

## 明治末期肥前地方における民営鉄道敷設計画

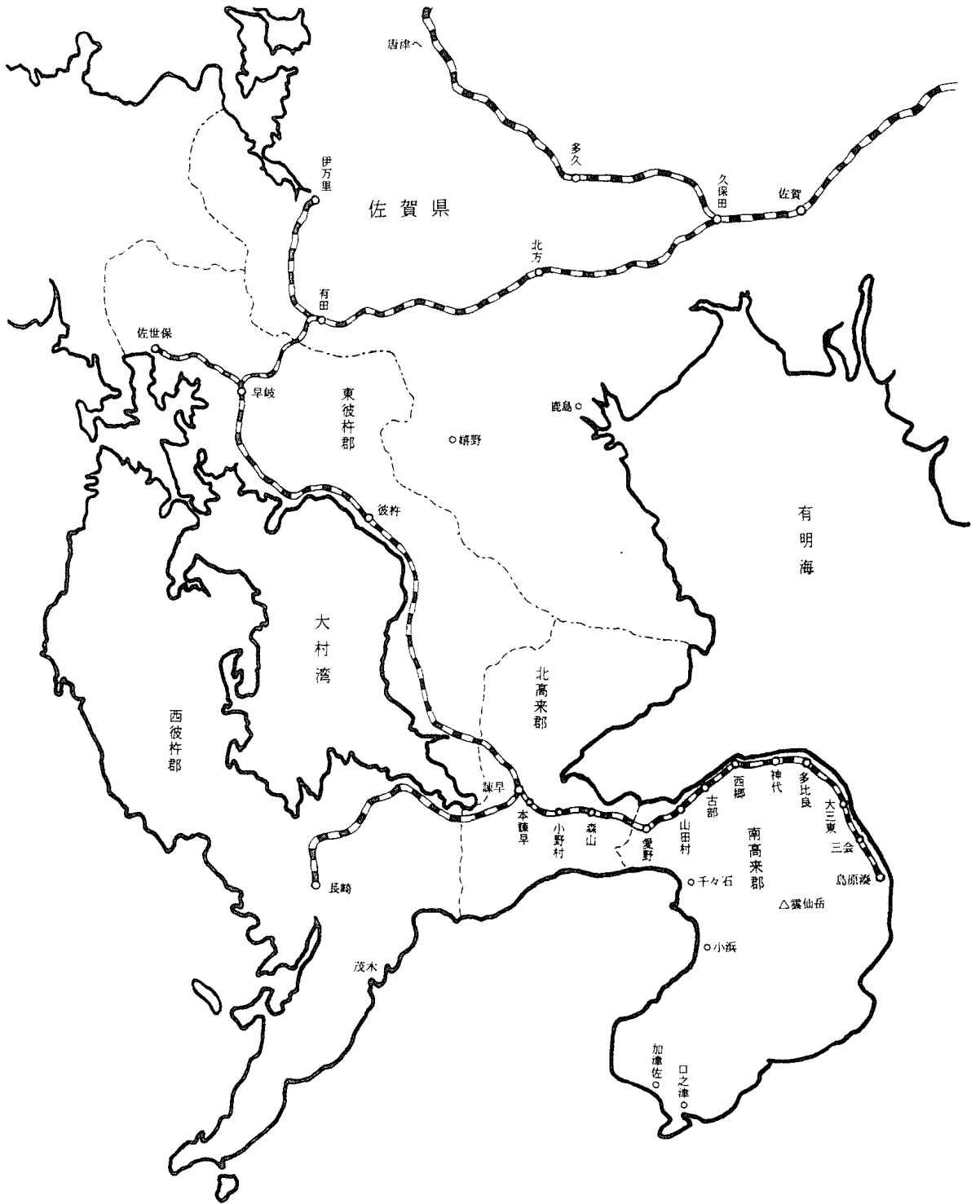
——島原鉄道線敷設を例として——

原 康 記

### 1. はじめに

肥前地方における鉄道建設計画は、明治10年代後半の福岡、佐賀、熊本  
の3県による建設計画に長崎県が参加することによって始められた。すな  
わち九州鉄道株式会社による線路敷設は、最初の計画では佐賀以西の延長  
は長崎県早岐までであったが、長崎県側の働きかけによって、早岐・佐世  
保間、早岐・長崎間の路線が敷設されることになった。この路線は明治31  
年11月に長崎まで全通し、これによって肥前地方は長崎県内の主要部分ま  
で門司・熊本間の縦貫路線と結び付けられた。この九州鉄道の佐世保・早  
岐・長崎間の路線は長崎県内のほぼ中央部を縦断するものであったが、そ  
の後これ以外の地域でも民間の鉄道敷設が計画された。とくに幹線鉄道国  
有化の頃から長崎県内あるいは佐賀県との間でいくつかの民間の鉄道建設  
が計画された。この明治末期に長崎県を通るべく計画された民営鉄道は第  
1表に示されている。

この時期の地方の鉄道計画については、研究が積み重ねられつつあるが、  
数多くの鉄道が計画されたため、一つひとつの研究はなお蓄積される途中  
にあるといえよう。鉄道計画には実現を見たものもあるが、一方で挫折し  
たものもある。実現したものとしなかったもののそれぞれの要因は何か、



肥前地方鉄道線路略図 (大正初期)

第1表 明治末期長崎県内の民営鉄道計画

鉄道名	資本金(万円)	計画区間	備考
島原鉄道	62.5(※1)	諫早—島原	明治39年計画, 40年5月仮免許, 42年3月本免許, 43年10月起工。 (※1) 90万円に変更
茂木電鉄		長崎—茂木	明治39年計画, 43年6月不許可。大正初期に再度計画
西肥電気鉄道	590	佐賀—鹿島—長崎(※2)	明治40年初め頃計画, 佐賀県より長崎県に打診, 長崎県は同意せず (※2) 佐賀県山口村・長崎県彼杵間に支線
嬉野電気鉄道 (肥前電気鉄道)	75	多久—嬉野—彼杵(※3)	明治42年7月特許, 45年2月起工, 大正14年開業 (※3) 実際に完成したのは佐賀県嬉野・塩田間で、長崎県内へは延長されず
諫浜電鉄	60	諫早—小浜	明治43年3月計画
小浜軽便鉄道	25	愛野—小浜	明治44年初め頃計画
長浜電鉄	150(※4)	長崎—小浜	明治44年3月頃計画, 実現せず (※4) 約168万円に変更

資料：長崎県史編集委員会編『長崎県史 近代編』349頁，嬉野町史編纂執筆委員会編『嬉野町史 下巻』292頁，『鎮西日報』，『東洋日の出新聞』，『長崎新報』などによる。

註：市内電車や企業の自社用鉄道は除く。

すなわちそれらの相違はどこにあるかを考える場合，事例研究を積み重ねなければならないであろう。本稿は長崎県の民営鉄道を例として明治末期の一地方における鉄道会社の創立事情を跡づけようと試みるものである。

## 2. 日清戦後長崎県における民営鉄道建設計画

### ——有明鉄道の事例——

後に官線となる九州鉄道会社線以外の，新たな鉄道敷設計画について見

てみることにしよう。明治29年頃、長崎県内では九州鉄道会社が大村湾に沿って線路敷設を進めていた一方で、佐賀県杵島郡北方村の九州鉄道北方駅を起点とし、藤津郡鹿島、長崎県北高来郡小長井、諫早、西彼杵郡矢上、日見、長崎市を経て西彼杵郡戸町村まで「長崎鉄道」を敷設する計画がなされた。すなわちこれは有明海側を通る路線で、全長49哩に軌道幅3呎6寸の鉄道を敷設し、旅客及び石炭を主とする貨物を運搬することを目的とした。これは長崎鉄道株式会社と称し、本社を北方村に置き、資本金250万円で計画された。この250万円は1株50円として5万株に分かちて募集したところ、発起株だけで2万株に達し、その引き受け高は1人で最低100株、中には800株を引き受ける者もあったという。同鉄道は発起人80余名の連署をもって発起申請をすることになり、佐賀県鹿島にて発起人総会が開催されて伊丹彌太郎、二位景暢ら15名の創立委員が選ばれた<sup>(1)</sup>。

この長崎鉄道の計画が刺激となって、諫早・島原間にも鉄道を敷設する運動が南高来郡の有志者の間で起こった<sup>(2)</sup>。明治29年9月には諫早・島原間の鉄道敷設に賛成する有志者が50名以上に達した。これら有志者たちは諫早に集会して有明鉄道株式会社の設立を決議した。この鉄道は、九州鉄道線に諫早停車場を設け、これを起点として島原を経て口之津まで本線を敷き、一方で北高来郡森山村で分岐して小浜方面にも支線を敷くというものである。この鉄道は資本金250万円で、1株50円の5万株に分け、100株以上引き受ける株主を発起人とした。同社創立に際しては長崎市、諫早、島原の3地方に別れてそれぞれ創立委員が決められ、さらに3地方合同の創立委員会が開かれ、そこで長崎市の実業家松田源五郎を創立委員長とすることが決議された<sup>(3)</sup>。

当時、南・北高来郡を通る鉄道は、この有明鉄道以外に3社が計画しており、4社の競争となっていた。最初に出願したのは島原鉄道と称し、東

京在住の島原出身者廣田千秋，荒木元，臼井哲夫らが斡旋しようとしたもので，第2は同じく島原鉄道と称し，東京の華族小笠原長寿や代議士井上角五郎らが斡旋したものである。第3は口之津鉄道と称し，先述の長崎鉄道の発起人である佐賀県の永田左次郎，吉岡卯八らの有志者が斡旋したもので，長崎鉄道の諫早駅で分岐し，島原を経て口之津に至る45哩に資本金180万円で鉄道を敷設するというものである<sup>(4)</sup>。

加えて有明鉄道が建設を計画したのである。同社では明治29年12月に松田源五郎，諫早曾三郎，大久保為昭の3名が請願のため上京した際に他の鉄道会社創立委員と協議した結果，「両島原鉄道株式会社ト合併スルノ得策ナルヲ認メ」，口之津鉄道以外の3社は合併することになった。新に成立した会社の名称も有明鉄道株式会社とすることになり，仮定款，起業目論見書，路線計画なども元の有明鉄道のものを受け継ぐことになった。合併に際して，株式5万株のうち3社がそれぞれ1万株ずつ合計3万株を引き受け，残り2万株は創立委員が追って募集することで合併はまとまった<sup>(5)</sup>。口之津鉄道のみ合併に加わらなかった理由は，有明鉄道は九州鉄道の諫早停車場から分岐する計画であったが，口之津鉄道は計画中の長崎鉄道の諫早停車場から分岐することを主張していたため，意見が衝突してまとまらなかったことである<sup>(6)</sup>。ところがこの有明鉄道は認可されなかった<sup>(7)</sup>。

### 3. 日露戦後長崎県における鉄道建設

#### ——島原鉄道を例として——

再び長崎県で鉄道敷設計画が現れてくるのは日露戦後であった。前掲第1表のように明治40年頃から長崎県内及び長崎・佐賀県間に鉄道敷設計画がもちあがってくる。それらの中で曲折を経ながらも予定線路の開通にこ

ぎつけた代表的事例は島原鉄道株式会社である。同鉄道は現在では諫早と加津佐を結ぶ鉄道となっている。このうち最初に計画・建設された部分が本論で述べる諫早・島原湊間の鉄道である<sup>(8)</sup>。明治40年の島原鉄道の仮免許申請時に書かれた「起業カ公共ニ利益タル理由書」によれば<sup>(9)</sup>、同鉄道の起点となる北高来郡諫早は人口約1万人の市街地であり、九州鉄道線による貨物や旅客、とくに小浜温泉へ往来する内外観光客の集散が頻繁な場所であった。同路線のもう一端である南高来郡島原は半島の中心地で、人口1万7000人の市街地を有していた。島原港からは県内茂木港、熊本県長洲港、鹿児島県米ノ津港などへ定期汽船航路があり、多くの物資が輻輳する場所であるにもかかわらず、陸上の交通機関は不便を極め、ただ不完全な県道に頼る以外になかった。そこで、鉄道が敷設されたならばこの地方の交通が便利になるだけでなく、肥前と肥後の間が海路で結び付けられ、佐賀県鳥栖を迂回する時間と輸送費が削減できるという期待が鉄道敷設の動機となっていた。

有明鉄道の挫折後、新たに島原半島に鉄道を敷設する運動を起こしたのは南高来郡選出の衆議院議員植木元太郎である。植木は、後に補助金下付請願のために彼が行った説明によれば、当時の国策が日露戦後経営の一環として全国に公園を整備して外人を誘致する方針をとっていたおり、これを好機と見て、雲仙山麓をめぐる「温泉啓発<sup>うんぜん</sup>鉄道」を敷設することが雲仙公園を整備・経営するうえでの先決問題であると考えていたようである<sup>(10)</sup>。植木が地方交通機関の不備を憂えて鉄道敷設を検討していたところ、明治38年12月の帝国議会招集に際し、上京途中の汽車中で実業家雨宮敬次郎に偶然出会って島原鉄道に関する意見を交換したことが計画の具体化のきっかけであったという<sup>(11)</sup>。その後、田中岩三郎南高来郡長の下で調査が行われ、予算・設計書が調製された。明治39年6月に同郡の島原町、

湊町、島原村の有志者で協議がもたれ、その結果県道を利用して島原湊・諫早間28マイルに建設費40万円の石油発動式軽便鉄道を敷設することが決定した<sup>(12)</sup>。次いで7月に田中郡長は全郡の町村長及び有志者の協議会を開き、その席で郡長は県道を利用する軽便鉄道方式である雨宮敬次郎の案と伊予松山にある普通鉄道との比較、先の2町1村の協議会の模様などを述べた。その後、来会者との質疑応答の末、資本金62万5000円の軽便鉄道敷設案が可決し、その敷設に携わる委員として2町1村より各5名ずつ、その他の町村より各2名ずつを選出することが決まった<sup>(13)</sup>。ここで選出された委員の中からさらに北高来郡（諫早）側と交渉を行う委員5名の指名が田中郡長一任にて行われ、8月16日に諫早町の北高来郡会議事堂で南高来郡と北高来郡双方の委員による協議会が開かれた<sup>(14)</sup>。これ以降、鉄道会社設立運動は諫早を中心とする北高来郡と島原を中心とする南高来郡の2郡に分かれて行われることになる。

北高来郡側では、南高来郡側からの申し入れにより郡民の集会を開いたところ、世論としては、発起人を同数として両郡対等の条件で組織したいという希望であった。この件を両郡の委員で協議したところ、次の通りに決定した<sup>(15)</sup>。

- 1) 株式50株以上負担する者を発起人とする。
- 2) 株式引き受け高は北高来郡20万円、南高来郡42万5000円を分担募集する。
- 3) 発起株は10月31日限り確定する。
- 4) 創立事務所は両郡に置く。
- 5) 発起会は両郡交互に開く。
- 6) 創立費は郡別に負担する。
- 7) 発起人の中から創立委員を各郡とも10名ずつ選出し、議決すべき事

項はそれら委員によって議決する。

8) 発起株1株につき1円の保証金を徴収する。

9) 事業は両郡の終点から同時に着手する。

翌10月には長崎市在住の南高来郡出身者による協議会が催され、その席だけでも2000株以上の申し込みがあり、その内50株以上の申し込みをして発起人となる者が10名あった<sup>(16)</sup>。ところが、その後北高来郡では島諫鉄道株の人気は一向に上がらず、富永正喬北高来郡長が指名した各町村の委員からも辞任を申し出る者が現れた。そこで北高来郡側有志者の協議会が開かれたが、鉄道建設の不成功を見越して、会に参加した者は12、3名に過ぎなかった<sup>(17)</sup>。それでも11月初旬に至って、確定株数は8100株、40万5000円にのぼり、資本金の3分の2に達した<sup>(18)</sup>。南高来郡と北高来郡の各発起人会は11月9・10日にそれぞれ開かれ、創立委員が決定された。そして同26日に両郡合同の創立委員会がもたれ、鉄道敷設に向けて動き出すことになった<sup>(19)</sup>。

明治40年1月13日、南高来郡側の創立委員会が開かれ、ここで、本社を南高来郡島原村に設置すること、専務取締役2名を置くが、社長は置かないこと、資本金を65万円に増額することなどが決定された<sup>(20)</sup>。その後、両郡の協議会が行われるようになってから最初に双方の間で問題となったのは軌道の件である。南高来郡側は軌間を2呎6吋の軽便鉄道とすることを決めていたが、北高来郡側は広軌鉄道にするよう主張した。しかし、南高来郡側は、そうした場合資本金を100万円以上とせざるを得ず、そうなれば収支上困難をきたす可能性があるため、計画通り2呎6吋の軌道とすべきであると主張した<sup>(21)</sup>。結局この件は北高来郡の木下吉之丞が調整役を果たし、軽便鉄道方式が採られることになり、発起人一同は明治40年2月1日に長崎県庁を經由して逓信大臣へ仮免許交付を申請した。



これに対し、5月18日付けで逓信省から長崎県庁を通じて発起人149名にあてて仮免許が交付されたが、「軌道の幅員は将来政府に於て必要と認むる場合に於ては相当の期間を定め成規の幅員三呎六吋に改築せしむべし」という条件が付され、同時に逓信省の査定によって95万円に増資しなければ許可されないとの指令があった。そこで発起人総会では、資本金を30万円増額し、そのうち15万円を株式、残り15万円を社債によって賄うことに決定した<sup>(22)</sup>。

こうした過程を経て明治40年8月に発起人から次のような条件で株式募集広告が発された<sup>(23)</sup>。

- 1) 募集すべき株数は7559株である。但し、応募株数が超過した場合は、按分比例を以て割り当てを5株にとどめ、1株未満の端数は創立委員の決定に一任する。もっとも申し込み株数5株までは按分比例を用いないこととする。
- 2) 申し込み証拠金は1株につき1円とする。
- 3) 第1回払い込み金額は1株につき10円（証拠金併算）とする。
- 4) 申し込み期限は明治40年9月15日とする。但し、期限内といえども満株となった場合には募集を締め切ることがある。

同鉄道の株式募集額は満たされ、また概算上は収益も見込まれていたが、鉄道事業は最初の数年間は予定の収益が得られない場合があるため、配当補給を請願した<sup>(24)</sup>。すなわち、第1回払い込みの後10年間、1カ年につき払い込み資本に対して会社配当利益が年6歩に達しない場合は、不足額のうち2分の1を補給してもらうよう願うというもので、両郡長の意見書を添えて長崎県知事へあて請願書を提出した<sup>(25)</sup>。その結果、応募株数は満たされたが、補助金交付を見込んでの応募者も少なくなかったため、設立運動者たちの補給運動熱は高まった<sup>(26)</sup>。ところがその一方で、南高来郡の識

者の多くがかえって県費からの補助を敬遠する傾向が見られた。その理由は、同鉄道の株式のうち約65%が南高来郡側、35%が北高来郡側の出資であるが、南高来郡は同鉄道に対して年額1万4000円の補助を行うことを決定していて、郡民はその負担に加えて、県より1万円の補助を受けるとなるとさらに県費のいくらかを負担しなければならない。ところが鉄道は創業から数年間は到底利益配当は望むべくもない。したがって県・郡費の負担がかえって重荷になると予想されるということであった<sup>(27)</sup>。

上記のような補助案は長崎県の経済事情が許さないもので、明治41年度から47年度まで毎年1万円ずつ補助金を継続支出するという新たな案が出された。荒川義太郎長崎県知事は、「島原鉄道に対し補助を与へ運輸の交通利便を計るは最も有益と認めたるに由る」として、この案を県会に提出した。すなわち明治40年12月上旬に始まった通常長崎県会では、この件に関して「鉄道補助費本年度支出額」並びに「鉄道補助費継続年期及び支出方法」が議事に付された。

この時、県当局の説明に対し、議場から知事の出席を要求する動議が出され、多数を以て可決した。そこで荒川知事自ら番外席に着いて重ねて補助の理由を説明したものの、賛否両派に分かれ、議論は容易にまとまらなかった。結局、採決の結果、多数を以て第2読会を開くことに決定し、議長指名の7名の審査委員に付託することに決した<sup>(28)</sup>。審査会は12月18日で終了の予定であったが、それも遷延して決議案を作成するに至らず、引き続き調査が続いた。この間、審査会では、長崎・熊本間の官有鉄道の里程、一日の貨物・乗客数とその金額や島原・熊本間の海路における同様の資料を基にして原案を是認する審査決案報告を出し、次の条件を付した。

- 1) 第1回の払い込みをなし、商業登記を完了すべきこと
- 2) 島原・諫早間の一部の線路を開通し、機関車の運転を開始すること

## 3) 鉄道法に違反した場合はいつでも補助を取り消すこと

これに対して原案全斥の動議が出され、「補助の不当なるを論ずるの勢ひ」が強かったが、「政友会多数の力と島原を中心とする県会議員の運動猛烈にして、世俗の所謂何やらの通りて道理引ッ込むの結果を致し」、結局多数を以て可決した<sup>(29)</sup>。この時、総出席者32名のうち反対者は4名で、それ以外の28名は悉く賛成であった<sup>(30)</sup>。但し、県会では県知事に向けて補助条件として次の3項目の追加を希望した<sup>(31)</sup>。

- 1) 年6分以上の配当をなし得る収入がある時は補助支出を廃止する。
- 2) 会社の事業が成功し得ないと認められた時は補助支出を廃止する。
- 3) 事業が不成功に終わった場合は支出した補助全額を返戻させる。

当時、県会の外では同社の設立や補助交付については否定的に見る向きもあった。長崎市の家永弁護士は、元来補助を与えられるべき交通機関は国家の利益にかかわるものでなければならず、一地方の交通を目的とするものに与えられる理由はないと主張しており<sup>(32)</sup>、同鉄道敷設推進者たちの運動は一地方の局地的な利益のためのものとみられることもあった。また雨宮敬次郎は、島原鉄道は「現在設計のまゝにては見込み無し、島原と百貫との海上連絡を主として設計せざるべからず、長崎県も其計画を立て、熊本県も其計画を立て、両方の貨物が海上を馳する様に為って該鉄道初めて用有り、然らざれば駄目なり」としており<sup>(33)</sup>、総合的な交通体系の一環として計画する必要が主張されていた。

島原鉄道株式会社では明治40年9月15日限りで株式募集を締め切っており、翌41年1月に払い込みを開始した。払い込み額は当初10円となっていたが、その後、証拠金を併せて5円に改められ、2月15日期限で払い込まれることになった<sup>(34)</sup>。この時、株式募集に対する申し込み者は1249人に達した。50株以上を引き受けて発起人となっていた者が144名あり、両者をあ

第2表 株式申し込み者の株数分布

株数	1～9	10～19	20～29	30～39	40～49	50～99	100～200
人数	997	179	46	7	4	157	13

資料：前掲『農商課事務簿 島原鉄道敷設関係書類』

第3表 島原鉄道役員（明治41年）

役職	氏名	居住地	備考
専務取締役	植木元太郎	南高来郡（北部）	島原銀行頭取
同	木下吉之丞	北高来郡	代議士
取締役	永見寛二	長崎市	長崎県農工銀行取締役，長崎貯蓄銀行副頭取，十八銀行副頭取
同	山崎謙蔵	北高来郡	
同	塚島富三郎	南高来郡（中央部）	元島原銀行取締役
同	西岡傳三	北高来郡	長崎県農工銀行取締役
同	小林武治郎	南高来郡（南西部）	
監査役	藤本頼慶	南高来郡（中央部）	
同	山口直三郎	北高来郡	諫早銀行取締役，諫早商人銀行頭取，喜真株式会社取締役
同	大久保富五郎	北高来郡	喜真株式会社監査役
同	相良鹿間	南高来郡（南西部）	口之津銀行取締役
同	田中平治	南高来郡（北部）	

資料：由井常彦・浅野俊光編『日本全国諸会社役員録』

わせてその分布を見ると，第2表のように，延べ1403名の株式申し込み者のうち1000名近く，すなわち約7割が10株未満の申し込み者であった。

同年4月19日には南高来・北高来両郡合同の創立委員会が開かれた。ここで，未払い込み株は各郡で責任をもって処理すること，創立費決算の件，取締役・監査役を各1名増加すること，重役俸給・手当の件，営業開始前配当利率を年5分とすることなどを協定した<sup>(35)</sup>。5月3日，島原町にて重役予選会が開かれ，そこでは南高来郡は北部，中央部，南西部の3区に分けて1区ごとに取締役及び監査役各1名を選挙することが決定し<sup>(36)</sup>，そし

て5月5日、創立総会が開催され、第3表の役員が決定した<sup>(37)</sup>。

#### 4. 島原鉄道株式会社創立過程の諸問題

この頃、至急路線の実地測量を行って本免許状を請願しなければ仮免許状が失効する恐れがあるため、会社では払い込みと同時に技師の選定にとりかかった。当初、同社は技師長として九州鉄道の梅野實技師を招聘しようとしたが断られたため、鉄道院技監野村龍太郎から推薦された木村懋を招聘した。技師は決まったものの会社創立の準備はできていなかったため、半年間の本免許申請延期を逓信大臣に提出した。この間に木村技師は明治41年5月5日から諫早を出発点にして3カ月にわたり実測を行った。そして同年9月28日付けで役員一同は逓信大臣後藤新平あて本免許を申請した。

この実測の過程で線路用地の面で種々の困難が生じた。同社は薄資であるため、いかに便利の良い土地であっても地価が高くては買収は困難であって、やむなく海岸線沿いを採用することにして実測に着手した。海岸に近い土地は高低屈曲が多い点で不利であったが、その付近の田畑は作柄不良であるため地価が安かった。いまひとつ問題となったのは駐車場の位置である。海陸交通の接続の便利からすれば、終点の停車場は島原湊町付近が最も適当であるが、同社に港付近を停車場として整備するための工費を負担する余裕はなかった<sup>(38)</sup>。また、依然として北高来郡の株主は軌道幅を改めて官線と同じ幅とし、官線諫早駅に連絡すべきことを主張していた。しかし、その時点でも約60万円の工費を必要とするのに、軌道を広げるとなるとさらに少なくとも30万円余を増加しなければならないとして南高来郡の株主は反対した。

島原鉄道創立過程における困難は単に小資本であることから生じるもの

にとどまらなかった。同社は第2回払い込み期に至って内紛を生じている。すなわち同社の専務取締役は2人とも政友会に党籍を有しており、会社が政友会一派の食い物になるのではないかという不安が株主の間に広がり、とくに木下吉之丞専務取締役は代議士であるため1年の大半は同社の事務に携わることが困難であり、木下を放逐すべしとの声が高まった<sup>(39)</sup>。

こうした不安定な状況にあり、しかも本免許状が未だ下付されない段階にありながらも、明治42年初頭の第2期払い込みは以外にも順調で、南高来郡側では8分ほどが払い込まれた。しかし北高来郡側では4分程度にとどまっており、未払い込み株式の処置のため、同郡の大株主と同社重役との間で協議がもたれた。そこで大株主側は、経営の改善を要求した。具体的には、1) 会社はすべての情弊を掃蕩し真の会社本位に改造すること、2) 会社は事業に経験のある社長1名を置き、商法の許す限度内で重役の数を減じること、3) 重役俸給は創業困難の際につき現給額を減じること、4) 顧問は1名とすること、5) 土地買収は個々の苦情を防ぐため地方郡役所の手を煩わすこと、6) 臨時株主総会を本月中に招集すること、などを要求した<sup>(40)</sup>。加えて、同社には鉄道の専門家が少ないということも問題であった。鉄道事業に経験ある人物の談によれば、「創立当初よりゴタゴタの絶えざる」同社は「詰まり今日迄重役の先生方が鉄道の飯を食はぬ人物斗りの様子で、事務員に於ても是又零」であって、「唯技術員に一、二の技術者が鉄道の飯を食った人である」に過ぎないということであった<sup>(41)</sup>。

明治42年3月19日付けで桂太郎総理大臣から本免許状が下付され、同22日に長崎県庁に到着した。そこには竣工期限を3年とし、仮免許と同じく、将来政府が必要と認める場合には軌道幅を3呎6吋に改築させるとの条件が付されていた<sup>(42)</sup>。同時に、申請中であった県費からの補助金支出についても正式に認可された。加えて北高来郡の郡費からの補助として6年間に

毎年1500円で合計9000円、同様に南高来郡から6年間に毎年7500円で合計4万5000円を下付する件も認められた。本免許状が受けられたことで同社も俄に活気を帯び、3月末に島原村の土工に着手した<sup>(43)</sup>。

土工には着手したものの、先の未払い込みの問題は解決を見ず、さらに訴訟へと発展していくことになる。6月末までに総株式の10分の2の払い込みを完了させなければ明治41年度分の県・郡からの補助は得られない状況にあり、これは会社のためには非常な打撃となるだけでなく、事業の進行を妨げることにもなり兼ねなかった。そこで払い込みを済ませていない者には5月末日期限で払い込みの督促をし、期日までに払い込みを完了しなかった者は訴訟によって強制的に払い込ませることになった。そうなった場合、訴訟費用は1人当たり15円ないし20円を要し、これは被告の負担とすることを重役会で決議して、重役たちは手分けして各地へ出張して株主へ払い込みを促した。その結果、南高来郡方面は未払い込み分は残すところ僅かとなったが、北高来郡方面は思わしく進捗しなかったため、6月7日に開かれた重役会議で協議の末、未払い込み者に対し訴訟を起こすことに決した<sup>(44)</sup>。この一件がきっかけとなって北高来郡の一部の株主と島原鉄道重役との間に深刻な対立が生じた。だがその根本原因はもっと深い所にあった。同重役らが一部株主に対して信用を失ったゆえんは、まず専務取締役の植木と木下が発起人を募る際に、その勧誘を効果的にするための手段として、諫早男爵家の土橋某氏に単なる名義上のみ発起人になることを承諾させ、したがって同氏には「貴殿の申し込み株数は株式名簿に登録せず、又今後貴殿に之が払込みを請求すること全然之れ無かるべし」という趣旨の一札を入れて、定款議定書への同氏の署名調印を得ていたことである<sup>(45)</sup>。

いまひとつは、植木・木下らは、北高来郡の株主を欺瞞して重役の地位

を占めたといわれたことである。すなわち彼らは政党政派に関係なく北高来・南高来両地方から公平且つ平等に重役を選挙することを公約して、第1回の払い込みを了承させていた。ところが選挙の当日に至って、彼らは諫早地方より選挙すべき重役は富永北高来郡長の指名に一任することを発議したため、心中に不服ある者も同郡長の面前ではその指名説に反対もできないまま郡長の指名に任せたところ、郡長は木下と数回秘密に会見し、結局政友会に党籍を有する者のみが重役に選ばれたというのである。そのため、政友会員を重役に網羅したのは政党政派に偏した行為であって、公平に重役を選ぶとした公約に反しているから、これを改めなければ予期の事業を遂行することは不可能であるとして、株主側はその要求を重役会に申し入れることとし、もしもこの要求が容れられない場合はその解決を見るまで第2回の払い込みをしないことを申し合わせた<sup>(46)</sup>。

かくて諫早の数名の有志者たちは株主を代表して意見書を植木・木下両専務取締役呈した。その主な内容は、1) 鉄道事業に多くの経験をもつ技術者を社長に招聘すること、2) とくに創業の際は、ただ徒に多数の役員を置くよりも経験ある者少数をその衝にあたらせることが至当であるから、現行定款中にある専務取締役2名は廃止し、取締役5名を3名に、監査役5名を2名に改正して、すべて社長総轄の下に執務させるべきこと、3) 現重役の手当月額、すなわち専務取締役100円、取締役及び監査役50円をそれぞれ半減し、同時に一切の冗費を節減することであった。

これに対し両専務取締役は、創業の過程で役員組織を改造することは、徒に危惧心を起こさせるだけでなく、各役員任期がまだ半ばにも達していないにも拘わらず、何ら過失のない役員を罷免することは不可能であるとして、要求を容れることはできない旨を回答した。そこで諫早地方の株主は再び集会し、現専務取締役が株主の希望を斥けて、鉄道事業に経験が



ないにも拘わらず役職に就いているのでは到底予期の目的を遂行することはできない、よって、事業の完成を期すため第2回の払い込みをなす前に再び専務取締役の反省を促すとの申し合わせをした<sup>(47)</sup>。

これと前後して、南高来郡の出身で植木の遠縁にあたり、粵漢鉄道の技師であった原口要工学博士が渡清の途中長崎市に立ち寄った機会をとらえて、ある株主らが原口を訪問し、島原鉄道の実情を訴えたところ、原口もまた会社の将来を懸念してその竣工を危ぶんでいたところであって、島原に急行し植木と会見して株主の意見を採用するよう進言した。そこで植木は諫早地方に出張して、いずれ株主の希望に応じるから、まず第2回の払い込みに応じるようにと再三説得したが、同地方の株主らは応諾しなかった。植木は仕方なく、木下を長崎市に遣わし、則元由庸弁護士に代理を依頼して、諫早地方の発起株主野田益晴ほか11名を相手取って長崎地方裁判所に提訴した。

こうした事態のゆえに6月末までに払い込みを完了することが不可能となったため、重役会では第3回の払い込みを催告し、総資本金の10分の2の払い込みを達成して補助金の交付を受けることに決し、専ら南高来郡方面で払い込みを行わせたが、同郡の株主の中にも北高来郡の株主に同情する意見があった<sup>(48)</sup>。

結局この紛争は、会社側が株主側の主張を容れて、1) 社長を置くこと、2) 木下専務取締役を罷免すること、3) 全重役の手当を減額することを決定し、株主側も全部の払い込みを了承したため、株主に対する訴訟は取り下げられて解決に向かった<sup>(49)</sup>。但し、それでもなお払い込んでいない株主があったため、それらに対しては改めて訴訟を起こしている<sup>(50)</sup>。

それでもなお内紛はこのままおさまらなかった。同社から放逐された木下元専務取締役は地元である北高来郡小野村の一部株主を扇動して「会社

に対する余憤を洩し居れり」と伝えられたが、それだけでなく同村及びその付近の多数株主は会社に対して株金の払い込みを拒み、しかも線路敷地に予定されていた多くの地主は、たとえ土地収用法によって処分されても土地買収に応じない旨を申し合わせるなど、事態は穏やかではなかった。結局会社側でも諫早地方の株金未払い込み者20余名を相手取り島原区裁判所に催告の訴訟を起こして対処せざるを得なかった<sup>(51)</sup>。

こうしている間にも島原鉄道はまたひとつ線路用地にかかわる問題に直面した。同社は諫早地方の天祐寺を通る予定線路を変更して山下淵と呼ばれる水源付近に線路を敷設することにしたが、これに対し、諫早・北諫早両村民の代表は長崎県庁に許可しないよう陳情し、さらにそれでは不十分であるとして内務・逓信両大臣にも陳情している<sup>(52)</sup>。県当局は諫早土木管区に命じて現地の調査を行わせた結果、関係町村民側の主張を認め、荒川県知事は山下淵線路不許可の指令を発した。そして、1) 島原鉄道会社は山下淵線採用を撤回し天祐寺線を採用すること、2) 地元村民は天祐寺線工事について土地売買その他にはできる限りの尽力をなし、価格協定などに便宜を与えること、という2条件を以て解決したものの、これにより工事期間は半年延び、工費に2万円の増加をきたした<sup>(53)</sup>。諫早地方の土地買収は困難であった。同地方の地主はかなりの高値を主張し、交渉を重ねても協定は纏まらず、会社側では最初の予定買収価格1反歩当たり平均270円であったのを増額して370円で買収することにした。そして5月に開かれた最後の地主協議会で地主側も譲歩し、「土地の繁栄と且つ社会公益の為」会社側の要求を容れて買収が妥結した<sup>(54)</sup>。

諫早・愛野間の第1工区の土地買収もほぼ完了しようとした頃、再び会社内に問題が生じた。すなわち植木専務取締役と北高来郡側の重役との間に意見の対立があり、その原因は大阪の投機家三河亦吉に同社株式を買い

占められたことにあった。三河は明治43年初め頃から同社株式を買い占めて重役の座につくべく運動していたが、同社は恒常的な資金調達困難の状態にあって、植木専務取締役は株式を買収されるのは会社にとってむしろ好都合と考えて、古賀同社書記を大阪に派遣して三河の意向を確かめたことがあった。ところが重役の一部及び株主は、三河の買い占めは会社を乗っ取るためであり、実権を奪われるのは自分たちにとって不利益であるとして反対し、その仲介をした古賀書記に批判を集中させた。そのため古賀書記が辞表を提出し、他の重役の圧力によって古賀の辞表を承諾せざるを得なかった植木自身もそのまま隠遁したのである<sup>(55)</sup>。そのため他の重役は植木を探して奔走したという。後に伝えられたところによれば、植木は資金調達に困難を感じていたおり、同じ島原出身の知人である白須某と偶然面談した際に資金源を京阪地方に求めるべきことを教えられ、島原地方に商取引関係をもっていた三河亦吉に白須を介して接触した。そこで三河は取締役の地位を与えられるならば約1500株ほどを引き受けることを承知したため、植木はこれを承諾した。ところが植木はその約束を履行しなかったため、三河は植木を嫌悪して現重役を退任させるべく株の買い占めを行い、それは3000株近くに達したという<sup>(56)</sup>。

島原鉄道は明治43年10月1日に工事に着手し、第1区が44年4月中に竣工して5月1日には開通する予定であったが、以上のような困難のゆえに株主間に苦情が絶えず、第3回以後の株金を払い込む者が少なかったため、工事は順調には進まなかった<sup>(57)</sup>。

そこで重役らはしばらく払い込みを強制せず、社債によって資金を賄うこととし、植木専務取締役は上京して金策に奔走した。しかし島原鉄道の社債は7歩以上の利率でなければ応じる者はなく、予定期限内の開業が危ぶまれた<sup>(58)</sup>。一方、三河亦吉は先に買収していた約3000株の始末が困難と

なった。三河は神戸及び大阪の株式市場で島原鉄道株を定期売買にかけようと画策したが、売買は成立するに至らず、しかも三河は島原鉄道から払い込みを催告されてもしたがわなかった。同社重役はこれに手を焼いたものの、また訴訟を起こすわけにもいかず、諫早地方の株主は三河が払い込んでいないのを知って、「氏が払い込みを為すに非ざるよりは我々も払い込みを為さずと頑張り居る」ため、「島原鉄道は寝かすも起すも三河氏の了簡一つとなり居る」状況となった<sup>(59)</sup>。

明治44年5月に入って、島原鉄道では工事請負業者への支払い、材料購入資金、土地買収費などが必要となったが、社債引き受けの見込みも立たないため、重役連は手分けして一時借りに奔走することになる。その結果、同月末に至って長崎市と南高来郡で14万円を借り入れることができた<sup>(60)</sup>。このような資金難を打開するため、植木は上京して安田銀行や日本生命保険会社に交渉した結果、利率は額面100円の手取りにて7分5厘、償還期を5年とし、随時払い込みの条件で安田銀行と交渉がまとまった<sup>(61)</sup>。安田銀行は同社債40万円を引き受けることになったが、その手続きには時日を要するので、植木は株金払い込み困難による工事の進行不能を打開するため、本契約締結までの間、仮貸し出しを安田銀行に懇請したところ、安田善次郎の応諾によって仮借用書一枚にて本契約実行以前に40万円の借用が実現したという。その本契約が締結され、社債総額40万円の授受がなされたのは翌大正元年8月であった<sup>(62)</sup>。

これらの種々の困難のゆえに同鉄道は工事が遅れ、明治45年3月24日を以て島原湊町まで竣工する計画であったのが、1年半の竣工期延期と県費補助命令条件中の期限延長を県庁に願い出ている<sup>(63)</sup>。またこれに先立つ明治44年2月に同鉄道は軽便鉄道法による鉄道として指定されており、補助法による国庫補助下付を明治45年1月に申請し、同7月3日付けで認めら

れた。

社債と補助金によって辛くも難局を乗り越えた島原鉄道は大正元年9月30日に諫早から神代までが開通したが、線路敷設予定地の土地買収の協議が容易に纏まらず、土地収容審査会の開催を申請する事態になったものの、審査会の裁決を待つまでもなく解決したため、その後の工事は比較的順調に進展した。大正元年12月には終点を島原村から島原湊町へと延長するため資本金を120万円に増資し<sup>(64)</sup>、翌2年5月、島原湊町まで線路敷地の買収はすべて終わり、同年9月24日に予定の全線が開通し、全区間の営業を始めた<sup>(65)</sup>。

## 5. おわりに

明治末期には長崎県でいくつかの民営鉄道が計画されたが、その多くは実現を見ずに終わったり、最初の計画を変更して路線を短縮することになった。その中で島原鉄道株式会社は最初の計画路線を竣工させた。同社は地元の代議士が中心となって発起、創立運動をし、開業にまでこぎつけた一例であった。ただしその創立過程で、当時の他の鉄道会社でも経験したであろう多くの困難に遭遇した。その大きなものは資金調達の困難であり、その解決策を県・郡からの補助金や中央の資本の社債引き受けに求め、成功させた。それは会社設立の中心人物である植木元太郎が政治家であったがゆえに成功した面もあろう。だが反対に政治家であるがゆえに社内にも一種の紛争をも引き起こし、株主と経営陣との対立も生じた。とはいえ他の鉄道が挫折していった中で、結果として島原鉄道は竣工し、開業に至り、存続している。こうした成功の要因が経営者の能力に求め得るか否かは他のケースをもあわせて考察しなければならないであろう。他の未成に終

わった鉄道と比較することによってより深い考察が可能になると思われるが、小稿では他の鉄道会社まで考察が及ばなかった。それについては他日を期したい。

### 註

- (1) 「長崎鉄道発起」(『鎮西日報』M29. 9. 4), 「長崎鉄道起業目論見書」(同M29. 9. 13), 「長崎鉄道創立委員」(同M29. 9. 24)。以下, 『鎮西日報』は『鎮西』と略す。掲載年月日もM(明治), T(大正), S(昭和)を用いて略記する。
- (2) 「島原鉄道の発起」(『鎮西』M29. 9. 26)。これは当初, 長崎鉄道に接続する支線として計画された。
- (3) 「南高鉄道」(『鎮西』M29. 10. 1), 「有明鉄道」(同M29. 10. 7), 「有明鉄道会社創立委員」(同M29. 10. 20), 「創立委員会」(同M29. 10. 21)。この時, 松田は1000株を引き受けた。
- (4) 「長崎鉄道と口之津鉄道」(『鎮西』M29. 10. 28)。
- (5) 九州大学九州文化史研究施設所蔵『鉄道会社合併決議書』。
- (6) 「三鉄道合併」(『鎮西』M29. 12. 16)。
- (7) 「有明鉄道ハ不認可」(『鎮西』M31. 6. 14)。島原鉄道株式会社編『島原鉄道三十年史』(昭和12年刊)2頁によれば, 有明鉄道は明治31年10月12日に仮免許を得たとの記述があるが, 詳細は不明である。
- (8) 島原湊と加津佐間を結ぶ路線は, 大正3年中頃に計画された南高軌道株式会社に始まり, 同6年1月に不知火軽便鉄道に改称し, さらに口之津鉄道に改称して成立し, 同9年10月に起工, 昭和3年2月に竣工した。昭和初期までに島原半島に敷設された鉄道は以下の通りである(「半島の四鉄道」〔『長崎日々新聞』S3. 3. 21〕)。

鉄道名	資本金	営業区間	距離
島原鉄道	120万円	諫早—島原湊	26.3哩
温泉鉄道	35万円	愛野—千々石	5.8哩
小浜鉄道	60万円	千々石—小浜	5.0哩
口之津鉄道	180万円	島原湊—加津佐	22.6哩

昭和18年7月に従来の島原鉄道と口之津鉄道が合併して現在の島原鉄道となった

- (9) 長崎県立図書館蔵『農商課事務簿 島原鉄道敷設関係書類』明治42年。
- (10) 『島原鉄道三十年史』42頁。
- (11) 前同書3頁。
- (12) 「島原の軽便鉄道」(『鎮西』M39. 6. 3), 「軽便鉄道敷設に就て」(同M39. 6.

- 13)。
- (13) 「諫早・島原間の軽便鉄道」(『鎮西』M39. 8. 1)。資本金62万5000円の内訳は、創業費3000円、営業費2万円、建設費60万2000円であった。
- (14) 「島原鉄道敷設委員会」(『鎮西』M39. 8. 15)、「諫早に於ける鉄道敷設協議会」(同M39. 8. 21)。
- (15) 「島諫鉄道交渉委員会」(『鎮西』M39. 9. 27)。
- (16) 「南高有志の協議会」(『鎮西』M39. 10. 13)。
- (17) 「島諫鉄道の不人気」(『東洋日の出新聞』M39. 10. 20)、「窮して濫せる島諫鉄道」(同M39. 10. 22)。以下、『東洋日の出新聞』は『東洋』と略す。
- (18) 「高来鉄道発起人と引受株」(『鎮西』M39. 11. 10)。
- (19) 「高来鉄道創立委員会」(『鎮西』M39. 11. 29)。
- (20) 『島原鉄道三十年史』19～20頁。
- (21) 「島原鉄道敷設協議会」(『鎮西』M40. 1. 24)。
- (22) 「島原より」(『東洋』M40. 6. 30)。実際の目論見書変更認可申請書の中では、資本金90万円で、そのうち80万円が株式、10万円が社債となっている。
- (23) 「島原鉄道株式会社株式募集手続」(『東洋』M40. 8. 5)。
- (24) 当初の収支概算は次の通りであった。

島原諫早間鉄道収支概算

収 入 (円.銭)	支 出 (円.銭)
旅客収入 98,652.20	保存費 7,125.00
貨物収入 11,389.44	運輸費 13,100.00
	汽車費 15,000.00
	総係費 14,400.00
	社債利子 6,000.00
総収入 110,041.64	総支出 55,625.00

この概算の結果、差し引き純益は5万4416円64銭であって、株式80万円に対する年利率は100円につき約6円80銭余に相当した(「島原諫早間線路収支概算書」〔前掲『農商課事務簿 島原鉄道敷設関係書類』])。

- (25) 「島鉄補給の請願」(『東洋』M40. 10. 20)。
- (26) 「島鉄補給熱」(『東洋』M40. 10. 24)。
- (27) 「県会の二問題」(『東洋』M40. 12. 16)。
- (28) 『長崎県議会史』第2巻1331～2頁。
- (29) 「嶋諫鉄道補助問題」(『鎮西』M40. 12. 24)、『長崎県議会史』第2巻1333頁、「全通せる島原鉄道」(『東洋』T2. 9. 28)。
- (30) 「島諫鉄道補助に就て」(『鎮西』M40. 12. 25)。
- (31) 「島諫鉄道と県会の希望」(『鎮西』M40. 12. 25)。
- (32) 「島鉄補給問題」(『東洋』M40. 12. 9)。

- (33) 「島諫鉄道に関する局外有力者の意見」(『東洋』M40. 12. 10)。
- (34) 「島鉄株払込開始」(『東洋』M41. 1. 16)。
- (35) 「嶋鉄委員会」(『鎮西』M41. 4. 22)。
- (36) 「嶋原飛鴻」(『鎮西』M41. 5. 8)。
- (37) 「役員上任広告」(『東洋』M41. 5. 11)。
- (38) 「嶋諫鉄道技師談片」(『鎮西』M41. 7. 5)。
- (39) 「島原鉄道の内訌」(『東洋』M41. 12. 1)。
- (40) 「島鉄大株主の集会」(『長崎新報』M42. 3. 6), 「島鉄株主の要求に就て」(同M42. 3. 9)。これは北高来郡側の重役がすべて政友派であることから生じた不満が要求の形で噴出したものであるともいわれた。
- (41) 「島原鉄道批評談」(『東洋』M42. 3. 15)。
- (42) 結局、後に官線との連絡のため3呎6吋に変更することに決定し、総会の決議に基づいて大体の工法を変更することにして、その許可を鉄道院に願い出た(「島原鉄道設計変更出願」〔『東洋』M42. 9. 2〕)。
- (43) 「島原鉄道郡費補助許可」(『東洋』M42. 3. 28), 「島原鉄道の近況」(『鎮西』M42. 4. 3)。その際、地方繁栄のための一策として、特殊な技術を要する仕事以外は地元民を用いる方針を採った。
- (44) 「嶋鉄未払込株金整理」(『鎮西』M42. 5. 27), 「嶋諫鉄道重役会議」(同M42. 6. 11)。
- (45) 「島鉄訴訟本末」(『東洋』M42. 6. 28)。
- (46) 前同
- (47) 前同
- (48) 「島鉄訴訟本末」(『東洋』M42. 6. 29)。
- (49) 「島鉄訴訟事件」(『東洋』M42. 7. 8), 「諫早大株主の払込問題」(『鎮西』M42. 7. 9)。
- (50) 南高来郡は株主17名の64株、北高来郡は同30名の234株、長崎市は同14名の240株について提訴がなされた(「嶋諫鉄道雑件」〔『鎮西』M42. 7. 18〕)。
- (51) 「島鉄の紛擾」(『東洋』M42. 9. 20)。
- (52) 「島鉄新線路不許可陳情」(『東洋』M42. 12. 2)。山下淵とは諫早村にある旧諫早家所有の城山北麓に位置する水源地で、旱魃がおきても涸渴することなく約350町歩の農地を灌漑した。島原鉄道はこの山下淵を埋めて築堤し、これを横断する線路を計画したため、地元民は、そうなれば土砂が堆積して涸渴する可能性と、大雨で増水した場合に洪水による農地流失と用水路の破壊が生じる恐れがあるとして反対した(「諫早人士の陳情文」〔『東洋』M42. 12. 25〕)。
- (53) 「山下淵線問題解決」(『東洋』M43. 1. 11), 「山下淵線問題解決」(『長崎新報』M43. 1. 28), 『島原鉄道三十年史』65頁。
- (54) 「土地買収価格の増加」(『東洋』M43. 4. 12), 「島鉄の土地買収」(同M43. 5.



8)。

(55) 「島鉄専務取締役の辞任」(『東洋』M43. 6. 27), 「島鉄紛擾真相」(同M43. 6. 29)。

(56) 「島鉄内部の混乱」(『東洋』M43. 7. 25)。

(57) 工事区間は以下の通りである(『島原鉄道三十年史』64頁)。

工 区	区 間	工事着手期日	竣 工 日	距離
第1工区	諫早—愛野	明治43年10月1日	同44年6月18日	7.7哩
第2工区	愛野—神代	明治44年10月24日	大正元年9月30日	8.2哩
第3工区	神代—大三東	大正元年8月15日	同2年5月10日	5.3哩
第4工区	大三東—湊新地(島原)	大正元年12月25日	同2年9月24日	5.1哩

それぞれの区間が竣工するごとに運転を始めた。車両については、明治44年1月に、鉄道院から不要になった客車10台の払い下げを受けた。最初の計画では石油発動式車両が走るようになっていたが、実際には新橋・横浜間を走っていた日本最初の、いわゆる1号蒸気機関車が走った。

(58) 「島原鉄道工事行悩み」(『東洋』M44. 3. 20), 「島鉄社債の善後策協議」(同M44. 4. 17)。

(59) 「島鉄の苦難」(『東洋』M44. 4. 29)。

(60) 「島鉄開通式と資金借入」(『東洋』M44. 6. 1)。

(61) 「再び島鉄の社債に就て」(『東洋』M44. 6. 4), 「島鉄社債交渉成立」(同M44. 6. 26)。

(62) 『島原鉄道三十年史』61～62頁。

(63) 「島原鉄道工事延期」(『東洋』M45. 3. 10)。

(64) 前掲「全通せる島原鉄道」。

(65) 結局、建設費は1マイル当たり4万2738円を要した(前掲「全通せる島原鉄道」)。