

## 科学研究費助成事業（科学研究費補助金）研究成果報告書

平成25年4月30日現在

機関番号：32686

研究種目：研究活動スタート支援

研究期間：2011～2012

課題番号：23830083

研究課題名（和文）両大戦間期における地方企業の経営展開と株主：秩父鉄道株式会社の事例

研究課題名（英文）The Business Development and the Role of the Local Stockholder of Local Companies in the Interwar Period: The Case of Chichibu Railway Co., Ltd.

研究代表者

恩田 睦 (ONDA MUTSUMI)

立教大学・経済学部・助教

研究者番号：50610466

研究成果の概要（和文）：秩父鉄道にとって広告宣伝や運賃割引の施策により活発にできる遊覧客輸送は、安定した収入を得るうえで重要であった。ただ、長瀨が行楽地として発展しえた要因について考えると、決して秩父鉄道の経営者や株主だけによるものではなかった。長瀨付近には、株主ではないが秩父鉄道が誘致してくる遊覧客に商機を見出し、長瀨を発展させることに繋がると考えた人々がいた。秩父鉄道は、こうした人々を利用して長瀨を一大行楽地にしていったのであった。

研究成果の概要（英文）：Tourist transport was important in order to obtain a stable earnings in Chichibu Railways. The reason for it was because it is possible to increase the fare discounts and advertising. However, only the manager and stockholder of Chichibu Railways did not necessarily make Nagatoro famous as a tourist resort. Some people——they were not stockholders——who live around Nagatoro found out the business opportunity to the tourist whom Chichibu Railways takes, and they thought that this place could be made famous as a tourist resort. Chichibu Railways developed Nagatoro into one of the most famous tourist resorts in the Kanto district by cooperating with them.

交付決定額

（金額単位：円）

	直接経費	間接経費	合計
2011年度	1,100,000	330,000	1,430,000
2012年度	500,000	150,000	650,000
年度			
年度			
年度			
総計	1,600,000	480,000	2,080,000

研究分野：社会科学

科研費の分科・細目：経済史

キーワード：経営史、鉄道史、両大戦間期、株主、地域振興、地方鉄道、観光地開発

## 1. 研究開始当初の背景

管見の限りにおいて、これまでの研究で地方企業の経営展開について株主行動に光を

当てて実証的に検討したものは、あまり多くはない。そこで、博士学位論文のテーマでありながらも、資料上の制約によって分析を断

念せざるを得なかった時期を対象に研究しようと考えたのである。

## 2. 研究の目的

本研究は、秩父鉄道(埼玉県)を対象に1914年から1930年頃に至る両大戦間期における経営展開について、経営者の意思決定に出資者である株主が果たした役割を実証的に明らかにした。当該期間には秩父地域にセメント産業が勃興する一方で、三峯神社や宝登山社などによる観光開発も進められ、双方はともに秩父鉄道の出資者(株主)になった。こうした時期における地方鉄道会社の経営のあり方について、史料に基づきながら分析・検討した。

今日、長瀨は埼玉県有数の観光地・行楽地として県内外に知られているが、江戸時代まで遡ると同地は藤谷淵と呼ばれる観音巡りないし宝登山参詣の人々だけが訪れるような場所であった。行楽地としての長瀨は、秩父鉄道の開業後に形づくられたのである。戦前期における鉄道会社と遊園地の関係については小川功(「我国における観光・遊園施設の発達と私鉄多角経営の端緒」『鉄道史学』第13号、1993年)が、全国に散在する鉄道会社により開設された観光・遊園施設について所在調査と類型化を試みている。そして、永江雅和(「向ヶ丘遊園の経営史—電鉄会社付帯事業としての遊園地業」『専修大学社会科学年報』第42号、2008年)は、戦前から戦後にかけての向ヶ丘遊園の経営展開を検討しており、戦前期において小田原急行鉄道の遊園地事業に対する関心は高くなかったことを指摘している。永江は、向ヶ丘遊園の独立経営が可能になる戦後期の展開に注目しているため、戦前期については同園開設の経緯を含めて必ずしも十分に検討しているとは言えない。都市における娯楽の展開について、戦前期における旅行案内書の出版

動向を検討した奥須磨子(「郊外の再発見—散歩・散策から行楽へ—」奥須磨子・羽田博昭編著『都市と娯楽—開港期～1930年代』日本経済評論社、2004年)によると、東京住民は、1910年代半ばに東京郊外を散策することに関心をもつようになり、1920年代半ばころには「郊外ブーム」、すなわち東京郊外や近郊に出かけることが一つの流行になった。そこで本研究では、鉄道会社の経営展開について経営者と株主の行動に注目したのであるが、とりわけ行楽地開発という視角をもった。こうすることで、経営史や経済史、鉄道史だけでなく都市史研究にも一定の貢献を果すことを目標とした。

## 3. 研究の方法

本研究では2年間以内に一定の成果をあげなくてはならなかったため、1年目には主に埼玉県内の図書館や文書館において資料収集をおこない、2年目に資料の分析を通じて具体的な研究成果を提示できるようにした。資料収集は長期休暇を利用してまとまった日数をかけて実施し、資料を検討する時間を多めに確保した。秩父鉄道の経営分析をするために必要となる同社の経営資料の大半は収集済みであったから、近隣の鉄道会社(東武鉄道、西武鉄道、青梅鉄道など)の経営資料や社史、埼玉県秩父地域の産業(砂利採取業や観光業)および地方株主に関連する文書史料・新聞史料の入手に集中した。資料収集にあたっては、なるべく早い時期に一括して行い、可能な限り資料の検討に時間と労力を割いた。

1年目から学術論文の構想・構成を立て、所属研究機関内外の研究会や学会の部会などの場で報告し、研究者からの助言を得た。資料の分析と、研究会や学会発表で得た助言の検討を繰り返すことで、最終的には学術論文として批判に耐えるような内容に仕上げ

ていった。

事前に想定されたトラブルの例として、史料が入手できない（発見できない）ことが考えられた。秩父鉄道株式会社保存文書の閲覧・複写利用は同社の事前許可制であり、史料の閲覧が叶わなくなる可能性も否定しきれなかった。結果的にはそういったトラブルに遭遇することはなかったが、予備的に収集した当時の新聞史料や埼玉県行政文書、旧鉄道省文書、経営者の伝記などを史料として用いることができたので、実証水準を高めることができた。また、仮に史料が入手できたとしても数百人いる株主のうち、その行動が明らかになるのは1人か2人程度になる可能性があった。この点は事前の想定通りであった。本研究は株主すべての行動を明らかにするものではなく、先行研究による株主—特に地方株主—が会社経営に対する関心が希薄であったとする通説に対し、必ずしもそうではなかったことを実証的に批判することになった。しかも、本研究の結果、必ずしも株主ではない地域住民も秩父鉄道の長瀨開発に積極的に関与してきたことが明らかとなった。この点は本研究の一つの成果である。

#### 4. 研究成果

秩父鉄道株式会社は、1914年から1930年までのいわゆる両大戦間期に経営規模を拡大した。この背景には、東京市をはじめとする都市化現象があった。1923年9月の関東大震災を契機にして住宅資材としてセメントが重用され始め、また人口が密集する都市部では、自然を愛でるために郊外に出かけることがブームになった。秩父鉄道の沿線には、秩父セメント工場が立地し、なおかつ東京市内から日帰りができる長瀨溪流といった行楽地があったことで、貨物・旅客ともに輸送量を高めることができたのであった。本研究では、資料上の制約と時間的な制約から、秩

父鉄道が、行楽ブームをいかに利用して長瀨を行楽地として開発していったのかという論点に絞って検討・分析を行った。

秩父鉄道は、2代目の取締役社長の柿原定吉のもと、自然豊かな地として長瀨および宝登神社に学生団体をはじめ家族連れを誘致するために割引運賃を設定した。秩父鉄道にとって、景況の変化や荷主の都合により輸送量の変動しやすい貨物輸送に対して、広告宣伝や運賃割引などの施策によって活発にすることのできる遊覧客誘致は、安定した運輸収入をあげるうえで極めて重要であった。ただ、長瀨が遊覧地として発展した要因について考えたとき、秩父鉄道の経営者や株主だけによるものであったかと言えば、決してそうではなかったことを強調したい。確かに、宝登神社の責任者である社司は、代々秩父鉄道の株主であり、株主総会などを通じて会社経営に関与してきた。しかしながら、長瀨の地元には、株主ではないものの秩父鉄道が誘致してくる遊覧客に商機を見出し、そのことが行楽地としての長瀨を都市の人々に周知させることに繋がると考えた人々がいたのであり、この点が本研究の意義である。秩父鉄道は、このような地元の有志者を利用することで長瀨の諸施設（遊船、鮎釣、鉱泉、グラウンド、テニスコート）を整備させ、一大行楽地として発展させることができたのであった。

#### 5. 主な発表論文等

（研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線）

〔雑誌論文〕（計2件）

- ① 恩田睦、洪沢栄一の鉄道構想（後）、洪沢研究、査読有、第25巻、2013年、3-23
- ② 恩田睦、洪沢栄一の鉄道構想（前）、洪沢研究、査読有、第24巻、2012年、21-42

〔学会発表〕（計2件）

- ① 恩田睦、秩父（上武）鉄道と地域社会の変容、鉄道史学会、2012年10月21日、

高崎経済大学

- ② 恩田睦、渋沢栄一の鉄道構想、渋沢研究会、2011年6月25日、文京学院大学

〔図書〕（計1件）

- ① 恩田睦、日本経済評論社、鉄道と地域の社会経済史、2013年、81-128

## 6. 研究組織

### (1) 研究代表者

恩田 睦 (ONDA MUTSUMI)  
立教大学・経済学部・助教  
研究者番号：50610466

### (2) 研究分担者

なし

### (3) 連携研究者

なし