

## 明治末・大正期地方資産家の経済的活動の一事例

——筑豊鉱業主麻生太吉の福岡地域での活動——

### 新 鞍 拓 生

#### はじめに

明治末から大正期は、地方資産家の活動<sup>(1)</sup>をめぐる諸条件がそれ以前と比べ変容した時期である。地租増徴や鉄道国有化、都市財政の拡大、電力経済圏の成立<sup>(2)</sup>などは、地方資産家の投資対象や活動範囲に影響を与えたと思われる。地方資産家を総体として把握する作業の一環として、本稿ではその新たに係わった地域における経済的活動の一端を明らかにしたい。

地方資産家と地域との係わりをめぐっては、企業勃興期が中心であるが、その経済的機能のみならず社会的、政治

的要素を関連づけて論じる研究が、谷本雅之、鈴木恒夫・和田一夫・小早川洋一、中村尚史氏などにより進められ、近年の潮流となっている<sup>(3)</sup>。地方資産家の総体的把握を進めるにあたり、こうした研究を参照しつつも、彼らの活動をめぐる条件が変化したと考えられる明治末期から大正期、新たに係わった地域での経済的活動に絞って、実態の解明を試みたい。

ここで取り上げる麻生太吉<sup>(4)</sup>（安政四（一八五七）～昭和八（一九三三）年）にとって福岡地域は、明治末・大正期に経済的活動を行った地域である。麻生の企業者活動については、福岡県筑豊地方での炭鉱経営、筑豊炭輸送部門関連企

業への出資と役員就任、地元嘉穂郡での企業設立や役員就任、筑豊地方を越えた北部九州地方で電力業での活動、それを支える有価証券投資など、筑豊地方と北部九州地方のそれが明らかにされている<sup>5)</sup>。福岡市域での麻生太吉の活動に関しては、彼の伝記において、明治期の行政職関連で行き来していたことが記されている。麻生の同市域における経済的活動に関しては、明治末期の市内電気軌道会社合併問題や大正二（一九一三）年の九州水力電気（九水）役員就任に伴う活動といった電力業を通じた関与、大正中期に同地で設立された会社企業の株式所有などが明らかにされている。ただしそれらは、紹介程度にとどまっている。さらに、麻生自身の活動の基盤たり得る人的ネットワークは解明されていない。

大正期前後の福岡市域については、地方経済史・経営史<sup>6)</sup>や政治史<sup>7)</sup>の分野で実態の解明が進んでいる。前者では、福岡市域における明治末期から大正期にかけての都市の発展やインフラストラクチャーの整備<sup>8)</sup>、電気事業の展開<sup>9)</sup>、近代福岡・博多（福岡）における商人や事業家の経済的活動の実態が明らかにされている。本稿に関連するものでは、迎由理男氏が福岡博商工業者における新規事業に対する積極

性の濃淡について述べられている<sup>10)</sup>。本論でみる、麻生太吉と関係のあった安川敬一郎の経済的活動に関しては中村尚史氏が、安川自身の炭鉱業を営む際、筑豊地方の企業家が重要な役割を果たしたと指摘されている<sup>11)</sup>。本稿では麻生が彼らとどのように係わりながら福岡市域で経済的活動を行なったのか関説したい。

本稿は以上の関心と研究動向を踏まえつつ、第一節で麻生太吉が福岡市域で特に活動した明治末期から大正中期の市勢を、第二節では、会社企業を通じた麻生の係わりを軸とする経済的活動を明らかにする。

## 一 麻生太吉が福岡市で活動した時期の市勢

### （1）明治末・大正初期の概観

麻生太吉は明治四〇（一九〇七）年頃に福岡市浜ノ町に別荘を構えたが、この頃の同市は港湾、水道、市内交通といったインフラ施設が貧弱であり、かつそれへの投資の目処が立たないような状況だった<sup>12)</sup>。しかも、日本経済が全体として工業化が進展していたこの時期においても、福岡市の工業は貧弱であり、在来的産業である博多織が目立つ程度であった（表1）。この時期の福岡商人は、積極的に新

表1 福岡市産出の主要工産物

順位	大正元(1912)年		大正6(1917)年		大正14(1925)年	
	品目	産額	品目	産額	品目	産額
1	博多織	742,877	博多織	1,455,109	生木綿	2,919,011
2	鉄製器械器具	425,804	印刷物	771,966	博多織	2,225,922
3	清酒	416,514	鉄器	506,556	菓子	1,763,810
4	醤油	247,012	清酒	501,346	酒	694,107
5	洋服	179,250	醤油	437,397	洋服	649,392
6	バケツ	123,750	製氷	278,000	器械	640,000
7	菓子	119,170	洋服	216,890	醤油	537,135
8	荷車及人力車	114,329	菓子類	206,310	製氷	466,105
9	毛革	113,422	木製品	111,531	鋳物	425,300
10	鍋釜鋤先	81,569	博多人形	110,000	仕立物	298,500

出典：福岡市役所『福岡市勢一斑』、同監修『九州の中心福岡市大観』。

注1：産額の単位は円。

2：電力、瓦斯を除く。

3：大正6年の品目は各細目ごとの合計、それ以外は資料の通り。

規事業に投資したり企業者活動を行う進取の精神を持った者として太田清蔵、中尾卯兵衛、磯野七平、下沢善右衛門、それに渡辺家などがいた。一方で、家業に専念する者も少なからずいた。<sup>13</sup>ただし全体としては、大正初期に福岡地域の発展に関与した日本財界の大物和田豊治が「福岡市流ハ他人ノ輝ヲ以テ角力ヲスルニ似タリ」と述べたように、市民は市の発展を他人任せにする雰囲気があった。

ところが、九州沖繩八県連合共進会の開催（明治四三（一九一〇）年実施）が決定されると、それに対応すべく大量輸送機関、上水道、港湾など各種インフラの整備が、官民問わず求められるようになった。先駆けとなったのは、福岡市内における電車軌道の敷設と、それに伴い必要となる道路拡幅、道路開削、橋梁の整備である。松永安左衛門・福沢桃介らの博多電灯軌道（博電）と、渡辺与八郎らの博多電気軌道（博軌）が、民間の力によってそれぞれ設立された（なお与八郎は呉服太物商、明治四〇年代には株式投資や福岡市域での不動産経営、地域開発に乗り出す、<sup>15</sup>明治四四（一九一二年）死去）。市の人口は、明治四一（一九〇八）年時点で八万二〇〇〇人だったものが大正二（一九一三）年時点では九万七〇〇〇人となっており、この時期大きく

増加している。

その後、大正初期から中期における福岡地域の発展志向については、同市役所が監修し大正七（一九一八）年五月に刊行された『九州の中心福岡市大観』（以下『大観』と略記）が、その息吹を伝えている。同著巻頭では、谷口留五郎福岡県知事および博多湾築港を企図した杉山茂丸（玄洋社）が揮毫し、井手佐三郎福岡市長が序を寄せている。本文中にある「学者名士の諸見」では、中村精七郎、松永安左衛門、山本唯三郎ら企業家も、学者に交じり寄稿している。これから窺えるように、この書は、福岡地域の開発に関し、それに携わる人々の見解を、官民一体となって明らかにしたものとと言える。

『大観』によれば、この時期の福岡地域の経済は、中世以来さかんだった博多商業の伝統を引き継ぐとともに、明治末期以降、ようやく工業や電力業が勃興しつつある状態だった。同著には「福岡地方に於いては日清戦後初めて電灯、瓦斯其他の会社勃興し爾来一消一長明治四十二三年頃電気軌道、トール業其他企業勃興時代を現出し其後又沈静に転じて整理淘汰盛んに行はれた、既にして欧洲戦乱の影響を受けて大正四年下半年より又々事業界の活気を呈

し」た（二四頁）と記されている。

また『大観』では、将来的な福岡市の発展には、第一次世界大戦の勃発と輸入杜絶・国産化にもとづいた同地域での工業化を前提としつつ、港湾とそれに連絡する鉄道の整備が欠かせないとしている。同著下編「将来の福岡市」の構成は以下のようなものである。

第一博多湾築港、第二筑豊及唐津連絡鉄道、第三大福岡市の形勢、第四福岡市の経済的将来。

これから福岡市関係者には、博多湾築港の整備と、そこに集散する荷物の輸送経路に関心があり、それら拡充を通じて同市の将来的な発展がなされるという認識があつたことが窺える。

## （2）有力者による福岡地域でのインフラ整備志向

以上から、大正初期の福岡地域では、工業の育成と、それを支えるインフラ整備特に鉄道と港湾設備の拡充が、必要となつていたことが窺える。こうしたなかで、産業発展に先駆けてインフラ整備が、福岡市内外の有力者から唱えられるようになった。それが大正初年に発起された博多湾築港株式会社である。

福岡市の場合、港湾の整備拡充に関しては、県内有力港である門司、若松、三池などが石炭積出港としてすでに整備されていたのに比べ、小規模なものにとどまっていた。

市内博多部では、明治三〇年代に市内有志により博多築港株式会社、福岡部でも同時期に福岡築港株式会社が設立され、それぞれ港湾整備にあたっていた。ただし両港とも近代的設備にはほど遠く、地域の発展を見据えた港湾整備が必要だった。<sup>(16)</sup>

博多湾築港の整備が第一次大戦期に進展したのは、九州地方における工業地の新たな開発の必要によっている。『大観』によれば、第一次大戦により工業品の輸入が途絶し、それに対し国産化に代替すべく工業が発展したが、九州地方では、すでに門司・若松・八幡のいわゆる北九州地方において開発の余地がなかった。そこで筑豊炭田のみならず、近郊に糟屋、福岡の両炭田を有する福岡地域の工業地化が各方面から求められ、自然と港湾設備が必要とされるようになった。そのため同著では、博多湾築港が地元有力者の賛成により設立されたとしている。

博多湾築港は、明治四四（一九一）年頃、進藤喜平太（玄洋社社長、九州日報社長など歴任）、大野仁平、渡辺与八

郎らが設立を発意し、杉山茂丸が設立認可に向け運動したことを嚆矢とする。<sup>(17)</sup> 昭和一〇年代に福岡市長を勤めた河内

卯兵衛（綿糸商、当時政友会系の福岡市会議員）の回顧によれば、渡辺、進藤、佐藤平太郎（明治末から大正初期に福岡市長）、谷彦一（博多電気軌道取締役）それに河内が、博多湾での港湾整備に意欲を有していて、それを杉山に相談したのが発端であるとしている。<sup>(18)</sup> 渡辺死去後、大正元（一九一）年一二月に杉山は福岡県知事に対し、博多湾築港計

画に関する願書を提出した。二年には、博多湾築港の意義を認めた地元民が、博多湾築港後援会を組織した。四年二月には、主務省より福岡県知事に対し許可申請が認可された。五年八月には、杉山に賛同した中村定三郎（糟屋郡で勝田炭鉱を経営）を博多湾築港株式会社の創立委員長に、杉山、葦津耕次郎（筥崎宮神苑会）、古賀壮兵衛（当時立憲同志会系の福岡市会議員）、鶴田多門（工事設計の九州工務所を経営）などを創立委員に選定した。同社の資本金三〇〇万円、発起人は表2のようである。社長に中村精七郎（船舶業・石炭商の中村組経営者、中村定三郎と兄弟）、専務取締役に中村定三郎、常務取締役に鶴田多門、取締役が古賀壮兵衛・遠藤甚蔵・深沢伊三郎、相談役に杉山茂丸・葦津耕

表2 博多湾築港および大分鉄道の発起人

氏名	備考	発起人		大分鉄道出資額 (円)	博多湾築港での地位	麻生大吉との関係
		博多湾	大分			
中島徳松	筑豊地方で炭鉱経営		○	5,000	取締役社長 専務・支配人	筑前参宮鉄道、安川敬一郎福岡市選挙区立候補関連 渡辺綱三郎(九水監査役)
中村精七郎	船舶業、筑豊地方で炭鉱経営	◎	○	5,000		
中村定三郎	銅勝興業経営者		○	1,000		
太田清藏	純油業、福岡貯蓄銀行頭取、元博多商業会議所会頭		○	1,000		
北崎久之丞	渡辺家総代、紙与合名支配人		○	1,000		筑豊鉱業主、福岡市長辞職問題、九水での企業者活動
麻生大吉	貴族院議員、筑豊地方で炭鉱経営		○	1,000		
中野徳次郎	糟屋郡、筑豊地方で炭鉱経営		○	1,000		九水地下線後援会
深見平次郎	雑物商、福岡市内で元老の立場	○	○	200	相談役	
古賀壮兵衛	福岡市会議員、銅山経営者	◎	○	200	取締役	
野村久一郎	呉服商、筑紫銀行頭取、香椎海産埋築取締役	○	○	200	相談役	
河内卯兵衛	絹糸商、福岡市会議員、筑前参宮鉄道専務	○	○	200		筑前参宮鉄道、安川敬一郎福岡市選挙区立候補関連
下沢善右衛門	小間物商、福岡市内で元老の立場	○	○	200		九水地下線後援会、明治前期に麻生炭を取り扱う
佐藤平太郎	前福岡市長、博多株式取引所理事		○	200		大正3年市長更迭問題
松永安左衛門	衆議院議員、九州電灯鉄道常務取締役		○	200		九州水力電気と九州電灯鉄道との合併交渉、九州産業
藤金作	元衆議院議員、糟屋郡在住		○	200		東洋製鉄の誘致運動
川上浩二郎	工学博士		○	200	顧問	東洋製鉄香椎立地に関し測量
村山崎太郎			○	200		



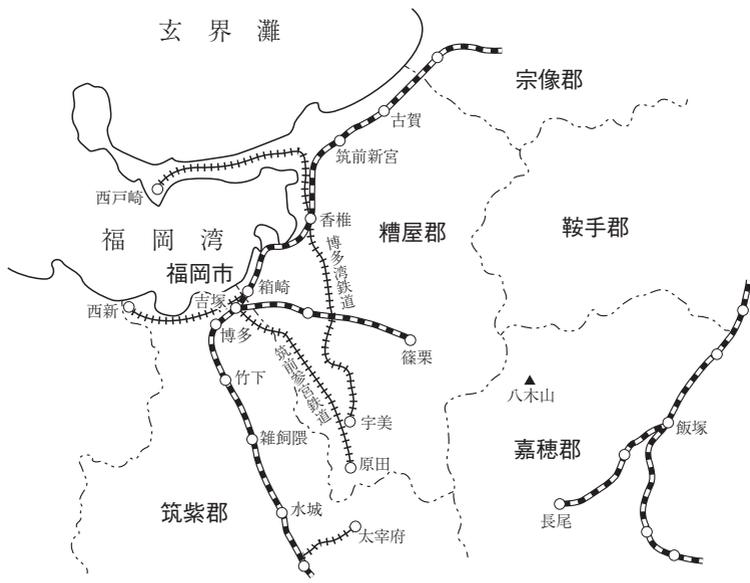


図1 福岡市および周辺郡

出所：駈々堂刊行「福岡県地図」(大正13年)より一部改変の上作成。

次郎・深見平次郎・野村久一郎・遠藤甚蔵・吉貝甚右衛門を選任している。このうち遠藤甚蔵、深見平次郎、深沢伊三郎は下沢善右衛門（小間物商）とともに、福岡市内で元老と称される立場にあり、市民に対し一定の影響力を持つ人物であった。

なお『大観』では、福岡市で港湾の整備がなされたとしても、同市域が貨物の集散地となり、商業取引の中心地となり、さらに将来的に同地域が工業地として発展するためには、その背面地域との間に十分な交通運輸系統を要すると指摘している。特に、福岡市域を中心とする工業地形成に関連して、石炭の主要産地から見た場合、筑豊地方は折尾方面を大きく迂回しているのが現状であり、またそれ以外に、佐賀県唐津地方と福岡市との間も、交通網の整備が進んでいない。そのため同著では、福岡市域と両地方とを最短の路線で結ぶべく、筑豊地方に向かっては八木山越の大分鉄道を、唐津方面では唐津伊万里鉄道を整備することがそれぞれ必要である、と結論づけている。それゆえ港湾と連絡する鉄道網の整備が課題となりつつあった（位置関係については図1参照）。

## 二 麻生太吉の経済的活動

(1) 活動の端緒―電力業を通じた地域経済への意識―

① 本格的活動以前の係わり

麻生太吉の福岡市域における会社企業への係わりは、明治二九（一八九六）年の船越鉄道<sup>(21)</sup>に始まる。同社は、糸島郡船越村から福岡市を経て糟屋郡篠栗村、そして筑豊地方の嘉穂郡飯塚町に通じる運炭鉄道を事業目的として事業が計画された。資本金三〇万円、府県別の出資比率は福岡県五〇%、大阪・東京府合計四〇%などとなっている。発起人は日本各地一九五名からなり、そのうち福岡の商工業者が四二名を占めていた。麻生は糟屋郡に鉦区を所有している、かつ飯塚方面に路線が敷設されるという計画からか、自身も発起人のひとりとなった。鉦業主では安川・松本家も麻生家と同じく大口出資者となっている。福岡の商工業者としては太田清蔵と中尾卯兵衛が取締役に就任している。麻生は役員に就任していない。船越鉄道は結局未成立に終わった。

その後、明治三九（一九〇六）年に麻生太吉は、福岡市および周辺域を供給エリアとして設立された博多瓦斯株式

会社（資本金二五万円、五〇〇〇株発行）の株式を一五〇株所有した<sup>(22)</sup>。麻生と同じ筑豊鉦業主の貝島太助や伊藤伝右衛門も資本参加し、伊藤は社長に就任している。ただしこの時期の麻生は、三井財閥からの借入金返済に呻吟していた。麻生が所有した博多瓦斯株式の払込金の一部は、貝島が払い込んだ。麻生は同社役員には就任していない。麻生による博多瓦斯の株式所有は、福岡市域を意識した上でのものというよりは、筑豊鉦業主間の付き合い、および伊藤伝右衛門の企業者活動を支えるものだった。

麻生は明治三九、四〇（一九〇六、〇七）年頃には、福岡市の弁護士奥村七郎が主唱した佐賀県伊万里・唐津から福岡市を経て八木山を越え嘉穂郡大分村に至る西海鉄道に關係した。同鉄道は麻生や中野徳次郎、永江純一、太田清蔵、渡辺家關係者らが賛成したとされる<sup>(23)</sup>。ただし四〇年二月時点で麻生は奥村に対し、同社設立賛成の依頼を断つて<sup>(24)</sup>いる。

② 電気軌道会社統合への関与

麻生太吉が福岡市域を意識して経済的活動を行うようになるのは借入金返済後であり、端緒は電気軌道会社への関与であった。

麻生大吉は明治四三（一九一〇）年一月、渡辺与八郎および鶴田多門と「博多倉庫電車布設ノ件」で会見した。<sup>(25)</sup>翌二月に麻生は渡辺から、同事業の発起に關しその賛否を尋ねられている。麻生は渡辺に対し「博多軌道倉庫株式会社発起出願ノ儀ハ大体ニ於テ御賛成」とする一方で、「福博軌道会社ト合併相成候テハ如何哉」とか、「彼ノ福博電鉄合同御勸メ申上度」という旨の発信原稿を認めている。<sup>(26)</sup>麻生には、電気軌道のような公益性を有する事業は、同一地方においては同一の主体により経営されることが望ましい、と考えていた。

ついで明治四五（一九一二）年に麻生大吉は、福岡市内電気軌道会社の合併問題に關与した。<sup>(27)</sup>松永安左衛門らの博電は水火併用の観点から、佐賀県に水力発電所を持つ九州電気との合併を推進した。一方、筑豊鉱業主で博電相談役の堀三太郎は、経営困難に陥っていた博軌と、博電との合併を主張した。麻生は堀と同調し、博電と博軌との合併を主張したが、六月に博電と九州電気が合併し、九州電灯鉄道（九電鉄）が設立された。麻生は、同一地方で電気会社が林立するのは好ましくないという観点から、九電鉄と博軌との合併の仲介にあたった。しかし結局九電鉄、博軌両

社の合併はならず、博軌は九水と合併した。

③電力業での活動を通じた人的関係の構築

麻生大吉の電気軌道会社合併問題をきっかけとする福岡市域での電力業への関与は、彼の新たな企業者活動の対象となった。そしてその過程で麻生は、新たな人的関係を構築したのである。該問題で麻生は、堀三太郎のみならず中野徳次郎や安川敬一郎ら従来から付き合いのあった筑豊鉱業主と協調しつつ、後に九水その他の活動で密接な関係を持つ和田豊治に邂逅している。<sup>(28)</sup>麻生は大正二（一九一三）年、九水取締役でもあった中野の強引な奨めにより、同社取締役に就任する。麻生は電力統一の観点から、九水と九電鉄との合併交渉<sup>(29)</sup>に尽力した。この過程で麻生は、中野ほか九水重役とともに、九電鉄の松永安左衛門、田中徳次郎、山口恒太郎各常務と折衝にあたった。麻生は、大正八（一九一九）年に九水、九電鉄両社間の合併交渉が破綻するまで、松永らと、田川郡での石灰石採取事業その他（後述）で、協動的に行動するきっかけを得ている。

(2) 福岡市域でのさらなる経済的活動

つぎに、福岡市域の経済に關心を抱くようになった麻生

太吉の、電力業以外での活動について見よう。まず係わったのは、織物関連の会社設立であった。大正三（一九一四）年一二月、麻生は吉田某、小河久二郎（旧福岡藩士、元博多商業会議所会頭）と織物会社の件で会見した<sup>(30)</sup>。その際麻生は、これに関しては安川敬一郎（旧福岡藩士）の帰県を待って意志を決めることとした。四年に入り麻生は、安川、中野徳次郎、団琢磨<sup>(31)</sup>（三井財閥、旧福岡藩士）、それに吉田芳太郎（博多織業者、当時立憲同志会系の福岡市会議員）と共同し、織物会社設立を企図した。なお安川は納屋羊吉（当時同志会系の福岡市会議員）や吉田に対し、市内の有志四、五名にも株式を持たせることを提案している<sup>(32)</sup>。またこの事業に関し、技術面で指導的立場にあった平賀義美が麻生らに対し、起業しても二、三年は無配を覚悟する旨述べたところ、麻生は、無配の場合福岡・博多地域における他の起業にも影響するので慎重に考慮すべきとしている<sup>(33)</sup>。麻生には、この織物会社の起業が、地域における他の会社設立に影響を与え得ることを理解していたことが窺える。

織物会社は結局頓挫したが、大正五（一九一六）年と八年頃に麻生太吉は、前掲渡辺家の北崎久之丞と、紡績会社の件で情報交換している<sup>(34)</sup>。五年には、九水常務でありかつ

て富士瓦斯紡績に勤務していた上野山重太夫が麻生に対し「博多ノ紡績ヲ新設スルノ件」につき情報を提供している<sup>(35)</sup>。渡辺家の渡辺綱三郎は九水役員（監査役）であったことから、麻生の斯業への関与は、九水による電力販路開拓と係わりがあったことが推測される。

ついで麻生太吉は、インフラ関連や重工業分野にも関心の範囲を広げた。すなわち福岡・糟屋炭田の発展や博多湾築港の整備を前提とする鉄道会社（筑前参宮鉄道、大分鉄道）や製鉄会社（東洋製鉄）への関与である。

筑前参宮鉄道は大正五（一九一六）年、沿線となる筑紫郡内の有力者や炭鉱経営者らが発起し、河内卯兵衛、太田清蔵（絞油業、福岡貯蓄銀行頭取、元衆議院議員、元博多商業会議所会頭）、小林作五郎（糟屋郡で酒造経営）らが賛成し設立された<sup>(36)</sup>。設立時の資本金は三〇万円、発行株数六〇〇株であった。事業目的は、福岡市近郊の糟屋郡宇美村にある宇美八幡宮参拝客の輸送と、糟屋郡で産出される石炭の運搬であった。専務取締役には河内が、取締役には小林太田や地元有力者などの他に中野徳次郎が就任している。

中野は沿線付近で亀山炭鉱を所有・経営しており、この鉄道への関心が高かったことが推測される。麻生は中野や河

内から株式所有を依頼され承諾、一〇〇株所有している。  
なお河内、太田、小林、中野は麻生と同じ政友会所属であるが、これが麻生の株式所有のきつかけとなったか否かは不明である。

東洋製鉄は大正五（一九一六）年、洪沢栄一、郷誠之助、和田豊治ら中央財界大物により発起された。資本金三〇〇万円、発行株数六〇万株、麻生太吉は三〇〇〇株所有し取締役となっている。東洋製鉄と麻生との係わりは、和田豊治（当時九水相談役）との関係にもとづくものだった。なお和田は、九水と博軌との合併をきっかけとする電気の小売先として、また工業用電力の供給が見込める市場として、同市に対し以下のように着目していた。

九水は従来電力の卸売を専門とする会社であったが、博軌との合併に依つて小売も始めることとなった。……〔中略〕電灯と同時に動力も亦、直接福博地方に供給することとなったが、之に依つて工業地としての福博の将来を自分は想像することが出来る。北九州が一大工業地帯として、無限の将来を有する事が愈々瞭かになった。支那に臨み、印度に近く、原料の輸入から観ても、最も有力な地の利を得てゐるものは北九州

である。各種の工業は、益々此の地域に発展すべく、福岡はその中心都市として、重要な役割を担ふものである。<sup>(38)</sup>

東洋製鉄では、事業を九州地方で行うべく敷地選定にあたり、麻生太吉を選定委員のひとつに任命した。麻生は、福岡市近郊の糟屋郡香椎村付近（現在の福岡市東区）を推薦している。製鉄所敷地は福岡県香椎の他に長崎県長崎港付近、佐賀県唐津、福岡県糸島郡今津が名乗りを上げ競争状態にあった。これに関し、福岡市域全体を發展させるべく官民有志により結成されていた福博地方發展期成会<sup>(39)</sup>では、井手佐三郎福岡市長を代表に、岩永佐八福岡市会議長、元衆議院議員の藤金作（政友会）および太田清蔵（同）、衆議院議員山口恒太郎（同）および松永安左衛門（中立、なお大正六年より博多商業会議所会頭）、それに辻信次郎糟屋郡長が連名で麻生に対し、東洋製鉄の香椎誘致を働きかけている。<sup>(40)</sup>なお麻生による香椎誘致は、博多湾築港整備との関係にもとづくものでもあったとされる。<sup>(41)</sup>麻生は松永や藤らとともに大正六（一九一七）年後半から七年初頭にかけて、香椎立地のため運動した。特に藤金作は大分鉄道を推進し、かつ大福岡市構想の実現を背景に秘めていた<sup>(42)</sup>ことから、麻

生に強く懇請している。

大正六（一九一七）年に麻生太吉は、大分鉄道の発起人のひとりとして係わった。大分鉄道は、以下のような事業目的を有していた。<sup>(43)</sup>①鉄道院篠栗線篠栗駅と同筑豊線長尾駅とを連絡しその沿道にある大分村付近の炭田開発を促進する、②大分鉄道完成の暁には篠栗線の払い下げを請願するかあるいはその使用权を受け博多湾築港まで延長し海陸連絡を図る、③飯塚方面の石炭を直接博多湾方面に搬出することにより若松方面を迂回するよりも経済的利益を増進させる、④飯塚方面で産出される石炭を一日三〇〇〇トン博多湾方面に輸送すると仮定すれば鉄道事業は一二〇年の長きに達する。大分鉄道はこれらの目論見をもとに、大分村付近の石炭鉱区開発を促進するとともに、鉄道院から篠栗線を買取ないし使用权を得、博多湾築港まで延長し海陸の連絡を図ろうとした。これに類する計画それ自体は明治期より複数あったが、大正三（一九一四）年に糟屋郡篠栗村・嘉穂郡飯塚町間を起業計画に持つ大分軽便鉄道株式会社（河内卯兵衛が発起人のひとり）に対し免許状が下付され、大分鉄道として発起された。

大分鉄道の設立発起人詳細は、前掲表2のようである。

地元福博の商工業者太田清蔵・河内卯兵衛・北崎久之丞（渡辺家総代）、福岡市内で元老的地位にあった下沢善右衛門・遠藤甚蔵・深見平次郎、福岡市会議員の太田太兵衛（憲政会系）・古賀壯兵衛（同）・河内卯兵衛（政友会系）・井上良助（同）、中村精七郎・中村定三郎兄弟、精七郎の盟友で新興の筑豊鉱業主中島徳松、九電鉄役員で博多商業会議所会頭の松永安左衛門、東洋製鉄の香椎誘致に積極的であった藤金作、この時期の福岡市域でのインフラ施設整備に関しブレーンの存在であった工学博士川上浩二郎などが初発の発起人であった。大分鉄道発起人の多くは、博多湾築港でも発起人や役員を務めていた。両社が港湾整備あるいは海陸連絡鉄道として、一体的に運営される意図があったことが窺える。

麻生太吉と大分鉄道との係わりは、大正六（一九一七）年九月に杉山茂丸より勧誘を受け、<sup>(44)</sup>ほどなく下沢善右衛門、鶴田多門、野村久一郎、河内卯兵衛が麻生を訪ね「大分越ノ鉄道ニツキ賛成ノ件相談」<sup>(45)</sup>したことによる。麻生はそれに対し、「今日ノ如ク工業ノ發展セシ以上ハ、最早福岡県トシテハ大分越ニ鉄道ヲ布設シ東部ニ連継シ、陸上ノ發展ヲ謀リ築港ノ隆盛ヲナスハ急務ナリ、中村、山本等ノ諸氏

二十分株主タルコトヲ希望スル旨」述べ、博多湾築港との連絡を前提とする同鉄道の趣旨に賛成した。同年一月には麻生のほか中野徳次郎、伊藤伝右衛門、赤間嘉之吉（伊藤が社長の大正鉱業に勤務）といった筑豊鉱業主が発起人に加わった。<sup>(46)</sup>ただし安川・松本家や貝島家は、会社設立に賛成し株式所有を承諾するにとどまっている。

麻生や中野、伊藤らが大分鉄道の発起人となったのは、以上のように、博多湾築港関係者である杉山らの勧誘によっているが、それ以外にも理由があった。同鉄道の意義を認めたこと以上に、その先の筑豊地方の鉱石資源を福岡市域に輸送することを考慮してのことだった。周知のように製鉄過程では、灰分を除去するため石灰石が必要となるが、これは福岡県田川郡で多く埋蔵されていた。なお麻生は大正五（一九一六）年時点で、博多湾築港発起人のひとりであり、後に大分鉄道発起人のひとりとなる鶴田多門に対し、筑後川引水設計に関し図面を調製してもらっている。<sup>(47)</sup>また麻生と鶴田は「米山（八木山）大分越線踏査之義」<sup>(48)</sup>につき約束している。さらに同じ史料では「松永〔安左衛門〕氏目下上京不在ニ有之、全氏帰県スル迄延期致度候」とも記されている。これらから、福岡市で不足しがちな水

源の筑後川からの引水による確保や、筑豊地方と同市との連絡網の整備について、麻生が理解しようとしていたことが窺える。そして麻生、松永、田中、中野らは、前述の杉山らによる大分鉄道勧誘直前の六年八月には、田川郡での石灰石採取会社である九州産業を企図している。麻生や松永による筑後川の導水や八木山越えへの関心、彼らや伊藤、中野らによる九州産業への関与は、前者は福岡市域で不足しがちな水の確保を、後者は筑豊地方で産出される石灰石の福岡市域への輸送を大分鉄道（および後に九州産業鉄道に結実する路線）で行い、かつそれを東洋製鉄へ供給したい意図を、それぞれ含んだものと推測される。

### （3） 経済的活動の終焉

しかし、福岡市域での経済発展に係わる麻生太吉の関与は、大正七（一九一八）年には早くも転機を迎えた。東洋製鉄の立地に関しては、同年一月には、同社が久原家と共に同で製鉄事業を行うことになり、同家が福岡県遠賀郡戸畑町に広大な土地を所有していた関係で、和田豊治の調整の結果同町に決定した。これに関しては麻生のみならず、松永安左衛門、杉山茂丸や中村精七郎など博多湾築港関係者

がござって、東洋製鉄の決定を非難している。なお和田は同年二月、九水の事業視察のため九州地方を訪れた際、自身の郷里である大分県下毛郡中津町に関し、繭や電気、石灰石といった同地における資源調達の容易さを武器にした（繊維工業および化学工業を軸とする）工業化構想を語っている<sup>(50)</sup>。和田にとつては工業化そのものが重要であり、それが福岡市域でなければならぬ理由はなかった。

東洋製鉄の香椎誘致に失敗した麻生は、福岡市域に係わるインフラ整備となる筑前参宮鉄道と大分鉄道への関心も薄れた。筑前参宮鉄道については、同社は大正八（一九一九）年に二万五〇〇〇株に増資しているが、麻生の所有株数は一〇〇株のままであった<sup>(51)</sup>。なお前年六月には、中野徳次郎が死去している。中野の死も、麻生の活動に微妙に影響したと思われる。大分鉄道に関しては、七年七月末、終点が麻生の地元である飯塚町でなく嘉穂郡大分村長尾に決定との報道があり、飯塚を地元とする住民を落胆させた<sup>(52)</sup>。

その後も地元では大分鉄道の敷設に関し、麻生太吉に依頼することもあった<sup>(53)</sup>。しかし麻生は、八年には九州産業鉄道（九州産業の後継会社）の設立に関与し、嘉穂郡と田川郡との間の鉄道整備に関心を移した。一年に麻生は同社社長

に就任し、経営立て直しを図った。また大正末期以降の麻生は、九水役員としての企業者活動に注力している<sup>(54)</sup>。さらに、博多湾築港の事業それ自体が、八年時点で物価高騰のあおりを受け休止状態となっている<sup>(55)</sup>。麻生が福岡市域の経済発展に積極的に係わる理由はなくなつた。

その後の麻生太吉の福岡市域での経済的関与としては、大正一一（一九二二）年に博多国技館・博多陶磁器両社の株式を所有している。博多国技館は河内卯兵衛からの<sup>(56)</sup>、博多陶磁器は安川敬一郎からの<sup>(57)</sup>勧誘によつてゐる。ただし麻生は企業者活動を行つてゐない。

## おわりに

麻生太吉は明治末期以降、地域をめぐる経済過程の新機軸である電力業をきっかけに、居住していた筑豊地方とは異なる地域である福岡市域でも活動するようになった。麻生は福岡市の将来的な発展を見据え、インフラ整備や工業化に関連する企業へ出資し、また一部会社では企業者活動を行つた。

この過程で麻生太吉は、同じ筑豊鉱業主である安川敬一郎および中野徳次郎、明治末期に福岡市域の開発に乗り出

していた渡辺家、河内卯兵衛や太田清蔵といった企業者活動に積極的な地元商工業者と協調関係にあった。麻生はまた、九水と博軌との合併を通じ福岡地域の経済発展に着目するようになった和田豊治ともつながりがあった。彼らは福岡地域の将来的な発展を見据え、実業家として経済活動にそれを反映させる志向を有する点で、一致していた。これに、九水と九電鉄との合併交渉をきっかけに、製鉄業や鉄道業や石灰石採取事業などの企業者活動でも麻生と重なることのある松永安左衛門を加えれば、この時期は、福岡在住者で積極的に企業者活動を行う人物と、石炭業および電力業に関係のある企業家が軸となり、福岡地域の発展志向の一翼を担ったといえる。

なお、福岡地域のインフラ整備において最も重要とされ、博多元老や河内や太田を含め福岡有力者が発起人となった博多湾築港に関して、麻生や安川、中野は発起人として関与していない。杉山茂丸は、立憲同志会系に影響力を有していた。本稿では取り上げなかった井手佐三郎市長更迭問題（大正五（一九一六）年）は、同志会系市会議員により主導されたが、これと麻生らの博多湾築港との距離の置き方との関係は不明である。今後の課題としたい。

麻生太吉の福岡地域における活動は、大正七（一九一八）年以降、その関与の度合いは急速に薄れた。前述のように、麻生らによる東洋製鉄の香椎誘致は失敗に終わった。また博多湾築港の工事は、八年には頓挫していた。なお麻生は、東洋製鉄の立地に関する久原家に配慮した決定について、松永や博多湾築港関係者などと同様、中央財界の秩序を優先する和田に大きな不満を抱いた。しかしその後も麻生は、和田の指導下にある九水や大分県内での工業化路線に従っている<sup>(58)</sup>。こうした事実からすれば、麻生の福岡地域における経済的活動は、同地域にこだわりや思い入れを持ってというものでなかったと言える。ただし、麻生の地方資産家としての総体的把握を進めるためには、同地域での政治的活動や社会的活動がどの時期どのように展開したのか、それらと経済的活動との时期的な異同を明らかにし評価する必要がある。これは別稿に委ねたい。

(1) 明治の地方における企業勃興期に関する研究として、さし当たり谷本雅之「日本における地域工業化」と投資活動—企業勃興期—地方資産家の行動をめぐる—「『社会経済史学』第六四卷第一号、一九九八年」、鈴木恒夫・小早川洋一・和田一夫『企業家ネットワークの形

成と展開―データベースからみた近代日本の地域経済―」(名古屋大学出版会、二〇〇九年)、有馬学編『近代日本の企業家と政治―安川敬一郎とその時代―』(吉川弘文館、二〇〇九年)、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、二〇一〇年) 参照。

- (2) 電力業に関しては栗原東洋編『現代日本産業発達史3 電力』(交詢社出版局、一九六四年)、志村嘉一『日本資本市場分析』(東京大学出版会、一九六九年)、橘川武郎『日本電力業発展のダイナミズム』(名古屋大学出版会、二〇〇四年) 参照。

(3) これに関しては前掲注(1)の諸研究参照。

- (4) 麻生太吉の経歴および研究動向に関しては麻生太吉日記編纂委員会編『麻生太吉日記』第一巻(九州大学出版会、二〇一一年)所収の解説(新鞍拓生・田中直樹著の部分)、新鞍拓生『筑豊鉱業主麻生太吉の企業家史』(裏山書房、二〇一〇年) 参照。なお麻生太吉の伝記として泉彦蔵『麻生太吉伝』(麻生太吉伝刊行会、一九三四年)、麻生太吉翁伝刊行会編『麻生太吉翁伝』(麻生太吉翁伝刊行会、一九三五年) があり、それぞれ参照。

- (5) 新鞍『筑豊鉱業主麻生太吉の企業家史』。なお電力業における麻生太吉の活動に関しては喜多恵・荻野喜弘『電気事業の発展と電力圏の形成』(西日本文化協会編纂『福岡県史 通史編 近代 産業経済(二)』所収、福岡県、二〇〇〇年三月)も参照。

- (6) 迎由理男・永江眞夫編著『近代福岡博多の企業者活動』(九州大学出版会、二〇〇七年)、永江眞夫『近代福岡企業家における協調と対立―河内卯兵衛と太田清蔵の事例―』(福岡地方史研究) 第四七号、二〇〇九年八月)、喜多恵『大分鉄道の経営計画についての一考察―博多湾築港との関連にみる―』(福岡大学大学院論集) 第一九巻第一号、一九八七年七月)。

- (7) 有馬学『企業家の政治活動における〈国家〉と〈地方〉―安川敬一郎と大正前期の政界―』(同編『近代日本の企業家と政治』所収)、有馬学・末武嘉也『戦前におけるいわゆる大選挙区制と政党支部―第一二、一三回総選挙における福岡県政友会の動向を中心に―』(西日本文化協会編纂『福岡県史 近代研究編 各論(二)』所収、福岡県、一九九六年三月)、遠城明雄『明治期の地方都市における選挙と地域社会―福岡市の地方政治状況に関する覚書―』(『史淵』第一五〇輯、二〇一三年三月)。

- (8) 水内俊雄『福岡県八市の都市開発と都市発展』(西日本文化協会編前掲『福岡県史 通史編 近代 産業経済(二)』所収)。

(9) 喜多・荻野『電気事業の発展と電力圏の形成』。

- (10) 迎『企業勃興と福博商工業者』(同・永江編前掲『近代福岡博多の企業者活動』所収)。

(11) 中村『地方からの産業革命』三一七頁。

- (12) この時期の福岡市の市勢は水内『福岡県八市の都市開

発と都市発展」による。

- (13) 迎「企業勃興と福博商工業者」参照。
- (14) 清原陀仏郎編・発行『藤金作翁』(一九三五年)三三一頁。
- (15) 橋詰武生編著『渡辺与八郎伝』(渡辺与八郎伝刊行会、一九七六年)、岡本幸雄「明治期渡辺家の企業者活動」(迎・永江編前掲『近代福岡博多の企業者活動』所収)参照。
- (16) 水内「福岡県八市の都市開発と都市発展」一三九七頁参照。
- (17) 清原編『藤金作翁』三一―一頁。
- (18) 野田美鴻『杉山茂丸伝―もぐらの記録―』(島津書房、一九九二年)四四五―四四六頁。
- (19) 棚橋琢之助発大正三年二月一七日付麻生太吉宛書簡(書簡T三―三七)。九州大学附属図書館附設記録資料館産業経済資料部門寄託麻生家文書(以下特記しない限り史料引用は同文書による)。
- (20) 大分鉄道計画に関しては喜多恵「大分鉄道の経営計画についての一考察―博多湾築港との関連にみる―」(『福岡大学大学院論集』第一九卷第一号、一九八七年七月)参照。
- (21) 迎「企業勃興と福博商工業者」二五―二六頁、新鞍『筑豊鋳業主麻生太吉の企業家史』七八八頁参照。
- (22) 新鞍『筑豊鋳業主麻生太吉の企業家史』八一六―八一七頁。
- (23) 福岡市役所監修・福岡市大観編纂所編『九州の中心福岡市大観』(福岡市大観編纂所、一九一八年)一〇三頁。
- (24) 麻生太吉日記明治四〇年二月九日条(『麻生太吉日記』第一卷、七九頁)。
- (25) 麻生太吉日記明治四三年一月一七日条(『麻生太吉日記』第一卷、一二三頁)。
- (26) 麻生太吉発明治四三年二月九、一〇日頃付渡辺与八郎宛発信原稿(明治四三年「文書原稿」(本―七)所収)。
- (27) これに関しては喜多・荻野「電気事業の発展と電力圏の形成」参照。
- (28) 新鞍『筑豊鋳業主麻生太吉の企業家史』八一七―八一九頁。
- (29) 東定宣昌「資料紹介 九水・九鉄合併交渉顛末」(『エネルギー史研究―石炭を中心として―』第一三三号、一九八四年二月)。
- (30) 麻生太吉日記大正三年二月一四日条(『麻生太吉日記』第一卷、二六九頁)。
- (31) 団は大正三年時点で北海道炭礦汽船株式に関し、筑豊鋳業主に所有を依頼していた(新鞍『筑豊鋳業主麻生太吉の企業家史』、八一―八二頁)。
- (32) 安川敬一郎日記大正四年三月二二日条(北九州市立自然史・歴史博物館編・発行『安川敬一郎日記』第三卷、二〇一一年、一三頁)。以下安川敬一郎日記は同書による。
- (33) 新鞍『筑豊鋳業主麻生太吉の企業家史』二〇頁。

- (34) 麻生太吉日記大正五年三月二十五日条（『麻生太吉日記』第一卷、三六二頁）、同八年一月一九日条（『麻生太吉日記』第二卷、二三八頁）。
- (35) 上野山重太夫発大正五年八月三日付麻生太吉宛書簡（書簡T五一六〇四）。
- (36) 筑前参宮鉄道に關しては永江眞夫「大正期の筑前参宮鉄道株式会社と河内卯兵衛」（迎・永江編前掲『近代福岡博多の企業者活動』所収）参照。
- (37) 小林作五郎発大正五年六月二日付麻生太吉宛書簡（書簡T五一四一四）、河内卯兵衛発大正五年六月一九日付書簡（書簡T五一四一五）。
- (38) 『麻生太吉伝』二五九頁。また新鞍『筑豊鉱業主麻生太吉の企業家史』八〇八〜八〇九頁も参照。
- (39) 笹刈勇編『福岡商工会議所百年史』（福岡商工会議所、一九八二年）二三三〜二三五頁。
- (40) 福岡地方發展期成会発大正六年二月三日付麻生太吉宛書簡（あ一一一一一六）。
- (41) 『東鉄紛争』『大分新聞』大正七年一月三日付（大分県立図書館所蔵資料）。
- (42) 清原編『藤金作翁』三二九〜三三四頁。
- (43) 「無題」（あ一一一一六）。
- (44) 杉山茂丸発大正六年九月六日付麻生太吉宛書簡（書簡T六一五九五）。
- (45) 麻生太吉日記大正六年九月二日条（麻生太吉日記編纂委員会編『麻生太吉日記』第二卷、九州大学出版会、二〇一二年、七五頁）。
- (46) 坂本敏彦編『資料博多湾築港史』（博多港振興協会、一九七二年）八九頁。
- (47) 鶴田多門発大正五年三月二日付麻生太吉宛書簡（書簡T五一八三）、九州工務所発大正五年三月二日付麻生太吉宛書簡（書簡T五一二一七）。
- (48) 鶴田多門発大正五年三月七日付麻生太吉宛書簡（書簡T五一八一）。
- (49) なお麻生太吉日記大正五年三月七日条には、福岡日日新聞の阿部暢太郎と筑後川引水の件につき会談したことが記されている（『麻生太吉日記』第一卷、三五六頁）。
- (50) 「振はざる哉中津」『大分新聞』大正七年二月二二、二三日付。
- (51) なお安川・松本家は、筑前参宮鉄道の上位株主には入っていない（永江「大正期の筑前参宮鉄道株式会社と河内卯兵衛」、一〇三〜一二七頁）。
- (52) 藤森善平（飯塚町長）発大正七年七月二九日付麻生太吉宛書簡（書簡T七一四一一）。
- (53) 久世庸夫（福岡市長）・松永安左衛門（博多商業會議所会頭）・藤金作（福岡地方發展期成会代表）発大正一〇年二月日未詳麻生太吉宛書簡（書簡T一〇一三三五）。なお『麻生太吉翁伝』二九七〜二九九頁には、大正一二年に杉山茂丸や藤金作らが同鉄道期成会を結成し、麻生太吉が同鉄道の創立委員に就いたとしている。
- (54) これに關しては新鞍『筑豊鉱業主麻生太吉の企業家

史』第三章第五節参照。

(55) 福岡市港湾局編『博多港の歩み』（福岡市役所、一九六九年）四九～五一頁。

(56) 麻生太吉日記大正一一年三月一五日条（『麻生太吉日記』第二卷、三七五頁）。

(57) 麻生太吉日記大正一二年八月一二日条（『麻生太吉日記』第二卷、四〇五頁）。

(58) 新鞍『筑豊鋳業主麻生太吉の企業家史』第三章第四節。

受付日 二〇一五年一〇月二二日／受理日 二〇一五年一月五日

（にいくら たくお・九州共立大学経済学部非常勤講師）