

## 青梅鉄道の設立と浅野総一郎

渡邊 恵一

- I はじめに
- II 青梅鉄道の前史
  - (1) 青梅の石灰石資源と鉄道計画
  - (2) 採掘事業の準備と甲武鉄道誘致の挫折
- III 青梅鉄道の設立過程
  - (1) 浅野総一郎の参画と会社設立
  - (2) 出資者構成とその性格
- IV 浅野総一郎と青梅鉄道
  - (1) 浅野工場による石灰石採掘業の指導
  - (2) 鉄道資本家としての浅野総一郎
- V おわりに

### I はじめに

セメント製造業は、原料・製品とも低価格重量品で運賃負担力が弱く、輸送の問題が経営に大きな影響を与えていた産業の一つであった。とりわけ、主原料となる石灰石の確保は重要な問題であり、それゆえに「わが国のセメント工場の多くは原料地付近の立地<sup>1)</sup>」となっていた。

そのなかにあつて、工部省深川工作分局セメント工場の払下げを受け、1884年7月に発足した浅野工場（浅野総一郎経営）は、代表的なセメント・メーカーでありながら、いわゆる原料立地型の工場ではなかった。これは、同工場が「工場の経済性には左まで重点を置かず、研究試験に便利なところに重点を置いていた<sup>2)</sup>」とされる官営工場の立地条件をそのまま継承したためであるが、その一方、消石灰と粘土の混合物を堅窯で焼成する湿式法を用いていた初期のセメント業にとって、近世期に野州石灰などの集散地であった深川は、それなりに原料の調達が可能なお場所でもあった。加えて、近くを流れる隅田川の川底からは粘土が採取でき、製品出荷の輸送手段となる水運の便にも恵まれていた。

1) 伊牟田敏充「セメント業における国内市場の形成」(山口和雄・石井寛治編『近代日本の商品流通』東京大学出版会、1986年4月)、323頁。

2) 永田四郎『日本セメント産業史』建設文化社、1957年7月、354頁。

しかし、その後セメント生産量が増えるにつれ、浅野工場の立地はとりわけ原料調達面での問題を抱えることになった。同工場では1886年、折からの企業勃興ブームにともなうセメント需要増に対応するべく、生産設備の充実に取りかかった。セメント焼成用の竖窯はこのとき6基増設されて合計14基となったが、それ以上に注目すべきは石灰窯の新設による消石灰の自給化であった。その目的は「一定数量の確保と品質の均一化<sup>3)</sup>」にあったが、このことは同時に、工場で受入れる原料の形態が消石灰から石灰石（原石）に大きく転換することを意味した。

浅野工場で用いる原石は、「上州葛生産を使用し、越名迄駄馬に依りて搬出し、夫れより高瀬舟に積替へ、江戸川、小名木川を経て工場迄運搬<sup>4)</sup>」されることになった。このうち葛生―越名間の陸上輸送は、1890年1月の安蘇馬車鉄道全通で若干改善されたが、その輸送力には一定の限界がみられた。また、水運との接続地点となる越名河岸もたび重なる水害で深川への石灰石搬出が途絶するなど、この原料調達ルートには多くの障害があった。したがって、浅野工場としては、より安定的な石灰石供給が可能であり、工場への輸送面においても効率の良い、新たな原料調達先を求める動機が生じていたのである<sup>5)</sup>。この間、工場主である浅野総一郎は原料立地型の工場となる門司セメント会社を1889年4月に設立し、福岡県企救郡柳浦村に工場を建設して西日本方面および海外からの需要に応えようとしたが、1890年恐慌の影響で計画は破綻、門司セメント会社は解散となり、深川工場の重要性はおのずと高まっていた。

葛生に代わる原料供給源として浅野工場が着目したのは、西多摩・青梅の石灰石資源であった。しかし青梅の石灰石資源については、すでに地元の名望家層を中心として、採掘場の準備や搬出手段となる鉄道の計画が1880年代後半より独自に進められていた。すなわち、青梅（日向和田）―立川間の鉄道事業と日向和田における石灰石採掘業を兼営する青梅鉄道の計画がそれである。結論からいえば、この計画は浅野総一郎らの参画・出資によってようやく実現性を獲得し、採掘事業の開始にあたって浅野工場が技術的な指導を行なったのであるが、そもそも多摩地域の名望家層が先鞭をつけていたこの事業に、浅野がどのようにかかわっていったのかという点については、あまり明らかにされていない。しかしながら、浅野工場が「青梅鉄道の開通と同時に、原石の需要地を青梅日向和田に変更<sup>6)</sup>」し、後年、青梅鉄道による石灰石の採掘・輸送の本格化が同工場のセメント生産を支えていった事実を考えれば、浅野と青梅鉄道との関係を発生史的に追求することも、重要な分析作業の一つであるように思われる。

本稿の課題は、まず青梅鉄道計画の前史を整理して当時の客観的な事実関係を確認するとと

3) 『浅野セメント沿革史』浅野セメント株式会社、1940年12月、129～130頁。

4) 『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』中巻、鉄道院、1916年6月（山口和雄監修、商品流通史研究会編『近代日本商品流通史資料』第12巻、日本経済評論社、1979年5月）、1051頁。

5) 以上、創業期における浅野工場の状況や、葛生からの石灰石輸送の実態については、別稿にて詳しく論じることとしたい。

6) 前掲『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』中巻、1051頁。

にも<sup>7)</sup>、浅野総一郎がこの事業にかかわってゆく契機、彼および浅野工場がそこで果たした役割などについて考察を試みるものである。また、青梅鉄道での事例を通じて、とかく「投機的」であったとされる浅野の鉄道投資の実態についても、若干の検討を加えておきたい。浅野の事業やその活動については、資料上の制約もあって研究の遅れがしばしば指摘されており<sup>8)</sup>、なかでもセメント製造事業はその中心部門であったにもかかわらず未解明の部分が多いが、本稿がこうした研究史の空白を多少なりとも埋めることになれば幸いである。

---

7) 青梅鉄道に関する研究としては、稲葉芳亭(松三郎)「青梅鉄道事始め」(『多摩のあゆみ』第2号、1976年2月)、青木栄一「青梅線の成立と展開——地域変容とともに歩んだ百年——」(『多摩のあゆみ』第76号、1994年8月)などで通史的な概観がなされており、また、今城光英「甲武鉄道会社の成立と展開——地方公益企業の形成過程——(上)・(中)・(下)」(大東文化大学『経済論集』第31号、第34号、第39号、1981年3月、1982年9月、1985年3月)においては、甲武鉄道の子会社という位置づけで、ある程度の経営分析が試みられているが、本格的な実証分析といえる研究は、これまでのところ存在しないようである。本稿では、このような研究史の現状を考慮し、青梅鉄道の成立前史に関する部分についても、やや立ち入って述べることにしたい。

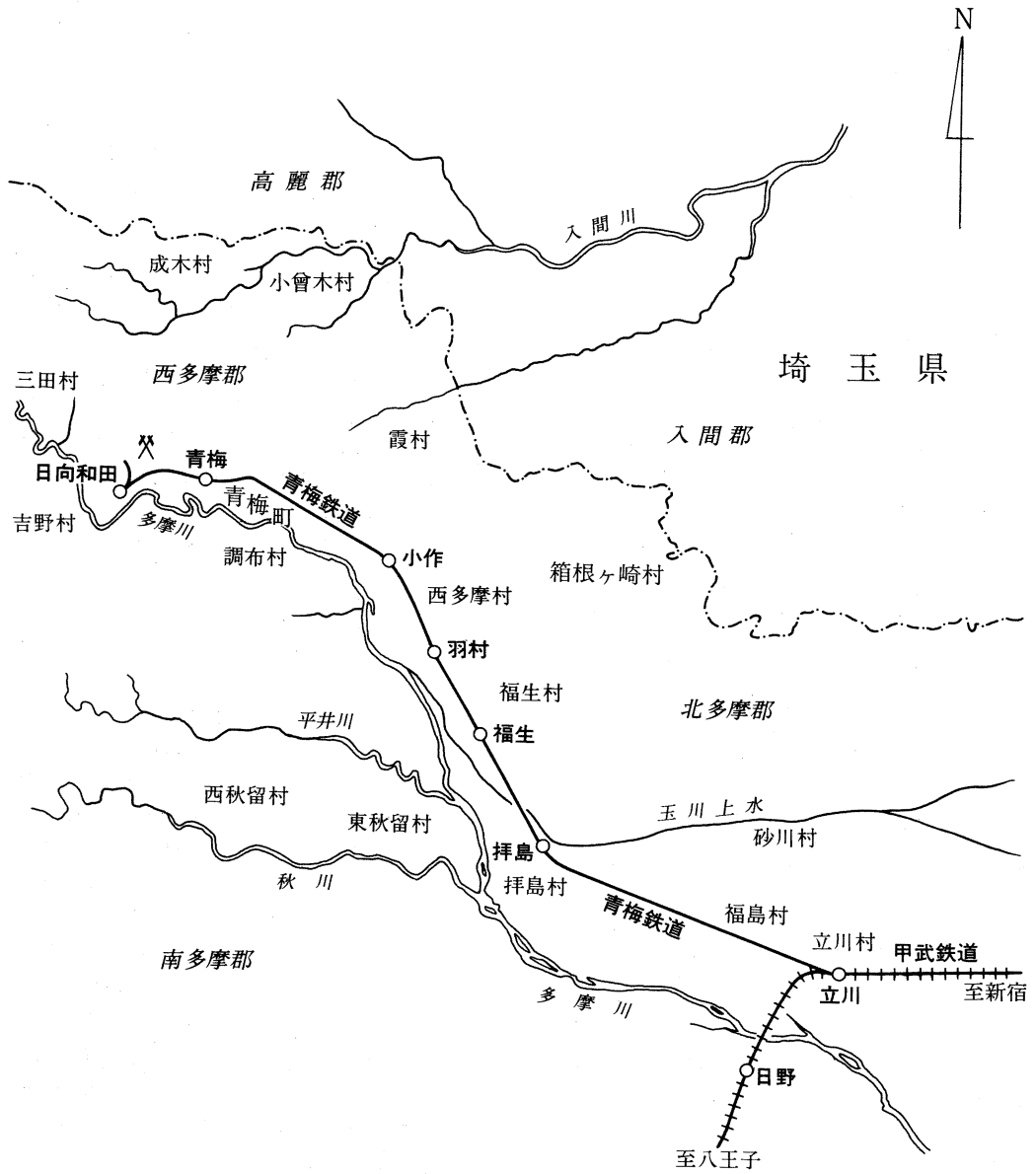
なお、本稿は、さきに発表した拙稿「青梅鉄道の成立とその性格」(『多摩のあゆみ』第76号、1994年8月)をもとに、大幅な加筆をおこなったものである。

8) 小早川洋一「浅野財閥の多角化と経営組織——大正期から昭和初期の分析——」(『経営史学』第16巻第1号、1981年4月)、42頁。阿部聖「近代日本石油産業の生成・発展と浅野総一郎」(『中央大学企業研究所年報』第9号、1988年9月)、142頁。

浅野総一郎の企業家としての活動についても、それを客観的に示すような資料はきわめて少ない。楫西光速『政商から財閥へ』筑摩書房、1964年4月、Johannes Hirschmeier, *The Origins of Entrepreneurship in Meiji Japan*, Cambridge, Harvard University Press, 1964(土屋喬雄・由井常彦訳『日本における企業者精神の生成』東洋経済新報社、1965年12月)などで紹介されている浅野の活動は、彼の伝記類(浅野泰治郎・浅野良三『浅野総一郎』愛信社、1923年6月、など)や、関係事業の社史類(前掲『浅野セメント沿革史』など)にほとんど依拠したものである。佐々木誠治『日本海運業の近代化——社外船発達史——』海文堂、1961年4月(第4章)や、服部一馬「浅野総一郎と京浜工業地帯の成立(1)~(5)」(横浜市立大学経済研究所『経済と貿易』第93号~第94号、第97号~第99号、1967年3月、10月、1968年10月、1969年2月、3月)は、これら先行研究がほとんど無媒介に引用している伝記の内容に注意を喚起している点で評価すべき研究であるが、「さし当たり、ほかに資料がない」(同前(1)、34頁)などの理由から、やはり伝記・社史類の叙述に依存している部分は少なくない。そして、このような資料的限界は、その後の研究である寺谷武明「産業財閥——浅野・川崎・古河——」(宮本又次・中川敬一郎監修、安岡重明編『日本の財閥』日本経営史講座、第3巻、日本経済新聞社、1976年10月)などにおいても、払拭されることはなかった。

小早川洋一氏による前掲「浅野財閥の多角化と経営組織」は、こうした水準にとどまっていた浅野研究を大きく前進させようとした労作であるが、分析の対象時期は、浅野の多角的な事業活動が活発化し、「財閥」としての企業構造と経営組織が確立した第一次大戦期以降となっている。したがって、明治期における浅野の企業家活動については、実証面でなお多くの課題を残したままであるといえよう。

青梅鉄道路線図 (1895年)



## II 青梅鉄道の前史

### (1) 青梅の石灰石資源と鉄道計画

多摩地方は、近世期に八王子石灰<sup>9)</sup>が生産されていたことからわかるように、かつては名だたる石灰産地の一つに数えられていた。上成木および北小曾木で製造されていた石灰は<sup>10)</sup>、1606（慶長11）年、江戸城普請用の「御用石灰」として用達されて以来、種々の特権的保護のもとに発展を遂げて江戸市場を独占するとともに、その搬出経路として青梅街道（成木街道）が開鑿されるなど、多摩の地方開発にも影響を与えてきた。しかし18世紀以降になると、深川の蠣殻灰や栃木の野州石灰との競争にさらされ、八王子石灰は価格や流通面で劣勢となった。青梅街道を継立によって江戸へと至る石灰搬出ルートは、1707（宝永4）年以降、川越扇河岸あるいは新河岸経由で新河岸川舟運によって江戸へと向かう「船廻し」ルートに漸次転換していったようであるが<sup>11)</sup>、天保期に幕府の保護・統制政策が解除されてからは、野州、常陸、上州、江州、濃州など後発諸産地の進出の前に衰退の一途をたどり、そのまま明治維新を迎えることになった<sup>12)</sup>。

9) 「八王子石灰」という名称はかならずしも一般的なものではなく、「八王子白土焼」, 「成木石灰」など幾通りもの呼び方が存在した。「八王子石灰」の盛衰に関しては、浅井徳正「成木村石灰焼覚書（前篇）,（後篇）」（『西多摩郷土研究』第6号, 第8号, 1952年12月, 1953年6月）, 東京都立大学人文学部歴史研究室成木村調査団「八王子石灰の生産と流通——多摩郡北小曾木村を中心に——」（東京都立大学『歴史研究』第2号, 1959年3月）, 石塚裕道・増田廣實・三浦俊明・米田佐代子「八王子石灰」（地方史研究協議会編『日本産業史体系』4, 関東地方篇, 東京大学出版会, 1959年12月）, 『定本市史 青梅』青梅市, 1966年11月, 山本和加子『青梅街道——江戸繁栄をささえた道——』聚海書林, 1984年12月, などを参照。

10) 石灰生産地はその後、1699（元禄12）年に直竹（現飯能市）が加わり、3か村となった（前掲『定本市史 青梅』, 415頁）。

11) 寛政期より御用石灰はすべて船廻しになり、青梅街道から姿を消したという（同前, 494頁）。

なお、民間向けの石灰については、河岸までの陸送運賃が窯主の負担となっていた。しかし、川越から江戸箱崎までの新河岸川船賃が、石灰1俵につき12文であったのに対し、上成木から扇河岸までの運賃は1駄（2俵）につき1160文となっており（天保期）、野州石灰など他の地廻り物に比べて高い流通経費を強いられていた（前掲『青梅街道』, 118頁）。

12) 前掲「八王子石灰の生産と流通」は、蠣殻灰や野州石灰の進出について、「〔八王子石灰の——引用者〕 竈元の利益が少くなるということで、生産額の減少ではなかつたと思われる。以前同様、生産額は低下せず、かえつて上昇しているようにさえ見える。そして、それが幕末まで続いているように思われる」（同前, 1頁）としているが、江戸へ流入する他国産石灰との量的比較を欠いており、八王子石灰がどの程度のシェアを維持し得たのか説得的な説明がなされていない。この点について、安政期の江戸移入年間貨物量で確認してみると、蠣殻灰（11竈）が28万3200俵、上総・下総など近在の新竈による貝灰（15～16竈）が10万俵、野州石灰（19竈）が5万6870俵であるのに対し、八王子石灰（10竈）は1万1086俵にとどまっている（『江戸移入貨物』1856年, 『東京市史稿』市街篇, 第44, 東京都, 1957年3月, 所収）。したがって、幕末における八王子石灰は、進出する他産地石灰との競争のなかで、やはりその地位を低下させていたとみてよいだろう。

このように、八王子石灰として一時は隆盛を極めた多摩の石灰石資源も、幕末から維新期にかけては、半ば忘れられた存在ともいえる状態にあった。しかし、1880年代に入ったころ、多摩の石灰石資源には再び注目が集まり始めていた。短所であった流通面での不便を解消する可能性を与えたのは、近代的大量輸送手段としての鉄道の登場であった。また、鉄道の路線計画ともかかわりあいながら浮上した採掘地は、かつて石灰生産の拠点だった成木地域ではなく青梅（日向和田）であった。すなわち、八王子石灰の蘇生としてではなく、まったく新しい形での石灰石資源の開発・利用が、ここに始まったのである。

青梅の石灰石資源がはじめて注目されたのは、1884年4月22日に井関盛良・岩田作兵衛・服部九一らが出願した甲武馬車鉄道（新宿－八王子間）の計画策定中のことであった<sup>13)</sup>。当初、この馬車鉄道は東京－羽村間を敷設区間として予定していたが、発起人の一人である井関が、沿線地域の有志を勧誘するため青梅へ赴いた際に「始テ青梅地方ニ於ケル石灰石ノ産出多キコトヲ知り<sup>14)</sup>」、当初の予定を変更して「線路ヲ羽村ヨリ青梅ニ延長スルノ考按ヲ立テ<sup>15)</sup>」たのである。しかしこの計画は、その後、沿線予定地域の名望家である田村半十郎（福生）と指田茂十郎（羽村）が、「線路ヲ青梅ニ延長スルハ急務ニアラスシテ寧ロ八王子ニ延長スルノ得策ナルコト<sup>16)</sup>」を馬車鉄道側に勧めたために立ち消えとなった。

その後、甲武馬車鉄道は「実測ノ結果ニ因リ線路予算ニ異動ヲ生シタル<sup>17)</sup>」という理由で予定ルートを全面的に見直し、1885年5月25日、福島を経由地とする新宿－八王子間の免許を改

13) 甲武馬車鉄道＝甲武鉄道に関する主な先行研究としては、関島久雄「甲武鉄道二三の疑問点を解く」（成蹊大学『政治経済論叢』第10巻第2号、1960年9月）、同「甲武鉄道——東京地域の地方公益企業としての研究——（1）～（4）」（『政治経済論叢』第11巻第2号、第12巻第1号、第4号、第13巻第2号、1961年11月、1962年9月、1963年3月、9月）、同「甲武鉄道社長 三浦泰輔の生涯」（『政治経済論叢』第13巻第4号、1964年2月）、小野一成「甲武鉄道と立川」（『立川市史研究』第2冊、1965年12月）、中川浩一・今城光英・加藤新一・瀬古龍雄『軽便王国雨宮』丹沢新社、1972年1月、青木栄一「甲武鉄道」（『多摩のあゆみ』第2号、1976年2月）、老川慶喜『明治期地方鉄道史研究——地方鉄道の展開と市場形成——』日本経済評論社、1983年11月（第Ⅱ章第1節）、前掲「甲武鉄道会社の成立と展開」、佐藤正広「明治20年代における鉄道網形成の諸要因——甲武鉄道の出願をめぐって——」（『社会経済史学』第54巻第5号、1989年1月）、長谷川孝彦「甲武鉄道成立の前提」（『国史学』第139号、1989年10月）などがある。

14)～15) 菅原恒寛『甲武鉄道市街線紀要』甲武鉄道株式会社、1896年10月（野田正穂・原田勝正・青木栄一編『明治期鉄道史資料』第2集第4巻、日本経済評論社、1980年6月）、3頁。

16) 同前。彼らが甲武馬車鉄道に対して青梅よりも八王子への延長を勧めた理由は、第一に「八王子市場とつながる形で大量輸送手段が得られることによる地域経済の活況」が予想されたこと、第二に、田村などはかつて玉川上水通船事業がなされた際に舟持兼荷継商の機能を果たした経緯があったので、「鉄道の八王子への連絡の効果についても、客観的知識としてのみでなく、鉄道開通に伴う問屋営業の再開等、自己の営業に直接かかわることとしても受け止めていた」（以上、『国分寺市史』下巻、国分寺市、1991年3月、508～509頁、佐藤正広執筆）からであるとされている。以上のような態度をみる限り、この時点における青梅の石灰石資源は、彼らにとってははまだ有望な開発対象として認識されていなかったものと思われる。

17) 前掲『甲武鉄道市街線紀要』、4頁。

めて出願、翌1886年11月10日に免許が下付された。このときの「設立願」には、「及フヘクハ漸次青梅甲州地方ニモ及ホシ度素志ニ有之候<sup>18)</sup>」との添え書きこそあるが、基本的に福生・羽村はルートから外れることになったのである。

鉄道が自分たちの居村を経由するという前提のもとに、八王子への延長を勧めた田村ら名望家たちにとってこの決定はまさに晴天の霹靂であり、彼らは1886年12月16日、その対抗策として当初の計画ルートをたどる武甲鉄道を競願する行動にまで出た<sup>19)</sup>。結局、甲武鉄道（1886年12月14日、蒸気鉄道への動力変更願を提出したのにもない、甲武馬車鉄道を改称）と武甲鉄道は、当局の指導と雨宮敬次郎の仲介によって1887年の初めに合同するが、これも福生・羽村ルートを復活させるものではなかった。そこで、田村ら名望家たちは、かつて甲武馬車鉄道が計画された際に注目された青梅の石灰石資源を本格的に開発し、同時に搬出手段として不可欠となる鉄道建設を構想するようになった。

## (2) 採掘事業の準備と甲武鉄道誘致の挫折

青梅地域の石灰石採掘が本格的に動き出すのは、以上のようないきさつを経た後の1888年である。福生村の田村半十郎、羽村の指田茂十郎、三田村の小沢太平は、日向和田に眠る「十年採りて尽くる乎、二十年掘りて竭くる乎殆んど無限とも云ふべき程の分量<sup>20)</sup>」ともいわれる石灰石の採掘事業をこの年に計画し、8月7日には「具体的採掘地を確定し事業に関する諸契約の成立を告げ<sup>21)</sup>」るに至った。採掘契約は採掘人である前記3氏と、地主および日向和田村共有地主総代人である新井太左衛門、岩村正盛、三田源五右衛門、樋口兼三、中島善右衛門との間で締結され、以下のような11項目からなっていた。

- 一、区域字宮ノ平第三百五拾四番第三百五拾八番第三百五拾九番及字三谷津第九百拾番口号地同ハ号地同ニ号地第九百九番イ号地山林原野ヲ以テ一区域トス
- 一、石材ヲ採掘シ其他営業上必要ノ場所ハ採掘人ヨリ相当ノ求ムル所ニ応スベシ此場合ニ於テ採掘人ヨリ相当ノ期日ヲ定メ前以テ地主ニ告知スベシ
- 一、地主ハ前条ノ告知ヲ受次第速ニ竹木等ヲ伐採シ又ハ物品ヲ取払フハ地主ノ義務トス若シ遅延スルカ又ハ夫カ為メ営業上障碍ヲ来ストキハ採掘人方ニテ伐採又ハ取払可シ但シ其ノ費用ヲ地主ヨリ償却シタル上ハ其物品ヲ現存スルモノハ地主ニ還附スルコトアルベシ

18) 「東京八王子間鉄道馬車布設及ヒ会社設立願」1885年5月25日（『東京市史稿』市街篇、第72、東京都、1981年2月、所収）、「東京八王子間鉄道馬車布設及ヒ会社設立願」1885年6月30日（埼玉県立文書館所蔵・埼玉県行政文書、明1747-1）。

甲武馬車鉄道の設立願は路線が通過する東京府、神奈川県、埼玉県の各府県に提出された。

19) 武甲鉄道については、未だ明らかになっていない点が多いが、さしあたり、前掲「明治20年代における鉄道網形成の諸要因」、16～18頁を参照されたい。

20) 「青梅鉄道」（『東京経済雑誌』第441号、1888年10月20日）、519頁。

21) 『青梅鉄道三十年誌』青梅鉄道株式会社、1924年11月（前掲『明治期鉄道史資料』第2集第4巻）、59頁。

- 一、耕地宅地ニ係リ採掘又ハ使用セントスルトキハ双方ノ協議ヲ以テ其節相当ノ物品禾物買受代又ハ移転料ヲ採掘人ヨリ払フベシ
- 一、採掘スル石材代料ハ石材四千貫目ニ付金拾貳錢トス其斤料ハ販売先へ売渡シタル斤料ヲ以テス代金ハ壹ヶ月毎ニ払渡スベシ
- 一、石材置場土砂捨場其ノ他営業ニ要スル土地ノ使用料ハ耕宅地ハ壹反歩ニ付壹ヶ年拾圓乃至拾貳圓ヲ山林原野ハ同断ニ付金五圓ヲ目途トシ使用シタル坪数ニ限り払フベキモノトス
- 一、区域内ノ土地所有者移動有之トモ当村人民ハ甲乙共ニ此約定ヲ信認スルモノ故義務ノ其土地ニ附随スルコトヲ確認スルハ勿論ナリ若他町村ノ者ニ土地ノ所有權ヲ移サントスルトアルトキハ先ツ此約定ノ義務ヲ土地ニ負担スベキ承認ヲ受ケテ其ノ所有權ヲ移スベキモノトス
- 一、此約定ノ条々ニ於テ為スベキ手續ヲ為サス又ハ違背シタル為メニ来タシタル障碍ヲ排除シ又ハ夫カ為メ被リタル損害ヲ償フ等ノ義務ハ約定者連帯ヲ以テ被害者ノ要求ニ応スルモノトス
- 一、村方ニ於テハ採掘営業上ニ保護ヲ為スベキハ勿論此約定外ノ事件モ営業上必要ノ件ハ懇篤<sup>(ママ)</sup>ノ所分ヲ為スベシ
- 一、前条ヲ報スル為メ石材四千貫ニ付金三錢ツ、ヲ採掘人ヨリ払フベシ其斤量ノ定メ方及払渡方ハ石材代ニ同シ
- 一、此約定ヲ保証スル為メ採掘人ヨリ金五拾圓ヲ差出シ指定ノ区域採掘ノ最終ニ至リ石材代料ヲ以テ差引シ残余金アルトキハ之ヲ返金スベシ<sup>22)</sup>

このほか同日には、石灰石採掘事業に障害となる家屋・墓地の移転に関する契約が、所有主である大場辰五郎、大場富蔵兩人との間に交わされるとともに、契約書にも記されている地主総代人への保証金（50円）支払い、「契約当日ヨリ向フ七ヶ年ニ現業ニ着手シ又全時に金五百円相渡スベキ証書」の提出などがなされた<sup>23)</sup>。さらに同年11月22日、田村ら採掘人たちは、「区域内現在ノ石灰石ハ採掘着手ヨリ向フ三拾ヶ年採掘スルノ予算ヲ以テ其区域ヲ定メタリ然レトモ該石脉タル素ヨリ土中ニ埋伏シアルヲ以テ其斤数ノ算量ヲ確乎ナラシムルコト不能因テ採掘ニ不足ヲ生スルトキハ右書載ノ年間ハ区域外接続地ニ於テ補足ノ石材ヲシテ採掘ノ料ニ供スベシ<sup>24)</sup>」との条項を地主たちとの間に追加契約として結び、一定の採掘量を確保するために万全を期した。

石灰石採掘の準備がこのように進む一方、その輸送手段となる鉄道については、「之を独立の会社とせん乎、十哩の短線なるを如何にせん、又た之を甲武鉄道の一線と見做して同会社の

22) 「契約書写」1888年8月7日（青梅市郷土博物館所蔵・小林家文書、66）。

23) 「青梅鉄道株式会社石灰石採掘部事業報告」〔第1回〕1895年9月（交通博物館所蔵）、1頁。

24) 「追加約定書」1888年11月22日（小林家文書、66）。



企画とせん乎、本線〔甲武鉄道——引用者〕の未だ落成せざる内に茲へ着手することは無論出来難ければ其の筋にても此辺の事を思ふて急には許可せられざる趣にて発起者も為めに踏み出し兼ねる有様<sup>25)</sup>」という状態が続いていた。このころすでに青梅鉄道の設立に向けた発起人会も結成されていたようであるが、青梅、羽村など沿線の一部有志は1888年10月9日、「先般来御計画ニ相成タル青梅鉄道会社御出願ヲ止メ同線路エ延長之儀者今般甲武鉄道会社へ御申込ニ相成候ニ付而者私共町内御設置相成候停車場処地者町内有志者ニ於テ無代価上納可仕候間可然様御申込有之度此段御依頼申上候也<sup>26)</sup>」との一文を発起人たちに宛てている。これによれば、青梅鉄道会社発起人はこの時点で出願を断念しており、甲武鉄道の延長線という形で鉄道の実現を図る方法を選んでいること、甲武鉄道誘致の一手段として、停車場用地の無償提供が取り上げられていることなどを知ることができる。

こうした動きを受けるかのように、同年11月、紅林徳五郎、中村半左衛門、平岡久左衛門、小沢太平、石川保助、田村半十郎ら総代人は、有志53名（西多摩郡37名、北多摩郡13名、南多摩郡3名）の連名を以て、甲武鉄道へ次のような依頼書を提出した。

#### 鉄道延長之義依頼書

神奈川県西多摩郡青梅地方ノ義ハ物産ノ集散少ナカラス而シテ将来其繁殖ノ望アルモノ多々有之加フルニ同郡日向和田村其他数村ニ亘リ無数ノ石灰石有之右ハ方今世上必用ノ物品ニ付之レヲ運輸スルノミニテモ尚其利益少ナカラス候ニ付一会社ヲ設立シ鉄道敷設ノ出願ヲナサント欲セシ処僅ニ二十哩ノ小線ニテ一会社トナシ營業致候テモ亦經濟上多額ノ費用ヲ要シ詰リ収支相償ハサル義モ可有之ト苦心仕候間何卒貴社ニ於テ収支御調査ノ上立川村ヨリ日向和田村マテ線路御延長被成下度依之地方有志者総代ヲ以御依頼仕候也<sup>27)</sup>

すなわち、日向和田から立川へ接続する鉄道については、沿線有志の力で会社を設立してその敷設を行なうことも考えたが、全線わずか12マイルの路線では一会社としての採算に不安が残るため、甲武鉄道の延長線としての建設を願い出るという内容であった。

これに対し甲武鉄道側は、まずこの「依頼書」の採否に地方有志たちが干渉することのないよう釘をさしたうえ<sup>28)</sup>、結局は「新宿三崎町間市街線ノ計画ニ忙シク為ニ支線延長ノ余裕ナ

25) 前掲「青梅鉄道」、519頁。

26) 「〔西多摩郡青梅町有志者総代より青梅鉄道会社発起人宛て〕」1888年10月9日（青梅市沢井、山崎正氏所蔵資料）。

なお、羽村の有志が作成した分も、「町内」の箇所が「村内」に置き換えられているほかは同一文である（同前）。

27) 「鉄道延長之義依頼書」1888年11月（羽村市郷土博物館所蔵・指田家文書、27）。

28) 地方有志たちは、甲武鉄道に対し、次のような「念書」もあわせて提出させられていた（指田家文書、27）。

貴社鉄道線路立川停車場ヨリ西多摩郡日向和田村迄延長ノ義申込候処左ノ二件御談示之趣承諾仕候也

一 申込書受理セラルト雖モ該件ニ於テ有志者ヨリ布設其他総テ干渉ノ義ヲ謝絶セラレタル事  
一 支線延長ノ利害実地調査ノ上ニ於テ布設スルト否トハ貴社ノ権内ニ一任シ是又干渉ノ義謝絶

ク<sup>29)</sup>』という理由をもって、これを拒否した。武甲鉄道との合同を契機に、田村半十郎は甲武鉄道の大株主となっており、指田茂十郎も同鉄道の検査役を務めていたが、その立場は甲武鉄道の方針を変えさせるまでには至らず、「有志者等ハ已ムナク別ニ一会社ヲ起ス<sup>30)</sup>」ことになったのである。

### III 青梅鉄道の設立過程

#### (1) 浅野総一郎の参画と会社設立

甲武鉄道は立川－青梅間を延長線として建設することこそ拒否したが、それ以外の点においては、一応は協力的な態度を示していた。1891年5月4日、甲武鉄道と青梅鉄道発起人との間で、「双方協議ノ上青梅鉄道ハ更ニ独立会社トシテ設立<sup>31)</sup>」することが正式に確認されたが、その際、甲武鉄道は、「貴社〔青梅鉄道——引用者〕御創設ノ成否ハ弊社ニ於テ不容易関係ヲ蒙リ候義ニ付可成御助力仕度存候<sup>32)</sup>』という姿勢で接し、青梅鉄道側が申し入れた以下のような契約書についても、これを承諾した。

#### 青梅鉄道布設ニ付契約書

第一条 立川停車場内ニテ青梅鉄道会社ニ要スル地所ハ無代ニテ貸渡シ且荷物積換若クハ乗客乗換等ノ便利ヲ計ルカ為メニ起ル所ノ立川停車場ノ取広メ停車場区域内ノ建物軌道其他ノ新設増築等ニ係ル費用ハ甲武鉄道会社ニ於テ負担スル事

但立川停車場内ニ布設スル二呎六吋巾ノ線路ハ青梅鉄道会社ニテ甲武鉄道会社ヘ協議ノ上布設一切ヲ負担スル事

第二条 立川停車場ニ係ル青梅鉄道会社ノ事務ハ悉皆甲武鉄道会社ニ於テ負担シ青梅鉄道会社ヨリ別ニ報酬ヲ受ケサル事

但荷物積換等ニ付荷物問屋ニ係ル分ハ問屋人夫ヲ以テ為取扱候事

セラレタル事

右之通

明治廿一年十一月廿九日

紅林徳五郎

小沢太平

石川保助

田村半十郎

甲武鉄道会社々長

侯爵大久保利和殿

29)～30) 『日本鉄道史』上篇、鉄道省、1921年8月、911頁。

31) 「〔甲武鉄道会社委員長三浦泰輔より青梅鉄道発起人総代指田茂十郎田村半十郎小沢太平宛て〕」1891年5月4日（交通博物館所蔵「鉄道院文書 青梅鉄道株式会社（免許）・巻全 明治二十四年」所収）。

32) 同前。

第三条 青梅鉄道建設中ハ其建設ニ要スル材料（砂利ヲ除ク）及技手工夫等ハ総テ無賃ヲ以テ甲武鉄道会社ノ線路ヲ往復セシムル事

但繕繕ノ為メ車類機械場ヘ運搬ノ費用ハ別ニ定ケル事

第四条 甲武鉄道会社ハ青梅鉄道会社ヨリ輸出スル石灰石ニ限り特ニ低廉ナル賃金ヲ以テ営業差問ナキ様其運搬ヲ引受クヘキ事

但其賃金割合ハ別段ノ約束ヲ以之ヲ定ケル事

第五条 前条ノ外青梅鉄道会社ノ建築及営業ニ係ル件トモ甲武鉄道会社ハ深切<sup>(ママ)</sup>ニ保護ヲ与ユヘキ事<sup>33)</sup>

このように、甲武鉄道は青梅鉄道の建設工事や開業後の経営について、かなりの支援を約束していたのである。

その翌日となる同年5月5日、田村ら発起人は、「青梅鉄道会社創立願」を内務大臣宛に提出した<sup>34)</sup>。発起人16名のうち、西多摩郡在住者は田村半十郎（福生村）、小沢太平（三田村）、指田茂十郎、下田伊左衛門（以上西多摩村）、山崎喜右衛門、平岡久左衛門、滝上悦蔵、根岸善太郎、野崎利兵衛、稲葉又右衛門、根岸太助（以上青梅町）の計11名であり、北多摩郡在住者は中村半左衛門（大神村）、紅林徳五郎（郷地村）の2名であった。しかし、何よりも注目すべきは、残る3名に中央在住の有力資本家・実業家が名を連ねていることである。すなわち、横浜で成功を収めた実業家（生糸売込商）の平沼専蔵（横浜市本町）、日本鉄道社長の奈良原繁（東京市麴町区飯田町）、そして深川でセメント工場を営む浅野総一郎（同深川区清住町）であった<sup>35)</sup>。

このうち奈良原については、当時の甲武鉄道が未だ日本鉄道の管理下にあった<sup>36)</sup>ことから、事実上甲武鉄道側の人物として位置づけられよう。そして、この出願がさきにみた甲武鉄道との契約書締結とほぼ同時であることから、奈良原の参加は甲武鉄道側のいう青梅鉄道への「助力」の一端とみることもできる。鉄道業が許認可事業である以上、青梅鉄道のような地方小鉄道が免許申請を行なうに際して、奈良原のような人物が発起人に加わることは、事業の実現性を当局にアピールするという意味でも、かなり大きな意味を持っていたと思われる。

浅野もかつて甲武鉄道の創立委員に加わっており、1885年5月には初代常議員の一人に当選

33) 「青梅鉄道布設ニ付契約書」〔1891年〕（前掲「鉄道院文書 青梅鉄道株式会社（免許）・巻全 明治二十四年」所収）。

34) 「青梅鉄道会社創立願」1891年5月5日（同前、所収）。当時の監督法規である私設鉄道条例によれば、創立願書は「本社ヲ設置セントスル地ノ地方庁ヲ經由シテ政府ニ差出スヘシ」（第一条）とされていたため、内務大臣がその宛先となり、免許状を交付していた。

35) ちなみに、平沼、奈良原、浅野の3名は、これより以前の1889年、常磐炭礦鉄道の発起人としても顔を揃えていた（『日本鉄道株式会社沿革史』第2篇、野田正穂・原田勝正・青木栄一編『明治期鉄道史資料』第2集第2巻、日本経済評論社、1980年4月、57～60頁）。この鉄道の経緯については、後述する。

36) 甲武鉄道が日本鉄道の管理下から脱し、独立経営に入るのは、1891年11月1日以降のことである。

する（ただし就任は辞退）など<sup>37)</sup>、甲武鉄道と無縁の人物ではない。しかし、このときの浅野は甲武鉄道の役員でもなければ株主でもなかった。やはり彼の場合、発起人となったより積極的な理由は、青梅鉄道が沿線に擁する石灰石資源に着目していたためであると考えられる。石灰石採掘事業を兼営する青梅鉄道は、浅野にとって自ら経営するセメント製造業の上流部門として密接な関連を持つ事業であり、安蘇馬車鉄道と渡良瀬川・利根川水運を用いた葛生からの石灰石調達に苦慮していた浅野工場の現状からみれば、非常に魅力的な存在であった。すなわち、日向和田で田村らが進めていた採掘準備が整えば、青梅鉄道は浅野工場にとって新たな原料供給ルートをもたらすことになるからである。

ところで発起人たちは、建設費を極力抑えるために、あえて標準より狭い2フィート6インチ軌間の採用を申請したのであるが、そのことは出願を受理した当局側に、若干の議論を及ぼしていた。私設鉄道条例第七条は、「軌道ノ幅員ハ特許ヲ得タル者ヲ除クノ外総テ三呎六吋トス」と規定していたが、逆にいえば、「特許」を得ることによって規定以外の軌間を採用することも、制度上は可能であった。しかし内務省は、「最狭ノ鉄軌ヲ以テ布設スルハ差当リ支障ナシトスルモ他日其必要ニ遇ヒ広軌ニ改築セシメントスルハ容易ノ業ニアラス経済上極メテ不利ト認メラレ候得ハ初ヨリ尋常鉄軌ヲ布設スルノ方法ニ改メ<sup>38)</sup>」させる方針を示していた。他方、この件について内務省から照会を受けた鉄道庁は、「目下ニ於テ普通軌道ヲ強ユレハ会社ノ成立セサルハ瞭然ノ事ニ有之……故ニ普通軌道ヲ求メテ永年皆無ニ打過シヨリハ狭軌ナカラム速ニ一線通路有之ノ優レルニ若カス<sup>39)</sup>」との判断を下していた。最終的には、「将来政府ニ於テ必要ト認定スル場合ニ於テハ相当ノ時限ヲ指定シ幅員三呎六吋ニ改築セシムヘシ<sup>40)</sup>」との一文を添付した上で2フィート6インチ軌間の採用は認められることになり<sup>41)</sup>、同年9月16日、仮免許状が下付された。

青梅鉄道設立への動きを受けて、さきに田村らによって手続が進められていた日向和田における石灰石採掘事業も、同鉄道が兼営事業として引き継ぐことになった。1891年に策定された青梅鉄道の「申合規則」第一条には、「本会社ハ青梅立川間ニ運輸ノ業ヲ営ミ併セテ石灰石ヲ採掘シ之レヲ販売スルモノトス<sup>42)</sup>」というように、石灰石採掘事業の兼営が明記された。

37) この役員選挙では、そもそも谷元道之が常議員に当選したところ、彼が辞退したために浅野が繰上げ当選となった。しかし、浅野もまた就任を辞退したので、指田茂十郎がさらに繰上げ当選となり、常議員として甲武鉄道の役員に参与することとなった（「甲武鉄道会社より指田茂十郎宛」1888年5月11日、指田家文書、57）。

38) 「〔内務省総務局長白根専一より鉄道庁長官井上勝宛て〕」1891年6月30日（前掲「鉄道院文書 青梅鉄道株式会社（免許）・巻全 明治二十四年」所収）。

39) 「〔鉄道庁長官より内務省総務局長白根専一宛て〕」1891年7月18日（同前、所収）。

40) 「仮免許状」1891年9月16日（同前、所収）。

41) このように、建設費節約を目的として採用された2フィート6インチ軌間は、のちに石灰石輸送が本格化すると、輸送単位が小さいこと、立川で積替作業を必要とすることなど、多くの問題点を抱えることになる。

42) 「青梅鉄道株式会社申合規則草案」1891年（東京経済大学図書館所蔵・深沢家文書、F-14）、1頁。

表1 青梅鉄道の営業見込

(単位：円)

	一ケ年	一日	備 考
収 入 高	18,230	50	
旅客収入	9,286	25	
青梅立川ノ乗客	7,143	20	一日平均百六拾三人，売上金拾貳銭
沿道乗客	2,143	6	青梅立川乗客十分ノ六ト見ナシ道程平均半分ノ積り
貨物収入	8,941	24	
上り荷物	2,566	7	一日平均百四拾駄六分，三十六貫目壹駄ニ付金五銭ノ積り
下り荷物	4,055	11	一日平均百五十九駄，同上金七銭ノ積り
沿道搭載ノ分	2,320	6	青梅立川荷物十分ノ七ト見ナシ道程平均半分ノ積り
支 出 高	11,013	30	
利 益 金	7,217	20	

出所：「青梅鉄道株式会社創立願之願末」〔1891年〕（東京経済大学図書館所蔵・深沢家文書，F-14），より作成。

注） 円未満は四捨五入。

表2 石灰石産出量および運賃収入見込

	一ヶ月	一日	備 考
石灰石産出量（噸）	37,500	103	（石換算：一ケ年=250,000石，一日=685石 貫換算：一ケ年=10,000,000貫，一日=27,397貫）
石灰石運賃収入（円）	6,750	18	

出所：表1に同じ。

注） 表1に同じ。

表1は、出願時に作成された営業見込であるが、石灰石の販売収入などは、「未タ実行シ有ルモノ無キニヨリ却テ収入ニ算入セサルヲ穩当ナリトス<sup>43)</sup>」として、ここには含まれていないので、石灰石採掘事業をも含めた青梅鉄道全体の営業見込を示すものとはなっていない。また、この表では貨物収入よりも旅客収入の方が若干多くなっているが、実際には表2にあるような石灰石の運搬費が貨物収入としてさらに計上されるため、青梅鉄道はやはり石灰石を主力とする貨物収入比率の高い鉄道という性格を帯びていた。なお、このとき石灰石の輸送は専用列車を編成するものではなく、「石灰石運輸ニ係ル費用ハ普通荷物乗客ノ運輸ヲ十貳哩間一日四回ノ往復ニテ延長九拾六哩運轉スルモノト計算シ有ルモノ故之レニ連繫運輸スルコトヲ得ヘキモノナレハ別ニ運轉費ヲ要セサルモノトス<sup>44)</sup>」と考えられていた。石灰石の産出量は、表2に示すように、一か年あたり3万7500トン（25万石=1000万貫）が見込まれた。

青梅鉄道の本免許状は、翌1892年6月21日に下付され、7月3日には会社創立総会が開催された。同日中には役員も選出され、資本金10万円をもって青梅鉄道株式会社が正式に発足する

43) 「青梅鉄道株式会社創立願之願末」〔1891年〕（深沢家文書，F-13），18頁。

44) 同前，18～19頁。

表3 青梅鉄道の株式申込状況（1892年3月現在）

府県名	地名	株主数		内 訳 (人)					株 数	
		(人)	比 率 (%)	100株以上	50~99株	20~49株	10~19株	9株以下	(株)	比 率 (%)
神奈川県	西多摩郡青梅町	27	29.7		3	4	1	19	375	16.3
	〃 吉野村	13	14.3			2	5	6	120	6.2
	〃 三田村	7	7.7		1	2	2	2	145	7.5
	〃 福生村	3	3.3	1		1		1	225	11.6
	〃 その他	14	15.4		3	2	3	6	270	13.8
	小 計	64	70.3	1	7	11	11	34	1,135	58.3
	南多摩郡	4	4.4	1	1	2			190	9.8
北多摩郡	8	8.8			5	1	2	138	7.1	
横浜市	4	4.4		1		2	1	72	3.7	
埼玉県	入間郡	1	1.1					1	5	0.3
東京府	東京市	10	11.0	3		3	1	3	406	20.9
合 計		91	100.0	5	9	21	15	41	1,946	100.0

出所：「青梅鉄道会社株式申込名簿」1892年3月（羽村市郷土博物館所蔵・指田家文書，101），より作成。

こととなった。

## (2) 出資者構成とその性格

会社設立時の株式申込状況は、表3に示すとおりである。これによれば、西多摩郡在住の株主数は全体の70.3%に達しており、南多摩・北多摩を合せた三多摩地域在住の株主数は、実に83.5%にも及んだ。すなわち、同鉄道における株主の地域分布は、そのほとんどが沿線在住者であったことが確認できる。しかし、申込株数9株以下の株主41名のうち34名が西多摩郡在住であることからわかるように、株数でみると同郡の比率は低下し、その大多数が中小株主であったことがうかがえる。一方、東京市内在住の株主は10人に過ぎなかったが、その申込株数は全体の20.9%を占めていた。

表4は、このとき50株以上の引受けを申し込んでいた大株主14名（人数比15.4%，株式比55.2%）の一覧である。当初より青梅鉄道の設立運動を主導した田村半十郎が株式引受けの筆頭となっており、その他、発起人たちを含む多摩地域の名望家層が、いずれも50~60株の引受けを申し込んでいた。

ところで、前年、青梅鉄道の建設や開業後の経営に協力を約束していた甲武鉄道であったが、その役員や上位株主は、安田善次郎を例外として、いざ出資の段階になると消極的な態度をとった。甲武鉄道の筆頭株主（2183株）であり、事実上のオーナーであった雨宮敬次郎や、同鉄道委員で持株数第2位（1834株）である岩田作兵衛、委員長（1893年7月より専務取締役と改称）

表4 青梅鉄道設立時の大株主（50株以上申込者）

氏名	役職	住所	1892年3月 申込株数	1893年11月 所有株数	備考
田村半十郎	取締役(発)	神奈川県西多摩郡福生村	200	104	酒造業
安田善次郎		東京市本所区横網町	100	100	日本銀行監事, 安田銀行監事
浅野総一郎	(発)	東京市深川区清住町	100	100	浅野工場持主
西園寺公成		東京市京橋区木挽町	100	100	第一国立銀行取締役
山口平太夫		神奈川県南多摩郡桑田村	100	100	
小沢太平	取締役(発)	神奈川県西多摩郡三田村	60	50	村会議員
根岸太助	(発)	神奈川県西多摩郡青梅町	60	60	呉服太物販売, 旧府会議員
山崎喜右衛門	(発)	神奈川県西多摩郡青梅町	53	50	青梅郵便局長
平岡久左衛門	取締役(発)	神奈川県西多摩郡青梅町	52	53	織物販売業
平沼専蔵	(発)	神奈川県横浜市内町	50	50	生糸売込商, 平沼銀行頭取
指田茂十郎	(発)	神奈川県西多摩郡西多摩村	50	10	甲武鉄道会社検査役
石川弥八郎	監査役	神奈川県西多摩郡熊川村	50	30	酒造業
鳥田富十郎		神奈川県西多摩郡西多摩村	50	70	実業家, 村会議員
柳沢イカ		神奈川県西多摩郡八王子町	50	50	

出所：「青梅鉄道会社株式申込名簿」,「第一回報告」青梅鉄道株式会社, 1893年10月,『日本紳士録』第2版, 交詢社, 1892年1月,『名家鑑』1897年8月(青梅市郷土博物館所蔵),より作成。

注1) (発)は発起人。

2) 1893年11月における大株主(50株以上)には,このほか埼玉県志木の西川武左衛門(100株)が新たに加わる。

である三浦泰輔らの申込みは30株にとどまっており, 支配人を務めていた大橋靖もわずか5株を申込んでいるにすぎなかった<sup>45)</sup>。この点, 同じく甲武鉄道の子会社の存在でありながら, 雨宮, 岩田らが発起の時点から深く関与し, 大株主となっていた川越鉄道(国分寺-川越間)とは, まったく対照的な状況にあった<sup>46)</sup>。雨宮の鉄道投資については, 「投機的な要素が強く, 比較的短期的な視野で高い利潤を追求する姿勢が顕著であった<sup>47)</sup>」といわれているが, 青梅鉄道に対するこのような態度は, 同鉄道への投資効果が雨宮にとってはほとんど評価されていなかったことを意味するものといえよう。実際, 雨宮は立川-青梅間の開業前に, 早くも青梅鉄道の株主を辞していた<sup>48)</sup>。

なお, 甲武鉄道系の人物として青梅鉄道発起人に加わっていた奈良原繁はこの時点で姿を消しているが, これは甲武鉄道の経営が日本鉄道の管理下から独立したことに伴うものと思われる

45) 甲武鉄道の役員および大株主の持株数(1892年3月31日現在)については, 「第八回報告」甲武鉄道会社, 1892年4月(総理庁統計局統計図書館所蔵)による。

46) 川越鉄道に関しては, 大館右喜・山田直匡「川越鉄道の敷設」(『所沢市史研究』第1号, 1977年3月), 『川越市史』第4巻, 1978年3月(第3編第1章, 小峰和夫執筆)を参照されたい。

47) 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『日本の鉄道——成立と展開——』日本経済評論社, 1986年5月, 157頁(青木栄一執筆)。

48) 雨宮敬次郎は, 1894年9月30日の時点で既に株主名簿から姿を消している(「第参回報告」青梅鉄道株式会社, 1894年9月, 青梅市青梅, 稲葉稯一郎氏所蔵資料)。

表5 創業期の青梅鉄道経営陣

1892年7月3日 ～1893年10月30日		1893年10月30日 ～1901年10月25日		備 考
委員長	指田茂十郎*	専務取締役	三浦泰輔	* 1892年7月9日就任, 1893年10月8日辞任。 ** 1893年10月8日より委員長代理。
委員	小沢太平** 平岡久左衛門 紅林徳五郎 田村半十郎	取締役	小沢太平 平岡久左衛門 紅林徳五郎***	
検査役	石川弥八郎 岩田作兵衛	監査役	田村半十郎 石川弥八郎 岩田作兵衛	***1896年7月15日より石灰石採掘部部長を兼任。

出所: 「第一回報告」1893年10月, 「第貳回事業報告」1894年3月, より作成。

注) 指田茂十郎の委員長辞任および小沢太平の委員長代理就任年月日は, 原資料と異なっている。その根拠については, 本文注49を参照。

る。

青梅鉄道の役員構成(表5)をみても, 甲武鉄道の支配はあらわれておらず, 経営陣は田村ら名望家層で占められていた。指田茂十郎の辞任<sup>49)</sup>という事態を受けて, 専務取締役は甲武鉄道委員長の三浦泰輔が兼任することになったが, それ以外の甲武鉄道関係者は岩田作兵衛が検査役(のちに監査役と改称)に就任しているのみであった。この点においても, 雨宮, 岩田らが役員を兼務した川越鉄道との間に差異を認めることができる。

このようななか, それぞれ100株を申し込んでいた浅野総一郎, 安田善次郎, 西園寺公成の存在は, 資金調達面において重要なものとなった<sup>50)</sup>。仮免状申請の時以来, 発起人となっていた浅野は, ここにおいて「浅野人脈」ともいべき大口出資者を引き入れていた。青梅鉄道への出資に消極的であった甲武鉄道関係者のなかで, ひとり安田のみが100株を申し込んだのは, まさに浅野の勧誘によるものであったと思われる<sup>51)</sup>。西園寺も安田と同じく銀行家であったが,

49) 初代委員長指田茂十郎の辞任は, 前掲『青梅鉄道三十年誌』および営業報告書(「第一回報告」青梅鉄道株式会社, 1893年10月, 稲葉稔一郎氏所蔵資料)によれば, 1892年10月8日となっている。しかし, 青梅鉄道が指田の委員長辞任と小沢太平の委員長代理就任を東京府庁へ届け出たのは, 翌1893年10月9日のことであった(「委員長辞職届」青梅鉄道株式会社, 東京都公文書館所蔵・東京府文書「庶政要録 工部会社之部 明治廿五年普通第一種 第二課」所収)。指田の遺した日記(『指田家日記』羽村町教育委員会, 1984年3月)でも, 1892年10月8日の項に, 委員長辞任に関する記述は見当たらない。よって, 指田の辞任は, 実際には1893年10月8日のことであったと思われる。この点, 社史・営業報告書にある辞職年月日に依拠した前掲「青梅鉄道の成立とその性格」における筆者の記述もあわせて訂正しておきたい。

50) もちろん, 多くの鉄道に出資をおこなっていた安田善次郎などからみれば, 100株という青梅鉄道への出資はわずかなものに過ぎないであろう(由井常彦「非金融諸事業への多角化とその限界」, 由井常彦編『安田財閥』日本経済新聞社, 1986年8月, 188頁)。しかし, ここでは青梅鉄道のような地方小鉄道の側にとって, 100株という出資がいかに大きなものであったかが問題となるのである。

51) 『安田保善社とその関係事業史』同編修委員会, 1974年6月, 192頁, 伊東東作『ある先覚者の軌跡——安田善次郎の鉄道事業——』鉄道資料調査会, 1983年2月, 59頁。



東京瓦斯や磐城炭礦の役員を務めるなど、浅野とは比較的近い関係にあった。

浅野は、雨宮などの冷淡な態度とは対照的に、青梅鉄道の前途に大きな関心と期待を寄せていた。たとえば青梅鉄道の創業費は、当初の予定よりも多額になりつつあったが、浅野はこうした情報を洩れ聞くと、委員長の指田茂十郎に直ちに注意を与えている<sup>52)</sup>。これを受けた指田が、「創業之件ニツキ何程ノ意見有之哉<sup>53)</sup>」と浅野に尋ねたところ、彼は「自分ハ意見無之も余リ世間ニテ囂敷ニ付注意迄ナリト且小生者實際掛リタル事与承知若否ナレハ株主ニ成サル迄ナリ<sup>54)</sup>」と述べ、青梅鉄道への出資がきわめて実質的なものである旨を示唆していた。

株金の払込みは、当時の鉄道会社の大多数と同様、分割払込制が採用され、「壹株ニ付金五円宛神奈川県西多摩郡青梅町青梅銀行へ払込ノ事<sup>55)</sup>」として、1892年10月1日～7日を皮切りに合計10回にわたって株金の徴収が行なわれた。しかしこの間、鉄道用地の買収<sup>56)</sup>をめぐる沿線地主との間に紛糾が生じるとともに<sup>57)</sup>、株金の払込みも滞っていた。こうした状況のもと、田村半十郎は、「地主ノ迷惑ヲ察スヘシナレトモ会社ノ資金モ甚敷不足ヲ生スベシ因テ先ツ徐々ニ運動スヘシト若目的ヲ達セサルトキハ会社設立迄者入費ハ發起人ノ負担トナシ其後ハ株主ハ負担ヲスヘシ且其期ニ到ルハ暗黒世界ニ付發起人負担ハ立換損トナシ会社ヲ散スヘシ<sup>58)</sup>」との意気込みで、自身もかなりの株数を負担したが、最終的な持株数は、表4にも示すように若干の異動が生じた。当初、200株を申請していた田村の持株数は、結局104株となり、山崎喜右衛門、指田茂十郎、石川弥八郎も当初の申込株数を下回った。沿線有志の出資が頭打ちとなるなか、指田の奔走で、埼玉県志木の西川武左衛門から100株の出資を受けることに成功するもの<sup>59)</sup>、地方有志の出資力不足は否めないものとなった。

一方、浅野、安田ら中央在住株主については、当初の申込み通りの株数を所有することになり、沿線の株主とは対照的な、安定した出資者層として存在していた。

52) 前掲『指田家日記』1892年10月11日の項。

53)～54) 同前，1892年10月12日の項。

55) 「〔青梅鉄道会社より株主宛て通知〕」1892年8月31日（羽村市郷土博物館所蔵・下田家文書，137）。

56) 鉄道敷設に必要な土地の収用は、1875年7月の太政官達公用土地買上規則にもとづいて、政府が買上げたのち鉄道会社に払下げる方法をとっていた。しかし、1889年7月に土地収用法が制定されてからは、私設鉄道の土地収用は、会社が直接土地所有者と交渉して補償額を決定することになり、鉄道会社にとっては大きな負担となった（山田秀「明治中期、産業鉄道会社経営の一分析——筑豊興業鉄道会社の経営史的考察——」、『福岡大学大学院論集』第11巻第1号，1979年8月，106頁）。

57) 用地買収問題は、1892年9月以降本格化し、指田ら役員はその対応にほとんど毎日のように忙殺されることになる（前掲『指田家日記』）。このときの反対派の動向については、その一人である羽村の島田研一郎（当時成進社社員、後に西多摩村役場書記）の回想録「うき草の花」（羽村市郷土博物館編『自筆影印 うき草の花』羽村市教育委員会，1993年11月）を参照されたい。

58) 前掲『指田家日記』1892年10月25日の項。

59) 同前，1892年11月24日の項。

#### IV 浅野総一郎と青梅鉄道

##### (1) 浅野工場による石灰石採掘業の指導

青梅鉄道の設立は、浅野ら中央の資本家層の参入なくしてはあり得ないものであったが、それは以上のような資金的側面に限られたものではなかった。さきに見たように、青梅鉄道には鉄道輸送と石灰石採掘という二つの事業が課されたのであるが、田村ら地方名望家層は、鉄道の建設工事や経営についても、またセメント製造業のような新たな需要に対応する石灰石採掘の技術についても共に経験に乏しく、事業を進めるにあたっては、それぞれの分野の専門企業による助力が不可欠だったのである。

まず鉄道部門については、かつての「契約書」の経緯もあって、甲武鉄道建築課が工事の監督を請け負うこととなった<sup>60)</sup>。このほか甲武鉄道は、開業後の一時期（1896年3月～1897年10月）、委託という形で青梅鉄道の営業管理も行っていた<sup>61)</sup>。

他方、石灰石採掘部門も、近世以来の石灰製造業の系譜とはまったく断絶したものであり、まして酒造業などを本業とする田村らにとっては未経験の領域であった。そして、この部門の技術的指導を行っていたのが浅野工場であった。田村らは会社設立後、官公庁への出頭、東京市内在住発起人たちとの面会、甲武鉄道役員との打合せなどのために頻繁に上京しているが、その折に浅野工場へも立寄り、「青梅鉄道会社採掘之石灰石之件ニ付浅野方へ談判<sup>62)</sup>」を重ねていた。この過程については、指田茂十郎の遺した日記によって、その一端をうかがい知ることができる。

1892年5月末、指田と小沢は「久々浅野氏ニ石灰之談判之打合ヲナシ<sup>63)</sup>」に上京、6月1日には浅野と面会し、「石灰山伐出し等者工夫其他とも葛生其他ヨリ廻スヘシ其他度々一同協議之上可決<sup>64)</sup>」したという。これは日向和田での石灰石採掘事業を進めるにあたり、浅野が先んじて展開している葛生の石灰山での採掘法や労働力の利用を検討していたものと思われる。この後、彼らは工場を訪れ、事務関係の責任者である支配人三俣盛一と会い、「本月十五日頃現場一見之事<sup>65)</sup>」を約束した。

浅野工場による石灰山の視察は7月16日に行なわれ、三俣盛一が日向和田石灰山に出向いた。この日は、「具ニ石灰山採掘之手順ヲ議<sup>66)</sup>」るとともに、「三俣氏之説ニ抛リ南天山新太山等之

60) 前掲『青梅鉄道三十年誌』、12頁。

61) 同前、23～24頁。

62) 前掲『指田家日記』1892年5月22日の項。なお、翻刻版では「武野」となっているが、明らかに「浅野」の誤りであると思われるので、本稿では訂正を加えた上で引用した。

63) 同前、1892年5月30日の項。

64)～65) 同前、1892年6月1日の項。

66)～67) 同前、1892年7月16日の項。

内ニテ八九ヶ所試掘ヲナシ冠リ土ノ土数及石質ノ試験ヲナシ其模様ニ寄採掘ノ手順ヲ定メント夫々決シ<sup>67)</sup>」ている。三俣はこのとき、成分分析のために数個の石灰石を採取し、工場へと持ち帰った。

5日後の7月21日、指田と小沢は再び浅野工場に三俣を訪ね、「石灰石之件ヲ協議<sup>68)</sup>」した。このときには、セメント工業研究のため臨時建築局の実習生としてドイツおよびイギリスへ留学した経験を持つ技師長坂内冬蔵も同席し、以下の諸点を決定した。

- 一 日向和田石灰山凡七八ヶ所試掘石ヲ送付シ夫ヲ工場ニテ分析スル事
- 一 石割器械代価其他ハ三俣氏取調之事
- 一 青梅鐵道可成費金ヲ減スル為メ再調査者茂十郎取調之事<sup>69)</sup>

これをみる限り、浅野工場は石灰石の成分分析を担当するだけでなく、採掘現場における器械の導入にも関与していることがわかる。同日、指田らは浅野総一郎とも面会したが、その席では「葛生ヨリ石灰石運送費用及石灰焼<sup>(立カ)</sup>□費用<sup>70)</sup>」を至急調査することなどが話し合われた。これは当時の浅野工場が、葛生からの石灰石調達コストと比較しながら、青梅鐵道が進める日向和田での採掘事業に対応していたことをうかがわせるものといえよう。

また、同年8月12日には、さきに採取された日向和田の石灰石の分析結果が浅野工場分析掛より発表された。その内容は次のとおりである。

青梅産出石灰礦分析表

成分 番号	石灰	砂及酸化鉄 礬 土	苦土	炭酸及水分
第壹号	五四. 五三	三. 一三	僅少	四二. 六五
第貳号	五五. 〇八	一. 〇三	僅少	四三. 一〇
第參号	五五. 九〇	〇. 七三	僅少	四三. 一〇

第壹号ハ三俣氏カ現場出張ノ際蒐集シ来リタル数箇ノ見本塊ヲ平均ニ混同シタルモノナリ

第貳号ハ第壹号ノ見本塊ノ内黒色ヲ帶タルモノヲ撰ミテ分析シタルモノナリ

第參号ハ本年八月七日附ヲ以テ青梅鐵道会社ヨリ送附シタル数箇ノ見本品ヲ平均ニ混合シタル者ナリ<sup>71)</sup>

「分析表」の数値は、日向和田の石灰石が、鉄、アルミニウム、マグネシウム等の不純物をほとんど含んでないことを示していた。この試験成績にもとづき、浅野工場は日向和田の石灰石について、「其質極メテ純良ナルヲ以テ石灰及セメント製造等原料ニ適応スル者ト認識ス<sup>72)</sup>」というように、高く評価した。

68)~70) 同前、1892年7月21日の項。

71)~72) 浅野工場分析掛「青梅産出ノ石灰礦分析表」1892年8月12日(指田家文書、29)。

以上のように、田村ら名望家層の浅野工場への依存は、石灰石採掘業のより具体的な準備段階で、いっそう分ち難いものとなっていたのである。

青梅鉄道は、前述のような沿線地主との間での紛糾もあって、着工までに若干時間がかかり、竣工期限の延長手続などを要したが<sup>73)</sup>、1894年11月19日、立川—青梅間がようやく営業を開始した。さらに、翌1895年12月15日には、石灰石採掘場のある日向和田までが開通するに至った<sup>74)</sup>。

## (2) 鉄道資本家としての浅野総一郎

従来の研究によれば、鉄道資本家としての浅野総一郎は、雨宮敬次郎や岩田作兵衛らと同じ「甲越系資本家<sup>75)</sup>」として、「産業的関連をもたず、あるいはあってもそれが薄く、主として株式取引業的銀行資本的立場から鉄道投資に参加<sup>76)</sup>」し、もっぱら「鉄道株の相場が関心の主対象<sup>77)</sup>」であるグループに属するものと理解されてきた。たしかに浅野総一郎自身、経歴的には一攫千金を狙うような投機商人的活動をしてきた人物であるが<sup>78)</sup>、それがそのまま彼の鉄道投資の性格を規定するものとなるかどうかは、系譜の問題とは別に、鉄道会社に対する彼のかかわり方そのものの分析を通じて判断されねばならないだろう。また、このような鉄道資本家類型論自体が、研究史の現状からみて、実証分析による再検討を必要とする段階に来ていることも、近年指摘されているとおりである<sup>79)</sup>。浅野の鉄道投資の実態についてはまとまった研究も

73) 「竣工期限延期願」青梅鉄道株式会社、1894年4月25日（東京府文書「第三課文書類別 農商 鉄道、雑二関スル書類 明治二十七年第三種」所収）。

74) 青梅—日向和田間の開業年月日について、営業報告書の記述は「青梅日向和田間ノ開業免許状ヲ廿八年十二月<sup>(25)</sup>日下付セラレタリ」となっており、日向和田駅（貨物扱のみ）の開業を翌1896年1月12日としている（「第六回青梅鉄道株式会社明治廿八年度下半期営業報告書」1896年3月、交通博物館所蔵）。一方、監督官庁の統計によれば、同区間の開業は1895年12月28日となっている（『鉄道局年報』1895年度、通信省鉄道局、1896年9月、野田正徳・原田勝正・青木栄一編『明治期鉄道史資料』第1集第2巻、日本経済評論社、1980年5月、所収、94頁）。ここでは、青梅鉄道の社史にある「明治二十七年十一月十七日立川、青梅間十一哩の工事竣工を告ぐるや、直ちに主務官庁に申請し同月十七日開業免許状の下附を得、同月十九日運輸営業を開始せり<sup>(25)</sup>」と記述し、同日青梅、日向和田間の開業免許を受け同十五日開業を見るに至れり」（前掲『青梅鉄道三十年誌』、21～22頁）との記述にもとづき、文中の「同年」は「翌年」の誤植と解釈した上で、1895年12月15日とした。

ただし、石灰石の採掘・輸送は、日向和田へ線路が到達した95年秋から部分的とはいえ既に開始されており（前掲「青梅鉄道株式会社石灰石採掘部事業報告」〔第1回〕、2頁）、開業日を厳密に確定すること自体にあまり意味はないようである。

75) 中西健一『日本私有鉄道史研究——都市交通の発展とその構造——』日本評論新社、1963年11月、71頁。廣岡治哉編『近代日本交通史——明治維新から第二次大戦まで——』法政大学出版局、1987年4月、65頁（中西健一執筆）。

76) 前掲『日本私有鉄道史研究』、72頁。

77) 同前、73頁。

78) 前掲「浅野総一郎と京浜工業地帯の成立（1）」、34～36頁。

79) 老川慶喜「京都鉄道会社の設立と京都財界」（『追手門経済論集』第XVII巻第1号、1993年4月）、

なく、その詳細については今後委ねざるを得ない部分が多いが、ここでは浅野が行なった一連の鉄道投資について一瞥し、本稿で扱った青梅鉄道の事例とあわせて、彼の鉄道投資の性格について若干の検討を行なうこととしたい。

株主や役員として浅野が関与した鉄道会社には、両毛鉄道、筑豊興業鉄道、常磐炭礦鉄道（常磐鉄道）、磐城鉄道などがある。

両毛鉄道<sup>80)</sup>の発起人に浅野が加わった契機は、渋沢栄一が自身の代理として斡旋したことによるものとされている<sup>81)</sup>。浅野は、1886年11月17日に開催された発起人会で発起人総代に選出され<sup>82)</sup>、田口卯吉、木村半兵衛らとともに初代取締役にも就任していた。1890年10月3日現在、浅野が所有していた両毛鉄道株は、発行総数3万株のうちの100株であり、上位から数えて55番目の持株数であった。浅野と同じ100株所有者は、このほかに25名おり、そのなかには奈良原繁（日本鉄道社長）、小野金六（東京割引銀行頭取）、渡辺洪基（東京帝国大学総長、のちに両毛鉄道社長）らの名前もみられる<sup>83)</sup>。なお、取締役については、就任から満2年目に当たる1889年4月に辞任した<sup>84)</sup>。

筑豊興業鉄道<sup>85)</sup>との関係は、1890年2月15日に広橋賢光（東京府）から株式50株、同年3月3日に目賀田種太郎（同）から30株をそれぞれ買受け、合計80株を取得したことに始まった<sup>86)</sup>。この間、2月16日には、三井の益田孝とともに東京在住の常議員（のちに取締役と改称）にも選出されていた<sup>87)</sup>。1889年頃より、三菱、渋沢栄一、大倉喜八郎、浅野総一郎、そして大阪の藤田組などの中央大資本は筑豊炭鉱業への進出をうかがい、地元資本家をも巻き込んだ借区獲

257頁。老川氏は京都鉄道の設立過程の分析を通して、やはり「鉄道株の相場が関心の主対象」とされた「京都在住の実業家」の評価について、その再考を迫っている。

80) 両毛鉄道に関する研究としては、石井常雄「両毛鉄道会社における株主とその系譜」（『明大商学論叢』第41巻第9・10号、1958年7月）、同「両毛鉄道会社の経営史的研究」（明治大学『商学研究年報』第4集、1959年7月）、老川慶喜「両毛地方における鉄道建設——「北関東市場圏」形成の問題として——」（『立教経済学論叢』第8号、1974年9月）、前掲『明治期地方鉄道史研究』（第II章、補論(1)）、野田正穂『日本証券市場成立史——明治期の鉄道と株式会社金融——』有斐閣、1980年4月（第2章第2節）、老川慶喜『産業革命期の地域交通と輸送』日本経済評論社、1992年10月（第3章第1節）などがあげられる。

81) 『青淵先生六十年史』第1巻、竜門社、1900年、971頁。

82) 「両毛鉄道会社」（『東京経済雑誌』第343号、1886年11月20日）、694頁。

83) 前掲「両毛鉄道会社における株主とその系譜」、142～146頁。

84) 「第四回実際報告」有限責任両毛鉄道会社、1889年9月（総理庁統計局統計図書館所蔵）、1頁。

85) 筑豊興業鉄道については、前掲「明治中期、産業鉄道会社経営の分析」、東條正「株主名簿に見る明治20年代前半における筑豊興業鉄道会社の大株主構成」（長崎大学『経営と経済』第69巻第1号、1989年6月）、東條正・山田秀「解題」（『福岡県史』近代史料編、筑豊興業鉄道(1)、西日本文化協会、1990年4月）を参照されたい。

86) 「筑豊興業鉄道会社株主名簿」1890年3月（前掲『福岡県史』近代史料編、筑豊興業鉄道(1)、所収）。

87) 「第二回報告」筑豊興業鉄道、1890年3月（同前、所収）。

得競争を展開していたが<sup>88)</sup>、筑豊興業鉄道の大株主構成には、炭鉱をめぐるこのような勢力関係がそのまま反映されていた<sup>89)</sup>。浅野が筑豊興業鉄道の株式を取得したのも、おそらく彼の筑豊炭鉱業進出計画の一環をなすものとみてよいだろう。浅野の持株数は、益田孝や渋沢栄一（ともに100株所有）の次あたりに位置するが、全体（発行総数2万株）からみれば72番目（他に同数4名）であった<sup>90)</sup>。1890年11月の総会で、筑豊興業鉄道は常議員を従来の9名から6名に削減することを決議し、東京在住常議員は益田のみとなって、浅野は役員から退いた<sup>91)</sup>。その後浅野は、1891年3月に持株のうち30株を山本駿郎（福岡県）に譲渡し<sup>92)</sup>、1893年9月には残る持株50株全てを島徳次郎（大阪府）に譲渡して、筑豊興業鉄道との関係は断たれている<sup>93)</sup>。

このような筑豊興業鉄道に対する浅野の接近と離脱が、筑豊炭鉱地帯における彼の借区獲得および譲渡の過程とどのように連動していたのかは、きわめて興味深い問題であるが、残念ながら当該期の鉱山借区状況を通覧することは資料的に困難である。浅野が筑豊興業鉄道から手を引いた後の時期になってしまうが、1895年12月現在の鉱区一覧をみると、彼が坑主となっている借区は、鞍手郡勝野村大字御徳に5か所（合計5888坪）存在し、このうち出炭を行なっているのが1か所（口伝ヶ浦坑、鉱業人・安永吉兵衛）で、残りの借区は坑主としての権利のみ留保していたものであった<sup>94)</sup>。

常磐炭礦鉄道は、浅野が渋沢栄一、大倉喜八郎らとともに1884年10月に設立した磐城炭礦社（1893年6月、磐城炭礦株式会社に改組）の採掘する石炭を、船舶不足や海難事故などで不安定であった海上輸送から転換させるべく計画されたものであり、北海道炭礦鉄道を参考にしつつ、磐城炭礦社の発展的な姿として構想された<sup>95)</sup>。1890年1月、発起人たちは創立規約を作成

88) 永末十四雄『筑豊——石炭の地域史——』日本放送出版協会、1973年12月、99～100頁。

浅野と地元炭鉱会社との借区獲得競争については、今野孝「明治二十年代筑豊における小炭鉱会社の経営問題——福岡県鞍手郡の御徳社の例にみる借区獲得競争と訴訟事件——」（西南地域史研究会編『西南地域の史的展開——近代篇——』思文閣出版、1988年1月）でその一端を知ることができる。

89) この点については、前掲「株主名簿に見る明治20年代前半における筑豊興業鉄道会社の大株主構成」を参照されたい。

90) 「筑豊興業鉄道会社株主名簿」1890年3月（前掲『福岡県史』近代史料編、筑豊興業鉄道(1)、所収）。

91) 「第四回報告」筑豊興業鉄道、1891年3月（同前、所収）。

92) 「筑豊興業鉄道会社株主名簿」1891年3月（同前、所収）。

93) 「筑豊興業鉄道会社株主人名表」1993年9月（同前、所収）。

94) 「筑豊五郡石炭礦区及送出炭一覧表」筑豊石炭礦業組合事務所、1895年12月31日（『石炭研究資料叢書』第13輯、九州大学石炭研究資料センター、1992年3月、所収）。

なお、口伝ヶ浦坑は、1899年6月以降、鉱区一覧に掲載されておらず、浅野が坑主となっていた残る4か所の借区も、1901年6月以降は鉱区一覧から姿を消している（「筑豊五郡石炭鉱区一覧表」筑豊石炭鉱業組合事務所、1899年6月1日、1901年6月30日、同前、所収）。

95) 『いわき市史』別巻・常磐炭田史、いわき市、1989年8月、144～147頁。磐城炭礦社は、山元（磐前郡上湯長谷村新田小野田）から小名浜までの運炭についても、会社設立準備段階から自家用馬車軌道の敷設を目論んでおり（1887年5月開通）、輸送の問題が経営にもたらす影響の重要性を当初から強く認識していた。

して水戸―平間の鉄道出願に臨んだが、井上勝鉄道局長官の制止や1890年恐慌の影響によって、同年2月に計画は一旦中止となってしまった<sup>96)</sup>。その後、同区間の鉄道計画は、恐慌からの回復を待って常磐鉄道の名のもとに再び具体化し、予定区間も水戸―平間に加えて平―岩沼間が第二期工事分として盛り込まれたが、これも結局、「〔常磐鉄道に―引用者〕海岸線を敷設されては、日本鉄道の東北本線は、宛も筈の水の洩れるやうなものだ、其線路は、日本鉄道が、設計全部を譲受けて、日本鉄道会社一個の手に於いて、敷設せなければならぬ<sup>97)</sup>」という井上長官の意向を反映する形で、日本鉄道磐城線として建設されることになった<sup>98)</sup>。

一方、平―郡山間には、1895年10月に磐城鉄道が計画され、浅野は真中忠直、渋沢栄一、渡辺治右衛門、川崎八右衛門らと並んで発起人株1000株を引き受けていた<sup>99)</sup>。この鉄道は、「一般ノ運輸ヲ便ニシ専ラ磐城地方炭山ノ開掘ヲ盛ナラシメントスル<sup>100)</sup>」ことを目的にしており、常磐炭を市場へ搬出するためのルート確保という意味では、さきの常磐炭礦鉄道と共通していた。1897年7月には仮免許状が下付されたが、この鉄道もまた、「其後日本鉄道海道線〔磐城線のこと―引用者〕ノ延長アリ磐城地方運輸ノ便大ニ開ケタルニヨリ終ニ中止トナリ会社ハ解散<sup>101)</sup>」することになった。

他の鉄道会社における浅野の投資・関与はこのように概観できるが、そこに見出される特徴がいかなるものであり、また、それが青梅鉄道の事例とどのように切り結ばれるのかという点については、さしあたり次のごとくまとめることができよう。

第一に、浅野が投資を行なった鉄道会社の多くは、炭鉱業など彼の経営する産業部門と有機的な関係に位置するものであったという点が指摘できる。常磐炭礦鉄道、筑豊興業鉄道、磐城鉄道は、いずれも浅野が鉱区を所有する炭鉱の搬出路を形づくる鉄道であった。浅野のこうした志向は、鉄道のみならず海運業に対してもあらわれていた。彼は1886年7月、渋沢に向かって「頭下げて高い運賃を払ふのは、余りに馬鹿気てゐますから、自分の使ふ石炭とセメントだけは、せめて自分の船で運びたい<sup>102)</sup>」と海運業開始への意欲を語り、それが浅野回漕店の設立に結実したといわれている。すなわち浅野は、輸送業についての関心、それも生産業者としての立場から自己製品および所要原材料の自己運送<sup>103)</sup>を行なうことに、並々ならぬ執着を持って

96) 前掲『日本鉄道史』中篇、293頁。

97) 前掲『浅野総一郎』、375頁。

98) 前掲『日本鉄道史』中篇、295頁。

99) 「磐城鉄道株式会社創立発起認可願」1895年10月4日（「第六課文書類別 農商・鉄道ニ関スル書類 二 明治三十年第一種」、渋沢青淵記念財団竜門社編『渋沢栄一伝記資料』第9巻、渋沢栄一伝記資料刊行会、1956年8月、所収）。

100) 前掲『青淵先生六十年史』第1巻、975頁。

101) 同前、976頁。

102) 前掲『浅野総一郎』、441頁。

103) 前掲『日本海運業の近代化』、338頁。佐々木誠治氏は、浅野が構想したような運営形態を、通常のマーチャント・キャリア (merchant carrier) と区別されるインダストリアル・キャリア (industrial carrier) と称している (同前、352~353頁)。

いたとみることができる。とりわけ常磐炭礦鉄道、磐城鉄道などは、その計画自体が浅野のこうした考え方に強く影響されていたものとみなされよう<sup>104)</sup>。そして青梅鉄道も、彼の経営するセメント工場の原料となる石灰石の採掘・輸送を行なうという点で、まさに彼の直営事業と有機的な連関を持つ鉄道会社であり、一連の投資動機の延長線上に位置づけることができるように思われる。

なお、浅野が鉄道投資を行なう際、その陰には常に渋沢栄一が存在がみられたが、青梅鉄道の設立過程においては、渋沢はまったく登場しない。これは、青梅鉄道の資本金が当初10万円に過ぎず、あらためて渋沢を担ぎ出すまでもなかったということも考えられるが、それでも浅野はこの事業への出資を独力で行なったのではなく、さきにもみたように安田善次郎らを引き込むという形をとっていた。こうした意味において青梅鉄道への出資は、それまで渋沢の庇護の下に行なわれていた浅野の新規事業進出が、安田らをパートナーとするような新たな段階に移行しつつあったことをも示すものといえよう。

このように、浅野は自ら経営する産業と有機的関係を形成する輸送部門に関心を抱いていたが、一方、その経営形態については、必ずしも自営＝「自己運送」に固執していたわけではなかったという点を第二に指摘しておきたい。

「自分の使ふ石炭とセメントだけは、せめて自分の船で運びたい」といった浅野であったが、実際の彼は、輸送部門を重視しながらも、その運用についてはかなり柔軟に対応していたようである。前述のように、磐城炭礦は搬出路となる鉄道の建設について結局は出願を取り下げ、予定区間の敷設を日本鉄道に任せるという政府側の意向を受け入れているが、それは「代償として、磐城炭礦の石炭は、特別の運賃で運搬するといふ交換条件が認められてあつたので、協議の結果、磐城炭礦会社は、石炭を掘るのが主なる目的であるから、鉄道経営は、日本鉄道に委ねようではないかといふことになつて、其方から手を引いた<sup>105)</sup>」という事情によるものであつた。すなわち、運賃問題などの諸条件さえ解決されれば、搬出路に当たる鉄道が自営のものでなくとも、磐城炭礦で採掘した石炭は自ずと消費地へと運ばれるのであり、「自己運送」に取って固執する必然性はなかつたのである<sup>106)</sup>。そもそも自己運送形態を標榜した浅野回漕店自体、「自己運送経営形態は、企業体の設立前、したがって実際業務の開始前における計画・構想であつて、実際に営まれた海運業務が予定どおりの自己運送運送を原則としたかどうか疑わし

104) なお、両毛鉄道への投資・関与については、浅野の事業との関連をはっきり見出し得ない。その説明は今後の課題としておきたいが、そもそも両毛鉄道に浅野がかかわつたのは、渋沢栄一の「代理」としてであり、彼の鉄道投資としては、いわば例外的なケースとみなすこともできよう。

105) 前掲『浅野総一郎』、376頁。

106) この点については、浅野総一郎自身、「数次の懇談によつて諒解が成り立つたので、当方も計画を固執せず之を日鉄に譲つてしまつた。」(浅野総一郎〔談〕「磐城炭田の開発——磐城炭に着眼した動機——」、『石炭時報』第1巻第4号、1926年7月、76頁)と回顧している。



く<sup>107)</sup>、「現実の運送業務がそれとは違った他人運送形態で始められ且つ殆どそうした純粹・独立の海運業務が中心をなすにいたった<sup>108)</sup>」というのが、その実態であったようである。

ちなみに、葛生からの石灰石輸送についても、浅野工場は葛生・大叶に原石採掘場を所有していたにもかかわらず、その輸送路となる安蘇馬車鉄道を経営支配するような事態は起こらなかった。ただし、浅野は馬車鉄道に軌道の改修・延長費として6000円を貸付けるとともに、一定量以上の石灰石輸送を義務づける輸送契約を締結しており<sup>109)</sup>、その輸送を間接的に管理することを忘れてはいなかった点に注意しておく必要がある。なお、安蘇馬車鉄道は輸送力改善のために蒸気鉄道である佐野鉄道への改組を決議するが(1892年9月)、浅野はそうした動向に対しても終始距離を置いたままであった。

青梅鉄道における浅野の関心も、鉄道業よりはむしろ兼営する石灰石採掘業の方に置かれていた。青梅鉄道の設立過程で浅野の関与が最も明らかになる場面は、さきにもみたように、石灰石採掘業の周辺であり、本来の鉄道輸送事業そのものについては、建設・経営とも甲武鉄道に任せきりであって、浅野が何らかの形で関わった形跡はみられなかった。すなわち、青梅鉄道の建設工事や列車の運行に甲武鉄道が全面的な協力を行なうことになっている以上、輸送部門は半ば保証されたものとなっており、さしあたり浅野は石灰石採掘部門を軌道に乗せることに集中すればよかったのである。彼自身、表5にも示されるように、青梅鉄道の経営陣には加わらなかったが、それもまた輸送部門に対する一連の姿勢と無関係のものではなからう。

通説でいう鉄道資本家としての浅野像を検証するためには、さらに多くの事例研究を要するであろうが、少なくともこうした事例をみる限り、「産業的関連をもたず、あるいはあってもそれが薄く」、「鉄道株の相場が関心の主対象」であったとする理解は、再考すべきであるといえる。また、青梅鉄道の先行きが未知数であったという状況のもとで、出資に消極的であったばかりか株主の座を早々に降りてしまった雨宮敬次郎との間には、「甲越系資本家」との一言では括りきれない質的な差異があったといわざるをえないであろう。

## V おわりに

以上、青梅鉄道の設立過程をあとづけながら、そこに浅野総一郎がかかわってくる過程、彼の果たした役割およびその意味について考察してきた。石灰石資源の開発準備や鉄道の敷設運動において地元名望家層が果たした役割の大きさについてはあらためて述べるまでもなく、「地方産業は、商人・地主層の蓄積資金を有力な資本源泉としていた<sup>110)</sup>」という確立期日本資本

107) 前掲『日本海運業の近代化』、352頁。

108) 同前、348頁。

109) 飯島光之丞編『葛生町勢発達史』飯島光之丞、1936年12月(葛生町立図書館所蔵)、52頁。

110) 中村政則「日本ブルジョワジーの構成」(大石嘉一郎編『日本産業革命の研究——確立期日本資本主義の再生産構造——』下、東京大学出版会、1975年10月)、123頁。

本主義の資本蓄積様式の特徴は、青梅鉄道の場合にも当てはまっている。しかし、鉄道業のように「地方産業」というにはあまりにも多くの設立資金を要する事業の場合、その限界は中央資本家層の出資によって補われる必要があったのである。また、地元名望家層の限界は、このような事業資金の調達面のみならず、会社設立後の経営においてもみられた。鉄道部門についてはその建設工事はもとより、開通後の運転についても甲武鉄道への営業管理委託を不可避としており、石灰石採掘部門についても、採掘の前提作業となる成分分析や、器械の導入などについて浅野工場に依存していたのである。

浅野総一郎は、会社設立のための資金調達と石灰石採掘部に対する技術的協力という両面において、まさに鍵を握る存在となっていた。浅野が青梅鉄道に注目した背景には、深川にある彼のセメント工場が、創業以来依存してきた葛生に代わる新たな石灰石調達ルートを求めているという事情があった。彼自身、生産業者としての立場から自己製品および所要原材料の自己運送には多大なる関心をもっており、青梅鉄道もそうした動機にもとづく一連の投資の延長線上に位置づけられるものであった。しかし他方、浅野は輸送路の確保さえ保証されているのであれば、輸送部門の経営形態には必要以上に固執しないという現実的な対応も取っていた。青梅鉄道の場合でも、鉄道部門の建設工事や運行業務が甲武鉄道に委ねられていたため、自身は石灰石採掘事業の方に比重を置く形で関与したのであった。

従来、浅野の鉄道投資は、「鉄道株の相場が関心の主対象」であったとするような、「投機的」なものとされてきたが、本稿で検討した青梅鉄道の事例をみる限り、浅野の投資行動は、そうした評価とは次元を全く異にする動機に根ざしたものであったといえる。すなわち、通説では否定されている「産業的関連」の意識こそが、浅野の鉄道投資の動機であり、特色でもあったのである。また、それは青梅鉄道との関係における個別的な現象ではなく、他の鉄道会社への投資に際しても少なからず共通性を持つものであった。こうした姿勢は、「甲越系資本家」として同類とみなされている雨宮敬次郎らとは、まったく異質のものであり、それは青梅鉄道への出資をめぐる両者の態度の違いにも現れていた。よって、浅野の鉄道投資についての通説は、鉄道などの輸送業に関する彼の関心のあり方や、彼と同類型の鉄道資本家として例示されている人物との差異といういわば根本的な点において、再考を迫られることになったといえよう。

本稿でみてきたような青梅鉄道との関係を前提として、浅野工場は明治中期以降、新たな展開をみせるのであるが、それについては稿を改めて論じることにしたい。

(1994.9.30)

#### 【付記】

本稿執筆に際し、貴重な所蔵資料の閲覧・利用をお許し下さいました各位に、厚くお礼申し上げます。また、一部の文献については、北村和寛氏（青梅市郷土博物館）、鈴木淳氏（東京大学教養学部）、中村尚史氏（東京大学社会科学研究所）にご教示をいただきました。