

近江商人系金融機関の地元還元投融资

―藤井善助による琵琶湖鉄道汽船の統合と解体―

小 川 功

一 はじめに

瀬岡誠氏によって、住友の伊庭貞剛とともに「近代の江州系企業者」⁽¹⁾の典型として把握される四代・藤井善助（以下単に藤井と略）は滋賀県の近代史では自己の関与していた大津電車軌道、太湖汽船、湖南鉄道三社を合併させ、琵琶湖を巡る水陸・鉄軌道の総合経営体である琵琶湖鉄道汽船株式会社（以下単に琵琶湖鉄と略）を昭和二年に成立させた統合のプロモーターとしても登場する。藤井について『現代滋賀県人物史』は地元滋賀県の「湖南鉄道、大津電車を窮地に陥ひたるが如き、実に実業界の一恩人」⁽²⁾とし、彼の伝記『藤井善助伝』（以下単に『伝』と略）も「藤井氏が湖南鉄道の整理革新にあたるといふを聴き、齊しく鉄道の事にしあれば汽車と電車との差こそあれ……大津電車の面目を一新せんものとの懇請黙し難く……株主の希望に副ふべく……社長となり」⁽³⁾と伝え、藤井の叔父・西村与兵衛と湖南鉄道との関係を「同鉄道が既に土地を買収し軌道の布設を了したるも資金欠乏して運転に着手すること能はざるに方り、流言蜚語徒に起り、重役等責を負ふて連袂職を辞し、半成の企業全く倒壊に瀕せんとす、氏此状を見て慨然として奮起し、万難を排して資金の吸収をなし遂に此鉄道を運転せしめたり」⁽⁴⁾と評するように、藤井一門は鉄道、電気事業面で多くの企業再建等に関与したため、藤井が社長として経営する日本

共立生命（以下単に共立と略）が債権者ないし大株主等として関わらざるを得ない投融资事例も少なくない。⁽⁵⁾

これらのうち、共立が企業規模、資金量等から判断して体力に不相応ともいえる過大な関与をおこなったと考えられる琵琶鉄の統合、および設立に当って普通株を二三七九株も引受けて持株比率十七％もの筆頭株主となった八日市鉄道の分離、京阪への吸収¹¹琵琶鉄解体という、極めて短期間（昭和二、四年の二年間）に異例の統合と解体をとみに経験した当該地域の社会的共通基盤としての鉄道金融の史的展開の分析をテーマとして取り上げてみたい。

ここで異例にして特殊な統合・解体の稀有な事例として琵琶鉄を取り上げる意義としては、まずわが国の鉄道史上、水運・海運業を兼営した私鉄は少なくないが、その比重が際立って大きく、社名に水運・海運業を示す言葉を付した私鉄は、汽船会社が一時的に鉄道を兼営した阿波国共同汽船を除けば、駿豆鉄道箱根遊船（昭和一三、五年の二年間のみでその後とも駿豆鉄道と称した）、博多湾鉄道汽船（大正九年博多湾鉄道を改称⁶）と当該琵琶鉄の三例に過ぎないことが挙げられよう。

また鉄道史上、複数線区を経営する鉄道企業（ないし鉄道兼営企業）から一部線区のみが別の鉄道会社として分離・独立した例としてはこの琵琶鉄からの八日市鉄道分離のほか、（ア）県境を越えて無理に戦時統合したもの、企業存続のため自主的に統合を解体したと考えられる島根鉄道の事例、（イ）富山と高岡の対立感情を背景に分離したと考えられる富山地方鉄道からの加越能鉄道分離、（ウ）信貴生駒電鉄の大阪府、奈良県との非連続な支線を大手の大軌、京阪がそれぞれ分割統治した産物としての交野電気鉄道の分離等の教例⁷を除けば、あとは旧国鉄、大日本軌道⁸のようなナシヨナル・カンパニー、大手同士等による戦時統合体、電力会社・鉱業会社の直営鉄道など、巨大ないし広域・多角経営体の適正規模化・分割・分社化・專業化の事例がほとんどを占めるものと考えられる⁹。

琵琶鉄から上記の八日市鉄道が分離した事情にも、上記に列挙した分離事例に共通する（ア）非連続な支線、遠隔地に

ある独立線区の存在、(イ) 鉄道会社と非鉄道会社との間の異種合併、(ウ) 戦時統合に典型的に見られる、自然発生的とはいえない、極めて作爲的・人爲的な統合経緯、(エ) 上記各号の理由に派生する非効率性、旧会社・地域など構成要素間・職種間の感情的対立ないし全社的一体感の欠如、(オ) 旧国鉄の分割・民営化に典型的に見られる、資金的逼迫ないし経営破綻に近い極度の経営難の存在、(カ) 大手企業等の企業戦略の都合による分割統治、(キ) 同種・同類型の企業統合による再編成、(ク) 巨大ないし多角経営体の適正規模化・分割・分社化などといういくつもの側面が含まれていたのではないかと考えられる。

こうした意味において、極めて短命な鉄道・軌道・汽船統合体である琵琶鉄の統合までの前身各社の沿革から、最終段階である大手私鉄による解体、三分割処理（本体の天津線に吸収した〈旧大津電車〉軌道部門、他に譲渡した〈旧湖南〉鉄道部門、傘下の汽船会社に合併させた〈旧太湖〉汽船部門）までは鉄道史上も、極めて類例の乏しい特殊なM&A事例として注目すべきものと考えられよう。

そこで本稿ではこうした統合・解体の背景を探る意味からも従来の地域史、鉄道史研究ではともすれば看過されがちな設備金融面、とくに鉄道会社の役員自身が深く関与している金融機関（通常一般に想定される銀行には限定せず、ここでは生保を取り上げた）との人的、資本的な各種の連携関係を史料の入手できた限りにおいてかなり詳細に分析することとした。

一方、破綻金融機関と破綻（寸前）鉄道の共通経営者を介した一体関係の典型的事例としてはたとえば松本重太郎における百三十銀行と阪鶴鉄道等、岩下清周における北浜銀行と大阪電気軌道等、熊沢一衛における四日市銀行と伊勢電気鉄道等がある。こうした事例において従来から金融史の立場ではともすれば不健全な投融資を誘発しがちな「機関銀行の弊害」のみが強調され、金融機関重役の個人的関与先への大口投融資は即、情実融資、癒着、固定貸と把握される反面、全

く同じ経済行動が郷土史などの立場では地域の社会資本への金融資本の介入・支配といった定型的理解も少なくないように感じられるが、そのいずれもが一面的であるといえよう。

『滋賀県人物史』は藤井を「理財の才に長けた京滋実業界の重鎮」と評し、「京滋の実業界を股にかけて紡績倉庫に鉄道に汽船に金融等多方面に涉って独特の手腕を揮ひ財を築く一面地方文化の開発にも相当貢献する所があった」と総括している。スケールにおいてこそ、著名な松本や岩下に劣るとはいえ、地元私鉄等に数多く関係した「鉄道資本家」であり、同時に「保険資本家」でもあった藤井という人物が支配していた大正期の共立では、明治末期に近江商人の系譜に属する織維商・織物業者が買収したため、その資本的背景の必然的結果として滋賀県ないし京都府に立地する地元企業への様々な投融資関係が発生することになる。その藤井がどのような動機から自己の支配下にある金融機関を動員して地元滋賀県・京都府の社会資本整備にあえてリスクを冒してまで巨額の資金を投じ、そのために幾度か金融的危機に陥ったかの全人格的な理解のためには、以下のような金融面をも含めた地域史、あるいは鉄道史研究が必要ではないかと思量するからである。

なお本稿の姉妹編「近江商人による生保支配―大正期の日本共立生命の資本的連携を中心に―」⁽¹¹⁾では本稿の主人公ともいふべき藤井らが近江商人の全国的ネット・ワークをフルに活用して、株主募集、代理店募集等を成功させたユニークな中小生保の経営史の一端を明らかにしており、本稿では重複を避けるため藤井と他の近江商人との連携関係をはじめ、共立に関する概要、沿革、買収経緯、役員その他の説明を一切省略したため、適宜ご参照いただければ幸いである。

本稿作成にあたっては（財）藤井斉成会理事長・有鄰館館長藤井善三郎氏、藤井善助の夫人静子の実家・珠玖家四代当主珠玖精一氏、珠玖達良氏からそれぞれ、有益なるご示唆・情報・資料を頂戴できた。このほか湖南鉄道、八日市鉄道に關しては宇田正氏⁽¹²⁾、大津電車軌道、江若鉄道等に關しては藤田貞一郎氏⁽¹³⁾、太湖汽船等に關しては末永國紀氏⁽¹⁴⁾らによる数多

くの優れた先行研究を参照させていただいた。また本稿の基となった経営史学会関西西部会報告の場等において、貴重など
教示、ご指摘を頂戴した宮本又郎、阿部武司、上村雅洋、柴孝夫らの各氏に厚く御礼申し上げたい。

鉄道省文書等の閲覧・引用等に関しては交通博物館佐藤豊彦氏、交通科学博物館館長別枝隆氏、楠原一輝氏、滋賀県庁
行政文書の閲覧・引用等に関しては滋賀県企画部鉄道整備課長補佐望月秀孝氏、調査員川村秀雄氏、県民情報室主事寺
村功氏、同竹元豊一氏、西日本旅客鉄道広報室長浅沼唯明氏、朝日生命総合企画部市川繁之氏、しがぎん経済文化センタ
ー社長高橋敬二氏、日本郵船顧問稲垣純男氏、京阪電気鉄道広報課藤原氏（順不同）等をはじめ、国立公文書館、国立国
会図書館、交通科学博物館、滋賀県議会図書室、滋賀県立図書館、京都府総合資料館、大津市立図書館、彦根市立図書館、
近江八幡市立図書館、神戸大学経営分析文献センター、近江商人郷土館などお世話になった多数の関係諸機関、ならびに
謝辞の末尾ながら滋賀大学経済学部附属史料館に貴重な史料・文書等をご寄託・ご提供賜った滋賀銀行をはじめ多数の史
料所蔵者各位に対して厚く御礼申し上げます。

(1) 瀬岡誠「江州系企業者の特性―企業者史的分析―」（安岡重明、藤田貞一郎、石川健郎編著『近江商人の経営遺産』、平成四年、同文館出版所収）、
一一二頁。

(2) 布施善治郎（整亮）『現代滋賀県人物史』、大正八年、坤巻、一〇〇五頁。

(3) 熊川千代喜『藤井善助伝』（以下単に『伝』と略）、昭和七年、三六九―三七〇頁。

(4) 前掲『現代滋賀県人物史』、乾巻、一九四頁。

(5) たとえば所有有価証券の銘柄名のみを『社報』で公表した昭和三年九月現在では琵琶湖鉄道汽船、株式会社八幡銀行、京都電灯、奥村電
機、京阪電気鉄道、新京阪鉄道、琵琶湖鉄道汽船、都ホテル、京都会館など京滋地区に関係深い銘柄が多数含まれている。（昭和三年九月『日本共立
生命社報』、三五号、二頁）。

(6) 偶然ではあるが、博多湾鉄道汽船のオーナーである太田清蔵は第一徴兵の経営者であり、琵琶湖鉄の実権者の藤井も共立の経営者であり、ともに保険
資金を支配した鉄道汽船に投入し、最終的には太田は現西鉄、藤井は京阪という大手私鉄の手に異色の鉄道汽船を委ねた点で共通する。なお北海道
炭礦鉄道は鉄道国有化によって、鉄道分離後北海道炭礦汽船に改称したものである。

- (7) 一九四四年に鳥取県の伯陽電鉄が島根県の広瀬鉄道と合併、山陰中央鉄道となったが、一九四八年に島根鉄道が旧広瀬鉄道線を譲受。一九五〇年富山地方鉄道から分離した加越能鉄道（高岡軌道線、加越線を譲受、一九三九年の交野電気鉄道（信貴生駒電気鉄道の枚方市―私市間を譲受、一九一八年の大川鉄道（三藩軌道の上若津―柳川間を譲受、一九三六年の養老電鉄（企業整理のため伊勢電気鉄道より養老線を譲受、一九三八年の映西電気鉄道（企業整理のため山梨電気鉄道経営の電気軌道線を譲受、一九四九年の山陽電気軌道から戦時統合した旧長門鉄道線を譲受した長門鉄道などの例がある。このうち養老電鉄、映西電気鉄道の二例は明確に倒産・破綻に伴う企業整理の一環としての分離・譲渡である。（和久田康雄『資料・日本の私鉄』、昭和五九年、九六―一〇九頁、同『私鉄史ハンドブック』、平成五年、ともに電気車研究会刊）
- (8) 全国展開した唯一の私鉄である大日本軌道が地方ごとの会社に分割された例として一九一七年の信達軌道（旧福島支社）、一九一八年の可部軌道（旧広島支社）、一九一七年の駿遠電気（旧静岡支社）、遠州軌道（旧浜松支社）、中勢鉄道（旧伊勢支社）。（和久田前掲書参照）
- (9) 電力会社からの兼営鉄道の分離としては一九二二年の別府大分電鉄、東武鉄道（東京電灯経営の群馬県下の軌道線を譲受、一九二八年の北九州鉄道（九州水力電気経営の旧北筑軌道線を譲受、一九三九年の神都交通（東邦電力経営の旧伊勢電気鉄道線を譲受等、鉱業会社からの兼営鉄道の分離としては一九四九年の神岡鉱業、一九六九年の三菱大夕張炭礦（三菱鉱業経営の鉄道線を譲受等がある。また大手同士の戦時統合体の解体としては一九四八年過度経済力集中排除法による大東急から小田急、京浜、京王帝都、大近鉄から南海、大阪急から京阪の分離、一九五四年名古屋鉄道からの豊橋鉄道（旧渥美電鉄線を譲受）などがある。（和久田前掲書参照）
- (10) 岡本武雄編『滋賀県人物史』、上巻、昭和五年、政治経済新聞社、一九三―四頁。
- (11) 『滋賀大学経済学部研究年報』、第一巻、平成七年三月。
- (12) 宇田正『鉄道交通の形成と展開』、『八日市市史』、第四巻、近現代、昭和六十二年、二二〇頁以下。うち湖南鉄道は二六―二八頁。近江鉄道『伸びゆく近江鉄道』、昭和四一年、『近江鉄道七十年のあゆみ』（近江鉄道社内報『おうみ』、昭和四二年二月―四四年一月に延十三回連載）
- (13) 藤田貞一郎『街道から鉄道へ』、『鉄道普及』、『新修大津市史五 近代』、昭和五七年、藤田貞一郎『江若鉄道の成立と大津市』、『鉄道史学』第二号、昭和六十年ほか。
- (14) 末永國紀『大津・長浜間連絡汽船会社の創立と近江商人』、『社会科学』、第四七号、一九九一年八月、『滋賀県史 昭和編 第四卷商工編』、前掲『新修大津市史五 近代』ほか。

二 大津電車軌道

(一) 会社成立前史

【図表一】 大津電車軌道に参加した京津「大津組」主要メンバー

村田虎次郎	大津、両替商、近江貯金銀行専務、大津市長、近江新報社員、後代議士、湖南汽船取(取締役の略、以下同)、江州日々新聞社取
藪田信吉	大津市中堀、酒造業、大津瓦斯取、近江倉庫取、京津電気鉄道発起人総代、湖南鉄道監(監査役の略、以下同)
浅見又七	長浜→大津、大津銀行支配人、京津電気鉄道発起人
西川太治郎	近江新報社無限責任社員・社長、大津電車発起人、四一年大津市長、大正四年衆議院議員
西田利七	大津、下堅田、京津電気鉄道発起人、近江貯金銀行監、近江米取引所理事、大津商業会議所会員
中井莊七	大津、白玉町、清酒醸造、京津電気鉄道発起人、近江米取引所理事長、近江貯金銀行取
藤沢弥三郎	藤沢運送店主、京津電気鉄道発、大津商業会議所副会頭、近江倉庫土地社長、大正四年大津市長

(資料) 前掲『現代滋賀県人物史』、『滋賀県人物名鑑上巻』、『大津商工会議所沿革史』、『日本全国諸会社役員録』、『日本全国商工人名録』、『帝国銀行会社要録』、『銀行会社要録』、『工場通覧』等紳士録・会社録等により作成。(以下の図表二～六も同じ)

大津→石山間には明治二九年六月、大阪の武田源兵衛らの発起による石山遊覧鉄道の構想が先行している。⁽¹⁾ 大津電車軌道(以下単に大津電車と略)の成立までの経緯は京津電気軌道とよく似ており、発起人のメンバーも相当に重複している。まず主流派と目されるのは石山→坂本間の電車を出願した、いわゆる「大津組」で、三八年十一月に京津電気鉄道発起人として調印した大津派二六名のうち、「図表一」のように藪田信吉⁽²⁾、吉村鉄之助、村田虎次郎、中井莊七、藤沢弥三郎、浅見又七、西田利七、西川太治郎の大津在住の実業家七名が参加した。(村治重厚、高谷光雄、北村直治郎、谷沢龍蔵、下郷伝平、藪田益太郎、谷口賢次郎、田村善七、芳野寛、森久右衛門、野瀬市太郎、本庄新兵衛、辻井喜之助、浅見又蔵、西村卯兵衛、滋野半兵衛、正圓文治郎、原田金之祐、下郷外次郎は大津電車発起には参加せず)⁽³⁾

京津電気鉄道発起人からは旧大津派以外からも奥繁三郎(旧京都派)、入江鷹之助(旧近畿派)なども参加した。大津派の出願した石山→坂本間には橋本甚吉郎(大津市中堀)、小西綱雄(大津市橋本)合資会社丸五商店の所在地と同一か?らの「丸五組」も電車を出願した。このほか、子爵・由利公正などの旧京北鉄道の中心となっていた福井出身の資本家は連合して三九年大津→石山(馬場)間の電車である「大津電鉄」(資本

金五〇万円）を出願した。⁽⁴⁾『大津市三十年史』の著者中村五十一郎（紅雨）は貴族院議員由利公正（東京市芝区芝車町）、松平正直（東京市赤坂区表町）、貴族院議員広沢金次郎（東京市赤坂区青山南町、特命全權公使、大正四年二月二日付で免許された近若鉄道発起人総代）、貴族院議員本多副元（東京市四谷区東信濃町、大津電車発起人、明教生命社長、大阪生命社長）、西五辻文伸（東京市麹町区四番町）、伊藤徳三（郎）（東京市四谷区左門町）等を「いはゆる貴族院組⁽⁵⁾」と呼んでいるが、広沢は伯爵、由利は子爵、松平、本多、西五辻は男爵であった。この時期由利は仲間とともに北陸電鉄（敦賀・富山）、敦賀電鉄（舞鶴・敦賀）、愛知電車（熱田・豊橋・豊川）、近畿電車鉄道など東海・北陸・近畿各地に電鉄計画を出願中であつた。⁽⁶⁾

また大阪の宮脇剛三⁽⁷⁾、武田貞之助（伊香郡出身、大阪市西区、弁護士、後に代議士、太湖汽船監）、滋賀忠として有名な辻忠右衛門等⁽⁸⁾の滋賀県出身者からなる一派は石山駅より石山寺までの軽便鉄道を出願し、結局四派の競願となつた。その後四派は合同して大津電車軌道（当初の大津電車鉄道の社名を四〇年六月十五日当局の論達により大津電車軌道に変更）に一本化して特許を出願、四〇年九月二一日石山・膳所・大津・坂本間八哩六七鎖の軌道特許を受けた。⁽⁹⁾

四二年末には「経済界ハ不況ノ徴ヲ呈シ株式ノ価格下落ヲ来タシタル為メ株式引受者ノ多数ハ株金払込ヲナサス当時ノ金融界ノ事情亦之ヲ促進スルニ適セスシテ事予期ニ反シ不良ノ結果ヲ見タ⁽¹⁰⁾」結果、旧四派の連合した大津電車の発起人三〇名の「株式引受人及発起人中一部ニ経済界不況ノ影響ヲ受ケ悲境ニ陥リタル者ヲ生ジ」、折悪しく福井グループの首領格の由利公正が四二年四月三十日に死亡したこともあって、同グループの本多副元、岡部長（旧京北鉄道発起人・常務・岡部広の父）ら福井出身の資本家等一三名が脱落したが、主唱者の村田虎次郎、西川太治郎（同時期の京津電気鉄道発起人からは脱落）宮脇剛三をはじめ藪田信吉、西村武三（大津市丸屋町）ら地元資本家、京津電気鉄道発起人総代であつた奥繁三郎（代議士、後に京津電気軌道社長、京都取引所理事長、阪界電気軌道取ほか）等は踏み止どまつた。地元資本家の

中でも浅見又七(京津電気鉄道発起人は残留、浅見又蔵は大正九年十一月時点で京津電気軌道一六六株保有)、吉村鉄之助(京津電気鉄道発起人は残留、後に江若鉄道社長)、藤沢弥三郎⁽¹⁾などは脱落した。

(1) 前掲『新修大津市史五近代』、三二六頁。

(2) 大津市在住、酒造業、大津瓦斯取締役(以下注では単に取と略)、近江倉庫取、京津電気鉄道発起人総代、湖南鉄道監査役(以下注では単に監と略)、近江新報社有限責任社員。(以下の経歴等の属人的な注記の資料は「図表一」の脚注資料等によるが、個々に注記は省略した)。

(3) 大津商工会議所「大津商工会議所沿革史」、昭和十八年、三七四頁、「京津電気鉄道株式会社発起人」『原敬関係文書』、第八巻書類篇五、日本放送出版協会、昭和六二年、四七二―四頁所収。

(4) 宮本源之助『明治運輸史』、大正二年、運輸日報社、第三章、一八〇頁。

(5) 中村五十一郎『大津市三十年史』、昭和三年、六八頁。中村は大阪毎日新聞記者で紅雨と号して『大津名勝案内』(大正四年)等を著したほか、自身も八日市鉄道の株主にもなるなど、地域や業界事情を熟知していた人物の一人と思われる。

(6) 前掲『明治運輸史』、第三章、一七九―一八〇頁。

(7) 大津市出身、大阪市西区、東京専修学校卒、第百銀行員、彦根出身の大東義徳司法大臣秘書官、第百銀行を退社し七年間自ら創刊した近江新報を経営、京津電気鉄道発起人にも就任(近松文三郎『高田義甫』、昭和六年、二四九頁)。

(8) 大阪市東区、質商、大阪倉庫取、摂津製油取、大阪窯業取、神戸棧橋監、大阪硫曹監、明治三十五年時点で摂津製油三百株所有(銀行会社大株主一覧)、『日報』一三〇一、明治三六年一月発行による。以下の注でも明治三五年時点での持株状況の資料は個々に注記しないが同書による。大正五年時点で神戸棧橋二千二百、大日本人肥一三七〇、浪速銀行八三七、帝国電灯五百、東洋製紙四百、宇治川電気三百、日本生命二五〇、大阪窯業一七一株ほか計六七〇五株所有(石山賢吉編『全国株主要覧』、大正六年六月、グイヤモンド社による。以下も同様に注記を省略)、後に大津電車の取就任。

(9) 鉄道時報局『帝國鉄道要鑑』、第四版、大正七年、軌道七〇頁。

(10) 明治四二年十月二六日付「期間伸長願」。

(11) 京津電気鉄道発起人から中途脱落、藤沢運送店主、明治四〇年大津商業会議所副会頭、京津土地、近江倉庫土地社長、大正四年十一月大津市長就任。

(二) 会社成立

四二年四月二八日事業許可を受け、この間一時琵琶湖遊覧電車軌道に改称したが、四三年六月一日旧名に復帰、四三年

十月二〇日第一回株金払込では約二割の未払込を生じ、払込を促進するなどの努力を重ね、ようやく四四年一月八日⁽²⁾大津電車が資本金五〇万円（四五年時点で払込一二・五万円）で大津市阪本町一九（後に御蔵町へ移転）に設立され、辻忠右衛門とも関係深く、大阪堂島米穀取引所理事長であった磯野小右衛門の子である磯野良吉⁽³⁾（大阪、二〇〇株）が社長に、常務に藪田信吉（五〇〇株）、取締役に村田虎次郎（二〇〇株）、小関忠太郎⁽⁴⁾（大津、一〇〇株）、橋本甚吉郎⁽⁵⁾（二〇〇株、石山）坂本間を小西綱雄らと申請した「丸五組」代表者、元持大造（五〇株）、監査役に代議士の奥繁三郎⁽⁶⁾（一〇〇株）、一宮喜十郎（三〇〇株）、森伊三郎（膳所）、岡田定治郎（大津、一〇〇株、白玉町、大正六年四月～十年三月大津商業會議所副会頭）⁽⁶⁾が就任した。取締役に就任していた辻忠右衛門は四四年十月死亡した。⁽⁷⁾

(1) 日本産業調査会『電気大観』、大正五年、五九一頁。

(2) 前掲『帝國鉄道要鑑』、第四版によれば一月十九日。

(3) 磯野合名代表社員、大阪窯業社長、大阪株式取引所監理、大阪堂島米穀取引所監理、理事、泉尾土地監、大浜土地社長、梅津製紙監、東京火災取、日本舍密製造監、鉄道関係では井原笠岡輕便鉄道取として創立時に八〇株出資（井笠鉄道『五十年史』昭和三七年、一二三頁）。なお父が明治三六年六月死亡した直後に大阪堂島米穀取引所監査役となっている。（人事興信所『銀行会社事業興信録』、昭和八年版、二二四頁）。

(4) 山之内鉄道院副總裁と同郷の鹿兒島出身で官営鐵道借入に「極力奔走」（前掲『大津市三十年史』、六八頁）した。

(5) 京都府農工銀行取、京都瓦斯社長、京都取引所理事長、阪堺電気軌道取、太平火災海上監ほか、大正五年時点で京都瓦斯一五〇〇株、日本染料七〇〇株計二二〇〇株所有。

(6) 大津電車軌道『第一回報告書』、明治四四年三月、一頁、九十一頁。

(7) 『官報』第八五〇八号、明治四四年十月二八日。

(三) 相次ぐ経営者の更迭

創立まもなくの四四年十一月には社長磯野良吉が辞任⁽¹⁾、明治元年創業の酒造業を経営していた常務藪田信吉が「中心となって経営してゐるうちに、同氏は他の事業できてつして投げ出し⁽²⁾」たとされ、四五年三月元持大造、村田虎次郎、橋本甚吉郎の三名も辞任し⁽³⁾、大津市坂本の高谷光雄が社長を継承した。下郷伝平から「心の鎮れた：決して怒る様なことが

無い⁽⁴⁾」と感服された高谷は滋賀県勸業課長を退官して近江麻糸紡織を創設して専務となり、大津商業會議所常議委員をへて明治一七年五月一二年九月には大津商工会議所会頭に就任したほか、近江貯金銀行監、近江段通取、近江帆布取、近江新報社有限責任社員でもあった。鉄道関係では京北鉄道発起人として、一二〇株（三五年現在三五株）を出資したほか、京津電氣軌道でも明治三八年十一月に調印した「大津派」発起人二六名の一人として参加した。

前述の通り、京津電氣鐵道計画でも「大津側の主力であった藪田氏はその後（京津電氣軌道）会社及後年創立された大津電車と共に何れも重役となつた⁽⁵⁾」が株式の過半数を握つた実権者・藪田信吉は「他の事業でさてつて投げ出し」たとされるが、京津電氣軌道でも辞任しており、同様に四五年四月十八日創立總會で選任された湖南鐵道監査役の方でも大正元年九月二十九日には辞任、特に「本社創立功労者」として報酬一二五〇円を湖南鐵道から贈与されている。⁽⁶⁾おそらく大津電車における「投げ出し」と同様な内部事情による辞任と金銭贈与であろう。藪田信吉も大津の財界人が順番に会頭・副会頭を勤めた大津商業會議所で明治期には常議員に名を連ねながら、その後はトップに就任しておらず、藪田の「他の事業でさてつ」はかなり致命的なものであったと推測される。四五年三月時点では取締役高谷光雄、藪田勸兵衛、太田光熙（京阪常務）、京都電灯の田中博、⁽⁷⁾監査役は才賀藤吉、⁽⁸⁾馬杉庄平であつた。⁽⁹⁾田中博は後年「これ（＝京都電灯越前線）とほぼ同じ時期に傍系事業として経営したものに大津電車があつた。明治四十五年の三月だつたと思うが、地元の人々がついていた大津、石山間の免許線が失効にひんしていたとき、東京の大倉組から重役の今井多三郎氏⁽¹¹⁾が会社へ見えて、『一つ買受けて一緒にやってみようではないか』という話になり、結局京阪と大倉組と私の方との三社均分で経営することにしたもので、京阪の社長太田光熙氏が『一日に四百円の運賃があがつたらいいがなあ』と言つたものだ。のちこれは有利に処分して、京阪単独の線になつた。』と回顧している。⁽¹²⁾『大津市三十年史』も「建築費の割に乗客収入が少くて経営難に陥つた⁽¹³⁾」としている。

大倉組を主要取引商社として輸入資材等の購入をしてきた才賀藤吉は大津電車の創立以来百株の株主で、四五年三月高

谷、藪田勘兵衛、太田（京阪）、田中博（京電）らと同時に大津電車の役員に就任しているので、「京阪と大倉組と私の方（＝京電）との三社均分で経営する」大倉組の資本とその有力取引先である才賀電機商會は当時、才賀があまりに急拡大し過ぎて資金難に陥り、大倉組への資金依存が一層高まりつつある時期でもあり、事実上両者は一体関係にあったといつて良からう。

- (1) 『官報』第八五三一号、明治四十四年十一月二七日。
- (2) 前掲『大津市三十年史』、六八頁。
- (3) 『官報』第八五七〇号、明治四十五年五月四日。
- (4) 福並定雄『下郷久道翁伝』、昭和十九年、四四三頁。高谷光雄の回想録である『高谷翁懷旧夜談』は県立、大津市立図書館等にも所蔵されておらず、未見。
- (5) 前掲『大津商工会議所沿革史』、三七四頁。
- (6) 湖南鉄道『第三回報告書』、一三頁。
- (7) 税務官、明治四十二年三月京都電灯入社、支配人任命、四十四年十二月取就任、大正五年時点で京都電灯五百株のみ所有。
- (8) 才賀電機商會主、美濃電気軌道、沖繩電気軌道各社長、岩村電気軌道取、和歌山水力電気取、伊予鉄道監、成宗電気軌道監、他数十社の役員を兼務、代議士。
- (9) 旧膳所藩の掛屋を勤めた素封家、彦根中学卒、膳所町會議員、県會議員、膳所町長等を歴任、近江板紙取、江州煉瓦取、湖南醸造取、日出紡織、旭絹織、京都電灯にも関係。『滋賀県人物名鑑上巻』は馬杉庄平を「大津電車等に関係して尽瘁するところあり」地方開発に努力したことは夥しい。膳所町屈指の名望家」（一七八頁）と評している。
- (10) 商業興信所『日本全国諸会社役員録』、明治四十五年、下編四一九頁。
- (11) 才賀電機商會の主要取引商社である（名）大倉組の明治四十五年現在の役員には今井多三郎は該当者がなく、営業部電気係員（大阪駐在）である。才賀の窓口であった大阪支店に長年勤務した皆川多三郎（大阪支店長、取締役をへて大阪詰常務、会長を歴任、勝田貞次『大倉・根津コンツェルン読本』、昭和十三年、一〇七頁）との関係は未詳。なお今井多三郎なる人物には明治二十七年一月創業の電灯、電鉄用器具材料商の日本商會（大阪市西区、資本金十萬圓）会主で松永安左衛門の關係する九州耐火煉瓦、天草無煙炭礦等の取締役が別に存在するが大倉組とはつながらない。（前掲『電気大観』、五九頁）大倉組の役員には大津の坂本に居住する高谷鹿二が監査役（大正三年には（名）大倉組取締役）として就任しており、大津電車の高谷光雄社長との接点になった可能性がある。前掲『日本全国諸会社役員録』、明治四十五年版、上編一三四頁、鉄道通信社『鉄道電気事業要覧』、大正三年、當一〇頁、帝国興信所『帝国銀行会社要録』、第五版、職員録一六頁。

(12) 田中博『田中博翁夜話 京都財界半世紀』、昭和二十七年、九三―四頁。

(13) 前掲『大津市三十年史』、六八頁。

(14) 大津電車軌道『第一回報告書』、明治四十四年三月、九―十一頁。

(四) 才賀電機商会との関係

四五年時点の大津電車の幹部職員は庶務課長志賀清照、運輸課長森益宜、会計課長森野吉造、技師長は工事を請け負った才賀電機商会の技師西川喜計⁽¹⁾、技師も同じく京津の土木工事主任の三根奇能夫に委嘱した⁽²⁾。ほぼ同時期の王子電気軌道の例では会主の才賀藤吉自身が社長に就任したほか、才賀電機商会が派遣したのは取締役に技術部長・技師三井助作、東京支店長三沢信一、監査役に支配人野田儀一郎、土木部主任に芥川均一工学士、前田兵三、中野豊寿、飯田忠次郎、小崎栄、電気部主任に福井薫工学士、石塚幸次郎、奥野醜、吉田千治郎、鶴田英男ら技術者は全員才賀電機商会展員で、第一回社債三〇万円も才賀個人が引受けたほか「発電所用其の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⁽³⁾」のであった。ほぼ同時期に成立した隣接の京津電気軌道も技師長西川喜計を送り込んでいた才賀電機商会に工事を請け負わせており、東京の三吉電機工場の職員として三崎省三⁽⁴⁾（後の阪神専務）らとともに日本で最初に京都電気鉄道の車両組立てに従事し、その後京都市下京区寺町通で電気機械製造販売業を創業した才賀にとって京滋地区は特に市場基盤が強い、ホームグラウンドであったものと見られる。四三年七月には才賀は京都市一円を供給区域として、既存の京都電灯に対抗する京都電気（資本金二〇〇万円、社長守山又三）という電灯供給会社まで設立して、京都電灯の独占を脅かしたり、大正元年には下京区円山町・粟田口町間〇哩二五鎖の京都遊覧索道⁽⁵⁾、洛西電気軌道（工事は才賀に委任）等を発起した。四年五月から七月までの三ヶ月間に認可された軽便鉄道三十社をとっても、才賀藤吉は鞍手軽便鉄道、松阪軽便鉄道、新湊軽便鉄道、碧海軽便鉄道、中新川軽便鉄道の五社で発起人総代として登場している⁽⁶⁾。しかしこうした無理な業務拡張の

ため、才賀電機商会は資金繰りに窮して大正元年九月、大津電車の開業（大正二年三月一日浜大津―膳所間二・九キロ）直前に倒産した。才賀の事業は大正二年四月一日、第二会社として新設された日本興業に継承されたが、メイン銀行の北浜銀行も、大正三年四月、取付けに遭い、日本興業も大正五年六月解散に追い込まれた。こうした混乱状態の中で大津電車も「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関係しつつある六十一会社名を列記すれば左の如し」と才賀関連企業として新聞の一覧表の中に掲載され、また「才賀商会と直接関係ある電気事業会社は左の如し」として「開業之部」二九社、「許可未設立の分」六社とともに「未開業之部（目下工事中）」三二社の最初に掲載され、伊予水力電気など、全国各地の才賀直系の電鉄・電灯会社と同様に開業直前の大津電車も大きく信用を失墜して、経営上打撃を受けたものと見られる。ただ日本興業の創立時の株主（「才賀の債権者に振替」には大津電車名義⁹はなく、日本興業の大正二年九月期の請負工事明細にも大津電車は該当していないので、大正二年三月一日開通のため才賀との金銭関係は大半が決済済みであったかもしれない¹⁰）。大津電車の総株数一万株（株主一七一名）のうち才賀藤吉（才賀電機商会主¹¹）の個人名義で一五〇〇株（一五％）あり、田中博（京都電灯常務）一〇〇〇株（一〇％）を凌ぐ筆頭株主であったが、才賀直系の電鉄・電灯会社で組織された「親交協会」には加盟しておらず、才賀との人的関係も監査役二名派遣と嘱託技師長のみ（大正二年現在の主任技術者は京阪の技手森田象一に変更されている）にとどまるなど、親交協会加盟の才賀直系の電鉄に比べれば相互の関係は緩やかであり、才賀との債権債務関係も相対的には少なかったものと見られる。同様に京津電気軌道も才賀とは請負工事のみの関係であったと見られる。

（１）明治三二年東京帝国大学卒、工学士、電気学会正会員、日本電気協会会員、才賀系の京都電気技師長、京津電気軌道主任技師等を兼務、京都市広道通疏水浜町在住。

（２）日本電気協会『日本電業者一覧』、第五版、明治四五年、三三四頁、六七四頁。

（３）東京市政調査会『本邦軌道事業ニ関スル調査』、昭和七年、三二一頁、明治四四年三月二五日『鉄道時報』。

- (4) 三浦豊二、『大沢善助翁伝』、昭和四年、九八頁。
- (5) 大正元年八月十五日免許、資本金十万円（大正元年十月二六日『鉄道時報』）。
- (6) 明治四四年八月十二日『鉄道時報』。
- (7) 大正元年九月二十一日、『大阪朝日新聞』。
- (8) 大正元年十月五日、『東洋經濟新報』。
- (9) 大津電車の監査役のほか、旧才賀系の讃岐電気軌道取、成宗電気軌道監等を兼ね、王子電気軌道三千株の所有名義人でもあった日本興業社員は今西政一も三十七株所有。
- (10) 日本興業、『第一回事業報告書』、大正二年九月。
- (11) 東京興信所、『銀行会社要録』、第十六版、明治四五年。

(五) 京阪との関係

四五年三月時点の役員陣は社長高谷光雄、常務藪田勘兵衛、取締役太田光熙、田中博、監査役才賀藤吉、馬杉庄平、相談役田辺貞吉⁽¹⁾、支配人小野又太郎であった。⁽²⁾ 大津電車に「最初から関係してゐた」⁽³⁾と言われる京阪の太田光熙は伊勢の太田小三郎「杉本屋と並ぶ伊勢の老舗の妓楼『備前屋の養子』」⁽⁴⁾となり、逋信省、運輸部庶務課長から創立時の京阪に入社、支配人、四三年十一月取、四四年二月常務を経て、大正十四年四月京阪社長となり、新京阪社長、奈良電気鉄道監、阪和電気鉄道取、国東鉄道取、播丹鉄道監、三重合同電気社長、山手急行電鉄、帝都電鉄、東大阪電気鉄道、信貴生駒電鉄相など私鉄界で広く活躍した。⁽⁵⁾ 京阪とは当時は直接連絡しておらず、京阪の資本参加の意図は不明であるが、大津電車と連絡運輸を開始したのは京阪が京津電気軌道を合併して、札の辻（浜大津間の連絡線開通（大正十四年五月五日）直後の五月三〇日）からである。⁽⁶⁾ 大正期の太田光熙は京阪とは全く無関係に鉄道省OBないし一鉄道資本家という立場でも、地方の零細私鉄の再建に手助けすることがあり、例えば鉄道省で太田の後輩に当たる五島慶太は大正十二年播丹鉄道副社長に就任したが「太田は五島のところへきて、酒井を助けて、不本意ではあろうが貴殿が副社長となって整理してくれないか」⁽⁷⁾

と依頼しており、また五島が大正九年三月設立の門司築港取締役就任して同社の軌道線建設に努力したのも「太田から彼に依頼があつた」⁽⁸⁾からという。こうした太田の鉄道再建に際しての「フィクサー」的行動から見ると、この段階での太田の大津電車への関与は、後の京阪による琵琶鉄合併の伏線という要素よりも、「紙上電車事業」⁽⁹⁾との批判もあり、播丹鉄道、門司築港等「札付き」銘柄への介入に一脈通じた行動の要素も含まれているようにも考えられる。

(1) 住友銀行支配人から京阪監、社長、神戸電灯取等を歴任。大正十五年死亡。大正元年頃京阪の田辺社長と太田専務の不和が伝えられている。(大正元年八月二日『鉄道時報』)。

(2) 前掲『銀行会社要録』、第十六版、明治四十五年。

(3) 前掲『大津市三十年史』、六八頁。

(4) 大阪毎日新聞社編『経済風土記』、近畿外編、昭和五年、一七五頁。

(5) 太田光熙の自伝『電鉄生活三十年』、昭和十三年参照。なお太田は大正五年時点では京阪一一五〇株、名古屋瓦斯二〇〇株、大阪海上二八〇株を所有。

(6) 京阪電気鉄道『鉄路五十年』、昭和三十五年、四四六頁。

(7) 三鬼陽之助『五島慶太伝』、昭和一九年、二二三頁。

(8) 前掲『五島慶太伝』、一二五頁。

(9) 遠藤樓外樓『銀行罪惡史』、大正十一年、一六〇頁。

(六) 京都電灯との関係

大津電車に京阪の太田と並んで、京都電灯支配人の田中博が役員として顔を出すのは、後年の両社間の談合による京津電気軌道の分割統治や、両社合併事業の例⁽¹⁾を想起させる。大津電車の営業目的は四五年現在の定款第二条では「当会社ハ滋賀県滋賀郡石山村ヨリ大津市ヲ経テ同郡坂本村ニ至ル間ニ電気鉄道ヲ敷設シ運送ノ業ヲ営ミ沿道ニ電気ヲ供給シ且付帶事業トシテ琵琶湖上船舶ノ航行其他娛樂方法ノ設備及ビ土地家屋ノ賃貸營業ヲ為スヲ以テ目的トス」とあり、「電車營業を主とし兼て電力電灯の業務を営む又娛樂事業と船舶の航行を経営す」と京津と同様に電灯電力供給業の兼営を予定してい

た。佐藤雄能は鉄道軌道会社の多様な兼業例として大津電車を取り上げ、「大津電車軌道株式会社は電気軌道を敷設し一般運輸の業を営むを以て目的とし付帯業として沿道に電灯電力の供給、琵琶湖上船舶の航行、自動車の運転並に娯楽方法の設備及土地家屋の賃貸営業其の他之に関連して有益且必要なる業務を為すことを得と定款に規定しあるも兼業は未だ開始せざるが如し」⁽²⁾とコメントしている。

四五年時点で「大津市及膳所町及線路の沿道」を供給区域として電力電灯の事業を出願中で供給個数五千、電力供給馬力二五〇馬力を予定していた。⁽³⁾しかし四四年七月二七日付の工事施行認可申請書では「京都電灯株式会社より電力供給ヲ受クルニ付テハ目下同社ト協議中」として、翌四五年六月十四日付で京都電灯は大津電車の変電所に三相交流式で毎日電圧三三〇〇V、電力一五〇KWHを上限として供給する契約を締結した。⁽⁴⁾「京都電灯大津支社より電力購入ス」⁽⁵⁾となっており、この頃までには大津電車の電力自営方針は放棄されていたものと思われる。京都電灯としては電気供給業を兼営しようとしていた大津電車に対して、電気供給業進出を断念させ、長期に亘る安定的な売電先の確保（四五年六月十四日一五〇KWH供給契約）という高度な政策目的での「田中博氏個人名義を以て」の条件付きの資本参加であろう。京都電灯は三四年には朝鮮半島の釜山に電灯会社設立の動きがあるのを知って、釜山電灯会社の株式の半額を引受けるなど、遠隔地の電気事業の系列化にも積極的であった。⁽⁶⁾

なお藤井は四十年十二月二日、先に病死した長浜の米穀肥料商・石居四郎平監査役に代って、京都電灯監査役に就任した。⁽⁷⁾藤井がこの後に大津電車に乗込む伏線は京都電灯、京阪両社の関与にあったと思われる。

しかし『帝国鉄道要鑑』によれば「四十五年財界不振のため解散の運命に立到りたるも、故高谷光雄社長に推され多大の尽力により起工を見る。其後幾多の難局を切抜き、漸く大正二年三月一日一部開通、同三年六月四日三哩一五鎖営業開始」⁽⁸⁾したと、この間の経営難を伝えている。

(1) 京都電灯は全面競合となる京都電氣に対しては大沢善助が「下落した株券を買入れる方が得策と考へ株券をとしどし買ひ入れた」(大沢善助『回顧七十五年』、昭和四年、一五〇頁)ほか、同社社長の守山又三に対して京都電氣株式一六万株を担保として金融する形式で、京都電灯支配人である「田中博氏個人名義を以て手中に収め(京都電灯『京都電灯五十年史』、昭和十四年、九五頁)、同社に隣接して電氣供給業を兼業する京津電氣軌道との間でも大正三年九月、競争の禁止等と内容とするカルテルを結んだ。(前掲『京都電灯五十年史』、一二四頁)京阪との間で、京津電氣軌道の分割交渉が纏まり、電鉄事業は京阪、電灯事業は京都電灯が買収することとなったのと同様に「電灯経営では京電と提携することが最も得策」(前掲太田光熙『電灯生活三十年』、昭和十三年、一四二頁)として昭和二年十月京都電灯副社長の田中博が京阪監査役に、十一月京阪取締役(元会長)の渡辺嘉一が京都電灯監査役にそれぞれ就任して人的連携を強化した京阪と京都電灯は、京都電灯の洛西線(現阪急嵐山線)を新京阪に「懸望されて、昭和二年に二十万円で敷設権を譲ってしまった」(前掲『田中博翁夜話 京都財界半世紀』、九六頁)り、当時合併会社として鞍馬電氣鉄道(昭和二年十二月設立、資本金二〇〇万円)、愛宕山鉄道(昭和二年八月設立、資本金二百万円)も「資本金二百万円は大体、私の方(『京都電灯』と京阪と出資)」(前掲『田中博翁夜話 京都財界半世紀』、九六頁)したなどの具体的連携行為がある。

(2) 佐藤雄能『鉄道會計』、大正六年七月、同文館、三一〇頁。

(3) 前掲『日本電業者一覽』、明治四五年、三二四頁。

(4) 前掲『京都電灯五十年史』、年表一七頁。

(5) 野村商店『株式年鑑』、大正六年度、三九〇頁。

(6) 前掲『大沢善助翁伝』、一〇六頁。石居は貸金業を兼ね、先代の下郷伝平にも融資していた。

(7) 前掲『京都電灯五十年史』、年表一三頁。

(8) 前掲『帝国鉄道要鑑』、第四版、軌道七〇頁。

(七) 石山以南延長の難航

大正二年三月一日大津(後の浜大津)―馬場(後の大津、現在の膳所)間二・九kmを鉄道院列車と三線式で共同使用する特殊な線路形態で軌間四フィート八 一／二インチの電氣軌道を初めて開通させた。新聞は「大津電車軌道株式会社は膳所終点より以南石山駅までの延長工事中なりしが愈々竣成したれば二十日頃には開通するに至るべく又石山蜷谷迄の開通は一月二十日頃に至るべしといふ⁽¹⁾」と報じている。大津電車はその後、大正三年六月四日までの間に石山の蜷谷(現石山寺)までを四次にわたって部分開業を繰り返し、三哩一五鎖の軌道を経営した。蜷谷は石山寺とは若干離れていたため、

さらに南郷への延長を何度も模索したが、当該区間の西側一帯は琵琶湖畔の名勝地で鬱蒼とした風致林を開発することは「風致ヲ損傷スルニ忍ビザルノミナラス、實際ニ於テ保安林並風致林ノ關係上容易ニ起工出来難ク」難航を重ね、滋賀県当局からも「何分名勝地ナルヲ以テ風致上ノ關係ヨリシテ現在營業線ノ終点ヨリ以南ハ工事施行ヲ見合ハサシメ電車二代フルニ水運ヲ以テスルガ如キモ一策」と示唆された。そこで定款の目的事項に「又娛樂事業と船舶の航行を經營す」との規定があることに基づき、「風致保存の上より線路敷設が出来ないためにモーターボートを運転して」石山寺・蜷谷間を連絡することとした。このモーターボート連絡は京阪に合併されるまで実施され、大津電車の毎期の財産目録には連絡設備費としてモーターボートが、損益計算書の支出項目にはモーターボート保存費がそれぞれ計上されていた。

(1) 大正二年十二月十三日『日出新聞』。

(2) 『鉄道軌道經營資料』、昭和四年六月、鉄道同志会、三九頁。

(八) 杉山亀五郎社長就任

藤井も開業後の經營難を「大正三年六月ニ至リ現在ノ營業区間即大津石山間ヲ完成シ今日ニ至レリ、然ルニ其間種々ノ障害ニ会シ一時ハ会社ノ存廢問題起リ經營慘澹無配當ヲ繼續スルコト數回ニ涉リ⁽¹⁾。」とするが、大阪毎日の記者であった中村五十一郎は藪田信吉が事業に失敗して大津電車の經營から手を引き、その後を引き継いだ高谷光雄も大正二年秋頃に退任、「最初から關係してゐた京阪電車の太田光熙氏は、岡山の杉山亀五郎氏を引⁽²⁾張つて来て經營させたが之も失敗、そこで大正三年九月に乗り込んだのが、藤井善助氏である⁽³⁾」と創立以来百株の株主⁽³⁾であつた藤井が大津電車の經營再建に乗り出す経緯を伝えている。高谷社長退任後、杉山亀五郎が就任するまでの約半年間、社長が空席で対外的には藪田常務名で対応していたが、岡山市六番町の株主杉山亀五郎は大正三年一月十八日開催の臨時總會で取締役に補欠選任され、社長に就任、一月二十九日登記⁽⁴⁾し、同日佐柳藤大知事に届け出た。

「岡山の杉山」といえば、旧士族集団、岡山財界のまとめ役で、岡山紡績所、日本製銅硫酸肥料等を創立した「備前西郷とまで呼ばれた豪傑で、岡山県下の先輩として、多くの人々から畏敬され」た中国鉄道社長杉山岩三郎⁽⁶⁾がまず思い浮かぶが、血縁関係など両者の関係の有無は未詳である。杉山岩三郎は明治三十三年に三重県の二見鉄道を発起し、取締役となり、四四年には岡山県の井原笠岡軽便鉄道を発起して取締役として創立時に百株出資したり、同県の福島軽便鉄道を発起するなど中国鉄道及び同系の吉備鉄道以外にもいくつかの鉄道にも関係している。井原笠岡軽便鉄道では奇しくも大津電車の初代社長の磯野良吉も他の大阪の資本家とともに出資して創立時に取締役となっている。

一方杉山亀五郎は杉山岩三郎⁽⁹⁾が大正二年七月八日中国鉄道社長を死亡退任する前年の明治四五年四月に中国鉄道取締役に選任されており、杉山岩三郎の子息である二代目杉山岩三郎⁽¹⁰⁾（二三年生、岡山市西田町）が中国鉄道取締役に選任され、入社する大正四年の前年までリリーフ役を果たしたことから、杉山家となんらかの血縁関係があると見たほうが自然であろう。また大津電車の株主もそうした緊密な関係があったからこそ、社長に選任して再建を委ねたのであろうと想像される⁽¹¹⁾。しかし大正三年九月杉山亀五郎社長による再建もうまくいかなかったためか、僅か八カ月で辞任に追い込まれ、杉山を「引張って来て経営させた」京阪の太田も同時に辞任、九月二十一日「弊社取締役杉山亀五郎及太田光熙辞任」を知事に届出⁽¹²⁾て九月二十五日登記している⁽¹³⁾。

大正三年時点の藤井入社直前の役員陣は専務藪田勘兵衛、取締役太田光熙、田中博（京都電灯社長）、監査役才賀藤吉（才賀電機商会主）、今西政二⁽¹⁴⁾、相談役田辺貞吉であった⁽¹⁵⁾。

(1) 大正八年一月二五日付鉄道院総裁宛藤井社長名陳情書。

(2) 前掲『大津市三十年史』、六八頁。

(3) 大津電車軌道『第一回報告書』、明治四四年三月、九十一頁。

(4) 『官報』第四五九号、大正三年二月十日。

- (5) 野依秀市編『財界実話』、昭和七年、五三〇頁。
- (6) 岡山市在住、岡山県典事、島根県権参事、第二十二国立銀行取、御野銀行監、岡山商法会議所頭取、岡山紡績二六三株、三十九年岡山紡績取八三七株所有。(山口和雄編著『日本産業金融史研究―紡績金融篇―』、昭和四五年、巻末七〇頁。)
- (7) 井笠鉄道『五十年史』、昭和三七年、一三三頁。
- (8) 明治四四年八月十二日『鉄道時報』。
- (9) 中鐵バス『中鐵九十年の歩み』、平成三年、四〇―四六頁、巻末役員任期一覧。
- (10) 前掲『中鐵九十年の歩み』、百頁。杉山には養子孝平のほか子平助等があった。
- (11) 杉山岩三郎の経歴のうち地元岡山以外のものは二見、両宮鉄道取のほか、明治三二年五月から十月までごく短期間ながら大阪堂島米穀取引所理事長を務めた例がある。(『株式会社大阪堂島米穀取引所沿革』、明治四五年、八一頁)この背景となつた参宮鉄道買占めに関しては拙稿『明治期の私設鉄道金融と鉄道資本家―参宮鉄道における渋沢・今村・井上・片岡の役割をめぐって―』、『追手門経済論集』第二七巻一号、平成四年四月参照。
- (12) 大正三年九月二十一日付池松知事宛『役員就任届』。
- (13) 『官報』第六四六号、大正三年九月二十五日。
- (14) 大阪、才賀電機商会の第一会社・日本興業社員、才賀系の宮崎輕便鉄道取、日本興業創立時の二三七株主、大正五年時点では名古屋瓦斯五〇〇株所有。
- (15) 前掲『鉄道電気事業要覧』、大正三年、軌鉄一四四頁。

(九) 官営鉄道線区の借入

大津電車の特徴の一つとして「官設民営の社会資本整備」ともいふべき特殊な官民混合の経営形態ともいふべき官営鉄道線区の借入があげられる。官営鉄道の東海道本線の支線である馬場―大津間七四鎖は二二年七月、湖東線の開通(II東海道線の全通)に伴つて旅客営業をいったん廃止したが、地元の要望もあつて三一年九月旅客営業を再開していた。大津電車では大津市と膳所町の間は当初浜通を拡幅して軌道を敷設する計画であつたが、「人家稠密ノ間ニ在リテ道路ノ拡築、家屋ノ移転等すこぶる困難ナルノミナラズ地方住民ノ苦情モ多大」で工費の高騰を恐れ、この官鉄支線に「電車運転ヲ開始セバ一般ノ便益尠少ナラザル」として「大津線借入ニ付鉄道院ト交渉」することを思い立ち、鉄道院へ請願した。同様な事例は山陽鉄道への宇品線貸渡し、阪鶴鉄道への舞鶴線貸渡し、宮崎県営鉄道への宮崎線貸渡し(国設公営)等がある⁽³⁾。

しかし軌間の違う鉄道間の共用事例は後発の京都市電が私営の京都電気鉄道「会社線と同一の箇所軌条の敷設を強要」し四五年五月に妥協が成立した京都市電と京都電気鉄道との六線共用などごく少数例にとどまる。こうした先例の乏しい特殊な請願のため認可は困難を極めたが、四四年一月十五日の重役会で「鉄道院へ交渉ノ件 小関取締役へ一任スルコト」を決議し、「大津の小関に閑居してゐる鹿兒島出身の小関忠太郎氏が、發起人の依託を受けて東上し、当時副総裁であつた同郷の山内氏その他に頼つて極力奔走」した結果、「幸ニ聴許セラレ」、二月十五日の重役会で「鉄道院ヨリ内示ノ馬場大津間線路並其付属鉄道院用地借入契約仮案ヲ議定」した。四五年五月一日付で「鉄道院総裁原敬（以下甲ト称ス）ハ大津電車軌道株式会社ニ対シ其企業ニ係ル阪本石山間電車軌道ノ營業用トシテ甲ノ使用ニ支障ナキ範圍ニ於テ馬場大津間ノ鉄道ヲ使用セシムル」旨の五年間の契約書を締結することに成功した。第十四条には「甲ニ於テ支障ナキ限りハ本契約ヲ繼續スルモノトス」と繼續使用可能であつたが、当然ながら第三条には「軌間ハ現在ノ三呎六吋ヲ變更スルコトヲ得ス」とあるため、大津電車は「現在軌条ノ外ニ一線ヲ増設シ三線ノ互用ニヨリ三呎六吋及四呎八吋二分之一両軌間ヲ形成シ以テ各自所属之車両運転セシムル企画」を立て、大正元年十月十一日西部鉄道管理局長・長谷川謹介から承認され、工事施行認可を申請し、「審査スルニ別ニ支障無之被認候」と認可され、官営鉄道の軌間（三呎六吋）より広い四呎八 一／二吋の広軌の大津電車のため、外側にもう一線を加えて官営鉄道の列車と大津電車による三線共用式とした。鉄道院への使用料は一年五五〇〇円とし「次年より毎年一割を累加す」と定められたが、経営難の大津電車からの強い要望を受け入れて六年より年四五〇〇円とし毎年二五〇円づつ値上げすることとされた。（六年より年五〇〇〇円の固定額に變更）『鉄道時報』によれば「先に馬場大津間の鉄道線路を一ヶ年五千五百円にて借受け電車營業を開始する事となりたる大津電車軌道株式会社にては同線の工事を西管に託し現在の線路の外側に更に一条の軌条を敷設して以て三呎三（六が正當）吋のゲージと四呎八吋（半が正當）の広軌ゲージと兼用し得る構造となし目下取急ぎ工事中なるが右は馬場より膳所に至る第一期延長線と共に本年中に工事落成する予定にて来年一

月より大津膳所間（二哩半）電車營業を開始する筈なり。尚同社にては第二期線たる膳所石山寺間二哩半の工事を遅くとも来年五月までに完成せしむる予定にて大津坂本間五哩の線路も近々工事に着手する筈⁽⁹⁾と伝えている。

これに伴い鐵道院は当該区間の旅客營業・手荷物運輸營業を二年二月末限り再度廃止し、二年三月一日より大津電車が馬場（大正二年六月大津と改称、現在の膳所）と大津（二年六月浜大津と改称）間を一日數回運行する鐵道院の貨物列車と共同使用した結果、同社と浜大津と膳所間二・九キロの連帶運輸を開始した⁽¹⁰⁾。一方、ライバルの江若鐵道も昭和三年十二月二〇日には昭和天皇の即位式（御大典）を機にモダンな二階建に改築なつた省線浜大津駅に乗り入れた⁽¹¹⁾。この国鉄との線路共用は昭和四四年十月末、江若鐵道の廃止に伴つて、十一月一日付で国鉄の浜大津と膳所間が廃止されるまで続いた。

- (1)(2) 明治四五年六月八日付「線路變更理由書」
- (3) 官設民営の社会資本整備に関しては拙著『民間活力による社会資本整備』、昭和六二年、鹿島出版会、八八頁参照。
- (4) 前掲『大沢善助翁伝』、九〇頁。
- (5) 大津電車軌道『第一回報告書』、明治四四年三月、三頁。
- (6) 前掲『大津市三十年史』、六八頁。
- (7) 大津電車軌道『第一回報告書』、明治四四年三月、四頁。
- (8) 鐵道省『日本鐵道史 下巻』、大正十年、三七二―三頁。
- (9) 大正元年十一月九日『鐵道時報』。
- (10) 前掲『日本鐵道史 下巻』、二六六頁。
- (11) 昭和三年十二月二十日『大阪毎日新聞』、滋賀版。

(十) 藤井善助の社長就任

大津電車の配当率は二年下半年四%、三年上半期と四年下半年の間はずっと三・五%であったが、藤井の伝記は就任以前の大津電車の状況を「実にお話にならぬ経営難：社長高谷光雄氏を喪うてすこぶる悲觀の裡にあり⁽¹⁾」と形容し、藤井が

三年九月十日大津電車の社長に選任され、「前社長高谷光雄氏逝きてのち事業の経営すこぶる困難に陥りしを同志柴田源左衛門、馬杉庄平、前川善平氏らと共に整理に当たり同社発展の曙光を仰ぐにいたり……」⁽²⁾と伝えるが、この間の大津電車の経営者の更迭に関しては明らかにされていない。三年九月十日大津電車総会で藤井が社長に推挙された経緯は「藤井氏が湖南鉄道の整理革新にあたるというふを聴き、齊しく鉄道の事にしあれば汽車と電車との差こそあれ、何とぞして藤井氏の巨腕に由り大津電車の面目を一新せんものとの懇請黙し難く遂に同志柴田源左衛門、田中博、藪田勘兵衛、馬杉庄平、前川善平等と共に株主の希望に副ふべく取締役に就任、互選されて社長となり」⁽³⁾とされる。藤井、柴田、馬杉の三名は同時に辞任した杉山、太田の補欠選任ないし一名増員され、前川も監査役一名増員されたのであった。⁽⁴⁾〔図表―二〕参照）湖南一帯の醸造家も加わっている。

『大津市三十年史』も「ばろ会社の立て直しに妙を得た藤井氏の経営方針宜しきを得て、さしも持て余し気味だったのが、漸次順調になって今日の発展振りを見る至った」⁽⁵⁾と、藤井が湖南鉄道等の不良会社の再建実績を買われた結果と解釈している。前川善平は近江商業銀行取締役、近江水力電気常務、太平生命取締役を兼ねる彦根の資本家で、四十年七月には藤井らが近江商業銀行に取締役として参加してからの関係と考えられる。あるいは近江商業銀行が大津電車に融資していた結果、同行重役である藤井・前川らの再建関与であつた可能性もあろう。藤井は四四年四月十日現在では田附政次郎らとともに大津電車の百株の株主にすぎなかった。⁽⁶⁾

四年の広告では「近江八景と琵琶湖南名所御回遊には電車が御便利 京都から電車の方は大津札ノ辻にて御乗換、汽車にて御越しの方は大津駅又は石山駅にて御乗換、電車も汽車も連絡割引切符が御徳用」⁽⁷⁾と殊更に「電車が御便利」と遊覧船との比較宣伝に努め、太湖汽船、湖南汽船とも三巴の競争を展開した。

五年三月末現在の大株主は大沢善助千百株、田中博（取）千株、藪田勘兵衛（常務）五百株、高谷たか三三〇株、柴田

〔図表一〕 大津電車軌道の役員一覧

社 長	藤 井 善 助	西陣織物販売、湖南鉄道社長、近銀監、江商創立、近江商業銀行取、京都電灯監、近江倉庫土地取、関西倉庫社長、山陽紡取、日本メリヤス、京都信託監、天満織物社長
常 務	藪田勸兵衛	大津境川、醬油製造業、近江倉庫土地取、江州煉瓦取、湖南醸造監、藪田勸祐の長孫、益太郎の長男
取締役	田 中 博	京都電灯社長、比叡山鉄道取
同	柴田源左衛門	坂田郡六莊村、白縮緬卸商、二十一銀行取、長浜瓦斯取、日本ビロード社長、長浜貯金銀行取、山陽紡監、近江板紙取
同	馬 杉 庄 平	膳所の素封家、近江板紙取、江州煉瓦取、湖南醸造取
監査役	平 尾 仁 平	石山、湖南醸造取
同	北 川 弥 一	大津、太湖汽船頭取北川弥平の長男、太湖汽船社長
同	前 川 善 平	彦根、近江商業銀行取、太平生命取、近江水電社長、敦賀電灯、日本麻織物取、近江絹絲紡績監
相談役	田 辺 貞 吉	住友銀行支配人、豊州鉄道取、関西鉄道取、京阪社長
同	太 田 光 熙	京阪常務

(資料) 〔図表一〕の作成資料および大津電車軌道、琵琶湖鉄道汽船『営業報告書』、藤井善助伝』等により作成

源左衛門(取)三百株、藤井善助(社長)三百株で馬杉庄平(取)、前川善平(監)、平尾仁平(監)はそれ以下であり、株主数一六六名、払込資本金四〇万円であつた。⁽⁹⁾五年三月期は「十六万四千二百余人の乗客数あり比較的成績よく創立未だ幾何ならざるにも拘はらず多少の配当を為すを得たり」と自画自賛している。配当率の推移は二年九月期以前は無配、三年三月期四%、三年九月期三・五%、四年三月期三・五%、四年九月期三・五%、五年三月期三・五%、五年九月期四%、六年三月期四%であつた。⁽¹¹⁾株式相場は野村商店『株式年鑑』の初版(明治四十五年)度版から大正六年度版の間でも記載なく、『株式年鑑』大正八年度版では会社の記載そのものが巻末の一覧表からも省略されるようになり、野村商店の格付における大幅なランク・ダウンが行われたとも解釈できよう。少なくとも大阪の有力証券業者の立場からは大津電車株式は株式相場が示しえないほど流通性に乏しく、顧客に推奨できる一流銘柄でなかったことはうかがえる。

五年九月末現在の大株主は田中博(取)千株、藪田勸兵衛(常務)五百株、古塚松治五百株、大沢善助四八〇株、馬杉庄平(取)

四一〇株で、柴田源左衛門（取）、藤井善助（社長）、前川善平（監）、平尾仁平（監）はそれ以下で株主数一七八名、払込資本金四〇万円、社員数は八二名、総務課長は山本源三郎、発電容量一七五キロ（京都電灯より供給）であつた。⁽¹²⁾

六年九月末時点では資本金五〇万円、うち払込五〇万円、開業三哩一五鎖、建設費四八・七万円、軌重六〇ポンド、客車數十両、使用人員六七名、株主数一六二名、筆頭株主は藤井も監査役として関与している京都電灯二千株（総株数の二〇％）であり、次いで藤井の持株会社である藤井保全合名が千三百株、藪田勘兵衛千株、馬杉庄平千株、不二樹幾之助千株、古塚拓（松？）治千株（上位六株主で七三％）であつた。⁽¹³⁾

五年三月末現在の京都電灯関係者である大沢善助、田中博の合計は二千百株、五年九月末現在の田中博、古塚松治、大沢善助の三者合計は一九八〇株、六年時点では京都電灯二千株となっているが、この大株主の異動は京都電灯持株が単に役員間で名義変更されたものであろうか。十年三月末時点では社長藤井善助（藤井保全代表社員として一三〇〇株）、常務藪田勘兵衛（千株）、取締役田中博（個人名義で三百株、京都電灯社長として二千株）、柴田源左衛門⁽¹⁴⁾（千株）、馬杉庄平（滋賀、千二百株）、監査役平尾仁平（滋賀、三百株、十四年十二月十九日死亡）、北川弥二（滋賀、百株）、相談役太田光熙（京阪社長、個人名義で百株）、田辺貞吉（四百株、十二年九月決算期まで相談役に就任）の陣容であつた。十五年十月二八日の総会で京阪に近い人物と見られる風間八左衛門（京都、十五年九月期に初めて大津電車の新株二百株購入）を監査役に選任した。

(1) 『伝』、三六九頁。

(2) 『伝』、一九九頁。

(3) 『伝』、三六九―七〇頁。

(4) 『官報』第六四六号、大正三年九月二十五日。

(5) 前掲『大津市三十年史』、六八頁。

- (6) 大津電車軌道『第一回報告書』、明治四四年三月、九十一頁。
- (7) 中村紅雨『大津名勝案内』、大正四年。
- (8) 滋賀、大正五年時点で帝國製麻三〇八株、東洋拓殖三六二株所有。
- (9) 『帝國銀行会社要録』、第五版、大正五年、滋賀六頁。
- (10) 前掲『電氣大観』、五九一頁。
- (11) 野村商店『株式年鑑』、大正六年度、三九〇頁。
- (12) 前掲『電氣大観』、五九一―二頁。
- (13) 前掲『帝國鐵道要鑑』、第四版、七〇頁。
- (14) 滋賀、二十一銀行取、長浜貯金銀行取、大正十四年六月二十四日辭任。

(十一) 坂本延長線の難航

大津電車は創立時の明治四〇年九月二一日付で石山村から坂本村までの八哩六七鎖の特許を得たが、大津坂本間の工事施行認可の期限は四二年十月二八日であつた。⁽¹⁾大津電車は工事施行認可の提出期限の延期を再三再四申請し、「石山坂本間軌道布設ノ義ハ之ヲ一時ニ起スルノ目論見ニ有之候処会社經濟上ノ都合上右工事ヲ第一期第二期ニ区分シ、大津石山間ヲ第一期トシ大津坂本間ヲ第二期ト致候⁽²⁾」と四六年七月二七日まで二年間の延期を出願した。しかし数度に及ぶ延期に「更ニ二箇年ノ延期ハ長期ニ過キ他ノ一般企業ヲ阻止スルニ至ルヘク」との判断をした鐵道院と内務省から、期間を短縮され「此ノ上ハ如何ナル理由アリトモ延期ヲ許可セス」と最後の期日とされた明治四五年五月二十一日の直前の十三日付の高谷光雄社長名で「第二期線タル大津坂本間ニ於ケル該申請書別紙圖書相添へ進達候条御認可被成下度此段申請仕り候也⁽³⁾」と軌道敷設工事施行認可を取り敢えず申請した。しかし滋賀県当局は書類は極めて不完全として申請書のみを保留して、図書類は受理しなかつた。このため第二期線は工事施行されないまま、長期間特許が失効しないという不自然な状態が持続した。監督官庁も大正六年五月には大津電車の石山以南の延長申請を「既特許線中尚三哩余ノ未成線ヲ残スアリ旁々仮

令本出願線ヲ特許スルトモ近キ将来ニ於テ之カ成功ハ既往ニ徴シ殆ト見込ミナキモノ」と却下し、さらに「明治四五年五月二十一日付大電発第一一三号ヲ以テ大津電車軌道会社ヨリ出願ニ係ル軌道敷設工事施行ヲ今日ニ至ルマテ稟伺相成ラサリシ理由詳細具申ノコト⁽⁴⁾」と懷疑の立場から県知事宛照会したが、堀田知事は「会社ヨリノ出願ハ先ニ受理シタルモ設計其他不備ノ廉アリ返付致置候処、訂正提出セサルヲ以テ稟伺ノ運ヒニ至ラサリシニ由ル⁽⁵⁾」と苦しい回答をしている。森正隆知事も当時のこの県の処置は大電の経営難という情状を酌量して「一応之ヲ受理シテ表面ト書類ノ不備訂正ヲ命シタル形式⁽⁶⁾」であつたものと解釈している。

(1) 明治四十年九月二日付内務省「滋甲第五四号」。

(2) 明治四四年七月二七日付「延期願」。

(3) 明治四五年五月十三日付「大電発第一一三号」。

(4) 大正九年六月二日付堀田知事宛照会文書。

(5) 大正九年七月六日付堀田知事回答。

(6) 大正八年二月十四日付森正隆知事書簡。

(十二) 江若鉄道との対立の発端

江若鉄道の会社成立前の新線構想段階の名称は知事など滋賀県レベルで使用された「近若鉄道」、地元民等の通称である「湖西鉄道」等が混用され、両者のニュアンスは微妙に異なるのであるが、ここでは混乱を避けるため便宜上、引用部分を除き、七年十二月二三日以降に正式に予定鉄道名に決定された「江若鉄道」に統一することとした。

鉄道建設を四大政綱の一つに掲げて全国各地で推進した立憲政友会・原敬直系と称された森正隆滋賀県知事が『伝』によれば「県民より慈父の如く慕はれた⁽¹⁾」と形容する池松知事に代つて六年十二月に着任すると、早速政友会の御家芸である「鉄道港湾政略」を強力に推進した。『伝』は「その更迭は政略的意味を含む⁽²⁾」と解している。政友会の「鉄道港湾政略」

としては例えば北海道では政友会総裁原敬が「北海道の党勢不振に深き関心をもち、政友会の同志が道内に国利民福を増すべき大事業を企画して、全道の人気を盛ならしむる」べく、「わが党内閣の時代が来たならば、かならず最初の目的通り完全な港をつくる」⁽³⁾との選挙公約に従って、八年三月着任した原敬直系の「中央から輸入された」辣腕の留萌町長が港湾建設と臨港鉄道敷設に狂奔し、金融機関から巨額資金を調達したものの、大正バブルの崩壊等を契機に財政的に破綻した地方債のデフォルト事例が見られる。⁽⁴⁾

原敬の政敵・国民党の大養毅（木堂）は八年滋賀県入りした際、「政友会の党勢拡張運動が猛烈で、現に我党も滋賀県で大分悩まされている」⁽⁵⁾と政友会のなりふり構わぬ「鉄道港湾政略」を攻撃している。藤井は国民党選出の代議士として「時の在朝党たる政友会と戦ひ屢次勁烈なる言動を打開し来たりて敵軍に肉薄し、渠等をして錯愕狼狽せしめた」⁽⁶⁾国民党の勇将でもあったが、『伝』は「荒武者の風ある森知事の胸裡には、翌八年の県会議員選挙を目標に、藤井氏らの国民党の久しき間の牢固たる地盤を破壊せんための材料に加へんとの目算ありしやも計られず、とにかく乱暴知事の噂さ隠れなき始末なれば：森知事は之のみならず湖西鉄道（後の江若鉄道）を擁して、藤井氏の大津電車を圧迫し、党勢拡張のためには如何なることをも敢てなすの暴戾に出」⁽⁷⁾たと記述している。それでは政友会の「鉄道港湾政略」は藤井の率いる国民党の牙城である大津電車をどのように攻略したのであろうか、具体的に見ておく必要がある。

まず七年十月には、江若鉄道の鉄道敷設を推進し「湖西地方開拓の恩人」⁽⁸⁾とも称される鉄道期成同盟会（七年九月結成）委員長・安原仁兵衛⁽⁹⁾、大西平吉ら高島郡の有志に対して既に大津―坂本間の免許を獲得していた大津電車との交渉が大問題であると指摘した。事実、政府は先願権を保護する立場から容易に江若鉄道の認可には踏み切らなかつた。そこで「予じめ大電（＝大津電車）の承諾を得べく期待し居れるが、大電側にては容易に右承諾の模様なき為」⁽¹⁰⁾江若推進派との鉄道敷設権の譲渡を巡る対立関係が生じた。七年十月下旬鉄道期成同盟会の委員数名は藤井を訪問して「藤井善助個人ヨリ委

員長タル安原仁兵衛個人宛ニ特許權讓渡ノ承諾シタル書面⁽¹⁾を要求した。七年十月二八日大津電車は取締役会を開催して、あくまで坂本での接続を希望するものの「湖西鉄道ヲ賛シ知事並ニ両郡民ノ希望ヲ重ンジ」三井寺下接続も受け入れる用意があるとの次の書簡の提出を決議した。「……湖西鉄道にして是非共起点を大津に於かるる御志願に有之候はば同社に於ても強ひて阪本線の延長を固持する筋合も無之かと被存候間、斯かる場合には三井寺下連絡等の条件を附して右布設特許權の一部を譲り渡す事に協議可仕候⁽²⁾」

森知事と同じく、立憲政友会の党员で森知事の意向で愛知郡長から高島郡長に転じた佐野真次郎の『江若鉄道創立当時の回顧』によれば佐野真次郎らが藪田専務と会見して「藤井善助氏個人個人名義にて安原仁兵衛氏に宛てたる坂本三井寺下迄ならば同意する旨の書簡」を受取り、知事に提出したのは十一月十三日であるとしている。森知事からの指示を受けた佐野郡長らは大津電車側に当書簡中の「三井寺下連絡等の条件を附して」の文言の削除を要求するため七年十一月十一日京都から帰郷中の藤井に直接会見を申し込み、「大谷駅より同車し車中草津まで会談するも氏の了解を得る能はず。有志の言語は頗る激越を極む⁽³⁾」と対立はその極に達した。

七年十一月十二日には江若側の高島郡長、期成同盟会委員数名が再度大津電車重役と会見し浜大津、坂本間の権利讓渡を交渉したが、佐野の回顧では大津電車側は「斯かる問題は当然株主總會の決議を要し、是が為め特に總會を開催する能はず」と主張してついに同意を得ることができなかったとなっている。これに對して大津電車側の「交渉顛末書」では森知事が「元ヨリ湖西鉄道ハ疏水北岸ニ止ムル考ナルヲ以テ表面此ノ字句ガ削除サルレハ可ナリ」と言明した旨を同盟会が報告したため、大津電車の取締役会は「双方ノ意見一致シタルヲ以テ弊社長ヨリ委員ニ其ノ要求通り後段ノ文句ヲ削除セル書簡ヲ再出シ委員ヨリハ前記ノ覚書ヲ受クル事」を決議して、数日後に新書簡と覚書を交換したとなっている。安原仁兵衛らの署名した覚書は「阪本大津間ノ権利讓渡相受候節ハ大津方面ノ基点ハ疏水北岸トシ其他相当ノ御協議可致候、為

念本書差入候也」と森知事の「湖西鉄道ハ疏水北岸ニ止ムル考」を反映した内容であつた。しかしこの疏水北岸を明記したといわれる秘密念書の内容については安原仁兵衛らは明言を避けている。

江若鉄道計画に関しては七年末現在では一応伊庭貞剛（元住友家総理事）、中川末吉（古河銀行専務）、赤松圓麟（比叡山延暦寺代表）、下郷伝平（仁寿生命、下郷同族各社長）、田村正寛（金巾製織常務）、吉村鉄之助（吉村商会社長）、横井藤四郎（共立物産専務、代議士）、加藤勇（鈴屋監査役、江若鉄道発起人総代、初代取締役）の八名の原始発起人を得ていたが、このうちたとえば下郷伝平は「郷土に関係ある起業には投資を許さざる家憲あり¹⁴」という名目で発起人総代としての出資の取り纏めを拒否したとも伝えられる。県が下郷あたりに期待したような発起人総代として出資取纏めを行う事業遂行出資の「大部分を支出すべき責任者の確定」こそを免許の大前提としていた鉄道省も八年八月十九日の免許時点では一応「滋賀県下ノ有力者多数ヲ網羅」と判断したが、こうした「事業遂行出資の責任者」たるべき内外の有力資本家をとんとんと得るためには、江若鉄道が湖西地方の地域交通にとどまらず、東海道、北陸等の幹線のバイパス・ショートカット路線として全国的な幹線鉄道網に組み込まれ、貨物輸送面においてもそれなりの収益を予想し得ることが最低限の必要条件であつたようだ。藤田貞一郎氏も「森知事に代表される行政側が積年の近江若狭連絡鉄道という長期的かつ全国的構想に立とうとしているのに対して、滋賀・高島両郡の人々が差当りはまず湖西地域と大津を連絡する鉄道しか考えないという、幾分短期的にして地方主義的な構想をいだいていた¹⁵」と対照の妙を指摘されている。この指摘通り、単に地域に不可欠な鉄道の速成のみを願う湖西鉄道期成同盟会の立場からは藤井と疏水北岸で妥協したのに対して、全国レベルでの一流資本家の誘致に奔走して苦勞している森知事らの県当局の立場からは同盟会の安易な妥協を断然排して「本線ノ効用ヲ全クナラシムル為ニハ是非大津方面ニ於テ東海道線ニ接続シ若狭方面ニ於テ敦鶴線ニ接続スベキコトハ最モ明瞭¹⁶」としてあくまで大津電車からの浜大津・大津間の共用部分の強権的奪取をも含む東海道線直結を第一義的に考えて、多少の軋轢は承知の上で、以下

に見る如く敢えて県議会での大津電車弾劾という正面突破作戦に切り替えたものと思われる。現に安原県会議長も「本県会ニ於テハ起業家招来ノ為メニハ此院線連絡ノ問題ヲ解決シ置クノ必要ナルヲ認メタリ」⁽¹⁷⁾と告白している。

滋賀県会は七年十一月二六日急遽秘密会を開き、大津電車に對する交渉委員七名を選挙し、滋賀郡の元老・実力者と称され、湖西鉄道期成同盟会委員として念書にも署名した県会議員猪飼清六⁽¹⁸⁾、同大西平吉、山本岩三郎の三交渉委員は県会を代表して公式に「第一 浜大津駅ヨリ坂本ニ至ル布設権ヲ無償ニテ湖西鉄道へ譲渡スルコト 第二 浜大津駅ヨリ東海道線大津駅ニ連絡スル場合ニ於テモ少シモ苦情申聞敷候事」を内容とする滋賀県会議長宛藤井社長名の覚書の提出を要求した。森知事の県会での答弁では「大津電車ト云フモノガ、少経済ノ私設会社デアリマスカラ私ノ方デモ非常ニ慎重ニ彼方モ不利ニナラヌヤウニ委員マデ立テテソレダケノコトヲ交渉シタ」⁽¹⁹⁾ということになる。佐野の回顧では十一月十二日の大津電車側の反応は「斯かる問題は当然株主總會の決議を要し、是が為め特に總會を開催する能はず」⁽²⁰⁾と回答したとしている。大津電車側の反応としてはさきに江若鉄道が「疏水北岸ヲ起点トスル事ヲ承認」したことで「双方円満ニ解決シタルニモ拘ラズ」滋賀県会側が「突然」態度を急変し、「先二期成会委員ヨリ弊社長ニ内々交渉アリタルモノト其性質並ニ条件全ク異ナリ」大津電車の「取締役一同ニ於テハ頗ル意外ノ感ニ打タレタ」ようだ。大津電車の定款第二条に明記された会社の目的に反する行為となるため、「苟モ会社ノ利益ヲ擁護シ且其増進ニ努力スベキ義務アル取締役トシテハ斯カル重大ナル問題ハ単ニ取締役ノミノ意見ヲ以テ回答シ難ク是非株主總會ヲ通シテ弊社ノ意見ヲ開陳セザルベカラズ」と回答せざるを得なかつた。⁽²¹⁾

逆に県会側にはこの時の大津電車の態度が「言ヲ左右ニ託シテ」と映つたようだが、大津電車側の「交渉頗末書」では十一月十二日の藪田専務の回答はこの部分に続けて「弊社ハ県下ノ公益事業ヲ重ンジ且湖西鉄道ノ成立ヲ賛スルガ故ニ：県会ノ要求ガ弊社ノ既得権ヲ侵害セズ且當業利益ヲ減損セザル程度即チ妥当ナリト認メラルルノ条件ニ緩和セラルレバ弊社ハ更ニ協議応

答スベキ事⁽²²⁾」と絶対的な拒否でなく、妥協の余地の含みを残す回答であつたと主張する。大津電車側の「交渉顛末書」ではその際の県会委員の反応は「只県会ノ要求即チ弊社ヨリ覚書ノ提出ヲ迫ルノミニテ妥協ノ誠意ナカリシ」であつたとする。このように江若推進側と藤井との抜き差しならない感情的な対立にまで発展した。この背景には江若鉄道敷設を政友会の党勢拡張の具として活用する原敬直系の森滋賀県知事と、かたや国民党の最高幹部として「滋賀県における政友会の台頭は国民党の地盤を荒すこと甚だしく」⁽²³⁾「日一日と崩れ行く滋賀県の地盤拡張のため」⁽²⁴⁾苦悩の色を強めていた滋賀県選出の代議士としての藤井の血みどろの政争もあつたことは否定できないだろう。森知事も県会で「之（大津電車）ヲ如何ニ処分スルカ」との単刀直入の質問に「勢イ県庁ニ於テモ其態度ヲ弁明シナケレバナラヌコトニ相成ツタ」と抗争激化の程度が「余リニ事急ナルヤウナ訳」⁽²⁵⁾であつたと自覚していた。

滋賀県会は七年十二月二日「本県湖西ノ地ヲ縦貫スル鉄道ノ敷設ハ即チ本県ノ開発ト且ツハ浦塩トノ交通ヲ容易ナラシメ兼テ軍事上ニ便シ最モ緊要ノモノ」として「大津電車軌道株式会社カ近ク敷設ノ意思及能力ナキニ拘ラス言ヲ左右ニ托シテ其有スル大津阪本間ニ於ケル敷設権ノ譲渡肯諾セス且ツ該鉄道ハ院線ニ連絡スルノ要アルニ尚之ヲ疏水北岸ニ止メシメントスルタメ其計画ノ進捗ヲ躊躇セシメタリト公表セリ」⁽²⁶⁾として満場一致で決議を行つた。同時に内務大臣宛「本県与論ノ帰スル所国家福利ノ存スル所ヲ考ヘテ此与論ト福利ニ相伴ハサル大津電車軌道株式会社ニ対シテ湖西鉄道出願ノ場合ニハ東海道線連絡ノ目的ヲ達スル趣旨ニヨリ之ヲ譲歩セシム様適當ノ措置ヲ採ラレンコトヲ望ム」との決議を行つた。さらに鉄道院総裁にも同文の陳情書を提出した。⁽²⁷⁾滋賀県会は建議と同時に満場一致で建議とほぼ同一趣旨の決議を行い、この中で県会はこの種の非難決議としては極めて異例中の異例と思われるのであるが、「大津電車軌道株式会社ハ該鉄道ノ敷設ヲ促進セントスル本県ノ主旨ニ悖リ県民ノ与論ヲ無視シ延テ本県ノ利益ヲ阻害スルノミナラズ国家ノ福祉ヲ支障セシムルモノト認ム」との企業名を明記し、県益はもとより国家福祉に相反すると特筆大書した弾劾決議まで敢行した。推進派の県議猪飼清六の県会での賛成発言によれば

「本日（十二月二日）ノ某新聞ニ依レバ此建議案ヲ満場一致ヲ以テ決スルガ如キコトアレバ本会ハ人道ノ敵デアルト絶叫シテ居ル：殊ニ我々数名ノモノヲ馬賊ノ如ク言ハレテ居リマス：」⁽²⁸⁾とあり、恐らく藤井の主宰する『滋賀日報』等が私権を蹂躪する「人道ノ敵」「馬賊」等と中傷した可能性があらう。猪飼も負けずに県会で「若シ国家ノ利益ヲ阻害スルモノガアツタ場合ハ：大津電車ノ為ニ何等遠慮スルノ必要ナキコトハ明ラカデアル：政府ニ代リマシテ之ヲ敷設スルト云フ風ニナツテ来ルノデ：大津電車ニ何等ノ遠慮ナク東海道線ニ連絡セシムルコトハ当然：寧ロ我々ハ之レヲ寧ロ人道ノ為メデアル之レニ妨害ヲ加フルモノヲ人道ノ敵ト認メザルヲ得ヌ：其障害物ヲ除却スベキハ当然ノ義務ナリ天職デアル⁽²⁹⁾」と大津電車を「人道ノ敵」「障害物」と激しく非難し、「社会万民ノ福利ノ為メニ一営利会社ノ如キヲ多少ノ犠牲ニ供スルコトハ当然」と発言した。

安原県会議長も府県制第四十四条に基づき鉄道院總裁宛に意見書を提出し、当県会で西島孫吉議員の「此県会ノ威信ヲ保ツ為ニ何ウシテモ主務大臣ナリ鉄道院總裁ナリニ向テ此要求ヲ容レテ貰ハネバナラヌ：本県会ヲ代表シテ此事項ヲ徹底セシムベク議長ハ直チニ旅装ヲ整ヘテ東上シ御活動アラントヲ希望スル⁽³⁰⁾」との意見を体して東上した。安原議長は「浜大津、坂本間ニ敷設特許権ヲ有スル大津電車軌道：ハ敷設能力ナキニ拘ラス言ヲ左右ニ拒シテ之ニ応セス：」⁽³¹⁾と建議とほぼ同一の内容を主張した上で「本線ノ効用ヲ全クナラシムル為ニハ是非大津方面ニ於テ東海道線ニ接続シ若狭方面ニ於テ敦鶴線ニ接続スベキコトハ最モ明瞭ナル事柄」として「大津駅浜大津間ニ於テ院線ノ借入ヲナシ居ル」にもかかわらず「本県」で論ト福利ニ相伴ハサル」大津電車という一大障害物のために「本鉄道敷設ノ時機ヲ逸センカ誠ニ県民百年ノ痛恨事ニシテ遺憾之レニ過ギタルハナシ」として「東海道線連絡ノ目的ヲ達スル趣旨ヨリ之ヲ譲歩セシムル様適當ノ措置ヲ採ラレンコトヲ望ム」と陳情した。譲歩させる「適當ノ措置」の具体的内容は「大津駅浜大津間鉄道線路の共用区間について」も江若鉄道が何らかの権利を譲受するものであったことは間違ひなからう。

江若を推進する森知事の立場からすれば、古く明治四五年五月十三日の第二期線の工事施行認可申請（大電発第一一三

号)の受理自体が県の温情によるもので、実質的にはその時点で特許は失効も同然であったと解釈しており、「大津電車軌道：再三之力延期ヲ申請：路線ノ一小部分ヲ除クノ外到底工事施行ノ見込無之モノト相認メラレ候ニ付：其特許権ノ失効ニ関シ相当ノ処分方上申致度：」⁽³²⁾と述べるなど、既得権(免許)にしがみつき、全く建設する気のない大津電車を倒産同然の私鉄などと激しい口調で非難している。

(1)(2)『伝』、三九六頁。『西川貞二郎(昭和十年、四一一頁)は森を「一頭地を抜き、豪懷、快腕、著名の人物なり」と評するが、『原敬全集』(下巻、昭和四年、一〇二八頁)は「剛腹を以て勇名を馳せた森正隆の如きに至るまで、良く原敬の天下に靡いた」と公言している。

(3)阿部暢太郎『太田清藏翁伝』、昭和二十七年、二〇九―二二頁。

(4)拙稿「地方債のデフォルトと土地会社方式による解決―生保共同引受による留萌町債問題と生保土地管理(株)設立を中心として―」『彦根論叢』、第二九三号、平成七年一月参照。

(5)『伝』、三三三頁。

(6)五十嵐栄吉『大正人名辞典』、大正七年、九〇一頁。

(7)『伝』、四〇一頁。例えば森は以前にも原敬に「政友会ニ於テモ：必行セシムルニセサレハ人心ヲ繫所以ノ道ニアラス」(『原敬関係文書』、第三巻、三九九頁所収)と鉄道敷設を進言している。

(8)前掲『滋賀県人物名鑑上巻』、一六五頁。

(9)高島郡安曇村、呉服商、明治法律学校卒、高島郡会議員、村長、明治四四年以降県会議員、県会議長、高島銀行取、近江重布社長、後に江若鉄道発起人、百株引受、創立時に取締役、専務、代議士。

(10)大正七年十一月六日、『大阪朝日新聞』。

(11)大正八年一月二五日付鉄道院總裁苑藤井杜長名陳情書。

(12)大正七年十一月五日付安原仁兵衛宛藤井善助書簡。

(13)佐野真次郎「江若鉄道創立当時の回顧」、『新修大津市史五 近代』、四三七頁所収。

(14)大正八年六月二日、『大阪朝日新聞』。

(15)藤田前掲論文「江若鉄道の成立と大津市」、四二頁。

(16)大正七年十二月三日付鉄道院への県会議長陳情書。敦鶴線とは敦賀―舞鶴間の小浜線。

(17)大正七年十二月三日付鉄道院への陳情書。

(18)滋賀郡伊香立村、醬油製造業、伊香立村長、伊香立村信用購買販売組合長、滋賀県会議員、滋賀県農工銀行監、江若鉄道取(前掲『滋賀県人物名鑑

上巻、一五頁。

- (19) 『大正七年通常滋賀県会会議録』、第十二号、五頁。
- (20) 前掲『江若鉄道創立当時の回顧』。
- (21) 大正八年一月二五日付鉄道院總裁宛大津電車軌道「交渉願末書」(以下単に「交渉願末書」と略)。
- (22) 大正七年十一月二八日大津電車軌道取締役会決議。
- (23) 『伝』、三三五頁。
- (24) 『伝』、三三二頁。
- (25) 『大正七年通常滋賀県会会議録』、第十二号、六頁。
- (26) 『通常滋賀県議会議決議録』、大正七年、三九五―六頁。
- (27) 『滋賀県議会議史』、第三卷、昭和四九年、一四六七―九頁。
- (28) (29) 『大正七年通常滋賀県会会議録』、第十二号、十一―十二頁。
- (30) 『大正七年通常滋賀県会会議録』、第十二号、十七頁。
- (31) 大正七年十二月三日付陳情書。
- (32) 大正八年二月十四日付上申書。

(十三) 大津電車の反発と方針転換

これに対して大津電車側も反発を強めて、「弊社ニ対シ大津坂本間ノ軌道敷設権譲渡ヲ要求シ且ツ知事ノ援助ト相俟ツテ滋賀県会ヲ動かシ、県会ハ委員ヲ選定シテ更ニ弊社ニ向ツテ右敷設権ノ無償譲渡及ビ院線連絡線敷設ノ承認ヲ迫リ…県会ガ湖西鉄道ノ未ダ成立セザルニ先チ強テ弊社ノ既得権無償譲渡ヲ迫リ且ツ弊社ノ存立ヲ危クセラルル虞アル条件ヲ要望セルハ弊社ノ忍ブ能ハザル所ニシテ且ツ解シ得ザル所ナリ」として江若側の主張に反駁する「交渉願末書」を鉄道院に提出して弁明にこれ努めた。「固ヨリ本県ノ公益事業ヲ重ジ且湖西鉄道ノ速成ヲ賛セル」大津電車としては「当初期成委員ノ要求ニ応ジ更ニ県会ノ要望ニ対シテモ妥協ノ誠意ヲ披瀝」したはずとの思いが強く、こうした「弊社ノ誠意アル回答ヲ顧ミズ」一方的に「苟クモ公德ヲ重ンズベキ」県会という公開の場において「敷設ノ意思及能力ナキニ拘ハラス言ヲ左右ニ託シテ…既得敷設権譲渡ヲ肯

セザルノミナラズ：該鐵道計画ノ進捗ヲ躊躇セシメタリ」⁽²⁾と中傷誹謗された点に我慢ならなかったようだ。「交渉頗未書」では第一に「弊社ハ近ク敷設ノ意思及能力ナシト認メラレタルハ弊社ノ最モ遺憾トスル所ナリ」と悔しさを抑え切れない。「弊社ハ第一期線タル大津石山間ハ現ニ軌道ヲ敷設シ營業セリ、弊社創立後幾多ノ難局ニ遭遇シタルモ非常ナル忍耐ヲ以テ經營セル結果漸ク現況ニ達シ今ヤ其基礎稍々鞏固ナリト称セラルルニ至レリ。此機ニ乘シ弊社ハ益々其發展ヲ図ラントシ明治四十五年五月十三日附ヲ以テ施行認可申請ヲ為シタル第二期線即チ大津坂本間ノ一部延長ヲ計画シ昨年五月特許線ノ一部變更認可ヲ得タルヲ以テ近ク其施行認可申請ヲナサントス。何ヲ以テ弊社ニ其意思及能力ナシト断言セラルルヤ」⁽³⁾と反論している。

政治家として政友会勢力への全面的敗北に加えて、経営者としての藤井にとつても「敷設ノ意思及能力ナキ」とは大津電車の社長としてだけでなく、これまで大津電車に肩入れしてきた関係金融機関等の経営者としても無能の烙印を公式に押されたに等しい。また「本県ノ主旨ニ悖リ県民ノ与論ヲ無視シ延テ本県ノ利益ヲ阻害スルノミナラス国家ノ福祉ヲ支障セシムルモノト認ム」とは大津電車は滋賀県民の敵ひいては国賊とまで中傷されたと同じであり、滋賀県出身者として愛郷心の強さを自負して来た藤井にとつてはこれまでの郷土発展への少なからざる貢献のすべてを根本的に否定されたも同然で、人一倍堪え難い屈辱感を受けたに違いない。加えて満場一致の県会決議には藤井と激論を交わした猪飼清六、山本岩三郎、大西平吉らの交渉委員はもとより、西田利七、安井喜造、河路重平、岡田定治郎ら藤井と事業経営を共にしてきた仲間と考えてきた県会議員も多数含まれていたから、藤井の無念さは何倍にも増幅し、「なにくそ」「負けるものか」との思い、持ち前の「負けじ魂」が込み上げてきたものと思われる。県会決議の翌月、八年一月二十八日の休会明けの議会で藤井は代議士として床次内務大臣に面談して、早速「森滋賀県知事の不法的にして乱雑極まる方針態度が県政の前途の上に看過すべからざるものある」⁽⁴⁾旨を訴えた。また「政友派を除外したる県民」を一致団結させるため、十一年二月二二日には「政友一派は県当局者と共に不急の事業を企て県費を激増せしめて県民に苦痛を与へ其他県治上に非難すべき

幾多の行為は枚挙に遑⁽⁵⁾あらず」との「県政革新会」の趣意書を發送している。

藤井がいやというほど味わされた砂を噛む思ひの屈辱感、敵愾心がドライビング・フォースとなつて政友会一派や滋賀県が後押しする江若鉄道との鋭い対決路線、江若を排除した琵琶鉄のなりふり構わぬ不自然な統合の推進、とりわけ後年に吸収した京阪が新型車両を本線に転用したことに象徴されるほどの高規格（＝高コスト）での坂本線の建設へと駆り立てたものと見て良からう。藤井は前述の陳情書の中で「近時ニ至り事業漸ク緒ニ就キ株主モ稍愁眉ヲ開クニ至レリ。是ニ於テ弊社ハ更ニ第二期線タル大津坂本間ノ延長計画ニ着手セリ⁽⁶⁾」とするが、犬猿の中の森知事宛「浜大津停留所構内線路分岐点ヨリ大津市中保町百四番地先ニ至ル区間軌道説工事施行致度⁽⁷⁾」認可申請したのは鉄道院総裁宛陳情の僅か一日前であつた。したがつて七年十二月二日の県会決議直後に、急遽認可申請したのは明らかであつた。

鉄道省の喜安総務課長が添付図面の漏れを指摘したのに対して、森知事の後任である堀田義次郎は「阪本終点ニ至ル区間ハ目下会社ニ於テ三井寺下ヨリ新大津停車場迄ノ迂回比較線ヲ調査中ナル為メ：手続遅延致居候⁽⁸⁾」と弁解している。たとえば江若鉄道の以前に同様なルートを出願し、二年に免許された近若輕便鉄道の起点が下坂本となつていたのも坂本までの特許を保有する大津電車が存在故であり、その意味では大津電車が長らく権利の上に眠り、森知事から県会の場で「自分ノ土地カ自分ノ權利ノ如ク考へ⁽⁹⁾」たと非難される余地は確かに存在したともいえる。しかも藤井自身も十五年十一月十二日の大津電車の株主總會で株主の統合後の増配要求に対して「当社ハ目下坂本へ延長工事モアリ又比叡登山鉄道ノ如キ未成線ニ対スル有価証券等モ持ツテ居リマスノ如キ過度期ニ於テ増配スルコトハ不可能デアリマス⁽¹⁰⁾」と斷言しており、さらに昭和二年四月十四日の琵琶鉄の株主總會でも「現在借入ハ多額ニ上ツテオリマシテ此等ハ比叡山鉄道ノ有価証券多額ノ払込ニ伴フ資金及ヒ坂本線建設ノ資金ニ要スルノデアリマシテ何レモ利益ヲ生ミ出サナイ未完成ノモノデアリマシテ：資金ヲ固定セシメテ利益ヲ生ミ出ササル⁽¹¹⁾」先行投資であることを十二分に自覺していた。

これまでの藤井の湖南鉄道、大津電車での慎重かつ漸進的な再建ぶりと自己の關係した金融機關からの資金調達にも概して慎重で抑制的であつたことからは別人かと疑うほどである。かつて三井寺下で連絡すれば「強ひて阪本線の延長を固持する筋合も無之」としていた藤井もこの後には投下資本の回収がさほどには期待できそうもないことを十分に自覺しているにも拘らず、巨費を要し、大津電車はもとより、統合後の琵琶鉄の企業体力からも、さらにはこれらを支える同系金融機關の資力等から見ても明らかに限度を超えた無謀ともいえる過大投資に脇目も振らず突進していくことになる。藤井の經營していた共立が大津電車に融資を開始するのは早くとも十二年三月三十一日現在の大津電車借入金一〇・七万円あたりからと考えられ、十三年六月三十日現在の共立の鉄道財団抵当貸付金八万円はすべてが「三万六千円也ヲ大正七年九月二十一日借入」⁽¹²⁾れたことに始まる湖南鉄道融資であつたものが十四年六月三十日現在では一挙に二〇万円も増加しており、増分はそのまま大津電車への財団抵当融資と考えられる。その結末はやがてワンマン經營の終局として後述する。なお藤井と激突した安原県會議長もその後昭和六年八月六日に雄琴駅構内で、京都鐵道社長だった田中源太郎の列車事故死の場合と同様に、皮肉にも自分が心血を注いで建設した江若鐵道の列車にはねられ五七才で死亡した⁽¹³⁾。

こうした動きに対して、軌道である大津電車の監督官庁たる内務省では江若鐵道を免許しようとする鐵道院からの照会に対して「本件鐵道ハ院線東海道線ト北陸線トヲ連絡スル幹線ニシテ地方交通上其施行ハ目下ノ急務」と是認し一応は「御免許相成義ハ大体ニ於テ異存無之」と返答しつつも、「軌道線路ト接近並行スルヲ以テハ軌道經營上多少ノ影響ハ免レサルモノト被認シ可成既存軌道ノ受クル影響ヲ緩和スルヲ必要」とする大津電車擁護の立場をがぜん鮮明にして、鐵道院に対して「現ニ大津電車軌道会社ニ差許サレ居候大津駅浜大津間鐵道線路ノ共用区間ニ對シテハ契約期間内其ノ共用ヲ繼續セシムルハ勿論共用期間經過ノ場合ニ於テモ更ニ其ノ期間ヲ更新」⁽¹⁴⁾することを具体的に要求した。恐らく藤井の政治力を含む、大津電車サイドから内務省筋への執拗な陳情の反映でもあろうか。

これに対して江若を推進する森知事は、大津電車「会社路線ノ終点ハ坂本村日吉神社付近ニシテ坂本ヲ主要目的トセルニ対シ輕便鉄道ハ数町ヲ隔テタル下坂本村付近ヲ通過スルノミニシテ其ノ往復回数ノ如キモ電車ノ比ニアラサルヘク、互ニ甚シキ影響ヲ受クルコトナク随テ起業ノ確実ヲ妨クカ如キコトハ無之⁽¹⁵⁾」と江若による影響を無視し、「速ニ江若鉄道敷設免許相成様御配慮相煩ハシ度⁽¹⁶⁾」とひたすら江若の免許を要望した。こうした双方からの複雑な働き掛けにいかなる決断を下すべきか日夜苦悩し、「江若鉄道敷設認可と共に、これに要する資金四百万円、少くとも其大部分を支出すべき責任者の確定を見ざる以上は敷設を許可し難し⁽¹⁶⁾」と渋っていた鉄道省もようやく八年八月十九日付で「滋賀県下ノ有力者多数ヲ網羅シ且ツ別紙調査ノ通相当収益モアリ成業確実ト認ム⁽¹⁶⁾」として江若鉄道を免許した。

このように江若鉄道が正式に免許された「大正八年も国民党にとりては香ばしからざる年⁽¹⁷⁾」であり、「実業界の方面における紛忙劇務は所詮代議士たることを許さず⁽¹⁸⁾」藤井は九年二月二十日の解散後は断然立候補せず、代議士生活を終えた。十一年五月二五日の知命懷恩記念会の場で「知命の年齢に於て関係事業を縮小⁽¹⁹⁾同時に政界引退の決意⁽¹⁹⁾を公表した。十三年四月総選挙でも「選挙区より熱烈なる推薦を受け特に犬養氏の勧告切なるものありしも固持して出馬せず⁽²⁰⁾」、代議士をあくまで辞退した理由とされた「偏へに殖産興業に全力を傾注したき望み⁽²¹⁾」の具体的内容は不明であるが、「京都邸を単に事務所とし家族共に江州の本邸に帰住⁽²³⁾」し、「暇をみては江州本邸の土蔵内に在る古文書の調査をはじめ⁽²²⁾」るなど「事業界特に県外の関係事業より手を引き⁽²³⁾」「漸次郷土を中心とする生活に入⁽²⁴⁾」るという藤井の文化志向、郷土志向が強く感じられる。すなわち藤井斉成会の事業としての美術館・有鄰館の建設をはじめとして、「人道ノ敵⁽²⁵⁾」同然に非難された不名誉な県会決議を払拭し、憎むべき江若鉄道に一泡吹かせるためにも、「滋賀県下に於て対立せる滋賀日報社と近江新報社との合同を兼ね文化事業株式会社なるものを新設し先づ以て両新聞の共同経営を實行⁽²⁵⁾」する県内のマスコミ対策の確立や、大津電車の起死回生策の模索（やがて琵琶鉄の統合、比叡山鉄道の系列化、坂本線延長などとしてその一部分は実現）が藤井の

後半生の「全力を傾注したき」「殖産興業」の相当部分を占めていたことは間違いないであろう。

なお江若鉄道の免許直前の大正八年七月二二日に滋賀県は大津の県公会堂で県に所縁のある財界人との協議会を開催し株式引受を要請すべく、四二名に「江若鉄道敷設の件に付御協議申上度候間」²⁶との案内状を出した。旅行中との理由で欠席を回答した五名の中には藤井のほか、藤井の親友で江商、日本共立生命等での親密なパートナーである田附政次郎、外村宇兵衛らが含まれている。田附、外村らと語らった結果かどうかはともかく、少なくとも藤井は当然ながら県との対立感情から江若鉄道株式引受の依頼をキツパリ拒絶したものと考えるべきであろう。

- (1) 大正八年一月二五日付鉄道院總裁宛藤井社長名陳情書。
- (2) 大正七年十二月二日付内務大臣宛建議。
- (3) 前掲「交渉願末書」。
- (4) 『伝』、三九六頁。
- (5) 『伝』、四一六頁。
- (6) 大正八年一月二五日付鉄道院總裁宛藤井社長名陳情書。
- (7) 正八年一月二四日付森知事宛藤井社長名「大電発第七三八号」。
- (8) 大正九年七月六日付両局長宛堀田知事文書「土発第二〇八号」。
- (9) 『大正七年通常滋賀県会會議録』第十二号、五頁。
- (10) 大正十五年十一月十二日大津電車軌道「臨時株主總會決議録」。
- (11) 昭和二年四月十四日琵琶湖鉄道汽船「臨時株主總會決議録」。
- (12) 『湖南鉄道第十三回報告書』。
- (13) 渡辺守順『郷土歴史人物事典〈滋賀〉』、昭和五四年、第一法規出版、一三二頁。
- (14) 大正八年二月十九日付「内務省滋土第五号」内務次官文書。
- (15) 大正八年二月十四日付「土第九六号」森知事文書。原は政友会系の島原鉄道開通時に懸篤な祝文を贈ったが、「鉄道建設は原の政策とも言ふべく…鉄道に力瘤を入れるのは普通としても、島原鉄道に對して、特別の骨折りをした」(前掲『原敬全集』、下巻一二五頁)と言われる。
- (16) 大正八年六月二十一日「大阪朝日新聞」。
- (17) (18) 『伝』、三三二―三四頁。

(19)(20)(25)『伝』、四〇七―八頁。

(21)『伝』、三三四頁。

(22)(24)『伝』、四二一―三頁。

(26) 大正八年七月十四日付堀田滋賀県知事名案内状。外村与左衛門ら二十名の財界人が出席を回答したが、二名は欠席を回答した。例えば塚本定右衛門は差支あり、「可成代人ヲ出ス」と回答し、東洋紡績専務の阿部房次郎も差支ありとして欠席した。

(十四) 坂本への延長

藤井は社長就任後、第四回払込金二〇万円の一部を借入金返済に充てるとともに、「残る一部を以て軌道の修理延長を図り一面社内綱紀を肅正しつつ著々整理に取かかり」⁽¹⁾、次の飛躍に備えた。まず第二期線のうちまず浜大津から三井寺下疏水付近まで延長することとして五年十二月六日付「大電発第六一三号」で特許路線一部変更を申請した。業績不振もあって長らく坂本への延長を渋っていた大津電車であったが、県からの厳しい非難と、江若鉄道建設の進捗に刺激されたためか、八人大津電車は一〇〇万円に増資して、ようやく坂本延長の第一期工事として三井寺下までの建設に着手した。八年には藤井自身「近時ニ至り事業漸ク緒ニ就キ株主モ稍愁眉ヲ開クニ至レリ。是ニ於テ弊社ハ更ニ第二期線タル大津坂本間ノ延長計画ニ着手セリ」⁽²⁾とする。

江若鉄道建設が具体化していくにしたがって、大津電車はまず八年に「今回百万円に増資し、第一期拡張として浜大津から三井寺下疏水岸北国町より長等公園下を通過して新大津駅前に至る延長四十三鎖を引き延ばすこととなり目下認可申請中」⁽³⁾で、九年には浜大津から三井寺下への延長工事の建設に乗り出した。十一年二月十六日大津電車は大津市長に対して、目下工事中の三井寺線工事施行についての願いを提出、五月七日浜大津―三井寺下間を開通させた。『第二十四回報告書』は「普通券、定期券及回数券に於て夫々幾分の増加を来たしたるは之れ多年宿願の三井寺線開通の賜に外ならず…今後三井寺線の利用客日に月に増加すると共に益々好成績を挙ぐることを得へし」⁽⁴⁾と期待している。京阪と琵琶鉄が三井寺

までの連絡運輸を開始したのは昭和二年五月一日と開通からかなり経過してからであるが、⁽⁵⁾京阪系列の湖南汽船との競合が影響しているのであろう。

大津電車は延長線で江若鉄道との平面交差を申し入れたが、感情的にしっくりこない「江若ト協議スルモ平面交叉ハ乍遺憾同社ノ同意ヲ難得⁽⁶⁾」やむなく「高架交叉トナスノ必要」に迫られ、結局は高架交差による失費を避けるとともに湖岸沿いの江若鉄道との競合を避けるべく、「目下計画出願中ノ比叡登山ケーブルカートノ連絡ヲ考慮⁽⁷⁾」して比良山寄りの山手線ルートを選択した。

この時期、幕末の勤皇家・梅田雲浜ゆかりの湖南塾の跡が江若鉄道の三井寺駅構内である事が判明して、地元で記念碑を建てようと江若鉄道に交渉したが、同鉄道は創業中に属し「線路の拡張と建設物の増設を如何にすべきか未定⁽⁸⁾」との理由で拒否した。江若が拒否した経緯を田中金之祐らから聞いた藤井は「大に其挙を賛し」たという。藤井は「当時自己が社長たりし大津電車の三井寺下停留所の空地を永久無償にて貸与⁽⁹⁾」し、碑石とする石材と篆刻費用の寄付までも申し出た。業績の冴えない大津電車側が意外にも快諾したのは前述した江若との感情的対立が一つの背景になっていると見られる。

大津電車に不信感を抱き続けて来た滋賀県当局もこの頃から「開業以来漸次成績良化シ大正十三年度下半年期以後年一割ノ配当ヲ継続セルノ状態ヲ呈シ地方運輸業者中重キヲ占ムルモノナリ⁽¹⁰⁾」と評価を改めるようになってきた。十四年二月大津電車の大津・坂本間の延長工事が認可され、直ちに用地買収に着手した。十四年八月二十日坂本線の軌道敷設工事施行認可を内務、鉄道両大臣に申請、十五年三月一日には大津市中保町に建設事務所を新築し、三月末時点では「坂本線は実測を終へ目下用地買収交渉中⁽¹¹⁾」で、十五年三月期に五一筆、一六六二二坪、十五年九月期に二六二筆、三八七一〇坪の坂本線用地の買収を完了した。十五年八月三日には坂本線の軌道敷設工事施行が認可された。八月十日には坂本線の工事着手届を滋賀県知事に提出、土木工事に着手、昭和二年二月二七日には電気工事にも着手した。昭和二年四月二八日には電

気工事が、五月七日には土木工事がそれぞれ竣工した。一足早く開通していた関係会社の比叡山鉄道のケーブルと連絡すべく、昭和二年五月十五日には三井寺ゝ坂本松ノ馬場間五哩二九の延長線を部分開業した。昭和二年四月十四日の臨時株主総会で株主から陸軍兵営前付近の「坂本線開通上一部行詰ツタ用地」について質問されたのに対して、藤井社長は「色々世間デハ誤報シテオリマスガ大体ニ於テ陸軍省ト大蔵省ノ折衝上少シ行違ガ出来テオリマスノデドウシテモ急ニ進捗セナケレバ一部自動車ノ連絡ヲシテモ坂本線ノ開通ヲ早メタイト考ヘテオリマス」と回答した。昭和二年八月頃にはようやく陸軍省の許可が得られたため、練兵場付近の敷設工事に着手した。しかし陸軍省用地の買収問題はなお未解決部分が残ったよう、京阪との合併時にも問題となり、陸軍省への代替地提供のため京阪は合併仮契約第十三条に基づく交付金を十万円削減を主張した。⁽¹³⁾結局、残った坂本ゝ松ノ馬場間は昭和二年八月十三日、兵営前（別所）ゝ山上間は同年九月十日開通し、これにより浜大津ゝ坂本間一四・一キロが全通した。

- (1) 『伝』、三七〇頁。
- (2) 大正八年一月二五日付鉄道院總裁宛藤井社長名陳情書。
- (3) 大正八年十二月二五日『大阪朝日新聞』。
- (4) 大津電車軌道『第二十四報告書』、大正十一年九月、九頁。
- (5) 前掲『鐵路五十年』、四四六頁。
- (6) (7) 大正十二年十月二六日付大電発第一二八九号「特許線路變更御願」。
- (8) 西川太治郎『ながらの桜』、昭和二年、七〇頁。
- (9) 『伝』、四〇九頁。
- (10) 大正十五年二月の高橋守雄知事の副申書。
- (11) 大津電車軌道『第三十一回報告書』、八頁。
- (12) 昭和二年四月十四日「臨時株主總會決議録」。
- (13) 昭和三年十一月二七日『大阪毎日新聞』滋賀版。

(十五) 坂本線の設備

坂本線開通時の『報告書』は昭和二年「五月十五日ヨリ開通シタル處車両其他ノ新施設ニヨリ乗客誘致ノ上ニ更ニ一段ノ光彩ヲ添ヘ⁽¹⁾」と述べている。さらに当時の琵琶鉄自身の宣伝によれば「特に誇りとするこの延長線電車の特徴は二等列車の座席と同様なクロス・シート百人乗りの素晴らしいボーギー車であり、架線はカテナリー式、聚電はパンタグラフで、凡ゆる最新の様式と設備を有する点で関西電鉄界の花形⁽²⁾」と坂本延長線電車の特色を自画自賛して止まない。従来の客車は八・五屯の五十人乗四輪車が一四両（計七〇〇人収容）であつたから、昭和二年二月新造の二九・五屯の百人乗ボーギー客車の一二両（計一二〇〇人収容）増備で電車線の輸送能力は一挙に二・七倍にも拡大した。坂本線建設費のうち車両費は三〇・六万円あり、一二両で割ると一両二・五万円にも達する。「一段ノ光彩ヲ添ヘ」た「車両其他ノ新施設」を具体的に観察すると車体は木造ではあるが、長さ一五・六米、一一〇馬力、ポールもカテナリー式、「窓外展望自由」と眺望が利くほか、前後から乗車して中央から降車するなど、京都と天津、比叡山を直結する湖国の「遊覧電車としてあらゆる点に細心の注意を払つた⁽³⁾」と自讃する、一両二万円以上もする当時としては破格の高価な「琵琶湖一〇〇型」（日本車両製）セミ・転換クロスシート・カー一二両を開業に合せて、昭和二年二月一度に配備したのであつた。

昭和三年七月十日から八月三十一日の五十三日間に夏季納涼客輸送のため、百人乗クロスシートのボーギー車二両をわざわざ改造して「定員一〇〇人ヲ五〇人ニ減少シ茶菓ヲ提供スルタメ室内中央ニテーブルヲ設ケ十分納涼気分ヲ味ハシムル⁽⁴⁾」目的で芸者も乗せ、「簡單ナル飲食ヲ為サシムル」「カフェー電車⁽⁵⁾」を走らせたりした。しかし線路規格の差異から旧線区間には自慢の大型車両が使用できず、「坂本より三井寺までは百人乗クロスシートのボーギー車であり三井寺菰谷間は単車五十人乗を運転⁽⁶⁾」せざるをえないなど、短距離の同一線内での乗換が必要で不便なため、概して低稼働で車庫で遊んでおり「無用の長物⁽⁷⁾」とまで非難された。京阪の支線となつた昭和八年時点でも「電車はローマンス・カー並に最新式リ

ゼネレーションのスマートな鋼鉄ボギー車を走らせ、安全、且つ快速で、とても明るくて気持がよい⁽⁸⁾と宣伝している。

この坂本線は免許の譲渡問題で県議会を巻き込んで、感情的にも激しく対立したライバルの江若鉄道新浜大津―叡山(坂本)間と全面的に競合することあつてか、大津電車側では必要以上に新型の設備に投資したものと思われる。京阪の太田も「浜大津から石山までの旧大津電車を所有する上に更に坂本まで延長したので、その投下資本に対して収益率が少なく⁽¹⁰⁾」と過大投資の重荷を指摘している。

藤井の関係鉄道では、坂本線のほかにも後述の湖南鉄道の工藤式蒸気自動客車導入、自動車兼業、琵琶鉄の桃太郎丸(昭和三年三月十三日進水、五月五日就航)など、中小規模ながら車両・船舶等に意外なほどの新機軸・独自性を発揮しており、藤井の経営方針ないし周知の美術品だけでなく個人で天文台まで設置したほどのメカ好きという新奇趣味の一端を垣間見せているようである。

なお、琵琶鉄の経営土地は昭和二年五月期に四二五二〇七円、土地二二二筆、建物七棟あり、昭和三年五月期には四一八〇五円、土地二〇四筆、建物五棟と、一八筆、二棟減少し、昭和三年十一月期には四〇七八四三円、土地一七七筆、建物五棟と、二七筆減少した。昭和三年二月から「真に理想的住宅地⁽¹¹⁾」と銘打って坂本沿線経営地の一般分譲を開始、「二月中ヲ特売期間ト定メ専ラ之レガ売出宣伝ニ努メタル結果一般不動産売買不況ノ折柄ニモ拘ハラズ⁽¹²⁾」昭和三年五月期には株主への特別割引を含めて土地一〇七五坪、家屋二棟を売却(当期の雑収入二八八七三円、経営土地の減少は一三四〇二円)、昭和三年十一月期には南滋賀錦織地域の土地二三三四坪を売却した。(当期の雑収入一二七一〇八円、経営土地の減少は三九六二円)

- (1) 琵琶湖鉄道汽船『第三十三回報告書』、昭和二年五月、二八―九頁。
- (2) 前掲『ながらの桜』、一九五頁所収。

- (3) 『交通と電気』昭和二年六月、七〇頁。
- (4) 昭和三年七月七日付「車両設備一時変更御届」。
- (5) 昭和三年九月十八日『大阪朝日新聞』、滋賀版。
- (6) 『鉄道軌道経営資料』、昭和四年六月、鉄道同志会、三八頁。
- (7) 昭和四年一月五日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (8) 『日本都市大観』、昭和八年、大阪毎日新聞社、三三〇頁。皮肉にも京阪に合併された後、一部に「車両にはあまり金をかけてこなかった」とも言われる京阪側の技術陣から「支線には勿体ないほど優秀な車両」と再評価されて京阪本線に栄転して八〇〇型として戦後昭和四〇年代まで活躍したといわれる。(『鉄道ビクトリアル』第一八一号、昭和四八年七月、七三頁)
- (9) 江若鉄道は既に大正十五年八月、近江舞子、昭和二年十二月には大溝(高島町)までを部分開業し、昭和三年十二月二十日には昭和天皇の即位式御大典を機にモダンな二階建に改築なった省線浜大津駅に乗り入れていた。(昭和三年十二月二十日『大阪毎日新聞』、滋賀版)。昭和四年六月安曇川までを部分開業し、昭和六年一月一日には終点の近江今津まで五一キロが全通した。
- (10) 太田光熙『電鉄生活三十年』、昭和十三年、一三八頁。
- (11) 昭和三年七月 藪田専務より株主宛先出し文書。
- (12) 琵琶鉄『第三十五回営業報告書』、昭和三年五月、一七頁。

(十六) 坂本延長線の設備金融

坂本延長時の必要資金を算出すると同線建設費は大正十四年九月末の九・五万円から昭和三年五月末の二五〇・三万円へ二四〇・八万円も増加している。また有価証券も同一期間に四・一万円から五八・四万円へ五四・四万円増加しているが、これは坂本延長と密接に係る比叡山鉄道の払込資本金八五万円の出資比率四七・五％に相当する投資額約四〇・四万円がその大半を占める計算である。これを併せると広義の坂本延長線の必要資金は少なくとも二八一・二万円となる。この調達方法としては軌道財団抵当借入金二五万円、社債一五〇万円で合計一七五万円の長期資金を集め、なお不足する一〇六・二万円は昭和三年五月末の一・二四・五万円の一時期借入金で賄った計算である。

資金調達のための手段として大津電車は大正十三年九月一日内閣総理大臣宛、軌道財団目録の予告申請を行い、九月十

七日の臨時総会で「本社軌道ノ一部ヲ以テ軌道財団ヲ組成シ之ヲ抵当トシテ金四十万円以内ノ借入金ヲ為スコト 但借入金ノ時期利率其他一切ノ方法条件等ハ総テ取締役ニ一任スルコト」⁽¹⁾を可決し、九月二〇日「借入金四十万円で中金三万五千円ハ旧償還ニ用ヒ残額金三十六万五千円ハ事業拡張ノ資ニ充当ス」⁽²⁾との理由で軌道抵当権設定認可申請を行った。添付された大津電車の藪田常務と共立の藤井社長との間で締結され、大津電車の藤井社長が「原本と相違なき事を認証候也」と署名捺印した「抵当証書」謄本には「一、借入金総額金四十万円。二、利率ハ一ヶ年九朱トス。三、借入時期ハ左ノ通りトス 第一回金二十万円 大正十四年二月一日 第二回金二十万円 大正十四年十月一日。四、借入金償還ハ大正十五年九月三十日迄二時期ヲ図リ増資ノ上ニ時ニ償還スルモノトス、利息ハ毎年三月三十一日九月三十日ノ両度ニ支払フモノトス」とある。

大正十三年十二月十一日の官報で「所属軌道螢谷馬場間既成線路ニ対シ軌道ノ抵当ニ關スル法律ニ依リ軌道財団ヲ組成シ予メ其ノ公告」⁽³⁾を行い、軌道に關して物権等を有する債権者・賃借権者等は「大正十四年一月十日迄に申出つへし」と鉄道大臣名で公告した結果、大正十四年一月二十九日指令に接した。大正十四年二月十日鉄道大臣宛に軌道抵当権設定の登録申請を行い、二月十七日登録を完了した。⁽⁴⁾

大正十四年三月三十一日現在の大津電車の借入金二〇万円⁽⁵⁾と大正十四年九月三〇日現在の（一時）借入金二五万円⁽⁶⁾は時期と金額から考へてその全額が既に軌道財団抵当借入金であると考えられるが、大津電車の『報告書』は「第三十一回報告書」（一八頁）から軌道財団抵当借入金二五万円と借入金二一・三万円を区分表示している。

昭和二年四月十四日の臨時株主総会で藤井社長は株主吉田六平衛らの質問に答へて、大正十三年九月十七日の臨時株主総会での「皆様ノ御決議ニヨリマシタ軌道財団ノ借入レハ四十万円ノ内二十五万円ダケ借入レテオリマス：現在借入金ハ二百万円以上モアリマス：借入金ノ利率モアマリ高クハアリマセン同ジ程度（七・五％）ノモノデス」⁽⁷⁾と回答している。昭和二年五月末では軌道財団抵当借入金二五万円、鉄道財団抵当借入金八万円（湖南鉄道継承分）、借入金八六・七万

円、社債一五〇万円となっている⁽⁸⁾。

麻島氏によれば百三十三銀行は大津電車に対してスポット的な貸出しを行っていたが、大正十四年末、昭和三年末には該当がないとされている⁽⁹⁾。例えば大津電車は大正十年九月末借入金三万円、資金需要がピークに達する時期に百三十三の貸出が後退しているように解され、江若鉄道への肩入れに比して並行するライバル江若鉄道のメイン銀行として、あるいは滋賀県との間に微妙な感情的しこりがあったと考えられる大津電車に対しては明らかに消極的対応に終始したように思われる。模式的に表現すれば補助金で支援する滋賀県Ⅱ江若鉄道Ⅱ百三十三銀行Ⅱ日本生命Ⅱという連携関係に対して、意地に対抗する藤井Ⅱ大津電車Ⅱ近江商業銀行Ⅱ共立Ⅱ仁寿生命Ⅱ下郷同族Ⅱという対立勢力が、狭い琵琶湖西岸の交通を巡って表現されたとも考えられる。

共立の昭和二年六月の『報告書』では貸付金三五・四万円の内訳として鉄道財団抵当三三万円、工場財団三〇万円、有価証券担保一〇七・二万円、不動産抵当一五二・〇万円、保険証券担保二九・一万円が表示されている⁽¹⁰⁾。琵琶鉄の軌道財団、鉄道財団抵当借入金の合計三三万円は時点で一カ月のずれはあるものの共立の鉄道財団抵当貸付金三三万円と完全に一致する。また昭和二年四月十四日現在の大津電車の抵当債務二十五万円の債権者は共立一社であったことが藪田常務名の届出書で確認できる。

共立の鉄道財団抵当貸付金の推移を見ると、大正十三年六月三十日現在の八万円（前述の通り湖南鉄道分）から、大正十四年六月三十日現在の二八万円へと湖南鉄道以外で二〇万円の増加を示している。この間に大津電車は大正十三年十二月十一日軌道財団を登記完了し、大正十四年三月三十一日現在借入金二〇万円をそっくり増加させているので、共立が湖南鉄道の場合と同様に、藤井の關係する大津電車に対してその軌道財団を抵当として二〇万円を貸し付けたと考えられる。もちろんそれ以前の大津電車の借入金（例えば大正十二年三月三十一日現在借入金一〇・七万円）についても、共立が全部

または一部を有価証券抵当（大正十二年六月三〇日現在二九・二万円の約三分の一）ないし不動産抵当（大正十二年六月三〇日現在五五・五万円の約五分の一）で融資していて、それを大正十三年十二月以降に軌道抵当に切り替えた可能性もあろう。

これ以後、昭和二年六月まで共立の鉄道財団抵当貸付金の推移と、琵琶鉄の財団抵当借入金の推移は完全に一致する。昭和三年五月末の琵琶鉄の財団抵当借入金は依然三三万円と不変であるが、昭和三年六月末の共立の鉄道財団抵当貸付金は何故かいったん姿を消し、安田信託への信託預金四〇万円等が突然登場する。⁽¹⁾翌年の昭和四年六月末の共立の財団抵当貸付金は一九・六万円で、「運用方法ノ指定アル金銭信託」として安田信託四〇万円、鴻池信託三〇万円合計七〇万円を計上している。この背景は昭和三年五月二十二日「軌道財団ヲ担保トシテ日本共立生命保険株式会社ヨリ金二十五万円借入候処、今般日本共立生命保険株式会社ガ右債権ヲ鴻池信託株式会社へ譲渡シ且ツ借入金償還ノ方法期限並ニ利率ヲ変更致度⁽¹²⁾」と申請したことから具体的に判明する。その後鴻池信託は琵琶鉄の鉄道財団所属鉄道の八日市鉄道への譲渡⁽¹³⁾に対して、抵当権者として昭和四年二月四日付で「当社ハ：鉄道財団ヲ担保権附ノ儘：八日市鉄道：へ譲渡スル事ニ同意候也⁽¹³⁾」と同意しており、共立から信託された当該三〇万円に関して、琵琶鉄から八日市鉄道への貸付先の変更といった具体的な「運用方法ノ指定」を受けていた特定金銭信託であったと考えられる。

この間の共立側の固有の事情としては昭和三年六月前後には共立は危なくないかとの契約者の質問が出され、貸付金などの内容開示を内外から迫られつつあった。そして昭和四年六月末の『第十六回事業報告書』からはじめて有価証券等の明細表を掲載することに踏み切ったのであった。共立内務部助役（後の保全課長）の岡本保寛も全国の代理店にも配布される『社報』に掲載した『生命保険事業と会社重役』と題する小論の中で「投機的事業に放資するとか、不良の有価証券を担保として貸出しをするとか、或は重役関係の他の不良なる事業会社に資金の融通をするが如きがそれであつて斯くの如きは財産の保

管並に利用上誠に危険千万である」と明確に主張している。⁽¹⁴⁾ 共立財務課長の尾崎年三も後年に「不動産担保貸付金は利率もよく結構なのですが対人対物関係共絶対安全圏にあるといふやうな優良物件は極めて少ない。今後共此比率は余り増加しないし又決して漁るべきものではない」と過去の反省の弁を述べている。⁽¹⁵⁾

こうした内外からの板挟みの状況下で、藤井が重役として個人的に関係し、信用度の劣る琵琶鉄への大口融資が内外に露見するのを慮って、昭和三年五月二十一日という六月決算の共立の年度末ぎりぎりの時点で、琵琶鉄への貸付金二五万円と「抵当権及之ニ付随スル一切ノ権利（未收利息請求権ヲ含ム）」を債権額のままで譲渡し、ブラック・ボックスとして明細が公表されない鴻池信託への特定金銭信託に切り替えたものと考えられる。債務者である琵琶鉄の藪田常務はこうした共立側のやむを得ない事情を承知して「前掲譲渡ヲ承諾仕り候也」と署名捺印し、やっかいな鉄道省への変更申請を行っている。こうした特定金銭信託の活用といった当時としてはかなり高度な法律知識を駆使した「粉飾」スレスレのテクニクの裏にはおそらく八日市鉄道の設立など共立の不良債権の処理にも深く関与した顧問弁護士・野田寿夫（京都、岡崎、弁護士、後に八日市鉄道監査役）あたりのアドバイスをもらったものと見られる。

- (1) 大津電車軌道『第二十八回報告書』、一頁。
- (2) 大正十三年九月二十日付「大電発第二二七九号」内務、鉄道、通信三大臣宛「軌道抵当権設定認可申請書」。
- (3) 大正十三年十二月十一日「官報」、第三六九二号。
- (4) なお日本興業銀行『株式会社資本調』、大正十四年一月、九頁によれば大正十三年十二月十一日大津電車は軌道財団の申請登記を完了したことになる。
- (5) 大津電車軌道『第二十九回報告書』、一五頁。
- (6) 大津電車軌道『第三十回報告書』、一八頁。
- (7) 昭和二年四月十四日大津電車軌道「臨時株主総会決議録」。
- (8) 琵琶湖鉄道汽船『第三十三回報告書』、昭和二年五月、四二頁。ただし借入先は「報告書」では未詳。
- (9) 麻島昭一「百三十三銀行の大口貸出」『地方金融史研究』、第五号、昭和四七年、一四頁。

- (10) 日本共立生命『第十四回事業報告書』、昭和二年六月、一四頁。
- (11) 日本共立生命『第十五回事業報告書』、一五、一六頁。
- (12) 昭和三年五月二十二日付「軌道抵当権記載事項並ニ元利支払予算変更認可申請書」。
- (13) 昭和四年二月四日付、鴻池信託常務逸見嘉一郎名同意書。
- (14) 『日本共立生命社報』、昭和二年一月号、九頁。
- (15) 『日本共立生命社報』、第百号、昭和九年二月、十七頁。
- (16) 昭和三年五月二十二日付鴻池信託常務逸見嘉一郎、共立藤井社長問「債権及抵当権譲渡契約書」謄本。

三 湖南鉄道

(一) 会社成立前史

湖南鉄道開通時の案内書によれば「湖南鉄道は鉄道院東海道線と八幡駅に於て連絡し近鉄線八日市に至り更に觀楓の名所永源寺に達し湖東、近鉄両鐵道を連絡する一大小径の交通機關なり…本鐵道の開通は地方殖産の發達を促進し産業の發達はやがて鐵道を以て益有利の域に達せしめ兩々相俟つて今後の發展期して待つべきなり 本鐵道の将来頗る多望なり…本鐵道の開通は更に是等史跡の紹介に便多く多々増々交通旅客の数を倍加せん…」と簡潔に自己紹介されている。⁽¹⁾ 鐵道専門誌『鐵道時報』も「鐵道院にては今回…資本金十五万円を以て鷹飼より八日市に至る延長五哩三十二鎖の湖南鐵道株式會社發起人川端淺吉外八人…に對し輕便鐵道免許狀を下付したり」⁽²⁾と簡単に紹介するにすぎない。

湖南鐵道自身が『帝國鐵道要鑑』第四版に記載した沿革によれば「明治四十五年四月の創立にして、大正元年九月工事に着手し、同二年十二月全線開業せり。大正二年三月四日輕便鐵道補助法による補助の許可を得」⁽³⁾とある。明治四四年五月二五日發起人總代川島捨太郎（播州鐵道事務長）、川端淺吉（播州鐵道三八〇株主・専務、経歴は後述）、土木技師河野

天瑞^{てんずい}（兵庫御影町、五〇株、線路実測を囑託された大阪河野工業事務所代表者、経歴は後述）ほか七名が八幡、八日市間の軽便鉄道敷設を申請。大正元年九月六日には竹村清次郎（大阪市東区）、戸田猶七（播州鉄道五〇〇株主、監査役、大阪市東区）の二名を發起人に追加した。

滋賀県知事川島純幹（明治四十年一月十一日〜大正元年十二月三十日）は「短距離ニシテ工事最容易ノミナラズ八幡駅ト八日市駅ニ於テ東海道線ト近江鉄道線トノ連絡ハ勿論、県下枢要ノ蒲生郡八幡町、神崎郡八日市町ヲ連絡ニ便益尠カラザル交通機関ト認メラレ候⁽⁴⁾」と進達した。湖南鉄道は「敷設免許ノ申請ヲ為シタルニ偶々近江鉄道株式会社ヨリモ同一線路ニ対シ出願セルニ際会シ茲ニ競願ノ姿ヲ呈セシ⁽⁵⁾」とするが、近江鉄道では「明治四四年八月七日、当社（＝近江鉄道）も八日市、近江八幡間に軽便鉄道の敷設を申請した。これは八日市駅で本線から分岐して近江八幡に至る支線の建設で、湖南鉄道の申請が明治四四年五月二五日であつたから、ここに両社競願となつたのである。その結果は当社の申請は却下され、同年九月三〇日湖南鉄道に鉄道敷設の免許が下附された⁽⁶⁾」とする。湖南鉄道の川島事務長は「近江鉄道ニシテ果シテ敷設ニ意志アリトセハ何ソ速カニ之ヲ為ササル。本申請ヲ見テ急遽之ヲ為スカ如キハ本申請ヲ妨害セントスルニ出テタルモノト謂フモ過言ニ無之⁽⁷⁾。素ヨリ先願權ヲ蹂躪セラレ候義ハ千万無之義ト奉存候得共事情一応具陳仕候」と、しきりに先願權を振りかざして鉄道院総裁後藤新平に陳情している。明治四五年四月十八日大津市八景館で創立總會を開催して、会社を設立して發起人総代川端浅吉より創立事務の引継を受けた⁽⁷⁾。

- (1) 湖南鉄道『湖南鉄道沿線名勝案内』、大正二年十二月（宇田正執筆『八日市市史』第四卷、近現代、昭和六二年二月、二七四〜二七六頁所収）。
- (2) 明治四四年十月七日『鉄道時報』。
- (3) 『帝國鉄道要鑑』、第四版、大正六年、軽便鉄道一六一頁。
- (4) 大正元年六月六日付総理大臣桂太郎宛滋賀県知事川島純幹副申書。
- (5)(7) 湖南鉄道『明治四十五／大正元年度上半期業務報告書』。

(6) 前掲『近江鉄道七十年のあゆみ』(近江鉄道社内報『おづみ』) 第四回。

(二) 湖南鉄道発起人の性格

藤井は開通十周年祝賀会の席上で「明治四十四年五月主として大阪神戸両地の人々を初め一、二の江州人を交へたる発起人に依て此鉄道敷設を出願⁽¹⁾したと述べているが、「図表一三二」のように創立時の湖南鉄道の役員は戸田猶七、秋山恕卿等一部を除いて少なくとも京浜・阪神地区等の主要会社の役員には登場しておらず、その限りでは全国的な水準での著名な資本家ではないが、『日本鉄道史⁽²⁾』では秋山恕卿(播州鉄道社長のみ)、川端浅吉(播州鉄道専務のみ)の二名だけが播州鉄道役員(明治期の他の私設鉄道には関係せず)として登場する。播州鉄道は明治四三年十一月一日斯波与七郎、木村静幽、河野天瑞、川端浅吉、大西甚一平、近藤源吉、桑原政、秋山恕卿、松永安左衛門、上田寧ほか計四十九名の発起人により出願され、四四年一月二五日高砂く西脇ほか三七哩四五鎖の蒸気輕便鉄道が認可され、本社加古川、資本金百八十万円であつた。⁽³⁾湖南鉄道創立の中核になつた勢力は秋山、的場、川端、河野、川島ら播州鉄道創立に関わり、総株数三・六万株中一・八万株を引き受けた「発起人其他阪神の有志⁽⁴⁾」グループであつたと見られる。播州鉄道と江州人を繋いだのは甲賀郡水口出身の衆議院議員で神戸の財界で秋山恕卿らとともに活躍した鹿島秀麿や、南五個荘出身で湖南鉄道の発起人総代であり、播州鉄道事務長に就任し鉄道の実務に通じていた川島捨太郎(兵庫、二五〇株)あたりと考えられる。しかし播州鉄道の支配グループは湖南鉄道の辞任と時期を同じくして大正二年三月十九日から大正二年五月二六日の間にはば全員が相次いで播州鉄道の重役の座を辞任し、播州鉄道の支配権を伊藤英一らに譲渡している。⁽⁶⁾

湖南鉄道の取締役を大正二年三月十八日に辞任した秋山恕卿は播州鉄道社長を大正二年五月九日に辞任したが神戸電気鉄道取締役、兵庫電気軌道相談役(明治四〇年七月二日創立総会で推挙)なども兼務し、大正元年九月十二日免許を受けた三木く明石間十二哩十五鎖の明石鉄道(資本金五十万円)の発起人総代で同社の社長なども兼ねていた。⁽⁸⁾大正五年時

【図表—三】 湖南鉄道創立時の役員等一覧

×印は播州鉄道役職

	*印発起人	住 所	湖南持株	×播鉄役職持株	家業、役職等
取 締 役	*秋山 恕 郷	兵庫県魚崎	-00	×社長 二〇〇	神戸電鉄取、兵庫電軌監 大正二、三辞任
専 務	*的 場 淑 彦	大阪市南本町	-三〇	×取 三〇〇	大正二、八辞任
取 締 役	*川島拾太郎	兵庫／南五個荘	二五〇	×事務長	大正二、五辞任
同	河村平兵衛	滋賀	-00		八日市倉庫取 大正二、八辞任
同	(森山丈夫)	神奈川	五〇		大正二、四就任
監 査 役	*川 端 浅 吉	兵庫県御影	-00	×専務 三八〇	元鉄道工務所員 大正二、五辞任
同	*藪 田 信 吉	大津市中堀	-00		大津電車京津発起人総代 大正一、九辞任
相 談 役	*戸 田 猶 七	大阪市安土町	三〇〇	×監 五〇〇	洋反物商、天満織物取、摂津紡績取
同	尼崎伊三郎	大阪	-00	×監 六〇〇	海運業、運送業、船主。
検 査 役	西川基五郎	滋賀	-00		八幡銀行頭取、近江帆布取
同	田中彦次郎	滋賀	五〇		共同融通議代表 大正二、四監査役就任
主任技術者	香西文雄				元住友別子鉱業所員、鉄道協会正員

(資料) 【図表—一】 の作成資料および湖南鉄道、播州鉄道『営業報告書』等により作成

点では神戸電気七三七、日本毛織一〇〇計八三七株を所有している。⁽⁹⁾

一方川端浅吉は兵庫県武庫郡御影町に居住し、明治四四年六月九日出願、明治四五年五月二三日免許された信貴山鋼索鉄道の発起人、明治四五年七月一日出願、大正元年八月二六日免許された摩耶山ケーブル鉄道の発起人であるなど、わが国鋼索鉄道の草創期に各地の免許出願者としても名を残す人物であるが、『全国株主要覧』（大正五年）に該当者なく一流会社の株主には登場していない。播州鉄道発起人を経て専務であったが大正二年四月二五日に辞任し、⁽¹²⁾同年五月八日湖南鉄道の監査役も辞任し、川崎造船所主川崎正蔵の貴族院議員秘書であった岩崎虔が才賀藤吉に代って社長となった石三輕便鉄道の監査役（三〇〇株）に大正三年五月に就任（防石鉄道となつてから辞任）しており、また大正元年十一月十五日貴生川／長野村間の輕便鉄道の免許を受けた信楽鉄道（本店滋賀県甲賀郡、資本金三十万円）でも、上記の岩崎虔とともに大正三年九月八日の創立総会で取締役に就任し、社長となつていた。⁽¹⁴⁾

大正十一年現在の『銀行会社要録』では東肥鉄道取締役のみとなっているが、大正七年から大正十一年までの範囲内でのごく短期間の取締役就任と考えられる。⁽¹⁵⁾ 役員の更迭が異常に多く、後に破綻した東肥鉄道役員の中でもとりわけ短期間の取締役就任は、例えば免許権のみの確保、

建設工事に伴う利得行為といった利権漁りのごとき「兎角の風評」を想起させ、川端浅吉の新設鉄道から新設鉄道へ渡り歩く、非定住型の鉄道資本家としての性格を暗示しているようにも思われる。川端は大阪の鉄道工務所員⁽¹⁶⁾（明治三十九年現任）から支配人に昇格、四二年には速水太郎と連名で『南清伝』を関係先に贈呈している。鉄道工務所は南清、村上享一らの鉄道技術者により明治二九年大阪に設立され、「鉄道及び土木に関する測量設計、工事監督、外国品註文、運輸上の商談等にかかる業務の委嘱⁽¹⁷⁾」を目的とするコンサルタント・エンジニアであったが、明治三七年の南清「没後二箇年にして……今やその終を完ふせり⁽¹⁸⁾」とあり、支配人の川端も鉄道工務所での体験を生かして、四二年頃から各地の新設鉄道のコンサルタントに転身したと推定できよう。湖南鉄道の設立も集団として行動した結果と見られ、藤井が前任者として非難したように企業を設立しても免許権売却が主たる目的で持株をすぐ売却するような短期的な利益を追及するタイプ、あるいは神戸に在住して岩崎虔との連携が多かったことから判断して、神戸・川崎造船所など車両メーカーの手先になって、新設鉄道に関係していた資本家集団の一員と見ても良からう。

明治四四年九月三〇日新八幡一八日市口間の免許状を交付され、明治四五年三月十日大阪市東区北浜四丁目五〇番地に創立事務所を開設し、発起人総会を開き「株式総数ノ引受ハ発起人及賛成者ニテ全部引受ヲ為シ公募セサルコト、線路実測ヲ大阪河野工業事務所ニ囑託スルコト、取扱銀行ヲ近江銀行及八幡銀行ニ依頼スルコト⁽¹⁹⁾」等を決議した。「線路建設準備ニ係ル測量設計調査ハ当社創立当時ヨリ大阪河野工業事務所ニ囑託セシモノ⁽²⁰⁾」とされた。

湖南鉄道の発起人河野天瑞も『全国株主要覧』（大正五年）に該当者なく、工学士で住所は大阪市東区北浜四丁目であり、兵庫県出身、明治十六年工部大学校土木工学科卒、工部省鉄道局技手、奈良鉄道技師長、北陸鉄道技師長、四国鉄道技師長、伊賀鉄道技術部監督、三十九年現在住友別子鉱業所設計部員⁽²¹⁾、その後住友鉱業所技術顧問⁽²²⁾、肥前電気軌道の土木部顧問技師や能勢電気軌道土木技師など各地の鉄道、電灯・電鉄等の土木・建設・設計に関与した技師で⁽²³⁾、滋賀県との縁

は明治四三年六月十七日大津市の依頼で琵琶湖岸埋立の設計を担当し、代理人玉井副族に実地踏査をさせている。⁽²⁴⁾ 大正五年時点では石田治、石田美喜蔵ら石田一族とともに大正四年十月創立間もない安全索道商会の取締役に名を連ね、大正十一年時点では小松島水力電気（大正八年十月設立）の取締役であつたが、大正十四年三月十一日病没した。⁽²⁷⁾ 河野天瑞は川端浅吉らとともに播州鉄道の発起人にもなっており、⁽²⁸⁾ 播州鉄道三〇〇株主の河野ちせも河野天瑞の関係者であらう。

大阪河野工業事務所は川端浅吉らのような鉄道免許のプロと組んで、播州鉄道、湖南鉄道といった諸鉄道の免許を先取りして、工事請負・設計施工等を条件に新設会社に免許を譲って、他の工事に移るといった見込生産方式をとっていたのではないかと想像される。おそらく創立事務所の住所大阪市東区北浜四丁目五〇番地は大阪河野工業事務所内ではなからうか。明治四十五年六月二五日大阪事務所で開催した湖南鉄道の臨時総会に出席して決議録に署名した株主は河野天瑞と吉田鐮助（愛知、五十株）の二人であつた。明治四十五年六月十五日付で選任された創立当初の湖南鉄道主任技術者で鉄道協会正員の香西文雄（明治三九年現在、住友別子鉱業所員）、その部理代人たる景山一治、書記田中情夫ともども大阪河野工業事務所のメンバーである可能性があらう。なぜなら香西文雄と河野天瑞は明治三九年現在では住友別子鉱業所の同僚という関係であり、⁽²⁹⁾ 行政文書に添付された香西文雄の名刺の肩書部分は異例にも手書きであり、いくつもの鉄道会社の技師を兼務していた可能性が高いからである。（播州鉄道の創立当初の事務長・川島捨太郎や、庶務課長田中清行、会計課長中村直治郎⁽³⁰⁾についても河野、川端らとの関係が推定される。）

大阪創立事務所を引き続き「主トシテ建設材料ノ購入其他測量設計ニ関スル事務ヲ取扱ヒ株式券状ノ交付ヲ為ス」⁽³¹⁾等の事務所として使用したが、大正元年八月十五日諸材料の購入工事施行の出願を終えたので、「事務ノ統一及経費ノ節約ヲ計ルガ為メ」⁽³²⁾大阪事務所を閉鎖し、八幡町の本店に吸収した。

(1) 『伝』、一八九頁。

- (2) 東京興信所『銀行会社要録・役員録』（明治四四年、大正十一年）『全国株主要覧』（大正五年）などによる。
- (3) 明治四四年三月四日『鉄道時報』。
- (4) 明治四四年二月十八日『鉄道時報』。
- (5) 神戸市、神戸電気鉄道発起人取、明治三五年時点で阪神電気鉄道一三七九株所有。
- (6) 播州鉄道『第一回營業報告書』、『第五回營業報告書』株主姓名表。
- (7) 前掲『日本鉄道史・下巻』、六四四頁。
- (8) 『鉄道電気事業要覧』、大正三年、鉄道通信社、軽鉄一一六頁、大正元年十月二六日『鉄道時報』。
- (9) 『全国株主要覧』、大正六年、三七六頁。
- (10) 奈良県生駒郡三郷村勢野・同村立野一哩二九鎮、本社奈良市、代表者平佐純俊、発起人鍵田忠次郎ら、資本金二〇万円、大正三年一月失効（大正元年十月十九日『鉄道時報』、『大阪経済雑誌』第二〇巻三三号）。
- (11) 社長長谷川註五郎、発起人大田光熙ら、資本金三三万円、大正四年十二月失効（『電気之友』第三一一号）。長谷川は土肥金山社長、泉民土地取。
- (12) 前掲『日本鉄道史・下巻』、六四四頁。
- (13) 又新日報編集局次長から神戸新聞社主幹、兵庫電気軌道専務、嵐山電車軌道監、三井電気軌道専務、西大寺軌道社長（三島康雄『造船王・川崎正藏の生涯』、平成五年、二六三頁）。
- (14) 大正三年九月二九日『官報』、第六四九号、『鉄道電気事業要覧』、大正三年、鉄道通信社、軽鉄一一六頁。
- (15) 『銀行会社要録』、大正十一年、役員録一九三頁のみに掲載されるが、同熊本三頁、『帝国鉄道要鑑』、大正七年、三三二頁、『帝国鉄道年鑑』、昭和三年、四二六頁、『地方鉄道軌道營業年鑑』、昭和三年、四九八頁のいずれにも該当なし。
- (16) 鉄道時報局『帝国鉄道要鑑』、明治三九年、第三版、職二六頁。福岡県出身の河端浅吉（堺市在住）となっている。
- (17) 『速水太郎伝』、昭和十四年、一一三頁。
- (18) 村上享一『南清伝』、明治四二年、速水太郎序文。
- (19) 湖南鉄道『第一回報告書』、大正元年九月、六頁。
- (20) 湖南鉄道『明治四十五／大正元年度上半期業務報告書』。
- (21) 前掲『帝国鉄道要鑑』、第三版、職六七頁。
- (22) 日本交通協会『鉄道先人録』、昭和四七年、一五八頁。
- (23) 『日本電業者一覽』、明治四五年、二五〇頁。
- (24) 前掲『大津市三十年史』、七五頁。
- (25) 『帝国銀行会社要録』、大正五年、職員録九〇頁。

(26) 『銀行会社要録』、大正十一年、徳島五頁。

(27) 前掲『鉄道先人録』、一五八頁。

(28) 明治四四年三月四日『鉄道時報』。

(29) 前掲『帝國鉄道要鑑』、第三版、職六七頁。

(30) 明治四四年六月三日『鉄道時報』。

(31)(32) 湖南鉄道『明治四十五／大正元年度上半期業務報告書』

(三) 債権者としての西村与兵衛の登場

『近江鉄道七十年のあゆみ』によれば、「明治四四年五月、主として大阪、神戸在住の人々に一、二の滋賀県在住者を交えた八名の発起人(後二名増加)が地方交通機関の発達を企図して設立したのが湖南鉄道である。ところが、設立はされたものの幾多の問題をかかえて鉄道の建設は一向に進捗せず、そのため関係者は思案の末、神崎郡五個荘村出身の実業家で、また富豪でもあった藤井善助氏に経営を委ねることに決した。藤井氏も郷土のことである関係などから社長に就任し、会社の整理改革に努めた⁽¹⁾」とする。

「元来は西村与兵衛、大阪戸田猶七等の豪商が地方交通機関の発達を企図し大に力瘤を入れたるものなれども、なかなか巧く行かず、果ては土地の者をして湖南鉄道ではない困難鉄道だと嗤はしめたるほど⁽²⁾」で、『京都日出新聞』も「江州八日市の湖南鉄道株式会社(院線八幡駅より八日市に達する軽便鉄道)は創立以来兎角の風評ありて工事遅延せしも過般重役の更迭あり尚増資を断行して着々進行し⁽³⁾」たとする。

明治四五年六月二五日大阪事務所で臨時総会を開催し、軌間を当初計画の軽便鉄道の企画である二フィート六インチから鉄道院との車両直通可能な三フィート六インチに拡張することと、拡副にとまなう「予算超過金七万余円ハ一時借入金ヲ以テ充当⁽⁴⁾」すること等を決議した。さらに大正二年四月三〇日八日市の宮川楼で臨時総会を開催し、「建設工事費不足補充トシテ：更ニ金五万三千円也ヲ増額シ計十三万円也借入ノコト⁽⁵⁾」等を決議した。大正二年五月七日内閣総理大臣宛、借

入金五万円の認可を申請、五月二二日認可された。この借入は「一、線路用地全部 此買収価格金四万円也。一、五十封度鋼軌条付属品共六哩分 此買入原価金四万二千六百円也。一、檣材枕木一万二千挺 此買入原価金一万一千円也。計三件 此価格金九万三千六百円也⁽⁶⁾」を担保とする、いわば軌道財団抵当の前段階に近い性格のものであった。大正二年九月末現在の借入金は申請通り五万円で、当座借越は一九六六四円であった。大正元年九月末現在の当座取引先は株金取扱銀行である近江銀行、八幡銀行（大正二年三月には八幡銀行外四行に拡大）で、大正二年九月末現在の銀行預金は近江銀行一行五六円のみと異常に少なく、「資金借入に蹉跌を来し工事費支払遅延せし為め終に一時工事を中止⁽⁷⁾」したほどであった。大正二年九月には「之（＝改軌）レニ要スル増加費用ヲ借入セントセシモ一般経済界不振ノ為メ借入困難ニシテ資金ノ欠乏ヲ来タシ不得止一時工事中止スルニ至リ⁽⁸⁾」と借入困難な事情を陳情している。この資金難の最中に、湖南鉄道の沿線の市辺村に在住する呉服商・毛斯綿・洋反物卸で、東京モスリン紡織取締役、「債権者としての関係もある西村与兵衛⁽⁹⁾」が登場することになる。預金取引のあった地元行からでなく、個人借入である点に信用度の低さが伺える。

大正二年八月十八日内閣総理大臣宛、借入金八万円（後日六〇一九二円に減額）の認可を申請したが、申請書には「一、借入金元利償還の方法及期限 返済期日は大正二年十二月三十一日元利償還は前回御認可相蒙り候ものと同断。二、利率 日歩金一百円に付金二朱五厘の割。三、抵当物件あらば其種類目録 なし。四、債権者の氏名住所 前回同様滋賀県蒲生郡市辺村西村与兵衛⁽¹⁰⁾」とあり、十二月九日認可された。大正三年三月末の借入金は大正二年九月末と同一の五万円のままであったが、近江銀行からと考えられる当座借越は八六九五円と前期比六・七万円も急増している。大正二年八月十一日経営者の更迭により藤井が実権を握り信用度が高まった結果であろう。藤井も開通十周年祝賀会の席上で「未だ工事に着手せざるに先だち既に建設予算を著るしく超過し而して其超過に要する金額は之れを借入金に依て充当した⁽¹¹⁾」と前任者の経営振りの一端を述べている。『現代滋賀県人物史』は藤井を「湖南鉄道、大津電車を窮地に拯ひたるが如き、実に実業界の一恩人⁽¹²⁾」と評す

る。湖南鐵道の債權者・西村与兵衛は藤井の叔父であり、明治四四年藤井氏とともに近江屋合名会社を設立して十万円を出資しているが、藤井に藤井と同じ天満織物の大株主で同業者として有力な戸田猶七⁽¹⁴⁾の湖南鐵道役員留任を働き掛けた次のような書状を送っている。

「今回湖南鐵道会社改善策に付ては不成一方御尽力被下御厚意の段奉深謝候。此際戸田（猶七）氏重役御承諾相成候件は：：会社之死活問題ともいふべき事に候に付：是非共御承諾相成候様特に貴台より御勸告被下候様只管御依頼申上候。」⁽¹⁵⁾

西村与兵衛はその後も大正九年上期現在で湖南鐵道の取締役で、総株数の四〇・二%をも占め同社の主導権を左右していた「県下商業の中枢」⁽¹⁶⁾である八日市在住の六五名の株主中で、群を抜いた存在であるだけでなく、二四六名の総株主中でも一〇三〇株の筆頭株主であつた。⁽¹⁷⁾

『現代滋賀県人物史』は藤井の叔父・西村与兵衛の湖南鐵道との關係を「同鐵道が既に土地を買収し軌道の布設を了したるも資金欠乏して運轉に着手すること能はさせるに方り、流言蜚語徒に起り、重役等責を負ふて連袂職を辞し、半成の企業全く倒壊に瀕せんとす、氏此状を見て慨然として奮起し、万難を排して資金の吸収をなし遂に此鐵道を運轉せしめたり」⁽¹⁸⁾と絶賛するように、単なる高利貸的な融資行為でなく、鐵道再建のための財団抵当に近い性格の貸付であつたように考えられる。

(1) 前掲『近江鐵道七十年のあゆみ』、第四回所収。

(2) 『伝』、一八七頁。

(3) 大正二年十二月二十日『京都日出新聞』。

(4) 湖南鐵道『第一回報告書』、大正元年九月。

(5) 湖南鐵道『第三回報告書』、大正二年九月。

(6) 大正二年六月四日付「発第一〇三号」、内閣總理大臣宛「担保品認可申請書」。

(7) 湖南鐵道『第三回報告』、大正二年九月、十一頁。

(8) 大正二年九月六日付内閣總理大臣宛「竣功期限伸長認可申請書」。

- (9) 『伝』、一八七頁。
- (10) 大正二年八月十八日「発第一五一号」、内閣総理大臣宛「借入金認可申請書」。
- (11) 『伝』、一八九頁。
- (12) 前掲『現代滋賀県人物史』、坤卷一〇〇五頁。
- (13) 『伝』、六〇一頁。
- (14) 大阪、舶来織物商・戸田猶七商店主、大阪電灯取、天満織物取、摂津紡績取、紡績用品監、硫酸肥料取、播州鉄道監、明治三十五年時点で天満織物八六三株の筆頭株主、日本紡績一九二〇株所有。
- (15) 『伝』、一八七頁所収。
- (16) 前掲『湖南鉄道沿線名勝案内』（前掲『八日市市史 第四卷』、二七四頁所収）。
- (17) 前掲『八日市市史 第四卷』、二七二頁。
- (18) 前掲『現代滋賀県人物史』、乾卷一九四頁。

(四) 藤井善助による再建

しかし西村の思惑が外れ、湖南鉄道への貸付金の回収に「関係者一同手を焼き、何とかして盛返さんものと百万思案の末、思ひつきたるは藤井氏を煩はして之が整理にあたらしめんととの事にて、藤井氏も同社の発起人として重役として又は大株主としての関係あるのみならず一方債権者としての関係もある西村与兵衛（先代）氏は叔父にして：再三藤井氏に依頼する処あり藤井氏も郷里の交通機関の事にして叔父の切なる懇請を断るわけにもゆかず」⁽¹⁾ 藤井自身の登場となったものと考えられる。

藤井は大正十四年五月二四日、八日市の延命寺公園⁽²⁾で開催された開通十周年祝賀会の席上湖南鉄道社長として社業を回顧し、「大株主として又資金供給者としての人々又当時の会社当局者より小生に対し再応条理を尽して此地方開発のために是非共此交通機関を達成してくれよとの懇請を余儀なくせられ」⁽³⁾たと述べている。この「資金供給者としての人々」が叔父の西村に該当しよう。

大正二年八月十一日の臨時株主総会で「図表―四」のように藤井が社長に、小梶九郎兵衛が専務に、仲小路与平治⁽⁴⁾、的

【図表一四】 湖南鉄道の役員一覧（大正二年八月十一日選任）

（持株数は九月末現在）

役 職	氏 名	持株	住所・家業・兼職等
社 長	藤 井 善 助	五〇	北五個荘、日本共立生命社長、大津電車社長外
専 務	小梶九郎兵衛	五〇	蒲生郡中野村、藤井彦四郎夫人の父、近江屋合名社員、欧亚通商監、共立相談役
取締役	中小路与平治	五〇	同郡金田村、代議士、蒲生銀行取、大津商議会議頭、県農銀頭、八幡鑄物社長、近江板紙取
同	的 場 淑 彦	一三〇	大阪市南本町、播州鉄道取三〇〇株主
同	田 中 彦 次 郎	五〇	八日市（共同融通講代表でも五〇株）、近江水力電気監、八日市倉庫取
監査役	西 村 与 兵 衛	六〇	市辺村／東京、洋織物問屋近江屋、藤井叔父、日本絹織取、東洋紡織取、中外紡織社長
同	戸 田 栄 蔵	二〇〇	大阪市東区安土町、湖南鉄道発起人、戸田猶七商店支配人、天満織物監、戸田栄商店主
相談役	河 村 平 兵 衛	一〇〇	滋賀、八日市倉庫取

（資料）【図表一一】の作成資料および湖南鉄道『営業報告書』（大正二年九月末）、『藤井善助伝』等により作成

場淑彦（前専務、播州鉄道取締役は大正二年三月十九日辞任）、田中彦次郎⁽⁵⁾が取締役に、西村与兵衛、戸田猶七の代りとして戸田栄蔵⁽⁶⁾が監査役にそれぞれ選任された。専務に就任した小梶九郎兵衛（蒲生郡中野村）は藤井の実弟の彦四郎（近江屋合名業務執行社員）夫人・屋寿子の父で、藤井の持株会社である近江屋合名の業務執行社員で朝鮮部担当者であるが、家業は煙草製造業（後に廃業）、中野村長、信用組合長等を歴任、「八日市鉄道会社創立以来取締役⁽⁷⁾であつた。後に重役となつた西村商事の小杉五郎左衛門も西村与兵衛夫人みち子の父⁽⁸⁾であり、有力メンバーは藤井・西村一族で固めた。大正二年七月二〇日『滋賀日報』⁽⁹⁾に藤井が整理のため社長として入社⁽¹⁰⁾のトップ記事、以下連日関係記事を連載した。

藤井の社長就任後、湖南鉄道は工藤式蒸気自動車⁽¹¹⁾の導入を決定して、大正二年九月六日申請した。工藤式蒸気自動車は「其取扱方に至りては至極簡易にして運転手は焚火しつつ運転を掌り火夫を要せずブレーキは蒸汽式にして些の人数を要せざるが故に乗務員は運転手と車掌との二名にて足れり…交通不便なる地方小部落の爲めに最も軽便且つ経済を主とし工藤兵次郎氏が

多年熱誠努力の結果に成れる。」新案で、明治四十二年十二月初瀬軌道向四面をはじめ、河南鉄道、鉄道院、樺太庁に納入され、湖南鉄道向は製造番号三〇、大正二年十一月五日製造とかなり初期の導入例の一つであった。⁽¹²⁾

大正二年十二月二一日午前十一時から湖南鉄道竣功式が八日市町の清楽館（劇場）で開催され、技師長の工事報告の後、藤井が式辞を述べた。「式を終り余興に移り八日市芸舞妓の手踊等を観賞したるが右の外八日市寄贈の煙火、相撲等数種あり一般商家は競ふて景品付の大売出しを開催⁽¹³⁾」するなど、芝居、生花、盆栽、明治天皇御大葬儀模型展覧その他の余興が続行された二日から三日間沿線は町ぐるみで祝賀ムード一色に包まれた。全線の運賃は片道十八銭であるが、開通当日から三日間は半額の割引切符が発売された。警察部長、沿道の郡長、村長、警察署長、実業家、新聞記者等三〇〇余名とともに来賓として竣功式に招待された八日市町会議員・清水元治郎も八日市町会での協賛行事や祝意方法の協議にも関与していたためか、「町会議員トシテ招待ヲ受ケ参列ス：十八日鉄道院ノ監査アリ不備ノ点改善ノ為メ二十五日より営業開始、同日ヨリ三日間五割引乗車券発売ノ事 工費（惣資本）二十八万円ヲ要シタリ、十五万円ノ資本ニシテ増資シタリ：招待者ノ折詰ハ五十銭莫子二十銭計七十銭トノ噂ナリ但酒代ハ此外ナリ 午後三時三十分試乗ス 無料ナリ 八幡駅ニ至ル約三十分ヲ要シタリ 会社ノ総テノ設備ハ未ダ完全ナラズ⁽¹⁴⁾」と細かく観察するが、設備内容等について鋭く分析している通り、竣工検査を行った技師も「到底其ノ儘運輸営業ヲ開始スル事難キ⁽¹⁵⁾」と判断している。

「会社は万一を慮りて開通式をせず二十一日竣工式を挙ぐることとなした」理由は「該鉄道は工費二十八万円を要したるものにて十八日鉄道院の監査を受けたる結果二三修理の箇所を発見したるを以て営業は二十五日より開始⁽¹⁶⁾」する予定であったが、結局別の技師が「線路ノ状態ハ前回ニ比シテ著シク良好トナリ：動揺モ比較的尠ナク乗心地モ亦佳ナリ：⁽¹⁷⁾」と再監査した翌日に延期された。結局、大正二年十二月二十九日五哩三三鎮（八・七軒）新八幡八日市口（開業直前に新八日市を変更届出）間が正式に開業した。

(1) 『伝』、一八七頁。

(2) 昭和三十九年には近江鉄道が延命寺山に広大な遊園地を開設し、八日市事業所として開業している。

(3) 『伝』、一八九頁。

(4) 蒲生郡金田村、郡会議長から大正元年衆議院議員、蒲生銀行取、大津商業会議所会頭、滋賀県農工銀行頭取、八幡鑄物社長。

(5) 創立時の検査役、近江水力電気監、八日市倉庫取、共同融通講代表。

(6) 発起人、戸田猶七商店支配人、天満織物監、摂津紡績二百株、大正五年時点で大阪電灯二〇九一、天満織物千、摂津紡績六三二五、尼紡二二二五、商船四百、郵船千五百、三十四銀行二七六〇、日本毛織五六〇、毛糸紡績千、川崎造船千計二〇七八八株所有。

(7) 『帝國現代人物誌』、昭和七年、二〇七頁。

(8) 前掲『現代滋賀県人物史』、乾巻、一九六頁。

(9) 藤井が『滋賀日報』を同志と引き受けて、合資会社に改組して監事となったのは大正七年、社長となったのは大正八年十一月であり、この時点では資本関係はない。

(10) 『伝』、四六七頁。

(11) 大正四年九月四日『鉄道時報』。

(12) 市上二『工藤式蒸気自動車』、『鉄道ビクトリアル』、第二五六号、五五頁。

(13) 大正二年十二月二十日『京都日出新聞』。

(14) 清水利郎家文書『清水元治郎日誌』(前掲『八日市市史 第四巻』、二八四―五頁、『八日市市史 第六巻史料2』、六三九頁所収)。

(15) 大正二年十二月二十日付遠藤拾三枝手『復命書』。

(16) 大正二年十二月二十日『京都日出新聞』。

(17) 大正二年十二月二十六日付小池駿一技師『復命書』。

(五) 自動車業の先駆的兼営

大正三年十月五日の臨時株主総会で「付帯事業として自動車経営の件」を可決して、大正三年十月二四日⁽¹⁾フォード二台で近江八幡駅前―八幡間の二キロの自動車運輸業を開始した。その必要資金(大正六年九月末現在、自動車勘定五〇二二円)は既に確保済みの社債で充当した。鉄道軌道による付帯事業としての自動車経営としては、大正二年二月二五日の名岐鉄道の岐阜市―武儀郡関本町間、四月十四日京王電気軌道の調布―笹塚(笹塚は府中の誤り)、新宿―笹塚間、十一月十二日上田温泉電軌の上田市常入―海野などに次ぐものであった。⁽²⁾京王電気軌道の分は電車開通までの臨時的な代行手段で

あり、大正四年二月十五日電車開通と同時に廃止された。⁽³⁾佐藤雄能も軽便鉄道の自動車兼業事例として、「自動車 湖南鉄道なり、他にも計画中のものありと示ふ⁽⁴⁾」とし、軌道会社の自動車兼業である小田原電気鉄道とともに先駆例として掲げている。

しかし名岐、京王等と並ぶ最古級の湖南鉄道の場合も「自動車経営ハ日未ダ浅ク初期ニ在リテハ一般ニ運輸営業ヲ知悉セラレズ且腕車ノ競争ヲ惹起シ不利ノ運転ヲ継続セリ 大ニ省悟スル處アリ⁽⁵⁾」という初期の混乱状態の中で「公道ヲ馳走シ乗降自由ニ開放ノモノナレバ従事者ノ宜シキヲ得テ正當ノ収入ヲ得ル監督至難ヲ知悉ス 相当ノ設備機関ヲ施セバ監督ハ容易ナリト雖モ収支償ハズ⁽⁶⁾」という散々な結果を招き、開業六カ月間に四六円余の損失を余儀なくされ、僅か九ヶ月で「賃貸とし一定料金徴収」方式に八月から変更したが、結局大正五年十一月十五日には自動車賃貸業の経営すら廃止された。⁽⁷⁾近江鉄道は「僅かの営業期間でしかなかったが、先駆者としてその業績は、高く評価されるものである⁽⁸⁾」としているが、宇田正氏も「当時湖南鉄道のような短小な私鉄事業に対し大きな脅威となりつつあったのは、ようやく我が国の陸運業界でも実用化の緒につきかけた自動車による道路輸送の動向であつた。この機運をいち早く先取りして湖南鉄道も：自動車運輸営業を付帯事業として開始した⁽⁹⁾」と「先取」した点を評価されている。

(1) 前掲『帝国鉄道要鑑』、第四版、軽便鉄道一六一頁では十月二七日となっている。

(2) 日本バス協会『バス事業五十年史』、五二―四頁。

(3) 『日本自動車交通事業史 上巻』、二五頁。

(4) 佐藤雄能『鉄道会計』、大正六年七月、同文館、三〇七頁。

(5) 湖南鉄道『第六回報告書』、大正四年三月、七頁。

(6) 湖南鉄道『第七回報告書』、大正四年九月、六一七頁。

(7) 前掲『帝国鉄道要鑑』、第四版、軽便鉄道一六一頁。

(8) 前掲『近江鉄道七十年のあゆみ』、第十一回所収。

(六) 湖南鉄道社債

大正二年七月『滋賀日報』は「湖南鉄道会社の乱脈、株主総会の決議を経ずして社債三十万円を売出す、藤井善助氏の入社事実とならば信用回復すべし」⁽¹⁾と報じたが、社債に関する『報告書』の記載は、大正三年三月三日、八日市の修交館で臨時総会を開催し、「社債金十五万円募集ノ件、原案ニ可決シ募集方法及時期其他一切ノ方法ハ取締役ニ一任スルコト」⁽²⁾を可決したというのが最初である。湖南鉄道第一回社債は発行高十五万円、大正三年四月発行、据置なし、償還期間七年、発行価格一〇〇円、利率八・五%、応募者利回八・五%、利払六月、十二月であつた⁽³⁾。

京津電気軌道が大正四年十一月、安田銀行の受託により発行した物上担保付（軌道抵当）第一回社債の条件（発行高七〇万円、三年据置、償還期間五年、発行価格一〇〇円、利率七%、応募者利回七%、利払六月、十二月）⁽⁴⁾と比べると立地条件や、無担保等の理由で起債条件はかなり不利となっている。

大正三年三月五日内閣総理大臣宛に社債金一五万円の募集を申請し、三月二三日認可され、四月四日内閣総理大臣に社債金一五万円の募集届を提出、大正三年四月二三日社債金一五万円の募集登記を結了、四月二九日の臨時総会でも社債金一五万円募集完了を報告した。大正三年九月には前期（大正三年三月末）の借入金五万円と当座借越八六九五円合計一三六九五円は社債一五万円に振替っている⁽⁵⁾ので、旧債の一部がそのまゝ、社債に移行した可能性もあろう。また『社債一覽』、『証券通覧』とも取扱機関は不明となっているが、前期の大正三年三月末までは近江銀行一行に僅か一一三円の預金があつただけの状態であつたのに、募集後の当期（大正三年九月末）から預金先は近江商業銀行八日市支店一行で一挙に五八三〇円にも達したことから、藤井が明治四十年七月から取締役に参加し、八日市、八幡等湖南鉄道沿線に店舗を配置していた近江商業銀行等が新たに社債を引き受けた可能性もあろう。なぜなら八幡銀行、百三十三銀行の場合、取引関

係の濃淡から考えて、当該社債を引受ないし保有した可能性が少ないからである。

滋賀大学史料館に寄託されている当該期間の八幡銀行の有価証券明細には大阪商船、京都電灯、興銀債等は記載されているものの湖南鉄道第一回社債の記載はない。また当該期間の八幡銀行の貸付明細にも湖南鉄道株式を担保とする貸付は二件⁽⁸⁾のみであり、同一期間における地場銘柄・近接銘柄の株式担保（近江帆布、蒲生銀行、近江銀行、京津電気軌道、京都電気鉄道等）、同社債担保（京都電気鉄道、京都電灯等）に比して地元鉄道でありながら金額、件数とも決して多くない。このことから創立時には頭取西川甚五郎が百株出資し、検査役に就任したにもかかわらず、八幡銀行の湖南鉄道への関与の薄さがある程度推測されよう。

また百三十三銀行の場合も、この時期の保有社債として確認できたものは明治四三年時点の大阪商船三万円程度⁽⁹⁾で、明治三八年から大正八年までの期間で、地場銘柄・近接銘柄の株式担保貸付としては近江商業銀行、近江水力電気、近江鉄道、太湖汽船、彦根米穀取引所、国華製絲等、社債担保貸付としては近江鉄道、大津瓦斯、滋賀県農工銀行等が頻出するが、湖南鉄道株式および社債は見当たらず、八幡銀行以上に湖南鉄道との関係は稀薄であったことをうかがわせる。

なお社債募集後の当期（大正三年九月末）から湖南鉄道において新たに発生した元取締役の河村平兵衛⁽¹⁰⁾外への貸付金二六三九円も社債の募集残の処理と何らかの関係がある可能性もあろう。

藤井は自ら「新たに就任せられたる同僚諸氏と共に協力一致此の難関に当り而来社債を募集⁽¹¹⁾」したと述べており、自らの責任で社債募集に深くかかわったことを暗示している。なお『社債一覧』、『証券通覧』とも発行価格は一〇〇円となっているが、『報告書』では「社債較差金」五一八二円、未払社債利子三三八八円を貸借対照表に計上（損益計算書では借入金及社債利子三四〇七円と未払社債利子三三八八円を計上）⁽¹²⁾しており、現実には五一八二円（一〇〇円について約三四四五銭）の打歩発行（発行価格九六四五四銭、応募者利回り約八・八％）であったと考えられ、それだけ社債の募集が困難

であつたことを裏付けている。翌期「社債較差金償却」六七八円、翌々期三七〇円を費用として計上している。また「社債償還 社債ノ金額十五万円也 大正七年九月一日ヲ償還期日トシ広告セシモ期末ニ於テ未償還額金四千四百円アリ是等ハ再広告ヲナシ引続キ償還ナシツツアリ⁽¹³⁾」とあるので、社債は無記名であり、少なくとも一五万円の一部分については、藤井自身も関係しつつあつた『滋賀日報』地元新聞等で広告してもカバーできないほどの範囲に転々流通していた可能性を示している。

当該社債が転々流通していたとすれば専門の証券業者等が募集・下引受等に介在した可能性が高まるのであるが、野田正穂氏によれば「証券業者による社債の元引受けが開始された：最初のは：京都の株式仲買人曾野作太郎商店が引受け募集した京都電気鉄道の社債五〇万円：であつて、募集の結果は貯蓄銀行・保険会社等よりの大口の申込みも少なくなく：好成績を収めた⁽¹⁴⁾」とされる。筆者は諸井時三郎（明治三十二年九月頃から東京綿糸の内部に諸井手形部を設置してビルブローカー業務を開始した人物）が明治三十六年四月に相次いで札幌麦酒（三十万円）、四日市製紙（三十五万円）の各社債を「引受」けたのがさらに古いと考えるが、⁽¹⁵⁾「元引受」、「証券業者」の範囲（純粹の株式仲買人、現物商、ビルブローカーその他）定義如何にもよるだろう。

藤井と関係ある証券業者として後年琵琶鉄の第一回社債を引受けた藤本ビルブローカー銀行の場合は明治四四年二月の大阪農工銀行債券七五万円の単独引受以来、社債の取扱いにも注力しており、湖南鉄道社債の発行時期の大正三年四月を含む大正三年上期の公社債売買高は三五七・七万円となっており、この中には大正三年六月愛知電気鉄道社債の仲介五五万円などが含まれている。⁽¹⁶⁾ また明治四四年四月に紅葉屋銀行を設立して公社債引受けに乗り出した神田鋪蔵も同年六月に名古屋電気鉄道社債⁽¹⁷⁾を引受けるなど、私鉄社債にも関与しはじめているが、残念ながら現時点では湖南鉄道社債に関与した業者名を具体的に明らかにする資料を入手し得なかつた。

- (1) 大正二年七月二十日、『滋賀日報』（伝、一八七頁所収）。
- (2) 湖南鉄道『第四回報告書』、大正三年三月。
- (3) 日本興業銀行『第十四回全国公債社債明細表』、大正六年十二月現在、五六頁、日本興業銀行『社債一覽』、昭和四五年、二五八頁、山一証券『証券通覧』、二九一頁。
- (4) 前掲『第十四回全国公債社債明細表』、大正六年十二月現在、五六頁、前掲『社債一覽』、二二三頁。
- (5) 近江商業銀行は明治二九年六月二日彦根に設立され、明治四十年七月には藤井善助らが取締役に参加して（伝、三八九頁）、大正十一年現在では頭取門野安太郎、取締役山中利一郎、藤井善助、外村宇兵衛、前川善平、監査役沢島清太郎、北村久二郎、安井喜造、支配人天方広、副支配人本山篤三郎、支店は八日市、米原、八幡、愛知川、高宮、水口、川原町、駅前出張所であった。
- (6) 八幡銀行『所有物明細表 自明治四十二年五月一日 至大正四年六月三十日』（総目録番号二三三五号）（滋賀大学経済学部付属史料館）
- (7) 八幡銀行『貸付金記入帳 第十三号自大正二年三月三十一日 至大正十年一月三十一日』（滋賀大学経済学部付属史料館）
- (8) 八幡銀行は大正四年二月十九日柳生吉太郎へ湖南鉄道株式二〇株担保で二〇〇円、大正四年三月二六日柳生吉太郎へ湖南鉄道株式三〇株担保で二〇〇円を三ヶ月貸し付けた。後者の担保品には「辻庄治郎 記名」との注記があり、湖南鉄道の大正四年三月三十一日現在の『株主姓名簿』によれば辻庄治郎（滋賀）は五〇株の一般株主で、柳生吉太郎は該当がないので、前者の二〇株の名義も辻庄治郎であったものと考えられる。
- (9) 百三十三銀行『公債証書在高仕分帳 第三号（大正十年五月三十一日廃止）三八四―五頁（滋賀大学経済学部付属史料館）
- (10) 湖南鉄道四〇株主、湖南鉄道も出資している八日市倉庫の取締役、他に近江商業銀行監査役の熊木九兵衛らも八日市倉庫の役員。
- (11) 伝、一九〇頁。
- (12) 湖南鉄道『第五回報告書』、大正三年九月。
- (13) 湖南鉄道『第十三回報告書』、大正七年九月。
- (14) 野田正穂『日本証券市場成立史』、昭和五五年、有斐閣、三六〇頁。
- (15) 拙稿「明治期の社債発行と保険会社の銘柄選好―長期、大口、確実性志向と鉄道債―」『証券経済』、第一七八号、平成三年十二月、八八頁。
- (16) 『大和証券六〇年史』、昭和三八年九月、六九―七一頁。地方私鉄の株式では例えば大正五年下半期には金沢電気軌道五一五株を募集取扱いた。
- (17) 拙稿「明治期における社債発行と保険金融―主要鉄道・工業等十社の事例研究―」『文研論集』、第九七号、平成三年十二月、八三―八五頁参照。

(七) 鉄道財団抵当借入金

藤井は「新たに就任せられたる同僚諸氏と共に協力一致此の難関に当り爾来社債を募集し、又は優先株式を発行し或は株式の買取減資或は優先株式の併合減資等又鉄道財団を組織して工事資金の調達を計る等種々の経過を以て経営を続け」⁽¹⁾

たと述べている。以下にみるようにこうした一連の財務政策には当然ながら社長としての藤井が主導権を発揮するとともに、同じく藤井が主宰する共立が大いに関係している。『近江鉄道七十年のあゆみ』には単に「鉄道財団を組織して工事の資金調達を計り」と、記載するに止まるが、大正六年十月二三日、八日市の修交館で臨時總會を開催し、資本増加の件、増資に伴う定款変更の件とともに「会社所有ノ財産ヲ以テ輕便鐵道財団ヲ組織シ之ヲ担保トナシ工事資金調達ノ件」を承認した。これは鐵道院線との連絡に要する工事費六万円以内を調達するため、社債ないし借入金を起こすための手続きであり、「金額、利率、時期、其他一切ヲ取締役會ノ決議ニ一任スル事」とされた。これを受けて上記の工事資金に充当する金六万円借入予定のため大正六年十一月二一日、内閣總理大臣に輕便鐵道財団目錄公告予告申請を行い、大正七年二月二六日の官報で「所屬輕便鐵道新八幡八日市口間既成線路ニ對シ輕便鐵道法第七條ニ依リ輕便鐵道財団ヲ組成シ予メ其ノ公告」⁽³⁾を行い、輕便鐵道に關して物權等を有する債權者・賃借權者等は「大正七年三月二十五日迄ニ申出ツヘシ」と内閣總理大臣伯爵寺内正毅名で公告した結果、大正七年七月十六日付で輕便鐵道財団を担保となし工事資金調達のため輕便鐵道財団抵當權設定認可申請を行い、八月十日には「工事進行上資金ノ必要差迫リ居ニ付テハ至急御認可可相成様御取計被下度此段奉願候也」と藤井社長名で監督局長宛催促した結果、九月六日認可された。

『報告書』には「借入金 八幡駅院線連絡工事及車両増備其他ノ資金トシ日本共立生命保險株式會社ト年七朱ノ利率ニテ鐵道財団ヲ担保トシ金六万円也ノ借入契約ヲ締結シ内金三万六千円也ヲ大正七年九月二十一日借入レタリ」⁽⁴⁾とある。湖南鐵道を甲とし、共立を乙とする「抵當証書」では「第一条 甲ハ左ニ掲クル要項ニ拠リ物上担保ヲ供シ乙ヨリ借入金ヲナスモノトス。一、借入金總額金六万円。二、利率ハ一ケ年七朱トス。三、借入時期ハ先ツ契約締結時金三万六千円ヲ借入シ以後所要ノ都度大正八年三月三十日迄ニ前記總額迄借入ヲナスモノトス。四、借入金償還ハ大正九年七月十日迄ニ時期ヲ圖リ増資ノ上一時ニ償還スルモノトス。利息ノ支払ハ營業收益金ヲ充テ毎年六月十二月ノ兩度ニ支払フモノトス。

第二条 本契約ニ依ル債務ノ担保トシテ甲ハ其所有スル輕便鐵道ヲ以テ輕便鐵道財団ヲ組成シ之ニ第一順位ノ抵当權ヲ設定スルモノトス。前項ノ輕便鐵道財団ニ属スル線路ハ八日市口駅新八幡駅間ノ既成開業路線トス。将来新二甲ノ所有ニ歸シタル財産ニシテ本財団ニ属セシムベキモノハ遲滞ナク加入ノ手續ヲナスヘシ⁽⁵⁾と契約していた。

大正七年九月末現在の資本金は二八万円、鐵道財団抵当借入金三・六万円、社債四四〇〇円であり、預金は八幡銀行八日市支店外一行一七〇一七円であった。

以下各期『報告書』から借入金の推移を抜き書きすれば、大正八年三月期は「借入金 前期日本共立生命保險株式会社借入契約金ノ内十二月二十八日金一万円也ヲ借入レ前期借入金ト併セ金四万六千円トナレリ⁽⁶⁾」とある。さらに大正八年九月期には「借入金 前期日本共立生命保險株式会社借入契約金ノ内本年六月二十日金四千円也ヲ借入レ前期借入金ト併セ金五万円トナレリ⁽⁷⁾」、大正十年三月期には「借入金 日本共立生命保險株式会社ヨリ鐵道財団ヲ抵当トシ借入レタル金五万円ノ内三千五百円ヲ一月十一日償還セリ⁽⁸⁾」、大正十一年九月期には「借入金 日本共立生命保險株式会社ヨリ借入金前期末ニ於テ金四万八千円処、新八日市駅建設工事費ニ充ツル為メ更ニ五千円ヲ借入ナセリ⁽⁹⁾」とそれぞれ記載されている。大正十二年三月には「鐵道財団ヲ担保トシテ日本共立生命保險株式会社ヨリ借入得ベキ金額限度六万円以内トアルヲ十万円以内ニ變更ノ件⁽¹⁰⁾」を可決、「借入金前期末ニ於テ金五万三千円ノ処、機關車購入代金ニ充ツルタメ更ニ金一万三千円ヲ藤井善助ヨリ借入レタリ」と記載されている。湖南鐵道と共立間の大正十三年一月十四日付「抵当証書」では一ヶ年八朱五厘の利率で四万円を借入れている。大正十五年九月期には借入金八万円の見合いと考えられる「預金 日本共立生命保險株式会社々長藤井善助へ預入⁽¹¹⁾」三万円を計上している。

(1) 『伝』、一九〇頁。

(2) 『第十二回報告書』、大正七年三月。

(3) 大正七年二月二十六日『官報』、第一六六八号。

(4) 湖南鐵道『第十三回報告書』、大正七年九月。

- (5) 大正七年七月十五日付「抵当証書」。
- (6) 湖南鐵道『第十四回報告書』、大正八年三月。
- (7) 湖南鐵道『第十五回報告書』、大正八年九月。
- (8) 湖南鐵道『第十八回報告書』、大正十年三月。
- (9) 湖南鐵道『第二十一回報告書』、大正十一年九月。
- (10) 湖南鐵道『第二十二回報告書』、大正十二年三月。
- (11) 湖南鐵道『第二十九回報告書』、大正十五年九月。

(八) 琵琶湖鐵道汽船との合併

昭和二年一月二八日の湖南鐵道の臨時株主總會で藤井は「前途ヲ達觀スルニ交通機關トシテ本会社ノ如キ僅カニ五哩余リノ短距離ニテ小資本ノモノハ交通機關ノ使命ヲ果ス上ニ何日迄モ孤立ノ経営ヲ許サナイ而已ナラズ会社ガ有利ノ基ニ立脚シテ経営上ノ安定ヲ得ナイ事ハ最近各方面ノ狀勢ヨリ觀察シテ明ラカ」⁽¹⁾と琵琶鐵との合併の趣旨を株主に説明している。昭和二年一月二九日には大津電車（二月十日琵琶湖鐵道汽船と改称）の臨時株主總會で湖南鐵道との合併仮契約書の承認を可決、二月二日湖南鐵道との合併認可を内務、鐵道兩大臣に申請した。四月一日の合併認可を受けて、五月十五日琵琶鐵と湖南鐵道は合併を実施し、資本金を三五〇万円とした。五月二八日琵琶鐵の臨時株主總會で湖南鐵道との合併に伴う資本増加、役員増員（取締役小槻九郎兵衛、監査役西村与兵衛）を決定した。五月二八日兩社の報告總會を終え、五月三〇日湖南鐵道の解散登記を申請、湖南鐵道の合併による琵琶鐵の資本増加の登記申請、「湖南鐵道の社長も藤井氏なれば諸事断定的に運びしは是亦勿論也」⁽²⁾といわれたように鐵道省、滋賀県等官庁への認可申請、届け出等、一連の手續きをスムーズに完了した。

(1) 昭和二年一月二八日湖南鐵道臨時株主總會。

(2) 『伝』、三七一頁。

四 琵琶湖鉄道汽船の統合と解体

(一) 太湖汽船の概要

太湖汽船（資本金五〇万円）は明治十四年九月大阪で松本重太郎（十七年一月太湖汽船取締役就任）らと湖上の鉄道連絡船会社を計画中の藤田組頭取の藤田伝三郎⁽¹⁾および既に湖上運送に従事していた大津汽船会社総代の浅見又蔵⁽²⁾、船主の北川弥平（伊香郡、第二庚辰丸、游龍丸の船主、太湖汽船取締役就任）、江州丸会社総代の堀江八郎兵衛（大津、旧大津百艘船仲間、第一琵琶湖汽船、庚辰丸等の船主）、前川文平（太湖汽船副頭取就任）、中野梧一（藤田組）によって發起され、一八隻もの湖上の水運業者を「（浅見）又蔵の周旋尽力に依り一致団結して一派となり」⁽³⁾統合する形で設立された。これ以前にも浅見又蔵は「湖上に数十隻の汽船ありて各々船主を異にし輟もすれば競争危険の弊害あるに由り湖上の汽船を統一せん」と主張して、三汀社（東浦航路に就航の近江丸、金龍丸等）を五万円、江州丸会社（西浦航路に就航の第二江州丸等）を六万円で「残らず買取るべきの約を結びたりしが故ありて其約を解き」⁽⁴⁾とされるなど、湖上水運の統合は何度か試みられて来た。

十五年五月鉄道と連帯運輸契約を行い、新造の鋼鉄船・第一太湖丸、第二太湖丸によって大津と長浜を湖上連絡し、「汽車運搬の旅客、貨物の転送自由となり、我国の交通運輸上益する所多大」⁽⁵⁾とされた、わが国の鉄道連絡船の嚆矢として有名な存在である。⁽⁶⁾

その後「湖東鉄道の布設あるに及んで湖上の貨客噸に減し漸次衰微」⁽⁷⁾を余儀なくされ、鉄道連絡から湖上遊覧に転身した太湖汽船にあつては大正三年四月一日新造の白石丸（一七八・七四総トン）により、竹生島めぐりを開始、大正九年四月には日吉丸（七五・一四総トン）、大正十一年四月二八日には遊覧船みどり丸（四五八・二二総トン）、大正十二年九月

には舞子丸（一六六・四二総トン）、大正十四年六月には五〇〇馬力の竹生島丸（二六二・〇九総トン）を就航させるなど、順次設備の拡張を行つては来た。しかしその後は不況の影響に加えて、京阪系列となった湖南汽船の攻勢と、大正九年一月二四日設立の江若鉄道が大正十二年四月一日叡山―雄琴間を開通させたのを皮切りに、大正十二年十二月堅田まで開通、湖岸にそつて段階的に路線を延伸させていった影響を受けて湖西方面の定期航路が不振となり、大正十五年六月期には売上高二四・八万円、償却費二・三万円、当期利益五・四万円であつたものが、昭和元年十二月期には売上高二二・五万円、償却費一・七万円、当期利益四・一万円となり、営業成績が悪化傾向を示すなど、将来に不安を感じつゝあつた。⁽⁸⁾

(1) 大阪、用達・建築・鉱山業・藤田組、先収会社頭取、大阪紡績頭取、十八年九月まで太湖汽船頭取。

(2) 長浜、縮緬製造、湖龍丸ほか数隻の船主、第二十一国立銀行頭取、十三年二月長浜―関ヶ原間の私設鉄道を出願、太湖汽船取締役就任、十八年頭取。

(3) 井上政共、『近江商人』、明治三十三年、二四九頁。

(4) 中追岩次郎、『浅見又蔵伝』、明治三十五年、十一頁。近江商人と汽船会社創立の關係については前掲末永論文「大津・長浜間連絡汽船会社の創立と近江商人」参照。

(5) 岩下清周、『藤田翁言行録』、大正二年、四七頁。

(6) 山本熙、『日本鉄道連絡船史』、昭和二年、交通協力会、一―六頁。

(7) 瀬川光行、『商海英傑伝』、明治二十六年、三ノ二七頁。

(8) 太湖汽船『太湖汽船の五十年』、昭和十二年、琵琶湖汽船『航跡 琵琶湖汽船百年史』、昭和六二年等による。

(二) ライバル湖南汽船の動向

明治五年谷口嘉助らが紺屋関組（十六年紺屋関汽船と改称）を創立、明治九年七月谷口は渡船仲間杉江善右衛門と提携して航安組を設け、明治十九年十二月二三日紺屋関汽船と山田汽船（旧汽船山田組）が合併して、谷口嘉助を初代社長として谷口家、杉江家等の共同出資による湖南汽船が設立され、二六年資本金三万円の株式会社となった。明治二十一年一時点の大株主は谷口嘉助（初代社長）八十株、杉江善右衛門（取締役）三五株、谷口賢次郎⁽¹⁾二八株等であつた。⁽²⁾

明治三五年谷口嘉助が退任して、谷口賢次郎が専務となり、明治四〇年では取締役は杉江善右衛門、佃宣正、監査役は辻卯兵衛（大津、京北鉄道発起人、大津銀行取、近江倉庫監、近江米取引所監）、杉江市松、船舶監督は杉江久治郎であった。湖南汽船は基地とした大津・紺屋ヶ関港の改修を目的として四六八一坪の湖岸の埋立を行い、公共用地として寄付した残りの杜有地三六〇〇余坪で貸家を経営した。大正十二年八月、周辺の宅地化が進んだ結果、開発業者である汽船会社の名を取って湖南町と命名された。³⁾

大正四年時点では唐崎、坂本、雄琴、膳所、勢多、石山、南郷等湖南各港への定期航路、遊覧船の貸切等を営業し、「水の湖南汽船と陸上の大津電車とは共に湖南の名勝を探らんとするの好機関」として競争していた。大正九年からは京阪と提携して開始した近江八景巡り航路など、湖南水域での航路を中心に所有船舶二〇隻を配船していた。昭和初期になると湖南汽船と太湖汽船との間では「両社の外交員が駅頭といはず街頭といはず遊覧客の顔さへ見れば袖を引くやうにして客を引っぱった」⁵⁾ほど激しい競争・値下げ、過剰サービスの泥仕合を繰り広げ、傍系の乗合を含めて極端な対立関係にあった。このため昭和二年五の湖南鉄道株主総会で株主小林卯三郎は「水陸交通機関ヲ統一スル点ニ於テ欠陥ガアル」との立場から「湖南汽船ヲ合併シナイコトデスガ之ヲ統一スル工夫ハナイノデスカ」と藤井に迫っている。藤井も個人的見解と断った上で「実現スレバ結構」「出来得レバ同種ノモノヲ合併シ統一スル事ガ理想」としつつも、「大多数ノ株式ヲ京阪電車デモタレル事ニナリ経営者ノ主腦モ更迭ヲ見タ」⁶⁾現状では実現困難な旨を回答している。大正九年以上期まで最高一八%もの高率配当を実施していた湖南汽船から見れば「太湖は：収益率が少なく、湖南は太湖との合併を嫌がってゐた」⁷⁾と太田が証言している通り実現困難であった。大正十四年二月「京津電車を合併した結果は、当然琵琶湖の遊覧機関を掌中に収める必要」⁸⁾が生じていた京阪の太田に対して、「予て相識の間柄」の湖南汽船社長の谷口賢次郎から「湖南汽船を京阪に合併して呉れぬか」⁹⁾との相談が持ち込まれた。湖南汽船としては「多年商売敵として仇敵の如き関係にあった太湖汽船

にも一泡吹かせる」意向であつた。しかし直接の合併を嫌つた京阪は、大正十五年七月二日、資本金三〇万円を倍額六〇万円に増資させて、増資新株六〇〇〇株全額を引受けて、総株数の約八〇%を支配した上で、社長に風間八左衛門を送り込み、自社の京津線の実質的な延長線として「之と提携して快速力の遊覧船を新造し……一層多数の遊覧客を誘致せん」とした。湖南汽船は昭和元年末現在では汽船二三隻、九九八・九四屯と同時期の太湖汽船の汽船一三隻、二一六四・〇六屯の半分の規模であつたが、京阪の資金援助を得て明治丸（九〇・〇三総トン）、大正丸（九〇・〇一総トン）、平安丸（八四・一三総トン）などの鋼鉄船を相次いで建造、昭和三年二月二六日には七〇〇馬力の大型豪華船・京阪丸（三四二・八八総トン）を進水させた。大正十五年末現在の京阪の所有有価証券は一六八二・五万円にも達しており、新京阪鉄道の五〇万株、奈良電気鉄道の二万株、阪和電気鉄道の一万株、高野山電気鉄道の一五〇〇株など未開業鉄道がほとんどをしめ、無配当株式の重荷に苦しんでいた京阪にとっては、大正十四年上期以降一・一二%安定配当の湖南汽船株式は、十%配当の大同電力一九・三万株、七%配当の京阪土地一一・三万株などともに数少ない優良資産を形成していた。⁽¹⁴⁾

(1) 谷口嘉助の養子、明治十二年より汽船業に従事、大津市議、後に大津商工会議所副会頭、宇治川汽船社長、江若鉄道取、太湖汽船相談役、江州日日新聞取。

(2) 前掲『航跡 琵琶湖汽船百年史』、四四頁、前掲『滋賀県人物名鑑 上巻』、一〇五頁

(3) 前掲『大津市三十年史』、六三頁。

(4) 前掲『大津名勝案内』、八頁。

(5) 昭和三年九月十八日『大阪朝日新聞』、滋賀版。

(6) 昭和二年五月二八日湖南鉄道臨時株主總會決議録。

(7) (10) 前掲『電鉄生活三十年』、一三六―八頁。

(11) 前掲『鉄路五十年』、一九七頁。なお前掲『航跡 琵琶湖汽船百年史』では「湖南汽船にあつては……京阪電鉄とも提携して八景めぐりの船車連帯運輸をも開始し、また資本的にも同社の援助を受けた」(六〇頁)とすることとまる。

(12) 衆議院議員、貴族院議員(貴族院研究会所屬)、桂の大地主で桂村々長、嵯峨遊園取、清滝川水力電気社長、東海生命取、嵯峨銀行監、栗太銀行頭

- 取、太湖汽船社長、琵琶鉄監、湖南汽船社長、鞍馬電気鉄道取、「京都電灯と京阪電鉄が大株主として創立した」(前掲「電鉄生活三十年」、一八四頁)
愛宕山鉄道発起人総代、社長その他京阪電気鉄道系列諸会社、バグナル社長、国東鉄道社長・会長、日本活動写真副社長、高松電灯取、能勢電力
取、広島瓦斯取、広島瓦斯電軌取、キングタクシー、日新電機、台湾合同電気、三和電気土木工事社長、朝鮮三和電気土木工事社長等を兼務した。
(13) 株主協会「株主協会時報／近畿電鉄号」、昭和二年、七七頁。
(14) 前掲「株主協会時報／近畿電鉄号」、七二頁。後に比叡山鉄道三二九七株、東大阪電気鉄道等が追加。

(三) 琵琶湖鉄道汽船の統合

太湖汽船では社長北川弥平が大正七年一月二二日辞任して長男の北川弥一(後の琵琶鉄専務)に交代、大正十年一月二二日北川弥一が浅見又藏社長の辞任にともなつて社長に就任した。大正九年一月二二日から太湖汽船の監査役に就任していた藤井の方から大津電車社長として「太湖汽船に秋波を向けて夜に日をついで弥一坊ちゃんを口説いた」⁽¹⁾といわれる。藤井は昭和三年の年頭には「一般事業界の不況時に於ける趨勢は弱小が打つて一丸となるといふ事が行はれるものでありますが：：：近來、基礎の相当堅実な電気事業の如きものでさへ：：：合同し十億に近き一大会社を組織せんとの計画もある位であります。：：：況んや独力で存続するに脅威を感じるものに於いては申す迄もありません⁽²⁾」と共立社内で自己の合併哲学を披露している。北川弥一は慶応大学理財科を卒業し、父北川弥平の跡を継ぎ、大正十五年七月六日弥平が死亡すると名実共に太湖汽船の実権を掌握したものと見られる。太湖汽船が社内で宣伝映画の撮影や、バンド、余興、広告宣伝などを行つて「道楽の太湖プロダクション」⁽³⁾とも評されたのも「弥一坊ちゃん」の創意工夫の一端を示すものであろうか。北川は「交通事業にはまだまだ研究改善を施すべき余地が充分にある」⁽⁴⁾として昭和三年、交通機関に関する視察のため欧米各国を歴訪して昭和四年帰国した⁽⁵⁾。しかし北川は「新汽船会社入りは或は実現するかも知れぬ」⁽⁶⁾との下馬評が強かったにもかかわらず帰国した時には欧米で仕入れた新知識を活かすべき本拠地たる琵琶鉄は解体され、旧態依然たる八日市鉄道の取締役のポストしか与えられず、昭和六年太丸に社員として入社せざるをえなかったのは皮肉である。

『太湖汽船の五十年』は「其（大正十二）年十二月西近江路に於ける江若鉄道、大津・堅田間開通し、続いて翌大正十三年四月一日には和邇まで開通したるため、従来同社定期船の根幹を成したる西浦航路の乗客貨物は順次鉄道に蠶食せられ…之が今津、三宅へ延長の晩に於て同社定期船の蒙ることあるべき将来に、思を致さざるべからざる打撃を受けるに到れり。…經濟界の不況と江若鉄道開設の影響を蒙り、遊覧船定期船とも営業状態漸次頹勢に傾き其将来の杞憂⁽⁷⁾」が琵琶鉄統合の背景としている。

『航跡 琵琶湖汽船百年史』も『太湖汽船の五十年』の記述を踏襲して「京阪電鉄を背景とする湖南汽船の積極的な進出に對抗することは不利と判断、その上同資本系統の大津電車軌道株式会社（社長藤井善助）よりの合併提案もあつて、ついに昭和二年（一九二七）一月二二日、両社のほか同じく資本的に関係のあつた湖南鉄道株式会社との三社合併の上、琵琶湖鉄道汽船株式会社として発足した⁽⁸⁾」と藤井サイドからの合併提案であつた点を明らかにしている。

大正十五年十一月十二日太湖汽船の株主総会で北川社長は「収入ノ六割三分ハ定期航路ト貨物ノ収入デアリ、三割七分ガ遊覧ニヨル収入デアル」等と現状を株主に詳しく説明した上で、こうした現状を打破すべく「将来太湖汽船ハ遊覧ヲ以テ立タネバナラヌ⁽⁹⁾」との決意を披露して「県下交通機関ノ現状ト将来ノ趨勢ニ鑑ミ水陸ノ連絡ヲ計リ遊覧的施設ノ経営ト乗客誘致上ノ利便ヲ増進スベク茲ニ両社ヲ合併シテ其目的ニ副ハントス⁽¹⁰⁾」との理由で「第一号議案 当会社ヲ大津電車軌道株式会社ニ合併スルニ付別紙合併仮契約書承認ノ件」を満場一致で可決した。

株主藤沢弥三郎も同日開催された大津電車の株主総会で「最近湖南汽船は多数の株式を以て京阪電車と握手しました…江若ガ大溝迄モ開通スレバ太湖社ノ大溝今津辺リノ打撃トイフモノハ少ナクナイト思ヒマス。重役ハ斯様ノ事ヲ御考慮ニナッテ合併ノ晩ハ遊覧施設ニ全力ヲ入レテ江若ノ延長ニヨッテ榮養線ヲ奪ハレルタケノ収入ヲ取返シテ頂ク様一層ノ努力ヲ願ヒタイ」と太湖汽船側重役の気持ちを代弁するような希望を述べた。さらに藤沢は「太湖汽船ハ四十五年間モ湖上ノ霸權ヲ握ッテ得意モ随分広マッテ居ルノデアリマスカラ合併後単ニ大津電車ノ船舶部トイフ様ナ名称ハ面白クナイ事ト思ヒマスノデ適當ナ名称ヲ

用ヒテ頂キタイ」と提言しているが、合併後の新社名「琵琶湖鉄道汽船」は名前が長すぎるため、同社自身も琵琶湖鉄道汽船の汽船部を従来通り知名度の高い「太湖汽船」として宣伝し続けた。一方で軌道線の宣伝用略称として「琵琶湖電鉄」または「ビワコ電鉄」を名乗ったが、本稿では同社全体の略称として当時の新聞等での通称の「琵琶鉄」を使用することとする。

藤井は日記に「湖国交通機関の整理と大合同とは年来の希望」と記し、昭和二年一月二八日の湖南鉄道の臨時株主総会でも「前途ヲ達觀スルニ交通機関トシテ本会社ノ如キ僅カニ五哩余リノ短距離ニテ小資本ノモノハ交通機関ノ使命ヲ果ス上ニ何日迄モ孤立ノ経営ヲ許サナイ而已ナラズ会社ガ有利ノ基ニ立脚シテ経営上ノ安定ヲ得ナイ事ハ最近各方面ノ状勢ヨリ觀察シテ明ラカ」と株主に説明している。

『伝』は「昭和二年に至り、（湖南鉄道）会社は天津電車に合併することとなり、一月二十九日、合併後の新会社を琵琶湖鉄道汽船株式会社と改称し、藤井氏は其の社長に推され⁽¹²⁾」と述べている。また京阪『鐵路五十年』も昭和二年一月二一日天津電車軌道は太湖汽船、湖南鉄道を合併して琵琶湖鉄道汽船と改称、資本金三五〇万円となったとするが、実際の合併手続は以下のように二段階に分けて実施された。

まず第一段階では大正十五年十一月十二日の天津電車の臨時総会で太湖汽船との合併仮契約書の承認、資本増加、定款変更を可決した。昭和二年一月二一日天津電車は太湖汽船の本社所在地である大津市御蔵町一五に本店を移転し、天津電車、太湖汽船の二社が合併し、太湖汽船の解散登記を申請した。

天津電車は一月二九日の臨時総会で太湖汽船との合併に伴う資本増加に関する事項の報告と、監査役に武田貞之助（太湖汽船監査役、弁護士）、浅見達夫（太湖汽船取締役）、取締役に北川弥一（太湖汽船社長）、大橋岩吉⁽¹⁴⁾（太湖汽船専務）の選任を行った。また同日旧太湖汽船側の臨時総会でも天津電車の株主総会の決議について承認した。

つぎに第二段階では昭和二年一月二十九日大津電車軌道（二月十日琵琶湖鉄道汽船と改称）は湖南鉄道との合併仮契約書の承認を可決、二月二日湖南鉄道との合併認可を内務、鉄道兩大臣に申請した。申請書では合併の事由を「県下ノ交通機関ヲ整備シ湖国周遊客ノ連絡ヲ計ルハ現今交通界ノ状勢ニ順応スル所以ニシテ此ニ亦一端ヲ實現シ此企画ヲ助長スルハ驢テ斯業ノ發展ヲ促進シ一面合同ニ依ツテ生ズル利益ノ増進ヲ期セントスルニアリ」としている⁽¹⁵⁾。

四月一日付「監第六四四号」の合併認可を受けて、五月十五日琵琶湖と湖南鉄道は合併を実施し、資本金を三百万円から湖南鉄道分の五十万円、一万株（四千株は五十円払込、六千株は二十円払込）をそのまま増加して三百五十万円とした。五月二十八日琵琶湖鉄道の臨時株主総会で湖南鉄道との合併に伴う資本増加、役員増員に伴い、取締役小梶九郎兵衛（湖南鉄道専務）、監査役西村与兵衛（湖南鉄道取締役）の選任を決定し、琵琶湖鉄道の役員は「図表一五」の通りになった。五月二十八日には旧湖南鉄道側の臨時総会でも琵琶湖株主総会での決議について承認し、五月三十日湖南鉄道の解散登記を申請、湖南鉄道の合併による琵琶湖鉄道の資本増加の登記を大津区裁判所に申請、鐵道省、滋賀県等官庁への届け出、一連の手続きを完了した。

昭和三年二月十日の株主総会で藤井が会長、藪田が社長にそれぞれ就任した。『伝』は「交通機關統一の大体は之を達したれば藤井氏は翌三年二月十日を以て琵琶湖鐵道汽船株式会社社長を引退⁽¹⁶⁾」「藤井氏は其の社長に推されて翌三年二月まで勤続し来りしが同月十日の総会にて後任社長に当初藤井氏に其整理を依頼し爾来引続き多年常務取締役として其実務を執りたる藪田勘兵衛氏を推挙し、自分は懇請により取締役会長たることを承諾したり⁽¹⁷⁾と述べている。藪田勘兵衛は家号を豆勘と称し代々醬油製造を業とする大津の素封家で（資）藪田商店無限責任社員、文化勲章を受賞した農學博士・藪田貞治郎はその実弟である⁽¹⁸⁾。

（1）昭和三年九月二十日『大阪朝日新聞』、滋賀版。

〔図表－五〕 琵琶湖鉄道汽船の役員一覧（昭和二年二月一日現在）
（ ）内は五月選任

役 職	氏 名	統合前の役職等
社 長	藤 井 善 助	旧大津電車社長、旧湖南社長、旧太湖監査役 （大正九年～）
専 務	藪 田 勘 兵 衛	旧大津電車常務
専 務	北 川 弥 一	旧太湖社長、旧大津電車監
常 務	大 橋 岩 吉	旧太湖専務、共立代理店主幹
取 締 役	田 中 博	旧大津電車取、京都電灯社長、昭和二年十一月三十日取辞任
同	馬 杉 庄 平	旧大津電車取、昭和三年三月辞任
同	（小梶九郎兵衛）	旧湖南専務
常任監査役	浅 見 達 夫	旧太湖取の浅見又蔵相続人
監 査 役	風間八左衛門	代議士、湖南汽船社長、愛宕山鉄道社長、鞍馬電鉄取、国東鉄道社長、三和電気土木工事社長
同	武 田 貞 之 助	大阪、伊香郡出身、弁護士、大津電車発起人
同	（西村与兵衛）	旧湖南監

（資料）〔図表－一〕の作成資料および大津電車軌道、琵琶湖鉄道汽船「営業報告書」各年度、「太湖汽船の五十年」「航跡 琵琶湖汽船百年史」等により作成

（四）第一回社債

昭和二年四月十四日の臨時株主総会で「事業資金ニ充ツルタメ社債金一百五十万円以内ヲ募集スル件」^{（一）}を諮ったところ、株主吉田六平衛は「議案ハ簡單ナモノデアリマシテ社債ノ募集ハ時勢ニ伴ヒ最モ必要ナルモノデアルト思ヒ原案ニ賛成ヲ致シマ

- （2）『日本共立生命社報』第二七号、昭和三年二月号、三頁。
- （3）昭和三年九月十九日『大阪朝日新聞』、滋賀版。
- （4）前掲『滋賀県人物名鑑上巻』、二一五頁。
- （5）駒井喜一『近江人要覧』、昭和五年、三二五頁。
- （6）昭和三年十一月二七日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- （7）前掲『太湖汽船の五十年』、十七～十八頁。
- （8）前掲『航跡 琵琶湖汽船百年史』、六〇頁。
- （9）前掲『新修大津市史五 近代』、三五〇頁。
- （10）大正一五年十一月十二日、太湖汽船「臨時株主総会決議録」。
- （11）大正一五年十一月十二日、大津電車軌道「臨時株主総会決議録」。
- （12）『伝』、一九三頁。
- （13）前掲『鉄路五十年』、一九九頁。
- （14）昭和三年五個荘の豪商らと湖東鉄道を発起（昭和三年十一月十五日『大阪毎日新聞』）。
- （15）昭和二年二月二日付「会社合併認可申請書」。
- （16）『伝』、三七一頁。
- （17）『伝』、一九三頁。
- （18）前掲『現代滋賀県人物史』、乾巻、一九六頁。前掲『郷土歴史人物事典（滋賀）』、一四四頁。

ス。」と賛成を表した。藤井社長は吉田らの質問に対して「社債モ利率ガ七分程度ノモノハ発行価格ガ九十八円五十錢程度ノモノデアリマスガソレヨリモ七分五厘ノ利率デ額面通り発行シテ取扱ノ手数ガ少ナクシタ方ガヨイカト思ヒマス」と額面発行を示唆した。議論の結果、募集方法、時期、償還方法、発行価格、その他募集に関する一切の事項を取締役会の決議に一任することを満場一致で承認可決した。琵琶鉄と合併直前の湖南鉄道の四月十四日の臨時総会でも当社債募集について湖南鉄道として承認を与える手続きを踏んでいる。

琵琶鉄第一回社債は昭和二年五月十日全額払込み完了、発行高一五〇万円、利率七・五%、昭和四年五月十日までの二年間据置き、以後五年間に随時償還、発行価格一〇〇円、利払五月十一日、十月十一日である。⁽⁴⁾債券は五千元、一千元、五百円、百円の四種で、無記名利札付であった。

なお昭和二年六月三十日現在の『第三十三回 全国公債社債明細表』（日本興業銀行、昭和二年十一月七日発行）に記載される筈であるが脱落している。このことから当銘柄（および琵琶鉄）には日本興業銀行が直接・間接（社債引受および融資取引等）に一切関与していないことはもちろん、興銀調査係による定期的な公債社債の悉皆調査の情報源としての親密金融機関、証券業者の関与も少なく、第一回発行という起債実績なしのハンディはあるとしても社債としての流通性がやや劣っていた可能性を示唆しているように思われる。

無担保社債であるため当然受託会社はなく、引受会社は藤本銀行、元利支払場所は百三十三銀行、八幡銀行、藤本銀行⁽⁵⁾であった。昭和三年五月末現在では、社債一五〇万円、借入金一五七・五万円、支払手形一・一万円、社債の発行事由は「事業資金」⁽⁶⁾となっている。

昭和二年五月十日「社債全額払込完了シタルニツキ同月十一日社債登記申請」⁽⁷⁾、同日大津区裁判所で登記を完了、五月十四日内務、鉄道、通信三大臣宛、「社債募集完了御届」⁽⁸⁾を行った。金融恐慌の最中に発行が強行された琵琶鉄社債を引き受

けたことが判明しているのは、元利支払場所となった百三十三（七万円）、八幡（十万円）の両行、共立（金額未詳ながら三〇万円前後と推定）のほか仁寿生命（十万円）であった。仁寿生命が十万円（社債発行総額の六・七％）も引き受けたのは単に関係の深い滋賀県の公益企業社債であるだけではなく、共立生命ないし藤井との深い関係の故であったと考えられる。（仁寿が京都殖産を介して共立に影響力を及ぼしていた点は前掲姉妹編に詳述。）

共立の引受額は明細を欠くため正確には判明しないが、昭和三年九月の『社報』は営業報告書にも公表していない有価証券の銘柄を記載し、「琵琶湖鉄道汽船社債」保有を明記している。幸い『社報』はほぼ毎月の総勘定元帳を公表しているが、当該社債の発行日（昭和二年五月十日）の前後の共立の有価証券投資の総額は昭和二年五月末現在で一六六万四三四二円で、判明した直近の昭和二年二月末現在の一三三万九二四二円に比して三二万五一〇〇円増加している。おそらく仁寿生命の十万円の三倍に当る三〇万円前後（二月～五月の増加額に近い金額は少なくとも琵琶湖鉄社債を引き受けたものと想像される¹⁰）。

結局、昭和二年五月三十一日現在では軌道財団抵当借入金二五万円、鉄道財団抵当借入金八万円（湖南鉄道継承分）、借入金八六・七万円、社債一五〇万円、固定負債合計で一八三万円¹¹となっているが、このうち共立は軌道財団抵当借入金二五万円と鉄道財団抵当借入金八万円の全額と、社債一五〇万円の少なくとも三〇万円前後、すなわち琵琶湖鉄の固定負債合計一八三万円の三分の一強を一社で引き受けている可能性が高い。

琵琶湖鉄の株式払込取扱銀行は八幡銀行（大津、八日市支店）、百三十三銀行大津支店、二十一銀行本店、山口銀行（本店、京都支店）であった¹²。このうち滋賀大学史料館に寄託されている八幡銀行および百三十三銀行の『所有有価証券明細表』には小額ながら琵琶湖鉄社債の引き受けが次のように記載されている。

株式払込取扱銀行であり、社債の元利支払場所にも指定された百三十三銀行は昭和三年末現在琵琶湖鉄社債を七万円保有

している。この時期の百三十三銀行は阪急、大軌、京浜、京成といった東西の大手私鉄の社債を十万円前後保有しており、地元私鉄は当銘柄のみであった。

百三十三銀行とともに株式払込取扱銀行であり、元利支払場所にも指定された八幡銀行の有価証券明細⁽¹³⁾には「七分五厘利付琵琶湖鉄道汽船株式会社債券 証券種類五〇〇〇 記番号自一二一至一四〇 二十枚 買入日付二、五、二〇、原価九九・二五 売渡日付四、五、一〇」とあり、摘要欄、顛末欄には特段の記載はない。このことから八幡銀行は実質的に残額引受機能を果すべくおそらく引受会社である藤本銀行あたりから、発行日の十日後の昭和二年五月二〇日、五千円券を二〇枚、仁寿生命と同額の券面額十万円（発行総額の六・七％）を若干有利な@九九円二五銭、最終利回り七・五五％、取得価格九万九二五〇円で買入れたことを示している。この社債は後述するように昭和四年四月十一日京阪と琵琶鉄との合併が実施された結果、昭和四年十二月三十一日現在の興銀『全国公債社債明細表』⁽¹⁴⁾には社債の条件は全く同じ京阪電気鉄道社債（旧琵琶湖鉄道汽船社債）として記載され、当季間（昭和四年中）償還高一五〇万円、未償還高〇となっている。この記載からは京阪継承後のどの時点で償還されたかは不明であるが、他の京阪の社債（は号六・五％、に号五・五％）に比べ、高利な当社債が償還されるのは当然の成行きであった。したがって八幡銀行の記録の「売渡日付（印字済み）四、五、一〇（日付印）」は京阪による繰上げ償還の日付であろうと推定される。

（１）琵琶湖鉄道汽船『第三十三回報告書』、四頁。

（２）吉田六平衛は京都市、花園婦人会代表者、京都電灯二四一〇株、大津電車軌道一百株、京津電気軌道三百株、比叡山鉄道五〇株、その他太湖汽船等私鉄各社に少数づつ株付けをしている。後に江若鉄道監、昭和三年五個荘の豪商らと湖東鉄道を発起（昭和三年十一月十五日『大阪毎日新聞』）。吉田は大正十五年十一月十二日の太湖汽船株主総会で大津電車との合併議案に「満足シテ同意」し、大津電車株主総会でも同議案に「水陸の連絡を共に図ることは大変結構なこと」（臨時株主総会決議録）と賛成し、昭和二年四月十四日の大津電車臨時株主総会でも社債発行議案に原案賛成を連発するなど、堂に入った態度や手慣れた口調から見て投資目的にはやや特殊な意図が感じられる。なお日銀では神田瑞蔵がこうした総会進行係を勤めた。

- (3) 昭和二年四月十四日「臨時株主總會決議録」。
- (4) 日本興業銀行『第三十四回 全国公債社債明細表』、昭和二年十二月三十一日現在、昭和三年五月二〇日発行、一七三頁。
- (5) 藤本ビルブローカー銀行の場合、明治四四年二月の大阪農工銀行債券七五万円の単独引受以来、社債の取扱いにも注力していた。『大和証券六〇年史』、昭和三八年、六九―七一頁。昭和二年下期の『第二期營業報告書』の社債券の前期繰越高は二千五百円（大阪俱樂部社債）のみで、当期の有価証券明細表でも社債としては帝國人造絹糸の第二回社債、大阪俱樂部社債しか計上されておらず、琵琶鉄社債は該当ないため、少なくとも引受会社である藤本銀行が琵琶鉄社債を長期間背負い込んだ事実認められない。
- (6) 野村証券『公社債年鑑』、昭和三年版、一九〇頁。
- (7) 琵琶鉄『第三十三回報告書』、一〇頁。
- (8) 琵琶鉄『第三十三回報告書』、二四頁。
- (9) 『日本共立生命社報』、第三五号、昭和三年九月号、二頁。
- (10) 大正十五年六月末現在では共立は社債を保有しておらず、昭和二年六月末現在の共立の社債保有額は四六・五万円、判明している昭和三年六月末現在の銘柄、昭和四年六月末現在の金額に準拠して、各社債は金額それぞれの銘柄の発行時に引き受け、その後各銘柄ごとでは追加購入、途中売却・償還等の増減が一切ないものと仮定すれば、日本電力第十回（大正十五年十一月発行）一五・〇万円、樺太工業第六回（昭和二年三月発行）三万円、東京瓦斯電気工業第四回（大正十五年十二月発行）〇・五万円などが昭和二年六月末現在も存在した可能性があり、これらを差し引いた残額の二八・〇万円は少なくとも琵琶鉄社債である可能性が極めて高いと推定される。
- (11) 琵琶鉄『第三十三回報告書』、四二頁。
- (12) 『新株式第四回払込通知書』、昭和二年六月。
- (13) 八幡銀行『所有有価証券明細帳 五：（起大正一五年一月四日 至昭和四年六月三〇日、総目録番号六三〇〇号）一八八頁。（滋賀大学経済学部付属史料館）
- (14) 前掲『第三十六回 全国公債社債明細表』、昭和五年六月二〇日発行、九八頁。

(五) 電鉄部と汽船部との反目

しかし強力な京阪、新興の江若鉄道などの共通の外敵の侵入に対しての、既存水陸業者による同床異夢的な弱者連合の性格しか持たない琵琶鉄の統合時には合併効果が疑問視され、「太湖汽船の致命傷となった大津電車」、「双方旧重役間にデリケートなあつれきがあった」、「決して自然な結び付きではない…あたかも両社の合併は水と油を混ぜ合ったほど」⁽¹⁾など

と合併の無理・不自然さを指摘された。太湖汽船は資本金一〇〇万円、払込資本金五八万円で無借金経営を続けており、琵琶鉄の汽船部となった旧太湖汽船の古参職員も「汽船部だけなら二割位の配当はお茶のこさいさいだったがまったく会社を潰しに來た極道者の大津電車⁽²⁾だ」と憤慨するほど、「電鉄部と汽船部との反目⁽³⁾」は激烈であつた。琵琶鉄電鉄部長片岡常吉も琵琶鉄の弱点として「付近に競争となる交通機関が多いため乗客誘致上の競争が激しい：連帯関係が複雑である：線路が短い割に複雑である：同一線内に於て乗換が多い⁽⁴⁾」点を挙げてゐる。大津電車時代から坂本線で使用中の大型車両を浜大津まで乗入れ、三井寺での乗換の不便をなくし浜大津で石山線等への一回限りの乗換に改善すべく、設備改良の設計に着手したり、三井寺↔坂本間で電車運転上の電力節約の実験を繰り返したり、乗客サービスの一環として乗務員の接客態度・言葉使いの訓練を続けるなど、それなりの経営努力は怠つてはいなかつたのだが、結局こうした虚構が京阪による琵琶鉄の解体「良いところ取り」につながつたのであろう。

ダイヤモンド誌の京阪評によれば「京津線並に湖南汽船を掌中に納め、琵琶湖へ進展し得た事なども、一種の強みである⁽⁵⁾」、「琵琶湖、宇治其他の景勝地に力を入れ、遊覧電車として新なる局面を開拓せんとしたのである。この計画は至極良い：琵琶湖鉄道汽船の合併を決定したのも、この一端と察せられる。琵琶湖鉄道汽船は鉄道と船舶を経営し、琵琶湖と密接なる関係がある。鉄道は石山寺下より浜大津を経て、坂本に至る八哩余であるが、当社の京津線を浜大津に於て連絡させ、京都三条より直通電車を運転する様にすれば、相当期待がもてる⁽⁶⁾」などと一連の琵琶湖進出作戦を評価している。

(1) 昭和三年九月二十日『大阪朝日新聞』、滋賀版。

(2) 昭和三年九月十四日『大阪朝日新聞』、滋賀版。

(3) 昭和三年十一月二七日『大阪毎日新聞』、滋賀版。

(4) 『鉄道軌道経営資料』、昭和四年六月、鉄道同志会、三九頁。

(5) 昭和三年五月十一日『ダイヤモンド』。

(6) 昭和三年十二月二日『ダイヤモンド』。

(六) 京阪との合併交渉の難航

琵琶鉄との合併に関し太田光熙は「琵琶湖全体の航路を統制して、団体遊覧客の利便を図る上から云ふと、湖南汽船だけでなく一方の太湖汽船（当時琵琶湖鉄道汽船と改称）も合併せねば意味を為さぬことになるので、此れも同社の重役藤井善助氏から、風聞八左衛門氏を通じて、話があつたので、汽船部だけ切離して約百五十万円を以て買取し、前述の湖南汽船に合併し、その名を新たに太湖汽船と命名⁽¹⁾」したとするも、旧湖南鉄道は全く眼中になつたのか一切言及していない。

京阪と琵琶鉄との合併に関しては発表前にトップ段階での何度も秘密交渉があつた。

昭和三年八月三〇日、京阪、京都電灯、比叡山鉄道、湖南汽船、琵琶鉄の五社の叡山回遊の連絡運輸が開始されたのも、こうした京阪、琵琶鉄の交渉経過での副産物であらう⁽²⁾。

しかし連絡運輸の責任者である琵琶鉄電鉄部長片岡常吉も三年の鉄道同志会の夏期講習会で「坂本、三井寺間に実験したる電車運輸上の電力節約に就て」を講演予定であつたが、「突如として私が勤務して居ります琵琶湖鉄道汽船株式会社を京阪電気鉄道株式会社に合併すべき旨を発表されました為に、余儀なく出席できない始末と相成り⁽³⁾」と弁解せざるを得ないほど、電鉄部の責任者にも寝耳に水の合併談であつたようだ。しかし買取価格、琵琶鉄が練兵場の代替地として山上射撃場付近の土地を陸軍省に提供する懸案問題の処理⁽⁴⁾、旧湖南鉄道、京阪傍系の湖南汽船（京阪が一・二万株中六三二九株を所有し、京阪運輸課長の久富保一が大正十五年十一月十六日以来取締役に就任）や、湖南汽船側重役が四千株中二千株出資している湖東汽船⁽⁵⁾、比叡山鉄道（琵琶鉄が約一万株出資）の取扱などで対立し、その機が熟さず、たびたび流産を伝えられた。琵琶鉄社長の藪田勘兵衛も当時「どんな破れ会社だつて相当のうぬぼれをもつてゐる以上合併なんてさう簡単に片付けられるものではないよ⁽⁶⁾」と語っている。

琵琶鉄監査役（大正十五年十月就任）であつて、同時に京阪系列となつた際に湖南汽船社長に就任した風間八左衛門が最初は産婆役としてまず両社の間を極力斡旋し、これに比叡山鐵道社長で湖南汽船監査役の羽室龜太郎、京都電灯出身で京都の電気機械商・藤安三之助（比叡山鐵道取、後に愛宕山鐵道専務）らが加わつたとされたが、『伝』は「藤井氏が予てよりの理想を實現せんとして京阪電鉄社長の太田光熙氏、湖南汽船社長の風間八左衛門氏と協商を重ねたる結果が爰に同日を以て結実した」と風間を仲介者とするものの、藪田は羽室、藤安の仲介を否定する。この「予てよりの理想」に關して藤井は三年の年頭「一般事業界の不況時に於ける趨勢は弱小が打つて一丸となるといふ事が行はれるものでありますが…近來、基礎の相当堅実な電気事業の如きものでさへ…合同し十億に近き一大会社を組織せんとの計画もある位であります…況んや独力で存続するに脅威を感じるものに於いては申す迄もありませぬ」との考えを示したが、琵琶鉄も「独力で存続するに脅威を感じる」に至つたといえよう。琵琶湖汽船の社史は「琵琶湖鐵道汽船では大津、坂本間に延長した電鉄収入が予想に反して僅少で、これが社運を左右するなどの痛手となつたのであるが、たまたま京阪電鉄との合併の議がおこり…」と坂本延長の不振を示唆するに止める。『滋賀県史』は大津電車は「京阪電鉄側の巧妙な戦略の前に決定的な敗北を喫し」と大正十二年以来無理な配当を続け、約七〇万円の大穴をあけるような経営危機に陥つた琵琶鉄側の決定的な敗北を認めている。交渉は琵琶鉄の実権を握っている藤井と京阪の太田との間で「琵琶鉄から分離して自分らが買戻す湖南鐵道に対して七万円の慰勞金の交付を數時間にわたり強硬に主張し激論を交した」結果、「急転直下成立したもの」であつた。

藪田ですら「両氏の話がここまで進んだとは仮契約に調印した四日朝まで知らなかつた」とさへ伝えられた。『伝』は「地味聊が隔離せるの理由を以て京阪側の希望を容れ大合同後の京阪電気鐵道会社より旧湖南鐵道のみは引離すこととなり、新生の『八日市鐵道株式会社』として新たに生長することに決し」とするが、譲渡許可申請書でもその理由を「前者（琵琶鉄）ノ経営ニ係ル鐵道ハ遠隔ノ地ニ於ケル短距離地方鐵道ニシテ後者（京阪）ノ軌道経営上全ク無關係ノ故ヲ以テ

之レガ譲受ケヲ欲セザル⁽¹⁴⁾。」と述べている。

しかし八日市鉄道は京阪と全く無縁の存在ではなかった。というのは八日市鉄道を分離後の四年六月二十九日付で大津市・名古屋市間鉄道敷設の免許を受けた京阪系の名古屋急行電鉄⁽¹⁵⁾は「本免許全線営業開始前ニ於テ八日市鉄道株式会社ヨリ所屬鉄道並付屬物件ノ買収又ハ会社ノ合併ヲ求メラレタルトキハ之ヲ拒ムコトヲ得ス」との付帯条件が付されて、その旨は新設間もない八日市鉄道側にも鉄道省から通知されていたからである。「大津を起点として草津、太郎坊、八日市、永源寺等を経て、伊勢の菰野付近に出で木曾、長良両川を渡って、名古屋熱田に達する⁽¹⁶⁾」名古屋急行電鉄の出願は三年六月であり、八日市鉄道の分離を決めた十月一日の京阪・琵琶鉄間の覚書より以前であったから、その実現を確信していたら京阪側としては新線と並行ないし接続する八日市鉄道を一応留保しておくという選択もその時点でも有り得たはずである。また名古屋急行電鉄は「資金の調達が出来ず、折角認可を受けながら会社の成立を見るに至らず、工事施行認可期限も八年末まで延期を申請したのであったが、その時になつても到底実現の見通しがつかぬので、ついに失効⁽¹⁷⁾」したため、京阪系との統合の機会は訪れなかった。

一方比叡山鉄道株式は京都電灯が帳簿価格での引き受けを拒否したため、新設の八日市鉄道が永源寺自動車とともに継承することとなった。このように京阪は「琵琶湖側から異分子を完全に除き去った電車と汽船のみを合併⁽¹⁸⁾」した。宇田正氏は「かなり距離がへだたつて自社路線や支配下の航路とも直結していない短小の元湖南鉄道線路は、統合のメリットがないとして切り捨てたのである⁽¹⁹⁾。」と解釈している。三年九月四日京阪の太田社長と琵琶鉄の藪田勘兵衛社長との間で十七條からなる合併仮契約書が作成、調印された⁽²⁰⁾。これを受けて十月八日京阪の太田社長と湖南汽船の風間八左衛門社長との間で、「甲（＝京阪）ト琵琶湖鉄道汽船株式会社トノ合併成立セサルトキハ其ノ効力ヲ失フ」という前提での十二條からなる船舶一三隻二一六四・〇六総噸をはじめとする琵琶鉄汽船部財産の営業譲渡等の仮契約書が作成、調印された。十月二

九日京阪の株主總會で「琵琶湖鐵道汽船株式會社ヲ本會社ニ合併ノ件」、資本金増加、同社汽船部財産の營業讓渡等の議案が付議され、上記の「仮契約ノ條件ニ基キ琵琶湖鐵道汽船株式會社ヲ本會社ニ合併スルコト」等がいずれもが異議なく筋書通り「たった十五分の總會で可決」された。⁽²²⁾十月二十九日には琵琶湖鐵でも臨時總會が開催され、「當會社ト京阪電氣鐵道株式會社ト締結シタル別紙合併契約書承認ノ件」、「合併契約書第五條ニ基ク當社湖南鐵道部ノ敷設免許權營業權及之ニ屬スル財産其他鐵道ノ免許ニ屬スル一切ノ權利義務讓渡処分ノ件」但シ讓渡ノ價格時期等讓渡処分ニ必要ナル一切ノ方法及手續ハ取締役ニ一任ノコト」等の議案を全部原案通り可決した。⁽²³⁾この日の藤井の日記には「湖國交通機關の整理と大合同とは年來の希望にして斯業本來の使命と前途の趨勢に鑑ミ：協商成立し本日三社同時に株主總會を開きて之を決議せり」⁽²⁴⁾と記載されている。京都電灯の田中博も後年「大津電車：は有利に処分して、京阪單獨の線になった」⁽²⁵⁾と回顧している。しかし大阪毎日新聞は「太湖と湖南兩社は、相も変わらず鑄を削り続けて来た。太湖はその後二年には大津電車軌道を合併し、琵琶湖鐵道汽船と改称したが、経営意の如くならず、鐵道は京阪電車に、汽船は湖南汽船に身売することになり：大津のものもち敷田勘兵衛が主宰していた琵琶湖鐵道汽船は、電車と汽船を分けて電車を京阪に、汽船を湖南汽船に身売しなければならぬ破目に陥った」⁽²⁶⁾と報じ、宇田正氏も「形式は京阪電車と琵琶湖鐵道汽船との「合併」であつても、實質的には前者による後者の「解体」にはかならず」⁽²⁷⁾と琵琶湖鐵の「解体」と断定されている。

- (1) 前掲『電鉄生活三十年』、一三八頁。
- (2) 前掲『鐵路五十年』、四四六頁。
- (3) 『鐵道軌道經營資料』、昭和四年六月、鐵道同志會、三八頁。
- (4) 昭和三年十一月二七日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (5) 昭和三年七月二十日設立、本社彦根、資本金二十万四、社船はなく湖南汽船の船をチャーターして彦根と大溝間を運航。
- (6) 昭和三年九月三日『大阪朝日新聞』、滋賀版。
- (7) 『伝』、三七二頁。

- (8) 『日本共立生命社報』第二七号、昭和三年二月号、三頁。
- (9) 前掲『航跡 琵琶湖汽船百年史』、六二頁。
- (10) 前掲『滋賀県史』、昭和編第四卷商工編、一一一九頁。
- (11) 昭和三年九月七日『大阪毎日新聞』、滋賀版。昭和三年十月一日の京阪・琵琶鉄間の覚書第三条には「合併仮契約第十三条ノ交付金額ハ金十六万円トス」とあり、琵琶鉄を経由して八日市鉄道に対して五万円が交付されることとなった。後年の昭和四年二月四日『第五条掲記ノ物件処分ニ関スル諸費用トシテ相当ノ金額』の交付金の趣旨について八日市鉄道は「八日市鉄道株式会社ニ於テ譲受物件ノ全般ニ亘リ減価償却ヲナスモノニシテ減価償却ヲナスコトヨリ将来堅実ニ且ツ相当有利ニ経営セントスルヲ以テナリ」と鉄道省監督局長に回答している。
- (12) 昭和三年九月七日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (13) 『伝』、三七二頁。
- (14) 昭和三年十一月二日付鉄道大臣宛「鉄道譲渡許可申請書」。
- (15) 昭和六年七月十日付で工事施行認可申請（昭和六年七月十一日『名古屋新聞』）。
- (16) 前掲『電鉄生活三十年』、一七五頁。
- (17) 前掲『電鉄生活三十年』、一七八頁。
- (18) 昭和三年十月二十日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (19) 前掲『八日市市史 第四卷』、二八三頁。
- (20) 前掲『鉄路五十年』、一九九頁。
- (21) 京阪「第四十四回定時株主総会招集通知」、一頁。
- (22) 昭和三年十月三十日『大阪朝日新聞』、滋賀版。
- (23) 琵琶鉄『第三十六回営業報告書』、昭和三年十一月、二二三頁。
- (24) 『伝』、三七二頁。
- (25) 前掲『田中博翁夜話 京都財界半世紀』、九三―四頁。
- (26) 昭和四年六月二日、昭和四年七月五日『大阪毎日新聞』、滋賀版（大阪毎日新聞経済部編『経済風土記・近畿外篇』、二八二頁、三一六頁に収録）。
- (27) 前掲『八日市市史 第四卷』、二八四頁。

(七) 琵琶鉄の粉飾決算問題

三年十一月十三日には琵琶鉄の株主に対して、交付すべき京阪の新株券の種類の希望を照会する文書が京阪側から発送

されるなど、京阪との合併手続きは進められた。しかし京阪との合併間際になって、例えば比叡山鉄道九九六七株の株価を五五円（時価は四七円内外）に水増していた点⁽¹⁾、在庫品の不当評価⁽²⁾、大正十二年以来の無理な配当による損失など、合計約七五万円（一説には八〇万円）の損失が隠されていた事実が暴露し、その補填を京阪が強硬に要求して、合併交渉が行き詰まった。さらに新聞等で報道された陸軍省への代替地提供のため京阪が十万円を削減したため、京阪・琵琶鉄間の合併仮契約第十三条に基づく社員等への解散手当金⁽³⁾が一二万円に減らされたこと⁽⁴⁾、社員積立金五・八万円を京阪側に引き継ぐことなどは琵琶鉄の従業員にも重役への不信を招いたようだ。

また当時藪田は「個人ならびに一族の名義で江若鉄道株千五百余株を買収した」⁽⁵⁾と江若入りの観測記事まで出された。三年十二月三十日には琵琶鉄の定時株主総会が開かれ、当期の無配当が決定した。この時期、京都電灯への比叡山鉄道株式売却交渉が難航し、「琵琶鉄の重役進退きはまるゝ京都電灯のいひ値で渡せば京阪と締結した仮契約書中の湖南鉄道ならびに有価証券全部を五十八万二千八百七十七円七十五銭で処分するの条項にひびが入ってその補填は誰かがはき出さねばならず……このころ琵琶湖電鉄は一、二重役の専断からチレンマに陥りあがきのとれぬみじめさにある」⁽⁶⁾などと酷評された心労も重なったためか藤井は体調を崩して「十二月初旬来病床にあり」、十二月十三日「京都電灯の重役会の帰りより腹痛に悩み、急性胃加答児に罹り翌年の正月まで静養に力め」⁽⁸⁾、十二月二十六日の共立の年末慰労金授与式を欠席するなど、病氣療養に専念しようとしたが、京阪からの強い要求に困惑した琵琶鉄の重役連中は実力者の藤井に四〇万円の提供方をもちこんだところ、「例の調子で『勝手にしたまへ』とあつさりつきはなした」⁽⁹⁾ものの、内心おだやかならぬ藤井は病弱の身をおして電話で重役達を再び招集して懇談したと伝えられる。一月二四日午後には南禅寺の藤井邸で再度重役会が開かれ、株主への負担を諮るため大株主会を開催することを決定した。二五日の大株主会でも対立が解消せず、結局重役で損失填補を背負い込むことになった。四年二月一日が当初の京阪、琵琶鉄の合併実施予定日であったが、「監督官庁への認可手続準備が意外にてまどつ

たので⁽¹⁰⁾と表現するが、『京都日出新聞』は「契約後に於て琵琶鉄側の欠頂を暴露した為め遂に停頓し且つ通信省の許可を得られなかつたので二月一日には結局実現せず無期延期のかたちとなり」と「行き悩みの状態⁽¹¹⁾」を報じている。琵琶鉄の株主であり、八日市鉄道の株式割当にも応募した八日市の町会議員清水元治郎も四年二月二日「右合併ハ旧冬双方惣会ニ於テ決議アリ此二月一日ヲ以テ琵琶湖ハ解散シ京阪トナルヘキ筈ナリシモ琵琶湖ニ七十五万円ノ欠陥アリトナシ京阪ハ合併ヲ拒ミ目下折衝中ナリ、然ル処不日妥協ノ上琵琶鉄重役ハ私財ヲ補填シ合併遂行ノ状況ナリ、依テ果シテ合併カ破約カ未定⁽¹²⁾」と日誌に記している。その後三年六月二九日就任した堀田鼎滋賀県知事（四年九月十日）が仲裁に乗りだし、両社重役と折衝の結果、損害補償額を四五万円とする仲裁案を提示した。両社とも遊覧シーズンを控えており、ようやく歩み寄りの姿勢に転じてきた。病気がほぼ快方にむかいつつあつた藤井は四年二月十四日から病後の保養のため、和歌山県の白浜に転地静養⁽¹³⁾し、この間に念願の『有鄰大観』の原稿を完成させている。琵琶鉄側では重役負担の割合を巡つて、なお内肛が続いたが、「このまま徒らに推移に任せば却て琵琶鉄を苦境に陥れる外はない⁽¹⁴⁾」との判断から、二月二六日京都ホテルで最後の重役会を開き、新旧七重役で損害金四五万円を負担することに決し、京阪側に通知した。ダイヤモンド誌によれば琵琶鉄の欠損額七〇万円のうち、滋賀県知事の調停通り四五万円は琵琶鉄側の重役が提供し、残余の一五万円は京阪側の負担となつて漸く解決を見、合併後京阪は「京津線を連絡させ、将来大津線（宇治六地藏―石山）七哩八分が出来上つた暁、大阪より直通電車を運転する計画⁽¹⁵⁾」と合併に期待を寄せている。大阪毎日新聞は「一部小策を弄する重役のために京阪から契約破棄を申込まれて重役揃うて平身低頭泣きついたりの見苦しい余興もあつたが：琵琶鉄湖南鉄道部も京阪合併から追ひ出されて看板を塗りかへて八日市鉄道株式会社となり：新興八日市鉄道の永源寺延長は実現しきうで道更にはるかなりの感がある⁽¹⁶⁾」と評している。四年三月三十日湖南汽船は合併を前提に、琵琶鉄の前身の名である太湖汽船と改称した。

（1）昭和三年九月七日『大阪毎日新聞』、滋賀版。

- (2) 昭和四年一月二七日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (3) 覚書第三条には「合併仮契約第十三条ノ交付金額ハ金十六万円トス」とある。
- (4) (5) 昭和三年十一月二七日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (6) 昭和三年十一月五日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (7) 『日本共立生命社報』第二十九号、昭和四年一月号、一二頁。
- (8) 『伝』、四八二頁。
- (9) 昭和四年一月六日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (10) 前掲『鐵路五十年』、一九九頁。
- (11) 昭和四年二月三日『京都日出新聞』。
- (12) 『清水元治郎日誌』(前掲『八日市市史 第四卷』、二八四―五頁所収)。
- (13) 『日本共立生命社報』、第四〇号、昭和四年二月号、十一頁。
- (14) 昭和四年二月二八日『京都日出新聞』。
- (15) 昭和四年四月一日『ダイヤモンド』。
- (16) 昭和四年一月五日『大阪毎日新聞』、滋賀版。

(八) 京阪との合併実行

四年四月十一日京阪、琵琶鉄が合併を実施し、京阪は石山―坂本間を、京津線とともに統一的に京阪大津線と改称するとともに旧琵琶鉄の本社に大津営業所を設置した。新聞に「汽船部の財産及営業権は合併と同時に太湖汽船株式会社(旧称湖南汽船株式会社)に又湖南鉄道部の財産及営業権は合併前に八日市鉄道株式会社に譲渡致候⁽¹⁾」と公告した。この結果京阪は五年下期現在では(新)太湖汽船の株式三五〇九七株を所有して、完全に支配した。⁽²⁾琵琶鉄は解散するに当って記念帳⁽³⁾を発行した。

なお『琵琶湖ホテル五十年の歩み』は「当時京阪電鉄は琵琶湖への進出を大きな課題としており、すでに湖南汽船を傘下におさめていたが、琵琶湖鉄道汽船とは競合関係にあった。湖南汽船では、この状態では双方が不利益をこうむると考えて合併を提案

し、滋賀県の仲介を得て、昭和四年（一九二九）二月、両社は合併に踏み切った。⁽⁴⁾とする。『航跡 琵琶湖汽船百年史』も「この合併の立役者は、何といっても京阪電鉄太田光熙と湖南汽船の風間八左衛門の両社長で、協商の結果立派に結実したのであった⁽⁵⁾」とする。琵琶湖重役であつて、京阪系列となつた湖南汽船社長でもある風間八左衛門が産婆役としてまず両社の間を極力斡旋したことは事実としても、湖南汽船側からの合併提案、湖南汽船と琵琶湖鉄との合併という記述は正確ではない。

- (1) 昭和四年四月十三日『京都日出新聞』。
- (2) 東京市政調査会『本邦軌道事業に関する調査』、昭和七年十一月、四七一頁。
- (3) 京阪電気鉄道所蔵。
- (4) 『琵琶湖ホテル五十年の歩み』、六頁。
- (5) 前掲『航跡 琵琶湖汽船百年史』、六二頁。

(九) 合併の後遺症

京阪は四月十一日旧琵琶湖鉄の従業員三〇〇余名中二二〇余名に京阪採用の辞令を交付したが、八〇余名は引き継がなかつた。このうち五一一名は汽船部員で、その内訳は事務員七、船員四四であつた。京阪・琵琶湖鉄間の合併仮契約第十三条には「取締役監査役及従業員ニ対スル解散手当退職慰勞金其他乙ノ解散並ニ第五条掲記ノ物件処分ニ関スル諸費用トシテ相当ノ金額ヲ合併ニ因ル引繼完了ノ日より七日以内ニ合併当時乙ノ代表者タリシ者ニ交付シ其処分ヲ一任スルモノトス 前項ノ金額ハ甲乙ノ代表者ニ於テ予メ之ヲ協定スルモノトス」とあり、覚書第三条は「合併仮契約第十三条ノ交付金額ハ金十六万トス」となつてゐた。しかし陸軍へ代替地提供問題のため十万円削減のあおりで、社員等への解散手当金一六万円が二二万円に減らされ、琵琶湖鉄の社員積立金五・八万円を京阪側に引き継ぐこととなつた。⁽¹⁾

四月十一日の京阪への引継から七日以内に際して三〇六名（汽船部員一三八名、電鉄部員一六八名）の旧「琵琶湖鉄系の

人々には京阪側から交付すべき慰労金七万四千円の分配および期末賞与約二ヶ月半を支給⁽²⁾することになっていたが、解雇された汽船部員等への積立金と給料の支給が約束した十五日午後一時より大幅に遅れたことと、解雇手当の規定額である二カ月分より五分減額したため、従業員はこれを不満として争議になった。⁽³⁾解雇された琵琶鉄従業員三八名と京阪に移った従業員三四名は連合して争議団を結成して、会社側を代表する片岡常吉元琵琶鉄電鉄部長、小西寅吉元運輸主任、福井義一元社務主任、速水輝夫、宮脇修三元誠首主任らと会見を続け、あくまで要求貫徹の姿勢を見せた。悪化する争議に對して「県特高課では大津特高係りと協力して警戒を厳にしていゐる」⁽⁴⁾ほどであった。

さらに太湖汽船と湖南汽船との合併わずか十日後の四月二一日には突風のため第三太湖丸(一三四・二トン)が竹生島仁玉崎で沈没するという惨事が起こった⁽⁵⁾が、船員不足で救難活動が後手に回ったと非難され、太湖汽船では谷口清次(旧湖南汽船)支配人、岡本調査係長、堀井庶務係長らが遭難者宅を謝罪に回った。山本元汽船部長も「あんな無茶な船員の整理をやるものだから何か事故が起るだらうと思つてゐました：第三太湖丸も船長が變つてをり水夫長と火夫と二人欠員になつてゐた」⁽⁶⁾と語っている。

五年一月十六日には湖東汽船の浮動株を全部買入れることに決し、四月一日から完全に子会社とした湖東汽船の経営を管理した。⁽⁷⁾その後太湖汽船は二六年二月に琵琶湖汽船と改称、現在も京阪の子会社として盛業中である。

(1) 昭和三年十一月二七日、『大阪毎日新聞』、滋賀版。

(2) 昭和四年四月十二日、『大阪毎日新聞』、滋賀版。

(3) 昭和四年四月十九日、『京都日出新聞』。

(4) 昭和四年四月二五日、『京都日出新聞』。

(5) 前掲『太湖汽船の五十年』、五三頁。

(6) 昭和四年四月二二日、『大阪毎日新聞』、滋賀版。

(7) 前掲『太湖汽船の五十年』、五四頁。

(十) 八日市鉄道の設立

八日市鉄道（本社八日市町小脇、資本金七〇万円）は四年一月三〇日創立総会を開き、四年四月一日琵琶鉄から近江八幡、新八日市八・七キロの蒸気・瓦斯併用鉄道を譲受し、五年十月一日新八日市へ飛行場間二・八キロを開業した。

三年十月二十九日琵琶鉄臨時総会で「当会社ト京阪電気鉄道株式会社ト締結シタル別紙合併仮契約書承認ノ件」、「合併仮契約書第五條ニ基ク当社湖南鉄道部ノ敷設免許権営業権及之ニ属スル財産其他鉄道ノ免許ニ属スル一切ノ權利義務譲渡処分ノ件 但シ譲渡ノ価格時期等譲渡処分ニ必要ナル一切ノ方法及手續ハ取締役ニ一任ノコト」の議案が可決された。⁽¹⁾ これを受けて、琵琶鉄は重役会を開催して「会社で運営しない鉄道部門は他の第三者へ譲り渡すこと」とされた旧湖南鉄道を継承する事業主体として三年十一月から八日市鉄道を設立する準備が藤井の主導で着々と進められた。発起人は藤井、藪田勘兵衛、北川弥一、小梶九郎兵衛、大橋岩吉（旧太湖汽船専務）、石川芳次郎、風間八左衛門、武田貞之助、浅見達夫、西村与兵衛の十名であった。琵琶鉄五株に対して一株を割当て、資本金七〇万円、一・四万株の新会社八日市鉄道を設立することとした。十一月十五日から二十日まで申込証拠金（一株につき五円）を受け付け、第一回払込（一株につき五円）は十二月一日、四年一月中に追加払込（一株につき一五円）を実施して、資本金の半額三五万円で旧湖南鉄道を譲受する計画であった。⁽³⁾ 琵琶鉄（甲）と八日市鉄道（乙）との間の「鉄道譲渡契約書」第三条は「甲ハ甲丙（＝京阪）合併契約書第十三条ニヨル丙ノ甲ニ対スル交付金ノ内五万円ヲ乙ニ交付シ乙ハ之ヲ譲渡物件ノ減価償却ニ充当スルモノトス」となっていた。この趣旨は「減価償却ヲナスコトニヨリ将来堅実ニ且ツ相当有利ニ経営セントスル」意図からであった。⁽⁴⁾

四年四月一日付で免許権を含め琵琶鉄より八日市鉄道への譲渡が正式に認可され、四月六日湖南鉄道部の財産及営業権は京阪との合併前に八日市鉄道株式会社に譲渡された。琵琶鉄から八日市鉄道発起人に譲渡された有価証券は永源寺自動車八五四株（額面二十円、一株二十円払込済、簿価三万六六二〇円（@四二円八八銭）のみで、当初継承予定の比叡山鉄

道株式など「他ハ全部他ニ譲渡スル事ニ相成……」だったのであつた。永源寺自動車は大正七年の設立で、八年時点では社長藤井善助（八日市鉄道社長）、野矢和助、沢村千太郎（八日市鉄道取支配人）、小梶九郎兵衛（八日市鉄道取）、監査役小沢善八であり、八日市鉄道の姉妹会社で八日市・永源寺、八日市・近江八幡等に定期バスを運行していた。⁽⁵⁾

新聞では当初は「湖南鉄道株は五十万円で藤井善助小梶九郎兵衛氏等の前所有者の手に帰し」⁽⁶⁾「八日市、八幡間の湖南鉄道は藤井善助氏らの前所有者が一先づ琵琶鉄を買戻し、さらに時機を見て宇治電に譲渡する默契がある」と報じられ、「湖南鉄道はどちらから歩み寄るともなく宇治電経営の近鉄とどれ合ふは明らか」⁽⁸⁾と解釈されていた。地元八日市の有志による八日市町実業連合会（会長宮師惣治郎）ではかねて、「近江鉄道と湖南鉄道とは地形上から見ても当然合併さるべきもの」と地域発展の上から両社の一体化を主張していた。八日市鉄道分離を機に「宇治電との併合によって湖南鉄道の電化を促進」すべしと再度両社に合併を斡旋した。しかし近江鉄道側では湖南鉄道の電化には一五万円ないし二〇万円を必要とすると見て、⁽¹⁰⁾「湖南鉄道を合併して採算の見込みがあるだろうか、当社としては考へてもゐないこと」⁽¹¹⁾と投下資金の回収困難を理由に冷たく引き離したため、宇治電との合併交渉は未成立に終わった。湖南鉄道サイドでも「二会社は根本から性質を異にしてゐるから何かの間違ひでもなければめつたに併合は出来まい」⁽¹²⁾と合併には冷淡であつた。このため宇治電に譲渡する交渉を続ける一方で、湖南鉄道を引き受ける新会社設立の気運が高まり、「琵琶湖側株主間に持株希望者を取まとめ中で不足額は藤井善助、藪田勘兵衛氏等の現重役が全部持つて資本金百万円の会社を設立し湖南鉄道を帳簿価格五十一万円で買収して山上村永源寺間での延長工事にかかる」⁽¹³⁾こととなつた。八日市鉄道の創立準備は藤井の主導で順調に進み、三年十一月二日付で申請していた鉄道敷設権を八日市鉄道の発起人に譲渡する件は、「何等支障ナキモノト被認候」との十一月二二日付の滋賀県知事の副申を得て、四年三月二〇日八日市鉄道設立を条件として鉄道大臣から許可され、四年一月十五日京都の藤井事務所で発起人会を開き、資本金七〇万円、額面五〇円、株数一・四万株、三年十一月十日現在の琵琶鉄株主に対し琵琶鉄

【図表一六】 八日市鉄道創立時の役員・大株主一覧（昭和四年一月三十日現在）
 〈持株は昭和六年九月末現在、（ ）内は旧湖南鉄道の大正十五年九月末現在〉

社 長 藤 井 善 助（滋賀）	二五三	（五〇〇）	琵琶鉄社長→会長（旧湖南鉄道、旧大津電車社長、旧太湖監）
取締役 藪田勘兵衛（滋賀）	三〇〇	（三五八）	琵琶鉄社長（旧大津電車常務）
同 北 川 弥 一（滋賀）	三〇〇		琵琶鉄専務（旧太湖社長、旧大津電車監）大丸勤務
同 小梶九郎兵衛（滋賀）	二〇〇	（一二〇）	琵琶鉄取締役（旧湖南専務）
同 大 橋 岩 吉（滋賀）	一一八	（なし）	琵琶鉄常務（旧太湖専務）
同 石川芳次郎（京都）	なし	（なし）	琵琶鉄取（昭和二年十二月就任）、京都電灯常務
同 風間八左衛門（京都）	なし	（なし）	琵琶鉄監査役
監査役 武田貞之助（大阪）	五三	（なし）	琵琶鉄監査役（旧太湖監）
同 浅見達夫（滋賀）	なし	（なし）	琵琶鉄常任監査役
同 西村与兵衛（東京）	一〇〇	（六〇〇）	琵琶鉄監査役（旧湖南取）
（役員個人持株計）	一三二四		総株数一・四万株の 九・四%
日本共立生命	二三七九	（なし）	総株数一・四万株の 一七%
田 中 寅 男（京都）	一九〇二	（なし）	一三・六%
藤 井 保 全（京都）	一〇七三	（なし）	七・七%
野 田 寿 夫（京都）	三六〇	（なし）	弁護士、後に八日市鉄道 監査役
馬 場 亀 之 助（京都）	三五〇	（なし）	
中 村 文 兵 衛（京都）	三三六	（なし）	
京 都 電 灯	三二八	（なし）	
永源寺自動車	三〇〇	（なし）	八日市鉄道関係会社
北 川 次 郎（東京）	三〇〇	（なし）	北川弥一の弟か？
沢 村 千 太 郎（滋賀）	二三七	（一六）	湖南鉄道営業長、琵琶鉄 湖南鉄道部支配人、八日 市鉄道取支配人

（資料）【図表一一】の作成資料および八日市鉄道『営業報告書』（昭和六年九月末）、湖南鉄道『営業報告書』（大正十五年九月末）等により作成

五株に付いて八日市鉄道一株を割当てた第一回募集の払込も終了し、四年一月三十日の創立総会の時点では株主も四五九名となったが、鉄道省の認可・京阪と琵琶鉄合併実現を待つて湖南鉄道の営業を譲受することに決定した。京都日出新聞は「京阪と琵琶鉄の合併が実現するまで

亦また停頓の余儀なき次第となつたが發起人側は合併不能となつた場合更めて解散するが合理的であるといふに一致⁽¹⁵⁾と報じている。

四年一月三十日大津市で創立總會を開き、「図表一六」のように發起人の中から取締役藤井善助、藪田勘兵衛、北川弥一、小梶九郎兵衛、大橋岩吉(旧太湖汽船専務)、石川芳次郎、風間八左衛門、監查役武田貞之助、浅見達夫、西村与兵衛を選任した。石川芳次郎は当時すでに京都電灯常務(大正十五年就任)で田中博の後任として琵琶鉄の取締役(昭和二年十二月二八日就任)も兼務していたが、彼の伝記『石川芳次郎翁の生涯』年譜には記載がない。おそらく藤井との関係から、八日市鉄道への付き合い程度の若干の出資を余儀なくされた京都電灯側の資本を代表する意味合いにとどまつた役員就任であらう。

個人大株主の田中寅男、馬場亀之助、中村文兵衛、北川次郎らは旧湖南鉄道(大正十五年九月末現在)、同時期の比叡山鉄道(株主名簿)昭和六年五月末現在の株主でもなく、いずれも不思議なことに『日本紳士録』『帝国銀行会社要録・役員録』『銀行会社要録・役員録』『帝国信用録』等に該当ないため、個人経営の商工業者でも会社の役員でも著名な投資家ではなく、沿線にも居住せず、資力の乏しい個人が最初に投資対象として選択する銘柄としては八日市鉄道の設立引受はいかにも不自然である。しかも彼らは京都電灯を凌ぐ大株主でありながら役員はもとより、創立總會での検査役、創立總會決議録に署名する株主代表(藤井とも親しい大阪毎日新聞記者で、『大津市三十年史』の著者でもある中村五十一郎、竹内角左衛門、溝口久七、辻富十郎)などにも一切選出されていない。北川以外はいずれも京都在住であることから、京都に本店を置く共立ないし、藤井保全の使用人など藤井のグミの可能性が高い。また彼らの持ち株はその後になつたく姿を消し、代わって藤井保全(京都)が一〇七三株から三四〇七株へ二三三四株も激増しているが、これは田中寅男(京都)一九〇二株と馬場亀之助(京都)三五〇株の合計にほぼ近い株数である。最初から藤井保全名義としなかったのは、

おそらくぎりぎりまで引受株主を探しており、真の株主が見付かるまでの繋ぎとしてダミーを使つて、売れ残り株をカムフラージュしたのであらう。共立社員でも著名な幹部の名を使用しなかったのは八日市鉄道に対する過大投資への批判を配慮したものであらうか。またダミーとして最も利用しやすいはずの共立の財務関係職員（岡本保寛、尾崎年三等）⁽¹⁶⁾も登場しないのは共立社内にも反発の空気があつたためであらうか。判明した大株主の一人野田寿夫は住所が共立本社に近接した共立の顧問弁護士⁽¹⁷⁾であり、まず共立のダミーとしてやむなく自らの名義をも貸したものと見て良からう。

- (1) 琵琶鉄『第三十六回營業報告書』、昭和三年十一月、二一三頁。
- (2) 前掲『鉄路五十年』、二〇〇頁。
- (3) 昭和三年十一月三日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (4) 京阪・琵琶鉄間の合併仮契約第十三条には「取締役監査役及従業員ニ対スル解散手当退職慰勞金其他乙ノ解散並ニ第五条掲記ノ物件処分ニ關スル諸費用トシテ相当ノ金額ヲ合併ニ因ル引繼完了ノ日ヨリ七日以内ニ合併當時乙ノ代表者タリシ者ニ交付シ其処分ヲ一任スルモノトス 前項ノ金額ハ甲乙ノ代表者ニ於テ予メ之ヲ協定スルモノトス」とあり、覚書第三条は「合併仮契約第十三条ノ交付金額ハ金十六万円トス」となっていた。
- (5) 『日本都市大観』昭和八年、大阪毎日新聞社、三三〇頁。
- (6) 昭和三年九月六日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (7) 昭和三年九月七日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (8) 昭和三年九月十四日『大阪朝日新聞』、滋賀版。ここでの「近鉄」は近江鉄道の略。
- (9) 昭和三年九月十九日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (10) 昭和三年十一月三日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (11) 昭和三年九月二十五日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (12) 昭和三年九月十九日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (13) 昭和三年十月二十日『大阪毎日新聞』、滋賀版。
- (14) 昭和二年三月八日の五五才の誕生日以降は郷里の江州本邸に家族と居住したため、京都の藤井邸は単に京都事務所として存置した（『伝』、六〇四頁、年譜九頁）。
- (15) 昭和四年二月三日『京都日出新聞』。
- (16) 京都・岡崎田勝寺町九一（共立本社に一致）、昭和二年開業、役員兼務は八日市鉄道監査役のみ（『銀行会社要録・役員録』、昭和一六年、下編二

頁。

(17)『日本共立生命社報』、第一〇〇号、昭和九年三月号、一七頁。

五　むすびにかえて

明治の殖産興業期には滋賀県でも県知事自身が音頭を取って、富裕な商人層に金巾製織、近江麻絲紡織、日本生命等の設立を働き掛け、勸業・内務行政を担当する県の高官をトップに送り込むなど、県主導の企業設立が相次いだ。本稿で登場した江若鉄道はこうした明治期の勸業とは政治的な様相を異にするものの、県知事自身の積極的関与は注目される。新聞報道等によれば現在の滋賀県においても地域開発促進の観点から滋賀県の湖東地域と京都・大阪を連結する「湖東・大阪線（仮称）」構想、湖西と福井県嶺南をつなぐ「琵琶湖・若狭湾リゾートライン」構想などの鉄道新線プランが存在しており、滋賀県をはじめとする関係自治体の主導で長期的な視点に立って実現を目指す「期成同盟会」等が結成されている。本稿は琵琶鉄統合のプロモーターである「鉄道資本家」藤井を中心にして、大正末期から昭和初期にかけて滋賀県の主導で鳴り物入りで実現した江若鉄道の華々しさの陰に隠れて、目立たぬ日陰の存在に終わった大津電車・琵琶鉄側からの視点で、こうした県主導の新線建設の光と影を考察したものということもできよう。戦前期と今日では政治情勢、経済環境等の格差が極端に大きく、両者を比較する意味は乏しいかもしれないが、同じく県主導の新線建設にかかわる経済問題として関連する部分もあるものと考えられる。すなわち社会資本としての鉄道の投資採算が厳しいため、新線建設に必要な資本調達をどうするか、開業後の初期（長期かも知れぬが）赤字をどう克服するか、建設費・改良費・赤字補填等の国・県・市町村・民間等の負担割合をどうするのか…などといった模範解答のない難問への取組みは戦前期と同様であり、

おそらく条件はより厳しくなっていると考えられる。県主導の新線建設に反発して、対抗上新線建設を強行した大津電車（坂本線）では当然ながら公的負担は得られず、経営者の藤井等が関係する金融機関を含めて相当部分を負担して、結局負担しきれずに関係企業の再編成を余儀なくされ、必要な県内交通機関を県外資本に全面的に委ねる結末を招いた。

ここでは、本稿の要約という形ではなく、本稿の姉妹編をも含めて、瀬岡誠氏の強調される如く「近江商人の末裔としての意識をつよくもっていた」⁽¹⁾藤井という極めて広範囲な分野で活躍した財界人のこれまでさほど注目はされなかった別の二つの側面、すなわち保険資本家としての藤井と、鉄道資本家としての藤井とを総括して、むすびに代えることとしたい。

藤井が異なる数多くの事業分野に関与した中で、保険と鉄道への関与時期はきわめて接近している。すなわち彼の年譜⁽²⁾に見る如く、大正元年の共立社長就任の翌年に湖南鉄道社長に就任、さらにその翌年の大正三年に大津電車軌道社長に就任している。彼の関与した事業分野は幅広く、その重役兼務は八十余に達するが、社長の座に就いたのは近江製綿撚糸、天満織物、近江倉庫、東海紡織、山陰紡織、滋賀日報、三菱製革、日本絹織、江州紡織、文化事業、日本メリヤス、近江倉庫土地、琵琶鉄、八日市鉄道等に限定されている。本業・家業たるべき繊維・織物関係の社長就任が多いのは当然としても、それに次いで鉄道関係の社長就任が多く、それが時期的に共立買収の直後に集中しているのは偶然であろうか。

姉妹編で明らかにしたように、藤井は共立の買収直後からその資金を自己の関係する事業に積極的に投資している。当時の資本家の既存生保会社の買収目的のかなりの部分はこうした生保資金の自己利用にあったと考えられ、いわゆる「機関銀行」に類似した「機関生保」ともよぶべき傾向が横行していた。藤井も当然ながら、こうした風潮に乗って、共立を買収し、その有する資金を自己の関与する他の企業に投資しようと考えてもなら不思議ではあるまい。

瀬岡誠氏は藤井の「社会化の過程」に関する先行研究の中で、藤井の「準抛集団」を丹念に分析され、彼の「『交通』へ

の関心と白岩龍平との関係⁽³⁾に注目されるが、藤井が先発生保として日本生命を見れば、当時の社長片岡直温が生保資金を背景にして国有化以前の関西鉄道、参宮鉄道⁽⁴⁾等の社長を兼ね、また政治家としてもこれらの企業等をバックにして連続当選している姿を見て取るに違いない。同様に保険と鉄道の両方に関係した政治家の例としては片岡に限らず、第一徴兵を背景として博多湾鉄道汽船、筑前参宮鉄道等を支配する太田清蔵、東武鉄道と富国徴兵等を支配する根津嘉一郎など何人も存在したから、藤井も共立を買収して資金を手に入れ、地元の鉄道会社等を経営し、これらの基盤を背景に代議士として活躍しようとのプランを立てた可能性も十分ありえよう。

藤井の前半の実業家時代はどちらかといえば保険資本家に重点が置かれており、保険資金の安定的な運用先として鉄道会社に着目し、投融資を背景にして次第に鉄道等への経営に参画して行くという行動パターンであったと考えられる。湖南鉄道にしても大津電車軌道にしても、藤井自身が自ら創業したものではなく、他の起業家の創業した企業の再建という形で、他から頼まれて経営に関与したのに過ぎない。したがって、関係企業に対して生保が投融資を行うにしても、比較的慎重であり、債権者としての立場を逸脱しないように、いわば安全運転に徹していたともいえよう。

しかし、大正七年末の藤井にとって甚だ不本意極まる滋賀県会での異例の決議以降、特にライバル・江若鉄道が次々に開業区間を拡大しはじめると藤井のこうした節度ある経営方針はかなり急激な転換を示すようになる。藤井は大正九年の後には拡大しすぎた関係事業を縮小、県外の関係事業より手を引き、同時に政界引退まで決意した。すなわち本命とも見られる大津電車の起死回生策として琵琶鉄の統合を仕組み、比叡山鉄道を積極的に系列化し、坂本線延長を無理やり完成させるなどに藤井の後半生のエネルギーの相当部分を傾注した。その意味では藤井の後半生は飽くまでもライバルと対抗すべき新線建設に賭ける鉄道資本家に重点が置かれ、従来のリスクの引受けには比較的慎重だった保険資本家としての藤井はそれに引きづられて変容していったともいえよう。

こうした新規事業への取組方の変化は例えば、同じく近江商人として鉄道や銀行等の経営にも深く関与した小林吟右衛門家の場合にも見られ、末永氏は明治十四年に太湖汽船への出資を検討した際には単に「五千円分の株式投資と受けとめているのであり、経営を担う態勢にはなっていない。同家が家業以外の新企業に積極的に進出するのは松方デフレ政策以後のこと⁽⁵⁾」とし、晩年に深く関与せざるを得なくなった近江鉄道に關しても「事業参加の当初の動機は、一定の見通しと確固たる決意のもとで行われたもの⁽⁶⁾」⁽⁷⁾とて、いずれも地元の名望家として余儀なく参加した事業であると指摘されている。

藤井の場合も丁吟の場合と同様に、鉄道資本家としての事業拡大意欲に力点が置かれた結果、保険資本家としては投融資リスクの判断が甘くなり、体力以上の過大な大口投資に陥っていったと考えられる。時期による判断の差の一例をあげれば、前半期には共立は湖南鉄道に対して軽便鉄道財団で融資はしていたものの、流通性の乏しい湖南鉄道株式は一株も保有していなかったのに、後半期には行き掛かり上やむをえなかったにもせよ、共立は募集できなかった残株を一手に引き取る形で新設の八日市鉄道の筆頭株主になってしまったのである。

筆者の調査では昭和十年前後において生保持株が十五%を超える鉄道会社は少なくとも十余社はあったが、多くは多数の生保による、将来は高収益の期待できる東京・大阪近郊の大都市路線への投資であり、多数の生保による地方私鉄への投資は留萌鉄道、金沢電気軌道など、特殊な経緯によるものに限られ、まして一般には収益の期待しにくい地方の私鉄に一生保が十%を超えて株式を所有した例は第一徴兵による筑前参宮鉄道、博多湾鉄道汽船、九州肥筑鉄道、富国徴兵による南朝鮮鉄道、大正生命による山陽電気軌道など僅かな例にすぎない⁽⁷⁾。

投融資先としての湖南鉄道と八日市鉄道との間にはさしたる差がなく、一般には大口融資も筆頭株主も資本投下としては大差がないと感じられるかも知れない。戦前の休業銀行に対する日本銀行の救済融資（日銀特別融通）と、今回議論を

呼んでいる日本銀行の東京共同銀行に対する特殊・異例の五割出資との差の論議ではないが、少なくとも形式上では嚴格に担保を徵求した上で、恐る恐る融資するという「健全なる金融機關のスタンス」と、無担保融資以上のリスクを抱え込むに等しい、流通性の乏しい大口エクイティ・ファイナンスを一括して大口で引受ける「際限なき共同経営者としての意識」との間には相当の格差が存在するといえよう。その意味では今回日本銀行のつとめた苦汁の決断以上の特殊・異例の措置として、共立による八日市鉄道株式の大量引受が敢行されたといえよう。

次に鉄道資本家としての藤井がいかなる類型の鉄道資本家に属しているかを、分析対象とした鉄道に關与した他の資本家との比較において見てみよう。⁽⁸⁾

湖南鉄道の創業にかかわった播州鉄道グループ、とりわけ川端浅吉、河野天瑞らは鉄道の測量、土木工事、資材供給に特殊な利益を獲得する目的で、新設鉄道に次々と投資、關与、撤退を繰り返す、渡り鳥的な資本家集団と考えられる。大津電車軌道でも才賀電機商會は車両、電機供給、電気工事請負の受注目的で、受注の見返りに資本投下する電機商兼電気工事業者であつた。⁽⁹⁾

これらに比し、たとえば大津電車軌道における京都電灯系統の大沢善助等は、将来の電気供給分野への参入を阻止し、逆に安定的な売電先の確保等を主目的としていたと考えられる。前者の投資目的が建設時期に集中している結果、極めて短期間の投資に終わることが多いのに対して、電灯、電力業者のように長期安定的な取引關係の確保を目的とする投資はしばしば長期的な性格を有すると考えられる。

藤井は湖南鉄道にあつては郷里の鉄道の開通のために協力するとの立場からの關与であり、大津電車軌道にあつても彼の經濟的な基盤である京滋地区の地域開發、産業振興への支援といった目的から關与しはじめたものといえる。その後、藤井の關係生保等が湖南鉄道、大津電車軌道に大口融資したため、大口債權者としての立場が中心となつていく。

このため藤井の投資スタンスは建設請負、資材供給、株価の値上りといった短期的な利益を追及するというよりも、金融難、資金不足、財政難に苦しむ創業期の私鉄の再建過程に関与して、徐々に経営状態を改善して不良債権の回収、株価の回復、配当の再開等を長期的に実現することを追求していくタイプと考えられる。藤井が主として資金源として利用できた金融機関が商業銀行よりもむしろ生保であったことも、こうした息の長い長期投資をより可能とした一助となったものと考えられる。⁽¹⁰⁾

近江鉄道は当時の鉄道専門誌『鉄道』において「大株主に近江地方の財産家あり、又重役諸氏は何れも資産家にして其哩数は僅に三十哩に過ぎず其間に一の墜道とてまなければ多額の工費を要する訳もなく：将来有望⁽¹¹⁾」とされた上に、丁吟の場合は機関銀行として東京銀行を擁していたにも拘らず、巨額の長期資金を要する鉄道への関与は、遠隔地にあり、短期資金中心の商業銀行等にはどう考えてもALM的に過重な負担であったことは間違いない。このため阿部市郎兵衛、小林吟右衛門らの嘗めた近江鉄道金融難、借金地獄の心労は、西村捨三が近江鉄道取締役辞任時に残した「辛苦是経営⁽¹²⁾」の石碑とともに、経営辛苦の最たる教訓として広く、長く近江商人らの間に遍く伝わり、勃興しつつある鉄道事業等への投資熱を冷やし、相当の投資能力があるにもかかわらず、彼らに鉄道への関与を極力忌避させるに十分すぎる教育効果があったものと考えられる。

こうした身近な先人の教訓を知り過ぎているはずの藤井に敢えて資金を食う鉄道事業に走らせたものは、やはり取付けの危険の高い商業銀行ではなく、長期性、安定性、累増性等を特色とする良質にして豊富な生保資金の存在であり、富豪ではあっても傘下に長期金融機関を欠く丁吟の場合との最大の差であると考えられる。

さらに藤井に見られる短期利得を戒め、長期性を尊ぶという、いわば商人徳義・投資哲学とでもいうべきものの形成に相当の影響を与えた人物に天満紡績、天満織物社長であった「隠れたる商聖」野田吉兵衛⁽¹³⁾の存在があると思われる。野田

は一旦取得した株式は容易に手放さない徳義家⁽¹⁴⁾で、「一旦会社の株主となりたる以上は株券相場の高下に拘はらず決して之を売却せず飽まで之を持続して会社と運命を共にするの遣り口⁽¹⁵⁾」を特色としていた。今日の表現に直せば、インサイダー情報を悪用して利鞘稼ぎなどすることなく、バイ・アンド・ホールド流の長期安定投資の勧めとでもなるうか。『伝』はこの野田を「華城財界における代表的徳望家の一人にして商人の徳義といふことにかけて非常に頭腦を用ゐし隠れたる商聖⁽¹⁶⁾なり」との最大限の賛辞で称え、「藤井氏は夙に其の感化をうけ、天稟の英才に之を加織して、自己の経営方針となした：藤井氏は常に『これ偏に野田翁の高教化に負ふものなり』となせる⁽¹⁷⁾」として藤井を野田の継承者と位置付けている。藤井とも親交あつた先代下郷伝平はこの野田とは気が合わず、「何かに就て始終互に衝突⁽¹⁸⁾」していた点は興味深い。

滋賀県下には藤井も関係した『近江新報』『滋賀日報』等の個性ある地元有力紙がいくつか存在しながら、残念ながらその後消滅したこともあつてか国立国会図書館新聞室、東京大学明治新聞文庫、滋賀県立図書館等にも断片的にしか残されておらず、京都日出新聞、中央紙の滋賀版等で一部補完することしか出来なかつた。また創立当時の大津電車と発起人のメンバーから判断して姉妹関係にあつたと考えられる京津電気軌道について、当時の代表的な鉄道専門誌である『鉄道時報』佐藤記者も「京津電鉄といふのは殆ど世人の眼中になき電鉄である⁽¹⁹⁾」と決め付けているように、この程度の規模の大正期私鉄に関しては中央の情報では十分カバーし得ない部分が多く残された。

このように本稿の主題に関しては十分な史料⁽²⁰⁾発掘ができなかつたため、(ア)大津―坂本間の並行私鉄免許の真相、(イ)汽船と軌道という異色の合併の経緯（特に藤井側からの働き掛けの内容）、(ウ)粉飾含みと称された琵琶鉄の眞の経営実態、(エ)京阪との合併交渉、(オ)磯野良吉、才賀藤吉、杉山亀五郎ら短期間に終わつた経営者・重役の功罪、(カ)政治家としての藤井の評価等の具体的検討はいずれも部分的にとどまり多くは未解明におわつたが、京北鉄道（未成線）、近江鉄道、京津電気軌道、江若鉄道、比叡山鉄道、その他の滋賀県内の先行ないし関連私鉄の金融的解明とともに今後の長期

的な検討課題としたい。

- (1) 瀬岡誠「江商の企業者史的研究―藤井善助の社会化の過程」、『彦根論叢』第『二五八・九号、平成元年九月、一九〇四頁。瀬岡氏は藤井の「諸々の企業者活動のなかでも…もつとも注目すべきものは、江商の設立である」(二〇二頁)とし、「新聞事業へのコミット」(二〇四頁)にも注目されている。
- (2) 伝、三九〇頁。前掲拙稿「近江商人による生保支配―大正期の日本共立生命の資本的連携を中心に―」、三三三頁、[図表―8]に要約。藤井の家業であった織物卸商を継承した藤井商店にも「藤井商店と傍系事業」(昭和十二年)、『回顧五十年』(昭和三十一年)などの社史等が刊行されている。
- (3) 瀬岡前掲論文「江商の企業者史的研究―藤井善助の社会化の過程―」、二〇四頁。東亜興業専務の白岩龍平は中国で大東汽船、湖南汽船、日清汽船等の事業に関与した。(同一九七頁)
- (4) 拙稿「明治期の私設鉄道金融と鉄道資本家―参宮鉄道における渋沢・今村・井上・片岡の役割をめぐって―」、『追手門経済論集』、第二七巻一号、平成四年四月参照。
- (5) 末永前掲論文「大津・長浜間連絡汽船会社の創立と近江商人」、一〇六頁。
- (6) 末永執筆論文、(財)近江商人郷土館・丁吟史研究会『変革期の商人資本―近江商人丁吟の研究―』、昭和五九年、一二九頁。
- (7) 拙稿「民間活力論と生保創業者の実践活動―湖東鉄道・東京高速鉄道による民間代行―」、『生命保険経営』、第五四巻二号、昭和六一年三月、一二八頁、第四表参照。なお留萌鉄道への多数生保による投資の経緯は拙稿「地方債のデフォルトと土地会社方式による解決―生保共同引受による留萌町債問題と生保土地管理(株)設立を中心として―」、『彦根論叢』、第二一九三号、平成七年二月、多数の生保による目黒蒲田電鉄、王子電気軌道、京浜電気鉄道等への投資状況は同「昭和恐慌と生保経営―生保証券(株)設立を中心として―」(1)(2)、『文研論集』、第一〇九―一〇号、平成六年十二月、平成七年三月、南朝鮮鉄道は前掲「近江商人による生保支配―大正期の日本共立生命の資本的連携を中心に―」、三七頁をそれぞれ参照。その他の高持株比率の例でも人的関係などんらかの特殊事情の存在が想定される。
- (8) 試論として拙稿「伝記と鉄道資本家」、『評論』、第八八号、日本経済評論社、平成六年九月参照。
- (9) 才賀電機商会については拙稿「明治末期・大正初期における生保の財務活動―電灯、電鉄事業への関与を中心として―」、『生命保険経営』、第四八巻五号、昭和五五年九月、八一―八七頁参照。
- (10) 生保資金の長期、大口、確実性志向については拙稿「保険金融の展開と社会資本整備(序説)―明治・大正期の鉄道・電力投融资を中心に―」、『保険学雑誌』、第五三三号、平成三年六月、同「明治期の社債発行と保険会社の銘柄選好―長期、大口、確実性志向と鉄道債―」、『証券経済』、第一七八号、日本証券経済研究所、平成三年十二月等参照。
- (11) 雑誌『鉄道』、第三十号、明治一九年、四四頁。
- (12) 前掲「近江鉄道七十年のあゆみ」、第二回。

- (13) 野田吉兵衛は有名な岡橋治助ら同じ呉服商仲間とともに明治十一年に第三十四国立銀行を發起し、初代取締役支配人に就任したほか、大阪電灯、日本綿花、天満紡績、天満織物、東華紡績、大東セメント、中央セメント、大阪石油、日本煉瓦、大阪鉄道(明治)発起人、検査役、監査役のほか、三五年以降河内鉄道社長にもなった。(『東区史』第五卷人物編、昭和十四年、八〇六頁、宮本又次『大阪商人太平記―明治中期編―』、昭和三六年、一二〇頁)「定式総会」「折詰紳士」と仇名された野田は「失敗挫折に屈するの色を見せず」と評された剛情家で、天満織物の場合でも谷口房藏による同社買収に際しても「一株も手離さず自ら一箇の株主として谷口君の如き熱心なる手腕家と行動を共にせんとて、大に谷口氏を感激せしめた」(絹川太一『本邦綿糸紡績史』、第六卷、昭和十七年、二四七頁)でもあった。藤井は明治三五年七月天満織物の監査役に就任し、三九年六月取締役となり、先々代の野田社長の熟成して来た天満織物の伝統的社風を大正二年十一月以降は社長として受け継ぎ、発展させるという因縁があった。野田吉兵衛も属していたと考えられる岡橋治助を盟主とする大阪の資本家集団と弘世助三郎ら江州系資本家との共同出資の事例として拙稿「大阪鉄道の経営と資金調達―岡橋治助・弘世助三郎らの資本家集団の分析を中心に―」(『鉄道史学』、第十号、平成三年十月、参照)。
- (14) 明治二八年八月十六日『日本新聞』、明治二七年五月十日『商業資料』ほか。
- (15) 商業興信所『三十年の回顧』、大正十一年、一九七―八頁。
- (16) 『伝』、一九四頁。
- (17) 『伝』、一九五頁。
- (18) 前掲『下郷久道翁伝』、二六八頁。
- (19) 大正元年九月二日『鉄道時報』、「浪速だより」欄。
- (20) 琵琶鉄の記念帳をはじめ『高谷翁懷旧夜談』、『江若鉄道創立当時の回顧』等未見に終わった史料も少なくない。