

明治後期の不振私鉄のファイナンス

—— 金辺鉄道破綻と債務の株式化事例 ——

小 川 功

I はじめに

鉄道専門紙『鉄道時報』は明治（以下明治の年号は省略）33年度の鉄道界を回顧するなかで「気の毒に耐えざるは小鉄道の困難にして此等小鉄道は創業日浅く、其線路の短小、自立の資に乏しき上に金融逼迫の爲め、払込みを為すを得ず、高歩の資金を借入れ、之が爲め会計上実に言ふ可からざる困難に陥りたる、其の実情は昨年よりも一層甚だしきを見る。遂には鉄道を挙げて一債権者の手に帰するあり」（33.12.25鉄道時報）と小鉄道の金融上の困難を特記している。こうした開業、未開業を問わず、極度の経営不振に陥り、事実上破綻ともいふべき状態に追込まれ、投資家・債権者等に多大の損失を与えた非幹線鉄道の類型を不振私鉄と一括して、その資金調達ならびに金融機関、非金融機関との非日常的・例外的な相互関係ならびにその後の債務株式化（DES デット・エクイティ・スワップ¹⁾）を含む不良債権処理策を探求することとしたい。

本稿は平成9年9月28日鉄道史学会全国大会の共通論題「鉄道業とファイナンス—国際比較の観点から—」の中で筆者が提起した問題意識に基づき、その後平成10年8月1日経営史学会部会大会の共通論題『本邦鉄道の発達と関連諸産業の経営史的展開』での報告「明治後期の鉄道事業とファイナンス—非幹線鉄道を中心に—」の一部を構成するものである。なお報告の一部である非幹線

1) 「債務株式化」(debt equity swap)とは不振企業に対して債権者が債権放棄と交換に当該企業（又は継承企業）の株式（優先株ないし普通株）を取得する整理手法で、最近産業競争力会議の議題となったが、我国鉄道界では明治32年以降、河陽、高野、豊川、太田、豆相等の諸鉄道で実践されてきた古くからの手法である。DESを含む受皿会社方式の適用例一覧は拙稿New Ways to Dispose of Japan's Bad Debts—The Establishment of Special-Purpose and Self-Forclosure Companies, “JCR Financial Digest”, No.49, Dec. 1994 参照

の資金調達全般は姉妹編で、①河陽、②豆相（伊豆）、③高野（高野登山）、④太田（水戸Ⅱ）、⑤京北、小浜、⑥西成、唐津の各鉄道は既に発表済³⁾である。共同研究会等で種々ご教示賜った野田正穂、老川慶喜、宇田正、武知京三、中村尚史、渡辺恵一、三木理史らの各氏に感謝したい。木田虎彦小倉鉄道社長には20年前御著書『小倉鉄道株式会社沿革史』をご寄贈賜りながら、ようやく今回活用の機会を得、『林田文書』の閲覧を許可頂いた田川市立図書館等とともに厚く御礼申上げたい。なお紙面の制約上、年号の明治は省略、頻出の役職名、資料・新聞雑誌等は略号⁴⁾で本文に表示した。

Ⅱ 典型的な不振私鉄の資金調達パターン

34年3月日本鉄道（日鉄）の専門経営者（常務理事）の職にあった久米良作は「元来日本鉄道は他の鉄道と違い、線路も長く、資本も多く、又政府からは補助金も受けて居り、株主扱も華族などは多くて、其の株式は世襲財産となつて居るものは多く、株式市場杯で株屋の手で弄あそばる所謂浮動株は実に九牛の一毛で…株主の種類が他の会社と違い、華族地主豪商などが多くして、温厚

2) 「明治30年代の亜幹線鉄道の資金調達と銀行家—総武、房総、七尾、徳島鉄道を中心に—」『彦根論叢』第316号、平成11年2月

3) 拙稿①「大都市鉄道への経営転換と資金調達—阪神急行電鉄、大阪鉄道の対比を中心として—」『鉄道史学』第8号、平成2年9月、②「明治・大正期の困窮私鉄再建と生保金融—豆相鉄道の資産継承会社の性格を中心に—」、『彦根論叢』第298号、平成7年11月、③「明治末期の民営社会資本の挫折と再建—高野鉄道のデフォルトと財政整理を中心に—」『滋賀大学経済学部研究年報』第2巻、平成7年12月、④「明治期銀行融資のデフォルトと自己競落・証券化による不良債権回収—十五銀行の太田鉄道融資と水戸鉄道新設を中心として—」『彦根論叢』第299号、平成8年1月、⑤「明治中期における近江・若狭越前連絡鉄道敷設計画の挫折と鉄道投機—小浜商人主唱の小浜鉄道と東京資本主導の京北鉄道の競願を中心として—」『滋賀大学経済学部 附属史料館研究紀要』第31号、平成10年3月、⑥「明治30年代における北浜銀行の融資基盤と西成・唐津鉄道への大口投融資」『滋賀大学経済学部研究年報』第5巻、平成10年12月参照

4) 頭…頭取、取…取締役、監…監査役、相…相談役、発…発起人、営…「営業報告書」、沿…木田虎彦『小倉鉄道沿革史』小倉鉄道、九…「九州諸会社実勢」大正6年、鉄…「日本鉄道史」、債…「社債一覽」、帝…「帝國鉄道要鑑」第3版、会…「京浜銀行会社要録」第2版、回…「三十年之回顧」、渋…「渋沢栄一伝記資料」第9巻、岩…「岩下清周伝」（新聞雑誌）門司…門司新報、東日…東京日日、時事…時事新報、中外…中外商業新報、大朝…大阪朝日、大毎…大阪毎日、国民…国民新聞、R…鉄道時報（野田正穂他編、八朔社復刻版）、雑…鉄道雑誌、B…銀行通信録、T…東洋経済新報、保…保険銀行時報

の人々なれば我国の金利に相当の配当さへ仕て居れば、他会社の株主の如く鉄道経済の如何に拘らず無暗に配当率を増加せよと迫ることなく、たとへ数十万の繰越金をなすも確実を旨とする理由があれば、夫れ等の事に彼れ此れ喙を容るるやうなことはなく、至極温和なれば他の小鉄道の如く、鉄道虐使の弊に陥るに及ばず、此の辺の事は又日本鉄道の為に幸福であり、我々職員一同も仕合せです」(34.3.25R)と語っている。大幹線鉄道たる日鉄の対極にある「不振私鉄」のメルクマールは①創業日浅く、②線路短小、③小資本、④政府補助金なく、⑤華族大地主豪商等の安定株主少なく(世襲財産不指定)、⑥浮動株多く、⑥払込困難、⑦性急な株主が過大な配当を要求し、⑧「鉄道虐使」の弊に陥り、⑨高利資金導入から、⑩経営困難に陥り、⑪最悪は鉄道自体も競落され、⑫鉄道も職員も不幸な結末を迎えるということになる。

こうした当時の典型的な不振私鉄の資金調達パターンを〔表-1〕に示すとともに、これに合致した実例を〔表-2〕に示した。

「豆相、高野の両線は⁵⁾同時に於ける有数のボロ鉄道」であったが、不振私鉄の典型として豆相の38年9月末現在の財政状態は資本金40万円(払込済)、社債(32年3月発行)20万円、借入及未払金17.5万円の合計77.5万円で建設費54.3万円、繰越欠損12.4万円ほかを賄うという、極めて劣悪かつ不健全な財務体質であった。こうした劣悪な財務体質の当然の結末として「官設鉄道連絡輸送に対する運賃のごときも、嚴重なる作業局の約款にて、やむを得ず辛うじて納付する有様にて、間には延滞勝ちにて連絡輸送を解約せられんとするものあり、すこぶる窮迫の有様」(43.5.30国民)と報じられ、鉄道官僚の小林源蔵も「豆相、豊川何れも借金で有名なばかり…豆相、豊川の両鉄道の如きは輸送連絡の結果、官線に対する運賃の勘定を自分のところで取っておき…催促すると今ま金が無いから暫く待って呉れと云ふやうな有様」(35.1.18R)と不振私鉄の資金繰りの窮乏ぶりを暴露している。34年7月鉄道作業局からの担保要求にも応じなかった豆相は連帯輸送停止という不名誉な処分を受けた。

5) 清水啓次郎『私鉄物語』昭和5年、春秋社、p72

[表-1] 典型的な不振私鉄の資金調達のパターン

<p>①経済力・資金力が相対的に乏しい後進地域に立地</p> <p>②中・近距離の非幹線・地方交通線</p> <p>③沿線に全国的な鉱業地、名勝地等がなく、安定した旅客需要や特定の大口荷主等がない</p> <p>④景気絶頂期に利権屋・投機筋等の勧奨により、多分に投機的思惑から発起</p> <p>⑤過大な需要予測、工事費・経費の過少見積等に基づく、楽観的で過大な利益予想に立脚</p> <p>⑥株式募集が当該地域・沿線地域内では完結し難い（追加払込・増資の困難性）</p> <p>⑦沿線外・地域外の不在株主（外資を含む）による大口一括引受への過大な期待</p> <p>⑧株主資本以外の外部資本（支払手形、借入金、社債等）への依存度が極めて高い</p> <p>⑨大株主・重役の関係を特定少数銀行への過大な大口預金の長期預入れ</p> <p>⑩適用法令・動力・經由路線・駅位置・延長線・負担割合等の協議・利害調整が長引く</p> <p>⑪信用力欠如、調整不足の反映として規模に相応な過大役員数・相談役・顧問等が存在</p> <p>⑫大株主・役員間での経営方針の不一致、派閥抗争化、内紛の頻発（荒れる株主総会）</p> <p>⑬中心的役員等の辞任、役員引責総退陣等による、短期間での社長等トップ更迭頻発</p> <p>⑭用地買収・資材確保・難工事等の鉄道建設上の障害のために着工・開業が遅延気味</p> <p>⑮中小・零細株主等の払込遅延が常態化し、失権株の続発と公売処分頻発</p> <p>⑯社債（優先株・外資導入等）募集失敗・大量の売残りと役員筋による残額引受</p> <p>⑰低利・大口・長期・安定的な外部資本の導入を図るも実現困難</p> <p>⑱高利・小口・短期・不安定な外部資本に依存（負債比率、固定長期適合率が劣悪）</p> <p>⑲金利分を含めた頻繁な手形書替・借換の都度、重役幹部が遠方まで金策に長期奔走</p> <p>⑳拘束預金等、実質金利負担重く、金利控除後の損益が恒常的に赤字基調から脱出不能</p> <p>㉑官線に対する連帯運輸の預り運賃の支払も延滞勝ちで、督促から果ては連帯停止処分</p> <p>㉒長期無配で株価も低迷し、将来性ないものと不満株主が見切りをつけて持株の投売り</p> <p>㉓公的助成、国による自社線の借上・買収等を猛運動し、国や政治家等へ強力に働掛け</p> <p>㉔貸手への交渉力が弱く、貸手の過重要求に屈して、屈辱的な債務条件まで受け入れ ・約束手形等へ全員ないし主要な重役の個人的裏書、債務保証または別途担保提供</p> <p>・監督官庁未公認を含む車両抵当、線路抵当（含軌条枕木等）、鉄道抵当、全財産担保</p> <p>・実質的に未募集状態にある社債等を形式的な添担保として金融業者等に差入</p> <p>㉕工事請負業者、車両・資材納入業者への長期の支払手形・自己株で代物弁済</p> <p>㉖何らかの財務整理（優先株、短期負債の社債振替、減資、債務切捨・株式化等）が必然</p> <p>㉗粉飾決算の常態化と、役員・幹部等による背任的な私利行為の発生</p> <p>㉘詐欺的な陽動作戦としての実現性皆無の新線構想連発や、資金繰り目的の架空工事計上</p> <p>㉙「訳あり」の金融機関相互間での不良債権の転々譲渡</p> <p>㉚小口・多数の遠隔地・二三流以下の雑多金融機関等からの掻き集め的な資金調達</p> <p>㉛高利資金導入のために「金融ブローカー」的札付き人物の暗躍と、高率の手数料等支払</p> <p>㉜手形乱発等による信用低下・流言・風説・醜聞等の地元以外への広範囲な流布</p> <p>㉝最終段階で債務不履行（借入金の利払・元金償還の停止、工事代金支払の遅延）</p> <p>㉞仮差押、差押、強制執行、破産申立、支払停止等相次ぐ株主による訴訟、裁判沙汰頻発</p> <p>㉟救世主を名乗るが、毀誉褒貶の定まらぬ、正体不明の二・三流資本家による救済乗出し</p> <p>㊱債権者集会の開催と抜本的な再建策の樹立</p> <p>㊲金融機関の実質的出資に基づく自己競落会社の設立と、鉄道総財産の強制競売実行</p>

[凡例] 鉄道会社名の鉄道は省略、Bは銀行の略、⇨印は投融資の流れ、→は債権譲渡

〔表-2〕 表-1の各パターンに対応した具体的な資金調達行動等の事例

各不振私鉄にほぼ共通
各不振私鉄にほぼ共通
各不振私鉄にほぼ共通
各不振私鉄にほぼ共通
各不振私鉄にほぼ共通
各不振私鉄にほぼ共通
阪鶴 中国で募債するも高利率で疑われ失敗、太田 水戸鉄道等に依存体質
各不振私鉄にほぼ共通
京北 加東徳三専務が独断で百三十二Bに預金、引出不能 勢和⇨大和興業B
太田 馬車鉄道、小機関鉄道、普通鉄道と再三計画変更
東肥
太田 計画変更、役員の社金流用、工事遅延、赤字等で株主総会が度々紛糾
紀和、西成、太田
金辺、高野 長大トンネルの存在、太田 久慈川橋梁工事の難航
各不振私鉄にほぼ共通
房総 「加東氏は自己の頭取たる百三十二銀行をして其大部分を引受けしめ」
南和 「数口しかも短期に借入が今日では長期となり口数も少なきゆへ安心」
高野 「個々に分れたる高利債務の爲めに久しく整理難」
三菱⇨房総 「期限は何れも六箇月以内…手形の切換を爲して猶予を与」
唐津興業 社債30万円「昨今同社社員来阪して右社債募集に奔走中」
高野 「上京して第三銀行其他一二の銀行に掛合中…担保品なければ」不可
明治商業B⇨七尾 日歩3銭3厘、過怠金日歩1銭「利子引下げの事を乞ふ」
豆相、豊川 「催促すると今ま金が無いから暫く待つて呉れと云ふやうな有様」
各不振私鉄にほぼ共通
高野、金辺、中国 「未成線建設に要する資金を得るの方法」を運動
西成 「此五千円は桜井西成社長振出し、鷲尾久太郎裏書の約束手形」
北浜B・鴻池B⇨伊賀 今西林三郎周旋の車両担保と機関車抵当て融資
北浜B⇨近江 「借入談は重役連帯責任を以て会社財産全部を抵当」
高野 社債残額20万円余を担保に差入れ、個人を含む業者等から高利導入
西成 「ジャアデンマセゾン商会にも機関車の代価一万八千円の借金あり」
七尾 「累年財政紊乱シ其殆んど維持スペカラザルニ至リテ…整理ヲ依托」
高野 元支配人が「在職中実見せし重役の不始末十六ヶ条」として暴露
武蔵野 「某重役は私腹を肥さんが為に吾野線を建設した」
豆相 両羽B⇨信濃商業B⇨大阪生命⇨九州生命
豊川 「東京に於てその裏書銀行を探ねたるもこれを得ず、遂に名古屋、京都、大阪と漸次その手形を以て東海道下りをなした」阪鶴鉄道…26行取引
豊川 「裏書に対する報酬は一割且つ会計を全然委託すべしといふ甘い話」
豊川 財政紊乱と豊橋Bの危険が銀行間に知れ渡り融通銀行も逐次拒否へ
河陽、豊川、西成、高野、金辺、豆相、房総
三島B⇨豆相 「機関車ヲ差押へ…遂ニソレヲ競売シテ仕舞ツタ」
太田、豆相 “虚業家”的な小山田信蔵の私利・専横、能勢 太田雪松ほか
高野 34年4月4日以降に度々債権者総会開催、130余名出席し協議継続
河陽⇨河南、太田⇨水戸II、金辺⇨小倉、高野⇨高野登山、豆相⇨伊豆ほか

〔資料・出典〕河陽、豆相、高野、太田、京北、西成、唐津は注3)の拙稿①～⑥、注13)の野田正徳『日本証券市場成立史』、『常陸太田市史』等の関係自治体史、『鉄道時報』、関係各社史、注4)の文献等により筆者が作成

31年7月末豊川、房総、豆相、尾西の4鉄道は自社の資金困窮ぶりを当局に訴えているが、北越鉄道社長であった前島密も「私ノ実験上カラ」と断った上で「鉄道ガマダ出来マセヌノデ…然ルニモウ株券ハ皆募ツテ仕舞フタ、丁度経済社会ノ悲境ニ際シテ居ル時デアルカラ、借金シヤウト思ツテモ金ガ借リラレナイ、随分困ル、ドウシテモ抵当物デモ出サナケレバナラヌト云フヤウナ有様ガ現ニアツタノデス」「今日デモ三百万円ノ社債ヲ有ツテ居ル、借金ヲ持ツテ居リマス、サウ云フ時分ニ幸ニ信用アル人達が重役デ居リマシタカラ、ソレ等ノ人ガ振出手形カ何カヤリマシテ、私モ身上ノ無イクセニ裏書ヲシテ居ツタ⁶⁾」と回顧する。また柏田久太郎南和鉄道社長も32年に「借入金は一昨年末頃は十万余円の金を数口しかも短期に借入ありたる為め実に遣繰りに困りましたが、今日では長期となり口数も少なきゆへ先づ安心」(32.2.15R)と語り、34年4月4日東尾平太郎高野社長は債権者集会で「目下約束手形十五万円、社債利子三万円、機関車購入費二万円合計二十万円の債務の為に会社は一週日を経ずして破産せん」(34.4.13R)と懇請するなどいずれも各社トップは資金繰りの苦勞を訴える。

苦勞は経営者・株主だけでなく、不振私鉄の債権者も呻吟した。34年大手の山陽、九州両鉄道に売却交渉中の播但、唐津両鉄道の売却難に関し『大阪毎日』は「債主は会社の損益に頓着なく期限には完全の償還を受くる権利を有するが故に、その債券全部に関する利益を主張すること尤の次第なれど…会社が健全の成立を継続する時に於ていふべければ、既にその会社が前途困難な宿病に陥り居る際には幾多の譲歩を与ふるも止むを得ざるなり」(34.11.16R転載)とし、川上龍太郎も河陽、高野等での新社設立の本質を「河南鉄道が河陽鉄道を買収して起てると等しく、高野登山鉄道は高野鉄道を買収して立ちたるもの、二者何れも買収と言はば言はるるも、実を言へば旧会社が手も足も出なくなった窮状を整理する為め、変形整理の新会社組織に過ぎず⁷⁾」と看破している。

また『鉄道時報』連載「鉄道家経歴」の南清では「兎に角阪鶴鉄道をして、

6) 『貴族院特別委員会鉄道抵当法特別委員会議事速記録』明治38年2月6日, p18

7) 川上龍太郎『鉄道業の現状』明治44年, p100

彼の豊川たり，豆相たり，或は水戸鉄道たらしめなかつたのは君の功である」(35.7.26R)と豊川，豆相，水戸各鉄道を阪鶴を凌ぐ困窮私鉄に位置付けているが，豊川の資金調達ぶりを大阪毎日には次のように描写する。「昨年末より今春にかけて大阪市中の銀行に豊川鉄道の手形幾枚も流通しつつありしが，豊川鉄道の財政紊乱とその裏書者たる豊橋銀行の危険漸く銀行の間に知れ渡りしを以て，その手形を融通したる銀行は逐次これを拒否し，豊川はその跡始末に困難を来すや，初めこれ等の手形を振出すに当り，主動者たりし彼の西浦仁三郎氏一味の策士連は如何にもして他に金穴を得ざる可からずと百方苦心の結果，此等の手形金額を総纏めにして露清銀行神戸支店に相談に及びたるなり…露清にては直接手形を受入る能はざるも有力なる銀行にして裏書せばこれを再割引すべしとの承諾を得たるものの如し，是に於て西浦氏は二十万円の一枚手形を造り，先づ東京に於てその裏書銀行を探ねたるもこれを得ず，遂に名古屋，京都，大阪と漸次その手形を以て東海道下りをなしたるなり，その時の裏書に対する報酬は二十万円の一割即ち二万円を与へ，且つ豊川鉄道の会計を全然委託すべしといふ甘い話しなりしなり，而かも大阪に於ては前の手形すら拒絶したる位なれば素よりこれに応ずるものなく，西浦氏は伝法家に滞泊して種々密計を廻らし，例の松谷元三郎氏を介して守山又三氏に伝へ，守山氏は又同窓の好により百三十西陣支店の近藤千吉氏を手に入れて遂に同所の裏書を首尾よく成就したるものなりといふ，是に於てその手形は露清銀行神戸支店に入りしなり，而してその間には近藤氏に『コミッション』の醜聞あるが如く，露清神戸支店…にもまた同様のことあり…と伝へらる」(34.9.16大毎)

時事新報も「鉄道会社全部の抵当流れ」として「太田鉄道が去る三十年中時の取締役飯村丈三郎，小山田信蔵其他諸氏の手を以て，同鉄道財産の全部を抵当として十五銀行より二十万円の借入金をして…昨年末に至り更に久慈川太田間布設の資金として十五銀行より五万円の借増をして其全通を得せしめたるに拘はらず，収入は依然として増加の傾向なく，会社益々困難の境遇に陥りたるより，十五銀行に対する三万円の利息すら仕払ふに由なき場合となりたれば，銀行よりは厳重なる督促を受け…銀行は毫も猶予なく強制執行の手續を運び…

愈々同鉄道会社全体の財産を抵当流れとして押収する筈…兎に角鉄道会社全部の抵当流れは実に之を以て本邦に於ける嚆矢とす」(34.3.15R 転載)と報じる。

鉄道企業と金融機関との癒着の背景には非幹線鉄道の返済能力の欠如のため、与信の長期延滞化傾向(例…一時貸付⇒転がし⇒社債振替⇒DES 優先株・自己競落等へと繰延べ・長期化・固定化)が不可避ななかであって、当該金融機関のトップ等が私鉄役員として直接経営面に深く関与し、とりわけ不振私鉄の資金調達・財務整理・再建等にかかわらざるをえなかったという「鉄道と金融の渾然一体化現象」が存在した。こうした金融機関では鉄道は単なる一債務者という域を超え、大口の投融資先変じて大口の不良債権と化していれば運命共同体的癒着関係に陥り、その結果一部銀行では不振私鉄への不良債権等を原因・一因として取付・破綻を招く事態まで生じた。以下、こうした試論を検証するための事例として、数多くの不振私鉄群の中でも最も悲劇的な結末を迎えた中途挫折鉄道の典型である金辺鉄道(以下単に金辺と略)をとりあげたい。

Ⅲ 金辺鉄道の破綻と株主・債権者

(1)金辺鉄道の概要

「元金辺鉄道の後身」(九p29)と位置付けられる小倉鉄道(44年6月設立、現JR日田彦山線)について、中断工事の再開可能性の現地調査を依頼された谷口守雄は「小倉鉄道は以前^{キベ}金辺鉄道と云って居り…経営不首尾から事業上に全く蹉跌を生じ、鉄道建設中途にして既に廃棄せねばならぬ羽目に陥った」(渋p375)と回顧しているが、金辺には「経済界沈滞ニ禍サレ、加フルニ難工事ニ遭遇シ、失敗ヲ繰返ヘシタル為メ、重役ノ破産又ハ技師長ノ自刃等惨澹タル窮地ニ陥リ、策尽キ、力及バズ悲痛恨ヲ呑ンデ…⁸⁾解散」との伝説まで語り伝えられている。小倉鉄道にも開業までには「金辺鉄道株式会社以来多大の経営難と、⁹⁾幾多の曲折とを経」たとの強い認識があり、ずっと後年にも林田惣七郎

8) 昭和18年9月11日付鉄道大臣宛鉄道買上陳情書、『林田文書』(田川市立図書館蔵)

9) 長坂金雄編『大日本銀行会社沿革史』大正8年、東都通信社、p194

(元専務)、木田虎彦(社長)ら会社関係者によって金辺の苦難の歴史を後世に伝えようとする努力が払われて来た。「重役ノ破産…技師長ノ自刃」との悲劇の伝承など、「金辺鉄道創設以来の迂曲辛酸は今尚ほ斯界の話柄に屢々上ほる所」(九p29)であったが、金辺には本邦社債史上、希に見る未開業会社の発行した社債のデフォルトが発生した。しかるに渋沢の斡旋により新設の小倉鉄道に百万円を融資(渋p376)し、金辺以来の未成線を完成させ、又もや回収不能になりかけた当事者の興銀刊行物では行内記録がないためか、自行も因縁浅からぬ金辺社債は「発行スル計画ヲ為シタルガ…本社債ハ事実其ノ発行ヲ見タルヤ否ヤ不明ニシテ鉄道局年報ニハ其ノ表示ナシ¹⁰⁾」とのみ記すにとどまる。

28年10月5日渋田見興衛(旧小倉藩家老、千株)ほか14名の金辺発起人により、資本金150万円で「金辺峠は有名なる陰山峻嶺なり、之を隧道とせん」(32.5.22東日)との敷設認可を申請した。主唱者は「同地方の出身たり、將た同地方の事情に精通せる」小沢武雄(創立委員長、元陸軍中將、房総鉄道取、門司鉄工場取)、安場保和(創立委員、貴族院議員、元福岡県知事)の両男爵と小室信夫(創立委員、貴族院議員、小倉製紙社長)、加東徳三(後述)らが地元有力者らを糾合したのであった。田川郡には筑豊・豊州両鉄道があったが、筑豊は三菱、豊州は田川採炭と密接な関係があり、「其他の坑主は其恵に浴する能はざるの事情…田川郡に於ける無数の炭坑主が一大苦痛としたる所」(32.5.12東日)に鑑み、田川郡と小倉を直結し、豊前炭坑から採掘する石炭を関門海峡から搬出する運炭鉄道として計画された。これに対して既設の九鉄、筑鉄、豊州3社は「九州鉄道会社に於ては逆ても斯る既設路線に大妨害を与ふる路線は政府の許可を得る能はざるべしと信じ毫も意に介せざりし」(雑5号p29)、「豊州鉄道にては若し金辺鉄道にて発起認可を得ば自ら進んで行橋、田ノ浦間十八哩の鉄道を敷設し以て自線の利益を保護せん」(雑5号p28)、「金辺線を以て三会社の並行線と認め以て既得権を侵害するもの」(32.5.12東日)と見做して、平行線たる門司鉄道を出願して妨害した。筑鉄との関係が深い子爵堀田正養は32年3月14日の鉄道会議で「金辺鉄道…ハズット先キノ方ニナリマスカ

10) 高平隆雄編『本邦社債略史』昭和2年、日本興業銀行調査係、p28

是丈ノ間ハマダ金辺峠ノ隧道ガ抜ケナイダラウト思ヒマスガ、アレガ抜ケナイト達シナイガ、是丈許可ニナルト部分営業ガ出来ル目的ガアルノデスカ¹¹⁾と、企救郡と田川郡の分水嶺たる金辺峠の隧道開削の困難性を表明している。

28年10月24日湖月樓で発起人会を開き、29年4月4日の鉄道会議で仮免状下付が可決され、29年7月31日付で仮免状を下付された。(鉄中p678) 29年8月15日東京の京橋区地学協会で、28名、権利株数572で開催された創業総会で小沢武雄(千株)が会長席につき、渋田見興衛、窪田弥兵衛(房総鉄道監・大株主)の指名に一任し、取には小沢(専務に互選)、山崎忠門(創立委員、常務に互選、元福岡県書記官、500株)、安場(千株)、吉沢直行、清水可正(門司築港社長、九州鉄道副社長、500株)、監に加東(千株)、福江角太郎(企救郡、代議士、筑後鉄道取、千株)、堤猷久(京都郡行橋町、代議士、大地主、若松築港取、700株、後に小倉鉄道発)を選任した。(雑14号,p42) 相に熊谷直侯(田川郡長、筑豊鉄道相、豊州炭鉱専務、門司築港監、500株)、小室(800株)を委嘱し、支配人は秋元増太郎(700株、34年4月30日取、清算人)、技師長は工学士山田寅吉であった。(株数は発起株の引受¹²⁾) 企救郡足立村に本社を置き、31年4月末現在では資本金150万円、3万株、うち払込40.4万円、社長小沢武雄750株、取渋田見興衛1000株、吉沢直行、監加東1000株、堤猷久630株、福江角太郎1012株、株主数408人、非役員の大株主は安場保和850株、守永久吉(小倉、呉服太物商、第八十七銀行取、豊陽銀行頭取、筑後鉄道取、門司鉄工場監)705株、清水可正542株であった。(会p238)

東京の資本家が多いため、30年3月京橋区本八丁堀2丁目1番地の房総鉄道(以下房総と略)内に東京出張所を開設し(沿p2)、森田角五郎を主事とした。(会p423) これは小沢、窪田、加東ら房総人脈の主導で株主募集を進めたことの反映でもあろう。折からの鉄道ブームの中で一時は新設鉄道中でも最も有望とされた時期もあり、29年1月時点の金辺の権利株は1円の払込が3円(29.1.25T)、29年中の高値では10円にまで騰貴したが、久留米銀行、京都商工銀

11) 【鉄道会議議事速記記録】第11, 12回, p144 (日本経済評論社復刻版)

12) 「金辺鉄道創立願」, 【鉄道院文書】「金辺鉄道(免許)」明治29~30年

行を払込銀行に追加した30年1月時点では5円払込が5円にまで急落しプレミアムが消失した。¹³⁾ 30年3月22日付で本免許を得て、「本邦私設鉄道中稀に見る難工事」(九p30)といわれた総延長5280呎もの長大な金辺峠トンネルの開削に「会社にては最新式の機械もて中央部及び左右両部より同時に起工」(雑32号p43)した。

(2)金辺鉄道の社債発行と加東徳三による引受

30年4月29日の臨時総会で第五号議案「工事進行ノ都合ニ依リ一時借入金ヲナスノ件、但シ其手續ハ取締役ニ一任シ、利子ハ百円ニ付日歩四銭以内トス」¹⁴⁾の原案を可決した。なお30年下期で銀行預金が6.8万円もあったにもかかわらず、既に一時借入金が1.3万円も存在した。(「第三回報告」)

金辺は資本金150万円と社債150万円で全線落成させ、利益配当をなして新株を募集し、社債を償還する当初計画であった。30年6月19日起工、難関の金辺峠トンネルの開削にも着手、まず採銅所に豎坑を開いた。社債を50万円に減じ、年1割、95円以上で募集することとなった。地方での引受分15万円を差し引いた35万円を東京大阪で募集すべく、小沢武雄社長、秋元増太郎支配人が奔走した。「幸にして二三有力家の援助する所となり殆んど其目的を遂げんとする」(32.5.12東日)寸前に金融情勢の激変で募集延期に追い込まれた。そこで「増資ニ係ル百五十万円募集ノ如キ遽ニ其目的ヲ達スル能ハザルヲ以テ」(沿p10)、32年12月11日付で8%社債(1年据置後、5年償還)80万円の発行認可を得て、申込期限を33年1月15日と定めた。(32.12.25R)この間の社債関係の報道は以下の通り。「外資より募集せんと種々力を尽せしも外人の望む条件過大にして到底其相談出来ざるにより目下大銀行に引受を求め」(32.1.15R)、「経済界の状勢不振なりしがため臨時必要に応じて借入を為し、其募集は見合せ居りしが、今回愈々七分利付にて五十万円借入の内約整ひたる」(32.9.15R)、「東京の三銀行は同社社債を引受けんと申込みたるも会社にては先づ従来同伴に関係ある銀行へ対し昨今額面九十五円年七朱にて交渉つつあり」(32.9.25R)33年

13) 野田正穂『日本証券市場成立史』昭和55年、有斐閣、p104,126

14) 明治30年4月29日「金辺鉄道株主総会決議録」、前掲『鉄道院文書』

2月20日、8%（応募者利回り9.323%）、期間6年、発行価格@95円で50万円が発行され、残額30万円は33年3月20日に発行された。募集取扱は第三、帝國商業、百三十二、鴻池、京都農商、京都商工（頭取田中源太郎）、および地元の八十七、豊陽、十七の9行であった。（債p234）

「募集高八十万円の内五十万円は東京二三銀行のシンヂケートにて引受の事に決し、他三十万円も凡そ募集の見込付きたりといふ」（32.11B）、「金辺鉄道会社にては曩に社債八十万円募集の件を決議したるも未だ其募集を為さず一時借入金をして工事を継続せしが、今回弥々加東徳三氏が百三十二銀行の名義にて右五十万円丈引受くることの交渉纏まり、残り三十万円は第三及び安田の両行にて略ぼ引受の約束成立したりといふ」（32.12B）「金辺鉄道会社にては…一月二十一日限の期限を以て社債八十万円を募集せしか、其結果予て特約ある銀行にて四十万円、東京、大阪、京都の三府にて二十五万円、其他の地方にて十五万円の応募ありて其最高申込価格は九十六円六十銭なりと云ふ」（33.2B）と相応の応募があったかのように報じられたが、内実は次のように金辺相でもある加東が社債80万円のうち50万円を百三十二銀行（以下百三十二）の名義で引受け、残り30万円は第三及び安田銀行で残額引受したに過ぎなかった。（32.12B）「社債は僅々十五万円の応募ありたるのみにて不足分は加東徳三氏が引受け名古屋、大阪の某々銀行が応募する筈なりしかど金融緊縮のために其事も行はれざりしより、横浜なる某外商に交渉し外資を借入れんとしたるも是又調はず、困難の中に今日に及べり。然るに此十五万円の外に四十余万円の借入金あり、工事は遅々として進行せざるに借入金の期限切迫し、債権者たる銀行は嚴重に取立を為さむとし、内憂外患交々到り非常に困難を極めつつあり」（33.7.15R）この外資とは「白耳義人リンド子ル氏に依り同国シンヂケートに救済を請はん」（34.7.14門司）としたものであろう。

15) 頭取河原林義雄、取中村栄助ほか、支配人西堀清兵衛、36年7月「行務の整理に充てんかため」（36.8B）資本金半減を議決したが、同年12月藤井善助が取就任。なお遠隔の京都2行は京北鉄道の因縁で加東が取扱を依頼した可能性が高い。（百三十二と京北の関係は拙稿「大津商人による鉄道発起と挫折—京都・大津間鉄道敷設計画を中心として—」『滋賀大学経済学部附属史料館研究紀要』第30号、平成9年3月、p38参照）

「二引將軍」の異名をとる加東は東京日本橋の東京株式取引所仲買人で、「地場のスペキュレーターとして重きをなし、加東徳三、今井文吉、先代の徳田孝平、井野彙吉の…面々は常に共同戦線を張り、加東さんが采配を振った¹⁶⁾」といわれ、例えば30年の北炭買占めでは今村清之助と売方に参加した。26年6月営業停止中の第百三十二国立銀行（26年5月神奈川より東京に移転）を一派で買収して頭取となる一方、由利が主宰する有隣生命の副社長（34年4月辞任）兼東京支店主任となった。彼の「相棒¹⁷⁾」だった河村隆実とともに近畿ならびに京北鉄道発（引受 300株）となり、35年時点で京北2888株の筆頭株主で取、河村らと組んで「房総鉄道の如きも…買占めを断行¹⁸⁾」し、「小沢<武雄>氏を推して社長となし¹⁹⁾」、その後32年には成川尚義（帝国商業銀行会長、博多湾鉄道発、32年11月27日死亡）に代って房総社長に就任した。金辺社長の小沢武雄とは同じ房総の人脈に繋がっており、相に就任、その他品川銀行取、東京麦酒社長、札幌製糖社長、帝国水産監、日本昆布監、同伸合資相などを兼務した。

(3)金辺鉄道整理と小倉鉄道への譲渡

金辺は「経済界ノ変動ニ際会シ物価騰貴ノ為予算ニ齟齬ヲ生ジ、為ニ負債増加シ苦境ニ立ツニ至リ…三十三年以来経費ヲ節約シ一旦工事ヲ中止シ現状ヲ維持スルノ方針ヲ採リ、会社ノ組織ヲ縮小シ職員ヲ減シタリ。然レトモ形勢益々非ニシテ、爾来工事ヲ再興スル能ハザリシ」（鉄中p680）悲境に陥った。同じ悩みを共有する金辺、中国、高野各鉄道など「未成線を有する関西の鉄道会社は此程大坂に会し未成線速成に要する資金を得るの方策に就き協議」（33.12.7門司）し、「関東にありて同一の苦難を感じ居る各鉄道会社と交渉し最良の救済方法を講究する」（同）鉄道救済会の東京での開催の音頭までとったが、関東各社は冷淡で救済を求める政治運動は失敗に終わった。そこで34年6月14日の総会で「債務償還方法を講ずる為め株主中より若干名の委員を選定し、会社の当事者と共に各債権者へ左記範囲内に於て交渉を為すこと一、会社の全財産

16) 報知新聞経済部編『相場実話』昭和7年、p12、加東の性向に関しては島田金次郎（貫堂）『兜町秘史』三枝書房、昭和7年に詳しい。

17) 18) 阿藤俊雄『昭和巨人録』昭和3年、大日本精神団出版部、p179

19) 久保田高三『百家高評伝』第4篇、明治28年、博交館、p130

を挙げて債権者に寄託するを得ること。二、前項の場合債権者は会社を継承するの姿を採り、工事を成効するか、又は他の会社に売却して債務を償還し、余剰金を株主に割戻すこと」(34.7.20R)という社債、借入金を優先株に引直す内容の整理を決議し、各地債権者と交渉することとした。債権者でも「現今の状況にては借入金の償還はもちろん、社債利子をも仕払ふ能はざるのみならず、利息の爲め負債額は倍々増加し、事業竣成上一層困難を見るに至る可く、且此際債権者に於て断然たる処分を爲すとするも、半成の鉄道は公売に付するも僅々たる材料を除く外、殆ど価格なく随て債権者も多大の損失を招くに至る可きを以て、寧ろ時機を待ち、工事を竣成せしめ漸次社債を弁済せしむる方然るべしとのことに決し、大略左の条件を協定し、一般の債権者の承諾を求むることとし、同社重役株主委員等は目下専ら奔走中なりと云ふ。一、社債及借入金は凡て年利一割の優先株に引直すこと。一、優先株所有者は民法規定の特権を有する外、若し会社を他に売却又は合併する時は配当の先取権を有するものとす。一、前項協議確定後は臨時株主総会を開き、従来の払込金を三分の一(即ち四十五万七千円強)に切り下げ、株数を減じ、優先株発行の手續を爲すこと」(34.7.20R)とし、株主より齊藤美知彦(小倉、豊州鉄道監、豊州炭鉱監、門司築港取、34年4月30日金辺監就任)、古賀庸三(豊州炭鉱常務)、末松房泰(地方株主)、中村為弘(門司、運送業)、木村長七(東京、古河鉱業代表社員)、田中経一郎(東京、官省用達業、東京電灯取、興信銀行頭取、城戸炭鉱取、上野鉄道監)を整理のための委員に選出した。(34.7.14門司)鉄道の開通を待望する地元田川郡の炭坑関係者を主体とする委員達は各地の主な債権者に総会決議を報告し、小沢社長も社債・借入金を10%優先株に引直すべく債権者の承諾を求めて福岡、京阪地方にも奔走した。(34.8.24R)社債15万円のほか40余万円の借入金があり、期限が切迫して債権銀行は嚴重に取立を行い、整理必至となるが、「半成の鉄道は公売に付するも僅々たる材料を除く外、殆ど価格なく、随て債権者も多大の損失を招く」(34.7.14門司)弱みを有していた。35年3月末には建設費は150.8万円にもなり、「高浜北方間三哩ノ工事ハ殆ンド完成シ、主眼ノ大隧道又已ニ貫通セシニモ拘ラズ」(沿p17)、払込資本金137.2万円の

ほか、社債は80万円、一時借入金は61.8万円にも達して、「事業遂行ノ見込立たズ、終ニ竣工期限ヲ経過シ、免許状ノ効力ヲ失スルニ至」(鉄中p680)る瀬戸際であった。このため35年9月13日には金辺債権者が開催され、善後策を協議した。出席者は肥後銀行(支配人兼営業部長、元日本鉄道社員)上田充、東京銀行(支配人)草刈隆一、八王子七十八銀行(東京支店副支配人)関谷和太郎、樋口保(伯爵・旧大村藩主・大村<純雄>家家扶、房総取、茨城炭砒取)、土浦五十銀行(東京深川出張所支配人)黒川金之助、京都の西堀清兵衛²⁰⁾、羽室亀太郎²¹⁾、株主からも前述の木村、田中、斎藤の3委員が出席、樋口、羽室と佐藤又四郎(豊前宇佐郡北馬城村、大分銀行取兼長洲支店長、元長洲銀行監)に相を委嘱した。(35.9.20R)この席で35年7月鉄道工務所長・南清に委嘱した事業に関する調査報告書が報告された。南は報告書の中で技術的所見に加え、「在来株金ノ大部分ハ之ヲ切捨テ、社債及ビ其他ノ債権ハ之ヲ普通ノ株式トナシ」(沿p11)との債務株式化を骨子とする整理案をも提言した。

債権者の樋口は「社務紊乱以来債権者ノ迷惑ハ御同様筆紙ニ尽シ難キ処…此仮袖手債権全部ノ反古ニ帰スルヲ待チ候ハ誠ニ残懐ノ至リニ堪ヘズ」(沿p11)と、債権者の苦しい立場を述べるが、金辺の債権者が被った「迷惑」「残懐ノ至リ」の具体例を挙げたい。債権者会に出席した西堀清兵衛、土浦五十銀行は後身の小倉鉄道でも長期間大株主(大正6年6月末で316株、236株所有、九p38)であったことからみて、ともに相当額の社債等を保有したと見られる。また相となった佐藤又四郎が監の長洲銀行も34年7月9日支払を停止して休業(34.8.B)したが、ここで主に取上げる大阪の中立貯蓄銀行(頭取岡橋治助)は北村銀行の連鎖で34年9月30日取付(34.10.B)にあった。これは「北村銀行と共同して投機を試みし由の噂」(34.9.29新聞報道を34.10.B引用)も出た

20) 西堀清兵衛は呉服商、京都農商銀行副頭取、日露韓取、中立貯金銀行取、44年時点関西倉庫取、峰山組運送取。大正6年6月末で小倉鉄道316株所有

21) 羽室亀太郎は古物商、京都農商銀行取・支、中立貯金銀行取、仏教生命監、平安紡績専務、帝国用達監、44年時点京津電気軌道支配人

22) 行主北村六右衛門が堂島米穀市場の買方に関与した等の噂を立てられ取付。その後の泉尾土地設立の経緯は拙稿「金融恐慌と証券化処理—我国における土地会社方式を中心に—」『証券経済学会年報』第32号、平成9年5月参照。なお中立貯蓄岡橋治助頭取の孫のノ

村井正明同行主事が北村銀行に対して行主北村六右衛門の買占銘柄たる堺株式米穀取引所、大阪運河、高野鉄道等のポロ株とともに、問題の金辺株式をも担保にとって「八万五千円の担保貸付を行ひ且つ六万五千円の＜無担保＞預金を為した」(34.11.B)ためであった。具体的には「金辺鉄道会社社長小沢武雄氏が北村銀行に宛て振出し、同会社支配人秋元増太郎外一名が裏書したる」(35.3.B)34年3月末を期限とする約束手形2万円等を所有する中立は倒産で損害を受けたとして北村銀行に対して支払を求める訴訟を起した。金辺が取引銀行の北村銀行宛振出手形を支配人らが裏書の上、中立貯蓄で割引いていたという事実から、金辺と北村（行主が金辺株にも投資）、金辺と中立貯蓄（村井主事も金辺株に投資）、北村と中立貯蓄（村井が北村と共同して投機）の間に秘めたる癒着関係が存在したという噂をある程度裏付けている。中立幹部行員が金辺株を含めて「北村銀行と共同して投機を試み」たとの文脈で推測すると、33年8月には関係ある日本倉庫（中立銀行の倉庫部門が分離独立）専務の甲斐宗²³⁾治が門司へ出張し、小沢社長、平岡浩太郎らと協議、内情調査の上、善後策を講じた事実(33.8.25R)、中立貯蓄にも関与する西堀清兵衛が支配人の京都農商銀行が金辺社債の取扱行であった事実などもなんらかの相互関連を暗示する。甲斐が自己の投機の始末でなく、仮に勤務先の帝国物産、日本倉庫両社の社長・岡橋（＝中立貯蓄頭取）の依頼で金辺の内情調査を行ない、当時「各種債主共過般来熟議を遂げ、善後策を講じつつある」(34.5.2 門司)小沢社長らと善後策を協議したと解すると、甲斐の立場は明らかに金辺の「債主」代表であり、

、岡橋恒三名義が40年3月現在、中立貯蓄からも創立委員を出した泉尾土地の第3位1019株もの大株主として登場するのは中立の対北村債権の存在を裏付けるものであろう。

23) 甲斐宗治は帝国物産副社長、讃岐鉄道社長等を兼務。後に「熊本なる中島<茂七>氏が熊本取引所に於て期米買占をなしたる当時甲斐氏は中島氏と結託して正米四万石を担保に取り軍用金を物産会社より融通し居たるに結果一石三円宛の損失に帰したるが為め」(34.6.11門司)12万円の損失が発生し、「引責自殺の覚悟を極め<34年>五月二十七日の夜讃岐沖にて入水死去」(回p72)した。帝国物産、日本倉庫は『日本生命百年史』上、p214以下参照。なお岡橋が顧問となっていた京都の日本産業銀行（29年10月設立、資本金50万円、払込25万円）も中立貯金銀行と「重役中二三名の両行重役を兼ねるものもあり、其関係浅からざりし」(35.12B)銀行であったが、35年11月取付に遭遇し、38年2月解散、八田一精らが清算人となった。(40.1.1B)

岡橋頭取の中立貯蓄も北村経由の村井ルートか、京都農商経由の西堀ルートかは判然とはしないが、なんらかの形で金辺への投融資に関与し、不良債権を発生させた可能性が高い。その状況証拠としておりしも33年6月30日には中立貯蓄銀行京都松原支店（下京区中ノ町）が閉鎖され、旧行監で支店管理者であった羽室亀太郎、荒川宗助、佐々木清七（新行重役）らが別に「資本金五万円を以て中立貯金銀行を設立し本<七>月一日より開業」（33.7B），旧小川代理店を新行支店とした事実がある。大阪本店側と京都側のいずれに原因があるにせよ、両者の分裂の裏にはなんらかの深刻な路線対立、ひいては金辺等への不良債権問題の潜在が推測される。現に京都の中立貯金銀行も34年の金融恐慌では京都商工銀行、商工貯金銀行に次ぎ「取付…最も甚しかりし」（34.7B）打撃を受けた。なお岡橋は京都の日本産業銀行（29年設立、38年解散、清算人八田一精）にも顧問として関係していた。

債権者の中で岩田作兵衛（甲武、房総取、後に小倉鉄道発起人）、三浦泰輔（甲武鉄道、後に同発・専務）、樋口保（東京、35年9月13日債権者会出席し、相委嘱、後に同発）、久村辰之（東京、後に同発）、関谷和三郎（東京、七十八銀行を代表して35年9月13日債権者会出席、後に同発）、徳本今吉（大分、小倉鉄道発）、堤猷久（福岡、後に同発）等の金辺社債権者が救済案として資本金350万円で新社たる小倉鉄道を創設して債権と30万円額面の新社株との交換を提唱した。（36.12.19R）金辺は最後の総会で30万円で樋口保（同発）に総財産を売却を決め（37.2.27R）、「敷設期限満了ニ付総社員ノ同意ニ依り明治三十七年二月八日解散²⁴⁾」した。金辺は36年12月免許失効したが、すでに解散したため、新会社小倉鉄道が新たに資本金350万円で足立村～熊田村26哩62鎖の免許を再申請するとともに、金辺の既成・未成の土工、隧道、用地等（39.8.4R）鉄道施設一切をそのまま77.5万円で譲受け、実質的敷設権を継承した。（鉄下p578）小倉鉄道は金辺買収費に77.5万円を要し、さらに金辺峠トンネルに追加工事費108万円余を費やして（九p30）、漸く大正4年4月1日東小倉（足立）～上添田24哩45鎖を開通させたのであった。

24) 「金辺鉄道会社登記簿」、『鉄道院文書』「京北鉄道外二十九鉄道失効」明治36～43年

IV むすびにかえて（岩下清周と加東徳三）

姉妹編でも言及した「銀行・鉄道の渾然一体化」とはいずれか一方（例えば鉄道会社）の利益のために、他方（例えば機関銀行）が犠牲（固定貸）を強いられるといった段階から、さらに両者の癒着関係が進行すると、双方の利害が複雑に錯綜する結果、いわば一心同体化して、双方の重役を兼ねる経営者自体も目的と手段の区分ができなくなるような最終段階を想定している。つまり銀行が投融资先の一つとして鉄道業を支配する、鉄道会社がメイン銀行に多くを依存するというような当初段階を越えて、「西成鉄道は殆ど北浜銀行の所有と云ふべきもの」（37.10.29R）との当時の世評通り、鉄道と銀行が一体化し、不振鉄道救済のために、銀行が常軌を逸脱した背任につながる救済融資、過剰な支援を繰り返し、最終段階では当事者自身も一連の救済行動の目的がはたして鉄道のためか、はたまた銀行のためかの区別もはっきりしないような錯綜した混沌状態をさすものと考えている。破綻した機関銀行群の中で、今日の阪急や近鉄をインキュベートしたベンチャー・キャピタリストとしての先見性の評価が一般には高いと考えられる北浜銀行（北銀）の岩下清周と、本稿で登場した無名に近い存在の百三十二の加東徳三の異同を論じてみたい。何故なら両者とも長大トンネルの難工事に災されたという共通点をもつからである。

①岩下清周

当初は北銀でも既成の事業にのみ金を貸し「預金と貸金との利鞘を取るのを銀行本来の面目だと心得て居る」（岩p23）ことに飽きたらぬ岩下が「我銀行界、一新生面を開いて、営業上の特殊なる地歩を占めやう」として「之から芽をふかうととする事業…の将来を見込んで、之は安全有利であると目星をつけたならドシドシ金を貸してやるがよい。そして儲かる時までまって居るがよい」（岩p116）との持論から「生駒のどてっ腹をえぐるなどといふ大胆な芸当」（岩p233）を敢行した。当時「世間では、君が北銀頭取でありながら、大軌の如き、厄介会社の社長になったことを非難」（岩p89）するも岩下は「俺は別に好んで＜大軌＞社長になった訳ではない…其處に何等の私心も野心も無い。

併し既に社長になった以上、如何なる障害をも排して、断じて遂行せずには置かない覚悟だ…北浜銀行との関係に至っては、全く別個のもの」(岩p89)と反論した。しかし世間では「銀行・鉄道の渾然一体化」と不安視したものと考えられる。しかも低率配当可能な西成でさえ「負債の利子を控除すれば二朱の配当を為すにも足らざるを以て、銀行としては最も不利益なる持物」(37.10.29R)と非難された。坂野兼通(山口銀行)も岩下の伝記に「翁は銀行家として実に意表外に出る放胆な人であった。是と信じた事業には、何等顧慮する處なく、無遠慮に投資すると云った、悪く云へば山師、善く云へば大事業家で…今少し周到な用意と研究がほしかった」(岩p191)と、意表外・放胆・無遠慮・山師など、この種の伝記への寄稿には異例の辛口の追想を寄せている。

藤本銀行経営者で、ビルブローカー業務の創始者でもある藤本清兵衛も「今日に於ては社債の形式で電気事業や製造業等に対してもドンドン融資して居るが、其頃は此等の事業に対する金融などは、殆んど異端者扱を受けたのである。之れを敢然として決行された處に君の見識と聡明さが窺はれる。然し一面預金銀行として長期の資金を有せずして長期の貸付をされた点は深謀に欠けた点で、放漫の謗を免れない處であらう」(岩p99)と北銀の弱点である資産・負債のミスマッチを正確に見抜いている。また安田善次郎から巨額の融資を受けていた浅野総一郎も「北浜銀行の金の貸し方は誠に荒かった。担保に対して頗る割良く金を貸した」(岩p61)と評している。大阪瓦斯の片岡直輝も「畢竟君の如き乾坤一擲の放れ業を試みやうとする人物が、錨銖の利を争ふ銀行などを経営するは適材適所でなかった…友情のためには、又、自分が見込んだ男の為には資産信用の程度など十分に調べずにやたらに貸出をして其事業を助けるといふ筆法で、そんな貸倒が多くなったのが破綻の一原因」(岩p235)と結論づける。

②加東徳三

証券と銀行を兼営した加東の場合もその言動は概ね岩下の場合と大同小異のように思われる。すなわち彼の主宰した百三十二は京北鉄道など関係企業から多くの預金を長期間にわたって収奪する一方で、人並みはずれた事業欲・名誉欲と、「一度頼まれると俠気を出して跡へは引かずドンナボロ会社でも…自分

の資金を投じてもトコトンまで救済する²⁵⁾という彼の人間的な弱点が災いして、役員等として関係した房総、金辺等の市場性を欠く売残り社債多数を背負い込んだ。たとえば房総の場合、「三十一年中六十万円の社債募集に着手したるも、応募者殆んど絶無の姿なりしにより、加東氏は自己の頭取たる百三十二銀行をして其大部分を引受けしめ、其の応募したる社債券を担保に供して会社より三菱会社に差入れある約束手形二十万円の振出名義を百三十二銀行に変じ、更に会社をして之が裏書人たらしめた」(34.8.15B)のであった。33年房総を救済的に合併しようと検討しつつあった総武鉄道は相手方の財務内容を分析し、「六十万円は一割の利食いなれば現在に於て経済の立たず」(33.9.25R)と考え、いわくつきの当該社債を「最も持て余し」(同)たため、両社合併は困難視された。こうした放漫な投融資の結果、百三十二は幹部行員島田金次郎ら腹心を房総鉄道、東京麦酒、札幌製糖等をはじめとするいくつかの不良貸付先の財務整理・企業再建のために送り込んだものの、債権回収に手間取り、ついに35年百三十二は「破産の申請を受け」(回p81)、36年夏には「整理の爲め従来の資本金三十万円を半減して十五万円となすことに決し」(36.8B)専ら整理回収に努めたものの、結局41年1月11日任意解散に追込まれ、加東も「馴れない事業に手を挙げ過ぎたのが失敗の原因となり、関係事業の不振頽廢から…失脚²⁶⁾」したのであった。

銀行の利益のために利用された京北等の関係企業の立場でいうなら、京北重役としての加東は破綻の恐れある不良銀行への長期拘束的な預金を行なったことは背任罪を構成する可能性を否定できない反面で、多額の投融資を享受した房総、金辺等の借手の立場でいうなら、百三十二銀行重役としては回収不能の蓋然性が高い放漫貸付としての背任罪を構成することにもつながりかねない。

したがって一方が他方のみを収奪し続けるという一方向のみの単純な構図ではない。もし加東自身が一派で独占的に支配していた百三十二はもちろん、房総、京北、金辺等の関係企業群を等しく、あたかも彼自身の個人財産と見做し、完全に私物視していたと仮定すると、彼の自己弁護としては単に膨らみ過ぎて

25) 26) 27) 前掲『兜町秘史』

重くなった右のポケット（相対的に資金繰りに余裕がある京北、百三十二等）から、軽くなりすぎてバランスがとれない左のポケット（当面の資金繰りに追われる房総、金辺等）へ、若干の小銭を一時的に移し換えたに過ぎず、彼自身にとっては、左右の両ポケットに入れている小銭の総量は不変であるから、放漫とか、背任などという罪の意識は全くなかったのかも知れない。信用が連関し運命共同体的な企業集団の維持が唯一の目的で、その信用低下・共倒れを防ぐため当面採り得る策として、危機に瀕した方へ、余裕ある企業・銀行から資金を移転して、急場を凌ぐことこそが、彼の立場から見る限り、最も経済合理性にかなった行動ということになるのであろうか。こうした「銀行・鉄道の渾然一体化」ひいては一般化して「銀行・融資先の渾然一体化」現象は岩下であれ、加東であれ、松本重太郎であれ、事業欲・名誉欲・自己顕示欲が並外れて強く、数多くの事業に関与して、自己が君臨する巨大な王国建設を夢想するようなワンマン型の経営者が牽引する、銀行を頂点とする企業集団には不可避な経済現象であろうか。

加東の下で秘書役・副支配人を務めた島田金次郎は「人並み勝れて勘定高い」今村清之助は「頼まれて会社の重役になっても、決して沢山の株は引受けなかった」とし、渋沢栄一も「大抵親切に談を聴いて結局橋渡しをして遣る位の程度で責任を回避」したとして、「余り人の世話を焼き過ぎたために力負けがして中途で倒れ」た加東との「人格の相違²⁷⁾」を強調する。[本稿は科学研究費補助金『明治期鉄道業の総合的研究』（基盤研究B, 09430015, 研究代表者野田正穂）の成果の一部である。]