

明治期銀行融資のデフォルトと自己競落 ・証券化による不良債権回収

—十五銀行の太田鉄道融資と水戸鉄道新設を中心に—

小 川 功

I はじめに

近年金融機関の不良債権処理の手法として自己競落会社設立や証券化への模索が続いているが、市場での売却が困難な巨大物件の換価については古くから様々な工夫がなされており、筆者もこれまでにいくつかの事例を紹介してきた¹⁾。巨大物件の一例として鉄道財団を取り上げると明治38年（以下明治は年号を省略）制定の鉄道抵当法は債権者が鉄道財団を自己競落して新会社を設立する便法を講じている。栗栖赳夫氏はその立法趣旨を「強ひて之を競売せむとすれば著しい不当な安値を忍ばねばならぬ…寧ろ総社債権者又は多数社債権者に於て新に会社を設立し委託会社の担保財産及事業を継承した方がよい²⁾」と解する。工場抵当法にはこの種の便宜規定を欠くので発起人が一旦自己の名義で競落した上でこれを会社に移転する等の面倒がある。戦前期の日本には会社更生法が

1) 自己競落会社設立については拙稿 “New Ways to Dispose of Japan's Bad Debts-The Establishment of Special-Purpose Companies and Self Foreclosure Companies”, “JCR Financial Digest”, Dec. 1994. 北村銀行破綻の証券化事例は「戦前の不動産買上・流動化機関」『インダストリー・レビュー』平成4年11月、鉄道会社の破綻による資産負債継承機関は「大都市鉄道への経営転換と資金調達—阪神急行電鉄、大阪鉄道の対比を中心として—」、『鉄道史学』第8号、平成2年9月、「明治末期の民営社会資本の挫折と再建—高野鉄道のデフォルトと財政整理を中心に—」『滋賀大学経済学部研究年報』第2巻、平成7年12月、「明治・大正期の困窮私鉄再建と生保金融—豆相鉄道の資産継承会社の性格を中心に—」、『彦根論叢』第298号、平成7年11月

2) 4) 栗栖赳夫『社債及其救済論』啓明社、昭和3年、p18～9

なく、栗栖氏は鉄道抵当法における管理人を欧米の Receiver に近い存在と捉えている³⁾。本稿では鉄道抵当法制定前に存在した鉄道施設一式の自己競落と新会社設立の事例として太田鉄道のケースを紹介することとしたい。債権者が新会社の有価証券を「現金化せむと欲するときは其株式又は社債を処分すればよい⁴⁾」との栗栖氏の指摘の通り、債権者・十五銀行（以下単に十五と略）は新会社の全株式を安田家に譲渡することにより、不良債権の流動化に成功した。すなわち太田鉄道を継承した水戸鉄道（以下単に水鉄と略）自身は「当会社は元太田鉄道株式会社と称し…地方有志の創設に係るも、屢々経営難の為明治三十四年十月遂に解散せるを以て同社財産の全部を譲受け、経営を継承し来りたるが、明治四十年七月よりは全然安田家の経営する所となり今日に至る⁵⁾」と沿革を略述する。田辺朗郎が中心になって編纂した『明治工業史』の鉄道編には既存鉄道のうち解散した会社に関する記述に「太田鉄道は十五銀行に買収せられて、水戸鉄道と改称⁶⁾」という一文がある。この記述を補足するなら債権者・十五は太田鉄道に対する延滞債権（鉄道抵当貸付）を自己競落を通じて証券化し、水戸鉄道と名付けた実質全額出資の自己競落会社株式の第三者への売却により不良債権の処理を行なったわけである。今日議論を呼ぶ銀行の不良債権の証券化の先駆的事例を以下詳細に分析していきたい。なお頻出資料の『鉄道時報』は R、『銀行通信録』は B と略し年月日を付し本文中に示した。

II 太田鉄道

1. 太田町の経済風土と太田鉄道

太田鉄道の目的地である太田町（現常陸太田市）は水戸光圀の隠棲地として有名だが、徳川以前は佐竹六十万石の城下町として栄え、古くから水府烟草、木炭、こんにゃく、寒水石等物資の集散地として商業活動が盛んであった。「商

3) 栗栖赳夫『工場・鉄道及び鉱業抵当法論』日本評論社、昭和3年、p82

5) 『帝国鉄道要鑑』第4版、大正7年

6) 田辺朗郎編『明治工業史』鉄道編、大正15年、p 325。『茨城交通三十年史』も「太田鉄道は明治34年、十五銀行に買収されて水戸鉄道と改名した」（昭和52年、p 4）とする

7) 竹内権兵衛談『日立電鉄40年史』昭和43年、p 4。竹内家五代目権兵衛が茨城交通の前ノ

業見習いには太田へ行け⁷⁾」と言われたように魚問屋の竹内家、呉服太物商の前嶋家等の有力商人を生んだ土地柄であった。しかし一方で人口7千人余の町に銀行が太田銀行（資本金5万円）、太田協同銀行（資本金7万円、うち3万円貯蓄部）、久慈銀行（資本金3万円）、沼知銀行（資本金3万円）、猿田銀行（資本金1.2万円）の5行も乱立、たとえば前嶋本家の店員から婿養子になった亀半・前島平（太田銀行取）らは実業倶楽部を組織して「太田の七人組⁸⁾」を自称し、同派を中心に38年に茨城電気を設立するなど、狭い地域での人脈の錯綜が感じ取れる⁹⁾。こうした古い城下町等に見られる複雑な地域風土の中で政治的な対立も加わったためか、太田鉄道は「本会社創立總會ニ際シ各株主意気投合セサルモノ多ク、為メニ役員ノ選挙ニ当リ互ニ確執拮抗シテ下ラス、所謂党派ノ関係ヨリ自然選挙ノ円滑ヲ欠キ、頗ル軋轢競争¹⁰⁾」状態が続いたため、平坦地の短距離鉄道にもかかわらず、全路線完成までの経過は複雑で相当に難航した鉄道の一つであった。

太田鉄道は当初佐藤信熙（茨城県久慈郡小里村、第百四国立銀行取）を総代とする太田馬車鉄道として25年7月18日水戸～太田間を軌道条例により特許されたが、馬車鉄道では将来輸送の円滑を欠くとの判断から計画を変更して、「小機関車鉄道」として再申請した。すなわち社名も太田鉄道（資本金17万円、本社太田町）に改称して、25年11月25日発起人総代・矢田登¹¹⁾、宮本逸三¹²⁾、豊田

ゝ身・水浜電車社長等に就任「茨城の交通王」と称されたが、太田鉄道は10株出資のみ。

8) 佐藤幸次『茨城電力史』上、1982年、p6、38

9) 後の大正期にも竹内・前島はともに電気事業を経営し、「両雄並び立たずと言うか、太田町の生んだ二人の偉材は、政治的にも経済的にも対立した仲」（海老沢淳照『評伝竹内勇之助』昭和42年、p74）と言われた。

10) 明治28年12月5日付「工事延期願」『鉄道院文書・太田鉄道』所収

11) 20株、水戸市上市荒木町、第百四国立銀行支配人、日本鉄道水戸駅の貨物取扱業者の水戸運送取、後に水商取50株主、常岩鉄道指名委員（『鉄道雑誌』14号 p37）

12) 那珂郡芳野村、太田鉄道監査役、水商30株主、後に水浜電車取、昭和5年4月15日死亡（『茨城交通三十年史』昭和52年、p269）

13) 10株、太田町、太田商業会議所副会頭、太田協同銀行頭取、水商取25株主、常岩鉄道指名委員（『鉄道雑誌』14号 p37）

14) 太田町、太田商業会議所常議委員、呉服太物商、亀屋、地主、太田銀行取、水戸運送取、

¹³⁾幸延、佐藤信熙、¹⁴⁾前嶋由兵衛、旧水戸鉄道にも参画した立川与（太田町、太田商業会議所会頭、太田銀行頭取）、加納甚三郎（太田町、薬種商兼紙・砂糖商、太田銀行取）、田辺利兵衛（太田町、金物商、太田銀行取）、橘宇兵衛（太田町、呉服太物商兼洋物商、紙屋、太田協同銀行取）らにより発起された。26年4月8日仮免状を取得、26年8月時点では追加発起人として旧水戸藩勘定方から出発した川崎財閥の川崎東作、¹⁵⁾旧藩主・侯爵・徳川篤敬（100株、東京市本所区、豆相鉄道原始株主100株）なども参加した。26年8月の創業総会で佐藤信熙ら取締役5名、監査役3名を選任、翌9月佐藤信熙を社長に互選し、12月会社の位置を太田に定め、¹⁷⁾12月12日免許状を得た。27年6月東京測量会社の磯長得三¹⁸⁾を技師長として、¹⁹⁾小林留吉、鈴木秀次郎の請負で工事に着手した。

2. 資金調達と破綻

小山田信蔵は旧水戸藩重役小山田勝貞の長男で、代議士、29年には北海道炭礦鉄道監査役に就任したほか、多くの鉄道等にも関与し世間からは富豪と目され、²⁰⁾事実時事新報の調査によれば全国第60位の大株主でもあったが、明治期の

ゝ30年に株式を額面で1.55万円、内訳は太田銀行取120株、百四銀行20株、太田協同銀行20株、常北商業銀行30株、東京人造肥料20株を所有して太田鉄道も百株引受。前嶋には前嶋貞之助『前嶋由兵衛と私』昭和12年という私家版伝記あり。（野田正穂『日本証券市場成立史』1980年、p 202）

15) 200株、東京市日本橋区檜物町、川崎銀行副頭取、東京割引銀行監督、旧水戸鉄道検査委員、日本石油等の設立にも関与。署名は取締役となる東京麹町区の松本鍊蔵が代筆。（『財づる物語』大正15年、p 242）

16) 「太田鉄道創立願」明治25年～『鉄道院文書・太田鉄道』所収

17) 『日本鉄道史』中巻、p 496

18) 東京市京橋区、東京測量会社技師長・同社社長、23年12月岩越鉄道の若松～新潟間を線路踏測。前掲『帝国鉄道要鑑』第三版、p 職5、『岩越鉄道創立趣意書並踏測報告書』23年12月

19) 『日本鉄道請負業史 明治篇』昭和42年、p232

20) 北海道炭礦鉄道取・監5052、日本鉄道1985、日本郵船1500、3種合計8537株、時価総額73.6万円（M 32.4.2時事新報）、31年上期には天満紡績151株、水商頭取200株等を保有。主な関係先は豆相鉄道社長、勢和鉄道取、太田鉄道社長、日本製革相談役、金沢電気監、豆相電気鉄道、函東鉄道、豊中電気鉄道（信州豊野～中野）、石巻鉄道（小倉良則成田鉄道社長らと）、房陽鉄道、京堺鉄道、北信電気鉄道（豊中電気鉄道の延長）、女川鉄道、水海道鉄道、水陽鉄道各発起人、王子電気鉄道創立委員（『鉄道雑誌』『要録』『役員録』M 31）。／

乗っ取り屋として知られる岡部広の買占めた生保のうち、九州、北陸、真宗信徒、京都各生命に対して岡部が握っていた実権を15万円で譲受するなど、一説には「大山師」とも称され、飯村丈三郎によれば「人物真価が不明で…実に不可思議千万な人物」²¹⁾であった。30年10月には水戸商業銀行²²⁾(以下単に水商と略)を設立、頭取に就任した。

この頃「画策其機を愆り、挽回其途なきに苦しむ」²³⁾太田鉄道の関係者から「郷友交々来りて君が一臂の助力を得んことを求」められた小山田は多忙を理由に極力辞退したが、100株を引受けた追加発起人の侯爵・徳川篤敬・「(旧水戸)藩侯亦特に君を召して之れが整理回復の任を嘱」²⁴⁾したため、28年1月佐藤信熙の社長辞任を受けて「己むを得ずして郷に帰り…同社々長の任に上り、部下を総括」²⁵⁾した。28年時点の役員は小山田専務、取締役山中新²⁶⁾、立川与、佐藤信熙、矢田登、監査役豊田幸延、宮本逸三、支配人心得宮津木芳次郎であった。29年4月資本金を34万円に増資して、6月には仮新株券を発行したが立川与は取締役として小山田社長とともに株券に記名、捺印している。小山田派の立場から

ゝ 豆相鉄道は姉妹編の前掲拙稿「明治・大正期の困窮私鉄再建と生保金融－豆相鉄道の資産継承会社の性格を中心に－」参照

21) 『本邦生命保険業史』昭和8年、p 138、西村文則『飯村丈三郎伝』昭和8年、p.324～5

22) 水商には取締役として久能木字兵衛(200株、東京市日本橋区室町3丁目、帝国鉄道協会正員、毛武鉄道発、京板鉄道発起人総代、常岩鉄道指名委員)、川島正訓(取200株、東京下谷区、津軽鉄道取、高根山石材監、成田鉄道監、常岩鉄道発)、北村英一郎(150株)、矢田登(取)、田中専五郎(荏原郡大森町、日本製革社長、大森銀行取、品川銀行監)、子爵・小笠原寿長(愛国銀行、佐野商業銀行頭取、日本生存保険社長、日本製革取、羽田養魚取、完全肥料取)、宮古啓三郎(京橋区本材木町、弁護士、護国生命監)、本橋和助(本郷区元町、水商東京支店詰以外に兼務なし)、大株主として小倉良則(100株、成田鉄道社長、成田銀行頭取、東京市内衛生社長、石巻鉄道取)、梅津三之助(200株、東京京橋区、両羽絹絲紡績取、帝国砂金取、蔵王石油取、豆相鉄道400株主)らが参加した。(水商『第一期営業報告書』明治31年上期、『京浜銀行会社要録』『役員録』M31、『鉄道雑誌』各号)

23) 24) 25) 「小山田信蔵君伝」広田三郎『実業人傑伝』明治30年、p 56

26) 東京本所区新小梅町、豆相鉄道相談役(『要録』『役員録』M 31 p 255)、水商100株主、29年小山田と豊中電気鉄道発起「鉄道雑誌」4号

27) 『日本全国諸会社役員録』明治28年、p 261

28) 『日本国有鉄道百年史』第4巻、p 387所収

は佐藤信熙（前社長）、多賀義行（前取締役）、宇野清右衛門（前取締役）、松本鍊藏（前取締役、東京麹町区）ら「不適当ナル前役員ヲ退ケ、更ラニ衆株主ノ信任ニ依リ選挙セラレタル」²⁹⁾29年現在の役員は社長小山田、取締役山中新、矢田登、久能木宇兵衛（以上重任）、飯村丈三郎³⁰⁾と水商にも関係する小山田系人脈が多数を占めていた。広田三郎は小山田一流の話術を真に受けたか、「糾紛乱麻の如き社務を統治し、更に其社規を更革して大に社運の興隆を図る。今や商勢大に振ひ、規模拡大、復た昔日の觀を存せざるに至れり」³¹⁾と小山田と太田鉄道とを激賞するが、現実とはまったく逆であった。

28年8月臨時総会を開き、「一時借入金ヲ為シ断然起工其他ノ事ニ着手ノ議決…役員一同ハ各自ノ財力ヲ犠牲ニ供シ」³²⁾一時借入金をおこなったが、払込の渋滞は解消せず、株主間の対立もあって資金難に苦しんだ。そこで華族銀行、大正以降は宮内省本金庫として知られる、東京の一流銀行たる十五から30年時点で20万円借入れている³³⁾。「線路ノ地勢ハ概シテ平坦ニシテ工事容易」³⁴⁾のはずが、日清戦争の影響、主任技術者の召集、資金難、株主間の対立等の悪条件がかさなり、竣工期限を過ぎても見通したらず、延期願を提出する始末であった。一説には30年頃、日本鉄道（以下日鉄と略）は太田鉄道を買収して線路を延長しようとしたが、話し合いがまとまらず、太田は通過駅とならず、孤島のような状態になったともいわれる³⁵⁾。大幅に遅延したあげくに、ようやく30年11月16日に一部区間の水戸～久慈川（現上菅谷）間9哩77鎖が開通したものの、同鉄道最大のネックである132メートルの久慈川橋梁の架橋が大幅に遅延して、太田

29) 前掲「工事延期願」

30) 茨城県真壁郡黒駒村、県会議員、第六十二国立銀行取、水商30株主、自由民権運動のリーダーで旧水鉄では大株主として創立時より参画。（中川浩一『茨城県鉄道発達史』上、昭和55年、p.18.）なお飯村は太田鉄道以後は「完全に川崎系の代表者として」（前掲『飯村丈三郎伝』p.127）京成、常総、茨城各鉄道に関与した。

31) 広田三郎『実業人傑伝』『小山田信藏君伝』p.56

32) 前掲「工事延期願」

33) 『日本鉄道史』中巻、p.497。川崎が融資しないのは旧水鉄で「苦い経験を嘗めた」ためか。

34) 逋信技師による「監査復命書」『国鉄百年史』第4巻、p.387所収

35) 立川次郎介太田町長談、前掲『日立電鉄40年史』p.17

方面への連絡が不便なため、貨客が直通の便がある馬車に食われて予想の半分以下にとどまった。32年小山田は経営不振の責任をとって太田鉄道社長を辞任した。(M32.3.25R) 資金欠乏から工事が中断し免許期限が切迫したため、「免許状取上げの不面目」³⁶⁾を恐れた後任の社長久能木宇兵衛は十五より5万円の追加融資を受けて、残った工区の建設費に充てるとともに、「当時岩越鉄道技師長たりし(長谷川謹介)博士を訪ふて切に其助力を求めた。博士は大に同情して直に時の鉄道局監理課長野村龍太郎氏の了解を得て残工事の速成を引受け、菅野忠五郎氏をして之が速成工事に当らしめた」³⁷⁾結果、32年4月1日久慈川～太田間2哩14鎖が仮橋のままで開通し、免許失効の危機が回避され、58.6万円³⁸⁾の建設費を投じた念願の水戸～太田間が全通した。長谷川(後に鉄道院副総裁)が勤務する岩越鉄道は日鉄の助力で過半数株主を得たという経緯があり、「実質上、日本鉄道会社の系列下にあった」³⁹⁾が、日鉄と十五も極めて密接な関係にあり、岩越は金融的には十五系列の私鉄でもあったといえる。したがって日鉄水戸建築課長のままで岩越技師長(後に専任)を兼ねた「優秀なる技術者たるに止まらず、又運輸営業の権威者」⁴⁰⁾でもあった長谷川の義侠的救済も、結果的には失効寸前の危機に直面していた太田鉄道の大口債権者であり、且日鉄・岩越の後盾でもある十五の意向にも添った経済合理的行為ともなろう。またそもそも十五自体も、資本的關係はなくとも路線網としては日鉄の一支線と見做し

36) 37) 41)『工学博士長谷川謹介伝』昭和12年、p 54～5

38) 日鉄小野社長が同社株主に岩越株引受を勧誘し、「岩崎氏に於て四千株、十五銀行に於て四千株応募」(『日下知事の演説』『淡沢栄一伝記資料』第9巻、昭和31年、p 125所収)した。

39)『国鉄百年史』第4巻、p 336

40) 太田鉄道に融資した十五は「明治十四年十一月に至り日本鉄道会社の創立に際し大投資を行ひ」(『大日本銀行会社沿革史』大正8年、p 47)、明治31年現在でも304876株も保有する日本鉄道の筆頭株主で、明治期の銀行を通じても異例の大口投資・極めて高い持株比率となっていた。十五は他にも岩越鉄道5000株等を保有しており、日鉄がさらに岩越鉄道8653株を保有していた。(『京浜銀行会社要録』M 31 p 232) 日本鉄道と十五の関係については星野誉夫「日本鉄道会社と第十五国立銀行(3)」『武蔵大学論集』第19巻、昭和47年、p 154以下参照。日銀の十五評価は『日本金融史資料昭和編』第24巻、p 478以下参照

て太田鉄道に安易に融資を開始した可能性もあり、当時の十五の貸出方針には「取引先ハ一部ニ局限セラレ…一部ニ偏シ」ているとの批判も多かった。

しかし全通後も「営業不振ニシテ収入ハ僅ニ営業費ヲ支弁シ得ルニ過キズ、之カ為株主間ニ不満ノ声絶エザリシ⁴²⁾」という最悪の状態に陥った。32年の太田鉄道役員は社長久能木宇兵衛、取締役矢田登、山中新、小山田、伊藤謙吉、監査役豊田幸延、宮本逸三であったが、役員全員が総退陣に追い込まれ、同年9月には『太田鉄道株式会社整理報告書』という百頁もの冊子まで刊行されたように、本格的な財政・役職員整理を余儀なくされるに至った。

当時唯一の鉄道専門誌『鉄道時報』は33年6月、十五が元金25万円、利子3万円の不払いを理由に融資先の太田鉄道の「会社全体の財産を抵当流れとして押収する筈」として「兎に角鉄道会社全部の抵当流れは実に之を以て本邦に於ける嚆矢とす」(M33.6.5R)とする。太田鉄道は「営業不振ノ為益金乏シクシテ開業以来借入金利子ヲ支払フコト能ハズ…負債償却ノ為鉄道一切ヲ売却スルノ議起リ⁴⁴⁾…」、33年7月14日の臨時総会で「十五銀行への負債償却の件、任意解散の件」(M 33.8.15 B)を議決したが、株主間に紛糾を起し、反対派株主は総会決議無効取消、取締役資格無効確認請求を提起したため、売却案、解散等を決議しようとする株主総会の開催が反対派の申請で水戸地方裁判所の仮処分、さらに上訴に基づく東京控訴院の命令により何度も差し止められた。

太田鉄道の債務不履行により十五は担保権の実行を決意したが、十五の債権回収を阻止したのは反対派株主による法廷闘争だけではなく、鉄道法規上の諸制約も加わった。すなわち鉄道当局は「鉄道会社に属する鉄軌、車両、地所其他の有形財産は勿論抵当流によりて十五銀行の手に帰するも、営業特許権は太田鉄道会社に対して特許せられたものなれば他に対して売買譲与等為し得べきものにあらず…土地収用法により購入したるものは同法の明文によりて一旦之を原所有者に還付することとなり…既設の鉄道会社に譲与するか又は太田鉄道の解散前に引受会社の組織に関する諸般の手続きを了し、同鉄道所有権の十五

42) 44) 46) 『日本鉄道史』中巻, p 497, p 499

43) 『日本全国商工人名録』M 32, p ㏸ノ29,

銀行に移り更に転じて新設会社に帰する間に一時一刻の間隙なからしむる様子
 じめ準備するの要あるべし」(M 33.6.25 R) との見解を示した。⁴⁵⁾このため会社
 解散前に十五が競落して、安田に譲渡する総会決議を「鉄道局と交渉の結果更
 に一変して新に水戸鉄道会社を創立して太田鉄道会社の財産全部を譲受」(M 3
 3.8.15 B) することに変えた。翌年の34年になって「株主等ノ意見漸次一致シ
 来り」⁴⁶⁾、7月には臨時総会を開催して28万円で鉄道を譲渡し、任意解散する決議
 を行って、34年10月21日太田鉄道は解散した。太田地方ではこの鉄道破綻と訴
 訟闘争の苦い経験から、鉄道のような新規事業に対する危惧の念が長く人々の
 脳裏から去らなかったといわれている。⁴⁷⁾

3. 十五銀行の鉄道投融资

十五は北海道炭礦鉄道(25～26年の鉄道部3銘柄90万円の大部分)、25年の甲
 武鉄道、26年の大阪紡績などの社債引受に密接に関与しており、星野誉夫氏に
 よれば「鉄道会社への直接貸付けは明らかにしえないが、日鉄に対してはおそ
 らくほとんどなかった」⁴⁸⁾とされるものの、筆者が知り得た直接貸付は太田のほ
 か、31年播但鉄道に対して他行とともに20万円を融資した例もあり、鉄道への
 信用供与には安田等とともに積極的な大手銀行の一つであったと考えられる。
 また十五の32年前後の持株は日鉄304876株、岩越鉄道5000株、日本郵船1500株⁴⁹⁾
 など、星野氏が明らかにした如く同根ともいえる華族資本の日鉄株・社債投資
 を資本金運転で行なったことを中心に鉄道株投資等に注力していた。また高橋
 亀吉は宮内省本金庫の「十五銀行は欧州戦争直後までは、最も堅実な銀行の一
 に数へられて居た。経営方針は堅実過ぎる位堅実で資本の大半は公債より成り、

45) 鉄道抵当法の第66条の便法がない場合は「会社を設立した上之をして競落さす…場合
 に競落し得るときは会社は解散することとなる」(前掲『工場・鉄道及鉱業抵当法論』p
 80) 危険がある。

47) 前掲『茨城電力史』上、p 8

48) 前掲「日本鉄道会社と第十五国立銀行(3)」p 180

49) 『京浜銀行会社要録』M 31, M 32.4.6時事新報

50) 高橋亀吉『株式会社亡国論』昭和5年、p 378

51) 十五は東株仲買人の吉川金兵衛と緊密な取引関係があり、明治31年の北炭買占事件ではノ

普通銀行として最善のもの⁵⁰⁾」と評するが、31年の北炭買占事件では別働機関の丁酉銀行ともども雨宮らの買方の主な資金源になったといわれる⁵¹⁾。

III 水戸鉄道

1. 十五銀行による自己競落

水鉄は南海、高野、近江、豊川、豆相、博多湾らの鉄道とともに「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」として国有化対象から除外された20私鉄の1社で、私鉄ブームの去った33年以降、39年度までの数少ない新設鉄道として上武、北海道、博多湾各鉄道とともに挙げられるが、「水戸鉄道は既設太田鉄道をそのまま継承した⁵²⁾」特殊な新設鉄道であった。こうした種類の私鉄として別に「伊豆鉄道は既設の豆相鉄道を、高野登山鉄道は既設高野鉄道を夫々継承したるも⁵³⁾」等があった。豆相鉄道が40年7月、高野鉄道が40年11月解散したように、太田鉄道も負債消却の必要上34年10月29日開業した新社水鉄に総財産を28万円で譲渡し解散、相次ぐ株主による訴訟など、「多年紛糾を極めたる同鉄道も落着⁵⁴⁾」(M 34.10 R)と報じられた。株主の反対を無視する形で太田鉄道と十五との間で協商が進んで、太田鉄道社長からの「政府ニ於テ御許可相成候上ハ当会社ノ財産ヲ挙ゲテ同社へ譲渡ノ儀株主總會ニ於テ決議仕候⁵⁴⁾」との副申書を添え

ゝ子銀行の丁酉銀行ともども雨宮らの買方の主な資金源になったと目され、「雨宮の持参する炭礦株に対して現金を融通しないで、他の株券や公債を提供」(南波礼吉『日本買占物語』昭和5年、p 59)し、雨宮は借出した証券類を株式仲買人の井野桑吉の名義で第三、安田、明治商業（以上安田系）、七十七、東海、東京商業、三十六、第二等の各行へ担保に差入れて資金調達したが、これは十五の小切手を振出すことで買占の本尊が暴露するのを恐れたためとされている。雨宮の北炭買占が失敗した理由は一説には十五は買占資金供給のリスクを勘案して雨宮から担保に徴求した北炭株をこっそりと証券市場へ売りつないでいたからとも噂された。

なお丁酉銀行日本橋支店長鬼塚静敬は岡部広と懇意で岡部の買い占めた生保株式を担保に16.9万円もの融資を行うなど、買い占めに加担し「時価十三円内外、平均十六円内外で買占めし株券が一個二十五円づつの担保となる、丁酉銀行の無算当も驚くべきである」（『本邦生命保険業史』昭和8年、p 137）と評されている。

52) 53) 『帝国鉄道大観』昭和2年、第4編 p 33,38。豆相、高野は注1) 前掲拙稿参照

54) 『国鉄百年史』第4巻、p 389所収

て解散決議の総会のあった33年7月14日付で水鉄の仮免状申請が行われた。鉄道会議への諮詢も省略し、8月1日水鉄へ仮免状が下付され、翌日には免許状申請、8月20日には太田鉄道が任意解散を遂げた後に発効するという停止条件付きで認可されるというスピードぶりであった。⁵⁵⁾ こうして水鉄（本社東京、資本金23万円、4600株）は伴野乙弥（十五支配人、35年3月27日興銀理事）、成瀬正恭（子爵、十五支配人兼預金課長、後に取締役、副頭取、頭取、兼務多数）、今井高行（東京、十五副支配人・貸付兼計算課長、後に日本橋支店支配人）、松山可澄、林耕作、中根虎四郎、山中安吉（東京、安田銀行顧問役、協議役）7名の発起人の全株引受により34年10月20日設立され、総株主僅か9名のみで成立した。鉄道時報は総株主一覧を紹介した上「株式組織にあらざる専用鉄道の類は個人又は二三の人より設立する少なからざるも、株式組織にして僅かに九名の人々により成立する鉄道は珍らし」(M35.8.30R) と評している。33年8月に免許を得ながら、新会社設立まで1年以上を要したのは反対派株主である鴨志田竜三、大貫信次郎（ともに非発起人）、荒井軍司（太田鉄道発起人、久慈郡金郷村15株）らの粘り強い法廷闘争のためであった。資料不足から抵当権実行を阻止しつづけた反対派株主の社会的性格を特定することは不可能であるが、少なくとも太田鉄道大株主・役員でなく、発起人でも中小株主に近い存在であるにもかかわらず、かくも強固な反対意思の持続の背景には恐らく地元利用者の共感支援も存在したと推定される。

設立の翌日である34年10月21日に元太田鉄道の水戸～太田間12哩11鎖を十五の太田鉄道に対する元金25万円、利子3万円の合計額に相当する28万円で買収し、開業した。⁵⁶⁾ 中川浩一氏が先行研究において「水戸鉄道の業績は、好調に終始した。借入金の返済に苦しんだ太田鉄道から、捨値で事業を譲受けたことが、大きな力」となったとの指摘通り、建設費の大幅圧縮こそがポイントであった。⁵⁷⁾

55) 『国鉄百年史』第4巻、付録p3。中川氏は『日本鉄道史』に33年8月20日付免許の記述がない点に注目されるが（前掲『茨城県鉄道発達史』上、p53）、『日本鉄道史』以外にも同様に訴訟による会社設立の遅れを見落とした水鉄の記述が多いように思われる。

56) 『帝国鉄道要鑑』第3版、明治39年、p蒸480

57) 中川浩一『茨城県鉄道余話』下、1981年、p131

発足時の水鉄の役員は専務兼社長に伴野乙弥，取締役役に成瀬正恭，監査役に今井高行ら十五幹部行員のほか安田資本の代表として取締役に中根虎四郎（甲武鉄道，房総鉄道，京浜電気鉄道各監査役），監査役に山中安吉を選任しており，当初は「安田善次郎氏に鉄道其他一切の財産を売却して負債を償却」(M33.8.15 B) する計画であり，『安田保善社とその関係事業史』も「当初安田側に資本参加はもちろん当社経営の意思があったとみなしてよい⁵⁸⁾」とする。しかし安田系2重役は10月23日に辞任，十五側と「何等かの意見相違が生じた⁵⁹⁾」ようで，同社は十五の完全な直系会社として再建に努力した。すなわち36年1月末日現在の役職員は社長木村勘之助（十五担当課長，35年3月辞任した社長伴野乙弥に代って4月社長就任）364株，取締役成瀬正恭657株，松山可澄657株，監査役今井高行657株，関口雄（十五庶務課長）607株，株主総数9名で役員以外の大株主は小林公松（十五出納課長，計算課長）500株，戸田正良（十五担当課長，出納課長）500株，原田周次郎（十五貸付課長）350株，洲戸吉漸（十五系列の丁酉銀行取締役日本橋支店支配人）308株，事務長河崎晋，庶務係長早川利信，会計係長横山甚太，運輸係長能勢誠六，汽車係長近藤清蔵，保線係長依彦次郎であった⁶⁰⁾。持株は35年8月30日の鉄道時報の記事と変化なく，39年1月末日現在の役員は不変で事務長河崎晋に変わり，主事黒屋久三郎が就任，株主総数9名で持株も4年間もの間全く変化がなかった⁶¹⁾。

この時期の水鉄の鉄道会社としての異様さは，①本社が沿線外の東京（東京市京橋区木挽町7丁目6番地の十五本店内），②「実に我国鉄道会社中最少株主の鉄道会社」(M 35.8.30 R) と評された如く，株主数の極端な少なさ（僅か9名），③木村社長はじめ役員も全員東京在住，④数年間に株主も，持株数も全く不変，⑤設立時に7名の発起人により資本金23万円全額払込済で公募，増資一切なし，⑥設立日と開業日がほぼ同時，⑦歴代社長・専務は東京帝国大学法科大学卒業の法学士と高学歴といった諸点にうかがえる。役員・株主全員が十五

58) 59) 安田不動産刊『安田保善社とその関係事業史』，昭和49年，p 372

60) 『帝国鉄道要鑑』第2版，明治36年，p 内334。横山ら職員は一旦解僱され，新社が採用。

61) 『帝国鉄道要鑑』第3版，明治39年，p 蒸480

の幹部行員（非役員）で、支配人、副支配人、日本橋支店支配人、貸付課長、抵当課長、出納課長、庶務課長等々、おそらく旧太田鉄道への抵当貸付に関与したであろう幹部のほとんどが動員された感がある。不良債権の回収という重荷を関与行員が自己競落会社を組織して、日々の僅かな運賃収入から徐々に回収していく姿が浮かんでくる。水鉄専務兼任を命じられた伴野支配人は35年3月27日付で政府系の興銀理事（兼営業第一部長）に当選したため、特別法上兼任できない水鉄専務を辞任したが、伴野は内心では恐らく重荷から解放されて新天地興銀に喜んで転じたことであろう⁶²⁾。普通、ダミー会社の名義株なら役職の高低に応じた切りのいいラウンド数字というのが常識だが、水鉄の場合総株数4600株の分割としては、いかにも妙な端数となっており、水鉄での役職の重さ（たとえば社長と監査役）とも比例していない。華族銀行たる十五の役員は錚々たる名士揃いということもあって、倒産私鉄の役員・株主には名前を出しにくかった事情も考えられるが、大手である十五の支配人・課長クラスといえは当時ではかなりの著名人（特に子爵成瀬正恭や興銀初代理事に転じた伴野乙弥）であり、十五の名前を隠すことにはならない。（もっと無名の下級行員の名義仮用が考えられるはず）したがって単なる名義株というような生易しい性格のものではなく、行員本人の何らかの経済的負担をも伴っていた可能性もあり、当事者間では当該不良債権発生にかかわった責任の程度といった、なんらかの内部ルールが存在したのかもしれない。岩越鉄道社長前田青莎⁶³⁾は39年11月1日国有化に伴い、岩越と同様に十五の影響下にある水鉄社長に転じた。

2. 安田家への株式譲渡

40年8月15日安田から多額の借金をしていた小山田の仲介で安田家は水鉄4600株全部を28.5万円で十五から引取り、本社も十五内から安田の本拠地である日本橋の小舟町3丁目に移転、前田青莎をはじめ取締役2名、監査役今井高行

62) 『日本興業銀行五十年史』p 19, 前掲「役員録」34年版, p 78

63) 東京上大崎, 明治33年6月11日岩越鉄道取, 33年12月専務, 後に十五系国際信託社長

64) 後の安田弥五郎で善次郎の妹婿, 安田銀行株主, 類家・瓢舎, 前掲『安田善次郎伝』p

ほか1名は全員辞任し、代って社長太田弥五郎⁶⁴⁾、専務杉田卷太郎、取締役藤田善兵衛⁶⁵⁾、監査役安田善之助⁶⁶⁾、安田善助⁶⁷⁾と全役員を安田家関係者で占めた。なお支配人の大越賢一は安田保善社社員で、現在の向うないし派遣者に相当する「他所詰⁶⁸⁾」であった。関係鉄道株式を多数保有した安田銀行も水鉄株は所有せず⁶⁹⁾、役員名義以外は安田保善社が全株を保有した。十五とは無関係の生え抜き横山甚太は引き続き残留し、主事兼運輸係長を勤めた。安田善次郎はかねてより陸上の運輸機関への放資を持論として「支線とも目すべき線路に向って、機会ある毎に資本を下す」⁷⁰⁾ことを企て、雨宮敬次郎、岩田作兵衛らが経営する諸鉄道や、35年の横浜電気鉄道への救済融資のように「地方鉄道の有利なるものあって、助勢を求め来るときは、之に対して応分の力を貸して、これを部下に収め⁷¹⁾」てきた。「各地の鉄道建築に援助を要請せらるるに当り、身自ら必ず其の沿線地方の貧富盛衰を調査しなければ承知せぬ所以は、万一将来経営当事者が失敗の不幸あるときは結局自身之を経営する量見があるから」⁷²⁾であった。安田傘下に入った地方私鉄群は中国鉄道のように杉山岩三郎との姻戚関係（杉山の弟が安田の養嗣子・彦四郎）で安田善次郎自身が当初から大株主として参加していたケースや、阿波鉄道や小湊鉄道のように安田系銀行（関西銀行、九十八銀行）との関係に端を発する場合が多いが、水鉄は安田系との過去の因縁もないようで、小なりとはいえ、国家的事業を安田一人買受け、自身之を経営する安田家世襲財産の好例であったと考えられる。また例の安田流によって「沿線

65) 後の安田善兵衛、安田保善社出資社員・理事、類家・桔梗舎

66) 善次郎の長男、安田銀行頭取、宗家・松廼舎

67) 善次郎の養子、安田保善社出資社員、分家・葵舎、安田銀行株主

68) 69) 由井常彦編『安田財閥』昭和61年、日本経済新聞社、p261,283

70) 71) 72) 73) 『安田善次郎伝』大正14年、p 415,465,426。たとえば明治38年に安田系の中国鉄道を山陽鉄道が現金210万円で買収しようと申し込んだ際、大株主兼大口社債権者である安田善次郎は中鉄の身売に猛烈に反対し「売急ぐ要なし、山陽と同額にて安田一人買受けん」(M 38.11 R)との意向まで示した。また明治40年に安田善次郎は東京大阪間を数時間で直結する日本電気鉄道発起に関する談話の中で「如何なる方面から考へて見ましても是れは立派な国家事業でありますから私は無論賛成とか権利とかそんなものを当てにせず利回りはにも関係せず総ての株を皆売っても是れを世襲財産にする積りで遣りたい」(M 40.2.23. R)と安田家世襲財産の心算を吐露している。

地方の貧富盛衰を調査」⁷³⁾すれば、水鉄の路線が水戸と郡山を結ぶ水郡線という地域住民の悲願の鉄道ルートにはほぼ合致したもので、近い将来の国有化も期待できるとの確信も得られたことであろう。また通常私鉄は多数の株主の出資からなる典型的な公開型株式会社であることが多く、地元株主の意向に左右されやすい傾向を持つ。しかし水鉄は既に述べたように地元から切り離された特異な閉鎖的株式会社で、十五の全額出資の自己競落会社であったため、地元の利害に敏感な少数株主が皆無で安田家が100%完全支配できるという点も「安田家世襲財産」を目指す安田善次郎には好都合とうつつたことであろう。近年でも上場会社の弊害を除去すべく、株式を買取って非公開の私的会社に移行する外国の事例も報じられているが、安田系でも帝国製麻等の場合など少数派株主の懐柔に苦勞した事例も⁷⁴⁾見られる。

こうして水鉄は40年度には安田の関係銀行会社（11行、8社）に加わり、安田直系の21社から構成する「八社会」でも共済生命に次ぐ10番目の序列を与えられた古参企業で、『鉄道業の現状』は「水戸鉄道に買収せられて以来経営難に幹部は屢次更迭し、現在では安田一家の株式組織となれる会社…安田一家以外に一株の所有者なき⁷⁵⁾」と評する。軽便鉄道法により、44年2月16日付で高野登山鉄道等とともに軽便鉄道に指定された。45年6月時点の本社は日本橋区小舟町3丁目9番地（安田銀行、第三銀行と同一）に置き、役員は社長安田弥五郎（安田銀行顧問役）、専務伊臣真、取締役安田善兵衛、安田善弥、⁷⁶⁾監査役安田善三郎（善次郎の姉婿、安田銀行出資社員）、安田善之助、顧問安田善次郎（安田銀行監事）、44年度末の重役以下の総人員は76名、給料月額1068円、一人@14.

74) 安田が傘下に収めた帝国製麻等の場合、計数感覚に優れた近江商人が株主として多数参加していたこともあってか、「帝国製麻の所有地を自家直営の安田製釘所に譲渡した時の如き時価の三分の一…関係会社の株主配当を故意に減少せしめて株式の低落を画策し機に乗じて之を買収し一族の勢力圏内に引入れ」(大正10年10月6日「保険銀行時報」)たとの「猜疑嫉視の妄評」も見られた。

75) 川上龍太郎『鉄道業の現状』明治44年、p151, 4

76) 弥五郎長男、類家・萩廬舎、安田銀行副支配人、第三銀行取・大阪支店支配人

77) 『株式年鑑』大正2年版、p 356, 『明治運輸史』p 軽便27

1円であった。⁷⁷⁾大正6年時点の株主は安田善三郎750、善之助700、善四郎600、善五郎600、善雄600、伊臣真250、善造107株であった。⁷⁸⁾その後水鉄は安田銀行からの借入等により、国鉄線との競争から大正7年には上菅谷～常陸大宮間を建設したが、水鉄は「国有鉄道既設線との線路の系絡をはかり、円滑な連絡を行なう」⁷⁹⁾との理由で昭和2年12月1日国有鉄道に336.3万円で買収されて姿を消した。昭和初期の私鉄買収には種々の思惑が付き纏ったが、当社の買収理由は「政府の予定線に合致し…鉄道省と会社と協定して、前から直通運転をやっている…買収は時期の問題で遅かれ早かれ国有鉄道となるべき運命にあった」⁸⁰⁾とごく自然に理解されている。十五が32年2月までに累計25万円の融資を敢行して、一回の利払いも受けることなく、8年後の40年8月に僅か28.5万円で手放し、辛うじて元本ロスだけは免れた水鉄といういわくつきの投資物を買収時期を数年以上も引き伸ばしたあげく、捨て値で拾い上げた安田は、若干の追加投資はあったものの、20年後の昭和2年に当初投資額の何倍もの金額で国家に買収されて、相応以上の利回りをも享受した上で投下資本を全額回収した。結果的には安田善次郎が当初から見込んだように、国有鉄道網の支線たる地方鉄道への投資は安田家の世襲財産として十分な安全性と収益性を安田家にもたらしたといえよう。豆相の場合は小山田派が競願防止を名目に花島ら地元銀行家と先に共同設立した別会社・伊豆鉄道を自己競落会社に転用、支配株主・優先担保権者の合作による自己競落により、生保等の債務を意図的に切捨てたと推定される。伊豆鉄は恐らく三島銀行等の主導下ライバルの駿豆に自社線路一括賃貸を画策、安値で買上げを申し込むなど、⁸¹⁾銀行の不良債権回収行動にありがちな消極経営に徹する。結果的には伊豆鉄の債務切捨効果と、保険資金バックの駿豆の拡張主義のため、買叩かれた十五とは異なり払込資本を超える高値での売却に成功した。

78) 『帝国鉄道要鑑』第4版、大正7年

79) 『国鉄百年史』第9巻、昭和47年、p.630

80) 清水啓次郎『私鉄物語』昭和5年、p.305

81) 『三島市誌』下巻、昭和34年、p.174～7