

# 序章

わが国私鉄の歩み

- 1 勃興期の私鉄
- 2 発展期の私鉄
- 3 戦時下の私鉄
- 4 戦後の発展



**重文 駿牛図断簡（鎌倉時代）**

上代中世にかけて、牛車に名牛がえらばれ、ひいては全国の駿牛を集めて画いた絵巻物が作られるようになった。本図はその一断簡。適確な写実的描写は鎌倉期の絵画精神をよく示している。

# 1 勃興期の私鉄

## 1) 私鉄ブーム

### 日本鉄道と阪堺鉄道

わが国最初の私鉄は、明治14年12月に設立された日本鉄道である。続いて、第2号として阪堺鉄道が明治17年6月に設立された。

第1号である日本鉄道は、民間資本によって設立されたが、同社によって明治15年6月に起工された東京～青森間の路線は、わが国の東北地方の開発および行政上の国策路線として、当然、国営とすべきものであった。しかし、政府は、殖産興業政策と華士族授産方策からこれをとくに日本鉄道に許可し、建設・経営の面においても、払込株金に対して年8パーセントの利子を保証する一方、不足金の補給、官有地の無償貸付、民有地買収への公共用地買上規則の適用、地租その他諸税の免除など、多大の保護を与えた。

これに対して、私鉄第2号である阪堺鉄道（南海電気鉄道の前身会社）の場合は、大阪の商業資本家藤田伝三郎ほか18人が、自己の危険負担のもとに企画した純然たる私鉄であり、建設工事も企画者である藤田組が請負い、車両・軌条は国鉄釜石鉾山鉄道から払下げを受けるなど、建設・経営面で私鉄としての特徴を強く打出していた。

阪堺鉄道は、明治18年12月にまず難波～大和川間7.60キロメートルを開業、次いで明治20年5月、当初のもくろみどおり難波～堺間全線9.98キロメートルを開業、地方都市間の交通機関として独自の発展を遂げた。明治20年における阪堺鉄道難波駅の年間乗降客は146万人、国鉄梅田駅のそれは135万人であった。したがって、阪堺鉄道は開業当初から好調で、政府からはなんの補助もなかったにもかかわらず、7.3パーセントの配当を行ない、明治30年には配当が実に35パーセントに達した。こうした点において、すでにここに、後年、めざましく発展した関西私鉄の発祥の姿があったといえる。

ところで、明治初期のわが国民間資本の大半は、銀行業に集中していた。しかし、前記のような日本鉄道に対する政府の保護政策、あるいは阪堺鉄道の好成績といったものが、鉄道に対する投資熱をおおいにあおることとなった。その結果、明治19年から23年までの間に、実に46路線が出願され、第1次私鉄ブームを迎えた。

### 私設鉄道条例の公布

政府は続々と出願される私鉄の企画に対し、その内容を審査し許可するための基準法令

の必要を感じ、明治20年5月、私設鉄道条例を公布した。この条例の要旨は、次のようなもので、41か条で構成され、その後の私鉄に関する法律の基礎となった。

- ① 企画者発起人5人以上の会社企業目論見書によって仮免許する。
- ② 工事・営業の予算、予定定款によって本免許する。
- ③ 本免許後、会社設立・株式募集を認める。
- ④ 工事の着手、竣工の期限を指定する。
- ⑤ 軌間は、3フィート6インチ（1.067メートル）を原則とする。
- ⑥ 鉄道用地は、民有地においては公用土地買上規則を適用する。
- ⑦ 運賃は、下等1マイル（1.6キロメートル）につき1銭5厘をこえない。
- ⑧ 郵便・電信のために設備・建物の利用を認める。
- ⑨ 負債は、払込資本の10分の5をこえない。
- ⑩ 免許状の下付の日から満25年後に、政府に買上げ権が生ずる。

こうして、明治29年度における私鉄の出願数は450件、その計画路線は3万6,700キロメートルに達したが、もちろんその大部分は実現しなかった。しかし、開業路線は着実に伸び、明治26年度末の2,189キロメートルから、38年度末には5,196.2キロメートルと2.4倍にもなっていた。この年におけるわが国の株式会社払込資本の総額約3億6,000万円のうち、鉄道資本が実に3分の1を占めていたのである。このことから、私鉄に対する企業熱がいかに高かったかをうかがい知ることができる。私鉄出願のため、陸地測量部発行の地図が品切れになったという伝説があったのもこのころである。

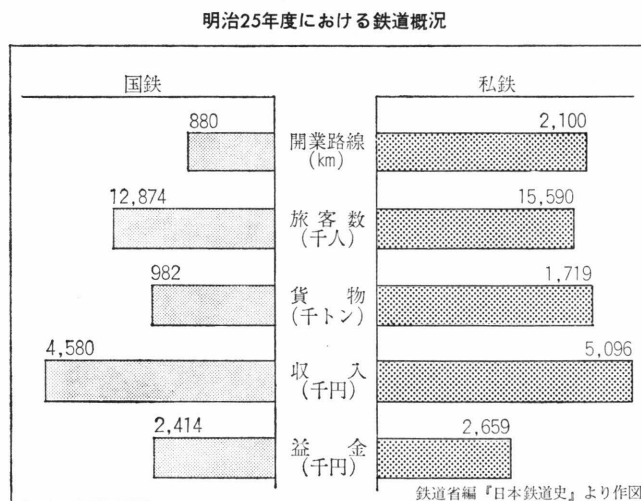
### 私設鉄道法の施行

明治32年6月、新商法が施行され、株式会社に関する法律が新たに定められた。それに

伴い、政府は翌33年3月、私設鉄道法ならびに鉄道営業法を公布、同年10月に施行し、それまでの私設鉄道条例を廃止した。

新たに公布、施行された私設鉄道法は、全98条からなる詳細なものであったが、先の私設鉄道条例と異なるおもな点は、次のようなものであった。

- ① 仮免許後に会社を設立し、



株式を募集する。

- ② 本免許後に会社設立登記をする。
- ③ 第1回払込資本は額面の10分の1まで下げることができる（普通は4分の1）。
- ④ 額面の4分の1の払込みがあれば、社債を募集することができる。
- ⑤ 運賃は1マイルにつき2銭以下とする。

また鉄道営業法は、鉄道による運送営業の基準を示した法律で、鉄道と荷主・旅客との関係を規定し、鉄道運送については商法の特別法の地位に置かれた。

さらにこの法律により、鉄道の建設、車両・器具の構造および運転・運輸の規程、鉄道係員の職制が規定された。

次いで明治38年7月、政府は鉄道抵当法を施行した。これによって私鉄は、諸設備・車両などを一括して鉄道財団として担保の対象とすることが可能になったため、金融が容易となり、鉄道経営を合理的に行なうことができるようになった。しかし一面では、この法律には、無秩序な抵当権設定を規制するねらいもあった。

## 2) 鉄道国有化

### 国家権力の強大化

こうした私鉄発展の過程のなかで、明治24年7月、鉄道庁長官井上勝が建言した「鉄道政略に関する議」および翌25年6月に公布された鉄道敷設法によって、幹線国有化を基本とするわが国の鉄道計画が具体的に示された。

以来、終始政府の幹線国有の施策は変わらなかったが、国策と企業家の利害が交錯し、幹線国有は実現に至らなかった。これは、ほかにも理由はあったであろうが、前記のように年とともに増大し、明治38年時点においてはわが国における総投資額の3分の1を占めるに至った鉄道資本家の発言力が大きかったためと思われる。

しかし、日清戦争以後は、過熱した景気の下降とともに、私鉄ブームも一時期退潮を示した。そして、経営が苦しくなった一部の私鉄は、国家の買収によって危機を脱しようと図り、それまで国有化に反対していた民間から、逆に積極的に政府の鉄道国有化方針を支持する動きが強まっていった。

国有化の具体策として、明治32年に「国会における星亨の建議」、明治34年に「東京商工会議所による鉄道国有実行に関する建議」があったが、私鉄間の足並みがそろわず、実現に至らなかった。こうした状態から急旋回して、一挙に国有化断行に至った原動力は、明治37、38年の日露戦争に勝利をおさめていちだんと強大になった国家権力であった。

日露戦争後、わが国は朝鮮、満州など、アジア大陸の経営に乗出すに当たり、国防上の観点から、国内輸送の一元化、運賃の合理化など、鉄道建設計画を全国的な規模において立てる必要性が生じてきた。そして政府も、ようやく起こってきた産業資本も、鉄道の国有化を必要とするに至ったのである。

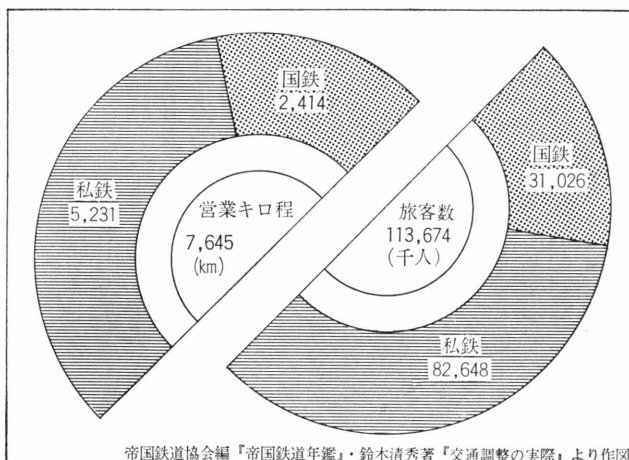
## 17私鉄の国有化

明治39年3月、政府は、鉄道国有法を公布し、この法律によって、地方交通を目的とする鉄道以外はすべて国有とすることを明示したのである。

鉄道国有法によって買収された私鉄は、北海道炭礦鉄道、北海道鉄道、日本鉄道、岩越鉄道、北越鉄道、甲武鉄道、総武鉄道、房総鉄道、七尾鉄道、関西鉄道、参宮鉄道、京都鉄道、西成鉄道、阪鶴鉄道、山陽鉄道、徳島鉄道、九州鉄道の17社で、川越鉄道、成田鉄道、東武鉄道、上武鉄道、豆相鉄道、水戸鉄道、中越鉄道、豊川鉄道、尾西鉄道、近江鉄道、南海鉄道、高野鉄道、河南鉄道、中国鉄道、博多港鉄道の15社は、当初予定されながら買収の対象からはずされた。

17私鉄の買収は、明治34年から43年までの10年間に行なわれる予定であったが、長期間にわたることが、財政上ならびに交通発達上不利益であると考えた逓信大臣山県伊三郎は、満1年で完了することに変更し、明治39年10月の北海道炭礦鉄道に始まり、40年10月の参宮鉄道をもって国有化を完了した。買収された17私鉄の営業路線は、約4,542キロメートル、総資本金2億2,473万円、建設費総額2億2,757万円、総益金1,998万円であった。そして政府は、買収価格4億7,932万円を最長35年償還の5パーセント利付公債で支払うこととした。これら私鉄の国有化により、明治38年当時5,196.2キロメートルあった私鉄は、翌39年には718キロメートルに減少した。

国有化(明治38年)以前の鉄軌道概況



帝国鉄道協会編『帝国鉄道年鑑』・鈴木清秀著『交通調整の実際』より作図

こうした鉄道国有化により、私鉄に対する投下資本は製造工業その他の部門に流れ、わが国における企業資本の構成は、大きく変化したのである。

## 鉄道院の新設

明治初年以來、鉄道を監理する行政庁は、民部大蔵省鉄道掛、工部省鉄道寮、工部省鉄道局と変わ

ったが、明治18年12月の内閣制度採用とともに、一時、内閣直属となり、次いで内務省鉄道庁となった。さらに同庁は、明治25年の鉄道敷設法公布以後、逓信大臣の管轄となり、翌年11月、逓信省鉄道局となった。

やがて私鉄の発展に伴い、政府は明治30年8月、逓信省官制を改正し、鉄道局を鉄道の監督および私鉄の免許に関する行政庁とし、国鉄の建設・保存および運輸業務の事務に当たる鉄道作業局を設けて、省外作業庁とした。その後、明治39年の17私鉄の国有化により拡大された国鉄管理のため、40年4月、逓信省の外局であった鉄道作業局が、帝国鉄道庁として独立した。

国有化後満1か年を経過した明治41年、政府はさらに行政庁の権限を拡大して内閣直属の鉄道院官制をしき、私鉄監督権を逓信省から新設の鉄道院に統合した。初代の鉄道院総裁は後藤新平であった。

### 3) 都市交通機関の発達

#### 電気軌道の発達

市街地交通機関は、電気鉄道の出現によって近代化への第一歩を踏出すのであるが、それまでは、馬車鉄道が中心的な存在であった。

東京に馬車鉄道が登場したのは、明治15年であったが、これは、東京馬車鉄道が営業を開始したもので、新橋～浅草間のいわゆる東京の中心部を貫く路線であった。そのキロ程は16キロメートル、軌間は1.372メートル（4フィート6インチ）であった。この軌間は、のちに東京市電およびこれに隣接する多くの電気鉄道が採用することとなる。

東京馬車鉄道は、日を経るごとに業績の向上をみ、明治25年には、配当が38パーセントにまで達した。そして明治36年8月、新橋～品川間に東京電車鉄道（東京馬車鉄道が明治34年6月に商号変更）が電車を開通させるまでは、馬車鉄道が東京市内における交通機関の主役の座にあった。

なお、馬車鉄道は市街地交通機関のほか、地方小都市間の交通機関としても各地に設けられた。またこの間、明治23年には、人車鉄道（人力鉄道）も現われたが、これは、軌条の上の車を人力で押すために、定員はわずかに5、6人という小さなものであった。現在の東海道線である熱海～小田原間も、明治33年6月に熱海鉄道として開通した当時は、人車鉄道であった。

馬車鉄道・人車鉄道が各地に敷設されるようになったので、政府は、これらを規制する条例が必要であるとして、明治23年8月、内務省の所管で軌道条例を公布、施行した。こ

の軌道条例は、軌道の建設基準を定めたもので、電車を対象としたものではなかった。そのため、この間に東京、大阪、奈良などの各都市からの電力鉄道の出願は、私設鉄道条例、軌道条例のどちらにも該当しないとして却下された。

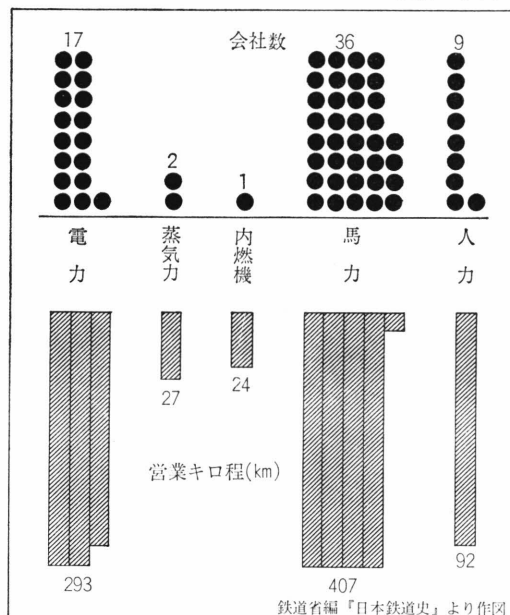
ところが、明治23年5月、上野公園で開催された第3回内国勸業博覧会において、東京電燈がアメリカから輸入して運転を公開した2両の電車が、各地の事業家を刺激した。これにより政府は電気軌道を許可せざるを得なくなり、その準則を私設鉄道条例にするか、軌道条例にするかの決定を迫られた。そして結局、その区別は動力によらず、公道上に敷設された軌道上を、2両連結程度、通行人の安全を妨げない速度で運転するものは、「軌道」として内務大臣の監督下に置き、その他のものは、「鉄道」として逓信大臣の監督下に置くこととなった。

この決定により、電気軌道が各都市において開業されていった。まず明治28年1月には、京都電気鉄道が京都駅～伏見間6.5キロメートルを開業し、次いで31年1月には、愛知馬車鉄道を前身とする名古屋電気鉄道が笹島～県庁前間2.2キロメートルの電車営業を開始した。東京付近では、明治32年1月に大師電気鉄道が六郷橋～川崎大師間2キロメートルを開業し、京浜電気鉄道の母体となった。なお、明治33年には蒸気軌道、37年には内燃機軌道が登場している。

このように、電気軌道が軌道条例下に発達した原因は、許可・営業に対する内務省の監督が、私設鉄道条例、私設鉄道法による逓信省の監督よりゆるやかで営業上有利であったからにほかならない。

こうして電気軌道は、わが国における市街地交通機関の花形として、明治30年代以降、次々に開業していった。とくに東京においては、東京電気鉄道、東京市街鉄道、東京電車鉄道の3社が合併して東京市電となってからは、むしろ国鉄をしのぐ勢いであった。

軌道の動力別区分 (明治40年末)



### 軌道法の公布

電気軌道は、大正期にはいと、営業キロ程においては鉄道(国鉄・私鉄)に劣りながら、輸送人員においては、それをはるかに圧倒するに至った。そのため、電車の出現以前の明治23年に制定された軌道条例は、飛躍的



に発展した電気軌道を規制するには無力な存在となってしまった。

そこで政府は、大正10年4月、軌道法を公布（大正13年1月施行）して、特許については、内務・鉄道（大正9年5月、鉄道院が省に昇格）両大臣の共同管轄とし、運営上の監督は鉄道大臣の専任管轄としたのである。

その後、大都市の発展に伴う都市交通の発達は、必然的に高速度輸送・大量輸送の必要に迫られ、軌道であっても、郊外路線はしだいに専用線をもつようになり、車両の連結数も多くなった。そして、純粹の軌道は、市街地の路面電車のみとなってしまった。

### 関西私鉄の発展

いわゆる畿内は、古くから日本文化の中心として発達した。京都、大阪を2大拠点として、堺、奈良、伏見、少し下っては兵庫（神戸）などの諸都市がそれぞれの特色をもって発達し、これらを結ぶ街道も古くから完成されていた。

これが、軌道網を成立させる基盤となり、この基盤のうえに京都、大阪の商業・金融資本、灘、伏見などの醸造業資本が集中しており、関西という土着性をもった地域社会的意識とが相まって、関西私鉄はおおいに発達した。さらにこれに拍車をかけたのが、京都、奈良、伊勢などに散在する名所旧跡であり、資金調達・収入向上のためにとった積極的な旅客誘致策であった。こうしたさまざまな要因から、関西私鉄がわが国私鉄の先駆者と呼ばれるようになった。

明治38年4月、大都市間を結ぶわが国最初の電気軌道として、阪神電気鉄道が三宮～出入橋間の営業を開始した。同路線については、私設鉄道法により免許申請した場合は、阪神間の国鉄と並行して競争路線となるので免許が困難視された。そこで同社は、内務省管轄の軌道条例による特許を得るために運動して、全長30.6キロメートル中、公道上の路線はわずか4.8キロメートルにすぎなかったにもかかわらず、軌道としての認可を得た。軌間は1.435メートル（4フィート8インチ半）を採用し、80人定員のボギー車を使用するという積極策をとった。駅は、国鉄が大阪～神戸間に3か所であるのに対し、実に34か所も設けられた。これによって国鉄は、大阪から神戸への旅客の半数を、神戸から大阪への旅客の3分の1を失ったといわれる。同社は、開通後も旅客誘致を積極的に行ない、明治38年7月には打出浜に海水浴場を、40年4月には香栢園遊園地を設け、翌41年10月には電燈電力供給業を開始した。さらに明治42年9月には西宮に貸家を建築、44年には北大阪線（野田～天六間）の建設と並行して沿線の住宅地経営に乗出し、大正11年から昭和6年にかけては、甲子園で野球場・住宅地・水道事業の経営を始めた。

阪神急行電鉄（箕面有馬電気軌道）は、明治43年3月、梅田～宝塚間24.9キロメー

ル、石橋～箕面間4キロメートルを開通したが、すでにその前年から、兼業として池田、箕面において99万平方メートルの住宅地を経営して電鉄業を助ける一方、43年7月からは電燈電力供給業の営業も開始し、同年11月からは、箕面動物園を開業した。また、翌44年5月には宝塚新温泉を開業し、大正9年10月からは現在の阪急百貨店の母体となる食堂と雑貨売場を開業した。

南海鉄道の場合は、明治43年10月の天王寺西門前～住吉神社前間の軌道線開業以前から、遊園地・浴場経営を開始し、翌44年11月には難波駅に食堂を開業、さらに大正元年8月には電燈電力供給業も開始した。

京阪電気鉄道は、明治43年4月15日、天満橋～五条間39.1キロメートルの営業を開始したが、すでに開業以前から旅客誘致の計画を進め、電車線開通直後、香里遊園地を開園した。次いで同年10月10日からは、東京の両国で例年人気を集めていた菊人形展を同遊園地内において開催した（大正元年、枚方に移し引続き開園）。しかし同社は、鉄道開通後の業績が芳しくないため、明治45年に遊園地を廃園し、そのあとを住宅地とし、貸付金制度を設けて分譲していった。なおこの間、明治44年からは電燈電力供給業を開始している。

大阪電気軌道（近畿日本鉄道）の場合は、大正3年4月、大阪～奈良間の営業を開始したが、運輸営業に先がけて、大正2年から電燈電力供給事業を開始し、大正13年には土地業も開始した。また、大正15年にあやめ池遊園地、昭和4年に生駒山上遊園地を開設するなど、沿線開発に努めた。

こうした関西私鉄の積極的な兼業進出に比べ、同じ時期における東京付近の私鉄の場合は、必要に迫られてわずかに電燈電力供給業を兼営した程度で、積極的な旅客誘致策はほとんど実施されていなかった。

### 東京の高速鉄道（地下鉄道）

明治39年以来、東京地下鉄道と日本高架電気鉄道の2社から、地下鉄の出願がなされていた。しかし大正2年4月、東京市議会は、市内交通市営の建前に反するという理由で不許可を答申、結局、この出願は鉄道院から却下された。

その後、第1次世界大戦終結前後から、東京の交通問題はしだいに深刻化し、市内高速鉄道の建設が現実の問題となり、私鉄による特許申請が相次いだ。

まず大正6年7月、東京軽便地下鉄道が芝高輪～浅草間ほかの路線を出願した。翌年11月には、当社前身会社の一つである武蔵電気鉄道が渋谷～有楽町間を出願、8年1月には、小田急電鉄の前身会社である東京高速鉄道が、日比谷を起点として、渋谷、新宿、池袋、上野の各駅をつなぐ高架・地下併用の路線を申請した。さらに1か月後には、東京鉄道が

前記3社の路線をすべて包含した大地下鉄網の申請を行なった。

これらの申請に対し、東京市は、市有市営を主張して不許可を答申したものの、工期や市の財政上の問題などがあったため、結局、申請4社はすべて大正9年3月までに免許された。しかし、東京軽便地下鉄道を除く3社は、免許と相前後して深刻化してきた第1次世界大戦後の恐慌の影響を受け、その権利を放棄してしまった。

このなかで、東京軽便地下鉄道は、東京地下鉄道と商号を変更し、大正9年8月、会社設立にこぎつけた。そして昭和2年12月、まず上野～浅草間を開通させ、9年6月に至って、新橋～浅草間を全通させた。

この間、東京市は、前記3社の失効路線を整備し、大正14年5月、5路線82.4キロメートルの高速鉄道網として免許出願し、そのうち4路線が免許された。しかし、東京市の財政難は相変わらずで、工事着手の見通しはつかなかった。

こうした情勢の変化のなかで、昭和9年9月、新たに五島慶太を中心とする東京高速鉄道が設立され、東京市から渋谷～東京間および四谷見附～赤坂見附間ほかの路線を譲受けた。そして、昭和10年10月に工事に着手し、13年11月の青山六丁目～虎ノ門間の開通を皮切りに、順次部分開通し、翌14年1月、渋谷～新橋間を全通させた。

### 乗合自動車業の台頭

わが国に自動車が輸入されたのは、明治30年から33年ごろのことであるが、乗合自動車業という形で旅客輸送を行なったのは、明治36年であった。最初は広島市において営業され、続いて京都市でも具体化されたが、いずれも長続きせず、廃業となった。明治44年には東京市も乗合自動車業の免許申請を行なったが、交通取締り上時期尚早ということで許可されなかった。

大正2年4月、京王電気軌道が乗合自動車業を開業した。これは、同社の電車線笹塚～調布間の開通に伴い、未完成区間の新宿～笹塚間、調布～国分寺間の連絡運輸のために一時的に開業したものであった。したがって、早くも翌3年2月には、調布方面の乗合自動車営業を休止し、4年2月には電車線完成と同時にすべてを廃止した。

東京で本格的に乗合自動車業の営業を開始したのは、板橋乗合が最初であり、大正8年2月、板橋～巣鴨間4.5キロメートルを開業した。続いて同年3月1日に東京市街自動車(通称青バス)が新橋～上野間5.5キロメートルを開業している。このうち東京市街自動車は、漸次その基礎を固めて、社名も東京乗合自動車と改称し、関東大震災までの4年間に市内の乗合自動車業を独占し、東京市電の乗客を侵食するまでに成長した。

こうした乗合自動車業の発展に伴い、大正8年1月、自動車取締令が制定、公布され

た。これにより、乗合自動車業の経営には地方長官の免許が必要となった。

乗合自動車業が急速な発展をみたのは、大正12年9月の関東大震災以降であったが、とくに震災の緊急対策としてとられた自動車・自動車部品・原動機などの輸入税半減措置は、乗合自動車業を発展させる契機となった。

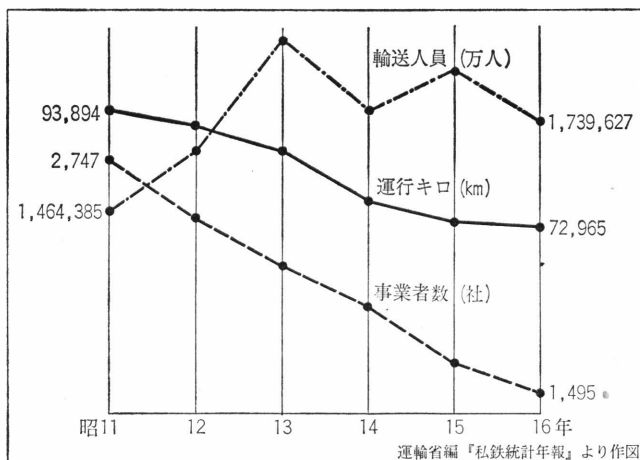
東京市では、震災により市電が大打撃を受けたため、その代行輸送機関として大正13年1月から期限つきで乗合自動車の営業を開始した。当初は巣鴨～東京駅間、中渋谷～東京駅間、淀橋～東京駅間、大塚～永楽町間の4系統であったが、同年2月から神明町～東京駅間、材木町～水天宮間の営業を開始し、3月には20系統、営業キロ148キロメートル、使用車両は800両に達した。この間に電車の復旧も進んだため、乗合自動車業は認可期限である大正13年7月限りで廃止される予定であったが、従業員の存続運動と一般交通情勢から、市議会はその存続を決議し、今日に至っている。

こうして乗合自動車は、都市交通機関としての利用価値が社会的に認識され、その発展にいっそうの拍車がかげられることとなった。その結果、大正12年当時、全国で167であった業者は、昭和4年度には3,511業者、6年度4,276業者、8年度4,311業者と急速に増加していった。しかし、その実態を昭和4年12月現在でみると、3,696企業中2,721企業（74パーセント）が個人営業であり、車両数1台の業者が974業者、2台が1,010業者、3台が541業者で、全体の約70パーセント近くまでが資本金1万円未満の零細業者であった。

なおこの間に、各大都市において地方自治体による乗合自動車業の進出があった。大阪市が昭和2年2月、京都市が3年5月、横浜市が同年11月、名古屋市が5年2月、神戸市が同年9月に相次いで開業している。

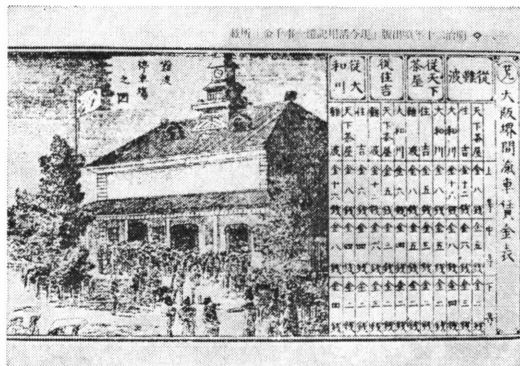
このような乗合自動車業の進出は、短距離輸送を受持つ私鉄にとって重大な脅威であった。ちなみに、昭和5年現在における鉄道省調査によれば、全国地方鉄道・軌道278社

乗合自動車業営業成績の推移

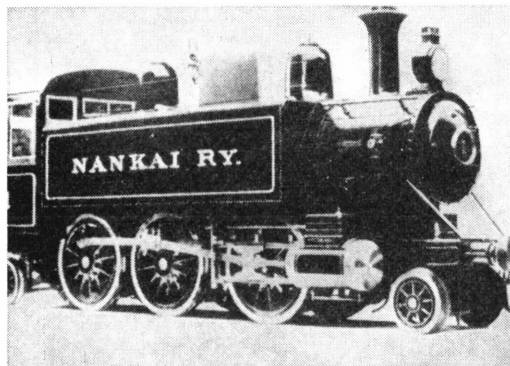


のうち、乗合自動車の進出によって甚大な影響を受けたもの68社（24.5パーセント）、影響のやや大きかったもの99社（36パーセント）に及んでいる。

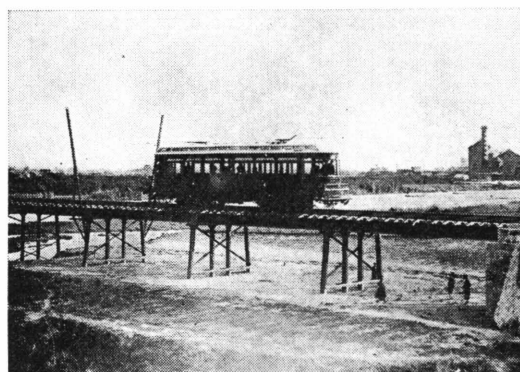
そこで、こうした乗合自動車による侵食を防止するためにとられたのが、私鉄自体による乗合自動車業の経営であり、自社沿線既設業者からの路線買収であった。



開業当初の南海鉄道大阪～堺間運賃表



南海鉄道開業時の蒸気機関車



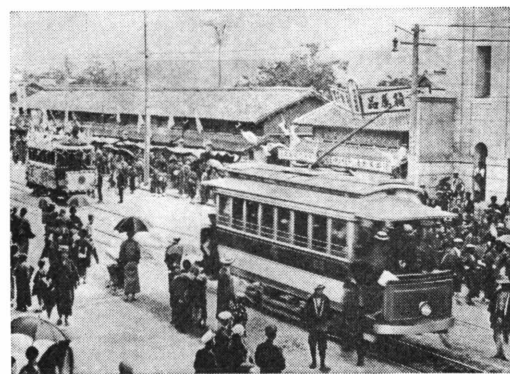
箕面有馬電気軌道開業当時の車両(三国付近)



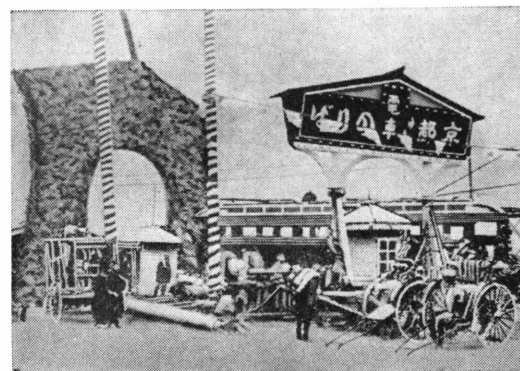
箕面有馬電気軌道開業当日の梅田駅



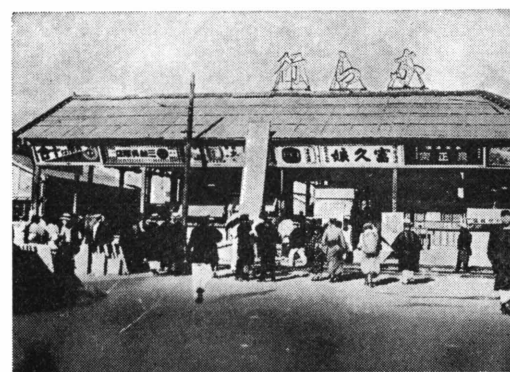
名古屋駅前を走る名古屋電気鉄道電車



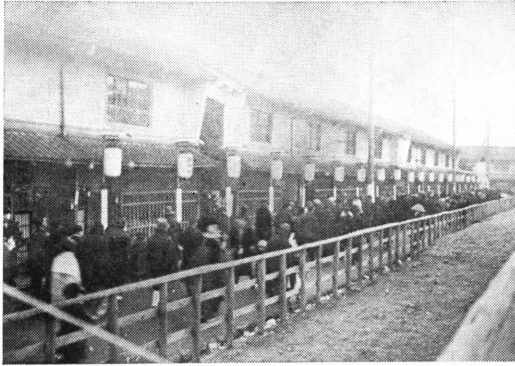
名古屋電気鉄道熱田線を走る電車



創業時の京阪電気鉄道天満駅



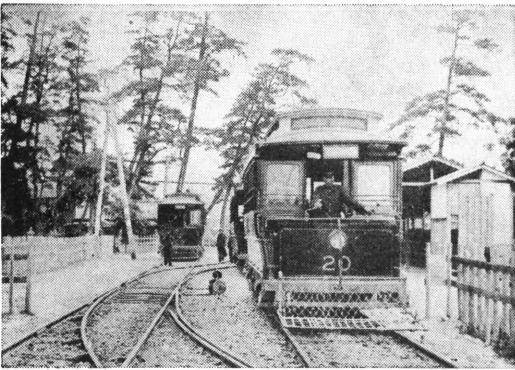
大阪電気軌道開業当時の上本町駅



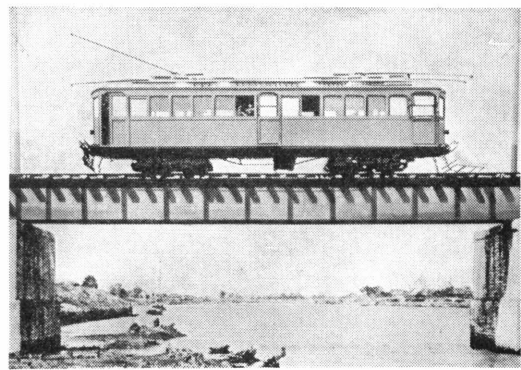
阪神電気鉄道の西宮における最初の貸家経営



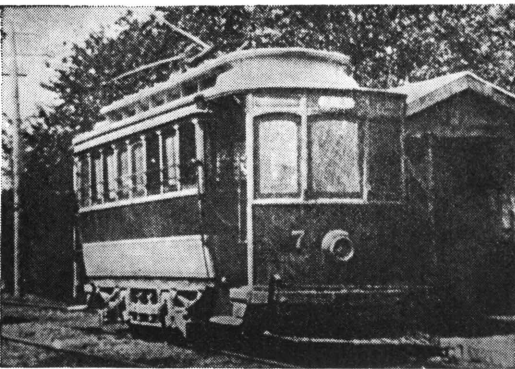
開業当時の阪神電気鉄道神戸（三宮）停留所



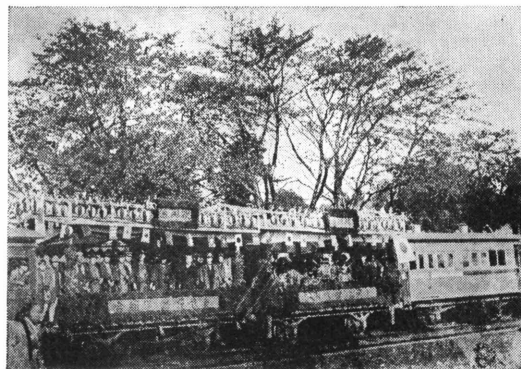
福博電気軌道開業当時の電車



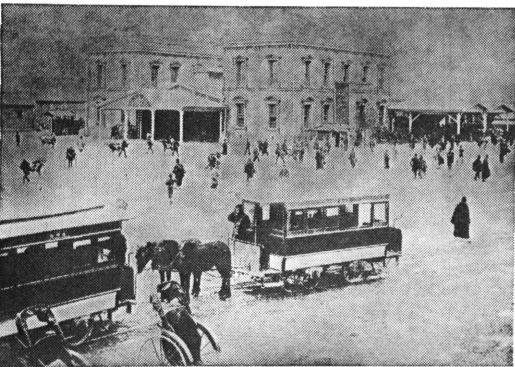
中川橋梁上を走る京成電気軌道1号車



開業当初の京王電気軌道電車



東武鉄道北千住～久喜間開業当日のにぎわい



新橋駅前を走る東京馬車鉄道



泥よけのついた東京乗合自動車（青バス）

## 2 発展期の私鉄

### 1) 私鉄の好況

#### 軽便鉄道への移行

幹線国有化後の私鉄は、地方的交通機関としての性格をもつもののみとなったにもかかわらず、これらを規制する法律は、主として幹線的私鉄を規制する私設鉄道法であった。したがって、地方的私鉄にとっては、建設規格その他の規制が厳格にすぎるものであった。そのため政府は、地方的性格をもつ私鉄の起業を促進する意味から、明治43年4月、私設鉄道法と並行して軽便鉄道法を公布し、同年8月から施行した。

軽便鉄道法は、全部で8か条の簡単なもので、第5条以下は私設鉄道法、鉄道営業法などの準用規程であった。その要旨は、①経営主体は株式会社であることを必要としない、②仮免許・本免許の2段階手続きがない、③軌間・勾配などの規則が厳重でない、④線路・車両・停車場などが簡易である、⑤運賃の最高制限がない、などであって、私設鉄道法に比べて、大幅に制限が緩和された。

政府は、さらに私設鉄道奨励のため、明治44年3月、軽便鉄道補助法を公布し、翌45年1月施行した。その要旨は、軽便鉄道の益金が建設費に対して5パーセント未満のときは、開業の日から5年間（大正3年に10年間と改正）は、政府がその不足分を補助するというものであった。

この補助法と当時の低金利・保護関税による好景気に刺激されて、鉄道建設は急速に進展していった。明治43年8月の軽便鉄道法施行後、翌年3月末までに軽便鉄道として免許されたものは23社、私設鉄道から変更指定されたものは17社、軌道から変更指定されたものの1社、鉄道仮免許状下付の段階で変更指定されたものは9社、合計50社に及んだ。さらに大正7年においては、軽便鉄道法による免許鉄道総数228社（そのうち開業鉄道136社）、延べ3,700キロメートルと急激に増加した。軽便鉄道補助金は、大正元年度から7年間で294社、374万円にのぼった。さらにその後も、従来の私設鉄道法に基づく鉄道から軽便鉄道に変更指定されるものが続出し、大正7年6月には、ついに私設鉄道法による鉄道はまったく姿を消してしまった。

#### 地方鉄道法の公布

上記のように、私設鉄道法によるすべての鉄道が軽便鉄道となったため、私設鉄道法は

有名無実の存在となった。一方、軽便鉄道法はあまりにも簡略であったために、軽便鉄道が無秩序に乱立経営される弊害が生じた。

ここにおいて政府は、私設鉄道法、軽便鉄道法の両法を廃止し、新たに大正8年4月、地方鉄道法を公布し、同年8月施行した。当時の鉄道院監督局長は佐竹三吾（のちに法制局長官）、総務課長が五島慶太であった。

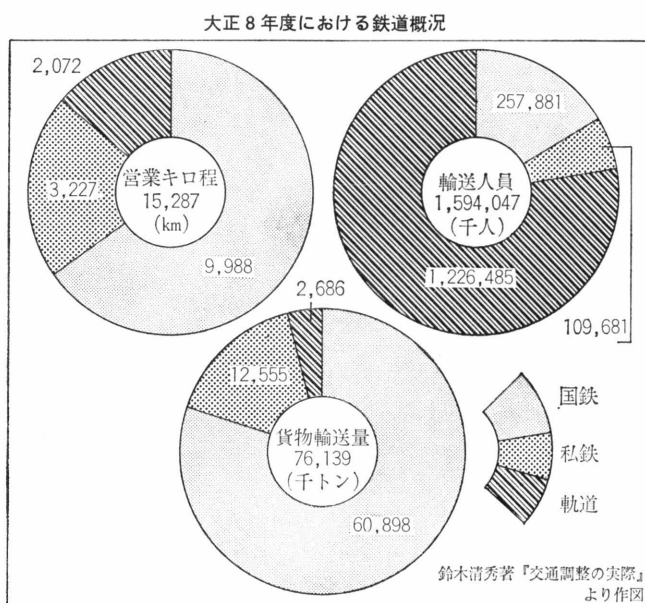
地方鉄道法の要旨は、次のようなものであった。

- ① 動力は、機械力にかぎる。
- ② 軌間は、3フィート6インチ（1.067メートル）を原則とし、特例として4フィート8インチ半（1.435メートル）、2フィート6インチ（0.762メートル）を認める。
- ③ 株式の払込みは、額面の10分の1から認める。
- ④ 鉄道およびその付属物は、鉄道抵当法によらなければ担保とすることはできない。
- ⑤ 必要などときには国の買収に応ずる。
- ⑥ 国有鉄道が地方鉄道に並行接近して敷設された場合は、そのために生じた地方鉄道の損失を補償する。

大正8年度において、この法律の適用を受けた鉄道は、開業していたもの140社、営業キロ程約3,227キロメートル、未開業社は127社、約2,900キロメートルであった。

軽便鉄道法の廃止と同時に、軽便鉄道補助法は地方鉄道補助法と改められ、同法施行の際に軽便鉄道補助法によって補助を受けていた鉄道は、自動的に地方鉄道補助法により補助を受けているものとみなされた。

なお、この地方鉄道補助法は、その後数回改正され、太平洋戦争の終結時まで続いた。



### 鉄道省の誕生

大正9年5月、鉄道院が昇格して鉄道省が設けられ、元田肇が初代鉄道大臣に就任した。

同省には、大臣官房および監督、運輸、建設、工務、工作、經理の6局が置かれ、東京、名古屋、神戸、門司、仙台、札幌の6鉄道局が設置された。私鉄の管理は、鉄道院時代と同様に、監督局が当たった。



相次ぐ路線の開通

大正3年7月に起こった第1次世界大戦は、わが国経済に異常なまでの活況をもたらした。しかし、この好況も大戦の終結とともに終止符が打たれ、大正9年3月の株式暴落に始まる戦後の大恐慌によって深刻な不況となった。こうしたなかで、鉄道事業は好況を持続していた。そしてさらに、大正12年9月1日に発生した関東大震災が、関東地方の各私鉄の発展をおおいに助長した。

ちなみに、大正9年から大正15年までの7年間における新路線の開業キロ程は、国鉄が2,353キロメートル（1年平均337キロメートル）、地方鉄道が2,700キロメートル（1年平均385キロメートル）、軌道800キロメートル（1年平均114キロメートル）であった。

このような私鉄好況の理由としては、①地方鉄道補助法により経営が一応保証されており、資金集めが容易であったこと、②鉄道建設が政党政治と結びつき、利権としての鉄道路線が党勢拡張の手段として利用

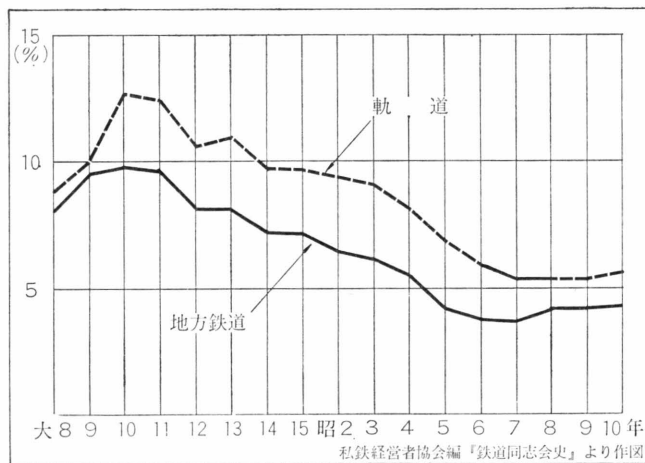
されたこと、などが考えられる。現在の私鉄、とくに大都市近郊の大手私鉄は、この時期に基礎路線を完成したものが多し。当社の母体となった目黒蒲田電鉄、東京横浜電鉄および池上電気鉄道の各線も、この時期に開通している。

以上のように、大正末期から昭和の初期にかけて、大都市周辺における私鉄はめざましい発展を遂げたが、大正15年から昭和7年までがことに著しく、この期間の鉄道開業キロ程は2,462キロメートルにのぼっている。昭和43年11月現在の地方鉄道が5,343.6キロメートル、軌道が1,107.3キロメートルであるから、ほぼその38パーセントがこの間に開業したわけである。とりわけ、関西私鉄に比べ

昭和3年度における3都市私鉄の比較



私鉄の収益率の推移（建設費に対する益金の比率）



て立遅れていた東京近郊の私鉄は、前記のように、関東大震災を契機として飛躍的に発展し、関西私鉄の域に迫った。

ところで、開業路線の増加とともに、とくに大都市付近では鉄道路線の密度がしだいに濃くなり、2都市間の交通を独占するために、互いに競争しなければならなくなった。その競争相手は、ときには国鉄であり、ときには私鉄であった。また、すでに述べたように新しく登場した乗合自動車も強力な競争相手であった。ことに関西においては、それぞれ大阪、神戸、京都の3都市を拠点としていたため、各都市を結ぶ交通網相互の競争が、都市の発展とともに激しくなっていた。

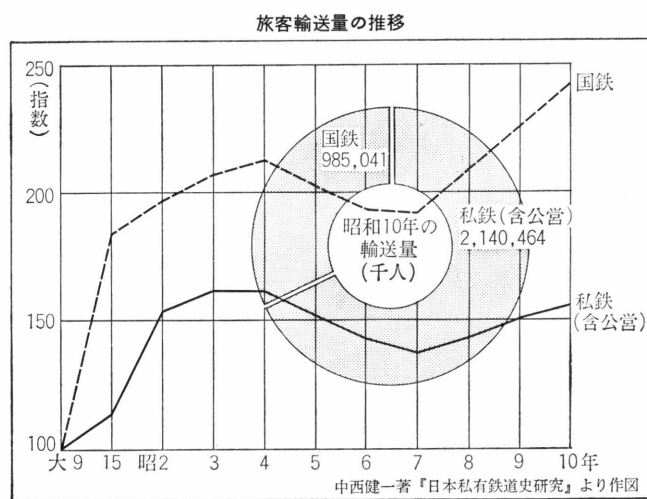
競争はあらゆる面において行なわれたが、なかでもスピードアップのための技術改良競争と、輸送サービス向上のための設備改善については、各私鉄とも力を注いだので、この間における関西私鉄の発展はめざましいものがあった。

一方、この時期には、東京付近の私鉄では、電化がおおいに促進された。まず、大正11年11月に武蔵野鉄道池袋～所沢間が、続いて14年12月に所沢～飯能間が、次いで昭和2年10月に東武鉄道浅草～伊勢崎間が、4年12月に池袋～寄居間が、蒸気機関車から電車で切替えられた。

## 2) 私鉄の不況とその対策

### 昭和7年が不況のピーク

大正9年来の大恐慌にもかかわらず、発展を続けてきた私鉄ではあったが、昭和4年10月からの世界的な不況の前には、私鉄もその影響は受けざるを得なかった。そのうえ、自動車運輸業が関東大震災以後急速に発達し、全国的には乗合自動車が、大都市ではタクシ



ーまでが鉄道・軌道の営業圏を侵食したので、私鉄の営業成績は徐々に不振の傾向をたどった。ちなみに、私鉄の旅客輸送量は、昭和3年の22億3,828万人をピークに、翌4年には早くも減少を示し、以後漸減の一途をたどり、昭和7年には最低を記録している。

こうして、建設利息の負担も重荷となり、苦境に追込まれる私鉄

私鉄における株式配当状況

年 度	10%以上	6%以上	6%未満	有 配 計	無 配	建設利息	計
昭和 7年	6社	15社	57社	78社(30)%	189社(69)%	3社(1)%	270
11年	8	37	66	111 (43)	143 (56)	2 (1)	256
13年	9	40	65	114 (46)	133 (54)	—	247
15年	9	57	73	139 (61)	90 (39)	—	229
22年	1	5	35	41 (32)	90 (68)	—	131
23年	7	30	10	47 (33)	93 (67)	—	140

(中西健一著『日本私有鉄道史研究』より)

が続出した。昭和初頭の収益率の推移をみても、地方鉄道の場合は、昭和7年に収益率が最低に落込んでいる。好況時の大正10年と比べると、ほぼ3分の1であった。軌道の場合も、年とともに低下している。

私鉄不況の程度を示す具体例として、次の5項目をあげることができる。

- ① 大正15年～昭和10年までの事業譲渡件数は、地方鉄道54件、軌道30件で合計84件、同じく合併件数は、地方鉄道29件、軌道17件、合計46件であった。
- ② 大正15年～昭和9年の休廃業は、135社にのぼっている。
- ③ 株式配当状況は、昭和7年を不況のピークとして徐々に好転したが、太平洋戦争による打撃でふたたび業績が低下した。
- ④ 日本興業銀行は、昭和6、7年ごろ、融資先である私鉄の経営不振に対し、役員を送って経営を管理した。相模鉄道、伊那電気鉄道、三河鉄道および静岡鉄道がこの例である。
- ⑤ 不況を反映して、政府補助金の支出も増加し、昭和7、8年には、全私鉄の40パーセント余が補助金支給の対象となった。また、昭和8年においては、その補助金を加算してもなお欠損の会社が63社もあった。

### 各種の不況対策

このような不況に直面した私鉄各社は、苦境を打開するために企業合同、委任経営、兼業による多角経営を進める一方、乗合自動車業への進出を通じて営業圏の拡大を図った。

私鉄の不況打開策は、次のとおりである。

#### 〔兼業の経営〕

昭和6年4月公布、8年10月施行の自動車交通事業法によって、乗合自動車業の整理統合が進んだ。とくに私鉄と競争関係にある乗合自動車業は、つとめて当該私鉄に統合または優先免許するように行政指導が行なわれたので、私鉄の乗合自動車業は急速に発展していった。したがって、この法律は、ある面では乗合自動車攻勢から私鉄業界を防御するた

めのものであったということができる。

また私鉄各社は、乗合自動車業のほか、不動産業・百貨店業などの兼業を積極的に開発した。兼業の経営は関西の私鉄を範とするが、関東の私鉄においてもその開発に力が注がれた。昭和11年～13年における東京近郊私鉄の兼業状況は、下図のとおりである。なお、昭和9年度において10パーセント以上の配当を実施していた会社は、西大寺軌道、四国水力電気、日本硫黄、目黒蒲田電鉄、王子電気軌道、南海鉄道、阪神急行電鉄の7社のみであった。また、王子電気軌道のように、電燈電力供給業の収入によって維持されている会社も多かった。

電燈電力供給業は、私鉄の兼業中最も古いものであり、採算上も有利であったが、これにのみ安住していた私鉄は、戦時下の配電統制によって同事業を出資することとなり、その後の経営に大打撃を受けてしまった。

〔都心部への乗入れ〕

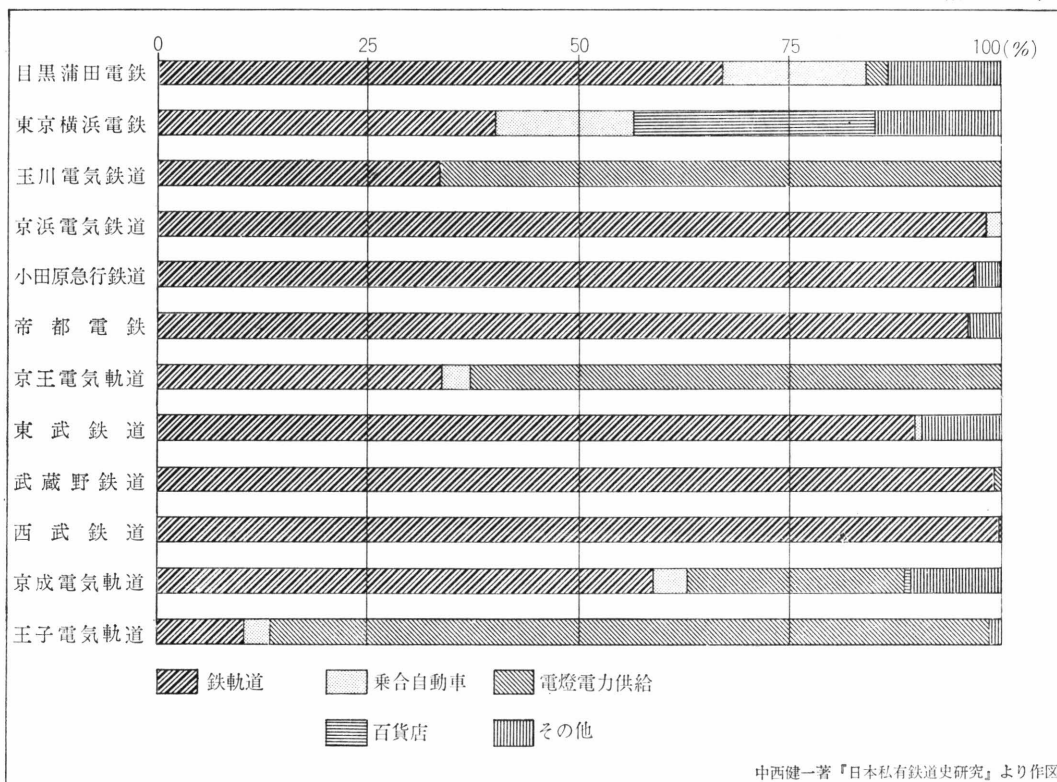
大都市周辺の大手私鉄は、人口の都市集中を背景として、次のように積極的に都市中心部へ乗入れて運輸収入の増加を図った。

昭和6年3月 京阪電気鉄道 西院～京阪京都間 (1.4キロメートル)

昭和6年5月 東武鉄道 浅草雷門～業平橋間 (1.1キロメートル)

東京近郊私鉄の兼業益金比率

(昭和11～13年)



中西健一著『日本私有鉄道史研究』より作図

昭和6年12月 京浜電気鉄道 横浜～日ノ出町間 (2.7キロメートル)  
 昭和7年3月 東京横浜電鉄 高島町～桜木町間 (1.3キロメートル)  
 昭和8年12月 京成電気軌道 上野公園～日暮里間 (2.1キロメートル)  
 昭和8年12月 神中鉄道 横浜～平沼橋間 (0.9キロメートル)

このほか、東武鉄道、京成電気軌道、帝都電鉄が路線を延長した。なかでも、帝都電鉄は渋谷～吉祥寺間 (12.8キロメートル) を昭和9年4月に全通させた。また、大阪電気軌道は、姉妹会社である参宮急行電鉄が昭和6年3月に宇治山田まで乗入れたことにより、大阪～宇治山田間を全通させ、さらに子会社の関西急行電鉄が、昭和13年6月に桑名～名古屋間23.7キロメートルを開通したことにより、大阪～名古屋間を結ぶこととなった。阪神電気鉄道の都心部乗入れも、当時としては画期的なもので、昭和11年3月、三宮～元町間を地下で0.9キロメートル延長し、14年3月には、梅田～曽根崎間0.3キロメートルを同じく地下で延長した。

以上の新線は、すべて既成の路線を培養するのに非常に有利なものであった。

こうして、大都市付近の大手私鉄と地方の中小私鉄の格差は、しだいに開いていったのである。したがって、不況の影響をこうむったのは地方の中小私鉄のみで、大手私鉄の場合は、逆にこうした不況時に路線を延長し、兼業を拡張して現在の基礎を固めた、ともいうことができる。

#### 〔ガソリンカーの使用〕

電車より30パーセントもコストの安いガソリンカーの投入により、輸送力を増強して、自動車に対抗しようとした。

#### 〔運賃割引〕

許された範囲内において、運賃の競争的割引が行なわれた。

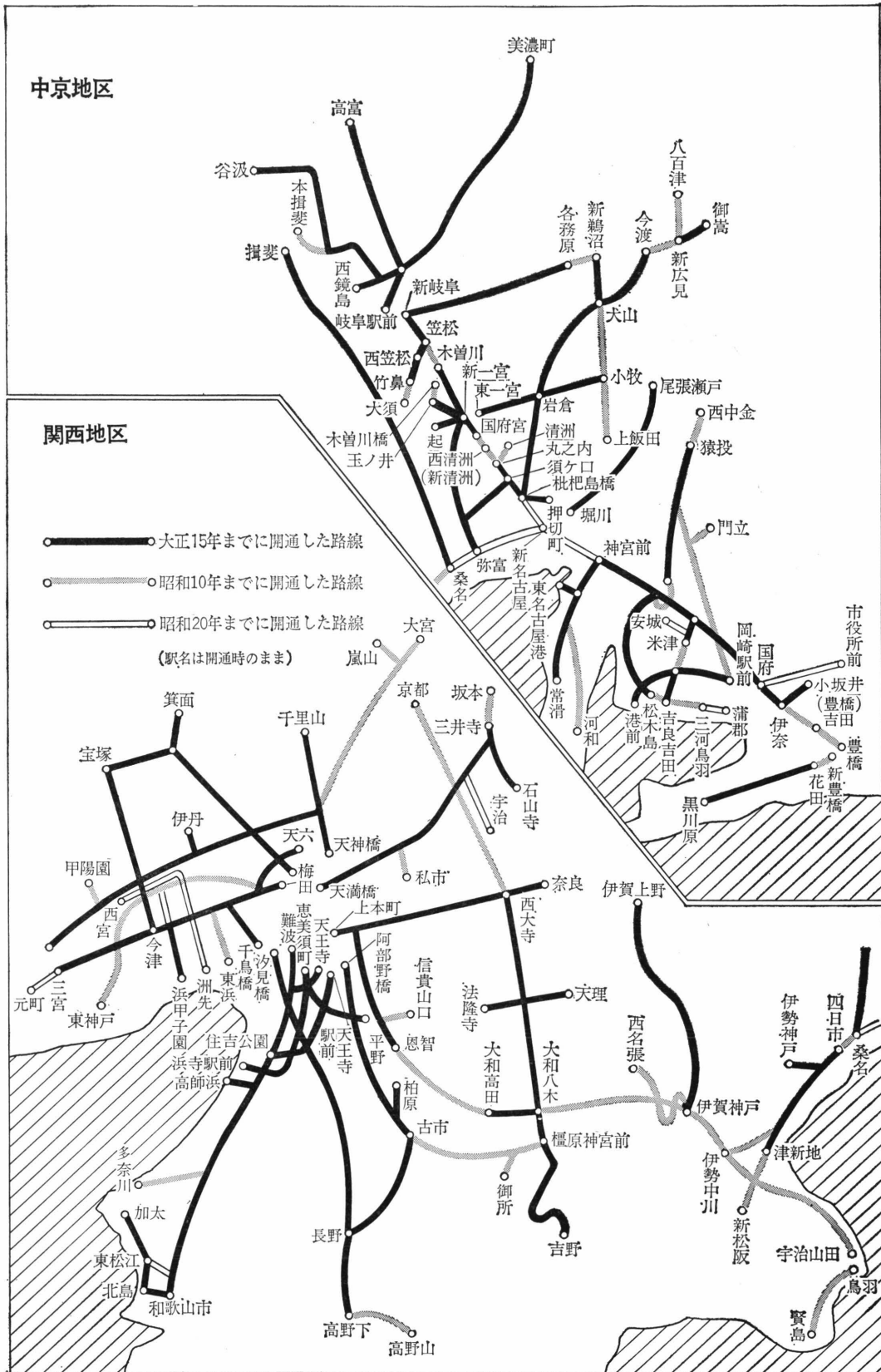
#### 〔その他〕

国鉄線への乗入れ、私鉄間の相互連絡、路線の延長、低金利への切替え、税の軽減申請などが行なわれた。

こうした私鉄の不況打開策と並行して、政府でもさまざまな私鉄救済策を講じた。まず私鉄救済の意味あいから、私鉄の買収が実施され、昭和8年から昭和10年の間に11社を数えた。また、地方鉄道補助法は昭和6年が一応の期限であったが、さらに5年間延長され、私鉄の助成が強化された。昭和12年に至っても、なお半数以上の私鉄が無配会社であったので、同年3月、新補助法を公布し、12年以降も補助金を受けられるような政策がとられた。



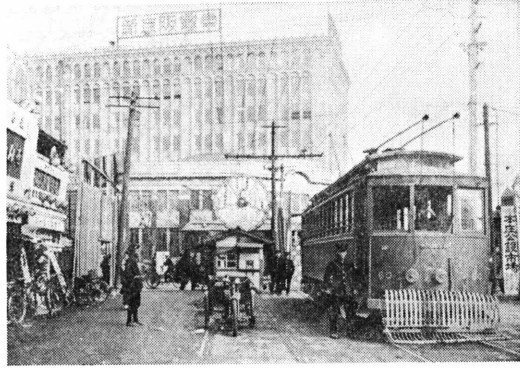
私鉄路線の発展図(2)



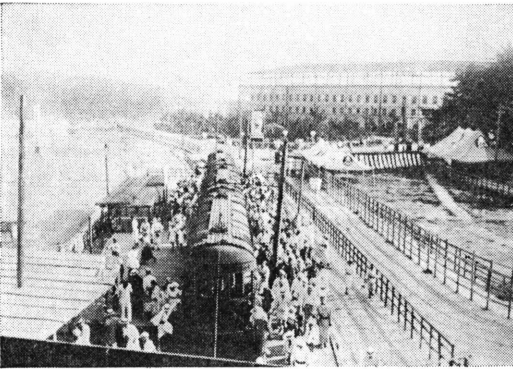
序章 わが国私鉄のあゆみ



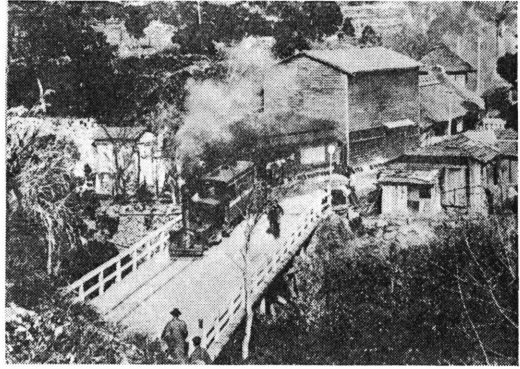
大阪電気軌道の大軌ビルヂング



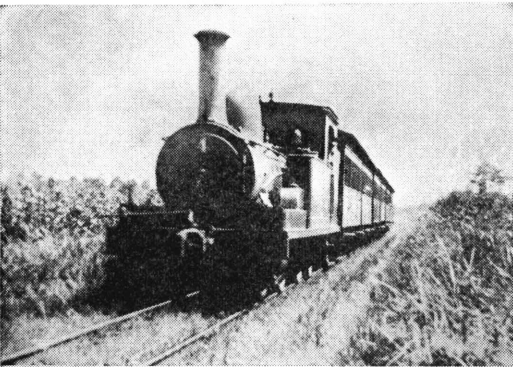
阪神電気鉄道北大阪線天六停留所



開業当初の阪神電気鉄道甲子園線甲子園停留所



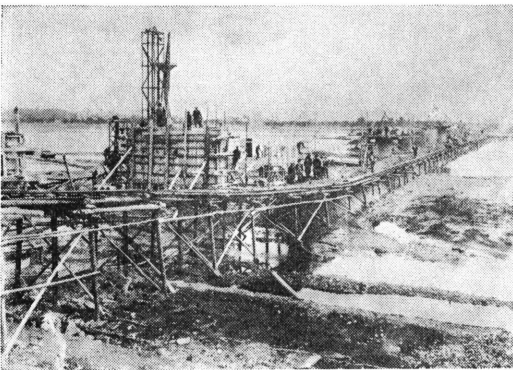
伊豆山愛染橋を渡る熱海軽便鉄道列車



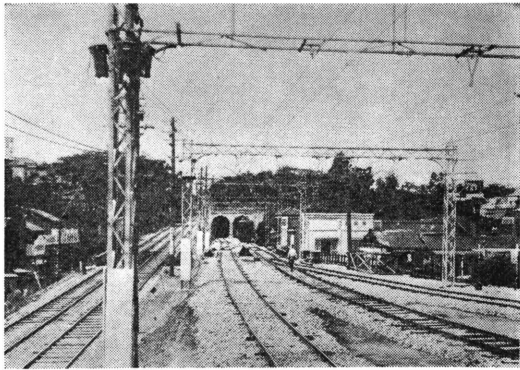
国分寺～小川間を走る西武鉄道蒸気車



京浜電気鉄道電車（ハッ山分岐点）



構築中の小田原急行鉄道多摩川鉄橋



帝都線開通直後の渋谷駅付近（神泉方面を望む）



### 3 戦時下の私鉄

#### 1) 陸上交通事業の調整

##### 調整法の公布と委員会の答申

昭和13年4月、陸上交通事業調整法が公布された。この法律の趣旨は、①事業間の競争による国家的不経済を除くこと、②公衆の便益を増進するとともに、事業の健全な発達に資すること、の2点にあった。

昭和13年8月、具体的施策立案決定の際の諮問機関として、交通事業調整委員会が設けられた。そして、会長には総理大臣、副会長には内務・鉄道両大臣をあて、委員には官吏・議員・学識経験者などを委嘱し、総員35人で構成されたが、実際には、このほかに地域別の臨時委員若干名が加えられた。

交通事業調整委員会は、昭和13年9月の第1回総会で、交通調整を実施する区域として①東京市およびその周辺、②大阪市およびその周辺、③富山県、④香川県、⑤福岡県の5地域をあげた。

次いで同年11月の第2回総会では、特別委員会が設けられた。この特別委員会は19人で構成され、委員には、東京地方特別委員として東京府知事、警視総監、東京市助役、東京市電気局長のほか、東京横浜電鉄・目黒蒲田電鉄および東京高速鉄道代表者として五島慶太が、東京地下鉄道・京成電気軌道両社の代表としてそれぞれ早川徳次、後藤国彦が任命された。特別委員会は、約2か年を費やして審議を重ね、ようやく昭和15年12月の第3回交通事業調整委員会総会において調整案を決定し、同月27日に答申した。

この交通事業調整委員会の答申に基づいて、東京市をはじめ各地区で陸上交通事業の調整が進められた。

##### 東京市およびその付近

- ① 地下鉄道は、帝都高速度交通営団が統合した。同営団は、昭和16年7月、帝都高速度交通営団法により資本金6,000万円で設立された特殊企業体で、同年9月1日、東京地下鉄道（開業線8キロメートル、計画線7.2キロメートル）、東京高速鉄道（開業線6.3キロメートル、計画線10.6キロメートル）、京浜地下鉄道（計画線5.1キロメートル）、東京市（計画線約50キロメートル）の各路線を引継いだ。
- ② 旧市内の軌道および乗合自動車業は東京市に譲渡されることとなり、昭和17年2

月、引継ぎを完了した。旧市内というのは、山手線品川、新宿、池袋、赤羽以東、荒川放水路以西の地域をさす。譲渡した各社は、次のとおりである。

東京地下鉄道 軌道業(城東線)・乗合自動車業・遊覧自動車業  
大東京遊覧自動車 遊覧自動車業  
東京環状乗合自動車 乗合自動車業  
王子電気軌道 軌道業・乗合自動車業  
城東乗合自動車 乗合自動車業・遊覧自動車業  
東京横浜電鉄 乗合自動車業  
京王電気軌道 乗合自動車業  
葛飾乗合自動車 乗合自動車業

なお、西武鉄道の軌道線(淀橋～荻窪間)は、東京市が管理することとなった。また、東京横浜電鉄天現寺線・中目黒線(両線とも軌道)は、すでに東京市に経営を委託していたので、この時点では調整の対象から除外された。なお東京市は、昭和18年7月、東京都となった。

③ 郊外私鉄を4ブロックに分け、それぞれの地区において事業の合同、その他適当な方法をとることとなった。

i) 中央線以南の地域

中央線以南の地域における交通事業は、4ブロック中で最も発達し、事業者数も多数にのびた。このなかで、昭和17年5月、東京横浜電鉄は京浜電気鉄道、小田急電鉄を合併し、東京急行電鉄と商号を変更した。さらに昭和19年5月、当社は京王電気軌道も合併し、軌道業・乗合自動車業を引継いだ。また、翌20年6月には、相模鉄道の経営管理を受託した。

なお、この地域には、このほかに鶴見臨港鉄道、南武鉄道、西武鉄道多摩川線、そして川崎鶴見臨港バスがあったが、鶴見臨港鉄道は昭和18年7月、南武鉄道は翌19年4月に政府に買収され、また、西武鉄道多摩川線と川崎鶴見臨港バスは調整から除外された。

ii) 中央線・東北線間の地域

この地域における私鉄は、東武鉄道(東上線)、武蔵野鉄道および西武鉄道であった。このうち、昭和20年9月、武蔵野鉄道と西武鉄道の合併が自主的に成立し、商号を西武農業鉄道と改称した。同社は、翌21年11月、商号を西武鉄道と改めた。

iii) 東北線・常磐線間の地域

この地域は、ほとんど東武鉄道が独占していた。ただ、大宮～柏間および柏～船

橋間の路線をもつ総武鉄道があったので、両社協議し、昭和19年3月、東武鉄道が総武鉄道を合併した。この総武鉄道の柏～船橋間は、次に述べる常磐線から東南の地域に属していたが、大宮～柏間と一体となって運営されていたので、区域に従っての分割はしなかった。

なお、東武鉄道は、東武自動車および花畑乗合自動車をも合併した。

#### iv) 常磐線から東南の地域

この地域における交通機関は、そのほとんどが京成電気軌道の経営下にあった。そこで、葛飾乗合自動車が旧市内路線を東京市に譲渡した残りの路線と、千葉市街自動車路線を同社が引継いだ以外は、他の地域のような大手私鉄間の調整はみられなかった。

なお、京成電気軌道は、昭和20年2月、軌間1.372メートルのまま従来の軌道から地方鉄道に変更し、同年6月、京成電鉄と商号を改めた。

### 大阪市およびその付近

昭和11年における大阪市およびその付近の陸上交通機関は、地方鉄道・軌道が11社、乗合自動車業9社であった。このうち、大阪市内線としては、大阪市の経営する市電・市バスおよび地下鉄道のほかに、大阪乗合自動車のいわゆる青バスと各私鉄市内線およびそれらの経営による乗合自動車路線があった。また、市の郊外交通機関としては、阪神間に阪神電気鉄道（本線および国道線）、阪神急行電鉄、阪神国道自動車、阪神乗合自動車があり、京阪間には、京阪電気鉄道があった。さらに奈良方面には大阪電気軌道、大阪鉄道が、大阪～和歌山間には、南海鉄道、阪和電気鉄道、阪堺電鉄があり、互いにしのぎをけずっていた。したがって、この大阪地区が、わが国において最も調整を必要とする地区であったわけである。

結果として、大阪市およびその付近の交通調整は、次のように行なわれた。

#### ① 大阪市電と大阪乗合自動車

大阪市電と大阪乗合自動車は、大正13年7月の大阪乗合自動車の開業以来、互いに競争し、新規路線の獲得、運賃の不当割引などが問題となり、その解決が多年の懸案になっていた。陸上交通事業調整法公布以後は、政府が全国的に交通調整を推進することとなり、大阪市も、市内の軌道・乗合自動車・地下鉄道を総合的に運営し、調整の目的を達成するために大阪乗合自動車と折衝し、昭和14年11月、大阪市は同社を買収、翌15年6月、同社路線を市に統合した。その後昭和19年3月、大阪市は、市電と接続しているにもかかわらず、連絡輸送に欠ける場所があった阪堺電鉄を買収した。

② 南海鉄道は阪和電気鉄道を合併

大阪～和歌山間において競争的立場にあった南海鉄道、阪和電気鉄道の両社は、運賃割引、必要以上の急行電車の運転および乗合自動車業による相手勢力圏への侵入など、激しい競争を行っていた。そこで鉄道省では、東京地区での具体的な調整方策の進展とにらみ合わせて、両社に合併を勧奨した。これにより昭和15年12月、両社は合併し、南海鉄道が存続会社となったが、旧阪和電気鉄道路線（南海鉄道に合併後は南海山手線）は昭和19年5月、政府に買収された。また、南海鉄道は、昭和17年2月、加太電気鉄道をも合併した。

③ 関西急行鉄道と大阪鉄道の合併

大阪から大和平野にかけての交通機関は、大阪電気軌道が中心で、大阪鉄道がこれを追う立場にあった。ところが昭和4年3月、大阪鉄道が奈良県に進出して、吉野鉄道と相互直通運転を開始したため、吉野への鉄道敷設を企画していた大阪電気軌道と対立するようになった。結局、大阪電気軌道は、吉野延長線免許の条件に吉野鉄道合併をつけられたのを契機として、同地方の調整を図ることとした。

大阪電気軌道は、まず昭和4年8月に吉野鉄道を合併し、18年2月にはかねてから資本関係をもっていた大阪鉄道を合併した。この間、大阪電気軌道は昭和16年3月、参宮急行電鉄を合併し、商号を関西急行電鉄と変更した。

④ 近畿日本鉄道の成立

阪和電気鉄道を合併した南海鉄道は、昭和19年5月の南海山手線国有化により経営上大打撃を受けた。折から戦争の激化に伴い、政府は統制をより強化するため、さらに企業合同を勧奨してきた。そこで昭和19年6月、関西急行鉄道と南海鉄道はともに解散し、新たに近畿日本鉄道が設立された。これにより、近畿日本鉄道は資本金2億3,147万円、営業キロ636.7キロメートルという、わが国最大の私鉄となった。

⑤ 京阪神急行電鉄の成立

大阪～神戸間は、国鉄をはさんで阪神急行電鉄と阪神電気鉄道とが並行し、両社の競争は最も激しいものであった。そこで当初は、この両社間の調整が必要と思われたが、阪神電気鉄道が海岸寄りの工業地帯の開発を、阪神急行電鉄が山手側の開発ないし京都方面への発展をそれぞれ分担すべきことの意義が認められ、両社の合併は行なわれなかった。しかし、京都、大阪、神戸を結ぶ交通機関は、関西地区における最も重要な動脈線であり、一元的に運営すべきであるという観点から、また当局の強い要請もあったため、昭和18年10月、阪神急行電鉄は京阪電気鉄道を合併し、商号を京阪神急行電鉄と変更した。

その他の地方

富山県では、昭和20年10月までに黒部鉄道、富山合同自動車など11社が富山地方鉄道に統合された。香川県では、昭和18年10月、琴平電気鉄道、高松電気鉄道、讃岐電気鉄道の3社が合同して高松琴平電気鉄道を設立し、同社に事業を譲渡した。また福岡県では、昭和17年9月、九州電気軌道を主体として博多湾鉄道、筑前参宮鉄道、九州鉄道、福博電車の5社が合併し、西日本鉄道が誕生した。

さらに、交通事業調整委員会が指定した地域以外においても、必要に応じて調整が実施された。まず愛知県では、名古屋鉄道が昭和14年9月には瀬戸電気鉄道を、16年9月には三河鉄道を合併してわが国有数の私鉄となった。三重県では、関西急行鉄道系の神都交通が主体となって6社を吸収し三重交通が誕生した。

そのほか、福井県においては、昭和20年8月、県下私鉄の合併により福井鉄道が誕生、石川県では昭和21年2月までに北陸鉄道による統一が行なわれ、大分県においても、昭和20年4月、別府大分鉄道（大分交通）の誕生で統合が完了した。

このような各地区の交通事業調整により、昭和10年から20年までの10年間で、地方鉄道・軌道の合併は105件、事業の譲渡は66件に達した。したがって、事業会社の数も減少し、地方鉄道の場合は257社から145社に、軌道は128社から65社に減少した。

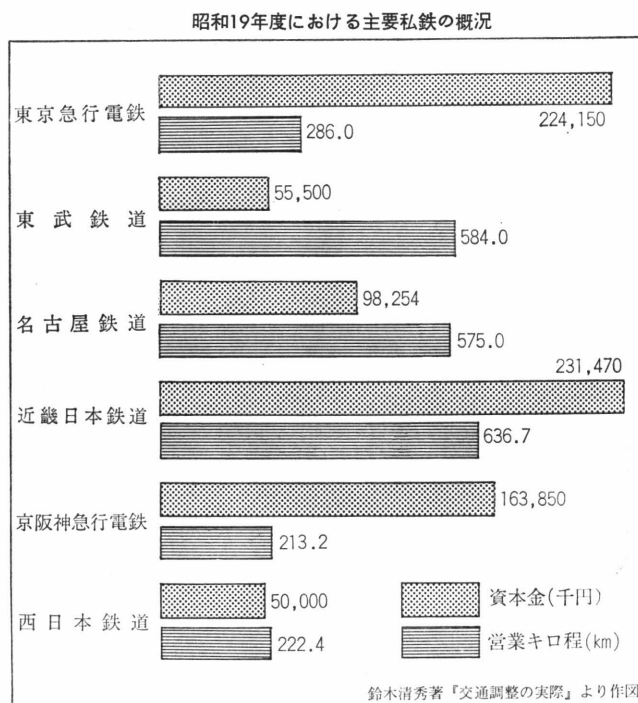
乗合自動車業の統合については、東京都内と富山県において陸上交通事業調整法に基づいて統合が行なわれたが、その他の地域においては、昭和17年8月の鉄道省監督局長の依命通牒に基づいて統合が実施された。

なお、昭和19年度における主要私鉄の概況は図のとおりである。

2) 陸運統制の強化

運輸通信省の発足

昭和17年10月、陸運非常体制がしかれたが、その内容は、軍需物資・生活必需物資・軍需産業原料・石炭などの計画輸送と、船舶によ



る海上輸送を陸上輸送に切替えようというものであった。こうしたなかで陸上輸送においては、ガソリン消費規制などにより自動車から鉄道へと大きな比重転換が行なわれねばならなかった。そのため政府は、港湾・倉庫・気象観測などを含む運輸行政の海陸一元化の必要から、昭和18年11月、鉄道省と逓信省を統合して運輸通信省を新設した。初代の運輸通信大臣には八田嘉明が就任した。

### 陸運統制令と鉄道軌道統制会

先に政府は、平時立法である陸上交通事業調整法により、主として旅客運送業を対象とした統合を行なったが、さらに統制を強化する必要から、昭和15年2月、陸運統制令を公布、施行した。この法律は、当初は、「貨物の輸送統制については、鉄道大臣が陸上運送業者に対して命令し協力を求めることができる」というものであったが、戦局の進展に伴い、昭和16年11月、大要次の要旨のような統制令に改正された。

- ① 国有鉄道・地方鉄道の運送について運送の順位を定め、不要不急の運送を拒絶し、重点輸送の実をあげる。
- ② 地方鉄道・軌道・自動車業を政府が管理運営し、場合によっては、これを収用して国営とすることができる。
- ③ 設備資材の活用のため、譲渡・貸渡を命令することができる。
- ④ 資材の状況により、設備の新設・拡張・改良を制限することができる。
- ⑤ 旅客運送業を行なう地方鉄道・軌道に対して、貨物運送を命令することができる。
- ⑥ 能率向上のため、事業の委託・譲渡・合併を命令することができる。
- ⑦ 不要不急の事業は、休止または廃止させて資材の転用を図る。

こうして、地方鉄道・軌道・自動車の各運送事業は、戦時統制下に置かれることとなったが、政府は陸運統制令の実施に当たり、統制によって起こる事業者との摩擦を少なくするため、事業者間に事業者団体を設け、この団体の手で実際の統制業務を行なわせることとした。私鉄においては、昭和17年5月、従来からの業界団体であった社団法人鉄道同志会を母体として、鉄道軌道統制会が設けられた。

この鉄道軌道統制会は、資材・資金・労務の統制実行機関として国策に参加協力したが、昭和18年1月の行政官庁職権委譲令によって、地方鉄道法、軌道法に基づく許可・認可届け出関係の大幅な職権委譲を受け、その後は実質的な運輸行政機関となった。

### 電燈電力事業の統合

昭和16年8月、配電統制令が公布、施行された。これは、国際情勢の緊迫化に伴い、電

力の配電機構である配電事業を再編成しようというものであった。

当時、私鉄および地方自治体で、兼業として電燈電力供給業を経営するものは30社余であった。これは、全国の配電事業者400社余のなかに占める比率では確かに低いものであったが、私鉄にとっては、収入の点で非常に重要なものであった。しかも、兼業であるはずの電燈電力業収入が、本業である鉄道・軌道業収入を上回る会社も多く、配電統制令が私鉄業界に与えた影響は予想以上に大きかった。この電燈電力供給業の出資が、前記の陸上交通事業調整法に基づく私鉄統合の一つの要因でもあった。

昭和17年4月、関東配電など新配電会社9社が設立され、東京、大阪、神戸、京都の4市をはじめとして、当社、京王電気軌道、京成電気軌道、王子電気軌道、金沢電気軌道、南海鉄道、京阪電気鉄道、関西急行鉄道、阪神電気鉄道、阪神急行電鉄、京都電燈、伊予電気軌道、土佐交通ならびに四国水力電気の各鉄道・軌道会社が配電部門を出資した。

### 3) 戦時諸政策

#### 重要私鉄の国有化

私鉄の国有化は、明治以後、鉄道敷設法、鉄道国有法により、もっぱら鉄道網の整備と国鉄敷設上の必要性から実施されてきたが、日華事変、とくに太平洋戦争突入以後は、戦時陸運非常時体制の一環として、軍事上必要な私鉄と特殊港湾地帯の私鉄が国有化されていった。この国有化は、昭和12年度以降4次に分けて行なわれた。昭和12、16年度のそれは、いずれも軍事的色彩は比較的薄かったが、昭和18年度ならびに19年度におけるそれは、戦争目的遂行のためのものであり、明治39、40年に次ぐ大規模な買収となった。

まず昭和12年度には、信濃鉄道、芸備鉄道、横荘鉄道ならびに北九州鉄道の4社201.6キロメートルが、また16年度には、富士身延鉄道、白棚鉄道、新潟臨港開発鉄道、留萌鉄道の4社118キロメートルがそれぞれ国有化された。

続いて昭和18年度に国有化された私鉄は、北海道鉄道、鶴見臨港鉄道、富山地方鉄道、伊那電気鉄道、三信鉄道、鳳来寺鉄道、豊川鉄道、播丹鉄道、宇部鉄道、小野田鉄道、小倉鉄道、産業セメント鉄道の12社、路線合計541.3キロメートルであり、昭和19年度には、胆振縦貫鉄道、宮城電気鉄道、南武鉄道、青梅電気鉄道、奥多摩電気鉄道、相模鉄道、飯山鉄道、中国鉄道、西日本鉄道、南海鉄道の10社の全線または一部、合計510.1キロメートルが国有化された。これらの被買収路線は、炭鉱地帯、軍需産業の重要工場地帯または臨港地帯の路線および戦時輸送のための重要路線であった。

このようにして、昭和12年から昭和20年8月の終戦までの間に国有化された私鉄は30

社、その路線延長1,385.5キロメートル、買取価格3億6,559万8,717円にのぼった。

### 国鉄・私鉄間の相互乗入れ計画

戦時輸送対策の一環として、国鉄と私鉄間の相互乗入れが計画された。

まず、国鉄の蒸気車乗入れのために私鉄の電車路線に給水・給炭設備が、さらに電力相互融通のために饋電線の連絡設備がそれぞれ設けられた。一例をあげれば、関東地方では、国鉄の代行線・迂回線としての相互乗入れ設備の準備が進められたのは、当社小田原線新宿駅ならびに小田原線と交差する御殿場線松田駅付近における乗入れ設備、西武鉄道所沢線と国鉄川越線との連絡設備、東武鉄道と常磐線綾瀬駅付近の連絡設備、登戸駅における国鉄南武線と小田原線との連絡設備などであった。

ちなみに、国鉄と私鉄間に電力融通施設を設置したのは、東京鉄道管理局管内で17か所、名古屋鉄道管理局管内で3か所、大阪鉄道管理局管内で3か所であった。なお、私鉄相互間においても、連絡設備を設けて相互乗入れ運転が行なわれた個所もあった。

### 車両工場の国家管理

昭和16年12月には、重要産業団体令に基づいて車両統制会が設立され、車両行政は急速に強化されていった。

この間、戦局はますます激化し、物資輸送はさらに緊急度を増したが、肝心の車両は、資材不足により急速に老朽化し、さらには爆撃の被害も加わって減少の一途をたどった。そのため政府は、重要私鉄に対して重点的に新車の補給や国鉄車両の払下げまたは賃貸を行なったが、車両の老朽・減少に追いつかず、ついに昭和18年初頭には休車率が50パーセントにまで達してしまっただ。政府は、この対策として、同年7月、車両工業を石炭・鉄鋼・軽金属・航空機・造船の超重点5産業に準じた扱いをすることとした。

そして、まず昭和18年9月、車両管理工場の指定を行ない、同年11月には、運輸通信省は私鉄車両確保の具体策として、同省工機部に私鉄の車両修繕を受託させるなどの非常措置をとった。

翌19年3月、政府はさらにそれを推し進め、地方自治体ならびに私鉄所属車両工場の国家管理を実施した。これにより、同年4月、5市・10私鉄に属する34の車両工場に運輸通信省の監理官が派遣され、各車両工場が国家管理下に置かれた。

### 路線の休廃止と転用

昭和18年8月、運輸通信省ならびに鉄道軌道統制会は、私鉄のうちで利用度の少ない鉄

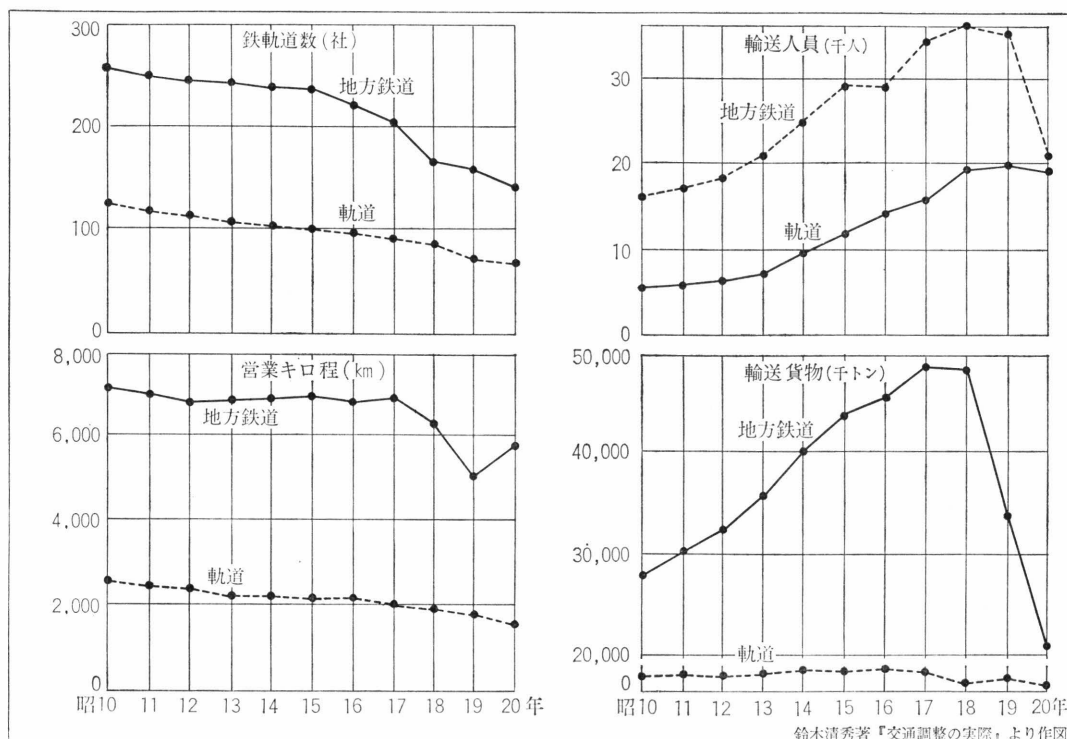


道・軌道の廃止・転用の具体案を決定した。これは、山間僻地線の休止、不要不急線の単線化、観光地の索道の休廃止などを行なって、その資材を最重要路線の整備・建設に転用しようというものであった。この際、戦争終了後の復旧を容易にするため、休止期間中における最低限度の補修費・事務費および過去3か年間の平均益金を交付することとした。この補助制度は、昭和21年で打ち切りとなったが、補助実績は昭和19年度に24社で91万円、20年度には30社126万円にのぼった。

こうした動きのなかで、私鉄各社は自発的に不要不急路線の休廃止と重要路線への転用に努めた。昭和17年8月、関西急行鉄道は、旧伊勢線の新松阪～大神宮前間（18.8キロメートル）を廃止して名古屋線を増強し、同年中には、中勢鉄道が岩田橋～久居間、久居～伊勢川口間を廃止した。また、名古屋鉄道も昭和16年8月、新名古屋乗入れ工事の完成により、押切町～枇杷島橋間を撤去し、さらに19年12月、新名古屋～神宮前間の連絡線工事を完成した。

このほか、昭和19年1月には、成田鉄道ほか9社が所属路線の全部または一部を休止し、続いて同年11月には、大山鋼索鉄道、天橋立鋼索鉄道の全部、箱根登山鉄道、愛宕山鉄道、箸蔵鉄道の一部、同年12月には、坂川鉄道新坂下～九野間の営業廃止が実施された。翌20年3月には、日光登山鉄道のケーブル線休止、同年8月には岩鼻軽便鉄道の廃止などが次々に実施された。

地方鉄道・軌道営業成績の推移



私鉄の休廃止状況

(昭和18年度～20年度)

区分	休止		廃止		単線化		自線内転用	
	会社数	キロ程	会社数	キロ程	会社数	キロ程	会社数	キロ程
地方鉄道	17社	131.5km	2社	6.7km	2社	5.2km	1社	2.0km
軌道	5	15.5	6	47.9	1	9.5	6	10.9
鋼索	12	17.2	6	5.4	1	1.0	—	—
架空索道	2	0.6	3	1.9	—	—	—	—
合計	36	164.8	17	61.9	4	15.7	7	12.9

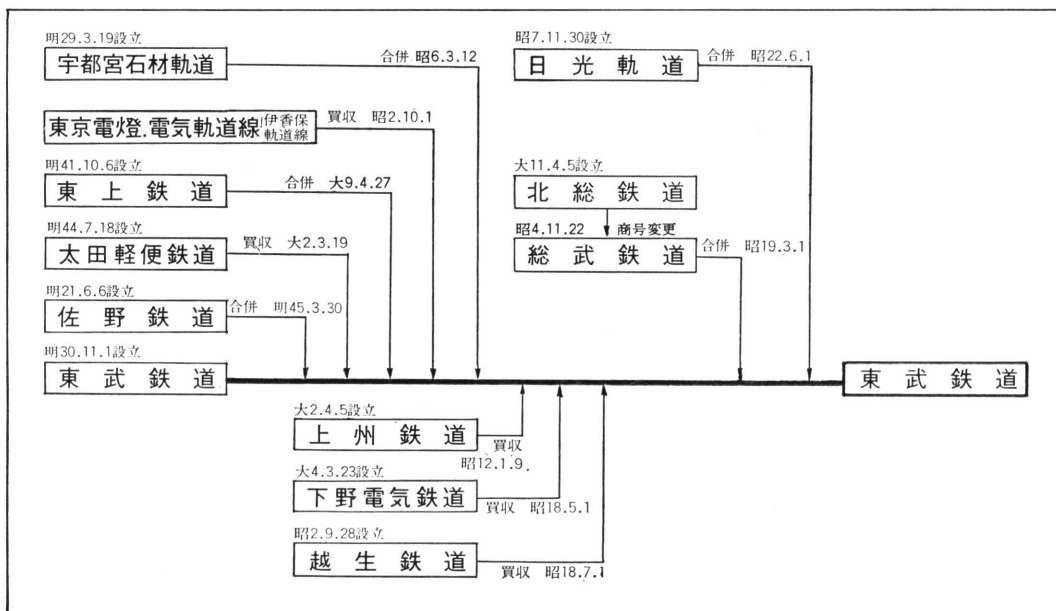
(『日本陸運10年史』より作表)

### 運輸省の誕生

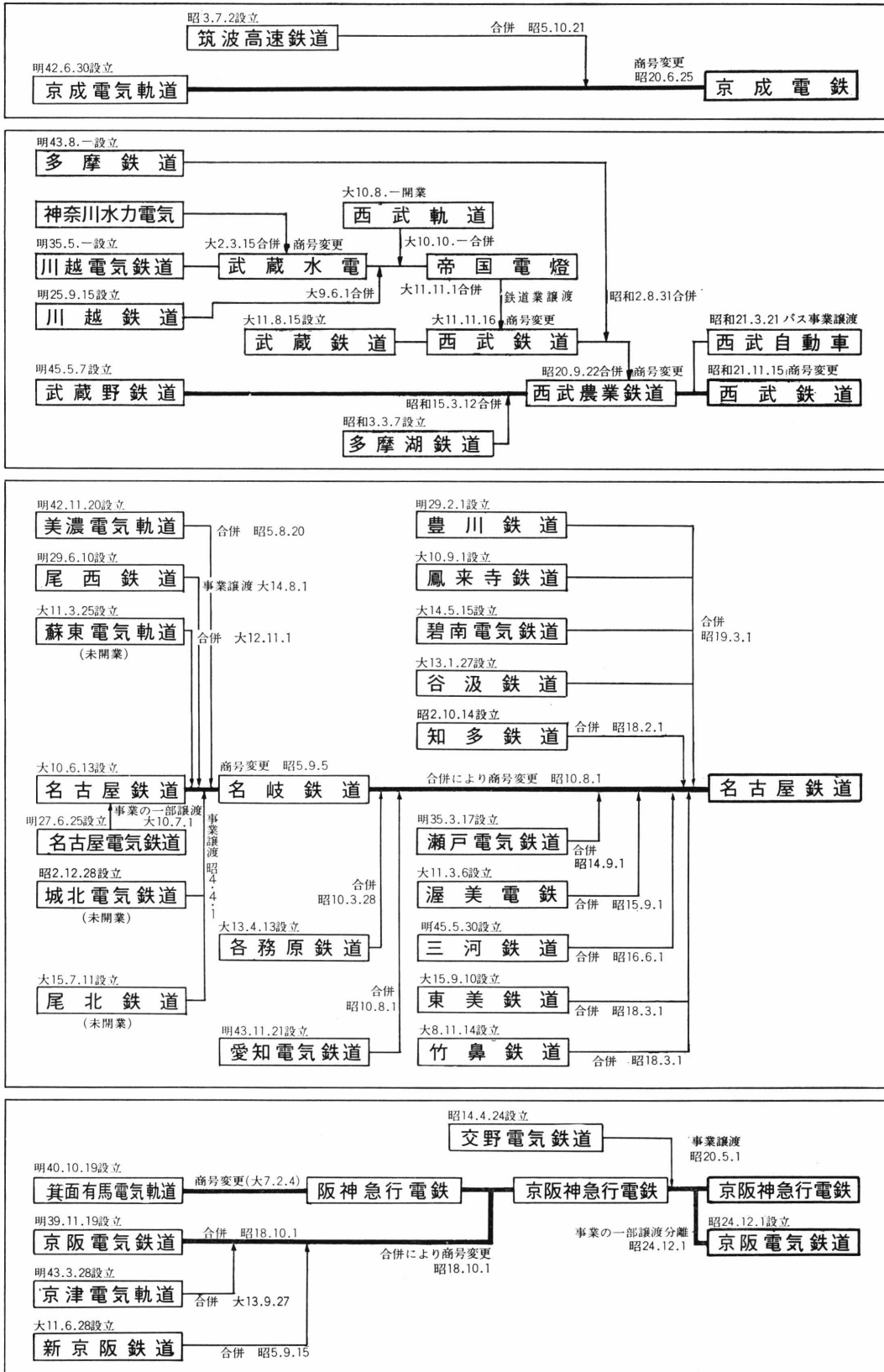
昭和18年11月、戦時下における陸海空の輸送および通信行政の一元化のため、鉄道省と通信省が統合されて運輸通信省が新設されたが、戦局の激化に伴い、運輸通信行政の集中的管理が必要となり、組織の簡素化が要求されるに至った。そこで政府は、昭和20年5月、運輸通信省を改組し、通信院を分離して通信省に還元し、運輸行政のみをもって運輸省を組織した。初代運輸大臣には、運輸通信大臣小日山直登が就任した。

本省の管理機構については、鉄道省時代に8鉄道局(東京、名古屋、大阪、広島、門司、新潟、仙台、札幌)が設置され、その下に38管理部が置かれたが、この組織は、そのまま運輸通信省に引継がれ、運輸省への改組後も、運輸通信省鉄道総局の機構が継承された。運輸省へ改組後、終戦時までのおもな改正としては、高松に四国鉄道局を設けたこと、新橋、上野、大阪の各運輸部、保線部、電力部を廃止して管理部に還元したことなどである。

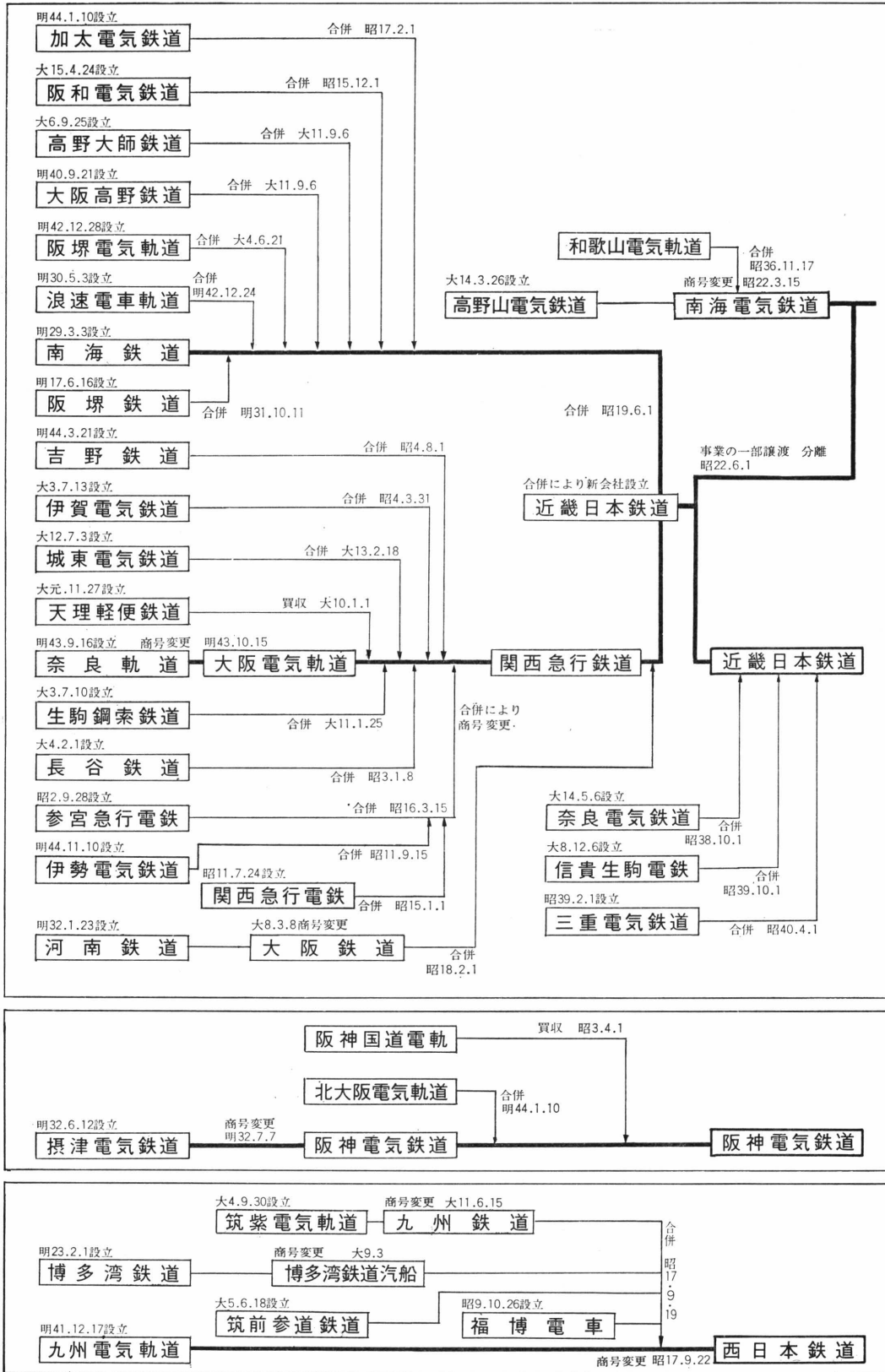
大手私鉄の発展図一(1)



大手私鉄の発展図—(2)



大手私鉄の発展図—(3)



## 4 戦後の発展

### 1) 終戦直後の私鉄

#### 鉄軌道業の状況

昭和19年7月にサイパン島を失ってからは、わが国は絶えず米軍の本土空襲の脅威にさらされることとなった。

東京においては、昭和20年5月24日、25日の両日にわたる空襲で、国電をはじめ、当社、東武鉄道、京成電気軌道の私鉄各線が大損害を受けた。また同年4月4日の川崎市に対する空襲は、国鉄南武線および当社東横線に損害を与えた。横浜市が大空襲を受けたのは同年5月29日で、交通機関でも国鉄東海道線、当社京浜線が大打撃を受けた。

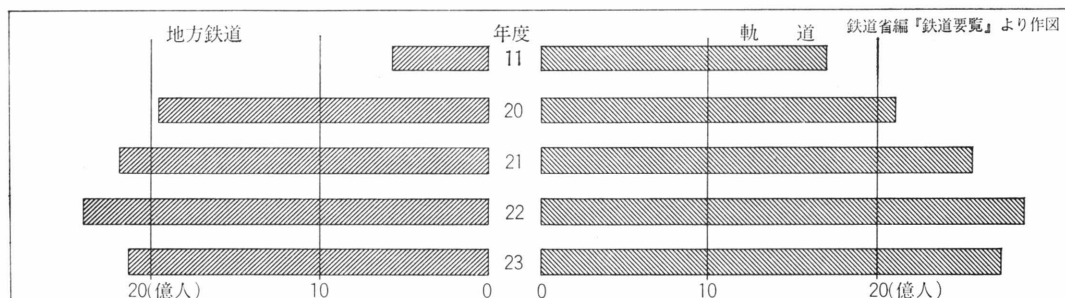
関西地方においても、空襲によって、国鉄をはじめ京阪神急行電鉄、阪神電気鉄道、近畿日本鉄道、名古屋鉄道などが軒なみに大損害を被った。

北九州地方でも、八幡、戸畑などの工業地帯が重点的に爆撃を受け、西日本鉄道が各所で被災した。

戦災による私鉄の損害額は、当時の価格で4億4,000万円にのぼり、戦災車両数は、蒸気機関車32両、電気機関車18両、電車2,133両、客車54両、貨車441両の合計2,678両を数え、建物の焼失は延べ44万9,000平方メートル、変電所の損失は50か所に及んだ。ちなみに、国鉄の被害は18億円に達し、その内訳は、車両1万3,200両、軌条1,300キロメートル、建物18万平方メートルとなっている。

終戦直後の私鉄は、これら戦災による施設の荒廃と車両不足により、輸送力は著しく減少していた。それに対して、食糧買出しや戦災による遠隔地からの通勤者の増加、さらには乗合バス・市電などの輸送力不足に基づく旅客の移動などにより、輸送量は異常な増加を示していた。

終戦直後の私鉄旅客輸送量の推移



したがって、戦後の私鉄における第1の課題は輸送力復興であり、そのためには車両の増備を図ることが不可欠であったが、その車両の心臓部である電動機の生産力が、戦前の11パーセントと極度に落込んでいたのである。

そこで、私鉄各社は応急策として、昭和21年度に、国鉄から車両の払下げを受けることとした。具体的には、戦時形モハ63形で、当社が20両、東武鉄道40両、名古屋鉄道が10両、近畿日本鉄道、山陽電気鉄道の2社が各20両を譲受けた。さらに昭和22年度から23年度にかけては、機関車43両、貨車1,960両が払下げられ、ようやく当面の輸送危機を切抜けることができた。

また、これと並行して、昭和22年度には施設の応急復旧工事も進み、電動機・車両などの生産も軌道に乗り、新造車両が相次いで製造されるようになったため、終戦直後の異常な混雑も漸次平常に復していった。

一方、戦後における私鉄の経営は、相次ぐ賃金引上げにより人件費が膨張し、苦境に追込まれていた。戦前の安定時における私鉄の営業収入に対する人件費比率は、25パーセントないし30パーセント程度であったが、戦後は全般に50パーセントを越え、なかには60パーセントに達するところもあった。この結果、営業係数は、戦前の50ないし60に対して、21年度には地方鉄道92.2、軌道104.5と悪化したのである。しかも、こうしていったん悪化した営業成績は容易に好転せず、私鉄の経営難は続いた。

このような鉄軌道業不振の結果として、私鉄各社の株主配当は低落の一途をたどり、昭和15年度に139社であった配当会社は、22年度には41社に減少した。このうち6パーセント以上の配当会社は6社であったが、その後、戦災復旧の進展に伴い好転し、翌23年度には37社に増加した。こうした本業不振の打開策として、私鉄各社は乗合自動車業・百貨店業・遊園地業などの兼業部門、あるいは関連事業部門の強化を行ない、企業の多角化を図っていったのである。

### 乗合バス業の状況

戦後の乗合バス業についてみると、戦災・老朽による車両不足に加えて、戦時中から引続いての代用燃料車の使用、資材の不足、諸設備の老朽、保守能力の低下、修理の不十分などのため、実働率が低く、その営業成績は振るわなかった。昭和20年度における乗合バス業227社の保有車両1万1,109両中、実働車両はわずかに4,629両（42パーセント）であり、また休止路線は、227社全路線7万9,000キロメートルのうち、4万7,400キロメートル（60パーセント）にも及んでいた。

このような輸送危機を打開したのは、昭和21年8月に行なわれたGHQの車両払下げで

あった。払下げ車両は、GMCトラック4,700両、トレーラー5,150両で、これには燃料とタイヤの割当があったので、輸送復興に寄与するところが大きかった。

昭和23年5月現在における登録乗合バスは1万878両で、このうち7,638両（70パーセント）が代燃車であった。代燃車の内訳は、まき車1,839両、石炭・コーライト車239両、液化・圧縮ガス車241両、電気車268両であった。しかし、昭和25年には石油燃料の消費規制が緩和され、また自動車割当配給制度も廃止されたので、車両増備も急速に進み、さらに27年6月の石油統制撤廃に伴い、休止路線の復旧も促進された。

昭和23年11月に、大型ディーゼルバス（定員150人）が登場したのを契機に、ガソリン車は燃料費の低廉なディーゼル車に切替えられ、車体も大型化された。これにより輸送効率が向上したので、各社の営業成績は、昭和24年下期ごろから好転した。

なお、GHQの強い勧奨により、昭和22年に私鉄ならびに私営バス会社と東京都との間で路線乗入れ協定が成立し、郊外と都心を結ぶ直通バスの運転が開始された。これは、相互に免許権をとることなく、相互に他の免許線に乗入れるという画期的なもので、相互乗入れを実施したのは、当社をはじめとして、東武鉄道、京成電鉄、東都乗合自動車、関東バス、西武鉄道の6社18路線に及んだ。

## 2) 私鉄の近代化進む

### 私鉄の再編成

陸上交通事業調整法を背景として、戦前から戦時中にかけて実施された私鉄の合併は、人員・資材の集中管理、資本の集約化による重点的施策の実施などで、経営効果をあげつつあったが、終戦と同時に情勢は一変した。昭和20年10月、GHQが日本政府に対し、独占企業の排除を指令し、これに基づき過度経済力集中排除法や独占禁止法が施行されたためである。

こうした状況のもとにあって、先に陸上交通事業調整法によって合併した当社をはじめ近畿日本鉄道、京阪神急行電鉄の各社は、戦災復興という重要課題に直面していた。その問題点は、いかにして資金難・資材難を克服して輸送復興を推進するかということであった。そして、これについて論議が重ねられている間に、各社の内部から台頭してきたのが復元分割論であった。その要旨は、過度に膨張した各社を適正規模に再編成することにより、勤労意欲を高め、金融事情を改善して、効果的に戦災復興事業を推進することができる、というものであった。この復元分割論がしだいに勢力を得て、やがて大手私鉄各社の再編成が実施されるに至ったのである。

最初に行なわれたのが、近畿日本鉄道の再編成であった。昭和22年6月、近畿日本鉄道は南海電気鉄道（資本金9,000万円）に、旧南海鉄道から継承した鉄軌道業およびこれに付帯する事業を譲渡した。

次いで実施されたのが、当社の再編成である。当社の場合は、近畿日本鉄道を参考にしながら、まず昭和23年5月に東横百貨店（資本金2,500万円）を独立させ、さらに同年6月、京王帝都電鉄（資本金5,000万円）、小田急電鉄（資本金1億円）、京浜急行電鉄（資本金1億円）を新設し、それぞれに事業を譲渡した。

当社の再編成が関西各社のそれと異なる点は、単純な旧会社への復元ではなく、当社自体を再建するために再編成が行なわれたことである。したがって、当社の再編成は、①交通系統の整備、②独立採算制の確立、③合併前の沿革の尊重という三つの基本原則のうえに立って実施されたのである。

京阪神急行電鉄の百貨店部門の分離は、昭和22年2月22日に行なわれたが、電鉄部門の再編成は、昭和24年12月1日に実施され、新会社京阪電気鉄道（資本金3億3,000万円）が設立された。同社の場合、旧京阪電鉄当時の新京阪線は、京阪神急行電鉄に帰属し、新会社への譲渡対象からはずされた。このように淀川を境として東西2ブロックに分ける再編成構想は、当時の社長太田垣士郎の発想に基づくものであった。

これにより京阪神急行電鉄は経済路線として復興が進み、また京阪電鉄は観光路線としての性格をもつこととなった。これらの分離再編成により、わが国の私鉄は、ほぼ現在のような分布となったのである。

なお、昭和24年6月に運輸省の改組が行なわれ、運輸行政面と国有鉄道の管理運営面が分離されて、同省は純然たる行政機関となり、その陸運関係の下部機関として陸運局が設置された。そして、国有鉄道の管理運営は、同時に公社として新設された日本国有鉄道（総裁下山定則）が行なうこととなった。

## 再編成会社のその後

私鉄の再編成が進んだ昭和24年ごろからは、国内の経済情勢も安定し、これに伴い、日銀の貸出および融資規制も緩和された。また、市中銀行金利の引下げも行なわれたために、私鉄各社の経営も積極化し、増資・社債発行が相次いで行なわれ、急速に輸送復興が進んだ。

再編成後の当社は、業態・規模の縮小に伴って業務組織を変更する一方、経営陣を更迭し、再度にわたって増資を行なった。これにより、当社の輸送力復旧工事は、昭和25年ごろまでに完了をみたのである。



当社から分離した各社も、復旧工事のため相次いで増資および社債発行を行なった。分離3社のうち、戦争による被害の最も大きかったのは京王帝都電鉄であったが、その後、鉄道部門・乗合バス部門とも復旧・発展は著しいものがあった。

小田急電鉄では、いち早く昭和23年10月に新宿～小田原間に特急電車の運転を開始、翌24年4月には、江の島線の複線復旧工事を完成、さらに25年8月には、小田原線列車の箱根登山線乗入れを開始するなど、輸送復興はひときわめざましかった。

京浜急行電鉄の場合は、戦災による被害も大きかったが、復旧も早く、昭和23年7月には湘南逗子～逗子海岸間の延長工事を、同年8月には金沢八景～神武寺間の複線復旧工事を完成、25年4月には、休日特急・平日急行・準急の運転を開始した。なおバス路線は、三浦半島の開発と並行して拡充され、戦前をしのぐに至った。

近畿日本鉄道から分離した南海電気鉄道は、戦災復旧のため増資を相次いで行ない、車両・駅舎など諸施設の復旧に全力を尽くし、昭和26年上期に完了した。この間、同社は数次にわたって風水害による損害を受けたため、昭和21年下期から25年上期まで無配が続いた。昭和26年4月、国鉄紀勢西線への乗入れ再開に伴い、特急列車の運転を開始し、営業も軌道に乗った。

京阪神急行電鉄から分離独立した京阪電気鉄道は、戦災による直接被害が少なかったため、復旧工事は主として軌道の改修工事に向けられ、昭和27年3月には完了した。車両稼働率は新発足後1年にして京阪線が100パーセント、大津線が97.5パーセントにまで復旧したので、昭和25年9月には京阪線（天満橋～三条間）で特急運転を開始した。

以上のように、分離再編成により私鉄各社の戦災復興は急速に進み、所期の目的が達成されたのである。もちろん、再編成の行なわれなかった私鉄各社においても、発展への着実な歩みをみせていたことはいうまでもない。

### 私鉄各社の体質改善

上述のように、戦災によって大打撃を受けた私鉄各社も、昭和27、8年ごろにはほぼ復興を終え、30年ごろからは新たな発展へ向かってさまざまな施策を実施した。

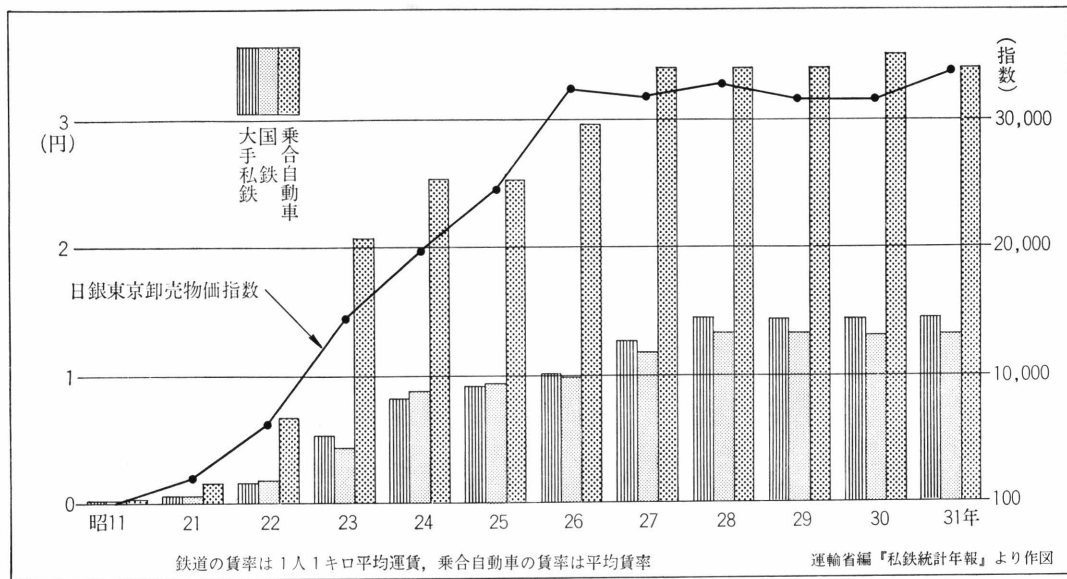
まず輸送力の増強があげられるが、これについては各社とも戦前から力を注いできた。戦後においては、とくに新鋭大型車両の増備、通信・保安施設の改善、列車のスピードアップ、駅舎の近代化などが重点的に実施された。また、鉄道路線の延長・複線化などが進められる一方では、不採算路線のバスによる代替輸送が行なわれたところもある。

また、兼業部門についてみると、乗合バス業は、昭和30年代までは都心乗入れや路線網の拡張によって鉄軌道をしのぐ成長ぶりであったが、モータリゼーションの進展とともに

輸送効率が低下し、各社とも軒なみに収益の減少傾向を示すようになった。

そうした意味あいからも、私鉄各社においては付帯事業、とくに不動産部門の強化に乗り出し、従来の鉄道沿線に限られた不動産業を、このころからほとんど全国的な規模に拡大する傾向が強まっていった。そして同事業は、収益性においても、限定された輸送量のために横ばい状態の鉄軌道部門をはるかにしのいでいる。また、私鉄各社は共通して流通・観光サービス・レジャー部門の強化にも力を注いでいる。つまり、私鉄各社の体質は少しずつ変わりつつあるといえることができる。

物価と旅客賃率の推移



旅客貨物輸送数量の推移

