

# 小野義真と日本鉄道株式会社

## Gishin Ono and the Japan Railway Company

井上 琢 智

Gishin Ono (1839-1905) was born in the castle town of Sukumo in the Tosa domain (now Kochi prefecture). He was involved in the official administration of Sukumo with Tsuna Takeuchi (1839-1922), a senior official who later became a politician and businessman. Takeuchi was the birth father of post-World War II prime minister Shigeru Yoshida (1886-1954).

Ono worked with a trading company named Horaisha, run by Shojiro Goto (1838-97), and supported his brother-in-law Azusa Ono (1852-86), who later became a politician and founder of the Toyokan publishing house. In 1871, Gishin Ono entered the Ministry of Engineering and directed the improvement project for Osaka's major river, the Yodo, working with the government-hired Western engineer G. A. Escher (1843-1939) and others; he also took part in planning the construction of Osaka harbor. In 1874, he left government service.

In 1881, Ono took part in the founding of the Japan Railway Co. as a representative of Yataro Iwasaki (1834-85), also a native of Tosa and the founder of the Mitsubishi Companies. Ono was a special adviser to the Iwasaki family. He became a vice-president of Japan Railway in 1887 and president in 1892.

In 1897, a trade union was organized in what was the largest private railway company in the country with the support of F. Takano and S. Katayama. A major labour dispute occurred the following year. Ono failed to reach an amicable settlement and was discharged at an extraordinary general meeting of stockholders in 1898.

Takutoshi Inoue

JEL : B3, N7

キーワード : 小野義真、岩崎彌太郎、日本鉄道株式会社

Key words : Gishin Ono, Yataro Iwasaki, the Japan Railway Company

## I はじめに

日本鉄道株式会社（設立当初の名称は、日本鉄道会社であり、以下では日本鉄道と省略する）は、1881（明治 14）年に設立された日本で最初のかつ最大の私設鉄道会社であった。83 年 7 月に上野・熊谷間の開業以降、その路線を拡張し、1906 年 3 月 31 日公布の鉄道国有法により国有化された時点（同年 11 月）では、東北本線、山手線、赤羽線、日光線、水戸線、常磐線、両毛線などの路線を経営していた。

鉄道の国有化が実施される 1906 年（1907 年 10 月 1 日までに、日本鉄道以下、私設鉄道 17 社の買収が完了した）までの時期は、全国鉄道網における私設鉄道の営業路線は官営鉄道のそれを大きく上回っていた。その中でも日本鉄道は「日本で最初に成功を取めた……日本最大の鉄道会社であった」<sup>1)</sup> し、その成功によって、東京と関東・東北地方との交通路は再編成され、人の移動と物流とが整備された。

このように日本鉄道が日本鉄道株式会社に育った条件はどのようなものであったのであろうか。第一に、1870 年代に日本へ導入された株式会社制度を利用したことである。この制度を積極的に利用したのが、銀行などの金融機関であり、この鉄道会社であった。日本鉄道は、第一国立銀行や日本郵船といった巨大銀行・巨大会社をしのご、日本で最大の株式会社となったことである。

第二に、日本鉄道は、岩倉具視が「華族層の金禄公債を集めて第十五国立銀行を設立し、これによって東京・青森の鉄道を建設する資金を調達しようとした華族組合の方式を変え、第十五国立銀行の出資のほか、さらに士族層からも金禄公債その他の出資を勧誘」<sup>2)</sup> する、まさに「授産政策」の一環として設立された会社であったことである。したがって日本鉄道の設立・運営には、特殊銀行としての第十五国立銀行が深くかかわったように、銀行による鉄道・重

1) 星野誉夫「解題『日本鉄道株式会社沿革史』」野田正徳・原田勝正・青木栄一編『明治期鉄道史資料』〈第 2 集〉地方鉄道史：第 2 巻 社史 (2) 日本鉄道株式会社沿革史 (第 2 篇)、日本経済評論社、1980、1-7 頁。本節の記述については、この「解説」を利用した。

2) 日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』全 17 巻 (14 巻+索引・便覧+通史+年表、別巻『国鉄歴史事典』)、交通協会、[1970]1975[第 3 版]、第 1 巻、137 頁。

工業などへの大規模融資の最初の、それも典型的な事例であった<sup>3)</sup>。

第三に、日本鉄道は殖産興業の一環として、民部・大蔵、さらには工部省による鉄道敷設などの支援を、財政・人事両面から受けたことである。もっとも、殖産興業策として、当時一般的であった「払い下げ」による設置・運営ではなく、日本鉄道は「私設」から「国有化」という逆の流れをとった特殊例の一つといえる。さらに、「人材」育成の立場から見ると、日本鉄道はお雇い外国人はもとより、工部大学校、東京高等商業学校（現、一橋大学）の卒業生の受け入れ、明治の近代化を支えた日本の学制を十分に活用した教育史上重要な事例であった。

第四に、日本鉄道では「1898（明治31）年に機関方の争議がおり、闘争に勝利した労働者は矯正会を結成して1901（34）年まで活動を続けていた」し、「鉄工・木工たちの中には1897（30）年結成の労働組合期成会鉄工組合の組合員がおり、99年から翌年にかけて活発な運動を展開した」ことから分かるように、日本鉄道は、その近代化ゆえに、その負の部分である労働問題を抱え、その解決のために起こった労働争議を経験した最初の事例でもあった。

このように日本鉄道史研究は、たんに日本の鉄道史の視点からだけでなく、物流史、株式会社制度史、殖産興業政策史、華・士族授産政策史、さらには教育史など多くの視点から行われるべきものである。

本稿では、このような研究視点を踏まえながらも、これまでほとんど言及されることがなかった日本鉄道第三代社長小野義真（1839-1905）<sup>4)</sup>に焦点を当て、小野の生涯をたどりながら、彼が日本鉄道設立・経営に果たした役割を明

3) フォックスウェル（H.S.Foxwell,1849-1936）は、重化学工業の近代化における資金調達のあるり方について言及した。20世紀になってなおイギリスは、個人による融資という古いイギリス式の融資制度から脱却していなかった。彼はこのイギリス式と重化学工業への銀行による大型融資というドイツ式とを区別し（pp.113-25）、前者からの後者への転換の重要性を指摘した（p.134）。しかし、すでに日本では19世紀末から華・士族の金禄公債による出資という「授産政策」としての特殊な側面があるものの、ドイツ式を採用し、その後の日本の経済成長の一因となった（“The Nature of the Industrial Struggle,” “The Financing of Industry and Trade.” これらの論文は、1917年4月19日と26日にRoyal Institutionで行った講義の記録であり、*Economic Journal*〈Sep.,1917〉に掲載され、後に彼の*Papers on Current Finance*（1919）に再掲された。示された頁数は、本書のそれである）。

4) 小野義真の生涯の伝記資料はきわめて少ない。例えば、伝記資料目録編集委員会編『近代日本

らかにする。

## II 官僚 小野義真

小野義真は、天保 10 (1839) 年 4 月 8 日に土佐の宿毛に生まれ、通称を強一郎といった。小野家は代々邑主安東家に仕える大庄屋の職をつとめていた。明治の政治家岩村通俊 (1840-1915)、林有造 (1842-1921)、岩村高俊 (1845-1906) 三兄弟の母嘉乃は小野義真の叔母にあたる<sup>5)</sup>。

慶応 2 年、宿毛領仕置役小頭として、仕置役竹内綱 (1839-1922: 吉田茂の実父)、物産方下役小野節吉 (義真の実父) とともに、宿毛藩蔵屋敷開設のために大坂に入った。その年の 5 月 3 日、高知藩蔵屋敷の役人の協力で準備を整え、竹内綱と小野義真は蔵屋敷運営のために大坂で買い付けた帆船「宿毛丸」で宿毛に帰郷<sup>6)</sup>した。おそらくこの頃、小野義真は、実父が詰めていた蔵屋敷の仕事のために、大坂と宿毛の間を行き来していたのであろう。というのは、慶応 3 (1867) 年 12 月 27 日、宿毛の陸援隊に所属する大江卓は、錦旗受領のため高野山から京都へ赴く途中、大坂で義真と会い、金の調達と高野山への送付を依頼していたことなどがあるからである<sup>7)</sup>。

この宿毛蔵屋敷は明治 2 (1869) 年に閉鎖されたが、その閉鎖にともない、「宿毛丸」は処分された。その処分を助けたのが、土佐国安芸郡井の口村出身

---

経済人伝記資料目録』(東京大学出版会、1980)は、わずか富山房『富山房』(1932)と権三郎『小岩井農場 70 年史』(小岩井農牧、1968)を挙げているだけである。彼の生涯についての略伝としては、「故小野義真先生経歴の一斑」(『太平洋』明治 38 年 6 月 1 日号の抄録(坂本守正編)筆者未見)、「小野義真」宿毛明治 100 年史(人物篇)編集部『宿毛人物史』(1968)、斎藤一寛「早稲田大学と小野義真」(『早稲田大学史記要』第 5 巻、別冊、1972)がある。最後の文献の入手については、早稲田大学大学史資料センター助手檜皮瑞樹氏のお世話になった。記して謝意を表します。

- 5) 前掲略伝「小野義真」43 頁。
- 6) 「竹内綱自叙伝」『明治文化全集』第 24 巻(雑史篇)日本評論社、1993(復刊版)、432 頁。「慶応 2 年 5 月 10 日〈竹内〉仕置役ヲ命ゼラル。余ハ伊賀家領内物産ノ輸出ヲ発達セシメントシ、慶応 2 年正月 18 日仕置役小頭立田強一郎(小野義真)物産方下役小野節吉ヲ伴ヒ宿毛発、……五百五十石積帆前船一艘ヲ買入レ、宿毛丸ト名附……余ハ小野ヲ蔵屋敷詰トシテ在阪セシメ、立田ト 4 月 20 日宿毛丸ニ乗り大坂発 5 月 3 日宿毛ニ着ス」。
- 7) 雑賀博愛『大江卓伝』大江太発行、1926、81-82 頁。

の岩崎彌太郎（1834-85）である。彼の「滯坂日誌」によれば、8月12日には「竹内萬次郎、小野某来、遂相伴至富田屋、夜11字乗小舟乃回」とあり、14日には「宿毛竹内萬次郎川蒸気船取組ノ事ヲ談」とあり、さらに、9月3日には「竹内萬次郎来、過日来亜人口ビネット談合ノ往返丸取組相調候ニ付テハ、今夕泛一舟ロビネットニ会セントス」<sup>8)</sup>とあるからである。

宿毛蔵屋敷閉鎖後の小野義真の動向の詳細は不明であるが、明治3年春に來阪した小野梓を自宅に住まわせ、彼の英学修業や上海渡航（同年7月）の手助けをしている<sup>9)</sup>。小野義真もまた「公務にて上海に來り」、11月に小野梓とともに帰国している<sup>10)</sup>。

ところでこの頃、小野義真は後藤象二郎の商社である蓬萊社の事業に参加している。明治3年蓬萊社は、鴻池、島田、三井、蜂須賀、上杉等の富商と旧大名の出資を得て300万円の資本金で設立された（ただし、実際の出資は十分の一以下であった）。この会社は大阪では製糖工場と製紙工場を建設し、その組合員は、吉井源馬、岡本健三郎、下村銈太郎、小室信夫そして小野義真であった<sup>11)</sup>。

明治4（1871）年4月14日、小野義真は工部省出仕となった<sup>12)</sup>。すでにこ

8) 岩崎彌太郎「滯坂日誌乾坤（明治2年1月より同3年12月30日に至る）」岩崎彌太郎・彌之助伝記編纂会『岩崎彌太郎日記』1975、428-29頁、433頁。

9) この頃の小野梓の動向については、井上琢智「小野梓の修業時代」（早稲田大学大学史資料センター『早稲田大学史記要』第41号、2010年3月発行予定）を参照のこと。

10) 小野梓「自伝史料」早稲田大学大学史編集所『小野梓全集』（第5巻、早稲田大学出版部、1982、313頁）および「小野梓年譜」（『小野梓全集』別冊、1982、173頁）。なお、早稲田大学大学史編集所編『小野梓の研究』（早稲田大学出版部、1986）、中村尚美『小野梓』（早稲田大学出版部、1989）、早稲田大学『大学創立125周年 生誕150周年記念 図録 小野梓』2002の年譜は、この年譜を基礎に作成されている。ところで、この時期の小野義真の「公務」について、上記の各「年譜」には「大蔵省会計監督官」としているが、現時点ではこれを示す客観的資料を確定出来ていない。

11) 岩崎家傳記刊行会編『岩崎彌太郎傳 下』[1967]1979、東京大学出版会、362頁。宿毛蔵屋敷閉鎖後の小野義真の大阪での仕事の一つが、この蓬萊社の仕事であったと思われる。なお、この蓬萊社は1774（明治7）年に高島炭坑の払い下げを受けたが、この経営の失敗から1876（明治9）年には破産状態になり、負債人ジャーデン・マゼソン（英一商社）との間で裁判になり（日本最初のバリスター星亨が後藤を弁護し、勝訴した）、岩崎彌太郎がこの高島炭坑の経営を引き継いだ（364-80頁）。この交渉を小野義真が引き受けた可能性は十分にありうる。

12) 柏原弘毅『工部省の研究—明治初年の技術官僚と殖産興業政策—』慶應義塾大学出版会、2009、

の出仕を予定してか、この年の春、小野義真は小野梓を伴って大阪から東京へ居を移した。出仕直後の 4 月 18 日、大隈重信宛に出した書簡で工部権大丞山尾庸三は工部省組織改革案を提案しているが、その中で井上勝（鉱山専務）、佐野常民（灯台専務）、山尾（造船製作専務）などの技術官僚に加えて、事務方として吉井亨（諸規則取調並二学校専務）とともに、小野義真が庶務専務となることが提案されている<sup>13)</sup>。このことは、すでに出仕時点で小野義真の名前はおろか、その事務方としての能力を工部省および山尾は十分に把握し、それが彼の官僚への道を拓いたと考えられる。

同明治 4 年 10 月 7 日には、土木司の工部省への移管により、工部省土木寮土木助に任ぜられ、さらに 10 月 8 日、土木寮は営繕寮と合併して工部省からの大蔵省へ移管により、大蔵少丞に任ぜられた<sup>14)</sup>。この頃の小野義真は、明治 5 年 5 月 4 日の井上馨宛の渋沢栄一の書簡で「岡本・郷〈純造〉・小野・熊谷〈武五郎〉杯も皆我党之人<sup>15)</sup>」と報告されていることから明らかのように、井上馨らの厚い信頼を得ていた。さらに小野義真は、明治 5 年 11 月 26 日、同省営繕土木寮頭へと昇進していく<sup>16)</sup>。

このように官僚としての仕事に加えて、将来実業家への道を歩むことを予

---

82 頁。および岩崎家傳記刊行会編纂『岩崎彌太郎傳 上』[1967] 1980 [復刊]、639 頁。なお、小野義真がなぜ工部省に出仕が出来たかを示す資料は発見できていない。しかし彼は前掲書『岩崎彌太郎日記』(1975)によれば、当時大阪で土佐藩の経済官僚として国内外の商人と連携して「資金の借入貸付、船舶鉄砲の購入、地方物資の輸送業務等に奔走」(16 頁)した岩崎彌太郎、慶応 4 年 7 月から明治 2 年 2 月まで大阪府知事を務め、明治 4 年に工部大輔となった後藤象二郎、大蔵省会計官権判事・権少丞・権大丞となった岡本健三郎ら同郷人びとや、長州出身で造幣頭・民部大丞兼大蔵大丞・民部大輔となった井上聞多(馨)と頻繁に行き来している。このような岩崎彌太郎コネクションに小野義真もまた属していたことも一因であろう。因みに、後藤の後任の大阪府知事は三岡八郎(由利公正)であり、「鉄道の父」井上勝は長州出身であった。

13) 柏原弘毅、前掲書、80 頁。

14) 柏原弘毅、前掲書、82 頁および大蔵省造幣局『造幣局百年史』別巻、1969、35 頁。なお、後者によれば 10 月 20 日ではなく、7 月 20 日とされている。しかし、土木寮の大蔵省への移管の時期を考えると、10 月 20 日が正しいであろう(『大蔵省史—明治・大正・昭和—』第 1 巻、2000、25 頁)。

15) 井上馨侯伝記編纂会編『世外井上公伝』第 2 巻、原書房、1968、9 頁および柏原弘毅、前掲書、105 頁。

16) 大蔵省造幣局前掲書『造幣局百年史』40 頁。

知らせる起業があった。明治15年11月の海運業「三川商社」の設立である。つまり、「小野義真竝ニ岡本健三郎ト共ニ汽船豊栄丸ヲ豊崎屋甚右衛門ニ購ヒ撰海並ニ中国海定航船ニ充ツ舟価壹万五千円〔約定証 今度豊崎屋甚右衛門所持之川蒸気船豊栄丸代価壹万五千円則一人五千円之出金ニテ左三人組合ヲ以買請旅客竝荷物等運輸ノタメ三川商社ノ名目ヲ表シ撰海ヲヨヒ中国海回漕致シ可申ニ付当分左之条件ヲ約定セリ……〕明治五壬申年十一月 岩崎彌太郎、小野義真、岡本健三郎」<sup>17)</sup>との契約書がそれを示している。この計画は実行に移され瀬戸内海航運を開き、官僚であった小野、岡本に代わって岩崎が運営した。

小野義真は、すでに小野梓の大阪・横浜での英学修業、上海への渡航を支援していたが、彼の欧米への留学（明治4年2月頃）をも支えた。さらに私費留学生として渡米した小野梓の大蔵省官費留学生への身分変更をも、上司であった吉田清成や同郷の岡本健三郎の助けを借りて実現させた<sup>18)</sup>。

それでは、彼の土木官僚時代の業績である大阪築港・淀川治水に目を転じよう。明治元年10月、新政府は、会計局権判事岡本健三郎に治河使に任じ、会計官知事御門経之と大阪府知事後藤象二郎に治河掛の兼務を命じた。しかし、治河使は山城・摂津・河内三国の堤防修理・浚渫を指揮・監督するものの、その組織は不十分であったため府県の協力を仰がざるを得なかった<sup>19)</sup>。加えてその築港・治水にもお雇い外国人技術者の助けを仰いだ。最初に大阪港の築港計画を立てたのがイギリス人土木技師で日本の灯台建設に貢献したブラントン（R.H.Brunton：慶応4年6月20日横浜着）であった。彼の築港計画は、すでに独自の計画をもっていた後藤象二郎に提出された。しかし、この計画実行には124万円という莫大な費用が必要であったこともあり、この計画は頓挫し

17) 『三菱社誌一』[1979] 復刊、75-76頁。前掲書『岩崎彌太郎伝 下』72頁。『三菱銀行史』([1954] 1959、3頁)は、「三ツ川商会」と表記し、三菱の創業を明治3年10月18日としている（旧説）。三菱の海運業進出の始めがこの三川商会であり、その後の三菱商会を経て、外国航路を開設し三菱汽船会社（明治8年1月）となった。

18) 小野梓は、明治6年4月4日付の小野義真宛書簡で「〈大蔵省の〉岡本〈健三郎〉の斡旋にて多分大蔵差出之生徒に加わるべく候間、御安意被祈候」（前掲書『小野梓全集』第5巻、2001頁）と報告している。さらに8月22日付の小野義真宛書簡では、オーストリア万国博覧会参加のために欧米出張をしていた「岡本も不日帰朝の予定也」（202頁）と書いている。

19) 新修大阪市史編纂委員会編『新修大阪市史』1990、第5巻、第3章、387頁以下。

た。しかし二度にわたる洪水で堆積した土砂の浚渫は行われた。

このブラントン計画の頓挫に続いて大阪府権知事渡辺昇が築港計画に取り組んだ。オランダ人技師ファン・ドール (C.J.van Doorn: 明治 5 年 2 月来日) が明治 5 年 8 月来阪し、調査・立案し、1873 (明治 6) 年 2 月に計画は完成した。この計画で提案されたのが 3 人のお雇い外国人の雇用であった。同年 9 月にデ・レイケ (J.de Rijké) とエッセル (G.A.Escher) が、12 月にはティッセン (A.H.T.K.Thissen) が来日した。しかし、この計画も淀川改修を除く築港だけでも 320 万円が必要であった。この資金調達のために民間の資金を募集するための築港義社の結成などの工夫を行ったものの、最終的には政府の財政難と大阪の経済力の低下に加えて、この築港計画の設計主任として活躍した竹内綱<sup>20)</sup> に反感を抱いていた五代友厚や土居通夫の反対もあって、この計画も同年 6 月には暗礁に乗り上げ、最終的に頓挫した。

この築港計画頓挫後来日することになってしまったお雇い外国人らは、淀川改修とその水源砂防の調査・設計・施工に従事した。その中心になったのがデ・レイケであり、1876 (明治 9) 年にエッセルとティッセンが東京へ移ってからも帰国までの 29 年間にわたって淀川改修などに直接かかわったのである。

1873 (明治 6 年) 年 10 月 10 日、ファン・ドールの大阪の住まいに、大阪の土木寮の局長石井省一郎 (土木寮官) がエッセルを訪問し、「江戸の土木寮の寮頭、小野義真 (土木権助の称号をもっていた) から、我々を歓迎するとともに、明治政府の名のもとに我々との契約書を作成したい旨」の書状を渡した<sup>21)</sup>。10 月 14 日には、「土木頭 小野義真」の署名のあるエッセルとの「条

20) 宿毛蔵屋敷の設置・運用・閉鎖で竹内綱と仕事をした小野義真は、この頓挫したファン・ドール築港計画に参加していた可能性があるが、それを示す資料は未見である。『竹内綱自叙伝』(『明治文化全集』第 24 巻、雑史篇、日本評論社、復刻第一刷、1993) によれば、竹内綱は目付役として、伊賀家の財政整理のために地租を物納から金納へ変更するなどその手腕を発揮し、また後藤象二郎と「肝胆相照」(431 頁) し、「攘夷論ノ非ナルヲ確認シ……余ノ所見ヲ伊賀家ニ報告」(432 頁) し、さらに宿毛の大阪蔵屋敷引き揚げに際して、その 3 万円の債務返済を蔵屋敷・汽船の売却、また、藩札引換などを行うことで、伊賀家に「壹万余円ノ剰余金」を差し出している。その他、この「自叙伝」には淀川改修・大阪築港の記述も見られる。竹内の明治 6 年の大蔵省出仕には陸奥宗光の推薦があったという。

21) 伊藤安男総合監修『蘭人工師エッセル 日本回想録』三国町郷土資料館、1990、66 頁。

約」〈契約書〉に調印している<sup>22)</sup>。以降、「私〈エッセル〉は、計画書や予算書を終了し、その邦訳の完成後「私〈エッセル〉は、報告書を東京まで持って行くため、大阪を離れることとなり、12月7日、小野〈義真〉・宮部〈少属〉・城山〈通訳〉とともに天保山から太平洋丸という舟に乗り込んだ」。エッセルは東京滞在中「小野やその他、大阪から一緒にやって来た土木寮の役人の人達」と観光したという<sup>23)</sup>。12月になって小野義真は、大蔵省の大隈重信に「淀川治水ノ義ニ付伺」を提出した<sup>24)</sup>。

1874(明治7)年1月9日、営繕土木寮の内務省への移管を機会に、小野義真はその職を辞したが<sup>25)</sup>、その後も彼らお雇い外国人との交流があったようで、2月15日から21日にかけて、エッセル、デ・レーケ、田所、城山とともに京都の大堰川(亀岡から嵐山までの河川)の洪水対策のため出張している<sup>26)</sup>。この淀川下流の改修については、11月30日、土木寮はデ・レイケに諮問し、12月7日には「天満ヨリ海ニ至ル水路ノ儀ニ付申出」が土木権小野修一郎宛に提出された<sup>27)</sup>。

小野義真退官後の1877(明治10)年、政府は立志社総代片岡健吉の国会開設建白を却下したことから、主戦論者であった林有造は兵器購入の計画を立

22) 前掲書『蘭人工師エッセル 日本回想録』149頁。

23) 前掲書『蘭人工師エッセル 日本回想録』104頁、108頁。

24) 前掲書『新修大阪市史』第5巻、406頁。ところで、小野義真の吉田清成宛書簡2通が、京都大学文学部国史研究室編『吉田清成関係文書三 書翰篇 一』(思文閣出版、2000、272頁)に収録されている。1通は明治4年から6年の間と推定されている(この間だけが、吉田が大蔵少輔、岡本健三郎と渋沢栄一が大蔵大丞、小野が大蔵少丞であった時期である)11月22日の書簡と9月4日付の書簡である。注目すべきは、第一の書簡で「ヒットマンより訴訟一条に付、旧弘前藩旧日記取調之義に付、緊急に林直養〈庸〉と修正されている」事遣申度奉存候付、即刻御調印之上別紙職務課へ御下付相成候様願候也」と書かれていることである。この「ヒットマンより訴訟」については現在までのところ不明である。

25) 前掲書『造幣局百年史』別巻、40頁。

26) 前掲書『蘭人工師エッセル 日本回想録』116頁。

27) この小野修一郎は、内務省土木分寮七等出仕であり(上林好之『日本の川を甦らせた技師デ・レイケ』草思社、1999、83頁)、小野義真の従兄弟である。彼は明治元年に宿毛日新館句読役を務め、翌2年には助教役を務めていた。小野義真とはほぼ同じ経歴をたどっており、1889(明治22)年7月21日に没している。この情報の入手については、宿毛歴史館の矢木伸欣氏のお世話になった。記して感謝いたします。

て、その実行を諍ったが、8月8日それが理由で林は逮捕された。その後、大江卓、岡本健三郎、竹内綱、さらに当時元老院議員であった紀州の陸奥宗光ら立志社社員の逮捕が相次ぐ事件が起こった。この兵器購入の依頼を受けた小野義真は岩崎彌太郎に15万円の公債証書を現金に換えて貰い、横浜の外商に手付けをうった。このように小野義真は、同郷の政治的動きに直接関与しなかったものの、その財政的手腕によって、その運動を支えた<sup>28)</sup>。

この他、小野義真は、九十九商会の運営を岩崎彌太郎が引き受けることで明治4年9月15日創業された「財閥三菱の顧問として岩崎彌太郎の補佐をし、三菱のあらゆる枢機に相談相手となっている。彌太郎は特に彼を信頼し、重大事業はすべて彼の意見を聞いたうえでなければ、決して手をつけなかったという<sup>29)</sup>。すでに指摘したように岩崎彌太郎が土佐の権少参事に昇進し、度支勸業参務の役職に就き、大阪で大阪商会の事業と土佐藩の蔵屋敷の運営に務め<sup>30)</sup>、小野義真もまた宿毛藩の蔵屋敷の運営とその撤退・債務返済に努めた際、岩崎彌太郎の力を借りていた。つまり「彌太郎はこの〈大阪〉時代に親友を得た。小野義真である」(上-639頁)。小野は「三菱の正式な社員にならなかったものの、彌太郎の代理人として政府及び他社との重要な交渉を引き受けてゐる」(上-640頁)ということである。

それではすでに紹介した「三川商社」事業以外の小野義真と岩崎彌太郎との関係に言及しておこう。

1879(明治12)年、渋沢栄一を中心とする華族組合の出願により有限東京海上保険会社が設立された。岩崎はこの保険事業にも独自に参入するつもりであったが、それを諦め資本金60万円のうち11万円の筆頭株主となることに

28) 前掲書『岩崎彌太郎傳 下』245頁。この点については、以下のような記録がある。逮捕直前の8月2日、林は横浜に到着し、小野義真を訪ね「彼の前金一條に尽力の労を謝し」た。小野は「君の出京は何用か」と尋ねたが、林は「高知通の汽船を得んことを岩崎〈彌太郎〉氏に談ぜんとして出京したまでなり」と答え、蜂起のことは語らなかつたという(「林有造氏旧夢談」前掲書『明治文化全集』第24巻、80-81頁)。

29) 前掲書『宿毛人物史』43-44頁。

30) 前掲書『岩崎彌太郎伝 上』、634-36頁。以下、本節の本文中に挿入された頁数は、本書の頁数を示している。彼らの交流の深さを示す岩崎の小野宛書簡は、約150通をおよぶ(640頁)。その一部は、本書に資料として収録されている。

なった。この交渉を担ったのが小野義真であった（下-339-41 頁）。

また、岩崎彌太郎は東北・奥羽・北海道の物産の振興のために道路の改修を政府に建議したが、日本鉄道の設立の計画を知るや、岩崎彌太郎の「個人的代表」として小野義真を送り込んで、創立委員とした。これが小野義真の日本鉄道への参加の契機であり、小岩井農場創立の契機となった（下-346 頁）。

さらに、1875（明治 8）年、三菱汽船会社の競争相手であった日本国郵便蒸気船会社の解散を契機に、海上輸送の国営・民営が議論となり、最終的には政府が購入・所有していた船舶の払い下げが決定された。その受け皿に三菱汽船会社を選ばれた。この件について、薩長の三菱への弾圧があったが、その解決に大きな役割を演じたのも小野義真であった。すなわち、最後の詰め段階である 1881（明治 14）年 12 月下旬、農商務卿西郷従道は岩崎彌太郎を自邸に呼び、大輔品川彌二郎、逓信総監野村靖ともども話し合いをもった。そこで示された第三命令書原案を持ち帰った彌太郎は、幹部と相談し、その結果を野村に具申することになった。2 月中旬、副社長岩崎彌之助は、この問題について、以前から岩崎彌太郎から相談を受けていた（下-478）「会社相談役の小野義真」とともに野村に面会した。野村が再度修正した後、第三命令書を受け取った（下-496-500）。これにより、最終的に、1885（明治 18）年 8 月の三井系の共同運輸と郵便汽船三菱会社（9 月 18 日に改称）の合併による日本郵船の設立となり、三菱は海運業から撤退した。

このように小野は、三菱の相談役として絶えず岩崎彌太郎を支えたのである。この岩崎彌太郎の弟彌之助を支えた例として、小岩井農場の開拓がある。1889（明治 22）年頃、鉄道長官井上勝は、日本鉄道副社長小野義真と日本鉄道の株主であった岩崎彌之助に、日本鉄道の沿線に農場を開く計画を述べ、協力を求めた。当時は、華族・富豪・高級官僚などが土地の開拓・農牧場の経営を盛んにしていた時期であった<sup>31)</sup>。翌 1890（明治 23）年 8 月 21 日、井上勝

31) 籠三郎『小岩井農場 70 年史』（1968、13-14 頁）によれば、北海道、東北、関東地方の国有林を利用した 1,000 町歩以上の大規模の農場は 17 例にも及ぶ。その中には北白川宮、華族組合、毛利元徳、前田利嗣、蜂須賀茂韶、松方正義宇、青木周蔵、藤田伝三郎、渋沢栄一などが経営する農場があった。

を願人、岩崎彌之助、小野義真を保証人に、盛岡郊外雫石村の官有原野の「拝借願」<sup>32)</sup>を提出した。願出は許可され、1891 (明治 24) 年 1 月、井上、岩崎両人の組合が農業を経営するが、井上が経営を担当し、岩崎は必要な資金を毎年およそ 1 万円拠出し、損金は兩人折半することとした。しかし、小野義真は、農場の開設には尽力したものの、経営には参加しなかった。それにもかかわらず、この農場は小野・岩崎・井上の名前をとって「小岩井農場」と命名された。

ところで、小岩井農場の創立が小野義真の日本鉄道副社長時代に事業であったとすれば、社長在任中に彼が関与した注目すべき事業がある。それは小野粹や同郷宿毛出身の坂本嘉治馬が興した出版業への深い関与である。

イギリス留学から帰国した小野粹は、1874 (明治 7) 年 9 月に共存同衆を結成した。共存同衆のモデルになったイギリス社会科学振興協会に倣って、共存同衆は 77 (明治 10) 年共存会館を設け、79 (明治 12) 年末に会館横に共存文庫を建設した<sup>33)</sup>。良書普及の重要性を認識していた小野粹は、1882 (明治 15) 年 2 月 26 日の日記に「與桃齋話遂及書肆之事」とあるように、桃齋 (小野義真) に「書肆」設立の借金を相談し、さらに 4 日には「遂訪雉橋老。話書店之事」とあるように、保証能力のある雉橋老 (大隈重信) にも相談している。5 日には「有筆書店之規約之意」とあることから、大隈が賛意を示したと思われる。この賛意をもって、6 日には「東洋書店開設に係る要件」を執筆し、政治・法律の書籍出版、欧米書籍、洋紙販売を目的とする資本金 5 千円ないし 3 千円の東洋館書店を開設することになった。18 日には、大隈、小野か不明ではあるが、750 円の出資があった<sup>34)</sup>。この東洋館書店の運営に対して、坂本の話によれば「小野義真から聞いたところに依ると、その総額は二万円を下らなかつた」<sup>35)</sup>とあるように、東洋館書店が資金難に直面するたびに、小野義真は銀行等との交渉を小野粹に代わって行っている。

32) 麓三郎、前掲書『小岩井農場 70 年史』39-40 頁。なお、この時の小野義真の住所は「東京府北豊多摩郡地方橋場町 1380 番地」で「土族」と署名している。なお、この時期の岩手県知事は小野義真の土木頭時代の部下であった石井省一郎である。

33) 井上琢智、前掲書『黎明期日本の経済思想』83 頁。

34) 西村眞次、『小野粹傳』富山房、1935、216-54 頁。

35) 西村眞次、前掲書『小野粹傳』239 頁。

1886 (明治 19) 年 1 月 11 日肺結核のため小野梓が死去した。彼の死によって東洋館書店は閉館を余儀なくされた。小野梓の葬儀や後始末をしたのも小野義真であった。坂本が小野義真を懇意になったのは小野梓の危篤を小野義真の浅草橋場の邸に赴いたときであっのだが、東洋館書店閉館後、ただちに坂本は小野義真に懇願して、小野梓の意志を継ぐために、「小野義真翁により最初金二百円の資本を獲て、神田裏神保町九番地」で、3 月 1 日に富山房を創設したのである<sup>36)</sup>。

1888 (明治 21) 年 3 月 5 日には、「神田裏神保町の書肆富山房にては、開業以来 2 周年の祝宴を兼ね……一昨日 5 日午後 4 時より、小野義真、坂本嘉治馬の 2 氏主人となり、学士、新聞記者等数 10 名を柳橋亀清廊に招請うして宴会を開」<sup>37)</sup> いた。

### III 小野義真と日本鉄道会社

私設鉄道会社設立の契機は、明治 5 (1872) 年 9 月 12 日に日本で最初の鉄動、新橋・浜間鉄道開業式が催された直後の 11 月の右大臣岩倉具視の意見書である。この意見書に依って旧岡山藩知事池田章政らおもに旧公家・諸侯で組織した日本鉄道の計画が、また北陸地方の松平慶永 (旧福井藩知事)、前田利嗣 (旧金沢藩知事慶寧嗣子) および東西両本願寺代理人を発起人とする東北鉄道会社の計画が立てられた。いずれの計画も当時華族督部長であった岩倉から影響を受けた計画であり、華・士族に対する授産政策と密接な関係をもつもの

36) 『富山房五十年』富山房、[1936] 1937、487 頁、594-95 頁。富山房は、1896 年に小野義真と坂本との合資会社となり、1902 年小野義真の全出資を坂本が譲り受けた (17 頁以下の写真のキャプション)。この富山房には、宿毛出身の岡添禮助、立田義元らが入社し、また山岸直次のように日本鉄道会社社員からの転出者もいた (『富山房』[1932] 1933、214 頁以下の写真のキャプション)。さらに、小野義真の息子小野英之助 (1871-1912.2.16) も東京専門学校英語専修科卒業の 1896 年に富山房に入社、義真の死去にともない退社している。義真の嗣子鶴太郎は、1926 年東京帝大農学部卒業後帝室林野局に奉職。1933 年退職し出版を志した鶴太郎は神田小川町に茶道・歌舞伎などを出版した秋豊園を興した。また、1915 年 3 月宿毛に建立された義真の銅像の除幕式用パンフレットに一文を寄せている (626 頁以下の写真のキャプション)。なお、坂本の父もまた伊賀陽太郎率いる機勢隊に参加していたという (583 頁)。

37) 『明治ニュース事典 IV』毎日コミュニケーションズ、1984、650 頁。

であった。後者の東北鉄道会社の計画は、路線選定の不満から株式募集が困難となり、1884（明治 17）年解散したが、前者の日本鉄道はその後日本最大の私設鉄道会社として、国有化されるまでの間に、大きく発展した<sup>38)</sup>。

1881（明治 14）年 1 月 12 日、安場保和（旧熊本藩士で、4 年大蔵大丞、明治 13 年元老院議員）・中村弘毅（旧高知藩士で、明治 2 年民部大丞、明治 13 年元老院議員）・高崎正風（旧鹿児島藩士で、明治 4 年左院少議員、明治 11 年皇后宮亮、12 年四等出仕、19 年御歌所長）・安川繁成（旧磐城棚倉藩士で、明治 2 年太政官権少史、明治 12 年工部大書記官）<sup>39)</sup> は、鉄道会社条例案および鉄道会社利益保証法発行の建議書を岩倉右大臣に提出した。

この建議書で、この計画が華・士族授産と殖産興業であることを明確に示すことで、政府の利益保証を求めた<sup>40)</sup>。これに賛成した岩倉は華族間に斡旋した。1 月 25 日「諸氏大久保利和氏ノ邸ニ会」し、「集会費トシテ各々若干ヲ出シテ是ヲ資クルコトヲ決議」し、「27 日ヲ以テ大久保邸ヲ集会所ト為ス」ことを決定した（I-35）<sup>41)</sup>。

2 月 3 日になると、これら 4 名に加えて岩倉が適任者として推薦した肥田濱五郎（東京府士族で、咸臨丸で福沢諭吉等と渡米、明治 3 年土木正、明治 5 年工部省四等出仕）と第十五国立銀行員であった熊谷武五郎（当時、第十五国立銀行員〈明治 10 年金禄債を資本に開業。政府は西南戦争の戦費をこの銀行から調達した〉）が参加して、「諸氏又同邸ニ会ス肥田濱五郎、熊谷武五郎ノ二氏来リテ議ニ与」った（I-35）。すでに指摘したように岩崎彌太郎の推薦で小野義真がこの計画に参加したのは、2 月 6 日である。「又同邸ニ会ス小野義真氏来リテ同盟ニ入ル是ニ於テ創立規則ノ編製ハ肥田氏ヲ主任トシ大田黒、林ノ二氏ヲ其補助トシ株金ノ募集ハ小野、熊谷ノ二氏ヲ主任トスルコトニ決ス」

38) 『日本国有鉄道百年史』第 1 巻、[翻刻、1969] 1974、136-37 頁。

39) 以下で本文に登場する人物の略歴は、とくにことわらない限り大植四郎編『明治過去帳』（東京美術、[1935] 新訂初版 1971）による。

40) 『日本鉄道株式会社沿革史』第 2 篇〈野田正徳・原田勝正・青木栄一編『明治期鉄道史資料』第 2 集（2）（日本経済評論社、1980）29 頁。前掲書『日本国有鉄道百年史』137-38 頁。

41) 前掲書『日本鉄道株式会社沿革史』第 2 篇、I-35 頁。なお、本書からの引用を本節で示すに際して（I-35）と略記する。

(I-35、176)。このように小野はこれまでの財務上の経験から「株金ノ募集」を担当することになったのであろう。

2月18日、大久保利和邸に蜂須賀茂韶・伊達宗城・万里小路道房・藤波言忠が参集し、協議(I-36)。2月20日には「岩倉公ノ意ヲ承ケ集会所ヲ寶田町三番地ノ同邸内ニ移ス是日主唱発起人ヲ定メ岩倉具視・蜂須賀茂韶・伊達宗城・大久保利和、万里小路道房、藤波言忠、武者小路實世、安場保和、中村弘毅、西村貞陽〈東京府出身で、明治2年開拓少主典、明治10年開拓大書記〉、安川繁成、小野義真、高崎正風、大田黒惟信〈旧熊本藩、明治5年大蔵省六等出仕〉、肥田濱五郎、林賢徳ノ十六名」(I-36)と決まった。3月7日には「伊藤、大隈、寺島、山田ノ四参議ハ岩倉邸ニ会シ政府ノ保護法及利益保証等ニ関シ議スル所アリ安場、西村、肥田、小野ノ四氏モ亦参セリト云フ」(I-56-57)。9日、「肥田、小野、大久保、大田黒、林ノ五氏ヲ以テ更ニ創立諸条件取調委員トシ肥田氏ヲ委員長ニ推ス」(I-57)。17日には「同盟発起人承認条件ヲ定メ岩倉具視、肥田濱五郎、蜂須賀茂韶、大田黒惟信、安場保和、安川繁成、伊達宗城、林賢徳、高崎正風、大久保利和、中村弘毅、藤波言忠、小野義真、武者小路實世、西村貞陽、万里小路道房ノ十六氏之ニ連署ス」(I-57)。

4月23日「岩倉公ノ出金額ハ参百円、大久保、安場、中村、安川、林五氏ノ出金額拾四円ニシテ合計金参百拾四円」(I-61-62)となった。注目すべきは、小岩井農場と同じく、小野義真は出資していないことである。

12月6日「臨時株主総会ヲ開キ理事委員十八名ヲ選挙」(I-99-100)したものの、小野義真は理事に選挙されなかった。そして初代社長に吉井友実(旧薩摩藩士、明治元年徴士・参与・軍務官判事に就任し、司法・民部兼大蔵少輔などを経て8年に元老院議員)<sup>42)</sup>が就任した。

日本鉄道は、創業当時の資本金は2,000万円で、1892(明治25)年まで変化しなかった。しかし、株主は当初の4,797名から翌年には9,527名に増加したが、その後は減少し、1892年には2,848名となった。しかし、株数は当初の116,330株から1892年には400,000株と増加し、払込資本金は当初の557,798

42)『明治維新人名辞典』吉川弘文館、1981、1062-63頁。

円から 1892 年には 19,196,940 円となった。工事は 1879 (明治 12) 年工部少技長となり、1882 (明治 15) 年に鉄道局に出仕した毛利重輔があたった。彼はその建設に当たって「工部省ニ依頼シ工部大学生ヲシテ第二区線浦和ヨリ栗橋ニ至ル地勢ヲ測量」(I-141) するなどさせた。

1883 (明治 16) 年に上野・熊谷間、熊谷・本庄間、本庄・新町間が開業して以降、翌年には新町・高崎間、高崎・前橋間が次々と開業していった。その 1884 (明治 17) 年 2 月 22 日、小野義真は理事委員に選出され (I-157)、さらに、10 月 24 日に「臨時株主総会ヲ開キ理事委員十二名ヲ選挙セシニ奈良原繁、北川玄之作、渋沢栄一、池田章政、柏村信、大田黒惟信、間島冬道、二橋元長、林賢徳、小野義真、山中隣之助、草野政信ノ十二名当選ス奈良原繁氏ヲ社長ニ、北川玄之助氏ヲ副社長ニ」就任した (I-181-82)。

1885 (明治 18) 年 8 月 9 日「理事委員小野義真氏ヲ検査委員〈監査役のことで当時 1 名であった〉ニ選挙ス次テ報酬金ヲ辞退ス乃チ理事委員同額ノ報酬ト為シ十二月二十五日ニ至リ更ニ年金百円ト改」(I-238) められた。

1887 (明治 20) 年 8 月 16 日「理事委員会ニ於テ小野義真氏ヲ副社長ニ・・選挙ス」(I-289) とあるように、小野義真は日本最大規模の私設鉄道会社の副社長に選出された。この副社長選出直前の 7 月には、黒磯・那須間が、12 月には郡山・先代・塩竈間が開業した。車両数合計は 476 両であり、当初の 155 両の 3 倍であった<sup>43)</sup>。10 月 29 日、「臨時株主総会ヲ開キ理事委員ノ選挙ヲ行ヒシニ林賢徳、渋沢栄一、小野義真、大田黒惟信、山本直成、池田章政、間島冬道、奈良原繁、二橋元長、草野政信、山中隣之助、柏村信ノ十二氏当選シ互選ヲ以テ奈良原氏ヲ社長ニ、小野氏ヲ副社長ニ・・・選挙ス」(I-317) とあるように、小野義真は日本鉄道副社長に正式に就任したのである。

小野義真の副社長就任後も日本鉄道は拡張を続ける。1889 (明治 22) 年 8 月 9 日に自ら連署した「〈北海道〉炭坑鉄道会社創立ニ付特許願」<sup>44)</sup> に窺えるように、北海道への進出を通じて炭鉱事業へも拡張した。

また、この年の 1 月 28 日「高等商業学校卒業採用ニ関シ同校校長〈矢野次

43) 前掲書『日本国有鉄道百年史』第 1 巻、477 頁。

44) 前掲書『日本国有鉄道百年史』第 2 巻、646 頁。

郎〉へ照会」した。「当社事業追々拡張シ随テ事務取扱ノ為メ多数ノ人員ヲ要スルヲ以テ貴校卒業生ノ内ヨリ一ヶ年十名宛三ヶ年ニ三十名ヲ採用シ度当社ノ人物精撰推薦ノコトヲ結約」（I-319）した。日本の近代化を背後から支えた学制によって設立された工部大学校や高等商業学校からの「学識者」の採用であり、これは、岩崎彌太郎が慶應義塾や東京大学の卒業生から「学識者」を採用したのと同じであった<sup>45)</sup>。

1890（明治23）年10月29日、「臨時株主総会ヲ開キ理事委員ノ選挙ヲ行ヒシニ林賢徳、渋沢栄一、山本直成、大田黒惟信、池田章政、小野義真、柏村信夫、奈良原繁、二橋元長、草野政信、肥田昭作、清田直ノ十二氏当選シ奈良原氏ヲ社長ニ、小野氏ヲ副社長ニ・・・推薦ス」（I-366）とあるように、小野義真が副社長に再任されたのである。この年、岩切・一ノ関間、宇都宮・日光間、一ノ関・盛岡間、上野・秋葉原間が開業している<sup>46)</sup>。

1892（明治25）年3月14日「奈良原繁氏理事委員及社長ヲ辞ス宮中顧問官ニ任セラレタ」（II-13）ためである。3月16日になって「前社長奈良原氏へ特別報酬シテ金五千円ヲ贈ル同日理事委員ノ互選ヲ以テ小野義真氏ヲ社長ニ選挙ス」（II-13）とあるように、小野義真は社長に選出された。4月29日に「臨時株主総会ヲ開キ理事委員ノ改選ヲナシ池田章政、二橋元長、林賢徳、柏村信夫、大田黒惟信、小野義真、肥田昭作、渋沢栄一、清田直、山本直成、草野政信、毛利重輔ノ十二氏当選ス互選ヲ以テ小野義真氏ヲ社長ニ、毛利重輔氏ヲ副社長ニ・・・選挙シ」（II-33）た。10月22日には、秋期特別大演習が開催され、小野義真が社長としての訓辞を述べている（II-31）。この大成功によって、28日には、小野義真「社長ヲ、宮内庁ニ召シ・・・大演習満足ニ相勤メタルニ依リ特ニ御紋付花瓶一對純子一卷を賜」（II-32）った。

1893（明治26）年3月31日には、八ノ戸線鉄道本免許状が下付され「私設鉄道条例ニ抛リ日本鉄道会社々小野義真ヨリ差出シアル線路・・・妥当ナリと認め」（II-35）られ、翌年5月30日には、小野義真社長は、土浦線・磐城線

45) 前掲書『岩崎彌太郎傳 下』397-98頁

46) 前掲書『日本国有鉄道百年史』第1巻、477頁。

および隅田川線への免許申請への付帯文書提出している<sup>47)</sup>。さらに、7月31日に「臨時株主総会ヲ開キ理事委員改選ヲ為シ小野義真、林賢徳、二橋元長、大田黒惟信、山本直成、池田章政、渋沢栄一、柏村信夫、毛利重輔、清田直、草野政信、肥田昭作ノ十二氏当選シ互選ヲ以て小野義真氏ヲ社長ニ、毛利重輔氏ヲ副社長ニ・・・選挙」(II-92)とあるように、小野は社長に再選された。

1895(明治28)年3月には、定款が改正され、理事委員12名、検査委員3名(総会での選挙)となった。4月16日には、「武蔵鉄道ニ関シ通信大臣へ上申」(I-127)した。8月5日には「小野社長ハ・・・賛同ヲ得タル岩倉神社建設及維持資金十万円ハ寄付者ヲシテ当期配当金ノ内より一時ニ金納セシムルノ議ヲ諮ル満場異議ナク之ヲ承認」(II-96)した。私設鉄道だけでなく、日本鉄道敷設のリーダーであった岩倉具視(1883年7月20日死去)を祀るためであった。8月7日に「臨時株主総会ヲ開キ理事委員及検査委員ノ改選ヲナシ理事委員ニ二橋元長、大田黒惟信、毛利重輔、渋沢栄一、林賢徳、肥田昭作、小野義真、池田章政、草野政信、清田直、山本直成、浅野長勲ノ十二氏、検査委員ニ本多衛政養、伊東勅典、川崎八右衛門ノ三氏」(II-157)が選ばれた。

1896(明治29)年3月6日、「日本鉄道株式会社社長小野義真同副社長毛利重輔・・・ト英国倫敦セント、スチフン倶楽部土木工学協会員チャーレス、アッセントン、ホワット、パウナル・・・条件ヲ契約」(II-149)したイギリス人「工師」就任の契約であった。3月18日になると「〈小野義真外十一名ニ於て発起シタル〉武蔵鉄道ニ関シ重ネテ通信大臣へ上申」(II-131)した。

日本の近代化が進行する中、1897(明治30)年7月、高野房太郎、片山潜の主導のもとで、労働組合期成会が結成された。その目的は、労働組合の結成を促し、「労働者の能力と地位の向上、労使の調和をはかり、そのことをとおして日本の国家・産業の発展に資することにあつた」<sup>48)</sup>。労働組合期成会は東

47) 前掲書『日本国有鉄道百年史』第4巻、296頁。

48) 池田信「日本鉄道機械工の闘争—労働組合期成会鉄工組合支部の活動—」労働運動史研究会編『黎明期日本労働運動の再検討』労働旬報社、1979(再録：池田信『労働史の諸断面』啓文社、1990)。以下の記述については、この論文にその多くを負っている。記してお礼を申し上げます。なお、池田論文はあくまでも労働者運動の立場にたったものであるのに対して、本稿はその使用者側である社長小野義真の立場にたって書かれてのものである。

京砲兵工廠を中心にして京浜・大宮の機械工を組織し、さらに東北地方・北海道へと組織を延ばした。

1898（明治31）年8月の久の浜・小高間の開通をもってほぼその拡張計画を達した日本鉄道は、次第に拡張から整備の時代に入り、それまでの労働者確保の時代から管理強化・労働コスト削減の時代に入っていったのである。このような時期に結成された労働組合期成会は、発足と同時に日本鉄道の大宮工場を工作の対象とし、第3回演説会を1897（明治30）年8月22日に大宮で開催した。同工場の組立工田中鬼子造は鉄工組合の創立委員となり、12月1日に53名で第二支部を結成した。この動きを日本鉄道の技手（技師）たちは抑圧した。その対立の中で、翌年11月に1人の組立工が死亡したにもかかわらず、技手は職場の互助組合＝共済会（1895年設立）の基金からの手当を支給しなかった。組合期成会の支援のもとに闘われたこの争議は、第二支部の勝利となり、自主的親睦団体の結成もあって組合員数は順調に伸びた。この第二支部だけでなく、その後1898（明治31）年には第23支部（福島）、第26支部（盛岡）が、99年には第39支部（大宮・木工）、第40支部（水戸）が結成されるなど、日本鉄道の労働組合運動は順調であった。

このような労働組合運動の波を被った日本鉄道では重役の辞職問題が生じた。1898（明治31）年3月15日の『時事新報』の報道によれば、「日本鉄道会社重役の辞職に就いて、日本鉄道今回のストライキは近來の大事件にして、世間の物論も喧しければにや、さきに小野（義真）社長、毛利（重輔）副社長は辞表を提出したるよしなるが、単に社長、副社長の辞職に止まらず、十人の理事すべて辞職すべき様子ありと云う」。さらに同紙は、16日付紙上で「……十一日例会にて評議を凝らせしに、説二派に岐れ、一方は今回の出来事たる全く重役の失策なれば、この際総辞職なすべしと云い、他の一方は否しからず、今回のストライキは容易ならざる事件とは云うものの、根が火夫上がりの職工等の同盟罷工に過ぎず、畢竟一小事にして、かつ将来頻発すべき虞れあるストライキのために、重役が辞職せざるべからざることとならば、いかにして会社の事務を進行し得べきやと主張して、未だいずれとも決せざるよしなれども、……小野社長は兼ねて望みの通り、病気の故を以って辞職に及ぶべく、

後任は暫時欠位とし、……毛利副社長をそのままに据え置きて……。日本鉄道は創立以来年所を歴ること久しく……刷新を要するもの尠なからず、数年前より重役間に於いても、老巧者は退隠し、少壯の敏腕家を挙げて事業の進捗を図らざるべからずとの説もあれば……少壯の新顔に譲るの考えなりと云々と報道した。3月20日紙上の続報によれば「重役総辞職、後任社長選出は難航」し、3月24日紙上では「重役協議会で毛利副社長説が有力に 日本鉄道会社重役協議会、日本鉄道会社重役候補の件に付き、小野、毛利氏の正副社長を始め、……昨日某所に会合して下相談をなし、……たとい旧重役派の再選を見ることあるも、半数は新分子を入れることに決し、十五銀行派ごとき、従来は六人の重役を出せしも、今回は三人以上出さざる代わりに、足立太郎、白杉政愛、長谷川勤介の三代を推薦し、社長には毛利重輔氏、副社長には右三氏の中より出す方……に決したりと云う」と報道した。その結果、3月31日の紙上は「改革派、意見書を可決」と報道した<sup>49)</sup>。

このような報道を裏書きするように、4月6日に「臨時株主總會ヲ開ク是日小野社長ハ病氣ヲ以テ欠席シ渋沢理事委員代リテ議長トナリ、重役一同辞表を提出シタルニヨリ後任者ノ選挙ヲ行フヘキ旨ヲ告グ……是ニ於テ理事委員及検査委員ノ補欠選挙ヲ為ス理事委員ニ毛利重輔、浅野長勲、山本直成、渋沢栄一、二橋元長、久米良作、西園寺公成、足立太郎、白杉政愛、角田林兵衛、菊池長四郎、深川亮藏ノ十二氏、検査委員ニ渡辺福三郎、久野昌一、林賢徳ノ三氏当選シ互選ヲ以テ毛利重輔氏ヲ社長ニ選挙」(II-212、15)した。

副社長から社長に昇格した毛利重輔(弘化4-1901)は、旧山口藩士山本信一の長男で、後藩老毛利元一の養嗣となった。明治2(1869)年民部・大蔵両省より派遣され、アメリカのセンセラー工学校に学び、イギリスでは鉄道建設を学んだ技術者であり、1879(明治12)年工部少技長、1882(明治15)年には鉄道局に出仕し、日本鉄道会社の工事を担った技術官僚であった。その意味では、毛利は「改革者」であり、小野義真に代表される「老巧者」<sup>50)</sup>ではなかつ

49) 前掲書『明治ニュース事典 VI』602-3頁。

50) この「老巧者」を示す一面として、この当時生じた運営課主事の横領問題事件(II-202)への小野義真の温情的姿勢があり、さらには彼が推進した岩倉神社設立問題(II-92)もある。これら

たと言える。もっとも毛利は病気のため社長を辞任し（8月）、「老巧者」曾我祐準が日本鉄道最後の社長となった（Ⅱ-226-27）。いずれにせよ、近代化を推進した「老巧者」は、新たに生まれつつあった労使関係を解決できる近代的かつ開明的な企業家に変身することができず、自らが築いた巨大鉄道会社という表舞台から静かに去っていった。

1906（明治39）年3月31日、賛否両論が渦巻く中、第3読会を経て「鉄道国有化法案」は貴族院を通過し、3月27日衆議院に付された。反対議員が退場する中、記名投票が行われ賛成214票、反対0票で法案は可決され、31日に法律17号として「鉄道国有化法」は公布された。この法律によって日本鉄道以下17私設鉄道会社所属の鉄道および同時に審議されていた京釜鉄道の買収が行われ、翌年10月1日、買収は完了した。ここに私設鉄道会社の時代は幕を閉じたとともに、三菱は1885（明治18）年の海運業撤退とともに、陸運業においても撤退することになった。このように三菱の陸海運輸業の誕生・発展・撤退の陰に小野義真はいたのである。

#### IV おわりに

小野義真は国有化前年の1905（明治38）年5月9日、67歳の人生を閉じた。翌1906（明治39）年5月20日、名古屋で「〈日本の〉鉄道五千マイル祝賀会」が開催された。その祝賀会で、鉄道事業に功績のあった岩倉具視、川上操六、渡辺洪基、中上川彦次郎、南清など10名とともに、小野義真も奉告された<sup>51)</sup>。このように小野義真は、岩崎彌太郎・彌之助とともに、明治初期における海運事業・鉄道事業の創業・経営に政府に代わって積極的に関与し、日本の陸海の運輸事業を支えた。その後、これら事業は国有化されていったものの、

---

については、6日の臨時株主総会での日下義雄は「六万円私消ノ事アリ之ヲ後ニシテハ機関方同盟罷業ノ事アリ」（Ⅱ-213）と指摘している。後者の問題については、撤回され、1903（明治36年）その基金を鉄道学校（明治30年創立）へ寄付することになった（Ⅱ-97）。その前年の32年2月8日の臨時株主総会で「慰労金」が小野・池田・大田黒・草野・肥田ら12名の「老巧者」に15,000円が支払う決定がなされた（Ⅱ-237）。初代社長吉井友實（兼理事委員）の辞任に際しては「在職中ノ慰労トシテ金千円ヲ送ル」（Ⅰ-180）と記録されているとされている。

51) 前掲書『日本国有鉄道百年史』第3巻、210-11頁。

日本における運輸事業の近代化の初期の段階で大きな役割を演じたといえる。

小野義真の人となりについて、坂本嘉治馬は「日本鉄道会社一つだけでもおれの力としては負担が重いのに、岩崎彌之助氏初め皆から新会社の社長の兼任を懇願されて困ったから御馳走して御断りした」との小野義真の言葉を借りて、「この頃の紳士という紳士は……数十社の重役を兼ね重役給を稼いで居たものであるが、翁はかような無責任な事は大の嫌ひであった。……翁が責任感の強い人であったことが分かる。私の一人一業主義も、翁の感化による所多いのである」。小野義真は「厳格細心の人」であり、「一面豪放で大胆な人であった」<sup>52)</sup>。

---

52) 前掲書『富山房五十年』625 頁、627 頁。また、小野義真、岩崎彌太郎の主唱のもと、熊谷武五郎、子安峻、安田善次郎、三野村利助ら協力を得て 1881 (明治 14) 年 2 月 15 日、明治・大正・昭和の社交界の中心となった集会社会ホール「料亭 芝 紅葉館」が開館した (625 頁：『明治ニュース事典 II』230 頁)。また、小野の向島の別邸は「一万坪余りの大庭園で、奥州の松嶋模したもの」であったが、座敷の装飾は質素で、軸などは自筆のものであり、茶器なども粗末であったことから分かるように「内面的には甚しく質素な生活をする一庶民であった」(斎藤一寛前掲論文「早稲田大学と小野義真」9 頁)。「岩崎彌太郎氏との間柄は水魚の関係で、小野は「岩崎家の黒幕といふか顧問といふ」関係であったという (628 頁)。なお、斎藤一寛前掲論文は、「小野義真の私生活」「小野義真と小野粹」の節において、義真の住居・別邸の位置を推定し、彼の性格などについて言及している。