

## (IV-44) 近代の栃木県南地域における鉄道の起業と運営に関する一考察

足利工業大学土木工学科 学生員 河又正紀 井野口裕史  
足利工業大学土木工学科 正会員 福島二郎

### 1. はじめに

現在、わが国では、厳しい財政状況下における新しい社会資本整備方策が模索されており、その一方策として、社会資本整備に民間資本を導入しようとする試みが具体化し始めている。しかしながら、こうした社会資本整備における民間資本の導入・活用は、わが国の歴史上でもすでに行われており、特に、明治・大正期における鉄道整備過程の中で慢性的な財政難の解決策として活用されている。そこで本研究では、明治および大正期に民間資本の参入によって北関東の栃木県南地域に敷設された安蘇馬車鉄道(佐野鉄道と改称。現東武鉄道佐野線)と赤見軽便鉄道を事例として、その設立過程および運営動向を検証し分析するとともに、その後の展開に関わる要因について考察を行う。図-1に対象地域を示す。

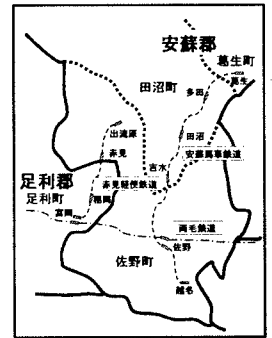


図-1 対象地域

### 2. 明治政府による鉄道建設の方針と栃木県南地域の動向

#### (1) 政府による鉄道建設の方針

わが国の鉄道建設は、官設官営を基本方針としていたが、財政窮乏であった政府はその打開策として民間資本の導入という方向を打ち出した。各地に私設鉄道が建設される中、その準拠法として私設鉄道条例が公布され(1887年、勅令第20号)、幹線網の整備が図られるとともに、1906年発令の鉄道国有法(法律第17号)により、多くの幹線鉄道が国有化された。その後、幹線鉄道網が整備された後、地方の地域鉄道整備を目的とした軽便鉄道法(1910年、法律第57号)が、地方の民間資本が参入しやすい簡便な法制度として発令された。

#### (2) 栃木県南地域における鉄道の開業

栃木県南地域における鉄道建設は、1881(明治14)年の日本鉄道会社の開業により始まる。1887(明治20)年両毛鉄道会社が設立され、また1888(明治21)年には安蘇馬車鉄道会社が設立された。この安蘇馬車鉄道は1893(明治26)年に汽罐鉄道に転換し、佐野鉄道会社と改称した。1900(明治33)年7月には鍋山人車鉄道、同年9月には岩舟人車鉄道、さらに1913(大正2)年には赤見軽便鉄道会社が設立された。

### 3. 安蘇馬車鉄道および赤見軽便鉄道の設立と運営の動向

#### (1) 安蘇馬車鉄道・佐野鉄道会社の設立とその後の展開

葛生産地と越名河岸を結ぶ馬車鉄道の計画は、1887(明治20)年5月、葛生の石灰業者らを中心に設立に向けた運動が開始された。1888(明治21)年2月、「安蘇馬車鉄道会社創立御願」が予算書・収支概算書を添えて創立委員総代から栃木県知事榊山資雄に提出され、認可された。しかしながら、その営業は振わず、1892(明治25)年9月に臨時株主会議が開かれ、馬車鉄道から汽罐鉄道への転換について審議され、汽罐鉄道への転換が打ち出された。同年10月、「安蘇馬車鉄道ヲ軽便汽罐鉄道ニ変更ノ儀願」が内務大臣井上馨・通信大臣黒田清隆に提出され、翌1893(明治26)年2月に株数・株金高の報告書を黒田通信大臣宛に提出している。そして、同年4月に許可され免許状が下付された(佐野鉄道会社と改称)。汽罐鉄道として再出発した佐野鉄道会社は、その後、日本鉄道両毛線との連結(明治35年5月)、館林までの路線延長等、営業不振の打開を画したが好転せず、1912(明治45)年3月に東武鉄道と合併した。

#### (2) 赤見軽便鉄道会社の設立とその後の展開

葛生と並ぶもう一方の石灰産地である出流原・赤見から産出される、大量の石灰輸送の強化を目的として、人車鉄道の敷設が計画された。この鉄道敷設計画は、1910(明治43)年の軽便鉄道法の発令を受けて申請し、1913(大正2)年6月、軽便鉄道敷設免許状が下付され、同年10月に赤見軽便鉄道株式会社として設立された。同年11月に工事施工認可を申請し、翌1914(大正3)年3月に同認可を得ている。翌1915(大正4)年4月に開業の認可を得、日本軌道株式会社から蒸気機関車2台・客車1台・

Keywords : 近代、地方鉄道、計画史

連絡先 ( 足利工業大学土木工学科、栃木県足利市大前町268-1、TEL. 0284(62)0605 FAX. 0284(64)1061 )

貨車 10 台を購入し、営業を開始した。その後、1922(大正 11)年に社名を赤見鉄道株式会社に改称するとともに、路線を延長し事業を拡張(砂利輸送)したが、会社設立以降、経営は好転しなかった。そして、1927(昭和 2)年 10 月、軽便鉄道補助法中改正法律(法律第 41 号、大正 3 年 9 月公布)の適用によって開業以来 10 年間支給されていた補助金も打ち切れ、営業廃止となった。

#### 4. 総合分析

##### (1) 設立・運営を視点とした分析

安蘇馬車鉄道(佐野鉄道)は私設鉄道条例を、また赤見軽便鉄道は軽便鉄道法をその準拠法としている。両法の違いは、出願に対する法的規制の緩和、すなわち軽便鉄道法では認可の基準を緩め、会社の規模・形態、および鉄道施設も簡易な基準であった。また、その運営にあたっては国からの補助金も交付された。従って、比較的小規模な地方の民間資本でも設立・運営が可能であった。表-1 に、安蘇馬車鉄道および佐野鉄道の目論見高を 100 とした時の純益金の指数を示す。安蘇馬車鉄道におけるその指数は、明治 24・25 年度ともに低い値を示しているが、佐野鉄道に移行した直後の明治 33～35 年および明治 40・42 年度には目論見高を上まわっている。安蘇馬車鉄道時代における低迷の要因は、石灰輸送による貨物収入が大幅に減少したためであり、馬車輸送の限界能力を示している。表-2 に赤見軽便鉄道の純益金を示す。赤見軽便鉄道では、開業時における目論見高は不明であり、同様の分析はできないが、産業鉄道として開業した割には貨物収入が少ない。運営に係る支出も多く、補助金の交付があつたにも関わらず、純益さえも得られない状態である。

次に、表-3 に安蘇馬車鉄道(佐野鉄道)、赤見軽便鉄道の株主分布の推移を示す。安蘇馬車鉄道(佐野鉄道)は、沿線部の株主が約 30～40%に対し、安蘇郡の沿線外と足利郡やその他県内・県外等、比較的広範な地域に株主が分布しているが徐々に沿線部の株主が増えている。一方赤見軽便鉄道は、沿線部が 80%強と大半を占めているとともに、徐々に安蘇郡沿線部に限られてくる。また、この間赤見軽便鉄道では、「赤見軽便鉄道大正 3 年上半期営業報告書」(大正 3 年 8 月 24 日)には、取締役社長として伊藤幸三郎に代わって武井喜三郎の名前が記されており、社長が交代している。さらに伊藤は、設立当初最大の株主であり、初代社長に就任したが、その後株主名簿にも名を連ねていない。今後の調査を要するが、何れにしても、県会議員としての地方庁との有力なパイプを失ったことになる。

##### (2) 地域産業の趨勢

両鉄道とも、地域産業である石灰輸送の強化を目的として、地域の有力者・資産家層による民間資本によって開業された。その背景には、地域の資産家達が参入でき得る環境を整えた政策があり、また鉄道敷設による地域開発・地域産業の進展を望む地域の有力者・地元資産家の思惑があつたものと思われる。両鉄道の運営は彼らが担うとともに、その主たる輸送対象は石灰である。従って、石灰の産出量・輸送方法およびその販路の拡大が、鉄道事業の成否に関わってくる。石灰産業は、明治後期以降はその需要が減少するとともに、特に出流原・赤見産地では、葛生産地に比べてその経営規模が小さく、かつ明治後期から昭和初期にかけて統廃合を繰り返しつつ廃業している。

#### 5. まとめ

民間資本の活用による鉄道建設は、財政難の政府にとってその打開策となった。すなわち、民間資本の活用を促した法令の発令は、地方の交通基盤整備という当初の目的は達成した。しかしながら、その後の展開としての合併および廃止に至る主たる要因は、①有力資産家、特に沿線部以外の資産家の離散、②地域産業の停滞・生産基盤の枯渇とそれに伴う地元資本の未成熟、が挙げられる。

なお、本研究は財団法人東日本鉄道文化財団の研究助成を得ていることを付記し、謝意を表します。

表-1 安蘇馬車鉄道・佐野鉄道の純益金の割合

安蘇馬車鉄道		
年度	純益金(円)	純益金/目論見高
明治24年度	638	6.5
明治25年度	1824	18.5
*目論見高 9848円		
佐野鉄道		
年度	純益金(円)	純益金/目論見高
明治33年度	14371	175.0
明治34年度	11677	142.2
明治35年度	10685	130.1
明治36年度	4899	59.7
明治37年度	7911	96.3
明治38年度	5752	70.0
明治39年度	7458	90.8
明治40年度	9753	118.8
明治41年度	6801	82.8
明治42年度	8575	104.4
*目論見高 8212円		

表-2 赤見軽便鉄道の純益金

年度	純益金(円)
大正4年度	-2851
大正5年度	-250
大正6年度	-2176
大正7年度	3898
大正8年度	-270
大正9年度	775
大正10年度	-1248
大正11年度	-1769
大正12年度	71
大正13年度	-1629
大正14年度	72
昭和元年	-1416
昭和2年	-1091

表-3 株主分布の推移

安蘇馬車鉄道・佐野鉄道 (単位: %)									
	沿線部	沿線外	足利郡	形原郡	上野郡	下野郡	塩谷郡	東京府	その他
明治21年	34.0	17.7	15.6	12.1	0	2.4	0.8	5.6	5.6
明治24年	26.9	17.6	22.7	14.3	0	3.4	0.8	7.6	6.7
明治30年	45.8	17.6	16.3	7.2	1.3	1.3	0.7	5.2	4.6
明治42年	45.1	16.2	16.2	7.0	0.7	1.4	0.7	7.0	5.6
赤見軽便鉄道									
	沿線部(安蘇郡)	沿線部(足利郡)	沿線外	東京府	その他	不明			
大正元年	41.7	41.7	16.6	0	0	0			
大正7年	57.5	26.2	8.8	0	6.3	1.2			
大正12年	59.8	25.0	6.5	1.1	6.5	1.1			