

産炭地における石炭輸送鉄道の経営と貨客事業

——宇部電気鉄道の事例——

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）〕。

近代における宇部炭田・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。筆者は、そのような分析視覚を産炭地域の産業・交通インフラ事業にもちこみ、地域の産業界における運輸業の機能をあきらかにする作業に取り組んだ。その最初の作業として、運輸業のうち、鉄道業の動態を検討し、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）の経営モデルと収益構造の分析をおこなった。その結果、この視覚に整合的な推移がみられることがわかった〔三浦（2023）〕。

これをふまえ、宇部系資本で経営されたもうひとつの鉄道企業である宇部電気鉄道株式会社（以下、宇部電鉄と略記する）の経営と貨客事業を検討する。

宇部電鉄の先行研究は宇部鉄道よりも少ない。もっとも基礎になるものは弓削達勝（1936a）である。同書では宇部電鉄について創立のプロセスに重点が置かれた論及がなされた。これを根幹の資料としながら宇部市史編纂委員会（1993）が書かれた。その後発表された、小野田市歴史民俗資料館（2003）は、上記の先行研究のほか、これまでの出版物で宇部電鉄に対する論及部分、地元新聞（関門日日新聞、防長新聞、宇部時報）の宇部電鉄に関わる記事を資料として復刻している。その上で、出版物の抜粋は重要な実証がされているわけではない。参照に価する先行研究が少なく、復刻対象となった出版物では断片的な記述しかできていないためである。

他方、地元新聞記事の復刻はオリジナリティのある成果として高く評価される。ただし、それを分析でつなげる作業がされているわけではない。また、電鉄本社所在地域で発行された宇部時報の復刻は件数が多いわけではなく、調査の余地が残っていると考えられる。三木理史（1999）は宇部港湾と鉄道網形成の有機性という視点から宇部電鉄の分析を行っている。資料は、弓削達勝（1936a）、俵田翁伝記編纂委員会（1962）のほか、『鉄道省文書』などを使用している。とはいえ、『鉄道省文書』以外は既知の出版物が中心であり、宇部に長期間密着しないと蒐集が難しい資料を用いているわけではない。石炭輸送の実相について丁寧な調査が必要と考えている。

以上あげた諸研究は、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な水準にとどまるという共通の特質を持っている。この点は、宇部鉄道の先行研究と同様といえる。本稿ではこの3点について、三浦（2023）と同様に、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、管理するという分析視覚から検討する。

実証面では、先行研究の弓削達勝（1936a）、三木（1999）、小野田市歴史民俗資料館（2003）の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15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、宇部電鉄の経営と貨客事業を体系的にあきらかにする。とりわけ宇部電鉄が石炭輸送鉄道であることを考慮し、炭鉱経営の動向と鉄道路線の形成、業績への波及効果について配慮をしながら検討をおこなうこととした。

本研究は、三浦（2023）と同じく、宇部市立図書館のスタッフに膨大な資料複写作業をいただくというご厚意がなければ不可能であった。文責は筆者にあるが、かりに本研究が地域史研究としての貢献があるとすれば、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. 宇部電気鉄道の創立

宇部電鉄は、宇部市の西部、小野田町で稼行した新沖ノ山炭鉱の石炭輸送インフラ整備を目的として1928年に設立された。

小野田町を含む、宇部炭田の西部は、宇部と同じく豊富な炭量を有していたが、昭和初期まで開発は進まなかった。「津出し」に技術上の難点があったためである。小野田の本山岬でいえば、「海面二接シ乍ラ四季共ニ風浪高ク且ツ遠浅ニシテ海運ノ便悪」く、陸運では「道路険悪ニシテ到底大量輸送ノ目的達成スルヲ得ズ」「運賃高騰シ事業経営上非常ナル不得策」の状況にあった¹。そのため「小規模採炭であればドウカコウカ収支が償ふとして、少しく規模を大きくすれば常に輸送の為め蹉跌を来すのが常」²であった。

宇部と小野田は、地図上は近い位置にあったが、陸路では地理的に遠い位置にあった。1919年においては、宇部新川から小野田の本山岬南端までは「陸だと海岸伝ひに三里、汽車によると宇部新川軽鉄で宇部駅に出で、それから山陽線で小野田駅迄行き、又もや軽鉄で小野田セメント町で降りて一里半歩」く必要があり、「朝の九時に出で午後の三時頃」までかかった³。他方、宇部炭田は港湾設備を保有していることから、小野田から直通鉄道を設けることができれば、炭鉱開発上のボトルネックの解消が見込まれた。新沖ノ山炭鉱では石炭積出について「小野田港の一部を埋立・波止

¹ 「工事施工認可申請ニ付特願」『雀田本山間地方鉄道敷設一件 宇部電気鉄道株式会社』（戦前戦後土木部17、山口県文書館所蔵）。

² 「宇部小野田間の電車計画」『宇部時報』1926年10月16日。

³ 里美敬二・清宮一郎（1919）1168頁。

場を築くとの説」もあったが、26年には鉄道の敷設計画が有利であることが定められた⁴。

29年1月の新沖ノ山炭鉱重役会において「石炭市場ノ最大需要季節ニ際シ、海上常ニ風波高く、船舶ノ寄港困難」で「積込不可能等ノ時期モアリ」「販売商畧上甚ダ不利」であることが指摘され、「産出石炭ノ大部分ハ寧ロ之ヲ宇部港ニ送炭シ、同港ヨリ積出シスルヲ便益ナリ」として、宇部電鉄の起業を促して「株式会社千拾七株ヲ引受」けたことが報告された⁵。宇部電鉄の総株数は1万3000株であり、15.5%を出資したことになる。宇部電鉄の株主人名簿と新沖ノ山炭鉱の一次史料から判明しうる株主を名寄せし、両社株主の重複割合をみると、直接氏名が記載されているもので65.9%、その親族を加えたケースで78.8%となっている（表1）。新沖ノ山炭鉱の株主と関係者を中心として起業されたといえるだろう。

創立の過程をみていく。27年6月22日、地元新聞に4400株の公募株式募集広告が打たれ⁶、7月13日に創立総会が開催された⁷。路線区域は小野田町・厚南村を経て宇部市へ接続した。表1によって株主構成を地域で見ると、沿線地域では宇部が83.3%をしめ、藤山が4.9%であり、小野田、厚南はそれぞれ3.1%、1.5%に過ぎなかった。そのため、宇部鉄道と比較すると沿線地域をあげて投資資金を募る性格は弱かった。大阪は4.6%であるが、石炭商など沖ノ山炭鉱の取引先が中心となっている。これは、電鉄設立の主目的が系列炭鉱の物流網構築にあることを示すものである。他方、宇部鉄道ほどの割合ではないが、沿線地域の乗客収入もかなりの構成比をしめていることから、沿線地域から得られる企業利益を相対的に宇部地域が多く吸収するという性格も持ち合わせた。

株主構造別でみると、この性格はいっそう明瞭となる（表2）。すなわち、宇部の機関的な大株主が中心となって相当部分の資金を拠出しており、宇部の100株以上株主の持ち株比率は電鉄総株数の59%を占めている。藤山、大阪の大株主も基本的には宇部の機関株主と近似した性格をもつ人物といってよい。厚南、小野田には大株主どころか、中間層（50-99株）も存在しない状況にある。沿線地域の内部化は希薄であり、それがのちにみるような用地買収で手間取る要因になった可能性がある。

27年は軌条、機械の購入が行われた。同年10月には電気機関車30トンを2台買約しており、貨車は有蓋10トン貨車を2台、石炭専用15トン車を15台、客車は沖ノ山炭鉱で運転している電車と同型のものを2台購入することになっている。レールは、60ポンド6.9哩を鉄道省より払下の予定であった。

他方、用地買収は容易に進まなかった。「政党政派的感情に捉はれて不当なる価格を主張」するケースもあると報道されている。これに対し、社長の渡邊祐策は「懇談的に話を進捗したい意向」を示したという⁸。地域別では、藤山村、小野田町は円満な解決をみたが、とくに厚南村がまとまら

⁴ 「石炭積出しのため新沖山炭鉱の計画」『宇部時報』1926年10月13日。

⁵ 「第1回事業報告」『重役会決議書』（浜田家文書3、学びの森くすのき所蔵）。

⁶ 「株式募集公告」『宇部時報』1927年6月24日。

⁷ 「多大の好況で宇部電鉄株締切」『宇部時報』1927年7月1日。

⁸ 「小宇電鉄の進捗に土地の買収難」『宇部時報』1927年10月9日。

産炭地における石炭輸送鉄道の経営と貨客事業

表1 宇部電気鉄道の株主分布（1929年5月31日）

		人数	比率	株数	比率	平均 株式数
		人	%	株	%	株
沿線地域	宇部	261	58.4	10,835	83.3	41.5
	小野田	72	16.1	404	3.1	5.6
	厚南	70	15.7	191	1.5	2.7
	藤山	24	5.4	643	4.9	26.8
	小計	427	95.5	12,073	92.9	28.3
近隣・境 界地域	高千帆	1	0.2	10	0.1	10.0
	西岐波	6	1.3	141	1.1	23.5
	佐川	1	0.2	10	0.1	10.0
	小郡	1	0.2	5	0.0	5.0
その他	大阪	8	1.8	603	4.6	75.4
	京都	1	0.2	100	0.8	100.0
	東京	2	0.4	60	0.5	30.0
合計		447	100.0	13,002	100.0	29.1
新沖ノ山 炭鉱株	系列1	134	30.0	8,567	65.9	63.9
	系列2	151	33.8	10,250	78.8	67.9

出所：『宇部電気鉄道株式会社株主名簿』（『第4回事業報告書』宇部電気鉄道株式会社，1929年6月，所収，宇部市立図書館所蔵），『重役会決議書』（濱田家文書3，学びのくすのき所蔵），『株主総会決議録』（濱田家文書5，同前），『新沖ノ山炭鉱 配当金受領証（事務員）』（渡邊家文書2，同前），『新沖ノ山炭鉱 配当受領証』（渡邊家文書3，同前）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）系列1は新沖ノ山炭鉱の株主として一次史料に氏名が直接確認される電鉄株主の合計値。系列2は、系列1にその親族を加えたもの。

表2 宇部電気鉄道の地域別株主構造

	宇部		小野田		厚南		藤山		大阪		その他		合計	
	人数	株数	人数	株数	人数	株数	人数	株数	人数	株数	人数	株数	人数	株数
100株以上	29	7,671					3	500	5	500	2	200	39	8,871
50-99株	18	1,121							1	70	1	50	20	1,241
11-50株	50	1,093	7	190	1	12	1	15	1	30	1	20	61	1,360
1-10株	164	950	65	214	69	179	20	128	1	3	8	56	327	1,530
合計	261	10,835	72	404	70	191	24	643	8	603	12	326	447	13,002

出所：『宇部電気鉄道株式会社株主名簿』（『第4回事業報告書』宇部電気鉄道株式会社，1929年6月，所収，宇部市立図書館所蔵）。

ず「時価四百円位のを二千円以上」などの主張もあったとされる⁹。この交渉は長引き、翌28年1月に「厚南村内約百名の地主とも略諒解を得る曙光を認」めることになった¹⁰。買収条件の詳細は不明である。

28年5月、土工事が起工され、工事区間を4区（第1区：小野田－厚南長澤、第2区：厚南長澤－琴川橋西詰、第3区：琴川橋西詰－藤山堺川東詰、第4区：藤山境川東詰－宇部市）に分割することになった。このうち宇部市に関わる第4区の土工事は沖ノ山炭鉱の援助でかなりの部分が完成していた。そのため、第1区－3区までの入札が行われ、竣工は28年末を予定した¹¹。工事業者が確定したことを受け、同月には第3回の株式払込が行われた。宇部銀行が払込場所となり、沖ノ山炭鉱の配当も同所でおこなわれ、炭鉱の資金が鉄道事業に流入したとみられる¹²。

27年夏から秋にかけて工事は進捗し¹³、12月になると第1区は竣工しており、第2区は8分、第3区もほぼ完成の状態となった¹⁴。翌29年3月に厚東川鉄橋の架設とレール敷設が完了し、バラス入れ、電柱樹立、電線の架設が行われ¹⁵、同年5月に開通した。路線は小野田の新沖ノ山から宇部港湾に面する旧坑駅までであり、ここに、小野田から産出する石炭の輸送経路が宇部港と接続されることになった。中央に妻崎停車所を設置し、平均距離0.5マイルで8か所の停車所が設けられた。路線の大部分は厚南、藤山村の平坦な開作田地を縦貫しており、電気消費量の節約が見込むことができたという¹⁶。

この工事後、第2期工事が着手された。この工事計画は、旧坑駅から南に路線を伸ばし、新坑駅を設けるものである。目的は、旧坑駅付近に居住する炭鉱労働者に、新たに採掘の主力と位置付ける鉱区への通勤手段を提供するためである。「(電鉄の：筆者) 路線は現沖ノ山電車路の西側に並行して進むもので」、「此工事完成の暁は現沖ノ山電車は無論撤廃される」¹⁷と報道されているため、宇部電鉄の第2期工事が着手前に、沖ノ山炭鉱は同区間付近において自前の電車路線を保有していたように見える。

沖ノ山炭鉱が保有する電車路線は「沖ノ山炭鉱の稼働者は全部無料であつた」とされる。これに対して、宇部電鉄の旧坑－新坑間の運賃は5銭と定められた。沖ノ山炭鉱と電鉄で協定が行われ、1か月往復定期料金3円を、同炭鉱稼働者に限り1円56銭とし、3か月定期は5円85銭を3円51銭に割引することになった¹⁸。いうまでもなく、この区間には大量の炭鉱労働者が毎日乗車すること

⁹ 「電鉄の進捗を阻止せんとする厚南村地主の法外な頑張り」『宇部時報』1927年10月28日。ほぼ同内容の記事が27年11月2日付で『防長新聞』で報道されたようで、全文が小野田市教育委員会（2003）に掲載されている。

¹⁰ 「電鉄工事認可の申請」『宇部時報』1928年1月26日。

¹¹ 「土工費十二万円で宇部電鉄愈々起工」『宇部時報』1928年5月2日。

¹² 「払込と配当」『宇部時報』1928年5月23日。

¹³ 「最近の宇部電鉄工程着々進む」『宇部時報』1928年10月25日。

¹⁴ 「近く竣成を見る宇部電鉄工事概況」『宇部時報』1928年12月28日。

¹⁵ 「宇部電鉄レール敷設全部終了」『宇部時報』1929年3月27日。

¹⁶ 「宇部電鉄大観」『宇部時報』1929年5月18日。

¹⁷ 「宇部電鉄第二期工事」『宇部時報』1929年5月24日。

¹⁸ 「稼働者に料金割引」『宇部時報』1930年4月17日。

が見込まれた。29年12月の定時株主総会では「貨物収入の内最も主要なる石炭は、新沖山炭鉱操業日尚浅く、その出炭量は当初の予定に達せず」¹⁹、30年6月には「本期間の貨車収入は石炭市場の不況から予期の輸送量に達せざりし」²⁰と報告されている。創業して間もない宇部電鉄が、沖ノ山炭鉱が保有する潜在的な顧客市場を早期に収益化したことは、経営にとって大きな支援となったことであろう。

新沖ノ山－旧坑は本線、旧坑－新坑は支線と呼ばれることになった。

3. 宇部電鉄の経営数値

ここでは、宇部電鉄の経営数値をマネーの側面から検討する。表3は宇部電鉄の保有資産と、資金調達を示したものである。29年に資本金65万円の全額払込を終了している。これに対し、建設資金に72万円が費やされたことで資金不足を生じており、借入金で補填されている。借入金の拠出元は三井信託で、目的は第2期工事（旧坑－新坑間）であり、鉄道財団を担保に20万円の借入が行われた²¹。この資金の一部は流動資産（金融資産）に繰り入れられ、30年以降、工事進捗による資金需要が発生するにしたがい、段階的に建設資金にあてられたようである。

数値的には、第1期工事（新沖ノ山－旧坑駅）が完成した29年は総建設費の90.4%、第1期工事が竣工した31年でも79.5%を資本金で固定資産を拠出し得ていることになる。借入金は32年以降償還が進められ、財務基盤はいっそう健全化することになった。35年に借入金は3万1000円と当初借入額の15.5%まで圧縮された。

36年になると、新たな路線建設が計画された。日本産業系資本である宇部礦業株式会社が設立され、宇部電鉄の路線がある本山半島の南端に坑口が設けられたことで、同炭鉱の石炭運搬のためのインフラ整備が必要になったためである。この詳細についてはのちほど検討するが、簿価上では37年に建設資金が計上された。同年は、附属事業として自動車部門も設けられている。そのため、簿価はやや膨らむことになった。

この総額は7万2897円であり、金額としては第2期工事よりやや少ない程度であった。宇部電鉄は増資を行わず、設備投資は借入金と内部資金でまかなっている。このうち借入金は2万円であるため、積立金と利益金を主体として拠出したといえよう。借入金の償還は早くも38年には手をつけられ、40年には0円となった。

以上のように、宇部電鉄の資産は健全度が高い状態で推移した。これを後支えたのは、優れた営業成績にほかならない（表4）。

宇部電鉄の営業成績は、マクロ経済の変動と基本的に連動していた。創業期－景気回復期前（29－32年）、景気回復期－準戦時体制移行期（33－36年）、準戦時体制－戦時期（37－41年）にわけると鮮

¹⁹ 「宇部電鉄第五回定時株主総会」『宇部時報』1929年12月24日。

²⁰ 「不況の中に年五分の配当」『宇部時報』1930年6月18日。

²¹ 「宇電第二期工事工費二十万円」『宇部時報』1929年12月4日。

表3 宇部電気鉄道の保有資産と資金調達

	原資						資産					計
	株金	積立金	借入金	未払金	利益金	その他	建設費	附属事業	未収入金	金融資産	その他	
1929	650,000	0	200,000	1,854	14,515	0	719,383	0	13,667	127,380	5,939	866,369
30	650,000	2,700	200,000	5,982	24,543	0	802,713	87	8,810	59,043	12,581	883,234
31	650,000	8,500	200,000	8,680	27,685	479	817,469	0	10,048	58,955	8,872	895,344
32	650,000	14,500	170,000	9,496	20,089	3,187	807,792	0	17,486	34,043	7,951	867,272
33	650,000	17,750	140,000	8,995	34,447	2,924	783,829	0	21,380	43,489	5,418	854,116
34	650,000	12,350	100,000	8,525	31,588	15,537	758,513	0	10,316	42,371	6,800	818,000
35	650,000	31,050	31,000	10,557	37,593	1,410	712,616	0	5,086	35,055	8,853	761,610
36	650,000	38,700	31,000	9,199	54,964	1,992	720,223	0	16,878	34,361	14,393	785,855
37	650,000	50,700	51,000	14,001	72,091	2,792	745,829	14,161	43,361	22,952	14,281	840,584
38	650,000	67,200	51,000	36,066	88,384	19,000	771,352	8,161	10,677	86,599	34,861	911,650
39	650,000	82,500	20,000	15,345	108,720	39,549	741,612	6,481	33,246	99,956	34,819	916,114
40	650,000	100,000	0	2,263	149,836	11,659	758,570	6,781	57,225	41,637	49,545	913,758
41	650,000	129,500	120,000	32,807	28,932	5,578	793,538	0	26,003	34,418	107,858	961,817
増減額 (前年比)												
1929	650,000	0	200,000	1,854	14,515	0	719,383	0	13,667	127,380	5,939	866,369
30	0	2,700	0	4,128	10,028	0	83,330	87	-4,857	-68,337	6,642	16,865
31	0	5,800	0	2,698	3,142	479	14,756	-87	1,238	-88	-3,709	12,110
32	0	6,000	-30,000	816	-7,596	2,708	-9,677	0	7,438	-24,912	-921	-28,072
33	0	3,250	-30,000	-501	14,358	-263	-23,963	0	3,894	9,446	-2,533	-13,156
34	0	-5,400	-40,000	-470	-2,859	12,613	-25,316	0	-11,064	-1,118	1,382	-36,116
35	0	18,700	-69,000	2,032	6,005	-14,127	-45,897	0	-5,230	-7,316	2,053	-56,390
36	0	7,650	0	-1,358	17,371	582	7,607	0	11,792	-694	5,540	24,245
37	0	12,000	20,000	4,802	17,127	800	25,606	14,161	26,483	-11,409	-112	54,729
38	0	16,500	0	22,065	16,293	16,208	25,523	-6,000	-32,684	63,647	20,580	71,066
39	0	15,300	-31,000	-20,721	20,336	20,549	-29,740	-1,680	22,569	13,357	-42	4,464
40	0	17,500	-20,000	-13,082	41,116	-27,890	16,958	300	23,979	-58,319	14,726	-2,356
41	0	29,500	120,000	30,544	-120,904	-6,081	34,968	-6,781	-31,222	-7,219	58,313	48,059

出所：各年度『鉄道院鉄道統計資料』『鉄道統計資料』。

注1) 1930年の原資は資産と比較して9円、1941年は5万円の齟齬があるが数値は資料のままとしている。

注2) 1929年の増減額は1928年を0円として算出。

注3) 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・財団抵当借入金・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（仮入金・特別資金・保証金・その他【原資】、貯蔵物品【資産】）。

表4 宇部電気鉄道線の経営成績

年次	払込 資本金		営業収入		営業費用		営業利益		自動車 部門		その他支出		配当金		払込資本金利益率		配当率		順位(地方鉄道)		同左(電気鉄道)	
	円	円・%	円	円・%	円	円・%	円	円・%	円	円・%	円	円・%	円	円・%	円	円・%	円	円・%	位	位	位	位
1929	650,000	51,625	36,092	15,533	0	0	18,372	12,872	13,814	49,332	32,500	13,000	2.4	2.4	2.0	144/263	87/260	44/71	21/70	11/76	7/75	8/80
30	650,000	123,127	61,769	61,358	60,627	60,627	23,314	13,814	49,332	37,504	38,350	14.0	7.8	5.9	18/280	11/273	2/82	2/79	4/84	2/83	2/79	1/78
31	650,000	141,345	68,699	72,646	102,890	102,890	53,194	4,194	55,104	78,773	52,000	16.2	9.0	7.0	16/273	18/271	4/84	2/79	13/264	8/258	2/79	1/78
32	650,000	127,711	65,053	62,658	69.7	(69.7)	27,890	1,390	78,773	86,877	52,000	16.4	12.1	8.0	21/269	7/263	2/81	1/78	21/269	8/258	2/81	1/78
33	650,000	157,733	66,684	91,049	873	27,288	2,288	86,877	873	52,000	17.4	13.4	8.0	53/259	7/263	17/66	1/66	17/66	53/259	8/258	17/66	1/66
34	650,000	183,237	77,687	105,550	-2,765	22,462	2,462	109,043	-2,765	65,250	20.7	16.8	10.0	56/255	11/250	18/79	1/78	18/79	56/255	11/250	18/79	1/78
35	650,000	182,135	73,837	108,298	145,880	145,880	31,194	1,194	96,135	52,000	20.2	14.8	8.0	93/251	15/246	28/77	2/76	28/77	93/251	15/246	28/77	2/76
36	650,000	184,943	78,280	106,663	(41.8)	(41.8)	20,005	5	124,367	55,250	22.3	19.1	8.5	127/238	14/238	50/72	2/72	50/72	127/238	14/238	50/72	2/72
37	650,000	248,499	135,207	113,292	205,462	205,462	36,600	0	168,571	65,000	31.6	25.9	10.0	111/242	16/240	39/67	3/67	39/67	111/242	16/240	39/67	3/67
38	650,000	290,878	156,608	134,270																		
39	650,000	331,227	200,034	131,193																		
40	650,000	424,066	278,885	145,181																		
41	650,000	658,396	452,934	205,462																		

出所：表3に同じ。

注1) 資料では、1932年の営業収入の合計が12,771円となっているが、誤記として修正。

注2) その他支出の利子以外の部分は1935年の2500円を除き、すべて償却金。

注3) 年平均の増加率は前期間平均値との差。

注4) 29-32の平均値は3.5年で算出。

明である。各期間の平均値はそれぞれ、営業収入12.7万円、17.7万円、39.1万円、営業利益6.1万円、10.3万円、14.6万円、純益金4.2万円、6.1万円、11.6万円となっている。これを見取り図としながら、年次別で検討したい。

営業収入をみると、29年は開業初年度で営業期間が通常の半分であり、5万1625円であったが、翌30年は昭和恐慌期にもかかわらず、12万3127円、14万1345円と収入を伸ばした。利益率は、営業利益では9.4%、11.2%となり、32年は収入こそ減らしたものの、9.6%となっている。マクロ経済が軟調に推移するなかで、宇部電鉄の営業成績は堅調であったといえ、さらに後年の営業成績がこれを基準として変動したことで、景気回復期には飛躍的な数値をたたき出すことになった。

したがって、経営効率は全国の鉄道と比較してきわめて優れていた。フロー面から検討すれば、営業収入に占める営業費を地方鉄道でグルーピングした場合は、30-32年は上位11-13%に位置し、33-36年は上位1割に入る状況であった。これを電気鉄道の枠でみると、より優れていることも読みとれる。ストック面からみれば、さらに突出した位置にいた。建設費に対する営業利益は、電気鉄道では30-32年は全国6-7位にあるほか、33-34年、39-40年は全国2位であり、35-38年は4年連続で1位に位置した。

33年以降は、景気の回復が鮮明となり、営業収入は増加基調で推移し、準戦時体制期以降は通増傾向をも示した。33年以降は10万円代後半となり、37年には20万円代となり、39年は30万円、40年は40万円、41年は60万円代に達した。前期間と比較した増加率は、33-36年の増加率は39.6%、37-41年は82.9%におよび、躍進をみている。

営業利益をみると、33-36年は収入の増加に対して営業費が低位に推移したことで、営業収入の増加率を大きく上回った(69.7%)。他方、37-41年はインフレによる費用増加が重しとなり、収入の伸びよりも低位に推移している(41.8%)。しかしながら、営業利益は着実に増加したといえるだろう。払込資本金利益率は33年以降36年まで14-17%であり、38-40年には20%を超えている。

このような営業利益を原資とし、さきほどもみたように、順調に借入金の返還が進められ、財務健全性は高くなった。利払い額は33年以降、顕著に減少した。36年以降、借入金の返還にめどがつくと、償還の計上額が低下し、利払いの減少とあいまって、純益金は大きく上昇した。自動車事業は赤字で推移したようであるが、全体からみれば、その額は大きなものとはいえない。むしろ、それを相殺してあまりある鉄道部門の営業利益の上昇が寄与したことで、純益金ベースでみた利益率は36年以降、継続的に10%を超えることになった。そのため、純益金の年平均値増加率は、33-36年が46.4%、37-41年は92.5%となり、営業利益と対照的な動向を示した。

宇部電鉄は、資本金規模は同じ宇部系資本である宇部鉄道のおよそ30%と大きいとはいえないけれども、その高い収益性から、事業体としては宇部経済界の有力企業として位置づけられたことが想起される。

4. 旅客事業の推移

本節では、宇部電鉄の主要貨物の動向を検討する（表5）。

宇部電鉄は新沖ノ山炭鉱の石炭輸送を主目的として創立されたが、旅客収入も多かった。沖ノ山炭鉱の労働者を旅客に取り込んだためである。とはいえ、本線（新沖ノ山－旧坑間）と支線（旧坑－新坑間）の旅客数をそれぞれでおさえることは難しい。断片的ではあるが、1931-37年まで地元新聞に掲載された記事を集計すると、前者が28.5%、後者が71.5%となっている²²。ただし、支線は輸送距離そのものが短く、需要顧客の沖ノ山炭鉱の稼働者は割引も適用されたため、収入ベースの構成比はこれよりも少なかった可能性がある。

電鉄の旅客数は、29年は18万人弱であり、30年は4月に支線が開通したことで80万人をこえ、31年には100万人強に達した。32年はやや旅客数を減らすものの、33年から41年まで9年連続で旅客数の最高記録を更新した。33-36年よりも、37-41年の方が年平均の増加率は高く、旅客数は増傾向にあった。また、37年以降は顧客単価が上昇したことで、同期間の収入は旅客数よりも大きなテンポで上昇した。主要貨客構成比は33年にやや低下するものの漸増をつづけ、36年には50%を超え、40年には6割後半に達することになった。

本線の旅客収入の増加は創立時の予想を上回った。開通直後の利用者は1日平均2000人を超えたとされ、「会社当局が最初の予想とは多大なる差」で、当局者が車両の新規注文の必要性に言及し、翌月には車両増備と運行数増加が決定している²³。毎年春には子持御前祭、新川市など、地域行事も開催され、臨時列車が運行され多くの利用者があった²⁴。7月には十七夜祭りが開催され、29年は臨時延長運転を行い「どの電車も大入満員の態」となり、3日間で4000人の利用者があった²⁵。

沿線行事開催などの影響を受けない、平常時の旅客も漸増した。傾向としては、農繁期が過ぎていくと乗客が増える傾向にあったとされる²⁶。この理由は不明だが、農家世帯の余暇利用が増えたことや、新沖ノ山炭鉱等の出稼ぎ労働者の増減も影響した可能性がある。29年11月、早くも本線の

²² 『宇部時報』1931年12月5日、37年10月4日・11月6日、33年1月6日・6月18日・10月4日・11月4日、34年2月8日・6月3日・7月4日・10月4日・11月4日・12月5日、35年1月9日・2月12日・3月5日・6月6日・7月5日・8月3日・9月4日・10月4日・11月5日・12月4日、36年3月11日・4月7日・5月13日・7月7日・10月4日・11月8日・12月4日、37年1月17日・3月17日・7月11日に掲載された路線別の乗客数を集計。新沖ノ山－旧坑136万6,308人、旧坑－新坑343万5405人。

²³ 「宇部電鉄開通以来発車毎に満員」『宇部時報』1929年5月21日、「宇部電鉄の増車と増発」『宇部時報』1929年6月4日。

²⁴ 1931年の本山御前祭開催期間、雀田駅の乗車人員は1万3000人であった（「御前祭と電鉄乗客数」『宇部時報』1931年4月24日）。32年は新川市祭り開催期間は臨時運転を1日30往復、子持御前祭りは1日29往復をおこなっている（「書入日の電鉄輸送陣」『宇部時報』1932年4月19日、「宇部電鉄卅往復」『宇部時報』1932年7月27日）。資料では本山御前とされる場合が多いが、本稿では子持御前社として処理している。

²⁵ 「臨時運転の電鉄乗客」『宇部時報』1929年7月25日。本山岬は竜王山など美しい自然が広がる地域でもあり、電鉄による宣伝も企画された（「宇部電鉄と竜王山」『宇部時報』1932年3月29日）。

²⁶ 「宇部電鉄の乗客多数」『宇部時報』1929年7月20日。

表5 宇部電気鉄道の主要貨客数

年次		営業成績 (主要貨客)										合計収入 円
		旅客					貨物					
		人数		収入		収入/ 人数	数量		収入		収入/ 数量	
年次	年平均	年次	年平均	円	円	円	年次	年平均	円	円	%	
1929	178,474		22,053		0.12		50,131	ト>	25,271		0.50	53.4
30	809,863	879,297	58,808	58,070	0.07		147,107	154,456	60,560	63,501	0.41	50.7
31	1,097,138		66,120		0.06		178,679		71,434		0.40	51.9
32	992,065		56,264		0.06		164,682		64,991		0.39	53.6
33	1,128,796		65,178		0.06		212,643		84,060		0.40	56.3
34	1,421,697	1,411,150	77,733	79,951	0.05		251,470	229,094	97,674	88,628	0.39	55.7
35	1,485,568		81,756		0.06		238,687		92,367		0.39	53.0
36	1,608,540		95,137		0.06		213,575		80,409		0.38	45.8
37	1,697,868		121,688		0.07		277,100		111,959		0.40	47.9
38	1,908,044		148,607		0.08		303,439		121,678		0.40	45.0
39	2,277,837	2,498,335	175,949	192,512	0.08		336,812	312,698	130,843	125,714	0.39	42.6
40	2,661,307		211,313		0.08		260,405		107,440		0.41	33.7
41	3,946,717		305,004		0.08		385,734		156,649		0.41	33.9

出所：表3に同じ。

注) 29-32の平均値は3.5年で算出。

往復回数は12回から17回に増加した²⁷。開通してしばらくの平均利用者数は1日平均400-500名であったが、29年末は800名内外へ増加した²⁸。当初、旧坑駅-新沖ノ山駅間の運転時間は26分であったが、30年12月から20分と短縮され、利便性の向上がはかられた²⁹。

宇部電鉄による鉄道路線開通後、新沖ノ山炭鉱は新沖ノ山駅より小野田町の中心部にいたる自動車定期運転を計画していた。しかし、すでに小野田自動車が小野田町-新沖ノ山間の不定期自動車事業を試みていたことから、同社に対し新沖ノ山炭鉱は電鉄の発車時刻に合わせて定期自動車を運行するよう交渉した。その結果、29年9月半ば以降、小野田自動車によって定期自動車の運行が開始されることになった³⁰。これらは、旅客機能の強化となり、新沖ノ山炭鉱の採炭本格化によって沿線に労働人口が増えていくこととあいまって、鉄道事業に正の相乗効果をもたらしたものであろう。

前述のように30年4月には支線が完成し、沖ノ山炭鉱の労働者を取り込むことになった。同年5月の利用者数は概算で12万人であり、本線4万人、支線8万人であった³¹。支線が開通されると、利用者数はそれ以前の3倍程度まで跳ね上がり、旅客収入は増加の趨勢を強めた³²。

宇部電鉄は、旅客の更なる吸収を目し、沿線地帯の娯楽施設・事業に関与した。30年4月には延線付近（厚東川尻・竹の子島付近）に海水浴場設置が計画され³³、7月には同施設で水上競技大会が宇部体育協会に競技方法を委嘱するかたちで挙行された³⁴。厚東川西岸一帯は「見物人山をなし、その数千五百をもつて算せられ、同所附近に於ては正しく未曾有の人出」であったと報道されている³⁵。宇部電鉄主催の納涼音楽会も開催された³⁶。やや時代は下るが、37年下期に宇部電鉄は海水浴場の開設、竜王山公園設計、子持御前社への土俵建設の事業計画を樹立している³⁷。海水浴場は本山岬の勝地が考慮され、小野田町と宇部電鉄が協議の上、焼野海岸に附属施設が建設されることになった³⁸。38年7月には同所で瓜、西瓜、家鴨流しが開催された³⁹。沿線観光施設に対する電鉄と地方自治体の権利義務関係は不明だが、これらの施設充実は、宇部電鉄の旅客数に影響をあたえたとみられる。

さらに、宇部電鉄は沿線本社ビルに商業施設を併設した。31年夏、3階建ての本社ビル新築が計

²⁷ 「発車時刻改正」『宇部時報』1929年10月24日。

²⁸ 「宇部電鉄乗客漸増」『宇部時報』1929年11月30日。

²⁹ 「将来に資する時間短縮に改正」『宇部時報』1930年11月23日。

³⁰ 「宇部電鉄新沖山駅と小野田間自動車運転」『宇部時報』1929年9月11日。

³¹ 「宇部と小野田を往復四万人」『宇部時報』1930年6月6日。

³² 「乗客八十七万余」『宇部時報』1931年1月16日。

³³ 「竹の子島附近に海水浴場施設」『宇部時報』1930年4月23日。

³⁴ 「水上競技大会開催日取決定」『宇部時報』1930年6月25日。

³⁵ 「宇部電鉄主催第一回水上競技大会の盛況」『宇部時報』1930年7月15日。

³⁶ 「宇部電鉄主催の納涼音楽会」『宇部時報』1930年7月25日。

³⁷ 「新期に入つて多事の宇部電鉄」『宇部時報』1937年6月18日。

³⁸ 「海浜夏季聚楽場」『宇部時報』1937年6月25日。

³⁹ 「海水浴場開かる」『宇部時報』1938年7月21日。39年3月には、本山御前社の近隣に桜の植込が行われている（「いろへ」『宇部時報』1939年3月23日）。

画された⁴⁰。理由は不明だが、この早期実現はなされなかった。33年12月、ようやく旧坑駅前の元沖ノ山小学校跡に場所が決定し、建築は2階建てにあらためられ、階上を電鉄事務所とし、階下を貸店舗とすることとなった⁴¹。建築作業と並行して業者の選定も行われ、翌34年1月に山口市のちまきやによる引受が内定した⁴²。サービス予定のショッピングガール希望者は多く、宇部市内の女学校卒業生による申込だけで25名に及んだ⁴³。ちまきや社主の八木宗十郎は来宇を重ね、当初の建物では狭隘であると判断し、物品仕入部とショッピングガール宿直室の2棟の新築を決定した⁴⁴。開店は34年6月であった。

デパート経営の情報は断片的にしか判明しないが、呉服太物を除く幅広い商品を取り扱った。宇部市の発展とともに利用者は増加し、37年2月、宇部電鉄旧坑駅頭に、経費5万円を投じて木造2階、250坪の新館建設を行い、高級家具、婦人小間物、日用雑貨を主体に売場を拡張することになった。同所の階下は、電車待合所として利用できる方針がたてられた⁴⁵。新館は同年夏に落成している⁴⁶。引き続き旧館の改築設計が遂行された。工事計画は、旧館を3階建てへ改築し、1・2階を商品売場、3階を宇部市街・宇部港を展望できる食堂とするものであった⁴⁷。38年4月には洋服部が新設され、レディメイドのほか、オーダーメイドにも応じるようになった⁴⁸。催し物も企画され、生花盛花展⁴⁹、備前焼陳列即売会、日本洋画展覧会、五月人形陳列など⁵⁰が確認される。

この経緯を、宇部電鉄で経理・支配人を歴任した石川実蔵が回顧している⁵¹。商業施設併置の目的は「電鉄の旅客を増す」ことであり、モデルは小林一三の阪急電鉄であった。福岡の玉屋に調査をしたところ、地方ブロックの経済力を考慮する必要性を指摘され、実際、デパート業者の選定も「大阪方面ともかけ合つたが、宇部などは問題にしてくれぬ」など難航したとされる。そのため、八木宗十郎に対しては土地・建物の便宜をはかるなど、どちらかといえば強引な誘致がされたことを披瀝している。

とはいえ、大型商業施設を路線に組み込んだことは、景気の回復、都市化の進展とあいまって、電鉄の旅客事業に好影響をもたらしたことが推測される。

最後に自動車事業の経営についてみよう。1936年6月12日、鉄道大臣あてに自動車運輸事業経営

⁴⁰ 「斬新な三階建電鉄の本社」『宇部時報』1931年7月17日。

⁴¹ 「階上は事務室」『宇部時報』1933年12月2日。

⁴² 「電鉄事務所デパート」『宇部時報』1934年1月24日。

⁴³ 「八木デパート申込多数」『宇部時報』1934年3月27日。

⁴⁴ 「電鉄事務所補充増築」『宇部時報』1934年5月13日。

⁴⁵ 「工費5万円を投じちまきやデパート」『宇部時報』1937年2月24日。

⁴⁶ 「八木デパート拡築完成」『宇部時報』1937年7月11日。

⁴⁷ 「新館落成後は旧館を三階に改造」『宇部時報』1937年7月17日。ただし、旧館のももとの建物階数については資料によって記述が一定しない。

⁴⁸ 「ちまきや洋服部を新設」『宇部時報』1937年3月27日。

⁴⁹ 「ちまきやの生花店盛況」『宇部時報』1938年4月26日。

⁵⁰ 「『ちまきや』の今週行事」『宇部時報』1938年5月1日。

⁵¹ 石川実蔵「宇部電気鉄道に着手」(宇部時報〔1956〕73頁)。石川が支配人になったのは、36年12月である(「電鉄支配人更迭」『宇部時報』1936年12月15日)。

申請書を提出した。目的は支線の乗客混雑の緩和と、鉄道自動車の交互発着による工業地帯と市街地間連絡の円滑化であった。当時は、沖ノ山炭鉱の事業伸張により、同鉱付近の居住者、出入商人数が増加し、さらに諸工場の拡張が継続したことで、支線利用者数は、開通時の5割強の増加となっていた。

自動車事業への投資額は2万円で、運転区域は沖ノ山炭鉱事務所前から錦橋詰の2.4キロであった。全線10銭均一で、ターゲットは、沖ノ山同仁病院、宇部鉄工所、宇部工業倶楽部、宇部窒素工業、宇部セメント、安来製鋼所、宇部第二発電所の乗降客であった⁵²。翌37年春に認可の内報がもたらされ、報道では、石川実蔵は「利益を度外視してやります」と述べている⁵³。自動車部は西沖停留所に置かれ、車庫・事務室が建設され、錦橋西詰め、沖ノ山新坑駅前に待合所が建造されることになった⁵⁴。

いずれにしても、宇部鉄道と同じく、産炭地の鉱工業化の進展に伴う沿線地域の人口増加、「インフレによる地方経済の潤沢」が要因となり、宇部電鉄は「乗客の増加を示」⁵⁵すことになったといえる。

5. 貨物事業の推移

貨物数量を確認する(表5)。貨物数量は、1934年まで伸び、36年までにかけて低下し、その後再び増加するという傾向を示した。この増加は39年まで続き、40年に大きく落ち込んだのち、41年にふたたび大きくなった。輸送開始年度(29年)を除き、重量当たりの収入は38-41銭で安定して推移しており、収入の動きもほぼ同じ傾向を示すことになった。これをマクロ経済の動向で区分けした平均値の数量は、29-32年は15.4万トン、33-36年は22.9万トン(48.3%増)、37-41年は31.3万トン(36.5%増)であった。

1935-37年の運搬貨物一覧を確認する(表6)。表にある旧坑駅・新坑駅は、ともに宇部港に隣接する駅である。35年の石炭着荷数量は20.7万トンで、36年には19.3万トンに微減するものの、37年には23.7万トンに伸びている。表5と対照させれば、35-37年は、輸送貨物の80%後半から90%前半を石炭が占めたことがわかる。そのため、輸送貨物の多様性は宇部鉄道より低く、石炭専用路線の性格が強かった。

これらの石炭はどの炭鉱から運ばれたものだったのか。不十分ではあるが、地元新聞の断片的な情報をかき集め、山元別の運炭量を表7にまとめた⁵⁶。宇部電鉄の創立目的は新沖ノ山炭鉱の石炭を宇部港へ運搬することにあつた。そのため、運搬貨物の主軸は同鉱の石炭であった。すべての月

⁵² 以上、「工業が意図商業街を絡ぐ電鉄のバス運転」『宇部時報』1936年6月13日。

⁵³ 「電鉄申請の沖ノ山バス」『宇部時報』1937年4月9日。

⁵⁴ 「施設大改造を企画」『宇部時報』1937年4月18日。

⁵⁵ 「二分二厘の増配」『宇部時報』1933年12月17日。

⁵⁶ 無煙炭、沖ノ山炭は宇部鉄道からの旧坑駅での積み替えや、支線による短距離輸送と推測される。

表6 宇部電気鉄道の輸送貨物内訳

	1935年			1936年			1937年		
	旧坑	新坑	小計	旧坑	新坑	小計	旧坑	新坑	小計
発荷	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン
石炭	165	3,371	3,536	723	4,380	5,103	0	4,741	4,741
セメント	0	255	255	0	0	0	2,477	0	2,477
硫安	0	0	0	0	0	0	1,464	0	1,464
機械・金属	0	8	8	14,680	0	14,680	73	0	73
坑木	57	24	81	16	103	119	0	122	122
食料品			0	2,139	0	2,139	287	0	287
化学製品			0	3,922	0	3,922	0	24	24
鉱業製品			0	0	0	0	87	405	492
窯業製品			0	0	0	0	3,028	0	3,028
その他			0	17,127	8	17,135	512	0	512
小計	222	3,658	3,880	38,607	4,491	43,098	7,928	5,292	13,220
着荷	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン
石炭	201,871	5,561	207,432	153,175	40,110	193,285	220,480	16,887	237,367
無煙炭	17,538	0	17,538	0	1,023	1,023	38,826	0	38,826
粗材	0	40	40	42,185	0	42,185	0	3,156	3,156
坑木	289	2,493	2,782	0	1,836	1,836	0	1,055	1,055
機械・金属	0	439	439	0	161	161	1,726	187	1,913
窯業製品	0	141	141	0	0	0	1,031	0	1,031
鉱業製品			0	0	0	0	741	46	787
食料品			0	0	0	0	0	16	16
化学製品	0	8	8						
その他	0	57	57	0	488	488	443	361	804
小計	219,698	8,739	228,437	195,360	43,618	238,978	263,247	21,708	284,955
総計	219,920	12,397	232,317	233,967	48,109	282,076	271,175	27,000	298,175

出所：各年度『統計年報』（宇部商工会議所）。

表7 宇部電気鉄道の炭鉱別輸送量

	1934年												1935年																							
	3月	6月	10月	11月	12月	構成比	1月	2月	6月	7月	8月	9月	10月中	11月	構成比	3月	6月	10月	11月	12月	構成比	1月	2月	6月	7月	8月	9月	10月中	11月	構成比						
	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	%	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	%	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	%	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	%					
新沖ノ山	22,545	18,615	18,225	19,900	20,010	94.6	16,380	15,800	18,000	16,780	16,590	15,555	18,960	16,380	81.7	22,545	18,615	18,225	19,900	20,010	94.6	16,380	15,800	18,000	16,780	16,590	15,555	18,960	16,380	81.7						
新沖ノ山・その他	442					0.0									12.6	442					0.0									12.6						
沖ノ山	147	1,229				0.4									0.0	147	1,229				0.4									0.0						
三島炭	550	560	2,000	100	600	1.3	1,550	600							0.0	550	560	2,000	100	600	1.3	1,550	600							0.0						
その他	23,684	20,404	20,225	20,000	20,610	100.0	17,930	16,400	18,000	17,946	17,590	17,055	19,960	17,580	5.6	23,684	20,404	20,225	20,000	20,610	100.0	17,930	16,400	18,000	17,946	17,590	17,055	19,960	17,580	5.6						
合計																																				
	1936年												1937年												1938年											
	2月	3月	10月	11月	12月	構成比	2月	2月	6月	7月	8月	9月	10月中	11月	構成比	2月	3月	10月	11月	12月	構成比	2月	2月	6月	7月	8月	9月	10月中	11月	構成比						
	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	%	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	%	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	%	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	ト>	%					
新沖ノ山	13,395	13,560	13,132	15,970	16,072	66.3	10,776	10,776	8,688	8,688	8,688	8,688	8,688	8,688	41.0	13,395	13,560	13,132	15,970	16,072	66.3	10,776	10,776	8,688	8,688	8,688	8,688	8,688	8,688	41.0						
沖ノ山			451	595		1.0									0.0			451	595		1.0									0.0						
雀田			3,456	2,895		5.8	3,345	3,345	7,440	7,440	7,440	7,440	7,440	7,440	35.1			3,456	2,895		5.8	3,345	3,345	7,440	7,440	7,440	7,440	7,440	7,440	35.1						
大正						0.0	2,000	2,000	2,341	2,341	2,341	2,341	2,341	2,341	11.0						0.0	2,000	2,000	2,341	2,341	2,341	2,341	2,341	2,341	11.0						
中原						0.0			1,335	1,335	1,335	1,335	1,335	1,335	6.3						0.0			1,335	1,335	1,335	1,335	1,335	1,335	6.3						
無煙炭						9.9									0.0						9.9									0.0						
その他	1,908	10,282		300	6,000	17.0	17,879	17,879	1,385	1,385	1,385	1,385	1,385	1,385	6.5	1,908	10,282		300	6,000	17.0	17,879	17,879	1,385	1,385	1,385	1,385	1,385	1,385	6.5						
合計	15,304	23,842	27,829	19,760	22,072	100.0	34,000	34,000	21,189	21,189	21,189	21,189	21,189	21,189	100.0	15,304	23,842	27,829	19,760	22,072	100.0	34,000	34,000	21,189	21,189	21,189	21,189	21,189	21,189	100.0						

出所：『宇部時報』1934年4月5日・7月4日・11月4日・12月9日、1935年1月9日・2月12日・3月5日・7月5日・8月3日・9月4日・10月4日・11月5日・12月4日、

1936年3月11日・4月7日・11月18日・12月4日、1937年1月17日・3月17日、1939年3月15日。

注) 1934年3月、6月、1936年10月、11月、12月の合計は資料表記がなく、筆者が計算。

次が埋まっているわけではないが、34年、35年は、9割を超える貨物が新沖ノ山炭鉱の石炭である。

他方、36年になると、新沖ノ山炭鉱ほどの量ではないが、雀田炭鉱が新たに加わっている。37年には、あらたに大正炭鉱が輸送元として加わり、38年は新沖ノ山炭鉱の輸送量が減少傾向をしめす(41.0%)なかで、雀田炭鉱が輸送量を大きく伸ばし(35.1%)、大正炭鉱(11.0%)も送炭量をやや伸ばし、中原炭鉱(6.3%)が新たに輸送元に加わっている。石炭需要が増加したことで、小野田から厚南村にかけて採炭が活発となり、宇部電鉄の創立当初は想定していなかったけれども、同社の輸送インフラが幅広い炭鉱企業で活用されはじめたのである。

表8は新沖ノ山炭鉱沿線地域の諸炭鉱の出炭量をあらわしたものである。新沖ノ山炭鉱の出炭量は35年をピークとして減少しはじめているが、新規開発の炭鉱が増加したことが宇部電鉄の貨物輸送をカバーしたことをうかがわせる。さきにみた、宇部電鉄における33-36年の貨物輸送量の増加は、景気の回復によって新沖ノ山炭鉱の採炭が伸びたことによってもたらされ、37-41年の増加については、新沖ノ山炭鉱の出炭量が減少するなかで、沿線の内陸地で稼行する諸炭鉱の石炭輸送機会を宇部電鉄がつかんだことでもたらされたといえる。

また、41年は出炭量のデータがないが、取扱貨物の傾向は、完全とはいえないけれども、それなりに沿線炭鉱の出炭量と整合的につながっているように思える。とくに新沖ノ山炭鉱の出炭状況は、宇部電鉄の貨物輸送量に基礎的な影響を与えたといえるだろう。三木(1999)では、新沖ノ山炭鉱の石炭がより輸送費用の安い機帆船で輸送が可能になり、鉄道輸送の必然性が短期間にとどまり、宇部電鉄の経営を維持するために俵田明らによって、新沖ノ山炭鉱へ鉄道利用の働きかけがされたことが指摘されている⁵⁷。

ところが、閉山に近い1937年になっても地元新聞では「新沖山炭鉱の十月中沖ノ山旧坑より積出したるものは一萬七千一百匁であり予定通りの送炭である」⁵⁸「同鉱(新沖ノ山:筆者)が宇部電鉄を利用して宇部港に廻送した石炭は十一月中一萬八千匁を下らぬ」など記事が散見される⁵⁹。実際の数量はどのように推移したのか。表9は『宇部時報』に掲載されている新沖ノ山炭の輸送量である。すべての数値をおさえられておらず、二次資料という限界を考慮する必要はあるが、宇部電鉄経由の新沖ノ山炭の輸送ラインは維持されているようにみえる。表5の輸送貨物の数量とも整合的である。新沖ノ山炭鉱、および同炭鉱の大株主の多くは宇部電鉄の株主も兼ねており、石炭輸送から生じる利益獲得機会の共有が可能であったことが背景にあるとおもわれる。

6. 炭鉱別の輸送状況

6-1 新沖ノ山炭鉱

これらをふまえ、本節では炭鉱別に山元経営と輸送状況の推移を検討する。まずは輸送量の基礎

⁵⁷ 三木(1999)207頁。

⁵⁸ 「新沖山十月の送炭」『宇部時報』1937年11月5日。

⁵⁹ 「新沖山炭新坑施設」『宇部時報』1937年12月4日。

産炭地における石炭輸送鉄道の経営と貨客事業

表8 宇部電気鉄道の沿線・関連炭鉱の出炭量

	新沖ノ山	野来見	厚南	雀田	大正	中原	小島	本山
	渡邊祐策 ・剛二 (宇部市)	山内喜三吉 (大阪市)	宇部燃料工業 (山口市)	竹中雪蔵 (宇部市)	秋重実蔵 (宇部市) 秋山長三郎 (福岡市)	木曾鉦業 (東京市)	庄忠人 (宇部市)	宇部礦業 (東京市)
	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン
1930	141,253							
31	176,049							
32	156,958							
33	199,193	11,690						
34	217,458		2,059					
35	222,904		4,181					
36	191,221			18,363	300			40,086
37	189,154			67,442	na			131,339
38	152,913			91,500	24,441	25,410		191,785
39	148,694			94,278	33,081	13,925	13,412	178,660
40				48,536	38,378	24,598	35,076	224,566

出所：各年度『本邦鉦業の趨勢』。

表9 宇部電気鉄道が輸送した新沖ノ山炭鉱炭数量（宇部時報掲載分）

	1929年	1932年	1933年	1934年	1935年	1936年	1937年	1938年	1939年
	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン	トン
1月	na	12,705	11,910	15,000	16,380	12,735	na	na	8,688
2月	na	9,345	12,720	16,485	15,845	13,395	10,776	na	na
3月	na	9,885	13,950	22,305	19,956	14,115	na	na	na
4月	na	16,245	12,180	21,360	19,095	15,060	{14,869}	{14,000}	na
5月	na	19,268	15,660	19,200	20,955	16,590	{13,760}	na	na
6月	6,480	17,400	15,540	18,135	17,955	14,085	{15,467}	{13,000}	na
7月	5,250	14,160	16,643	19,170	16,785	14,415	{15,500}	na	na
8月	6,750	11,805	17,783	17,745	16,590	12,255	na	11,000	na
9月	8,000	12,930	na	15,960	15,555	13,295	18,610	na	na
10月	na	11,160	na	18,225	18,960	13,132	{17,100}	{11,500}	na
11月	9,990	13,740	na	na	16,380	15,970	18,000	na	na
12月	na	13,295	na	na	na	16,072	na	na	na

出所：『宇部時報』1929年7月3日・8月7日・9月3日・10月3日・12月4日、1933年3月5日、1934年10月19日・11月4日、1935年12月6日、1936年6月17日・12月16日、1937年1月17日・3月17日・5月4日・6月3日・7月4日・8月5日・10月12日・11月5日・12月4日、1938年5月7日・7月10日・9月9日・11月3日、1939年3月15日。

注）（ ）内の数値は『宇部時報』の表記から宇部電鉄が運んだ可能性がある数量。1937年はそれぞれ新沖ノ山炭鉱の、旧鉦積込数量（4月）、宇部港出炭高（5月）、新沖ノ山の旧坑地先積出場から海上運送した出荷数（6月）、沖ノ山旧鉦頭より積出した数量（7月）、10月は沖ノ山旧坑より積出したもの（10月）、1938年は旧坑駅積込数量（4月）、旧坑海岸より出荷（6月）、旧坑駅積出（10月）。

要因となった新沖ノ山炭鉱をみていく。

29年3月、新沖ノ山炭鉱の増産を見据え、積出場を予定している同人病院付近沿岸では、35間のコンクリート製積出棧橋の造営工事が着手されている⁶⁰。山元では坑外に30馬力エンドレス、10吋蒸気エンドレス巻を設置している⁶¹。同年11月に宇部へ運送された新沖ノ山炭は9990トンで、15トン積炭車666台分に該当したが⁶²、出炭して間もないことによる需要家の認知度の低さ、宇部炭一般における生産過剰の影響もあり⁶³、29年下期は予期の輸送実績をあげられなかった。

30年末になると、沖ノ山旧坑による大派層採炭中止も影響し、新沖ノ山炭鉱の入坑制限が撤廃され⁶⁴、出炭は漸増の見込みとなった。翌31年、新沖ノ山炭鉱が開鑿工事を進めていた堅坑と斜坑が着炭の見通しとなり、宇部電鉄は積出の円滑化のために炭鉱構内に路線の引き込み計画をたてた⁶⁵。新沖ノ山側の資料を読む限りでは、堅坑が新坑、斜坑が本坑と位置づけられたものと推測され、新坑から出炭が開始されたようである。32年4月、新沖ノ山炭鉱販売部は沖ノ山旧坑の沖合に積込棧橋1基を新設している⁶⁶。

33年になると、マクロ経済の環境は大きく改善し、新沖ノ山炭鉱は「本格的出炭ヲ見ルベク鋭意作業ヲ進」めた⁶⁷。本坑の出炭準備が整ったことで、1月には「本坑ニ集約シ施設ノ改廢」が推進され、作業系統の単純化がはかられた⁶⁸。それまでの主力鉱区である新坑が5月末に閉鎖される一方⁶⁹。34年、35年は採炭を「専ラ本鉱（本坑のこと：筆者）ニ集約シ」⁷⁰、2年連続で20万トンをこえる出炭量を記録した（表8）。

33年における新沖ノ山炭鉱側の資料によれば、宇部炭は塊炭と粉炭との値開きが顕著であり、選炭・運炭を単純化し、粉碎の機会を避けなければならなかった。坑元貯炭を避け、早期に販売所に直送し、石炭の損傷を防ぐことが求められた。新沖ノ山炭鉱は、沖ノ山炭鉱から旧坑附近の土地1237坪を借り入れ、さらに棧橋30間を延長架設した。電鉄棧橋は裸の状態であったが、雨天の際に積込作業が困難であり、石炭の品質低下もみられるため、上覆が設備された⁷¹。

新沖ノ山炭鉱による、本坑への経営資源集中と、これらの販売上の措置もあり、前述のように、宇部電鉄は貨物輸送量の増加テンポを早めることになった（表5）。

貯炭場が狭隘となることで、宇部電鉄による宇部港積出施設整備も併せて企図された。34年、宇

⁶⁰ 「新沖山ノ積出棧橋工事に着手」『宇部時報』1929年3月16日。

⁶¹ 「第2回事業報告」『重役会決議書』（浜田家文書3、学びの森くすのき）。

⁶² 「約一万噸新沖山送炭」『宇部時報』1929年12月4日。

⁶³ 「第2回事業報告」『重役会決議書』（浜田家文書3、学びの森くすのき）所収。

⁶⁴ 「入坑撤廢のわけ」『宇部時報』1930年12月21日。

⁶⁵ 「新沖鉱に引込線」『宇部時報』1931年9月16日。

⁶⁶ 「最近の新沖山鉱」『宇部時報』1932年4月14日。

⁶⁷ 「第6回事業報告」『重役会決議書』（浜田家文書3、学びの森くすのき）。

⁶⁸ 「第5回事業報告」『重役会決議書』（浜田家文書3、学びの森くすのき）。

⁶⁹ 「第6回事業報告」『重役会決議書』（浜田家文書3、学びの森くすのき）。

⁷⁰ 「第7回事業報告」『重役会決議書』（浜田家文書3、学びの森くすのき）。

⁷¹ 「第6回事業報告」『重役会決議書』（浜田家文書3、学びの森くすのき）。出所は示されていないが、弓削（1936b）1010-1011頁にも同様の記述がみられる。弓削は同じ資料を参照した可能性がある。

部電鉄の支線（旧坑－新坑）を本坑棧橋まで延長し、新坑駅より分岐し、沖ノ山本部事務所前へなご、「純然たる貨物駅」を沖ノ山埋立の突端に設置する計画がたてられた⁷²。工費は3万円を予定し、第1期工事は主として山陽無煙炭と新沖ノ山炭の汽船積込用として高架鉄道を敷設する計画で、第2期工事は貨物陸揚用のレール敷設であった。目的は「貨物積み降ろしに時間の経済化を図り、これに伴ふ端船料の節約」であり⁷³、認可申請書は35年5月に主務省へ提出された⁷⁴。

これと並行するように、沖ノ山炭鉱は本坑地先に5基の棧橋をつくるため、宇部市会において公有水面利用の承認を得ている。目的は「宇部の貨物連絡」であり、「電鉄引込線延長による山陽無煙炭の積出し、又新沖石炭引受の配炭による積出し等の棧橋も架設せらるゝもの」とされる⁷⁵。以上の事例から、宇部電鉄支線周辺土地の所有権は沖ノ山炭鉱が保有しており、宇部港の貯炭施設については、宇部港へ石炭を送る諸炭鉱が直接沖ノ山炭鉱と土地の貸借契約を行うか、宇部電鉄が沖ノ山炭鉱とリース契約をするかたちで貯炭場の提供をおこなう方式がとられたことがわかる⁷⁶。

当該期は、塩田など遠隔地への積出だけではなく、新沖ノ山炭の地元消費が加速した。29年にはすでに宇部セメントまで宇部電鉄の引き込み線が敷かれていたが⁷⁷、33年1月に同社と新沖ノ山炭の納入について打ち合わせがなされた報道がみられる⁷⁸。32年10月に低品位炭（大派炭）を利用する自家発電設備が整えられた⁷⁹ことと関連していると推測される。

同年は、県営電気宇部第二発電所の拡張が行われた年でもあり、通常県会において、石炭は沖ノ山、東見初、新沖ノ山の3坑からの納入が決定していた⁸⁰。新沖ノ山からの納入炭は、積出場から船に積み込まれ、宇部港内を曳行し、クレーンで巻き上げられていた。この積出場が坑元に位置するものか、旧坑駅に所在するのかは不明であるが、拡張後は納炭量の急増が見込まれ、電鉄支線を利用して陸路による貨車納入に輸送方法が変更されたようである⁸¹。第二発電所は旧坑駅と新坑駅の間の地点にあったことから、直通に近い納炭が可能であったことが関係している可能性が考えられる。同年下期の電鉄の業績報告は「新沖山炭鉱の出炭増加による運賃収入の通増」と表現している⁸²。

新沖ノ山炭鉱の本坑採掘区域は1936年には大通炭壁を残して採掘終了の予定となった。新沖ノ山炭鉱は、新たに刈谷沖炭鉱区の採炭に着手し、33年5月にいったん採炭を休止していた新坑の残土区

⁷² 「臨港線敷設計画進む」『宇部時報』1934年11月22日。

⁷³ 「大宇部港の実現と両鉄道の飛躍」『宇部時報』1935年4月26日。

⁷⁴ 「電鉄延長申請」『宇部時報』1935年5月17日。

⁷⁵ 「沖ノ山の水面利用」『宇部時報』1935年4月9日。

⁷⁶ 「旧坑駅沖側無煙炭貯炭場」『宇部時報』1936年9月11日。

⁷⁷ 『電気鉄道敷設一件 第三号 宇部電気鉄道株式会社』（戦前戦後土木部15、山口県文書館所蔵）。

⁷⁸ 「石炭購入打合協議」『宇部時報』1933年1月19日。

⁷⁹ 中安閑一伝編纂委員会（1984）834頁。

⁸⁰ 「火力発電拡張工事頗る進む」『宇部時報』1933年2月10日。

⁸¹ 「新沖山の発電所納炭陸送に変更」1933年5月17日。諸工場の拡張工事が完成した1937年、宇部電鉄は引込線を工場運河沿岸の工場敷地（宇部窒素、宇部鉄工所、日本硫酸、チタン工業）に引込線をつくることにし、測量を開始している（「電鉄工場地帯引込線測量着手」『宇部時報』1937年11月5日）。

⁸² 「二分二厘の増配創業以来の好績」『宇部時報』1933年12月17日。

域の掘進を開始した⁸³。翌37年以降は本坑、新坑、刈谷坑の3坑による生産体制となったが⁸⁴、38年11月には新坑の採掘を終了している⁸⁵。残った本坑、刈谷坑も39年には「採炭箇所愈々縮小セラレ、出炭激減スルニ至」り⁸⁶、40年2月に採炭作業が終了した⁸⁷。

このように、採掘の進行にともない出炭が緩やかに減少していくなかで、新沖ノ山炭の工業用利用は宇部炭田のなかでも加速傾向が強くあらわれた。36年5月を終点とする過去5年間の統計によれば、宇部炭全体の工場用炭利用は50%であったのに対し、新沖ノ山炭の納入先は工場用炭60%、塩田35%、家庭用5%であったとされる⁸⁸。新沖ノ山炭と宇部地域における工業用炭消費先の人的・資本的関係が強かったことが反映しているとみられ、宇部電鉄を経由した石炭輸送需要の増加につながったと推測される。

6-2 中小炭鉱及び関連鉱業所

新沖ノ山炭鉱の出炭量は35年をピークとして漸減した。これにともない宇部電鉄の貨物輸送量は減少したが、20万トンを超えるまでには至らず、37年以降は大きく増加した(表5)。沿線諸地域の炭鉱開発が進展したためである。本項ではこれら沿線諸地域の炭鉱、具体的には、野来見、厚南、雀田、大正、中原、沖ノ山炭鉱長沢鉱業所の動向を石炭輸送状況とあわせながらみていきたい。

宇部電鉄の沿線炭鉱で、新沖ノ山以外で最初に資料が確認できるのは野来見炭鉱(小野田町野来見)である。鉱業権者は山内喜三吉(大阪市)である。33年1月、同炭鉱より宇部電鉄に雀田駅からの引込線敷設について申し込みがあり、設計を急ぐことになった。引込線の総延長は100mである⁸⁹。春までに出炭をみており、同年4月には1日平均で15トン貨車2両を旧坑駅まで輸送した⁹⁰。

34年9月には厚南村新開作で開坑した厚南炭鉱(宇部燃料工業株式会社、山口市)が採掘炭を宇部港に積み出す計画を立て、宇部電鉄と交渉に入った⁹¹。宇部燃料工業は、翌月には旧坑駅に貯炭場をつくり⁹²、山元側では妻崎駅の東方300メートルの地点に引込線を敷設することになった⁹³。この引込線の架線工事は年末には使用の運びとなる見込みであった⁹⁴。これと近い時期に「宇部電鉄では最近沿線に小炭坑が多く石炭運送に多忙を極め、貨物列車の払底を来たして居るに鑑み、近く貨車『セム』十五両車四五輛を購入することになった」⁹⁵との報道があり、徐々に小規模炭鉱の取扱

⁸³ 「第9回事業報告」『重役会決議書』(浜田家文書3、学びの森くすのき)。

⁸⁴ 「第10回事業報告」『重役会決議書』(浜田家文書3、学びの森くすのき)。

⁸⁵ 「第11回事業報告」『重役会決議書』(浜田家文書3、学びの森くすのき)。

⁸⁶ 「第12回事業報告」『重役会決議書』(浜田家文書3、学びの森くすのき)。

⁸⁷ 「重役会決議書」(1940年2月27日付)(浜田家文書3、学びの森くすのき)。

⁸⁸ 「近時工場用炭に利用増加の新沖山炭」『宇部時報』1936年5月27日。

⁸⁹ 「野来見炭鉱引込線」『宇部時報』1933年1月18日。

⁹⁰ 「野来見炭鉱」『宇部時報』1933年4月8日。

⁹¹ 「厚南炭鉱へ電鉄引込線」『宇部時報』1934年9月12日。

⁹² 「厚南炭坑宇部港から積出」『宇部時報』1934年10月9日。

⁹³ 「厚南炭鉱引込線」『宇部時報』1934年10月31日。

⁹⁴ 「架線工事着手」『宇部時報』1934年11月28日。

⁹⁵ 「『セム』数両を購入」『宇部時報』1935年1月12日。

量が増えたとみられる。

36年になると、小野田町と厚南村の境にある雀田、野来見一帯、およそ38万坪の鉱区に炭鉱が開坑した。この炭鉱は雀田炭鉱と名付けられ、新沖ノ山炭鉱に次ぐ、宇部電鉄の主要顧客として台頭することになった（表8）。鉱区は七甲炭と一重炭を豊富に埋蔵しており、「斯業専門家の食指がかなり動いてみた」とされる。36年2月15日、竹中雪蔵を組合長（頭取）とし資本金20万円（1株20円、1万株）の匿名組合組織で雀田炭鉱は創業された。総株数1万株のうち、8000株を発起人が引き受け、2000株を公募することとなった⁹⁶。

公募株には募株数の5倍の応募があり⁹⁷、同月22日付で株式の割当決定通知が発行され⁹⁸、同月26日に払込を行い、3月上旬より開坑作業を進めることになった。宇部電鉄との石炭輸送交渉が開始され、販売は新沖ノ山への委託方針が立てられ⁹⁹、宇部電鉄は同月末に炭車の増備を決定した¹⁰⁰。この時打ち出された新沖ノ山との販売委託の具体的な内容や、実現の有無は不明である。他方、36年9月に新沖ノ山炭鉱は旧坑貯炭場の一部を雀田炭鉱に貸与していることから¹⁰¹、積出場の確保が新聞報道の段階で販売の委託という表現に置換された可能性もある。

雀田炭鉱は事務所を宇部電鉄の沿線、雀田・長沢駅間に設置し、4月までに鉱区内3か所中、2か所の試錐で着炭した。創立時に確保した鉱区とあわせて、第二鉱区小野田西ノ浜一帯およそ23万坪も買収することになり、鉱区面積は60万坪近くに広がることになった。採炭施設は、蓮根掘りと幹線斜坑の開鑿を併用した¹⁰²。

雀田炭鉱は、販売所を旧坑駅に設置し¹⁰³、積出場は旧坑沖海岸を調査した上で、野来見炭鉱の元貯炭場であった旧坑駅シグナル取扱所向側に定めた¹⁰⁴。同年11月には雀田炭鉱のチャーター船として300トン級の機帆船2隻の建造・進水が確認され¹⁰⁵、物流ルートの整備が進められた。

雀田炭鉱は、36年6月には蓮根掘りを開始したとみられ、1日100トンの一重炭採掘実績が確認される。石炭は宇部電鉄によって旧坑駅に運ばれ、「新沖ノ山炭鉱棧橋東方より船に積込」み、初荷の納炭先は徳山曹達であった¹⁰⁶。蓮根掘りの採炭区域は水準点より高く、排水面で有利な条件を有していたとされる¹⁰⁷。「生命線」である幹線斜坑は間もなく開坑され、宇部電鉄の引込線が斜坑口

⁹⁶ 「雀田炭鉱誕生」『宇部時報』1936年2月16日。記事では野久留米とされているが、誤植として野来見に改めた。

⁹⁷ 「雀田炭鉱公募株」『宇部時報』1936年2月19日。

⁹⁸ 「雀田炭鉱株割当終了」『宇部時報』1936年2月23日。

⁹⁹ 「雀田炭鉱三月に採炭」『宇部時報』1936年2月25日。

¹⁰⁰ 「貨車購入」『宇部時報』1936年2月28日。

¹⁰¹ 「雀田炭貯炭場拡張」『宇部時報』1936年9月23日。

¹⁰² 「雀田炭鉱前途頗る有望」『宇部時報』1936年4月2日。

¹⁰³ 「雀田炭鉱販売事務所」『宇部時報』1936年4月9日。販売所は新たに建築がなされ、それまでは「西区八木デパート」楼上宇部電鉄事務所の隣室」に仮事務所を設置した。（「雀田炭鉱公募株」『宇部時報』1936年2月19日）。

¹⁰⁴ 「雀田炭積出場旧坑沖海岸に決定」『宇部時報』1936年5月26日。

¹⁰⁵ 「雀田炭の龍王山丸」『宇部時報』1936年9月3日、「雀田炭鉱の龍王丸回航」『宇部時報』1936年11月19日。

¹⁰⁶ 「作業順調に進み昨日初荷船」『宇部時報』1936年6月17日。

¹⁰⁷ 「厚南村雀田炭鉱」『宇部時報』1936年7月10日。

まで延長された¹⁰⁸。

雀田炭鉱の幹線斜坑の出炭が開始されたころ、前述のように、雀田炭鉱は新沖ノ山炭鉱の貯炭場の一部をリースしている。新沖ノ山としても、出炭のピークが過ぎ、貯炭施設の一部に余裕があったことであろう。雀田がその隙間に入り込み、宇部電鉄の貨物輸送量減少を食い止めることにつながった。

雀田炭鉱は積極的な経営方針を継続した。36年11月、同炭鉱重役会で、隣接鉱区（隆生）の買収が決議され、買収と諸施設改良にともなう増資計画が立てられた¹⁰⁹。買収鉱区の面積は30万坪半ばと見積もられ、雀田炭鉱の鉱区坪数は総計で100万坪近くに達することになった。増資規模は10万円であり、37年2月の株主総会で、旧株2株に対し1株の割合で新株を割り当てることが決定した¹¹⁰。増資資金を原資として鉱区代金の支払い、水洗機の設置や旧坑の積出場拡張¹¹¹など、出炭量の増加を吸収しうる坑外施設の整備をはかったとみられる。

雀田炭鉱の出炭量は37年には6.7万トンとなり、翌38年には9万トンを超過した（表8）。雀田炭の主たる納入先は、遠隔地は塩田、徳山曹達であったが、37年には宇部市内の工場、とくに県営電気宇部第二発電所や、宇部壘素等の発電用炭として用いられたことが記録されている¹¹²。雀田炭の出炭量は、宇部地域における諸工場における設備投資と相乗しながら伸びていき、宇部電鉄の貨物取扱量にも波及したといえるだろう。

その他の小規模炭鉱をみよう。36年7月、大正炭鉱（小野田町須賀）は七甲炭に着炭の見通しとなり、着炭後は斜坑を開坑する見込みであった。創業時の鉱業権者は秋重実蔵（宇部市）であったが、38年に秋山長三郎（福岡市）に移管された。石炭販売は36年9月下旬に開始の予定であったが¹¹³、計画はやや遅れ10月末より出炭がなされ、採掘炭は宇部電鉄を經由して宇部港から需要地へ出荷することになった。大正炭鉱では雀田駅南方の本山線（後述）を利用して五段炭を搬出し、本山線にそって坑元貯炭場を建設し¹¹⁴、翌37年1月、初荷を15トン車6両で宇部港へ送炭した。沖販売部として西区本町に事務所も設置したとされる¹¹⁵。

この大正炭鉱は、インフレの影響によって同年春には「業績頗る順調に進み、昨今毎日二百函出炭を見せ」、宇部電鉄で宇部港へ廻送され、阪神各方面に出荷しており、4月末には「黒字を見せ」

¹⁰⁸「雀田炭鉱本格的出炭」『宇部時報』1936年8月29日、「雀田鉱活況」『宇部時報』1936年9月4日。

¹⁰⁹「雀田炭鉱隣接鉱区を買収決議」『宇部時報』1936年11月21日、「雀田鉱増資計画」『宇部時報』『宇部時報』1936年11月22日。

¹¹⁰「隆昌鉱区を買収した雀田炭鉱」『宇部時報』1937年2月23日。

¹¹¹「雀田炭鉱愈々活況」『宇部時報』1937年9月10日。株金の全額払戻に達したのは38年8月とみられる（「事業界寸信」『宇部時報』1938年7月27日）。

¹¹²「雀田鉱愈々良好」『宇部時報』1937年8月24日。

¹¹³「今月末には七甲着炭」『宇部時報』1936年7月25日。鉱業権者が変更となった後も、石炭の積出は継続することになった（「大正炭鉱売山決定」『宇部時報』1938年1月18日）。

¹¹⁴「大正炭鉱月末より出炭」『宇部時報』1936年10月9日、「大正炭鉱の昨今」『宇部時報』1936年11月25日。

¹¹⁵「大正炭鉱電鉄輸送」『宇部時報』1937年1月26日。

た¹¹⁶。これにさきだつて、諸炭鉱の旧坑駅利用が急増したことにより、大正炭鉱は「操業狭隘を感じ」「電鉄に善処策を」申し出たとされる¹¹⁷。38年における秋山長三郎の買収後は、同鉱の出炭量を3倍に引き上げる計画が立てられた。鉱長の西岡繁松なる人物は「出炭は全部宇部港利用で本部扱ひ」と述べている¹¹⁸。

37年夏には、厚南村に中原炭鉱が開坑された。鉱業権者は木曾鉱業株式会社（東京市）であり、同年9月に宇部電鉄と輸送契約の交渉を開始した。石炭は妻崎駅より旧坑駅まで貨車によって廻送する計画であった¹¹⁹。11月には宇部電鉄が妻崎駅付近の土地を一部買収し、引込線工事が行われることになった¹²⁰。中原炭鉱の出炭が加わったことで、宇部電鉄は貨物列車のダイヤ改正を行い、増発することとなった¹²¹。

39年になると、沖ノ山炭鉱が厚南村に長沢鉱業所を立ち上げることになった。宇部電鉄は同年11月、長沢停留所を停車場に変更申請し¹²²、40年上半期の第1次事業として長沢鉱業所への引込線敷設、第2次事業として宇部油化工業への引込工事を掲げることになった¹²³。長沢鉱業所は40年1月には旧坑道の排水を完了し、優良炭層を確認した。これに対し、沖ノ山炭鉱は多額の資金を投じて採掘に着手することになった。最終的に臨時資金調整法で申請許可された金額は85万円と報道されている。沖ノ山炭鉱の出炭量を坑口別で把握することはできない。しかし、この時期における長沢鉱業所の出炭量は15万トンと見積もられている¹²⁴。かりにこの数値が実現されたならば、新沖ノ山炭鉱に比肩する坑元が宇部電鉄沿線に出現したことになる。長沢鉱業所の引込線は長沢停留所と妻崎駅の間より沖合に分岐するもので¹²⁵、宇部電鉄では同鉱業所の本格的出炭に供え、セム炭車の増備を計画している¹²⁶。

以上のように、宇部電鉄創立時の主要顧客であった新沖ノ山炭鉱が出炭量を低下させ、さらに閉山にいたったのちも、宇部西部の炭層が開発の対象となったことで、電鉄の輸送貨物量は増加していくことになった。これは地域経済の重工業化と双発的な関係を持つものでもあった。宇部電鉄はその大動脈として機能し、運輸部門から得られる利潤を宇部地域に還元することになった。

¹¹⁶「大正炭鉱活況」『宇部時報』1937年5月11日。

¹¹⁷「大正炭鉱積出場」『宇部時報』1937年2月9日。

¹¹⁸「大正炭鉱」『宇部時報』1938年8月13日。

¹¹⁹「中原炭鉱九月より出炭」『宇部時報』1937年8月31日。

¹²⁰「電鉄妻崎の引込線新設」『宇部時報』1937年11月10日。

¹²¹「沿線炭鉱活況で電鉄輸送陣繁忙」『宇部時報』1937年10月22日。

¹²²『第26回営業報告書』（宇部電気鉄道、1940年）。

¹²³「事業界寸心」『宇部時報』1939年12月21日。

¹²⁴「沖ノ山長澤排水完了」『宇部時報』1940年1月27日。「長沢鉱業所費資金調整法パス」『宇部時報』1940年3月16日。

¹²⁵「降塵街」『宇部時報』1940年2月23日。

¹²⁶「降塵街」『宇部時報』1940年7月12日。

7. 本山支線と宇部鉱業株式会社

宇部電鉄は37年、もうひとつの支線を開業した。雀田停留場（小野田町字雀田）より支線分岐し、浜河内を経て、大須恵に至る約2.5キロメートルの路線である。敷設の目的は、本山半島南部に日本産業界系の宇部鉱業株式会社が経営した本山炭鉱が開坑し、同坑石炭を宇部港へ運搬することであった。数量的には明確にしづらけれども、路線開通後に当該支線が石炭運搬用として利用される機会は1938年夏までは少なかったと推測され、その後の推移も不明である。しかしながら、宇部電鉄が支線を設けたのは2回しかなく、電鉄にとっては重要路線としての位置づけをもったことから、本節ではこの建設過程を検討する。

地元新聞で最初に本山炭鉱の開発を示唆する記事が掲載されたのは35年7月である。同月末には宇部電鉄の本山岬分岐線延長計画にともなう実地踏査が終了し¹²⁷、日本産業界による本山岬の大日本炭鉱の鉱区開発に着手したこと、「宇部電鉄の延長は当然と見られ」ることが報道された¹²⁸。表10は37年に宇部礦業が保有している鉱区を、35年の所有者と対比したものである。買収後ただちに採掘作業に入った鉱区は大日本炭鉱の所有部分であったが、将来の採掘に向けていくつかの鉱区も買収している。

このうち竹中雪蔵は、東見初炭鉱をはじめとし、宇部東部で稼行する諸炭鉱の有力者であり、のちに雀田炭鉱頭取を務める人物である。竹中は地元新聞で、買収のプロセスについて述べている。それによれば竹中は十年数年前から大日本炭鉱鉱区に目をつけており、竹中自身も本山半島に鉱区を所有していたことから、日産買収前に買収交渉をしていた。しかし、大日本炭鉱側がかかえている債務の関係もあり、話はまとまらなかったとされる¹²⁹。

その後、日産が大日本炭鉱鉱区を買収することとなり、事業拡張をみこして日産側から竹中へ接触がなされた。竹中の持つ隣接鉱区を買収するためである。これに竹中は応じることになり、鮎川義介と会談がおこなわれた。鮎川は竹中に「この炭鉱が緒に着けば坑内から出る粘土と対岸の石灰を利用し石炭は御手の物、一つ世界一の大セメント工場を作る可能性」に言及したという¹³⁰。そのため、日産は販売用の石炭を採掘するだけでなく、系列工場の創立やその原材料の確保も構想に入れて本山岬に進出した可能性がある。

表11は宇部礦業の株主を地域別に示している。創立にあたり、最初に発行した株式は東京の日本産業界関係者がほとんどを拠出した。筆頭株主は日本産業界取締役社長・鮎川義介であり、同名義で2万7600株が拠出されている。これは旧株の92.0%、総株数の61.3%に該当する。旧株が払い込まれたのち、残りの資金調達部分は取締役就任した竹中雪蔵と監査役を務める庄晋太郎によって宇部

¹²⁷「電鉄本山岬線踏査終了」『宇部時報』1935年7月30日。

¹²⁸「日産と本山炭田開発に着手」『宇部時報』1935年8月8日。

¹²⁹「宇部百年の大計と鉱区争奪戦（一）」『宇部時報』1935年8月20日。

¹³⁰「宇部百年の大計と鉱区争奪戦（二）」『宇部時報』1935年8月21日。

表10 宇部礦業に移管された鉱区

	鉱区坪数	鉱業権者	
		1935年	1937年
採掘	1,841,262	大日本炭鉱（東京市）	宇部礦業（東京）
試掘	2,740,500	吉村吉郎（佐賀市）	
試掘	961,800	竹中雪蔵（宇部市）	
試掘	507,700	西野善一（宇部市）	
試掘	435,200	福本梅助（宇部市）	
計	6,486,462	-	-

出所：各年度『福岡鉱山監督局管内 鉱区一覧』。

表11 宇部礦業の株主構成（1936年12月31日現在）

地域	旧株		新株		合計	
	株数	構成比	株数	構成比	株数	構成比
	株	%	株	%	株	%
東京	29,800	99.3	430	2.9	30,230	67.2
山口	200	0.7	11,915	79.4	12,115	26.9
京都	-	-	1,955	13.0	1,955	4.3
広島	-	-	70	0.5	70	0.2
福岡	-	-	600	4.0	600	1.3
愛媛	-	-	10	0.1	10	0.0
島根	-	-	20	0.1	20	0.0
合計	30,000	100.0	15,000	100.0	45,000	100.0

出所：「株主名簿」『第3回 営業報告書』（宇部礦業株式会社，1937年）所収。

市を中心に株式が公募されたことを示唆する報道が確認される¹³¹。実際、新株式は山口県が79.4%を抛出し、同県は総株数ベースでも26.9%となっている。ただし、株主には宇部人ではない氏名も散見され、株主層は他の宇部資本系列企業と異なる性格をもったと思われる。36年12月末時点で、竹中は鮎川に次ぐ2位（1200株）、庄晋太郎は10位（300株）の株主である。

本山支線建設に際し、宇部電鉄社長から鉄道大臣へ提出された書類（1935年9月13日付）が残されている。その中にある支線の起業目論見書では「宇部^{ママ} 鉱業株式会社創立サレ愈々採炭事業ニ着手セリ、依テ当鉱ヨリ産出スル石炭搬出方法ヲ海運ニ求メンカ、此所ハ西風強キ難所ノ為メ大規模ナル築港ヲ築造セザレバ常時船舶ニ積込ムコト不可能ナル地勢ナリ」とされ、さらに「事業開始ノタメ、従業員及一般民衆ノ増加ニ伴ヒ宇部市及小野田町トノ交通モ繁劇ヲ加ヘントス」るための2点¹³²があげられた。そのため「石炭ハ本出願路線ヲ經由シ、沖ノ山旧鉱ニ至リ宇部港ヨリ輸出セントシ」「之等一般民衆ノ便宜ヲ計」ることが計画の骨子であった。路線敷設の事業資金は7万5000円である。収支概算書では、1年の旅客収入1万3140円、貨物収入2万1900円、利益金は1万5605円を予定している。1トン50銭と仮定すると、4万3800トンの貨物輸送量を見込んでいることになる¹³²。

35年9月20日、宇部電鉄と宇部礦業の間で本山支線について契約書が交わされた。これによれば宇部電鉄は36年3月末日に運輸事業が出来るよう尽力することになり（1条）、建設費は電鉄と宇部礦業が50%ずつ抛出した（2条）。また宇部礦業は自家用炭を除く出炭量の7割を本山支線で運輸することが定められ、宇部礦業が主要輸送機関の変更等によってこれを履行しなかった場合は、宇部礦業の事業存続期間中、本山支線における保存修繕費の宇部礦業から宇部電鉄に対する支払義務が課された（3条）。運賃協定もなされ、本山-沖ノ山旧坑の運賃は、1回7500トン未満は1トン50銭、7500トン以上は40銭と定められた（5条）。設備投資については、宇部電鉄が供与する貨車が不十分である場合、宇部礦業が貨車を用意することが認められた（6条）¹³³。

10月には支線のレール敷地について地主との交渉を経て実測に入り、用地買収の準備を進めている¹³⁴。11月9日、本山炭鉱は昭和石炭に加盟し、販売統制の関係から石炭販売を沖ノ山炭鉱に一任する方針が立てられた。これは「同社間最高幹部間に諒解」ができていた段階であったとされる。本山炭は宇部電鉄で宇部港に搬出した後、沖ノ山本坑積出場を利用する見込みとなった¹³⁵。宇部礦

¹³¹「愈々実現した日産の宇部投資」『宇部時報』1935年8月20日。報道では資本金200万円とされ、150万円分が払い込まれたのち、50万円分を竹中らが取り扱ったことになっている。営業報告書に準拠すれば、新株の発行は75万円分である。

¹³²「起業目論見書」『自昭和九年 宇部電気株式会社 雀田本山間地方鉄道敷設一件 土木課』（戦前戦後/土木部/17、山口県文書館所蔵）所収。

¹³³「契約書」『自昭和九年 宇部電気株式会社 雀田本山間地方鉄道敷設一件 土木課』（戦前戦後/土木部/17、山口県文書館所蔵）所収。

¹³⁴「本山分岐線実測」『宇部時報』1935年10月3日、「用地買収に着手」『宇部時報』1935年10月12日。買収価格は1反当たり、最高730円であった（「電鉄本山線敷地買収進む」『宇部時報』1935年12月27日）。

¹³⁵「採掘炭販売は沖ノ山に一任」『宇部時報』1935年11月9日。

業は構内の排水、復旧作業に主力を注ぎ、郊外施設の整備も進めている¹³⁶。

ところが、翌36年1月に宇部礦業取締役会長の岡和は、地元新聞にやや気になる談話を出した。具体的には「石炭売却に就ては（中略）電鉄を利用して宇部港に出荷することになつて居るが、販売は地方石炭事業家の円満なる事務遂行上、暫定的として沖ノ山炭鉱株式会社に一任する方針である」が「当鉱は日本産業の所謂子会社で、当鉱で採出する石炭は同様子会社三十余に使用すると云ふ大きい使命を有して居る事とて、一般市場に本山炭鉱の石炭がデビューする事はあまり考へられない事と思ふ、而し販売権を沖ノ山に一任するとせば子会社の販売を如何するかと云ふ問題が起きて来るので、此の処、この問題は未定として残されて居る」¹³⁷というものである。

談話は、宇部礦業による本山炭鉱の稼行は、日産系列の諸会社が消費する石炭を確保するためにあり、石炭を一般消費者へ販売するためではない、ということを含意している。ただし、本山炭を宇部港へ運搬し、宇部港から系列企業へ送炭するケースも想定されるため、この時点で宇部側として問題であったのは、沖ノ山炭鉱が得る販売手数料の行方のみであったとおもわれる。そのため、本山線工事はなお継続されることになった。

宇部電鉄が鉄道省に提出した本山線の認可申請は36年4月22日付でもたらされ¹³⁸、路線建設が本格化した。5月には本山線事業の第二次計画として、貨車と牽引車の引合いを發している¹³⁹。本山炭鉱側でも積出場の準備に着手し、沖ノ山本坑を建設予定地と定め、同じ日産系列である山陽無煙炭積出場と同箇所へ共同施設を行うとの報道が確認される¹⁴⁰。

本山炭鉱は4月には採掘設備が整い、本格的な採掘作業が可能となっていた¹⁴¹。36年6月にはおよそ3000トンに及ぶ石炭の在庫を有しており、販売に対しては「初期の目的通り沖ノ山炭鉱に全部一任することに決定、正式調印を了」した¹⁴²。他方、本山支線はまだ開通にいたっていなかったため、沖ノ山炭鉱への運輸ラインは鉄道を用いなかった。「沖ノ山との正式契約なりストックの積出を開始したが、今日一日平均三百吨を出して居り機帆船で本山港より出荷して居る」¹⁴³とされている。6月の地元新聞では本山炭鉱はすでにランチ一隻を建造し活動中であり、「不足を感ずるので又新しく一隻を増すことになつた」という報道がある¹⁴⁴ため、機帆船による石炭輸送が採用されたようである。

電鉄が、契約書で宇部礦業が求めた36年3月末日までの運輸事業開始にいたらなかった理由は不明である。しかし、ここで宇部礦業は機帆船の利便性を認識する機会を得ることになった。36年11

¹³⁶『第1回営業報告書』（宇部礦業、1936年）。

¹³⁷「三月から本格的に出炭を見る本山砒」『宇部時報』1935年1月24日。

¹³⁸「本山線漸く認可」『宇部時報』1936年4月24日。

¹³⁹「電鉄貨車増備」『宇部時報』1936年5月16日。

¹⁴⁰「本山炭の積出場」『宇部時報』1936年5月24日。

¹⁴¹「本山炭鉱本格的採炭作業へ」『宇部時報』1936年4月14日。

¹⁴²「沖ノ山の本山炭鉱販売正式契約」『宇部時報』1936年6月24日。

¹⁴³「本山炭石炭沖ノ山へ廻送」『宇部時報』1936年7月2日。

¹⁴⁴「本山炭ランチ増備」『宇部時報』1936年6月23日。

月、本山炭鉱は「沖ノ山に委託販売するも、同鉱としても販売部を設置する事になった」¹⁴⁵「本山炭鉱では石炭販売に方り沖ノ山と交渉中であつたが、今の処交渉出来ず、本山炭鉱自体で販売を行つて居る」¹⁴⁶「本山炭鉱石炭の沖ノ山一手販売は今の処解消した」¹⁴⁷とされ、沖ノ山炭鉱の販売網から離脱したようである。翌12月には、宇部電鉄の開通がせまったこともあり「石炭積出しは大部分を宇部港に定め」る一方、「本山よりも出積し」¹⁴⁸と、販売だけではなく、輸送についても、当初計画と比較して、宇部系資本から距離をおくようになった。

このような動きのなかで37年1月21日、本山線は開通した。支線が伸びたこともあり、本山炭鉱の宇部港側の積出設備を整備する動きもみられるが¹⁴⁹、2月には本山炭鉱が宇部港近隣の八木デパート階上に設置していた宇部出張事務所を1月限りで閉鎖することになり、購買機能は本山本社が取り扱うことになった¹⁵⁰。2月上旬の報道では、本山炭を宇部電鉄で宇部港へ運ぶ時期は3月上旬へ後退している¹⁵¹。さらに2月下旬になると、本山炭鉱の出炭が本格化する一方で、日産と関係が深まった大日本人造肥料小野田工場へ用いる石炭を本山炭鉱が引き受けたことによって、宇部港からの一般積出しは6月以降と大幅に後ろ倒しになった¹⁵²。大日本人造肥料は同年4月に日本化学工業へ資産を売却し、5月に日本産業と合併している。資本関係が強化され、小野田工場が本山炭の利用を加速する条件が整ったといえる。

ただしこの時点では、これと並行して本山炭鉱と宇部電鉄との輸送契約手続きは進められたようである。本山炭鉱が使う宇部港の旧坑駅における貯炭場、棧橋の架設も整備が進んでいった¹⁵³。3月には本山炭の電鉄による輸送契約調印にいたり¹⁵⁴、本山炭鉱は販売事務所を再び宇部市内へ設けた。販売所は本山炭独自設置ではなく、山陽無煙炭礦販売部と同時に設置された。建物の階上は日産系列である日立製作所の出張所であったとされ¹⁵⁵、すでに日産が用益権を持つ施設を利用したものとみられる。

このように、本山炭鉱の宇部電鉄利用については揺れが生じていた。しかし、翌38年3月の地元新聞では、「宇部電鉄本山線の利用について本山炭鉱と打ち合わせ中であるが、本山炭鉱石炭の宇部進出は当分見込薄である」¹⁵⁶と報道されている。また同年夏に地元新聞記者が本山炭鉱を視察した記録によれば「今日の出炭では一般の販売は困難で、日産コンチエレンの関係会社用炭のみに充

¹⁴⁵「本山炭鉱」『宇部時報』1936年11月19日。

¹⁴⁶「本山炭石炭自鉱販売か」『宇部時報』1936年11月25日。

¹⁴⁷「本山炭鉱と昭和石炭」『宇部時報』1936年11月24日。

¹⁴⁸「電鉄開通と本山炭鉱」『宇部時報』1936年12月23日。

¹⁴⁹「本山炭鉱の積出施設工事」『宇部時報』1937年2月2日。

¹⁵⁰「本山炭鉱宇部出張所閉鎖」『宇部時報』1937年2月4日。

¹⁵¹「本山炭宇部廻送三月上旬頃から」『宇部時報』1937年2月10日。

¹⁵²「本山炭鉱日本人肥へ納炭」『宇部時報』1937年2月24日。

¹⁵³「本山炭の積出し場」『宇部時報』1937年3月4日、「本山炭鉱の積出し施設」『宇部時報』1937年2月24日。

¹⁵⁴「本山炭鉱の宇部港積出場」『宇部時報』1937年3月11日。

¹⁵⁵「本山炭宇部市内へ販売事務所設置」『宇部時報』1937年3月25日、「本山炭販売部朝日町へ設置」『宇部時報』1937年4月14日。

¹⁵⁶「事業界寸信」『宇部時報』1938年3月22日。

当され、積出も全部船舶で行はれ、これに備える三百間の大棧橋は異彩を添へて居る¹⁵⁷とされている。これは、36年1月の岡和の談話と整合的な動きである。表7の出所資料でも本山炭鉱はみあたらない。これらの情報を総合すれば、宇部電鉄による本山炭の輸送が当初計画の通り実施されているということは難しいようにおもわれる。

39年8月における宇部礦業の定時株主総会で竹中雪蔵は取締役を離任した。竹中の離任理由は不明である。また、この総会で庄晋太郎は同社の監査役に残ったものの、39年9月に死亡登記がなされた¹⁵⁸。ここに宇部鉱業における宇部系の重役は消失することになった。これは、宇部礦業が日産系グループとしての純度を高めたことをも意味する。

以上みてきたように、実際の輸送数量については明らかにできないけれども、開通後数年間の本山線による石炭輸送は、宇部電鉄の期待値に達しなかったとおもわれる。とはいえ、本山岬には多くの炭鉱労働者が集まったことから、旅客輸送に関しては、本山炭鉱稼行の恩恵を蒙ったものと推測される。

8. おわりに

以上みてきたように、宇部電鉄の経営は全国の地方鉄道と比較してきわめて優れていた。また石炭輸送鉄道として創業されつつも、資本系列を同じくする沖ノ山炭鉱の労働者輸送を支線に取り込み、さらに人口集積による旅客市場を吸収することで、貨客輸送だけに頼らない収入モデルを築いた。景気回復が進展し、沿線地域で諸炭鉱が勃興したことは、貨客輸送にとって大きな追い風となり、そこから生み出される収益は、宇部工業地帯における重要な投資資金となりえることとなった。運輸業と非運輸業の相乗効果が幅広く機能することになったといえるだろう。

つぎに石炭輸送であるが、内陸部の諸炭鉱は津出しのコストを考慮すれば鉄道輸送の方がより合理的であった。また宇部工業地帯で微粉炭燃焼装置の増設が加速すると、宇部電鉄の沿線にそれらの工場の多くが隣接していることは、鉄道輸送という選択は、諸炭鉱にとって望ましいことであったと思われる。他方、電鉄にとって最大の取引先である新沖ノ山炭鉱は沿海部に位置しており、津出しのコストは内陸部の諸炭鉱よりも安価であった。とはいえ、宇部沿岸部の諸工場で旺盛な設備投資がみられ、石炭の地産地消が進展する中、納炭先が鉄道で接続されていることは悪い条件ではなかったと推測される。さらに新沖ノ山炭鉱および同炭鉱株主自身が宇部電鉄の株主である以上、これを機帆船に乗せて宇部港に運ぶよりも収益獲得機会の漏れを防ぐことができるという解釈を排除することも難しいだろう。

いずれにしても、宇部電鉄は資本効率では宇部事業界で有数の企業として独自のポジションを占めたといえる。

¹⁵⁷『宇部炭田西方巡り（2）』『宇部時報』1938年8月13日。

¹⁵⁸『第9回 営業報告書』（宇部礦業、1940年）。

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
里見敬二・清宮一郎（1919）『日本炭鉱行脚』 帝国新報社出版部
俵田翁伝記編纂委員会（1962）『俵田明伝』，宇部興産株式会社
俵田明編（1953）『宇部産業史』，渡邊翁記念文化協会
中安閑一伝編纂委員会（1984）『中安閑一伝』 宇部興産株式会社
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
三浦社（2023）「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」『経済学論集』第101号，
掲載予定
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（1936a）『素行渡邊祐策翁』 乾，渡邊翁記念事業委員会
弓削達勝（1936b）『素行渡邊祐策翁』 坤，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。