

浅見与一右衛門と幻の東美鉄道

渡 邊 育 也

Yoichiuemon ASAMI and visionary Toumi line.

Ikuya WATANABE

1. はじめに

浅見与一右衛門は、岩村電気軌道を創設し岩村の発展に寄与した人物として知られている。岩村電気軌道は、岐阜県恵那郡岩村-大井（恵那）間の約12kmを結び、明治39（1906）年に開業した県下初の民間鉄道であり、電気軌道であった。

浅見は明治29年には、年間 2,800円の所得をあげ、衆議院議員もつとめる岩村町きっての豪家であったが¹⁾、この岩村電気軌道株式会社創設に際して 397株（当初は 300株）、額面19,850円を引受けるなど、できる限りのお金を拠出して、この事業にあたった。そして、幾多の困難を乗り越えて明治39（1906）年に開業を迎えている。この岩村電気軌道は、明治41（1908）年度には、乗客を月平均 3,339人、貨物を 105,051貫運んだという記録がある²⁾ ように人々に盛んに利用され、恵南の地における交通と産業の発展に大きく貢献することとなった。

私は、飛騨美濃合併 120周年記念展「岐阜県の明治維新」で、浅見与一右衛門の業績と人となりについて若干の紹介を行わせていただいた。岩村電気軌道の調査をする中で、同軌道の創設される約10年前に計画された「東美鉄道」の存在を知ることとなった。具体的には、「東美電気鉄道敷設特許願書」「東美電気鉄道株式会社創立発起認可願書」を拝見することができたのである。この東美電気鉄道は、資金不足と地域住民の反対などによって実現されることなく「幻の鉄道」に終わってしまった。しかし、もしこれが実現されていたら、明治28（1895）年に開通した京都の市電について全国 2 番目の電気鉄道になっていたはずであり、浅見与一右衛門の先取性を知る上においても貴重な資料であることから、今回、この 2 つの資料について翻刻を行い、若干の考察を述べることにした。



図1 浅見与一右衛門翁

2. 「東美電気鉄道敷設特許願書」「東美電気鉄道株式会社創立発起認可願書」の翻刻

東美電気鉄道敷設特許願書は、恵那郡岩村-小田（瑞浪）間に電気鉄道を敷設する許可を求める願書で、岐阜県知事樺山資雄經由、内務大臣樺山資紀宛てのものである。東美電気鉄道株式会社創立発起認可願書は、文字通り株式会社創立発起認可の願書で、やはり岐阜県知事經由農商務大臣榎本武揚宛てのものである。共に、「東美電気鉄道株式会社仮定款」と「東美電気鉄道株式会社目論見書」「東美電気鉄道線路平面略図」「東美電気鉄道株式会社設計書」が添付されている。ここでは、仮定款を省略して翻刻する。

東美電気鉄道敷設特許願書進達願

今般私共東美電気鉄道株式会社ヲ創立シ交通運輸ノ便ニ供スル為メ軌道条例ニ據リ別紙設計書及線路略図ノ通り岐阜県恵那郡岩村ヨリ馬場山田下手向田代ヲ経テ同国土岐郡ニ入り小里寺河戸ヲ經由シテ小田ニ至ル沿道及ビ道路ニ水力電気鉄道ヲ敷設仕度御座候ニ付別紙敷設特許願書ヲ内務省ヘ至急御進達被成下候様奉願上候也

東美電気鉄道株式会社
発起人

明治二十九年 月 日
岐阜県知事 樺山資雄 殿

東美電気鉄道敷設特許願書

岐阜県美濃国恵那郡岩村
東美電気鉄道株式会社発起人

東美電気鉄道敷設特許願

今般私共東美電気鉄道株式会社ヲ設立シ交通運輸ノ便ニ供スル為メ明治二十三年八月法律第七十一号軌道条例ニ據リ別紙設計書及線路略図ノ通岐阜県美濃国恵那郡岩村ヨリ馬場山田下手向田代ヲ経テ同国土岐郡ニ入り小里寺河戸ヲ經由シテ小田ニ至ル沿道及道路ニ水力電気鉄道ヲ敷設仕度御座候間右特許被成下候様奉願上候也

追伸 本公司創立之儀ハ本年本月本日農商務大臣ニ出願仕候也

東美電気鉄道株式会社
發起人

明治廿九年 月 日
内務大臣伯爵 樺山資紀 殿

東美電気鉄道株式会社創立發起認可願書進達願

今般私共儀東美電気鉄道株式会社ヲ設立シ水力電気鉄道ニヨリ岐阜県美濃国恵那郡岩村ヨリ同国土岐郡小田ニ至ル間ニ運輸ノ事業ヲ営ミ申度本年本月本日内務大臣ニ線路敷設特許出願仕候ニ付右特許相成候節ハ同時ニ本会社創立御認可相成候様農商務大臣ニ其認可願書呈出仕度御座候間別紙願書農商務省へ至急御進達被成下候様奉願上候也

東美電気鉄道株式会社發起人

明治二十九年 月 日
岐阜県知事 樺山資雄 殿

東美電気鉄道株式会社創立發起認可願書

岐阜県美濃国恵那郡岩村
東美電気鉄道株式会社發起人

東美電気鉄道株式会社創立發起認可願

今般私共申合セ岐阜県美濃国恵那郡岩村ヨリ馬場山田下手向田代ヲ経テ同国土岐郡ニ入り小里寺河戸ヲ經由シテ小田ニ至ル沿道及道路ニ水力電気鉄道ヲ敷設シ公衆ノ便利ノ為メ運輸ノ業ヲ営ムノ目的ヲ以テ東美電気鉄道株式会社ヲ設立仕度發起仕候ニ付何卒御認可被成下度尤モ線路敷設之儀ハ明治二十三年八月法律第七十一号軌道条例ニ據リ本年本月本日付ヲ以テ内務大臣ニ特許請願仕置候間右線路敷設之儀特許ヲ得候節ハ同時ニ本会社創立之儀御認可相成候様特ニ御詮議被成下度商法ノ規定ヲ遵奉シ別紙起業目論見書及仮定款等相添へ此段奉願上候也

東美電気鉄道株式会社
發起人

明治二十九年 月 日
農商務大臣子爵 榎本武揚 殿

東美電気鉄道株式会社設計書

第一 線路

- 一 本会社ノ線路ハ岐阜県美濃国恵那郡岩村ヲ起点トシ馬場山田、下手向、田代ヲ経テ同国土岐郡ニ入り小里、寺河戸ヲ經由シテ小田ニ至ル延長拾五哩三鎖九十節トス
- 一 馬場山田ヨリ下手向ニ至ル間ニ於テ馬場山田ヲ起点トシテ一哩四十鎖間ニハ線路用道ヲ往還道路ニ沿ハズシテ築キ、小里ヨリ寺河戸ニ至ル間ニ於テ小里ヲ起点トシテ一哩五十鎖間ニハ小里川ノ西岸ニ沿フテ線路ヲ築キ、餘ハ皆往還道路ニ沿フテ線路ヲ築ク

第二 軌道

- 一 軌道ハ凡テ単線式トシ馬場山田、下手向、田代、小里、寺河戸ノ各所ニハ其人家ヲ離レタル所ニ避線ヲ設ク
- 一 軌間ハ三呎六吋トシ避線ト幹線トノ間ヲ三呎以上トス
- 一 軌道ハ線路ノ中央ニ敷設シ両側ニ各幅員四尺以上ノ餘地ヲ存ス
- 一 村里ノ両側人家連絡シ路幅三間ニ滿タザル處ハ所轄官廳ノ指揮ニヨリ土地家屋ヲ買収シ道路ヲ拡ゲ公道ニ編入ヲ願フ事アル可シ又タ道路ニ沿フ下水道等ハ時宜ニ由リ蓋ヲ為シ人車通行ノ便ヲ謀ル事アル可シ
- 一 軌條ハ一碼ニ付四拾五磅以上五十磅以下T字形鋼製トシ道路ノ踏切り及ヒ村里内ニ於テハ軌條及ヒ枕木ヲ土中ニ填敷シ軌條ニ觸接シテ石材、コンクリート、若クハ木材ヲ敷入ル
- 一 馬場山田、下手向、田代、小里、寺河戸、ニハ乗客待合ノ為メ板葺腰掛ヲ設ク
- 一 軌條ハ銅線ヲ以テ電氣的接合ヲ能クス
- 一 小里川ニ架スル橋ハ当分ノ内堅牢ナル木製トス

第三 発電所

- 一 発電所ハ田代小里間ノ□□ニ置ク
- 一 原動力ニハ□□ノ瀑布ヲ利用ス其水力ハ平水ノ時二百二十三馬力アルヲ以テ利用実馬力ハ百五十六馬力ノ見込ナリ
- 一 発電機ハ直通式ニシテ五百「ヴアルト」七拾五「キロワット」ノモノ貳個トス

第四 電路

- 一 電路ハ架空法単線式トス
- 一 時宜ニ由リ軌條ノ外截面積一、二平方「ミリメートル」以上ノ銅線ヲ用ヒテ歸線ト為ス事アル可シ
- 一 電車線ハ径一「センチメートル」以上トシ毎十町ニ區劃シ臨時電流遮断ヲ為シ得ル様ニス又タ饋電線トノ間ニ開閉器ヲ装置ス
- 一 電柱ハ木製ニシテ長サ貳拾八尺以内末口五寸以上トシ之ヲ距離貳拾間毎ニ軌道ノ片側ニ建設ス但避線ノ處ニ於テハ兩軌道ノ中間ニ建設ス
- 一 電路ノ最近点及ビ最遠點ノ間ニ於ケル電壓ノ差ヲ表示スル電線装置ヲ為ス

第五 コンベルトル

- 一 全電路中ニ各二八、八馬力ノ「コンベルトル」三個、即チ馬場山田下手向間ニ一個、下手向田代間ニ一個、小里寺河戸間ニ一個ヲ置ク

第六 車両

- 一 客車ハ長サ室内拾五尺以内幅六尺以内トシ旅客四十人ヲ乗車セシムルヲ得ル者トス、其重量ハ積載重ヲ合シテ七噸以内トス
- 一 客車ニハ各四十馬力ノ電動機ヲ備ヘ緩急制御器ヲ以テ如意ニ進退セシム
- 一 貨車用機関車ハ各八拾馬力トス
- 一 貨車ハ長サ二十九尺以内幅五尺六寸以内ニシテ死重二噸半以内ニシテ積載重六噸以内トス
- 一 客車ノ速力ハ平均一時間ニ六哩半以内貨車ノ速力ハ一時間四哩半以内トス、客車ト貨車トヲ同時ニ発スル事無シ

第七 附言

- 一 以上ハ設計ノ要概ナリ、他日工事設計明細書ヲ以テ全案ヲ詳説ス可シ、又タ時宜ニヨリ必要アリト認ル時ハ適法ニ設計ヲ更正シテ主務官廳ノ認可ヲ請願ス可シ
以上

東美電気鉄道株式会社目論見書

- 第一 当会社ハ株式組織トス
- 第二 当会社ハ岐阜県美濃国恵那郡岩村ヲ起点トシ馬場山田、下手向、田代ヲ経テ土岐郡ニ入り小里、寺河戸ヲ經由シテ小田ニ達スル距離間ニ電気鉄道ヲ敷設シ交通運輸ノ便利ニ供シ相当ノ賃金ヲ取得スルヲ以テ目的トス
- 第三 当会社ハ東美電気鉄道株式会社ト称シ本社ヲ岐阜県美濃国恵那郡岩村ニ置ク
- 第四 当会社資本金ハ金參拾五万円トシ之ヲ七千株ニ分チ壹株ヲ金五拾円トス
- 第五 当会社資本金ノ使用概算如左
 - 一 金參拾五万円也 資本総額
 - 内訳
 - 一金壹万千貳百円 発電機貳個
 - 一金八百円 水車
 - 一金百円 導水筈
 - 一金六百貳拾円 電動平速機
 - 一金六千円 コンベルトル三個
 - 一金壹万円 貨車用機関車貳両
 - 一金參万四千五百七拾円 電線及其附属品一式
 - 一金千円 発電機水車其他据付費
 - 一金九万貳千八百五拾円 軌條費
 - 一金貳万六千六百四拾円 線路用地費
 - 一金六万五千元 土工費
 - 一金壹万七千八百貳拾円 枕木及バラスト費
 - 一金五千元 橋梁費
 - 一金參千円 コンベルトル費
 - 一金千円 伏樋費
 - 一金貳千六百四拾円 電柱費
 - 一金貳千貳百五拾円 停車場用地費
 - 一金參千貳百円 車両舎事務所及駐車場建築費
 - 一金參万六千五百円 車両費

一金參百円	柵垣及境界杭費
一金貳千円	電話架設費
一金貳千五百円	運送費
一金千円	創業費
一金壹万貳千五百円	軌條敷設及電話架設費
一金參百拾円	右用具費
一金參千貳百円	線路実測費
一金八千円	準備金
合計 金參拾五万円也	

営業収支概算

収入之部

一金參万零貳百四拾円也	乗客賃金
一日拾五哩間貳両宛八回発車，一両一回三十五人乗，	
一哩二付一人一銭，乗客五百六十人，一ヶ年三百六十日分収入	
一金貳万六千零五拾円也	貨物運賃
壹噸二付一哩平均六銭七厘毎日四回運送，一回拾八噸，一ヶ年三百六十日分収入	
合計金五万六千貳百九拾円也	

支出之部

一金五万六千貳百九拾円也	
内訳	
一金壹万四千四百円	諸給料
内	
一金貳千貳百円	役員以下事務員給料
一金七千貳百円	技術員及車掌車丁給料
一金貳千円	電工及臨時雇夫賃金
一金五千四百九拾円	
内	
一金貳百五拾円	整滑油檻襖等費
一金千五百円	線路保存費
一金參百四拾円	機械車両其他修繕費
一金參千円	営業費及諸税
一金四百円	被服費

差引

一金參万九千四百円也	
内	
一金參千九百四拾円也	積立金
一金參千九百四拾円也	準備積立金
一金參千九百四拾円也	賞与金
一金貳万七千五百八拾円也	株式配当金
但シ資本金參拾五万円ニ対シ	
一ヶ年七分八厘八毛	
合計金五万六千貳百九拾円也	

第六 当会社發起人ノ住所氏名及ビ其各自引受ル株数ハ如左
 引受株数 住所 氏名

右之通明治貳拾九年 月 日發起人ニ於テ之ヲ決定シ茲ニ各自署名捺印スル者也

3. 幻の東美鉄道についての考察

(1) 東美鉄道敷設計画の背景

浅見が東美鉄道を敷設しようとしていたころの岐阜県の鉄道事情をみてみよう。明治16年5月，東海道線が滋賀県長浜から関ヶ原まで開通し，翌年にはさらに延長し，垂井を経て大垣にまで至った。ついで明治20年に加納駅（翌年岐阜駅と改名）が開設され，木曾川架橋を終えて明治22年7月一宮からの鉄路と結び，東海道線の全通をみている。

これに約10年ほど遅れて、東濃では中央西線が名古屋から北上して工事が進められてきた。明治35年多治見駅から中津川駅までが開通、41年には県内全線が開通している⁹⁾。

明治時代に岐阜県内を通る国営の鉄道は、この二線だけであった。しかし、日清戦争後の好況期に岐阜県でも民間鉄道敷設の動きが活発になった。その動きは主に東濃、飛騨地方に現れた。これらの地域は舟運が発達せず、貨物の運搬はもっぱら馬車に頼っていた地域であった。

飛騨では、すでに明治18年に岐阜―高山―富山（金沢）を結ぶ鉄道が高山町の住民平によって考案されていた。彼は自身が製糸業を営んでいたこともあって、早くから飛騨の諸産物の販途を開くためには交通の便を図る必要があると感じ、こうした計画を立てた。しかし、費用多額のため有志の賛同が得られず挫折した。ついで明治24年、国営の鉄道を敷設することを考え、名古屋・金沢間直通鉄道敷設を訴えた。各方面に運動したがよい結果が得られず、この国営鉄道の敷設も挫折した。それでも鉄道の開設に執念を燃やした住は、さらに明治29年に飛騨を経由して名古屋と金沢を結ぶ大規模な民間鉄道敷設を計画した。「起業目論見書」「会社仮定款」を提出し、明治30年には岐阜市から小牧、美濃加茂を経て飛騨国下原に至る間の実地踏査も行った。しかし、明治30年から31年にかけての不況によってこの計画も頓挫している。

一方、東濃では、明治29年に浅見が東美鉄道敷設を計画していた。中央線の国による敷設には、軍事的考慮が強く働いており、主要都市の鉄道による連結を行うことに主な目的があり、地方経済の振興については配慮があまりなされていなかった。明治26年2月に決定された路線では、瀬戸や笠原・駄知などを經由しないというように製陶業者の便利は考えられていなかった。また、岩村についても恵南地方の中心であったものややはり中央線の路線から外れることとなった。そこで、浅見は中央線の路線が決定されたわずか3年後で、まだ中央線の線路の敷設が行われていない段階で中央線に接続する岩村―小田（瑞浪）間に電気軌道を敷設しようと計画しているのである。初めに大井（恵那）ではなく、小田（瑞浪）との間に路線を求めたのは、この当時の岩村は生活上・経済上のつながりは恵那よりも瑞浪方面にあったからであると推測される。

浅見の計画した東美鉄道が電気軌道であったことも注目し値する。明治29年ころは、電信・電話・電灯などが実用化されつつあった時期であるが、一般家庭にはほとんど普及していなかった。例えば、岐阜県で初めて電灯がともったのは明治27年で、「岐阜市では電気灯珍しく、毎夜今川町なる岐阜電灯株式会社発電所前は、見物の山、付近に屋台店も出来る勢」⁹⁾であったという。こんな時期に全財産を賭けて技術的にも不安がある電車を走らせようとしているところに、浅見の先進性をみることができる。

(2)東美鉄道株式会社の目論見

東美鉄道株式会社の資本金は35万円、1株50円で7,000株を募集しようとしている。

資本金の使用内容としては27項目が挙げられているが、1万円以上の使用を予定されている物を列挙すると次のようになる。

項目	費用(円)	項目	費用(円)
軌條(レール)費	92,850	枕木及バラスト費	17,820
土工費	65,000	軌條敷設及電話架設費	12,500
車両費	36,500	発電機貳個	11,200
電線及其付属品一式	34,570	貨車用機関車貳両	10,000
線路用地費	26,640		

次に営業収支概算は、以下の通りである。

収入の部

○乗客賃金 30,240円

1人1マイルについて1銭の乗車賃。岩村―小田間は約15マイルのため15銭の乗車賃。

1日に2両の電車がそれぞれ4往復、岩村―小田間をのべ8回運行。1両1回で35人乗り込むと想定し、1日当たり乗客は560人。

1年間360日分収入=15銭×560人×360日=30,240円

但、1両1回で40人乗れるところ35人乗ったと仮定し、車両の稼働日も365日の内360日を仮定している。

○貨物運賃 26,050円

1ト、1マイルについて6銭7厘。岩村―小田間は約15マイルのため約1(1.005)円の運賃。

1日4回、岩村―小田間を運送。1回について18ト運送し、1年間の稼働日を360日と仮定。

1年間360日分収入=1.005円×18ト×4回×360日=26,050円

合計 56,290円

支出の部	
○諸給料	11,400円
○整滑油檻糶費	250円
○線路保存費	1,500円
○機械車両其他修繕費	340円
○営業費及諸税	3,000円
○被服費	400円
合計	16,890円

差引 39,400円

39,400円の利益のうち積立金、準備積立金、賞与金として、それぞれ3,940円（利益の1割）を使い、残りの27,580円を株式配当金に当てようとしている。この配当金は、資本金に対して年7分8厘8毛である。

東美鉄道が幻に終わった最大の原因は、資本金35万円を集める見通しが立たなかったためといわれている。

浅見は、後年の岩村電気軌道で300株、額面金額15,000円を出資申込みをしている（最終的には397株、額面金額19,850円）が、この金額は浅見家として最大限の出資額であった。これを単純に東美鉄道に当てはめると、浅見の出資額は全株式の約5%にすぎない。また、鉄道を引くことによって一番恩恵を受ける岩村に浅見以外の大口の出資者がなかったこと、スポンサーとなる企業がなかったことも東美鉄道を幻に終わらせてしまった原因だと考えられる。

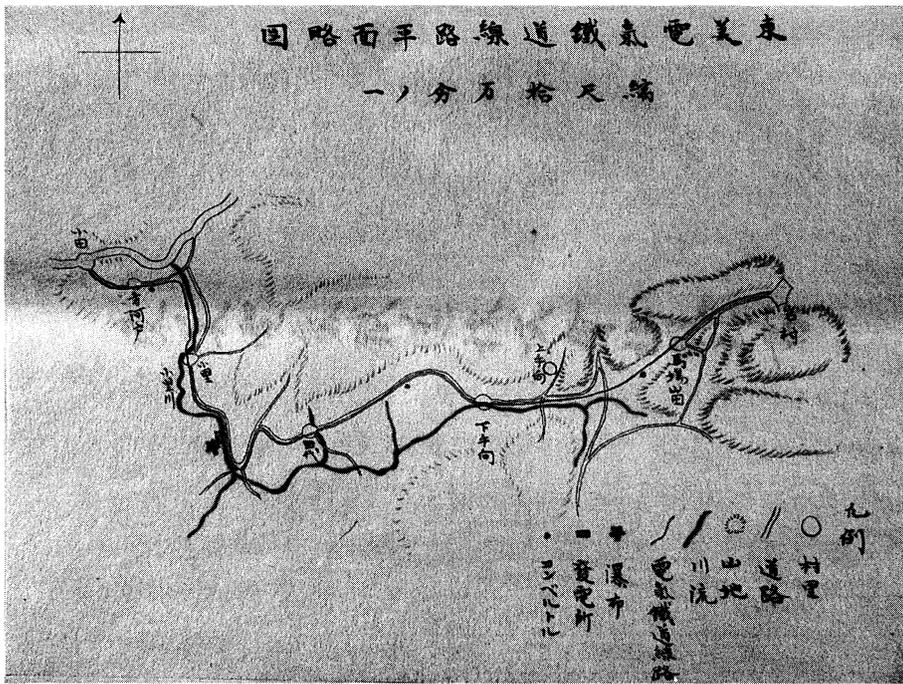


図2 東美電気鉄道線路平面略図

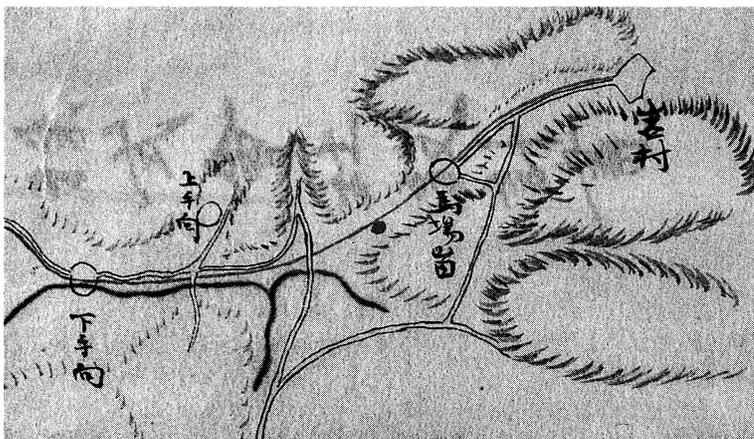


図3 同部分

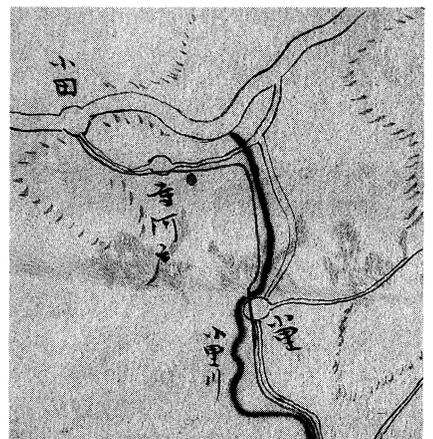


図4 同部分

逆に言えば、鉄道敷設事業は1個人で遂行するには余りにも大きな事業すぎたと言ってもよいのではないだろうか。

(3)東美鉄道の路線について

浅見は、明治29年の段階で東美鉄道の大まかな路線計画を立てていた。それは、「東美鉄道線路平面略図」(図2)の存在によっても証明されている。線路は恵那郡岩村を起点として馬場山田、下手向、田代を通過して土岐郡に入り小里を経由して小田に至る15哩(マイル)3鎖(チェーン)余の約24.2kmを予定していた。線路は次の2区間を除くとすべて既設の道路に沿って線路を敷こうとしている。これは、少しでも敷設費を押さえようとする考えであろう。新設区間は馬場山田-下手向間の1哩40鎖(約2.4km)と小里-寺河戸間の1哩50鎖(約2.6km)である。馬場山田-下手向間には両区間を直接的に結ぶ道路がなかったために鉄道路線を新たに造ることにしたようである(図3)。

また、小里-寺河戸間には小里川右岸に道路があったが、それには沿わないで小里川左岸に新たに鉄道路線を設けようとしている。その理由は資料に記述されていないのではっきりしないが、少しでも線路を短くしよう(既設の道路に沿うより約1km線路を短くなる)としたことと一度は越えなければならない小里川をできるだけ上流で横断し橋梁費を安価にしようという配慮があったのではないかと考えられる(図4)。

4. おわりに

本稿では、幻に終わった東美鉄道に関わる2つの資料の翻刻を行い、併せて若干の考察を行った。確かに日の目を見ることのなかった東美鉄道であるが、明治29年という日本の鉄道史上極めて早い時期に、民間人である浅見によって創設されようとしていた事実は注目に値する。また、技術的に不安がある電気軌道にあえて挑戦しようとするなど意欲的な試みも目立つ。まさに明治期の殖産興業にかける意気込みが伝わってくる取組みであったと考えることができる。

本来なら考察の中に、後に敷設される岩村電気軌道との比較や東美鉄道の挫折から岩村電気軌道敷設に至る経緯などについても述べるべきであったと思うが、研究不足・準備不足でそこまでいくことができなかった。今後の研究に待ちたいと思う。なお、東美鉄道については永田宏氏の「浅見与一右衛門翁と岩村電気軌道株式会社 附 幻の東美鉄道」で紹介されており、本稿執筆に際して参考にさせていただいた。

末筆ながら調査に御協力いただいた浅見与一右衛門の御令孫専一郎御夫妻といわむら町まちづくり実行委員会の西尾精二氏に感謝を申し上げたい。

注記

- 1) 『岐阜県史 通史編 近代中』 P1094
- 2) 「岩村電気軌道ニ関スル取調書」(岩村町山上家蔵)
- 3) 『岐阜県史 通史編 近代中』 P1086
- 4) 岐阜日日新聞 明治27年7月

参考文献

- 岐阜県『岐阜県史 通史編 近代中・下』 昭和45
岩村町史刊行委員会『岩村町史』 昭和36
岐阜県歴史教育研究会『濃飛人物史』 昭和55
永田 宏「浅見与一右衛門翁と岩村電気軌道株式会社 附 幻の東美鉄道」 平成7
秦 裕子「浅見家と明智鉄道」(『日本通信』平成8)