

「池守田中家史料調査事業」実施概要

●事業概要●

狭山池は、平成27(2015)年に国史跡に指定されました。令和6(2024)年には、池守田中家旧宅が国史跡に「附（つけどり）」指定されました。その池守田中家で保管してきた歴史資料として、大阪府立狭山池博物館に寄託中の約12,000点の古文書群「池守田中家文書」が従来から知られています。調査・整理と目録刊行を経て、特別公開展・企画展などで定期的に公開し、講演・講座など文化財の啓発と生涯学習に継続して活用しています。

大阪狭山市教育委員会が平成30(2018)年度から開始した池守田中家の調査では、大量の新出資料を発見しました。この資料群は、古文書などの文字資料を中心に、古写真や書画・生活用具など多岐に及んでいます。令和3(2021)年度から実施した本事業では、新出資料の調査・整理を進めています。

令和7(2025)年度は、資料の調書作成および内容確認・修正を進めるとともに、有識者による2回の会議、26日間の調査をおこないました。調書は、令和7年度末現在で、14,083点の古文書、324点の書画、81点の生活用具、さらには文化庁の技法指導を得て727点の古写真（うちガラス原板13点）について作成しています。

また、事業開始後の建築等調査の際に追加発見した3,792点の資料についても調査対象に新たに加えました。

それらの成果を事業最終年度刊行の『報告書』に反映させるため、有識者による会議での合意をもとに、大阪府を通じて文化庁からの同意を得て、事業期間を令和8(2026)年度末まで延伸することになりました。



建築等調査で新たに発見した資料
(令87箱)



追加調査で発見した書画の一部(令92箱)

●資料紹介● 高野鉄道線路平面図（青写真）

—主任技術者 笹尾宇作について—

はじめに

池守田中家史料は、江戸時代を通じて狭山池管理総責任者である「池守」を世襲した田中家が、狭山池の水利・灌漑関係の豊富な情報を有する点、本家と分家が狭山藩士・代官・池守・池尻村庄屋という異なる側面を相互補完的に分担しつつ、家の状況に応じて分離・統合させる柔軟性を有した点に特徴をもつ。また、明治時代に池守退任後も地域社会を代表する名望家となり、戦後も基礎自治体首長として地方自治を主導した。その結果、複雑で重層的な職掌・役割を物語る膨大な資料群を、池守田中家に蓄積・保管してきた。

平成 13 年（2001）、総数で約 12,000 点に及ぶ「池守田中家文書」（以下「平成分」）が、開館間もない大阪府立狭山池博物館へ寄託された。寄託資料は「保管資料のほぼ全点」として扱われ、『目録』刊行を経て、同館での公開や生涯学習の場で活用されている。

ところが、平成 30 年（2018）から開始した大阪狭山市教育委員会による建物・庭園を含む池守田中家旧宅の文化財調査では、新出資料の所在確認が相次いだ。その実態を鑑みて、令和 3 年（2021）に始まった「池守田中家史料調査事業」では、事業着手時に所在把握して調査対象とした古文書保存箱 70 箱分、約 14,000 点の新出資料（以下「令和分」）の調書作成から作業にあたった。

この「令和分」の調査・整理を進める「池守田中家史料調査事業」の実施期間中、建築物の現地調査を重ねる過程で、さらに未把握資料の新出が相次いだ。その結果、推定総数で約 4,000 点の未調査資料（以下「令和分出分」）が、田中家旧宅に別途存在していることが判明した。その令和分出分の一つが、本稿で取りあげる青写真の図面「高野鉄道線路平面図」である。

「堺市全図」 令 88 箱 2-1

「高野鉄道線路平面図」を紹介する前に、もう一つの青写真の図面「堺市全図」を先に確認しておきたい。その理由は、田中家旧宅内の同一場所で所在確認したことを反映して同じ古文書保存箱に収納し、相互に補完する目的で青写真を同時期に作製した可能性が高く、貼付ラベルも枝番号の連番にしているためである。

「堺市全図」は、縦 40.1 × 横 48.4cm の法量をもつ。古文書保存箱「令和 88 箱」に収納する。「明治廿九年九月」と記すので、原図作製は明治 29 年（1896）9 月である。描写範囲は、現在の堺市堺区に相当する堺市街とその周辺であり、東南を上にした方位で描く。多目的に使用できるよう、豊富な情報を載せる。当時の堺市街の各町、道路・街道・橋・運河・港・鉄道・公共施設・工場の



写真1 「堺市全図」 令和 88 箱〔令 88 - 2 - 1〕

名称を記し、右上・左上の余白に「名所及古跡」と題して観光地の名称・所在地の一覧を付す。

「高野鉄道線路平面図」 令 88 箱 2-2

本資料（以下「本図」）は、青写真の図面であり、古文書保存箱の「令和 88 箱」に収納する。手書き製図した原図の所在が現時点で確認できないため、複写した青写真ではあるが、原本に準じるものとして紹介したい。員数は 1 舗。南北方向の長い図面で、縦 70.6 × 横 42.9cm の法量をもつ。厚手の料紙の短辺を円筒状に巻いて長期保管していたためか、本図を拡げると円筒状に戻るクセが残る。

標題は、本図の上端中央にあり、細筆を用いた楷書の旧字体で「高野鉄道線路平面図」と記す。また、標題の直下に「縮尺 二万分之一」と記す。先述した「堺市全図」が用いた「一万分之一」と比べ、縦横とも 2 分の 1 に縮小して大阪市南部を含めた広域を描く。本図下端に「明治廿九年九月」と記すので、原図の作製は、「堺市全図」と同じ明治 29 年 (1896)9 月である。高野鉄道に出資した関係者の手元にいきわたるよう、青写真セットを多数作製したことが推定できる。

地図の描写範囲は、北端を現在の南海電鉄「難波駅」とその周辺、南端を現在の堺市堺区に相当する堺旧市街の南端付近とする。製図した地図に、さらに高野鉄道の線路敷設の予定ルートを追記している。

本図の特徴は、明治 29 年 (1896)9 月の時点で、高野鉄道主任技術者が線路敷設計画を立てた予定ルート 3 本を図示している点である。すなわち、①大小路停車場（堺東）から南側の堺市街との隣接地周辺までの現行経路、②現在と異なる大阪市内乗り入れの「北伸経路」、③現在の南海本線と南海高野線を大和川以南で結ぶ「連絡線」の経路、以上 3 本を描く点である。

このうち、②「北伸経路」は、大阪市内へ乗り入れる現行と異なるルートを計画していたことになる。また、③「連絡線」は、現在でいえば堺駅—堺東駅間を直接つなぐ線路を高野鉄道が予定していたことになる。開通しておらず、何らかの事情が生じて未完成となった路線、いわゆる未成線にあたる。

現在、両駅とも南海電鉄所属となり、堺駅前と堺東駅前をつなぐ公共交通として、南海バス運行のシャトルバスが大小路通を走行している。



写真 2 「高野鉄道線路平面図」 令和 88 箱〔令 88 - 2 - 2〕

大阪市内への北伸経路

本図の大小路停車場（南海高野線「堺東」）より北側に注目してみよう。設立当初から大阪市内への乗り入れを予定した高野鉄道は、別会社であった南海鉄道が所有する施設・構造物の共同利用を前提に、現在と異なる経路での延伸計画を策定していた。

南海高野線の現行経路では、堺東駅から汐見橋駅へ向かう場合、浅香山駅を経て大和川を渡り、我孫子前駅・沢ノ町駅・住吉東駅・帝塚山駅を経て、南海本線と連絡する岸里玉出駅で、汐見橋線へ乗り換え、かつて高野山方面への始発駅であった汐見橋駅に着く。

ところが、本図では、別のルートをとる。「大小路停車場」を大阪方面へ進むと、堺市街の東端近くを縦貫する一条通（府道 30 号大阪和泉泉南線）に沿って東側を北上し、錦綾町付近で西寄りに進路を変え、南海本線七道駅の北側で合流する南海本線とともに北上し、南海本線の大和川鉄橋を渡る。大阪市内に入ると岸里玉出駅で難波駅方面へ向かう南海本線と分岐し、進路を西へ変え、終点の汐見橋駅への直行ルートをとる。別会社であった南海鉄道との合意形成が必須となるが、高野鉄道は、南海鉄道が開設済みの駅舎・線路・鉄道構造物を共同利用することで、低コストで大阪市内への延伸の早期完成をめざす、きわめて現実的な計画を立てていたことになる。



写真 3 「高野鉄道線路平面図」部分

「堺停車場—大小路停車場間 連絡線」の経路

「連絡線」のルートは、すでに開業中の「南海鉄道線路 堺停車場」（南海本線「堺駅」）を起点とし、鉄道敷設を計画中の「高野鉄道線路 大小路停車場」（南海高野線「堺東駅」）を終点とする区間である。経路は、起点となる「堺停車場」の駅舎を共用し、北上する南海鉄道の線路と大和川鉄橋の手前で分かれ、東へ半円状にカーブさせて堺市街の北端を迂回し、堺市街の北東隅を過ぎて南下し始めた直後の地点で、大阪市内から大小路停車場へ向かう高野鉄道の線路と合流させる計画であった。

堺市街中央部を南北に縦貫する基幹道路「^{だいどう}大道」が堺市街北端を出た付近の西北地点で、大阪市内から南下してきた高野鉄道の線路と連絡線とが斜めに交差している。大阪方面へ北上する高野鉄道の線路は、南海鉄道の線路東側を寄り添うように描いてある。本図をみるかぎり、大和川を渡る鉄橋も、南海鉄道との共用を前提にしていたようである。

堺市街の北端を弧状に迂回する「連絡線」と、高野鉄道の線路と交差する地点を、どのように設計するかが技術上の課題であった。と同時に、南海鉄道の堺停車場駅舎・大和川鉄橋と線路用地を共同利用できるかどうか、高野鉄道の経営上の課題であったと推定できる。高野鉄道の最終目標は、大阪市内から高野山へ直行できる全線開通であり、完成後は高野山参詣客の乗車利用による経営安定化も期待できる。その反面、高野鉄道が堺市街から南へ延伸していく線路敷設工事の予定地は、いずれも大阪市・堺市と比べて沿線人口の少ない地域である。延伸中は、沿線住民の利用する旅客運賃だけでは営業利益を期待しにくい。そのため、農林業を中心とした特産品を堺・大阪方面へ搬送し、逆に堺港で陸揚げした物品・海産物などを輸送する貨物列車の常時運行が必須となった。

堺市街の主要 2 駅の役割

「堺市全図」記載の情報を手がかりに、「連絡線」予定ルートの起点・終点となる停車場の周辺環境に着目すると、両方の駅が当時担っていた役割が判明する。まず、始点の南海鉄道「堺停車場」

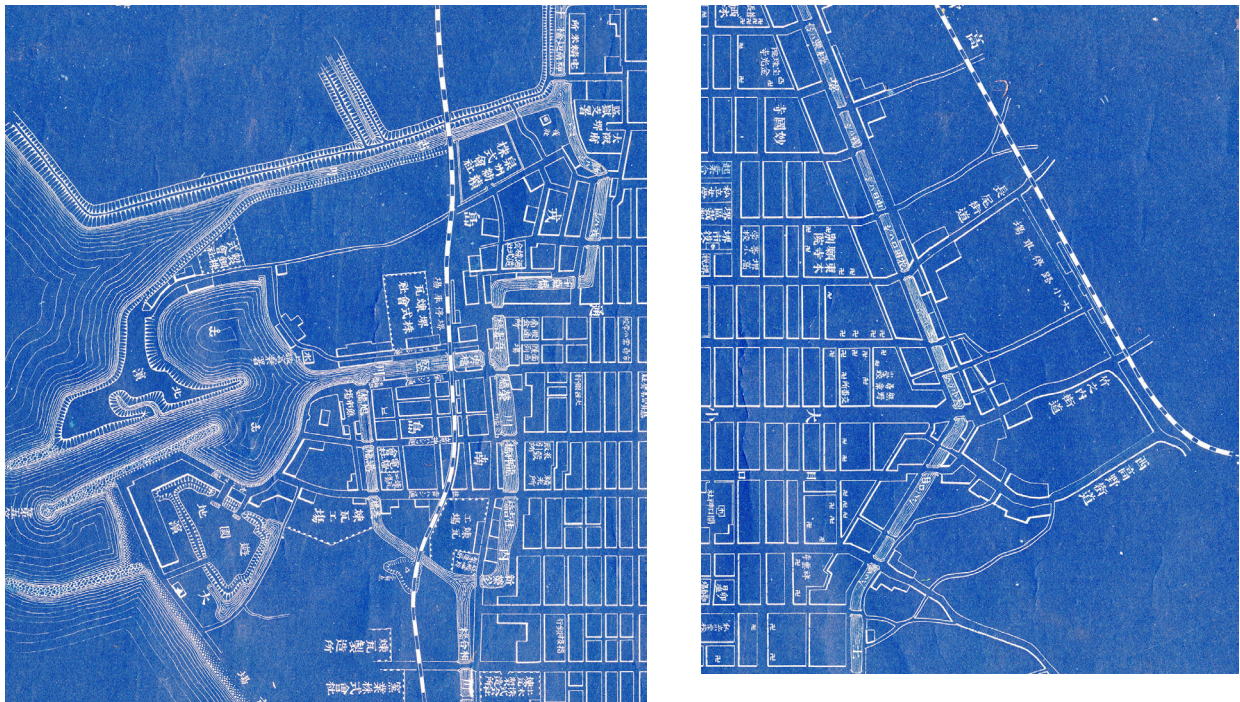


写真 3・4 「堺市全図」部分（北が上になるように時計回りに 90 度回転）

は、大阪湾と沿岸部から堺市街へ入る「西の玄関」にあたり、瀬戸内海・太平洋と海路でつながる堺港の至近距離に位置する。堺港をはさんで南北に遊園地・水上警察署が隣接し、泉州紡績・^{れんが}堺煉瓦本社と煉瓦製造所・煉瓦工場が建ち並ぶ。つぎに、終点予定の高野鉄道「大小路停車場」は、^{ながお}長尾街道・^{たけのうち}竹内街道・^{にしこうや}西高野街道という陸路が堺市街に入る「東の玄関」に位置する。いわば両駅は、堺市街の東西に位置した海陸交通の結節点であり、二つの重要拠点をつなぐために、市街地を回避すべく堺市街北側の外周を遠巻きに迂回させる経路で鉄道敷設を計画したことになる。

本図をみるかぎり、大阪市内から南北方向へ放射状に伸びる公共交通の不足を補うために、東西交通の必要性を強く意識して両駅間をつなぐ「連絡線」の経路を策定したといえよう。南海鉄道に依存する「北上経路」策定の経緯と、「連絡線」が未成線になった背景は、きわめて興味深い。しかし、その経緯を時系列順に検証できる素材が、本史料群に見当たらないため、指摘にとどめておきたい。

高野鉄道主任技術者の肩書

本図にみえる笹尾宇作の学位「工学士」は、取得者が希少な時期に特徴的な記載である。試みに、明治中期の土木工学の第一人者として著名な^{たなべさくお}田辺朔郎（1861-1944）の関係者を確認してみよう。^{びわ}琵琶湖疎水を設計し、北海道の鉄道敷設計画を策定した田辺朔郎は、京都から東京へ移り、工科大学教授を務める。その時期の門下生を博搜してみると、明治 27 年（1894）に工科大学土木工学科を卒業した「笹尾宇作」の名前を確認できる（『田辺朔郎博士六十年史』）。

「高野鉄道主任技術者 工学士 笹尾宇作」という本図と同じ肩書の初見は、本図の原図作製の 7 か月前にあたる明治 29 年（1896）2 月 12 日の日付をもつ「高野鉄道株式会社工事方法書」（『和歌山県史近現代史料 4』昭和 53 年〔1978〕刊、936～937 ページ）である。翌年の明治 30 年（1897）3 月付「高野鉄道工事計画書」（『大阪狭山市史 第 4 巻 史料編 近現代』平成 24 年〔2012〕刊、136～137 ページ）も同様である。

それらの情報によれば、明治 29 年（1896）2 月 12 日の日付をもつ「高野鉄道株式会社工事方法書」は、その 2 年前の明治 27 年（1894）に工科大学を卒業した笹尾宇作が、高野鉄道の主任技術者に就任して高野鉄道敷設計画の全体設計したものである。その 7 か月後、明治 29 年（1896）9 月に、本図の原図を作製したことになる。

また、それに先行して同じ明治 29 年（1896）の 1 月に成立した、鉄道会社「堺鉄道」新設の出願時の「堺鉄道線路縦断面図」「堺鉄道線路平面図」正副 2 セットの計 4 舗からなる精緻な自筆図面にも、「踏

測者 工学士 笹尾宇作」と自署し、篆書体の印文で「笹尾」と捺印してある。この笹尾宇作が手書きした図面4舗の原本を堺市中央図書館で熟覧したところ、自署の端正な楷書体から、彼の几帳面で真摯な人柄がうかがえる。別会社所属の鉄道技術者を示す「高野鉄道主任技術者」という肩書は、4舗のいずれにも記載していない。また、肩書冒頭の「踏測者」という聞き慣れない用語は、線路敷設ルートを策定する目的で、実際に候補地へ足を運んで測量しながら踏査した土木技術者を意味したと推測できる。

田中家地元での築堤と暗渠の設計

鉄道技術者としての笹尾宇作が、高野鉄道の線路敷設計画の段階で、「浦地」（大阪狭山市池尻）と呼ばれていた谷底低地に、線路を通す目的で線路敷かさ上げのために土手状に盛土した「築堤」、そして築堤と交差させて7か所設けた通路・水路が大阪狭山市域の「煉瓦造暗渠」である。西除川に架かる鉄橋などとともに、すべて笹尾宇作が鉄道構造物を設計したと考えられる。

鉄道会社側の設計と地元住民側の意向とが幾度も相違し、開通直前にも通路内の高さ（空頭）の増加を図る追加工事の必要性が争点となった「六号暗渠」は、高野鉄道側が地元の大字池尻へ補償金を支払う形で決着した。その結果、高野鉄道主任技術者の笹尾宇作による当初の設計どおりに施工し、現在も7か所の暗渠は、すべて現存している。

鉄道技術者の笹尾宇作による精緻な設計、高野鉄道による丹念な施工を経て、南海電気鉄道の手で適切に維持管理されてきた鉄道構造物である「煉瓦造暗渠」7か所は、現代の構造計算からすれば、いずれもオーバースペック気味で十二分な強度をもつ。そのことと相まって、経年変化による煉瓦の風化、接合部から発生した白華がみられるものの、供用開始から128年にわたって、狭山池から流れ出て田畑をうるおす足下の水路はもちろんのこと、煉瓦造アーチ橋となった地上の通路も地区内の行き来や通学路、通勤路、買物での往復など日常生活の場で地元の人たちに利用され続けている。

通路の高さ（空頭）が争点になった「六号暗渠」は、残る6か所の暗渠とともに、令和2年（2020）9月28日、土木学会選奨土木遺産「大阪狭山市域の南海高野線の煉瓦造暗渠群」に認定され、地域資源としての利活用が期待されている。

高野鉄道を全体設計した笹尾宇作

本図に名前を残した鉄道技術者の笹尾宇作について、ここで彼の基本的な経歴を確認したい。本資料「高野鉄道線路平面図」の手書き原図に、主要2駅をむすぶ「連絡線」を描き加え、高野鉄道の予定ルートを全体設計した人物でもある。さらに実は、併行して同時期に鉄道敷設を計画していた「堺鉄道」の予定ルート図面も作製している。堺鉄道は、堺市街と奈良方面をつなぐ目的で、現在のJR大和路線のもっと南側に計画されていた未成線である。したがって、大阪府南部とりわけ南河内地域からみれば、地域を通る二つの鉄道計画を全体設計した人物なのである。

笹尾宇作を知るために、試みに南海高野線の歴史を紹介する鉄道関係書籍を確認したところ、名前を紹介する本は皆無である。鉄道技術者として知名度の低い、無名に近い存在であったことになる。笹尾宇作の履歴をまとめた文献も、管見のかぎり存在しないので、断片的な資料をつないで、彼の生涯と事績のあらましを押さえておきたい。

笹尾宇作の出身地と生家

笹尾宇作の基本事項の検討を、出身地・生家をわずかに記録した書籍2冊の内容確認から始めよう。1冊目は、実弟の菅田迂一の来歴を収めた【史料1】井関九郎『現代防長人物誌』第3巻（1917刊、627～628ページ）である。

【史料1】

菅田迂一君 米国シンガー、ミシン裁縫機械製造会社横浜支社総支配人にして、目下福岡を中心として九州一円を支配活動しつ、（中略）君は長門国豊浦郡豊東村の人、明治六年八月二十二日を以て生る、厳君を林助氏と称し、君は其の三男たり、長兄貞一氏は出でて河井家を嗣ぎ、兄宇

作氏は笹尾家に養嗣子たり同氏は東京帝大工科大学土木工学科を卒業し、支那粵漢鐵路公司技師たりしが、不幸にして大正三年病没せり、君は此の二兄の為に勸（すくな）からざる学資を消尽しつ（後略）

2冊目は、生家と家族についての情報を載せた【史料2】『船越清蔵先生 清末藩処士』（堀哲三郎著、1969年刊、111ページ）である。宇作の父菅田林助と父船越孟正とが親密な交流した陽明学者の船越清蔵（1805～1862）の伝記である。書名の「清末藩処士」とは、現在の下関市清末に本拠の清末陣屋を構えた石高1万石の清末藩（長州藩の支藩長府藩のさらに支藩）の仕官していない武士を意味する。

【史料2】

菅田林助と船越孟正とは、年の差こそあるが入魂の仲で、互いに出入もあった。（中略）菅田家は、長男貞一が父林助の実家阿内村の河井家を嗣ぎ、長女まさは吉田市（いち）の萩野家に嫁ぎ、次男宇作は今山村の隠居笹尾の養子に入るので、三男迂一が菅田家を嗣ぎ、（中略）河井貞一は晩年小月に在住した（後略）

笹尾宇作が養子に入った笹尾家のある「今山村」は、山口県西部の美祢市豊田前町今山と考えられる。宇作の生家菅田家の所在地「長門国豊浦郡豊東村」、父親同士が親密に交流した船越清蔵が当初仕官した清末藩の本拠となる陣屋があった「清末」は、いずれも現在の山口県下関市菊川町にあたる。姉の嫁ぎ先の萩野家の所在地「吉田」、父の実家を兄が継いだ河井家の所在地「阿内」、その兄が晩年に移り住んだ土地「小月」も、すべて現在の下関市内の地名である。

以上をまとめると、笹尾宇作は、菅田林助の第3子の次男として現在の山口県下関市に誕生し、兄に河井貞一、姉に萩野まさ、弟に菅田迂一がいた。弟の誕生が「明治六年（1873）八月二十二日」なので、宇作の生年は、資料を欠くものの、明治5年（1872）以前となる。宇作の生没年を「一八七〇—？」とする説（徐蘇斌著『中国の都市・建築と日本「主体的受容」の近代史』東京大学出版会、2009年9月刊、118ページ）に従えば、明治3年（1870）となる。

笹尾宇作の没年と場所

宇作の没年は、【史料3】『土木会誌』第379号（大正3年〔1914〕12月刊、602ページ）に訃報の記事を載せる。

【史料3】

会員 工学士 笹尾宇作君は十一月一日 任地 広東省に於て急性熱病に罹り死去

大正3年（1914年）11月1日に、中国大陸の広東省で病没したことが判明する。宇作の死亡時の年齢を明確にできないが、弟が41歳の時なのでおそらく40代半ば、徐蘇斌氏の説に従えば享年44歳となる。

学歴と職歴の一端は、【史料1】に「東京帝大工科大学土木工学科を卒業し、支那粵漢鐵路公司技師」と記す。このうち「粵漢鐵路公司技師」として海外赴任中に中国大陸の広東省で客死したことを、時代背景をふまえて考えてみたい。

粵漢鐵路公司技師としての海外赴任

笹尾宇作が、中国大陸で「粵漢鐵路公司技師」になった時期を確認しておきたい。海外赴任に先立って帝国鉄道庁技師を休職した。それを示すのが、明治40年（1907）4月25日付の【史料4】『任免裁可書』明治四十年・任免卷十二の件名「帝国鉄道庁技師笹尾宇作休職ノ件」（国立公文書館デジタルアーカイブ）である。（改行箇所の記号「／」は筆者追加）。

【史料4】

明治四十年四月廿五日 内閣書記官
内閣総理大臣 内閣書記官長（花押）
逓信大臣稟請 帝国鉄道庁技師 笹尾宇／作文官分限令ニ依り休職ノ件
指令案
帝国鉄道庁技師 笹尾宇作 文官分限令第／十一条第一項第四号ニ依り休職ノ件 認可ス

（朱書）『四月十五日』

帝国鉄道庁技師であった笹尾宇作の文官分限令にもとづく休職は、明治40年(1907)4月25日付で認可されたので、その直後に中国大陆へ渡航したと考えられる。中国大陆で笹尾宇作を待ち受けていたのは、^{えつかんてつろこうし} 粵漢鐵路公司技師として鉄道延伸を推進するために、予定ルートに沿って線路を敷設する業務であった。

粵漢鐵路は、粵漢線とも称し、武漢（武昌）―広州間をむすぶ鉄道である。敷設計画は、^{しんちょう} 清朝末期にあたる19世紀末、鉱山採掘や鉄道敷設の権益を獲得した列強諸国が中国分割を本格化するなかで始まった。敷設権は、当初アメリカに供与されたが、1904年（清朝光緒30年・明治37年）にベルギーへ売却され、翌1905年（清朝光緒31年・明治38年）に中国人資本家が買収に成功した。笹尾宇作が粵漢鉄道の延伸事業に従事し始めるのは、買収2年後の1907年（清朝光緒33年・明治40年）である。1936年（中華民国25年、昭和11年）、総延長1,096キロメートルの粵漢鉄道が全線開通した。1914年（中華民国3年・大正3年）に、40代半ばの笹尾宇作が広東省で没してから、22年後であった。

まとめにかえて

池守田中家の地元で線路敷設中の明治30年(1897)11月、地元大字池尻の地主たちは、六号暗渠（第43号狭きよ）の通路の高さ増加を要望した。設計どおりの施工をめざす高野鉄道の主任技術者の立場で、大字池尻字浦地の地主たちの説得にあたったのが、笹尾宇作である。彼は、ともすれば地元要望に応じなかった人物として評価されがちである。

ところが、笹尾宇作が原図を作製した「高野鉄道線路平面図」を検討した結果、現在の南海本線堺駅と南海高野線堺東駅をむすぶ「連絡線」を提案して東西方向の公共交通網を重視する将来ビジョンをもち、別会社の南海鉄道所有の既設ルートへの相互乗り入れを提案して低コストで大阪延伸をめざす、きわめて現実的な経営感覚をもつ鉄道技術者であることが判明した。

池守田中家は、地元代表者と鉄道会社株主を兼ね、地元地主側と鉄道会社側、双方の資料を蓄積してきた。近代の田中家が異質の存在への理解と寛容を有し、多様な側面をもったことが、本図の検討からもうかがえた。池守田中家史料を特徴づける魅力の一つといえよう。

【参考文献】

- ・井関九郎『現代防長人物誌』第3巻、1917年刊。のち復刻版を『近代防長人物誌』第3巻と書名を変え、マツノ書店（山口県周南市）より1987年2月刊。
- ・萩原充「南京政権の鉄道建設と対外関係（上）―粵漢鉄道への日本の対応を中心に―」『経済学研究』34-4、北海道大学、1985年3月刊。
- ・金田章裕「琵琶湖疎水」『日本史大事典』第5巻、平凡社、1993年11月刊。
- ・小川功「明治末期の民営社会資本の挫折と再建―高野鉄道のデフォルトと財政整理を中心に―」『滋賀大学経済学部研究年報』Vol.2、1995年刊。
- ・^{じょそひん} 徐蘇斌『中国の都市・建築と日本「主体的受容」の近代史』東京大学出版会、2009年9月刊。
- ・大野絢也「粵漢鉄道の全線開通（1936年9月）と華中・華南交通網の変容：交通建設に対する影響を中心に」『文教大学国際学部紀要』第34巻1号、文教大学、2023年7月刊。
- ・吉井克信「明治後期の田中家の役割」『（特別展図録）池守田中家と狭山』、大阪狭山市教育委員会、2025年3月刊。

●**全体の事業期間**● 令和3年4月から令和9年3月までの6か年

●**事業体制**● 事業主体：大阪狭山市教育委員会 事業組織：教育部生涯学習グループ
学識経験者による調査・指導及び文化庁の指導・助言のもと調査を進めています。



本事業は、文化庁地域活性化のための特色ある文化財（美術工芸品）調査・活用事業国庫補助金の交付を受けて実施されています。