

河南鉄道から大鉄Ⅱへ

渡 哲 郎

I はじめに

大阪鉄道株式会社（以下、大鉄Ⅱ）は1923年4月13日、天王寺～道明寺間の電車運転を開始した。その結果、大鉄Ⅱは大阪市に直結する郊外電鉄としての道をたどりはじめたのである。それは、河陽鉄道、河南鉄道（以下、河南）と続いてきた同社の一地方小鉄道としての地位を大きく変化させるものであった。

この大鉄Ⅱの大阪市進出の結果について、『大鉄全史』は以下のように、肯定的な評価を下している。「斯くて大正八年三月大阪鉄道株式会社と改称、再出発して以来約七年、大正十五年初めには、当社は資本金一千万円（内払込五百五十万円）、関西有数の近代的電鉄会社として、大阪南郊に不動の地位を確立するに至った。柏原―長野間に数輦の自動車进行を動かしてゐた河南時代に比すれば、何人も隔世の感を禁じえないであらう。今は大大阪の南玄関阿部野に起点を有ち、大阪市と其近郊町村を繋ぐ典型的なる都市郊外電車である。」¹⁾しかし、実際には表1と表2が示すように、大鉄Ⅱは大阪連絡直後の1923年上期にそれまでの10%から7%への減配を行っている。したがって『大鉄全史』による評価には一考の余地があると言わざるをえない。すなわち大鉄Ⅱの大阪市進出の成否に対する評価は慎重に行う必要があるが、その際に考慮されねばならないのは、同社が現代的大都市鉄道に転化したか否かという点である。

次に現代的大都市鉄道の成立に関する見解として、中西健一氏と宇田正氏によるものを見よう。中西氏は現代的大都市鉄道という言葉を使

用していないが、第1次世界大戦後に郊外鉄道と都市間鉄道の2種類の電鉄が大都市（とくに東京、大阪）で成立したとされている。そして氏は次のような重要な指摘をしている。「(前略)とはいへ大阪における都市化の発展の相対的な狭隘さのゆえに、まだ概して強固なものではなく、かかる現代的な都市交通需要要因よりも、その企業成立要件となった消費性交通を主とする市場的基盤との結びつきがなお主要なものであったことが知られる。」²⁾大阪市内へ進出した大鉄Ⅱの性格を検討するうえで、氏のこの指摘は重視されねばならない。当時の郊外鉄道が必ずしも現代的性格を備えていないことを示唆しているからである。

次に宇田正氏の見解であるが、大都市鉄道の定義を氏は次のように行っている。「すなわち、中核的大都市とその衛星都市群とを包括する大都市交通圏内において、大都市内に住居または職業の拠点をもつ人々の日常的な移動需要ないしは大都市交通圏内やその周縁・後背部に行楽の対象地やレジャー・リゾートを求める人々の非日常的な移動需要にこたえて、大量集約的輸送サービスを提供する公共的施設としての鉄道・軌道のことである。」そして、氏は大都市鉄道を、(1)大都市内輸送手段、(2)大都市圏内輸送手段、(3)大都市間連絡輸送手段の3種に分類しており、それらは地域社会の都市化の促進と拡充に寄与することで、みずからの経営を多角化するという一般的な傾向を強調している³⁾。氏の種別からみると、大鉄Ⅱは(2)に分類されるのであろうが、ここではとくに同社の経営多角化の進み方を検討する必要がある。

大鉄Ⅱが現代的大都市鉄道であったか否かは、これらの業績が示している諸点、とくに交通需要の性格と多角化の2点を検討することによってなされねばならない。それによつてはじめて、上記『大鉄全史』の肯定的評価が的を得たものであったか否かを、すなわち同社が現

代的大都市鉄道としての基礎を確立したか否かを明らかにしえよう。本稿では、大阪市進出時の同社の性格を具体的に検討することにより、以上の疑問に対する解答を提出してみたい。

表1 河南・大鉄Ⅱの損益と利益処分

(単位、円)

期	1907年上	1910年上	1913年上	1916年上	1919年上	1922年上
客車収入	18,818	23,720	29,388	27,428	57,244	113,744
貨車収入	3,622	4,061	8,204	7,413	20,322	53,354
雑収入	1,884	1,084	1,660	1,511	3,297	5,906
収入合計	24,324	28,865	39,252	36,352	80,853	173,004
線路保存費	1,505	2,816	2,000	3,117	2,655	11,840
汽車費	6,291	8,242	12,128	10,333	42,964	40,032
運輸費	3,213	4,644	5,499	4,784	8,110	25,107
総係費	1,463	1,653	3,309	2,587	3,896	6,092
諸税	981	907	3,069	1,691	3,447	7,487
各種興業営業関連費分担金						1,329
借入金利子他	1,540	318		451		
支出合計	14,993	18,580	26,005	22,963	61,072	91,887
純益金	9,331	10,285	13,247	13,389	19,781	81,117
前期繰越金	14,061	315	651	207	7,146	46,599
合計	23,392	10,600	13,898	13,596	26,927	127,716
法定準備金	0	540	670	670	1,000	4,200
任意準備金	0	4,500	2,000	0	1,000	5,210
役員賞与金	300	800	560	700	1,500	4,500
配当金	0	4,500	10,613	11,000	17,550	66,790
配当率 %						
優先株			8.0	8.0	9.0	
普通株						
旧株		3.0	6.0	6.0	9.0	10.0
第1増資新株					9.0	10.0
第2増資新株						10.0
第3増資新株						10.0
後期繰越金	23,092	260	55	1,226	5,877	47,016

注) 1916年上の線路保存費には火災復旧費795円を含む。

出所) 河南・大鉄Ⅱ17・23・29・35・41・47の各回『営業報告書』より算出。

表2 大鉄Ⅱの損益と利益処分

(単位, 円)

期	1923年上	1924年上	1925年上	1926年上	1927年上
客車収入	312,440	421,183	459,016	503,574	536,326
貨車収入	54,134	41,776	36,651	41,921	45,756
雑収入	8,074	20,724	19,993	34,618	61,763
繰入収入					480,127
兼営事業収入					20,497
収入合計	374,648	483,683	515,660	580,113	1,144,469
線路保存費	13,366	9,792	12,964	22,148	28,044
汽車費	57,287	24,106	14,783	14,835	17,385
運輸費	62,977	58,250	58,910	68,181	76,341
総係費	79,055	1,501	4,117	3,215	
諸税	11,345	13,971	19,913	20,135	32,072
各種興業営業関連費分担金	5,049	9,454	19,508	10,948	19,808
借入金利子		132,246	120,285	85,526	44,391
電気費	60,013	95,051	88,913	108,488	109,998
兼業事業営業費					7,447
天王寺線減価償却費					5,000
支出合計	289,092	344,371	339,393	333,476	340,486
純益金	85,556	139,312	176,267	246,637	803,983
前期繰越金	40,265	20,290	23,721	24,651	27,025
合計	125,821	159,602	199,988	271,288	831,003
法定準備金	4,500	7,000	9,000	12,500	496,500
任意準備金	0	0	0	0	0
役員賞与金	4,500	4,500	7,500	12,500	12,500
配当金	81,025	126,175	159,700	220,000	293,285
配当率 %					
優先株					
普通株					
旧株	7.0	7.0	8.0	8.0	8.5
第1増資新株	7.0	7.0	8.0	8.0	8.5
第2増資新株	7.0	7.0	8.0	8.0	8.5
第3増資新株	7.0	7.0	8.0	8.0	8.5
第4増資新株				8.0	8.5
第5増資新株					8.5
後期繰越金	35,796	21,927	23,788	26,288	28,723

注) 1927年上の各事業興業営業関連費分担金には総係費が含まれる(額不明)。

出所) 大鉄Ⅱ『営業報告書』49・51・53・55・57の各回から算出。

Ⅱ 河南の営業状況

大鉄Ⅱの大阪市進出を見る前に、その前身である河南の明治末から大正初期の経営状況を一瞥しておきたい。河南は柏原～河内長野間で営業を行ういわゆる地方小鉄道の1つであった。中西氏は当時の中小私鉄の経営状況を一般化して次のように述べている。「これは産業資本一般との比論でいえば、鉄道企業の中小企業化であるが、この段階ではこれら中小鉄道企業は国有鉄道にたいして競争的な関係に立つことはほとんどなく、むしろ国家は地方的中小鉄道企業の発展を助長し、国有鉄道網の足らざる部分を補足せしめることによって国家資本を節約し、地方的中小鉄道を国鉄線の培養線たらしめることによって国鉄発展の手段とする政策をとったのである。」⁴⁾そして、中小鉄道の経営状況の一般的不良を指摘され、「その根底に日本資本主義に特徴的な都市と農村の発展の不均等の異常な鋭さ、国内の植民地ともいふべき農村地方の停滞と生活水準の低さという基本的事実の存在することを忘れてはならない。」⁵⁾と述べている。

河南にも以上の指摘が当てはまるが、日露戦後においては、一応の経営的安定を見せていた。同社の『営業報告書』には「(前略) 来往旅客ハ順調ニ増加シ之ニ伴ヒ貨物ノ発着著シク激増シ盛時ハ貨車ノ逼迫ヲ告ケ主要駅ノ貨物ヲ停滞セシムルノ已ムナキ状態トナリ実ニ未曾有ノ盛況ヲ呈セリ」⁶⁾などの記述があり、「明治38年度以降黒字になったのは『大鉄全史』が記すような一時的な経費増加要因が解消したためではなく、むしろ日露戦争景気による営業収入の増加に基づいていると理解すべきである。」⁷⁾という指摘もある。事実明治末に復配が行われ、1917年には優先・普通株にともに8%配当がなされているのである。

このように中小鉄道の中では河南の経営は比較的安定していたといえよう(表1)。その安定の原因としては、以下の3点があげられる。そのうち2点はいずれも戦争に関係したもので

あり、1つは日露戦後の好況で、2つ目は第1次世界大戦によって生じたブームである。こうした戦争による好景気が10年周期で訪れたことが、同社の経営を安定させたことは疑いない。しかし、こうした日本経済全般に好影響をもたらした条件の他に、大鉄Ⅱ独自の条件が存在した。それはハンガリーのガンツ社製自動客車(蒸気自動車)の導入であった。この蒸気自動車は1908年4月に導入されて、大鉄Ⅱでは比較的好成績をあげたので、工藤式という国産の蒸気自動車を1913年にかけて、さらに引き続き4輛追加しているのである⁸⁾。

蒸気自動車は小型の蒸気機関を内蔵した自動客車である。河南以外の鉄道でも採用した所はあったが、長距離運転や勾配区間での運行には問題があり、河南ほどその導入が好結果をあげた企業はないようである。蒸気自動車導入後の列車運行について河南の『営業報告書』は次のように述べている。「一、本期間ニ於ケル機関車現在数ハ式輛自動客車五輛計七輛ニシテ平常一輛ノ機関車ト自動客車三輛ヲ以テ柏原長野間ノ運転ニ供シ尚ホ三月廿五日道明寺天満宮菜種御供祭ニテ特ニ機関車壹輛自動客車壹輛ヲ以テ道明寺柏原間ヲ運転シ残り一輛ノ機関車ト自動客車四輛ヲ以テ道明寺長野間ノ運転ニ供シタリ」⁹⁾また、「蒸気自動車は、柏原―長野間の所要時間を機関車牽引列車の70分に対して50～55分と大幅に短縮した上、2輛しかなかった蒸気機関車にかわり、列車増発に寄与した。機関車の走行哩数は蒸気自動車導入前後で60%程度にまで減少した。」¹⁰⁾と述べられている。車輛運行状況を大鉄Ⅱの『営業報告書』にあげられている数字から確認しておこう。表3によれば1913年以後、蒸気自動車の運行比率は急激に上昇しており、全列車走行距離の75%程度を占めているのである。

蒸気自動車の導入が好結果をもたらした原因の1つに、蒸気自動車の燃費や油脂の消費量が蒸気機関車より少なく、そのため運転費用が大幅に軽減された点がある。表4では河南の蒸気機関車と蒸気自動車の消費燃料と消費油脂の量が示

表 3 河南列車走行距離 (単位, マイル)

期	1907年上	1910年上	1913年上	1916年上
機関車牽引列車				
旅客列車	3,018	1,747	457	0
混合列車	30,471	30,074	19,075	17,008
貨物列車	0	0	3,547	0
計	33,489	31,821	23,079	17,008
自働客車	—	19,831	60,625	57,865
合計	33,489	51,652	83,704	74,873

出所) 河南『営業報告書』17・23・29・35の各回から作成。

表 4 河南の機関車・自働客車による石炭・油脂消費量

期	1907年上	1910年上	1913年上	1916年上	1919年上	1922年上
石炭 (斤／1マイル)						
機関車	21.8	24.3	32.0	27.4	51.2	25.0
自働客車	—	9.9	12.0	12.4	24.2	13.3
油脂 (升／100マイル)						
機関車	1.5	2.4	2.8	2.5	2.3	1.9
自働客車	—	2.2	1.3	1.4	1.8	1.3

出所) 河南・大鉄Ⅱ『営業報告書』17・23・29・35・41・47の各回より作成。

されているが、それによると蒸気動車の石炭消費量は蒸気機関車の約半分、消費油脂の量は約8割程度であった。その効果については、「蒸気動車の導入と増備は大成を納め、経営的に通年で25,000円程度の利益をだすことができるようになった。」¹⁰⁾との指摘がある。表1を見ると1913年、1916年頃の半期の利益額が1万3千円程度であるので、1年でその倍の2万5千円程度が利益額となる。したがって、上記引用の通年利益2万5千円程度という記述は適切であろう。このように、大正初期に河南の経営は良好になりつつあり、利益率も上昇して配当率もそれにつれて上昇していたのである。

しかし、この当時の河南の経営が良くなりつつあったからといって、全く問題が無かったというわけではない。同社の会計処理の問題で第1に指摘する必要があるのは、減価償却が全く

行われていないという点である。おそらく線路保存費の一部は減価償却費としての支出を一部含んでいたとは考えられるが、資産の中で固定資産の比率が高い鉄道企業で、減価償却が全く行われていないことは問題であろう。また、法定準備金、任意準備金といった項目で計上されている内部留保金の額が非常に少ない点もあげねばならない。その結果純益の9割近くが役員賞与、配当金の形で社外に流出していたとみられるのである(表1)。

しかし、より重要な経営上の問題は同社の発展性に限界があったという点であろう。『大鉄全史』でも以下のように述べられている。「(前略)河南鉄道は高々夫等両鉄道(国鉄関西線と大阪高野鉄道)の培養線たる役割を演ずるに止まる。凡そ斯くの如き、状態に在っては、運輸収入の大は固よりこれを望み難い〔()内筆

者}。」¹²⁾ このような経営上の閉塞状況をなんらかの形で打開する必要を当時の河南は感じていたのである。その打開策が新線の建設による大阪市進出であった。その点については節を改めて述べよう。

Ⅲ 新線建設の申請とその受理

河南の大阪市進出計画は同社設立直後から始まっており、鉄道院または鉄道省への路線延長申請は前後5回にわたり行われている。しかし、申請活動は1917年における越井醇三の社長就任以前と以後の2段階に分けることができよう。河南の路線延長にかける熱意が相違しているように思われるからである。

路線延長申請の第1回は1899年のことであり、柏原から北上し大阪府の東部から大阪市内の上本町に進出する計画であった。しかし河内鉄道という競合企業に認可が与えられたこともあって、この申請は取り下げられているのである。その後、河南は建設の既得権を持っていた河内長野への延長線建設にとりかかったのである。2回目と3回目の延長申請は路線を変更して、1911年と1915年になされている。この路線は、柏原から北上して大阪電気軌道を越え、玉造で国鉄の城東線に接続するものであった。しかし、いずれも鉄道院との折衝の過程で、院の姿勢が認可に消極的であったこともあり、河南が申請を取り下げる形で終わっている。4回目はさらに路線が変更され、1916年に申請されている。路線は、既設線の道明寺から分岐して西行し、さらに北上して天王寺で国鉄と連絡するというものであった。路線は後に実現した延長線とほぼ同一のものであったが、この度も申請を取り下げている。その理由は天王寺付近における国鉄線との交差が複雑すぎるという鉄道院の指摘によるものであったとされている¹³⁾。

以上の4回が越井社長就任前の申請であった。路線や撤回理由はそれぞれ様々であったが、河南首脳部内で延長に関する意志の統一が明確でなかったところに、申請と取下げが繰り返さ

れて、延長が実現しない原因があったのであろう。『大鉄全史』にも「而も此時当社主脳部の意見は大阪進出の積極的企図に、必しも全般的に一致せるわけではなかった。」¹⁴⁾とあり、「恐らく河南鉄道を自らの支線と看做す大阪鉄道（および後身の関西鉄道）の支配勢力と株主を共通にしていたことが自主独立策＝大阪乗入れを貫徹できなかった原因のひとつでもあろう。三十四、日本共同等の銀行は大阪鉄道発起人たる岡橋治助、野田吉兵衛、竹田忠作、弘世助三郎等の関係金融機関であり、“支線”に過ぎない河南一社の存亡よりも本線たる大阪鉄道の利害により関心を抱いていたとみるべきであろう。」¹⁵⁾との指摘もある。

大阪進出に対する社内の空気は越井社長の就任で一変したと言われる。もちろん、河南の路線延長が、この時期に現実味をおびた背後には、第1次世界大戦の影響で生じたいわゆる「大戦ブーム」が存在していたことは言うまでもないであろう。越井の他に専務の野田広三郎も大阪進出に熱心であり、この2人の背後には山岡順太郎の存在があったとされている¹⁶⁾。越井は富田林で代々材木商を営んでいた富豪であり、それと関連した電柱や木材防腐に関する事業を独占的に行っていた。また、彼は富田林銀行の頭取でもあり、河南の取締役にも早くから就任していた。南河内郡の中心で河南の本社の所在地でもあった富田林を大阪市に直結しようという意欲が、彼の中で強かったことは想像に難くない。また、越井、野田のバックにいたとされる山岡は天王寺在住の富豪で、天王寺の南方に当たる美章園という地域に広大な地所を有する大地主であった¹⁷⁾。したがって、美章園を通過して天王寺に達する鉄道を建設することは、美章園を住宅地として開発するのに有力な手段であり、山岡がそれに積極的な姿勢を見せたことは当然であろう。

こうした河南の路線延長に関する姿勢の変化は、監督官庁に提出される書類の体裁からも見て取れる。越井就任前の書類の署名者は一定しておらず、社長自らが署名せずに、専務取締役

の署名ですませている場合も多い。これに対して、越井はいずれの書類にも自ら署名している。ただし、ここで注目する必要があるのは、5回目の申請書に添付された『理由書』における記述の大部分が観光上の利便に当てられていることである。この点は大阪進出時の大鉄Ⅱの性格を考察する上で重要であろう¹⁸⁾。

越井による5回目の申請は1918年3月に提出されているが、路線はほぼ前回の申請を踏襲したものである。鉄道省による認可は同年3月19日付けで出されている。そして同省からレールは国産品を使用することなどの条件がつけられていた。また、河南の計画は当初、単線で蒸気動車を中心に運行を行うものであった。鉄道省が河南の路線延長を認めた要因は『鉄道省文書』によっても明らかではないが、次の3点が念頭に置かれていたのではないだろうか。まず第1に、道明寺～天王寺間という路線は、天王寺での路線整理さえ可能であれば、柏原～上本町間や柏原～玉造間と比較して、国鉄関西線との競合度が低いことがあげられよう。関西線が通過する大和川右岸と河南の延長線が主に通過する大和川左岸が、異なる交通圏にあるという認識が当局にもあったと思われる。また日露戦後以来、河南の営業成績が安定していたことも、鉄道省の許可に際して一定の判断材料になった可能性は大きい。さらに、河南で路線延長の中心となっていた越井、野田、山岡がそれぞれ富田林銀行、野田同族会、山岡一族、といった多額の資金調達源を持っていたことも考慮されたであろう。事実、増資などの形で河南（1919年に大鉄Ⅱと改称）が建設資金を調達した際に、上記の資金源は大きな役割を果たしたのである。

こうして、河南（大鉄Ⅱ）は路線延長認可を得、大阪市へ進出する手掛かりをつかんだのであるが、その後の延長線建設の具体的経過については節を改めて述べよう。

Ⅳ 大阪市内進出の具体化

1918年から大阪市内進出のための動きが具体

化するわけであるが、それについては建設計画実施と資金調達の2点を中心に検討を進めよう。

① 建設計画の実施

申請当時の計画は単線で蒸気動車の運転を行うものであったが、その後1919年12月1日開催の臨時株主総会で、電車運転に変更することが決議され、翌年には路線も複線とすることに変更された。工事の進行状況については大鉄Ⅱの『営業報告書』に次のような記述がある。「一、道明寺、天王寺間延長線ハ全線ヲ四工区に別チテ起工スルコトナシ其第一工区（道明寺起点ヨリ二哩二十八鎖迄）ハ清水谷造ニ第二工区（二哩二十八鎖ヨリ四哩七十七鎖迄）ハ上田國太郎ニ各工事ヲ請負ハシメ何レモ大正十年七月一日ヨリ着手シ（後略）一、第三工区（布忍村ヨリ矢田村迄）ハ其中間大和川橋梁設計ノ一部ヲ変更シテ認可申請中ナリシト沿線布忍村ノ一部ニ南大阪電気鉄道線ノ関係上用地買収ノ協議纏ラザリシガ即今漸ク調談シタルヲ以テ不日工事ニ着手シ得ルコトナリタリ一、（第四工区矢田村ヨリ天王寺村迄ノ）電線路電車体其他設計ハ大略終了シタルヲ以テ不日請負ニ付スル見込ナリ」¹⁹⁾「（第一工区、第二工区ノ）未竣功ノ分ハ一時仮設工事ヲ施シ単線軌道ヲ敷設シテ営業開始認可申請中ナレバ（後略）一、電気工事ニ関シテハ其後千五百『ボルト』高压電気ヲ使用スル方針ヲ採リ従来ノ設計ヲ変更シ新設計ニ依ル変電所及電動客車用電気諸機械器具車台並ニ附属品一切ハ二月十日高田商会大阪支店ヲ経テ電気諸機械ハ米国『ウエスチングハウス』電機製造会社製品、車及附属品ハ米国『ボールドウキン』会社製品、空気『ブレイキ』ハ米国『ウエスチングハウストラクションブレイキ』会社製品ヲ購入スル契約ヲナシ（後略）。」²⁰⁾

1922年3月には、引用にもあるように道明寺～布忍間が単線で開通したので、蒸気運転で部分的に開業している。そして、電気工事も含めて道明寺～天王寺間の工事が完成したのは翌年3月のことであった。大鉄Ⅱは電車運転に必要

な電力を自給するもくろみであったが、通信省から電力供給事業兼営の許可が下りなかったので、電力を宇治川電気から購入することとし、高鷲に変電所を設置して、そこで1500kwの電力を受電している。その後、1924年には道明寺～河内長野間も電化され、天王寺～河内長野間

で電車の直通運転を行うことになったのである。

こうして、大鉄Ⅱの延長線工事は1920年から24年にかけて順調に進捗し、同社は天王寺（阿部野橋）を起点とする郊外電鉄に変身している。また、『営業報告書』にも記載があるように、

表5 河南・大鉄Ⅱの貸借対照表

(単位、円)

期	1907年上	1910年上	1913年上	1916年上	1919年上	1922年上
資産						
柏原長野間建設費	358,214	372,690	444,544	458,347	461,703	558,122
道明寺天王寺間建設費					6,429	2,500,757
貯蔵物品	3,103	3,701	7,839	7,299	13,827	303,118
受取手形						
仮出金	190	488	316	220	8,350	235,920
未収入金	7,492	4,059	5,591	7,369	16,802	23,652
仮出物品						54,492
娯楽場及土地家屋費						319,370
有価証券	500	500	1,100	1,300	1,300	14,425
銀行預金	174	2,912	4,699		70,669	304,505
現金	9	28	25	23	7	83
資産合計	369,682	384,378	464,474	474,558	578,909	4,314,444
負債						
払込資本金	300,000	300,000	350,000	350,000	410,000	1,640,000
法定積立金		360	4,250	8,060	13,630	25,630
準備積立金			8,000	12,000	92,000	92,000
別途資金		61,500	70,000	70,000		
借入金	34,000	3,000				
当座借越				1,566		
鉄道財団抵当借入金						1,320,000
未払配当金		22	11	41	77	404
仮受金	165		32	161	182	1,596
買掛金						14,089
支払手形						990,000
未払金	9,804	5,344	12,684	11,848	27,317	65,292
銀行借越						
保証物件						14,425
保証金	571	591	1,582	1,442	1,522	3,732
通行税	175	198	260	226	422	504
職員蓄積金	1,574	2,763	3,757	5,618	6,832	14,056
職員救済基金						5,000
前期繰越金	14,061	315	652	207	7,146	46,599
当期純益金	9,332	10,285	13,247	13,389	19,781	81,117
負債合計	369,682	384,378	464,474	474,558	578,909	4,314,444

出所) 河南・大鉄Ⅱ17・23・29・35・41・47の各回『営業報告書』より算出。

表 6 大鉄Ⅱの貸借対照表

(単位, 円)

期	1923年上	1924年上	1925年上	1926年上	1927年上
資産					
柏原長野間建設費	873,360	1,314,337	1,841,044	2,053,623	2,118,269
道明寺阿部野橋間建設費	4,655,116	4,763,762	5,712,831	5,996,321	6,209,598
同車両・変電所・車庫費		1,365,203			
古市南高田間建設費					617,522
南高田久米間建設費					
兼営事業興業費	399,051	519,877	693,658	1,329,234	1,696,637
土地及家屋延売勘定				199,454	247,070
貯蔵物品	121,314	127,634	99,436	117,394	100,983
受取手形	130				
仮出物品	104,118	31,096	26,114		45,265
有価証券	6,425	5,225	178,420	177,920	219,236
仮出金	1,363,843	171,075	395,322	701,001	1,906,229
未収入金	21,142	18,873	16,661	19,877	46,586
銀行預金	409	938	1,345	122,530	1,190,924
現金	257	243	680	662	3,580
資産合計	7,545,165	8,318,263	8,965,511	10,718,016	14,401,899
負債					
払込資本金	2,540,000	3,605,000	4,070,000	5,500,000	7,330,000
別途資金	12,570	12,570	12,570	12,570	12,570
法定準備金	34,430	44,430	58,430	77,930	104,430
任意準備金	92,000	84,280	84,280	84,280	84,280
鉄道財団抵当借入金	1,500,000	1,350,000	920,000	330,000	90,000
物上担保社債		2,000,000	2,000,000	2,000,000	5,000,000
支払手形	2,991,911	730,000	1,345,053	2,213,565	463,569
銀行借越	68,024	97,179	19,825		
職員救済基金	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000
職員蓄積金	22,910	16,551	23,628	33,366	45,618
未払配当金	572	977	1,281	2,111	2,431
未払金	67,476	180,148	92,841	106,827	312,691
買掛金	70,104	9,703	2,882	2,637	6,866
仮受金	3,374	12,295	120,474	71,195	100,570
保証物件	6,425	5,225	4,300	4,000	3,300
保証金	1,307	1,581	1,092	1,247	7,566
通行税	1,241	1,720	1,866		
前期繰越金	40,265	20,290	23,722	24,651	27,025
当期純益金	85,556	139,312	176,267	246,673	803,983
負債合計	7,545,165	8,318,263	8,965,511	10,718,016	14,401,899

出所) 大鉄Ⅱ『営業報告書』49・51・53・55・57の各回から算出。

同社はわが国で初めて1,500vの高圧電気を使用する電鉄となったのである。

② 資金調達

次に工事資金がどのような形で調達されたかを、表5と表6などを見ながら検討したい。当初の資金計画は『営業報告書』によると次のようなものであった。「(前略) 道明寺天王寺間鉄道線路延長敷設並ニ之レニ伴フ総費用ノ予算金壹百萬円ヲ決議シ該総費用金ノ内金六拾萬円ハ之レヲ増資シ現在資本金參拾五萬円ヲ金九拾五萬円トシ此増資金ハ株式壹萬貳千株ニ分チ現在株壹株ニ付壹株半ヲ割テテ残株ハ株主中希望者ヨリ募集シ金四拾萬円ハ鉄道財団ヲ設定シ抵当トシ借入レ延長線敷設ノ費用ニ充テ尚本会社名ヲ大阪鉄道株式会社ト改称シ併セテ定款変更ノ決議ヲ為ス。」²¹⁾しかし、同社の建設計画が電化、複線化と拡大するにつれて同社の資金調達も飛躍的に増加していったのである。

その具体的様相を表5と表6で見ておこう。河南時代末期の1916年上期を大阪進出と道明寺～河内長野間の電化工事が終了した1925年上期とを比較してみよう。総資産は475千円から8,966千円へと20倍近くに急増している。増加の多くは路線建設費で、1916年の458千円から1925年には柏原～長野間1,841千円、道明寺～阿部野橋間5,713千円、合計7,554千円へと700万円以上の激増となっている。その他目立つのは1916年には存在しなかった兼営事業興業費の694千円である。それではこの9年間における850万円近くの資産増加はどのような性格の資金でまかなわれたのであろうか。

表5と表6を見るかぎりでは、増資、社債、支払手形、鉄道財団抵当借入金の4項目で大部分の資金が調達されている。まず増資を見ると、これで約370万円が調達されている。この間3回の増資が行われており、1925年度上期末現在の発行株数は10万株で、公称資本金は500万円、払込資本金は407万円となっている。このように莫大な株式の発行を可能にした条件は何か。1925年9月末時点での株主名簿を見ておこう。

所有株数の順でみると、第1位は肥田一族(虎屋信託)で12,200株、第2位は美章園を含む山岡一族で9,990株、第3位は専務の野田広三郎をはじめとする野田一族で9,921株となっている。その他10位までをあげると、富田林銀行を含む社長の越井一族、阿部一族、吉田一族、森平蔵、橋本一族、本所一族、阪上新治郎である。この10位までで過半の55,141株を所有している²²⁾。このうち第1位の肥田一族の出自は以下の通りである。「虎屋信託常務肥田増雄氏(前略) 大正二年には株式会社虎屋銀行監査役に就任す、大正十三年一月山口銀行と合併するや解任、大正八年十月には肥田家は一族郎党と共に、虎屋信託株式会社を創立し、氏は常務取締役として関西金融界に嶄然と頭角を現はして来た。」²³⁾

このように、増資新株を引き受けたのは社長、専務といった経営上層部と肥田一族、山岡一族といったこの時期新たに株主となったグループであった。この点先行研究では以下のように指摘されている。「大鉄の創立以来の主要株主(中略)の特徴は、①河南鉄道発足時には三十四銀行、日本共同銀行、有魚銀行やこれら三行の関係者個人名義(岡橋治助、阪上新治郎、岸田空、片岡直温、泉清助、村上嘉兵衛ら)で半数近くを占めたこと、②しかるに、三行系の株主の多くがその後撤退したため金融機関の比率が激減したこと、③大正末からの大幅増資に応じたのは既存株主ではなく主に新規株主であったことなどがあげられよう。通常、個人株主主体で創業された企業が成長発展するにつれて、法人株主・金融機関持株が増えるケースが多いが、大鉄の場合は全く逆である点に特異性がある。」²⁴⁾

次に社債であるが、これは1924年に発行された同社初の社債である。額面200万円、利率年8%で、鉄道施設が担保となっており、引受機関は三井銀行であった。なおこの社債は1927年に全額償還されている(ただし同年に500万円の別社債が募集された)。支払手形についてはその実情を把握しえない。しかし、その異常な

増減は単名手形の発行などによる短期借入金の手段にもなっていたのではないかと想像される。鉄道財団抵当借入金については何回かの株主総会でその実行が決議されている。『営業報告書』に記載されているかぎりでは、いずれも日本興業銀行からの借入で、1919年に40万円、1922年に100万円、1923年に40万円、1924年に36万円が借り入れられ、1927年までに全額返済されている²⁵⁾。

このように大鉄Ⅱは急速に企業規模を拡大し、短期間に多額の資金を調達しているのであるが、その多くは増資によっており、個人株主がそれに応じる余裕があった背景には、もちろん、「大戦ブーム」があったのである。そのような外的環境なしに大鉄Ⅱの急速な発展はなかったと言えよう。以上大鉄Ⅱの延長線建設を、同社の『営業報告書』を主な資料としながら、その概略を計画の実施ならびに資金調達の面から検討した。同社はこうして延長線建設を順調に完成させ、大阪市を起点とする郊外電車に転化したのである。

V 大阪市進出に対する当時の評価

前述したように、大鉄Ⅱが大阪市に進出した1923年上期に同社の配当率は、それまでの10%から7%に低下している。その背景に利益率の低下があるであろうことは想像に難くない。『大鉄全史』は付属資料で1919年度上期からの対払込資本金利益率を掲載しているが、それによると電車開業以前の1922年度下期までは利益率がおおむね10%台を示しており、高い期では20%を越えている場合もある²⁶⁾。そのため配当率は1921年度22年度の4期は10%に達しているのである。その利益率が電車開業の23年度24年度の4期間は下落している。次にその事実を踏まえながら、当時の経済雑誌が大鉄Ⅱの大阪市進出をどのように評価していたのかを見ておこう。

まず『エコノミスト』から。「単線の方は建設の古きと単線なるが故に右の如き低廉なるは

当然とするも、複線の方が他の郊外電鉄各社に比して僅に阪急のその下位にある位で他のものに比して著しく高いことは注目に値する。」²⁷⁾「現在の状態で運輸収入の増加にさして大は望まれぬ。だから表面から見れば配当維持も可なり苦しいのではないか。」²⁸⁾

次に『東洋経済新報』。「併し利益の増加する割には一向利益率は高まらず、却って以前より低下を示す有様であるのは建設費が意外に巨額を要した為である。」²⁹⁾「然し、当社は別の理由からして今後尚ほ当分は利益率の向上を期待出来ぬ状態にある。それは他でも無い、現在単線となつてゐる道明寺長野間即ち旧本線を複線化せねばならぬので此の為め更に巨額の建設費を要することと、他に大延長計画を建てて目下着々其の実行に取り掛つてゐることである。」³⁰⁾

最後に『ダイヤモンド』。「即ち配当は七分に過ぎず、其七分の配当を行うにも繰越金を五千元ばかり喰ひ込んで居るのである。そのみならず収支の内容を見ると支払利息が一文も計上していない。」³¹⁾「併し、当社の成績は大阪市へ乗り入れてから悪くなった。市へ乗入り前には窮屈ながら一割配当を続け得たのであるが、大阪連絡線（道明寺—大阪阿部野橋間約十哩）の竣工に伴ひて払込資本が膨脹し、営業成績は次第に悪くなった。」³²⁾「換言すれば大阪連絡線が未だ充分に働かないと云ふ事になる。道明寺—大阪阿部野橋間十哩の建設費は（中略）約八百万円を要してゐるのである。当社の建設費に対して八分の利益を挙げるには少なくとも、哩当り二百円の収入がなければならぬ。然かも当社の現状では尚ほ容易の事でない。（中略）即ち、当社の最近に於ける哩当収入は百四十円台に増進し、四五年前に比し二倍の増加であるが、それでも未だ建設費に対し足らざる處が多い。」³³⁾「其後既設本線を電化に改良し、大阪連絡線に着手した結果、急激に成績が低下して来た。建設費の膨脹に収入が伴はなくなったのである。」³⁴⁾「大阪と連絡して四年後の成績がこれである。最近出現した新京阪鉄道などよりも遙かに劣る。当社の営業線は甚だ条件が良くない。

表7 大鉄Ⅱの運輸収入

(単位, 円)

期	1923年上	1924年上	1925年上	1926年上	1927年上
1 マイル平均	18,100.2	22,400.8	24,178.9	26,698.8	28,552.2
1 日 1 マイル平均	98.9	122.4	132.1	145.9	156.0

出所) 大鉄Ⅱ『営業報告書』49・51・53・55・57の各回から算出。

都市と都市との連絡がなく、然も奥地が深くない。」³⁵⁾

このように各雑誌とも大阪進出に関する評価は著しく低い。とくに不振の原因とされているのは、新線建設費の割高とそれに比べての収入額の少なさである。『ダイヤモンド』はマイル当たり収入(正確には1日1マイル当たり収入)を140円台としているが、表7からみてこの数字は妥当なものである。以上の大阪進出に対する評価に加えて、大鉄Ⅱの会計処理にはかなりの問題があったと言われている。それは主に利払いの未計上と利子以外の総係費の計上不足にあったようである。

これも各雑誌による指摘を見てみよう。まず『東洋経済新報』。「それに越井社長時代の不当決算は、経営者を変更して始めてその無謀なるに驚いた程である。」³⁶⁾

次に『ダイヤモンド』。「而して此内未開業建設費(資産の部の仮出金に相当するもの)に対する支払利息約五万円は建設費に組入れて差支えなしとしても残額十五万円は開業線に対するものであるから、経費に加算しなければならぬものであるのに之を加算しないのである。然も之を加算するに於ては下期の総経費は四十四万円となり、収支の差引きは七万円のマイナス勘定となるのである。」³⁷⁾「営業費中総経費の計上も充分でない。九月決算に於て僅に一万九千八百円の総経費を払って居るだけである。これだけの総経費で足るわけがない。広告料丈けでも四五千円要る筈である。試に五大電鉄の総経費を見るに、阪神、大軌十三万円、京阪十七萬六千円、南海二十萬四千円、阪急十萬六千円で、最少の阪急でも当社の五倍以上である。」³⁸⁾ついに『ダイヤモンド』は以下のようにすら述べている。「当社の決算は屢々指摘した如く、借

入金の利息は元より営業費の一部すら建設費に組入れて居る。立派な蛸配当である。」³⁹⁾

それでは、このような強引ともいえる大鉄Ⅱの経営陣の目標は何だったのであろうか。それについては次のように述べられている。「そこで当局者は考へたらしい。南海が大軌に高く売付ける事をしよう。それには表面を飾らねばならぬ。五分か六分の配当では踏みつけられて仕舞ふ。そこで無理をしながら八分配当を続け、一方に尨大なる伊勢参宮線を出願した。」⁴⁰⁾すなわち、南海や大阪電気軌道へなるべく高い比率で有利に合併してもらうことが目的であったとされているのであり、この点については他にも同様の記述がある⁴¹⁾。越井をはじめとする経営陣は、確かに南河内を大阪市に直結するという目的は抱いていたであろう。ただし、その路線での経営を長期にわたって自らの手で続ける意図はなかったのではないだろうか。

VI おわりに――

現代的大都市鉄道？

大阪市進出当時の大鉄Ⅱの経営に対する評価は、前節で見たように、散々なものであった。このような当時の同社が現代的大都市鉄道としての基礎を確立したと言いうるであろうか。大鉄Ⅱの経営実態は前節で明らかになったと思うので、ここでは「はじめに」で引用した2つの見解と関連させて考察してみたい。

まず中西氏、関西の郊外電鉄には消費性交通手段という非現代的性格の鉄道が残っていたという指摘との関連で言えば、大鉄Ⅱの主な顧客が、観光を中心とする非日常的な交通を目的とする層であったことが重視されなければならない。このことは路線延長計画について記述した

際にも触れておいたが、同社の主な目的は観光であり、通勤通学を中心とする日常的交通需要は限られたものであった。通勤通学範囲は天王寺（阿部野橋）からせいぜい4～5kmの針中野や矢田までの、ごく狭いものだったのである。しかし、観光が中心であったといってもきわだった名所が沿線に存在していたわけではない。そのことが路線を更に延長して橿原神宮や吉野への進出を計画させる原因ともなったのであろう。ただし、同社の経営が後の橿原線延長で悪化したという『大鉄全史』の評価には疑問を呈せざるをえない⁴²⁾。本稿でも明らかにしたように大阪進出時すでに大鉄Ⅱの経営は破綻の一手前まで来ていたのである。

次に宇田氏の指摘している経営の多角化について見よう。大鉄Ⅱが経営の多角化を全く試みなかったわけではない。『営業報告書』からいくつか引用すると、「大正十四年十二月藤井寺経営地トシテ南河内郡藤井寺村大字岡及同郡埴生村大字埴生野ニ於テ土地六萬九百三十九坪ヲ買収セリ」⁴³⁾、「恵我莊経営地ニ於テハ地価比較的低廉ナルト交通ノ利便トニ加フルニ道路並ニ上下水道ノ設備ノ完成ニ依リ家屋新築ノ申込増加シ土地買却坪数千九百二十六坪ニ及ヘリ（中略）尚本期兼営事業トシテ阿部野橋駅構内ニ『大鉄アーケード』ヲ計画セルガ工事竣工シ四月二十日開店ノ予定ナリ。」⁴⁴⁾しかし、このような住宅建設などの多角化への展開は表6にも見られるように、「兼営事業興業費」と「土地及家屋延売勘定」を合計しても、1926年で約150万円と、総資産の15%弱にとどまっている。したがって、当時の大鉄Ⅱの経営多角化はその萌芽期を脱しておらず、十分に展開されていたとは言いがたいのである。

このように、「はじめに」であげた両氏の見解に照らした場合にも、大鉄Ⅱが現代的大都市鉄道としての基礎を確立していたとは見られない。まして経営実態が前節で評されていたようなものであってみれば、基礎の未確立を一層強調せざるをえない。そしてこの問題が昭和恐慌を機に露呈され、同社は深刻な経営難に陥って

いったのである。かかる大鉄Ⅱの1930年代以降における展開については次稿を期したい。

資料蒐集に際して、近鉄本社総務部と近鉄資料室の方々ならびに小川功・武知京三・西城浩志の各氏にお世話になりました。ここに記して感謝の意を表します。

注

- 1) 佐竹三吾『大鉄全史』、1952年、84ページ。
- 2) 中西健一『日本私有鉄道史研究 増補版』、1979年、299ページ。
- 3) 宇田正「大都市鉄道の歴史像をもとめて——シンポジウム『大都市鉄道の史的展開』のための問題提起——」『鉄道史学』第8号、1990年。
- 4) 前掲中西『日本私有鉄道史研究 増補版』、179ページ。
- 5) 同上書、184ページ。
- 6) 河南第36回『営業報告書』。
- 7) 西城浩志「大阪鉄道Ⅱ 覚書 河陽鉄道・河南鉄道(2)」『鉄道史料』第43号、1986年。
- 8) 西城浩志「大阪鉄道Ⅱ 覚書 河陽鉄道・河南鉄道(3)」『鉄道史料』第44号、1986年。
- 9) 河南第30回『営業報告書』。
- 10) 前掲西城「大阪鉄道Ⅱ 覚書 河陽鉄道・河南鉄道(3)」
- 11) 同上論文。
- 12) 前掲佐竹『大鉄全史』、55ページ。
- 13) 『鉄道院文書』大阪鉄道（旧河南鉄道）。
- 14) 前掲佐竹『大鉄全史』、68ページ。
- 15) 小川功「大都市鉄道への経営転換と資金調達——阪神急行電鉄、大阪鉄道の対比を中心として——」『鉄道史学』第8号、1990年。
- 16) 「大阪鉄道蛸配当」『ダイヤモンド』第12巻第1号、1924年。
- 17) 川端直正編『阿倍野区史』、1956年、11ページ。
- 18) 『鉄道院文書』大阪鉄道（旧河南鉄道）。
- 19) 大鉄Ⅱ第45回『営業報告書』。
- 20) 大鉄Ⅱ第46回『営業報告書』。
- 21) 大鉄Ⅱ第40回『営業報告書』。
- 22) 大鉄Ⅱ第53回『営業報告書』。

- 23) 西田裕臣『大阪新人物誌』, 1934年, 196ページ。
- 24) 前掲小川「大都市鉄道への経営転換と資金調達——阪神急行電鉄, 大阪鉄道の対比を中心として——」。
- 25) 大鉄Ⅱ第42回・第47回・第49回・第51回・第58回『営業報告書』。
- 26) 前掲佐竹『大鉄全史』, 479ページ。
- 27) 「前途多事の大阪鉄道」『エコノミスト』第4巻第12号, 1926年。
- 28) 同上論文。
- 29) 「大阪鉄道の計画と其前途」『東洋経済新報』第1,249号, 1927年。
- 30) 同上論文。
- 31) 前掲「大阪鉄道蛸配当」。
- 32) 「大阪鉄道の増資と前述」『ダイヤモンド』第15巻第14号, 1927年。
- 33) 同上論文。
- 34) 「大阪鉄道」『ダイヤモンド』第15巻第29号, 1927年。
- 35) 同上論文。
- 36) 『東洋経済新報』臨時増刊『関西二百社の解剖昭和七年版』, 1932年。
- 37) 前掲「大阪鉄道蛸配当」。
- 38) 「大鉄の不当増配」『ダイヤモンド』第15巻第33号, 1927年。
- 39) 同上論文。
- 40) 前掲「大阪鉄道」。
- 41) 鶴見祐輔『種田虎雄伝』, 1958年, 194ページ, 前掲「前途多事の大阪鉄道」, 前掲「大阪鉄道」。
- 42) 前掲佐竹『大鉄全史』, 135-138ページ。
- 43) 大鉄Ⅱ第54回『営業報告書』。
- 44) 大鉄Ⅱ第56回『営業報告書』。

(1997年11月12日受理)