

## 鈴木商店由来の鉄軌道敷設と コミュニティデザインの顛末

大正期藤本俊郎と田代宏成両村長の  
毀誉褒貶を中心に

小川 功

Isao Ogawa

滋賀大学 / 名誉教授

## I はじめに

大正期兵庫県北部(但馬国城崎郡日高村)、秋田県南東部(仙北郡生保内村)の二つの山村の豊富な天然資源に着目した神戸の大手商社・鈴木商店の大規模な開発行為と随伴する資源輸送等に様々な対処を迫られた地元両村長が思い描いたコミュニティデザインの悲劇的な顛末、特に進出に随伴して自ら始めた企業者的活動の功罪に焦点を当ててみたい。

日高村では蠟石、生保内村では原木の大量輸送需要が発生し、両村長はそれぞれ対応すべき輸送組織(会社・家業)を主導して立ち上げた。前者は但馬軽便鉄道(以下本稿では単に但鉄と略)と称し既に前稿<sup>1)</sup>で、後者は田代運送部であり、その委任主体たる秋田林業等も既に前々稿<sup>2)</sup>で各々紹介した企業である。

コロナ禍での遠隔地調査の諸制約等が解除された令和5年5月8日以降、待ち兼ねていた両地での追加調査を実施し、幸いにして地元各位のご支援で新規資料や知見を得た。今回は判明した事実を中心に以下のII章(兵庫)、III~V章(秋田)で各々修補正を施し、VI章で現段階における新たな仮説を提示した。なお本稿では和暦を使用し、かつ大正は原則省略するとともに頻出資料等は略号<sup>3)</sup>を使用した。

1) 前稿「鈴木商店専用軌道の軽鉄化妄想と西之下谷“村民ノ紛擾”：無許可“実験線”トリックが祟った大正期但馬軽便鉄道“ビッグストア”仮説」『彦根論叢』435号、令和5年3月。

2) 前々稿「大正期国有林下戻地の鈴木商店系拓殖企業の興亡と初期・終期に蠢動する特異企業家：秋田県生保内原生林を巡る平尾幸太郎・太田雪松らの役割」『彦根論叢』431号、令和4年3月。

3) 以下の略号を使用した。官…『官報』、又新…『神戸又新日報』、魁…『秋田魁新報』、要…『銀行会社要録』、データ…『近代化遺産 国有林森林鉄道全データ 東北編』平成24年、

## II 但馬軽便鉄道

### (1) 詐欺的諸鉄道「ダマサレール」

前稿で筆者は但鉄を神戸の債券屋らが空株で架空設立し、奥地住民の土地、労働力の格安提供、地元事情に疎い遠方の請負業者による立替工事により格安のデモ用実験線をでっち上げた“鉄道詐欺”ではないかとの仮説を提起した。当時鉄道省監督局佐藤雄能は「自ら工事を請負って儲けようとか、重役に為って沢山の報酬を得やうとか、甚だしきは工事請負人と結託して不正の利得をしやうとする者がある…資金の枯渇を告げることに為れば重役と株主との間に葛藤を生ずる。そこで之等の不正なる重役は最早見切り時だとして会社と縁を絶つことに為る」<sup>4)</sup>と請負人と結託する不正重役の暗躍・高飛びを当業者に警告していた。

筆者が虚偽工事を核とする詐欺的鉄道と見做すものは八幡電気軌道<sup>5)</sup>のほか双葉軌道、大函急行電鉄、矢島鉄道等がある。

まず福島県の民営林用軌道・双葉軌道は目下工事中と称しながら実際には「山の岸、人足にちょこちょこならすくらの仕事しかなかった」<sup>6)</sup>ことが露見、昭和5年工事不成功として県より失効処分、事業中絶の止むなきに至った。

同様に函館郊外の大函急行電鉄も「国道中央部ニ軌道工事施スト称シ路面ヲ掘鑿セルガ、所要ノ労働賃金及砂利代金数千円ヲ支払フ資金ナ

キ為、何モ未払トシ前責任者ハ所在不明」<sup>7)</sup>の“夜逃げ”電鉄である。藤田侃英前社長の素性は未詳だが、イリドスミン鉱業詐欺事件等に関わった“会社屋”の一味で、闇の首謀者の代役で一瞬顔を出した“乾児”の可能性もあろう。

但鉄と似通った建付けの矢島鉄道は秋田県西滝沢村の名村長佐々木留吉が専務を兼ねる“村策会社”で「総選挙当時政府の買上げは確実性あるが如く宣伝し、それまでは申訳的にも事業を継続せねばならぬ」と言いながら「既に竣工せる軌道は夏草の茂るが俣に放任」(S3.7.2魁②)され、「事業は中止し全く名ばかりの会社で今では既に破綻の運命」<sup>8)</sup>のため「一丁字なき村の老婆」にさえ「竈を消す」(破産者への侮蔑の方言)意味の「カマケヤス鉄道」(S3.7.2魁②)と悪罵される始末で、地域の一大汚点「ダマサレール」などと揶揄された。

### (2) 水本弁護士らによる詐欺未遂事件の

#### 集団告訴

今回出石の郷土史家・中村英夫氏より種々懇篤なるご教示を賜った上に、仮説を幾分補強し得る新史料<sup>9)</sup>のご提供を受けたので以下に骨子部分を掲げる。

昭和2年1月11日神戸出身の少壮弁護士・水本信夫が開業早々に詐欺未遂事件として請負人・但鉄首脳ら「悪徳不法ナル二三ノ会社喰」を懲らしめるべく「阪神在住ノ株主諸君ノ了解ヲ得テ本<昭和2>年三月十四日再ヒ新資料ヲ集聚シ第

秋田魁新報社、町史…『田沢湖町史』、統計…『秋田営林局統計書』、富源…『仙北の富源と名勝田沢湖』黒川松五郎 著 仙北新報社、大正7年、名誉…『秋田名誉鑑』大正9年、名鑑…『秋田県名鑑』昭和2年。

4) 佐藤雄能「鉄道の建設資金に就て」『鉄道軌道経営資料』77号、大正14年2月、鉄道同志会、p19。

5) 八幡電気軌道は拙稿「遊覧鉄道発起の虚構性—八幡電気軌道の観光社会学的考察」『彦根論叢』410号、平成28年12月参照。

6) 『川内村史 第1巻(通史篇)』平成4年、p641。

7) 昭和11年10月29日北海道庁警察部長宛函館警察署長報告書。

8) 昭和3年6月23日『本荘時報』(『本荘市史史料編6』平成2年、p252所収)。

9) 「株主諸君ニ告ク」出石・中村英夫氏蔵および「櫻井密書」同氏蔵。

二回告訴ヲ提起」した際、昭和2年12月集団告訴に加入するよう「但馬輕便鉄道株式会社株主諸君ニ告ク」勧誘文書である。

#### 「第一 但馬輕便鉄道株式会社ノ現状

但馬輕便鉄道株式会社ハ只今破産整理中ニ属シ、管財人ハ白木信夫氏、破産申請人ハ鉄道工事請負人福田組<sup>10)</sup> 代表福田鶴吉、原田愛助テス。破産ノ原因ハ福田組ノ工事代金四万円余リ鉄道会社カ支払ハヌニ起因シテ居リマス。福田組ハ当初山口地方裁判所ニ鉄道会社代表藤本俊郎ヲ相手トシテ前記請負代金ニ付訴ヲ提起シマシタ。然ルニ前記藤本ハ大正十年五月十一日ノ口頭弁論ニ欠席シテ居リマス。其ノ後故障ヲ申立乍ラ同年九月十二日ノ口頭弁論ニハ更ニ欠席シ、為ニ新欠席判決ヲ受ケマシタ。此クテ福田組ノ会社ニ対スル債権ハ無条件ニ公ニ確定シテ支舞ヒマシタ。延イテ福田組ハ鉄道会社ヲ破産ニ陥レマシタ。」

#### 「第二 福田組代表福田鶴吉、原田愛助、鉄道会社代表藤本俊郎ニ対スル第一回告訴ノ顛末

人夫二三十人ニシテ僅々三十日内外ノ鉄道工事費用トシテ福田組ノ云フ如ク四万円余トハ將シテ何処ノ入費ナリヤ。藤本俊郎ハ何故会社ノ致命的訴訟ヲ株主ニ知ラシメス、總會ニ報告モセス、無条件ニ認容シタリヤ。…理非ニ明ニスヘク、福富、小林、赤生田、川上等ノ株主諸君奮起シ、大野弁護士カ代理トシテ福田組代表及藤本俊郎ヲ豊岡検事局ニ対シ詐欺未遂トシテ告訴ヲシタノテアリマス。然ルニ不幸証拠ノ不備ナリシカ、破産債権者タル不当要求ノ地主間ノ一大疑獄化回避ノ為カ、惜ムヘシ第一回ノ告訴ハ不起訴処分ニ付シ葬ラレマシタ。」

#### 「第三 第二回ノ告訴…私<水本弁護士>ノ意見ハ阪神在住ノ株主諸君ノ了解ヲ得テ本<昭和

2>年三月十四日再ヒ新資料ヲ集聚シ第二回告訴ヲ提起シタ…悪徳不法ナル二三ノ会社喰カ法護セラルルカ…ノ運命ノ分レル日ハ近ツキツツアリ…」

「第四 株主ノ払込義務ハ何ウナル、会社ヲ何スルカ…元來株主諸君ハ事件当面以來殆ド無關心ニ過キ、結束ノ弱クッタコトカ今日ノ失敗ヲ生ンデ井マス…株主ヲ救フモノハ株主諸君自ラデナケレバナリマセン。私ハ諸君ノ團結ヲ促スモノデアリマス。四百ノ株主ノ為ナラハ、私ハ斷シテ迫害ニ屈セス奮闘ヲ続ケマス…若シ事件ノ詳細ヲ知りタイ方カアリマシタラ随意御來所下サイ。昭和二年十二月 水本信夫 株主各位」

当該史料の背景と事件の推移ならびに登場人物間の諸関係につき筆者は以下のように理解した。

藤本俊郎ら但鉄首脳部は現地の実状に暗い遠隔地の福田組に庄境～頃垣間の免許区間を逸脱した“虚偽工事”発注するに際し、形式上は“虚偽工費”「福田組ノ工事代金四万円余リ」の契約書を結び、前述の虚偽例と同様に実際は「申訳的」に「人夫二三十人ニシテ僅々三十日内外」形ばかりの作業で実費との差を山分けするが如き感を抱かせた。しかるに共謀重役の多くが内紛の結果大正10年6月解任され、福田組も防石鉄道工事代金焦付で打撃を被った。窮地に陥った福田組が密約を反古にして「山口地方裁判所ニ鉄道会社代表藤本俊郎ヲ相手トシテ前記請負代金ニ付」4万円支払方を訴えたと思われた。大正10年5月口頭弁論は藤本の代表取締役辞任後の下野期間に当り、9月口頭弁論は県議選の最中に該当したため、藤本被告欠席「為ニ新欠席判決ヲ受ケ…福田組ノ会社ニ対スル債権ハ無条件ニ公ニ確定」、その結果か11年1月藤本は村長を辞任した。この間藤本

**10)** 明治21年琵琶湖疏水工事を請負った福田龜吉(山口県久賀村)の継承者と想定される福田鶴吉(大地主)が大正9年3月佐波郡小野村奈美に設立した。

は少なくとも11年10月福田組へ出張し極秘裏に対処したが、不正発覚を恐れてか提訴の重大事実を福富を含む他役員、株主総会にも報告せず放置し続けた。しかし但鉄の内証から刑事事件となり新聞で騒がれ始めた結果、13年1月16日但鉄破産宣告が地元紙に掲載、3月29日鉄道免許取消が官報に掲載され、藤本と永年盟友関係にあった福富も致命的な背信行為を確信するに至ったのであろう。藤本の極度の資金難から13年8月30日まづ自邸が競売申立され、福富家も伝承通り関連して保証債務の履行を迫られたと推測される。

円満な人格者で典型的な好人物の福富伊太郎も家産上の危機ゆえ有志株主と共に15年8月以前に「藤本俊郎ハ何故会社ノ致命的訴訟ヲ株主ニ知ラシメス、総会ニ報告モセス、無条件ニ認容シタリヤ」と福田組・藤本双方を「詐欺未遂トシテ告訴」した結果、神戸地裁豊岡支部岡田勇検事が「藤本俊郎、福富猪太郎、石田直次其他多数の有力者を召喚して取調べ」(T15.8.13又新⑥)た。岡田は稀少な「自動車を駆って出張し…多数の有力者を召喚して取調べの上、更に午後三時頃から同町より西気村に至る但馬輕鉄の沿線を实地踏査」(T15.8.13又新⑥)、免許線終点・三芳村庄境を越え架空工事の清滝村頃垣等を経て、遠く構想する西気村付近まで訪れ「詐欺未遂」の有無を入念に現地検分した。しかし水本の解釈では「証拠ノ不備ナリシカ、破産債権者タル不当要求ノ地主間ノ一大疑獄化回避ノ為カ、惜ムヘシ第一回ノ告訴ハ不起訴処分」になった。

岡田による不起訴処分にも拘わらず福田組の債務の不存在を確信した水本は社会悪に憤る開業早々の少壮弁護士(昭和2年1月11日出生県で地縁もある神戸で弁護士開業)で、「悪徳不法ナ

ル二三ノ会社喰」を懲らしめるべく「阪神在住ノ株主諸君ノ了解ヲ得テ本<昭和2>年三月十四日再ヒ新資料ヲ集聚シ第二回告訴ヲ提起シ」たが、前回同様に証拠不十分等で不起訴となり、債務者からの回収が成果を挙げた結果、昭和3年5月14日白木・岩瀬庄市両管財人により破産財団第一回配当案が提示され、この時期に防石鉄道工事代金の焦付に苦しむ福田組にとってたとえ少額でも但鉄配当は“干天の慈雨”であったと思われる。

### (3) 藤本の評価

元代議士の櫻井勉<sup>11)</sup>が出石鉄道への大口出資に応じた藤沢龍二を有益な人物と評価した反面で、並立すべき藤本を低く評価した大正9年9月18日以前に出石鉄道創立委員宛「東京の櫻井氏より指示」した史料(“密書”)がある。

「覚書

一、株式三千株ニ対スル証拠金払込済ノ上ハ即日ヨリ<藤沢龍二を>会社創立ニ干与セシメ、会社成立ノ上ハ専務取締役ニ推選シ事務ヲ専行セシムルコト。

一、発起人藤本敏郎氏ヲ取締役又ハ監査役ニ推選セザルコト。以上 右大至急御取計ヒ下度候」

藤沢は出石鉄道入社に当たって、入念なる根回しを行うほど、“会社屋”稼業での修練を積んだ相当な“強か者”と見受けられる。藤沢が最初に取り入ったのが櫻井であり、専務招聘を渋っていたのが主唱者・石田源蔵と考えられる。

不明なのは櫻井が同じ“密書”の後段で藤本を「取締役又ハ監査役ニ推選セザルコト」と一切排斥した真意である。恐らく石田は今後の但鉄との連携関係を考慮し、当然に取締役あるいは上位登用も考えていたであろう。それ故、実力者たる櫻

11) 櫻井勉は出石に生まれ出石県権大参事、内務省山林局長等を経て明治27年兵庫県9区から代議士当選後、山梨県知事、内務省神社局長となり、明治35年退官後郷里に戻り郷土史研究に専念し大正11年『校補但馬考』を著した(『豊岡偉人伝9 櫻井勉』平成25年1月25日『広報とよおか』、p38)。

井がその案を完全に放棄させるべく“密書”で強硬に命じたのであろう。こうした観点から推測すれば、①櫻井が藤沢を有益な人物と評価した反面で、並立すべき藤本を低く評価した結果か、あるいは②櫻井に取り入れた藤沢が「藤本を排斥すべきマイナスの理由」等を吹き込み、櫻井が納得したというシナリオである。

さらに可能性の高いと筆者が考えるのは③自己が出石鉄道での独裁的地位を確立すべく、専行の邪魔となる競合相手の藤本の排斥を「即日ヨリ…創立ニ干与セシメ…専務取締役ニ推選シ事務ヲ専行セシムルコト」と共に自己の「三千株証拠金払込」の条件として要求し、櫻井が受入れ石田に“密書”で指示した「入社条件」説である。この説に立てば同じ穴の貉とも目される藤沢と藤本は既に但鉄で大正9年7月以降専務と社長のペアを組んで2ヵ月も経過していないのに、両者の確執は抜きがたく深刻な内紛が生じていたと解される。文書を支配人宅より発掘した中村氏は以下の解釈を示された。

「出石鉄道の敷設を決めた時、出石鉄道敷設の目的、発起人への参加人数などからして、当然出石の代表が発起人総代となることが自然の流れであるが、あえて日高の藤本を代表としたのは、日高村長（かつ大地主）という社会的立場であったことに加え、日高側にももっと気運を盛り上げてもらいたいとの思惑もあったと思われる。（今後の日高村内・江原駅周辺の工事を想定するならば、藤本を立てておいたほうが何かと…とまで推測するのは考えすぎだろうか）

これらに加え、藤本個人の目立ちたがりの・前に出たがりの性格からして、自ら名乗り出たのではないかとまで想像する。（出石人の性格では藤本に譲るであろう）しかし、出石人は最初から藤本の人間性に警戒感というか苦手意識すら持っていたのではないか。東京から成り行きを冷静に観察していた櫻井は、出石人の中に藤本のような厚かましい者が入ると、何かにつけ混ぜ返されてしまったく運営できないだろうと危惧したがゆえ、密書で指示した」

### III 拓殖水電興業の破産と 関連企業群の興亡

一方、前々稿で採り上げた秋田・生保内村では大戦景気の終焉により主力の軍需品たる木醋製造が大打撃を受けた拓殖水電興業（拓水と略）の経営不振、破産を契機に地域社会が衰退に向かった。拓水の駒ヶ岳原料社有林（地上権）が15年8月破産管財人により大手木材薪炭商で恒常的に貸金を行っていた沢口朝治<sup>12)</sup>へ売却されたのを始め、同社操業の恩恵を享受して来た多数の取引先も多大な悪影響を蒙った。その代表格が同社の運送業務を半ば独占的に請け負っていたと目される田代家であり、以下にみるように主力の運送業は他に営業譲渡、ドル箱の黒湯の権利は温泉土地会社（次章で詳述）や、本間家、斎藤家と並び「東北三大地主」との称もある池田家<sup>13)</sup>系統へ順次移行するなど家産の分散傾向が顕著である。不振が続く拓水が破産へと向かう大正10～14年に秋田工場の原木・林産品輸送と密接に関係あ

12) 沢口朝治と「一家族」（名誉、p3）の沢口貞吉（仙北郡中川村）は明治38年木炭材木開業、大正7年大審院判決に至るまで長らく「貸金請求ノ件」で訴訟、「支配人経営を誤り、大正十四年重役以下改選」（S3.11.1魁④）された東北醤油重役就任、昭和13年2月6日山九大正運送合資清算人。

家族の朝治も角館町西浜土場で木材木炭業を営み、大正15年8月駒ヶ岳社有林地上権を購入し、昭和4年田沢湖温泉引湯工事の際に、「枕木伐採につき沢口某との間に訴訟起

り、一時中止」（S4.9.19魁③）に追い込んだ。山九大正運送合資代表社員で同社解散時の昭和13年2月6日生保内合同運送（生保内通運と改称）取締役就任。

13) 13代当主池田文太郎は「支配人…カ親族ナル小西某ニ融通セル貸出約十五六万円固定…セルコト発覚シ…取付ヲ受ケ」（大正4年3月『日本銀行調査月報』（『日本金融史資料明治大正編』20巻、昭和34年、p389所収）た大曲銀行（大正4年7月仙北銀行と改称）を救済、専務に就任した。

る業種の数社が集中的に改組・設立された。残念ながら資料を欠くため細部の詳細は判明しないが、全体の大まかな構図としては拓水の破綻で多額の未取運賃等を抱えた田代家らの債権者が打撃を受け、拓水の取引先等に融資して来た地元の仙北銀行・金融業者も相応の不良債権を抱え込んだものと思われる。こうした拓水破綻の直接・間接の悪影響により、田代家の家業や優良資産が切り売りを余儀なくされる趨勢の中、関連する運輸・林業企業群がこの時期に集中的に新規設立され、また田代家所有の山林や黒湯温泉権も権利金支払いの形で相当部分が田沢湖温泉土地側に移行したと想定される。

田代家は生保内郵便局長を勤めるほか、明治32年から家業として「田代運送部」を創業、本店を生保内駅前に、支店を神宮寺駅前に置き、支配人藤井弥六郎以下の使用人と多数の馬匹を抱え、村内に堂々たる「田代運送部第一倉庫」<sup>14)</sup>ほかを有し、主に仙北銀行と取引していた。

鉄道省から貨物取扱人を公認されていた通運業に関しては、明治32年創業の田代運送部はまず大正8年9月支店(田代準一郎、支配人藤井弥六郎)が神宮寺駅の公認運送取扱人(T8.9.5官)と認められた。その後生保内線の延伸に伴い、大正13年3月29日生保内駅に「小松運送店小松由蔵<sup>15)</sup>」(支配人竹内惣吉)と共に「生保内運送店田代宏成」が運送取扱人に公認された。その後15年6月5日合名会社藤井運送店が2万円の出資金中1.9万円を池田家の家産整理を担った支配人藤井東一<sup>16)</sup>が出資しながら表面に出ず、僅か200円のみ出資の小松由蔵を代表社員として設立され

た。その理由は仙北銀行の自己競落会社的色彩を払拭するためかと推定される。1ヵ月後の7月1日出資金1万円の半額を小松、4,500円を藤井東一、500円を竹内惣吉が出資し小松を代表社員とする生保内通運合名会社が設立された。これが昭和2年1月株式化して生保内合同運送となり、さらに昭和13年2月6日山丸大正運送合資会社が解散すると同社代表社員沢口朝治が取締役に加わり生保内通運に改称し統合が完了した。

大正末期から昭和戦前期に至る上記企業群の改組・形成の全体像を俯瞰すれば、田沢湖周辺地域で多数出現した運送業者に対して羨望の情を込めて呼称された「馬車成金」の代表格たる田代家が恐らくなかば独占的に掌握していた通運業権益が、世の成金の例に漏れず家産が不本意な形で債権者筋に漸次分散・移転を余儀なくされた結果、最終的に田代家の債権者筋に当たる池田家(旧仙北銀行)、小松由蔵、沢口朝治の3系統が占めるに至ったものかと解される。

## IV | 田沢湖温泉土地

### (1) 田沢湖温泉土地の概要

ここで拓水の破綻整理が進行する昭和4年11月5日開墾植林、運輸業をも目的に加え生保内村下高野に設立された田沢湖温泉土地という“花巻温泉”級の温泉会社の正体を明らかにしてみよう。

「東京一流の土木業者吉田芳太郎」(S3.11.18魁②)を創立委員長(S4.10.23魁③)として、東京の証券外務員(T14.2.23魁①)で「企業家としてこれ<設立前>まで出資せる鈴木貞蔵」(S4.8.2

14) 大正末刊行『生保内・田沢名所写真帖』(『目で見る田沢湖町30年のあゆみ』昭和62年、付録)。「大日本帝国商工信用録 公認全国運送業大鑑35版」博信社出版部、大正12年、よ、p2。

15) 小松由蔵(角館町)は大正10年洋品雑貨を開業、仙北商事運輸合資無限責任代表社員、大野純三らと土曜会所属の角館町議、角館救護団長、11年田代家に融資し13年競売申立、同年田代と共に生保内駅運送取扱人に公認、昭和

2年時点で貸金・小間物商、平和香油合名代表社員、生保内通運合名代表社員、角館商工会理事、仙北郡木炭同業組合代議員、衛生組長(名鑑、p8)。

16) 藤井東一(高梨村)は藤井葉舖取締役、池田家私田分家支配人、昭和5年4月池田家「耕地ノ売買」のため設立された協和合資会社無限責任社員(諸S10下、p303)。

魁④) 発起人(S4.10.23魁③)の手で主に東京の投機的資産家を相手に勧誘を続け、創立事務所を仙北ホテル内に置き、第四十八銀行本支店、羽後銀行本支店を申込取扱所とし昭和4年9月中に25万円を株式募集した<sup>17)</sup>。発起人は東京4名【吉田芳太郎、本多金蔵(後述)、鈴木貞蔵、秦龍蔵。いずれも取締役就任)、地方4名【横田俊夫(一ノ関、監査役就任)、樋口忠蔵(山形)、土橋政勝(山形)、船木悌一郎(秋田市、庄屋元締の子孫)】の計8名であった。(S4.8.15魁①広告、S5.1.20官)

昭和4年10月20日地元・東朝・東日各紙記者等を多数招待し、田沢湖温泉旅館の開業式を挙行、記者「大石生」の「三景観を探ねて田沢湖温泉へ」では「田沢湖温泉の鈴木氏その他出迎へ…創立委員長の吉田さんの挨拶あって…<記者>一行は吉田、鈴木両氏の好遇をうけ翌朝…帰途に」(S4.10.23魁③)とあり、記事中の「将来は花巻温泉に劣らぬ計画」(S4.10.23魁③)と謳った龍仙閣は設立直前の4年10月20日「紅葉の季節を待って賑やかに開業式を挙行」(S4.9.19魁③)した。当時の案内書は「黒湯より三里三町、会社組織の大規模の設計の下に引湯…昭和四年十一月開湯した新温泉場で…温泉地域は約八万坪、普通浴場の外、野天風呂、千人風呂、滝風呂等の設備があるが、設備完成迄には尚相当の日子を要するであらう。…旅館・経費 龍仙閣一軒。宿泊料一円五十銭より三円五十銭迄」<sup>18)</sup>と紹介する。

株式払込が完了し恐らく自己の請負代金の回収にメドが立った段階で昭和5年1月26日吉田は代表取締役を辞任し、経営権を欲しが「温泉堀

り人生を過した」<sup>19)</sup>“山師”本多金蔵に経営権を譲った。

『田沢湖町史』の「生保内地区のできごと」に昭和4年10月20日「字下高野に田沢湖温泉旅館竣工、開業する」(町史、p949)とあり、柴田英孝氏によれば同温泉は開業後「二年六カ月後に閉鎖」<sup>20)</sup>されたため、開業日まで記載した上記「生保内地区のできごと」には昭和10年5月17日の生保内大火まで特段災害の記載はないものの、昭和7年8月5日の台風が秋田県を襲い、「わけても仙北郡の被害甚大で…道路決壊は生保内、神代村が甚だしく」(S7.8.6魁③)、恐らくこの時軌道敷に併設した12kmもの引湯用土管が流失したと思われる。旅館は開業僅か2年程度で休業に追い込まれ、他重役が逃げ出した昭和8年3月以降も踏み留まった本多金蔵は再建を果たせず満蒙開拓に転じた末に、敗戦後彼の地で自決の非運が襲った由である。昭和17年頃休業旅館「跡地を活用し…日本医療団が結核療養施設奨健寮を運営」<sup>21)</sup>した。

## (2) 引湯計画首唱者と拓水破産との因果関係

吉田が参画する前に立案された「前の計画」では先達川沿いに単なる浴場を設置するプランであったことが判明するが、「温泉計画は多年の懸案」(S3.7.12魁②)とあり、引湯の構想は古くからあった。昭和3年春「湖畔白浜に駒ヶ岳の山麓先達川の温泉郷黒湯から出で湯を導いて温泉場を設ける計画は本春来各方面に有志の奔走するところ」(S3.7.12魁②)と報じられた。この昭和3年以前から開始された秋田県内中心の起業は「本<秋田>県株主側の出資は財界不況のため思は

17) 「払込金内訳調(日本勧業銀行調査)」[「其他株式 田沢湖温泉土地 払込金額 250千円」(昭和4年10月20日『銀行通信録』、p58)。

18) 『日本温泉案内 東部篇』講談社、昭和5年、p531。

19) 本多信一氏によれば偶然訪問した田沢湖温泉に関して「父方の祖父の本多金蔵…が発堀…温泉堀りの…“ヤマ師”といわれる…人生を過した…父母は長くその事実を私に伝え

なかった。…祖父は農業をやっていて大地主だった…中年過ぎに温泉堀りに夢中になり家財を蕩尽し…親類、知人から借金もして秋田を堀りに堀った。漸く温泉を探し当てて、地元民に喜ばれ、湯元から源泉を引いて旅館を作った。その矢先に台風が来て全てを壊して去った」(本多信一「地縁を感じる土地」学校事務職員フレッフレ [連載]『学校事務』48(13)、学事出版、平成9年12月、p260～261)との秘話を一族として役員だった父から初めて明かされたという。

しからず」(S4.6.1魁②) 頓挫したとみられる。同社株主名簿を未入手のため、以下の秋田県賛成人14名<sup>22)</sup>(全体では33名)から原始「県株主」集団の成立過程を推定してみたい。

田代が温泉権を所有し経営中の黒湯を、同じく田代らが運営中と推測する生保内軌道敷に沿って土管を埋設して引湯し、かつ田代らが管理する「社有林」内で浴場を経営する倶楽部建設構想の考案主体は、大正初期段階から一貫して「官林ノ拂下ケヲ受ケ…将来殖林ノ経営及養魚場ノ設置ヲ計」<sup>23)</sup>ることを夢想していた田代その人以外にありえないと筆者は考える。

管見の限りでは大正7年ごろ秋田「林業会社では社運日漸隆盛に進展し、現工場の下方に開放的の倶楽部を近く建設して一般の親睦に供し、傍ら山腹地方の温泉を引用して公衆温泉浴場をも経営しようと考案中…近く具体的の施設が見られるであらふ」(富源、p127)とされたのが最初と考える。その後大正14年6月拓水が破産宣告を受け、破産管財人による破産財団の換価が開始されて以降、県内有力者の間で温泉土地の構想が本格化した。

ここからは資料の裏付けを欠く推定であるが、秋田林業時代から地元を代表し監査役(大正11年9月25日後身の日本林産製鉄監査役退任)を勤めてきた田代がコミュニティデザインとして自己の黒湯等の活用策を立案し蟹湯の所有者・鬼川貫一(同社工場の産業医を兼務)らと共に会社に提案し続けて来たが、長らく経営不振で実現を見なかったものと想像される。

そこで拓水破産の前後に田代・鬼川らは独自の起業化に楫を切り、取引関係ある仙北銀行(池田家と緊密な高梨村の榎尾父子)や個人金融業者筋(小松由蔵の同志たる角館町の4名)の賛成人を順次得たと解される。彼らの背後には田代家の大口債権者が存在し、同社成立により黒湯温泉権等の優良資産の資金化に伴う債権回収を期待した可能性を示している。筆者はさらに後述の営林局による先達支線開設との間にも相当因果関係が介在し、田代家を含む地域有力者の様々な画策があったかと想像する。そこで以下は当該軌道がいかなる変遷・流転を余儀なくされたかに迫って行きたい。まず次章で前提たる秋田営林局玉川森林鉄道の歴史から見ていく。

## V 先達川沿いの森林鉄道の由緒の未解明点

大正15年7月10日魁記者・写真部長の洞城利喜が書いた「先達の入口…から軌道を上ること一里」であった登山道箇所を、復路には「途中から富樫署長の好意でトロに乗り一里六分で下った」<sup>24)</sup>との興味深い鶴の湯訪問記がある。昭和4年度以前に先達～鶴の湯間に存在し富樫生保内営林署長が便乗を許可したと解される軌道(トロ)とは一体何か? 町史は同業「日本醋酸会社が、町田沢奥、台地に大工場を建設し事業を開始した。物資の運搬には中生保内、牛沢から約一キロ軌道を布設」(町史、p339)と明記するもなぜか秋田林業側の軌道には言及しておらず、今回筆者が東北森林管理局をはじめ地元の郷土史家・古老等に確認

20)21) 柴田英孝「高野地域のなりたち」『石ころ』37号、北浦史談会、平成31年2月、p18。

22) 秋田【栗谷穀(羽後銀行取締役秋田支店長)、鎌田新蔵(未詳)、鎌田幸蔵(横浜生命秋田代理店主)、村山金治(土崎港町の物品販売)、角館【佐竹敬治郎(男爵、旧藩主一門)、大野純三(町議)、青柳耐二(自治会員)、佐藤竹松(味噌溜商、耕地整理で成功)】、大曲【榎尾良助(高梨村地主、仙北倉庫

監査役)、三男の喬蔵(高梨村書記、協和合資社員、池田家信用購買組合監事)】、生保内【鬼川貫一(医師、県議、蟹湯温泉主)、金谷理蔵(呉服店、郵便局長)、田口憲(生保内村長、生保内合同運送)、田代宏成】(S4.8、15魁①)

23)『消防彰功録』秋田県警察部、大正3年、p41～42。

24)「山岳踏破 牛にひかれて遂に鶴の湯へ12」(T15.7.21魁夕②)。



した限りでも明確なご回答を得ることができなかつた。

まず玉川森林鉄道計画の端緒に関し、「明<昭和4>年度は生保内駅より先達川まで約七千五百メートル(二里)に敷設せんとする<第一期>計画で、多年の懸案として明年実施線に編入さるべきは有望視されてゐる」(S4.1.8魁②)と、「まづ二里ほど敷設」が報じられ、昭和4年度秋田営林局の「新設予定線(軌道) …凡そ四十余哩」の実施線リストに「△生保内～西川村道の延長四哩」(S3.11.25魁①)が含まれた。当該路線を田沢湖町道の現況にある「西山生保内線 摘要 小先達～乳頭県境」(町史、P718)と重複すると仮定すれば、記事の「西川村」は県境を越えた岩手県岩手郡「西山村」の誤植と解される。鉄道省生保内線と橋場線とを結ぶ生橋線の昭和9年全通見込を背景に、「本<秋田>県と岩手県との交通連絡の完成と相俟って田沢、生保内両村の大森林開発の気運に迫り、営林局としてもこれと併行して事業を拡張する計画」(S4.3.24魁②)とされていたからである。

データ記載の公式資料によれば先達支線は「昭和4年度から4,524m…の開設工事着手、平成<昭和の誤植>9年度開設」(データ、p221)とあり、昭和4年度中に「玉川林道から先達付近で分岐し、鶴の湯手前まで延伸」(データ、p288)したとされる。ただし旧秋田営林局保存の最古の土木台帳は昭和11年とされ、「昭和8年度以前に存在した路線」は「それ以前の台帳から移記されたものと考えられる」(データ、p007)とされ由来には限界がある。

魁は「森林軌道約九万メートル(二十三里)の敷設工事は小阿仁と早口の一部を除き九分九厘通りの竣工を見た」(S4.11.9魁②)と報じた。『秋田営林局統計書』各年度の「国有林野附帯設備

林道」の項で生保内営林署の軌道(昭和4年度より、延長単位が間からメートルに変更)は昭和4年度に対前年度2,948m、5年度1,577m、併せて4,525m(先達支線延長4,524mとほぼ一致)増加した。しかし生保内署の年度「軌道新設(延長m経費円)」(昭和3年度まで間、4年度からメートル)は昭和2～4年度いずれも「…」と表示されていて軌道の新設はなく、昭和4年に「開設工事着手」とされる先達支線開設の4,524mは統計書では通常の生保内営林署固有の「軌道新設」扱ひされず、どうやら前年度の昭和3年度において「本局直営ノ分」とされる3,383m相当の「修繕」による「延長」という極めて不可思議な形態により誕生したものと推定される。かくして昭和4年生保内営林署が開設した先達支線が「本局直営の修繕」扱ひとされ、しかも「昭和4年度から4,524m…の開設工事着手、平成<昭和の誤植>9年度開設」(データ、p221)と、僅か4kmの短距離区間の正式の開設時点が9年度まで不自然に延ばされた点が解明できない疑問として残った。

## VI 仮説の提示

上述のごとき由来を有する先達支線と大正6年ころ秋田林業が開設し日本拓殖興業、拓水へと継承されて来た搬出用軌道との間に存在したかもしれない“失われた環”に関し、前述の如き田代家資産流転の構図が一部当てはまるのではとの筆者の仮説を敢えて提示して置きたい。本来ならばより本格的な現地調査を継続すべきところ、野獸等が冬季すら跋扈する山林への立入一つをとっても昨今の筆者の限界を優に超えるからである。

昭和3～4年前後に営林局が新設でなく当該軌道の「路体」を従前権利者から継承したものと仮定してはどうだろうか。同局の旧浅野軌道買収事例で確認できた如き「売買契約書」が未入手の現在、時期や売主を特定できない。そこで仮に局への売主を「生保内軌道組合」(仮称)なる組織体と想定し、下台の醋酸製造工場運営企業(秋田林業から日本拓殖興業まで)が直接に軌道を保有する当初形態が、拓水設立時あたりに別の組織に移転され、軌道を利用する大口荷主たる拓水自身も当然に主要出資者として大正10年2月期決算で「生保内軌道外出資金」(T10要25版、P174)93,990円を計上する間接保有形態に変更されたのではないかと考えた。

その理由はそもそも業績不振でリストラ推進中の拓水は各工場・事業所・資産を盛んに現物出資して第三者に切売りしており、未取運賃債権等を有する田代運送部などが代物弁済として当該軌道の権利・義務を取得した上で、沿線で造林、製炭等を開始していた営林局等を含む大口荷主等を糾合して軌道運行組合(ないし軌道利用組合)的な任意団体を組織した可能性を想像した。

筆者が村内に倉庫群を持ち、馬匹多数を擁し、毎日黒湯方面への貨客輸送を担う田代運送部を軌道運行の主宰者と想定した理由は以下の通り。主宰者の田代宏成は生保内村長時代に生保内村内の国有林下戻し運動の主要メンバーであり、払下げ成就後に森林資源を企業化する秋田林業(株)の原始株主となり、鈴木商店系重役に伍し初代監査役に就任した唯一の地元側役員で、生保内村長・県議等の要職を歴任した生保内村のコミュニティデザイナーとも評すべき人物である。当該軌道の運行業務を歴代企業から受託してい

た下請業者は拓水の衰退・破産の悪影響を被り、その代表格たる田代家の運送部、黒湯の温泉事業、山林事業等も順次人手に渡りつつあった。

一例を挙げれば前述の木材薪炭商の沢口朝治一族は遅くとも破産前後の大正14年から枕木運搬のため「先達川を流送」(町史、p712)し貨物用自動車を生保内村で初めて運転した人物として知られ、翌15年8月拓水の破産管財人より駒ヶ岳社有林地上権を購入し、その後昭和4年「八月中旬引湯工事に着手に際し、枕木伐採につき沢口某との間に訴訟起り」(S4.9.19魁③)温泉土地の引湯工事を一時中止に追い込んだ一連の紛擾事件発端の中心人物として当時積極的に勢力を拡大しつつあった。沢口こそ大正末期から社有林を事実上支配し、原木を先達川で流送する木材商として仙北商事運輸<sup>25)</sup>、山丸大正運送等にも深く関与し、沢口(当然に先行者たる田代家も)が流送と一体関係にある当該軌道にも通運業同様に関心を向けて深く関わろうと動いて不思議はあるまい。

設立前の田沢湖温泉土地発起人らが先行開始した昭和4年「八月中旬引湯工事に着手に際し、枕木伐採につき沢口某との間に訴訟起り、一時中止」(S4.9.19魁③)に追い込んだとの記事の解釈として、引湯工事を請け負った吉田組が軌道敷に土管を布設する際に誤って、沢口一族が取得済みの旧社有林から盛んに伐採し現に搬出に利用中の当該軌道の「枕木」を不当に「伐採」し搬出行為を妨害した旨の訴訟ではなかろうか。

そして筆者が最大の理由と考えたのは大正15年7月15日拓水の破産管財人が申立てた債権者集会で特に「秋田山林管理人解雇手当支給ニ関スル件」(T15.7.24官)が、「秋田山林関係繫争事件ニ付裁判上和解ニ同意ノ件」と並び決議され

25) 仙北商事運輸は大正10年1月田代準一郎邸内に資本金5千円で設立、小松由藏2.5千円、三浦利助1,100円、田代準一郎700円、高橋庄左衛門500円、古村重太郎200円出資。

た点である。もし単に社有林の巡視・管理のみを担う“山守”であれば交代等は工場長決裁事項であろうし、解雇手当も多額にはなるまい。長期任用の結果金額が多額となり、かつ債権者の中に当事者が含まれるなど種々議論が予想されればこそ特段の議題としたわけで、かような条件に合う大物は相当に絞られる。かくて筆者は当該国有林下戻し以来功労ある田代宏成ないし一族の準一郎が長きにわたり秋田林業(株)以降の歴代企業の「山林管理人」を勤めたものと推定した。さらに通常の社有林管理に加え、歴代企業の本社が山林から遠く離れているため、当該軌道の管理・運材、境界争いや黒湯温泉の源泉からの引湯等、地域社会との紛議・係争等の事前防止策等をも田代家に委任した可能性が高いと判断するに至った。

昭和2年3月22日「破産債権者ニ対シテハ強制和議認可決定確定後、遅滞ナク債権額ノ百分ノ四ヲ弁済シ、其後一箇年以内ニ百分ノ一ヲ弁済シ、合計百分ノ五ヲ弁済シタル時ハ而余ノ債務ハ提供者ニ対シ全部免除スル事」(S2.3.4官)を強制和議条件とする拓水の強制和議が認可(S2.6.10官)された。これに伴う昭和2年以降の破産管財人による資産整理過程で、拓水破産で大口荷主を失い、主宰者の田代家も債権者の取立に苦悶する状況下で、残された最大荷主たる秋田営林局側に同様に利用激減で経営難に陥った軌道買上(拓水の「生保内軌道外出資金」93,990円の肩代

わり等を含む)等の救済措置を強く要請されたのではないだろうか。

こうした田代家の置かれた厳しい状況と密接不可分の関係にあるはずの当該軌道の最終的な落ち着き先として営林局にぜひ買い上げてほしいという声が現軌道の利用者たる地域社会<sup>26)</sup>から強く出されたものかと考えられる。その場合の主な推進役は田代家とその債権者筋たる小松由蔵・沢口朝治・仙北銀行(田沢湖温泉土地賛成人とも重複)あたりであろうと想像される。

要請を受けた昭和3年当時の生保内営林署長平塚俊男が営林局長へ稟申し、たまたま玉川森林鉄道の新設や管下営林署増設等、拡大意欲が漲っていた秋田営林局の高度な政治的判断の下で当該軌道の大部分を買収・継承等を決断した可能性があろう。

昭和4年9月30日営林局側が現在の乳頭「温泉郷を紹介することを副次的目的で…鶴の湯事務所<sup>27)</sup>…を建築し…一般に解放して利用させ…近く林道軌道線を延長<sup>28)</sup>して交通の便を計る計画」(S4.9.30魁②)と語った背景には、乳頭温泉郷の観光振興策の一環として軌道買収・継承等を強く要請した地域社会<sup>29)</sup>の存在があったからだと筆者は考えている。

昭和4年3月「右<玉川>森林鉄道が敷設されるれば地方開発上、直接間接共に多大の利便となるものではあるも、徳本<秋田営林>局長は地方の

26) 「先達川流域ニ於テハ大正十一年官行製炭ヲ開始シタルガ其ノ利用ノ緒ニシテ、製品ハ現在軌道ニヨリ搬出シツツアリ。然レトモ他ハ単ニ自家用 稼用 用薪炭材及国有林内ニ於テ経営セル温泉場用燃料…物資運搬或ハ地元民ガ同流域国有林ヨリ副産物ヲ採取スル等ニ利用セラレ」(『山村経済実態調査第三号』(秋田営林局、昭和11年3月、p1)と民賃が主体とされ、住民の証言「機関車が通る前は馬が引いており、近くに馬方小屋があり、賄いの老女も居た。叔父さんが沿線の山奥で製炭業に従事し搬出にこの軌道を利用していた」(父が営林署勤務の女性・77歳)とも符合。

27) 鶴の湯事務所に先行する仁別国有林の文化住宅は務沢の斫伐作業員宿泊所(小屋)で昭和8年秋田鉱専山岳部も利用。

28) 筆者は「延長」は昭和4年9月時点で何らかの既存軌道を確認した上、終点を先に延ばす意味であり、新規敷設を意味しないと解した。

29) 洞城記者も軌道乗車の前日鶴ノ湯で田沢村堀川村長から「山林こそは一大富源であるが、林道その他の関係で…宝の持ち腐れに過ぎない。諸君の尽力と与論の喚起により、軌道を布き国家経済上よりしてもこの開発に力をいたされたい」(T15.7.21魁夕②)と軌道布設の陳情を受けた。

30) 「林道台帳…巻末に附属図面として路線図、実測図が保存されていることがある」(データ、p9)。

31) 平沼義之氏は先達川手押林用軌道旧線を探り上げ、「先達川沿いの軌道跡は、途中で平行する二つの線に枝分

利便を理由は附たりで、算盤がとれぬとく農林省 > 予算が貰へぬ」(S4.3.6魁②) と本音を漏らしている。

また営林局に旧秋田林業由来の軌道継承時の路線図<sup>30)</sup>が継承されていた可能性が高い。なぜなら秋田営林局出身者等の編集したデータ掲載の「旧生保内営林署 その1」の「秋168 玉川林道先達支線」の「再現図」は、平成17年5月現地調査の際に付替の伝承を聴取された平沼義之氏の言う「平行する二つの線」<sup>31)</sup>のうちの先達川の東岸に所在した木材乾留・製鉄工場を通る旧秋田林業の軌道ルート(旧線)を示しているからである。

玉川本線開設に先行し、まず「本局直営ノ分」の修理名目で昭和3年度中に「生保内軌道」の買収を決定し、先達土場で接続<sup>32)</sup>の第一期線と併せ「生保内～西山村道の延長四哩」として「新設予定線(軌道)」リストに加えて本省に申請したのではなかろうかと推測する。こう考えると本線建設より数年も前に先達支線が出来た理由も説明しやすいと思われる。

昭和4年3月6日「徳本局長は…算盤がとれぬとく本省 > 予算が貰へぬから予定線として提出してあるも削られぬとよいがと案じてゐる」(S4.3.6魁②) と報じた。筆者の見立ては徳本局長の心配通り、本省は玉川本線の実施を認めず、やむなく営林局限りの裁量で先達支線を「修繕費支弁ニ係ル搬出路」なる“便法”で応急的に先行したという

ものである。なぜなら昭和初期に秋田営林局では「斫伐作業費支弁ニ係ル搬出路」(統計S6、p67)なる“便法”で「作業軌道」名目の実質的支線を盛んに敷設<sup>33)</sup>したことが発覚、「本<昭和6>年度ヨリ之ヲ合算シ、更ニ其ノ分ヲ内書」との統計書表示変更を迫られていたからである。

また「9年開設」(データ、P221)と大幅遅延した理由も玉川本線が正式に予定線に編入出来た時点で晴れて林道台帳へ記載し公然化したためと考えられる。大正15年神代延長時の大々の披露<sup>34)</sup>とは異なり、先達支線開設等に関し秋田営林局の局史、局内誌等に明確な記述がなく、管見の限りで魁に「鶴の湯事務所開設」以外の記事が見当たらないのも局限りの裁量という幾分“後めたさ”の反映ではなかろうか。

さらには軌道買収の動機や、とりわけ買収主体の法人としての不明瞭さ、そもそも大元の秋田林業(株)時代の専用軌道の敷設許可の存否の問題等多くの懸念材料のため、当時の生保内署長も従前見せた積極的な開示をむしろ躊躇したためでもあろう。

以上は現時点で史料の裏付けを欠く筆者の仮説にすぎないが、東北森林管理局企画調整課林政推進係照井彩水氏に当件を問い合わせたところ、局内現存資料の限りで詳細は判明しないので斯界の泰斗であり、東北森林管理局長でもあった矢部三雄氏に直接お尋ねなさってはどうかとのア

かれし、一方から他方を見下ろせるという珍しい立地にある。谷底の路線を最初作ったが、それではこの上流の勾配を攻略できず、改めて手前から登り始める路線を設けたことから、このような景観が生まれたといわれる。『林鉄探求』『日本の廃道』4号、平成17年、p11)と軌道付替の伝承に言及。

**32)** 昭和18年着工の先達発電所工事に従事した鬼川浩氏は「先達の営林軌道は玉川から来る軌道…先達土場で合車し、生保内に乗り入れていた。軌道の終点は『鶴の湯』の直下まで行って」(鬼川浩「先達発電所建設など」『石ころ』36号、北浦史談会、平成28年12月、p9) いたと資材運搬や通勤に利用した「機関車および客車」の様子を回顧しており、筆者が今回羽川孝氏(86歳)から「先達支線は現在の水路に沿って玉川の岸まで延び、ここで玉川本線と接続。台車は上りに牛

が曳き、下りは自走」などと先達の複数の古老から聴取できた内容とも概ね合致する。

**33)** 延長20km、動力車配備の諏訪署管内「八ヶ岳森林軌道」が実は「短期間だけ使用する作業線扱いのため林道台帳への記載が無い」(中部データ、p17) という極端な例もあった。

**34)** 大正15年12月5日神代駅で挙行された抱返延長線開通式では「大石時治氏の祝辞あって…一同は富樫生保内署長の先頭にたゞき返りの絶景に架せられたる『神の岩橋』の大吊り橋を十数台のトロにて視察を遂げた」(T15.12.7魁③)。大石に関しては拙著『非日常の観光社会学-森林鉄道・旅の虚構性-』日本経済評論社、平成29年、p339～340、p426～430参照。

ドバイスを頂戴した。今回直接矢部氏に営林局による民設軌道買収の可能性を質問し以下の回答を得た。「用地買収上むしろ好都合であった扇田署の浅野軌道買収等は例外で、概して新規敷設を旨としてきた営林局側から積極的に(低規格の)他軌道を買収せんとする動機は乏しい。もし買収ありとせば当然に地元・民間側から強い働きかけがあったはずであり、加えて大正期ころは営林局財政に余力があったという事情もあろう。なおデータ本で準拠した『林道台帳』は秋田に限らず完全無欠で保存されていたわけではない」<sup>35)</sup>。

## VII | むすびにかえて

遠隔・県外資本たる鈴木商店由来の軌道等敷設という外来ビジネスデザイン<sup>36)</sup>と、受入れる山村側のコミュニティデザインとの二つのベクトルの軋轢・相克問題という筆者なりの視座に立って、前々稿・前稿で沿線村長たる藤本俊郎(但馬)と田代宏成(秋田)の両名のコミュニティデザイナーとしての事績を個々に検討してきたが、ここで両地域を一括俯瞰して若干の総括を試みたい。

両名の共通項は当地で名望家たる絶大な信用を背景に村長から県議まで駆け上った野心的地方政治家として、鈴木商店の山村進出を奇貨として運輸面を含む地域振興に活かすべく種々画策したものの、雄図空しく晩年は挫折や不遇を余儀なくされた点にあらう。

総じて藤本は大物政治家気取りで盛んに大風呂敷を広げたものの中途半端に終始し、沿線集落

の騒擾、破産宣告、免許失効、疑獄事件連座という四面楚歌の中であえなく失脚、万事が不甲斐無い失態続きに終わった。

藤本に比べ少なくとも田代は専用軌道を竣功させ、大正バブル崩壊で木醋工場稼働は短命に終わったとはいえ関連施設を含め全プロジェクトを稼働させ、地域振興に、雇用増大にフル活用し、地元で「馬車成金時代を現出…陸運送業者の発展…運送店の助長」(町史、p41)といわれた通り、自身も運送業を主軸に地方企業家の座を占めた。

本稿では検証に至らず単なる仮説提示に終わったものの、筆者は田代は軌道の運行管理権を活用し、同時期に生保内営林署が許容(むしろ推進)した抱返溪谷探勝トロッコの有料運行の如き、戦後の一時期にある程度実現した観光鉄道化の将来像<sup>37)</sup>までも夢想していたように思えてならない。

彼らの為した実績・功罪に関し地元自治体史は藤本を「ダマサレール」事件とは扱わず意外にも郷土の偉人視する反面、田代が成功した大企業誘致や、黒湯の温泉経営、後年の田沢湖温泉土地構想の立案等々、現在見事に開花した乳頭温泉郷の観光開発の先駆者たる輝かしい功績に関しては今少し評価されてしかるべきかと思われる。

盟友のはずの福富でさえ前述の如く「藤本俊郎ハ何故会社ノ致命的訴訟ヲ株主ニ知ラシメス、総会ニ報告モセス、無条件ニ認容シタリヤ」と真意を計り兼ねたが、県議の椅子にのみ最期まで固執した藤本は最初から鉄道を完成させる気など毛頭なく、単に選挙公約用の恰好の“御旗”として

35) 令和5年11月4日高知県で開催の全国森林鉄道サミット会場で聴取。

36) 『田沢湖町史』も1章総説に「外来事業とその影響」の項を設け、「(欧州大)戦後の好況の波間に没落」(町史、p41)などと浮き沈みの多かった外来企業の興亡を総括する。

37) 昭和28年のガイドブックには国鉄生保内駅から7km先の田沢先達から鶴ノ湯方面への支線が分岐する森林軌道が描かれた地図を挿入し、「先達川の上流に鶴ノ湯・蟹湯・孫六湯・黒湯その他の温泉があり、生保内駅から北一八軒乃至二一軒。先達部落迄バス二〇分(八軒)、そこから営林署の森林軌道に便乗して鶴ノ湯迄一時間」(『旅行叢書4集(東北地方)訂正版』日本交通公社、昭和28年、p130)と湯治客便乗を明記。

見せるだけの「我田引鉄」策で選挙民を愚弄し続けた可能性すらあろうと筆者は推測する。さすが藤本と明治35年の総選挙で戦った経験ある櫻井は前述の中村氏解釈の如く、強欲なまでに地位・肩書き・政治権力のみを求め続ける彼の“虚栄心”だらけの本性的見抜き、出石鉄道からの完全排除を“密書”で厳命したのではなかろうか。

ただし両町史とも内橋佐七郎・藤沢龍二、平尾幸太郎・太田雪松の如き、現地では蠢動の痕跡すら残さず巧妙<sup>38)</sup>に立ち回った海千山千の外來“虚業家”連中に、知識経験の足りぬ山村の村長らがいいように翻弄された情報の非対称性に基づく被害者でもあった側面を見落している。

詐欺的鉄道として例示した矢島鉄道<sup>39)</sup>では前述の地元村長主導や政党利益誘導に加え、以下でも但鉄との類似性が一部認められる。即ち粗雑安直な建設工事と放置、資源開発ブームに伴う投機筋介入、虚業家的社長の解任劇、無価値化鉄道の損費回収策略、果ては融資した地元金融機関の共倒れ騒動、免許取消を巡る行政裁判まで諸要素が複雑に絡み合い、破綻と混乱が地元を深く長く苛み続けた。

本稿が対象とした地域では残念ながら一部過疎化・限界集落化が進む中、残された人々の遠い記憶も薄れつつあり、貴重な関係資料も散逸、歴史の風化も不可避という困難な状況にあるようにも見受けられる。とりわけ森林鉄道など、普通鉄道を逸脱した特種鉄道領域は従来関心を抱く研究者<sup>40)</sup>も少なく、未解明部分多いが故に長らく深

い森に覆われた暗黒世界の感があったのでなおさらであろう。

本稿は現地不案内な一門外漢の“傍目”にすぎないが、今後現地での新たな関係史料発掘の何らかの契機にでもなれば望外の僥倖である<sup>41)</sup>。

**38)** 出石鉄道を永年ご研究の中村氏も初代藤沢専務が突然杳として消えた経緯が実に不可思議とされ、また秋田林業職員だった千田直一も平尾を晩年まで大阪の立派な弁護士かと誤認していた。

**39)** 事情が許せば別の機会に検討する予定。

**40)** 令和5年11月4日矢部三雄氏らのご尽力による「第一回全国森林鉄道サミット」開催を機に前日に馬路村で全国から

の研究者が集う「森林鉄道研究会」で熱心な意見交換がなされ、傍聴出来た筆者も一縷の光明を見出せる新段階となったことを実感した。

**41)** 本稿作成に際し中村英夫氏、柴田英孝氏を始め当地の先行研究者各位から種々ご教示を賜り、また豊岡市立歴史博物館、仙北市田沢湖図書館などの諸機関からご支援を頂いた。現地調査の際にお話を下さった住民各位ともども厚く御礼申し上げます。

# The Story Behind the Railway Track Construction and Community Development Projects Initiated by Trading House Suzuki & Co, Ltd.

With a Focus on Praise and Censure of Taisho Era Village Mayors

Toshiro Fujimoto and Hironari Tashiro

Isao Ogawa

This paper describes facts of two communities: Hidaka Village in northern Hyogo Pref. and Obonai Village in eastern Akita Pref., which enjoyed temporary prosperity with the arrival of big business, namely the Suzuki & Co, Ltd., but later faced repercussions and internal struggles following the company's retreat as the business projects collapsed during the Taisho era. To meet the soaring transport demands for their regional commodities, particularly Hidaka's agalmatolite and Obonai's raw lumber, the two leaders also simultaneously promoted various political and economic activities to boost the regional economies.

The mayor of Hidaka, Toshiro Fujimoto, directed the Tajima Light Railway project, the outline of which is described in vol. 435 of *Hikone Ronso*. The new study of the project has uncovered two facts: (1) The construction company to which Tajima Light Railway owed outstanding debts filed a creditor's petition and because Fujimoto failed to appear in court, the railway company lost the lawsuit; and (2) A document exists in which Fujimoto's colleagues and company officers hold him and his cohorts responsible for not informing the railway company and its shareholders of the legal action. This paper also discovered a letter written by a former politician who, seeing through Fujimoto's conceited nature and brazen appetite for big titles, ordered him removed from the founding members of a connecting railway.

An overview of the regional development initiatives envisioned by Hironari Tashiro, mayor of Obonai, is published in vol. 431. Our new study has uncovered how the rights and interests of the Tashiro Family were gradually dispersed and transferred to the former Semboku Bank and two other creditors as a result of the decline and collapse of the company that started business in the area. The new study also revealed that Tashiro had conceived a plan which was later realized by a hot springs land development company financed by Tokyo investors. These newly discovered facts support to a certain extent the assumptions presented in the author's papers published in vols. 431 and 435. The history book of Hidaka glorifies Mayor Fujimoto's efforts to build railway and praises him as a local hero. In contrast, Obonai's records fail to mention the contributions of Tashiro in setting up transport services on the heels of new businesses operating, or the fact that, he fostered a vision for tourism development, although his plans failed to be implemented.

Finally, this paper has led to a new theory that has attracted scant attention locally, that the national forestry railway built along Sendatsu River in 1929 by Akita Forestry Office may have partially used some of the private tracks laid by a Suzuki affiliate in around 1917. It is possible that Tashiro had created a cooperative-like organization to manage the railway's operation.

