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

| | |
|---|---|
| Title | 戦前期東京における電気鉄道の設立と展開 :<br>城東電気軌道・王子電気軌道を事例として |
| Sub Title | Establishment and deployment of the electric railway in prewar Tokyo : a case study of the Joto electric railway and Oji electric railway |
| Author | 三科, 仁伸(Mishina, Masanobu) |
| Publisher | 三田史学会 |
| Publication year | 2018 |
| Jtitle | 史学 (The historical science). Vol.87, No.3 (2018. 2) ,p.33(257)- 59(283) |
| JaLC DOI | |
| Abstract | |
| Notes | 論文 |
| Genre | Journal Article |
| URL | https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-20180200-0033 |

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.

# 戦前期東京における電気鉄道の設立と展開
## ――城東電気軌道・王子電気軌道を事例として――

三科仁伸

### はじめに

本稿の課題は、戦前期東京における電気鉄道の設立と展開を、企業経営者の活動に即して検討することである。本稿が検討対象とする東京の電気鉄道については、都市交通の発展過程を統計資料の分析を中心として検討した中西健一『日本私有鉄道史研究増補版』（ミネルヴァ書房、一九七九年）以降多くの研究が発表されたが、その多くが東京市電の形成過程やその経営に関する分析が中心であり[1]、民営の電気鉄道に関してはほとんど研究が行われていない。こうした中で、筆者は玉川電気鉄道を事例として、同社の設立及び経営について企業経営者の活動から分析を行い、産業革命期の企業勃興を支えた企業家集団の存在を念頭に、慶應義塾出身企業家による企業家集団の存在を指摘した[2]。また、こうしたネットワークの実態的な機能については別稿で詳述した[3]。その一方で、戦前期東京における電気鉄道事業を支えた企業家と企業家集団の役割を比較分析的に検証するためには、玉川電気鉄道以外の事例を検討する必要が残されているといえよう。

そこで、本稿では城東電気軌道と王子電気軌道を対象として、設立過程及び開業後の企業経営について分析を行う。本稿の論点は、各社ごとに、以下の三点に集約される。第一に開業以前の鉄道建設計画の展開をその担い手の活動から検討し、第二に開業後の事業展開を確認し、第三に企業経営者及び株主について分析を行う。また、王子電気軌道については、新宿線建設計画の展開を詳述する。そして、これらの分析を踏まえた上で、玉川電気

鉄道の事例を含め、戦前期東京における電気鉄道の展開と企業経営者の活動について検討を行う。

城東電気軌道の本格的な分析はこれまで行われてこなかった一方で、王子電気軌道については、社史[4]の記述を参照することで、基本的な動向を確認することができる。同社に関する研究としては、東京電力株式会社編纂兼発行『関東の電気事業と東京電力―電気事業の創始から東京電力五〇年への軌跡―』（二〇〇二年）が、電力事業に関する検討を行っている。また、三木理史『局地鉄道』（塙書房、二〇〇九年）などでも言及されているが、本稿が課題とする経営陣に関する具体的な分析は行われていない。

## 一、城東電気軌道の設立と展開

### 一―一、城東電気軌道の設立と千葉胤義

城東電気軌道の鉄道路線は、錦糸町から西荒川に至る小松川線を中心に、水神森より分岐し洲崎に至る洲崎線、江戸川を超えて東荒川から今井に至る江戸川線であった。この建設計画は、一九一〇年五月六日、京成電気鉄道の経営に携わった本多貞次郎ら二四名により「城東電氣軌道敷設特許願[5]」が提出されたことに始まる。これによると、「東京市本所區柳原町二丁目拾七番地ヲ起点トシ、東京府南葛飾郡亀戸町仝郡小松川村仝郡松江村ヲ経テ仝郡瑞穂村大字上今井千貳百四拾貳番地先ニ至ル」路線を建設し、「旅客并ニ貨物運輸業」を行うことが企図されていた。予想される総収入は六万五三八円九〇銭（旅客収入が四万四八九五円、貨物収入が一万五六四三円九〇銭）であったが、貨物輸送に関しては、「人家稠密ノ場所」での二車輛以上の連結は認められないとして、不許可となっている[6]。

東京府は、この建設計画を「篤ト調査之上處分ヲ要シ候[7]」ものであるとして、「沿道町村之利害関係[8]」などを調査するように南葛飾郡に命じている。これを受けて、例えば、鶴岡英文町長をはじめ複数の町会議員が発起人として計画に参加していた亀戸町は、「該起業ニ於テ選ム處ノ敷地ニ対シテハ、当町ニ於テハ頗ル利益アルモノト思料ス」ものであるとして、「全会一致」で計画を承認している[9]。亀戸町に関しては、町会の関係者が発起人となっていたことから、賛同を得やすかったといえるが、沿線地域の意見は、「町村発展上有益ナル事業トシテ歓迎シ且速ニ敷設ノ実現ヲ期待[10]」するとして、好意的なものであった。こうした見解を踏まえて、東京府は、「沿

道部落ハ勿論千葉方面ト東京市トハ連絡ヲ告ケ、運輸交通ニ多大之便益ヲ與フルノミナラス、地方産業ノ発達一般諸工業ノ振興ニ資スル」[11]ものであるとする副申を行っている。この後、一九一一年三月七日付で特許が交付されている。[12]

一九一二年七月に入ると、ここまで計画を進めてきた本田貞次郎が発起人から脱退し、かわって千葉胤義が発起人総代に就任し、同時に千葉県東葛飾郡の住民が計画に参加している。[13]これは、城東電気軌道が千葉県下までの路線の拡充を計画していたことによる。一九一三年一一月五日、「東京府南葛飾郡瑞穂村大字上今井千二百七十二番地ヨリ、千葉縣東葛飾郡浦安町大字猫實字新田古堤六百九十四番地ニ至ル新設軌道」[14]を建設する特許を受けているが、実際にこの路線が建設されることはなかった。

こうした路線網の拡大は、千葉胤義によって主導されたものと考えられる。彼は同時期に江戸川電気鉄道の建設計画も進めており、当該地域における鉄道建設を推進していた人物である。城東電気軌道の当初の計画では、必要とされる動力は自社発電によるものとされていた。「起業目論見書」[15]には、「發電所ハ東京府南葛飾郡小松川村大字西小松川新町耕地四千六百貳拾五番地ニ設置シ、原動力ハ蒸気力ヲ使用シ、其馬力數ヲ百貳拾五馬力」とすることが規定されている。だが、一九一三年一二月二三日付で、「今回水力電氣ヲ使用致度候」として、「原動力變更願」[16]が提出されている。この中で、発電所を変電所に変更し、「原動力ハ水力電氣ヲ使用シ、其馬力數ヲ四百五拾馬力」[17]とすることに変更されている。発電所の設置から変電所の設置への変更は、自社発電を行わず外部からの受電に変更したことを意味している。東京府はこの変更を「支障無之被認候」[18]とする進達を行ったが、鉄道院は「原動力火力ヨリ水力ニ変更シ他ヨリ電力ノ供給ヲ受クルニ付テハ、供給者ト連署ノ上供給契約書謄本ヲ添付シ許可申請ノ手續ヲ要ス」[19]として、必要書類の提出を求めている。城東電気軌道は、「原動力變更認可申請書」[20]を「城東電氣軌道株式會社取締役社長伯爵廣澤金次郎」及び「江戸川電氣株式會社専務取締役千葉胤義」の連名で提出し、江戸川電気からの電力供給を明示している。しかし、鉄道院監督局が調査を行ったところ、「江戸川電氣株式會社ノ發電力ハ七五「キロワット」ニシテ、城東電氣軌道所用電力ノ供給ハ覚束ナク被認候」状況であるとして、「社員召喚ノ上事實聞糺シタルニ、

江戸川電氣株式會社ハ利根川水電株式會社ヨリ電力ノ供給ヲ受」[21]ける予定であると返答している。

両社の契約の背景には、千葉胤義以外にも複数の城東電気軌道の発起人が江戸川電気に関係していたことが考えられる。江戸川電気は、葛西村での瓦斯発電による六〇ｋｗ／ｈと、東京電灯からの受電による五〇ｋｗ／ｈの電力を南葛飾郡内に供給していた[22]。城東電気軌道と江戸川電気の契約では、四〇〇ｋｗ／ｈから八〇〇ｋｗ／ｈを供給するとしているが[23]、江戸川電気には城東電気軌道が必要とする電力を供給する能力はなかったため、利根川水電より受電した上で送電するとしていた。ただし、この供給電力には鉄道の動力のみではなく、沿線地域に対する電力供給事業の分も含まれていた。

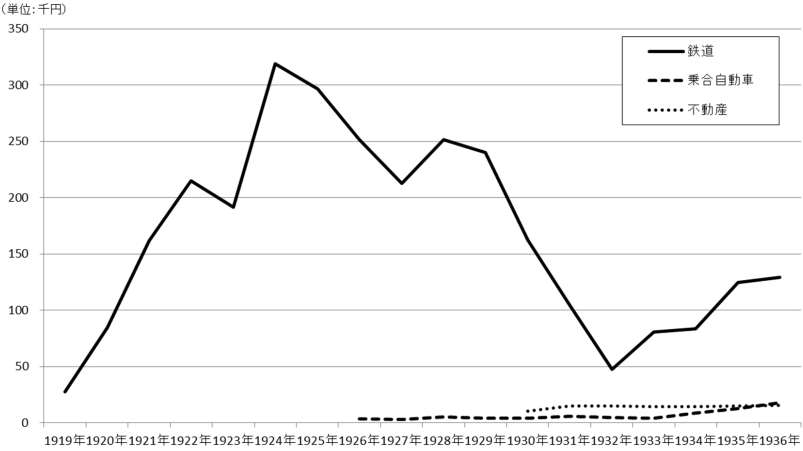
その後、城東電気軌道は江戸川電気より「契約期日ニ供給難相成旨通知」があったとして、「東京電燈株式會社ト電力需給契約ヲ締結」することへと方針を転換している[24]。両社の「契約書」[25]によると、「電車運轉用及電燈用」の電力として、二〇〇ｋｗ／ｈを供給するとしており、将来的には三五〇ｋｗ／ｈまで増加するとしている。一九一四年八月一日、東京電灯からの受電に伴う「原動力変更認可申請書」[26]を提出し、同年一〇月二九日付で認可を受けている[27]。

以上の展開から考えると、草創期の路線網の拡大や電力供給計画は、千葉胤義が経営していた江戸川電気からの電力供給を前提とするものであったことがわかる。この送電計画はそれ自体が実現不可能なものであったが、こうした状況を背景として城東電気軌道の建設が進められた。千葉胤義にとっての関心は、当該地域の鉄道建設よりも、江戸川電気の送電先の確保にあったのではないか。この後、一九一三年八月二〇日、城東電気軌道は創立総会を開催し、伯爵廣澤金次郎を社長とする役員の選挙を行っている[28]。

### 一―二、鉄道事業の展開

次に、城東電気軌道の開業後の鉄道事業について検討する。当初は、一九一四年の大正博覧会までに開業を計画していたが[29]、度重なる路線の変更や建設資材の調達難などによって鉄道建設は難航した。結果的に、一九一七年一二月二八日に幹線の運転開始許可を得て[30]、同年一二月三〇日より営業を開始している[31]。

ここで、図1として、城東電気軌道の主要事業別純益を示す。図1のうち、鉄道事業についてみると、一九二




典拠）城東電気軌道各期「営業及決算報告書」より作成。

図１　城東電気軌道主要事業別純益

〇年代前半は継続的に発展しているが、関東大震災後の時期を頂点に業績は下降傾向にある。関東大震災以前の鉄道事業は、「線路沿道ノ發展ト相俟テ、更ニ一躍ノ進展」[32]が期されていた。関東大震災直後には、都市部から郊外地域への人口の移動により、「日ヲ遂フテ著シク發展シツヽ」[33]ある状況であったため、好成績をあげている。だが、その後は、「前年ニ於テハ、大震災ノタメ一時的移住者激増シ變潮ノ好成績ヲ見タルモノニシテ、本年ニ至リ、市内復興ト共ニ歸還シタルモノ甚タ多ク、又一般財界ノ不況ハ沿道工業地帯ニ殊ニ深刻ナル影響ヲ及ホシタル結果外ナラスシテ、一時的變潮カ平常ニ復シタル」[34]状況であるとして、業績は下降している。城東電気軌道の沿線地域における関東大震災後の人口の増加は一時的なものであったといえる。また、沿線地域は工場地域であったため、不況の変化を直接的に受けている。一九三〇年代に入ると、一般経済の回復に伴い、城東電気軌道の業績も上昇傾向に転じている。なお、一九二六年から、競合した他の乗合自動車に対抗し、城東電気軌道も乗合自動車事業を開始している。

一―三、経営陣と株主

城東電気軌道の経営陣と株主について検討しよう。表1として、城東電気軌道の経営陣を示す。初代社長に就任した廣澤金次郎は、発起人として活動していたが、先述のように、草創期の城東電気軌道は千葉胤義の影響下にあったことから、彼の役割は名目上のものであったと考えられる。この跡を継いだのは、尾高次郎であった。尾高次郎は、第一国立銀行に入り、釜山や仁川などの支店支配人を経て、監査役を務めた後、東洋生命保険会社の社長として経営難に陥っていた同社の再建や、武州銀行の設立などに手腕を振るった人物である。彼が城東電気軌道の社長に就任したのは、当時の城東電気軌道が、「資本金百萬圓にて六十萬圓の拂込濟みなるも、未納拂込金多くして會社の經営困難に陥りたる」ため、「鋭意之が刷新を謀」るためであった[35]。一九一八年六月一二日付の尾高豊作に宛てた書簡の中で、彼は、「城東電氣軌道會社も漸く有望の事業と相成申候」と記していることからも[36]、この時期の苦心をうかがうことができる。

一九二〇年二月四日に尾高次郎が死去すると、後任の社長には大川平三郎が就任する。尾高次郎と大川平三郎は、共に渋沢栄一を義理の叔父とし、彼の娘を妻としていることから、血縁関係を有していた。大川平三郎は、渋沢栄一の援助で上京して書生となり、王子製紙で頭角を現すと、その後は各地で製紙会社を興している。札幌ビールや浅野セメントなどの事業に関わり、鉄道事業については、上毛電気鉄道や静岡電気鉄道、東京地下鉄道などの経営に参画していた。また、尾高次郎の設立した武州銀行の頭取も務めている[37]。

また、渋沢栄一自身の城東電気軌道への関与も確認できる。一九一六年四月一一日付の大川平三郎宛高津峰三郎書簡には、「過刻願置候城東電気軌道會社之儀ニ付、渋澤男爵へ御話被下候材料として、別紙書類差上置候ニ付、御持参被下御緩話被下候様ニ御願仕候[38]」と記されており、城東電気軌道に関する案件を渋沢栄一に伝えることを依頼している。また、高柳淳之介が城東電気軌道の経営に参画しようとした際には、グリーンメーラー視された彼を排斥するために、渋沢栄一らが尽力したとされている[39]。高柳淳之助自身も、城東電気軌道との関連から渋沢栄一らと交際していたと記している[40]。こうした点から、渋沢栄一は尾高次郎や大川平三郎らを介して、城東電気軌道を後援する立場にあったと考えられる。なお、表1によると、城東電気軌道の経営陣には、渋沢栄一が

表1　城東電気軌道役員

| 氏名 | 役職 | 就任時期 | 辞任時期 | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 廣澤金次郎 | 取締役社長 | 1913年8月23日 | 1915年3月19日 | 追加発起人、伯爵 |
| 千葉胤義 | 常務取締役 | 1913年8月24日 | (1915年) | 追加発起人、江戸川電気 |
| 橋本梅太郎 | 常務取締役 | 1913年8月25日 | (1917年/1918年) | 追加発起人 |
| 斎藤峰三郎 | 常務取締役 | 1913年8月26日 | (1917年/1918年) | 第一国立銀行、東京海上保険 |
| 菊地峰五郎 | 取締役 | 1913年8月27日 | — | |
| 早見久五郎 | 取締役 | 1913年8月28日 | (1917年) | 追加発起人 |
| 鶴岡英文 | 取締役 | 1913年8月29日 | 1923年5月16日 | 発起人、亀戸町長 |
| 大塚喜一郎 | 取締役／取締役社長 | 1913年8月30日 | 1934年12月4日 | 発起人、農業家 |
| 川野濱吉 | 取締役 | 1913年8月31日 | 1933年6月16日 | 発起人、農業家 |
| 神谷傳兵衛 | 監査役 | 1913年9月1日 | (1915年) | 酒販売業 |
| 星野錫 | 監査役 | 1913年9月2日 | (1915年) | 追加発起人、王子製紙 |
| 梅沢八太郎 | 監査役 | 1913年9月3日 | — | 発起人、農業家 |
| 秋本豊之進 | 取締役 | (1917年/1918年) | 1920年6月28日 | 大蔵官僚出身 |
| 植村澄三郎 | 取締役 | (1916年) | 1922年6月21日 | 札幌麦酒、大日本麦酒 |
| 福島宜三 | 監査役 | (1917年/1918年) | 1927年4月1日 | 東洋生命保険 |
| 大倉発身 | 取締役 | (1916年) | 1937年3月15日 | 追加発起人、大倉商事、大倉鉱業 |
| 尾高次郎 | 取締役社長 | 1915年12月21日 | 1920年2月16日 | 東洋生命保険、武州銀行 |
| 大川平三郎 | 取締役／取締役社長 | (1916年) | 1937年3月29日 | 王子製紙、武州銀行 |
| 尾高豊作 | 取締役 | 1920年6月28日 | 1937年3月15日 | 武州銀行、浅野セメント |
| 秋本豊之進 | 監査役 | 1920年6月28日 | 1922年6月30日 | |
| 高柳淳之助 | 監査役 | 1921年6月28日 | 1921年 | 事業家 |
| 石田友三郎 | 取締役兼支配人 | 1922年6月30日 | 1937年3月15日 | 朝鮮興業、伊香保ケーブル |
| 植村澄三郎 | 監査役 | 1922年6月30日 | 1934年6月29日 | |
| 木村雄次 | 取締役 | 1923年6月28日 | 1937年3月15日 | 東洋生命保険、武州銀行 |
| 徳川誠 | 監査役 | 1926年6月28日 | 1932年12月12日 | 徳川慶喜9男、男爵、浅野セメント |
| 田幡鉄太郎 | 監査役 | 1932年12月27日 | 1937年3月15日 | 伊香保ケーブル |
| 伊藤利三郎 | 監査役 | 1932年12月27日 | 1937年3月15日 | 朝鮮産業鉄道 |

典拠)　城東電気軌道各期「営業及決算報告書」;〔発起人身元調〕、「御届」(『東京市公文 自明治四十四年至大正七年 鐵道軌道 冊ノ一九』、東京府文書、327-D 4-09);三木田十五『現代学閥展望』(不動書房、1933年);商業興信所編集兼発行『日本全国諸会社役員録』(各年);人事興信所編集兼発行『人事興信録』(各年)などにより作成。

註)　( )付の年代の表記は、『日本全国諸会社役員録』上の、最初・最終掲載年を示す。

表２　城東電気軌道主要株主

| 《1919年下半期》 | | 《1920年上半期》 | | 《1926年上半期》 | |
|---|---|---|---|---|---|
| 株主 | 株数 | 株主 | 株数 | 株主 | 株数 |
| 尾高次郎：東洋生命保険 | 2,070 | 福島宜三：東洋生命保険 | 7,732 | 木村雄次：東洋生命保険 | 6,994 |
| 日比谷新次郎 | 1,060 | 日比谷新次郎 | 2,650 | 日比谷新次郎 | 5,300 |
| 高柳淳之助：高柳合資会社 | 700 | 高柳淳之助：高柳合資会社 | 1,750 | 尾高豊作：尾高合名会社 | 2,237 |
| 尾高次郎 | 250 | 尾高豊作 | 625 | 大川平三郎：大川合名会社 | 2,036 |
| 佐野菊次郎 | 250 | 佐野菊次郎 | 625 | 内川福平：新潟丸亀合資会社 | 2,000 |
| 高柳淳之助：高柳合資会社 | 200 | 高柳淳之助：高柳合資会社 | 500 | 八木逸郎：日本医師共済生命保険 | 1,750 |
| 大倉発身 | 200 | 大倉発身 | 500 | 川崎八右衛門：川崎定徳合資会社 | 1,534 |
| 渡邊治右衛門 | 200 | 渡邊治右衛門 | 500 | 大倉発身 | 1,095 |
| 山田馬次郎 | 200 | 山田馬次郎 | 500 | 安田善四郎：日本昼夜銀行 | 1,000 |
| 菊池長四郎 | 200 | 渋沢敬三：澁澤同族株式会社 | 500 | 玉村徳治郎 | 1,000 |
| 渋沢敬三：澁澤同族株式会社 | 200 | | | 山田栄 | 1,000 |
| | | | | 渋沢敬三：澁澤同族株式会社 | 1,000 |
| 総株数 | 12,000 | 総株数 | 30,000 | 総株数 | 60,000 |

| 《1931年下半期》 | | 《1935年下半期》 | | 《1936年下半期》 | |
|---|---|---|---|---|---|
| 株主 | 株数 | 株主 | 株数 | 株主 | 株数 |
| 木村雄次：東洋生命保険 | 7,094 | 永田甚之助：武州銀行東京支店 | 5,824 | 永田甚之助：武州銀行東京支店 | 5,824 |
| 日比谷平左衛門 | 4,300 | 日比谷平左衛門 | 4,550 | 尾高豊作：尾高合名会社 | 4,200 |
| 尾高豊作：尾高合名会社 | 2,237 | 尾高豊作：尾高合名会社 | 2,250 | 大川平三郎：大川合名会社 | 2,070 |
| 大川平三郎：大川合名会社 | 2,036 | 大川平三郎：大川合名会社 | 2,070 | 日比谷平左衛門 | 1,900 |
| 八木逸郎：日本医師共済生命保険 | 1,500 | 長澤信之助 | 2,034 | 佐藤麟太郎 | 1,700 |
| 永田甚之助：武州銀行東京支店 | 1,500 | 里吉義雄 | 1,450 | 永田甚之助 | 1,100 |
| 根本秀太郎 | 1,312 | 大倉発身 | 1,108 | 大倉発身 | 1,108 |
| 藤田英次郎 | 1,120 | 安田善四郎：日本昼夜銀行 | 1,000 | 山田栄 | 1,000 |
| 大倉発身 | 1,095 | 山田栄 | 1,000 | 渋沢敬三：澁澤同族株式会社 | 1,000 |
| 安田善四郎：日本昼夜銀行 | 1,000 | 渋沢敬三：澁澤同族株式会社 | 1,000 | | |
| 山田栄 | 1,000 | | | | |
| 渋沢敬三：澁澤同族株式会社 | 1,000 | | | | |
| 総株数 | 60,000 | 総株数 | 60,000 | 総株数 | 60,000 |

典拠）　城東電気軌道各期「営業及決算報告書」より作成。

関係した企業の役員が含まれていることが確認できる。

次に、城東電気軌道の株主について検討しよう。表2として、同社の主要株主を示す。表2から、同社の筆頭株主は、尾高次郎の経営していた東洋生命保険や武州銀行であったことがわかる。東洋生命保険は渋沢栄一が設立に尽力し[41]、「第一銀行の出店」[42]などとも称された渋沢栄一系の企業であった。この他にも、大川合名会社や渋沢同族会社などが株式を保有していた。こうした点から、城東電気軌道は、経営陣と資本基盤の両面で渋沢栄一関連の企業家集団によって支えられていた企業であるといえる。

一九三七年三月二五日、城東電気軌道は、東京地下鉄道の傘下にあった東京乗合自動車と合併する。

この合併は、「両交通機関ノ経営ヲ統一シ、経営ノ合理化ニヨリ経費ノ節減ト乗客ノ便益ヲ図ル」ことを目的としていた[43]。実際の合併交渉は一年ほど前から進められており、一九三六年四月三〇日に合併契約が締結されると、両社は揃って五月二六日に臨時株主総会を開催し、「満場一致」で合併に関する議案を承認している[44]。この合併の背景には、大川平三郎が東京乗合自動社の親会社である東京地下鉄道の取締役を務めていたことがあった。即ち、この合併は、大川平三郎が経営する城東電気軌道を他の関連企業へと合同させたものと評価できる。この後、東京乗合自動車は東京地下鉄道に吸収され、戦時中の東京市による買収を経て、戦後は東京都電の一路線となった。

ここまで、本節では城東電気軌道について検討した。本節での分析により明らかになった点を要約すると、以下の通りである。城東電気軌道は沿線地域住民らにより建設運動が進められたが、江戸川電気を経営していた千葉胤義が計画を主導するようになると、過剰な電力供給計画を構想した。その結果、建設資金の調達に問題が生じ、銀行経営に手腕を揮った尾高次郎が社長として経営を再建した。そして、その没後は大川平三郎が跡を継いだ。有価証券の保有状況も含めて、城東電気軌道は渋沢栄一関係の企業家によって支えられていた企業であった。

## 二、王子電気軌道の設立と展開

### 二―一、王子電気軌道の設立と才賀藤吉

王子電気軌道の鉄道路線は、三ノ輪から王子を経て早稲田に至る幹線と、王子から赤羽に至る赤羽線であった。この設立計画は、松本錬蔵ら一三名により「王子電氣鐵道敷設願」[45]が、一九〇六年五月一七日付で内務省に対して提出されたことに始まる。「王子電氣鐵道敷設願」によると、設立の目的は、「今後東京市發展ノ趨勢ト府下王子村隆昌ノ機運トニ鑑ミ、且つ公益ノ為メ、市内各種ノ工場及ヒ勞働者貧民等ヲ郡部ニ移轉セシムルノ必要ヲ感シ、隨テ郡部ニ於ケル交通機関設備ノ緊急ナルヲ認メ候」とするものであって、郡部の発展とそれに伴う交通機関の拡充の必要が意識されている。当初の計画路線は、①「東京府北豊島郡瀧野川村飛鳥山東麓ニ起リ、仝郡堀之内村尾久村三河島村ヲ経テ、東京市下谷區三ノ輪町二十九番地角ニ至リ、東京市街鉄道未設三ノ輪線ニ連絡スルモノ」、②「前項同所ヲ起点トシ、飛鳥山麓ヲ迂曲シテ瀧野川村字元瀧野川六十一番地角ヲ右折シ、板橋街道

ヲ横断シ東京市小石川區大塚辻町ニ至リ、右折シテ巣鴨監獄署道ニ出テ仝區大塚坂下町九番地角ヲ右折シ、護國寺前東京市街鉄道未設音羽線ニ連絡スルモノ」、③「小石川區護國寺前東京市街鉄道未設音羽線終点ヨリ起リ、仝區西青柳町ヲ経テ北豊島郡高田村字雑司ケ谷三百八十五番地先ヨリ仝村法明寺浦ヲ通リ、仝郡池袋村日本鉄道池袋停車場附近ニ達スルモノ」[46]であった。これらの路線は、東京市街鉄道との競業を避けると同時に、既存の計画路線との接続が重視されていた。

次いで、一九〇六年七月二三日に、「王子電氣鐵道敷設願書中線路延長ニ付設計變更訂正願」[47]が提出され、「本年五月十七日付出願王子電氣鐵道敷設線路ノ儀ハ、府下王子村ヨリ市ノ東北竝ニ西北ノ両端ニ接續スルモノニ有之候處、今般更ニ王子ヲ介シテ東京市ト埼玉縣川口村トノ交通ヲ敏活ナラシメンガ為メ、北豊島郡瀧野川村ヨリ分岐シテ仝郡岩淵町マテ線路延長」することを申請している。これは、川口方面への舟運での接続を企図した路線であった。同年一二月九日には、「王子電氣鉄道願書訂正願」[48]が提出され、「今般線路豫測ノ結果該線路中大塚停車場附近ヨリ護國寺前ヲ経テ池袋停車場附近ニ至ル線路ヲ削除致候」として、「王子電氣鐵道敷設願」中の③の路線の建設を中止している。即ち、王子電気軌道は、王子駅を中心として三方へ延びる路線網を構想している。以上の出願に関し、一九〇七年五月二七日付で、内務省より「特許状」[49]が交付されている。

当時は日露戦争後の反動不況の時期にあたり、王子電気軌道は資金調達に苦しんでいた。国内市場のみからでは資金調達に難があるとして、外資との提携を画策するも失敗している。また、一九〇八年四月には、イギリスのシンジケートの代表と共同経営の方針を探るも、当時の日本の証券市場に対する不安を印象付けた日糖事件の影響により、この計画も破綻している。こうした状況下で、工事施行認可申請の期限が迫っていたこともあり、建設計画を早期に実現せねばならなかったため、大倉組や藤岡市助らと交渉するも、これらも失敗している。実際、建設工事を行う上で必要な資金を調達できなかったため、一九〇八年一〇月六日付で「工事施行認可申請期限延期ノ義ニ付申請」[50]を提出し、「積年ニ亘レル經濟界ノ逆調ハ容易ニ回復ノ氣運ニ向ハス、又人心尚新企業ヲ厭フノ傾向アリテ經営施設意ノ如クナラス、今日ニ至リ候處、經濟界ノ状況モ漸次順境ニ相向ヒ候ニ付、會社設立ノ準備ニ着手シ資金ノ一部ヲ公衆ヨリ募集スルノ計画

畫ヲ立テ、目下其手續中ニテ不日發表ノ筈ニ有之候ヘ共、募集事務結了迄ニハ尚相当ノ日子ヲ要シ期間内會社設立間ニ合ヒ兼候」と記し、工事施行認可申請期限の三ヶ月間の延長を願い出ている。しかし、必要な資金の調達が出来ず、これ以降も複数回の延期申請を行っている。その後、一九一〇年一二月二八日付で提出された「工事施行認可申請書」[51]により、当初予定していた三路線全ての工事を諦め、大塚―飛鳥山間の路線建設に限定する方針に転換している。こうした状況下で、王子電気軌道は藤岡市助などを顧問とし、渋沢栄一の後援や才賀藤吉の賛助を得る形で、一九一〇年四月二二日、会社設立を行っている。設立時の経営陣は、設立発起人や創立委員に、才賀電機商会の関係者を加えたものであった。

ここで、王子電気軌道の設立を援助した才賀藤吉についてみておこう。彼は、明治四年に大阪で生まれ、丁稚奉公を経て、大阪電灯の見習員として電気工事技術を修得した後、三吉電機工場で職工として勤務した。この三吉電機工場とは、藤岡市助の指導の下、工部省出身の三吉正一によって、東京市芝区に開設された電機製造工場のことである。そして、一八九六年に京都にて才賀電機商会を立ち上げている。当初の才賀電機商会は電気事業に重点を置いており、特に工事や設計請負やそれに付帯する土木工事事業が中心であった。そうした中で、余剰電力の供給先としての関係から、電気軌道や電気鉄道事業へと参入していく。その戦略は、株式の取得を基礎に経営の実権を握るというものであった。そして、資金の融通などを行うとともに、開業に関わる設備の購入や工事を才賀電機商会で請け負うことで、更なる利潤を得ていたのであり、「中間商人」的性格の強いものであった。こうした事業は、電灯電力事業への参入を希望する人々にとって、複雑な手続きや実務面での全面的な援助を期待できるものであった。彼の関与する事業は、資本金一〇〇万円以上五〇〇万円未満の小規模な事業がほとんどであり、関西地域を中心に電気事業の波及的革新者として、事業のプロモーター活動を行っていた。[52]

王子電気軌道と才賀藤吉が関係を持つに至った経緯は不明であるが、三吉電機工場以来の藤岡市助との関係が想起される。また、王子電気軌道の社史には、「會社設立當時の資本系統は、社長才賀藤吉氏を主とし、これに發起人を加へたるものにして、諸工事請負、諸機械の購入等についても、總て才賀商會を經たり、又その當時の取引銀行はこの系統に依る北濱銀行を主とし、其他川崎

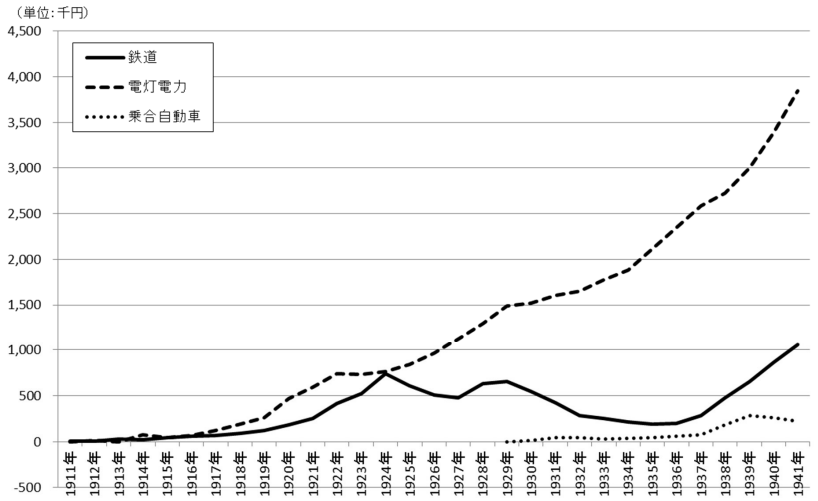
貯蓄銀行、東京共立銀行、福島銀行、第一銀行等なり」[53]と記されていることからも、創業時の王子電気軌道は、才賀藤吉に依存していたと考えられる。資金面についてみると、創業時の王子電気軌道の発行済株式二万株に対して、日本興業銀行での抵当分から推計すると、才賀藤吉保有の株式は一万二〇〇〇株ほどであった。また、会社設立後は才賀電機商会より三井助作や野田儀一郎といった人物を送り込むことで、一定の発言力を保持していたといえる。実務現場では、才賀電機商会の芥川均一に工事関連の実務事務全般を請け負わせている[54]。才賀藤吉自身は、関西圏を中心に活動していたため、実際の王子電気軌道の活動は才賀電機商会の関係者により担われていたと考えられる。

こうした才賀藤吉の尽力もあって、王子電気軌道には、一九一一年八月一九日付で「北豊島郡瀧野川村飛鳥山公園ヨリ仝郡巣鴨町大字巣鴨ニ至ル間」[55]の運転開始の許可が下りている。これを受けて、翌八月二〇日、王子電気軌道は開業している[56]。

### 二―二、鉄道事業の展開

開業後の路線網の拡大についてまとめておく。王子電気軌道は、一九一三年四月一日に三ノ輪―飛鳥山下間を、一九一五年四月一七日に飛鳥山―王子間を開通させている。その後は新規路線の開業は控えていたが、一九二五年二月七日に飛鳥山下―王子間の連絡路線の開通を実現し、遂に幹線が接続される。これ以降、同年一一月一二日に大塚―鬼子母神間を、一九二九年一二月二五日に鬼子母神―面影橋間を、一九三〇年三月三〇日に面影橋―早稲田間を開業している。赤羽線に関しては、一九二六年三月二八日に王子駅前―神谷橋間を、一九二七年一二月一五日に神谷橋―赤羽間を開業させ、赤羽までの接続を実現している。王子電気軌道の路線網は、「大正期における北豊島郡の〝地方の時代〟を象徴する」[57]ものであったと評されている。

次に、図2として、王子電気軌道の主要事業別の純益を示す。図2からわかるように、王子電気軌道の最大の収益は、本業の鉄道事業ではなく、電力供給事業によるものであった。そのため、新宿線、駒込線、板橋線、池袋線、白髭橋線、田端線などの新設については、「電車経営ハ利益甚ダ薄キガ故ニ、其宜キニ従ツテ漸次歩ヲ進メザルベカラズ」ものであるとされた一方で、「電燈電力ハ常ニ其増加拡張シツヽアレバ、従テ諸般ノ改良ニ不




典拠）小川宮次編集『王子電気軌道株式會社三〇年史』（王子電氣軌道株式會社，1940年）より作成。

図２　王子電気軌道主要事業純益

断資金ヲ固定スルノ必要アルガ故ニ、利益ノ増加ト共ニ努メテ基礎ノ堅實ヲ計リ、以テ徐ロニ成績ノ向上ヲ期セザル可ラズ」ものと認識されていた[58]。電灯電力事業に依存していたことは明白であって、わずかに鉄道事業が電灯電力事業に比肩する時期関東大震災後の時期以外は、電灯電力事業が主要な収益基盤であった。鉄道事業については、一九二〇年代後半に収益が恢復するも、新路線開業に伴う営業支出の増大により、鉄道事業の純益は寧ろ減少している。そのため、王子電気軌道は鉄道事業に対して消極的な姿勢を取っていたのである。ただし、電灯電力事業が安定的に好成績を挙げていた一方で、鉄道事業のみでも一定の収益は確保されていた。

では、利用客の状況についてみておく。王子電気軌道は開業以来、順調に業績を伸ばしており、関東大震災後の時期に至るまで、利用者数は毎年増加傾向にあった。関東大震災による都市部の壊滅に伴う郊外への移住者の増加と、それによる発展に期待していたが、その翌年には既にその限界を露呈しており、関東大震災後の躍進は「震災直後沿道ニ一時的移住者ガ激増シ亦市電ノ運轉セザル箇所アリテ當社ヲ利用シタル結果」であったとして、その後の乗車客数の減少は、「常体ニ復シタ」ものに過

ぎないものであった[59]。一九二〇年代後半に入ると、「財界不況ノ深刻化[60]」による影響を受けて、営業成績は振るわなかったが、一九三〇年代後半に入ると状況は一変する。「時局ノ影響ヲ受ケ沿線工業地ノ發展著シキモノアリ[61]」として、戦時下における工業地帯の活性化と、それに伴う地域経済の好転により、大幅な乗車客の増加がみられる。さらに、戦争の影響によるガソリン消費規制は、路面電車の乗客数の増加を後押しした[62]。即ち、経済不況の影響を受けて低迷していた鉄道事業は、戦時経済体制への移行に伴い、業績の恢復をみている。こうした傾向は、図2に示した鉄道事業の収益の変遷とも符合している。

なお、沿線に位置する飛鳥山には「櫻樹五十本ヲ植付ク（枯木補充ノ爲メ）[63]」ことを行い、「あら川遊園開園ニ付小臺、船方前間ニ臨時停車場ヲ新設[64]」するなど、行楽地への乗客の誘引も行っていたが、概して王子電気軌道の沿線開発は消極的であったといえる。

### 二―三、新宿線建設計画の展開

ここで、王子電気軌道の代表的な路線拡張計画であった新宿線の建設計画について検討する。この計画は一九一〇年三月二二日付で提出された「王子電氣軌道延長敷設ノ義ニ付御願[65]」でも言及されており、「東京市ノ発展ニ伴ヒ、市郡ヲ聯絡スル交通機関設備ノ必要ナルハ勿論ノ義ニ有之候處、特ニ本會社発起人ヘ御特許相成候大塚線ノ終点ヨリ巣鴨、高田、戸塚、大久保ノ諸村落ヲ経テ新宿追分ニ到ル沿道ノ如キハ追年著シク発展シ、戸口増殖ノ状、殆ント市内ト同一ノ状況ニ付、大塚線ノ起工ト同時ニ該線路ヲ新宿追分マテ延長シ、東京鉄道ハ勿論山手鉄道ト相待ツテ郡市交通ノ利便ヲ謀」るとされている。新宿線は、大塚線を延伸することで、主要鉄道との接続を企図するものであった。この計画に対して、東京府も、「沿線ノ地ハ近年著シク戸口増殖倍々發展シツヽアル状況ニ有之、本軌道敷設ノ暁ニ於テハ新宿方面トノ連絡ヲ告ゲ、公衆ノ便益ニ資スル處不尠被認候[66]」との見解を示し、大久保射撃場と「鉄道敷地トノ中間ニ介在スル民有地ヲ献納スル」ことを条件として、建設計画を承認している[67]。

だが、草創期の王子電気軌道は建設資金を充分に調達できなかったため、新宿線の建設が具体化されるのは、第一次世界大戦期であった。一九一八年三月二五日付の「軌道敷設工事竣工期限延期願[68]」により、「戦事状態ノ今

日材料中市場ニ於テ購入シ難キモノ有之」として、工事着手期限の一年間の延長を出願し、その許可を受けている。[69] その後も、「欧州戦争ノ影響ヲ蒙リ、今日ニ於テモ尚材料中市場ニ於テ購入シ難キモノ有之」[70]こと、「東京市郊外發展ノ爲メ、該地方モ住宅工場等ノ建物増加稠密シ用地買収意ノ如ク進歩致サス」[71]こと、「地上物件ノ移轉ニ付テモ建物密集セルヲ以テ居住者立退ニ相當日時ヲ要」[72]することなどを理由として、再三の延長を行っている。このように鉄道建設用地の確保に苦慮していた王子電気軌道は、一九二三年七月三〇日付で「特許線路竣工期ニ付追申書」[73]を提出し、「高田町新宿間ハ、東京都市計画事業一等大路第三類トシテ計画セラレタル環状道路ト大差ナキ路線ニ御座候間、右環状道路上ニ併用敷設スルコト諸種ノ事業ヨリ利益」であるとして、「軌道ハ道路工事竣成（大正十四年度着手仝十八年度竣工予定）ト同時ニ竣工」することで、状況を打開しようとする。これによる具体的な竣工期限は、六年後の一九二九年三月三一日であった。[74]

こうした王子電気軌道の対応に対して、鉄道省は不信感を示し、「環状道路上敷設ニ變更セントスル理由如何（建設費節約以外開業後經営上ノ利害得失ヲモ研究ノ結果ヵ）」とした上で、「假ニ環状道路上敷設不許可ノ場合ハ既特許線敷設ヲ放棄スルヤ否ヤ」、「本延長線建設費ノ財源關係ヲ説明スルコト」、「建築材料（軌条、枕木、橋桁等）購入數量ヲ説明スルコト」などの説明を求め、「特許線ヲ巣鴨目白間ニ短縮スル」とした代案を提示している。[75] これに対して、一九二四年五月一七日付で提出された「新宿線特許放棄ニ関スル答申書」[76]で、王子電気軌道は次のような見解を表明している。環状道路を利用した計画の準備は万全であり、東京市電気局の計画路線と競合関係にあることから、新宿線の放棄に同意しつつも、「本線路ハ元来京王電車新宿起点ト連絡スルヲ目的トシ、連絡ノ上ハ是非両社ヲ合併シテ交通機関ノ完成ヲ計リ度キ旨、両社重役間内談モ有之」ものであるとしている。そして、「若シ御内示ニ基キ該區間ヲ打切ルトキハ、両社ノ久敷ク期待シタル希望ハ永久ニ達セラレザルコトト相成、且ツ目下工事中ノ線路ハ短距離ナレ共、家屋密接致居候爲メ、土地収用ニ多大ノ費用ヲ投ジ候得共其終点ガ市電又ハ省線電車停車場トモ距離アリテ不便不尠」として、「特許線路中學習院下ヨリ北折シテ中野方面ニ延長シ高圓寺ヨリ堀ノ内ヲ経テ下高井戸ニ至リ京王電車線ト連絡」する路線の建設を希望している。依然と

して、新宿を介した京王電気軌道との接続を重視しており、草創期からの主要鉄道との接続を目指す方針は継続していた。

この時期の王子電気軌道と京王電気軌道の役員の内、榛葉良男（王子電気軌道専務取締役・京王電気鉄道取締役）、井上篤太郎（王子電気軌道取締役・京王電気軌道専務取締役）、金光庸夫（両社取締役）、森村開作（両社相談役）の四名が、役員を兼任していた[77]。また、両社の筆頭株主は大正生命を率いる金光庸夫で、それに森村開作が続いていた。即ち、両社の経営及び資本は共通していたことが、両路線の接続が強く主張された一因と考えられる。

しかし、一九二四年九月一二日、巣鴨―高田町間の一九二五年三月二六日までの竣工期限の延長と、高田町以西の路線に関する特許の取り消しが決定される[78]。これを受けて、王子電気軌道は、「新宿線特許放棄ニ関スル答申書」の中で代案として構想していた「特許線路中學習院下ヨリ北折」する路線の建設に変更している。これにより、王子電気軌道は京王電気軌道との接続を模索しながらも、現実的方針として、東京市電への接続を企図する。一九二五年三月一二日付で「電氣軌道敷設願」[79]を提出し、「本線終点ハ電車終点トシテ不適當ニシテ、乗客ノ不便不尠」として、学習院下より延長して、「戸塚町大字源兵衛字バッケ下四十八番地ニ至」る路線の出願を行っている。この出願は、一九二五年七月二七日付で特許が交付されている[80]。そして、これ以降、王子電気軌道の幹線は早稲田へと延伸していくことになる。即ち、繰り返し行われた京王電気軌道との接続が実現し得なかった結果、王子電気軌道の路線は、東京市の内側へと向けられていったのである。

なお、この間も、王子電気軌道は京王電気軌道との接続を繰り返し出願しているが、徐々に積極性を欠いていく。そして、一連の計画は、「目下ノ交通状態ニ於テ敷設ノ要ヲ認メス」として、一九三四年五月五日付で不許可となっている[81]。こうして、王子電気軌道と京王電気軌道の接続と、それに伴う両社の合併は実現しえなくなったのである。

## 二―四、経営陣と株主

王子電気軌道の経営陣と株主について検討しよう。表3として、王子電気軌道の経営陣を示し、表4として、一九二〇年代以降の各時期における同社の主要株主を示

す。既に指摘したように、創業初期の経営は才賀藤吉によって行われていた。だが、明治天皇の御大葬に伴い銀行が三日間休業し地方からの入金が滞ったため、才賀商会は不渡りを出すことになる。この才賀事件により、才賀藤吉は実業界における立場を失い、一九一二年一一月に王子電気軌道の一部株主による才賀系重役の排斥運動が発生し、翌一九一三年四月一六日の株主総会の結果、会社を去ることになる。

才賀藤吉に替わって王子電気軌道の社長に就任したのは、創業以前から顧問として関わっていた長松篤棐であった。だが、才賀事件の影響は未だ収束せず、一九一六年になると、日本工業銀行が抵当として保持していた才賀藤吉保有の株式一万二〇〇〇株を競売に掛けられ、北濱銀行の手に渡ることになる。その結果、北濱銀行を代表する形で、三谷軌秀が社長に就任している。しかし、同年に起きた北濱銀行の破綻に際し、競売の結果、この株式は鈴木商店と森村銀行に移る。そのため、三谷軌秀は退任し、替わって植村俊平が社長に就任している。

この時期の株主の動向をみると、総株数二万株の内、一九一六年上半期までは、納富陣平が「北濱銀行取締役兼支配人」の肩書で一万一四〇〇株を保有していたが[82]、同年下半期には、これほどの規模の大株主は存在せず、一一〇〇株を保有した岡烈が最大の株主であった[83]。一九一七年に入ると、岡烈が保有株式数を減少させた一方で、金光庸夫が一〇〇〇株を買い足し、一五〇〇株を保有し[84]、彼は同年六月に取締役に就任している。これ以降、増資に伴う新株発行などに積極的に応募することで徐々に保有株式を増やし、一九一八年下半期には総株数六万株に対して、一万八〇五四株を保有し、八二六〇株を保有した森村開作を抑えて筆頭株主となっている。このことは、彼が経営していた大正生命保険及び日本教育生命保険の両社が、王子電気軌道の資本基盤であったことを意味していた。

既に指摘したように、王子電気軌道は鉄道会社というよりは、電力会社としての性格が顕著であった。このことは、一般にも、「王子電気軌道は電車會社といふよりも付帯事業の電燈電力供給の方が規模においても、また収益の點からいつても大きい[85]」と認識されており、場合によっては、「電鐵會社と云ふよりも寧ろ電力會社たる観を呈してゐる[86]」などと評されるほどであった。設立当初の王子電気軌道は自社発電により必要な電力を賄っていたが、一九一三年より鬼怒川水力電気から、一九一四

表3　王子電気軌道役員

| 氏名 | 役職 | 就任時期 | 辞任時期 | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 才賀藤吉 | 社長 | 1910年4月 | 1913年4月 | 才賀電機商会 |
| 皆川四郎 | 常務取締役 | 1910年4月 | 1911年8月 | 東京電燈、顧問 |
| 長谷川吉次 | 常務取締役／取締役 | 1910年4月 | 1916年4月 | 信濃鉄道、江戸川電気、創立委員 |
| 廣橋嘉七郎 | 取締役 | 1910年4月 | 1934年12月 | 発起人、質店主、創立委員 |
| 武山勘七 | 取締役 | 1910年4月 | 1912年12月 | 名古屋紡績、堀川銀行、第十一銀行 |
| 三澤信一 | 取締役 | 1910年4月 | 1912年12月 | |
| 三井助作 | 取締役 | 1910年4月 | 1912年12月 | 才賀電機商会(技師) |
| 森田鉞三郎 | 取締役／監査役 | 1910年4月 | 1913年6月 | |
| 野田儀一郎 | 監査役 | 1910年4月 | 1913年3月 | 才賀電機商会 |
| 山田八三郎 | 監査役 | 1910年4月 | 1919年4月 | 発起人、創立委員 |
| 神保速次郎 | 常務取締役 | 1912年12月 | 1913年3月 | 信濃鉄道、才賀電機商会 |
| 小野耕一 | 取締役 | 1912年12月 | 1919年4月 | 貴族院議員、東洋機械、三新鉱業、冨士身延鉄道 |
| 初見三郎 | 取締役 | 1912年12月 | 1916年4月 | 発起人 |
| 櫻井純一 | 取締役 | 1912年12月 | 1916年4月 | |
| 佐々田懋 | 監査役／取締役 | 1912年12月 | 1934年11月 | 貴族院議員、顧問 |
| 長松篤棐 | 社長 | 1913年4月 | 1913年10月 | 東京火災保険、貴族院議員、学習院教授、顧問 |
| 小野金六 | 相談役 | 1913年4月 | 1916年9月 | 富士身延鉄道、日本電燈、桂川電気、日本商業会議所、賛成員 |
| 今井喜八 | 相談役 | 1913年4月 | 1916年9月 | 内国通運、豊国銀行、台湾拓殖、大阪巡航、創立委員 |
| 菊池重義 | 監査役 | 1913年4月 | 1917年4月 | 第七銀行 |
| 仙石貢 | 相談役 | 1914年 | 1916年9月 | 鉄道院(総裁)、九州鉄道、猪苗代水力電気 |
| 町田健 | 取締役 | 1915年6月 | 1916年4月 | 江戸川電気 |
| 三谷軌秀 | 社長 | 1916年4月 | 1916年10月 | 衆議院議員、今里土地、参宮電気鉄道 |
| 福田祐二 | 取締役／常務取締役 | 1916年4月 | 1919年4月 | |
| 植村俊平 | 社長／相談役 | 1916年10月 | 1935年12月 | 日本銀行、九州鉄道(支配人)、鉄道院(理事)、大阪市長 |
| 榛村良男 | 常務取締役 | 1916年10月 | 1925年12月 | |
| 岡烈 | 取締役 | 1916年10月 | 1917年5月 | 大正生命保険、台湾塩、京王電気鉄道 |
| 宮本政次郎 | 取締役 | 1916年10月 | 1927年5月 | 鈴木商店、東洋製糖 |
| 和田豊治 | 相談役 | 1916年10月 | 1924年3月 | 三井銀行、富士瓦斯紡績、九州水力電気 |
| 森村開作 | 相談役 | 1916年10月 | 1917年12月 | 九州水力電気、富士瓦斯紡績、明治製糖、森村組 |
| 金光庸夫 | 取締役／社長 | 1917年6月 | 1935年12月 | 衆議院議員、鈴木商店、大正生命、日本教育生命 |
| 山口憲 | 監査役 | 1917年4月<br>1923年6月 | 1921年5月<br>1931年6月 | 東京市会議員 |
| 井上篤太郎 | 相談役／取締役 | 1917年12月 | 1934年12月 | 富士瓦斯紡績、京王電気鉄道、玉川電気鉄道 |
| 田村周蔵 | 取締役 | 1919年4月 | 1934年12月 | 大蔵省、大正生命、日本教育生命 |
| 宇都宮政市 | 監査役 | 1919年4月 | (清算人) | 下野電気鉄道、日本殖産興業、日光登山鉄道、東武鉄道 |
| 上川良吉 | 監査役 | 1921年6月 | 1923年5月 | |
| 小平保蔵 | 常務取締役 | 1926年1月 | 1937年2月 | 日本鉄道(技師)、鉄道省、名古屋市電気局 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 進藤甲兵 | 監査役 | 1927年6月 | 1928年5月 | 東邦電力、東京電力 |
| 松永安左ェ門 | 取締役 | 1927年12月 | 1936年11月 | 東邦電力、東京電力、九州鉄道、中央電力 |
| 宮川竹馬 | 監査役 | 1928年6月 | 1934年12月 | 大同化学、日本発送電、北海道石炭 |
| 後藤國彦 | 取締役 | 1929年3月 | 1938年5月 | 川崎財閥、京成電気軌道、王子電気軌道、東洋製鉄 |
| 本間利雄 | 社長 | 1934年12月 | (代表清算人) | 高岳製作所、関東製紙、群馬水力発電、 |
| 河西豊太郎 | 取締役 | 1934年12月 | (清算人) | 貴族院議員、商工会議所、日本殖産興業、東京電燈 |
| 新井章治 | 取締役 | 1934年12月 | 1926年2月 | 東京電燈、東電証券、小田急電気鉄道 |
| 金光義邦 | 取締役 | 1935年12月 | (清算人) | 日本教育生命、大正生命、東亜煙草、日本人造羊毛 |
| 萩原拳吉 | 監査役 | 1936年12月 | 1940年2月 | 東京電燈 |
| 村井二郎吉 | 常務取締役 | 1937年3月 | (清算人) | 高岳製作所 |
| 今泉健三 | 監査役 | 1937年12月 | — | 西武合同瓦斯、博多商工会議所、ウキタ電熱器製造 |
| 梅澤忠治 | 取締役 | 1938年6月 | — | 王子電気鉄道(電燈課長) |
| 奥谷武雄 | 取締役／技師長 | 1939年12月 | (清算人) | 高岳製作所 |
| 中澤謙之助 | 監査役 | 1940年6月 | (清算人) | 東電証券、高岳製作所 |
| 鷹居文徳 | 取締役 | 1940年12月 | (清算人) | 東京電燈 |

典拠) 小川宮次編集『王子電氣軌道株式會社三十年史』(王子電氣軌道株式會社、1940年)』;王子電気軌道各期「報告書」;「特許状写」(『大正五年 土木 鉄道軌道 冊ノ九』、東京府文書、302-E1-09);三木田十五『財界學閥展望』(不動書房、1933年);商業興信所編集兼発行『日本全国諸会社役員録』(各年);人事興信所編集兼発行『人事興信録』(各年)などにより作成。

註) 役職が複数記載されているものは、原則、就任順に記載した。

年より猪苗代水力電気から受電し、同社が東京電灯に合併されると、東京電灯からの送電を受け、以降、両社の関係は維持され続けた[87]。

ところが、「関東大震災後を契機として、すみやかに帝都の復興を図り電力供給を充実する」[88]ことを名目上の目的とした東邦電力が東京に進出し、東京電灯との間で供給地域を巡る「電力戦」が発生する。東邦電力は、一九二五年三月、傘下に収めた群馬電力と早川電力を合併し、東京電力を設立した上で、松永安左ェ門の主導のもと、関東一円に向かって供給地域の拡大を試みる。こうした中で、東邦電力と東京電灯の対立が鮮明になるにつれ、その影響は王子電気軌道にも波及する。一九二六年一一月には、東京電力の名義で松永安左ェ門が四万四〇〇〇株を取得し、金光庸夫系に次ぐ株主となる。その結果、一九二七年には東京電力より進藤甲兵が王子電気軌道の監査役に就任し、同時に、筆頭株主たる金光庸夫が植村俊平に替わり社長に就任する。この後、一九二八年に東京電力が東京電灯に合併される形で「電力戦」が収束するも、王子電気軌道の重層的な資本基盤を巡る問題は解決をみず、東京電灯系の東電証券と、東邦電力系の永楽興産の両系統による資本が鼎立していた[89]。

表 4　王子電気軌道主要株主

| 《1921 年下半期》 | | 《1922 年上半期》 | | 《1924 年下半期》 | |
|---|---|---|---|---|---|
| 株主 | 株数 | 株主 | 株数 | 株主 | 株数 |
| 金光庸夫：大正生命保険 | 13,000 | 金光庸夫：大正生命保険 | 13,200 | 金光庸夫：大正生命保険 | 27,580 |
| 森村開作：森村同族 | 6,800 | 森村開作：森村同族 | 6,800 | 金光庸夫：日本教育生命保険 | 10,100 |
| 金光庸夫：日本教育生命保険 | 5,050 | 金光庸夫：日本教育生命保険 | 5,050 | 森村開作：森村同族 | 7,000 |
| 石田友吉 | 2,860 | 石田友吉 | 2,860 | 石田友吉 | 6,710 |
| 宇都宮政市 | 1,521 | 宇都宮政市 | 1,520 | 矢野恒太：第一生命保険 | 4,850 |
| 植村俊平 | 1,390 | 佐々田懋：佐々田合名 | 1,450 | 植村俊平 | 3,660 |
| 渋沢敬三：渋沢同族 | 1,200 | 植村俊平 | 1,390 | 宇都宮政市 | 3,240 |
| 廣橋嘉七郎 | 1,160 | 和田富次郎 | 1,070 | 吉野周太郎：吉野合名 | 2,640 |
| 和田富次郎 | 1,030 | 廣橋嘉七郎 | 1,060 | 内川福七：新潟丸福 | 2,150 |
| 森村開作：森村豊明会 | 1,000 | 森村開作：森村豊明会 | 1,000 | 榛葉良男 | 2,000 |
| 総株数 | 60,000 | 総株数 | 60,000 | 総株数 | 130,000 |
| 《1926 年上半期》 | | 《1930 年上半期》 | | 《1932 年下半期》 | |
| 株主 | 株数 | 株主 | 株数 | 株主 | 株数 |
| 金光庸夫：大正生命保険 | 52,810 | 神谷啓三：永楽殖産 | 73,100 | 松永安左エ門：東邦証券保有 | 67,300 |
| 金光庸夫：日本教育生命保険 | 18,800 | 若尾璋八：東電証券 | 45,200 | 小林一三：東電証券 | 45,200 |
| 石田友吉 | 14,420 | 金光庸夫：大正生命保険 | 38,580 | 金光庸夫：大正生命保険 | 38,580 |
| 森村開作：森村同族 | 14,000 | 金光庸夫：日本教育生命保険 | 10,800 | 金光庸夫：日本教育生命保険 | 10,800 |
| 矢野恒太：第一生命保険 | 13,450 | 宇都宮政市：宇都宮合名 | 6,480 | 宇都宮政市：宇都宮合名 | 6,480 |
| 宇都宮政市：宇都宮合名 | 6,480 | 佐々田懋：佐々田合名 | 3,600 | 佐々田懋：佐々田合名 | 3,550 |
| 植村俊平 | 5,150 | 渋沢敬三：渋沢同族 | 2,800 | 飯田東吉 | 2,790 |
| 榛葉良男 | 4,000 | 松尾慎二：日之出商会 | 2,570 | 八木逸郎：日本医師共済生命 | 2,500 |
| 吉野周太郎：吉野合名 | 3,290 | 中川久任：国光生命保険 | 2,500 | 松尾慎二：日之出商会 | 2,470 |
| 佐々田懋：佐々田合名 | 3,000 | 石崎丈太郎 | 2,400 | 石崎丈太郎 | 2,400 |
| 総株数 | 280,000 | 総株数 | 280,000 | 総株数 | 280,000 |
| 《1934 年下半期》 | | 《1937 年上半期》 | | 《1940 年下半期》 | |
| 株主 | 株数 | 株主 | 株数 | 株主 | 株数 |
| 小林一三：東電証券 | 108,020 | 小林一三：東電証券 | 224,317 | 新井章治：東電証券 | 224,007 |
| 金光庸夫：大正生命保険 | 38,593 | 金光庸夫：大正生命保険 | 36,708 | 金光義邦：大正生命保険 | 30,000 |
| 金光庸夫：日本教育生命保険 | 10,800 | 朝吹常吉：帝国生命保険 | 17,000 | 朝吹常吉：帝国生命保険 | 17,000 |
| 朝吹常吉：帝国生命保険 | 10,000 | 金光庸夫：日本教育生命保険 | 13,260 | 安田善五郎：安田貯蓄銀行 | 10,140 |
| 宇都宮政市：宇都宮合名 | 6,480 | 佐々田懋 | 7,885 | 金光義邦：日本教育生命保険 | 10,000 |
| 八木逸郎：昭和生命保険 | 5,510 | 佐々田懋：佐々田合名 | 5,600 | 粕谷貴三：内国貯金銀行 | 7,682 |
| 佐々田懋：佐々田合名 | 3,700 | 今井利喜三郎：千代田生命保険 | 5,091 | 宇都宮孝 | 6,339 |
| 佐々田懋 | 3,620 | 宇都宮孝 | 4,606 | 佐々田実 | 6,150 |
| 石崎丈太郎 | 2,470 | 宇都宮政市：宇都宮合名 | 4,480 | 今井利喜三郎：千代田生命保険 | 5,091 |
| 松尾慎二：日之出商会 | 2,400 | 安田一：安田生命保険 | 4,408 | 潮恵之輔：佐々田奉公会 | 5,000 |
| 総株数 | 280,000 | 総株数 | 480,000 | 総株数 | 480,000 |

典拠）　王子電気軌道各期「報告書」より作成。

その結果、金光庸夫は大正生命保険と日本教育生命保険の保有株式数を合せることで、大株主として、重層的な資本基盤を背景に経営を担った。一九三〇年上半期の保有株数を比較してみると、総株数二八万株の内、永楽殖産（取締役社長神谷啓三名義）の保有株数が七万三一〇〇株、東電証券（取締役社長若尾璋八名義）のそれが四万五二〇〇株、金光庸夫系のそれが四万九三八〇株であった[90]。そのため、金光庸夫は、「東電東邦の傀儡となるを避け東電との間に協調を保つ[91]」ことで社長であり続けていたが、その発言力は抑制されたものと想定される。その後、永楽興産の保有株式は東邦証券へと移り、一九三四年には東京電灯がその株式を引き受けたことで、東京電灯系の資本による王子電気軌道の支配が決定的なものとなった[92]。その結果、金光庸夫は社長を退き、替わって池田成彬の義弟である本間利雄が社長に就任している。このように、一九二〇年代以降の王子電気軌道は、電力会社としての性格が顕著であったために「電力戦」の渦中に巻き込まれ、結果とて、経営陣の度重なる交代を招いたのである。

こうした経営陣の交代から、前項で詳述した新宿線延長計画と京王電気軌道との合併構想について検討しておこう。王子電気軌道が消極的になり始めた時期は、「電力戦」の時代へと突入していく時期と重なる。即ち、京王電気軌道に対しても株式の取得を媒介として影響力を行使していた金光庸夫自身の王子電気軌道における株式保有率の低下と発言力の相対的な減少が、この計画の進展に影響を及ぼしたと考えることができる。つまり、電力会社系の資本に支配されと、路線の拡張計画は沈滞し、一九三四年に鉄道省内で決裁が行われるまで、具体的な行動は起きなかったのである。このことは、「電力戦」の展開が、地域の鉄道路線の策定に対する決定要因の一つとなったことを意味していよう。

ここまで、本節では王子電気軌道について検討した。本節での分析により明らかになった点を要約すると、以下の通りである。王子電気軌道は建設資金の調達に苦慮していたことから、草創期の経営は才賀藤吉が担った。才賀藤吉の失脚により、彼が保有していた株式の移転が繰り返されたことで経営陣の交代が続き、「電力戦」の中では中立的な立場にいた金光庸夫が経営を主導した。開業後には、電力事業を収益基盤としながらも、路線の拡張に努め、京王電気軌道との接続を目指した新宿への延長は、経済状況や経営環境などに影響され、実現する

ことはなかった。

## おわりに

ここまでの分析から明らかになった点から、本稿の課題である電気鉄道の展開と企業経営者の活動について検討したい。城東電気軌道も王子電気軌道も、その設立過程は共通している。両社とも、沿線地域の有力者が合同して計画を出願するとともに、建設段階で資金難に直面している。これに対して、城東電気軌道は渋沢栄一系の企業家が経営を引き継いだ一方で、王子電気軌道は才賀事件と契機として、株式の売買が繰り返された。

城東電気軌道の事例は、三科仁伸「玉川電気鉄道の設立と展開」の分析により明らかにされた玉川電気鉄道と同様のものであった。即ち、沿線地域住民らによる計画が、建設資金の調達が充分に行えなかったために、他の有力企業家の手に移るとともに、特定の企業家集団の後援を得ることになった。こうした企業家集団とは、玉川電気鉄道の場合は慶應義塾出身の企業家によるものであったが、城東電気軌道の場合は渋沢栄一とその血縁関係に基づくものであった。

また、これと異なるものが王子電気軌道であった。王子電気軌道の場合、特定の企業家集団の後援を得ることはなかった。そのため、経営陣の度重なる交代を招き、路線網の拡張を抑制させたといえる。

本稿が分析の対象とした企業経営者は、資本家ではなく専門経営者である。本稿の場合、彼らの至上命題の一つは建設資金の確保であって、それに充分に応えることが出来ない場合は、王子電気軌道の事例が示すように、資本基盤の変遷に伴い交代を余儀なくされた。資金調達の方法として彼らが採った方法は、自らの属する企業家集団に依拠したものであった。三科仁伸「玉川電気鉄道の設立と展開」と本稿での分析により、民間資力に基づく鉄道建設事業の展開過程として、以上のような構造を一類型として規定したい。

**註**

（1）代表的な成果として、馬車鉄道の時代を詳述した東京都編集兼発行『馬車鉄道』（一九八九年）、市営化の前提として民営電気鉄道の価格問題を分析した桂川光正「一九〇六年東京の電車賃上げ反対運動」（『史林』第六八輯第一号、一九八五年、六五―一〇二頁）、市営化に至る行政の対応を検討した櫻井良樹「東京市街電車の市有化をめぐる政治過程―桂園時代の一側面―」（『史學雑誌』第

九五編第七号、一九八六年、六三―八六頁）、東京市電気局の経営を分析した小野浩「大正期における東京市電の経営―市有化から関東大震災まで―」（老川慶喜編『両大戦間期の都市交通と運輸』、日本経済評論社、二〇一〇年、二九―六三頁）などが挙げられる。

（2）三科仁伸「玉川電気鉄道の設立と展開」、『史学』第八四巻第一―四号、二〇一五年、八五―一〇八頁。

（3）三科仁伸「豊国銀行の設立と展開―慶應義塾出身企業家の活動を中心に―」、『近代日本研究』第三二巻、二〇一六年、一三七―一七一頁：三科仁伸「三十五銀行における行内改革の展開と頭取の役割―伊東要蔵の活動を事例として―」、『企業家研究』第一四号、二〇一七年、二五―四八頁：三科仁伸「戦前期における地方資産家の企業経営と有価証券投資―静岡県引佐郡　伊東要蔵を事例として―」、『社会経済史学』、第八三巻第四号。

（4）谷為次郎編集兼発行『王子電氣軌道株式會社二十五年史』、一九三五年：小川宮次編集『王子電氣軌道株式會社三十年史』、王子電氣軌道株式會社、一九四〇年。なお、本節の記述のうち、特に註記のないものは、これらの文献による。

（5）「城東電氣軌道敷設特許願」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書、東京都公文書館所蔵（以下、東京府文書の所蔵先は同様）、三二七―D四―〇九。

（6）「起業目論見書」・「命令書」・「命令書案」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。

（7）「戌土甲一四二九號」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。

（8）「南葛飾郡長へ照会案」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道冊ノ一九』、東京府文書。

（9）「明治四十三年六月九日（第四回）町会」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。

（10）「城東電気鉄道敷設ニ――ニ對スル回答」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。

（11）「城東電氣軌道敷設特許之儀ニ付キ副申案」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。

（12）「特許状并命令書交付之件」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。

（13）「發起人加名願」・「城東電氣軌道株式會社發起人除名願」・「發起人加名並除名願」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。

（14）「特許状」、『鐵道省文書　第一門　監督　軌道　イ特許　東京地下鋲道（元城東電気軌道）　自明治四四年　至大正四年　二』、鉄道省文書、国立公文書館所蔵（以下、鉄道省文書の所蔵先は同様）、本館―三B―〇一三―〇〇・平一二運輸〇〇三八三一〇〇。

（15）『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。

(16) 同右。
(17) 「工事方法概略書」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。
(18) 「動力変更ニ付稟申」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。
(19) 「照會」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。
(20) 『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。
(21) 「照會」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。
(22) 逓信省電気局編纂『第八回電氣事業要覧』、逓信協会、一九一五年、一八―一九頁。
(23) 「契約證書（謄本）」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。
(24) 「原動力變更認可申請追願」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。
(25) 『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。
(26) 同右。
(27) 「監第二四九三號　電力需給ノ件許可」、『東京市公文　自明治四十四年至大正七年　鐵道軌道　冊ノ一九』、東京府文書。
(28) 「城東電鐵會社の創立會」、『東京経済雑誌』第一七一二号、一九一三年八月二三日、三四頁。
(29) 「軌条代用並敷石敷設猶豫願副本」、『自明治四四年至大正七年　文書類纂　土木　鐵道軌道　冊ノ二〇』、東京府文書、三二七―D四―一〇。
(30) 「電氣軌道特許線一部運轉開始許可申請書」、『鉄道省文書　第一門　監督　軌道　特許　東京地下鐵道（元城東電気軌道）自大正五年至大正七年　巻二』、鉄道省文書、本館―三B―〇一三―〇〇・平一二運輸〇〇三八四一〇〇。
(31) 「城東電氣軌道株式會社　電車開通」、『東京朝日新聞』、一九一七年一二月三〇日。
(32) 城東電気軌道第一二期「營業及決算報告書」、一九一九年下半期。
(33) 同第二二期「營業及決算報告書」、一九二四年下半期。
(34) 同第二四期「營業及決算報告書」、一九二五年下半期。
(35) 「城東電氣整理」、『東京朝日新聞』、一九一六年四月二九日。
(36) 尾高豊作編集兼発行『刀江遺稿　坤』、一九二一年、三六五―三六八頁。
(37) 竹越與三郎編輯『大川平三郎君傳』、大川平三郎君傳記編纂會、一九三六年。
(38) 「大川平三郎宛高津峰三郎書簡」、一九一六年四月一一日付、大川平三郎文書、坂戸市立中央図書館所蔵、二〇七―五。
(39) 小川功「〝虚業家〟高柳淳之助による似非・企業再生ファンドの挫折―ハイ・リスクの池上電気鉄道への大衆資金誘導システムを中心に―」、『滋賀大学経済学部研究年報』第一一巻、二〇〇五年一月号、五五―七八頁、註四七。

(40) 高柳淳之助『事業を生かす頭』、東京ライフ社、一九五八年、一九―二二頁。但し、同書中の記載には多くの虚偽が含まれている。例えば、高柳淳之助自身は城東電気軌道の取締役に就任したと述べているが、「營業及決算報告書」で確認できるかぎり、彼は監査役にすぎず、その就任時期も大きく異なっている。

(41) 遠間平一郎『事業及人物』、中央評論社、一九一五年、二一三―二一五頁。

(42) 三木田十五『財界學閥展望』、不動書房、一九三三年、一〇〇頁。

(43) 「城東電氣軌道 東京乘合自動車 會社合併ノ件」、『鉄道省文書 第一門 監督 五軌道 イ特許 東京地下鐵道（元城東電気）自昭和十年至昭和十四年 巻八』、鉄道省文書、本館―三B―〇一三―〇〇・平一二運輸〇〇三九〇一〇〇。

(44) 「城東電氣軌道株式會社臨時株主総會決議録」、『鉄道省文書 第一門 監督 五軌道 イ特許 東京地下鐵道（元城東電気）自昭和十年至昭和十四年 巻八』、鉄道省文書。

(45) 『大正五年 土木 鉄道軌道 冊ノ九』、東京府文書、東京都公文書館所蔵、三〇二―E一―〇九。なお、一九〇七年五月二七日の特許交付時に、「王子電氣鐵道」から「王子電氣軌道」へと名称を変更している。

(46) 「工事方法概畧書」、『大正五年 土木 鉄道軌道 冊ノ九』、東京府文書。

(47) 『大正五年 土木 鉄道軌道 冊ノ九』、東京府文書。

(48) 同右。

(49) 同右。

(50) 『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自明治四十二年至明治四四年 一巻』、鉄道省文書、国立公文書館所蔵、本館―三B―〇一三―〇〇・平一二運輸〇〇七三七一〇〇。

(51) 同右。

(52) 吉田正樹「電燈産業発展における中間商人の役割―才賀電機紹介及び川北電気企業社による電燈企業経営、一九〇〇～一九三〇―」、『三田商学研究』第二五巻第五号、一九八二年、二二四―二四六頁：三木理史「明治末期における地方公益事業の地域的展開―才賀電機商会を事例として―」、『人文地理』第四三号第四号、一九九一年、二四―四三頁）：同「局地鉄道の普及と『指導者集団』―才賀電機商会の事業展開からの考察―」、『近代日本の地域交通体系』、大明堂、一九九九年、二五六―三一七頁。

(53) 竹谷為次郎編集兼発行『王子電氣軌道株式會社二十五年史』、一三頁。

(54) 「委任状」、『大正五年 土木 鉄道軌道 冊ノ九』、東京府文書。

(55) 「亥土甲第二三八四號」、『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自明治四十二年至明治四四年 一巻』、鉄道省文書。

(56) 「開業届」、『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自明治四十二年至明治四四年 一巻』、鉄道省文書。

(57) 東京都荒川区編集兼発行『荒川区史 上巻』、一九八九

年、一二六一―一二六二頁。

(58)「創立満十週年(ママ)史」、同第二一期「営業報告書」（一九二〇年上半期）付属。

(59) 王子電気軌道第三〇回「報告書」、一九二四年下半期。

(60) 同第四〇回「報告書」、一九二九年下半期。

(61) 同第五七回「報告書」、一九三八年上半期。

(62) 同第五八回「報告書」、一九三八年下半期。

(63) 同第六二回「報告書」、一九四〇年下半期。

(64) 同第六五回「報告書」、一九四二年上半期。

(65)『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自明治四十五年至大正四年 二巻』（鉄道省文書）。

(66)「戊土甲第八〇四號」、『鉄道省文書 第一門監督 四軌道イ特許 王子電氣軌道 自明治四十五年至大正四年 二巻』、鉄道省文書。

(67)「陸軍省送達陸軍普第一〇八號 第大久保射撃場用地内軌道敷設ノ件回答」、『鉄道省文書 第一門監督 四軌道イ特許 王子電氣軌道 自明治四十五年至大正四年 二巻』、鉄道省文書。

(68)『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自大正五年至同七年 三巻』、鉄道省文書、本館―三B―〇一三―〇〇・平一二運輸〇〇七三一〇〇。

(69)「王子電氣軌道工事竣功期限延期許可及特許一部解除ノ件」、『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自大正五年至同七年 三巻』、鉄道省文書。

(70)「軌道敷設工事竣工期限延期願」『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自大正七年至同十一年 四巻』、鉄道省文書、本館―三B―〇一三―〇〇・平一二運輸〇〇七三一〇〇。

(71)「特許線路竣工期間延期願」、『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自大正七年至同十一年 四巻』、鉄道省文書。

(72)「特許線路竣工期限延長願」、『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許王子電氣軌道 自大正十三年至同十五年 五巻』、鉄道省文書、本館―三B―〇一三―〇〇・平一二運輸〇〇七三〇一〇〇。

(73)『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自大正十三年至同十五年 五巻』、鉄道省文書。

(74)「特許線路竣功延期ニ付追申書」、『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自大正十三年至同十五年 五巻』、鉄道省文書。

(75)「王子電氣軌道新宿延長線工事竣功延期ニ関スル件」、『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自大正十三年至同十五年 五巻』、鉄道省文書。

(76)『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自大正十三年至同十五年 五巻』、鉄道省文書。

(77) 王子電気軌道第二九回「報告書」、一九二四年上半期：京王電気鉄道第二八回「報告書」、一九二四年上半期。

(78)「王子電気軌道巣鴨町高田町間工事竣功期限延期許可及高田町新宿町間特許取消ノ件」、『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自大正十三年至同十五年 五巻』、鉄道省文書。

(79)『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌

道　自大正十三年至同十五年　五巻』、鉄道省文書。

(80)「王子電氣軌道敷設特許ノ件」、『鉄道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道　自大正十三年至同十五年 五巻』、鉄道省文書。

(81)「王子電氣軌道野方町下高井戸間軌道敷設願却下ノ件」、『鐵道省文書 第一門監督 四軌道 イ特許 王子電氣軌道 自昭和三年至昭和十年 巻七』、鉄道省文書。

(82) 王子電気軌道第一三回「営業報告書」、一九一六年上半期。

(83) 同第一四回「報告書」、一九一六年下半期。

(84) 同第一五回「報告書」、一九一七年上半期。

(85) 三木田十五『財界學閥展望』、不動書房、一九三三年、五八頁。

(86)『東邦経済』第一〇巻第一号、東邦経済社、一九四〇年、五二頁。

(87)「創立満二十周年史」、王子電気軌道第四一回「報告書」（一九三〇年上半期）付属。

(88) 東邦電力史編纂委員会『東邦電力史』、東邦電力史刊行会、一九六二年、一八七頁。

(89) 東京電力株式会社編集兼発行『関東の電気事業と東京電力―電気事業の創始から東京電力五〇年への軌跡―』、二〇〇二年、三九六―三九九頁。

(90) 王子電気軌道第四一回「報告書」、一九三〇年上半期。

(91)「王子電軌を中心に東電東邦の重役争奪―立役者 松永安左衛門 小林一三君―」、『実業之日本』第八巻一号、実業之日本社、一九二九年、九一―九五頁。

(92) 東京電力株式会社編纂兼発行『関東の電気事業と東京電力―電気事業の創始から東京電力五〇年への軌跡―』、四八八―四九〇頁。