

Title	地方資産家・伊東要蔵と浜松の鉄道事業： 明治後期から昭和初期を中心に
Sub Title	Wealthy local businessman, Ito Yozo and the railway industry in Hamamatsu : from the later Meiji period to the early Showa period
Author	三科, 仁伸(Mishina, Masanobu)
Publisher	慶應義塾福沢研究センター
Publication year	2014
Jtitle	近代日本研究 (Bulletin of modern Japanese studies). Vol.31, (2014.) ,p.165- 202
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN10005325-20140000-0165

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

地方資産家・伊東要蔵と浜松の鉄道事業

——明治後期から昭和初期を中心に——

三科仁伸

はじめに

明治二十年代末から明治三十年代は、『地方の時代』、すなわち局地鉄道が急速に発達した時代⁽¹⁾であり、全国的に鉄道建設ブームの時代であったとされている。この鉄道建設ブームには、沿線地域社会の住民の積極的な貢献が指摘されている。⁽²⁾ こうして誕生した鉄道の開業は、地域社会にとって「極めて重要な影響」⁽³⁾を与えたものであった。また、一九一〇（明治四十三）年の軽便鉄道法成立後は、一種の出願ブームが起きたとされている。⁽⁴⁾ こうした中で、全国各地域で鉄道の建設運動が展開されていったことは、当該分野に関する研究の蓄積が示す通りである。このような鉄道建設運動をも含めた地域における企業勃興や投資活動は、近年では、単なる地域社会を動機とする「名望家」⁽⁵⁾ 的な視点からの説明に加えて、「顔のみえる関係」に基づいたネットワー

クの有益性から議論されており、その実体的な機能が具体的な事例に基づき提起されつつあるが、充分な蓄積は未だなされていない。また、一企業家を対象として鉄道事業への関与を分析した研究は充分な成果を挙げている一方、地方資産家（名望家）をその対象とした議論は未だ充分に行われていない。

そこで、本稿では、浜松における伊東要蔵の鉄道事業への関わりに限定して、その企業者活動の一端を解明することを課題とする。具体的には、当該地域の状況を概観した上で、明治後期に構想された鉄道計画への参画、浜松鉄道の設立と経営、そして、大正期における鉄道建設計画への関わりといった側面から詳述する。それぞれの段階において、伊東要蔵が担った役割を分析することで、当該地域の鉄道形成過程における地方資産家（名望家）の活動を明示することを試みたい。

分析方法としては、現存する伊東家文書の分析を中心としつつ、鉄道省文書などにより、各鉄道建設計画の展開を追っていく⁽⁹⁾。但し、本稿は、伊東要蔵の動向を中心として議論を展開することを目的とするため、当該地域全般の鉄道建設計画の内、彼との関わりのないものに関しては議論の対象外とする。なお、本稿が分析対象とする時期は、伊東要蔵が鉄道事業に参画する一八九七年前後から、浜松鉄道の経営に携わった昭和初期までである。

ここで、本稿で取りあげる伊東要蔵の経歴について纏めておく⁽¹⁰⁾。彼は、一八六四（元治元）年、静岡県引佐郡東浜名村の山田喜右衛門の三男として生まれる。一八七九年、浜松中学校時代の教員である渋江保と共に慶應義塾に入塾し、一八八一年に卒業すると、翌年より三田英学校教師や慶應義塾教員を歴任した。一八八三年に大阪商業講習所教頭に招聘されるものの、翌年には郷里に帰り、私塾経世社を起す。同年、伊東磯平治の継嗣となり伊東家の家督を相続している。その後、郡会議員や県会議員を務めた後、一九〇九年より衆議院議

員を務めている。他方、引佐農学校や中川信用販売購買利用組合を起こし、農村経済の基礎の確立に貢献するとともに、第三十五銀行や浜松委託会社などの経営を通じて、地域社会に多大な貢献をした人物である。伊東家の総資産に関しては、一九一六（大正五）年のデータに依ると六〇万円であり、これは静岡県下で六番目であった⁽¹¹⁾。なお、彼が一九三四（昭和九）年に没すると、家督は継嗣の武が相続した。

本稿で取り上げる伊東要蔵家に関する学術的研究は未だ少ない。伊東要蔵の基礎的な事績を詳述し、福澤諭吉との親密な交際を指摘した松崎欣一「福沢書簡に見るある地方名望家の軌跡―伊東要蔵と福沢諭吉―」⁽¹²⁾や、経済思想史の観点からの分析を試みた石井寿美世「江戸から明治へ―明治初期における地方企業家の経済思想―」⁽¹³⁾のみである。後者は、演説原稿などの記述に基づき、利殖活動を前提としながらも、近世以来の職分意識が、経済的な合理性を超えたりスク負担の要因たりえたと指摘しているが、その経済活動や事業動向に関して個別的な研究は行っていない。こうした研究動向を鑑みて、本稿は、鉄道事業への関わりを事例として、未だ研究蓄積の少ない、伊東要蔵の経済活動の一端を実証的に解明するものである。

一、浜松地域と鉄道の形成

まず初めに、本稿が対象とする時期の鉄道事業の展開について、簡単に確認をしておきたい。

明治後期の浜松は、浜松駅を中心として、目覚ましい発展を遂げつつある時期であった。一八八九年九月の東海道線の開通による浜松駅の開業に伴い、これを中心に倉庫会社や運送会社が相次いで設立され、旅館や商店などが立ち並んでいった⁽¹⁴⁾。伊東磯平治らが同年に設立した浜松委託会社も、こうした流れの一環と見做すこ

表1 伊東要蔵関係鉄道事業年表

年次	
1896年	旧浜松鉄道敷設計画に参画（伊東磯平治） 遠参鉄道敷設計画に参画
1897年	金指馬車鉄道敷設計画に関与
1912年	浜松鉄道創設、伊東要蔵は取締役社長に就任
1914年	浜松鉄道開業、元城一金指間開通
1915年	浜松鉄道、元城一板谷間・金指-気賀間開通
1919年	遠州電気鉄道取締役役に就任
1920年	遠三鉄道敷設計画に参画
1922年	遠州電気鉄道取締役役を退任
1923年	浜松鉄道、気賀一奥山間開通
1931年	浜松鉄道取締役社長を退任
1933年	浜松鉄道取締役役を退任
1947年	遠州電気鉄道と浜松鉄道が合併

典拠) 遠州鉄道社史編纂委員会編『遠州鉄道四〇年史』を基に作成。

とができる。産業面では、特産品である遠州織物を中心とした地場産業に加えて、日本楽器製造や日本製帽、日本形染などといった大工場が次々と建設され、一九一一年の市制施行までに人口は三倍に増加していった。⁽¹⁵⁾

日清戦争後の時期には、浜松最初の乗合馬車である速里軒や浜松馬車、天竜馬車などが開業した。日露戦争後には、遠州地方唯一の馬車鉄道である秋葉馬車鉄道や東海道線への接続を目的とした中泉軌道が開業するなど、人々の往来や貨物の流通は、益々盛んになっていった。⁽¹⁶⁾一九〇五年には、豆相人車軌道の蒸気化を計画していた雨宮敬次郎を中心に、浜松鉄道建設計画が持ち上がる。後に、この浜松鉄道は大日本軌

道の交通は一挙に整備されていった。同社は、中ノ町線や鹿島線（二俣線）、笠井線を開業させ、浜松道に統合され、大日本軌道浜松支社になる。

右記のような状況を背景として、伊東要蔵は鉄道事業に進出していった。次節以降で、その詳細について検討を加えていく。

二、一八九七年前後の鉄道建設計画

二二一、旧浜松鉄道敷設計画

それでは、一八九七年前後の鉄道建設運動について、検討していきたい。

ここで取り上げる旧浜松鉄道⁽¹⁷⁾に伊東要蔵自身の関与は確認できないが、義父である伊東磯平治が発起人として参画していた。旧浜松鉄道の建設計画は、一八九六年二月二十日付で、中村藤吉外八十五名より「浜松鉄道株式会社発起請願書」⁽¹⁸⁾が出願されたことに始まる。ここでは、静岡県敷知郡浜松町の東海道線浜松停車場より豊田郡二俣町西鹿島間の一二マイルに及ぶ鉄道路線が計画されている。これは一八八七年公布の私設鉄道条例による出願であった。三フィート六インチの狭軌を以て、旅客及び貨物運輸業を經營することが目的とされていた。「収支概算書」をみると、総収入四万八八〇円の内、旅客収入が二万六二八〇円、貨物収入が一万四六〇〇円と見積もられている。建設資金の調達については、資本金三五万円を七〇〇〇株に分割し、発起人全体で六割に相当する四一七〇株を引き受けることとしていた。この計画に発起人として名前を連ねていた伊東磯平治の引受分は、二五〇〇円分の五〇株であった。各出願書類は鶴見信平によって作成されており、発起人の署名は、殆どの場合、中村忠七、林彌十郎、中村藤吉のいずれかが代理で行っている。伊東磯平治の場合も、中村忠七が代理署名を行っていることから考えても、彼がこの計画において何らかの主導的な役割を担っていたとは考え難く、⁽¹⁹⁾当該地域の有力資産家として発起人に名前を連ねていたとみるべきであろう。

この計画に対して、静岡県は「発起人ハ孰レモ相応ノ資産ト信用トヲ有スルヲ以テ本起業ニ適スヘキモノト認ム」ものであるとした上で、起業の効用として、「実用上又地方ノ状況ヨリ觀察スルモ、事業適当ニシテ良好ノ結果ヲ得ベシト認ム。予定ノ線路八十数年以前ヨリ運河開鑿ノ挙アリテ、地方有志者少カラサル費用ヲ擲チタルモ、水利上ノ關係ヨリ未タ実行ヲ見ルニ至ラス。故ニ、鉄道布設ニ至ラハ運輸交通大ニ便益得ルニ至ル

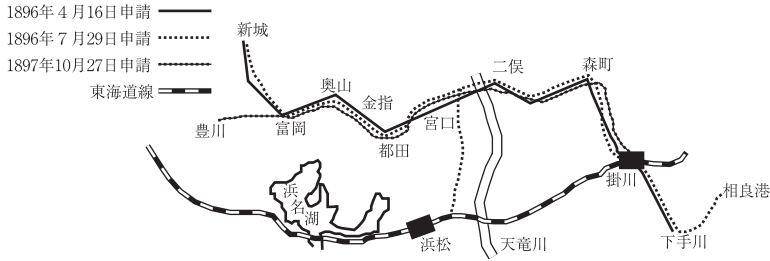


図1 遠参鉄道計画路線図

典拠)『鉄道院文書 遠参鉄道株式会社 卷全 明治三十一年』より作成。

ヘシ」とする見解を示している。⁽²⁰⁾ こうした意見からも、当該地方において鉄道建設が希求されていたことが窺える。

この後、一八九七年八月二日付で仮免許が下付され、実地測量の許可が下りるも、⁽²¹⁾ 一二月以内での図面提出義務が果たされた痕跡はなく、旧浜松鉄道建設計画は立ち消えとなった。

二―二、遠参鉄道建設計画

旧浜松鉄道建設計画と同時期に展開されたものに、遠参鉄道の建設計画がある。これには伊東要蔵が積極的な役割を果たしていた。

遠参鉄道の建設計画は、一八九六年四月十六日付で、中村利平治ら四名により、「遠参鉄道株式会社創立御願」⁽²²⁾ が提出されたことに始まる。同史料には、遠参鉄道の建設意義として、「静岡県遠江国、愛知県下参河国地方ハ、夙トニ東海道官設鉄道ノ布設ニ由リテ交通運輸ノ便利ニ浴シ来リ候事ニ御座候処、官設鉄道ノ通過セル沿道一帯ノ地方ハ、何レモ南部海岸筋ニ偏在スルヲ以、遠参両国中部ノ人民ハ汽車ノ便ニ由ラントセバ、遠ク数里ヲ経テ官設線ニ来ラザル可ラス、為メニ人間ノ交通ト物産ノ運輸トニ不一方沮滞ヲ致スノ事情不尠候ニ由リ、今般遠参鉄道株式会社創立仕、両国北部地方ノ人民ヲシテ一層便利ヲ享受スルコトトナサシメ度」と記載さ

れている。官設での東海道線の建設によって交通便利性が向上した一方で、その恩沢を得がたい地域が存在すること、それらの地域への鉄道建設の必要性が述べられている。「遠参鉄道起業目論見書」によると、静岡県小笠郡平田村を起点とし、同郡下内田村、中内田村、上内田村、南郷郡村を経て、同郡掛川町に至り、西南郷村、大池村、垂木村、原谷村、周知郡飯田村、森町、園田村、一ノ宮村、磐田郡三川村、広瀬村、野部村、二俣町、浜名郡赤佐村、引佐郡龜玉村、都田村、中川村、金指村、井伊谷村、奥山村、西浜名村、愛知県八名郡富岡村、長部村を経て、南設楽郡新城町に至る四六マイルの路線が構想されていた。これは、私設鉄道条例による出願であった。軌道幅員は、旧浜松鉄道と同様に、三フィート六インチの狭軌で計画されていた。建設資金は、資本金を一六〇万円として、一株当たり五〇円とする株式を三万二〇〇〇株発行することで調達することとした。この内、全体の二割に相当する三三万五〇〇円に相当する六六一〇株を、発起人全体で引き受けることとしていた。想定される収益として、旅客収入が一〇万七四〇円、貨物収入が七万六七七円であった。貨物輸送の中心は材木類の輸出（白木九万八四〇七トン及び薪炭一万五八〇一トン）であった。但し、この計画は、東海道線の複線化の請願運動とも関連しており、両計画は「大同小異」のものであるとして、東海道線の複線化計画が採択された場合には、遠参鉄道の建設計画は取り下げるものとしていた。⁽²³⁾

この出願が提出された後の四月二十日、創立発起人は発起人会を開き、中村利平治を創立委員長とし、松尾嘉平、内山勝太郎、鈴木万平、服部徳八、伊藤市平、高田市三郎の六名を創立委員に選任した上で、以下の事項を議決している。⁽²⁴⁾

第一、当社発起創立ニ付、創業費トシテ、各自引受株数ニ割当一株ニ付金十銭ヲ限り必要ニ応ジ醸出スル

コト

第二、今後二万株ヲ限り相当ノ有資者ヲ募リ、発起人ニ追加セシムルコトヲ得

第三、本会社総株三万二千株ノ外必要ト認ムルトキハ、猶四千株ヲ限り増募スルコトヲ得

第四、発起人ニテ引受タル残余ノ株式処分法ハ、総テ創立委員ニ委任スルコト

本史料からわかるように、当時は建設資金の調達が最重要課題であった。そのため、更なる「有資者」を発起人として加えるべく、創立委員は活動を開始することになる。翌四月二十一日付で、伊藤市平は伊東要蔵⁽²⁵⁾に対して書簡を送り、左に挙げるように述べている。

金指町発起により遠参鉄道之計画は、兼て御承知之御事と中村君より承り候。元来近頃の模様によれば、利益之有無に拘らず、帝国至る処鉄道熱に浮され、畔道同様なる線路まで競奔致候現状に候故、少しく思慮を要する事業の如きは慥なる利益を見るにあらざれば、容易に手出しすべき場合無之と存候。遠参鉄道の如きは高大なる事業にして、認可相成と仮定するも、測量丈も非常の費用を要すべく候得共、掛川岡崎間之官設鉄道請願は十中七八は六ヶ敷と愚考仕り候。山崎氏等の計画に属する掛川鉄道は、去ル十六日發起会有之、小生も出席致候。右ハ渋沢栄一君の一派加名奔走致候二付、或は許可相成候やも計られざれども、之れとて短線路にして利益を得る事覚束なかるやと愚考致候。然れども目下は発起株へ二三円の手数を払ひ権利を移す者も有之との噂さに御座候（五十円一株二付創立費として五十銭払込也）。斯かる有様なるを以て、発起会の如きも景気はよろしく有之共、而して遠参鉄道も二俣迄は同一線路なれば、^{掛川}結り

掛川鉄道の延長したるに止る者と存候。尤も尾三鉄道へ連絡の線路もあれば、金指よりは或は新線路も有之かと愚考仕候辺も御座候。何れに致候も、各線協同一致して、尤も利益多き長線路を採る事に致候事至極必要と存候。遠三鉄道をして、金指町にて発起の労を取る事は多額の費用も可要御察し申候も、断然事の許可なる迄は他に費用は掛けざるとの事二付、小生も加入致候。本村丈は尽力致す積りに御座候。現今の熱度冷却せざれば、数年の間には掛川森二俣宮口金指気賀等を経過致す鉄道線路を得べくと存候。実に空漠たる想像に候得共、社会の進歩は想像の及ばざる程進行致候儀なれば、空想も真想とに相成と存候。貴君未だ遠参鉄道を御賛成無之趣に候得共、何分発起者に御加名之程、希望仕候。沈着なる考へを以て思慮を費し候得は、近頃の事、兎戯に等しき者有之候得共、現況に伴はれ山間僻地の者へ鉄道思想を發達せしむるも、帝国をして実利を増進せしむる一手段ならんかと愚考仕候⁽²⁶⁾。

伊藤市平は、このように述べて、鉄道建設運動の必要性を指摘している。現状では複数の建設計画が存在するも、将来的にはそれらが合同されるであろうこと、そして、鉄道建設の効用自体を該地域に普及させることを理由として、計画への参画を求めたのである。こうした見解は、「遠参鉄道株式会社創立御願」とも通底するものがある。伊藤市平と伊東要蔵は旧知の間柄であったよう⁽²⁷⁾で、こうした両者の「顔のみえる関係」⁽²⁸⁾が、伊東要蔵が遠参鉄道の建設計画に参画する上で、重要な役割を果たしたといえる。

なお、ここで触れられている掛川鉄道の建設計画には、伊東要蔵も関心を持っていたよう⁽²⁹⁾で、同時期に発起人への加名を山崎千三郎に打診している。しかし、既に発起人に対する割当て株は全て引受先が決まっており残株がないことに加えて、「御尊父よりの御通知」によると、伊東要蔵の加名が不要であることを理由

として、一八九六年四月三十一日付の書簡の中で計画への参画を断られている⁽³⁰⁾。これに加えて、渋沢栄一らが関わった駿甲鉄道の建設計画にも関係しており、当該時期には、伊東要蔵自身が鉄道建設計画に積極的な関心をもっていた様子が窺われる。

伊藤市平からの勧誘を契機として、伊東要蔵は遠参鉄道に発起人として参画しており、四月二十七日付で提出された「遠参鉄道株式会社発起人追加願⁽³²⁾」にその名前を確認することができる。この段階では、併せて二九名が新たに発起人として加わっており、発起人引受株の内、最大の八〇〇株（四万円）を引き受けたのは伊東要蔵のみであった⁽³³⁾。これは、創立委員のうち、当初からの発起人である松尾嘉平や中村利平治、服部徳八（各一〇〇〇株）に次ぐ規模のものであり、これを以て全体の四割に相当する一万二七七〇株の引受先が決定したことになる。但し、伊東要蔵のような「有資者」からの出資は比較的少なく、このような状況に対して静岡県は、「各自資力信用ノ程度起業ニ適スルヤ否考察スルニ、中等以上ノ地位ニ居リ、信用ハ概ネ厚キ方ナルベシト雖モ、其資力ニ至リテハ、発起人中引受ノ株金能ク負担ニ耐ルヤ否確認難致者アリ⁽³⁴⁾」とする見解を示しており、遠参鉄道には未だ十分な資力が備わっていなかったことがわかる。また、静岡県は、「起業ノ効用」として「実用上及地方ノ状況ヨリ見ルニ適當ノ事業ト認ム」としながらも、小笠郡掛川町より磐田郡二俣町に至る区間は、「山崎千二郎外十五名ヨリ出願ニ係ル掛川鉄道布設申請書ト全ク重複ノ線路ニ有之候間、可相成先願者⁽³⁵⁾へ御許可相成候」とする進達を通信省宛に行っており、遠参鉄道の建設計画は決して順調には進んでいなかった⁽³⁶⁾。

こうした中で、同年七月二十九日付で、計画路線の拡大を目的として、「遠参鉄道株式会社設立訂正ニ付申請」及び「遠参鉄道株式会社発起人追加申請」が提出されている⁽³⁶⁾。具体的には、静岡県榛原郡相良港を起点と

して、小笠郡掛川町にて官設鉄道線を横断し、周智郡森町、磐田郡二俣町、引佐郡龜玉村、金指村、奥山村、愛知縣八名郡富岡村を経て、南設楽郡新城町に至る本線（六〇マイル）、鹿玉郡より分岐して浜名郡笠井町を経て同郡和田村官設鉄道に接続する支線（八マイル）、及び本線より富岡村にて分岐して宝飯郡豊川村に至る支線（九マイル）、総距離七七マイルにも及ぶ大規模な計画へと変更されている。この変更に伴う予想収益は、旅客収入が三三万七二六〇円、貨物収入が一八万八六三三円七五銭であり、当初の計画に比して、旅客収入の割合が大幅に増加していることがみてとれる。なお、ここから「営業費」として一六万八六三〇円を除いた三五万七二六三円七五銭が純益金として計上されている。この計画路線の拡大に併せて、発起人に根津嘉一郎や米倉一平などが加わり、総勢一〇二名に増加している。また、資本金は五〇〇万円に増大し、その調達手段として、一株当たり五〇円とする株式を一〇万株発行するとしている。この内、二万三〇株をこれ以前に加名していた発起人が引き受け、九七〇〇株を追加発起人が引き受けることで、全体の三割に相当する二万九七三〇株を発起人全体で引き受けることとしている。この中で伊東要蔵は一〇〇〇株（一パーセント）を引き受けることとしており、これは創立委員の引受株数と並んで最大のものである。このような計画の変更に伴う発起人の増加は、事業に対する信用を高める効果があったようで、この変更に対して静岡県は、「発起人ハ追加ニ係ルモノニシテ、中ニハ多額ノ財産ヲ有スルモノアリ。随テ企業確実ノモノト認メラル⁽³⁷⁾」とする見解を示している。

しかしながら、資金調達の問題は、設立運動資金の不足を生じさせることになり、ここに大きな問題が持ち上がることになる。この時期には未だ免許が下付されていないため、東京における陳情活動や情報の収集活動が必要であった。こうした活動を行なうため、発起人を代表して服部徳八らが東京に赴き活動していたが、そ⁽³⁸⁾

の資金が不足しつつあった。服部徳八は、十月六日付の中村利平治宛ての書簡の中で、「本年中ノ予算ヲ立テザルトキハ、又々差支トヲ生じ可申ニ付、會計諸君ハ尖兵帖部ニ差支ヲ生ゼシムル等ノ患ヒ無之様致度、当所ニ於テモ省略シ得ラル、丈ケノ費用ハ省ク積リニ候⁽³⁹⁾」として、活動資金の逼迫を浜松側に対して訴えている。⁽⁴⁰⁾ 本史料が伊東家文書として現存していることを考慮すると、この問題について、伊東要蔵は中村利平治より相談を受けたものと推察される。また、中村利平治は伊東要蔵に対して、十月二十四日付で、「遠參鉄道創立費ノ内、株式八百株ニ対スル金八十円ヲ、直チニ金指銀行へ払込⁽⁴¹⁾」むことを求める書簡を送っている。このような要請は、他の発起人に対しても送付されたものと想定でき、当時の資金の窮迫を物語っている。なお、一株当たり課されていた金額は、先述の「決議書」中にも記載のあるように一〇錢であった。

こうした状況を背景として、一株単位に課される創立費用の変更が議論されることになる。この問題は、発起人間の意見の相違を先鋭化させ、遂に発起人間の対立を引き起こすこととなる。こうした状況を、左に挙げる十月二十八日付の松尾嘉平の書簡は、鮮明に記述している。

金指にて小生の連書御覽之趣、来意ニ拠レバ、伊藤伊東三十錢ト十錢トノ意見ニ義アリ云々。服部氏、昨夜出京、同氏とも協議致、且松本氏ニハ先般協議、角替氏ハ是亦同意之返書、右人々並ニ小生の意見ハ何レモ二十錢説にて、成程三十錢にても四十錢にても程度問題故、道理ノ在ル処ハ同じ事故、申込者之意見如何ニ在りて、徴収ニ勞ナクンバ三十錢ニテモ五十錢にても差支無之候得共、三十錢にてハ少しく困難ハ無之歟ト存候。然ルニ伊東氏ノ十錢説ハ程度問題ト云フベカラズ、一ヶ別理由ニ相来可申、其信ズル説ハ或ハ今日半株ヲ募ルノ時機ニ非ザルヲ以テ、表面上発起株募集ノ体ヲ糺ハサル可ラズト云フニ在ル乎、或

ハ半株ニ區別ヲ致スルハ少シク酷ナリト云フニアル乎。右二個理由中一ニ出ヅルモノト存候。乍去、從來ノ發起人ハ当初より力ヲ入レ、或ハ奔走シ、或ハ集会シ、責任モ負ヒ、危険ヲ冒シタルモノカ否（42）ヲザレバ、遠参鉄道ニ離レ難キ關係縁故ヲ存スルモノニ外ナラズ。而して今回募集ノ半株ノ如キハ、秦越ノ人（或ハ多少關係者モ可有之モ）カ、或ハ単ニ射利的ノ考ヘヲ以テ申込者ニシテ、前者ハ恰モ親戚知己ノ如ク、後者ハ殆ンド通り一偏ノ旅人ノ如キ關係故、是迄恩故ノ人ト他人ト同様ノ扱ヒヲ為スノ道理ナク、況ンヤ今日ニ至リ發起人同様ノ扱ヒヲ為ストキハ遠参ノ勢力微弱ヲ示シ、アレ見ヨ遠参ノ委員等ハ願意到底貫徹セザルヨリ、運動費ノ口実ヲ以金ヲ貪ルノ策ヲ講ゼリ様ト批評スルアラン乎ト存候。（42）

ここで松尾嘉平が問題視している点は、一株あたりに課される創業費をいくらに設定するかである。彼らは二〇銭を妥当とする一方で、伊東要蔵は一〇銭を、伊藤市平は三〇銭を主張している。これに対して、松尾嘉平は、一〇銭ではより多くの資金を集めることが出来る一方で、外部の「射利的」な資本家の参入を招くことに繋がり、結果として自らがこれまで行ってきた活動が無効となるのではないかと危惧しているのである。特に、伊東要蔵は前述の通り、途中から参画した發起人であるが故に、最初期の發起人の貢献を理解できないと断じている。こうした中で、十月三十一日付で高田市三郎より、「東京より別紙之通り申置候ニ付、伊藤市平氏トモ相談候處、彼是延引相成トキハ差支ヲ生スルヤモ難計ニ付、此事ニテ承諾スル事ニ致候。別紙決議書相認メ差上候間可成御同意相願度候」とする書簡が、伊東要蔵のもとに届けられている。これに付随している「決議書」（44）は、「遠参鉄道請願費ニ欠乏ヲ来シ候ニ付、委員協議ノ上、左記之方法ニヨリ、調金スルコトニ決定ス」としたもので、左の項目を明記している。

一、各委員へ是迄申込相成タル株式之内、謝絶シ難キ分ノ内、割当委員一名ニ付二百株ツ、確定株トナス
コト

一、今回確定スヘキ株式ハ、一株ニ付金二十錢宛各委員ニ於テ、請願費トシテ徴収スルコト

但、本文徴収金ハ請願ノ許否ニ関セス、返付セザルモノトス

一、今回確定スヘキ株数人名及徴収金ハ来ル十一月十五日限り、會計主任中村利平治へ各委員ヨリ差出ス
コト

この段階では、低廉な金額設定により、計画自体が他者の手に移る可能性を危惧した松尾嘉平の主張する二〇錢案が採用される方向で調整が行われていたが、伊東要蔵は十錢案を放棄しなかつたようである。十一月十七日には、「創業費追徴之件」に関して創立委員会が開催されている⁽⁴⁵⁾。ここでの伊東要蔵自身の行動を詳らかにしうる史料は管見の限り発見されていないが、この後の状況に関して、十一月三十日付の服部徳八の書簡は、左のように記している。

松尾、中村等ノ和解、今以テ出来ズト見エ、松尾氏ヨリ小生え焼モチ的^{〔出願〕}□書状到来セリ。右ニ付、貴君説ノ十錢株ノ決行如何ト存候間、貴君ノ分ハ先般御約束之通り当方ニ於テ分配、會計より入金ノ報告仕候。其外未払ノ人ハ無之哉。中村君ニ照会中ナレ共、松本、角替ハ大賛成、是ニテ小生、貴君、宮口二名、金指モ三名ハ慥カニ出来得ルモノト見テ九名、新城二名ト松尾不賛成ナレバ、是ハ小生ノ手配ニテ引受候テ

壬寅敷候得共、松尾氏ハ実ハ永クス[○]。ネ居ルトキハ、同氏ノ不為メト存候間、可成御申越方、御尽力相願度候。⁽⁴⁶⁾

本史料の記述から、松尾嘉平の主張した二〇銭案に対して、伊東要蔵の主張する一〇銭案が大多数の支持を得ていた状況が読み取れる。伊東要蔵は既に自らの割当て分を払い込んでおり、一〇銭案は既定化したものと推察される。こうした状況は、松尾嘉平には納得できないものであり、彼は頑なな態度を示していたのであろう。

また、伊東要蔵は資金調達のための勧誘活動を自ら行っていた。但し、実際の成功は確認できず、例えば、一八九七年四月二十日付の伊藤與一の書簡は、「小生も資力不充分の処を以て色々と諸株へ手を出し、追々払込之場合に相成候」ことを理由として、株式の引受を拒まれている。⁽⁴⁷⁾

この後、一八九七年十月二十七日付で、更なる路線の変更が出願されている。ここでの計画路線は、静岡県掛川町を起点として、周智郡森町、磐田郡二俣町、引佐郡龜玉村、金指村、奥山村を経て、愛知県宝飯郡豊川町に至る四四マイル間とされている。これは、「本年六月十九日ノ御口達」によるものであるとしており、結果的に最初期の計画路線にほぼ回帰したものとなっている。⁽⁴⁸⁾ この変更に伴い、想定される収益は旅客収入が一萬九千二百〇〇円、貨物収入が一萬二千三百七十五銭である。⁽⁴⁹⁾ 前者に関しては、沿線での実地調査の結果、一年間の平均旅客は二七万二〇〇〇人マイルであるとした上で、「秋葉神社、官幣中社井伊宮、奥山半僧坊、豊川稲荷等ノ名祠巨利アルヲ以テ鉄道開通ノ暁ニハ、猶幾層ノ増加ヲ来ス見込ナリ」としている。後者に関しては、沿線での物量調査の結果、四四九万二千一〇トンマイルの輸送量を想定している。⁽⁵⁰⁾ 最初期の計画と比較すると、旅客輸送の収益が大幅に増加しているが、これは遠参鉄道が旅客輸送に一層の主軸を置こうとしていた

ためではないかと考えられる。

右記の変更とあわせて、発起人の加名及び除名が申請されている。その結果として、発起人の総勢は一三九人にまで拡大している。⁽⁵¹⁾この変更に伴い、資本金を三〇〇万円とし、これを六万株に分割し、発起人全体で三割弱の一万七二九四株を引き受けることとしている。この中で伊東要蔵が引受けた株は三〇〇株（〇・五パーセント）であった。これは、出資額の割合では低下していることになるが、松尾嘉平や中村利平治らとならぶ規模のものである。⁽⁵²⁾

こうした変更に対して、一八九八年四月十八日付で、仮免許状の下付が決定されている。⁽⁵³⁾この際、私設鉄道条例の規定に依り、十八ヶ月以内に図面書類の提出が義務付けられているが、この後の活動は、管見の限り、現存史料からは確認できない。結果、遠参鉄道の建設は、発起人の足並みの乱れや、株式払込の遅滞、経済状況の悪化を原因として、実現することはなかったのである。⁽⁵⁴⁾

二一三、金指馬車鉄道建設計画

本節の最後に、同時期に計画されていた金指馬車鉄道に関して、若干の言及を行っておきたい。金指馬車鉄道に言及した文献は、管見の限り皆無であり、その存在は伊東家文書中に残された史料が示すのみである。それ故、計画の詳細や展開についての多くが判然としない。だが、前述のような県境を跨ぐほどの広域的な鉄道建設計画とは異なり、馬車鉄道による局地的な鉄道建設が計画されていたこと自体が、引佐郡下の鉄道への関心の高さを示すものであると考えられる。こうした観点から、伊東要蔵との関連を言及する必要があるであろう。

一八九七年のものと推定される一月三日付の中村利平治の書簡には、「昨夜、当町有志会ニテ、有志ノ方、馬車鉄道線路ト決シ候。委員五名撰挙。右委員ノ内、山田有年、鈴木万平ノ兩人、明四日午前七時ノ馬車ニテ橋本、高井ノ両氏へ向ケ罷越候間、何卒兼テ願置候御添書御認置被下度⁽⁵⁵⁾」と記されている。本史料から解かるように、金指馬車鉄道は金指町下の住民によって主導されたものである。伊東要蔵は金指町の住民ではないが、同じ引佐郡の有力者として、建設計画に対する「添書」を依頼されたものと考えられる。一八九七年五月三日付の山田有年からの書簡によって、「金指馬車鉄道之儀、訂正ノ為メ、書面却下」となったために、同月九日に吉野家銀次郎方で発起人会が開催される旨が、伊東要蔵に通知されている⁽⁵⁶⁾。こうした点から、伊東要蔵が金指馬車鉄道の建設計画に加わっていたことが窺われる。この後、同計画がどのように展開したかに関しては判然としないが、計画段階において挫折したものと想定される。

本節では、一八九七年前後に展開した鉄道建設計画における、伊東要蔵の関わりを検討してきた。これらの計画はいずれも成業に至るものではなかったが⁽⁵⁷⁾、以上のような経験が、次節で述べる浜松鉄道の建設活動の足掛かりとなったのである。即ち、伊東要蔵が主導した浜松鉄道の建設計画は、当該時期における鉄道建設活動が形を変えて実現したものであり、そうした鉄道建設運動に対する意識は、遠参鉄道建設計画以来のものであると考えられよう。

三、浜松鉄道の設立と展開

三一、浜松鉄道（浜松軽便鉄道）建設計画

本節では、伊東要蔵が取締役社長として長期に亘って経営を主導した会社である、浜松鉄道⁽⁵⁸⁾について取り上げる。なお、遠参鉄道などの建設計画以降は、浜松鉄道の建設時期まで、伊東要蔵と鉄道事業との関連を示す史料は残されていない。

浜松鉄道の建設計画は、一九一一年六月十四日付で、伊東要蔵を中心とする四八名により、「浜松軽便鉄道敷設許可願」⁽⁵⁹⁾が提出されたことに始まる。これらの発起人の内、半数近い人物が、一八九六年の旧浜松鉄道や遠参鉄道、金指馬車鉄道の建設計画に関わった経験をもつ人物であった（表2）。

ここでは、静岡県浜名郡浜松町を起点とし、曳馬村、三方原村、引佐郡都田川、中川村、金指町を経て、同郡気賀町に至る本線（一・一マイル六〇チェーン）と、引佐郡金指町より分岐し、井伊谷村を経て、奥山村に至る支線（五マイル）、この支線より分岐して井平村に至る支線（二マイル六五チェーン）からなる総延長一九マイル二五チェーンの路線が計画されていた。これは軽便鉄道法による出願であり、軌間は、二フィート六インチの特殊狭軌である。「浜松軽便鉄道収支概算書」⁽⁶⁰⁾をみると、想定される収益は、旅客収入が四万九二六〇円四〇銭、貨物収入が六九三五円であり、旅客輸送を主とするものであったことがわかる。この建設計画に対して、静岡県は、「該地方ハ従来交通不便ノ為メ、人文并ニ産業ノ発達遅々トシテ振ハス、本願鉄道ノ敷設ヲ見ルニ至ラハ、之ニ由リテ生スル利益ハ營ニ交通上ノ便利ナルノミナラズ、産業ノ開発上最有力ナル計画ト認

表2 浜松鉄道（浜松軽便鉄道）発起人

人名	住所	備考	人名	住所	備考
伊東要蔵◎	引佐郡中川村	遠参鉄道	山葉寅楠◎	浜名郡浜松町	
村上太郎	引佐郡中川村		宮本甚七	浜名郡浜松町	旧浜松鉄道
後藤角平	引佐郡中川村		間淵榮一郎◎	浜名郡浜松町	
山田有年	引佐郡金指町	遠参鉄道	氣賀賀子治	浜名郡浜松町	旧浜松鉄道
山瀬弥吉	引佐郡金指町		小西四郎	浜名郡浜松町	旧浜松鉄道
松尾嘉平◎	引佐郡金指町	遠参鉄道	田畑うら	浜名郡浜松町	
中沼喜兵衛	引佐郡金指町	遠参鉄道	中村忠七◎	浜名郡浜松町	旧浜松鉄道
田中秀	引佐郡氣賀町		鶴見信平◎	浜名郡浜松町	旧浜松鉄道
白柳治	引佐郡氣賀町		林彌十郎◎	浜名郡浜松町	
平田彌吉◎	引佐郡氣賀町		鈴木幸作◎	浜名郡浜松町	旧浜松鉄道
竹田八百三	引佐郡氣賀町		住岡榮太郎	浜名郡浜松町	
袴田三雄◎	引佐郡都田村		杉浦定太郎	浜名郡浜松町	旧浜松鉄道
金原儀平	引佐郡都田村		加藤千之助	浜名郡浜松町	
池田猪三次◎	引佐郡伊平村	遠参鉄道	深井鷹一郎◎	浜名郡浜松町	
山本平八郎◎	引佐郡伊平村	遠参鉄道	齋藤保次郎	浜名郡浜松町	
山本研爾	引佐郡伊平村		河合徳平	浜名郡浜松町	旧浜松鉄道
石野幸雄◎	引佐郡奥山村		村井定治	浜名郡浜松町	
杉山包重	引佐郡奥山村		澤田寧	浜名郡浜松町	
中村松太郎	引佐郡奥山村		中村弥八	浜名郡浜松町	旧浜松鉄道
安間安太郎	引佐郡井伊谷村		田中五郎七	浜名郡浜松町	旧浜松鉄道
影山増太郎	引佐郡井伊谷村		鱸多三治	浜名郡浜松町	
大石準◎	引佐郡井伊谷村		竹山謙三	浜名郡天王村	旧浜松鉄道
中村藤吉◎	浜名郡浜松町	旧浜松鉄道	石岡幸平◎	小笠郡掛川町	
平野又十郎	浜名郡浜松町		松本君平	静岡市本通	

典拠)「軽便鉄道敷設許可願」、「上申書」、『鉄道省文書 第一門 二地方鉄道 浜松鉄道 卷一 自明治四十五年至大正三年』。

註1) 表中「○」は、浜松鉄道及び遠参鉄道建設計画に発起人として参画したことを示す。これは同一人物が参画していたことを示すものであり、父子及び兄弟間での関連性は考慮に含まない。

註2) 備考欄に記載する鉄道は、発起人として参画していたことを示す。

メ候⁽⁶¹⁾」とする旨の進達を行っており、先述の旧浜松鉄道や遠参鉄道敷設計画と同様に、鉄道建設の必要性を支持するものであった。

一九二二年三月五日、「軽便鉄道敷設免許状」が下付される⁽⁶²⁾。これを受けて、同年十月一日、創立總會及び取締役会が開催される。ここで、取締役として、伊東要蔵、中村忠七、池田猪三次、中村藤吉、深井鷹一郎、石岡幸平、松尾嘉平、鶴見信平、袴田三雄、林彌十郎、平田彌吉、鈴木幸作が選任され、監査役として、山葉寅楠、山本平八郎、間淵栄一郎、大石準、石野幸雄が選任されている。この内、深井鷹一郎や間淵栄一郎、鶴見信平、中村藤吉、鈴木幸作（一九二四年、鈴木五郎作に改名⁽⁶³⁾）は、伊東磯平治が興し伊東要蔵が社長を務めた浜松委託会社の役員を歴任した人物である。彼らは、伊東要蔵の関わった他の鉄道事業や浜松瓦斯会社、浜松商業銀行などでもその名前を確認することができる。当該地域において、伊東要蔵と共同して様々な企業活動を行っていた人々の名前が、浜松鉄道においても確認できるのである。なお、以上の役員を所在地別に分類すると、引佐郡出身者が八名、浜名郡出身者が八名、小笠郡出身者が一名の割合である（表2）。

これをうけて、同年十月十四日、「浜松軽便鉄道株式会社」が創立される⁽⁶⁴⁾。この間、建設路線の選定が進められていたが、工事施行認可申請書の期限とされた一九一三年三月四日までに間に合わせる事ができず、同年九月四日までの六カ月の期限延期申請を行い、許可されている⁽⁶⁵⁾。こうした状況下で、三月十四日には取締役会が開催され、建設計画の方針が議論された。ここでは、枕木の購入方針や路線用地の買収方針などが決められたほかに、「浜松起点ヨリ三方原南端ニ達スル線路ノ内定ハ、社長専務取締役、常任取締役及浜松市在住重役ニ一任スル事但、引佐郡在住重役ノ希望線路ヲ参考シテ、内定スルモノトス⁽⁶⁶⁾」とすることが決定された。取締役会の参加対象者であった一二名の内、引佐郡在住のものは、伊東要蔵（中川村）、松尾嘉平（金指町）、

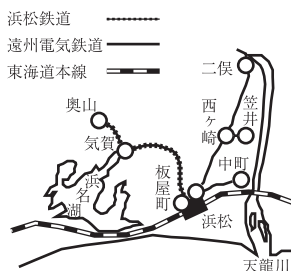


図2 浜松鉄道・遠州電気鉄道路線図

典拠)「遠州電気鉄道案内」(伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、0609-0006-0087)より作成。

池田猪三次(井平村)、平田彌吉(気賀町)の四名である。こうした但書の存在は、伊東要蔵を含めた引佐郡在住の役員に、路線の決定が難航していた同郡内の取り纏めを一任したものであると考えられよう。実際、水利上の問題を解決することができず、期日までには全線の路線を選定できなかったため、⁽⁶⁷⁾ 替わりに、九月一日付で浜松市より引佐郡中川村大字祝田に至る九マイル二〇チェーン間に限定する形で認可申請を行い、これを許可されている。⁽⁶⁸⁾ 一九一四年一月十二日より建設工事に着手する一方で、⁽⁶⁹⁾ 中川村祝田より金指町に至る六五チェーン間の路線は、一九一三年十二月二十日付で申請書を提出し、許可を受けている。⁽⁷⁰⁾ 同区間の建設工事は、一九一四年四月二十七日より開始された。⁽⁷¹⁾ こうした経緯を経て、一九一四年十一月二十八日に元城―金指間の運輸営業開始許可を得て、同年十一月三十日に浜松鉄道は開業している。⁽⁷²⁾

三―二、浜松鉄道の経営

伊東要蔵は、浜松鉄道の開業直後の一九一四年十二月二十五日に起きた衆議院の解散に伴い、衆議院議員を退任し、これ以降、熱心な出馬要請に対しても、実業界多忙を理由に固辞し続けたという。⁽⁷³⁾ これは浜松鉄道のみが理由ではないであろうが、当該時期における彼の実業活動を考えると、浜松鉄道の開業が国政からの引退の理由の一つとなったことは、充分に想定し得ることである。

開業後の浜松鉄道は、一九一五年九月に元城―板屋間を、同年十二月に金指―気賀間を、一九一三年四月に気賀―奥山間をそれぞれ開通させ、

ここに全線での開通を実現している。この間、伊平線の建設撤廃に対する紛擾が起きていた。⁽⁷⁴⁾

浜松鉄道の業績は、一九二〇年代前半までは良好であったが、以降は苦しい状況が続いていた(図3)。一九三〇年代は特に苦しく、一九三八年には、政府からの補助金を差し引くと欠損金を生じさせる結果となっている。一九四〇年代に入ると旅客輸送の増加に伴い(図4)、業績は大幅に改善していくことになる。また、浜松鉄道の資金繰りは非常に厳しく、開業後も資金調達に苦心していた。例えば、一九二七年の新株発行の際には、池川某の引受分に關して、その金額を伊東要蔵が取締役を務めていた豊国銀行より貸付けた上で、浜松鉄道より同行へ預け金をなす方策が議論されていたほどである。⁽⁷⁶⁾

こうした状況下にあっても、伊東要蔵は一貫して浜松鉄道の経営に携わり続けていた。一九三二年六月に取締役社長を深井鷹一郎に交代するも、死去の前年にあたる一九三三年十一月に継嗣である伊東武に譲るまで、⁽⁷⁷⁾取締役として浜松鉄道を支えていた。この退任時に、「伊東要蔵氏寄贈従業員慰安基金」が創設されており、⁽⁷⁹⁾これは一九四五年まで存在が確認できるが、戦争末期の窮乏の中で解消されたものと思われる。⁽⁸⁰⁾その後、一九四七年五月一日、浜松鉄道は遠州電気鉄道に合併されている。⁽⁸¹⁾

浜松鉄道に対して、伊東要蔵は有価証券投資を通して資金提供を行っていた。彼は、開業直前期にあたる一九一四年九月三十日段階で三二〇株を取得しており、⁽⁸²⁾筆頭株主であった。また、試みに、大正九年上半期の株主名簿を⁽⁸³⁾みてみると、発行済み株式一万四〇〇〇株の内、一三六二株(九・七二パーセント)が、伊東家関係者の名義で⁽⁸⁴⁾占められており、同社の筆頭株主の地位をより強固なものとしていたことが確認できる。⁽⁸⁵⁾これを伊東要蔵個人の投資活動について考えてみると、一九二四年初の有価証券に対する総払込高五七万七五四四円の内、⁽⁸⁶⁾浜松鉄道の株式への払込高は四万六七五六円(旧株二万七二八〇円、新株一万九四七六円)である。これ

(単位:千円)

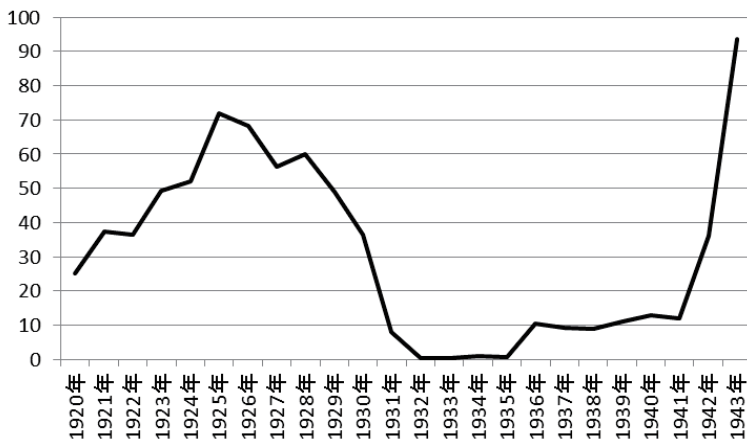


図3 浜松鉄道利益金

典拠) 浜松鉄道各期『営業報告書』より作成。

註1) 数値は、「政府補助金」を含んだものである。

註2) 大正13年下半期分は史料欠落のため、前後年同時期より補正した。

(単位:万人)

(単位:千トン)

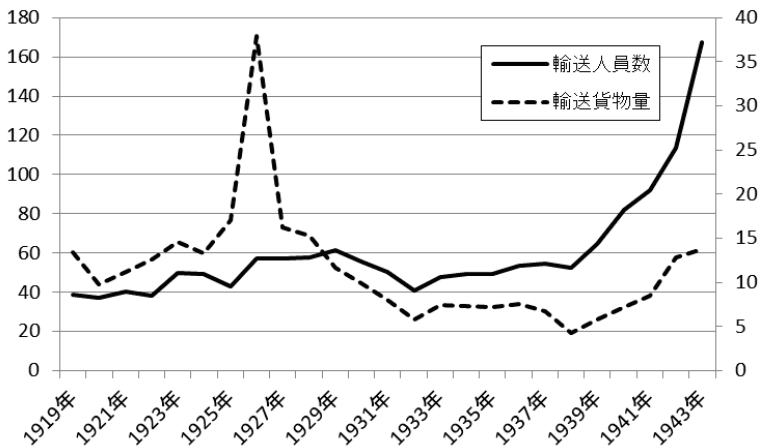


図4 浜松鉄道輸送量

典拠) 浜松鉄道各期『営業報告書』より作成。

註) 年次は会計年度に準拠し、4月から翌3月までを1ヶ年とした。

は、全体の八パーセントが浜松鉄道に対して出資された計算になる。伊東要蔵は、浜松鉄道に対して一定のリスクを負っていたと言えよう。

なお、伊東要蔵の「叙位具申書」⁽⁸⁷⁾中の「功績調書」は、「鉄道敷設ニ関スル事項」として、地方交通が発展しない状況を遺憾とした伊東要蔵が、当該地域の同志を糾合し浜松鉄道を設立したとした上で、「鉄道ノ開通以来、旅客物資ノ交通至便トナリ、地方産業ノ開発ニ利スル所甚大ナリトス。加之、本郡出身ノ子女ニシテ中等程度ノ教育ヲ受ケントスル者従前ニアリテハ、浜松市ニ寄宿セサルベカラサルノ不便アリシモ、本鉄道開通以来此等ノ子弟ハ通学ノ便ヲ得ルコトトナリ。中等教育ヲ受クルモノ著シク増加セル等、地方文化ノ向上ニ資スルコト甚大ナリトス」と記している。⁽⁸⁸⁾本史料の特質を考慮するとしても、ここに記載されているように、伊東要蔵の鉄道建設活動が、地域社会に貢献し得るものであったことは否定できないものである。浜松鉄道の存在は、引佐郡下の諸地域と浜松間の交通を発展させる上で、欠くべからざるものであったことであろう。

本節では、浜松鉄道の草創期からの展開を、伊東要蔵との関わりを中心に検討してきた。当該時期に関する経営史料は残存していないため、⁽⁸⁹⁾詳細な動向に関しては判然としない点も残されているが、設立時期から一貫して積極的な関わりを持ち続けており、経営の実務面のみならず資金面でも積極的な貢献を行っていたことは、議論の余地のないものである。こうした活動と並行して、当該時期においても、彼は次節で述べるような他の鉄道建設計画にも関係していたのである。

四、大正期における鉄道建設活動

四―一、遠三鉄道建設計画

本節では、大正期に伊東要蔵が関係した鉄道建設計画について検討する。

当該時期に構想されていた鉄道建設計画の内、伊東要蔵が関わったものに、遠三鉄道建設計画がある。遠三鉄道の建設計画は、一九二〇年三月八日付で、伊東要蔵外二名より、「地方鉄道敷設免許申請書」⁹⁰⁾が提出されたことに始まる。その計画路線は、静岡県引佐郡気賀町大字広岡より愛知県豊橋市大字花田に至る一八マイル二三チェーンにわたる路線と、これより分岐し宝飯郡下地町大字東に至る二マイル一二チェーンからなるものであった。発起人は、全て浜松鉄道の役員によって構成されており、伊東要蔵、中村忠七、中村藤吉、深井鷹一郎、石岡孝平、松尾嘉平、袴田三雄、鈴木幸作、間淵栄一郎、平田彌吉、宮本甚七、鱸多三治であった。これは、浜松鉄道の全取締役と四名中二名の監査役に相当する。

この時期、三輪市太郎という人物が、豊橋―浜松間の鉄道建設を計画していた。その際、浜松鉄道を参考とすべく、一九二一年七月二十一日付の書簡を以て、「予て御相談致居浜松豊橋間線路に付、参考之為、貴社にて出願相成居候線路図（平面及縦断）一度拝見致度」⁹¹⁾とのことを伊東要蔵に依頼している。そもそも、三輪市太郎は、豊橋―名古屋間の鉄道建設を計画しており、この計画を友人である福沢桃助（東海道電気鉄道創立委員長に就任）に相談したところ、これを有利な事業であると判断した福沢桃助が安田に話を持ち込み、資金提供の約束を取り付けていた。⁹²⁾これは、尾三電気鉄道を継承した東海道電気鉄道であり、同計画は浜名湖北岸を経て浜松まで延伸し、将来的には東京―大阪間を結ぶ路線を構想したものである。だが、同年九月に安田善次郎が暗殺されると、資金調達に困難が生じ、事業は行き詰まりを見せた結果、同年十二月には愛知電気鉄道との合併契約が結ばれ、翌一九二二年七月に合併されている。⁹³⁾この間、東海道電気鉄道は、三輪市太郎が伊

東要蔵と先述のような交流をもったこともあり、遠三鉄道建設計画に接近を図っている。一九二二年二月には、東海道電気鉄道の全役員の出願の遠三鉄道への参画と、遠三鉄道に免許が下付された際には、東海道電気鉄道の出願した国付―豊橋間の路線の出願を取り下げることを決めており、⁽⁹⁴⁾事実上の両計画の合同が実現している。そして、同年十一月十一日付で、遠三鉄道の「発起人追加届」⁽⁹⁵⁾が提出されており、ここでは、福沢桃助や三輪市太郎、安田善之助らが新たに発起人に加わっている。

こうした中で、一九二二年九月十六日付で免許が下付され、⁽⁹⁶⁾一九二七年九月八日に、福沢桃助の後任として愛知電気鉄道の社長に就任した藍川清成を社長として、遠三鉄道株式会社が創立している。浜松鉄道側からは、取締役に伊東要蔵、深井鷹一郎、鈴木幸作が、監査役に宮本甚七、中村藤吉が就任している。⁽⁹⁷⁾だが、計画は順調に進展せず、一九三〇年十月三十日の定時株主総会にて、同社の解散が決議されている。⁽⁹⁸⁾

遠三電気鉄道の建設計画は、静岡県下と愛知県下を結ぶものであり、これは明治後期に構想された遠参鉄道と同様のものである。浜松鉄道側の主導で発起された計画が、東海道電気鉄道の挫折により、両者を統合させる結果となるが、その端緒に伊東要蔵と三輪市太郎の交流を想定することは妥当であろう。

四―二、遠州電気鉄道（遠州電気軌道）の設立

最後に、遠州電気鉄道会社の設立について、若干の検討を加えておきたい。

伊東要蔵は、浜松鉄道の経営の傍ら、遠州電気鉄道⁽⁹⁹⁾の設立計画にも関与していた。この遠州電気鉄道は、大日本軌道浜松支社線を譲渡される形で設立されたものである。一九一九年五月二十二日に開かれた発起人会には、伊東要蔵の他に、間淵栄一郎、深井鷹一郎、中村藤吉、鱸多三治、鈴木幸作、中村忠七といった浜松鉄道

関係者が出席していた⁽¹⁰⁰⁾。同年九月十七日の臨時株主総会において、伊東要蔵は、中村忠七らとともに取締役に選任されている⁽¹⁰¹⁾。伊東要蔵は、この段階で五〇〇株（二・五パーセント）を所有しており、他の取締役と並んで最大規模のものであった⁽¹⁰²⁾。

一九二二年一月に、伊東要蔵は深井鷹一郎及び中村忠七と共に、取締役を辞任している。この際、遠州電気鉄道は、「貴台、本社ノ取締役ニ任セラレ、克ク創業ノ難苦ニ耐ヘ、経営ノ困難ヲ忍ビ期ヲ重ナルコト、業績漸時順調ニ向ヒ、予テ計画ノ電化事業モ亦其緒ニ就クニ至レリ。本社ノ貴台ニ負フ所誠ニ深厚ナリ⁽¹⁰³⁾」とする感謝状を贈っている。遠州電気鉄道は、従来の蒸気力を動力とする二フイート六インチの路線を、電力を動力とする三フイート六インチの路線に変更することを創業時より計画しており、こうした計画に伊東要蔵の尽力があったことを表明しているのである⁽¹⁰⁴⁾。

伊東要蔵は、遠州電気鉄道の創立にあたり、当該地域の有力者として、また、浜松鉄道の重役の一員として、計画を賛助したものと考えられる。そのため、当初の電化計画が進展するにつれ、他の浜松鉄道の重役とともに辞任したのであろう。なお、伊東要蔵は、一九二三年六月に、遠州電気鉄道に関する株式を売却（売却高、五千四百円）して以降、彼の同社株式に関する取引は確認できない⁽¹⁰⁵⁾。

以上のように、大正期においても、伊東要蔵は、鉄道建設計画に関与する場合があった。しかしながら、鉄道事業に関する活動は、本節で述べた事例からも解かるように、浜松鉄道の経営に主軸が置かれており、そこから付随的に生じたものに限定されていたことが窺われる。

おわりに

以上、本稿では、伊東要蔵の鉄道事業への関わりを具体的な事例を基に分析してきた。その内容を総括すると、次のようになる。即ち、明治後期には多様な鉄道建設計画が存在しており、その中で、伊東要蔵は伊藤市平からの勧誘に応える形で遠参鉄道建設計画に尽力していた。「顔のみえる関係」に基づいて、当該地域の有力資産家として計画に参加し、そうした中で、単なる資金提供に限定せずに、自らも積極的に活動していたが、資金の窮乏や発起人間の不和を原因として計画は頓挫した。その後の浜松鉄道建設計画の際は、伊東要蔵が主導し、一致団結してこれを実現させた。企業創設後には、長期にわたり浜松鉄道の経営を主導した一方で、自ら有価証券投資を通じ資金を提供していた。この間、明治後期以来構想されていた愛知県下に接続する路線の建設を計画するも、結果的に実現しなかった。また、当該地域の鉄道企業家として、遠州電気鉄道とも関連を有していた。同社の創業期には、資金提供に加えて計画の取り纏めに尽力し、開業後には取締役として路線の電化に貢献した。このような活動は、彼の地方資産家（名望家）としての性格によるものであろう。

そもそも、鉄道事業は巨額の資金を必要とするため、企業経営や資金調達の面で、中央の資本や企業家と密接な関係を構築することが重要であつたと指摘されている。⁽¹⁰⁶⁾しかしながら、伊東要蔵が関わつた浜松地域の鉄道は、一貫して沿線地域のみで完結していた。実際、渋沢栄一などの中央資本が関わりをみせた計画もあつたが、実現をみることはなかった。こうした点において、伊東要蔵のおこなつた沿線地域完結型の鉄道建設活動は特異性をもつ可能性がある。即ち、伊東要蔵は、中央資本との接触を持たずに鉄道建設計画を実現したので

あり、その要因の一端として、彼の地方資産家（名望家）としての側面に留意せざるを得ないであろう。

本稿での分析は、地方の産業化に地方資産家（名望家）が重要な役割を果たしたとする通説¹⁰⁷とも符合する。だが、本稿での検討が示すように、当該地域の鉄道建設活動を成功させた要因には、伊東要蔵を取巻いた、「顔のみえる関係」に基づく多岐にわたるコネクシヨンの存在があった。これは、彼自身が、伊藤市平とのコネクシヨンを契機として、鉄道事業に参画するようになったことから窺われる。明治後期の旧浜松鉄道や遠参鉄道の建設計画が実現することはなかったが、「山間僻地の者へ鉄道思想を傳達せしむる」という点においては一定の成果をなしたことを想定するならば、伊東要蔵を含む明治後期に鉄道建設活動に尽力した人々が、浜松鉄道建設計画に参画していったことは注目に値しよう。つまり、明治後期の鉄道建設計画中に培われたコネクシヨンが、浜松鉄道を支える重要な要素となったのである。これに加えて、伊東要蔵の他の経営企業での関係をも含めたコネクシヨンの蝟集もまた、専門的な経営能力と大規模な資金が必要とされた鉄道事業を、当該地域内で完結的に成立せしめた要因であったことが想定できる。この点に関して、伊東要蔵の経済活動を支えたコネクシヨン自体を検討するためには、彼の経済活動全体からの検討が必要とされるため、稿を改めて詳述したい。

註

- (1) 青木栄一「地方鉄道の見方」、青木栄一編『日本の地方民鉄と地域社会』、古今書院、二〇〇六年、一三三頁。
- (2) 青木栄一「大正期の鉄道にみる『地方の時代』(二)」、『大正期鉄道史料月報』第二号、一九八三年、六頁―八頁。
- (3) 老川慶喜『産業革命期の地域交通と輸送』、日本経済評論社、一九九二年、六頁。

- (4) 渡邊恵一「軽便鉄道法の成立―国後における鉄道政策の一側面―」、『立教経済学論叢』第三七号、一九九〇年、八九頁―一〇五頁。
- (5) 代表的なものとして、谷本雅之「日本における地域工業化」と投資活動―企業勃興期―地方資産家の行動をめぐる―（『社会経済史学』六四―一、一九九八年、八八頁―一〇四頁）を挙げておく。
- (6) 中村尚史『地方からの産業革命―日本における企業勃興の原動力―』、名古屋大学出版会、二〇一一年。
- (7) 近年の代表的な成果として、石井里枝『戦前期日本の地方企業―地域における産業化と近代経営―』（日本経済評論社、二〇一三年）を挙げておく。
- (8) 代表的なものとして、老川慶喜「根津嘉一郎と東武鉄道株式会社の経営再建」（『鉄道史学』第五号、一九八七年、一頁―七頁）や渡邊恵一「青梅鉄道の設立と浅野総一郎」（『立教経済学研究』第四八巻第三号、一九九五年、一八七頁―二二二頁）などを挙げておく。
- (9) 本稿での史料の引用に際しては、原則として、常用漢字及び現代仮名遣いを採用し、適宜句読点を付した（以下、同様）。なお、史料の出典に関しては、原則として、初出時にのみ、所蔵先及び関連する整理番号を註記した。
- (10) 伊東要蔵に関する基礎的な経歴は、以下の文献及び史料によった。松崎欣一「福沢書簡に見るある地方名望家の軌跡―伊東要蔵と福沢諭吉―」、『近代日本研究』第十八巻、慶應義塾福沢研究センター、二〇〇一年、一頁―六四頁・石井寿美世「江戸から明治へ―明治初期における地方企業家の経済思想―」、川口浩他編『日欧米からみた近世日本の経済思想』、岩田書院、二〇一三年、二八九頁―三二三頁）・三田商業会編『慶應義塾出身名流列伝』、実業の世界社、一九〇九年、五頁―六頁・木村文雄監修『細江のあゆみ 完全復刻版』、細江町教育委員会（細江町立図書館）、一九九二年、四〇頁・「伊東要蔵の履歴写」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、〇六〇三―〇〇〇二―〇〇三六・「叙位具申書」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、〇六〇三―〇〇〇二―〇〇七〇。
- (11) 渋谷隆一編『大正昭和全国資産家地主史料集成Ⅰ』、柏書房、一九八五年、十三頁。

- (12) 松崎前掲論文。
- (13) 石井寿美世前掲論文。
- (14) 浜松市役所編集兼発行『浜松市史 三』、一九八〇年、二五八頁、二六二頁、二六三頁。
- (15) 浜松市役所編集兼発行『浜松市史 三』、二二九頁、三三五頁。
- (16) 遠州鉄道社史編纂委員会編『遠州鉄道四〇年史』、遠州鉄道株式会社、一九八三年、三八頁―四二頁。
- (17) これは、現在の遠州鉄道の前身会社として、第一節や第三節で取り上げる浜松鉄道とは異なるものである。そのため、本稿では混同避けるため、「旧浜松鉄道」と表記する。
- (18) 『鉄道院文書 浜松鉄道株式会社（免許） 卷全 明治三十年』、国立公文書館所蔵、本館―三A―〇一三―〇四―四四一。
- (19) 現状での管見の限り、現存する伊東家文書（慶應義塾福沢センター寄託分及び浜松市博物館所蔵分）中には、この旧浜松鉄道建設計画に関する史料は確認できない。
- (20) 「五第四〇一号 浜松鉄道株式会社発起認可申請書副申」、『鉄道院文書 浜松鉄道株式会社（免許） 卷全 明治三十年』。
- (21) 「浜松鉄道株式会社へ仮免状下付ノ件」、『鉄道院文書 浜松鉄道株式会社（免許） 卷全 明治三十年』。
- (22) 『鉄道院文書 遠参鉄道株式会社（免許） 卷全 明治三十一年』、国立公文書館所蔵、本館―三A―〇一三―〇四―四五二。
- (23) 「遠参鉄道株式会社創立願副申書」、『鉄道院文書 遠参鉄道株式会社（免許） 卷全 明治三十一年』。
- (24) 「決議書」、『鉄道院文書 遠参鉄道株式会社（免許） 卷全 明治三十一年』。
- (25) 伊藤市平は、浜松中学校や同人社を経て、東京専門学校に修学。卒業後は、静岡県茶業組合議員や県会議員（後、県会副議長）を務めた人物である（山田万作編纂兼発行『岳陽名士伝』、一八九一年、三二二頁―三三四頁）。

(26) 「伊東要蔵宛伊藤市平書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分。

(27) 「明治十四年第十二月廿八日 遠州忘年懇親会名簿」(伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、〇七〇九—一四九—〇〇三八)によると、伊藤市平と伊東要蔵(史料上の表記は「山田要蔵」)は共に「遠州会」の構成員であったことが確認でき、十代以来の知己であったことが確認できる。

(28) 中村尚史『地方からの産業革命—日本における企業勃興の原動力—』は、地方の産業化に際し、関係者相互の「顔の見える関係」の重要性を指摘している。

(29) 掛川鉄道は、当時の浜松地域を取巻いた諸計画の中で、優勢であった。このことは、遠参鉄道の発起人も認識していたようで、松尾嘉平は、当該地域の情勢について、「掛鉄浜鉄合同談云々、是ハ事実如何歟と存候。森鉄ト遠州線之合同ハ事実にして、此事実が森鉄道ノ勢力失墜を保証する徴に御座候。森鉄ハ最早前途望無之形勢相見え、浜松鉄道も或ハ如何歟と存候。今日之場合掛川鉄が最優勢の地信ニ立チ居候」(「伊東要蔵宛松尾嘉平書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分)と記している。

(30) 「伊東要蔵宛掛川鉄道株式会社創立事務所山崎千三郎書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分。

(31) 「伊東要蔵宛駿甲鉄道株式会社創立事務所書簡」や「伊東要蔵宛駿甲鉄道株式会社創立事務所葉書」(伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分)が現存していることより推察される。これらの内容は、委任状の送付依頼や創立委員長の選任及び創業総会議決の通知などである。また、『鉄道院文書 駿甲鉄道株式会社 卷全 明治二十九年』(国立公文書館所蔵、本館—三A—〇—一三—〇四—四三三)所収の各史料中にも、伊東要蔵の名前は確認できないため、同計画に対しての実際の関与は確認できていない。

(32) 『鉄道院文書 遠参鉄道株式会社 卷全 明治三十一年』。

(33) 但し、六月二十八日には、発起引受株の内二百株を減却している(「遠参鉄道株式会社発起株減株約定書」、伊東家

- 文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、〇六〇九一〇〇四二一〇〇二一〇〇〇一)。
- (34) 「第五二〇三号 私設鉄道株式会社創立願副申」、『鉄道院文書 遠参鉄道株式会社 卷全 明治三十一年』。
- (35) 掛川鉄道の建設計画は、一八九七年四月一日付で、不許可となっている(遠州鉄道社史編纂委員会編『遠州鉄道四〇年史』、八三頁)。
- (36) 『鉄道院文書 遠参鉄道株式会社 卷全 明治三十一年』。
- (37) 「第五二一五三号 鉄道線路延長并発起人追加申請書達達ニ付副申」、『鉄道院文書 遠参鉄道株式会社 卷全 明治三十一年』。
- (38) 遠参鉄道の「上京員」には、服部徳人の他に、「松尾」及び「松本」の名前が確認できる(伊東要蔵宛中村利平治・鈴木萬平・内山勝太郎書簡)、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分)。
- (39) 「中村利平治宛服部徳八書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分。
- (40) 同書簡に付随する「記」には、活動資金として二百円が書き上げられている。その内訳は、東京詰費用(二人分)百十二円五十銭、汽車賃(四回分)二十四円、東京人力代二十円、交際費三十円、地方費及び予備費十三円五十銭である。
- (41) 「伊東要蔵宛中村利平治書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分。
- (42) 「高田市三郎宛松尾嘉平書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分。本史料本文は、松尾嘉平と服部徳人の連名で、高田市三郎及び伊藤市平宛に作成されたものである。
- (43) 「中川利平治及び伊東要蔵宛高田市三郎書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分。
- (44) この「決議書」は、「決定ス」と記載されているが、実際は各創立委員に廻された草案であると考えられる。
- (45) 「伊東要蔵宛遠参鉄道株式会社創立事務所金指支部書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分。

本史料は十一月十三日付で出されたものであり、「決議書」中で暫定的な払込期限とされていた十一月十五日の直前

であることを付記しておく。

- (46) 「伊東要蔵宛服部徳八書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分。引用中の強調表現は、史料に基づくものである。

- (47) 「伊東要蔵宛伊藤與一書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、〇六〇三—〇〇〇一—〇一四五。

- (48) 「遠参鉄道株式会社目論見書変更仮定款訂正二付申請」、「鉄道院文書 遠参鉄道株式会社 卷全 明治三十一年」。

- (49) 「遠参鉄道株式会社目論見書」、「鉄道院文書 遠参鉄道株式会社 卷全 明治三十一年」。

- (50) 「運輸営業収支予算調査要略」、「鉄道院文書 遠参鉄道株式会社 卷全 明治三十一年」。

- (51) 「遠参鉄道株式会社發起人追加并除名願」、「鉄道院文書 遠参鉄道株式会社 卷全 明治三十一年」。

- (52) 「遠参鉄道株式会社目論見書」、「鉄道院文書 遠参鉄道株式会社 卷全 明治三十一年」。

- (53) 「遠参鉄道株式会社發起並鉄道敷設假免許状下付二付閣議稟請ノ件」、「鉄道院文書 遠参鉄道株式会社 卷全 明治三十一年」。

- (54) 遠州鉄道社史編纂委員会編『遠州鉄道四〇年史』、八三頁。

- (55) 「伊東要蔵宛中村利平治書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分。

- (56) 「伊東要蔵宛山田有年書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分。本史料本文は、山瀬彌吉、鈴木万平、山田武助、山田有年の四名の連名にて作成されている。

- (57) 但し、一八九六年までに出願された鉄道建設計画の十計画の内、旧浜松鉄道と遠参鉄道は仮免許下付までは至った。
(遠州鉄道社史編纂委員会編『遠州鉄道四〇年史』、五〇頁)。

- (58) 「浜松鉄道」は、一九二五年に「浜松軽便鉄道」より改称されたものであるが、本稿では、表現の統一のため、一貫して「浜松鉄道」の呼称を用いる。

- (59) 『鉄道省文書 浜松鉄道 卷一 自明治四十五年至大正三年』、国立公文書館所蔵、本館—三A—〇一三一—一—二七

- 110。
- (60) 『鉄道省文書 浜松鉄道 卷一 次明治四十五年至大正三年』。
- (61) 『産物第一二三八号ノ六』、『鉄道省文書 浜松鉄道 卷一 次明治四十五年至大正三年』。
- (62) 『軽便鉄道敷設免許ノ件』、『鉄道省文書 浜松鉄道 卷一 自明治四十五年至大正三年』。
- (63) 『御届』、『鉄道省文書 浜松鉄道 別冊 自大正十年至大正十五年』、国立公文書館所蔵、本館一三A—〇一三—一一—二七一。
- (64) 『御届』、『鉄道省文書 浜松鉄道 卷一 自明治四十五年至大正三年』。
- (65) 『浜松軽便鉄道工事施行認可申請期限延期ノ件』、『鉄道省文書 浜松鉄道 卷一 自明治四十五年至大正三年』。
- (66) 『浜松軽便鉄道敷設に関する取締役決議書』、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、〇六〇九—〇〇二五—〇〇三八。
- (67) 『工事施行認可申請延期願』、『鉄道省文書 浜松鉄道 卷一 自明治四十五年至大正三年』。
- (68) 『浜松鉄道板屋町祝田間工事施行ノ件』、『鉄道省文書 浜松鉄道 卷一 自明治四十五年至大正三年』。
- (69) 『工事着手御届』、『鉄道省文書 浜松鉄道 卷一 自明治四十五年至大正三年』。
- (70) 『浜松軽便鉄道一部工事施行ノ件』、『鉄道省文書 浜松鉄道 卷一 自明治四十五年至大正三年』。
- (71) 『工事着手御届』、『鉄道省文書 浜松鉄道 卷一 自明治四十五年至大正三年』。
- (72) 『浜松軽便鉄道一部運輸開始ノ件』、『鉄道省文書 浜松鉄道 卷一 自明治四十五年至大正三年』。
- (73) 木村文雄監修『細江のあゆみ 完全復刻版』、四〇頁。
- (74) 遠州鉄道社史編纂委員会編『遠州鉄道四〇年史』、七八頁—八〇頁。
- (75) 一九一一年公布の軽便鉄道補助法に基づくもの。益金が対建設費の五分未満の会社に適応された。なお、当時は地方鉄道補助法に改称されている。

- (76) 「伊東要蔵宛深井鷹一郎書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、未整理分。
- (77) 浜松鉄道株式会社第三十八回「営業報告書」、一九三二年上半年期。本稿で使用する「営業報告書」は、特に註記のない限り、雄松堂「マイクロフィルム版営業報告書集成」所収のものを使用した。
- (78) 浜松鉄道株式会社第四十三回「営業報告書」、一九三三年下半年期。
- (79) 浜松鉄道株式会社第四十三回「営業報告書」、一九三三年下半年期。
- (80) 浜松鉄道株式会社第六十六回「営業報告書」、一九四五年上半年期。
- (81) 遠州鉄道社史編纂委員会編『遠州鉄道四〇年史』、一五四頁。
- (82) 浜松軽便鉄道（浜松鉄道）株式会社第四回「営業報告書」、伊東家文書、浜松市博物館所蔵、一一二一。
- (83) 浜松鉄道株式会社第十六回「営業報告書」、一九三四年下半年期。
- (84) 伊東要蔵、なか、武、弥六、希八郎、道子、平市、乙女、正九郎を指す。
- (85) 他の株主について確認すると、全体の九九パーセントに相当する一万三九六五株が、静岡県下の住民によって所有されていた。
- (86) 『総勘定元帳 第二号』、伊東家文書、浜松市博物館所蔵、七一。
- (87) 「叙位具申書」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、〇六〇三―〇〇二―〇〇七〇。本史料は、伊東要蔵死後の「叙勲」に際して、一九三四年五月十三日付で作成されたものである。
- (88) 浜松高等女学校の生徒数は、一九〇七年には四百名であったが、一九一八年には六百名、一九二三年には八五〇名に増加している（浜松市役所編集兼発行『浜松市史 全』、一九二六年、五五八頁）。このような増加に呼応する形で、結果的に、浜松鉄道の開通は引佐郡下の子女に、通学の利便を提供したものであると想定される。
- (89) 浜松鉄道の本社社屋は戦災により被災しており、同時に多くの重要書類が焼失したとされている（遠州鉄道社史編纂委員会編『遠州鉄道四〇年史』、八二頁）。

- (90) 『鉄道省文書 愛知電気鉄道（元遠三電気鉄道 遠三鉄道） 自大正十一年至昭和六年』、国立公文書館所蔵、本館—三B—一四—〇〇—一六五五。
- (91) 「伊東要蔵宛三輪市太郎書簡」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、〇六〇九—〇〇—一四—〇〇八八。
- (92) 福沢桃助『財界人物我観』、ダイヤモンド社、一九三〇年、一〇〇頁—一〇二頁。
- (93) 名古屋電鉄株式会社編集兼発行『名古屋鉄道社史』、一九六一年、一六六頁—一六七頁。
- (94) 「東第二四六号」、『鉄道省文書 愛知電気鉄道（元遠三電気鉄道 遠三鉄道） 自大正十一年至昭和六年』。
- (95) 『鉄道省文書 愛知電気鉄道（元遠三電気鉄道 遠三鉄道） 自大正十一年至昭和六年』。
- (96) 「遠三電気鉄道敷設免許ノ件」、『鉄道省文書 愛知電気鉄道（元遠三電気鉄道 遠三鉄道） 自大正十一年至昭和六年』。
- (97) 「会社設立ノ件」、『鉄道省文書 愛知電気鉄道（元遠三電気鉄道 遠三鉄道） 自大正十一年至昭和六年』。
- (98) 遠三鉄道株式会社第七回「事業報告」、一九三二年上半年期。
- (99) 「遠州電気鉄道」は、一九二二年に「遠州電気軌道」より改称されたものであるが、本稿では、表現の統一のため、一貫して「遠州電気鉄道」の呼称を用いる。
- (100) 遠州鉄道社史編纂委員会編『遠州鉄道四〇年史』、五二頁—五三頁。
- (101) 遠州鉄道社史編纂委員会編『遠州鉄道四〇年史』、五七頁。なお、深井鷹一郎は、遠州電気鉄道創立時に、取締役選任されている。
- (102) 遠州軌道株式会社第一回「営業報告書」、一九一九（大正八）年下半年期。
- (103) 「感謝状」、伊東家文書、慶應義塾福沢研究センター寄託、〇六〇三—〇〇—〇二—〇二二五。
- (104) 「地方鉄道敷設免許申請書」、『鉄道省文書、遠州電気鉄道（元遠州軌道） 自大正十年至大正十二年』、国立公文書館所蔵、本館—三B—一四—〇〇—一七九四。
- (105) 『総勘定元帳 第二号』、伊東家文書、浜松市博物館所蔵、五八・七一。

(106) 鉄道建設における地元資本と中央資本の関係性は、石井里枝『戦前期日本の地方企業―地域における産業化と近代経営―』や渡邊恵一「青梅鉄道の設立と浅野総一郎」などで詳述されている。

(107) 谷本雅之前掲論文。谷本は「地域社会の独自の意義」は「企業勃興期に固有の大きな意義をもっていたのではない」と論じているが、本稿での分析は、地域社会の存在意義は二十世紀初頭の時期においても、機能した可能性を示している。

〔付記1〕 本稿は、平成二十五年鉄道史学会全国大会（於熊本学園大学）での報告を基に、作成した。貴重なコメントを頂いた先生方に、特に感謝申上げる。

〔付記2〕 本稿は、平成二十五年慶應義塾大学大学院博士課程学生研究支援プログラムによる、研究成果の一部である。