

**立教大学学術推進特別重点資金（立教 S F R）**  
**大学院生研究**  
**2010年度研究成果報告書**

<b>研究科名</b>	立教大学大学院 経済学 研究科 経済学 専攻		
<b>研究代表者</b>	在籍研究科・専攻・学年	氏名	
	経済学研究科経済学専攻 博士課程後期課程5年	恩田 睦 印	
<b>指導教員</b>	所属・職名	氏名	
	経済学部・教授	老川 慶喜 印	
<b>自然・人文・社会の別</b>	自然 ・ 人文 ・ 社会	<b>個人・共同の別</b>	個人 ・ 共同 名
<b>研究課題名</b>	両大戦間期における秩父鉄道の経営展開と地方産業		
<b>研究組織</b>	在籍研究科・専攻・学年	氏名	
	経済学研究科経済学専攻博士課程後 期課程5年	恩田 睦	
<b>研究期間</b>	2010 年度		
<b>研究経費</b>	200 千円		

**研究の概要** (200~300字で記入、図・グラフ等は使用しないこと。)

本研究では、鉄道会社の事例研究を通じて戦前（＝近代）日本の経済発展における地方企業の意義の評価を試みるものである。従来の研究では、近代日本の経済発展のけん引役は、都市部の大規模産業にあると言われてきた。そうした認識から、2009年度における、秩父鉄道株式会社と秩父セメント株式会社の企業間関係の研究を土台として、さらに同鉄道の沿線で展開する比較的中小規模の産業・事業との関わりについて主に持ち株の動向および株主総会における発言などを中心に検討した。この研究によって秩父鉄道は必ずしも秩父セメントに追従する、輸送部門的な企業になったのではなく、地域の地場産業や観光開発といった貨物・旅客双方の輸送需要を発掘する企業活動も展開していたことを実証的に明らかにした。

**キーワード** (研究内容をよく表しているものを3項目以内で記入。)

[ 地方鉄道の経営展開 ] [ 地方企業者 ] [ セメント産業と観光業 ]

**研究成果の概要** (図・グラフ等は使用しないこと。)

本研究の目的は、秩父鉄道を事例にして 1914 年から 1930 年までの戦間期における経営展開について、旅客と貨物の輸送状況に即して検討することで、当該期において収益を確保する地方鉄道企業の経営のあり様を示すことである。この間における鉄道会社の経営展開を概観すれば、1914 年から 1926 年頃にかけての好業績期、1927 年以降における低業績期に分けることができる。

戦間期における秩父鉄道の経営について同社の社史『秩父鉄道五十年史』によれば、「正に画期的な発展時代」であった。すなわち、第一次世界大戦後における好況のもとで、長瀬や奥秩父に観光客を呼び込み、また石灰石やセメントといった沿線の輸送需要を掘り起こしたことで、全線の電化や奥秩父への延伸を実現させるに至ったのである。1914 年に 100 万円であった秩父鉄道の公称資本金は、1926 年にはその 12 倍の 1,200 万円になった。しかし、「当社の業績も昭和五年以来急激の打撃を蒙」ったというように、昭和恐慌による輸送量と運輸収入の減少が経営を悪化させ、株主配当率は当該期の最高を記録した 1926 年下期の 12% から、1930 年下期には最低の 2.5% にまで下落した。

当該期の地方鉄道会社の経営展開に関する先行研究には、渡邊恵一氏による青梅鉄道を事例とした分析が挙げられる(渡邊恵一「第一次世界大戦後以降における浅野セメントの原料調達戦略」『浅野セメントの物流史——近代日本の産業発展と輸送』立教大学出版会、2005 年 3 月、215 頁)。第一次世界大戦直後に青梅鉄道は、浅野セメントへの石灰石輸送で経営が好転した一方で、関東大震災後には浅野セメントによる石灰石調達コストの削減の一端が、同鉄道に対する執拗なまでの運賃割引交渉にあらわれ、同鉄道は、それを受け入れざるを得ず経営を悪化させた(無配に陥った)。渡邊氏は、浅野セメントという大口荷主との関わり中心を検討しているため、必ずしも鉄道会社の経営実態を明らかにしていない。たしかに、大口荷主であるセメント会社の動向は、地方鉄道会社の経営を左右しかねなかったと思われるが、そのことを実証するには、大口荷主以外の地方産品や旅客の輸送実態など、鉄道会社の経営展開を検討することも必要である。また、青梅鉄道が無配に陥ったことを考えれば、秩父鉄道は低率ながらも配当を継続することができたという見方もできる。

本研究では、旅費と印刷製本費に相当の経費を振り向けたが、これは全国に散在する研究資料・文書を収集するためであった。主に、当時の新聞史料(地方紙、全国紙の地方版)、業界新聞(鉄道関係、窯業関係、建築関係)、埼玉県庁文書、秩父市保存文書、省庁保存文書および個人所蔵史料を収集した。こうして分析したところ、以下のような結論に至った。

1914 年 10 月に柿原定吉による経営のもと熊谷—秩父間を開業させた秩父鉄道は、第一次世界大戦後の好況期において秩父—影森間を延伸させたのち、浅野セメントへの石灰石輸送を開始した。だが、運輸収入の増加は、むしろ長瀬などへ観光客誘致を積極的に展開したことでもたらされた。全線の電化をはじめとする輸送力の増強と、奥秩父の白久(三峰口)へのさらなる延伸は、このような輸送量と運輸収入の持続的な増加を前提とした経営策であった。一連の秩父鉄道の経営判断に対して、大多数を占める埼玉県の株主は賛意を表するだけでなく、三峰神社社司の藺田稲太郎のように早期の延伸開業を求める一方で、より多くの参詣客の来訪を画策して自ら三峰山登山鉄道を計画し、同社にその建設と経営を持ちかけたものもいたのである。

ところが、関東大震災後から昭和初期にかけての東武鉄道東上線への遊覧・観光客の移転、砂利輸送量の減少そして自動車輸送の急伸による小口扱貨物の縮小は、柿原定吉に代って取締役社長に就任した諸井恒平に、従前の遊覧客や観光客そして地方産品の輸送では収益を得ることが困難になったことを認識させたのであった。諸井は、自ら設立した秩父セメントの製品あるいはセメントの主原料である石灰石を輸送することで、秩父鉄道の収益を確保しようとしたのである。このことは、秩父鉄道が沿線の商工業者や三峰神社との関与を希薄にしていく契機になったのである。

**研究成果の概要 つづき**

また秩父セメントの製品あるいはセメントの主原料である石灰石を輸送することで、秩父鉄道の収益を確保しようとしたのである。このことは、秩父鉄道が沿線の商工業者や三峰神社との関与を希薄にしていく契機になったのである。

昭和恐慌期の秩父鉄道は、中長期的に安定した出荷量を期待できる秩父セメントという大口荷主の輸送部門としての性格を急速に強めていった。その反面では、浅野セメントに向けた石灰石発送を縮小し、従来の方産品に対しては中小商工者や指定運送店からの嘆願にも関わらず、運賃割戻条件の緩和を限定的なものにとどめた。言い換えれば、昭和恐慌期における秩父鉄道は、かつての明治期における交通事情が劣悪であった秩父郡と都市との結節や地域振興を促すといった役割を急速に弱めていったのである。

こうした秩父鉄道の経営展開に対して株主――沿線の商工業者が多くを占めていた――は、秩父セメントの製品輸送だけでなく、浅野セメントに向けた石灰石や多様な地方産品の輸送需要を掘り起こすことで経営状況を改善できると主張した。恐慌期においては、こうした株主の意向を十分に汲み入れることはできなかったが、秩父鉄道では、セメント輸送で業績を回復させていくなかで、地方産品の輸送についても運賃割引を設定して、発送を促していくのである。

**研究発表** (研究によって得られた研究経過・成果を発表した①～④について、該当するものを記入してください。該当するものが多い場合は主要なものを抜粋してください。)

- ①雑誌論文 (著者名、論文標題、雑誌名、巻号、発行年、ページ)
- ②図書 (著者名、出版社、書名、発行年、総ページ数)
- ③シンポジウム・公開講演会等の開催 (会名、開催日、開催場所)
- ④その他 (学会発表、研究報告書の印刷等)

① なし

② なし

③ 立教大学経済学部博士学位申請予備審査会報告、2010年7月24日、於立教大学

④ 鉄道史学会2010年度第2回例会、2010年12月18日、於東洋大学

④ 「戦間期における秩父鉄道の経営展開と株主」(立教大学経済学部・博士学位請求論文『戦前期秩父鉄道の経営史的研究——近代日本の企業経営と経営者・株主』第5章に収録)