

## 加賀の名門“横山財閥”の 企業統治能力

横山章・俊二郎兄弟の地元私鉄関与を  
中心に

小川 功

Isao Ogawa

跡見学園女子大学 / 教授  
滋賀大学 / 名誉教授

## I はじめに

戦前の地元紙に長期連載の逸民生「加能巡礼紀行」の冒頭に以下の大正末期の尾小屋鉄道の描写がある。北陸線「新小松駅で尾小屋軽鉄に乗る坑夫の女房らしいのが寒さに震えて居る燐寸箱のやうな汽車がガタンゴトンと動き出した。…小松、尾小屋間五里、此雪と風の日、居ながら、往復出来るのは誰のお蔭だ。文明か文化か、発明か、否々資本だ資本の偉大なる力である。…汽車は一時間余にして尾小屋駅へ着いた」<sup>1)</sup>とある。記者は「戦後の好況時代には、尾小屋だけで、1箇年二百万円の純益があった。横山家が鉱山成金として、思ひ切り事業を拡張し県外にまで手を伸ばしたのも、尾小屋地方の人人が全く想像にもしてゐなかつた山の奥へ鉄道が敷設されたのも、凡て此の頃の事である」<sup>2)</sup>と総括する。昔から小松駅を通る都度尾小屋鉄道（以下尾鉄と略）を覗き込み、何度か終点まで「燐寸箱」に乗り、遊園地前の風光に感激した経験を持つ筆者は記事を読んで大正末期の風景がありありと目に浮かぶ。尾鉄が廃止された際に小池滋、和久田康雄各氏ら著名な大学鉄研出身メンバーが廃線の一部を買い取って英国流保存鉄道の魁<sup>3)</sup>となったことでも知られる。尾鉄とも多少因縁ある筆者が特に本稿で取り上げたのは古くから鉄道愛好者の注目を集めるなど、ユニークな観光資源的価値を論ずるためでなく、金沢で「本多男爵家と比肩して国老中最も重きを

1) 大正11年12月2日北国夕①。

2) 大正11年12月16日北国夕①。

3) 小池滋「“箱庭”鉄道で日が暮れて」平成元年11月6日『日本経済新聞』文化欄。

以て任じ」(名鑑, p1) られ「本多家と相並びて郷土の双璧」で、「鉾山王を以て称せられ」(名鑑, p2)る所謂「横山財閥」という地方財閥らしき外観を呈していた企業集団の大戦景気時の見せかけの隆盛と戦後恐慌で急激に没落していく実態を、尾鉄の建設、支配権争奪をはじめ金沢近郊の私鉄網の形成・統合過程を通し概観したいと予て念じながら怠慢のため長らく果たせずにいたためである。

昭和32年県財界史『北陸鉄道物語』を纏めた木道茂久は大正末期の「街鉄騒動」について「本人が物故し関係者のおおくがすでに高齢となって…今日ではその真相を把握することはほとんど不可能」(物語107)としており、さらに60年が経過し小池、和久田両氏ら尾小屋を熱く語って来られた先輩各位も逝去された現在では往時を偲ぶ困難さは言うまでもない。筆者は滋賀大学在勤時より大正末期から昭和初期にかけての同様な地方財閥の興亡を題材として播州(伊藤家)、岩手(金田一家)、東京ローカル財閥としての渡辺家などに言及した幾許かの著作<sup>4)</sup>を公表して来た。当初の研究動機は彼等の多くが既発表の共同生命<sup>5)</sup>の如き弱小生保を買収し結果的に契約者に多大の損害をあたえた原因の探求であった。また地域の社会資本たる鉄道・軌道・電力等の経営に深く関わったことも筆者を引きつけ、破綻企業のリスク管理の観点から“虚業家”研究に多くの素材を得る契機ともなった。さらに近年は経営史・企業者史のみに立脚した過去の拙著では果たし得な

かった金田一國士の花巻温泉開発の功罪を今一度別の観光社会学的視点から再評価できないものかと模索している。今回は地方財閥研究の集大成などといった身分不相応な題目に遠く及ばず、年齢相応の最後の落ち穂拾い<sup>6)</sup>を意図したに過ぎない。なお総論たる本稿の各論に相当する事例研究として横山家の興亡に翻弄されたある県外金融機関のリスク管理に関しては別の機会<sup>7)</sup>に譲りたい。なお文中では金沢電気軌道を当時の地元での通称・街鉄と略したほか、引用した頻出資料を略号<sup>8)</sup>で本文中に示した。

## Ⅱ | いわゆる「横山財閥」の概要

創業次世代の横山章(以下単に章)、横山隆俊(隆俊)は相次いで金沢商業会議所会頭の要職に就き、名門・横山一族は加州銀行(加銀)、街鉄、金沢電気瓦斯、金石電気鉄道(金石)など金沢地方の多数企業の重役・大株主として関与し、その財力・影響力は地元で“横山財閥”と称されるまでに至った。すなわち隆俊は明治9年横山隆平長男に生れ、四高を経て、明治30年専修大学卒、36年家督相続、男爵、貴族院議員で資産額は県下筆頭の200万円と推定された。合名会社横山鉾業部(以下鉾業部)総督・代表社員、加銀頭取、金沢電気瓦斯、金石、共同生命各社長を兼ね、人物は「頭脳明晰にして弁舌又流暢」(政戦, p69)と評された。

4) 『企業破綻と金融破綻－負の連鎖とリスク増幅のメカニズム－』九州大学出版会。『地方企業集団の財務破綻と投機的経営者－大正期「播州長者」分家の暴走と金融構造の病弊－』滋賀大学経済学部研究叢書第32号、平成12年。『破綻銀行経営者の行動と責任－岩手金融恐慌を中心に－』滋賀大学経済学部研究叢書第34号、平成13年。

5) 「生保破綻と投機的経営者－末期の共同生命を中心として－」『寄付講座「保険学講座」十周年記念誌』九州大学経済学部、平成10年。

6) 当時は閲覧が許されていなかった内部資料(主に日本銀行金沢支店が作成した日銀アーカイブ)等により新本欣吾氏ら近年の先行研究の若干の補完を試みた。

7) 「横山鉾業部への大口融資を巡る加州銀行と日本生命の確執－「北陸の鉾山王」横山家のクラウン・ジュエル争奪劇を中心に－」平成30年8月30日地方金融史研究会報告。

章は明治7年隆興(隆平の叔父)の長男に生れ、明治28年東京物理学校卒、「爾来自家経営の鉱業に従事」<sup>9)</sup>、36年家督相続、貴族院議員、石川県多額納税者で、資産額県下第二位の150万円と推定され、39年満韓の鉱業を視察した。大正4年3月「唯半生実業界に尽瘁したる所の経験を捧げて邦家のために」(政戦, p75)と代議士に立候補し、中橋徳五郎と激しく争った<sup>10)</sup>。鉱業部代表社員、温泉電軌(温電)、ボルネオ護謨各社長、金沢電気瓦斯、共同生命、大正水産、金沢倉庫精練各取締役等を兼ね、大正14年貴族院議員に再選された。人物は「理財の材あり・人を先にし己を後にし・君子の風・貴公子の風あり」(政戦, p62~63)と評された。

章の実弟・横山俊二郎(以下俊二郎)も金沢軌道興業代表取締役、日本硬質陶器、東京地下鉄道、七尾銀行、金石、浦辺商事、日本絹撚、加賀製紙、馬來護謨公司、上海電気公司、日本タイプライター、日本絹絨紡績各取締役、ボルネオ護謨、温電、共同生命、南洋鉄工廠、日本水毛各監査役を兼ね、「大隈伯後援会員」(T4.3.27東日)として兄章の選挙参謀を勤め、「剛毅果斷・金城の一奇才」(政戦, p64)と評された。虚業家的側面を否

定し難く、「抑えきれぬ一片の覇気あり、戦時好況に乗じて其腕の鳴るを禁じ得ず」(巡礼⑤) 東京で多数の泡沫会社に関係した俊二郎の「飛躍が、横山総没落の序幕を描きつつあったろうとは」(巡礼⑤)との厳しい批判もある。

一族の本拠たる鉱業部は金沢の中心部・大手町に裁判所と並んで壮麗な本社(電車, p21)を構え、大正中期までその信用力は地元北陸はもとより、中央でも絶大なものがあつた。しかし鉱業部は家政整理のため頻繁に移転を繰り返し、庶民の目にも「都落ち」現象<sup>11)</sup>は明らかで、ついに紙面に「金沢の巨星墜つ横山家の総没落」<sup>12)</sup>などと報じられる始末であつた。

### III 金沢近郊諸私鉄への関与と撤収

#### (1) 金沢電気軌道

大正8年9月第一期線全通記念に街鉄が発行した『金沢電車案内』には当時絶頂期にあつた鉱業部、加銀、金沢電気瓦斯等の親密企業本社写真を広告頁に掲げ、「上金石町との間、及び松任町との間に鉄道馬車・野々市駅との間に鉄道馬車・鶴来町と野々市駅との間に軽便鉄道の通ずるあ

8) [史料]調査・『業務並財産状況調査報告書』金沢電気軌道、大正14年6月、日銀①・『自大正十二年 至大正十五年 加州銀行業況報告類 審査部』日銀アーカイブ255、日銀所蔵、日銀②・『昭和四年度昭和五年度昭和六年度特別融通書類(加州) 審査部』日銀アーカイブ232、鉄文①・『鉄道省文書 金沢電気軌道(元金野馬車鉄道)』大正2~5年、3B-13-1317、国立公文書館所蔵、鉄文②・『同 金沢電気軌道(元金野軌道)』大正2~7年、3B-13-1318、鉄文③・『同 金沢電気軌道(元金野鉄道)』大正8~9年、3B-13-1319、鉄文④・『同 金沢電気軌道 卷一』大正9~12年、3B-13-1364、鉄文⑤・『同 北陸合同電気(元金沢電気)三卷』大正9年、3B-13-1370、鉄文⑥・『同 金名鉄道(半焼書類)(元卷一及二)』大正14~昭和4年、3B-13-1336、鉄文⑦・『同 金名鉄道 卷一』昭和5~10年、3B-13-1337、鉄文⑧・『同 金名鉄道』昭和11~18年、3B-13-1338。

[先行研究・連載記事]県史①・『石川県史 第4編』昭和6年、県史②・『石川県史 現代編2』昭和38年、市史①・『金

沢市史 現代篇』昭和44年、市史②・『金沢市史 通史編 3 近代』平成18年、加能・逸民生「加能巡礼紀行能美郡の巻(1)~(26)(長期連載の尾小屋関連部分)」大正11年12月2日~16日北国夕①、巡礼・『地方巡礼 北陸の巻(一~九)』大正13年8月6日~17日『大阪朝日新聞』、物語・木道茂久『北陸鉄道物語』昭和32年6~12月北陸夕刊、宮沢・宮沢元和『尾小屋鉄道』『鉄道ピクトリアル』212号、昭和43年7月、橋本・橋本哲哉『尾小屋鉱山と横山鉱業部』『近代石川県地域の研究』金沢大学経済学部、昭和61年、渡辺・渡辺均『温泉電軌の成立とその性格』『鉄道史学』5号、昭和62年、新本・新本欣悟「金沢市郊外鉄道敷設と地域社会—街鉄による経営統合とその波紋」橋本哲哉編『近代日本の地方都市—金沢/城下町から近代都市へ—』日本経済評論社、平成18年。

[新聞]東日・東京日日新聞、北国・北国新聞、北陸・北陸新聞。

[その他]政戦・堺忠七『金沢政戦史』洛陽社、大正4年、要鑑④・『帝国鉄道要鑑第四版』鉄道時報局、大正6年、石川

り」(電車, p3) と隣接・近接する私鉄網発達を誇らしく述べる。昭和11年ごろ街鉄が発行した『沿線案内』の表紙には昭和11年末竣工の小将町本社ビル完成予想図を掲げ、裏面「沿線案内図」には赤線で本社市内線、本社松金線が示され、別に白菊町から神社前までの本社鉄道線と連帯線金名鉄道(以下金名) 白山下まで一本の連続した鉄路として描いている。また鶴来と寺井間の連帯線能美電鉄、非連帯の金石、浅野川電気鉄道(浅電) 両社の遊園も示される。読者には街鉄を含め5社もの私鉄網は大正8年と変わらず盲腸路線の乱立に映るだろうが、実はこれでも以下の統合を経て漸く実現した姿である。当該統合過程において県下最大の「横山財閥」はいかなる役割を果たしたのか否かを見ていくこととする。

街鉄は金沢市内の電気軌道(第一期、第二期線8哩8分) 敷設、不動産経営等を目的として大正5年7月、資本金 150万円(@50円、3万株) で設立された。明治45年7月22日の発起人会で男爵本多政以(旧加賀藩家老職、300株引受、取締役就任) を創立委員長、隆俊千株、章千株、横山一平(東京在住、800株、取締役就任) ら9名を創立委員に選任した。大正2年3月に発起人の持株を決

定、隆俊以下22名の発起人で6,000株引受けた<sup>13)</sup>。街鉄専務の小塚貞義<sup>14)</sup>が編纂した『金沢電車案内』では明治41年就任した「金沢市長山森隆氏等の努力・男爵横山隆俊・横山章・早川千吉郎等諸氏の陰に陽に於ける援助とは、実に本社の成立に資すること極めて大」(電車, p1) と感謝している。

『金沢市史』は街鉄二期工事、周辺私鉄吸収、電力ガス製氷業進出を内容とする街鉄専務の「小塚の経営は、終始、積極経営・多角経営の方針に貫かれていた」(市史, p713) と評価する。市史によれば①松金線買収、②金野線買収、③石川線併合を短期間に推進し、③では株式買い占めという強引な買収策<sup>15)</sup>まで敢行した。街鉄総会で小塚の「将来金沢ノ工業地帯タルベキ区域ハ金沢市ノ西南方デ・将来鉄道院ト貨物ノ連絡輸送ヲ開始シタイ計画」<sup>16)</sup>との説明に対して株主から金野買収額は「余り安イモノトハ思ハレマセス」<sup>17)</sup>とか、「石川鉄道会社ノ買収ニ関シテハ世間テハ色々ノ批評モアル」<sup>18)</sup>「松金ヤ金野等ノ郡部線ヲモ合併サレテ線路モ非常ニ延長致シ・此上石川鉄道ノ経営ヲモ引受ケラルルコトハ如何」<sup>19)</sup>と急膨張を危惧する声もあがり、鉄道当局にも買収条件は「石川鉄道ニハ頗ル有利・金沢電軌ノ交渉ハ頗ル

・『石川鉄道』大正6年、大正・『大正人名辞典』東洋新報社、大正7年、電車・『金沢電車案内』金沢電気軌道、大正8年9月、大正13年12月、隆興・渡辺霞亭『横山隆興翁』大正9年、名鑑・中心社編『北陸人物名鑑』大正11年、沿線・「奥手取の魅惑」『金名鉄道沿線案内』金名鉄道、大正15年、大衆・『大衆人事録 第三版』帝国秘密探偵社、昭和5年。

9)『大衆人事録』第三版, p10, 『銀行会社要録』大正11年, 中p6。

10)「横山派は…大隈伯後援会の旗頭横山俊二郎等参謀となり、これに四十余の実業団体は勿論、骨董商や画家まで東西に奔走して作戦怠りなく、…旧領地なる富山県東岩瀬町より…遠路馳せ参じて、君の馬前に一命を捧げんとす」(T4.3.14東日)

11) 洋館は「昭和の御大典に際し、大蔵大臣用の宿泊所として」(藤井齊成会有鄰館第二館 文化遺産オンラインbunka.nii.ac.jp/heritages/detail/148135) 昭和3年京都に移築され、昭和4年6月本社移転届(#18, p1)を提出した。

12) 大正13年8月6日『大阪朝日新聞』。

13) 大正3年6月印刷の募集要項。

14) 小塚貞義には「腕のきれる策士で・松金、石川鉄道とを買収合併した時の如き確かに策士の閃きをみせた」(巡礼⑦)との評もある。

15) 街鉄の石川株買収に反発した地元重役らは非買同盟を組織し抵抗(新本, p240)するも、街鉄側は鉄道省の徳瀬、県の仲介も得て栗田一族から3,500株買収に成功した。

16)17) 大正9年4月16日臨時総会決議録、金野、鉄文④。

18)19) 大正12年2月28日第12回総会決議録、街鉄、鉄文④。

軟弱<sup>20)</sup>と映った。前市長・山森派には「小塚の積極建設政策が放漫浪費政策と映った」(物語107)ため資産状態調査を要求するなど一連の「街鉄騒動」<sup>21)</sup>が勃発した際、重役小寺敬孝を取締役に派遣していた筆頭株主・前田家は両派の板挟みを嫌って逃避した中で、横山家がどのような姿勢であったのか、今一つ明瞭ではない。しかしこの間、加銀を中心に鉱業部の整理が進められており大正13年1月加銀作成の横山整理「第二年度株式処分代内訳」には担保の街鉄1,560株 金額59,785円50銭が含まれ、さらに大正13年6月30日現在加銀は自行の資産として街鉄優先株400株を保有したほか、横山の担保有価証券として街鉄1,160株を徴求<sup>22)</sup>しているなど横山の街鉄支配力は弱まる一方であって、自社に降りかかる火の粉を当面払うのに精一杯ではなかったのではなかろうか。

## (2) 温泉電軌の統合

筆者所蔵の地元商店発行の一枚物の名勝案内<sup>23)</sup>には「山中電気鉄道」と題した車両番号2と1の2両の古典的なポール式電車が撮影されている。中曾根治郎(山中温泉吉野屋)らにより明治32年設立の山中馬車鉄道が明治45年電化を機に山中軌道と改称し、石川県下で最初の電車を走らせ、さらに翌年大正2年温泉電軌となり(ほくてつ, p93)、社紋を書き換えるまでの1年程度の間に撮影されたものかと推定される。表の「山中温泉所案内図」には大聖寺川の黒谷橋畔に統合後の名称で終点「温泉電軌停車場」と、「温泉電軌鉄道」

と付された川沿いに大聖寺方面に伸びる線路が描かれている。簡便な案内図ゆえ社名の表記が3通りと混乱気味であるが、期せずして「加賀山中、山代、粟津、片山津の諸温泉及近傍の名勝旧蹟と院線とを連絡する唯一の交通機関」(要鑑④)を標榜する同社を巡る馬鉄の電化・改称・統合という慌ただしい環境変化を露呈する証拠となっている。即ち明治45年3月李家隆介石川県知事の意向で章が山中、山代、粟津の各馬鉄会社の代表者と合同組織について協議をはじめ、大正元年章が創立委員長となって発起人会を開催、「設立趣意」によれば従来「其計画個々独立セルモノニシテ資本ノ統一ヲ欠クガタメ忍テ不経済・相互ノ間ニ連絡ナキガタメ・利益ヲ逸スル感ナキニアラズ。今之ヲ統一シテ更ニ新シキ資本ヲ注入シ一層進歩セル経済的施設ニ改メ、交通機関ノ整備ヲ期セン」(M45.8.12北陸)として大正2年11月章を社長とする温泉電軌を設立、「既設山中電軌、山代軌道、粟津軌道及片山津軌道の各株式会社を買収し、総べて之を電鉄に改築し、尚ほ河南、粟津温泉間電気鉄道は大正二年五月工事に着手し、同年十月営業開始」(要鑑④)した。一門の工学士・横山芳松(以下芳松)<sup>24)</sup>が「蘊蓄の学識を実地に応用し以て斯界の発展に資する」(名鑑, p136)場でもあった。地元町長から温電社員となった経歴の角谷清は大正2年温泉旅館主の経営していた数多くの「鉄道馬車があった。それが…横山さんが統合した」(ほくてつ, p28)とし、粟津軌道では法師善五郎(粟津温泉)らにより明治41年設立されたが「株主が全部温泉業者だから鉄道

20)「敷設権譲渡ノ件」大正12年4月1日、鉄文④。

21)「街鉄騒動」の遠因につき木道は「小塚は富山人で…金沢ではその勢力が深く根をおろすにいたっていなかった」(物語108)、「伝統の殻にたてこもる<金沢>財界人とはびつたりしたものがあった」(物語108)、「石川県に何のつながりもない人物であるところに問題がはらめれた」(物語107)と解する。

22) 横山整理「第二年度株式処分代内訳」大正13年1月加銀作成、日銀①。

23) 大正3年7月30日葉舖・丸江由平が経営する丸江商店発行「加賀山中温泉付近名勝」。

24) 横山芳松は明治42年東京帝国大学「電気科を卒業して工学士となり」(名鑑, p136)、鉱業部監事(『日本鉱業名鑑』鉱山懇話会、大正7年, p136)、温電300株。芳松は「金石電鉄代表者となり、又商業会議所議員を勤めている芳松は…

で儲けて貰わんでも温泉で儲ければよいと言って  
おった…が横山さんが来られ…統合したんで…温泉  
電軌というものになった」(ほくてつ, p30) ものの  
「あの時分横山さんが専務で、何れも土地の人と  
接触がない」(ほくてつ, p30) など地域と無縁状態  
だったと証言する。大正11年3月末現在温電大株  
主は①鉱業部4,191、②広瀬鎮之600、③章500、  
④大坪宮次郎500、⑤中曾根治郎400、⑥中島徳  
太郎350株であった。しかし街鉄同様に加銀の有  
価証券担保となっていた横山系の温電5,441株が  
横山の整理に伴い順次処分されたことが日銀資  
料<sup>25)</sup>から判明する。こうして昭和4年ころ統合以来  
実権を握ってきた「横山系統から温泉系統(主と  
して中曾根系統)に移る時・株の買締め競争」(杉  
本一の回顧、ほくてつ, p14) の「戦が激しくなると  
横山様お自身が拙宅へ座り込<sup>マ</sup>むほど、「性温順  
着実にして・能く他を補け」(名鑑, p136) るお坊  
ちゃま横山までが株主の各個撃破を試みたが「結  
果は中曾根系の勝利となって」(ほくてつ, p14) 「地  
域経済が…最終的に主導権を奪い返す」(渡辺,  
P42) ことになった。昭和4年7月温電は紛争和解  
金なのか多額の「横山章、横山…各氏の退職慰労  
金贈呈のため」(ほくてつ, p95) 無配転落した。中  
曾根治郎(山中温泉吉野屋)は温電を「人材の妙  
と堅実なる経営方針とをもって」発展させた恩人と  
称えられている一方で、温電を分析した渡辺均氏  
は「旅客誘致などには、余り積極的ではなかった」  
<sup>26)</sup> 章社長に関して「近代的経営者とはいえなかつ  
た」(渡辺、P42) と、地域から手切れ金を払う形で  
見限られた横山系統の限界性を指摘している。

重厚の質として推されている」(巡礼⑤)。

**25)** 横山整理「第二年度株式処分内訳」大正13年1月加  
銀作成、日銀①。

**26)** 温電の勘定科目を分析しても大正14年6月期に「那谷遊  
園地建設費」が計上されている程度に過ぎない。

**27)28)** 矢ヶ崎孝雄「明治後期における石川県下の交通」『歴  
史地理』昭和41年, p126。

### (3) 金石電気鉄道

金石馬車鉄道は「金石より敦賀へ向う船客の  
利便を目的」<sup>27)</sup>に競願者を排斥した政争の末特許  
を得て明治31年長田町～上金石町を開通させた  
政治路線であった。折悪しく金石港は明治30年を  
ピークに港勢が衰え「船客は予想に反して鉄道に  
吸収され」<sup>28)</sup>たため、「一時収支償はざるの悲境に  
沈淪せしが、其の後数年にして海水浴の流行を見  
…社運漸く進展するに至り」<sup>29)</sup>、旧式の馬鉄会社  
を解散し新会社で新式電鉄にリメイクするビジネ  
スマデルが大正2年の温電統合に味をしめたのか、  
同様な方式を金石でも踏襲した。即ち俊二郎が  
発起人総代となって旧金石馬車鉄道ルートで金  
石電気鉄道の軌道敷設特許を出願、大正3年8月  
俊二郎を専務とする金石電気鉄道を創立、馬鉄を  
買収し開業した(ほくてつ, p103)。しかし『ほくて  
つ』本文では「大正三年三月に金石電気鉄道会社  
に改め」(ほくてつ, p44) と、近隣の「松金電車株  
式会社と改称して馬車を改め電車とした」<sup>30)</sup> 例の  
ごとく単なる社名変更並みに記す。温電では統合  
すべき馬鉄が数線あり株主が各地旅館主のため  
新たな統合主体が必要であった。しかし金石が買  
取したのは金石馬鉄1社で、しかも明治44年「宮  
野直道<sup>31)</sup>氏辞任し横山俊二郎氏専務取締役に  
就任」(ほくてつ, p106) するなど、既に横山傘下  
に組入れ済みであった。しかも同社は每期13%前後  
の配当を継続するなど表面上は優良企業で、経営  
難から新会社に切替を迫られた様子もなく全く別  
要因での「新旧会社方式」<sup>32)</sup>採用であった。「金石  
馬鉄は<大正>二年に、いったん軽便鉄道への

**29)**『金石町誌』昭和16年, p652。

**30)** 中本恕堂編『松任町史』昭和16年, p518。

**31)** 宮野直道は発起人、設立時からの取締役に明治33年専  
務に就任した中心人物。

**32)** 拙著『企業破綻と金融破綻—負の連鎖とリスク増幅のメ  
カニズム—』九州大学出版会、平成13年, p107～参照。

変更を企てた」(市史、P710)から軽便鉄道に適用される補助制度を狙ったのかもしれない。

大正12年に資本金を50万円に増資し同年8月26日には醤油の産地・大野町にある大野港までの延長線が開通、伝泉寺境内で開通式が挙行された。(T12.8.26北国)この頃まで俊二郎が専務・社長として経営を担うなど横山支配体制<sup>33)</sup>は不変であったが、大正12年7月31日社長を辞任<sup>34)</sup>、影響力は次第に弱まったと見られる。実は大正11年12月22日『北国新聞』夕①は章が街鉄の金石買収に合意したと報じ、翌12年3月7日『北国新聞』夕②でも金石買収の運動が報じられたが、その後音沙汰なく大正14年6月の街鉄報告で「往年金石鉄道買収ノ議アリ各会社当事者ニ或程度迄ノ進捗ヲ見タルモ・何等具体化ヲ見ルニ至ラス」(調査、p11)と街鉄との統合話は消えたと判断した。恐らく極度の資金難に陥っていた横山家が金石株の換金を推進したものかと解されるが、これも両社を繋ぐ資本の後退と無関係ではあるまい。

その後金石も浅電に対抗して大正14年4月に旅客誘致策を企画し金石海岸に水族館、運動場、千人閣、温浴場(潮湯)、庭球場、園芸場等からなる濤々園建設を決めた。大正14年6月金石無線電信所前の砂丘3万坪に遊園地と温浴場の建設を進め濤々園を新設、まず大正14年10月25日濤々園温浴場開きを挙行、料理業兼貸席を開業した。その後演劇場を増築、大正15年8月15日金石水族館を開館<sup>35)</sup>、昭和2年12月期に「濤々園」勘定を計上、昭和7年5月には松原から分岐する濤々園線を開設して濤々園前駅を設け、海水浴客

の多い夏季は中橋～濤々園間直通運転を実施した。こうした「水郷に民衆娯楽の理想郷・金沢市郊外随一の清遊地」を建設運営、「加賀の須磨明石」<sup>36)</sup>を志向した同社の観光革新は所詮「北陸の宝塚」を志向した浅電の重流<sup>37)</sup>であって、また経営者交代の時期から判断しても残念ながら「横山財閥」の業績にはカウント出来ないように思われる。

#### (4) 金野軌道 (後の金野鉄道)

さらに「横山財閥」の真の関与と動機が不可解なのが発起人「俊二郎を中心に具体化した」(北鉄、p63)とされる北陸線野々市駅と白菊町を結ぶ短距離の金野軌道である。察するに俊二郎個人がよほど馬車鉄道事業を有望視したためか、温電で統合した旧馬鉄の廃材の単なる処分策か、はたまた子分の土建業者の儲け口なのか横山サイドの意図が全く読めない。

金野軌道は大正5年1月14日三馬村～白菊町間を軌間914mm馬力で新規開業し、大正8年8月金野鉄道と改称した<sup>38)</sup>。しかし金野軌道の創立は大正5年6月資本金10万円で設立、同社が執筆した「沿革」によれば、「当社は横山俊二郎経営に係る北陸線野々市駅より金沢市白菊町に達する金野馬車鉄道の工事未完のまま、五年七月一日譲受け、爾来残工事を竣成し、五年九月一日全区間の営業開始」(要鑑④)と官報記載内容と大きな齟齬がある。石川鉄道が大正6年刊行した案内書には「当く石川鉄道>会社線と金沢市との連絡には松金線、金野線及び院線の三条あり」(石川、p31)「金野馬車鉄道の開通以来金沢市の中部以

33) 大正5年6月末大株主①隆俊300、①章300、③中崎与四右衛門(金石)282、④横山彰子(隆俊夫人)159株(『電気大観』大正5年、p602)。

34) 加銀の担保有価証券たる俊二郎名義金石株が順次処分され役員資格を喪失し辞任したと見られる。(整理「第二年度株式処分代内訳」大正13年1月加銀作成、日銀①)。

35) 大正14年6月9日『北陸毎日新聞』、大正14年10月25日北国、大正15年8月15日北国。

36) 『金石電鉄及濤々園御案内』金石、昭和6年頃。

37) “北陸の宝塚”を取り上げた図録は浅電「粟ヶ崎遊園」を詳しく紹介する一方、「浅電のライバルであった金石電鉄も大正14年10月、金石海岸に『濤々園』を開業、演劇場・水族館で対抗した」(『昭和モダン』石川県立歴史博物館、平成元年、p64)にとどめる。

38) 『鉄道百年略史』鉄道図書刊行会、昭和47年、p106、124。

南は野々市駅に於て乗卸するを便利とするに至り、交通頓に頻繁を加へたり」(石川, p33) とあるので、一応鶴来方面からの石川鉄道の市内乗入線の意義が見て取れる。しかし石川鉄道は軽便鉄道であって規格・法制を異にする。また時期は温電、金石とはほぼ同時期の大正2年特許されたが、両社が近代的な電車であるのに対し北鉄社史も「山中馬車鉄道が使用していた古軌条を敷設したもので、交通機関として既に時代遅れ」(北鉄, p64) の馬鉄での新設で、『金沢市史』も「交通機関としては、きわめて貧弱なもの」(市史, p710) と共に退嬰性を指摘する。金野軌道常務に就任したのは「横山派の謀士」「横山の羽翼」(政戦, p45、81) と称された土建業辰村組の社長辰村米吉<sup>39)</sup>であったが、俊二郎が筆頭取締役、芳松が監査役として、また鉱業部顧問弁護士西永公平も検査役として参画するなど横山色が極めて濃厚であった。大正9年解散を決議した金野鉄道株主総会決議録<sup>40)</sup>を見ると、辰村常務、芳松監査役の二人だけで、俊二郎を含め大株主・取締役を占める横山一門は芳松を除き全員欠席で会社解散という最大の議案を決議した。いわば金野は鉱業部本社内のペーパーカンパニー的存在で、役職は監査役のはずの芳松が技術面を含め実務を辰村と二人だけで取り仕切って、提出書類として総会議事録等を適当に捏造しているかのように見て取れる。

金野は大正9年4月街鉄と統合を決め、金野線は電化され石川総線の最重要部分たる都心乗入区間を形成した。即ち横山一族が影響力を保持する街鉄に吸収される形で収束させたので、一連

の街鉄統合も一見両社大株主たる横山側の差し金の如き印象を与える。しかし金野軌道はわずか1年前には「蒸気鉄道を走らせる計画を立て・準備を進め」(北鉄, p64) 大正8年8月金野鉄道と改称した。軽便鉄道への転換申請の際、当局は「起点ハ金沢市内ニ属スルノミナラス又将来ノ経営上電気ヲ動力トスルヲ妥当ト被認候」<sup>41)</sup>と電化を考えよと難色を示したのに対して辰村は以下のように大見得を切って反論した。(辰村は石川鉄道株買占めの黒幕として大正11年10月24日北国新聞で「改良して省線と完全連絡せしめ金野線とも連絡せしめやう」(新本, p240) と尤もらしい声明を出した張本人である。)  
「石川鉄道ト連帯運輸ヲナシ鶴来金沢間ヲ直通ノモノトシ、尚進ンテ御許可ヲ得テ院線トモ連帯運輸ヲナシ以テ金沢市西南部ノ旅客及貨物集散ニ一大利ヲ計ルヘキ計画」<sup>42)</sup>

鉄道省の電化要求に逆らってまで金沢市西南部の蒸気鉄道による「一大計画」を披露したにもかかわらず、金野がわずか10ヵ月後反古にして街鉄への統合を受け入れた事実は街鉄50円払込済株と「金野ノ如キ無配当会社ノ三十三円払込済ノ株式」<sup>43)</sup>との有利な交換条件に飛びついた印象が否めない。即ち街鉄は大正8年12月25日松金鉄道合併の総会決議に続いて、大正9年4月16日金野鉄道合併を決議、33円払込の株式2,000株に50円払込済みの街鉄株式2,000株を交付(調査, p18)し、大正9年8月13日街鉄は金野鉄道を「当会社ニ合併終了届」(#8, p5)を出した。大正9年11月市内線と松金線の連絡線が開業、「爰ニ

39) 辰村米吉は旧加賀藩士、京都で「建築学を修め、学成るや土木建築請負を業とす」(『日本案内』開国社、大正5年, p236) する「叩きあげ・立志伝中の男」(巡礼⑦)で老舗薬舗亀田家を買収、温電150株、土建業辰村組社長、金沢市議、市参事会員で神田重義(政友会)に匹敵する「政治界の鬪将」で「任侠にして・奇策縦横」(政戦, p80)と評された。

40) 大正9年4月16日「株主総会決議録」金野鉄道、鉄文④。

41) 「照会」鉄文③。

42) 金野第十五号大正8年6月27日鉄文③。

43) 大正9年4月16日街鉄総会議事録、鉄文④。

金沢市街線ト石川郡松任町ニ至ル線ト連絡シ此方面ノ交通ニ至大ノ便宜ヲ与」(#8, p11) えた。かくして大正10年1月期は継承債務の「松金線軌道財団ヲ担保トシ日本勸業銀行ヨリ金六万円ヲ借入アリ。之カ返済ヲ・延期」(#8, p3) したほか、「松金線改良工事中」(#8, p8)、「金野線動力変更ニ伴フ工事準備中」(#8, p9) であった。

大正13年6月7日浅電500株取得を許可されたが、大正14年6月の街鉄報告では「開業ノ暁ハ本社ノ營養線トナリ或ハ電力需給関係ヲ顧慮シテ投資シタ」(調査, p11) との説明を受けた。街鉄は昭和3年当時、隣接する浅電筆頭株主(総株数12,000株中の300株以上)となるなど、周辺への拡大を意図していた。

### (5) 金名鉄道の一部区間譲受と直通運転

街鉄は金野、石川両鉄道を統合以降、基盤の貧弱な金名にまで触手を伸ばし、後の「石川総線」完成を模索した。石川県の調査では金名が「石川線ニ頗ル好影響ヲ齎スニ依リ・建設資金ノ融通ヲ為ス等極力其ノ成立ヲ援助スヘク協定済」<sup>44)</sup>とされる。昭和4年6月街鉄は金名と直通運転・駅共同使用契約を締結、その時点の社長はなお隆俊であった。その街鉄すら途中から支援姿勢を一変、資金回収姿勢に転じ、果ては昭和5年街鉄との「債務関係ニヨリ同社ヨリ鉄道財団強制競売ノ申立ヲ相受ケ」<sup>45)</sup>ることになった。折しも昭和5年12月24日鉱業部は加銀から破産宣告<sup>46)</sup>を受け、隆俊は宣告後直ちに街鉄社長を辞任した。今まさに自身が破産宣告を受けつつある瀬戸際の横山が、ほぼ同時期街鉄社長の立場で自社の債権保

全のため逆に融資先・金名に対して強制競売を開始するという誠に奇妙な構図であった。多分横山自身は加銀の担保権攻勢に抵抗すべく「百万同行ニ対シ妨害的術策ヲ施」<sup>47)</sup>すことに夢中であつたから、対金名戦略の陣頭指揮を執る余裕などなかったかと推測される。その後街鉄の強制競売「関係ハ円満ナル解決ヲ相受ケ」<sup>48)</sup>「昭和十一年六月右強制競売申立取下」<sup>49)</sup>となった。

## IV | 尾小屋鉄道

Ⅲの金沢周辺の諸私鉄の項目は金野を除き横山側が他から依頼され後発的に関与を強める系列化事例が中心であったが、尾小屋鉄道は当初から横山のヤマの専用鉄道として計画され、横山家が銀行等の担保に供することさえ渋り、破綻の瞬間まで横山家が鉱山ともども死守した最後の砦・否本丸を構成する必須アイテムであった。最大の債権者たる加銀にとっても不良債権回収のための最後の拠り所であるため、同行はヤマ全体を①水電設備、②運搬設備、③鉱山本体に3分割<sup>50)</sup>し、渋る横山家から順次切り離して自行100%出資の受皿会社に移管して債権保全を図る戦略を立てた。戦前の尾小屋鉱山は石川県下最大の労働争議の舞台として知られ、この分野での研究蓄積も多いが、以下は労働争議が頻発して破綻に向かう鉱山会社と、同根であったが故に信用を失墜しつつある銀行との生死を賭けたヤマの支配権を巡る攻防であるが、周知の如く最終的には巨額の未払賃金という労働債権を有する争議団に譲渡される結末となった。

44)「(金名)調査書」大正14年4月、鉄文⑥。

45)48)「経過報告」昭和13年7月11日、金名、鉄文⑧。

46)66)昭和5年12月24日金沢区裁判所は鉱業部に破産宣告したが、「隆俊氏は右破産の宣告と共に金沢電気軌道株式会社社長を辞任した」(「金沢彙報」昭和6年1月9日商業興信所「特報」、日銀②)。

47)56)59)60)61)昭和4年1月14日審査部宛金沢支店、日銀②。

49)「鉄道用地代支払ニ関スル件」昭和13年7月11日、鉄文⑧。

50)『西尾村史』は昭和2年10月3分割(村史, p218)の如き表現をするが横山家の抵抗で進まなかった。

## (1) 尾小屋水力電気分離

大正元年10月尾小屋近くの能美郡金野村字王国寺で鉱業部が80キロの自家用発電所を使用開始した<sup>51)</sup>。大正7年8月丸山発電所も竣工、送電を開始した。(県史, p197) 昭和3年「横山氏所有尾小屋水力電気事業を・株式会社として同く加州銀>行の掌中に帰し」<sup>52)</sup>た。昭和3年3月5日石川県が稟申し、3年5月7日認可された「河川水利権譲渡ノ件」の「指令案」<sup>53)</sup>には「横山鉱業部ノ財政整理ノため水利権及発電設備一切ヲ加州銀行若ハ加州銀行ノ指定セルモノニ譲渡スルコトナリ、加州銀行ハ尾小屋水力電気株式会社発起人ヲ指定シタルモノナリ。而シテ譲受人ハ会社発起人ナルモ発起人ハ何レモ地方著名ノモノニシテ資力信用厚ク起業確實ト認メラルヲ以テ認可可然」<sup>54)</sup>とあり、加銀側の債権保全策であると明確に記されている。昭和3年7月16日石川県から譲渡許可を得て「完全に手続済タレトモ、横山鉱業部ハ不当ニモ之ヲ占有シテ尾小屋水力電気株式会社ニ引渡ヲ為サズ、目下交渉及手続中」<sup>55)</sup>で、さらに昭和4年1月14日日銀金沢支店は「曩ニ成立セル尾小屋水電会社ニ対シテハ横山側ハ其權益引渡ヲ今尚ホ履行セザル」<sup>56)</sup>旨を本店に報告しており、横山側が頑強に抵抗したことが分かる。

## (2) 尾小屋鉄道

尾小屋鉱山資料館のHPには尾小屋鉱山の末期について「横山家は会社を抵当に入れて資金を調達しましたが、それも続かず、昭和6年7月、尾小屋鉱山の売山権を従業員に譲渡。12月には宮川鉱業に売却され、宮川鉱業から日本鉱業株式会

社へ尾小屋鉱山が譲渡されました(宮川鉱業は久原鉱業(日本鉱業の前身)が尾小屋鉱山の買収のために設けた会社でした)。昭和6年(1931年)12月、大争議を経て、日本鉱業株式会社が尾小屋鉱山の経営を再開<sup>57)</sup>したと要約している。尾鉄の歴史を見ると、①正田順太郎→②合名会社横山鉱業部→③尾小屋鉄道会社へ順次権利が譲渡されるが、正田は尾小屋鉱山の責任者であり、実質的には初めから鉱業部直管だった。また横山家が鉱山を手放し鉱業部の終焉をみたのは昭和6年であり、本稿ではこの間尾鉄株主が横山家ではなく実は加銀であった事実と、水電の事例以上に同行と他家との間に近親憎悪とでもいうべき断絶・相克が存在したことを明確にしたい。昭和3年6月9日「此保推移致候テハ弊行ハ全ク立行兼候」として加銀(甲)は鉱業部(乙)に対し、以下のような「最後通牒」たる「鉱山処理要項」<sup>58)</sup>を突きつけた。①乙は「鉱山ヲ・指定スル者ニ譲渡」する。②尾鉄を「無担保債権者ニ提供シテ債務ノ弁済ニ充テ」る。③「訴訟中ノ破産事件ハ取下ケ」る。①の結果「譲受人ヲシテ鉱山ヲ・株式組織ト為サシメ横山両家ニハ・取締役又ハ監査役ニ推薦」する。乙の社員・雇員は新社が引継ぐ。②の実現まで当面尾鉄益金は甲に預金するという骨子であった。同行では誠意ある回答なしとして昭和3年8月27日破産宣告を申立てたが、この後はお決まりの“泥仕合”となった。昭和4年初日銀金沢支店は双方の対立に関し「昨<3>年八月横山鉱業部ニ対シ破産申請ヲ断行シ、引続き同部ヨリハ同行ニ対シ不当ノ訴訟ヲナセル為メ其関係新聞記事カ時々掲載セラレタル結果、沸々預金ノ引出ラシキ

51)『電気大観』大正5年, p21。

52) 昭和3年7月21日『東洋経済新報』, p37。

53) 54) 内務省文書『大日川(合名会社横山鉱業部) 大正十一年石川』。

55) 昭和3年8月18日金沢支店作成「手記」、日銀①。

57) 「尾小屋鉄道の歴史」尾小屋鉱山資料館HP (<http://www.city.komatsu.lg.jp/secure/5516/ogoyatetsudou2.pdf>)。

58) 「鉱山処理要項」昭和3年6月9日加州銀行作成、日銀②。

モノアリ」<sup>59)</sup>とし「曩ニ成立セル尾小屋水電会社ニ対シテハ横山側ハ其權益引渡ヲ今尚ホ履行セザル」<sup>60)</sup>上、「横山鋳業部ハ同鋳山・ヲ仮装売買シ取得者ト称スル者ヲシテ抵当権ノ滌除通知ヲ発セシムルトカ百方同行ニ対シ妨害的術策ヲ施シ事件ヲ益益複雑ニシ鋳山ノ解決ヲ遷延セシメント謀リ居レリ」<sup>61)</sup>と本店に報告した。

こうした対立の最中、昭和4年6月22日小松町で尾小屋鉄道株式会社の創立総会が開催され鋳業部が鉄道施設一式を現物出資し総株数1万株中9,870株を保有、社長就任の芳松、常務の武市新吉、取締役の正田順太郎、宮田治三郎、監査役の中村房主、駒井衆吉及び隆俊、章、登<sup>62)</sup>の横山家、創立総会での検査役・中泉三郎ら鋳業部役員計13名が各10株出資して設立、昭和4年7月2日小松区裁判所に設立登記された<sup>63)</sup>。株主構成から見て水電の場合と異なり、横山サイド単独での鋳業部からの尾鉄分離独立である。実は鋳業部が鉄道を子会社に譲渡すべく申請し許可されたのは大正12年であった。「営業報告書等作成上不便」との「同社経理上の問題点によって発起された」(宮沢, p67) もので、宮沢氏は「この譲渡はなかなか実現の運びに至らなかった。その理由は明らかでない」(宮沢, p67) とし、近年寺田裕一氏も「申請から実施まで6年を要した理由は、横山鋳業部の経営上の問題が影響した」<sup>64)</sup>とする。尾鉄が設立登記された昭和4年7月2日の翌日には横山家が向こう1年間に債務を分割返済するという内容の和解が成立している。(県史, p199) したがって尾鉄分離、抵当権設定等が和解成立の条件とされ、このタイミングで実行されたものであろう。しかし昭和3年3月加銀による水電確保のように最初から加銀役職員による受皿会社形態をとら

なかったのは横山側の精一杯の抵抗とも考えられる。

昭和5年12月24日午後5時金沢区裁判所は鋳業部に破産宣告し、3弁護士を破産管財人と定めた<sup>65)</sup>、代表社員たる「隆俊氏は右破産の宣告と共に金沢電気軌道株式会社社長を辞任した」<sup>66)</sup>と報じられた。宮沢元和氏が昭和43年の記述で、「この辺の事情は明確ではないが、昭6、尾小屋鉄道出資分は債権者の手中に帰し、一族は鉄道から身を退い」(宮沢, p66) たと解した通り、街鉄同様に破産宣告の波及により鋳業部＝「横山一家で所有していた」尾鉄株は担保権実行により「一時加州銀行が所有するに至った」<sup>67)</sup>ため、以下のように尾鉄経営陣も同行が握った。破産宣告直後の商業登記簿によれば、尾鉄の工事責任者として「鉄道院から招かれ」(宮沢, p66) た主任技術者で実務担当・常務の武市新吉、監査役の駒井衆吉を除き、破産した鋳業部持株の名義人だったため以下のように同時に「株主権喪失ニヨリ資格消滅シタ」<sup>68)</sup>ものと解される「取締役横山芳松、正田順太郎、宮田治三郎、監査役中村房主ハ昭和六年一月二十五日各々資格消滅シタルニ因リ、昭和六年二月二十日左ノ者頭書ノ通り補欠就任ス。取締役武田円造<sup>69)</sup>、伊東庸雄、庄田喜当、監査役石名田成松。右昭和六年二月二十七日登記」<sup>70)</sup>

その後加銀の支配権が尾鉄から離れたことが確認出来るのは昭和11年7月日本鋳業が尾鉄を系列化し翌8月「加州銀行出身の役員武田円造らは総退陣し」(宮沢, P67) た時点以降である。

## V | むすび 横山鋳業部の評価

横山家は「代々金沢藩国老にして碌三万石を食

62) 鋳業部庶務課長、創立総会での検査役。

63) 『第一回営業報告書』尾鉄、昭和4年11月および商業登記簿。

64) 寺田裕一「尾小屋鉄道」ネコ・パブリッシング、平成21年、p6。なお同頁で寺田氏が「加州相互銀行」とするのは「加州

銀行」の誤。

65) 破産宣告裁判所公告(昭和5年12月26日北国)。

67) 川良雄編『西尾村史』昭和33年、p337。

68/70) 昭和6年3月7日「取締役監査役変更届」尾小屋鉄道、

む。先代隆平、前田齊泰侯に仕へ、文久二年老臣に列し、藩政を執る。明治四年廃藩後、加州能美郡尾小屋村に於て銅山鉦業に着手し、幾多の艱難に屈せず、遂に業務発展の機運に到達す」(大衆, p10) といわれた。隆俊の父隆平(男爵、貸金業苟完社代表)は加賀藩国老である横山家13世で、明治13年に後に「北陸の鉦山王」と呼ばれた、叔父(隆章の次男)横山隆興とともに尾小屋鉦山を買収して、開鉦事務所として隆宝館を設立、館主に就任、隆興を鉦長とし、旧家臣を各課長等に登用し、別途明治15年に金融・販売組織として旧家臣からなる円三堂を組織した。鉦山が長く不振の時も責任者である隆興との義絶をせまる旧家臣をなだめ、「余は隆興君を捨てやしない」と宣言して運命を共にした。(隆興)

このように横山一門は旧金沢藩家老という名門であり、章、隆俊は歴代の金沢商業会議所会頭の要職にあるという地元最大の企業集団との認識が一般的であったと考えられる。たとえば当時の信用調査機関が公刊した紳士録によれば隆俊は「北陸の名家にして声望隆々たる金沢城下の貴紳」(大正, p486)、章は「金沢実業界の霸王」(大正, p492) といった具合である。

大戦恐慌下大正11年刊行の『北陸人物名鑑』は隆俊を評し「元来横山家は・鉦業を以て自家の生命となし姑く他を顧みるの違なかりしも・資力充実・を認むるや地方実業界のために貢献するを以て任となし他動的に・各種事業の成立発展に努め・石川県の実業界は<横山>一族の為に生気を与へられた」(名鑑, p2) と解している。また章を評し「驥足を朝鮮支那南洋にまでも延ばし」(名鑑, p123)、俊二郎を評し金野軌道など「広く商工業界にも貢献する所少なからず・蓋し氏が精

力主義の發揮に外ならず」(名鑑, p135) と、斜陽ながらもこの時期地元ではなお横山を悪し様に言うことは憚られたのであろう。

地元での鉦業部の評価の代表例として、没落渦中の昭和6年刊行の『石川県史』は「石川県に於いて明治中最も鉦業の盛なりしものを・尾小屋鉦山なりとす」「本県の鉦業に従事したる者の中、最も成功したるは横山隆平・横山隆興の二人とす」(県史①, p948, 956) として、小伝を勸業一般の項に掲げた。また地元の史家・木道茂久は「横山両家が鉦山事業をもって豪富をなし明治末年から大正初年にかけて財界の覇権を掌握」(物語53)、「横山両家がそ<前田家>の代行者として地元産業の育成にあたってその産婆役をつとめ」(物語55)、一門が「県下の各種事業に関係したが・尾小屋鉦山の不振とともにその急速な没落がはじまった」(物語55) とする。そして関与例として「小塚のさったあと横山隆俊、横山一平によって経営される街鉄は小塚時代の積極性を失い無為無策の日を送っていた」(物語111) とする。当時の記者の評価として古参社員の口から「政治や株式を離れる」(加能⑨) べしとの忠告を聞いた逸民生は「加能巡礼紀行」で鉦業部を「譜代の臣のみを以て固められ・お家大事の忠義者のみ」(加能⑨) の「昔気質・横山魂」(加能⑨) だったと評する一方、現在では「『馬前に討死』の志操を守るや否や」(加能⑨) 疑問とする。

「横山家不文の家憲は政争に超然たるを命じ、絶対に政党政派に干与すべからざるを以て主義綱領」(政戦, p49) として、「政治は政治家に委して置いて、自分はおっぱら殖産興業」(T4.3.27東日) に尽くしてきた章自身も「最初自分は候補に立

鉄道省文書『尾小屋鉄道』。

69) 新任取締役の武田円造は加銀支配人、加銀が指名した尾小屋水力電気発起人・500株主の一人(同社定款)。

つ考えはなかったが、やむを得ず」(T4.3.27東日)大正4年家憲を破り代議士に立候補した。

一方、日銀は加銀を「北陸金融界に重要な位置を占めてきた」<sup>71)</sup>として特別融通の対象にする一方、「鉱業部ノ収支状況ノ提出方ニ付テハ、同行ヨリハ度々鉱業部へ督促致候得共中々提出ノ運ニ不至・鉱山及鉄道ノ實際ノ収益状況ハ其真相ヲ難知・如斯負債ノ増嵩シツツアルハ横山家生計費ノ不足、政治活動ニ要スル費用其他費用ノ支出ニ鉱山ヲ以テ唯一ノ『カラクリ』ニ供シツツアルニ非ルカト推測スル外ナク・鉱山及鉄道ヲ株式会社組織ニテ経営スルコトニセント・協議ニ及ヒタルニ横山側ノ態度遽ニ一変シ種々ノ故障ヲ申立テ・応諾セス為メニ既定ノ計画ニ頓挫ヲ來タセリ」<sup>72)</sup>と日銀金沢支店長は「横山側ノ態度」に相当程度不信感を抱いていた。

次に研究者の評価として新本欣吾氏は「県下最大の横山財閥一門が種々の鉄道会社経営に関与していた…状況下で進められた街鉄の郊外鉄道会社合併策は、『交通統合』という性格を持つ…資本の分散を避けるうえでも合理的」(新本, p244)と評価しつつも騒動時の横山の姿勢には言及しない。一方で橋本哲哉氏は鉱山にも「確固たる経営方針をうかがうことは必ずしもできない。士族経営の観は否定できない」「坑内での機械諸設備はきわめて乏しい」<sup>73)</sup>とし、総じて横山「鉱業部の労務対策の前近代性・遅れを指摘」<sup>74)</sup>する。

前述の通り大正バブル期には強気経営者のもとで積極拡大し、表面上はミニ「財閥」を志向するが如き外観を呈したが、反動恐慌であえなく失敗、横山家の金庫番・加銀は金融恐慌の影響を受け、再建のため大阪の鴻池銀行の傘下に入り、中心事業の鉱業部もその後没落の一途を辿った。斎

藤憲氏は「産銅業で地方財閥と評価しうる資産額を蓄積したのは、田中家と中江種造だけ」<sup>75)</sup>として「横山章、内藤政挙といった産銅業者が資産額を増加させなかった」<sup>76)</sup>と述べている。大正15年の『全国株主年鑑』の石川県の部の株主名簿を一瞥しても、鴻池傘下に転じた加銀は別として、横山一門や横山系統の投資家の名前は見出せない<sup>77)</sup>。

近年の研究で『金沢市史 現代篇』は街鉄の分析で「小塚—横山と続いた積極経営」が「昭和初年の大恐慌で、横山一族が没落したため」高岡電灯の軍門に下る結果を招き、「恐慌で横山一族を失った金沢の財界は、自力で街鉄を引きつぐことができずに、富山資本の支配を許した」(市史①, p714~715)と総括しており、この市史執筆者は地元資本としての横山一族に「近代に入って・有力な産業資本家に成長し、名実ともに、金沢の財界を支配」(市史①, p712)したと一定の評価を与えている。筆者の偏見かもしれないがこの種の富山資本云々(決して福井資本云々の表現は登場せず)といった『金沢市史』『石川県史』の記述に共通する前田家の旧支藩たりし故の「越中に対する加賀の優越意識」には単なる排外主義的郷土愛を超えた“加賀藩至上主義”とも言うべき高慢な自尊心と、その反面で維新後工業化に成功した隣県富山に対する“近親憎悪”の感情の混入を感じて告白せねばならない。

いわゆる「横山財閥」の傘下にあった各社のうち、鉄道・軌道・電気・瓦斯など公益企業を中心に横山一門がどのように関与し、経営者としていかに行動したかを筆者なりに概観しておきたい。なお共同生命に関しては既に拙稿<sup>78)</sup>で言及済みである。

横山章は「我が金沢市は・北陸の雄鎮・益々光輝あらしめ」(政戦, p74)んと大正4年立候補し、

71)「加州銀行に対する預金支払資金特別融通」、日銀①。

72)大正14年2月8日金沢支店長報告、日銀①。

73) 橋本哲哉「明治大正期の尾小屋鉱山」『三井金属修史論叢』10号、昭和53年3月、p426,431。

74) 橋本哲哉・林宥一「石川県の百年」昭和62年、p145。

75)76) 斎藤憲「鉱業財閥」渋谷隆一ほか『地方財閥の展開と銀行』日本評論社、平成元年、p71。

77)『全国株主年鑑』経済之日本社、大正14年、p22~23。

「我市の公平なる与論の代表者」(政戦, p78)として広く各種実業団体連名での推薦を受けたが、少なくとも横山一族が後年の富山電気鉄道創業者・佐伯宗義<sup>79)</sup>の思い描いたような石川県下の鉄道網の整合性あるグランドデザインを胸に秘めていたようには到底思われぬ。横山家が最後まで死守すべく抗戦した尾鉄は法制上立派な普通鉄道であって専用鉄道でも、専用軌道等でないにもかかわらず、戦時統合の際「鉱山専用線として、統合の対象から外され」(市史, p721)るほど疎外された存在であり続けた。また後年の昭和43年北鉄は「国鉄線から、それぞれ個別的に分岐した短い枝葉末節的な路線」(市史, p721)である鉄道線の全面撤去を表明、精査しても「残せる可能性のあるのは浅野川線だけ」<sup>80)</sup>という後輩による全否定が断行された。当時臨港鉄道たる価値があるとされ、今も例外的に盛業中の浅野川線は昭和18年街鉄・温電など旧横山系を主体とする第一次統合の際には「強硬に統合条件に反対」(市史, p721)したアウトサイダー浅電の経営した路線で、街鉄が大正13年電力売込目的で500株を取得(調査, p7)したとはいえ、横山系金石と遊園客の争奪を行ったほど、横山とは元来無縁の独立系の電鉄であった。

『石川県史』も県下鉄道網の欠陥を「もともと別会社の路線として発足し・相互の連絡はまるで考慮されていなかった」「県内の主要都市を連絡するという役割を果たしていない」(県史①, p602)と指摘し、「富山、福井両県の私鉄軌道に比べてさらに劣る」(県史①, P604)と断定する。もし横山らが当初から金野線など関与私鉄を自家薬籠中の街鉄の有力支線的に構想していたら少なくとも馬鉄形態の採用はないはずだし、途中で蒸気鉄道

に転換しようとするのも不可思議千万である。「石川県下に於ける各種の事業も多くは<横山章>氏の指導誘掖に依りて成立したるものにして・氏の関係を有せざるもの殆んどなく」(名鑑, p123)と評されるものの、要するに「横山財閥」には傘下の企業群の統治について、たとえば「須らく統一的組織の下に秩序ある線路系統を樹つるに若くはなし」(石川, p5)として「金沢を中心とした私鉄網」(市史, P711)の整然たる形成志向などといった一貫した長期的構想などはなく、鉄道デザインの基軸である軌間、動力、起点・終点、経由地等の決定もその都度成り行きにまかせていた他動的関与にすぎなかったのではないかと想像される。その結果「統一」とは真逆の『金沢市史 現代篇』のいう「周辺の町村と市街を、相互の連絡なしに結ぶ、孤立した貧弱な路線」=「盲腸路線」が相互の脈絡もなしに多数無秩序に生み出された状態を招来したのであろう。

もし筆者の言うのが全くの曲解であって、横山家が自ら統合の推進役を果たすか、さもなくば富山県人・小塚をあくまで擁護して街鉄を主体とする統合を最後まで積極支援するか、はたまた(実現するとは思えないが)夢想家・小堀定信を援助して金沢～名古屋間の夢のような鉄道敷設<sup>81)</sup>に家産を投じ、古武士の如く線路を枕に討ち死にしたのであれば、同じく破綻したとしても大軌における岩下清周と同様に横山家の名声は不滅であったかもしれない。

78) 前掲拙稿「生保破綻と投機的経営者」参照。

79) 前掲拙著「観光デザインとコミュニティデザイン」, p252～参照。

80) 『北鉄労組三十年史』昭和51年, p521。

81) 金名は別稿を予定するが、筆者の見方は差し当たり拙著『観光デザインとコミュニティデザイン—地域融合型観光ビジネスモデルの創造者“観光デザイナー”—』日本経済評論社、平成23年, p257以下参照。

# Governance Capacity of the Yokoyama Financial Conglomerate in Kanazawa

A Close Look at the Involvement of the Yokoyama Brothers in Several Private Railway Businesses in the Area

Isao Ogawa

During the Edo period, Kanazawa City in Ishikawa Prefecture was a castle town ruled by the Maeda clan that was well-known as the greatest feudal lords of the time. Between the 1910s and 1920s the Yokoyama family – former lieges of the clan – thrived as prominent business leaders in Ishikawa Prefecture. In addition to their mining business, they dominated numerous fields such as banking, life insurance, railways, electric power, gas and textiles. Even though the Yokoyamas were nothing but local entrepreneurs, they came to be called the Yokoyama zaibatsu, or financial conglomerate. In the 1920s, however, they quickly lost their influence after their profitable mining business fell into the red amid a serious economic downturn after World War I, and faded from the business world in the 1930s.

This paper will examine the family's railway business, in which they had the largest number of affiliate companies, to see whether they were a true financial conglomerate with unity, apart from what they appeared to be. In the 1920s a electric tramway company called Gaitetsu acquired neighboring private railways one after another. The family was involved in managing many of those companies as a major shareholder. A top executive of Gaitetsu, Mr. Kozuka, promoted the series of mergers but was ousted from his position over accusations of irresponsible management in the so-called Gaitetsu Disturbance. The Yokoyama family apparently

played a role in the operation of many private railway companies. Yet, they merely did so at the request of the local and municipal governments and thus had a passive attitude in many respects. Moreover, their plans for improving their railway businesses lacked consistent policies regarding electrification, joint traffic, consolidation and so on. It can be concluded that the family did not govern their affiliate businesses with a sense of unity and consistency.

