HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	創業期の北海道炭礦鉄道株式会社:1889年～1897年
Author(s)	宮下, 弘美
Citation	經濟學研究, 39(2), 60-98
Issue Date	1989-09
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/31826
Type	bulletin (article)
File Information	39(2)_P60-98.pdf

Instructions for use

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

経済学研究 39-2
北海道大学 1989. 9

創業期の北海道炭礦鉄道株式会社

—— 1889年～1897年 ——

宮 下 弘 美

はじめに

本稿は，これまでの研究では未だ十分にその特質が解明されていないと思われる北海道炭礦鉄道株式会社（以下，北炭と略称する）[1] をとりあげ，「営業報告書」その他の社内資料の分析を通じて，創業期の北炭の営業内容を総体として明らかにしようとするものである。

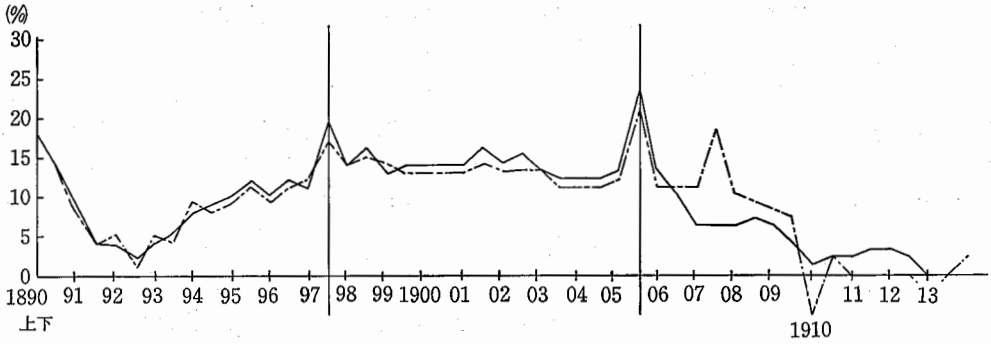
社内資料を用いた分析を必要とする理由は，北炭が法律的には「私設鉄道条例」の適用を受けた鉄道会社として，1889（明治22）年12月に資本金650万円で創立しながらも，事実上は単なる鉄道会社でなかったという北炭の特殊な性格に起因する。北炭の〈歴史〉を概観すれば，まず創立時の北炭は，室蘭・空知太間および夕張・空知両炭礦支線の鉄道を敷設し，あわせて幌内・幾春別鉄道の払下げを受けて鉄道業を営む鉄道会社でありながら，同時に幌内炭礦の払下げを受け，幾春別・空知・夕張などの諸炭山から石炭を採掘し，石炭の運送・販売を行なう石炭業を兼営する会社でもあった。その後，北炭は，回漕業・骸炭製造業・山林業の兼営を開始し，1906年の鉄道国有化以降は，さらに製鉄業・電燈業・煉瓦業・製材業を兼営し，1907年には日英共同事業として日本製鋼所を設立するなど，他の会社には全くみられない〈歴史〉を有していた。ところが，北炭は，日露戦争後に創立以来最大の経営危機に陥り，1913（大正2）年に三井財閥の傘下に吸収され，それ以降，三井財閥の傍系会社として位置づけられることになる。明治期の北炭の以上のような兼営事業の多様性のゆえに，北炭それ自体を研究対象としてとりあげるならば，「営業報告書」などの社内資料を用いることなしに，北炭の営業の総体[2] を明らかにしえないことは，あらためて言うまでもない。しかし，これまでの北炭研究は，以上に述べた明治期の北炭の〈歴史〉がまさに日本資本主義の確立過程に即応することになるため，日本資本主義発達史の総体にかかわる問題関心，たとえば，北海道石炭業の発展過程との関係，官業払下げの問題，三井財閥の重工業化過程との関連，鉱山労働者の問題などの諸側面からの分析に引きつけられて進められてきたように見受けられる[3]。明治期を通じて，北炭

1）北炭の社名は，創立当初が北海道炭礦鉄道会社，1893年10月に旧商法の実施にともなって北海道炭礦鉄道株式会社，鉄道国有化後の1906年9月には北海道炭礦汽船株式会社と改称された（五十年史編纂委員会編『北海道炭礦汽船株式会社五十年史』同社，1939年，44，61頁，以下『北炭五十年史』と略す）。

2）ここで経営の総体と言っても，それはあくまで限定づきである。なぜなら，本稿では，賃金や労働力調達，鉄道建設労働者の実態，労働争議等については分析の対象から外されているからである。いわば，資本・賃労働関係における資本に焦点を絞って，その〈総体〉を解明することを意図していると理解していただければ幸いである。

3）本稿の当面の課題に関わる主な北炭研究は，以下のとおりである。水野五郎「幌内炭礦の官営とその払下げ」（北海道大学『経済学研究』第9号，1955年）。同「産業資本確立期における北海道石

図1 総資本利益率の推移



資料）北炭第2回—第51回報告
備考）——の総資本利益率は，営業利益の平均払込み資本（資本金，社債）に対する比率を，—·—の利益率は，当期利益の平均払込み資本に対する比率を示す

の鉄道業が日本・九州・山陽の各鉄道会社と共に四大鉄道会社の一つを形成し，石炭業もまた，礦業権者別にみれば三井鉱山・三菱合資といった財閥系の鉱山会社に次ぐ出炭量を誇る大会社であったことから，北炭の兼営の実体を明らかにし，経営の総体を具体化することは，北炭研究を進めていくうえで不可欠の課題であろう。

図1は，北炭が三井の傘下に吸収される1913年までの総資本利益率の推移を示したものであるが，これによると創業以来，1892年にかけて利益率が著しく低下し，その後上昇線をたどっていることがわかる。以後，7年間，利益率は15.0%前後の線で安定し，1905年下期の急上昇を経て漸次低減していることが明らかである。つまり，本稿で対象にする北炭の創業期は，総資本利益率が安定する以前の期間に該当することになる。また，1893年から97年に至る利益率の上昇は，創業期における北炭の経営基盤の確立を示唆しているといえよう。本稿が，これまで全く用いられることのなかった「営業報告書」による分析を主眼にし，創業期，すなわち北炭の特殊な性格が規定され，同社の経営基盤の確立をみた1889（明治22）年から1897（明治30）年までを対象にするのは，このためである。

第1節では，明治政府の鉄道政策との関連から北炭の創立過程をとらえ直し，北炭が鉄道業と石炭業を兼営する会社として創立するに至った事情，及び1894(明治27)年に経営方針が確立するに至った事情を述べ，北炭の性格を明らかにする。第2節では，北炭の経営状態を鉄道部と炭礦部に分けて個別に検討して各部ごとの経営の特徴を明らかにし，1892年にかけて経営が悪化した事情，その後，経営状態が好調に向かった理由を経営方針との兼合いの中で明らかにする。第3節では，北炭が法律上鉄道会社として創立したことが北炭経営全体に及ぼした影響を，資本構成の分析を通じて明らかにし，さらに，北炭が鉄道業と石炭業を事実上兼営していることのもつ会社経営上の意義の解明が意図される。特に本節では北炭が650万円という巨額

炭鉱業」(同，第15号，1959年)。田中修「幌内炭山，鉄道及び三池炭山払下げに関する一資料」(北海道地方史研究会『北海道地方史研究』第20号，1956年)。同「明治初期北海道における鉱山政策」(同『日本資本主義と北海道』北海道大学図書刊行会，1986年)。同「幌内炭砿鉄道の官営と「北炭」の成立」(同上書)。市原博「第一次大戦に至る北炭経営」(『一橋論叢』第90巻第3号，1983年)。奥山亮「北海道史上に於ける北海道炭鉱汽船株式会社」(1) (2)(『北海道地方史研究』第2号，1951年，第3号，1952年)。

の資本金を導入できた特殊日本的金融メカニズムの実証に力点がおかれる。この点の実証は，これまでの明治期の幹線鉄道会社の個別経営分析に新たな一事例を加えることになろう[4]。

1　「私設鉄道条例」による創立

(1)　創立当初の営業目的

北炭の創立は，明治初年から北海道施政に携わり，開拓使幹事として樺太在勤中にロシアの南下政策，1875年の樺太・千島交換条約締結を経験し，国力の脆弱性を強く認識せざるをえなかった道庁理事官（第二部長）堀基の構想[5]が基盤になっていた。堀の構想は，北海道に豊富な石炭資源があること，交通の便が「地拓ケ民殖スル」手段であることに着目し，「是ニ於テ既設ノ鉄道ヲ延伸シ之レヲ各炭山ニ通ジ一ハ交通ノ便ヲ開テ殖民ノ発暢ヲ促シ一ハ煤田ヲ開採シテ物産ノ興起ヲ謀ラントシ玆ニ炭礦鉄道会社設立ノ最大必要ナルヲ感ゼリ」というように，鉄道と炭礦が相互に結び付いて北海道の拓殖に貢献できるような会社を設立することであった[6]。

あたかも，(1)1888年6月に日本鉄道会社が総理大臣黒田清隆宛に北海道への鉄道延長を出願したこと，(2)翌年2月に，幌内・幾春別鉄道の運輸請負権，幌内炭の一手買受権を所有する北有社社長村田提，副社長田中平八が，北海道庁長官永山武四郎宛てに幌内・幾春別鉄道の払下げを出願したこと，に刺激を受けた堀は，北有社の出願に対して再考することを内諭すると，その直後の同年3月に道庁を非職して自ら北炭の創立に動きだすことになる[7]。なぜなら，堀の構想を実現するためには，日本鉄道と北有社の出願を黙認するわけにはいかなかったからである。堀の構想は，結果的に黒田，永山，堀の後任の道庁第二部長湯地定基ら薩摩藩閥たる政策担当者に支持され，同時に実業界に通じる堀の人脈が，北炭創立に向かう堀に有利な条件をつくりだすことになる。すなわち，(1)の日本鉄道の出願は，同社社長，副社長が北炭の発起人に迎えられ，堀とは競合関係にならず[8]，1889年7月に政府から正式に願書が却下された。(2)の北有社の出願は，同社がかねてから冬期間，幌内鉄道の札幌以東路線を運休していること，会社の規模が狭隘なことのため，政府が拓殖に適さないと判断し，出願を不許可にする動きを示す一方，堀が巨額の示談金を北有社に示して，鉄道運輸請負権および幌内炭の一手買受権を道庁に返還させるという示談を成立させたのであった。

4）「営業報告書」を用いた個別鉄道会社の研究として，星野誉夫「日本鉄道会社と第十五国立銀行」(1)(2)(3)（『武蔵大学論集』第17巻2―6合併号，1970年，第19巻1号，1971年，第19巻5・6合併号，1972年），東條正「明治20年代における九州鉄道会社の経営実態」（九州大学石炭研究資料センター『エネルギー史研究』第13号，1984年）がある。

5）松下芳男『屯田兵制史』（五月書房，1981年）119-142頁，162頁。樺太在勤後の堀基は，屯田事務局長，共同運輸会社設立，日本郵船会社理事などを経て道庁第二部長を務め，道庁内では「赤レンガの主」と言われる程の実際の勢力をもっていた（北海道総務部行政資料室編『開拓の群像』中巻，北海道，1969年，158-162頁，同編『北海道開拓功労者関係資料集録』北海道，1971年，90-91頁）。堀のように，官職にありながら民間会社の重役を歴任できたのは「官吏非職条例」（1887年太政官達第3号）にもとづいていたからである。北炭創立の際に堀は，「本属直官」にあたる黒田に非職を許可され，永山，湯地に会社設立の構想を諮っている（堀基「第一陳述書」24頁〔藤野近昌編『堀基君民業ニ関スル北海道拓殖史料』1918年〕，『北炭五十年史』第一次稿本「沿革」上巻，1938年，49頁）。

6）堀基「第二陳述書」23-24頁（前掲『堀基君民業ニ関スル北海道拓殖史料』）。

7）堀が創立準備事務を起こすまでの経過に関しては，田中，前掲書，240-251頁参照。

8）「北海道炭礦鉄道会社創立顚末書」35頁（前掲『堀基君民業ニ関スル北海道拓殖史料』）。堀と日本鉄道会社社長奈良原らは，「日本郵船の重役仲間という関係」（中西健一『日本私有鉄道史研究』日本評論新社，1963年，84頁）にあったので，恐らく日本鉄道が北海道への鉄道敷設を行なうより，北炭を創立したほうが得策であるという双方の了解があったものと考えられる。

北有社が道庁に返還した上述の鉄道及び炭山の請負営業権を今度は北炭が払下げ，払下げ物件を基礎として650万円の民資を募り，鉄道の延長と炭山の開発を行ない，北海道拓殖を促進させるというのが当初の堀の具体的な計画案であった。堀の計画案にもとづいて，北炭の創立準備が進められ，1889年8月3日の発起人会で創立規約，定款が議定された。定款の第1条，第3条は次のとおりで，発起人はこの定款にもとづいて，8月9日に政府に会社設立の許可を申請したのである[9]。

第1条　本会社ハ幌内幾春別空知夕張美(ママ)貝等ノ諸炭山ヨリ石炭ヲ採掘シ之ヲ内外各地ニ販売シ併テ運炭ノ為メ鉄道ヲ敷設シ貨物乗客等ヲモ運送スルヲ以テ営業トス

但将来ニ至リ営業収支ノ得失ヲ計較シテ漸次鉄道ヲ延伸シ且採炭事業ヲ拡張シ又石炭ノ販売ニ当リ海運ニ要スル船舶等ニ其供給ヲ缺クトキハ本会社直接ニ之ヲ準備スル事アル可シ

第3条　本会社ノ資本金総額ハ六百五拾万円ニシテ内金五百万円ヲ鉄道部ノ資金トシ金百五拾万円ヲ炭礦部ノ資金トス

この段階までにみられる北炭の特徴は，同社が幌内鉄道，幌内炭礦の払下げを基礎に，鉄道業と石炭業を兼営する会社として計画されていたということにある。ところが，発起人の出願に対して政府は，商法実施以前のため，創立願書が「私設鉄道条例」の適用を受けるのみであるから，定款中に炭礦営業に関する事項を記載する必要がないとし，定款の改正を求めてきた[10]。北炭の創立が，法律上の手続きを経るという具体的な日程にのぼった時に，政府の判断で「私設鉄道条例」の適用を受けるに至ったことは，単なる手続き上の問題にとどまるものではなく，実は鉄道政策の転換と結びついた，創業期の北炭の特質を解明するための重要な論点を構成しているものといえた。

明治中期までの政府の鉄道政策の基本は，鉄道局長井上勝の考えに代表される「鉄道国有国営の大綱」にあったといえる。1881（明治14）年に日本最初の私設鉄道会社，日本鉄道会社が創立し，2年後に開業したが，井上はそれにもかかわらず終始一貫鉄道国有を論じていた[11]。ところが，1886年―1889年に第一次企業勃興，鉄道熱が起こると，鉄道敷設を緊急課題とする政府は，1887（明治20）年5月に「私設鉄道条例」を公布して，私設鉄道会社の設立を認めるに至った。さらに，「帝国ノ中央ヲ貫通セシメ」る「中央貫通ノ鉄道」に対しては，松方正義の発議にもとづいて，資本利子補給という形で政府が配当保証を行なう方針をとることにした[12]。このように，明治20年代初めの政府中央

9）前掲「沿革」上巻，50頁。北炭の発起人は　堀のほかに侯爵徳川義禮，渋澤栄一（第一国立銀行頭取），奈良原繁（日本鉄道会社社長），小野義貞（同社副社長），森岡昌純（日本郵船会社社長），吉川泰二郎（同社副社長），園田実徳（同社支配人），原六郎（横浜正金銀行頭取），横浜紳商高島嘉右衛門，田中平八（田中銀行頭取），北村英一郎（北有社副社長），下村広畝（同社役員）の12名で，堀が創立委員長に選任されていた（前掲『北炭五十年史』17-18頁）。

10）前掲「沿革」上巻，86-87頁。公刊されている北炭の社史では，北炭が当初から「私設鉄道条例」にもとづいて創立したことが叙述され，政府の判断で定款が改正されたことは，同上稿本の記録に残されているにすぎない。

11）吉川貫二「明治初年における我国鉄道政策の動揺とその推移」（『同志社商学』第2巻第2号，1950年）。鉄道省『日本鉄道史』上篇（同，1921年）390-395頁，550-602頁。

12）総理大臣伊藤博文から九州鉄道，山陽鉄道の創立に関して照会を受けた鉄道局長井上勝は，幹線国有の原則から私設鉄道会社の設立に反対していた。しかし，松方が閣議提出資料において，仮に公債を募集して政府が鉄道を敷設した場合，資金難の明治政府にとって，種々の財政上の問題があることを指摘したので，井上も早急な鉄道敷設のためには松方の主張を認めざるをえなかったと考えられる（松方正義「九州鉄道特別保護ニ関スル意見書」1887年3月18日〔大蔵省編『明治前期財政経済史料集成』第1巻，1962年，538-540頁〕，富永祐治「明治二十年代の鉄道論議」〔大阪商科大学『経済学雑誌』第7巻第6号，1940年〕）。しかし，政府が私設鉄道会社の設立を認めたとはい

の最大の関心は，幹線鉄道の敷設という点にあったのであり，北炭の出願に対しても北海道への鉄道敷設という点が焦点になる。

鉄道熱期に30社以上の鉄道会社が起こり，1892年度までに14社が開業したにもかかわらず，資本利子補給が日本鉄道以外には，山陽，九州，北炭の3鉄道会社のみに許可されたことは，政府が幹線鉄道の敷設を重視していたことを示している。山陽，九州の各鉄道会社への利子補給は，両鉄道会社が敷設する路線が「中央貫通ノ幹線」に属し，「政府特別ノ保護アレハ其業起リ，否ラサレハ其業止マントスルニ當リテハ為メニ若干ノ保護ヲ与ヘ以テ事業ヲ成サシ」めることが「国家計画上方今急要トスル所」にあったからにほかならない[13]。北炭への資本利子補給もまた，「是迄私設鉄道ニ向テ補給〔資本利子補給――引用者〕ノ特恵ヲ与ヘラレタル日本鉄道会社九州鉄道会社ハ之レ皆帝国脊髄幹線国家必須ノモノタルカ故ニ外ナラサルヘシ，殊ニ近頃又北海道炭礦鉄道会社に対シテ新ニ補給ノ挙アリ，是等ト相比シ去リ更ニ至要ノコトナルヘク存セラレ候〔……〕其純益不足ニ対シテ補給ヲ下付セラレ可然哉」として認められていた[14]。北海道，殊に室蘭への鉄道敷設は，政府にとって開拓使以来の念願であったが，資金難の明治政府に実現できたのは幌内鉄道にすぎなかった。それ以降，初代道庁長官岩村通俊は，道庁技師に岩見沢・上川間，小樽・函館間，室蘭・岩見沢間の鉄道予定路線の実測にあたらせ，永山長官もまた1889年に道庁技師友成仲に北炭の新設鉄道路線の基礎になった空知太・室蘭間の実測設計書を提出させていた。堀もまた鉄道の敷設を重視していたので[15]，おそらく政府側との調整を経たうえでのことであろうと推測されるのであるが，11月7日の発起人会で定款は，次のように改正されたのである[16]。

第1条　本会社ハ室蘭ヨリ空知太迄及同線路ヨリ岐シテ夕張空知ノ両炭山迄鉄道ヲ敷設シ且ツ手宮幌内間及幾春別間鉄道ヲ政府ヨリ払下ケ運輸ノ業ヲ営ムモノトス

この改正によって，改正前の定款では明文化されていなかった室蘭への鉄道敷設が，営業目的としてとりあげられることになった。道庁のみならず，政府中央においてもまた北海道への鉄道敷設が「更ニ至要」のものと判断されていた最大の理由は，松方の意見にみられるように「北海道之儀者皇国北門之鎖鑰」であったからである[17]。政府にとって，ロシアを想定敵国とする当時の国策上，北海道開拓の強い認識が存在し，軍事上，拓殖上，北海道への鉄道敷設が緊急に必要とされていたのである。

このようにして，北炭の創立は，企業勃興期に「中央貫通ノ鉄道」を実現しようとする政府

え，「私設鉄道条例」の中には，「軍事的警察的統制干渉」，政府が25年後に鉄道を買上げる権利を持つという条項がおかれていた（中西，前掲書，37-39頁，島恭彦『日本資本主義と国有鉄道』58頁〔『島恭彦著作集』第3巻，有斐閣，1982年〕，大江志乃夫『日本の産業革命』岩波書店，1980年，142-151頁）。

13) 前掲，松方「九州鉄道特別保護ニ関スル意見書」。

14) 松方正義「山陽鉄道会社特別保護金ニ関スル意見」1889年2月10日（前掲『明治前期財政経済史料集成』第1巻，555頁）。

15) 『室蘭市史』上巻（同，1941年），181-183頁，204-208頁，289-296頁，305-369頁。『小樽市史』復刻版第1巻（同，1958年）443-450頁。『北炭五十年史』第一次稿本「輸送」上巻，1938年，105-123頁。道庁技師坂市太郎の報告書によれば，「既ニ空知，室蘭鉄道布設ノ論起リシヲ以テ該鉄道ノ如キ大事業ヲ起スニ當テハ，空知，夕張間全煤田ノ調査ヲ遂ケ然ル後線路ヲ定ムヘキノ必要」があったため，1888年秋に夕張炭山を発見したというように，鉄道敷設の気運が高まっていたことがうかがえる（北海道庁第2部地理課『北海道鉱床調査報文』北海道，1891年，59-60頁，「北炭」社史資料「坂市太郎氏自序伝」1937年，17-18頁）。

16) 前掲「沿革」上巻，63頁。

17) 日本鉄道会社「鉄道線路北海道ニ布設ノ義ニ付願書」に対する松方正義の意見，1888年7月10日（田中，前掲書，242-243頁）。当時の北海道は，道庁長官永山の計画した上川離宮御料地が具体化されつつあり，屯田兵の大拡張計画が決定した頃であった（松下芳男『明治軍制史論』上巻，有斐閣，1956年，120頁，303-343頁，同下巻，26-35頁，北海道編『新北海道史』第4巻，同，1973年，30-39頁，128-130頁）。

の鉄道政策と結びつくことにより，室蘭への鉄道敷設を主眼とし，あわせて幌内鉄道の払下げを受け，運輸業を営む鉄道会社として法律的には創立し，石炭業の兼営については，別途出願する形式がとられることになった[18]。北炭が他の鉄道会社と異なり，石炭業の兼営を許可されたのは，「人姻稀疎渺茫限リナキノ廣野」に鉄道が敷設されるため，一般の乗客貨物の輸送だけでは鉄道経営が成立しがたいという，まさに開拓地北海道の鉄道会社という要因にもとづくものであった[19]。北炭の創立が明確になった11月7日の翌日，発起人が定款を「改正定款」に「引替」たので，創立事務は改正定款にもとづいて遡って行なわれ，閣議後の11月18日に，総理大臣三条実美が「創立免許状」「鉄道運輸営業免許状」を下付し，命令を受けた永山長官が「鉄道資本利子補給命令書」「炭山および鉄道払下命令書」を下付し，ここに北炭が創立した[20]。

18) 北炭が定款を改正することになる8月から11月にかけての政府中央の判断を示すと，(1)鉄道局長井上勝の答申では，北炭が石炭業を兼営するのであっても私設鉄道会社に下付する免許状で会社を創立することに差しつかえがないとされていたし，(2)総理大臣三条実美の閣議提出資料では，「今般出願ニ係ル室蘭鉄道ハ石炭輸出上最便利ノ地勢ヲ占ムルヲ以テ，同鉄道落成ノ上ハ幌内幾春別両炭坑並鉄道営業トモ頓ニ困難ヲ招クヘキハ必然ナリ〔……〕就テハ同会社鉄道布設ヲ許可セラルムニ至ラハ併セテ右払下ヲモ許可セラレ度」というように，払下げが室蘭鉄道の敷設に対して付随的に扱われていた。また，後の1892年に，内務大臣松方正義は，田中正造の質問に対して，北炭に幌内鉄道，幌内炭礦を払下げたのは「新旧鉄道ヲ一ニスルトキハ基制ヲ一定ナラシメ運輸上諸般ニ便ナルト官費ヲ要セスシテ既設鉄道ヲ改良シ得ルトニ由ル」ことを明らかにしている（田中，前掲書，255-257頁，260-262頁，『帝国議会衆議院議事速記録4（第3議会）東京大学出版会，1979年，162-170頁，597-600頁）。

19) 「北海道炭礦鉄道会社創設ノ儀上請」，「炭礦営業の義願」（前掲「沿革」上巻，104-105頁，126-130頁）。

20) 前掲『重役附会社創立日記』16頁。改正定款にもとづいて変更されることになった北炭創立にかかわる各書類は，「8月9日」の日付のまま，実際には11月8日に提出されるという操作が行なわれた（前掲「沿革」上巻　103-130頁）。

北炭が政府から特許された各事項のうち，会社経営にかかわる重要事項は，次の諸点であった[21]。

1　会社創設の件――総理大臣免許「創立免許状」

2　鉄道敷設，運輸営業の件――同「鉄道運輸営業免許状」

1)　「室蘭港ヨリ空知太ニ達スル鉄道及同線路ヨリ岐シテ夕張炭礦空知炭礦ニ達スル両支線鉄道ヲ布設シ前記鉄道并北海道炭礦鉄道会社発起人カ政府ヨリ払下ヲ受ル手宮幌内間及幌内太郁春別間鉄道運輸ノ業ヲ営ムコトヲ免許」

2)　鉄道用地に対する国税免除

3)　免許状下付の日より満3ケ年以内に鉄道敷設工事を竣工

3　鉄道資本利子補給の件――内閣主務大臣の指揮により北海道庁長官許可及命令「鉄道資本利子補給命令書」

1)　新設鉄道資本500万円に対して「毎工区鉄道敷設工事竣成迄ハ株金払込額ニ対シ其払込翌月ヨリ起算シテ政府ヨリ一ケ年五朱ノ割合ヲ以テ利子ヲ補給シ毎工区運輸開業後八ケ年間ハ純益金（明治二十年勅令第十二号私設鉄道条例第三十三条第二項）ノ出納勘定ニ拠リ算出スルモノノ一ケ年五朱ニ達セサルトキハ資本額ノ五朱迄ヲ極度トシ政府ヨリ其不足額ヲ補給スヘシ」（第1条）[22]

2)　正副社長及理事は利子補給期間中，道庁長官の任免による（第2条）

3)　北海道農産物は規定運賃の半額と

21) 各書類の全文は，前掲『北炭五十年史』22-26頁参照。

22) 利子補給を各区ごとに計算する意義は，たとえば5分の利益を計上できない薄利の区間が必ず補助によって5分になり，5分以上の利益を計上できた区間の場合は，それだけ会社の利益になるということにあった（土方成美『我国国民経済と財政』日本評論社，1926年，320-321頁）。

し，北海道移民及其携帯せる日常必需品は無賃とする（第3条）

4）「鉄道事業ニ属スル資本収益ノ会計ト炭礦事業ニ属スル資本収益ノ会計トハ判然之ヲ甄別シ彼是相混同スヘカラス」（第7条）

5）「其社ニ於テ第二条以下ノ命令ニ違反シタル所為アルトキハ第一条ニ掲クル利子補給ヲ受クルノ権利ヲ失フヘシ」（第10条）

4　炭山及鉄道払下げの件――同「炭山および鉄道払下命令書」

1）手宮幌内間及幌内太幾春別間鉄道并所属物件は247,950円，幌内炭山所属物件は104,368円，合計352,318円を払下げ総額とし，64,519円を3ヶ月以内に，残金287,799円を命令下付の月より満10ヶ年賦にして上納（第1条）[23]

2）北海道農産物は命令下付の日より10ヶ年間規定運賃の半額とし，北海道移民及其携帯せる日常必需品は無賃とする（第5条）

ここに示されるように，法律上鉄道会社として創立し，新設鉄道資本に利子補給が特許された北炭の最重要の営業目的が，免許状下付の日から満3ヶ年以内，つまり1892年11月18日までに室蘭への鉄道敷設工事を竣工することにおかれたことが明らかである。また，鉄道資本利子補給命令によって北炭は，正副社長・理事の任免，資本金区分，出納計算，会計監査，農産物・移民の半額・無賃輸送など煩雑な規定によって経営上の拘束を受けることになった[24]。このことは，北炭が会社経営にかかわる重要事項に関しては，全面的に政府の監督，命令下におかれ，自主的に会社経営を行なえなかったこと，すなわち，あたかも政府の鉄道建設資金を調達する「資金供給会社」的な性格を有していたことを意味するのであった[25]。北炭が資本主義企業でありながら，政府の監督，命令下におかれた組織として会社経営の自主性を喪失していた理由は，(1)財政難のために政府が官設鉄道を敷設できなかったこと，(2)巨額の資本金の払込みを確実にするために北炭が政府の配当保証を必要にしたこと，この2要因が政府の資本利子補給制度に結びつくことによって，初めて，莫大な資金を必要にする鉄道敷設を実現できるからであった。

その後，官選によって堀が社長に，園田実徳が理事に上任し，役員の選任，払下げを受けた鉄道，炭山の北有社，空知監獄署からの引き継ぎ，試掘権の譲り受け，鉄道敷設工事・石炭業への道庁技師の指導監督許可，幌内炭山への囚徒借受許可などの開業準備を経て，すでに株式募集を終了していた北炭は，1889(明治22)年12月11日にいよいよ開業したのである[26]。

(2)　経営方針の確立

1892年11月までに室蘭・空知太間および夕張，空知両炭山岐線鉄道を実現しなければなら

23）64,519円という金額は，運輸営業請負中に村田が行なった幾春別線の補足工事費53,400円，手宮第一隧道切割工費11,119円の合計額で，北炭が上納の上，道庁から村田へ支払われる分である（前掲「輸送」上巻，100頁，前掲「沿革」上巻，141頁）。

24）煩雑な経理を道庁の監督下で行なわなければならなかった北炭は，そのため，90年11月に小樽から札幌へ本社を移転している（『北炭五十年史』第一次稿本「制度」1937年，3頁）。

25）「資金供給会社」というのは，政府の「会社」構想をもとに，京都・大阪間の鉄道建設資金調達を目的に創立した関西鉄道会社の事例があった。同社は，資本主義が未発達な当時において，会社制度だけが先行することになり，資金調達を行なえず，創立後2年で解散している（吉川貫二「我国私鉄の萌芽と関西鉄道会社」〔『同志社商学』第2巻第1号，1950年〕，星野誉夫「明治初年の私鉄政策と関西鉄道会社」(1)(2)〔『武蔵大学論集』第29巻第1号，1981年，第5・6合併号，1982年〕）。北炭の場合，鉄道資本利子補給命令にもとづく種々の監督，命令の下，次節以降で明らかにするように，政府の配当保証が「有力な誘い水」の役割を果たすことによって創業資本金を調達し，それによって政府が念願にしていた室蘭鉄道を実現できたという意味において，明治初年に挫折した「資金供給会社」としての側面を見いだすことができよう。

26）前掲稿本「沿革」上巻，142-161頁。

なかった北炭では，鉄道の全通を間近に控えた同年3月に堀基社長辞任問題が起こり，この事件を発端として井上角五郎の重役就任，「鉄道資本利子補給命令書」第2条の改正といった事態が生じ，北炭経営は新たな局面を迎えることになった。

堀基社長辞任問題というのは，路線を変更して鉄道工事を進めた北炭が，92年2月に「鉄道路線変更願」を内務大臣宛に提出したことに対して，事前に許可，手続きを経なかったことを不当とした道庁が，北炭の専断行為を上申し，堀を罷免した事件である[27]。路線変更とは，北炭が道庁技師の指揮監督の下，新設鉄道の終点空知太駅を空知炭礦の開発上，空知川を渡らずに2マイルばかり短縮したことと，竣工期限が切迫したために，夕張炭山岐線を予定路線からやや迂回して16マイル延長したことを指す。この路線変更そのものは，鉄道庁の実情調査の結果からも，やむを得ない変更であったことが報告され，「鉄道線路変更願」は9月に認可された[28]。それにもかかわらず，堀が罷免された背景には，薩摩藩閥による政治支配が終焉を迎えるなかで，依然として要路の大官，諸会社の有力人を薩摩人が占めていた北海道行政に対して，政府中央が，薩摩藩閥の一掃を企図していたという事情があった[29]。殊に北炭が，元「赤レンガの主」堀を筆頭に薩摩派の本拠に目されていたため[30]，政府は，鉄道資本利子補給命令によって政府の監督，命令下におかれていた北炭から堀の影響力を消失させようとし，路線変更がその口実に利用されたと考えられるのである。堀の後任には，「長州派に親善」な高島嘉右衛門が官選によって社長に上任し[31]，辞任問題によって株価が暴落した株式を雨宮敬二郎が買占め，重役に就任することになった[32]。前掲図1の総資本利益率の低下に明らかなように，この頃の北炭が経営不信に陥っていたことから，政府や雨宮は，松方正義，福沢諭吉を通じて井上角五郎を実質的な北炭経営者として重役に迎えることにした[33]。

他方，北炭の株主の間から，社長の官選を改め，会社の自治を求める動きが生じたので，政府は旧商法公布を機会に，1893年3月，「鉄道資本利子補給命令書」第2条を重役公選制に改正し，株主が役員を公選し，道庁長官が認可することにした[34]。重役公選制という制度によって，全面的とはいえないまでも，株主の自治が

27) 『北炭七十年史』第一次稿本「縦観編」上巻，1958年，67頁。北海道炭礦鉄道会社「第5回報告」(以下，北炭第○回報告と略称する)。この問題に対する堀の陳述に関しては，前掲，堀基「第一陳述書」「第二陳述書」，竜門社編『渋沢栄一伝記資料』第8巻（同，1956年）678-683頁参照。

28) 前掲「輸送」上巻，144頁．151-152頁。北炭第6回報告。

29) 1890年7月の道庁官制の改正によって，道庁はこれまでの他府県より機構，官等上の位置が高く，道庁長官が内閣総理大臣に直属していた「独立の位置」から内務省の統轄下に組み込まれることになったのである（前掲『新北海道史』第4巻，8-9頁，39-40頁，58-60頁)。井黒弥太郎『黒田清隆』(吉川弘文館，1975年）254-258頁，河野常吉『物語北海道史—明治時代編—』(北海道出版企画センター，1978年）160-168頁，安井達弥「藩閥支配の変容—伊藤博文の場合—」（篠原，三谷編『近代日本の政治指導　政治家研究Ⅱ』，東京大学出版会，1965年）参照。

30) 近藤吉雄編『井上角五郎先生伝』(非売品，1943年）216-217頁。大西理平編『福沢桃介翁伝』(非売品，1939年）116頁。

31) 前掲『福沢桃介翁伝』116頁-119頁。北炭第6回報告。北炭は経営不振のため，91年上期に約30名，翌年上期に約60名の社員を解雇した(北炭第4回，第6回報告)。

32) 雨宮敬二郎『奪闘吐血録』129-134頁（野田他編『明治期鉄道史資料』第2集第8巻，日本経済評論社，1982年)。生形要『相場師』日経新書，1983年，87頁。1894年現在の北炭の大株主は，宮内省内蔵頭10,000株，次いで雨宮の8,970株であった（伊牟田敏充『明治期株式会社分析序説』法政大学出版局，1976年，85頁)。

33) 井上は，大同団結運動に「後藤の四天王」の1人として参加し，第1回帝国議会以来連続14回当選の衆議院議員で，衆議院における「三舌」にあげられる雄弁な政治家であった（石田幸成「井上角五郎論序説」〔『北海道地方史研究』第34号，1959年〕)。松方の推薦が有力だったのは，第二回第三回帝国議会で松方が提出した予算案に対し，民党の猛烈な反対があったにもかかわらず，井上が押し切って遂に予算の成立に導いたからだという（前掲『井上角五郎先生伝』214-219頁)。

34) 北炭第7回報告。

認められたのは，資本利子補給を特許されていた北炭が，すでに新設鉄道を全通し，その使命を実現していたからといえよう。以降，北炭では，4月に，これまでの官庁流の業務機構を解体して重役が会社実務に接することができる営業本位の組織に職制を改正し[35]，5月の重役公選により，社長に高島，理事に井上，園田，北村が選定されて道庁長官の認可を受け，井上が会社の実権を握ることになった[36]。さらに，7月の会社法の実施にもとづく定款の全文改正が行なわれ，定款の第1条が

本会社ハ室蘭空知太及同線路ヨリ岐シテ夕張空知両炭山ニ至ル間並ニ手宮幌内太間及幌内太ヨリ岐シテ幌内郁春別両炭山ニ至ル間ニ鉄道ヲ布設シ以テ運輸ノ業ヲ営ミ本会社所有ノ各炭山ヲ採掘シ併セテ之ヲ運搬シ売捌ノ業ヲ営ムモノトス

というように改正され，炭礦業の兼営が初めて明記されることになった[37]。このようにして，北炭は，未だ鉄道資本利子補給命令にもとづく政府の監督，命令に拘束されていたとはいえ，新たな経営方針を確立する体制を整えることになった。[38]

井上角五郎は，1894年5月の株式総会の席上，今後の北炭の経営方針として次の8項目を明らかにした[39]。

1) 各炭山，殊に夕張炭山の拡張
2) 積極的な九州炭との競争
3) 車輛，軌條，橋梁の改良による鉄道輸送力の増進
4) 各炭山の坑口と鉄道間の改良
5) 殊に夕張炭山への線路の改良
6) 小樽，室蘭両港の桟橋，貯炭場の専有
7) 石炭輸送のための回漕業の経営
8) 種々の付帯事業の兼営

この経営方針は，これまで政府の監督，命令下において，新設鉄道の敷設を最重要の営業目的にしてきた北炭が，夕張炭山の拡張，炭山から小樽，室蘭両港までの輸送体制の完備，積極的な石炭販売，鉄道輸送力の増進，種々の付帯事業の兼営をめざすという会社経営の自主性を示すものであった。井上の就任に前後して実施された職制の改正，石炭の委託販売を会社自営に改める売炭組織の改正，鉱夫組長制の廃止は，あわせて北炭が，経営の自主性を実現したものとみることができよう。北炭が創立当時，函館から根室までの鉄道敷設の意志を有していた鉄道会社であるにもかかわらず，井上の方針に鉄道延長の件が欠落しているのは，1892（明治25）年6月に鉄道官設の方針を定めた「鉄道敷設法」が公布されたからである。同法では北海道の鉄道が削除されていたため，北炭は翌年1月に「空知太・上川間鉄道線路予測之義ニ付願」を道庁長官へ提出していたが，1896（明治29）

35) 前掲「制度」109-110頁。
36) 北炭第8回報告。北炭の創業資本金の払込みに尽力した渋沢は，重役の選任方法，株主が一変したことに不満をもち，辞職した（前掲『渋沢栄一伝記資料』第8巻，722-723頁）。
37) 前掲「制度」5-6頁。
38) 会社の実権を担った井上と井上の就任に深く関わっていた雨宮，松方，後藤象二郎らがいずれも製鉄業の確立を推進していたことは，のちの北炭の経営方針に影響を与えたと考えられる。なぜなら，1892年に，松方，雨方らは製鉄所設立の相続を開始し，農商務大臣後藤は，製鉄所民設の意見を93年に閣議提出していた。井上もまた北炭入社前に臨時製鉄事業調査委員に任命されており，すでに室蘭に小高炉を建設する計画を有していたのである。井上の計画は，北炭が鉄道国有化後に日本製鉄所，輪西製鉄所を設立することにより実現したのであった（劔通通夫『日本鉄鋼業の発展』〔東洋経済新報社，1964年〕406-408頁，前掲『奪闘吐血録』168-169頁，現代日本産業発達史研究会『鉄鋼』〔同研究会，1965年〕90頁，北海道編『開拓につくした人びと5　のびゆく北海道』上巻〔同，1967年〕，『北炭五十年史』第一次稿本「副業及附帯事業」1938年，第2章輪西製鉄所1頁）。高島，雨宮，田中平八の先代田中平八（糸平）は，もともと明治初年の横浜商人仲間で，彼らと井上は，財閥系の三井派，三菱派，渋沢が結集した「龍門社」一派とは異なる「株式商人の一派」に属し，「略言すれば，松方派の投機機関といったらよいだろうか」と位置づけられていた（長井実『自叙益田孝翁伝』〔同，1939年〕95頁，信夫清三郎『明治政治史』〔弘文堂，1950年〕6-93頁）。
39) 前掲『井上角五郎先生伝』227-228頁。

年5月に「北海道鉄道敷設法」が公布され，北炭が鉄道延長を行うことが不可能になったのである[40]。また，井上が夕張炭山の拡張を重視したのは，1893年末頃から翌年3月頃に行なわれた用途調査の結果，夕張炭の評判がよかったこと，94年5月に室蘭港が特別輸出港に指定され，石炭の海外輸出が許可されたことによると思われる[41]。北炭が1894年5月に職制上初めて東京支社に船舶係を設置し，96年2月の臨時株主総会で「但石炭運搬ニ使用スル船舶ノ其途次ニ限リ併セテ回漕ノ業ヲ営ムモノトス」という但書を定款第1条に追加する定款改正を行ない[42]，回漕業の兼営を開始した理由については，次節で触れる。片野一郎氏によれば，旧商法の公布，実施は，これまでの「政府の管理型配当宣言財務諸表制度」を「会社の自治分配可能利益財務諸表制度」へ転換させ，このことが，日本の会計制度発達史上，「政府の「殖産興業政策」にもとづく産業開発への補助と干渉の時代から，民間の自由競争による企業経営の自主と独立採算の時代への移行を特徴づける現象」としてとらえることができるという[43]。北炭が経営の自主性を完全に実現するのは，後述のように鉄道資本利子補給命令が廃止された1897（明治30）年4月以降のことになるが，本稿で考察の対象にした同年6月末日までの間に，井上の経営方針がどの程度実現できたかは，次節以下に示すとおりである。

2　創業期の経営内容

法律的には鉄道会社として，事実上は石炭業を兼営する会社として創立した北炭は，鉄道資本利子補給命令によって，資本金を表1のよう

表1　資　本　区　分　表　　（万円）

期	年月	資本金 新設鉄道部 第1区	第2区	既成鉄道部	室蘭延長線	炭礦部	合計	社債 既成鉄道部	炭礦部	合計
1	1890. 6	115		45	—	35	195	—	—	—
2	12	215		55	—	55	325	—	—	—
3	91. 9	240	110	70	—	97	507	—	—	—
4	92. 3	285	110	75	—	115	585	—	—	—
5	9	330 (10)	120 (13)	75	— (25)	125	650	—	—	—
6	93. 3	353	110 (37)	37	—	150	650	50	—	50
7	9	390	110	0	—	150	650	90	—	90
8	94. 3	390	110	0	—	150	650	90	—	90
9	9	390	110	0	—	150	650	90	80	170
10	95. 3	390	110	0	—	150	650	110	80	190
11	9	390	110	0	—	150	650	109	80	189
12	12	390	110	0	—	150	650	108	80	188
13	96. 6	390	110	2	37	150	689	107	80	187
14	12	390	110	29	40	150	719	106	80	186
15	97. 6	390	110	44	40	190	774	104	80	184

資料）北炭第2回－第16回報告
註）①（　）内の数字は振替分
②　既成鉄道部社債は，95年下期以降，毎年1万円または2万円の償還を行なっている

40）前掲「輸送」上巻，155-160頁。鉄道省『日本鉄道史』中篇（同，1921年）67-76頁。「鉄道敷設法」に先だって政府から議会に提出された「鉄道公債法」「私設鉄道買収法案」は，鉄道国有化問題の最初の現われであった（中西，前掲書，90-98頁，島，前掲書，59-84頁）。

41）前掲『井上角五郎先生伝』225-226頁。前掲『室蘭市史』上巻，389-392頁，419頁。

42）北炭第14回報告。

43）片野一郎『日本財務諸表制度の展開』（同文館，1968年）109-124頁。

表2 各期末資産現在高

（千円未満四捨五入，%）

期	年月	当座資産	棚卸資産	流動資産計	（鉄道部）	（炭礦部）	固定資産計	繰延資産	総資産計
1	1890. 6	1,163	81	1,245(53.9)	665〔100〕	383〔100〕	1,048(45.3)	18	2,311(100.0)
2	12	1,713	123	1,836(48.2)	1,428〔215〕	525〔137〕	1,954(51.3)	17	3,807(100.0)
3	91. 9	1,476	382	1,858(32.8)	2,932〔441〕	853〔223〕	3,785(66.9)	16	5,660(100.0)
4	92. 3	873	521	1,394(20.7)	4,314〔649〕	1,024〔267〕	5,338(79.1)	15	6,747(100.0)
5	9	847	757	1,604(21.5)	4,787〔720〕	1,058〔276〕	5,845(78.3)	14	7,463(100.0)
6	93. 3	505	895	1,400(18.3)	5,032〔757〕	1,186〔310〕	6,219(81.5)	13	7,632(100.0)
7	9	960	950	1,910(23.1)	5,085〔765〕	1,278〔334〕	6,363(76.8)	12	8,285(100.0)
8	94. 3	991	712	1,703(15.1)	6,309〔100〕	3,245〔100〕	9,554(84.9)	−	11,257(100.0)
9	9	1,449	602	2,051(17.2)	6,465〔102〕	3,427〔106〕	9,890(82.8)	−	11,942(100.0)
10	95. 3	1,246	772	2,018(16.6)	6,582〔104〕	3,532〔109〕	10,114(83.4)	−	12,133(100.0)
11	9	1,159	842	2,001(16,3)	6,674〔106〕	3,622〔112〕	10,296(83.7)	−	12,297(100.0)
12	12	903	775	1,678(13.9)	6,715〔106〕	3,697〔114〕	10,412(86.1)	−	12,090(100.0)
13	96. 6	1,686	648	2,334(18.1)	6,770〔107〕	3,790〔117〕	10,561(81.9)	−	12,896(100.0)
14	12	1,304	922	2,227(17.1)	6,879〔109〕	3,907〔120〕	10,786(82.9)	−	13,012(100.0)
15	97. 6	1,399	961	2,360(17.1)	7,136〔113〕	4,302〔133〕	11,438(82.9)	−	13,798(100.0)

資料）北炭第2回－第8回報告「総勘定表」，第9回－第16回報告「貸借対照表」

註）① 各科目の内訳：当座資金＝現金，預金，未収入金，外国送金，仮出金，受取手形，有価証券，手宮工場，東京支社，室蘭・岩見沢各出張所，幌内・幾春別・空知・夕張各採炭所，下受人，採炭資金

棚卸資産＝貯蔵物品，石炭，仮受物品，炭山貯蔵物品

繰延資産＝創業費

鉄道部固定資産＝1～7期は既成鉄道興業費，新設鉄道建設費，室蘭延長線建設費，8～15期は線路，車両

炭礦部固定資産＝1～7期は炭礦起業費，8～15期は炭山，貯炭場地所建物，船舶

② 〔 〕内は指数

に資本区分することが義務づけられていた。資本区分は，「単に資本の一般的運用状態を意味するものに非ずして，政府の資本利子補給の特典に対する義務として行われたる特殊の資金整理」を意味したので，資本利子補給の対象になる新設鉄道部資本500万円が厳密に区分されていたのである[44]。増資分124万円は，(1)1895年5月の株主総会で，室蘭駅から室蘭港市街地までの室蘭延長線建設費40万円，既成鉄道部社債の償還分110万円の合計150万円，(2)翌年7月の株主総会で，炭礦部社債償還80万円，炭礦部起業費100万円，汽船購入費220万円の合計400万円，あわせて550万円の増資決議のうち，払込まれた分である。社債は，(1)1892年10月の臨時株主総会で，既成鉄道部社債として同年度に50万円，翌年度に40万円，翌々年度に20万円の合計110万円，(2)94年5月の株主総会で，炭山拡張ならびに船舶購入を目的にする炭礦部社債180万円（同年度は80万円），あわせて190万円の募集分である。これらの増資，社債決議は[45]，既成鉄道部社債，社債償還を除き，経営方針の確立後に行なわれたものである。

鉄道業と石炭業を兼営する北炭は，いずれも固定資産投資に多額の資本を必要にした。表2の各期末資産現在高をみると，1890年度を除い

44）『北炭五十年史』第一次稿本「資本」1937年，26-27頁。

45）北炭第7回，第10回，第12回，第15回報告。

て約8割が固定資産に投下されていた。90年度の流動資産の割合が他期に比べて高いのは，当座資産に新設鉄道の敷設に必要な車両，鉄条，車輪，諸機械，器具などを外国へ注文した外国送金が含まれていたためである[46]。鉄道部固定資産への投資額は，1893年9月末日現在で508.5万円，翌年3月末日現在の630.9万円から97年6月末日現在の713.6万円へと82.7万円増加し，合計でおよそ591.2万円，炭礦部固定資産への投資額は，1893年9月末日現在で127.8万円，翌年3月末日現在の324.5万円から97年6月末日現在の430.2万円へと105.7万円増加し，合計でおよそ233.5万円であった[47]。室蘭への鉄道敷設を行なうことが当初の主要な営業目的であった北炭では，鉄道部固定資産への投資が多くを占めていたことが明らかである。その後，1894年に至って経営方針が確立した北炭では，炭山の拡張もまた鉄道改良工事と並んで重視されたため，それ以降の鉄道部と炭礦部の固定資産は，それぞれほぼ同程度の増加率を示した。以下，鉄道部と炭礦部に分けて，各部ごとの資本投下の具体的な内容，営業状態[48]を明らかにしよう。

46) 北炭では，鉄道用レール，附属品をイギリス，ドイツから，客車，貨車をアメリカから輸入している。1890年度の外国送金現在高は上期42.6万円，下期57.8万円であった（北炭第1回報告，『北炭五十年史』第一次稿本「採礦」下巻，1938年，25-28頁）。

47) 後述の註92）でことわっているように，北炭第9回報告で商法にもとづく財産評価が行なわれ，固定資産の数値が連続しない。

48) 本稿で対象にした期間における営業純益から算出した資本利益率と，当期利益から算出した資本利益率は，同じ傾向を示しているうえ（前掲図1），営業状態を分析する上で営業外収益の数値を考察の対象にする程，同数字の影響力はないと思われることから，以下ではもっぱら営業収支の動向を考察の対象にする。なお営業外収支のうち「本社費割合」という勘定項目は，本社，支社で支出する俸給，備消品費，雑費などの費用を本社費の科目で一旦支出し，決算の際に各部資本額に応じて負担している費用をいう（北炭第2回報告）。

(1)　鉄道部[49]

(i)　資本投下の内容

鉄道建設費の内訳は，表3のとおりで，新設鉄道へ473.3万円，既成鉄道へ110.9万円，室蘭延長線へ15.3万円，合計599.4万円の資本投下が行われた。

〔新設鉄道室蘭線，空知線〕北炭は，炭山開発の関係から第1区線の竣工予定期日を1892年10月，第2区線を91年8月として北海道庁長官へ届出た。第1区室蘭線は，室蘭・岩見沢間幹線および夕張炭山岐線，第2区空知線は，岩見沢・空知太間幹線および歌志内炭山岐線である（図2）。これらの新設鉄道の調査が，既述のようにすでに道庁技師によって行なわれていたので，北炭は，創立後すぐに道庁技師の監督の下，資材の調達，本格的な測量に着手することができた。鉄道工事は順調に進み，第2区空知線のうち，岩見沢・砂川間幹線約22マイル，砂川・歌志内間岐線約8マイルが1891年7月5日に開通し，同日営業を開始した。砂川・空知太間幹線約22マイルは，計画より半年遅れの，翌年2月1日に開通し，ここに空知線が全通した。さらに，第1区室蘭線のうち，室蘭・岩見沢間幹線約83マイルが8月1日に開通し，追分・夕張間岐線約26マイルが11月1日に開通して，室蘭線が全通した。北炭は，92年11月までに新設鉄道を竣工しなければならなかったため，鉄道建設費総額473.2万円のうち1890～92年度に86.3%が集中していた。

鉄道建設費の内訳からみた鉄道工事の特徴としては，開拓地での鉄道敷設のために土木費の割合が多く，全体の30.8%を占めていること[50]，

49) 特にことわりがない限り，鉄道部の資本投下の具体的事実及び営業状況に関する叙述は，北炭第1回—第16回報告，前掲「輸送」上，下巻，前掲『北炭五十年史』によるものとする。

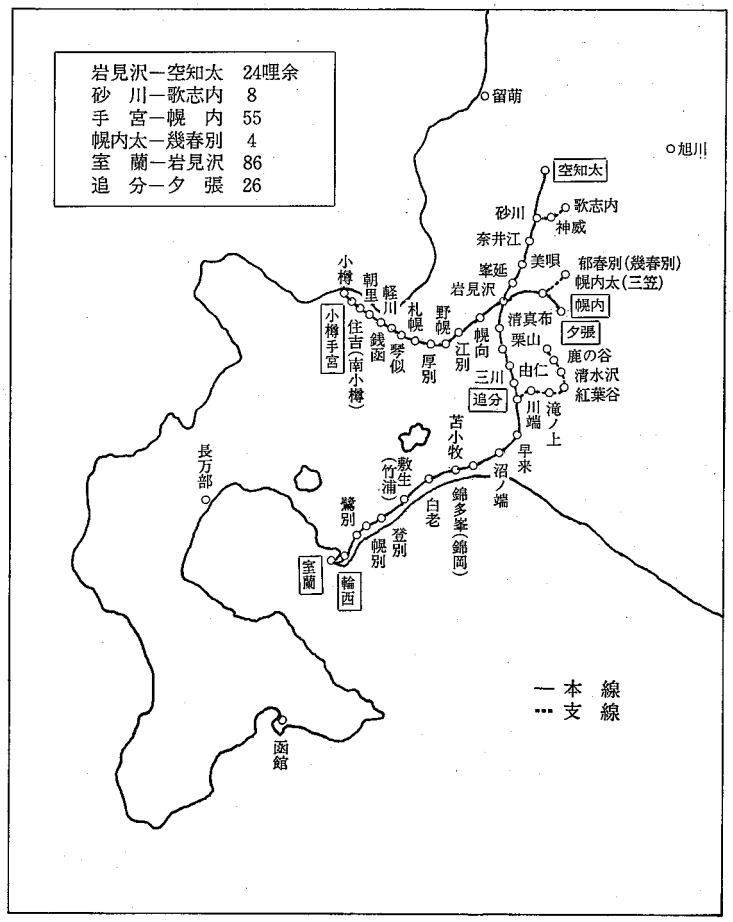
50) 「工事は先づ沿線の伐木より始めた。千古の老木巨樹が枝を交えて一坪に2，3本位づつ立っておる。それを伐倒し根掘りして片付ける。これだけは内地の仕事より余計な仕事であ」ったことや，

表3　鉄　道　建　設　費　内　訳　　（千円未満四捨五入，%）

年度	路線＼科目	用地費	土工費	諸施設費	軌道費	諸建物費	車両費	その他	鉄道運輸受負人示談金	鉄道附属物件払下代	合計	（百分率）新設	既成	延長線
1890	新設鉄道	12	194	18	288	50	32	124	−	−	718	15.2		
	既成鉄道	66〔43〕	14	33〔20〕	43〔0〕	31〔15〕	74〔74〕	1〔1〕	200〔200〕	248	710〔335〕		64.0	
91	新設	16	944	407	776	73	197	256	−	−	2,669	56.4		
	既成	55	29	10	107	16	−	0	−	−	217		19.6	
92	新設	2	272	134	64	46	112	67	−	−	696	14.7		
	既成	0	1	1	9	11	−	0	−	−	22		2.0	
93	新設	1	1	20	11	14	33	0	−	−	81	1.7		
	既成	2	4	20	1	27	−	0	−	−	54		4.9	
94	新設	△0	7	26	36	15	175	4	−	−	264	5.6		
	既成	0	1	7	2	1	−	0	−	−	11		1.0	
95	新設	0	9	36	1	5	49	0	−	−	98	2.1		
	既成	0	1	12	2	18	−	0	−	−	33		3.0	
96	新設	2	28	△2	14	△12	20	1	−	−	51	1.1		
	既成	3	−	−	−	△0	4	0	−	−	7		0.6	
	室蘭延長線	8	39	22	30	2	0	7	−	−	107			69.9
97 上	新設	0	2	0	0	25	128	0	−	−	156	3.3		
	既成	△4	0	10	1	27	21	0	−	−	55		5.0	
	延長線	0	12	18	4	8	0	4	−	−	46			30.1
合計	新設	33	1,457	639	1,190	216	746	452	−	−	4,733	100.0		79.0
	既成	122〔43〕	50	93〔20〕	165	131〔15〕	99〔74〕	1〔1〕	200〔200〕	248	1,109〔335〕		100.0	18.5
	延長線	8	51	40	34	10	0	11	−	−	153			100.0 2.6
	計	163〔43〕	1,558	772〔20〕	1,389	357〔15〕	845〔74〕	464〔1〕	200〔200〕	248	5,994〔335〕			100.0
（百分率）	新設	0.7	30.8	13.5	25.1	4.6	15.8	9.5	−	−	100.0			
	既成	11.0	4.5	8.4	14.9	11.8	8.9	0.0	18.0	22.4	100.0			
	延長線	5.2	33.3	26.1	22.2	6.5	0.0	7.2	−	−	100.0			
	計	2.7	26.0	12.9	23.2	6.0	14.1	7.7	3.3	4.1	100.0			

資料）北炭第2回ー第7回報告「新設鉄道建設費内譯表」「既成鉄道興業費内譯表」，第8回ー第16回報告「鉄道建設費仕払高内譯表」
註）①上期と下期を合算したもの
②〔　〕内は北有社より譲受けの分
③各科目の内訳：諸施設費＝橋梁費，コルベルト費，伏樋費，電信線仮設費，隧道費，桟橋費，雪囲費
諸建物費＝諸建物費，停車場費，器械場費
その他＝線路予測費，工事監督費，運送費，建築用具費，総係費，建築用汽車費，柵垣及経界杭費
④△印の金額は，前期以前支払の内当期において戻込の分当期支払高に対し過剰の分

図 2　鉄道国有当時の北海道炭礦鉄道社有鉄道（総延長206哩(331, 516km)）



資料）富士製鉄株式会社室蘭製鉄所『室蘭製鉄所五十年史』1958年，38頁
註）創業当時の室蘭線の起点は，図の輪西駅が室蘭駅であった。北炭は1897年に室蘭延長線の工事を行ない，新停車場を室蘭駅と命名し，従来の室蘭駅が，輪西駅と改称された

日本鉄道会社が興業費のうち用地費に3.0—6.0%程を費やしているのに対し，北炭では，道庁から莫大な土地の無代価払下げ，貸下げがあったこと，鉄道予定地が「未開の地」のために買上げに支障がないことから，0.7%を占めているにすぎないことがあげられる[51]。新設鉄道の全通後には，仮設の木橋及隧道などの本建築工事，停車場の増設工事，軌道の傾斜・屈曲部の規整などの本格的修理改良工事が行なわれて，鉄道が本格的に完成した。また，輸送力の増大をは

「人夫等が未開地の無聊に堪え兼ね，一ヶ月位すれば十人二十人と群をなして毎夜逃走する」ので工事の請負業者が番人をつけて取締り，次第に「監獄部屋」の名が広まったという事情に鉄道敷設工事の困難さが示されている（鉄道建設業協会『明治鉄道請負業史明治篇』同，1967年，148-161頁）。

51）前掲星野論文，「日本鉄道会社と第十五国立銀行」。1890年期から92年下期の間に北炭が道庁から官有地払下げ，貸付け，無料使用許可を受けた土地は約37万坪で，北炭が買入れた民有地約1.4万坪の26倍にもあたった（北炭第2回—第7回報告）。しかも，「鉄道運輸営業免許状」によって，これら鉄道用地への国税が免除されていたのである。

かるため，貨車数を増やし，牽引力の大きい大型機関車の導入が行なわれたので，車両費への投資額が際立って多い。当初予定されていた室蘭市街までの路線は，室蘭港が軍港に指定されていたため[52]工事が許可されず，北炭ではやむなく石炭輸送の必要上「エ(イ)トツケレツプ」(御崎町，前掲図2では，輪西駅と室蘭駅の間に位置する）に木造で300トン級の汽船を横付けできる石炭専用桟橋を建設し，港頭と輪西駅の間を馬車，艀船で接続して運輸を行なうこととした。

〔既成鉄道幌内線〕既成鉄道の建設費内訳は，1897年上期末日現在で，①払下げによる資産24.8万円，②北有社から譲受けの資産33.5万円(内20.0万円は村田への示談金)，③北炭施工分52.6万円の合計110.9万円からなり，北炭施工分は建設費全体の47.7%を占めるにすぎなかった。払下げを受けた「手宮幌内間及幌内太幾春別間鉄道并所属物件」の創業から払下げに至るまでの興業費は190.8万円（軌道113.2万円，車両22.1万円，土地26.4万円，建物14.0万円，その他15.2万円）で，北炭にはこれが24.8万円で払下げられたのである[53]。北炭は，払下げによって所有することになった手宮工場で，もっぱら機関車，車輛の組立および修繕，改造などを行なうことができた。

政府が幌内鉄道の払下げを許可した理由の1つに，「官費ヲ要セスシテ既成鉄道ヲ改良シ得ル」（松方正義の答弁書）点があったことは註(18)に既述したが，既に北炭では，最も急を要する工事費として27.3万円（軌鉄改良費15.7万円，木橋改良費4.3万円，桟橋改良費1.0万円)，さらに，手宮桟橋を将来鉄製に改築するなど，その他の改良工事を含めて総額60万円近くの幌内鉄道の工事費を見込んでいた。それゆえ北炭では，払下げ当時，すでに耐重力に乏しく，敷替えの必要に迫られていた軌条を交換するために，軌道費に16.5万円の資本投下を行なっている。そのほか，手宮桟橋の修築，停車場の増改築・移転工事などが行なわれた。諸施設費9.3万円のうち1.8万円は，列車を冬期間運転するための隧道への雪覆の枠や雪垣設置に用いられた[54]。

〔室蘭延長線〕室蘭線の起点である室蘭停車場から室蘭港市街地に至る同路線は，海軍省が青森県大湊に要港部をおき，室蘭の軍港予定地を解除したため[55]，1896年2月に鉄道敷設が許可されたものである。北炭は，室蘭延長線工事のために増資した資本を投下して翌3月から鉄道，海面埋立工事に着手し，室蘭市街までの鉄道を約2マイル延長し，停車場，諸建物，仮桟橋などの建築を行なった[56]。営業開始日は，翌年8月1日で，この工事の完成によって，これまでのエトツケレップ石炭積込桟橋が西風の強風に妨げられて，特に冬期間は休業することが稀でなかったため，石炭積込みが容易になったのである。

鉄道工事費の内訳からこのような各路線ごとの資本投下の動向をみると，北炭創立後の3年間は，文字通りの新設鉄道の敷設工事に主力が注がれると同時に，幌内鉄道の改良工事が行なわれ，その後は室蘭延長線の敷設，諸施設の本建築，鉄道輸送力の増進をはかるための資本投下が行なわれていたといえる。

(ii)　営業概況

鉄道部の営業収支内訳が表4である。新設鉄道は，北海道が未だ開拓途上にあるため，道外の鉄道のように，乗客の運輸収入を見込めず，物資輸送量にも限りがあることから運輸収入が少なく，その上，路線の延長によって営業費が

52) 松下，前掲『明治軍政史論』下巻，200-202頁。
53) 田中，前掲書，256頁。
54) 明治期の北炭の鉄道工事の概略に関しては，『明治工業史』鉄道編，491-500頁も参照。
55) 前掲『井上角五郎先生伝』226-227頁。谷村金次郎編『室蘭地方人物風土記』(室蘭民報社，1961年) 19頁。
56) 北炭は室蘭港の海面埋立工事や小樽港の港湾工事改築の必要上，井上馨の推薦により，元内務省土木局長で大阪府知事としても港湾治水に経験が深い西村捨三を1893年下期から97年上期まで社長に迎えている（前掲，『井上角五郎先生伝』225頁，前掲「制度」203-204頁)。

表4 鉄道部営業収支内訳表

(1) 新設鉄道　室蘭線・空知線の合計　　(千円未満四捨五入)

科目／期別	運輸収入				営業費					営業利益	営業外収支			当期利益
		乗客(%)	普通貨物(%)	石炭(%)	計	線路保存費	汽車費	運輸費	総係費	(A)	雑収入	本社費割合創業費償却	営業外利益(B)	(A+B)
1891上	18	31.0	18.1	50.8	20	14	3	3	0	△ 2	6	3	3	1
下	27	25.5	25.6	48.8	25	12	5	7	1	2	5	6	△ 1	1
92上	48	33.6	20.2	46.1	48	24	12	11	1	0	11	11	0	0
下	52	36.8	27.8	35.1	72	28	20	22	2	△20	5	20	△15	△35
93上	99	24.1	20.4	55.3	83	33	28	19	3	16	7	18	△11	5
下	77	29.2	28.0	42.4	72	29	21	21	1	5	6	11	△ 5	0
94上	136	23.9	19.0	57.0	118	56	39	21	2	18	11	11	0	18
下	119	27.9	24.9	46.9	114	50	37	25	2	5	10	11	△ 1	4
95上	180	21.9	18.7	59.4	141	68	48	23	2	39	8	10	△ 2	37
下	100	22.1	20.8	57.0	73	32	28	13	0	27	4	6	△ 2	25
96上	159	25.9	26.7	47.3	128	55	46	26	1	31	8	11	△ 3	28
下	240	22.8	21.1	56.1	173	81	57	32	3	67	13	11	2	69
97上	252	24.0	24.2	51.8	211	82	76	38	15	41	21	13	8	49

(2) 既成鉄道　幌内線　　(千円未満四捨五入)

科目／期別	運輸収入				営業費					営業利益	営業外収益			当期利益
		乗客(%)	普通貨物(%)	石炭(%)	計	線路保存費	汽車費	運輸費	総係費	(A)	雑収入	本社費割合・創業費償却・社債利子	営業外利益(B)	(A+B)
1890上	132(100)	20.9	27.3	43.1	68(100)	35	16	16	1	64(100)	11	8	3	67
下	171(130)	25.4	34.0	40.5	80(114)	40	20	19	1	91(144)	13	7	6	97
91上	258〔130〕	27.7	34.3	37.9	131〔128〕	53	47	30	1	127〔131〕	6	7	△ 1	126
下	162(123)	27.3	38.0	34.6	75(107)	26	21	25	3	87(139)	13	4	9	96
92上	189(143)	26.7	32.5	40.6	91(132)	29	35	25	2	98(153)	3	4	△ 1	97
下	134(102)	25.5	41.1	33.0	67(97)	22	16	25	4	67(106)	3	14	△11	56
93上	168(127)	25.6	35.5	38.7	67(97)	29	16	19	3	101(158)	59	31	28	129
下	146(111)	25.7	42.4	31.7	57(84)	22	14	20	1	89(139)	2	30	△28	61
94上	183(139)	26.3	36.1	37.5	78(115)	33	23	19	3	105(164)	18	30	△12	93
下	160(121)	27.3	42.7	29.8	82(121)	27	29	24	2	78(122)	4	31	△27	51
95上	235(178)	24.9	35.2	39.9	108(159)	37	45	24	2	127(198)	3	37	△34	93
下	10〔165〕	27.6	46.0	26.4	54〔159〕	16	23	14	1	55〔172〕	2	18	△16	39
96上	228(173)	26.1	49.1	24.8	101(149)	32	39	28	2	127(198)	3	36	△33	94
下	268(203)	28.2	42.6	29.2	125(184)	41	49	33	2	143(223)	7	37	△30	113
97上	302(229)	25.8	48.5	25.6	135(199)	42	58	32	3	167(261)	7	37	△30	137

資料）北炭　第2回－第16回報告「既成鉄道幌内線営業収支内譯表」「新設鉄道空知線営業収支内譯表」「新設鉄道室蘭線営業収支内譯表」「乗客及荷物収入比較表」「運輸収入平均表」

註）①空知線の91年上期の営業期間は7/5～9/30の3か月，室蘭線の92年上期の営業期間は8/1～9/30の2か月

②運輸収入には運輸収入に含まれている雑収入分があるので，乗客，普通貨物，石炭の合計は100.0％にならない

③（　）は指数。但し，91年上期の会計期間は9か月，95年下期の会計期間は3か月なので，指数は6か月平均に対するもの

増大したこともあり，1894年下期頃までは営業純益がごくわずかであるか赤字であった。特に92年下期には，例年に比べて降雪が多く，数十日間の列車運休という事情が加わり，営業利益は，2.0万円の赤字となった。しかし，1895年以降になると，(1)1893年に日本郵船が室蘭，函館，青森を結ぶ三港定期航路を開設したこと[57]，(2)室蘭港が94年5月に特別輸出港に指定され，米，麦，麦粉，石炭，硫黄の五品の海外輸出が許可されたこと，(3)97年8月に室蘭延長線が営業を開始したこと，の理由により室蘭鉄道と本州との連絡が便利になり，かつ，室蘭港からの輸出が可能となったことから，乗客，貨物輸送量が増大し，運輸収入の伸びが著しく増加するようになった。全線開通後の1892年下期の運輸収入は5.2万円にすぎなかったが，97年上期には約4.8倍の25.2万円を示し，幌内鉄道の運輸収入額に匹敵するまでになった。運輸収入内訳の推移をみると，新設鉄道では乗客収入，普通貨物収入が合わせて約5割，石炭収入のみで約5割の構成比を維持しているので，運輸収入の伸びは各収入のいずれもが増えたために生じた。

北有社が幌内鉄道の札幌以東路線を冬期間運休していたことに対しては，堀もまた拓殖上大問題であると不満をもっていたので[58]，北炭は，既述のように幌内鉄道へ防雪のための資本を投下し，ラッセル車を運行して冬期間を通じて年中無休の営業を開始した。さらに，1890年4月に，客車等級を従来の上等，並等から上，中，並等の3種に分けて並等の運賃を引き下げ，1日2回の往復列車の運行，客車の増両を実施して旅客輸送に便宜を計った。このような輸送方法の改善によって，幌内鉄道の90年上期の営業収入は，北有社時代の89年上期に比べ，乗客収入額（人数）が1.8万円（7.3万人）から2.8万円（10.7万人）に，普通貨物収入額（数量）が2.9万円（2.7万トン）から3.6万円（3.1万トン）に，石炭収入額（数量）が2.0万円（2.5万トン）から5.7万円（7.1万トン）に，合計で6.7万円から12.1万円へと一躍1.8倍に増加したのである。幌内鉄道の営業収入は，92年下期の運輸収入が，雪害と小樽港を襲った激浪による貨物被害を原因に輸送量が減少したため，90年上期とほぼ同額であったほかは，創業以来増収傾向にあり，営業費よりも運輸収入の伸びの方が大きいために，営業純益もまた増加傾向にあった。小樽が日本郵船による本州との国内定期航路の便がよく，道内からの雑穀，海産物，石炭，木材，道外からの米穀，食料品，日用品，雑貨の集約地としての役割を果たしていた関係上，幌内鉄道は，道内における鉄道輸送の中心的存在であった[59]。しかし，運輸収入内訳をみると，新設鉄道の場合に運輸収入の約5割を石炭収入が占めていたことに比べ，幌内鉄道は，次第に石炭収入の占める割合が低下し，1895年下期以降には3割に満たなくなっていたことが特徴的である。このことは，夕張炭礦からの出炭，室蘭鉄道の開通，室蘭港の特別輸出港指定によって，これまで行なわれてきた小樽港からの石炭輸出が，「小樽港を以て内国諸港施工及び内国船々用炭供給地とし，室蘭港を以て輸出炭経由地となす」方向に転換したことのあらわれとみることができる。表5からも室蘭港が特別輸出港に指定された94年以降，「両三年ならずして石炭輸出港としての小樽・室蘭港の地位は全く転倒するに至」った状況が明らかである[60]。

表6は，新設鉄道と既成鉄道を合計した運輸収入の内訳と，単位あたり運賃収入の推移を示したものである。運輸収入の構成比を平均すると，乗客収入25.9%，普通貨物収入33.5%，石炭収入40.0%になるので，北炭を含めた同時期の私設鉄道会社の運輸収入内訳がおおよそ，乗

57) 室蘭市史編集部『室蘭のうつりかわり』(同，1977年) 159-198頁。
58) 前掲「北海道炭礦鉄道会社創立顛末書」35頁。
59) 以上の小樽に関する叙述は，前掲『小樽市史』第2巻，141頁，180-188頁，197-198頁参照。
60) 前掲『室蘭市史』上巻，432頁。

表5　小樽港，室蘭港からの海外輸出炭金額・数量

（千円，千トン未満四捨五入，%）

科目／年度	小樽 金額	小樽 数量	室蘭 金額	室蘭 数量	合計 金額	合計 数量
1894	199(69.1)	56(90.3)	29(30.9)	7(39.7)	288(100.0)	62(100.0)
95	128(41.2)	27(39.7)	183(58.8)	41(60.3)	311(100.0)	68(100.0)
96	164(32.9)	38(36.5)	334(67.1)	66(63.5)	498(100.0)	104(100.0)
97	402(35.9)	69(36.7)	717(64.1)	119(63.3)	1,119(100.0)	188(100.0)

資料）北海道庁編『北海道重要統計書（自明治19至大正5）』(1919年)

表6　運輸収入内訳表（室蘭線・空知線・幌内線の合計）

（千円，千人，千トン未満四捨五入）

期別＼科目	乗客収入 運輸収入(A)	乗客収入 人数(B)	乗客収入 (A/B)	普通貨物収入 運輸収入(C)	普通貨物収入 トン数(D)	普通貨物収入 (C/D)	石炭収入 運輸収入(E)	石炭収入 トン数(F)	石炭収入 (E/F)	運輸収入構成比(%) 乗客	運輸収入構成比(%) 普通貨物	運輸収入構成比(%) 石炭	一日一哩平均高(円) 運輸収入	一日一哩平均高(円) 営業費	一日一哩平均高(円) 純益
1890上	28(100)	107(0)	0.26	36(100)	31(0)	1.16	57(100)	71	0.80	21.2	27.3	43.2	－	－	－
下	43(154)	166(0)	0.26	58(161)	41(3)	1.41	69(121)	87	0.79	25.1	33.9	40.4	－	－	－
91上	77〔183〕	288(1)	0.27	92〔170〕	55(2)	1.67	107〔125〕	175	0.61	27.9	33.3	38.8	－	－	－
下	51(182)	205(0)	0.25	69(192)	45(3)	1.53	69(121)	109	0.63	27.0	36.5	36.5	－	－	－
92上	69(246)	257(1)	0.27	71(197)	51(3)	1.39	99(174)	231	0.43	29.0	29.8	41.6	－	－	－
下	53(189)	195(0)	0.27	70(194)	-(7)	-	62(109)	－	－	28.5	37.6	33.3	4.96	－	－
93上	67(239)	240(1)	0.28	80(222)	-(3)	-	120(211)	－	－	25.1	30.0	44.9	7.09	－	－
下	60(214)	195(0)	0.31	84(233)	57(9)	1.47	79(139)	131	0.60	26.9	37.7	35.4	5.95	3.80	2.15
94上	80(286)	230(6)	0.35	92(256)	58(5)	1.58	146(256)	215	0.68	25.1	28.8	45.8	8.46	5.57	2.89
下	77(295)	231(2)	0.33	98(272)	60(24)	1.62	104(182)	149	0.70	27.6	35.1	37.3	7.44	5.58	1.86
95上	98(350)	313(10)	0.31	116(322)	79(5)	1.47	200(351)	244	0.82	23.7	28.0	48.3	10.99	6.92	4.07
下	52〔371〕	160(0)	0.33	71〔394〕	55(17)	1.29	86〔302〕	103	0.83	25.0	34.1	41.3	11.00	7.08	3.92
96上	101(361)	334(10)	0.30	154(428)	110(6)	1.40	131(230)	159	0.83	26.2	39.9	33.9	10.31	6.45	3.86
下	130(464)	428(0)	0.30	165(458)	114(24)	1.44	213(374)	255	0.83	25.6	32.5	41.9	14.46	8.27	6.19
97上	138(493)	467(20)	0.30	208(578)	134(10)	1.55	208(365)	254	0.82	24.9	37.5	37.5	14.93	9.83	5.10
平均										25.9	33.5	40.0			

資料）表4に同じ

註）① 乗客人数と普通貨物トン数の（　）内の数値は，政府命令に基づく移民及農産物輸送量

② 91年上期と95年下期の〔　〕内の指数は6か月平均に対するもの

客収入60%，貨物収入35%であること[61]に比べ，石炭収入の占める割合が高い。しかし，そのことからただちに，北炭の鉄道を筑豊興業鉄道のような石炭輸送専用の産業鉄道と同一視することはできない。むしろ，拓殖事業の進展にともなって，乗客収入，普通貨物収入が1890年上期を基準にすれば，95年下期以降には4～5倍にも増大し，常に運輸収入の約6割を占めていた点に注目すべきである。乗客収入，普通貨物収入のみでは，未開の地，北海道の場合，鉄道経営が成り立たず，他方で北海道拓殖のために石炭資源をも開発しようとする堀の構想が政府中央に支持されて，北炭の場合に石炭業の兼営が許可されたという点にこそ，運輸収入の約4割が石炭収入であるという特殊性の原因が求め

61）長岡新吉編著『近代日本の経済—統計と概説』(ミネルヴァ書房，1988年）164-165頁の表Ⅱ-11-1（筆者作成）参照。

表 7 総資本利益率の推移

(%)

科目 / 期別	新設鉄道部 室蘭線・空知線			既成鉄道部 幌内線			炭礦部			全体		
	売上高利益率	資本回転率	資本利益率	売上高利益率	資本回転率	資本利益率	売上高利益率	資本回転率	資本利益率	売上高利益率	資本回転率	資本利益率
1890上	−	−	−	48.2(100)	1.38	66.5(100)	27.9(100)	2.33	65.0(100)	36.9	0.50	18.4(100)
下	−	−	−	53.7(111)	0.70	37.6(57)	30.7(110)	1.26	36.8(60)	39.5	0.34	14.1(77)
91上	△12.6	0.09	△1.1	48.9(101)	0.58	28.4(43)	26.1(94)	0.92	24.0(37)	33.5	0.26	8.5(46)
下	3.5	0.01	0.0	54.7(113)	0.45	24.6(37)	7.9(28)	0.67	5.3(8)	22.1	0.20	4.3(23)
92上	1.6	0.02	0.0	51.8(107)	0.51	26.4(40)	9.9(35)	0.71	7.0(11)	19.7	0.22	4.3(23)
下	△38.3	0.02	△0.8	50.0(104)	0.33	16.6(25)	1.7(6)	0.49	0.8(1)	10.3	0.16	1.7(9)
93上	14.7	0.05	0.7	60.0(124)	0.36	21.6(32)	6.5(23)	0.68	4.4(7)	19.5	0.21	4.1(22)
下	6.5	0.03	0.2	60.8(126)	0.32	19.5(29)	14.0(50)	0.91	12.8(20)	20.9	0.25	5.1(28)
94上	12.6	0.06	0.8	56.8(118)	0.41	23.3(35)	18.6(67)	1.16	21.5(33)	23.2	0.35	8.1(44)
下	19.0	0.05	1.0	48.6(101)	0.34	16.5(25)	22.2(80)	1.06	23.5(36)	23.6	0.36	8.6(47)
95上	21.7	0.07	1.5	54.2(112)	0.43	23.3(35)	18.6(67)	1.23	22.8(35)	23.5	0.44	10.2(55)
下	18.9	0.11	2.1	50.6(105)	0.40	20.2(30)	22.0(79)	1.29	28.4(44)	25.8	0.45	11.7(64)
96上	19.5	0.06	1.2	55.9(116)	0.42	23.5(35)	23.5(84)	0.96	22.5(35)	28.1	0.34	9.7(53)
下	24.8	0.11	2.7	53.3(111)	0.42	22.4(34)	22.3(80)	1.21	26.9(41)	27.4	0.42	11.6(63)
97上	12.6	0.13	1.6	54.7(113)	0.41	22.4(34)	18.5(66)	1.23	22.7(35)	23.2	0.46	10.7(58)

資料）北炭第2回－第16回報告
備考）売上高利益率＝営業利益÷営業収入
資本回転率＝営業収入÷平均払込資本（資本金・社債）
総資本利益率＝営業利益÷平均払込資本
註）（　）内は指数

られるのである。輸送量の増大に対処するために，北炭は，既述のように大型機関車の導入，軌道の取り換え，停車場の増設などを行なったほか，列車運転面においても，運転速度を向上し，列車発着度数を増やし，乗客，貨物輸送の便宜を計った。その結果，運転総マイル数を営業線マイル数で除した機関車の運転回数は，1893年上期の1,668回から漸次増加して，97年上期には2,535回と1.5倍になった。

北海道への鉄道敷設が軍事上，拓殖上[62]必要とされていたゆえに，政府は，北炭の新設鉄道資本に資本利子補給を下付し，あわせて鉄道を改良し，鉄道経営の一貫性を損なわないために幌内鉄道を払下げたのであった[63]。

「鉄道資本利子補給命令書」，「炭山および鉄道払下命令書」によって，北海道農産物は規定運賃の半額，北海道移民は無賃輸送が義務づけられていたので，前掲表6の乗客人数，普通貨物トン数のそれぞれ（　）内の輸送量は，北炭が政府命令にもとづいて輸送した分を示す。北炭は当初，「北海道拓殖翼賛の使命」という見地から農産物も無賃輸送していたが，1895年1月

62) 軍事輸送の実情は，社内資料では不明であるが，1891年上期に，屯田兵演習のため人員1,207人，馬4,075頭，荷物50個を無賃輸送している例がある（北炭第4回報告）。

63) 北炭の鉄道が開拓に及ぼした影響として，伊沢道雄氏は，(1)石狩炭田の開発，(2)金属鉱山の開発，(3)道庁の移民地選定の事業と相俟って鉄道沿線に移民を導入し，石狩，胆振両平野の開墾を促進したこと，(4)その他，鉄道の開通によって生産原料の獲得が容易になり，各種工業が勃興したこと，小樽，室蘭の発展に貢献したことを指摘されている（伊沢道雄『開拓鉄道論』上巻〔春秋社，1937年〕149-150頁）。また，1893年3月に，道庁長官北垣国道は，北炭の鉄道が拓殖に貢献したことを高く評価し，「鉄道敷設ハ北海道事業中第一ノ急務タルコトヲ確立ス」という主旨の北海道開拓意見書を進呈している（前掲『日本鉄道史』中篇，59-60頁）。

表 8 炭礦起業費支払高内訳

(1) 炭礦起業費内訳　　(千円未満四捨五入，%)

年度＼科目	事務所費	建築費	工事費	器械費	諸建物費	船舶費	本社費割合	払下げ等	合計
1890	50	67	58	−	2	−	6	348	531(25.0)
91	40	116	102	43	86	125	8	−	520(24.5)
92	12	50	15	61	29	6	3	−	176(8.3)
93	45	17	14	34	9	13	1	−	133(6.3)
94	28	23	34	44	7	179	−	−	315(14.8)
95	10	13	37	67	△ 0	38	−	−	165(7.8)
96	4	48	59	26	4	69	−	−	210(9.9)
97上	5	5	29	19	0	16	−	−	74(3.5)
合計	194(9.1)	339(16.0)	348(16.4)	294(13.8)	137(6.5)	446(21.0)	18(0.8)	348(16.4)	2,124(100.0)
〔炭礦別割合〕	[100.0]	[100.0]	[100.0]	[100.0]	[100.0]	[100.0]	[100.0]	[100.0]	[100.0]
幌内	27[13.9]	39[11.5]	20[5.7]	6[2.0]	−[−]	−[−]	−[−]	154[44.3]	246(11.6)
幾春別	7[3.6]	8[2.4]	3[0.9]	0[0.0]	−[−]	−[−]	−[−]	134[38.5]	152(7.2)
空知	54[27.8]	151[44.5]	178[51.1]	84[28.6]	−[−]	−[−]	8[44.4]	30[8.6]	505(23.8)
夕張	85[43.8]	142[41.9]	146[42.0]	202[68.7]	−[−]	−[−]	10[55.6]	30[8.6]	615(29.0)
各炭礦連帯	20[10.3]	−[−]	−[−]	−[−]	137[100.0]	446[100.0]	−[−]	−[−]	603(28.4)

(2) 払下げ等内訳　　(千円)

炭礦名＼科目	炭山所属物件払下代	炭山所属物件北有社より譲受代	幌内石炭一手買受人示談金	借区権譲受示談金	試掘権譲受報酬	計	
幌内	104	−	50	−	−	154	288
幾春別	−	84	−	50	−	134	
空知	−	−	−	−	30	30	60
夕張	−	−	−	−	30	30	
計	104	84	50	50	60	348	

資料）北炭第2回－第7回報告「炭礦起業費内譯表」，第8回－第16回報告「炭礦起業費支払高内譯書」，前掲「沿革」上巻，151-152頁。

註）①本表は毎期の支払高の数値で，償却高は計算に入れていない。

②各科目の内訳：事務所費＝俸給，雑給，備消品費，通信運搬費，雑費，旅費，傭給，手当，諸税，諸手数料，諸建物修管費，運搬費

工事費＝開抗費，抗道掘削費，斜抗掘削費，風井掘削費，抗内諸修管費

諸建物費＝用地費，土工費，諸建物費

器械費＝器械費，自転車新設費

③各炭礦連帯費は，貯炭場，地所，建物等のように，各炭礦に区分できない起業費をいう

から規定運賃の4分の1，99年には2分の1の運賃徴収が内務大臣，逓信大臣に認可されたので，95年から農産物運賃を徴収している。このことは，政府の監督，命令下におかれていた北炭の性格が，次第に自主独立の経営体へと変化していくひとつのあらわれであったといえよう。

以上の鉄道部の営業状況は，表7の総資本利益率の動向にも反映している。新設鉄道部は，1892年11月に全線が開通したばかりで，同年下期にかけては，資本回転率が著しく低く，売上高回転率も低いため，資本利益率が1％にも満たない程度であったが，鉄道全通後は，売上高利益率，資本回転率が少しづつ共に上昇し，資本利益率が上昇しつつあった。既成鉄道幌内線の資本利益率は，1892年下期にかけて低下したが，その原因は，売上高利益率が一貫して110程度

の安定した水準にあることから資本回転率が低下したことにあった。92年下期以降，資本回転率がほぼ40%程度の水準を維持したので，資本利益率は，22.0%前後に安定していた。

(2) 炭礦部[64]

(i) 資本投下の内容

炭礦部の固定資産への投資額は，表8に示すように，払下げ，示談金等の34.8万円と北炭起業分177.6万円の合計212.4万円から成っていた。前者の内訳は，①払下げを受けた幌内炭山及び其所属物件10.4万円[65]，②北有社から譲り受けた幾春別炭山及び其所属物件8.4万円，同炭山借区権譲り受け示談金5万円，幌内石炭一手買受人示談金5万円，③村田提，吉川泰二郎，園田実徳から譲り受けた空知炭山の借区権，試掘権の報酬3万円，④村田から譲り受けた夕張炭山の試掘権3万円で，このうち北有社へ支払われた18.4万円は鉄道関係の支払い分とあわせて，村田への示談金である[66]。起業費全体の16.4%を占める払下げ，示談金等への投資額を炭礦別にみると，幌内炭礦，幾春別炭礦にそれぞれ44.3%，38.5%が投じられていた。

北炭起業の投資分177.6万円の内訳を見ると，科目別では工事費，建築費，器械費，事務所費にそれぞれ16.4%，16.0%，13.8%，9.1%が投じられ，それらは，炭礦別では圧倒的に空知，夕張両炭礦への比重が高かった。そのほか各炭礦連帯の起業費として，船舶費21.0%，諸建物費6.5%があった。

空知，夕張炭礦の開坑は，道庁技師の指導監督の下に着手され，1891年上期から空知炭礦で，翌年上期から夕張炭礦で採炭が開始されるに至った。当初開坑された坑道は，空知炭礦の神威坑大坑道，下歌志内神威坑道，夕張炭礦の本坑，第1斜坑，第2斜坑で，その後新たに空知炭礦で94年3月に上歌志内疏水坑，翌年5月にサクシ竪坑が開坑されたようである[67]。北炭は，夕張炭礦斜坑に，捲揚，排水，通気のためにウォルカー・ブラザース社(英)製の捲揚機，ジグソアン・マニファクチュアリング社（米）製の蒸気動力アンダー・ロープ式循環機，蒸気汽罐，「ランカシャイヤー」式汽罐，ジョセフ・エバンス・アンドリュース社のコルニッシュ型複胴蒸気動喞筒，蒸気動力のギーバル式扇風機などの機械を導入したので，器機費の68.7%が夕張炭礦に集中していた[68]。坑道以外には，事務所，坑道長屋，火薬倉庫など諸建物の建築に資本が投下された。幌内，幾春別炭礦の固定資産は，既述のように約4割が払下げによって占められており，北炭の施行分としては，幌内炭礦における自転車ドラムの設置，96年下期の竪

64) 特にことわりがない限り，炭礦部の資本投下の具体的内容，営業状況に関する叙述は，北炭第1回—第16回報告，前掲「採礦」上・下巻，「輸送」下巻，『北炭五十年史』第一次稿本「保安」1938年，同「販売」1938年，前掲「縦観編」上巻，『北炭七十年史』第一次稿本「採炭編」(総説)(堀進)(採炭)(運搬)(支柱)(排水) 1958年　同「販売編」1958年による。

65) 創業から払下げに至る幌内炭山の起業費は38.4万円であった（田中，前掲書，256頁)。

66) 幌内鉄道，幌内炭礦の払下げを受け，北炭を創立させるために，堀が北有社社長村田提と示談を成立させたことは，すでに第1節で明らかにしたが，北炭の資料（本稿表3，表8）から，示談金が58.3万円であったことを計算できる。

北有社から譲受の幌内鉄道興業費	335,158円
幌内鉄道払下げ代(247,950円)のうち村田へ支払われる工事費	64,519円
幌内石炭一手買受人示談金	50,000円
幾春別炭山及び炭山所属物件北有社より譲受代	83,500円
同炭山借区権譲受示談金	50,000円
合　計	583,176円

67) 北海道の炭礦は九州地方と異なり，明治末期までは，水準以上の採掘が主だったので，水平坑の占める割合が多く，夕張炭礦で斜坑が開坑されたことが特徴的である。坑道名は複雑なうえ，北炭の各資料において異なることが多く，特定することが困難なため，坑道ごとの工事状況を正確に把握することが難しい。

68) 北炭では，外国製の炭礦用機械を導入したほか，政府から譲り受けた手宮工場で炭礦用機械器具の製作，修繕を行なっているが，手宮工場での詳細な生産状況は不明である。なお，筑豊地方を対象に，炭坑用機械の国内生産状況を明らかにされた論文に鈴木淳「明治前・中期の炭坑用機械工業」(『史学雑誌』第98編第2号，1989年）がある。

坑第一坑道の開坑が行なわれたことなどにすぎない。

このような各炭礦への資本投下のあり方からすれば，斜坑では，坑道運搬，通気，排水において機械の導入がみられたとはいえ，大部分を占める水平坑では，自然通気，坑道に施設された排水溝の自然勾配を利用する自然排水が行なわれており，掘鑿，採炭，運搬（切羽運搬・坑道運搬）の「三大労働過程」での機械化は遅れていたといえる[69]。いずれの炭礦においても，掘鑿はタガネ，ツルハシで行なわれ，運搬は，坑内運搬である切羽運搬，坑道運搬でともに人力と馬力が占めていた。採炭方法は各礦の炭層，母岩の性質，状況等により必ずしも同一の方法ではないが，昭和のはじめまで，幌内炭礦が柱房式採炭法，残柱長壁折衷式採炭法，幾春別炭礦が大正中頃まで上向階段式採炭法，空知炭礦が大正末年頃まで，残柱式採炭法，上向階段式採炭法，夕張炭礦でも残柱式採炭法が続いた。石炭の採炭は，いずれの採炭法においても単にツルハシのみ，あるいは堅硬な炭層に対しては，ダイナマイト，カーボニットによる発破採炭，つまり手掘りが行なわれていたのである[70]。このことは単に北炭のみに特殊な現象ではなく，技術的な要因もさることながら，「低賃金，高機械価格」[71]という経済的要因にもとづく日本の石炭業の労働過程そのものの特殊性に規定されたものであったといえよう。爆発予防施設，救護施設の設置のための投資は，行なわれなかったので，坑内規模の拡大に伴なって，ガス，炭塵の発生量が増加し，安全燈などが原因になって，爆発事故の激増を招くことになった[72]。

各炭礦連帯起業費として投資された船舶費，諸建物費は，汽船の購入，貯炭場建設に主に用いられた。北炭は，1891年5月に汽船空知丸を石炭輸送用として，12.5万円で購入した[73]。その理由として，北有社がすでに船を傭入れて石炭輸送を行なっていたことから，将来的な石炭販売上の必要性を見越してのことと考えられる[74]。空知丸は「会社デ運漕スルコトニナリマスト，其為ニ事務局ヲ設ケテ船長モ機関士モ傭ハナケレバナラヌ，サウスルト却ツテ経費倒レニナルコトヲ憂ヘマスルノデ，寧ロ運漕ハ日本郵船会社に托シ，船ハ貸シテ賃貸ヲ取ツタ方ガ利方ト認メ」られ，日本郵船会社に賃貸されることになった[75]。しかし，北炭では，日清戦争

69) 石炭業の生産過程分析に関しては，採炭と運搬の二大労働と把握される隅谷氏と，それに掘進を加えた三大労働過程とされる吉田氏の見解がみられる（隅谷三喜男『日本石炭産業分析』〔岩波書店，1968年〕，吉田文和「隅谷三喜男『日本石炭産業分析』の批判的検討」〔北海学園大学『開発論集』第33号，1984年〕）。北炭では，1896年下期に，竪坑，坑内斜坑，竪入坑道等の岩磐内掘鑿にフロットマン社製圧搾空気動小型鑿岩機が，また炭層内の掘進には手動鑿岩機の使用がみられた。しかし，当時はやむを得ない場合にしか岩石掘進を行なわなかったので「之等鑿岩機を使用するの機会少なく，従って機械の台数も僅少にして，一般に普及するに至ら」なかったのが現状であった（前掲「採礦」上巻，120-121頁）。

70) 1900年に夕張炭礦で圧搾空気用載炭機が使用されたことがあったが普及せず，機械採炭が本格化するのは「昭和5年に至り漸く本格的なる長壁式充填採炭法確立せられ，茲に集約採炭の実現を見るに至」ってから後のことである（同上稿本）。

71) 吉田文和「石炭産業における労働過程と労働手段」（北海道大学『経済学研究』第31巻第1号，1981年）。春田豊氏は，三池炭礦の分析を通して，「坑内採運炭夫の賃金をいかに抑えるかが，蓄積にとって重要な課題だった」ことを指摘されている（同「三井財閥における石炭業の発展構造—日本産業革命期を中心として—」〔『三井文庫論叢』第11号，1977年〕）。

72) 1897年度までに坑内爆発が16回起きている（前掲「保安」89-164頁）。

73) 「船舶代価ハ毎年原価ノ五分五厘ヲ償却スルモノトシ当季ハ金二千六百九十四円トス」という記録から逆算すると，12.5万円になる（北炭第4回報告）。

74) 田中，前掲書，195-199頁。前掲「販売」87-89頁。「石炭の海外輸出は明治19年に北有社がカムチャッカ号を傭入れて山東半島の芝罘に搬出したのを始めとする」（『小樽市史』復刻版第2巻，1963年，345頁）。

75) 北炭第4回株主定期総会懇談会（1892年5月25日）における議長渋沢栄一の発言（前掲『渋沢栄一伝記資料』第8巻，700頁）。前掲「輸送」下巻，332-333頁。

表9 炭礦部営業収支内訳

（千円未満四捨五入，%）

科目 / 期別	石炭 売炭収入	石炭 営業費	石炭 純益 (A)	船舶 船舶収入	船舶 船舶費	船舶 純益 (B)	営業純益計 (A+B)	営業外収支 雑収入	営業外収支 支出	営業外収支 営業外利益 (C)	当期利益 (A+B+C)
1890上	165(100)	120(100)	45(100)〈 100.0〉	−	−	−	45(100)	6	9	△3	42
下	90	6	84(187)〈 100.0〉	−	−	−	84(187)	2	11	△9	75
91上	428〔173〕	322〔 179〕	106〔157〕〈 92.2〉	13	4	9〈 7.8〉	115〔170〕	10	19	△9	106
下	344(208)	320(267)	24(53)〈 82.8〉	9	4	5〈 17.2〉	29(64)	9	12	△3	26
92上	415(252)	387(323)	28(62)〈 63.6〉	22	6	16〈 36.4〉	44(98)	14	8	6	50
下	320(194)	323(269)	△3(△6)〈△50.0〉	16	8	9〈150.0〉	6(13)	21	9	12	18
93上	493(299)	474(395)	20(44)〈 58.8〉	16	2	14〈 41.2〉	34(76)	4	8	△4	30
下	678(411)	586(488)	93(207)〈 95.9〉	7	3	4〈 4.1〉	97(216)	10	3	7	104
94上	891(540)	750(625)	140(311)〈 74.5〉	129	81	48〈 25.5〉	188(418)	39	12	27	215
下	837(507)	636(530)	201(447)〈 74.2〉	379	309	70〈 25.8〉	271(602)	18	29	△11	260
95上	1,049(636)	849(708)	200(444)〈 76.0〉	363	300	63〈 24.0〉	263(584)	18	29	△11	252
下	619〔750〕	512〔 853〕	107〔476〕〈 65.6〉	122	66	56〈 34.4〉	163〔362〕	13	15	△2	161
96上	960(582)	717(598)	243(540)〈 93.5〉	142	125	17〈 6.5〉	260(578)	13	29	△16	244
下	1,244(754)	952(793)	292(649)〈 94.5〉	145	128	17〈 5.5〉	309(687)	32	29	3	312
97上	1,473(893)	1,202(1,002)	271(602)〈 89.4〉	165	133	32〈 10.6〉	303(673)	96	31	65	368

資料）北炭第2回－第16回報告「炭礦部営業収支内譯表」

註）① 〈 〉内の比率は営業純益のうち石炭純益と船舶純益の割合を示す

② 90年下期の採炭費は不明であり，営業費内訳は監督費3千円，売炭費3千円である

③ 91年上期と95年下期の指数は6か月平均に対するもの

④ 営業外支出の内訳は，創業費償却，炭礦起業費償却，本社費割合，社債利子，91年上期の石崎丸沈没石炭代償却2千円

後に社用船で石炭輸送を行なう方針を確立するに至り，1896年に営業目的に回漕業を追加する定款改正を行なった。その間，94年7月に英国汽船（胆振丸と命名）を16.6万円で購入したほか，96年上期に曳船，小蒸気船各1艘，艀船33艘，伝馬船3艘の購入，翌年上期に汽船札幌丸の購入と艀船10艘の新造を行なっている。貯炭場は，空知，夕張両炭礦からの出炭にともなう採炭高の増大に対応し，京浜市場に対する販路開拓を目的として，京浜地方に土地を購入して貯炭庫を建設したものが主なものである。

(ii) 営業概況

炭礦部の営業収支内訳が表9である。1890年上期を100とすれば，営業純益計は，91年下期以降，64，98，13と低下しているが，ここに含まれていた船舶純益を除くと，実際の売炭純益は，これよりも低水準で，しかも53，62，△6，と急激に悪化していた。表10から1トンあたりの売炭収入，営業費，純益高の推移をみると，(1)91年下期から翌年下期にかけて売炭収入が減少していること，(2)営業費は採炭費がやはり91年下期から翌年下期にかけて減少しているものの，売炭費が増大していること，(3)結果的に営業純益が91年上期の1.04円から下期以降0.42円，0.49円，0.39円へ減少していることが明らかである。(1)の事情は，筑豊石炭業の「〔明治〕25年恐慌」[76]（全面的な炭価下落）の影響を受けた北炭が，炭価を引き下げたために生じた[77]。炭価引き下げによる売炭利益の減少に対処する

76) 隅谷，前掲書，252-254頁。

77) 北炭第6回報告。第4回株主総会議事録では，1891年下期の利益が前期より減少したのは，石炭代価が追々に下落したからであると伝えている（前掲『渋沢栄一伝記資料』第8巻，700頁）。

表10　1トンあたり売炭収入・営業費・純益高　　(円)

期別＼科目	売炭収入 (A)	(塊炭)	(粉炭)	(切込炭)	採炭費	売炭費(a)	運搬費(b)	内(汽車費)	内(汽船費)	(a＋b)	営業費 (B)	営業純益 (A－B)
1891上	2.75(89)	－	－	－	1.41(186)	0.12	－			0.12(6)	1.53(57)	1.22(313)
下	－	－	－	－	－	－	－			－	－	－
91上	3.06(99)	－	－	－	0.92(121)	1.10	－			1.10(57)	2.02(75)	1.04(267)
下	3.21(104)	－	－	－	1.15(151)	1.64	－			1.64(85)	2.79(104)	0.42(108)
92上	3.14(102)	－	－	－	1.03(136)	1.62	－			1.62(84)	2.65(99)	0.49(126)
下	3.08(100)	－	－	－	0.76(100)	1.93	－			1.93(100)	2.69(100)	0.39(100)
93上	3.38(110)	－	－	－	1.01(133)	2.11	－			2.11(109)	3.12(116)	0.26(67)
下	3.26(106)	4.12	2.52	2.67	1.50(197)	1.84	－			1.84(95)	3.34(124)	0.08(21)
94上	4.38(142)	5.53	2.99	3.72	1.33(175)	0.24	2.21	－		2.45(127)	3.78(141)	0.60(154)
下	4.89(159)	5.74	3.58	4.21	0.96(126)	0.29	2.26	－		2.55(132)	3.51(130)	1.38(354)
95上	5.12(166)	6.28	3.78	4.53	1.21(159)	0.24	2.56	－		2.80(145)	4.01(149)	1.11(285)
下	5.43(176)	6.50	3.75	5.06	1.46(192)	0.29	2.75	－		3.04(158)	4.50(167)	0.93(238)
96上	4.90(159)	5.75	3.65	4.76	1.34(176)	0.19	2.26	－		2.45(127)	3.79(141)	1.11(285)
下	4.54(147)	5.15	3.71	3.46	1.17(154)	0.38	2.03	(0.82)	(0.63)	2.41(125)	3.58(133)	0.96(246)
97上	5.28(171)	5.95	4.27	5.10	1.83(241)	0.45	2.29	(0.80)	(0.91)	2.74(142)	4.57(170)	0.71(182)

資料）表9に同じ

註）① 採炭費は採掘高で，売炭収入，売炭費，運搬費は売炭高で除した。営業費は1トンあたり採炭費，売炭費，運搬費を合計したもの

② （　）内の指数は92年下期を100とするもの

ため，北炭は採炭費の引き下げを行なう。採炭は手掘りで行なわれていたから，採炭費の引き下げは賃金の引き下げによって実現される。表10でみる限り，92年下期の1トンあたり採炭費は上期の1.03円から一気に0.76円へと引き下げられ，それゆえ，同年12月30日には夕張最初の労働争議が発生した[78]。売炭費の内訳は不明だが，輸送費と委託販売手数料が主なものと思われる。輸送費のうち，鉄道運賃は前掲表6のトンあたり石炭収入にみられるように，1トンあたり0.80円から0.43円へ引き下げることができたが，北炭では1893年7月までは，一般小売を北有社の後身である北海道売炭組に委託販売していたため，炭価の高低にかかわらず，委託販売手数料を支払わなければならなかった。手数料は，販売代価より運賃諸掛を控除した手取価格の3％であったが，海外輸出の場合は，市況の変動が甚しく，低廉な手取価格の時は臨時に別途の手数料を定められており，しかも受渡・運搬・集金等の経費は北炭が受け持つため，「売炭組は座して税金を取るの観があ」るなど，北炭にとっては負担になっていたようである[79]。このように，1トンあたりの売炭収入が減少しているうえに，営業費が増大していることに石炭業の経営悪化の直接的な原因があった。表11から，90年上期を100とする指数で貯炭高の推移をみると，91年下期に344，翌年下期に816，93年上期には895にも増大していたのである。

日清戦争中の1894年下期以降は，石炭業，船舶業で共に営業純益が増大することになる。同年下期以降，石炭純益は20～30万円を計上し，1890年上期を基準にすると，4倍から6倍へと増加した。その理由として，北炭が積極的な石炭販売へ向けての社務改革を行なったという内部事情，さらに日清戦争後に国内の石炭需要高が伸び，炭価が高騰したという事情があげられ

78) 前掲『夕張市史』下巻，520-521頁。

79) 前掲『井上角五郎先生伝』223頁。

表11　採掘高，販売高，貯炭高の推移

（千トン未満四捨五入，％）

期別＼科目		採掘高(A) 計	幌内	幾春別	空知	夕張	販売高(B) 計	道内販売高 塊炭	粉炭	切込炭	計（％）	道外移出高 塊炭	粉炭	切込炭	計（％）	海外輸出高 塊炭	粉炭	切込炭	計（％）	炭種振替等(C)	A－B＋C	前期繰越	貯炭高
1890	上	80(100)	75.0	25.0	－	－	60(100)	33	26	－	60(100.0)	－	－	－	－	－	－	－	－	－	20	－	20(100)
	下	85(106)	26.6	26.6	－	－	97(162)	55	42	－	97(100.0)	－	－	－	－	－	－	－	－	－	△12	20	8(38)
91	上	182〔152〕	64.2	18.0	17.8	－	140〔156〕	77	36	－	113(80.7)	－	－	－	21(15.0)	－	6	－	6(4.3)	－	42	8	50〔251〕
	下	125(157)	45.1	17.2	37.7	－	107(178)	39	33	－	72(67.2)	－	－	－	16(14.9)	6	13	－	19(17.9)	－	18	50	68(344)
92	上	168(211)	44.1	15.9	37.9	2.1	132(220)	55	38	12	106(80.0)	－	－	－	22(16.7)	0	2	2	4(3.3)	－	36	68	104(527)
	下	161(202)	43.9	14.0	27.4	14.7	104(173)	38	27	12	77(74.0)	－	－	－	22(21.3)	0	2	3	5(4.6)	－	57	104	161(816)
93	上	164(205)	44.5	12.2	22.0	21.4	146(243)	58	39	14	111(76.0)	－	－	－	30(20.5)	5	0	0	5(3.4)	－	18	161	179(895)
	下	136(170)	34.4	13.1	21.3	31.1	208(347)	51	29	12	92(44.2)	28	53	13	73(35.1)	25	6	13	43(20.7)	4	△68	179	111(555)
94	上	189(236)	27.3	9.9	31.6	31.2	203(338)	68	31	14	113(55.7)	26	38	1	65(32.0)	9	2	14	25(12.3)	△1	△15	111	96(480)
	下	209(261)	26.1	10.5	22.3	41.1	171(285)	62	22	12	96(56.1)	24	31	0	56(32.7)	14	4	2	19(11.1)	△1	37	96	133(665)
95	上	227(284)	26.2	9.5	22.4	41.9	205(342)	76	33	14	123(60.0)	21	45	0	66(32.2)	9	3	4	16(7.8)	3	25	133	158(790)
	下	113〔283〕	30.6	10.2	18.9	40.2	114〔380〕	35	17	6	57(50.0)	11	19	1	31(27.2)	16	0	9	26(22.8)	1	0	158	158(790)
96	上	177(221)	27.4	7.9	17.1	47.6	196(327)	69	33	14	116(59.2)	14	32	0	46(23.5)	18	1	15	34(17.3)	1	△18	158	140(700)
	下	247(309)	24.9	6.7	21.9	46.5	274(457)	111	46	13	170(62.0)	19	48	0	68(24.8)	33	3	0	36(13.1)	2	△25	140	115(575)
97	上	240(300)	21.3	7.2	19.2	52.3	279(465)	66	43	10	119(42.7)	43	53	0	97(34.8)	56	7	0	63(22.6)	10	△29	115	86(430)

資料）北炭第２回－第16回報告「石炭受払表」

註）① 内訳欄は，前掲「販売」所収，海外輸出石炭一覧表（94頁），道内販売高表（106頁），前掲「縦観編」上巻所収「内外市場別販売数量調」(62-63頁）による

② 91年下期の指数は６か月平均のもの

③ 96年下期以降に採掘された神威炭は空知炭に合算した

④ 道外移出高は，販売高から道内販売高，海外輸出高を引いて算出した

⑤ 炭種振替等は，見本並に水分引きとして払出しの分や海中捨場炭，他所買入れ炭を言う

る。

炭礦部の社務改革というのは，委託販売を廃止し，会社直轄で石炭販売を行なうようにしたこと，鉱夫を組長制から会社直轄制に改めたこと，の2点で，これらは既述の職制改正と並んで，会社経営の自主性を有していなかったこれまでの北炭が，新たな経営方針の下で会社自営の石炭業を行なおうとするあらわれであったとみることができる。創立当初の北炭の石炭販売は，(1)特殊販売契約(特約)にもとづき，日本郵船会社，日本鉄道会社，北海道共同商会，北海道製麻会社，北海道製糖会社等の大口契約を本社（小樽手宮）売炭部で行なうもの，(2)上記以外の道内，本州市場の小売営業，海外輸出分を北海道売炭組に委託するもの，(3)道内小売のうち，特に函館での営業を北海道共同商会に委託するものという3方法で行なわれていたが，委託販売契約を解除し，売炭組の人員と備品を引き受けて1893年7月に石炭販売を会社自営としたのである。翌年4月の職制改革では，札幌本社に売炭部をおき，その下におかれた手宮，室蘭，札幌の売炭派出所と東京出張所におかれていた売炭所とを結んで売炭機構を強化することにしたのである[80]。また，92年12月の労働争議に対し，北炭の重役は，組長制の悪弊が鉱夫を煽動して不逞の行動を策すると判断し，翌年8月に組長制を廃止して鉱夫を会社直轄にした[81]。しかし，現実には，山間僻地に多数の鉱夫を集めることが困難なため，飯場募集，山元縁故募集がひき続き行なわれていたこと，採炭切羽の槌組の組替えや各切羽ごとの番割などが，友子親分等の意見を採り入れてやらなければ，実質的には会社直接の手ではできなかったこと，のために組長制は存続せざるをえなかったのである[82]。

日清戦争後に石炭需要が増大し，石炭市場が拡大したことは，統計上，石炭消費高が急増していること，三池炭以外の他種炭の取扱いを開始するようになる三井物産の動向から指摘できる[83]。

北炭が売炭機構を改革し，また国内の石炭需要高が増大したことは，前掲表11にみられるように，北炭の石炭販売高を増加させることになった。1890年上期を100とする指数でみると，95年上期以降，342，380，327，457，465に増大したのである。販売高の内訳をみると，売炭組に委託販売していた頃は，既述の大口販売先のほか，北洋，沿岸漁業の焚料炭として消費される道内向け販売高が全体の7割以上を占めていたが，石炭販売を自営で行なうようになると，道内向け販売高の比率は漸次低下しつつあっ

80) 前掲「制度」148-149頁，井上角五郎『北海道炭礦汽船株式会社の十七年間』9頁（前掲『明治期鉄道史資料』第2集第8巻)。北海道共同商会に関しては，大場四千男「明治期における三井物産と北炭」(『開発論集』第34号，1984年）参照。

81) 北炭第8回報告。組長は，「毎月所定の計算日に会社から鉱夫の総稼賃金の支払いを受け，手数料として鉱夫一人について稼高の百分の七に相当する額を控除して残額を鉱夫に払渡すのが慣例であった。したがって鉱夫を多数収容する組長ほど所得が増加したわけで月収二百円を取得する組長」が少なくなく，このように「坑夫の上前をはねるばかりでなく，採炭事業が多忙と見れば鉱夫の不足を訴へて賃銭値上を要求し，閑散とみれば鉱夫の逃亡を訴へて失業救済を要求する。始末にをへぬものであった」という（前掲「縦観論」上巻，79頁，前掲『井上角五郎先生伝』224頁)。

82) 『北炭五十年史』第一次稿本「従業員」第2部中巻，1938年，2-3頁，前掲『夕張市史』下巻，509頁。高島炭礦問題が契機になって，「鉱業条例」(1890年9月公布，92年6月施行）に鉱夫の章が設けられ，北炭においても92年11月に「鉱夫使役規則」「鉱夫救恤規則」が制定された（同「従業員」第2部中巻，26-62頁)。しかし，石村善助氏によれば，「プロイセン鉱業法を抽象的観念的に継受」しただけの「この条章は，現実の日本の鉱山労働者の保護には十分に機能しえなかったどころか，現実にはほとんど無視され，旧来の労働慣行たる飯場制度的友子同盟的規律が，「鉱夫」の章に代る唯一の労働保護法規」にされたという（同『鉱業権の研究』勁草書房，1960年，144-145頁)。

83) 石炭の国内消費高は，1893年の175.9万トンから95年の268.9万トン，97年の409.1万トンへと急増し，用途別では製塩用炭が減少し，工場用炭が97年には約45%を占めるに至っている（前掲『近代日本の経済—統計と概説』124頁の表Ⅱ-8-3〔著者作成〕)，前掲，春日論文。

表12 海 外 輸 出 炭 仕 向 地

(トン, %)

国名＼年度	1893 数量	1893 比率	1896 数量	1896 比率	1897 数量	1897 比率
(上海)	(-)		(-)		(11,635)	
(芝罘)	(5,671)		(-)		(-)	
(沙頭)	(-)		(2,320)		(-)	
清国小計	5,671	13.8	2,320	3.2	11,635	7.6
香港	18,823	45.8	23,393	32.7	48,808	31.7
シンガポール	13,530	32.9	41,688	58.3	88,135	57.3
コロンボ	-	-	4,055	5.7	-	-
サンフランシスコ	525	1.3	-	-	4,797	3.1
サイゴン	2,560	6.2	-	-	-	-
ウラジオストック	-	-	-	-	526	0.4
合計	41,109	100.0	71,456	100.0	153,938	100.0

資料）前掲「縦観編」上巻，前掲「販売」

た。もっとも北炭では，創立以来，自家需要以外は，小樽，室蘭，函館の各港に来泊する内外船舶に石炭の供給を続けたので，用途別にみる限り，明治年間の大口需要部門として焚料炭が重要な地位を占めていたことに変わりはなかった。このことは，石炭供給高のうち，明治期を通じて6～7割程度の国内消費量しかもてず，石炭「需要の伸びを規定したものはまず輸出（外国船用炭を含む）と日本船用炭であり，ついで工場用炭と鉄道用炭」であったという日本の石炭市場の狭隘性そのものに起因しているといえた[84]。道内販売高の比率が低下していることに照応して，93年下期以降，道外移出高，海外輸出高の割合は，あわせて4割から5割程度を占めるようになった。海外輸出炭は室蘭港寄港の外国汽船に焚料として販売されたほか，表12のように，香港，シンガポール，清国へ輸出された。特に，1897年に輸出高が増大したのは，日清戦後における支那炭の不足と濠州および印度炭の東洋市場出回り不振の虚をついて，北炭が輸出を成功させたためであった。道外移出炭の販売先として，塊炭よりも粉炭の販売量が多いことから，釜石製鉄所で，95年8月から夕張の粉炭から製出された骸炭を用いてコークス銑鉄の生産が行なわれていたことを裏づけているといえよう[85]。そのほか，横須賀鎮守府，東京砲兵工廠，海軍省へも石炭が販売され，主な石炭仕向地として，資料上には横浜，東京，四日市，神戸，横須賀，清水，江尻，武豊，塩釜，青森，釜石，能代，萩ノ浜，土崎，秋田，高岡，伏木，七尾，新潟，直江津，佐度，能登，敦賀とあり，京浜地方以北を主要な市場にしていたのであるが，取引先，取引量は不明である。空知，夕張炭の採炭によって採掘高が増大した北炭の石炭は，売炭組織の強化，室蘭鉄道による室蘭港までの石炭輸送によって，道内向け，あるいは外国汽船の焚料炭として販売されるほか，京浜以北，なかでも釜石製鉄所で粉炭が消

84) 山口和雄，石井寛治編『近代日本の商品流通』（東京大学出版会，1986年）47頁。今津健治「明治期における蒸気力と水力の利用について」（社会経済史学会編『エネルギーと経済発展』西日本文化協会，1979年）。

85) 飯田賢一『日本鉄鋼技術史』（東洋経済新報社，1979年）131頁。夕張炭，空知炭は，古河コークス製造所および釜石鉄鉱との間に年1万2千ないし3万トンの契約を結んでいた（前掲「縦観編」上巻，78頁）。

表13 船舶業営業収支内訳表

（千円未満四捨五入）

科目 / 期別	営業収入					合計	営業費		合計	営業純益
	船舶収入	(内貸船料)	(石炭運賃)	小廻収入	(内石炭小廻賃金)		船舶費	小廻費		
1891上	13	13	−	−		13(100)	4	−	4(100)	9(100)
下	9	9	−	−		9(69)	4	−	4(100)	5(56)
92上	22	22	−	−		22(169)	6	−	6(150)	16(178)
下	17	17	−	−		17(131)	8	−	8(200)	9(100)
93上	16	16	−	−		16(123)	2	−	2(50)	14(156)
下	7	7	−	−		7(54)	3	−	3(75)	4(44)
94上	129	30	71	−		129(992)	81	−	81(2,025)	48(533)
下	379	138	167	−		379(2,915)	309	−	309(7,725)	70(778)
95上	363	143	163	−		363(2,792)	300	−	300(7,500)	63(700)
下	122	61	45	−		122(938)	66	0	66(1,650)	56(622)
96上	92	20	54	50	47	142(1,092)	80	45	125(3,125)	17(189)
下	86	−	57	59	57	145(1,115)	74	54	128(3,200)	17(189)
97上	102	1	79	63	62	165(1,269)	78	55	133(3,325)	32(356)

資料）表9に同じ
註）（　）内は指数

費される割合が高かったのである。

1トンあたりの売炭収入，営業費，純益高の推移（前記表10）をみてみよう。採炭費は，採掘高が増加したうえ，幌内炭礦で使役していた空知集治監の囚徒が1894年2月に400名を減じられ，12月20日限りで返上になったこと[86]，官設上川線[87]，室蘭延長線の鉄道工事のために人夫が必要とされたこと，などの要因が重なり，ほとんど毎期ごとに鉱夫募集を行なうほど，深刻な鉱夫不足に陥ったため[88]，1892年以降増加傾向にあった。売炭にかかる費用は，1893年7月に売炭組委託販売を廃止した結果，販売委託手数料の負担がなくなったため，「従来は総体の販売差益がわずか11銭5厘ないし13銭1厘であったものが，同年下期から一躍47銭に急増をみるに至った」[89]というものの，道外移出高が増大するにともなって遠距離輸送になり，運搬費が増加傾向にあったと思われる。そのうえ，日清戦争中には，船舶不足から船賃が法外に暴騰し，小樽・東京間の石炭1トンあたり運賃も，戦前1.20円程度だったものが2.30円にもなった[90]。しかし，日清戦後，石炭価格が1トンあたり全国平均相場で1895年4.90円，96年5.39円，97年6.77円へと騰貴したために（各期『帝国統計年鑑』「重要品相場表」），1892年下期を100とすれば，営業費の伸び率より売炭収入の伸び率のほうが高く，そのために，94年下期以降の営業純益が増大することになったのであ

86）北炭第2回，第9回，第11回報告。囚人労働については，田中，前掲書，93-141頁参照。

87）「北海道鉄道敷設法」にもとづく最初の官設鉄道が，空知太・旭川間30マイルの官設上川線で，工事着工が1896年7月，竣工が98年であった（日本国有鉄道『北海道鉄道百年史』上巻，同，1976年，267-270頁）。

88）北炭の鉱夫は，秋田，山形，新潟，福島，富山，石川地方で募集されていた（北炭第10回—第12回，第14回—第16回報告）。

89）前掲「縦観編」上巻，77頁。しかし，表10の1893年下期の1トンあたり純益がわずか8銭であるのは，坑内火災のために採掘高が上期に比べ幌内炭礦で2.7万トン減少したため（北炭第8回，第9回報告），計算上では，採炭費が1.50円と高いためである。

90）前掲「沿革」中巻，4頁。

る。石炭業が好調だったことは，前掲表11に明らかなように，貯炭高が減少していることにもあらわれていた。

日清戦争中の炭礦部の営業純益のうち，船舶業による純益が約25%，最も多い1895年下期に34.4%を占めていたことは，すでに表9でみたとおりである。北炭が，空知丸を所有して日本郵船に委託していたこと，94年5月に東京出張所に船舶係を設け，96年2月の定款改正で石炭輸送を行なうための回漕業を営業目的に正式に追加したこと，炭礦部の固定資産投資のうち，21.0%の44.6万円を船舶購入に用いたことも，既述のとおりである。回漕業の営業収支内訳をみると（表13），1893年下期までは，貸船料が営業純益の源泉であった。ところが，94年8月に日清戦争が起こると，内国船のほとんど大半が御用船を命じられ，北炭の社有船舶，傭入れ船も御用船になったため，北炭は，外国汽船を漸次傭入れ，石炭輸送に従事させた。表13から，外国船の傭入れにかかったと思われる経費である船舶費と石炭運賃収入を比較すると，たとえば94年下期の場合，前者が30.9万円，後者が16.7万円なので，船舶費のほうがはるかに高くつき，経費倒れだったことが明らかである。つまり，94年から翌年にかけての営業純益の増加は，石炭運輸収入によるものではなく，高騰した貸船料によるものであった。北炭の船舶が御用船を命じられた期間は，胆振丸が94年8月27日から96年2月13日まで，空知丸が94年の同日から翌年12月13日までの長期に渡り，外国汽船を傭入れても船舶不足から運炭が充分に行なわれなかったため[91]，北炭は，定款改正を行なって回漕業を営業目的に追加し，船舶輸送体系を整備することにしたのである。

前掲表7にみられるように，炭礦部の資本利益率が1892年下期にかけて著しく減少した原因は，株金の払込みにともなって資本回転率が低下したこと，91年下期から生じた炭価下落と1トンあたり営業費の増加によって甚しく経営が悪化し，売上高利益率の減少が顕著であったためである。鉄道部，炭礦部における資本回転率の低下と炭礦部の経営悪化が，北炭全体の総資本利益率を1890年上期の18.4%から92年下期の1.7%へと激減させたのであった。しかし，経営悪化が著しかった炭礦部は，93年7月に石炭販売を会社直轄制に改革し，売炭機構を強化する一方，日清戦争時の貸船料の高騰，戦後の石炭需要の拡大，炭価高騰に支えられて，高収益を実現することができた。このことが，炭礦部の売上高利益率を上昇させ，94年下期以降の炭礦部の資本利益率もまた上昇させたのである。炭礦部の経営状態が良好になったため，北炭全体の総資本利益率が上昇することになった。

3　北炭の経営の特質

(1)　資本調達の動向

表14で資本構成の推移をみると，全期を通じて資本金の占める割合が高いことが明らかである[92]。それでは，北炭が法律上，鉄道会社として創立し，同社に特許されることになった資本利子補給は，具体的にどのような経済上の役割を果たすことにより，鉄道資本の保護になりえたのだろうか。資本調達の動向から明らかにしてみよう。

91）北炭第10回—第12回報告。「運賃の高低がはげしく，また傭入にとにかく期日を誤まり需要者に不便をおよぼし，往々にして契約が破棄される場合」があったという（前掲「縦観編」上巻，112頁）。

92）表14の貸借対照表の「財産増額」という勘定項目は，旧商法による財産評価に関わるようである（北炭第9回報告）が，北炭の経営上どのような意味を有したのかは現段階では明らかにできない。ただ，1893年9月末日現在の室蘭線建設費317.7万円，空知線建設費98.7万円，「既成鉄道幌内線」214.5万円，「炭山」301.8万円の合計932.7万円から，同年3月末日現在の室蘭線建設費315.3万円，空知線建設費96.4万円，「既成鉄道幌内線興業費」96.8万円，「炭山起業費」127.8万円の合計636.3万円を差し引くと「296.4万円」の資産増加になるので，既成鉄道と炭山において財産評価が行われたといえる。

表14　各期末資本現在高　　（千円未満四捨五入，%）

期	年月	流動負債	社債	払下げ代済未金	他人資本計	資本金	財産増額	積立金	補給利子	当期利益金	前期繰越金	自己資本計	合計
1	1890. 6	28	－	288	316(13.7)	1,858(80.4)	－	6	21	109	－	1,992(86.3)	2,311(100.0)
2	12	8	－	288	296(7.8)	3,226(84.7)	－	62	39	173	11	3,511(92.2)	3,807(100.0)
3	91. 9	48	－	259	307(5.4)	4,891(86.4)	－	118	90	231	23	5,353(94.6)	5,660(100.0)
4	92. 3	304	－	230	534(7.9)	5,832(86.4)	－	147	92	122	21	6,213(92.1)	6,747(100.0)
5	9	326	－	230	556(7.5)	6,500(87.1)	－	147	110	148	1	6,906(92.5)	7,463(100.0)
6	93. 3	121	500	201	822(10.8)	6,500(85.2)	－	155	114	39	2	6,810(89.2)	7,632(100.0)
7	9	291	900	201	1,392(16.8)	6,500(78.5)	－	107	122	163	0	6,893(83.2)	8,285(100.0)
8	94. 3	311	900	173	1,384(12.3)	6,500(57.7)	2,963	80	118	164	48	9,873(87.7)	11,257(100.0)
9	9	83	1,700	173	1,956(16.4)	6,500(54.4)	2,935	89	125	325	11	9,985(83.6)	11,942(100.0)
10	95. 3	109	1,900	144	2,152(17.7)	6,500(53.6)	2,926	107	103	314	31	9,980(82.3)	12,133(100.0)
11	9	189	1,890	144	2,223(18.1)	6,500(52.9)	2,926	140	125	382	2	10,074(81.9)	12,297(100.0)
12	12	195	1,880	115	2,190(18.1)	6,500(53.8)	2,925	199	1	225	52	9,901(81.9)	12,090(100.0)
13	96. 6	370	1,870	115	2,355(18.3)	6,890(53.4)	2,922	235	97	365	32	10,542(81.7)	12,896(100.0)
14	12	106	1,860	86	2,053(15.8)	7,198(55.3)	2,922	284	56	495	4	10,960(84.2)	13,012(100.0)
15	97. 6	107	1,840	86	2,033(14.7)	7,740(56.1)	3,036	348	80	552	9	11,765(85.3)	13,798(100.0)

資料）表2に同じ
註）各科目の内訳：流動負債＝仮受金，未払金，未払配当金
積立金＝積立金，炭礦起業費償却積立金，船舶原価償却積立金，契約及身元保証，配当金平等準備金

表15　資本金の払込経過

(1)　創業資本金　　（千円未満四捨五入）

期別	払込回数	払込期日	払込金額1株に付	募集額	累計(A)	(A)/650万 %	現実の払込額	累計(B)	(B)/650万 %
1891	第1回	1889.12.15	8.00円	1,040	1,040	(16.0)	982	982	(15.1)
90上	第2回	90. 5.15	7.00	910	1,950	(30.0)	876	1,858	(28.6)
	延滞払込分						92		
90下	第3回	90. 8.25	5.00	650	2,600	(40.3)	1,276	3,226	(49.6)
	第4回	90.11.25	5.00	650	3,250	(50.0)			
	延滞払込分						24		
91上	第5回	91. 5.25	7.00	910	4,160	(64.4)	1,641	4,891	(75.2)
	第6回	91. 9.25	7.00	910	5,070	(78.0)			
91下	延滞払込分						173	5,832	(89.7)
	第7回	91.12.25	6.00	780	5,850	(90.0)	768		
92上	延滞払込分						18	6,500	(100.0)
	第8回	92. 4.25	5.00	650	6,500	(100.0)	650		
合計			50.00	6,500	6,500	(100.0)		6,500	(100.0)

(2)　増資新株株金

期別	株金区別	払込期日	払込金額1株に付	募集額	累計(A)	現実の払込額	累計(B)	(B)/(A) %
1896上	第2株金第1回	1896. 3. 5	13.00円	390	390	390	390	(100.0)
下	第2株金第2回	8.25	10.00	300	690	308	698	(100.0)
97上	第2株金第3回	1897. 2.22	5.00	150	1,240	542	1,240	(100.0)
	第3株金第1回	1.16	5.00	400				

資料）北炭第1回－第10回報告，前掲「資本」

(i) 資本金

北炭の創業資本金650万円は，表15に示すように1892年上期までに全額が払込まれ，増資分124万円も予定どおりに払込まれていた。北炭が巨額の資本金を調達できた経済的諸条件を整理すれば，(1)金禄公債支給によって華族，上層士族が所有している遊休資本の存在，(2)特殊日本的な金融メカニズム，(3)資本利子補給保護の3つにまとめられる。

株式の分割払込み制，部分払込み株の株式取引場上場，株式担保貸付が「三位一体」になって形成する「金融的メカニズム」，これこそが資本蓄積の低い明治期において巨額の資本集中を可能にした「特殊日本的な条件・形態」であると，野田正穂氏は分析される[93]。北炭の場合も，創業資本金の払込みは，表15のように，定款に従って第1回の払込み金額が1株に付き8円，第2回が7円というように，第8回までを払込んで1株50円になる分割払込みになっていた。増資方法は，額面発行を条件に，現在の株主に新株を引き受けてもらう株主割当額面発行方式がとられた[94]。増資分も分割払込みのために，1896年上期に第2株金（150万円増資分）の第1回払込み分39万円，同年下期に第2回分30万円，翌年上期に第3回分15万円の合計84万円が払込まれ，同年上期には第3株金(400万円増資分）の第1回払込み40万円がなされた。また，1890年1月から定期売買が始められた北炭の株式は，ジキ取引の中心になると同時に，定期取引を含む東京株式取引所の最多売買銘柄になる花形株であった[95]。株式担保貸付に関しては，市中銀行の株式担保貸付が株主の払込み資金調達の有力な手段になっていたため，1890年（明治23年）恐慌によって多額の資金を固定化させていた銀行に対し，日本銀行の担保品付き手形割引制度が救済措置になっていた[96]。手形割引の担保品として認められた株式は，「融通力は頗る確実となり」[97]，「殊に実業者は確実なる株券を所有し，商況の緩慢なるときは之を庫中に蔵めて其利子を得へく，商業活発なるときは之を銀行に持参して担保品として金策立ち所に弁する等種々の便ある由となった」[98]。この制度の最初の担保品，13銘柄のひとつに指定された北炭の株式が，実際に担保品になった割合は非常に高かったのである[99]。

しかしながら，特殊日本的な金融メカニズムの存在のみでは，同様のメカニズムの下にある幹線鉄道会社でありながら，山陽，九州の各鉄道会社の場合に，株金の払込みが停滞している[100]という理由を説明することができない。ここに

93) 野田正穂『日本証券市場成立史—明治期の鉄道と株式会社金融—』（有斐閣，1980年）。明治20年代の金融体制について伊牟田敏充氏は，「明治20年代の金融メカニズムを推定すれば，株式を担保にすることによって成立する日銀→民間銀行→株主（商人・華士族・会社役員など）→企業という一種の間接金融体制が，日銀→民間銀行→企業という資金供給体制と併存するという形態であった」ことを明らかにされている（同『明治期金融構造分析序説』法政大学出版会，1976年，42頁）。

94) 北炭第12回，第15回報告。

95) 北炭第1回報告，東京証券取引所編『東京証券取引所十年史』同，1963年，9-14頁，27-42頁。当時は，「株式取引所における上場銘柄が一部花形株式に限られ，しかもそれが投機による利益の獲得を無上の目的として取引されていた」のである（吉野俊彦『やさしい日本銀行史』春秋社，1975年～79年，279-284頁）。

96) 「創立資本金の調達に就ては渋沢栄一尽力する所あり，その払込に関しては主として第一銀行之に當れり」（前掲「資本」3頁）。堀と渋沢が日本郵船会社，北海道製麻会社などの設立に何度も関係していたこと，渋沢は草創期の銀行の取引先を得るために自ら取引先をつくりだしたと伝えられていることが，北炭創立に渋沢を協力させたのであろう（前掲『渋沢栄一伝記資料』第8巻，第10巻，加藤俊彦『日本の銀行家』岩波新書，1965年，149頁）。担保品付手形割引制度については，日本銀行『日本銀行百年史』第1巻（同，1982年）319-325頁，828-450頁参照。

97) 滝沢省七『稿本日本金融史論』復刻版（明治文献社，1968年）2頁。

98) 『中外商業新報』第2426号，1890年5月10日。

99) 武藤正明「株式担保の日本銀行手形割引制度の実情」（日本証券経済研究所『証券研究』第64号，1981年）。

100) 野田，前掲書，87-88頁。前掲東條論文。

表16　利　益　処　分　表　　(千円未満四捨五入，%)

科目＼期別	1890上	下	91上	下	92上	下	93上	下	94上	下	95上	下	96上	下	97上
新設鉄道部第1区利益金	–	–	–	–	1(0.4)	…	2(0.6)	△2(△0.6)	15(3.3)	7(1.6)	32(6.3)	23(8.3)	19(3.9)	60(10.8)	40(6.2)
第2区利益金	–	–	0	0	0	…	5(1.6)	2(0.6)	3(0.7)	△3(△0.7)	5(1.0)	2(0.7)	9(1.7)	9(1.6)	8(1.2)
室蘭延長線利益金	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	1(0.2)	1(0.2)
既成鉄道部利益金	67(51.1)	98(43.9)	125(36.3)	97(41.3)	98(37.8)	56(23.4)	128(40.6)	61(18.5)	91(19.7)	51(11.4)	94(18.5)	38(13.7)	94(19.1)	113(20.3)	136(21.2)
炭礦部利益金	43(32.8)	75(33.6)	106(30.8)	25(10.6)	49(18.9)	17(7.1)	28(8.9)	103(31.2)	216(46.9)	259(57.8)	251(49.3)	162(58.3)	243(49.1)	313(56.3)	367(57.3)
計(A)	110(84.0)	173(77.6)	231(67.2)	122(51.9)	148(57.1)	73(30.5)	163(51.7)	164(49.7)	325(70.5)	314(70.1)	382(75.0)	225(80.9)	365(73.8)	496(89.2)	552(86.1)
資本利子補給金	21(16.0)	39(17.5)	90(26.2)	92(39.1)	110(42.5)	114(47.7)	122(38.7)	118(35.8)	125(27.1)	103(23.0)	125(24.6)	1(0.4)	97(19.6)	56(10.1)	80(12.5)
前期繰越金	–	11(4.9)	23(6.7)	21(8.9)	1(0.4)	2(0.8)	0(0.0)	48(14.5)	11(2.4)	31(6.9)	2(0.4)	52(18.7)	32(6.5)	4(0.7)	9(1.4)
配当金平等準備金取崩し	–	–	–	–	–	50(20.9)	30(9.5)	–	–	–	–	–	–	–	–
計(B)	21(16.0)	50(22.4)	113(32.8)	113(48.1)	111(42.9)	166(69.5)	152(48.3)	166(50.3)	136(29.5)	134(29.9)	127(25.0)	53(19.1)	129(26.2)	60(10.8)	89(13.9)
利益処分金（A＋B）	131(100.0)	223(100.0)	344(100.0)	235(100.0)	259(100.0)	239(100.0)	315(100.0)	330(100.0)	461(100.0)	448(100.0)	509(100.0)	278(100.0)	495(100.0)	556(100.0)	641(100.0)
配当金	60(45.8)	137(61.4)	274(79.7)	218(92.8)	240(92.7)	234(97.9)	244(77.5)	260(78.8)	390(84.6)	390(87.1)	390(76.9)	195(70.1)	406(84.0)	443(79.7)	518(80.8)
配当金平等準備金	40(30.5)	30(13.5)	10(2.9)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
役員賞与並交際費	7(5.3)	13(5.8)	16(4.7)	9(3.8)	10(3.9)	3(1.3)	16(5.1)	16(4.8)	23(5.0)	22(4.9)	27(5.3)	23(8.3)	32(6.5)	39(7.0)	44(6.9)
積立金	13(9.9)	21(9.4)	22(6.4)	6(2.6)	7(2.7)	2(0.8)	8(2.5)	8(2.4)	16(3.5)	16(3.6)	19(3.7)	14(5.0)	28(5.6)	33(5.9)	32(5.0)
船舶減価償却積立金	–	–	–	–	–	–	–	–	2(0.4)	4(0.9)	4(0.8)	5(1.8)	9(1.8)	10(1.8)	12(1.9)
炭山起業費償却積立金	–	–	–	–	–	–	–	–	–	14(3.1)	16(3.1)	9(3.2)	16(3.2)	22(4.0)	22(3.4)
新設鉄道部25年下半期営業不足金	–	–	–	–	–	–	–	34(10.3)	–	–	–	–	–	–	–
後期繰越金	11(8.4)	23(10.3)	21(6.1)	1(0.4)	2(0.8)	0(0.0)	48(15.2)	11(3.3)	31(6.7)	2(0.4)	52(10.2)	32(11.5)	0(0.0)	9(1.6)	13(2.0)

資料）北炭第2回－第16回報告

註）92年下期の新設鉄道益利金は，第1区が3.1万円，第2区が0.3万円の計3.4万円の欠損だったが，この時点では欠損額を計上せず，93年下半期に利益処分金の中から処理されている

表17 配当率と配当金の推移

期＼科目	配当率	1株あたり配当金（円）			他社配当率		
		第1株金	第2株金	第3株金	日本鉄道	山陽鉄道	九州鉄道
1890上	10.0%	0.46			11.0%	6.0%	6.3%
下	11.0	1.055			10.0	6.0	6.2
91上	10.0	2.11			9.0	4.1	6.2
下	8.0	1.68			10.0	2.76	4.4
92上	7.5	1.845			10.0	3.33	4.1
下	7.2	1.80			10.0	4.0	4.1
93上	7.5	1.87			10.0	4.5	5.1
下	8.0	2.00			10.0	4.5	5.5
94上	12.0	3.00			10.0	5.5	7.0
下	12.0	3.00			10.0	7.0	7.4
95上	12.0	3.00			11.0	10.0	8.2
下	12.0	1.50			10.0	11.6	9.4
96上	12.0	3.00	0.52		11.0	7.6	8.1
下	12.5	3.125	1.22		11.0	7.5	9.1
97上	13.5	3.375	1.806	0.309	11.0	9.0	10.0

資料）北炭第8回－第16回報告，前掲星野，東條論文，『鉄道局年報』

おいて，政府の資本利子補給保護が重要な意味をもつことになる。松方の発議による資本利子補給が，日本，山陽，九州，北炭に特許されたことは既述のとおりである。しかし，資本利子補給の下付方法は，鉄道会社によって異なっており，このことが株金の払込み状況に差異をもたらしたと考えられる。つまり，開業前と開業後をつうじた長期にわたる資本利子補給が実現したのは，日本鉄道と北炭だけで，山陽，九州鉄道会社の場合，現実には，厳密な意味での資本利子補給とはいえない特別補助金の下付が行なわれた[101]。日本鉄道や北炭に下付された資本利子補給と，山陽，九州鉄道会社に下付された，いわば建設補助金とでは，前者が配当に充てられるため資本蓄積に直接貢献できないものの資本吸引の役割を果たし，後者が生産手段として固定されるという資本蓄積に及ぼす機能上の違いを有するのであった[102]。したがって，株式の引き受けと額面価格までの払込みに時間的な乖離を有するために，必ずしも現実の払込みの保

101）日本鉄道会社への資本利子補給額は，株金の払込みから開業までは年8分，開業後は東京・仙台間が10年間．仙台・青森間が15年間，純益額が年8分未満の時に不足額を下付するというものであった（前掲星野論文「日本鉄道会社と第十五国立銀行)。山陽，九州鉄道会社に対しては，「我カ人民ノ如ク零細ノ資本ヲ恃ミ其利子ヲ得テ衣食ノ要ニ供セル者ヨリ株金ヲ結集シテ鉄道工事ヲ起ス」のだから開業前に資本利子補給保護を必要とするというのが松方の意見であった（前掲「九州鉄道特別保護ニ関スル意見書」，前掲『日本鉄道史』上篇，676-677頁)。しかし，現実には，資金難のために姫路以西の鉄道工事が進行しなかった山陽鉄道会社に，「毎工区ノ工事全部落成ノ上ニ於テ其哩数ニ対シ一時限リ壱哩金弐千円ノ割合ヲ以テ毎工区ニ就キ之ヲ下付ス」る特別補助金が1890年に許可された。九州鉄道会社には，開業前に年4分の資本利子補給が許可されていたにもかかわらず，会社側から利子補給下付が「政府ニ於テハ御監督上容易ナラザル御手数ヲ要セラレ，会社ニ於テモ計算上ニ募集上ニ将事業上頗手数ト困難トヲ来」たすため，工事落成の都度1マイル2,000円の割合の特別補助金下付の申請が総理大臣宛てに起こり，この申請が1889（明治22）年に許可されたのである（前掲『日本国有鉄道百年史』第2巻，567頁，571-572頁，602-605頁)。

102）富永祐治『交通における資本主義の発達―日本交通業の近代化過程―』（岩波書店，1965年)359頁。

証にはならない分割払込み制[103]の下では，株主にとって，日本鉄道や北炭の場合のような長期にわたる政府の配当保証は，恐慌期においても資本の動員を果たす「有力な誘い水」[104]の役目を担ったといえるのである。

北炭の利益処分を示したものが表16である[105]。各部利益金合計欄（計（A））と配当金欄の推移から，北炭が利益金のみで配当金を支払えたのは，創業当初の1890年上・下期と95年下期，そして，96年下期と翌年上期のわずか5期のみで，その間の11期では，政府からの資本利子補給金なしには配当金を支払えない状態であったことが明らかである。ことに経営が悪化していた1891年下期から93年上期にかけては，炭礦部利益金の減少が著しいため，利益処分金に占める各部利益金の割合が減少し，配当金平等準備金[106]が92年下期と翌年上期に取り崩されている。利益処分金の約8割，1891年下期から翌年下期にかけては9割以上が配当金，あるいは配当金平等準備金の取り崩しによって，結局は株主に配分されたので，北炭は，山陽，九州鉄道会社よりも高く，かつ安定した配当率を実現できたのである（表17）。このような利益処分は，再生産の拡大を不可能ならしめるが，株金の払込みのためにはぜひとも必要であった。北炭が1894年上期以降，12.0%の配当率を継続していたため[107]，株式の売買価格が払込金額以上に維持され（表18），95年5月と翌年7月の増資を可能にしたのであった。鉄道資本利子補給は，特殊日本的な金融メカニズムに結びつくことによって，巨額の資本金を必要とする北炭には，資本の動員をもたらして鉄道敷設資金の調達を可能にし，財政難の明治政府にとっては，正貨を減少せずに，室蘭，空知鉄道の敷設を実現できる最も有効な方法であった。同時に，創業資本金13万株のうち1万株を宮内省内蔵頭，1/6以上を華族が占めていた北炭の株主にとって，長期にわたる政府の配当保証がある

表18　有価証券相場表（東京・定期取引）各年平均値

（円）

銘柄＼年	1893	94	95	96	97
炭　礦　株	(50)				
最　高	106.80	88.00	108.80	113.20	102.50
最　低	57.60	58.00	78.10	79.00	80.00
平　均	73.55	76.58	91.58	95.18	91.59
日本鉄道株	(50)				
最　高	107.00	0	95.50	100.91	0
最　低	97.50	0	94.00	125.50	0
平　均	100.83	0	94.80	118.00	0
九州鉄道株	(38)	(41)			
最　高	51.10	45.50	77.00	71.00	69.50
最　低	35.60	31.60	41.70	54.00	48.90
平　均	40.73	39.99	54.17	62.84	59.58
山陽鉄道株	(27)	(30)			(40)
最　高	39.90	35.20	66.00	60.90	57.80
最　低	22.50	21.80	30.30	41.10	41.80
平　均	31.41	30.43	41.58	52.89	50.08

資料）『金融事項参考書4』（自明治26年1月至明治35年3月），前掲「資本」
註）左肩の（　）内の数値は，払込み額

103）野田，前掲書，213-217頁。

104）伊藤善市「日本経済における補助金の役割」（中山伊知郎編『日本経済の構造分析』下巻〔東洋経済新報社，1954年〕）。

105）北炭では会社法実施以前（1893年上期以前）と以後では利益処分の方法に違いがみられたが，表16では前者を後者の利益処分方法に合わせた。(1)積立金と役員賞与金並交際費が利益処分金からではなく，各部利益金合計から拠出されていたこと，(2)当初新設鉄道部利益金の欄に加えられていた資本利子補給金が，利益処分金を増大させるために1891年下期から93年上期までは，各部利益金合計から積立金，役員賞与金並交際費を差し引いたものに加算していたこと，の2点が表16と異なる営業報告書上の正確な利益処分方法である（北炭第2回—第16回報告）。

106）配当金平等準備金は，1割の配当率を実現してもなお利益処分金に余裕があったため，「株主に対する配当を均等ならしめんが為制定せられたる」積立金であった（前掲「資本」120頁）。

107）「室蘭港ハ已ニ特別輸出港トナリ鉄道法案亦将ニ議会ヲ通過セントスルノ模様アリ旁々石炭ノ販路益々拡張スルナラント気構ヘ」るという「特殊ノ事情」も加わり，北炭の株式は「一時頗ル好況ヲ呈シタ」という（日本銀行調査局編『日本金融史資料明治大正編』第19巻，1957年，181頁）。

北炭の株式は，資本を保全する有効な投資対象になったのである[108]。その要となったのが，北炭が軍事上，拓殖上重要視されていた室蘭への鉄道を敷設する鉄道会社だったという一点なのであり，ここに北炭が法律上，鉄道会社として創立した意義を見いだせるのであった。すでに1870（明治3）年に租税権前島密は，「先ず篤実な国内の富豪を選定し，これを発起人として鉄道会社を結成せしめ，鉄道企業の性格とその運営方法を教えて鉄道株券を公募し，これに対して政府が一定の利子と収益とを保証することとすれば，もともと鉄道の開設は政府だけではなく国民全般とともにその利便に欲するものであり，併せて国民がその企業性をも認知すれば，進んでこれに応募するは必定であり，かくして蓄積された資金をもって政府の鉄道建設に充てるならば，その起業は容易である」と論じている[109]。しかし，資本主義が未発達な時期において株式会社制度だけが先行しても資本調達に至らないことは，明治初年の関西鉄道会社の事例が証明しているし，また，政府の配当保証がなければ巨額の資本金調達が困難であることは，恐慌期の山陽，九州鉄道会社の状況が示している。北炭にとって，長期にわたる政府の配当保証がいかに重要な役割を果したかがうかがいしれるのである。

資本利子補給は，北炭，日本鉄道のほかに，日本郵船会社，北海道製麻会社，札幌製糖会社などの保護会社，つまり「特別ノ事情アル特別ノ性質ニ依ツテ，之ヲ政府ヨリ保護セザレバ其ノ事業ガ成立タズ，且其ノ事業ヲ成立タスコトハ，国家経営上ニ最必要デアルコト云フ」会社に下付されたが，民党から保護が過当あるいは不正当であるという批判が相次いだ[110]。しかし，資本利子補給は，帝国憲法第67条「憲法上ノ大権ニ基ツケル既定ノ歳出及法律ノ結果ニ由リ又ハ法律上政府ノ義務ニ属スル歳出ハ政府ノ同意ナクシテハ帝国議会之ヲ廃除シ又ハ削減スルコトヲ得ス」の「法律上政府ノ義務ニ属スル歳出」に該当していたため，帝国議会が「政府の同意」のないまま「廃除」「削減」できなかったのである[111]。ところが，1895年下期以降になると，表16に明らかなように，利益処分金に占める各部利益金合計の比率が8割をこえ，政府からの補給金なしに，利益金のみから配当金を拠出できるようになった。これは，北炭の経営基盤確立の一指標とみなしうるのであるが，こうした状況の下で政府は，1897（明治30）年4月7日付をもって鉄道資本利子補給命令を廃し，同年から向こう3ケ年間，営業補助金の名目のもとに，定額分割払による総額17万円の補助金を下付することにした[112]。資本利子補給命令の廃止によって北炭は，正副社長任免に関する制限，資本金区分，準備金積立，収益金整理，出納計算，会計監査などの監督や拘束を免かれて，「実質的に完全なる自治体として伸展すべき自由性を

108) 北炭の創立は，企業勃興期における「全く見事なる，そして複雑なる官僚（薩閥），皇室＝華族，ブルジョアジーの組合せ」によるものであった（前掲奥山論文「北海道史上に於ける北海道炭砿汽船株式会社」）。北炭の株式は，(1)利子補給下付期間中政府の特別監督を受けること，(2)日銀が北炭の株式を抵当にして当座貸，又は定期貸を行なうことが，「華族世襲財産法」の資格を満たし，1890年に華族世襲財産に編入されたからである（前掲「資本」134-137頁）。

109) 前島密『鉄道臆測』（前掲吉川論文「我国私鉄政策と関西鉄道会社」所収，吉川氏による要約）。

110) 1891年2月陸奥宗光農商務大臣の演説（『帝国議会衆議院議事速記録』第2巻，東京大学出版会，1975年，675頁，722-726頁，同第4巻，162-170頁）。

111) 伊藤博文『帝国憲法皇室典範義解』（丸善株式会社，1944年）112-115頁。大蔵省百年史編集室編『大蔵省百年史』上巻（大蔵財務協会，1969年）122-123頁。

112) 1897年に8万円，翌年6.5万円，翌々年2.5万円，合計17万円の補助金である（北炭第16回報告）。政府が資本利子補給の廃止に踏みだした先例として，97年の議会で「双方合意の上打切計算を妥当とする動議ありたるを機会」に，日本鉄道の資本利子補給を廃止している。北炭に対しても2月に「協議ニ応スルノ権限ヲ有スル重役一名」の出頭を通達してきたため，北炭が井上角五郎を協議委員として選出したのである（前掲「沿革」中巻，30-32頁）。

確保するに至」ったのである。[113]

(ii)　社債

創業資本金650万円を調達できた北炭が，既成鉄道部社債110万円を募集した理由は，前掲表1の資本区分の動向に示したように，既成鉄道部の資本金を新設鉄道部に振替えた結果，資本が不足したからである。北炭では，当初，「創立願書」に添付した書類で，鉄道部資本500万円の内訳を新設鉄道建設費369万円，室蘭築港費104万円，幌内鉄道改良費27万円に見積もっていたが，鉄道資本利子補給命令によって，新設鉄道部資本が500万円にされたうえ[114]，既成鉄道部資本としても示談金や鉄道の改良工事に，さらに資本を必要にしていたのである。資本の調達方法を社債に依存したのは，資本金650万円を払込んだ株主層をもっても，増資が困難だったからにほかならない[115]。

1894年上期に募集された年6歩利付の炭礦部社債80万円は，金融緩慢の時機であったため，引受銀行に委託せずに，北炭自らが募集することにしたが，額面100円に対して，申込最高価格が103.5円，最低でも額面価格になり，全額が調達された[116]。

(2)　兼営の意義

これまでみてきたように，北炭は鉄道業と石炭業を兼営し，1896年には回漕業が定款の営業目的に追加されたが，北炭が事実上これらを兼営していることの経営上の意義はどのような点に見いだせるのであろうか。

北炭は，鉄道部と炭礦部の収支計算が資本区分，貸借対照表，損益計算書などにみられるように，鉄道資本利子補給命令によって厳密に区分されていたので，各部が独立採算であったと思われる。たとえば，1896年下期と翌年上期の鉄道部の石炭運輸収入がそれぞれ21.3万円，20.8万円で，炭礦部の石炭業にかかわる費用，運搬費のうち汽車費がそれぞれ22.6万円，22.4万円であった[117]ことから，鉄道部の運炭収入はほぼ自社炭の輸送分と推測できる。同様に，前掲表10に示した1トンあたり運搬費のうち汽車費が，96年下期に0.82円，翌年上期に0.80円で，前掲表6の鉄道部の1トンあたり石炭収入0.83円，0.82円にほぼ等しいことから，石炭の自家用消費分が社内資料において不明であるとはいえ[118]，鉄道部の石炭運輸収入と炭礦部の石炭運搬費（自社の鉄道，汽船による輸送費），炭礦部の売炭収入と鉄道部の汽車の焚料代である汽車費とが互いに相殺されずに，各部におけるそれぞれの営業収支として帳簿上扱われていたと考えることが妥当である。

以上を前提にして，「営業報告書」の範囲内から知りうる鉄道部と炭礦部を兼営していることの利点をあげれば，さしあたり鉄道部の石炭運賃の引き下げという点を指摘できよう。北炭第4回報告（1891年上期），第6回報告（1892年上期）の「鉄道及炭礦営業ノ部」欄には，それぞれ「石炭数量ハ174,694噸2分6厘5毛ニシ

113) 前掲『北炭五十年史』48頁。前掲『井上角五郎先生伝』230頁。

114) 新設鉄道建設費369万円は，道庁技師友成仲の概算によるものである。北炭創立後に，鉄道工事の指揮，監督を行なった道庁一等技師松本荘一郎の概算によれば，新設鉄道建設費が420万円に見積もられていたので，室蘭築港費と合わせると524万円の資本が必要であった（北炭第1回報告「北海道炭礦鉄道会社 新設鉄道建設費予算表」，前掲「輸送」上巻，95-99頁）。

115) 前掲『渋沢栄一伝記資料』第8巻，698-699頁。野田氏は，株金が払い込まれなかったために生じた資本金不足を補うために，北炭が社債を発行したことを指摘される（野田，前掲書，87-88頁）が，既に明らかなように北炭の資本金は全額払込まれていた。明治期の社債市場の特質に関しては，志村嘉一『日本資本市場分析』（東京大学出版会，1976年）42-43頁参照。

116) 社債募集額80万円のうち，宮内省内蔵頭が41.1万円を占めていた。なお，180万円の募集が予定されていたこの社債は，翌年は日清戦争によって募集できず，調達された80万円の社債が第2回増資分400万円から償還することが決議され，事実上80万円の発行に止まった（北炭第10回報告，前掲「資本」61-64)頁。

117) 北炭第15回，第16回報告。

118) 石炭の自家用消費に関しては，「遺憾ながら資料に乏しく之を詳にするを得」ない（前掲「販売」71頁）という。

テ前期同季間ヨリ多キコト41,362噸2分3厘の増加又賃金ハ97,628円68銭ニシテ前期同季間ヨリ少キコト9,917円60銭ナリ石炭ノ噸数如斯増加アルニモ拘ハラス却テ賃金ニ減少アルハ空知線開業以来岩見沢手宮間短距離ヲ運搬シタルト市場ノ景況ニヨリ石炭原価ヲ引下サルヲ得サルノ場合ヨリ運賃ヲ低減シタルニ由ル」「石炭数量ハ161,566噸8分3厘6毛ニシテ前同(ママ)期ヨリ多キコト17,199噸6厘5毛即チ1割1分9厘ノ増加賃金ハ76,894円11銭ニシテ前同(ママ)期ヨリ少キコト金3,342円63銭即チ4分1厘6毛強ノ減斯ク噸数ニ増加シテ賃金ニ減少セシハ其運賃ヲ低減セシニ由ル」という叙述がみられる。各期における1トンあたり石炭運賃は，上述の記録から，1890年上期の0.81円から翌年上期の0.56円へ，さらに92年上期に0.48円へ引き下げられたことになる。「営業報告書」の叙述は，幌内線のみが対象になっているため，前掲表6の数値と異なるが[119]，同表からも90年上期の0.80円から翌年上期の0.61円，翌々年の0.43円へと引き下げが行なわれたことが明らかである。北炭が1トンあたり石炭運賃を引き下げたのは，「当期間〔92年〕ハ世上一般石炭市場の景況殆ント衰頽萎靡ノ極点ニ達シ随テ本会社採掘石炭販売上ノ困難前半期ニ比シ尚ホ一層ヲ加ヘタルカ故ニ可成価格ヲ引下ケ」ざるをえなかったからである[120]。

1891年から翌年にかけての時期は，日本最大の産炭地である筑豊の石炭業者が石炭不況のために窮状に陥っている時期でもあった。彼らは，『経済界の警鐘』という小冊子を93年に発行して，北炭の成立自体が奇怪至極の現象をもつこと，利子補給を石炭保護に使っているから不条理であること，石炭を濫掘濫売して石炭価格を暴落させているなど，「採炭民業ノ一大妨碍得ハ北海道炭礦鉄道会社カ格外ノ保護金ニ依テ石炭界ヲ攪乱スルノ事実」にあると攻撃を開始し，さらに北炭の利子補給下付に反対する請願を帝国議会に提出したのである。それに対する北炭の反論（『九州炭礦団体総代ノ妄ヲ弁ス』同年2月）の中に，石炭時価の暴落が九州炭の供給過剰にあること，石炭の濫売を行なったのは価格差から九州炭にあるとして次表が掲げら

	塊炭1万斤の時価		粉炭1万斤の時価	
	九州炭	北海道炭	九州炭	北海道炭
門司又は若松港	12—13円	—	7—8円	—
小樽港	—	21—22円	—	10円
東京	26円	32円	17—18円	19円
香港	25—26円	31—32円	18—19円	24—25円

れていた。同表からは，北炭の炭価の方が九州炭よりも高いことが明白である。ただ，東京市場では粉炭1斤万の時価が接近しているため，北炭にとって鉄道運賃を引き下げて石炭価格を引き下げたことは，九州炭との競争に勝ったとまでは言えないにしろ，石炭販売上有利に作用したものと推測される。現に，前掲表11から算出すると，北炭の石炭が1891年度に3.7万トン，翌年度に4.4万トン，道外で販売されていたことになる。筑豊の石炭業者にとっては，こうした北炭の存在そのものが脅威に映ったのであろう。利子補給に反対する請願そのものは，利子補給が既述のように帝国議会においても，「廃除」または「削減」することができない政府歳出に該当するため，衆議院請願委員長は請願を否決する答弁を行なっている[121]。しかしながら，

119) 1891年上期の石炭輸送量，額が第14回報告と第6回報告の叙述で異なるのは，同期の会計期間が9ヶ月間のため，前者が9ヶ月分の数値，後者が6ヶ月分の数値を用いているからである。また，表6の石炭収入額，量と異なる理由は，第4回，第6回報告がいずれも幌内鉄道のみの数値を掲げていること，第4回の1890年上期の数値が，9ヶ月分になっていることによる。

120) 北炭第6回報告。

121) 以上の筑豊鉱業者との論争に関しては，前掲『渋沢栄一伝記資料』第8巻，703-712頁参照。筑豊石炭鉱業組合においても，北炭と同等の保護を九州鉄道，筑豊興業鉄道に与えるか，それとも北炭の保護を撤廃するかのどちらかの実施を要求した「北海道炭礦鉄道会社問題」が重要事項として取り組まれていた（荻野喜弘「明治中期における筑豊石炭鉱業組合の組織と活動—明治18年の創立から明治33年ころまで—」『エネルギー史研究』第13号，1984年）。

これらの動向からただちに，北炭の創立者堀が，石炭運賃を引き下げることを目的にして，新設鉄道の敷設を計画し，政府がまた北炭に運炭鉄道を敷設させようとして，鉄道資本利子補給を特許したとみるのは，これまで明らかにしてきた北炭の創立過程，経営内容の実証から無理があろう。鉄道部と炭礦部を兼営していることの利点は，むしろ北炭が経営の自主性を完全に手にした1897年以降の経営にかかわるものと考えられる。

おわりに

北炭の創立は，北海道拓殖の担い手として，鉄道業と石炭業を兼営する大会社を設立しようとする道庁理事官堀基の構想が基盤になっていた。この構想は，「北門の鎖鑰」北海道への鉄道敷設を軍事上，拓殖上の必要性から重要視していた政府の鉄道政策によって，法律上，「私設鉄道条例」にもとづく鉄道会社として，事実上，石炭業を兼営する会社として，1889（明治22）年12月に北炭が創立することに具体化された。創立直後の北炭は，株金の払込みにともなって資本回転率が低下し，炭礦部の経営悪化もあって総資本利益率が減少していた。北炭が法律上，鉄道会社として創立したことの会社経営にとっての意義は，政府が北炭の敷設する新設鉄道資本500万円に対して，開業前からの長期にわたる資本利子補給を特許したため，これが特殊日本的な金融メカニズムに結びつくことにより，華族，上層士族らの遊休資本を動員する「有力な誘い水」としての役割を果たし，創業資本金650万円を調達できたことにあった。同時に，鉄道資本利子補給命令は，正副社長，理事の官選，資本区分，業務の監督，会計監査など会社経営の重要事項を政府の監督，命令下においていたのである。

1893（明治26）年以降の北炭は，未だ会社経営に関わる重要事項が政府の監督，命令下におかれていたとはいえ，重役官選制から公選制への改正，重役改選，旧商法中会社法の実施にともなう定款の改正という一連の動きを通じる過程で，会社経営の実権を手にした井上角五郎による経営方針の確立へとつながっていった。北炭は，積極的な経営方針の下に，鉄道部が鉄道輸送力を増大させる資本投下や施策を行なった結果，拓殖の進展にともなう乗客，普通貨物輸送の増大に対応することができ，安定した収益を計上した。炭礦部では，夕張炭山に重点をおく炭山の拡張，売炭機構の改革，回漕業の兼営が室蘭港の特別輸出港指定，日清戦争時の高騰した貸船料，日清戦後の石炭市場の拡大，炭価高騰に支えられて，炭礦部収益を増大させることになった。好調な経営発展は，もはや政府の保証なくしても，安定した配当を維持できる会社としての地位を北炭にもたらしたのである。政府もまた，北炭の経営基盤が確立したことを認め，1897（明治30）年4月に鉄道資本利子補給命令を廃止するに至った。ここにおいて，北炭は，はじめて完全な会社経営の自主性を手にしたのである。

本稿は，以上に要約した北炭の〈歴史〉を北炭の経営の総体の特質を明らかにする角度から解明し，そのことによって1889年～1897年に至る期間を北炭の創業期として位置づけたのであった。以後，北炭は，この創業期を経ることによって，前掲図1にみたように，ほぼ15.0%前後に安定した総資本利益率を1905年まで実現していくことになる。この期間は，日清戦争に勝利した日本資本主義が清国賠償金をファンドに戦後経営を遂行しつつ確立し，日露戦争へとつながる時期にあたっている。この日清・日露戦間期には，第二次企業勃興，絹業・綿業の発展，八幡製鉄所の設立などがみられ，工場用炭，鉄道用炭の需要が増大することにより，石炭の国内市場は拡大の一途をたどっていった。この間の北炭の経営状態を鉄道部と炭礦部の資本利益率の推移から垣間みれば，鉄道部の利益率がおおよそ12.0%前後に一定していたことに比べ，炭礦部では鉄道部の利益率を上回る水準

を維持しつつも，小刻みに変動しながら漸次減少する傾向にあったことが知られる。また，これに続く日露戦後期において北炭は，戦後経営の一環として行なわれた鉄道国有化により約1,200万円の鉄道公債を獲得し，この鉄道買収資金を特別配当に回す一方，輪西製鉄所，日英共同事業の日本製鋼所設立に投資することになる。鉄道経営を失なった北炭は，こうして石炭業，その他副業，附帯事業の経営に主力を注いでいくが，日露戦後恐慌から第一次世界大戦まで続く慢性不況の中で，創立以来最大の経営危機を迎え，総資本利益率が前掲図1に明らかなように激減してしまう。財閥が財閥本社を最高持株会社とし，資本支配をつうじて多角的経営を行なうコンツェルンへと転進を遂げていくのは，この慢性不況期以降のことであるが，この過程は同時に，北炭が三井の傍系会社として吸収される過程でもあったのである。

1897年に鉄道資本利子補給命令の廃止によって経営の自主性を完全に手にした北炭が，どのような経営方針の下に日清・日露戦間期の石炭市場の拡大，三井の中上川彦次郎による株式の買い占め，鉄道国有化運動等に対応し，この間の総資本利益率の安定を実現していったか，また，日露戦後の経営危機に直面する過程で総資本利益率が急速に低下していく理由などについては，続稿の分析に委ねたい。