

吾妻牧場と吾妻軌道

長野原の「上の段」と「下の段」を支えた
二つの“馬”企業

小川功

Isao Ogawa

跡見学園女子大学 / 教授
滋賀大学 / 名誉教授

大正4年12月刊行の群馬県への案内書に「川原湯は土地高燥、空気清浄、風景の美、郡中無比と称す…東京方面より之に赴くには高崎又は前橋に下車し、電車にて渋川に出て、渋川より吾妻軌道会社の鉄道馬車に乗り、中之条、川原湯、長野原を経て草津町に達す¹⁾とある。大正5年6月の湯治紀行に「前橋で汽車を降りると、今度は渋川まで電車、其処から中之条まで軌道馬車、更に四万まで普通馬車と、各異つた交通機関によって運ばれるので鳥渡煩はしい感じはしますもの、それぞれ変った気分がして面白くもありました。殊に渋川中之条間は小野子、子持、榛名の峻嶺と相俟って景致の雄渾な吾妻川の沿岸を駛走し…時間の割合に退屈を覚えませんでした²⁾と当時実際に軌道馬車に揺られた湯治客の感想が述べられている。優秀な軍馬育成を目論んだ北白川宮経営の吾妻牧場は勿論、本心は競馬興行にあった吾妻牧場株式会社も当然に“馬”企業である。また馬力を動力とした吾妻軌道の「車掌運転手馬丁一同」連名で「馬頭観世音」慰霊碑を林昌寺山門脇に建

1) 日下部明國編『日本案内 正巻之上』開国社、大正4年12月、p611～613。

2) 元々子「四万温泉より」大正5年6月21日『東京朝日新聞』⑦面。

3) 『長野原町誌 上巻』昭和51年を単に「町誌上」と略したように、類出する主要な文献・資料は以下の略称を使用した。鉄文…「吾妻軌道」『鉄道省文書』国立公文書館所蔵、避暑…『吾妻牧場内の避暑地開設』吾妻牧場株式会社、明治43年8月、一班…『草津軽便鉄道株式会社状況一班』大正2年8月、趣旨…『軌道動力変更ニ関スル趣旨書』吾妻軌道、大正6年3月、紫文…水野豊『紫文集』日比谷書房、大正9年、永松…永松達吾『亡き両親及我郷土』大正11年、柏村…柏村一介編『昭和国勢人物史』極東社、昭和3年、中之条…『中之条町誌 第一巻』昭和51年、略史…『鉄道百年略史』鉄道図書刊行会、昭和47年、町誌下…『長野原町誌 下巻』昭和51年、四万…丸山知良編『四万温泉史』四万温泉協会、昭和52年

[新聞・雑誌]東朝…東京朝日新聞、読売…読売新聞、大朝

立するなど、やはり一種の“馬”企業であった。しかし恰も群馬県の“県是”を具現するかの如き二系統の“馬”企業は、生き物のウマを多数管理する困難性のゆえ、牧場は経営難から切り売りされて多数の別荘地企業へ、馬車鉄道は電化で「豆電車」への変身を各々余儀なくされた。しかし前者からは草津軽便鉄道が関係企業の一員として派生し、また後者が廃止されたあと戦時下の特殊性を反映して国鉄長野原線（現吾妻線）が突然に急設され後者が長年果たして来た湯治客輸送の機能を代替した。本稿³⁾では両社のウマとの哀しい決別、すなわち前者・牧場の高原別荘地への変身、後者・馬車鉄道の「豆電車」への変身過程を、主に長野原町の「上の段」と「下の段」と呼ばれる地域コミュニティとの関係を視座⁴⁾に取り込む形で考察する。

II 吾妻牧場

筆者は既に当該地域コミュニティに関して若干の考察⁵⁾を行ってきたため、今回はこれらを補完すべく「上の段」の土地所有の変遷を一覧可能なサ

…大阪朝日新聞、R…鉄道時報、内報…帝国興信所内報
[会社録]帝…『帝国銀行会社要録』帝国興信所、日韓…『日韓商工人名録』実業興信所、明治41年、諸…『日本全国諸会社役員録』商業興信所、要…『銀行会社要録』東京興信所、紳…『日本紳士録』交詢社、人事…『人事興信録』人事興信所

4) 研究の性質上生存していない歴史上の人物の個人情報も適宜記載するが、研究対象とする関係企業の経営史分析過程で不可欠な役員・幹部・主要株主・利害関係者等に限り、且つ当時印刷配布された「株主名簿」を含む公刊物や商業登記簿・不動産登記簿等の公開資料から、通常必要とされる研究倫理上相応の注意を払って部分的に抄出したものである。また個別銀行の不良債権処理という本来秘匿すべき企業秘密にも公開資料を用いて言及するが、既に破綻した過去の銀行であり、信用秩序を毀損する懸念は皆無と判断した。なお、登場人物の関係者たる田中輝一、桜井武、樋田省三、樋田勇人各氏や林昌寺ほか関係地域の各位からのご教示・助言に深謝する。

ンプル（悉皆に非ず）調査として、平成29年9月4日、11月20日前橋地方法務局中之条支局において長野原町大字応桑他の旧土地台帳及び一部の筆の閉鎖不動産登記簿⁶⁾の閲覧を実施した。旧土地台帳の閲覧で大口土地所有者の動向を概括的に捕捉し、閲覧時間・費用の制約下、理論的な無作為抽出型ではなく作為抽出すなわち目星を付けた情報量の多い筆に限り部分的に閉鎖登記簿を閲覧するという独自の試査方針を採用した。したがって前稿ABでの予備知識に基づき筆者が周辺における大口取引を反映して代表性ありと目星を付けた筆が結果的に例外的な事例だった場合には考察の正当性に問題を生ずる可能性がある。以下は調査結果の総括である。

1. 旧土地台帳による土地所有の変遷

大字応桑の法政大学村内の南木山熊ノ内の地目牧場の旧土地台帳によれば、以下の諸点の連続的経過が公的資料（「」内は記載された原文）により明らかになった。

①「地目 原野…官有地 払下明治三十年三月許可 地価査定明治三十年許可

5) 北軽井沢の開発、草津軽便鉄道構想に関しては拙稿「北軽井沢の観光デザイナー—草津軽便鉄道の構想を中心に—」『観光マネジメント学科紀要』跡見学園女子大学、平成26年3月（以下前稿A）、拙稿「第二の軽井沢を夢想した“観光デザイナー” 松本隆治と宮崎寛愛—観光リスクマネジメントの観点から—」『彦根論叢』第399号、平成26年3月（以下前稿B）を参照。筆者と長野原との関係は現任校の研修施設の所在地で学生達の学外実習の場としての深い関係だけでなく、本稿登場の幾多の企業群への投融資面で筆者の出身金融機関との浅からぬ因縁もあって、長らく関心を抱き、過去にも何度か研究対象としてきた地域の一つである。

6) 今回は前稿で実施できなかった登記調査を長野原町当局の助言を頂きながら法務局で部分的に行うことができた。登記調査の意義はたとえ登記義務者・権利者双方が既に存在せず、関係する契約書等が失われ我々が当該事実の有無を直接確認できなくなっていたとしても、登記簿に記載された権利変動等の背景には当然ながら不動産登記法の要求する真正な登記原因証書が登記申請時に紛れもなく存在していたことを意味する。

明治三十年許可 三十年ヨリ九年間牧場開拓年期]

- ②「明治三十年六月十六日払下…北白川宮」
- ③「地目 原野→牧場 三十九年六月開拓」
- ④「明治四十年二月二十八日所有権移転…松本隆治外三名」[共有地連名書 四分ノ一 永松達吾、同松本隆治、同井田栄造、同亀沢半次郎](途中略)
- ⑤「大正七年一月十一日共有物分割ニヨル所有権移転…草津軽便鉄道株式会社」
- ⑥「大正九年九月七日所有権移転…松室致外一名」[共有地連名書 …高垣甚之助…松室致]
- ⑦「昭和十一年九月二十九日高垣甚之助分移転…松室致、野村駿吉」

同様に大字応桑の南木山大楯の地目牧場の旧土地台帳によっても、以下の①～④の通り、北白川宮→松本隆治外三名→草津軽便鉄道と全く同一の経過を辿ったことが判明した。

- ①「地目 原野…官有地 払下明治三十年三月許可 地価査定明治三十年許可 明治三十年許可 三十年ヨリ九年間牧場開拓年期」
- ②「明治三十年六月十六日払下…北白川宮」
- ③「地目 原野→牧場 三十九年六月開拓」
- ④「明治四十年二月二十八日所有権移転…松本隆治外三名」[共有地連名書 四分ノ一 永松達吾、同松本隆治、同井田栄造、同亀沢半次郎](途中略)

7) 黒巖有哉は応桑村長・長野原町長を歴任。

8) 『吾妻牧場事業一覧』明治37年6月(「知事巡視ノ節調書」『公文雑綴』群馬県文書館蔵)。

9) 農商務省農務局「本邦牧場一斑」大正6年, p133

10) 永松達吾は大分県宇佐郡に生まれ、慶応義塾出身、明治24年横浜生糸問屋に勤務中「横浜蚕糸貿易事情」を出版後、時事新報記者となり、「碓氷峠をガタ馬車で越え」(永松, p67)『時事新報』に「群馬県下の蚕業」等を執筆、大正元年9月「草津の人々と共同して」(永松, p23) 計画した草津軽便鉄

2. 閉鎖登記簿による所有権移転の背景

筆者の勤務先の北軽井沢演習林の閉鎖登記簿によれば、①「明治三十年四月官有地払下指令ニ付同年四月二十日…北白川宮…払下代価六百三十五円十六銭六厘」

当時牧場の主事を勤めた黒巖有哉の日記によれば、陸軍中將で大日本農会会頭でもある北白川宮の「綿羊ではなく馬を」⁷⁾との意向で、当初計画の洋服原料となる綿羊の飼育繁殖を中止して軍馬の改良増殖馬へと変更した。

吾妻牧場の規模は明治37年6月時点で2,512町7反4畝11歩、馬牛218頭⁸⁾という大規模なものであった。

②「明治四十年二月二十八日売買ニ因リ…松本隆次外三名ノ為メ所有権ノ取得ヲ登記ス」

しかし武士の商法ならぬ官家の牧場経営は容易に軌道に乗らず、明治39年に民間へ譲渡されることとなった⁹⁾。

北白川宮牧場が弁護士で実業家の松本隆治(前稿A参照)ほか3名の共有地となる経緯が明確に示されている。

①と②の移動につき、吾妻牧場株式会社自身は「多年北白川宮家の御所有に係り…然るに、今や該牧場全部は故ありて当会社の有に帰し」(避暑, p3) たとする。明治40年松本隆治、永松達吾¹⁰⁾、亀沢半次郎¹¹⁾、井田栄造¹²⁾らが吾妻牧場株式会社を設立した。永松は「同郷の友人松本隆治」(永松, p23) と呼び、井田は松本を法律顧問と

道創立委員総代、玉川電気鉄道専務(要M40役, p292)、大正6年日本水道創設、西武軌道取締役(要T9役中, P116)、交詢社評議員、大正11年自伝「亡き両親及我郷土」を出版。

11) 亀沢半次郎(日本橋区本町2)は文久元年鹿児島に生まれ、明治12年上京、岩谷松平の手代として煙草業に従事、明治29年独立し煙草元売捌に従事(人事T7か, p140)、日本橋煙草(名)代表社員、東亜煙草取締役(要M44役, p181)、旧吾妻牧場の小菅・田通地区を継承し亀沢農場を開設。会社員兼煙草元売捌(商信T3, p188)、日本煙草輸出社長、十商事監査役(要T11役上, p222)。

するなど、共同出資者はお互いに親密な関係があったとみられる。牧場の共有者4名の「取引先信用ノ程度」の多くは普通程度であり、格段に信用度が高かったわけではなかった模様だが、日露戦後の起業ブーム期に暗躍したバブルの主犯・小栗銀行(前稿B)より巨額の払下資金を借入れて北白川宮家より牧場の払下げを受けた。吾妻牧場は「面積約四千余町歩を有し牧畜農園の規模頗る広大」(一班)で、「群馬県吾妻郡長野原町大字応桑と称する地で海拔四千呎、信濃、越後、上野、三ヶ国境の地域広袤十里の平野、吾妻高原の一部で、別荘地としてはすべての条件に適合せる、洞天福地の仙境である。此地域は明治の初年某宮家の御所有に帰し、多年牧場となって居た跡で、自然に俗塵を絶ちて、秀霊の気に満ち…」(柏村, p58) ていた。しかし朝日新聞は「其目的純良なる種馬を養成し、傍預託馬の育成耕作殖林等にある由なるも、其实競馬を挙行し巨利を博せん目算なり」(40.5.24東朝①)と首謀者の本心を見破っていた。吾妻牧場会社は大儲けを企んで競馬場を計画中、明治41年11月西園寺内閣による馬券禁止で競馬場計画は「画餅に帰し一時茫然自失するの状況」¹³⁾となった。明治43年8月吾妻牧場株式会社刊行の『吾妻牧場内の避暑地開設』(避暑)は競馬場計画が頓挫した結果、避暑地の開設へと転身しようとする同社の必死の努力を示す。この頃に構想された「避暑地」の一部と推定されるのが「東避暑地実側図」¹⁴⁾である。

12) 井田栄造(日本橋区新材木町)は会社重役「資産六十万円…三重県平民前川由兵衛の二男…明治七年六月五日を以て生れ、同十一年三月井田一平の養子となり家督を相続す合資会社井田商店社長、ラサ島燐鉍株式会社常務取締役」(時事新報)、(名)井田商店社員(商信T3, p2)、運送業、ラサ島燐鉍取締役(帝T5, p1)、東京ライター、門司丸、赤穂塩回送各取締役(人事T7い, p3)、東京海運、ラサ島燐鉍各取締役、亜細亜興業監査役(要T11役上, p2)、日本食塩回送役員、昭和13年日の丸汽船社長、理研特殊鋼取締役、東京広運合資会社清算人。

明治41年2月新たに松本のパートナーとなった弁護士・水野豊(前稿B)は吾妻「牧場で此計画を立てたのは、やっと昨年からで」(紫文, p27)、「日本造りの茶席風」の「避暑地第十五号館」は「数日前に出来上った計り」(紫文, p26)で、避暑地「第一号館」は「棟上げをしたばかり」(紫文, p26)で、「吾妻牧場避暑地計画後、避暑客として寧ろ私が第一番であらう」(紫文, p28)などと、俄に別荘地企業に変身しつつある移行期の実情を詳細に記述している。しかし起業熱が去り、メインの小栗銀行があえなく破綻、共謀関係の北海道拓殖銀行がやむなく肩代わりした。

③「大正三年十二月十五日売買ニ因リ…草津軽便鉄道株式会社ニ対シ小松達吾ノ持分百分ノ二十五ノ為メ所有権取得ヲ登記ス」

④「大正三年十二月十五日売買ニ因リ…草津軽便鉄道株式会社ノ為メ松本隆治ノ持分百分ノ二十五ノ内百分ノ十五ノ所有権取得ヲ登記ス」

③④に買主として登場する草津軽便鉄道に関して吾妻牧場会社は「草津軽便鉄道の計画熟して杳掛(軽井沢の西約一里停車場の新設あり)草津間を連結する鉄道は牧場を経由せんとするに就き、牧場に縁故ある人々及避暑地熱望者の勧誘に随ひ、此機会を逸せず大に門戸を開放…譲渡若くは貸付することとせり」(避暑, p3)と避暑地開設の経緯を述べている。

「同鉄道は軽井沢より吾妻牧場を貫通して草津温泉場に至る三十一哩にして、来七月頃より起

13) 15) 「明治四十二年十二月 検査官提出書類綴」北海道拓殖銀行、北海道開拓記念館所蔵。

14) 6,000分の1、「北軽井沢ふるさと館」展示には「群馬県吾妻郡長野原町大字応桑所在」[「一方形百坪 二千坪」]の各区画ごとに「北一」といった整理番号が付され、予定の「湯沢停留場」の若干西寄りに「北軽井沢駅」が構想されている。

工し、本年中には吾妻牧場までは開通の見込の由」(M44.5.13 東朝②)

永松は「故北白川宮家御経営の吾妻牧場を譲受け…その牧場関係より、更に草津の人々と共同して草津鉄道を計画」(永松, p23) したと回顧し、水野も設立直前の大正元年8月に吾妻「牧場の関係者と、草津温泉の関係者とで、草津軽便鉄道株式会社を組織し、目下軽井沢から鉄道敷設準備中であるから、来<大正2>年の夏季以前迄には、<吾妻>牧場迄は開通が出来る見込」(紫文, p27) と期待を込めて書いている。

一方『草津軽便鉄道株式会社状況一斑』には「本鉄道に対し吾妻牧場株式会社より約十万坪、草津町より温泉地付近約六万坪無償割譲を約せり。而して吾妻牧場株式会社よりの分は既に同会社吾妻避暑地に隣接せる最も好位置の場所を譲受くることに確定せり」(一斑) とある。軽便と牧場が一体関係にあったことがうかがえる。

⑤「大正三年十二月十五日売買ニ因り…田中李次郎ノ為メ井田景造ノ持分百分ノ二十五ノ内百分ノ十五ノ所有権取得ヲ登記ス」

「大正六年十二月十四日共有物分割契約ニ因り…亀沢半次郎ノ為メ松本隆治外三名ノ持分全部ノ所有権取得ヲ登記ス」

⑥「大正十一年六月十九日所有権移転…日本鑿泉合資会社」

⑦「大正十三年十月二十四日所有権移転…草津軽便鉄道株式会社」とある。

3. 経営破綻と牧場敷地の分散化

競馬場を計画中、馬券禁止で頓挫、計画は「画餅に帰し一時茫然自失するの状況」¹⁵⁾ にあり、北白川牧場のその後に関して『町誌』は「牧場の経

営はうまくいかず、農場が東京の亀沢半次郎という者の手に入ったのをはじめ、吾妻、栗平、地蔵川などが東京の者の手に渡ってしまった。…牧場跡は全域を吾妻牧場会社が払下げを受け、更に草津軽便会社の所有となり、後同会社の、亀沢半次郎、松本隆治、井田栄造、田中李次郎の五氏が分割、各自の所有を確定」(町誌下, p632) したと記述する。

吾妻牧場直営の避暑地の中心部分は牧場が解散した後に、草津軽便鉄道(草津電気鉄道と改称)が「吾妻別荘地」¹⁶⁾として分譲を継続したほか、南木山組合、日本鑿泉、亀沢牧場、嬌恋村営牧場など、広大な牧場敷地は少なくとも数ブロックに分割された模様である。

前稿Bで筆者は吾妻牧場株式会社の終焉に関して「大正4年ごろ経営破綻したと推測される。…破綻後牧場資産は競売に付されたと推測されるが、処分全容は未解明」と留保付で推測した。この点に関して今回判明した事項は、①吾妻牧場株式会社の名義に変更された筆は意外にも少なく、共同払下人たる「松本隆治外三名」の名義のままの筆が多い。②大正3年12月28日牧場関係者が北海道拓殖銀行(拓銀)¹⁷⁾と貸借契約を結び、他の共同担保とともに自己の持分に別々の債権金額の抵当権を設定登記している。

もし①牧場名義の筆を相当数確認できれば、末期に牧場債権者からの差押、競売申立等の(仮)登記が確認できるのでは…というのが前稿執筆当時の筆者の読みであった。しかし牧場が登記費用の節約等の理由で多くの筆を自社名義に変更していなかった場合、牧場に対する牧場債権者は債務名義が異なるため保全目的の登記ができない状況であったと考えられる。

16) 大正13年4月時点の『吾妻別荘地平面図』[草津電気鉄道・同東京出張所(吾妻川電力内)]には亀沢半次郎、井田栄造ら当初段階からの牧場共有者のほか、田中李次郎、秋元子爵、田中銀之助をはじめ、太田清蔵、南部修三、横山一平、玉村勇助らの資産家、地蔵川の西岸・桜岩公園付近の福島甲子蔵、原田元貞、下妻当次など分譲先個人名が多数記載。

17) 明治40年頃松本らが吾妻牧場の株式募集時の申込取扱銀行たる小栗銀行東京支店(「吾妻牧場株式会社株式募集広告」)からの借入金で払下げを受けたが、小栗銀行の破綻で拓銀がやむなく肩代わりした。(前掲拓銀資料)

こうした状況下で通常採用される中小・零細企業等での会社再建手法が法的整理によらない私的な「内整理」¹⁸⁾である。②の大正3年12月28日の拓銀抵当権の設定登記は、松本と一身同体関係にある草軽・日本鑿泉等を含む「牧場に縁故ある人々」(避暑, p3) (以下単に牧場関係者) が最重要な大口債権者たる拓銀と協議した結果の個々の債務分割継承=内整理そのものではなかろうか。巷間伝えられて来た「大正4年ごろ経営破綻した」¹⁹⁾との時期とも符合する。

幸いに少数ながら吾妻牧場株式会社の名義に変更された筆の存在を確認することができ、当該閉鎖登記簿から以下の事実が判明した。

③この筆では大正2年4月15日売買で「松本隆治外三名」より牧場名義に変更された後、大正4年3月20日売買で草津軽便鉄道に名義変更、兼業する別荘分譲の商品土地としてさらに大正7年4月4日売買で前述の『吾妻別荘地平面図』に別荘主として記載されている東京の一個人²⁰⁾に売却されている。

④登記簿丁欄一番をみると、松本は明治40年5月31日拓銀から「弁済期明治四十二年四月二十五日…金ヲ期限ニ返済セサルトキハ約定ノ利率ニヨリ損害賠償ノ約」で5万円借り入れたが、数年後の大正3年5月9日「設定契約替」により、当該不動産に抵当権を設定登記した。

明治42年4月弁済期限分が長らく返済されず、大正3年5月9日拓銀が遂に債権保全措置として抵当権登記に踏み切った事実は牧場の支払停止、すなわち期限の利益喪失を意味するものであろう。これも大正4年経営破綻説を裏付けるものである。

⑤登記簿丁欄二番をみると大正4年5月1日「弁済ニ因リ」により④の抵当権は「抹消」登記されてお

り、当該物件を大正4年3月20日牧場から買得した草津軽便鉄道が直後に5万円+ α を債権者拓銀に弁済したという理屈である。これまで牧場→軽便の土地移転は大正2年8月草津軽便鉄道設立に際し「吾妻牧場株式会社より約十萬坪、草津町より温泉地付近約六萬坪の無償割譲を約せり」(一班)との支援表明を根拠に吾妻牧場株式会社経営の牧場地の過半に当たる300町歩の入手形態は「寄付」と理解されてきた。しかし小栗、拓銀両行から多額の融資を受け返済不能に陥った吾妻牧場が他に寄付する資金的余裕などあるはずもなく、「寄付」には疑問がぬぐえなかった。この大正4年牧場→軽便の移転・弁済も、時期から見て上記「内整理」の一環であろう。

本節の主要人物・松本隆治は皇族財産・吾妻牧場の払下げを実現させ、本業の損失を補填する副業を種々立案し巨大牧場を民営化し、本命視した競馬開催を目指して試行錯誤を繰り返した末、避暑地建設のランドデザインを策定し、牧場の交通アクセス改善のための草津軽便鉄道を草津温泉の旅館主と連携して創業し、志に反して牧場収束後も粘り強く別法人・関係企業等で避暑地建設を続行、病気で倒れたが優れた後継者・水野豊を養成し結果的に北軽井沢の今日の地位を確立させるのに大きく貢献した。

4. 吾妻牧場監査役を兼ねた田中空次郎

数多くの資本家・投資家が関係する中で、特に田中空次郎に限定した理由は、曾孫に当たる田中輝一氏から前稿での不十分な言及に関してご質問を頂き、彼の業績等に関して種々ご教示を頂くことができたからである。

18) 内整理とは非制度的な形態で再建を目指して行われる債権者・債務者間の私的な話し合いをいう。

19) 草津の旅館・七星館元社長・萩原秋水によれば吾妻牧場は「時利あらず、遂に解散して、其過半を草津鉄道会社が買受け、一部を避暑地として売却し現今主に都人士の別荘地となれり」(萩原太一郎(秋水)『改訂六版 草津温泉』草津鉱泉取締所、大正15年、p190)と記している。

20) 当該個人は牧場関係者ではないので個人情報は省略。

吾妻牧場監査役を兼ね、牧場跡地の一部を先行取得した田中空次郎は文久2年生まれ、先代空次郎の養子となり、大正7年では田中合名会社代表社員(人事T7た, p33)であり、まず田中空次郎の公開情報として彼が創業した田中科学機器製作株式会社のHP²¹⁾によれば、現在の田中科学機器製作株式会社(綾瀬)を創業、オリンパスに先行して顕微鏡を製作した斯界の先駆者として知られる。第一次産業である農・牧業とは一見無縁に見える当時の最先端・ハイテク産業に従事した人物がどのような経緯で吾妻牧場や長野原町の山林開発に関係することになったのかを解明してみたい。

田中空次郎は近江屋、大坂道修町から東京の日本橋区本町3、薬種及器械商(紳M32, p228)、麴町区丸の内・三菱8号館、さらに赤坂区青山南、田中合名会社代表社員、酒精製造合名会社代表社員(要M40役, p221)、吾妻牧場監査役(要M44, 役, p481)へ移り、旭製薬専務(帝T5職, p111)、田中商事社長(紳T11, 上p241, 要T11, 役中p28)となった。このようにガラス器具、顕微鏡、レントゲン装置などヨーロッパの理科学機器を輸入する商社や製薬・化学等の諸分野の企業活動を通じて蓄積した豊富な資産を不動産、特にリゾート物件に投じ、鬼怒川(藤原、現に子孫が一部所有)、軽井沢、房総海岸(場所は未詳)、信越国境の黒姫付近の長野県上水内郡信濃町(現に子孫が所有するも場所は未詳)などに広大な山林を有した由である。少なくとも鬼怒川には別荘(戦時中に子孫が疎開)を建て、小学校に寄付をした

と顕彰碑まで建てられたという。田中空次郎が同地の大地主として藤原軌道敷設に尽力した点は文献²²⁾にも登場している。

筆者は箱根宮ノ下付近の堂ヶ島温泉の別荘・対星館を譲受し、松ヶ岡遊園を開設した投資家宮田藤左衛門²³⁾を取り上げたことがあるが、彼も測量機という特殊な科学機器に特化して財をなし、蓄えた資金をリスクナリゾート開発に惜しげもなく投入した。兩人とも自然の風光・景観を愛し、お好みの場所に豪華な別荘を建築、野外生活を満喫するナチュラルリストであった点が共通する。

III 吾妻軌道

1. 先駆たる吾妻馬車鉄道発起

吾妻地方においては明治30年代には既に高崎、前橋、渋川、伊香保等を結ぶ濃密な馬車鉄道網が形成されており、たとえば上毛馬車鉄道は「伊香保、四万、草津へ入浴の御方様御便利の為め毎日午前六時より三十分毎に前橋及渋川より発車致候間御乗車奉希候」(M33.7.27読売^⑥)と上州諸温泉への湯治客を意識した高密度ダイヤを組んでいた。馬車鉄道に接続して客馬車が目的地の温泉への末端輸送を担ったが、「未だ完全を欠き、為めに浴客の不満足難なからざりし」(M42.3.24読売^②)場合も多かったと思われる。

同社終点渋川以北の初期の軌道計画として明治30年長野原町を含む沿線有志により吾妻馬車鉄道株式会社の設立が発起出願されたが、実現しなかった。

21) 田中科学機器製作株式会社HP沿革 (<http://www.tanaka-sci.com/company/111th.php>) 9月30日検索)

22) 大町雅美『郷愁の野州鉄道 栃木県鉄道秘話』随想舎、平成16年、p254。

23) 拙稿「地勢難克服手段としての遊園・旅館による観光鉄道兼営—箱根松ヶ岡遊園・対星館の資料紹介を中心に—」『跡見学園女子大学マネジメント学部観光マネジメント学科紀要』第1号、平成23年3月参照。

24) 山口六平(原町)は生糸繭商兼代弁業(商M31リ, p22)、吾妻畜産会社発起(町誌上, p557)、明治20年新道開鑿寄付(温泉史, p176)、明治29年上信鉄道発起人(町誌上, p792)。

25) 26) 33) 吾妻馬車鉄道「発起申請書」明治30年。

25) 吾妻馬車鉄道「仮定款」第二条。

27) 塩谷真雄(太田村)は原町銀行取締役。50株(要M40役, p548)、木暮茂八郎(中之条町)は生糸繭仲買商。

山口六平²⁴⁾により「渋川町上毛馬車鉄道株式会社停車場ヨリ吾妻郡草津村ニ至ル県道ニ馬車鉄道ヲ敷設」²⁵⁾「草津四万川原湯ノ如キ著名ナル温泉ニ富ムヲ以テ…是等各処ニ往復スル行旅路繹織ルガ如ク」²⁶⁾と期待し、第一区渋川町～原町、第二区原町～松谷村、第三区松谷村～長野原町、第四区長野原町～草津村の4区に分けた。

明治29年5月吾妻馬車鉄道株式会社の発起を申請し、明治30年7月10日特許された。発起人13名は100株を引受けた発起人総代・山口六平、塩谷真雄、木暮茂八郎²⁷⁾の3名、50株引受の蟻川七郎次²⁸⁾ほかであった。山口六平はほぼ同時に普通鉄道たる上信鉄道をも発起しており、「年月を要する汽車鉄道完成までの間の繋ぎ」(中之条, p943)が馬車鉄道だったという。同計画を理想家・山口の独走と解する『中之条町誌』は「中之条町関係者や吾妻銀行の有力者たちが一人も参加していない」(中之条, p943)と資本の脆弱性を指摘するが、起点から遠い第三区の長野原町からは桜井傳三郎(大字大津村、50株引受)、萩原慎太郎(大字川原湯村、30株引受)、浦野安(大字林村、30株引受)、宮崎角次郎(大字長野原町、30株引受)の4名も参加している。

桜井傳三郎は明治5年8月長野原町大津で桜井酒造店を創業、銘柄「櫻川」、大津組代表、明治22年4月初代長野原町長、明治31年草津馬車(赤馬車)社長(町誌上, p780)に就任した。浦野安は元治元年神職の家に生まれ、小学校長、吾妻郡書記、長野原町議を経て明治29年第三代長野原町長に就任した。(町誌上, p552)

28) 蟻川七郎次(中之条町)は吾妻貯蓄銀行監査役(要M44役, p423)、T4/7吾妻軌道55株主、吾妻倉庫取締役(帝T5, p19)、吾妻川に架かる松見橋畔の開通時記念写真の撮影・提供者名。

29) 野崎左文『改正東海東山畿内山陽漫遊案内』博文館、明治30年, p370。昭和初期の敬業館主・萩原順三(長野原町大字川原湯)は川原湯電気代表取締役(町誌上, p824)。明治41年以後萩原国三郎が養寿館を経営し(町誌上, p556)、山木屋樋田又平の養嗣子・樋田喜三郎が別に大正3年山木屋旅館を創業(町誌上, p559)、昭和初期は山木屋

長野原町に所在する川原湯温泉は「建久三年五月発見」され、「名声漸く著はれ規模大に拡がり客館浴室等大に改良を加へて近年隆盛に趣けり…浴客年中凡そ三万人」²⁹⁾と評され、萩原慎太郎は通過予定地・川原湯「虎の湯温泉元萩原慎太郎方の亭内に在」る温泉宿「敬業館」の経営者で、「岩島より先は道稍険しければ、足弱の人ならば、駕籠を雇ふべし」³⁰⁾との川原湯の交通難の解消を期待した参加であった。

明治30年では「温泉宿は右の萩原を始めとして樋田宗七郎(升屋)、樋田又平(山木屋)、豊田道藏(柏屋)等の四軒」³¹⁾であった。

しかし第四区までの全区間建設に対応する資本金18万円の株式募集が難航、明治31年5月渋川～原町の第一区のみで区間を短縮し、資本金を6万円に大幅減額した。この時点で吾妻馬車鉄道が第三区の長野原町に到達する可能性は消えた。しかし折からの不況の影響もあって明治34年2月27日創立専務委員山口六平は群馬県知事宛に、吾妻馬車鉄道「軌道布設着手延期願」³²⁾を提出、結局短距離の第一区すら実現できなかった。

2. 吾妻温泉馬車軌道の創立

前項の吾妻馬車鉄道と、約10年後の吾妻温泉馬車軌道の発起とが系譜的に連続性があるか否か判然とはしないが、ほぼ同一ルートであり、木暮茂八郎、菅谷慎三郎2名の人的同一性³³⁾から、日露戦後の企業ブームを契機に体制を組み直し、外部資本の支援も受け再度挑戦したものと見られる。

樋田甚重郎、養寿館萩原太三郎、山木屋樋田亮平、柏屋豊田道造であった。『全国都市名勝温泉旅館名鑑』日本遊覧旅行社、昭和5年, p86)

30)『旅行案内』博文館、明治29年, p170。

31) 柳田虎八『吾妻温泉誌』山口通公発行、明治30年7月, p23~24。

32) 群馬県知事宛吾妻馬車鉄道「軌道布設着手延期願」明治34年2月27日創立専務委員山口六平。

吾妻地方の繭糸麻、硫黄、薪炭、旅客輸送と水力発電による産業発展を目的として創立された。中心的な役割を担ったのは前者に加わらなかった地元有力銀行の吾妻銀行（明治31年設立された姉妹銀行・吾妻貯蓄銀行を含む）人脈と考えられる。両行頭取の桑原竹治郎、両行取締役の田村喜八、吾妻銀行取締役の町田儀平、監査役の片貝新十郎、伊能八平、支配人の二宮勤策、貯蓄銀行取締役の菅谷慎三郎など、ほぼフルメンバーで発起人・役員・株主となっている³⁴。

知事も「本件ハ本年秋季ニ於ケル本県主催一府十五県聯合共進会開会迄ニ施設為致度事情モ有之候³⁵」と計画を促進し、明治43年4月6日特許された。「其筋の特許を得次第直に工事に着手すべく本<1>月内に株式募集を開始」（M43.1.12東朝^④）したところ「頗る好況にして既に株式募集を終了したるに依り、来る三十一日までに第一回の払込をなし…随意契約にて請負人を定め直に工事に着手する筈なるが、軌道は前橋電気軌道株式会社の旧線路全部を買入る事に契約済」（M43.7.7東朝^④）となった。前橋電気軌道が電化に際し不要となった低規格の馬鉄レールを格安で買取ったものであろう。明治43年10月吾妻温泉馬車軌道は資本金15万円で旅客貨物運輸電灯電力供給及電気器具販売を目的に吾妻郡中之条町大字伊勢町乙988番地に設立された。（諸M45下、p50）創立当初の役員は[表-1]の通り。

明治43年11月29日神山関次知事は「吾妻郡ハ温泉場ニ富ミ、就中草津、四万、沢渡、河原湯、川中ノ如キハ古来人口ニ膾炙シ四時浴客ノ来遊多ク近年頗ニ繁盛ヲ来シタルモ未タ交通設備ノ完カラサル為其ノ多クヲ吸集スル能ハサルハ常ニ遺憾トストコロ³⁶」として、「本軌道成業ノ曉ニ於テハ多大ノ利便ト該地方ノ開発ヲ促スニ至リ本軌道ノ成功スヘキハ明ナルモノト認ム³⁷」と結論付けた。

明治45年7月22日吾妻温泉馬車軌道は長尾村鯉沢～中之条町伊勢町本社（林昌寺山門下）間を馬力、軌間762mmで新規開業した。内務省当局は利用する既存道路の改修・拡張を当然に求めたが、負担増を避けたい当事者と共進会に間に合わせたい県は極力回避した。たとえば吾妻川本流に架かる松見橋（明治38年架橋）の「橋幅はとても狭く、軌道馬車が渡る時は…衆々通れない程の幅」（中之条、p937）であった。開通時と目される蟻川七郎次家所蔵記念写真³⁸には橋の中央部にのみ歩行者用仮橋が継ぎ足され、この程度の応急措置で大目に見てもらったと思われる。また利根軌道と線路を共同使用を申請し、大正元年起点の鯉澤～渋川中塚町間³⁹を利根軌道乗入れを開始した。その申請理由は「鯉澤ハ単ニ国道第八号線…県道…ノ分岐点タルに過ギズ⁴⁰」、乗入れ先の渋川こそ、①前橋電気軌道、②高崎水力電気、③伊香保電気軌道、④利根軌道の起終点に加え、将来は⑤「目下計画中ニ属スル東上鉄道株

34 伊能八平(中之条町)は40株、生糸繭仲買商、書籍(日韓上、p31)、質商(中之条、p1147)、吾妻銀行監査役、吾妻倉庫監査役(帝T5、p19)。二宮勤策(中之条町)は20株、T4/7 20株、吾妻銀行員・支配人。山田金伝次(中之条町)は5株、吾妻興業銀行取締役兼支配人(日韓上、p31)、吾妻倉庫取締役(帝T5、p19)、吾妻製糸所監査役(帝T5、p19)

35 群馬県知事神山関次明治43年1月29日(鉄文)。

36 **37** 吾妻温泉「馬車軌道敷設ノ件ニ付副申」(鉄文)。

38 『思い出のチンチン電車 伊香保軌道線』あかぎ出版、平成10年、p23所収。

39 大正元年の「軌道使用料」は1,300円であった。〔大正元年鉄道院年報 軌道之部〕鉄道院、大正3年、p150。村田正博氏が利根軌道「線路は渋川駅前までのび…鯉澤方面にのびていたらしい」(宮脇俊三編『鉄道廃線跡を歩くIV』JTBC、平成9年、p66)と推定した区間に該当。

40 **41** **42** (鉄文)

43 小林茂「伊香保電車盛衰」『レイル』10号、プレスアイゼンバーン、昭和58年12月、p43。

44 小林、p44所収。前掲伊香保軌道線、p173所収。

45 『汽車・電車・軌道馬車時刻表』吾妻軌道(『渋川市誌 第3巻 通史編 下 近代・現代』平成3年、p270)

式会社ノ鉄道終点⁴¹⁾となるべき「実ニ此付近ニ於ケル乗客貨物ノ集散ヲ吞吐スル⁴²⁾、後年小林茂氏の指摘通り「4社5線の軌道線が1点に集った」「総合ターミナル⁴³⁾という本邦でも類例なき軌道の集積度であった。2線が姿を消した戦後の東武鉄道所属の三線時代の渋川新町駅の構内配置図⁴⁴⁾でさえ、相当に複雑怪奇なターミナルの様相を示していた。

明治45年7月開業当初の時間表⁴⁵⁾では渋川～中之条間臨時便を含め11往復、下り渋川発午前7時～午後5時、所要2時間50分、上り中之条発午前6時～午後4時、所要2時間30分で「上下ノ運転時間ニ三十分ノ相違アルハ坂路勾配ノ関係ト馬匹ノ牽引力トニ依ル」(趣旨, p3) 山間部馬車鉄道の宿命であった。大正2年時の馬車鉄道時代の主な経路地は、渋川～阿久津～鯉沢～北牧～寄島～石合～田ノ入～甲里～村上～岩井堂～市城～青山～中之条であった⁴⁶⁾。

その後、大正2年吾妻軌道と改称、大正9年電化(後述)、大正13年11月4日吾妻軌道は群馬電力に合併(略史, p160)、さらに群馬電力から東京電力(東邦電力系)、東京電燈を経て、昭和8年バスに代替し休止、翌昭和9年廃止された。

3. 温泉客の利用と接続する乗合馬車

当時の利用者は地元民より外来客が多く、終点・中之条は四万、沢渡、川原湯、草津各温泉への乗合馬車の起点となった。同社も乗合馬車を兼

営、大正5年3月同社乗合馬車部と四万温泉馬車合資会社が合併し四万馬車合資会社(本社吾妻軌道内)を設立、四万間及び川原湯行乗合馬車を運行した。

大正3年から草津馬車合資会社が中之条～草津間に吾妻軌道を補完していた。「赤馬車」を名乗る草津馬車株式会社は自ら「明治四十一年の創業にて…馬匹も能く馴れ車両製造所の設けもあれば本年は更に十数両の新台を作りつつあり。又株主の多数は各温泉地の旅館⁴⁷⁾と沿道の旅館沐浴所及郡内の有志並に年々入浴する浴客等の株主となりて組織せる会社なれば徒に営利のみを重しとせず全く乗客の便益を旨とし、吾妻郡の交通機関として営業しつつあるもの⁴⁸⁾と宣伝していた。その意味では電化後の吾妻軌道にあっても、連絡・培養路線としての乗合馬車とは密接不可分の関係が継続していた。

4. 創立当初の才賀電機商会との関係

一説には「電気王とよばれた才賀藤吉の関与した会社として当時の新聞にも紹介されているが文献では確認できず、どの程度まで関与したか不明⁴⁹⁾と、才賀系を疑問視する見方もある。しかし①名久田発電所放水口の碑に「請負 才賀電機商会⁵⁰⁾と刻まれ、工事が一括才賀の引受であること。才賀系王子電気軌道の場合、「発電所用其他電気諸材料は云ふまでもなく才賀商会が自ら供給して居る」(M44.3.25R)のであった。

46)『営業報告書』前掲渋川市誌, p270所収。途中の小野上に「中帳場(馬替場)があり、そこで馬を替えて渋川へ行く…子供心にとまらなければこまる、馬が暴れだしたらどうしよう…と思ひながら乗って行った」(中之条, p1192)との証言もある。

47) 四万の旅館主として、田村茂三郎(賽陵館)、関善平(積善館)、猿谷倉之進(鐘寿館)、田村七平(三木屋)など(前掲『全国都市名勝温泉旅館名鑑』p86)

48)「赤馬車」草津馬車株式会社発行の広告。

49) wiki注釈8。「才賀関係会社 才賀商会が同商会主又は支配人名義にて全国電気会社に重役として現に關係しつつある六十一会社名を列記すれば左の如し」(T1.9.21大朝)として才賀関連企業として掲載されている。才賀藤吉に関しては三木理史『近代日本の地域交通体系』大明堂、平成11年、p280参照。

50)『中之条町の石造物』中之条町教育委員会、平成20年、p185では「利用厚生 工事担当者 柳田阿三郎 請負 大賀電機商会 技術者 西脇胤 世話 木暮雄平 田村與吉」と解説。西脇胤(東京)はT4②50株主(『第十期営業報告書』, p42)。小林茂「続 餓多電盛衰記 上州に咲いた五電車物語」『鉄道ビクトリアル』53号、昭和30年12月、p19～22参照。

②明治43年時点の株式申込書末尾に「外賛成人十五人此引受株数八百五十株（内五百株才賀藤吉氏引受）」⁵¹⁾と才賀の残額引受であること。才賀の500株は発起人中の筆頭・桑原竹治郎（社長）の120株の4.2倍弱に相当する。

③取締役就任した三沢信一（東京市京橋区弥左衛門町）は才賀電機商会東京支店長を本務とし才賀系王子電気軌道取締役等を兼ねていた。

④明治43年12月頃作成の吾妻温泉馬車軌道『工事方法書』末尾記載の「主任技術者工学士芥川均一」は王子電気軌道土木部主任（M44.3.25R）で、三沢同様に才賀電機商会技師と考えられる。

⑤明治44年9月期間5年、利率9%で4.4万円発行した吾妻温泉馬車軌道第一回社債⁵²⁾が全額才賀の引受であると推定される。才賀藤吉自身が社長に就任、三沢も取締役に就任した王子電気軌道が翌年発行した第一回社債三〇万円も才賀個人が引受けている⁵³⁾。

また動力を馬力とする馬鉄にもかかわらず、比較的初期の明治45年5月20日電灯電力供給事業を兼業として創始⁵⁴⁾した背景にも電灯電力供給主眼の才賀のアドバイスが強く作用したものと推定される。したがって、筆者は未解明部分が多く残るものの、創立当初は才賀との関係は相当に緊密で、資本関係はもとより、技術面でも強く結びついていたものと推定している。

当然に大正初期の才賀の破綻で資本・技術両面での関係が断絶した際、主力銀行たる吾妻銀行等が如何に当社を支援したかは今後の課題として残された。

5. 電化方針策定までの試行錯誤

大正9年直流550V電化されたが、鉄道院に提出した『動力変更願』には「馬車軌道ハ軌近時世ノ進運ニ伴ヒ益々交通頻繁ト相成候タメ現在ノ原動力タル馬力ヲ以テシテハ到底当初ノ期待ニ副ヒ満足ナル輸送ヲ全フシ能ハサルノ状況」⁵⁵⁾とごく簡単に趣旨が述べられているに過ぎない。しかし大正6年2月28日定款改正・電化決議の臨時株主総会の際株主に配布した『軌道動力変更ニ関スル趣旨書』⁵⁶⁾には詳細な検討過程が示されている。そこで当該資料を主たる典拠として、吾妻軌道経営者が地域コミュニティとの関係をどう考えていたのかを読み解くこととする。

大正時代になり吾妻地方の温泉は年々盛況となり、とりわけ四万温泉では客数が大正3年～6年の間に倍増していった。大正6年の記事に「吾妻郡各温泉地は何れも非常な盛況にて浴客満員となり、帳場家族の寝室までも客室に使用し、更に付近の素人家まで借受けて一時充用せる程」（中之条, p1197）の湯治客のおかげで同社経営は概ね順調であった。繁忙期である夏季には「湯治客のため軌道馬車を数回増発していた」（中之条, p1201）が、毎回「満員の有様」で輸送力増強が喫緊の課題であった。趣旨書によれば、「動力タル馬匹ハ音ニ牽引力ニ不足不平均アルノミナラス死傷疲労等ニ依ル休廃ノ補給ト飼育管理若クハ使役上ニ多大ノ費用⁵⁷⁾ト手数トヲ要スルカ故ニ遂ニ入費敗ケトナル」(趣旨, p1)、「殊ニ四万、沢渡、川原湯、川中、大塚ノ諸温泉ハ浴客蟻集繁昌ヲ加フルハ勿論、著名ノ草津温泉ノ如キ是迄其浴客ノ

51)「発起人ノ住所氏名及其引受株数」吾妻温泉馬車軌道株式会社創立事務所

52) 興銀編『社債一覽』昭和45年, p14。吾妻温泉馬車軌道は明治末期の建設費16万円を払込資本金7.5万円、借入金8.3万円、未払金1.3万円他で賄っていた。(『大正元年鉄道院年報 軌道之部』鉄道院、大正3年, p102)

53)『本邦軌道事業ニ関スル調査』東京市政調査会、昭和7年, p321。

54)『帝国鉄道要鑑 第四版』鉄道時報局、大正6年。

55)『動力変更願』吾妻軌道(鉄文)。

56)『軌道動力変更ニ関スル趣旨書・起業目論見書・定款』吾妻軌道、大正6年3月。

57) 大正5年5月期の関連費の中身は「損馬料、馬糧、馬具修繕費、蹄鉄病馬薬劑費、厩雑費」(『電気通覧』大正5年, p211)。大正元年の客貨車走行一哩平均支出は26銭3厘で、傾斜地の富士軌道27銭5厘(『鉄道院年報』, p156)に近い値。

58)59)『関東遊覧 その日帰り』大正15年8月, p194。

八分通りハ信州沓掛ヨリ出入シ、中之条ヨリ往復スルモノ僅ニ二分通りニ過キサル(趣旨, p4)としていた。このように、軽井沢・沓掛・嬭恋など「上の段」経由の「草軽ルート」(草津軽便鉄道)と、渋川・中之条・川原湯など「下の段」経由の「吾妻ルート」(吾妻軌道)とは、最終目的地・草津を目指す湯治客にとって互いに完全に競合関係にある選択肢であった。現在は等しく長野原町の不可分の構成要素である「上の段」と「下の段」が草津軽便鉄道と吾妻軌道との敵対的關係によって微妙な立場に置かれていたことがうかがえる。大正末期の案内書では川原湯を吾妻「牧場を横切って嬭恋まで行ってゐる」⁵⁸⁾草津電鉄の項に配して「終点から草津まで約四里、長野原町を経て東へ川原湯まで約三里」⁵⁹⁾と記載している。鉄道省『温泉案内』も川原湯を「草津電気鉄道の開通前には…股賑を極めたものであったが、近年草津電気鉄道の開通と共に、往時の盛観を失ひ、浴客も亦此処に仙境のあるを忘れやうとしてゐる」⁶⁰⁾と評した。定評ある地理書も昭和4年草津湯治の中宿だった「川原湯または沢渡の湯で<草津の湯爛れを>治していくのが習慣であったが、今は直接電車によって…軽井沢駅に出られるので、川原または沢渡の湯を通過して帰る人が少ない」「今は草津と軽井沢とが電車結びつけられたために川原湯の昔の俵は失はれてゐる」⁶¹⁾と分析した。大正9年7月の「下の段」側の本音が滲み出た「陳情書」には「彼ノ草津軽便鉄道開通後、<終点>嬭恋悉ク利沢ハ如何…忽チ経済情況一変」(四万, p185)したとして、敵対的關係⁶²⁾にある「草津軽便鉄道ノ為メ

不利ノ地ニ立テル長野原」(四万, p185)の現状を嘆き、「嘗テ顧ミラレサル寒村瘠土」(四万, p185)であった「上の段」側の俄な繁榮ぶりに激しく嫉妬している。

電化構想は大正6年頃からで、同じ軌間の花巻電気の豆電車での成功例を参考に急曲線や勾配の箇所だけ改良、大半の軌道を継続使用して建設費を抑えようと考えた。

吾妻軌道にも「軌道ヲ走ル新發明ノ自働車」(趣旨, p2)に関する何らかの売込み工作があったものと思われる。ここで当時の自動車鉄道ないし自動鉄道とはガソリンなど内燃機関を動力とする簡易な鉄道車両の意味で、勃興しつつある自動車を軌道の上で走らせようとする多様な試みであった。その一つ『自動車鉄道の概要』なる型録を出した矢沼伊三郎らが主宰する自動鉄道工業⁶³⁾を例にとれば、大正8年7月28日自動車鉄道の試運転を京浜電気鉄道蒲田～穴守間2哩30鎖で「全国私設鉄道会社重役、技術家、交通機関関係者並ニ資本金家、事業家各位立会ノ上、厳密ニ行」った「当時ノ実況成績等ハ東京市発行ノ各新聞ヲ始メ重ナル地方新聞ニ掲載」⁶⁴⁾された。

当時自動(車)鉄道を社名に名乗る企業⁶⁵⁾も多く、こうした新發明に接した吾妻軌道は積極的に「軌道ヲ走ル新發明ノ自働車ヲ使用センカト既設会社ノ現状ヲ視察シ、又ハ其向ノ技術者ノ意見ヲ徴シ研究ヲ重ネタ」(趣旨, p2)という。既設会社としては「二十人乗合自動車車体図解 参考、京浜電車、塩原軌道、鹿本鉄道等総テ採用シタル

60) 鉄道省『温泉案内』昭和2年, p368。

61) 『日本地理風俗大系 第四巻』新光社、昭和4年, p232～233。

62) 中之条行の赤馬車側と「嬭恋駅よりの浴客輸送に於て…互に反目し合い、時に敵対行為にまで及んだ」(角貝康次『草津躍進誌』草津新聞社、昭和38年, p91)という。

63) 前身・自動鉄道組合で「現に陸軍省技術本部及同兵器本廠より特命を受け…各種装甲自動車数台を製作し、過般

芝浦埋立地に於て試運転を施行せし所、其結果の頗る良好なりしを以て、地方鉄道会社が此種自動車を利用すべく計画し、之れが製造方を特約する向渺ならず。同時に相当持株を有す状況」(T9.2.21内報①)とされた。

64) 『自動車鉄道の概要』自動鉄道工業株式会社創立事務所、大正9年, p11。

65) 自動鉄道を名乗る企業は瀬戸、茂木、白石、諫早各自動鉄道、自動車鉄道を名乗る企業は相海、苦楽園各自動車鉄道など大正期に多数存在した。

モノナリ⁶⁶⁾、「陸軍省技術本部、根方軌道、伊豆、塩原其他八鉄道会社とは製作契約済となり居り、尚阿波電気軌道、那須軌道其他各鉄道会社共契約交渉中」(T8.11.27内報①)とされ、その他鹿島、九十九里各軌道、安濃鉄道などの名前が挙がっており、現にガソリン動車2両を製造して納入した実績がある福島県の好間軌道⁶⁷⁾や吾妻軌道に近接する塩原軌道で「塩原軌道注文型」⁶⁸⁾等を視察した可能性もあろう。その結果として「当地方ノ如キ屈曲若クハ勾配ノ改修困難ナル道路ニ於テハ運転上未タ以テ面白カラサルモノアリ」(趣旨, p2)との認識に達し、自動鉄道の採用を断念したと思われる。

当社がビジネスモデルとして踏襲した花巻での馬鉄電化計画を助言・設計した一戸三矢元岩手県技師は次のように自慢している。「…菊池忠太郎氏とが、志戸平に近き松原発電所と西公園と五哩許りの間の送電線を利用して馬鉄程度の電車が出来ないものかと、当時本県に在職中の余に相談があった。余は出来ないこともないでしょうと答えて一哩一万円づつ五万円の設計を提出した。…余は日本一否世界一の豆電車の成功には一種の誇りを禁じ得なかつたのである。爾來相当の成績を挙げ、花巻線に連絡し、亦志戸平に延長し、此度大沢に達したが、近き将来鉛まで延長する機会が到達するであらう。爾來馬鉄の電化に付此の豆電車も一種の模範となり、内務鉄道両省の推薦で馬鉄経営者が…視察に来るやうな有様で…台電車の開通までには両電車の共通運転せしむる関係上、車体其他の設備改良を為すべく、即ち此豆電車が大電車になるのも近き将来ならんと思はる」⁶⁹⁾

一戸元技師のいう「内務鉄道両省の推薦で馬鉄経営者が…視察に来る」「馬鉄程度の電車」⁷⁰⁾の好例が吾妻軌道であった。吾妻軌道は屈曲道路に「多少ノ改修ヲ加ヘ之ニ電車線路ヲ架設シテ小型ノ電車ヲ運転スル」(趣旨, p2) ビジネスモデルをデザインして、花巻が「此式ニ依リ電車ヲ布設シ其運転ノ快速ナル、其輸送ノ軽便ナルヲ実証シツツアリ…目下適切ノ設備ヲ施シ漸次時勢ノ進展ニ従ヒ逐次改善拡張…是レ当会社カ花巻軌道ノ実例を採用セントスル所以ナリ」(趣旨, p2)との結論に達した。吾妻軌道は「軌道は在来のまま…小型の電車を運転」⁷¹⁾したが、これは「岩手県花巻電気株式会社の方式を採用して、はじめから大規模の計画を立てずに電車に切替え」⁷²⁾たものである。

6. 川原湯・草津方面への延伸構想

電化の結果、草津浴客の「大部分中之條廻ハリトナリ当会社ノ軌道乗客著シキ増加ヲ来タス…ノミナラス旁タ前橋高崎両電車ノ乗客モ共ニ増加スルハ交通ノ便利ニ伴フ相互関係会社共通ノ利益」(趣旨, p4)となると、共存共栄、地域貢献の意義を強調した。そして「当会社ノ軌道ハ吾妻郡ノ旅客貨物ノ殆ンド全部ヲ吞吐スル唯一重要ノ交通機関」(趣旨, p5)なりと自賛した。勢いに乗ったのか、将来構想として、次の段階は「前橋高崎ノ電車ト同様ナル電車ニ変更シ中之條ト前橋高崎トノ間ニ直通運転ヲナス」(趣旨, p10)ものとし、この「第二回ノ変更ノ時期」には、「軽便電車トシテ中之條渋川間ニ使用シタル軌條及車両ハ之ヲ取外シテ更ニ中之條町ヨリ岩島村、長野原町方面ニ延長スル軌道ニ充用シ、漸次草津温泉迄電車ヲ全通セシムルノ希望ヲ有スルモノトス」(趣旨, p10)

66) 前掲『自動車鉄道の概要』巻末, p17。

67) 大正10年4月開業。『常磐地方の鉄道』, 昭和62年, p48。

68) 前掲『自動車鉄道の概要』巻末, p4。

69) 70) 「台鉄道と台遊園地の計画も近く完成す 盛岡電気工業株式会社理事一戸三矢氏談」T12.4.25『岩手日報』。

71) 大正6年3月17日『上毛新聞』。

72) 『中之條町誌』第一巻, 昭和51年, p1199。

73) 若山牧水「みなかみ紀行」『新編みなかみ紀行』朋文堂、昭和31年, p215。

と景気よく川原湯・草津方面への延伸構想までぶち上げている。

電化後の大正11年10月21日若山牧水は「十一時前中之條着、折よく電車が出る處だつたので直ぐ乗車、日に輝いた吾妻川に沿うて走る。この川は数日前に嬭戀村の宿屋の窓から雨の中に侘しく眺めた溪流のすゑであるのだ。澁川に正午に着いた」⁷³⁾と中之條～澁川間の豆電車に乗車した。また大正15年の案内書も「澁川から伊香保電車が出る。澁川は高崎と前橋とから電車が集つて西北中之条へ電車が行く」⁷⁴⁾と、周辺電車網の集積ぶりを誇示している。中之条町自身が公金で吾妻軌道の⑤150株(帝T5, p19)もの大株主になっているのもこうした主張の根拠ともなっている。後年『四万温泉史』は「マッチ電車」について「電車は一両のいわゆるチンチン電車である。今にして見ればほんとうののろのろ電車であったが、当時は東京を走っていた電車と同じ新しい時代を示し、吾妻の文化産業経済の開発に貢献した」(温泉史, p183)と積極的に評価している。

しかし「草津温泉迄電車ヲ全通セシムル」(趣旨, p10)との言葉は単なる内部の「希望」的観測に過ぎず、同社の公式の申請書には一切現れていない。おそらく増資分の幾分かを中之條以北の長野原あたりで調達するためのリップ・サービスであったかもしれない。それかあらぬか、大正9年時点で「草津軽便鉄道ノ為メ不利ノ地ニ立テル長野原ガ更ニ電車ノ企アルハ、該地方ニ於ケル経済戦ニ於テ漸ヤク其類勢ヲ自覚シタル現状ト云フベシ」(温泉史, p183)と長野原独自の電車起業が伝えられている。この動きはやがて高田商会主導の上州電気軌道計画として表面化することになる。

74) 金尾種次郎『関東遊覧その日帰り』金尾文淵堂、大正15年, p174。

75) 大正9年牧水は川原湯から吾妻駅まで徒歩でこの急坂を越え、「上の段」の平坦地の出現に驚いた。「段」を含む通俗的呼称は全国的に分布し、地名に採用された箇所も少なくない。江戸の「山の手」「下町」と同様に明確な線引きが困難で、

IV むすびにかえて

大正期に群馬県吾妻郡に存在した二つの“馬”企業の苦闘を資料上から概観した。本稿は老川慶喜氏発起の長野原学研究会の会合等で地元有識者各位が口にした「上の段」「下の段」という地名事典にない地域を二分する通俗的呼称とその成立経緯、さらに地理的・地形的懸隔⁷⁵⁾がもたらす微妙な住民感情の相違感に筆者らが反応したことに端を発している。いわば江戸の「山の手」にも類似した「上の段」の“馬”企業がウマと決別、牧場を別荘地に変貌させ、経営不振の中で別働隊・草津軽便鉄道を産み落とした。軽便鉄道が開通して川原湯経由の草津湯治客を奪取しつつある時期、「下町」に相当する「下の段」の“馬”企業も長年持て余したウマと決別、馬車軌道を花巻流・豆電車に変貌させ、将来は草津へのはかない夢を抱いた。

今日現地を幾度となく訪れてさえも当時の面影を偲ぶことは至難である。今回も一般開放準備中の県営浅間牧場の放牧を見て往時の旧吾妻牧場のスケールを想像したり、JR吾妻線の車窓から並行する吾妻川沿いの旧吾妻軌道の馬たちの難業苦行に思いを馳せる程度であった。地元の人々は電化後の吾妻軌道の「小型の電車」を「マッチ電車」⁷⁶⁾と呼んだという。おそらく「マッチ箱」のように小さく、粗末な電車という意味合いからであろう。吾妻軌道が手本とした花巻電気の「豆電車」も車両限界の狭隘さゆえ、「馬づら電車」と呼ばれた。吾妻軌道を苦しめた馬の世話から逃れるための電化は、軌道改良に金をかけず、生きた馬を単に「馬づら電車」に置き換えただけで、澁川で接続する普通レベルの「ガタクリ電車」群と相互乗り入れ

区分の意味合い、ニュアンスも時とともに変化する模様である。筆者の居住する郊外住宅地にも「元町」「新町」の呼称があるが、当の住民の間でさえ解釈が分かれて来た。

76) 田村茂三郎回顧、四万, p86。林昌寺住職の話では「寺の前の道を馬車道と呼び、山門脇の店に終点があったと語る古老達も皆亡くなられた」由。

もできない中途半端なものであった。おそらく乗り心地も相当のレベルかと推測される。

誠に幸いなことに筆者は昭和34年8月5日⁷⁷⁾ 草軽電気鉄道新軽井沢発14:40、上州三原17:02着、17:03発、草津温泉着18:15の9列車に乗車し3時間半もの遊覧鉄道旅行を経験できた最末期の観光客の一人であった。名のみ真正鉄道であるが、実は老朽化した鉾山用電気機関車が引く産業鉄道並の虚偽性、虚構性あふれる初の非日常体験であった。劣悪な乗り心地と、曲線のレールにきしむ車輪の悲鳴音を聞きながら温泉に向かった際の当時の筆者の心境は、多少は吾妻軌道に乗車して上州の諸温泉を訪ねた湯治客の味わったであろう難儀に相通ずるものがあるように思われる。

77) 昭和34年8月14日第七号台風により吾妻川橋梁が流出し碓氷～上州三原間が不通となり代行バスを運行した。橋梁流失のわずか9日前に草軽全線を完全乗車できたことになる。

[表-1] 吾妻温泉馬車軌道役員(創立当初)

社長	田中甚平	中之条町、50株、創立委員長、M20吾妻銀行頭取、中之条養蚕組合代表、県議
取締役	桑原竹治郎	中之条町、120株、T4①286株、質商、M35吾妻銀行頭取、吾妻貯蓄銀行頭取
	高橋諄三郎	群馬県古巻村、…株、酒醸造業、群馬県農工銀行、前橋馬車鉄道、上毛馬車鉄道、利根発電各取締役、県議
	三沢信一	京橋区弥左衛門町、…株、才賀電機商会東京支店長、王子電気軌道取締役
	木暮茂八郎	中之条町、50株、生糸繭仲買商、M30吾妻馬車鉄道発起人100株、M30吾妻興業銀行取締役、吾妻倉庫監査役
	松岡弁	赤坂区青山北町、…株、東京株式取引所理事、吾妻温泉馬車軌道取締役
	山名金明	渋谷町→赤坂区青山南→芝区湊町7、50株、創立委員長、吾妻温泉馬車軌道取締役、東海物産取締役
監査役	田村茂三郎	沢田村、100株、T4②50株、慶応義塾卒、四万温泉賽陵館主、四万温泉場組合取締役、(名)四万温泉馬車社長、M44沢田村長、T9四万温泉電気鉄道創立委員長、T10群馬自動車副社長
	関善平	沢田村、100株、T4②50株、四万温泉積善館主、四万温泉(資)取締役、温泉場組合取締役、T9四万温泉電気鉄道創立副委員長
	田村喜八	中之条町、50株、T4②250株、旅人宿・鍋屋、吾妻銀行支配人・取締役、吾妻貯蓄銀行常務、草津ホテル監査役、M20新道開鑿寄付、M31草津馬車(赤馬車)副社長、T14四万自動車社長、群馬自動車社長
	町田儀平	中之条町、40株、「町の名門」(中之条、p1069)、維新前開業の米穀肥料荒物醬油醸造、米穀紙類商、穀荒物商、吾妻銀行取締役、M20新道開鑿寄付
	菅谷慎三郎	岩島村、15株、吾妻馬車鉄道発起人50株、岩島畜産(資)代表社員、原町銀行取締役60株、吾妻貯蓄銀行取締役、草津馬車監査役
理事	柳田阿三郎	中之条町、10株、T4⑥69株、慶応義塾卒、(株)七星館取締役、吾妻倉庫取締役、吾妻軌道専務・支配人主任技術者として「電気交通事業の設立運営に専念」(中之条、p1071)後T6中之条町長就任
	蟻川七郎次	中之条町、20株、T4①55株、質商、元中之条町長、吾妻貯蓄銀行監査役、吾妻倉庫取締役

[資料]『株式申込證』吾妻温泉馬車軌道(…株は非発起人)、「吾妻馬車鉄道発起申請書」、「帝国鉄道要鑑 第三版」明治39年、「株主名簿」『第十期營業報告書』吾妻軌道、大正4年7月、注3)の自治体史、各種会社録(明治41年～大正5年)、『群馬県人名大事典』上毛新聞社、昭和57年等により筆者作成。

Agatsuma Farm and Agatsuma Railway

Two Horse-related Businesses that Supported the Upper and Lower Regions of Naganohara

Isao Ogawa

Agatsuma County in Gunma Prefecture was once viewed as having two regions: a plateau area called the Upper Area at the base of Mount Asama and a mountain valley called the Lower Area along the Agatsuma River. These regions present considerable differences in elevation and development. The plateau was a quiet area with vast but empty highlands and the privately-owned Agatsuma Farm, which was granted to business interests by the Imperial Family in 1907. The mountain valley was located along a bustling tourist route where people travelling to the ancient and famous Kusatsu Hot Spring passed through. The area still has some well-known hot springs, such as Shima and Kawarayu, and small and medium-sized villages. Between the Taisho and the early Showa periods, visitors to the Kusatsu Hot Spring began to spurn the long-established route of riding the Agatsuma train line after passing Takasaki and Shibukawa and then taking public horse carriages. Instead, the new and comfortable mountain train operated by the Kusatsu Light Railway became the preferred mode of transportation.

This paper will focus on two private businesses, the Agatsuma Farm and the Agatsuma Railway, which represented the two major regions of the county and were deeply involved in horse-related businesses, by looking at the closed real estate registries to reveal their previously unknown roles and limitations. The

Agatsuma Farm was originally established by the Imperial Family for raising cavalry horses. Four risk-taking investors who were granted the farm tried to turn it into a racetrack, a trend at the time, but legal changes forced them to give up their attempt. Faced with financial troubles, they abandoned the horse business and started looking into building second homes on the land, with a plan to develop a resort area. They partnered with accommodation owners from the remote Kusatsu Hot Spring and founded the Kusatsu Light Railway, anticipating that some means of transportation would be essential for their resort business.

The Agatsuma Horse Tramway was a modest business in which horses played a significant role, and the Agatsuma Hot Spring Horse Tramway offered a transportation service that carried tourists to the hot spring as the name indicates. The steep mountain slopes tormented both the company and its horses. Prompted by other horse tramways in the vicinity that were switching to electric trains, the tramway finally abandoned its horses and decided to electrify its tram line in 1917. Yet, the changes they made to the facilities were not well-thought-out. They continued to use old horsecar rails and simply replaced the horses with small trains. A plan was proposed to extend the train line to Kusatsu at a general meeting, but it failed to materialize. However, the Upper Area that was once considered bar-

ren land flourished and bustled with tourists journeying to Kusatsu and second-home owners from Tokyo after the light railway opened, while the Kawarayu Hot Spring in the Lower Area outside the tourist route was forgotten and the entire region eventually became deserted.