

# 金剛山電鉄における電力・鉄道兼業体制の 成立とその経営成果

林 采 成（立教大）

はじめに

1. 会社設立とインフラ投資
  2. 鉄道業と電力業の事業展開
  3. 経営成果と京城電気への統合
- おわりに

はじめに

本稿の課題は金剛山電気鉄道株式会社を対象としてその設立から京城電気への合併にいたる事業展開を検討し、流域変更方式電源開発によって始まった電力業と鉄道業の兼業体制の経営成果とその実態が如何なるものであったのかを明らかにすることである。

金剛山電鉄は1919年に設立されて1920年代にわたって鉄原より営業路線を延長して内金剛までの区間を開通し、朝鮮内外と朝鮮随一の名勝たる金剛山を結んだ。それに伴い、金剛山はもはや特定の階層に限定される仙境ではなく、修学旅行先として脚光を浴びるほどの近代的観光地となった。しかし、解放後、金剛山は北朝鮮に属したため、現代牙山（株）によって一時的に商業観光が実行されるまでは地域外からのアクセスはほぼ不可能であった。当然、金剛山電鉄の鉄道路線も南北分断され、その機能を失っている。こうした歴史的経緯ゆえに、金剛山電鉄は本来の事業展開というよりは、つねに観光史的観点から、金剛山観光開発に関する分析の一環として取り上げられてきた<sup>1)</sup>。

その中でも李良姫（2004）は、高麗末期から植民地統治を経て韓国の「安保観光」に至る金剛山観光の通史的分析を行い、その一部として「日本植民地と金剛山観光開発」を考察して「金剛山の道路整備や宿泊施設の増加により、日本植民地以前までは上流社会のものであった金剛山遊覧が、一般の朝鮮人にも観光できるようになった」（25頁）と指摘した。さらに、金剛山電鉄によって金剛山が観光地として確立したとして、駅別営業開始日、観光客の動向などを紹介するとともに、総督府鉄道局（国鉄）と密接な連携をもって鉄道事業を行ったと見た。このような論点は元斗熙（2011）によって意識されなかったものの、受け継がれた<sup>2)</sup>。氏は鉄道の発達によって金剛山の観光地化が進み、日本政府の政治的目的と鉄道会社

の利潤追求のため金剛山協会が構成されたことを指摘し、朝鮮人観光客の特徴と観光行為の変化を分析し、朝鮮人観光客の増加、女性の観光参加、遊覧期間の短縮などが進行し、朝鮮時代の探訪と異なるものであったと考察した。

これらの研究によって金剛山観光開発が植民地期に本格化され、朝鮮内外から金剛山が近代的な観光地として再認識されたが、私鉄研究の観点に立つての、電力業と鉄道業からなる金剛山電鉄の兼業体制への経営分析は試みられなかった。例えば、金剛山電鉄は内外に鉄道として知られていたものの、実際には鉄道業より電力業が経営の中心であった。この点で、『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』は会社の設立、初期経営、会社の事業および各種施設、事業資金、営業、役員の変遷、業務組織および職制などといった会社経営の全般にわたる詳しい情報を提示し、かならず参照すべき史料である<sup>3)</sup>。にもかかわらず、社史であるが故に、運賃・料金の推移、労働生産性の向上、内外補助の仕組み、事業部門別利潤率、膨大な積立金の蓄積などといった兼業経営の実態が明らかにされておらず、社史編纂（1939）後の経営成果や京城電気への合併とその後の鉄道業が論じられなかった。

そこで本稿は金剛山電鉄が兼業体制を有したことに注目し、次の構成をもって経営分析を進めることにする。第1節においては会社の設立が電力開発から始まり、産出電力の消費方法として総督府の許可を得るのを想定し、鉄道業を行おうとしたことを考察し、第2節では電力業と鉄道業の事業展開をそれぞれ分析し、電力と輸送サービスの消費、即ち需要誘発が大きな経営課題であったことを検討する。第3節においては兼業体制の経営収支を事業ごとに考察し、経営成果の分析とともに、内外からの補助が鉄道業に対して行われた意味を吟味する。

## 1. 会社設立とインフラ投資

1913年に江原道通川に在住する西島正慕らは、北漢江上流の化川河の流水を日本海側の中台里で広橋川に切り落とし、通川平野の草生未開墾地と畑に灌漑し、水田2500町歩を確保するという計画を立てて、京橋区明石町の荻野芳藏にその援助を申し込んだ<sup>4)</sup>。この案が芝浦製作所社長の大田黒重五郎<sup>5)</sup>に持ち込まれたが、灌漑事業から、太白山脈に1000余間のトンネルを掘削して直下1000余尺の落差を得て2万kwを発電するという朝鮮空前の流域変更式水力発電事業に変えられた<sup>6)</sup>。この電力を利用して庫底港に電気化学工場を設置することとし、大田黒重五郎らは朝鮮水力電気株式会社創立準備組合を組織し、1914年6月に水利使用願書を総督府に提出し、1917年3月に許可を得た。とはいうものの、1918年2月の最渇水期に河川調査を行った結果、使用水量の不足が問題となり、全落差の利用を前提にしても12,000-13,000kwの出力しか得られないことから、電気化学工業を目的とする水力発電計画は中止とならざるを得なかった。

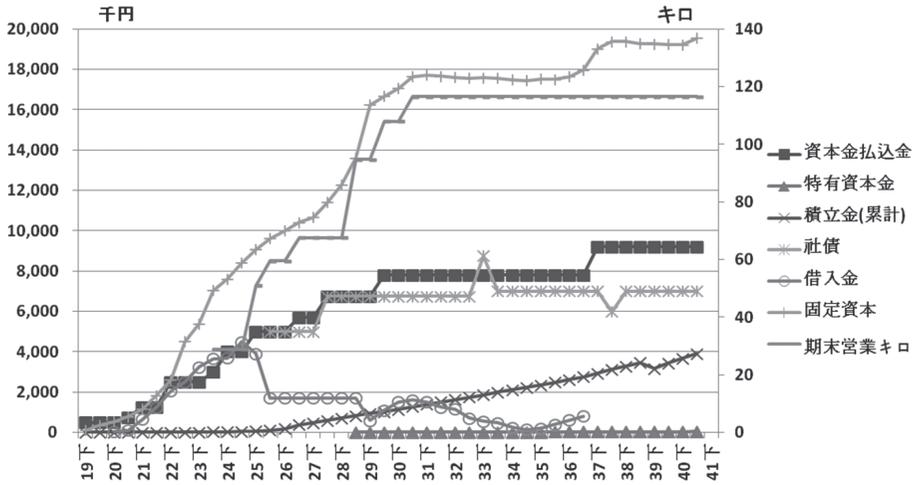
その後、事業のイニシアチヴを握ったのが久米民之助（1861-1931）であった。彼は工部大学校（東京大学工学部の前身）を卒業して明治・大正時代の土木技師として活躍した<sup>7)</sup>。1918年4月に久米は来朝して京城方面から金剛山付近一帯にいたる実地調査を行った。その時、「久米民之助氏は本水力電気を如何に消化すべきやに就て凡ゆる研究を行ひ当局にも示導を願ふ等奔走努力し」た<sup>8)</sup>。その一環として同年7月には元鉄道省技師であった小川東吾に委嘱して鉄道線路通過地と水力発電地点を踏査させ、沿線地方の経済調査を進めた。それによって、当時満鉄に委託経営されていた朝鮮国有鉄道の京元線鉄原駅から淮陽郡安豊面化川里に至る鉄道を敷設し、これに電力を使用し、鉄道沿線にも電力を供給し、残りの電力を京城にも送電するという事業案が提案された。

そのため、久米らはまず1918年7月12日に朝鮮水力電気株式会社創立準備組合から化川河水利権を譲り受けるとともに、東京市京橋に事務所を置いて金剛山電鉄の設立準備を進めた<sup>9)</sup>。ところで、この水利権の譲受は総督府から認められず、既存業者の失権の上、1919年3月25日に馬越慕平外14人の発起人連署<sup>10)</sup>をもって軽便鉄道敷設許可申請書ならびに補助金下附申請書を朝鮮総督に提出し、水利権の許可をも申請した。起業目論見書によれば、資本金500万円をもって金剛山電気鉄道株式会社を設立し、本社を東京に置き江原道鉄原には支店を設けて鉄原・化川間63マイル（101.4km）の計画線、化川・末輝里（金剛口）間19マイル30チェーン（31.2km）の予定線には1067mmの軽便鉄道を敷設して電気動力として一般営業を行うことであった。これに対し、総督府から1919年8月11日に鉄道敷設、河川使用、電気事業経営に関する許可が下されると、22日に発起人総会が東京の帝国鉄道協会で開かれて馬越慕平、吉市公威、久米民之助、古川阪次郎、河東田経清、寒川恒貞、倉知鉄吉が創立委員となり、馬越慕平、吉市公威、久米民之助がその総代として一切の業務を委任することとなった。

第一回株式募集に際して払込の資本金に対しては年8分の補助金が予定され、「戦後実に唯一安全の投資事業」と宣伝されたこともあり、発起人への割り当てられる2万株以外の外部募集には申込株式数が709万1994株に至り募集株数の350余倍を記録するほど、応募者が殺到した<sup>11)</sup>。そのうち、2万株申込166人、1万株以上申込者67人という驚くべき盛況であった。そのため、詮衡の上、株主総数1902人に対する株式の割当が決定され、50万円が払い込まれた（図1）。

創立総会が1919年12月16日に帝国鉄道協会で開催され、取締役には馬越慕平、久米民之助、古市公威、河東田経清、古川阪次郎、岡田竹五郎、矢野莊三郎、宋鎮憲、監査役には倉知鉄吉、韓相龍、牧山耕藏が選定され、久米民之助が社長に推され、専務には鉄道作業局技師であった工学博士岡田竹五郎<sup>12)</sup>が就任し、電源開発と鉄道敷設の工事を進めた。のちに、実業家の河東田経清が会社重役に加わった<sup>13)</sup>。このような特徴が業務組織に反映され、鉄原支店に当社の総務、経理、工務、電気の4課を設けて事業地の実務を執ったが、総務課

図1 金剛山電鉄の資金調達と鉄道営業キロ



資料：金剛山電気鉄道株式会社『営業報告書』各半期版。

(庶務・調査・株式)，經理課（会計・倉庫），工務課（庶務・設計・工事），電気課（庶務・設計・工事，電気課は後に動力部へと縮小）が設けられた<sup>14</sup>。

創立直後，鉄原などの現地には技師，参事以下の十数の技術者が赴き，鉄原からの鉄道線路および淮陽郡碧養面中台里発電所の設置地にいたる水路用トンネルなどについての計画を立てて，1920年1月には鉄原・金化間鉄道用古軌条32.2km分と古橋桁21連の払下を鉄道省に申し出て，鉄原駅構内の6000余坪を借用し，事務所，社員合宿所，および社宅を設けることとした<sup>15</sup>。さらに，鉄原を基点とする鉄道工事施行認可申請書を総督府に提出し，取水口・発電所間の給水路変更申請書を江原道知事に提出した。さらに，エンジニアの重要性に鑑み，1920年5月には監査役の山内伊平が新たに常務取締役となり，技師を兼務して主として水力発電方面を担当した。それによって本社には久米社長，支店には岡田専務，中台里発電所建設地には常務兼技師山内伊平が駐在し，業務監督が行われた。

発電所の建設においては1920年8月に指名入札によって間組との間に22万5700円余をもって取水口から発電所までの水路用トンネル工事について請負契約が締結された<sup>16</sup>。1920年9月には水路用トンネル掘鑿工事が開始され，取水堰堤，取水口，水槽，水圧鉄管，基礎発電所基礎，放水路，余水路などの発電所工事が間組によって行われた。交通施設が不備であったため，重量品の輸送が容易ではなかった。1921年6月には中台里発電所建設工事も着手された。さらに中台里発電所の放水を利用して第二，第三発電所を設け，約5000kwの追加電力を確保して送電することにした。鉄道沿線へ電力供給し，その余剰電力を京城方面に送電するため，供給事業経営認可申請と供給事業兼業許可申請がそれぞれ行われ，これらの申請が1921年11月に総督府より許可された。それによって，表1のように中台里発電

表 1 金剛山電鉄の発電施設

発電所	細部施設	内訳
中台里発電所	水圧鉄管路	内径 0.91 m, 延長 820 m 2 列
	建物	レンガ建 1, 2 階合造建家, 平面積 396 m <sup>2</sup>
	機械 (第 1 号機)	ドイツフォイト会社製フランス水車, 芝浦製作所製発電機, 水量 1.81 m <sup>3</sup> 毎秒, 有効落差 234 m, 出力 3,250 Kw
	機械 (第 2 号機)	イギリス・バービング商会納ベルトン水車, 日立製作所製発電機, 水量 2.14 m <sup>3</sup> 毎秒, 有効落差 234 m, 出力 3,750 Kw
香泉里発電所	導水路	延長 85 m の暗渠及び 2,369 m のトンネルによって中台里発電所の放水を直ちに取入れ, これを香泉里発電所の水槽に導く
	水圧鉄管路	内径 1.36 m, 延長 167 m
	建物	鉄筋コンクリート造建家, 平面積 264 m <sup>2</sup>
	機械	ドイツフォイト会社製フランス水車, 芝浦製作所製発電機, 水量 5.01 m <sup>3</sup> 毎秒, 有効落差 85 m, 出力 3,250 Kw
板踰里発電所	水圧鉄管路	貯水堰堤の放水口を利用。
	建物	鉄筋コンクリート造建家, 平面積 120 m <sup>2</sup>
	機械	日立製作所製水車, 日立製作所製発電機, 有効落差 24.2 m, 出力 720 Kw
新日里発電所	導水路	香泉里発電所の放水及び余水並びに広橋川の水を取入れ延長 1,216.6 m の暗渠及び 2,678.57 m のトンネルによって新日里発電所的水槽に導く
	水圧鉄管路	内径 1.8 m, 延長 100 m
	建物	鉄筋コンクリート造建家, 平面積 330 m <sup>2</sup>
	機械	日立製作所製フランス水車, 日立製作所製発電機, 有効落差 67 m, 出力 2,600 Kw

資料：金剛山電気鉄道株式会社『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』1939年，87-91頁。

所が 7,000 kw を発電し，後にはこの余水及び放水を利用して出力 3,250 kw の香泉里発電所が新設され，さらにその下流には出力 2,600 kw の新日里発電所が設置された。これに先立って貯水堰堤の放水による出力 720 kw の堰堤式発電所が板踰里に建設された。これらの発電所によって総出力 13,570 kw を得られ，後には 66,000 ボルトの送電線によって鉄源や京城に電力が供給されることとなった。

一方，鉄道工事においては，1921 年 8 月には国有線との連絡を考慮し，ゲージを 1,435 mm へ変更許可を申請し，9 月より鉄道敷設工事を開始した。金剛山電鉄側は方針として 1922 年 5 月までに本工事を竣工し，さらに橋桁の架設，レールの敷設などを進め，1923 年 1 月には営業開始をする予定であった<sup>17)</sup>。ところが，財界の不況のため，一般株金の払込難が続き，動力工事の進捗も考慮し，一般営業の開始を 1923 年 9 月に繰延べざるを

得なかった。即ち、第二次払込に際して、株金払込の延期が要望されたのである。払込金は資本金の10分の1たる50万円に過ぎなかったため、所要資金を借入金によって調達しようとして、久米社長は朝鮮銀行総裁の美濃部達吉と懇談し、1920年8月4日に内諾を受けた。取締役全員が個人名義で連帯責務者となることを条件として為替手形の割引によって数回にわたって25万円(2銭7厘)を借り入れ、後に株式払込金を徴収してこれを償還した。第2、第3回の払込時に失権が続出したため、会社名義として朝鮮銀行からの借入れが三回も行われた。1922年5月24日には久米同族会社(→久米桐葉会社)からも60万円を借り入れた<sup>18)</sup>。さらに、久米社長が朝鮮殖産銀行頭取の有賀光豊にも懇談し、事業計画の理解を得て十数回にわたる借入金を確保できた(図1)。このように、資金難に直面し、事務室の運営費を節減して、現地の工事に注力しなければならなかったため、1922年5月に至って経営陣は東京より鉄原に本社を移転し、東京には出張所を置いた。

このような資金難が続く中、1922年以降は、朝鮮内の私鉄が一大合同を通じて政府からの支援を得て資金難を乗り越えようとする私設鉄道合同論が浮上した。私鉄合同論は最終的には朝鮮中央鉄道、南朝鮮鉄道、西鮮殖産鉄道、朝鮮森林鉄道、朝鮮産業鉄道、両江拓林鉄道の6社が合併して1923年9月に朝鮮鉄道株式会社(資本金5,450万円、社長大川平三郎)の設立を見た<sup>19)</sup>。これに対し、金剛山電鉄側は重役会の結果、「鉄道事業の外電気事業兼営を企画し居り殊に大正九年来財界異常の不況に陥りたるも忍んで数回の払込を遂げ多大の借入を為して一意工事の進捗を図り来り今や数月にして鉄道一部の開通を見一面一兩年内に此の隠忍及苦心経営に対し相当酬いらるべき状態に」あることから、「無条件合同」には反対し、「相当有利の条件」が示されない限り、単独経営を成し遂げることを決定した<sup>20)</sup>。

金剛山電鉄の単独経営体制によって発電所建設と鉄道敷設工事が進められ、1922年9月には延長4,808尺の発電用トンネルが貫通し、送電線路工事が着手された<sup>21)</sup>。1923年には京城に出張所が設けられ、京城方面への送電を前提として鉄原や京城では変電所とともに送電線路の工事が起工された。9月には京城電気へ余剰電力を販売するという仮契約が結ばれ、1923年12月に中台里発電所の竣工を見て、鉄原および金化といった沿線地域への電力供給が始まり、1924年1月30日をもって京城電気への送電も開始された。一方、鉄道工事に当たっては、鉄道省の出願中であった橋桁が神戸の川崎造船所で補強の上、1922年末に鉄原までに廻送したが、レールは適した中古品がなかったため、三井物産を通じて購入した<sup>22)</sup>。ようやく鉄原・金化間約29kmの敷設工事の竣工を見たものの、芝浦製作所に注文して製作を終えて荷造り中の電動発電機が関東大震災で消失されてしまい、電気列車の運転ができず、満鉄京城管理局から蒸気機関車及び客車を借入れて、1924年8月に鉄原・金化間28.8キロを臨時営業した。再製作の電動発電機が納品されるのを待ち、1924年10月27日から電気列車の本運転が実現された。

その後、路線の延長工事が進められた。鉄原・金化間28.8キロが1924年8月に営業され

図 2 金剛山電鉄の路線図



資料：朝鮮總督府鐵道局『朝鮮鐵道狀況』1939年度版。

て以来、1925年12月に金化・金城間22.2キロ、1927年9月に金城・昌道間16.6キロも一般営業を始めた<sup>23)</sup>。それ以北の路線敷設に際して、断髪嶺が地形的に峻険であったものの、トンネルで貫通できれば22.5キロの路線短縮が可能となりそれに伴う建設期間や費用支出も短縮できるため、重役会では、既存の計画線を見合せて昌道より県里を経て末輝里に至る路線を採択した<sup>24)</sup>。1929年4月には昌道・県里間15.1キロ、1929年9月に県里・花溪間12キロ、1930年5月に花溪・末輝里間13.3キロ、1931年7月に末輝里・内金剛間8.6キロも列車運行をはじめ、合計116.6キロの全区間が完全開通した(図2)。

それには多額の資金調達が必要とされたことはいままでのない。久米社長をはじめとする経営陣は「消極主義に流れていたが今後」「積極的に経営方針を改め大いにやる事」にし、鉄道延長と発電所の拡張を図った<sup>25)</sup>。1926年2月に500万円という資本金が全額払い込まれると、1926年11月に新株式14万株を募集して新たに700万円の増資を行い、鉄道線路の延長及び電気事業拡張の工事資金に充当した<sup>26)</sup>。さらに、1926年には朝鮮殖産銀行を受託会社として総額500万円に達する社債を利率年8分で発行し、殖産銀行370万円および久米桐葉会社20万円、合計390万円の借入金を償還し、残りの資金を事業建設に充当した。その後、当初よりも低率(6分5厘)の社債発行が山一証券あるいは殖産銀行を受託会社として続けられ、資本費用の軽減に大きく寄与した<sup>27)</sup>。

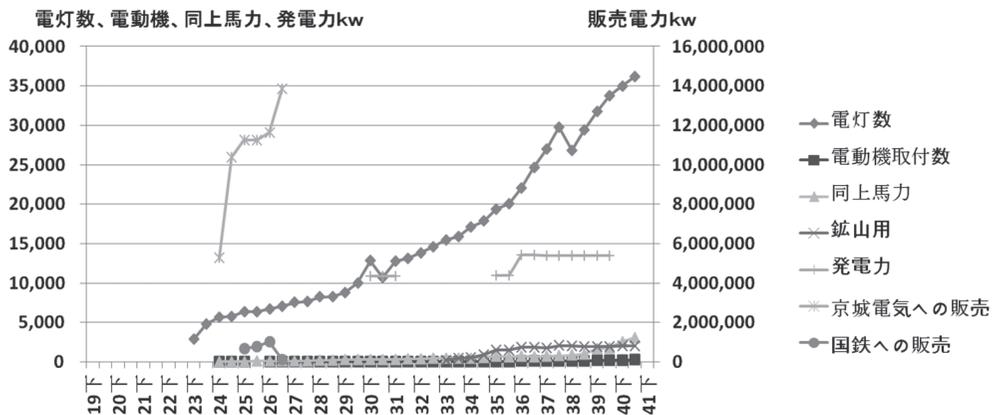
以上のように、流域変更式水力発電に伴って廉価で生産された電力の一部を自家消費するため、鉄道業が構想され、内外地からの投資の上、借入金や社債を通じた資金調達をも確保し、発電所の建設と鉄道敷設が行われた。当時私鉄合同論の提唱もあったものの、久米社長をはじめとする重役人が危険負担を敢えて引き受けてまでして、単独経営を維持した。発電所工事と鉄道敷設の進捗に伴って、金剛山電鉄は営業の拡大を図ったのである。

## 2. 電力業と鉄道業の事業展開

まず、電灯電力業においては、中台里発電所が1923年12月末に竣工すると、鉄原および金化に対して1924年1月1日に電灯用電気を供給した。当時の鉄原需要家は731戸、灯数2,362灯、金化需要家は219戸、灯数580灯に過ぎなかったが、会社側はその供給区域を拡大し、1924年9月には中台里方面の通川庫底、同年10月には鉄原方面の月井里平康福溪にも電灯用電気を供給した<sup>28)</sup>。その後、鉄道の延長開通に従って、金城、炭甘、昌道、県里でも電灯が付けられることとなり、1930年には電気供給が末輝里と内金剛にも達した。沿線以外のところからも電灯用電気供給の要望があったものの、送電問題もあり、すぐには実現できなかった。朝鮮国鉄の東海北部線が開通したことをきっかけとして1931年4月に火力発電所を建設して江原道高城郡新北面、西面および高城面にも11月より電気を供給した<sup>29)</sup>。そのほか、図3のように精米用および鉱山用の電力需要もあり、販売電力は年々増えていった。

それにしても、金剛山電鉄が通過する鉄道沿線はその多くの地域が朝鮮半島の中でも山村が点々する山岳地帯に当たることから、表1のように総出力13,570kwが発電されると、電鉄の運行や沿線地域の電灯では電力が消費し切れないと予測された。そのため、経営陣は大口の電力需要を京城方面で探すこととし、1920年9月に満鉄京城管理局との間に竜山工場への余剰電力需給の覚書を交換し、1921年8月には電気供給事業兼営のためその許可申請をなした<sup>30)</sup>。その後、京城府及び仁川府の水道揚水設備の電化を薦め、電力需給の内諾を受けた。とはいえ、残余の電力は相当な規模に達すると予測されたため、1923年4月に金剛山電鉄は京城に出張所を設置し、府外漢江里に変電所を建設するため、土工を始めた。そ

図3 金剛山電鉄の電灯電力業



資料：金剛山電気鉄道株式会社『営業報告書』各半期版。  
注：発電力と販売電力は一部しか統計上把握ができない。

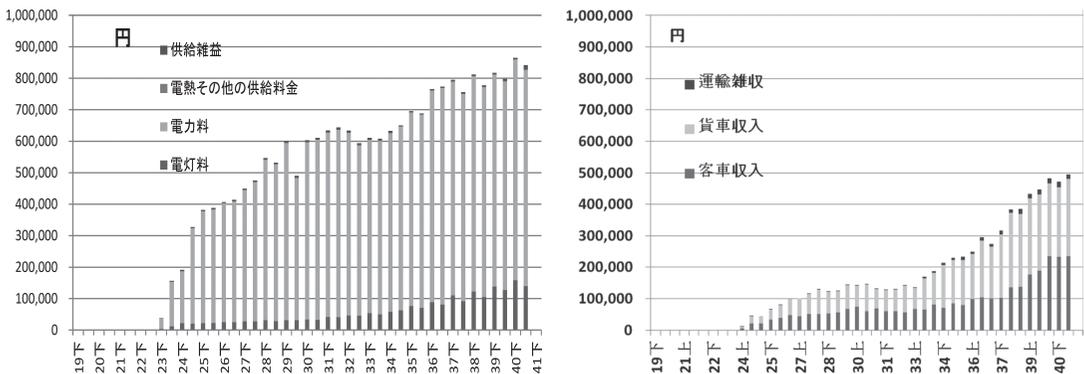
の頃、京城電気との間で余剰電力の大部分を需給する交渉が重ねられ、コンセンサスを得て、すでに指摘したように、1923年9月13日に京電取締役社長大橋新太郎と金剛山電鉄取締役社長久米民之助の間に仮契約が締結できた。そのため、既存の土工を諦め、王十里（→馬場町）に京城変電所を設置した。

金剛山電鉄は京城電気に対して66,000ボルトの送電線を通じて1924年1月30日より正式送電をはじめ、のちに京城電気の受電設備が整えられるにつれ、供給量を拡大し、これが1924年10月9日には契約の責任受電力に達した。貯水堰堤の放水を利用する板踰里発電所や中台里発電所の下流に香泉里発電所を建設する工事が進行した<sup>31)</sup>。京城電気でも電力需要が増えて行き、電信当局の斡旋もあって、金剛山電鉄は必要とする電力以外には1ヵ年ずつ定額料金を京城電気で残りの全部を販売する契約が1927年3月31日に成立した<sup>32)</sup>。それによって図4のように鉄道業に比べて安定的な電力収入が得られたことはもとより、それを通じて会社経営の安定的な基盤が確立できた<sup>33)</sup>。中でも、電力料金が電灯料金に比べて圧倒的に大きなシェアを占めた。

これは京城電気への大量販売によるものであったことはいうまでもないが、その料金に関してみれば、1933年1月と1938年1月の2回にわたって大幅な引き下げが決定された<sup>34)</sup>。たとえば、1932年に117万5,000円であった年間料金が1933年には104万5,000円へと1割程度引き下げられた。このように金剛山電鉄から京城電気への電力供給量とその金額は、資料上、限定的にしか判明しないものの、図5のように、従量動力料金や電灯料金からみれば、電力料金は長期的低下傾向を示した。開業時には「岡田専務および山内常務の主張で、一般料金は当時全鮮第一の低廉なものに極められた」<sup>35)</sup>。その後、京城など大都市でも電力料金の大幅引下げがあったが、同じ規模の郡と比較すれば、電灯・電力料金は遥かに廉価であった。

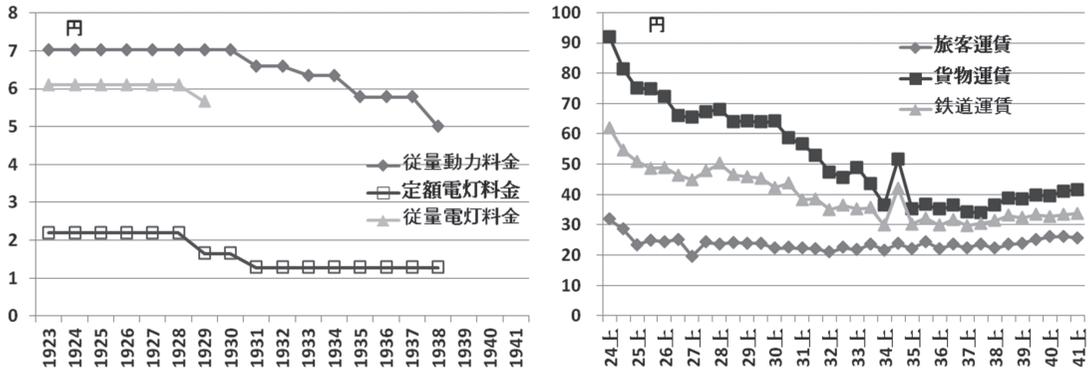
一方、鉄道業においては、1924年より鉄原・金化間一般営業を始め、同年11月に電気機

図4 金剛山電鉄における電力業と鉄道業の営業収入



資料： 金剛山電気鉄道株式会社『営業報告書』各半期版。

図5 金剛山電鉄における電力料金と鉄道運賃



資料：金剛山電気鉄道株式会社『営業報告書』各半期版；金剛山電気鉄道株式会社『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』1939年12月，178-181頁。

注：1. 従量動力料金は0.5-1馬力以下，定額電灯料金は50燭，従量電灯料金は20燭を基準とする。

2. 旅客運賃は千人キロ当り旅客運賃収入，貨物運賃は千トンキロ当り貨物運賃収入。鉄道運賃は旅客運賃収入と貨物運賃収入のウェイトをもって推計。

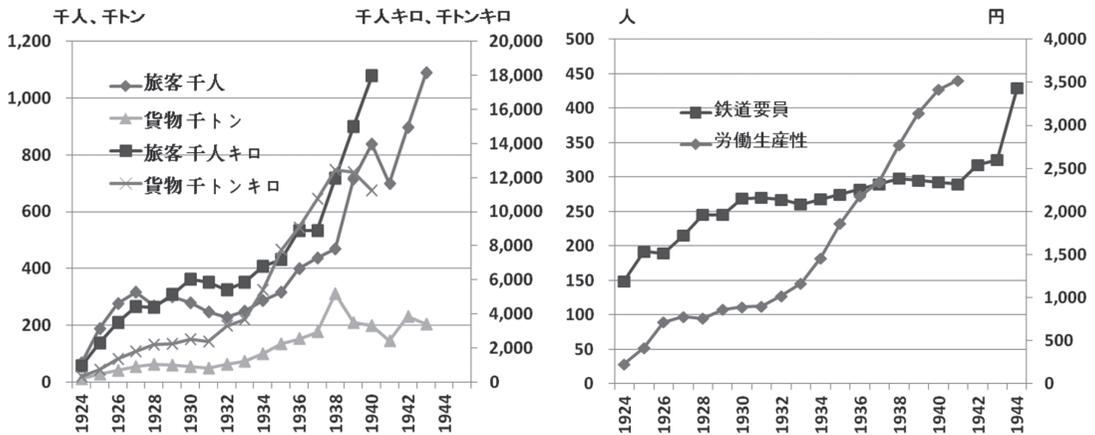
関車を導入し，最初は蒸気機関車と併用運転したが，1925年1月より電気機関車だけの運転となった。1925年2月10日には朝鮮国有線との連帯運輸を開始し，その後漸次朝鮮内の各私鉄や朝鮮郵船，自動車，ひいては日本の鉄道省線との客貨連絡を拡大した<sup>36)</sup>。そのため，国有線鉄原駅の新築工事が行われ，1929年9月より連絡設備が変更されて両線間客貨の乗降積卸が円滑になった<sup>37)</sup>。さらに，輸送力施設強化の一環として鉄源・炭甘間線路曲線中，最小半径140mを同200mに改良した。金剛山電鉄は路線の延長に伴い，列車運行を伸ばし，全区間開通後には鉄原・内金剛間と鉄源・昌道間に各3往復の定期列車を運行した。そのほか，金剛山への観光客が増える探勝期に限定して京城より直通寝台を運転する内金剛行夜行列車を追加運転した<sup>38)</sup>。さらに，長安寺・温井嶺間の自動車営業は朝鮮運送によって行われたが，1934年4月にその営業権などを譲り受けて金剛山電鉄が列車運行にあわせて直営した。

旅客誘致のため，金剛山電鉄は毘盧峰に石造三階建の山小屋たる久米山荘を1932年10月に設置し，無線電信電話を設備し，探勝客の便宜を図った<sup>39)</sup>。その宿泊者が多い時には一晩当たり二百数十名にも達した。さらに，内金剛駅前に純日本式の不知火旅館を金剛山電鉄が建設し，委託経営させた。内金剛駅としては「朝鮮風丹碧の色彩鮮麗な駅舎」を建設し，周囲の風光との調和を図り，金剛山の入口には公会堂を設けて各種講習会などで利用させた。金剛山探勝には局線（国有線）とともに割引運賃が適用された。探勝客は年々増加し，1938年には24,892人に達した。戦時下でも，財界の好景気の影響を受けて旅行者が激増し，探勝客もまた著しく増加した<sup>40)</sup>。図7で見られるように，金化郡の郡庁の所在地であったため旅客の移動が多かった金化駅を除いては，内金剛駅において乗降車する旅客がもっとも多

かった。1940年9月20日より朝鮮総督府鉄道局側は団体の取扱及び金剛山探勝割引を廃止し、同時に直通寝台車の運行をも停止したにもかかわらず、探勝客は反って増加傾向を示した。しかしながら、1941年7月からは2ヶ月間の関東軍特種演習に伴う満州への集中軍事輸送が実施されると、図6で見られるように、もはや旅客輸送制限を余儀なくされた。

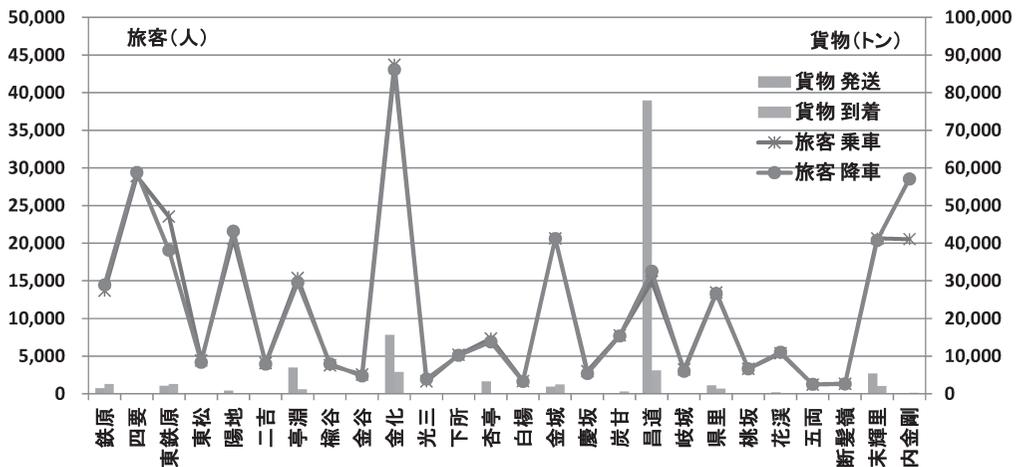
貨物輸送において、会社側は不定期貨物列車を増発し、輸送需要の増加に対応しようとし

図6 金剛山電鉄における鉄道輸送、鉄道要員、及び労働生産性



資料：金剛山電気鉄道株式会社『営業報告書』各半期版；朝鮮総督府鉄道局『年報』各年度版；京城電気株式会社『京城電気株式会社六十年沿革史』1957年，付録；鮮交会『朝鮮交通史 資料編』1986年。  
注：労働生産性は鉄道運賃をもって運賃収入（1934-1936年基準）を実質化し、それを鉄道要員で割り算したものである。

図7 金剛山電鉄の駅別客貨輸送（1935）



資料：朝鮮総督府鉄道局『年報』1935年度版。  
注：旅客の乗車と降車はほぼ同様の動きを示す。

た。とりわけ、図5で見られるように、旅客運賃に比べて貨物運賃を引下げ続け、荷主側にとって輸送費の低下をもたらし、沿線開発を促し、貨物搬出を図った<sup>41)</sup>。そうした中、金華鉱山（辻川徳之助→日本鉱業）、金化郡の開発昌道鉱業所（朝鮮鉱業開発会社）、遠北鉱山（日本鉱業）といった硫化鉄鉱山の開発が進むと、図7のように昌道発硫化鉄鉱や重石の搬出が多くなり、貨物の増加にも繋がった。図6の鉄道輸送を見れば、1920年代前半から30年代初にかけて鉄道輸送が停滞したものの、1930年代半ばより急激に増えはじめ、車両不足が痛感された。戦時下では「一般貨物小運搬の障害並びに京城近郊各駅における荷間により貨物の発送停止等の為」貨物輸送が伸び悩み、滞貨の繰越が避けられなかった<sup>42)</sup>。1941年には関特演のため、一般貨物の輸送ができず、大きく制限されざるを得なかった。

こうして、電力業と鉄道業の兼業体制が整えられるにつれ、社員の採用が増えていった。資料上、身分別人数が確認できるのは1924年に161人（職員44人、雇員・備員117人）、1929年に288人（職員67人、雇員・備員221人）、1934年に334人（職員55人、雇員・備員279人）、1939年に444人（職員72人、雇員・備員372人）であった<sup>43)</sup>。そのうち、鉄道業に携わる社員数が圧倒的に多く<sup>44)</sup>、図6で見られるように全区間が開通した後には250-300人の間を推移した。その後、鉄道要員数が急増するのは金剛山電鉄が京城電氣に買収されたからである。朝鮮内でも鉄道輸送量は少なく、赤字体質（後述）を免れなかった鉄道業においてはできる限り人件費の増加を抑制しなければならなかったらう<sup>45)</sup>。その反面、資料上、鉄道業に限って確認できるものの、労働生産性はほぼ一貫して向上し、金剛山電鉄の下では鉄道運営の効率化が図れたことがわかる。

業務組織でも変化が生じ、1923年に総務課（庶務・調査・用地・株式）、経理課（会計・倉庫）、鉄道課（設計・工事）、動力部（水力・電気）であったが、1924年には営業課が新たに設置され、その下に運輸係と電灯係が置かれた。そのほか、京城出張所、中台里発電所、東京出張所が設置されていた。1924年7月に職制の改革には課長扱の異動が伴われ、会社の基盤造成を終えて営業への重点が置かれた。そのうち、工務課は1926年に鉄道課に再編され、1930年には再び工務課と改められた<sup>46)</sup>。したがって、庶務係（主記・人事・株式）、経理課（会計・倉庫）、工務課（設計・工事・保線・建築・用地）、電気課（設計・営業・工事）、運輸課（営業・運転）となった。1931年5月にいって、久米社長の死去のため、馬越慕平が社長となったが、彼も1933年4月に死亡し、元鉄道院副総裁の古川阪次郎取締役が取締役会長に就任して死亡する1941年3月まで鉄道専門家としての経験を生かし、事業の効率化を図ったのである<sup>47)</sup>。

以上のように、金剛山電鉄は初期投資の上、電力業と鉄道業の両面で料金と運賃の引下げを長期的に進め、沿線開発を促して新しい需要の確保とともに、経営効率化を進めた。それによって、会社の経営基盤が整えられたものの、両事業部門の経営成果は対照的なものであった。

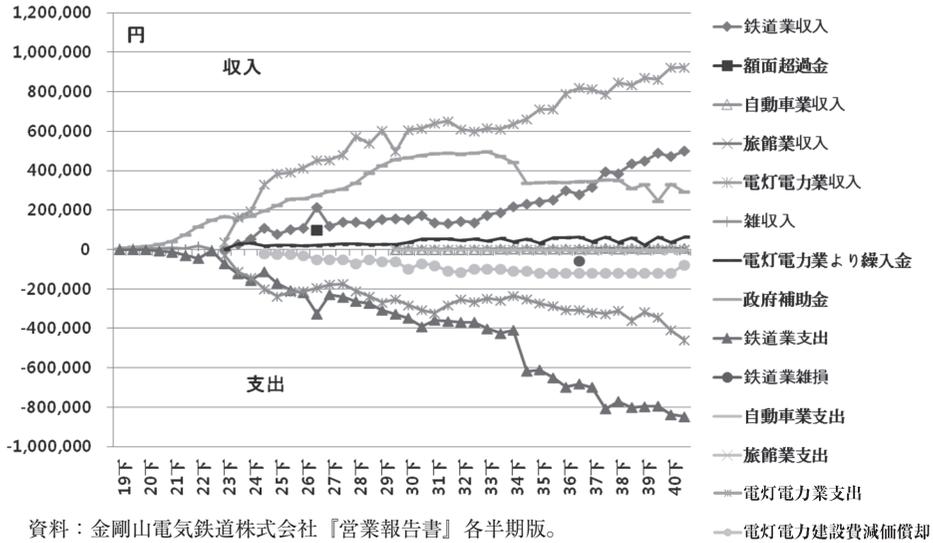
### 3. 経営成果と京城電気への統合

図8と図9は事業部門別経営収支を示したものである。事業部門別経営成果を正確に判断するため、鉄道業より自動車業と旅館業を分離し、さらに鉄道業収入から「電灯電力業より繰入金」を分離し、別の項目にした。それによれば、鉄道業は支出が急激に増えた反面、収入のほうは伸び悩んでおり、金剛山電鉄の経営全期間中、慢性的赤字を記録しており、鉄道輸送量が増える1930年代後半にはそれまでに比して赤字規模が大きくなったことがわかる。鉄道輸送が増えて運賃収入も増加したとはいえ、赤字を補填するどころか、むしろ膨大な赤字を生み出したのである。損益計算書によって1930年度上半期からは把握できる自動車業や旅館業も、金額的には少ないものの、赤字を記録した。探勝客の便宜を図り、自動車運輸業を開始し、久米山荘を経営して日本式の不知火旅館を委託経営させたが、これ自体が経営改善をもたらすものではなかったといえよう。その一方、電力業の場合、収入が急激に伸び、これに対し支出は緩慢に増えたため、黒字体質を示し、会社経営を支える基盤となっていた。それだけでなく、事実上電力業からは鉄道業への繰入金が半期別に行われ、事業部門間内部補助が実施されていた。自家用動力を使って鉄道業の収益性が保障されるべきであろうが、事実上鉄道沿線の多くが山岳地帯に当たり、収益性が保障されなかったといえよう。

この点で、政府より補助金が出された。朝鮮では私鉄補助は1914年に始まり、鉄道会社の株式払込金に対して利益が年々一定の割合に達しない場合や、営業収入によって借入金・社債利子の一定の割合をカバーできない場合には政府より不足額が補給された<sup>48)</sup>。その補助率が1917年までは年6%であったが、これが1918年には7%になり、1919年9月には8%までに引き上げられ、「朝鮮私設鉄道補助法」(1921年4月1日、法律第34号)の制定を見て、朝鮮への鉄道投資を促した。これが金剛山電鉄の鉄道業を大きく支え、経営改善に寄与したことはいうまでもない。とはいうものの、金剛山電鉄の補助金満了日(1934年12月21日)に近づくと、朝鮮内の他の私鉄とともに、朝鮮総督府は国鉄への編入、即ち私鉄買収を立案し、それを帝国議会に提出するものの、大蔵省の反対によってそれが通らず、補助金制度の改正が余儀なくされた。期間延長の上、補助金の交付が建設費を基準となり、その補助率も6%(既存補助15年間)、さらに5%(補助5年間延長時)、後に4%(補助5年間再延長時)と低下した<sup>49)</sup>。そのため、政府補助金が1935年度上半期より40万円台から30万円台へ縮小し、これが経営全般に影響を及ぼした。

図10の事業部門別利潤率を見れば、兼業経営の実態がより明白になる。補助金を受けていた鉄道業の利潤率はマイナスを記録することはいうまでもなく、長期的に改善するどころか、悪化し続けたことがわかる。これに対する政府補助金の補助率は1934年までは3-4%を推移したが、1935年より下がり、2%台となった。さらに、会社内部補助金としての鉄道業補助率(電力)は年々異なるものの、0.1-0.7%を示した。これらの内外補助率が鉄道業

図8 金剛山電鉄における事業部門別経営収支

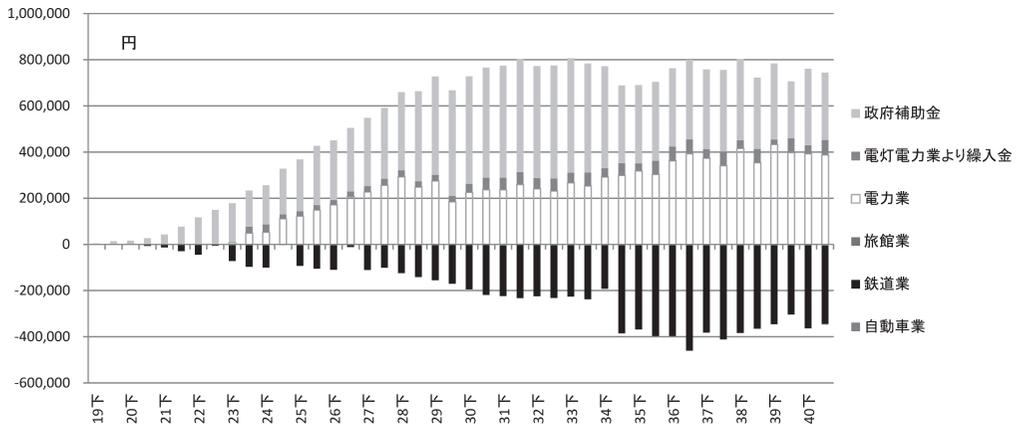


資料：金剛山電気鉄道株式会社『営業報告書』各半期版。

注：1. 自動車業と旅館業は鉄道業に属したが、それを分離する。

2. 政府補助金は1919年度下半期-20年度上半期に「総損益計算書」の「収入の部」、1920年度下半期-34年度下半期に利益金処分案、1935年度上半期-41年度下半期に「鉄道業損益計算書」の「収入の部」に含まれているが、経営成果を把握するため、分離する。

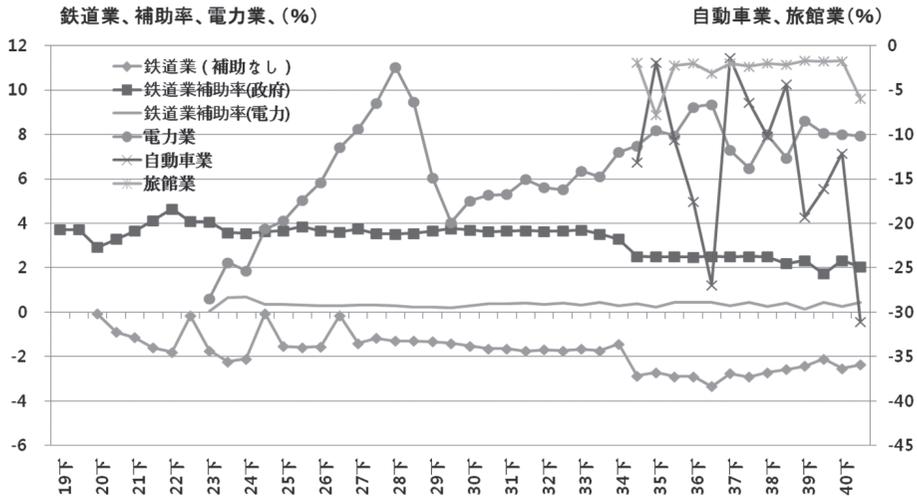
図9 金剛山電鉄の事業部門別損益



資料：金剛山電気鉄道株式会社『営業報告書』各半期版。

の利潤率に上乘せされ、鉄道業の利潤率はようやくプラスに転じた。自動車業の場合、もともと低い利潤率を示しており、それほど深刻ではなかったが、旅館業も(-)1-7%という赤字経営を示した。それに比べて電力業の利潤率は1928年度下半期まで急増したものの、その後急激に低下し、その30年度上半期より再び上昇した。これは電力投資に伴い、その

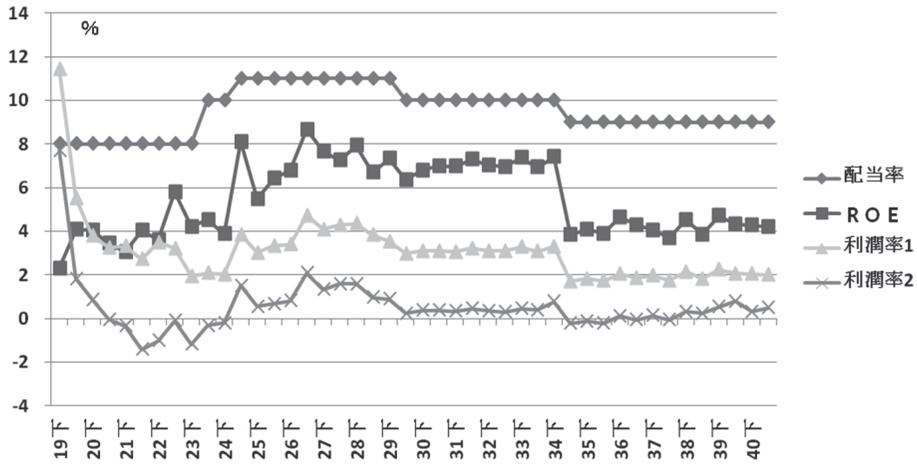
図 10 金剛山電鉄の事業部門別利潤率



資料：金剛山電気鉄道株式会社『営業報告書』各半期版。

- 注： 1. 利潤率 = (収入 - 支出) ÷ 事業部門別建設費。  
 2. 鉄道業補助率 = 補助金 ÷ 鉄道建設費。

図 11 金剛山電鉄における会事業の利潤率，ROE，配当率



資料：金剛山電気鉄道株式会社『営業報告書』各半期版。

注：利潤率 1 = 全利益 ÷ 全建設費。利潤率 2 = (全利益 - 政府補助金) ÷ 全建設費。

建設費が1929年度上半期2,626,302円から4,560,927円へ急増したため、その影響が現れたのである。この点を考慮すれば、電力業の経営成果は向上し続けたといえよう。

これらの個別事業の成果を踏まえて、会社全体の利潤率を見れば、図11のようである。そのうち、利潤率2は政府補助金を控除したものであるが、1920年代前半と1930年代半ばにマイナスに転じており、全体的に利潤率はきわめて低いほうである。これに対し、政府補

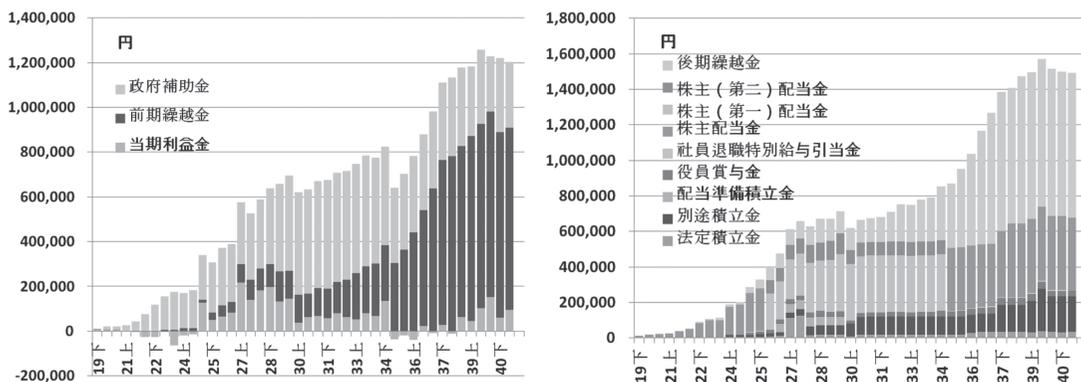
## 金剛山電鉄における電力・鉄道兼業体制の成立とその経営成果

助率を入れたものを見れば、1934年度までは3-4%を推移し、政府補助金が減る1935年度以降には2%前後を示した。この特徴がROEにおいてより明確であって、1926年度までは長期的に上昇し、それから7%台を推移したが、1935年度以降は4%台に急落した。そのため、配当率も1925年度上半期から1929年度下半期まで11%を記録したが、その後も「好成績」で10%となり、1935年度上半期からは9%となった<sup>50)</sup>。政府補助金の減少が会社の利潤率をもとより、株主への配当率にも影響を示した。とはいえ、ROEに比べて配当率は劇的に変化が確認できない。この点で、配当などの源泉たるものを確認する必要がある。

図12によれば、1934年度までは最大の利益源泉たるのはあくまでも政府補助金であったが、1935年からはそれが繰越金となった。1923年度上半期に5,590円に過ぎなかった繰越金は年々積み立てられ、1941年度上半期には813,601円にも達した。これが政府補助金とともに、朝鮮内の私鉄としては比較的高い配当率が可能となる基盤となったといえよう。これらを源泉として配当のほか、社員退職特別給与引当金、役員賞与金、配当準備積立金、別途積立金、法定積立金が積み立てられたのである。そのほか、多額の償却金を持っている。実際に水力発電による極めて低い費用で電力を生産し、自家用としての電鉄を運営し、残余電力を沿線沿いと京城電気へ販売し、朝鮮私鉄の中ではわりと安定的な経営基盤を有した。とはいっても、もし政府からの支援がなくなると、電力業の利益をもって鉄道業の赤字を補填するしかない。この際、こうした積立金が経営の安定性を保証する基盤となるのは言うまでもない。しかし、このような事態は起こらず、戦時下の電力統制が進展し、京城電気との統合交渉が進められた。

戦時下の朝鮮では西鮮、北鮮、南鮮などの各地域で配電事業の統合が総統府の主導下で推進され、中鮮では京城電気を中心として金剛山電鉄との統合が総督府通信局によって要請された<sup>51)</sup>。京城電気の場合、電力業のみの統合を望んだものの、金剛山電鉄は赤字部分たる鉄道業のみによって経営基盤が弱いことから、会社の全事業の買収を希望し、交渉を重ね

図12 金剛山電鉄の利益源泉と利益処分



資料：金剛山電気鉄道株式会社『営業報告書』各半期版。

た<sup>52)</sup>。総督府鉄道局側も電気のみを譲って鉄道のみが残るとその経営において予想以上の困難さが生じるという立場から京城電気に対して電力と鉄道の同時買収を推薦した。その結果、売り手たる金剛山電鉄の意図が貫徹され、1941年8月5日に資本金（公称1200万円、払込資本金920万円）の9割である1,080万円で全事業を継承することが決定された<sup>53)</sup>。金剛山電鉄の電力・鉄道の両事業は1942年1月1日に京城電気の鉄道部と鉄原支店と改められた。

金剛山電鉄としては将来的に末輝里（金剛口）から左折して、外金剛を経て長箭港に路線を延長し、朝鮮国鉄東海北部線と連絡し、内金剛から外金剛を海金剛に対する探勝コースを実現しようとした<sup>54)</sup>。しかしながら、戦時下で大陸物資の朝鮮経由転嫁輸送が始まり、朝鮮国鉄の縦貫鉄道複線化が日本帝国レベルで緊急の課題となると、金剛山電鉄路線からも1944年に昌道・内金剛間49.0キロ（レール56.1キロ、重量3,845.0トン）が営業停止とされ、レールをはじめとする関連施設が撤去され、京義・京釜両線の複線化に転用された<sup>55)</sup>。それ以来今日に至るまで、京城（ソウル）から金剛山までの列車運行が行われることはなく、解放後の南北分断や朝鮮戦争のため、残余路線も破壊・撤去され、分断の象徴ともなっている。

## おわりに

西島正慕らによってはじまった流域変更式灌漑事業のアイデアが、芝浦製作所社長の大田黒重五郎に持ち込まれ、流域変更式水力発電および電気化学事業計画となったものの、水量不足のため諦められざるを得なかった。この発想は久米民之助によって鉄原から化川を経て金剛口にいたる電気鉄道会社の樹立の計画に変えられ、総督府からの軽便鉄道の設立が水力発電とともに、許可された。当時、私鉄投資金に対する8%補助が制度的に保障されたこともあり、金剛山電鉄は第一回株式募集には応募者が殺到し、資金を確保し、創立総会后、久米社長体制の下で鉄原に支店を置いて水路用トンネル工事をはじめ、これが終わると中台里発電所工事と鉄道敷設工事をともに実施しようとした。

しかし、戦後恐慌のため、払込による資金調達は株主の延期要請と失権のため直ちに実施されず、重役人が連帯債務者となって、朝鮮銀行や朝鮮殖産銀行そして久米同族会社からの借入金を受け、当面の工事を進めなければならなかった。こうした中、資金難が顕在化した際、私鉄合同論が出され、金剛山電鉄の参加も要請されたが、金剛山電鉄側は数回の資本金払込と借入金によって工事を進め、営業開始が展望される中、無条件合同には反対し、単独経営体制を維持した。発電所工事や鉄原・金化間鉄道工事が完工されると、1924年より電力業と鉄道業の営業をはじめようになった。金剛山電鉄は中台里発電所の下流に第二、第三の発電所建設を進めるとともに、金化からの路線延長を図ったため、多額の資金調達が必要

要とされ、700万円の増資のほか、多額の社債発行を決定し、1926年には既存の借入金を償還し、低率の社債を通じて安定的資金調達が可能となった。

そうした中、事業の拡大が続いたことは言うまでもなく、電力業は沿線地域への電灯用電気と精米用および鉱山用電力を供給する一方、京城方面にも残りの電力を供給した。即ち、朝鮮国鉄竜山工場や京城府および仁川府水道揚水設備への電力供給を契約するとともに、京城電気との間に余剰電力を販売することにした。京城電気との契約は1ヵ年ずつ残りの電力すべての定額料金で販売する契約が結ばれ、金剛山電鉄の安定的な経営基盤となった。電気料金の設定において意識的に低価格にすることで宣伝効果を期し、新たな需要の開拓を試みた。

鉄道業においても運賃引下げは長期的に行われ、探勝客の誘致はもとより、貨物輸送でも硫化鉄鉱や重石の搬出が図られた。貨物輸送は不定期貨物列車を通じて行われたのに対し、旅客輸送は鉄原・昌道間ならびに鉄原・内金剛間の定期列車運行と探勝期の京城方面からの夜間寝台列車運行によって行われ、それに自動車業や旅館業サービスが加えられた。鉄道専門家たる古川社長の経営体制下の1930年代中には鉄道輸送が急激に増える様相が示された。これを支えるため、組織構造の再編が部分的に断行され、さらに社員の採用も必要とされる。とはいえ、赤字セクターたる鉄道業への人件費支出を抑制しようとし、鉄道要員の採用は微増に留まった。その結果、労働生産性が大きく向上したことが確認できる。

こうした電力・鉄道両部門の経営成果は対照的なものであった。事業部門毎に建設費を基準として利潤率を推計すれば、鉄道業は慢性的な赤字体質であった。このイメージは総督府の補助金の交付のために試みられた計算による黒字経営とは全く異なっている。さらに、自動車業、旅館業といった部門でも規模は大きくないが、赤字が発生した。利子負担などを入れて置くと、全体的に金剛山電鉄の厳しい経営実態が浮かんでくる。これを補ったのが、鉄道業とは対照的に高い収益性を示した電力業であり、そこから若干の内部補助も行われており、さらに政府からの外部補助も施された。それを通じて鉄道業などの赤字を補填し、朝鮮内の私鉄として高い配当率も実現できた。しかし、1935年度から政府補助率が下がっているため、政府補助を入れた利潤率も長期的に低下傾向を示し、これが配当率にも影響した。とはいえ、「繰越金」の形で多額の積立金を抱えている安定的な経営であった。

この点で、金剛山電鉄は内外に鉄道として知られていたものの、実際には鉄道業より電力業が経営の中心であった。電力業を本業としており、鉄道業を兼業として経営していると見なければならない。それが故に、電力統制に際して、京城電気からは電力業のみの統合を望んでいたのである。これが受け入れられず、鉄道部門を含めた統合が実行された。

注 —————

1) 李良姫「金剛山観光の文化人類学的研究」広島大学大学院国際協力研究科博士論文、2004年3

- 月；砂本文彦「日本統治下朝鮮半島における国際観光地・リゾート地開発に関する研究：植民地時代の観光とリゾート」日韓文化交流基金『訪韓学術研究者論文集』9, 2008年, 71-101頁；徐本才「奇異한世界로의招待：近代〈旅行案内書〉을 통해서 본 金剛山」『日本語文学』40, 2009年3月, 227-252頁；元斗熙「日帝強占地観光地와觀光行為研究：金剛山을事例로」韓国教員大学校大学院収支学位論文, 地理教育専攻, 2011年2月。
- 2) 但し、元斗熙(2011)は李良姫の論点(2004)に基づいて包括的な分析を行っているが、先行研究としては李良姫(2004)を取り上げていない。そのため、統計、新聞、文学作品などの利用による独自の成果があるにもかかわらず、李良姫(2004)との差別性が明らかにされていない。
  - 3) 金剛山電気鉄道株式会社『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』1939年。
  - 4) 山内伊平(専務取締役)「事業回顧」金剛山電気鉄道株式会社『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』1939年, 143頁。
  - 5) 大田黒重五郎(1866-1944年)は芝浦製作所の再建に当たり、関東、九州、四国などの各地で水力電気事業にかかわっていた。自伝『思出を語る』(河野磐城編, 大田黒重五郎翁逸話刊行会1936年)。
  - 6) この点で、金剛山電鉄で用いられる流域変更式水力発電のアイディアは久米民之助ではなく大田黒重五郎らによるものであると見るべきであろう。
  - 7) 久米民之助(1861-1931)は1984年には宮内省に入省し、皇居御造営事務局御用掛として二重橋などの築造に当たって、さらに工部大学の助教授にもなったが、1886年には実業を希望し、大倉組に入社し、欧米諸国を視察してからは1890年に久米工業事務所を設立し、日本、台湾、朝鮮の鉄道工事に携わった。その後、衆議院議員(当選4回)を務めた。
  - 8) 山内伊平(専務取締役)「事業回顧」前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』144頁。
  - 9) 前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』8-25頁。
  - 10) 発起人は馬越慕平、古市公威、橋本圭三郎、町田豊千代、河東田経清、尾崎敬義、古川阪次郎、倉知鉄吉、大倉喜三郎、原邦造、渋谷嘉助、石墨五十二、寒川恒貞、久米民之助。
  - 11) 前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』26-27, 50, 124頁。
  - 12) 小野田滋「鉄道総研の技術遺産」『RRR』69-4, 34-35頁。
  - 13) 河東田経清は1868年に宮城士族・河東田法経の長男として生まれ、英吉利法律学校の卒業後には米国留学の経験を持ち、北海道拓殖銀行取締役、富士製紙常務、東亜石油鉱業取締役を務めた。
  - 14) 前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』50, 133頁。
  - 15) 「金剛電鉄進捗」『東亜日報』1920年6月4日；前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』28-36, 50頁。
  - 16) 「私鉄工事概況」『東亜日報』1921年11月9日；「金剛電鉄目的変更」『東亜日報』1921年12月17日；前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』35, 44頁。
  - 17) 「私鉄事業 現況如何(下)」『東亜日報』1921年6月3日；前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』34-44頁。
  - 18) 書類上、契約高は100万円であるが、当時60万円を借り入れた。
  - 19) 「私鉄合同実現과 鮮鉄委任經理」『東亜日報』1923年4月8日；「朝鮮鉄道株式会社成立 朝鮮私設鉄道六社가 合併하여」『東亜日報』1923年9月3日。

## 金剛山電鉄における電力・鉄道兼業体制の成立とその経営成果

- 20) 「朝鮮私設鉄道合同に関する意見書」前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』52頁。
- 21) 「金剛電鉄工事進捗」『東亜日報』1922年11月14日；前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』42-44, 82-84頁。
- 22) 前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』42-44, 82-84頁。
- 23) 「金剛山電鉄開通期」『東亜日報』1923年8月27日；「金剛電鉄延長」『東亜日報』1925年9月16日；「金剛電鉄新線」『東亜日報』1926年10月30日；「金剛電鉄運輸」『東亜日報』1926年9月9日；「金剛山電鉄新線工事着手」『東亜日報』1926年12月16日；「今後二個年間私鉄鉄道延長」『東亜日報』1927年8月18日；「金剛山循環電鉄」『東亜日報』1927年9月4日；「金剛山電鉄 新線工事着工」直通汽車運転『東亜日報』1928年6月1日；「金剛山長安寺<sup>가</sup>直通汽車運転」『東亜日報』1931年4月3日；「外金剛<sup>은</sup>通川 電鉄<sup>은</sup>長安寺<sup>까지</sup>」『東亜日報』1931年6月30日；前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』56頁。
- 24) 「断髮嶺 隧道貫通 探勝者<sup>의</sup>福音」『中外日報』1929年9月20日。
- 25) 「積極主義に金剛山電鉄経営方針を改む 金剛山電気鉄道会社社長久米民之助博士談」『朝鮮新聞』1926年10月1日。
- 26) 「金剛山電鉄増資計画」『釜山日報』1926年7月5日；前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』97, 100-101頁。
- 27) 「金剛電鉄社債借替」『東亜日報』1928年5月24日；「金剛山電鉄 高利社債借替」『釜山日報』1928年5月25日；「金剛山電鉄 第三回社債発行」『中外日報』1928年8月15日；「金剛山電鉄七百万円募集」『東亜日報』1933年9月10日。
- 28) 前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』72-84, 114-122頁。
- 29) 「金剛山電鉄三処一時点火」『東亜日報』1931年11月3日；「金剛山電鉄<sup>의</sup>遠東金山<sup>에</sup>送電」『東亜日報』1934年12月1日。
- 30) 「金剛山電力供給」『東亜日報』1923年11月23日；「金剛山水力電」『東亜日報』1923年12月7日；「金剛水電鉄京城送電」『東亜日報』1924年2月29日；「金剛山電鉄<sup>의</sup>電力分配計画」『東亜日報』1924年9月8日；「金剛電気増配説」『東亜日報』1924年9月21日；「金剛山水力電気<sup>의</sup>竜山<sup>의</sup>鉄道工場」『毎日申報』1926年4月6日；前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』72-84, 114-122頁。
- 31) 「金剛発電増設二個所決定」『東亜日報』1927年8月20日；「金剛山電気<sup>가</sup>大発電所増設」『東亜日報』1927年10月22日。
- 32) 「京電金電 電力需給問題」『釜山日報』1927年4月19日；前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』83-85頁。
- 33) 「二年下期金鉄兼業成績」『釜山日報』1928年5月5日；「金剛山電灯電力 昭和三年下期成績」『釜山日報』1928年5月6日；「金剛山電鉄業績」『釜山日報』1933年5月21日。
- 34) 「京電斗金電 料金協議決定」『東亜日報』1932年9月22日；「京電対金電 電料問題解決」『東亜日報』1932年9月27日。
- 35) 前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』114-122頁。
- 36) 「金剛山電鉄連絡」『朝鮮新聞』1925年2月11日；朝鮮総督府『官報』1932年9月15日；「運輸連絡會議 十月三日<sup>의</sup>」『東亜日報』1935年9月22日；「交通網<sup>의</sup>有機的連絡 私鉄<sup>의</sup>連帶運送」『東亜日報』1935年10月6日；前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』57-58, 70-71, 108, 122, 162-164頁。

- 37) 「鉄原駅新装」『東亜日報』1934年6月12日。
- 38) 「金剛急行電鉄」『東亜日報』1928年6月5日；「金剛山電鉄<sup>ㄷ</sup>局線直通」『中外日報』1928年7月8日；「金剛山電鉄時刻改正」『東亜日報』1931年11月1日；「探勝鉄道減回」『東亜日報』1938年10月22日。
- 39) 「金剛山山峰 [に] 毘盧峰山荘竣工」『東亜日報』1932年9月27日。
- 40) 「探勝シーズン 金剛山電鉄大多忙」『釜山日報』1936年9月30日；「鉄道<sup>ㄷ</sup>の万年景気」『東亜日報』1939年7月15日；金剛山電気鉄道株式会社『第41回営業報告書』1939年度下半期；同『第42回営業報告書』1940年度上半期；同『第44回営業報告書』1941年度上半期。
- 41) 「金城鉄鉦発見」『東亜日報』1926年3月5日；金剛山電気鉄道株式会社『第34回営業報告書』1936年上半期；「買収、合併を繞る金剛山電鉄」『釜山日報』1937年5月16日。「金剛山電鉄の最近業績」『朝鮮鉄道協学会誌』16-1, 1937年1月, 108-113頁。
- 42) 金剛山電気鉄道株式会社『第42回営業報告書』1940年度上半期；同『第43回営業報告書』1940年度下半期。
- 43) 前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』141頁。
- 44) 1935年の1日1キロ平均人員と1日1キロ平均トン数を見れば、それぞれ朝鮮鉄道忠北線358人, 182.9トン, 慶北線255.9人, 197.8トン, 黄海線350人, 203トン, 咸南線502.5人, 444.5トン, 咸北線114.8人, 186.7トン, 小計321.1人, 221.6トン, 朝鮮京南鉄道248.1人, 117.7トン, 金剛山電鉄168.5人, 181.6トン, 新興鉄道松興線89.1人, 118.5トン, 興南線0人, 352.2トン, 長津線243.5人, 291.8トン, 小計167.8人, 225.1トン, 朝鮮京南鉄道169.9人, 99.1トン, 南朝鮮鉄道467.2人, 212.7トン, 私鉄平均290.7人, 191.6トンであった。朝鮮総督府鉄道局『年報』1935年度版。
- 45) たとえば、金剛山電鉄では経費節約のため、日本人職員の在鮮加給を従来本俸の5割であったのを1割減らして4割にしようとした。「金剛電経費節約」『中外日報』1929年9月27日。
- 46) 金剛山電気鉄道株式会社『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』1939年, 133-134頁。
- 47) その後外務次官を経て中日実業株式会社の副総裁にもなった倉知鉄吉が会長として京城電気へ買収されるまでの金剛山電鉄の経営に当った。前掲書『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』124-127頁；金剛山電気鉄道株式会社『第43回営業報告書』1940年下半期。
- 48) 鮮交会編『朝鮮交通史』1986年, 774-785頁。
- 49) 「朝鮮地方鉄道 補助期限延長<sup>ㄷ</sup>」『東亜日報』1934年1月24日；「私鉄補助<sup>ㄷ</sup>延長第二次四分仮量」『東亜日報』1939年2月3日；朴祐賢「大恐慌期(1930-1934)朝鮮総督府<sup>ㄷ</sup>の私設鉄道政策転換<sup>ㄷ</sup>特性」『歴史<sup>ㄷ</sup>現実』101, 2016年, 307-344頁。
- 50) 「金剛山電鉄会社一割一分配」『釜山日報』1928年5月5日；「金剛山電鉄<sup>ㄷ</sup>上半期決算内容」『中外日報』1929年5月7日；「金剛山電鉄一割配」『東亜日報』1934年11月18日。
- 51) 「買収、合併を繞る金剛山電鉄」『釜山日報』1937年5月16日；「金剛山電鉄買収近く交渉を開始」『平壤毎日新聞』1939年7月23日。
- 52) 「電鉄<sup>ㄷ</sup>包含<sup>ㄷ</sup>金電京電合同」『東亜日報』1939年8月23日；「金剛山電鉄買収問題 鉄道局, 京電<sup>ㄷ</sup>に懲<sup>ㄷ</sup>」『東亜日報』1939年8月23日；「京電<sup>ㄷ</sup>金電合同 両当局間意見対立」『東亜日報』1939年9月26日；「京電, 金電合併 妥協上<sup>ㄷ</sup>曲折」『東亜日報』1940年2月22日。
- 53) 京城電気株式会社『京城電気株式会社六十年沿革史』1957年, 234-235頁；金剛山電気鉄道株式会社『第44回営業報告書』1941年度上半期。

金剛山電鉄における電力・鉄道兼業体制の成立とその経営成果

- 54) 「朝鮮私設鉄道合同に関する意見書」金剛山電気鉄道株式会社『金剛山電気鉄道株式会社二十年史』1939年, 132頁。
- 55) 林采成『戦時経済と鉄道運営: 「植民地」朝鮮から「分断」韓国への歴史的経路を探る』2005年, 154-156頁。