

# 明治期の上越鉄道敷設運動

畢 可 忠

## 要 旨

本文依据第一手資料探讨了明治时期上越鉄道の铺设运动过程。由于当时技术条件不成熟、地域间意见不统一、议会里缺乏强有力的地方利益代言人以及中央政府采取了大城市优先的投资政策，明治时期上越鉄道の铺设运动以失败告终。

キーワード……初期議会 上越鉄道会社 上越鉄道株式会社

## 一 発端

1869年(明治2年)10月、明治政府は鉄道敷設の計画を立てた。その中に、「群馬県より三國嶺を越えて新潟へ通行する道筋」という路線があった。それが現在の上越線に近い路線である。

1874年、工部省鉄道寮が外人ボイルなどを雇って、東京 高崎 新潟の路線を詳しく調べた。その結果、東京 新潟間のルートは、雪と険しい山岳地帯を避け、信州の上田より松代・飯山・長岡を経て新潟に入るのがもっともよい、ということになった。当時の技術では山岳重畳たる上越の山々を突破することは不可能に近いと判断されたのであろう。

1881年には、日本鉄道株式会社が上野・前橋間の鉄道を計画した。刈羽郡山横沢村山口権三郎ほか数名は、その鉄道と連絡する路線を敷設するため、1882年5月に、鉄道会社の許可を申請した。しかし、前者の計画の許可がまだおりていないという理由で却下された。これは、上越線を建設しようとする最初の動きであった。

本稿は、これまで本格的に検討されたことのない明治期における上越鉄道敷設問題を取り上げ、その推移を追跡することを課題とする。

## 二 上越鉄道会社

### 1. 会社の成立

1887年5月、新潟県南魚沼郡石打村の岡村貢は上越鉄道創設趣意書を作成し、東京に上越直線鉄道会社(1888年1月より、上越鉄道会社と改称)設立事務所を開設した。新潟市、長岡市にも行って同志を糾合し、鉄道大会を開き、上越鉄道敷設の決議を行い、政府に敷設要望書を

## 明治期の上越線敷設運動（畢）

提出するという計画を立てた。同年 8 月には、鉄道専門の技師佐分利一嗣工学士を招いて、三国・清水・蓬などの峠、三か所のルート进行调查した。佐分利一嗣工学士は、上越線が全長 163 哩、資本金 650 万円で開通できる有望な路線であると主張した。岡村貢、前橋の高橋周禎、東京の岡村良朗ら発起人代表はこの報告を得て喜び、すぐに出向いて説明会を行うことにした。同年 10 月、東京を出発して群馬県庁を訪れ、知事に面会した。前橋市内の有力者にも上越鉄道開削の趣旨を説明して協力を請うた。

1886 年以来、東京と越後の有志者は互いに自分の鉄道会社の目論見を立て、競争してきたのであるが、今回は和親一致し、協力してあたることになった。1889 年 1 月、上越鉄道会社本社が前橋で設立された。事務所は東京と新発田に設立された。資本金を 700 万円と定め、一株 50 円とした。14 万株のうち 2 万 8 千株は発起人が引き受け、残り 11 万 2000 株は有志者より募集することになった。その旨を群馬県庁に出願した。添翰を下付されたので、次に東京の岡村良朗などから、東京府庁へ出願した。3 月 18 日までに、700 万円の資本金が満株になった。

上越鉄道敷設の論議は、新潟・群馬両県有志の間で一層盛り上がった、路線の調査、官辺の運動など少なからぬ費用を自弁で支出し、活動に加わり、協力する者もあった。新潟県では豊島文二郎、高橋卯二郎、宮利七、西脇新次郎、阿部讓、井口隆、高橋春吉、鈴木直一郎、櫻井庄平、久保田万之丞、高橋郷治朗、関矢孫左衛門などであり、群馬県側は前橋市長下村善太郎、勝山牧次郎、桜井伝二、山本辰五郎、篠原叶、瀬下安次郎、阿部儀十郎などであった。

## 2. 請願

目論見書・願書などの準備が整ったので、1890 年 3 月、東京の楢形豊三朗らが上越鉄道会社創立発起人となって、前橋 沼田 長岡 新発田をつなぐ鉄道敷設の免許申請を、群馬県を經由して政府に提出した。だが政府は出願者に何等諮問することなく、実地調査もしないで、翌 4 月に「願意の趣聞き届け難く候」と却下してしまった。関係者は、却下理由がよくわからないので、それを知るために苦心した。ようやく井上勝鉄道局長官の却下理由を知ることができた。「地勢けわしく、積雪多く、敷設工事は困難で、鉄道を通してても隧道区間が短く、勾配が急で、列車が遅く、年間を通じて列車運転が不可能」<sup>1)</sup>と言う理由だった。そこでこの却下理由にもとづいて、再度測量を行った上で、県境の隧道を延長し、勾配など計画の一部を訂正した図面と目論見書を作成した。同年 8 月 4 日付で新潟県の岡村貢、井口大朗治、佐藤良太郎、青木周造、磯部文治、坂本時之助、安倍英造、原富次郎、岸宇吉、群馬県の黒岩佐太夫、長谷川甚太夫、清水道三郎、久野幸人、福島謙三郎、勝山善三郎、荒井友七、高橋周禎、東京市の斎藤忠清、片岡清松、平澤清三郎、渋谷嘉助、渡辺清蔵、寺田政城、湯川彰、前田清照、岡村良朗、木村春東、楢形豊三郎などが連署して「本鉄道ヲ敷設セバ上越両州ノ人民ニオイテ八畜ニ運輸交通ノ便利ヲ得ルノミナラズ従来不便ノタメ極メテ低額ナリシ膏田沃野モ忽チ其価値ヲ騰貴シ其資力ハ即チ転シテ殖産興業ノ改良進歩ニ與ヘラレ各業ノ隆盛ナルニ隨テ倍倍土地ノ繁栄ヲ来

タシ都鄙遠近有無自ラ相通シ物貨ノ価値ハ其平均ヲ保チ得テ以テ各郷自治独立ノタメ向後鮮ナカラザル裨益ヲ求メ得ルコトヲ信スル」という「上越鉄道会社創設再願書」を作って、新潟・群馬両県知事の申添を得て再申請した<sup>2)</sup>。両県民有志二万余名が署名した追願書も提出した。両県知事も上京して関係官庁へ陳情したが、結局許可は下りなかった。

そこで上越鉄道会社設立事務所は、1891年6月から10月まで、東京から伊藤工学士を派遣して、再び測量を行った。新潟県側は湯沢村以南より魚野川上流一帯、群馬県側は利根郡水上村から県境越えの一帯を調査した。それまでは、土樽村 水上村谷川へ抜ける路線が、隧道区間や勾配の関係で有利と見られていた。しかし、今回の比較測量によって、むしろ最初に計画された武能沢 桧又沢間の方が隧道区間も短く、勾配もよいことが判明した。11月、この調査に基づき、木村淳三が上越鉄道敷設建白書を政府に提出した。前橋から長岡までを他線と比較し、経済及び国防上から同路線の必要性を強調した。

### 3. 線路をめぐる対立

新潟県では鉄道線路をめぐる対立がしだいに激化した。当時、三つの線路派が対立していた。「第一が直江津より柏崎を経て新潟に達せんとするもの(直江津線の延長派)、第二が上州前橋より長岡へ出て三條を経て新潟に達しさらに進んで新発田に至るもの(上越線派)、第三は岩城国白河より、若松を経て新発田へ出て水原新津を経て新潟に達せんとするもの(岩越線派)」の三つである<sup>3)</sup>。直江津線の延長派は政府の力に依拠して鉄道を敷設すると主張する、いわゆる官設論者である。上越線派と岩越線派は民間の資金で鉄道を敷設すると主張しており、私設論者と称された。官設論者と私設論者は対立していたが、私設論者の上越線派と岩越線派も対立していた。

1891年6月から、各派は「新潟新聞」で論戦を行った。上越論者は三つの線路の利害得失を比較して、上越線の有望であることを主張した。

「直江津線延長ハ終始海岸ニ沿フヲ以テ国防上不利ナル事ハ言ヲ揆ス殊ニ運輸ノ便ハ定期航海アツテ事足レリ加之上越線ニ比シテ八十余哩遠シ又豊野線ノ如キハ中央ニ碓氷嶺ノ斜面鉄道アリ迂回スルコト直江津ニ譲ラス豊野村ヨリ小千谷町迄八飯山十日町ニ市街アルノミニシテ。飯山以北二十五里間終始信濃川ニ沿ヒ悉ク山間僻地ニシテ四五ノ寒村アルノ、サナカラ無人ノ境ヲ行クノ観アリ物産トシテハ縮織ノミ上越線ノ如キハ之ニ反シ清水越三国街道ノ二道アリ旅行ノ人馬絡繹タリ上越ノ有志震ニ見ルアリ多年計画奔走セシニ政府ハ一意専心直江津線ノ延長ニ固着ス為メニ許可ヲ与ヘス然シナカラ多年間其素志ヲ貫徹センコトヲ之レ勤ムルヲ以テモ其ノ良線ナルコト知ルニ足レリ假令ハ起点地タル前橋市ノ如キハ帝国屈指ノ商業地ニシテ製糸ノ如キハ全国ニ冠タリ沼田町モ亦然リ澁川ノ如キハ己ニ前橋ヨリ上毛馬車鉄道ノ便アリ又高崎ヨリ国道アリ之ニ鉄道馬車ヲ布設セントシ其他鉾山ニ八天沼金山赤谷赤城小川川場等ノ銅山水上ノ鉛山白根ノ硫黄山等ナリ、伊香保・四万・澤

渡・草津等ノ温泉地モ此ノ線路ニ依ラサルヲ得ス。湯原・湯桧曾モ温泉地ナリ北越ニ入りテモ湯沢蟹掛ノ温泉地モ一三国街道ト合ス、南魚沼郡ノ養蚕織物ノ如キアリ以テ経国上ノ良線タルコトヲ揆タス而シテ昨今唱フル豊野線論者ノ利益ノ要点ハ小千谷以北ニ在ル所ノ利益ヲ指示スルニ過キサレハ該線が塞唱スル利益ハ皆ナ我が上越線ニ包含シ居ルモノナリ」<sup>4)</sup>。

反上越線論者は「上越線が軍事上の便利且つもっとも長く北越の中央部を貫通するが故に各地の産業発達を誘導し、貨物運輸の便利多さ」があるとその有利点を認め、上越線の二つの不利点として「清水越難工事と十七里の多雪地方経過」を厳しく非難した<sup>5)</sup>。

1891年9月16と17日に、「新潟県鉄道大会」が新潟市で開催された。南・中・北魚沼、古志、南・中・北・西蒲原・三島・岩船・刈羽・中頸城・佐渡三郡からの有志者が集ってきた。この大会では三つの路線の支持者の間の対立が激しかった。165名の出席予定者中、信越線延長案の賛成者は84人で、新潟市、西蒲原郡、中蒲原郡、刈羽郡、三島郡、古志郡、中頸城郡、西頸城郡、東頸城郡の人であった。上越線案の賛成者は43人で、南蒲原郡、南魚沼郡、中魚沼郡、北魚沼郡、北蒲原郡の人であった。岩越線案の賛成者は9人で、東蒲原郡、北蒲原郡の人であった。態度不明者が29人で、岩船郡と佐渡三郡の人であった<sup>6)</sup>。しかし、9月16日の会議に実際に出席したのは102名であった。多くの信越線延長案賛成者は主席しなかった。したがって、会議では上越線論者の勢力が強かった。信越線延長案賛成者の官設論はこの大会では57対45で否定された。36名の官設論者は、中途退席してしまった<sup>7)</sup>。

1892年、第三回帝国議会で鉄道敷設法が提出され、可決された。同年6月施行された法律第四号には第一期予定線として「北越線の内新潟県下直江津又は群馬県下前橋若しくは長野県下豊野より新潟県下新潟及新発田に至る鉄道」が指定された<sup>8)</sup>。それが上越線が、法律によって認められた起源である。

政府は敷設費百万円を発案計上したが、新潟県選出の代議士が数派に分かれて路線の争奪をしたので、否決となってしまった。このときは一本の路線さえ引き入れる機会を失った。1894年6月、法律第7号が公布され、鉄道敷設法案中の北越予定線比較線路は、新潟県下直江津より新潟及び新発田に至る線路となった。その結果上越線は政府の予定計画線より除外されたのである。そこで県内の有力者たちは北越鉄道会社を起し、直江津 新潟間の連絡線を計画した。

1893年4月1日、直江津 高崎間の官設鉄道直江津線が全通した（のちに信越線と改名）。1894年3月の衆議院の選挙で、岡村貢は新潟県第7区の改進黨同志から推薦を受けて立候補し、987票の多数を得て衆議院議員に当選した。5月12日に召集された第6回帝国議会では、政府は直江津 新潟の海岸鉄道延長計画案を提出した。岡村貢は群馬県選出の高津仲次郎、湯浅次朗代議士らを糾合して議会で「予定鉄道線路中私設鉄道敷設許可に関する法律案」という私設から官設に切り替える修正案を提出した。議場の岡村は次のように、提案理由を説明した。

鉄道ノ敷設ハ国家ノ一大事業デアリマス故ニ国家經濟上ヨリ觀察シ国家百年ノ大計ヲ誤マラヌ様ニ努メナケレバナリマセン.....上越線ハ国防上最モ第一ノ良線路タルコトヲ信ジマス。斯クノ如ク国防上及ビ国家經濟上其ノ他ノ点ニ於テ最モ必要ナル上越線ヲ既ニ一昨日否決セラレ実ニ遺憾ノ次第デアリマス。今回否決ニナツテモ近い将来必ず敷設ノ必要ヲ感ズルコトハ疑ヲ容レマセヌ。従ツテ直江津延長線ヲ私設鉄道会社ニ許可スルトキハ他日上越線敷設上非常ニ差支トナルコトハ明カデアル。就テハ是非共直江津延長ハ官設ニシナケレバナリマセン。ココニ本員等ヨリ修正案ヲ提出シ満場諸君ノ御賛成ヲ望ミマス<sup>9)</sup>。

しかしわずか8票の差で否決になった。理由は前橋 新潟線の重要性は認められるが、この区間は難工事で建設費も膨大にかかるというものであった。

政府はそのかわりに、直江津 新潟間延長予定線を、財政上の理由で、官設ではなく、私設とし、暫定措置で「北越鉄道会社に敷設許可する案件」として議会上に上提した。これに対して岡村貢らは再び上越線敷設を官設による案に修正して提出した。大いに論戦を行ったが、採決の結果同案は否決された。

一方、当時の陸軍は軍事上から上越線案に注目し、関心を持っていた。政府の鉄道会議の議長をつとめていた参謀総長川上操六は、工費60万円を計上して、当初の計画を進めるという意見を主張した。岡村貢と湯浅次朗ら数人がこれに賛成したものの、採決の結果否決された。

### 三 上越鉄道株式会社の設立

上越線の国営による建設は頓挫した。岡村貢らは国家の財政上、近い将来には国費で鉄道を敷くことは望めないという結論になった。岡村貢らの魚沼郡有力者は、群馬県の有志と手を握って上越鉄道会社創立を計画し、前橋 長岡 新潟を通ずる路線を敷設しようとした。

1892年8月10日、上越線敷設を求める郡総会が、小千谷町照専寺において開催された。出席者は川口村の中林哲九朗、真島英之助、田麦山村の佐藤直治、樋口佐太郎、上川村の石坂平八朗、宮惣次郎、津山村の古田島八百吉、堀沢善吉などである<sup>10)</sup>。1894年5月、岡村貢は高橋周悼・岡村良朗ら7名の新潟・東京・群馬県同志と謀って、毛越鉄道会社を発起した。前橋から沼田・谷川・湯沢・六日町・小千谷・長岡を経て新津に至り、新津から新発田、および沼田に至る延長550キロメートル、140里の免許を、広部清兵衛を代表として申請した。その後、長岡以北は北越鉄道と重複しているので同社に譲った。1895年6月、毛越鉄道会社を上越鉄道会社と改称し、岡村貢ら63人が発起人となって、前橋 長岡間86里の免許を申請した。

このような民間の敷設計画とは別に、鉄道院は信越線横川 軽井沢間の輸送力を増強するために、碓氷隧道の改修を計画し、その比較線として上越線の測量をはじめた。1895年8月10日より9月5日まで比較測量を実施した。その結果、碓氷線の改修に比べて上越線の敷設は巨額の費用と長年月を必要とする旨の報告書が提出された。政府はこの報告書に基づいて検討し、

再び上越線敷設を中止すると決定した。そこで、岡村貢らは民間で敷設する決意を固めた。東京市京橋区八宮町に事務所を開き、上越鉄道株式会社創立事務所の看板をかけた。1896年6月、会社創立発起人は上越鉄道株式会社仮定款をつくり、株式の募集をはじめた。資本金は500万円、一株50円で10万株、申し込み証拠金は一株50銭であった<sup>11)</sup>。会社創立事務所は1896年5月10日から同年11月10日まで、数人の測量技術者を派遣し、路線の再測量・地質・地形などの調査をはじめた。特に新潟県土樽村桧又沢から群馬県芝倉沢へ抜ける隧道を中心にして水上村附近まで詳しく測量し、この路線がもっとも有力であるという結論を付た報告書をまとめ提出した。また事務所では、関係役所に上越鉄道敷設の免許下付の運動と陳情を行った。1896年7月31日、ようやく待望の上越鉄道敷設仮免許が下付された。

はじめは株の申し込みが順調で、予定の申込金5万円は集まった。しかし資金の運用をめぐる発起人同志や事務所有力者間に内部対立が表面化してきた。そのような状況の中で1897年2月、東京市神田区青年会館で上越鉄道株式会社創立総会を開催することになった。岡村貢が創立委員長に推された。定款を定め、重役選挙を行った。数名の重役が選ばれたが、そのうち渋沢喜作、鈴木三朗兵衛、大谷嘉兵衛、長尾三十朗の4名が重役就任を断ったものの。総会では一応、定款も認められ、会社の創立が決定した。

## 四 上越鉄道株式会社の解散

### 1. 物価高で増資困難

日清戦争が終わり、清国から二億両の償金が日本に支払われた。これに刺戟されて日本国民の間に戦勝気分がただよった。好景気に煽られて諸物価はあがり、経済情勢は激変した。上越鉄道株式会社の創業当時に比べて、物価は三倍以上には値上がってしまった。このような状況のため、当初予定していた資本金500万円は一挙に1500万円を必要とすることになった。さらに、北清事変が起こった。清国の義和団弾圧のために日本も英、米、仏など八か国と共に北京へ軍隊を送った。国民は再び戦争が起こるのではないかと恐れ経済情勢は益々不安定になった。その結果、残りの株金払込を躊躇する株主が続出し、1000万円の増資はもとより、500万円の第一回払込さえ覚束ない状況になった。

これを打開しようと、1897年6月24日、岡村貢は当時の改進黨総裁大隈重信に次のような陳情書を送り、資金融通の斡旋を頼んだ<sup>12)</sup>。

現時ノ如キ金融逼迫シ諸株ノ景況沈滞ノ秋ニ当リ、之二応ズル者多カラン事ハ得テ望ムベカラザルヲ如何ニセン。サリトテ測量ノ事務ハ一日モ遅延ニ付スルコトヲ得ズ貢等ガ痛心真ニ云フベカラザルモノアリ。就キテ閣下特別ノ恩恵ヲ以テ銀行ナリ、巨富ナリ・閣下選択スル所ノ資本家ニ向ッテ一時、資金融通ノ高論ヲ下サレンコトヲ切ニ懇願申シ上グル処ナリ。若シ幸ニ此請願ニシテ達スルアラバ、前陳ノ困難忽チニ救治スルヲ得テ事業着々

トシテ歩クヲ進メ……閣下此事情ヲ諒察セラレ貢等ガ請願ヲ聴容セラレン事ヲ

当時の陸軍参謀総長で鉄道会議議長の川上操六大将らは、国防上の立場から岡村貞の計画に賛成した。この頃、上越鉄道と北越鉄道の両会社は、長岡 新潟の路線を申請していた。上越鉄道株式会社はこの区間を北越鉄道に譲り、上越鉄道の路線は前橋 長岡間とした。経済界ではこの変更によって上越線は有利な路線ではないとする声が上がった。渋沢栄一、大倉喜八郎などの実業家の資金援助に対する姿勢は消極的で、大隈総裁の斡旋も実現するにいたらなかった。このため、資金を獲得するめどが立たなくなってしまった。

## 2. 内部対立深まる

上越鉄道株式会社内部には、はじめから有志者と利権者の対立が存在していた。利権者は岡村良朗、穴戸隼太、水谷正路、笹川某、松井淳平などであった。この一派は会社の実権を握って、いわゆる会社派と称されていた、1899年には株主が決まり、役員を選出する総会が開かれた。会社派と反対派は主導権を握るために、盛んに駆け引きを行ったが、結局会社派が勝った。会社派に敗れた反対派は、会社解散へと運動を進めた。

1900年4月29日、待望の本免許が下付になったが、社内には、会社を解散して経済が安定する時期まで待つ方がよいとする解散派と、当面は存続すべきだという会社派のグループが対立した。会社派内部にも仲間割れが生じ、木村久米丸、松井淳平らは上越鉄道株式会社整理組合という別派をつくった。

1901年1月入ると、会社派はさらに混乱した。株式整理組合を発足させて作業を進めようとしたが、この組合は、会社事務所から経費を出させて行動していた組織であった。会社内部に軋轢が生じ、当初劣勢であった解散派の勢力がしだいに強くなっていった。会社派も漸く存続断念に傾き、双方融合して解散を目的とした株主総会を4月22日に神田の錦輝館で開くことで合意した。提出議件その他を協議するために、4月11日発起人会を開催した。南北両魚沼郡・群馬県・京浜の代表52名が出席した。しかし会議中、ある債権者によって会社の諸帳簿一切を差し押えられてしまった。これでは協議も何もできたものではないと、遂に流会になった。こうして4月22日の総会を待たずに上越鉄道株式会社は事実上解散になったのである。4月19日に、本免許も返納されたのである。

## おわりに

明治期において、新潟県・群馬県・東京市の有志者は上越線を敷設するために、いろいろ努力したが、結局失敗した。この時期の鉄道敷設活動を追跡した結果、失敗の原因は以下のように整理できる。

第一に、上越線の敷設は日本鉄道建設史上空前の難工事であり、巨額の工事費を必要とする。

## 明治期の上越線敷設運動（ 畢 ）

第二に、新潟県内がなかなかひとつにまとまらなかった。新潟県には上越対中・下越の対立が存在していたが、地域間の対立を調整することが出来なかった。

第三に、帝国議会開設以後、上越線敷設を後押しする有力な政治家がいなかったため、議会でそれを通すことが出来なかった。

第四に、地方利益と国家経営方針の相違があった。明治維新以後、中央政府の近代化戦略は地域偏重型の政治制度であった。中央政府はいわば地方利益を犠牲にして、東京、大阪などの大都市や、表日本を育成、強化する政策を優先させた。

これらの原因によって、上越線の敷設は明治期には実現しなかったのである。

### < 注 >

- 1) 瀬古龍雄、小野坂庄一、大島登志彦『上越線の80年』（郷土出版社、1997年7月発行）45頁。
- 2) 「上越鉄道会社創設再願書」（新潟県土木部「明治20年鉄道関係書類」、新潟県立文書館所蔵）。
- 3) 「新潟新聞」明治24年6月8日付。
- 4) 矢菊治『上越鉄道敷設に賭けた岡村貢の生涯』（三版、塩沢町歴史資料刊行会 2001年3月31日発行）75-76頁。
- 5) 喜永次「本県下資産家諸氏に檄す」（「新潟新聞」明治24年6月16日付）。
- 6) 「新潟新聞」明治24年9月16日付。
- 7) 「新潟新聞」明治24年9月17日付。
- 8) 鉄道省編『上越線建設概要』（1931年）1頁。
- 9) 『南魚沼郡誌続編』（昭和45年刊）685頁。
- 10) 前掲『上越線の80年』228頁。
- 11) 「上越鉄道株式会社定款」（前掲「明治20年鉄道関係書類」所収）。
- 12) 前掲『南魚沼郡誌続編』686頁。

主指導教員（芳井研一教授）、副指導教員（井村哲郎教授・古厩忠夫教授）