

# 昭和初期における地方鉄道事業の形成と産業資本

—三重県・三岐鉄道の事例—

三木理史

- I. はじめに
- II. 地域概観
  - (1) 沿線地域の概観
  - (2) 三重県におけるセメント産業
- III. 三岐鉄道に先立つ諸計画
- IV. 三岐鉄道の形成とその性格
  - (1) 藤原鉄道の出願
  - (2) 三岐鉄道の資本構成
  - (3) 北勢鉄道への影響
- V. 三岐鉄道の開業とセメント輸送
- VI. 結語

## I. はじめに

わが国の地方鉄道の整備は、明治43（1910）年公布の軽便鉄道法及び翌年の同補助法によって招来された「軽便鉄道建設ブーム」を経て進展した<sup>1)</sup>。このブームは、いわゆる地方の小鉄道にとどまらず、大都市の大鉄道にまで及び、大正7（1918）年には従来からの私設鉄道法に準ずる鉄道は皆無となった。このような状況のなかで、鉄道省は、大正8年に私設鉄道法と軽便鉄道法を廃し、地方鉄道法を成立させるに至った。

そうしたなかで大正11（1922）年に見られたいわゆる改正鉄道敷設法の成立は、地方鉄道建設を国家資本で行なおうという思想転換の意味からみた地方鉄道政策の大きな転機であったといえるであろう<sup>2)</sup>。それによって、地域社会からの鉄道導入の行

動は、従来の自力建設から国有鉄道誘致へと変化したのである<sup>3)</sup>。

近年、明治期の私設鉄道につづいて、大正期の軽便鉄道がさまざまな立場から研究対象にされつつある。しかし、「軽便鉄道建設ブーム」の鎮静化以後の地域社会と鉄道の動向については、自力建設から国有鉄道誘致に転じたという原則のもとにあまり関心が払われていない<sup>4)</sup>。確かにそれ以前のブーム期に比較すれば、建設出願数が減少したとはいうものの、地方鉄道法のもとでの自力建設は続いていたわけであるから、この時期に形成された鉄道と地域社会の関係を究明することも重要であると考えられる。とくに改正鉄道敷設法による国有鉄道誘致の方向が「地方鉄道」<sup>5)</sup> 建設行動にどのような影響を与えたかという問題は、極めて興味深いものである。

このような問題意識に立って本稿では、明治以来長期にわたる鉄道計画の末に、昭和期に至ってようやく実現をみた鉄道計画と地域社会の問題を、三重県の三岐鉄道を事例に検討してみたい。

ところで、三岐鉄道は、鉄道貨物が盛んであった昭和30年代において、貨物運輸密度が日本の私鉄中第6位を占め<sup>6)</sup>、この数値は筆者がかってとりあげた片上鉄道<sup>7)</sup> に次ぐもので、典型的な「産業鉄道」<sup>8)</sup> の一つでもある。それゆえ、筆者が解明を試みていふ大正期以後の産業鉄道形成のメカニズムの究明という面からも、その研究対象としてふさわしいものといえる。

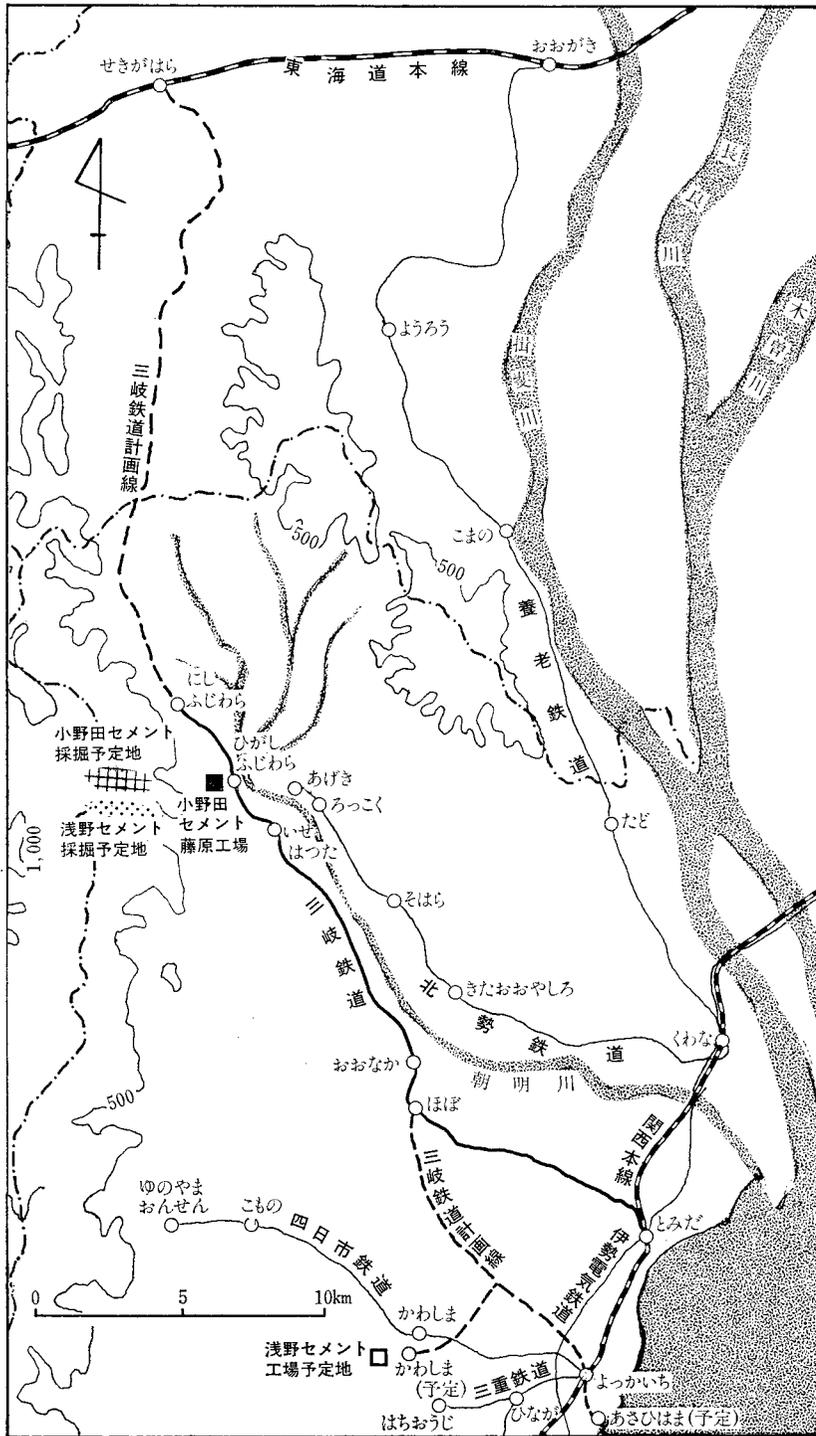


図1 地域概観と鉄道路線（昭和6年）

## II. 地域概観

### (1) 沿線地域の概観

三岐鉄道が計画されたのは、三重県北東部の四日市市、三重郡、員弁郡から、岐阜県不破郡にまたがる地域である(図1)。その大部分が三重県の通称北勢地域に相当する。

その中心である四日市市は、明治末において人口3万100余を有する県下第2の都市であり、米、油類の取り引きを主体に商業が発達し、港湾都市としても重要な役割を果たしていた<sup>9)</sup>。また四日市市の周辺部を占める三重郡は、大正初期に人口9万4,000余を有し、その中で中心集落をなすのが富田町である。米、麦を中心にした農業に加えて、製糸業を中心に工業も重要な産業となっていた<sup>10)</sup>。その北方に連なる員弁郡は、大正初期に人口4万6,000余を有し、大泉原村、阿下喜村等がその中心機能を担ったが、全般に農業地域であった<sup>11)</sup>。このように北勢地方は、若干の商工業の発達をみていたものの、全般的には農業地域であったといえる。

### (2) 三重県におけるセメント産業

三岐鉄道と密接に関係するセメント産業を概観しておきたい。

わが国のセメント製造は、明治8(1875)年の工部省深川製作寮出張所での焼成開始を嚆矢とする。この官営工場が浅野総一郎に払い下げられると同時に民営セメント会社の設立ラッシュが訪れるが、大正末頃から次第に統合が進んでいった<sup>12)</sup>。

こうした時期に、三重県においてもセメント産業の萌芽が見られた。しかし、本格的生産は昭和に入ってから藤原岳付近の開発以後のことである。藤原岳周辺の石灰石は、大正頃まで地元の小規模な肥料用採掘にとどまっていたが、やがて三重紡績をはじめとして銀行業や鉄道業等にも幅広い活躍をしていた名古屋在住の実業家伊藤藤七が、四日市セメン

ト会社を興して開発に乗り出しはじめた<sup>13)</sup>。伊藤が興したセメント事業に関心を抱き、協力を名乗り出したのが浅野セメント事業主の浅野総一郎であったといわれ<sup>14)</sup>、ここに財閥系大資本を背景とした大規模開発への道が開かれたのである。

当時のセメント業界は、第一次世界大戦の好況による生産拡大を図ったところへ、戦後の不況の波が押しよせ、工場の閉鎖・解散が相次いだ。その一方で、(旧)日本セメントが浅野セメントに(昭和2年から経営参加、同14年合併)、愛知セメント(大正14年合併)や中央セメント(昭和4年合併)が小野田セメントに合併される等、東の浅野と西の小野田を柱にしたセメント業界の統合が進みつつあった<sup>12)</sup>。

藤原岳をめぐる石灰石開発は、そのようなセメント業界統合の時期と一致する。四日市セメントを援助するかたちで浅野セメントが藤原岳開発の機をうかがっていた頃、小野田セメントもまた、愛知セメントを合併して開設した愛知支社への原料供給を低廉で確保するべく進出の機をねらっていた。ここに藤原岳をめぐる、東の浅野と西の小野田の東西戦が地元を巻きこんで展開することになった。その状況の一端は『治田村誌』<sup>15)</sup>にも次のように述べられている。

#### 「多志田山石灰採掘に関する争訟事件

大正十五年六月、本村村会は小野田セメント製造株式会社愛知支社に対し、右山林約百二十町歩余(但し多志田谷南北両山頂を境とし、その間石灰石存在区域)売買の仮契約をしたところ、村民多数の反対する所となり、よって翌昭和二年小野田セメントとの契約を破棄し、たまたま依頼を受けた浅野セメント会社に対し、右山林を七万五千円を以て九十九年間の貸借の契約案を立てたところ、また村民多数が反対し、爾来村当局との間に幾多の争訟紛議が繰返えされた結果、村有林野入会権が確認され、昭和九年三月六日双方の間に和

解が成立した。」

この記述にも見られるように、浅野と小野田が有利な開発権を獲得すべく、相当熾烈な競争を演じていたことは明らかであり、一方、環境の悪化を危惧する地元の反対が根強いものであったことも、当時の他の資料からうかがえる<sup>16)</sup>。

結局、浅野と小野田のこの争いは、昭和2年6月に三重県知事遠藤柳作と伊藤伝七の仲裁によって、前出の多志田谷を境に、南側を浅野に、北側を小野田に、それぞれ採掘権を与えることで調停をみた<sup>14)</sup>。しかし、小野田が地元の反対に遭いつつも東藤原においてセメント工場の買収に成功したのに対し、浅野は長く工場用地を手に入れることができないままであった<sup>17)</sup>。

小野田セメントは、昭和4年から藤原工場の建設を開始し、同8年から生産・出荷を開始するが、その生産状況は図2の通りである。需要の変化にともなって生産高が上下しているものの、例年小野田セメントの総生産量の5分の1程度を保持する安定した生産状況にあり、同社の工場の中でも優秀なものの一つであったことが推察できる。

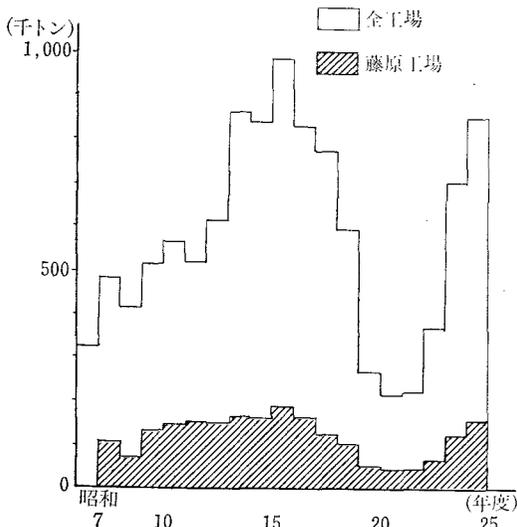


図2 小野田セメント全工場及び同藤原工場のセメント生産高 (『小野田セメント百年史』により筆者作成)

### III. 三岐鉄道に先立つ諸計画

三岐鉄道に先立って、三重県の北勢地方と岐阜県を結ぼうとする鉄道計画は明治期から見られた。

その嚆矢は、明治16 (1883) 年4月6日出願の勢江鉄道に求められる。この鉄道計画は、当時四日市港の修築に尽力していた稲葉三右衛門が、四日市港の発展を期して、四日市港と敦賀港を官設鉄道線を介して結びつけようと考え、四日市と官設線の関ヶ原との間に私設鉄道を建設しようとしたものである<sup>18)</sup>。結局、この計画は、稲葉の四日市港修築の頓挫に加えて、まだ私鉄の許可が一般化する以前<sup>19)</sup>のことでもあり失敗に終わるが、後世の鉄道計画に与えた影響にはみるべきものがあった。

すなわち、中山道鉄道建設<sup>20)</sup>にあたっての建設資材輸送線としてこのルートが目され、官鉄による建設計画が立てられたのである。ただ、これも地形的に無理があるなどの理由で未成に終わるが、滋賀・岐阜県境付近と海運を結ぶ最短ルートとして早くから着目されていたことがわかる。また、三重県における鉄道網の骨子となる関西鉄道建設以前にこの計画が現われていたことが注目される。それは、このルートが三重県と幹線鉄道を結ぶ重要交通路として早くから認識されていたことを示唆している。のちに、この勢江鉄道と同様の趣旨に立つと考えられる勢越鉄道 (四日市関ヶ原間、明治29年2月5日出願、同30年1月却下) 計画の存在が確認できる<sup>21)</sup>が、これも未成に終わっている。

こうした準幹線的な鉄道計画と並んで、関西鉄道の開業後 (同鉄道はこの付近を明治23~27年にかけて開業させた) は、同鉄道と員弁郡を結ぶ局地的な鉄道が計画された。その嚆矢として桑名一楚原間を出願した北勢鉄道 (明治30年4月21日却下) が確認できる<sup>22)</sup>が、この朝明 (員弁) 川東岸を通過する計画は、同川の西岸を通過する勢江鉄道のルートとは異なるものであり、東岸ルートはのちに大正3年に

大山田一楚原間を開業させた北勢鉄道に結実する。

この北勢鉄道は、後述するように沿線町村が中心になって出資して建設した、典型的な軽便鉄道であり、旅客輸送を中心にしたこの種の鉄道としては優秀な成績を誇っていた。大正時代は、いずれの町村も地方鉄道を町村内にもつことを願望していた時期であり、北勢鉄道の成立は、員弁郡をはじめとするこの地域の鉄道願望がとりあえず成就したことを意味している。

一方、朝明川西岸の勢江鉄道ルートは、大正11(1922)年4月11日に公布された改正鉄道敷設法に、「三重県四日市ヨリ岐阜県関ヶ原ヲ経テ滋賀県木ノ

本ニ至ル鉄道」(同法別表第75項)として国有鉄道線としての建設計画が立てられ、再び脚光を浴びた。

#### IV. 三岐鉄道の形成とその性格

##### (1) 藤原鉄道の出願

改正鉄道敷設法に基づく上記の国有鉄道建設は、関東大震災にともなう社会の混乱の中で自然に延期されるかたちになった<sup>14)</sup>。

そうしたなかで、藤原岳の資源開発にあわせ、その輸送路の確保を企図して、小野田セメントが員弁鉄道を、浅野セメントが藤原鉄道をそれぞれ計画した。その概要は表1に示されるが、これによれば、

表1 浅野・小野田両社の鉄道計画の比較

鉄道名	本社	資本金	軌間	動力	区間
員弁	治田村	125万円	1067mm	蒸	富田一保々一東藤原
藤原	四日市市	600万円	1067mm	蒸・電	四日市一保々一東藤原一関ヶ原 四日市一塩浜 富田一大長

(『三岐鉄道50年のあゆみ』により作成)

表2 三岐鉄道発起人調査表

氏名	住所	備考
伊藤 伝七	名古屋市東区	三重伊藤合名会社代表
浅野 総一郎	東京市芝区	浅野セメント(株)取締役社長
笠井 真三	山口県厚狭郡小野田町	小野田セメント(株)取締役社長
浅野 泰治郎	東京市芝区	浅野セメント(株)取締役
狩野 宗三	山口県厚狭郡小野田町	小野田セメント(株)専務取締役
加茂 熊二	山口県厚狭郡小野田町	
高木 義英	山口県厚狭郡小野田町	小野田鉄道(株)取締役社長
山崎 一保	大阪市住吉区	
伊藤 平治郎	三重県三重郡富洲原町	浴巾製造業
平田 佐矩	三重県三重郡富洲原町	平田紡績社長, 東洋製鋼社長
日比 義太郎	三重県四日市市	
浅野 良三	東京市芝区	浅野セメント(株)取締役副社長
金子 喜代太	東京府荏原郡品川町	浅野セメント(株)専務取締役
山田 胖	東京市芝区	黒部鉄道, 鶴見臨港鉄道社長
塚木 忠良	三重県四日市市	四日市倉庫, 四日市米穀取引所役員

(『鉄道省文書』により筆者作成)

小野田の計画が自社工場と国鉄線とを結ぶことに専心したものであるのに対し、伊藤と結んだ浅野のそれは、自社工場と国鉄線との連絡に加えて、地元の利便も考慮した多目的なものに感じられる。この2つの計画線は、出願後に三重県知事遠藤柳作とその要請を受けた伊藤伝七の尽力により、最終的には2つの計画を折衷するかたちで一本化され、藤原鉄道として出願されることになった。

さて、小野田案と浅野案を一本化した藤原鉄道は、昭和2（1927）年11月15日付で敷設免許申請書を提出した。その際に名を連ねた15名の発起人の概要は、表2の通りである。これを見ると、発起人の地域分布は、地元の三重県に加えて、東京府や山口県にまで広がっている。

筆者の先の研究<sup>7)</sup>や、あるいは従来<sup>8)</sup>の研究によれば、地方鉄道の発起人は地元在住者によって占められる場合が多く、藤原鉄道の場合は異色の構成である。もちろん、東京や山口への分布は、それぞれ浅野セメント系と小野田セメント系の関係者の参画によるものである。これに地元三重県の関係者が加わった構成は、一見、地元が主導する鉄道計画に浅野や小野田といった産業資本が相乗りしたものと見られるが、筆者はこのような解釈はあてはまらないと考える。まず第一に、この地域には既に北勢鉄道が存在しているうえに、国有鉄道建設計画が存在し、他地域に見られるような切実な地方鉄道建設運動が生じていた可能性に乏しい。さらに、三重県からの参画者のうち、最有力者と目される伊藤伝七は、三重紡績をはじめ三重県内の重要産業に広く関与した人物で、単に員弁郡及びその周辺地域の利害を代表した存在ではなかったからである。

こうした理由から、この鉄道計画は大筋において、計画当初からセメント業界という特定産業の利害を優先していたものと考えられる。筆者が先に検討した片上鉄道の場合と同様に、特定産業地域に形成され、後に産業鉄道として位置づけられるとはいうも

の、藤原鉄道は出発点での経済的背景が本質的に異なっていたことになる。

また、発起人数の面で、浅野系と小野田系の発起人がほぼ同数参加している事実は、この鉄道が2つの先行計画を折衷したものであるという背景を物語っているし、発起人の顔ぶれをみると、それぞれの会社においてはほぼ同じ地位にあったものが同数参加しており、あくまでも両者が対等の立場を保持しようとしたことがうかがえる。

「起業目論見書」（『鉄道省文書・三岐鉄道』<sup>23)</sup>）によれば、路線計画は出願時において、四日市駅—長深間13.3kmの四日市線、富田駅—長深間9.2kmの富田線、長深—関ヶ原間42.3kmの関ヶ原線、四日市—塩浜間3.8kmの旭浜線及び旭浜線と国有臨港線を結ぶ四日市市内の0.6kmの連絡線から成っていた。四日市、富田、関ヶ原の各線は藤原岳付近のセメント工場と国鉄線を結ぶとともに、この地域の地域内交通を担う目的であったといえよう。一方、旭浜線と連絡線は、四日市の開発との関係が考えられる。

この路線計画は、昭和3年5月11日付で関ヶ原線の名称を藤原線に変更し、三重村—川島村間の川島線を加えて変更願が提出された。このような路線の経路変更は、その後も小規模なものながら相次ぐことになる。その理由は、川島線の設定が示す<sup>24)</sup>ように、地元の反対によって工場設置場所が確定しない浅野セメントの意向を反映したものである。こうした事実からもこの鉄道計画は、あくまでセメント会社の利害を優先しようというものであったといえる。

## (2) 三岐鉄道の資本構成

藤原鉄道は、昭和3年11月1日付で社名変更届を提出して三岐鉄道を名乗り、翌日付で株式会社設立届が提出された。こうして設立された三岐鉄道の資本構成の特徴をみることによって、この鉄道の性格分析を試みてみよう。

図3は、「株主名簿」から作成した株主の地域分

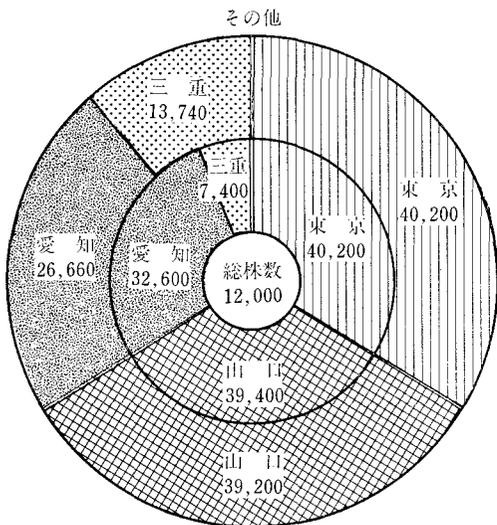


図3 株主の地域別分布  
 内円：昭和4年9月現在  
 外円：昭和6年3月現在  
 (『三岐鉄道営業報告書』により筆者作成)

布を示している。まず、創立間もない昭和4年9月現在では、総株主数の実に93.5%が他府県の特定事業家によって保有されており、地元負担分はわずか6.5%にすぎない。その地元負担分も大半は発起人によって所有され、発起人以外の地元株主も、最低200株は保有する大株主である。株主総数がわずかに31名であることも併せ、このことは、筆者が先に検討した片上鉄道も含めて、従来研究対象とされてきた一般の地方鉄道の資本構成とは異なるものである。すなわち、その資本構成は多くの場合、何らかの形で地元を基盤をもち<sup>1)</sup>、それは産業鉄道といえども例外ではなかったからである。

三岐鉄道は、国有鉄道ではなく、民間資本による「地方鉄道」として建設された。しかし、それを地域社会の側からみれば、あくまでそれは「地方鉄道」の「誘致」であって、「(自力)建設」ではなかった。換言すれば、三岐鉄道は「地方鉄道」として建設されはしたものの、地域社会にとっては、改正鉄道敷設法の子線としての勢江線の出現と何ら変わらないものとして認識されたわけである。この点

において、地域社会が辛苦の末に建設を成し遂げた鉄道事業と、三岐鉄道は大きく性格を異にしたものであった。

富田一東藤原間開業直前の昭和6年3月の状況も大勢に変化はない。ただ、伊藤伝七が所有していた株式の一部が三重県を中心に分配された点が一つの変化であろう。その分配内訳は、200株9人(うち愛知5人)、150株1人、100株4人、50株4人(うち愛知1人)、30株3人、20株3人、10株19人(うち愛知1人)、5株2人であり、株主総数は31人から73人に増加した。ここによく地元の資本負担という、地方鉄道一般に見られる形態が出現したともいえるが、持株の割合は微々たるものであった。こうした状況は、この鉄道計画に地元の意向が反映する余地がほとんどなかったことを推測させる。

浅野・小野田両セメントと伊藤伝七、それに若干の地元資本が加わるという資本構造は、その後も大きな変化のないまま推移してゆく。ところが、先にも触れたように、浅野セメントは工場用地の確保に手間どり小野田セメントに遅れをとったうえ、頼みの綱としていた四日市築港への進出も、戦時体制下の重要産業統制法によって、業界の縮小が要求されたところから、見合わせざるをえなくなり、北勢地方への進出を断念することになった<sup>25)</sup>。こうして浅野セメントと三岐鉄道の産業上の利害関係は立ち消えになるが、戦後もしばらくの間、浅野は三岐鉄道株の保有を続けた<sup>26)</sup>。結局、浅野が完全に手を引くのは、昭和26年度下期からであるが<sup>27)</sup>、この段階で、総株式数50万株中、小野田セメント名義分が20万3,015株(40.6%)を占めることになり、この比率は今日に及んでいる。

こうして、三岐鉄道は、小野田セメントの傘下に入ることになった。片上鉄道も第二次世界大戦後に藤田(同和)鉱業の傘下に組み入れられるが、そのプロセスは三岐鉄道ほどの必然性をもっていない。この両者の相違は、形成段階から産業鉄道としての

性格を濃くもっていたか否かによるところが大きいと考えられる。

### (3) 北勢鉄道への影響

三岐鉄道は産業鉄道としてだけでなく、旅客輸送も営業目的とし、地方鉄道としての一般的性格をも持ち合わせていた。昭和2(1927)年の出願段階でも、貨物と旅客の収入比を17:13程度と見込み<sup>28)</sup>、旅客輸送にもかなりのウェイトを置いていたことがわかる。そこで、こうした面を朝明(員弁)川をはさんで並行する北勢鉄道への影響をみることによって考察してみよう。

北勢鉄道は、明治44(1911)年に出願して、翌年に免許を得、大正3(1914)年の大山田(後の西桑名)一楚原間の開業について、昭和6年までに阿下喜までを開業させていた軌間762mmの蒸気鉄道である。この鉄道は、三岐鉄道の場合と異なり、地元の桑名郡と員弁郡が中心となって発起したものであり、貨物と旅客の収入比が約1:2(大正11年度)であることから、産業鉄道的性格はうすいと見られる。

昭和2年11月に藤原鉄道が出願された際にも、翌年2月に藤原鉄道の許可に慎重さを求める「陳情書」<sup>29)</sup>が北勢鉄道から提出されている。その内容は要するに、藤原鉄道の予定路線が北勢鉄道と並行するため、北勢鉄道側に当然輸送量の減少が生じ、経営の悪化を招くというものである。しかも北勢鉄道は、地元資本で成り立っているため、経営悪化によって北勢地方の地方経済が被る影響が甚大であると述べている。それでは、実際にどの程度の輸送量減少を見込んでいたのであろうか。

図4は、員弁郡諸町村における藤原鉄道と北勢鉄道の利用区分の予想を示している。図5と対照すれば明らかなように、両線の線路が離れてゆく員弁郡東南端の神田、七和、久米の各村は考慮外となっている。そして、藤原鉄道への利用移行が見込まれて

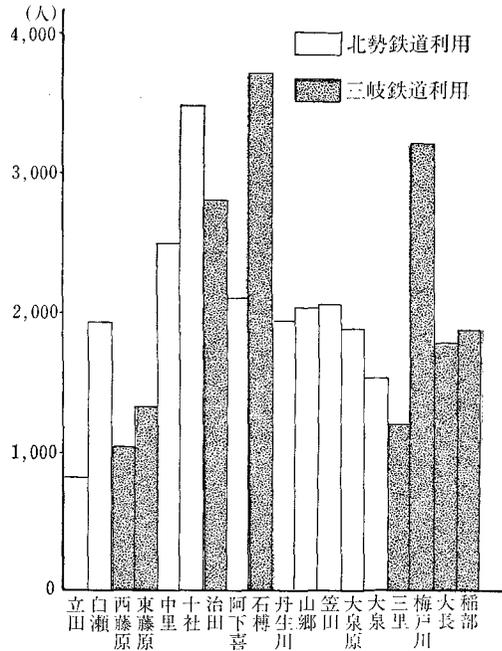


図4 沿線町村における両鉄道の利用予想 (『鉄道省文書』により筆者作成)

いるのは、川の右岸集落であって、川を隔てて交通の志向が変化するという前提で予想が立てられたものと推察される。北勢鉄道が被る利用者数の減少は、3万7,000人中の1万7,514人、すなわち全体の47%が移行すると見込まれていた<sup>29)</sup>。

一方、貨物については、減少する内容の予想は見られない。だが、表3に見られるような北勢鉄道の貨物内容が記されている。これを見ると、北勢鉄道の輸送貨物は雑貨的なものがほとんどで、藤原鉄道のそれとは明らかに異なるゆえに、ほとんど影響があるとは思えない。こうした点から、北勢鉄道側の危惧は専ら旅客輸送にあったことが確認される。

大正期の北勢鉄道の経営状態は、軽便鉄道として建設されたものの中にあっては非常に順調な成績をあげ、当初交付されていた補助金も大正6年度で停止となっている。こうした状況の中で、昭和6年に三岐鉄道が開業したわけであるが、表4は、三岐鉄道の開業による北勢鉄道の变化を、開業前後の輸送量と営業収支について示したものである。

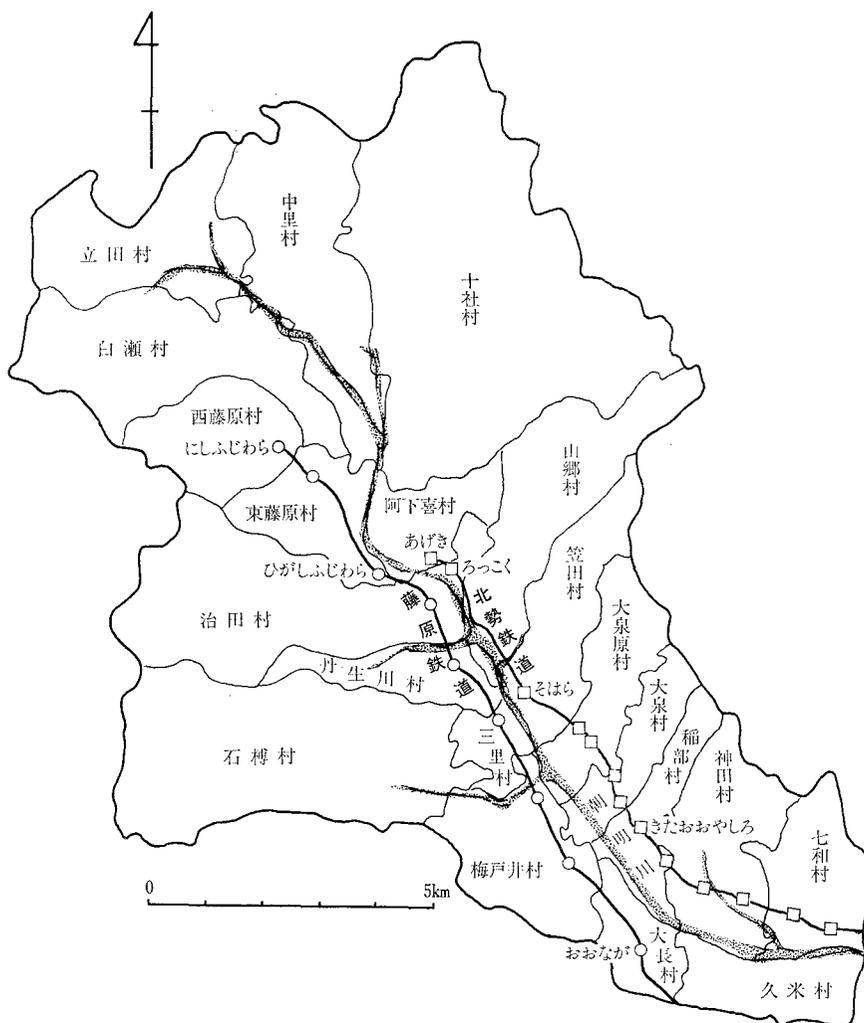


図5 員弁郡における村界と鉄道の立地

表3 北勢鉄道の輸送貨物品目（昭和2年度）

	品 目	数 量(t)
東行	タンサンカルシウム	3,687
	米	1,795
西行	大豆	323
	肥料	5,292
	石炭	3,604
	木材	1,384
	セメント	478
合 計		16,563

（『鉄道省文書』により作成）

北勢鉄道は昭和6年に六石—阿下喜間1.4kmを開業させ、わずかながらも路線延長を伸ばしている。この延長自体、三岐鉄道開業への防衛策の一種とみられる<sup>30)</sup>が、表4のとおり昭和7年度には旅客輸送量は減少し、旅客収入も減少している。他方、貨物は輸送量、収入ともに増加しており、三岐鉄道開業による影響はあまり被っていない。

北勢鉄道は、三岐鉄道が開業するまで順調な営業を行ない、昭和5年度には上期で1.1割、下期で0.9割の配当をしていたのが、開業後の昭和7年度には

表4 三岐鉄道開業による北勢鉄道の变化

事 項		昭和5年度	昭和7年度
数 量	旅 客	740,030	658,933
	貨 物	31,001	79,785
収 入	旅 客	124,517	97,201
	貨 物	21,833	29,150
	合 計	152,602	128,135
支 出	営 業 費	89,827	81,905
	営 業 益 金	62,775	46,230
	益 金 割 合	0.130	0.054
	純 益	41,025	23,193

益金割合：建設費に対する益金割合

収入合計：雑収を含む

単位：旅客（人），貨物（t）

その他（円，益金割合を除く）

（『鉄道統計資料』により作成）

両期とも0.5割に減じ、さらに翌8年度下期には無配に転落している<sup>31)</sup>。こうした状況から、三岐鉄道の計画には、地元の意向がほとんど反映されなかったとはいえるものの、開業後は員弁部の地方鉄道としてもかなり重要な機能を果たしていたであろうことが明らかとなった。

## V. 三岐鉄道の開業とセメント輸送

三岐鉄道は、昭和6（1931）年7月23日に富田—東藤原間で開業し、5ヶ月後の同年12月23日には東藤原—西藤原間も開業させた。次に、三岐鉄道の開

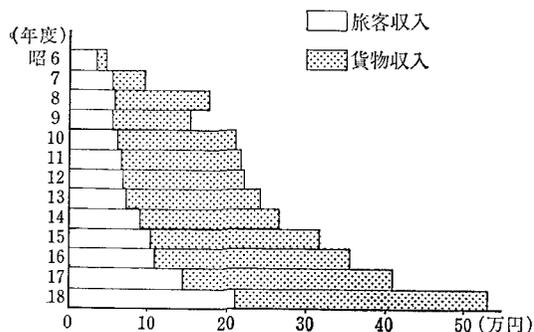


図6 三岐鉄道の収入構成  
（昭和10年度以前は『鉄道省鉄道統計資料』（各期）により、昭和11年度以降は『三岐鉄道営業報告書』（各期）により筆者作成）

業後の様子を一瞥しておきたい。

図6は、三岐鉄道の営業収入の推移を示しているが、小野田セメント藤原工場の操業によってセメント輸送が開始される以前の昭和6（1931）年の段階では、旅客収入が収入全体の72.6%を占め、年度によっては欠損を出している場合もある。「隠忍時代」と表現される<sup>32)</sup>ように、セメント輸送なしではかなり苦しい経営状況にあったことがうかがえる。

ところが、頼みの綱であるセメント輸送が昭和9年頃から本格化してくると、輸送量は飛躍的に増加してくる。その事情は、「セメントノ出賃増加ヲ見ルニ至リタルトニ関連シテ石炭・石膏・焼結石等セメント原料品ノ入賃増加シタルニ拠ル」<sup>33)</sup>と説明されるが、数値的に示せば、セメントは貨物輸送量の約70%を占めている。

その後、セメント輸送（貨物）は、図6に見られるように順調な伸びを見せるが、昭和15、16年頃からさらに増加している。こうした状況は、「当社線内発生主要貨物『セメント』ハ今次事変発生以来軍官需及生産力拡充用トシテ需要激增ノタメ之レガ輸送量頓ニ増加シ」<sup>34)</sup>と説明されている。それにとまって鉄道施設の拡充も見られた。

ところで、富田—西藤原間を開業させた後、その他の免許路線は、さまざまな手段を用いて免許の保持につとめていたが、浅野セメントの撤退もあり、それらの路線の建設意義もうすらいできたため会社も次第に建設意欲を失い、最終的には未成に終わっている。

三重県には、この三岐鉄道以外に数多くの地方鉄道が存在した。ところが、それらの多くは、第二次大戦時の政府による交通統制の中で三重交通に再編成され、そして近畿日本鉄道という一大交通トラストの中に組み込まれていった。こうした趨勢の中で、三岐鉄道は、あくまで独自の立場を主張し、戦後もただ一社だけ近畿日本鉄道傘下に属さない鉄道として営業をつづけている。こうした態度を貫き得た背

景にも、他の地方鉄道とは異なり、セメント輸送と小野田セメントという確固たる経済的基盤が存在したからであると考えられる。そうした三重県における地方鉄道の再編成過程と三岐鉄道の関係については、稿を改めて論じたい。

## VI. 結 語

三重県の三岐鉄道を事例に、昭和初期に形成された地方鉄道事業と産業資本の関わりを考察してみた。

昭和初期は改正鉄道敷設法公布によって、地方鉄道の自力建設から国有鉄道の誘致が主流となりつつあった時期であった。この時期に形成された地方鉄道である三岐鉄道の成立は、その資本構成の上では民間資本によるとはいえ、地域社会との関係は希薄であった。したがって地域社会にとっては、国有鉄道を誘致した場合と何ら変わるところはなかったと考えられる。

つぎに、同様な産業鉄道として、筆者が先にとりあげた岡山県の片上鉄道と比較してみると、片上鉄道の場合には、計画当初には特定産業との関係が希薄で、やがて産業鉄道に変質してゆく形成過程をたどったのに対して、三岐鉄道の場合には初めから特定産業との関係が密接であった。後には類似した産業鉄道となるとはいえ、その形成過程には明らかな相違がみられた。

さらに、旅客輸送面での機能を検討するため、並行する北勢鉄道との比較を行なったところ、本来貨物輸送主体の産業鉄道として建設された三岐鉄道が、北勢鉄道の貨物輸送部門にはほとんど影響を与えず、旅客輸送面で大きな影響を与えているという事実を確認できた。この事実から、産業資本が全く新たな開発を行ない、そこから生じる輸送需要を満足させるべく建設した産業鉄道の場合には、従来からの輸送とは全く異なる内容の輸送が行われることが明らかとなった。

こうした一連の事実をみると、昭和期の地方鉄道建設は、それ以前の大正期の軽便鉄道建設ブームに比較して、建設目的や輸送主体を明確にしたうえで、建設が行われるようになってきていることがうかがえた。しかし、これが他の事例についてもあてはまるかどうかは今後の研究に待たねばならない。

本稿でとりあげたセメント輸送が鉄道貨物輸送の重要な一部門であることは、過去・現在を問わない<sup>36)</sup>。日本のセメント生産は、大正から昭和にかけて増加し、昭和14、15年頃に戦前のピークを迎える<sup>37)</sup>が、南部、五日市、西濃、九州産業等のセメント輸送主体の産業鉄道が、セメント産業の拡大に対応して形成されてくることは既に指摘されているところである<sup>38)</sup>。こうした状況を勘案するならば、本稿で明らかとなった事項が、決して一地域の特事例に終わらぬことがわかる。(関西大学・院)

## 〔注〕

- 1) 青木栄一・老川慶喜「軽便鉄道の普及」(野田正穂他編『日本の鉄道—成立と展開』日本経済評論社、1986)、148～156頁
- 2) 宇田 正「鉄道行政と鉄道政策」(野田他前掲1)所収)、181～187頁
- 3) 青木栄一「陸上交通の発達と地域社会」、(有末武夫・梶 幸雄・青木栄一編『交通地理学』大明堂、1968)、43～54頁
- 4) 管見の限りでは、武知京三「地域社会と鉄道建設—御坊臨港鉄道の場合—」(歴史研究〔大阪府立大学〕、第22号、1982、89～103頁)、同「地域社会における鉄道建設小史—御坊臨港鉄道創設関係資料の紹介—」、(近畿大学短大論集、15—1、1982、147～169頁)がこの時期をテーマにしたものであるが、筆者の問題意識とは異なった側面からアプローチしている。また、青木栄一・亀田郁子「黒部鉄道の建設とその性格—電力資本による地域開発の一例—」(新地理、17—4、1970、1～28頁)は、対象とした時期に若干の相違が認められるものの、本論文と類似した事例をとりあげている。
- 5) 地方鉄道という用語は、一般に地方の交通機関としての鉄道の意味で、都市鉄道に対置されるも

- のとして使われ、本稿でも多くはこの意味で使用した。しかし、これとは別に、「地方鉄道法」(大正8年4月10日公布, 法律第52号)に準ずる鉄道の意味で用いることがある。本稿では、この意味で使用した場合には「地方鉄道」と表記し、区別して用いた。
- 6) 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, 1969, 349—361頁
  - 7) 三木理史「大正期における産業基盤型軽便鉄道の特質—岡山県東備地域を事例として—」(『1988年度人文地理学会大会, 研究発表要旨』100—101頁)。成稿して『人文地理』に掲載予定
  - 8) 前掲7)での定義に準じ、貨物輸送を主体とした鉄道の意で用いた。
  - 9) 山崎直方・佐藤傳蔵共編『大日本地誌・巻四』博文館, 1905, 1144—1146頁
  - 10) 三重県三重郡教育会編『三重県三重郡誌』同会, 1917 (1973年名著出版からの復刻本による)
  - 11) 員弁郡役所編『員弁郡郷土資料』同役所, 1915 (1973年名著出版からの復刻本による)
  - 12) 社史編纂委員会『七十年史・序編』日本セメント株式会社, 1955, 67—82頁
  - 13) 四日市セメントについては資料に乏しい。絹川太一『伊藤傳七翁』(伊藤傳七翁伝記編纂会, 1936, 249頁)には、「セメント事業は紡績の如く原料を外国に仰ぐ必要もなく、自然又た業務進行の上に障碍も少ないのみならず、将来文化の進むと同時に需要増加も必然である。此の見地の下に翁は和田豊治氏と謀り資本金五百萬圓を以て四日市セメント会社を創立した。技師には当時の権威者たる桜井博士を聘して事業の確立に遺漏なきを期した。間もなく関東大震災あって一時セメントの需要激増し人皆君の先見に驚いた」と記述されている。
  - 14) 三岐鉄道株式会社編『三岐鉄道50年の歩み』同社, 1986, 35—36頁。なお、浅野セメント(現・日本セメント)側の社史類にはこの地方の開発構想についての記述は見られない。
  - 15) 近藤 空『治田村誌』治田村公民館 1953, 604—605頁
  - 16) 昭和5年4月30日刊『北勢朝日』(近藤 空『員弁史話』さのや石井書店, 1974, 238頁所収)に、東禅寺23名, 石川区34名の住民が小野田セメントに「煤煙被害ヲ理由トシテ反対シ」たとの記述がみられる。
  - 17) 前掲16)によれば、浅野は治田石灰石の買収に失敗した後、大貝戸石灰石を買収して工場敷地確保を試みていたという。さらに前掲14)には、川島村も候補地にのぼったが、地元の反対によって完成をみなかったという記述がある。
  - 18) 松浦茂治「近代—交通・通信」(『四日市市史』四日市市役所, 1961), 1255—1387頁
  - 19) わが国の鉄道建設は、初期段階から官設か私設かをめぐって議論が絶えなかったが、この勢江鉄道が出願された明治16年頃は、井上勝鉄道局長の私設鉄道批判が盛んであった。なお、私鉄許可が一般化するのには明治19年頃からである。
  - 20) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史・第2巻』同鉄道, 1970, 216—231頁  
東京—大阪間の幹線鉄道は、当初中山道ルートで建設する予定であったが、明治19年東海道ルートに変更された。
  - 21) 「民営鉄道出願免許関係一覧表」(前掲20)第4巻所収)
  - 22) 『明治三十年・鉄道局年報』
  - 23) 『鉄道省文書・第一門監督 第一種 地方鉄道イ免許 三岐鉄道(元藤原鉄道)』(運輸省所蔵)
  - 24) 浅野セメントと小野田セメントの採掘権は多志田谷を境に設定されたが、小野田が採掘地に近い藤原に工場を設置できたのに対し、浅野は地元の強硬な反対で止むなく採掘地から遠い川島村に工場予定地を移さざるをえなくなった。さらに、ここでも反対に遭い、四日市築港第三号埋立地に予定地を移さざるをえなくなった。(前掲14), 16)等による)但し、こうした浅野の動きの明確な時期区分が不明であるため、路線の変更との確定的因果関係は追究しえない。
  - 25) 前掲14), 55頁
  - 26) 浅野の株式保有形態は、昭和21年度まで浅野セメントの取締役個人名義であったが、22年度からは傍系の証券保有会社社長名義に切りかえられているところから、形骸化の一端を垣間見ることができる。(『営業報告書・三岐鉄道株式会社(各期)』による)
  - 27) 前掲26), 昭和26年下期(第46回)による。なお、浅野は単に株式保有のみをつづけたのではなく、採掘地の所有権も戦後まで保有していた。(三岐観光サービス株式会社取締役(前掲14)編

- 集者)・和田四郎氏からの聞きとりによる。平成元年5月17日実施)
- 28)「営業収支概算書」(昭2.11.15付願書類添付)(前掲23)所収)
- 29)北勢鉄道株式会社「藤原鉄道ノ当社収入ニ及ボス影響調」(昭3.2.23付陳情書類添付)(前掲23)所収)
- 30)北勢鉄道は出願時に桑名一阿下喜間の免許を申請し、免許されたが、大正5年までに桑名一阿下喜東間を開業させて以後、延長は滞っていた。ところが、藤原鉄道の計画が浮上すると、昭和3年12月に延長免許申請を行ない、翌4年5月に免許を受けると、昭和6年7月には開業させている。こうした行動は、北勢鉄道の自衛手段と見るべきだろう。
- 31)『鉄道省鉄道統計資料』(昭和5年・同7年度)による。
- 32)前掲26)、昭和6年下期(第7回)
- 33)前掲26)、昭和9年下期(第13回)
- 34)「三里停車場設計変更届書(昭和16年8月7日付)」(前掲23)所収)
- 35)前掲14)、66~68頁
- 36)野尻 亘「鉄道輸送を中心として見た素材的工

- 業製品輸送の地域構造—セメント・石油・木材チップの場合—」人文地理, 34—6, 1982, 71~85頁
- 37)日本経営史研究所編『小野田セメント百年史』小野田セメント株式会社, 1981, 762~765頁所収の「セメント生産高」に関する表による。
- 38)青木栄一「日本の産業私鉄の発達—序説」(神尾明正先生退官記念事業実行委員会編『自然と文化』1978), 65~71頁

〔付記〕

本稿は、三重県を事例とした大正から昭和にかけての地方鉄道形成過程の研究における第一報としてまとめたものである。作成にあたって御指導頂いた河野通博、末尾至行両先生をはじめとした関西大学文学部地理学教室の諸先生方、及び日頃より励ましを頂いている近畿大学の武知京三先生に感謝致します。また、公文書閲覧に便宜を図って頂いている三重県史編纂室(吉村主査)及び神戸大学経済経営研究所附属経営分析文献センター、その他協力者のすべての方々に深甚なる謝意を表します。

なお、本稿の内容は、第32回歴史地理学会大会(1989年度、城西大学)において発表したものである。