



# 1880年代初期における東北鉄道の株式募集

——飛騨地方の名望家の鉄道認識——

老 川 慶 喜

**概要** 本稿では、東北鉄道の株式募集の実態を、同社の株式募集用のパンフレット「鉄道廻効益」(1881年11月)と、飛騨地方での株式募集の状況を示す「飛騨地方派出紀行」(1882年2～3月)によって検討した。「鉄道廻効益」は、鉄道の国民経済や地域経済の発展に及ぼす効果を説き、とりわけ経済発展の遅れた北陸地方には鉄道を敷設する必要があることを力説していた。東北鉄道の株式募集については、これまで県令、書記官ないしは旧領主などによる「経済外的強制」のみが強調されてきたが、飛騨地方の高山町、古川町および舟津町の名望家たちは、「鉄道廻効益」にみられるような鉄道の「効益」をよく理解し、株式募集に応じていたのである。

**キーワード** 1880年代初期、東北鉄道、株式募集、名望家、飛騨地方

**原稿受理日** 2009年5月15日

**Abstract** The aim of this article is to examine the recruitment of stocks by Tohoku Railway Company in the early of 1880's. The company made an application for establishment in August, 1881. The company planed to construct the railway along to the route of Hokuriku highway, and dispatched Mr. Mitsumi Kondo who was a member of the organizing committee to Hida area for the recruitment of stocks from February to March in 1882. The state of the recruitment of stocks was described in the record which was written by Mr. Mitsumi Kondo. Then, we clarify the recognition for the railway by the men of high reput in Hida area by analyzing this record.

**Key words** the early of 1880's, Tohoku Railway Company, the recruitment of stocks, the men of high reput, Hida area

## 1. は じ め に

1881（明治14）年8月、前田利嗣、松平慶永をはじめとする加能兩越の華族や東本願寺の大谷光瑩、大谷光尊らは「鉄道会社創立願」を提出し<sup>(1)</sup>、東北鉄道会社の設立を請願した。同社の目的は、「北陸沿道ニ鉄道ヲ敷設」することで<sup>(2)</sup>、敷設を計画していたのは第1期：柳ヶ瀬—富山間、第2期：長浜—四日市間、富山—柏崎間、第3期：柏崎—新潟間であった。

同じころ、日本鉄道会社の設立が計画されており、同社は1881年11月に設立をみた。東北鉄道の設立計画は、ほぼ日本鉄道の計画にならって作成されたものとみることができる。日本鉄道や東北鉄道に関しては、明治初期の鉄道政策史のみならず、株式会社成立史という観点からも注目されており、日本鉄道については星野誉夫<sup>(3)</sup>、野田正穂<sup>(4)</sup>、中村尚史<sup>(5)</sup>らによる研究がある。しかし、東北鉄道に関しては、野田が日本鉄道との対比で触れている程度で、ほとんど検討されていない。日本鉄道は日本最大の私設鉄道として発展していくが、東北鉄道自体は設立をみることなく終わったため、研究者の関心を引かなかったものと思われる<sup>(6)</sup>。

野田によれば、東北鉄道は岩倉具視の勧奨により、北陸地方の華族が主体となって計画したもので、目的は華族の財産保護ではなく、主として北陸地方の殖産・振興にあった<sup>(7)</sup>。発起人は、設立出願にあたって、8%の利子補給（20年間）、官有土地の無償貸下げ、鉄道用地の国税免除などの政府保護を要請した。これも、日本鉄道の計画にならったものであった。

東北鉄道の第1期工事は、柳ヶ瀬—富山間で、450万円の資金が必要とされていた。そして、450万円の10%以上を発起人（100株以上）が引き受け、残りを一般から募集するとされ、1株の額面は25円で払い込みは5年間で10回に分けて行われることになっていた。1

(1) 前田利嗣ほか13名「鉄道会社創立願」1881年8月（日本国有鉄道『工部省記録』第6冊、1969年、4～8頁）。

(2) 松田道之「鉄道会社創立及事業保護願ニ付伺」（同前、3頁）。

(3) 星野誉夫「日本鉄道会社と第十五国立銀行(1)(2)(3)」(『武蔵大学論集』第17、第19巻第1号第2～6合併号、第19巻第5・6合併号、1970年6月、1971年、1972年)。

(4) 野田正穂『日本証券市場成立史』有斐閣、1982年。

(5) 中村尚史『日本鉄道業の形成』日本経済評論社、1998年。

(6) こうしたなかで、小谷正典「福井県における北陸線敷設運動の展開(1)—敦賀・長浜間の鉄道敷設と東北鉄道会社の設立—」(『福井県史研究』第7号、福井県、1990年3月)が東北鉄道の計画と挫折の過程を明らかにしている。

(7) 野田『前掲書』。なお、中村『前掲書』も東北鉄道の計画について触れているが、野田の研究をまとめたにすぎない。

株の額面を25円としたのは、当初から株式募集の困難が予想されたからであった。

発起人の大半は鉄道敷設予定地の旧大名華族で、地元での募集・勧誘は地方庁の後援のもとに発起人が直接行った。東北鉄道の株式（予約）募集は、封建的主従関係と郷土意識を利用しつつ、各県・各郡区の人口などに応じた天下り式の割り当て方式をとっていた。

その後、1882年12月、政府は8%の利子補給を承認するための条件として、予定線を福井―伏木間に変更することを求めた。これに不満をもった越前地方の発起人ならびに株主の大部分が予約を取り消して脱退し、ついに84年4月、株式募集の見込みが立たなくなり、東北鉄道の計画そのものが自然消滅したのである。

この間、東北鉄道は、1882年の2月から3月にかけて、創立委員の近藤光美を飛騨地方に派遣して株式募集にあたらせた。近藤は、東北鉄道の「東北鉄道会社創立規則」と「鉄道廻効益」なるパンフレットを携えて、雇員の金子貫三をともない雪深い真冬の飛騨山の中に出かけたのである。本稿では、そのときの記録「明治十五年 鉄道敷設ニ付飛騨地方派出紀行 自二月二日至三月十五日」をもちいて、東北鉄道の株式募集の一側面を明らかにすることを課題としている。具体的には、東北鉄道の株式募集に対して、飛騨地方の名望家層がどのように対応したかという問題である。これまで東北鉄道の株式募集に関する研究では、県令・書記官ないし旧領主による「経済外的強制」のみが強調されてきたが<sup>(8)</sup>、必ずしもそれだけではなく、事態はもう少し多様であったように思われるからである。

## 2. 東北鉄道の株式募集と「鉄道廻効益」

東北鉄道の発起人らは創立願を提出すると、早速株式募集に着手したが、必ずしも順調には進まなかったようである。「東北鉄道会社創立規則」によれば、100株以上の出資者を発起人とし（第7条）、そのなかから「委員」を公選し、「社長」「副社長」は「総委員ノ無記名投票ヲ以て之ヲ互選」することになっていた（第18条）<sup>(9)</sup>。そして、当初は「加能両越四州ノ旧藩主向本願寺等」が発起人となって設立しようとしていたが、1881年9月には「華士族平民ノ別ナク汎ク発起人ヲ自他ニ需メ其基礎ヲ鞏固ナラシメン」ことになった<sup>(10)</sup>。

東北鉄道創立事務所は、1881年10月、株式募集に着手するため、つぎのような「東北鉄

(8) 野田『前掲書』61～63頁。

(9) 東北鉄道会社創立規則」1881年（前掲『工部省記録』16～26頁）。

(10) 「東北鉄道会社創立発起人ノ区域ヲ広メ若干株以上ヲ出金スル者ハ何人ヲ論セス発起人ノ権利ヲ有スルノ議」（『明治十四年九月 鉄道敷設ニ関スル一件書類写綴』富山県立図書館蔵）。

道会社株金募集仮心得書」を定めた<sup>⑪</sup>。

第壹節 当会社ノ株式金額其払込期限及ヒ前金払込ノ利足割引等其他株式及株金徴収

ニ関スル一切ノ規定ハ創立規則第八條ヨリ第十六條マテヲ参看シテ之ヲ了知スヘシ

第貳節 各地募集ノ手續ハ先ツ其郡区内ニ於テ富豪人望ノ聞ヘアル旧誼者ヘ依頼シ各

町村ニ募集世話掛ヲ置キ各申合セテ適宜ノ区域ヲ定メ東北各地ニ鉄道ヲ架設スル旨

趣ノ懇篤ナルヲ説キ叮嚀反覆其利益ノ偉大ナルヲ論シテ其地方ノ有力者ヲ勧奨募集

ス可シ

但世話掛人者ハ新聞紙ヲ以テ廣告スヘシ

第三節 募集ニ応シタル株主ハ其他ノ世話掛ニ於テ株式加入約定証簿ヘ各其加入ノ株

式高及住所姓名ヲ記入シ実印ヲ捺セシムヘシ

但シ株主ノ請求ニ依リ創立願書ノ写及創立規則書ヲ交附スヘシ

第四節 各地ノ世話掛ニ於テハ右ノ約定証簿ヲ適宜ニ取纏メ書留郵便ヲ以テ創立假事

務所ヘ送附シ当会社ノ株主□ヘ記入セシムヘシ

第五節 創立免許ノ上現金募集ノ際ニ至リ総テ地方管庁及ヒ郡区役所ノ保管ヲ請ヒ且

ツ株金徴収方ヲ金澤為換会社ヘ委嘱スル等ノ手續ハ追テ詳細報道スヘシ

1881年11月10日には、東北鉄道の株式募集のため、富山県の高岡で射水郡集会が開かれた。世話掛の藤井能三、大橋十右衛門、折橋二策らは、そのさいに「右株式募（集…引用者）ノ上万一四百五十万円ニ達セサルトキハ其不足金発起人ニテ御引受ニ相成候哉亦ハ外ノ御目途モ有之哉且右工事ハ株式金額募集ノ上ナラテハ着手無之哉又ハ募集株高金額ニ達セストモ着手ニ相成候哉」という「伺書」を前田家代理加藤恒に提出した。これに対して加藤は、同年12月8日付で「株式ハ到底満額ニ達スルマテ普ク勧奨募集可致見込ニ有之」「工事ハ発起人協議ノ上追テ株主等一総会ノ協議ニ仍リ着手致ス見込ニ有之候」と回答した<sup>⑫</sup>。

このように、加藤は、東北鉄道は450万円の満額に達するまで株式を募集するという方針を示し、鉄道敷設の着工については株主総会の協議にゆだねるとしていた。そのため、さらに株式募集が急がれ、1881年12月には高岡で上新川郡、射水郡、礪波郡の人びとが集

⑪ 東北鉄道会社創立事務所「東北鉄道会社株金募集仮心得書」1881年10月。

⑫ 藤井能三・大橋十右衛門・折橋二策「伺書」1881年12月15日（『明治十四年九月 鉄道敷設ニ関スル一件書類』富山市立図書館所蔵）。

まって各郡における株式募集の「景況」と「将来ノ運方」などについて協議が行われた。その結果、「何分柳ヶ瀬富山間ノ鉄道ハ有之就テハ工事着手順序何レヨリ起業相成候哉ノ旨続々尋問ノ者各郡共同様ニ有之候右ハ当地方人民ノ情状ニヨリ工事着手方ノ儀ハ何分富山ヨリ御着手ノ事ニ御取極被下候ハ、一層株式加入ノ者相進ミ可申ハ必定ノ儀ニ有之候間尚富山ヨリ着手ノ事ニ御取極被下間敷哉」という伺が出された<sup>③</sup>。すなわち、富山県の人びとは、富山県側からの起工を望んでおり、それが実現すればいっそう株式募集も進むであろうというのである。

こうしたなかで、1881年11月には株式募集のためのパンフレットとして「鉄道廻効益」が作成された<sup>④</sup>。「鉄道廻効益」は、「緒言」の冒頭で「今度我カ金澤ノ旧藩主前田公等ノ發起セラレシ鉄道敷設ノ事タルヤ其関係甚タ大ナリ実ニ我北陸地方ノ盛衰ト我北陸人民ノ窮通トハ唯タ此業ノ成ルト成ラサルトニ存スト謂フモ決シテ誣言ニ非ルナリ」と、東北鉄道の成否が北陸地方の盛衰に決定的な影響を与えているとしている。そして、「鉄道ノ公私ニ利益アル由縁」を、以下のような順序で「論陳」していくのである。

第一章 鉄道ハ開化ト富実ノ基礎タルヲ論ス

第二章 鉄道敷設ハ北陸地方ノ急務タルヲ論ス

第三章 鉄道ヨリ生スル所ノ利益ヲ論ス

第四章 鉄道ヲ非議スル者ノ妄ナルヲ論ス

第五章 鉄道ハ一人一家ノ好財産タルヲ論ス

第1章では、鉄道が一国の「開化ト富実ノ基礎」であることがさまざまな角度から論じられている。「鉄道廻効益」によれば、鉄道は「先ツ世ノ開化ヲ増進シ国ノ富実ヲ加大ナラシムルノ器具」で、「人生社会ノ幸福ヲ長スルモノ」であった。それでは、「国ノ富実ヲ加大ナラシムル」とはどのようなことをいうのであろうか。「鉄道廻効益」は、それを「各地互ニ貿易シテ物品ノ有無ヲ通シ其間無益ノ消費ヲ去リテ自他相共ニ日用必需ノ物品ヲ得易カラシメ箇々人カ生計上ノ便利ヲ増シテ非常ニ高貴ナルモノヲ低下ナラシメ之ニ反シテ低価ノ物ハ高価ニ移シ無価ノ品ヲ有価ニ変シ各地ノ物価ヲ平均シテ全国上ノ貿易価値ヲ増加スル」ことと説明していた。

③ 前田家代理加藤恒「(伺書に対する回答)」1881年12月8日(同前)。

④ 「鉄道廻効益」は、野田正穂によって『明治期鉄道史資料 第Ⅱ期 月報』第1号(1987年11月、7～16頁)に全文が紹介されている。本稿の叙述は、この復刻版によっている。

このように、「鉄道廻効益」によれば、「国ノ富ヲ加大ナラシムル」ことは、社会的分業を拡大し、「貿易」を増進することにほかならなかった。そして、そのためには「道路ノ交通自在ニシテ物貨運搬ノ便利ヲ開ク」ことがもっとも必要であった。書籍、新聞、雑誌などの出版の自由がなければ、「教育ノ道ヲ盛ニセサル可ラス」のと同じように、「道路陰悪ニシテ運輸交通ノ便利ナケレハ…略…開化ヲ増進スルコト有ラン」のであった。

こうして、「鉄道ヲ全国中ニ敷設シテ行旅ノ往来ヲ容易ニシ物貨ノ運搬ヲ軽便ニ」すれば、「人智ハ駸々乎ト進歩シ物貨ハ蒸蒸然ト増加シ近來世人ノ頻リニ憂苦悲嘆スル海外貿易輸出入ノ不平均モ挽回スヘク財政上ノ困難モ亦救済スベシ」ということになる。したがって、「鉄道敷設ノ挙ハ実ニ我邦今日ノ急務」であり、「我日本帝国ノ人民タル者各々応分ノ力ヲ尽シテ鉄道敷設ノ偉業ヲ成シ国家富強ノ基礎ヲ立ルハ是レ其義務ナ」のであった。さらに、「鉄道廻効益」は、「彼ノ欧米諸邦ノ開化モ鉄道ノ開ケタルヨリ著シク進歩シタリ」と、欧米各国の経済発展も鉄道敷設によるところが大きいとしていた。

第2章では、北陸地方にとって鉄道の敷設が急務であることが論じられている。「鉄道廻効益」によれば、北陸地方は「彼ノ五畿東西南海道等ノ地方」に比べて、「開化」や「富実」の程度がいちじるしく劣っている。「北陸ノ人士」は、「小事ニ局齷シテ遠大ノ気性ニ乏シク旧慣故轍ニ安シテ進取ノ念甚タ薄シ」などといわれているが、それが本質的な理由ではない。北陸地方は、「人口ノ稠密ナルト其地味ノ膏腴ナルト各製造ノ物質ニ缺乏セサルト財本寡少ナラサル」という特徴をもち、「開化ト富実ノ元素」は備えているのである。それにもかかわらず、北陸地方が「開化」や「富実」の程度で劣っているのは、つぎのような北陸地方の「地勢」上の特徴にあるというのである。

我北陸全道ノ地勢タルヤ東北ヨリ西南ニ延長シタルモノニシテ西南端ニ在ルモノヲ若狭国トス其畿内山陰ニ接スル所ロ一條ノ山脈アリテ彼此ノ境界ヲ為スト雖ドモ此国タルヤ本道ニ大関係ヲ有セサルユエ姑ク論セス越前国ニ至リテ其ノ近江ニ界スル所ニ椿井坂（近江国ニ属ス）アリ栃木嶺（越前国ニ係ル）アリ又敦賀ト南條トノ郡境ニハ峻険ナル木芽峠アリテ之ヲ遮隔シ其南北ニテ殆ト別世界ヲ為セルカ如シ又東北ハ越後国ニテ其ノ羽前岩代ニ接スル所ハ高根山ノ山脈アリテ之ヲ界劃シ其ノ上州信州ニ接スル所ハ峨々タル三国嶺アリ実ニ有名ノ峻路ナリトス又越前越後ノ間ニ在ルモノハ加賀能登越中ノ三ヶ国ニテ其間亦峻嶺大河危険ノ地往々之レ有リ而シテ此全道ノ南方一帯東山道ニ接スル所ハ魏峨タル山脈逶迤連亘シテ彼此ノ間ヲ隔絶シ僅ニ鳥獸ノ通路アルノミ殆ト人ノ往来シ能ハサル所ナリ又其北方一面ハ日本海ニ濱スルモノニテ少シク

寒氣ノ候ニ向ヘハ怒濤常ニ山立シテ殆ト汽船モ航路ヲ開クコト能ハス

こうして、北陸地方の「地勢」は「山谷間ノ僻地」、あるいは「他ノ世界ト交通セサル絶海中ノ孤島」ともいへうき特徴を備えていた。そのため、北陸地方の需要は限られ、「製産工業ノ勃興」がみられなかったのである。なぜなら、「需要アリテ然ル後チ供給出ツトハ経済論ノ要旨ニシテ古来数多クノ経済学士カ實際上ニ経験シテ論定シタル格言」であるからであった。

したがって、北陸地方の需要を喚起し、生産を盛んにするには「運輸交通ノ便ヲ開ク」ほかになく、「運輸交通ノ便ヲ開クハ鉄道ヲ敷設スルヨリ善キハ莫シ」のであった。そして、鉄道が敷設されれば、「物貨ノ需要増加シテ地ノ利ヲ尽シ製産品ヲ増殖スル」ことができるのである。このように述べて、「鉄道廻効益」は、「実ニ我北陸地方前途ノ盛衰隆替ト吾人ノ存亡安危ハ鉄道敷設ノ成ルト成ラサルトニ在ルモノナリ嗚呼鉄道ハ吾人ノ着手スヘキ事業ニ於テ最モ急中ノ急務ト謂フヘシ吾人豈共ニ応分ノ力ヲ尽シテ之ヲ敷設セサル可ケンヤ」と結んでいる。

第3章では、鉄道の敷設によって生じる「利益」が推論されている。北陸地方で「日々運送スル所ノ貨物」は平均70駄前後（1駄は40貫目）であるが、陸運会社の賃金は1駄1里につき16銭であった。東北鉄道の第1期線柳ヶ瀬―富山間の距離は60里であるので、72駄の貨物を陸運会社で運ぶとすれば、その運賃は672円にのぼることになる。しかし、鉄道運賃は陸運会社の3分の1ほどの1里5銭となるので、この貨物を鉄道で輸送すれば運賃は総額210円となり、かつてよりも462円ほど安くなるのである。これを1月に換算すれば1万3,860円、1年では16万6,320円となる。また、輸送時間も短縮され、人肩馬背では6日間ほどかかったものが、鉄道ならば1日で輸送できるようになるというのである。

さらに、「鉄道廻効益」は、既設の神戸―大津間鉄道、東京―横浜間鉄道などの営業実績をみて、鉄道敷設の利益を論じている。それによれば、神戸―大津間鉄道、および東京―横浜間鉄道の経営はつぎのようであった。

彼神戸西京間ノ建築費ハ金六百九十七万五千余円ニシテ每一里ノ平均額ハ四十一万九千円余ノ巨額ナレドモ右収入金中ヨリ運輸諸雑費ヲ扣除シテ其純益金ハ毎年五歩一厘余ニ当リ又西京大津間ハ一昨年八月十八日ヨリ昨年六月三十日迄ニ三万四千七百円余ノ純益アリテ起業金高四拾万円ニ対シ八歩六厘余ノ割合ナリト又東京横浜間ノ鉄道ハ其毎年ノ収入高精算表ヲ得スト雖ドモ其建築費金二百七拾二万円余ニ対シテ毎年六歩

## 二厘余ノ純益ナリト云フ

事実、東京―横浜間鉄道および神戸―大津間鉄道の貨客輸送量と純利益は表1のよう  
で、資本金利益率は5%前後から10%前後に達している。しかも、「鉄道廻効益」によれば、  
これらの鉄道は官設鉄道であるので、「当時我邦人ノ此業ニ慣レサリシユエ過多ノ外人ヲ  
使用シタルト其建築ノ美ニ美ヲ加ヘ殆ト無用ノ贅澤」をつくしたため膨大な建築費を要し  
ているが、「民業ニテ無用ヲ省キ觀美ヲ要セス専ラ実益ヲ得ルヲ主トシテ建築」をすれば、  
建設費は下がり、純利益はさらに増加するというのである。

表1 東京―横浜間鉄道、神戸―大津間鉄道の貨客輸送量と純益金

年 次 (年度)		東京―横浜間					神戸―大津間				
		線路延長 (哩)	乗客数 (人)	貨物量 (噸)	純益金 (円)	利益率 (%)	線路延長 (哩)	乗客数 (人)	貨物量 (噸)	純益金 (円)	利益率 (%)
1873	1873.1～1873.12	18	1,415,225	2,351	208,785	11.4	*	*	*	*	*
1874	1874.1～1874.12	18	1,589,428	17,249	193,154	7.5	20	504,132	452	92,714	*
1875	1875.1～1875. 6	18	895,188	10,369	91,341	*	20	586,573	3,234	59,556	*
1875	1875.7～1876. 6	18	1,667,724	16,667	157,144	5.5	20	1,088,758	41,515	83,492	1.2
1876	1876.7～1877. 6	18	1,584,162	27,092	326,171	11.4	47	1,349,098	32,249	524,294	7.6
1877	1877.7～1878. 6	18	1,584,162	31,232	141,842	4.9	47	1,512,198	53,655	242,246	3.5
1878	1878.7～1879. 6	18	1,584,509	33,465	136,641	4.7	47	1,817,856	66,766	319,981	4.6
1879	1879.7～1880. 6	18	1,606,048	40,068	251,295	8.7	55	2,547,850	123,148	479,562	6.5
1880	1880.7～1881. 6	18	1,790,072	42,521	313,008	10.8	58	3,248,097	150,399	634,565	8.2

出典：逓信省鉄道局『鉄道局年報』1886年度、1888年度。

注：\*は不明。

こうして、「鉄道廻効益」は、「鉄道ヨリ生スル利益ハ先ツ運賃ヲ減少シ無益ノ時間ヲ短  
縮シ都鄙山海ヲ交通シテ双方ノ便利ヲ加ヘ物価ニ於テハ高貴ノ品ヲ廉下ニシ廉下ノ物ヲ高  
貴ニシ人ヲシテ不公不平ノ嘆ナカラシメ地価ニ於テハ是迄偏境僻地ニ在リテ殆ト価値ナカ  
リシ土壤モ忽チ貴重ノ価値ヲ有シ農業ニマレ工業ニマレ商業ニモアレ悉皆ク活發盛大ノ地  
ニ趨ムカシムヘシ」と鉄道の敷設による利益を論じ、「鉄道の成功スルヤ我北陸地方ノ富実  
ハ其旧時ニ幾倍徒スル」かは、予測できないほど大きなものと結んでいる。

第4章では、鉄道敷設の利益を「非議」する議論を批判している。まず、鉄道敷設を否  
定する議論には、「鉄道ハ物貨ノ運輸ト行人ヲ搭載スルトニ過キササルモノナリ今俄ニ一日  
ニシテ百里ノ遠キニ達スルノ鉄道ヲ敷設スルトモ其運輸スル貨物ナキヲ如何センヤ其搭載  
スル行人ナキヲ如何センヤ」というものがある。このように主張する人々にとっては、鉄  
道を敷設することよりも「物産会社ヲ開ヒテ製産物ヲ盛ンニスル」ことや、「開墾会社ヲ



「設ケテ曠原荒野ヲ開拓シ地ノ利ヲ尽ス」ことのほうが重要であった。すなわち、「物産興リ曠野開ケテ然ル後鉄道ヲ敷設スルトモ亦遅カラサルヘシ」というのである。

しかし、「鉄道廻効益」によれば、このような見解は「経済上ノ真理ニ齟齬スル妄言」にほかならなかった。すなわち、「産出ノミヲ量リテ需用ヲ測」っていないというのである。「製産物ヲ増殖セシメント欲スル時ハ必ス先ツ其需用ヲ増加セサル可ラサル」のであって、需用を増加させるには「鉄道ヲ敷設スルヨリ他ニ術策アラサル」のであった。

つぎに、鉄道を敷設して「運輸交通ヲ利便ニシテ農工商業ヲ活発ナラシム」ことができて、物価が騰貴すれば「目下ノ家計ニ窮迫スル士族ヲ始メ日々人力車荷車等ヲ路上ニ挽キテ僅ニ糊口ヲ凌クモノ」や、「彼ノ駅路ニ大廈ヲ構ヘテ旅客ノ休憩止宿ヲ以テ営業トスル者」などは、「皆其活路ヲ失フベシ」と主張するものがいた。しかしながら、「鉄道廻効益」によれば、これは「所謂ルーヲ知テ未タニヲ知ラサル者」の見解にすぎなかった。そもそも鉄道は、各地の物価を平均化するのであって、決して高騰させるわけではない。たとえば、10年程前には「我北陸地方ノ米価ハ概シテ東京大阪ノ半価ニ止マ」っていたが、近年は「汽船ノ航路開ケテ運輸ノ便利ヲ加ヘタルヨリ忽チ米価ヲ平均シテ今ヤ僅ニ運賃ノ差アルニ過キス」というまでになった。鉄道を敷設して「他邦ニ輸出スルモノハ幾分カ騰貴ヲ致ス」ものがあるが、「他邦ヨリ輸入スル品ノ如キハ却テ其下落ヲ視ル」のであった。

また、たしかに旅館の営業者や人力車・荷車の営業者のなかには転業を余儀なくされるものも出てくる。しかし、わずかでも資産のあるものは、「鉄道会社ノ株主」となれば配当を得ることができし、鉄道は大きな事業で「種々様々ノ掛リ員ヲ要」するので、これらの業務に従事すれば「夫々至当ノ報酬ヲ得テ生計上ヲ補フノ端トモナル」のである。また、かりに「資産」も「才力」もない場合でも転業に困ることない。なぜならば、「鉄道ニシテ成就スレハ…略…農業ナリ工業ナリ又商業ナリ必ス一時ニ勃興シテ其繁忙ヲ来スカ故人ノ従事スベキ職業ハ自然ト増加スル」からであった。そして、かりに一部のものが転業するにあたって「困苦」を受けるとしても、そのために北陸地方への鉄道の敷設が遅れてはならない。鉄道の敷設は時代の要請であり、少数者の迷惑を憂いて「我北陸全道ノ大計ヲ誤ル」ようなことがあってはならないのである。

第5章では、鉄道が「国家ト地方トニ鴻益アルノミナラスシテ更ニ一人一家ノ上ヨリ論スルモ亦其利益甚タ大ナ」ることを論じている。鉄道会社の株主になれば、「純益アリテ年々其配当ヲ受クル」ことができ、「其利益ノ割合年八歩ニ上ラサレハ之レカ不足ヲ政府ヨリ補給セラル、」のであった。したがって、「鉄道廻効益」によれば、鉄道会社の株式を所有することは、「土地ヲ有スルヨリモ尚勝リタルモノ」があるのであった。さらに、こ

れまで論じてきた鉄道が「国家社会ノ上ニ属スル利益」も、仔細にみれば「総テ一人一家ノ上ニ属スルモノニ外ナラ」ないのである。こうして、鉄道は「一人一家ノ好資産」であるということができる。

このように述べて、「鉄道廻効益」は、「此ノ鉄道敷設ノ挙ヲ賛成シ各々応分ノ資金投シテ我カ東北鉄道会社ノ株主トナリ永ク其利ヲ享受センコトヲ要セヨ」呼びかけるのであった。そして、そうしなければ、「後日後悔臍ヲ溜ムトモ及ハサルヘシ」とも忠告するのであった。

しかし、「身貧ニシテ投入スヘキ資金ナキ」場合には、どうすればよいのであろうか。その場合でも、「資金ヲ投入セント欲セハ」投入することができるのである。東北鉄道の第1期線の資本金は450万円であるが、いかに有力者であっても、これだけの巨額な資金を1人や2人でまかなうことはできない。そのため、東北鉄道では1株を25円として18万株を発行している。しかも、この25円を「五カ年ニ分チテ毎年二期ニ出ス」ということになっており、「一期ニ納ムル所ノ金ハ僅ニ二円五十銭」にすぎず、資産のないものでも東北鉄道の株式を所有することができるのである。したがって、「抑モ彼ノ資金ナキヲ口実トシテ此挙ニ応セサル者ノ如キハ実ニ無心無情ノ人」にはかならないというのであった。

こうして、「鉄道廻効益」は最後につきのように述べ、東北鉄道の敷設を勧奨して「鴻益アルコトヲ知り各々応分ノ以テ力ヲ尽シテ我北陸全道ノ大計ヲ誤マル勿カレ」と呼びかけるのであった。

鉄道ハ大事業ナリ広ク衆力ヲ以テセシムルハ其成功ヲ期スル能ハス吾人共ニ協心戮力一致シテ此ノ偉業ヲ成シ以テ前途ノ開化ト富実トヲ増進スルヲ謀ラサル可ラサルナリ  
今ヤ我カ前田公等カ鉄道敷設ノ大業ヲ發起サレシハ実ニ千載一遇ノ好時機ト謂フヘシ  
古人云ハスヤ時ハ得難シ機ハ失フ可ラスト今此ノ好時機ニ際会シナカラ奮発セスシテ  
空ク之ヲ失フ時ハ再ヒ之ヲ得ル能ハスシテ我北陸全地方ノ衰頹ハ愈々甚シキヲ加ヘ吾  
人一家ノ生計ハ滋々窮困ノ地ニ陥イリテ前途更ニ如何ナル苦境ニ沈淪スヘキヤ予シメ  
之ヲ測リ知ル可ラサルナリ

### 3. 飛騨地方における株式募集と名望家の対応

東北鉄道の創立委員のひとりである近藤光美は、以上のような内容の「鉄道廻効益」を携えて、1882（明治15）年の2月2日から3月15日まで、雇員の金子貫三とともに東北鉄

道の株式募集のために、飛騨地方の高山町、古川町および舟津町に出張をした。近藤は、その出張記録を「明治十五年 鉄道敷設ニ付飛騨地方派出紀行 自二月二日至三月十五日」として残していた。この記録は、2月6日から14日までの記録が重なっており、一方では3月6日から14日までの記録が欠けているなど、やや不備な面もあるが、東北鉄道側の株式の募集活動と、それに対する飛騨地方の人々の対応を知るうえでは貴重な記録であるといえる。

近藤は、1882年2月2日に富山を出発し、その日は上新川郡吉野村に宿泊した。そして、翌2月3日に飛騨国古城郡舟津町に到着し、そこから舟津町、高山町、古川町のいわゆる名望家を訪ね、東北鉄道の株式募集に奔走するのであった。近藤が訪ねた主な名望家は表2のようであった。職業は商業、質屋、農業、鉱山業などさまざまであるが、いずれも「資力」や「才識」があり、地域社会での信頼が厚い名望家であったといっていよい。

近藤は、2月5日、高山町の田辺盛域および川上猷を訪ね、東北鉄道の成立の経緯と株式申込みの方法について説明をした。翌2月6日には、同じく高山町の江間弥平、日下部九兵衛および川島忠兵衛を訪ねた。このようにして、近藤は飛騨地方で東北鉄道の株式募集を開始したのである。

しかし、近藤には、このとき予期し得なかった問題に直面した。川島を訪ねたときに、東北鉄道工事係を名乗る山本作徳という人物が木材の伐出のことで、すでに飛騨地方に現れていることを知ったのである。近藤は、早速金沢事務所へ問い合わせ、2月25日に山本なる人物が偽者であるとの確報を得た。これを境に、近藤に寄せられていた飛騨地方の人々の疑いが晴れ、近藤の株式募集活動も順調に運ぶようになった。そして、結果的に飛騨地方の人々は、近藤が現れたことで、山本なる人物にだまされることなくすんだのである。

それはともかくとして、近藤は、2月13日に、洞雲寺で500余名の公衆を集めて「鉄道廻効益」の趣旨を説明しながら株式募集を勧誘したが、聴衆のなかから13名が勧誘に応じた。また、高山町は林業が盛んなので、株式の募集とともに、木材の取引についてもしばしば話題になった。2月16日には田近を訪ねたのであるが、「(田近は……引用者) 迎モ目下ハ募集ノミニテハ不面白何レ木材ノ事モ下話シ方ヲ負担シ併セテ募集ヲ運フナラデハ氣向六ヶ敷由屢々論述セウ」れたのである。2月19日には、裁判所長の廣瀬重武に株式募集の説明をした。廣瀬は、大分県人であったが、すでにこの地に来て8年の歳月を経ており、地域社会での人望も厚かった。廣瀬は、東北鉄道の設立の経緯や創立規則について質問をしたので、近藤はそれに答えながら「鉄道ハ国家ノ美挙ナレハ賛成シ広ク本社ノ疑ナキヲ証明セントノ意ナリ」と述べた。

表2 近藤光美が訪れた飛騨地方の名望家

	氏 名	備 考
1	田近 盛域	士族,「同地役人中旧来ヨリ名望国中ニ博シ」
2	川上 猷	商家,魚問屋,「町年寄ノ家柄トテ古来資カト合セテ人望アリ」
3	江間 弥平	高山町,高山会社社長,「才識ニテ名ヲ博フス」
4	日下部九兵衛	質屋,「国中ニテ旧来黄金家ヲ以テ名ヲ博フス」
5	川島忠兵衛	高山町,「中等ノ人,資カヲ以テ名ヲ博ス,詩ヲ能ス」
6	大槻 平美	美濃国郡上郡,元岐阜県高山支庁長,吉城・益田・大野郡長
7	山下甚三郎	商家,質屋,「資カヲ以テ名ヲ博ス」
8	三輪源次郎	商家(天木屋),鉾山業を起こし製陶会社「芳国社」を再興する,「才識・名ヲ資カヲ以テ博ス」
9	岡村 御蔭	農家,神道事務分局,「才識ヲ以テ博ス」
10	大池 真澄	士族,国幣小社水無神社宮司,「名ヲ国中ニ博ス」
11	加納 泰元	医者,「資カト才識ヲ以テ国中ニ名ヲ博ス」「詩ヲ能ス」
12	生井 修齋	同上,「才識ヲ以テ名ヲ博ス」「画ヲ能ス」
13	荒川 源蔵	「中等ノ人ニテ各資力家ヘ名ヲ博ス」
14	廣瀬 重武	大分県人,高山治安裁判所長として8年間奉職,「国中人望アリ」
15	角竹 市蔵	「郡村ノ方ニ名ヲ博ス」
16	三木七郎右エ門	大野郡住山村,高陽会社社長,「資カヲ以テ名アリ」
17	矢島謙次郎	旧家,「資カヲ以テ名アリ」
18	永田吉右エ門	「資力日下部九兵衛ニ亜ク」
19	田近 三郎	古川町,「資カヲ以テ人望アリ」
20	川合齋一郎	同上
21	蒲 得郎	同上
22	後藤 重泰	同上,「嘗テ県郡吏員タリ」
23	渡辺 章	同上
24	杉下太郎右エ門	国府村宇津組,農業,「黄金国中ニ冠タリ」
25	佐藤彦太郎	同上,「資力才識ヲ以テ人望アリ」「父泰郎ハ圖書和歌ヲ能セリ」
26	栢木 酒	農業,川合村角川組,「資力才識ニテ人望アリ」
27	石川 勘蔵	高山町戸長,「商家ニテ人望アリ」
28	笠井 円蔵	舟津町,鉾山業,「中等ノ商」「各資力家ヘ名ヲ博シ」
29	追分 伊助	同上
30	佐藤清次郎	同上
31	北沢源七郎	舟津町,「資力家ニテ人望アリ」
32	大坪勘次郎	同上
33	津野 充泰	同上
34	大野平太郎	越前大野の旧藩士,「舟津鉾山ニ従事ス」
35	柿下 廣業	神岡村東茂住組,農家,「資力ニテ人望アリ」
36	柿下平重郎	同上

出典：近藤光美「明治十五年 鉄道敷設ニ付飛騨地方派出紀行 自二月二日至三月十五日」富山市立図書館所蔵。

2月20日,神道事務分局から使いが来て,国教講談会という演説会を開くので,そこで「鉄道ノ事ヲ演フヘキ」ことを勧められた。そして,26日の夜に水無神社宮司大池真澄の計らいで,神道事務分局で開会された国教講談会で演説をし,「人気ヲ挽回シ直チニ加入申込ミノ手続ヲ為ス」ことになった。国教講談会には600名余の公衆が集まり,その様子については「同夜神道事務分局ニ於テ国教講談会開設演説士生登壇本社ノ組織ト効益書ニ就テ鉄道件ヲ述フ」と記されている。なお,2月26日に訪れた三輪源次郎という資産家は,「本社株式ノ次第之レヲ親族知己ニ傳ヘ尚余ノ所有地及貸家ニ住ム細民ニ至迄ニ傳ヘ十分賛成セシメンコト」を約束した。翌27日には,慰労会を催したが,その席上で水無神社宮司の大池が「向後登壇シテ鉄道ノ効益ヲ述フ」と約束をした。

こうして,このころから株式の募集が順調に進展するようになったようである。すなわ

ち、2月28日には、高山町の戸長石川勘蔵が来訪し、「鉄道賛成談論」をし、「株式募集ノコトニ付人民ニ明示シ度」として、規則書類一通を要求した。また、山下甚三郎が来訪し、「鉄道株式加入ニ付余カ所有地及ヒ貸家ニ住ム細民ニ至迄該株加入勧奨シタシ」とし、3月3日の夜には「自宅ニ於テ演説ヲ開ンコト」を依頼した。近藤は、もちろんその依頼を承諾した。その後、矢島、永田が来訪し、近藤は「本日（2月28日…引用者）ハ来訪多ニテ終日在宿」と日誌に記している。

3月1日には、裁判所長の廣瀬重武氏が来訪し、鉄道賛成論をのべた。すなわち、廣瀬が鉄道に賛成する所以は次のようであった。

余カ所見一般公益ト飛驒国民ノ為トナリ又一ニハ本社ノ組織ヲ大ニスルナリ即チ創立規則中第二期ノ工事年期ヲ繰延ヘ越中富山ヨリ飛州高山ヲ経テ尾州宮ニ達スルノ線増設第二期ノ工事トシタシコノ工事ハ只山間ヲ回ハルノミノ路ニシテ延タル橋梁ナシ此ノ道程六十里トシテコノ工事ハ第一期ヨリ廉費ナルベシ依テ予算ヲ三百万円トシ之ヲ飛州ニテ負担シ年間ヲ十年ヲ限り積ムコトヲ發起セン依テ差支ノ有無篤ト商議アリタシ此ノコトヲ市中資力家二三輩ヘ謀ル何レモ賛成セリ且今ノ募集ヲ機トシ今ヨリ百日間ニ人心ヲ結ハン必ス婦社ノ上決答アルヘキ旨切論アリ

このように、廣瀬は東北鉄道の設立に賛成するとともに、飛驒地方の人々の地域利害を主張し、第2期計画で富山から高山を経て名古屋方面にいたる、現在のJR西日本高山線にあたる鉄道の敷設を要請していた。廣瀬によれば、そうすることによって株式の募集も一気に進むというのであった。また、同日、田近が来訪してつぎのように述べた。

私カニ市中ノ景況ヲミルニ市中ハ目下金融十分ナラズ四月十五日市中ノ大祭ニ至レハ宜カルベシコ、ニ望ミ約定簿ニ捺印ヲ要スル方然ルベシ今切ニ要スルモ恐クハ数株ニ過ヘカラズ先ツ賛成ノ者ヲ集会スルニ如カス而シテ帳簿ヲ渡シ四月中募集取扱処ヘ通知ニ從ヒ再ヒ派出確乎後來議定スル旨申置一先婦社スベシ尚滞在ノ見込ナレハ今ヨリ四十日斗ノ日子ヲ費スニ非レハ株高ハ口発スマジ生目下市中ノ株ハ若干運フ戦ノ目的ヲ問フニ高山舟津占川ノ三所ニテ四百株斗ニ至ルベシ十分ノ気向ヲ得レハ之レニ倍セン何分特許ト工事着手ノ已前ナレハ十分ノ傾向ヲ得ス今後特許ト工事着手ノトキトニ通知アレ余任シテ之レヲ機トシ誘導セン然レハ一層増株アルベシ何分一会ヲ起スニ如カズト答フ依テ明夕開会ノ事ニ決ス

このように田近によれば、高山町の金融は十分ではないので、実際の株式の募集は4月15日の大祭を待って行うべきであるという、現実的な判断を述べたのである。

3月2日には、割烹岩下で会席を設けた。雇員を遣わして、廣瀬 大槻 川上 三輪 山下 日下部 三木 江馬 石川 田近 角竹 島倉らの各氏を招いた。その席上で、まず廣瀬が「鉄道ハ天下ノ公益ニシテ株式加入ノコトハ山間ノ民田園ニ乏シ今是レニ加入スレハ田園ヲ購求スルヨリモ廉ニシテ益アリ」と述べ、さらに「将来間接ノ益小少ニ非サル旨ト前日生ニ論セシ点ヲ十分ニ演述」した。大槻は、「人為以テ天然ヲ制スルノ理由ヨリ鉄道ハ富国ノ利源トノ旨本社ノ組織ノ堅固ナルコトヲ証明」し、「賛成ノ意」を述べた。そして、大槻は近藤に飛驒にまで株式募集にこられた理由を質問した。近藤は、「鉄道ハ天下ノ公益ナリ故ニ募集ハ普クセスハアルベカラズ我北陸トハ土地ノ交誼他邦ニ比スル厚シ其部分ナル越中地方ト貴地方トノ如キハ海産米穀ヲ入レ生糸木材ヲ取ルノ古来ノ信密兄弟ノ情ノ如シ今コノ交際上ニ於テ一方ニ美挙ヲ図ルニ一方ニ通シテ共ニ従事スルゾ至当ナレ株式加入ノ点ニ於テモ廣瀬氏ノ明説ノ如シ之レ募集派出スル所以ナリ」と回答した。これに対して、「列席ノ諸氏賛成シ尽力スベシトノ協議」が行われた。

なお、「加入ヲ促スニ何レモ一部ヲ負担シ実ヲ挙ケテ我々ノ株数ヲ」述べて、「帳簿アレハ余輩ニ依托アルベシ」ということになり、「予定簿ヲ製シ席上ニテ配布シ来ル四月中ノ通報ヲ得テ再ヒ出張」することにした。また、列席の諸氏は、近藤に対し、「尔来木材募集ノ件ニ付他人派出ノ節ハ生ノ保証ヲ為スニ非サレハ真成ト見做スマジ」と述べた。当初、「山本氏会社ヲ偽リシモ生ノ派出ナクハ我々ハ誠ニ山本氏ニ瞞着サレントスルモ幸ニシテ信偽判然タリ依テ生ノ保証ヲ帯ヒサル人ハ鉄道件ニ応スマジ」ということになった。近藤は、深く感謝をして、夜半に退散した。

3月3日には、昨夜の集会に参加された諸氏を訪ね、謝辞を述べるとともに、「配付ノ帳簿ニ多額記載ノコトヲ依頼シ」た。なお、募集株式数は、舟津、古川、高山の3町で、「四五百株ニ至ルベシ」と見込まれていた。また、同行の雇員を昨夜の集会に不参加であった諸家へ遣わし、「昨夜決行通り帳簿ヲ配付意見ヲ問フ」た。なお、3日の夜には山下氏宅で講談会を開いた。川上、山下、舟坂、大池の諸氏は、「演説中屢鉄道ノ効益ヲ演フ」た。近藤は、講談会で依頼を受けて「効益書第五章ノ旨意」、すなわち鉄道株が個々の人びとにとって好資産であることを述べた。講談会に集まった公衆は、500名に上り、夜半に解散した。近藤は、3月4日、5日の日誌につきのように記している。

募集件急進ヲ要セサルノ景況ナレハ漸次加入依頼ノコト等土情ニ任スト決セリ依テ

明日当発足スルコトス大池氏来訪古川町ニ於テ講談会ノコト該所田近三郎ヨリ申越セリ明日ハ余モ送別旁同行シテ鉄道賛成ノ意ヲ演述セント生諾シ厚意ヲ謝ス明朝発足ニ付将来依頼ノ為メ帳簿配付ノ諸氏ト募集申込シ諸氏へ雇員ト夫々手別ケ巡廻ス

高山町ヲ発シ大池氏同行古川町後藤セイ方ニ着ク途中風雪頻リ歩行艱難同町田近三郎川合齋一郎蒲正村ノ諸氏来訪同夜講談会開設ノ依頼アリ即チ東本願寺説教所ニ於テ開ク大池氏ハ効益書第一章ノ旨ニ就テ演フ生第四章第五章ノ旨ヲ演フ同様ノ手續ヲ以テ依頼ス同氏ノ請ヒニヨリ同行シテ佐藤清次郎氏ヲ訪フ鉾山連ノ方ニテ募集ノコトヲ依頼ス（当時鉾山ハ工業春期休暇中ニ付登山セズ）山内氏ノ添翰ヲ得テ帰途神岡村東茂住組柿下廣業同平重郎ノ二氏ニ立寄り一通り依頼ス該氏ハ富山地方ト交際厚キ人ニ付平十郎氏ニ帳簿ヲ預ケ越中婦負郡檜原村毛利傳三郎方ニ止宿ス

こうして、飛騨地方での東北鉄道の株式募集はほぼ順調に進捗し、近藤は3月15日に檜原村を発し、途中上新川郡の戸長役場へ立ち寄って募集を督促し帰社した。株式募集中には、しばしば豪雪に悩まされたが、この日の空は青く澄み渡っていた。

#### 4. お わ り に

以上、東北鉄道の飛騨地方における株式募集の実態を、同社の株式募集用のパンフレット『鉄道効益』（1881年11月）と、飛騨地方での株式募集の状況を示す「明治十五年鉄道敷設ニ付飛騨地方派出紀行」（1882年2～3月）によって検討してきた。その結果、ほぼ次のようなことが明らかになった。

まず、東北鉄道は第1期線の鉄道敷設に必要な資金450万円を調達するため、華族や東本願寺のみでなく、地域の名望家にも大きく依存するという方針を採った。そして、『鉄道効益』にみられるように、鉄道の国民経済や地域経済の発展に及ぼす効果を説き、とりわけ経済発展の遅れた北陸地方には鉄道を敷設する必要があることを力説した。このころには、犬養毅が主宰する『東海経済新報』が、田口卯吉の主宰する『東京経済新報』と鉄道敷設をめぐる激しい論争を展開し、鉄道の地域開発効果や鉄道への投資の有利性を説いていた。したがって、『鉄道効益』にみられたような主張は特異なものではなく、このころにはかなり一般的に認識されていたものと思われる<sup>15)</sup>。

<sup>15)</sup> 老川慶喜『近代日本の鉄道構想』日本経済評論社、26～42頁。

本稿で注目したいのは、飛騨地方の高山町、古川町および舟津町の名望家が、「鉄道廻効益」にみられるような鉄道の「効益」をよく理解し、株式募集に応じていることである。近年、高村直助は、株式への投資という行為は、江戸時代の富くじとの類推から、明治初期の民衆にもかなりの程度浸透していたのではないかという見解を発表している<sup>06</sup>。本稿でみた飛騨地方の名望家の鉄道認識や東北鉄道への投資行動をみると、そうした企業勃興を支える動きが飛騨地方にもみられたといえる。

東北鉄道自体は、冒頭で述べたように予定線の変更と福井県側の株主層の脱落によって設立されなかったが、県令、書記官ないし旧領主による「経済外強制」のみが強調されてきた東北鉄道の株式募集については、若干の修正が必要であるように思われる。

---

<sup>06</sup> 高村直助『会社の誕生』吉川弘文館、1996年、26～28頁、同『明治経済史再考』ミネルヴァ書房、2006年、37～48頁。