



Title	明治初年における華族の経済活動：鉄道払下げを請願した華族組合を事例に
Author(s)	富谷， 竜一郎
Citation	若手研究者フォーラム要旨集. 2021, 3, p. 14-17
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/79338
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

明治初年における華族の経済活動

—鉄道払下げを請願した華族組合を事例に—

日本史学 博士前期課程2年

富谷 竜一郎

はじめに—導入と問題設定—

導入

1869（明治2）年、明治政府は鉄道建設を決定し、1872年に日本最初の鉄道である東京（新橋）—横浜間の鉄道が開業した。しかし政府は資金不足であったため、鉄道建設は遅々として進まなかった。そこで政府は、鉄道建設の担い手として民間の登場を期待した。具体的には商人であり、そして本報告で扱う華族であった。

1875年、26名の華族は、東京—横浜間の鉄道払下げを請願した。ここに華族組合が誕生した。華族組合は、翌年には政府と鉄道払下げ条約を締結し、渋沢栄一の助力を得て、華族組合の運営や払下げの年賦金を納付していた。しかし、条約締結と同日に公布、翌年から施行された金禄公債証書発行条例（相対的に収入減となった華族が多かった）によって、将来的な年賦金納付の目途が立たなくなり、1878年に払下げを断念、翌年解散した。

問題設定

華族組合は華族史・鉄道史双方ではほぼ取り上げられておらず、実態の究明が必要。

- ① 不明瞭な華族の役割を定義（「国民中貴重ノ地位」「其履行固リ標準」）
→なぜ華族は鉄道建設を試みたのか？なぜ解散に至ったのか？
- ② 華族の経済活動：“リスクを抑えた”“株式投資を中心に”“事業には関与しない”
という定説にはまらない新たな活動の解明
→どのように華族組合の運営に関わっていたのか？
- ③ 【展望】後に設立される最初の私鉄、日本鉄道会社の前史を辿る
→何が継承されたのか？何が断絶したのか？

1. 華族の鉄道事業構想

華族組合は「自らの「恒産」獲得を最大の目的としていた」¹、要は華族自身の職と財を得るための手段が鉄道建設であったと言われている。本章では、華族組合の設立に繋がった、華族が鉄道建設を構想した史料を5点挙げる。その一覧が表1である。

¹ 中村尚史「日本鉄道会社の創設へ」（安場保吉編『安場保和伝』、藤原書店、2006年）224頁。

【表1】華族による鉄道事業構想に関する史料一覧

【表1】華族に関する鉄道事業構想に関する史料一覧			構想内容		
番号	本稿における史料名	年月日	背景	目的	手段
1	蜂須賀茂韶建言 (太政官宛)	1872年 10月	華族の特権的身分の認識や 欧州での視察	01_「陛下文明政治ノ萬一ヲ裨輔」	華族や士族・有力者と会社を設立し、東京ー青森間、または東京ー新潟間の鉄道を建設
				01_「天下蒼生洪福ノ基ヲ開」く	
				02_華族の財本確立	
				03_（成功すれば）家禄還付による冗費削減	
2	蜂須賀協力依頼書簡 (麿香間祇候等)	1872年 10月		史料1. 蜂須賀建言と同様 （「政府上下之為」）	
3	松平慶永・池田慶徳宛書簡				
4	麿香間祇候等による願書 最終稿（三条実美宛）	1873年 3月	蜂須賀の勧誘	01_「天下ノ人民」に対する規範	家禄を割り、会社を設立し、鉄道を建設
5	麿香間祇候等による願書 草稿（三条実美宛）	1873年 2月		01_「天下ノ大幸」の実現	
				03_（成功すれば）家禄還付による冗費削減	
			04_運輸の便		
				05_軍事的な利点	

四民の上に立つという身分の特殊性を踏まえて、「天下蒼生洪福」や「天下ノ大幸」を実現する手段として、鉄道建設を求めたのであった。そして、巨額の費用を必要とする鉄道建設を率先して行うことで、人民を鼓舞しようとする意識があった。華族の特殊性に立脚した富国論、まさに「華族の富国論」²が存在していたのであった。

史料1、4を受領した政府は、作成者である華族に対して、会社設立の方法や計画等の書類を提出するよう指示した。ここから、華族組合の活動が始まる。

2. 華族組合の誕生—1回目会合から21回目会合まで—

第1期 鉄道新設構想期：1回目—3回目

鉄道建設の区間・必要な費用・費用の分担方法を議論した。区間は東京一福島間、費用は750万円と見積もった。前述した史料の発起人だけでは費用が賄えないため他華族の参加を募ったが、それでも厳しいため、区間短縮も視野に入れることにした。

第2期 既存払下げの方針確定期：4回目—7回目

閉塞した状況に井上馨が登場する。井上は経費と事業の早期立ち上げの観点から、東京一横浜間の鉄道の払下げを勧めた。華族組合は、この提案を受けることにした。再度見積った費用300万円を続々と増えていた参加華族で分担し、払下げ願書と分担金を定めた盟約書を作成するに至った。

26名の華族のうち、収入に対する分担金割合が高い上位5名が表2である。なかには割合が低い華族もいたが、リスクを負ってまで多額の分担金を担っていたという事実は看過すべきではない。

【表2】分担金割合一覧(上位5人と平均)

	盟約書の 分担金(円)	収入に対する 分担金割合
蜂須賀茂韶	825,900	80.0%
松平頼聰	231,300	41.0%
池田徳潤	5,900	34.6%
伊達宗城・宗徳	123,900	34.4%
久松勝成・定謨	123,900	21.0%
全体の平均	142,857	15.2%

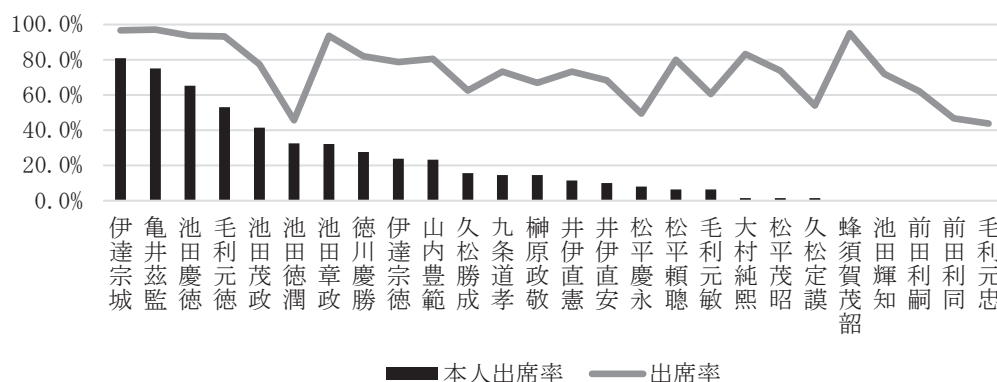
² 従来の富国論の解釈は、「国家主義を基礎とし、近世以来の在来の経済思想、もしくは輸入経済学の影響を受けた富国論」であり、本報告で扱う富国論とは異なるものと言える。(中村尚史『地方からの産業革命—日本における企業勃興の原動力—』(名古屋大学出版会、2010年)34頁)。

第3期 払下げ条約締結期：8回目—21回目

願書と盟約書を作成した華族組合は、工部省や東京市と交渉を始めた。並行して、組合規則など体裁を整えていった。途中、伊藤博文工部卿自ら華族組合に足を運び、払下げ条件の一部変更を説明した。そして、1876年8月に条約を締結した。

26名の華族組合出席率が表3である。本人出席率上位は華族の中でも有力者であり、彼らの関心度の高さがうかがえる。

【表3】出席率一覧



3. 華族組合の動揺と解散—22回目会合から40回目会合まで

第4期 金禄公債証書発行条例を受けた動揺期：22回目—28回目

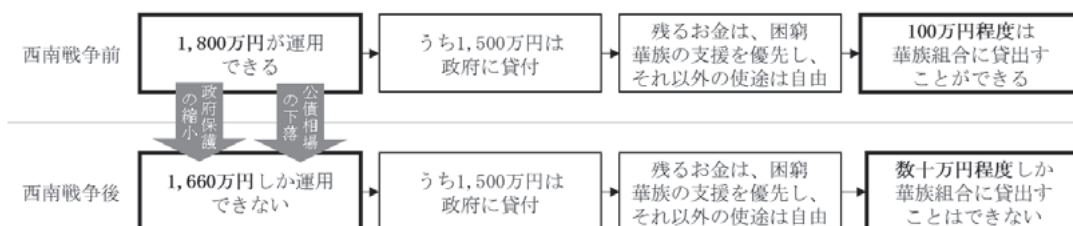
条例の影響を確認したところ、20名は問題ないと答えた。しかし6名は、分担金の捻出が難しいと回答した。動揺が走る中、池田慶徳や渋沢が皆を鼓舞しながら、華族組合は対応策の検討を始めた。大蔵省や第一国立銀行にも相談していたが、同時期に岩倉具視を中心に華族会館（華族間の親睦を深め、学問に励むことを目的に設立。全華族が会員。政府としては華族統制の出先機関的位置づけ）でも対応方法を議論していたため、華族会館と足並みを揃えることに決めた。

第5期 借款断念を受けた解散期：29回目—40回目

検討を主導していた岩倉との議論の結果、両者共存の方策（禄券運用は華族銀行（後の第十五国立銀行）、銀行から組合に借款を供与することで、組合は予定通り払下げを行う）が合意された。

しかし、その前提が西南戦争によって崩れてしまう。前後の変化を図式化したのが図1になる。華族組合は、岩倉と共に打開策を模索したが、銀行から借款は困難であり、払下げの断念はやむを得ず、解散するに至った。

【図1】西南戦争前後の変化



おわりに

- なぜ華族は鉄道建設を試みたのか？
 従来：「恒産」獲得を最大の目的
 …自身の身分の特殊性を踏まえて、国家への貢献・人民の鼓舞、まさに富強の一翼を担おうとしたから
- なぜ解散に至ったのか？
 従来：金禄公債証書発行条例による資金不足
 …条例は乗り越えたが、その後の西南戦争により予定していた銀行からの借款が受けられなくなったため
- どのように華族組合の運営に関わっていたのか？
 従来：「資産を減じないことを優先」³した「利殖目的」⁴、低リスク・低関与
 …多額の分担金を担う。リスクを負って事業に深く関与しようとしていた
- 何が継承されたのか？何が断絶したのか？
 従来：華族組合による「私鉄創設の運動は三つの方向に分流した」⁵
 …華族組合と3つの分流先を比較したのが表4。後の東山社や日本鉄道会社とは、構想主体や払下げを請願した点で共通点はあるものの、目的は全く異なっている。
 一方で東北鉄道会社の目的は華族組合とも近い。
 継承と断絶の詳細検討は今後の課題とする

【表4】華族組合と3つの分流先比較表

		主な構想主体	設立時期	目的	内容	結果
華族組合		華族	1875年	国家への貢献 人民の鼓舞	鉄道新設 →東京―横浜間払下げ	払下げ代金の納入が 続けられなくなり解散
分 流 先	東山社	士族	1878年	士族授産	鉄道新設 →東京―横浜間払下げ	政府から請願が却下 され解散
	日本鉄道会社	在官有志、華族、 士族等	1881年	国内問題の解決 (輸入超過など)	鉄道新設	設立。日本初の 私設鉄道会社
	東北鉄道会社	北陸地方の華族	1881年	北陸地方の 殖産・振興	鉄道新設	予定路線の変更により 建設資金が集められず解散

³ 寺尾美保「大名華族資本の誕生：明治前・中期の島津家の株式投資を通じて」（『史学雑誌』124-12、2015年）56頁。

⁴ 松村敏「明治前期における旧加賀藩主前田家の資産と投資意思決定過程―藩政から華族家政へ―」（『商経論叢』53、2018年）121頁。

⁵ 中西健一『日本私有鉄道史研究』（ミネルヴァ書房、2009年）11頁。