

美濃電気軌道と名古屋鉄道の合併（1935年） から見る今日的課題

関 谷 次 博

はじめに

拙著において、地方鉄道の維持・存続を検討した際に、これまでにおこなわれた方法の一つに合併があったことを指摘した¹。営業係数の悪化した鉄道会社が、営業係数の良好な鉄道会社に合併されることで、単独では採算の悪さから長く存続することはなかったと考えられる鉄道（路線）でも、黒字路線から赤字路線への補填（内部補助）がおこなわれることで延命できた。たしかに、合併は、収益性や成長性といった資本効率を必ずしも改善するものではなく、企業の寿命を延ばすことでステークホルダーとの長期にわたる関係を維持するためであると指摘した研究もある²。しかし、拙著では、そうした延命の方法は、企業に負担がかかりすぎることで、やがて限界がおとずれたことを重要なメッセージとして記した。路線の採算性の悪さという根本的な問題は解決されず、問題が先送りされたに過ぎない。したがって、やがて採算性の悪さが重荷となって企業全体の収益を圧迫した。結果的には不採算路線は廃止されなければならなくなった。名古屋鉄道が2000年以降におこなった旧美濃電気軌道にあたる不採算路線を廃止したのはその典型例であると考ええる。

以上のような問題を考える際の事例として、美濃電気軌道を取りあげ、同社が1935年に名古屋鉄道に合併されるに至るまでの過程を検討する。美濃電気軌道は、1930年8月に名古屋鉄道と合併し、名岐鉄道となった。1935年8月に名岐鉄道と愛知電気鉄道が合併し、現在の名古屋鉄道（名鉄）となった。2000年の規制緩和により、廃止手続きが容易となったことで名鉄は多くの路線を廃止したが、このときかつての美濃電気軌道の路線のほとんどが廃止された。本稿では、美濃電気軌道が名古屋鉄道との合併に至ったことが、今日、地方鉄道（路線）が廃止された根本原因だと考える。

路線廃止については、モータリゼーション化の影響や地方の過疎化による輸送需要の減少が要因とされることが多いが、地方路線の輸送需要の少なさは今に始まったことではない。敷設当初から輸送需要の少なさは問題であって、合併によって延命されたことで、戦後の輸送需要増加の一時的な恩恵を受けたが、その後に輸送需要が減少すると、再び当初の問題が

露呈したのである。

1. 美濃電気軌道と名古屋鉄道の合併に至る経緯—両社誕生の歴史から

美濃電気軌道の設立は1909（明治42）年11月である。地元のほか、当時、鉄道プロモーター的な役割を担っていた才賀電機商会の才賀藤吉からも資金を得た。1911（明治44）年2月に岐阜駅前～今小町間1.4km、神田町～上有知間25.1kmが開通した。1912（大正元）年には今小町から長良橋まで延長し、1914（大正3）年12月には新岐阜から笠松の路線も開通した。さらに1920（大正9）年9月に長良軽便鉄道（1913（大正2）年12月、長良～高富間5.1km）を、翌21（大正10）年11月には岐北軽便鉄道（1914（大正3）年3月、忠節～北方間6.6km）を合併するなど積極的な拡大路線をとった。

しかし、1912（大正元年）年9月に才賀電機商会が破綻したことで、合併によって規模拡大したものの、さらなる路線拡張のためには新たな資金調達の見通しをしなければならなかった。名古屋鉄道に増資の引き受けを依頼したものの話が進展しないなかで、これを引き受けたのが名古屋電燈の福沢桃介であった。当時、福沢は電力の大口販売先としての鉄道に興味を示し、鉄道会社の大合同を目論んでいた。しかし、美濃電気軌道側がこうした福沢の鉄道大合同案には否定的であったことから、1922（大正11）年1月に福沢が所有した美濃電気軌道株が名古屋鉄道に譲渡されることとなった³。名古屋鉄道は、前身の愛知馬車鉄道、名古屋電気鉄道時代に敷設した名古屋市内の軌道事業を、電車市営化の流れを受けて名古屋市に譲渡したため、郊外路線の展開を急速にすすめていた。その一つが犬山方面であり、もう一つが一宮方面である。美濃電気軌道は、路線の北進をすすめる名古屋鉄道にとって延長線上にあった。

名古屋鉄道の資本参加を得た後、美濃電気軌道は、竹鼻鉄道（1921（大正10）年6月、新笠松～栄町間7.8km）、谷汲鉄道（1926（大正15）年4月、黒野～谷汲間11.2km）、各務原鉄道（1926（大正15）年、1月、安良田～補給部前間10.5km）といった、自身の延長線にあたる鉄道会社の経営に積極的に参加した。このように拡大路線を続けた背景には、岐阜市が名古屋市にならって打ち出した電車市営化構想があった。しかし、輸送需要の少ない路線がほとんどであったため、美濃電気軌道の経営は悪化の一途をたどり、名古屋鉄道との合併によって事態の收拾につとめることとなった⁴。

1930年3月に美濃電気軌道と名古屋鉄道の合併仮契約がなされたが、直後に美濃電気軌道の地元株主らの強力な反対にあった。反対派は、合併比率が美濃電気軌道にとって不利益であること、独占的交通機関である鉄道が他県人の経営に移ることの地方利害の不利益などを理由にかかげた。翌4月によく反対派を説得でき、美濃電気軌道株主総会において合併承認の決議を得ることができた。合併後の社名は名岐鉄道とし、美濃電気軌道から社長の松久正博を取締役に、箕浦宗吉を監査役に就けるなど岐阜県側からの反対感情に配慮した。

名古屋鉄道が美濃電気軌道と合併するに際しては条件があった。当時、岐阜市は市内に市営バスを運行させる計画があった。名古屋鉄道が美濃電気軌道を合併したとしても、市営バスが運行されれば、岐阜市内の軌道事業がこれと競合することになる。市営バスの運行を阻

止するためには、名古屋鉄道が、岐阜市のすすめる長良川ホテルの建設費用として10万円を寄付すれば、岐阜市は市営バスの計画を取り下げるというものであった⁵。長良川ホテルは、破綻した蘇原銀行が担保権を有していた後藤毛織の旧後藤別荘を、同行を整理するため岐阜市が買い上げ、改築したものであった⁶。蘇原銀行は後藤毛織のほか、美濃電気軌道や各務原鉄道にも融資していたが、巨額の融資がやがて回収不能に陥った⁷。名古屋鉄道による美濃電気軌道の合併は、関連する各務原鉄道をも救済することとなり、あるいは蘇原銀行の破綻整理を引き受けたかたちとなった。

美濃電気軌道と名古屋鉄道が合併したことで、名古屋鉄道がすすめていた一宮方面への路線をさらに拡張させることとなった。一宮地域では、尾西鉄道が1914(大正3)年8月に一宮～木曾川橋間8.7キロを開通し、岐阜方面に路線を伸ばしていた。他方で、一宮～中村間の免許を取得し、名古屋方面への接続も計画していた。実際に1924(大正13)年2月には新一宮～国府宮間5.3キロを開通させた。尾西鉄道社長の高木益太郎は、最後まで単独での路線延長にこだわったが、1925(大正14)年7月に、社長欠席のままの株主総会で名古屋鉄道への事業譲渡が可決された⁸。尾西鉄道が計画していた一宮～中村間(中村線)の建設も名古屋鉄道に引き継がれ、1928年2月に国府宮～西清州、同年4月に西清州～丸ノ内間が開通した。1931年10月からは岐阜との接続をはかるため、木曾川架橋工事に着手した。1935年4月に完成し、新一宮～笠松間8.9キロが開通し、こうして名古屋～新岐阜間の直通運行が開始された⁹。

2. 美濃電気軌道の株主に見る資本の分散所有・地元所有の動向

以上に美濃電気軌道の歴史を見たが、次に同社の株主の変化に注目したい。

美濃電気軌道の上位株主(10位まで)の状況を見たのが表1と表2である。表1が、1912

表1. 美濃電気軌道の主要株主(1912～1919年)

順位	1912年9月30日現在				1914年9月30日現在				1915年9月30日現在				1919年9月30日現在				
	株主名	所在地	持株数(株)	持株比率(%)	株主名	所在地	持株数(株)	持株比率(%)	株主名	所在地	持株数(株)	持株比率(%)	株主名	所在地	持株数(株)	持株比率(%)	
1	才賀善吉	大坂市	3,484	17.4	取締役社長 天香又三郎	大坂市	2,088	10.4	株式会社吉田倉庫銀行 取締役 高田善三	吉田村	1,234	6.2	渡邊善吉	岐阜市	1,200	4.0	
2	野田権一郎	堺市	1,500	7.5	近藤真光	大坂市	1,000	5.0	真藤村	1,000	5.0	尾田善治郎	岐阜市	1,100	3.7	取締役社長	
3	渡邊善吉	岐阜市	800	4.0	坪田美之助	大坂市	1,000	5.0	半田善之助	大坂市	890	4.5	島原善吉	岐阜市	538	1.8	
4	松久英三	美濃町	400	3.0	今西三二	大坂市	994	5.0	渡邊善吉	岐阜市	600	3.0	伊藤淳	北沢森村	510	1.7	監査役
5	佐々木三郎四	美濃町	560	2.9	専務取締役 渡邊善吉	岐阜市	800	4.0	伊藤淳	大坂市	760	3.8	伊本太右衛門	岐阜市	450	1.5	
6	島原善吉	岐阜市	538	2.7	松久英三	美濃町	350	2.8	前木邦彦	大坂市	750	3.8	渡邊家吉	岐阜市	405	1.4	
7	尾田善吉	岐阜市	510	2.8	専務取締役 渡邊善吉	岐阜市	535	2.7	松久英三	美濃町	550	2.8	沢島新右衛門	美濃町	400	1.3	取締役
8	松久英三	美濃町	450	2.3	取締役 松久英三	美濃町	450	2.3	島原善吉	岐阜市	533	2.7	松久英三	美濃町	400	1.3	取締役
9	尾田善三郎	大坂市	390	1.8	藤井尚高	岐阜市	400	2.0	専務取締役 松久英三	美濃町	450	2.3	取締役 松久英三	美濃町	400	1.3	
10	尾本太右衛門	岐阜市	330	1.7	尾田善三郎	大坂市	350	1.8	尾本太右衛門	岐阜市	390	1.9	南宮善次郎	南宮沢村	400	1.3	
合計	239人		20,000	100.0	242人		20,000	100.0	252人		20,000	100.0	412人		30,000	100.0	

(資料) 美濃電気軌道営業報告書(各期)より作成。

表2. 美濃電気軌道の主要株主(1920～1921年)

順位	1920年9月30日現在				1921年9月31日現在				1921年9月30日現在											
	株主名	所在地	持株数(株)	持株比率(%)	株主名	所在地	優先	通常	新	計	持株比率(%)	株主名	所在地	優先	通常	新	計	持株比率(%)		
1	尾田善治郎	真桑村	1,100	3.3	取締役社長 名古屋電機株式会社 社長 尾田善三	名古屋市			19,400	19,400	32.5	名古屋電機株式会社 取締役社長 尾田善三	名古屋市			19,400	19,400	25.9		
2	渡邊善吉	岐阜市	890	2.6	尾田善治郎	岐阜市	100	1,000	290	1,320	2.2	尾田善治郎	岐阜市	100	1,000	441	1,341	2.1	取締役社長	
3	尾田善治郎	真桑村	683	2.0	渡邊善吉	岐阜市	400	450	170	1,020	1.7	尾田善治郎	岐阜市	400	450	342	1,192	1.8		
4	島原善吉	岐阜市	533	1.6	島原善吉	岐阜市			533	106	639	1.1	島原善吉	岐阜市			573	218	791	1.1
5	中島淳	北沢森村	510	1.5	監査役 中島淳	北沢森村	159	351	102	612	1.0	監査役 中島淳	北沢森村	159	351	203	713	1.0		
6	尾本太右衛門	岐阜市	460	1.4	尾本太右衛門	岐阜市	150	300	90	540	0.9	尾本太右衛門	岐阜市	150	300	194	674	0.9		
7	松久英三	美濃町	400	1.2	取締役 松久英三	美濃町	160	240	100	500	0.8	取締役 松久英三	美濃町			569	569	0.8		
8	尾田善治郎	岐阜市	370	1.1	尾田善治郎	岐阜市			210	74	441	0.7	尾田善治郎	岐阜市			190	250	0.7	
9	伊藤淳	岐阜市	300	0.9	伊藤淳	岐阜市			222	5	428	0.7	伊藤淳	岐阜市			160	240	0.7	
10	松本善道	岐阜市	300	0.9	松本善道	岐阜市	100	200	60	360	0.6	松本善道	岐阜市	100	200	50	426	0.6		
11	尾田善三郎	大坂市	300	0.9	取締役 尾田善三郎	大坂市	100	200	60	360	0.6	取締役 尾田善三郎	大坂市	100	200	50	426	0.6		
12	尾田善三郎	大坂市	300	0.9	尾田善三郎	大坂市	100	200	20	320	0.5	尾田善三郎	大坂市	100	200	20	320	0.5		
合計	521人		33,330	100.0	533人		19,000	23,330	26,670	69,000	100.0	783人		10,000	28,330	38,670	75,000	100.0		

(資料) 美濃電気軌道営業報告書(各期)より作成。

年から1919年のうち4時点について見たもので、才賀電機商会からの出資を受け、同社の才賀藤吉が取締役社長に就任していた初期の頃から、才賀電機商会が破綻した後の時期である。1912年には才賀藤吉が筆頭株主として17.4%の比率を占めていた。それと前後する時期に才賀電機商会は破綻したが、1914年は、才賀電機商会が破綻した後であっても、関西方面（才賀電機商会破綻の関係か）の株主が上位を占めている。しかし、1915年になると、北方銀行の福田継治郎や、吉田倉庫銀行の吉田常三郎ら地元株主が主となり、1919年には十六銀行の渡邊甚吉の名前も見られる。

才賀藤吉については、鉄道の技術と経営が未熟な地域に、コンサルタント的な役割を果たすと同時に、建設に際して自身（才賀電機商会）の製品の販路拡大をはかった人物としておよそ理解されている。三木理史の研究では、以上のような役割を担った才賀であるが、才賀商会の破綻の後に、同様の役割を担うような「技術者集団」があらわれなかった理由として、才賀商会が担った役割を地方レベルで代替できるようになったことをあげている。資金調達の面に注目すると、資本の分散所有、地元所有がすすみ、地元のみで資金調達を成し遂げることができたとしている¹⁰。たしかに美濃電気軌道の事例を照らし合わせて見ても、表1からは、才賀商会の破綻後は、資本の分散所有、地元所有がすすみ、地元のみで資金調達を成し遂げることができたと判断することもできる。しかし、近年の石井里枝の研究では、鉄道や電力といったスケールメリットのはたらく業種では、規模拡大（路線拡張）が発展のためには必要な戦略であり、そのためには、地方のみならず中央（都市部）からの資金を受け入れなければならなかったことを指摘している¹¹。美濃電気軌道のその後の歴史を先に見たように、才賀商会破綻後も自らの路線拡張や他社との連絡をおこなうためには資本の分散所有、地元所有の方法では限界であったと捉えることができる。

したがって、新たな資本所有の方法として名古屋鉄道の資本参加があった。表2は、1920年から1921年のうち3時点の大株主を見たものである。1920年の時点は、地元株主が中心であり、前掲表1の1919年の時点と比べると、株数の増加と株主数の増加が見られるが、上位株主の出資比率に大きな変化はない。このことは、資本の分散所有が一層すすんだと見ることができる。1921年3月になると、「名古屋電燈株式会社社長 福沢桃介」が筆頭株主として登場した。美濃電気軌道が発行する1万9400株の新株を引き受けたかたちで、3割超を占める大株主となった。先述したように、1921年9月には「名古屋鉄道株式会社取締役社長 富田重助」へと1万9400株分が福沢から譲渡されることとなり、名古屋鉄道の資本参加を受けることとなった。しかし、この間、2位以下の株主について見ると、相変わらず地元出資によって占められていた点も特徴的である。

そこで、次に1920年と1922年における美濃電気軌道の株主の地域分布を見たのが表3と表4である。両年を対象としたのは、名古屋鉄道の資本参加を受ける前後で比較するためである。1920年（表3）の特徴としては次のようである。まず、2,001株以上の株主は存在せず、筆頭株主の福田継治郎（真桑村）の1,100株以下にとどまり、10株以下を所有した株主で全体の36%を占めた。株主が多いのは、岐阜市、美濃町、笠松町であり、美濃電気軌道の路線の終点駅に位置した市町に多くの株主が存在した。資本の分散所有、地元所有の傾向は表に記した市町村ほか75市町村に及んでいることから確認できる。また、中央資本の例として

表3. 美濃電気軌道株主の地域分布 (1920年:名古屋鉄道資本参加前)

1920年9月30日現在
(単位:人)

持株数(株)	岐阜市	美濃町	笠松町	高富町	小釜田村	芥見村	加納町	下有知村	北長森村	関町	南武芸村	長良村	真桑村	名古屋市他75市町村	合計
2001以上														1	1
1001~2000													1		1
501~1000	2								1		1				4
401~500	1														1
301~400	1	1													2
201~300	4	1	1		2		1					1		1	11
101~200	14	11	7	3	1	4	1	1		2		2	1		47
51~100	31	20	20	1	6	5	5	2	2	5	2	2			101
31~50	6	2		2		1	1		1					1	14
21~30	7	3	2	3				2						2	21
11~20	10		9		1	2			4		3				29
10	12	4		1	1							3	1		24
9	2						2								5
8	1		1			2					1				5
7	1	2	5								1				9
6					1	2	1								4
5	1	2	2		2			2			2	1			12
4	1	4			2	1			3	1					12
3	4	2		4	4				3						17
2	8	2	1	9		1					5	1			27
1	2	1		3	2	1	1								10
合計	108	55	49	31	22	15	13	13	11	11	11	10	3	4	356

(資料)『大正9年上半期 第22回報告書 美濃電気軌道株式会社』より作成。

表4. 美濃電気軌道株主の地域分布 (1922年:名古屋鉄道資本参加後)

1922年9月30日現在
(単位:人)

持株数(株)	岐阜市	美濃町	島村	笠松町	真桑村	高富町	原田村	小釜田村	長良村	北方町	芥見村	加納町	関町	七郷村	北長森村	一色村	下有知村	名古屋市他93市町村	合計	
2001以上	1					1												1	1	
1001~2000	1																		1	2
501~1000	3	1											1			1			5	5
401~500	1	1																	1	4
301~400	3			1															1	5
201~300	3	4			2	1			1	1	2	1	1						1	17
101~200	63	24		24	13	3	4	8	6	4	7	5	9		2	2	3	3	0	180
51~100	2	3	1		1	1	4	1	1	2								3	0	20
31~50	12	1	1		2	3	1	1	2	1			1	1	1	1		2	0	29
21~30	11	1		6	1	1				1	1	2			3	1			2	27
11~20	22	1	5		5	1		6	3	8	4	2	2		4	4	3	2	0	77
10	8	3																		12
9		1		2		1						1		2						7
8	5		1				1													10
7	4	3	1		2		1									1		1		14
6	6	1	2		1	1	1	1		1				1	1	1	1			17
5	6		7	1	2	1	2	2						7				1		32
4	3	2	1		1	5	1	2					1							18
3	8	1	3	1	1	3	1					1	1		1			1		21
2	13	3			1	5	1			2	2	1			2					37
1	6	2	21		6	2	1	2	1	2	2	1	1							46
合計	185	51	50	46	28	27	24	21	20	19	18	17	15	15	14	13	10	7	0	580

(資料)『大正11年上半期 第26回報告書 美濃電気軌道株式会社』より作成。

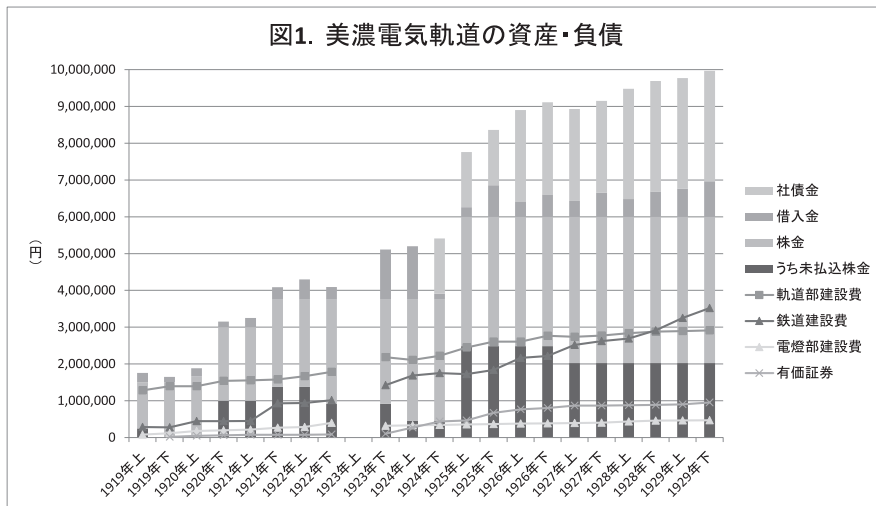
名古屋市を参考までに記載したが、影響を及ぼすほどの大株主が存在したわけではなかった。次に、名古屋鉄道の資本参加を受けた後の1922年(表4)の特徴を見てみよう。1920年9月に長良軽便鉄道、1921年11月に岐北軽便鉄道を合併したことで、前者の沿線地域(高富町)と、後者の沿線地域(島村、真桑村、席田村、北方町)の株主が増えている。しかし、とくに大株主は存在せず、これらの合併による大株主の影響はなかった。岐阜市の株主数が増えているが、持株数のおよそ全階層において増えており、10株以下の株主数の全体に占める割合も3割程度で変化はなかった。さらに、株主の所在する市町村に広がりが見られたことから、資本の分散所有、地元所有はますます強まったと言え、そのような状況のなかで、名古屋鉄道の資本が加わったことになる。

先に紹介した三木理史と石井里枝の研究を総合すると、資本の地元所有・分散所有の強まりから、中央資本の侵入へという流れを一見すると想像しがちであるが、中央資本の参加があった後も、地元資本を軽視することはできなかった。それが後に美濃電気軌道と名古屋鉄道が合併する際に、美濃電気軌道側からの強い抵抗を生むことになったと考えられる。この点に関して、中小零細株主が企業意思決定に及ぼした影響として研究されたものがある。片岡豊の研究によれば、最終的な意思決定がおこなわれる場としての株主総会においても、

大株主の主張が一方的にとおったわけではなく、事前の譲歩がとりかわされた上での最終的な決定の場に過ぎなかったと指摘されている¹²。また、同様の内容は、上武鉄道を事例とした恩田睦の研究でも指摘されており、会社経営への関わりが希薄だと思われた地方零細株主が、経営の意思決定に関与していたとされる¹³。

才賀商会破綻後、美濃電気軌道の資本の分散所有、地元所有がすすんだが、岐北軽便鉄道、長良軽便鉄道を合併したことで、その傾向はさらに強まった。ただし、資本の分散所有、地元所有は、才賀商会後の資本を代替できたとは言え、将来の事業展開においては限界があった。ところが、中央（名古屋鉄道関係）資本が入った後において、地元株主はたとえ中小零細株主であったとしても、企業経営の分岐点となる判断（合併）がなされる際には強い影響を与えたのであった。

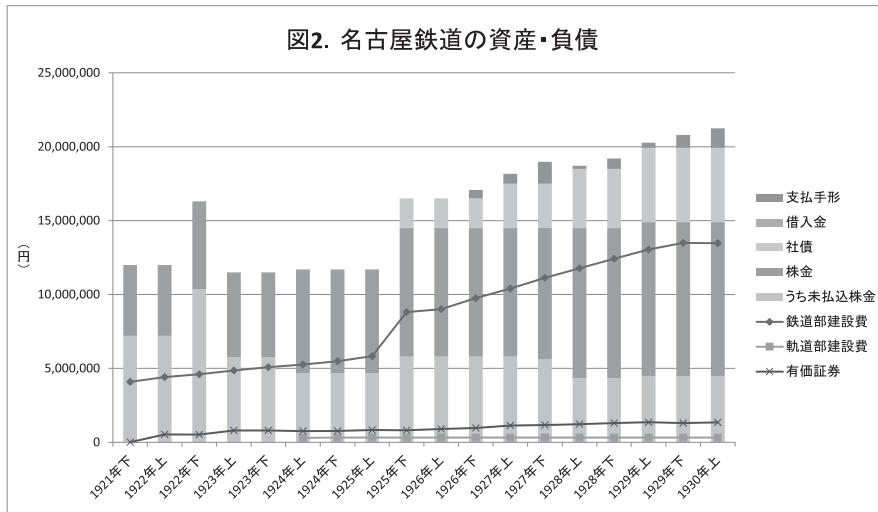
3. 美濃電気軌道と名古屋鉄道の資産・負債状況



次に図1では、貸借対照表をもとに美濃電気軌道の資産、負債の状況について、1919年上期から1929年下期まで見た。金額が少ない資産・負債の項目については省略して記載した。1923年上期分については資料がなく、空欄としてある。なお、同社の上期は4月1日から9月30日まで、下期は10月1日から翌年3月31日までである。

美濃電気軌道の資産として、軌道部建設費、鉄道部建設費、有価証券に注目すると、1920年代半ば頃から、鉄道部建設費と有価証券の増加が確認できる。鉄道部建設費は、鏡島線と揖斐線の建設に関するものであり、とくに揖斐線は谷汲鉄道との接続をめざして建設がすすめられたもので、最も建設費がかさんだ路線でもあった。有価証券の増加は、美濃電気軌道の路線と接続する鉄道会社の有価証券の所有であり、同時にそれら鉄道会社の路線拡張の資金的支援をおこなうものであった。以上のような、自身の路線拡張と他社路線との接続をすすめるためには資金が必要である。そこで原資として負債状況を見てみよう。1925年上期に

増資したが、未払込分が多く、実質的な増資による資金調達には27年上期の未払込分の株金払込がおこなわれるまで待たなければならなかった。したがって、1920年代後半からの路線拡張を支えたのは主として社債金と借入金であった。とくに社債金の増加が大きかった。すなわち、路線拡張にともない自己資本比率を低下させることとなり、財務状況は次第に苦しくなっていたと言える。



名古屋鉄道についても、同社の貸借対照表をもとに1921年下期から1930年上期の資産・負債状況を示したのが図2である。金額が少額の項目については省略している。上期は5月1日～10月31日、下期は11月1日～翌年4月29日ないしは30日である。

名古屋鉄道の資産状況を見ると、鉄道部建設費が1925年下期以降に増加している。1925年8月に尾西鉄道の路線を譲受したことを契機に、それまでの犬山方面への路線延長とは別に、名古屋から一宮を経由し笠松方面へと至る路線の拡張をすすめたことによる。

同時期の負債状況を見ると、社債が増加したものの、増資をおこなった後、1928年上期には払込も実施されていることがわかる。美濃電気軌道に比べると健全な財務状況にあったと判断することができ、合併は、名古屋鉄道による美濃電気軌道の救済であったと財務状況からも言える。

4. 美濃電気軌道と名古屋鉄道の有価証券所有の状況

以上に美濃電気軌道の資産・負債状況を見たなかで、同社の有価証券所有が自身の鉄道との接続による事実上の路線拡張を目的としたものであり、竹鼻鉄道、各務原鉄道、谷汲鉄道といった鉄道会社がそれにあたることを確認した。このことに関連して、表5では、美濃電気軌道の有価証券所有とその株金払込の状況を1922年から1929年まで見たものであるが、名古屋鉄道も美濃電気軌道に出資をしたことから、名古屋鉄道の有価証券所有の動向について

表5. 美濃電気軌道と名古屋鉄道の所有株式の動向

	株式取得	美濃電気軌道			株式取得	名古屋鉄道			株数・金額
		株数・金額	株金払込	金額		株金払込	金額	株数・金額	
1922年	上期				美濃電気軌道	2万株(1株50円)、うち1株12円40銭分を払込(25.7万円)			
1923年	下期						美濃電気軌道	23万円	
1924年	上期	各務原鉄道	8千株				美濃電気軌道	18万1250円(1万4500株分)	美濃電気軌道
1924年	下期	各務原鉄道	2千株		美濃電気軌道	8千7百株(1株50円)、うち5.4万3500円払込			美濃電気軌道
1925年	上期	中濃鉄道	2千株						美濃電気軌道
1925年	下期			各務原鉄道	12万5千円	各務原鉄道	3千株(1株35円)、うち10万5千円払込		美濃電気軌道
1926年	上期			谷汲鉄道	3万円	尾北鉄道	1千8百株、うち1株5円分払込		美濃電気軌道
1926年	下期			各務原鉄道	7万5千円	東美鉄道	8千750株、うち1株5円分払込		美濃電気軌道
1927年	上期			谷汲鉄道	3万円			美濃電気軌道	1万4500株の1株12円50銭分(18万1250円)
1927年	下期			竹鼻鉄道	1万5千円			各務原鉄道	3千株の1株140銭分(2万2800円)
1928年	上期			各務原鉄道	17万5千円			尾北鉄道	3千株の1株50円分
1928年	下期			竹鼻鉄道	2万5千円			尾北鉄道	1800株の1株50円分
1929年	上期			竹鼻鉄道	2万5千円			尾北鉄道	1800株の1株50円分
1929年	下期			竹鼻鉄道	2000株(1株50円)のうち1万5千円分			尾北鉄道	3千株の1株50円分
								東美鉄道	8750株の1株50円分

(資料) 各社営業報告書より作成

でも照らし合わせて見た。鉄道会社以外の有価証券所有については省略した。

美濃電気軌道に関して、1925年上期に登場する「中濃鉄道」とは、美濃電気軌道の忠節～北方間の尻毛駅を起点として、本巣郡山添村に至る区間の申請をし、1925（大正14）年4月に設立した会社である¹⁴。しかし、同社は工事費の増額を理由に1927年に会社を解散した¹⁵。中濃鉄道も、美濃電気軌道の路線延長を目的として接続を計画した鉄道会社として捉えることができる。また、名古屋鉄道の1926年上期と1928年上期に登場する「尾北鉄道」、1928年上期と同年下期に登場する「城北電気鉄道」は、前者が犬山～新小牧間、後者が新小牧～上飯田間といった、現在の名鉄小牧線の鉄道敷設にあたった鉄道会社である。

さて、先にも説明したように、美濃電気軌道は、自身の路線拡張をすすめていた経緯から各務原鉄道の設立に参加したとされる¹⁶。そのことは、1924年上期に各務原鉄道株式を8000株取得したことから確認できる。さらに同年下期には2000株を追加で取得した。1925年下期以降にも、美濃電気軌道から各務原鉄道に対する株金の払込がおこなわれたことが確認できる。ここで興味深いのは、名古屋鉄道の株金払込の状況と並行して見ると、1922年上期に美濃電気軌道の株式2万株を取得した名古屋鉄道は、その後は美濃電気軌道への株金の払込をおこないつつも、売却もし、さらに美濃電気軌道の増資に対して新たに株式を引き受けているという点である。1926年下期に、名古屋鉄道は美濃電気軌道への株金の払込をおこなったが、1927年上期に美濃電気軌道は各務原鉄道に株金の払込をおこなった。このことは、前掲図1の美濃電気軌道の資産・負債状況と照らし合わせて見ると、美濃電気軌道の未払込株金額が減少したのに対して、有価証券額が増えていることが確認できる。すなわち、名古屋鉄道から美濃電気軌道への株金の払込の一部が、美濃電気軌道の各務原鉄道への株金の払込に回っていることになる。名古屋鉄道から美濃電気軌道を経由して各務原鉄道へという資金の流れがあったのである。このような資金の流れとは別に、名古屋鉄道も1925年下期に各務原鉄道の株式を取得し、以後株金の払込もおこなわれている。

各務原鉄道は、もともとは美濃電気軌道の路線拡張に接続する会社であったが、名古屋鉄道もまた各務原鉄道に出資をおこなったことから、各務原鉄道の役割を名古屋鉄道の事業展開とともに次に見てみよう。

5. 各務原鉄道について—名古屋鉄道の北進・犬山開発との関係

各務原鉄道は、蘇原銀行からの融資を受けて路線を伸ばしたが、建設費の負担が大きく、蘇原銀行の経営を圧迫した。美濃電気軌道からの資金の流れはあったが、その原資は名古屋鉄道からの株金払込によるものであった上、名古屋鉄道からも株式取得にともない払込がおこなわれたことを先に確認した。各務原鉄道が名古屋鉄道からの支援を受けるようになったのは、別の言い方をすれば、名古屋鉄道が各務原鉄道を支援するようになったのは、名古屋鉄道の事業展開の仕方と関わりがあった。それは、名古屋鉄道がすすめた郊外路線の拡張であり、犬山への路線延長にともなっておこなった犬山開発であった。犬山開発は、旧来からの木曾川下り（日本ライン観光船）のほか、犬山遊園地、宿泊施設を開設するといった一大レジャー建設であった¹⁷。

前掲表5において、名古屋鉄道の株式取得状況を確認すると、岐阜県内では、美濃電気軌道のほか、各務原鉄道、東美鉄道にも出資をしていたことが分かる。市内線を名古屋市に譲渡した後の名古屋鉄道は、郊外路線の開拓をすすめたものの、市内に比べて人口密度の小さい郊外は、乗車人員を増やすための対策が必要であった。それが犬山の開発であった。名古屋から岐阜県方面に北進した名古屋鉄道の路線は、1925（大正14）年4月に犬山口～今渡間の今渡線が開通した。翌26（大正15）年10月には、木曾川を渡る犬山橋～新鶴沼間が開通したことで国鉄の高山線と接続することができた。

その頃の各務原鉄道の路線は、岐阜市内と各務原飛行場とを結ぶ路線（長住町～二聯隊前）であったが、1927年9月に東鶴沼まで延長すると、1931年2月には東鶴沼～新鶴沼間が開通し、名古屋鉄道の路線と接続した。こうした各務原鉄道の路線延長が名古屋鉄道の路線と接続することで、名古屋鉄道のすすめる犬山開発の恩恵を受けるねらいであったことは、各務原鉄道の営業報告書でも確認できる。名古屋鉄道との接続が実現される前の、各務原鉄道『第十三回報告書』（昭和5年上半期）の時点で、「日本ライン遊覧客激増すべきを期待」していたことが記されている。また、名古屋鉄道にとっても、各務原鉄道からの乗客が、日本ライン遊覧を目的とすれば、今渡までのアクセスが必要であり、名古屋鉄道の今渡線への乗車人員の増加につながると期待したのであろう。

名古屋鉄道が、これと同時期に出資した東美鉄道にも触れておこう。東美鉄道の設立は、大同電力のダム建設にともなう美濃太田～八百津間の鉄道建設に対抗するかたちで、名古屋鉄道は今渡～八百津間を申請したことに始まる。鉄道省が斡旋して、東濃鉄道（大正7年12月、新多治見～広見間（国鉄買収）、大正9年8月、広見～御嵩間）を加えた3社が合同で東美鉄道が設立されるに至った¹⁸。東美鉄道は、1930年4月に伏見口～兼山間、同年10月に兼山～八百津間を開通したが、それに先立つ29年1月には今渡～広見間を開通したことで、名古屋鉄道の今渡線を延長し、東美鉄道の広見～御嵩間と接続されたほか、国鉄の太多線とも接続され、多治見で中央線とも接続された。これもまた、名古屋鉄道の犬山開発に対して、同地に訪れるための路線拡充というねらいがあったものと推測される。

こうした郊外路線の乗客誘致のための沿線観光への期待は、美濃電気軌道でも同時期から見られた現象である。美濃電気軌道が旅客誘致による乗車人員の増加をはかるようになった

のは、谷汲鉄道の開通以降である。美濃電気軌道『第三十五回報告書』（昭和元年下半年）のなかの営業概況によれば、谷汲鉄道と協力して、谷汲山境内に菊花大会を実施したほか、谷汲山開帳にあわせ、中部全域はもとより、京阪神方面にも「諸種の方法を講じて大宣伝を行ひたり」というように、旅客誘致につとめたことが記されてある。郊外路線が、沿線住民の足という目的から、観光路線化した転機がこの時期に見られた¹⁹。

おわりに

以上までに、美濃電気軌道と名古屋鉄道の合併までの過程を見た。両社の直接的なかかわりは、名古屋鉄道による美濃電気軌道の株式取得にはじまり、両社が路線拡張をすすめるなかで、関連する鉄道会社の株式取得を経て後に、最終的には美濃電気軌道を救済するかたちで合併へと至った経緯を見ることができた。

はじめにのところで指摘したように、合併によって、採算性の悪い路線であっても、採算性の良い路線に助けられることになれば、単独では存続が困難であった状況をひとまず回避させることとなった。ただし、廃線という結末をやがて迎えたのであるから、それは問題を先送りしたに過ぎなかった。路線延長や他社路線との接続によって乗車人員を増やそうと思えば、他社からの資本参加を受けるだけでも可能であった。合併は、場当たりの延命措置であって、企業の健全な寿命を延ばすことにはならない。

また、資本の関係に着目すると、路線延長、提携、合併とすすむにつれて、地方色が薄れていったことがわかる。「村祭りの寄付金」と例えられたように、地方鉄道は、地元住民らが費用を出し合って建設されたケースが幾らかあった²⁰。しかし、輸送需要の少ない地域だけに路線をとどめることはできず、路線拡張のためにその後の追加的な費用の負担が生じると、資本を地元で分散して所有するにも限界が生じ、中央の資本を求めた。このような資本の変遷から教示すれば、新しい費用負担の主体を見出すことは維持・存続にとって有効である。また、もう一つの方法として、地方の負担に帰属してはどうかと考える。ただし、地域のコミュニティが希薄化し、町内会の成立さえ危ぶまれる今日において、かつてのように、地域住民らが「村祭りの寄付金」のように快く費用を負担するとは思われない。

そこで重要なのは、「負担」という負荷的なマイナスのイメージでは人々はなかなか資金を出さないが、何らかの利益を得られるプラスの効果を期待するのであれば出資するであろうという考えである。財政の問題から、井出英策が指摘したのは、誰かの利益のために他の誰かに負担させるのではなく、誰かが利益を得るためには、他の誰かにも利益が得られなければならないというものである²¹。こうした考え方をもとに、いくらかのアイデアを以下に数点思いつくままに記して、本稿の結びとしたい。

マイカーを利用する者に、地方鉄道の費用を負担させることは難しい。自身には何らメリットがないと考えるからである。そこで郊外の駅前駐車場を無料にして、市内の駐車場料金を高くする。郊外に駐車し、市内へは鉄道を利用することがマイカー利用者にとってメリットである。そうすれば鉄道利用も促される。パーク・アンド・ライドを発展させたかたちである。

あるいは、高齢者の鉄道利用を無料にするための補助金を地方自治体が出す。一面的には自治体の負担を増加させるが、それによって高齢者の外出機会が増え、健康になれば、社会保障費が軽減されるかもしれない。負担の方法は多面的に考える必要がある。

<註>

1. 拙著『費用負担の経済学—地方公共交通の歴史分析—』学文社、2014年。
2. 清水剛『合併行動と企業の寿命—企業行動への新しいアプローチ』有斐閣、2001年。
3. 名古屋鉄道(株)広報宣伝部編『名古屋鉄道百年史』名古屋鉄道株式会社、1994年、124頁。
4. 『社史余話』名古屋鉄道株式会社広報宣伝部、1994年、40～41頁。
5. 前掲『名古屋鉄道百年史』、161～163頁。
6. 前掲『社史余話』、41頁。
7. 前掲『社史余話』、40頁。
8. 前掲『名古屋鉄道百年史』、126頁。
9. 前掲『名古屋鉄道百年史』、155～156頁。
10. 三木理史『近代日本の地域交通体系』大明堂、1999年、301～303頁。
11. 石井里枝『戦前期日本の地方企業—地域における産業化と近代経営—』日本経済評論社、2013年。
12. 片岡豊「明治期における株主と株主総会—鉄道業の合併をめぐる—」『経営史学』第23巻第2号。
13. 恩田睦「上武鉄道の経営展開と地方零細株主」『立教経済学研究』第63巻第2号、2009年。
14. 国立公文書館所蔵「木田村山添村間鉄道敷設免許ノ件」[請求番号] 本館-3A-013-03・昭47運輸00269100 [件名番号] 001 [作成部局] 運輸省 [年月日] 大正13年05月05日 [マイクロフィルム] 006000 [開始コマ] 0117。
15. 国立公文書館所蔵「会社解散決議ノ件」[請求番号] 本館-3A-013-03・昭47運輸00269100 [件名番号] 012 [作成部局] 運輸省 [年月日] 昭和02年12月26日 [マイクロフィルム] 006000 [開始コマ] 0256。
16. 前掲『名古屋鉄道百年史』、129頁。
17. 前掲『名古屋鉄道百年史』、119～121頁。
18. 前掲『名古屋鉄道百年史』、130～131頁。
19. 鉄道と観光開発については、笠井雅直の一連の研究がある。以下に主な研究をあげる。笠井雅直「両大戦間期の下呂温泉と鉄道網の発達—温泉観光ブームの創出—」、『名古屋学院大学論集(社会科学篇)』第40巻第1号、2003年。笠井雅直「湯の山温泉と四日市鉄道—戦前における地域開発の担い手と運動に関する事例研究—」、『名古屋学院大学論集(社会科学篇)』第43巻第3号、2007年。
20. 青木栄一編『日本の地方民鉄と地域社会』古今書院、2006年。
21. 井出英策『日本財政 転換の指針』岩波書店、2013年。