

## 【論文】

# 上武鉄道の設立活動と鉄道実務者

恩 田 睦

### はじめに

本稿の目的は、上武鉄道株式会社を事例にして、建設に着手するまでの設立活動を史料に即して検討することによって、発起人による鉄道敷設の順序を巡る地域利害の調整、および設立にかかる技術・経営上のノウハウ導入のあり方を示すものである。

上武鉄道株式会社（以下、上武鉄道と略）は、1894年11月に創立願書を提出し、1899年11月に設立されたのち、1901年11月に熊谷（埼玉県大里郡）－寄居（同県同郡）間、1914年10月に熊谷－秩父大宮（同県秩父郡）間を開業させた<sup>(1)</sup>。上武鉄道については、すでに老川慶喜氏による熊谷－秩父大宮間の建設期における資金調達の見直し<sup>(2)</sup>、また筆者による同時期における株主行動を検討した研究がある<sup>(3)</sup>。

その一方で、『秩父鉄道沿革史』によると、建設工事に着手する以前に東京市在住の有志を中心とした多数の発起人が関与していたことが示されている<sup>(4)</sup>。筆者も、前稿において上武鉄道の構想であった館林－秩父大宮間の建設を具体化するべく東京市在住の発起人が加わったことを指摘したのであるが、その後の不況の際に脱退した史実を指摘したに過ぎない<sup>(5)</sup>。老川氏も、上武鉄道の敷設免許状の区間が熊谷－秩父大宮間に決定したことと不況による影響で、敷設ルートから除外された地域の発起人が離脱したことを指摘しているが、具体的な発起人の行動や設立活動の詳細について、必ずしも実証的に検討しているわけではない<sup>(6)</sup>。従って、上武鉄道における設立活動の内情については、検討する余地が残されているのである。

そこで、鉄道会社の設立活動に注目する理由について述べておかねばならない。明治期における鉄道会社の設立ないし建設に際して、専門的な技術教育を修めた鉄道技術者が重要な役割を果たしたことは、中村尚史氏によって明らかにされている。1880年代に設立した日本鉄道、九州鉄道そして山陽鉄道といった幹線鉄道会社は、鉄道局に在籍していた鉄道技術者を技師ないし経営者として迎え入れたことで技術の移転を図った。鉄道技術者の移籍を促した背景には、資金不足のために官営鉄道が新線の建設に着手できなかったという鉄道局側の問題もあった。当時における鉄道局長官の井上勝は、鉄道技術者を温存しておきたかったのであるが、その思いとは裏腹に多くの人材が流失したのであった<sup>(7)</sup>。

次に、老川慶喜氏の諸研究から、南清を例に鉄道技術者のキャリア形成の一端を概観しておくことにしたい。1856年6月に会津藩士の南舎人（保道）の四男として生まれた南清は、1869年に上京すると、箕作麟祥の英学塾、慶應義塾、開成学校において英学を修め、工部省測量司技生となった。その後、1873年に工学寮ができるとすぐに入学して1879年には工学博士の称号を得た。南は、学術研究生として大阪鉄道局に赴き、京都－大津間の鉄道工事に従事した際に井上勝との知遇を得た。1883年には井上勝のもと工部省御用掛になり、官営鉄道の高崎－軽井沢間の測量、磯部－横川間の建設、また東海道線の沼津－天竜川間の建設を手がけていった。1890年5月には山陽鉄道に技師長兼建築課長として入社したのちに、筑豊興業鉄道、唐津鉄道、北海道鉄道、阪鶴鉄道といった鉄道会社の建設や経営にかかわっていった<sup>(8)</sup>。また、1896年に南は、鉄道技術者の村上亨一とともに大阪において鉄道工務所を設立した。鉄道の測量、設計、工事監督、外国注文、運輸上の商議といった業務を請け負うことで<sup>(9)</sup>、鉄道建設の指導者としても活躍したのであった。

また、中村尚史氏は、1889年に鉄道局の鉄道技術者である古川阪次郎が九州鉄道に移籍したことを挙げて、当時の鉄道局は公式には技術協力を拒否してはいたものの、実際には多くの技術者が流出していたことを指摘している<sup>(10)</sup>。工部大学校卒で鉄道建設の経験を積んだ鉄道技術者は、1880年代後半の好景気で現出した株式会社設立ブーム、いわゆる第一次企業勃興期における新設鉄道会社に技術・経営のノウハウを与えることが少なくなかったのである。

1890年代後半に現出した第二次企業勃興期に数多く設立された地方の中小鉄道会社においても、設立や建設の技術的なノウハウの不足は生じていたと思われるが、どのようにしてそれを補ったのか、実証的に検討した研究は必ずしも多くはない。

そこで本稿では、上武鉄道の設立活動における出願路線の収支計算をはじめ、鉄道用地の实地測量、またその結果をもとにした技術面からの建設可否の判断といった、技術的な専門性の要求される作業がどのように進められたのかを明らかにしたい。このことは、単に一地方鉄道会社の設立活動を詳らかにするだけでなく、鉄道技術者のキャリア形成の一端を示すことにもなると思われる。具体的な検討期間は、秩父郡の有志者らが鉄道の敷設を構想したとされる1893年から、仮免許状が下付されて敷設区間が確定する1896年3月までとする。

## 1 上武鉄道の設立構想

### ①村上彰一の出願計画

上武鉄道は、秩父郡における鉄道計画に端を発する。すなわち、日清戦争の前年である1893年に秩父郡の名主である柿原万蔵、大森喜右衛門、福島七兵衛、宮前藤十郎および柿原竹次郎（同年中に死去）により、秩父郡の中心地である秩父大宮から日本鉄道の熊谷停車場に至る鉄道敷設計画が企図された<sup>(11)</sup>。柿原万蔵と大森喜右衛門は、秩父郡の主要産品である絹織物の二大買継商であった。福島七兵衛は、1879年に大宮郷（のちの大宮町、秩父町）の初代戸長に就任したほか、1887年

には輸出向け羽二重の生産工場を設立した人物である。宮前藤十郎は、秩父大宮の指導者的な存在であるとされ、福島とともに埼玉県会議員を務めた経歴をもつ<sup>(12)</sup>。

すでに前稿で指摘したとおり、柿原万蔵らは、秩父郡内外を結ぶ交通事情を改善させ、家業をはじめ沿線地域の商工業を発展させる目的で鉄道敷設を構想するに至った<sup>(13)</sup>。柿原が、「先づ上州館林に通ずる鉄道を敷きて物資の出入に便し秩父地方開発の端を拓かんと案を樹て」と<sup>(14)</sup>、隣郡である大里郡の湯本友蔵（寄居銀行頭取）と松本平蔵（熊谷銀行監査役、米穀商）そして館林出身で東京市在住の柿沼谷蔵（糸商）が賛意を表し、柿沼は発起人に加わった。1907年に東武鉄道が開業する以前の館林は、「経済上の不備を来し、商業は衰へ、戸数は減じ、殆ど衰頹の悲境に陥」っていた<sup>(15)</sup>。

そして1893年10月には村上彰一が、上武鉄道の発起人に加わった。1857年7月に大阪府西成郡の庄屋村上藤衛門の長男として生まれた村上彰一は、1875年に横浜の開拓使御用達松木屋運漕店に入ったのち、開拓使御用掛であった松本荘一郎との知遇を得ると、松本とともに北海道に渡り開拓使庁に入った。村上は、1880年に開拓使所管の幌内鉄道に入社して手宮、札幌駅長を歴任したのであるが、1883年に運輸の実務経験者を求めている日本鉄道会社の職員として採用された。

1883年末における日本鉄道は、第1区線のうち上野－新町間が開業していたのであるが、第2区線（第1区線内から分岐して白河まで）は未開業であった。村上は、第2区線の敷設ルートを決める際に、沿線各地の物産・交通状況を实地調査した。1887年に3代目の上野駅長に就任したのち、1890年10月には運輸課貨物掛長に転じ、さらに1892年8月には貨物掛主事になり貨物運輸業務に携わった鉄道実務者であった<sup>(16)</sup>。また村上は、日本鉄道の埼玉県内貨物取扱人組合の主査も兼務しており、埼玉県内の貨物輸送の事情にも明るかった。村上が、起業目論見書の準備稿として作成した「上武鉄道敷設目論見書」には、以下のような意図が示された<sup>(17)</sup>。

両毛鉄道線ノ内足利ヨリ太田妻沼ヲ経テ日本鉄道一区線ノ内熊谷ニ達スルノ線路凡二十哩同所ヨリ寄居皆野ヲ経テ秩父郡大宮郷ニ達スルノ線路凡三十哩寄居近傍ヨリ分岐シテ小川町ニ達スルノ線路凡八哩ヲ敷設スルニアリ

足利ヨリ熊谷ニ至ル線路ハ埼玉県下ニ於ケル人口物産両ナガラ饒多ノ地方ヲ通過スルモノニシテ（中略）東京ト桐生足利地方間ノ交通ヲシテ一層便利ナラシムルノミナラズ宮城岩手地方ト埼玉地方ノ交通上ニ一大利ヲ与フルモノトス（中略）日本鉄道ノ陸羽線開業ノ後ハ宮城岩手両県内ヨリ鉄道便ヲ以テ米穀ヲ運送セラル、モノアリト雖モ未タ以テ足レリトセズ然ルニ足利熊谷間ニ鉄道ヲ敷設セバ同地方ニ出入リスルモノハ必ス此線ヲ利用スベシ（括弧内は引用者、以下同）

村上は、柿原万蔵らが構想した館林－秩父大宮間にとどまらず、足利－秩父大宮間および小川町支線というように敷設区間を延長しようとした。その意図は、東北地方から埼玉県内への米穀輸送を円滑にすることにあった。

当時の日本鉄道は、輸送量を減少させる恐れのある新設鉄道会社に並行する競走線を出願し、その一方で輸送量の増加をもたらす鉄道会社の設立を歓迎することがあった。やや後の1895年10月のことであるが、東武鉄道に対して「日本鉄道会社の既設線に対する競走線なるを以て同社の小野義真氏等は武蔵鉄道として千住より草加、粕壁、杉戸、幸手を経て栗橋駅に達する鉄道を敷設する計画」を立てた。小野義真は、当時の日本鉄道の社長である。さらに、「武蔵鉄道は其实日本鉄道既設線保護の爲めなれども当時株主の意見を問ふの暇なきより取敢へず小野氏等が一己の資格にて出願し」と報じられた<sup>(18)</sup>。日本鉄道が、東武鉄道を「競争線」とみなして妨害工作を企てたことを暗に示している。一方で、「東京付近より埼玉地方の鉄道敷設の計画は殆ど蛛網の如き有様なるが此内武蔵、総野、北埼玉、上武等は内実日本鉄道会社の別働隊といふが如き関係」であると評価している<sup>(19)</sup>。村上は、日本鉄道の「別働隊」に仕立てるために上武鉄道の設立活動に関与したと考えられるのである。

村上は、上武鉄道の経営を楽観視していたわけではなかった。それどころか、建設費予算120万円に占める利益率を4.79%と算出し、「本鉄道ノ純益ハ甚タ低下ナルカ如シト雖モ漸次増加スルノ見込アリ」と、低収益体質になることを予測していたのである。上武鉄道の経営方針は、営業費を圧縮することで利益を捻出することとされた。すなわち、①橋梁は木製とし木材は近隣から調達する、②主要停車場のみに駅員を配置し、それ以外の停車場では駅舎を建設せず切符販売を有志者に委託する、③客車は下等車のみを配置し必要に応じて座席を撤去して上等車に仕立てるといった具体的な方策が示された<sup>(20)</sup>。株式会社の設立ブームに新設された地方鉄道会社のなかには、収支予測を実態よりも過大に評価する場合もあったが<sup>(21)</sup>、村上は冷静に上武鉄道の収支を予測したのである。柿原万蔵をはじめ発起人の多くが、鉄道の敷設により地域の商工業が発展すると期待していたのとは対照的であった。

上武鉄道と同様に、秩父大宮に至る鉄道を敷設しようとした会社は他にもあった。埼玉鉄道(1894年4月出願)と秩父鉄道(1895年11月出願、ただし上武鉄道および現在の秩父鉄道とは無関係)がそれぞれである。前者の埼玉鉄道は、東京市の肥田庄作(第百十九銀行頭取)ら15名により日本鉄道大宮停車場を起点に川越、松山、寄居を経て秩父大宮に至る区間を申請した<sup>(22)</sup>。後者の秩父鉄道は、東京市の青木正太郎(武相銀行頭取、江ノ島電鉄社長、京浜電気軌道取締役)ら25名により東京府北豊島郡日暮里村を起点に所沢、飯能を経て秩父大宮に至る区間を申請した<sup>(23)</sup>。一方の秩父郡長であった小泉寛則は、埼玉県庁の照会に対して「(秩父郡の)商業取引上積年ノ習慣ハ寄居熊谷及東京ナルヲ以テ一朝之ヲ打破スルハ容易ナラサルヘシ」と回答し<sup>(24)</sup>、両社の計画には否定的であった。このことは、上武鉄道の敷設経路が、寄居と熊谷を経由する「商業取引上積年ノ習慣」に合致したことを示すものとなった。なお、埼玉鉄道と秩父鉄道の発起人のなかに日本鉄道の関係者は含まれていなかった。

## ②発起人の募集

当時の鉄道会社の監督法規である私設鉄道条例は、「発起人総員ノ引受クヘキ株数ハ総株数十分ノ二以上タルヘシ」（第二条第五項）と定めており、上武鉄道は、総株式数24,000株（公称資本金120万円、1株につき50円払い込み）のうち、最低でも4,800株を発起人で分け合わねばならなかった。

1894年3月に上武鉄道が発起人を募集すると、表1で示すように、埼玉県秩父郡、大里郡、比企郡（小川町）のほか、東京市、群馬県邑楽郡（館林町）、栃木県安蘇郡（佐野町）の各地域からも加入が相次いだ。東京市在住者は、阿部孝助、岡崎邦輔、小島精一、佐羽吉右衛門、下村房次郎、野村肇であった。阿部孝助は、柿沼谷蔵とともに東京毛糸紡績会社の重役に就いており、また、佐羽吉右衛門と阿部孝助は、東京織物会社の重役であった。小島精一は日本運輸会社の理事であった。そして、岡崎邦輔は、地方への鉄道網の拡充を求める「鉄道熱心家」と称された30名ほどの議員グループの一人で<sup>(25)</sup>、「日々各大臣次官及び鉄道庁長官等を歴訪し熱心に陳述」するなど<sup>(26)</sup>、鉄道敷設の許認可権を掌握する監督官庁に関わりをもつ人物であった。これに加えて敷設予定地域の有志者が名を連ねたのであった。

比企郡（小川町）からは笠間靖ほか9名が加入したのに対して、秩父郡では柿原万蔵を除けば、万蔵の義弟である柿原定吉だけの加入となった（翌月には福島七兵衛が加入）。1894年3月に秩父郡の有志者218名の署名付きで「鉄道敷設賛成盟約書」が作成され、上武鉄道に送付されたのであるが、そこには「従来捨テ顧ミサルノ老木朽木ハ勿論夥多ノ産出物悉ク世上ニ真価ヲ見ルニ至ラン加之米塩其他郡中日常貨物ノ輸入ニ於テ運賃低落スル（中略）即チ鉄道敷設落成ノ日ハ秩父郡ノ面目ヲ一変」させることが期待された<sup>(27)</sup>。だが、同郡からは出資を要する発起人に名乗りを上げる者は少なかった。秩父郡では、株式会社制度が人々の間に十分に浸透していなかったことが一因であろうと思われる<sup>(28)</sup>。南条新六郎は、第四十国立銀行取締役のほか、佐羽が取締役社長を務める日本織物会社の監査役であった。そして南条と佐羽は、両毛鉄道の株主でもあった。「両毛鉄道会社株主中の有志者及び埼玉県熊谷町同秩父地方の資本家相謀り」とあるように<sup>(29)</sup>、当時の両毛鉄道では熊谷を経て東京と横浜を結ぶ延長線の敷設が計画されていたから<sup>(30)</sup>、上武鉄道の足利－熊谷間は、その一部を構成するものと認識されたと思われる。上武鉄道が、結果として、両毛地域と埼玉県比企郡から発起人を加えることができたのは、村上により敷設区間の延長が企図されたからであり、秩父郡の発起人を上回る出資者数を確保することとなったのである。

発起人が負担する株式は、合計6,050株となった。101株以上の大口出資者をあげると、阿部孝助（700株）、佐羽吉右衛門（600株）、柿沼谷蔵（400株）、岡崎邦輔（300株）、笠間靖、南条新六郎、村上彰一、および下村房次郎（各200株）であった<sup>(31)</sup>。

前述のとおり、低収益であることが予測された鉄道会社に発起人として名を連ねた有志者は、企業勃興がもたらした短期的な株価上昇による利得の獲得よりも、むしろ中長期的に沿線地域における商工業の発展に期待したものが少なくなかったと思われる<sup>(32)</sup>。ただし、上武鉄道の設立事務所

表1 上武鉄道会社の発起人と引受株数の推移

氏名	住所	1894年3月16日		1894年4月3日		1894年4月10日		1895年8月24日		1896年10月31日		1900年1月		職業等
		株式数	株式数	株式数	株式数	株式数	株式数	株式数	株式数	株式数	株式数	株式数	株式数	
阿部 孝助	東京市	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	職業者
佐羽 吉右衛門	東京市	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	職業者
船岡 和藏	東京市	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	職業者
岡崎 瑞藏	東京市	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	職業者
村上 彰一	東京市	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	職業者
小島 精一	東京市	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	職業者
吉川 義幹	東京市	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	職業者
下村 房次郎	東京市	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	職業者
高須 隆	東京市	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	職業者
野村 肇	東京市	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
笠間 靖	埼玉県比企郡	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	職業者
南条 新六郎	群馬県邑楽郡館林町	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	職業者
中田 重次郎	埼玉県比企郡	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	職業者
前田 徳平	埼玉県比企郡	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	職業者
潮川 林平	埼玉県比企郡	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	職業者
町田 昌太郎	埼玉県比企郡	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	職業者
伊藤 幾三郎	埼玉県比企郡	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	職業者
間根 温	埼玉県比企郡	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	職業者
松本 与作	埼玉県比企郡	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	職業者
柳原 定吉	埼玉県秩父郡	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
金井 善兵衛	埼玉県大里郡	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
神原 方藏	埼玉県秩父郡	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
吉田 元吉	埼玉県比企郡	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
野崎 為意	埼玉県比企郡	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
恩田 利三郎	埼玉県比企郡	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
神原 甲一郎	岩手県盛岡市	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	職業者
杉 平藏	岩手県盛岡市	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	職業者
堀越 寛尔	埼玉県北埼玉郡	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
福島 七兵衛	埼玉県秩父郡	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
根岸 武香	埼玉県大里郡	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
浦島 重次郎	埼玉県秩父郡	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
松本 依太郎	埼玉県北埼玉郡	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
小室 貞七	群馬県邑楽郡館林町	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
石崎 興平治	群馬県邑楽郡館林町	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
白井 藤十郎	群馬県邑楽郡館林町	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
正田 直次郎	群馬県邑楽郡館林町	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
笠原 円藏	群馬県邑楽郡館林町	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
荒井 彦七	群馬県邑楽郡館林町	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
津久居 彦七	群馬県邑楽郡館林町	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
村山 半	栃木県安堵郡佐野町	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
金井 恒八	埼玉県大里郡	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	職業者
合計株数		6,050	7,550	6,350	6,450	6,450	6,450	6,450	6,450	6,450	6,450	6,450	6,450	

出所) 上武鉄道株式会社「上武鉄道株式会社発起人引受株数」1894年4月、「明治二十七年四月三日決議」、「明治二十七年四月十一日発起人会決議」、「上武鉄道株式会社発起人各自引受株式数目正額」1895年8月24日、「上武鉄道株式会社発起人及各自引受株式正額」1896年10月31日、「明治二十七年ヨリ 文書類 庶務部」(株父鉄道株式会社総務部保存文書)①2、日本全国商工人名録発行所編「日本全国商工人名録」(1898年版) 埼玉県、群馬県、栃木県、栃木編「日本国書センター、1988年7月(香嶋とも)、由井高彦、浅野俊光編「日本全国商工人名録」相書房、1897年版、古林竜治郎編「埼玉縣人名辞典」立休社、1990年4月、「山崎謙編『衆議院議員列伝』衆議院議員列伝発行所、1901年3月、藤田正作編「明治新立志録」鍾美堂、1891年4月、久保田高吉編「東洋実業家事伝」(第3編) 博文館、1894年12月、小野龍之助編「埼玉人物評論」埼玉評論社総務部、1936年6月、井上啓蔵編「株父鉄道五十年史」株父鉄道株式会社、1950年12月などから作成。

注1) 荒井清三郎、津久居彦七、村山半の発起人加入日は1894年4月12日。  
 注2) 欄掛け部分は、発起人のうち1901年10月7日(縣会一常置間の開業時点)における株主を示す。

は東京市日本橋区にある柿沼商店内に設置されると、以後の設立活動は東京市内で展開されることとなった。このことは館林方面に延伸しようとする柿沼の意向が設立活動に強く反映されることを意味したのである。

## 2 両毛鉄道連絡線の出願を巡る議論

### ①足利－熊谷間の実地踏査

1894年3月16日に柿沼商店で発起人集会が開かれ、発起人のなかから設立事務を担当する創立委員が選出された。この人選は、「議員其他世間ノ有力者ニ本社設立ノ賛成ヲ得ル」ことが目的とされ、柿沼、岡崎、阿部、笠間、南条、小島そして柿原万蔵が名を連ね、委員の互選で柿沼が創立委員長に就いた<sup>(33)</sup>。創立委員は度々改選されたが、その都度留任する場合が多かった。また村上は、創立委員に名を連ねることはなかったが、委員会には頻繁に出席した。

柿沼は、「創立願書、企業目論見書、仮定款等調書各発起人調印済ニ付委員ノ内岡崎邦助ニ於テ其筋ニ差出スコト」というように<sup>(34)</sup>、「鉄道熱心家」としての人脈を有する岡崎を重用した。また、「日本鉄道ト鉄道局トノ往復ハ村上君ニ一任ス」ることが決定した<sup>(35)</sup>。

同日の発起人集会では、「創立願書ニ連署スヘキ発起人ハ（中略）可成会社ニ於テ有益ノ人々ヲ創立委員ニ於テ之ヲ加名セシムルコト」と<sup>(36)</sup>、発起人の追加募集を決議した。同年4月3日には、神原伊三郎、杉甲一郎、吉川義幹、高須篤が加入した。4名は村上と同じく日本鉄道運輸課の幹部職にあった人物である<sup>(37)</sup>。この翌週には、館林町から小室良七、笠原円蔵、石嶋与平治ら7名が加入した。前掲表1のとおり、小室良七と笠原円蔵は第四十国立銀行の、津久居彦七と村山半は、佐野銀行の重役であった。

3月25日に上野精養軒で開かれた発起人集会では、村上が作成した出願書類をもとに敷設予定区間の出願順序が議論された。村上は、熊谷－秩父大宮間と小川町支線を第1区線、足利－熊谷間を第2区線と分けたうえで、さっそく第2区線の出願を延期することを提案した。この理由は、「第二区線は利根川の沿岸にて有名なる水害地なれば此地に鉄道を敷設するに付ては苦情起こらんも知れず（中略）第二区線の敷設は他日に譲」ることが好ましいとされたからである<sup>(38)</sup>。第2区線は、「村上氏ニ於テ適当技師ヲ選定シ直ニ其調査ニ着手」して調査終了後に出願することとされた<sup>(39)</sup>。

村上は、第2区線の調査を技師の米山熊次郎に委託した<sup>(40)</sup>。米山熊次郎は、石川県出身で釧路硫黄山鉄道をはじめ大阪鉄道、九州鉄道で技手、技師を歴任した人物である。村上は、米山に対して足利－熊谷間および佐野－熊谷間のうち、敷設工事が容易なほうを報告するよう依頼した。数日間で行われた米山の調査によると、「甲ニ良キモ乙ニ良シカラズ乙ニ良キ所モ甲ニ於テハ悪シク」と表現されたように<sup>(41)</sup>、利根川と渡良瀬川を横断するには、いずれの経路でも橋梁の架設は困難であり、河川の堤防が未改修の場合には水害対策工事も必須というものであった。米山は、「到底実測ヲ遂ケナケレバ優劣ヲ見ル能ザルモノト思考ス」と結論づけたのである<sup>(42)</sup>。

ところが、4月27日の発起人集会で、柿沼は「最初の計画通り此際第二区線の仮免状を得るべし」と<sup>(43)</sup>、第2区線の出願を決議したのである。さらに、「熊谷より一直線に館林を経て佐野に至る」<sup>(44)</sup>、最短距離で敷設しようとした。

柿沼の勇み足とも言えるこの決議は、当日の出席者が少なかったために、5月11日の発起人集会で再び諮られた。すぐにでも第2区線を出願したい柿沼に対して、村上は「未タ本線路ノ実地踏査ヲ終テイナイ」ことを理由に反対し<sup>(45)</sup>、柿原万蔵も「村上君ノ云フ通り実測ヲ遂テカラ出願シタ方ガヨイト思フ」と村上に同調した<sup>(46)</sup>。村上は、「第二区線ノ踏査ヲ本間英一郎氏ニ委託シ其報告ヲ受ケ該報告書ヲ発起人会へ提出シ可否ヲ決定スル」と発言し<sup>(47)</sup>、鉄道局のベテラン土木技師である本間英一郎を依頼して、およそ1年間をかけて実地踏査と収支予測の調査を経たうえで、敷設の見込みが立つならば出願することを提案した。

本間英一郎は、アメリカのマサチューセッツ工科大学での留学経験をもち、1880年に鉄道局に入ると長浜-敦賀間の工事に加わり、麻生口-敦賀間を担当した。1883年には准奏任御用掛として日本鉄道の熊谷以北の工事に着手、翌84年には高崎-磯部間の工事を担当した人物であった。1894年にはすでに鉄道局を退官して総武鉄道の技術部長に就いており、同年6月には本間鉄道工業事務所の経営を始めていた<sup>(48)</sup>。これには柿沼も異を唱えず、第2区線の出願は延期されることになった。

## ②館林の発起人による出願要求

ところが、本間による実地踏査が開始された2ヶ月後の1894年6月22日に、熊谷鉄道が熊谷から行田、館林を経て足利に至る敷設計画をもって出願したことが明らかとなった<sup>(49)</sup>。熊谷鉄道は、埼玉県大里郡の根岸武香（埼玉県会2代目議長、埼玉農工銀行監査役）ほか16名により設立され、建設費の110万円に占める利益金は78,496円とされ、その利益率は7.1%と予測された<sup>(50)</sup>。この事実を聞知した館林の発起人は、柿沼をはじめとする創立委員会に宛てて、第2区線を至急出願するよう求めた。館林の発起人は、熊谷鉄道の出願を「一大緊急事件ノ勃興」と捉えたのである。その危機感は、以下の文面から読み取ることができる<sup>(51)</sup>。

第二区線ニハ、利根渡良瀬ノ兩大川アリ其敷設ノ工事固ヨリ容易ナラサルヲ以テ恐クハ俄ニ競争者ヲ見ルカ如キコトナシト。何ヲ図ラン茲ニ熊谷鉄道株式会社ナルモノ起リテ（中略）我カ第二区線即チ熊谷ヨリ行田、館林ヲ経テ両毛線路ノ佐野近傍ニ至ルモノト明カニ競争ヲ試ミントスルモノナリ。（中略）此際速ニ第二区線敷設ノ願書ヲ政府ニ呈出シ、一ハ以テ熊谷鉄道ノ競争ヲ防遏シ、一ハ以テ我カ会社ノ他日ノ進路ヲ滑カニセラレン（句読点は引用者、以下同）

館林の発起人は、本間による実地踏査と収支予測の調査が終了するまで第2区線の出願を延期することに同意していたが、熊谷鉄道が「競争者」として先んじて出願したことに焦った。そして、実地踏査の結果を待たずに出願手続を済ませたいと請願したのである。この書簡が到着したと思わ

れる頃の発起人集会の議論は、史料を欠くために跡づけることができないが、1895年3月まで請願は保留されたものと思われる。この間の1894年11月に上武鉄道は、熊谷－秩父大宮間と小川町支線についての敷設免許状を出願した。

1895年3月に本間による第2区線の実地踏査の結果が発表された。熊谷を起点として行田、羽生、館林を経て佐野に至る経路について、敷設予定地の地価、架設する橋梁・溝渠の数とそれらの距離と費用が算出された。また同経路で鉄道を敷設した際の収支予測も提示された。

本間による評価は、「地形ハ全ク平坦ニシテ土工ハ極メテ容易」であるとしながらも、橋梁については、「著大ナモノハ利根川鉄橋ニシテ一六七五フイートナリ渡良瀬川鉄橋之ニ亜グ其延長八〇〇フイートナリ以上兩橋ハ此ノ線路ニ於ケル重大ノ工事」というものであった<sup>(52)</sup>。だが、「兩川横断所（中略）地質及平水量并流勢ヲ鑑ミ考察ヲ下スハ橋梁工事ハ極メテ容易ノ業トス」と<sup>(53)</sup>、施工時期を晩秋から早春に限定することを条件に、技術的には問題ないと判断したのである。そして、第2区線の建設費に80万円を要することと、3年間の工期がともなうとされた。本間による調査は、第2区線を建設するうえでの技術面での障害を認めず、とにかく出願を急ぎたい館林の発起人の期待に沿うものであった。しかしながら、第2区線の収支予測は、開業後における経営の困難を示唆していたのである。すなわち、当面の期間、建設費の80万円に占める利益金は16,425円とされ、利益率は2.05%と見積もられており、低収益な路線になることが予告されたのであった。

### ③第2区線出願の否決

1895年4月12日の発起人集会は、第2区線を出願するか否かを決議する場となった。そこでは、第1区線の竣工後に出願するか、それとも即時出願とするかで議論が分かれた。以下に議事の一部を引用することにしたい<sup>(54)</sup>。

柿沼 谷蔵：第二区線ハ出願ノ手續ヲ為スコト、其理由ハ当初ノ予期ニ基キ之ヲ延長スルハ最モ得策トス

村上 彰一：本社創立当初ヨリノ議論ノ如ク、第一区線竣工ノ上ニアラサレハ、第二区ハ追願セサルヲ得策トス。若シ他ニ之ヲ出願スルモノアレハ、他ヲシテ布設セシムルモ、亦自ラ第一区ノ利益ヲ増進スルヲ得ルモノナリ

柿沼 谷蔵：村上君ノ言ノ如ク徐々トスルハ可ナルカ如シト雖モ、之ヲ出願スルノ期節ハ今ヲ以テ最モ好期節ト思量スル

吉川 義幹：村上君ノ節ノ如シ。這回ノ報告ニ依レハ、（第二区線の建設費は）八十万円ト云フ。然ル義ハ二十哩ニ対シ年々ニ朱内外ノ利益ナリトス。故ニ若シ之ヲ延長セハ為メニ第一区ノ利益ヲ以テ補フノ不幸ヲ見ルコトアルベシ。依テ村上君ニ賛成ス

南条新六郎：今ヨリ之ヲ出願シ置クコトヲ希望ス

笠間 靖：柿沼君ニ賛成ス。其理由ハ、南条君ノ如ク単ニ出願ヲ為シ置クニ止メ、他日時機

ヲ得テ布設スルヲ可トス

吉川 義幹：第二区線一カ年ノ純益一六四二五円位ニシテ、其予算調査別紙ノ如シ。故ニ之ヲ出願セサルヲ可トス

村上 彰一：該二区線ハ、第一区線竣工ノ上適當ノ線路ヲ発見セハ其上ニテ之ヲ出願スルモ今日之ヲ出願セサルコト、若シ結論ガ出ナイトナレハ多数決ヲ以テ本公司ノ決定スル他ナシ

発言者のうち、村上と吉川だけが、第2区線の出願に否定的であった。その根拠は、前述のとおり2.05%という、村上が算出して「本鉄道ノ純益ハ甚タ低下ナル」と評価した第1区線と第2区線をあわせた4.79%を大きく下回る利益率にあった。村上と吉川は、上武鉄道が第1区線と第2区線の建設を同時に着手することで経営難に陥ることを不安視したのであった。村上は、第1区線の建設と開業を先行させ、経営を安定させてから改めて第2区線の出願を検討するべきであるとの判断を下した。これとは対照的に、柿沼、南条と笠間は、経営の問題には触れないまま、とにかく出願するべきであると主張したのである。

第2区線の出願の可否は、村上の発言のとおり委任状を含めた発起人の多数決とされた。その結果、15対14の僅差ながら、村上側の主張が採択されたことで、第2区線の即時出願は否決された。柿沼や南条をはじめ両毛地域と館林の発起人は、出資したにも関わらず地元への鉄道敷設を断念しなければならなくなったのである。

#### ④第2区線の却下と仮免許状の下付

1895年8月までに第2区線の敷設に期待した発起人の多くが脱退した。佐野銀行頭取の村山半は、「上武鉄道会社創立発起人ニ加盟罷在候処拙者共直接関係有之第二区線即チ熊谷ヨリ佐野ニ至ルノ線路ニシテ否決相成候上ハ特ニ希望ノ要素ヲ相欠候義ニ付本日以後発起人タル事ヲ削除被下度」と<sup>(55)</sup>、脱退の理由を第2区線の即時出願の否決にあるとした。

上武鉄道は、第1区線の出願と建設の準備に注力することができたのであるが、同年4月27日の創立委員会では、発起人の脱退が相次ぐことを予想し、「五月十一日マデニ新加入発起人ヲ定メ可成直ニ加入」させることを決議した<sup>(56)</sup>。発起人の応募は、秩父郡、大里郡および比企郡からは皆無であったが、北埼玉郡から相島佐兵衛と堀越寛介の2名が名乗りを上げた。その一方で、「既ニ払込ミタル創業費ハ之ヲ取戻スコトヲ得ス然レトモ這回決議ノ創業費払込前ニ於テ除名ヲ請フ者ハ除名ヲ承諾シタル当日迄ノ費用ハ不要」と<sup>(57)</sup>、発起人の除名を求める者に対しては、出資金の未納分を追徴しないことも示し合わされた。

ところが、翌月の5月24日の創立委員会では、「第二区線ノ内熊谷ヨリ行田羽生ヲ経テ川俣ニ至ル線路ハ第一区線ノ仮免許状下付ノ上ハ直ニ出願スル」という<sup>(58)</sup>、あたかも第2区線の敷設区間を短縮したかのような議案が諮られたのである。相島あるいは堀越が、上武鉄道の発起人に加わる代

わりに地元への鉄道敷設を求めたことが推測できるが、史料の制約から明らかでない。6月22日の発起人集会でこの議案が賛成者の多数で可決されると、柿沼は、村上と吉川に出願書類を作成するよう命じた。熊谷から「北埼玉郡川俣村利根川近傍」に至る鉄道計画は、上武鉄道とは別の川俣鉄道の名称で設立準備が進められたのである。

川俣鉄道の発起人は、相島と堀越を除けば、柿沼、南条、笠間、阿部そして村上といった上武鉄道の発起人が名を連ねた。実際、川俣鉄道の創立願書には、「落成ノ上ハ上武鉄道株式会社ト合併営業仕度」と明記されていた<sup>(59)</sup>。柿沼商店から第四十国立銀行東京支店内へと設立事務所が移されると、「上武及川俣鉄道創立事務所」となり、両鉄道は一体の会社として取り扱われたのである<sup>(60)</sup>。

北埼玉郡役所は、「利根川ノ運送ニ依レル常総ノ魚類肥料及栃木群馬ノ織物ノ輸出ニ至便」と川俣鉄道を評価しており<sup>(61)</sup>、利根川舟運との接続を強調したが、東武鉄道の建設と開業も考慮し、将来的には終端の川俣付近で双方の鉄道を接続させる計画があったとした<sup>(62)</sup>。川俣鉄道は、十二哩と短距離なうえに「地勢平坦ニシテ工事ノ特殊ノ困難ヲ見ズ」とされ<sup>(63)</sup>、建設費30万円に占める利益率を5.29%と見込んだのであった。

村上は、川俣鉄道の出願書類を作成したにも関わらず、自らが発起人に名を連ねることには消極的であった。村上は、川俣鉄道を出願した際に上武鉄道の創立委員である小島に宛てた書簡で以下のように述べている<sup>(64)</sup>。

目下事業拡張殊ニ人少ノ所、公然他会社ノ事ニ名義ヲ出ス又ハ多少ノ仕事ヲスルトハ不同意ナリ、併シ強クテ本人等ガ望ムトアレバ致方ナシト云フニアリ、右ニ依リテ考ヘフルニ、小生等ノ仲間ハ到底名義ヲ表シ上武ノ他ノ仕事ニ手ヲ出ス事ハ、今日ノ場合不得策ノミナラズ小生等モ進ンデ欲セサル所ナリ（中略）柿沼君ノ努力ハ今日ノトコロ全然無駄ナルベシ

1895年11月25日に柿沼らは川俣鉄道を出願したのであるが、この直前の11月14日には、北埼玉鉄道が熊谷を起点に行田を経て栗橋までの区間の鉄道敷設を出願していた。川俣鉄道の路線の大部分は、北埼玉鉄道と重複していたのである。川俣鉄道の出願申請は、翌年4月14日に却下となった。村上が予見した通りの結果になったのである。

その一方で、上武鉄道は、1896年3月27日の第7回鉄道会議の結果、第1区線のうち小川町支線を除外した熊谷-秩父大宮間に対して仮免許状が下付された。上武鉄道は、定款を修正したうえで、公称資本金90万円、総株式数18,000株（一株につき50円払込）で設立に至るのである。

だが、他方では、柿沼、南条、阿部などは、1896年7月2日の創立委員会において、「熊谷ヨリ羽生迄ノ延長線ハ熊羽鉄道株式会社ト称シ其設計ハ川俣鉄道ノ分ヲ折衷シテ出願ノ手続ヲ為ス」と<sup>(65)</sup>、熊羽鉄道なる新会社を設立させることを画策した。「熊羽鉄道創立願ハ至急ヲ要スル」として<sup>(66)</sup>、柿沼、阿部、南条、小島、堀越、笠間、相島、柿原の八名が、同鉄道の発起人になることで出願された（堀越以下は小島が代理署名）。もはや村上は、熊羽鉄道の発起人に名を連ねることはなく

なっていた。1896年7月24日に敷設区間を熊谷－羽生間とした以外、川俣鉄道とほぼ同じ内容で出願された熊羽鉄道は、翌年5月14日付で却下されるのであった。本稿の冒頭で上武鉄道から柿沼谷蔵らが脱退したと述べたが、それは熊羽鉄道が却下された直後のことであった。上武鉄道の第2区線が否決され、それを改めた川俣鉄道と熊羽鉄道も却下されたことで、柿沼谷蔵らは、上武鉄道に見切りをつけたのであった。かくして上武鉄道は、秩父郡と大里郡という限られた地域から出資者を確保する必要に迫られることになるのであった。

## おわりに

本稿では、上武鉄道の構想から敷設区間が決まるまでの設立活動の実情を検討することで、第二次企業勃興期における新設鉄道会社が専門性の高い作業をいかにして遂行してきたのかを明らかにしてきた。ここまでの検討で明らかになったことをまとめて総括したい。

上武鉄道の設立の際には、建設費用を賄えるだけの資金をもった有志者を確保することと、出願した路線が安定的に収益を生むかどうかの判断が、きわめて重要であった。秩父郡の柿原万蔵ら有志者は、館林－秩父大宮間の鉄道敷設を構想したが、これに対して村上彰一は、敷設区間を延長して足利(佐野)－秩父大宮間と小川町支線の出願計画を立てた。これは、上武鉄道を熊谷と両毛地域の短絡路線として機能させることに将来性を見出すものであったが、同時に両毛地域と小川町周辺からも有志者を募ることで、秩父地域が担うべき建設費用の負担を軽減させることになったのである。

村上は、出願予定の測量の際に自らの伝手をたどって米山熊次郎や本間英一郎といった鉄道技術者を起用して精密に調査させた。上武鉄道のような地方鉄道会社が、鉄道技術者を招聘して測量を委託して正確な収支予測を得るためには、鉄道業界に顔の利く村上のような鉄道実務者が発起人として設立活動に加わっていることが必要であった。このことは、第一次企業勃興期に設立された日本鉄道などの幹線鉄道会社では、第二次企業勃興期における新設鉄道会社の設立活動において、鉄道技術者を呼び込めるような伝手を持ち、さらに発起人同士の利害調整で主導的な役割を担える人材が育成されていたことを意味した。このうち米山は、上武鉄道の建設着工の際に主任技術者に就いて以降、上武(秩父)鉄道の建設および経営にかかわることになる。鉄道技術者にとっては、自らの能力を必要とする新設鉄道会社を紹介してくれる、村上のような存在が必要であった。また、村上は、上武鉄道の経営を成り立たせることを優先するため、第2区線の沿線地域における発起人の反発を招きながらも出願の延期を主張したことから分かるように、経営を安定させることを優先した。その後、村上は1901年5月には台湾鉄道部技師長の長谷川謹介に招かれ、台湾縦貫鉄道建設に尽力するほか、1905年には台湾鉄道部運輸課長心得として貨物と旅客の誘致をすすめることとなる<sup>(67)</sup>。その一方で、上武鉄道には、熊谷－秩父大宮間について敷設免許状が下付され、秩父を中心とした有志者から建設資金を調達する必要に迫られるのであった。

## 注

- (1) 井上啓蔵編『秩父鉄道五十年史』秩父鉄道株式会社、1950年12月、6～18頁。
- (2) 老川慶喜「明治期地方的中小鉄道の建設と資金調達—上武（秩父）鉄道会社を事例として—」『関東学園大学紀要』（経済学部編、第11集）1986年3月、119～145頁（のち、同『産業革命期の地域交通と輸送』日本経済評論社、1992年10月、第4章第1節に採録）。
- (3) 恩田睦「上武鉄道の経営展開と地方零細株主」『立教経済学研究』第63巻第2号、2009年10月、83～119頁。
- (4) 齊藤直蔵『秩父鉄道沿革史』埼玉日報社、1933年6月（復刻版＝野田正穂・原田勝正・青木栄一編『明治期鉄道史資料』第2集第4巻）11～14頁。
- (5) 前掲恩田「上武鉄道の経営展開と地方零細株主」88、89頁。
- (6) 前掲老川『産業革命期の地域交通と輸送』312～314頁。
- (7) 中村尚史「鉄道敷設法の制定と鉄道業」『日本鉄道業の形成—1869～1894年—』日本経済評論社、1998年8月、第4章、169～219頁。
- (8) 鉄道史学会編『鉄道史人物事典』日本経済評論社、2013年2月、405、406頁（老川慶喜執筆）、老川慶喜『近代日本の鉄道構想』日本経済評論社、2008年6月、219～238頁。
- (9) 老川慶喜「解題『南清伝』他」野田正穂・原田勝正・青木栄一編『明治期鉄道史資料』第5巻、鉄道家伝(1)、日本経済評論社、1980年10月、2頁。
- (10) 中村尚史「幹線鉄道政策の転換と企業勃興」前掲『日本鉄道業の形成』150頁。
- (11) 前掲『秩父鉄道沿革史』8頁。
- (12) 前掲恩田「上武鉄道の経営展開と地方零細株主」。
- (13) 同上。
- (14) 齊藤直蔵編『柿原万蔵翁伝』柿原万蔵翁頌徳会、1939年5月、28頁。
- (15) 群馬県邑楽郡教育会編『群馬県邑楽郡誌』1917年12月、595頁。
- (16) 村上彰一の経歴については、前掲中村『日本鉄道業の形成』76頁（表2-3）および「明治期鉄道従業者データベース」（中村尚史『近代日本における鉄道技術の形成と鉄道業』平成9～12年度科学研究費補助金（基盤研究(C)）研究成果報告書：課題番号09630073、2001年3月、所収）および「村上彰一君効績調」『大正五年叙勲内国人一上巻一上』（国立公文書館所蔵）（本館-2A-018-00・勲00491100）を参照。
- (17) 村上彰一「上武鉄道敷設目論見書」1893年10月、『明治二十八年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類』（秩父鉄道株式会社総務部保存文書23）。
- (18) 「東京付近鉄道敷設の競走線」『東京朝日新聞』1895年11月29日、6頁。
- (19) 同上。
- (20) 前掲「上武鉄道敷設目論見書」。
- (21) たとえば、石井寛治氏が検討した近江鉄道の事例をあげることができる。石井寛治『近代日本金融史序説』東京大学出版会、1999年6月、第10章、453～496頁。
- (22) 「埼玉鉄道株式会社発起一件書類」（埼玉県立文書館所蔵）（田中家文書250）。
- (23) 「秩父鉄道株式会社出願書類」『明治二十九年 鉄道関係書類』（埼玉県立文書館所蔵）（明2430）。
- (24) 「秩父鉄道株式会社創設ニ関スル調査ノ件ニ付回答」、同上。
- (25) 「鉄道熱心家の会合」『東京朝日新聞』1892年11月26日、1頁。
- (26) 「鉄道三線路同盟会」『東京朝日新聞』1892年8月19日、2頁。
- (27) 「鉄道敷設賛成盟約書 秩父郡」『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第二号』（秩父鉄道株式会社総務部保存文書17）。
- (28) 前掲恩田「上武鉄道の経営展開と地方零細株主」。

- (29) 「新鉄道会社起らんとす」『東京朝日新聞』1894年3月11日、2頁。
- (30) 老川慶喜「両毛鉄道足利～神奈川間路線延長計画について」『明治期地方鉄道史研究—地方鉄道の展開と市場形成—』日本経済評論社、1983年11月、123～149頁。
- (31) 「上武鉄道株式会社発起株引受高申込者」1894年4月、『明治二十七年引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第三号』（秩父鉄道株式会社総務部保存文書18）。
- (32) 館林町の有志者は、「上武鉄道発起ニ付大里郡熊谷ヨリ当町ヲ経テ両毛鉄道線路ニ至ル鉄道ヲ敷設スル計画ヲ町経済発展ノタメ賛成シ発起人タルコトヲ承諾スル」書面を發している（『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第四号』（秩父鉄道株式会社総務部保存文書19）。
- (33) 村上の建議により、創立委員会は1ヶ月に1回の頻度で開催し、同委員会での決議は発起人会において報告することとされた。「明治二十七年四月十一日 委員会決議添付書類」前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第三号』。
- (34) 同上。
- (35) 同上。
- (36) 「明治二十七年三月二十五日発起人会決議」同上。
- (37) 神原伊三郎、吉川義幹、杉甲一郎、高須鷲の経歴については、前掲「明治期鉄道従業者データベース」などを参照。
- (38) 「上武鉄道敷設の計画」『東京朝日新聞』1894年4月27日、1頁。ただ、この時点で村上が第2区線の建設に消極的になった理由については、史料上、明らかにすることができなかった。
- (39) 前掲「明治二十七年三月二十五日発起人会決議」。
- (40) 「履歴書（米山熊次郎）」、前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第四号』。
- (41) 米山熊次郎「上武鉄道熊谷町ヨリ両毛鉄道連絡線比較概況」1894年4月、前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第二号』。
- (42) 同上。
- (43) 「上武鉄道発起人会」『東京朝日新聞』1894年4月29日、1頁。
- (44) 同上。
- (45) 「明治二十七年五月十一日発起人会議事録に添付されていたメモ」前掲『明治二十七年ヨリ 文書類 庶務部第一類 第三号』。
- (46) 同上。
- (47) 「明治二十七年四月十一日 委員会決議添付資料」前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第三号』。本間に何らかの報酬が支払われたのかについては明らかではない。
- (48) 前掲鉄道史学会編『鉄道史人物事典』379、380頁（佐藤美知男執筆）。
- (49) 「熊谷鉄道株式会社創立申請書」1894年6月22日、前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第三号』。
- (50) 前掲老川『明治期地方鉄道史研究』98頁（第Ⅱ－8表）。
- (51) 館林町発起人一同「謹言書」1894年10月10日、前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第二号』。
- (52) 「上武鉄道第二区線ニ関スル調査」同上。
- (53) 同上。
- (54) 「明治二十八年四月十二日 上武鉄道株式会社臨時発起人集会議事録」、前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第四号』。
- (55) 「発起者除名請求書（村山半）」前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第二号』。

- (56) 「明治二十七年四月二十七日委員会決議」前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第三号』。
- (57) 同上。
- (58) 「明治二十七年五月二十四委員会決議」同上。
- (59) 「川俣鉄道株式会社創立願書」1895年11月22日、前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第二号』。
- (60) 「明治二十八年十二月七日臨時発起人会」前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第三号』。
- (61) 〔差出：北埼玉郡役所、宛先：不明〕作成年月日不明、前掲『明治二十九年 鉄道関係書類』。
- (62) 「東京横浜付近の鉄道(六) 上武鉄道及川俣鉄道」『読売新聞』1895年12月21日、5頁。
- (63) 「川俣鉄道株式会社創立願」前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第四号』。
- (64) 〔村上彰一が小島精一に宛てた書簡〕(川俣鉄道出願書類に添付) 同上。
- (65) 「明治二十九年七月二日委員会」前掲『明治二十七年ヨリ引継以前之分 文書類 庶務部第一類 第三号』。
- (66) 同上。
- (67) 日本交通協会鉄道先人録編集部編『鉄道先人録』日本停車場、353、354頁。

〔付記〕 本稿の執筆にあたり、秩父鉄道株式会社総務部および埼玉県立文書館には資料閲覧に際して便宜を図っていただいた。記して謝意を表したい。