

# 明治期の愛知県における 電気鉄道会社の成立

——名古屋電気鉄道の設立過程と初期経営——

石 井 里 枝

## 1. はじめに

本稿の課題は、名古屋鉄道の前身の一つである名古屋電気鉄道を事例として、その設立過程および初期の経営に関する諸問題について、各種史資料に基づきながら明らかにすることである。

名古屋鉄道は現在、本社を名古屋市に置き、全国の私鉄のなかでも近鉄、東武に続く第3位の営業キロ数をほこり、また約120年の歴史を持つ、中京圏における最大手の私鉄会社であるといえる。そして、現在の名古屋鉄道は、本稿においてとりあげる名古屋電気鉄道や愛知電気鉄道、尾西鉄道など数多くの鉄道会社が合同することによって成立した鉄道である。ここで、名古屋電気鉄道の成立について考えてみると、その起源についてはその成立の時期について振り返ってみると、それは1894年6月25日に設立許可された愛知馬車鉄道までさかのぼることができる。

このように、非常に古い歴史をもち、かつ多くの被合併会社をもつ名古屋鉄道であるが、同社に関する先行研究について振り返ってみると、名古屋鉄道の社史である『名古屋鉄道社史』（名古屋鉄道株式会社社史編纂委員会編、1961年）ならびに『名古屋鉄道百年史』（名古屋鉄道広報宣伝部編、1994年）により経営動向に関する歴史的経緯について基本的な概観

が与えられているものの、各鉄道会社に関する個別企業史については、皆無に等しい状況にあるといえる。

そこで、筆者は名鉄資料館（岐阜県可児市）所蔵の「営業報告書」「株主名簿」といった名古屋鉄道に関する一次史料、および各種新聞資料、伝記資料、行政文書などを用いて、現在の名古屋鉄道株式会社成立の基礎となった各鉄道会社の経営の展開および経営上のさまざまな問題について明らかにし、研究史上の空白を埋める作業を行っていきたいと考えている。本稿における名古屋電気鉄道の設立過程および初期経営に関する検討は、その初歩的な段階として位置づけられるものである。

本稿の次節以下の構成を示すと、次のとおりである。まず第2節において、名古屋電気鉄道の成立過程について、その前身である愛知馬車鉄道の計画から名古屋電気鉄道への変更の過程について明らかにしていくことにしたい。次いで第3節では、設立および初期の経営に関して大きな役割を果たす大澤善助の協力のプロセスに光をあてながら、設立過程についての検討を行うことにしたい。第4節では、名古屋電気鉄道の初期経営の状況について概観し、市民・労働者・株主といった会社をとりまく利害関係者に関する幾つかの動向および経営上の問題をとりあげて論ずることにしたい。第5節は、まとめにあてられる。

## 2. 名古屋電気鉄道の設立過程

### ——愛知馬車鉄道から名古屋電気鉄道へ——

すでに述べたように、名古屋電気鉄道成立の起源としては、1894年6月25日に設立許可された愛知馬車鉄道をあげることができる。本節では、設立以前の時期における愛知県内の鉄道の状況について簡単に説明したうえで、同社の設立過程について概観することにしたい。

まずはじめに、愛知県内における鉄道敷設のはじまりについて簡単にふ

## 明治期の愛知県における電気鉄道会社の成立

れておくことにすると、それは1886年3月における武豊線の開通に求めることができる。この路線は、武豊港から熱田駅に至る路線であり、東海道線を敷設する材料輸送を目的として建設された鉄道であった<sup>1</sup>。なお、東海道線は1889年7月には東海道線新橋～神戸間が全線開通している。このように、愛知県内においては全国的にみても比較的早い時期から鉄道の建設がすすみ、名古屋が商業都市として大きく伸びる素地が培われていたのであった<sup>2</sup>。

また、電気鉄道の日本におけるはじまりは、1895年2月1日に京都駅～伏見間に開業した京都電気鉄道である<sup>3</sup>。そして後述するように、京都電気鉄道の経営の中心人物であった大澤善助は、名古屋電気鉄道の開業に向けて大きく影響を与えることとなった。ここで、名古屋市内における鉄道敷設計画は、比較的早い時期から考えられていたようである。大澤善助に関する伝記資料である『大澤善助翁』によると、そのきっかけについては、次のように記されている。

明治二十六年愛知県知事時任為基氏は、曩に拓かれた名古屋駅より栄町通を久屋町に至る十三間道路が、多大の費用と労力を費して敷設されながら、徒らに敷設されたと云ふのみで、両側に民家もなく、草茫茫として何等利用されるなきに鑑み、之れが利用発展策として、交通機関の開発を県参事会員中の利け者岡本清三氏に諮る処があつた<sup>4</sup>

- 
- 1 名古屋鉄道株式会社社史編纂委員会編（1961）『名古屋鉄道社史』、名古屋鉄道株式会社、2頁。
  - 2 同上。
  - 3 名古屋鉄道広報宣伝部編（1994）『名古屋鉄道百年史』、名古屋鉄道株式会社、28頁。
  - 4 三浦豊二編輯（1929）『大澤善助翁』、大澤善助翁功績記念會、95頁。

このように、名古屋市内における交通機関の開発を願う当時の県知事時任為基の要請により、県参事会員であった岡本清三がまず、その設立を志すことになった。では、岡本が、こうした開発に着手するようになった経緯としては、いかなる要因をあげることができるであろうか。

このような交通機関の開発に関する案に先立って、1890年5月に東京で開催された第3回内国勸業博覧会では、工学者・藤岡市助の手によりスプレーグ式電車の試運転が行われ、そこで電気鉄道の実用性が高く評価され、全国各地の企業家から多数の敷設申請が提出されたという<sup>5</sup>。そして、岡本も電気鉄道の試運転をみて「今後の交通機関は電鉄に限るべき<sup>6</sup>」という考えをもった1人であり、「親しく藤岡博士に請ふて其の説明と指導を受けて深く期する処あり、時任知事の懇請を受けると共に快諾し<sup>7</sup>」た。

そして、当時の県会議長であった小塚逸夫、さらに県参事会員であった堀尾茂助を加えて、名古屋市押切から笹島を経て柴町通を久屋町に至る路線、そして本町御門を南下して広小路に至る路線の電気軌道敷設が出願された<sup>8</sup>。しかしながら、この名古屋における電気軌道敷設の出願は、全国的にも初めてのものであり、県庁、逓信省、鉄道省の各官庁において、所管不明ということで出願の受付が行われることがなかった<sup>9</sup>。そして、内務省において次のような意見が出されるに至った。

どうも電気軌道では疑義があつて、今日の処所管が分明しない。随つて受附難いから、兎に角馬車鉄道に変更して出願しては如何か。馬車鉄道を道路の上に敷設するのならば、本省の道路局の所管にしても差

---

5 前掲名古屋鉄道広報宣伝部編（1994）、28頁。

6 前掲三浦豊二編輯（1929）、95頁。

7 同上。

8 同上、96頁。

9 同上、96頁。

し支えないと思ふから<sup>10</sup>

このようななかで、1893年6月23日、小塚逸夫、岡本清三、堀尾茂助の3氏によって馬車鉄道の設立が特許出願された<sup>11</sup>。そして、「兎に角此鉄道の敷設されたる暁は名古屋の繁栄を一新するとならん<sup>12</sup>」という新聞記事からも明らかなように、この鉄道敷設計画は、名古屋市内における近代化を促進するものとして、大きく期待されるものであった。

しかしながら、このような馬車鉄道会社の設立過程に関しては、反対する動きもみられた。次の記事をみてみよう。

愛知県々会議長小塚逸夫氏等が発起に係る馬車鉄道は既に記せし如く夫々手続を経て測量に着手したるが今聞く処に依は或る一派の人々は小塚氏等が公職を利用して以て設立の許可を得たるは不都合千万なるのみならず又実際に馬車鉄道を敷設するには現今の道路にては狭隘なりとの故を以て大いに反対の運動を為さんとて目下頻りに協議中なりと云ふ<sup>13</sup>

後に開業する名古屋電気鉄道では、名古屋財界および京都財界を基盤とする企業家たちが主たる経営を行っていくことになるが、初期段階においては上述のように、初代社長となる小塚逸夫をはじめとして岡本清三、堀尾茂助などといった県議会を中心とする人的な基盤から設立が計画された。そして、実情とはかけはなれた馬車鉄道敷設計画については、市民の間では反対する動きがわきあがっていた。

---

10 同上、96頁。

11 前掲名古屋鉄道広報宣伝部編（1994）、28頁。

12 「名古屋馬車鉄道」『扶桑新聞』1896年7月22日。

13 「馬車鉄道の反対運動成らん」『扶桑新聞』1894年12月8日。

では、どのようにして実際の開業へと向かっていったのであろうか。その手掛かりとして、次のような新聞記事が参考となる。

愛知馬車鉄道会社にては、近々の内株主総会を開き従来の組織を一変し京都伏見間に於る電気鉄道会社の如き組織にせんと噂せり<sup>14</sup>

つまり、京都電気鉄道にならい電気鉄道へと変更し、開業に向けるという計画であった。ここでこのような変更にあたって大きな役割を果たすことになるのが、京都電燈会社（1889年創設）および京都電気鉄道の経営者として電気事業および電鉄事業の先覚者として位置づけられ、また京都財界の中心人物として位置づけられる、大澤善助であった。なお実際、大澤はその後<sup>15</sup>の名古屋電気鉄道において、1910年まで取締役の位置にあった。

では次節において、大澤善助の名古屋電気鉄道への協力の過程について、やや立ち入った検討を行うことにしよう。

### 3. 名古屋電気鉄道の成立と京都資本の参入

前節において述べたように、愛知馬車鉄道として設立が計画された名古屋市内における鉄道会社設立の動きは、電気鉄道への変更というかたちで現実化することになった。そして、この電気鉄道としての成立に関しては、京都資本の参入が大きな役割を果たしたのであり、その参入について大きな役割を果たしたのが、京都電燈会社（1889年創設）および京都電

---

14 「愛知電気鉄道会社の組織成らん」『扶桑新聞』1895年3月27日。

15 実際は、第6回（1897年上半期）報告から取締役として大澤善助の名前がある（『扶桑新聞』1897年7月31日；営業報告書は現存せず）。この第6期からは社長が小塚逸夫から白石半助に交替し、このころから名古屋資本ならびに京都資本における財界関係者の関与が大きくなっていったものと考えられる。

## 明治期の愛知県における電気鉄道会社の成立

気鉄道（1895年開業）の経営者として電気事業および電鉄事業の先覚者として位置づけられ、また京都財界の中心人物として位置づけられる、大澤善助であった。

大澤の名古屋電気鉄道への協力の経緯について、同氏の回顧録には<sup>16</sup>次のように述べられている。

同年（＝1895年を指す—引用者）、名古屋市に於て、馬車鉄道敷設の許可を受け、拾万円の株式組織を以て、創業されんとしたのに、資本の内約金二万円は株式の引受手なき由を聞き込み、直に同市へ出張し小塚逸夫、岡本清三等に面会して之を電気鉄道に変更し、資本金を廿五万円に増加せんことを謀つたところ、両氏は大いに賛成したが株式の引受は困難との事なりしを以て増資金拾五万円と、外に馬車鉄道の株式の不足の分二万円共悉く私一人で引き受けようと告げたので、然らば其の言の如くにして遣ろうと云ふ事になり、私は責任を負うて帰京し、友人の希望者に夫れを分割引受けさせた。斯くの如くして名古屋電気鉄道株式会社が創立された。

同様に、伝記資料『大澤善助翁』においても、次のような記述が残されている。

斯うして兎に角会社は出来たが扱て株式の払込みを徴収する段になつて曩きに進んで賛成した名古屋の資本家達は払込みに応じない。加之日清戦争の勃発によつて財界は極度の不安と不況に陥り……資金の出処がなく、事業打切の外なき窮地に陥つた。其処で余（＝岡本清三を指す：引用者）は名古屋人士の頼む可からざるを悟つて、尾西鉄道の

---

16 大澤善助（1929）『回顧七十五年』（復刻版は、2000年、大空社）。

発起人となつて居た関係を辿つて、大阪に二三の有力者を訪ねたが、何れも体よく拒絶され、それから京都に濱岡光哲氏（当時京都商業会議所会頭）を訪ねて事情を話した処が『自分には名古屋まで手を延ばす時間もなく又力もない』と云ふことだつた。余は『貴下の観られた処で、誰か適当な人はいないか』と押して云ふと『適当な人がないでもない、それは最近に売り出した人だが、大澤善助君だ……同君が引受けると決心さへすれば、何とかなるだろう』と云ふことだつた。そこで『是非大澤氏に面接し度い』と濱岡氏の紹介で翁に面会した<sup>17</sup>

このように、資本金の不足に端を発した、大澤への協力の要請であつたものの、電気事業・電鉄事業への経験を有する大澤の参加により、馬車鉄道から電気鉄道への組織変更を導くものとなつた<sup>18</sup>。さらに、大澤と名古屋とを結びつけたきっかけは何であつたのであろうか。上述の伝記からは、京都政財界の実力者である濱岡光哲からの人脈であるというように理解することができるが、さらに踏み込んで検討を行うと、この点について、回顧録には次のような記述がある。

当時倅徳太郎は同志社に在学して居つたが、身体が余り強健ではなかつたから……寧ろ今より実業に従事せしむる方健康のためでもあり、亦将来家業のためにもなる事と思ひ、断然同志社を退学させて更に名古屋に設けた時計製造場（技師横田栄三郎之を担当す）へ監督

---

17 前掲三浦豊二編輯（1929）、67～68頁。

18 なお、大澤善助は1910年には名古屋電鉄の重役を辞しているが、その時を回顧して「この名古屋電気鉄道は日本に於て、第二番目に施設した電気鉄道であり、全く、私の創設したものであるが」としており、その際に創設以来の功労金として金盃1個と現金3千円を贈与されたという（前掲大澤善助（1929）、145～146頁）。



## 明治期の愛知県における電気鉄道会社の成立

傍々実地見習のため私が彼地に連れて行つた。時に彼は恰も十七歳であつた。私は十七歳の子供を名古屋に残して帰京する汽車中……其後名古屋時計工場を京都の自宅へ引き移し、徳太郎をして専ら経営の衝に当らしめた。私は明治二十五年京都時計製造会社の社長を辞した。  
……<sup>19</sup>

上記の回顧録からは、大澤善助は長男である徳太郎を自社の時計会社の名古屋工場に派遣していたということがわかり、この時計会社に関連して大澤は、名古屋電気鉄道設立以前から名古屋との関わりを有していた、ということがわかる。なお、なぜ名古屋に工場を設立したのかというと、「この時代には、下げ振り時計（ボンボン時計）の製造をなすものは日本中名古屋に一ヶ所あるのみで、他に製造所はな<sup>20</sup>」く、京都において時計製造を始めるにあたって当時の時計製造の中心であった名古屋において技術の習得を行わせるためであった。

また、伝記資料（『大澤善助翁』）においても、次のような記述がある。

翁は家業の時計商の関係から、名古屋には再三往来して居たので、同社のことも多少耳にして居たと見え『馬車鉄道などと云ふ前世紀の遺物を此際臆面もなく経営するのは嫌だが、之れを電気鉄道に変更するといふのなら、一つ骨を折つて見る』と云ふことで、岡本氏も『最初から電気鉄道の考えである』と出願当時の経緯を述べ、意見の一致を見たので、翁は直ちに名古屋に赴き、会社の内容を詳細に調査し  
……<sup>21</sup>

---

19 前掲大澤善助（1929）、85～86頁。

20 同上、72頁。

21 前掲三浦豊二編輯（1929）、97頁。

ともかくも、このような過程を経て、濱岡光哲をとりまく人的なつながりのなかで、時計製造業などの企業者活動をつうじてすでに名古屋ともつながりのあった大澤善助による支援が得られることになった。電燈会社や電鉄会社の経営を行っていた大澤をつうじ電気鉄道敷設についての知識を得られるようになっただけでなく、さらに濱岡や大澤をつうじた京都資本の参入も行われるようになって資金調達も順調に進み、愛知馬車鉄道においては、岡本清三らが当初企図していたような電気鉄道の方式に組織変更が行われることとなった。新聞記事には次のように記されている。

一昨々二日同社株主総会を開き愈よ電気鉄道の組織に変更せん事に内  
決し近々其筋へ向つて請願の手續を為す由<sup>22</sup>

上記の新聞記事および文献の記述からまとめて検討すると、1895年3月から4月頃の時期において、大澤善助による協力が得られるところとなり、電気鉄道へと計画が変更されたということがわかる。とはいえ、このような計画変更は、いささか急な展開のなかで行われたものであったと考えられる。同年（1895年）4月9日『扶桑新聞』に掲載された商業登記公告には、「愛知馬車鉄道」として記されており、社名が電気鉄道として変更されるのはそれから1年ほど経過してからのことになるのであった。

#### 商業登記公告

社名	愛知馬車鉄道株式会社
営業所	名古屋市長島町八十三番戸
会社の種類	株式会社
会社の目的	軌道数ニ抛り交通運輸ノ業ヲ営ミ運賃ノ収入

---

22 「愛知馬車鉄道株式会社の内決」『扶桑新聞』1895年4月5日。

明治期の愛知県における電気鉄道会社の成立

会社設立免許ノ年月 明治廿七年六月廿五日……<sup>23</sup>

そして、電気鉄道敷設へと計画が一変することになると、「以来目下非常の好況を呈<sup>24</sup>」することになり、株式の払い込みも順調に行われることになった。なお、「株主中重なる人々は大坂京都の豪商及び事業家にして殊に京都の株主の如きは京都電気鉄道に関係を有する人々<sup>25</sup>」であった<sup>26</sup>。

さらに、電気鉄道敷設の特許が与えられたのは、1896年6月3日のことであった<sup>27</sup>。そして、同年6月19日には社名が名古屋電気鉄道へと改められ、公告された<sup>28</sup>。なおその後、株価の乱高下を経て同社の株式は証券業者に多く保有されることとなったようであり<sup>29</sup>、その結果発起当初の経営者であった農村素封家、県政政治家に代わって奥田正香を中心とする名古屋財界のグループおよび京都資本が経営に参入するようになった<sup>30</sup>。

このような社名変更や新たな企業家グループの参入を経ながら開業の準備が進められ、当初1898年1月1日には開通する見込みとされた<sup>31</sup>。しかしながらレール延着等工事の遅れもあり<sup>32</sup>、開業期が多少ずれこむことになった。そして、1898年3月における試運転を経て<sup>33</sup>、1898年5月6日に

---

23 「商業登記公告」『扶桑新聞』1895年4月9日。

24 「愛知馬車鉄道会社」『扶桑新聞』1895年5月4日。

25 同上。

26 なお、このような組織変更により、株券の価格は高騰したという（「会社株の一円五十銭高」『扶桑新聞』1895年5月29日）。

27 「愛知馬車鉄道 電気鉄道敷設特許状」（1896年6月3日）。

28 「商業登記変更公告」『扶桑新聞』1896年6月23日。

29 前掲名古屋鉄道広報宣伝部編（1994）、34頁、そのほかに「奥田、西川、白石等諸氏高彦氏に整理を依頼す」『扶桑新聞』1896年10月15日など。

30 前掲名古屋鉄道広報宣伝部編（1994）、35頁。

31 「名古屋電気鉄道の開業期」『扶桑新聞』1897年9月29日。

32 「名古屋電気鉄道」『扶桑新聞』1897年12月17日。

33 「電気鉄道試運転の結果」『扶桑新聞』1898年3月8日。

笹島～県庁前までの区間について、正式に開業した。同日に新聞に掲載された広告には、運賃として「笹島ヨリ柳橋マデ壹銭 御園マデ二銭 七間町マデ三銭 県庁前マデ四銭」である旨記載されている<sup>34</sup>。こうして京都電気鉄道に次ぎ全国において2番目の電気軌道として名古屋電気鉄道が開業した<sup>35</sup>のであった。

#### 4. 名古屋電気鉄道の初期経営と諸問題

##### (1) 経営状況

前節において述べてきたように、名古屋電気鉄道は1894年6月に愛知馬車鉄道として設立され、その後電気鉄道に計画変更した後、1898年5月に開業した。そして、開業後には名古屋近郊においてさまざまな路線を開通していったが、その様子について記すと表1のようになる。ここでは明治期のあり方についてのみ記したが、順調に営業キロ数を伸ばしていったということのみをとることができる。

また、表2は資本金その他、明治期（経営初期）における同社の経営状況について表したものである。

同表によるならば、1911年における利益率が低下しているものの<sup>36</sup>、それ以外の時期における経営成績の順調な推移についてみてとることができる。

次に、配当率の推移について表3をみてみよう。この表は、『営業報告書』に記載されていた「累年配当率及利益金一覧」に基づき、開業後の1898年下期から確認できる配当率について記したものである。

---

34 「開業広告」『扶桑新聞』1898年5月6日。

35 前掲名古屋鉄道広報宣伝部編（1994）、37頁。

36 前年度の共進会ブーム後の落ち込みであろうか。

明治期の愛知県における電気鉄道会社の成立

表1 営業路線の推移（明治期）

	鉄道 km	軌道 km	計 km	増減 km	新開通区間
1898.5.6	—	2.2	2.2	2.2	笹島～県庁前（久屋町）間
1901.2.19	—	4.5	4.5	2.3	柳橋～押切町間
1903.1.31	—	6.3	6.3	1.8	久屋町～千種間
1908.5.3	—	10.9	10.9	4.6	栄町～熱田駅前間
1908.9.17	—	12.0	12.0	1.1	熱田駅前～熱田伝馬町間
1910.2.23	—	14.7	14.7	2.7	上前津～新栄町間
1910.3.16	—	18.9	18.9	4.2	熱田駅前～築港間
1910.5.6	—	20.7	20.7	1.8	押切～枇杷島間
1911.6.9	—	21.1	21.1	0.4	上前津～門前町間
1911.6.24	—	21.8	21.8	0.7	柳橋～洲崎橋間
1911.8.19	—	23.6	23.6	1.8	北畑～月見坂間
1911.11.3	—	24.7	24.7	1.1	洲崎橋～山王橋間
1912.1.11	—	25.3	25.3	0.6	築地口～築港間
1912.3.29	1.8	23.5	25.3	—	押切～枇杷島間を軽便鉄道へ
1912.4.1	1.8	23.7	25.5	0.2	西裏～千種間
1912.5.6	1.8	26.3	28.1	2.6	尾頭橋～船方間
1912.5.22	1.8	26.8	28.6	0.5	西裏～北畑間
1912.5.23	1.8	27.4	29.2	0.6	山王橋～古渡橋間

出典)『名古屋鉄道社史』

表2 明治期における経営状況

年度	収入	支出	利益	資産	資本	対資産 利益率	自己資本 利益率
1898年	26389	14822	11566	220962	209097	5.2	94.6
1899年	40732	25680	15052	290106	271780	5.2	93.7
1900年	45771	28296	17475	334344	311301	5.2	93.1
1901年	61497	36991	24506	359138	340086	6.8	94.7
1902年	65296	39267	26029	371679	369175	7.0	99.3
1903年	75688	42724	32964	406463	401325	8.1	98.7
1904年	72444	48837	23607	441159	438989	5.4	99.5
1905年	76681	52909	23771	456842	443543	5.2	97.1
1906年	88441	54483	33958	683861	658401	5.0	96.3
1907年	141630	70730	70900	1324467	1059541	5.4	80.0
1908年	274943	129943	145000	1381103	1361421	10.5	98.6
1909年	344694	164240	180454	1424827	1395288	12.7	97.9
1910年	566148	251005	315143	2400019	2228478	13.1	92.9
1911年	551147	266217	284929	4556604	3034898	6.3	66.6

出典)『名古屋鉄道百年史』55頁。

表3 配当率の推移

	上半期	下半期		上半期	下半期
1894年	7朱	6朱	1904年	5朱5厘	5朱5厘
1895年	5朱5厘	6朱	1905年	4朱	7朱5厘
1896年	7朱5厘	6朱	1906年	7朱	6朱5厘
1897年	6朱5厘	7朱	1907年	7朱5厘	8朱
1898年	8朱	7朱	1908年	1割	1割3朱
1899年		8朱	1909年	1割3朱	1割3朱
1900年			1910年	1割5朱	1割1朱
1901年			1911年	9朱	9朱強
1902年			1912年	9朱	9朱
1903年			1913年	9朱	1割

出典)『名古屋電気鉄道株式会社第41回報告』。

1908年には配当は一割となり、その後も低くても九朱の配当を維持している。このような状況に鑑みると、数字の上からみるならば開業後の名古屋電気鉄道における経営状況は、概して順調なものであったといえることができるであろう。

## (2) 初期経営の状況と諸問題

本節(1)においてすでに述べたように、開業後の名古屋電気鉄道においては、営業路線の拡張を続け、配当率も比較的高位で推移した。では、経営はすべて順調に行われていたのかというと決してそういう訳ではなく、初期の経営においても、さまざまな問題が露呈された。

ここではじめに取り上げる問題は、電車に対する危険という認識を根源に持つものであった。電気鉄道という形ではじめて名古屋市内において現れた文明の利器<sup>37</sup>に対して、市人一般に危険の恐れを抱きつつあるものであるとして、当局としては必要な次のような条項を定めて各自の注意を促

37 前掲名古屋鉄道株式会社社史編纂委員会編 (1961), 33頁。

した<sup>38</sup>。

- (一) 徒歩者は道路を横切の場合の外決して車馬道内を歩行せざる事  
(車馬道と人道とは並木を界とす)
- (二) 車馬道殊に鉄軌内に小児老人又は子供を立入らしむるは最も危険  
に付保護者に於て深く注意加え立入らしめざる事
- (三) 鉄軌の上に石その他の物品を置くは多数の乗客に危害を与ふるも  
のに付固く此悪戯を禁ずる事<sup>39</sup>

このような注意の喚起があったものの、開業直後の時期においても電車と市民との接触事故や<sup>40</sup>、幼児を巻き込む事故を起すこともあった<sup>41</sup>。なお、この事故に関しては名古屋に電気鉄道の敷設されてより初めての出来事として、人々が多く関心を持つこととなった<sup>42</sup>。

そして、このような危険への認識もあいまって、市内における路線延長など鉄道敷設に関しては市民の苦情も相次ぎ<sup>43</sup>、路線延長への反対運動へとつながっていくのであった<sup>44</sup>。

また、名古屋電気鉄道では比較的古い時期から労働者側による雇用者側への要求があり、労働争議の先駆けともいえるような労働者の動きがみら

---

38 「電鉄開業と一般の注意」『扶桑新聞』1898年5月8日。

39 前掲名古屋鉄道株式会社社史編纂委員会編（1961）34頁、「電鉄開業と一般の注意」『扶桑新聞』1898年5月8日。

40 「電鉄会社の無情」『扶桑新聞』1898年7月16日。

41 「電車女児を殺す」『扶桑新聞』1898年7月22日。

42 「電車殺人事件の公判」『扶桑新聞』1898年8月28日。

43 「鉄道敷設の苦情に就て」『扶桑新聞』1898年8月19日、「電鉄敷設に反対す」『扶桑新聞』1898年8月26日など。

44 なお、こうした問題については、別稿において改めて論ずる予定である。

れた。以下、新聞資料の記載に基づきながら<sup>45</sup>、このような動きについて注目してみることにしよう。

名古屋電気鉄道株式会社車掌運転手百三十余名の中嘗て会社の処置に不平を抱きつ、ありし五十余名の者は遂に同盟罷工を企てんとして……愈よ五十余名は袖を連ねて同盟罷業するに至りたり為に昨日は日曜と八朔の紋日にて乗客多数なるべきにも拘はらず……殆むど過半数の運転を休止するに至りたるが成行如何に依りては或は車掌運転手全体の同盟罷業となるやも測り知れざる形成なるが……<sup>46</sup>

このように、乗客数の多い休日であるにも拘わらずストライキが起され、電車の運休が行われてしまっていたということがわかる。そして、こうした被雇用者側の行動の背景には、次のような事情が存在していた。

会社対車掌運転手衝突の次第を聞くに罷業者側の申分によれば元來彼等の勤務は四日出勤して五日目に一日の休暇を取る事となり居り而して四日間の勤務時間は一日目午前五時二十分出勤午後七時終了二日目午前六時出勤午後十時終了……其待遇頗る苛酷なり又日給は最初は運転手四十銭車掌は三十八銭にて前営業課長……の時代には入社後三ヶ月の後日給二銭づつの昇給ありしに現営業課長……となりては六ヶ月を経過するも昇給せず而も……従来祭日等特別勤務の日には……手当ありたるに是又今年に入りて全廢するに至りたり然れば頃日

---

45 本稿では新聞資料に基づき、名古屋電気鉄道における労働問題について明らかにするが、労賃等、労働者の雇用条件などもふくむ、こうした動きに関する詳細な分析については、準備中の別稿において詳細に論ずる予定である。

46 「電車の同盟罷業」『扶桑新聞』1909年8月2日。



来彼等の感情爆発して……<sup>47</sup>

このように、被雇用者側の勤務時間や賃金といった労働条件に対する不満が経営初期におけるこのストライキの大きな原因であったということがわかる。そして、現営業課長の排斥、日給の増額などの要求を行った<sup>48</sup>。なお、このストライキは即日で終わるものではなく、翌日の新聞では次のように伝えられた。

昨日に至るも依然彼等は出勤せざるは勿論五十余名の欠勤者は昨日更に増加したるを以て会社は大に狼狽し掃除夫又は油差し……を俄仕立の車掌運転手として電車を操縦なさしめ居たるが如き無責任にも亦危険千万なりとし非難の聲ありたり<sup>49</sup>

しかしながら、労働者側の営業課長の排斥、日給増額といった要求は会社側から認められることはなく、その後、警官による説得や会社側からの4名の車掌の復職を条件とする罷業者への出勤勧告などが行われたものの<sup>50</sup>、結局のところ合計80余名の労働者が辞職の手続きをとった<sup>51</sup>。

こうした労働者側の動きに対して、会社側の説明としては、車掌、運転手の日給は全国30余社における日給と比して優待の方であるということや、今回の行動の首謀者は数名であったということ、ストライキ期間中も

---

47 同上。

48 同上。

49 「電車車掌運転手の罷業」『扶桑新聞』1909年8月3日。

50 同上。

51 同上。なお、この点については「昨朝五十余名は辞職し午後他の三十余名もそれぞれ辞職の手続きをなしたる」とされており、一方で同じ記事のなかで「辞表調印者の中にも可なり取り消しを申し込む者ありて」とあるため、実際には復職をした者も相当数存在したものと推測される。

運賃収入にはあまり変わりはないこと<sup>52</sup>、当時の営業課長の長い経験のなかでも京阪地方の他社と比べて決して名古屋電鉄の待遇は悪くはないということなどが挙げられた<sup>53</sup>。

しかしながら、このような労働争議が起こる前から名古屋鉄道の車掌や運転手の乗客に対する待遇の悪さについては問題視されており、その要因として会社側の従業員に対する冷遇が挙げられていた<sup>54</sup>。したがって、1909年におけるこうしたストライキは、比較的長期間における車掌運転手等、従業員の会社側に対する不満が積もった結果だったのである。そしてさらに、従業員の不満は乗客への不親切な態度にも現れ、それが市民の同社に対して持つ不満にもつながっていった。

このような悪循環に対しては、「会社重役等の猛省を求む<sup>55</sup>」ものであったが、体質改善が図られなかったため、明治期の名古屋電気鉄道においては、はやくも上記のような大問題に発展してしまったものと考えられる。なお、同会社における労働者の賃金等、労働条件に関する詳細な分析については、別稿において詳しく論じていくことにしたい。

では次に、株主乗車券に関する検討に移ろう。名古屋電気鉄道においては、大株主に対して株主乗車券とよばれる、無賃乗車券が交付されていた。この株主乗車券については、名古屋電気鉄道株式会社『第34回報告』に次のように記されている。

一、株主乗車券 従来五月末日、十一月末日ノ現在ニ依リ二百株以

---

52 同上。

53 「電鉄従事員の待遇」『新愛知』1909年9月1日。

54 「車掌運転手の払底」『名古屋新聞』1907年9月16日。なお、このような待遇の悪さについては同紙では「少なからず同情を寄せ」るものとしている（同左記事）。

55 同上。

## 明治期の愛知県における電気鉄道会社の成立

上ノ株主ニ乗車券ヲ贈リタリシモ資本ノ増加ニ伴ヒ次期ノ分ヨリハ三百株以上ニ変更セリ<sup>56</sup>

また、新聞紙上では株主乗車券に関して、次のように記されている。

名古屋鉄道株式会社は去明治三十五年頃より一百株以上の株主に対し無賃乗車券を交付せしが当時の資本金は五十万円にして株式数一万株なりしも現在は資本金二百万円となり株数亦四万株となりたるを以て来期より乗車券は二百株以上の株主に交付す可き事に変更し……<sup>57</sup>

このような記載から、1902年頃から100株以上保有株主に対して無賃乗車券が交付され、それが1902年には200株以上、そして1911年には300株以上保有株主に交付されることとなった。

では、このような株主乗車券を利用することができたのは、どのような人たちであっただろうか。ここで、残念ながら「明治三十五年頃」、すなわち1902年の頃に関しては、資料の制約上<sup>58</sup>株主の詳細につき不明なため、ここで株主の情報について確認できる最も古い時期の資料である、第34回営業報告書を用いて検討を行うと、第34期（1908年上半期）における株主名簿から300株以上保有株主の人数を確認すると128名であり<sup>59</sup>、その一方で、同期における総株主数は700名であった<sup>60</sup>。したがって、名古屋電気鉄道においては、上位大株主は株式保有に関する利益を得られただけ

---

56 名古屋電気鉄道『第34回報告』27頁。

57 「電鉄会社と無賃乗車」『扶桑新聞』1908年11月18日。

58 現在確認できる名鉄資料館所蔵の名古屋電気鉄道株式会社営業報告書のなかで、最も時期の早いものは第28回（1908年上半期）のものである。

59 名古屋電気鉄道『明治44年5月31日現在株主名簿』1～6頁。

60 名古屋電気鉄道『第34回報告』。

でなくこのような無料券による恩恵も受けることができていた。

このように、初期の名古屋電気鉄道においては、配当率も総じて高く、大株主に対して無賃乗車券を発行するなど、一見すると高収益に支えられた利益還元が充分に行われていたようにも思われる。しかしながら、その一方において、名古屋電気鉄道では、すでに述べたようにストライキに代表されるような労働者からの経営側に対する不満があり、運賃に関する市民などからの不満も大きかった<sup>61</sup>。すなわち、株主利益を重視するという点では、明治期における古典的な株主主権のあり方を前提とするならば、名古屋電気鉄道では安定的な企業統治のあり方が達成されていたようにも考えられる。しかしながら、上記のような労働者や市民の不満を鑑みると、安易に安定的な経営が成り立っていたと結論づけるのは難しいであろう。

本来、私鉄会社のように民間企業であっても公益事業としての側面を強く併せもつ企業においては、株主利益よりも公益を重視すべき側面も多い。また、鉄道輸送では、多くの乗客を乗せるため、安全面にも配慮すべき必要があり、安全性の前提として労働者の勤務条件を改善する必要もある。しかしながらすでに本節においても検討してきたように、初期の名古屋電気鉄道においては労働者の勤務条件の改善が不十分なままに路線延長や資本規模の拡大が行われ、一方では株主への利益還元が図られたものの、その一方では冷遇に不満をもつ従業員が存在し、それによる乗客への対応の悪さは、乗客・市民の持つ不満へとつながっていくという矛盾点をはらんでいた。そして、このような矛盾点が、大正期の同社における経営上の動揺をもたらすきっかけの一つとなったものと考えられる。なお、開業期以降の経営の動向のあり方に関しては、別稿において改めて論じていくことにしたい。

---

61 この運賃問題に関しては、別稿で改めて論ずる予定である。

## 5. おわりに

本稿では、後に名古屋鉄道株式会社の前身として位置づけられる名古屋電気鉄道を事例として取り上げて、設立過程から開業初期における経営状況を概観するとともに、当該期における経営上の諸問題、動向についてもいくつかを取り上げて論じた。それらについて簡単にまとめると、次のようになる。

まず、愛知県内における鉄道敷設の動きは比較的古い時期に求めることができ、東海道線の早期建設にも触発され、企業勃興期には早くもさまざまな鉄道敷設運動が展開された。

本稿において主な分析対象とした名古屋電気鉄道も、そのような動向のなかで設立が計画された。元々は馬車鉄道（愛知馬車鉄道）として設立が企図されたが、京都政財界をとりまく企業家ネットワークのなかで、とりわけ企業者活動をつうじて名古屋につながりのあった京都の企業家・政治家である大澤善助の協力を得られることになった。そして、京都電燈および京都電鉄において電燈事業・電鉄事業に関して経験のあった大澤の参加により、電気鉄道会社としての開業に向けての準備が図られた。そして京都資本の参入も得て資金調達も順調に進むこととなり、名古屋電気鉄道として1898年5月6日に笹島～県庁間を開業するに至った。

名古屋電気鉄道においては、開業初期の時期にあたる明治期において、名古屋市内を中心として路線を次々に延長し、高配当および株主に対する利益還元も実施され、その経営は一見順調であるかのようにも思われた。しかしながら、鉄道事故への危険認識、運賃に対する不満など、利用者である市民の不満があり、それだけでなく企業内部においては、従業員側からの経営者側に対する大きな不満もあり、時に紛争にまで問題が発展することもあった。概して、初期経営の段階から、名古屋電気鉄道においては

利害関係者間におけるさまざまな問題を抱えていたということができる。

このような経営上の諸問題は、明治末期から大正期に入ると運賃問題の激化および焼き討ち事件など、さらに大きな問題へと発展し、その後市内電車の市営化、愛知電気鉄道との合併などに結果的に結びついていくことになる。こうした時期における同社の経営状況、ならびに他の県内鉄道企業の経営に関する検討については、別稿において改めて論じていくことにしたい。また、同社の経営陣および株主には、さまざまな企業家ネットワークによる結びつきのなかから参入した者も多い<sup>62</sup>。このような、鉄道会社設立をめぐる出資者間のつながり——企業家ネットワーク——に絡む詳細な検討についても、今後の検討課題としていくことにしたい。

---

62 たとえば、富田重助、神野金之助など。名古屋財界における様々な企業家グループ、要素ネットからの出資および経営への参入が行われていたと考えられる。