

都市の郊外化から見た大正、昭和前期の千里山開発と関西大学

熊 博 毅

鉄道会社が路線の敷設に伴い、それぞれの駅を中心に住宅開発を行ったり、商業施設を設置したりして沿線開発を行うことは広く知られている。郊外に新興住宅地を提供することで、鉄道会社は都市部に勤務するサラリーマンを乗客として確保できるが、そのままでは、朝夕の通勤ラッシュ時には一方方向だけ、すなわち、朝は郊外から都市部へ、夕は都市部から郊外へ向かう列車だけが混雑することになる。それを避けるために考えられたのが、住宅地のそばに学校や病院など、公共性の高い施設を設置することである。これにより朝、郊外から都市部へ向かう通勤客を運んだ列車に、郊外の学校や病院などへ向かう学生や一般人が乗り込むことになる。鉄道会社としては、往復で利益を見込むことができるわけである。

平日の輸送はそれで問題が解消されるが、週末など、会社や学校・病院等が休みの日は乗客が減少してしまう。それを避けるために取られたのが、起点と終点の近くに遊園地や大型商業施設、観光地などを設けることである。

阪急電鉄を例にとると、箕面有馬電気軌道（1910年開業、現在

の宝塚線）の沿線には宝塚新温泉（1911年開設）や宝塚唱歌隊（のちの少女歌劇団、現在の宝塚歌劇団）による宝塚大劇場が開設された（1924年）。阪神急行電鉄（現在の神戸線）沿線には諏訪山動物園（1928年開園、現在の王子動物園）が存在するし、京都線には言うまでもなく、名だたる観光地である京都の町が広がっている。そして大阪の梅田駅には日本で初のターミナルデパートである阪急百貨店が設けられた（1929年）。こうして休日の移動を見込んだ遊興・行楽地が計画的に配置され、集客がはかられたのである。

現在、阪急千里線となっている線区も、まさに同じような図式で沿線開発が行われている。終点の千里山住宅地は、1920（大正9）年3月に設立された大阪住宅経営株式会社によって開発が行われた。イギリスのレッチワースという町を手本に、東京の田園調布と並ぶ、関西で初の本格的田園都市として町づくりが進められた。そして、この住宅地に隣接する形で関西大学と千里山花壇（遊園）が存在していた。千里線は現在、関西大学にとって通学・通勤のために必要不可欠な鉄道路線であると同時に、周辺地域にとっても欠かすことのできない

交通インフラである。本稿では、関西大学や周辺地域とこの路線との関係を、百年近くに及ぶ歴史を中心に振り返ってみたい。

第一節 千里山の開発と関西大学

北大阪電気鉄道の設立と線路敷設工事

千里線の前身は、1918（大正7）年11月24日に設立された北大阪電気鉄道である（初代社長・伊藤英一）。路線計画では、天神橋筋東四丁目から淡路を経て千里山へ達する「本線」と、淡路から分かれて十三へ向かう「十三支線」からなっていた。しかし、天神橋筋から淡路へ至る区間では淀川を渡らなければならず、架橋工事の関係で、十三から淡路を経て豊津・千里山に至る区間を先に工事し、全線の完成を待たず、ひと足先に十三駅と豊津駅の間で開業した。1921（大正10）年4月1日のことである。

現在、十三駅と淡路駅の区間は阪急京都線の一部となり、天神橋筋六丁目駅から淡路駅を経て北千里駅（千里山駅はその途中に存在）の区間が千里線となっている。両者の関係を見ると、十三駅と淡路駅間は、特急列車が一時間に何本も走る「本線」であるのに対し、天神橋筋六丁目駅から淡路駅を経て北千里駅までの区間は、普通列車しか走らない「支線」的な扱いとなっている。長い時間の経過と社会状況の変化により、本線・支線の関係が完全に逆転したのである。

北大阪電気鉄道の起業から開通までの経緯については『吹田市史第三巻』に詳しく記されている。一時は却下される雲行きにあった鉄道敷設の認可申請書が一転して受理されたり、三度にわたって工事施工申請手続きが延期されたりした経緯などは非常に興味深い¹⁾。

着工するまでは、いろいろと難航した北大阪電気鉄道であったが、1919（大正8）年5月19日によりやく工事施工申請が認められた。その際、会社に課せられた期限は、同年11月18日までに工事に着手し、1921（大正10）年5月18日までに竣工することであった。

こうした着手までの前史部分を踏まえた上で、本稿では、北大阪電気鉄道が線路を敷設するあたりから歴史を辿ってみることにしたい。鉄道の敷設にあたっては用地買収が必要不可欠であるが、1919（大正8）年度後半期に出された「北大阪電気鉄道株式会社 第参期営業報告書²⁾」には

買収ヲ要スル鉄道用地ノ内三島郡千里村大字佐井寺ニ於テ壹千貳百参拾四坪、同村大字片山ニ於テ拾五坪、豊能郡豊津村字垂水ニ於テ壹千五拾八坪参合八勺、三島郡吹田町ニ於テ七千壹百六拾坪九合八勺ヲ買収シ同町以北ハ一二ヶ所ヲ除ク外殆ント買収ヲ了シ（後略）

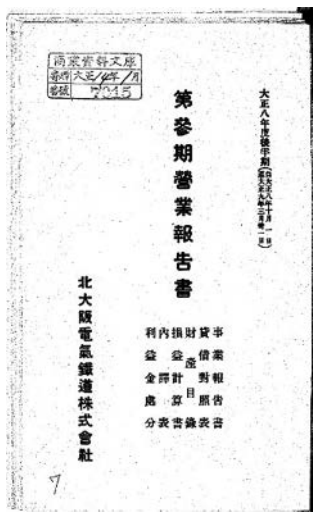


写真1 北大阪電気鉄道第3期
営業報告書（表紙）

と計画が進んでいることを記している。また、線路敷設工事に関しても、基面以下（道床のこと）は請負を付託して工事中で、この期末には工程の十分の五、すなわち半分ができ上がり、線路に必要な諸材料も全部注文済みであるとしている。

営業運転の開始

続く1920（大正9）年上半期の「第四期営業報告書」では、工事の進捗状況を概ね次のように記している。

まず、線路基面以下の工事はすべて完成し、土木工事が終わった箇所から軌条（レール）の敷設に着手している。前期で購入契約を交わした諸材料のうち、レールは半数を受取り、その他のものも、外国に注文した品はすべて輸送の途中であり、国内品については全部受取り済みである。

八輦の客車の車体は七割方できあがっており、三輦の貨車も製造に着手して11月中には完成する見込みである。ちなみに、この貨車は、のちに千里山や周辺の住宅地が造成、宅地化されていく時には資材の運搬等で活躍し、鉄道会社に利益をもたらすことになる。車庫は東吹田停車場の構内に建設されるが、この時点では工事中であった。

さらに、1920（大正9）年度後半期に出された「第五期営業報告書・貸借対照表・財産目録・損益計算書・利益金処分」からは次のようなことが分かる。まず、線路の土木工事の進捗状況であるが、報告書の記載は次のとおりである。

天神橋筋東四丁目千里山間ノ内式哩マイル参チエーン鎖リンク六拾五節淡路停

車場付近ヨリ終点千里山ニ至ル間ノ土木工事ハ豊津千里山間四哩三十四鎖付近延長約式鎖拾節ヲ除ク外前期末ニ於テ竣工シ淡路ヨリ分岐シ支線終点十三ニ至ル土木工事ハ本年二月竣工セリ

淡路から千里山に至る間では、豊津と千里山の一部区間を除いて前期末には竣工し、淡路から分岐した支線も、終点十三までの土木工事は1921（大正10）年2月には完了したというわけである。

さらに、十三と千里山間に存在する橋梁は2月中にすべて架橋が完了。レールの敷設も豊津と千里山間以外はすべて3月中に竣工した。東吹田停車場構内の電車庫は、前年の1920（大正9）年11月に完成し、電車八輦、貨車三輦も3月には完成した。電気工作物は3月21日に竣工し、同23日には通信省による検査が終了。こうした状況を踏まえ、3月24日に鉄道省へ提出された十三駅と豊津駅間の運転営業開始認可申請は同30日に認可され、翌4月1日、待望の営業運転が開始された。その状況を「報告書」は次のように記している。

以上十三、豊津間四哩五十七鎖壹節六間工事竣成シ運輸営業開始ノ認可ヲ得タルヲ以テ愈々次期第一日ヨリ運輸営業ヲ開始スヘク諸般準備ヲ完了セリ

工事施工認可にあたっては、1921（大正10）年5月18日までに竣工するのが条件であり、本来ならば十三駅と千里山駅間すべての工事が完了し、全線開通してはじめて認可条件を達成したと言えるのであるが、このあと述べるような事情により、とりあえず豊津駅までの

開業で条件をクリアしたとみなしたのであろう。

豊津から千里山までの延伸

豊津駅から千里山駅まで線路が延伸されたのは、十三駅と豊津駅間が開業した半年後の1921（大正10）年10月26日であった。そして、この延伸に伴い、両駅の間には花壇前駅と大学前駅が新たに設置された。花壇前駅は、関西大学に隣接して開設された「千里山花壇」という遊園地にアクセスするための駅である（この遊園地については、のちほど詳しく述べたい）。一方の大学前駅は、いうまでもなく関西大学のために設けられた駅である。



写真2 1923（大正12）年ごろの大学前駅

ところで不思議なのは、

豊津駅から千里山駅までの開業が、なぜ半年遅れたのかということである。『吹田市史』も「千里山までの工事は、豊津停車場の北方にあった垂水共有墓地火葬場の移転問題がからみ、その完工は半年の遅れをみた」と簡単に記すだけである。⁽³⁾これについても「営業報告書」を確認

すると、その間の事情が見えてくる。線路の敷設にあたり、大正十年度前半期のことをまとめた「第六期営業報告書」には次のような記載がある。

起点大阪市天神橋筋東四丁目ヨリ終点千里山ニ至ル本線ノ内淡路豊津間ハ前期未已ニ竣成シ、豊津、千里山間亦四哩三十四鎖附近ノ一小部分ヲ除ク外軌條敷設工事共全部竣工セシモ前期工事未了ノ地点ニ於ケル豊津村有墓地並ニ火葬場ノ移転協調ニ至ラサルヲ以テ四哩二十六鎖零節一ヨリ四哩四拾八鎖拾七節六ニ至ル間ニ一時假線路ヲ敷設シテ前後ヲ接續セシムルコトトシ目下工事中ニシテ本期末ノ出来高ハ約百分ノ五拾ナリ（後略）

つまり、豊津村にある墓地と火葬場の移転に協力が得られないため、一時的に仮線路を敷設し、前後を接続させることにしたのである。十三駅と豊津駅との間が開業した大正10年前半期の時点で工事の進捗状況は約50パーセントであった。

続く「第七期営業報告書」には、

本線ノ内前期間工事未了ニ属スル四哩二十六鎖零節壹ヨリ同四哩四拾八鎖拾七節六ニ至ル假線ハ大正十年十月二十五日完成翌二十六日豊津、千里山間ノ運輸営業ヲ開始セリ

1921（大正10）年10月26日、ようやく終点千里山駅まで開通することになったのである。ちょうどその頃、千里山校地では最初の建

物である予科校舎の建設工事が進んでいる真つ最中であつた。千里山まで延伸された結果、通学の足も確保されたことになる。

第二節 千里山校地の取得

大学設立認可要件としての校地

北大阪電気鉄道が1918（大正7）年11月24日に設立されたのと同じ時期、関西大学にとつても大きな動きがあつた。

関西大学が千里山の地を新たな校地に選定する重要なきっかけとなつたのは、いうまでもなく「大学令」の公布である。関西大学は、すでに1905（明治38）年から「大学」の名称を使っていたが、実態は専門学校令に基づく学校であつた。しかし、1918（大正7）年12月6日に「大学令」⁴が公布され（勅令第三百八十八号、施行は翌年4月1日）、帝国大学のほかに、公立・私立の大学も設立が認められることになった。しかし、そのためには大学令に定められたさまざまな基準を満たす必要があつた。今さら「関西大学」の名を捨てて創立当時の「関西法律学校」にもどるわけにはいかず、本学首脳陣にとつて、大学昇格は学校の存亡と将来の発展をかけた最重要課題となつた。

大学令は、学部のことや経営母体のこと（私立大学の場合は財団法人であること）、入学資格のこと、卒業後の学士認定のこと、大学予科のこと、専任教員配置に関することなどを定めているが、大学設立認可に必要な具体的条件は、翌1919（大正8）年3月29日に定められた「大学規程」（文部省令第十一号）⁵に示されていた。

「大学規程」第一条には認可申請の条件として、大学の名称、学部の種類や名称、大学院や大学予科の設置、学則らとともに、大学の位置や

校地、校舎の図面や建設設計などを提出することを求めている。特に、校地に関しては、地質や面積とともに付近の状況を記載した図面、飲料水の定性分析表を添付することなども条件づけていた。千里山の校地は、こうした条件を満たすべく選定と取得作業が進められたのである。

大阪住宅経営株式会社、北大阪電気鉄道と関西大学

ところで、それまで大阪市内の福島に学舎を構えていた関西大学がなぜ、千里山という土地を選んだのかということが疑問として浮かび上がってくる。それを解決するためには大阪住宅経営株式会社と北大阪電気鉄道、関西大学の関係を見ることが必要である。

大学令が公布され、大学昇格が関西大学の存亡とその後の発展をかけた最重要課題となつたとき、当時の理事の一人であつた柿崎欽吾は、長年の親友である山岡順太郎に協力を求めた。大阪商船株式会社の副社長で、数多くの会社のトップを兼ね、大阪商業会議所の会頭も務める山岡は、大阪財界の重鎮である。一方の柿崎は、大阪商船の顧問弁護士として山岡や同社社長の中橋徳五郎（のち、関西大学が大学昇格を果たしたときの文部大臣）とも昵懇の間柄であつた。山岡は、柿崎の申し出に応じ、1920（大正9）年9月25日に関西大学の評議員となり、翌1921（大正10）年9月には関西大学拡張後援会の会長に選ばれ、大学昇格に向けて尽力していく。

そのころ、1920（大正9）年2月には北大阪電気鉄道の線路敷設工事が始まり、翌3月には大阪住宅経営株式会社が設立される。イギリスのレッチワースという町を手本に、東京の田園調布と並ぶ、関西で初の本格的田園都市として千里山の町づくりを進めた大阪住宅経

営株式会社であるが、実は同社の社長を山岡順太郎^⑥が、専務取締役を柿崎欽吾が務めていたのである。

現在、阪急千里山駅西口から百メートルほど西へ進むと、噴水のあ
る公園のまわりをロータリー状に道路が巡り、その公園の一角に次の
ような碑文が刻まれた「千里山開発記念碑」が建っている。

千里山住宅地ノ開発ハ大正九年三月當社創立ニ依テ計畫サレ爾來
約八箇年間ニ於テ土工區域約十六萬坪住宅建設約四百戸ヲ算ス
今回新京阪鐵道株式會社ニ事業ヲ合併シテ會社ヲ解散シタルニ付
記念トシテ此碑ヲ建ツ

昭和三年十一月

大阪住宅經營株式會社



写真 3-1 千里山開発記念碑

そして、この碑文の下には「役員及社員」として、次の人々の肩書
と名前が記されている。

社長 山岡順太郎、専務取締役 矢野慶太郎、取締役 堀田宗一、
同 河崎助太郎、同 加島安治郎、同 田附政次郎、監査役 田
所美治、同 村木正憲、前専務取締役 故柿崎欽吾、前取締役
故山本藤助、同 栗本勇之助、同 酒井猪太郎、(社員) 喜多義
管、鹿島輝四郎、松川誓治、鈴木秀次郎、佐藤脩、岸田侑、鹿島
友二郎、古川富次郎、福山平太郎、合田直男、戸部幸定、鹽濱富
士雄、前支配人 牧義朝、前技師長 葛野壮一郎



写真 3-2 千里山開発記念碑の碑文

千里山住宅地の開発を
経営目的の一つとするこ
とで、北大阪電気鉄道と
大阪住宅經營株式會社が
緊密な關係にあつたのは
容易に想像できるが、関
西大学とも親密な間柄に
あつたことの方かる資料
が残っている。大学昇格
後の1923(大正12)
年1月1日に発行された
『千里山學報』6号に掲
載された「本学、北電、

に高等試験法律試験を通過し、次いで本年度の行政科本試験に見事受第した。併し吾人が尙ほ特に君に嚮望する所以のものは、君が未だ之を以て足れりこそす、益研鑽して已まざるの意志を有する云ふ點にある、願はくば君が其の不撓の精神を固持し所期の大をなされん事を。

本學、北電、大阪住宅三者幹部の懇談會

千里山附近を中心として存在する本學、北大阪電氣鐵道株式會社及び大阪住宅經營株式會社の三者は、互に兄弟的關係にあつて、地理上、經營上其他各種の事情により、一體として緊密に結び附けられてゐる云つて差支ない。従つて是等三者が相連絡し、互に親善を持続する事は益相互の發展に重要な事である。この意味に於て去る十一月十八日市内今桶瀬萬樓で、三者各幹部の懇談會を開き、將來の共同發展策等につき種種意見の交換を爲したが、就中本學評議員であると同時に北電の取締役でもある太田光熙氏は、本學に文科大學を併設するの急務を力説せられ、一同之に和して互に其の實現に努力すべき事を申し合した。

當日の出席者は左の通りである。

本學側
山岡總理 柿崎事務理事
北電側
宮島事務理事
秋岡社長 竹田事務取締役
太田取締役 村木監査役
大阪住宅側
山岡社長 柿崎事務取締役

樺崎事務取締役 田所取締役
加島取締役 牧支配人

以上の諸氏は、之を本學から見ると殆ど悉く其の直接關係者である云ふ事が出来る。即ち山岡氏は本學總理理事であると共に大阪住宅の社長であり、柿崎氏は本學事務理事であると共に同社の事務取締役であり、又田所氏は本學評議員であつて同時に同社の取締役である。更に太田氏が本學評議員であると共に北電取締役である事は前記の通りであるが、其他加島、堀田、牧の三氏は本學賛助員である。

水谷教授の第一信

去る十月三十日廣瀬解僱のコレア丸で外遊の途に就かれた本學教授水谷揆一氏は出發後の第一信を左の如く本學宛に寄せられた。拜啓 小生今回の外遊に付ては種種御厚志を蒙うし尙ほ出發の節は夜中御見送りに與かり誠に難有奉鳴謝候。三十日廣瀬出帆以來海上無事本日當港に到着候し候。今夕又は明早朝再び當地發六日の後には臺灣の管に御座候先は右不取敢御禮旁申上度如斯御座候。十一月九日 布哇ホノルルにて 水谷 揆一

神宅留學生の現住所

去る七月神戸解僱のアトラス丸で渡歐した本學留學生神宅賀壽恵氏は、其の後無事目的地たるドイツに到着し研學しつつある旨過般同氏から通知があつたが、アドレスは左の如くである。

写真 4 「関西大学学報」 6号掲載の懇談會記事（切抜）

社及び大阪住宅經營株式會社の三者は、互に兄弟的關係にあつて、地理上、經營上其他各種の事情により、一体として緊密に結び附けられてゐると云つて差支ない。従つて是等三者が相連絡し、互に親善を持続する事は益相互の發展に重要な事である。（後略）

この文章のあとには、当日出席した人たちの氏名が挙げられているが、三者の首脳陣の關係を一覽表にまとめると次のようになる。

関西大学・北大阪電鉄・大阪住宅經營首脳陣の關係

氏名	関西大学 役職	北大阪電鉄 役職	大阪住宅 經營役職	備考
山岡順太郎	総理事		社長	もと大阪商業會議所 会頭
柿崎 欽吾	専務理事		専務取締役	弁護士
宮島 綱男	専務理事			
秋岡 義一		社長		
竹田 三七		専務取締役		のち京阪土地株式會 社取締役
太田 光熙	評議員	取締役		のち新京阪鐵道社長
村木 正憲		監査役		
堀田 宗一	賛助員		専務取締役	
田所 美治	評議員		取締役	
加島安治郎	賛助員		取締役	
牧 義朝	賛助員		支配人	

大阪住宅三者幹部の懇談會」という記事である。1922（大正11）年11月18日に開催された三者懇談会で、それぞれの首脳陣が将来の共同發展策等について意見交換を行っていることが紹介されている。

千里山付近を中心として存在する本學、北大阪電氣鐵道株式會

これを見ると、山岡順太郎は関西大学総理事であるとともに、大阪住宅経営株式会社の社長であり、柿崎欽吾も関西大学専務理事であるとともに、住宅経営会社の専務取締役である。北大阪電鉄取締役の太田光熙と大阪住宅経営株式会社取締役の田所美治は、ともに関西大学評議員であり、大阪住宅経営株式会社専務取締役の堀田宗一と同社取締役の加島安治郎ならびに支配人の牧義朝はともに関西大学賛助員である。いずれも相互に緊密な関係性を持っていたことが分かる。

この日の懇談会では、将来の共同発展策について種々意見交換が行われたが、なかでも北大阪電気鉄道取締役で本学評議員でもある太田光熙は、関西大学に文科大学を早急に併設することを力説し、出席者たちもその意見に賛同して、その実現に努力すべきことを申し合わせた」と記されている。

今の時代ならば、教職員や学生、卒業生を主な読者対象とした『学報』に、大学首脳陣が大学以外の人たちと懇親会を開いたことなどは掲載されないであろうが、この時点では、三者の関係が密接であり、お互いに支援しあっていることを学生や卒業生に知らせるのは大いに意義のあることだと理解されていたのである。

さらに、1923（大正12）年3月15日発行の『千里山学報』7号には、「千里山住宅竣工」というタイトルの記事も掲載されている。⁷⁾

本学とは最も関係の深い大阪住宅経営株式会社に依って経営されている千里山住宅は、今回予定計画数百戸中百数十戸だけ竣工を見るに至った。（中略）欧米各国の著名な都市が何れも大学を中心として大学町を形成したやうに、總ては本学を中心とする所謂

千里山住宅竣工

本学とは最も関係の深い大阪住宅経営株式会社に依って経営されてゐる千里山住宅は、今回豫定計劃數百戸中百數十戸だけ竣工を見るに至った。同經營地は本學新學舎を距る事數町、北大阪電氣軌道線の終點に位し、周圍には千里山一帯の自然の丘陵地を控へ、風景の勝れてゐる事、空氣の清澄である事、更に又其所に建てられた大小各住宅の設備がそれぞれ完備してゐる事等、實に郊外都市として理想的のものであると思ふ、歐米各國の著名な都市が何れも大學を中心として大學町を形成したやうに、總ては本學を中心とする所謂千里山都市若くは關大町と云ふやうなものが此所に形作られる事であらう。

写真5 「関西大学学報」7号掲載の千里山住宅竣工記事（切抜）

千里山都市若くは關大町と云うやうなものが此所に形作られる事であらう。

隣接する千里山住宅地と関西大学が、北大阪電気鉄道を介在しながら学園都市として展開する要素を持っていたとも考えられる。⁸⁾

『関西大学百年史』では、関西大学の千里山校地選定にあたっては、北大阪電気鉄道設立者の一人である大鐘彦市（関西大学監事も務める）の斡旋が大いに与って力があり、同時に柿崎もその誘致に熱心であったと記しているが、北大阪電気鉄道、大阪住宅経営株式会社、関西大学三者の密接な関係ならびに人脈が、千里山の校地選定に大きく影響を及ぼした要因の一つだったと捉えることができるだろう。

千里山校地の土地売買

大学令が公布されると、関西大学は昇格をめざすため、3ヵ月後の1919（大正8）年2月28日に校舎敷地選定委員会を設置している。^⑩そして同年12月8日には一旦、豊津村垂水の土地1万坪を新校地として選定したが、この土地は実際には取得に至らなかったようで、1921（大正10）年2月3日に北大阪電鉄から千里村の土地1万5762坪3合5勺を購入している。ここでは年史編纂室に残っている千里山校地の売買に関する不動産売買契約書「金銭貸借契約証書」ならびに「領収書」などから取得の経緯を辿ることにしたい。

【不動産売買契約書】

1921（大正10）年2月3日に売主の北大阪電気鉄道株式会社（代表は取締役の木村宇一郎）と買受側の財団法人関西大学（代表は理事の柿崎欽吾）との間に交わされた学校用地に関する売買契約書である。第一条から第八条までの各条文の内容は、概ね次のとおりである。

第一条

北大阪電気鉄道株式会社は、所有地である公簿面積三町二反六畝九歩（実坪は一万五七六二坪三合五勺）の土地を五万二六八五円三八銭で財団法人関西大学に売渡し、大学はその代金で買い受けた。

第二条

代金のうち一万円は、契約締結日に大学から電鉄に内金として納め、電鉄はそれを受取った。

第三条

電鉄は、売渡し物件の所有権にいささかの負担や瑕疵のない完全なものであることを確保する。

第四条

そのうえで所有権移転登記申請を大正十年二月四日（売買契約日の翌日）午前十時に双方所轄の登記所で行う。

第五条

登記が完了したら、大学は直ちに土地代金の残額を電鉄に支払う。

第六条

売渡しに関する証書の作成費用や印紙代などはすべて電鉄側の負担とし、所有権移転登記に関する登録税その他の費用はすべて大学側の負担とする。

第七条

売買物件の租税その他の公課は所有権移転登記が完了した日で区分し、その前日までの日付で発行された納税告知書その他の通知分については電鉄側の負担とし、それ以後の分は大学側の負担とする。

第八条

この契約は、関西大学の敷地に提供する目的で締結されたものであるため、大学は遅滞なく校舎を移転すべきであり、もし、その目的の用途に供しない時は第一条の金額で電鉄に売り戻すものとする。

これら第一条から第八条までの契約内容が示されたあとには三島郡千里村大字片山周辺と佐井寺周辺の土地、合わせて51筆の物件表がつけられている。

【金銭貸借契約証書】

不動産の売買にあたり、「不動産売買契約書」の中で関西大学は内金として一万円を北大阪電鉄に納め（第二条）、残りは登記の完了とともに速やかに支払うことになっているが（第五条）、実際は残金すべて（四万円余）を借り受ける措置を取っており、この証書は、それを示すものである。不動産売買契約書と同様に各条文の内容を見ていきたい。

第一条

北大阪電気鉄道株式会社（債権者）は、財団法人関西大学（債務者）に四万円を貸与する。

第二条

元金の弁済期限は大正十一年一月三十一日までとし、債務者は債権者の住所でそれを支払う。

第三条

利息は元金百円について年九歩六厘の割合とし、毎月二十八日まで
に債務者は債権者のところへ持参して支払う。期限後といえども、債務が完済されるまでは同率の損害利息を債務者は債権者に支払う。

第四条

担保として債務者は、別紙物件表に掲げている不動産に対し、第一順位の抵当権を設定する。

第五条

抵当権設定のため、債務者の権利に属する登記済み権利証書、登記の申請委任状や印鑑証明書等をあらかじめ債権者に交付しておく。

債権者は、抵当権設定の登記手続きを一時的に債務者の都合にあわ

せて猶予したとしても、債権者の都合によっていつでも登記を申請することができ、その場合において不足書類やその他、調印等を要する時は、債務者はいつでもそれに応ずることはもちろん、その登記税も負担すべきこととする。

第六条

債務者は、抵当物件に対し、債権者の権利を害したり、害する恐れのある行為を一切しないのはもちろんのこと、前条による抵当権設定登記前は各種物件の設定等一切の処分をしてはならない。

第七条

保証人は、債務者と連帯して本契約による債務全部を負担し、債権者に対し、その債務を履行すべきことを約束する。

第八条

債務者は左記の場合においては弁済期限の利益を失い、債権者から一回で元利金の請求を受けたとしても異議なくこれに応ずべきものとする。

（一）本契約条項のうち一項でも違反した時

（二）債務者または保証人において、ほかから差押えや仮差押え、もしくは仮処分や破産の宣告を受けた時

この契約が確実なることを証するため、正副各一通を作成し、正本を債権者が、副本を債務者が保有するものとする。

本書の契約日は、不動産売買契約日と同じ1921（大正10）年2月3日で、債権者は北大阪電気鉄道株式会社（代表は取締役・木村宇一郎）、債務者は財団法人関西大学（代表者は理事・織田萬）、さらに

保証人として柿崎欽吾、垂水善太郎、大鐘彦市、白川朋吉ら四名の名前が列記されている。そのあとには不動産売買契約書についているのと同じ物件表（三島郡千里村大字片山周辺と佐井寺周辺の土地、合わせて51筆）が添付されている。

なお、本書第一条では、債権者から債務者に対する貸与金は「四万円」となっているが、次の資料「領収証」を見ると、内金の一万円を除いた残金の四万二六八五円三八銭であったことが分かる。¹³⁾

【領収証】

北大阪電気鉄道株式会社（代表は常務取締役・木村宇一郎）から財団法人関西大学（代表者は理事・織田萬）にあてた領収証である。

金額は「四万二六八五円三八銭也」となっており、但書きには、1921（大正10）年2月3日付不動産売買契約証書による三島郡千里村大字片山一七番の畑三畝一五歩のほか、50筆の土地代金五万二六八五円三八銭のうち、すでに領収した一万円を控除した残額を領収したと記されている。

北大阪電気鉄道株式会社と財団法人関西大学との間で締結された不動産売買契約日から2日後の同年2月5日、関西大学は文部省に大学設立認可申請書を提出する。校地の場所や面積は、申請項目の中でも欠かすことのできない重要事項である。もちろん、電鉄会社と大学の間では事前に折衝が繰り返され、契約内容は、ほぼ決定していたのだろうが、不動産売買契約の締結は最後に残った重要案件であり、これが成立したから大学設立認可申請手続きが進められたのだろうとも想

像される。

ところで、校地取得の経緯について『関西大学百年史 通史編 上』は次のように記している。¹⁴⁾

（前略）関係者が奔走した結果、大正八年十二月に大阪府豊能郡豊津村大字垂水の土地一万坪（現在の外苑の地、当時加島家所有地）が新校地として選定された。そして買い入れ手続きの一切が理事、監事に一任されたが、その後九年四月に北大阪電鉄の希望によって、現在の第一学舎の敷地となっている大阪府三島郡千里村の土地一万五千坪（四万九五〇〇平方メートル）と交換されることになった。ようやく昇格への地が定まったのである。

このあたりのことを北大阪電気鉄道の「第五期営業報告書・貸借対照表・財産目録・損益計算書・利益金処分」は次のように記載している。

（前略）同村（三島郡千里村）大字片山及佐井寺ニ於テ実測壹萬五千七百六拾貳坪参合五勺ヲ関西大学ニ学校敷地トシテ提供シ之ト同時ニ豊津村大字垂水ニ於テ同大学ノ敷地トシテ予定セシ当社所有地九千八百五坪八合五勺ハ之ヲ住宅経営地トナシタリ

これによると、当初選定された豊津村大字垂水の土地約9805坪8合5勺は、1921年（大正10）2月3日に千里村大字片山と佐井寺の土地1万5762坪3合5勺を千里山校地として売買契約を交わす時点でも北大阪電気鉄道の所有地であることが分かる。もし、関西

大学が豊津の土地を購入してすでに所有地としていたら、「交換」する場合、北大阪電鉄に土地購入代金を支払う必要はなく、過不足金を調整すれば済むだけである。実際は5万2685円38銭で購入していることから、最初に選定された豊津村の土地は購入までに至らなかったと考えられる。

垂水の土地の所有者が加島家ではなく北大阪電気鉄道であったということ、関西大学と北大阪電気鉄道の間で土地を交換したという『百年史』の記述は、少なくとも訂正されなくてはならないだろう。

いずれにせよ、すでに見たように、北大阪電気鉄道は一旦、豊津駅まで敷設された段階で開業するが、千里山までの延伸は既定のことであり、電鉄会社の沿線開発の原則から見ると、終点の千里山に少しでも近いところへ大学を配置する方が乗車効率がアップし、収益も上がる。こうした視点から考えると、北大阪電気鉄道が豊津村大字垂水の土地ではなく千里村の土地を関西大学へ販売したというのは、電鉄会社にとって大きな意味を持つことであったと理解できる。『百年史』の記載にある「北大阪電鉄の希望」により、という記述はそれとおりであっただろうと想像できるのは、こうした理由からである。

千里山予科校舎の建設

校地が決まり、設立認可申請書が提出されたことを受け、いよいよ校舎の建設が始まる。千里山学舎で最初に建設されたのは予科校舎（現在の以文館の位置）で、1921（大正10）年7月に着工し、9ヵ月後の翌1922（大正11）年4月下旬に竣工した。そして月が替わった5月1日には新築なった予科校舎で始業式が挙行された。

完成した予科校舎は二階建てで、地下室を備え、延べ面積は1226坪にのぼった。教室の数は25室あり、それ以外にも教授室や来賓室、学生控所などが完備されていた。1000坪あまりしかない狭い敷地に、わずかの教室しかない福島学舎に比べ、15000坪の広大な敷地に25教室を数える新築校舎を得た喜びは大きかった。昇格直前ではあるが、本学もようやく大学としての第一歩を踏み出したのである。

第三節 千里山花壇（遊園）と関西大学

千里山花壇の開設

現在、関西大学第一中学校・第一高等学校や幼稚園、関西大学会館、第3学舎が建ち並ぶエリアが、かつて「千里山花壇」や「千里山遊園」と呼ばれた遊園地であったことは、すでに年史の刊行物や「関西大学通信」などの記事で紹介され、周知の事柄である。

北大阪電気鉄道が千里山花壇という遊園地を開設したことは、大正10年度前半期のことをまとめた同社の「第六期営業報告書・貸借対照表・財産目録・損益計算書・利益金処分」に次のように記載されている。

一、千里山遊園地開設、運輸収入ノ増加ト沿線経営地ヲ江湖二紹介センガ為メ千里山地内十八谷ノ土地壹萬八千坪ヲ遊園地トシ
八月十四日ヨリ開園セリ

十三駅と豊津駅間が開業した4ヵ月後の1921（大正10）年8月14日から開園したと、場所が千里山の十八谷という所であること、面積が18000坪であったことなどが分かる。開園当初は豊津駅か

ら徒歩で行かなければならなかったが、開園2ヵ月後に線路が千里山まで延伸された際、この遊園地へアクセスするための花壇前駅ができ、利便性が高まったことはすでにしるしたとおりである。

休日の乗客確保を狙いとして設置された千里山花壇の開園当時の姿は、残念ながら伝わっていないが、その名称から推して、フラワーパークのようなものだったのであろう。のちのちまで桜の名所で、春は花見を楽しむたくさんの人たちでにぎわったという地元古老の証言もある。⁽¹⁵⁾

千里山花壇が開園し（大正10年8月）、予科校舎が完成して実際に学生が通学を始めた（大正11年5月）ことによる影響を、北大阪電気鉄道の「第八期営業報告書」（大正十一年上期）は次のように記載している。

一、本期ニ於ケル成績ノ前記ノ如ク増加ヲ示セルハ元ヨリ沿道通勤者ノ遞増ニ依ルモ主トシテ本年五月ヨリ開設ノ關西大學豫科學生ノ通學ニ加フルニ桃花納涼ノ季節ニ於テ千里山花壇遊覽客ノ吸集ニ努メタル結果ト見ルヲ得ヘシ

終点の千里山住宅地で一定の通勤客を確保するとともに、逆方向へ動く大学生が乗車することで輸送効率が上がり、経営の安定化がはかれたのと、関西大学のそばに千里山花壇を開設することで休日も集客ができたわけである。そのため、この期の乗客数は、対前期比4割4分1厘増し、収入も同じく4割8分増しと、大幅増の好成績であった。まさしく公式どおりの電鉄経営がもたらした結果と言えるだろう。

千里山花壇の改修

この遊園地はその後、数度にわたって改修・拡張工事が施されることになる。⁽¹⁶⁾

最初の改修工事は、1926（大正15）年3月から1927（昭和2）年5月にかけて行われた。工事を行ったのは電鉄会社であるが、そのころ経営母体が北大阪電気鉄道から新京阪鉄道に変わったことと、新たな路線が開通したことが改修工事に大きく影響していると思われる。

北大阪電気鉄道は、1922（大正11）年6月28日に設立された新京阪鉄道株式会社へ鉄道事業を譲渡する調印を1923（大正12）年4月1日に行ったあと、京阪土地株式会社と改称して土地経営業務だけに専念するようになる。

一方、北大阪電気鉄道から鉄道事業を継承した新京阪鉄道は、1925（大正14）年10月15日に懸案事業であった天神橋と淡路間の路線を開通させる。⁽¹⁷⁾ またこの機に新京阪鉄道の路線は全線にわたって複線となった。これにより、大阪中心部から天神橋、淡路を経て千里山方面への人的移動は格段の増進を遂げることになる。⁽¹⁸⁾

時期的なことを勘案すると、1926（大正15）年から1927（昭和2）年にかけて行われた千里山花壇の改修は、まさしくこの新路線開通を踏まえた形で行われたと想像されるのである。大阪中心部の人たちが郊外の遊園地へ招くため、より魅力的な遊園地になるよう手直しを図られたと考えられる。

この改修工事により、千里山花壇には新たな施設が多数設置された。今も残っている「千里山花壇改修計画平面図」⁽¹⁹⁾をもとに、園内を巡ってみよう。園の入口に近いあたりには「猿山」や「小鳥舎」「孔雀舎」

「カワウソ園」などの小動物園が設けられ、さらに歩みを進めると、丘陵の中腹には、波形にカーブを描いた屋根付きホールの前に半円形の舞台がつき、それらを取り囲むように階段状の観客席が設けられた「野外劇場（音楽堂）」が現れてくる。そして、園内で一番高い所には、4本のアームから下がったワイヤーロープに4機の複葉機が連結され、アームとともに複葉機が回転する「飛行塔」がそびえていた。²⁰これを

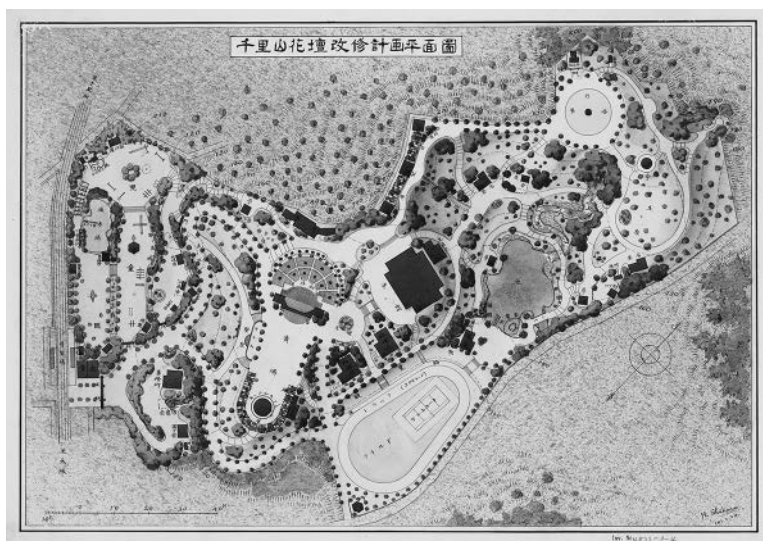


写真6 千里山花壇改修計画平面図（京都工芸繊維大学美術工芸資料館所蔵）

製造したのは「大型遊具開発の父」と呼ばれた土井万蔵（土井文化運動機製作所）で、千里山花壇の飛行塔はその第1号機であった（ちなみに、現在も現役の遊具として稼働している生駒山上遊園地の飛行塔も土井の設計で、これは16基目のものとなる）。このほかにも人工の滝から流れ落ちる水流を溜めたボート池や、卵形のフィールドトラックなどが設けられ、大阪市内から電車に乗ってでも行きたいと思えるような一大テーマパークへと変貌したのである。

牡丹園の設置

1931（昭和6）年には千里山遊園の中に牡丹園が設置されるが、その背景にも経営母体である電鉄会社が変わったことが影響していたのではないかと想像される。



写真7 千里山花壇の飛行塔

1923（大正12）年2月1日、北大阪電気鉄道から鉄道事業を引き継いだ新京阪鉄道であるが、1930（昭和5）年9月15日には京阪電気鉄道に吸収合併される。

牡丹園が設置されたのが、合併の翌年というのは、新京阪鉄道が千里山花壇に大幅な改修工事を行ったのと状況的に一致している（残念ながら、京阪電気鉄道の決算報告書に牡丹園設置の記載は見られない）。

牡丹は4月から6月が開花時期で、4月下旬から5月頃に見頃を迎える。また、春と秋に花を咲かせる二季咲きの寒牡丹という種類もあり、11月から1月ごろにも花を楽しむことができる。千里山遊園の牡丹園にどのような花が咲いていたかは不明であるが、バラのように美しくポリュームたっぷりのあでやかな花姿は、古くから「花の王様」と呼ばれ、人気の高い花であった。すでに千里山花壇は、春は桜花、夏は納涼花火大会、秋は菊花展などで賑わう遊園地であったが、京阪電気鉄道は、牡丹園を設置して新たな話題を提供し、さらなる集客をはかろうとしたのではないかと推測されるのである。

二倍に広くなった千里山花壇

千里山花壇の改修工事はその後も続く。三度目の工事は、1937（昭和12）年上半期から1939（昭和14）年2月にかけて行われた。京阪電気鉄道株式会社の決算報告「第六十二回報告書」（昭和十二年度上半期 自昭和十二年四月一日 至昭和十二年九月三十日）には次のような記載がある。

本期間ニ於テ著手シタル拡張及改良工事ニシテ現ニ施行中ニ属ス

ル主要ナルモノ左ノ如シ

一、千里山花壇拡張工事

同じく「第六十五回報告書」（昭和十三年度下半期 自昭和十三年十月一日 至昭和十四年三月三十一日）には次のような記載がある。



写真8 千里山花壇俯瞰図（関西大学年史編纂室所蔵）

一、千里山遊園拡張に伴う同遊園前停留場改良工事

ところで、関西大学年史編纂室には「二倍に廣くなった千里山花壇お子達の遊園地」と題された冊子が保管されている。制作年代が明記されていないが、1939（昭和14）年に拡張工事が完了したあとに作成された広告パンフレットと考えられている。

この冊子には、「千里山花壇俯瞰図」と題された見開きのイラストマップが掲載されている。1926（大正15）年から1927（昭和2）年にかけて行われた、先の改修工事の設計図と比べると、園地の面積が倍増したのが最大の特徴であるが、それ以外にも、新しく「沈床花壇」や「大運動場」「遊技場及乗物園」「展望所」などが設けられたことが分かる。

新施設に挙げられている「沈床花壇」の様子は、「中央部に噴水台を設け縦横に園路を通し之を四区に分ちきりしま（ツツジ）ツゲ、貝塚、千手蘭等を植栽し周囲道路沿柵垣には「クライミンググロース」を植付く」と記されている。その東側の「大運動場」は直線百メートル、トラック二百メートルで、スタンドに五千人、周囲の芝生で五千人、計一万人を収容できるとされていた。これ以外にも、ブランコやすべり台らしいものが描かれた「遊技場」があり、それを取り囲むように「乗物園」が設けられ、外側から三重に「汽車道」「自動車道」「乗馬道」がめぐっていた。さらに、拡張された区域の北方最高の場所には「展望台」が設けられていた。「花壇前停留所より高さこと約一百尺」とあり、ここからの見晴らしについては「此の丘陵の終る處松林に蔭現する白壁の大殿堂こそ関西大学の校舎」と、隣接する関西大学にも言及

している。

そして、この改修工事が行われている最中の1938（昭和13）年、園の名称も「千里山花壇」から「千里山遊園」に改められる。「花壇」⇨「花園」⇨小規模というイメージから、「遊園」⇨レジャーランド⇨大規模というイメージへの変換をはかろうとしたのかもしれない。

その後の千里山遊園

千里山遊園はその後北摂にある一大遊園地として経営が続けられたが、時局の悪化に伴い、1943（昭和18）年12月には「千里山厚生園」と改称され、さらに1945（昭和20）年には軍事物資の貯蔵施設となったことから閉鎖されるに至った。

終戦の翌1946（昭和21）年4月には再開され、名称も「千里山遊園」にもどされたが、戦後の混乱期に加え、菊人形などで人気を集めた枚方遊園地などに押されて入園者が減少した結果、1950（昭和25）年5月31日にはとうとう閉園されることになった。

千里山遊園から関西大学外苑へ

そのころ千里山遊園を所有していた京阪神急行電鉄（現在の阪急電鉄）は、赤字部門となった千里山遊園を売却することにし、閉園2ヵ月前の1950（昭和25）年3月、女子学院の建設予定地を探していたカナダ聖母奉献修道会との間で売買契約を結んだ。

一方、関西大学にとって、将来拡張するエリアはこの遊園以外にはない重要な場所であり、しかも2万6881坪という広大な土地であるため、あきらめるわけにはいかなかった。理事会は協議委員会にはか

り、購入促進の決議を受けて修道会に譲渡を要請した。建設業者を選定するなど、女子学院の準備が相当進んでいたため交渉は難航したが、10月中旬、ようやく譲渡承諾の回答を得ることができ、12月9日の臨時協議員会の承認を得て同15日、契約調印にこぎつけた。譲渡金額2200万円は、この年の予算約一億円に比べても、かなり思いきった買物であったが、関係者の大勢は大学の将来に役立つと歓迎し、宮島綱男理事長や理事、監事らの決断と努力、校友や学生の協力を高く評価した。購入した遊園地は「関西大学外苑」と名づけられ、大学のその後の発展に大きく寄与することになる。

駅名の変遷

最後に、現在、関西大学の最寄り駅となっている阪急電鉄「関大前駅」の駅名変遷について触れておこう。この駅は、1964（昭和39）年4月に、それまであった「花壇町駅」と「大学前駅」を統合し、両駅の中間付近に新しく設けたものである。

阪急千里線の前身が、1918（大正7）年11月24日に設立された北大阪電気鉄道であるのは、すでに見てきたとおりである。1921（大正10）年4月1日に十三駅と豊津駅間で営業運転を開始した北大阪電気鉄道は、半年後の同年10月26日に豊津駅から千里山駅まで線路を延伸し、このとき、豊津駅と千里山駅の間に「花壇前駅」と「大学前駅」を設けた。

「花壇前駅」は、千里山花壇へアクセスするための駅であるが、遊園地の改称に伴って何度も駅名を変更している。「花壇前駅」が「千里山遊園駅」となったのは1938（昭和13）年9月で、京阪電気鉄道に

より遊園地が、それまでの二倍に拡張された時のことである。

その後、時局の悪化に伴い1943（昭和18）年12月、千里山遊園から千里山厚生園と改称されたため、駅名も「千里山厚生園駅」となり、戦後、1946（昭和21）年4月に千里山遊園が再開されると、駅名も再び「千里山遊園駅」にもどされた。さらに1950（昭和25）年3月、閉鎖された千里山遊園の跡地を女子学院が購入すると、同年8月には駅名も逸早く「女子学院前駅」に変更された。しかし、その跡地は同年12月に関西大学の所有地となったため、翌1951（昭和26）年4月、駅名は「花壇町駅」に変更された。学校の実体がないのに「女子学院前」という名前をつけた、いわば幻の駅が8ヵ月だけ存在したことになる。

一方、「大学前駅」は、1921（大正10）年10月の開設当初から1964（昭和39）年4月の統合まで駅名は変わらないままであった。

以上の駅名の変遷をまとめると次のようになる。

- 「花壇前駅」（1921・10）……「千里山遊園駅」（1938・9）
……「千里山厚生園駅」（1943・12）……「千里山遊園駅」（1946・4）……「女子学院前駅」（1950・8）……「花壇町駅」（1951・4）……「関大前駅」（1964・4）
- 「大学前駅」（1921・10）……「関大前駅」（1964・4）
「花壇町駅」と「大学前駅」が統合して誕生した「関大前駅」は、ルーツの片方であった「花壇前駅」が開設から数えて合計6回駅名を変更しているため、「日本で一番駅名が変更された駅」と言われている。「関西大学は昔、遊園地であった」というのとあわせて、関西大学にまつわる耳寄りエピソードの一つとなっている。

まとめ

本稿で述べてきたことをもう一度まとめておこう。

① 第一節では、1919（大正8）年から1921（大正10）年秋にかけて行われた北大阪電気鉄道による線路の敷設工事の状況を同社の営業報告書により明らかにした。特に、豊津駅から千里山駅間の開業が半年遅れたのは、墓地と火葬場の移転に手間取ったからという理由が解明できた。

② 第二節では、千里山校地取得の経緯を明らかにした。そして関西大学と大阪住宅経営株式会社、北大阪電気鉄道の三者が密接な関係にあり、それが校地選定に大きな影響を及ぼしたことが明らかにした。また、校地の売買については、年史編纂室に保存されている「不動産売買契約書」「金銭貸借契約証書」「領収証」から具体的な内容を明らかにした。これにより、『関西大学百年史』の記述も一部修正すべき点を指摘することができた。

③ 第三節では、現在、関西大学千里山キャンパスの一部となっている千里山花壇（遊園）の開設から関西大学に譲渡されるまでの歴史を振り返った。数次にわたる改修・拡張工事は、電鉄会社の運輸収入増加をめざした経営戦略と結びついたものであることが分かった。また、遊園地の改称と駅名の変遷の関係も整理することができた。

注

(1) 『吹田市史 第三卷』第三章第二節p.179-200。ちなみに、ほとんど却下されかけていた鉄道敷設が逆転認可されたのは、当時の総理大臣大隈重信の鶴の一声によるものであったらしく（史料的には、時の内閣書記官長・江木翼と鉄道院総裁・添田寿一との往復書簡があるだけで、何が総理大臣を動かしたのかを説明する資料は何も残っていないという）、この点について『市史』は「吹田市民が今日、足の便として重宝する阪急千里線は、それが数十年前に敷設されようとした際には、何か謎めいた裏工作があったかのように思われる」と記している。一方、三度にわたって工事施行認可申請を延期したのは、第一次世界大戦の影響による資材の払底・高騰などの理由からであった。

また、鈴木勇一郎著『電鉄は聖地をめざす 都市と鉄道の日本近代史』（講談社選書メチエ、2019年）では当初、北大阪電気鉄道は葬式電車として計画されたが、開業までに紆余曲折あった間に、大阪の市街地の北と南の郊外に大規模な住宅地を開発し、道路や鉄道で都心部を結ぶことが都市計画の基本になり、こうした大阪の都市計画構想、すなわち都市軸の大転換が、結果として千里山が住宅地として開発されることに変化していったとしている。

(2) 北大阪電気鉄道株式会社の営業報告書は、人文社会系史料資料のオンライン配信プラットフォームである「ジャパンデジタルアーカイブズセンター」の「企業史料統合データベース」で閲覧した。このデータベースには、京阪土地株式会社や新京阪鉄道株式会社の営業報告書も収納されている。

(3) 『吹田市史 第三卷』p.200

(4) 『関西大学百年史 資料編』 pp.214-216

(5) 『関西大学百年史 資料編』 pp.216-218

(6) 山岡順太郎が、大阪住宅経営株式会社をはじめとするいくつかの土地会社を設立・経営したのには、工場で働く人や中堅サラリーマン層に定住の家を提供し、住宅難を解消することで彼らが働く企業の発展、さらには大阪経済界の繁栄に結びつけようとしたからであった。そのため、大阪住宅経営株式会社は、民間の営利企業ではあったが、株主に対する毎期の利益配当は年六朱を越えないという公益性の強い性格も打ち出していた。第八代大阪商業会議所会頭を務め、大所高所から経済界の発展を意図する山岡の考えが、こうしたところからも伺える。山岡順太郎の住宅経営については、和田康田・寺内信共著の「山岡順太郎と大阪住宅経営株式会社」『日本建築学会計画系論文集』第486号（1996年8月）、ならびに同著「山岡順太郎と住宅経営論」『同論文集』第488号（1996年10月）に詳しい。

(7) 『千里山学報』（のち『関西大学学報』）は教職員や学生、卒業生などに配付された大学の刊行物である。教員の論文なども掲載された学術広報誌であるにも関わらず、広告が掲載されていた。その多くは書店や洋服店、靴店など、学生生活に関連するものを取扱う商店であったが、それらに混じって大阪住宅経営株式会社のものも見られる。千里山住宅地の広告は、1923（大正12）年3月15日発行の7号から同年10月15日発行の13号までは毎号掲載されており、「理想的の郊外簡易住宅」「ちよつと西洋にでも行ったやうな感じのする田園都市です」といったキャッチフレーズが目を引く。この広告がねらいとした読者対象が教職員や卒業生であることは容易に想像

されるが、実際、この住宅地に住まいを求めた教職員も多く、千里山住宅地に関西大学と結びついた、いわば文教地区の雰囲気を持たせようとしたことは確かであろう。

(8) 森隆男著「文化遺産としての住まい——関西近郊都市における住文化の変容を民俗建築学の視点で分析——」『平成17年度・19年度科学研究費補助金(基盤研究(C))研究成果報告書』(2008年3月)

(9) 『関西大学百年史 通史編 上』p.365

(10) 「決議録 大正8年2月28日条」『関西大学百年史 資料編』pp.218-219

(11) 「決議録 大正8年12月8日条」『関西大学百年史 資料編』pp.224-226

(12) 年史収蔵資料ファイルNo.175。「不動産売買契約書」「領収証」「金銭貸借契約書」の条文は『関西大学百年史 資料編』pp.219-224に掲載。

(13) 北大阪電気鉄道の「第六期営業報告書」(大正10年度前半期)には、財産目録の中に43306円73銭の未収入金が「關西大學へ賣却土地代殘金、阪神急行電鐵會社取扱連絡券二對スル當社未収入金其他」として記載されている。このうちの大半が関西大学へ売却した土地代の殘金であったことは明白である。

(14) 『関西大学百年史 通史編 上』p.365

(15) 年史編纂室では、2017（平成29）年から2019（平成31）年にかけて、地元吹田市在住の辻井信行氏、藤井則彦氏、信藤星二氏、小原淳男氏に対し、戦前から戦後の「千里山遊園」に関する聞き取り調査を実施した。そのなかで、信藤氏は春、大勢の花見客が行列をなして千里山遊園をめざしていたことを語っている。

- (16) 数度にわたる改修工事の内容については、京都工芸繊維大学美術工芸資料館が所蔵する椎原兵市コレクションに収められている2枚の設計図や、関西大学年史編纂室が所蔵する千里山花壇俯瞰図などを分析した橋寺知子著の「千里山花壇の設計図について」(『関西大学年史紀要 第25号』2018年3月)から詳しく知ることができる。
- (17) 「新大阪鉄道株式会社 第六回営業報告書(自大正十四年五月一日至大正十四年十月三十一日)」には次の記載がある。
- 天神橋起点ヨリ淡路ニ至ル間ノ線路敷設工事ハ全部竣成シ十月十五日ヲ以テ営業ヲ開始シタリ
- (18) 『吹田市史 第三卷』p.207
- (19) 京都工芸繊維大学美術工芸資料館所蔵の椎原兵市コレクション所収「千里山花壇改修計画平面図」(No.4822114)
- (20) 2019(平成31)年4月9日にインタビューした小原淳男氏によると、観客が乗った複葉機は停止したまま、上へ引き上げられ、その後、一定回数まわると再び停止し、ワイヤーが伸びて着地するという動きであった。1940(昭和15)年から1941(同16)年ごろの記憶だという。

(くま・ひろき 関西大学年史編纂室 学芸員)