

中部の

エネルギーを 築いた



福沢桃介の鉄道事業

～東京大阪間高速度電車構想～

旧電気事業法(1911(明治44)年に制定)には電気事業は「一般の需用に応じ電気を供給する事業」とともに「一般運送の用に供する鉄道または軌道の動力に電気を使用する」が含まれていた。また、電気鉄道事業では発電所を施設し、沿線開発とともに電気供給が行われてきた。

このように戦前の電気事業と電気鉄道事業とは相関連しながら公益事業として日本の近代化に貢献してきた。

日本の電力王・福沢桃介が鉄道事業に関わったのは

- 1 アメリカ留学中にペンシルバニア鉄道会社での研修
- 2 帰国してから北海道炭鉱鉄道でのサラリーマン時代
- 3 東京地下電気鉄道敷設免許の申請
- 4 福博電気軌道会社から九州電灯鉄道株式会社で松永安左工門と共に経営者の時代
- 5 愛知電気鉄道株式会社から東海道電気鉄道株式会社での取締役社長の時代
- 6 水力発電所建設に伴う鉄道事業経営者の時代

～矢作水力㈱による岩村電気軌道の合併と北恵那鉄道株式会社の設立～

など多くの鉄道事業に関わってきた。

今月号は福沢桃介が関係した鉄道事業を紹介する。



北海道炭鉱鉄道時代の福沢桃介
1868(明治元)年～1938(昭和13)年
出典:福沢桃介翁伝

1 アメリカ留学中にペンシルバニア鉄道会社での研修

福沢桃介は1887(明治20)年2月アメリカに留学、ニューヨークのイーストマン・カレッジで商業教育を学び卒業した。そして、フィラデルフィアのペンシルバニア鉄道会社を訪れ、実務を学ばせてくれるよう依頼、重役のモリスを紹介され事務見習いとして入社す

ることができた。桃介は事務見習いとはいえ、社員1名の秘書付き、列車のフリーパスなど破格の扱いであった。そして短期間のうちに運行状態、運転手や車掌の役割、運賃の算出方法、労務管理や鉄道事業に関する経営のノウハウをマスターした。

2 北海道炭鉱鉄道(株)でのサラリーマン時代

1889(明治22)年日本に帰国して北海道炭鉱鉄道(株)に就職した。当時、北海道炭鉱鉄道は国策会社であり薩長出身者が幅を利かせている中で、米国留学帰りの知識を生かし事務

連絡を円滑にするために暗号電信の作成、社員用フリーパスの作成など導入していった。その後、東京に転勤、得意の英会話を駆使し香港、シンガポールなどへの石炭販売ルート

の拡大や自社の石炭輸送を外国船のチャーター便を利用するという我が国初めての思い切った改革を図っていった。その後、退職、

再入社を繰返し1906（明治39）年に北海道炭鉱鉄道を退職した。

3 東京地下電気鉄道敷設免許の申請

1910(明治43)年、福沢桃介始め22名が東京地下鉄道の敷設免許を申請、建設を働きかけた。当時、福沢桃介の先見性は理解されなく、東京の軟弱な地盤の地下に構造物を建設する事は技術面や、資金調達などに無理だと判断され、1913(大正2)年に東京市会で否決された。

その後、日本の地下鉄の父と呼ばれる早川徳次が英国のロンドンで地下鉄が発達しているのを視察し、1920(大正9)年に東京地下鉄道(株)を設立、1925(大正14)年に上野～浅草間の工事を開始、幾多の困難を乗り越え1927（昭和2）年に開業した。これが現在の東京メトロ銀座線と同区間で走行している。

4 福博電気軌道から九州電灯鉄道(株)で松永安左工門との経営者の時代

1910(明治43)年3月に博多市内で「第13回九州沖縄八県連合共進会」の開催に合わせ市街電車を走らせる計画で前年の1909(明治42)年に福博電気軌道(株)が設立され、福沢桃介が社長、松永安左工門が専務取締役に就任した。

この福博電気軌道が同じ福岡市内で電気事業を営む博多電灯(株)と合併、博多電灯軌道(株)となり、翌年、九州電気(株)と合併して1912(明治45)年に九州電灯鉄道(株)に改称した。

福沢桃介は1909年から1912年にかけて福

博電気軌道の取締役社長、博多電気軌道、九州電灯鉄道の相談役に就任した。この間、松永安左工門が実務を掌握、経営を進めた。

その後、九州電灯鉄道の鉄道事業は東邦電力(株)鉄道事業部門として営業を続けた。そして1934(昭和9)年に博多市内を走行していた博多電車軌道(株)と東邦電力が現物出資を行い、福岡市内の路面電車一元化のため福博電車(株)が設立された。さらに1942(昭和17)年に第2二次世界大戦における福岡県内の交通統合に伴い西日本鉄道(株)になった。

5 愛知電気鉄道(株)の取締役社長に就任

愛知電気鉄道は1910年(明治43)設立され、明治45年2月に伝馬町(現：名古屋市熱田区)～大野間(現：常滑市)で知多半島を走る路線として敷設、開業した。その後、同路線は常滑まで延伸し、現在、名古屋鉄道中部空港線として使用されている。

初代取締役社長に岩田作兵衛(甲州財閥、雨宮啓次郎の甲武鉄道の経営に参画)、監査役に藍川清成(名古屋電灯の顧問弁護士)が就任した。当初、この路線だけでは十分な輸送需要が得られず経営難に陥った。岩田社長は鉄道の収入不足を補うため、当時、電灯が設置されていなかった知多半島に電気供給事業

を兼営する施策をとった。1913年(大正2)に発生した大須の旭遊郭移転候補地にまつわる汚職事件で同社の経営者が逮捕・勾留されたことなどで岩田社長が辞任した。そして名古屋電灯の福沢桃介に社長就任を要請、藍川常務取締役とのコンビで会社再建に当たった。

1917(大正6)年、有松線(神宮前～有松裏間：9.7km)の開業により輸送需要が大幅に上昇した。これらのことが安定経営につながると共に、その後の豊橋へ延びる路線に大きく貢献した。これを機に社長を藍川に譲り、監査役に松永安左工門が就任した。

6 東海道電気鉄道(株)の設立 ～東京大阪間高速度電車構想～

福沢桃介は1919(大正8)年に東京大阪間を高速電車で運行する計画で東海道電気鉄道(株)を創立、取締役社長に就任した。この構想はすでに1907(明治40)年に安田善次郎(安田財閥総帥)、雨宮啓次郎らが発起人となり日本電気鉄道を創立、高速電車で路線を敷設する免許申請を行い却下されていたものであった。

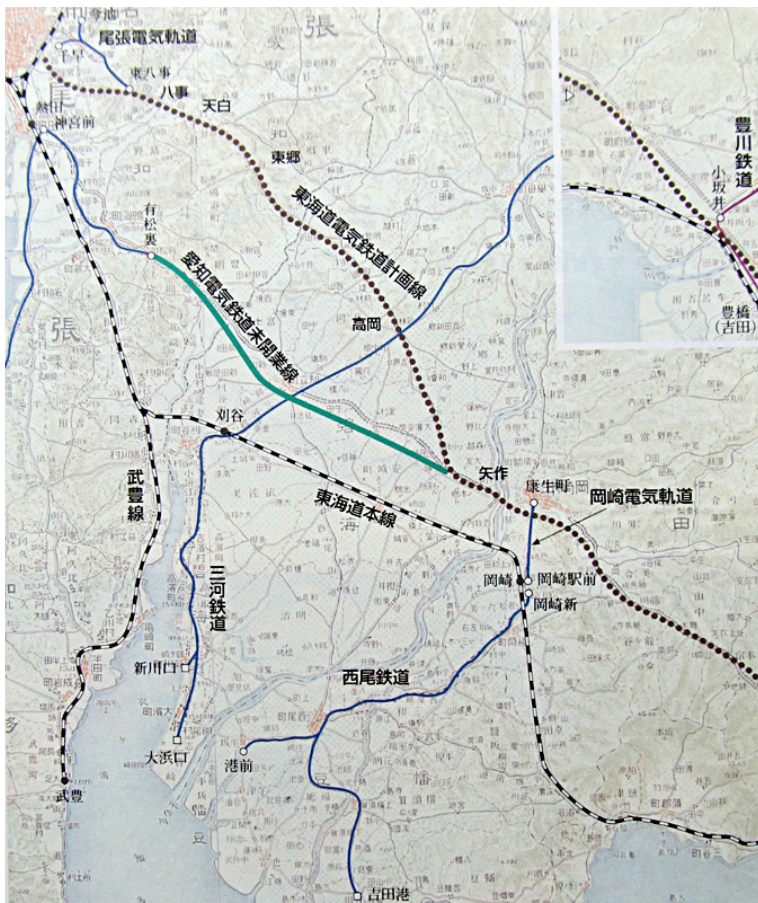
同社は安田善次郎の出資応諾を得て資本金1,000万円で設立され、当時、鉄道院総裁の後藤新平を説得、役員に鉄道院鉄道監督局長であった大園榮三郎を専務取締役、前副総裁の長谷川謹介を顧問に迎える陣容で発足した。

同社の計画路線は、岡崎街道沿いに名古屋・御器所～八事～太白～東郷～高岡～矢作～岡崎、岡崎からは旧東海道沿いに岡崎～小坂井～豊橋(吉田)であった。

また、同時期に美濃電気軌道(株)の新株引受を行い、現在の岐阜～名古屋～豊橋間の電鉄路線の建設へ発展させようと画策した。

こうした構想を進める中、1921(大正10)年9月に安田善次郎が暴漢に襲われ刺殺されたため、この大計画は暗礁に乗り上げ空中楼阁に終わった。

その後、愛知電気鉄道は東海道電気鉄道と合併、さらに1935(昭和10)年に名岐鉄道(株)と合併し現在の名古屋鉄道(株)になった。



資料1：東海道電気鉄道の計画路線(大正11年7月)
(出典：名古屋鉄道百年史)

7 水力発電所建設に伴う鉄道の敷設

水力発電所建設に伴う資材輸送、地域住民の交通手段、木材運搬に対する地元補償などの次のような会社を創立した。

(1) 岩村電気軌道㈱から矢作水力㈱電気軌道

岩村電気軌道㈱は1903(明治36)年に地元岐阜県岩村町の浅見与一右衛門により資本金10万円で発足した。3年後の明治39年に大井町(現：恵那市)と岩村間(路線距離：12.3km)で開業した。当初は借入金返済などのため苦しい経営が続いたが、1907(明治40)年に電灯事業を開始してから営業が軌道に乗り配当ができるようになった。

他方、矢作川水系における水力発電所建設のため1919(大正8)年に矢作電力㈱が設立され、井上角五郎が取締役社長、福沢桃介が相談役に就任した。この発電所の建設資材の運搬は大井駅から岩村駅、さらに木の実峠を越え矢作川沿いの上村(現：恵那市上矢作町)まで矢作索道を建設し運搬した。これらのこともあって同社は1920(大正9)年に岩村電

気軌道を合併し、鉄道、索道、電灯事業を直営にした。その後、鉄道省明知線(現：明智鉄道・恵那～岩村～明智)が開業したので1935(昭和10)年に軌道を廃止した。

(2) 北恵那鉄道㈱

北恵那鉄道は大同電力が木曾川の水力開発のため1922(大正11)年に設立、福沢桃介が社長に就任した。同年、中津～下付間(路線距離：22.6km)の運転を開始した。さらに大井発電所ダム建設の建設資材運搬のため、中央線大井駅から木曾川河畔奥戸間(路線距離：4.1km)に大井発電所専用軌道を敷設した。発電所の完工後、北恵那鉄道が大井線として営業を開始したが採算が取れず1934(昭和9)年に廃止された。また、北恵那鉄道の付知線は1978(昭和53)年に廃止され、北恵那交通㈱に改称した。

なお、福沢桃介と鉄道事業の関りは次の通りである。

福沢桃介と鉄道事業の関り

| 西 暦 | 和 暦 | 履 歴 内 容 |
|------|------|---|
| 1888 | 明治21 | 米国留学中にペンシルバニア鉄道会社で研修 |
| 1889 | 明治22 | 北海道炭鉄鉄道に入社、その後入退社を繰返し1895(明治28)年に辞職 |
| 1906 | 明治39 | 東京地下鉄道施設免許の申請、1913(大正2)年に東京市会で却下 |
| 1909 | 明治42 | 福博電気軌道㈱社長、その後、博多電灯軌道、九州電灯鉄道の相談役に就任 |
| 1913 | 大正2 | 名古屋電灯㈱常務取締役にも再度就任、社長代理となる |
| 1914 | 大正3 | 愛知電気鉄道㈱取締役社長、藍川清成が専務取締役に就任 名古屋電灯㈱取締役社長に就任 |
| 1917 | 大正6 | 愛知電気鉄道㈱取締役社長を辞任、相談役となる |
| 1919 | 大正8 | 矢作水力㈱を設立、相談役に就任 東海道電気鉄道㈱を設立、取締役社長に就任 |
| 1920 | 大正9 | 大同電力(木曾電気興業、日本水力、大阪送電の3社が合併)を設立、社長に就任 |
| 1921 | 大正10 | 大井ダム発電所起工 美濃電気軌道㈱の新株を引き受け、名岐鉄道㈱に譲渡 |
| 1922 | 大正11 | 北恵那鉄道株式会社の社長に就任 愛知電気鉄道㈱と東海道電気鉄道㈱が合併、東海道電気鉄道の社長辞任 |
| 1935 | 昭和10 | 名古屋鉄道(愛知電気鉄道、名岐鉄道が合併)を設立、藍川清成が社長に就任 |
| 1938 | 昭和13 | 福沢桃介死去 |

(寺澤 安正)