

## 第一次産業地域における局地鉄道の建設

—地主金融資本の役割を中心として—

青 木 栄 一

- 一、私鉄資本家の承譜に関する考察
- 二、鉄道投資に現われた地主金融資本
- 三、鉄道建設の指導者
- 四、鉄道投資における地主金融資本家の意図と問題点
- 五、結 語

局地鉄道の史的性格あるいは経済地理的な意義を論じた研究は少ない。しかし、近年鉄道の建設や経営を地域社会の側から社会経済史的な視点において見ようとする研究がいくつか輩出した。たとえば、石井常雄の両毛鉄道<sup>①</sup>、本田紀久子の横浜鉄道<sup>②</sup>、川田礼子の中央線<sup>③</sup>、筆者自身による下津井鉄道、軺鉄道、黒部鉄道<sup>④</sup>、などに関する研究はその一例である。これらの一連の論文において論議の中心となったのは鉄道の経営主体の問題であった。すなわち鉄道に投資し、経営に参画した人々がいかなる経済基盤の上に立ち、彼らの経済基盤ないしは経済的利害との間にいかなる関連において鉄道への投資を意図したかという問題である。

この問題についての筆者自身の調査例はまだ少ないし、解明できない部分にはなほ多い。わが国の鉄道発達において、鉄道に対する投資の性格はその時代によってかなり相違があり、それぞれ特徴のある地域社会の態度があらわれているが、局地鉄道に対する投資が活発化し、局地鉄道沿線地域内部の資本家によって投資が行なわれる例が多くなったのは、明治末期より大正前期に至る時代であろう。筆者は本論文において、この時期の局地鉄道の建設とその沿線の第一次産業（とくに農業）との関連を、鉄道の経済主体、すなわち資本調達の主力となる階層の鉄道に対する態度を中心として考察を試みたい。またその内容は最終的な結論ではなく、筆者が若干の局地鉄道の事例を通じて得た一つの中間報告であると考えていただきたい。

### 一、私鉄資本家の系譜に関する考察

私鉄資本家の系譜を全国的な規模において明らかにしようとしたのは、中西健一がその著書「日本私有鉄道史研究」において提示したものが最初である<sup>⑧</sup>。中西によれば、鉄道国有化以前におけるわが国私鉄資本家は次の四つのグループに分類できるといふ。

- (1) 政商——財閥系……三菱、三井、藤田、渋沢、住友、など
- (2) 大阪在住の商人高利貸資本より転成せる鉄道ブルジョワ群……松本重太郎、田中市兵衛、今西林三郎など
- (3) 甲越系資本家……安田善次郎、兩宮敬次郎、浅野総一郎、岩田作兵衛、など
- (4) 九州の炭鉱企業主、地方素封家

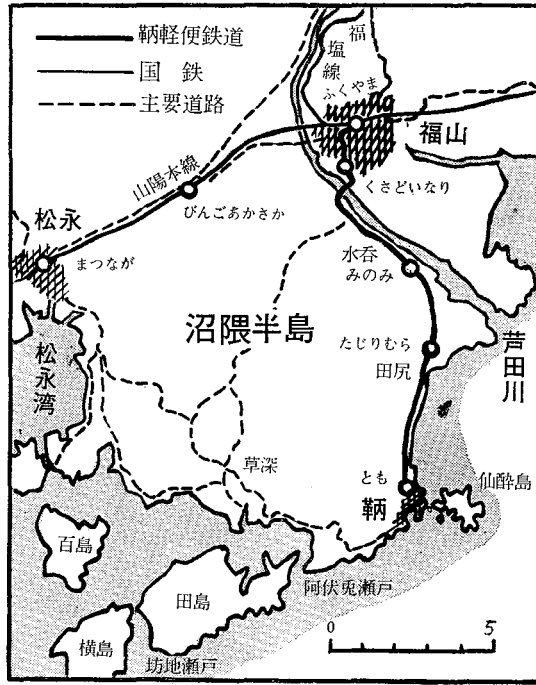
これらのグループは一八九五年（明二八）現在の一三私鉄の大株主をリストアップした結果得られたものである

が、(1) (3)のグループと(4)のグループの間には少なからず異質のものが感ぜられる。すなわち、前者は特定の地域の鉄道に対する投資ではなく、利益率の高い鉄道の建設を求めて全国の多数の鉄道に投資を行なっているグループであるのに対し、後者は資本家自身の地域社会に関連する鉄道のみ投資する性格をもっている。また九州の炭鉱企業家と地方素封家（地方的資本家と地主など）とでは同一の性格の投資者とはいえない。筆者はこれを一つのグループと考えるよりは、(1) (3)のどのグループにも属さない「その他」であり、今後より詳細な調査によって更に分類の必要がある混合体とみるべきであると考えている。

一九〇六年（明三九）の鉄道国有化によって、幹線鉄道となる大私鉄は買収の対象となり、残された私鉄はすべて局地鉄道であった。また、一九一〇年（明四三）の軽便鉄道法の公布によって局地鉄道としての私鉄は爆発的な普及を記録した。ここにおいて(1) (3)のグループは私鉄資本家としては消滅するか大幅に後退したのに対して、地方素封家の鉄道投資は急速に増大し、全体の中での比重を大きなものとした。

地方素封家の経済的基盤はさまざまであるが、その中で明治期を通じて耕地の兼併を進め、資本の蓄積を行なってきた地主階層はその代表的なものであったといえよう。鉄道への投資が地主の投資対象として広く行なわれていたことは、守田志郎の研究<sup>⑥</sup>でも触れられているが、その実態はまだ十分明らかにされていない。以下本論文においては一九一〇年以降の軽便鉄道の普及時代において、農業卓越地域を沿線地域とする局地鉄道の性格を鉄道資本家として主役を演じた地主階層を中心として観察してみたい。

## 二、鉄道投資に現われた地主金融資本



第1図 相模軽便鉄道沿線要図

明治末期より大正初期に亘って軽便鉄道として免許を得た二つの鉄道について、それぞれの大株主を調査してみた。これらの鉄道の沿線は一般に農業地域であり、また沿線地域の商業中心となる地方都市を含んでいる。

(1) 相模軽便鉄道（のち相模鉄道）

相模軽便鉄道は一九一〇年（明四三）九月五日、軽便鉄道法によって免許された鉄道で、山陽本線の福山より分岐して、近世に港町として繁栄した相模に至る延長二・五キロ、軌間七六二ミリの局地鉄道である。一九一三年（大正二）

一月一七日に相模—野上間を開業し、翌一九一四年四月一二日、野上—福山町（のち三ノ丸駅）間を、一九一七年（大正六）九月一〇日山陽本線福山駅に路線を進入させて、その全路線を完成させた。一九五四年（昭二九）二月二八日限りで営業を廃止し、現在はバス路線のみが走っている。

福山—相模間の鉄道計画はすでに一八九九年（明三二）に私設鉄道法による相模鉄道の仮免許があつて、一九一〇年の免許は第二回目の鉄道計画であつた<sup>⑥</sup>。

相模軽便鉄道の当初の資本金は二〇万円で、

発行株数四〇〇株、このうち広島県在住の株主の持株比率は七九・五%を占め、その大部分は同鉄道の沿線地域に居住していた。持株六〇株以上の大株主一四名について調査したものが第1表で、その持株総数は二三四〇株、全体の五八・五%を占める。ここには森下博や井上角五郎、阿部正桓のような地縁で結ばれた人物も名を連ねているが、地元株主には地主が多い。

第1表 鞆軽便鉄道大株主一覽（一九一三年五月三日現在）

株数	氏名	居住地	職業
四〇五	林半助	鞆町	地主
三〇〇	森下博	大阪市	業種商
二五〇	桑田コウ	鞆町	地主
二二一	酒井作治郎	"	"
二〇〇	井上利八	水呑村	土木請負業
二〇〇	田上雄	東京市	不明
一五八	村上武八	千年村	小学校長
一三〇	阿部正桓	東京市	旧福山藩主
一〇〇	井上角五郎	"	政友会代議士、地元選出 (頭取林半助)
一〇〇	村上森治郎	福山町	酒商
六〇	河相三郎	"	醬油醸造業
六〇	桑田勝三郎	鞆町	地主
六〇	桑田貞治郎	"	"

所有株六〇株以上ののみ、「軀輕便鉄道大正二年上半期營業報告書」所収 株主名簿による

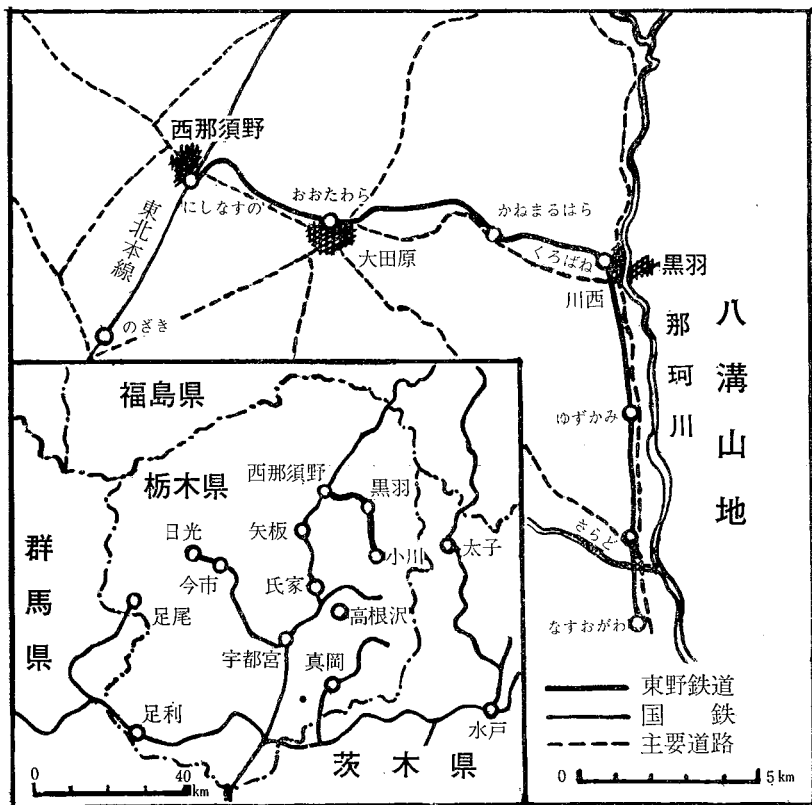
注 (1) 原文献には居住地は梶、市名のみ記されているが、広島県内居住者については筆者の聞き取りにより町村名を確認した。

(2) 職業は林公三郎、太田正巳、式見寮一、河相二郎各氏より筆者ならびに岩崎公代の聞き取りによった。

株主の筆頭に位する林半助家は近世には軀において錨や船釘の製造に従事しており、次に位する桑田、酒井家は近世港町経済の中樞というべき肥料問屋あるいは酒の醸造を業としていた。明治中期に進行した交通体系の大きな変革によって、近世港町の機能と密着していたこれらの諸業は消滅を余儀なくされたが、とくに軀の四大資産家と称された林、桑田、酒井、太田の四家は高利貸的な機能を強め、資産を土地の形態で蓄積し、不在地主に転化していった（太田家は軀輕便鉄道の発起人には名を連ねたが大株主の中には入っていない。その理由は不明である）。とくに林家は水田を主とする一〇〇町歩以上を所有する広島県内有数の大地主であった。この四家は一八九九年仮免許された軀鉄道の発起人としても名を連ねているが、その申請書において自らの職業を「金穀貸付商」と称しているのはその実態をよく示しているといえよう。彼らはこれによる資本蓄積を銀行資本として活用を計り、林、酒井、太田家などによる軀銀行（一八九四年設立）、桑田家による桑田銀行（軀支店、一八九五年設立）が相次いで開業している。福山市におけるより小規模な地主で醸造業を営んでいた、村上、河相家などとともに、これらの地主が地主金融資本家として、軀輕便鉄道への投資の主役を勤めていたと考えてよいであろう。

## (2) 東野鉄道

東野鉄道は一九一三年（大正二）八月二五日輕便鉄道法によって免許された鉄道で、当初の計画路線は東北本線の西那須野より分岐して、大田原、川西、黒羽を経て茨城県大子に至るものであった。しかし開業した区間は西那須野・黒羽間（一九一八年四月一七日開業）、黒羽・那須小川間（一九二四年二月六日開業）の合計二四・五キロにすぎな



第2図 東野鉄道沿線要図

った。大田原は那須野原付近における商業中心地であり、黒羽と川西は近世那珂川水運の河港として繁栄した町であった。この路線も現在は存在せず、黒羽・那須小川間は一九三九年（昭和）五月三十一日限りで、西那須野・黒羽間は一九六八年（昭四三）一月二十四日限りで廃業している。軌間は一〇六七ミリであった、国鉄との間に貨物の連帯運輸ならびに貨車の相互直通を実施していた。

東野鉄道の当初の資本金は五〇万円で、発行株数一

〇〇〇株であり、このうち栃木県内在住株主の持株比率は九九・九%、沿線地域を含む那須郡内のそれは七五・二%に上った。持株一〇〇株以上の大株主三四名について調査したものが第二表で、その持株総数は六二六六株、全体の六二・七%に相当する。ここでもその大多数を占めるのは沿線の水田地域やその周辺に広く分布する大地主たちである。

第2表 東野鉄道大株主一覽（一九一六年五月三二日現在）

株数	氏名	居住地	職	業
一、〇〇〇	植竹三右衛門	川西町	地主	
七〇〇	増田新七	黒羽町	〃	
五〇〇	植竹熊次郎	川西町	〃	
三〇〇	増田岸太郎	黒羽町	〃	
二五〇	見目清	塩谷郡	〃	
二〇〇	猪股楨之助	川西町	〃	
二〇〇	菊地秀勝	〃	〃	
二〇〇	新江寅	宇都宮市	〃	
一九六	阿由葉勝作	足利郡	〃	弁護士、黒羽・小川で教員を歴任
一五〇	菊地政三郎	川西町	〃	
一五〇	蓮実鉄太郎	(那須郡)	不明	
一五〇	篠原友右衛門	宇都宮市	不明	
一五〇	滝沢喜平治	塩谷郡	地主	
一〇〇	花塚興	(那須郡)	不明	
一〇〇	安田六之助	川西町	呉服商	





まず株主分布の最も多かった黒羽町および川西町（那珂川をはさんで東岸に黒羽、西岸に川西があり、現在は羽黒町に含まれる。黒羽駅は旧川西町の区域にあった）についてみると、植竹、増田、猪股、菊池、飯島などの一族はこの付近における有力な山林または水田地主であり、沿線地域以外では、見目<sup>けんもく</sup>、阿由葉<sup>あゆば</sup>、矢口、滝沢などが著名な大地主であった。またこれら大地主のうちには自らの銀行を持ち、その役員となっている者も多く、判明している者は次の通りであった<sup>⑧</sup>。

植竹三右衛門……………栃木県商工銀行頭取  
 増田新七……………那須商業銀行頭取  
 滝沢喜平治……………四十一銀行頭取  
 藤平謹一郎……………農工銀行重役  
 久保市三郎……………農工銀行重役

地主大株主の分布は沿線地域のみではなく、栃木県南部の水田地帯に広く分布している。第2表に現われた人物では、塩谷郡北高根沢村（現氏家町の一部）の見目清、矢口長右衛門、同郡氏家町の滝沢喜平治、芳賀郡市羽村（現市貝村の一部）の藤平謹一郎、同郡中村（現真岡市の一部）の久保市三郎、足利郡北郷村（現足利市の一部）の阿由葉勝作、上都賀郡落合村（現今市市の一部）の加藤昇一郎などがある。沿線地域から遠くはなれた地域在住の地主が広く参加しているのも東野鉄道への投資の一つの特徴である。

地主ばかりでなく、地方都市の商業資本家も鉄道投資に参加している。沿線地域の商業中心都市である大田原町の若林五郎平、川上騰吉（大田原銀行頭取）、宇都宮市の篠原友右衛門、上野松次郎（宇都宮銀行頭取）、村山金平（下野銀行重役）などで、ここにも沿線地域ではない宇都宮の富裕な商人がそれぞれの銀行を背景として出資しているの

ある。

すなわち、東野鉄道の設立にあたっては、県内各地の地主、商業の各金融資本家が主な出資者として名を連ねていることが確認される。

### 三、鉄道建設の指導者

前章に述べたように、軀輕便鉄道ならびに東野鉄道の建設にあたって、その資金調達の主役をつとめたものは地主金融資本家であった。しかし、両鉄道の建設のイニシアチブをとった人物は彼らではなく、別の階層の人物であった。

軀輕便鉄道建設の主唱者は壇上栄太郎だじよなる人物であった<sup>⑥</sup>。壇上は福山町の出身で、広島医学校を卒業後、仙台高校の教師を経て、京都帝国大学の薬局長を歴任した経歴を有する。当時妻の縁故によって軀町で薬局を開業していた。彼は軀町の有力者、すなわち地主金融資本家として活動をしていた前述の林、桑田、太田、酒井などの諸家を説き、軀交通機関期成同盟会を組織し、自ら創立委員となつて、輕便鉄道の建設に奔走した。会社設立後、初代社長には林半助が選ばれたが、壇上は専務取締役として会社の実務を統括した。

壇上は鉄道の発起人として名を連ね、彼の引受予定株数は一〇〇株であったが、実際には株主として名を連ねてはいない。大株主となった大阪の製薬業者仁丹の経営者であった森下博は鉄道の沿線地域の出身であったが、その出資は恐らく薬剤師であった壇上との結びつきによるものと想像される。

東野鉄道の主唱者であった川上保太郎の経歴は不明の点が多いが、当時大田原町に在任しており、東京市本所区柳島元町に毛氈製造工場を経営していた。「発起人身元調書」<sup>⑦</sup>の記載によれば、彼は「相当ノ信用ヲ有ス」と判定さ

れながら資産欄には何の記入もないので、大きな資産家ではなかったのであろう。しかし彼は「東野鉄道株式会社創立発起人」の代理人に選出され、創立事務の責任を負った。会社創立後は監査役、次いで常務取締役となって、これに専念した（初代社長は植竹三右衛門であった）。

壇上と川上に共通することは、兩人ともその地域社会に閉じこもって生活してきた人物ではなく、前者は仙台、京都、後者は東京に活動して、自らの資産は多くはなかったが、広い視野をもつ機会があったことであろう。川上については不明であるが、壇上は当時としては高等教育を受けたインテリであった。彼らの住んでいた町であるいは大田原町は幹線鉄道より隔離し、町民にとって大きな不便が感ぜられていたが、あらゆる階層の局地鉄道待望のムードを組織化し、その地域の主要な資産家であった地主金融資本家を出資者として動員することに成功したのは、彼らの能力に負うところが多かったと考えられる。兩名とも第一次産業地域にある商業中心都市に生む小商人であって、鉄道建設を契機として鉄道経営者として専念するようになる。大正期の第一次産業地域の局地鉄道の経営者の一つの類型といえるかもしれない。

壇上や川上のような型の経営者がわが国局地鉄道の建設にあたって普遍的なものであるのか、特殊な例であるのか、現在の段階では断定できない。今後多くの局地鉄道の成立のプロセスを追跡することによって、その実態を明らかにしてゆきたいと考えているが、わが国の農業地域にかなり普遍的存在であった地主金融資本が鉄道投資に参画する場合、この種の経営者と結びつく事例は多いのではないかと思われる。

農業地域における局地鉄道建設のイニシアチブが農業の側に立つ資本家である地主以外の階層によってとられた事實は、わが国における農業と鉄道との関係をみる上に重要な視点を示唆している可能性があると思う。

## 四、鉄道投資における地主金融資本家の意図と問題点

軽便鉄道の発達した時代に地主金融資本家がいかなる意図で鉄道に投資したのであるかは従来の研究では十分明らかにされていない。鉄道に投資する個人なり企業なりが期待する経済的な利益は次の二つに大別できる。

- (イ) 鉄道の開業によって自己の経済基盤となる産業に關係する貨物（原料、製品）の輸送を円滑化、低廉化する。
- (ロ) 鉄道経営による利益の配当を期待する。

前者は産業資本家の立場であり、鉱山・炭鉱より鉱石・石炭を積出す鉄道、あるいはセメント工場よりセメントを積出す鉄道などがこの分類に属する。後者は鉄道資本家の立場であつて、都市鉄道などに対する投資は大部分がこの立場であらう。

従来の局地鉄道の研究では(イ)の産業資本家の立場が重視され、この種の分析に適当な鉄道が研究対象として選ばれてきた<sup>⑧</sup>が、(ロ)の立場の鉄道投資は判定がむずかしく、はっきりとそれを確認する証拠に乏しいのが通例である<sup>⑨</sup>。

地主金融資本家が前者の立場で鉄道投資を行なつたと仮定すれば、その鉄道は彼らの商品である小作米を市場へ出す過程において輸送の円滑化をはかるものでなくてはならない。軽便鉄道と東野鉄道の開業後の貨物輸送を運輸統計の上で調査してみると、第3表のようにその貨物輸送実績は比較的低位にあることがわかる。また、運輸収入中、貨車収入の占める比率では、軽便鉄道は小さいが、東野鉄道では四〇%以上を占める。東野鉄道における輸送貨物を品目別にみると、やや後年の統計であるが（一九三六年）、農産品（米と麦類）と林産品（木材、木炭、薪）の発送ならびに肥料の到着が多い<sup>⑩</sup>。この詳細は次の通りであつた。

第3表 軀(軽便)鉄道、東野鉄道の運輸密度と営業収入

鉄道名	年次	営業キロ	運輸密度		営業収入			
			旅客	貨物	客車収入	貨車収入	その他の収入	計
軀(軽便)鉄道	1916	12.2	190	13	19.3	2.8	0.6	22.7
	1921	12.2	369	21	65.0	12.8	0.7	78.5
	1926	12.2	333	12	64.8	12.3	1.6	78.7
	1931	12.5	440	14	46.2	11.0	1.1	58.3
	1936	12.5	803	17	57.5	14.8	2.6	74.9
	東野鉄道	1916	—	—	—	—	—	—
1921		13.2*	236	58	56.8	41.5	3.4	101.7
1926		24.5	203	57	87.6	66.2	12.3	166.1
1931		24.4	281	72	48.2	50.0	4.8	103.0
1936		24.4	248	66	48.6	45.0	6.8	100.4

鉄道省(院)鉄道統計資料各年による。

注 1916, 1921, 1926年の営業キロはマイルチェーン表示を筆者が換算したものの。

\* 印は実際は1931年以降と同一路線、換算の結果0.1kmの相違を生じたもの。

農産品発送 一六八九二トン (三二・六%)  
 内 米 七三七二トン  
 葉煙草 六四八六トン  
 麦類 二九三七トン  
 林産品発送 一三一八六トン (二五・五%)  
 内 木材類 八一〇六トン  
 木炭 二三五四トン  
 薪 二二八八トン  
 肥料 到着 九五一七トン (二八・四%)  
 内 人造肥料 五四八八トン  
 一般肥料 二五七一トン  
 魚肥 一一一四トン

このような傾向はわが国の第一次産業地域を沿線地域とする局地鉄道にあっては類似例が多くみられ、第二次大戦後においても一般的な現象であった。また大正期にも広くみられた現象と考えられる。ただこのような貨物品目の構成をもつ局地鉄道の貨物運輸密度は一般に小さく、ウォールス(W. H. Wallace)の指摘したような、農場の存在が貨物運輸密度を大きく高める要因となる事

例はわが国ではみられない。また東野鉄道のような貨物品目構成であり、かつ運輸収入において貨車収入が半分近くを占める局地鉄道は第二次大戦までは若干存在していた。このように輸送数量も少なく、旅客収入依存の傾向も大であるものの、東野鉄道の場合は農業や林業と結びついた機能を持ち、水田地主や山林地主が自らの商品の輸送を円滑化、低廉化する意図をもって鉄道投資を行なった可能性もある。これに対して輕便鉄道の場合はこのような性格の投資はまったくみられない。

しかしながら、前述したように、東野鉄道の大株主は沿線地域のみにとどまらず、県内各地の地主金融資本家、商業金融資本家を網羅していた。彼らの投資目的は鉄道経営による利益配当は考えられても、産業鉄道的な機能を求めたとは思われない。わが国の局地鉄道の建設において、地主金融資本が果たした役割は大きなものがあると考えられるが、その投資目的を産業鉄道的なものとして規定する明確な事例はこれまで発表されていないようである。東野鉄道においてもその可能性は存在するが、現在の資料ではこれを確認することはできない。

しかし、鉄道投資の動機は前記の二目的だけではなく十分説明しきれないものがあるように思われる。馬車や人力車にかわる近代的交通機関が鉄道、軌道以外に考えられなかった明治末より大正期にかけて、幹線鉄道より隔っていた地域社会は経済階層のいかに問わず局地鉄道の建設を熱望していた。壇上や川上のような鉄道建設のリーダーはこのような広い階層に亘る要求を組織化し、実現の具体的な手段を講じた人達であった。このような地域社会全体のムードと株主構成に現われた地域社会を挙げての協力態勢を考えると、大株主たちが単なる利益追求だけで投資を行なったとする見方は危険であるように思われる。当時の輕便鉄道の経営は決して利益率の高いものではなく、多額の政府補助金の交付を受けても、無配当や低率配当、優先株のみの配当が一般化していた。したがって大株主にとって

は最初から大きな利益を期待して投資できる状態にはなかったといえる。このことは当時の局地鉄道に対する投資を配当利益の追求とする見方からますます離す要因となるであろう。

このように考えてみると、この時期の局地鉄道に対する投資の動機を経済的合理性だけで考察するのは事態を正しく認識する手段ではないように思われる。この時期の鉄道に対する建設要求の全国的なムードを背景とし、地域社会における資産に応じた連帯責任の義務感に支えられた投資の動機を資料の上で証明することは非常に難かしいが、わが国の地域社会のもつ経済的非合理性の内面を考えると、このような視点を検討する必要もあると思われる。しかしこのような視点についてはなお多くの具体例の調査が必要であることはいうまでもない。

## 五、結語

第一次産業・とくに農業の卓越地域の局地鉄道にあつては地主金融資本家の役割を無視することはできない。明治末より大正期にかけて建設された軽便鉄道である、軽便鉄道と東野鉄道の建設過程を概観した結果では、その株主分布の(1)沿線地域への集中、(2)地主金融資本家の大株主としての優位性が確認できた。しかし大株主には他地域の地縁関係者や地主金融資本家、商業金融資本家が少なからず含まれ、その構成は単純ではない。また鉄道建設のリーダーは地域的に広い活動した経歴の人物で、当時の地域社会全体の要求を背景として、多岐に亘る性格の資本を調達し鉄道建設に成功した。地主金融資本を主体とする鉄道投資の目的を明確に分析するだけの資料は本論文では十分準備することができなかったが、その問題点を指摘し、今後の研究によってその解明に努めたいと思う。

この調査にあたっては両鉄道の関係者の方々に多くの資料の提供と調査の便宜をはかっていただいた。ここに記し



て謝意を表する次第である。

軀便鉄道ならびに東野鉄道の建設と発達を中心とした総合的な交通地理学的研究は別の機会に発表する予定である。

本論文は一九六八年四月の歴史地理学会大会において発表したものを基礎とし、これに加筆訂補したものであることを附記する。

## 注

- ① 石井常雄「両毛鉄道会社における株主とその系譜」、明治大学商学論叢41—9、10（一九五八）七八五—八〇八頁。および石井常雄「両毛鉄道会社の経営史的研究」、明治大学商学研究所年報4（一九五九）一六一—二〇七頁。
- ② 本田紀久子「横浜鉄道に見る私有鉄道の「構造」、交通文化5（一九六五）九—一八頁。
- ③ 川田礼子「中央線の建設とその経済的背景」、交通文化5（一九六五）一九—三五頁。
- ④ 青木栄一「下津井鉄道の成立とその性格—瀬戸内海近世港町における鉄道導入に関する研究第一報—」、地方史研究97（一九六九）四五—六〇頁。青木栄一「近世港町における鉄道交通の導入とその特質—鞆および下津井の場合」、東北地理21—3（一九六九）〔予定〕。青木栄一・亀田郁子「黒部鉄道の発達と沿線地域の変貌に関する地理学的研究」、新地理16—（一九六九）〔予定〕。
- ⑤ 青木栄一「ローカル線建設の歴史とその政治的意義」、鉄道ヒクトリアル288（一九六九）二四—二八頁。
- ⑥ 中西健一「日本私有鉄道史研究—都市交通の発展とその構造」、日本評論新社V（一九六三）六四—七五頁。
- ⑦ 守田志郎「地主経済と地方資本」（近代土地制度史研究叢書第六卷）八御茶の水書房V（一九六三）一八二—一八四頁。
- ⑧ 青木栄一「近世港町における鉄道交通の導入とその特質—鞆および下津井の場合」、東北地理21—3（一九六九）〔予定〕
- ⑨ 「鞆鉄道株式会社設立並ビニ鉄道布設発起認可申請書」（鉄道省文書所収）
- ⑩ 「東野鉄道発起人身元調査」（栃木県知事より東京府知事あて、鉄道省文書所収）
- ⑪ 河相二郎氏の鞆鉄道史に関する草稿ならびに同氏よりの聞取りによる。

## ⑫ 前掲注⑩

⑬ たとえば、石井常雄(前掲注①)、本田紀久子(前掲注②)、川田礼子(前掲注③)などで、その経済主体はいずれも機業家であった。

⑭ 青木栄一「下津井鉄道の成立とその性格―瀬戸内海近世港町における鉄道導入に関する研究第一報―」、地方史研究97(一九六九)四五〜六〇頁。

⑮ 鉄道省「主要貨物統計年報昭和十一年度」国鉄が西那須野駅において東野鉄道との間に連帯運輸を行なった貨物を品目別に集計したもの。

⑯ 青木栄一「日本の私鉄における貨物輸送の性格―運輸密度と貨物品目構成を中心として」、地理学評論42―6(一九六九)三四九〜三六二頁。

⑰ Wallace, W. : Railway Traffic and Agriculture in New Zealand; *Econ. Geog.* 34-2 (1958) pp. 168~184.  
Wallace, W. H. : Railroad Traffic Densities and Patterns; *AAAG* 48-4 (1958) pp. 352~374.