

立川勇次郎出(る)碑(碑文)

君文久二年二月二十日を以て大垣に生る。藩士 清水恒右衛門君の第二子、後同藩士立川清助君の嗣となる。君、幼にして穎悟、成童より育英の事に従い旁ら法律の学を修め、弱冠にして辯護士試験に登第、明治十九年業を東京に開き頗る令名あり。夙に時運の大勢を洞察し、飄然決意、身を電気業界に投じ、同卅二年京濱電気鐵道会社を創設す。

實に関東に於ける電気鐵道の嚆矢たり、尋いで東京電力会社を起し水力電気事業に先鞭を著け、又照明の忽にすべらかざるを察し、同志と共に東京電気会社を組織して、電球の製造に一生面を開き、或は支那に対する電気企業の必要に著目して支那興行会社を創立し、或は電気博覧会を開催して電気知識と應用との普及を図り、或は日米両国電気企業家提携の緊切なるを覚り老軀を挺して米国に航し、四方に勤説して陰に国交に裨補せるが如き斯界の開発進展に努力せること枚擧に遑あらず。就中兩宮敬次郎と力を協せ、東京市街鐵道会社を創立し紛糾たる群議を排して乗車賃金三錢均一論を提唱し、所謂均一制度を確立せるが如きは蓋し我国交通史上に特筆すべき偉績たり。

更に東京大阪間に高速度電気鐵道を企畫し交通上に新機軸を出さんとし、明治四十年以来廿年一日の如く其の達成を期して止まず、亦以て君の志の遠大なるを知るべし。晩年郷里に養老鐵道会社を創設し、後揖斐川電気会社を経営するや其の動力を電氣に改め、又大阪への送電を決定して長距離送電の濫觴を為し、志業略成るに垂んとして大正十四年十二月十四日病を以て東京に歿す。

君、資性剛毅果斷、事に當りて惑わず、一路所信に直往し毀譽得喪毫も意に介せず、活眼時勢の趨嚮を觀、企画、概ね一世に先んず其の事に従ふや精勵、其の人に接するや和澤、後進の誘掖を受ける者、皆其の徳に服せざる莫し。君忙裏、閑あれば乃ち園芸謡曲に悠游せるが如き亦以て其の為人を想見すべし。今や君逝きて三年、君を追慕する士胥謀り君が事功行状の梗概を叙し、碑に勒して養老山麓に建て以て後昆に傳ふと。云爾。

伯 爵 戸田氏共篆額

昭和二年十二月十四日

文学博士 南條文雄撰文
百 鍊 大野 鐵 書

立川勇次郎氏と養老鐵道

立川勇次郎は、文久二年（一八六二）美濃国の大垣藩士・清水恒右衛門の次男に生まれ明治十四年、同藩士・立川清助の養子となりました。早くから法律学を志し、弱冠にして代言人（弁護士のこと）の資格を得、名古屋で開業しましたが、産業、社会の近代化が進むなか、時運の大勢を洞察した立川は、法曹会の生活から一転して実業家の道を決意し、明治十九年に上京、電鉄および電力の企業化を目標に自己の進路を切り開くことになりました。

当時の東京市内の主要な交通手段は、鉄道馬車でした。大量高速輸送機関の開設計が首都の発展、近代化に不可欠と考えた立川は、明治二十年、電気鉄道敷設の免許をいち早く出願しましたが許可されず、一時九州に下って炭鉱事業に携わりました。しかし、電鉄事業に情熱を燃やし続けた立川は、川崎電気鉄道の建設に参画し、明治三十七年に開業。この川崎電気鉄道は後に京浜電気鉄道と改称し、東京と横浜間を結ぶ我が国最初の都市間輸送の電鉄となり、代表者として経営の任にあたりました。

現在の川崎大師駅前には、機関車の車輪を模した「電気鉄道発祥の地」とする立川勇次郎の顕彰碑があります。

一方、先に却下された東京電気鉄道の認可申請を東京市街鉄道と改称して再出願した立川は、開業後乗車賃制度の改革に取り組み、当時としては画期的ともいえる料金均一制度を実現させました。

また、立川は電鉄事業のほか、東京白熱電灯製造（後の東京芝浦電気）の経営にも参画し、電球、電気機器の製造普及に努める一方、東京と大阪間に高速電鉄を企画するなど、事業家としては時代に先行し過ぎる一面がありました。

その後、郷土である西濃にも開発の灯をつけようと、明治四十四年、資本金一五〇万円で養老鐵道会社を創設し、翌年から線路用地の買収に着手しました。しかし、「先祖伝来の土地を簡単に売るわけにはいかない」、「客をとられて生活できなくなる」と大反対を受け、交渉は容易に進みませんでした。それでも、立川は昼夜を問わず鉄道の必要性を説いてまわり、その精力的な働きかけにより大正二年七月、池野・養老間（二四・七キロ）の営業を開始するに至り、大正八年には池野・揖斐、養老・桑名が開通しました。

開設当時は蒸気機関車で、長い煙突から石炭の黒煙をもくもくと吐きながら二・三両の客車を引いて走りました。客車といっても、現在のものと違って木製の車両で通路がなく横に長い座席の貧弱なものでした。それでも耳をつんざくばかりの汽笛を鳴らし、黒煙をあげ、ピストンから白い蒸気を噴き出しながらシュッポシュッポ、ゴトンゴトンと走る姿は人々を驚かせ、汽車に乗って大垣へ行くことは大きな喜びでした。

この鉄道は、国鉄東海道線と関西本線を結ぶ短絡線として比較的貨物輸送量が多く、毎日桑名・大垣間に二往復、大垣・揖斐間に二往復の定期貨物列車を運転するほか、多数の臨時列車を出して輸送の円滑を図り、当地方の経済、生産、文化をはじめ日常生活に大きな影響を与えました。

大正の初め頃に、石畑村の近くで強い西風にあおられて客車が転覆するという、今日では考えられないようなアクシデントもあり、随分世間を騒がせました。

大正六年、揖斐川電化工業株式会社（現在のイビデン株式会社）の初代社長に就任した立川は、全線開通だけでは満足せず、かねての計画であった鉄道の電化をめざして、大正十一年に養老鐵道株式会社を合併し、その翌年には全線電化工事も終わり、汽車に変わって電車が登場しました。電化により利用者は一日平均二割増の五千人に伸び、貨物輸送も年間八万一千〇万トンに達したほか、長く山間に埋もれた養老の景勝が広く世に出ることとなったばかりでなく、現在の西濃地区の発展の原動力ともなったのです。

その後、養老鐵道は伊勢電鉄や関西急行鉄道などと合併を繰り返しましたが、昭和十九年から近畿日本鐵道株式会社の所屬となって現在に至っています。

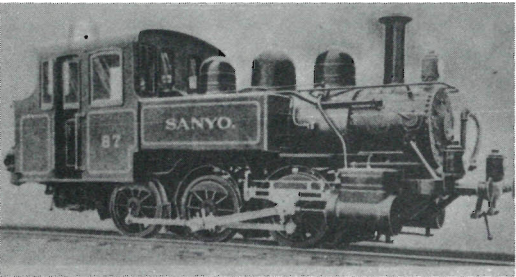
立川は、時代を見抜く鋭い洞察力と行動力に富んだスケールの大きな事業家で、西濃地方の灯をともした恩人ともいえる人でしたが大正十四年（一九二五）、外遊中に得た病が愈えず、惜しまれつつ六四歳でこの世を去りました。

立川の死を悼み、昭和二年、その功績を讃えて養老駅前に巨岩の顕彰碑が建てられ、昭和四十二年には地元民らが中心となって顕彰会が結成され、毎年八月一六日、遺族を迎えて顕彰祭が厳かに営まれています。

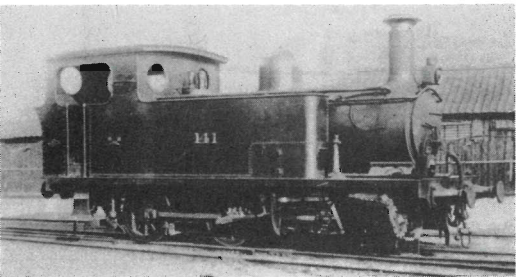
西濃地方の開発に灯をつけた人

立川勇次郎氏顕彰会

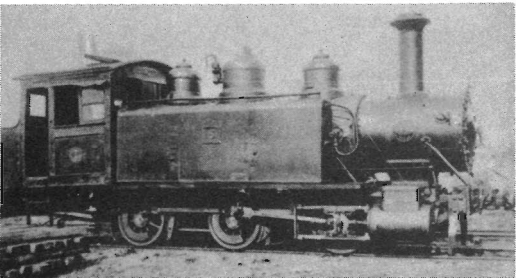




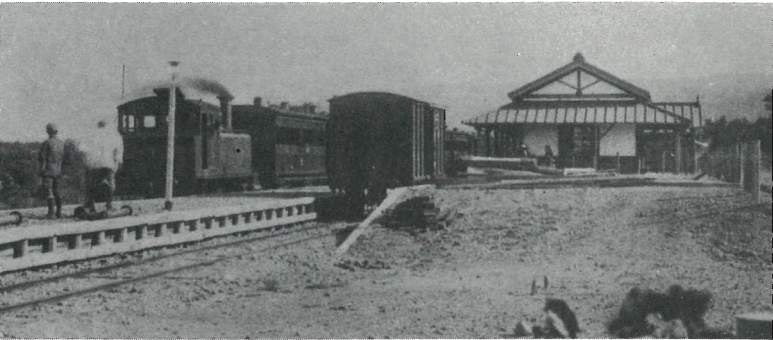
△ 養老鉄道が建設されるとき、工事列車の運転から1923年まで揖斐～桑名間の旅客の輸送に活躍した。製造年・1899年



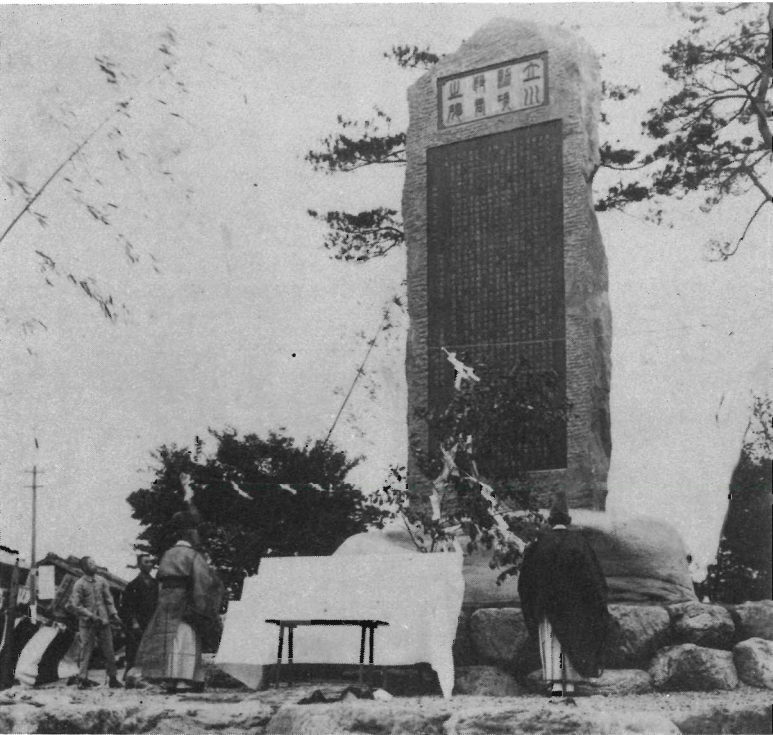
△ 養老鉄道が池野～養老間開通当時から活躍し、揖斐川電気（現イビデン）と合併して養老電気鉄道となつた後、機関庫の火災により焼失し廃車した。製造年・1896年



△ 高野鉄道から購入。養老鉄道が開通する前の建設工事の1913年から活躍し、1925年に防石鉄道に売却された。製造年・1900年

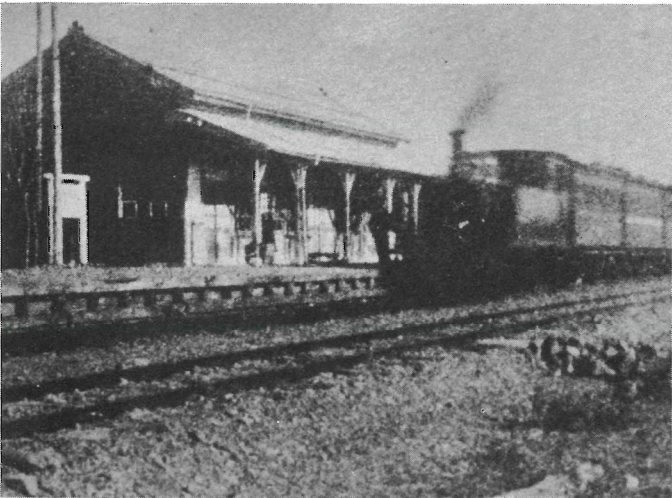


△ 養老鉄道開通当時の養老駅には、黒い煙を吐く機関車や貨物車が停車している。



△ 立川勇次郎氏

◁ 養老駅北側の小公園内に建つ顕彰碑の除幕式（昭和2年）左端の中学生が、立川勇次郎氏の孫にあたる立川達郎さん。



△ 養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。



△ 養老鉄道開通式当日（大正2年）の養老駅のにぎわい 駅舎の入り口には大きくす玉が飾られ、人力車が何台も並ぶ。



△ 現在の近鉄養老線を走る電車。通勤通学など、地域住民の大切な足ともなっている。

年月日	事項
文久 二年二月二〇日 (一八六二)	・大垣藩士 清水恒右衛門の次男として誕生
明治 四年 (一八八一)	・大垣藩士 立川清助の養子となる
一九年 (一八八六)	・東京で弁護士を開業
二二年 (一八八九)	・電気鉄道敷設免許を出願
二八年一〇月 (一八九五)	・養老鉄道布設願書を提出
三〇年四月二三日 (一八九七)	・養老鉄道株式会社に仮免状を下附
三一年三月 (一八九八)	・東京白熱電灯製造（後の東京芝浦電気）取締役に就任
三二年 (一八九九)	※電球、電気機器の普及に努める
三六年 (一九〇三)	・大師鉄道（川崎電気鉄道Ⅱ京浜電気鉄道）専務取締役に就任
四四年七月一九日 (一九一三)	※東京―横浜間――我が国初の都市間輸送電鉄
大正 元年一月二五日 (一九一〇)	・東京市街鉄道会社常務取締役に就任
二年七月三二日 (一九一三)	・養老鉄道株式会社を設立し、社長に就任
四年一〇月 (一九一五)	※資本金 一五〇万円
五年六月 (一九一六)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
六年一〇月二六日 (一九一七)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
七年一二月一日 (一九一八)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
八年四月 (一九一九)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
八年六月 (一九一九)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
一〇年二月一九日 (一九二二)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
一二年六月 (一九二二)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
二二年四月 (一九二三)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
一四年二月一四日 (一九二五)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
昭和 二年一月一七日 (一九二八)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
四年 (一九二九)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
一五年五月 (一九三六)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
一五年一月二二日 (一九四〇)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
一五年八月 (一九四〇)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
一六年三月 (一九四二)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。
一九年六月 (一九四四)	・養老鉄道開設当時の美濃高田駅 黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。

立川勇次郎氏の略歴