

知ってますか
技術の

あれ
これ

31

渡邊嘉一と鉄道物語(4)

明治初期の鉄道建設で澁澤榮一と二人三脚



三浦 基弘
MIURA Motohiro
元大東文化大学講師

帰国後の初仕事は日本土木会社

渡邊嘉一（以下、嘉一）は1886（明治19）年4月、留学したグラスゴー大学の卒業試験でCivil EngineerとBachelor of Scienceの学位を得、フォース橋の任された工事を終え、帰国途中にアメリカの工業施設（ニューヨーク市水道および下水道工事、同高架鉄道、ハレム鉄橋、プーキープッシー鉄橋（Pukeepusy Iron Bridge）工事、ピッツバーグ市諸工業、カンサス市高架鉄道、各所ケーブルトラムウェー）などを視察して、1888（明治21）年4月に無事、横浜港に着いた。

この5月、最初に勤めたのは有限会社日本土木会社（大成建設の前身）。この会社は澁澤榮一（以下、澁澤）、藤田傳三郎、大倉喜八郎（以下、大倉）らで当時としては破格の200万円という、巨額な資本金で設立された。工部大学校、帝國大学工科大学を卒業した建築、土木科の優秀な技術者が就職した。嘉一もそのひとりであった。そのために、ほかの企業は技術者不足になったという。その後、嘉一は日本各地の鉄道敷設事業で活躍し、土木学会設立への参画、帝國鐵道協會会長を歴任するなど、鉄道界、産業界、学界で幅広く活躍する人物となった。

嘉一が関わった鉄道会社のひとつ京阪電気鐵道株式会社（以下、京阪電鉄）に、焦点をあてて紹介したい。1906（明治39）年から1931（昭和6）年まで経営に携わった。会社設立時の実質的な社長職である初代専務取締役の就任、その後は取締役として退任するまで通算25年もの長きにわたる。

京阪電気鐵道の認可の経緯

大阪と京都の間には1877（明治10）年、淀川右岸（西側）に官営鐵道（現在のJR京都線）が敷かれた。しかし、鐵道運賃は27銭と高く、それより安い上り12銭・下り10銭の淀川の蒸氣船が貨客輸送の主力だった。そこで左岸（東側）の京街道沿いに大阪と京都を結ぶ電気鐵道を建設する計画として、東京の澁澤、大倉などの実業家グループの私設鐵道法による「京阪鐵道」と、村野山人や松本重太郎などの京阪神地区の財界人らの軌道条例による「畿内電気鐵道」の鐵道敷設案が浮上した。両派は競願の無駄を避けて話し合いの末、一本化して畿内電気鐵道株式会社の名で設立。1906（明治39）年、改めて畿内電気鐵道として軌道条例による路線特許が申請された。この年の8月25日に軌道敷設の特許があり、8月30日の発起人会・設立委員会で京都と大阪を結ぶ鐵道をあらわす「京阪電気鐵道株式会社」に名称変更すること、運輸だけでなく電力供給事業・同関連事業を兼業することが決められた。同年11月19日に東京商業會議所（現在の東京商工会議所）で創立總會を開催し、京阪電鉄が設立された。

初代専務取締役に就任した嘉一の第一の使命は、大阪-京都間の鐵道敷設を無事成し遂げることだった。鐵道建設中の株主總會では、株主から嘉一の提案を支持するという記録が残っているように、その技術に信頼が寄せられていた。

軌道条例による特許に基づいていたため、予定路線の3分の2は道路との併用区間であった。そのため計