慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	玉川電気鉄道の設立と展開
Sub Title	The establishment and development of Tamagawa electric railway co
Author	三科, 仁伸(Mishina, Masanobu)
Publisher	三田史学会
Publication year	2015
Jtitle	史学 (The historical science). Vol.84, No.1/2/3/4 (2015. 4) ,p.85(85)- 108(108)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	文学部創設125年記念号(第1分冊) 論文 日本史
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-20150400-0085

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

玉川電気鉄道の設立と展開

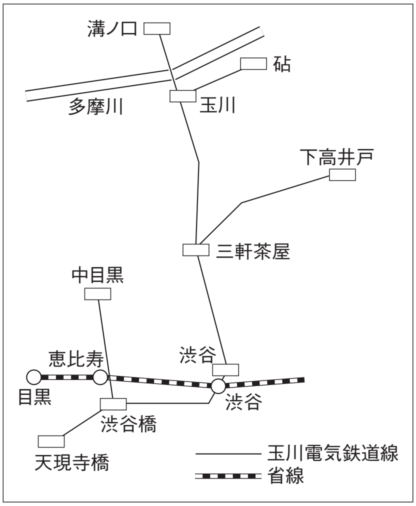
三科仁伸

はじめに

本稿の課題は、戦前期東京における玉川電気鉄道（現在の東京急行電鉄田園都市線の前身）の設立から合併までの展開を、発起人や経営者の動向に即して検討することである。玉川電気鉄道は一九〇七年の開業以来、渋谷－溝ノ口間の路線を幹線として、三軒茶屋－下高井戸（現在の東京急行電鉄世田谷線）、玉川－砧、渋谷－天現寺、渋谷橋－中目黒の各区間にわたる支線をもっていた（図一）。また、兼営事業として、乗合自動車事業や電灯電力の供給事業も行っていた会社である。その後は東京横浜電鉄の傘下に置かれ、一九三八年に同社に合併されている。同社の鉄道は電気軌道であり、法律上は道路交通の補助的機関と位置付けられるものであった。[1]

こうした都市部における鉄道の研究は、中西健一『日本私有鉄道史研究増補版』[2]以来の重要な課題となっている。同書は都市交通の発展過程を、主に統計的資料に基づき提起した先駆的研究であると言えるが、各鉄道に関する個別的な実態まで議論が及んでいない。こうした点を踏まえて玉川電気鉄道を取り上げたのは、鈴木勇一郎であった。[3]鈴木勇一郎は、世田谷線の開通に関して、沿線地域である世田ヶ谷村の動向のみを重視して検討し、その過程で草創期における鉄道設立計画の展開過程を解明した。その一方で、その後の展開に関しては社史での記述のみである。また、東京における電気軌道の個別実証的研究の蓄積が少ない現状を鑑みれば、本稿は、玉川電気鉄道を素材とすることで、東京の都市交通の一端を解明するものと位置づけられる。

図１　玉川電気鉄道路線図



典拠）「玉川電気鉄道沿線案内図」、東京急行電鉄株式会社所蔵資料より作成。

本稿では、こうした問題意識を前提としつつ、玉川電気鉄道の展開過程を検討していく。第一節では、鈴木勇一郎の議論を踏まえて、沿線地域住民と共同して計画を推進した渡邊熊之進に着目し、開業までの展開を追っていく。第二節では、開業後の鉄道事業の展開を、旅客輸送事業と砂利関連事業との関係から検討していく。第三節では、こうした事業を主導した経営陣とそれを支えた株主に関して、津田興二と慶應義塾出身企業家との関係を中心に検討していく。尚、本稿で分析対象とする史料は、主として東京府文書や新聞記事、社史、『営業報告書』（『事業報告書』）東京急行電鉄所蔵資料である。

一　玉川電気鉄道の設立と開業までの道程

一－一、計画の胎動

本節では、玉川電気鉄道の設立過程に関して、開業に至るまでの動向を検討していく。

玉川電気鉄道の設立計画は、一八九六年一一月一八日付で、玉川砂利電気鉄道の名称をもって、玉川－三宅坂間の鉄道敷設申請が提出されたことに端を発している[4]。「玉川砂利電気鉄道株式会社軌道布設請願書」[5]によると、物流の促進を目的として、「東京府荏原郡世田ヶ谷村武相中央鉄道世田ヶ谷駅停車場ヲ起点トシ、県道黒駒街道ニヨリ砧村岡本大蔵喜多見狛江村岩戸間」に鉄道を敷設することが計画されており、当時計画中であった武相中央鉄道への接続を期していた。この中では、「多摩川ヨリ産出スル砂利ノ東京市ニ供給スル年々ノ需要ハ実ニ其幾百万噸タルヲ算スルニ苦シム次第ニ有之、且年々炎熱ノ候、東京市ニ供給スル長尾製氷ニ於モ又其数量莫大ノ者ニ有之候ガ、従来之レ等ノ運輸ハ一ニ馬力人力ニヨルノミニシテ、交通機関完備ノ今日不便啻ニ当業者ノ慨嘆ノミニ無之、随テ與業上百事ノ渋滞ヲ来シ其影響実ニ少

ナカラザル次第ニ有之候」とした上で、「電気鉄道布設ノ上ハ、遠来交通上ノ利便ヲ得ルコト不尠候」として、交通機関拡充の必要性を訴えている。この出願は、「明治三十年九月十四日特許相成候」[6]とあるように迅速に特許されたが、この路線の建設工事が行われた痕跡は確認できていない。この「玉川砂利電気鉄道株式会社軌道布設請願書」は田中筑閣ら十四名により提出されており、この内十一名は荏原郡在住の人物である（表一）。この時期には、田中榮之助が発起人総代を務めていた[7]。

表１　玉川砂利電気鉄道設発起人

氏名	住所
鈴木直人	東京市芝区桜川町
逸見才三	東京市芝区愛宕下町
渡邊熊之進	東京市麹町区有楽町
大場信愛	荏原郡世田谷村世田谷
坂本清蔵	荏原郡世田谷村世田谷
高橋良之助	荏原郡世田谷村世田谷
橋本作左ェ門	荏原郡世田谷村世田谷
猪又雄造	荏原郡世田谷村世田谷
田中榮之助	荏原郡世田谷村世田谷
蓑口定次郎	荏原郡世田谷村世田谷
松本鋭太郎	荏原郡世田谷村世田谷
田中筑閣	荏原郡玉川村上野毛
高木正年	荏原郡品川町大字品川南品川宿
栗山久次郎	荏原郡碑衾村

典拠）「玉川電気鉄道布設請願書」、『明治卅年文書類纂 土木』、東京府文書より作成。

田中榮之助が死亡した後は[8]、管見の限り、発起人総代は置かれることはなく、渡邊熊之進が中心となって計画が進められていったと考えられる。沿線地域の有力者である大場家を中心とした世田ヶ谷村の人々は鉄道建設に積極的な姿勢を示していたことは確かである[9]。その一方で、そもそも、鉄道建設に関する出願書類は、その継目印や訂正印から考えて、渡邊熊之進によって認められたものであった。また、玉川砂利電気鉄道株式会社創立事務所は、一八八七年三月一一日より「麹町区有楽町三丁目一番地渡辺方」[10]となっていること、会社設立時点での本店の所在地が「東京市麹町区内幸町一丁目五番地」[11]である渡邊熊之進の居住地[12]であったこと、さらに、『東京朝日新聞』の記事が玉川砂利電気鉄道を「府下の渡邊熊之進氏及び沿道地主有志発起に係る」[13]ものであると記していることからも、彼を中心とした設立計画の進展がうかがい知れる[14]。

一九〇〇年六月四日、玉川砂利電気鉄道は大規模な路線拡張計画を出願している[15]。これは、「東京府豊多摩郡渋谷村元青山北七丁目市郡境界地ヨリ、大山街道通リ荏原郡世田谷村駒澤村玉川村ヲ経テ玉川ニ子渡船場ニ至ル」路線を筆頭に、「東京市芝区赤羽橋ヨリ一ノ橋ニ出

テ、渋谷川南岸ニ沿ヒ、豊多摩郡渋谷村広尾、目切坂（新道）ヲ経テ目黒村上目黒、大坂下ニ至ル」路線、「東京府荏原郡駒澤村里俗三軒茶屋ヨリ、世田谷村下町上町ヲ経テ駒澤村弦巻ニ至ル」路線、そして「東京府北多摩郡玉川登戸渡船場ヨリ調布町元国領里俗鍋屋横町甲州街道ニ至ル」路線をさらに拡充するものであった。この路線は、郡部会の「御許可不相成様致度」[16]とする反対もあり、以前に一度不認可となったにも拘らず、再度出願を行ったものである。[17]これに対して東京府は、「本願ハ其要部ハ玉川電気鉄道ノ先願アリ。其余ハ敢而必要ノ線路ニアラサル」とした上で、「去ル三十一年三月八日付ニ丙第三七一〇号ヲ以テ、本願許可相成ラサル様致度旨副申置候次第ニ有之候間、書類其侭及進達候」[18]として、前回同様、不認可にするよう意見している。この時期には、同時に出願されていた別の玉川電気鉄道建設計画の存在が大きく意識されていた。[19]だが、この玉川電気鉄道建設計画が立ち消えとなると、このような認識は一変する。一九〇二年二月八日付で、渡邊熊之進、田中筑閭、横溝清太郎の三名に対して、渋谷‐玉川間の路線に対して、内務省より特許が交付され、ここに路線開業への道が開かれた。ただし、これは延長線として出願した路線を主とするものであり、草創期に構想された計画路線とは大きく異なるものであった。この延長線に関する特許の交付を受けて、同年三月二〇日、社名を「玉川電気鉄道」に改称し、以降、路線建設工事へと邁進していくこととなる。[20]

一‐二、建設工事の難航

一九〇三年一〇月四日、玉川電気鉄道は会社創立総会を行い、資本金四〇万円の玉川電気鉄道株式会社が設立される。専務取締役には渡邊熊之進が就任し、取締役に伯爵坊城俊章や早川政廣らを選任し、相談役に根津嘉一郎や旧郡上藩主の子爵青山幸宜等を加えている。こうした人々の主導によって、玉川電気鉄道の建設は進められていくこととなる。

同社は鉄道建設工事の資金を募るため、発行済み株式に対する払込通知を出し、資金の獲得を行っていく。一九〇四年一二月二五日に第二回株式払込通告を、翌一九〇五年六月二八日に第三回株式払込通告を行い、その後第四回払込通告を経て、一九〇六年二月二三日に資本金四〇万円の全額払込を完了している。[21]これらの資金によって軌道建設工事を進めていくこととなるが、これは

必ずしも順調に進んでいたわけではなかった。特に日露戦争期の当該時期においては、東京府による街道の幅員拡張工事のための用地買収が、玉川電気鉄道の建設工事に大幅な遅延を来すことになった[22]。このような状況下で、難航する用地確保のため、玉川電気鉄道は土地収用法による用地買収を企図する。同社は、一九〇四年八月三日付で、「土地収用事業認定ノ儀ニ付申請」[23]を提出している。この中では、「当会社電気鉄道敷設ニ関シ、道路拡築新設、発電所、車庫新設等ノ用ニ供スル為メ土地買収ノ必要有之候処、到底協議ニ依リ買収ヲ了シ難」きことが記されており、単独での用地買収に困難が生じていたため、土地収用法の趣旨に鑑み、これを適用することを希望していることが分かる。そして、一九〇五年二月四日の内閣閣議において、玉川電気鉄道の事業は、「公共ノ利益トナルヘキ事業ニシテ、土地収用法第二條第四号ニ該当スルモノナルヲ以テ、同法ニ依リ土地ヲ収用スルコトヲ得」[24]と内務大臣の申請通りに承認されている。

実際の建設工事では、建設用地の取得以上の問題が発生していた。玉川電気鉄道が警視庁及び東京府に対して「電気鉄道工事施工認可申請」[25]を提出したのは一九〇五年二月二九日のことであったが、これに対してなかなか認可が下りなかったため、同年七月二七日付で「工事認可願ノ儀ニ付追願」[26]を提出し、「作業上ノ都合モ有之候条、豊多摩郡渋谷村道玄坂上ヨリ荏原郡世田谷村里俗三軒茶屋（御庁予定改修道）ヲ除キ、其他ノ部分ニ対シ至急工事施工ノ儀御認可被成下度」とする見解を述べている。東京府は、これを内務省に回送し、内務省はこの案件を認可している[27]。東京府は一九〇六年一月二一日付でこの旨を玉川電気鉄道に伝え、ここに三軒茶屋－玉川間の軌道建設工事が正式に認可されることとなった。これを受けて玉川電気鉄道は、同年一月二三日付の「御届」[28]で、工事の着手期日を「明治三八年一月廿五日」として、その竣工期限を「仝年四月三十日」と設定するとする申請を行っている。しかし、建設工事は順調に進まず、同年四月二七日付で「工事竣工期限変更届」[29]を提出し、「都合有之、期限内之落成致シ難ク候間、竣工期限延期シ、明治三十八年八月三十一日ト変更仕候」として、工事完了期限の延期を申請している。しかしながら、工事はここで期限として設定されている一九〇五年八月三一日にも間に合わず、同年八月九日付で再度「工事竣工期限変更届」[30]を提出し、「当春以来雨天連続、工事出来難ガ為メ、更ニ竣工期限ヲ十二月廿日迄ト延期変更仕度」

とする申請がなされている。こうした一連の工事の遅延の理由として天候不順を挙げているが、実際にはそれ以上の問題が起こっていた。

　建設工事の遅延をもたらすことになった最大の原因は、玉川電気鉄道の建設工事を請け負った業者にあった。玉川電気鉄道は三軒茶屋以西及び発電所の建設を長田政次郎の周旋により、千住中組の土木業者、石井榮次郎、石井久兵衛の親子に請け負わせ、決して下請けには発注しないよう取り決めていた。それにも拘らず、石井親子はこの工事を四万五〇〇〇円で鈴木秀次郎に請け負わせたのである。この鈴木秀次郎は請負金が低廉であるとして、工事を粗略化する傾向にあった。これを問題視した玉川電気鉄道は石井親子と契約の変更を複数回行い、九五〇〇円を渡したにも拘らず、鈴木秀次郎のもとには一〇〇〇円しか払われず、結果的に工事は中止されるまでの事態に至ったのである。その過程において、鈴木秀次郎が工事の継続と建設費支払のため、大量の人夫を動員するという強硬的な事態を発生させており、そのために建設工事は進展しなかったのである。これに加えて、石井親子が前金の請求や工事資金の増額を求めるなど、玉川電気鉄道と鈴木秀次郎との中間に介在していくことで、同社と現場との交渉は難航し、最終的には法廷闘争も辞さない構えで強硬に契約の解除を通告することで事態の打開を図っている[31]。『東京朝日新聞』はこの事件を伝える記事の中で、当初は玉川電気鉄道に対して、「心あるものをして前途如何を疑はしめつ、ある由にて、其株主名簿によるも専務取締役たる渡邊熊三〔ママ〕氏が妻子名義の分を併せて九百株を有し、其他坊城俊章氏の如き同じく九百余株を有する等、聞くもの皆悚然たらざるはなかりし」ものであるとした上で、鈴木秀次郎のとった人夫動員の行動を「自衛上」のものであったと論じた。そして、「前途、会社が不当の行為を継続するに於ては或は意外の椿事を醸さん模様なり」として、玉川電気鉄道の経営陣に対して批判的な姿勢を示していた。だが続報を伝える記事の中では、石井親子の動向が明らかになったことで、この騒動は「会社には気の毒」であると結んでいる。

　玉川電気鉄道は、こうした工事遅延の騒動により、発電所及び道路の工事を自社の直轄工事により行うことを決定し[32]、一九〇五年四月二七日付で「工事竣工期限変更届」[33]を提出している。この中では、建設工事の竣工期限を同年八月三一日と定め、同年四月六日より実際の工事に着手している[34]。

尚、道玄坂－三軒茶屋間の建設工事は一九〇五年一〇月二五日に認可され、渋谷－道玄坂間の建設工事は一九〇六年九月一日に認可されている。(35)

一－三、渡邊熊之進の退任

先述のように軌道建設工事の遅滞やそれに伴う資金不足などにより、設立後の玉川電気鉄道は早くも厳しい状況に立たされていた。渡邊熊之進は一九〇五年八月一五日の臨時株主総会で、その責任をとる形で取締役に降格し、かわって子爵青山幸宜が専務取締役に就任している。(36)

こうした状況下にあって、渡邊熊之進への批判が噴出したのが、同年一二月二六日の株主総会であった。この株主総会の席上、開会宣言の直後に、元玉川電気鉄道の技師長を務めていた三浦吉勝が、渡邊熊之進に向かって、「前数回の報告書に於て我会社は資本金四十万円を以て優に本年十月迄に全工事竣成すべき旨を吹聴しながら、現今殆ど資本金の全額を費消して尚工事は三分一内外の落成を見ざるは如何」と詰問した。渡邊熊之進は物価の高騰を理由として答弁するも、三浦吉勝は尚も質問を継ぎ、取締役の権限に関することから、更には玉川電気鉄道の借入金高を問うに至る。こうした質問に対して、渡邊熊之進は満足な答弁を行うことはできず、「専務取締役たる青木氏〔ママ〕は只表面上のことにして、其実渡邊取締役が細工し居ることなれば、彼を退任せしむるに如かず」として、渡邊熊之進に対する非難が止むことはなかった。株主総会に出席していた株主からは、「斯の如き人に会社の業務執行を委任するは頗る気遣はし」として、会社の財産調査のための特別委員会を設置しなければ、議案を承認できないとする動議まで提出されている。最終的には持株数の関係もあり、事務報告書は承認された一方で、定款改正及び監査役増加の件に関しては、次回の株主総会に提出するということで妥協をはかり、当日の株主総会を終了させている。その後、玉川電気鉄道重役と株主との間で特別委員会設置に関する懇親会が開かれている。(37)この株主総会で、三浦吉勝が渡邊熊之進に対して質問を繰り返し、その間、青山幸宜は一切の発言をしなかったことから考えても、この時期の玉川電気鉄道は、依然として渡邊熊之進の影響下にあったことが窺える。渡邊熊之進は、翌一九〇六年一月三日付で取締役を退任し、以降、玉川電気鉄道との交流を断っている。(38)

尚、その後の渡邊熊之進は、日本電気鉄道（後、武蔵電気軌道へ改称、京王電気軌道の前身）の設立に関係し、(39)

一九一〇年六月二七日付で社名を変更するのに伴い、利光丈平に発起人の権限を継承させるまで(40)、同計画に奔走していた。また、乗合自動車業への進出や四輪車の開発など、一貫して交通事業に興味を寄せていた(41)。

一九〇六年四月一七日の臨時株主総会では、建設資金の調達問題が最大の争点となり、砂利販売資金の不足分にあたる二〇万円の借入が可決されている。同時に、定款第一二条中の「取締役ノ互選ヲ以テ専務取締役一名ヲ置クモノトス」という規定が削除され、第一六条として「取締役ハ互選ヲ以テ社長及専務取締役一名ヲ置クモノトス」という規定に変更されている(42)。取締役社長を置くことで、企業の責任を明確にするための処置であると考えられる。ここで議決された資金の借入案は、同日付で東京府に提出された「請願書」(43)によると、「道路ニ敷設セル工作物其他営業上必要ナル物件ヲ義務履行ノ担保」とするものであった。その理由として、本来ならば、株式増資を行うことで資金を集めるべきところ、「会社ノ信用極メテ薄キ」現状に鑑み、現在の株主や一般の有資者も増資に応じないであろうこと、また「信用薄弱抵当皆無」の状況のため、借入もままならない状況を説明している。物価や工賃などの高騰に加えて東京府による道路拡張事業の影響が部分的には認められるとしても、こうした状況を現出させた最大の要因は、玉川電気鉄道に対する信用の欠如であったのである。こうした資金調達方法は、同年五月一一日付で内務省より認可を受けている(44)。

ただし、こうした方法による資金調達は株主には容認し難いものであり、事前に「多分本日の総会は無事終了せざるべし」と予期されたように、一九〇六年六月三〇日の株主総会は紛糾している。こうした資金調達は容認し難いこと、そしてこのような事態に至った責任をとるべき旨の発言が飛び出した。最終的に投票に持ち込まれ、玉川電気鉄道側提出案の通り借入案は可決されたが、その際に委任状の不正があったとして、同日の総会は全ての議案の審議を完了できず、総会自体が散会している。この問題は、訴訟にまで発展する様相を示し、事業報告や重役改選、会社譲渡付借入金などの資金調達に関する議案は、最早結論をみることなど不可能な状況になっていた(45)。

このように、当時の玉川電気鉄道は相次ぐ資金不足と度重なる工事期限の延期などにより強い批判にさらされていた。この問題は「前重役が設計を誤りたる結果」(46)で

あると認識されながらも、株主の納得する打開策を示しえなかった経営陣に対する風当たりは厳しいものであった。この状況下にあった玉川電気鉄道に資金を提供したのは、世田ヶ谷新町に住宅建築を計画していた東京信託であった。そして、東京信託より迎え入れた永松達吾のもと、玉川電気鉄道は開業をむかえることとなるのである[47]。

二　玉川電気鉄道の開業と鉄道事業の展開

二－一、玉川電気鉄道の開業

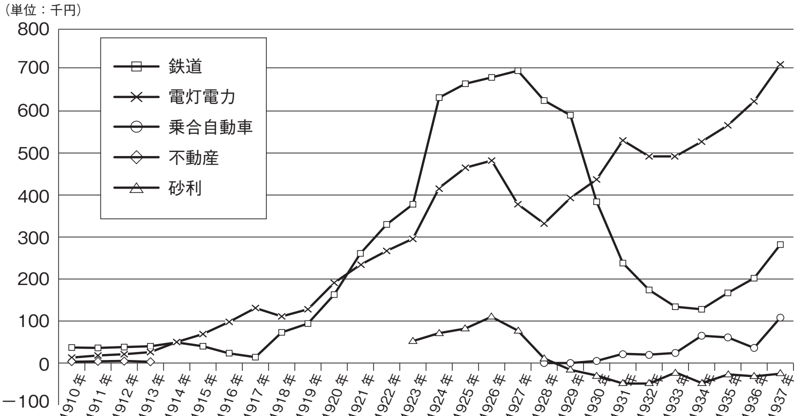
本節では、開業後の玉川電気鉄道の鉄道事業の動向を中心に、その展開を追っていく。

一九〇七年三月六日、玉川電気鉄道は道玄坂－三軒茶屋間を開通させ、同年四月一日、三軒茶屋－玉川間を、同年八月一一日、渋谷－道玄坂間を開通させ、ここに全線の開通をみることとなる。開業当日は、沿線地域に存在していた陸軍の半休日と重なったため、兵隊を中心に満員であったと伝えられている[48]。その後、一九二〇年代に入ると路線網を拡大させ、一九二四年には砧及び天現寺橋まで支線を開通し、翌一九二五年には三軒茶屋より分岐して下高井戸に至る路線を開通させている。また、一九二七年には中目黒に至る支線を開通させると共に、幹線の溝ノ口までの延長を行っている[49]。

ここで、玉川電気鉄道の主要事業の業績を示す（図二）。玉川電気鉄道では、一九一〇年代は電灯電力事業がやや鉄道事業の収益を上回っていたが、一九二〇年代に入ると鉄道事業が躍進することとなる。その一方で、一九三〇年代では再び電灯電力業の収益が上回っている。こうした一九三〇年代の電灯電力業の好調が、同事業に依存した消極的な経営の一因ともされている[50]。

この電灯電力事業を支えていたのは、富士瓦斯紡績からの受電であった。富士瓦斯紡績は自ら総延長七三キロメートル、電圧六万六〇〇〇ボルトの規模を誇る東京幹線送電線路を建設し、その両端に六〇〇〇キロボルトアンペアの峯変電所と五四〇〇キロボルトアンペアの駒沢発電所を配し、一九一三年一二月から送電を開始したのである[51]。この受電は、玉川電気鉄道にとっては、開業初期の業績不振を挽回するために、経費を節減しようとするものであった[52]。また、中村尚史の指摘によると、富士瓦斯紡績にとっては、水力発電を利用した東京への電力供給の足場を確保することが重要であり、以降、東京幹線送電線路から多数の分岐線を建設することで、玉川電

図２　玉川電気鉄道主要事業純益



典拠）玉川電気鉄道各期『営業報告書』（『事業報告書』）。
註 1）『営業報告書』の欠号分は、前後の期間の平均値を基に算出した。
註 2）1927 年上半期分までは、支出に計上されるべき税金が一括記載されており、各事業事の割合が不明なため、本図では計算対象外とした。
註 3）1928 年上半期以降の軌道事業には、遊園地関連事業が含まれる。
註 4）1923 年から 1927 年における不動産事業に関しては、支出が記載されていないため、収益金のみに基づき表記した。

気鉄道の沿線地域を自らの電力供給圏に組み込むことを目的としていたという[53]。こうした状況を前提として、以下に鉄道事業の展開を詳述していく。

二－二、砂利事業及び貨物輸送事業

それでは、砂利事業の展開から検討していこう。先述の通り、砂利の輸送は、玉川電気鉄道の設立目的の一つであった。そして、設立前段階より、砂利の運搬のみならず自ら採掘販売を行うことを企図していた。このことは、一九〇三年三月付で発行された「玉川電気鉄道株式会社設計ノ説明概要」[54]に、「本鉄道ニ於ケル貨物ノ内ニテ最モ重量ニシテ且ツ夥多ナルハ砂利ノ運搬ナリ」とした上で、「採掘販売ナルモノハ唯タ運搬ニ供フ方便ノ如クナルヲ以テ、之レヲ別紙目的欄へ記載セシハ、聊カ文字上穏カナラザルコト、考へ、特ニ省キ置キタルモ、実際ニ於テハ之レヲ取扱フモノナリ」と記されていることからも分かる。その後、一九〇五年一二月二六日の株主総会にて、定款中に「砂利採掘販売」の文言を加えることが議案として提起されている[55]。こうした中で、東京府に提出された一九〇六年一〇月九日改正の「定款」には、「当会社ハ東京府豊多摩郡荏原郡内ニ鉄道ヲ敷設シ一般

運輸ノ業ヲ営ミ併セテ電灯〔並ニ電力〕ノ供給ヲ為〔シ及砂利ノ採掘販売ヲ為〕スヲ以テ目的トス」と記されており[56]、砂利の採掘販売は主要事業の一つとして認識されていた。

だが実際には、砂利の採掘販売と輸送は、一九〇七年の開業には間に合わなかった。開業当初は渋谷駅起点が建設工事中であったことに加えて、玉川の運搬設備が未整備であったためである[57]。砂利の輸送には、貨車より高所に積み込み場所を設置して、上部から下部に積み込むための設備が必要とされており[58]、こうした設備の不備のため、砂利の輸送は不可能であった。その後、玉川電気鉄道の砂利輸送は稼働するも、販売事業に関しては予定していた収益をあげることができなかったため[59]、一九一一年二月一日より責任販売協定を結んだ上で、「一切大丸組ノ一手ニ委託シ、会社ハ直接取引ヲ為サヽルコト」[60]としている。委託特約中は天候の変動による影響を受けることもなく、収益は安定的であったとされている[61]。こうした中で、砂利は輸送対象としての一貨物となり、玉川電気鉄道は旅客輸送を中心とした事業に、より注力していくのである。

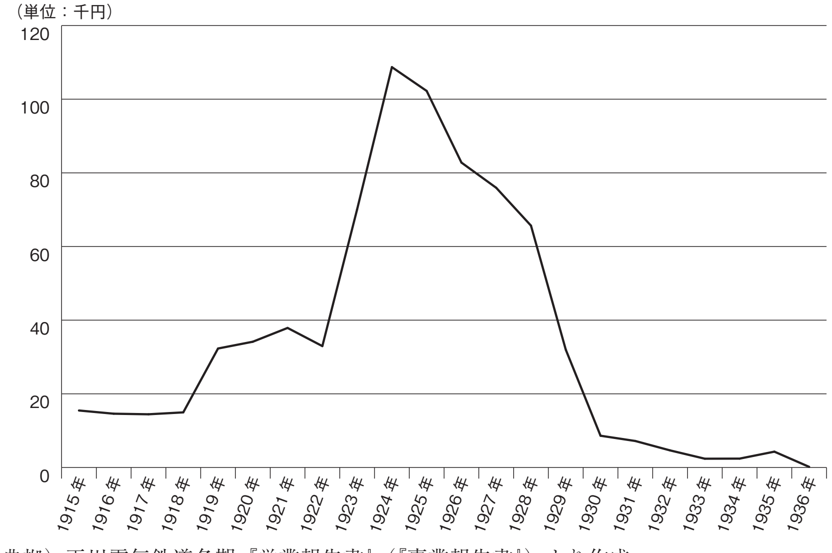
次に、貨物輸送事業について検討していく（図三）。

玉川電気鉄道の貨物輸送の中では、砂利が重要な輸送対象であった。砂利販売を大丸組に委託したことにより、「貨車収入ハ砂利営業ノ改変ニ伴ヒテ、非常ノ激増」[62]をみたとされている。貨物輸送事業の収益は、旅客輸送事業と比べて尠少なものであったが、関東大震災を契機として、飛躍的に増加している。これは、関東大震災後の都市復興における建設工事で必要とされた大量の砂利を、採掘地である玉川から、砧線を経由して幹線へと輸送し、東京市電気局線へと連絡輸送した結果であった[63]。一九二六年を頂点に減少傾向をたどっていくが、復興建設工事における砂利の需要は健在であったとみえて、一九二〇年代は関東大震災発生以前より高水準を維持している。だが、貨物輸送の対象が砂利に大きく依存していたこともあって、復興建設工事の完成と「一般財界ノ不況」により[64]、一九三〇年代の貨物輸送は低調であった。

二－三、旅客輸送事業及び沿線開発事業

砂利の販売事業からの撤退や貨物輸送事業の停滞に比して、順調に業績を伸ばしていたのが旅客輸送事業であった。そもそも、当初の玉川電気鉄道は、「砂利運搬賃ノミヲ以テ予算ヲ取リ、敢テ旅客貨物ニ重キヲ置カサ

図３　玉川電気鉄道貨物輸送事業純益



典拠）玉川電気鉄道各期『営業報告書』（『事業報告書』）より作成。

リシ」方針であったが、「両三年来渋谷停車場昇降人員ノ統計及ヒ普通ノ旅客ヲ調ブルニ、頓ニ全ク数層倍トナレリ」状況であるとして、[65]旅客輸送を積極的に展開する方針へと転じている。

玉川電気鉄道の鉄道事業は旅客輸送事業が主体であったため、図二に示す鉄道事業の業績は旅客輸送事業によって支えられていたと見做すことができる。旅客輸送事業は、一九二〇年代は路線網の拡張に伴い好成績を収めていたが、一九三〇年代に入ると電灯電力事業が高成長した一方で、その不振が顕在化している。ただし、一九三〇年代後半には漸次的な回復傾向を示している。

開業初期の業績は天候に左右されることが大きく、[66]これは郊外への遊覧客による利用が多かったためである。行楽地としての玉川の存在は強く意識されており、「玉川電気鉄道の終点は鮎と蛍の名勝地」とする新聞広告を掲載したことに加えて、[67]幹線の全線開通を記念して、各新聞記者を玉川に招待し鮎漁の宣伝を行うなど、[68]玉川への行楽客の誘因を推進していた。一九一二年までに、旅客の誘因を目的とした菖蒲園や玉川遊園内に「小鳥猿鹿等ヲ増飼シ、又玉川河原ノ兵庫島ニ千坪ヲ借入レ新ニ遊歩場」を開設するなど、[69]行楽施設の拡充に努めていた。

それゆえ、明治天皇の崩御が玉川の鮎漁の時期と重なった際は、遊覧鮎漁などの旅客が見込まれなかったため、乗客数が減少したという(70)。この玉川遊園は、一九一三年に「浅草花屋敷持主大瀧氏ニ使用ヲ一任」する形で経営を委託しているが(71)、一九一六年には再び直営事業化している(72)。さらに、「納涼客誘引ノ為メ、遊園地、兵庫島及玉川沿岸等ニ高燭力ノ『イルミネーション』ヲ点火」することなどを計画していた(73)。一九二二年には第二遊園地を開園しているが(74)、その後の同園は恒常的な赤字事業であった。

　こうした中で、旅客輸送事業にとって、関東大震災の与えた影響は大きかった。関東大震災により富士瓦斯紡績の発電設備が故障した結果、発生後二十日間は営業ができなかったが、一〇月以降は「多数ノ遭難者ガ沿線ニ来往」したため、乗客数の増加をみたという。そして、「斯ル形成ハ永続スベキ性質ヲ有シ、激震ニ堪ヘタル沿線ハ住宅地トシテ最モ好適ナル事ヲ立証セル次第ナルヲ以テ、帝都ノ復興ニ伴ヒ沿線ノ発展ハ一層著シキモノアルベク、当会社ハ此ノ趨勢ニ応ジ、遺漏ナキ施設ヲナシ、震災ヲ転ジテ福タラシメン事ヲ期ス」としている(75)。これ以降、「沿線居住者ノ激増」や「沿線ノ発展ニ伴フ乗客ノ自然的増加」により(76)、旅客輸送事業の業績は伸びていった。当該時期には、玉川プールやテニスコートを建設するなど(77)、更なる旅客誘引のための事業を展開している。

　だが、一九三〇年代に入ると「一般財界ノ不況ト緊縮ニ伴フ結果」(78)により、業績は下降の一途をたどる。こうした状況に対して、定期券や各種回数券の導入を計り、「各々其割引歩合ヲ増シ、一時的減収ヲ忍ンデ他日ノ増収ヲ期」(79)す方針を打ち出し、固定客の確保に注力している。その結果、前年同期に比して、一九三四年上半期には、まずは乗客数の増加を達成し(80)、翌一九三五年上半期には収入の増加を達成している(81)。こうした方針は沿線地域の住宅地化を前提としたものであった。尚、玉川電気鉄道は、住宅や商店向けの家屋を建設しているが(82)、これは若干数に過ぎず、自ら積極的な宅地開発は行わなかった。

　以上のように検討すると、砂利輸送と販売を目的としながらも、旅客輸送へと主軸を移していき、それに伴い玉川の行楽地化を展開させていったことが分かる。また、関東大震災は一時的な好成績を現出させたが、一九三〇年代前半には収益は低下し、厳しい状況下におかれてい

た。その後は、漸次的な景気の回復に伴い、徐々に業績を回復させていった[83]。

三　玉川電気鉄道の経営陣と株主

本節では、玉川電気鉄道の経営陣と彼らを支えた株主に関して検討する。

三－一、経営陣

まずは、玉川電気鉄道の経営陣を検討する（表二）。先述したように、鉄道建設の資金の窮乏に悩まされていた玉川電気鉄道に資金を提供したのは、東京信託であった。東京信託とは一九〇六年四月二八日に岩崎一によって興された会社で、不動産信託業を中心に、売買の斡旋や土木建築工事の監督などを主な業務としていた。岩崎一が三井家に出入りしていた関係から、東京市内の三井家所有の土地家屋の管理を任されていた[84]。また、同社には慶應義塾出身者が多数集まっていた。当時、東京信託は世田ヶ谷新町に住宅建築を計画していた関係から、玉川電気鉄道に対して優先株を発行することを条件に、二〇万円の融資を申し出た。この案件が一九〇六年一〇月九日の臨時株主総会で承認されると同時に、経営陣の大幅な交代が行われ、東京信託より永松達吾が専務取締役に、北川礼弼や岩崎一らが取締役に就任している[85]。永松達吾は慶應義塾を卒業後、横浜で生糸の貿易業に従事し、時事新報経済部主任や交詢社評議員などを務めた人物である[86]。彼は玉川電気鉄道の開業に尽力した一方で、その後の業績不振により専務取締役を退任し、一九〇九年三月一一日の臨時株主総会で津田興二が後任に就任している[87]。

津田興二は豊前国中津藩の剣術指南役の家に生まれ、開成学校に学んだ後は県立中学校の校長などを務めた。その後、同郷の福澤諭吉が主宰した慶應義塾に学び、卒業後は福岡師範学校や新潟新聞、大務新聞を経て、時事新報の政治経済記者として活躍した。この間に実業界との交流を深めていき、一八九二年に三井家に入る。三井家時代には三井高保の代理として富岡製糸場の払い下げ入札に参加し、同工場長や三井物産横浜支店支店長などを務め、製糸業の調査のための欧米視察後に、再び富岡製糸場工場長に就任している。富岡製糸場が原合名会社に売却されると、彼は原富太郎の委嘱により総監督として富岡製糸場に残ったが、一九〇六年にこれを辞し、東京信託をはじめ東京リボンや泰東同文局、購買組合共栄社に関係していた。こうした経歴に対して、「氏が経来

表2　玉川電気鉄道役員

氏名	役職	就任時期	辞任時期	備考
渡邊熊之進	専務取締役／取締役	M36.10.4	M39.1.3	発起人
坊城俊章	取締役	M36.10.4	M39.5.25	陸軍中佐
力石八十綱	取締役	M36.10.4	M39.7.26	旧大洲藩士
早川政廣	取締役／監査役	M36.10.4	S2.12.21	徳川達孝家家令
本田親雄	相談役	M36.10.4	―	
青山幸宜	相談役／取締役／専務取締役	M36.10.4	T15.6.21	旧郡上藩主、十五銀行
柳澤保惠	相談役	M36.10.4	―	学習院
根津嘉一郎	相談役	M36.10.4	M39.-	
谷岡慶治	相談役	M36.10.4	―	
田中筑閣	相談役	M36.10.4	―	
江川良純	監査役	M38.6.25	M39.9.26	
石川吉兵衛	取締役	M39.7.16	M39.9.26	
井上敬次郎	取締役	M39.7.16	M39.9.26	東京市街鉄道、東京市電気局、鬼怒川水力電気
鹽田奥造	取締役	M39.7.16	T13.12.20	大阪市電気電話、明治石油、衆議院議員
井出繁三郎	監査役	M39.7.16	M41.12.28	東京帝大司法省、逓信省、鉄道省
鈴木安次郎	監査役	M39.7.16	M42.3.1	
永松達吾	専務取締役／取締役	M39.10.9	M42.7.23	慶應義塾、時事新報、東京信託
岩崎一	取締役／監査役	M39.10.9	T4.11.26	慶應義塾、三井銀行、東京信託
北川礼弼	専務取締役／取締役	M39.10.9	S5.12.8	慶應義塾、千代田生命、日本徴兵保険、東京信託
村上定	監査役	M39.10.9	S4.12.31	慶應義塾、改新新聞、山陽鉄道、三十三銀行、共同火災保険、東京信託
津田興二	専務取締役／取締役	M42.3.11	S3.11.30	慶應義塾、富岡製糸場、三井物産、東京信託
井上篤太郎	取締役	T2.3.17	S11.10.22	明治大学、富士瓦斯紡績、京王電気軌道
上野山重太夫	監査役	T2.3.17	T4.6.23	東京帝大、木村実業、遠山商店、日華紡績、富士瓦斯紡績
林和太郎	取締役／支配人	T4.6.23	T6.11.?	慶應義塾、山陽鉄道会社、帝国鉄道庁（参事）
横溝萬吉	監査役	T4.6.23	T5.12.23	鐘ヶ淵紡績、富士瓦斯紡績
藤井諸照	監査役	T5.12.23	T13.12.20	富士瓦斯紡績
和田豊治	相談役	T6.12.19	T14.3.14	慶應義塾、三井銀行、富士瓦斯紡績、九州水力電気
棟居喜九馬	取締役	T7.6.21	S3.6.21	東京帝大、逓信省（電気局長）、東京電燈、洗足幼稚園
永井菅治	支配人	T7.（下半期）	T10.（上半期）	
湯川萬壽夫	支配人	T10.（上半期）	T13.12.-	富士瓦斯紡績
金光庸夫	取締役／監査役	T12.12.23	S11.10.22	衆議院議員、大正生命
波多野承五郎	取締役	T13.12.20	S4.9.16	慶應義塾、時事新報、外務省、三井銀行、東京信託
鵜飼重雄	支配人／取締役／常務取締役	T13.12.-	S11.10.22	慶應義塾、千代田生命
門野幾之進	相談役	T13.（下半期）	S11.（下半期）	慶應義塾、千代田生命
森村開作	相談役	T13.（下半期）	S3.（下半期）	慶應義塾、九州水力電気、富士瓦斯紡績、明治製糖、森村組
伊藤欣亮	取締役	S2.12.21	S3.4.28	慶應義塾、時事新報、日本新聞
村瀬末一	取締役	S4.12.21	S11.10.22	慶應義塾、東京電灯、名古屋電灯、大同電力
平沼亮三	監査役／取締役社長	S4.12.21	S11.10.22	慶應義塾、貴族院議員、横濱市会議長
金澤冬三郎	監査役	S5.6.23	S11.10.22	慶應義塾、大日本製糖
後藤国彦	監査役	S5.12.22	S11.10.22	法政大学、川崎財閥、京成電気軌道、王子電気軌道、東洋製鉄
五島慶太	取締役社長	S11.10.22	S13.4.1	東京帝大、鉄道省、目黒蒲田電鉄
篠原三千郎	常務取締役	S11.10.22	S13.4.1	東京帝大、服部時計店、目黒蒲田電鉄
諸明圭造	取締役	S11.10.22	S13.4.1	目黒蒲田電鉄
中川正左	取締役	S11.10.22	S13.4.1	東京帝大、鉄道省（次官）、目黒蒲田電鉄、東京地下鉄道
丹羽武朝	取締役	S11.10.22	S13.4.1	東京帝大、鉄道省（監督局）、目黒蒲田電鉄
松浦由太郎	取締役	S11.10.22	S13.4.1	鉄道省（監督局）
渋澤秀雄	監査役	S11.10.22	S13.4.1	東京帝大、東京宝塚劇場、後楽園スタジアム
小宮次郎	監査役／取締役	S11.10.22	S13.4.1	東京帝大、鉄道省（電気課長）、目黒蒲田電鉄
山本知太郎	監査役	S11.10.22	S12.12.24	東京横浜電鉄、日米自動車
竹内壽平	取締役	S12.6.25	S13.4.1	
渡辺利二郎	監査役	S12.12.24	S13.4.1	東京帝大、渡辺銀行、東京横浜電鉄
守隨眞一郎	監査役	S12.12.24	S13.4.1	

典拠）玉川電気鉄道各期『営業報告書』(『事業報告書』)；慶應義塾「塾員名簿」、「マイクロフィルム版福澤関係文書」、雄松堂；東京急行電鉄株式会社編集兼発行『東京横浜電鉄沿革史 』、1943年；三木田十五『財界学閥展望』、不動書房、1933年；富士紡績株式会社編集兼発行『富士紡績百年史』、1997年；三田商業研究会『慶應義塾義塾出身名流列伝』、実業之世界社、1906年；五十嵐榮吉『大正人名辞典』、『大正人名辞典Ⅱ』『昭和人名辞典』、日本図書センター、1987年；福沢諭吉事典編集委員会編『福澤諭吉事典』、慶應義塾大学出版会、2010年；「デジタル版日本人名大辞典+Plus」、講談社；1916年9月22日付『大阪朝日新聞』；橘川武郎「日本における信託会社の不動産業経営の起源 :1906～1926年の東京信託の不動産業経営」、『不動産業に関する史的研究』、日本住宅総合センター、1995年、: 138頁-168頁；筒井正夫「日清戦後, 富士紡績会社の経営危機とその克服過程―和田豊治の経営・労務改革（1）―」、『滋賀大学経済学部研究年報』Vol.18、2011年、21頁-61頁などにより作成。

註1）役職名に複数の記載のあるものは、原則として、就任順に記載した。

註2）表中の「M」は明治を、「T」は大正を、「S」は昭和をそれぞれ示す。

りし事業の跡を顧みれば、悉く創業に非ずんば改革になり、而も皆盛運に赴かざるなく、氏亦此両者を以て得意となす」と評価されていた[88]。こうした点を考慮すると、津田興二は玉川電気鉄道の再建のために抜擢されたものと考えられる。そして、彼のもとで先述のような沿線開発や玉川の行楽地化などが推進されていったのである。尾川武夫（玉川電気鉄道電灯課長、後に東京急行電鉄副社長）が、「津田専務が玉川電気鉄道を形にしたんです」と述懐しているように[89]、玉川電気鉄道が津田興二に負うところは尠少ではなかったことであろう。

　津田興二は、同郷かつ慶應義塾の同窓でもある和田豊治に対して、富士瓦斯紡績からの四〇万円の投資と受電契約を取り付けている。これを契機として和田豊治が玉川電気鉄道の相談役に就任している[90]。結果として、玉川電気鉄道の経営陣には慶應義塾出身者が多数おり、同社は「三田出の元老として嘖々の名声ある津田氏を専務取締役とし、其他和田氏、北川氏以下、何れも同窓で且つ実業界に聞こえた人々」[91]によって経営されていると評されていた。

　津田興二の跡を継いだのは北川礼弼であった。彼は福井県敦賀郡の出身で、慶應義塾時代には自由民権運動に熱を入れるも、その後は門野幾之進と共に千代田生命の創立に尽力し、同社の専務取締役を務めた人物である[92]。東京信託から参入した古参の取締役であることに加えて、当時の玉川電気鉄道の資本基盤であった千代田生命を代表する立場としての就任であった。北川礼弼の死後は、社長・常務体制へと移行し、一九三〇年一二月二二日に平沼亮三と鵜飼重雄がそれぞれ就任している[93]。両名とも慶應義塾の出身である[94]。

　この時期より業績は低下していき、一九三六年一〇月二二日、玉川電気鉄道は東京横浜電鉄（現在の東京急行電鉄）の傘下に入り、五島慶太の社長就任とともに、東京横浜電鉄より経営陣が多数派遣されている。その多くが、東京帝国大学から鉄道省の官僚を経て、五島慶太のもとに東京横浜電鉄に入社した人物であった[95]。

三－二、株主

　最後に、こうした経営陣を支えた株主の変遷に関して検討する（表三）。先述のように、草創期の玉川電気鉄道に資金を提供したのは東京信託であった。その後、津田興二の希望により富士瓦斯紡績からの投資を受けていた。だが、関東大震災による打撃と翌年の和田豊治の死

表3　玉川電気鉄道主要株主

《1907年上半期》		《1913年上半期》		《1914年下半期》	
株主	株数	株主	株数	株主	株数
青山幸宜	810	和田豊治	7,300	和田豊治	2,000
徳川達孝	568	青山幸宜	1,104	森村開作	2,000
岩崎一：東京信託	410	徳川達孝	568	川崎栄助	2,000
石川津奈	324	加藤泰秋	408	青山幸宜	1,104
吉家捨蔵	312	井上篤太郎	400	鈴木辰五郎	574
力石八十綱	284	石川津奈	324	徳川達孝	568
山本正和	250	吉家敬造	312	持田巽	500
桜井平兵衛	240	鈴木辰五郎	289	高橋茂澄	500
坊城俊徳	220	山本正和	250	稲延利兵衛	500
大塚竹次郎	200	坊城俊良	220	加藤泰秋	408
総株数	12,000	総株数	20,000	総株数	20,000

《1915年下半期》		《1919年上半期》		《1919年下半期》	
株主	株数	株主	株数	株主	株数
和田豊治	2,000	金光庸夫：日本教育生命保険	2,000	金光庸夫：日本教育生命保険	6,000
森村開作	2,000	和田豊治	1,500	和田豊治	4,500
川崎栄助	2,000	小出収：内国貯蓄銀行	1,111	森村開作：森村同族会社	3,255
青山幸宜	661	森村開作：森村同族会社	1,085	森村開作	3,000
持田巽	500	森村開作	1,000	川崎栄助	3,000
稲延利兵衛	500	川崎栄助	1,000	小出収：内国貯蓄銀行	2,763
高橋茂澄	400	青山幸宜	791	青山幸宜	1,391
植松好仁：内国貯蓄銀行	387	徳川達孝	341	津田興二	1,208
徳川達孝	341	持田巽	300	北川礼弼	1,145
鈴木辰五郎	312	北川礼弼	275	持田巽	900
総株数	16,000	総株数	16,000	総株数	50,000

《1921年上半期》		《1923年上半期》		《1925年上半期》	
株主	株数	株主	株数	株主	株数
和田豊治：富士瓦斯紡績	9,500	和田豊治：富士瓦斯紡績	17,100	金光庸夫：日本教育生命保険	10,550
金光庸夫：日本教育生命保険	6,000	金光庸夫：日本教育生命保険	11,100	門野幾之進：千代田生命保険	9,000
森村開作：森村同族会社	3,000	金光庸夫：大正生命保険	5,196	矢野恒太：第一生命保険	5,000
小出収：内国貯蓄銀行	2,863	足立壮：日本徴兵保険	3,783	足立壮：日本徴兵保険	3,787
石田友吉	1,457	鈴木威：内国貯金銀行	3,783	鈴木威：内国貯金銀行	3,783
青山幸宜	1,391	石田友吉	3,633	石田友吉	3,507
北川礼弼	1,145	田村周蔵：新日本火災海上保険	3,627	田村周蔵：新日本火災海上保険	3,027
津田興二	808	北川礼弼	2,500	北川礼弼	2,500
松尾鶴太：日之出商会	804	津田興二	2,215	金光庸夫：大正生命保険	2,486
加藤泰秋	773	森村開作：森村同族会社	2,000	津田興二	2,115
総株数	50,000	総株数	110,000	総株数	110,000

《1925年下半期》		《1931年上半期》		《1937年上半期》	
株主	株数	株主	株数	株主	株数
門野幾之進：千代田生命保険	18,000	鈴木威：内国貯金銀行	28,284	松浦由太郎：日本興業	147,532
金光庸夫：日本教育生命保険	17,300	足立壮：日本徴兵保険	22,299	矢野恒太：第一生命保険	7,840
矢野恒太：第一生命保険	10,000	門野幾之進：千代田生命保険	20,500	朝吹常吉：帝国生命保険	5,000
鈴木威：内国貯金銀行	7,566	村瀬末一：大同土地興業	13,466	津村重紀	3,540
足立壮：日本徴兵保険	7,566	金光庸夫：日本教育生命保険	11,050	北川日出二郎	3,410
石田友吉	7,014	金光庸夫：大正生命保険	9,176	太田新吉：第一徴兵保険	1,500
田村周蔵：新日本火災海上保険	6,990	田村周蔵：新日本火災海上保険	7,040	伊東武	1,000
金光庸夫：大正生命保険	6,586	北川日出二郎	4,910	徳川家孝	1,000
津田興二	5,230	五島慶太：目黒蒲田電鉄	4,500	湯山保寿	800
北川礼弼	4,850	朝吹常吉：帝国生命保険	4,000	稲垣丹次郎	800
総株数	250,000	総株数	250,000	総株数	250,000

典拠）玉川電気鉄道各期『営業報告書』（『事業報告書』）より作成。
註1）本表作成に関しては、特に増資の時期に留意し、各期毎に上位10名を記載した。
註2）玉川電気鉄道の資本金の変遷は以下の通り。1903年、40万円；1906年、60万円；1913年100万円；1915年80万円；1918年、250万円；1922年、550万円；1925年、1250万円。

去により、同社は玉川電気鉄道から資金を引き揚げることとなる。津田興二は、同窓である千代田生命の門野幾之進に懇願し、その結果、同社がこれを肩代わりしている。これに伴い、経営陣の入れ替えも起きており、富士瓦斯紡績から来ていた湯山萬壽夫にかわって、千代田生命より入社した鵜飼重雄が支配人に就任している。[96] この千代田生命は「社長門野幾之進以下、一人の異学閥をも交へないオール・ケイオウ」[97] と評されていた会社であり、「三田出の元老」が自らの関係を駆使して資金を調達していたといえよう。

　千代田生命をはじめとした多くの保険会社が玉川電気鉄道に投資を行っているが、これは電気鉄道事業が生命保険などの保険会社にとって恰好の投融資対象と考えられていたことによる。[98] また日本教育生命や大正生命保険の金光庸夫も積極的に投資を行っているが、彼は京王電気鉄道や王子電気軌道にも投資を行い、両社の経営に参画していた人物である。[99]

　こうした中で、玉川電気鉄道の業績が低下していくと、渋谷に百貨店及び地下鉄の建設を計画していた東京横浜電鉄の五島慶太が、玉川電気鉄道の買収を企図していく。彼はまず友好的買収を鵜飼重雄らに申し入れるも、これを拒否されたため、敵対的テーク・オーバーに踏み切り、内国貯蓄銀行や日本教育生命、大正生命、千代田生命等の大株主を説得して、その持株を買収した。岡崎哲二が指摘するように、この買収行動はパフォーマンスの低下した経営陣を刷新する上で、有効に機能したのである。[100] その後、玉川電気鉄道は東京横浜電鉄と合併するのである。

　このように、玉川電気鉄道の経営陣と株主の中心は、東京信託から資金提供を受けて以降、慶應義塾出身者及びその経営企業であったことが確認できた。

おわりに

　以上、本稿では玉川電気鉄道の展開に関して、特に発起人や経営者の動向に留意しながら議論を進めてきた。その結果、以下の三点が明らかとなった。第一に、会社設立以前は、先行研究が強調する世田ヶ谷村の居住者のみならず、渡邊熊之進が率先して計画を推進していたことである。鉄道設立活動に関する彼の動機や見解は定かではないが、[101] 沿線地域居住者と共同一致して計画を立ち上げたことは、その後の玉川電気鉄道の開業の前提となったという点において意義があった。第二に、草創期

の玉川電気鉄道は、採掘販売を伴う砂利関係の事業を重視していたが、設備の不備や利用者の動向により、旅客輸送に主軸を転換していったことである。特に関東大震災後には、都市の郊外への拡張に伴い、業績を伸長させていったことは、こうした転換の帰結であったと言えよう。第三に、東京信託からの資金提供を契機として、結果的に慶應義塾出身の企業家が玉川電気鉄道に多数参画し、同社は彼らによって経営されていたことである。特に富士瓦斯紡績や千代田生命から資金を調達する際には、津田興二の個人的な関係性が重要な意味を持っていた。専門経営者である津田興二は、市場からの資金調達に加えて、特定の企業からの安定的な資金調達を希望したのである。

近年の経営史研究の中では、産業革命期の企業勃興の原動力として「企業家ネットワーク」の存在の優位性が議論されている[102]。こうしたネットワークが鉄道建設活動に際して、特に資金調達の面で機能していたことは実証的に解明されている[103]。こうした研究を念頭におくとすれば、本稿での分析により、慶應義塾出身者による「学閥ネットワーク」なるものの存在を提起することも可能であるかもしれないが、現在の筆者にはその意図はない。なぜならば、本稿の指摘は、玉川電気鉄道の経営に際して、慶應義塾出身者による学閥のコネクションが機能したという一事例に限定されるためである。当然ながら、一企業のみを取り上げて「ネットワーク」を議論することは早計に過ぎる。作業仮説として「学閥ネットワーク」を提起するとするのならば、これを実証することは今後の筆者の課題といえよう。

民間主体による巨額な他人資本を必要とするインフラ整備事業である玉川電気鉄道では、資金的な裏付けのない者が計画を発起したため、その後に継承する企業家が充分な資金を調達することが、成業のため必要であった。こうした事例は、筆者の検討によると、東京の電気鉄道を例とすれば、城東電気軌道や王子電気軌道も同様であると考えられる。本稿では紙数の関係上、これらの鉄道に関して言及することは不可能であるため、別稿をもって明らかにすることを課題としつつ、本稿ではこうした展開過程の可能性のみを指摘することに留めておく。

註

(1) 渡邉恵一「軽便鉄道法の成立―国有化後における鉄道政策の一側面―」、『立教大学経済学論集』第三七号、八

九頁－一一五頁。

（2）中西健一『日本私有鉄道史研究増補版』、ミネルヴァ書房、一九七九年。

（3）鈴木勇一郎「玉川電気鉄道の生成と世田谷地域社会の動向」、『史友』二八号、六九頁－八三頁；同「近郊農村の都市化と宅地開発―東京府荏原郡世田谷町における開発を事例として―」、『近代日本の大都市形成』、岩田書院、二〇〇四年、二七五頁－二九八頁。

（4）東京急行電鉄株式会社社史編纂事務局編『東京急行電鉄五〇年史』、一八三頁。

（5）『明治卅年　文書類纂　土木』、東京府文書、東京都公文書館所蔵（東京府文書の所蔵先は以下同様）、六二二－Ｂ四－〇二。史料の引用に際しては、原則として、常用自体・現代仮名遣いで表記し、文書の収録簿冊は初出時のみ請求番号を付した。

（6）「東乙第六七号ノ内」、『明治三十三年　文書類纂　土木第一〇巻』、東京府文書、六二四－Ｄ五－一三。

（7）「御届」『明治卅年　文書類纂　土木』、東京府文書。尚、一部の出願関係書類は、高木正年の単独若しくは両名による連名で提出されていることから、高木正年は特に補佐的な立場にいたと推察される。

（8）「玉川砂利電気鉄道発起人死亡届」、『明治卅年　文書類纂　土木』、東京府文書。本史料は一九〇〇年四月五日に作成されたものである。

（9）鈴木勇一郎「玉川電気鉄道の生成と世田谷地域社会の動向」。

（10）「御届」『明治卅年　文書類纂　土木』（東京府文書）。

（11）東京急行電鉄株式会社杉本寛一編『東京横浜電鉄沿革史』、一三二頁。

（12）「印鑑証明」、『大正六年　土木課　鉄道軌道　冊ノ二一』、東京府文書、三〇二－Ｄ八－一一。

（13）「玉川砂利電気鉄道」、『東京朝日新聞』、一九〇一年一一月一三日付。

（14）鈴木勇一郎「玉川電気鉄道の生成と世田谷地域社会の動向」は、世田ヶ谷地域における鉄道の拡充の挫折を、渡邊熊之進が「第一線を退いて代わって外部の資本家が経営の実権を掌握するところとなった」ためであるとしているが、本稿の分析により、一九〇五年時点の玉川電気鉄道は、草創期より世田ヶ谷周辺の発起人と共同していた渡邊熊之進の影響力下にあったことは明らかである。そのため、路線網の変更は彼とは異なる「外部の資本家」によってなされたとする見解は、修正せざるを得ないであろう。

（15）「玉川砂利電気鉄道延長線路変更ノ件ニ付追願」、『明治三十三年　文書類纂　土木　第一〇巻』、東京府文書。同史料によると、この延長路線に関する計画は、一八九七年一一月一三日に一度提出されたものであるが、その詳細及び再提出段階との差異は、管見の限り、関連する史料が未発見のため不明である。これは一八九八年三月八日付を以て不認可となっている。

（16）「決議上申」『明治卅一年　文書類纂　第一種　地方行政府会第二』、東京府文書、六二二－Ａ二－〇七。

(17)「玉川砂利電気鉄道延長線路変更ノ件ニ付追願」、『明治三十三年 文書類纂 土木 第一〇巻』、東京府文書。
(18)「玉川砂利電気鉄道布設延長線路変更願申達案」、『明治三十三年 文書類纂 土木 第一〇巻』、東京府文書。
(19) 両計画の関係に関しては、鈴木勇一郎「玉川電気鉄道の生成と世田谷地域社会の動向」に詳しい。
(20) 東京急行電鉄株式会社社史編纂事務局編『東京急行電鉄五〇年史』、一八三頁。
(21) 東京急行電鉄株式会社杉本寛一編『東京横浜電鉄沿革史』、二三二頁－二三三頁。尚、第一回の株式払込の期限は、一九〇三年七月一〇日であった（「玉川電鉄第一回払込」、『東京朝日新聞』、一九〇三年六月一四日付）。
(22) 渋谷駅編集兼発行『渋谷駅一〇〇年史―忠犬ハチ公五〇年―』、一九八五年、四九頁。
(23)『明治卅八年 文書類纂 土木 鉄道 第一巻』、東京府文書、六二六－A三－一七。
(24)「土地収用法ニ依ル玉川電気鉄道株式会社軌道敷設事業認定ノ件」、『公文雑纂 明治三十八年 第十三巻 内務省一』、国立公文書館所蔵、本館－二A－〇一三－〇〇・纂〇〇八七二一〇〇。
(25)『明治卅八年 文書類纂 土木 鉄道 第一巻』、東京府文書。
(26) 同右。
(27)「玉川電気鉄道軌道工事一部施工認可之義ニ付稟申」、「内務省指令東甲第一〇七六号」、『明治卅八年　文書類纂 土木 鉄道 第一巻』、東京府文書。
(28)『明治卅八年 文書類纂 土木 鉄道 第一巻』、東京府文書。
(29) 同右。
(30) 同右。
(31)「玉川電鉄工事の紛擾」、『東京朝日新聞』一九〇五年四月九日付；「玉川電鉄工事紛擾の真相」、同前、同年四月一一日付。
(32)「玉川電鉄工事の直営」、『東京朝日新聞』、一九〇五年四月一四日付。
(33)『明治卅八年 文書類纂 土木 鉄道 第一巻』、東京府文書。
(34)「御届」、『明治卅八年 文書類纂 土木 鉄道 第一巻』、東京府文書。
(35) 東京急行電鉄株式会社社史編纂事務局編『東京急行電鉄五〇年史』、一八四頁。
(36) 東京急行電鉄株式会社杉本寛一編『東京横浜電鉄沿革史』、二三三頁。
(37)「玉川電気鉄道総会」、『東京朝日新聞』、一九〇五年一二月二八日付。
(38) 東京急行電鉄株式会社杉本寛一編『東京横浜電鉄沿革史』、二三三頁－二三四頁。
(39) 京王帝都電鉄株式会社総務部編集兼発行『京王帝都電鉄三〇年史』、七頁。
(40)「社名改称届」、「委任状」『大正六年 土木課 鉄道軌道冊ノ二一』、東京府文書、三〇二－D八－一二。
(41)「東京乗合自動車出願」、『東京朝日新聞』、一九〇六年

一一月二五日付：「新発明の四輪車」、『読売新聞』、一九〇九年三月二八日付。
(42) 「決議録」、『明治三十九年 文書類纂 土木』、東京府文書、六二七‐B三‐一二。
(43) 同右。
(44) 「玉川電気鉄道株式会社請願許可」、『明治三十九年 文書類纂 土木』、東京府文書。
(45) 「玉川電気紛擾」、『東京朝日新聞』、一九〇六年六月三〇日付：「玉川電鉄総会の紛擾」、同前、同年七月一日付：「玉川電鉄訴訟となる」、同前、同年七月二日付。
(46) 「玉川電気紛擾」、『東京朝日新聞』、一九〇六年六月三〇日付。
(47) 東京急行電鉄株式会社杉本寛一編『東京横浜電鉄沿革史』、二三四頁‐二三五頁。
(48) 「玉川電鉄開通初日の景況」、『東京朝日新聞』、一九〇七年三月八日付。
(49) 東京急行電鉄株式会社社史編纂事務局編『東京急行電鉄五〇年史』、一七七頁。
(50) 同右。
(51) 富士紡績株式会社編集兼発行『富士紡績百年史上』、一九九七年、一五五頁。
(52) 井上篤太郎翁傳記刊行会編集兼発行『井上篤太郎翁』、一九五三年、七〇頁。
(53) 中村尚史『地方からの産業革命』、名古屋大学出版会、二〇一〇年、三〇五頁。
(54) 東京急行電鉄株式会社所蔵史料。史料の閲覧に際しては、同社のデータベース内に保存されている画像を活用させて頂いた。
(55) 「玉川電気鉄道総会」、『東京朝日新聞』、一九〇五年一二月二八日付。
(56) 『明治四十三年 文書類纂 土木 第二巻』、東京府文書、六二九‐C三‐一六。〔 〕内の記載は手書きで加筆された箇所を示す。尚、本史料は、一九一〇年六月八日付で出された東京府よりの照会に応える形で提出されたものである。
(57) 玉川電気鉄道第八期『事業報告書』、一九〇七年上半期。
(58) 東京鉄道局運輸課編集兼発行『砂利に関する調査』、一九二五年、一五頁。
(59) 「東京市の膨張と郊外の電鉄事業」、『中外商業新報』、一九一二年六月一五日付。
(60) 玉川電気鉄道第一六期『事業報告書』、一九一一年上半期。
(61) 玉川電気鉄道各期『営業報告書』（『事業報告書』）。
(62) 玉川電気鉄道第一六期『事業報告書』、一九一一年上半期。
(63) 玉川電気鉄道第四二期『営業報告書』、一九二四年上半期。
(64) 玉川電気鉄道第五三期『営業報告書』、一九二九年下半期。
(65) 「玉川電気鉄道会株式社設計ノ説明概要」、東京急行電鉄株式会社所蔵史料。

(66) 玉川電気鉄道第一六期『事業報告書』、一九一一年上半期；同第一八期『事業報告書』、一九一二年上半期。

(67) 「玉川の鮎漁（六月一日より）と蛍狩」、『東京朝日新聞』、一九〇七年六月二日付。

(68) 「玉川電鉄全通」、『東京朝日新聞』、一九〇七年八月三日付。

(69) 玉川電気鉄道第一六期『事業報告書』、一九一一年上半期；同第一九期『事業報告書』、一九一二年下半期。

(70) 玉川電気鉄道第一九期『事業報告書』、一九一二年下半期。

(71) 玉川電気鉄道第二〇期『事業報告書』、一九一三年上半期。

(72) 玉川電気鉄道第二七期『事業報告書』、一九一六年下半期。

(73) 玉川電気鉄道第三六期『事業報告書』、一九二一年上半期。

(74) 東京急行電鉄株式会社社史編纂事務局編『東京急行電鉄五〇年史』、一八七頁。

(75) 玉川電気鉄道第四一期『営業報告書』、一九二三年下半期。

(76) 玉川電気鉄道第四三期『営業報告書』、一九二四年下半期；同第四四期『営業報告書』、一九二五年上半期。

(77) 玉川電気鉄道第四五期『営業報告書』、一九二五年下半期；同四八第『営業報告書』、一九二七年上半期。

(78) 玉川電気鉄道第五五期『営業報告書』、一九三〇年下半期。

(79) 玉川電気鉄道第六一期『営業報告書』、一九三三年下半期。

(80) 玉川電気鉄道第六二期『営業報告書』、一九三四年上半期。

(81) 玉川電気鉄道第六四期『営業報告書』、一九三五年上半期。

(82) 玉川電気鉄道第四三期『営業報告書』、一九二四年下半期；同第四六期『営業報告書』、一九二六年上半期。

(83) 玉川電気鉄道各期『営業報告書』（『事業報告書』）。

(84) 麻島昭一「日本最古の信託会社—東京信託の分析—」、『本邦信託会社の史的研究—大都市における信託会社の事例分析—』、日本経済評論社、二〇〇一年、二一頁-五一頁。

(85) 東京急行電鉄株式会社杉本寛一編『東京横浜電鉄沿革史』、二三四頁-二三五頁。

(86) 三田商業研究会編『慶應義塾出身名流列伝』、実業之世界社、一九〇九年、四四一頁-四四二頁。

(87) 東京急行電鉄株式会社杉本寛一編『東京横浜電鉄沿革史』、二三六頁。

(88) 三田商業研究会編『慶應義塾出身名流列伝』、三九九頁-四〇〇頁；「富岡製糸場公売開札」、『東京朝日新聞』、一八九三年九月一二日付。

(89) 東京急行電鉄株式会社社史編纂事務局編『東京急行電鉄五〇年史』、一八八頁。

(90) 東京急行電鉄株式会社杉本寛一編『東京横浜電鉄沿革史』、二三七頁。

(91) 鈴木八郎『株式短評』、同好会出版部、一九一五年、九〇頁。

(92) 三田商業研究会編『慶應義塾出身名流列伝』、七九九頁‐八〇〇頁。

(93) 東京急行電鉄株式会社杉本寛一編『東京横浜電鉄沿革史』、二四五頁‐二四六頁。

(94) 三木田十五『財界学閥展望』、不動書房、一九三三年、六五頁‐六六頁。

(95) 東京急行電鉄株式会社杉本寛一編『東京横浜電鉄沿革史』、二四七頁。

(96) 東京急行電鉄株式会社杉本寛一編『東京横浜電鉄沿革史』、二四三頁‐二四五頁。

(97) 三木田十五『現代学閥展望』、九〇頁。

(98) 小川功「明治末期、大正初期における生保の財務活動―電灯、電鉄事業への関与を中心として―」、『生命保険経営』第四八巻第五号、七八頁‐一〇〇頁。

(99) 王子電気軌道・京王電気鉄道各期『営業報告書』。

(100) 岡崎哲二「日本におけるコーポレート・ガバナンスの発展―歴史的パースペクティブ―」、日本銀行金融研究所『金融研究』第一三巻第三号、五九頁‐九五頁。

(101) 渡邊熊之進の企業者活動に対する動機に関して、シュンペーターの見解を援用するならば、単なる経済的な利潤の獲得のみならず、私的王国の建設や勝利意識、創造の喜びといったものが想起される（J・A・シュンペーター、塩野谷祐一・中山伊知郎・東畑精一訳『経済発展の理論―企業者利潤・資本・利子及び景気の回転に関する一研究』、岩波書店、一九三七年。

(102) 鈴木恒夫・小早川洋一・和田一夫『企業家ネットワークの形成と展開』、名古屋大学出版会、二〇〇九年。

(103) 代表的なものとして、石井里枝『戦前期日本の地方企業―地域における産業化と近代経営』、日本経済評論社、二〇一三年を挙げておく。

【謝辞】史料閲覧に際し、東京急行電鉄株式会社に大変にお世話になった。同社には、貴重な史料の閲覧をご快諾頂いた。特に御社名を挙げて、感謝申し上げたい。

【付記】本稿は、平成二五年度経営史学会関東部会六月例会（於東洋大学）での報告を基に、その一部をもって作成した。貴重なコメントを頂いた先生方に、特に感謝申し上げる。