

# 大井川鉄道の成立

—ある電源開発鉄道の建設過程—

青木 栄一・栗原 清

- I. 研究の視点
- II. 大井川沿岸地域の在来交通と産業
  - (1) 交通路としての大井川
  - (2) 大井川水系における電源開発
- III. 大井川鉄道計画の展開
  - (1) 静岡一千頭間の建設計画
  - (2) 島田—藤川間への計画変更
  - (3) 金谷一千頭間への計画変更
- IV. 大井川鉄道の成立と地域社会
  - (1) 大井川鉄道会社の創立
  - (2) 大井川鉄道の株主構成とその特質
- V. 両大戦間における鉄道と電源開発・森林資源開発
  - (1) 局地鉄道の成立と電源開発
  - (2) 森林資源開発と鉄道

## I. 研究の視点

1906~07(明治39~40)年の鉄道国有後における日本の民営鉄道の起業状況を免許キロ数の上で概観すると、1910(明治43)年の軽便鉄道法公布にはじまる軽便鉄道ブームがあり、第一次世界大戦(1914~18年)の期間中は低迷するが、戦後の1919(大正8)年以降再び急増し、年度によってかなりの増減はあるものの、1930年代前半くらいまでブームが続く<sup>1)</sup>。第一次世界大戦をはさんで存在した2つの民営鉄道の起業ブームを比較すると、戦後のものは大都市近郊地域の都市化や特定業種の産業開発にかか

わる起業が多くみられることに気付く。

第一次世界大戦後における産業開発と結びついて建設された民営鉄道については、すでに筆者の一人である青木が、これらの鉄道が日本の民営鉄道の発達において重要な地位にあることを指摘してきた。すなわち、石炭・銅鉱を中心とする金属鉱、硫黄などの鉱山、石灰石採掘とセメント生産、砂利採掘、電源開発などがその主要な関連産業であった<sup>2)</sup>。また、特定の産業をとりあげ、鉄道建設との関連を概念的に追跡したものとして、関東地方における砂利採取<sup>3)</sup>、北海道地方における炭鉱<sup>4)</sup>、中部地方における電源開発<sup>5)</sup>、東北地方における金属および硫黄鉱山<sup>6)</sup>などがある。同時に近年は、個々の鉄道の計画・建設の過程をとりあげ、産業開発との関連を地域社会のなかで具体的に解明する論考が増加しつつある。たとえば、青木<sup>7)</sup>、瀬古龍雄<sup>8)</sup>、大野浩光<sup>9)</sup>、三木理史<sup>10)</sup>などの論文をあげることができる。このような鉄道と産業開発との関連を追求する研究は、近年の個別研究の集積がなされているとはいえ、その数はなお少なく、個別の産業ごとに数えるならば、それぞれについて1~2編あるかないかという程度にすぎない。鉄道と電源開発についても例外ではない。

電気事業と鉄道との関連についての研究には2つの分野がある。第1は、電気鉄道企業が多くの場合、沿線地域で電力供給事業を展開し、収益の上ではしばしば鉄道業を凌駕して、電気供給と電気鉄道の両事業が電力国家管理以前の時代にあっては不可分の事業と考えられていたこと、また電力企業が地方の

中小電力企業の統合を進めてゆく段階で多くの電気鉄道を事業内にとりこんでいったという事実にかかわる研究分野である。第2は、水力発電所を河川の上流部に建設するにあたって、その資材輸送を主たる目的としてつくられた鉄道についての研究である。本稿でとりあつかうテーマも、この第2の категорияに属する鉄道の成立にかかわるものである。

大きな輸送需要を発生させる新規立地の産業がいかなるものであれ、鉄道の沿線地域には既存の地域社会の独特の輸送需要が存在している。この種の輸送需要が鉄道の計画にあたってどのように評価され、かかわっていたのかは、地域社会における鉄道の意義をみるうえで重要な視点である。また、多くの場合、地域外からの資本として導入される新規立地の産業資本が、地域内で調達される地元資本とどのようにかかわっていたかを明らかにすることも必要なことである。水力発電所建設のための資材輸送という一過性の輸送需要しかないような場合には、恒久的な輸送需要をあらかじめ考えておくことが重要な要素であり、このような輸送需要が十分でなければ、鉄道を恒久的に維持することはむずかしい<sup>14)</sup>。

本稿では、1920年代に計画された静岡県の大井川鉄道をとりあげ、その計画から建設・開業までのプロセスを明らかにするとともに、沿線地域となる大井川沿岸地域の産業開発とのかかわりを、関連産業の行動や投資を通じて考察してみたい。具体的には森林資源の開発や電源開発のような産業資本が、地域社会の交通条件改善の要求とどのようにかかわりながら、鉄道計画を進めていったのかを明らかにしてゆきたい。

大井川鉄道は、現在は大井川本線（金谷一千頭間）39.5kmと井川線（千頭一井川間）25.4kmより成る民営鉄道であり、J R東海道線金谷駅より分岐して、大井川沿いに線路をのぼしている。軌間は両線とも1,067mmで共通しているが、井川線は中部電力の専用鉄道を引き継いだもので、通常の民営鉄道に

くらべて、建築限界、車両限界が小さく決められているために、使用される車両はまったく異なり、列車の直通はできない。

本論文では、当初から地方鉄道として計画し、建設された大井川本線の計画と建設の過程をとりあげることとし、井川線については必要ある場合にのみ触れるにとどめる。

## II. 大井川沿岸地域の在来交通と産業

### (1) 交通路としての大井川

大井川の中・上流部は、現在の島田市と金谷町に若干の平野・台地がみられることを除けば、東西兩岸の山地が迫っていて、平地面積は極端に少ない。上流部は険峻な赤石山脈によって閉塞されている。天竜川や富士川は中流部に長距離に及ぶ峡谷があるものの、上流部に人口稠密な盆地があって、峡谷沿いないし並行する交通路は古来多くの旅人や商品・情報の経路としての役割を果たしたが、大井川の上流はまったく閉塞された河谷であって、人口も極端に少なく、通過交通の発生する可能性はまったくなかった。しかも明治初期までは大井川沿いの縦断交通は困難で、上・中流部は大井川筋よりも、東西の分水嶺を越えて森、藤枝、静岡との間の交通が行なわれ、これらを中心とする商圏がのびていたのであり、下流の島田や金谷との交通は少なかった。しかし、このような横断交通も決して容易なルートではなく、住民の生活は閉鎖的、孤立的とならざるを得なかったのである。

明治期に島田と金谷に通船組合が結成され、千頭以南に舟運が開かれて、旅客と貨物の輸送が行なわれるようになった。これによって、島田と金谷の商圏が大井川筋にもものびるようになったが、1919（大正8）年頃の通船の状態は、舟数120~140、舟夫691人を数え、島田一千頭間では上りに4~6日を要したが、下りはわずか1日ですんだ。1919年における通船の輸送量は、乗客は下りのみで12,086人を

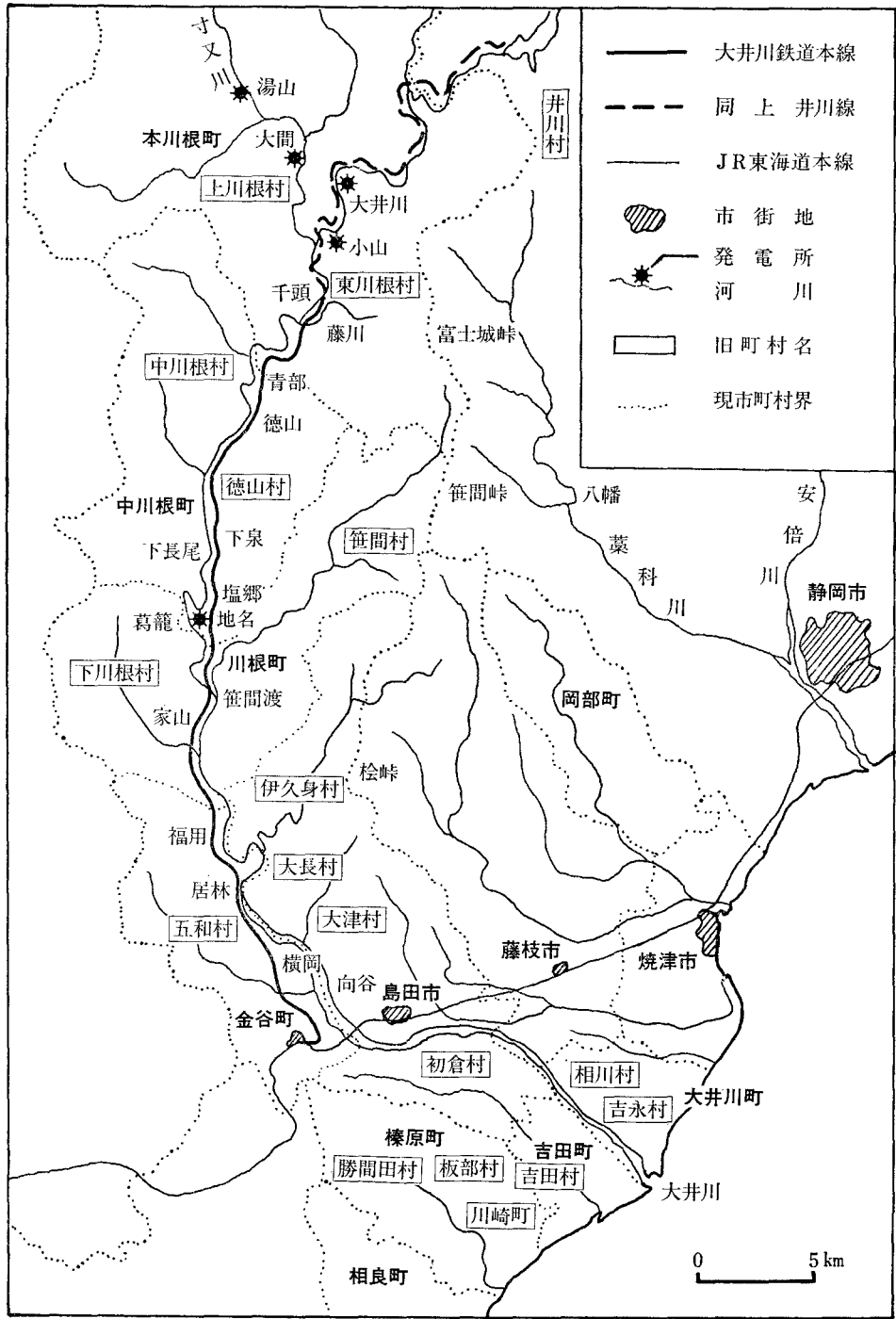


図1 大井川鉄道沿線概要図

数え、1日あたりわずか約33人にすぎなかったが、貨物は下り荷として茶194,161貫、木炭1,502,636貫、その他363,664貫、上り荷として米・麦718,112貫、雑貨644,151貫であった<sup>13)</sup>。

また、大井川西岸を川根県道、東岸を川根東道が通じ、兩岸の連絡は島田一千頭間で吊橋5か所（長さ97～100間、橋銭なし）、渡船14か所（渡賃1人5銭）によって行なわれた<sup>14)</sup>。兩岸の道路の整備は十分でなく、幅員が狭小で車馬の通行に不適であったが、何よりも川の蛇行がはなはだしいため、歩行者は渡船を利用して東西兩岸を交互に通行せねばならず、そこにも通船が当時における最も重要な交通機関とされる理由があった。

米や塩などの日常必需品の移入には2つのルートがあった。第1は静岡市より薬科川沿いにさかのぼり、分水嶺を越えて千頭の対岸にある藤川に集め、ここから通船で上流・下流の各集落に輸送するもの、第2は島田より船を曳いてさかのぼるものであった<sup>15)</sup>。

大井川中・上流部に存在する最大の資源と考えられていたのは木材であった。森林資源の活用はすでに江戸時代から行なわれていたが、明治期における需要の急増に応じて、その伐採量も増加した。寸又川流域や同川合流点より下流域ではとくに伐採が進んだため、杉、檜の植林も進んで（本流上流域の自然林を「黒木」と称したのに対し、人工林を「白木」と称した）、伐採が大規模化していたことを示している<sup>16)</sup>。

伐り出した木材は川岸近くに運んで集積し、一定量をまとめて一斉に流下させた。これを「管流し」または「川狩り」と称し、人夫を沿岸に配置して監視させながら、島田町向谷<sup>むくま</sup>に設けた貯木場まで流下させて引き入れていた。しかし、川狩りは増水時には「数万ノ巨材ハ狂奔シテ兩岸堤防耕地橋梁等ヲ破壊シ其損害僅少ナラス、且ツ之カ為空シク海中ニ流材スルモノ年々全伐採数ノ約一割ニ上ル」<sup>17)</sup>という

有様で、藤川より下流の区間では川狩りの期間が渇水期の11月より翌年3月までの時期に限定された。しかし、人工林から伐り出される杉・檜材は筏に組んで流下させる方式を採用し、流送期間に制限はなかった<sup>18)</sup>。

川狩りは通常の状態でも通船に重大な障害となり、沿岸村民・通船業者と木材業者との利害は相反することが多く、しばしば紛争を生じたことがわかる。

## (2) 大井川水系における電源開発

明治末期には高電圧による遠距離送電の技術が実用化され、大容量の水力発電所の開発が盛んとなった。1912（明治45・大正元）年を境として、日本の水力発電力の比率は火力発電力を凌駕し、水力発電優位の時代に突入する。経済性の高い大容量の水力発電所は当時の電力需要の伸びに応じて、全国の主要河川沿いに次々と建設された。年降水量3,000mm以上という大井川上流部の水力資源は注目された。

大井川流域における最初の水力発電所は、奥泉付近の牛ノ頸と称された蛇行部の水位差を利用して、1910（明治43）年に完成した日英水電の小山発電所（出力1,400kW）であった。続いて同年に島田に碎木工場をつくった東海紙料が、自家用として地名に出力2,250kWの水力発電所の操業を開始した<sup>19)</sup>。小山発電所はのちに出力を1,750kWに強化した。その電力供給区域は浜松市とその周辺であった。しかし、1920（大正9）年3月、富士川の支流早川に水利権をもつ早川電力に合併され、大井川の水利使用権を保有していた日英水電の親会社日英水力電気も1921年7月に東京市とその西郊・南郊における電気事業経営許可権とともに早川電力の合併するところとなった<sup>20)</sup>。

早川電力は東京方面への電力供給能力を強化するために、大井川最上流部の田代川の水を二軒茶屋付近で取水し別当代山の山腹をトンネルによって山梨県側の早川流域に導水して、大容量の発電所を建設

する計画を進めた（1922年）。しかし、金融逼迫と関東大震災によって経営は破綻し、五大電力の一つである東邦電力の資本系列下に入った（1924年）<sup>291</sup>。

東邦電力はその前年に支配下においていた群馬電力を1925年3月に早川電力と合併させて東京電力を設立し、同時に早川電力の子会社で田代川水系に3か所の大容量発電所を建設中であった田代川水力電気も東京電力に合併した。さらに大井川の支流寸又川を利用する寸又川水力電気（1924年創立）は1925年3月に東京電力の支配下に入った。同社は千頭発電所（当初 3,000 kW）を建設中であった<sup>292</sup>。

こうして、東邦電力は巨大な電力供給能力を有する東京電力を通じて、東京市とその周辺地域に供給区域の拡大をはかることとなり、本来東京市への一大電力供給会社であった東京電灯との間に1927（昭和2）年1月より激しい競争を展開するにいたった<sup>293</sup>。

この競争は両社に資金を貸付けていた銀行筋の憂慮するところとなり、和解の試みの結果、積極経営の東京電力の建設資金調達が困難となったこともあって、東京電灯に有利な条件で妥結した。すなわち、1928（昭和3）年4月に東京電灯は東京電力を合併し、静岡県以東への東邦電力の進出を阻止することに成功した。ただし、寸又川水力電気は東邦電力の系列下へのこされ、同年6月に大井川電力と改称した<sup>294</sup>。

大井川筋の各所に発電所の建設が計画されたことは、川狩りや通船の利害と衝突する問題をひきおこした。すでに東海紙料の地名発電所の建設にあたって、用水取入口付近に設けられた堰堤が川狩りと通船に支障をもたらすものとして舟筏路がつくられていて、材木商同業組合と東海紙料との間に協定が結ばれていた。また、小山発電所においても、取水口付近の川幅が狭く、屈曲した急流のなかでの管流し、舟行に大きな障害があるとして、関係者の間で交渉がもたれていた<sup>295</sup>。

1925年に東京電力が設立された時点で、大井川筋には比較的小出力の小山発電所と地名発電所が操業しているにすぎなかった。しかし、寸又川水力電気は大井川第1（出力70,000kW）、同第2（3,000kW）、同第3（120,000kW）の3発電所の建設計画をもっていた<sup>296</sup>。このようなより大容量の大型水力発電所の建設は、既存の川狩りや通船との衝突をさらに激化させることが予想され、さらに建設のための資材輸送も従来のような舟行では能力的にも限界となっていた。

### III. 大井川鉄道計画の展開

#### (1) 静岡一千頭間の建設計画

大井川鉄道の建設計画の原型は、1918（大正7）年12月16日付で免許申請書を提出した駿府鉄道であった。その予定路線は、静岡市より安倍川の支流藁科川に沿って進み、洗沢付近で分水嶺を越えて、東川根村（現本川根町）藤川、上川根村（現本川根町）千頭に至る延長30マイル（約48km）のルートであった。

この計画については免許申請書が現存していないが、静岡県知事より鉄道院監督局長にあてた次のような調査書<sup>297</sup>が残されていて、その目的の概要を知ることができる（句読点筆者）。

土第九二七九号ノ四

大正八年九月二十九日

静岡県知事 関屋貞三郎

鉄道院監督局長 佐竹三吾殿

九月一日監鉄第三四二一号ニテ御照会駿府鉄道敷設ニ関シ調査方ノ件拝承、乃チ左記ノ通有之候条可然御取計相成度、此段及回答候也。

記

地方鉄道法施行規則第二条ニヨル調査書

一、申請者ノ資産及信用程度

別紙通。但内若干名不明ナ分アルモ大体ニ於テ資産信用アルモノト認ム。

## 二、事業ノ成否

成業ノ見込アリ。

## 三、事業ノ効用

起業ノ目的ハ主トシテ大井川流域ニ於ケル木材ヲ搬出セント云フニアリ。案スルニ本線鉄道ヲ利用シ得ヘキ森林地ノ区域ハ二郡十一ヶ村ニ亘リ、面積十萬六千五百四十四町歩、蓄積量二千四百二十三萬九千七百餘尺<sup>3</sup>ニシテ、大正八年以降伐採搬出シ得ヘキ樹木ノ概數ハ年ニ八千四百五千六百尺<sup>3</sup>メ下ラサルヘシ。然ルモ此ノ計算ハ主トシテ蓄積ノ分布及現在ノ伐採状況ヲ基礎トシテ推量シタルモノナルヲ以テ、遠キ将来ニ於テハ原生林ハ次第ニ面積ヲ減少シ、人工林若ハ利用林ノ増加ヲ見ルヘキニ依リ、實際ノ伐採量ハ逐年増加ノ傾向ヲ示スヘシ。蓋シ会社カ年三十三萬尺<sup>3</sup>メヲ予算シタルハ運転能力ノ關係、經濟狀態ノ消長ヲ顧慮シタルモノニシテ敢テ過大ノ見積リト云フヲ得ス。若シ一度本線鉄道ノ開通ヲ見<sup>□□</sup>管テ殆ント舟筏ト管流トニ限ラレタル搬出利用ノ方法ハ漸次改善セラレム為ニ促<sup>□□</sup>不便或危険負担ノ程度ハ著シク<sup>(▼▼)</sup>程減セラルヘシ。□以上ハ単ニ木材搬出ノ事項ニ就テノミ之レヲ述ヘタルモ、一般交通上ニ与フル川<sup>□</sup>ノ如キ及地方産業ニ及ホス効果ノ如キハ亦決シテ鮮少ナラサルモノト認ム。

## 四、他ノ鉄道又ハ軌道ニ及ホス影響

既設島田軌道株式会社ハ従来大井川筋ヲ流下スル木材ノ陸揚運輸ヲ主タル目的トナセル關係上本線ノ敷設ニ因リ多少貨物ノ減少ヲ見ルヘキモ重大ナル影響ナカルヘシ

未成線ニ對スル事項ハ八月十六日第九二七九号ノ一副申ノ通りニツキ省略ス

(以下略)

なお、第4項末尾の「未成線ニ對スル事項」は、この鉄道予定線が静岡市付近で安倍鉄道延長線と駿遠電氣線と交差する部分があり、交差を避けるルー

トに改めたり、立体交差の設備を設けることなどの指示に触れたものである。

これによれば、駿府鉄道は大井川上流部の木材積出しを主たる機能とする鉄道であった。営業収支概算表によると、貨物は1日1マイル当たり200トン(1km当たり125トン)とかなり大きく見積っているのに対し、旅客は1日1マイル当たり112人(1km当たり74.7人)と大変低く、全収入に占める貨物収入比も76.6%と高く予想されていた<sup>29)</sup>。

発起人60名の分布は静岡市14名、安倍郡5名、志太郡2名、榛原郡4名、富士郡2名、県内合計は27名であり、県外では東京市10名、東京府1名、甲府市3名、甲府以外の山梨県5名、京都市2名、大阪市7名、その他の大阪府2名、神戸市3名という構成であった<sup>29)</sup>。

一般に地方の鉄道計画の発起人は、多数の員数をそろえていても、その多くは頼まれて名前を連ねただけの名目的なものであり、彼らが鉄道計画に対して具体的にどの程度の利害関係をもっていたかは疑わしい。分布よりみれば、静岡市および京浜・京阪神大都市圏の居住者が多く、発起人総代となった近藤修孝も東京市の在住で、聞き取りでは鉱業会社の重役であったとされているが、鉄道の主要貨物と目された木材との関連は明らかではない。また、沿線地域の山林地主と目される人物は、安倍郡の篠原莊夫、栗田亀吉、志太郡の鈴木万吉、田畑幸作、榛原郡の殿岡漱石、岩田文吉の6名を数えるが、当時の大井川上流における大規模山林地主であった大倉喜八郎や加藤友吉などの名前は無い(大倉と加藤は会社成立後に有力株主となる)。のちに発起人総代となる榛原郡吉田村の大地主で多額納税貴族院議員であった中村圓一郎は発起人に名前を連ねているが、発起人グループのなかでどのような地位にあったかも明らかではない。現在の段階では、発起人と森林開発、木材輸送との関係は解明できないのである。

この計画は、静岡一千頭間という旧来の交通ルー

トにそのまま鉄道を重ねたものであり、木材輸送がとくに強調されていた。従来は島田に集められていた木材を鉄道により県都静岡に変え、千頭より上流部の木材の流れを静岡の商圏に含ませる意図があったとも考えられるが、それよりも旧来の交通ルートに慢然と踏襲したという見方もあろう。また、このルートでは分水嶺付近で急勾配区間となり、貨物輸送にはむしろ不利であって、鉄道についての専門的知識を欠いた観念的なルート選定であったと評することができよう。

## (2) 島田—藤川間への計画変更

駿府鉄道は1920(大正9)年1月20日付で願書訂正を申請し、そのルートを「静岡県志太村島田町ヲ起点トシ、同郡大長村、同郡伊久身村、同郡徳山村ヲ経テ同郡東川根村藤川ニ達スル延長二十五哩三十鎖」<sup>80)</sup>、すなわち大井川東岸に沿うルートに変更した。変更の理由は明らかでないが、静岡—千頭間の先願ルートが、技術的にも経済的にも建設が困難な

ことが判明したからではないだろうか。発起人は先願の場合とほとんど一致しているが、4名減少して56名となった。資本金600万円、軌間3フィート6インチ(1,067mm)の蒸気鉄道であった。

その営業収入予測をみると、収入合計に対して貨物収入は82.7%を占め、先願の計画よりも貨物収入比が多く見積もられていた。1日1マイル当たりの貨物輸送量は364.3トン(1km当たり226.4トン)、同じく旅客輸送量は245.67人(1km当たり152.7人)と、これも先願の予測より多くなっていた。貨物輸送の主力はやはり木材であり、全体のトンマイルの約66.5%を占めることになっていた。鉱石(13.5%)、薪炭(12.6%)がこれに次いでいた(表1)。

静岡県知事は1920(大正9)年3月24日付の内閣総理大臣あて副申において、ルートの変更が妥当であると次のように評している<sup>80)</sup>。

「(前略) 元来本鉄道ハ大井川沿岸ニ於ケル木材ノ運輸搬出ヲ主タル目的トセル關係上、全川ノ流域ニ沿ヒテ線路ヲ撰定スルニ至レルモノニシテ、単ニ

表1 島田—藤川間ルートの運輸数量予測(発起人試算)

旅 客						
区 間	マ イ ル	人 員	人 マイル	摘 要		
島田—藤川	25.4	36,500	927,100	1日100人として算出		
途中区間	平均 10.0	135,050	1,350,500	1日370人として算出		
計		171,550	2,277,600	1日1マイル当り245.67人		
貨 物						
種 類	区 間	マ イ ル	ト ン 数	ト ン マイル	摘 要	
木 材	藤川—島田	25.4	85,000	2,159,000	上り(島田)方向	
〃	家山—島田	12.0	7,500	90,000	〃	
薪 炭	藤川—島田	25.4	16,800	426,726	〃	
鉱 石	〃	25.4	18,000	457,200	〃	
竹・茶その他	各 区 間	平均16.0	4,500	72,000	〃	
雑 穀	〃	平均20.0	3,000	60,000	上・下方向	
そ の 他	〃	平均15.0	7,500	112,000	〃	
計				3,377,420	1日1マイル当り364.3トン	

「島田・藤川間運輸数量表」(鉄道省文書所収)より筆者算出

一般交通ノ上ヨリ觀レハ前計画ニヨルヲ以テ□□□  
鐵道ヲ利用シ得ヘキ区域ノ比較的廣大ナル丈ケ利便  
多キモノト謂ハサルヘカラサルモ、本鐵道ノ目的ヨ  
リスレハ寧ロ木材ノ集散地タル島田町ニ起点ヲ置ク  
ヲ以テ有利トシ、事業成功ノ見込多キモノト認メサ  
ルヘカラス候。」(句読点筆者)

変更申請を受けた監督局は現地に技術者を派遣して調査にあたらせたが、その視察報告書(1920年12月6日付)においても駿府鐵道の計画変更の妥当なことを認めた。同報告書の第10~13項は次のように述べている<sup>31)</sup>。

#### 十、貨物誘導ニ関スル会社ノ計画

(一) 藤川ヨリ上流ハ河幅狭小ニシテ流材ニサシタル困難ヲ感セス、且ツ洪水ニ際シテ沿岸ノ被害大ナラザルヲ以テ、此地点マデハ四時流送シ得ヘク(第六項参照)、会社ニ於テハ千頭(藤川対岸)地内ニ木材取入設備ト共ニ三個所ニ亘リテ大貯木場ヲ設ケ、索条ニ依リ対岸藤川ニ送り絶エズ之ガ輸送ヲ為サシムル要アリ(筆者注：第六項は「木材伐採及輸送状態」で、本論文第2章(2)で一部引用)

#### (二) 千頭及藤川地内ニ製材所ヲ建設セントス

##### 十一、管流及筏流ト鐵道トノ運賃比較

今木材一噸ヲ千頭(藤川)ヨリ島田マテ管流ニ依リテ運搬スルニハ約四円八十錢ヲ要シ(陸揚及ビ島田軌道ニテ運搬費共)、鐵道ニ依ルトキハ約三円三十錢ニテ足ル。随テ木材業者ハ斯ル危険ト沿岸村民ノ反感ヲ買フ可キ不經濟的方法ヲ廃棄シテ鐵道ニ依ル可キハ明カナリ。

##### 十二、本鐵道敷設ニ依リ影響ヲ受クベキ運輸機関

#### (一) 島田軌道

本軌道ハ官線島田駅ト島田町向田トノ間ニ敷設サレタル延長一哩七分、軌間二呎ノ人車軌道ニシテ、向谷ニテ陸揚セシ木材及同所ニテ製材セル板、角材等ヲ島田駅ニ運搬スルヲ目的トセル為メ、本鐵道敷設ノ曉ニハ影響ヲ蒙ル事大ナル可ク、結局ハ買取ノ運ビニ立至ル可キ乎。

#### (二) 大井川通船組合

急流ヲ曳船ニテ廻ル如キハ全ク原始的運輸方法ニテ、鐵道開通ノ上ハ当然此組合ハ解散サル可キモノト推定サル。

#### 十三、結論

以上ノ如ク本鐵道敷設ノ曉ハ木材流失並ニ腐蝕ノ防止、大井川沿岸ノ開發及堤防島地ノ保護等、国家的見地ヨリシテ偉大ナル功果ヲ与フル可ク、会社ニシテモ別紙収支概算書ノ示スガ如ク、相当収益ヲ見込ミ得ラルルヲ以テ、建設費ヲ六百万円ニ変更スルニ於テハ敷設ノ免許相成可然モノト認ム。(句読点筆者)

すなわち、この視察報告書では、鐵道による木材輸送は筏流しや川狩りによる木材流送よりも經濟的であり、千頭(藤川)より下流における木材流送が鐵道輸送に轉移すれば、木材による堤防破壊などの事故はなくなると説く。しかし、島田軌道や通船組合はその存在意義を失って消えてゆくであろうと予測した上、鐵道免許の妥当なことを肯定するのである。また、視察報告書では、発起人が試算した運輸数量予測(表1)にも修正を加え、旅客 3,357,189人マイル(1日1マイル当たり334.5トン)、貨物 4,797,612.4トンマイル(1日1マイル当たり478.0トン)、うち木材は 3,692,721 トンマイルで全体の77.0%とした<sup>32)</sup>。いずれも発起人の試算を上まわる予測であった。

起点となった島田町の動きは不明の点が多い。島田の木材業者、通船業者、島田軌道などは強力な反対運動を展開したという<sup>33)</sup>。しかし、島田が鐵道の起点となれば、その製材所などの立地はさらに有利なものとなるので、反対一辺倒であったという意見だけが強調されるのは解しがたい面がある。この点については今後の調査にまきたい。

1921(大正10)年7月6日、駿府鐵道は島田町一東川根村間について、地方鐵道法による旅客および貨物の運輸營業の免許を取得した。ただし、「将来島



田軌道ニ損害ヲ与ヘタルトキハ政府ノ指示スル所ニ從ヒ相当補償ノ途ヲ講ズヘシ<sup>34)</sup>という条件が付されていた。

### (3) 金谷一千頭間への計画変更

1922（大正11）年4月23日の発起人会において、駿府鉄道は社名を大井川鉄道と改め、本社を静岡市から東京市麴町区に移した。そして、同年11月8日、建設予定ルートを再度変更することを申請し、金谷町一五和村一下川根村一中川根村一徳山村一東川根村間27マイル40チェーンとした。すなわち、従来のルートが主として大井川東岸を通過していたのに対し、中川根村以南では西岸を主とするルートに変更したのであった。

変更の理由は次のように述べられていた<sup>35)</sup>。

#### 起業日論見書変更理由書

起点ヲ島田町ヨリ金谷町ニ、線路ノ一部ヲ大井川西岸ニ変更シタル理由ノ概要ハ大井川西岸ハ東岸ノ地域狹隘ナルニ比シ頗ル広闊ナリ。従テ人口物資ノ数量ニ於テ、將タ又移動集散ニ於テ、遙カニ東岸ヲ凌駕セルノミナラス、遠ク天龍川流域ヲ包含シ、隣接セル小笠・周智ノ両郡ヨリ木材薪炭雜穀其他ノ物資移出入少カラス。其為メ現ニ掛川町ヨリ下川根村へ、森町ヨリ中川根村へ、夫々通スヘキ県道モ近く開設ノ運ヒト相成居候。而已ナラス、東岸ニハ途中（志太郡大長村）蛇紋岩ノ広ク横タハレル箇所存在シ、工事費及維持費共非常ニ多額ヲ要スヘキ困難ノ場所アリ。反之西岸ニハ斯ル難所ナク、而モ大井川横断ニモ比較的簡易ナル箇所アリテ大ニ建設費ヲ軽減シ得ルノ利益アリトス。（後略）（句読点筆者）

これによれば、変更は2つの理由に基づいている。第1は両岸の谷底平野の広さにおいて西岸は東岸より勝っており、かつ西岸は天龍川流域との交通上の結びつきがあること、第2は東岸に地すべりないし崩壊をおこしやすい蛇紋岩地域があることであった。しかし、第1の理由は西岸の利点をやや過大に評価

している嫌いがあり、必ずしも説得的ではない。しかも起点の変更という重大な変更はこの理由書はまったく触れていない。起点からはずされた島田町、新たに起点となった対岸の金谷町が大井川鉄道に対してどのような態度で接したかについては現在のところ資料を欠いている。しかし、次章で述べるように、その後金谷町や西岸諸村の有力者が多数発起人に加わり、さらに株主として名を連ねるのに対して、島田町からの参加は少数にとどまった。島田町は大井川鉄道の建設計画に対してはあまり積極的な態度を示していなかったらしいのである。

新ルートにおける建設費は従前通りの600万円に変更はなかった。その内容をみると、土工費と隧道費が大幅に減ったのに対して、橋梁費と諸建設費が増加したが、ルートの変更によってとくに建設費が軽減されたわけではなかった。

起点とルートを大きく変更した大井川鉄道の主たる機能は木材輸送とされ、その点は一貫して不変であった。すなわち、営業収入予測をみると、収入合計に対する貨物収入は87.2%を占め、第1次計画の76.6%、第2次計画の82.7%と比較してさらに大きくなっていった。1日1マイル当たりの貨物輸送量は465トン（1km当たり291トン）、同じく旅客輸送量は220人（1km当たり138人）と予測されていて、貨物は第2次計画より増加しているが、旅客は逆にやや低く見積もられていた。木材の貨物輸送に占める比率はトンマイルベースで74.2%を占め、この面でも第2次計画時の予測66.5%を上まわった（表2）。

1923（大正12）年2月22日、金谷町一東川根村間へのルート変更は認可された。

## IV. 大井川鉄道の成立と地域社会

### (1) 大井川鉄道会社の創立

大井川鉄道が駿府鉄道の名称で免許された時点（1921年7月6日）において、地方鉄道法による工事施行認可申請期限は1年6ヵ月後の1923年1月5

表2 金谷一千頭間ルートの運輸数量予測（発起人試算）

旅 客							
区 間	金谷一福用	金谷一家山	金谷一葛籠	金谷一上長尾	金谷一千頭	合 計	
マイル	8.0	11.2	15.1	19.7	27.5	人 マイル	
人 員	11,190	15,180	8,010	27,720	18,290	2,210,725	
1日1マイル当たり						220.2人	
貨 物							
区 間	金谷一福用	金谷一家山	金谷一葛籠	金谷一上長尾	金谷一千頭	合 計	
マイル	8.0	11.2	15.1	19.7	27.5	トンマイル	
木 材	580	1,370	1,640	8,200	118,300	3,459,538	上り(金谷)方向
米 麦	140	500	540	880	2,320	96,010	大部分下り方向
木 炭	120	110	690	1,560	2,150	102,468	上り方向
雑 貨	3,440	11,520	4,320	20,560	13,790	1,006,033	上・下方向
計						4,664,049	
1日1マイル当たり						464.7トン	

注) 旅客について、各区間の人員にマイル数を乗じたものを合計すると1,429,546人マイルとなる。  
2,210,725人マイルという数値は人員合計80,390人に金谷一千頭間27.5マイルを乗じた数値で、  
明らかに計算上の錯誤がある。

「金谷・千頭間運輸数量表」(鉄道省文書)より筆者算出

日であった。しかし、発起人はこの期限までに工事施行認可申請を提出することができず、期限の延長をくりかえし、第1回は1カ年、第2回以降は6カ月ずつの期限延長を認可されていた。

一般の民営鉄道計画にあたっては、発起人たちは免許を得た後に直ちに株式募集に着手し、所定の資本金調達の見通しがついたところで会社を創立、専門技術者を雇って線路、駅、諸施設、車両など具体的な設計を行ない、これに基づいて工事施行認可申請を期限内に提出する。しかし、大井川鉄道は1924(大正13)年に至ってもまだ会社の創立ができず、そのルートが大きく三転しながらも、資本金調達の目途がついていなかった。これは、600万円という地方民営鉄道としては極めて巨額の資本金が発起人たちが沿線地域のなかでは調達困難だったことを示しているが、発起人たちが資本金調達をどのよう

にして進めるつもりであったのかについては資料が欠けており、600万円の資本金のうち、発起人たちがどのくらいの株式を引き受けるつもりであったのかも不明である。

そもそも、600万円という資本金は地方の鉄道としては最大級の額であった。ちなみに1921(大正10)年度中に新たに免許された地方鉄道では駿府鉄道の資本金額は最大のものであり、仙台市一東根町間(34マイル15チェーン=56.6km)の仙山鉄道(1921年4月免許)の550万円、仙台市一松島村間(15マイル=24.1km)の宮城電気鉄道(1921年12月免許)の270万円がこれに次いでいる。また、当時の開業鉄道、未開業鉄道(免許権をもつが開業に至らない鉄道)で資本金500万円以上のものは、炭鉱、電力、築港企業に直接かかわるもの、大都市地域の私鉄や長大路線をもつ鉄道が多く、地方の私鉄では、諏訪

佐久電気鉄道（資本金750万円，免許線延長37マイル30チェーン，以下同じ），能登鉄道（650万円，61マイル15チェーン），河東鉄道（500万円，34マイル27チェーン），東海道電気鉄道（500万円，43マイル9チェーン），琴平電鉄（500万円，19マイル40チェーン），北九州鉄道（500万円，55マイル35チェーン）などを数えるのみであった。これらの鉄道は1921年現在ではいずれも未開業であった<sup>36)</sup>。

大井川鉄道の資本金額が大きいのは，いうまでもなく，トンネル・橋梁などを多くつくらねばならず，単位距離当たりの建設単価が大きいことによる。たとえば，1921（大正10）年度中に新たに免許された地方鉄道の免許路線1マイル当たりの資本金をみると，大井川鉄道のそれは23.6万円が最大であり，2位以下の宮城電気鉄道（18.0万円），仙山鉄道（16.1万円），玉南鉄道（15.8万円），北総鉄道（15.5万円）を大きく引きはなしている<sup>37)</sup>。

このように，大井川鉄道は当時の地方の鉄道としては，建設に必要とする資本の絶対額の上でも，単価の点でも，きわだって高価な鉄道となるはずであり，その資本調達には決して容易なものではなかったことがわかる。

1924（大正13）年12月15日，大井川鉄道発起人は会社創立委員長中村圓一郎の名で，資本金を半減して300万円とする旨の次のような変更許可申請書を監督当局に提出した<sup>38)</sup>。

大正十三年十二月十五日

静岡市追手町参拾九番地

大井川鉄道株式会社

発起人兼創立委員長

中村圓一郎

鉄道大臣 仙石 貢殿

起業目論見書変更許可申請

本鉄道ハ大正十年七月六日御省ノ免許ヲ得，爾來発起人等ハ其ノ建設ニ相努メ候モ種々ノ故障ニ依リテ会社ノ成立モ出来兼ネ遷延今日ニ至リ候処，本年十

一月二十四日付ヲ以テ工事施行認可申請期限延期出願ノ際具陳仕候通り，今回愈々会社ノ成立ヲ期シ進捗ヲ図リ候ニ就テハ，最初ノ出願ハ数年前ニテ，建設費ノ如キモ物価最高時代ノ予算ニ属シ，現時ノ物価トハ自ラ異同ヲ免レサルニ付，更ニ調査ヲ遂ケ候処，線路ノ一部ヲ変更シ，延長ハ多少増加ヲ来シタルモ隧道ノ延長短縮ノ為メ大ニ費用ヲ減シ，金四百万円ニテ建設モ出来可申，依テハ既定資本金六百万円（内金五百万円鉄道建設費，金壹百万円索道建設費）ノ内金二百万円（内金壹百万円鉄道建設費減額，金壹百万円索道建設費減額）ヲ減シ，金四百万円ニ変更シ株式募集致スヘキモ，現時経済界ノ不況，特ニ工事施行認可申請期限モ切迫ノ今日ニ於テ全部ノ募集ハ困難ト被存ニ付，差詰メ金三百万円ヲ以テ会社ヲ成立シ，残額金壹百万円ハ借入又ハ増資ニテ補充シ，必ラス全線路ノ成功ヲ期シ可申候間，何卒事情御賢察御許可被成下度，別紙書類相添ヘ此段申請仕候也。（以下略）（句読点筆者）

この文書によって，中村圓一郎が発起人グループの中心人物となったことが推定される。中村は，すでに述べたように榛原郡吉田村神戸の大地主で，茶業，醬油醸造を営むかわら，静岡県の銀行，鉄道，紡績など多方面にわたる投資を行っていた。また，貴族院多額納税議員としても活躍していた。中村の会社創立委員長就任は，彼が大井川筋の電源開発にかかわった時期と一致している<sup>39)</sup>。

この文書の大意は，当初の資本金見積りが第一次世界大戦末期の物価高の時代に行なわれたため全体に割高となっており，現在ではもっと単価を下げる事ができ，かつ索道やトンネルの長さを減ずることなどによって400万円の費用で鉄道の建設ができると述べ，このうち100万円を借入金で補うこととして当面募集すべき資本金を300万円にしたいとするものであった。

しかし，不況のため物価が若干低下したとしても，総建設費を3分の2に落とすことができると考える

のは無理があるように思われる。むしろ1924年末の時点で発起人たちは、600万円は無理でも300万円ならば集められる見込みがついたと考えるのが妥当な見方ではないだろうか。

大井川鉄道における資金調達の見込みが背景には、いかなる環境の変化が考えられるのであろうか。

1924年12月23日現在の井川鉄道発起人は合計45名を数えたが、これを1919年9月の駿府鉄道発起人60名と対照すると大きな変更があり、両時点で共通する発起人はわずか11名にすぎない。そして、関西方面や静岡市在住の発起人が大きく減少し、東京市の発起人も大幅に入れ替っており、大井川沿岸の町村在住者が多数名を連ねるにいたった。

注目すべきことは、東邦電力と東京電力の社長であった松永安左衛門が発起人として登場していることである。そしてこの事実が、当時、東邦電力が東京市とその周辺地域への販路拡大をはかって、大井川水系の電源開発をはじめたことと対応していると考えらるべきであろう。

のちに大井川鉄道の発起人に加わった大井川電力の代表取締役結城安次は次のように回想し、東京電力系資本が大井川鉄道創立を成功させた鍵となったことを証言している<sup>40)</sup>。

「(前略) 水利開発には、どうしても大井川を上下する輸送手段が必要である。五和から奥へ鉄道をのばすには莫大な資金がいり、容易に調達できないということになると、考えるのは舟運である。日英水力電気から早川水力電気、さらに東京電力と移ってきた、大井川上流の水利権を開発するためには、毎日400トンの開発資材の輸送が必要となる。船は下流から千頭付近まで一往復するのに4日かかる。そうすると船の数を1,300艘そろえねばならぬ。これは、とてもできることではないから、困難でも鉄道輸送よりほかはないということになった。当初は日英水力電力の樺山愛輔委員長らが株式募集に骨を

折ったが、これが案外うまくいかなかった。のちに東京電力の松永社長から大井川地方で株を募るだけ募り、後は何とか東京で調達しようという話があった。大井川地方で極力募集してみたが、150万円しか集まらなかった。そこで松永社長が乗り出し、関谷貞三郎、大倉喜八郎らを動かして、450万円の調達に成功した。ようやく大正13年から14年にかけて、金谷一横岡間に貨物輸送用の鉄道ができた。これを廃止して、千頭まで全線が開通したのは、昭和6年のことであるが、これではじめて大井川の電源開発が可能となった。(後略)」

この回想は、大井川の電源開発の推進に鉄道の建設が不可欠のものと考えられていたこと、そして地元における調達不足分を電力資本を中心とする東京在住の株主が負担したことを証言している。ただし、日英水力電気の鉄道建設計画を示唆する部分があるが、その時期や大井川鉄道の計画にかかわるものかどうかは明らかではない。また、当初の資本金総額は先に述べたように300万円であり、1929年に450万円に増資されて、その増加分は主として電力資本の出資によった。結城の述べた「450万円の調達」はこのことを述べているのである。

このようにして、1924年末頃から1925年初頭にかけて、鉄道建設にかかわる株式募集が本格化し、1925(大正14)年3月10日、大井川鉄道は会社設立に成功した。

## (2) 大井川鉄道の株主構成とその特質

大井川鉄道は、会社創立約半年後の1925年9月24日、最初の工事施行認可を得、翌1926年6月2日、建設工事に着手した。最初に開業した区間は金谷一横岡間6.3kmで、1927年6月10日であった。

1927年度下半期末(1927年11月30日)現在における大井川鉄道株主は2,310名で、うち2,147名(92.9%)は、鉄道沿線となるはずの地域の居住者によって占められていた。しかし、株式数では総株数60,000

表3 大井川鉄道株主の地域的分布（1927年11月30日現在）

	株 主 数						持株数	株数比率
	100株以上	50～99株	20～49株	10～19株	9株以下	計		
沿 線	22	15	86	160	1,864	2,147	15,086	25.1
金 谷 町	9	5	30	60	705	809	7,157	11.9
五 和 村	—	—	2	5	14	21	168	0.3
下川根村	1	4	23	31	214	273	1,969	3.3
中川根村	2	3	7	24	417	453	1,922	3.2
徳 山 村	4	2	13	13	159	191	1,485	2.5
東川根村	4	—	8	11	204	227	1,346	2.2
上川根村	2	1	3	16	151	173	1,039	1.7
沿 線 外	45	8	14	26	70	163	44,914	74.9
静 岡 県	23	5	14	19	68	129	9,871	16.5
神 奈 川 県	2	1	—	2	—	5	1,575	2.6
愛 知 県	—	1	—	3	1	5	93	0.2
三 重 県	3	—	—	—	—	3	11,000	18.3
東 京 府 省	16	1	—	2	1	20	17,375	29.0
宮 内 省	1	—	—	—	—	1	5,000	8.3
合 計	67	23	100	186	1,934	2,310	60,000	100.0

大井川鉄道第6回営業報告書、株主名簿により筆者集計

株中44,914株（74.9%）が沿線以外の地域在住者の保有であった（表3）。沿線予定地域の株主には保有株9株以下の零細株主が圧倒的に多く、この株式募集が地域共同体の構成員に対する財産保有高に比べて半強制的な出資割当てが行なわれたことは疑いない<sup>41)</sup>。

100株以上の大株主を表4に示した。これで見ると、東京電力は12,000株（20%）を保有して筆頭株主となり、東京電力の大株主であった熊沢一衛（7,000株）と大井川流域の御料林を管理する宮内省（5,000株）を加えると、総株数の40%に達した。

熊沢一衛は伊勢電気鉄道、三重鉄道、四日市鉄道など、三重県内の鉄道企業の社長を兼ね、さらに静岡県内でも静岡電気鉄道、藤相鉄道に投資して、取締役役に就任していた。大井川鉄道への出資は、当時、藤相鉄道社長、静岡電気鉄道監査役であり、かつ電気事業に大きな関心をもって東京電灯の大株主（た

だし第三十五銀行としての機関投資）でもあった中村圓一郎からの要請に基づくものと思われる。金沢熊男と高田民部（各2,000株）も熊沢系の人物であった。

山林地主や製材業者としては、伊藤利司（1,947株）、小野田幾太郎（120株）、田畑幸作、鈴木万吉（各100株）などの沿線町村在住者に加えて、加藤友吉（200株）、尾崎元次郎、北河豊次郎（各100株）などの島田町在住者も含まれていた。金谷町をはじめとする沿線地域経済界の指導者層も応分の出資をしていることがわかる。

電力関係者としては、樺山愛輔、角田正喬、松永安左衛門、結城安次（各200株）などが個人としても株主となっていた。

大井川沿岸の地方自治体も鉄道会社への出資には大きな努力をしていて、金谷町（300株）、東川根村（205株）、川崎町、初倉村、吉田村、下川根村（各

表4 大井川鉄道の大株主(100株以上)(1927年11月30日および1932年5月31日現在)

所 有 株 数		株 主 氏 名	居 住 地	備 考
1927年	1932年			
5,000	18,000	宮 内 省	東 京 府	
—	16,824	大井川電力(株)	〃	(東京電灯・東邦電力系)
—	16,800	東電証券(株)	〃	(東京電灯持株会社)
12,000	—	東京電力(株)	〃	(1928, 東京電灯に合併)
7,000	7,000	熊 沢 一 衛 * ○	三 重 県	伊勢電気鉄道・三重鉄道社長, 静岡電気鉄道専務
—	2,500	大 倉 喜七郎	東 京 府	大倉組頭取, 大倉喜八郎の兄
—	2,300	第二富士電力(株)	〃	(富士瓦斯紡績系)
—	1,500	富 士 電 力 (株)	〃	(東京電灯系)
—	1,500	前 川 道 平	〃	
2,000	1,000	金 沢 熊 男 ○	三 重 県	伊勢電気鉄道常務, 三重鉄道取締役
2,000	—	高 田 民 部	〃	三重鉄道監査役
2,000	—	山 田 里 吉	東 京 府	
1,500	—	浅 井 利 一	静 岡 県	
1,000	1,000	根 本 昇	〃	
1,000	1,000	益 田 信 世 ○	神 奈 川 県	箱根登山鉄道・豊田織機取締役
800	800	近 藤 滋 弥	東 京 府	(紡績会社社長)
—	800	大川(合名会社)	〃	
1,947	700	伊 藤 利 司	金 谷 町	(山林地主)
1,000	600	中 村 圓 一 郎 △ * ◎	静 岡 県	三十五銀行頭取, 静岡電気鉄道監査役
600	600	山 崎 順 一 郎	〃	
1,000	500	中 村 藤 吉 *	〃	(小間物商)
500	500	益 田 孝	神 奈 川 県	
500	—	吉 永 仁 蔵	〃	
—	500	西 本 健 次 郎	和 歌 山 県	(土木建築請負業)
—	415	静 岡 銀 行 (株)	静 岡 県	
—	400	寺 島 宗 従	東 京 府	
385	—	金谷商栄銀行(株)	金 谷 町	
300	350	金 谷 町	〃	
340	340	村 松 多 十 * ○	〃	金谷商栄銀行取締役(呉服商)
300	320	谷 勝 呂 組	静 岡 県	(土木建設業)
313	—	鈴 木 豊 太 郎 * ●	中 川 根 村	
1,150	233	中 村 直 次 郎 ○	静 岡 県	中村醤油・中村製茶取締役
242	227	勝 山 次 郎	徳 山 村	
205	205	東 川 根 村	東 川 根 村	
205	—	近 藤 正 徳	金 谷 町	
200	200	鹿 島 秀 磨 △ * ●	東 京 府	
200	200	樺 山 愛 輔	〃	(元日英水力電気社長)
200	200	角 田 正 喬 ○	〃	東邦電力常務
200	200	町 井 鉄 之 介 △ * ●	〃	(弁護士)
200	200	松 永 安 左 衛 門 *	〃	東邦電力(副)社長, 東京電力副社長
200	200	結 城 安 次 ○	〃	大井川電力社長, 東京電力常務
200	200	加 藤 友 吉	静 岡 県	加藤山林社長, 島田軌道取締役

所有株数		株主氏名	居住地	備考
1927年	1932年			
200	200	木下七郎*	静岡県	(農業, 地主)
200	200	黒田定七郎	〃	
200	200	鈴木幸作	〃	
200	200	西駿銀行(株)	〃	
200	200	塚本良一郎*○	金谷町	(農業, 地主, 金谷町長)
200	—	田中徳次郎*	東京府	東京電力監査役
200	—	寺島誠一郎	〃	
200	—	三橋四郎次	静岡県	
—	200	大川平三郎	東京府	富士製紙・樺太工業・静岡電気鉄道社長
—	200	川口知雄	〃	
—	200	唾道文芸	〃	愛国生命保険専務
—	200	朝倉每人	〃	
—	150	(合)加藤商事	静岡県	(社長加藤友吉)
131	—	野田吾朗	〃	
130	—	池端肇	〃	
100	130	吉田村	〃	
120	120	小野田幾太郎	東川根村	(山林地主)
100	117	田畑幸作△*	〃	(山林地主)
100	110	伊藤実夫	金谷町	
—	110	鈴木俣五郎	徳山村	
105	—	鈴木糸蔵	〃	
—	105	長島儀太郎	〃	
—	103	谷下清	静岡県	
—	101	田中賢一	金谷町	
—	101	山本瀬平	徳山村	
100	100	加茂宮順尚*	東京府	
100	100	東海紙料(株)	〃	
100	100	尾崎元次郎	静岡県	静岡電気鉄道監査役(山林地主)
100	100	北河豊次郎	〃	島田軌道取締役
100	100	森淑	〃	島田軌道監査役(農業, 地主)
100	100	川崎町	〃	
100	100	初倉村	〃	
100	100	下川根村	下川根村	
100	100	金子熊四郎	徳山村	
100	100	鈴木万吉△*	東川根村	(山林地主)
100	—	有光万次郎*	東京府	
100	—	木村定美△*	〃	
100	—	石井研二*	静岡県	
100	—	市橋真量	〃	
100	—	高木栄太郎*	金谷町	
100	—	村松力太郎	〃	
100	—	森下藤四郎	中川根村	
100	—	山下広	徳山村	
100	—	殿岡幸次郎	上川根村	

所有株数		株主氏名	居住地	備考
1927年	1932年			
100	—	伊 沢 五郎三	上川根村	
—	100	石 原 惣次郎	愛 知 県	
—	100	桜 井 久 彦	静 岡 県	
—	100	水 野 善 助	金 谷 町	

注) △1919年出願時発起人, \*1924年時の発起人。以下1927年時の役員, ◎社長, ○取締役, ●監査役。  
大井川鉄道第6回および第16回営業報告書, 株主名簿より筆者作成

100株)がこれに応じていた。

このような株主構成のなかで、大井川鉄道の経営陣は、当初は中村圓一郎を中心とする地元グループに電力グループと熊沢グループが加わって構成されていた。

このように、大井川鉄道の成立にあたって、沿線となる予定の地域社会はみずからも出資に大きな努力を払いながらも、電源開発や木材輸送近代化をはかる電力資本や地域外の山林地主からの出資をひき出すことに成功した。電力資本の立場からみれば、計画倒れになりそうであったペーパープランに参画することによって鉄道を実現する目途をつけ、少ないとはいえ沿線地域社会の資本を動員することができたことになる。

大井川鉄道は1927年6月の最初の開業以後、次のように少しずつ開業区間を大井川沿いに北進させ、1931年までに計画全区間の開業をみた。

金谷起点5.8km—居林(2.5km)	1928. 7. 20
居林—家山(8.8km)	1929. 12. 1
家山—地名(5.8km)	1930. 7. 16
地名—塩郷(1.4km)	1930. 9. 23
塩郷—下泉(3.1km)	1931. 2. 1
下泉—青部(8.7km)	1931. 4. 12
青部—千頭(3.4km)	1931. 12. 1

しかし、当初の資本金300万円が過小であったことは間もなく明らかとなり(最初からわかっていた事実ともいえる)、1929年にいたり150万円の増資をして、資本金を450万円とした。全線開業後の1932

(昭和7)年度上半期末(1932年5月31日)の株主構成は大きく変わった。

株主総数は1,458名で、うち1,273名(87.9%)は沿線地域の居住者であった。しかし、株式数では総株数90,000株中81,277株(90.3%)が沿線以外の地域在住者の保有となっていた(表5)。

これを前出の1927年11月30日現在の株主構成(表4)と比較すると、次の点で大きな変化がみられる。

第1は、沿線地域外の保有株数が絶対数、比率とも大きく増加したことで、増資分は全部地域外の株主によって負担されたことが明らかである。すなわち、沿線地域社会はもはや増資分を負担する経済力をもっていなかったと考えてよい。

第2は、沿線地域の株主数と持株数が比率のみでなく、絶対数の上でも大幅に減少したことである。すなわち、株主数では1927年当時の59.3%、持株数では57.8%にしかあたらない数値にまで減っている。このことは、沿線地域の持主の多くが、当初申込んだ株式の金額を最後まで払い込むことができず、多数の失権株が発生したことを意味している。そして、東京の電力資本は増資分のみならず、失権株の引き取りのための追加投資を余儀なくされたと推定できるのである。

この結果、大株主への株式の集中はさらに顕著となり、三大株主ともいべき宮内省(18,000株)、大井川電力(16,823株)、東電証券(16,800株)の合計持株数は51,624株となり、実にこの3者で全株数の57.4%に達した。とくに宮内省は5,000株から



表5 大井川鉄道株主の地域的分布（1932年5月31日現在）

	株 主 数						持株数	株数比率
	100株以上	50～99株	20～49株	10～19株	9株以下	計		
沿 線	15	10	58	97	1,093	1,273	8,723	9.7
金 谷 町	6	5	20	37	422	490	3,879	4.3
五 和 村	—	—	1	5	22	28	155	0.2
下川根村	1	2	16	20	134	173	1,312	1.5
中川根村	—	2	5	11	187	205	765	0.8
徳山村	5	—	9	7	116	137	218	1.3
東川根村	3	—	5	9	120	137	954	1.1
上川根村	—	1	2	8	92	103	440	0.5
沿 線 外	51	6	16	29	83	185	81,277	90.3
静 岡 県	23	4	16	23	78	144	7,375	8.2
神 奈 川 県	2	1	—	2	—	5	1,570	1.7
愛 知 県	1	—	—	1	2	4	116	0.1
三 重 県	2	—	—	—	—	2	8,000	8.9
和 歌 山 県	1	—	—	—	—	1	500	0.6
岡 山 県	—	—	—	—	1	1	5	0.0
東 京 府	21	1	—	3	2	27	45,711	50.8
宮 内 省	1	—	—	—	—	1	18,000	20.0
合 計	66	16	74	126	1,176	1,458	90,000	100.0

大井川鉄道第15回営業報告書，株主名簿より筆者集計

18,000株へと3.6倍の増加を示し，電力資本とともに大井川鉄道の成立に大きな貢献をしたことになる。

大井川鉄道が金谷一千頭間を全通した後，大井川筋の電源開発は本格化した。本流筋では大井川電力による大井川発電所（68,200 kW，1936年完成），寸又川筋では第二富士電力による湯山発電所（22,200 kW，1935年完成）と大間発電所（13,200 kW，1938年完成）が操業を開始した。とくに大井川発電所の建設にあたっては，大井川電力の専用鉄道が千頭—大井川堰堤間（10.1km，軌間762mm）に敷設されて，資材輸送にあたった。この専用鉄道は第二次世界大戦後，大井川上流部への電源開発の進展とともに，1,067mmに改軌の上延長され，現在の大井川鉄道井川線の前身となった。

## V. 両大戦間における鉄道と電源開発・森林資源開発

### (1) 局地鉄道の成立と電源開発

日本の電気事業の発達を概観すると，明治末期に水力発電所の総出力が火力発電所のそれを上まわり，水力全盛の時代に突入した。これは高電圧による遠距離送電の技術が実用化され，需要地から遠くはなれた山間地に大容量の水力発電所を建設することの有利性がはっきりしたからである。経済性の高い大容量の水力発電所は，折からの第一次世界大戦時の好況による電力の急速な需要の伸びに応じて，全国の主要河川沿いに次々と建設された。とくに大戦後の水力発電力の伸びは急速であった<sup>42)</sup>。

大容量の水力発電所の建設は中部地方にとくに集

中して行なわれた。流域が広くて、水量が豊富であり、かつ適当な落差が容易に得られるような河川は中部地方に最も多く分布しており、電気の大消費地である京浜、京阪神地域への送電にも比較的便利だったからである。

第一次世界大戦後には既存の電気事業の合同が進展し、五大電力と通称される電力卸売会社が多数の企業を統合して、広い地域にわたって電力供給を行なうようになった。五大電力とは、東京電灯、東邦電力、大同電力、宇治川電気、日本電力の5社をいう。五大電力は中部地方の主要河川に水利権を獲得して、大型ダムの建設を伴う大容量の水力発電所を設け、十数万Vの高圧送電線のネットワークを完成させて、広域的な電気供給態勢を確立した。しかも五大電力各社は、電気供給地域の拡大をめぐる、相互に激しい競争をくりかえしていた。

河川上流の山間部に水力発電所をつくるという事業は、交通路の抜本的な改善からはじめられなければならない。水力発電の建設には、ダムや堰堤・各種構造物に用いられるセメントや石材、水圧鉄管、水車、発電機、変圧器、配電盤、送電線鉄塔など、どれをとりあげても重量のある器材であり、人や馬が辛うじて通行できる程度の道で運べるようなものではなかったからである。このような大量の重量物を運ぶためには、第二次世界大戦以前にあっては鉄道の建設しか方法がなかった。最寄りの既設鉄道駅や舟運可能な河岸から発電所や堰堤（ダム）建設の現場までは、どんな形式、レベルであっても、とにかく鉄道をつくらねばならなかったのである。

この種の鉄道を発電所完成後の処理方法から分類すると、次のようになる<sup>43)</sup>。

a. 電力会社が工事専用の鉄道を建設

a-1 発電所の完成後に撤去

a-2 発電所完成後は専用鉄道として恒久的に残し、従業員や機材の輸送と地元民の便乗に供する

a-3 発電所完成後は地方鉄道法に基づく公共用鉄道に改め、一般営業に供する。

b. 電力会社の出資を主とした公共用鉄道（地方鉄道）の会社を組織し、最初から本格的な鉄道を建設して、一般営業に供する。

当然のことながら、a-1 は一時的な使用に耐えればよいという考えでつくられる簡易軌道であり、下の類型にいくに従って、設備的にはレベルの高い鉄道となる。

a-1 の類型に属する簡易軌道は、一般に木材の搬出に使われた林用軌道、河川改修工事に用いられた土運用の軌道、あるいはトンネル工事や鉱山の坑道で用いられた軌道などと同じレベルのものである。軌間は600 mm、2 フィート（610 mm）、2 フィート 6 インチ（762 mm）などが採用され、25 ないし30ポンド（12~15 kg/m）のレールが使われていた。もとより工事用の軌道であって、基本的には永久構造物たることを目的としておらず、もちろん営業用ではないから、線路状態も最低レベルで建設されていた。明治末期から大正期にかけて建設された水力発電所にはこの種の簡易軌道が広く用いられたのであった。

軌道の役割が発電所完成までの一時的なものであれば、完成後に軌道撤去となるのが通例である。しかし、実際は発電所完成後もかなりの長期にわたって軌道が残され、列車運転が行なわれた a-2 の例もかなりあったようである。それは、発電所勤務の職員やその家族の交通用に、あるいは修理や保守のための機材、燃料の輸送などに活用するためであった。発電所関係者以外の人々を運ぶ時は便乗扱いとなるが、のちにはその方の機能が主となって、運賃を定め、実質的には営業用の鉄道に等しい機能をもつようになったものもある。現在の大井川鉄道井川線や黒部峡谷鉄道は a-2 からさらに a-3 に発達した鉄道である。

一方、大正末期、すなわち1920年代に入ると、発電所の設備の大規模化に応じて、機材の輸送手段で

ある鉄道も簡易軌道のレベルから標準鉄道のレベルに機能を向上させるものが登場した。たとえば、軌間を3フィート6インチ(1,067mm)とし、線路の線形や建築限界などを国鉄のレベルにまで引き上げれば、貨車の直通ができ、輸送量やスピードを向上させることができる。そうなれば、このような鉄道はもはや一時的な設備ではなくなり、最初から、あるいは途中で地方鉄道法による免許を受けて、線路や車両、旅客サービスなども一定のレベルを維持して営業することになる。a-3 やbの類型がこれである。

本論文でとりあげた大井川鉄道は、まさにこの種の鉄道の一つの事例であった。

この種の大規模な電源開発のための鉄道は従来から流域で行なわれていた木材流送の利害と深くかかわっており、木材関係者との利害調整と協力関係の確立なしに鉄道をつくることはできなかった。同時に木材関係者を含む地域社会の鉄道計画は、電力関係者のリーダーシップと資金を得て、はじめて実現の可能性をもったといえよう。

電源開発のために鉄道を新たに建設する例はほぼ1950年代まで続く。しかし、この頃より交通路建設の大勢は道路の改良や新造に移りつつあった。機動性のすぐれた大型トラックの導入と相まって、道路交通が工事資材輸送の主力となるのが、時代の流れとなった。

一つの大河に沿い、上流に向かって大容量の水力発電所が建設され、工事資材輸送用の鉄道がつくられた場合、発電所工事が終了した後でも、鉄道設備のレベルにふさわしい輸送需要をあらかじめ考えておかねばならない。それが主に観光輸送需要の開発であったことは、多くのこの種の鉄道の発達史が物語っているところであり、大井川鉄道ものちにそのような道をたどることになるが、それは本稿の対象外であるので、ここでは触れない。

## (2) 森林資源開発と鉄道

多くの大河の上・中流部では森林資源の開発が古くから行なわれており、伐り出した木材の輸送は一般に、河川の流れを利用した川狩り(管流し)か筏流しによっていた。1920年代に大容量の水力発電所建設が各地で盛んに行なわれると、堰堤(ダム)の構築によって、木材の流送が部分的に支障を来したり、場合によっては流送そのものが不可能となった。したがって、電源開発は多くの場合、木材流送と利害が対立したのであった。

しかし、最も広く行なわれていた川狩りもコストとロスの大きいものであり、流送時の木材の損傷や河口への流出は少なくなかったとされている。河川に沿って走る鉄道の建設は、1920年代以降、流送に代わる方法として次第に採用されるようになっていた。これは電源開発の有無とは直接の関係はなく、たとえ電源開発の試みがなくても、木材の流送を鉄道による輸送に移してゆくのは当時の一般的傾向であったと考えられる。木材の流送が鉄道に代わった事例は青木がすでに報告したこともあり<sup>4)</sup>、大井川鉄道の計画も本来は木材の輸送に主たる目的があったことはすでに述べた通りである。そして、木材の輸送を流送から鉄道に移すことは、電源開発と森林開発の利害対立を緩和することでもあった。

鉄道が河川に沿って開通しても、木材の流送が直ちになくなったわけではなく、大井川でも川狩りはなお長期にわたって続けられ、第二次世界大戦後の1960年代にまで行なわれた。それは、鉄道が川狩りを必要としないほど上流まで開通する事例はほとんどなく、川狩りの全行程をカバーすることはなかったからである。川狩りに終止符を打たせたのは鉄道ではなく、道路輸送の発展に待たねばならなかったといえよう。

木材の輸送需要がたとえ全体から見ると一部であっても、流送から鉄道輸送に転移することは、鉄道経営にとって有利な条件であった。木材輸送は発電

所建設の資材輸送とは異なり、かなり恒常的な輸送需要となるからである。事実、大井川鉄道は路線の延伸とともに貨物輸送量は1932～33年の落ちこみを除いて増加傾向にあり、その主力は木材であった。

大井川鉄道のような大河の峡谷に沿って走る鉄道の建設費は割高であり、その資本負担は電力資本、山林地主と木材関係者、地域社会のいずれにとっても大きな負担であった。大井川鉄道では結果的に電力資本が最も大きな資本負担をせねばならなかったが、特異な株主は、御料林を経営していた宮内省であった。とくに1929年の増資後は筆頭株主の地位に上っている。宮内省による鉄道企業への投資の全容はわからないが、沿線に御料林をもつ若干の鉄道の大株主となった事例は他にもみられ、宮内省の投資傾向も森林資源の開発と鉄道との関連をみる上で重要な要素といえるかもしれない。これについては今後の研究をまちたい。

(青木：東京学芸大学，栗原：学習院初等科)

#### 【参考文献】

- 1) 原田勝正・青木栄一『日本の鉄道—100年の歩みから—』三省堂，1973，151～153頁
- 2) 青木栄一「日本の産業私鉄の発達序説」(『自然と文化』千葉大学教養部地理学教室，1978) 65～74頁
- 3) 青木栄一「砂利と鉄道」鉄道ピクトリアル，320，1977，37～40頁
- 4) 青木栄一「北海道の石炭産業と鉄道」鉄道ジャーナル，197，1983，83～92頁
- 5) 青木栄一「電源開発と鉄道—中部地方の実例を中心として—」鉄道ピクトリアル，461，1986，21～29頁
- 6) 青木栄一「東北地方の鉱山と鉄道」鉄道ピクトリアル，477，1987，26～32頁
- 7) 青木栄一・亀田育子「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  
青木栄一「東濃地方における鉄道網の形成」東京学芸大学紀要第3部門社会科学，28，1977，54～69頁

- 8) 瀬古龍雄「信越電力中津川発電所工事における資材輸送手段としての軌道その他について及び関連史料紹介“雑件”綴」津南町史編集資料第10集(津南町史編集委員会)，1982，53～117頁  
瀬古龍雄「電源開発と飯山鉄道」(『津南郷と電源開発』津南町史編集資料19，1984)
- 9) 大野浩光「和賀軽便鉄道の成立と地域社会」鉄道史学，4，1986，51～60頁
- 10) 三木理史「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—」歴史地理学，147，1989，10～22頁  
三木理史「大正期における産業鉄道の地域的特質—岡山県東備地域を事例として—」人文地理，42—1，1990，50～65頁
- 11) 前掲5)
- 12) 浅井治平「大井川を中心とした交通路の変遷」地理学評論，36—1，1963，68～78頁
- 13) 「駿府鉄道出願線視察報告」(第3表「大井川流域に於ける交通」1920年12月6日付，鉄道省文書「大井川鉄道」免許編，巻1(以下，鉄道省文書と略記))
- 14) 前掲13)
- 15) 前掲13)
- 16) 浅井治平「鉄道輸送以前における大井川木材の搬出路」人文地理，10—5・6，1958，321～330頁
- 17) 前掲13)
- 18) 榛原郡役所『静岡県榛原郡誌』1916(1971複製)，1392～1402頁，および前掲12)
- 19) 中部電力『大井川—その歴史と開発』1961
- 20) 東邦電力史編纂委員会編『東邦電力史』東邦電力史刊行会，1962，187～188頁
- 21) 前掲20)，189～192頁
- 22) 前掲20)，194～196頁
- 23) 前掲20)，201～205頁，ならびに新田宗雄編『東京電灯株式会社開業五十年史』東京電灯，1936，169～170頁，三宅清輝『日本の電気事業』電気新聞，1951，78～79頁
- 24) 『東邦電力史』205～210頁，『東京電灯五十年史』171頁，前掲23)，『日本の電気事業』79頁
- 25) 東海バルブ編『大井川流域の林業』1971，217～231頁
- 26) 前掲20)，202頁
- 27) 「静岡県知事調査書」(鉄道省文書)

- 28) 前掲27)  
 29) 前掲27)  
 30) 「静岡県知事副申書」(鉄道省文書)  
 31) 前掲13)  
 32) 前掲13)  
 33) 谷村茂氏(島田市教育委員会)よりの聞き取りによる。  
 34) 「駿府鉄道免許状」(鉄道省文書)  
 35) 「起業目論見書記載事項中線路変更認可申請」(鉄道省文書)  
 36) 『大正10年度鉄道省鉄道統計資料』鉄道省, 1924  
 37) 前掲36)  
 38) 「起業目論見書記載事項変更ノ件」(鉄道省文書)  
 39) 前掲19)  
 40) 前掲19)  
 41) 地方の鉄道建設における地域共同体の構成員への半強制的な出資割当てについては下記を参照してほしい。  
 青木栄一・老川慶喜「軽便鉄道の普及」, および青木栄一「鉄道史研究の視点と問題点」(野田

正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『日本の鉄道—成立と展開—』日本経済評論社, 1986) 148~156, 327~334頁

- 42) 前掲5) および20), 23) など参照。  
 43) 前掲5)  
 44) 青木栄一「北海道の鉄道網の形成と製紙工業—王子製紙苫小牧工場の原木供給を中心として—」人文地理学会1980年大会発表(論文としては未発表, 要旨は人文地理, 33-1, 1981, 90頁所載)

〔付記〕

本論文は, 東京学芸大学の地理学専修学生であった栗原が1977年に提出した卒業論文の内容を中心とし, 青木が加筆修正をしたものである。調査の時点はかなり古い論文であるが, その後の鉄道交通にかかわる歴史地理学の成果を加え, 再構成を試みた。

調査にあたっては, 大井川鉄道の白井昭氏(現副社長), 常葉学園短期大学講師の大庭正八氏, 地方史家の谷村茂氏, 山田健治氏, 宇佐美慶一氏などの諸先学から多くの有益な教示と示唆をいただいた。ここに記して謝意を表する次第である。