

関西鉄道会社建設期の地元重役による経営改善推進

—明治二三年恐慌下の京浜資本家の蹉跌と地元資本家の焦燥—

小川 功

はじめに

明治二三年という年は我国で最初の資本主義下での恐慌が襲来した年として知られている。当時既に最大の基軸的産業となりつつあった鉄道産業にとっても、本格的な恐慌の影響を受け、深刻な経営難に直面した企業も少くなかった。この問題は中西健一氏により、鉄道国有化論の台頭や、^①鉄道敷設法制定の背景として取り上げられ、「明治二三年の恐慌は鉄道工事の停滞や経営の悪化、株式払込の遅延をもたらし^①」として鉄道資本が初めて直面した経済的苦境が示されている。

野田正穂氏は明治二三年の「恐慌・不況の過程で鉄道会社を受けた：打撃の度合いは鉄道会社の設立の時期、その経営基盤の相違等によって、決して一様ではなかつた^②」として、①阪堺、大阪鉄道などの都市近郊鉄道、②日本、甲武鉄道などの都市的な幹線鉄道、③北炭、山陽、九州、関西の幹線鉄道の三グループにわけて、③②①の順で打撃が深刻であったと分析している。被った悪影響の中でも「株価の下落と金融の逼迫は株主の追加払込みをいちじるしく阻害し、その結果^③『鉄道熱』の中で設立され建設工事の過程にあつた鉄道会社の多くは、建設資本の調達が困難になる」として金融面での打撃の大きさを指摘している。

近年になって日本、九州、山陽、北炭などの巨大幹線鉄道会社の個別研究が進みつつあり、幹線鉄道の経営実態も解明されつつある。しかし後年五大私鉄の一角を占めることになる関西鉄道（以下単に「関鉄」と略）⁽⁵⁾については明治三〇年代の個別研究は存在するものの、初期の関鉄を分析した研究は杉山嘉八氏の研究など極めて限定されているといつてよからう。その理由は他の四大私鉄では、各社ごとの程度の差はあるが、一応会社自身が刊行した社史や、営業報告書等の基本史料の所在が確認され、多くの研究者によってある程度接近可能な状態にある。これに比して、関鉄は史料の不足に加え、線路網の延伸、他社合併が繰り返され、経営者・大株主の変遷が著しく、経営実態の変貌ぶりが他社の比ではないため、関鉄の歴史を貫く統一的なイメージすら掴みづらいのが実情ではないかと思われる。

本稿では、創立までを扱った前稿に引き続いて関鉄の設立後の経営実態を分析することとする。時期は明治二三年恐慌の前後であり、建設途上の関鉄が抱える数多くの深刻な経営課題と経営者の対応が主題となる。前稿で紹介した馬場家文書の中に含まれる関鉄常議員が経営改善のために広範な業務監査を実施し、技術陣をも含む社内各組織に聖域を設けずに減員を迫るまでの業務日誌が有力な手掛りとなっている。

明治期の大企業の大株主の利益代表である重役が、一時的にせよ常勤として業務監査に従事して、社長以下の幹部社員にこと細かく、今日でいうリストラ要求を連発する様子は、当時のコーポレート・ガバナンスのありようを知る上でも貴重な素材を提供するものと考えられる。

前稿では近江商人の系譜に連なる滋賀県関係の資産家・投資家等の動きを中心に分析したため、関鉄を構成した他の有力株主、とりわけ京浜の有力資本家の動向を意識的に捨象した。本稿では前稿の重大な欠落部分を補完するため、まず京浜資本家との関わり、特に多くの共通株主を有する東京馬車鉄道との特殊な因縁から説き起こすこととする。

なお、創立過程と建設着工までの間には、実は今ひとつ大阪鉄道（以下単に大鉄と略）という強力な競合相手との免許

取得上の調整・紛議という大問題があるが、後に関鉄の幹線部分を構成する大鉄を主題として取り上げる際に、別途検討することとしたい。

本稿作成にあたり、前稿に引続き馬場家ご当主の馬場武司氏をはじめ、新修彦根市史の近世・近代専門部会、市史編纂室の関係各位、関西鉄道の史料等をご提供賜った野田正穂氏をはじめとする「明治期鉄道業の総合的研究」の共同研究会のメンバー各位、東京都公文書館、交通博物館、東京大学明治新聞雑誌文庫、国立公文書館、横浜開港資料館等の関係諸機関各位の格別のご配慮に厚く御礼申し上げたい。また、今回新たに近江商人研究ネットワーク委員会（座長末永國紀氏）の委員各位により調査・整理に着手された正野玄三家文書(7)の利用に関しては現当主の正野玄三氏をはじめ、滋賀県AKINDO委員会の関係各位のご厚意に謝意を表するものである。さらに本稿執筆過程で、住友史料館の山本一雄氏より三重県の資本家と京浜資本家とくに渋沢栄一らとの接点（八巻道成第一銀行四日市支店長ルートの存在）に関して、小野田滋、堤一郎両氏より鉄道技術者に関して各々貴重なご示唆を頂戴した点に感謝申し上げます。

本稿では紙面の関係上、新聞雑誌と次の頻出社名、頻出文献は略称を用いて、本文中の（ ）内に示した。

(1) 中西健一『日本私有鉄道史研究』昭和三八年、日本評論新社、九四頁。

(2)(3) 野田正穂『日本証券市場成立史』昭和五五年、有斐閣、八三―八四頁。

(4) たとえば山陽鉄道に関して小風秀雅「交通資本の形成」高村直助編著『企業勃興』一九九二年、ミネルヴァ書房、九州鉄道等に関して中村尚史『日本鉄道業の形成』一九九八年、日本経済評論社、北炭に関して宮下弘美「北海道炭礦鉄道会社の成立」『経済学研究』三九巻二号、一九八九年以降の一連の論文群がある。

(5) 宇田正「国有化前夜の関西鉄道における経営姿勢の一展開―城河短絡新線計画に関する覚書―」『追手門経済論集』、十九巻二号、昭和五九年二月、宇田正「明治前期―中期―名阪連絡鉄道体系の成立と展開―官設鉄道東海道本線と私設関西鉄道―」『追手門学院大

学創立二十周年記念論集 『経済学部編』、昭和六二年三月、宇田正「私設関西鉄道による大阪都市圏侵入工作の戦略的展開」、『追手門経済経営研究』二号など。

(6) 杉山嘉八「三重県における明治二〇年代企業の動向―三重紡績・関西鉄道を主にして」、『地方史研究』三七巻四号、昭和六二年八月など。

(7) 正野玄三家文書の概要に関しては当『研究紀要』三三号の研究彙報欄を参照されたい。

(8) (社名) 関鉄：関西鉄道、馬鉄：東京馬車鉄道、東株：東京株式取引所

(新聞) 中外：『中外電報』、日出：『日出新聞』、大毎：『大阪毎日新聞』、東：『東京日日』／(雑誌) 銀：『銀行通信録』(日本金融史明治大正編、第六卷所収)、紳：『日本紳士録』／(会社録等) 銀：『京浜銀行会社要録』、諸：『日本全国諸会社役員録』／(伝記) 中野：薄田貞敬『中野武宮翁の七十年』、昭和九年、中野武宮翁伝記編纂会、今村：『今村清之助君事歴』明治三九年／(その他) 鉄：『日本鉄道史』、東株：『東京株式取引所五十年史』昭和三年。

一、関西鉄道の初代・二代社長

(一) 初代社長前島密

本稿では馬場家文書に含まれる関鉄常議員木村誓太郎・馬場新三の『日誌』を主な史料として、明治二三年前後における関鉄の内部の経営問題の解明を試みるが、その前提として、まず『日誌』の主要な登場人物、特に「社長」として登場する中野武宮と、後任社長となる「監督」白石直治らをとりにくく諸関係、特に資本的・政治的連携を明確にしておく必要がある。

関鉄の歴代社長は前島密(二二年三月二一日就任、二二年一月辞任)、中野武宮(二二年一月二六日就任、二三年一

○月辞任)、白石直治(二三年一〇月二十七日就任)、田健次郎(三二年一月一三日就任)、鶴原定吉(三四年四月二十七日就任)、田中新七(三四年九月三日就任)、片岡直温(三六年一月二六日就任)であつた。⁽¹⁾このほか専務として福井精三が三六年四月二五日就任している。

『日本鉄道史』は関鉄「会社ハ創立ノ際前島密ヲ社長トシ諸戸清六、木村誓太郎、阿部周吉、九鬼紋七、種田誠一、高田義助、吉田熹六、西村治兵衛、浜岡光哲、馬場新三ヲ常議員トシ弘世助三郎、三輪猶作ヲ検査役トセリ」(鉄上、八一二頁)とするが、関鉄自身が当時作成した「社務概況」によれば役員選任は「明治二十一年三月二十一日発起人会ヲ開キテ仮申合規則常議員及検査役俸給并報酬金額ヲ議定ス：尋テ重役ヲ撰奉セシニ其当撰者氏名左ノ如シ

社長前島密、常議員谷元道之、吉田熹六、諸戸清六、木村誓太郎、船本龍之助、馬場新三、高田義助、阿部周吉、田中源太郎、浜岡光哲、検査役弘世助三郎、三輪猶作

右ノ内船本龍之助氏ハ之ヲ辞スルヲ以テ次点九鬼紋七氏常議員ニ当撰ス⁽³⁾となつており、正確に言えば初代役員の谷元道之、田中源太郎を書き落としている点で『日本鉄道史』の記述は不正確である。

まず初代社長に選ばれた前島密は高田藩の出身で、民部省に出仕し、創業時の駅通頭を務め、「郵便事業の父」として著名な人物であるが一面で有力な改進黨員でもあつた。鉄道分野でも「鉄道憶測」提出者として知られ、九年には奥州鉄道創立事務長に任命された。前島の社長就任とほぼ同時期、二〇年一月大鉄初代社長に就任した最上五郎も鹿児島出身の元農商務書記官であり、この時期の私鉄に一般的な「天下り」社長の推戴は、当然ながら免許権を有する政界筋の強い意向に従つたものと考えられる。前島は二一年一月古巣の通信次官に任命されたため退官後に就任していた関鉄社長を辞任した後も、北越鉄道創立委員長から専務、東武鉄道創立時の監査役(鉄索引)、三一年時点で北越鉄道取締役、東京馬車鉄道(以下単に馬鉄と略)監査役(紳五版、三九六頁)、東洋汽船監査役、日本海員掖済会理事(銀第二版、三二年、二

六九頁)、三四年九月京釜鐵道取締役(三六年一二月理事と改称)、四一年一月日清生命社長を兼ねた。⁽⁴⁾

(1) (2) 『帝國鐵道要鑑』第三版、明治三九年、蒸一八八頁。なお関鉄は三一年まで置いていた専務取締役を三三年初に廃止した。(三三年一月銀)

(3) 関鉄『第一回報告』。

(4) 前掲『帝國鐵道要鑑』第三版、職五九頁、秦郁彦『戦前期日本官僚制の制度・組織・人事』一九八一年、二〇九―一〇頁。

(二) 二代社長の中野武堂

二代社長の中野武堂(なかの・たけなか)は嘉永元年高松藩士の長男に生まれ、熊本県属、山口県吏等を経て、農商務省権少書記官で退官した。「内務省、農商務省に奉職中、地稅取調べなどといふ数字に關する仕事に多年携つた」(中野一三八頁) 実務經驗を有していた。中野の評伝は彼の履歷を次のように紹介する。

「七年に及んで内務省地理局出仕となり…同十年内務権少書記官に進み…官府界より一転して実業界に入るや、明治二十年に於て東京株式取引所肝煎となり、同二十一年には其副頭取となり、同二十二年には前島密の後を承けて関西鐵道株式會社社長となり、二十四年には東京馬車鐵道株式會社取締役となり、次で…小田原電氣鐵道株式會社社長となり…議會に於て本「私鉄買収法」案に対し反對演説を試みたり、議會は其為めにか否かは知らざれども、遂に買収案を否決し、株屋は一般に大恐慌を來したり、何ぞ中野の行動の不親切なるを怒らざらんや、殊に鐵道屋専門の今村清之助は大に激昂して一書を裁し、中野の言動を責めて爾來絶交せんことを申送りたる程なりき」⁽¹⁾

中野は二〇年一月七日大隈重信直系の河野敏鎌頭取の下で、東株肝煎となり(東株二四八頁)、二一年五月五日東株副頭取に就任したが、関鉄社長就任に伴つて二二年一月一日東株副頭取を辞任した。(東株二四八頁) 三三年一月七日東

株理事長に就任、四四年一二月末郷誠之助に交代するまで、長くその座にあつた。(東株二五一―二頁) 二四年一二月の私設鉄道買収法案では議会の特別委員として反対の立場に立つた。関鉄社長辞任後も鉄道関係では小田原電気鉄道社長のほか、二四年には馬鉄(後に東京電車鉄道に改称)、二九年には駿甲鉄道、三一年には関鉄、三六年には讃岐鉄道、三九年には東京鉄道の各取締役役に就任し、その他東京電灯取締役、高松第百十四銀行監査役(銀第二版、三一年、二〇二頁)、京浜電気鉄道相談役等となっている。

(一) 実業之日本社編『当代の実業家人物の解剖』明治三十六年、岳淵生「中野武宮を論ず」、二八五頁。

(二) 京浜資本家との接点

関鉄の京浜資本家グループと三重等の地元資本家グループとの接点としてはまず発起人として当初から関わつた石丸安世、船本龍之助、それに諸戸精六自身の豊富な人脈等が考えられる。

まず関鉄の「各地方発起人総代ノ協議ヲ以テ発起人中ヨリ：⁽¹⁾擧出」された五名の創立委員の中の石丸安世は大隅と同じ佐賀出身で、初代電信頭、造幣頭、元老院議官等を歴任した大隅系の官僚で、退官後、馬鉄株主として二〇年以降に、例えば二二年八月六日山内常次郎から旧二株、加藤徳太郎から旧一株という具合に漸次買増した新規株主で二一年末現在の株主名簿では東京府芝区桜川町二番地に居住し、馬鉄の旧二〇株、新一〇株の中小株主⁽²⁾であつた。退官後の役職としては二九年七月名古屋財界の中の愛知銀行系統の資本家グループにより熱田町に設立された車両メーカーである(株)鉄道車両製造所の相談役となり(諸三〇年、八二頁)、その他の職業・役職の記載なく(銀第二版、三二年、三三三頁、銀第五版、三四年、三七頁)、三一年度の所得税は五五円七七銭(紳五版、五一頁)であつた。

一方、石丸は二〇年四月二六日大津での発起人会では高田義助、富森篤、馬場新三、伊東祐賢とともに関鉄創立委員に

選任(二〇・四・二九電)された。二〇年六月九日には早くも創立委員を辞し、三重グループの内山如照と交代し、かつ石丸は二三年頃にも株主総会で桑名の佐藤義一郎へ委任状を提出(馬場三二―二―二三〇)するなど、創立委員選出は三重派の支援によるものであったと考えられる。石丸は大隅を背景に、政官界にも顔が利き、英国に密航留学して英語も堪能なためか各地資本家グループとの多面的な接点を有しており、かつ鉄道や車両分野に何らかの因縁があり、そうした点を名古屋財界から買われて、関鉄、馬鉄等の各地鉄道会社への車両納入を支援する鉄道車両製造所の相談役に就任したものと推定される。関鉄でも東京、三重等複数地点の資本家グループの結節機能を一部分担したのではないかと想像される。

次に創立時に常議員に選出されながら「之ヲ辞スル」こととなった船本龍之助も三九〇株を引受けた関鉄の発起人で、二二年九月末では関鉄の二三位五〇〇株主で、府県は三重である。三一年時点で船本は三菱系統の東京倉庫監査役(銀第三版、三二年、二二〇頁)、三一年所得税九円七三銭(紳五版、四〇七頁)、住所は東京芝区芝公園地となっており、三重と東京の二重性を有する広域的人物と考えられる。関鉄の一、〇〇〇株の第二位大株主に岩崎久弥が君臨していることとの関連も推測できよう。また川崎芳之助らと常武鉄道創立委員にも選ばれている。

さらに三重県株主の中心的存在の諸戸清六は偶然のきっかけで大隈重信との知己を得て、「大隈侯の耳打ちで：買ひ占めて大儲けをした。またそのみでない、大隈侯は彼を中央財政の鍵を握つてゐた松方公や井上侯にも紹介」したとされるほど、大隈人脈に近い存在であったともいわれる。また三重県株主による公共分野への投資行動の端緒は明治六年の稲葉三右衛門らによる四日市港修築願であるが、六年七月一五日許可の指令を下した当の大蔵省事務総裁参議も大隈重信その人であった。⁽⁷⁾

初期の関鉄社長の座に二代続いて大隈人脈から選出され、しかも兩人とも馬鉄に深く関わっている背景には、明確な証拠を示すことはできないものの、諸戸清六と大隈との緊密な関係が大きく作用したであろうことは容易に想像できそうである。

ある。

- (1) 「関西鉄道会社創立盟約書」第十一条。
- (2) 馬鉄「第十三回半季實際考課状」五一頁以下。
- (3) 関鉄「創立顛末」。
- (4) 関鉄「第一回報告」。
- (5) 関鉄「第三回報告」。
- (6) 桐井宗雄（謙堂）「三重県の産業と産業人」昭和五年、三七頁。
- (7) 「三重県の港湾と産業」昭和七年、七三頁。

(四) 東京馬車鉄道首脳の谷元道之、種田誠一

関鉄の免許取得のための官界工作や、政府高官の天下り人事等をはじめ、関鉄大株主の京浜資本家の多数を三重県、滋賀県の資本家と結び付け、さらに前島、中野の両関鉄社長登場のきっかけを作った可能性の高い在京の発起人としては、まず第一に関鉄発起人総代の谷元道之（関鉄常議員）と同発起人種田誠一（関鉄常議員二〇〇株）という名コンビの馬鉄両首脳が想定されよう。創立当時の関鉄の大株主としての京浜資本家の多数は、次節に見るように馬鉄との深い結び付きを有する人物が多く、馬鉄という企業自体が京浜地区における関鉄の株主募集の中核的基盤にもなっていた可能性が高いと想像される。

谷元道之（麻布区三軒家町）は一八四五年鹿児島藩士の子として生れ、明治二年外務省に出仕、権大書記官、渡米後に海軍大権書記官で退官、大隈派の法律事務所・修進社に参画、馬鉄を発起して社長となり、二二年時点では「月俸金百五

十円⁽¹⁾、二二年五月五日大隈重信直系の河野敏謙に代つて東株頭取となり（東株二四八頁）、関西貿易社総監等を兼ねた。東株頭取の座を二四年七月一三日退任（東株二四九頁）、実業界から引退後は仏門に帰依し、三二年所得税一五円（紳五版、二三五頁）、四三年死亡した。

谷元は関鉄一〇〇株主、二二年一月廿三日發起人中、谷元道之、木村誓太郎ノ二氏ヲ総代トシ会社設立并鉄道布設請願書ヲ内閣へ進呈⁽⁴⁾する創立委員総代を勤め、初代常議員の筆頭に選ばれたが、それ以前の段階での関鉄での活動は確認できない。しかも突然創立委員総代に踊り出て、筆頭常議員にもなった「谷元道之氏ハ同（二一）年五月十二日二常議員ヲ辞⁽⁵⁾」した。これは谷元が河野に代つて、公職的な色彩の強い東株頭取に就任（中野一五四頁）したため、関鉄など取引所に上場する民間企業の役職兼務を辞退したものと考えられる。（例えば谷元と同様に中野武宮も三三年一月「株式取引所理事長に就任するや、従来関係していた、他の事業会社の仕事は一切止めて専心其任務に尽す」（中野一五四頁）こととした。） また谷元と親しく、共通の兼務先が多い第三十三国立銀行支配人・種田誠一は同じく鹿児島島嶼士族（種田政明少将弟）で、第一国立銀行の支援での米留学の際、彼地の馬車鉄道の機能に着目して帰国、馬鉄發起人総代として七〇〇株を出資、副社長となり、二二年時点では月俸金百円、東京商業会議所会頭、関西貿易社総監、関鉄常議員、二二年四月播但鉄道追加發起人となった。なお種田らと馬鉄の顧問となった五代友厚との間には多くの書簡が残されており、五代は遺言で後事を種田らにゆだねたほど、五代との関係が密であった。

二二年関鉄の創立直後「田中源太郎氏ハ同年四月廿五日ニ谷元道之氏ハ同年五月十二日ニ常議員ヲ辞ス依テ其代員ヲ撰挙セシニ種田誠一、西村治兵衛ノ二氏当撰⁽¹⁰⁾」し、京都の田中源太郎の「代員」が京都の西村治兵衛であったから、東京の谷元の「代員」が種田であったことは明らかである。種田に關しても谷元同様にそれ以前の段階での関鉄での活動は確認できない。そんな種田も関鉄常議員の職を「二十三年四月同種田誠一辞シ」（鉄上、八一二頁）ている。

しかし残念ながら手元にある関鉄側の資料では、そもそも前島、中野らの関鉄社長就任をはじめ、例えば谷元と種田の短期間の役員就任の理由など、創立初期の関鉄の相次ぐ役員更迭の背景を明らかにし得ない。そこで谷元と種田の本拠地ともいべき馬鉄側の資料を併用して、関鉄のトップ人事の背景にある京浜資本家側の事情を可能な限り推測してみたい。

(1) (6)『東京横浜銀行会社役員及商館商店人名録』二二年三月、一七頁。

(2) 河野敏鎌(こうのとがま)は一八四四年土佐藩士河野通好の長男に生れ、江藤新平の推挙で刑部省に出仕、もっぱら司法畑を歩き、一一年法制局副局長官、元老院副議長、一三年文部卿、一四年農商務卿を歴任したが、一四年の政変で大隈重信らとともに下野して、一五年立憲改進黨の副総理となった。一九年一〇月一七日東株頭取に就任(東株二四七頁)したが、二二年四月枢密顧問官となった(前掲『戦前期日本官僚制の制度・組織・人事』一〇三頁)ため、二二年五月五日東株頭取を辞任、谷元遣之と交代した。(東株二四八頁)二八年四月二四日死亡した。

(3) (7)『五代友厚伝記資料』第三卷、三三三頁、『渋沢栄一伝記資料』第四卷、六七、七六頁。

(4) (5) (10) 関鉄「創立顛末」。

(8)『播但鉄道沿革概略及収支概算』明治二五年一〇月。(姫路市史)第二卷、七二五頁所収)

(9) 前掲『五代友厚伝記資料』第四卷、年譜一八頁。

(五) 大隈人脈の実業界の中核・牟田口元学

相次いで関鉄社長となった前島密、中野武宮らの背景には、牟田口元学をも含めて、大隈人脈の濃密な繋がりがあったものと考えられる。牟田口元学は旧佐賀藩士で、工部省、文部省に出仕し、農商務省山林局長を経て、同郷の大隈重信と行動を共にして退官し、改進黨に参加、その後実業界に入り、馬鉄社長(旧六〇株、新三〇株)、小田原馬車鉄道取締役、

二六年七月播但鉄道取締役就任、二七年九月藤田高之播但社長が辞任したため後任の播但社長に就任、東京鉄道社長、四三年六月小倉鉄道社長就任、その他朝鮮瓦斯電気、函館水電、富士身延鉄道等に関係した。貴族院議員のほか壬午銀行監査役、三星炭硯相談役（銀第二版、三一年、二二二頁）、中央製糖、大正瓦斯等にも幅広く関係し、大正九年死亡した。⁽²⁾

まず中野武宮と牟田口元学とは「明治十四年に、大隈参議の辞職に付随して、兩人共に野に下り、間もなく共に改進黨の創立に干与」（中野一一四頁）するなど、中野自身の言葉によれば「自分の兄き分で、大隈侯の同郷人」（中野一二九頁）でもある牟田口元学と、さらに前島密を加えた三人は仲が良く、「形影相伴ひ、従事した事業は列挙に堪へざる程」（中野一一五頁）であつたといわれる。一七年頃に牟田口が壬午銀行頭取となつた前後から、これら大隈人脈は馬鉄、壬午銀行など関係企業の経営に連携して乗り出していた。例えば前島密、中野らは、渋沢栄一、竹内綱らと組んで京釜鉄道創立にも関与した。どうやら関鉄の場合でも馬鉄等と同様に、大隈人脈が京浜資本家側の中核として組織的に関与しているようである。関鉄の初代前島社長（二〇年五月就任）の後任として、二一年二月一六日二代社長に就任した中野は、社長就任の前日たる二一年二月一五日付で東株副頭取を辞任している。関鉄は「最初、前島密氏が社長であつたのですが、前島氏が罷める時、中野武宮翁を後継社長に推薦し、中野翁は、日頃親しい人の推薦とて、喜んで之に応じ」（中野一二二頁）たと言われる。中野の就任が関鉄側の事情に基くものでなかつたことは、就任の二カ月も以前に前島社長が「社長の任を中野武宮氏に引き渡し…次官の命を拜せらるべし」（二一・一〇・二三東）と報じられたことからもうかがえる。しかし中野の伝記は刊行時期が「中野翁の没後已に十七年を経過した為に、故人の知人朋友亦多く物故せると…翁自筆の日記其他…殆んど凡て焼失」（中野巻頭）したため、残念ながら初期に当る関鉄時代の叙述は極めて乏しく、「馬車鉄時代は、同時に中野翁の関西鉄道経営時代であり」（中野一一六頁）であると規定するものの、関鉄と馬鉄とが相互に深く絡み合つてゐるはずの両社の錯綜関係までは十分には描き出してはいない嫌いがある。関鉄常議員の職を「二十三年四月同種田誠一

辞シ」(鉄上、八一二頁) た真の理由も関鉄側の事情というより、後述のように馬鉄サイドのやむを得ない内部事情によるものと考えられる。

(1) 播但鉄道『第三回報告書』二七年九月。

(2) 『鉄道先人録』三五〇頁、『財界物語傑物伝』昭和二年、下巻一七四頁。

(六) 東京馬鉄人脈と関鉄人脈の重複錯綜関係

二一年前後の関鉄の大株主と馬鉄の大株主との間には左記の通り、かなりの数の両社に共通の京浜株主が抽出できる。すなわち②岩崎久弥(関鉄一、〇〇〇株、馬鉄二〇〇株、旧二〇〇株、新一〇〇株)、⑬平沼専蔵(関鉄一、〇六八株、馬鉄六八株、旧四四〇株、新二二〇株)、⑤久原庄三郎(関鉄三〇〇株、藤田組取締役として、馬鉄一二〇株)、⑭岩橋静彦(馬鉄幹事「月俸金五十円」、関鉄二〇〇、馬鉄六三株、旧一一六株、新五八株)、④種田誠一(関鉄二〇〇株、馬鉄一三五株、旧三五〇株、新二七五株)、⑥谷元道之(関鉄一〇〇株、馬鉄一〇〇株、旧三八〇株、新一九〇株)、渡辺治右衛門(関鉄一〇〇株、馬鉄、旧一〇〇株、新五〇株)、渡辺大治郎(関鉄六〇株、馬鉄一〇株、旧六〇株、新三〇株)、前島密(関鉄四〇株、馬鉄、旧五二株、新一株、前島弥名義でも旧六〇株、新三〇株)、中野武営(関鉄二六〇株、馬鉄、旧二二株、新一株)、石丸安世(関鉄三〇〇株、馬鉄、旧二〇株、新一〇株)、若尾幾造(関鉄一、二七〇株、馬鉄、旧一〇株、新〇株)などである。

このほか同一人名義ではないが⑥伊集院兼備／最寛(関鉄二〇〇(最寛)株、馬鉄一〇〇株、旧一〇〇株、新五〇株(兼備))、小林吟右衛門／吟治郎(関鉄三七〇(吟右衛門)株、馬鉄一二株(吟治郎))、初山宇三郎／半三郎(関鉄九六〇(宇三郎)株、馬鉄、旧三〇株、新五株(半三郎))などの事例も見られる。⁽¹⁾

もちろん関鉄の京浜株主の中にも第三位一、七二〇株の大株主たる岡本善七のように馬鉄との接点を見出だしえない人物もあり、また馬鉄関鉄の両社重複株主中の岩崎久弥（三菱）、久原庄三郎（藤田組）ら当時の著名な第一級資本家にとつては、莫大な資産力や広範な鉄道投資傾向から見て、両社の重複投資にさほどの意味を見出だしにくい。しかし資産力が相対的に劣り、投資先が限定されているような中堅以下の資産家にとつては、おそらく彼らのポートフォリオの大宗を占めるはずの両社投資が多数重複しているという事実は、彼らが指導的立場にある特定人からの投資勧奨に応じた結果であつたり、さらにいえばある種の投資家集団への帰属自体を意味する場合もありえよう。

一例を示すと両社の共通株主の斉藤沢吉、馬鉄株主の高木益太郎、河田某（日本橋）ら「やかまし家」連中は、馬鉄株主総会で「中野、お前が関西鉄道社長の時、俺は関西株を買って損をした。此損はお前の社長振りが悪かつたからだ。是はお前に取られたも同様だ」（中野一〇八頁）と攻撃し、温厚な中野も「生れて始めて、あなな人に、こなたな事を言はれた」と慨嘆したという。馬鉄株主を主体とする資本家集団が遠方の関鉄などに集団的に投資したと想定して、中野も当該集団の「関西株を買って損をした」ことに何らかの道義的責任を感じたからではなからうか。彼らの攻撃が全く的外れなら、かくも傷付くこともなかつたはずだからである。当時新聞にのつた関鉄「株主の嘆息話」からも改進黨ルートでの株主募集の存在が推測できる。

(1) 一九年末現在の馬鉄『第九回半季實際考課状』（『五代友厚伝記資料』第三卷、四五頁以下所収）、丸数字は馬鉄株主順位、馬鉄の新株・旧株は二二年末現在の『第十三回半季實際考課状』五一頁以下。なお平沼専蔵、渡辺治右衛門らは後述、若尾幾造は日本鉄道理事委員、横浜鉄道取締役。

(2) 岡本善七は東京日本橋区堀江町、両替商、株式仲買、一三年堀江町に資本金二〇万円の岡本銀行創設して頭取（取締役松本常蔵、支那人岡本浅吉）となり、内国通運評議員（諸二七年、六六、八六頁）、商工相談会・会計主務、本郷区会議員。（久保田高吉『東洋実業

家詳伝』明治二六年、一三八頁)、豊川鉄道取締役。

(3) 斎藤沢吉は東京、八王子織物・米沢糸織紳商(紳五版、二四八頁)、二三年九月末の関鉄二〇〇株主(関鉄『第三回報告』)で、かつ高野清一(東京市本郷区、所得税五円九三銭、関鉄二〇株)、鈴木彦一、仁方祿、村瀬和一郎(東京市芝区、関鉄二〇株、東京市内衛生監査役、洋酒問屋(株)監査役、所得税九円三三三銭、銀第二版、三一年、二二八頁)の東京の関鉄株主の委任状の代理人となるなど(前稿)、関鉄株主總會でも活発に活動している。

(4) 高木益太郎は弁護士、高木事務所(紳五版、二四八頁)、尾張屋銀行監査役(銀第五版、三四年、一八五頁)。

(5)「改進黨の頭領たる大隈伯を初め前島密中野武宮等の諸氏が發起にて…勸め込まれて株主の一人と成り…株主となりたる縁故にて改進黨の運動費に御用金を調達」(二四・一〇・七東)させられたと嘆いている。

二、京浜資本家集団の抱えた難題と処理

(一) 東京馬鉄前重役の不祥事

(1) 中野が関与する直前の馬鉄前重役の不祥事即ち「前任社長谷元道之氏等ノ所為ニヨリシテ当会社ニ関係ヲ及ボサレタル事項」の内容は「明治十四年より二十四年に至る殆んど十年間に於て、谷元氏等は九万円余の負債を当会社に生ぜしめた」(今村三三七頁)結果、東京割引銀行、第三十三国立銀行、横浜正金銀行等に対して「谷元社長、種田副社長が個人として十七万円の負債を作り、而も其金は此会社の資本を流用した形になって居るので…両人は清算されることになる」と大変困るので、何れかに救ひの手を求めて焦慮中遂に大隈伯へ泣き付いたものらしく、同伯から牟田口元学氏へお鉢が廻って来た(中野八四頁)というものであった。前島の伝記でも馬鉄は「其初めは薩摩出身の五代友厚、其他谷元、種田などといふ人々よつて發起されたるものであるが、何分結果が面白く行かず大いに持て余して居た処から(前島)翁や牟田口

元学、中野武宮兩氏などがこれを継承して経営したので、牟田口が社長、(前島)翁は監査役であつた(2)と同様に記述する。

こうして馬鉄は「二十三年頃には到底立ち行かぬ羽目」(中野八四頁)に陥り、「内憂外患交々至り極メテ困難ノ境ニ沈淪」し、谷元らも「株式事件起り不幸縲紲の身となる」(4)に至つた。この整理救済のため二四年五月「従来の同会社社長、副社長が、正當ならざる行為を演じたりとて、之が実否を審査し、且つ所謂後始末を附くべき委員として」(今村二三四頁)、「整理委員として委員七名を選挙し、(今村清之助)君及び渡辺、前島、山中、岩村、若尾、中沢の諸氏をして、之が任に当らしめ」(今村二三七頁)た。今村の伝記も「会社の資本を流用した」原因に関しては「如何なる事情ありしにや」(今村二三七頁)と未詳とするが、関鉄常議員の職を「二十三年四月同種田誠一辞シ」(鉄上、八一二頁)た真の理由も、恐らくこの馬鉄における背任事件の紛議と無関係ではあるまい。たとえば同時期、兵庫県の播但鉄道でも種田誠一をはじめ、池田徳潤(赤坂新町、華族)、乃村伝兵衛、田中平八など除名される発起人が続出したが、これは「発起人中時勢ニ感シ素志ヲ変シタルモノ或ハ引受株金ノ負担ニ堪ヘサルモノ」(5)であつた。このうち種田は時期的な一致から馬鉄背任事件の關係と見られる。二四年九月種田らが大量に発起人を除名された後、二五年一〇月播但鉄道追願時の発起人総代には大隈系統の壬午銀行頭取である藤田高之が就任、その後社長に就任した。さらに大隈系統の牟田口元学が二六年七月播但鉄道取締役に就任、二七年九月藤田播但社長が辞任したため後任の播但社長に就任している(6)。

(1) (3) 馬鉄『第二十回實際考課状』二五年六月、四頁、一頁

(2) 『鴻爪痕』大正九年、前島弥發行、一〇七―八頁。

(4) 『日本現今人名辞典』明治三三年、た九頁。

(5) 井上勝鉄道庁長官の具申、明治二四年九月、『姫路市史』第二二卷、七二―三頁所収。

(二) 谷元、種田ら旧首脳と前島、中野、牟田口らの交代

このように、この時期の谷元、種田、岩橋らの馬鉄旧首脳陣と、前島、中野、牟田口らの馬鉄新首脳陣との交代の構図は実は馬鉄一社に固有の変化にとどまるものではない。

東株では頭取交代（二四年七月一三日谷元↓、三三年一月中野）、関鉄では常議員の辞任（二三年四月種田）、播但鉄道では主力発起人交代（二四年九月種田↓二五年一〇月藤田高之）等、ほぼ同様な交代劇が見られた。また同一陣営内部での役員の短期交代も次のように各社で見られる。東株頭取交代（二一年五月河野敏謙↓谷元）、関鉄社長交代（二一年一二月前島↓中野）、関鉄常議員交代（二一年五月一二日谷元↓種田）、播但社長交代（二七年九月藤田高之↓牟田口）、壬午銀行でも頭取の交代（牟田口↓肥田昭作↓三枝守富、二五年三月三枝↓藤田高之）

このうち関鉄社長は「前島氏が罷める時、中野武宮翁を後継社長に推薦（中野二二頁）し、中野は関鉄社長就任の前日に東株副頭取を辞任するなど、一見何の脈絡関係もないような遠く離れたポスト同士が見えない糸で相互に結ばれていて、玉突き人事が整然と行われていることは、今日の中央官庁の天下り人事や、有名大学医学部の全国的な系列病院人事などを彷彿させる。後者の整然たる広域人事の裏には事務次官、ボス教授といった見えざる人事本部長が存在して、一糸乱れぬ総指揮を取っているといわれるが、馬鉄、東株、関鉄、播但、壬午銀行などでも、これらの諸ポストを一元的に取り仕切っていた政治的勢力の影を見逃すことはできない。中野自身の次のような回顧談がこうした司令塔の存在を明確に証明していると思われる。

例えば「牟田口氏が、壬午銀行の頭取となった時、大隈伯が、中野翁に向ひ、『今度、牟田口は実業界への初の門出で

ある：間違ひのない様に、「面倒を見てやって呉れと」依頼された（中野一〇五頁）とされ、また馬鉄取締役となるに際しても中野は河野敏謙から「大隈さん首め、皆なの相談で、馬車鉄道会社の社長に牟田口を推す。就ては、あなたは会社の取締役となつて牟田口を輔けて完きを致さしむるやう」（中野八四頁）命令された。

（三）谷元、種田の背任と関係諸行

次に「前任社長谷元道之氏等ノ所為」^①の具体的内容は未詳であるが、「谷元社長、種田副社長が個人として十七万円の負債を作り、而も其金は此会社の資本を流用した」（中野八四頁）原因は株式等の大口集中投資（投機）の失敗と考えるのが自然であろう。しかも当該投資先には利根運河等のほかにも谷元、種田らが発起人等として深く関与した銘柄（例えば関鉄、播但など）が含まれる可能性がある。例えば播但では「二十二年四月大二発起人及賛成人ヲ加へ」^②たが、この時点で種田誠一は横浜財界の茂木惣兵衛、平沼専藏（横浜銀行頭取ほか）、田中平八、東京の横山孫一郎、矢野武雄、佐々田懋、池田徳潤、乃村伝兵衛らとともに播但鉄道発起人に名を連ねたので、時期的には事件との対応関係が認められる。

今村清之助らの整理委員による「所謂後始末」（今村二三四頁）の具体的内容も未詳であるが、谷元、種田らの私財（投資銘柄主体）を売却ないし代物弁済することに尽きるであろう。したがつて谷元、種田らの深く関与した銘柄である馬鉄、関鉄、播但などの株主に共通して登場する前島、中野らの大隈人脈、平沼専藏、渡辺治右衛門らの銀行家らは谷元、種田「両人は：救ひの手を求めて焦慮中遂に大隈伯へ泣き付いた」（中野八四頁）結果の、共通目的を有する、ある種の資本的連携下での共同投資とも考えられる。

馬鉄名義の、あるいは馬鉄裏書の谷元、種田らの負債の明細としては「東京割引銀行二係ルモノ、第三十三国立銀行二係ルモノ、横浜正金銀行二係ルモノ」^③が判明している。

①第三十三国立銀行

このうちまず第三十三国立銀行（日本橋区新右衛門町、一二年二月一日開業、資本金三〇万円）は二二年時点の役員が頭取川村伝衛（日本橋区新右衛門町、馬鉄取締役で一〇四七株の馬鉄筆頭株主）、取締役高須退蔵（駿河台、馬鉄二九一株、第八位株主）、鳥山貞利（品川、馬鉄三〇株主）、三村清左衛門、取締役兼支配人種田誠一（馬鉄副社長で五二五株の馬鉄第四位株主）、副支配人上野吉二郎（宇都宮、馬鉄一六四株、第二二位株主）であった。⁴開業時からの同行支配人であった種田の主導で馬鉄が創立された結果、三村を除き、ほぼ全員が馬鉄大株主で、頭取、支配人が馬鉄役員という、いわば馬鉄の機関銀行ともいえるべき一心同体的存在であったといえよう。この結果、当然ながら二四年五月頃表面化した馬鉄の背任事件が暴露された上期決算で一二万円の損失を計上、二五年「第三十三国立銀行 同行ハ三月二十一日大蔵大臣ヨリ営業停止ヲ命セラレ」（銀二五年三月、二六九頁）、五月一七日「東京第三十三国立銀行維持法ニ付テハ当局者ノ苦配容易ナラズト聞知シタリシニ整理ノ目途立タサルヲ以テ遂ニ大蔵大臣ヨリ営業停止ヲ命セラレタリ。右ニ付大蔵大臣ハ本月十九日東京府平民渋沢栄一、東京府士族阿部泰蔵、東京府平民末延道成三氏ニ跡引負人ヲ命シ該銀行鎖店処分ニ係ル一切ノ事件ヲ取扱ハシメ」（銀二五年三月、二六九頁）、六月二日鎖店処分完結⁵となった。

②東京割引銀行

小野金六⁶が創立し頭取となった東京割引銀行は二二年六月一日資本金五〇万円で「約束手形為替手形抵当貸付金を為替預り金等ノ業務ノ内手形ノ割引ヲ以テ専務トス」（銀二二年四月、二六八頁）る特殊な銀行として設立された。しかし「同行も不慣れな手形割引の為に資金の固定を来たし非常な苦境に陥⁷つた」といわれ、二七年時点の資本金は一二万五千円にとどまっていた。資金固定の原因は「越後の秘油会社に融通された資金は相当多額に上り、然も同社が再度の出火に依り、解散の悲運に遭遇するに至⁸つた」とあり、馬鉄との因果関係の有無については未詳であるが、小野も資金難に陥つた際に

は牟田口らと度々、大隈邸を訪れたといわれる。

③ 壬午銀行

今一つ馬鉄の背任事件との因果関係の疑われる銀行が壬午銀行である。中野の伝記によれば「明治十四年に、壬午銀行といふのが設立され」(中野六七頁) 明治十五年三月創立を承認された。この銀行は「改進黨の兵糧を作る機関の一つといふ位の意味もあったので、大隈一党の資金で出来た」(中野六七頁) ため、大隈自身が「今度、牟田口は実業界への初の門出である：間違ひのない様に、面倒を見てやって呉れ」(中野一〇五頁) と中野に直接依頼したほどであった。二二年時点の壬午銀行(日本橋区兜町四番地) の役員は頭取牟田口元学、取締役藤田茂吉(改進黨代議士)、取締役支配人相良剛造であったが、二二年末では頭取肥田昭作(鉱山業、第一百十九国立銀行頭取、日本鉄道理事委員、播但取締役)、取締役相良剛造、藤田茂吉、支配人三枝守富、資本金二五万円、払込金額二〇万円であった。⁽¹¹⁾ これ以降に支配人三枝守富が頭取に昇任したものと考えられる。いづれにせよ、短期間に頭取が牟田口、肥田、三枝と相次いで交代した。さらに二五年三月には「壬午銀行頭取三枝守富、取締役支配人左納岩吉ノ両氏ハ今度辭職セシニ付株主總會ニ於テ藤田高之氏頭取ニ三枝氏ヲ取締役ニ任ジタリ」(銀二五年三月、二六九頁) との頭取・支配人揃つての辞任という異常事態が発生している。

壬午銀行の資本金は当初二五万円であったが、二七年時点で資本金は一〇万円に削減されており、世間では「明治二十年頃には、潰れて居た：銀行関係者が食ひつぶしたのだらう」(中野六七頁) と推定されていたという。壬午銀行の役員は二七年時点で頭取藤田高之、⁽¹³⁾ 取締役三枝守富、⁽¹⁴⁾ 加藤忠蔵、⁽¹⁵⁾ 監査役牟田口元学、⁽¹⁶⁾ 吉田豊文、⁽¹⁷⁾ 支配人青木亮一(諸二七年、六四頁)、三二年時点では頭取藤田高之、⁽¹⁸⁾ 取締役三枝守富、⁽¹⁹⁾ 加藤忠蔵、⁽²⁰⁾ 監査役岩村理一郎、⁽²¹⁾ 長森敬斐、⁽²²⁾ 支配人青木亮一(銀第二版、三一年、一三九頁) であった。同行は役員の変遷が著しいので、どの時期の誰かは特定しづらいが、「彼等は相場をやり、株を買って、其為めに内証で壬午銀行の金を一時融通した。そしてうまく儲かると、利益を自分等の懐に入れ

て：損をすると、銀行の欠損にした。之が為に二十五万円資金が食ひ潰された（中野六八頁）といわれた。このうち取締役として参画した加藤忠蔵を例にとると、彼は老舗の株式仲買「忠印」で、二六年一〇月仲買人組合委員長代理、仲裁委員に選出（東株二六八、三一五頁）された。三二年時点では壬午銀行取締役のみ（銀第三版、三二年、九一頁）、三二年年所得税一〇八円七五銭（紳五版、一六七頁）、三六年五月には次代が「先代以来」二十年以上営業した仲買人として表彰（東株三〇五頁）された大物相場師でもあった。

このため同行は多額の欠損を抱え込み、解散を決議したが、一時三三年五月には「壬午銀行は欠損の結果一たび解散に決せしが整理の末資本金五十万円の内三十万円を減少して二十万円とし継続することに決したり」（銀三三年五月）と報じられたものの、結局同行は三四年一月二七任意解散に追い込まれた。⁽¹⁹⁾

同行監査役牟田口元学の「弟分」たる「中野武営翁も其の仲間の一人ではないか」との世評に対して中野の伝記の著者・薄田貞敬は「一生を通じて見て、中野翁が、其後、権利株や、又は、確実に儲かる筈の株には目も呉れず、誰が勧めても、一向に応じなかったといふやうな点から考へると……之は武営翁に取つては飛んだ濡れ衣でもあったやうです」（中野六八頁）と、やんわり否定している。仮に薄田のいう通りだったとしても、政党の機関銀行たる壬午銀行設立の危険度を自ら意識していた大隈自身が中野に対して「間違ひのない様に、面倒を見てやつて呉れ」（中野一〇五頁）と直接依頼した壬午銀行への監督責任には応えられなかったことになる。

薄田のいう壬午銀行破滅の「真相」は「大儲けをするつもりで、鹿兒島の金山を買入れたのと、モ一ツ、或る炭坑を買ったのが、思はく外れで、損失」となるなどの「其の営業上に大失態があったが為」（中野六八頁）としているから、投機「株」には目も呉れず……応じなかった「中野としてはよく知った仲間が一攫千金目的のハイリスクの鉱山投機というような最悪の「間違ひ」を起こさないように「面倒を見て」監視する責任があったといえよう。

- (1) (3) 馬鉄『第二十回實際考課状』二五年六月、四頁。その他「中村道太、谷元道之両氏に貸金あり」(二四・九・二七東) 営業停止となつた百五十銀行等が存在する。
- (2) 『播但鉄道沿革概略及収支概算』明治二五年一〇月、『姫路市史』第二二卷、七一五頁所収。
- (4) 『東京横浜銀行会社役員及商館商店人名録』二二年三月、四頁、馬鉄『第十三回半季實際考課状』二二年二月。
- (5) 『本邦銀行變遷史』平成一〇年、東京銀行協会、四二〇頁。
- (6) 小野金六は甲信鉄道発起人。両毛鉄道取締役、西成鉄道取締役、東京鉄道取締役、富士身延鉄道社長ほか。
- (7) (8) 『小野金六』昭和三年、六七頁。
- (9) (19) 前掲『本邦銀行變遷史』三六八頁。
- (10) 『東京横浜銀行会社役員及商館商店人名録』二二年三月、八頁。
- (11) 『私立銀行及諸会社取調』明治二二年二月三十一日調。
- (12) 左納巖(岩) 吉は東京府下豊多摩郡戸塚村、二二年一二月時点で馬鉄三六株主(『第十三回半季實際考課状』)、播但鉄道取締役、二一年年所得税三九円五八錢五厘(紳五版、四一五頁) 銀第三版、三二年になし、二五年三月壬午銀行取締役支配人辞任。
- (13) 藤田高之は司法官から立憲改進黨入党、飾磨馬車鉄道発起人、摂丹鉄道企画、播但鉄道社長(鉄索引)、三二年時点で壬午銀行頭取(二五年三月就任)、馬鉄監査役(銀第三版、三二年、二二五頁)、三二年年所得税五五円九二錢(紳五版、四一五頁)。
- (14) 三枝守富は大隈の親戚、東京府下豊多摩郡戸塚村、二二年一二月時点で馬鉄二〇一株の馬鉄第一〇位株主(第十三回半季實際考課状)、三二年一月九日東株監査役となり(東株二五〇頁)、三二年時点で東株監査役、東京石油社長(銀第三版、三二年、二一五頁)、三一年年所得税三二〇円二二錢(紳五版、四九九頁)、四〇年六月小倉鉄道創立時の取締役(『小倉鉄道沿革史』二五頁)、大正七年一月三〇日退任するまで長く東株監査役の座を占めた。(東株二五三頁)。

(15) 吉田豊文(小石川区表町)は二二年二月時点で馬鉄七五株主(『第十三回半季實際考課状』、銀第二版、三二年になし、紳五版、三二年になし)。

(16) 青木亮一(日本橋区兜町)は二二年二月時点で馬鉄七五株主(『第十三回半季實際考課状』、三一年時点で壬午銀行支配人、所得税一〇一円三八錢五厘(紳五版、四五八頁) 銀第三版、三二年になし)。

(17) 岩村理一郎は三二年時点で壬午銀行監査役のみ(銀第三版、三二年、一三頁)、紳五版、三二年になし)。

(18) 長森敬斐は三二年時点で壬午銀行監査役のみ(銀第三版、三二年、一五九頁)、東京地裁判事、三二年所得税三二円一八錢五厘。(紳五版、三〇四頁)

(四) 馬鉄事件と壬午銀行破綻の類似性・同根性

ここで、冒頭の馬鉄事件即ち「谷元社長、種田副社長が個人として十七万円の負債を作り、而も其金は此会社の資本を流用した」(中野八四頁) 背任行為と、壬午銀行の役員が「相場をやり、株を買って、其為めに内証で壬午銀行の金を一時融通した」(中野六八頁) 不正行為とを比較すると、ほぼ同時期に中野らの身近な人物が投機行為を繰り返し「利益を自分等の懐に入れて：損をすると、銀行の欠損にした」点で共通する。壬午銀行では大隈が中野に「間違ひのない様に、面倒を見てやって呉れ」と頼み、馬鉄では「大隈伯へ泣き付いたものらしく、同伯から牟田口元学氏へお鉢が廻って来た」(中野八四頁)点でも共通する。破綻した第三十三国立銀行と大隅も「二十年來の懇意の間柄」(二四・六・二五東)であった。

薄田は二つの事件の因果関係には言及していないが、馬鉄と壬午銀行の間の貸借関係は明確にはできないものの、現象形態でも、人脈的にも、時期的にも重なり合うことの多い二つはむしろ同根で、何らかの因果関係を有する一連の背任事件と考えたほうが自然ではなからうか。そのように仮定すると、大隈が何らかの影響力を持つ銀行や会社で相次いで巨額

投機の失敗による背任・横領事件が発生し、「大隈さん首め、皆なの相談」で、大隈一党の中では整理・再建の役目を担えるほど信頼性の高い牟田口、中野らのコンビに対して、大隈「伯から牟田口元学氏へお鉢が廻って来た」結果が、背任重役による一連の投資先の肩代り、投機物件の換価・処分ではなかったか。即ち馬鉄など相対的に見込のある先には社長等として乗込んで再建し、見込の薄い鉾山などは損切りしたものではないかと想像される。

こうした中で馬鉄では「結局当会社の資産に係る三万三千円の消費を外にして、新に当会社の負債として…実に四万〇二百四十七円十七銭三厘」(今村二三七頁)を背負い込むこととなり、二五年六月「負債概算金四万二千二百二十四円二十五銭九厘ヲ弁済スル為メ曩ニ当会社積立金ヲ以テ買潰シタル株式六百五十株ヲ更ニ募集スル事」⁽¹⁾になった。

(1) 馬鉄『第二十回實際考課状』一頁。

(五) 馬鉄、関鉄両社の大株主に登場する渡辺一族

馬鉄の二五年六月の大株主は①横浜銀行頭取平沼専蔵一五三四、②若尾逸平(取締役)六四一、③渡辺治右衛門三八三、④若尾幾造(生糸売込商・横浜若尾銀行頭取)三八一、⑤岩崎久弥三〇〇、⑥牟田口元学二三七株が上位を占め、以下も⑪平沼専蔵一五〇、⑭渡辺源次郎(渡辺治右衛門長男、東京湾汽船取締役)一〇〇、⑮渡辺勝三郎(渡辺治右衛門三男)一〇〇、⑯前島弥九〇、⑰渡辺大次郎九〇、⑱渡辺四郎(渡辺治右衛門四男)八四、⑲渡辺六郎(渡辺治右衛門六男)七五、⑳牟田口淳介七二、㉑渡辺見尾(渡辺治右衛門娘)七〇、㉒渡辺花(渡辺治右衛門娘)六五、㉓前島密(監査役)六三、㉔中野武営(取締役)六〇株など、平沼、渡辺一族に、牟田口、前島、中野グループが続いた。⁽²⁾

渡辺治右衛門が大株主に踊り出たのは馬鉄が負債償却のため募集した四〇〇株中の三四七株(八六・七五%)を二五年六月二〇日一人で落札したことなどによるものである。渡辺一門は馬鉄では若尾逸平を支える役目に徹して重役にはなら

なかつたものの、同社支配株主の一角を占める大きな存在であつたと考えられる。馬鉄の株価が惨落したのを若尾逸平が「ボツボツ株を買ひ集めて、二十五年頃には馬車鉄道は完全に逸平の権力圏内に移り、幕下の佐竹作太郎を重役に、神戸一、安藤保太郎、武内繁之助の臣下の面々を事務員として之を送り込んだ³⁾」といわれるように、このあと若尾逸平らと渡辺治右衛門一門は馬鉄等を手始めに全面提携して、いわゆる甲州財閥系統による東京圏の交通・公益事業の支配に乗り出して行くこととなる。

このように関鉄と馬鉄両社の大株主として時を同じくして登場した若尾一派、渡辺一族、平沼一族らは、関鉄の社長職を独占して来た前島²⁾中野²⁾牟田口グループと何らかの連携関係を有するものと考えられる。若尾逸平による馬鉄乗取りを論じた『若尾逸平伝』⁴⁾では、彼ら全体を買占め仲間と見做しており、中野は「常に渡辺氏に結んで之と行動を共にし：殆ど渡辺家の宰相」とまで評されている。

横浜市元浜町一丁目一番地の石炭屋・海産乾物商である渡辺福三郎⁵⁾が重要問題を審議した二三年八月九日の関鉄常議員会に欠席したため、「去ル九日常議員会決議ノ件ヲ渡辺福三郎氏エ通報セラルル事⁶⁾」を馬場、木村らが中野社長に強く要求した際、中野「社長曰く是ハ自ら渡辺氏ニ面会陳述スヘシ⁷⁾」と回答したことから、二三年九月末で一、八九二株の筆頭株主である渡辺には事務的に決議録を書面で送付するようなことではとても済まされないほど、中野社長が相当に気をつかつていた様子がうかがえる。二三年八月という牟田口²⁾中野²⁾前島の属する大隈一党の馬鉄再建引受直前の微妙な時期に中野がわざわざ「自ら渡辺氏ニ面会陳述⁷⁾」する目的は、単に関鉄での協議結果の事務的な報告のみにとどまるものではなかつたかと考えられる。

後年の東株理事長時代のことだが日露開戦を恐れて株価が大幅下落した際に、清浦農相から善後策を強く指示された中野理事長は、「官邸を辞するや、その足で、すぐ人力車を目白老松町の渡辺治右衛門さん邸に飛ばし：切に渡辺さんの買

出動を促し」たほど、東株のオーナー的存在の渡辺一族を重要視していたと見られる。

まず渡辺福三郎は二二年二月辞任した改進黨の論客・吉田熹六の補欠として関鉄常議員に就任した。創立当初からの大株主であった渡辺治右衛門本家一門に比して、分家の渡辺福三郎の馬鉄株式の取得時期は二二年一月二五日六株（吉田勝造より）、同日四株（佐藤鶴より）、二月一七日一〇株（安田善助より）と重役の不祥事が表面化する直前であった。

(1) 前島密の關係者、前島密の後半生録『鴻爪痕』の発行者。

(2) 馬鉄『第二十回實際考課状』二五年六月、六九頁以下。谷渡辺福三郎も二〇株。

(3) 『財づる物語』大正一五年、二一〇頁。

(4) 山路愛山『現代富豪論』大正三年、中央書院、一四九頁。

(5) 渡辺福三郎は三四年時点で二十七銀行、横浜貿易倉庫、横浜共同電灯、東京瓦斯、横浜電線製造、相海鉄道各取締役、横浜正金銀行、京浜電気鉄道各監査役、横浜蚕糸外四品取引所理事、日本鉄道理事委員（銀三四年、一二二頁）、資産額は八〇〇万円、鉄道関係では日本鉄道検査委員、理事委員、成田鉄道監取、関鉄常議員、横浜鉄道取・常務・専務・社長（鉄）なお、本家の渡辺治右衛門に関しては拙稿「金融恐慌と機関銀行破綻―東京渡辺銀行の系列企業を中心に―」『研究年報』三卷、八年二月、大正五年時点で監査役を兼ねた八千代生命に関しては拙稿「八千代生命の経営破綻と投資政策―投融资先の分析を中心として―」『保険学雑誌』五六六号、一二年九月、日本保険学会参照。

(6) (7) 二三年八月二三日起木邨誓太郎、馬場新三『日誌』馬場三〇―一四七。』日誌』の解題は後述。

(8) 長谷川光太郎『兜町盛衰記』第一卷、昭和三年、一三七頁。

(9) 吉田熹六は改進黨委員で機関誌・報知新聞等の記者として活躍、関鉄でも発起人総代として、「会社創立及鉄道布設免許ノ請願書ヲ内閣ニ進呈セン」(関鉄「創立顛末」)ため二二年一月二三日上京するなど重要な役割を果し、二二年三月二一日の発起人会で初代常議

員に選任された。(関鉄「創立顛末」)

(10) 馬鉄「第十五回半季實際考課狀」二二年二月。

(六) 特異な資本家・平沼專蔵

横浜の平沼專蔵は各地の鉄道等に深く関与した資本家でもあったが、神戸の乾新兵衛、大阪の木村権右衛門とともに「天下の三大金貸」とまで称された著名な高利貸である。「当時の平沼專蔵氏の金の力といふものは、大したもので、実業家連で、正面から、之に反抗し得る者はなかった」(中野一二三頁)といわれ、「仮借しなかった」「強欲非道な高利貸」と目された。平沼は飯能の出身で、石炭屋・雜貨売込・洋糸織物取引商、実質個人銀行たる横浜銀行頭取、日本絹綿紡績取締役等を兼ねる(紳五版、五六〇頁)一方、甲信、常磐、青梅各鉄道發起人・創立委員、関鉄常議員、馬鉄取締役・筆頭株主、武蔵野鉄道發起人・取締役・社長を歴任した。(鉄索引)三八年には一族四名で京都鉄道の一四〇七六株四六・九%を占める断トツの筆頭株主となり、監査役には就任したものの、老川慶喜氏が創立以来一貫して京都鉄道の経営に携わっていたのは：「『京都在住の実業家』」と指摘する通り、平沼は大口投資はするが経営権は引続き社長田中源太郎以下の京都財界主流派に委ねていたようである。西藤二郎氏も「平沼專蔵という人物は、第一回目の国有化運動が持ち上がった一八九〇年頃、いち早く各地の鉄道株を買い占めたり、そのほか投機的な投資をすることが多かった男であることを考えると、彼が突如として京都鉄道の筆頭株主となったことも、どのような狙いを持っていたものと考えられる。しかし筆頭株主となつてからの彼の行動については、まったくわからない」として、平沼の投資行動の一見不可解とも見える特異性を指摘されている。関鉄に於ても一、〇六八株第六位の大株主でありながら、関鉄常議員としての平沼專蔵の関与は極めて短期間にとどまっている。すなわち「二十四年一月常議員浜岡光哲辞シ四月同馬場新三、中野武宮、九鬼紋七退キ平沼專

蔵常議員ニ当選シタリシカ十一月亦辞シ」(鉄上、八一二〜八一九頁)と、僅かに七カ月間の在籍であった。同じく高利貸の乾新兵衛も世間に公然と自己の名前が出ることを極力避け、貸主名義もダミーを多用した⁽⁹⁾ように、平沼もある種の後ろめたさもあつてか、努めて世を忍ぶがごとき、非公然性選好が感じられる。一般的にも担保に徴求した株式を代物弁済で取得せざるを得なかつた債権者の立場からは、株式を公然と自己名義に変更することには抵抗があるのが普通であろう。大株主・経営者として表に顔を出すこと(それは多額の不良債権を発生させた自己の不明を世間に広く告知することと同義である)よりも、早く高値で売逃げ、債権回収に専念する方を選択するに違いない。このように推論していくと、京都鉄道での投資行動は別として、少くとも関鉄での平沼の投資行動は上記の債権者的な非公然性選好説があたりまりそうな印象を受ける。平沼が大隈にとつて「無抵当で金を貸す」俺には恩人⁽¹⁰⁾であつたことを考えると、一連の背任事件の投機資金の供給者として、担保に取得した関連企業の株式をほぼ同時期に代物弁済により大量に取得した可能性をも完全には否定し得ないと思われる。前述の通り平沼の関鉄常議員就任の期間が極めて短かつたことも、彼らの大量の株式取得の動機が経営参加にはさほど重きを置いていなかつた可能性を示唆しているようである。なお渡辺一族、平沼一族との間にも平沼専蔵が渡辺一族の機関銀行たる二十七銀行の監査役に参加するなど、この時期は緊密な連携関係を保持していたと解される。分家の渡辺福三郎も自身が取締役・常務・専務・社長として深く関与した横浜鉄道には平沼も前身時代から度々⁽¹¹⁾関与するなど、同じく横浜を基盤とする資本家同士の接点も多かつたと考えられる。

(一) 平沼専蔵は横浜蚕糸銀行取、二十七銀行監、戸塚銀行取、東洋貯金銀行取、金叶貯蓄銀行頭取、横浜四品取引所理事、横浜洋糸織物引取組合頭取、横浜協同電灯取、東京瓦斯紡績取、横浜電線製造取、日本絹綿紡績取(銀第二版、三一年、四一四頁)、平沼銀行頭取、平沼貯蓄銀行頭取、大日本水道木管取、武蔵野鉄道ほか多数に関与。大正二年四月六日病死。横浜銀行、金叶貯蓄銀行、平沼銀行の創立者であるが、「金貸を業とした」平沼も「貧乏な華族連中に対する取立に仮借しなかつたため」強欲非道な高利貸のやうに非

難」(「財界物故傑物伝」下巻、二八八―二九一頁)され、「財産を四分して自分の外、長子八太郎、養子延次郎、庶子久三郎に配分したが、長子は道楽息子、養子は自殺した」(沢本孟虎『近世人物評伝』昭和一八年、維新書房、二三六頁)との世評もあり、大正二年七八才で逝去した。

(2) 乾新兵衛は兵庫県多額納税者、家業は味噌・酒造業(菊桐、乾坤)、明治三七年頃乾坤丸を購入、徐々に海運業に転換、「欧州大戦当時五千万円を儲け、しかも戦後のパニックを素早く切り抜け、一代にして一億円を蓄積した、立志伝中の一人」(昭和九年一月六日『神戸又新日報』)、乾合名代表社員、明治信託社長、乾倉庫土地社長、乾製紙、乾鉄線重役、六十五銀行取ほか多数。「私的金融業者だったことは人も知る通りで、相当高利だったことは：鈴木金子直吉氏が日歩十銭の金を借り」(野村治一良『わが海運六十年』昭和三〇年、国際海運新聞社、二三〇頁) たほととも称された。

(3) 木村権右衛門は明治三二年三月設立の木村銀行(大阪・鶴橋)行主、帝国美術協会監、通称「鬼権」といわれた有名な高利貸で、「自ら木村長門守の後裔だと言ひながら、其冷酷で我欲の深かったことは平沼や乾もはだしで、一生人に悪く言はれて死んだ」(沢本孟虎『近世人物評伝』昭和一八年、維新書房、二四〇頁)といわれる。

(4) 前掲『財界物故傑物伝』下巻、二八八頁以下。

(5) 平沼一族としては(一)平沼久三郎(平沼専蔵の庶子『財界物故傑物伝』下巻、頁二九二)横浜市老松町、平沼銀行頭取、平沼貯蓄銀行頭取、大日本水道本管取、横浜電気監(帝国銀行会社要録)大正五年、二八〇頁、一九〇五年では京都鉄道二七〇〇株(老川前掲書四四頁)。(二)平沼延次郎(平沼専蔵の養子)は金叶貯蓄銀行取、横浜銀行取(銀第二版、三一年、四一四頁)、三六年京都鉄道監就任、三八年では京都鉄道一八九九株(老川前掲書四四頁)三八年一月末では横浜鉄道の二五〇株所有(横浜鉄道「第四回報告書」、前掲「資料集横浜鉄道」付録二二七頁所収)。(三)平沼八太郎(平沼専蔵の長子)は糸屋・洋糸和紡績糸問屋、金叶貯蓄銀行取兼東京支店主任、横浜銀行取兼東京支店主任(銀第二版、三二年、四一四頁)、三八年では京都鉄道二七〇九株。(老川前掲書四四頁)

- (6) 老川慶喜『明治期地方鉄道史研究』一九八三年、日本経済評論社、四七頁。
- (7) 田中真人、宇田正、西藤二郎『京都滋賀鉄道の歴史』一九九八年、京都新聞社、一六八頁。
- (8) 関鉄『第三回報告』、なお神奈川の平沼トシ名義でも一八〇株。
- (9) 乾新兵衛は「如何なる場合でも、直接自分の名を出すのを嫌ふ」(石山賢吉『庄川問題』昭和七年、一六一頁)といわれ、山本乙五郎、西川末吉らを代理、替玉等として多用した。

(10) 『郵便創業談』昭和三年、一九〇頁。

- (11) 平沼の「日向和田立川間鉄道」創立の出願(鉄上九一〇頁)のことかどうかは不確定だが、「平沼専蔵氏が八王子から横浜迄の鉄道を私設にしようといふ運動を起した」(中野一二三頁)時、中野は中央線の「一番収益の多かるべき処を、一個人のものにして、利益を占めるといふ事になり、之は不都合とあつて：国家的立場から、大反対を唱へた」(同上)といわれる。老川慶喜氏によれば、原善三郎ら横浜の商人層は「武蔵鉄道あるいは横浜鉄道という社名で」(資料集 横浜鉄道一九〇八―一九一七)解題、一頁、「再三にわたつて横浜と八王子を結ぶ横浜鉄道の敷設を出願しつづけた」(「神奈川の鉄道」平成八年、日本経済評論社、一〇五頁)と同構想が数次にわたるとされる。平沼専蔵は少くとも一九年二月出願の川崎八王子間の武蔵鉄道敷設計画に発起人として参加したのをはじめ、二〇年五月出願の武蔵鉄道発起人(百株引受)、三五年三月出願の横浜鉄道発起人(二五〇株引受)で横浜鉄道創立時には第九位、八五五株の大株主となっている。(前掲『資料集横浜鉄道』七五頁)

三、地元重役の経営改善『日誌』

(一)『日誌』の概要

馬場家文書の中には表紙に『明治二十三年八月十一日起記 日誌 関西鉄道会社常議員木邨誓太郎 馬場新三』と書か

れた一冊の『日誌』(馬場三〇―一四七)が含まれる。肩書が明記されていることから、木邨と馬場の二名の共用の関鉄常議員としての業務用日誌であることが明確である。記載された期間は八月一日から九月一五日までの一ヶ月強であり、日誌帳の大半が余白のまま残されたことから考えて、次の日誌帳に繰り越されたのではなく、何らかの理由により(たとえばほぼ目的を終えたためなど)九月一五日時点で打切られたものと考えられる。個人的な日記帳に見られる、いわゆる三日坊主的な自然消滅でないことは、当『日誌』が以下にみるように、トップ・シークレットたる後任社長人事の内容にまで言及するなど、関鉄の公式記録の性格を有していたことから想像される。

また「関駅ヨリ：第二区内ノ工事ヲ巡視セリ其景況ハ別幣ニ譲ル」(八月二六日)との記述から、『日誌』と一体をなすような別紙の書類が作成されたものと見られるが、馬場家文書の中からは現在のところ該当史料を見出だし得ない。

日誌に登場する人名は日誌の記入者たる常議員木邨誓太郎、馬場新三のほか、社長(中野武営)、常議員(阿部周吉、諸戸清六、渡辺福三郎)、技師・幹部社員(井上、第三区線路受持技師中山秀三郎、技師渡辺秀次郎、建築課長内山如照、山中銀蔵、第三区線路受持技師横山孫一郎、木邨重太郎・元社員)である。

組織・施設名は本社(建築部、建築課、技術部、汽車課)、駅(四日市停車場、関、亀山、深川、柘植、三雲、草津の各駅)、施設(草津鉄工場、機械場、草津事務所、草津汽車課)、企業・団体名は参宮鉄道、鉄道局、山陽大坂両会社、日本土木会社である。

『日誌』が書かれた目的は『日誌』の記載の初日である八月一日の冒頭に「八月九日常議員会ノ協議ニ依リ当分相談役トシテ会社事務監査ノ為メニ本会社ニ出勤スルコトナリタリ」とあり、二三年八月九日の関鉄常議員の協議の結果、木邨と馬場の二名を相談役に委嘱し、当分の間「会社事務監査」のため関鉄本社に常駐することが決定されたことが判明する。関鉄常議員が経営改善のために広範な業務監査を実施し、技術陣をも含む社内各組織に聖域を設けずに減員を迫る

までの業務日誌であると規定することができよう。

この時期の関鉄役員は社長中野武宮、常議員は諸戸清六、木邨誓太郎、阿部周吉、西村治兵衛、浜岡光哲、馬場新三、中村治兵衛、渡辺福三郎の八名、検査役は弘世助三郎、三輪猶作の二名であった。⁽¹⁾このうち渡辺福三郎が当日の常議員会に欠席したことは八月二三日の『日誌』に「去ル九日常議員会決議ノ件ヲ渡辺福三郎氏エ通報セラルル事」とあることから伺え、逆に他の常議員はこの協議には参加したものと考えられる。なお東京馬鉄の背任事件の当事者として前述した種田誠一（関鉄常議員）は、おそらく当該事件の関係方面への表面化が進んでいった事情もあつてか、東京馬鉄の経営が行き詰まりつつあつた二三年四月二〇日に、関鉄では一足先に常議員を辞任している。⁽²⁾

(1)(2) 関鉄『第五回報告』一八、一頁。

(二) 木邨誓太郎

『日誌』執筆者の一人・木邨(村)誓太郎は「県の元老として県治に尽す処亦尠からず、農事の發達、産業の改廢等、君の努力に負ふ処多し、県民の信頼愈々深く、名望徳望を兼ね備ふ模範的紳士」とされた政治家で、⁽¹⁾『日本鉄道史』が「三重県ニ於テモ諸戸清六、木村誓太郎等ノ企拳アリ、其目的トスル線路ハ弘世助三郎等ノ計画ト略、同一(鉄上、八一二頁)と記するように大津四日市間鉄道(江勢鉄道)発起人以来の関鉄の三重県側の中心人物の一人であり、二二年四日市港湾埋立を稲葉らと共同申請した築港推進派でもあつた。木邨は三重県員弁部稲部村北大社、弘化四年生れ、三重県大地主、三一年五七、六八八円、多額納税者、三一年一六八一円四三銭、一二年県会議員、一七年県会副議長、二三年県会議長、二七年三重県第三区より代議士当選、関西鉄道発起人三〇〇株、三七年貴族院議員、その他尾西鉄道監査役等を兼ねた。⁽³⁾相談役として三重県代表の木邨誓太郎が選ばれたほか、滋賀県関係株主を代表して馬場新三が選ばれた理由は、木邨と

同様に関鉄の主唱者であったことのほか、二〇年にも「大津詰の創立委員馬場新三氏は本月中旬より三重県詰となり同地の委員と交代」(二〇・八・一一中外)、「創立員大津事務所詰の馬場新三氏は三重県同事務所詰となりしが、同創立員三重県同事務所詰なりし内山如照⁽⁴⁾氏は大津詰となり、既に来津して日々出勤」(二〇・九・八中外)するなど、以前にも大津詰はもちろん遠く、三重県事務所詰となった常詰経験もあり、関鉄の内部事情に精通した豊富な経験を買われたものと考えられる。

(1)『三重県史』上、付録一七頁。

(2)『四日市市史』、昭和五年、二七六頁。

(3)『日本現今人名辞典』、九頁、『三重県史』、資料編、一一三三頁、鉄上、六一五頁。

(4) 馬場と同様に常詰経験ある内山如照は三重県桑名郡山田村、弁護士、桑名商業会議所特別会員、一七年桑名郡選出の県会議員、関鉄発起人一四〇株引受、二〇年六月九日辞任した石丸安世に代って創立委員となり、三重県事務所詰から二〇年九月大津事務所詰に配置換えとなり、以後長らく関鉄の幹部社員として活躍し、日誌の作成時点では関鉄建築課長、二六年時点で関鉄会計課長兼建築副課長(諸、二六年、一七三頁)、桑名紡績専務四〇〇株(山口和雄編著『日本産業金融史研究・紡績金融編』巻末一八頁)、後に桑名米穀取引所理事長、北勢鉄道監査役。

(三)『日誌』の記載内容

管見の限りではこの時期の関鉄の常議員会決議録の所在を確認できないので、「常議員会決議ノ件」の内容を当該『日誌』の記載内容から類推するほかはない。まずはつきり記載されているのは「彼ノ勾配六十分ノ一トスルカ四十分ノ一二スルカ未決ナリシ故ニ未ダ上願セズ然レトモ一昨日ノ会議ニ於テ六十分一ト確定」(八月一日)したことである。「彼ノ」

という冠詞が特に付されていることから、亀山津線の勾配決定問題は関鉄の経営陣にとって長らくの懸案事項であったことをうかがわせる。また日付は不明ながら近々「未払株券ニ対シ公売ノ予告致ス筈常議員会ニ於テ相談」(八月二二日) 済みであった。

常議員会から木邨と馬場の二名に委嘱された相談役の職務内容である「会社事務監査」の中身は、「日誌」に「会計日記簿ヲ調査シ当期配当ノ大略ヲ見ルニ一株八十銭内外ヲ見込マルヘシ…汽車課ニテ機械場勘定帳簿ヲ検査セリ」(九月八日)のように、「帳簿検査」に代表される会計監査業務の行動記録もないわけではないが、「日誌」には職員の減員問題がしばしば記載され、「日誌」の最終部分も「渡辺技師ヨリ芬第一区線路工夫四十八人ニ減員セシ旨ヲ報セリ即チ本月(アキ)日ヨリ施行セリ 之ヲ改正前ニ比スルニ三十二人ヲ減シタルナリト」(九月一五日)の文句で打切られている。こうした具体的な職員減員の実績が得られたことで、ほぼ監査業務の目的を終えて、二人が日誌を書くことをも止めたのだと解釈すれば、このリストラ実施こそが「八月九日常議員会ノ協議ニ依リ」特設された会社事務監査の主目的であったものと推測される。なぜなら、この頃関鉄役員・大株主は経費節減、とりわけ人件費圧縮に熱心に取り組みつつあり、例えば二年一〇月二〇日の株主総会でも、「乙号議案 本会社申合規則第五条但書に常議員十名とあるを一名減シ九名に改正すへし。前段の如く申合規則を改正し第一回の改撰期に於て現任常議員の四名を退任者となし更に後任者三名を撰挙すへし」⁽¹⁾を異議なく全会一致で原案通り可決し、「現任の常議員抽籤の上渡辺福三郎、馬場新三、浜岡光哲、九鬼紋七の四氏を退任者と定め更に株主の撰挙を以て浜岡、馬場、渡辺の三氏再撰」⁽²⁾するなど、常議員の減員にも踏み切っているからである。こうした重役共同の实地調査としては著名な九鉄改革運動の中での調査団派遣などのほかに、三二年五月大鉄重役が異分子の大塚磨が新たに役員として乗り込んでくるという事態に身構えて、「慎重の上にも慎重の態度を取り省き得べき費目改善すべき事柄あらんには鋭意其事に従ふこととし此際先づ各重役共同して实地諸般の調査を為すに決し」⁽³⁾たという

ような事例もある。

(1)(2) 一二年一月十日『大日本鉄道雑誌』第二号、二六―八頁。

(3) 一三年五月五日『鉄道時報』。

(四)『日誌』作成の背景

『日誌』には以下のような株金払込や資金繰りに関する記述がある。

「亀山津線路敷地買上ニ付旧ノ盆節季以前ニ凡ソ三分一程代金仮渡スレハ纏リ易キ見込ニ付十一日ノ払込金迄一時借入レヲ為サントノ相談アリ 右者応トノ旨ヲ答ヘタリ」(八月二日)

「社長ヨリ未払株券ニ対シ公売ノ予告致ス筈常議員会ニ於テ相談シモ有之ニ付之ヲ決行スヘキ筈ナレトモ其後熟考スルニ漠然公売ヲ予告スルトキハ却テ全体ノ株主ニ対シ危惧セシムルノ恐レナキニアラズ既ニ先日ヨリ各人エ督促セシニ払込ヲ了セルモノ三十余名モ有之故ニ暫時公売予告ノ事ヲ見合セ而シテ九月十日ニ至リ当払込ヲ了セザルモノハ其番号名前杯ヲ詳記シ広告スル事ニ改メタシ云々 兩人トモ異議ナシ」(八月二日)

「未払株券公売ニ付番号不詳ニ付來ル十一日払込ニハ番号記入ノ事ニセシ方可然トノ旨ヲ會計課ヨリ社長エ協議セシメタリ」(八月二五日)

このような記述から関鉄でも「株主ニ対シ危惧セシムルノ恐レ」がないかどうか、株主の払込動向に神経質になつていく様子が見られる。関鉄では既に東株では一二年一月一日から六万株の売買を開始(東株一四二頁)し、大株でも売買高は一二年二八、九五五枚、一二年九〇、〇三四枚と増加、流通性も勘案して、「一二年八月百円券を五十円券に改む」(東株一四二頁)などの手をうつてきた。これまで関鉄の分割払込は第二回から第八回まで毎回一株当り五円宛であったが、折からの払込難を反映して一三年七月の第九回のみ半額の二円五〇銭に引き下げられている。

馬場、木邨らによる関鉄の監査の動機も、後年の大鉄重役陣と同様に「各重役共同して実地諸般の調査を為し、⁽¹⁾省き得べき費目改善すべき事柄」がないかを厳しく監査しようとして取り決めたものと考えられる。この八月九日の常議員会議の内容がとりわけて重要で、かつ深刻な問題であったことは、欠席常議員の渡辺福三郎への協議内容の通報を馬場、木邨らが社長に強く要求したことから推測できる。

馬場、木邨らが強力にリストラを推進せざるを得なかった背景には何よりも関鉄の株価の低迷がある。すなわち関鉄の大株長期清算取引の最低価格の推移は二年二七円三〇銭（払込二五円比一・〇九）、二年三三円〇〇銭（払込三五円〇〇銭比一・九二）、二三年二六円三〇銭（払込三七円五〇銭比一・七〇）、二四年二二円三〇銭（払込四七円比一・四七）、二五年三五円〇〇銭（払込四七円比一・七四）であった。一方、東株長期取引の最低価格の推移（東株一四一頁）も二年二八円〇〇銭（払込二五円比一・二二）、二年三三円三〇銭（払込三二円五〇銭比一・〇二）、二三年二五円四〇銭（払込四五円比一・五六）、二四年二二円七〇銭（払込四七円比一・四六）、二五年三四円一〇銭（払込四七円比一・七二）となっている。東西とも僅差で払込の進捗とは逆に株価は低落し、最悪の二四年には払込額の半分以下まで株価が切り込む始末であった。これは「株式にありては金融逼迫の影響を受けて売買高激減し、相場亦下落して上場銘柄三十余種の内、僅か二・三のものを除くの外は何れも払込以下に低落して容易に回復の状になく、之が為め、一時株式界に小恐慌を来さんとする状態」（東株一二六頁）といわれた二三年恐慌の影響であり、必ずしも関鉄固有の現象ではなかった。しかし開業当初の関鉄の営業効率⁽²⁾は他の私鉄に比しても極端に低迷していた。二三年度の各社の営業効率を比較すると関鉄の平均一哩当り運輸収入一九八三円は都市近郊路線の阪堺の一三、二〇八円の一五・〇％、大鉄の五、五三三円の三五・八％にすぎず、幹線鉄道の山陽（三、三三三円）と比較してもその五九・五％にとどまっていた。その反面で関鉄の平均一哩当り営業費は一、九九六円と、山陽（一、九一四円）、九鉄（一、四三四円）、伊予（一、八三八円）などより割高になっている。こうして

収入が低いのに、経費が割高な結果、関鉄の払込資本金利益率は〇・四五%と、阪堺（二三%）、伊予（二二・二三%）、甲武（六・五%）、北炭（六・一四%）、日鉄（五・七三%）、水戸（四・七八%）、両毛（四・六八%）、九鉄（二・〇九%）、大鉄（三・二六%）、讃岐（二・七三%）、山陽（一・九二%）と二社中で最下位であつた。⁽³⁾

両端だけの部分開通段階の二三年度の数値は関鉄を過少に評価しすぎており、翌二四年の平均一哩当り運輸収入は三、〇一六円、平均一哩当り営業費は一、六一五円、払込資本金利益率は二・八七%と、いずれも大幅に改善を示した。もちろん草津―四日市間の全通効果に加えて、リストラ効果もあつたものと思われるが。

リストラを推進した馬場、木邨らの行動も所詮は営利追求一本槍の大塚磨に代表される「鉄道虐使」⁽⁴⁾なのであるうか。馬場が鉄道とりわけ私設鉄道の社会的意義をどのように把えていたかを知り得る資料として、馬場自身が関西鉄道会社々長中野武管代理の立場で関係地方官に宛てたと思われる書簡をあげておく。

「抑モ鉄道布設ノ拳タル第一國歩ノ開進ヲ促シ遠大ノ鴻利公益タルニヨリ其延長ヲ企画スルトモ政府直轄施設ノ境域ハ自ラ財力ノ掣肘スル処アリ 私設鉄道ハ其公益ノ箴部分ヲ裨補シテ國家ノ福利ヲ増進シ且有事ノ日ニ於テハ擲テ政府ノ使用ニ供スル等ノ義務アルカ為メニ政府ニ於テモ土地家屋ノ買上地租免除ノ如キ一種特別ノ保護ヲ与ヘ大ニ之ヲ勸奨セラレタリ 願ルニ鉄道ノ事タル固ヨリ國家全般ニ利益アルノミナラス其一部分ニ属スル府県町村ニ対スルモ交通上ニ運搬上ニ亦鴻益タル論ヲ俟タサルナリ」⁽⁵⁾

これは地方税地租割の免除を稟申する文脈での私設鉄道観であるから、ことさらに公益性が強調されている嫌いはあるが、「政府直轄施設ノ境域ハ自ラ財力ノ掣肘」あるため官設鉄道が十分に果し得ない当時の國家財政の下で、「私設鉄道ハ其公益ノ箴部分ヲ裨補シテ國家ノ福利ヲ増進」するものとの強い認識を持っていたことがわかる。

一方、木邨と同じ三重県側の常議員であり、後年自分の長男・次男の後見役を木邨に依頼したほど、木邨との信頼関係が厚かつた諸戸清六は水道、排水、殖林の三大事業など、「公共事業の爲めに力を尽し…世の事業家に仰がるるに至らむ」⁽⁷⁾

と、地元では「天下の偉人」とまで評価された人物であり、関鉄の創立と投資も単なる一時の投機行為ではなかったものと考えられる。

しかしながら諸戸清六ら、関鉄創立の中核であった三重県の大株主は「創業以来力を致しし関鉄会社を見棄て、終に其株を売り進むに至りしは、無理ならぬ事なり、ソは関鉄会社当時の株たる、価格甚だ低くして、年三朱より多からざりき、通例の株は八朱位の平均なるに、三朱にては利益の点に於て、割合に合はぬは固より言を待たぬ所なり、さればこそ、某は大株主として、其利害を感ずること深く、終に見切りを付けて、之を売飛ばさむと志すに至り」(今村二六五頁)とされたように、関鉄の前途に「見切りを付け」たのであった。同様な苦悩は立場を同じくする滋賀県株主でも見られたはずで、例えば二〇株の関鉄原始株主である正野玄三は「公債株券台帳」によれば二〇年八月一八日付で応募して申込証拠金を払込んで以来、株価の低迷にも拘らず二四年七月の第一一回まで毎回払込んで、払込総額一、八八〇円(額面五〇円)に対して四七円払込⁽⁸⁾に達した関鉄四〇株を払込額を下回る価格で「明治二十五年十一月十日京都曾野作太郎へ三十九円五十銭カヘニテ売渡」している。

二五年の東株の長期取引の最高価格四四円五〇銭、最低価格三四円一〇銭、平均三七円七五銭(東株一四一頁)であったから、年平均価格を若干上回った水準である。二五年八月頃から「鉄道国有の議次第に喧伝せられ、関西鉄道、北海道炭砒鉄道を始め、他の鉄道株も漸次騰貴を示すに至り」⁽⁹⁾、正野も幾分持ち直した関鉄株に「見切りを付け」、固い公債等に乗換えたものと考えられる。正野は同じく曾野へ二五年四月二二日日本銀行一〇株を売渡す一方、同年四月二二日東京市債券二万円、八月六日大阪市水道公債五千円、京都電灯社債五千円を曾野から買受けるなど、当時曾野と頻繁に証券取引を行っていた。⁽¹⁰⁾

一方馬場家文書の中にも「関西鉄道株(四十七円)三三五〇」などの「午後二時現取引中直段」を印刷して配付した二

四年一〇月二六日付の京都株式取引所仲買・曾野商店発行の「諸公債株券直取引相場附」(馬場三二―一〇二六)が含まれており、少なくとも二四年当時から曾野と馬場家との株式取引面での接触が存在した。したがって「近江屋」を名乗った曾野作太郎⁽¹¹⁾あたりが京都取引所の最有力仲買人として、滋賀県関係の関鉄株主の売買に深く関与したのではないかと推定される。

諸戸清六ら関鉄株主が大量に持株を手放した理由を野城久吉は「亀山の隧道が、非常に難工事であつて、是を竣工せしむるには、巨額の資金を要するのみならず、木曾、揖斐川の架橋工事も、莫大の資金を要するから、無理に竣功させて見た処で、碌な紋入もあるまいとは、素人のみならず、技師仲間の問題でもあつた。現に今村氏の推選で、社長となつた白石氏さへ、二四年一〇月の暴風雨で、関、柘植間八哩余の線路が破壊され、之が復旧工事に着手しやうとした時に、絶望の歎を發し、僅かに今村氏の激励で、踏み止まつて働いた位である。此話は、何時か外にも漏れたものと見え、沿線の人々の悲観は、一層甚だしく、諸戸清六氏を始め、伊勢地方の株主等は、挙つて売方となつた為めに、一時同株は、実に二十五七円まで下落した。何様二三歩の配当はあつても、之を継続して行くことは、到底覚束ない事業であつたのだから、斯く売られたのも、無理はなかつたのである」と⁽¹²⁾詳しく分析している。

ここで非常に難工事であつた「亀山の隧道」というのは三、〇四五呎の加太隧道に一八四、五七一円(関鉄全体の隧道建設費の六二・八%)もの巨費を投じたことをさすが、二七年六月末現在では難工事として有名な大鉄の亀瀬隧道の一〇一、七三〇円を大きく凌ぎ、西日本地域では山陽鐵道の船坂隧道の二一六、〇〇八円に次ぐ大工事であり、一〇呎当りの建設費六〇六円も関鉄中で最高であつた。⁽¹³⁾

(1)『大株五十年史』八頁

(2) (3)『明治三三年度鉄道局年報』第一〇表。

(4) 『鉄道時報』の論説では「鉄道は営利的事業なり我々は少しにても多くの利益を得んが為め鉄道を造れるなり」と主張する「此種の人々は最も鉄道虐使を嗜み多数の株式を買込みて其鉄道を乗取り例の鉄道虐使を實行する為め高級の社員は其技量の如何にかかわらず尽く是を放逐し跡には不熟練の社員のみを残し石炭を初め一切の需用品は最下等低廉なるもののみを使用し…只管利益配当のみを多くし株式の騰貴するを見ずかし逸早く売退きて暴利を貪る者」(放言生「鉄道虐使の害」三二年六月一日『鉄道時報』)だと批判した。鉄道技師で阪鶴鉄道社長も兼ねた南清も「予は株券を思わざるに非ず、又会社を念とせざるに非ざるも眞実胸中に去り難きは鉄道そのものである。大事業に着手したる以上は僅々たる年月に於て其利益を眼前に見んとするは誤れるもの」(三三年二月一日『鉄道時報』)と批判した。「利益さへ多ければ可なり」(三二年二月一日『鉄道時報』)とする「鉄道虐使」の代表・大塚磨らと、南の如き技師との対立は根深いものがあつた。

- (5) 「鉄甲五四号 私設鉄道ニ係ル地方税地租割等免除之蒙稟申」馬場二九一〇一六、「馬場新三用紙」と印刷された自己専用野紙に記載。
- (6) 桐井宗雄(謙堂)「三重県の産業と産業人」昭和五年、三八頁。
- (7) 稲田薄光著『天下の偉人諸戸清六翁』明治四三年、一六頁。
- (8) (10)「明治二十三年十月改正 公債株券台帳 正野玄三」一〇一、三八、四〇、七二、八三各頁、正野玄三家文書仮目録番号二二二〇〇一。なお台帳では創立時の仮株二〇枚が「明治二十四年五月書換ニテ番号換ル」として本株四〇枚に修正されている。
- (9) 野村元五郎『株界三十年史稿』大正六年、野村徳七商店調査部発行、一〇頁。
- (11) 曾野作太郎(京都市下京区)は明治八年一月兵庫県人広内嘉兵衛の次男として生れ、先代曾野作太郎の養子となり、三二年家督を相続(『大衆人事録』第三版、昭和五年、ソ五頁)、三三年時点では京都市下京区貞安前町、近江屋を屋号とする京都株式取引所仲買、所得税二〇〇円(『日本紳士録』第五版、三三年、七九一頁)、関鉄六〇株、山陽鉄道二五六株主。取引員組合委員長となった四二年一月には京都取引所の監査役に就任。

(12) 野城久吉著『商機』明治四三年、一六八一。

(13) 岡村良朗編『鉄道要鑑』明治二十九年、二二八頁。

(五) 経営者・幹部の動靜

日誌から知られる社長中野武營の約一カ月の動靜は八月九日からほぼ連日関鉄本社に出勤、この間は関鉄本社に程近い所に寓居していたが、八月二三日「午後二時ヨリ社長ハ龜山津線路變更ヲ携エ東上」し、その折に「來ル九月九日迄ニ歸社ノ見込」を立てた通り、「九月十日：午後五時社長歸社」(九月一日) している。

出張中、馬場らは「會計課ヨリ社長ニ協議セシメ」(八月二十五日) ている。

その後馬場、木邨「兩人トモ翌日自宅ニ歸ル」(八月二七日)(木邨は八月二三日ハ「私用ニテ出勤ヲ欠ク」)馬場は「病氣ノ故ヲ以テ來社遅延ノ通信」(九月七日)をした後、九月二日「破損所其他ヲ巡視」するまで記録がない。

次に技師の活動ぶりは、まず監督の白石直治は八月二日日本社出社(社長と相談)、二日頃社長に後任社長受諾を回答し、二三日「龜山津線路敷地買上ノ件ニ付鈴鹿郡ニ出張工設計及用地買上ケノ事ヲ談判」、二四日「鈴鹿郡ヨリ歸ル」、翌二五日再び「奄芸郡ニ工設計用地買上ノ件ニ付出張」、二六日馬場らと「第二区内ノ工事ヲ巡視」、翌二七日馬場らとの「線路工夫及建築工夫ノ事」の協議に立会、九月一日「奄芸郡ヨリ歸ル」なり、木邨と「技術部減員ノ事ヲ協議」するなど、ほとんど連日にわたって鈴鹿郡、奄芸郡など「龜山津線路敷地買上ノ件」で出張するという超多忙なハードスケジュールであった。勤務先の帝国大学が夏季休暇中のためか、関鉄の監督業務に邁進している様子が見える。

建築課長の内山如照(関鉄の三重県事務所詰の元創立員)は鈴鹿郡へ出張し地主と協議した後、八月二日日本社に歸社し社長に報告、八月二日馬場らから「元社員木邨重太郎ノ件ヲ：質問」され、九月九日木邨に「山崩ノ箇所線路變更ニ

付」相談している。

技師の渡辺秀次郎は二二日白石と「鈴鹿郡エ出張：工事設計及用地買上ケノ事ヲ談判」、二五日馬場らと「線路工夫減員ノ事及ヒ鉄工場使役時間更正ノ事杯ヲ協議：草津汽車課ノ件ニ付：協議」、その結果九月一五日馬場に「第一区線路工夫四十八人ニ減員セシ旨ヲ報」告した。

技師の井上徳治郎（第二工区関ヶ五反田間担任）は二六日馬場らと「第二区内ノ工事ヲ巡視」、二七日馬場らと「第二区線路工夫八四十人ト概定スル事ヲ協議」、九月一四日木邨と「建築部員減員ノ事ヲ協議」した。

技師の中山秀三郎（第三工区五反田ヶ草津間担任）は二六日「実地巡視ノ事ヲ請求」（八月二三日）した馬場らの「照会ニ応ジ」柘植駅から工事巡視に同行、二七日馬場らとの「線路工夫及建築工夫ノ事」の協議に立会、「第二区線路工夫八四十人ト概定スル事ヲ協議」、九月一四日木邨と「建築部員減員ノ事ヲ協議」した。

（一）中野は二年には本郷元町一丁目二番地の借家に住んでいたが、彼の伝記は「関西鉄道社長として伊勢の津に居った」（中野一一七頁）と記載するが、『日誌』の記載から見て、津ではなく関西本社所在地の四日市の誤りではなからうか。

（六）関西鉄道の抱えていた経営課題

日誌には関鉄が当時抱えていた課題が数多く列挙されており、建設途上の鉄道会社の多忙さを生き生きと描き出しているが、事柄の軽重に応じて分類すれば、まず中野社長と馬場・木邨とが直接協議した重要事項としては（日誌の記載順に各課題の整理番号を付与）

まず、社長の方から両人に相談を持ち掛けた事項としては（日付と協議結果）④社長が「退職セント決意：白石氏適当ナラム」（八月二二日）とした後任社長人事（以下数回にわたって協議を継続）、⑤「駅員概費支給ノ件」（八月二二日）、⑥「四

日市停車場建築」(八月二日)、⑦「亀山津線路敷地買上ニ付…三分一程代金仮渡」の資金を「払込金迄一時借入レヲ為サシ」(八月二日、同意)、⑧「暫時公売予告ノ事ヲ見合せ」(八月二日、「兩人トモ異議ナシ」)である。

このうち④⑤⑥は同一日なのに④の極秘相談のみ人目につく本社でなく、兩人が「社長ヲ其寓ニ訪フ」という形で機密保持に万全を尽している様子がわかる。

逆に兩人の方から社長に善処方を申し入れた要求・提言事項等としては①「亀山津線…線路変更ノ認可ヲ上願」する件(社長の回答「不日東上鉄道局エ上申スベシ」八月一日)、②「線路土地買上ノ事…少シク高価ナルモ速ニ着手セラレ度キ事」(八月一日)、③「線路敷地ニ係ル各邸ノ大字ノ実地売買…立入探偵セシメラレ度」(八月一日)、④「去ル九日常議員会決議ノ件ヲ渡辺福三郎氏エ通報セラルル事」(八月二三日)、⑤「草津鉄工場…ヲ廃止スル事ノ可否」(八月二三日)、社長の回答「白石渡辺兩氏ノ意見ヲ聴キ可然処分セラレタシ」、⑥「線路工夫及建築工夫減員ノ事」(八月二三日)、⑦「各課員淘汰ノ事ヲ協議」(九月三日)である。

兩人から社長に相談した事項は⑩「白石氏株券ノ事」(八月二三日)、社長から兩人に報告した事項としては「木田邨地内コルベルト改築請求ノ件」(八月二日)と少数である。

さらに比較的事務的なレベルの問題として社長を経由することなく、兩人単独で遂行した事項としてはア「職員姓名員数俸給杯ノ取調ニ着手」(八月一日)「職員調」(八月二日)、イ「元社員木邨重太郎ノ件ヲ内山氏ニ質問」(八月二日)、ウ「亀山津線路変更願ニ付内閣へ送達出願ヲ検問」(八月二日)、エ「鉄工場ヲ巡視」(八月二三日)、オ「山中銀蔵ヲ喚ヒ第一区線路工夫ノ事ヲ質問」(八月二三日)、カ「白石直治氏ニ…承諾云々ヲ確カメタリ」(八月二四日)、キ「渡辺技師エ線路工夫減員ノ事及ヒ鉄工場使役時間更正ノ事杯ヲ協議」(八月二五日)、ク「関駅ヨリ白石井上ノ兩氏ト共ニ第二区内ノ工事ヲ巡視」(八月二六日)、ケ「第三区線路受持技手横山孫一郎氏ヲ喚フ…線路工夫及建築工夫ノ事ヲ白石中山立会ニテ協議」(八月二

七日)、コ「井上技師ト第二区線路工夫ハ四十人ト概定スル事ヲ協議」(八月二七日)、サ「会計日記簿ヲ調査」(九月八日)、シ「汽車課ニテ機械場勘定帳簿ヲ検査」(九月八日)、ス「建築課長内山如照ヨリ：線路山崩ノ箇所線路変更ニ付：申出タル件相談」(九月九日)、セ「白石石ト技術部減員ノ事ヲ協議」(九月一〇日)、ソ「第二杣川破損ニ付：破損所其他ヲ巡視」(九月一二日)、タ「井上中山両技師ト建築部員減員ノ事ヲ協議」(九月一四日)、チ「渡辺技師ヨリ第一区線路工夫四十八人ニ減員セシ旨ヲ報セリ」(九月一五日)と極めて広範かつ多数にのぼる。

これらの経営課題への取組姿勢全体を概観して、両人の社長、技師へ向けられた要望・提言事項に共通するスタンスとしては運営全般の改善と人員削減を至急に決行するように強く迫る内容のものが多く、両人の、ひいては両人の代表している三重県、滋賀県大株主層全般の焦燥感を濃厚に示しているようである。

たとえば①の草津鉄工場など、草津関係施設に関しては「二十三年二月十二日：草津駅社員出張所を同駅停車場内に移し草津事務所と改称」⁽¹⁾する一方、「本季に於て草津工場並に鑄工場の二工場を増設せり」というように、当局者ないし技術陣では増設方針にあったと考えられる。しかし両人は草津鉄工場に関しては「午前五時三十分ヨリ出勤(草津)鉄工場ヲ巡視セリ同場ノ労働時間ハ午前六時二起ル其規則杯可ナリ整頓セルヲ覚フ：草津鉄工場ハ最早必要ナラサルニ似タリ故ニ之ヲ廃止スル事ノ可否ヲ取調至急決行セラレタシ」(八月二三日)とその廃止まで勧告している。

二二年六月頃には「構内汽鐘車修繕室一棟の建築は已に落成し近日より製鐘所器械室汽鐘室等の建築に着手せん」(二二年六月二一日大朝)として、本格的な実施設計の段階に入りつつあった四日市停車場の建築構想に関して監督の白石直治は二一年一〇月頃の「専門的ノ学会」での講演で「四日市ト草津ハ幹線ノ両極点ナルヲ以テ、稍規模ヲ大ニシテ之ヲ計画ス：四日市停車場ニハ運河ヲ設ケテ、場内ト汽船間ノ運搬ヲ便ニス」⁽³⁾とターミナル駅にふさわしい大規模な四日市停車場構想を抱いていた。しかし両人は技師の見解に乗って「規模ヲ大ニシテ之ヲ計画」せんとした中野社長に対して「可成修

飾ヲ省キ实用ヲ旨トセラレ度(八月一二日)と、敢えて苦言を呈している。

これらのことから、兩人にとつての最重要事項としては人員削減を中心とするリストラ断行、経費大幅節減等による増益・増配熱望の一点に集約されているように感じられる。

これに対して中野社長の回答に共通するスタンスは⑩「白石氏株券ノ事」の「社長曰ク此事ハ白石氏ノ意思ヲ聴キ其上木郎氏ト協議ノ上ニ取計レタシ(八月二三日)や、⑪「草津鉄工場廢止」の「白石渡辺両氏ノ意見ヲ聴キ可然処分セラレタシ(八月二三日)」に代表されるように、関係者の「意見ヲ聴キ」其上：協議ノ上ニ「可然」取計レタシ」といった類いの極めて要領を得ないものであり、決断実行とは程遠い、優柔不断なようすがよく描写されている。とりわけ⑫「線路工夫及建築工夫減員ノ事」に対する中野社長の回答「第三区ハ中山技師監督ノ下ニ在リ云々」は、類推すれば「社長のことともろくにきかない、頑固な中山技師の担当工区だから：」といった弁解とも受け取れ、当時の鉄道会社の技師の強力な権限と、技術関連分野が社長といえども口を挟みにくい聖域化していた様子がうかがえる。しかし兩人はひるまず、「白石監督鈴鹿郡ヨリ帰ル：白石氏ト技術部減員ノ事ヲ協議(九月一〇日)するなど、全く聖域を設けず(4)に技術部に対しても減員を鋭意推進しようとしていたことが判明する。その後の白石社長時代の関鉄の技術者には有名な島安次郎(5)をはじめ、白石の教え子の那波光雄(6)、松島寛三郎(関鉄に入社、後に新京阪鉄道の建設に活躍)などがおり、「白石さんが学者でまことに紳士だったから学問のある人が集っていた」と評されており、白石の心情としては子飼同然の技術部の減員には相(7)当に複雑なものがあつたものと推測される。

(1)(2) 関鉄「第四回報告」二、五頁。

(3) 南海洋八郎「工学博士 白石直治伝」昭和一八年、九九頁所収。

(4) 二九年時点の関鉄幹部職員は庶務課長富森篤、建築課長井上徳次郎、運輸課長西岡恒之進(和歌山県土族、後に日本鉄道事務所長

を経て、三七年現在、九州鉄道運輸課庶務及乗客係。『帝國鉄道要鑑定』第三版、職一三頁)、會計課長清水恒太郎、汽車課長心得島安次郎、庶務副課長野口能毅、技師高橋元吉郎(三七年現在、三菱会社技師『帝國鉄道要鑑』第三版、職三五頁)、技師那波光雄、法律相談役林政次郎。(『鉄道』三四号、三六頁)

(5) 島安次郎は和歌山県の薬種商次男、二七年東京帝国大学工科大学を卒業した工学士、二七年八月に関鉄に入社、汽車課長に就任したが、その傍ら参宮鉄道技師を兼ねた。(『帝國鉄道要鑑』第三版、職八五頁)

(6) 那波光雄は岐阜県士族、二六年東京帝国大学工科大学を卒業した工学士、二六年七月一日関鉄入社、技師、建築課長、技術顧問を経て、京都帝国大学工科大学教授(『帝國鉄道要鑑』第三版、職四二頁)、工学博士、鉄道院総裁官房研究所長等を歴任。お雇外人の研究者としての業績も大きい。(前掲『鉄道先人録』二四六頁)

(7) 青木槐三『鉄道黎明の人々』昭和二六年、二二七頁。

(七) 中野武宮社長の優柔不断な性格

中野武宮は東京銀塊取引所理事長に続いて三三年には東京株式取引所理事長に就任するや「従来関係して居た、他の事業会社の仕事は一切止めて専心其任務に尽すという熱心ぶり」(中野一五五頁)で、日露戦争前後の財界混乱期の株式市場を無事に切り回し、浮沈の激しい証券界にあって「その人格とともに、衆望を負うた」⁽¹⁾「徳望家」の理事長と評価されている。中野の性格として、ほぼ同時代に当る東京馬車鉄道時代の中野に関して、「重役にもやかましい人があり、株主間にも随分とやかまし家があったので…それをどうにか纏めて事なきを得た」(中野一〇二頁)とされ、また「人事関係に於ては、頗る寛大」(中野一〇三頁)で、「温情主義から、大いに従業員を奨励策を講じた」(中野一〇〇頁)ともいわれる。この中野評からもわかるように、関鉄でも「事なきを得」るため、「やかまし家」の重役や株主との間を「どうにか纏めて」

いくような、悪くすると事勿れ主義、よくいえば高度の調整能力の持主で、関鉄従業員にも「頗る寛大」で「温情主義」で臨んだものと考えられる。たとえば二三年六月一五日には「同社木工場にて製造せし客車に社員一同を乗組ませて関鉄迄試運転を行ひ夫より本社に於て盛んなる慰勞会を開(二三・六・二〇大毎)いたが、これは社長中野武當が「草津四日市間五十余哩の線路を全通せしむるの期十月中に在らんと迄に運びたるも畢竟社員が日夜勉強其勞を憚らざるの致す所なり」と、社員の慰勞を心掛けたものであつた。

しかし倉庫、汽車課等の組織別に書記、雇の給与、人名を抜き出して関鉄の野紙を使用して「職員姓名員数俸給杯ノ取調」(八月一日)結果、「表一」などの諸資料(馬場三二―二三三―二三三―二三三)を作成済みで、「實際ニ就キ取調タル」自信を有する馬場らは、温情主義者・中野の煮えきらぬ態度には納得せず、社長では埒があかぬとばかり、「依テ中山技師実地巡視ノ事ヲ請求シ且中山技師エ照会ヲ為ス」(八月二三日)との直接折衝に乗り出している。「表一」がこの頃、馬場らにより作成された職員調査資料であることは採用年月の中で最も最近のものが二三年七月採用の杉本恒吉であり、給料欄の日給が空欄となつてゐることから、二三年七月から間もない時期に、関鉄の職員原簿、給与原簿等の内部機密資料から関西鉄道会社の社名入り(有限責任の冠はない)の野紙に書き写されたものであると推定できよう。また慰勞金欄があり、後に関鉄の幹部職員として名が残つてゐる人物が『帝國鉄道要鑑』等に見当たらないことから、この時に淘汰された職員のリストである可能性もあろう。

馬場らは渡辺技師とも「線路工夫減員ノ事及ヒ鉄工場使役時間更正ノ事杯ヲ協議」(八月二五日)したが、「結局線路工夫ノ事ハ白石氏エ相談ノ上取極スベシト決シ」(同上)しており、当然ながら監督の白石が実権を掌握していた様子が判明する。

中野社長がはっきりと自分で自ら実行すると断言したのは⑨の「常議員会決議ノ件ヲ渡辺福三郎氏エ通報」の件で「社

長曰く是ハ自ら渡辺氏ニ面会陳述スヘシ(八月二三日)というのが目立つ程度である。(この渡辺福三郎との関係が中野社長の関係事業全体にとって以てている重要性については前述の通りである。)

(1) 長谷川光太郎『兜町盛衰記』第一巻、昭和三二年、三五五頁。

(2) 関鉄四日市工場では「二十五年七月初メテ鉄製貨車ヲ作ル」(『帝國鐵道要鑑』第三版、明治三九年、蒸二〇六頁)など、鉄道車両の自社製造に取り組み、合併した大鉄の湊町工場分を合わせて一八九〇年〜一九〇九年に客車一七六両、一八九〇〜一九一一年に貨車四三三両を製造した。(沢井実『日本鐵道車両工業史』一九九八年、三六頁)

四、白石直治の招聘と次期社長就任

(一) 工事総長竹田春風

関鉄創立当初の技術者の招聘については「二十年五月竹田春風氏ヲ聘シ工事総長トシ、同年八月渡辺秀二郎氏ヲ、同年九月井上徳二郎氏ヲ聘シ共ニ技師トス。二十一年三月工科大学教授白石直治氏と結約シ、本会社工事ノ監督ヲ委嘱ス。同年七月中山秀三郎氏ヲ聘シ技師トス」⁽¹⁾とある。

まず工事総長として招聘された竹田春風は弘化二年菽藩士の次男として生れ、明治二〜三年に洋行したのち、同郷の井上勝に迎えられ工部省鉄道寮に入り、鉄道寮の助として鉄道創業に関わった草創期の功労者であるが、明治五年初代の建築課長に就任、一〇〜一一年神戸運輸課長として京都神戸間、一〜一五年新橋運輸課長(身分は少書記官)として新橋横浜間の、それぞれ運輸管理を担当した後、明治一五年工部大学校副長として転出した。⁽²⁾

こうした鉄道界の大物だけに竹田春風を処遇するため、関鉄では工事総長なる、他社にも類例の少ない高い職能の役職ポストを新設してまで、彼を迎え入れた。盟約書第十二条には工事総長の権限を定め、「工事総長ハ創立委員ノ協議ヲ以テ

之ヲ採用スルモノトス。但時宜ニ依リ滋賀三重兩県知事ノ指揮ヲ請フコトアル可シ」とあり、第十六条には「工事総長ハ測量其他起工ニ関スル一切ノ事務ヲ総理ス」とあり、第十七条には「技手及工事ニ関スル雇員ハ工事総長ノ意見ヲ以テ創立委員ト協議ノ上之ヲ採用」することになっており、かなり強い権限を付与していた。

二〇年五月頃竹田春風「工事総長赴任之節の中井知事招請宴会」が万亭で開催され、高田義助が宴会費を一時立替えた。

高田あたりが懇意な中井知事に頼んで歓迎会出席をセツトしたものとされるが、知事まで引つ張りだすなど、竹田赴任時の関鉄側の気の使い様がうかがえる。大物技師であつたことを示す証拠として武田（竹田の誤り）に関しては、次のように社長候補者に擬せられたか（事実関係の確認は未完）のような記事も見られる。「武田春風氏 関西鉄道会社社長候補者なる武田春風氏は過日來丹後地方を巡回し奈良に出で京都に至りし由なるが昨日大津へ帰り玉屋町魚清楼に投宿なしたりと」(二〇・八・七中外)

「武田春風伊東祐賢二氏此程大坂へ赴き最上大坂鉄道社会長を訪ひ、其談話中線路の協議をもなせし」(二〇・一〇・二一中外)

(1)(3)(4) 関鉄「創立顛末」。

(2)「鉄道先人録」昭和四七年、二二六頁、中村尚史「日本鉄道業の形成」日本経済評論社、平成一〇年、二八、三八頁。

(5)「創立事務所設置以前創業費記入簿 滋賀東京都府地方之部」(簿冊)添付請求書。(馬場三〇―一二八)

(二) 技師陣容

『日本鉄道史』は関鉄の技師陣容を「本線ヲ三区ニ別チ四日市関間ヲ第一区トシ関五反田(両県境界)間ヲ第二区トシ五反田草津間ヲ第三区トシ第一区ハ技師渡辺秀次郎、第二区ハ同井上徳治郎、第三区ハ同中山秀三郎其工事ヲ担任セリ、

尚ホ工科大学教授白石直治ニ嘱託シ三区ヲ通シテ之ヲ監督セシメタリ(鉄上、八一六頁)と述べる。

まず第一工区の四日市―関間の担任技師の渡辺秀次郎は地元三重県の出身で、東京帝国大学を卒業した工学士、二〇年八月に関鉄技師就任、二四年大阪鉄道技術部長、二九年京都鉄道技師長等を歴任後は鉄道協会のほかに目立った兼職先等はない。⁽¹⁾二二年一月二三日の試運転式では中野社長の挨拶の次に「渡辺工学士より工事景況報告の演説」⁽²⁾が行われた。

第二工区の間、五反田間の担任技師の井上徳治郎は兵庫県土族で、二〇年東京帝国大学を卒業した工学士、二〇年九月関鉄技師に就任したのち、建築課長、主任技術者、営業課長、経理課長、支配人等を歴任、三七年二月関鉄の取締役兼支配人に就任した。この間、二二年二月には井上は「京都鉄道の建築課長に専任することとなりしを以て：顧問技師」⁽³⁾(二二年一月銀)となり京都鉄道建築課長、汽車課長、技術相談役、近江鉄道技術顧問を兼ねた。関鉄専務として活躍、国教化の後には才賀電機商会顧問となって才賀系統の中小電灯・電鉄会社にも関与した。

第三工区の間、五反田―草津間の担任技師の中山秀三郎は愛知県の出身で、東京帝国大学を卒業した工学士、二一年七月に関鉄技師就任。白石が関鉄社長に就任したため、白石の推薦で後任の東京帝国大学工科大学教授に就任。帝国鉄道協会正員、後に学士院会員にも選ばれた。⁽⁴⁾

(1) (3) 『帝国鉄道要鑑』 第三版、戦二六、戦八頁。

(2) 『大日本鉄道雑誌』 第四号、二二年二月一日、二七―八頁。

(4) 前掲『鉄道黎明の人々』 昭和二六年、二二七頁。

(三) 白石直治の招聘

しかし以上の三技師による布陣にも関わらず、「到底尋常一様の技術者を以てしては、完遂不能なる事を知った」⁽¹⁾関鉄

発起人は一時は社長候補者にも擬せられた工事総長竹田春風との関係を断つて、「洪沢(栄一)、竹内(綱)等の有力者の意見を叩き、建設技術指導者を獲る為に八方奔走⁽²⁾」したといわれる。竹田は萩藩を脱藩して洋行したほどの人物ではあるが、彼の知識や業務経験の水準では二〇年代にはもはや「尋常一様の技術者」にしか過ぎず、種々の問題が生じていた可能性もあろうか。また竹田は二四年二月六日四七歳で病没⁽³⁾しているから、この前に病氣を理由に関鉄の工事総長を辞した可能性も高い。

洪沢の名が登場するのは一七年三月一日開設の第一銀行四日市支店の支店長の八巻道成を介して洪沢栄一と三重県各資本家との接点⁽⁴⁾が形成されつつあり、こうした一環として洪沢は三重県の関鉄主唱者の先行計画の濃勢鉄道でも発起人となつてゐるという関係にあつた。また竹内綱は白石の岳父(竹内綱の次女菊子と一五年一〇月結婚)であるから、既に白石に狙いを付けてから、岳父の線からも就任を強く懇請したものであろう。

竹内綱は天保一〇年土佐の宿毛に生れ、土佐藩家老職の伊賀家重役から大阪府、大蔵省を経て、退官後は鉱業家となり、高島炭砒の払下げを受けて経営、蓬萊社社長となり、二七年七月家業としての芳谷炭坑(後に「鉱業鉱物の売買鉄工業」を目的とする竹内鉱業⁽⁵⁾)。白石も株主二一名中第四位の大株主。石川県の遊泉寺に銅山鉱業所を有していたため、遊泉寺を終点とする白山電気鉄道の破産・競売にも関与⁽⁶⁾を設立して社長(後に相談役)となり、八重山糖業取締役(銀二版、三一年、一七七頁)、茨城炭砒専務、白水炭砒取締役、三一年所得税九九円(紳五版、二五五頁)、九州炭砒汽船監査役、常総鉄道社長等を兼ね、出身地の高知の土陽新聞を白石直治らと共同経営した。二三年の第一回選挙では高知県から代議士に当選し、板垣伯の幕下に入った⁽⁷⁾。彼の五男が有名な吉田茂元首相である。

「諸種の難関に逢着し、〈白石〉先生の手腕と見識に依らずんば、完遂至難なるに至つた為」、米国から帰朝早々の新進帝大教授の白石直治に対して「公務ノ余暇ヲ以テ、同会社ノ工事設計監督ヲ致シ具度⁽⁹⁾」と「関係者は凡ゆる手段を以て白

石)先生の承引を懇請した⁽¹⁰⁾のであった。白石の方でも「學術上実地ノ研究ニ相成リ、從テ授業上ニ幾分ノ補益ヲ米ス」ものと考へて受諾した。二二年二月二七日帝大総長渡辺洪基宛に願ひ出て、二月二九日付で総長に聴許された。

関鉄が工事施行認可を得た二二年三月一日付で関鉄と白石は四年間の期限で「約定書」を締結したが、委託者は「関西鉄道会社発起人 木村誓太郎」名義であつた。その内容は①「関西鉄道会社ハ、工事設計監督ヲ委託シ、被委託者ハ監督ノ責任ヲ負フ可キ事」②「技術ニ関スル問題ハ、総テ被委託者ノ判決ニ任ス可キ事」③「被委託者ハ在官ノ身分ナルヲ以テ、公務ニ差支アル時間ハ、会社ノ事業ヲ担当スル事ヲ得ズ」④「約定年限ヲ本年三月ヨリ向フ四ケ年トス」⑤「被委託者ハ報酬トシテ、一ケ年金一千元ヲ給シ、是ヲ四度ニ割合三ヶ月毎ニ金二百五十円ツツ、関西鉄道会社ヨリ被委託者ヘ可相渡事」⑥「会社ヨリ被委託者ノ接待、並ニ旅費等ハ会社重役ニ準ズル事」であつた。⁽¹³⁾

④の結果として、白石「先生は殆ど毎週土曜日横浜から汽船で四日市に出張した。而して月曜日の午後、大学に出て居た」という超過密な激務を余儀なくされ、「睡眠時間を割いて指導」「寸暇を惜んで其の激職に當つた」のであつた。⁽¹⁴⁾

(1)(2) 南海洋八郎『工學博士白石直治伝』昭和一八年、八一頁。

(3)(7) 前掲『鉄道先人録』二二五―六頁。

(4) 第一銀行四日市支店ルートの接点に關しては住友史料館の山本一雄氏からのご示唆によるもので、前稿の關係箇所も併せて補正しておきたい。なお渋沢は中野武宮等とも深い交遊(『渋沢栄一伝記史料』第五七卷五一〇頁)があつたものの、関鉄とは『渋沢栄一伝記史料』索引にも関鉄等の項目はない。しかし関鉄と密接不可分の緊密な關係にあつた参宮鉄道では発起人・大株主の一人として相談役に就任し、金融面にも深く関与した。

(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―」『追手門經濟論集』第二七卷一号、平成四年四月、『渋沢栄一伝記史料』第八卷七三五頁以下)

(5) 竹内鋳業は東京市京橋区明石町、鋳業鋳物の売買鉄工業、明治二十七年七月、株主二一名、資本金一二万円(払込済)、取締役竹内明太郎(綱)の長男、高知県代議士、芳谷炭坑、茨城炭砒各取締役、竹尾年助、松本俊吉、監査役岡部正樹、関野修藏、相談役竹内綱、唐津支店、大阪出張所、遊泉寺銅山鋳業所、北平鋳山鋳業所、大株主竹内強一郎三〇九、竹内明太郎三〇〇、竹内亀井一六〇、白石直治一〇〇。(『帝國銀行会社要録』大正五年、一六二頁)

(6) 前掲『白石直治伝』三四〇頁。

(8) (10) 前掲『白石直治伝』七九頁。

(9) (11) 帝大総長宛「聽許願」。(前掲『白石直治伝』七八頁所収)

(12) 渡辺洪基は三二年時点では同伸(株)社長、関鉄取締役(紳五版、一六三頁)、三四年時点では北浜銀行頭取、參宮鐵道社長、関鉄、京
都鐵道各取締役、東武鐵道監査役。(銀三四年、一二二頁)

(13) 「約定書」。(『白石直治伝』七九、八〇頁所収)

(14) (15) 前掲『白石直治伝』一〇二、三頁。

(四) 白石直治への社長就任依頼と株券問題の処理

白石直治への社長就任依頼に派生した株券問題の次のように頻繁に『日誌』に登場する。「諸戸清六阿部周吉ノ両氏へ株券云々ノ照会ヲ為セリ」(八月二二日)

「白石氏株券の事 社長曰ク此事ハ白石氏ノ意思ヲ聴キ其上木邨氏ト協議ノ上ニ取計レタシ」(八月二三日)

「兩人ヨリ白石直治氏ニ就キ社長ヨリ仍申ノ事即チ希望ノ点承諾云々ヲ確カメタリ同氏ヨリ株券云々ノ事ヲ依頼セラレ」(八月二四日)

九月八日の「日誌」には「来ル十月総会ニ臨時会ヲ開キ社長選挙会ヲ行フ事ヲ二十日以前ニ株主ニ通知スル事ヲ怠ラザルベカラザル事」とあるが、おそらくこの時の社長選挙のための「臨時会」を開く際に、馬場から親しい株主に宛てた檄文には「今回ハ普通ノ総会トモ相異ナリ居、且議決権ノ多少ニ依リ万一権利ヲ争ヒ候様ノ義有之候節ハ委任状ノ多キ方ニ議決権ヲ攫取セラルヘキニ付」(馬場三七―二二三二)と委任状送付を強く要請したことは前稿の通りである。

「阿部周吉氏ヨリ株券者百株ハ貸与スベキ旨ノ回答アリ残り一百株ヲ諸戸木邨ノ諸氏ニ於テ引受ケシ事ニ申談セリ」(九月一三日)とは、白石が社長就任に必要な株式を阿部一族の宗家たる阿部市郎兵衛より「関西鉄道株式百株借受」することをさす。阿部周吉は日本製絨の発起でも阿部市郎兵衛の代理人を勤めた阿部本家主務者で、大阪市西区四貫島、金巾製織発起人総代・創立委員⁽¹⁾、近江銀行取締役、三一年所得税八七円三三銭(紳五版、九三〇頁)、関鉄二一〇株⁽²⁾で、三一年時点大和紡績社長五〇七株、金巾製織専務九九〇株⁽³⁾等を保有した。二〇年八月二七日関西鉄道会社滋賀県創立委員に対して「阿部市郎兵衛代理として」創立事務所設置以前之滞在日当旅費其他「(馬場三〇―二八)を直接に受領しており、関鉄でも阿部本家の窓口役を勤めていた人物と考えられる。

一方本家の阿部市郎兵衛は関鉄八六〇株(京都分)、関鉄六六〇株(滋賀分)、計一、五二〇株を保有する実質第四位の大株主⁽⁴⁾で、二七年一二月末では関鉄旧株三〇〇、新株二〇〇株保有していた⁽⁵⁾。

白石の伝記では「九月二十三日重役並に大株主の懇請を容れ、阿部市良兵衛より関西鉄道株式百株借受の事とし、馬場新三に之が委任状を手交した。実に先生が其の重役陣に正式参加を決意したのは、此の時と推察せられる。…右に対して十月四日付に文部省から依願免本官の辞令があった。…専心関西鉄道の業務に専掌するに至った」⁽⁶⁾二三年「九月二十日工科大学教授辞職願提出。九月二十三日関西鉄道株式百株ヲ阿部市良兵衛ヨリ借入ノ委任状ヲ馬場新三ニ手交ス。(阿部ハ江州ノ人)：十月二十七日関西鉄道臨時株主總會ニテ社長ニ当選ス」⁽⁷⁾と記載するが、この関係は次の馬場家文書の史料(馬

場三二二二二七、二九一三八五、三二二二二八」と完全に符合する。

「御書面拝報仕候弥御清栄之御儀と奉賀候 扨関西鉄道株百株小生名義ニ切換候件に付種々御配慮被給下候趣奉万謝候 阿部市郎兵衛君持株之内ヲ百株借受ケ表面小生之名義ニ致シ置候事御来示之通異存無御座候 御手数教右借受之儀御委託申上度処別紙委任状差上候間直様御取斗ヒ奉願候 勿々謹言

九月二十三日

白石直治

馬場新三様

追伸 小生事大学内之相談相調ヒ去二十日辞職願差出し申候 近々聞届之運ニ到リ可申奉存候 此段得御貴意候 再拜」

「(収入印紙・割印)

委任状

一 関西鉄道株百株阿部市良兵衛氏ヨリ借受の件御委任仕候間、追て拙者より借用本証書差入候迄該件に付総て拙者の名義を以て御取計ヒ有之度候也

明治二十三年九月

東京神田区駿河台袋町十四番地

白石直治 印」

「前略御高免被下度候 私事大学辞職願先般差出し御座候処此度弥聞届ケラルベキ大臣ノ内意ナリト只今秘書官ヨリ通知致呉申候 且ツ表向キ免官之手続も至急可取斗旨通知ニ御座候 先者右不取敢得御意度 勿々謹言

十月二日

白石直治

馬場様貴下⁽⁸⁾

駿河台の住所は「結婚当時の兩人は駿河台の竹内邸にあつた別棟に家庭を作り…」とある白石夫妻の新居であつた。この結果白石直治は二五年九月末には新規に二〇〇株主として登場する。阿部から借受けたのは百株のみであるから、残りの百株は九月一三日の『日誌』の「阿部周吉氏ニ付株券ヲ百株貸与スベキ旨ノ回答アリシ 一百株ヲ諸戸木邨ノ諸氏ニ於テ引受ケシ事ニ申渡セリ」の通り、阿部と同様に三重県の「諸戸木邨ノ諸氏ニ於テ引受ケ」たものと考えられる。単に簡便な事務手続きとしては阿部から纏めて二百株借受けた方がずっと楽なはずだが、社長を「豪商阿部家一族の総本家として世々麻布商を営み其名全国に知ら⁽¹⁰⁾」れた阿部市郎兵衛に代表される「近江派」と、諸戸精六、木邨誓太郎らに代表される「三重派」との双方から等しく推戴するという形式が極めて重要なのであつて、両派均衡のための重要な儀式として白石社長の名義株の両派からの均等借受が重々しく実施されたのであろう。

そうした文脈で、恐らく白石社長の選任の際に「近江派」株主に宛てたと見られる檄文(馬場三七―二二三二)の文章「今回ハ普通ノ總會トモ相異ナリ居、且議決権ノ多少ニ依リ万一権利ヲ争ヒ候様ノ義有之候節ハ委任状ノ多キ方ニ議決権ヲ攫取セラルヘキニ付」を読み返すと、檄文を送つた馬場らが「近江派」と「三重派」等が「万一権利ヲ争ヒ候様ノ義有之候節」を想定して、その際には「委任状ノ多キ方ニ議決権ヲ攫取セラル」不測の事態まで、危惧して対策に奔走するに至つた背景を推測しうるようである。

(1) 『高宮町史』、五八四、五七六頁。

(2) 関鉄『第三回報告』。

(3) (4) 山口和雄編著『日本産業金融史研究・続金融編』二二―二五頁。

(5) 関鉄『第十三回報告』四四頁。

(6) 前掲『白石直治伝』一〇六―一〇八頁。

(7) 前掲『白石直治伝』年譜六七八頁。

(8) 前掲『白石直治伝』六〇六頁。

(9) 関鉄『第九回報告』。

(10) 『近江人要覽』昭和六年、一七八頁。

むすびにかえて

白石は二一年一〇月時点で関鉄を「結果ニ於テ湖東線路ト、東京四日市通ヒノ汽船ヲ踏ミ台トシ、東京ト京阪ニ跨ルモノナリ。即チ東京京阪間ニ一ツノ新道路ヲ開クモノナリ：該線路ハ、近江伊賀ノ如キ、四面山脈ヲ以テ圍繞サレタル沃野ニ大門ヲ開キテ、四日市ト即チ東京間ノ貨物更換ノ便ヲ生ジ、又東京ト京阪ノ間ニ往来スル旅客ヲ引クモノトナル」⁽¹⁾と大きく位置付けた上で、「現在ノ旅客ト貨物ノ統計ニ基キテ作リタル予算ヨリハ、工事完成後ノ、實際的營業ノ際ニ於ケル賃金ノ上り高ハ、却テ増大スルモ決シテ減少ノ憂ナシト信ズルナリ」⁽²⁾と将来性を確信し、さらに関鉄の将来構想として「支線四日市桑名間：該支線ニ洪益ヲ来タスハ、他日名古屋ニ連絡スルニアランカ。如此キハ未ダ實際調査セザルヲ以テ、只今ノ処、余等ノ空想ニ止ルノミ」⁽³⁾と自己の名古屋、京阪等への直結構想を遠慮がちに述べている。しかしその後、二二年六月一五日関鉄常議員会で中野社長は「株主中より津以南山田迄及桑名より名古屋に至る迄の線路を延長せん事の希望を表するものありしも宛に角実地の調査となす事必要なるに依り取敢へず実地調査願を県庁に差出し已に其許可を得たり。又上栢植依り伊賀の上野を経て大和に入り大阪鉄道に連絡せしめんとの望を抱く者もあり是等も篤と実地を調査せし上何れも其業を起すと断念するとは衆株生の意に従て之を決すべし」との名古屋延長、大阪鉄道連絡のための実地調査を諮問

したが、「衆議員一致同意を表し其案の如く為す事に決した」(二二年六月二一日大朝)のであった。こうして名古屋延長は「實際調査セザル：空想ニ止ル」段階から正式の实地調査へと大きく進展を見せた。白石自身が社長に就任して、名古屋、大阪への直結は構想ではなく、現実の営業路線として実現を見るに至る。しかし、ローカル私鉄の域を出なかつた関鉄にとって、一大飛躍となる名阪直結への道は当然に試行錯誤の連続であり、権謀術数をもめぐらした結果の傷だらけの栄光という見方もありえよう。その過程で関鉄が払わねばならなかつた犠牲も決して尠少ではなかつたといえよう。

本稿では二三年時点までの関鉄の建設当初の状況を、前半では馬鉄側の分析を援用して関鉄株主の上位を占めた京浜資本家サイドの切迫した諸々の社外の事情の解明を試み、後半では『日誌』を手掛りに関鉄内部のトップマネジメントの実際の把握に努めた。いずれも現時点で接近し得た数少ない、断片的な情報を組み合わせただけの試論の域を出るものではないが、明治期鉄道業の総合的研究に不可欠な五大私鉄の個別研究のなかで、残された大きな空白領域を埋めるための、僅かな一歩にでもなれば本稿の目的の半ばは達成されたといふべきかもしれない。

しかしながら近代日本における資産家・投資家・企業家の研究上においては、馬鉄に見られるような京浜資本家、あるいは甲州系統の資本家の間の派閥的、軍团的な投資集团的結合関係の解明については本稿ではその一端を垣間見た程度にとどまつた。本稿の前半で取り上げた馬鉄こそは、若尾逸平らの主導下に蝟集した、いわゆる「甲州財閥」結集の端緒の一つとされる中核企業であり、準「甲州財閥」と目される渡辺治右衛門一門との連携行動の第一号にもなるだけに、甲州系商人と江州系商人との比較研究上や、筆者の今一つの大きな関心領域である機関銀行等の破綻研究の面からもさらに投資家集団分析を進めていきたいと考えている。

本稿に続く白石直治社長時代の関鉄経営に関しては幸いに『今村清之助君事歴』などに、関係者の肉声が残されており、今回の白石社長担ぎ出しの背景の輪郭が見えてきたことでようやく連続した関鉄経営史の流れが把握できつつあるように

も感じられる。

本稿の残された課題は関鉄の創立者であり、鉄道の持つ公共性への理解も有しており、地元の受益者でもあるはずの滋賀県・三重県の有力株主群が何故に二四〇五年頃に相次いで持ち株を大量に売り逃げたのかという命題である。紙面も尽きたので、次稿に譲るほかはないが、『日誌』の執筆者である馬場新三、木部誓太郎という、滋賀県・三重県の有力株主の代表者の言動、とりわけ減員、経費削減⁶⁾へのなみなみならぬ真剣な取組姿勢を見ると、彼ら地元大株主の期待水準と経営者・技師等のミスマッチ、ベクトルの不一致がかなり大きかったのも、この直後の両者の亀裂の遠因ではないか……との推測も成り立ちそうである。

(1)(2)(3) 前掲『白石直治伝』九二―四頁。

(4) 大阪と滋賀を結ぶ投資集団に関しては拙稿「日本生命創業者人脈と弘世、岡橋、片岡らの共同投資行動―証券引受機能の集团的発揮―」(作道洋太郎編『近代大阪の企業者活動』平成九年四月、思文閣出版)を、広島等の地方の投機的集団に関しては拙稿「投機的資本家集団と銀行乗取―去備銀行株主総会紛糾事件を中心として―」(『彦根論叢』第三二二号、平成一〇年三月)を参照。

(5) 渡辺治右衛門等に関しては拙稿①「金融恐慌による休業銀行と関連社債のデフォルト―東京渡辺銀行と東京乗合の利益相反を中心―」(『証券経済研究』第三号、日本証券経済研究所、平成八年九月)②「金融恐慌と機関銀行破綻―東京渡辺銀行の系列企業を中心―」(『滋賀大学経済学部研究年報』第三卷、平成八年一月)③「土地会社方式による不良債権処理―渡辺系昭和土地案から勧銀・根津系自己競落会社への変態を中心に―」(『彦根論叢』第三〇五号、平成九年一月)④「金融恐慌と生保破綻―末期の旭日生命を中心として―」(『文研論集』第一二〇号、平成九年九月、生命保険文化研究所)⑤「恐慌期の企業・金融複合破綻と投機的経営者―旭日生命を支配・搾取した山十製絲の破綻を中心に―」(『滋賀大学経済学部研究年報』第四卷、平成九年二月)を参照。

(6) 関鉄の減員、経費削減はこの時に限らず、三二年初にも田健治郎社長は「専務取締役を廃し社長の俸給額と取締役の人員を減じた

るを始として庶務課長、建築課長、技師等の辞職を許可し同時に：俸給額の多き職員に対して改革を執行し庶務課にて十二人、建築課にて十五人、運輸課にて二人を減員したる結果、俸給額に一万五千余円を節約（三三年一月銀）する「大革新」を実施した。

（本稿は関西鉄道の経営史部分に関して平成一一年度科学研究費補助金（基盤研究B）『明治期鉄道業の総合的研究』（研究代表者野田正穂、課題番号〇九四三〇〇一五）および、京浜資本家の連携した投資行動に関して平成一一年度科研費補助金（基盤研究B一）『近代日本における資産家・投資家・企業家の研究』（研究代表者阿部武司、課題番号一一四三〇〇一六）による研究の成果の一部である。）

[表一1] (仮題)「職員姓名員数俸給杯ノ取調」

役名	採用年月	給料	慰勞金	氏名
倉庫書記	二二年六月	十五円	二十円	棚橋長太郎
〃	二三年三月	六円	六円	中村松二郎
〃 雇	二三年二月	日給二十五銭	三円	梅林豊徳
〃	二二年十一月	日給四十銭	十円	松尾友熙
〃	二二年八月	日給二十三銭	七円	成田清当
汽車書記	二二年七月	三十円	三十円	藤沢玄吾
〃 雇	二二年十二月	日給二十二銭	五円	田辺厚次郎
庶務書記	二二年四月	十七円	二十三円	酒井忠弥
〃	〃	十円	十五円	國本要造
主計書記	二三年三月	十円	七円	井上延次郎
〃	〃	九円	五円	山口駒吉
〃	〃	十円	七円	谷口鐘
〃	〃	六円	三円	堀田雅楽太郎
〃 雇	二三年七月		三円	杉本恒吉
技手	二一年六月	百円	四十円	青木政徳
〃	二一年四月	五十五円	二十八円	大浜要遊
〃	二一年十一月	三十五円	十五円	杉浦数也
〃	二一年四月	三十四円 七十五円	三十円	伊藤寿郎

[出典] 馬場家文書 (馬場三二一二一二三五)