動を開始し、郡内有力者の助力も得て、鉄道院総裁宛の請願書を提出する方針を決定したという。同記事では、構想として「桜井～松阪間の幹線」と「名張～上市間の支線」が提示され、参宮輸送の改善と林産・鉱産・農産等地域資源の開発を結びつけて、国有鉄道の早期敷設を求める論理が示されている。

もっとも、こうした運動は当初から線路選定をめぐる地域間の利害対立を伴っていた。1920（大正9）年2月3日付『大阪朝日新聞』（東海版）は、前年11月に宇陀郡側が「国有鉄道並ニ国有軽鉄敷設」を請願したことを前提に、三重県名賀郡側が幹線ルートに強く反発した経過を伝える<sup>(10)</sup>。名賀郡側は、名張を起点として榛原・松山・古市場方面を経由し上市へ至る支線構想については異議がないとしつつ、幹線を宇陀郡貫通で松阪へ向ける案には反対を強めた。そして同年1月19日、県会議員や名張町長らが上京して政府首脳・鉄道院関係先・有力議員に面陳し、桜井・榛原・名賀郡を経て名張・一志郡を貫通して松阪に至る別ルートで国有鉄道敷設を請願したという。名賀郡側は、両案の距離差は1～2哩に過ぎない一方、宇陀郡貫通案は高嶺開鑿や隧道を多数要して工費が莫大となるのに対し、名賀郡経由案は平坦で陰阻が少なく工費差が大きい点を強調している。さらに、宇陀郡産品の集散が名張を介して行われている実態にも触れ、経済圏の結節点として名張側の優位を論じた。

このように地方紙上では宇陀郡貫通案と名賀郡経由案の対立が描かれたが、同時期に請願は中央にも持ち込まれ、帝国議会の審査過程で線路構想がより具体的に論点化していく。宇陀郡側では松山町長の松尾七郎らによる「奈良縣磯城郡櫻井驛ヨリ同縣宇陀郡竝ニ三重縣一志郡ヲ縦貫シ同縣松阪驛ニ至ル国有鐵道及三重縣名張町ヨリ奈良縣宇陀郡ヲ横貫シ吉野鐵道終點吉野驛ニ至ル国有輕便鐵道」の速成敷設を求める請願が1920年1月28日に衆議院で呈出され、その趣旨を至当として同年2月21日付で採択・回付されている<sup>(11) (12)</sup>。他方で三重県名賀郡側からも、名張町長の安倍多計志らによる「三重縣飯南郡松阪驛ヨリ一志名賀二郡ヲ經テ奈良縣磯城郡櫻井驛ニ至ル鐵道」の敷設請願が同年7月20日に貴族院で呈出され、願意の大体が採択すべきものと同年7月25日付で議決されるなど、同一路線構想が複数の地域主体から競合的に提示される状況が生じていた<sup>(13) (14)</sup>。

こうした請願・建議の審査過程では、当局側も鉄道網上の位置づけや概算値を示しつつ応答している。第43回帝国議会では、政府委員が桜井～名張～松阪を結ぶ線を鉄道網の一つとして計上していること、延長が約60哩、最急勾配が30分の1程度、建設費は総額約900万円（1哩あたり約15万円）と見積もられることを述べ、地方開発および参宮輸送の緩和の観点から必要線であるとの認識を示した<sup>(15)</sup>。一方で着工順位の問題を挙げ、先に着手すべき線が残っているため未着手である旨を説明しており、必要性の承認と実施時期の先送り併存する答弁となっている。また参宮利便をめぐる地方側が強調した大幅な距離短縮についても、当局の比較では差は限定的であるとされるなど、便益主張と当局側の試算とが必ずしも一致しない点も示唆される<sup>(16)</sup>。

さらに、第44回帝国議会の鉄道敷設法改正案（第二次鉄道網）審議では、松阪～桜井間について宇陀郡方面を経由する比較線の可能性が質問として提示され、政府委員は、当局が比較検討を行った上で現行の線を適当とみて鉄道網に掲げたこと、ただし将来交通が

発達して一本では不足する時機が来れば比較線も網に載る可能性があることを述べている<sup>(17)</sup>。すなわち、地域間対立として現れた線路選定問題は、請願・建議を媒介しつつ、当局の「調査」「比較」「着工順位」という枠組みのもとで整理され、鉄道網（予定線）として制度化される方向へと進んだのである。

こうした請願・建議で繰り返し提示されてきた桜井～松阪間の幹線構想と、宇陀郡側が重視した吉野方面への連絡支線は、鉄道敷設法案審議の過程で整理され、第二次鉄道網を定めた鉄道敷設法（大正十一年法律第三十七号、1922（大正11）4月11日公布）別表に収載された。同別表は、「八十一 奈良縣櫻井ヨリ榛原、三重縣名張ヲ經テ松阪ニ至ル鐵道及名張ヨリ分岐シテ伊賀上野附近ニ至ル鐵道竝ニ榛原ヨリ分岐シ松山ヲ經テ吉野ニ至ル鐵道」（図1）を予定線として掲げ、一体の計画として位置づけた<sup>(18)</sup>。

以上のように、桜井～松阪間の幹線と榛原～吉野間の支線は、請願・建議を経て国の鉄道網に位置づけられたが、現実の事業化はなお容易ではなかった。そのため、線路計画は国有予定線としての枠組みと並行して、民間会社による地方鉄道免許のかたちでも追求されることになる。

## 2. 大和鉄道による松山線免許と参急への譲渡

### (1) 大和鉄道の松山線免許

新王寺～田原本間（現：近鉄田原本線）を運輸営業していた大和鉄道は、1919年11月19日に田原本～桜井間の敷設を免許され、同区間の工事に着手する。さらに同社は桜井から東進して伊勢への進出を目指し、1921年11月21日に桜井～名張間の敷設を申請した<sup>(19)</sup>。

翌1922年3月8日には、桜井～名張間の榛原停車場を起点として、宇陀郡神戸村に至る支線の敷設を申請し、「松山町支線敷設免許申請書」を鉄道大臣に提出した<sup>(20)</sup>。

同時に提出された「起業目論見書」によれば、本支線は地方鉄道法による鉄道事業として計画されており、社名・本社所在地はいずれも既存の大和鉄道株式会社・奈良県磯城郡田原本町とされている。鉄道事業に要する資金総額は30万円と見積もられ、1株50円・6,000株の増資によって賄う計画であった。線路の起終点および経過地は、起点を榛原町、終点を神戸村とし、経過地も両町村に限られている。軌間は3尺6寸（1,067mm）、動力は蒸気を予定していた。

また、「建設費概算書」では、延長4哩0鎖（約6.4km）を前提に、用地費・土工費・橋梁費・軌道費等を積算し、総額30万円、1哩あたり7万5千円と算出している。

「運輸数量表」では、榛原～神戸間4哩を対象として旅客・貨物需要を推計し、営業収入約5万8,000円、営業費約2万9,200円、益金約2万9,100円を見込んでいる。旅客については、桜井・名張間本線が開業した場合を前提に、「櫻井方面対松山町間」「名張方面対松山町間」「榛原方面対松山町間」の三方向別に需要を想定し、それぞれ10万9,500人、5万4,750人、7万3,005人を見込んで合計23万7,255人とした。貨物についても同様に、米・木材・一般雑貨など4万3,800噸を見込み、人哩・噸哩ベースでの年間運輸量が算出されている。建設費30万円に対し、利益割合は約9分7厘と試算されており、採算性の高い支線として構想されていたことがうかがえる。

この出願に対し、奈良県知事は1922年3月13日付で意見を付して鉄道大臣に進達し

た<sup>(21)</sup>。同副申によれば、本支線は地方交通上必要な線路であって、かねてより地方からの請願もあり、急速な敷設完成が望まれていると評価されている。他方で、同じ区間には1919（大正8）年12月17日付で宇陀電気鉄道株式会社発起人による先願が存在し、長谷鉄道との連繫を前提とした計画であることも指摘しており、両計画の關係に十分配慮した上での審議を求めている。

こうした経過を経て、1926年2月18日付で、榛原～松山町間の地方鉄道敷設が正式に免許された<sup>(22)</sup>。免許の内容は、起点を榛原町、終点を神戸村とし、動力は蒸気、哩程は4哩0鎖、軌間は3尺6寸とするものであり、申請時の計画がほぼそのまま認められたことがわかる。同時に、地方鉄道法第13条に基づき工事施行認可申請の期限が付されており、1927（昭和2）年2月17日までに工事方法書・設計図等を提出することが求められていた。このように、大和鉄道による松山線免許は、桜井～名張間本線の途中駅である榛原から、宇陀郡の中心的町場であった宇陀松山へ至る短距離支線として構想されたものであり、運輸需要の推計においても、桜井・名張両方面からの流動を前提に、既存免許線との一体的な利用を想定していた点が特徴である。

## （2）参急への免許譲渡

大和鉄道による伊勢方面延伸構想は、同方面の免許出願が複数社の競願となるなかで展開した。大阪から伊勢への直通を目指した大阪電気軌道（以下、大軌と略称）も延伸線を出願していたが、競願の結果、大和鉄道が1922年6月に桜井～名張間の免許を取得した。これを受けて大軌は、自社出願による免許獲得よりも、大和鉄道の免許線を活用して伊勢へ進出する方針へ転じ、株式取得を通じて同社の経営権掌握を進めた。

大軌は、役員保有株の買収等により大和鉄道株式1万8,300株（発行株式の91.6%）を保有するに至り、これを背景として1925年4月28日、森本社長ら旧経営陣が総退陣した。後任には、大槻龍治・金森又一郎ら大軌役員が就任し、大和鉄道の経営は大軌主導の体制へ移行した。

大軌傘下に入った大和鉄道は、同年10月8日に名張～宇治山田間を出願し、1927年4月に免許を得た。しかし、桜井～山田間の建設費は3,000万円と見積もられ、大和鉄道単独の資金でこれを賄うことは困難であった。そこで、実質的に同社の経営権を握っていた大軌は、新会社として参急を設立し、大和鉄道の免許線に関する権利義務を同社へ譲渡して、建設主体を一本化する方針を採った<sup>(23) (24)</sup>。

同年5月14日、大和鉄道取締役三谷軌秀と参急発起人総代金森又一郎との間で「地方鐵道敷設權讓渡ニ關スル契約」が締結された。契約書第一条は、譲渡の対象となる免許線として、①1922年6月7日免許の桜井～名張間地方鐵道、②1926年2月18日免許の榛原～神戸間地方鐵道、③1927年4月19日免許の名張～宇治山田間地方鐵道の三線を列挙している<sup>(25)</sup>。

これを受けて、同年5月30日に開催された大和鐵道株式会社臨時株主總會では、地方鐵道敷設に関する権利義務を新設会社に譲渡する件が第一号議案として上程された。議長は、譲渡理由として「當會社ニ免許アリタル地方鐵道敷設ニ關シテハ當會社ノ資本ヲ増加シテ工事ヲ施行スヘキモノナルモ建設利息配當其他ノ關係上新設會社ヲ創立シ之ニ該免許線敷設ノ権利義務ヲ讓渡シ許可ヲ得テ之レカ敷設ノ實現ヲ計ラントスルモノナリ」と説明

している。これについて、監査役は「妥當ナルモノト信シ賛成ス」と述べ、株主からも異議は出されず、原案どおり可決された<sup>(26)</sup>。

そのうえで、大和鉄道は1927（昭和2）年5月31日付で「鐵道敷設權讓渡許可申請書」を鉄道大臣に提出し、同社が免許を受けた前記三線の敷設権を、参急発起人に譲渡することについての許可を求めた<sup>(27)</sup>。

これを受けて、同年6月3日付で、奈良県知事と三重県知事の連署により進達され、同年6月14日付で鉄道大臣から許可が下付された<sup>(28) (29)</sup>。内容としては、前記三線についての敷設権讓渡を認めるとともに、「本許可ノ効力ハ新設會社ノ成立ニ伴フモノトス」と規定し、参急の成立をもって効力が発生することを明記している。

この結果、松山線免許は、参急が建設する桜井～宇治山田間の本線に付属する支線として位置づけられることになった。参急は同年9月28日に創立総会を開いて設立され、翌1928年3月には桜井～宇治山田間の建設に着手し、大軌線と連絡して、1930年12月20日に上本町～宇治山田間を全通させた<sup>(30)</sup>。

一方、松山線については免許線として継承されたものの工事は進まず、その後も一貫して未成線として推移することになる。

### 3. 工事施行認可の区間構成と工期延長の推移

#### (1) 工事施行認可と区間構成

前章で述べたとおり、大和鉄道は1926（大正15）年2月18日付で、榛原町～神戸村間の地方鉄道敷設免許を受け、免許状には1927年2月17日までに工事施行認可申請を行うことが付されていた。

この条件に対応して、大和鉄道は翌1927年2月4日付で、「松山線工事施行認可申請書」を提出し、工事施行認可の取得手続に着手した<sup>(31)</sup>。しかし、前章で見たように同年6月14日付で、榛原～神戸村間を含む三線の敷設免許についての、大和鉄道から参急発起人に対する一括譲渡が鉄道大臣により許可される。これにより、松山線に関する工事施行認可手続も、参急側に引き継がれることとなった。

同年7月16日付で大和鉄道から奈良県知事に対して提出された「榛原松山間工事施行認可申請書訂正延期願」では、上記工事施行認可申請書について、奈良県から指示されている図面等の訂正は、本来同社が行うべきところであるが、当該区間は参急発起人に譲渡することとなり、その許可も得たため、引継完了後に新会社から訂正書類を提出したいと申し出ている<sup>(32)</sup>。そのうえで、引継ぎにともない多少の延引は避け難いので、訂正期間の猶予を求めている。

鉄道省監督局は、1928年3月22日付で奈良県知事に対し、榛原町～神戸村間の工事施行認可申請の取扱状況を照会した<sup>(33)</sup>。これに対し奈良県知事は同年4月2日付で、1927年2月4日付申請は期限内に受理したが図書不備で訂正を指示したこと、また参急側から「参宮本線トノ連絡ノ關係上本線ノ実施設計確定ヲ待チ松山線ノ実施認可申請書ヲ提出致度ニ付延期」したい旨の申請があったこと等を回答している<sup>(34)</sup>。

しかし、その後も手続の遅延は続き、鉄道省監督局は1929年4月17日付で再度奈良県に対し、榛原～神戸村間工事施行認可申請書の最近の状況を照会している<sup>(35)</sup>。これを受けて、奈良県知事は1929年5月8日付で、参急による榛原町神戸村間地方鉄道工事施行

認可申請書一式を鉄道大臣あてに進達し、「別段支障無之」と付記している<sup>(36)</sup>。

その後、鉄道省監督局は1931（昭和6）年4月17日付の「照会」により、起点が参宮本線榛原停車場と一致しないこと、線路図・停車場図に終点位置が明記されていないこと、榛原停車場設計図が参宮本線側の既認可図と整合しないこと、橋梁・溝橋等の設計図の不足、予算書と線路図の不一致など、申請図書の具体的な不備事項を列挙して修正を求めている<sup>(37)</sup>。これを受け参急は、本線計画の具体化に合わせて松山線の計画内容にも修正を加え、同年6月12日付「松山支線工事施行追申書」において、榛原停車場での参宮本線との連絡方法を変更するとともに、終点を従来より延長する旨を申請している<sup>(38)</sup>。あわせて同社は同年6月11日付「起業目論見書記載事項一部変更認可申請書」を提出し、松山線における動力を蒸気から瓦斯倫（ガソリン）へ変更して軌道自動車（ガソリンカー）を運行する方針を示した<sup>(39)</sup>。奈良県知事は同年8月8日付副申において、交通量の現況からやむを得ない措置と認められるとして鉄道大臣に進達し、同年9月3日付で動力変更が認可されている<sup>(40) (41)</sup>。

さらに、参急は、終点付近の設計に関する調整状況を踏まえ、松山線を二段階に分けて建設する方針をとる。同年12月9日付の「松山線分割工事施行追申」では、松山町付近が人家の稠密地帯であり学校も所在することから詳細な協議を要するため、まず榛原駅起点から5.4km区間を先行する分割工事として施行し、その先約1.7kmと終点停車場については後日にあらためて申請するとの分割工事施行案が示されている<sup>(42)</sup>。

この分割追申を受け、鉄道大臣は1932年2月9日付で「参宮急行電鐵松山線榛原同起点五軒四〇〇米間分割工事施行ノ件」を認可した<sup>(43)</sup>。認可の対象は榛原駅起点から5.4km区間であり、着手期限は同年8月8日、竣功期限は1933年8月8日と定められた。あわせて、終点を松山町側に変更する場合には地方鉄道法施行規則第9条に基づく起業目論見書変更手続を要すること、残部区間に関する不備事項については速やかに整備すべきことが指示されている。

この残部区間、榛原起点5.4km～神戸村（松山町）間の約1.7kmについては、監督局が1934年8月6日付で、分割認可の残部区間に対する不備事項および起業目論見変更手続の整備を至急求める督促を発している<sup>(44)</sup>。なお、この督促には、松山線の免許線（6.4km）、施行認可申請線（5.4km）、会社計画線（1.7km）を記した二万分の一地図が添付されている（図2）。さらに、翌1935年2月14日にも同趣旨の督促が発され、参急は同年3月15日付の「答申書」において、残部区間に関する不備事項手続が進まない理由として、終端停車場位置をめぐる地元との協議が未了であること、ならびに学校近接による通学上の危険等を考慮して精査中であることを挙げ、当面の猶予を求めている<sup>(45) (46)</sup>。

以上のように、松山線は、大正期の免許取得後、参急への敷設権譲渡と本線計画との調整を経て、昭和初期には動力のガソリン化と分割工事施行というかたちで計画修正が重ねられた。しかし、工事施行認可が得られたのは榛原～起点5.4km区間にとどまり、終点側の約1.7km区間は認可申請が完結しないまま残された。この起点5.4kmのみ工事施行認可済・残り区間は未認可という構造のもとで、松山線は戦前・戦後を通じて工事着手期限の延期を繰り返しながらも、一度も着工されない未成線として推移していくことになる。

## (2) 工事着手の遅延と工期延長

1932（昭和7）年2月9日に、松山線分割工事は施行認可を得ながらも、実際には一度も着工されることなく、以後は着手・竣功期限の延長申請が繰り返されることになる。その経過は、1932年から1956年に至るまでの一連の「工事着手並竣功期限延長許可申請書」によって把握できる。（表1）

1932年2月9日付の分割工事施行認可に際して、榛原一起点五・四キロメートル間の工事については同年8月8日までに着手し、1933年8月8日までに竣功することが条件とされていた。しかし、実際にはこの期間内に工事着手には至らず、その後、工事期限の延長申請が繰り返されることになる。

まず、参急が1932年7月1日付で最初の延長申請を行い、同年8月の許可により、着手期限を1934年8月8日、竣功期限を1935年8月8日へと2年繰り延べた<sup>(47)</sup>。申請理由は、財界不況の影響により建設資金の調達が困難となり、指定期限内の着工が不可能であるというものであった。

さらに1934年7月9日付の申請では、開業間もない本線の経営が厳しい状況にあり、新線建設に必要な資金の見通しが立たないことを挙げ、着手・竣功期限をそれぞれ1936年8月8日・1937年8月8日へと再延長している<sup>(48)</sup>。

続く昭和10年代前半には、地元との設計協議の未了が理由として繰り返し挙げられる。1935年7月27日付申請では、「本鐵道敷設ニ關シ目下地元關係者ト交渉中ノ事項未解決ノ為メ」着工に至らず、今後一年以内の解決を見込んで期限延長を求めている<sup>(49)</sup>。

1936年および1937年の申請でも、同様に地元関係者との協議がなお整っていないことが理由とされており、終点側市街地を含む線路設計ないし用地問題が、工事着手の具体化を妨げていた状況がうかがえる<sup>(50)</sup>。

昭和10年代中頃になると、戦争の影響が前面に出るようになる。1938年8月5日付申請では、「時局ノ影響ニ依リ物資ノ調達至難ニテ」として資材調達の困難を理由に期限延長を求め、1939年6月14日付申請でも、同様に「物資ノ調達ニ付見透シ着カズ」と述べている<sup>(51)</sup>。

1941年以降、参急は関西急行鉄道を経て近鉄に戦時統合されるが、1941年および1943年の延長申請でも、「時局柄資材ノ調達ニ付テモ見透シ着カズ」「戦時下資金資材等ノ統制ハ逐年強化セラレ」るなかで、新線建設が事実上不可能であるといった趣旨の理由が示されている<sup>(52)</sup><sup>(53)</sup>。戦前から続いた資金調達難・地元協議未了といった要因に加え、戦時体制下の物資・資金統制が、新規路線建設の優先順位をさらに後退させたといえる。

終戦後も、松山線の免許線および工事施行認可は近鉄に引き継がれたが、工事は依然として着手されず、工期延長の申請が続いた。

1946年3月20日付申請では、工事施行認可後種々の事情により着工に至っていないことを認めつつ、終戦直後で資材入手が困難なため、なお暫時の猶予を求めている<sup>(54)</sup>。

1947年8月1日付申請では、期限を着手1948年8月8日・竣功1949年8月8日にそれぞれ一年延長することを求め、理由として「資材入手困難ナルタメ」と記している<sup>(55)</sup>。1950年7月24日付申請では、期限を着手1952年8月8日・竣功1953年8月8日へとさらに2年延長することを求めている<sup>(56)</sup>。理由は「金融極度に梗塞セル現下ノ情勢ニ於テハ資金ノ面ニ就テモ見透シガ附カズ」とされ、戦後のインフレや金融引き締めのもとで、

建設資金の調達が困難である状況が示されている。

1952（昭和27）年の工事着手・竣功期限延長申請では、榛原～起点5.4キロメートルの認可区間について「設計その他鋭意検討中」とする簡潔な理由が記されており、大阪陸運局も「本免許線経済〇〇ノ割工スル施工等問題モアリ実情止ムヲ得ナイ」として、残る1.7キロメートルの未認可区間を含めた線路設計上の難点を踏まえ、やむを得ないものと認めている<sup>(57) (58)</sup>。

1954年の延長申請でも、やはり「設計その他ニ付検討中」とする理由が繰り返され、陸運局は「残区間一・七キロについて、現地との設計協議等の問題もあり、当局としては実情やむを得ないものと認めます」と述べており、地元との用地・線形協議がなお障害となっていたことがうかがえる<sup>(59) (60)</sup>。

こうした一連の延長の末に、近鉄は1956年7月31日付で、榛原起点から5.4キロメートル区間の工事着手および竣功期限について、着手1958年8月8日・竣功1959年8月8日までの2年延長を申請し、1956年9月17日付で許可を受けた<sup>(61) (62)</sup>。これに付された「理由書」では、戦後の状況を含めた松山線計画の経緯を比較的詳しく回顧している。

それによれば、本線（榛原～大宇陀間）は「今を去る三十余年前弊社の前身参宮急行電鉄が桜井、宇治山田間を建設する際将来本線を建設する旨地元と確約した線路」であり、昭和7年に起点～5.4キロメートル間の分割工事施行認可を受けたものの、設計をめぐる地元との協議が整わず、当時の財界不況により資金調達も不調であったため、未着工のまま戦時に突入したと説明される。戦後、混乱がやや収束した昭和23年には「大宇陀町長を中心とする本線の建設促進期成同盟会」が結成され、用地買収の斡旋と地元世論の結集を図りつつ、近鉄に対して建設促進を要請した。しかし一部には根強い反対も残っていたうえ、近鉄側も戦時中に荒廃した施設・車両の復旧や既設線輸送力増強工事に多大な資金を要していたため、「これ等の諸工事の完了まで情勢の推移を静観することとして今日に及んでいる」として、松山線の着工を棚上げにしてきたことが述べられている。

その一方で、同じ理由書の末尾では「最近地元において資金の調達を画策し弊社と協力して本線の実現をはかる機運があり近く何等かの局面が転回するものと思料」と記されており、地元側による新たな資金調達と近鉄との協力によって事業実現を図ろうとする構想が芽生えつつあったことが示唆されている。

運輸省側は、この1956年延長申請を認める一方で、通達として「本件はすでに工事施行認可後二十四年を経過し、いまだ工事着手に至らないものであるから、今回延期の期限内には特段の努力をなすとともに、起業価値その他について充分検討を加え、いたずらに権利を温存することのないようにとくに留意されたい」と警告しており、監督官庁が形式的な期限延長の繰り返しに対して一定の限界を意識し始めていたことをうかがわせる。

以上のように、参急・関西急行鉄道・近鉄の各期を通じて、松山線計画は、榛原起点から5.4キロメートル区間について工事施行認可を得ながらも、実際には一度も着工されず、戦前の不況・地元協議の難航、戦時下の資材統制、戦後の資材難や金融事情といった諸要因を背景として、工事着手・竣功期限の延長のみが累計二十数年にわたり繰り返されるに至った。その間、終点側1.7キロメートル区間は市街地通過に伴う設計協議の難しさから工事施行認可が保留されたままであり、免許線全体としての建設は具体化しないまま推移した。

#### 4. 戦後の大宇陀鉄道構想

##### (1) 戦後の建設促進運動と敷設権譲渡構想

前章で述べた通り、戦後に入っても松山線は未成のまま推移した。そのため、1942（昭和17）年に松山町・神戸村・政始村・上龍門村が合併して発足した大宇陀町では、戦後も引き続き路線実現を求める動きがみられた。前章で述べた1956年7月31日付「免許鉄道線工事着手竣工期限延長許可申請書」の理由書によれば、大宇陀町長を中心とする建設促進期成同盟会が結成され、松山線の建設促進が図られていたとされる。

また、1957年7月9日付の「鉄道敷設権譲渡許可申請書」に参考資料として添付されている「大宇陀支線に関する過去の経歴の概要」によれば、戦後、大宇陀町側は松山線建設について近鉄と交渉したが、近鉄側は戦時中の整備不足への対応を優先せざるを得ず、早期実現が困難であるとされたという<sup>(63)</sup>。

そのため、大宇陀町側は建設促進策として別会社案を提議し、免許移譲について近鉄の内諾を得たうえで受入れ体制を整え、運輸省に申請した。

しかし、運輸省での審議の結果、三十数年間権利を保留した末に建設へ移る段階で、「近畿日本鉄道株式会社が一地方の有志に委ねる事の不合理」が指摘され、近鉄側に勧告がなされた結果、当時の村上義一社長が社内に諮った上で権利移譲は中止され、近鉄が直接敷設する方針に転じたとされる。

これを受けて、1948年12月25日付で、近鉄取締役社長・村上義一と、大宇陀町長・巽龍太郎、榛原町長・高野隆雄ならびに関係代表者との間との間で契約が締結された。<sup>(64)</sup> この契約は、大宇陀町・榛原町側が土地所有者との買収協定・とりまとめを担い、近鉄が代金支払と法規上の手続を行うことを基本に、買収単価は離作料等を含め総平均1坪5円を上限とすること、登記は農地調整法等の手続完了後に協議して申請することなどの条件を定めていた。

もともと、同概要は、契約を締結した当時は食糧事情が悪く用地買収に困難と日時を要し、地主承諾を得て敷設を督促しても延期が続き、1955年に至ったとしている。

その後、大宇陀町側は一日でも早くの実現を期して、同年秋に再度別会社案を発案し、近鉄の推薦も受けて千葉県内のレールバス経営の見学等を経ながら会社規模を研究し、発起人59名による定款作成など設立準備を進めて、譲渡許可申請に至ったというのが当概要の示すところである。

##### (2) 大宇陀鉄道株式会社の設立準備と敷設権譲渡手続

別会社案の具体化にあたり、大宇陀町側では、発起人59名による「大宇陀鉄道株式会社」設立準備を進め、定款を整備した<sup>(65)</sup>。定款は、会社目的として地方鉄道法による一般運輸業に加え、道路運送法による自動車運送事業を掲げ、鉄道建設・経営のみならず自動車運送も事業目的に含める形となっている。本社所在地は奈良県宇陀郡大宇陀町とされ、公告は官報および日刊新聞『大和タイムス』への掲載による旨が定められた。また、株式制度として、発行可能株式総数を16万株、1株額面500円とし（授權資本8,000万円）、設立に際して発行する株式数を6万株（3,000万円）とする枠組みが設定された。定款は公証手続に付され、認証付で奈良地方法務局所属公証人による認証を受けている<sup>(66)</sup>。

資金調達面では、証券取引法上の手続として「有価証券通知書」が提出され、近畿財務

局奈良財務部長は1957年1月14日付の「有価証券通知書受理通知書」で、株式3,000万円の募集に係る有価証券通知書を受理した旨を通知し、1957（昭和32）1月20日から募集開始が可能であることを付記している<sup>(67)</sup>。

さらに、大宇陀町議会は同年2月22日付で、会社設立後に欠損が生じた場合、地方開発助成として年200万円を上限に補助し、その期間を運輸開始年から5年間とする旨を議決している<sup>(68)</sup>。

大宇陀町側の会社設立準備と並行して、近鉄社内でも譲渡・協力の方針が意思決定された。1956年9月8日開催の近鉄取締役会は、「松山線敷設権譲渡並びに出資の件」を審議し、宇陀郡地元有志が発起人会を結成して協力を懇請してきたこと、および従来の経緯を踏まえて、協力する方針が決議された<sup>(69)</sup>。決議内容は、①近鉄が松山線敷設免許に属する権利義務を発起人会に譲渡すべく努力すること、②発起人会が松山線建設のため払込資本金4,000万円以上の新会社を設立すること、③近鉄が新会社の増資新株を3,000万円を限度として引き受け、取得株式は旧株式に年8分の配当が可能となるまで後配株として扱うこと、④新会社は松山線をレールバスとして建設し、近鉄が技術面で積極的に協力すること、⑤これらにより年来の懸案が円満解決したことを相互に了承すること、から構成されている。

この取締役会決議を踏まえ、1957年4月30日付で、近鉄と大宇陀鉄道株式会社設立発起人会の間で敷設権譲渡契約が締結された<sup>(70)</sup>。契約は、当該敷設免許について、近鉄が付与された権利義務を発起人会に譲渡することを明記する一方、権利義務の受渡および効力発生の時期を「運輸大臣の許可があつた日」と定め、譲渡が行政庁の許可を停止条件として成立する構造を明確にしている。さらに、発起人会が払込資本金4,000万円以上の新会社を設立すること、近鉄が増資新株を3,000万円限度で引き受けること（後配株扱い）、新会社はレールバスとして建設し近鉄が技術協力することなど、取締役会決議の各要素が契約条項として具体化された。

こうした設立準備を踏まえ、近鉄取締役社長・佐伯勇と、大宇陀鉄道株式会社設立発起人会発起人総代・都司太右衛門は、同年5月14日付で「鉄道敷設権譲渡許可申請書」を運輸大臣に連署提出した<sup>(71)</sup>。

### （3）敷設権譲渡許可申請と添付資料にみる大宇陀鉄道計画

1957年5月14日付で提出された「鉄道敷設権譲渡許可申請書」は、近鉄が1926（大正15）年2月18日付で榛原町から大宇陀町（旧神戸村）に至る鉄道の敷設および旅客・貨物の運輸営業を免許されていた権利義務一切を、大宇陀鉄道株式会社設立発起人会へ譲渡したいとして許可を求めるものである。あわせて提出された「理由書」では、戦争および戦後経済情勢の激変により工事着手の機会を逸し未成に至ったこと、地元が近鉄と協議の上で新会社設立を進め、敷設権の無償譲渡を受けて早期実現を期す方針であること、新会社設立に関する諸手続が整ったため譲渡許可を求めることが述べられている。

この申請書には、前節で触れた「大宇陀支線に関する過去の経歴の概要」等を含む多くの参考書類が添付されている。

「大宇陀支線の必要性と現況の概要」は、大宇陀町を宇陀郡の政治・経済・教育の中心として位置づけ、行政機関の集積や周辺地域との結節性を強調したうえで、軌道導入が地

方開発上延引を許さない課題であると述べている。また、現状の奈良交通バスについて、運行頻度や混雑、待ち時間、通勤時の積み残し等の問題点を挙げ、早期の解決を訴えている。さらに、当面レールバス方式であっても、将来的には電化や奥吉野方面・吉野町方面への延長を念願する、といった中長期展望も示している。加えて、会社設立後に奈良交通と営業協定を結ぶ準備がある旨を記し、競合調整を意識した内容となっている。

「現在計画を進めている別会社の概要について」は、別会社案の骨子として、榛原～大宇陀間約7kmにレールバスを運行すること、町民が総て株主となる体制を志向すること、近鉄から権利譲渡への協力に加え3,000万円出資および技術・資材面での協力を得ることを掲げている。資金調達については、正式公募に先立ち予約申込を受け、申込額に応じた「鉄道出資預金（月掛）」として積立を進めている現況を述べるほか、発起人引受を先行して払込ませているとしている。

「資金計画」は、建設費総額8,000万円を、設立当初発行（3,000万円）と段階的な増資（第一回4,000万円、第二回1,000万円）によって調達する構想を示す。設立当初発行は、発起人引受1,770万円（59人）と公募1,230万円から成り、第一回増資は近鉄3,000万円と公募1,000万円、第二回増資は公募1,000万円として、総額8,000万円に達する。額面1株500円の設計を前提にすると、総額8,000万円は16万株に相当し、定款が定める授權資本（発行可能株式総数16万株）と整合する。

「榛原～松山間建設費概算書」は、対象区間を榛原～松山間6.2kmとし、建設費総額8,000万2,000円の内訳を提示している。内訳は、土工費2,117万円、用地費1,121万円、橋梁費874万8,000円、軌道費976万円、車両費1,500万円（3両×500万円）などから構成され、停車場費は4か所として計上されている。また、軌道費欄には「軌条枕木ハ近鉄ヨリ無償」との注記が付され、近鉄による現物支援を前提として費用が組み立てられている。

「榛原～松山間運輸数量表」は、榛原・五津・野依・松山の4駅間について旅客流動を区間別に見積もっており、年間旅客人員の合計を66万5,760人、旅客人軒の合計を383万4,849人軒としている。区間別には、榛原～松山が人員58万4,000人、旅客人軒362万800人軒と大部分を占めるほか、榛原～野依、榛原～五津、野依～松山などの短区間流動も加味されている。

「営業収支概算書」は、榛原～松山間6.2kmを対象として、旅客輸送量を年間383万4,849人軒とし、旅客収入1,223万9,080円、営業費1,180万6,000円を見込んだうえで、益金43万3,080円を計上する収支見通しを示しており、建設費8,000万2,000円に対する益金割合0.5%となっている。1926（大正15）に大和鉄道が提出した同区間の起業目論見書における益金割合9.7%と比較すると、戦後の大宇陀鉄道構想は、物価上昇と需要規模の制約のもとで、きわめて低い利回りしか見込めない計画であったことがわかる。

この他、「榛原ヨリ松山間 線路實測平面圖（縮尺二万分一）」および「榛原ヨリ大宇陀間 線路實測縦断面圖（横縮尺二万分一、縦縮尺一千分一）」が含まれている。前者は等高線図上に線路中心線（計画線）を示し、停車場予定地や地形・集落との位置関係を把握するための基礎図である。（図3）後者は線路に沿った地盤高の推移を示す縦断面図で、勾配の設定、切土・盛土の見込み、橋梁等の構造物計画の検討に用いられる。これらの図面から、本計画が単なる構想ではなく、少なくとも測量・線形検討段階まで具体化していたことを確認できる。

#### (4) 譲渡許可に至る行政手続

1957（昭和32）年5月14日付で提出された「鉄道敷設権譲渡許可申請書」は、大阪陸運局を經由して運輸大臣宛に進達された。

大阪陸運局長は同年6月11日付の進達において、申請の経過を整理しつつ意見を付している<sup>(72)</sup>。

同副申によれば、当該路線が1926（大正15）年2月18日に免許を受けたものであること、全線7.1kmのうち榛原起点5.4kmまでが1927年2月に工事施行認可を得た一方、5.4kmから7.1kmまでの区間は同年2月4日に工事施行認可申請したまま未認可であることを明示したうえで、未着工が長期化した理由として、世界恐慌期の不況、相次ぐ戦争による資金・資材難、戦後の農地調整法公布を控えた用地買収難とインフレ進行、さらに近鉄本体が主要幹線の輸送力増強や線路改良に資金を集中せざるを得なかった事情を列挙している。そのうえで、地元からの強い要請を受け、近鉄が1956年9月8日取締役会において無償譲渡および建設資金の一部援助を決議したこと、発起人による新会社設立準備が進められていること、また大宇陀町議会が欠損補助を議決していることを挙げ、当局として「事情やむを得ないもの」と認められる旨を述べている。

一方で、審査手続の中で争点化したのは、並行交通を担う奈良交通との競合問題であった。『大和タイムス』は1957年12月17日の記事で、運輸審議会公聴会が同月16日午前には運輸省で開かれ、奈良交通が反対意見を述べたことを報じている<sup>(73)</sup>。記事によれば、大宇陀鉄道および近鉄側は、鉄道敷設は30年来の悲願であり、地元で資本金4,000万円規模の会社を組織し、近鉄も出資・免許無償譲渡で支援すること、工期約1年半、レールバス3台、駅の簡素化等によって採算性を確保し得ることなどを述べたとされる。これに対し、奈良交通側は、榛原～大宇陀間は既存バスが一日24往復しており交通は確保されていること、新たな鉄道敷設は自社に大打撃となり共倒れの恐れがあること、全国的に鉄道線がバスに切り換えられている状況下で巨額資金を投じて鉄道を敷設するのは時代逆行であることを理由に挙げたとされている。

この公聴会を経て、運輸審議会は1957年12月24日付で運輸大臣に答申を行った<sup>(74)</sup>。答申書は、同年10月19日付で諮問された事案について、同年12月16日に公聴会を開催し審議した結果として、主文において、近鉄所属の榛原・大宇陀間7.1km（未開業線）の免許に関する権利義務を大宇陀鉄道株式会社発起人に譲受させることは「許可することが適当である」と結論づけている。

答申理由としては、当該路線が1926（大正15）年2月18日の免許以来、実現に努力してきたものの、戦争中はもちろん戦後の諸情勢に妨げられて実現に至らなかった点を前提に、最近の地元からの強い要請を受けて両者が協議し、新たに大宇陀鉄道株式会社を設立して近鉄から敷設権の無償譲受を受け、レールバス方式で地方開発の早期実現を図ろうとする計画であると整理する。他方で、立地条件・輸送需要・沿線および背後地の産業等を考慮すると、この経営には「相当の苦心と努力を要する」ことが予想されるとも明記している。そのうえで、近鉄が会社設立に際して3,000万円の出資と技術面の協力を行うこと、地元側が鉄道経営上損失を生じた場合に毎年200万円を限度とする赤字補助を議決していることを挙げ、近鉄の援助と地元の熱意が一応うかがわれると評価している。さらに、未開通の背景には複雑な従来経緯があること、地元民の早期開通の熱望が充分察知できるこ

とを踏まえ、この譲渡は「事情やむを得ないもの」と認められるとして、譲渡許可を是認した。

こうした経緯を経て、1958（昭和33）年2月26日付で、近鉄が所有する榛原大宇陀間を大宇陀鉄道発起人への譲渡することが許可された<sup>(75)</sup>。同時に、条件として「榛原起点5キロ400メートル・大宇陀間」の地方鉄道法第13条手続を1960年2月16日までに行うことが付されおり、従来から工事施行認可が未了であった榛原起点5.4km以遠の区間について、譲受者側の責任で所要の手続を一定期限内に履行することが求められている。

#### （5）譲渡許可後の資金難と計画の挫折

1958年2月26日の譲渡許可後も、大宇陀鉄道株式会社設立発起人会は直ちに建設へ移行できたわけではなく、会社設立に相当期間を要するとして、同年8月1日付で、工事着手を1959年8月8日、竣功期限を1960年8月8日とする延長申請を行っている。大阪陸運局長は1958年12月24日付「工事着手及び竣功期限延期許可申請について（進達）」により、発起人総代・都司太右衛門からの申請を運輸大臣宛に進達し、当局として「事情やむを得ないもの」と認める旨を付記した<sup>(76)</sup>。参考記載では、一般公募の払込が農家の米代収入に依拠していることを前提に「本年末で見とおしがつく」こと、昭和34年2月末には会社設立の予定であること、用地については町長名義で一部買収し会社設立後に譲受する方式で間接的買収に着手していること、さらに河川状況の変化を踏まえて全線7kmを一括して工事計画化する意向で測量も終了したこと等が挙げられ、申請期限までに正式着手が可能であるとの見通しが示されていた。

しかし、その後の資金調達は計画通りには進まなかった。『大和タイムス』は1959年5月21日付の記事で、大宇陀鉄道株式会社設立発起人会が同年5月19日に解散を決定したと報じ、設立資金3,000万円の調達状況として一般公募561人・748万6千円、発起人52名・1,535万円、計2,283万6千円にとどまり、約700万円が不足していたことを具体的に伝えている<sup>(77)</sup>。また同紙は、当初計画後の物価高騰によって建設費が上振れし、追加的な大規模資金を要する状況になった旨を述べ、出資状況からは残余資金の見通しが立たないことが解散決定の背景となったとする。

発起人会内部での意思決定過程は、起業廃止申請に添付された「発起人総会会議録」により確認できる<sup>(78)</sup>。会議録によれば、発起人総会は同年6月19日、大宇陀町公会堂で開催され、出席31名・委任状出席15名の計46名で規約上の成立要件を満たし、発起人総代・都司太右衛門が議長として、会社設立を「前進」か「中止」かの岐路として審議が行われた。議長は、近鉄に対して契約出資3,000万円の5,000万円程度への増額と建設資材借用を陳情したものの、地元出資の不振や経営面の不安等を理由に応じ難い旨の回答を得て、この面での資金調達は見込めないと報告した<sup>(79)</sup>。また、運輸省との交渉でも、免許期限延伸に対して地元の会社設立等の実際の動きが伴っていないとして、段取りと報告を求められており、6月末までに回答することで保留を得ている旨が説明された。こうした状況を踏まえ、議長は「資金面に於て万策盡きた現在、徒らに見込めないものを遷延する事は各方面に迷惑を掛ける」として会社設立中止を提案し、払込金は当初の約束通り利子を付して取扱金融機関から払い戻すこと、支出経費の処理や今後の交通改善については町当局と協議しつつ近鉄・奈良交通等へ働きかける方針を示した。討議の末、出席者から異議

はなく、発起人会は会社設立中止の方針を承認した。

この決定を受け、発起人総代・都司太右衛門は、1959年7月27日付で「起業廃止許可申請書」を運輸大臣宛に提出し、榛原町～大宇陀町間の免許線を廃止したいとして許可を求めた<sup>(60)</sup>。添付の「理由書」によれば、支線敷設の意志は申請時と不変であるとしつつも、公募払込の不振および用地費等の建設物価高騰による資金不足に直面したとする。その上で、万策尽きたため会社設立および支線敷設を断念せざるを得ないと述べている。なお、今回はやむなく免許を返上するものの、将来の事業再開を期して、免許再下付への配慮も求めている。

大阪陸運局は1959（昭和34）年9月21日付で本申請を進達し、運輸省は同年11月16日付で、榛原町～大宇陀町間地方鉄道（未成線）の起業廃止を許可した<sup>(61)(62)</sup>。処理意見では、資金の大半を地元農民の出資に依存していた点、および建設費の高騰により当初計画に齟齬を来した点から、とまず免許を返上し機を待って建設するための申請であると整理している。当該区間には奈良交通のバスが運行されており、差し当たりの不便はないとして許可が相当である旨を述べている。これに伴い、別途進行していた工事着手・竣功期限延期許可申請を返付する措置が示され、免許が失効したことが確認される。

以上のように、大宇陀鉄道構想は、近鉄からの無償譲渡と出資・技術協力、町議会による赤字補助議決など一定の支援枠組みを伴いながらも、譲渡許可後に期限延伸を重ねつつ会社設立と資金調達を試みた結果、公募払込の不調と建設費上昇の下で必要資金を確保できず、発起人会による中止決定、総代への包括委任、起業廃止申請を経て、1959年11月16日の許可をもって未成線の免許は失効するに至った。

## おわりに

本稿は、榛原町～大宇陀町（旧神戸村）間の地方鉄道免許線について、請願運動と計画線の形成から、免許の成立、会社間継承、工事施行認可と工期延長、さらに戦後の大宇陀鉄道構想と敷設権譲渡許可、計画挫折と免許返上（運輸営業廃止許可）に至る経過を、行政文書に即して通史的に整理した。

第1章では、桜井～松阪間幹線および榛原～吉野間支線が、勢和鉄道構想や宇陀郡期成同盟会による請願・建議を経て、鉄道敷設法上の予定線として位置づけられていったことを確認した。そこでは、宇陀郡貫通案と名賀郡経由案の対立が、帝国議会での審査を通じて「鉄道路線網上の比較線」という枠組みのなかに取り込まれていく過程を確認できた。第2章では、大和鉄道が桜井～名張間延伸構想の一環として榛原～松山間の地方鉄道免許を取得し、その後、大阪電気軌道の傘下で新設された参宮急行電鉄へ、敷設免許の一括譲渡が図られた経過を整理した。松山線は、参宮急行本線の途中駅である榛原から宇陀郡の中心的町場である宇陀松山へ至る支線として構想され、起業目論見書上は相応の採算性が見込まれていたにもかかわらず、実際には工事施行認可の取得や計画変更の手続が繰り返されるのみで、着工には至らなかったことを確認できた。

第3章では、1932年に榛原起点5.4km区間のみが分割工事施行認可を受け、その先約1.7km区間が未認可区間として残されたという、松山線特有の区間構成が成立したことを示した。さらに、戦前・戦時・戦後を通じて多数回にわたる工事着手・竣功期限の延長申請が行われ、許可されながらも、一度も実際の工事に着手できなかったことを明らかにし

た。その背景には、世界恐慌期以降の不況、本線建設後の経営状況、終点側市街地における線形・用地協議の難航、戦時体制下の資材・資金統制、戦後のインフレと金融引き締めといった要因が重層的に存在していたことを確認できた。

第4章では、戦後の近畿日本鉄道による未成線処理と、それに対する大宇陀町側の対応を検討した。戦後復旧・輸送力増強を優先する近鉄に対し、大宇陀町長を中心とする建設促進期成同盟会が結成され、当初は近鉄直営による建設を前提とした用地買収協定が結ばれた。しかし、その推進は食糧事情や農地調整法施行を控えた地元事情のなかで難航したことが、「大宇陀支線に関する過去の経歴の概要」等から読み取れた。さらに昭和30年代に入ると、近鉄からの無償譲渡と出資・技術協力を前提に、大宇陀鉄道株式会社を設立してレールバス線として建設する別会社案が具体化し、敷設権譲渡の許可取得、工期延長申請、株式募集、用地の間接的買収といった諸手続が進められた。しかし、公募払込の不調と建設費の上昇により必要資金を確保できず、発起人総会の中止決定を経て、起業廃止・免許返上に至ったことを確認した。

以上の経過を通じて、榛原～宇陀松山間の鉄道計画は、明治後期の国有鉄道構想から、大和鉄道・参宮急行電鉄による地方鉄道免許、近畿日本鉄道による未成線の温存と戦後処理、さらに地元主導の大宇陀鉄道構想に至るまで、およそ70年にわたって形を変えながら追求されてきたことが確認できた。他方で、戦後の大宇陀鉄道構想における営業収支見通しは、大正期の起業目論見書と比較して著しく低い利回りにとどまるものであり、既存バス路線との競合や全国的なモータリゼーションの進展のもとで、鉄道新線としての経営基盤がきわめて脆弱であった実態も確認された。

今後は、用地買収の実態（契約・登記・町名義買収の処理等）を裏づける行政・法務資料の検討、ならびに並行交通（奈良交通）との調整過程について、企業側資料や公聴会関連資料も含めて検討することを課題としたい。

## 註

- 1 信貴生駒電鉄株式会社社史編纂委員会(編) 1964『信貴生駒電鉄社史』近畿日本鉄道 p. 66
- 2 近畿日本鉄道株式会社 2010『近畿日本鉄道100年のあゆみ：1910～2010』p. 353
- 3 新訂大宇陀町史編集委員会(編) 1992『大宇陀町史 新訂』大宇陀町 pp. 623-626
- 4 榛原町史編集委員会(編) 1993『榛原町史 本編』榛原町役場 pp. 685-686
- 5 註3前掲書 pp. 623-626
- 6 勢和鉄道株式会社設立発起人「勢和鉄道株式会社創立願書」(1894年3月3日)(『第十門・私設鉄道及軌道・二、普通鉄道・勢和鉄道株式会社・明治二十七年～明治二十九年』[国立公文書館所蔵, 昭47運輸00413100] 所収) <https://www.digital.archives.go.jp/img/3843394> (2025年12月9日閲覧)
- 7 勢和鉄道株式会社設立発起人総代 小河義郎「勢和鉄道起業目論見書」(1894年9月14日)(前掲, 昭47運輸00413100所収) <https://www.digital.archives.go.jp/img/3843014> (2025年12月9日閲覧)
- 8 鉄道省(編) 1972『日本鉄道史 中篇』清文堂出版 pp. 671-672
- 9 大阪朝日新聞「勢和鉄道速成運動」(1919年11月13日、大和版)[神戸大学附属図書館所蔵] <https://hdl.handle.net/20.500.14094/0100218744> (2025年12月9日閲覧)
- 10 大阪朝日新聞「鉄道敷設線路の争奪」(1920年2月3日、東海版)[神戸大学附属図書館所蔵] <https://hdl.handle.net/20.500.14094/0100169240> (2025年12月9日閲覧)

- 11 「第四十二回帝国議會 衆議院 請願委員第四分科(速記) 第一號」(1920年1月28日)〔国立国会図書館所蔵〕<https://teikokugikai-i.ndl.go.jp/minutes/api/emp/v1/detailPDF/img/004211975X00119200128> (2025年12月9日閲覧)
- 12 「国有輕便鐵道速成ノ件(奈良県宇陀郡松山町長松尾七郎外十一名呈出)」(1920年2月21日)〔『議院回付請願書類原議(八)』〔国立公文書館所蔵, 請願00060100〕所収]  
<https://www.digital.archives.go.jp/img/3705039> (2025年12月9日閲覧)
- 13 「第四十三回帝国議會 貴族院 請願委員第四分科會(陸軍省、海軍省、鐵道省) 議事速記録第二號」(1920年7月20日)〔国立国会図書館所蔵〕  
<https://teikokugikai-i.ndl.go.jp/minutes/api/emp/v1/detailPDF/img/004301983X00219200720> (2025年12月9日閲覧)
- 14 「第四十三回帝国議會 貴族院議事速記録第十五號」(1920年7月25日)〔国立国会図書館所蔵〕  
<https://teikokugikai-i.ndl.go.jp/minutes/api/emp/v1/detailPDF/img/004303242X01519200725> (2025年12月9日閲覧)
- 15 「第四十三回帝国議會 衆議院 勢和鐵道速成に關する建議案外一件(委員會議録(速記) 第二回)」(1920年7月21日)〔国立国会図書館所蔵〕<https://teikokugikai-i.ndl.go.jp/minutes/api/emp/v1/detailPDF/img/004311888X00219200721> (2025年12月9日閲覧)
- 16 「第四十三回帝国議會 貴族院 請願委員第四分科會(陸軍省、海軍省、鐵道省) 議事速記録第二號」(1920年7月20日)〔国立国会図書館所蔵〕<https://teikokugikai-i.ndl.go.jp/minutes/api/emp/v1/detailPDF/img/004301983X00219200720> (2025年12月9日閲覧)
- 17 「第四十四回帝国議會 衆議院 鐵道敷設法改正法律案委員會議録(速記) 第三號」(1921年2月10日)〔国立国会図書館所蔵〕<https://teikokugikai-i.ndl.go.jp/minutes/api/emp/v1/detailPDF/img/004412599X00319210210> (2025年12月9日閲覧)
- 18 「鐵道敷設法・御署名原本・大正十一年・法律第三十七号」(1921年4月10日)〔国立公文書館所蔵, 御13445100〕所収)  
<https://www.digital.archives.go.jp/img/144683> (2025年12月9日閲覧)
- 19 註1前掲書 pp. 63-67
- 20 大和鐵道株式会社社長 森本千吉「松山町支線敷設免許申請書」(1922年3月8日)〔『鐵道免許・大和鐵道5・大正11~15年』〔国立公文書館所蔵, 平12運輸00519100〕所収)
- 21 奈良県知事 木田川奎彦「大和鐵道延長線(松山支線)敷設出願ノ件」(1922年3月13日)(前掲, 平12運輸00519100所収)
- 22 鐵道大臣 仙石貢「大和鐵道榛原町神戸村間延長線敷設免許ノ件」(1926年2月18日)(前掲, 平12運輸00519100所収)
- 23 註1前掲書 pp. 66-78
- 24 註2前掲書 pp. 81-83, pp. 352-354
- 25 大和鐵道株式会社取締役 三谷軌秀、參宮急行電鐵株式会社發起人総代 金森又一郎「契約證書」(1927年5月14日)〔『鐵道免許・參宮急行電鐵(近畿日本鐵道)1・昭和2~3年』〔国立公文書館所蔵, 平12運輸01959100〕所収)
- 26 大和鐵道株式会社 議長 金森又一郎、監査役 鍵田忠次郎「大和鐵道株式會社臨時株主總會ノ議事及決議ノ要領書」(1927年5月30日)(前掲, 平12運輸平12運輸01959100所収)
- 27 大和鐵道株式会社取締役 三谷軌秀、參宮急行電鐵株式会社發起人総代 金森又一郎「鐵道敷設權讓渡許可申請書」(1927年5月31日)(前掲, 平12運輸平12運輸01959100所収)
- 28 奈良県知事 百濟文輔、三重県知事 遠藤柳作「地方鐵道敷設權讓渡ノ件」(1927年6月3日)(前掲, 平12運輸平12運輸01959100所収)
- 29 鐵道大臣 小川平吉「大和鐵道、參宮急行電鐵ニ敷設權讓渡ノ件」(1927年6月14日)(前掲, 平12運輸平12運輸01959100所収)

- 30 註2前掲書籍 pp. 90-94
- 31 大和鉄道株式会社取締役社長 大槻龍治「松山線工事施行認可申請書」(1927年2月4日)(『免許・近畿日本鉄道・昭和31~33年』〔国立公文書館所蔵,平12運輸02982100〕所収)
- 32 大和鉄道株式会社常務取締役 金森又一郎「榛原松山間工事施行認可申請書訂正延期願」(1927年7月16日)(前掲,平12運輸02982100所収)
- 33 鉄道省監督局長「照會」(1928年3月22日)(前掲,平12運輸02982100所収)
- 34 奈良県知事 百濟文輔「参宮急行電鐵(舊大和鐵道)榛原、神戸間工事施行認可申請ノ件」(1928年4月2日)(前掲,平12運輸02982100所収)
- 35 鉄道省監督局長「照會」(1929年4月17日)(前掲,平12運輸02982100所収)
- 36 奈良県知事 百濟文輔「地方鐵道工事施行認可申請ノ件」(1929年5月8日)(前掲,平12運輸02982100所収)
- 37 鉄道省監督局長「榛原神戸間工事施行(二年二月四日附甲第一一三號申請)ノ件照會」(1931年4月17日)(前掲,平12運輸02982100所収)
- 38 参宮急行電鐵株式会社取締役社長 金森又一郎「松山支線工事施行追申書」(1931年6月12日)(前掲,平12運輸02982100所収)
- 39 参宮急行電鐵株式会社取締役社長 金森又一郎「起業目論見書記載事項一部變更認可申請書」(1931年6月11日)(『鉄道免許・関西急行電鐵(元参宮急行電鐵)(近畿日本鉄道)3・昭和6~10年』〔国立公文書館所蔵,平12運輸01957100〕所収)
- 40 奈良県知事 石黒英彦「地方鐵道起業目論見書記載事項一部變更ノ件」(1931年8月8日)(前掲,平12運輸01957100所収)
- 41 鉄道大臣 原脩次郎「参宮急行電鐵榛原町神戸村間起業目論見書記載事項中動力變更ノ件」(1931年9月3日)(前掲,平12運輸01957100所収)
- 42 参宮急行電鐵株式会社取締役社長 金森又一郎「松山線分割工事施行追申書」(1931年12月9日)(前掲,平12運輸02982100所収)
- 43 鉄道大臣 床次竹次郎「参宮急行電鐵榛原同起点五軒四〇〇米間分割工事施行ノ件(松山線)」(1932年2月9日)(前掲,平12運輸02982100所収)
- 44 鉄道省監督局長「参宮急行電鐵松山支線工事施行ノ件」(1934年8月6日)(前掲,平12運輸02982100所収)
- 45 鉄道省監督局長「参宮急行電鐵松山支線工事施行ノ件」(1935年2月14日)(前掲,平12運輸02982100所収)
- 46 参宮急行電鐵株式会社取締役社長 金森又一郎「答申書」(1935年3月15日)(前掲,平12運輸02982100所収)
- 47 参宮急行電鐵株式会社取締役社長 金森又一郎「分割工事着手及竣功期限延長許可申請書」(1932年7月1日)(『鉄道免許・近畿日本鉄道・昭和23年』〔国立公文書館所蔵,平12運輸00886100〕所収)
- 48 参宮急行電鐵株式会社取締役社長 金森又一郎「工事着手及竣工期限延長許可申請書」(1934年7月9日)(『鉄道免許・関西急行電鐵(元参宮急行電鐵)(近畿日本鉄道)3・昭和6~10年』〔国立公文書館所蔵,平12運輸01957100〕所収)
- 49 参宮急行電鐵株式会社取締役社長 金森又一郎「松山線分割工事着手並竣功期限伸長許可申請書」(1935年7月27日)(前掲,平12運輸00886100所収)
- 50 参宮急行電鐵株式会社取締役社長 種田虎雄「松山線分割工事着手並竣功期限伸長許可申請書」(1937年8月6日)(前掲,平12運輸00886100所収)
- 51 参宮急行電鐵株式会社取締役社長 種田虎雄「松山線分割工事着手並竣功期限延期許可申請書」(1939年6月14日)(前掲,平12運輸00886100所収)
- 52 関西急行鉄道株式会社取締役社長 種田虎雄「松山線分割工事着手竣功期限延期許可申請書」

- (1941年7月14日) (前掲, 平12運輸00886100所収)
- 53 関西急行鉄道株式会社取締役社長 種田虎雄「松山線分割工事着手、竣功期限延期許可申請書」(1943年7月5日) (前掲, 平12運輸00886100所収)
- 54 近畿日本鉄道株式会社取締役社長 種田虎雄「工事着手並竣功期限延長許可申請書」(1946年3月20日) (前掲, 平12運輸00886100所収)
- 55 近畿日本鉄道株式会社取締役社長 村上義一「工事着手並竣功期限延長許可申請書」(1947年8月1日) (前掲, 平12運輸00886100所収)
- 56 近畿日本鉄道株式会社取締役社長 村上義一「工事着手並竣功期限延長許可申請書」(1950年7月24日) (『地免・近畿日本鉄道・昭和25～26年』[国立公文書館所蔵, 平12運輸02882100] 所収)
- 57 近畿日本鉄道株式会社取締役社長 佐伯勇「免許鉄道線工事着手竣功期限延長許可申請書」(1952年7月19日) (『地免・近畿日本鉄道・昭和25～26年』[国立公文書館所蔵, 平12運輸02884100] 所収)
- 58 大阪陸運局長「進達書」(1952年8月6日) (前掲, 平12運輸02884100所収)
- 59 近畿日本鉄道株式会社取締役社長 佐伯勇「免許鉄道線工事着手竣工期間延長許可申請書」(1954年8月3日) (『鉄道免許・近畿日本鉄道・昭和27～31年』[国立公文書館所蔵, 平12運輸00246100] 所収)
- 60 大阪陸運局長「進達書」(1954年9月4日) (前掲, 平12運輸00246100所収)
- 61 近畿日本鉄道株式会社取締役社長 佐伯勇「免許鉄道線工事着手竣工期間延長許可申請書」(1956年7月31日) (前掲, 平12運輸00246100) 所収)
- 62 運輸大臣 吉野信次「近畿日本鉄道榛原同起点五. 四キロメートル間工事着手及び竣功期限延期について」(1956年9月21日) (前掲, 平12運輸00246100所収)
- 63 近畿日本鉄道株式会社取締役社長 佐伯勇、大宇陀鉄道株式会社設立発起人会発起人総代 都司太右衛門「鉄道敷設権譲渡許可申請書」(1957年5月14日) (『免許・近畿日本鉄道・昭和31～33年』[国立公文書館所蔵, 平12運輸02982100] 所収)
- 64 近畿日本鉄道株式会社取締役社長 村上義一、奈良県宇陀郡大宇陀町長 巽龍太郎ほか「契約書」(1948年12月25日) (『免許・近畿日本鉄道・昭和31～33年』(前掲, 平12運輸02982100所収)
- 65 大宇陀鉄道株式会社「定款」(1955年11月) (前掲, 平12運輸02982100所収)
- 66 奈良地方法務局所属公證人 福本熊次郎「認證」(1956年1月8日) (前掲, 平12運輸02982100所収)
- 67 近畿財務局奈良財務部長 中島芳春「有価証券通知書受理通知書」(1957年1月16日) (前掲, 平12運輸02982100所収)
- 68 大宇陀町議会議長 西岡房一「議決書」(1957年2月22日) (前掲, 平12運輸02982100所収)
- 69 近畿日本鉄道株式会社「取締役会議事録」(1956年9月8日) (前掲, 平12運輸02982100所収)
- 70 近畿日本鉄道株式会社取締役社長 佐伯勇、大宇陀鉄道株式会社設立発起人会発起人総代 都司太右衛門「契約書」(1957年4月30日) (前掲, 平12運輸02982100所収)
- 71 註59前掲文書
- 72 大阪陸運局長「鉄道敷設権譲渡許可申請について」(1957年6月11日) (前掲, 平12運輸02982100所収)
- 73 大和タイムス「譲渡申請を許可か」(1957年12月17日、一面)
- 74 運輸審議会会長 青盛忠雄「答申書」(1957年12月24日) (『免許・近畿日本鉄道・昭和31～33年』[国立公文書館所蔵, 平12運輸02982100] 所収)
- 75 運輸大臣 中村三之丞「近畿日本鉄道所属榛原大宇陀間鉄道を大宇陀鉄道発起人へ譲渡について」(1958年2月26日) (前掲, 平12運輸02982100所収)
- 76 大阪陸運局長「工事着手及び竣功期限延期許可申請について (進達)」(1958年12月24日) (『免許・大宇陀鉄道・昭和34年』[国立公文書館所蔵, 平12運輸02968100] 所収)
- 77 大和タイムス「軌道の望み断たれる」(1959年5月21日、三面)
- 78 大宇陀鉄道株式会社「発起人総会会議録」(1959年6月19日) (前掲, 平12運輸02968100所収)
- 79 註77の記事では開催日時が5月19日となっており、註78の開催日時は誤記である可能性が高い。

- 80 大宇陀鉄道株式会社設立発起人 都司太右衛門「起業廃止許可申請書」(1959年7月27日) (前掲, 平12運輸02968100所収)
- 81 大阪陸運局長「榛原・大宇陀間起業廃止許可申請について(進達)」(1959年9月21日) (前掲, 平12運輸02968100所収)
- 82 運輸大臣 檜橋渡「大宇陀鉄道株式会社申請の榛原、大宇陀間地方鉄道(未成線)の運輸営業廃止について」(1959年11月16日) (前掲, 平12運輸02968100所収)

表1 松山線の工事施行延期申請一覧

申請日	許可日	着手期限	竣功期限	会社	理由
	1932年 2月9日	1932年 8月8日	1934年 8月8日	参急	工事施行認可時に設定された原期
1932年 7月1日	1932年 8月20日	1934年 8月8日	1935年 8月8日	参急	財界不況により建設資金の調達に困難となったため (指定期限内の着手が不可能)
1934年 7月9日	1934年 9月4日	1935年 8月8日	1936年 8月8日	参急	開業まもなく経営が厳しく、新線建設に要する資金 の見通しが立たないため
1935年 7月27日	1948年 2月21日	1936年 8月8日	1937年 8月8日	参急	地元関係者との交渉事項が未解決で、着工に至って いないため(1年以内の解決を見込む)
1936年 8月3日	1948年 2月21日	1937年 8月8日	1938年 8月8日	参急	地元関係者との交渉がなお整わず、引き続き協議中 であるため
1937年 8月6日	1948年 2月21日	1939年 8月8日	1940年 8月8日	参急	地元関係者との交渉が依然未了で、協議の整う見通 しが立っていないため
1938年 8月5日	1948年 2月21日	1940年 8月8日	1941年 8月8日	参急	時局の影響により物資の調達が著しく困難なため
1939年 6月14日	1948年 2月21日	1941年 8月8日	1942年 8月8日	参急	時局の影響で物資調達の見通しが立たないため
1941年 7月14日	1948年 2月21日	1943年 8月8日	1944年 8月8日	関急	戦時体制下で資材調達の見通しが立たず、新線建設 に着手できないため
1943年 7月5日	1948年 2月21日	1945年 8月8日	1946年 8月8日	関急	戦時下の資金・資材統制が一層強まり、新線建設が 事実上不可能なため
1946年 3月20日	1948年 2月21日	1947年 8月8日	1948年 8月8日	近鉄	終戦直後で資材入手がなお困難であり、準備中につ き当面の着工ができないため
1947年 8月1日	1948年 2月21日	1948年 8月8日	1949年 8月8日	近鉄	実施準備は進めているが、戦後間もなく資材入手が 困難なため今しばらく猶予を求める
(未確認)	1948年 8月26日	1950年 8月8日	1951年 8月8日	近鉄	(理由未確認)
1950年 7月24日	1950年 10月21日	1952年 8月8日	1953年 8月8日	近鉄	金融の極度の梗塞により建設資金の見通しが立たな いため
1952年 8月6日	1952年 9月20日	1954年 8月8日	1955年 8月8日	近鉄	本免許線の設計等を鋭意検討中であり、着工の具体 的な目途が立たないため
1954年 8月3日	1954年 10月13日	1956年 8月8日	1957年 8月8日	近鉄	本線の設計その他を検討中で、依然として着工の具 体的な目途が立たないため
1956年 8月24日	1956年 9月21日	1958年 8月8日	1959年 8月8日	近鉄	地元協議の難航と戦前・戦時・戦後の資金・資材難 により着工できず、地元の資金調達機運を受けて猶 予を求めるため

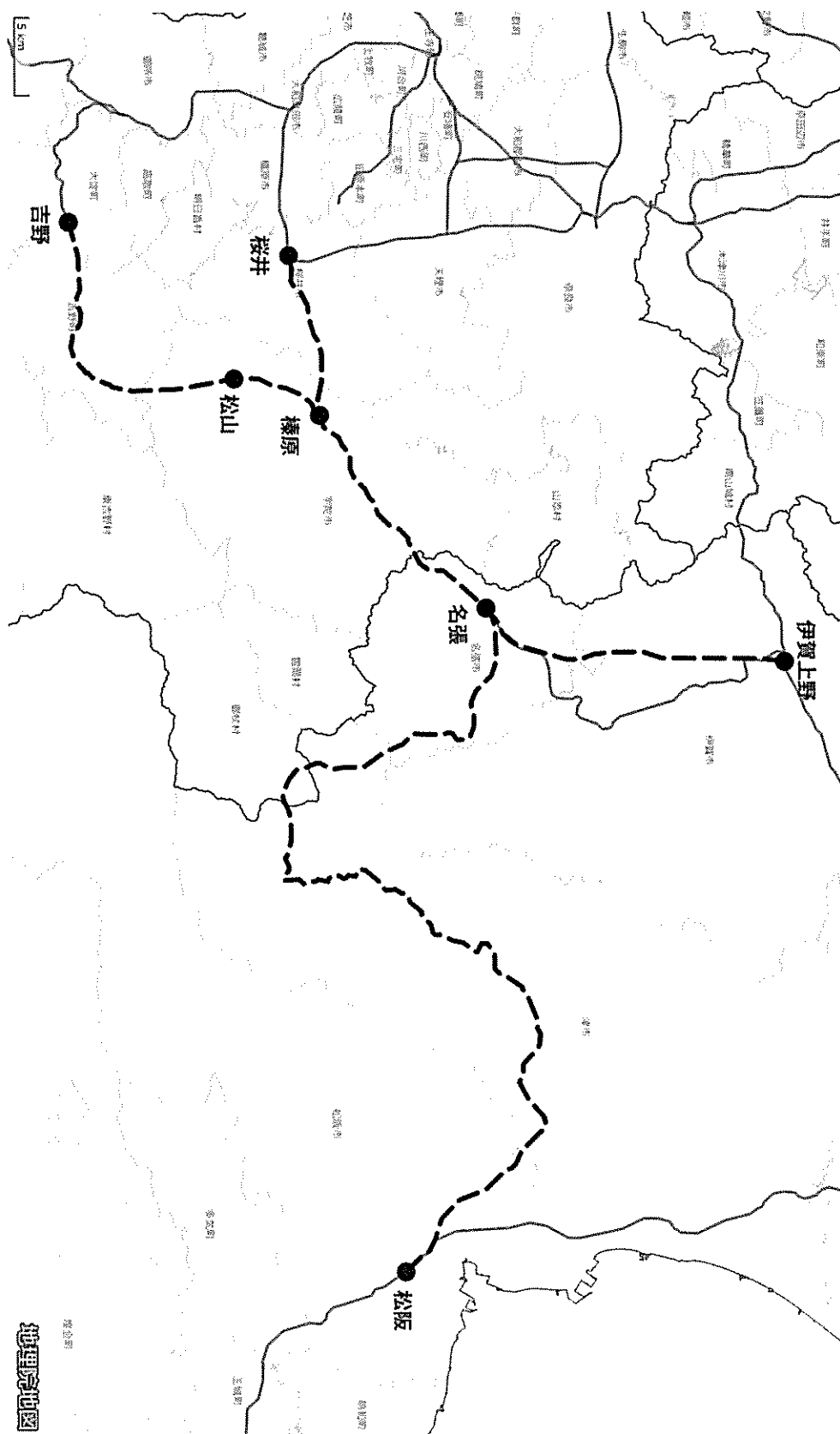


图 1 鉄道敷設法（大正十一年法律第三十七号）別表第八十一号  
 国土地理院地図を基に作図

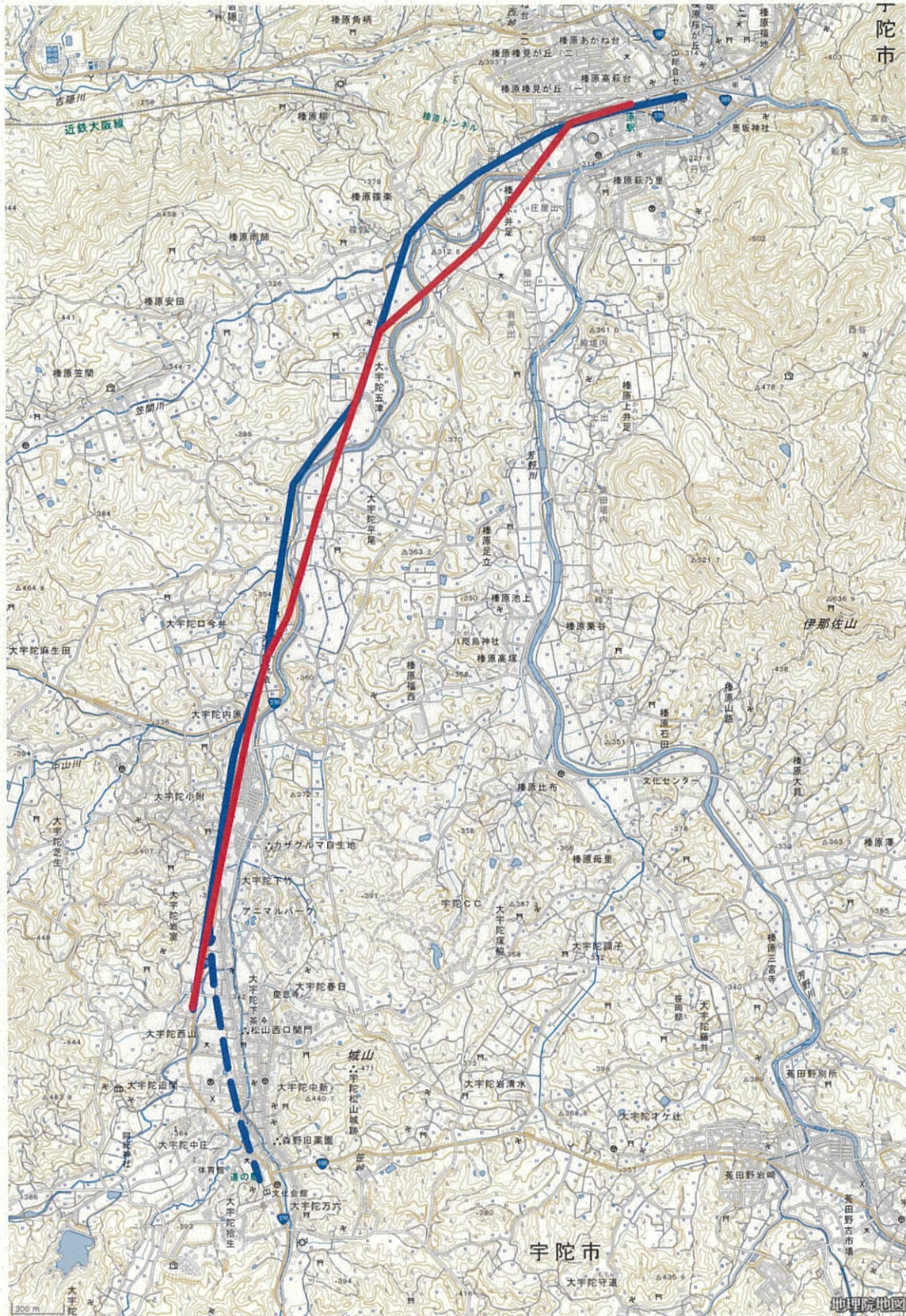


図2 松山線の免許線(青)・施工認可許可線(赤)・計画線(青破線)  
 国土地理院地図を基に作図



図3 大宇陀鉄道、線路中心線（計画線）  
 国土地理院を基に作図

