

戦前の私鉄における兼業の役割に関する実証的研究 ——東京地域を対象として——

A Historical Study on the Contribution of their Subsidiary Business
of Japanese Private Suburban Railways before the World War II
—— In case of Tokyo Area ——

山崎 裕次* 榛澤 芳雄** 為国 孝敏***

by Yuji Yamazaki, Yoshio Hanzawa and Takatoshi Tamekuni

概 要

本研究では、明治末期から昭和初期にかけての東京地域の私鉄における兼業について把握するとともに、兼業が本業に対してどのような役割を果たしたのかを実証的に分析することを試みた。

東京地域に成立した私鉄において積極的に兼業を行なった会社の成立に至る経緯や背景を整理し、各社の事業別収入の推移、収益率の面から各事業を比較し分析を行ない、各事業の性格をまとめた。

その結果、本業に対して兼業の果たした役割は、経営の安定化への内部補助、また兼業によって鉄道需要の喚起であったことが実証された。

1. はじめに

現在、東京地域を営業基盤としている鉄道会社は、その特徴として、多くが民間資本による経営形態を取って成立、発展してきた。これは、諸外国の鉄道経営にはあまり見られない特徴である。このように日本における私設の鉄道会社が特殊な経営形態を取ることができ、発展することができた要因として、鉄道事業以外の事業（兼業）を積極的に進めてきたことが考えられる。

わが国では、1906（明治39）年の鉄道国有法により、官設鉄道が地域間の線の（幹線）交通として、私設鉄道（以下、私鉄）が地域の面的（地域）交通

として、その性格を法律上位置づけられた。東京圏の人口は、明治期には東京中心部に集中していたが、1923（大正12）年の関東大震災を契機に、郊外へと拡大していくこととなる。それを助長したのが郊外鉄道としての性格を持っていた私鉄である。このことより、私鉄は沿線地域との関係が密であり、それを抜きにしては私鉄の発展は考えられなかったともいえる。

そこで、本研究では明治末期から昭和初期にかけての東京地域の私鉄における兼業を把握し、本業に対してどのような役割であったかを実証的に分析することを目的とする。

2. 研究の対象

（1） 研究の対象年代

本研究の対象年代は、私鉄営業範囲に大きな影響を与えたと考えられる2つの法律が公布された1906（明治39）年から1938（昭和13）年までとする。1906（明治39）年は前述した鉄道国有法の公布、1938（昭

keyword：兼業、私鉄、東京地域

* 日本大学理工学部理工学研究所交通計画第一研究室
（〒274 千葉県船橋市習志野台7-24-1）

** 正会員 工博 日本大学教授理工学部交通土木工学科

*** 正会員 工修 （社）土木学会

（〒160 東京都新宿区四谷一丁目無番地）

(2) 対象とした鉄道会社

図-1に対象とする私鉄の路線図を示す。この図からわかるように、対象とする私鉄は山手線の各駅を起点として、郊外へと伸びていることがわかる。

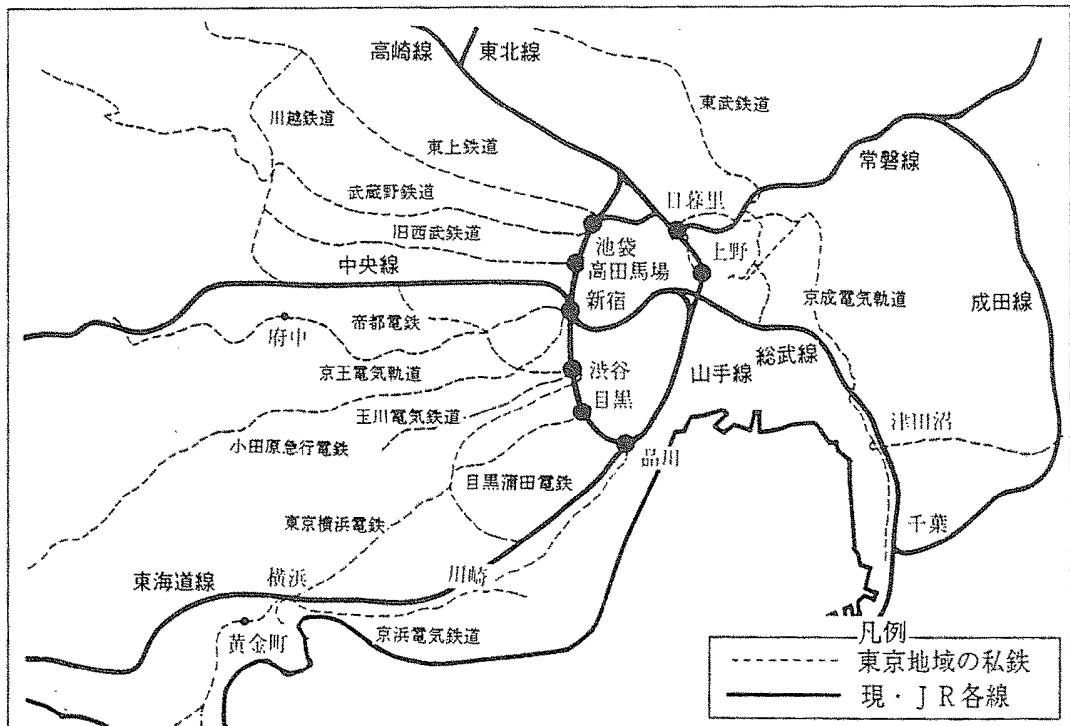
(3) 対象とした兼業

表一 対象とする私鉄の主な兼業種別

会社名	開業時の 動力	事業活動		
		開業年	5年後	10年後
三川電気鉄道	電気	電燈供給事業	電燈電力供給事業 行楽施設の経営	電燈電力供給事業 行楽施設の経営 不動産事業
東京横浜電気	電気	電燈電力供給事業 不動産事業、鉄利業	電燈電力供給事業 不動産事業、学校施設、 集合自動車事業 行楽施設の経営	電燈電力供給事業 不動産事業、学校施設、 集合自動車事業 行楽施設の経営
目黒蒲田電気	電気	電燈電力供給事業 学校施設	電燈電力供給事業 不動産事業、学校施設、 集合自動車事業	電燈電力供給事業 不動産事業、学校施設、 集合自動車事業
京成電気軌道	電気	電燈電力供給事業 不動産事業、基盤の建設	電燈電力供給事業 不動産事業、 行楽施設への経営	電燈電力供給事業、 不動産事業、 行楽施設への経営、広告業
京浜電気鉄道	電気	電燈電力供給事業	電燈電力供給事業	電燈電力供給事業、 行楽施設の経営
小田急行鉄道	電気	不動産事業、 行楽施設の経営	不動産事業、 行楽施設の経営	不動産事業、 行楽施設への経営、 学校の施設
京王電気軌道	電気	集合自動車事業、 電燈電力供給事業	集合自動車事業、 電燈電力供給事業、 鉄利業	集合自動車事業、 電燈電力供給事業、鉄利業
東武鉄道	蒸気	—	—	—
武蔵野鉄道	蒸気	—	—	—
西武鉄道	蒸気	—	—	—

表一 2 対象とする兼業と内容

事業名	内容
電燈電力供給業	沿線地域等への電燈、電力の供給
乗合自動車業	主に乗合バスによる旅客輸送
不動産業	土地、建物の賃貸、販売、学校の誘致
行楽施設の経営	遊園地、海水浴場、ゴルフ場、温泉地などの経営
百貨店業	百貨店、食堂などの経営
砂利業	砂利の採掘、運搬、販売



図一 東京地域の私鉄路線図

3. 分析の方法

本研究では、対象とする私鉄の社史および営業報告書から兼業の特性と収入を把握し、その役割を考察する。

表-3は対象とする私鉄の開業年から5年後、10年後での本業収入に占める兼業収入の割合を示したものである。この結果から本研究では兼業割合の高い玉川電気鉄道、京成電気軌道、東京横浜電鉄、目黒蒲田電鉄、小田原急行鉄道の5社について分析を進める。

分析は次の手順で行う。

- ① 5社の成立に至る経緯や背景を把握し、兼業について整理する。
- ② 各社の事業別収入を整理し、本業に対する内部補助について考察する。
- ③ 各社の本業と兼業を収益率から比較し、兼業を行なうに至った背景を考察する。
- ④ 分析結果から本業と兼業の関わりを整理し、兼業の果たした役割を考察する。

表-3 東京地域の私鉄の兼業収入割合¹⁾

会社名	開業年	開業時の動力	兼業収入／本業収入×100		
			開業年	5年後	10年後
玉川電気鉄道	1907(明治40)	電気	8.40%	59.48%	125.79%
東京横浜電鉄	1926(昭和元)	電気	96.00%	49.00%	27.00%
目黒蒲田電鉄	1923(大正12)	電気	7.85%	38.00%	51.07%
京成電気軌道	1912(大正元)	電気	103.00%	83.83%	51.41%
京浜電気鉄道	1901(明治34)	電気	9.44%	2.94%	14.57%
小田原急行鉄道	1927(昭和2)	電気	71.00%	5.00%	4.00%
京王電気軌道	1913(大正2)	電気	116.67%	45.49%	45.20%
東武鉄道	1899(明治32)	蒸気	0.00%	2.35%	0.53%
武蔵野鉄道	1915(大正4)	蒸気	4.87%	0.72%	0.59%
旧西武鉄道	1894(明治24)	蒸気	1.50%	4.73%	1.64%

4. 各社の成立と兼業

(1) 玉川電気鉄道^{2) 3)}

玉川電気鉄道は1903(明治36)年に会社が創立、1907(明治40)年3月6日に道玄坂～三軒茶屋間が開通、同年4月1日に三軒茶屋～玉川間、同年8月11日に渋谷～道玄坂間が開通し、渋谷～玉川間が全線開通した。

開業当初は、電車賃が庶民にとって高額であったため、沿線住民はあまり利用せず、主に世田谷辺りに駐屯していた軍施設の将校が通勤に利用する程度であった。

兼業としては、電燈電力供給業、乗合自動車業、不動産業、行楽施設の経営(収入としては得られず)等、を積極的に行なった。

(2) 京成電気軌道³⁾

京成電気軌道は、1909(明治42)年に会社が発足し、1912(大正元)年の鉄道開業に先駆けて前年に電燈電力供給業を開始した。

創業者の本多貞次郎は、「沿線という帯のような共同生活体を事業主体とする交通企業は、その公共性からいっても、沿線住民の生活改善と福祉向上に尽くすべきである」⁴⁾との考えから、設立当初から多角的な経営を進め、電燈電力供給業、乗合自動車業、不動産業、行楽施設の経営等の兼業を積極的に行なった。

(3) 東京横浜電鉄^{5) 6)}

東京横浜電鉄は、田園都市会社と目黒蒲田電鉄の援助を受けて、1926(大正15)年に渋谷～丸子多摩川間が開通した。続いて、1927(昭和2)年には丸子多摩川～神奈川間が開通し、これを東横線とした。

東京横浜電鉄開通時の沿線地域は、多くが畑や竹藪であった。そこで、積極的に沿線を開発し街づくりを行なう必要があった。そのために、乗合自動車業、不動産業、学校の誘致、行楽施設の経営、砂利業、百貨店業など兼業を積極的に行なった。

(4) 目黒蒲田電鉄^{5) 6)}

目黒蒲田電鉄は田園都市会社を母体として成立した。田園都市会社は、郊外に良好な居住地を確保し、都心とは鉄道で接続させるといった宅地開発を行なう目的で、1918(大正7)年に設立された。

この田園都市会社の電気鉄道部門が分離独立して、1922(大正11)年に創立したのが目黒蒲田電鉄である。1923(大正12)年に目黒～丸子間が、翌年、目黒～蒲田間が全線開通した。

目黒蒲田電鉄の沿線地域は、東京横浜電鉄と同様に沿線開発が必要であった。そこで、兼業は田園都市会社から業務を継承するという形で行い、電燈電力供給業、乗合自動車業、不動産業、行楽施設の経営、学校の誘致等を積極的に行なった。

(5) 小田原急行鉄道⁷⁾

小田原急行鉄道は、当時、鬼怒川水力電気の社長であった利光鶴松を中心として1923(対象12)年に成立した。成立にあたっては、①近代的交通機関から取り残されていた神奈川中央地帯の開発、②箱根の玄関口として栄えていた小田原との都市間輸送、③鬼怒川水力電気の安定的な需要確保、等の意図を

持っていた。

また、鉄道建設と並行して将来の林間都市を建設するために相模大野、座間を中心とした土地を買収し、土地の売却で建設の利息、その他の経費に充当しようとした。

兼業としては、乗合自動車業、不動産業、砂利業、行楽施設の経営（収入は得られず）等を行なった。

5. 事業別収入割合の推移

(1) 玉川電気鉄道

図-2に玉川電気鉄道における各事業別収入の推移を示す。この図から最も収入割合の高い兼業は、電燈電力供給業であることがわかる。表-4に電気事業の経緯を示す。電燈電力供給業の収入は開業年から年を追うごとに増加していることがわかる。特に開業10年後からは総収入に占める割合が約半分以上になっている。このことは、玉川電気鉄道の沿線地域では、東京の郊外への拡大による人口増加と合わせて、電燈の普及が順調に推移したことによる収入増と考えられる。

さらに、特徴的なのが、1927年から1932年にかけて鉄道業自体の収入が減少しているにも関わらず、会社自体の収入は増加していることである。鉄道業収入の減少は当時の社会的な不況（昭和恐慌）、沿線に新線（東京横浜電鉄、小田原急行鉄道）が開通したことによる競争のためと考えられる。しかし、兼業（電燈電力供給業、乗合自動車業）が増加したことによって、経営の安定が図られたと考えられる。すなわち、玉川電気鉄道では兼業による内部補助が大きかったことがわかる。

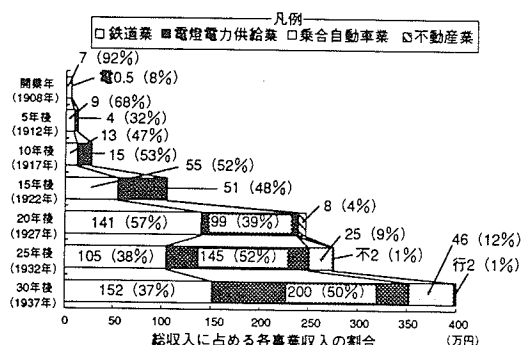


図-2 玉川電気鉄道の総収入に占める各事業収入の割合

表-4 玉川電気鉄道の電気事業の経緯

年	月	電気事業の変遷
1903	9	電気事業経営免許
1904	10	火力発電所建設認可申請
1904	10	火力発電所建設免許
1907	11	火力発電所起工
1907	6	電燈供給業免許
1908	5	世田谷村、駒沢村に電燈供給開始
1910	5	目黒村、渋谷村に電燈供給開始
1911	3	富士瓦斯紡績と電力需給契約締結
1911	8	電力供給業免許
1911	9	電力供給業営業開始
1913	10	富士瓦斯紡績株式会社駒沢変電所竣工。火力発電所廃止
1915	4	京王電気軌道に電気供給開始
1922	6	向ヶ丘村に電燈供給開始
1923	9	関東大震災で富士瓦斯紡績桂川火力発電所が被災し、5日間運休

(2) 京成電気軌道

図-3に京成電気軌道における各事業収入の推移を示す。この図から最も収入割合の高い兼業は、電燈電力供給業である。京成電気軌道は鉄道開業前の1911（明治44）年、市川、船橋に発電所を落成し、直ちに市川、八幡、松戸地区から送電を開始した。それと同時に、発電量を上回るほどに需要が増加したため、好調な収入を得ることができた。1923（大正12）年には供給地域は沿線地域以外にも広まり、千葉県北西部一帯となった。その結果、この安定した収入が鉄道建設や事業多角化への資金として貢献したと考えられる。

また、電燈電力供給業は供給地域住民の文化的生活への質的向上を促したとも考えられる。図-4に電燈電力供給と一人当たり所得税との関連を示す。この図から、電燈電力供給開始後に松戸町、船橋町では相対的に一人当たり所得税の増加が見られる。一方、非供給地域である豊富村では変化が見られない。一人当たり所得税の増加を所得水準の向上の指標と考えれば、電燈電力の供給が生活の質的向上に寄与したとすることができる。

次に、京成電気軌道の他の兼業について以下に述

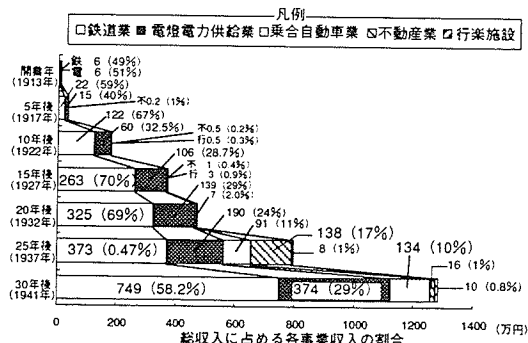


図-3 京成電気軌道総収入に占める各事業収入の割合

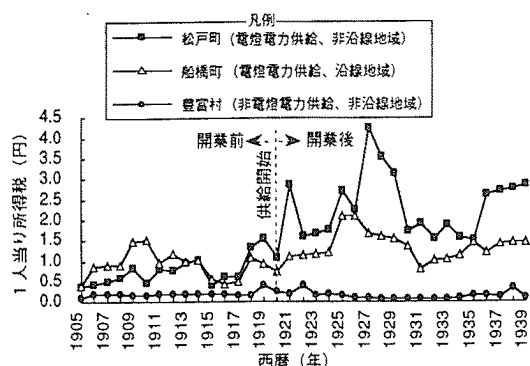


図-4 電燈電力供給と一人当たり
所得税との関連⁸⁾

べる。

不動産は会社設立直後から行なわれていたが、主として軌道敷設に伴う副産物といういわば偶発的に発生したものであったため、事業収入は少なかった。しかし、1935（昭和10）年より本格的に事業に着手し、市川、海神台、谷津を始め、その後はほぼ沿線全域において土地分譲を行なった。

行楽施設の経営は、1921（大正10）年に稲毛海岸、翌年に千葉海岸に海水浴場を整備し、東京方面から多くの海水浴客や潮干狩客を集めた。さらに、1925（昭和元）年には谷津海岸に本格的な大レクリエーションセンターとして谷津遊園を開園した。谷津遊園の経営は、1935（昭和10）年より本格化したため入園者は大幅に増加した。

これらの沿線開発は前述した経営者の理想の追求や、競合路線である国鉄総武線に対しての旅客の増加策としても意味を持っていたといえる。

図-5に京成電気軌道の総旅客数の推移を示す。この図から、京成電気軌道が推進した不動産業、

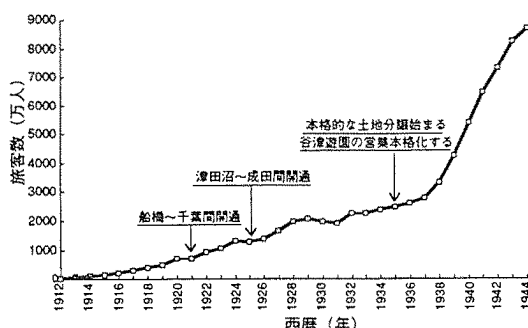


図-5 京成電気軌道の総旅客数の推移

行楽施設の経営等の積極的な沿線開発が行なわれた1935（昭和10）年以後に、旅客数の大幅な増加が見られる。これより旅客数の増加に沿線開発が寄与していたことが伺える。

（3）東京横浜電鉄

図-6に東京横浜電鉄における各事業別収入の推移を示す。東京横浜電鉄は兼業の種類が多く、経営は多角的であった。この図から、開業年から5年後までは不動産業の収入の割合が最も高いが、10年後には百貨店業の割合が最も高くなっている。東京横浜電鉄の開業当初は、沿線の人口が希薄であったため、経営の安定化のために沿線人口を増加させる必要があった。そこで、1926（昭和元）年から、新丸子、日吉を始めとして不動産分譲を開始した。当時は、沿線に住宅一軒建てることで年間100円の鉄道収入が得られるとされたことから、無償で住宅資金を貸付したり、学校誘致のために無料で土地を提供するなどしている。東京横浜電鉄の沿線地域での学校誘致実績を表-5に、土地分譲実績を表-6、7に示す。

また、これらの沿線開発は、図-7に示すように鉄道利用者の順調な伸びに貢献していたといえる。

百貨店業は、1934（昭和9）年に東京圏における初のターミナル・デパートとして渋谷に東横百貨店を開業させた。こうした不動産業、百貨店業の意図は、沿線住民に対して「住みよき土地」⁹⁾を提供するためのサービスとして、そのことが沿線人口の増加につながるとの考えであった。また一方では、1936（昭和11）年で地方鉄道補助法による政府補助金が打ち切りとなるため、それに替わる財源の確保に躍

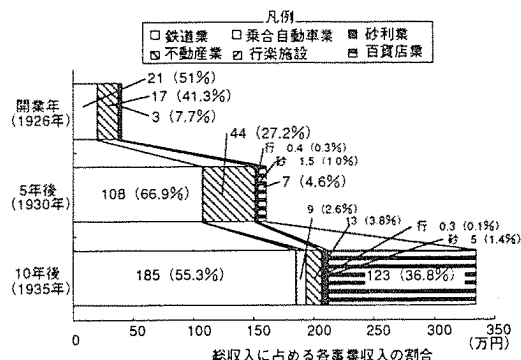


図-6 東京横浜電鉄の総収入に占める
各事業収入の割合

起となったための沿線開発とも言える。

しかしながら、こうした沿線開発を進めたことが
渋谷を起点とする東京西南部における沿線地域のイ
メージの向上に貢献したと言える。

表一 5 学校誘致実績¹⁰⁾

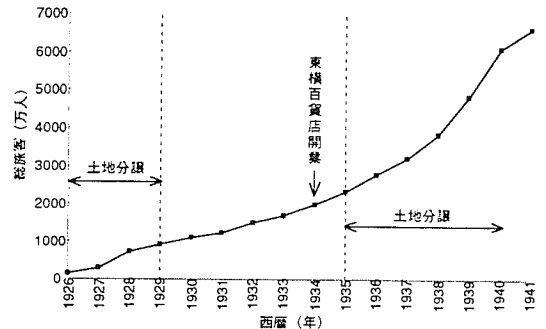
年	月	日	開設した学校等
1883 (明治16)			青山学院 (青山南町2丁目)
1890 (明治23)	6		東京帝国大学農科大学 (上目黒駒場野)
1899 (明治32)	5		美慈女学校 (常盤松)
1901 (明治34)	2		高等農学校 (明治44.11東京農業大学に改称)
			(常盤松)
1907 (明治40)	4		私立東京獣医学専門学校 (恵比寿)
1907 (明治40)			陸軍獣医学学校 (上目黒駒場野)
1923 (大正12)			東京女子学院 (豊沢)
1924 (大正13)	4	21	東京高等工業学校 (現・東京工業大学)
			(大岡山)
1924 (大正13)			国学院大学
1930 (昭和5)			昭和女子専門学校 (現・昭和薬科大学)
			(上目黒)
1932 (昭和7)	4	11	日本医科大学予科 (新玉子)
1932 (昭和7)	4	26	東京府立高等学校 (現・東京都立大学)
			(柿ノ木坂)
1934 (昭和9)	5		慶応義塾大学予科 (目吉)
1935 (昭和10)	4		青山師範学校 (現・東京学芸大学)
			(駒場)
1935 (昭和10)			川崎市来月川に法政大学予科、世田谷区上野毛に 多摩市国術美術大学 (現・多摩美術大学) をそれ ぞれ誘致、これらの移転が、致志学校、昭和医科 専門学校 (現・昭和大学)、武蔵高等工学校校 (現・武蔵工業大学) の沿線への移転を誘発

表一 6 土地分譲実績 (社有地分譲)¹¹⁾

地 区 名	面積 (㎡)	分 譲 年 度
小 杉	94,383	大正15年上期
元 住 吉	81,144	大正15年上期～昭和3年下期
綱 島	59,044	大正15年上期～昭和4年上期
太 尾	60,581	大正15年上期～昭和3年下期
菊 名	78,652	大正15年上期～昭和3年下期
神 奈 川	12,916	大正15年上期～昭和4年上期
下 沼 部	2,072	大正15年下期
玉 川 等 ヲ 力	37,445	大正15年上期～昭和4年上期
玉 川 奥 沢	10,652	大正15年上期～昭和4年上期
日 吉 (元住吉分)	15,150	大正15年上期～昭和4年下期
日 吉 村	12,524	大正15年上期～昭和4年下期
大 綱 村	34,558	大正15年下期～昭和4年下期
旭 村	2,462	大正15年下期～昭和4年下期
青 木 町	5,570	大正15年下期～昭和4年下期
高 島 町	845	大正15年下期
神奈川町平尾前	185	大正15年下期
目 黒 三 田 台	33,307	昭和11年下期～12年上期
祐 天 寺	15,800	昭和11年下期～12年上期
府立高等付近	4,181	昭和12年上期
目黒区役所前	37,574	昭和12年下期
守 山 公 園	31,492	昭和12年下期～14年下期
中 目 黒	2,274	昭和13年上期
豪 徳 寺 前	27,327	昭和12年下期～14年上期
代々木徳川邸跡	53,368	昭和13年上期～14年上期
宿 根 山	5,405	昭和13年下期～14年下期
横 浜 駅 前	14,381	昭和13年下期
新 九 子	37,930	昭和13年上期～14年上期
五 反 田	1,999	昭和13年下期
伊 豆 伊 東	26,456	昭和13年下期～14年下期
下 馬	12,550	昭和14年上期
箱 根 春 山 荘	113,055	昭和14年下期～
目 黒 競 馬 場 跡	4,290	昭和14年下期
大 倉 山	2,409	昭和14年下期
元住吉無花果園	3,531	昭和14年下期
合 計	935,512	

表一 7 土地分譲実績 (受託分譲)¹¹⁾

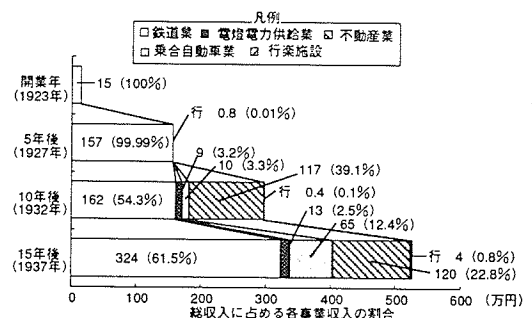
地 区 名	面積 (㎡)	分 譲 年 度
白 楽	106,389	昭和10年上期～15年上期
片 瀬	50,490	昭和13年上期
三宿台 (淡島)	18,256	昭和13年下期
合 計	175,135	



図一 7 東京横浜電鉄の総旅客数の推移

(4) 目黒蒲田電鉄

図一 8 に目黒蒲田電鉄における各事業収入の推移
を示す。開業当初は親会社である田園都市会社の交
通機関の整備としての位置づけであったために、兼
業は行なっていない。しかし、1928 (昭和3) 年の
田園都市会社との合併で事業を引き継いだことによ
り、大幅に兼業収入の割合が高くなった (特に不動
産業)。表一 8、9 は土地分譲実績である。また、
1928 (昭和3) 年から東京横浜電鉄と共同で新九子、
日吉台の地区において全体で約50万平方メートルの
分譲を行なった。日吉台に慶応義塾大学予科等が開
校したことにより、急激に分譲地は売れて行った。



図一 8 目黒蒲田電鉄の総収入に占める
各事業収入の割合

表一 8 土地分譲実績 (社有地分譲)¹²⁾

地 区 名	面積 (㎡)	分 譲 年 度
多 摩 川 台	110,240	昭和2年下期～10年下期
洗 足	19,962	昭和3年上期～11年下期
上 野 毛	8,570	昭和5年下期
奥 沢	58,915	昭和4年上期～10年下期
奥 沢 中 丸 山	10,646	昭和7年下期～9年下期
等 ヲ 力	35,010	昭和7年上期～14年下期
源 訪 分	61,703	昭和8年上期～13年上期
蒲 田 田	4,082	昭和8年上期
大 岡 山	21,130	昭和10年上期～11年下期
袖 ヲ 崎	1,739	昭和10年上期
合 計	331,997	

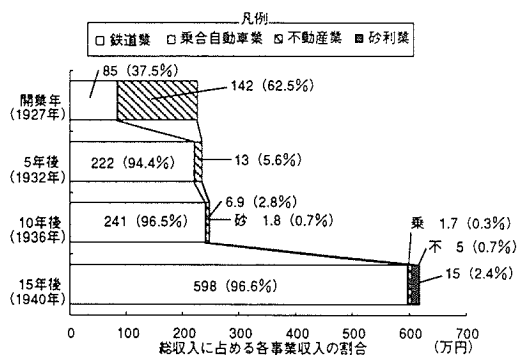
表－9 土地分譲実績（受託分譲）¹²⁾

地 区 名	面積 (㎡)	分 譲 年 度
池 上	79,402	昭和10年下期～13年上期
池 上	42,758	昭和11年上期～14年下期
戸 越	17,546	昭和12年下期～13年上期
武 蔵 小 山	13,675	昭和11年上期～12年上期
洗 足 南 台	24,258	昭和11年上期
洗 足 池 畔	9,752	昭和11年上期～12年下期
戸 越 谷	4,917	昭和12年下期～13年上期
雪 ヶ 谷	13,807	昭和13年上期～13年下期
石 川 台	4,633	昭和13年下期
合 計	210,748	

(5) 小田原急行鉄道

図－9に小田原急行鉄道における各事業別収入の推移を示す。この図から、開業年において本業収入をはるかに上回る不動産収入を得ていたことがわかる。小田原急行鉄道の沿線地域は大部分が山野と田園の過疎地帯であった。そこで開業した1927（昭和2）年前後から、沿線の祖師ヶ谷大蔵周辺に5万坪、喜多見、狛江付近で4万坪、西生田付近で1万坪を手数料なしで斡旋した。また、成城では学園を誘致し、区画整理をして住宅地として売り出した。朝日新聞社により住宅展覧会が開かれたこと、近代感覚に溢れたモダンな洋風建築が多かったこと、等により各界の名士が多く居住したため、結果として後に高級住宅地としてのイメージが形成されている。

また、1925（大正14）年から1927（昭和2）年にかけては大野、大和、座間を中心として買収した土地のうち約80万坪に「林間都市」¹³⁾を建設する計画を建て、事業に着手した。この計画では駅を中心に放射状に道路が整然と配置され、住宅だけではなく、公園、テニスコート、野球場等を設け、快適な林間都市生活が楽しめる配慮がなされていた。分譲は1929（昭和4）年から開始されたが、昭和初期の不況期



図－9 小田原急行鉄道の総収入に占める各事業収入の割合

でもあったことから、必ずしも好調な売れ行きとはいかなかった。その結果、沿線はその後目立って発展することがなく、鉄道業の収入はあまり伸びなかった。10年後から15年後にかけて大幅に増加しているが、これは1940（昭和15）年に帝都電鉄を合併したことによる。

また、開業5年以後兼業によって内部補助となるような収入を得ることができず、会社の経営は苦しかったことが推察される。

6. 各事業別の収益率

前述したように、戦前の東京地域の私鉄では、積極的に兼業に取り組んでいることがわかる。では、このような兼業依存的ともいえる経営体制はどのような背景からきているのか。ここでは本業と兼業の収益率に着目して分析を加える。

表－10に各社のそれぞれの事業別収益率を示す。なお、収益率は各事業の建設費（または興業費）に対する収益より算出した。データは各社の兼業の性格が顕著となった1936（昭和11）年から1938（昭和13）年までの平均値を用いた。

表より、鉄道業に比べほとんどの兼業は収益率が高くなっていることがわかる。このことは、兼業は少ない投資で高い利益を得ることができることを表わしている。

すなわち、鉄道業は軌道施設等の建設初期投資が莫大であるため、その償還のために収益率は低い。そこで会社経営の安定、発展のためには内部補助として収益率の高い兼業に積極的に取り組んだことが推察される。

表－10 各事業別収益率¹⁴⁾

業種 会社	鉄道業	兼業				
		電燈電力供給業	乗合自動車業	不動産業	百貨店業	砂利業
主川電気鉄道	5.9%	13.8%	-	-	-	-
京成電気軌道	5.5%	15.2%	9.7%	15.7%	20.8%	-
東京横浜電鉄	6.0%	13.8%	18.7%	4.3%	26.7%	30.5%
目黒蒲田電鉄	10.0%	41.2%	42.5%	23.2%	-	-
小田原急行鉄道	5.0%	*	-	0.6%	-	1.6%

*は収益赤字 -は収益無し

こうした中で、昭和10年代に入って私鉄が積極的に取り組んだ兼業として乗合自動車業がある。もともと鉄道事業と乗合自動車業は同じ陸上公共交通で

あり、交通機関としての機能では鉄道とバスはその特性に応じて公共交通市場を分担するべき類縁的な関係にあると考えられる¹⁵⁾。この時期に私鉄が乗合自動車業に進出した理由として以下の事が考えられる。

- ① 鉄道業に比べ施設に対する投資が不要であり、安価に事業を開始することができた。
- ② 大正末期から昭和初期にかけて、自動車が普及した。
- ③ 沿線地域への他事業者の参入を防いで独占を図ることが、鉄道業への好結果として期待された。
- ④ 都市計画の推進により徐々に道路整備が拡大した。

以後、乗合自動車業は鉄道業の補完的交通手段としての立場を、道路網の発展による需要の増大等により、より一層強化した。

7. 兼業が果たした役割

表-11は、本研究で取り上げた兼業の性格を整理したものである。

表-11 兼業の性格

兼業種別		鉄道利用者増加 に対する効果	収入の割合	特性
電燈電力供給業		間接的	割合は高くその中でも京成、主電のように兼業が古い会社ではかなりの内部補助となった	文化的生活のための沿線地域への面的サービスの提供
乗合自動車業		間接的	割合は1割程度	鉄道とのアクセスにより面的に沿線地域を独占
不動産業	不動産業	直接的	一時的に割合が大きくなる	沿線開発
	行楽施設の経営	直接的	割合自体は非常に小さい	沿線開発
	学校の誘致	直接的	収入無し（無償で土地提供）	沿線開発
百貨店業		直接的	割合は高い	沿線住民に対するのサービスとイメージ形成
砂利業		—	割合は少ない	産業振興として鉄道の有効活用

本研究の成果から兼業が果たした役割は次の2つにまとめることができた。

- ① 経営安定化への内部的補助
- ② 鉄道需要の喚起

まず、①については、玉川電気鉄道、京成電気軌道においては電燈電力供給業、東京横浜電鉄においては不動産業、百貨店業が、目黒蒲田電鉄は不動産

業が、会社経営の確立、発展に内部補助として大きな役割を果たしたといえる。小田原急行鉄道においては、開業当初には兼業が内部補助の役割を果たしていない。

次に、②については、不動産業、学校の誘致、行楽施設の経営による沿線開発がそれぞれ定期的、不定期的な鉄道利用者を増加させた。また、電燈電力供給業、乗合自動車業、百貨店業といった沿線住民へのサービスを行なうことが沿線のイメージを向上させ間接的に鉄道需要の喚起としての役割を果たしていたといえることができる。

8. おわりに

本研究では、明治末期から昭和初期にかけての東京地域の私鉄における兼業を把握し、本業に対する兼業の役割をまとめた。その結果、私鉄における兼業は経営安定化への内部補助と、鉄道需要の喚起に大きな役割を果たしていたことが実証できた。

しかしながら、今回は1938（昭和13）年の陸上交通事業調整法までを対象としているため、その後の第二次世界大戦を経ての戦後にどのように継承されたのかは取り上げていない。

今後は、戦後の私鉄の発展に兼業がどう関わってきたのか、また戦前との相違について分析を行なう必要がある。

参考文献

- 1) 鉄道省：鉄道統計資料（1912年～1937年）。
- 2) 世田谷区立郷土資料館編：玉電－玉川電気鉄道と世田谷のあゆみ，1989.12.
- 3) 東京急行電鉄：東京急行電鉄50年史，1973.4.
- 4) 京成電鉄：京成電鉄五十五年史，1967.6.
- 5) 前掲4)，pp.149.
- 6) 東京急行電鉄：東京横濱電鉄沿革史，1943.3.
- 7) 小田急電鉄：小田急五十年史，1980.12.
- 8) 千葉県：千葉県統計書（1905年～1939年）。
- 9) 前掲6)，pp.661.
- 10) 前掲6)，pp.114.
- 11) 前掲3)，pp.140.
- 12) 前掲3)，pp.138.
- 13) 前掲7)，pp.135.
- 14) 中西健一：日本私有鉄道史研究，ミネルヴァ書房，pp.446-460，1979.5.
- 15) 鉄道史学会編：鉄道史文献目録，pp.193-207，1994.6.