

明治期肥前地方における鉄道網の形成

——九州鉄道長崎線延長を例として——

原 康 記

1. はじめに

企業勃興期に始まる日本の鉄道網の発展については、第一次企業勃興期との関連で、多くの実証的研究がなされてきている。幹線鉄道会社と呼ばれる大規模鉄道会社のうち、日本鉄道会社以外については研究が比較的手薄であったが、近年、意欲的な研究が生み出されてきている。その幹線鉄道会社のひとつであった九州鉄道会社については既にいくつかの先行研究がある⁽¹⁾。この九州鉄道会社は明治21年6月に九州で最初の鉄道会社として成立し、九州北部を中心に九州の幹線網を形成した。同社の成立過程は、北部九州諸県間の利害関係や民間の対応の相異などがからんで、複雑な様相を伴っていたことが先行研究の中で明らかにされている。

九州鉄道会社の設立は、福岡・熊本・佐賀の3県における官民による設立運動がこれを推進し、その成立に至るまでの過程で3県に長崎県側の鉄道敷設運動が加わった。長崎は、明治期に肥前地方で採掘される石炭の輸出港として繁栄したが、その頂点は明治20年代初頭であって、それ以降、長崎が九州で唯一の開港場でなくなってからは衰退に向かう。唐津や門司などが特別輸出港として開かれることになり、且つ北部九州の輸出品生産

地と他の諸港が鉄道で結ばれることが日程にのぼってきた時、長崎港の商工業者が危機感を抱いたであろうことは想像できる。そこで他の県に遅れをとらずに鉄道を建設することが強く要請されたであろう。したがって長崎県においては、長崎港の商工業者を中心に、民間の有志者の発意によって鉄道敷設運動が始まったのである。

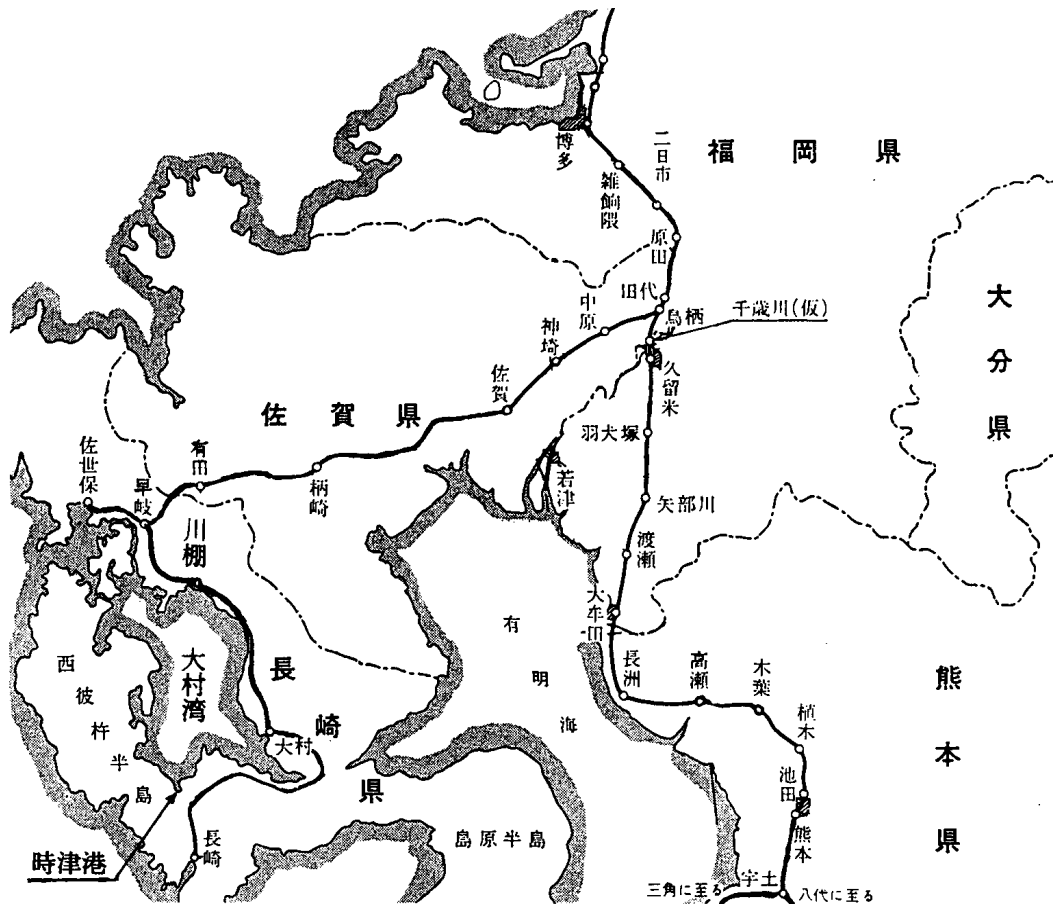
本稿で対象とする長崎・佐世保間鉄道と九州鉄道長崎線については、九州鉄道会社設立との関係で、先行研究の中でも多少触れられているものの、なお不明な点が多い。また、地域の産業・経済に大きな影響を与えた鉄道建設は、一地域の産業史・経済史を振り返る場合に検討すべき課題であろう。そこで本稿では、あまりかえりみられなかった長崎県における地元有志者や政治家による鉄道敷設運動について、その動向を検討し、従来の研究を補完することを試みたい。

なお、長崎線完成までの概略は、長崎の実業家であり、九州鉄道会社の常議員でもあった松田源五郎の長崎線全通記念講演の中で述べられている。本稿は大筋をこれにより、当時の新聞記事等によって補足していく⁽²⁾。

2. 長崎地方における鉄道敷設運動に至る背景

長崎港は幕末開港以降はその地位を横浜、後には神戸に奪われ、しかも近辺に貿易品の消費地と生産地をもたないために、貿易港としての衰退は著しかつた。とくに明治10年代に入ると長崎港の商業は停滞化し、明治20年前後には最大の商品である石炭さえも輸出が頭打ちとなった。こうした事態に対し、長崎商工会は、明治18年に市内を流れる中島川の変流工事の際に港勢挽回策として港湾改良問題が論議されたのを機会に、海上交通の円滑化だけでなく陸上交通の整備を企画した。その一環として、まず鉄道

九州鉄道路線略図



- 注：1) 日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史 第2巻』589頁の線路図をもとに本稿に關係する路線のみを載せた。
2) 実線は明治31年に長崎まで全通した時点での路線であり、予定線路とは多少異なる。

を敷設して九州各地との連絡を図り、それによって長崎を九州の商業の中心地とすることが意図されていたが、その実現は将来に託すとの意志表示にとどまっていた。明治19年に長崎で催された九州銀行同盟会で九州鉄道敷設の件は話題にのぼっていたが、長崎側がこの計画に参加するには至らなかった⁽³⁾。

その頃、福岡・佐賀・熊本の3県合同の鉄道会社設立の試みが具体化してくると⁽⁴⁾、同年11月20日、長崎私立勸業会が常集会において長崎・佐世保間鉄道の敷設案を議決し⁽⁵⁾、長崎商工会に同案についての賛同を求めて照

会した。そこでは勸業会において取調委員を選定して調査を行い、地方税から測量・調査費7200円を支出するよう県知事へ建議し、それを県会で議決するよう求めるといったことが議定されていた。「当区内有力者諸君の集合せる」長崎商工会の同意が得られて両会が共同で手順を経ていけば、万事円滑に運ぶであろうとの考えであった⁽⁶⁾。

この計画は、明治19年12月中旬に長崎商工会会頭松田源五郎と長崎私立勸業会幹事総代猪飼麻次郎が連名で長崎県知事へ具申したことで具体化する。この時県知事は上京中で不在であったため、その請願は県知事代理池田徳潤書記官へなされたが、同書記官の回答は「本県の鉄道は非常の難工事故到底民力の及ばぬところ、国家必要の場合には、政府より敷設するであろう。若し政府が敷設しなければ長崎の鉄道は必要でないというより外なし。無駄に奔走せずとも時節を待つべし」という趣旨であって⁽⁷⁾、県庁の協力は得られなかった。

鉄道敷設のために奔走した松田は、福岡・佐賀・熊本の3県の鉄道敷設が実現し⁽⁸⁾、長崎だけに鉄道が開通しないことになれば、長崎港に集散する物資は半減すると危惧した。すなわち、長崎港に輻輳する物資は肥筑地方から来るものが多いため、長崎だけに線路が達しない場合には、たとえ長崎は海運の便に富むとはいえ、「本港の商人ハ遺憾ながら神戸商人に及ばされば肥筑の物貨は方向を転じて神戸に向」かうことになる、まして門司が開港されることになればなおさらであると予想したのである⁽⁹⁾。そこで長崎実業界の利益を代表する松田は鉄道敷設に尽力することになる。

3. 長崎鉄道設立計画

明治20年1月21日、佐賀協和館にて3県の委員による九州鉄道創立委員

会が開かれた。この委員会では、①門司から熊本を経て三角港まで、②田代から分岐して佐賀を経て早岐まで、③宇土から分岐して八代まで、④小倉から分岐して行事（現行橋）までを第一区とすることが原案通り可決した。その際、福岡県委員の中から、八代までと行事までの延長を止めて長崎に延長してはどうかという意見が出たものの否決された⁽¹⁰⁾。その後、発起人総代として和田七郎、藤金作、伊丹文右衛門、渋谷清六、白木為直、嘉悦氏房の6名が選ばれ、3県知事に対して九州鉄道会社設立請願がなされた。この請願は同年2月、3県知事によって政府に進達され、同年5月、発起人会が既に官選を請願していた社長として農商務省商務局長高橋新吉が内定、会社成立まで発起人総代に就任した。

この創立委員会において、同社の線路は長崎県東彼杵郡早岐に達するという計画が明らかとなった。長崎県の有志者としてはこれを傍観するわけにはいかず、進んでこれを利用しようと図ることになった。長崎商工会では役員会を開いて、3県に合同のうえで路線の長崎への延長を求めることに決し、松田は県庁勸業課の江口駒之助に同伴を乞い、直ちに佐賀に向かったが風波のため汽船が遅れて3県の会合に間に合わなかった。この会合では委員の中から長崎線路延長の提議はあったものの否決され、大勢において長崎側の参加は認められそうにない様相であったことを知らされた。松田は会合後の懇親会場に出かけて路線の長崎延長を再議するよう懇請して帰路についた。

松田は長崎に帰って直ちに商工会総会を開き、そこに私立勸業会員と池田書記官を招いて先の3県委員会合の様子を述べ、この機会を逃せば長崎鉄道敷設は極めて困難になることを説諭した。この時期、長崎で鉄道の必要性は否定されてはいなかったものの、なお県議会や県庁では鉄道設立運動は高揚しなかった。県会議員は鉄道線路測量費の支出を否決し、県庁に

においても測量に消極的なのは「急、不急の程度を覈査したる上に非ざれば輕易に事を為すべからず」という理由によると推測されていたのである⁽¹¹⁾。

2月初め、3県の知事と委員が下関で会合し、政府へ請願のため上京する予定であることが伝わると、長崎商工会と私立勸業会ではその会合に委員を派遣して協議を行いたいので県庁にも協力してもらいたい旨を請願した。ここでようやく池田書記官も請願を受け入れ、臨席した長崎商工会の定式総会で「鉄道ハ長崎に必要なりと認むる以上ハ官民共にこれを計画せざるべからず、两会より書面の出たる上は県庁にても何等の処理を為すハ余の一己の資格を以て信ずる所なり」と表明した⁽¹²⁾。

この総会での総意を受けて松田は長崎県勸業課員遠近武則の同伴を得て下関に赴いたが、佐賀県知事と3県委員の多くは出発した後であったため、福岡・熊本両県知事と残りの委員に面会し、長崎線延長の件を要請したが受け入れられず、やむなく帰県した。そこで長崎商工会は私立勸業会員を臨席させて総会を開いたところ、これまでの経過から、長崎側単独で至急長崎・佐世保間鉄道を発起し、その後九州鉄道会社に合併を働きかけるという方針が全会一致で決定した。直ちに発起人総代として第1表中の6名が選出され、一同は2月15日付で長崎県知事日下義雄へあて、鉄道敷設許可の申請を行った。その文面によれば、「当長崎港ハ我邦五港ノ一ニシテ西部要衝ノ通衢ニ当リ、殊ニ近時新タニ鎮守府ヲ佐世保ニ撰定セラレ軍事上亦重要ノ關係ヲ加ヘタルヲ以テ、通路ノ便否ハ利害ノ関スル所実ニ重且ツ大ナルモノトス」と、開港場長崎と軍事拠点の佐世保を結ぶことの重要性を掲げ、九州鉄道線が早岐まで延長される計画であることを述べたうえで、佐世保から早岐を経て長崎港に達する線路を敷設することに確定したので、特許について「三県同様御准可ノ御詮議ヲ仰」ぎたいというものであった。

第1表 長崎・佐世保間鉄道発起及び委員関係者

氏名	身分	所在	備考
松田源五郎	発起人総代・合併委員	長崎区	第十八国立銀行頭取・長崎商工会会頭
瓜生 震	発起人総代	長崎区	高島炭鉱支配人・商工会会員
山田季治	発起人総代・合併委員	長崎区	日本郵船会社社員・商工会委員
岩田清秋	発起人総代・合併委員	長崎区	石炭商・鉱山業・貿易商・商工会幹事
前田三郎	発起人総代・合併委員	長崎区	商工会幹事
横松清助	発起人総代・合併委員	長崎区	貿易商・荷受け問屋・商工会委員
浅田重三郎	合併委員	長崎区	商工会委員・質商・長崎倉庫会社社長
森慶次郎	合併委員	長崎区	貿易商・長崎製革会社社長
高見猪三郎	合併委員	長崎区	質商・第十八国立銀行取締役
細川雄次郎 ^(二)	合併委員	長崎区	第十八国立銀行行員
渡辺 元	合併委員	長崎区	
鶴田和市	合併委員	長崎区	長崎製革会社取締役
久住呂藤太郎	合併委員	西彼杵郡	県会議員
山口新一	合併委員	北高来郡	諫早銀行頭取
大久保為昭	合併委員	南高来郡	数寄屋銀行頭取
中島要蔵 ^(三)	合併委員	東彼杵郡	質商

註：備考欄は『明治年間全国商工人名通鑑 四国・九州・沖繩篇』、『鎮西日報』の記事、十八銀行『百年の歩み』等による。

この時、鉄道用地の下付・払下げを受けること、地租、その他の諸税が免除されること、年5分の利子保証を受けること、施工や運賃の決定は政府の許可を得てから行うことなど、11条を規定した「政府ノ特許アラン事ヲ請フノ条件」を併せて提出した⁽¹³⁾。

県知事はこれを容れて、総理大臣伊藤博文へあて2月21日付けで特許の上申を行うと同時に、県庁にて実地測量や収支計算などの調査をすることになった。その上申書の内容は発起人総代から出されたものと同様の趣旨で、「四県連合上申可致筋ノ所、外三県ハ已決ノ後ニシテ遽カニ更生ノ運ニ至ラサルヲ以テ便ニ随ヒ追申」したのであるとし、資金は概ね本業経験に乏しい多くの株主から集めるのであるから、利子保証を政府に求めるのもやむを得ない次第であり、「日本鉄道会社ノ例ニ依リ格別ノ御詮議ヲ以テ速

ニ御準可」を願うというものであった⁽¹⁴⁾。

この上申書提出と同時に長崎県側では3県知事に副申書提出を働きかけ、同県知事らは3月1日付けで総理大臣あて、「長崎県鉄道敷設願ニ付副申」を送った。その趣旨は長崎県の鉄道敷設とその3県への連合については、「既ニ三県株主会議決定ノ後ニテ、更ニ会議ヲ開カサレハ其需メニ応シ難ク候得共、該線路延長ノ義ハ三県ニ於テモ最初ヨリノ目的ニシテ会社定款ニモ掲載致置候通ニ付、其聯合ノ成否ハ追テ株主会議ノ上決定致スヘク、兎角該線路ノ義ハ該県知事上申ノ通必要ノ線路ト相認候条、三県ニ聯合ノ有無ニ拘ハラス該上申ノ趣可然御詮議相成度」というもので、長崎側の参加については株主総会に諮らなければならないのでその可否は別にして、鉄道敷設には同意するといった、やや消極的な賛成意見であった⁽¹⁵⁾。

長崎・佐世保間鉄道発起人たちは、請願が県知事に認められると同時に株金募集を計画した。その募集金額は150万円で、会社設立許可が得られた後、6回に分けて払い込む予定になっていた。株式募集の広告前に既に大阪から5万円、東京から6万円、長崎から1000円の申し込みがあった。この鉄道の株式募集予約広告が新聞紙上に載せられたのは明治20年2月末である。その広告面には、①長崎・佐世保間の里程は26里で工費が150余万円かかるので資本金を150万円とし、②営業収入22万2187円42銭8厘から営業費を差し引き、その残余は工費150万円に対して1年当たり8分8厘87余の利益見込みとなり、③株金は1株50円に分割して、会社設立の許可を得た後6回に分けて募集し、④会社創立後、配当金が年5分に達しない場合は政府から不足を補給されるよう請願する見込みであることなどが明示されていた⁽¹⁶⁾。

予約広告の結果、3月初めには応募額が70万円に達し、そのうち県外からは大阪が最も多く、次いで東京であった⁽¹⁷⁾。ところが県内からの応募が

少なく、他府県下からの申込みが意外に高額に達して殆ど満額に近くなった。しかし「県下公益ノ事業ニシテ之レヲ他府県ノ出金ニ倚依スルハ発起者ノ主旨ニ非ラス」との理由で、「希クハ此資金ヲ県下有志者ニ募集セントスルノ目的ニテ其承諾書ノ発送ヲ遅延」させ、再度長崎県内に予約者を募ることになる⁽¹⁸⁾。予約申し込み期限の20日に至って予約額は180万円余にのぼって工費予算を上回ったが、予約のうち長崎県内からのものが少ないため発起人総会の決定によって、①予約申し込み期限を同月31日まで延長し、②期限までの申し込み額を計算して工費予算総額の中から県内居住者の申し込み高を控除し、その残額を他府県からの申し込み総額に分配し、③もし県内申し込み額で工費予算に超過することがあれば他府県からの申し込みは謝絶する、④予約申し込みに対する諾否は、期限に至って申し込み金額を精査したうえで分配方法を確定してから通知するということになった⁽¹⁹⁾。結局、長崎県内のものは全体の3分の1に過ぎない状態であって、第2表から分かるように、九州鉄道が成立した後も全体の中で長崎県

第2表 九州鉄道会社株主の地域分布

明治21年3月(発起人株)		明治25年下期		明治29年度下期	
府・県	株数	府・県	株数	府・県	株数
東京	21,872(21%)	東京	65,078(43%)	東京	135,122(41%)
福岡	19,993(19%)	大阪	43,182(29%)	大阪	58,684(18%)
佐賀	15,641(15%)	福岡	7,592(5%)	熊本	43,425(13%)
大阪	12,006(12%)	熊本	7,086(5%)	福岡	15,312(5%)
熊本	10,814(10%)	佐賀	5,389(4%)	山梨	9,279(3%)
長崎	4,650(4%)	長崎	2,291(2%)	長崎	7,515(2%)
京都	2,040(2%)	佐賀	6,823(2%)		
合計	104,901(100%)	合計	150,000(100%)	合計	330,000(100%)

出所：東條正「明治20年代における九州鉄道会社の経営実態」(『エネルギー史研究 第13号』)。明治25年下期分は『鎮西日報』明治26年5月2日号。

備考：合計欄の数値は掲載の府県以外の諸県を含む。

株主の株式が占める割合は明治20年代を通じて2～4%に過ぎなかった。

株式予約募集の開始と同時に、松田源五郎は上京して請願運動を始める。松田は明治20年2月中旬から4月下旬まで約2ヵ月半にわたって滞京し、長崎県出身者の協力を得て請願運動に奔走した。その結果、5月11日付けで3県出願者および長崎県出願者に対して別々に仮許可があり、それと同時に、内閣書記官田中光顕から3県と長崎県の双方の発起人が互に協議し、線路実測のうえで合併して出願すべしとの通牒が出された⁽²⁰⁾。

許可がおりたことを受けて、長崎・佐世保間鉄道の発起にかかわってきた有志者はとりあえず集会を開き、そこでは今後生じる問題については発起人総代に一任することを決し、線路予定地の実測は長崎県庁が引き受けることになった。6月初めに県内の株主315名のうち約半数が出席して正式に総会が開かれた。その席で松田は、3県の例にならって50株以上の申し込み者を発起人とし、1200万円に達した申し込み株数の割り減らしは熊本会議の後に決定することを発議し、いずれも異議なく可決した。また、3県側との合併協議を行う代表委員の決定については、投票で決定するにしても互いに面識がなく、誰に投票するか困惑するので、これまでの発起人総代に委員の人選を一任することになった。その結果、前掲第1表中の代表委員15名が決定した⁽²¹⁾。

この集会で長崎県株主から、九州鉄道との合併計画を進めていくうえで、極力3県側の意見に従い、些細なことで計画の進捗を妨げないようにすべきであるという意見が出された。しかし、6月20日から熊本で催された協議会は紛糾することになる。合併案は3県の発起人から選出された9人の委員によって草案が作成されたが、その条文中の但し書きとして、線路実測のうえで利益如何によっては、長崎・時津間と佐世保・川棚間にそれぞれ線路を敷設して時津・川棚間は当分の間定期航海船をもって代用し、そ

の分長崎の株式募集額を減額することもあり得るという内容が含まれていた。長崎県委員の代表は、路線の一部を汽船で代用するのでは意味がない、利益如何に関していえば、3県の線路にも疑問がないとはいえないと反論した。3県委員の主張は、この但し書きがなければ、損益が顧みられない結果、会社が一地方の希望を満たすための犠牲とならないとも限らない、まして後から参加する長崎にとって、この草案で満足するのは当然であるといった趣旨であった。議論沸騰したが、結局但し書きを「実測の上、利益の如何に関してハ線路を変更する事あるべし」と修正することで妥結した。この修正された草案が持ち帰られると、長崎県委員の中でも賛否両論が起こった。長崎県委員の中での意見は統一できないまま、高橋社長、起草委員、長崎県側代表の松田とで協議したところ、高橋社長は先の線路に関する但し書きを削除すべきことを述べ、委員はこれを承諾して紛議は落着いた⁽²²⁾。6月21日に開かれた協議会で、路線は早岐で佐世保と長崎に分岐することや、「鉄道株数ハ該県里程ノ工費予算額ニ充ルヲ度トシ、同県ニ於テ本年三月三十一日迄申込ノ内ヨリ之ヲ加フルモノト」することなど4項目が異議なく可決した⁽²³⁾。ここでようやく長崎県委員は難関を切り抜け、九州鉄道の基礎は固まった。そして各県から常議員を3名ずつ選出し、その互選をもって常務委員2名以上4名以下を置いてそれらに常務を処理させ、事務所は仮に博多に置くことなどを決して、熊本での協議会は散会となった。

長崎県委員は帰郷して発起人会を開き、そこで合併協議委員解任のうえ、新たに松田源五郎、渡辺元、前田三郎が常議員として選出された。同時に松田は、中村治郎長崎県書記官あて合併が整ったことを報告する「鉄道線路連続・会社合併御届」を6月28日付けで提出した⁽²⁴⁾。これ以降、長崎県側の株金募集の整理、線路実測、収支予算などの調査は、長崎区築町107番

戸の松田商行内に置かれた九州鉄道長崎仮事務所が行ったが、明治21年7月末をもって九州鉄道博多事務所へ事務は引き継がれ、閉鎖となった。ここで長崎鉄道と九州鉄道の合併が完了した。

この間、明治20年9月から21年8月まで、博多事務所で10数回の常議員会が開かれ、種々の協議が行われていたが、そこで最も議論の中心となったのは本社の設置場所と線路工事着手の順序の2点であった。長崎県側は、鉄道工事は材料の多くを輸入し、しかもそれらが重量品であるから長崎に本社を置き、工事は長崎から着手すべきことを主張したが、熊本・福岡県委員から強く反対された。

4. 九州鉄道敷設開始から長崎延長まで

(1) 鉄道敷設法成立まで

明治21年5月3日の九州鉄道の免許申請書に添付された「工区工費工事期限一覧表」によれば、第1工区門司・遠賀間、第2工区博多・遠賀間、第3工区博多・久留米間、第6工区高瀬・熊本間は明治21年7月に同時着工することが認可の条件となっていたが、資金調達困難のため、第3工区からとりあえず着工することが検討された。博多・久留米間の区間は、平野部のため建設費が安く、人口が多く物資豊富な地域を通るため他の工区に比して高収益が見込まれていた。この区間のみを最初に着工するという案は福岡以外の県から猛反発を受け、激しい論争を巻き起こしたが、3県知事が調整に乗り出し、最終的に高橋社長の決断によって、まず第3工区の着工が決定し、同区間を明治21年9月に起工したことで線路敷設工事は始まった。翌22年9月には博多・遠賀川間で起工し、さらに翌23年11月には鳥栖から佐賀方面へ向かって起工した。博多・久留米間は明治23年3月、

博多・遠賀川間は同年11月、鳥栖・佐賀間は24年8月に開通した。

この先、第8工区佐賀・柄崎間が明治24年7月着工、25年12月竣工、第9工区柄崎・大村間が25年7月着工、28年6月竣工、第10工区大村・長崎間が25年7月着工、明治29年6月竣工というように、線路は佐賀から柄崎を経て長崎に向かって敷設されていく予定であったが⁽²⁵⁾、明治24年頃から九州鉄道会社は困難に直面した。その原因は、ひとつには、当時、同社の資本金1100万円のうち750万円は募集できたが、残り350万円が集まっていなかったことである。いまひとつは、かつては線路用地は政府が買い上げたうえで鉄道会社に払い下げられていたが、明治22年の土地収用規則の発布によって会社と土地所有者との交渉に任せられるようになったことである。土地買収の交渉が整わない場合、県参事会の裁定を仰ぐことになるが、その際県参事会は最も新しい売買基準に基づいて地価を算定していた。そこで土地所有者は買い上げ前に1坪10銭位の土地を2～3円位で仮売買し、不当な地価を作り出すため、九州鉄道は土地買収に予定外の金額を費やすことになったのである⁽²⁶⁾。

金融が逼迫するにつれて株主の中には工事の中止を請求するものが現れ、大阪の株主107名から高橋社長と常議員に対し、未着手の線路の起工を見合わせ、3年間営業状況を見て、利益が見込まれた後に起工すべきであるとの請求がなされた。常議員会ではこの件を協議し、結局、新たな路線敷設の工事費用に対する株金の募集を1年半の間見合わせ、熊本・三角間と佐賀・柄崎間については、明治25年12月竣工の予定を26年12月まで延期することに決し、明治24年3月11日に高橋社長から鉄道庁へ延期請願が出された⁽²⁷⁾。そこで長崎市会から九州鉄道と政府へ向けて委員を派遣して鉄道敷設を要請することになる。九州鉄道へは北原雅長長崎市長と今山禮造・八尾正文両委員が派遣された。彼らは10月末、門司へ赴いて高橋社長に意見

書を渡して談判したところ、高橋社長の回答は、九州鉄道の株主の4分の1は上方筋にあって、みな営利を目的としている。たとえ九州地方の株主が長崎線敷設に賛成するも他の株主はこれに賛成しないであろう。したがって「将来の手續きに於て差し問を生」じるから、このことは株主総会に報告するに止め、総会の議決に付さない方が得策であるとの内容であった⁽²⁸⁾。委員の運動にもかかわらず、高橋社長は長崎市参事会と市会議員などの招待の席で、九州鉄道会社は好時期が到来するまで全く長崎線は敷設しないことに決定する旨を断言した⁽²⁹⁾。

同年11月、北原市長と市参事会員らの上京の際に長崎県の朝長代議士らを同席して開かれた長崎県人懇親会の席で、渡辺会計検査院長に鉄道敷設への協力呼びかけがあった。しかし、渡辺は「長崎の衰運を挽回せんとして鉄道を布設するは不可なり、長崎は物産なく又乗客多からざるの有様なれば、鉄道を布設したればとて長崎の繁栄を見る能はず……一方にては教育を盛にして人物を作り、一方には朝鮮近海の水産業を盛にして之を長崎に致したらんには鉄道も初めて其用を達すべし、是れ等の事を計らずして唯鉄道を布設せば繁栄を来すべしとは実に不可思議に堪へず……」と長崎線敷設に否定的で、長崎県代議士はこれに反駁したものの、懇親会の意見としては何ら決定することなく散会となった⁽³⁰⁾。12月初めの長崎県会では、九州鉄道長崎線敷設強制を政府に請願することが建議され、満場一致で異議なく確定し、その請願文案の作成は議長に一任することが決定した。長崎県会議長志波三九郎は「九州鉄道長崎線布設之義に付建議」を内務大臣品川彌二郎あて提出し、九州鉄道の株主は「株金の利を以て産を立つ」ものでなく、「株券の騰貴を待ち一時の奇利を博せんと欲するもの」が多いから、例え金融上の理由をもって敷設延期を請願することがあっても許可することなく、必ず予定通り工事の落成を厳命するよう建議した⁽³¹⁾。こうし

た長崎県側の運動に対して、大阪の九州鉄道株主は予定敷設工事の延期を求めて政府に請願し、社長及び重役に意見書を差し出すことにした⁽³²⁾。

翌25年5月には長崎市会から選出されて上京した請願委員今山禮造が、貴族・衆議両院に配布物を使って宣伝活動を行った。その配布物の中で今山は、東洋貿易の要地である長崎にとって鉄道が重要であることと、長崎の鉄道計画の由来と佐賀以西線路の工事未着手について述べたうえで、国家の「要線」を早く完成させるため、①特別保護金額を増加して期限内に予定の工事を完成させるかまたは、②相当の価格をもって九州鉄道を買収し、未成線路は官設事業として工事を完成させるという2つの成案を呈し、議員の協力を得て早期に敷設を終え、国家富強と公衆の利便を図るよう願う、とした⁽³³⁾。

このように九州鉄道を買収し、未完成路線を官設とするという意見が現れた背景には、幹線鉄道の買い上げ論があった。明治24年の初め頃、不景気で株価が低迷して払い込み額を下回り、鉄道会社にとって路線拡張がおぼつかなくなってきたため、各鉄道会社社長は東京に会合して私設鉄道の政府買い上げを請願することを検討していた。日本鉄道会社はこれに参加しなかったが、山陽鉄道の中上川彦次郎社長や九州鉄道の高橋社長は熱心に働きかけ、買い上げを請願することに決した。また、低落した株式を持つ山口や福岡の石炭業者なども買い上げ運動を計画した。

この年の半ば頃から幹線鉄道買い上げ論が高揚し、総理大臣松方正義もそれに賛成であるとの説が伝わった。8月に至って私設鉄道買い上げ論は内閣へ提出されることが決まり、9月14日の内閣会議に際して農商務大臣陸奥宗光は私設鉄道買収法案を提出した。この案は公債2000万円を募集し、それによって両毛、甲武、関西、九州、山陽、大阪の6私鉄会社を買い上げることとし、その買い上げ代価は株式払い込み額を標準とし、買い上げ

を出願する会社から順次実施するというもので、異議なく閣議を通過し、議会で提出されることになった。

私設鉄道買収法案は鉄道公債法案とともに松方内閣によって12月の第2回帝国議会上に上呈されたが、議会の過半を占めていた自由党と改進黨のいわゆる民黨が国有化論を批判し、買収法案は衆議院特別委員会と本会議で否決され、公債法案は議會解散で流産となった。これら両法案は翌年5月に第3回議会上に再び提出されたが、鉄道買収法案は再度否決され、「鉄道敷設法」として成立した。同法は明治25年6月21日に公布されたもので、全国の建設予定33路線を確定し、そのうち幹線は国営とし、支線は民営を認め、民營鉄道の国家による買収権を確認し、買収のための費用や線路敷設工事費は公債によることを規定したものであった⁽³⁴⁾。

(2) 鉄道敷設法成立後

鉄道敷設法第7条では第1期の着工路線を選び出し、12ヵ年間に6000万円の予算でこれを建設することが定められていた。それは軍部が早急に建設を希望していた線路であって、同条文中で、予定線路のうち第1期に実測・敷設に着手する線路の中に、「九州予定線ノ内佐賀県下佐賀ヨリ長崎県下長崎及佐世保ニ至ル鉄道及熊本県下熊本ヨリ三角ニ至ル鉄道」が明記されていた。それは海軍の要地に鉄道を結び付けることを目的としたもので、同法案審議中、次のような理由から加えられたのであった。

「九州線路ハ既在ノ九州鉄道ヲ延長シテ商工業上ニ對外策上ニ頗ル重要ノ地位ヲ占メタル長崎港ニ接続シ、且佐世保ノ如キ、三角ノ如キ軍港ニ通スルモノナレバ、国家ニ至要ノ線路タルヤ知ルヘシ。而シテ本線路ハ九州鉄道会社ニ敷設ノ許可ヲ与ヘタルヲ以テ、政府カ直ニ其布設ニ着手センコトハ事實為シ得ヘキコトニアラズ、故ニ政府ハ先ツ私設会社ニ対シ必ス其工事年限内ニ其鉄道ヲ完成センコトヲ命令スベク、

而シテ若シ之ニ從ヒ難キ事情アルトキハ会社ト協議ノ上適當ナル価格ヲ定メ帝国議會ノ協賛ヲ經テ其鉄道ヲ買収スルカ又ハ他ニ相当ノ処分ヲ施シテ予期線路ヲ成功スヘシ」⁽³⁵⁾。

同法の公布によって佐賀以西の線路延長の見込みが出てきたため、長崎県では「第二の鉄道運動」と呼ばれる新たな敷設運動が展開することになる。ここで問題となったのは、同法第3章「私設鉄道ノ処分」の中の第13条に、「予定鉄道線路中私設会社ニ敷設ヲ許可シタルモノハ其会社ノ全部線路ヲ買収スルカ又ハ会社ノ申請ニヨリ相当ノ処分ヲナシタル上ニアラサレハ之ヲ敷設セス」という規定があったことである。つまり、佐賀・長崎間線路は九州鉄道会社に敷設許可が与えられたものであるから、政府が直ちにその敷設に着手することはできない。九州鉄道会社が予定どおり長崎への線路を敷設するか、あるいは会社が工事年限内に路線を竣工させることができない事情がある場合、協議によって適当な価格を定め、帝国議会の協賛を経て政府が買収するか、会社の申請によって何らかの処分をして予定路線を敷設するしかなかったのである。当時、九州鉄道会社として政府の買収に応じるか否かについて一定の見込みは立っていなかったが、株主全体の意向としては、買収を拒んで予定どおり敷設すべしと主張するものは少なく、相応の価格であれば買収に応じるとの意見をもつものが大半を占めていたといわれる⁽³⁶⁾。

鉄道敷設法に定められた各路線については、工事着手順によって利害が衝突するため、各地方の有志者はより早い工事着手を求めて運動を始めていた。奥羽、北陸、京都、和歌山、岡山などでは工事着手の先後を争って運動も激化しつつあった。九州では熊本・三角線について、熊本県知事と県会議員らが運動を始めたのに対し、長崎県では「此急場に安閑たるは独り長崎線に関するものゝみなり」と、やや出遅れた観があった⁽³⁷⁾。こうし

た状況の中で、長崎市会では松尾又蔵・永見文太郎の両議員が、長崎鉄道工事着手要請委員を選出してそれらに運動にあたらせるよう建議し、これに基づいて選挙を行った結果、再び今山が委員として選出された。

長崎市会にやや遅れて明治25年末頃、長崎県会でも第1期の路線のうち佐賀から長崎・佐世保までの区間を第1に着手するよう内務大臣に要請するために議員を上京させるべきとの建議案が提出された。上京委員選挙の結果、臼井哲夫議員が多数を得て当選し、正・副議長が作成した、県会議長志波三九郎名の内務大臣井上馨あて「九州鉄道中長崎県敷設の儀に付建議」書を持参して陳情することとなった⁽³⁸⁾。

政府は佐賀から佐世保・長崎に至る路線の実測を済ませ、その工費を計算して鉄道敷設法案中に加えていた一方、九州鉄道会社では政府から買収に応じるか否かの下問に対し、応じる旨の回答をしていたが、具体的に手続きをとらなかつたため、工費予算についての協賛を得るに至らなかつた。明治26年3月に高橋社長が上京して東京の大株主と常議員に線路延長について相談することになり、その結果、佐賀・柄崎間と熊本・松橋間の線路敷設は京阪の大株主の同意を得た。また、熊本県の有志者は京阪の大株主を説得して回り、三角への延長線は賛成を得て敷設の望みが出たが、長崎への延長の可能性は低かつた⁽³⁹⁾。

そこで今山は、九州鉄道会社に委員を派遣して、佐賀から長崎・佐世保に至る鉄道は鉄道敷設法第13条によって九州鉄道会社側から政府へ申請するよう要請するという建議案を長崎市会へ提出した。この件の議決を経て、長崎市会代表今山禮造と長崎市参事会代表和田要太郎は、高橋社長あて4月14日付けで買収申請の要請書を提出するとともに、門司を訪れて常議員に陳情した。その趣旨は株主総会を開いて長崎線敷設着手期日の議定を提案し、着手期日が定められないようであれば政府の買収を申請されたいと

いうものであった。しかし長崎市代表委員の請求のとおりになると、会社が利益見込みのある地方にばかり着工して、見込みの少ない地方は買収を求めることになり、「徳義上成し得べきことにあらず」と、常議員会ではこの請求には応じないとの決定をした。ただし、長崎線の買収については会社側は反対ではなく、政府から照会があれば株主総会を開いて決定する模様であった⁽⁴⁰⁾。この時今山が高橋社長に常議員会内の模様を聞いたところ、「政府より諮問のあるあらば素より異議なく之に応ず可し」という雰囲気であって、「即、本委員等の要請せし主意は会社に於て採用」されたものと判断された。該要請書に対する会社の答書は得られなかったが、今山が鉄道庁長官あての会社の意向を表した添書を求めたところ、社長はこれを承諾したのであって、政府からの要請があれば買収に応じるという意向はあったものと思われる⁽⁴¹⁾。

長崎市参事会では政府に九州鉄道会社へ長崎線敷設の起工期限を諮問するよう請願する必要を認め、急遽北原市長を上京させることになった。北原市長は松本鉄道庁長官を訪問して陳情したが、長崎線については許可期限内であるから明治31年までは政府から会社の工事に干渉できず、さらに36年までは猶予を与えられるので、会社は31年までに竣工せずとも責任は問われない。したがって現時点では政府としては如何ともし難いとの回答であった⁽⁴²⁾。一方九州鉄道会社が長崎線を放棄しない理由は、第1に経済界の回復によって、長崎線が利益を見込めるようになる可能性があることと、第2に工事方法の熟練・進歩によって工費が低減し、長崎線でも採算がとれる可能性が生じることにありと見られていた。一向に事態の進まないことから、家永市会議長は市会の決議によって大森長崎県知事に対して、鉄道布設法第3章に基づいて相当の処分の後、速やかに長崎線工事に着手するよう政府に稟議してもらいたいとの意見書を提出した⁽⁴³⁾。

長崎県レベルでの鉄道敷設運動は相対的にやや消極的な面が見られる。例えば、同じく第1期区間に指定された三角線については、熊本県民が挙げて運動を補助し、熊本県会は九州鉄道に対して三角線を敷設した場合には5年間にわたって毎年1万円を補助し、さらに増額する予定もあったという⁽⁴⁴⁾。これに対して長崎県会は地方税をもって長崎線に補助を与えることには消極的であった。これは長崎線を敷設しても県下の離島各地がその恩恵に浴さないにもかかわらず県から補助を支出するということに否定的であったものと思われる。

明治27年初頭には、長崎市会を代表して丸毛・佐々野両委員が上京し、官庁に対して市会からの要請を述べた。逓信省次官に面会して政府の方針を尋ねたところ、長崎線については九州鉄道に敷設を許可したとの関係から、政府は然るべき方針を決めていないとの回答であった。次いで陸軍省次官に面接して陳述したが、長崎市民同様、線路の敷設されないことを憂えているが、やはり法律や会社との関係といった障害から、どうにもできないまま今日に至っているとの答えであった⁽⁴⁵⁾。

この年3月下旬に催された九州鉄道重役会で、将来とる方針について審議が行われた末、「佐賀県柄崎より長崎県長崎迄の線路中、柄崎より川棚迄、時津より長崎迄の間ハ之を布設し、川棚・時津間ハ追て時機の来る迄延期し置き、其間ハ会社が汽船を以て鉄道に接続し運搬の便益に供する事」という事項を決議した⁽⁴⁶⁾。つまり長崎・柄崎間には難所が多く、線路敷設には長期間を要するため、とりあえず長崎・時津間と柄崎・川棚間を敷設し、時津・川棚間を汽船で接続しておくというものである。これは長崎鉄道と九州鉄道の合併協議の際に3県側委員から提案されていたものと同様である。

この件が4月28日に開かれる臨時株主総会に提案されることが伝わると、

長崎市内に賛否両論生じ、長崎農商工会のようにこの議案が通過して一日も早く工事に着手することを主張するものがあった一方で、地元の新聞長崎新報などはこの案は不具設計であるとして攻撃した。反対派の主張するところは、この案は予定線に比して長崎県下を通過する距離が短いため鉄道が県下各地に及ぼす利益の範囲が狭く、また一部を汽船にて代用する場合は海上の危険を伴い、しかも積み降ろしの不便を免れないというものであった⁽⁴⁷⁾。松田は反対論が起こったことに対して、有志者を集めて弁解したが、「責任を負ひ全線敷設の順序であることの概略を御話し致したこともありましたが猶信用を得ず、且つ一般の人は其の真意を少しも察して下さらなかったのは甚だ遺憾でありました」と後に回想している⁽⁴⁸⁾。この案は予定通り臨時株主総会に第1号議案「大村湾に汽船を供へ鉄道との接続を為し時津・長崎間に鉄道を布設する件」として提出され、全会一致で可決した。同時に、工費にあてるため7万株を新たに募集することが決まった⁽⁴⁹⁾。

明治27年前半までは、九州鉄道佐賀・柄崎、柄崎・佐世保間の延長について所轄官庁からは何らの指示がなかったようであるが、その後半に至ってようやく当局より速やかに工事に着手するよう内示があったとの説が伝わった。その背景には戦時の軍事輸送手段としての鉄道の重要性が認識されたことがあったものと思われる。同年12月、柄崎・佐世保間の路線は軍事費を以て敷設することに決定した⁽⁵⁰⁾。

こうしてようやく柄崎以西線路敷設の開始が確定したが、日清戦争のため実際の工事着手はさらに後になる。工費にあてるための株式募集は明治27年8月15日限りとして一般に行われたが、当時は日清戦争中で人気がなく、期日までに1万6700株、83万5000円すなわち約4分の1が引き受けられたに過ぎなかった。翌28年春に至って人気を持ち直したのを見計らって

再度募集がなされ、ようやく全額引き受けがなされた。

武雄(柄崎)・早岐間16哩の予定線路は、明治29年初頭までに実測と用地買収をほぼ終了し、2月初旬には工事請負業者の入札が行われた。さらに同年11月に至って早岐から佐世保への線路工事が着手された。これらの工事は比較的順調に進んだが、早岐・長崎間の路線は大村湾沿岸を迂回するため里程が非常に長く、しかも工事の困難な場所が多いため早岐から起工して長崎に達するには多くの日数を要した。そこで九州鉄道会社は早岐と時津の間に大村湾を縦断する蒸気船を就航させて鉄道線の代用とした。これ以降、工事は難所が多いため多少遅れながらも、着々と進捗し、明治31年1月20日に大村・佐世保間が開通し、さらに同年11月27日、大長崎までが全通して、門司から長崎までが鉄道で結ばれた。

5. おわりに

以上みたことを簡単に振り返ってみたい。明治20前後に商業が相対的に停滞した状況におかれていた長崎において、その悪化をとどめるには鉄道建設が是非とも必要と考えられた。そこで商工業者を中心に鉄道敷設運動が胎動を始めた。明治20年代初めの特別輸出港の開港がせまり、危機感をつのらせた長崎(市・港)の商工業者たちは、近隣諸県で鉄道敷設の動きが起こるや、傍観するわけにはいかなかった。かといって長崎県だけで自立的に鉄道会社を起し、経営するほどの資金調達は不可能であり、三県の鉄道敷設の動きに連動する形で敷設するしかなかった。

長崎県における鉄道敷設運動に対して多少なりとも障害となったのが、明治23年恐慌による金融困難であった。この時期に京阪の九州鉄道株主の意向によって長崎線延長は一旦頓挫した。また鉄道敷設を挫折させるほど

ではなかったが、長崎県側での鉄道敷設運動にも問題がなかったわけではない。県議会や県庁は鉄道建設には賛成ではあるが、鉄道による利益が一部の地域に集中するのではないかという疑問から生じる消極性が部分的に見られた。やがて県レベルでの鉄道建設運動も高揚するが、やはり長崎市レベルでの運動がより活発であった。それは長崎市が貿易都市でありながら、周囲を山岳にかこまれ、陸上輸送手段に乏しいことからくる不利さを少しでも改善しようとする活動であった。その際鉄道敷設運動委員たちは、長崎港を軍事拠点である佐世保と鉄道で連絡し、幹線鉄道に結び付けることによって、西の要衝とすべきことを主張し、長崎への鉄道延長が国益にかなうものであることを掲げて政府に働きかけ、鉄道の重要性が認識された日清戦後に至ってようやくそれを実現し得たのであった。

註

- (1) 九州鉄道が成立するまでの過程については、秀村選三「明治10年代における九州鉄道会社の胎動」(『西南地域史研究』第1輯)、中村尚史「第一次企業勃興期における幹線鉄道会社の設立と地方官—九州鉄道会社 設立運動の展開過程—」(九州大学『九州史学』第103号)、また九州鉄道成立後の経営については、東條正「明治20年代における九州鉄道会社の経営実態」(『エネルギー史研究』第13号)などがある。
- (2) この内容は、長崎商工会議所編『長崎商工会議所五十年史』に記載されている。なおここで言う長崎線とは現在の佐世保線、大村線、長崎線の一部にあたる。
- (3) 「九州鉄道企業の由来及現況一般」(『鎮西日報』明治19年9月21日号。以下、『鎮西』と略し、掲載年月日も略記する)。長崎市役所編『長崎市制六十五年史』によれば、長崎商工会とは、当時の長崎県令石田英吉の勧誘によって、松田源五郎、只野藤五郎、瓜生震ほか数名が発起人となり、明治12年設立の長崎商法会所の事務を引き継いで明治16年末に設立されたもので、その会員は長崎区内の主な商工業者や諸会社の委員から成っており、「長崎一般の商工業に関する利益得失を講究審議する」機関であったという。
- (4) この間の事情については、前掲中村論文に詳しい。
- (5) 長崎私立勸業会とは、「長崎私立勸業会規則」によれば、「農、商、工、山林、水産等、苟モ勸業上ニ関スル学理實際ヲ研究シ以テ公益ヲ謀」り、その「目的ニ熱心

ノ者ハ何人ヲ問ハス総テ会員タルヲ得」という、長崎県庁勸業課員や学者などの組織した有志者の会であった（『鎮西』M19. 7.22）。

- (6) 「鉄道敷設議決案」（『鎮西』M19.12. 2）。
- (7) 『長崎商工会議所五十年史』82頁。
- (8) 本稿では、福岡県、佐賀県、熊本県を合わせて3県と呼んでおく。
- (9) 「長崎官民の鉄道意見」（『鎮西』M20. 2. 3）。
- (10) 「三県鉄道佐賀会議」（『鎮西』M20. 1.25）。
- (11) 「長崎県ハ九州鉄道の外に立つを得べき乎」（『鎮西』M20. 2. 3）。
- (12) 「長崎官民の鉄道意見」（『鎮西』M20. 2. 3）。
- (13) 長崎県立図書館所蔵旧長崎県庁文書『農商課決議簿 会社製造の部』明治21年。
- (14) 「鉄道布設ノ義ニ付上申」（前掲『農商課決議簿 会社製造の部』）。
- (15) 「長崎県鉄道敷設願ニ付副申」（前掲『農商課決議簿 会社製造の部』）。
- (16) 「長崎・佐世保間鉄道敷設株金募集予約広告」（『鎮西』M20. 2.26付録）。
- (17) 「長崎佐世保間鉄道株券応募者」（『鎮西』M20. 3. 5）。
- (18) 「長崎佐世保間鉄道敷設株金募集予約追広告」（『鎮西』M20. 3. 8）。
- (19) 「長崎佐世保間鉄道株金募集予約ノ義ニ付再告」（『鎮西』M20. 3.12）。
- (20) 「九州鉄道熊本会議の要領」（『鎮西』M20. 6.29）。この時、両社の合併と引き換えに利子保証が認められた。
- (21) 「長崎鉄道株主總會」（『鎮西』M20. 6. 4,。）。
- (22) 「九州鉄道熊本会議の要領」（『鎮西』M20. 6.30）。
- (23) 「熊本通信」（『佐賀新聞』M20. 6.25）。
- (24) 前掲『農商課決議簿 会社製造の部』。
- (25) 九州鉄道の予定路線については『日本国有鉄道百年史 第2巻』601頁参照。
- (26) 「九州鉄^(道脱々)長崎線に関する松田源五郎氏の談話」（『鎮西』M24.10.17）。
- (27) 「九州鉄道会社長の照覆」（『佐賀新聞』M24. 2.21）, 「鉄道工事の延期可決す」（『佐賀新聞』M24. 3.14）。
- (28) 「九州鉄道会社へ派遣委員の報告」（『鎮西』M24.11. 7）, 「長崎市長及び市会委員より高橋九鉄^(長脱々)会社に贈りし意見書」（『鎮西』M24.11.13）。
- (29) 「九州鉄道会社は当分長崎線路を布設せざることに断念せり」（『鎮西』M24.11.15）。
- (30) 「渡辺会計検査院長の九州鉄道の長崎支線に対する意見」（『佐賀新聞』M24.11.14）。この懇親会とは「長崎県下の一致団結を計り教育・実業に対し実地の働きを為す」ことを目的とした組織であった。
- (31) 「九州鉄道長崎線敷設に関する県会の議決」（『鎮西』M24.12. 5）, 「九州鉄道長崎線路布設の議に付建議」（『鎮西』M24.12.17）。
- (32) 「九州鉄道の予定工事中止の意見」（『鎮西』M24.12. 9）。
- (33) 「鉄道長崎線敷設に関する希望」（『鎮西』M25. 5.31）。

- (34) 中西健一『日本私有鉄道史研究』91～98頁、『日本国有鉄道百年史 第3巻』7～11頁。
- (35) 「鉄道敷設法の公布、佐賀・長崎・佐世保間の線路」(『鎮西』M25.6.24)。
- (36) 「九州鉄道会社の前途」(『鎮西』M25.8.4)。
- (37) 「張胆明目して起て」(『鎮西』M25.8.11)。
- (38) 長崎県議会史編纂委員会編『長崎県議会史 第2巻』463～467頁, 483～484頁, 496～498頁)。
- (39) 「長崎線に対する九鉄会社の意向」(『鎮西』M26.3.17)。
- (40) 「九鉄会社に対する要請拒絶せらる」(『鎮西』M26.4.22)。
- (41) 「今山氏の鉄道報告」(『鎮西』M26.4.30)。
- (42) 「北原市長の鉄道談」(『鎮西』M26.5.25)。
- (43) 「鉄道長崎線速成稟議要請」(『鎮西』M26.12.12)。
- (44) 「九鉄長崎線の成否」(『鎮西』M26.9.1)。
- (45) 「長崎市会」(『鎮西』M27.2.7)。
- (46) 「九鉄重役会議の決議」(『佐賀新聞』M27.3.29)。
- (47) 「長崎鉄道に就て」(『鎮西』M27.4.18)。この論争の背後には政治的な対立があった。当時の新聞記事には、「本来当地の松田源五郎氏は国家主義を抱き渠等とは全く政治上の意見を異にす。而して氏は又実に九鉄会社の一重役なり、故に全社の予定せるが如く鉄道敷設にして成る時は自然の結果として我県民が氏に重きを措くに至るを免かれず、氏に重きを措くに至るは決して渠れ反対派の利益にあらず。此に於てか可成全社の鉄道事業を妨げ長崎鉄道をば鉄道敷設法に依りて官設せしめ以て長崎鉄道落成の功をば自党の頭上に帰せんとすることは実に渠れ反対派多年間の宿望なりき」とある(「反対派の魂丹」(『鎮西』M27.4.20)。
- (48) 『長崎商工会議所五十年史』87頁。
- (49) 「九鉄会社株主総会議案」(『鎮西』M27.5.2)。
- (50) 「柄崎・佐世保間と広島・呉間の鉄道」(『鎮西』M27.12.16)。