

表3-61 神奈川県農工銀行・銀行資金の運用

区 分	第2期 (1898年) 下期	第8期 (1901年) 下期	第14期 (1904年) 下期	第20期 (1907年) 下期	第22期 (1908年) 下期
年賦償還貸付金	円 173,791	円 440,689	円 561,980	円 497,700	円 514,975
定期償還貸付金	7,252	24,649	34,422	19,700	22,100
保証年賦償還貸付金			187,231	241,393	405,515
政府公債証書	(地方債)	9,240	45,389	103,208	122,878
横浜市水道公債	750	2,700	5,255	5,712	5,616
日本勸業債券		3,610	3,186	2,747	7,383
当座預け金	13,083	71,400	43,600	95,700	79,400
日本勸業銀行雑勘定		2,231 26)	980	1,742	2,240
代理店勘定		381	8,551 1,123)	(配当金支) 払基金 2,357	4,518
保証債務代位弁済金				(年賦金) 取扱高 21,839	210
営業用地所	} 4,889	3,150	3,150	3,150	3,150
営業上家屋		3,500	3,500	3,000	3,000
営業上什器		590	400	500	500
流込抵当物件			1,188	1,384	1,194
金銀有高金	2,113	1,970	3,119	1,065	158
未払込資本	200,000				
計	404,653	563,948	902,278	1,001,202	1,172,061

思われる。

(二) 銀行資金の運用

神奈川県農工銀行の資金運用をみるために、同行の貸借対照表から、五つの決算期について銀行預金の運用を整理してみると、表三一六一のとおりである。一部の当座預け金、日本勸業債券の保有を除くと、資金の運用対象は貸出し（年賦償還貸付金・定期償還貸付金・保証年賦償還貸付金）と有価証券保有（政府公債証書・横浜水道公債）との二つであるが、このなかでは貸出しの比重が圧倒的に高い。政府公債への投資も明治の末期になって、その金額が急増しているが、貸出しに比較するとなおその資金運用水準は低い。そこで、ここでは貸出しを中心に若干の説明をおこなってみよう。

この間の貸出しの実態をみると、景気変動の諸局面において資金需要の動きが大きな相異を示す

表3-62 神奈川県農工銀行借り主別貸付残高（年賦貸付金）

単位：円，カッコ内は口数

借り主	第2期	第8期	第14期	第20期	第22期
農業者	(424) 118,628	(1,025) 329,135	(1,233) 440,970	(1,149) 367,083	(1,033) 344,458
工業者	(33) 28,190	(117) 88,592	(139) 102,968	(140) 119,147	(143) 156,278
工業会社	(5) 25,471	(3) 15,281	(2) 7,506	(1) 3,132	(2) 6,424
公共団体	(1) 1,500	(4) 7,677	(3) 6,035	(3) 4,827	(3) 4,691
計	(463) 173,791	(1,149) 440,685	(1,378) 561,980	(1,294) 497,700	(1,182) 514,975

表3-63 神奈川県農工銀行抵当別貸出分類（鑑定価格による）

抵当	第2期	第20期	第22期
	円	円	円
田畑	648,960	642,311	642,311
郡村宅地	645,463	602,473	602,473
市街住宅	70,018	84,670	84,670
山林	223,878	31,222	58,942
原野	196,483	232,236	232,236
山葵田	34,247	34,339	34,339
建物	330	330	330
	40,468	105,276	137,555

ことがわかる。とくに神奈川県下産業・農業の好不況が資金需要にきわめて大きな影響を与えており、この結果、貸出資金の供与には大きな波動がみられる。表三一六一でとりあげた時期についても、第二期、第八期、第二〇期は好況期で、比較的高い資金需要をもっていたが、第一四期は産業の沈滞を反映して資金需要の低下をきたしている。さらに、第二期はようやく不況から県下の産業が立ち直りつつあった時期で、資金需要も回復の兆候を示している。

つきに、産業別に傾向をながめてみよう。まず、年賦貸付金の各期の残高を借り主別にみると、表三一六二のとおりである。口数・貸付残高とも農業者が圧倒的に高いが、一口当たり貸付高になると工業の方が大きい。また、これを抵当別にながめると、表三一六三のとおりである。土地、とくに田・畑・山林等の比重が圧倒的に高く、市街住宅とか建物のウェイトはきわめて低いことが明らかとなる。こうして借り手と抵当物件をながめてみると、農業者に対する田畑等農地抵当金融の比率が最も高く、次いで同じく田畑等を抵当に入れての工業者の借入れが大きな比重を占めていたものとみられる。いわゆる土

表3-64 神奈川県農工銀行定期償還貸付残高・借り主別・抵当別分類

(単位：円、カッコ内は口数)

区 分	第 2 期	第 8 期	第 14 期	第 20 期	第 22 期
農 業 者	(18) 6,835	(9) 6,710	(5) 8,800	(5) 8,850	(4) 9,550
工 業 者	(1) 350	(2) 11,250	(6) 18,830	(2) 8,250	(2) 8,250
工 業 会 社		(1) 3,000	(1) 1,488		
農業者20名以上連帯	(2) 3,630	(1) 189	(2) 4,938	(1) 1,500	(2) 1,700
公 共 団 体		(3) 3,400	(1) 3,000	(1) 1,100	(2) 2,600
農 業 会 社			(1) 1,500		
信 用 組 合			(2) 4,500		
計	(21)10,815	(16)24,649	(16)34,422	(9) 19,700	(10)22,100
田 畑	} 12,391	} 45,059	} 63,764	21,548	21,548
宅 山 原 建				422	2,238
地 林 野 物				1,871	1,241
				20,104	20,104
				540	540

地(不動産)の資金化、とくに工業資金への活用に農工銀行が積極的な役割を果たしていたことが理解されよう。一九〇三(明治三十六)年から始まった勸業銀行代理貸付(前述のように農工銀行が保証、したがって貸方の保証年賦償還貸付金と貸方の年賦償還貸付金保証とは常に同類)も、ほぼこの年賦償還貸付金と同じ傾向を示している。同科目による貸付残高が第二〇期以降減少しているが、これはその分を勸銀代理貸付が埋めたことによるものと思われる。

しかし、定期償還貸付は若干異なった性格のものであったように思われる。この方法での貸付けについても、その借り主別分類、抵当物権別分類を表示してみよう。表三一六四のように、定期償還貸付の残高自体は第一四期、すなわち、一九〇四(明治三十七)年をピークに低下しており、これは勸銀代理貸付の伸長にもとづくものと思われるが、農業者と工業者の比重がほぼ同じ点が注目される。他方、抵当別貸出残高では他の貸付けと同様に、田・山林が圧倒的に大きいので、不動産の資金化、とくに工業資金への転換機能という点では年賦償還貸付よりも役割が大きかったように思える。定期償還貸付のなかには、公共団体や農業組合ないしはそれに近い性格の

もの、信用組合に対する資金供与も含まれている。農工銀行の設立意図のひとつに、信用組合の中央機関的機能を果たすことが考えられていたことは、すでに述べたが、農業組合・信用組合が設立されるにおよんで、農工銀行がそれとの関係を深めていったことをここからよみとることができよう。

以上述べたように、神奈川県農工銀行は、自己資本と農工債券の発行によって調達した資金で、農業・工業に長期資金を供与することを主たる業務としていた。しかし、一九〇三年以後は日本勧業銀行との関係が従来にもまして緊密となり、勧業債券の引受けと勸銀代理貸付の比重が高くなっていく。勸銀との結びつきを強めながら、その業務を拡大していったことが明らかとなった。

農工銀行の性格について、もうひとつふれておかななくてはならないのは、政党との関係である。農工銀行は「その資本組織力が府県の持株を中心としたものであり、また地方勸業行政など地方行政との関連がきわめて強かったことも原因して……しばしば政争にまきこまれ『政党扶植の具』として利用された」（池上和夫「政党と農工銀行」、『一橋論叢』一九六五年九月号、七一―七七ページ）ようである。農工銀行からは、党費資金や自党派の者への産業資金を融資していたともいわれている。本項で対象とした時期より遅れるが、神奈川県農工銀行の一九一七（大正六）年における監査役を含む役員のうち、政友会所属の者が三名いたようで、同行がいずれかといえば、政友会系と目されよう（日本銀行『神奈川県地方金融史概説』Ⅱ、八八ページ参照）。

四 その他の金融機関の発展

以上、地方銀行と神奈川県農工銀行を中心に、明治後期におけるその発展の概要を説明してきたが、この時期にはその他の

分野でも多数の金融機関が設立されるにいたった。外国の制度が移植され、経済の発展とともに多様化するニーズに対応して、金融機関の分野もまた広がっていった。そこで本項では、その態様を明らかにしてみよう。とくに神奈川県の実態に即して、庶民金融と保険の二つの分野にしぼって説明していきたい。

庶民金融

わが国において古くから発達をとげ、庶民の生活に密着してきた「無尽」や「頼母子講」を基盤として、明治三十年代の半ばころより営業無尽を業とする会社が設立されるにいたった。神奈川県下の無尽会社は、一九一三（大正二）年末にすでに四五社（資本金額四万六〇〇〇円、したがって一社平均九万九〇〇〇円）に達していたといわれている（大蔵省『本邦に於ける庶民金融機関調査』）。一社当たりの平均資本金額からいって、小零細なものが多かったが、その平均資本金額は無尽会社の全国平均よりかなり低い水準にすぎなかった。すなわち、株式組織のものは七社（平均資本金約三万円）にすぎず、他は合名会社組織六社（平均資本金約八〇〇〇円）、合資会社組織三三社（平均資本金約五〇〇〇円）という小規模なものが圧倒的に多かった。具体的な会社名もほとんど明らかになっておらず、明治期に設立されたものとしてはわずかに金港無尽（横浜市中区羽衣町）の名があげられるにすぎない。小零細企業がこのように乱立していたから、経営の不健全なものも多かった。こうした傾向が、やがて全国的レベルでの問題とつながり、一九一五（大正四）年の「無尽業法」制定へと展開していくのである。

無尽会社と関連して、当時の信託会社の性格について若干ふれておこう。神奈川県下においても、一九〇八（明治四十一年）以後信託会社が相次いで設立され、一九一三（大正二）年末には一六社に達したといわれている。ところが、県下信託会社の平均の一社当たり資本金額は一万八〇〇〇円であって、全国平均をはるかに下回っていた。とくに、神奈川県下ではこのように小規模であったため、無尽会社と異ならない信託会社も多数存在していたように推測され、神奈川県下においては信託会社は

庶民金融の一環として位置づけられていた。全国的にも当時の信託会社は無尽会社・高利貸しの性格のものが多かったようであり、かつ不動産業・証券業・証券割賦販売業を兼営しているものもかなり存在していたといわれている。おもな県下の信託会社としては、不動信託株式会社（横浜、資本金五万円）、浦賀信託（浦賀、資本金六万円）、浦賀介立社（浦賀、資本金三万円）などがあげられる。

庶民金融の第三は、信用組合である。信用組合が「農工銀行法」の制定との関連で、その設立の意義を評価されていたことについては、すでに述べた。また、神奈川県農工銀行の貸付け対象に信用組合が入っていたことについてもふれた。神奈川県産業組合運動は、他の地方に比較して遅れていたが、それでも明治二十年代に、三つの信用組合が産業組合として設立されていたようである。一九〇〇年の「産業組合法」の公布、一九〇六年の同法の改正を通じて、全国的に信用組合の設立数は急増した。神奈川県下においても、一九一二（大正元）年には六二組合までに増加したが、全国的な規模に比べると、きわめて少なかったといえよう。

庶民金融の最後は、銀行類似会社の設立である。明治前期において、銀行類似会社が相次いで設立をみたことは、第二編で述べた。銀行類似会社のなかには、経営のいかかわしいものも少なくなかった。「銀行条例」（一八九三年施行）の成立にもない、解散するか、または銀行に昇格するとか、吸収されるとかの道をたどることとなった。このように制度的には銀行類似会社は、わが国金融機関のなから姿を消すこととなったが、その後もいくつかのものが存続したばかりか、一九〇六（明治三十九）年から一九二三（大正二）年の間に全国的に二九六もの銀行類似会社が設立されるにいたった。神奈川県下では、一九一三年に一三社（平均資本金額五〇万八〇〇〇円）の銀行類似会社が営業していた。このうち、株式会社組織のものはわずかに二社にすぎず、合名会社組織のもの一社を除くと、残りはほとんど合資会社組織であり、平均資本金額も約九〇〇〇円ときわめ

て小規模なものにすぎなかった。この銀行類似会社の営業内容は、貸付け・手形割引・預金・信託預金・荷為替業というような銀行の一般的業務のほか、倉庫業・物品運送業・物品保管・一般信託業・不動産業など広範にわたっていたといわれる。また、質屋会社も神奈川県下に九社あり、株式会社組織（二社、資本金五万円）、合名会社組織（三社、平均資本金額二万五〇〇〇円）、合資会社組織（五社、平均資本金一万円）の三つの会社形態をとりつつ、この時期に発展を示した。

保 險 業

生命保険会社ないしその類似会社の設立の動きは、明治十年代のはじめから活発であった。神奈川県下においても、かなり多数の生命保険会社あるいはその類似会社の設立が企画されたり、開業したようである。いま、その事例を年代順にとりあげてみると、次のとおりである。

(一) 日東保生会社 一八八〇（明治十三）年東京で設立の申請がなされ開業したが、一年足らずで解散願を提出した生命保険会社である。この会社の設立発起人に、横浜の原善三郎・茂木惣兵衛も参加していた。

(二) 共恵社 一八八〇年、横浜弁天通四丁目製紙分社内に設立され、翌八一年に開業した生命保険会社である（『東京横浜新聞』）。

(三) 横浜生命保全会社 一八八九（明治二十二）年、横浜弁天通四丁目での設立の申請のなされた会社（資本金三万円）で、横浜の高橋権三・秦順一・大沢留三郎等が申請人となっていた（『読売新聞』）。

(四) 生命保寿社 一八八九年に横浜高島町で設立が企画された生命保険会社として、生命保寿社があげられる。設立運動は横浜の藤野善輔・須藤鉦作などによっておこなわれたようである（『毎日新聞』）。

(五) 帝国生命十全会社 一八八九年に株式募集をおこなったという記録のある生命保険会社である。横浜太田町に設立され、資本金は七万円とのことであった。時期の点や設立発起人に、高橋権三・秦順一・藤野善輔・須藤鉦作などが名を連ねてい

ることから、前掲横浜生命保全会社と生命保寿社の設立計画が合体したのではないかとの推測も成り立つ（『毎日新聞』）。

(六) 大日本生命保険会社 一八八九年、藤沢町の角倉賀道(医師)、鎌倉郡村岡村の山下八蔵(農業、県会議員)、同瀬谷村の露木昌平(商業)が、東京の有志者とともに設立の申請をおこなった会社である。場所は東京府京橋区であり、資本金は三五万円。同年に開業したようである。

以上、横浜に設立されたり、神奈川県下に在住した人びとが設立運動に加わった会社をとりあげてみた。県下には、このほかまだ多数の生命保険会社ないしはその類似会社が設立されたり、設立が計画されたようである。全国的レベルにおいても同様の傾向がみられ、会社乱立による経営の不健全等問題が生じたので、政府は一九〇〇年に、「保険業法」を公布した。「保険業法」制定後、神奈川県に設立された生命保険会社は、共慶生命保険会社と横浜生命保険株式会社である。

共慶生命保険会社は、厳密には一九〇〇年に東京で申請され、東京で設立されたが、設立申請人にも設立後の役員にも横浜の財界人が加わっていた。すなわち、大谷嘉兵衛(社長)、箕田長三郎(監査役)、長井利右衛門(取締役)などである。資本金は当初一〇万円、その後五〇万円に増資し、のち一九〇五年に東洋生命保険会社と改称した。

他方、横浜生命保険会社は一九〇六(明治三十九)年に設立が申請され、翌一九〇七年に開業した。横浜財界人であった大谷嘉兵衛・原善三郎等が設立発起人となっていたが、その設立意図には内外生保会社の横浜への進出と資金の流出を防ぐこともあげられていた。まさに、横浜財界をあげての、地域独自の生命保険会社であった。社長には小野光景が就任し、資本金も一〇〇万円と大きかったので、地元での信頼が厚く、開業当初から順調な業績の発展がみられたといわれる。

以上の各社のほか、大日本兵役保険会社(一九〇〇年橋樹郡中原村小杉に設立、資本金一〇万円)、敷島生命保険会社(のちに大正生命保険と改称、一九一四年になって開業)などの名前もみられる。

貿易地横浜においては、損害保険事業に対する要望も高かった。開港当初より外国の損害保険会社が数多く進出し、横浜は外国会社の市場となっていた。そこで一八九六（明治二十九）年に、横浜財界人によって横浜火災保険株式会社の設立の申請がなされた。その設立意図には、外国保険会社の進出に対抗し、わが国の利益をはかることがあげられていた。設立発起人には、渋沢栄一・高田鉄之助とともに、横浜財界の小野光景・原善三郎・若尾林平・茂木惣兵衛などが就任した。同社は申請の翌年にあたる一八九七年に開業するにいたったが、資本金は五〇〇万円と大きく、社長には土子金四郎、取締役には原・小野のほか若尾幾造・茂木保平・渋沢作太郎が選任された。開業の場所は、横浜市弁天通であった。事業としては、運送保険・信用保険・海上保険等多岐にわたっていた。名称もその後、横浜火災運送保険株式会社↓横浜火災運送信用保険株式会社↓横浜火災海上運送信用保険株式会社と、業務の拡張に応じて改めた。

このほか、国際火災海上保険会社の設立運動などがおこなわれた記録もある。

付記

本項は、主として日本銀行『神奈川県地方金融史概説』Ⅱによっている。

第四章 海陸交通の発展

第一節 官私鉄道の発達と特色

一 東海道線の輸送力増強と京浜電気鉄道

改良工事と

政府は、一八九六（明治二十九）年度以降官設既成鉄道改良費によって東海道線の改良工事を施工したが、東京

輸送力増強

・横浜近傍では、新橋―品川間の複線区間を四線とし、また海陸連絡線として、横浜停車場（現在 桜木町）から

税関埋立地にいたる延長四二チェーン（約八四〇^{メートル}）の線路を建設するという計画で、前者については、一九一〇（明治四十三）年電車専用線が開通、後者については一九〇六年着工、一九一〇年に開通した。

これらの改良工事とは別に、日清戦争による臨時の工事が、横浜付近の東海道線の輸送に大きな変化をもたらした。すなわち、一八九四（明治二十七年）年八月、日清戦争が開始されると、軍部は、当時開通していた青森―広島間その他の鉄道を使って、出港地宇品に兵力を集中した。この輸送に際して、大崎―大井間および神奈川―程ヶ谷（現在 保土ヶ谷）間に直通線を敷設し、品川・横浜における列車の方向転換、機関車の付けかえなどの作業を省略することとした。この工事は、両線とも軍事費支弁とされ、大崎―大井間約一・四^{キロメートル}は同年八月、神奈川―程ヶ谷間約三・五^{キロメートル}は同年九月に完成、軍用列車の直通運

転を開始した。

この直通線は、日清戦争終了後も廃止されず、一八九六年には陸軍省から鉄道局に移管された。この年は前述のように鉄道局が東海道線の改良工事に着手した年であり、また新橋―神戸間に最初の急行列車の運転を開始した年でもあった。この改良工事は、日清戦争後の「戦後経営」の一環とみるべく、資本主義の発展にともなう輸送力増強の方策として計画されたと考えられる。この年に、軍用直通線の移管を受けた鉄道局は、とくに神奈川―程ヶ谷間の直通線の輸送効果を重視し、ここに直通列車の運転を計画した。

これにたいし、同年六月二十六日横浜商業会議所は、農商務・逓信両省、神奈川県に建議して、このような直通線に列車を移すことよって、「全国ニ対シ横浜市民・横浜商民ノ受クル不便不利」の大きいことを説き、この計画に反対した（「東海道官設鉄道複線工事並ニ線路変更ニ付建議」『横浜商業会議所月報』第一号、明治一九・一〇・一〇、「横浜会議所録事」横浜商工会議所商工図書館蔵）。

八月一日商業会議所常務委員朝田又七・同大谷嘉兵衛、書記長飯田旗郎は、鉄道局長松本荘一郎を訪問して鉄道局の意向をただした。松本局長は、横浜駅は従来どおりとし、京浜間の運転回数は増加する、横浜以西との利用については神奈川または程ヶ谷で接続させるか、または神奈川―程ヶ谷間の中央、平沼新田付近に「小規模ノ停車場」を設けるかする、と答えた（前掲「横浜会議所録事」所収、明治一九・八・一「復命書」）。

結局、一八九八（明治三十一）年八月一日の時刻改正から、新橋―神戸間の四往復（急行・直行各二往復）と新橋―大垣間一往復の直行列車は直通線を通して、急行列車は上り下りとも程ヶ谷に停車させて、横浜―程ヶ谷間に接続列車を運転することとした。ほかに横浜―程ヶ谷間に五往復を運転、新橋―横浜間の区間列車に接続させるなどした。このうち、一九〇一（明治

三十四)年十月十日平沼停車場(新橋起点一七・一マイル、神奈川―平沼間〇・八マイル、平沼―程ヶ谷間一・四マイル―以上營業マイル)を開設、急行・直行列車をここに停車させた。これによって、横浜―程ヶ谷間の接続列車は廃止された。

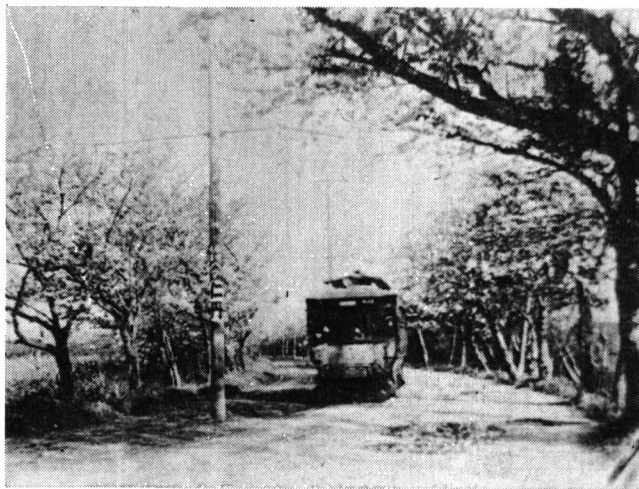
横浜商業会議所は、この年十二月十八日通信省に対し「平沼停車場に関する建議」を提出、平沼が横浜市街の中心地から離れていて非常に不便であると述べ、接続列車の復活を強く要望した。

軍用直通線を利用して幹線の輸送力を強化しようとする鉄道当局の措置が、横浜の企業家・市民にとって不便をもたらすという結果となったのである。

しかも、このころ横浜停車場における滞貨問題が起こっていた。一八九七(明治三十)年十二月九日横浜商業会議所陳情委員三名が上京して、内閣総理大臣、大蔵・通信および農商務各大臣に陳情、滞貨による被害の大きさを訴えた。この滞貨問題は、資本主義の発展とともに活発となってきた貨物の輸送需要に対して、鉄道のもつ輸送力が対応できないというところに、根本的な原因があったとみてよいであろう。

とくに、貨物列車運転本数や貨車の不足、また横浜停車場における貨物取扱設備の欠陥が、このような問題を引き起こす原因となっていた。ここから横浜築港の計画とならんで、鉄道の海陸連絡設備の充実への要望も生まれてくるようになった。

新橋―横浜間の旅客輸送については、前にふれた一八九八年八月二日の時刻改正から、一日二往復新橋―横浜間に快速列車の運転を開始、所要時間下り三八分、上り三九分で、各駅停車列車の五五分にくらべ、かなりの時間短縮を実現した。これは、東京―横浜間の業務旅行者の便宜をはかったものと考えられる。すなわち、一往復は下り午前九時、上り午前九時一〇分、他の一往復は上下とも午後四時三〇分に各始発の列車を運転する方式をとったのである。



大師電気鉄道（六郷土手）

市川健三氏提供

師河原間鉄道敷設の特許状が下付された。

川崎の地元では、これまで川崎停車場・川崎宿と川崎大師とを結んでいた人力車業者が強く反対したが、会社は一八九八（明治三十一）年二月二十五日、東京市京橋区南鍋町二ノ四立川勇次郎方の設立事務所を創立總會を開き、三月十七日設立免許

京浜電気鉄道 の建設と延長

日清戦争後、東京―横浜間の交通が急速に頻繁となってきた。この段階に、東海道線以外にあらたに電気鉄道が開業して、輸送需要の増大に対応したのである。この計画は、すでに一八九三（明治二十六）年からいくつかの企業から出願されていた。雨宮敬次郎らの「軌道条例」によるもの、中野武宮らの「私設鉄道条例」によるもののほかに、若尾幾造らによる出願（一八九五年四月）、高瀬理三郎らによる横浜―川崎―大師河原間電気鉄道（横浜電車鉄道）の出願（同年七月）が加わった。

さらに、一八九六（明治二十九）年三月十八日には、川崎の旅館経営者田中亀之助、東京の弁護士で電気鉄道の経営に意欲をもやしていた立川勇次郎らが、川崎電気鉄道（川崎―大師間）を発起、願書を提出した。翌年に入って、横浜電車鉄道と川崎電気鉄道との両者の合併契約が成立、六月二十九日社名を大師電気鉄道株式会社（資本金九万八〇〇〇円）として更生起業目論見書を提出、八月二十六日川崎町久根崎（六郷橋）―大

を得た。そして、六月十日起工、同年十二月に線路工事を完成、一八九九年一月二十一日川崎大師平間寺の縁日から営業運転を開始した。

六郷橋―大師河原間一マイル四分の一（約二^{キロメートル}）、単線で軌間は四^{フィート}八^{インチ}半（一四三^{五メートル}）、車輛は当初電動車三輛、付随車二輛で、電動車のうち一輛は、一八九〇年東京上野の内国勸業博覧会の会場で運転した一輛を所有者の三吉商会から借り入れたものであった。

開業時から同年五月三十一日まで、一日平均乗客は一二二四人、運賃収入は六三円六二銭九厘であった。期末配当は年一割一分二厘となり、小規模ながら経営成績は良好であった。

大師電鉄は、さらに線路を横浜・品川に延長しようと計画した。そして、さきに出願していた「軌道条例」「私設鉄道条例」による電気鉄道の発起人と協議、一八九九年四月五日合併仮契約に調印、四月二十五日社名を京浜電気鉄道株式会社（資本金八五万円）と改めた。

同年十一月二十八日川崎―品川橋（目黒河岸）間（のち八ツ山橋に延長）、翌一九〇〇年十一月二日川崎―神奈川間の敷設特許を受け、それぞれ工事を開始した。一九〇二年九月一日、六郷橋―川崎停車場間が開通したのを皮切りに、一九〇四年五月には品川（八ツ山橋）―川崎間が全通し、さらに一九〇五年十二月二十四日には、川崎―神奈川間が全通して、東京―横浜間が全通したのである。

社寺参詣客の輸送をおもな目的として開業したこの電気鉄道は、ここにおいて、当初の目的である京浜間の都市間旅客輸送の交通機関となったのである。この時までには、施設は次第に充実し、車輛は従来の四輪単車は三〇輛となり、このほかに一九〇三年九月から定員七六人のボギー車一五輛を増備、輸送力は増強された。

全通当日の輸送量は八ツ山橋―神奈川間全線を通じて、一万〇五〇五人、運賃収入一〇三〇円二〇銭、年末・日曜日という条件のうえに、好奇心から乗ったという人がかなりあったといわれるが、停車場・停留場も運転回数も官設鉄道にくらべてはるかに多い、電気鉄道の優位をはっきりと示していた。運転時間も、京浜電鉄の八ツ山橋―神奈川間は二九分三〇秒とされ、東海道線の新橋―横浜間普通五五分よりはるかに速く、官鉄の快速列車三五分運転に匹敵した。

このため、官設鉄道では新橋―横浜間二七分の快速列車の運転を計画するなど、これに対する対抗策を進めたのである。官設鉄道は十二月二十七日から、新橋・横浜両停車場を午前八時、午後四時に同時発車する最急行（快速）列車の運転を開始した。これは、平均速度を四〇マイル／時（六四・四マイル／時）とし、所要時間を二七分としたもので、列車の編成は一・二等合造車、二等車、三等車各一輛、三等緩急車二輛のボギー客車五輛をD9形（六二〇〇形）機関車が牽引した。当時の列車としては最も速度のはやい列車で、これによって京浜電気鉄道に対抗しようとしたのである。

しかし、都市間旅客輸送には、すでにこのころになると頻繁運転が要求されるようになっていて、その意味では、京浜電鉄は都市間輸送の新方式を提示したものである。しかも、この電鉄は部分的に道路から離れて専用軌道を設け、速度の向上と安全の確保を図っていた。当時、甲武鉄道などが、電車といえば路面電車という観念を打破しつつあったが、この電車も、新しい都市間高速電車のあり方を示唆するようになったのである。

二 横浜鉄道の建設

横浜―八王子
間鉄道の競願

前にもふれたように(第二編第二章第一節)、横浜・川崎と八王子とを鉄道で結ぼうという計画は何回か立てられながら「鉄道敷設法」制定のころまでそれが具体化することはなかった。当時、八王子はその周辺や山梨県から運ばれる生糸・絹織物の集散地であり、青梅・所沢・飯能などの木綿や狭山茶などもここに集まっていた。一八八九(明治二十二)年には新宿―八王子間の甲武鉄道が、一八九四年には立川―青梅間の青梅鉄道が開業した。しかし、三多摩地方や山梨県下の輸出向け生糸・絹織物の輸送には、東京経由よりも、八王子と横浜を直結する鉄道が有利であるという見方は強かった。

そして政府もまた、この線路の建設について、強い関心を抱いていたのである。すなわち、「鉄道敷設法」には八王子または御殿場を起点とする中央予定線が組み込まれており、比較線の調査の結果、八王子を起点とすることになって、一八九四(明治二十七)年法律第六号により八王子起点が正式に決定された。ところが、八王子で他の官設鉄道と接続してはいけないという問題がとりあげられるようになり、八王子から横浜まで、この中央予定線を延長すべしとする議論が政府部内から起こった。

一八九五(明治二十八)年十二月十一日、逓信大臣白根専一は閣議においてこの問題をとりあげ、中央線を神奈川―名古屋間とすべき旨を説いた。その理由は、横浜またはその近傍から八王子にいたる線路は、地形が平坦で工事費も低廉である。しかし、これを私設にまかすときは「中央線ト既成官線ト接続ノ便益ヲ得可カラズ」、そこで、この区間を官設とし、「中央線ノ東端ヲ直ニ既成官設線ニ接続スルトキハ、八王子以西非常ニ巨額ノ工費ヲ投シテ建設スル鉄道開通ニ依テ、同所以東比較的小

額ナルノ工費ヲ以テ建設シ得ヘキ平原鉄道ノ享受スル収益ヲ全線上ニ平衡セシムルヲ得、特ニ運転上ニ最モ緊要ナル全線ノ列車運転ヲ同一ノ管理者ノ手中ニ置ク便益アリ、又中央線建設工事上ニモ直接ニ其東端ヲ既成官設線ヨリ起ストキハ至大ナル便利ヲ受クヘシ」(鉄道省編『日本鉄道史』中編) というものであった。

当時、多くの計画が立てられた。これを概観すると、次のようになる。

- (1) 横浜鉄道―八王子―原町田―恩田―小机―神奈川―横浜 二六^千 一八九九年五月出願 原善三郎他二人 資本金七五万円(一八九五年二月武相と合同再願)
- (2) 武相鉄道 八王子―原町田―程ヶ谷―横浜 二六^千 一八九四年五月出願 雨宮敬次郎他九人 資本金七〇万円
- (3) 南武鉄道 八王子―原町田―程ヶ谷 二三^千 一八九四年五月出願 伊藤茂右衛門他四人 資本金七五万円
- (4) 多摩川鉄道 八王子―矢野口―登戸―溝ノ口―川崎 二五^千 溝ノ口―品川 七・五^千 出願時期不明 青木正太郎他三人 資本金一〇〇万円
- (5) 武州鉄道 横浜―八王子―熊谷 五六^千 一八九四年六月出願(八月八王子―平塚間支線追願、十一月横浜―八王子、八王子―平塚間支線、八王子―熊谷間、飯能―川越間、寄居―高崎間に訂正) 上杉茂憲他二五人
以上、武州鉄道以外、一八九六年四月すべて却下。
- (6) 南武蔵鉄道 横浜―八王子 二四^千 中山―国分寺 一四^千 一八九六年三月出願 田代坦之他一人 資本金一五二万円
- (7) 横浜鉄道 (1)と同じ 一八九六年四月再願
- (8) 武蔵鉄道 赤羽―与瀬 忠生―八王子―五日市 忠生―今宿―程ヶ谷 計六一^千 一八九六年出願 柴原和他二人 資本金二〇〇万円
- (9) 武相両岐鉄道 神奈川―八王子 二六^千 原町田―片瀬 一七^千 余 一八九六年五月出願 青木正太郎他一人 資本金一二五万円
- (10) 八王子鉄道 八王子―相原 五^千 一八九六年七月出願 山田東次他九人

(1) 八王子鉄道 八王子―横浜 二六^キ 一八九六年八月出願 徳川篤敬他一人 資本金一〇〇万円

以上は、一八九七年五月却下。

(2) 神王鉄道 神奈川―八王子―青梅 三〇^キ 一八九七年四月出願 柴原和他一人 資本金一二〇万円

(3) 神奈川鉄道 八王子―神奈川 二五^キ 一八九七年五月出願 前武州鉄道関係者 資本金一〇〇万円

(4) 武蔵鉄道 (8)と同じ 一八九七年五月再願

(5) 横浜鉄道 (1)、(7)と同じ 一八九七年五月再願(九月経路を変更、二七^キとし、資本金一五〇万円とする)

以上は、一八九八年六月却下(以上、『日本鉄道史』中編による)。

以上のように、横浜―八王子間をめぐる鉄道敷設の計画は、日清戦争前後の時期にかけて非常に多かった。しかし、政府はこの段階においては、依然として官設の方針を捨ててはいなかった。そのため、これらの出願は、横浜―八王子間以外については、すべて却下という結果となったのである。

横浜鉄道の建設と開業 原善三郎らは、一八九八(明治三十一)年六月に、横浜鉄道の第三回目の出願が却下されると、その翌月、七月十三日に第四回目の出願をおこなった。発起人たちは、出願上申書のなかでこの鉄道の重要性を指摘し、「我

政府ガ其等ノ願ヲ拒却セラル、ノ理由常ニ官設云々ニアルヲ見レバ、本線鉄道ノ必要ナルハ亦既ニ熟知セラル、所ナルヲ信ズ」と述べ、そのような政府が「其官設云々ヲ明言セラレタルニモ拘ハラズ、第十一議會・第十二議會ニ於テ何等ノ提案ヲ試ミラレザル所以ノモノ、亦財政上ノ事態大ニ非ナルモノアルニ外ナラザルベシ」(「横浜鉄道株式会社発起御認可之儀ニ付上申」 鉄道院文書『横浜鉄道株式会社』巻一所収)と、政府の立場を衝いた。

発起人の側では、この線路に「殖産貿易上」の意義をみとめており、それは前にもふれたように八王子周辺や山梨県、ある

いは長野県諏訪地方の生糸や絹織物の輸送、またこの地方への雑貨その他の消費物資の輸送について、この線路が大きな役割を果たすという期待があったと考えられる。

一年おいて一九〇〇（明治三十三年）二月十四日、発起人は上申書を提出し、免許を求めた。このころ、政府では鉄道国有論議が盛んであり、甲武鉄道新宿―八王子間の国有化を構想するようになっていた。とすると、八王子―横浜間を官設鉄道として建設する必要性は、あまり大きくはなくなってしまう。そのような事情から、政府の側でも、この横浜―八王子間の線路を私設鉄道にまかせてもよいという気運が生まれたようである。

情勢が大きく変わってきた。一九〇二（明治三十五年）年三月四日、こんどは発起人四〇人という多数の名をつらねて、第五回目の出願がなされた。資本金も二〇〇万円とされた。この発起人には、一八九八年の出願の際の原善三郎が原富太郎に変わったほか、一三人中四人が脱けたが、八人はそのまま名をつらね、その意味では、それまでの出願と同様の発起人に、あらたに二七人が加わったことになる。そして資本金の増額も、こんどの態勢の強化を反映していた。

同年十二月二十七日仮免許状が下付され、計画はようやく軌道に乗った。一九〇四年四月、本社を東神奈川におき、一九〇五年五月二十三日日本免許状を得、六月には資本金を二三〇万円に増額した。免許状には付帯条件として、(一)建設工事が遅延した際には、政府がいったん実費で買い上げ、他の鉄道会社に売り渡すことがある、(二)政府が必要と認めた場合には、いつでも免許を取り消し、鉄道・付属物件を買収することができる、という二項が挙げられていた。

この第二項については、前に挙げた一八九八年七月の願書にも「中央鉄道敷設ノ材料運搬若クハ線路ノ買上等ニ関シテハ、如何ナル条件ヲモ甘諾スベキ旨ヲ誓願」していた（前掲「横浜鉄道株式会社発起御認可ノ儀ニ付上申」）。それにしても政府が、この鉄道線路について、いったん私設を認めながらも、国有化についての条件を保留したことは、政府がこの線路の国有化の意

表3-65 横浜鉄道営業成績

年 度	取扱数量		収 入				営業費	営業利益
	旅 客	貨 物	旅 客	貨 物	その他	計		
年	人	トン	円	円	円	円	円	円
1908	150,194	8,295	25,237	5,239	2,320	32,796	15,382	17,414
1909	454,774	65,457	84,616	35,076	6,390	126,082	87,069	39,013
1910	129,528	14,000	24,372	6,785	109,212	140,369	50,610	89,759

注 『日本国有鉄道百年史』第6巻より作成

図を、なお捨てていなかったことを示している。

建設工事は一九〇六（明治三十九）年六月に着手され、一九〇八（明治四十二）年八月に完成した。建設費は二三万四六六一円であった。工事完成を待って、同年九月二十三日開業、東神奈川―八王子間二六マイル三五チェーン（約四二・三キロ）の旅客・貨物の運転営業が開始された。東神奈川停車場は、横浜鉄道株式会社が東海道線との接続点に設けたもので、同社が建設して無償で国有鉄道に貸し渡す形式をとった。また八王子については、国鉄の八王子停車場を使用することを帝国鉄道庁と協定した。こうして横浜鉄道は、東神奈川と八王子で国有鉄道の連帯運輸を実施することとなった。

このほかに、同社は東神奈川から海岸まで線路を延長し、埋立地に海陸連絡設備をつくることを計画した。この計画は、一九〇六年二月仮免許状下付、同年十二月十四日免許状下付、一九〇八年四月着工、一九一〇年十月に完成した。車輛は、開業当時機関車五輛、客車一六輛、貨車一〇四輛であった。旅客運賃の賃率は、三等一マイル一錢七厘、二等は三等の五割増、一等は二等の五割増であった。

創立当時の役員は、専務取締役社長朝田又七、取締役渡辺福三郎・若尾幾造・千坂高雅・青木正太郎、監査役名村泰蔵・石川徳右衛門・村野常右衛門が就任した。資本金は、一九〇六年には三五〇万圓に増額した。

この鉄道は、一九一〇（明治四十三）年四月一日から鉄道院に貸し渡されたので、会社による

営業期間は、一九〇八年九月から一九一〇年三月末までということになった。その営業成績は表三一六五に示すとおりであるが、走行マイル程は、列車走行マイル程では混合列車の比率が高く、車輛走行マイル程では客車の比率が高い。輸送量・収入ともに旅客が貨物よりはるかに大きいことがわかる。

これらから判断すると、この鉄道は、貨物輸送の成績が予想以上にふるわなかったと考えられる。それは東神奈川からの海陸連絡線が完成しても変わらなかったともいえよう。結局は国鉄に貸し渡して、貸渡料金で会社の経営を維持するという結果となったのである。

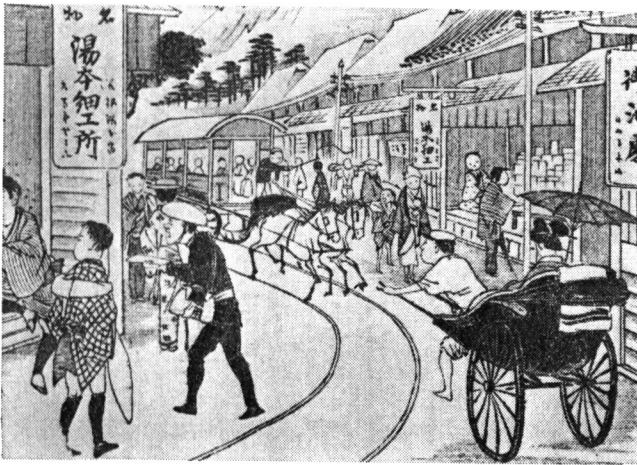
三 小田原電気鉄道と大日本軌道

小田原馬車 神奈川県西部の中心都市小田原は、明治維新によって大きな変貌をきたした。近世の幕藩体制のもとで、もと**鉄道の開業** もと小田原は城下町であるとともに、箱根越えの根拠地であり、箱根・三島の両宿とならんで、馬方・駕籠か

き・人足など、運輸労働者を供給する公営の問屋場がおかれていた。宿場としての本陣・脇本陣もあり、東海道を往復する人馬の賑いを常にみせていた。

しかし、明治維新によって、小田原城は天守閣以下の楼閣をすべて破壊された。また、明治二年（一八六九）には箱根関所が廃止され、明治五年には宿駅制も廃止されて、問屋場・本陣・脇本陣も廃止された。

近世以来の交通機関や制度が廃止されたために、小田原は一時火の消えたような衰微の状態をみせた。しかし、ここにも新しい交通機関が入ってくるのに長い年月の間隔はなかった。一八七〇年、東京で考案された人力車が、翌年か翌々年には小田



小田原馬車鉄道

春日俊郎氏蔵

原にもあらわれて、箱根に赴く湯治客や外国人がこれを利用するようになった。その後、一八七九年ごろには横浜―小田原間に定期馬車が走りはじめた。また箱根の仙石原や宮城野では、その近傍を運行する馬車が登場した。このころまで、箱根の山越えは馬車はもちろん、人力車でも不可能であり、馬や駕籠にたよるほかなかった。そして、おもに膝を折り曲げることが苦

痛な外国人たちのために、藤椅子の脇に竹棒二本を取りつけたチェアと称する乗物が登場した。人力車が箱根の山越えに活躍するようになるのは、湯本から宮ノ下を経て箱根町にいたる新道が完成する一八八七年ごろのことであった。

箱根の交通機関は、こうして徐々に変化をみせてきた。時を同じくして一八八六年には、前に述べたように幹線鉄道が東海道經由に変更され、横浜以西の鉄道建設が開始されたが、計画された線路は国府津から松田・山北を経て御殿場に達するもので、小田原はいわば置去りにされたかたちとなった。

このような事情が、国府津―小田原―箱根を結ぶ馬車鉄道を生んだともいえる。一八八七（明治二十）年十一月二十日、小田原の吉田義方ら七人が発起人となり、国府津―湯本間の馬車鉄道敷設請願書を神奈川県庁に提出した。社名は小田原馬車鉄道会社、資本金は六万五〇〇〇円であった。翌年二月二十一日認可の指令を受け、同年三月測量を開始、ただちに工事に入った。線路は、国府津停車場前から湯本旭日橋手前までの約一二・九キロメートルで、ほとんどが国道敷を通過するようになっていた。軌間は四フィート六インチ（一三七二ミリメートル）、車