

産炭地における鉄道業の経営と物流・人流網の形成

——宇部鉄道の事例——

三 浦 壮

1. はじめに

筆者はこれまで有力産炭地である宇部地域の企業家、資産家が、炭鉱および地方企業を創立・出資し、資産を形成し、さらにそれを地方企業に再投資し、地方企業の競争力構築に寄与する資金の循環プロセスを検討してきた〔三浦（2012）、三浦（2015）〕。

近代の宇部炭田および宇部工業地帯では、地域で得られる企業機会を地域の資本が担うことによって、そこから生じる利益を地域内部で分配し、支出余力を高める機能をもった。そのような視点からみると、運輸業についても同じことがいえる。

すなわち産炭地において鉄道を地元資本でつくれば、石炭はいうまでもなく、採炭を行うにあたって必要な坑木等の生産財輸送から生じる利益を地域で吸収することができる。また、労働集約的な石炭産業の展開によって地域の人口増加が進むことで生じる旅客需要を地域の資本がつかむことで、地域経済の発展から生まれる付加価値の漏れを防ぐことにつながる。

海運事業についても同様である。石炭、あるいはセメント・苛性曹達を生産するための原材料（石灰石）輸送を内部化することによって、原材料供給地から生産設備の立地地域、あるいは、生産地から消費地に送られ商品価値が生まれるまでのプロセスを、可能な限り地元資本が掌握することで、そこから得られる利益の流出を減らし、地域に富を残すことができる。

本稿ではこのような視覚から産炭地域の産業・交通インフラ事業をとらえ、地域経済圏形成プロセスを考慮しつつ、地域の産業界における運輸業の機能をあきらかにする。宇部地域の主要運輸会社は複数存在する。その最初の作業として、運輸業のうち鉄道業（陸運）の動態を検討し、そのなかで資本金額が最も高い宇部鉄道株式会社（以下、宇部鉄道と略記する）の分析を行う。経営モデルの変遷と収益構造を検討しつつ、宇部経済界と地域経済圏形成の一端、特質をあきらかにしたい。

宇部鉄道の先行研究でもっとも基礎になるものは弓削達勝（1936）、高木義英（1942）である。それぞれ宇部鉄道の経営層に近い人物およびそのような人物に接近しうる者だけがもつ情報で構成されており、後年発行された俵田明編（1953）、宇部市史編纂委員会（1993）、鉄道友の会中国支部（1975）はかなりの部分をこの2つの成果によっている。小野田市歴史民俗資料館（2003）はこの2つの成果、および宇部市史編纂委員会（1993）、関門日日新聞、防長新聞の記事、『日本国有鉄道100年史』を資料として復刻し、宇部鉄道の技術者に関する論考、資料復刻を加えたものである。

以上をふまえると、弓削達勝（1936）、高木義英（1942）が先行研究としては最も貢献が高いが、両書とも創立のプロセス、および路線拡張の過程に重点的な記述がなされる傾向にあり、創立後お

よび路線拡張（増資）後の経営、営業状況については言及が少なく、高木義英（1942）についても年表のような形式でまとめたものにとどまっている。分量そのものも多いとはいえ、企業情報はそれに正比例している。したがって、これらを参照して組み立てられた諸研究も、同じ課題を抱えている。そのような中で、三木理史（1999）はこれらに『鉄道省資料』のなかから鉄道許可申請書、起業目論見書を加え、港湾と鉄道との接続、および物流網形成という側面から分析したものである。ただし、宇部の史資料を長期間にわたり蒐集・分析してきた筆者の立場からすれば、物流網の形成について宇部側の資料を十分に集めているとはいえ、根幹の部分は社史・伝記類に依存しているといわざるをえない。

これまであげてきた諸研究は、いずれも①企業経営の分析、②株主と株式募集、③貨客の動向について言及がないか、あったとしても不十分という共通の特質を持っている。本稿はこの3点について、冒頭にかかげた、地域経済の発展から生まれる付加価値を地元資本がつかみ、管理するという視覚から検討することで、地域経済における生産、分配、支出の循環のうち、特に生産および分配の諸相を明らかにする。実証面では、先行諸研究の弓削達勝（1936）、高木義英（1942）への依存という限界をこえるために、宇部側の諸資料をかきあつめ、経営に関わる諸数値、株主に関わる史資料を蒐集・分解・整理し、およそ30年にわたる地元新聞の報道を細かく確認しつなぎあわせるという、これまでほぼなされていない方法で、宇部鉄道の経営と物流・人流網の形成を体系的にあきらかにする。

この作業については、宇部市立図書館のスタッフに膨大な資料複写作業（『宇部時報』1912-1940の複写）をいただくというご厚意がなければ不可能であった。大変感謝している。文責は筆者にあるが、かりに本研究に読み手に訴求するような貢献があるならば、それは一次的には宇部市立図書館スタッフのものであることを強調しておきたい。また、文献の引用部分は、固有名詞以外は原則として旧字を新字に改め、適宜句読点を補っている。

2. 宇部系資本における運輸業の位置づけ

宇部の非炭鉱企業は地域の有力者によって起業され、地元資本による投資を基盤として設備資金がまかなわれた。まずは、本稿が対象とする運輸業はどのような位置づけをもったのか確認する。

表1は非炭鉱企業の払込資本金額を集計してあらわしたものである。炭鉱業は参考資料として併記している。第一次大戦前における運輸業の比重は16.4%であり、金融、電力業につぐ位置にあった。その後増資によって企業規模が拡大したことで、1914年には4割となり、翌15年以降は電力業に資金が集中したことで比重をおとすものの、金融業に肉薄する水準を維持した。

第一次世界大戦は、宇部に所在する炭鉱・製造業の経営に刺激を与え、これと相乗しながら宇部地域への人口流入を促進することになった。これにともない、電力業、製造業、金融業への投資資金も大きく膨らむことになった。他方、運輸業（捕捉できているのは鉄道業のみ）はこれらの産業部門よりも早期に目的の設備投資を完了したことで、資本金額の比重を6.0%台（1920-22年）まで

産炭地における鉄道業の経営と物流・人流網の形成

表1 宇部地域における非炭鉱企業の払込資本金額推移

社	運輸			製造			電力			金融			流通・その他			合計			参考資料	
	社数	払込資本 円	構成比 %	社数	払込資本 円	構成比 %	社数	払込資本 円	構成比 %	社数	払込資本 円	構成比 %	社数	払込資本 円	構成比 %	社数	払込資本 円	構成比 %	社数	払込資本 円
1912	1	37,500	16.4	0	0	0.0	1	60,000	26.3	1	130,625	57.3	0	0	0.0	3	228,125	100.0	n.a	n.a
13	1	37,500	16.4	0	0	0.0	1	60,000	26.3	1	130,625	57.3	0	0	0.0	3	228,125	100.0	n.a	n.a
14	1	150,000	40.4	1	24,700	6.6	1	60,000	16.1	2	136,875	36.8	0	0	0.0	5	371,575	100.0	n.a	n.a
15	1	150,000	26.6	1	24,700	4.4	1	166,250	29.5	3	143,125	25.4	1	80,000	14.2	7	564,075	100.0	n.a	n.a
16	1	150,000	28.6	1	24,700	4.7	1	199,687	38.0	4	150,875	28.7	0	0	0.0	7	525,262	100.0	n.a	n.a
17	1	150,000	26.9	1	50,000	9.0	1	199,687	35.8	4	158,375	28.4	0	0	0.0	7	558,062	100.0	n.a	n.a
18	1	180,000	19.6	2	375,000	40.7	1	199,687	21.7	2	132,125	14.4	3	33,700	3.7	9	920,512	100.0	n.a	n.a
19	1	180,000	13.1	2	425,000	30.9	1	600,000	43.6	2	132,125	9.6	4	38,450	2.8	10	1,375,575	100.0	n.a	n.a
20	1	180,000	6.8	4	565,000	21.3	1	1,080,000	40.8	1	750,000	28.3	5	72,450	2.7	12	2,647,450	100.0	n.a	n.a
21	1	180,000	6.1	5	635,000	21.4	1	1,320,000	44.5	1	750,000	25.3	6	84,450	2.8	14	2,969,450	100.0	9	12,721,825
22	2	213,840	6.6	5	663,310	20.6	1	1,500,000	46.6	1	750,000	23.3	5	92,000	2.9	14	3,219,150	100.0	9	12,794,325
23	2	849,840	18.7	5	1,370,000	30.1	1	1,500,000	33.0	1	750,000	16.5	4	82,000	1.8	13	4,551,840	100.0	7	12,549,040
24	1	1,069,100	19.1	6	2,155,000	38.4	1	1,500,000	26.7	1	750,000	13.4	6	137,000	2.4	15	5,611,100	100.0	6	13,711,000
25	2	1,721,045	30.4	7	3,002,925	53.1	-	-	-	1	750,000	13.3	7	182,000	3.2	17	5,655,970	100.0	7	15,854,000
26	2	1,799,544	24.3	10	4,396,735	59.4	-	-	-	1	943,750	12.8	8	259,500	3.5	21	7,399,529	100.0	6	12,750,000
27	2	1,879,935	24.0	11	4,754,170	60.8	-	-	-	1	931,250	11.9	8	259,500	3.3	22	7,824,855	100.0	5	11,613,750
28	4	2,088,895	26.0	11	4,770,020	59.3	-	-	-	1	931,250	11.6	8	259,500	3.2	24	8,049,665	100.0	5	14,843,750
29	5	2,717,070	26.9	10	6,144,700	60.8	-	-	-	1	931,250	9.2	8	309,500	3.1	24	10,102,520	100.0	4	14,833,750
30	6	2,875,370	25.6	10	7,044,600	62.7	-	-	-	1	931,250	8.3	11	381,123	3.4	28	11,232,343	100.0	4	14,833,750
31	5	2,897,005	25.4	10	7,204,700	63.1	-	-	-	1	931,250	8.2	11	393,077	3.4	27	11,426,032	100.0	5	15,220,270
32	5	2,989,865	25.3	9	7,492,200	63.4	-	-	-	1	931,250	7.9	13	396,577	3.4	28	11,809,892	100.0	5	15,188,060
33	5	3,003,695	22.5	10	8,922,633	67.0	-	-	-	1	1,002,500	7.5	14	396,077	3.0	30	13,324,905	100.0	5	16,871,310
34	4	2,944,000	16.0	8	14,030,533	76.4	-	-	-	1	1,002,500	5.5	6	394,250	2.1	19	18,371,283	100.0	2	16,390,000
35	4	3,238,360	13.5	8	18,992,500	79.4	-	-	-	1	1,287,500	5.4	6	394,250	1.6	19	23,912,610	100.0	6	22,022,100
36	6	3,388,990	12.1	9	22,973,750	81.8	-	-	-	1	1,287,500	4.6	5	426,250	1.5	21	28,076,490	100.0	10	23,484,240
37	6	3,820,000	10.0	11	32,704,988	85.6	-	-	-	1	1,287,500	3.4	4	376,250	1.0	22	38,188,738	100.0	10	23,632,355
38	6	4,176,000	8.7	12	41,445,425	86.7	-	-	-	1	1,643,750	3.4	6	561,750	1.2	25	47,826,925	100.0	2	22,100,000
39	5	4,290,000	7.6	11	49,589,153	87.8	-	-	-	1	1,603,750	2.8	9	991,250	1.8	26	56,474,153	100.0	2	22,100,000
40	5	4,090,000	5.6	12	65,605,000	90.6	-	-	-	1	1,603,750	2.2	12	1,145,000	1.6	30	72,443,750	100.0	2	26,650,000
41	7	4,213,750	4.6	13	84,877,500	91.7	-	-	-	1	1,603,750	1.7	18	1,913,000	2.1	39	92,608,000	100.0	2	26,650,000

出所：各社「営業報告書」、各年度「銀行会社要覧」、各年度「鉄道年報」、各社「決算公告」（「宇部時報」掲載）、各年度「宇部市勢要覧」に記載された数値を筆者が入力・整理して作成。

注1）より多くの企業情報が取得・反映できることから、原則として各年次の上半期終了時の数値を採録し、上半期の数値が得られなかった企業についてはのみ下半期の数値を採録。

注2）数値は、資料の確実性を考慮し、「営業報告書」、「鉄道省年報」、「決算公告」（宇部時報）、「銀行会社要覧」、「宇部市勢要覧」の順に優先順位をつけて採録。

おとした。

1922年になると、電力業の資本金額は到達点に達した。24年には山口県にすべての電気事業が売却された。金融業の資本金額も、飛躍的な積み増しがなされることがなかった。だぶついた一部の投資資金は製造業、運輸業に集中した。とくに多くの投資資金を集めたのは製造業である。宇部セメント製造が設立され、継続的な設備投資をおこなったことが主因となり、1923年以降、製造業は資本金額の構成比を漸増させた。

運輸業の払込資本金総額は1918-22年まではほぼ横ばいであったが、23年に大幅に積み増しされ、金融業を上回った。金額については製造業ほどの伸びはなかったが、1933年までは、同業から大きく引き離されることなく投資資金を集め、非炭鉱企業の資本金総額ベースでは運輸業はおよそ4分の1程度の比重を占めつづけた。これらの期間までに宇部資本系運輸業の中心となったのは陸運、とりわけ鉄道業である。

1933年以降、製造業の資本金額は飛躍的に伸びた。宇部窒素工業、日満マグネシウムなどの化学企業が設立され、朝鮮セメント、宇部セメントなど窯業企業の新設・増資があったためである。1937年には宇部の主力業種である炭鉱業を抜き去って3000万円を越え、41年には8487万円に達した。運輸業は飛躍的な伸びはなかったが、製造業の生産能力拡大に伴うかたちで資本の増加を続けた。30年におよそ288万円に達した後、1934年まで300万円前後で横ばいに近い状態にあったが、35年より再び増加に転じ、1938年には400万円を大きく超える規模となった。この期間、運輸業の伸びに貢献したのは海運である。

運輸業も含めた、これら諸業種の純益金、配当金額、さらには資本金に対する効率性はいかなる状況にあるのか。すべての企業データを漏れなく蒐集することは不可能である。他方、主要企業についてはそれなりの残存状況にあるため、これらに準拠して、それぞれの金額、平均払込資本金に対する効率性を数値化したものが表2、表3である。数値の限界については、反映率（純益金、配当金が判明する主要企業払込資本金の、当該業種の払込資本金総額に対する割合）を明示するかたちで併記している。

まず表2において純益金ベースで各業種の水準を検討したい。電力業は1917年より確認が可能である。純益金は右肩上がり、下振れもみられない。利益率も1917年、18年よりも大戦後のほうが向上をみせている。23年には事業本体に関連する純益金で23.5%という利益率に達している。24年にはおよそ156万円の純益金をあげているが、これは山口県営電気に事業が移管されたことによる売却益が反映されたものである。表1でも示されるように、電力業は、この時期の宇部資本の非炭鉱企業において、払込資本金ベースで26.7-46.6%の比重を占めている。投下金額の大きさからみても、資本効率の高さからみても、1924年に宇部系資本は有力な投資事業を失ったことになる。

他方、製造業は景気敏感的な傾向が強かった。とりわけ、大戦期の利益率は目を見張るものがあり、1919年には13万2528円の純益金を得ている。その後は赤字を2年連続で計上し、22年には盛り返すものの、翌年には減益となり、24年には再び欠損業種へ転落した。また、大戦期の利益率の変動を含めると、少なくとも宇部セメントが安定的な事業体として確立する1926年までは、大きな上

表2 主要企業の純益金(業種別)

	総計			炭鉱業			製造業			運輸業			金融業			電力業		
	金額	利益率 (平均)	反映率	金額	利益率 (平均)	反映率	金額	利益率 (平均)	反映率	金額	利益率 (平均)	反映率	金額	利益率 (平均)	反映率	金額	利益率 (平均)	反映率
1912	0	-	-	na	na	na	1,617	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na	na
13	21,157	16.2	100.0	na	na	na	0	na	na	na	na	na	21,157	16.2	100.0	na	na	na
14	29,361	18.9	100.0	na	na	na	5,291	21.4	100.0	na	na	na	24,071	18.4	100.0	na	na	na
15	26,256	16.9	100.0	na	na	na	2,646	10.7	100.0	na	na	na	23,610	18.1	100.0	na	na	na
16	27,324	8.9	100.0	na	na	na	5,254	21.3	100.0	na	na	na	15,562	11.9	100.0	na	na	na
17	120,359	22.7	100.0	na	na	na	44,612	89.2	100.0	na	na	na	33,298	25.5	100.0	na	na	na
18	168,150	18.7	100.0	na	na	na	60,278	17.9	100.0	na	na	na	56,983	43.6	100.0	na	na	na
19	346,450	23.8	98.3	na	na	na	132,528	31.2	100.0	na	na	na	71,532	54.8	100.0	na	na	na
20	272,969	10.3	100.0	na	na	na	-65,572	-15.4	100.0	na	na	na	130,092	17.3	100.0	na	na	na
21	365,978	12.6	35.4	na	na	na	-7,058	-1.7	100.0	na	na	na	143,571	19.1	100.0	na	na	na
22	501,706	15.7	37.6	na	na	na	50,390	11.9	100.0	na	na	na	178,131	23.8	100.0	na	na	na
23	630,203	14.1	35.9	na	na	na	34,072	3.0	100.0	na	na	na	180,842	24.1	100.0	na	na	na
24	1,780,245	29.3	39.0	na	na	na	-29,384	-1.2	100.0	na	na	na	216,098	28.8	100.0	na	na	na
25	256,104	4.2	38.8	na	na	na	111,241	3.5	100.0	na	na	na	188,447	22.4	100.0	na	na	na
26	616,120	8.2	44.1	na	na	na	394,851	9.0	98.6	na	na	na	196,136	21.1	100.0	na	na	na
27	629,704	8.0	45.2	na	na	na	384,152	8.3	100.0	na	na	na	213,739	23.0	100.0	na	na	na
28	792,575	9.9	35.1	na	na	na	576,950	11.9	100.0	na	na	na	140,929	15.1	100.0	na	na	na
29	2,480,297	11.6	87.5	na	na	na	693,253	11.6	100.0	na	na	na	125,284	13.5	100.0	na	na	na
30	857,391	3.9	87.1	na	na	na	-11,116	-0.2	98.0	na	na	na	140,586	15.1	100.0	na	na	na
31	2,084,812	9.2	87.8	na	na	na	1,325,679	11.3	79.2	na	na	na	135,494	14.5	100.0	na	na	na
32	2,244,868	9.7	88.3	na	na	na	699,696	9.4	100.0	na	na	na	161,355	17.3	100.0	na	na	na
33	3,639,884	13.2	85.5	na	na	na	1,136,180	9.5	100.0	na	na	na	167,754	16.7	100.0	na	na	na
34	4,076,097	13.1	86.9	na	na	na	1,846,795	12.2	100.0	na	na	na	155,766	15.5	100.0	na	na	na
35	5,120,975	13.9	78.6	na	na	na	2,627,896	13.0	100.0	na	na	na	197,510	15.3	100.0	na	na	na

産炭地における鉄道業の経営と物流・人流網の形成

表3 主要企業の配当金（業種別）

	平均資本金 純増高 (非炭鉱業)	総計			炭鉱業			製造業			運輸業			金融業			電力業		
		金額	配当率 (平均)	反映率	金額	配当率 (平均)	反映率	金額	配当率 (平均)	反映率	金額	配当率 (平均)	反映率	金額	配当率 (平均)	反映率	金額	配当率 (平均)	反映率
1912	円	-	%	-	円	%	na	%	na	円	%	na	%	na	円	%	na	%	na
13	-	9,719	7.4	100.0	na	na	na	na	na	0	0.0	100.0	na	na	-	-	na	na	na
14	24,700	13,723	8.8	100.0	na	na	na	na	na	0	0.0	100.0	na	na	9,719	7.4	100.0	na	na
15	0	13,908	9.0	100.0	na	na	na	na	na	556	2.3	100.0	na	na	13,167	10.1	100.0	na	na
16	150,000	19,158	6.3	100.0	na	na	na	na	na	741	3.0	100.0	na	na	13,167	10.1	100.0	na	na
17	224,988	45,754	8.6	100.0	na	na	na	na	na	741	3.0	100.0	na	na	13,167	10.1	100.0	na	na
18	455,156	80,452	9.4	100.0	na	na	na	na	na	4,836	9.7	100.0	na	na	10,450	8.0	100.0	19,969	10.0
19	495,156	159,905	10.8	100.0	na	na	na	na	na	24,500	8.6	100.0	na	na	19,646	15.0	100.0	22,176	8.9
20	1,171,620	238,188	9.0	100.0	na	na	na	na	na	51,500	12.1	100.0	na	na	18,000	10.0	100.0	72,480	10.1
21	255,750	242,540	9.3	31.8	na	na	na	na	na	41,000	9.6	100.0	na	na	16,200	9.0	100.0	125,040	10.0
22	281,668	306,567	9.6	37.6	na	na	na	na	na	6,500	5.2	29.4	na	na	14,400	8.0	100.0	146,640	11.1
23	1,283,733	359,590	8.0	35.9	na	na	na	na	na	22,500	5.3	100.0	na	na	18,107	7.5	100.0	90,000	12.0
24	1,596,001	1,845,345	30.4	39.0	na	na	na	na	na	23,000	2.0	100.0	na	na	41,790	5.1	100.0	174,960	11.7
25	-39,699	289,285	4.8	38.8	na	na	na	na	na	4,000	0.2	100.0	na	na	83,880	7.8	100.0	202,500	13.5
26	1,585,974	512,830	6.8	44.1	na	na	na	na	na	113,000	3.6	100.0	na	na	87,860	5.2	100.0	1,671,665	111.4
27	258,955	561,480	7.1	45.2	na	na	na	na	na	302,000	6.9	98.6	na	na	112,780	6.3	100.0	-	-
28	109,003	639,400	8.0	35.1	na	na	na	na	na	346,280	7.5	100.0	na	na	125,000	6.9	100.0	-	-
29	1,702,520	2,060,118	9.6	87.5	1,300,000	11.1	79.2	na	na	416,460	8.6	100.0	na	na	130,000	6.8	100.0	-	-
30	1,051,916	1,483,950	6.7	87.1	1,170,000	10.0	79.2	na	na	527,318	8.8	100.0	na	na	136,600	5.1	100.0	-	-
31	270,149	1,868,761	8.3	87.8	1,170,000	10.0	79.2	na	na	76,200	1.1	98.0	na	na	148,350	5.3	100.0	-	-
32	521,398	2,030,729	8.7	88.3	1,170,000	10.0	79.2	na	na	458,750	6.5	100.0	na	na	158,061	5.6	100.0	-	-
33	4,536,439	3,266,075	10.1	100.0	2,112,500	12.9	100.0	na	na	524,774	7.0	100.0	na	na	158,380	5.5	100.0	-	-
34	3,372,725	3,561,171	9.9	100.0	1,840,000	11.2	100.0	na	na	852,397	7.2	100.0	na	na	210,490	7.2	100.0	-	-
35	5,669,568	3,765,353	10.2	78.6	1,560,000	13.3	53.9	na	na	1,403,714	9.3	100.0	na	na	229,167	7.5	100.0	-	-
36	2,396,862	4,996,812	10.1	100.0	2,600,000	11.8	100.0	na	na	1,870,620	9.2	100.0	na	na	235,223	7.2	100.0	-	-
37	19,232,508	5,912,540	8.6	100.0	2,680,000	12.1	100.0	na	na	2,047,180	9.0	100.0	na	na	299,732	6.9	100.0	-	-
38	10,481,000	7,430,477	9.4	100.0	2,990,000	13.5	100.0	na	na	2,826,987	6.8	100.0	na	na	289,621	7.7	100.0	-	-
39	13,797,549	7,895,060	8.5	100.0	2,715,045	12.3	100.0	na	na	3,980,479	7.7	100.0	na	na	336,310	8.4	100.0	-	-
40	15,687,801	6,760,047	6.7	89.5	1,823,608	11.2	61.0	na	na	4,705,832	7.2	100.0	na	na	350,476	8.1	100.0	-	-
41	11,984,688	8,260,819	7.1	91.7	3,530,118	12.5	100.0	na	na	4,615,327	5.7	99.8	na	na	206,050	7.6	67.9	-	-
										4,360,089	5.2	90.2	na	na	255,550	9.4	67.9	-	-

出所：表2に同じ。業種に含まれる企業も同様。

注）太字部分は得られた数値が半期分でそれを倍加した数値が含まれるもの。

振れと下振れを繰り返す、冒険的な業種であることが読みとれる。また、前述した19年における13万円強の純益金は、他業種のそれと比較すると抜きん出た収益とまでいえない。

他方金融業は、19年はまだ7万円強だが、翌20年には13万円台を超えて、継続的に収益を増やしている。昭和恐慌前後には谷間をつくるものの、製造業のようにマイナスになることはなく、景気回復期以降は安定的に純益金を伸ばしている。電力業も1920年以降4年連続で19年の製造業の最高益記録を上回る純益金である。

本稿の対象である運輸業に目をうつすと、純益金の金額こそ、そこまで大きなものではないが、1916年から19年まで増益を続け、推測の数値ではあるが1920年に谷があったのち、1924年まで4年連続で増益を記録している。その後も中期的には谷間をつくる年次があるものの、マイナスになることはない。短期的な変動も少なく、安定的に純益金を伸ばし続けている。恐慌期に運輸業が、相対的に安定的な数値を計上していることは、電力への投資が不可能であり、金融業の増資機会も多くなかった宇部事業界において、外部環境の影響をうけやすい製造業とすみ分けられた業種であったことを推測させる。

とはいえ、運輸業の利益率は高くはなかった。1923年までは高位、1924-25年までは中位の水準で推移していたが、1925-28年には1%の低水準であり、28年以降は3%台へ回復するものの、それを32年まで継続することになった。したがって、投下資本金額が大きいことで純益金そのものは多く、かつ安定していたが、業種を総合してみると、事業の資本効率はいよもよもよではなかった。他方、1933年以降の景気回復期になると利益率は著しい改善をみせた。さらに、利益率そのものは金融業には及ばなかったものの、投下資本が大きかったこともあり、金額の伸びという観点からみると金融業よりもすぐれ、1933年に運輸業の純益金は金融業を追い抜くことになった。

いうまでもなく、純益金は、最終的に株主分配の原資となる。表3は配当金の絶対額と平均配当率を示している。基本的にはどの業種も純益金の動向と平行の関係にあることがみてとれる。しかし、運輸業は利益率が低いにもかかわらず、平均配当率はそれを上回っている。利益率は、1925年以降1932年まで1.2-3.9%で推移したにもかかわらず、配当率は5.1-6.9%である。この要因は、運輸業の一角を構成する宇部鉄道が、政府による多額の補助金をえており、これを原資とした株主還元がなされたためである。

そのため運輸業の配当金は、純益金の動向以上に大きな変動をみせず、安定的な推移をたどることになり、金額そのものも尻上がりに伸びていった。リターン（配当金）からみた場合、製造業、金融業と比較して、運輸業の安定性と成長力——成長力の基礎は、収益率の向上に加え、投資機会の多寡にある——は独自のポジションにあるように映る。このことは、宇部の資産家が、当時の宇部の非炭鉱企業に資本投下する際に、多様なポートフォリオを組むことが可能であったことを示唆している。

これらの配当金は、株主による自由な処分が可能なものではあるけれども、宇部においては地域内の新たな事業、もしくは既存事業の増資株購入へ用いられる傾向にあった。これを定量化するために、表3では平均資本金純増高も示している。運輸業の配当はその一部に貢献したであろうし、

また他業種から投資資金が運輸業に流入したことも読みとれるであろう。これらの諸点については、次節で詳細をみていきたい。

3. 宇部軽便鉄道の創立と事業基盤の形成（第1期）

3-1 創立と設備投資

本節では、宇部鉄道の経営展開を3期に分けてみていく。資料を読んでいくプロセスで、払込資本金、収益基盤の変化、地域経済の状況の3点の指標を考慮に入れて境界線を引けば、事業の輪郭が鮮明になり、本質に近づくことができると考えたためである。この視覚にもとづくと、第1期：創立と事業基盤の形成期（創業-1922年）、第2期：路線拡大と競争激化による低迷・合理化要請期（1923-1932）、第3期：地域経済の拡大と収益改善期（1933-1941年）にわけることが可能である。以下、この区分にそくして論をすすめたい。

宇部鉄道の前身である宇部軽便鉄道（以下、宇部軽鉄と略記する）の創立は1911年12月である。当時、宇部村の中心部は山陽本線からはなれた場所にある一方、海底炭鉱の開発が進み、人口の集積が進みはじめていた。弓削（1936）によれば、1910年6月8日、海底に動力を供給する宇部電気の新重役会で、宇部新川付近で測量機によって地勢調査をおこなった者がいることが話題となり、調査をすすめる過程で「広島のものである」ということが判明し、宇部軽鉄の創立が決まったとされる¹。なぜ、他所の資本が忌避され、地域の資本による設立が志向されたのか、同書ではそれ以上の含意を示していない²。これは正史ともいえる高木（1942）も同様である。

他方、鉄道は多額の資本を必要とする参入障壁が高い事業であり、顧客層を地域単位で分けると、当時の宇部では独占的なポジションをしめることが期待されたことが推測される。交通インフラの所有権を地元経済界の有力者が保有することで、石炭産業の発展から副次的に生み出される収益獲得の機会および付加価値を、地域・炭鉱と関わりをもつ資産家がかみ、管理することにつながることになった³。

このような事業の特質は設立の過程でより純化された。当初の資本金は資本金8万円（のちに橋梁の素材を鉄材に換えることで10万円）で、線路用地は借地とする予定であった。その後、線路用地は買収に変更され、資本金は15万円まで増額された⁴。この措置により鉄道事業から生まれる付加価値が、沿線地権者への地代支払というかたちで漏れ出すことを抑制できるようになった。地代支

¹ 弓削（1936年）275-276頁。宇部軽便鉄道の事務所は宇部電気の元事務所に置かれ、のちに移転した（『宇部軽鉄の近況』『宇部時報』1912年12月15日）。

² この点は、名和田正「宇部軽便鉄道と西沖ノ山炭鉱」宇部時報社（1956）20-23頁でも明確ではない。

³ 開業前の報道では宇部駅の乗降客数もとに1回の平均乗車客数を27人と見積もった上で「毎回満員ならしむるには茲一段の努力を要する事ではあるが、今や海底炭の採掘業は大に興らんとし、又紡績会社の創設の聲を聞けば優に満員は期待さるゝ」と述べている（『宇部軽鉄を視る』『宇部時報』1913年11月15日）。

⁴ 高木（1942）5頁、弓削（1936）278頁。宇部駅へ接続する際に鉄道院線と平行に連絡する必要がある関係から迂回路を取る必要があることを指摘する報道もあり（『宇部軽鉄を視る〔続き〕』『宇部時報』1913年12月15日）、用地は広がったと推測される。

払額と土地買収価格のバランスは考慮する必要があるが、払込資本金利益率は1916年には6.8%と十分に高く、17年以降はインフレの影響もあり10%を大幅に超過することになった。宇部軽鉄の建設費に対する営業利益の高さを全国の地方鉄道と比較すると、16年が123社中45位、17年は124社中18位と高い位置にあり、大戦期においてはさらに順位を伸ばし続けている（後掲表6）。数年単位のスパンでみると、用地買収に舵をきったことは投資主体にとって望ましい方向に機能したといえよう。

第1期に株式は2回発行された。表4のい號・ろ號が該当する。1929年の数値であり、小株主については株式の移動も考えられるが、有力株主の移動は少ないであろうことを想定し、第1期の株主分布を推し測る次善の手段として用いたい。宇部地域在住の株数比率は、い號77.4%、ろ號76.1%である。沿線地域の藤山村（い號6.6%、ろ號5.5%）、厚南村（同前3.4%、同前3.9%）も一定の株主が存在したが、沿線地域別の路線距離数を基準としてみた場合には、宇部村が高い割合で鉄道収益（および経営リスク）を享受する状況にあった。

1913年半ばになると、難工事であった厚東川橋梁のピーヤが竣工し、新川・宇部駅間を三区にわけた土工事がおわり、レール・車両を取り寄せれば、線路敷設に要する期間は1か月との見通しになった⁵。同年末には鉄道院の竣工監査を受ける段階にこぎ着け、翌14年1月、運輸事業が開始された⁶。14年における旅客運賃（鉄道院線宇部－宇部新川間）は宇部軽鉄が人力車の57.7%で⁷、より早く移動することも可能となり、同社の利用以外では得ることが困難なサービスを顧客に提供した。大正初期の利益水準については、資料がなくわからない。高木（1942）の資料によれば14-16年の期間においては、旅客人員はほぼ横ばいで推移し、貨物トン数は3.7倍に拡大した模様である⁸。15年4月には夜行列車の運転が開始され⁹、同年9月には宇部村外通学学生に対する定期乗車券の値下げ¹⁰、翌16年には接続地域を運行している小野田軽便鉄道と荷物連帯輸送も開始するなど¹¹、利便性の向上とサービスの多様化をはかっている。

この時期に増加の傾向にあった貨物輸送は、具体的にはどのようなものか、表5に示した。主要な出荷貨物は石炭である。着貨物は石炭と木材で、3年間の総計では後者が多かった。木材は炭鉱に向けての坑木が多く含まれると思われる。幹線鉄道と接続したことで、宇部軽鉄は陸路經由による生産財輸送の大動脈となり、年々その輸送量を増やしていった。他方、営業を続ける中で、営業開始の翌年度半ばにはレールの「摩滅欠損等の為め、既定の重量を減じたる箇所少なからざる」ため新品と変換するとの報道もみられ、すでに重量貨物の輸送を原因とする追加費用が発生する状況

⁵ 「宇部軽鉄の近況」『宇部時報』1913年6月15日。

⁶ 高木（1942）7-9頁。

⁷ 宇部市史編纂委員会（1993）179-180頁によれば、宇部鉄道15銭、人力車26銭であった。なお、同書には14年における宇部軽鉄運賃の典拠が示されていないが、「宇部軽便鉄道開業」『宇部時報』1914年1月15日に15銭の記載があることを確認している。

⁸ 高木（1942）52-53頁の第1表「運輸数量及一軒平均人員及噸数」掲載の指数による。

⁹ 「軽鉄夜行開始」『宇部時報』1915年3月25日。

¹⁰ 「学生定期乗車券」『宇部時報』1915年9月25日。

¹¹ 「軽鉄の連帯輸送」『宇部時報』1915年4月1日。

表4 宇部鉄道株主の地域別分布 (1929年上期)

	旧株												新株												合計	
	い				ろ				は				に				に				株数	比率	平均株数			
	人数	株数	比率	%	人数	株数	比率	%	人数	株数	比率	%	人数	株数	比率	%	人数	株数	比率	%						
宇部	118	58.1	2,322	77.4	104	62.3	2,280	76.1	270	24.5	11,955	49.8	268	37.5	12,824	64.1	394	29.6	29,381	58.8	74.6					
宇部新川-宇部	19	9.4	199	6.6	7	4.2	164	5.5	33	3.0	1,243	5.2	30	4.2	977	4.9	48	3.6	2,583	5.2	53.8					
厚南	7	3.4	101	3.4	6	3.6	118	3.9	28	2.5	481	2.0	17	2.4	449	2.2	36	2.7	1,149	2.3	31.9					
計	26	12.8	300	10.0	13	7.8	282	9.4	61	5.5	1,724	7.2	47	6.6	1,426	7.1	84	6.3	3,732	7.5	44.4					
沿線	18	8.9	75	2.5	19	11.4	120	4.0	160	14.5	1,992	8.3	113	15.8	1,722	8.6	182	13.7	3,908	7.8	21.5					
西岐波	3	1.5	16	0.5	6	3.6	100	3.3	111	10.1	1,252	5.2	67	9.4	780	3.9	120	9.0	2,148	4.3	17.9					
東岐波	7	3.4	44	1.5	4	2.4	28	0.9	158	14.3	2,380	9.9	51	7.1	493	2.5	160	12.0	2,945	5.9	18.4					
井関	-	-	-	-	1	0.6	8	0.3	74	6.7	704	2.9	29	4.1	270	1.4	76	5.7	982	2.0	12.9					
宇部新川-小郡	1	0.5	3	0.1	2	1.2	7	0.2	64	5.8	745	3.1	27	3.8	357	1.8	69	5.2	1,112	2.2	16.1					
蘆川	1	0.5	3	0.1	-	-	-	-	144	13.1	1,033	4.3	53	7.4	346	1.7	147	11.0	1,382	2.8	9.4					
小郡	30	14.8	141	4.7	32	19.2	263	8.8	711	64.5	8,106	33.8	340	47.6	3,968	19.8	754	56.6	12,478	25.0	16.5					
計	56	27.6	441	14.7	45	26.9	545	18.2	772	70.0	9,830	41.0	387	54.1	5,394	27.0	838	63.0	16,210	32.4	19.3					
小計	19	9.4	152	5.1	10	6.0	77	2.6	20	1.8	500	2.1	22	3.1	629	3.1	34	2.6	1,083	2.2	31.9					
近隣・接	0	0.0	0	0.0	1	0.6	40	1.3	10	0.9	320	1.3	13	1.8	270	1.4	17	1.3	905	1.8	53.2					
厚狭郡 (10地域)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
吉敷郡 (5地域)	7	3.4	80	2.7	4	2.4	15	0.5	19	1.7	955	4.0	18	2.5	658	3.3	32	2.4	1,708	3.4	53.4					
糸内その他 (8地域)	200	98.5	2,995	99.8	164	98.2	2,957	98.6	1,091	98.9	23,560	98.2	708	99.0	19,775	98.9	1,315	98.8	49,287	98.6	37.5					
合計	3	1.5	5	0.2	3	1.8	41	1.4	12	1.1	440	1.8	7	1.0	225	1.1	16	1.2	711	1.4	44.4					
山口県外 (7地域)	203	100.0	3,000	100.0	167	100.0	2,998	100.0	1,103	100.0	24,000	100.0	715	100.0	20,000	100.0	1,331	100.0	49,998	100.0	37.6					
総計																										

出所：『宇部鉄道株式会社株主名簿』（『第35回報告書』宇部鉄道株式会社、1929年7月、所収）に記載された氏名・地域・株式数を筆者が入力・整理して作成。

注1) 集約した地域細目は次のとおりである（株主数/株式数）。厚狭郡は厚東(7/275)・船木(7/238)・小野田(7/172)・生田(4/140)・厚狭(3/118)・吉部(1/100)・高千帆(1/15)・万倉(1/170)・小野(2/7)・二俣瀬(1/6)・吉敷郡は秋穂(8/540)・大道(3/290)・大蔵(3/30)・山口(2/25)・吉敷(1/20)・県内その他は下関(8/1,201)・佐波郡(10/227)・阿武郡(2/140)・美祿郡(6/57)・大津郡(2/20)・豊浦郡(2/18)・大島郡(1/5)・山口県外は大阪(4/453)・京都(1/150)・島根(5/82)・広島(2/10)・徳島(2/7)・福岡(1/5)・東京(1/4)。

注2) 合計の人数は数。

注3) 沿線地域は上から宇部新川を起点、鉄道院線(山陽線)までを終点として並べた。

表5 宇部鉄道の輸送貨物

年次	乗客数		発荷		着荷	
	総額	トン	総額	トン	総額	トン
1914	79,564	3,030	2,335	4,783	422	2,026
15	70,517	7,703	7,003	7,030	2,405	2,588
16	79,705	15,576	14,451	12,312	5,008	4,920

出所：『宇部時報』1917年1月15日。

にあったようである¹²。

1917年になると、宇部軽鉄にも好況の影響が鮮明にあらわれた。市街地への人口の集積はいっそう進み、旅客数は大幅に増加した。貨物については「近來下関貨物輻輳の爲め、船にて新川港に上げ軽鉄を経て本線に積込むもの多き等の関係より貨物賃金の激増」¹³などの資料もあり、多様なチャンネルから好況の影響を受けつつあったことが読みとれる。このような中、同年10月5日の宇部軽鉄重役会で15万円の増資が協議され¹⁴、10月8日に大株主による協議会で増資が内定した。内容は、増資新株を旧株保有者に割り当て、1株15円の申込金・第1回払込金で社債の償却にあて、時機をみて客車と貨車を購入し、レールを改設するものであった¹⁵。

高木(1942)では増資の目的について、山陽本線の国有貨車の積量が30ポンドレールでも輸送に支障がない7-10トンから12-15トン車を使用するようになり、宇部軽鉄線の貨車直通運転に支障がでないよう「軌條を重軌條と更換し、運輸力の拡充」をおこなうことと述べられているが¹⁶、時期は記述されていない。実際は、社債の償却は早急に進んだが、レールの改設は遅れることになった。19年春にレールの購入を模索し、鉄道院和歌山線に使用された50ポンドレールの払い下げを受け、同年10月には宇部駅を起点とし厚南村方面の変更工事が行われた。総経費は6万円とされ、11月下旬には敷設が終わる見込みとされているが¹⁷、1920年10月31付で「レールも愈々布設を終り全部五十封土となりたる」との記事も存在し、正確な敷設完了時期は不明である。同じ記事では26トンの大型機関車の購入も報道されていることから¹⁸、1920年ころに輸送能力の強化が完了したものとみられる。

その後、1921年12月に開催された臨時株主総会において社名を宇部鉄道に改め、既成線の一部を変更し、国鉄小郡駅までの路線延長を実施することが決議された¹⁹。路線延長のプロセスについては、その帰結と含めて検討したいため、時節にゆずることにしたい。

3-2 大戦景気期の営業成績

その後の時期に関しては、16-19年(大戦景気期間)、20-22年(大戦景気終了以降)で経営の諸相に変化がみられる。以下、営業成績と貨客の状況をこの2つの時期に区分して検討したい。

まず16-19年の営業成績を確認する(表6)。16年から19年の期間に1万263円から3万1188円とおよそ3倍に急伸した。そのため払込資本金利益率は営業利益ベースで大きく向上し、1919年には17.3%に達した。

¹² 「軽鉄軌線の一部変換」『宇部時報』1915年8月25日。

¹³ 「軽鉄空前の盛況」『宇部時報』1917年12月2日。

¹⁴ 「軽便鉄道の増資問題」『宇部時報』1917年10月7日。

¹⁵ 「軽鉄の増資」『宇部時報』1917年10月14日。

¹⁶ 高木(1942)9頁。

¹⁷ 「宇部軽鉄刷新」『宇部時報』1919年10月19日。

¹⁸ 「明日から面目を改むる宇部軽鉄」『宇部時報』1920年10月31日。

¹⁹ 高木(1942)10頁。

産炭地における鉄道業の経営と物流・人流網の形成

表6 宇部鉄道の経営成績

年次	払込資本金	営業収入	営業費	営業利益	その他 益金	その他支出		政府 補助金	配当金	売上高 営業利益率	払込資本金利益率			順位 (地方鉄道)		
						純利益	純利益 補助金				営業利益	純利益	純利益+ 補助金	営業費/ 営業収入 (昇順)	営業利益/ 建設費 (降順)	
	円	円	円	円	円	円	円	円	円	%	%	%	%	%	%	%
1916	150,000	26,313	16,050	10,263		3,755	3,755	6,508	5,250	39.0	6.8	4.3	4.3	3.5	54/123	45/123
17	150,000	41,550	21,978	19,572		3,101	3,101	16,471	10,500	47.1	13.0	11.0	11.0	7.0	34/124	18/124
18	180,000	56,515	31,158	25,357		603	603	24,754	14,130	44.9	14.1	13.8	13.8	7.9	35/135	14/136
19 1期	180,000	82,628	51,440	31,188		792	792	30,396	18,000	37.7	17.3	16.9	16.9	10.0	46/140	9/139
20	180,000	92,705	64,486	28,219		2,462	2,462	25,757	16,200	30.4	15.7	14.3	14.3	9.0	71/140	38/138
21	180,000	101,733	63,013	38,720		na	na	31,277	14,400	38.1	21.5	17.4	17.4	8.0	65/143	38/144
22	300,000	113,550	65,460	48,090		na	na	36,559	18,107	42.4	16.0	12.2	12.2	6.0	51/163	35/162
23	816,575	137,518	73,963	63,555		4,911	4,911	58,644	41,790	46.2	7.8	7.2	7.2	5.1	41/171	89/170
24	1,344,815	181,092	103,960	77,132		28,724	28,724	48,408	40,965	42.6	5.7	3.6	3.6	6.2	59/182	97/179
25	1,686,605	235,712	159,729	75,983	7,500	63,929	63,929	19,554	60,956	32.2	4.5	1.2	4.8	5.2	110/202	133/200
26	1,793,544	267,223	161,088	106,135		77,520	76,386	28,615	98,634	39.7	5.9	1.6	7.1	6.3	82/217	130/213
27 2期	1,897,650	283,342	164,398	118,944		66,569	66,569	52,375	79,474	42.0	6.3	2.8	6.9	6.6	70/229	110/223
28	1,899,925	308,475	190,372	118,103		55,844	55,774	62,259	76,538	38.3	6.2	3.3	7.3	6.8	98/241	110/234
29	1,899,925	319,151	193,223	125,928	75	50,638	50,564	75,365	77,144	39.5	6.6	4.0	8.0	6.1	97/263	118/260
30	1,900,000	326,480	211,330	115,150	139	81,254	81,158	34,035	85,601	35.3	6.1	1.8	6.3	5.6	99/270	95/264
31	1,959,463	300,913	179,678	121,235	109	77,599	77,599	43,745	71,715	40.3	6.2	2.2	5.9	5.3	87/274	76/271
32	1,959,925	288,538	165,405	123,133		72,969	72,777	50,164	85,309	42.7	6.3	2.6	6.9	5.4	71/274	66/271
33	1,960,000	321,645	185,427	136,218	19,011	74,665	74,417	80,564	72,781	42.4	6.9	4.1	7.8	7.5	93/280	73/273
34	1,969,375	362,439	196,860	165,579	25,142	59,278	59,278	131,443	33,517	45.7	8.4	6.7	8.4	6.7	62/273	58/271
35	2,059,545	384,092	193,943	190,149	20,051	59,032	49,720	151,168	6,041	49.5	9.2	7.3	7.6	6.0	41/264	48/258
36	2,060,000	449,863	223,342	226,521	15,445	77,918	46,918	164,048	123,600	50.4	11.0	8.0	8.0	6.0	40/269	38/263
37 3期	2,060,000	531,913	269,303	262,610	24,482	91,799	40,440	195,293	144,200	49.4	12.7	9.5	9.5	7.0	34/259	28/258
38	2,060,000	634,036	326,543	307,493	16,223	131,961	27,560	191,755	144,200	48.5	14.9	9.3	9.3	7.0	59/255	56/250
39	2,060,000	765,238	429,441	335,797	45,832	186,142	22,842	195,487	144,200	43.9	16.3	9.5	9.5	7.0	70/251	35/246
40	2,060,000	843,400	471,364	372,036	39,760	207,712	17,235	204,084	150,800	44.1	18.1	9.9	9.9	7.3	72/238	30/238
41	2,060,000	1,143,128	697,392	445,736	101,376	221,734	13,815	325,378	190,550	39.0	21.6	15.8	15.8	9.3	89/242	33/240

出所：各年度「鉄道経営統計資料」「鉄道統計資料」。

注1) 費目の内訳は、雑収入(運輸雑収、雑収入)、営業費(保存費・汽車費・運輸費・総添費・諸税)。

注2) 21年の配当金・純利益金は「決算公告」宇部時報：大正10年6月26日掲載の数値を2倍して求めた推計額。

注3) 22年の配当金は「稿本宇部50年史」149頁、「決算公告」宇部時報：大正11年12月24日。

注4) 34年のその他支出に弔慰金を加算。

表7により、この期間の主要貨客の状況を確認すると、旅客収入が売上高拡大に対して最も寄与している。旅客数、運賃収入ともに飛躍的に伸びているが、両者を比較すると、収入の伸びの方がやや高い形で推移した。その上で旅客数の伸びは2.5倍、旅客1人あたり収入の伸びは1.3倍であり、運輸単価の上昇よりも、宇部村の人口増加による旅客数増加のほうが収入拡大に影響を与えている。宇部の総人口あたり乗客数も17年に大きく伸張し、その後も傾向的には漸増しており、旅客1人あたりの利用回数も増加した可能性がある。このようなことから、主要貨客収入に占める旅客収入の比重は73.3%（16年）から81.8%（19年）へ増加し、増資後の18年には客車を2両増やして輸送能力を強化している。

貨物数量も傾向としては増加した。しかし、旅客数のようにシンプルに増えるのではなく、上下を繰り返す時期を含んだ。これは国内で生産材の取り合いが激しく軌条の更新ができなかったことも一因とみられる。1918年12月、宇部軽鉄運輸課長は「同社の宿望たる軌鉄の変更は時節払レールを購入し難きを以て今尚ほこれを実行するを得ず、為めに大嶺炭廻送の如き有利なる拡張を断行し能はざるは遺憾」²⁰との談話を寄せている。これと間接的に関係するかもしれないが、18年までは山陽本線からの貨車が廻送されづらかったことを示唆する記録もある²¹。

他方、貨物収入は継続的に上昇しており、貨物数量そのものの伸びよりも、運輸収入の伸びの方が売上高に対してより大きな影響を与えた。すなわち貨物数量の伸びは1.3倍、トンあたり収入の伸びは1.8倍で、旅客収入と異なり、運輸単価の上昇が売上高拡大により大きな影響をおよぼしている。その上で、運輸数量が伸び悩んだことから、金額ベースの伸びは旅客収入に及ばず、貨物収入は主要貨客収入における構成比を24.7%（16年）から18.2%（19年）に落とした。

以上はあくまで収入ベースのデータであり、収益の構成比は不明である。ただし、貨物収入については収入で見れば構成比をおとしつつも、貨物数量以上に単価収入が伸びていることから、収益基盤としての魅力を損なっていると結論づけることは、現時点では難しいと考えている。

このような大戦景気期における優れた営業成績は、ストックベースの財務状況にも変化をもたらした（表8）。1916年までの建設費は払込資本金を主要な源泉としていたが、借入金も併せて用いていた。ところが17年に利益金と積立金でその一部が償還され、翌18年には増資資金と利益金、積立金で完済されることになった。19年には金額は以前ほどではないものの、再び借入金を導入し、20年にはさらに増やしている。とはいえ、純利益の増加によって、資産全体に占める比重は16年より少なく、財務内容は改善をみたといえるだろう。

表6に目をうつすと、借入金整理の効果が大きかったことが読みとれる²²。16年には営業利益の36.6%を利払いにあてねばならず、純利益は押し下げられ、配当も控えめにする必要があった。し

²⁰ 『宇部軽鉄の総会』『宇部時報』1918年12月22日。

²¹ 『運輸界の変調』『宇部時報』1919年1月12日。

²² 借入金の出元は不明である。宇部銀行の重役会決議録では、1913年12月24日に当座預金貸越金として3万円を年利8.4%（100円当たり日歩2銭3厘、貸付期限1916年12月）、1916年6月29日に当座預金貸越金を3万円の限度として年利6.6%（100円当たり日歩1銭8厘、1年後に見直し）で貸付ける議案が審議されている。『重役会決議録 第一号』『重役会決議録 第二号』（宇部銀行2、3、やまぎん史料館所蔵）。

産炭地における鉄道業の経営と物流・人流網の形成

表7 宇部鉄道の主要貨客数

	営業成績 (主要貨客)															
	旅客							貨物							旅客+貨物	
	人数	宇部人口 1人当 旅客数	年平均 人数	年平均増 加率	収入 円	収入/ 人数 円	主要貨客 構成比	年平均 増加率	数量 トン	年平均増 加率	収入 円	収入/ 数量 円	主要貨客 構成比	年平均 増加率	収入	円
1916	175,663	7.5			18,827	0.11	75.3		29,442		6,166	0.21	24.7	24,993		
17	277,901	10.5			32,270	0.12	81.2		25,273		9,390	0.30	18.8	39,751		
18	365,580	10.4		26.2	43,934	0.12	82.4		29,485		9,390	0.32	17.6	53,324		
19	435,898	11.5	387,888	(11.4)	62,400	0.14	81.8	39.0	37,528	39,413	13,912	0.37	18.2	76,312		
20	492,374	12.0			71,767	0.15	83.9		37,187		13,726	0.37	16.1	85,493		
21	469,422	11.5			69,210	0.15	76.6		44,606		21,087	0.47	23.4	90,297		
22	498,380	11.8			70,263	0.14	70.5		72,373		29,359	0.41	29.5	99,622		
23	607,220	13.5			87,274	0.14	74.2		66,945		30,372	0.45	25.8	117,646		
24	750,220	15.4			113,045	0.15	74.4		60,755		38,803	0.64	25.6	151,848		
25	899,990	18.4			168,790	0.19	81.1		63,888		39,352	0.62	18.9	208,142		
26	969,712	19.0			181,625	0.19	77.1		90,329		53,982	0.60	22.9	235,607		
27	998,924	18.8	987,038	7.1	185,823	0.19	75.6	10.9	97,660	92,141	60,089	0.62	24.4	245,912		
28	1,078,878	19.1		(5.7)	197,018	0.18	73.6		106,918		70,645	0.66	26.4	267,663		
29	1,137,987	18.9			204,103	0.18	74.0		105,160		71,802	0.68	26.0	275,905		
30	1,253,865	21.1			221,824	0.18	77.9		89,416		62,778	0.70	22.1	284,602		
31	1,134,735	16.8			196,359	0.17	74.7		112,312		66,369	0.59	25.3	262,728		
32	1,038,850	14.7			182,443	0.18	70.4		128,022		76,702	0.60	29.6	259,145		
33	1,098,667	15.0			159,224	0.14	60.9		181,172		102,064	0.56	39.1	261,288		
34	1,232,252	16.2			213,071	0.17	65.1		196,350		114,088	0.58	34.9	327,159		
35	1,313,631	16.4			230,542	0.18	66.6		200,461		115,447	0.58	33.4	345,989		
36	1,483,082	17.7		31.2	256,613	0.17	63.8		256,278		145,292	0.57	36.2	401,905		
37	1,706,849	19.5	2,089,343	(17.2)	308,191	0.18	64.6	39.9	288,005	324,817	169,158	0.59	35.4	477,349		
38	2,076,522	22.3			361,026	0.17	63.6		358,919		207,024	0.58	36.4	568,050		
39	2,584,916	na			454,041	0.18	65.3		428,539		241,222	0.56	34.7	695,263		
40	3,119,854	31.0			528,830	0.17	67.8		450,746		250,688	0.56	32.2	779,518		
41	4,188,314	na			731,446	0.17	69.5		562,884		320,706	0.57	30.5	1,052,152		

出所：表6に同じ。ただし、宇部の人口1人あたり旅客数の算出にあたって用いた宇部の人口については、宇部市史編集委員会「宇部市史」通史篇 下巻（平成5年）、「宇部市勢要覧」（1931年）、に記載された数値に準拠。

注1）「宇部市史」では1930年の人口は61,172人となっているが、「宇部市勢要覧」（1931年）の59,442人を採用している。

注2）年平均増加率の（）内数値は、当該期間における宇部市の人口増加率。ただし、3期については資料の残存状況の関係から1933-40年の数値（同期間の乗算平均増加率は23.0）である。

表8 宇部鉄道の資金調達

	簿価総額										増減額 (前年比)													
	原資					資産					原資					資産								
	払込 資本	積立 金	利益 金	借入 金	未払 金	その他	建設 費	附属 事業	金融 資産	未収 入金	その他	合計	払込 資本	積立 金	利益 金	借入 金	未払 金	その他	建設 費	附属 事業	金融 資産	未収 入金	その他	合計
1916	150	3	5	46	1	12	214	0	0	3	0	218	0	1	7	-8	0	16	-1	0	14	3	0	17
17	150	4	12	39	1	28	213	0	14	7	1	234	30	4	6	-39	1	-10	0	0	-6	-1	0	-7
18	180	8	19	0	3	18	212	0	9	5	1	227	0	10	2	21	0	24	0	0	-8	4	60	56
19	180	18	20	21	2	42	213	0	0	9	61	283	0	10	-5	32	0	-13	66	0	0	0	-42	24
20	180	28	16	53	2	28	279	0	0	9	19	307	0	7	8	-11	-2	9	13	0	0	0	-9	7
21	180	35	24	43	0	37	292	0	0	0	27	319	0	7	8	-11	-2	9	13	0	0	0	-9	7
22	300	49	32	12	0	43	381	0	12	0	43	436	120	14	8	-31	0	6	89	0	12	0	16	117
23	817	62	43	265	15	80	1,063	0	14	137	67	1,283	517	14	12	253	15	37	682	0	3	137	25	847
24	1,345	71	83	671	59	41	1,984	0	18	111	157	2,270	528	9	39	406	44	-39	921	0	3	-27	90	987
25	1,687	78	45	774	68	15	2,527	3	0	115	21	2,667	342	7	-38	104	9	-26	543	3	-18	5	-136	397
26	1,794	80	64	762	57	23	2,632	4	6	119	19	2,780	107	2	20	-12	-11	8	105	1	6	4	-2	113
27	1,898	76	77	654	79	25	2,638	5	51	98	16	2,808	104	-4	13	-109	22	3	7	1	45	-21	-3	28
28	1,900	82	69	700	86	47	2,641	5	105	120	15	2,885	2	7	-8	46	7	22	2	0	54	22	-1	77
29	1,900	88	93	1,100	84	56	2,942	5	185	167	22	3,321	0	6	23	400	-2	9	302	0	80	47	7	436
30	1,900	96	87	1,072	76	51	3,116	5	11	119	32	3,282	0	7	-6	-28	-8	-5	173	0	-175	-47	9	-39
31	1,959	111	81	995	66	64	3,139	5	11	92	29	3,277	59	15	-5	-77	-11	13	24	0	0	-28	-2	-5
32	1,960	107	99	995	142	61	3,129	6	11	191	27	3,364	0	-4	17	0	76	-3	-10	1	0	99	-3	88
33	1,960	112	114	918	163	107	3,127	79	11	116	41	3,374	0	6	15	-77	20	46	-2	73	0	-75	14	10
34	1,969	126	111	863	175	122	3,130	78	11	115	33	3,366	9	14	-3	-55	12	15	2	-1	0	-1	-8	-7
35	2,060	142	113	725	184	143	3,123	99	19	96	31	3,368	90	16	2	-138	9	21	-7	21	8	-19	-2	2
36	2,060	161	123	674	239	159	3,143	15	11	82	37	3,287	0	19	9	-51	55	16	20	-85	-8	-14	6	-81
37	2,060	186	145	613	285	208	3,108	166	68	106	49	3,497	0	25	23	-62	45	49	-34	151	58	24	12	209
38	2,060	214	148	608	193	206	3,012	155	118	92	51	3,428	0	28	3	-5	-91	-3	-96	-11	50	-14	3	-69
39	2,060	246	149	463	171	304	2,867	166	174	128	57	3,392	0	32	1	-145	-23	99	-145	11	56	36	6	-36
40	2,060	278	163	300	197	348	2,714	186	213	156	76	3,345	0	32	14	-163	26	44	-153	20	38	29	19	-47
41	2,060	189	16	501	304	110	2,549	137	47	342	104	3,180	0	-89	-147	201	107	-238	-165	-49	-165	186	28	-165

出所：表6に同じ。

注) 項目の内訳は、積立金(諸積立金・法定積立金・任意積立金・利益金(前期繰越金・当期利益金・政府補助金)、借入金(社債、借入金・借入金・財団担当借入金・その他借入金・当座貸越金)、附属事業(他事業興業)、金融資産(現金・預金・有価証券)、未収入金(仮入金・未収入金)、未払金(支払手形・未払金・未払配当金)、その他(仮受金・特別資金・保証金・その他【原資】、貯蔵物品【資産】)。

かし17年は営業収入が伸び、借入金の一部を償還したことでその割合は15.8%となった。18年、19年にはさらに借入金を減らし、また営業収益も伸びたことで、営業利益に占める利払いの割合は2.3%、2.8%と大幅に向上し、純利益ベースでの利益率は営業利益ベースのそれとかなり近づくことになった。

ところで、前述の50ポンドレールは、表9では1919年にあらわれるその他（資料表記は貯蔵物品）、20年の建設費の増加がそれにあたると推測される。しかし、レール購入にともなう現実の資金調達では、営業利益を原資とする積立金や借入金の方が大きく、払込資本金の役割はかなり小さいようにみえる。かりに時間軸で均されることで、結果的にすべてが充当されるとの認識論にたったとしても、投資規模（6万円）は増資額（15万円）の40%であることはおさえる必要はあろう。

3-3 大戦景気終了以降の営業成績

20-22年（大戦景気終了以降）を検討する。20年の営業利益は2万8219円で、19年よりも9.5%落ちた。ただし、21年には3万8720円、22年には4万8090円と最高益の更新を続け、大戦景気期間を上回る営業成績となった（表6）。これは同期間の製造業にはみられない傾向であり、地元経済界における運輸事業の相対的な評価の向上につながったと思われる。この間の正確な純利益は不明である。しかし、潤沢な営業収益を背景としながら、1920年をピークとして借入金額は順調に削減が進んでいることから、優れた水準による推移をたどり、かつ営業収益との乖離は年々縮小したことが推測される。

表7によれば、旅客数の状況は、20年にピークに達したのち、22年まで横ばいの傾向で推移した。旅客数の伸びは逡減したけれども、20年の旅客数は49万2374人に達し、記録が残る16年以降、4年連続で旅客数の最高記録を更新した。21年にやや落ち込んだのちに、22年にふたたび利用者数の数最記録を更新することになったが、20年との差は1.2%の増加に過ぎず、収入ベースでは2.0%のマイナスとなり、成長は頭打ちの状態にあった。

これに対して貨物数量は、20年から22年の間に数量ベースで94.6%、収入ベースで113.9%の伸張となり、主要貨客構成比を16.1%から29.5%まで伸ばした。トン当たり収入は21年に前年比で28.1%伸び、22年に前年比-14.2%と落ち込んだものの、20年比では9.9%の増加であり、取扱数量が大きく伸びたこととあいまって、収益基盤として重要性を増した。この貨物数量の増加要因を明確に指摘することは難しい。しかし、20年以降の輸送能力の強化は、炭鉱業による持続的な坑木需要とあいまって、貨物数量の増加の支援につながった可能性はあるように思われる。

以上のように、創業期、大戦景気期、大戦景気終了以降で営業・貨客の状況は異なる特徴を示す一方で、鉄道経営の数値は順調に拡大をつづけた。このような状況も材料のひとつとなり、宇部鉄道は路線拡大を計画・実行することになったと思われる。

表9 宇部鉄道の地域別株主構造 (1929年上期)

	沿線合計																	
	宇部						宇部新川-宇部						宇部新川-小郡					
	人数	比率	株数	比率	人数	比率	株数	比率	人数	比率	株数	比率	人数	比率	株数	比率		
100株以上	87	22.1	22,789	77.6	11	13.1	2,306	61.8	13	1.7	2,773	22.2						
50-99株	43	10.9	2,656	9.0	11	13.1	708	19.0	32	4.2	2,068	16.6						
11-50株	117	29.7	2,843	9.7	19	22.6	440	11.8	199	26.4	4,356	34.9						
1-10株	147	37.3	1,093	3.7	43	51.2	278	7.4	511	67.7	3,283	26.3						
合計	394	100.0	29,381	100.0	84	100.0	3,732	100.0	755	100.0	12,480	100.0						

	沿線地域別																																			
	宇部新川-宇部						東岐波						井関						佐山						嘉川						小郡					
	人数	株数	比率	人数	株数	比率	人数	株数	比率	人数	株数	比率	人数	株数	比率	人数	株数	比率	人数	株数	比率	人数	株数	比率	人数	株数	比率	人数	株数	比率						
100株以上	8	1,694		3	612		6	1,408		3	560		2	400		1	205		1	200																
50-99株	8	476		3	232		9	551		5	345		11	717		3	210		2	120																
11-50株	11	283		8	157		54	1,159		31	709		45	1,089		16	280		24	545																
1-10株	21	130		22	148		113	791		81	534		102	739		56	287		42	247																
合計	48	2,583		36	1,149		182	3,909		120	2,148		160	2,945		76	982		69	1,112																

表4に同じ

4. 路線拡大と競争激化による低迷・合理化要請（第2期）

4-1 路線計画と株式募集

前述のように、1921年12月の臨時株主総会で、国鉄小郡駅までの路線延長が決議された。既設路線が宇部西部に伸びたものに対し、新設路線は、宇部東部へ伸び、吉敷郡の西岐波、東岐波、井関、佐山、嘉川の諸村を通り、小郡町に到るものであった。路線伸延の主要動機を明確にすることは難しい。しかし収益が拡大していたことに加え、新聞報道によれば、山陰線が数年後に開通することを見据え、港湾の開発と一体となって、宇部が山陰、九州、大陸の輸送貨物の集散地となることで、地域経済振興につながることも期待されたようである²³。

新川・小郡間の鉄道路線の敷設構想は、1912年、すでに「周南軽便鉄道」との名称で吉敷郡の有力者である徳田譲甫を委員長として資本金50万円の計画で立ち上げられていたが²⁴、翌13年末には「資金の蒐集所期の如くならず」延期となっていた²⁵。宇部鉄道の伸延を受けた22年1月16日、路線地域である吉敷郡南部の有志会で「同鉄道の速成を可決」し「宇部市を鞭撻せんとの意気込み」を示すなど、新路線に対する沿線地域の期待は高かった²⁶。

22年4月19日、鉄道省に出願中であった助田駅より床波、阿知須を経て小郡に連携する鉄道延長の申請が許可された。助田から床波（新浦炭鉱所在地）間の起工を第1期の工区とし、助田から宇部新川駅に到る間の線路は撤廃することになった。鉄道省に認可された区間の総予算は182万円と見積もられ²⁷、同年6月18日の株主総会において建設資金調達のシナリオが提出・可決された。具体的には予定の資本金総額を200万円とし、第1期の床波、第2期の阿知須までに要する資金は150万円、第3期線の小郡までの工事は50万円と見積もられた。第1期から第2期までの建設費用は、22年6月時の公称資本金30万円の未払金12万円の払込と、120万円の増資株募集によって132万円を調達し、第3期の50万円は借入によって支弁する見込みとなった。

第1期・第2期工事における実際の投資資金調達は、株式の払込だけでなく、金融機関による借入金も併用された。地域の金融機関でみれば、宇部銀行の取締役会では宇部鉄道に対して宇部鉄道取締役、沿線地域関係者による連帯保証人をつける形式で、20万円の貸出金が決議されている（1923年10月20日付）。目的は「軌道延長諸費ヲ要スル」ため「未払資本金ノ払込金其他ノ収益金ヲ以テ返金スル趣」とされている。

新規発行株数は2万4000株（1株50円）で、そのうち1万2000株は旧株1株につき2株ずつの引き受けとし、のこりの1万2000株は沿道町村より募集することになった。この措置に関して既存株主からは、18万円の資本金の投資に対して宇部鉄道の所有財産評価額が40万円に騰貴しており、旧

²³ 「世間の景気を超越した宇部鉄道の延長問題」『宇部時報』1922年7月2日、「港湾の計画に主力を注ぐ可し」『宇部時報』1922年11月23日。

²⁴ 「周南軽便鉄道」『宇部時報』1912年8月15日。

²⁵ 「周南鉄道と宇部紡績」『宇部時報』1913年12月15日。

²⁶ 「周南鉄道と吉敷郡南部」『宇部時報』1912年1月22日。

²⁷ 「宇部小郡間の鉄道認可」『宇部時報』1922年4月23日。

株に割り当てる新株を発行総額の50%とするのであれば、公募株にプレミアを付するべきとの意見も出たようであるが、最終的に採用されなかった。線路用地の買収については第1期線については、この時点で「諒解を得て居」たという²⁸。新路線のレール重量は60ポンドで、既存路線（50ポンド）よりも強化がなされている²⁹。

この新株募集の期日は22年9月26日より同年10月10日の2週間であった。高良宗七をはじめとする宇部鉄道の重役陣は「東西に奔走し、連日連夜の奮闘を続け宣伝に努め」「関係各町村に於ても村長や議員の面々が至誠を以て勧誘に努め」募集予定額を超過する見込みとなった。とくに佐山村、井関村では優れた募集成績をあげたようである。各町村とも駐車場の位置関係で冷熱の違いがあり、その争奪によって「株式の募集を困難ならしめる傾きも」あった。これに対し、徳田譲甫（井関村）は「その間に立ちて最も斡旋に力め」、「予期の成績を上げた」とされる³⁰。床波における駅所在地の選定についても、地域内部で綱引きがあったようであり、「同地方の有力者」による調整が行われた³¹。沿線地域における株式募集や利害対立の解消において、地域の有力者の支援を受けることができたことは、宇部鉄道の路線拡張に大きな僥倖となった。

第1期工事区間の宇部新川・床波間の工事は平地面の事業で難工事ではなかった。しかし、およそ5マイルの区間に29本の架橋箇所があり、1年間の工期を要することになった。23年8月1日、第1期工事区間の宇部新川・床波間の運輸営業が開始された³²。

同年同月、第2期区間の土地買収に着手し、10月にはその大部分が完了した³³。当該区間の建設工事は同年11月より起工され、24年の夏に竣工し、経費総額は58万円であった。1924年8月17日に第2期工事区間の床波・阿知須間の運行が開始された³⁴。

24年11月、第3期区間の建設工事着手にあたり100万円（1株50円、2万株）の増資計画が立てられた。同年4月の時点で、宇部鉄道は日本勧業銀行より40万円を借り入れていた³⁵。大株主への取材にもとづく地元新聞の記事によれば、当初の計画では、小郡までの建設資金は借入金でまかない、時機をみて増資の方針であった³⁶。しかし「勧銀の利子は八歩八厘といふ高率」で会社の側からみると「高利の金を使用してはせっかく株主の配当をその儘銀行に納めなければならぬ状態」のため「速やかに増資を行う方が有利」と認めたとされる。公募株の割合は以前よりもしぼられ、旧株2株につき1株を割りあててことで新規発行株100万円で75万円を現株主に配当し、公募株は25

²⁸ 以上、宇部鉄道の記述は「愈々実行期に入った宇部鉄道の延長計画」『宇部時報』1922年6月25日、宇部銀行取締役会の記述は『重役会決議録 第三号』（宇部銀行4、やまぎん史料館所蔵）による。

²⁹ 「宇部鉄道の工事予定」『宇部時報』1922年7月2日。高木（1942）11頁。

³⁰ 「宇部鉄道の新株公募成績は多分定数を超過するだろう」『宇部時報』1922年10月15日。

³¹ 「宇部鉄道の新株募集は沿線各地の識者が熱誠を傾注して極力応援す」『宇部時報』1922年10月1日。

³² 「広告」『宇部時報』1923年7月29日、「宇部鉄の新線路工事と運賃」『宇部時報』1923年8月2日。工事では、とくに、大澤方面の岩石を穿つ作業に工数を要したとされる。

³³ 「宇部鉄道の将来」『宇部時報』1923年8月16日、「宇部鉄道第二期の工事着手」『宇部時報』1923年10月21日。

³⁴ 「宇部鉄道床波阿知須間工事費約五十八万円」『宇部時報』1923年8月17日。

³⁵ 「宇部鉄道の第三期延長線」『宇部時報』1924年3月20日。

³⁶ 高木（1942）12頁。

万円とされた³⁷。1924年5月19日に地方鉄道補助法によって新川・床波間の補助金交付が許可されている³⁸。この情報は、増資計画の立案を大いに後押ししたことであろう。

表8によれば、資本金の払い込みによって借入金の完済を目指す動きはみられない³⁹。27年に一部払い込みで償還の動きがみられるのみである。他方、この間の建設資金の調達において、借入金の対前年の増減値は1925年以降減少の傾向にあり、相対的に調達規模が大きい払込資本金がその機能を代替したようにみえる。路線延長にともなって建設資金が膨らんだ1922年から26年までの簿価増減額の合計値は、払込資本金161万3544円、借入金71万9600円であり、資金調達の主軸は払込資本金が担うことになった。

24年12月17日に臨時株主総会が開催され、増資新株に対しては旧株が年1割の配当率に達するまで年1割の優先配当権を付されることが決議された⁴⁰。補助金交付による経営基盤の安定化がこの措置の根拠となったとみられる。株主にとって、新株における年1割の優先配当は「利回り勘定からするも銀行預金より遙に有利な投資」と捉えられた。そのため、現株主の新株予約申し込みはきわめて好調に推移した。新聞報道では「割当数に倍額の率を以て逐次申込書が到達しつゝ、」あり、「旧株主の申し込みが一万五千を超過すれば自然公募に付する分が鮮くなるが目下の景況で進むものとすれば殆ど公募はなくなる」とされている⁴¹。2月5日付で新株募集広告が出されており、予定通り公募株は5000株となっているが、「応募株式ニ過不足ヲ生ジタル場合ハ取締役会ニ於テ適宜募入り定ム」と記載している⁴²。そのため、公募株は現株主に優先的に割り当てられた可能性がある。

以上の考察をふまえ、表4によって1922年、25年に発行された各株式について26年時の保有状況をみたい。22年（は號）の株式分布を地域別で確認すると、宇部が49.8%、旧路線地域（宇部新川－宇部間）が7.2%、新路線地域（宇部新川－小郡間）が33.8%である。そのため、旧路線建設資金の原資となった、い號・ろ號における沿線地域の保有状況と比べ、新路線の方があきらかに沿線地域の株式抛出割合が大きく、資金調達上の重要性が高かったことがうかがえる。他方、年率1割の優先配当権が付与された25年の発行株式（に號）では宇部が64.1%、旧路線地域が7.1%、新路線地域が19.1%で、新路線地域の比重はかなり下がり、宇部地域の保有割合は高かった。

かりに、に號株発行総額の75%分の割当根拠となった旧株（い號・ろ號・は號）の保有比率を求めると、宇部55.2%、旧路線7.7%、新路線28.4%である。そのため、新路線の資金調達で吉敷郡諸町村の資金を動員したことによって、宇部地域が鉄道事業から得ることができる収益の分配権はかなり希釈化されたが、優先株発行総額の25%にあたる公募株を宇部市所在の株主へ優先して割り当

³⁷ 「宇部鉄の増資は予定の段取で株主も異議なし」『宇部時報』1924年11月30日。

³⁸ 高木（1942）12-13頁。

³⁹ 1925年2月の時点で計80万円の借入金があり、内訳は、日本勧業銀行40万円、宇部銀行20万円、工事費の掛け金が20万円であったとされる。「宇部鉄道新株の払込方法と使途」『宇部時報』1925年2月8日。

⁴⁰ 高木（1942）13頁。

⁴¹ 「百万円増資の宇部鉄道新株」『宇部時報』1925年1月10日。

⁴² 「新株式募集公告」『宇部時報』1925年2月8日。

てことで、営業利益と鉄道補助金の分配を宇部地域がより受けやすくなるように調整した可能性がある。

この増資資金調達は各株主によって多様であったとみられる。その上で、宇部電気はこれと近い1924年に167万1665円の配当・清算利益を支払っている（表2）。電気事業が山口県に吸収されたことが主因である。24年6月13日の決算では、清算利益金158万1664円、元本を併せて山口県公債現金換価格354万1449円が計上されている⁴³。巨額の富が宇部地域に蓄積され、一部は新たな運用先を求めていたことが推測される。

地元新聞によれば、株式は公債へ交換されたが「現金渡の希望者も多数あり」、これに対しては神田銀行（東京）、藤本ビルブローカー（大阪）が93円で取引することとなっており、「これに申込みば直ちに運ぶ由でその他今回残務整理に要する現金百三十万円は既に神田銀行から宇部銀行に送り来つたとの事」と報道されている⁴⁴。当時は宇部セメントの設備投資に、宇部電気の売却で生じた遊資が向かったことが示唆されている⁴⁵。規模は明らかにし難いが、インフラ事業という側面では宇部電気により近い宇部鉄道に対して売却資金が一切向かわなかったと考えることは難しい。製造業の不安定ぶりを痛いほど経験していることに加え、運輸業の安定性と収益の相対的な高さも数値上は確認できるためである。

新株による資金調達について、その後の経過をみておく。第2期の半ばである1928年、宇部鉄道は競争力強化のために動力の電化をおこなった。この資金はおよそ70万円と見積もられ、調達方法は借入金を採用されることになった。新株の未払込金が60万円程度残っていたが、年1割の優先配当が条件となっているため、借入金の方が金融コストを抑えることができたためである⁴⁶。金融恐慌以降の金利低下によって、新株の優先配当率と借入利率の差が広がり、調達手段の選択肢において、借入金の地位が高まっていたようである。

1930年4月、この時に借り入れた借入金（日本勧業銀行、利率年7.3%）の償還開始が同年11月に迫った。宇部鉄道はこの資金を新株の追加払込によって「引当」ることになった。総額は10万円（1株10円）である。とはいえ、新株の優先配当率は1割であり、償還によって会社経営の不安定が増す見通しであった。そのため臨時株主総会で、新株の優先配当率廃棄の議案が諮られることになった。新株保有率をもっとも高い宇部市でどのような動きがあったのかは不明である。しかし優先配当率の放棄は大株主会で決められたものであり、宇部の機関株主主導で決定されたとみられる。これに対し、「厚南村某氏等によつて突如として反対運動が起され」、「株主総会において反対の烽火を上げんと目論見」が生じることになった⁴⁷。

30年4月10日の臨時株主総会では大株主会で議決された新株の優先配当を「昭和五年後を其儘と

⁴³ 「第25期決算報告」『宇部時報』1924年6月22日。

⁴⁴ 「宇部電気会社最後の株主総会」『宇部時報』1924年6月15日。

⁴⁵ 弓削（1936年）669-670頁、716頁。

⁴⁶ 「宇部鉄道の電化社長一任で着々進む」『宇部時報』1928年11月29日。

⁴⁷ 「宇鉄新株整理問題に突如反対の渦巻」『宇部時報』1930年4月6日。

し六年度上半期より放棄」する決議が覆された。その上で、定款の一部変更を行い「昭和五年度上半期迄一割の優先配当を留保し下半期より七分五厘の優先配当とし、旧株が七分五厘の配当をなし得るに至つて新株の優先権を消滅せしむる」ということに決した⁴⁸。優先配当率を借入金利率に近い水準に引き下げ、会社経営の安定性を担保しつつ、新株保有者に対しては、大幅に配当率は下がるものの、恐慌期である当時としては十分に高い水準の優先配当を維持する決定であった。

ところで、地域別の株主構成をみると（表9）、建設時期が新しい沿線地域ほど大株主の占める割合が少なくなり、小規模株主がより重要な役割を果たすことになったことが読みとれる。宇部は少数の大株主が株式の大部分を保有しており、藤山は同じ傾向にあったが、やや中規模株主の比重が増え、厚南村も逆三角形ではあるものの、相対的に円筒に近づいていた。新路線沿線地域（西岐波・東岐波・井関・佐山・嘉川・小郡）は、円筒、正三角形に近い構造である。

この差は、機関的な株主数の差が影響したものであろうが、宇部よりも人口の少ない新路線に沿線地域の多くの小株主が参加したことは、社会的な一体感をもって宇部鉄道に資金を拠出したことをうかがわせるものである。他方、宇部市の少数の機関的な株主による持株比率の高さは、鉄道事業から生み出される収益の管理をより容易にすることにつながった。

4-2 経営数値と営業状況の推移

第2期の経営数値はどうだったのか。結論からいえば、路線距離の拡大に利益金の増加は追いつかず、多額の利払いも加わることになり、第1期よりも鉄道事業は苦戦した。しかし、補助金の交付によって安定した収益を続けることに成功した（以下、表6参照）。

払込資本金利益率は、営業利益ベースでは第1期の半分から3分の1以下になり、6%前半を基調とし、前半期（24-26年）では4-5%の年次もあった。純利益ベースでは借入金の利払いが膨らんだことでさらに押し下げられ、10年間のうち3%未満の年次が6回、1%代の年次も3回記録した。ところが、純利益に補助金を加えると、6%後半以上が7回、7%以上が3回と、営業利益ベースの利益率を上回った。そのため、配当率は第1期よりもやや少ないものの、安定した水準で着地した。

効率性については、ストックベースではおとしているが、売上高利益率でみたフローベースでは落としておらず、やや良好な水準となっている。商圈の拡大や補助金の獲得によって、配当金の平均額は第1期が1万3798円に対し、第2期は10万1370円と7.4倍に増加している。宇部産業界にとって、宇部鉄道は重要性の高い事業のひとつであったといえよう。

時系列で変化を整理してみたい。営業収入は23年から30年まで8年連続で増収を続けたのち、31年以降は2年連続減収となった。営業収入の増加は払込資本金の増加と平行的な関係にあり、26年までは営業路線の拡大が基礎要因にあると推測される。それに対して、27年以降は既設路線に対する貨客の漸増がより影響を与えるようになったと思われる。営業利益は収入ほどシンプルな軌跡

⁴⁸ 「宇部鉄道新株の優先放棄問題」『宇部時報』1930年4月12日。

は示さなかったが、25年を除き、23-27年までは増益の基調にあった。29年に第2期の最高益となる12万5928円を記録した。30年に大きく落ち込んだのち、最高益の更新はなかったものの、32年まで営業利益は緩やかに回復傾向を示した。売上高利益率をみると、25-27年、30年-32年に力強い回復の動きがある。

全国地方鉄道における、宇部鉄道の相対順位をみよう。建設費に対する営業利益の相対順位は、第1期最終年次の22年は全体の22%以上に位置していた。ところが、第2期がはじまった23-26年には全体の50%以下まで順位を落とし、25年には65%以下に沈んだ。他方、26年以降は徐々に順位を改善し、27年には全体の50%未満に入り、30年には40%未満、31年には30%未満と相対的なポジションを向上させ、32年には25%以内まで回復している。営業収入に対する営業費の割合から全国地方鉄道の相対的な順位をみた場合は、建設費と営業利益におけるそれほど、明確な方向性はみいだせない。しかし、28年に大きく落としたのち、32年まで順位をあげていく傾向にあったようである。

以上をまとめれば、新路線の段階的開設および全通後の貨客数の漸増により、営業収入・利益ともに昭和恐慌前後まで伸張したが、その後はやや伸び悩んだといえる。さらに第2期は、第1期のような資本効率は望みがたく、新路線敷設過程で導入した借入金の利払いによって純利益の圧迫も受けることになった。しかし、全国の地方鉄道各社と比較すると悪いとまではいえない営業成績を維持し、鉄道補助金の交付によって安定的な配当金を実現したといえよう。

以上をふまえ、事項以降は第2期の営業状況を旅客事業と貨物事業にわけてみていきたい。

4-3 旅客事業

第3期工事区は、1925年2月には路線引延が小郡区内へ入り⁴⁹、新路線は同年4月に全通した⁵⁰。しかし早くも6月には、上期業績が当初の期待に反し「到底前期ほどの配当をなし得ない事」は明白で、新株主に対する1割の優先権に旧株主の配当が「喰い込ま」れ「さらに配当率が低下」する観測となった。これに対して宇部鉄道では、新路線沿いの海水浴場開設などにより人口集中地からの旅客吸収を目指す方針が立てられた⁵¹。

同年7月には岐波駅近郊の海水浴場に羽雁ヶ浜遊園地を改設し、脱衣場、販売店、洗面所のほか、宇部市の料亭に委任するかたちで食堂を改設した。近隣の民家には畳1枚につき1日15銭の貸室料金の申合せも行った⁵²。テニスコートの開設による大会試合開催、建干網の催しも行われたが⁵³、結果としては期待した利用者数を下回ったようである。岐波駅の統計によれば、宇部市一帯からが2600名、山口・三田尻方面が1300名、岐波・小郡方面が1500名とされる⁵⁴。その後も遊技場設備の

⁴⁹ 「宇部鉄道延長線の開通式予定変更」『宇部時報』1925年2月28日。

⁵⁰ 「祝宇部鉄道全通」『宇部時報』1925年4月1日。

⁵¹ 「前期に比して成績不良を予想さるゝ全通後の宇部鉄道」『宇部時報』1925年6月12日。

⁵² 「羽雁ヶ浜遊園」『宇部時報』1925年7月20日。

⁵³ 「庭球大会」『宇部時報』1925年8月16日、「岐波浦で立干網」『宇部時報』1925年8月20日。

⁵⁴ 「鉄道乗客の成績」『宇部鉄道』1925年10月4日。

拡張や⁵⁵、家族連れ客のために複数の貸間を設置するなど、顧客の利便性向上に努めている⁵⁶。とはいえ、これらの兼営事業では季節的な集客効果はあったが、年間を通じた旅客利用は期待できなかった。

新路線開設の効果についても、利用者の期待には達しなかったようである。

例えば、路線の中心となる宇部新川駅であるが、当初は中央に1か所の本駅を設けることが「経済上からも交通関係からも得策」との見地から計画を立てられていた。しかし、真締川河流の関係で技術上の問題が克服できず、新川駅は東西2か所の分散設置に変更された。これにより、人口集積地のひとつでもある中央地の多数の市民は「西するも東するも共に不便を感じ、荷物の運搬にも多大の不利を見なければならぬ」ことになり、利便性が損われることになった⁵⁷。

また、旧路線と新路線の接続も悪かった。新路線（東部）・宇部駅間（山陽本線）の直通便の本数が少なく、居住地域間で利便性の歪みが生じていた。資料によれば、待ち時間は西新川で生じたことがうかがえるため、宇部東部の人口集積地の顧客の満足度を損なっていることになる⁵⁸。

接続の待ち時間の長さに対する顧客の不満について高木義英（宇部鉄道運輸部長）は「宇部駅における接続時刻の関係上、現在の方法では蓋し余儀ない」「宇部駅でお待を願ふより寧ろ遠来のお客様には此の時間を利用して宇部市の一班でもご覧になる便宜と存じ宇部新川でお待を願ふことにいたしております」⁵⁹としているが、利用者にとって的の外れた回答であったであろう。

運行の中心となる駅のアクセスが悪かったこと、新路線から山陽線への乗り継ぎが非効率的であったことは、この時期宇部で成長を続けていた自動車会社に商圏拡大の機会を与え、宇部鉄道は旅客を蚕食されることになった。23年12月には「宇部鉄道が床波へ延長したと同時に新川の駅が現在の如く東西に分れ何れも市街地とは少々離れ過ぎた不便の場所に置かれたところから、市街地民の自動車の便をかるものが非常に多くなり宇部自動車近來の発展ぶりは著しいものがある」⁶⁰と報道され、25年7月には「宇部行きの下りは朝の二回と夜の十時しか通し列車はない、他は皆西新川駅で早きも四十分遅きは一時間以上も待たされる、そこで東の客は自転車か自動車で宇部駅へ飛ばすの外はない」ため「会社の利益が上からぬばかりでなく市中の反感は益々甚だしく、自動車万能を叫ぶようになる」⁶¹との投書が地元新聞に掲載された。

資料にある宇部自動車は第一次大戦後⁶²に組合組織で設立され、22年2月には新規購入分も含め

⁵⁵ 「波雁ヶ濱海水浴場」『宇部時報』1926年6月20日。

⁵⁶ 「岐波経営に鉄道腐心」『宇部時報』1926年5月14日。

⁵⁷ 「宇部鉄道と市内の停車場」『宇部時報』1922年11月9日。「中央地点たる宇部紡織所附近に置いて貰いたいとの聲が高」かったが宇部鉄道は「其は勿論第一の希望ではあるけれども技術上至難だと云つている」と報道されている。

⁵⁸ 「宇部鉄道時刻に就て当路者の御熟考を望む」『宇部時報』1925年9月14日。

⁵⁹ 「金山生氏に答ふ」『宇部時報』1925年7月4日。

⁶⁰ 「市内循環自動車の回数券発行の計画」『宇部時報』1923年12月23日。

⁶¹ 「宇部鉄道に問ふ」『宇部時報』1925年7月2日。

⁶² 宇部自動車の第1期開始年月日は1921年11月1日となっている（「第1期営業報告」『宇部時報』1922年5月28日）。

6台の自動車を運行し、同時期に常盤自動車組合でも4台を動かしていた。宇部自動車は、22年3月には新川・阿知須の定期往復業務を開始し、また、小野田方面の定期輸送の出願を行っていた。宇部駅に深夜に到着する急行列車の乗客輸送も計画しており、鉄道事業の間隙をぬって路線業務の拡大をはかった⁶³。宇部鉄道が東部へ路線を拡張しつつあった翌23年には、宇部新川駅前に車庫を竣工し、10月より市街地を6区にわけ、宇部新川駅を起点、終点を東見初側の笹山通と定め、汽車の発着毎に市内循環することになった⁶⁴。鉄道からみれば、自動車運輸業は競合的な部分と補完的な役割が併存した事業といえる。

宇部の自動車運輸会社の営業成績について明らかにすることは難しい。各社とも小規模資本であるためである。しかし、宇部における自動車運輸事業首位級とみられる宇部自動車の決算資料については断片的ではあるが収集できたため、表10によって業界の動向を観察しよう。宇部自動車の経営数値をみると、創業期の1922年からすでに払込資本金利益率は10%をこえ、総資産、売上高も良好な数値にある。内部留保率も高く、高い収益性と順調な資産蓄積の循環が成立している。このような数値は決算期を経るにつれて向上した。22年下期、23年上期には払込資本金利益率は12%となった。23年上期には配当率を7%から8.3%へ引き上げ、十分な償却金も計上し、財務の健全化にも注力している。

25年はこれらの数値が飛躍的に向上した。利益率は、払込資本金ベースは20.4-20.5%、総資産ベースでは15.6-16.3%、売上高は13.2-14.9%となりストック・スローともに経営の効率性は高まった。配当率も大きく上昇し11.4%となった。これは当時の宇部経済界では特に高い数値であるが、配当率の伸びは利益率よりも小さく、多くの内部留保を積むことになっている。このような当時の地元経済における優れた経営数値を背景とし、小規模資本でも設立可能であったことから、宇部の自動車運輸業には多くの業者が参入することになった。その結果、値下げ競争が加速し、業者は利益を奪い合うことになった。

これは多額の固定資本を投下する宇部鉄道の成長を鈍化させ、経営を苦しめることにつながった。27年3月19日、宇部鉄道は短距離乗合自動車の営業を申請し、同年6月4日に許可された。宇部鉄道でもっとも利用者が多い宇部新川、東新川、岬駅を基点とし、それぞれの周辺地域を定額6銭で運行するものである。フォードの10人乗り自動車を用い「市内乗合とはいへ、何れも駅乗客を中心に発着時刻を主として計画されたもの故、東西及び岬方面との連絡はこの自動車に依りて求めることは或いは至難」と報道された⁶⁵。人口集積地から新駅舎へのアクセス改善をはかり、鉄道事業の機能を温存しつつ、人口集積地と山陽本線接続駅の乗客事業を強化しようとしたものであろう。

しかしこの措置は、少なくとも実施後半年間は期待した効果がみられなかったようである。27年11月（運行は同年10月）の資料では「至便な自動車廻路を諒解せず利用者到つて僅少で一日中間断

⁶³ 「宇部自動車の光栄」『宇部時報』1922年2月26日。

⁶⁴ 「宇部自動車市内循環」『宇部時報』1923年9月30日

⁶⁵ 「乗合自動車運転開始」『宇部時報』1927年6月10日。

産炭地における鉄道業の経営と物流・人流網の形成

表10 宇部自動車の経営数値

		組合					株式会社				
		1期	2期	3期	7期	8期	6期	7期	9期	10期	11期
		1922年上 21.11-22.4	1922年下 22.5-22.10	1923年上 22.11-23.4	1925年上 24.11-25.4	1925年下 25.5-26.10	1929年下 29.4-29.10	1930年上 29.11-30.4	1931年上 31.11-31.4	1931年下 31.4-31.10	1932年上 32.11-32.4
資産	車両	20,187	18,315	18,190	12,048	10,800	na	na	57,100	na	46,630
	営業権	7,000	7,000	7,000	5,000	4,700	na	na	22,000	na	22,000
	不動産	3,765	4,528	4,531	4,986	4,265	na	na	27,392	na	26,676
	その他（物品）	3,593	3,925	3,844	6,548	8,766	na	na	14,216	na	13,392
	その他（資金）	1,884	1,510	1,145	1,362	3,003	na	na	5,934	na	5,972
	金融資産	3,822	2,889	4,255	13,074	13,771	na	na	2,794	na	14,637
原資	払込資本金	33,840	33,840	33,840	34,440	34,440	70,000	70,000	105,000	na	105,000
	積立金	2,500	300	650	2,589	3,720	na	na	13,200	na	11,747
	未払金	2,137	1,863	1,976	1,250	2,363	na	na	6,925	na	2,541
	支払手形	0	0	0	0	0	na	na	1,497	na	4,396
	その他	0	20	36	1,044	1,131	na	na	1,900	na	2,252
	繰越・純益金	1,774	2,143	2,462	3,695	3,651	na	na	914	na	3,371
	総資産	40,251	38,167	38,965	43,018	45,304	na	na	129,435	na	129,306
損益	当期収入	19,276	22,142	24,242	26,636	23,666	na	na	59,331	na	56,568
	営業支出	15,002	17,004	18,353	18,129	17,395	na	na	47,290	na	42,473
	公課金	0	0	0	0	0	na	na	2,580	na	2,629
利益処分	総益金	4,274	5,139	5,889	8,507	6,271	na	na	9,461	na	11,465
	償却金	2,500	3,111	3,811	5,000	2,747	na	na	9,415	na	9,027
	当期純益金	1,774	2,028	2,078	3,507	3,524	na	4,394	46	18	2,439
	積立金	300	350	450	1,250	1,100	na	1,400	0	na	350
	重役賞与金	150	200	200	350	350	na	600	0	na	200
株主配当金	1,209	1,209	1,450	1,968	1,968	3,500	2,800	0	na	2,625	
利益率 (純益金)	払込資本金	10.5	12.0	12.3	20.4	20.5	-	12.6	0.1	-	4.6
	総資産	8.8	10.6	10.7	16.3	15.6	-	-	0.1	-	3.8
	売上高	9.2	9.2	8.6	13.2	14.9	-	-	0.1	-	4.3
	配当率	7.1	7.1	8.6	11.4	11.4	10.0	8.0	0.0	-	5.0
内部 留保率	総益金	68.2	72.6	72.0	72.8	63.0	-	-	100.0	-	75.4
	純益金	23.4	30.5	20.6	33.9	34.2	-	22.6	100.0	-	-15.8

出所：宇部自動車株式会社『営業報告書』（1931年4月、1932年4月、宇部市立図書館所蔵）、『宇部時報』1922年5月28日・11月23日、1923年5月27日、1925年5月24日・11月26日、1929年11月29日、1930年5月24日、1931年5月27日・11月27日、1932年5月29日。

注) 資産の細目は、不動産（建築物・地所・借地権）、その他（物品）（在庫品・備品・電話）、その他（資金）（未収入金・仮払金・保証金・旧組合実費支弁金）、金融資産（銀行預金・定期預金・有価証券・現金）。原資の細目は、積立金（車両償却積立金、法定積立金、別途積立金、従業員積立金、退職給与基金、職員退職給与基金）、未払金（未払金・未払配当金）、その他（仮入金・寄宿料・預り金）、繰越・純益金（前期繰越金・当期繰越金）。支出の細目は、営業支出（諸給・揮発油類・潤滑油類・タイヤ類・修繕・雑費・営業費）、償却金（車両償却金・営業権償却金・建設物償却金・備品償却金・旧組合実費支弁償却金）。利益処分の細目は、積立金（法定積立金・別途積立金・退職給与基金・職員退職給与基金）、重役賞与金（重役賞与金・役員特別報酬）。

注) 内部留保率は総益金が償却金を考慮したもの、純益金は考慮しないものを表す。

なく運転を続けても二円乃至三円位ひの収入しかないのでテナデ人件費やガソリン費等は損失になっている由」とある。1日あたり33-50人の利用があったとみられる。27年4月の宇部新川、東新川、岬駅の1日平均乗降客数は1953人である⁶⁶。28年4月には「その営業成績は極めて微々たるものでこのまゝに経営を続けることは徒に犠牲を増大するの弊に終る」との見地から、路線の変更を出願中である報道がなされている⁶⁷。

また、宇部鉄道が運営する自動車運輸業に主要駅間の運行機能がないことは、東部から宇部駅への接続の悪さの改善につながる効果を有するものではない。鉄道事業が主体であり、その利用者数増加を目的として考案されたことで、東部と宇部新川駅間の乗合自動車運行を選択肢にのせることはできなかったのであろう。そのため、市内の自動車運輸業者には、なお発展の余地が残されることになった。この主要3駅の各周辺で運行領域を区切った短距離乗合自動車事業は宇部自動車へ委託経営することになり、同社は東新川、岬駅に車庫と営業所を新設した⁶⁸。

1926年2月、宇部鉄道はダイヤの大幅改正を行った。主目的は、新路線沿線駅から宇部駅へ向かう利用者の利便性を向上させ、旅客数の増加をはかることにあった。

宇部鉄道は、新路線の開通当初は小郡方面の乗客をなるべく多く吸収するように努めた。ところが全通後の実績を調査すると、主要旅客市場の宇部市は東部よりも相対的に西部（九州方面）に関係が多く、旅客は上りよりも下り列車の利用の方が多い状況であった。これを受けて宇部鉄道は、宇部新川-宇部駅間の往復数を10往復から15往復と1.5倍へ増加させ、東部旅客の宇部新川での乗り換え待ち合わせ時間の改善に取り組むとともに、宇部新川-小郡間の列車を1往復減便することになった。

会社公表によれば、新路線の減便は、1両の機関車運行距離数が80マイルをこえてはならないこと、宇部鉄道は単線であり、3両以上の機関車運転が難しいことによった⁶⁹。旅客収入については西岐波村以东の新路線の優先順位を下げ、人口が多い宇部市へ経営資源を集約したといえる。

25年と26年の旅客数を確認すると7.7%の伸びを示していることから（表7）、ダイヤ改正による集客効果はあったとみられる。ところが、決算報告では「新川宇部間の列車往復回数を増して新川小郡間の運転を減少したが、その結果は乗客数増に反して収益は減少を来たす」（26年上期）⁷⁰とされた。直接的な資料はないが、宇部新川・宇部駅間の乗車率の低下、長距離乗車の客数減少などが生じたのかもしれない。

とはいえ、旅客数の伸びそのものは順調であった。小口営業用炭・家庭用炭の需要増加によって

⁶⁶ 「花の四月宇鉄乗客」『宇部時報』1928年5月29日。内訳は、宇部新川35267人、東新川14290人、9041人である。

⁶⁷ 「宇部乗合自動車の新路線実地検分」『宇部時報』1928年4月8日。

⁶⁸ 「鉄道鉄道を本位に宇部鉄道自動車運転」『宇部時報』1927年9月13日。なお、委託交渉では、宇部自動車から料金設定があまりに安いことが憂慮された。宇部鉄道が自動車事業そのものでは利潤を求めず、鉄道旅客に呼び込むために企画したためである（「宇部自動車会社へ委託経営実現か」『宇部時報』1927年6月26日）。自動車会社で利潤をあげる宇部自動車は、苦しい立場にあったと思われる。

⁶⁹ 以上、「宇部鉄道列車発着時刻大改正」『宇部時報』1926年2月14日。

⁷⁰ 「宇部鉄道上半期成績」『宇部時報』1936年7月11日。

出炭量が増加し、継続的な人口流入をみたためである。その関係はおおむね正比例に近い関係にあった。

4-4 動力電化と自動車事業合併による旅客事業の強化

他方、自動車運輸業との競争は激化した。1928年10月には、旭自動車商会在申請していた宇部新川駅・床波間の定期自動車運転申請が許可され⁷¹、宇部自動車では同年11月より宇部駅行き定期自動車の料金を値下げし、市内廻り自動車数も増加させ、10分毎の発車をおこなうことが計画された⁷²。

このような状況のなかで、1928年11月、宇部鉄道は客車動力の電化を高良宗七に「万件を一任」するかたちで計画した⁷³。動力を蒸気よりもコストがかからない電力に変更し、運行あたりの費用を抑えつつ、運行本数を増やすことで、宇部新川での待ち時間のさらなる短縮を主目的としたと考えられる。同年12月には電化開通予定期が定められ、大倉商事、貝島商事が資材の調達、建設の請負を行うことになった⁷⁴。

電車運転の開始後（29年4月）は往復回数が24回から44回となり、2倍近い往復数の増加を実現した⁷⁵。運行コストの削減が可能にしたのか、宇部新川・小郡までの運賃統一も実施された。宇部新川－小郡間は、宇部駅経由のものが56銭、経由しないものが68銭であったが、宇部市内三駅（宇部新川・東新川・岬）から小郡までは、どちらを選択しても56銭に統一した。「電化後小郡方面行きの乗客が著しく増加」との報道もされている⁷⁶。

29年4月、宇部鉄道は宇部・小郡間の自動車定期運転を出願しており⁷⁷、同年10月には宇部新川・岬駅間の定期旅客自動車の運転計画も立案している⁷⁸。鉄道事業と競合する営業部門を会社内部に保有する動きは、はじめてのことである。電化によってコストを引き下げ、利便性を向上させつつ、自動車運輸業との補完部分を縮小させ、競合部分の競争力を強化し、顧客を食いとる方向により舵をきっているようにみえる。

電化初年度の1930年の旅客数は10.2%、旅客収入は8.7%の増加となった（表7）。ただし、電化第一期のため「経営上枕木の使用入換、その他諸材料に対する支出」などもあり利益金が減少したとされ⁷⁹、短期的には売上高利益率の押し下げにつながった可能性がある（表6）。その後は、営業収支ベースでは右肩上がりの傾向を示したが、旅客事業は低迷し、32年の旅客数は30年比で17.1%減となり、5年前の水準に近づいた。この間、宇部市における宇部村域の人口が減ったわけではな

⁷¹ 「宇部新川駅床波間」『宇部時報』1928年10月6日。報道ではアサヒ自動車と表記されているが改めた。

⁷² 「宇部自動車の新計画」『宇部時報』1928年10月7日。

⁷³ 「宇部鉄道の電化社長一任で着々進む」『宇部時報』1928年11月29日。

⁷⁴ 「宇鉄電化問題急速に進む」『宇部時報』1928年12月9日。

⁷⁵ 「宇部鉄道の電車は明廿九日より運転開始」『宇部時報』1929年11月29日。

⁷⁶ 「値下で宇部鉄道は小郡行の乗客激増」『宇部時報』1929年12月4日。

⁷⁷ 「宇部小郡間自動車の運転を出願」『宇部時報』1929年4月24日。

⁷⁸ 「宇部鉄道の各駅連絡」『宇部時報』1929年10月26日。

⁷⁹ 「電化以来目醒しき宇鉄の繁盛振り」『宇部時報』1929年7月20日。

いことから、利用者数が減少したのであろう。

これは自動車運輸業者が供給過剰となったことが影響している。1929年12月末には、営業申請の状況から市内の自動車数が100台に達する見込みとなり⁸⁰、昭和恐慌期以降、同業者間の値下げ競争が加速することになった。30年1月、金野藤衛が創立委員長となって旭自動車商会の営業権・自動車を買収し、さらに10台の新車購入を行って、旭自動車株式会社を設立した⁸¹。路線が重複する宇部自動車は値下げ競争が不可避となり⁸²、営業収益の圧迫につながった。これに対し、渡邊祐策が両社に対して合併の勧奨を行い⁸³、同年5月1日より旭自動車は宇部自動車に吸収されることになり、総資本金20万円、現有自動車数42台の自動車運輸会社が成立した⁸⁴。

とはいえ、苦しい状況は改善しなかった。表10によれば宇部自動車の31年上期の総益金は資本金が増えたことによって増加しているが、償却金を差し引くと純益金は46円となり、利益率は払込資本金、総資産、売上高ともに0.1%である。31年下期の純益金は18円とさらに悪化し、32年上期には回復するものの、25年までの営業収支の輝きはうかがうべくもない状況にある。

30年10月、山口県保安課では「一路線二営業主義と鉄道や軌道等の平行線を許さぬ方針であり」、新路線申請の厳選が行われることになっている。不免許と決定した路線には西新川－小郡町、阿知須－小郡町、小郡町－阿知須、小郡町－波雁ヶ濱がある⁸⁵。これは宇部鉄道にとっては望ましい方向性であったが、自動車運輸業者は商圏の拡大を行うことが難しくなったこと、既存の営業区域でより多くの顧客を食いとらないと経営の存立に関わる事態となったことを意味する。

宇部駅定期線が宇部鉄道の電化によって「尠なからず乗客を喰われてゐるので」、宇部自動車は30年10月より運賃を40銭から25銭へ値下げすることになった。破格ともいえるこの値下げは、宇部鉄道にとっては大きな脅威であり、会社重役間において宇部自動車との合併・買収の説をなす者があらわれた⁸⁶。その後、合併の作業が進捗し、同年11月6日の宇部鉄道重役会においてこれらの措置を社長の高良宗七に一任することになり、合併後は宇部自動車の運転は市内廻りと宇部駅・宇部市間の往復を残し、貸切営業を廃止する観測がなされた⁸⁷。

30年11月12日、宇部自動車から藤川喜太郎、松本金吾、宇部鉄道から上郷与吉、渡邊祐策が会見を行った。宇部自動車側提出の条件は従業員全ての再雇用、株主に対する解散手当の相当額拋出、売価は9万4500円という条件が示された。12日の宇部自動車株式時価総額は8万2500円、31年下期の資産総額から支払手形・未払金を差し引いた金額は12万1013円である⁸⁸。これに対して宇部鉄道

⁸⁰ 「続々増加していく市内の自動車数」『宇部時報』1929年12月19日

⁸¹ 「宇部と旭の合併は噂のみ」『宇部時報』1929年12月19日。

⁸² 値下げの経過については、宇部市史編纂委員会（1993）460頁を参照。

⁸³ 「宇部旭両自動車合同の経過」『宇部時報』1930年5月1日。

⁸⁴ 「交通界の双壁両自動車合併」『宇部時報』1930年5月1日。

⁸⁵ 「自動車運転の新営業割込不許可」『宇部時報』1930年10月4日。

⁸⁶ 「宇部自動車と宇鉄合併？」『宇部時報』1930年9月20日。

⁸⁷ 「宇部鉄道重役会」『宇部時報』1930年11月8日。

⁸⁸ 「地方株現物」（『宇部時報』1930年11月13日）に記載された時価を株式数に乗じて算出。資産価格は表10に同じ。

は買取価格については8万4000円までは歩み寄る姿勢をみせたが、宇部自動車側は条件に難色を示し、一時保留となった⁸⁹。とはいえ、宇部自動車の状況は厳しかった。沖見初炭鉱の閉鎖に伴い宇部東部の乗客は激減しており⁹⁰、30年12月6日より東見初車庫（岬駅近郊）より宇部駅まで25銭均一で乗合自動車を運行することとなった。これは宇部鉄道の岬－宇部駅間の24銭に肉薄する金額で、競争はさらに熾烈となった⁹¹。

31年以降、宇部自動車の経営は急速に悪化し（表10）、32年10月、合併交渉が再燃した。宇部鉄道では市内自動車の運転、宇部－小郡間の自動車運転に関して目論見書の作成を行い⁹²、10月24日に売買の仮契約が成立した。この時の買取価格は8万円である⁹³。24日の宇部自動車株式時価総額は6万6000円、32年上期の資産総額から支払手形・未払金を差し引いた金額は12万2370円である⁹⁴。宇部鉄道の買取条件は2年前より悪かったといえる。宇部自動車側が為替の低落による収益の圧迫、商圏拡大の限界（鉄道並行路線拡張の本省の取り扱い方針）などで手詰まり状態にあったことも考慮すれば、「血で血を洗ふ」（高良宗七）⁹⁵状況の改善のために、宇部鉄道が宇部自動車に譲歩した構図にみえる⁹⁶。

この買取によって、宇部自動車との過当競争に緩和の見通しがつき、宇部鉄道の旅客事業は曙光をみることになった。

4-5 貨物事業の動向と坑木輸送

第2期の貨物運送の状況のみよう。旅客事業が熾烈な競争にさらされたのに対し、貨物事業については、宇部鉄道は独占的なポジションを引きつづき維持した。32年上期における宇部自動車の運送関係収入の内訳は、定期収入3万1114円、貸切収入1万9186円に対し、貨物収入は2439円にすぎなかった⁹⁷。

表7をみると貨物数量は23年から25年までは取扱数量が減少する傾向にあったが、新路線全通後は一気に取扱数量が伸び、28年には10万トンを超えた。恐慌の影響もあって30年に大きく落ちたが、31年、32年と2年連続で取扱数量の最高記録を更新している。1トンあたり収入も30年までは上昇の趨勢にあった。そのため、年平均の増加率をみると、貨物収入は取扱数量以上の伸びを示し、上昇のテンポも旅客収入をこえる水準で推移した。

⁸⁹ 「価格が合はねば時期を待つ」『宇部時報』1930年11月14日。

⁹⁰ 「今は其時に非ずと見て宇鉄と自動との合併は一時保留」『宇部時報』1930年11月16日。

⁹¹ 「東見初車庫から省線宇部駅迄」『宇部時報』1930年12月6日。

⁹² 「両社の合併交渉」『宇部時報』1932年10月12日。

⁹³ 『第42回 営業報告書』（宇部鉄道、1933年）。

⁹⁴ 「地方株現物」（『宇部時報』1932年10月25日）に記載された時価を株式数に乗じて算出。資産価格は表10に同じ。

⁹⁵ 「両社長交々苦哀を語る」『宇部時報』1932年11月19日。

⁹⁶ 宇部鉄道は、合併の過程で山口県保安課の斡旋を得、三区に分かれる居能－八王子の路線について、全線均一料金から区間料金制へ改変を行った「宇鉄自動車部の料金値上説」『宇部時報』1932年11月10日。

⁹⁷ 『第11期 営業報告書』（宇部自動車、1932年、宇部市立図書館所蔵）。

このような貨物事業の状況は、競争やボトルネックに苦しむ第2期の旅客事業をカバーし、営業収益の改善に寄与し、経営指標の悪化をやわらげることになった。30年から32年にかけて旅客人数は17.1%、旅客収入は17.6%のマイナスになったが、同期間の貨物数量は43.2%、貨物収入は22.2%のプラスであることはその証左であろう。

第2期を総体的にみれば貨物事業が乗客事業よりも成長した。しかし、年次によってはその逆の動きもあった。特に昭和恐慌期の1930年に注目したい。同年は「経済界不振ノ打撃ヲ蒙リ一般貨物ノ発送到着共著シク其数ヲ減シタ」⁹⁸が、旅客収入は電化によって伸びている。そのため、乗客・貨物事業がタイミングよく補完し合うかたちで営業収入の変動を吸収する傾向にあった。

現時点で確認しえる取扱い重量貨物は、坑木、石炭、セメント、石灰である。第1期と同じく、第2期も坑木、石炭が重要であった。

旧路線のみの第1期では、坑木は宇部駅経由で宇部新川に送る方法がとられ、宇部村西部で稼行する諸炭鉱にとっては陸路による交通インフラと運輸機能が存在した。しかし、宇部新川よりも東（沖宇部）にある諸炭鉱は、陸路を経由した重量資材の運搬が難しかった。宇部鉄道の路線拡張は、これを解消することになった。

宇部炭田における諸炭鉱の坑木調達地は、1937年のデータでは沖ノ山炭鉱が県内6割、県外4割、東見初6割5分、県外3割5分で、宇部市内のその他の炭鉱はいずれも県内が多く、市内の坑木商より購入するものが多かった⁹⁹。その他の炭鉱とは小規模炭鉱のことを指しており、その多くが宇部東部で稼行している。山口県東部の山林資源へのアクセスが容易となったことで、事業間の相乗効果をもたらしたことが推測される¹⁰⁰。

宇部系資本であり、炭鉱関係の機械・備品類を取り扱っている宇部商事は、新路線全通の半年後には、津和野に1万円の山林を購入し材木伐採に従事しており¹⁰¹、1925年末には、津和野、由宇、徳山の三か所に出張所を設け、坑木材料の買入をなしている¹⁰²。26年上期の宇部商事の売り上げは、宇部セメントの拡張による機械器具が55%、坑木を主とする木材が45%となっていた¹⁰³。宇部鉄道が山口県における鉄道路線のハブである小郡駅と接続することで、流通網を拡大させたとみられる。新路線の開通は、地域経済と企業活動に波及的な効果をもたらした。

26年上半年は貨物の輸送量が増加した。主たる原因は坑木輸送量増加であった。「一日貨車十五両から多い時は三十両も這入るのであるから鉄道第一のお得意」とされた¹⁰⁴。1931年には岬駅より

⁹⁸ 『第37回 報告書』（宇部鉄道、1930年）。

⁹⁹ 「一ヶ年間に呑む坑木の使用量」『宇部時報』1938年2月17日。38年では、県外名として広島、宮崎が挙げられている（「市内の炭鉱が喰った一ヶ年間の坑木」『宇部時報』1939年2月19日）。

¹⁰⁰ 1928年には小郡駅経由の運賃と宇部駅経由の運賃の統一が行われ、時間と経費の短縮がなされた（「営業哩程改正」『宇部時報』1928年3月13日）。

¹⁰¹ 「宇部商事の新計画」『宇部時報』1925年10月20日。

¹⁰² 「木材に力を注ぐ宇部商事」『宇部時報』1925年12月6日。

¹⁰³ 「宇部商事会社」『宇部時報』1926年6月18日。

¹⁰⁴ 「創始以来の好成績」『宇部時報』1926年7月4日。

東見初炭鉍積出場を結ぶ引込線の敷設計画がたてられ「坑木運搬にも頗る便利」とされている¹⁰⁵。

坑木は、「不景気が徹底すれば…二度使いする様な節減振りを発揮」¹⁰⁶し、坑道の維持に煉瓦やセメントガンによる吹付も使用されたため、需要が伸びたかどうかはわからない。範囲が一定しない可能性もあるが、新聞記事をかき集めた限りでは、宇部炭田の消費量は29年176万才、35年145万才、36年171万才、37年167万才、38年184万才である¹⁰⁷。

ただし1929年における宇部鉍業組合加盟炭鉍の購入代金総額は107万7441円と記録されていることから¹⁰⁸、宇部鉄道の取り扱い貨物品目としては、相当額の市場規模を沿線地域が有していた。これは宇部鉄道にとって、他地域の鉄道では得がたい収益獲得機会になりえたとおもわれる。

4-6 美祿郡の無煙炭輸送

第2期は、石炭の運輸量も増加した。ただし、宇部からの発荷ではなく、他地域からの着荷である。発送元は山口県内陸部の大嶺炭田（美祿郡）である。

宇部鉄道と美祿郡との接点が見られるのは、1923年10月である。関東大震災を受け、美祿郡で産出される石灰に注目が集まり、日本石灰の中村直三郎が上京し、岩井商会と特約し、100万俵の石灰を輸送することになった。美祿郡は海に面しておらず、積込場所として沖ノ山炭鉍の棧橋を借り受け、宇部鉄道、沖ノ山電車を利用した積出の計画が立てられた¹⁰⁹。ところが、当時の宇部は港湾設備が充分ではなく、日本石灰は積場を得られなかった。同年12月、「一旦送つた石灰を引き揚げて今度は下関港に運び彼地から積出すことに変更」することになった¹¹⁰。

その後、港湾設備は徐々に整えられることになった。宇部鉄道は、将来の港湾整備をみこして、翌24年6月には「全鉄道完成の暁は、宇部港湾の完備と相待つて山陰地方の産物を吸収してこれを九州方面に輸送し、所謂山陰九州両地方の物資の集散地たるべく」機関車を増加させている¹¹¹。

30年、宇部鉄道は海陸運輸連絡施設を竣工した。西区の沖ノ山同人病院浦海岸に所在した元新沖ノ山炭鉍販売所を移転させ、その敷地に貯炭場を建設し、宇部新川駅から引き込み線を設けた。同年12月、宇部鉄道は、内陸部（美祿郡）で稼行する山陽無煙炭礦株式会社の無煙炭をそこから船積みし、京阪神各地へ発送することになった。当時、沖ノ山炭鉍は築港工事を推進中であり、将来的には入港船舶トン数の増加によって、宇部鉄道の運輸施設の機能はさらに発揮されることが期待された¹¹²。31年には宇部電気鉄道の旧坑駅（沖ノ山炭鉍旧坑所在地）との接続がなされ、両社のイン

¹⁰⁵「東見初坑と岬駅間『鉄道敷設計画』』『宇部時報』1931年1月21日。

¹⁰⁶「貨物に現れた宇部市の景気』』『宇部時報』1925年12月16日。

¹⁰⁷「年間坑木使用量』』『宇部時報』1930年2月9日、「昨年中に炭坑が呑んだ坑木の総数量』』『宇部時報』1936年1月30日、「一ヶ年間の坑木の量』』『宇部時報』1937年3月9日、「市内の各炭鉍が一ヶ年間に呑む坑木の使用量』』『宇部時報』1938年2月17日、「市内の炭鉍が喰った一ヶ年間の坑木』』『宇部時報』1939年2月19日。

¹⁰⁸「炭鉍稼働者移動で消ゆるお金が二十四万余円』』『宇部時報』1930年5月10日。

¹⁰⁹「石灰百万俵を美祿郡から帝都に搬出す』』『宇部時報』1923年10月14日。

¹¹⁰「宇部の築港問題』』『宇部時報』1923年12月16日。

¹¹¹「宇部鉄道工事の現況』』『宇部時報』1924年6月26日。

¹¹²「宇部鉄道海陸運輸連絡施設』』『宇部時報』1930年12月6日。

フラ設備を結びつけた運用が可能となった¹¹³。

31年夏に、山陽無煙炭礦は競争相手であった大嶺無煙炭礦の所有鉱区を合併し、一手採掘権を取得した¹¹⁴。取引先の生産能力強化は、宇部鉄道の輸送量増加につながる可能性があった。31年上期の営業状況は「経済界極度ニ沈衰セル為メ少カラス其影響ヲ蒙リタルモ、幸ニ貨物ハ無煙炭ノ大量輸送ニ因リ前年同位以上ノ成績ヲ得」¹¹⁵ることになり、旅客収入のマイナスを補うことになった。同年通期の営業利益は前年比5.3%の増加となった（表6）。

沖ノ山炭鉱による旧坑沖合の宇部鉄道棧橋付近からドック入口一帯の海底浚渫は、32年1月29日に完了した。これにより、800トン級の汽船を岸壁に横付けすることが可能になった¹¹⁶。山陽無煙炭の宇部港出荷は「日を追ふて盛んになり」、同年2月には詳保丸（1800トン）、第四犬島丸（750トン）が入港して荷役を行った。詳保丸については舳によって積み込まれた可能性があるが、犬島丸は「棧橋に横付となつて荷役に懸命の状態」で「同人病院浦海岸は活気を呈し」た¹¹⁷。

この間の輸送量を明確にすることは難しい。しかし、32年3月に作成された宇部鉄道の国鉄買収請願書には「美祢線よりは無煙炭年間六万噸を宇部港に搬出」とあり¹¹⁸、同年12月上旬の大嶺無煙炭の宇部港進出は「十五噸貨車が二百七十七両」（4155トン）とされている¹¹⁹。

ここに、大嶺炭田－国鉄－宇部鉄道－宇部港という運輸ラインが成立することになり、独占的な交通インフラを持つ者の強みが発揮されることになった。

5. 地域経済の拡大と収益改善期（1933-1941年）

5-1 経営数値と営業状況の推移

第3期は、日本経済の好況、地域経済の拡大にともない、宇部鉄道の収益は著しい改善をみせ、これまでにない経営数値を記録した。

まずは収入・収益の推移を確認しよう（表6）。33年上期は「前年同期ニ比シ旅客収入ハ減額シタルモ貨車収入増加ニヨリ総収入ハ六分強ノ増収トナレリ」¹²⁰と会社収入の増加がけん引する一方で旅客収入は伸び悩んだが、同年下期になると「事業界ノ好転ニ依リ貨客ノ出入漸次増加シ、相当ノ成績ヲ見タリ」（下期）¹²¹となり、年次後半になるにしたがって幅広い収入項目で良化の傾向をみせた。

この動きは翌年も継続し、さらに加速した。34年下期には鉄道自動車ともに「宇部市内ノ各事業

¹¹³「真古川尻の西岸に一大連絡駅設置」『宇部時報』1931年1月17日。

¹¹⁴『第16回 営業報告書』（山陽無煙炭礦、1931年）、「山陽無煙炭坑が大嶺無煙買収」『宇部時報』1931年8月9日。

¹¹⁵『第39回 報告書』（宇部鉄道、1931年）。

¹¹⁶「八百噸級の横附可能」『宇部時報』1932年1月30日。

¹¹⁷「山陽無煙炭積込活況」『宇部時報』1932年2月5日。

¹¹⁸「宇鉄買収請願」『宇部時報』1932年3月9日。

¹¹⁹「炭界だより」『宇部時報』1932年12月14日。

¹²⁰『第43回 営業報告書』（宇部鉄道、1933年）。

¹²¹『第44回 営業報告書』（宇部鉄道、1934年）。

界活躍ノ余沢ヲ蒙リ」, 前年同期に比較して「遙カニ増収ヲ看, 相当ノ成績ヲ得」¹²², 翌35年下期は政府補助期間満了の第一期で「自他共ニ大ニ杞憂シタ」ところであったが, 市内各工場の発展に恵まれ, 鉄道自動車とも「好成绩裡ニ終始」し「如上ノ問題ヲ解決」に導いた。宇部鉄道の営業報告書では, これを「天祐」と表現している¹²³。

表6によれば, 鉄道事業の営業成績は, 27年から32年までは12万円台前後の水準を行き来し足踏み状態にある。しかし33年以降, 営業利益は急速に上昇し, 36年には20万円台を超過し, 38年には30万円を突破し, 41年には40万円を大きく超える金額に到達したことが読みとれる。払込資本金利益率をみれば, 営業利益ベースでの換算値は34年には第2期における純益金に補助金を組み入れた水準を超えることになり, 37年以降は第1期に比肩する水準に高まることになった。

第3期はこれに自動車事業の利益がつけ加わることになった。自動車事業は33年には優れた営業収入をあげていたが(後述), 興業費償却金を積んだ影響もあって, 38年まで純益金は2万円前後で変動した。しかし, 39年以降は飛躍的な伸びが確認される(表6)。

これらの潤沢な本業収入は, 借入金の返済原資となった。34年上期, 宇部鉄道は返済期限が迫った日本興業銀行からの借入金に対して借入継続の交渉をしたが, 利率の協定が一致しなかった。そのため宇部・小郡間鉄道財団を抵当権に設定し, 宇部銀行から87万5千円を借り入れることで, 日本興業銀行の借入金を全額償還した。この利率は6%であり, 日本興業銀行の利率は年7.2-7.3%とみられ, 地元資本を利用することで金融コストを削減したといえる¹²⁴。その後, 利率と借入期間の変更をはさみながら, 半期ごとに3万7500円の返済を継続した。営業利益の急伸を背景として, 40年には16万2500円¹²⁵, 41年は10万円の借入金返還がなされ, 鉄道財団を抵当とする借入金残高は20万円となり¹²⁶, 7年間で4分の1に銀行借入は圧縮された。

このような状況があり, 返済金を柱とする償却金が増えたことで営業外支出の総額は増加したが, 支出にしめる利子は急速に縮小し, 財務内容はストック・フローともに改善した。表6によれば, 35年に政府補助金は打ち切られているが, 純利益ベースでみた払込資本金利益率は, 34・35年には第2期における純利益+補助金にほぼ近い水準まで高まり, 鉄道経営の自立性を実現した。36年以降はそれを上回る数値へ向上し, 宇部鉄道は宇部経済界における高収益事業としてのポジションを回復した。

5-2 旅客事業

主要貨客別に第2期との違いをみてみよう(表7)。まず, 旅客事業であるが, 旅客数は33年をボトムとして, 逡増している。38年上期の営業報告によれば, 「一般重工業ノ盛況ト宇部市内人口

¹²² 『第46回 営業報告書』(宇部鉄道, 1935年)。

¹²³ 『第48回 営業報告書』(宇部鉄道, 1935年), 高木(1942) 35, 39-40頁。

¹²⁴ 『第45回 営業報告書』(宇部鉄道, 1934年)。

¹²⁵ 『第58回 営業報告書』(宇部鉄道, 1940年)。

¹²⁶ 『第60回 営業報告書』(宇部鉄道, 1941年)。

増加ノ為メ、旅客貨物ノ激増ヲ来シ、相当数字ノ増収ヲ看¹²⁷たとされ、マクロ経済の回復、準戦時体制から戦時体制への移行にともない、産炭地域である宇部に労働人口が集中したことは、宇部鉄道の経営に大きな追い風をもたらした。これを受けて35年夏、宇部鉄道はガソリンカーを追加する方針を樹立し¹²⁸、同年秋に重役会で正式決定した¹²⁹。しかし、その後も旅客数の増加は継続し、36年8月にはさらにガソリンカー3両の増備が計画された¹³⁰。

ところで人口1人あたりの旅客数をみれば、33年以降増加傾向にあり、40年には33年比で2倍となっている(表7)。この間、宇部市に新たな合併町村はない。そのため第3期は、人口の増加という市場の量的変化があっただけではなく、旅客の利用回数増加という質的变化も進行したとみられる。これは第2期以前には看守されない現象である。さらに、経済統制が強化されたことで、列車増備が難しくなり、39年には朝のラッシュアワー時には乗客の積み残しも発生し¹³¹、歳末の客車は「寿司詰」状態となった¹³²。逆説的であるが、これらは宇部鉄道の資本効率を著しく上昇させることにつながった。

旅客事業の分析として、合併後の宇部鉄道自動車部の事業成績も確認しておこう(表11)。営業報告書では、自動車営業収入・支出(定期自動車)、その他の自動車営業収入・支出(貸切自動車事業と貨物自動車事業)が掲載されている。収入については3つの自動車事業別に判明するが、利益については貸切自動車事業と貨物自動車事業を合算した数値しか算出できない。

表によれば、いずれの自動車事業も収入は右肩上がりに推移し、自動車運輸事業市場の拡大が順調に進行したことをうかがわせる。一方、利益をみると、定期自動車が37年まで(利益率も同様)、貸切・貨物自動車部門は35年まで(利益率は36年まで)低落傾向にあった。営業報告書ではロシア産原油の進出などのポジティブ要因も記載されている¹³³が、燃料費や車両部品の価格高騰の影響は避けがたかった可能性がある。しかし後半になると利益額、利益率ともに上昇の傾向を示し、自動車運輸事業部門は法人経営に対する貢献度を増すことになった。そのため鉄道事業と同じく自動車運輸事業も、車両の増加を上回る貨客の増加がみられたと思われる¹³⁴。

事業形態別にみれば定期自動車事業が最も大きな割合を占め、収入・利益ともにベース事業として機能していた。しかし、成長性では貸切・貨物自動車事業が上回った。なかでも貨物事業者事業の収入の伸びはすべての年次において著しかった。39年には貸切自動車事業を収入で上回り、戦時体制へ移行する時期にかけて、自動車運輸事業も貨物輸送需要をキャッチすることが可能になったようである。貸切自動車事業は、37年まで定期自動車事業よりも大きなテンポで収入をのばした。

¹²⁷『第53回 営業報告書』(宇部鉄道, 1938年)。

¹²⁸「宇部鉄道にガソリンカー購入の計画案」『宇部時報』1935年8月28日。

¹²⁹「宇鉄重役会でガソリンカー購入決定」『宇部時報』1935年11月14日。

¹³⁰「軌条に跳る宇部景気」『宇部時報』1936年8月26日。

¹³¹「積残し消解にバス増配車」『宇部時報』1939年12月13日。

¹³²「客貨は輻輳車両は不足」『宇部時報』1939年12月8日。

¹³³『第44回 営業報告書』(宇部鉄道, 1934年)。

¹³⁴『第52回 営業報告書』(宇部鉄道, 1937年)。

表11 宇部鉄道自動車部の経営数値

	定期自動車					貸切自動車・貨物自動車						
	収入	利益	平均資産	利益率		収入	利益	平均資産	利益率			
				収入	資産				収入	資産		
	円	円	円	%	%	円	円	円	%	%	円	円
1934	83,671	24,503	58,071	29.3	42.2	76,458	63,450	17,204	37.3	137.5	51,737	11,650
35	86,020	23,519	55,295	27.3	42.5	81,077	82,717	33,161	23.9	59.6	64,110	18,097
36	92,226	21,744	65,862	23.6	33.0	86,580	112,473	61,857	20.8	37.9	78,765	32,826
37	103,132	20,007	77,170	19.4	25.9	98,673	149,638	81,378	22.5	41.4	93,793	55,406
38	117,829	33,237	81,628	28.2	40.7	114,581	162,776	75,938	28.8	61.7	83,435	78,629
39	146,248	34,853	92,968	23.8	37.5	66,708	224,432	73,487	41.2	125.9	44,873	51,457
40	175,120	36,944	125,977	21.1	29.3	-	220,041	52,677	33.1	138.3	-	-
41	241,223	59,179	112,653	24.5	52.5	-	266,096	38,686	37.8	259.8	50,317	95,925

出所：各年度「営業報告書」(宇部鉄道)。

注) 1939年、41年は半期分の数値。

38年以降は停滞の傾向にあるものの、名目金額ベースでみた収入は、41年にさらに伸長をみせた。

自動車事業における資産に対する利益率は、鉄道事業のそれを大きく上回っている。鉄道のように用地買収やレール敷設など、自社で営業インフラを整える必要がなかったことが影響していると推測され、宇部鉄道において、自動車事業は資本効率の高い事業部門として位置づけられたとみられる。

5-3 貨物事業

第3期における貨物事業の推移を検討する。同期間の貨物輸送量は年平均で約23%の増加率で推移し、収入金額もほぼ同じ状況にあった。第2期と比較すると、数量で2.6倍、金額で1.6倍の増加である。乗客事業が急伸したことで、収入ベースで見た主要輸送事業の比重をやや落としつつも、きわめて高い成長を示し、宇部鉄道の躍進を支えることになった。

成長の主力は、美祢郡からの無煙炭であった。表12は宇部商工会議所が月次ベースで集計した駅別の発着貨物を年次ベースに集計しなおして表したものである。発荷よりも着荷が多く、なかでも旧坑駅着がかなり割合を占めた。旧坑駅は宇部港の接続地点である。それ以外の駅着は地元消費向けが多かったと推測される。無煙炭の総輸送量は、35年は6万5669トン、36年は10万582トン、12万5590トンと上昇した。

33年1月の記事によれば「山陽無煙炭は運賃関係から昨年に比し非常に増加し、昨今では殆ど2倍の輸送量を示すに至つたが、この調子なら向後毎月一万噸の輸送は大丈夫と宇鉄では有卦も入っている」¹³⁵とされ、現在の借用地域だけでは「荷下亦是積込みに著しく不足を来すこと、なつたので」宇部鉄道は沖ノ山炭鉱に600坪から1800坪へ借地の拡張を申し込み、同年3月に調印の見通しとなった¹³⁶。

無煙炭の搬出元は第2期と同じく、山陽無煙炭礦であった。同社炭は北浦、仙崎を経由して関門海峡を迂回する輸送ルートも保有していたが、運賃等の諸掛を考慮し、宇部港への搬出量を増加させる計画をたて、33年7月に実地調査を行った¹³⁷。同社炭の取り扱いには三菱商事へ委託され、輸送取扱量は10万トンと見積もられ、宇部に一定の貯炭を行いつつ、同年同月には、1か月8000トンの輸送実績を有していた¹³⁸。

翌8月には積出用棧橋の増設計画が具体化し¹³⁹、山陽無煙炭礦宇部出張所が主体となって積み出しにベルトコンベアーが新たに採用され、機械据え付けに着手された¹⁴⁰。34年になると、宇部港へ搬出される無煙炭の山元として有之木炭鉱も確認されるようになり、諸炭鉱の利用が加速したよう

¹³⁵「山陽無煙輸送量」『宇部時報』1933年1月20日。

¹³⁶「旧坑海岸借地拡張」『宇部時報』1933年2月2日、「同人病院浦借地拡張交渉」『宇部時報』1933年3月8日。

¹³⁷「山陽無煙炭積出宇部港に統一」『宇部時報』1933年7月18日。

¹³⁸「大嶺無煙炭輸送状況」『宇部時報』1933年7月28日。

¹³⁹「宇部鉄道棧橋増設」『宇部時報』1933年8月27日。

¹⁴⁰「大嶺無煙の積出装置」『宇部時報』1933年9月22日。

産炭地における鉄道業の経営と物流・人流網の形成

表 12 宇部鉄道の輸送貨物内訳

	1935年						1936年						1937年											
	藤山		宇部新川		東新川		岬		旧坑		小計		藤山		宇部新川		東新川		岬		旧坑		小計	
	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>
石炭	28	0	109	3,619	1,506	5,262	78	84	142	4,951	827	6,082	16	52	209	72	397	895	910	5,013	120	5,149	120	5,149
セメント	0	10	0	0	7,242	7,252	0	0	0	7,557	7,557	7,308	0	0	0	0	0	0	0	0	9,866	9,866	9,866	9,918
硝安	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5,484	0	0	0	0	0	0	0	0	3,219	3,219	3,219	3,219
機械・金属	50	2,389	124	32	1,030	3,625	22	1,931	65	8	1,005	3,031	29	2,823	209	72	397	895	910	5,013	1,410	4,543	1,410	4,543
化学製品	0	143	0	0	20	163	0	358	176	154	219	358	0	1,008	233	22	397	895	910	5,013	1,379	2,387	1,379	2,387
発荷 坑木	0	0	23	0	275	298	0	176	154	219	358	549	0	243	233	22	397	895	910	5,013	1,379	2,387	1,379	2,387
食料品	8	8	808	8	58	890	28	780	8	8	77	816	0	35	860	15	397	895	910	5,013	1,379	2,387	1,379	2,387
鉱業製品	0	153	38	0	97	288	0	91	32	77	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	528	544	544	544
窯業製品	0	139	0	0	32	171	0	35	27	62	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64	64	64	64
その他	0	278	609	30	1,152	2,069	140	647	787	46	243	1,863	202	658	917	628	2,405	2,405	2,405	5,122	17,579	628	2,405	2,405
小計	86	3,120	1,711	3,689	18,969	27,575	240	3,350	1,987	5,013	15,163	25,753	247	4,851	2,235	5,122	17,579	17,579	17,579	5,122	17,579	17,579	17,579	30,034
無煙炭	281	315	2,269	146	62,658	65,669	216	418	2,883	234	96,831	100,582	261	494	2,544	359	121,932	121,932	121,932	359	121,932	121,932	121,932	125,590
坑木	72	145	3,506	5,828	8,089	17,640	47	3,384	7,411	8,546	19,388	30	21	2,542	6,045	7,384	7,384	7,384	7,384	6,045	7,384	7,384	7,384	16,022
石炭	32	1,520	101	22	9,862	11,537	274	1,669	112	12,557	14,612	324	324	1,732	32	89	5,844	5,844	5,844	89	5,844	5,844	5,844	8,021
粗材	1,367	3,011	7,075	1,129	62	12,644	1,737	3,422	6,179	2,009	485	13,832	615	3,148	5,426	1,316	44	10,549	10,549	1,316	44	10,549	44	10,549
石膏・モルタル	0	0	0	0	7,222	7,222	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
石灰類	0	583	1,253	154	299	2,289	1,547	1,378	413	263	1,092	4,693	2,327	397	183	804	1,496	5,207	5,207	804	1,496	1,496	1,496	5,207
食料品	0	402	1,332	321	0	2,055	962	1,529	541	3,032	3,032	3,032	634	1,954	496	3,084	3,084	3,084	496	3,084	3,084	3,084	3,084	3,084
機械・金属	0	2,750	134	169	1,163	4,216	16	2,034	96	775	3,049	8	8	5,559	639	781	4,082	11,069	11,069	781	4,082	4,082	4,082	11,069
化学製品	98	2,571	195	13	115	2,992	0	333	134	467	467	467	0	509	671	24	112	1,316	1,316	24	112	1,316	1,316	1,316
鉱業製品	0	65	18	0	161	244	0	359	0	185	544	544	0	130	213	80	503	926	926	80	503	503	503	926
窯業製品	0	883	36	61	150	1,130	827	15	47	391	1,280	29	29	1,314	62	153	1,092	2,650	2,650	153	1,092	1,092	1,092	2,650
その他	96	1,684	974	140	3,016	5,910	418	3,235	1,035	2,719	7,933	611	611	4,654	1,358	389	1,098	8,110	8,110	389	1,098	1,098	1,098	8,110
小計	1,946	13,929	16,893	7,983	92,797	133,548	4,208	14,684	15,780	11,159	132,508	178,339	4,205	18,670	15,624	10,536	147,770	196,805	196,805	10,536	147,770	147,770	147,770	196,805
総計	2,032	17,049	18,604	11,672	111,766	161,123	4,448	18,034	17,767	16,172	147,671	204,092	4,452	23,521	17,859	15,658	165,349	226,839	226,839	15,658	165,349	165,349	165,349	226,839

出所：各年度「統計年報」（宇部商工会議所）。

である¹⁴¹。同年11月には、元山商会と山陽無煙炭礦との間に無煙炭輸送業務の調印がされ¹⁴²、ここに美祢郡無煙炭から生じる幅広い事業機会を宇部系資本がつかむことになった。

宇部鉄道の無煙炭の輸送量を把握できるのは資料の関係から37年までである。しかし同年2月の「山陽無煙としては向後積出し主体を宇部に置く模様」との報道を考慮すれば、38年以降も輸送は継続したことが推測される。39年3月には宇部駅に3トンのハンドル式起重機が据え付けられ¹⁴³、重量貨物の取り扱い円滑化がはかられた。

坑木、石炭、セメント、硫安、機械・金属製品のほか、粗材、石膏・モルタル、化学・窯業製品など、宇部の鉱工業化を反映した生産・消費財が輸送されている。37年には宇部曹達工業の設立にともない、同社と東見初炭鉱を結ぶ東部引き込み線が設置され、生産財（石炭）の輸送インフラが整備された¹⁴⁴。敷地は宇部曹達および東見初炭鉱が主体で買収し、宇部鉄道が工事を施工する形式がとられた¹⁴⁵。

以上のように、第3期における宇部鉄道の経営状態は乗客、貨物輸送ともに宇部地域の鉱工業の加速とともに急速に改善し、躍進的な水準にまで高まることになった。このことは産炭地・宇部で生じる諸種の事業機会、および利益獲得機会をつかみ取る、設立時より宇部鉄道が保有する機能を維持しつつ、さらに高めていった過程といえるであろう。

6. おわりに

宇部鉄道は、創立と事業基盤の形成期、路線拡大と競争激化による低迷・合理化要請期、地域経済の拡大と収益改善期の3段階を経ることになった。これらを横串で刺しているものは、地元資本による企業統治と収益のマネージである。宇部鉄道の経営を通じて、産炭地経済の発展にとまなう人口集積、鉱工業生産の増加によって発生する貨客需要をつかみ、地元資本に分配し、再投資の原資として用いられることになった。

これらは鉱区を地元資本で所有する構造と同じものが地面に敷設された鉄道路線という形成で表出しているもののようにみえる。地域で生み出される付加価値を地域の内部で循環させ、相乗効果を宇部系資本で享受し、つぎの企業機会に備えるという性向が、運輸業にも確認されるということになる。

今後はこれらの論点をその他の宇部の運輸業にも広げて検討し、ブラッシュアップをはかりたい。

¹⁴¹「山陽無煙と有の木炭」『宇部時報』1933年1月10日。

¹⁴²「山陽無煙輸送を元山商会で引受ける」『宇部時報』1934年11月24日。

¹⁴³「省線宇部駅に三屯の起重機設備」『宇部時報』1939年3月24日。

¹⁴⁴「東部工業地帯引込線今年中に実現せん」『宇部時報』1937年9月24日。

¹⁴⁵「来年度上期引込線敷設」『宇部時報』1937年12月5日、「事業界寸信」『宇部時報』1938年3月2日。

参考文献一覧

- 宇部市史編纂委員会（1993）『宇部市史 通史編』下巻，宇部市
宇部時報社（1956）『宇部興産60年の歩み』，宇部時報社
小野田市歴史民俗資料館（2003）『わが町の鉄道史 小野田線を歩く』（小野田市歴史民俗資料館 研究叢書第3
集），小野田市教育委員会・小野田市歴史民俗資料館
高木義英（1942）『宇部鉄道株式会社史』，高良宗七
俵田明編（1953）『宇部産業史』，渡邊翁記念文化協会
鉄道友の会中国支部（1975）『宇部線物語』，私家版
三浦社（2012）「戦間期日本における鉱業資本家と地方工業化の展開：山口県宇部地域における株主の投資行動
と所得構造を事例として」『社会経済史学』第78巻第4号，3-26頁
三浦社（2015）「近代日本における地方資産家の企業家活動と工業化投資：炭鉱資本家・高良家の「金銭出納帳」
分析を中心として」『社会経済史学』81巻3号，81-102頁
三木理史（1999）「商品流通と地域交通体系：山口県宇部炭鉱業地域の事例から」『近代日本の地域交通体系』，
大明堂，179-216頁
弓削達勝（1936）『素行渡邊祐策翁』乾，渡邊翁記念事業委員会

付記：本稿で使用した資料の閲覧・複写について，宇部市立図書館および同館スタッフから深甚なるご厚意をいただきました。また研究内容について，新川歴史研究会の皆様から貴重なご意見と関連する文献のご紹介をいただきました。この場を借りまして，深くお礼申し上げます。本研究は，令和5年度科学研究費補助金（課題番号：21K01600）による成果の一部である。