

“虚業家”に翻弄され続けた長期未成軌道の創業期の実態

大正後期鳥海山麓模範村の村策会社・矢島軌道の前半史

小川 功

Isao Ogawa

滋賀大学 / 名誉教授

昭和10年から12年まで報知新聞記者を勤め、13年4月から朝日新聞記者となった郷土史研究家・木村与之助(旧本荘市役所企画室広報主幹)は同時代の沿線住民の立場から「当時、矢島軌道会社¹⁾へ投資した人たちは、みんな破産同然だった。それで田んぼを手放し、郷里を逃げて行った人も数多い。資本力の小さい私鉄の宿命だったかもしれない。しかし裏を返せばそれだけ地域住民にとって鉄道の魅力が大きかったのだろう²⁾と生々しい実体験を回顧している。本稿でとりあげる矢島軌道(以下、単に矢軌との略称³⁾を用いる)は現在の由利高原鉄道・黒沢駅付近から同・吉沢駅付近を経て、同矢島駅付近に達する計画の未成線である。矢島軌道(以下単に矢軌と略)は「天狗鉄道」「ダマサレール」「釜無」「カマケヤス鉄道」等多数の異称を頂戴し、敵対勢力からは「政府線ノ促進運動ノ障害物」「重役の喰った東北の癌⁴⁾」との評もあり破綻後は裁判沙汰にもなって、意外にも各種情報が世間に流布している割には未だ実態解明が皆目進んでいないナゾめいた破綻鉄道の一つである。以下筆者年来の視点で破綻因に筆者のいう“虚業家”(補論参照)群との悪縁・癒着がなかったのか探り当てたい。

1) 矢島軌道は大正15年1月6日商号を矢島鉄道と変更したが、法制上は依然軌道のままであり、また矢島鉄道(矢鉄)は当時の報道で多く鉄道省「矢島線」を意味するため本稿では用いず、昭和期を含め略称の「矢軌」で統一した。

2) 秋田魁新報社編集局編『米そして秋田』秋田魁新報社、昭和51年、P141。

3) 本稿では矢島軌道を矢軌と略したように、類出資料・文献等に以下の略号を使用した。

【高久】…本荘郷土資料館所蔵「高久勝治家文書」(番号は小松正夫氏作成の当該文書「目録」の「資料番号」で末尾79のみ筆者が枝番を仮付与)、創立…『矢島軌道株式会社創立趣意書』(高久3)、覚書…「覚書」昭和9年8月18日板垣豊治(高久79-28)。

Ⅱ 矢島軌道(矢軌)の略史

(1) 鳥海山北麓の特種鉄道群の価値

矢軌沿線の森子集落(停留所予定)に鎮座する荘厳な森子大物忌神社に遙拝所があったことで知られる如く、古来信仰の山として崇められて来た霊峰・鳥海山の北麓一帯は戦前期においてはブナなどの闊葉樹が鬱蒼と繁茂し、無尽蔵と称された森林資源搬出のための各種輸送機関が重層的に簇出する特種鉄道の宝庫でもあった。すなわち矢島営林署直根森林鉄道、西目村営森林軌道、直根土工保護森林組合軌道、羽山軌道、秋木軌道、矢島索道、諏訪鉱業(索道)のほか、実質は運材用軌道と見做される「軌道法」適用の普通鉄道未成線(矢島軌道)などの諸形態による多種多様の民営森林鉄道群が連携・集積する本邦特種鉄道界の一大“聖地”のひとつであったといえよう。

(2) 個人事業たる鳥海軌道計画

院内と羽後本荘を結ぶべき鉄道敷設法上の予定線たる「院本」線(大正11年4月追加)があり、これと並行する地方鉄道の横荘鉄道の支線⁵⁾的な位置付けで、大正9年10月7日三浦文吉⁶⁾が「私個人ニ於テ全額ヲ負担ス」と出願した通称「鳥海軌道」前郷停車場(秋田県由利郡東滝沢村前郷字家岸42番地)～西滝沢村大字山本～西滝沢村大字吉沢～矢島町矢島字館町20番地間6哩34鎖が、

予定線とは競合しない、「馬匹一頭挽」の馬力で軌間2尺5寸、軌条わずか12封度で、「十人外車掌一人馭者一人計十二人」乗りの「客車」を併用するとはいえ、主には「積載一噸半ノ無蓋四輪車」6台での運材目的の貨物軌道(旅客収入13,140円貨物収入17,082円の予想)であり、県で許可する専用軌道並に扱われ鉄道省予定線と並行する点も問題にされず特許された。大正12年5月17日矢軌の前身たる鳥海軌道(株) 發起人への譲渡が申請された時点で發起人8人のうち西滝沢村外の居住者が半数の4人を占めるゆえに、鳥海軌道の性格に大きな変化が生じた。

(3) 矢島軌道(株)の設立

会社成立直後の大正13年12月「運輸数量ハ精調ノ結果著シク増加ヲ予想サレ、到底馬力ニ依リ…得ザル」⁷⁾ためとして馬力⇒蒸気、軌条12封度⇒30封度、「旅客貨物ノ集中上ニ於ケル便モ比較的有利ニシテ関係地方人民ノ希望等諸種ノ理由」⁸⁾として終点を矢島⇒「矢島町字羽坂三十七番〈地目〉田」(現矢島駅の正面付近の矢島町中心街に該当。秋田県文書の図に描かれた終点の大川原ではない点に注意)へ延長、「建設費ヲ軽減」を理由に起点を前郷⇒黒沢91番田⇒目論見書変更された。

大正13年5月知事は「創立發起人ハ一同ニテ二千株ヲ引受クル見込」⁹⁾とするなど、資力があり、

【鉄文】…鉄道省文書、工事…「工事方法書」大正14年、変更…「地方鉄道ニ変更ノ件」昭和7年7月21日監督局長宛知事報告、回答…昭和9年1月17日県宛「回答」、収支…「収支概算書」昭和9年11月。

内文…「矢島軌道 秋田一」大正14年、内務省文書ロ-4 2099、小堀…小堀龍二(辰野九紫)『名物道中双六』紫文閣、昭和17年、魁…『秋田魁新報』、由利…昭和13年10月21日『由利新聞』、官…『官報』、官付…別建の『官報付録』、読売…『読売新聞』。(新聞の年号はT(大正) S(昭和)、年月日の文字は省略し紙面は①、②等と表示)

4) 昭和10年9月面会した矢軌重役に対しての「東北の瘤」云々との「喜安<鉄道次官>閣下ノ嘲笑」(高久42)や、「御当局ハく小番伝城<他ノ誹謗ヲ嚙呑」(高久42)したもの

で、「東都ニ在ル所謂利権屋ノ支配スル会社ト同視セリトスレバ明ラカニ錯誤ナリ」(高久42)と昭和17年高久は反論。

5) 横荘鉄道(本荘～前郷、老方～横手開通。前郷～老方は未成)とは黒沢で接続予定ながら党派の背景から冷淡な関係で、矢軌はむしろ雄勝電気鉄道に接近。なお羽山軌道等特種鉄道の詳細は別の機会に譲りたい。

6) 三浦文吉(森子)は「軌条其他土工用器具ヲ所持」(大正10年7月14日知事「回答」鉄文)する請負業者で、昭和7年下期で「土工々費」未払があり、大正期の矢軌工事を請負ったほか、羽山軌道、秋木軌道等の敷設にも関わったか。

7)8)「起業目論見書変更理由書」鉄文。

9) 大正13年5月5日付「期限延期出願副申」鉄文。

かつ貨物需要のほぼ全量を握る山林業者が事実上軌道を支配することは明白で、極論すれば鳥海軌道(会社設立時に矢島軌道へ改称)は、羽山軌道と同様に羽山林業の専属・専用軌道の性格を明確化したものといえよう。

即ち鵜沼蟻熊¹⁰⁾、三丁目徳治郎¹¹⁾、小番周吉¹²⁾、遠藤市四郎(下浜村長)の村外4名の内、大口荷主となるべき出羽林業の取締役たる三丁目と、出羽林業の命を受けて伐採した原木等の搬出作業を担う羽山軌道取締役の鵜沼の2名が主導権を握ったと解されるからである。

単なる西滝沢村内の交通機関ではなく、鳥海山南麓の無尽蔵と称されたブナ林開発計画の一環で、矢島町大川原まで羽山軌道、秋木軌道等の専用軌道(運材用トロッコ)でヤマから下ろされ集積されたブナ材を、矢島駅付近の始点で積み替え黒沢まで運送する貨物輸送が主要目的で会社を設立した。

大正13年10月の『矢島軌道株式会社創立趣意書』には、「秋田木材会社と出羽林業会社とは製材所を茲に有するも事業の進展遅々として振はざるも、主として運輸交通に莫大の犠牲を払ふに因らざんばあらず…この故に我等有志は奮起して由利郡鮎川村黒沢より矢島町に至る軌道の敷設を企て…開通の暁に達せば直ちに羽山軌道と秋木専用軌道は勿論、横荘鉄道の運搬も亦一段の活気を呈するに至るべく」(創立)とある。

矢島鉄道に改称後、昭和9年11月監督官庁に提出した「収支概算書」の裏付け目的で作成した

「本軌道ノ目的ト将来」でも、「本軌道ハ一般交通ノ用ニ供スル運輸機関タリト雖モ、全通後ハ恰モ林産物ノ専用軌道ノ如キ奇観ヲ呈スベシ」(収支)とする。その背景を「鳥海山麓 人ノ足跡ヲ印セザル一大森林ノ開拓ヲ目的トスルモノニシテ…過去十有余年前秋田木材会社、出羽林業会社ヲ始メトシ幾多ノ木材業者ハ此レニ着眼シ競フテ造林ヲ営ミ…本公司創立当時彼等木材業者ハ矢島停留所ヲ起点トシ、造林地ニ向ッテ人力軌道(専用)六哩及ビ八哩ノ二線ヲ敷設シ本軌道ト連絡ヲ計リタルモ、不幸ニシテ幹線タル本軌道ガ開通ニ至ラズ。為メニ以上ノ二軌道ハ其ノ用ヲ為サズシテ空シク廃棄ノ運命ニ至リタルハ甚ダ遺憾トスル所ナリ。…確固スルニ本軌道ノ全通ヲ待テ営林局モ亦タ矢島林中ニ人力軌道敷設ノ計画アル由。果シテ然ラバ本軌道ノ全通後ハ曩キニ廃棄ナシタル二軌道モ復活スルハ必然ニシテ、此等三軌道ノ搬出林産物ノミニヨルモ本軌道ノ栄養貨物ハ充分ナリ」(収支)と詳述した。

III 矢島軌道の大株主・役員・銀行

本章では地元自治体史等では仕組上言及され難しい大株主・役員・銀行面での県外との悪縁に着眼する。矢軌の当初株主が京浜地方に偏重し、かつ地元と無縁の札付き資本家が多数役員に乗り込む契機となった問題の大成銀行内に創立事務所を置いた経緯から探り始めたい。

10) 鵜沼蟻熊(亀田町大町)は亀田小学校職員を経て大正13年羽山軌道延長を申請、昭和2年10月羽山軌道取締役、昭和7年日章物産取締役就任。

11) 三丁目徳治郎は酒田出身、大正2年西滝沢村蟹沢でブナ歯板製造を始め、6年本荘町下川原に移転し丸中組合製材所に改組。5年頃歯板製造の三丁目製材所を直根村字猿倉で開業。(『木材之秋田』大正7年,p162～5) 鳥海山麓のブナ林を保有する三丁目と、有望なベニヤ板分野進出を狙った秋田・村金商店が提携し7年9月出羽林業を設立。

12) 小番周吉は矢島町の老舗呉服商、矢島酒造、百合ノ花酒造各代表。前郷～矢島間鉄道を率先発起するなど矢軌と競合する矢島線推進派で、高久は「政府線ノ促進運動ノ障害物タル矢島鉄道株式会社ヲ除去スベク当会社工事竣功延期取消ノ猛運動ヲ試ミ」(高久42)た“敵”を見た。

13) 『本荘市史 史料編6』平成2年,P250 所収。

14) 小堀龍二(注23に経歴)は小説で「近頃の農村の人々は…自分達が一番お陰を蒙ることの多い鉄道」(小堀,p274)を「他人の禪で角力をとらうとした」(小堀,p276)と他力本願の傾向ありを見た。

(1) 亀田町グループの主導

大正12年4月13日『本荘時報』は「本郡亀田町 鶴沼蟻熊氏の創立計画せんとする前郷・矢島間 六哩三十四鎖の軌道敷設事業は、資本金五十万円、一万株中発起人引受株約六千八百株と定め、残余三千二百株を公募することに決定せる由なるが、該軌道は雨宮式の軽便蒸気機関車を用ひ、旅客及貨物を運送する目的にて、一万株中四分の一払込みの十二万五千円と同額の借入金若しくは二回払により起業する目論見にて、其の創立事務所を矢島町及東京市日本橋区亀崎町二丁目大成銀行内に設置し居れり」と¹³⁾と報じたが、矢軌の蹉跌は何よりも創立期の取引銀行「運」に恵まれなかったことに起因すると筆者は推測している。

設立発起人の中心は沿線から遠くはなれた由利本荘市北部の旧亀田町出身者グループ（東京在住）で、鳥海山麓に広大なブナ林を確保済みの出羽林業から運材業務を任され、羽山軌道を敷設する傍ら、その延長線と位置付けて矢島軌道計画を大々的に進めた。しかしこの段階では地元・西滝沢村側は「棚ぼた」的幸運と受け止め、いわば傍観者の立場¹⁴⁾であった。

鶴沼は出身地の縁で「東京で少しは出世してゐる」（小堀p274）亀田出身の白土幸力¹⁵⁾等の在京秋田県人を勧誘し、旧亀田藩主たる岩城隆徳¹⁶⁾を鶴沼＝白土らの集団の“頭領”格として昭和2年10月27日羽山軌道初代筆頭取締役（S2.12.24官付,P2）に推戴した。「由利郡内で亀田部ほど実に多くの人物を輩出してゐるところはない…加藤＜

伝一郎＞君は…先輩の後を慕って遥々東都に出て¹⁷⁾とあり、いわば「八幡商人」のように廃城奮起した亀田人士は成功した同郷人を中心に団結していたと推定される。

白土が自己の主宰する日東印刷役員に岩城隆徳（旧亀田藩主）と宇田尚¹⁸⁾を招き入れたことを契機に岩城＝白土＝宇田らの親交に準拠する緩やかな企業集団（亀田町出身者グループを以下「亀田G」と略）が当時形成されていたと思われる。

鶴沼と白土両家は区長等を勤めた亀田の名家であり、両家系統に属する可能性の高い鶴沼蟻熊がまず同郷の成功者・白土幸力に自己が「創立計画せんとする」矢軌・羽山軌道両計画への支援方を持ち込んだのではないかというのが筆者の見立てである。

(2) 大成銀行と小島周作

大正バブルの余塵が燦る時期、無尽蔵の森林資源開拓計画に亀田Gが食指を伸ばし、メンバーの宇田・岩城らとも交流のあった小島周作が整理に乗り込んでいた大成銀行を紹介したものと想像する。鶴沼らは以下にみるように破綻寸前的大成銀行をすっかり信用して創立事務所を同行内に置き、広く京浜地方での株式募集を一任した。

そもそもの契機は大正10年9月4日大田進一なる小島の“同類”が、同根の無尽組織の崩壊¹⁹⁾に共倒れ寸前的大成銀行の苦境につけ込んでおそらく整理方を托され取締役にな任し投資関係を所管したことに始まる。

15) 白土幸力は「由利郡亀田（現岩城町）の生まれ。秋田師範で内藤湖南らと同級であり、のち亀田から本荘町（現本荘市）に移住後上京、神田に三光堂を経営」（『秋田市史』14巻、平成10年,p306）。

16) 岩城隆徳は最後的美濃郡上藩主・青山幸宜五男、旧出羽亀田藩主・子爵岩城隆邦の養子となり、子爵、大正14年貴族院議員。大正5年帝室林野局技手、以後内務省社会局嘱託、日東印刷、興亜産業各取締役、昭和3年羽山軌道監査役。

17) 斎藤金七（莊南、本荘町）『時の人問題の人』明立印刷、昭和5年,P177～8。

18) 宇田尚は青山・岩城父子との交流に加え、大陸貿易常務として同取締役小島周作とも接点あり、亀田Gと大成銀行の結節点か。二人は大正14年6月句仏上人側と14日三島の保養館「投宿中ノ宇田尚氏、小島周作両氏ニ御会見被遊…両氏ト共ニ御会食被遊」、20日「都ホテルへ参リ小島周作氏ニ面会之上、内債整理之方法ニ付協議…退出…参殿復命」（『下間頼信日記』『東本願寺近代史料』,P276,P279所収）と同寺整理でもベアで重要な役割を演じた。

19) 小林寅吉前大成銀行頭取が創始した大和無尽が大正10年9月破産、同系大和金融や大成銀行の関係役員が大量辞任。

大田の就任直後の大正10年9月25日頭取小林寅吉個人所有の家屋（亀島2丁目23番地）内に本店を置き、「有望事業ニ投資」目的の大田・小島らの合名会社幸和洋行が資本金5,000円で設立された。小島は大正11年8月1日前日辞任した大田の“身代わり”として、第一信託保証専務の酒井孝次らとともに大成銀行取締役に就任した。（T11.9.27官付,p10）

大正11年12月おそらく当初の狙い通り進んで「支配人を兼ね、一切の業務を統理」した。矢軌が同行内に事務所を置いた時期は『本莊時報』が鷗沼らに取材し「＜既に＞大成銀行内に設置し居れり」と報じた12年4月13日の少なくとも一ヵ月前（大正12年3月）と考えるなら、小島が申し出を快諾、創立実務は同行内に設置中の自らの“投資ファンド”幸和洋行に任せ、彼らが主導した破天荒案件たる「火葬船葬礼」の本店移転（T11.1.17官付,p6）と解散（T11.12.23官,p696）等の終戦処理と並行し万事都合良く進めたと想像される。

「東京横浜方面ニ於ケル約五千株ノ株主」によって「応募株ノ所要数ニ達」²⁰⁾する旨の小島らの太鼓判に創立を確信した鷗沼らは手筈通り大正12年5月17日付で三浦個人からの鳥海軌道特許「権利譲渡願」を鉄道省に提出した。

しかし豈図らんや『本莊時報』報道の約一ヶ月後、譲渡願を提出直後の5月28日大成銀行は破産宣告を受けた。宣告の直前、当然事前に察知し得た小島は逸早く支配人の特権で未発行の預金証書の束を不法に持ち出し大阪に高飛び、仲間の株式現物商「知加良商店」主ら数名と共に謀の上、無効の幽霊証書を発行（T12.7.28読売⑤）した旨報道された。

大正12年末には「鳥海軌道は近く創立」（T12.12.25魁③）との楽観説もあったが、現実には大正13年2月15日「応募株ノ所要数ニ達シタルハ大正十二年九月以前ニ有之…東京横浜方面ニ於ケル約五千株ノ株主ハ震災ノ影響ニヨリ払込ヲ為スモノナク、延期或ハ解約ノ申込来リ…当地方ニ於テ又秋田水力電気株ノ払込ニヨリ金融逼迫」²¹⁾で大幅に遅延の旨報告した。

大正13年5月鉄道省は発起人一同で2,000株引受ける見込との前述の知事説明に信用を置かず、「今回延期理由：会社未成立ノタメ目下株式募集中」²²⁾の難航と受け止めた通り、さらに半年遅れようやく大正13年10月4日会社が成立した。

(3) 筆頭株主の駿河版“紀文”

矢軌が獲得した「東京横浜方面ニ於ケル約五千株ノ株主」の全貌を知るのは叶わぬが、矢軌重役から小説家となった小堀龍二²³⁾が、自身が見聞してはいない創立当時の秘話を地元側から聞き出して後に昭和17年刊行した小説『名物道中双六』の中で「第一期の社長が東京で少しは出世してゐる男らしく、『足りねえ株は東京の連中に持たせるで、お前方は余り無理しねえ方がええぞ。』…総株数五千株の内、僅かに千七八百株だけを土地の諸君が引受け…甚だ正体の怪しい名義を並べて、どうやら、あとの三千二百株の辻褄を合えました」（小堀,p274～p275）と書いた伝聞情報の主語を株式募集の主体ではなかった「第一期の社長」でなく、実際には創立事務所を大成銀行内に置いた大正12年春の当初段階の募集責任者たる「東京側の創立委員（長）」談であったと解すれば、「総株数五千株の内、僅かに千七八百株だけ

20)21) 大正13年2月15日付「申請期限延期願」総代佐々木留吉（鉄文）。

22) 「申請期限延期延期ノ件」大正13年5月24日立案（鉄文）。

23) 「大正六年に東京帝国大学法学部卒業。日本火災、東京鋼材に勤務九年、昭和二年より矢島鉄道取締役たること八年、その後辰野九紫と号して専ら文筆活動に入り」（『茨城

県紳士録』昭和10年、有備会出版部、P649）、日本火災時代の同僚加藤良平は「小堀君は某社＜東京鋼材＞を出て間なく秋田県下の私営鉄道に経営者として乗込み、そこでいろいろやつてゐる間に文壇進出の下地を拵へた…鉄道の方が巧く行かなかったので…関係を絶った」（昭和13年10月20日『保険銀行時報』⑪）と回想。

を土地の諸君が引受け」、大半は小島を中心とする大成銀行サイドの募集活動により親密現物商などが懇意な投機色の強い「東京の連中に持たせ」、それでも満株に足らぬ部分は金融ブローカー筋まで動員し筆頭株主の座に芹沢銀行常務芹沢多根夫人・きわを据えるなど、「甚だ正体の怪しい名義を並べ…辻褄を合せ」る得意技の“空株”策で誤魔化して無理矢理算段で会社を設立したという構図が真実なのではなかろうか。

矢軌筆頭株主となったのは静岡県「駿東郡一の富豪」と称された銀行家・芹沢多根（夫人きわ名義）である。芹沢も大正バブル期にうかれて多数の新興企業群に放漫投資し、関東大震災後に関係銀行が破綻、「債鬼の手は八方から攻め立て」²⁴⁾で急激に没落、「五年にして三百万円の資産を蕩尽…紀文のやうな悲惨な末路」²⁵⁾と称された。

(4)「救世主」三人組登場と“天狗鉄道”の小説

設立当初牛耳っていた亀田Gが信用を失墜、「農村側の株主も、『話が少し違ふでねえか。』やうやくシビレを切らした末が、社長父子の引退」（小堀,p275）となった後、地元側が実質破綻の矢軌をどう再生させるか悩んでいる時、「救世主」然として「尤もらしい白髪頭の老紳士」山崎忠吉（後述）と、帝大卒の理財に強い自称「文学青年」の東京の「学士様」と、静岡版“紀文”の回収役と目される市川虎蔵²⁶⁾の三人組が昭和2年4月10日矢軌取締役に就任、「山の中へ繰込んで行ったのですから、村の衆は驚きました。それでも、堂々と歟入れ式といふのをやってのけ、技術屋は人夫を使って、連日の測量」（小堀,p277～p278）をして信用させた。

重役となった「文学青年」小堀が後年書いたユーモア小説の中で「創立は大正十三年で、資本金は二十五万円の株式組織でしたが、A県の△△山麓の山村を結ぶ九マイルが第一期線、一人間を運ぶよりも、その付近の木材や米を積出すのが目的の、天狗鉄道²⁷⁾といふ名からして愉快的な存在でありました」（小堀,P274）と「何年たっても汽車の走らない会社」の重役・幹部相互間の奇妙な人間模様を軽妙なタッチで描いている。

(5)市川虎蔵の使命

筆頭株主たる芹沢の失権の“大穴”はこのあと陰に陽に矢軌の経営に翳りを招来した。「三人組」の一人市川虎蔵は一時的に芹沢系持株に物を言わせ、どうやら山崎忠吉らを引き連れて何らかの目的を持って静岡県の芹沢の在所から遙々秋田県の山村の取締役に就任した。

その背景を探るに泉村の産業組合（現農協）が設立許可された大正13年11月は12年1月芹沢手形乱発事件が発生し、12年9月芹沢が「最後に刑事事件の被告人として…悲惨な死を遂げ」た約1年後であり、14年12月芹沢銀行が解散、子息の清根、岩夫を清算人に選任（T15.1.25官,p530）する約1年前に当たる。地域一の資産家没落にとどまらず、芹沢銀行への預金焦付き、芹沢関係者への貸付焦付等で大きな打撃を受けつつあったことが当組合設立契機となった面は否定できまい。たとえば市川と同時に組合理事に就任した勝俣為治郎も大正7年時点では芹沢が社長の佐野原委托倉庫取締役であるなど、泉村の有力者は芹沢との接点が多々あったからである。

24) 茂野染石『沼津の表裏』沼津通信社、昭和5年、P298。

25) 茂野染石著『沼津夜話』沼津通信社、昭和4年、p79。

26) 市川虎蔵は明治11年芹沢家の近傍農家に生まれ、大正13年11月泉村信用購買販売利用組合初代監事就任、昭和2年4月矢軌取締役就任時点で村議を兼ね、3年12月矢軌辞任直後の4年1月組合理事就任、在任中の7年6月没。

27) 小堀の造語による固有名词でなく「天狗でも棲みさうな山中を走る『天狗鉄道』…測量の赤旗だけで投票を集めるといふ詐欺的手段」（『帝国教育』昭和10年9月、P334）など政党利益誘導で使われた。

市川が昭和2年4月矢軌取締役就任した4ヵ月後の8月10日「失権株数及未収入金調」に「以上十名分計二千八十株ヲ失権。競売…芹沢キワニ競落ス」(高久79-27)との記述があり、矢軌で処理に窮する失権株に市川ら新役員陣がメスを入れた模様である。もし市川の所属組合等が芹沢名義の矢軌株を担保徴求していたなら売却困難な矢軌株の換価こそ市川を遠路派遣した目的に相応しい。想像するに失権株を一旦「芹沢キワ」名義で組合が自己競落した後、たとえ安価でも地元消化のメドが立てば任務達成も同然であろう。昭和3年12月15日市川が矢軌を任期半ばで辞任、直後の4年1月31日組合監事から理事に昇任したのも任務完遂の論功行賞であったかもしれない。

(6) 山崎忠吉の正体

小堀の矢軌入社に当たり、適性を見るため事前に面接した際に、いきなり「若し、私が前科者であつたら、どうしますか」(小堀,P278)という“禪問答”を喰わせた二代社長の正体を探してみたい。昭和2年4月10日矢軌に乗り込んで社長となり、4年6月30日解任(S4.9.20官,P531)された山崎の事業遍歴は以下の通り極めて多彩である。

大正3年12月山崎屋商店代表社員に始まり、8年6月小長井幸太郎²⁸⁾から帝国鉱業合資持分全部を譲受、9年11月東京製肥料取締役解任、昭和2年3月千代田土木建築監査役、3年4月大成インキ代表取締役各就任など延々と就退任を繰り返す。極めつけは入社後4年間に社名、本店、目的を転々とするナゾの会社・阪和土地興業²⁹⁾への関与で、商業登記で判明する事業“漂流”ぶりからは真

面目に企業経営する雰囲気は微塵も感じ取れない。

ユーモア小説ゆえに内容が事実と整合するか否かの吟味が必要だが、小堀は上司に当たる「白髪頭の老紳士」山崎忠吉を「村の旦那方から捲上げた三万円を元手にして、あれやこれや…儲かるだらう。それで鉄道を引いてやつたら、サギにもカラスにもなるまい」(小堀,p282)と称してバクチ同然の投機ですってしまふ「頗るのインチキ野郎」に描く。もし山崎が小説通り架空手形を乱発する類の“詐欺師”だと仮定すると、変幻極まりない前述会社群こそ取引相手や銀行等を信用させるための彼の“本業”遂行のツールであり、登記管轄が変わる本店移転も疑義を抱いた相手側の前歴遡及を管外転出で阻害するためと思われる。

実は山崎は矢軌筆頭株主・芹沢多根の巨額手形訴訟でも“手形パクリ屋”³⁰⁾を思わせる人物として登場する。芹沢銀行側の主張通り芹沢が東京の実業家仲間に唆され大正12年1月「身分不相応な出資をするに無暗に手形を書いた」振出原因が、もし震災前に「東京横浜方面ニ於ケル約五千株ノ株主」で「応募株ノ所要数ニ達シタ」矢軌の事例を含むとすれば、芹沢振出の額面五千円の巨額手形受取人たる山崎こそ「矢軌社長の座を請負うから」などと名誉に貪欲な芹沢に大口出資を勧誘した張本人だった可能性も示唆しよう。

山崎・芹沢関係を上記のように仮定すれば、昭和2年4月矢軌に「救世主」然として乗り込んだ山崎・市川両名は芹沢持株を背景として“同床異夢”ながらペアを組んでいたと理解できる。山崎の正体を暴露した小堀が市川に言及しないのは、市川

28) 東北鉄道鉱業を主宰した小長井幸太郎は「屢々事業失敗ニ加ヘテ、現営業不振ノ状態ニアルヲ以テ、旧時ノ如キ信用ナシ」(岩手県「資産及信用調」大正10年、『東北鉄道鉱業』鉄文)とされた。

29) 阪和土地興業の場合昭和8年12月兵庫農工土地(旧広野煙草農園)が阪和土地興業に改称し本店を和歌山に移転、9年5月山崎が代表取締役役に就任し、山崎の本業に近い「脱脂魚糧ノ製造販売」目的の帝国水産興業に改称、12年1月太陽興業に改称し和歌山→神戸に移転。

30) 芹沢死亡直前の大正12年1月「額面五千円…受取人訴外山崎忠吉、支払人被告<芹沢>銀行トセル為替手形ヲ振出し、被告銀行ハ同日之ヲ引受ケ、原告ハ右訴外山崎忠吉、吉永彦太郎ノ順次裏書譲渡ニ依リ、該手形ヲ取得…支払ヲ拒絶セラレタ」事件で被告・芹沢銀行は元常務芹沢多根が「代表資格ヲ濫用…シタルモノニシテ…山崎忠吉及吉永彦太郎モ其情ヲ知レリ」(『銀行研究』9(3)、昭和10年,P161)と主張。

が遠方のため殆ど出勤せず、回収等の密命を全く漏らさなかったためかと考えられる。

(7)「模範村」挙村一致体制での工事再開

矢軌は当初から雨宮製蒸気機関車の導入を標榜しており、大正末期には馬場勝弥³¹⁾の斡旋か、雨宮系列・大日本軌道浜松支社の身売り後の電化で不要となった遠州電気鉄道所有の旧機関車・客貨車・軌条等を一括譲受³²⁾しようと仮契約まで済ませていた。

「大正十四年十一月起点横荘鉄道黒沢停留場ヨリ着手」(覚書)し、大正末期に西滝沢村内の子吉川西岸沿いの黒沢～吉沢間の路盤工事が相当進捗した段階で、「大正十五年六月頃の大洪水」(S4.1.21魁)で子吉川沿いの路盤が流失、工事中断に追い込まれた。

通常なら計画を断念し会社解散となるはずのところ、「折角是迄費用ヲ投シ…出来形ニアルヲ以テ、之ヲ活カス」(変更)べきではと考え出した地元側はここで党勢拡大に躍起な政友会側から「国鉄矢島線(現由利高原鉄道)の一部として買収してやる」旨の甘い空手形³³⁾にまんまと騙され、実質破綻鉄道を「模範村」の誇りにかけて挙村一致で引き取り、買収条件に必要な部分開業を目指した。

「其后遂々ニ応分ノ工程ヲ進メ…此間請負人大坂ノ森本義三、東京<2字削除>横浜ノ渡辺久吉、東京ノ左右田九八郎、々々 鈴木義一等へ工事ヲ請負ハセタルモ、財界不況ハ原因ニテ予定ノ通り工事ノ進行ヲ見ル事ヲ得ス」(覚書)

昭和初期の追加工事は「昭和五年の七月より、前田一誠の後裔だと称する者が請負ひ、高橋与

六、左右田九八郎の両名が下請負人となって工事に着手した」(S6.3.5魁②)とされる。

IV 地域社会及び当局の矢軌評価

以上、“虚業家”との接点を中心に昭和初期までの矢軌の歴史を概観したが、以下では昭和初期以降苦境に陥った矢軌の内情に関する世評や当局の厳しい目を客観的な資料で明らかにしたい。

『本荘時報』『由利新聞』等残存地元紙が乏しい中で、苦境下の矢軌に関する最も客観的かつ包括的な分析ではないかと思われる『秋田魁新報』の「重役連中の大胆な計画 矢島鉄道会社の運命 倒産の非運に陥るものもあらむ」(S4.1.21魁②)という長文記事の骨子となる字句(見出しは筆者が設定)を以下の通り整理した。

- ①着工…「黒沢より吉沢部落に至る約五哩の一部分工事に着手」
- ②流失…「大正十五年六月頃の大洪水に、子吉川筋の堤防を利用した軌道工事は無惨にも流失」
- ③放置…「工事の傍を止めてゐるのは…黒沢より神田部落に通ずる約一哩半の軌道跡…放任され…廃棄」
- ④債務…「貸借関係に全然信用なきため借債の大部分は重役の個人保証となって…借財整理のため…多筆の田地を売出し中」
- ⑤信組…「信用組合においても多額の金を…会社に注ぎ込」
- ⑥補償…「鉄道としての認可なきため…省線開通により下付される補償金も如何」

31) 馬場勝弥は大正12年末官庁申請業務代行業の日本鉄道電気工業社を開業、布引、長谷等10余の鉄道から設計監督を受注(『交通と電気』大正13年1月、P46)。

32) 「機関車ハ一両2,300円、客車一両900円ノ単価ニテ有姿ノ俣、旧遠州電気鉄道鹿島線使用ノ分契約仕候…軌条18封度7哩ハ…鹿島線ノ使用仕候モノヲ…購入契約仕候」(工事)。矢軌は昭和初期にも鉄道省に熱海軽便線不要軌条払下を申請、機関車・客貨車も払下を期待。

33) 政友会井出繁三郎に「ダマサレール」件で昭和17年高久は「政見発表ハ政府線(矢島線)ノ区域ニ到リテハ政府線ノ促進ヲ約シ、当会社区域ニ来リテハ資本家ノ物色ヲ約シテ…イザ当選スレバ知ラス顔ノ半兵衛」(高久42)と恨んだ。

- ⑦運転…「補償金を受くるに付、何等かの形式によっても軌道運転をなさねばならぬ」
- ⑧開通…「重役連はこの雪消江^マ早々を待って又ぞろ持続工事をなし、十月まで幾部かの開通を見、補償金の下付されるのを待って被損害額の幾分なり補填せん」
- ⑨命運…「重役連中に倒産の非運に陥るもあるべく、同村の運命も今議会の決着如何」
- ⑩挽回…「一説には中央の政友会幹部某々氏の応援を得て、悲境の挽回につとむべく、よりより協議中との風評」

⑧の昭和4年春ころ「持続工事をなし、十月まで幾部かの開通」を期待した証拠として、測量設計料を日本土木株式会社へ支払い、一部3,330円が未払金に計上³⁴⁾されている。矢軌が「昭和五年の七月より…と称する者が請負ひ、高橋与六、左右田九八郎の両名が下請負人となって工事に着手した」(S6.3.5魁②) 際に見、大倉土木の旧称を思わせる同社(未詳の元請と一体か)に測量・監督等を依頼したのであろう。しかし翌6年早くも日本土木は窮状を露呈、旧役員が辞任し大阪の森下組に買収され、さらに下請の左右田合資も昭和8年5月解散するなど、矢軌が選んだ業者は不運にも軒並み白旗を揚げた。詳細不明だが筆者は大手と錯覚した矢軌側が悪質業者の正体³⁵⁾を見抜けず、なけなしの設計料を払わされた挙げ句、昭和6年3月倒産寸前の下請の賃金未払騒動³⁶⁾の累まで被った可能性もあると見た。

昭和6年8月6日農村指導の大家・山崎延吉は県下を行脚中、「西滝沢村は滞納なき良村であるが、交通機関を得んがために村長始め有力者が公金を費消せりとの疑獄が起り居ると聞き、同村の為に気の毒と思ったが、寒村僻地の純朴なる所で、往々斯る憾みがあるが、為政者の心すべき所」³⁷⁾との感想を日記に記している。翌々日の8月8日同郡内の「西目村に行ったが、此の村は…新経済政策を立てた所である。村長も熱心家であり手腕家であるので、他を凌いで発展」³⁸⁾としたのと好対照の厳しい評価であった。

この時点で地元秋田県の土木当局(鉄道・軌道も管轄)も矢軌を実態紊乱し不安と捉えていた事実を鉄道省への報告から見てみよう。

「昭和6年12月10日付…ヲ以テ御照会相成、調査スルニ、会社創業以来、事業執行者ノ為メ過マラレ、多額ノ欠損ヲ生シ、実態頗る混乱、収拾スヘカラサリシニ、本<昭和7年>春ニ入り業務執行重役ヲ交替セシメ更生ノ道ヲ計レリ。現在<矢軌>会社ノ…借入金其他十七万五千余円ノ債務アリ…株主ハ大半沿線付近ノ地主及小作人ナレバ農村希有ナル不況時代、未払込ノ払込ハ此際難事ナルモ…会社ニテハ折角是迄費用ヲ投シ、左記ノ如キ出来形ニアルヲ以テ、之ヲ活カス為メニモ工事ヲ続行シ、完成区間開業スルヲ得策ナリトシ、極力未払込ノ払込ヲ督促シ、尚払込予定額ニ達セス工事資金ニ不足ヲ告クル場合ハ、各株主ノ労力³⁹⁾別途借入ノ方法ヲ以テ完成セシメントスル熱

34)『昭和七年下期修正報告書』(高久67)。

35) 一流ビルで建築設計事務所・立成社を営む建築家(元大倉土木勤務)あたりが整理中の阪東工業役員となって牛耳り、昭和5年7月大手と錯覚させる日本土木と改称、もし自ら“カモ”矢軌に乗り込み弁舌を振るったと仮定したら名門幹部のご指導と信じ込んでも不思議あるまい。

36) 阪東工業の下請労働者らが「連日重役の家へ押しかける」(田宮利雄『秋田ローカル線今昔』無明舎出版、昭和57年、p.48)騒ぎが起った。

37)38)山崎延吉『興村行脚日記』『我農生三十年興村行脚』昭和7年、p.832～3。村営軌道を敷く西目村を激賞の一方、「交通機関を得んがために…疑獄が起り居る」村が軌道敷設に蹉跌した西滝沢村の対比の妙。

39) 昭和7年6月総会で「資金乏シキ為メ軌道敷設地…所有者ニ交渉シ、用地ハ現在価格額ニ見積リ本会社相当株ニ変換シ引受ケシムル事」(7年7月9日両大臣宛知事「報告」鉄文)など実質的“現物出資”策の賛成を得た。「会社側からの各種協力要請は金銭面だけでなく、出せない場合は勤務奉仕もあったため子息を帰省させて工事等に従事させた家もあった」との駅予定地住民「丙」氏の“労務出資”要請証言もある。

意ヲ有スルモ、時節柄ナレハ甚タ不安ヲ感セラルルモノニ該当シテ…工事モ休止シ居ル状態」(変更)。

昭和8年末に「目下ノ交通状態ニ於テハ本<矢島>軌道急施ノ要ナキ」と見切った鉄道省が「期限迄ニ確實ニ竣功セシメ得ル具体的方法ヲ定メシメ、且ツ之ニ対スル<県>ノ御意見回示相成度」⁴⁰⁾と県独自の判断提示を要求した際、県は「今回出願ノ延期期限迄確實ニ竣功シ得ル具体的方法ニ関シ別紙⁴¹⁾提出セシメ候へ共…従来ノ業績ニ鑑ミルトキハ今直ニ之ニ信ヲ措クコトハ如何カ存セラレ候へハ…貴<鉄道省監督>局担任者ヲシテ実地調査セシメタル上、何分ノ御処理相成様致度」⁴²⁾と、県独自の判断の開示をためらい、省に実地調査を要請する“逃げ”の姿勢を示した。かくして矢軌は昭和10年8月8日付『官報』で正式に軌道敷設特許を取消(S10.8.8.官,P244)されたことを不服として行政裁判所に提訴、昭和13年12月7日付で却下されたが、特許取消以降の長年にわたる抗議活動等は本稿の考察対象外とした。

V 矢軌のファイナンス

(1) 地方鉄道変更断念と新たな金策

昭和7年6月29日総会で「地方鉄道ニ変更計画取止メ」を協議後に、昭和7年9月21日 矢軌常務は大臣宛「計画ヲ変更シテ地方鉄道法ニ拠ルコトニ致シ…申請等手続中ニ有之候得ドモ、経済

界ノ不況…為メ該変更…ノ希望ハ断念スルコトニ決議致シ…今後開業ニ要スル資金ハ、軌道費、車両費、停車場設備及ビ残工事ヲ加ヘテ約七万円ノ予算ニ対シ…払込資本金調達ノ上ハ直チニ残工事ニ着手シ又軌条車両等ノ購入可致計画ニ候。追テ黒沢起点九キロヨリ終点矢島町ニ至ル区間ハ前記区間ノ開業後、軌道財団ヲ編成シテ借入金ヲナシ…施行致度候」⁴³⁾と申請するなど、重役陣が微かな光明を見出していたのが新たな借款の可能性の模索であった。

(2) 末期の金策の実態

矢軌の借入金は第4期(大正15年11月末)16,920円48銭⁴⁴⁾で「借入金及支払手形」は49,980円であったが、第5期(昭和2年5月末)92,466円、第6期(昭和2年11月末)95,120円、第7期(昭和3年5月末)95,672円と累増した⁴⁵⁾。仮に支払手形が33,060円で不変だとすれば、借入金は約6.2万円と、大正15年末の1.6万円の4倍弱となる。昭和10年3月31日現在では借入金32,727円33銭(内財団抵当 一円)であった⁴⁶⁾。

鉄道当局側は後年昭和11~12年の行政裁判で財団抵当「借入ハ通常開業後ニ非サレハ為シ得サルヲ以テ、一般ノ借入ニ依ルノ外ナキモ斯卡ル資産内容不良ニシテ前途ノ見込尠キ小規模ノ軌道事業ニ無担保担保ノ融通ヲ為ス投資家ヲ求ムルカ如キハ、百年河清ヲ俟ツニ似タリ」⁴⁷⁾と調達可能性を甚だ疑問視した。

40) 昭和8年12月22日付 知事宛「照会」鉄文。

41) 昭和9年1月17日付「回答」鉄文。

42) 昭和9年1月24日付の期限延長願副申、鉄文。

43) 昭和7年9月21日付「工事竣功期限延期申請書」鉄文。

44) 『秋田県名鑑』帝国興信所、昭和2年,p56。

45) 『地方鉄道軌道営業年鑑』昭和4年,p75。差引支払手形は33,060円。

46) 「矢嶋鉄道要領」鉄文。

47) 「軌道敷設特許取消処分不服ノ訴」行政裁判所編『行政裁判所判決録 第49輯』帝国地方行政学会、昭和14年,p752。

(3) 鉄道事業金融の専門業者への依存可能性

最末期の矢軌は最後の拠り所として鉄道事業金融の専門業者からの金融仲介に一縷の希望を繋いでいたようである。それは大正期から昭和初期にかけて鉄軌道信託投資団ともいべき鉄道事業金融の専門業者⁴⁸⁾が相当数存在し、信用の乏しい零細鉄軌道へのリスクな金融機能がある程度担っていた実例があるからである。矢軌は「昭和七年六月以来株金払込ノ督促ヲスルノ外、又一方借款運動ヲモ試ミタル結果、工事費ヲ立替、所要ノ軌条、機関車等物品貸付ニ応セントスル者アル」(回答)とした(但し業者名の記載なし)。

矢軌は過去にも大正末期の馬場勝弥、昭和5年の日本土木など専門業者に丸投げする形で自己の知識不足等を補完してきた。昭和7年6月以降昭和8年までの間に矢軌と接触したであろう未詳の新規業者を仮に「日本レール」あたりと仮定して、両社の接近の可能性の有無を検討してみたい。

林甚之丞が主宰する日本レール(株)(日本橋区呉服橋)の営業内容は「①日本製米国製レール各種、②鉄道建設請負、③鉄道材料車両一式、④鉄道事業金融」⁴⁹⁾と幅広く、「④工事費ヲ立替、①所要ノ軌条、③機関車等物品貸付ニ応セン」との矢軌のいう条件に概ね合致する。

また昭和9年5月ごろかと推測するが、早稲田大学評議員会長の斉藤和太郎(牛込区南町)が神中鉄道、中信電気各相談役に加え新たに「矢嶋鉄道相談役」⁵⁰⁾にも就任した。日本レールは旅客向『神中鉄道案内』に場違いな広告を出すなど、斉藤が社長の頃から神中と何らかの接点(日本レールの売先たる私鉄に鉄道用の砂利等を供給するなど)を有していた可能性があるだろう。

以上の諸点から、前後関係は未詳ながら昭和7～8年ごろ矢軌と日本レールが仲介者(例えば斉藤ら)を経て接触したと仮定し、矢軌で実施中とする経営改善策と日本レールの他社で見せた流儀と符合するか検証してみよう。

「工程約八分ニ至リ候処、資金ニ不足ヲ来シ為メ今尚竣功致サズ。而来借款或ハ増資計画ニ極力奔走シタル結果、漸ク借款ニ応セントスル者現ハレ候モ、条件ニ就テ先般来交渉中ニ有之候」⁵¹⁾とする。その業者は昭和9年時点で「借款ニ応セントスル者…目下現状視察中ニ候」⁵²⁾と昭和9年9月現地調査⁵³⁾も実施している模様であった。

借款の「条件トシテ会社財産中ヨリ損失額ト負債額ヲ抹消スルコト。並ニ実行予算ヲ編成シテ所要金額ヲ明瞭ナラシムルコトノ要求アリ…右ニ条件ヲ満足セシメ得ル事トナル」(回答)と、要求を受け入れる努力を重ねて来たように思われる。

実は当時の常務が借款運動開始直後の昭和7年6月29日株主総会で、「三、本公司事業ノ円滑ナル進捗ヲ計ル為メ重役ヲ増員セラレタキコト。四、専任ノ会計係リヲ選定シ、今後会社ノ収支ヲ担当セラレ度キコト」⁵⁴⁾等の説明をして出席株主「大多数ノ賛成アリ」⁵⁵⁾とされた背景も当該業者から要求された「実行予算編成」等の条件をクリアするための社内体制強化であったと解すると納得が行く。大胆な仮説にすぎないが、早稲田OB斉藤和太郎を相談役に推挙したり、雄勝鉄道との接近、資金難を押しての新屋敷停車場兼本社事務所の新築工事(次項)、山脇太郎吉への工事発注等、末期の矢軌に散見される異例の決断や顕著な政策転換や、自身は「良縁」(高久79-14)で入社できたとする斉藤邸近くの早稲田に住む高久の取締

48) 例えば日本電機車両は「工事請負、投資を為し現に信貴生駒電鉄(奈良)池上電鉄(東京)秋田電軌(秋田)穴吹川水電(徳島)等に対し大株主又は重役として密接の関係を有し着々工事を進めつつあり」(T9.4.20「大阪毎日新聞」広告)と宣伝。

49) 磯部俊平編『神中鉄道案内』昭和2年、p8～9広告。

50) 『早稲田大学年鑑 昭和11年版』、p300。

51) 昭和10年7月25日「廃止許可申請」鉄文。

52) 昭和9年9月27日鉄道大臣宛「工事竣功期間延長申請書」鉄文。

53) 日立電鉄でも「東京鉄軌信託投資団と言う組織があり、鉄軌道の工事受注を条件として投資するシステムになって…

役招聘も当該業者からの助言・忠告等が反映された可能性を否定できまい。

昭和7年9月当常務は大臣宛「黒沢起点九キロヨリ終点矢島町ニ至ル区間ハ前記区間ノ開業後、軌道財団ヲ編成シテ借入金ヲナシ…度候」⁵⁶⁾と申請するなど、多分に仲介業者の甘言を信じ込んだ矢軌は昭和10年の特許取消直前まで日本興業銀行からの借款の道が開けるものと夢想していた可能性もあろう。

Ⅵ 新屋敷停車場の考察

昭和8年完成したとされる新屋敷停車場の概要を関係文書で明確にした上で、具体的な位置関係と現状を近隣住民の協力を得て現地調査した。

大正14年の「建設費予算書」では停車場費2,250円の明細として、黒沢停車場費1,000円、新屋敷停車場外一ヶ所1,200円、森子停留場一ヶ所50円…諸建物費120坪12,000円（工事）とあり、少なくとも森子には停留場の設置が予定されていた。昭和10年3月期の諸建物費勘定は吉沢停車場が150円67銭なのに対し新屋敷停車場は6倍弱の872円5銭であった。

昭和25年10月GHQに提出した案内図（高久79-16）には黒沢停車場からカーブして子吉川の堤防上（地図では「河川ト密接セル部分（約一里）」）を走った後、堤防から少し外れた地点に「新屋敷停車場」の大凡の位置が示され、さらに吉沢停車場に達していた。

戦後に記者の取材に答え高久が書いた原稿には「第一区工事は起点より九キロの吉沢間であり、九キロ即二里余が停車場一ヶ所と共に完成し

た」⁵⁷⁾、「昭和八年には第一区吉沢まで土工完成し、新屋敷アラヤシキ停車場の建築も了へ、レール払下許可次第完成の域に達した」⁵⁸⁾、「政府線と吾が矢島鉄道線との交叉地点は吾が吉沢停車場敷地である。この地は会社の所有権で既に停車場として土盛を為し、路線引込線も完備し、何人がみても停車場敷地を認識しうる程度の築工は出来てあった」⁵⁹⁾と描写されている。

関係文書を総合すれば「新屋敷停車場兼本社事務所用建家ハ昭和八年十一月竣功シ、同年十二月一日事務所ヲ同建家ヘ移転」(回答)、併設本社には昭和9年1月「現在ノ職員 主任技術者技師一名、会計主任書記一名、設計係見習技手一名、用地主任書記一名、建築工夫傭人一名」(回答)計10名弱の職員が詰め、軌道敷の地主でもある株主相手に対応した。集落代表者が西滝沢村「役場へ参集ノ序ニ来社」した際、「起工承諾書迄出シヲラル土地」で「部落ノ共有地・已ニ鉄道用地ニナツテタルモノヲ移転登記準備ノ為」面談するも、代表者は「<矢軌に>土地ヲ任セテアルカラ<移転登記書面に>調印セストモ差支ナカロト部落ノ協議一決シタリ」と「逃クルガ如キ態度ニテ退社」(以上、高久28付)し職員を手こずらせるなど、村長の号令一下挙村一致で進めて来たはずの鉄道に対する微妙な空気の醸成が社内記録⁶⁰⁾から判明する。工事費支払が停滞するほどの資金難にも拘わらず、村役場に近い枢要の地への中央駅設置は但鉄等でも見られた敷設遅延に訝る住民らの不安を鎮める陽動作戦的意図⁶¹⁾も感じ取れる。

まず最初に現地訪問前に当地住民「甲」氏から「子吉川の堤防の脇で土を盛っていた所…が、鉄

要請に応じて、当社の計画、沿線の状況を調査」(『日立電鉄四十年史』昭和43年,p6)した。

54)55) 昭和7年7月9日大臣宛知事「報告」鉄文。

56) 「工事竣功期限延期申請書」鉄文。

57)58)59) 「質問回答録」,p11,p19(高久73)。

60) 昭和8年11月部下は「部落一同此鉄道事業反対ノ表明スル弘□デアル故后証ノ為有ノ俣ニ記載シ罷ルモノナリ」(高久28付)と漂い始めた反鉄道の雰囲気を感じてご注進に及んだ。

61) 昭和9年10月高久は「今や八分通り土工完備し、レール敷設によりて開業の運びに至る」(社長就任挨拶状)と地元を期待を抱かせた。(但鉄は本誌435号参照)

道建設が破綻した後、昭和50年代…基盤整備によって水田となり、当時の面影は全くなくなった」とご教示頂いた。

さらに現地訪問時に住民「乙」氏から駐車場の所在する馬頭観音と表示された「地藏堂の裏の台地は…以前は小山のようになっていた地所…を平らにした」由で、基盤整備以前は「台地…に橋脚用の土台があった」とのことである。

聴取情報を基に、史料⁶²⁾を検討した結果、矢軌本店の所在する字新屋敷105 宅地の東側にある現「延命地藏・馬頭観音」堂(地藏堂)の東側一帯、即ち現「ゆり大橋」に向かう道路と子吉川の堤防との交差点(A地点)を右上角とする長方形の台地の子吉川側の法面と想定した。

その根拠として大正14年「工事方法書」添付「第六号 新屋敷停車場平面図」(内文)は字北野と字新屋敷との字境を越えてすぐ、等高線が3本描かれた台地状の地形(仮に1メートル間隔なら比高約3メートル)を南北方向に切り土し、且つ台地のすぐ南側を斜めに横切る水路(ギザギザで表示)に架橋して建設するものと読み取れる。台地の北辺の道路を「ゆり大橋」架橋前の旧道(地藏堂への現参詣路)と、また斜めに横切る水路を現「住宅地図」の「字新屋敷」の字の左側を横切る現「里道」と想定すれば、住民情報とも一致する上記地点が新屋敷停車場跡と考えられる。

VII | むすび

筆者は今回、本稿素材の特異性⁶³⁾に鑑み当該沿線予定地の複数の古参住民に素稿段階での試読を無理にお願いしたところ、折しも地元紙に載った「院本線実現への思いにロマン」と題する87歳の方の「空想には地域住民の熱い思いが宿っていた」との意味深長な投書欄を添え、「この年にもなって集落の“負”の歴史を知り…何とも言えない気分」との趣旨の率直なご感想を頂戴できた。筆者の拙い文章が住民各位の幻の鉄路へのロマンを打ち壊したなら幾重にも詫びるしかない。

実は大正末期の洪水で放置された矢軌の“残骸”を挙村一致で引き取ろうとした当時の村長らの心情は「隣村東滝沢村及鮎川村ニハ鉄道交通ノ便アレトモ(何レモ役場所在地ニ停車場アリ)吾西滝沢村ニハ此便益ナク産業開発上大ナル欠点タルヲ憂慮」(覚書)したためと伝えられる。これは今回戴いた「特に吹雪の日は…駅があったらどんなに良かったろう」とのご感想とも相通ずる。矢軌執行役員の当時の「覚書」には「昭和八年九月ニ新屋敷停車場ト<矢軌>会社事務所兼用ノ建物ヲ新築シ、此ノ年十二月ヨリ新事務所ニ移転ス」(覚書)と西滝沢村の役場所在地への停車場新築を特筆大書する。おそらく彼らの脳裏には新

62) 矢軌作成の“巻物”(高久79-35)による線路敷地の地番一覧の「字新屋敷102 畑」の位置関係は法務支局備付(和紙)「公図6593」でみると矢軌本店の所在した字新屋敷105 宅地のすぐ東側筆に該当、さらに線路敷地の101番(地目は低位を意味する田)が102番(地目は高位を意味する畑)の東隣筆に該当。

63) これまで筆者の出会った幾多の破綻鉄道事例中でも光明電気鉄道を凌ぐ凄惨さであって地域社会への打撃も類を見ない深刻さなのに鑑み、住民感情として許容される掲載範囲を慎重に見極めたいと自戒したゆえである。

64) 高久は従前から「本社建設を不能ならしむる一部に不心得者あるを窺知」(高久62)していたが、「当会社ノ株主ナルガ、従来当会社歴代重役個人対ニ感情ノ衝突」(昭和17年4月知事宛「陳情書」高久42)ある人物こそ「矢軌軌道ハ現

株主ノ手ヨリ離レ、利権屋ノ操作ニ任セテ居ル状態」(由利)と酷評する村内少数の“反体制派”を指すようである。彼のいう「利権屋ノ操作」とは察するに乾新兵衛(昭和初期飛州木材が受け取る巨額補償金目当てに融資した悪名高い高利貸)の如き「利権目当て」の悪徳業者に操られ、度重なる「延期出願ハ補償ヲ得ル方便」(由利)として「鉄道当局ヲ胡麻化シテ井ル」(由利)といった含意でもあろうか。

65) 「各家毎に関わりの程度に大きな差異があり、蒙った影響にバラツキがあるカマケヤス鉄道の話は地区の会合でもまず口に出せる雰囲気ではない」(前掲「丙」氏談)。

66) 矢島を冠しながら矢軌が矢島地区で閉却され、忘却され果てたのも矢軌“除去”の猛運動(注12)に起因か。

67) 小松正夫氏が調査、作成された整理用目録に基づき、本荘郷土資料館所蔵「高久勝治家文書」を閲覧させて頂い

装なった中央駅を威風堂々と出発進行する開業列車の晴れやかな勇姿が浮かんでいたに違いない。

“虚業家”の足跡を追い求めて来た筆者年来の性で、ロマン溢れる空想が投機の蹉跌、破綻で潰え行く転落過程のみを追う結果となったものと反省するが、元より当時の執行役員ら地元先覚者に鞭打つ意図は筆者には毛頭ない。

大正バブル崩壊で泡と消えるべき運命の矢軌“残骸”を挙村一致で引き取り更生させようとの強い自信と団結力ある誇り高き模範村⁶⁴⁾であったことが裏目に出て、途中で引き返す機を逸したのは真に不幸であった。また十分な情報を得がたい山村ゆえ、早期に撤退を決断すべき時点でルール、車両等の貸与や資金融通を囁く専門業者の甘言にも翻弄され、鉄道省、秋田県、近隣町村等から見放され四面楚歌の中、満身創痍の身でなお空しく藻掻き続けたことも一層傷を深めたと思われる。今回縁あって封印⁶⁵⁾され、隣町でも歴史から“除去”⁶⁶⁾されて来たムラの“秘史”の一端を臆気ながらも仄聞する機会⁶⁷⁾に遭遇した者としては新屋敷停車場跡に建つ古い地藏堂でただただ静かに手を合わせるしかなかった。

【補論】筆者のいわゆる“虚業家”研究の回顧

四半世紀にわたり論文タイトルに“虚業家”なる語彙を括弧付で使用して来た点に質問頂いたの

で、意図・背景等を補足したい。2002年の拙著⁶⁸⁾の結論で、多数の破綻事例から抽出した特定の性向を持つ者を「虚業家」と呼び得るとの資本家類型仮説を提唱した。しかし所属学会で単に破綻企業家に事後的レッテルを貼った結果論に過ぎぬといった批判を少なからず頂戴した。そのため2003年の拙稿⁶⁹⁾で疑問に答えるとともに、2005年の拙稿⁷⁰⁾で戦前からの「虚業家」の用例と意味合いを類語と比較しつつ概観した上で「虚業家」等と形容された人物の共通性を明らかにした。

さらに2006年虚業家を冠した拙著⁷¹⁾の中で「虚業家」関連の参考文献・先行研究を網羅的に渉猟した。以後も2008年までに虚業家を冠した22編の拙稿群⁷²⁾で事例研究を追加する一方、企業家研究フォーラムで2007年シンポジウムを組織し企業家と対立する「非企業家」概念の構築のための問題提起⁷³⁾を行って議論の場を設けた。以後の途中経過は省略するが、近年でも2020年地方金融史研究会で船橋商業銀行頭取逃亡事例を報告・寄稿⁷⁴⁾し、2021年関連して同行融資先破綻事例も本誌⁷⁵⁾に掲載したが、2024年12月同研究会で両事例の元凶たる銀行頭取の“虚業家”的性向が議論され、会員から新たな史料が示され拙稿の訂補正を迫られるなど、一連の“虚業家”論争は今なお継続中で、結論を得るには至っていない。

たのをはじめ、由利本荘市本荘教育学習課・観光協会のご配慮で矢島郷土史研究会・鳥海文化財保護協会の各会員、尊名は省かせて頂いたが多数の古参住民各位から多くのご教示、ご示唆を頂戴した。

68)『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、2002年2月。

69)『「企業家」と『虚業家』の境界―岩下清周のリスク選好度を例として―』『彦根論叢』342号、2003年6月。

70)『「企業家」と『虚業家』』『企業家研究』2号、企業家研究フォーラム、2005年6月。

71)『「虚業家」による泡沫会社乱造・自己破綻と株主リスク―大正期“会社魔”松島肇の事例を中心に―』滋賀大学経済学部研究叢書42号、2006年2月。

72) CiNii Research(<https://cir.nii.ac.jp/articles>)検索結果に限定。

73)「買占め・乗取りを多用する資本家の虚像と実像―企業家と対立する「非企業家」概念の構築のための問題提起―」『企業家研究』4号、企業家研究フォーラム、2007年6月。

74)「千葉県北西部沿岸の地域産業と地方銀行―大正初期船橋商業銀行の蹉跌を中心に―」『地方金融史研究』52号、地方金融史研究会、2021年6月。

75)「明治末期の鉄道請負業者の多角化リスク：千葉県船橋の“落ちた偶像”遠藤君蔵の衰退事例」『彦根論叢』426号、2021年1月。

The Reality of the Long-Unfinished-Railroad Company Continuously Exploited by “Fake Enterprisers”

**Early-Stage History of the Yashima Railroad Company, a Subsidiary of
a Model Village at the Foot of Mount Chokai in the 1920s**

Isao Ogawa

The Yashima Railroad was planned in 1920 primarily to transport timber from the foot of Mount Chokai in Akita Prefecture, with official authorization for track construction granted in 1921. However, despite partial construction of the track, the railroad never began operation, and the government revoked its authorization in 1935. In the years that followed, the company pursued administrative litigation and various petitions, including those to the General Headquarters of the Supreme Commander for the Allied Powers (GHQ) during the postwar period. Nevertheless, all efforts ended in vain with the Yashima Railroad becoming the most tragic privately operated, small-scale railroad in Japan.

When a flood in 1926 washed away the track under construction, the original construction plan was on the verge of abandonment. Nishitakizawa Village, commended by the government as a model village, decided under the strong leadership of its mayor to rally the community and reconstruct the railroad track. A few knowledgeable individuals questioned the decision to integrate the railroad company into the village as a subsidiary, but their dissent was silenced to maintain village unity. Meanwhile, a variety of propositions were made, including offers by contractors to advance construction costs and by specialized firms to lease rails, vehicles, and other equipment. Misled by

these seemingly attractive offers, the village lost the opportunity to fundamentally reassess its construction policy.

As a result, many of the village residents became shareholders of the railroad company, and the village's cooperative association shouldered the shortfall in construction costs. The eventual bankruptcy of the company led to the immediate decline of the community and the impoverishment of the majority of its residents. When the author visited what was once a model village to speak with its residents, many of the elderly with painful memories of the lingering effects of the experience, either directly or indirectly, adamantly refused to discuss it. To them the “kamakeyasu” railroad remained a taboo topic, with “kamakeyasu” meaning “bankruptcy” in the Akita dialect.

To uncover the mystery behind the company's “sealed history,” this study examines how, during its early years, the company was continuously exploited by numerous “swindling enterprisers,” leading to soaring initial expenses, the misallocation of funds to cover unnecessary costs, and the depletion its capital. These factors severely deteriorated the company's financial condition, resulting in an excessive burden placed on the villagers who eventually took over its management.

