

〈地域・産業・大学 研究報告 〔論文〕〉

愛知中央鉄道計画と沿線開発

——戦前期の愛知県における未成線——

早川 大介 (愛知大学)

The Plan of Aichi Central Railway and Development along a Railway Line:
A Case Study of Uncompleted Line in Prewar Aichi

HAYAKAWA Daisuke (Aichi University)

【要約】

1920年代半ばに計画され、鉄道省より免許を受けたものの最終的に未成線となった愛知中央鉄道(品野-名古屋港)について、沿線開発と関連させながら、鉄道省文書等を用いて分析した。瀬戸の陶磁器業関係者の主導で始まった計画が、沿線開発を目指す資本家の参加により大きく変質したこと。不況下での株式払い込みに難航し工事が進捗せず、鉄道省に工事延期や計画変更の申請を繰り返して最終的に免許返納となったことが確認できた。

【キーワード】

愛知中央鉄道、地方鉄道、未成線、瀬戸陶磁器業、松和花壇、松本繁一

1. はじめに

愛知中央鉄道(出願当初は愛知中央電気鉄道)は、品野(東春日井郡品野町、現在瀬戸市)を起点に長久手、高針(愛知郡猪高村、現在名古屋市名東区)、天白(愛知郡天白村、現在名古屋市天白区)を經由して名古屋港に至る路線として1920年代後半に計画された鉄道である。同鉄道は、鉄道省から免許が交付され、会社も設立したものの、資金難から工事はほとんど進捗せず、1936年に免許を返上した、いわゆる「未成線」である⁽¹⁾。

なぜ免許が交付されながら未成線となったのだろうか。「地方鉄道法」(大正8年4月10日法律第52号)によれば、ある資本家グループが鉄道を敷設しようとする場合、以下のような三

つの手順を踏む必要がある。①発起人会を立ち上げて免許申請を道府県経由で監督官庁(本稿の時期であれば鉄道省)に免許申請を行い、審査の結果、認められれば免許が交付される。その後、②工事施工認可を監督官庁に申請し認可を得て、③工事に着手し、完了してようやく開業に漕ぎ着けられる。実際には、多くの場合は、①の段階で免許が得られずに頓挫する。そして、仮に免許が取得できたとしても、用地買収や工事には巨額の資金が必要であり、②→③と順調にステップを進めていくのは容易ではなかった。それゆえに、免許取得後も資金調達や工事に難航し免許を返納し、未成線となってしまった路線が全国各地に数多く存在している⁽²⁾。愛知県内にも数多くの未成線が存在しており、本稿で取り上げる愛知中央鉄道の営業距離

は支線を含めると40kmを超え、戦前期の愛知県内の未成線の中では営業距離の長い路線の一つであった⁽³⁾。

愛知中央鉄道の計画については、沿線予定地のいくつかの自治体史や地域史の中で触れられている⁽⁴⁾。特に起点となる品野のある瀬戸市の自治体史では、瀬戸側の視点からの鉄道計画に関する記述があり、計画の概要をほぼ把握することができる⁽⁵⁾。一方、本稿で併せて論じる別荘地の松和花壇（現在の名古屋市天白区土原）も、戦前期の郊外住宅の事例としても知られており、現在も名古屋市営バスの停留所の名称として名残を残していることから地域史の著作のなかでも紹介されている⁽⁶⁾。

このように愛知中央鉄道と松和花壇については、地域ではある程度よく知られた事例である。しかしながら、それぞれは別個の事例として扱われ、これまで関連付けて論じられてこなかった。本稿では、二つの計画を結びつける松本繁一という人物に注目し、鉄道省文書（国立公文書館所蔵）や松和花壇のパンフレット等を手がかりに、幻となった鉄道計画と別荘地の開発に光を当てる⁽⁷⁾。特に発起人の動きに注目し、計画がどのように変質していったかを地域開発と関わらせながら考察したい。

本稿の構成は以下の通りである。2で免許申請から愛知中央鉄道株式会社の設立について見た後、3で鉄道計画と同時進行で行われた別荘地松和花壇についてみる。そして、4で会社設立後の経営と免許返上までの過程を見ることにしたい。

2. 愛知中央鉄道の計画

(1) 瀬戸陶磁器業の発展と鉄道計画

愛知中央鉄道の起点された東春日井郡品野町

は、隣接する瀬戸・赤津・水野とともに古くから陶磁器の産地を形成していた⁽⁸⁾。瀬戸地域の陶磁器はコーヒーカップやティーセット、茶碗などの飲食用食器が中心であり、国内外向けに生産されていた。戦間期には約半分が海外向けで、無地の白素地が名古屋へ移出されたのちに絵付され、名古屋港からアメリカをはじめ英領インド、蘭領インドなどに輸出された。1905年に瀬戸と大曾根を結ぶ瀬戸電気鉄道（現在の名鉄瀬戸線）が開業すると、瀬戸で生産された陶磁器は、鉄道で輸送されるようになった。その後、中央線の大曾根駅が開業し、瀬戸電気鉄道も名古屋市内の堀川まで延伸すると、鉄道と堀川の水運の両方を活用して大量の陶磁器が名古屋に送られた。

瀬戸の陶磁器業は第一次世界大戦の好景気の終焉後の1920年代も順調に増加し、全国的な地位は一層向上した。こうした陶磁器業の好調を背景に、瀬戸電気鉄道の輸送能力にも限界が生じ、新たな交通インフラの整備の機運が高まりつつあった。製品の運搬だけではなく、瀬戸では陶土は地元で調達できるが、窯の燃料が薪材から石炭にシフトしていたため、地域外から燃料を調達する必要があると、輸送コストを低下させることが重要な課題となっていた。

こうした状況を背景としながら、瀬戸電気鉄道の品野への延伸も計画されたが挫折し、1918年には上水野起点で瀬戸・品野等を経由して瑞浪に至る愛岐鉄道が計画された。1920年に免許を得たものの、工事延期や路線短縮申請の結果、事業遂行の意思なしとして1924年には失効した。さらに、1920年代半ばには、本稿で取り上げる愛知中央鉄道とともに尾州電気鉄道（中島郡祖父江町－東春日井郡水野村）、東春電気鉄道（瀬戸－高蔵寺）、多治見鉄道（品野－多治見）、品野電気鉄道（瀬戸－品野）が計

画されたがいずれも実現に至らなかった⁹⁾。

(2) 愛知中央電気鉄道の申請

愛知中央鉄道の出願は、1925年1月に愛知県庁に行われ、3月に鉄道省に提出された¹⁰⁾。出願時の会社名は、「愛知中央電気鉄道」であった。本線（知多郡上野町から東春日井郡品野町に至る18哩48鎖（約30km））と支線（愛知郡猪高村高針から分岐して名古屋市東区田代町に至る3哩44鎖（約5.7km））から成り、本線は東海道線大高駅・愛知電気鉄道名和村駅に、支線は名古屋市営電気軌道覚王山線に連絡するものとされた。主たる目的は、「瀬戸町及び品野

町ニ産スル多額ノ陶磁器及之ニ消費スル薪炭（主トシテ石炭）ノ輸送ヲ円滑ナラシム」ことが掲げられた。起業目論見書・趣意書によれば、既存の瀬戸電気鉄道の輸送能力の限界が指摘され、沿線予定地の長久手村、猪高村では亜炭・粘土磨砂なども産出され瀬戸の原材料の調達にも資することが指摘されている。また、沿線には高燥地が多く、岩屋溪や瀬戸公園、長久手古戦場など景勝地もあり、住宅や別荘地にも適している点も付記されている。経路については、本線を大高駅・名和村駅に連絡することで東海道線・知多半島方面へ、支線で名古屋市中心部への旅客の便を図ることが挙げられている。発

表1 愛知中央鉄道発起人一覧（1925年1月出願時点）

氏名	住所	備考
▲中川幸治郎	春日井郡品野町	総代（1925年8月脱退）
河村新三郎	春日井郡品野町	品野町長
▲加藤作三郎	東春日井郡瀬戸町	陶磁器製造業（1927年6月脱退）
伊藤茂三郎	東春日井郡瀬戸町	材木商・瀬戸銀行取締役
伊藤荒次郎	東春日井郡瀬戸町	書籍・文房具商
伊藤豊太郎	愛知郡幡山村	幡山村長
▲小島武三郎	愛知郡幡山村	元郡会議員
青山亮	愛知郡長久手村	前長久手村長
▲戸田勅之助	愛知郡長久手村	長久手村長（1926年11月脱退）
加藤久太郎	愛知郡猪高村	猪高村長
柴田齊	愛知郡猪高村	名古屋絹糸紡績取締役
▲成田徳次郎	愛知郡天白村	天白村長（1925年9月脱退）
横地幹雄	愛知郡天白村	農業・新三河鉄道取締役
▲山田豊治	愛知郡天白村	
小島弘	愛知郡天白村	
▲久野壽彦	愛知郡鳴海村	鳴海村長（1926年10月脱退）
▲下郷竹三郎	愛知郡鳴海村	元鳴海村長（1926年6月脱退）
久野藤助	知多郡大高町	大高町長・酒造業
▲山盛亀吉	知多郡大高町	元大高町長（1926年7月脱退）
▲神野半三郎	知多郡上野村	上野村長
▲濱島次郎作	知多郡上野村	名和信用購買組合理事
▲濱口與三郎	大阪府西成郡西中島町	米酒雑貨商（1925年10月脱退）
▲宮前宗兵衛	大阪府西成郡豊崎町	1925年10月脱退
計23名		

出典：『鉄道省文書 愛知中央電気鉄道』

注：▲途中脱退した者。脱退年月が判明する者については記載した。

備考は、印刷局編『職員録』等、国立国会図書館デジタルアーカイブ資料による。

起人は、総代の中川幸治郎（東春日井郡品野町）を含む23名であり、沿線予定の町村長など有力者が名を連ねていた（表1）。なお、瀬戸周辺の発起人には、瀬戸電気鉄道の関係者は含まれていなかった¹¹⁾。本社は瀬戸町に置き、事業資金総額300万円は資本金（1株50円、6万株に分割）を充てることとされた。

同年11月、愛知中央電気鉄道の発起人会は、鉄道省に経路の変更申請をおこなった。変更は以下の三点である。①本線の起点を知多郡上野町から名古屋港第七埋立地（1926年完成予定）に変更、②猪高村から名古屋市内に向かう支線の終点を千種町（中央線千種駅に連絡）に変更、③名古屋市星崎から天白川を渡って大高に至る支線を新設する。

添付書類を3月の申請時点のものと比較すると、経路の変更以外にも以下の三点の変化を指摘できる。①発起人総代の中川幸治郎を含む4名が発起人を脱退し、加藤作三郎が新たに総代に就任していること。②本社が瀬戸から名古屋に変更されたこと。③添付された起業趣意書に天白村・赤津・品野周辺での住宅地・別荘地・遊園地の開発計画や沿線予定地周辺の名勝古蹟が具体的に記載されたこと。以上の点から、書類上の計画の主たる目的は瀬戸の陶磁器業の振興であったが、沿線開発の要素が強まっている点を確認できる（天白村の開発については後述）。

以上の申請は、鉄道省で審査された。1925年6月の鉄道省の「実地調査復命書」によれば、交通需要や採算の点や、発起人会に資金調達「具体的成案」がないことから、「本線未ダ敷設必要ニ迫レルモノト認ムルヲ得ズ」との結論

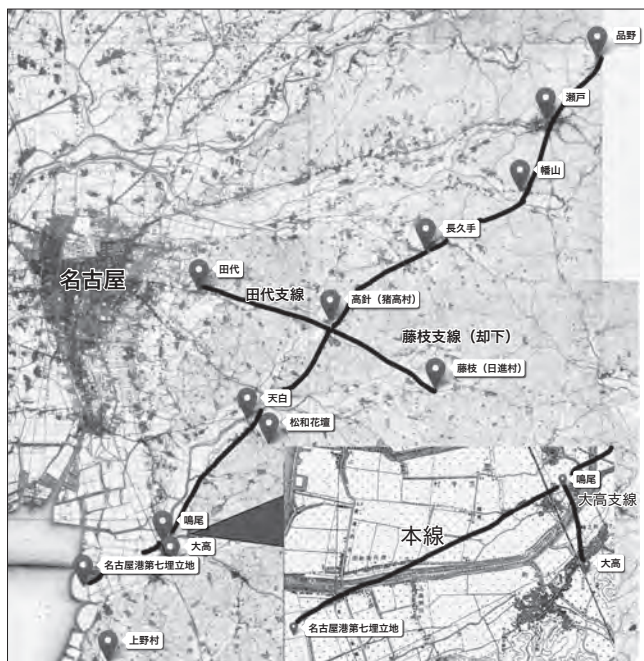


図1 愛知中央鉄道計画図

出典：『鉄道省文書 愛知中央電気鉄道』「今昔マップ on the web」

が出されている。その後の鉄道省内の議論は不明であるが、1926年6月、支線部分の免許交付は見送られたものの、本線部分に相当する名古屋港第七埋立地から品野町及び支線の一つである名古屋市南区鳴尾町から知多郡大高町（合計20哩48鎖（約33km））の区間の営業免許が交付された（大正15年6月2日監第1419号）。さら8月、発起人会は、再び当初案の田代支線（高針－名古屋市東区田代町）と新たに藤枝支線（高針－日進村藤枝）の二支線（合計6哩60鎖（約11km））の申請を行った¹²⁾。藤枝支線は、同時期に申請がおこなわれていた新三河鉄道（八事－拳母）と経路がほぼ重複するために許可には至らず、同年10月、田代支線（3哩5鎖（約5km））の免許が交付された（大正15年10月9日監第2765号）。こうして愛知中央電気鉄道の発起人会は、①品野と名古屋港を結ぶ本線、②高針から分岐して名古屋市田代町を結ぶ田代支

線、③鳴尾から分岐して大高を結ぶ大高支線、計三路線の敷設免許を得た（図1）¹³⁾。免許には工事施行申請期限が記載されており、本線・大高支線は1927年12月1日、田代支線は1927年10月8日とされた。約1年後に工事施行申請を行うため、発起人会は、会社設立に向けて本格的に動き出した。

(3) 愛知中央鉄道株式会社の設立

1926年11月、名古屋市中区東新町陸田ビルディング内に創立事務所が設置された。年が明けて1927年2月、「会社ノ成立ヲ確實ナラシムルベク更ニ発起人トシテ適当ナル人士ヲ加盟セ

シメ発起人引受株ヲ増加シ地方ノ信用程度ヲ高メ安ンジテ本事業ニ投資ヲ受クル方策ヲ講ジタル」目的で、24名の発起人を追加した（表2）。過半は瀬戸・長久手など沿線予定地の者であったが、後述する松和花壇を開発する松本繁一や松澤清次郎など後に経営の中心となる人物も含まれていた。さらに5月には31名が新たに発起人に加わった。大半は瀬戸町の者であったが初代社長に就任する田中善立も含まれていた（表3）。

6月20日、加藤作三郎が総代を辞任し、新たに発起人に就任したばかりの田中善立が総代（創立委員長）に就任した。田中善立は、1874

表2 愛知中央電気鉄道発起人（1927年2月追加）

氏名	住所	備考
田中重治	名古屋市中区	
森重治	名古屋市中区	
岩田松太郎	名古屋市中区	
▲原吉太郎	名古屋市中区	
松澤清次郎	西春日井郡山田村	
▲杉浦武雄	名古屋市東区	
松本繁一	三重県桑名郡大山田村	
▲青山徳太郎	愛知郡長久手村	呉服太物商
▲倉地勇太郎	愛知郡長久手村	
▲浅井平三郎	愛知郡長久手村	
▲青山銀松	愛知郡長久手村	
▲青山胤針	愛知郡長久手村	亜炭
▲村瀬惣次郎	愛知郡長久手村	
▲伊藤仁三郎	愛知郡長久手村	
▲伊藤牧三郎	愛知郡長久手村	
▲戸田鉄四郎	愛知郡長久手村	
▲柴田都次郎	愛知郡長久手村	
青山政五郎	東春日井郡瀬戸町	
加藤京松	東春日井郡瀬戸町	
加藤鈴喜	東春日井郡瀬戸町	
加藤悦助	東春日井郡瀬戸町	瀬戸倉庫薪炭監査役・瀬戸商事代表
伊藤新松	東春日井郡瀬戸町	
杉木謙吉	東春日井郡瀬戸町	
山田恵哉	名古屋市東区	
大澤重右衛門	名古屋市中区	澤重商店社長（染料工業薬品販売）
水谷孝三	名古屋市中区	材木商
日比駒之助	名古屋市東区	材木商

出典：『鉄道省文書 愛知中央電気鉄道』

注：表1と同じ。

表3 愛知中央電気鉄道発起人（1927年5月・8月追加）

1927年5月追加		
氏名	住所	備考
田中善立	名古屋市中区	総代・衆議院議員
▲柏田忠一	東京市麹町区	1927年8月脱退
▲前田健次	名古屋市東区	1927年8月脱退
柴田茂	東春日井郡瀬戸町	
▲中島辰三郎	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲塚本周市	東春日井郡瀬戸町	売薬業（1927年8月脱退）
▲高木銀之助	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲桜井源之助	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲加藤万次郎	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲普喜玄貞	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
市川丈太郎	東春日井郡瀬戸町	
▲加藤潔	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲河地島三郎	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲水野正一	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲加藤博助	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
長谷金松	東春日井郡瀬戸町	
加藤丈一郎	東春日井郡瀬戸町	陶磁器・瀬戸倉庫薪炭取締役
加藤弘吉	東春日井郡瀬戸町	陶器
三浦紋造	東春日井郡瀬戸町	
▲加藤保郎	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲野口千太郎	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲平松多二郎	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲川本芳三郎	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲加藤柳平	東春日井郡瀬戸町	陶磁器製造 1927年8月脱退
▲寺田兼之丞	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲深田永太郎	東春日井郡瀬戸町	瀬戸町南部信用組合理事 1927年8月脱退
▲村上武彦	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲松原覚城	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
▲加藤景三	東春日井郡瀬戸町	1927年8月脱退
大脇定治郎	東春日井郡瀬戸町	瀬戸町南部信用組合理事
加藤義平	東春日井郡瀬戸町	陶磁器製造
▲木下順作	東春日井郡瀬戸町	三共陶土製造所代表 1927年8月脱退
1927年8月追加		
富永謙次	東京府北多摩郡小金井村	青梅鉄道社長・西武興業取締役
荒川伸也	名古屋市中区	
加藤作助	東春日井郡瀬戸町	
藤井源三郎	東春日井郡瀬戸町	
藤井平四郎	東春日井郡瀬戸町	
二宮鉄次郎	東春日井郡瀬戸町	
小島錦之助	愛知県幡山村	
小島治吉	名古屋市西区	
須永伊三助	名古屋市西区	名古屋市会議員・仲立業
神野真龍	愛知郡天白村	地藏寺住職
高岡徹宗	名古屋市南区	徳林寺住職
青山益次	東春日井郡瀬戸町	愛知建設木工（取）

出典：『鉄道省文書 愛知中央鉄道』

注：表1と同じ。

表4 愛知中央鉄道役員（1927年末）

役職	氏名	住所	その他
社長	田中善立	名古屋市中区	衆議院議員
専務取締役	富永謙治	東京府代々木富ヶ谷	青梅鉄道社長・西武興業取締役
常務取締役	松本繁一	三重県桑名郡桑名町	名古屋新世界取締役・鳴海土地監査役
取締役	松澤清次郎	春日井郡山田村	名古屋新世界取締役・名古屋米穀取引所理事
取締役	近藤勝太郎	名古屋市東区	大日本麦酒取締役・南洋貿易信用取締役
取締役	加藤久太郎	愛知郡猪高村	
取締役	荒川伸也	名古屋市中区	
監査役	伊藤豊太郎	愛知郡幡山村	
監査役	山田直哉	名古屋市東区	
監査役	青山亮	愛知郡長久手村	

出典：『銀行会社要録（第32版）』

年に愛知郡常盤村（現名古屋市）に生まれた。浄土真宗の僧侶であり、教員等を経て1912年より愛知県郡部選出の衆議院議員（憲政会系）であった¹⁴⁾。加藤の辞任後、発起人の脱退が相次ぎ、株式募集を控えた8月にはさらに発起人12名の追加申請をおこなった（前掲表3）。

8月15日より第一回株式募集を開始した。株式申込証に記載された株式引受額によると、松本繁一2000株、久野藤助1000株、小林治吉1000株、田中善立500株、高岡徹宗500株、松澤清治郎500株であった¹⁵⁾。発起人経由で沿線の町村ごとに株式の割り当てを行い、例えば、長久手村では2500株が割り当てられたという¹⁶⁾。なお起点の瀬戸・品野では予定株数の三分の一程度しか集まらず、8月29日時点の公募株式は6万株中の3万2500株に過ぎなかった¹⁷⁾。瀬戸の発起人を大幅に増員したものの、多くは程なく脱退しており、瀬戸周辺での株式募集が困難であった状況がうかがえる。設立も危ぶまれたが、最終的に発起人の松本繁一が2万株余りを引き受けてようやく株式の募集が完了した¹⁸⁾。

こうして1927年10月3日、愛知中央鉄道株式会社設立された。創立総会で役員が選出され、田中善立が社長となった（表4）。株主総数は1369名、資本金は300万円で、払込資本金

は30万円（第一回の払込は50円額面のうちの5円）であった。創立総会で定款の改正が行われ、定款第一条の業務から「電灯電力ノ供給」が削除され、社名は「愛知中央鉄道」と改められた。章をあらためて、筆頭株主、取締役となった松本繁一が行った沿線開発事業について見ることにしよう。

3. 松本繁一と松和花壇

(1) 松本繁一と土地開発

松本繁一の経歴を簡単に見ておこう。松本繁一は、1890年に三重県桑名郡大山田村（現桑名市）の米穀商で多額納税者、大山田村長をつとめた松本長蔵の長男として生まれた。自転車製造業などを経て1916年に桑名米穀取引所の仲買人となり証券業に乗り出し、次いで不動産業にも進出し地元の桑名で尚竹園・輝松園・松本住宅などを経営し、その後名古屋にも進出した¹⁹⁾。

1920年代半ば頃、天白村では、名古屋市東別院の後藤幾次郎と地元の神野眞龍（島田地蔵寺）の相談により競馬場建設計画が持ち上がっていた。後藤らは、天白村の牧曾一、近藤儀兵衛の助力により天白村島田黒石に約15万坪の山林を入手した。その後、住宅地開発に計画を



図2 松和花壇 (1932年)

出典：「今昔マップ on the web」



図3 『大衆的別天地御案内』



図4 『土地と殖殖』

変更することとなり、不動産経営の経験を有する松本繁一に相談を持ちかけたという²⁰。松本は、この15万坪の土地を買収し、軽井沢をモデルとして「松和花壇」の名称で開発に着手した。松和花壇の開発は順調に進んだようであり、1927年には住宅60戸が完成した。昭和初期の地図にも松和花壇は記載されている（図2）。



図5 松和花壇鳥瞰図

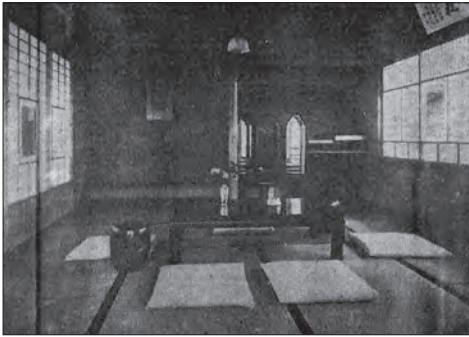
出典：『大衆的別天地御案内』



山樂莊料亭



貸別荘の一部



山樂莊料亭(菊之間)



住宅の一部

図6 松和花壇の様子

出典：『大衆的別天地御案内』

(2) 松和花壇の概要

松本繁一は、松和花壇への投資や貸別荘の利用を促すためにパンフレットを発行した(図3・図4)。これらから昭和初期の松和花壇の様子をみることにしよう。『大衆的別天地御案内』と題されたカラーのパンフレットには見開きの鳥瞰図が付され、名古屋市と松和花壇の位置関係やその様子が描かれている(図5)²⁾。分譲住宅の他に30軒の貸別荘(1日の利用料50銭)、山頂にはピアノや蓄音機を備えた料亭山樂荘、社交倶楽部、乗馬倶楽部、テニスコート、カフェ(松和カフェ)なども開設された(図6・図7)。交通は、愛知中央鉄道の開通も予告されているが、尾張電気軌道の終点の八事から十銭バスでの送迎を行っていた(図8)。

なお、この当時の天白村周辺では、娯楽施設

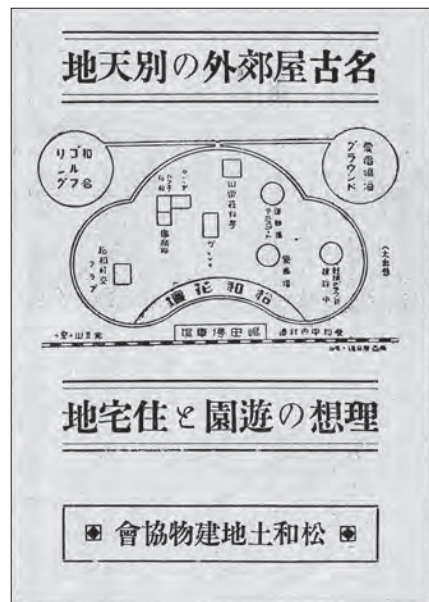


図7 松和花壇の案内

出典：『土地と利殖』

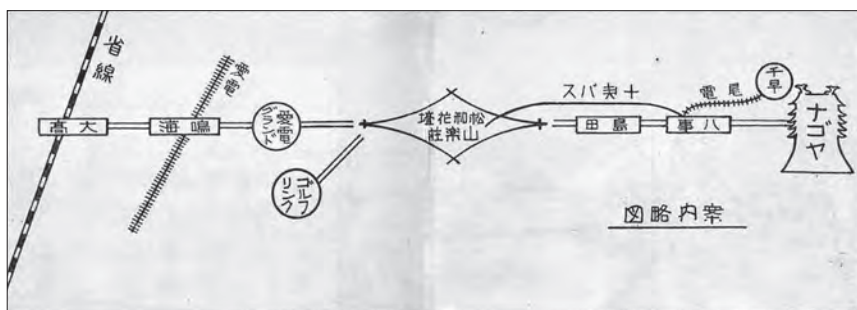


図8 松和花壇交通案内

出典：『大衆的別天地御案内』

の開業が相次いでいた。1927年に愛知電気鉄道が鳴海町に愛電グラウンド（鳴海球場）を、1929年に名古屋ゴルフ倶楽部が東郷村に和合ゴルフ場（現在の名古屋ゴルフクラブ和合コース）を開設しており、松和花壇のパンフレットでもこれらの施設へのアクセスの良さを掲げていた。

また、松本は、さらに周辺の開発を進めるために1928年10月、株式現物商の武田安らと「交通機関ノ敷設道路建造改築土地売買建物ノ経営」を目的とする鳴海土地株式会社（資本金25万円）を設立した²²。鳴海土地は、松和花壇に隣接する島田黒石に32万坪の土地を買収し、鳴海から松和花壇を経由して八事へ至る五間道路の開発なども進めた²³。また、他にも、1928年5月、浴場や娯楽施設の経営や土地建物の賃貸借を行う目的で株式会社名古屋新世界（資本金60万円）を設立したり、名古屋土地による中村の名古屋花壇の運営も行うなど、名古屋での娯楽施設の開発に積極的に関与した²⁴。

4. 愛知中央鉄道の経営と免許返納

(1) 資金調達難と工事延長

設立後の愛知中央鉄道の経営をみることにしよう²⁵。設立後に直ちに行ったのは、工事施行

認可申請の延長である。1927年10月28日、「工事施行ニ関シ慎重考慮中」との理由で1928年6月末まで工事施行認可申請期限の延長を鉄道省に願い出た。1928年5月には逓信大臣より電気事業経営の認可を得た。6月28日には、用地費の節約の理由から、本線の経路を一部変更し、大高支線の分岐点を鳴尾から鳴海に変更する旨の申請を行い、6月30日には工事施工認可申請を行った。しかしながら、1929年6月には、愛知電気鉄道、東海道線、新三河鉄道（未成線）との交叉箇所の工事の関係で協議を行うため工事の延期を申請した。

1930年6月には、事業資金総額を300万円から500万円に変更し、増額分は借款若しくは増資で調達する旨の申請を行った。また、12月には用地取得や工費の削減等を理由により、線路の迂曲線を直線にして「殆ド全線ニ亘ル線路変更」とそれに伴う工事の変更申請を行った。これにより大高は本線の経由地となり大高支線は本線に吸収される形となった。ようやく1931年6月に第一期工事着手となったが、その後も一部区間での工事延長申請を繰り返した。

なお、この間には、業務の多角化も行われている。1927年12月の臨時株主総会で、「遊園地及娯楽機関ノ経営」を定款に明記した。さらに、1928年9月には石材採取業の兼営を、12月には

表5 愛知中央鉄道貸借対照表

単位：円

	1928年	1929年	1930年	1931年	1933年	1934年
払込未済資本金	2,700,000	2,700,000	2,447,125	2,408,145	2,408,145	1,454,915
建設費	73,268	282,873	349,210	410,952	529,113	486,464
仮出金	540	7,648	31,598	66,654	77,989	
興業費						5,000
預ヶ金	239,789	10,818	158,862	121,603	65,643	29,633
現金	206	133	205	191	1,033	
合計	3,013,804	3,001,473	3,007,002	3,007,547	3,081,924	2,044,300
資本金	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	2,000,000
借入金					36,660	
未払金					2,989	21,643
仮受金					3,130	485
未払配当金	8,047	1,188	3,512	977	35,885	22,171
当期利益金	5,756	284	3,490	3,710	3,258	

出典：「官報」、『鉄道省文書 愛知中央鉄道』

注：4月末決算時点（1934年のみ10月末）。

自動車運輸業の兼営を申請している。工事延長の申請の一方で業務の多角化による収益確保の道も模索していた。

愛知中央鉄道は、なぜこのような延長申請や計画変更を繰り返したのだろうか。以下にみるように資金面での理由からであった。愛知中央鉄道の貸借対照表の推移をみよう（表5）。目を引くのが借方の巨額の払込未済資本金である。当初の払込は資本金300万円のうち30万円のみであり、1929年に2回目の払込を行ったが一部の株主が払込に応じなかったようであり、1931年4月までに払込が完了していない。工事費は資本金を充当する予定であったから工事が進められなかった最大の原因はこの点であろう。鉄道省に期限までに申請をしなければ免許は失効してしまうため、株式の払込や資金調達的时间を稼ぐために何らかの申請が必要であった。

(2) 経営再建と免許返納

工事がほとんど進捗しない中、1931年秋には、一部の役員による横領等の不正事件が発覚

した²⁶⁾。これに伴い、田中善立は辞任し、経営陣は刷新されることとなった。1932年11月、田中に代わり福澤諭吉の四男で昭和電力、日本自動車道取締役であった福澤大四郎が社長に就任した²⁷⁾。その後も経営陣の交代は頻繁に起こり、1934年1月に福澤も辞任し、有力な太物商であった八木平兵衛の息子で帝国綿布代表取締役であった八木保三が新社長に就任した²⁸⁾。

1933年12月末時点の工程表によれば、工事の進捗状況は、用地は全体の35%、土木工事はわずか2%に過ぎず、橋梁や隧道、軌道等の他の項目の進捗は0%であった。こうした状況から1934年6月には鉄道省から役員の出頭命令があり、専務取締役中野勇平が聴取を受けた。中野は、①築港線（大高－名古屋港）の工事を第一期線とし、②瀬戸（品野）－大高間の廃止、③残りの区間を第二期線とすると回答した。鉄道省に提出された「築港線起業目論見書」によれば、東海道線の大高駅から名古屋港七号埋立地を結ぶもので、動力は蒸気であり、貨物輸送を主とするものであった。

1934年12月、社長八木保三は、株主向けの

文書で、「綱紀ノ肅正」と「経費ノ節減」、「内容ノ整理」を掲げ、経営再建の姿勢を示している。この間には、8月に高針分岐点から品野の約18kmの鉄道起業廃止の申請を行った。そこでは、財界不振による資金調達難、瀬戸の経済的沈滞とともに沿線予定地域へのバスや乗合自動車の進出を理由として挙げていた。また、5月に資本金を300万円から200万円へと減資していたが、さらに12月に200万円から150万円へ減資を行い、生じた差益金を建設費の償却へ充てるとした。

以上のように、さまざまな対策を講じたが、最終的に経営再建には至らず、1935年10月の株主総会で愛知中央鉄道は、社名を「愛知興業株式会社」と改称し、定款を改正して鉄道敷設と遊園地及び娯楽機関の経営に関する内容を削除し、自動車による一般運輸と不動産経営、石材砂利の採取販売を目的とする会社として再編された²⁹⁾。そして1936年3月、鉄道大臣に1926年交付の2つの免許状を返納して約10年間の歴史に幕を下ろした。

5. おわりに

以上、鉄道省文書やパンフレット類から、実現をみなかった鉄道計画の顛末を別荘地の開発と関わらせながら考察した。当初は瀬戸の陶磁器業の産業用の需要から計画された鉄道であったが、次第に桑名の松本繁一や名古屋の資本家が主導権を握るようになり、瀬戸の発起人たちが離脱していくなど計画は大きく姿を変えていった。沿線の松和花壇の開発はこうした文脈で行われた。会社設立後は、昭和恐慌期に差し掛かるタイミングであり、株式の払込も進まず、資金調達は難航した。経営陣は、鉄道省に対して工事の延長願を繰り返し、時間稼ぎをする中

で、社内の不正事件や郡部での自動車による輸送網の整備も進み、最終的に当該地域に莫大な資金を投じてまで鉄道を敷設する意味自体が希薄化してしまった。

愛知中央鉄道の沿線予定地であった小幡村・猪高村・天白村は、第二次世界大戦後に名古屋市に編入される。名古屋の郊外の宅地開発が本格的に進展するのは高度成長期以降であり、名古屋中心部と猪高や天白は名古屋市営地下鉄によってようやく結ばれることとなった³⁰⁾。

〈付記〉

本研究は、愛知大学中部地方産業研究所2022年度「地域・産業・大学」研究費の助成を受けた。資料収集にあたり、岡田弦大氏（東京大学経済学部4年生）のお世話になった。また、令和3年度日本学術振興会科学研究費補助金基盤研究（B）「20世紀前半期日本における生業・生活金融の地域的展開に関する総合的研究」（課題番号：21H00735、研究代表者：中西聡）の研究成果の一部である。

【注】

- (1) 「未成線」とは、「鉄道敷設計画があったのに、構想段階・建設段階の途中で挫折してしまった路線」であり、「未完成の路線」に由来する鉄道省での造語であった（森田誠之（2001）4頁）。未成線に関する情報は、インターネット上に膨大に存在しているが、まとまった文献としては、森田誠之（2001）が有用である。同書は、未成線の事例紹介とともに、鉄道省文書（国立公文書館所蔵）より作成した「【資料】大正・昭和期における未成鉄道の失効路線一覧」が収録されており、全国の未成線がデータベース化されている。未成線研究の意義について三木理史（2004）は、「開業には至らなかったものの、それらの鉄道計画は対象地域内のかつての交通需要を推し量るうえで一つの指標となろう」と指摘している（37頁）。戦前期の鉄道

の敷設をめぐる経営問題に関しては、小川功が一連の著作で経営史や金融史の観点から豊富な事例分析をしている（小川功（2002）など）。

- (2) 森田誠之（2001）5頁。1910年代から20年代の軽便鉄道・地方鉄道の免許路線と開業路線の営業距離数に大きな隔たりがあったことが指摘されている（野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編（1985）151頁）。
- (3) 愛知県内を起点とするものとしては、東京系資本による参宮電気鉄道（名古屋-宇治山田間、1922年12月免許、1925年1月失効）が約100kmで最長であったが、起点・終点とも県内の路線としては愛知中央鉄道が最長であった（森田誠之（2001）182-183頁）。
- (4) 却下された「藤枝支線」（後述）の沿線予定地の日進では、岩崎誌編纂委員会（1985）に共有林の売却関係の資料が収録されている（230-232頁）。また、日進町誌編纂委員会（1988）には愛知中央電気鉄道「設立趣意書」が収録されている（675-680頁）。小林元（1988）では、猪高村の地域史の観点から愛知中央鉄道の計画について紹介されている。ただし、工事が頓挫して1928年に会社が解散したと記載されている点は、事実と異なる（66-68頁）。
- (5) 瀬戸市史編纂委員会（2010）77-80頁。
- (6) 松和花壇は、郊外住宅に関する研究書の「郊外住宅地データベース」の中で個人による宅地開発として掲載されている（片木 篤・藤谷陽悦・角野幸博編（2000）巻末xxi頁）。また、天白の地域史には、桑名の松本繁一による開発がおこなわれたとの記載がある（天白村史刊行会（1956）241-242頁、浅井金松（1983）178頁）。最近刊行された地域史の研究団体による著作の中でも、「バス停に残された町・松和花壇」（伊藤悦子執筆）として紹介されている（八事・杖中歴史研究会（2022）107-114頁）。なお、松和花壇に関しては三井住友トラスト不動産HP「このまちアーカイブス」（<https://smtrc.jp/town-archives/index.html> 2024年1月9日閲覧）の八事の紹介の中で写真とともに取り上げられている。
- (7) 本稿では、以下の三点の簿冊を利用した。①『鉄道省文書 愛知中央電気鉄道 大正15年-昭和2年』（昭47運輸00279100）、②『鉄道省文書 愛知

- 中央鉄道 昭和3年-7年』（平12運輸02016100）、③『鉄道省文書 愛知中央鉄道 昭和8年-11年』（昭47運輸00280100）（いずれも国立公文書館所蔵、なお、①・③は国立公文書館デジタルアーカイブ（<https://www.digital.archives.go.jp>）で閲覧可能）。また、松和花壇に関するパンフレット類は筆者所蔵のものを利用した。
- (8) 以下の戦間期の瀬戸の陶磁器業に関する記述は、瀬戸市史編纂委員会（2010）375-397頁による。
- (9) 東春電気鉄道と多治見鉄道には、愛知中央鉄道の発起人が多く関わっており、品野から中央線の多治見・高蔵寺を結ぶ愛知中央鉄道と一体の計画であったことが指摘されている（瀬戸市史編纂委員会（2010）80-81頁）。
- (10) 以下、本節では特に注記がない場合、『鉄道省文書 愛知中央電気鉄道 大正15年-昭和2年』、『鉄道省文書 愛知中央鉄道 昭和3年-7年』よりの引用である。
- (11) 瀬戸市史編纂委員会（2010）79頁。
- (12) 1926年2月、日進村字岩崎では共有山林の売却が審議されているため早い段階から支線計画はあったものと思われる（岩崎誌編纂委員会（1985）230頁）。
- (13) 本稿の地図（図1・図2）は、時系列地形図閲覧サイト「今昔マップ on the web」（(C)谷謙二）により作成した（<https://ktgis.net/kjmapw/>、谷謙二（2017））。
- (14) 人事興信所編『人事興信録5版』た34頁。
- (15) 「愛知中央電気鉄道株式申込証」（瀬戸市史編纂委員会（2010）80頁写真1-16）。
- (16) 小林元（1988）68頁。
- (17) 「愛知中央電鉄募株成績不良」『新愛知』1927年8月30日。
- (18) 「愛知中央鉄道起工延期申請」『新愛知』1927年10月8日。
- (19) 人事興信所編『人事興信録9版』マ128頁、『中京名鑑』名古屋毎日新聞社、1932年、179頁。
- (20) 天白村史刊行会（1956）241-242頁。
- (21) 「大正の広重」と呼ばれた画家の吉田初三郎の影響を受けた鳥瞰図である。吉田初三郎の鳥瞰図に関しては堀田裕典（2009）を参照。
- (22) 当初は天白村島田黒石に本社が置かれ、松本

は監査役となった（後に名古屋市に移転）。松本の他の役員は以下の通り。取締役は武田安・小林治吉・土井慎吉・水野重福・竹内庄一郎・馬杉満作・森光朝、監査役は後藤角三郎・藤田保次郎・後藤恒太郎であった（『官報』第581号、1928年12月4日）。

(23) 『愛知県会社総覧昭和13年版』名古屋毎日新聞社、141頁。

(24) 『官報』第482号、1928年8月4日、『中京名鑑』名古屋毎日新聞社、1932年、179頁。

(25) 以下、本節では特に注記がない場合、『鉄道省文書 愛知中央鉄道 昭和3年－7年』、『鉄道省文書 愛知中央鉄道 昭和8年－11年』よりの引用である。

(26) 『東京日日新聞』1931年10月28日。

(27) 『人事興信録9版』フ17頁。

(28) 『人事興信録9版』ヤ6頁。

(29) 『官報』第2744号、1936年2月27日。さらに1936年3月に東京市淀橋区戸塚町へ本社を移転した（『官報』第2838号、1936年6月19日）。

(30) 1969年に地下鉄東山線が旧猪高村域に延伸した。そして1978年に、旧天白村域へ鶴舞線が延伸した。なお鶴舞線の八事－赤池間の免許は1927年に新三河鉄道が取得した免許の一部であり、名古屋鉄道が継承し、名古屋市交通局に譲渡したものである（名古屋市交通局（2023））。

【文献】

- ・浅井金松 1983 『天白区の歴史』
- ・岩崎誌編纂委員会 1985 『愛知県日進町 岩崎誌』
- ・小川功 2002 『企業破綻と金融破綻』九州大学出版会
- ・片木 篤・藤谷陽悦・角野幸博編 2000 『近代日本の郊外住宅地』鹿島出版会
- ・小林元 1988 『猪高村物語：名東区の今昔』
- ・瀬戸市史編纂委員会 2010 『瀬戸市史 通史編下』
- ・谷謙二 2017 「「今昔マップ旧版地形図タイル画像配信・閲覧サービス」の開発」『GIS-理論と応用』25巻1号
- ・天白村史刊行会 1956 『天白村誌』
- ・名古屋市交通局 2023 『市営百年史』
- ・野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜 編著 1985 『日本の鉄道 成立と展開』日本経済評論社
- ・日進町誌編纂委員会 1988 『愛知県日進町誌 資料編六』
- ・堀田典裕 2009 『吉田初三郎の鳥瞰図を読む』河出書房新社
- ・三木理史 2004 『近・現代交通史調査ハンドブック』古今書院
- ・森口誠之 2001 『鉄道未成線を歩く 私鉄編』JTB
- ・八事・枅中歴史研究会 2022 『続八事・枅中歴史散歩』人間社