

第5章 根津嘉一郎と常盤台住宅地

根津嘉一郎無くして常盤台住宅地無し

「根津嘉一郎無くして常盤台住宅地無し」といえることが言えます。根津嘉一郎は、常盤台住宅地という東京の都市計画史に名を残すことになる住宅地開発を、事業収益の拡大のため、社会への貢献のため、そして、恐らく東急、阪急への対抗、ライバル心から、さらにはある程度、偶然の成す業により行うことになるのです。

今回は、東武鉄道の根津嘉一郎初代社長について述べたいと思います。

創業者ではなく、経営難に救世主として登場

「根津嘉一郎無くして、東武鉄道無し」といってよいくらい東武鉄道の発展において偉大な功績をなした根津嘉一郎ですが、意外にも同氏は、明治30年設立の東武鉄道の創業者ではありません。

根津嘉一郎は、事業成立の生命線である利根川架橋(現在の伊勢崎線)ができず資金難・経営難におちいていた東武鉄道の当初は株主として登場します。しばしば株主総会で優れた発言をし、当時の末延道成以下の経営陣の信頼を得ることになりました。経営陣は、東京電燈取締役でもあった根津嘉一郎に経営への参画を要請、明治38(1905)年4月に入社、同年5月同社の専務取締役に就任します。この時、45才。同年11月に、定款変更により新設された取締役社長に就任するのです。

見事な経営手腕

根津社長は、冗費節減、本社事務所の統合移転等により徹底したコスト削減を行い、借入金返済により財務体質を改善する一方、明治40(1907)年8月、事業確立の生命線といってもよい利根川架橋(伊勢崎線)を完成させ収益の拡大をはかりました。

このような、①コスト削減、②財務体質改善、③収入増、という絵にかいたような見事な経営プロセスの展開により、東武鉄道の事業・経営基盤を固めたのです。このような根津嘉一郎の経営手腕は、いかなる時代にも通用する普遍性を持ったものであり、素晴らしいという

より他はありません。

株式投資家でもあった根津嘉一郎

このような優れた経営手腕を発揮した根津嘉一郎ですが、同氏は、甲州山梨県の豪農、地主階級の出身であり、また成功した株式投資家でもありました。根津嘉一郎が株式投資家であったことを、経営者として否定的に評価する向きもあるようですが、それは誤りでしょう。根津嘉一郎の経営が優れていること、その先進性、普遍性は、実は同氏が株式投資家でもあったということから来ているのです。

先進性は投資家であり経営者であったこと

つまり、いわゆるサラリーマン経営者ではなく、オーナーシップを持った株主の視点を持ちながら経営を行っていたということです。サラリーマン経営者の弊害は、経営者という地位を維持することを目的とした経営に陥りがちです。これは、しばしば事なかれ主義、ないし問題の先送りの経営を招きがちなのです。

オーナーシップを持つということは、顧客、従業員、取引先、債権者、また地域、社会、さらには環境などすべての関係者との調和を図りつつ、株主に適正かつ十分な配当(株価の上昇を含む)をもたらすことです。経営者でありかつ株主ということは、このような関係を長期にわたって持ち続けることです。

鉄道経営は甘くない

東武鉄道の設立は明治 30(1897)年です。その目的は、「殖産興業の意欲から両毛機業地と東京を直結し、また沿線各地の産業、企業を開発するだけでなく、路線を北越地方にまで延ばして遠隔地利用者の利便を図る」というものであることは前回述べた通りです。つまり、東京から利根川を渡り、館林、足利の両毛地域(群馬県・栃木県)に到達することが事業の成立にとって不可欠なわけです。

設立発起人は、原六郎(帝国商業銀行会長)、本間英一郎(総武鉄道社長)、末延道成(東京海上火災保険会長)、南条新六郎(第四十銀行[館林]頭取)、川崎八右衛門(川崎銀行頭取)、浅田正文(日本郵船専務取締役)、今村清之助(今村銀行頭取)、森村市左衛門(森村銀行頭取)、渡辺洪基(学習院次長・帝国大学[現東京大学]総長)、原善三郎(第二国立銀行頭取)、盛岡昌純

(日本郵船取締役・前社長)、中沢彦吉(六十三銀行取締役)の 12 名です。当時のそうそうたる財界・知識人が顔をそろえているということは言えそうです。それが、事業の展開にあたって、地域、政府、金融機関など関係者からの期待と信頼を得たことは確かでしょう。しかし、各人とも東武鉄道の経営には半身であったのではないのでしょうか。鉄道は時代の花形であり、鉄道ブームというものが明治、大正時代にはありました。しかし、鉄道事業の経営はそれほど生易しいものではないのです。これは、東急、阪急の歴史を紐解いてもわかることです。

土地の開発利益によることなく経営基盤を確立

そして、繰り返しになりますが、東武は、東急、阪急とは異なり、創業期に土地の開発利益によることなく、鉄道会社としてその経営を確立したことにその特徴があり、それを可能にしたのが、根津嘉一郎の経営だったということです。

東武鉄道は、明治 32(1899)年に、北千住~久喜間で営業を開始、明治 35(1902)年に久喜~加須間を開通、明治 36(1903)年には利根川南岸の川俣まで到達しました。しかし、資金難から、同社事業の生命線である利根川架橋を行うことができず、経営難におちいていたのです。

(参考文献)

「東武鉄道 65 年史」東武鉄道株式会社、昭和 39 年 8 月

「東武鉄道百年史」東武鉄道株式会社、平成 10 年 9 月

「日本の鉄道をつくった人たち」小池滋・青木栄一・和久田康雄編著、悠書館、2010.5

出典: [『常盤台住宅地物語』\(中湖康太著 2018.6.30 GCS 出版\)](#)