

戦前における京成電気軌道の経営施策と地域との関わりについての一考察*

A Historical Study on Relationship between the Management of the Keisei Electric Railways and the Area along its Railway Lines before the World War II

為国孝敏**・榛澤芳雄***・佐藤文彦****

by Takatoshi TAMEKUNI**・Yoshio HANZAWA***・Fumihiko SATOH****

概 要

本研究では、東京の東部から千葉県西北部に敷設された京成電気軌道を取り上げ、この成立過程と戦前における経営施策の変遷を把握するとともに、これらの経営施策と沿線地域との関わりについて実証的な分析を試みた。

その結果、沿線地域との一体化を念頭において積極的な事業の多角化が進められ、特に電燈電力供給業が経営の内部補助に大きな役割を果たしたため、戦前においては財務的にも優良企業であったことが実証された。さらに京成電気軌道の敷設と事業の多角化が千葉県下を中心とする沿線地域の変容に大きく寄与したことが実証された。

1. はじめに

わが国では、明治維新以降の近代国家建設にあたって、鉄道が果たした役割は大きなものがある。特に、明治期に首都東京と全国主要都市とを結ぶ鉄道ネットワークがほぼ完成したことは、近代化の推進に大きな役割を果たしたと言えることができる。この鉄道ネットワークの成立により、都市の骨格形成、すなわち都市の生活環境の改善につながり、その結果、誘致される住宅と商業・業務施設の立地への効果等により、首都東京には全国各地から人・物・情報が集中するようになった。そのため、明治末期には東京の都市化が進展し、郊外地域への拡大が顕著となってくる。

東京の拡大を可能とした大きな要因の一つとして、東京市域と郊外とを結ぶ鉄道、すなわち郊外鉄道が計画され、開業したことが挙げられる。東京の郊外鉄道は、モータリゼーションの未発達時代背

景の中で、東京の拡大と郊外沿線地域の都市化等の変容に大きな役割を果たしたことが推察される。換言すれば、今日の巨大都市東京を可能ならしめたのは、近代化の背景で郊外地域への都市的拡大に先んじて、あるいは時を同じくして鉄道が敷設されたからと推察される。

こうした中で筆者らは、戦前における東京の西南部および西北部地域の変容過程について、郊外鉄道との関連を機軸に分析し、発表してきた。その中からは、鉄道会社の経営施策が地域の変容と深い関わりを有することが指摘できる。これは、東京の郊外鉄道が民間資本による経営形態で公益事業を推進してきたことが、背景として推察される。換言すれば、民間資本による企業の発想のもとで東京地域の拡大傾向が助長されたとも推察される。

そこで本研究では、郊外鉄道会社の成立の背景とその経営施策の変遷を視座として、地域の発展との関わりを解明することを目的とする。具体的には、戦前における京成電気軌道の成立過程と経営施策の変遷を把握し、これを機軸にその沿線地域である東京の東部および千葉県西北部地域との関わりについて実証的な分析を行うこととする。

* keywords : 郊外鉄道, 京成電鉄, 千葉県西北部

** 正会員 工修 土木学会事務局企画広報室
(〒160 東京都新宿区四谷1丁目無番地)

*** 正会員 工博 日本大学教授・理工学部交通土木工学科
**** 東京道路エンジニア(株)

2.京成電気軌道の成立

千葉県下の交通は、地形的な面から江戸時代より江戸川、利根川を中心とした水運や海上交通などの舟運が盛んであった。明治期に入ると、東京から霊場として全国的に信徒を持っていた成田山への参詣客輸送を中心とした陸上交通の近代化が図られ、幾つかの鉄道敷設計画がたてられた。明治30年代までには総武鉄道（両国～佐倉～銚子）、房総鉄道（千葉～大網～大原）、成田鉄道（佐倉～成田～我孫子）が開通したほか（3社とも鉄道国有法の適用を受けて買収される）、地域的には小規模な人車鉄道、馬車鉄道も営業を行っていた。こうした背景のもと、京成電気軌道設立の計画は具体化していった。これには、近代化を推進していく中での鉄道の利便性が広く認識されるようになったこと、東京の拡大に伴う軍事施設の千葉県西北部地域への移設により人口が増加傾向にあったこと、などの事由により無鉄道地帯の敷設要望が沸き起こってきたことが大きな要因と推察される。

こうした中で京成電気軌道は、1903（明治36）年頃に三者競願で会社設立が出願された。

第1は、本多定次郎、利光鶴松、野中万助、井上敬次郎を主体とする東京市街鉄道派、第2は、郷誠之助男爵、飯村丈三郎、川崎八右衛門、本多弘たちの1派、第3は、松平正直男爵、内藤義雄、鈴木峯吉など貴衆両院議院200余名からなる1派、からの競願であった。

その出願路線計画では、「東京市本所区押上町を起点に向島から中川に沿って柴又に向かい、江戸川沿いに下って現国道市川橋を渡り八幡・中山・船橋・津田沼・大和田・佐倉を経て成田に至る。」²⁾とされている。1903（明治36）年は、後の東京市電（東京電車鉄道、東京市街鉄道、東京電気鉄道）が開業した年でもあることから、この出願計画は東京市区改正設計の市電路線の延長を意図して、軌道条例に基づく出願計画がなされたものと推察される。

こうした中で当時、東京市街鉄道設立にあたっての利権争いが泥沼化していた状況もあって、東京市街鉄道派の本多定次郎は、各派に対して競願の不利を説得し、積極的に合同の工作を行なった。ま

た、当時の内務大臣原敬から小山田信蔵代議士を介して、三派合同を条件としての特許の内幕があったため、三派の代表の本多、飯村、内藤が協議の結果、各派協議会を開いて合併の決議を行なった。そして浅草区材木町駒形河岸の隅田川汽船（一銭蒸気）2階に仮創立事務所を設置し、そこで再度申請を練り直し、計画路線を以下のとおりとして出願した。

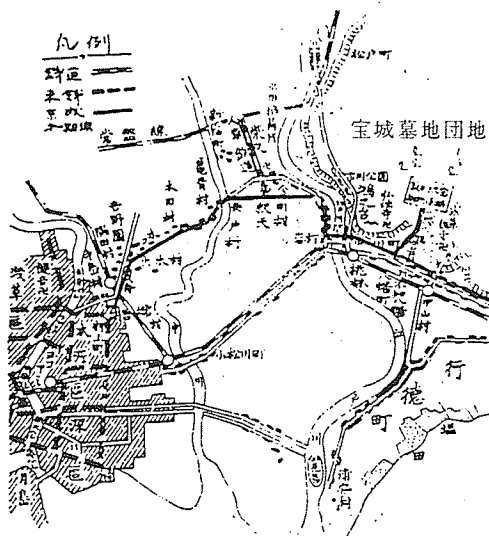
「本所区押上町を起点とし、東京府南葛飾郡吾娑村（現墨田区吾娑町）を経て同郡寺島村大字寺島に至る新設軌道敷、これより亀青村を経て中川新架橋を渡り、同郡小岩村大字伊予田国道に至る里道、それより江戸川を渡り、千葉県東葛飾郡市川町大字市川に至る国道および新設軌道敷、同郡八幡町を経て同郡葛飾村大字西海神に至る国道、千葉郡二宮村大字前原新田に至る新設軌道敷、同郡大和田町、印旛郡臼井町、同郡佐倉町大字田町に至る仮定県道、同町大字宮小路、同郡酒々井町、公津村を経て同郡富里村大字日吉倉字論田に至る新設軌道敷および県道、同郡成田町成田停車場前（現JR成田駅前）に至る新設軌道敷」³⁾

この出願に対して、1907（明治40）年5月28日に内務大臣原敬の名で特許が出された（内務省東甲第56号、単線架空式、軌間4尺6寸）。さらに、1908（明治41）年5月15日、電気事業経営の命令書が通信大臣から出された。

しかしながら、その後、不況による株式募集の行き詰まりや（鉄道時報によれば、「この会社は丁度先年企業熱の盛なる際に企画せられ、株式熱の冷め始めたときに特許を受けた為に、株式の募集に払込に多大の困難を感じたる」⁴⁾と表現している）、建設費不足分は社債や借入金などで賄うなどの計画変更にて再認可を受け、1909（明治42）年6月30日創立総会を開催し、京成電気軌道が発足した（資本金150万円、本社：東京市麹町区八重洲町、専務取締役：本多貞次郎）。さらに1909（明治42）年10月1日、本社を東京市浅草区材木町駒形河岸に移転した。

1909（明治42）年12月20日、京成電気軌道は通信大臣に対して電燈供給兼営願い（供給範囲は千葉県内の沿線地域（市川、行徳、松戸、中山、二宮、船橋、津田沼一円。1910（明治43）年3月30日に電気事業法が公布されたのを受け、翌3月31日に成田、佐

京成電軌第一期



図一 京成電軌第1期線⁴⁾

倉を追加申請)であった)を提出した。この兼営願いの提出について、社史では「このころ、沿線主要町村に対し電燈供給事業を企画するものがありましたので企業防衛の立場からも、また有利な兼営事業として将来性を有することも考え合わせ、・・・」⁵⁾としている。すなわち、京成電軌では、兼業としての電燈供給業は、沿線地域の独占性を図ることが主であり、その収益性については将来への期待として考えていたことが推察される。この申請は1910(明治43)年6月10日付けで認可され、1911(明治44)年に市川と船橋に発電所を落成して、直ちに電燈供給を開始した。しかしながら、電燈供給の申し込み希望は両発電所の発電容量を大きく越えるほどに盛況であり、その後も増加を示した。そのため、本業の軌道業の開業前に安定収入をもたらす結果となった。このことは、京成電軌が開業時から積極的な事業多角化を推進する誘因ともなったことが推察される。

京成電軌の創業者である本多貞次郎の理想は、「沿線という帯のような共同生活体を事業対象とする交通企業は、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」⁶⁾であった。そのため、設立当初から多角経営を図り、電燈供給事業に続いて宝城墓地団地(市内の墓地を移転し郊外に新しく共同墓地を設置する)の経

営に着手した(鉄道時報によれば、「墓地経営に新生面を拓ける京成電軌」⁴⁾との見出しを掲げて、宝城軌道を合併しての墓地経営について好意的な表現を使っている。図一1に掲載された位置図を示す)。しかしながら、この画期的な計画は明治末期の時代背景では宗教的因襲と封建制の激しい社会情勢のため、受け入れられず、そのためにこの企画は頓挫することとなった。

京成電軌の軌道敷設については、会社創立後に特許線全線の調査を受け、1910(明治43)年5月に起点(押上)付近の電車線の架空方式を単線から複線に変更する手続きを申請した。当初計画では全線単線架空式の予定であったが、起点付近の発展状況と沿線予定地での市街地形成気運を受け、電気事業取締規則の拘束や市内電軌との連絡不都合との見通しから計画変更手続きを行なっている。すなわち、後述する起点押上への東京市電の延伸と区画整理への働きかけからも、路線の将来性を考慮した計画変更であると推察される。

起点から江戸川に至る工事施行に際しては、発電所を設置せずに東京電燈からの電力供給を受けている。こうして、1912(大正元)年11月3日、本所区押上～市川間が開業(ただし、江戸川～市川間は伝馬船による直結であった)し、翌1913(大正2)年2月には、定期券、回数券の発売と団体割引を実施している。さらに同年5月には鬼怒川水力電気と電力の需給契約を結び、増大する電燈電力需要と電車用動力源にあてた。表一1に京成電軌の路線区間別の開業年を、図一2に路線図をそれぞれ示す。また、図一3に京成電軌の乗降客数の推移を示す。

表一 京成電軌の路線区間別開業年

区間	年月日	種別	キロ程	備考
押上・江戸川・柴又	大正1.11.3	開通	10936m	複線
柴又・京成金町	大正2.10.21	開通	1470m	単線
江戸川・市川真間	大正3.8.21	開通	1620m	複線
市川真間・京成中山	大正4.11.3	開通	3470m	複線
京成中山・京成船橋	大正5.12.30	開通	4290m	複線
京成船橋・京成千葉	大正10.7.18	開通	17470m	複線
京成津田沼・京成成田	大正15.12.24	開通	31603m	複線
京成花輪・谷津遊園地	昭和2.8.22	開通	1200m	単線
向島・白髭	昭和3.4.7	開通	1400m	単線
京成日暮里・青砥	昭和6.12.19	開通	9390m	複線
京成日暮里・京成上野	昭和8.12.10	開通	2110m	複線
京成花輪・谷津遊園地	昭和9.6.22	廃止	1200m	単線
向島・白髭	昭和11.2.28	廃止	1400m	単線

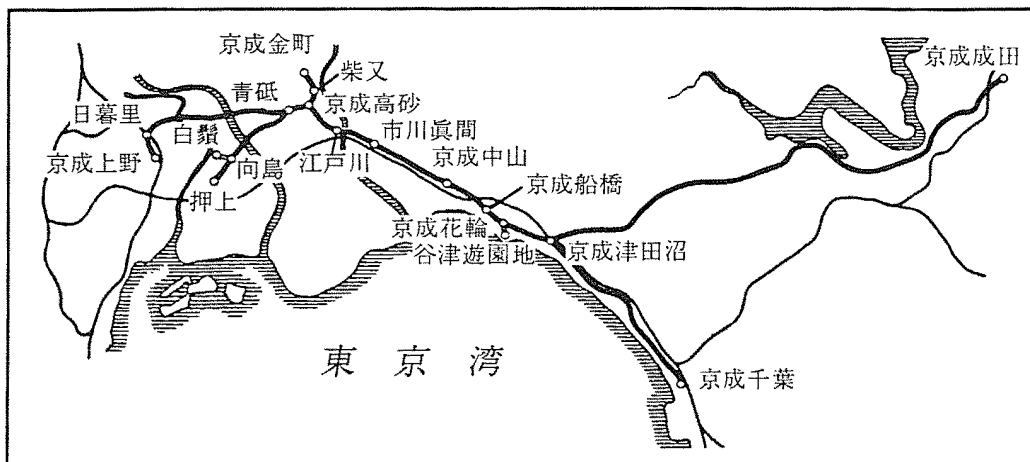
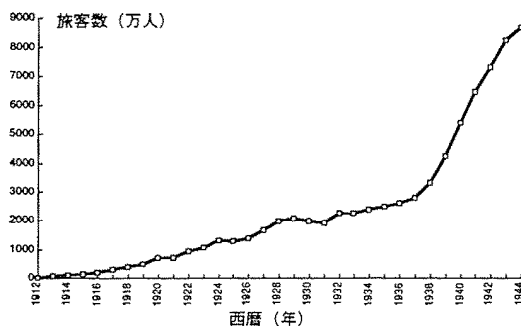


図-2 京成電気軌道の路線図



図一 3 京成電気軌道の利用者数の推移

3. 浅草乗入れをめぐる東武鉄道との競争

戦前の浅草は、早くから東京市域有数の繁華街として栄えていた。そのため、京成電気軌道は、押上を起点として開業した時点から浅草への路線延長を念頭に置いていることが伺える。しかしながら、ここで同じ本所区を起点として私設鉄道条例に基づき先に開業した東武鉄道との競争が生じる。また、浅草は市域内にあるため、東京市当局の市内交通公営論の影響も生じている。

ここでは、京成電気軌道の浅草乗入れをめぐる経営施策について、東武鉄道との競争を視座として考察する。

東武鉄道は、1895（明治28）年4月6日に発起して（川崎八右衛門ほか11名）私設鉄道条例に基づく出願がなされ（東京市本所区を起点に、千住から埼

玉を経て栃木県足利に至る）、1896（明治29）年6月22日に仮免許状が下付、1897（明治30）年9月3日に本免許状が下付されている。併せて1895（明治28）年5月17日に千住停車場から亀戸を経て越中島に至る線路延長を追加出願している。この延長線は、当時の東京港修築計画に合わせて、沿線（両毛地方）の諸物産を東京港と直結することを目指したものである。1899（明治32）年11月6日に申請した延長線の本免許の下付願いでは、千住停車場より、堀切、枕橋、亀戸を経て総武鉄道本所停車場（現錦糸町駅）に出て、小名木川、洲崎を過ぎて越中島に達するとしていた。この本免許が翌1900（明治33）年8月に下付されたのを受けて、北千住～吾妻橋間を第1期として起工し、1902（明治35）年4月に開通し、吾妻橋駅（現業平橋駅）が開業した。この駅は、1904（明治37）年4月に亀戸線が開通し、列車が総武線の両国駅を始発に変更したことにより廃止されるが、1908（明治41）年3月1日に駅名を浅草駅と改めて再び開業し、1931（昭和6）年5月浅草花川戸線の開通まで東武鉄道の起点となっていた。しかし、この浅草駅は、実際の浅草からは隅田川の川向こうに位置していたため、東武鉄道では浅草方面への乗り入れが課題であった。

こうした中で、1923（大正12）年9月1日に関東大震災が発生し、浅草を含め東京の下町の大半が焼け野原と化した。この時の火災で東武鉄道の浅草駅は全焼し、また駅構内に引き込んでいた東京市電の

上屋も倒壊した。しかし、東武鉄道は、この期に浅草駅から高架線で延長して隅田川を渡り、浅草花川戸から上野駅に達する鉄道の延長計画を立て、震災後すぐの1923（大正12）年10月19日に免許申請をしている。この申請は、翌1924（大正13）年12月27日に、浅草駅～浅草花川戸間に限り免許された。関東大震災では浅草を中心とした地域は焦土と化しているが、発生後、日も浅いうちにこの免許申請が出されていることは、この路線延長計画はかなり早い段階から立てられていることが推察できる。

こうして浅草花川戸線は、1931（昭和6）年5月25日に開業し、この開通と同時に浅草駅は業平橋駅と改称し、起点は浅草雷門駅と呼称した（現浅草駅）。この浅草雷門駅は、1929（昭和4）年9月に起工し、1932（昭和7）年2月に竣工した東武ビルディング内に新設されたもので、構内で地下鉄線と接続するとともに、3階以上には松屋呉服店（百貨店）が入りターミナルデパートを形成した。

一方、本所区押上町を起点とした京成電気軌道は、将来的に上野、浅草への連絡を意図した路線計画をたてている。すなわち、起点を押上とした背景として、上野、浅草方面との連絡を念頭におき、これが不可能な場合は、東京市街鉄道（東京市電）への乗り入れで連絡を果たす意図が伺える。これは、市区改正計画で市内電車の路線が浅草を経由して押上まで来ていることや（実際には京成電気軌道の開

業1年後に東京市電は押上まで延伸された）、この市内電車を計画していた東京市街鉄道の経営陣が京成電気軌道の創設に深く関与していたことから伺える。そこで京成電気軌道では、浅草への路線延長のために、数度にわたる出願を繰り返している。表－2に京成電気軌道の路線延長出願申請の変遷を示す。

こうした中で、1924（大正13）年12月に東武鉄道が業平橋～浅草花川戸間の免許を下付されたため、京成電気軌道は材木町線に申請を切り替えていく。1925（大正14）年9月に京成電気軌道は鉄道大臣宛てに提出した陳情書の中で、特別都市計画委員会が東京市長に申請した大東京高速度鉄道線路網の議定線中「五反田ヨリ押上ニ至ル」第1号路線（現在の都営地下鉄浅草線とほぼ同じ路線）への乗り入れを要望していた。またこの陳情書では、延長線路沿線住民の反対運動に触れ、一部議員の猛烈な反対と江東一角の利害との関係についての憤りにも触れており、東武鉄道の路線延長の特許と同等の扱いを受けることを陳情していた。

しかしながら、この材木町線の追加出願は見通しが立たず、そのためこれを取り下げて1927（昭和2）年3月15日に、終点を浅草花川戸とする浅草延長線を出願した。この浅草延長線は、南葛飾郡吾嬭町請地307番地から分岐して、東武鉄道線を越え中の郷町から向島警察署わきを経て、小梅瓦町から隅田

表－2 京成電気軌道の出願申請の変遷

申請回（区間）	申請年月日	結果
第1回 （荒川～下谷坂間）	1923（大正12）年4月28日	同年6月東京市会否決 同年10月13日復興院総裁宛嘆願書提出
第2回 （寺島町～浅草茶屋町間）	1923（大正12）年11月21日	1924（大正13）年9月内務・鉄道両大臣宛陳情書提出 同年11月22日取下げ
第3回 （吾嬭町請地～浅草花川戸間）	1924（大正13）年11月22日	同年12月11日東京市長宛陳情書提出 1925（大正14）年4月17日取下げ
第4回 （吾嬭町請地～浅草材木町間）	1925（大正14）年4月17日	同年5月東京市長宛陳情書提出 同年7月東京市会否決 同年9月30日鉄道大臣宛陳情書提出 同年12月27日追加申請 1926（大正15）年2月25日取下げ
第5回 （吾嬭町請地～浅草花川戸間）	1927（昭和2）年3月15日	同年10月13日取下げ
第6回 （吾嬭町請地～浅草花川戸間）	1927（昭和2）年10月13日	同年10月30日東京府より鉄道・内務両省宛申請書進達 同年同日東京府より東京市長宛諮問 同年12月15日東京市長宛陳情書提出 1928（昭和3）年5月25日東京市会、15名の調査委員附託、同年7月10日調査委員会、8対6で否決 同年7月13日東京市本会議、42対35で可決

公園徳川邸跡のはしを通過、隅田川を渡って馬道4丁目に出て、花川戸町1番地の旧浅草郵便局のところまでの1マイル33チェーン(2.27km)であった。この申請に対して諮問を請けた東京市会での反対派の主張は、1)隅田公園を横断し交通上の危険を増加し公園の機能を害し風致を損ずる、2)市営電車・同地下鉄道の経営に当たり統一が乱れる、3)市内交通機関の市営主義が破壊される、などであった。また、押上地区住民からも「浅草まで延長され押上が通過駅となれば、押上・向島一帯は火の消えたようになる」⁹⁾など、反対運動が盛り上がってきた。しかしながら、東京市会本会議での採決の結果、乗り入れ賛成原案が42対35で可決され、ここに京成電気軌道の浅草乗り入れは実現に向けて動きだした。この乗り入れをめぐる鉄道省は、1928(昭和3)年7月15日付の東京新聞にて、以下のように賛成の意向を表明した。「・・・郊外電車の市内乗り入れによって市内外の交通機関の相互の連絡を計ることは目下の急務にして、既に東武鉄道に浅草駅より花川戸まで同一理由によって免許をなしているのであって、京成電車に対してこれを不許可とする理由を発見することが出来ぬ。沿線住民の反対はあろうが、しかしそれは一部分的問題であって、大体の交通の発達という見地よりすればむしろこの際乗り入れる方がよい。」⁹⁾

しかしこの議決の直後の1928(昭和3)年9月6日、この浅草乗り入れに関して不正事実ありとして、京成電気軌道は本社、社長宅など10余箇所の搜索を受けるとともに、本多社長ほかが起訴される事態が発生した。いわゆる京成疑獄と呼ばれた事件で、これは震災で罹災した旧日本橋魚市場閉鎖にからみ、業者の板舟権に対する市の補償金支出をめぐる贈収賄容疑で市議員などを取り調べ中に発覚したものであった。このため、京成電気軌道の浅草乗り入れは暗礁に乗り上げたが、その後も陳情を続け、1931(昭和6)年7月21日に浅草延長線に特許状が下付された。

しかし、特許状が下付されたが、その2ヵ月前に東武鉄道は東武浅草(業平橋)～雷門間を開通しており、京成電気軌道の浅草延長線は出遅れることとなり、その後の時局の変化ともあいまって着工に至らず、1943(昭和18)年7月17日に断念する結果となった。

4. 定款から見た経営施策の変遷

ここでは、京成電気軌道の定款の変遷を機軸として、その事業目的の変化に着目し、変化の生じた社会的背景との関連から経営施策の変遷について考察する。

表-3は、京成電気軌道の定款のうち、事業目的部分に着目してその変遷を示したものである。

京成電気軌道は、会社が創立した1909(明治42)年6月30日の定款(原始定款)にて、事業目的を、電気鉄道を敷設して一般運輸を行なう他に、電気鉄道に必要または有益の業務を営む、としている(下線筆者)。この必要または有益な業務は2年後に副業として明示された。

1911(明治44)年3月17日の変更では、副業として、電燈電力の供給、家屋・土地の売買および貸借、墓地の建設ならびに寺院墓地移転工事の請負、などとなっており、沿線地域の開発に積極的に取り組む姿勢を示したものであるということが出来る。

その後、1919(大正8)年6月21日の変更では、電気鉄道と並べて電燈電力供給業を主事業に掲げている。このことは電燈電力供給が本格化し好調な業績を上げていることが推察できる。

1922(大正11)年8月17日の変更では、事業に関連する他会社の株式取得が明示されている。このことは、企業内での事業拡大から他会社の経営にも関わることを明示したものと考えられる。具体的には、昭和期になって、筑波高速度電気鉄道の20万株をはじめ、1930(昭和5)年以降沿線地域に乱立していた乗合自動車会社の株式を積極的に取得している。さらに1928(昭和3)年3月2日の変更では、副業に、自動車による一般運輸業、および遊園地や娯楽施設の経営が盛り込まれた。この時期は昭和恐慌の時代で不況が深刻であったが、乗合自動車業(バス事業)の勃興が盛んであった。すなわち、株式取得を中心とした積極経営により、沿線地域での交通・娯楽サービスの独占性を図ることによって、本業への効果を期待したものと推察できる。

また、遊園地や娯楽施設の経営が明示されていることは、以下のことが考えられる。すなわち、関東大震災からの復興が本格化し、住民にゆとりが生じ

表－３ 京成電気軌道の定款の変更

年	変更事項	変更内容
1909（明治42）年6月30日	原始定款	第2条 当会社の目的は電気鉄道敷設し一般運輸其他之に関連して必要又は有益の業務を営むものとする
1911（明治44）年3月17日	第2条を次のとおり変更	当会社の目的は電気鉄道敷設し一般運輸業並に副業として左記各項の業務を営むものとする。1.電燈及電力の供給1.家屋の建築売買及賃貸1.土地の売買及賃貸1.基地の建設並に寺院墓地移転工事の請負及之に伴ふ諸般の施設其他前記各項に関連して必要又は有益なる業務
1912（明治45）年5月17日	第2条中「電気鉄道」とあるを「電気鉄道及馬車其他之に準すべき軌道」と変更	
1919（大正8）年6月21日	第2条本文を「当会社の目的は電気鉄道及電燈電力の供給其他之に附帯する事業の経営並に副業として左記各項の業務を営むものとする」と変更し、同条副業として「1.電燈及電力の供給」とあるを削除	
1922（大正11）年8月17日	第2条を次のとおり変更	当会社は電気鉄道及電燈電力の供給其他之に附帯する事業を経営し且つ此目的に必要な事業を他と協同して之を営み若しくは其事業を経営する他会社の株式を所有することを得。其他副業として左記各項の業務を営む。1.土地の売買及賃貸1.家屋の建築売買及賃貸1.基地の建
1925（大正14）年4月2日	第2条第1項を「当会社は電気鉄道及電燈電力の供給其他之に附帯する事業を経営し且つ此目的に必要な事業を他と協同して之を営み若しくは其事業を経営する他会社の株式を所有し又は保証をなすことを得」と変更	
1928（昭和3）年3月2日	第2条中「其他副業として左記各項の業務を営む」とある次に「ことを得」の4字を加え、新たに同条副業に次の2号を加える。「1.自動車による一般運輸業 1.遊園地又は娯楽機関の経営」	
1934（昭和9）年12月24日	第2条中「基地の建設並に寺院墓地移転工事の請負及之に伴ふ諸般の施設」「其他前記各項に関連して必要又は有益なる業務」を削除し、副業項目に次の各号を加える。「1.食堂の経営並に諸物品の製造販売 1.煙草の販売 1.清涼飲料水の製造販売 1.薬品類の販売並に売薬部外品	
1936（昭和11）年12月23日	第2条を次のとおり変更	当会社の営業目的左の如し。1.電気鉄道による一般運輸 1.自動車による一般運輸 1.電燈電力の供給並に電気機器器具の販売及貸付 1.土地家屋の売買及賃貸並に土地家屋を抵当とする金銭貸付 1.遊園地又は娯楽機関の経営 1.食堂の経営並に食料品、清涼飲料水其他諸物品の
1942（昭和17）年6月25日	第2条中「1. 電燈電力の供給並に電気機器器具の販売及貸付」とあるを削除	
1944（昭和19）年6月24日	会社等臨時措置法施行に基づく変更	第2条中「1.電気鉄道による一般運輸」とあるを「1.鉄道による一般運輸」と変更し、又「1.遊園地又は娯楽機関の経営」とあるを「1.厚生施設の経営」と変更

てきたこと、その中で鉄道通勤者を中心とした新しいライフスタイルが生じてきたこと、等である。関東大震災の復興によるものとして、この時期に隅田川の橋梁群が完成する。これらの橋梁はそのデザインがそれぞれ個性的であり、一般市民にとっては大正デモクラシーに変わる新しい時代の幕開けを十分予感させたものと推察できる。そのような社会状況の中で遊園地等の娯楽を求めることが、ライフスタイルとして発生してきたものと予想される。

1934（昭和9）年12月24日の変更では、副業がさらに多様化し、生活用品等より身近な生活にまで事業を進めていることがわかる。まさに郊外鉄道として、沿線住民との一体化を指向する内容に変化している。

5. 財務状況からの分析

ここでは、前述したような経営施策の変遷について、財務状況からの事後評価を試みる。

図－4は、京成電気軌道の開業年からの事業別収入の推移を示したものである。この図から、京成電気軌道が積極的な経営の多角化を図ってきた状況がわかるが、特に電燈電力供給業が安定的な収入として会社経営上の内部補助となっていることがわかる。また、本業である鉄道業収入が鈍化した1932（昭和7）年から1937（昭和12）年にかけて（競合路線である国鉄総武線の御茶ノ水～千葉間の電化による影響と推察される）、会社全体での収入は大きく大きく増加している。これは、乗合自動車業および不動産業の収入増加によるもので、このような収入合計では、鉄道業を凌ぐほどに成長している。こうした事業の多角化が、1941（昭和16）年には鉄道業収入を大幅に増加させた誘因効果ともなったことが推察される。

次に、京成電気軌道はどのような財務状況の基で事業を展開していたのかを実証的に分析する。具体的にここでは、1919（大正8）年～1938（昭和13）年までの鉄道統計資料のうち、営業収支表、貸借対照

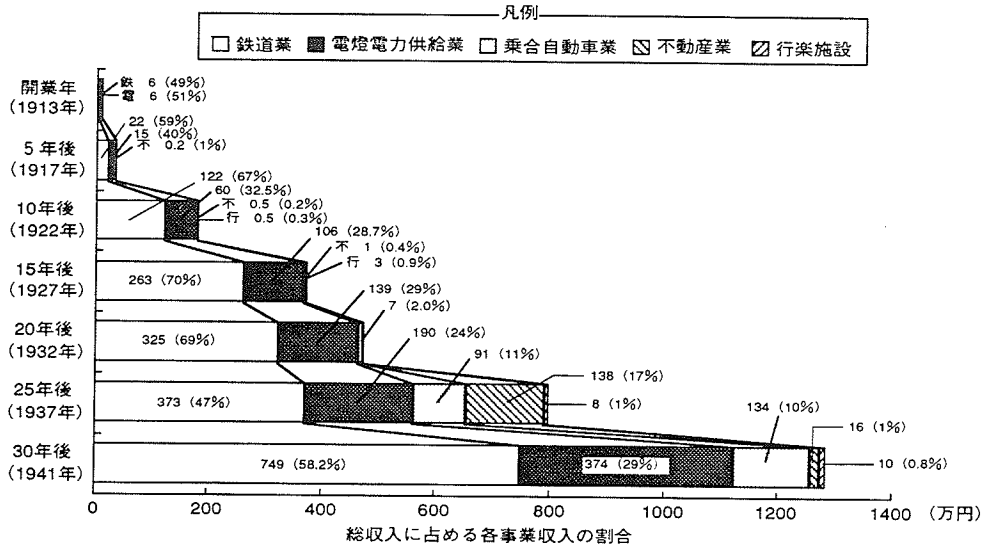


図-4 開業年以降の事業別収入の推移

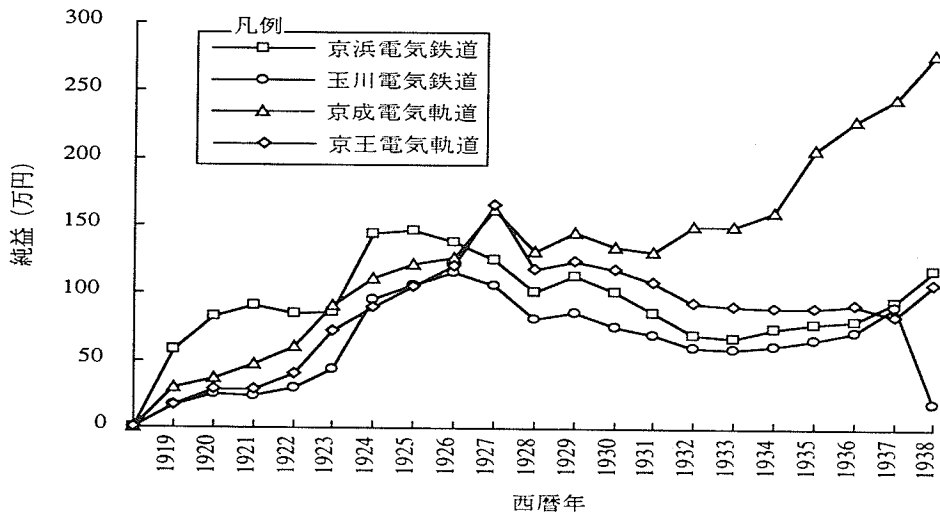
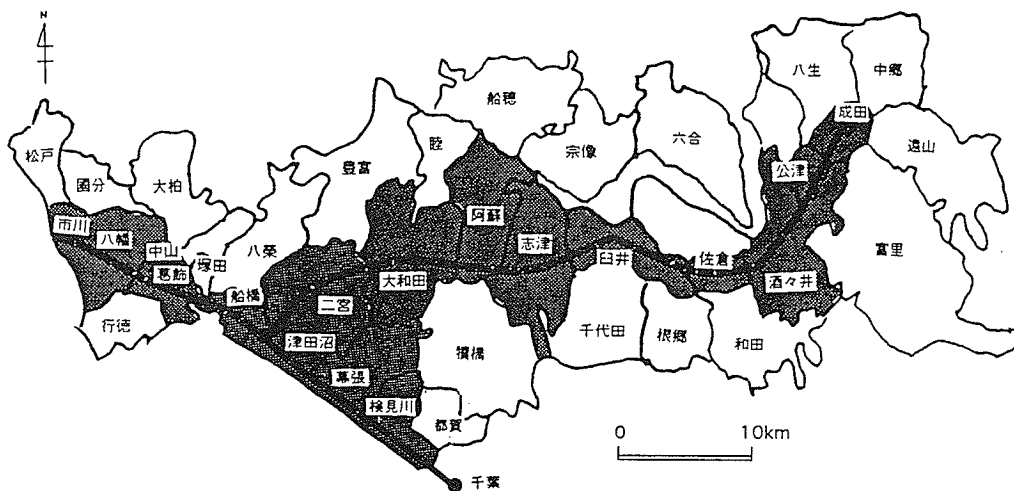


図-5 軌道系の純益の推移

表のデータから、純益（会社の収益）を取り上げ、その推移を他の軌道系の郊外鉄道各社（軌道条例、軌道法を準拠法として開業した鉄道）との比較から事業の健全度について考察を行う。

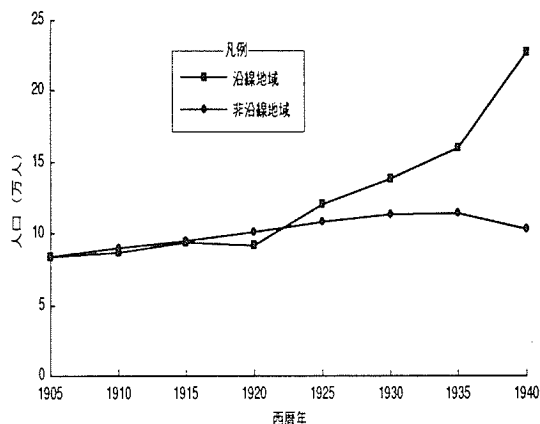
図-5は、東京地域の軌道系4社（京浜電気鉄道、玉川電気鉄道、京成電気軌道、京王電気軌道）の純益の推移を示したものである。全般的な傾向として軌道系では順調に純益が推移していることがわかる。特に、関東大震災後に急激に純益が増加し、その後の昭和初期には純益が下降する傾向が全般に

見られる。これは、軌道系は東京市域から郊外へと放射状に路線を延伸していることから、関東大震災後の東京の郊外への拡大が軌道系の沿線地域で顕著であったことが推察される。また、昭和初期の下降傾向は昭和恐慌による影響が大きいたことが考えられるが、そうした中であって京成電気軌道はさほどの下降傾向もなく順調に増加傾向を示しており、1938（昭和13）年には300万円弱の純益を経営するに至っている。このことは、戦前における京成電気軌道が優良企業として順調な経営発展を続けていることを



意味しており、同社が実施した事業多角化も含めた積極経営が財務的にも裏付けられる結果となった。

6. 沿線地域との関連分析



(1) 開業による沿線地域の変容

京成電気軌道が開業した当時の沿線地域は、純農村地帯が多く存在した。そこに京成電気軌道が開通したことによって、沿線地域はどのように変容したのか。ここでは沿線地域と非沿線地域の人口推移を比較することによって、地域の変容状態を分析する。

図-6に分析対象地域を示す。ここで、非沿線地域とは沿線地域に隣接した町村とした。以下に分析対象とした沿線地域と非沿線地域を示す。

沿線地域：市川町（市）、八幡町、中山町、葛飾
村（町）、船橋町（市）、津田沼町、幕張町、検見
川町、千葉町（市）、二宮村（町）、大和田町、阿
蘇村、志津村、臼井町、佐倉町、酒々井町、公津
村、成田町の18市町村

非沿線地域：松戸町、國分村、大柏村、塚田村、行徳町、八榮村、豊富村、睦村、船穂村、宗像村、六合村、八生村、中郷村、遠山村、富里村、和田村、根郷村、千代田村、狹橋村、都賀村の20町村

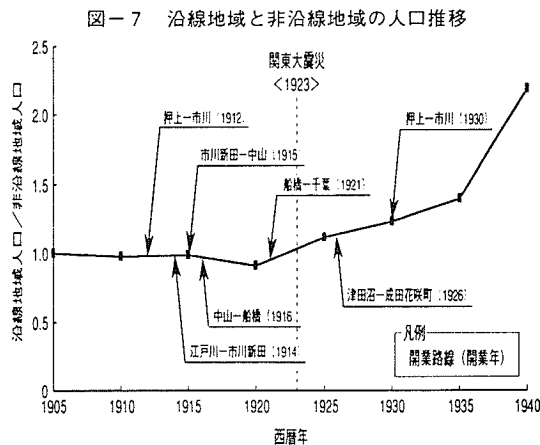


図-8 沿線地域と非沿線地域との人口比と路線開業年

口は83932人とほぼ同様であるが、1920（大正9）年以降、沿線地域の人口は増加し始め、徐々に非沿線地域との人口に差が生じてきた。その後、1940（昭和15）年には沿線地域の人口は226947人、非沿線地域の人口は103255人となり、沿線地域の人口は非沿線地域の人口の2倍以上になっている。図-8に沿線地域と非沿線地域との人口比（沿線地域人口／非沿線地域人口）と路線の開業年を示す。

このことから、京成電気軌道の路線開業は、沿線地域の人口の増加に寄与した要因の一つとすることができる。

（2）電燈供給による地域の変容

次に、京成電気軌道の経営施策のうち電燈供給が地域の变容に与えた影響について分析を行なう。

京成電気軌道の電燈供給地域は、路線沿線地域のほかにも松戸近郊や浦安付近にも及び千葉県北西部の多くの市町村に電燈を供給している。

電燈供給地域は、市川町（市）、八幡町、中山町、葛飾村（町）、船橋町（市）、浦安町、南行徳町、行徳町、大柏村、松戸町、高木村、八柱村、明村、風早村、手賀村、二宮村、津田沼町、幕張町、検見川町、國分村、塚田村、八条村、法典村の23市町村である。

図-9に電燈供給地域の人口の推移を示す。まず京成電気軌道千葉線の開業（1920（大正9）年）前後で供給地域の人口を比較する。開業前の1905（明治38）年～1920（大正9）年まではそれほど人口の増加（約2万人増）はみられないが、1920（大正9）

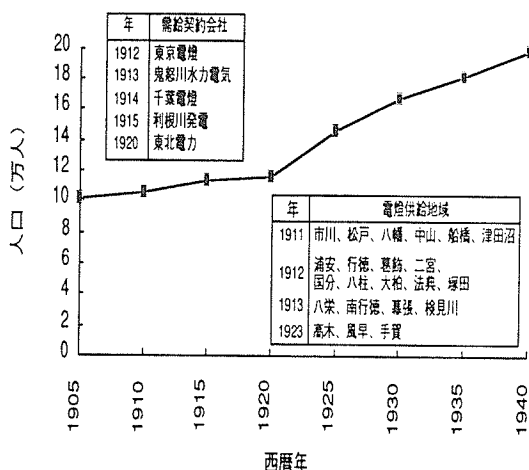


図-9 電燈供給地域の人口の推移

年～1940（昭和15）年にかけては急激な人口の増加（約8万人増）がみられる。電燈供給開始（1911（明治44）年）前後では、人口の顕著な増加は見られない。すなわち、電燈供給のみでは地域の人口に大きな変動はみられず、鉄道路線の開業と重なったときに人口の増加傾向が顕著となると言える。

（3）区画整理への関与

京成電気軌道は、1912（大正元）年11月3日、東京市本所区押上町を起点として開業した。戦前押上周辺は、本所深川と総称して呼ばれていた。この周辺は、盛り場を形成していたとされているが、鉄道の起点としてはその乗降客の増加とともに再開発の待たれる地域であった。そのため、京成電気軌道は、鉄道の開通にあたって、東京市および市区改正委員会にこの地域の区画整理を陳情し続けていた。これには、京成電気軌道が起点を押上とした背景に、東京市電押上線の延長計画があり（京成の開業と同じ時期が予定されていた）、それと接続することを計画していたこともある。京成電気軌道の開業と同時に市電との接続が行なわれれば、押上はターミナルとしてさらに発展を遂げることが予想されたため、その周辺地域の区画整理の可否は、京成電気軌道にとって大きな問題であった。結局、東京市電の押上線が開通したのは、京成電気軌道が開業して1年後の1913（大正2）年11月であり、この延長開業に合わせて、東京市はようやく上野・押上間の区画整理に着手した。

その後、京成電気軌道は開通路線を延長し、1916（大正5）年12月には船橋まで開通していた。これに合わせて乗降客も増加し続け、早急な区画整理の必要が生じてきた。ところが、着手された区画整理が遅々として進展しなかった。そこで京成電気軌道は、東京市当局に対して、改修された十間川に新橋梁を架設し、市電に至るまでの道路を拡張することを希望し、その費用を負担することを申し入れしている。この認可を受けて、京成電気軌道は、1918（大正7）年10月に着工、翌1919（大正8）年1月に、道路拡張と架橋を竣工した。これによって、押上駅周辺は、下町の盛り場の中心としての地位を有することとなった。

このことは、鉄道会社が直接に費用負担して起点付近の区画整理に関与したケースとして特筆でき

る。また、この時に架設された橋梁は、「京成橋」と命名された。

なお、図-10に京成電気軌道開業前の押上付近の地形図（1907（明治40）年）を、図-11に京成橋架橋と道路拡張がなされた押上付近の地形図（1920（大正9）年）をそれぞれ示す。

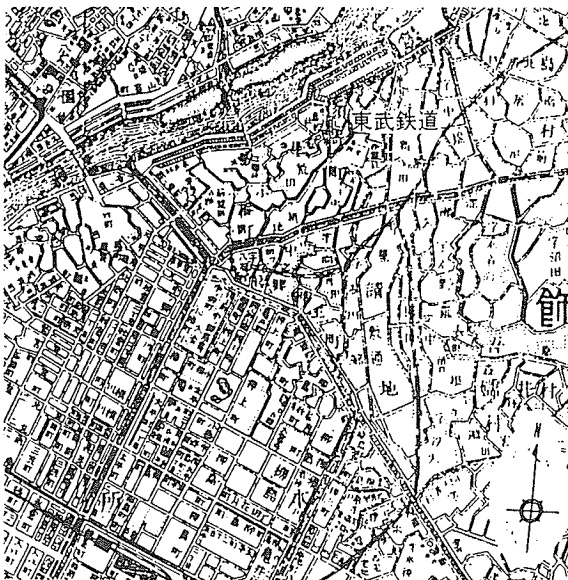


図-10 京成電気軌道開業前の押上付近の地形図
（1907（明治40）年）

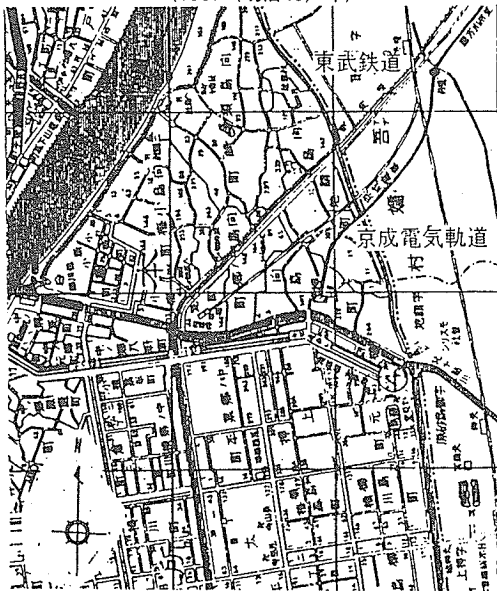


図-11 京成橋架橋と道路拡張がなされた
押上付近の地形図（1920（大正9）年）

（4）軍事施設への関与

京成電気軌道の沿線では、明治20年代から広大な原野が残っていた千葉県西北部地域に軍事施設が建設され始めた。例えば市川には野戦重砲兵第三旅団司令部、津田沼には演習場や陸軍学校、鉄道第一連隊など多くの施設、千葉には陸軍の歩兵、戦車、防空などの学校や陸軍病院、下志津飛行場など、佐倉には佐倉連隊が置かれておりかなりの兵員を擁する軍隊が各地に配置されていた。表-5に千葉県西北部地域に設置された軍事施設の年表を、表-6に千葉市管内に設置された主要軍事施設の年表を示す。

これら軍施設がもたらす鉄道需要は、軍の移動、資財の運搬、入営、慰問など少なからず鉄道への影響力を持っていた。さらに、軍の緊急時においては大量輸送の手段としても鉄道は大きな期待を持たれていた。

京成電気軌道の津田沼～成田間の建設には鉄道連隊が直接出動し、演習をかねて工事を進めていった。また、沿線に軍事施設が増加したことによって、軍人を相手にした商店も増加した。例えば市川

表-5 千葉県西北部地域の軍事施設

年	内容
1876	下志津演習場使用開始
1887	陸軍砲兵射撃学校（下志津）設立
1897	陸軍砲兵射撃学校を陸軍野戦砲兵射撃学校に改称し、千代田村に移駐
1898	下志津砲兵隊開設
1900	野砲兵第十八聯隊が千代田村に新設
1910	鉄道聯隊本部、第一大隊、第二大隊及び材料廠（後の鉄道第一聯隊）が都賀村作草部へ、第三大隊（後の鉄道第二聯隊）が津田沼へ移駐
1913	歩兵学校が都賀村作草部へ移駐
1921	野砲兵第十七聯隊が千代田村へ移駐
1922	陸軍航空学校下志津分校開設
1923	野砲兵第十八聯隊廃止。弘島から野戦重砲兵第四聯隊が移駐
1925	下志津陸軍飛行学校開設
1934	津田沼に陸軍習志野学校設置
1939	陸軍防空学校開設（千葉市小中台）
1945	下志津陸軍飛行学校を閉鎖し、下志津教導飛行師団を編成

表-6 千葉市管内の主要軍事施設

年	名称
1886	陸軍野戦砲兵学校
1908	鉄道第一聯隊
1909	鉄道材料廠
1912	陸軍兵器補給廠
1909	陸軍歩兵学校
1927	陸軍歩兵学校射撃場
1923	下志津飛行学校
1921	気球聯隊、千葉憲兵分隊
1936	千葉連隊区司令部
1938	陸軍戦車学校
1944	陸軍防空学校
1931	陸軍防空学校幹部候補生隊、陸軍病院

の国府台には、地元の商店だけでなく、東京の大きな商店の支店や出張所が軍隊相手に店を開いて日用品や衣料品も扱ったため、沿線住民にも利用されるようになった。すなわち、軍施設は、その大量移動性から鉄道沿線に移設、配置されることが、この設置に鉄道がどの程度関与するかが地域の変容を考えるうえで大きな課題である。

7.まとめ

本研究では、東京の東部から千葉県西北部に敷設された京成電気軌道を取り上げ、この成立過程と戦前における経営施策の変遷を把握するとともに、これらの経営施策と沿線地域との関わりについて実証的な分析を試みた。

その成果として、以下の点が分かった。

- ①創業者の思想から沿線地域との一体化を念頭においた経営姿勢が貫かれたこと。
- ②経営の安定化のために積極的な事業多角化が進められ、特に電燈電力供給業が経営の内部補助に大きな役割を果たしたこと。
- ③こうした事業の推進が有効に機能したため、戦前においては財務的にも優良企業であったこと。
- ④鉄道の敷設と事業の多角化が千葉県下を中心とする沿線地域の変容に大きく寄与したこと。

京成電気軌道は、東京西南部の郊外鉄道と異なり、国鉄線以外に大きな競合会社が出現しなかった。そのため、千葉県西北部での事業多角化が順調に推移した結果とも考えられる。すなわち、起点付近での競争以外はほぼ独占状態に近い状況で発展を遂げたことが推察される。

今後は、戦後の発展過程との比較を試みる必要がある。なぜなら、戦後の企業イメージを考慮すると、このことが政治力（路線獲得）や社会環境の変化（戦争、経済不況）などの外力に対する企業としての抵抗力に課題を残す結果となったことが推察されるからである。

参考文献

- 1) 京成電鉄：京成電鉄五十五年史、1967.6
- 2) 1)、p.128
- 3) 1)、pp.129-130
- 4) 鉄道時報、第600号、1911.3.18
- 5) 1)、p.148
- 6) 1)、p.149
- 7) 東武鉄道：東武鉄道六十五年史、1959.8
- 8) 藤森照信：明治の東京計画、岩波書店、1990.3
- 9) 1)、p.241
- 10) 鉄道省：鉄道統計資料（大正8年～昭和13年）
- 11) 千葉県：千葉県統計書、1903年～1905年、1909年～1910年、1912年、1915年～1921年、1925年～1938年、1940年
- 12) 千葉県企画部交通計画課：千葉県の鉄道史、1980.5