

〔論 文〕

明治期幹線鉄道における旅客増加策の展開

——1893～94年の山陽鉄道の運賃割引に注目して——

井 田 泰 人

目 次

はじめに

- I 鉄道運賃低減に対する見解・要望
 - 1. 中根重一の見解
 - 2. 「読売新聞」の論説「私設鉄道条例を改正すべし」での主張
 - 3. 東京経済学協会「鉄道調査員」の見解
 - 4. 「大阪朝日新聞」の論説「汽車賃低減」での主張
 - 5. 外部の組織・団体からの運賃減額の要望
 - 6. 鉄道会社の運賃改定と沿線イベントの割引
- II 1893～94年における山陽鉄道の運賃改定と割引

おわりに

はじめに

本稿の課題は、鉄道会社が行う運賃改定および期間限定の割引の様子を明らかにして、その効果について検証することにある。ここでは筆者が継続的に研究対象としてきた明治期の幹線鉄道である山陽鉄道を例に挙げる。ずいぶん前にも、対象時期を開業から1892年頃までとして同様の課題に取り組み、拙稿「山陽鉄道における運賃改定とその効果」(広島女子商短期大学『紀要』第9号, 1998年, pp.63-70)として発表した。同稿では経営者の方針と関わらせて

通常運賃の改定、沿線の催事における鉄道運賃の低減時の収入増を確認した。前作執筆時、営業報告書も部分的にしか確認できていなかったが、日本経済評論社から『明治期私鉄営業報告書集成(4) 山陽鉄道会社』(全7巻)が復刻され、同社の動向がかなりの部分でわかるようになった。その一つに運賃減額の様子も新たな情報として得られることとなった。今回は前作で対象とした時期以降、1893～94年の様子を中心にみていくことにする。いわば前作の続編にあたる本稿であるが、当時の運賃割引に対する各方面の見解、要望、また各鉄道会社の様子についても瞥見しながら、山陽鉄道の実施した運賃改定、割引の動向を明らかにしたい。そして全ての運賃割引のデータを入手できるわけではないが、わかる範囲で営業成績をまとめ、その効果を測るようにするとともに、前作と今回のものとで運賃改定・割引実施の意味の差違や変化を明らかにしていく。

I 鉄道運賃低減に対する見解・要望

1. 中根重一の見解

1891～92年には鉄道国有化の問題、鉄道敷設法の制定などについての議論が活発化した。そのなかで運賃の減額についても様々な意見、主張が起るようになった。当時、鉄道運賃を決める際の制約として、私設鉄道条例があった。その第29条で「旅客及貨物ノ運賃額又ハ運輸規程ヲ定メ若クハ之ヲ変更セントスルトキハ鉄道局長官ノ認可ヲ受クヘシ但下等旅客運賃額ハ一哩ニ付金一錢五厘ノ割合ヲ超過スルコトヲ

得又其範圍内ニ於テ運賃額ヲ増加スル場合ニ於テハ少クトモ二週日前ニ之ヲ公示スヘシ」と定められていた¹⁾。下線部についての適否が各方面で議論された。1891年頃から鉄道会社がイベント誘引の割引きを行い、1892年にその頻度が上がると、世間から注目されるようになった。やがて鉄道運賃について議論され、低減の必要性を主張する動きが高まったのである。

鉄道運賃について鉄道の運営形態の議論と関わらせて独自の見解を示した者がいた。中根重一がその一人であった。中根は鉄道会議委員に就き、貴族院議員になった人物である²⁾。中根は生涯を通して多くの書物を著すが、そのなかに1892年に上梓した『鉄道問題』がある。同書で中根は私設鉄道の弊害を挙げ、また海外での事例を取り入れ、鉄道を「官設官営」で推進すべきと強調している。彼の考えの基本には鉄道の運賃はできるだけ「低廉」にすることがある。特に運賃を1マイルあたりの金額において「同一率」にすべきであると述べている。そうした考えに基づき、私設鉄道での運賃減額を検討している。国家経済にとって重要な「特殊ノ物産」である輸出品と産出奨励品（山村物資・茶・石炭・鉄・銅）を輸送する場合、採算の合わないことから、公益より営利追求を優先する私設鉄道には期待できないと考えていた。彼はまた私設鉄道においても運賃減額を実施すれば、乗客が増加することは認めていたが、私設鉄道条例の「1マイル1銭5厘」までという上限があることで、この基準以下であればかまわないという意識の元で高く設定する恐れもあり、鉄道運賃減額の十分な効力を発揮しないとも考えていた。このように「特殊ノ物産」の運搬、「同一率」運賃などで政府が補助を出すことにもつながり、国家財政の負担も少なくないと述べている。旅客輸送においては、私設鉄道で運賃低減をすることはあるが、急行列車には上等・中等運賃の客を乗せ、運賃割引きの普通列車には下等運賃の客を乗せている。こうしたことはスピードを緩慢にすることになり、実質的にサービスを低下させている。海外で見られる事象

で、日本でも同じようなことが起こると予測している。また、「私設鉄道論者」は鉄道における諸々の弊害は「自由競争」によって避けることができるかと信じているが、思うような結果は得られないとも述べている。その理由は、鉄道は巨額の投資で成り立つもので、他の商工業のように簡単に起業できず、一旦、完成した線路は実際のところ、独占企業となり、運賃を高く設定することになるからであると説明している。仮に競争相手が現れても両社が協定を結び、「高価ノ運賃」を設定する恐れがあると考えている。また経営規模の小さな鉄道会社の場合、競争によって疲弊して大鉄道に合併され、これもまた独占企業となっていくというのである。このような見方から私設鉄道では理想とする運賃の低減を実施することは難しいと記している。鉄道国有化による統一運賃を実現すべきであると強調している³⁾。私設鉄道にとっては、中根のような見解を覆すことが経営目標となろう。

2. 「読売新聞」の論説「私設鉄道条例を改正すべし」での主張

「読売新聞」では「私設鉄道条例を改正すべし」という論説が掲載された。その論旨について見ると、以下のようになる⁴⁾。鉄道敷設に向けての出願は各地で増加しているが、その発達は充分といえるものではない。前述の私設鉄道条例に定められる運賃の制限が阻害していると述べている。そもそも山間地域に鉄道を敷設する場合、貨物・乗客が少ないので、自然と運賃が高くなり、それがさらに貨物・乗客を減らすこととなると考えている。山地についての交通は鉄道運賃が馬の運賃より高い以上、人力車、馬を利用するだけになる。鉄道運賃を下げて経営上収支が合わない場合は、鉄道の敷設計画を見合わせる者も出てくるようになる。こうしたフローに対し、同紙は私設鉄道条例の改正を望むのである。また鉄道は独占事業であり、自然の道路と同じように公共性を保たなければならず、運賃の制限がなければ暴利を貪る恐れもあ

るとの見方もあるが、これは大きな誤りであると述べている。仮に運賃の制限がなかったとしても河川に接する鉄道は、自然と舟運と競争することになり、安い船賃に対抗するには1マイル1銭5厘以上に設定できないし、山間を通る鉄道は人力車、馬背の運賃以上に上げることもできない。こうしたことから先の「1マイル1銭5厘」という制限は無用だけでなく、事業発達という点ではかえって「有害」と主張している。さらに、実際の旅客運賃を制限する理由があるならば、どうして貨物の運賃を制限しないのかという疑問も起こる。乗客の運賃を制限して貨物の運賃を制限しない理由はない。同紙の立場は「政府が民業に干渉することを好まざる者なり」と明示した。鉄道は一種特別なものであるが、私設鉄道は一つの民業にあらざると考え、民業干渉による弊害の「百出」はどうにも耐えられないとし、「放任主義」をとるべきであると強調した。中根の考え方とは反するものであった。

3. 東京経済学協会「鉄道調査員」の見解

1892年、東京経済学協会が「鉄道調査委員」が選ばれた。そのメンバーは渋沢栄一、益田孝、田口卯吉などであった。①官設論、②要部官設論、③私設保護論、④純然私設論という、鉄道の運営形態についての議論がなされた。それに加えて、「賃金」(=運賃)という項目を設けて、メンバーの見解を示している。上で記した「私設鉄道条例」の「1マイル1銭5厘」までという「上限」が設定されていることに対して、同委員の間では二つの「説」に整理し、意見をまとめていた。一つは、この上限を解くというものであり、もう一つは上限をさらに高めるというものであった。前者の理由は山間地域での鉄道敷設を想定すると、1マイル1銭5厘という設定では開業しても有利に展開しない。競合する馬車、人力車、馬背も峻険な道の往來は運賃が高くなるので、鉄道運賃を下げる必要がないので「解く」のである。これは上述の「読売新聞」の論説と同じ趣旨といえる。後者については、こ

れまで以上に高く設定することが鉄道の発達を助長する最適な方法と信じ、委員が望むものであった。また、上・中・下の等級で運賃が定められているが、現行のものは開きがあるので、これを上等は下等の2倍とし、中等はその間に設定することが良いとしている。これらのことを実践し、「現時の如く徒に空車を廻旋するの虞なかるべし」としている⁵⁾。私設鉄道条例にある1マイルあたりの運賃について、また、等級別運賃に対しての見解を示し、乗車率の改善につなげることの重要性を強調している。

4. 「大阪朝日新聞」の論説「汽車賃低減」での主張

「大阪朝日新聞」(1892年10月1日付)の論説で「汽車賃低減論」が掲載された。その趣旨をまとめると次のようになる⁶⁾。国家経済、商業・生産の活性化の観点から鉄道の発達、東西南北の拡大は重要であると述べており、鉄道敷設法を速やかに実施し、官設、民設に関係なく、新設すべき路線は新設し、延長すべき路線は延長して経済社会を発展させるべきであると世論が高まっていることを指摘している。一方で線路の得失、工事の難易に話が偏り、本来議論すべき緊要の問題は無視されている。最も国家経済を語る上で重要な問題は現行の「汽車賃」が不当に高いことである。都市部の鉄道が充実している地域、また短い路線で乗客が多い状況下では汽車賃1マイル何厘という高低もさほど問題にならないが、「生意落莫」たる地方に開通した場合は、「幾厘幾銭」の高低は極めて急切なこととなると述べている。また利益を上げていない生産者の多くは鉄道の運賃が高すぎると感じており、鉄道を利用しても恩恵が薄いことから、旧來の交通手段である舟や荷車を利用しているのが現状であると記している。巨額の資本を投じて敷設したにも拘わらず、鉄道の実効が小さいものとなると、当然、鉄道会社の収益は低くなり、営業の目的も実現しないこととなる。「効用」と「経営」において軽視できない、実情に照らし合わせると、運賃は適当であるとはいえ

ず、低減することが急務であると主張するのであった。鉄道がわが国の経済、生活の水準に適応しているものであるとは言い切れないと述べている。

5. 外部の組織・団体からの運賃減額の要望

上述のような鉄道運賃の低減の議論が活発化するなか、鉄道会社の関係者とは違い、実際に鉄道を利用する外部の組織・団体から運賃低減の要望が起こるようになる。特に教育研究に関する集会からの要望が散見される。1892年10月15～17日、「教育上の種々の協議」をする大日本教育会は毎年4月に東京で大会を開いていたが、活動の範囲を拡張するために京都で「秋季大会」を開くことに決定した。その際、同会出席者のために日本鉄道、日本郵船、山陽鉄道、大阪商船などへ運賃の割引きを交渉した⁷⁾。また、東京府教育会の委員・市川雅飾、勝浦鞆雄は小学校教職に就く者として汽車・汽船の運賃割引きの特典を得ようと、政府に建議する案を全国連合教育会に提出した⁸⁾。その他、長野、直江津、柏崎、長岡、糸魚川などの商人が集まり、1893年10月には「鉄道運賃引下期成会」を組織して鉄道庁に対して運賃の引下げを実現させようとした。寺崎至、大西徳太郎は籠手田安定新潟県知事と通信省を訪ね、運賃の引下げがなければ、商売上、「困難」が多いことを陳述した⁹⁾。外部の様々な組織や団体の間で鉄道運賃の低減を求める声が全国各地で起こった。こうした動きも鉄道運賃の減額を勢いづけたことと無関係とはいえないであろう。1892年頃の鉄道会社の動向、運賃減額の様子を次章で見ている。

6. 鉄道会社の運賃改定と沿線イベントの割引

前節で見た鉄道運賃の高さについての議論が活発化する1892年頃、各地の鉄道会社で通常運賃の見直しが行われている。例えば、関西鉄道は同年8月16日から中等運賃をそれまで下等運賃の2倍としていたが、5割増し、すなわち

1.5倍に改定した。この時、四日市－草津間の運賃は75銭となった¹⁰⁾。日本鉄道は、1892年11月1日から、それまでの通常運賃を変更した。下等賃金は1マイルにつき、100マイルまでのおおよそ1銭2厘としていた。101マイル以上220マイルまではおおよそ1銭、221マイル以上はおおよそ8厘の割合とすることにした。上等運賃は下等運賃の2.5倍、中等運賃は下等の1.5倍とした¹¹⁾。また、両毛鉄道も11月1日から1マイルにつき、下等1銭2厘、中等はその5割増し、上等は2.5倍に改定した。日本鉄道と同じタイミングで行われた¹²⁾。九州鉄道も11月7日に運賃改定の認可を得た。その内容は門司－小倉間、門司－折尾間、小倉－折尾間、博多－二日市間で現行1哩につき1銭4厘を1銭に引下げることにした。なお下等運賃の1.5倍を中等運賃とし、上等運賃は2倍とした¹³⁾。この時期、鉄道会社各社が1マイルあたりの運賃や等級別運賃の改定を行った。

学術研究を行う学生、寺社仏閣への参詣者、観光客、イベント参加者の誘引を目的とした運賃の割引きが行われている。こうした運賃の割引きについては、かなり前から行われていた。1889年の夏期には、毎年夏期に行われる学術研究で各地方に旅行する帝国大学の学生に運賃を半減するサービスを鉄道局が行った¹⁴⁾。また同年8月、仙台の第二高等中学校は学術研究のために移動する同校の生徒のために運賃の割引きを求めた。それに対して日本鉄道は快諾して「半額」にすることを約束した¹⁵⁾。1890年、内国勸業博覧会の開催に際し、外国の賓客を招待する時に、「車代船賃とも二割づつ軽減する」と、鉄道局、日本鉄道、九州鉄道、山陽鉄道、関西鉄道、大阪鉄道、阪堺鉄道、日本郵船、大阪商船、共栄社の間で決められたことが新聞記事で確認できる¹⁶⁾。しかし、これらの割引きは単発のサービスであり、継続的に実施されたり、固定化されたりしたものではなかった。また、鉄道会社が運賃減額の効果を知ってのものではなかったと思われる。本格化するの、やはり1891年頃、もしくは1892年頃であったといえ

る。例えば、1891年に日本鉄道が6月2日に行われる日光の祭礼への参詣者・旅客に対して上野-日光間、宇都宮-日光間の「往復割引切符」を発売した。この祭礼はしばらく中止されていたが、この時再開されたのである¹⁷⁾。「往復割引切符」の発行は翌年以降も実施した¹⁸⁾。また、伊勢大神宮で「神苑会」開苑式の挙行に際し、官線の大阪・京都・馬場と関西鉄道の津との間で三日間往復切符を発売した。関西鉄道は亀山-津間において乗車賃を9～12日まで半額に割り引きしている¹⁹⁾。ここで取り上げたのは、わずかな例であるが、各地でイベント誘致の運賃減額が行われるようになった。

II 1893～94年における山陽鉄道の運賃改定と割引き

1. 1892年頃までの運賃改定と減額の概要

冒頭で挙げた拙稿において創業から1892年までの運賃改定の様子をまとめたが、論を進めるために、その内容を簡潔にまとめておこう。山陽鉄道は創業時に1マイル1銭で下等運賃を設定していた。その後、副社長の村野山人が最高経営責任者の時に長距離旅客誘引のための施策のため距離に応じて1～3割を引いたが、その収益減少分を補うために通常運賃を上げた。しかし、それで業績を上げることはなかった。1892年4月に松本重太郎が社長に就いてからは、沿線でのイベント時に運賃割引きを「試験的」に行い、そのデータを積み重ねていく。結果が良く、同社は期間限定の運賃の割引きだけでなく通常運賃の低減にも着手した²⁰⁾。

こうした運賃の割引きは、現場ではかなり議論され、慎重に進められたようである。松本重太郎が社長に就いていた時の総支配人である今西林三郎が運賃減額を勧めた。今西の伝記においては彼が「発案」したように記されている。当時、運賃の低減については簡単に踏み切れなかった。なかなか「可」という判断が下されなかったが、最終的に松本重太郎が責任をとることで実施される²¹⁾。

また、当時山陽鉄道の取締役であった大塚磨、株主の一人であった扇谷五兵衛は『東京経済雑誌』に、一連の試験的な鉄道運賃の減額によって、その効果を確認し、さらに低減を実施するように訴えかける文章を寄稿した²²⁾。1892年において行われた運賃の改定、期間限定の割引きの実施を通じて、同社において社長、取締役、総支配人、株主がある程度の「感触」を得たようである。

山陽鉄道については、1982年上半期の営業報告書を見ると、それまで長距離旅客の誘引に苦勞していたことがわかる。それゆえに乗車距離に応じた運賃の減額をしたのであるが、自社だけの努力では難しかった。同書には「神戸三原間ニ毎日上下各一回ノ夜行列車ヲ発シ官線東京往復列車ト連絡セシメ尚ホ九月十日ヨリハ大阪商船会社ニ於テ右列車ト九州鉄道トニ接続シテ尾道門司間ニ直行汽船ヲ運転スルナド一方ニ於テハ賃金ノ低減ニ依リ地方ニ於テハ車船接続ノ便宜ニ依リ当季末ニ至ルニ随ヒ長途ノ旅客大ヒニ増加ノ傾キアルニ至レリ」(下線引用者)と記されている²³⁾。イベント時の運賃減額と下線部のように他の鉄道、異種交通機関との接続で効果を発揮したようである。

2. 1893年2～3月における山陽鉄道の動向

1893年2月17日から3月3日までの期間、いわゆる旧正月元日から15日間、寺社仏閣への参詣者をターゲットに運賃の減額が行われた。この期間中、2月27日には、「西ノ宮蛭子神社」、「金毘羅神社」、「最上稲荷神社」の祭日で、3月2日には「西大寺」で会陽が行われた²⁴⁾。この旧正月の運賃半減の結果については、表1のようになり、営業報告書には「本公司創業以来未曾有ノ盛況ヲ極メ」と記され、「僅々十五日間ノ乗客無慮廿三万千六百余人余ニ達シ賃金二万五千式百五拾円余ヲ得タリ」と好調であったことが確認される²⁵⁾。

また、山陽鉄道は3月上旬に岡山の「後楽園」への観光者を誘引するように運賃の半減を

表 1 旧正月の運賃半減の旅客数と売上高

月日	旅客数(人)	売上高(円)
2月17日	6,677	855,415
2月18日	9,547	967,490
2月19日	17,502	1,537,470
2月20日	13,940	1,350,485
2月21日	16,157	1,567,880
2月22日	20,694	1,785,645
2月23日	13,078	1,328,510
2月24日	13,298	1,638,615
2月25日	14,905	1,732,625
2月26日	19,705	2,239,400
2月27日	8,972	1,319,715
2月28日	11,064	1,320,425
3月1日	16,731	1,867,825
3月2日	23,701	2,770,860
3月3日	25,644	2,968,440
合計	231,615	2,525,800
1日平均	15,441	1,683,387
1日1哩平均	-	11,690

出典)「大阪毎日新聞」1893年3月10日付。

行っている²⁶⁾。さらに「高松最上稲荷大祭」と「黒住教祖祭」が1893年3月下旬に行われている。3月21日から25日まで、神戸、兵庫、明石、加古川、姫路、龍野および三石-三原間各駅から岡山-庭瀬駅間の旅客運賃を4割引きにした²⁷⁾。その他、山陽鉄道は官線との連絡で「京都本願寺」の参詣を企画し、「三割引の往復切符」を発行した。参加者を募集したところ、応募者は2万人を数えた。その申込状況を地域別で見ると、播但地方で約5000人、三備地方で約5000人、芸州地方で約1万人に上ったといわれる²⁸⁾。かなりの人気企画であったといえる。

山陽鉄道では1893年3月21日から中等・上等運賃を改定している。それまで中等運賃は下等の2倍で、上等運賃は下等の3倍であったが、それを中等は下等の5割増し、すなわち1.5倍、上等を下等の2倍に改めた²⁹⁾。また、新たなサービスとして山陽鉄道では小学校の生徒に対して、組合・集會・クラブなどの50人以上の団体で乗車する際、運賃を大きく割り引くことにした。この割引は3月25日より開始することになった³⁰⁾。これまで対象としていなかった小学生や団体客のサービスを開始したの

である。こうした取り組みについて当時の新聞によって「山陽は乗客賃引下げる等巧みに田舎客を引張り出した」と報じられるようになった³¹⁾。

3. 1893年度上半期の動向

前期から継続したものであるが、1893年3月5日から6月10日まで、山陽鉄道は関西鉄道会社との連絡で「伊勢参宮」の運賃割引を行った。尾道、岡山、姫路から津行きの切符を発売した。往復切符は「三割引」で片道切符は「二割引」として、山陽鉄道の尾道、岡山、姫路、関西鉄道の津の各駅で販売された。実際の運賃は、尾道・津間が往復3円52銭、片道1円92銭、岡山・津間が3円10銭、片道1円68銭、姫路・津間が往復2円60銭、片道1円40銭に設定された³²⁾。

1893年4月、福岡県の柳川で大日本農会が「第29回農産品評会」を開催した。その出品者、参観者の便を図り、鉄道および汽船会社が運賃の割引を行う「特約」を結んだ。大阪鉄道、筑豊興業鉄道は通常運賃の半額、日本鉄道、両毛鉄道、関西鉄道、山陽鉄道、九州鉄道、日本郵船の各社は通常運賃の2割引きとした。大阪商船は1割5分引き、荷物運賃は2割引きとした。その他、甲武鉄道会社は1割引きなどで対応した³³⁾。こうした鉄道、汽船との連絡によって遠方からの参観者を獲得できるようになった。各鉄道会社とも運賃引下げが得策であることを確信したものとされる³⁴⁾。この時期になると他社・他線との連絡切符を発行し、山陽鉄道の沿線から他線へ、他線から山陽鉄道の沿線へ、旅客の「流出入」が活発化する。他社との連絡によって旅客を増加しようとしている点は注目し値する。

姫路招魂祭、姫路総社大祭が1893年5月14日から21日までの8日間行われた。これに際して「半減賃往復切符」を発売し、1893年上半期において「最モ盛況ヲ極ハメ当会社改行依頼未曾有ノ乗客」があり、「一日ノ乗客員数一万八千二百五十三人」「賃金三千七百三十四円五十七銭五厘」があったと記されている³⁵⁾。

また、学芸展覧会の見学者、赤十字社総会の出席者も取り込もうとした³⁶⁾。

姫路招魂祭・総社大祭のような催事で営業成績を向上させた時期もあったが、6月は「客跡稍減退ヲ見ルニ至リタル」状態になった。これに対して同社は7月11日から9月10日まで「62日間」の「長期旅客運賃半減」を実施し挽回を図った³⁷⁾。もともと6月、7月は沿線の農家が「稲田耕作ノ季節」で多忙となり、山陽鉄道の乗客が減る時期にあった³⁸⁾。この年は「炎暑苦熱」によって「早魃」が各地で起こり、農家はその対応に追われた。こうした特別な事情で「乗車スルモノ少ナカリシ」状態になったが、神戸－明石間の「避暑ノ地」だけで乗客が増加した。その他については、通常乗客数まで伸びなかった。この62日間の乗客数は51万8561人、1日平均乗客数8364人、1日平均収入1328円64銭となった。収入については平時とは「大差ナキ」ものであったが、乗客数については「一倍ノ数ヲ得タル割合」であった。これまで見てきた運賃割引きの中では成果は芳しくなかったといえるが、営業報告書には「此回ノ長期半減施行ハ必シモ不良ノ結果ニアラサルモノ、如シ況ヤ半減終了後ハ全施行前ニ比シ客跡追々増加ノ傾アリテ此長期半減中所謂鉄道ノ便利ナルモノヲ多数乗客ノ脳裡ニ印シ得タル」と記している³⁹⁾。同社は乗客に「鉄道の利便性」を印象付けた点に効果があったと捉えている。

4. 1893年度下半期の動向

山陽鉄道の営業報告書をもとに1893年下半期の運賃割引きの様子を見てみよう。1893年10月14日岡山県で大規模な洪水が起こった。和気より西の路線が不通となった。16日に和気－瀬戸間が開通した。以降順次復旧し、17日、三原－尾道間、倉敷－岡山間、19日、尾道－鴨方間、22日、瀬戸－長岡間、23日、倉敷－玉島間が開通した。このように開業区間の復旧に対して12月1日より10日まで「復旧工事落成内祝」として全線で旅客運賃半減を挙行政した⁴⁰⁾。

年が変わってからも運賃減額の動きを緩めな

かった。1894年2月6日から21日までの15日間、旧正月、参宮鉄道開業式、西ノ宮えびす、西大寺会陽などの祝事やイベントに合わせて全線旅客運賃の半減を実施している。特筆すべきは参宮鉄道の開業であろう。新聞記事によると、参宮鉄道の発案で、鉄道庁、日本、両毛、甲武、関西、山陽の諸鉄道が割引きをすることに決したと報じられた。また、参宮鉄道の宮川駅に向けて、新橋・横浜・静岡・浜松・豊橋・敦賀・馬場・京都・大阪・三宮・神戸の11駅、連絡の6鉄道の各駅で期間限定の2割引き（山陽鉄道は5割引き）の往復切符を発売した。また、山陽鉄道の「発意」で大阪商船、九州鉄道とも連携するよう交渉した。官線が割引きを行うことはあるにはあったが、これほど長期間実施するのは初めてのことであったという⁴¹⁾。その後、筑豊鉄道も加わったようである。この開業祝いで各鉄道の割引き、通用期間については表2のようになる。

この全国の鉄道会社が実施した割引き切符の発売で伊勢神宮の参詣者は例年の「倍」となると伝えられた。神戸以西からの参宮者が最も

表2 参宮鉄道開業祝いの割引き

鉄道・駅	割引き率	通用期限	
官設鉄道	2割引き	新橋	
		横浜	
		静岡	
		浜松	
		豊橋	
		敦賀	
		馬場	
		京都	
		大阪	
		三宮	
神戸			
日本鉄道	各駅	2割引き	30日間
両毛鉄道	各駅	2割引き	30日間
甲武鉄道	各駅	2割引き	30日間
関西鉄道	各駅	2割引き	5日間
参宮鉄道	各駅	2割引き	5日間
九州鉄道	各駅	2割引き	20日間
筑豊興業鉄道	各駅	2割引き	20日間
山陽鉄道	各駅	5割引き	15日間

注) いずれも往復切符。

出典) 「大阪毎日新聞」1894年2月2日付。

多かった。表2に示したように、割引率が他の鉄道よりも大きかったことで効果を発揮したと考えられた。山田、古市の旅館、貸座敷、土産物売場などは「繁盛を極め」た。明治維新から年々「衰退」傾向にあった伊勢神宮周辺であるが、この時は活気づき、「皆々喜び居れり」といわれ、相当な経済効果があった⁴²⁾。

また、3月6日から12日まで「大婚25年奉祝」にあわせて山陽鉄道は旅客運賃半減を実施した。同期の営業で「未曾有ノ水害」による影響は大きかったが、12月以降、「31日間」の旅客運賃の半減を行った。また、上記以外に沿線の神社仏閣祭礼縁など2～3割引を実施している。輸送体制も変更し、結果として前年同期の収入に比して1万円以上の増収があったという。

5. 1894年度上半期の動向

山陽鉄道は1894年6月10日に三原－広島間の開通を果たし、神戸－広島間の営業を6月10日から始めた。同社としては、資金調達難によって、なかなか中国地方の主要都市・広島までの開通を実現できなかったため、特別の意味があったといえる。そうした苦労や喜びもあって、同社は10日から19日までの十日間、旅客運賃を大幅に割り引いたのである。

具体的には、「何程隔りタル停車場間ヲ旅行セラルルモ、其賃金ハ下等金三拾銭、中等五拾銭、上等金一圓」と設定され、「此十日間山陽鉄道ニテハ下等三十銭以上ノ汽車賃一切ナシ」とした。この運賃は①神戸から姫路以西広島までの各駅、②広島から尾道以东神戸までの各駅、③岡山から有年以东神戸までの各駅、④福山以西広島までの各駅、を対象にしていた。①から④の区間に当てはまらない、近距離の運賃は通常運賃のままであった。また、官鉄を含んだ大阪－広島間は下等50銭、糸崎－広島間においては上中下等の区別なく運賃全てを半減にした。大盤振る舞いといえるサービスであった⁴³⁾。

10日の様子であるが、当時の新聞に「乗客非常に多く」と記された。神戸発の第一列車については、大阪からの乗客1000人、神戸駅の乗客

400人、兵庫駅の乗客300人が28両の車両に乗車したといわれた。途中の駅では一人も乗ることができない状態になった。しかも、大阪には同列車に乗り遅れた乗客が3000人いたと報じられ、その他の駅においても同様の乗客が数多くいた。こうした状態に山陽鉄道は播但鉄道から車両を借りて臨時列車を発することで対応した。広島行き以外の列車でも乗客は「平日の倍数」程度に上ったが、それでも「余り雑踏せざりし」といわれた⁴⁴⁾。反対の広島駅においても乗降客で混雑した様子が報じられ、同駅下車の人数は10日が5000人、11日が10000人に達した。切符の売上げも、10日が400円、11日が500円に上ったという⁴⁵⁾。

あまりの乗客数の増加に汽車に乗れなかった者の中には、片道、汽船を利用する者がかなりいた。中国地方に寄港する汽船には平常の2倍に及び、思わぬ好結果を招くこととなった⁴⁶⁾。

この運賃減額は、世間では採算が合わないものと思われたであろうが、山陽鉄道は充分利益を上げると考えていた。「経験」から一日約7000人の乗客と見越し、30銭の乗客を4割5分の3150人として計算すると、減額は大きい、50銭と1円の乗客で損失を埋めると予測していた。実際はそれ以上の数字となり、客車の不足をもたらした。当時のわが国の鉄道運賃は高いものであると一般に認められていたが、この汽車賃減額の結果が、いかに乗客を増やし、また

表3 広島開通時の運賃減額

時期	乗客(人)	収入(円)
6月10日	15,034	3,009.935
6月11日	14,147	3,383.180
6月12日	13,984	3,570.500
6月13日	13,868	3,946.340
6月14日	12,998	3,959.890
6月15日	13,223	3,749.675
6月16日	13,388	3,247.555
6月17日	10,582	2,874.585
6月18日	10,992	2,747.100
6月19日	11,785	2,790.505
平均	130,001	33,279.265

出典)「大阪毎日新聞」1894年6月19日付、22日付、24日付より作成。

いかに減額分を埋め合せて利益をうむのかという有力なデータとなったのである。新聞はそう指摘している⁴⁷⁾。

広島までの開通を果たし、観光名所として宮島、厳島神社への旅行客、参詣者を誘引することとなる。厳島神社大祭で1894年7月17日から20日までの4日間、広島駅と各駅で3割引きの往復切符を発売した⁴⁸⁾。現在のように「宮島口駅」があるわけではなく、「7里」というかなりの距離を徒歩か、人力車を利用し、移動することとなる⁴⁹⁾。この頃、軍事輸送が強化された時期でもあった。時局を考えるとそちらを優先し、旅客についての誘引はこの後しばらく、控えられたようである。

山陽鉄道では、これまで実施した運賃低減で乗客の増加を確信することとなったが、通常運賃について値上げすることを協議した。山陽鉄道の運賃は1マイル6厘から1銭としており、距離によって高低が決まっていた。重役会議で運賃値上げの議論があり、「九州鉄道と均しく一哩一銭二厘に直上げする事」にまとまった。手続きは会議を欠席した「東京の重役」にも確認してからとなるが、おそらく「異議」なく通るものと思われた。その時の運賃は遠距離ほど低減されていた。それまで神戸－広島間は下等運賃で1円30銭に設定されていたが、改定後の運賃は2円28銭とする予定と報じられ、「殆んど一円」の値上げになるといわれた⁵⁰⁾。

東京の株主の意向も確認し、予想通り、異議なく、改正の願書を提出することとなった。神戸以西の各駅の下等運賃の改正前後を示したものが表4である。中等運賃は下等の5割増しか

ら7割5分増しとし、上等は下等運賃の倍額から1.5倍とすることになった⁵¹⁾。

この通常旅客運賃の改定は1895年3月9日、通信大臣からの認可を得て、同月25日から実施することとなった⁵²⁾。

こうした「逆行」ともいえる、運賃の値上げに対して「社会交通の機関として度々其賃金に高低変動あるは甚だ喜ばしからざることなりと心あるものは眉を擧め居れる」と批評され⁵³⁾、また「欧米諸国に於ける鉄道賃金の如きは極めて低廉なり」と欧米よりさらに遅れることが嘆かれた⁵⁴⁾。

6. 営業成績から見る運賃減額の効果

以上のような運賃減額の効果についてであるが、ここで乗客数、客車収入全体で検証してみよう。表5は各年度の上半期、下半期の変化を比較しやすいようにしたものである。1893年度上半期は前年同期と比較して乗客数で1.57倍、収入で1.33倍、下半期は1.21倍、1.10倍である。両期において前年度を上回っている。1892年度から1893年度の営業区間と哩程は神戸－三原、143.4マイルと変化していない。路線延伸による効果がない点を考えると、大きく成績を伸ばしたといえる。1894年度については、乗客数は前年同期比で0.95と前年度を割り込んだ。一方、客車収入は1.44倍となり、大きく伸ばした。下半期は、乗客数、客車収入ともに前年度の数値を超えた。特に客車収入が倍増したことは注目すべきことといえる。ただ、1894年6月10日に広島開通を果たしたので、大都市への到達・延伸の効果も考えられる。この点は注意を要するが、概ね良好であったといえよう。

また、山陽鉄道の長期にわたっての課題であった長距離旅客の創出については、『鉄道局年報』を見ると、乗客1人に対する平均乗車距離は1892年度が19マイル72チェーンであったが、1893年度は21マイル13チェーン、1894年度は38マイル32チェーンと推移した⁵⁵⁾。割引きの頻度を上げて、他線連絡を拡大したことでなしえたものといえよう。

表4 下等運賃改定前後の比較

駅名	改定前(銭)	改定後(銭)	増額(銭)
須磨	5	6	1
明石	12	14	2
姫路	34	40	6
岡山	70	90	20
尾道	100	120	20
広島	130	170	40

出典)「大阪朝日新聞」1895年2月3日付。

表5 山陽鉄道の乗客数・客車収入・営業哩定

年度	上半期					下半期				
	乗客数 (人)	対前年度 同期	客車収入 (円)	対前年度 同期	営業哩程 (マイル)	乗客数 (人)	対前年度 同期	客車収入 (円)	対前年度 同期	営業哩程 (マイル)
1892年度	893,325	-	167,830,530	-	143.4	1,062,698	-	191,213,128	-	143.4
1893年度	1,400,928	1.57	222,661,132	1.33	143.4	1,283,046	1.21	211,003,469	1.10	143.4
1894年度	1,334,663	0.95	319,603,145	1.44	189.62	1,392,592	1.09	428,545,960	2.03	191.23

出典)『山陽鉄道株式会社第十五回報告』(1894年度下半季)第13号表営業収支累年比較表。

表6は下等運賃での収入額、乗客数、1人あたりの収入額を月別でまとめたものである。これを見ると、1ヶ月の乗客数は最も多い時で30万人を超える時はあったが、1回限りである。基本は10万人台から20万人台の間で収まっている。一方、月別の収入額、1人あたりの収入額は、月によっての多寡はあるが、4期の推移

から趨勢としては増加しているといえる。

次に主な割引きとその効果を照らし合わせてみる。1893年度上半期で見ると、「姫路招魂祭」の開催にあたる5月は収入額で1番多く、客数で3番目に多いことが確認できる。62日間の割引きを実施した7月11日から9月11日については、9月に収入額、8月に乗客数が多くなっ

表6 下等運賃での乗客数・収入の推移

年度	月	乗客数(人)	収入(円)	収入/人(円)
1893年度 上半期	4月	190,224	37,897,357	0.199
	5月	227,925	43,293,834	0.190
	6月	136,252	25,915,500	0.190
	7月	218,780	24,356,256	0.111
	8月	284,502	25,650,190	0.090
1893年度 下半期	9月	239,152	33,709,045	0.141
	10月	151,475	24,845,755	0.164
	11月	146,572	24,382,255	0.166
	12月	216,904	31,053,310	0.143
	94/1月	162,290	30,143,705	0.186
1894年度 上半期	2月	310,980	37,747,625	0.121
	3月	219,265	34,797,715	0.159
	4月	210,571	40,125,785	0.191
	5月	223,929	40,922,735	0.183
	6月	235,411	48,087,520	0.204
1894年度 下半期	7月	194,698	38,109,570	0.196
	8月	188,012	37,421,400	0.199
	9月	141,936	33,635,850	0.237
	10月	199,680	48,056,360	0.241
	11月	170,631	41,657,795	0.244
	12月	200,503	47,392,085	0.236
	95/1月	198,255	43,813,819	0.221
2月	230,600	52,477,200	0.228	
3月	196,506	54,409,580	0.277	
平均		203,961	37,495,927	0.188

出典)『山陽鉄道株式会社第十二回報告』(1893年上半季)第9号表、第11号表、
『山陽鉄道株式会社第十三回報告』(1893年度下半季)第9号表、第11号表、
『山陽鉄道株式会社第十四回報告』(1894年度上半季)第9号表、第11号表、
『山陽鉄道株式会社第十五回報告』(1894年度下半季)第9号表、第10号表より作成。

ている。8月は夏期休暇の旅行客が増えたものと思われる。前述の農作業で乗客数が低調となる時期の下げ止めには効果があったといえよう。1893年度下半期では、台風被害後の復旧の「内祝い」の割引きについては、12月1日から10日、実施期間は10日であるが、12月の結果を前後の月と比較すると回復に効果があったといえる。さらに1894年2月6日から21日、旧正月の期間、西ノ宮えびす、西大寺会陽、参宮鉄道開業式などの割引きについては収入額、乗客数ともに大きく増加している。3月5日から12日までの「大婚25年奉祝」の効果もあったといえる。1894年度上半期の成果として、広島までの開通が挙げられる。その時実施された運賃半減も「6月」の結果が好調であったことを確認できる。表6の94年度の下半期は軍事関連の輸送が増えたことを付け加えておく。これらのことから運賃割引きによる効果は特に収入額の増加に結び付いているといえる。

おわりに

以上、明治期に盛り上がった鉄道運賃減額についての見解や議論、各地で起こった取組みや運動を紹介した。また鉄道業界全体の動向を確認しながら、山陽鉄道における運賃の改定とその効果を見てきた。

山陽鉄道の場合、減額によって乗客が増加し、大方、収入を上げた。こうして見ると、松本重太郎、今西林三郎、大塚磨といった関西系の重役や総支配人の行動力が運賃低減による経営効果を高め、山陽鉄道は鉄道会社の模範となることに寄与したともいえる。

また、前稿で見た1892年までの運賃の減額は山陽鉄道の沿線を中心に行われたが、1892年にもあるにはあったが、93年には、連絡する会社が増え、運賃割引きの頻度も上がった。直結していない鉄道会社も加わり、「連絡の連絡」を実現した効果は大きかった。これによって山陽鉄道沿線の住民は他の地域でのイベントにも流出し、また沿線以外からの旅行客を吸収できる

ようになった。いわば「顧客創造の実現」や「潜在的乗客の開拓」を果たした。各鉄道会社も運賃の低減が十分に割引きによる損失を乗客数増加で埋めることに気づいた。この点が1892年と1893年の運賃減額と大きな違いであったといえる。

割引きの理由も多岐に渡り、寺社仏閣の催事、観光、新線開業の祝いなど事あるごとに運賃の減額を実施している。なかには天災後の復旧においても「祝い」と「理由付け」をして、運賃半減を実施するまでになった。

これまで山陽鉄道は進取的なサービスを取り入れた模範的企業として評価されることがよくあった。食堂車、寝台車、蓄電車など車両の導入・改良、赤帽の配置のような、これまでにないサービスばかりが強調されてきた。勿論、先進的で、進取のサービスであることに間違いはないが、通常営業での旅客収入の増加策も無視してはならないものであることを最後に付け加えておきたい。

本稿では1893～94年という短い期間の旅客運賃の変更についてのみ見てきた。この後の展開と貨物運賃の改定については次稿以降で考察していきたい。

注

- 1) 檜垣淳三九『会社設立手続案内』(牧野書房、1894年)p.116。
- 2) 中根重一の肩書については、次のような資料をもとに記した。「鉄道会議臨時委員」「読売新聞」1892年11月10日付、「中根重一氏の逝去」「東京朝日新聞」1906年9月19日付。
- 3) 中根重一『鉄道問題』(八尾書店、1892年)p.15-20。
- 4) 「私設鉄道条例を改正すべし」「読売新聞」1893年8月3日付。
- 5) 「鉄道調査委員報告」「東京経済雑誌」第611号、1892年2月20日、p.231。
- 6) 「論説汽車賃低減論」「大阪朝日新聞」1892年10月1日付。
- 7) 「大日本教育会の京都部」「東京朝日新聞」1892年9月20日付、「関西教育大会」同紙、1892年9月21日付。
- 8) 「小学校教員汽車汽船割引の建議」「読売新聞」1892年5月19日付。

- 9) 「鉄道運賃引下げ運動」同上紙, 1893年10月6日付。
- 10) 「関西鉄道の乗車賃改正」同上紙, 1892年8月11日付, 「関西鉄道会社広告」同紙, 1892年8月12日付。
- 11) 「日本鉄道会社乗車賃改正広告」同上紙, 1892年10月7日付。
- 12) 「両毛鉄道会社賃金改正広告」同上紙, 1892年10月17日付。
- 13) 「九州鉄道の賃金引下げ」 「東京朝日新聞」1892年11月9日付。
- 14) 「大学生徒の汽車賃」同上紙, 1889年6月22日付。
- 15) 「汽車賃特別減額」同上紙, 1889年8月11日付。
- 16) 「車船賃割引の特約」同上紙, 1890年3月18日付。
- 17) 「日光祭」同上紙, 1891年5月29日付, 「日本鉄道会社広告」 「読売新聞」1891年5月28日付。
- 18) 「日本鉄道会社広告」 「読売新聞」1892年5月26日付。
- 19) 「神苑会開苑式に付汽車汽船の割引」同上紙, 1892年12月10日付。
- 20) 拙稿「山陽鉄道における運賃改定とその効果」(広島女子商短期大学『紀要』第9号, 1998年, pp.63-70を参照されたい)。
- 21) 小松光雄『今西林三郎遺文録 上』(1925年)の「巻尾贅言」pp.4-6。
- 22) 「鉄道賃金を半減すべし」 「東京経済雑誌」第656号, 1893年1月7日, p.14。
- 23) 『山陽鉄道株式会社第十回報告』(1892年上半季) pp.21-22。本稿で利用する山陽鉄道の営業報告書は全て、老川慶喜『明治期私鉄営業報告書集成(4) 山陽鉄道会社 第2巻』(日本経済評論社, 2005年)に収められているものである。
- 24) 「広告山陽鉄道旅客賃金半減」 「大阪毎日新聞」1893年2月8日付。
- 25) 『山陽鉄道会社第十一回報告』(1892年度下半季) p.21。
- 26) 「山陽鉄道賃金半減と岡山市」 「大阪毎日新聞」1893年3月1日付。
- 27) 「広告 旅客賃金四割引」同上紙, 1893年3月19日付。
- 28) 「乗車予約者二万人」 「読売新聞」1893年3月25日付。
- 29) 「山陽鉄道会社広告」 「大阪毎日新聞」1893年3月12日付。
- 30) 「山陽鉄道の割引」同上紙, 1893年3月24日付。
- 31) 「鉄道其他会社の利益配当見込」同上紙, 1893年3月28日付。
- 32) 「伊勢参宮汽車賃割引広告」同上紙, 1893年3月12日付。
- 33) 「運賃低減の特約」 「東京朝日新聞」1893年2月1日付。
- 34) 「十二鉄道会社の賃銭」 「大阪毎日新聞」1893年4月6日付。
- 35) 『山陽鉄道株式会社第十二回報告』(1893年度上半季) p.18。
- 36) 「山陽鉄道の割引」 「大阪毎日新聞」1893年4月16日付。
- 37) 前掲『山陽鉄道株式会社第十二回報告』p.18。
- 38) 前掲『山陽鉄道会社第十回報告』p.20。
- 39) 前掲『山陽鉄道株式会社第十二回報告』p.19。
- 40) 『山陽鉄道株式会社第十三回報告』(1893年度下半季) pp.31-35。この節の記述は注記しない限り、同書をもとにしている。
- 41) 「参宮鉄道」 「鉄道未曾有の割引」 「大阪毎日新聞」1894年1月24日付。
- 42) 「伊勢参宮の繁昌」 「読売新聞」1894年2月17日付。
- 43) 「広告 右広島マデ新線路開業ヲ祝スルタメ本月十日ヨリ同十九日マデ十日間左ノ通り旅客賃金ヲ大ヒニ割引ス」 「大阪毎日新聞」1894年6月1日付。
- 44) 「山陽鉄道神戸広島間の開通」同上紙, 1894年6月11日付。
- 45) 「広島停車場の雑沓」 「東京朝日新聞」1894年6月13日付。
- 46) 「広島への賑ひ」 「大阪毎日新聞」1894年6月17日付。
- 47) 「山陽鉄道汽車賃減額の結果」同上紙, 1894年6月14日付。
- 48) 「広告 巖島神社山陽鉄道三割引」同上紙, 1894年7月14日付。
- 49) 辻岩雄『山陽鉄道名所案内』(1894年) p.77。同書は1985年の復刻版。
- 50) 「山陽鉄道賃金の直上」 「大阪朝日新聞」1895年2月1日付。
- 51) 「山陽鉄道の賃金」同上紙, 1895年2月3日付。
- 52) 『山陽鉄道株式会社第十五回報告』(1894年度下半季) p.10。
- 53) 前掲「大阪朝日新聞」1895年2月1日付。
- 54) 「鉄道賃金の事」同上紙, 1895年2月9日付。
- 55) 逋信省鉄道局『明治三十年度鉄道局年報』(野田正穂・原田勝正・青木栄一『明治期鉄道史資料(第1集) 鉄道局(庁)年報 第3巻』日本経済評論社, 1980年, p.145)。

(2017年11月24日掲載決定)