

大津・長浜間鉄道連絡汽船会社の創立と近江商人

末 永 國 紀

目 次

はじめに

一、最初の鉄道連絡汽船会社設立の動き

二、太湖汽船会社の創立

むすびにかえて―商人資本と松方デフレ政策

はじめに

大津・長浜間鉄道連絡のための汽船航行権問題が琵琶湖上の各汽船会社の競争を激化させていた明治十年代前半は、十三年の「工場払下概則」の布達にみられるように維新政府の殖産興業政策が官営主義から民営の保護助成へ転換した時期である。中央においても地方においても政府は民間資本の動員を図り、近代産業の育成を勸奨した。小論の目的は、このような政府の政策に対する商人資本の対応を、大津・長浜間鉄道連絡汽船会社の創立に対する近江商人の投資行動を通して追究することにある。

まず、維新後の琵琶湖上の汽船航行のあらましを見ておこう。維新政府の「商法大意」による株仲間解散は湖上水運を支配してきた大津百艘船仲間の力を一層衰退させ、湖上水運競争時代を到来させることになった。⁽¹⁾最初に琵琶湖に登場した汽船は加賀大聖寺藩によって明治二年三月に建造された五トン、十二馬力の木造外輪船「一番丸」であった。その後、明治七年九月までに湖上へ出現した木造汽船は十五隻であり、そのほとんどは滋賀県内で建造され、県内の汽船会社と個人によって所有されている。明治五年の犬上県廃止により琵琶湖一円を管轄することになった滋賀県が、汽船運輸の発展のため湖上廻漕会社の設立を告論すると、明治六年には六社の汽船会社が設立された。大津を中心とする湖上汽船航路の発達は、遭難事故を引き起こすほどに激烈な貨客競争を生じたので、県は、明治八年汽船取締規則を通過し、翌年湖上運輸の監督のため大津に「汽船取締会所」を設置しなければならなかった。

その後、明治十二年鉄道局が大津・長浜間に一一四トンの木造長浜丸を就航させると、三汀社・江州丸会社・航安組の三社に統合されていた民間各汽船会社のうち、十二年から十四年にかけて九〇〜九八トンの木造汽船を三汀社では二隻、江州丸会社では三隻建造して対抗した。このような熾烈な運輸競争のさなかの明治十三年七月、京都・大津間の鉄道が開通し、大津・長浜間の鉄道連絡船の汽船運航権問題が浮上したのである。

一、最初の鉄道連絡汽船会社設立の動き

すでに大津・長浜間に長浜丸を就航させていた鉄道局が、自ら鉄道連絡船を経営せず、民間会社の創立による運輸を選択したのは、政府の財政窮乏のため、殖産興業政策の一環である鉄道建設が停滞していたからである。すなわち、官営鉄道の建設は、明治七年五月大阪・神戸間、十年二月大阪・京都間、十三年七月は前述のように京都・大津間、そして十五年三月敦賀・長浜間が柳ヶ瀬トンネル区間を除いて開業したにとどまるのである。また政府は十四年十一

月、民営の日本鉄道会社の設立を認め、幹線の一部である上野・高崎間を建設させている。こうした状況をみると、政府の手による東京・京都間の幹線建設が当面困難であるため、部分的代替運輸法として琵琶湖の水運利用が案出されたと考える事が出来るのである。

明治十五年十一月三十日付の「京都滋賀新報」は、連載中の「汽船競争の顛末」の中で、鉄道連絡汽船会社の設立について大要次のような内容の記事を載せている。

京都・大津間の官設鉄道が完成し、敦賀・長浜間の鉄道も、柳ヶ瀬トンネル工事にダイナマイトを使用し落成の見込みが立った明治十三年、工部省鉄道局では国家財政困窮の折から琵琶湖の水利によって大津・長浜間を連絡するとに局議一決し、井上鉄道局長の名をもって政府首脳部の許可を得た後、井上鉄道局長は年来鉄道局の御用達であった大阪の藤田組に大津・長浜間の鉄道代用の鉄船を建造するよう示諭し、鉄船製造や鉄道局と締結する規約等計画の概要を示し、同時に湖上汽船の競争過熱を防止するため、井上鉄道局長自ら説諭して従来の汽船会社・運航営業人の合同営業による新汽船会社を創立することを呈示して、藤田組の藤田伝三郎・中野梧一の同意を得た。藤田組では鉄船二隻の建造を、代価十三万円で神戸居留英国人イー・シー・ギルビーの商館へ注文したというものである。

しかし、藤田組では独自に近江商人に働きかけて、琵琶湖上において貨客の運航を業とする汽船会社の設立を計画し、十四年四月には次のような「琵琶湖上蒸気船仮約定書」が締結されていたのである。⁽²⁾

約定書

- 一 左ニ記名スル者協同結シ汽船ヲ新造シ琵琶湖上旅客及ヒ諸荷物運搬之業ヲ従事セント約定セリ
 - 一 資金拾万円トナシ出金ノ割合ハ左ノ如シ
 - 一 金壹万円
- 西川貞二郎

一 金九千円 磯野源兵衛

一 金八千円 小林吟右衛門

一 金八千円 西川仁右衛門

一 金五千円 和田津多

一 金四万円 藤田組

右ノ如ク仮定スト雖氏銘々ノ都合ニヨリ分割スルハ妨ナシ、乍去西川以下持株五千円、藤田組ハ壹万円ヨリ減少セサル

一 金貳万円

是ハ株券發行募集スル見込ナリ

一 出金ノ順序凡五度ニ割合出金スベキ事

一 第一期 金壹万円ニ付百円

一 第二期以下ハ造船着手ト手順ニヨリ凡四度割合出金可致筈、其員數ノ如キハ其時々實際ノ都合ヲ以テ極ル

一 左ニ記名ノ者合商ノ主意ニテ社名ノ如キハ不相設、差向キ滋賀県庁へ造船ノ願ヲ進達スル事

一 仮事務所ヲ大津白玉町和田氏ノ扣家ニテ仮設シ第一期ヨリ出納事務ヲ委理スル

一 此組合組織方并造船引合ホ藤田組ニテ重ニ引受ルト雖氏件々報告ヲ不怠、決行スル事件ハ細大トナク銘々承認ヲ得施行スル

一 堀江義高氏ヲ此組合ニ雇入ル

右七項遂熟議約定スル処相違無之、依而記名調印シ銘々一通ヲ所持致シ候也

藤田組惣代

大阪府下東区高麗橋壹丁目一番地

藤田伝三郎 印

同府同区今橋三丁目拾九番地

中野 梧一 印

近江国蒲生郡八幡仲屋町上

西川貞二郎 印

同国高島郡海津町

磯野源兵衛 印

同国愛知郡小田苅村

小林吟右衛門 印

同国蒲生郡八幡新町式丁目

西川仁右衛門 印

同国滋賀郡大津白玉町

和田 蔦 印

「後記」

右仮約定書六冊ヲ製シ調印之上銘々一冊宛所持致置候事

明治十四年辛巳四月十日当主人出阪調印之上、大阪今橋巷丁目西川仁右衛門店ニ而打它平治郎殿へ相渡シ置候也

この約定書の存在は以前から知られていたが、年月は明確にされていなかった。⁽³⁾しかし、文末に後記された文言に

「明治十四年辛巳四月十日当主人出阪調印之上大阪今橋巷丁目西川仁右衛門店ニ而打它平治郎殿へ相渡シ置候也」と

あり、明治十四年四月に調印されたものであることがわかる。この七項目からなる約定書の要点は、琵琶湖上の貨客

の運航を目的とする協同結社のため資金十万円を集める。藤田組が四万円、西川貞二郎一万円、磯野源兵衛九千円、

小林吟右衛門と西川仁右衛門が各八千円、和田津多は五千円を出金し、残りの二万円については株式を発行し募集す

る。仮事務所を大津白玉町の和田氏の所有家屋におき、造船については藤田組が中心となって進めるというものである。出資金額、造船担当等をもこの新汽船会社の推進役は藤田組であったことは明白である。

藤田組の藤田伝三郎・中野梧一以外の近江人の出資者について簡単に述べておこう。西川貞二郎は、松前交易と北海道の場所請負によって著名な近江八幡の西川伝右衛門家の十代目当主である。貞二郎は当時二十三歳、家業の北海道の漁業・海運業者として大阪には事務取扱のため、廻船問屋近江屋源兵衛を代理人とし、自らもしばしば出版していたことからして、藤田・中野あるいは五代友厚らとの出会いは大阪であったといわれている。⁽⁴⁾ 貞二郎は明治十一年の国立銀行設立が不許可になった後をうけて、十四年当時は私立八幡銀行の発起設立の準備中であり、同年六月十七日創立願書を提出し、十二月認可を受け、翌十五年二月四日に自身が頭取となって開業している。⁽⁵⁾ 資本金五万円、一株五十円一千株の八幡銀行の設立時、中野梧一は四十株、藤田伝三郎は二十株を保有している。⁽⁶⁾ 磯野源兵衛は湖西高島郡の宿場海津の庄屋・本陣を勤めた旧家の出身で、明治十二年から二十三年にかけて県会議員をつとめている。⁽⁷⁾ 十四年当時は琵琶湖において湖上丸という四〇五トンの汽船の所有者であった。⁽⁸⁾ 小林吟右衛門家は愛知郡小田荊村の出身で、寛政年間に行商活動を開始し、天保二年の江戸出店を皮切りに三都へ出店し、呉服問屋兼両替商として江戸末期に新興都市問屋に急成長した近江商人であり、十四年当時三十六才の四代目は生糸直輸出に強い関心を抱いていた。⁽⁹⁾ 近江八幡出身の西川仁右衛門は「近仁」の屋号で大阪の北船場に店舗を構えていた新進気鋭の素封家であり、同町内には中野梧一が住んでいた。⁽¹⁰⁾ 仁右衛門をこの新汽船会社の設立に勧誘したのは西川貞二郎であった。⁽¹¹⁾ 和田については未詳である。

以上の出資参加者の関係からみて、新会社の設立には大阪を基盤に台頭してきた藤田組が、まず同じ大阪に事業拠点を設けていた西川貞二郎・仁右衛門に働きかけ、次いで磯野・小林へ出資を呼びかけたものと考えられる。またこ

の新会社は、神戸在留の英国商会イ・シ・キル・ビー社中と以下のような造船契約の下書きを作成するまでに至つていた。⁽¹²⁾

壹千八百八十年月ヲ以テ壹方ハ日本神戸鉄工処機械師兼造船師ナル、イ・シ・キル・ビー社中、壹方ニ於テハ——トノ間ニ取結タル条約

右イ・シ・キル・ビー社中ハ茲ニ其ノ得可キ最良材料ヲ用ヒ、且ツ精好堅牢ナル方法ニ於重螺旋機旋客鉄製蒸氣船壹隻ヲ建造完成スルノ責任ヲ負担スニ就テ、諸事左之付属明細書及ヒ図面ト壹致ス可ク、而シテ右船ハ右条約取結ノ日ヨリ向十二月以内琵琶湖ニ於テ航海ノ用ニ差支ナキ様完成シ引渡シ方ヲナスヘシ、総代價ハ銀貨五万二千五百円ニシテ、毎回一万三千百弍十五円宛之ヲ四回ニ払渡シ遂ニ総額ニ達スル「ト」スヘシ

船積

長 百六十フット

幅 弍十弍フット

深 拾壹フット

水脚 貨物積載ニテ六フット以内

水脚貨物積載ニテ六フット以内

船軸ハ鉄製ニシテ之ヲ四部ニ仕切り極テ堅瀧ニ之ヲ連接シ、材料及ヒ製造方ハ総テロッド(工)九拾等ノ完綴ト同一ニスヘシ

甲板ハ能ク乾燥セル無節ノ檣ヲ用ユヘク、且ツ総体ニラーマムヲ打ツヘシ

甲板上ニ於テ上等船客弍拾人及ヒ船中役員ニ応スル船室ニ於テ中等船客五拾人下等船客弍百三十人ヲ容シ得ヘシ

帆樫ハ壹本ヲ立テ小船二隻、帆、綱、錨、鎖、輪軸、羅針盤、舷灯其他須要ノ付属品什器等総テ船客相応スル上等蒸氣船ニ用ユベシ

機関

右船ニ重表面凝復機二対ヲ附着シ、毎対各々進動機ヲ有シ其公称馬力ハ四百七拾ニシテ、其速力ハ少クモ毎時十二英里ヲ走可

シ、円筒ハ直径十八インチト三拾六インチニシテ式尺ノ動勢（ストローク）タルヘシ
擬復器ハ必要ノ時ニ臨ミテハ噴水凝縮機トナリ、動作スル様附結シタル冷縮表面ヲ具フル装置ニシテ、機関各基各個ヲ備フベシ
空気唧筒回旋唧筒機関各對ニ付各各基ヲ附シ置クヘシ
送水及ヒ抜水兩唧筒ハ機関各對ニ付各各基ヲ附シ置クヘシ

汽 鐘

二個大ナル生熱ヲ備フル円筒形ノ汽鐘ヲ裝置シ、火室ノ表面ハ日本ノ弱力ナル石炭消費ニ適當スヘク、而シテ其圧力ハ一平方イ
ンチ七拾磅ノ力ヲ以テ作動シ得ヘシ、且ツ汽鐘ニ必須ノ附着連屬品ハ上等汽船ニ用ユルモノタルヘシ

右——ハ前条々ヲ思定スル上ニ於テ、双方条約取結人ノ名ヲ以テ協同ノ計算ノ預ケ金ヲ香港上海為替組へ為ス「」ヲ一致条約
シ、而シテ右条約取極メ日限ニ於テ右船ニ對スル金員金額ノ四分一ヲ払込次ニ……月……日ニ……又四分一ヲ振込ミ、右ホノ金
額ハ双方トモ決シテ之ヲ使用スル「」勿ル可シ、而シテ双方ノ証印之レ無キ前ニハ決シテ之ヲ他ニ移ス「」モ有ル可ラス、尤モ右船
完成ノ上試運転ヲナシ其満足ヲ得タルノ後ハ別段ノ「」ナリトス、船落成シタルトキハ右三口ノ金額ト残り四分一ノ金額トヲ并セ
為替組ヨリ一緒ニ之ヲ引出シ、イ・シ・キルビー社中ニ払渡スヘシ

万一右船条約期限内ニ完成セサルカ、又ハ右条約ニ載スル所ニ異ナルカ或ハ双方ノ間ニ苟モ爭論ヲ生シタル時ハ、兩部ヨリ一名
宛至当ノ人ヲ撰定シ之ニ其判決ヲ委スベシ、右載上スル処互ニ相同シキ時ハ則チ之ヲ履行スヘシ、若一致セザルトキハ更ニ右兩
判者ヨリ第三ノ判定人ヲ撰シ、双方承認ノ上共ニ右第三ノ判定人ノ裁決ニ專任スル「」ヲ契約ス

右条約ノ証トシテ右兩部ハ茲ニ最初ニ時記スル年月日ニ於テ共ニ親ヲ印署スルモノナリ、右某ノ面前ニ於テ署捺印シ之ヲ午披
ス

すなわち、発注予定の船は鉄製蒸気船で、長さ百六十フィート、幅二十二フィート、上等・中等・下等の船客合わ
せて三百人を乗せ、四百七十馬力で、毎時十二英里（マイル）で航行する能力を持ち、代価銀貨五万二千五百円は四
回に分けて支払われる取り決めになっている。

二、太湖汽船会社の創立

前記の新汽船会社はなんらかの理由で実現に至らなかったものの、鉄道連絡汽船会社の創立に関係した動きを当時の「京都新報」は次のように報じている。

十四年六月二十二日「天津より長浜まで汽船往復をなすべき見込みにて今度江州丸会社にては更に堅牢なる汽船二艘を新造することに決したり」

七月一日「井上鉄道局長ハ此ほど来津、湖上汽船のことに付、河田大書記官と協議ありて、去る七日長浜へ向け出発せられたり」

七月八日「大坂の藤田中野当地の前川文平氏等の発起にて製造すべき鉄艦（汽船）ハ弥々来八九月ごろより当地北保町元加賀蔵屋敷跡にて製造に着手する由、尤も其工人ハ英人某にて出来の上ハ大津長浜間を往復する由にて、其速力ハ一時間八英里余の見込みなり」と

この新聞報道によれば十四年七月には、後の太湖汽船会社創立のめどはついていたのであり、音頭をとったのは井上鉄道局長と滋賀県庁であったことになる。県庁側も琵琶湖汽船業者間の競争には早くから手を焼き、前述のように法令条例によって取締りをおこなってきたが、鉄道連絡船の航行権をめぐる競争が激化することを危惧し、鉄道連絡船を目的に新会社を計画していた藤田組と江州丸会社・三汀社に対し三者の合同を促したという。⁽¹³⁾ 中央政府の工部省と滋賀県庁は協同して琵琶湖汽船の大合同を図ったのである。そのことは藤田組・江州丸会社と、三汀社の船を受け継いで結社された大津汽船会社の三者の合同により設立された太湖汽船会社の同年九月の次のような鉄道局長への請願の文中に表出している。⁽¹⁴⁾

会社設立ニ付鉄道連絡御願

昨年来屢御局ノ御懇諭ヲ蒙リ難有奉存候、就テハ私共今般一会社を創立仕候ニ付最緊要ナル旨趣左ニ具陳仕候、今ヤ長浜ヨリ敦賀ニ至ルノ鉄道竣功近キニ在ントス、然ルニ従来湖上往復ノ汽船アリト雖其船体甚堅牢ナラス、隨テ速力モ充分ナラサルヲ以和風靜波ナルモ汽車運輸スル所ノ旅客物貨ヲ運漕スルニ不便ノ患ナキヲ保シ難シ、茲ニ於テ厚キ御懇諭ニ基キ同志協力大津駅ニ於テ一社ヲ設立シ、太湖汽船会社ト称シ新ニ堅牢広濶ニシテ充分ノ速力アル汽船ヲ製造シ、専ラ御局ノ御指揮ヲ以鉄道ニ連絡ヲ取リ、汽車ノ旅客物貨ヲ載セ大津長浜間ノ湖線ヲ往復シ、汽車ノ代用ヲ以テ任トシ、及ヒ湖上各港ヘ回漕シテ普ク公衆ノ便益ニ供セント欲ス、故ニ汽車ノ旅客物貨等繪テ湖上ノ運漕ニ係ルモノハ、本社所有スル所ノ左ノ五艘ヲ以悉皆引受ケ聊遺瀟ナク之ヲ運漕スヘシ、且公衆ノ望ヲ満足ナスカ為、大津長浜間ノ線路乘客及貨物運賃ノ小札ハ衆客ノ望ニ任セ各停車場ニ於テ汽車發券ト同時に御売与ヘ被成下度、然ル上ハ御局ヨリ御注文ノ条目ヲ以テ御指導ニ従事仕度奉存候、若シ左ノ五艘ヲ以テ運漕シ不足ヲ生スルニ至テハ、更ニ造船漸次艘數ヲ加ヘ充分運漕ノ便利ニ注意可仕、依テ官民ノ為メ特別ナル御局ノ御保護ヲ奉仰度敢テ懇願スル所ニ御座候、是則本社營業ノ目途ニ御座候間、寛大ノ御詮議ヲ以テ前条御採用何分ノ御沙汰被成下度、此段連署ヲ以テ奉願上候也

明治十四年九月

取締

北川弥兵衛

同

浅見又蔵

取締

中野 梧一

代齋藤幾太

副頭取兼支配人

堀江八郎兵衛

副頭取

前川 文平

太湖汽船会社頭取

藤田 伝三郎

鉄道局御中

記

一 蒸気鉄船

式艘旅客用

但当今造船中

一 同上木船

三艘物貨用

但当今買入ノ分

右之通御座候

太湖汽船会社では右の鉄道局宛願書を滋賀県令を通じて差し出しているが、籠手田安定滋賀県令宛の同社願書は「江州丸会社総代 堀江八郎兵衛、汽船会社総代 浅見又蔵、大坂藤田組 藤田伝三郎」の三名の名前となっている。同文中でも「長浜敦賀間ノ鉄道追々竣功相成候ニ付鉄道局ヨリ屢御懇諭之趣モ有之、依テ私共協力結社仕」と述べ、鉄道局の働きかけがあったことを明らかにしている。さらに、同社の願書を鉄道局に取り次いだ滋賀県令の鉄道局への進達文書にも「長浜大津間の鐵路連絡汽船ノ義ニ付テハ曾テ及御協議置候義モ有之候処、此般太湖汽船会社役員共ヨリ別紙ノ通願出候、右ハ前途必需ノ營業ニモ有之、且春來及勸誘候義モ有之候義ニ付、願意速ニ御聽可相成候様イタシ度」とあり、鉄道局と滋賀県庁が大津・長浜間の鉄道連絡汽船の事について事前協議を重ねていたこと、県庁側も有望な事業であるとして十四年の春以来湖上汽船業者を勧誘していたのである。

以上の経過からみて、太湖汽船会社は鉄道局と滋賀県庁の主導のもとに十四年九月には発起されていたのである。

会社を大津駅に設置し、社名を太湖汽船会社とし、旅客用に蒸気鉄船二隻、貨物用に蒸気木造船三隻を所有し、切符は各駅停車場において発売するといった内容からなる右の願書に署名している同社役員(15)の十四年当時の琵琶湖汽船業との関係を見よう。取締に就いている伊香郡西阿閉村の北川弥兵衛は、前年まで三汀社の所有であった九八トンの第二庚申丸と五八トンの游龍丸の船主である。副頭取兼支配人となっている、大津川口町の堀江八郎兵衛は九六・九四・四〇・三八トンからなる第二・第三・第四・第五の各江州丸と九〇トンの庚申丸という五隻の船主である。取締に就いている浅見又蔵は湖幸丸三七トンと、前年まで三汀社に属していた松宝丸五四トン、丹頂丸三三トン、金亀丸三六トン、近江丸六四トン、金龍丸九二トンを有する大津汽船会社の社長で、長浜の縮緬商である。前川文平は米商で、共同運搬会社を営んでいる。(16)役員トップの頭取には藤田組の藤田伝三郎が就任している。すなわち、太湖汽船会社は江州丸会社・大津汽船会社など湖上汽船業者の主だったものを大阪の藤田組が魁合するかたちをとって計画されたものであることがわかる。

太湖汽船会社の願書は、井上鉄道局長による十月十日付けの回答によって許可されたが、その回答には「別紙指令書」が付され、そのなかに鉄道局側が同社に遵守を要求する、次のような「規模ノ要目」という許可の条件が掲げられていた。(17)

熟々江州南北間ノ運輸ノ大勢ヲ觀察スルニ、数年ヲ出テスシテ必其景況ヲ一変スヘシ、但其原由タル湖南湖北ニ鉄道ノ布設アリテ江南北各自ノ運輸之ヲ已往ニ比較シテ、利便數層ノ上ニ達スヘキニ在ルヲ以テ該間ノ運輸愈々益盛大ヲ加フヘキヤ言ヲ待タス、是故ニ湖ノ東西ヲ問ハス更ニ鐵路ヲ延布シテ之カ弁用ニ供スルハ固ヨリ不可トスヘカラスト雖也、幸ニ太湖天然ノ水利アリテ鐵路ニ代ニルモ太甚キ不便アリトモセス、故ニ先暫ク之ヲ該湖ノ水運ニ托セントスルニ随ヒ、其立テサルヘカラサル規模ノ要款ヲ考フルニ以下五項ヲ以其主旨トス

一 旅客貨物ノ運輸ニ供スル汽船ヘ都テ其船體機關等十分堅牢安全ナルモノタルヘシ

但若シ其使用ノ船舶ヲ以テ運用不適当ノモノト思量セハ其節ノ検査ヲ請ヒ、果シテ堅牢安全ヲ欺クモノアレハ直ニ補理改良ヲ加フヘシ

一 旅客運送船ハ大津長浜ノ間ヲ二時乃至二時半間ニ少ナクトモ一回渡航シ得ヘキ丈ケノ速力ヲ有スル汽船若干隻ヲ用テ、大津長浜トモ鉄道ノ二列車毎ニ一回ツ、発航セシムヘシ

但鉄道ノ二列車毎トニ発航セシムルハ長浜敦賀間ノ鉄道全成ノ後タルヘシ、故ニ該鉄道全通ニ至ル迄ハ其発航度数ハ便宜指揮ニ及フヘシ

一 荷物運送船ハ其主用適応ノ速力アル汽船ヲ用ユヘシ、而シテ其発航度数ノ如キハ實際ニ當リ適宜ニ之ヲ定ムヘシ
但シ其適宜トスルハ物貨ヲ停滯セシメサルヲ標準トス

一 汽船ノ運賃ハ大津長浜間ノ航路ヲ三十英里ト定メ、旅客及物貨トモ汽車賃格ノ上ニ出ツヘカラス

一 旅客及物貨ノ取扱方ハ丁寧真実ヲ旨トシ、且其賃格ノ如キモ成ルヘク下廉ヲ取り、而シテ右ニ係ヘル定則等公衆ニ対シ施行スヘキモノハ私ニ之ヲ制定スヘカラス

以上各項即規模ノ要目ニシテ必服膺セサルヘカラルモノナリ、然リ而テ眼ヲ転ジテ目下湖上ニ泛ヘル汽船ヲ見又其会社ヲ見ルニ、船数ト云ヒ会社ト云ヒ既ニ其形ヲ為セリ、故ニ其船舶ニ改良増補ヲ加ヘ且其社則ニ訂正整革ヲ施スアラハ、或ハ我局ノ手ツカラ水運ヲ営ムヲ要セス、我ニ代リテ此目的ヲ達シ得ルニ至ラント思考シ、之ヲ県庁ニ議シ之ヲ各社員ニ謀リテ、遂ニ太湖汽船会社成ルモノ、設立アツテ其用務ニ当ラン丁ヲ出願スルニ至レリ、就テハ該社ニ於テ任スル所、我局自ツカラ経営スルニ齊シク、即前節ニ掲クル規模ノ要目ヲ確守シテ背ク所ナキ限リハ、望ミノ如ク其付属ノ汽船ヲ以テ湖南湖北ノ鉄道ト連絡ノ連絡ヲ通シ、車船相待テ公衆ノ便用ヲ達スヘク、且大津長浜間渡航ノ旅客及貨物ニ限其汽船券ヲ汽車券ト共ニ各車場ニ於テ発売取扱フヘシ、右ハ何年何月ヨリ実行シ爾後双方共満一箇年前ノ報告ヲ以テ何時タリニ解罷スルヲ得ルモノトス

井上鉄道局長

鉄道連絡汽船会社経営の許可条件とした鉄道局の「規模ノ要目」とは次の五つであつた。運輸に供する汽船は堅牢

安全であること・旅客運輸船は大津・長浜間を二時間ないし二時間半に一回渡航できる速力を有し、かつ大津・長浜とも二列車に一回発航すること・荷物運送船の発航は貨物を停滞させないよう適宜定めること・汽船運賃は大津長浜間を三十マイルとし、貨客とも同距離の汽車運賃を上回らないこと・貨客の取扱や運賃などに関する定則は許可なく制定しないこと。このように太湖汽船会社はまさに鉄道局の業務代行を業とする会社であったといえる。そのことは井上鉄道局長自身右の文中で、琵琶湖汽船業の発達によって鉄道局が直接鉄道連絡船を経営する必要はないと思量し、県庁と協議しつつ汽船業者に謀った結果、太湖汽船会社なるものが設立されたのであり、当該会社の任務は鉄道局自ら経営するものに等しいと明言していることにもよく示されている。

こうして太湖汽船会社は明治十五年開業した。開業当初の同社の所有船舶は、江州丸会社・大津汽船会社所有の船舶をすべて購入するなど、十八隻計一〇二五トンにおよんだ。⁽¹⁸⁾ 同社の組織概要は定款の次の四カ条によって知ることができる。⁽¹⁹⁾

第一条

本社ヲ大津停車場構内ニ設置シ、専ハラ鉄道代用ノ目的ヲ以テ津浜両地ノ汽車ニ連絡シ、旅客及ヒ貨物諸般ノ運漕通航ヲ以テ本業トス

但支社ヲ長浜、米原、松原、八幡（以上東浦）、塩津、片山、今津、勝野（以上西浦）等ノ各地ニ設置スヘシ

第二条

本社ノ資本金総額ハ金五拾万円ト定メ、金百円ヲ以テ壹株トナシ、総計五千株トス、其一株以上ヲ所持スルモノハ則本社ノ株主タルヘシ

第三条

本社ハ有限責任ヲ以テ組織スルモノナルカ故ニ、万一損失ヲ醸シ解散スルモ其弁償ハ該社一切ノ共有物及ヒ積立金ニノミ止マ

リ、決シテ株主各自ノ財産ニ及フコトヲ得ス

第四条

本社ハ滿五十年ヲ以テ一期トナシ、其期滿ルニ及ンテハ更ニ年限ヲ定メ繼續スルコトアルヘシ

すなわち、同社の本業が大津・長浜間の旅客貨物の鉄道連絡運送にあること、資本金五拾万円で一株百円として五千株を發行する有限責任の株式会社の状態をとること、営業期限を五十年と定めている。この定款に載せられている「株主姓名録」によれば、十六年八月十五日現在の五千株の株主数は百四十六名、首位は浅見又蔵の五百株、二位は前川文平の二百九十八株、三位は藤田伝三郎の二百三十四株である。これまでの鉄道連絡汽船会社設立に関係してきた人々の持株数をみると、北川弥兵衛は百五十七株で四位であり、中野梧一の代理人として願書に名を連ねた斎藤幾太は百十三株、堀江八郎兵衛の縁戚者と思われる堀江八三郎は百五株であり、「琵琶湖上蒸氣船会社」の関係者の内、小林吟右衛門は六十三株、西川貞二郎は四十五株、和田薦（津多）は四十三株を所有している。

その後の太湖汽船会社の経過をみると、明治十六年九月にはかねて神戸居留英国人イー・シー・キルビーへ発注していた鉄道連絡用の二隻の鉄船も大津湖岸で進水し、五一六トンの方は第一大湖丸、四九八トンの方は第二大湖丸と命名され、同月十五日浜大津駅構内に煉瓦造りの本社社屋も新築落成した。⁽²⁰⁾そして、十七年四月十六日長浜・敦賀間、五月二十五日には長浜・大垣間の鉄道がそれぞれ全通すると、直ちに船車連絡切符も発売され、太湖汽船会社による大津・長浜間鉄道連絡汽船業が開始されたのである。

表1に同社の明治十六年七月から九月にかけての第三期の収支勘定、表2に同期の本社資本金支払い明細を掲げておこう。⁽²¹⁾この三カ月間の純益は一万五千五百八十二円四十三銭であり、一万五千五百円を株主配当にまわしている。配当は一株につき三円十銭、一カ月当り一・〇三パーセントの利廻りに相当する。

表一 太湖汽船会社収支勘定（明治16年7月～9月）

項 目		7 月	8 月	9 月
収 入	本社揚り高	6,133 ^円 ・324	5,777 ^円 ・086	7,480 ^円 ・597
	長浜支社	2,794・572	2,813・260	3,931・918
	米原支社	375・516	330・434	421・887
	松原支社	983・657	890・124	994・326
	長命寺支社	46・480	23・940	35・580
	八幡支社	267・985	217・250	238・660
	常楽寺支社	196・363	220・377	169・983
	能登川支社	245・414	213・454	317・355
	塩津支社	1,491・445	1,242・537	1,856・983
	片山支社	52・615	55・690	91・661
	今津支社	1,048・967	695・776	918・463
	舟木支社	69・835	56・651	65・969
	勝野支社	334・623	281・364	417・323
	堅田支社	86・145	94・245	98・165
操上げ並に途中乗 雑収入(1)	125・989 99・880	176・084 115・026	212・329 543・444	
計	14,352・810	13,203・298	17,794・643	
支 出	石炭費(2)	3,018・062	2,808・322	2,992・409
	海員月給	2,300・250	2,513・500	2,390・250
	各船航回費	1,277・760	1,186・060	1,128・885
	本社社役員月給	705・000	708・500	724・500
	燈台費	24・000	24・570	—
	切符買入費	36・208	26・590	29・726
	本社社修繕費	—	96・555	18・313
	筆墨紙費	28・955	16・265	17・230
	炭油並に蠟燭費	12・972	7・150	11・958
	本社社雑費	58・659	68・989	101・112
	各支社雑費	316・605	289・450	291・180
	接待費	75・338	94・295	105・720
	臨時時費	184・842	133・593	225・880
器物買入費 旅費	— 41・160	35・680 30・720	23・230 43・430	
計	8,079・811	8,040・239	8,103・823	
収支差引	6,272・999	5,163・059	10,824・555(3)	
積立金(非常・改造船・船舶修繕)	1,881・900	1,548・918	3,247・365	
純益	4,391・099	3,614・141	7,577・190	

注)「明治十六年第三期精算表」(#3189)より作成。

- (1) 雑収入の内訳は、鉄道郵便局御用物運送賃と株券切手数料。
- (2) 石炭購入量は、7月分79万3100斤、8月分74万20000斤、9月分78万900斤。
- (3) 明治16年8月の募集金8万9595円に対する月1歩38日分の利子収入1133円73銭5厘を含む。

実現しなかった「琵琶湖上蒸気船」会社の仮約定書の内容や太湖汽船会社の創立経過を検討した結果、いずれの場合も大阪の藤田組が中心となって近江商人の資金を動員する方式をとっている。藤田組は、維新後東京に出て山城屋和助の手代をしていた長州出身の藤田伝三郎が大阪において起こしたもので、西南戦争によって巨富を積み、諸種の事業に手をのばし、明治十二年の贗札事件にみられように長州出身の明治政府大官と特殊な関係を結んで急速に勃興してきたいわゆる政商である。同じ長州出身の工部省井上鉄道局長とも昵懇の間柄であったことは、先に掲げた「京都滋賀新報」の報ずるところである。国家財政上、官設鉄道の建設がおもうにまかせない井上鉄道局長は、湖上汽船

むすびにかえて——商人資本と松方デフレ政策

表一 本社資本金支払明細

本 社 資 本 金		500,000 ^円 ・000
内 訳	旧江州丸会社旧汽船 会社船舶並に棧橋建 屋諸器物買入費	240,000・000
	鉄船2隻新造費及 船室内諸器物共	203,551・140
	真宗丸2隻買入費 其他右に関する雑 費共	29,146・740
	旧航運社汽船 3隻買入費	7,000・000
	常盤丸買入費	2,100・000
	共同運輸会社金 第一期払込 (400株分)	4,000・000
	本社新築費	7,034・760
	小 計	492,832・640
	残 金	7,167・360

注) 出典は表一に同じ。

業者の過当競争に悩む県庁当局と協議し、当座の便法として鉄道連絡汽船会社の設立を藤田組に働きかけた結果、太湖汽船会社の創業をみたのである。斯業の立案、推進者は近江商人ではなく、そのもとめられた役割は、運航業者としての経験と資金提供者の域を出るものではなかったといえる。

この明治十四年当時の近江商人の資金運用を、ともに「琵琶湖上蒸気船」会社の発起人に名を連ね、太湖汽船会社の株主となった小林吟右衛門家と西川伝右衛門家の場合によってみよう。小林吟右衛門家の場合、東京店に滞在中の当主の近江本家に宛てた十四年六月十日の書簡は、諸会社の設立をめぐる動きについての判断を示すものとなっている。⁽²²⁾ すなわち、滋賀県内豪商を動員した同県勸業課の勧誘による資本金七十五万円の貿易商社設立の動きがあることについては、疑問点を指摘し、役員を引き受けることに難色を示している。また同時に、前年創立された横浜貿易商会や同年五代・住友・中野・鴻池・三井・阿部彦太郎・山口吉郎兵衛等二〇名ばかりで設立された関西貿易社（資本金百万円）の生糸輸出業務にふれたあと、「当節ハ外国之大商会へ取引候半テハ利益薄く候ニ付、我国ニテも大商会ヲ取引外國人へ取引可致候事ニ為致度政府之御身込ニテ、貿易ニ関係候ものへ何程敷御上にも御ヒキ有之、次第ニ寄り候ハハ特別之貸下ケ之金も可相成事ニ付、社へ入株も宜敷候へとも末の見込之無之株へハ加入不好候、御勤考置可被成候」と、同家の家業の生糸取引の一環であり、幕末の貿易開始以来関わってきた生糸直輸出企業に専ら強い関心を示すにとどまっている。琵琶湖の汽船業については、「兼而在京中大坂中の藤田創立披成候近江湖水蒸気船株加入之儀、当家分五千円丈ケ加入之事ニ申込置候よし西京より申来り候、自然不都合ニ候ハハ何連ニもくり合せ可申よふ披申居候由申来候」と、五千円分の株式投資と受けとめているのであり、経営を担う態勢にはなっていない。同家が家業以外の新企業に積極的に進出するのは松方デフレ政策以後のことになる。⁽²³⁾

西川伝右衛門家の場合は、前述のように当主の西川貞二郎が明治十四年、資本金五万円の私立八幡銀行を発起設立

し、翌十五年二月開業したが、自ら二百株を持ち最大株主の頭取となった。しかし、同年五月～六月にかけて遊金運用のため、中野梧一との間で正貨と紙幣の預け合いをおこない、翌年九月の中野梧一の自殺によって貞二郎の個人弁償金は一万九千八百六十四円に上った。⁽²⁴⁾これは共同企業という觀念の希薄さによってもたらされた昵懇貸し事件であったとみられる。同家が家業以外の諸種の事業に進出を試み、経営の衝にあたるのは十八年以降である。すなわち、十八年は内務省から丹生養魚場の払い下げを受け、翌年は中一商会という肥料販売会社を資本金十萬円で八幡町に設立、二十一年には大津の金巾製織会社と大日本帝国水産会社の設立発起に参加している。⁽²⁵⁾以上みてきた、明治十年代の旧来の商人資本の行動からすると、松方デフレ政策は、その投資行動を単なる出資者という受動的なものから積極的に経営にまで踏み込む主体的なものへ転換を促す契機となった側面を持っていたことが指摘されよう。

注

- (1) 以下、『新修大津市史・五』一九八二年、三三一～三三九頁に依る。
- (2) 近江商人郷土館所蔵「琵琶湖汽船会社創立約定書」(#三五四五)。
- (3) 近松文三郎「松齡翁の二諦」(『太湖』四二号、所収、一九二九年)。
- (4) 同記事。
- (5) 近松文三郎「西川貞二郎」一九三五年、八〇頁。
- (6) 高橋久一「明治前期地方金融機関の研究」一九六七年、四二五頁。
- (7) 磯野太郎「近江の磯野氏」一九八四年、一八六～一九〇頁。
- (8) 『府県史料滋賀県史 四編 政治部九』、「汽船」の項。
- (9) 丁吟史研究会編『変革期の商人資本―近江商人丁吟の研究』一九八四年、参照。
- (10) 高橋、前掲書、四二六頁。
- (11) 近松、前掲記事。
- (12) 近江商人郷土館所蔵「琵琶湖汽船」(#三一八九)。十四年七月には藤田伝三郎が、鉄船一隻の代価十萬五千弗(紙幣価

十七万三千式百五十円)の四分一を香港上海バンクへ約定金として預けることになったことを他の発起人宛通知している(滋賀大学経済学部附属史料館所蔵「西川伝右衛門家文書」)。

(13) 太湖汽船株式会社『太湖汽船の五十年』一九三七年、一〇頁。

(14) 前掲、『府県史料滋賀県史』、「汽船」の項、所収。

(15) 同書、同項。

(16) 高橋、前掲書、五四〇頁。

(17) 前掲、『府県史料滋賀県史』、「汽船」の項、所収。

(18) 前掲、『太湖汽船の五十年』、一〇頁。

(19) 前掲、近江商人郷土館所蔵史料(＃三二八九)。この定款は明治十六年七月二十日の株主総会で改正されたものである。

(20) 前掲、『太湖汽船の五十年』、一一～一二頁。

(21) 前掲、近江商人郷土所蔵史料(＃三一八九)。

(22) 近江商人郷土館所蔵「明治十四年東京来翰綴」(＃二七〇七)。

(23) 丁吟史研究会編、前掲書。

(24) 近松、前掲書、一〇七～一〇八頁。

(25) 近松、同書、一九三～二一八頁。西川伝右衛門家については、上村雅洋「近江商人西川伝右衛門家の松前経営」(滋賀大学経済学部附属史料館『研究紀要』第十八号、一九八五年)なる詳細な実証研究があり、中一商会については、水原正亨「明治前期流通機構の再編過程における一例」(滋賀大学経済学部附属史料館『研究紀要』第十五号、一九八二年)に詳述されている。

* 史料番号は近江商人郷土館の整理番号である。

(すえなが くにとし・同志社大学経済学部教授)