

小国出身の実業家・大塚磨の再評価

井 田 泰 人

はじめに

熊本県の小国町出身の実業家・大塚磨についての経営者としての研究は少ない。別の経営者を題材にする時に対立した人物として紹介されている。そうした論考には、拙稿「山陽鉄道会社における中上川彦次郎の経営姿勢と社内改革」（交通史研究会『交通史研究』第三九号、一九九七年、五六頁）、西藤二郎「山陽鉄道における牛場卓蔵の役割」（近畿大学経済学会『生駒経済論叢』第七巻第一号、二〇〇九年、一六三頁）がある。山陽鉄道のなかで経営者の対比をしており、大塚磨の話題が出てくる。

また大塚が深く関わった大阪鉄道と関西鉄道との合併を取り上げたものには、片岡豊「明治期における株主と株主総会」（経営史学会編『経営史学』第三三巻第二号、一九八八年）があり、そこで「極端に

経費を切り詰め」（五〇頁）と記した。小川功も「日本生命創業者人脈と弘世、岡橋、片岡らの共同投資行動―証券引受機能の集団的発揮―」（作道洋太郎編『近代大阪の企業者活動』思文閣出版、一九九七年、第九章）において大塚磨を「鉄道虐使論者」、「異分子」と記しており、徹底した「経費節減策」や「金儲け主義」を酷評している。研究とは別に、末裔の方から身内でさえも大塚磨を「総会屋」と認識している者もいるとの情報も頂いた。¹⁾

当時の「現場」に目を向けると、特に山陽鉄道の初代社長の中上川彦次郎の経営に対して「事毎に反対を唱へ」²⁾ており、中上川やその一派からはうるさがられ、「憐む可し大阪流の節約論者は着眼卑近」³⁾とまで言われた。また、株の大量取得で経営に影響を与えるまでになったことから、「相場師」と言われもした。⁴⁾

総じて「極端な節約主義」、「株式投資によって暴利を貪る」、「株主総会で騒ぎ、混乱させる」というイメージを抱かせるようなものばかりである。従来の評価で大塚磨をよく思う人間はいないというのが率直なところである。

しかし、研究・調査を進めると、必ずしもこれらが正当な評価とは言えないと感じるようになった。極端な評価と言えるものばかりであろうか。こうした疑問から本稿執筆に至った。また、末裔の方々のコンタクトもとれ、情報の提供をして頂いたことで人物像を改められることになった。

そこで、本稿の課題は、大塚磨の業績を再確認・再検討し、これまでの偏った評価を客観化、中立化することにある。鉄道企業の経営者としての評価は勿論のことであるが、それ以外の活動においても人物像を見直していく。二〇一六年三月二八日に地元の史談会の方々の協力のもとで小国での調査を行った。そこで得た情報を盛り込んで、検証していきたい。

一 大阪への移住と初期の活動

(一) 大阪への移動の様子

大塚磨は郷里・小国で数々の社会事業を行っていたが、五二歳の時に親類を伴い大阪に移住した。それについては、同行した北里逸平が記録しており、『諸稜控』として現存している。移住の様子が記され

ており、貴重な資料であるので全文を挙げておこう。⁽⁵⁾

大阪江移転之事

一 十六年十月十九日午前八時宿元発足大塚列同道同夕、湯平泊り翌廿日大分町麻生久米平所泊り廿一日浜脇^(a)山田屋幸平所着廿二日同所滞り廿三日前十時出立亀霍丸二乗船二四日午後十一時大阪当嶋着廿五日ウツボ^(c)鈴木伝次郎所止宿、五丁目丹波屋新助所二宿替、十一月二日迄同所滞在同日午後申ノ嶋三丁目三番地江引移罷事

一 北区中ノ嶋三丁目三番地当時天間町樋上町木村平兵衛所有之内本家吉棟借受四住居ニメ^(d)住居相定メ罷事但満三ヶ年之極

此敷金貳百円

内貳拾円

三拾壹円拾銭

貳拾四円四拾五銭

貳拾四円四拾五銭

家賃一ヶ月貳拾参円定

内拾四円

三元五拾銭

貳円七拾五銭

貳円七拾五銭

右之通二罷処木村分借受之儀者大塚磨名ヲ以取組候二付我

大塚磨 出金

北里義正 右同

松崎操 右同

北里逸平 右同

大塚 出金

義正 右同

操 右同

逸平 右同

等家賃之儀者大塚手元二仕向可申依テ敷金之儀錢大塚二相預
ケ同人ノ預証受取置候事

一 大塚磨義東区北濱四丁目五拾貳番買取り十七年五月三十一

日同所之株引移二相成候事

一 拙者并北里義正惟景操四名八中嶋三丁目は迄ノ番地ノ内新築
之家二六月十一日何連も転居以多し候事尤拙者分致置参拾五
円二家賃月三円定也

右の資料の地理・地名について解説をしておこう。旅程からいえば
「宿元」(傍線①)は小国と湯平は距離にして約五〇キロであること
から、場所は不明であるが、その中間地点からの記録となる。湯^ゆ
平^{ひら}(傍線②)は温泉街で有名な土地である。大塚は胃弱でその療養
のためにたびたび湯平を訪れたという。⁶「浜脇」(傍線③)は現在の東
別府付近にある港町である。「当嶋」(傍線④)とあるのは、「中ノ
島」のことであろう。「ウツボ」(傍線⑤)は「靱」で、現在、「靱公
園」があることで知られている。

そして、次に、資料で登場する人物について見ていこう。麻生久米
平(傍線a)は大部分でなく、湯平で旅館を経営していた人物であると
思われ、湯平村で助役、村長の職にも就いていた。⁷これは北里逸平の
記憶違いではなからうか。山田屋幸平(傍線b)については「山田耕
平」なる人物が同地で商売を行っていた。⁸山田屋幸平は屋号、山田耕
平は個人名という可能性もあろう。大阪の鈴木伝次郎(傍線c)は、

「松伝」という回漕業、旅館を経営していた人物と思われる。⁹丹波屋
新助(傍線d)と木村平兵衛(傍線e)については、現在のところ不
明であり、今後の調査で明らかにしたい。北里義正は総庄屋七代目惟
貞より分家五代、松崎操は宮原「ときやわ醤油店」の先祖で、松崎操
の妻スワは大塚磨の長女にあたる。磨の妻キワは北里惟保(覚之丞・
北里柴三郎の祖父)の長女である。¹⁰この史料を見せて下さった北里光
男氏から「磨以外は三年で小国に帰ってきた」とお話を頂いた。

(二) 「生業」の確保

秋守常太郎の著書には、大塚が大阪に移った一八八三(明治一六)
年一〇月に広瀬幸平(住友理事)を訪ねて、大阪財界で成功するため
に教えを乞うことにしたと記されている。その時、広瀬は大塚に向
かって「大阪は無一物の者が腕一本から成功する所である。君の如き
小金のある者が田舎から出て来ると、長くて一年、短くて半年で必ず
無一物になる。無分別な事は止めにして、一刻も早く国帰るが可い」
と諭したといわれている。¹¹

その後の様子はどうかであろうか。大塚磨のサクセス・ストーリーを
示した文献があり、それによると、大阪到着後、中ノ島三丁目にあつ
た「宇和島蔵蔵屋敷の留守番」として働いたようである。十分な状態
ではないが、大阪でデビューを果たし、その後、「北浜」に居を構え
て自身の商売を始める。¹²

大塚の移住時における、当時の大阪実業界のリーダーならびに後に

関西財界の重鎮となるメンバーの出生時期、一八八三年段階の年齢（数え年）、出身地、職業・代表的役職を示すと以下のとおりである。⁽¹³⁾

岡橋治助	一八二六年	五八歳	奈良	木綿問屋
五代友厚	一八三五年	四九歳	鹿児島	大阪商工会議所会頭
田中市兵衛	一八三九年	四五歳	大阪	肥料商
藤田伝三郎	一八四一年	四二歳	山口	大阪紡績、阪堺鉄道創設者
外山脩造	一八四二年	四一歳	新潟	第三十二国立銀行監督
松本重太郎	一八四四年	四〇歳	京都	洋反物商

年齢でいえば、岡橋治助だけが大家よりも上で、あとは全員が大家よりも年下である。五二歳で大阪に移住するということはよほどの決意と覚悟であったといえる。当時の大阪財界で、五代は「明治十四年の政変」で、藤田は「贗札事件」で有名になっており、両者については既にそれなりのポジションにあったといえる。他のメンバーはこれから飛躍という時期である。このうちもともと大阪で商売をしていたのは、田中だけで、五代は鹿児島、藤田は山口、岡橋は奈良、松本は京都、外山は新潟の出身で、他地域から大阪で成功を目指す点は大塚と共通している。

『大阪実業人名鑑』の「両替商之部」を見ると、大塚磨の名前が確認できる。店舗の場所は「東区北浜四丁目」となっている。⁽¹⁴⁾ 先の資料「大阪江移転之事」の傍線⁽⁶⁾と符合している。この文献は一八九六年のものであり、磨は十三年間、同じ場所でも替商を営んでいたことになる。これまで株式の投資家としての印象が強かったが、金融業者としての一面を確認できた。こうした生業のベースは、いかにして築かれたものかといえば、基本は節約によつて少額を蓄えていき、確実な人物に貸し付けて利殖したようである。一八九二年に大塚磨が刊行した『資産を造る新案』で、自身の蓄財術を明文化している。⁽¹⁵⁾ 大塚頼三氏は「節約をかさねて成功したのも事実」といわれた。⁽¹⁶⁾ 後にこうして築いた「原資」で株式への投資を活性化させていくのであった。

大阪に居を移してから大塚磨が役員に就任し、経営者として関与した企業は、大阪商船（現・商船三井）、山陽鉄道をはじめとする鉄道会社に多数かかわっている。次章以降でこれらのうち大阪商船と山陽鉄道に關係する経緯、経営者になつてからの活動を見ていこう。

二 大阪商船副頭取就任

(一) 大阪商船と熊本

大阪商船会社は一八八二（明治一五）年に瀬戸内海を中心とした群小の船主が集まり、設立した会社であつた。競争による弊害を回避し、海外汽船会社との競争に打ち勝つために発足した。広瀬幸平いわ

表1 大阪商船の初期(1884年5月)の航路

線名	改廃年月	改廃内容	
大阪百貫線	明21.7	改	大阪三角線
大阪大川線	明21.7	改	大阪若津線
大阪長崎線	明22.4	廃	
大阪鹿児島線	明17.5	譲	関西汽船(株)
大阪伊万里線	明27.7	廃	
大阪博多線	明21.1	廃	
大阪馬関線	明22.4	改	大阪赤間関線
大阪細島間線	明36.10	改	大阪内海線
大阪宇和島線	明36.10	改	大阪宿毛線
大阪広島線	明22.7	改	大阪岡山線
大阪尾道線	明18.5	廃	
大阪境線	明39.8	合	大阪境安来線
大阪徳島線	大14.1	改	大阪小松島線
大阪坂越線	明30.4	廃	
大阪洲本線	明32.8	改	大阪由良線
大阪撫養線	明17.11	廃	明33.11再開
大阪和歌山線	明32.4	改	大阪田辺線
大阪須崎線	明17.12	廃	大13.4再開
長崎大川線	明21.7	改	三角百貫線
馬関広島線	明18下	廃	
広島尾道線	明17.12	廃	
節磨多度津線	明17.11	廃	

日本経済史研究所『創業百年史資料』(大阪商船三井船舶株式会社、1985年) p.15より作成。

次に、なぜ熊本と大阪商船との関係が深いかを立ち入って見ていく、もともと「老船」を持ち寄って結集し、創業時から社内では紛争が絶えなかったといわれている⁽¹⁷⁾。その調整機関として「株主委員会」が設けられたのである。熊本と同社の関係も深く、初期の航路に「百貫」(百貫石とも表記される)行きがあった⁽¹⁸⁾。百貫については熊本の坪井川の河口にある港で物産入出の重要な場所の一つであった。明治初期に県議会でも百貫について整備を進めようという意向があった⁽¹⁹⁾。表1を見ると、大阪百貫の航路は開業時から設けられている。一八八八年七月まで継続され、後に「三角」⁽²⁰⁾と大阪を結ぶ航路に変更される。



写真① 百貫石港付近の現在の様子



写真② 百貫石公園内

う。熊本では一八八一(明治一四)年に佐々友房、安場保和、井上毅、木村弦雄、津田静一、古荘嘉門などが「紫湊会」^(しめいかい)なる組織を立ち上げた。国家主義を唱え、教育、政治、実業の三部門での活動を行うとしたのである。教育については済々黌を創設し、政治では「紫湊新聞」を発行した。実業については、様々な事業を企画し、合資会社の形態で事業を起こしたという。この時に大塚磨と懇意になる高橋長秋が参画していた。事業の一つに、金禄公債をもとに海運事業を行う「観光社」を設立した。田尻彦太郎という人物が社長に就任し、「国千保丸」「百貫丸」の二隻で百貫と大阪とを結ぶ航路を開いた。しかし、「土族の商法」で事業は失敗に終わることになった。その整理を株主中から高橋が推されて、担当することとなった。損益計算調査を

行い、採算の見込みがないことを、住友の広瀬幸平に相談したという。同社所有の二隻を神戸で修理して、大阪商船に二万円で売却することとなった。その代金は株券で受け取ることとなり、大阪商船は觀光社を同社に合同した。これにより熊本の海運が発展することになったのである。一八八七年には大阪商船の特約店「海運社」が設立した。海運業に加えて第百十一国立銀行から低利で融資を受け、資産を築き、金融業を営むまでになり、県下の海運業はさらに伸びたといわれている。⁽²¹⁾

(二) 大塚磨の副頭取就任と社内改革

こうした経緯を見ると、熊本県と大阪商船の深い関係にあることが理解できる。大塚磨が何らかの形で関わっていても不思議はない。大塚磨が船舶を所有し、船主であったかというところではなさそうである。⁽²²⁾やはり、時機を見た株式購入で大株主となり、経営者に転じたものであったといえる。伝記では、一八八四（明治一七）年に大阪商船の株（額面五〇円）を四〇円で購入したと記され、一八八五年、八六年には大阪商船の株価は三〇円にまで下がったといわれる。この時に株を買い増し、経営に影響力を持つ立場になり、社内の改革を断行したと記されている。⁽²³⁾この株価については表2の数値と照合すると、間違いはなさそうである。一八八四―八六年の間、株価は払込額を下回っており、株主にとっては、魅力のないものであった。

大阪商船（大阪商船三井船舶を含む）はこれまで社史を『大阪商船

株式会社五十年史』、『大阪商船株式会社八十年史』、『創業百年史』と、何度か編纂・発行している。しかし、大塚磨の大阪商船での改革の内容については、これらの社史に、ほとんど記述がない。『幻燈画説明書』においても経営再建について多少の記述がなされているだけで、その経営手法・手腕については詳らかではない。具体的な改革内容についてはわかっていないのが現状である。限界はあるが、ここでその内容に迫ってみよう。

一八八七年二月一八日の「選挙会」において任期満了の取締役の後任を選ぶのであるが、副頭取に大塚磨、取締役に市田理八が新たに選出され、取締役・伊庭貞剛が重任した。⁽²⁴⁾

副頭取就任後の様子であるが、大塚磨に色々世話になり、薪炭商として大成した秋守常太郎の著書において「商船会社長広瀬幸平氏に向かって一大改革案を突き付けて、一切を副社長たる翁（大塚磨―引用者注）に一任せしむるに至っ

表2 大阪商船の株価の推移

年次	払込額	最高	最低	平均	売買高	受渡高	開市日数
1884(明治17)年	50円	44円80銭	38円30銭	40円96銭5厘	155	33	148
1885(明治18)年	50円	38円50銭	32円30銭	30円40銭	6	-	277
1886(明治19)年	50円	45円50銭	22円50銭	32円30銭	51,794	1,460	289
1887(明治20)年	50円	67円80銭	34円50銭	51円59銭8厘	675,245	13,670	285
1889(明治21)年	50円	39円10銭	22円80銭	29円67銭7厘	663,810	17,835	286

【出典】大阪株式取引所『大阪株式取引所沿革及統計書 明治11―34年』pp.99-102より作成。

表3 支出内訳表（開業から10年間）

年度	総支出	船 費	荷客費	店 費	借船料	その他
1884年	480,619 100	326,534 67.9%	99,172 20.6%	54,818 11.4%	— —	95 0.0%
1885年	808,600 100	511,282 63.2%	206,555 25.5%	72,053 8.9%	— —	18,710 2.3%
1886年	833,713 100	491,230 58.9%	269,454 32.3%	69,875 8.4%	— —	3,154 0.4%
1887年	686,713 100	493,035 71.8%	126,880 18.5%	62,335 9.1%	— —	4,175 0.6%
1888年	678,790 100	461,782 68.0%	122,792 18.1%	86,650 12.8%	— —	7,566 1.1%
1889年	770,991 100	521,947 67.7%	159,476 20.7%	83,826 10.9%	— —	5,742 0.7%
1890年	702,367 100	477,904 68.0%	106,798 15.2%	83,595 11.9%	— —	34,070 4.9%
1891年	711,647 100	453,885 63.8%	132,287 18.6%	97,430 13.7%	— —	28,045 3.9%
1892年	635,738 100	390,467 61.4%	110,459 17.4%	95,234 15.0%	2,639 0.4%	36,939 5.8%
1893年	667,638 100	389,690 58.4%	135,058 20.2%	104,989 15.7%	5,721 0.9%	32,180 4.8%

【出典】神田外茂夫『大阪商船株式会社五十年史』（大阪商船株式会社、1934年）p.836より作成。

た」と記されている⁽²⁵⁾。ここでいう「改革案」の内容について考えられることは、後述の政府補助を得ずに会社をいかに経営していくかというアイデアをまとめたものであったと思われる。その実現のために、やはり、極端な経費節減策を練ったものと考えてよからう。

大塚磨の副頭取就任期間での業績の変化について『五十年史』には「開業第一年度たる明治十七年は八ヶ月の営業期間にして、経費四十八万余円を計上した翌十八年は八十余万円なりしが、二十年より二

十六年までの経費は年額七十万円を上下した。之は主として老朽船舶の整理減少と経費節約とに原因せしものである」（傍線引用者）と記している⁽²⁶⁾。また、表3からも一八八七年については総支出が前年よりも減少していることが確認できる。この記述内容の成果全てが大塚磨の改革によるものとはいえないが、「経費節減」策の基本を固めた可能性はある。大塚磨が副頭取に就いた期間、業績は一時的に回復したようである⁽²⁷⁾。

秋守が「世間には相当に翁（大塚磨：引用者注）を誤解してゐる者もあつた様である。しかも其誤解者は多く商船系の人であつたことを思ふ」と言っていた。しかし、大塚磨の「味方」である秋守でさえも「翁の商船会社に於ける彼の改革は、如何に深刻で且つ非妥協的であつたかと窺はれる」と語るほどのものであつた⁽²⁸⁾。

（三）政府保護の拒絶

明治の一〇年代後半、大阪商船では郵便物の輸送について定期航路を開くという計画もおこり、輸送力の増強を進めた。また、旅客・荷貨物の輸送も高まり、各地の支店、代理店から増便するように要請があつた⁽²⁹⁾。一八八六年末、広瀬宰平頭取は業務拡張において、政府に「御保護筋ノ儀ニ拝願書」を出したのである。会社は①一株五〇円の額面を三〇円に変更し、二〇円の損失を株主に負担させること、②配当を停止することを挙げ、①もしくは②の実施を主張したが、政府はどちらも困難であると判断し、一八八八年度より五万円の八年賦で補

助金が支払われることになった⁽³⁰⁾。

こうした広瀬の動きに対して大塚磨はどのような態度をとったのであるうか。伝記では、大塚磨の主張は「政府の保護金を受けると、将来的に制約を受けることになるので、自由な経営ができなくなる」と記している⁽³¹⁾。よって補助金を受けるべきでないというものであった。「官」への依存を絶ち、「自立」、「独立」の方針を貫こうと考えていた。

こうした大塚磨の主張、姿勢に合わず、退社した者がいたという。大塚磨は副頭取の職を一年経たずに辞するのであるが、その後任に河原信可が就任すると、一旦離れた者も戻ってきたという。例えば、今西林三郎もその一人であった⁽³²⁾。一方、大塚を支持する者も多く、辞意を表明してからも、一八七七年一月二〇日の臨時総会において副頭取の投票で再選している⁽³³⁾。大塚の決意は固く、辞める時には所有していた株を全て売るという意思を示していた⁽³⁴⁾。実際にそうしたようであった。周囲は様々な思いで引き留めたが、聞き入れることはなかった⁽³⁵⁾。

(四) 第九国立銀行大阪支店監督の就任

この大阪商船の副頭取退任後の様子については、『小国郷名簿録』において「明治二十一年三月五日熊本第九国立銀行頭取三淵静逸ヨリ大阪支店監督依頼ノ事ヲ承諾ス」との記述がある⁽³⁶⁾。大阪商船の副頭取に就任したことで熊本では、大塚磨を成功者と認め、同職に就けるこ

とを決めたのであろう。

ここで「第九国立銀行」の展開について見ておこう。設立は一八七七年であった。一八九七年、第九国立銀行は営業満期となり、普通銀行に転換し、「第九銀行」と名称を変更し、事業を継続した。一九〇〇（明治三三）年の恐慌に際し、同行は破綻した。その原因は、経営者陣が他の企業に「実情融資」を行っていたのであった。特に頭取・三淵静逸が創設に関わった熊本電灯会社、他の役員も熊本紡績会社に対して、株式を担保に巨額の「放漫貸出」を行っていた。電灯会社、紡績会社ともに経営不振となり、株価は暴落し、経営諸内容の悪化は世間に知られることとなった。一二月二五日、同系の熊本貯蓄銀行と預金取付にあい、支払い停止となった⁽³⁷⁾。当時、こうした放漫貸出は同行に限らず、他の銀行でも見られたことであった。

これにより熊本のみならず九州の財界は混乱した⁽³⁸⁾。さらに同行の大阪支店にも波及し、支払い停止となった。ただ、大阪支店の預金高は少なかった⁽³⁹⁾ので、支払い準備額は早期に整い、対応できたようであった。

第九銀行は、その後肥後銀行に引き継がれた。その肥後銀行も、また経営難に陥り、安田が経営の再建を引き受けて、善後策を練るのである。肥後銀行は難を逃れることとなり、再出発することになる。同行の経営に影響したことであるが、大塚は佐藤精一、大塚惟明の振り出した割引手形の裏書をしている⁽⁴⁰⁾。大塚惟明は磨の実子であり、ここでの説明は無用であるが、佐藤精一は小国銀行の役員である。その額

は、佐藤精一が一万三千円、大塚惟明が二〇〇〇円となっている⁽⁴¹⁾。大塚磨と肥後銀行の頭取・高橋長秋とは、「兄弟同然」⁽⁴²⁾と思われていたほど懇意であり、第九国立銀行の後身の肥後銀行においても深く関係していたことがわかる。

三 山陽鉄道における改革

(一) 山陽鉄道株への投資と常議員就任

大阪商船副頭取辞職の理由は「何故か」⁽⁴³⁾辞めたと、ハッキリとしないう一面もあったが、以降、大中小様々な規模の鉄道会社の経営者として奮闘するが、商船会社から鉄道会社の経営に乗り換えたことについて、大塚は「船の利益は到底汽車の利益に及ばざるを見て山陽鉄道播但に關係し」⁽⁴⁴⁾たと述べている。

山陽鉄道はもともと神戸姫路間鉄道敷設計画として起こった会社であつたが、路線を神戸下関間に改めて出願し免許を得た。大塚磨は同社の創立から関わっていない。同社へのアプローチであるが、株式を購入し、大株主になってから経営者になった。山陽鉄道の『株主名簿』を見ると、創業時のものには、名前が出てこないが、一八八九（明治二二）年三月末に初めて登場している。その時の持ち株数は二〇〇〇株であり、筆頭株主の岩崎久弥二九五〇株に次ぐ所有数であつた。これは、同社が発行した五万五〇〇〇株の「賛成株」のことである⁽⁴⁵⁾。一八九〇年九月末に四七三五株を所有し、株主の順位は四位で

あつた⁽⁴⁶⁾。それが半年後の一八九一年三月末には買い増しており、四九三五株を所有するまでになり、順位を三位に上げている⁽⁴⁷⁾。その後、しばらく、持ち株数に変化は見られない。株主になり始めたころは、株価が安く、そのタイミングを見計らって買い増したようであるが、その後については株価が上がってからも追加的に購入した時もあった。大株主・三井高保が大量に買うことに対抗したようで、経営の主導権争いや発言権の確保のためにそうしたのである⁽⁴⁸⁾。

大塚磨が山陽鉄道の常議員として名を連ねたのは、一八九〇年一月二五日開催の株主総会での事である。常議員の辰馬吉左右衛門（酒造業）が死去し、その後任を決めることとなった。その時の様子を新聞は、大塚磨、山邑太左右衛門、木谷七平、中島成教の四名が候補者となり、選挙の結果、「大塚磨氏多数を以て当選」⁽⁴⁹⁾したことを報じている。「多数」の支持者がいたことは注目すべきであろう。また候補の山邑は創業メンバーで、酒造家であり、木谷は堺の肥料商で南海鉄道に關係している。中島成教は後に阪神電気鉄道にかかわった人物である⁽⁵⁰⁾。これらの有力なメンバーを抑えて山陽鉄道の常議員に就任したことはやはり信頼・人望が全くなくては実現しなかったといえる。

(二) 初代社長・中上川彦次郎の経営と抵抗

大塚は当時の社長・中上川彦次郎と経営方針を巡って衝突したことで知られる。中上川彦次郎の山陽鉄道における経営に関する研究には冒頭で挙げた拙稿があり⁽⁵¹⁾、基本はそれを参照されたい。極力重複を避

表4 山陽鉄道と他社・他業種との給与比較

鉄道会社	職名	月給・手当(円)
山陽鉄道	社長	350
	副社長	200
	取締役	30
	監査役	30
	運輸課長	120
	倉庫課長	70
	書記	50
日本鉄道	社長	500
	副社長	350
	検査委員	150
	理事委員	50
北海道炭礦鉄道	社長	450-500
	副社長	350-400
	理事	250-300
	常議員	600 ^{※1}
	検査役	500 ^{※2}
大阪鉄道	取締役社長	100
	取締役	22円12銭 ^{※3}
	監査役	20
	書記係係長	35
	運輸係係長	50
尋常小学校初任給	-	5
	-	50
高等官初任給	-	50

注1：山陽鉄道は1891年5月段階。

注2：日本鉄道は1886年11月段階。

注3：北海道炭礦鉄道は1889年11月段階。

注4：大阪鉄道は1894年9月段階。

注5：※1、2は年俸、※3は1人平均。

注6：尋常小学校初任給は1890年段階、東京。

注7：高等官初任給は1907年段階。

【出典】拙稿「山陽鉄道会社における中上川彦次郎社長の経営姿勢と社内改革」(交通史研究会『交通史研究』第39号、1997年、p.64) 日本鉄道会社「第10回報告」(1886年7月1日-12月31日)(老川慶喜・中村尚史編『明治期私鉄営業報告書集成⁽¹⁾日本鉄道会社 第1巻』日本経済評論社、2004年、p.311) 北海道炭礦鉄道会社「第1回報告」(1889年)(老川慶喜・宮下弘美編『明治期私鉄営業報告書集成⁽²⁾北海道炭礦鉄道会社 第1巻』日本経済評論社、2005年、p.5) 武知京三『近代日本交通労働史研究 都市交通と国鉄労働問題』日本経済評論社、1992年) pp.222-223の表Ⅱ-1、森永卓郎『明治／大正／昭和／平成 物価の文化史事典』(展望社、2008年) p.395、p.398より作成。

けながら論を進めるが、中上川の経営については、何かにつけて「規模の経済性」を求めたり、「先行投資型」の経営をしたり、または、「見栄」をはったりするようなどころが見受けられた。中上川は「給料は成るべく多く与ふる主義」であった。⁽⁵³⁾ 山陽鉄道での給料と他社・他業種の給料を比較してみると、表4のようになっている。同表から次のことが確認できる。①山陽鉄道の給与が鉄道会社中最も高いというわけではない。②幹線鉄道と地方・局地鉄道とでは給与に大きな開きがある。③鉄道会社の給与自体が高い。①～③をもとにして総合的に判断すると山陽鉄道の給料は高かったといえる。

中上川が山陽鉄道に入社させた村上定は「大塚某と云ふ重役は、頻

りに社員給料の一二割を減ずべしと慫慂せし」、⁽⁵⁴⁾「大塚磨氏の如きは殆ど居催促の形で中上川社長に経費節減のため社員の減給を迫ったが、社長は断然拒絶して之に応じなかった」と記憶している。⁽⁵⁵⁾ その他、当時昵懇であった井上馨、叔父の福沢諭吉、同門であり、山陽鉄道の大株主で三菱系の莊田平五郎が東京在住であったことから、相談などで中上川が頻繁に上京していた。大塚はこれら全てが意味のあるものとは考えておらず、その費用についても「冗費」と捉えていたのであろう。⁽⁵⁶⁾

大塚は「大会社にては社長は重役間の調停と外部の交際の為に時の八分位を費して社務に執掌する能はず」と「時間の無駄」を指摘し

ている。また、「社長支配人等交際を為すには過半妓楼等に於てするが故に仲居の意を迎ふる等の必要もあり有ゆる手段を用えるに付ては之に応じて給料交際費旅費等会社に無益の負担を重ねること莫大なる代りに得る所は見るに足る程のものあらず」と「金の無駄」と「費用対効果の悪さ」を感じていた。企業が「大なるに従つて虚飾の為に費すこと多く」と陥りがちな「弊害」について注意をしている。一方で交際費の使用を全く禁じているわけではない。活きた金は別で考えている。⁽⁵⁷⁾

こうした中上川彦次郎の経営方針を支えるのは、株主による円滑な株金の払い込みである。業績が良ければ問題なからうが、悪くはないが十分でもないといった状況での中上川路線の推進には株主にとって負担となった。⁽⁵⁸⁾ また、表5を見ると、株価（平均・最高）については払込額を割り込む状態（表中網掛け部分）が続ぎ、山陽鉄道株は投資の対象として魅力が薄かったといえる。これらのことから多くの株主が中上川彦次郎の経営に対して不満を高めた。

大塚はこれらを改めようとしたのである。そのために大塚磨・石田貫之助・村野山人・松本重太郎・寺西成器は「調査委員」を組織して中上川が上京中に改革案をまとめたという。このメンバーは関西系の経営者に偏っており、中上川の経営を受容出来ない者が多かった。しかし、その中でも意見は割れる状態にあった。⁽⁵⁹⁾ 紆余曲折を経て①人件費の抑制、②旅費・日当・手当の削減、③列車速度の減速、④人員削減、を実施した。⁽⁶⁰⁾

鉄道会社の規模によっても経営手法は異なるが、少なくとも中上川の社長就任中、経営状態が良好であったとは言いがたく、ワンマンな手法に周囲から反感を買っていたのは事実である。築いてきたことは崩されることになり、その意味でも中上川の積極的経営を評価するのは厳しいように思われる。⁽⁶¹⁾

また、経営、商売に対する展望については「商売人は先が見えなくては駄目、併し其先見といふも五年先き十年先きの見えるものは大抵皆損をする、故に三日四日先きの事が分りさへすれば充分なり、余り先きが見え過ぎるは仕損じの基」と述べたようである。⁽⁶²⁾ この考え方は中上川彦次郎の長期的視野にたった経営

表5 山陽鉄道株価の推移

年次	株式の種類	払込額	最 高	最 低	平 均	売買高	受渡高	開市日数
1888年	山陽鉄道株	25円	30円70銭	19円	24円42銭	544,930	10,110	169
1889年	山陽鉄道株	20円	22円50銭	18円30銭	20円33銭 5厘	499,330	20,300	286
	第2新株	5円	6円30銭	4円20銭	5円33銭	76,260	6,540	122
1890年	山陽鉄道株	20円	21円75銭	14円55銭	17円21銭 5厘	166,015	17,020	286
	第2新株	10円	9円60銭	5円10銭	7円20銭 8厘	174,300	28,930	286
1891年	山陽鉄道株	27円	24円60銭	20円60銭	22円90銭	156,355	24,600	283
	第2新株	23円	20円15銭	15円85銭	19円33銭 3厘	12,055	5,050	283
1892年	山陽鉄道株	27円	25円90銭	21円20銭	23円42銭 3厘	81,682	15,575	289

【出典】大阪株式取引所『大阪株式取引所沿革及統計書 明治11-34年』pp.102-106より作成。

方針とは相反するものであったといえる。この点については、大塚磨が熊本時代から取り組んできた貯蓄法、蓄財法は何十年と掛けて継続するものとして励行してきたが、企業の経営は少し違う考え方であり、変化に臨機応変に対応するという姿勢であった。

中上川は一連の騒動で山陽鉄道社長の辞意を固め、一八九一年六月頃に三井に移ることになった。その後も取締役として名前だけを残したが、以前のように直接経営に関わることはなかった。三井入社後、約一〇年間、三井銀行の改革、工業化路線への誘導、慶応出身者の人材登用などを進めた。一九〇一年に死去している。山陽鉄道の「営業報告書」には、一九〇一年一月二日の株主総会で「取締役大塚磨氏ノ辞職ヲ承認シタリ」と記されている。⁽⁶³⁾ 大塚は中上川の死と同じタイミングで辞職したのである。

五 経営方針・手法の特徴と評価点

(一) 儉約励行・堅実主義経営

大塚磨は「経費節減」を生涯通じて徹底した。そういった意味では、ブレないものがあつた。そもそも経費節減は悪いことではなく、好不況にかかわらず、また企業の規模に関係なく実施すべきものであり、全ての企業にとって必要なことなのである。大塚の場合、それが極端であつたことは間違いない。

大塚磨の「堅実さ」「慎重さ」は公私両方で確認できる。私的な場

表6 大阪商船の創立委員

氏名	住所
住友吉左右衛門 代理広瀬宰平	南区鰻谷東ノ町8番地
山口吉郎兵衛 代理西田栄助	東区唐物町2丁目25番地
杉村正太郎	南久太郎町1丁目
阿部金次郎	北区堂島浜通2丁目7番地
渋谷庄三郎	北区源蔵町8番地
田中市兵衛	西区靱上通3丁目8番地
金澤仁兵衛	西区靱上通2丁目29番地
富岡半兵衛	西区北堀江2丁目19番地
原嘉助	東区北浜4丁目15番地
小今井宗治	北区富島19番地
広瀬宰平	南区鰻谷東ノ町8番地
河原信可	北区堂島船大工町20番地
玉手弘通	西区靱中通1丁目24番地
寺村富栄	東区今橋1丁目5番地
兼松房次郎	北区中ノ島2丁目13番地
伊庭貞剛	南区鰻谷東ノ町1番地
中原昌発	西区靱上通3丁目11番地

【出典】神田外茂夫編『大阪商船五十年史』（大阪商船株式会社、1934年）pp.13-15より作成。

面では、寝室の四方を鉄柵で囲ったと語られていた。その理由について問えば、大塚は「日夕刻苦財を積み名を求むもの何の為ぞや、皆な是れ一身の安全を計るに外ならざる可し、余の身若し安全ならずんば数十万の蓄財ありと雖も何にかせん」と答えた。⁽⁶⁴⁾ 彼の性格をよく表したエピソードといえるであろう。実業の方はどうであろうか。創業者（ファウンダー）として起業に参画したタイプの経営者ではなかった。大阪商船、山陽鉄道においてそうである（表6、表7参照）。既に見たように、発起人・創設者にならず、既設会社の株式を取得して、経営者として改革する、という「流れ」をとるのが大塚の基本的行動であつた。また、それは、秋守常太郎の著書の次の記述からも確認できる。⁽⁶⁵⁾

表 7 山陽鉄道の発起人

氏名	居住地	氏名	居住地
小西新右衛門	兵庫	藤田積中	兵庫
伊藤長次郎	兵庫	嘉納治郎右衛門	兵庫
鷲尾久太郎	兵庫	松本重太郎	大阪
米沢長衛	兵庫	村上長毅	岡山
辰馬吉左右衛門	兵庫	川崎正蔵	東京
光村弥兵衛	兵庫	鴻池善右衛門	大阪
山邑太左右衛門	兵庫	難波二郎三郎	岡山
岡崎真鶴	兵庫	林醇平	岡山
石田貫之助	兵庫	板谷九郎	岡山
近藤常三郎	兵庫	三宅最平	岡山
九鬼隆義	兵庫	鳥居儀右衛門	広島
高瀬藤次郎	兵庫	粟村信武	広島
三宅純一	兵庫	岩崎政介	広島
莊田平五郎	東京	桐原恒三郎	広島
原六郎	神奈川	脇栄太郎	広島
藤田伝三郎	東京	吉富簡一	山口
中上川彦次郎	東京	豊永長吉	山口
村野山人	兵庫	上田庄蔵	山口
高須退蔵	東京	福田丈之進	山口
乙部鼎	東京		

出典：『山陽鉄道会社創立史』（野田正穂・原田勝正・青木栄一『明治期鉄道史資料集成 第2集第3巻』日本経済評論社）より作成。

大阪移住後は、（大塚磨は…引用者注）自ら新事業を起こすことを避け、他人が起業して目下行き悩んでゐる、しかも将来有望な会社又は事業に目をつけて、其の整理に全力を注がれたのであった。翁は私に対しても常に新会社の株券は持つな。寧ろ旧会社の株券を買収して。先づ其主権を握った上で、之を整理せよと教えられた。当時事業界の風潮は頗る軽佻浮薄であつて企業者は深い信念も準備もなく、軽率に事業を発起して、有望な将来を有しながら、見す見

す行悩んで居る幾多の事業が、ゴロゴロして居たのである。

先に挙げた、一時大阪財界で権勢を誇った松本重太郎や田中市兵衛は「無節操」とも言えるくらいに多くの企業創設・経営に関与し、失敗したタイプである。この二人を反面教師にしたかのような印象を受ける。非常に慎重な態度で企業に関わつたのである。また、大塚が関わる地方鉄道、局地鉄道についても設立後、資金調達に苦勞し、経営がなかなかうまくいかないケースもよくあつた。そういったことをよく観察・分析し、経営状態を客観的に捉えて企業に關与したのである。

（二）収益増加策の提案

大塚の経営は身を削るだけの「消極的経営」ばかりではない。収益増加を主張した一面を指摘しておきたい。これについては、拙稿において既に利用したが、大塚磨は扇谷五兵衛との連名で「鉄道運賃を半減すべし」を『東京経済雑誌』に寄稿している。⁽⁶⁷⁾その内容を要約すると、海外の鉄道事情などをリサーチし、日本の鉄道の特性を明らかにしている。そして一八九二年に山陽鉄道が「運賃の低減」を試験的に行った件にふれ、その結果は良好で、非常に重要なデータが残ったことを記述している。⁽⁶⁸⁾運賃減額の有効性を確認し、今後実践するべきであると強調したのであつた。その後、山陽鉄道では沿線イベントがあると、運賃割引を実施することになる。それは同社の経営において重要な施策の一つとなつた。そういった意味では大塚は山陽鉄道の

将来を見据えた経営を行ったことになる。⁽⁶⁹⁾

これまでの評価にある、単なる「経営節減策」いわば「消極的経営」を主張しただけでなく、収入を増加させるための方策も提案しており、経営者としてバランス感覚を備えていることが窺える。今までの鉄道史研究で見落としている点といえる。

おわりに

以上、大塚磨の企業家人生について注目し、その再評価を試みた。大阪商船の副頭取に就任し、短期間ではあるが、対立する者が多いなか奮闘した。大塚の名は「関西中」で知れ渡ることとなった。熊本からは第九国立銀行の監督を任されることもあった。

山陽鉄道において中上川彦次郎は非常に有能な経営者であったのは間違いないが、社長就任中の彼を評価するのは非常に難しい。また、大塚は彼の方針に合わせた経営に徹底的に抵抗した。ある意味、中上川彦次郎の「専横」を止めたという役割を果たしたといえる。大塚磨は病床で福沢諭吉の著作を読んで感銘を受けたと伝えられるが、福沢の甥・中上川彦次郎と対立したことは皮肉なこととして挙げられる。

また、中上川一派、在京の三菱系株主・役員と衝突し、中上川退陣に追い込んだ大塚磨の存在は「全国」に知られることとなったであろう。

熊本小国では企業の創設にも関わったが、大阪に移住後は既設の企

業に関わり、経費節減を中心にした改革を行うのであった。それは彼の方針であったが、他に考えられることとして五〇歳を過ぎて大阪に來たという異色の経歴のため、人脈がなく、「でき上がった会社に入り込む」という形を取らざるを得なかったのではなからうか。一方、余計なしがらみがなかったことは自由な発言・行動ができたともいえるようか。

大塚磨は徹底した節約主義者ということに変わりないが、本稿で投資家の論理だけで邁進していかないことを指摘しておきたい。「慎重」で「冷静」な経営者としての一面を見ることができた。また、収益・利益増加の方策を提言した点も確認できた。冒頭で述べた「卑近な経営者」、「総会屋」というイメージを払拭できたのではなからうか。いわば、大塚評を「修正」「客観化」できたという意味が本稿にあると考えている。

なお、本稿で取り上げなかった、その他の関係企業である播但鉄道、讃岐鉄道、児島鉄道、大阪鉄道、南和鉄道、紀和鐵道、関西鐵道については次稿で検証していきたい。

注

- (1) 大塚頼三氏のメール(二〇一二年二月一日)。
- (2) 井田清三「山陽鐵道時代」(日本經濟史研究所編『中上川彦次郎伝記資料』(東洋經濟新報社、一九六九年、一七八頁)。
- (3) 菊池武徳『中上川彦次郎君』(人民新聞社出版部、一九〇三年)六三

頁。

- (4) 鈴木勤『高木晋乃割腹 附肥後銀行空亡の顛末』（有楽社、一九〇二年）五一頁。以下『高木晋乃割腹』と記す。
- (5) 北里逸平『諸稜控』（一八八三年）（北里光男氏所蔵）。
- (6) 禿迷廬『続小国郷史』（一九六五年）九六七―九六八頁。
- (7) 湯布院町誌編集委員会『町誌湯布院〈別巻〉』（湯布院町誌刊行期成会、一九八九年）二七七―二七八頁。少し時間が経過した一九五〇年の資料（同『町誌湯布院〈本編〉』、六七七頁）であるが、湯平の旅館業者の一覧表がある。そこには、麻生一六（鶴屋本家）、麻生久太郎（鶴屋）麻生喜久間（東屋）、麻生六一（銀鶴屋）、麻生富雄（丸屋）、麻生庫惟（みなとや）、麻生涼（大和屋）、麻生秋吉（土屋）と「麻生家」の者が多く紹介されている。
- (8) 渋谷隆一『都道府県別資産家地主総覧（大分県）』（日本図書センター、一九九九年）四〇頁、一九〇頁。
- (9) 高野義夫『明治大正昭和 大阪人名録 上巻』（日本図書センター、一九八九年）三五九頁。
- (10) 大塚家系図（松崎朗氏所蔵）、北里惟景『小国郷名簿録 全』（復刻版、二〇〇七年）七〇―七一頁、二四四―二四六頁。
- (11) 秋守常太郎『学校卒業業者労働論』（一九三四年）六頁。秋守常太郎は炭興会の問屋組合評議員議長にも就任した人物である（関西新炭商報社『大阪新炭商名鑑』一九二一年、三頁）。
- (12) 武田弥富久『黒住教信徒成功談・立教百年祭記念』（一九一四年）六〇頁。また、永江為政『商業資料（復刻版）』（新和出版社、一九七三年）再興・第一号（一九八八年九月三日付）には、「紳士邸宅の外観」と題し、大阪の実業家の邸宅についての印象をあげている。同書では、大塚磨の邸宅は「北浜二丁目」と記されている。移転もしくは「職住」を分離したと思われる。「三階」建てで「待合か料理屋かとも疑はる」と記されほどの邸宅であった（二〇頁）。
- (13) 五代友厚七十五周年追悼記念刊行会『五代友厚秘史』（一九六〇年）

- 三九〇―三九五頁、松本翁銅像建設会『双軒松本重太郎翁伝』（一九二二年）、武内義雄編『軽雲外山翁伝』（商業興信所、一九二八年）の年表、企画広報部編『日本生命百年史 上巻』（日本生命保険相互会社、一九九二年）六二頁、宮本又次『大阪商人太平記・明治維新編』（創元社、一九六一年）二〇七頁、関西経済連合会『関西財界外史（戦前編）』（関西経済連合会、一九七六年）五〇―五八頁。
- (14) 山添徳蔵・太田幾太郎『大阪実業人名鑑』（大阪広告商報社、一九八六年）三七頁。
- (15) 大塚磨『資産を造る新案』（一九九二年）。なお大塚磨の貯蓄方法については前掲『商業資料（復刻版）』第一巻第三号、一九九四年一月一〇日付にも掲載されている。
- (16) 前掲・大塚頼三氏の電子メール。
- (17) 広瀬宰平『半世物語（復刻版）』（一九八二年）一九三頁。
- (18) 布田源之助『異風郷愁記』（長崎書店、一九六八年）三七二頁。
- (19) 熊本県議会『熊本県議会史 第一巻』一九六三年、六〇〇頁。また当時の新聞広告を見ると、住友の所有した、後に大阪商船のものとなる「安寧丸」が入港していた時期もある。
- (20) 寺本広作『熊本県史 近代編第二』（熊本県、一九六二年）五四〇―五四三頁。その後も百貫港は利用されており、「九州日日新聞」一八八九年一月四日付には、「三角百貫港入泊商船会社汽船名」として白川丸、三光丸、金剛丸、六甲丸、湊川丸、平安丸、吉野川丸、鎮西丸、安部川丸、淀川丸、金龍丸、此花丸、朝日丸、三保丸、長崎丸、安寧丸が入港していたことが記されている。また、熊本から百貫までの「百貫鉄道」の敷設計画が進められていた。百貫鉄道株式会社は一九〇二年二月に設立し、資本金は一五万円であった。取締役は大淵龍太郎、村上一郎、久保平吉、村田麒一、上村五蔵、鳥井左文、監査役に内藤正義、内栄敬持が就任した（由井常彦・浅野俊充『日本全国諸会社役員録』柏書房、一九八八年、四〇一頁）。
- (21) 熊本県立商業学校調査部編『続肥後商工先達小伝』（一九三六年）五

九一六一頁。

(22) 日本経営史研究所編『創業百年史 資料編』(大阪商船三井船舶株式会社、一九八五年)の「所有船舶一覧表」を確認すると、大塚磨が船舶を所有した形跡はない(四二―四三頁)。

(23) 前掲『幻燈画説明書』二七頁。

(24) 「大阪朝日新聞」一八八七年二月二日付の広告。

(25) 前掲『学校卒業者労働論』六頁。

(26) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』八三四頁。

(27) 「大阪朝日新聞」一八八七年五月八日付を見ると、大塚磨の改革の成果とは言い切れないが、「日々川口の汽船に乗込む者平均千人以上もあり其上り高の如きも千円以上に及び商船会社創立以来実に稀なる収入金なり」と報じている。

(28) 前掲『学校卒業者労働論』一〇頁。

(29) 「大阪日報」一八八七年三月一日付。

(30) 「大阪商船会社航海補助金下付ノ件」(一八八七年三月二四日)、『公文類聚』第十一編、一八八七年、第三十三巻、運輸門三、船舶車輛、津港。

(31) 前掲『幻燈画説明書』三二頁。この大塚磨の行動については、当時の新聞記事(「大阪朝日新聞」一八八七年一〇月二日付)においても取り沙汰され、大阪府知事の建野郷三と面談したことが報じられた。建野は「株主中に保護金返上杯の議論を生ぜしと云ふは果たして事実なるや」と聞き、「若し左様の次第であれば会社にとって不利益にてはあるまじきか」と問い、説得した。大塚は建野に「会社定款の改正の件迄に今回の如く其筋の干渉を受くる儀なれば保護金は之を辞退すべき」と返答している。この考え方に「立腹」する役員がいたようである。伊庭貞剛、野田吉兵衛がそうである。一方、大塚磨に賛同する「保護金返上論者」の立場をとるのは、市田理八がいた。しかし、この記事は翌日、大阪商船側からのクレームが入ったようで「事実無根」と訂正された(「大阪朝日新聞」一八八七年一〇月三日付)。ど

こまでが事実かはわかりかねるが、前掲『幻燈画説明書』との記述内容を照合すると、大塚の方針が「補助金返上論者」であったと思われる。

(32) 「大阪朝日新聞」一八八八年六月六日付。

(33) 「大阪朝日新聞」一八八七年一月二日付。ちなみに得票数を記すと、大塚磨が一五〇三票、河原信可が六三九票、伊庭貞剛が八四票であった。このことから一定の支持者がいたことがわかる。

(34) 「大阪日報」一八八七年一月一日付。

(35) 株価暴落を阻止するという考え方である。これは、やや穿った見方をすると、大塚の引き留め工作と受け止めることもできまいか。大塚が所有する株を手放すとなると、株価の暴落が予想される。その阻止のために引き留め工作を考える者が多かったと思われる。

(36) 前掲『小国郷名簿録』八〇頁。

(37) 「安田保善社とその関係事業史」編纂委員会編『安田保善社とその関係事業史』(一九七四年)二八三頁。

(38) 「読売新聞」一九〇一年二月一日付。

(39) 「第九銀行大阪支店の支払停止」(『東洋経済新報』第一八二号、一九〇一年一月五日、三四頁)。

(40) 前掲『高木晋乃割腹』四九頁。

(41) 同右書、四九頁。小国銀行は一八九三年六月に設立し、大塚恵(頭取)、松崎盛治(取締役)、石松永義(同)、松崎正紀(同)、下城才十郎(同)、北里義一(同)、松崎茂(監査役)、北里逸平(同)、室原甚太郎(同)、大塚量三(同)という小国でも起業に意欲の高い者が初期の経営陣であった(由井常彦・浅野俊光『日本全国諸会社役員録』柏書房、一九八八年、三五六頁)。

(42) 同右『高木晋乃割腹』五一頁。前掲『続肥後商工先達小伝』には、高橋長秋が「明治廿五年三十五歳の時には、すでに知慮円熟せる一個の大人物として立派に磨きあげられてゐたのである。特に同氏の経済的知識才能は、益々その天稟を発揮し、今後我日本の興隆発展を図る

には、どうしても経済的発展を第一とせねばならぬといふ大きな自覚と抱負とが、此頃同氏に強く動いてゐた。そこで商業の中心地たる大阪に居を構へて、大阪商船会社社長（副頭取：引用者）、山陽鉄道会社社長（取締役：引用者）、大塚磨氏等と交際して、我財界を展望し、他日の活躍を画策してゐた」と記されている（六二頁）。

- (43) 「大阪日報」一八八七年一月一日付。
- (44) 「鉄道時報」一八九九年二月一日付。
- (45) 拙稿「山陽鉄道会社における中上川彦次郎の経営姿勢と社内改革」(交通史研究会『交通史研究』第三十九号、一九九七年、五九頁)。
- (46) 『山陽鉄道会社株主名簿』一八九〇年九月三〇日、一頁。
- (47) 『山陽鉄道会社株主名簿』一八九一年三月三十一日、一頁。
- (48) 「読売新聞」一八九三年二月一日付。
- (49) 「東京朝日新聞」一八九〇年一月二八日付、二六日付。
- (50) 阪神電気鉄道株式会社『輸送奉仕の五十年』（一九五五年）二二頁。
- (51) 前掲「山陽鉄道会社における中上川彦次郎の経営姿勢と社内改革」(前掲『交通史研究』第三十九号、五六―六九頁)。
- (52) 同右、(同右誌、五六―五七頁)。
- (53) 菊池武徳『中上川彦次郎君』（人民新聞舎出版部、一九〇三年）六二頁。
- (54) 村上定「鶏肋」(前掲『中上川彦次郎伝記資料』一八四頁)。
- (55) 同右(同右書、一八六頁)。
- (56) 当時の日刊紙で中上川が頻繁に上京する様子が報じられていた。
- (57) 「鉄道時報」一八九九年二月一日付。
- (58) 前掲「山陽鉄道会社における中上川彦次郎の経営姿勢と社内改革」(前掲『交通史研究』第三十九号、五七―五八頁)。
- (59) 「東京経済雑誌」第五七三三号、一八九一年五月三日、七二八頁。この委員構成について西藤二郎は「バランスの良い人選」と捉えているが(西藤二郎「山陽鉄道における牛場卓蔵の役割」近畿大学経済学会

『生駒経済論叢』第七巻第一号、二〇〇九年、一六九頁)、筆者はそうは思わない。基本的には反中上川彦次郎の人物が集まっていると考える(拙稿「松本重太郎の企業家活動と山陽鉄道の経営」(近畿大学短期大学部『短大論集』第四六巻第一号、二〇一三年、六―七頁)。

- (60) 前掲「山陽鉄道における中上川彦次郎の経営姿勢と社内改革」(前掲『交通史研究』第三十九号、六三頁)。
- (61) 同右、(同右誌、六六頁)。
- (62) 前掲『商業資料(復刻版)』の第一巻第五号、一八九四年三月一日付。なお、この談話は記者が直接聞いたものではなく、伝聞によるものであった。
- (63) 山陽鉄道株式会社『第二十九回 明治三十四年度下半期営業報告』六頁。
- (64) 菊池幽芳『明治富豪譚』(大阪毎日新聞社、一八九二年)五頁。
- (65) 前掲『学校卒業業者労働論』七頁。
- (66) 拙稿「山陽鉄道における運賃の改定とその影響」(広島女子商短期大学『紀要』第九号、一九九八年、六六―六七頁)。
- (67) 「東京経済雑誌」第六五六号、一八九三年一月七日、一三一―一五頁。扇谷五兵衛は大阪市で舶来物品商を営んでおり、一八八七年七月に舶来物品事務所の「総取締」に就いた人物(「大阪朝日新聞」一八八七年七月二日付)。
- (68) 同右誌、一四頁。
- (69) 山陽鉄道の運賃低減と収益への影響についての長期的な研究は近々発表の予定である。
- (70) 前掲『幻燈再説明書』二二―二四頁。

付記

本稿を執筆するにあたり、ご子孫の大塚頼三氏、河津康人氏、松崎

朗氏、小国郷土史研究会の原山光成氏、二ノ宮悠一氏、北里光男氏、小藪正人氏から貴重な資料や情報を賜わり、その掲載も快諾頂いた。ここに記して感謝の意を表する。