

第4章 日本における電鉄会社の 不動産業経営の起源

はじめに

今日の日本の不動産業界において、電鉄会社系の不動産会社は、重要な一角を占めている。本稿は、その起源に光をあてようとするものである。

電鉄会社の不動産業経営の起源を問題にする場合、すぐに思い浮かぶ二つの事例がある。それは、小林一三に率いられた箕面有馬電軌（のちの阪急電鉄）が行なった沿線の池田室町住宅地の分譲と、のちに目蒲電鉄に合併された田園都市株式会社が展開した多摩川台（田園調布）の開発とである。ただし、この二つの事例のあいだには、相当な時間的ずれが存在する。池田室町住宅地の分譲が1910（明治43）年に開始されたのに対して、田園都市（株）が設立されたのは1918（大正7）年のことである。だとすれば、電鉄会社の不動産業経営の起源を解明しようとする場合には、何よりもまず、箕面有馬電軌の池田室町住宅地の分譲に注目すべきだということになる。

ところで、近年刊行された『阪神電気鉄道八十年史』は、阪神電鉄が1909（明治42）年に、西宮で貸家経営に乗り出したことを伝えている⁽¹⁾。この記述が正確であれば、阪神電鉄は、箕面有馬電軌より一歩早く（厳密には1年早く）、不動産業経営に進出したことになる。

本稿では、以上のような経緯をふまえて、箕面有馬電軌と阪神電鉄の不動産業経営について検討してゆく。その際、資料として依拠するのは、主として、各社の会社史と神戸大学が所蔵している当時の新聞記事とである。

1. 大阪の電鉄会社の先進性

日本における電鉄会社の不動産業経営に関して、まず指摘する必要があるのは、おもに大阪に基盤をおく電鉄会社とそのパイオニアになったことである。既述のように、阪神電鉄が貸家経営を始めたのは1909年のことであり、箕面有馬電軌が最初に住宅地を分譲したのは1910年のことである。これに対して、東京近郊の電鉄会社は、1912年の時点で、貸家経営や宅地分譲に着手していなかったものと思われ

る⁽²⁾。また、1919年2月の新聞記事は、次のように述べている。

「我が大阪市は市内の土地が比較的面積が少いの引きかへ、其の膨張力の甚しいためと市の近郊に多数の町村を有するがために、郊外の交通機関は早くから発達し、これに伴うて市民の郊外居住を試みるものも他の日本の都市に比べて非常に多く、郊外住宅も之を他に比して恐らく我邦第一の発達と見るべきである」⁽³⁾。

それでは、大阪の電鉄会社が不動産業経営のパイオニアになったのは、なぜだろうか。その理由としては、二つの点をあげることができる。

第一は、東京と比べて、大阪の方が郊外の住宅に関する需要が大きかったことである。

表4-1 4都市の1912-1917年の人口増加

都市名	㊤1912年の人口(人)	㊦1917年の人口(人)	㊦÷㊤
東京	2,009,980	2,349,830	1.169
大阪	1,331,994	1,557,986	1.170
京都	495,294	562,847	1.136
神戸	431,378	558,319	1.294

出典：「都市生活の不安(二)/大阪市の住宅問題」(『大阪時事新報』1919年1月21日付)

大阪の人口は日露戦争以後急増したと言われていたが⁽⁴⁾、その増加率は、1912-1917年について見限り、東京のそれとほぼ同一であった(表4-1参照)。

ただし、表4-2から明らかのように、1916年の時点で、東京の約3分の2の人口を抱える大阪には東京の半分以下の面積の宅地しか存在せず、大阪の宅地1,000坪当り戸数・人口は東京のそれを上回っていた。1919年11月の新聞記事が「概して言へば大阪の方が東京よりも家賃が遥かに高い。恐らく家賃の高い点に於て大阪と神戸は全国無比だらう⁽⁵⁾」と伝えているのは、この点を反映したものである。

1918年10月30日から11月5日にかけて『大阪毎日新聞』は、「住宅難の大阪

表4-2 4都市の住宅事情(1916年)

都市名	人口(人)	住宅地坪数	住宅地千坪当り戸数	住宅地千坪当り人口(人)
東京	2,281,421	12,452,183	48.33	183.21
大阪	1,508,677	6,187,149	51.37	243.84
京都	549,770	3,666,300	26.18	149.95
神戸	529,865	2,863,072	42.05	185.07

出典：「都市生活の不安(四)/大阪市の住宅問題」(『大阪時事新報』1919年1月23日付)

(一)～(五)」という連載記事を掲げたが、その小見出しを列記すれば、次のようになる。

- 大阪に貸家が無い
- 全市通じて空家が僅かに四百戸足らず
- それも人の住めぬボロ家のみ
- 千戸や二千戸の新建では全く補充がつかぬ
- 家賃の暴騰
- 築港方面で一割から五割の値上
- 他区も略同様の趨勢
- 大阪の家賃の高いのは全国無比
- 住宅封建制の暴威
- 困るのは小さな借家人
- 場末の家賃がベラ棒に高い
- 場末と船場とは家主の柄が違ふ
- 薄給の勤め人の住宅難
- 住宅公営と慈善団と公益建築組合の必要
- 急速度電車敷設の急務

ここで興味深いのは、この新聞記事が、最終的な結論として、「高速度の交通機関が整備して迅速且低廉に諸方から市内に集合して来る所の人群を比較的遠い郊外にまで輸送することが出来なかつた日には依然として住宅欠乏の苦難を免れることは出来ない」と述べ、「急速度電車敷設の急務」を強く主張している⁽⁶⁾ことである。このことからわかるように、大阪市内の深刻な住宅難は、電鉄会社の沿線を中心に、周辺郊外地における住宅需要を著しく高める結果を招いた⁽⁷⁾。

表4-3は、1918年当時の全国の主要な土地会社を一覧したものであり、表4-4は、1921年当時の日本の住宅会社の府県別分布を示したものである。これらの表は、大阪が土地会社や住宅会社の全国的中心地であったことを如実に物語っている。

ここで、当時の新聞記事のなかから関連するものをいくつか引用しておこう。

- 「怪しげなる土地会社の頻出(上)」(『大阪朝日新聞』1918年5月1日付)。

「大阪名物とも謂うべき土地会社の濫興」

- 「土地会社の続出(上)」(『大阪時事新報』1918年7月9日付)。

「土地熱は独り関西方面のみならず関東其他各地に於ても勃興しつつありと雖

表4-3 全国の主要な土地会社 (1918年)

会社名	資本金 (千円)
○城東土地	10,000
東洋拓殖	10,000
○豊国土地	5,000
東京建物	5,000
○市岡土地	4,300
若松築港	3,600
○大阪土地建物	3,000
○阪南土地	3,000
○大神中央	3,000
○淀川土地	2,500
○甲陽土地	2,000
名古屋土地	2,000
南洋ゴム拓殖	2,000
○摂津土地	1,660
○阪神土地信託	1,500
朝鮮興業	1,500
台湾土地	1,500
○大阪湾土地	1,200
○浪速土地	1,000
○千日土地	1,000
○阪神土地	1,000
○芦屋土地	1,000
○安治川土地	1,000
東京土地	750
帝国土地	700
○泉尾土地	580
○大阪運河	568
○木津川土地	—
○綱島土地	—
○北大阪土地	—

表4-4 住宅会社の府県別分布 (1921年)

道府県名	社数	資本金 (千円)	住宅建築・買入 戸数の累積値
北海道	11	5,500	252
青森	1	8,000	13
宮城	1	700	1
福島	3	1,150	257
茨城	2	33	8
群馬	1	100	36
東京	29	105,270	793
神奈川	2	600	5
静岡	2	350	52
愛知	2	3,000	83
岐阜	1	100	5
富山	1	300	105
石川	3	700	48
滋賀	1	300	0
三重	3	800	6
京都	3	1,700	228
大阪	41	245,623	1,590
兵庫	17	42,550	79
和歌山	4	2,500	9
岡山	2	2,000	24
島根	1	500	35
山口	1	1,500	0
徳島	1	230	4
愛媛	5	650	48
福岡	6	8,550	44
佐賀	2	130	1
大分	6	3,136	31
鹿児島	1	500	0
統計	153	436,472	3,757

(注) 1. ○印は、大阪周辺の土地会社であることを示す。
 2. — は、資本金が不明であることを表す。
 3. 資本金額が次頁の表と一致しない会社がいくつかある。

出典：「土地経営前途」(『大阪新報』1918年11月15日付)

出典：「住宅会社審議」(『大阪時事新報』1921年10月14日付)

も大阪附近に於て一層顕著なるものあるは争はれざる事実にして這に欧州戦争の直接好影響を受けたる大阪附近の事業界の活躍目覚しく工場敷地として近郊の土地に対する買手少からず地価は著しき速力を以て昂騰しつつある事並に金融緩漫を利用し資産家が地価値上りを目的に競うて土地を買取るもの多き等に基くものと云ふべく此傾向は個人資産家のみならず新規に土地会社を組織し或

る一定の土地を買取り一般世人をして地価並に株価の値上りたる二重の投機心を唆らんとするもの少からず此の目的より土地会社の設立頻々たるは関西経済界の一特色とも目するを得べし」

- 「土地経営前途」（『大阪新報』1918年11月15日付）。

「此等土地会社の中大部分は大阪市又は大阪市附近のもの多く総数の六割は全く大阪市接続地にありとす」

- 「土地経営の前途」（『大阪新報』1918年12月9日付）。

「大阪の発達に伴ひ自から商工業の地域と住宅地域との区分を見越し郊外に於て住宅経営を目的として設立せられたるものに左の各社あり

社名	資本金額 (千円)	経営坪数 (坪)
阪神土地信託	1,400	600,000
阪神土地建物	1,500	75,884
大神中央土地	3,000	93,000
甲陽土地	2,500	420,220
灘土地	—	30,000
花屋敷土地	—	54,700
浜寺土地	—	—
芦屋土地	1,000	—

以上の各社が果して予期の如く完全に経営せらるゝに至るや否やは今俄に断定し難きも尚大勢は近村及近郊に於て工場及住宅地の経営を促し之に着手するの余地多きが如し是れ同市の土地経営事業は之を東京其他の大都市に比すれば非常の勢ひにて発達しつつある所以にして各種補助事業の既に相当発展せるに拘らず独り土地経営が一般に等閑視せられたるに職由すべし」

以上の記事は、①1918年の時点で、大阪が土地会社の全国的中心であったこと、②それは、東京等に比べて大阪の方が、工場敷地や郊外住宅に対する需要が大きかったためであること、などを伝えている。表4-5からわかるように、当時の大阪では、土地会社が、市内だけでなく、電鉄各社の路線沿いに郊外でも設立された。

これに対して、1910年代の東京の場合には、住宅に対する需要が、基本的には市電や省線の沿線地域内にとどまっていた⁽⁶⁾。それが私線沿線にまで本格的に拡張するようになったのは、1923年の関東大震災以降のことであった⁽⁶⁾。

表4-5 大阪周辺の土地会社の方面別分布（1920年3月）

方 面	既 設 分		計 画 分	
	社数	資本金（千円）	社数	資本金（千円）
大 阪 市 内	20	89,986	1	500
阪 急 沿 線	8	17,800	3	22,000
阪 神 沿 線	10	19,625	1	1,500
京 阪 沿 線	5	8,452	3	11,000
大 軌 沿 線	13	35,000	1	2,500
南 海 沿 線	7	7,650	5	5,560
阪 鶴 沿 線	3	3,000	4	5,800
別府その他遠隔地	3	6,000	3	32,500
不 明	5	6,650	4	27,000
総 計	74	194,163	25	108,360

出典：「土地熱と会社濫興」（『大阪朝日新聞』1920年3月13日付）

大阪の電鉄会社が不動産業経営のパイオニアとなった第2の理由は、東京近辺に比べて大阪近辺の方が民営電鉄事業が早くから発展しており、それらが乗客獲得に積極的であったことに求めることができる。例えば、『中央新聞』1913年9月15日付の「大阪の郊外電車（一）」と題する記事は、「我が電鉄事業界の精鋭殆ど此地に集まりたるかの観あり其の壯観寧ろ予測の上に出づ而して之等多数の電鉄会社が日夜心肝を砕いて乗客吸引に必死の競争を試むるの結果凡ゆる誘惑手段（善意の）を講じて大阪市民の乗車を強ひつゝある有様は貧弱なる海水浴場や運動場の設置に甘んぜる我が京浜電車の如き気楽なものにあらず」と述べている。

ただし、おしなべて乗客獲得に積極的であったとはいえ、大阪の電鉄会社がすべて明治末から沿線での住宅事業に取り組んだわけではなかった。この時点で突出していたのは、阪神電鉄と箕面有馬電軌の2社であった⁽¹⁰⁾。前掲の表4-5からは、一見、大阪電気軌道（大軌）沿線の住宅地開発が盛んであったかのような印象を受けるが、同表の原資料となった1920（大正9）年3月の新聞記事は、土地会社について、「大軌沿線の如きは十社⁽¹¹⁾中九まで此両年中の設立にして同じく生駒の名を冠せるものみにて四社あり⁽¹²⁾」、と伝えている。

大阪と神戸を結ぶ阪神電鉄が沿線での住宅事業に積極的に取り組んだのは、大阪のみならず神戸においても、住宅難が深刻だった⁽¹³⁾からである。1910年代における神戸の住宅難が、京都のそれはもちろんのこと、ある意味では東京のそれを上回るものであったことは、前掲の表4-1や表4-2からも窺い知ることができる。

一方、箕面有馬電軌が沿線での住宅開発に早くから進出したのは、経営者である小林一三の企業家的革新によるところが大きかった。この点については、本稿の後段で詳しく検討する。

2. 阪神電鉄の場合

阪神電鉄が、旅客誘致策の一環として、所有する西宮停留場空地に木造住宅を建造し賃貸経営に乗り出すことを決定したのは、1909（明治42）年1月のことである⁽¹⁴⁾。同年4月の株主総会で、阪神電鉄専務取締役の今西三郎は、この件について、「貸家ヲ建築シタノハ沿道居住者ヲ増スベキ策略デアル 郊外ヘノ移住者ヲ勧誘シ希望者ニハ一々案内シテ荷物ノ運搬迄モ引受テ便利ヲ図シテ居リマスガ兎角家賃が高イカラ移住セヌ又家賃が安ケレバ移住スルモノハ多クナル見込ミデアリマスカラ幸ヒ西宮ニ空地ガアルノデ建築シタノデ大阪ナリ神戸ナリノ家賃ヨリ割安クシテ貸ス積リデアル 普通ヨリ以上ノ立派ナモノヲ建テ一般ノ模範的ニナレバ他ノ家賃モ低下スル 左スレバ自然移住者ガ多クナル訳デ先西宮ノ成績ガヨケレバ追々他ニモ増築スル積リデアリマス⁽¹⁵⁾」と説明した。

つまり、阪神電鉄は、みずから率先して割安な家賃で貸家経営を行ない、周辺の家賃を低下させて居住者をふやし、旅客数を増大させる戦略をとったわけである⁽¹⁶⁾。同社は、この戦略にもとづき、1909年12月にも、鳴尾に5,500坪余の土地を買い求め、貸家を建築することを決定した。西宮の場合にも鳴尾の場合にも、多数の借家希望者があった。

表4-6 阪神電鉄の貸家経営の規模
(1913年3月末現在)

事業地	戸数・棟数	投資額（円）
西宮貸家	15棟	52,504
鳴尾貸家	50棟	95,419
御影用地	19戸	78,334
総計	19戸・65棟	226,257

出典：前掲『阪神電気鉄道八十年史』113頁

阪神電鉄は、つづいて1911年3月に、御影と東明の所有地に住宅を新築し、建売分譲した。このうち御影に建築した住宅については、しばらくのあいだ貸家として運用する方針をとった。その結果、1913年3月末現在の阪神電鉄の貸家経営の規模は、表4-6のとおりであった。阪神電鉄の貸家経営について、1910年12月

の雑誌記事は「阪神電鉄は近畿電鉄中最も早く沿道の開発に着目せし会社にして今や其の効果は着々事実上に現れ郊外生活の風潮が漸次都会人士間に流行の姿となり

会社の直営に係る貸家は殆ど全部貸切れとなり⁽¹⁷⁾、と述べている。この記事からも窺い知ることができるように、1909年に貸家経営を開始した阪神電鉄は、不動産業へ進出した日本で最初の電鉄会社であった。

ただし、ここで注意を要するのは、上記の事実は、阪神電鉄が電鉄会社の不動産業経営の真のパイオニアであったことを、必ずしも意味するものではないということである。阪神電鉄の初期の住宅事業は、鳴尾における貸家経営をのぞけば、いずれも既存の所有地の転用の域を出るものではなかった（鳴尾で新規に購入した土地も5,500坪余にとどまった）。したがって、それは、沿線の土地を大規模に購入し宅地開発や住宅建設を行なうという、電鉄会社の不動産業への本格的参入とは、相当にかけ離れたものであった。『阪神電鉄八十年史』自身が認めているように、阪神電鉄が本格的に不動産業に携わるようになったのは、1918年6月に関係会社である阪神土地信託株式会社を別立してからのことであった⁽¹⁸⁾。

3. 箕面有馬電軌（阪急電鉄）の場合

それでは、沿線の土地を大規模に購入し宅地開発や住宅建設を行なった、電鉄会社の不動産業経営の真のパイオニアは、いったい誰であったのだろうか。しばしば指摘されるように⁽¹⁹⁾、それは、専務取締役小林一三に率いられた箕面有馬電軌だと言うべきであろう。なお、1907年10月に創立された箕面有馬電軌は、1918年2月に社名を阪神急行電鉄（阪急電鉄）と変更した。

大阪（梅田）、箕面、有馬、宝塚、西宮を結ぶ鉄道敷設権をもつ箕面有馬電軌の設立は、おりからの日露戦後不況にともなう株式引受難、沿線人口の少なさによる見込旅客数の低位などによって、困難視されていた。同社の経営にあたることになった小林一三は、この困難を克服するためには、鉄道事業と沿線の住宅事業を結合する必要があると考えた。小林の自叙伝である『逸翁自叙伝』によれば、箕面有馬電軌の設立についての彼の考えは、次のようなものであった。

「ただ屹度うまくゆくだらうと思ふ事は、この会社は設立難で信用はゼロである。早晚解散される事と見られてゐる。仮りに何とか工夫して会社を設立し得るとしても、結局は駄目だといふ風に、沿道一般の人達から馬鹿にされてゐる。それを幸ひに沿線で住宅地として最も適当な土地—沿線には住宅地として理想的なところが沢山あります—仮に一坪一円で買ふ、五十万坪買ふとすれば開業後一坪に就いて二円五十銭利益があるとして、毎半期五万坪売つて十二万五千元まうかる。

五万坪が果たして売れるかどうか、これは勿論判らないけれど、電車が開通せば一坪五円くらの値打はあると思ふ。さういふ副業を当初から考へて、電車がまうからなくとも、この点で株主を安心せしむることも一案だと思ひます⁽²⁰⁾。

小林一三は、1907年10月の箕面有馬電軌の創立総会で専務取締役役に選出されると、上記の考えをただちに実行に移した。箕面有馬電軌が鉄道開業以前の1908年10月に配布した、『最も有望なる電車⁽²¹⁾』というパンフレットには、「会社の所有となるべき土地が気候適順、風景絶佳の場所に約二十万坪、僅かに梅田から十五分乃至二十分で行けるところにあります。此所に停留場を設け大いに土地開発の策を講じて沿道の乗客を殖やし、同時に土地の利益を得ようと云ふ考へです⁽²²⁾」、と書かれている。また、やはり鉄道開業以前の1909年秋に同社が発行した、『如何なる土地を選ぶべきか如何なる家屋に住むべきか』というパンフレット⁽²³⁾には、表4-7として別掲した箕面有馬電軌所有の住宅地の一覧表とともに、次のような文章が記されている。

「美しき水の都は昔の夢と消えて、空暗き煙の都に住む不幸なる我が大阪市民諸君よ！

出生率十人に対し死亡率十一人強に当る、大阪市民の衛生状態に注意する諸君は、慄然として都会生活の心細きを感じ給うべし、同時に田園趣味に富める楽しき郊外生活を懐ふの念や切なるべし。

表4-7 箕面有馬電軌所有の沿線の宅地開発用地（1909年秋現在）

場 所	大阪からの 距 離	大阪からの 所要時間	坪 数
第1区梅田	— —	—	880
第2区服部天神附近	4. 71	10	15,600
第3区曾根附近	5. 40	11	33,700
第4区岡町附近	6. 26	13	64,700
第5区 同	6. 26	13	50,000
第6区麻田附近	7. 25	16	12,640
第7区分岐点附近	8. 49	20	27,900
第8区池田新住宅地及附近	9. 78	23	33,020
第9区中山及米谷梅林附近	13. 50	30~35	11,900
第10区箕面公園附近	11. 11	25	61,920
総 計			約 312,260

出典：箕面有馬電氣軌道株式会社『如何なる土地を選ぶべきか如何なる家屋に住むべきか』、1909年（小林一三『逸翁自叙伝』産業経済新聞社、1953年、190頁から再引用した）。

（注）1哩（マイル）は、約1.6km。1鎖（フェーン）は、約20.1m。

郊外生活に伴ふ最初の条件は、交通機関の便利なるに在りとす、今や、大阪市内電車の縦横に開通せんとするに際し、阪神、南海の既成線、並に京阪、箕面有馬の各電車は東西南北より市の内外を結びつけ、各々其沿道に於ける特色を發揮し、諸君の希望を満足せしめんとするものゝ如し。この時に於いて箕面有馬電車たるものは、風光明媚なる其沿道住宅を説明し『如何なる土地を選ぶべきか』の問題を諸君に提供すべき義務あるを信ぜんとす、何となれば、最も適当なる場所に三十余万坪の土地を所有し、自由に諸君の選択に委し得べきは、各電鉄会社中、独り当会社あるのみなればなり。

(・・・・中略・・・・)

会社所有土地は八十六町余、此価格三十万余円(市内を除く)なれば一反⁽²⁴⁾平均僅かに三百六十余円に過ぎず、是れを実測すれば三十余万坪に上るべし、理想的郊外生活の新住宅地として、諸君の選択に任すべき三十余万坪を、一大楽園たらしめんには勢ひ諸君の移住を待たざるべからず、梢に宿る月の影あれば、沖の白波に千鳥の友呼ぶ声あり、然れば会社も亦た自ら進んで模範的新住宅地を經營し、大いに大阪市民諸君の趣味に訴へんとするなり⁽²⁵⁾。

つまり、箕面有馬電軌は沿線で宅地として開発する用地を、1908年10月までに約20万坪、1909年秋までに累計30余万坪買収したうえで、1910年3月の鉄道開業に臨んだのである。

鉄道開業から3カ月後の1910年6月に箕面有馬電軌は、最初の沿線における宅地分譲として、池田室町住宅地の販売を開始し、良好な成績をおさめた⁽²⁶⁾。この池田室町住宅地(総坪数33,020坪)の場合には、「東西南北の道路数十町」を設けたうえ、「百坪を一邸宅としこゝに建坪二十坪内外数十種類の家屋二百軒を新築する」方式がとられた⁽²⁷⁾。各住宅には、「庭園を広くすること」、「電燈の設備あること」、「溝渠下水等衛生的設備を十分ならしむること」などの方針が貫かれ、住宅地全体としては、「完全なる道路を設け両側に樹木を植えゆること」、「会社直営の購買組合を設け、物資の供給を廉売ならしむること」、「娯楽機関として倶楽部を新築し、玉突台其他の設備を完全ならしむること」、「公園及び花樹園を設け花奔盆栽園芸趣味を普及ならしむること」、「床屋、西洋洗濯等日常必要なる店舗を設置せしむること」などの措置が講じられた⁽²⁸⁾。箕面有馬電軌の池田室町住宅地の住宅地一戸当りの販売価格は2,500円(土地、家屋、庭園、施設一切込み)であり、「販売方法としては最初に五〇円払い込めば、残金は毎月二四円払いの一〇カ年月賦であった⁽²⁹⁾」。

箕面有馬電軌は、池田室町住宅地につづいて、同じく沿線の桜井住宅地(総坪数

55,000坪)と豊中住宅地(総坪数50,000坪)を、それぞれ1911年6月と1914年8月に分譲した⁽³⁰⁾。そして、その後も、沿線での宅地分譲を積極的に推進した⁽³¹⁾。

ところで、上記のような箕面有馬電軌の宅地分譲は、小林一三が当初見込んだような収益をあげたのだろうか。まず、用地買収について見ると、小林自身は、『逸翁自叙伝』のなかで、「この会社の生命ともいふべき住宅経営について、土地選定の標準は、一坪一円と見積ったけれど、(……中略……)大体予算通り進行した⁽³²⁾」、と回顧している。この点は、さきに引用したとおり、1909年発行の箕面有馬電軌のパンフレット『如何なる土地を選ぶべきか如何なる家屋に住むべきか』が、30余万坪の土地を30万余円で購入したとしていることと、符節を合する。これに対して、箕面有馬電軌が宅地分譲によって1坪当りいくらの収益をあげたかについては、それを伝える確実な史料が見当たらない。ただし、1913年9月の新聞記事は、それが1坪当たり2円前後であったと指摘している⁽³³⁾。断言することは避けなければならないが、箕面有馬電軌は、初期の住宅分譲を通じて、当初小林がめざした水準(既述のように、当初小林は、1坪当たり2円50銭の利益をあげることをめざした)には達しなかったものの、それに近い利益をあげることに成功したようである。そして、この成功が、鉄道開業以前に沿線の土地を廉価で購入していたこと、別言すればやがて生じる外部効果をあらかじめ内部化していたことによるものであることは、もはや多言を要しないだろう。

4. 小林一三の企業家的革新 —むすびに代えて—

本稿の課題は、日本における電鉄会社の不動産経営の起源に光をあてることにあった。ここまでの検討から導かれた結論は、以下の2点に要約することができる。

第1は、東京ではなく大阪に基盤をおく電鉄会社が、不動産業への進出に関して、先陣を切ったことである。これは、①日露戦後期から第1次世界大戦期にかけての時期には、東京と比べて大阪の方が、郊外の住宅に対する需要が大きかった、②大阪近辺の民営電鉄事業は、東京近辺のそれより早くから発展しており、乗客獲得に積極的であった、などの理由によるものであった。

第2は、日本における電鉄会社の不動産経営の真のパイオニアとしては、1909年に貸家経営を始めた阪神電鉄よりも、1910年に住宅・宅地分譲を開始した箕面有馬電軌(のちの阪急電鉄)をあげる方が妥当だということである。阪神電鉄の貸家経営は時系列的には一歩先行したものの、基本的には、既存の所有地の転用の域を

出るものではなかった。これに対して、箕面有馬電軌の住宅地経営は、沿線の土地を大規模に購入することから出発しており、電鉄会社の不動産業への本格的参入と評価しうるものであった。

ところで、箕面有馬電軌が電鉄会社の不動産業経営の真のパイオニアになりえた中心的な要因は、同社の専務取締役をつとめた小林一三の企業家的革新に求めることができる。小林は、多くの株主の反対を押し切って、「この会社の生命ともいふべき住宅経営」を推進した⁽³⁴⁾。

小林が箕面有馬電軌の住宅地経営に心血を注いだのは、

- ④沿線住民をふやすことによって乗客数を増大させ、間接的に鉄道事業の増益を図る、
 - ⑤近い将来確実に生じる外部効果を事前に内部化することによって、（鉄道開業以前に廉価で購入した土地を鉄道開業後高価で販売することによって）、住宅地経営そのものからも、直接的に利益を獲得する、
- という、二つのねらいをもっていたからであった。

このうち④の点は、箕面有馬電軌よりもひとあし早く、阪神電鉄が、貸家経営という形で、実行に移していた。また、そもそも④については、沿線地域で他の土地会社や住宅会社が活動を始めれば同様の効果が期待できるのだから、それだけでは電鉄会社が不動産業へ本格的に参入する動機になりにくい⁽³⁵⁾ということも、指摘しておかねばなるまい。したがって、小林の考えが画期的であったのは、④の点を打ち出したからではないのである。

小林がイノベーターになりえたのは、⑤の点に初めて取り組んだからである。その後、路線を新設したり延長したりした電鉄会社の多くは、小林のやり方にならって外部効果の内部化につとめ、不動産業へ本格的に参入した⁽³⁶⁾。また、外部効果を内部化するチャンスは、鉄道路線の新設や延長をとまなわな場合にも、生じた。つまり、それは、電車運転本数の増加、停車駅の新設、急行・特急等の運行、電車と接続するバス路線の新設、他社線との接続や相互乗入れなどによっても、ある程度創出することが可能だったのである。さまざま理由によって生じた外部効果を内部化するチャンスを活かしながら、日本の電鉄会社は、不動産業への関与を強めていった。小林一三が切り開いた突破口は、大きなうねりと呼びおこしたのである。

〔注〕

- 1 日本経営史研究所編『阪神電気鉄道八十年史』阪神電気鉄道株式会社、1985年、113頁参照
- 2 例えば、「東京市の膨張と郊外の電鉄事業」（『中外商業新報』1912年6月15日付）は東京近

- 郊の電鉄各社の営業状況を詳しく紹介しているが、それらの会社が貸家経営や宅地分譲に携わっているとは述べていない。なお、本稿では、引用に際して、旧字体を新字体に改めた。
- 3 「都市生活の不安（十六）／大阪市の住宅問題」（『大阪時事新報』1992年2月3日付）。
 - 4 例えば、南海道総合研究所編『南海沿線百年誌』南海電気鉄道株式会社、1985年、121頁参照。
 - 5 「住宅難の大阪（三）」（『大阪毎日新聞』1918年11月3日付）。
 - 6 「住宅難の大阪（五）」（『大阪毎日新聞』1918年11月5日付）。
 - 7 例えば、「郊外電車から見た大阪（七）」（『大阪毎日新聞』1915年12月21日付）参照。
 - 8 「郊外生活（一）～（三）」（『報知新聞』1913年5月18日～22日付）、および「土地価格変動（一）／東京市の膨張／郊外地価騰貴」（『中外商業新報』1916年1月24日付）参照。例えば、後者の記事は、「二百五十万の市民を包擁する東京市は年一年に膨張し延いて市近接せる郡部町村の発展実には驚くべきものあり此等郡部町村の発展は市有電車郡部延長を以て其一大理由となすべく国有鉄道電車山手線も亦其大理由たるに洩れず」と述べている。
 - 9 「都市の膨張と郊外電鉄（一）～（十）」（『国民新聞』1926年10月1～13日付）、および東急不動産株式会社『街づくり五十年』、1973年、30～31頁参照。
 - 10 「五電鉄の解剖（七）／地所及家屋経営」（『大阪新報』1917年1月23日付）、前掲「都市生活の不安（十六）／大阪市の住宅問題」、および「郊外住宅／京阪沿線」（『大正日日新聞』1919年12月11日付）参照。
 - 11 第5表では、大軌沿線の既設の土地会社の社数は、13社とされている。ここで、なぜ「十社」と記されているのか、その理由は不明である。
 - 12 「土地熱と会社濫興」（『大阪朝日新聞』1920年3月13日）。
 - 13 ここでは、既述のように、前掲「住宅難の大阪（三）」が、「恐らく家賃の高い点に於いて大阪と神戸は全国無比だらう」と述べていることを、想起する必要がある。
 - 14 以下の1909～1913年の阪神電鉄による不動産経営に関する記述は、とくにことわらないかぎり、前掲『阪神電気鉄道八十年史』113頁による。
 - 15 同前 113頁。
 - 16 この点に関連して、「大阪の郊外電車（二）」（『中央新聞』1913年9月16日付）は、阪神電鉄について、「尼ヶ崎附近を始め沿道各所に住宅を新設し頻りに固定乗客の吸収に努め今や同社乗客の大部分は夫等移住人士の定期乗車券使用者を以て充たさるゝに至り」と述べている。
 - 17 「阪神電鉄の貸家拡張計画」（『東洋経済新報』1910年12月25日号）、35頁。
 - 18 前掲『阪神電気鉄道八十年史』161～162頁参照。
 - 19 例えば、喜多直之郎『電気鉄道経営要論』政経書院、1935年、222頁、および中川元治郎『電気鉄道経営の実態（関西の巻）』オーム社、1938年、94頁参照。
 - 20 小林一三『逸翁自叙伝』産業経済新聞社、1953年、151～152頁。
 - 21 このパンフレットについては、小林一三前掲『逸翁自叙伝』182～187頁、および阪神急行電鉄株式会社『阪神急行電鉄二十五年史』、1932年、「創立事務」7～8頁参照。
 - 22 小林前掲『逸翁自叙伝』185頁から再引用した。
 - 23 このパンフレットについては、小林前掲『逸翁自叙伝』188頁～191頁、前掲『阪神急行電鉄二十五年史』、「土地住宅経営の元祖」2～5頁、京阪神急行電鉄株式会社『京阪神急行電鉄五十年史』、1959年、118～120頁、および阪急電鉄株式会社『75年のあゆみ＜記述編＞』、1982年、11～12頁参照。
 - 24 1反は10分の1町に当り、360坪に相当する（ただし、当時の換算地）。
 - 25 小林前掲『逸翁自叙伝』189～190頁から再引用した。
 - 26 前掲『京阪神急行電鉄五十年史』10頁参照。
 - 27 前掲『阪神急行電鉄二十五年史』、「土地住宅経営の元祖」4頁。

- 28 同前3～4頁。
- 29 前掲『京阪神急行電鉄五十年史』120頁。
- 30 前掲『阪神急行電鉄二十五年史』、「年譜」4、6頁参照。
- 31 前掲『京阪神急行電鉄五十年史』120～125頁参照。
- 32 前掲『逸翁自叙伝』175頁。
- 33 具体的には、「大阪の郊外電車(三)」(『中央新聞』1913年9月17日付)が、箕面有馬電軌について、「現在同社の所有田畑山林三十四町歩既に宅地に変ぜしもの三十町歩にして前者は一坪一円九十銭内外なるを宅地に変ずれば兎に角三円八九十銭となり少なくも坪二円内外の利潤は見らるゝ訳けなり」と述べている。ただし、箕面有馬電軌の沿線用地買収価格に関して、この記事(1坪当り1円90銭)と『逸翁自叙伝』および『如何なる土地を選ぶべきか如何なる家屋の住むべきか』(いずれも1坪当り約一円)とのあいだになぜ食い違いがあるのかは、不明である。本文で、「箕面有馬電軌が宅地分譲によって1坪当りいくらかの収益をあげたかについては、それを伝える確実な史料が見当たらない」と指摘したのは、この点をふまえたものである。
- 34 例えば、前掲『京阪神急行電鉄五十年史』は、「当社(箕面有馬電軌をさす……引用者)は電鉄事業に対する培養策として、開業当時より土地住宅経営を計画していたが、何分にも、当時は専門的な土地住宅会社は未だ設立されず、従ってその事業の前途にはっきりした目算がたたなかったために、株主中にはこれに対して反対意見を述べる人々も多かった。しかし、当社線の将来を考える時、この事業を一日も忽せにすることは出来ないで、初期の通り計画の具体化に努めることとなった」(10頁)、と記している。
- 35 すでに述べたように、阪神電鉄が1909年に貸家経営に着手したことは、必ずしも、同社が不動産業へ本格的に参入したことを意味するものではなかった。
- 36 例えば、阪神電鉄は、北大阪線の新設の際に、周辺の土地を買収して、外部効果の内部化を図った。これらの買収地(6万3,961坪)は、1918年に阪神電鉄から関係会社の阪神土地信託に売却され、阪神土地信託の土地事業の中核となった。以上の点については、前掲『阪神電気鉄道八十年史』161～162頁参照。