

## 愛知電気鉄道株式会社の設立と初期経営

石 井 里 枝

### 1. はじめに

本稿の主な課題は、現在の名古屋鉄道の前身として位置づけられる、愛知電気鉄道株式会社（以下、愛知電気鉄道と記す）の設立過程および初期経営について明らかにすることである。

現在の名古屋鉄道は、1935年8月に名岐鉄道と愛知電気鉄道が合併して成立したものであり、東海地方における最大の私鉄会社である。なお、名岐鉄道とは1930年9月に名古屋鉄道（1921年7月に名古屋電気鉄道が鉄道事業を名古屋鉄道に譲渡し、名古屋鉄道が設立）が改称した鉄道であるから、名古屋電気鉄道、愛知電気鉄道は現在の名古屋鉄道の起源ともいべき鉄道会社であったといえる。ここで、現在の名古屋鉄道の基礎となった鉄道会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』ならびに『名古屋鉄道百年史』によりその概観が与えられているものの、個別研究史については皆無に等しい状況であるといえる。そこで、本稿では「営業報告書」新聞資料、伝記資料といった史資料を用いて、現在の名古屋鉄道成立の基礎となった諸企業の経営の展開ならびに出資関係、地域社会の動向などについて明らかにし、研究史上の空白を埋める作業を行いたいと考え

ている<sup>1</sup>。

本稿の構成を述べると、次のとおりである。第2節では知多地方における鉄道敷設に向けての動向について明らかにしつつ、愛知電気鉄道としての創立までの経緯について明らかにする。第3節では開業にいたる経緯と開業直後の経営状況について、当時の社長である岩田作兵衛の経営構想にも注目しながら明らかにしていく。第4節はまとめにあてられる。

## 2. 愛知電気鉄道の成立 知多電気鉄道から愛知電気鉄道へ

本節では、知多地方における鉄道敷設に向けての動きから愛知電気鉄道の創立までの道程について明らかにすることにしたい。

愛知電気鉄道のはじまりは、知多電気鉄道の敷設計画に求められる。実際の愛知電気鉄道の開業は1912年2月18日のことであるが、熱田 - 常滑間における鉄道敷設に動きが現れはじめたのは、1906年のことであった。1906年12月5日の『扶桑新聞』には、次のような記事が記載されている。

藍川清成、佐治儀助、宮地茂助、鈴木景流、徳倉六兵衛、武田賢治、八木重助、加藤吾一郎の八名発起人となり金百万円の資本を以て又々今回「知多電気鉄道株式会社」なるものを創設し熱田町大字東熱田新宮坂（停車場の南方）十番地先を起点に同郡呼続町、鳴海町、知多郡大高町、横須賀町、大野町を経て常滑町に達する電気鉄道を敷設し旅客及び貨物の運輸業を営なまんとし昨四日附を以て主務大臣に出願に及びたるが開業後の収支総予算は収入十万六千三百七十六円、支出三万三千三百三円七十五銭、差引金八万五千七十二円二十五銭（年八朱五厘）の純益を得ん見込なりと<sup>2</sup>

上記の記事によると、後に愛知電気鉄道社長および合併後の名古屋鉄道の社長にもなる藍川清成のほか7名が発起人となり、熱田から常滑に至る間におけ

る電気鉄道の敷設を計画し、1906年12月4日に主務大臣に出願したこと、ならびに同鉄道が旅客および貨物の運輸を目的としているということが分かる。なお、発起人中の佐治儀助は、藍川と同じく当時名古屋電燈の役員を務める人物であった<sup>3</sup>。

ではなぜこの時期において熱田 - 常滑間における電気鉄道の敷設が計画されたのであろうか。

その理由として、例えば『名古屋鉄道百年史』によると、「名古屋電鉄（1898年5月開業 引用者）の事業安定と企業的成功を見て、近隣で電気鉄道を計画する者が次々と現れた<sup>4</sup>」として、主に名古屋電気鉄道の経営に触発された動きとしての理由を挙げているが、発起人中に当時の名古屋電燈役員の名前も挙がっていることからしても、むしろ日露戦後の企業勃興期における電力産業の活発化に触発された動きであったと考えることができる<sup>5</sup>。そして実際に1906年10月22日、名古屋電力の創立総会が開かれている<sup>6</sup>。したがって、この時期における「知多電気鉄道株式会社」の設立計画は、名古屋における電力企業の動向と何らかの関連があったということができよう<sup>7</sup>。

また、知多半島の交通としては、いわゆる東海岸地方には武豊線といった交通の便が開けていたものの、西海岸地方においては、古くから商工業が発達し名古屋など都市部との関わりも深かったにもかかわらず、交通の便が不便であり、一日数回の馬車・小汽艇・船便があった程度であった<sup>8</sup>。したがって、同地方における名古屋への鉄道開設を求める要望も多かったのであろう。

ともかくも、1906年末に出願された知多電気鉄道敷設計画に関して、翌1907年2月には、新聞において知多電気鉄道株式会社についての株式募集広告が出されている<sup>9</sup>。ここにおいて載せられていた設立の目的などについて抜粋すると次のとおりである<sup>10</sup>。

目的 官設東海道鉄道熱田駅を起点とし旧東海道に出て呼続町、笠寺村、鳴海町を経て知多半島西海岸に沿い……常滑町に達する延長 21 哩……乗

## 客及貨物の輸送

貨客 本鉄道の起点より知多半島西海岸一帯の地に於て約 20 余万の人口を有するのみならず.....風景佳絶海水浴場の名所多く.....電気鉄道完成の暁には往来の人客を増加すべき言ふを待たず素と知多半島の地は綿布、陶器、清酒、醤油、種油、米穀、鮮魚、家畜、果物等物産も多く物産頗る豊富なるを以て.....貨物の数量は着想の外に多量なるへきを信ず

動力 動力は最も安価なる水力電気を使用する見込みなり

資本総額 150 万円

募集株数 5000 株

申込期限 2 月 25 日より 3 月 5 日限り<sup>11</sup>

このようにして、実際に 1907 年 2 月から 3 月において熱田 - 常滑間の鉄道会社敷設に関して株式募集が行われている。ここで、1906 年末に出願した際の発起人 8 名から発起人 72 名へと人数が増え、創立委員として次の 13 名の名前が記されている<sup>12</sup>。

磯貝浩	石井愛吉	小栗富治郎	岡田良右衛門	和達陽太郎
兼松熙	加藤吾一郎	竹内兼吉	高松定一	永井松右衛門
長坂重孝	藍川清成	相良常世		

ここで、創立委員長としては上記の創立委員のなかから、小栗富治郎の名前が挙げられている。小栗家は知多地方における有力な資産家であり、小栗富治郎は尾三農工銀行頭取、知多紡績社長、名古屋生命保険社長などを歴任していた<sup>13</sup>。この知多電気鉄道創立に関しては、知多地方における有力な資産家・企業家も大きな役割を果たしていたということがわかる。なお、この創立委員のなかには、岐阜県選出の衆議院議員であり、名古屋電燈など電気事業家としても活躍した兼松熙も名を連ねている。この兼松の参入の経緯については、後述

する知多電気軌道に関する記述であるものの、「深野知事は兼松熙を招いて、その検討を依頼した<sup>14</sup>」とされている。政治家としてのつながり、もしくは藍川らとの名古屋電燈を通じたつながりから、事業経験を有する兼松の参加がみられたのではないかと考えられる。

このように、名古屋における電気事業家や政治家、ないしは知多における地方資産家を中心となって設立が企図された知多電気鉄道であったが、内容が不備で審査が進まなかったといい<sup>15</sup>、あるいは株式募集も不調に終わったためか、その後の設立計画は頓挫したようであり、しばらくの間敷設運動は停滞していた。

しかしながら、再度熱田 - 常滑間の電気鉄道敷設への動きがみられるようになったのは、1909年に入ってからのものであり、1909年9月23日において<sup>16</sup>、甲武鉄道や北海道炭鉱鉄道、房総鉄道などの経営の経験を有する、著名な鉄道事業家である岩田作兵衛を発起人総代として、発起人計26名で<sup>17</sup>、知多電車軌道株式会社として電気軌道敷設の出願が行われた。その起業計画書について記すと次のとおりである。

本会社の目的は官設東海道鉄道熱田停車場付近を起点とし愛知郡呼続町、笠寺村、鳴海町を経て知多郡大高町に出で同所より同郡上野村、横須賀町、大野町等知多郡西海岸を廻り常滑町に達する二十一哩余の間及び同町より半島の南端を迂回して官設鉄道武豊線に連絡すべく電気鉄道を敷設し知多半島沿岸と名古屋市間との交通運輸の利便に供せんとするにあり由来知多半島の地は稀に見る人口稠密なる所にして木綿、晒、土管及び諸種の海産物等許多の特産物多く沿岸亦海水浴場の地に乏しからず従て人客の往来貨物の出入頻繁なるにも拘はらず東海岸一部に官設鉄道あるの外陸上未だ何等交通機関の設備を有せず多年地方人士の渴望する所にあれば爰に本電気鉄道開通の暁には頓に商工業の発達を促進すべく沿海岸一帯亦好個の遊園地たるに至るべく交通往来に層一層の繁劇を加ふ可きを信ず

工事の順序は熱田、常滑間を第一期線とし其余は適当なる時期に於て拡張施工すべく原動力は本建設に於ては暫く火力発電の設計となしあるも他に有利なる動力購買の約束出来得可き見込みなり

本公司は電気鉄道を以て乗客貨物の運輸を為すの外沿道各町村に電燈并に電力の供給を兼営すべき予定なるを以て凡て実施の暁には相当利益の増収を見るなるべし<sup>18</sup>

このように、1906年および1907年における知多電気鉄道の設立計画のときの場合ともその目的の多くは共通するものの、この計画の背景には、上述のように知多半島西海岸地方の交通の不便さのみならず、東海岸地方であっても、武豊線では大府が分岐点となっているため、その多くが大府乗換であって名古屋と知多半島を結ぶ交通路線としては不便を免れなかったという事情が存在していた<sup>19</sup>。

そこで、名古屋と知多半島を結ぶ交通路線を開通させることによって「知多半島の西部と、名古屋をつなぐ直線の最短距離に電車を走らせることで海にあこがれる都市の人々を、誘致することができるのみでなく、常滑の土管、知多木綿、鮮魚の輸送など、産業方面の利用度も相当期待される<sup>20</sup>」ことから、再度この地域における鉄道敷設計画が沸き起こったのであった。

なお、今回の計画における発起人総代は、上述のように岩田作兵衛であり、彼は甲武鉄道や北海道炭鉱鉄道、房総鉄道などの経営の経験を有する、いわば鉄道経営のエキスパートであった。

ではなぜこのようなエキスパートたる岩田が、知多半島と名古屋とを結ぶ一地方鉄道の設立にむけて中心たる役割を果たすようになったのであろうか。以下ではこうした経緯について述べていくことにしたい。

まず、いったん停滞していた熱田 - 常滑間における鉄道敷設運動の再燃にあたっては、材木商で熱田市場関係者である永田金三郎、熱田青果役員で名古屋市議でもあった熊谷常光、原田勘七郎、田中小太郎（日清生命）、小山松寿

(名古屋新聞) 5 名の間で話がもたれたことに端を発したようである<sup>21</sup>。なお、永田らは当時、名古屋の五人男と呼ばれ、一緒に交友を深めた仲であった<sup>22</sup>。しかし、発起人が若い人達では心許ないということで、当時の深野一三愛知県知事が、兼松熙に検討を依頼したのであった<sup>23</sup>。なお、兼松は岐阜県出身で郡書記、岐阜県属官、内務省属官、拓務省事務官などを経て、佐賀県の郡長、佐賀県選出の衆議院議員となり、1909 年当時においては岐阜県選出の衆議院議員であった<sup>24</sup>。そこで、岐阜県選出の代議士であった兼松は、同じ岐阜県出身の友人である、岩田作兵衛に設立への参加の検討を要請した。

岩田は岐阜県稲葉郡下羽栗村円城寺（現在の岐阜県羽島郡笠松町）の出身であり<sup>25</sup>、明治維新の頃に上京し、その後雨宮敬次郎と知己になり、甲武鉄道の創立から経営に参画した人物であった<sup>26</sup>。しかしながら、1906 年の鉄道国有化以降、甲武鉄道の国有化によりその職を辞し、余暇がある<sup>27</sup>状況であった。

そこで、兼松からこの話を持ち込まれたとき、岩田は「毎日、一哩に 15 人の乗客がなければ採算は採れない。知多半島の西岸は、片側に海をひかえ、地理的に不利なところだが、レールを 60 ポンドに落とし橋梁も仮橋程度で済ましておけば見込みのないこともない<sup>28</sup>」と答えたという。そして、「多年心血を注いできた甲武鉄道を、国へ買上げられて、寂寥を感じていた折でもあり、場合によっては一肌脱いでもよい<sup>29</sup>」ということで、知多電気軌道の設立計画に参加することになったのである。

さらに岩田は、友人の田中新七に同鉄道計画への参加を要請した。田中はその当時は横浜において貿易商（生糸商）を営んでいたものの、以前においては九州鉄道、参宮鉄道、北海道炭鉱鉄道など数多くの鉄道企業経営にあたり、1901 年から 1904 年にかけては関西鉄道の社長として経営にあっていた、いわば私鉄界の有力者であった<sup>30</sup>。そして、愛知県一宮出身でもあった田中は、「郷里への投資ならば、一枚加わってもよろしい<sup>31</sup>」ということで、同鉄道敷設計画に参加することになった。

このようにして、地元出身の有力な鉄道企業家の協力も得られることとなり、

上述のように、1909年9月において知多電車軌道株式会社の設立の出願が行われることになったのであった。

なお、この出願計画に関しては、深野一三知事も「そういう鉄道の有力者が参加するならば早速許可の手続をとろうと兼松に案の建て直しを懇請した<sup>32</sup>」という。このような事情から、熱田 - 常滑間の鉄道敷設に関しては名古屋電気鉄道の先願権が問題となったものの、名古屋電気鉄道の意義を問うという形<sup>33</sup>で、結局のところ後願であった知多電車軌道のほうが許可されるに至ったものと考えられる。

ここで、話が少し戻るが、1909年9月における発起人26人の氏名および主な職業について明らかにすることにしよう。表1を注目されたい。

県外からの発起人が5名(岩田・桂・三浦・神田・田中)いるものの、このうちで岩田、田中は、元々は地元出身者であり、桂<sup>34</sup>は奥田正香とのつながり、三浦、神田は岩田や田中とのつながりで参加したものと考えられる。また、熱田市場関係者や地元金融機関・地元企業役員の名も多いことが目立つ。

したがって、元々知多電気鉄道の敷設計画の頃から関心のあった地方企業家や、その後兼松の参入、働きかけによって参加することになった地元出身の鉄道事業家とその周辺人物、さらには奥田正香といった地元有力者の参加およびその人的なネットワークの利用によって、知多電気軌道の設立が行われていったということが理解できよう。

なお、この知多電車軌道の敷設計画は、沿道各町村において歓迎されたとい<sup>35</sup>、東京側の発起人による交渉の結果、早速設立許可を得られるのではないかと、という情報が流れた。そして、予定線の沿線地価の高騰がみられ、大野・新舞子辺りの地価は別荘地に適当であるとして数倍も騰貴したとい<sup>36</sup>う。

ともかくも、このような経緯で、知多電車軌道では1910年5月20日の午後一時より、名古屋商業会議所において発起人会が開かれ、兼松熙から創立以来の経過などの説明が行われた<sup>37</sup>。また1910年9月22日<sup>38</sup>にも発起人総会が開かれ、翌23日には知多電気鉄道と改称して<sup>39</sup>設立が許可された。そして直ちに



愛知電気鉄道株式会社の設立と初期経営

表 1 発起人氏名および主な職業

	氏名	主な職業
東京	岩田作兵衛	鉄道資本家
	桂二郎	台湾塩業社長・貴族院議員
	三浦泰輔	甲武鉄道社長・青梅鉄道社長
	神田鐺蔵	株仲間商・紅葉屋商会・紅葉屋銀行
神奈川	田中新七	生糸商・前関西鉄道社長等
名古屋	奥田正香	名商会頭・日本車輛社長・県会議長
	兼松熙	濃尾電気社長・衆議院議員
	高橋彦次郎	中央炭鉱社長・知多瓦斯役員
	伊藤伝七	東洋紡社長・貴族院議員
	齋藤恒三	中央興業社長・名古屋電燈役員
	熊谷常光	熱田青果役員・市議・県議
	田中小太郎	熱田市場役員・日本車輛役員
	永田金五郎	材木商・熱田市場役員
	安東敬之	弁護士・中央製水社長・県議・衆議院議員
	藍川清成	弁護士・県議・衆議院議員
	長谷川糾七	名古屋木材社長・愛知木材社長・市議
	深田仙太郎	地主・愛知商工銀行常務・日本車輛役員
	吉田高朗	地主・名古屋銀行役員・県議
	井深基義	熱田青果役員・市議
	加藤喜右衛門	会社役員・県議・衆議院議員
	佐分慎一郎	砂糖商・地主・一宮紡績社長・一宮銀行役員
	山田才吉	食料品商・愛知電軌役員・市議・県議
	山崎文次	地主・明治煉瓦役員・県議・市議
	永井松右衛門	地主・会社役員・衆議院議員・笠寺町長
	石井愛吉	知多木材役員
林友二	名古屋電鉄庶務課長	

出典) 井戸田弘 (2006) 『東海地方の鉄道敷設史 2』 186 ~ 187 頁等。

創立準備が行われ、同月 26 日午後二時より名古屋商業会議所において発起人総会が行われ、出席者は 23 名であった<sup>40</sup>。

そして、この総会の席上で、社名の「知多」は如何にも包容狭隘であり、知多郡だけの小鉄道のような感じを与えるので、将来の発展を期待し、大きな構想を描いて発足するには適当ではないという意見がだされた<sup>41</sup>。主務省をはじめ県庁なども社名変更を希望していたといい、ここにおいて創立委員に社名変

更が一任された<sup>42</sup>。なお、社名変更の候補として「名古屋鉄道」や「愛知鉄道」といった名称があがり、この時点においては愛知鉄道という名称が有力なのではないかとされていた<sup>43</sup>。

その後も創立に向けての準備が進められ、1910年11月5日の発起人会では、岩田作兵衛、田中新七、兼松熙、熊谷常光、安東敏之、長谷川糾七、井深基義、佐分慎一郎、永井松右衛門、坂勘一、伊藤伝七、伊藤由太郎、三輪喜兵衛が出席し、定款中の社名を愛知電気鉄道会社と変更することなどが話し合われた<sup>44</sup>。

なお、この時期において知多電車軌道では、名古屋電気鉄道との合併の話も持ち上がっており、両社の重役間で話し合いがもたれていた<sup>45</sup>。しかしながら名古屋電鉄側では一宮、犬山線の早期開通を望み、一方の知多電では熱田 - 常滑間の早期開通を望んでいたため、その条件をめくり話し合いは不調であったようである<sup>46</sup>。同年11月16日には知多郡役所楼上において総会が行われ、そこには沿道各町村長、大株主、発起人など約30名の出席があったが、そこでも合併に反対する話が出されていた<sup>47</sup>。

結局、名古屋電気鉄道と合併することなく、1910年11月21日に創立総会が名古屋商業会議所において開催され、出席は117名（内委任状81名）であっ

表2 知多電車軌道大株主（1943年11月）

氏名	株式数（株）	氏名	株式数（株）
田中新七	2,550	安東敏之	500
岩田作兵衛	1,000	伊藤義平	400
伊藤伝七	1,000	熊谷常光	350
兼松熙	1,000	井深基義	300
坂勘一	800	長谷川糾七	300
永井松右衛門	600	奥田正香	300
渡辺久三郎	500	桂二郎	300
永田金三郎	500	田中小太郎	300
山田才吉	500	三輪喜兵衛	300
藍川清成	500	久田伊左衛門	300

出典）「知多電軌大株主」『扶桑新聞』1910年11月22日。

た<sup>48</sup>。ここで社名を愛知電気鉄道株式会社と変更し、定款変更を行うという件が異議なく可決し<sup>49</sup>、その届出は同年12月3日に行われた<sup>50</sup>。

そして、ここにおいて役員選挙が行われ、取締役として田中新七、岩田作兵衛、兼松熙、熊谷常光、安東敏之、長谷川糾七、坂勘一の七氏が、監査役として藍川清成、井深基義、永井松右衛門、伊藤伝七、伊藤由太郎の五氏がそれぞれ選ばれ、その後取締役の互選により、岩田作兵衛が社長に、熊谷常光、安東敏之が常務取締役にそれぞれ当選就任した<sup>51</sup>。なお、創立時における大株主について記すと表2のとおりである。

発起人、役員など創立関係者が大株主として名を連ねていたことが分かる。このようにして、愛知電気鉄道株式会社が設立されるに至ったのである。

### 3. 愛知電気鉄道の開業と初期経営

#### 岩田作兵衛の経営構想と電気事業兼営

前節において検討したような過程を経て、愛知電気鉄道は1943年11月21日における創立総会を経て同日会社設立され、同年11月30日に設立登記が行われた<sup>52</sup>。そして、すぐに実際の開業にむけての準備が行われることになった。

ここで、初代社長である岩田作兵衛は、兼松から鉄道敷設計画を持ち込まれた時から、愛知電気鉄道（その当時は知多電）に対して次のような考えを持っていた。

海岸を走る鉄道は、乗客が線路の片側のみに限られるので、地理的に見て、採算の採れない鉄道だ……しかも知多半島の東海岸には、国鉄武豊線がある、知多半島は、伊勢湾と渥美湾を分つ、尾のような小半島で、頸部から先端までは僅に十里内外である。その幅も中央部は一里位の狭さで、丘陵の頂部に立てば、指呼の間に東西両海岸が望まれる。この狭小な半島に、武豊線と競争となるような電気鉄道を、新たに敷設して果して経営が成り

立つかどうかは、甚だ疑問である。唯、発展途上にある名古屋市と如何に直結するかが問題で、ターミナルの位置を、深く都心に置き、高速度電車で、南知多との距離を短縮することによって、はじめて知多電車軌道の計画が生き、その将来性に期待をかけることが出来る……従って出来得べくんば名古屋市を、南北に縦貫する高速度電車にまで、進めて行きたい<sup>53</sup>

すなわち、岩田が甲武鉄道を経営していた際に、新宿 - 飯田間の乗り入れに成功したことと同じ経営の構想であった。しかしながら、この構想は、名古屋電鉄と名古屋市との間の報償契約の壁にも阻まれ、結局のところその一部<sup>54</sup>が開通するのも、大正期に入ることになる。とはいえ、このような構想に基づき岩田が拡大路線のもとで初期経営を行ったことは、その後の大正 - 昭和初期にわたっての愛知電気鉄道の発展に少なからずの貢献があったものと考えられる。

もう一つの岩田の大きな構想は、電気事業の兼営についてであった。岩田は、採算困難を予測される電鉄事業に、副業として電力供給を組み込んでいくことは、経営の面からみて安全な方法であり、また鉄道交通と、電燈、電力を併行させていくことは、沿線の開発を促進し、やがては本来の鉄道の発展にもなると考えていた<sup>55</sup>。1910年3月8日に出願しておいた電燈電力兼営の件について、1911年4月1日付けで認可されたため、同月27日に臨時総会を開いて審議し、可決された<sup>56</sup>。電気事業の開業準備も着々と進められることになり、鉄道の開業に先立って、1912年2月11日から知多郡有松町、大高町、横須賀町、岡田町、大野町、常滑町、西浦町、愛知郡鳴海町の一部において電燈点火が開始され、その後も供給区域を拡大していった<sup>57</sup>。なお、電気事業兼営に関しては、1910年12月25日に名古屋電燈と原動力用電力購入に関する契約を締結しており<sup>58</sup>、名古屋電燈から電力を購入するという方法が採られた。

鉄道事業の開業について話を戻そう。線路敷地収用、軌道工事、土木工事など、開業にむけての準備が進められることとなり、当初は1911年11月中に開

愛知電気鉄道株式会社の設立と初期経営

表3 愛知電気鉄道の経営状況

	円								%
	資本金	総資産	借入金	積立金	収入	支出	利益金	配当金	配当率
1911 年上	1,000,000	1,002,975		530	5,606	2,968	2,637		
1911 年下	1,000,000	1,255,812		530	2,263	4,370	2,263		
1912 年上	1,000,000	1,335,907	300,000	650	34,217	14,824	19,393	15,000	3.8
1912 年下	1,000,000	1,228,374	160,000	1,650	80,263	40,995	39,267	33,000	7
1913 年上	2,000,000	2,553,243	500,000	2,970	75,151	46,852	28,298	27,600	5.5
1913 年下	2,000,000	2,597,572	500,000	5,035	105,154	68,412	36,741		
1914 年上	2,000,000	2,727,796	535,000	6,873		74,480	22,289	19,000	3.8
1914 年下	2,000,000	2,690,628	520,000	7,988	105,505	83,785	31,719		4.5

出典) 愛知電気鉄道株式会社『事業報告書』各回。

業する予定であったものの<sup>59</sup>、一部工事の遅延などの理由で少し遅れることになり<sup>60</sup>、結局のところ、1912年2月18日に、最初の区間である熱田伝馬町～大野町間が開業するに至った<sup>61</sup>。そして、同年3月3日には新舞子において開通祝賀式が行われた<sup>62</sup>。

開業当初においては、船や馬車と違い暖かい電車に乗って名古屋へ向かう乗客が殺到し<sup>63</sup>、乗車人数は1912年2月で1日平均2069人、その後も3月に1281人、4月、5月にも春季遠足や潮干狩りの乗客もあり<sup>64</sup>、1787人、1784人と堅調な滑り出しであった<sup>65</sup>。ここで、会社創立から開業初期にかけての経営の状況について記した表3に注目してみることにしよう。

上記のような名古屋と知多半島との間の直結による乗客数の伸びの効果により、家業直後の時期における1912年上期において、営業収入が34,217円、利益金が19,393円であり、配当率が3.8%となっている。その後同年下期においては、明治天皇崩御の影響による観光客の減少や台風の襲来による堤防決壊の影響などにより乗客数の減少が見られ、鉄道の営業収入を伸ばすことができなかったが、その分を電燈・電力収入でカバーすることになり<sup>66</sup>、利益金として39,267円をあげ、7%の配当を行うことができている<sup>67</sup>。その後も貨物輸送に関しても、運賃競争で海運に勝ることができずに低調であったが、このような

貨客収入の低調さを兼業部門である電燈・電力部門でカバーすることになり、無配当に転じることなく、総じて堅調な経営の動きを見せることになった。

#### 4. おわりに

以上みてきたように、熱田 - 常滑間における鉄道敷設計画は、まずは藍川清成などの地元事業家、政治家の手によって計画が進められたが、当初はその計画は不調に終わっていた。しかし、その後において岩田作兵衛、田中新七といった、地元出身ではあるものの全国的に著名な鉄道事業家たちの参加も得、計画は実現することになり、幾度かの改称を経て愛知電気鉄道として設立され、1912年2月に開業するに至った。

開業後の愛知電気鉄道においては、予想していたとおりには貨客輸送が伸びずに若干苦戦したものの、電気事業を兼営することによって貨客における不調をカバーし、一見すると順調な滑りだしをみせたかのようにも思われた。そのような矢先、1913年には当時の愛知県知事、名古屋電燈社長といった政財界の有力者の絡む疑獄事件が発生し、愛知電鉄からも安東敬之、兼松熙といった現職の重役が、関係者として名を連ねてしまうことになる。そして、こうした動揺のなかで、愛知電気鉄道では経営陣の刷新が行われ、藍川清成を経営の中心とする新たな体制が築かれていくことになる。このような開業期以降における愛知電気鉄道の経営の動向、ならびに同社の経営陣および株主間の企業家ネットワークなどに絡む考察については、今後の課題として別稿において改めて論じていくことにしたい。

#### 注

- 1 なお、現在の名古屋鉄道の基礎となった企業として、本稿での検討対象である愛知電気鉄道のほかに筆者は現在のところ名古屋電気鉄道、尾西鉄道についての分析を進めつつある。

## 愛知電気鉄道株式会社の設立と初期経営

- 2 「知多電気鉄道」『扶桑新聞』1906年12月5日。
- 3 小林橘川(1953)『藍川清成』藍川清成伝刊行会、74頁。
- 4 名古屋鉄道株式会社編(1994)『名古屋鉄道百年史』58頁。
- 5 前掲小林(1953)、87頁。
- 6 同上、77頁。
- 7 なお、同年11月17日付『扶桑新聞』では、半田名古屋間における電鉄敷設計画について(「半田名古屋間電鉄」『扶桑新聞』1906年11月17日)、同年12月2日付『扶桑新聞』には東京在住の発起人を中心に熱田に本社を置く「愛知電気鉄道株式会社」の設立計画の記事が掲載されている(「愛知電気鉄道会社」『扶桑新聞』1906年12月2日)。
- 8 名古屋鉄道株式会社編(1960)『名古屋鉄道社史』名古屋鉄道株式会社、139頁。しかも、海上交通では、冬季や荒天の場合にはしばしば欠航しがちであったという。
- 9 『扶桑新聞』1907年2月22日。
- 10 なお、カタカナ表記はひらがな表記に改めている。
- 11 「知多電気鉄道株式会社募集広告」『扶桑新聞』1907年2月22日。
- 12 「知多電気鉄道株式会社募集広告」『扶桑新聞』1907年2月22日。
- 13 鈴木恒夫、小早川洋一、和田一夫(2009)『企業家ネットワークの形成と展開 明治期における地域経済の担い手』名古屋大学出版会、418頁。なお、1909年における知多電気軌道の創立委員(発起人)には、後述するように小栗の名はない。この点については1907年恐慌の影響で小栗家の主宰する小栗銀行が経営危機となり、1909年5月に解散していることと何らかの関係があるように考えられる(同左、319頁参照)。
- 14 前掲小林(1953)、88頁。
- 15 前掲『名古屋鉄道百年史』73頁。
- 16 同上。
- 17 「知多電鉄出願 資本金二百万円」『扶桑新聞』1909年9月30日。
- 18 前掲『名古屋鉄道百年史』73~74頁、なおカタカナ表記はひらがなに改めた。
- 19 前掲小林(1953)、97頁。
- 20 同上。
- 21 前掲小林(1953)、87~88頁。
- 22 同上、88頁。
- 23 同上。
- 24 鈴木恒夫、小早川洋一、和田一夫(2009)『企業家ネットワークの形成と展開 明治期における地域経済の担い手』名古屋大学出版会、360頁。なお、兼松と岩田は同時期において名古屋電力(設立したものの開業には至らず、名古屋電燈と合併)の設立計画でも共同している。
- 25 前掲『名古屋鉄道百年史』73頁。
- 26 前掲小林(1953)、88頁。
- 27 前掲『名古屋鉄道百年史』73頁。
- 28 前掲小林(1953)、89頁。
- 29 同上。
- 30 同上、90頁。

- 31 同上。
- 32 同上。
- 33 「知多電鉄と名電鉄」『扶桑新聞』1904年10月4日。
- 34 なお、桂二郎は首相経験者の桂太郎の実弟である。
- 35 「知多電鉄開通期」『新愛知』1904年10月28日。
- 36 同上。
- 37 「知多電発起人会」『扶桑新聞』1905年5月21日。
- 38 「知多電発起人会」『扶桑新聞』1910年9月23日。
- 39 前掲小林 (1953)、97頁。
- 40 「知多電発起人会」『扶桑新聞』1910年9月27日。
- 41 前掲小林 (1953)、97頁。
- 42 「知多電発起人会」『扶桑新聞』1910年9月27日。
- 43 「知多電発起人会」『扶桑新聞』1910年9月27日。
- 44 「知多電創立總會」『扶桑新聞』1910年11月6日。
- 45 「両電鉄合同の其後」『扶桑新聞』1910年11月7日。
- 46 同上。
- 47 「知多電期成会總會」『扶桑新聞』1910年11月18日。
- 48 愛知電気鉄道株式会社「第1回事業報告書」(1911年上半期)、1頁。
- 49 「知多電創立總會」『扶桑新聞』1910年11月22日。
- 50 愛知電気鉄道株式会社「第1回事業報告書」(1911年上半期)、3頁。
- 51 同上、1~2頁。なお、熊谷は1911年4月28日に常務取締役を辞任している。
- 52 愛知電気鉄道株式会社「第1回事業報告書」(1911年上半期)、3頁。
- 53 前掲小林 (1953)、99~100頁。
- 54 東陽町線、半田線、内海線、有松線が計画されたが、前三者は免許失効し、有松線が開通するのも、神宮前~笠寺間で1917年3月19日、笠寺~有松裏間で同年5月8日になつてのことであった(愛知電気鉄道株式会社「第13回事業報告書」(1917年上半期))。
- 55 前掲小林 (1953)、101~102頁。
- 56 愛知電気鉄道株式会社「第1回事業報告書」(1911年上半期)、1頁。
- 57 愛知電気鉄道株式会社「第3回事業報告書」(1912年上半期)、12頁。
- 58 愛知電気鉄道株式会社「第1回事業報告書」(1911年上半期)、7頁。
- 59 「愛電工事進捗す 十一月中旬開通」『扶桑新聞』1911年9月24日。
- 60 「愛電開業期遅る」『扶桑新聞』1911年10月24日。
- 61 愛知電気鉄道株式会社「第3回事業報告書」(1912年上半期)、12頁。
- 62 前掲『名古屋鉄道社史』147頁。
- 63 前掲小林 (1953)、104頁。熱田詣りの客も多かったという。
- 64 前掲小林 (1953)、104頁。
- 65 愛知電気鉄道株式会社「第3回事業報告書」(1912年上半期)。
- 66 内訳は、鉄道収入が51,384円、電燈電力収入が26,808円であった(愛知電気鉄道株式会社「第4回事業報告書」(1912年下半期)、26頁)。
- 67 前掲小林 (1953)、105頁。