



Title	日露戦後北海道炭礦汽船株式会社の経営危機
Author(s)	宮下, 弘美
Citation	経済学研究, 43(4), 140-161
Issue Date	1994-03
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/31954
Type	bulletin (article)
File Information	43(4)_P140-161.pdf



[Instructions for use](#)

日露戦後北海道炭礦汽船株式会社の経営危機

宮下弘美

はじめに

本稿の課題は、1897年下期以降の北海道炭礦鉄道株式会社(1906年10月、北海道炭礦汽船株式会社に改称、以下、北炭と略称)を対象に、同社が1910年上期に三井銀行へ借入金を返済できないという経営危機に陥り、重役が総辞任するに至った財務流動性悪化の原因について、『営業報告書』にもとづく財務構造の検討を通じて明らかにしようとするものである¹⁾。あわせて、三井財閥による再建過程が完了した後の1914年上期までの経営動向についても、行論の限り言及したい。

これまでの研究史において、(1)同社の金融逼迫の原因が、日本製鋼所・輪西製鉄場への投資負担とその経営不振、および日露戦後の石炭不況下での収益悪化にあること、(2)鉄道国有買収公債の大半を株主に分配するという放漫経営、鉄道国有化以後の石炭輸送の渋滞、炭鉱災害もまた経営悪化の一因であること、(3)三井財閥との関係が、中上川の工業化政策を動機にする1899年の株式買収、翌年からの重役派遣を起点にしていることが指摘されている。また、高配当にもとづく増資によって資金調達を行ない、その資金で経営を拡張するという同社特有の経営方針が、日露戦後の石炭不況期になると、払込み資本利益率の低下にともなう行き詰まり、三井財閥へ資金依存するようになったことも考察

1) 1897年上期に至る北炭の創業期については、拙稿「創業期の北海道炭礦鉄道株式会社」(北海道大学『経済学研究』39-2, 1989年)を参照。

されている²⁾。

しかし、このような先行研究においては、未だ『営業報告書』にもとづく検討が十分に果たされてはいない。財務構造上、経営危機の具体的内実は、流動負債より流動・当座資産が不足し

2) 三井財閥が北炭を吸収した動機については、一致した見解がみられるわけではない。三井財閥の多角化・重工業化過程との関連から北炭支配を位置づけようとする柴垣和夫氏は、財閥資本の「積極的・能動的なイニシャティブ」にもとづく多角化の一例として北炭支配を評価され、森川英正氏は、財閥全体の意思決定過程からすると、政府・重臣からの要請、過去の投資の行きがかりといった消極的姿勢以外のものは見いだせないと結論づけられている(柴垣和夫『日本金融資本分析』東京大学出版会、1965年。森川英正「三井財閥の多角的重工業化過程」上・下、法政大学『経済志林』4-4, 5-1, 1967, 68年)。その後の三井財閥研究の進展は、財閥の蓄積主体の評価に見解の相違がみられるものの、北炭支配が日露戦後における三井鉱山の鉱区拡大、三井物産の国内石炭市場独占を動機にしていることが考察されている(橋本哲哉「1900～1910年代の三池炭鉱」『三井文庫論叢』5号, 1971年。松元宏「日本資本主義における三井物産の発展」同7号, 1973年。同「石炭販売プール制の成立とその経過」同11号, 1977年。春日豊「三井財閥における石炭業の発展構造」同上書。同「1910年代における三井鉱山の展開」同12号, 1978年。三井文庫『三井事業史』3-上, 同, 1980年, 172頁～182頁)。小畑二郎氏は、北炭支配が三井物産主導の「石炭カルテルの重要な一環」であったことを強調される(同「三井財閥による鉄鋼業の展開過程」1・2, 立正大学『経済学季報』28-1, 29-1・2, 1978～79年)。

北炭の経営悪化の一因については、水野五郎「北海道石炭鉱業における独占資本の制覇」(北海道大学『経済学研究』13号, 1957年)、奥山亮「北海道史上における北海道炭礦汽船株式会社」1・2(『北海道地方史研究』2, 3号, 1951～52年)参照。高配当政策については、市原博「第一次大戦に至る北炭経営」(一橋大学『一橋論叢』90-3, 1983年)参照。

ているという財務流動性悪化の問題と、その1要因としての収益性悪化の問題とに厳密には区分できる。財務諸表を分析することによって、これまで指摘されてきた、経営危機に至る諸要因の連関について総体的に明らかにすることができるであろう。同時に、三井銀行から資金調達をしなければならなかった理由についても、北炭の資本調達上の特質から検討されなければならないように思われる。

また、日清戦後から第1次大戦前という時期は、鉄道会社には鉄道国有化が、石炭会社には1898～99年の盛況、1905～06年の日露戦時の活況を例外とする、長く続く石炭不況下での資金調達が、それぞれ経営上の大問題であったように思われる。したがって、鉄道業と石炭業を兼営していた北炭にとって、これら2つの問題への対応と、その下での資本蓄積のあり方が問われなければならない。製鉄・製鋼事業に進出した理由についても、同社の資本蓄積の関係から考察する必要がある。

以下、Iで資本運用の実態と鉄道国有化への対応、IIで収益性の推移、IIIで未処分利益金、鉄道国有買収公債の処分方法、IVで三井銀行への借入金を必要にした資本調達の動向について検討し、同社の資本蓄積の特徴について概観しよう。Vでは、その結果、1910年上期に至って経営危機が生じた理由について総括し、三井財閥による再建過程を整理したい³⁾。

I 資本の運用

1 有形固定資産投資

鉄道業、石炭業を兼営していた北炭にとって、有形固定資産の占める割合は高く、07年までは80～85%を、鉄道有形固定資産が消失したそれ

以後においてもほぼ70%を占めていた(「表1」⁴⁾。

(1) 鉄道業

なかでも鉄道有形固定資産高は、総資産の常にほぼ50%を占め、97年の7,566千円から鉄道国有法が公布される前年の05年には1.53倍の11,567千円に増大していた(「同表」)。その理由は、幌内線、室蘭・空知線の鉄道に対して、重量の大きい機関車の導入、牽引力増大に備えての45ポンド軌条から60ポンド軌条への取替え、勾配改良、橋梁の架設・鉄桁架替、停車場新設など、鉄道輸送力を高める投資を行なってきたためである。

その一方で、同社は、鉄道の延長許可を求める出願を4回行ってきた。1回目の出願は1892年10月の空知太・上川間、2回目は1900年2月の紅葉山・金山間、3回目は同年11月の深川・留萌間、4回目は06年2月の志文・万字間、歌志内・下富良野間、芦別岐線である。しかし、1896年5月の北海道鉄道敷設法公布、1906年3月の鉄道国有法公布は、これらの出願をいずれも不許可にし、路線延長によって鉄道経営を拡大しようとする北炭の方向性を決定的に閉ざすことになった。そのため、鉄道敷設資金として、1900年2月に350万円、11月に160万円が決議されていた社債募集は、中止された。

しかしながら注目されるべきことは、同社にとって鉄道国有化は全くの所与の事態だったのではなく、経営者井上角五郎、大株主雨宮敏次郎(「表2」「表9」参照)が鉄道国有化論者だった

3) 本稿は、北炭の経営危機の原因について、財務諸表上から総体的に検討することに主眼をおいたため、断片的にしか扱わざるをえなかった鉄道業、石炭業など各経営事業のより具体的な動向、特質についての考察は別稿を予定している。

4) 本稿全体を通じる北炭の経営動向に関しては、特に断らない限り、以下の資料に依拠する。北海道炭礦鉄道株式会社第17回(1897年下半年)～第34回(1906年上半年)報告・北海道炭礦汽船株式会社第35回(同年下半年)～第50回(1914年上半年)報告(以下、『営業報告書』と示す)、北海道炭礦汽船株式会社『当社創立五十年史第壹編沿革(第一次稿本)』中巻、『資本』、『制度』、『骸炭』、『日本製鋼所』、1939年(以下、各稿本については、『』内の資料名を示す)。富士製鉄株式会社室蘭製鉄所編『室蘭製鉄所50年史』同、1958年、21頁～83頁。日本製鋼所『日本製鋼所社史資料』上巻、同、1968年、1～190頁。

表2 北炭役員表

期	年	会長・社長	専務取締役	取 締 役	監 査 役
17	1897下	(専務取締役社長)高島嘉右衛門	(専務取締役理事)井上角五郎	園田実徳(～98下), 渡辺基吉(〃), 田中平八, 北村英一郎, 田中新七, 田島伸夫, 雨宮敬次郎, 大島六郎(99上～), 植村澄三郎(〃)	堀直樹(～98下), 白根勝二郎(〃), 小山田信蔵, 園田(99上～), 渡辺基吉(〃)
22	1900上				
23	1900下	(取締役会長)同上(～06上)	(取締役会長)同上	平八, 雨宮, 新七, 田島, 大島, 植村(～01下), 団琢磨(～09上), 基吉(02上～), 宇野鶴太(08下～)	小山田(～01上), 波多野承五郎(01下～), 園田(～01下), 基吉(〃), 植村(02上～08上), 迫水久中(02上～04), 山本盛秀(06上～), 渡辺千冬(09下～)
41	1909下				
42	1910上	室田義文	渡辺千冬	宇野(10上), 新七(～11下), 田中銀之助(〃), 雨宮亘(〃), 寺島誠一郎(〃), 千冬(10下～11下), 基吉(〃), 横山愛輔(〃), 大島	波多野, 山本(10上), 貝塚卯兵衛(10下～)
43	1910下	同上	宇野鶴太		
46	1912上	団 琢 磨	同上	飯田義一(～13下), 池上伸三郎, 山田直矢, 亘, 大島(～13下)	貝塚, 小野友次郎, 桜内幸雄
47	1912下				
48	1913上	同上	磯村豊太郎	亘, 大島(～13下)	貝塚, 小野友次郎, 桜内幸雄
50	1914上				

資料) 北海道炭礦汽船株式会社『七十年史』同, 1958年, 第5部資料15-17頁。

ことである。彼らは、鉄道国有化を行なって鉄道を抵当に外資を導入し、景気回復、殖産興業を図ることを持論にしていた⁵⁾。彼らにとっては、北炭の経営者としての立場より、国有化そのものの推進を目的にする政治家や投資家としての立場の方が優先していたように思われる。なぜなら、彼らは、国有化以後の北炭経営について、何ら具体的な方針、計画をもちえていなかったように思えるからである。

鉄道国有化は、北炭に対して、今後の経営方針、鉄道国有買収公債の処理をめぐる会社経営の根幹に関わるような重大事項の決定を問うことになった。政府は、鉄道燃料を自給するために同社の炭礦、副業をも含めて買収したい意向にあったようであるが⁶⁾、北炭重役会では、炭礦部のみが独立して会社経営を存続できるか否か

という点について、当時トップレベルの技術者でもある取締役団琢磨へ調査を委嘱することにした。調査の結果、団が今後一層炭山に投資して採炭量を増加させ、小樽・室蘭両港の石炭積み設備を改良できれば、収益が拡大できる見通しがあることを報告したため、重役会は、大株主の賛同を得て炭礦部を会社に残し、経営を存続することに決定したのである⁷⁾。

その後、鉄道買収日が06年10月1日である旨の通知を7月20日に受けた北炭では、7月26日の重役会で、社名の改称、製鉄事業への進出、そのための室蘭への本社移転を決定した。これらの事項を内容とする定款改正を9月に行なった同社は、それ以後、副業投資を本格化することになった。このように、北炭の投資動向は、鉄道国有化によって、大きく転換したのである。

鉄道買収価額は、鉄道国有法第5条の規定に

5) 井上は、実業団体を通じて鉄道国有化を建議するとともに、政治家としても99年に鉄道国有建議案を衆議院に提出していた(近藤吉雄編『井上角五郎先生伝』以下『先生伝』と略す、同伝記編纂会、1943年、240頁～269頁)。雨宮については、同『奮闘吐血録』実業之日本社、1909年(野田他編『明治期鉄道史資料』第2集8(4)所収、日本経済評論社、1981年)、88頁～92頁。

6) 井上角五郎『北海道炭礦汽船株式会社の十七年間』(以下、『十七年間』と略す)1932年、同上書所収、24頁～25頁。

7) 会社存続を最終的に決定した重役会の開催日は明らかでないが、1906年3月16日の第22回帝国議会の席上、同社の炭鉱を買収するか否かという質問に対し、山県通信大臣がないことを答えていることからすれば(鉄道省『日本鉄道史』上巻、1918年、441頁)、遅くとも同年3月以前のことに考えられる。重役会の内容については、井上、同上書、25頁～26頁。故団男爵伝記編纂委員会編『男爵団琢磨伝』上、同、1938年、308頁～309頁。

表3 鉄道買収価格及び鉄道国有公債の分配

(1) 鉄道買収価格	
① 鉄道買収価格(買収の日における建設費 ×建設費に対する益金割合×20)	12,152,355円×0.1249×20 30,366,135円28
② 建設費査定額	11,550円767
③ 貯蔵物品買収価額	508,430円231
④ 小樽埋立工事費買収価額	110,971円953
合計	30,997,088円231
(2) 公債交付額券面	30,997,100円
(3) 同上時価80円換算	24,797,680円
(4) 差引	
① 買収の日における鉄道建設費	12,152,354円687
② 政府に引き渡した貯蔵物品代	460,485円26
③ 小樽港公有水面埋立工事代	100,507円298
④ 神威側線敷設費	4,166円56
⑤ 弁天丸代金	6,294円97
⑥ 雪囲費その他雑費	218,231円572
⑦ 慰労手当	1,150,000円
合計	14,092,040円347
(5) 買収益金(3) - (4)	10,705,640円053
(6) 記念配当金	
旧株(36万株)1株につき50円	18,000,000円
新株(18万株)1株につき12円50	2,250,000円
合計	20,250,000円
(7) 同上時価80円換算	16,200,000円
(8) 配当金不足分(5) - (7)	△ 5,494,360円
(9) 資本調達	
① 炭山その他財産の評価替	6,479,667円321
② 同上に対する所得税金	△ 404,979円200
合計	6,074,688円121
(10) 残余(8) + (9)	580,328円121

資料) 前掲『沿革』中巻, 238頁~239頁。通信省『鉄道国有始末一斑』1909年(野田他編『大正期鉄道資料』第2集3, 日本経済評論社, 1983年所収)付録諸表45頁~65頁。

註) 残余580千円の用途は不明であるが, 本稿では08年の雑収入に含めた(「表6」参照)。

もとづき, 「表3」に示すように, 1902年下期から05年上期までの6営業期間の平均利益率を買収日における建設費に乗じた額の20倍として算出され, さらにそれに, 貯蔵物品買収価額などを加算した30,997千円に正式に決定され, 通信大臣からの通達を受けたのが07年12月6日であった。北炭の実質的な買収益金は, 公債交付額を時価80円換算した額から鉄道建設費, 貯蔵物品費, 工事代, 慰労手当などを差し引いた10,705千円である。

鉄道の引き継ぎは, 予定通り, 06年10月に行なわれたが, 鉄道買収公債が実際に下付されたのが08年3月31日だったため, 貸借対照表上, 鉄道部資産は07年下期現在まで計上されている。

(2) 石炭業

97年に4,016千円, 総資産の27.4%を占めるに過ぎなかった炭礦有形固定資産高は, 10年上期に21,250千円, 比率では鉄道有形固定資産の消失という相対的要因もあり, 58.9%にまで増加していた(前掲「表1」)。その理由は, 次の4点に要約できる。

第1に, 幌内, 幾春別, 空知, 夕張の4炭礦を所有していた北炭は, 夕張礦を中心に, 新規掘削, 坑道掘進を継続する一方, 粉炭洗淨機の購入, 発電機の据付と送電設備の完工, 扇風機, 坑外運搬機, 空気圧搾機の導入によって機械化を進めたため, 設備投資高が増大した。

第2に, 01年以降, 鷓川, 留萌, 雨龍などの未採掘鉱区を買入れ, 03年1月に万字礦, 05年8月に真谷地礦を買収したためである。万字, 真谷地両礦は, それぞれ06年11月, 05年10月に開坑に着手された。

第3に, 08年下期に, 資本を増大するために炭山の資産再評価を行なったためである。その理由については, III-2節で後述することとするが, 炭山その他資産で6,480千円という再評価の結果(前掲「表3」)を主な要因として, 炭山資産高は07年の10,172千円から08年には17,839千円へと著しく増加した。内訳をみると, 幌内, 幾春別, 空知の各炭礦, 未採掘鉱区が合計で585千円の増加にすぎないことに対し, 夕張, 万字, 真谷地の各炭礦は, それぞれ5,146千円, 1,048千円, 888千円増加したのである。

第4に, 石炭市況の悪化に伴い, 小樽, 室蘭, 東京の貯炭場を中心にする貯炭場投資高が, 06年の505千円から07年には一躍1,590千円に, 10年下期には2,297千円に増加したためである。

(3) 副業

副業には, 炭礦業に属する経営であるという理由で, 鉄道国有化以前から認可されていたも

のと鉄道国有化以降に兼営を始めたものがあった。

①回漕業・コークス製造業・山林業

これらは、鉄道国有化以前から兼営されていた。回漕業は、運炭を目的に、96年に定款の営業目的に追加された。同社は、97年下期に英国製汽船3艘(平均2,000トン)を所有していたが、その後、汽船や日清戦後の京浜市場での石炭積出しのために小蒸汽船、舢舨を購入したため、船舶有形固定資産高が97年の524千円から07年の911千円に増大した(前掲「表1」)。07年の内訳は、汽船4艘、小蒸汽船5艘、西洋型舢舨47艘、日本型舢舨55艘、浮標4である。08年の減少は、所有船舶数の減少によるものではなく、これまでの船舶の原価支払高(前期までの支払高+当期支払高)表示が、原価から前期までの支払高を差し引いた残高の表示に変更していることによる。

コークス製造業は、販売が困難なために港頭、山元に貯炭高が増大していた粉炭の処理、将来の製鉄事業兼営への備え、金属鉱山など国内需要への供給を目的に、1900年の私設鉄道法公布を契機にして営業目的に追加された⁸⁾。工場は、室蘭線追分駅に隣接する土地に、1885年に日本で初めて骸炭の工業的製造に成功した工学博士野呂景義の設計によって、01年4月に起工され、翌年4月からコッパー式炉による骸炭製造が開始された。04年には日露戦時の需要増大に応じるため、窯10基を増設する拡張工事が行なわれた。創業当初は夕張炭を主要原料にしていたが、そのみでは割割が生じて高圧に耐えられないという欠点があるため、輪西製鉄場に供給を開始する目的で、07年からは、夕張粉炭50%の割合に、空知粉炭(主に神威炭)、無煙粉炭(主に天草郡炭)をそれぞれ35%、15%の割合で配合するようになった。

山林は、鉄道、炭礦用坑木の自給のために、払い下げ、民間からの買入によってしだいに拡張し、10年上期の社有山林は、雨龍、栗山、二股、万字、幾春別、植苗の合計で、面積65,119千坪、資産高586千円であった。

以上、10年上期の有形固定資産高は、船舶233千円、コークス製造所156千円、山林586千円、合計975千円、総資産高の2.7%を占めていた(前掲「表1」)。

②製鉄業

北炭が製鉄事業進出を具体的に計画し始めるのは、鉄道引継ぎ日が決定した06年7月以降の重役会であるが、それ以前においても、政府の臨時製鉄事業調査委員会委員に任命された明治中頃から、井上は後藤象二郎、雨宮敬次郎らと共に民間での製鉄事業の必要性を主張し、実際に、室蘭に銑鉄製造のための試製炉建設を計画したことがあった。しかし、その当時、北炭が鉄道会社であることから製鉄業の兼営は許可にならず、噴火湾の砂鉄鉱区、付近鉄山を井上が個人名義で所有しているという経緯があった⁹⁾。兼営にあたり、同社は、井上所有鉱区の会社名義への変更、呉造兵廠への砂鉄の分析依頼、八幡製鉄所長官・呉鎮守府司令長官海軍中将山内万寿治の視察、前八幡製鉄所銑鉄科長で05年入社 of 技師江藤捨三への製鉄技術依頼を行なっている。

06年7月に行なわれた山内の視察の結果、製鉄業よりむしろ製鋼業を推める彼の助言が契機になって、北炭の製鉄計画は、よく知られるように日本製鋼所設立にむけて大きく転換する。しかし、それと同時に自社製コークス、砂鉄を原料にする砂鉄製錬を興し、その銑鉄を日鋼に供給して銑鋼一貫体制を実現したいとする井上は、06年12月の株主総会での議決を経て、製鉄場を建設することにした。

8) 1900年8月の株主総会における井上角五郎の骸炭兼営についての説明は、北海道炭礦汽船株式会社「七十年史・石炭利用編(第一次稿本)」1958年、35頁～40頁。

9) 前掲『沿革』中巻、264頁。前掲『先生伝』212頁、231頁、284頁。06年12月2日の株主総会における製鉄事業進出への井上の説明は、前掲『室蘭製鉄所50年史』51頁～53頁。

石炭産地と室蘭港の両方に近く、地の利が良い室蘭郡輪西村に、07年4月に仮事務所が設けられ、江藤の指導の下、7月から工場建設に着手したが、難工事が続いた08年11月の操業予定は大きく遅れ、工事が完了したのは09年6月のことであった。工事の進展に伴ない、製鉄場投資高は、07年に77千円、10年上期には1,065千円に増大していた。その内訳は、用地、建物、鉦区の合計125千円、日産50トン溶鉦炉218千円、熱風炉155千円、ブリケット工場136千円、その他機械設備430千円にのぼり、総資産の3%を占めていた(前掲「表1」)。

③製材業・電燈業・煉瓦製造業

これらの副業は、いずれも07年8月に営業目的に追加された。製材場は、これまで散在していた木挽場を統制拡大して輪西に工場を設置したものである。電燈場は、鉄道需要と室蘭市への供給を目的に設けられ、煉瓦製造工場は、鉄道国有化によって自家需要が減少する煉瓦を社外販売する目的で、これまで請負製造のために貸付けていた工場を拡張することにした。10年上期の資産高は、各々176千円、114千円、60千円で、合計350千円であった(前掲「表1」)。

(4)東京支店

北炭は、東京における事務、株式、売炭などの業務を行なうために、すでに1891年に東京主張所を設け、01年に支社、06年に支店と名称を変更した後、11年に本店を東京に移転したため、それ以降の資産が消失している。10年上期の資産高は、305千円であった(前掲「表1」)。

以上の動向からすると、07~08年にかけて、主に炭山の再評価による炭礦有形固定資産7,540千円、副業260千円、東京支店371千円の合わせて8,171千円にのぼる投資が行なわれたために、鉄道部有形固定資産12,152千円の国有化にもかかわらず、有形固定資産高合計が07年の25,537千円から翌年にはわずか3,981千円減少したにすぎない21,554千円にとどまっていることに留意すべきであろう。このような鉄道以外の事業での著しい有形固定資産の増加は、08年に巨

額の資金需要を必要にした一要因になったからである。

2 有価証券投資—株式会社日本製鋼所の設立

株式会社日本製鋼所(以下、日鋼と略称)は、上述したように山内中将の助言にもとづき、製鋼・兵器製造を目的に、北炭とイギリスのアームストロング、ヴィッカーズ両兵器製造会社との合弁会社として創立することが決定した。北炭では、06年12月2日に製鉄業とともに銑鋼の製造販売業を営業目的に追加し、07年3月に仮調印、7月にロンドンで本契約調印、11月に東京で創立総会を行ない、資本金1,000万円(額面500円20,000株)のうち、北炭が1/2、英国側両社が残額のうちさらに1/2づつを引き受けることになった。

製鋼所建設にあたっては、英国会社が機械・材料の調達、北炭が建設準備・工事実施を分担することとし、井上が取締役会長に、実際の事業計画・工場建設・技術を指導するために山内が在官したままの身分で顧問に就任したほか、海軍技師も在官のまま嘱託として入社していた。創業期における工場概要、生産設備、受注品、生産品については、すでに明らかにされているとおり¹⁰⁾、工事着手が同年7月20日、機械運転・営業の一部開始が09年5月、全面的な創業開始はさらに2年後の11年1月1日であった。

北炭の日鋼への資本金払込みは、07年10月(第1回分割払込み分)、08年4月(第2回)、8月(第3回)、10月(第4回)に125万円づつ、合計500万円のほか、09年3月には設備資金として第1回増資500万円が決定し、同社は引受け額250万円のうち、同月に62.5万円(第1回)、10年5月に187.5万円(第2回)を払込んでいる。その結果、北炭は07年から10年上期までに総額7,500千円にのぼる投資資金を負担することになり、総資産に占める割合も3.8%から20.8%にまで増大

10) 長谷部宏一「1910年代の株式会社日本製鋼所」『経営史学』22-4, 1988年。

していた(前掲「表1」)。

07年4月14日の臨時株主総会の席上、井上角五郎は、製鉄事業資金として、06年下期末現在で(1)北炭の未払込み資本金が675万円あること、(2)銀行預金、有価証券の合計が369.9万円あること、(3)鉄道国有買収公債2,981万円のうち、仮に鉄道建設費1,230万円を差し引いた残額を旧株1株につき40円、新株1株につき10円を特別配当したとしても1,366万円残ること、(4)したがって、1,500~1,600万円の余裕資金があることを主張していた¹¹⁾。

しかし、井上のこの資金計画は、07年12月の鉄道買収価額及び公債交付額の決定、08年3月の公債下付、同年10月の重役会での公債処理決定を通じてくつがえされることになった。鉄道買収益金は、井上が計画したように北炭内部に留保されなかったからである(III-2節で後述)。

このように、公債交付額、公債処理方法のいずれもが決定していない07年12月以前において、すでに北炭では、06年12月の定款改正で製鉄業進出に動きだしていた。輪西製鉄場の工事開始が07年4月、日鋼の株金払込み開始が同年10月であったことからすれば、これら製鉄業の兼営には、そもそも資金計画そのものに無理があったことを指摘できるのである。

3 流動資産投資

(1) 棚卸資産

棚卸資産の内訳は、木材、軌道・車両・橋梁用品、機械・器具など原材料としての貯蔵物品と製品としての石炭で、そのほとんどを占めていた。

貯蔵物品高は、毎年ほぼ700千円に一定していた状態から06~08年の間に1,700千円にまで増加したが、棚卸資産高の増減を左右していたのは石炭(貯蔵高)であった(前掲「表1」)。棚卸資産高が増大した98~99年、02~04年、06~09年

には、そのうち、石炭の占める割合が45~60%に上昇し、棚卸資産高が激減した05年には石炭はわずか129千円、15.4%を占めるにすぎなかったからである。石炭の平均手持日数においても、99~1900年、03~04年、09~10年上期には長引いていたことがよみとれる。これらの石炭不況期には、石炭販売が鈍化し、貯炭分が棚卸資産高を増加させていたといえるのである。

10年上期の棚卸資産高は、ピーク時の前年3,575千円から貯蔵物品、石炭が共に減少したために、その他製品を含めて合計2,294千円にまで減少し、総資産高に占める割合も10.2%から6.4%に低下していた。石炭資産高の急激な減少は貯蔵高の減少(後掲「表4-3」参照)に加え、損益計算書上で旧貯炭価格引下高487千円を計上したことに対応することにもよる。

(2) 当座資産

一般に、会社の財政状態を安全に保つためには、流動負債を円滑に支払える程度の流動資産が必要とされる。北炭の場合、不況下では石炭の販売によって石炭資産を換金化することは困難なので、債務の弁償能力は、当座資産高の動向に規定されていたといえる。

同社の当座資産高が最も増大していたのは05~07年にかけてのことであり、総資産に占める割合もまた13~20%に増加していた(前掲「表1」)。09年以降の割合が4~6%程度を占めるにすぎないのは、絶対額における減少ではなく、総資産が増加していることに対する相対的な低下を意味していた。10年上期の当座資産高2,354千円は、04年以前に比べて減少しているとはいえないからである。したがって、10年上期の財務流動性悪化の原因については、当座資産高の減少そのものを要因にしているとはいえないであろう。

また、08年の当座資産高が26,510千円と極めて多いのは、3月に下付された鉄道国有買収公債24,798千円(額面30,997千円)を含んでいるからで、12月の公債処理にともない、09年に同公債は消失している。

11) 前掲、「先生伝」286頁~287頁。

表4-1 営業収支内訳

(千円,%)

科 目 年	鉄道							石炭 利益 %	副業 収入	副業 費	副業利益							営業 利益 合計				
	運輸収入			営業費	利益		内 回漕 %				コー					内その他						
	乗客	貨物	石炭		%	%					クス	電燈	煉瓦	製材	製鉄	小計	%					
1897	723	24.4	34.0	41.3	437	286	30.3	64.7	227	180	48	5.1	-	-	-	-	-	-	-	-	944	
1898	1391	23.9	33.0	43.1	899	492	31.2	63.5	394	312	83	5.2	-	-	-	-	-	-	-	-	1577	
1899	1614	23.7	41.9	34.4	835	779	48.8	46.6	375	302	73	4.6	-	-	-	-	-	-	-	-	1596	
1900	1771	25.6	39.7	34.6	919	852	48.6	47.5	600	532	68	3.9	-	-	-	-	-	-	-	-	1752	
1901	2115	22.7	32.8	44.2	1139	976	47.8	45.9	818	690	128	6.3	-	-	-	-	-	-	-	-	2041	
1902	2531	19.9	31.1	49.0	1345	1187	54.1	40.5	782	664	121	5.5	△3	-	-	-	-	-	△3	△0.1	2195	
1903	2639	19.5	35.4	45.0	1227	1412	66.6	21.2	877	619	258	12.2	1	-	-	-	-	-	1	0.0	2120	
1904	2763	18.9	38.5	42.5	1313	1450	68.0	16.4	1530	1196	332	15.6	1	-	-	-	-	-	1	0.0	2133	
1905	2940	17.8	41.4	40.7	1534	1406	40.5	54.6	1424	1254	174	5.0	△4	-	-	-	-	-	△4	△0.1	3474	
1906	2385	20.8	43.8	35.4	1650	735	22.1	76.0	1018	955	45	1.4	18	-	-	-	-	-	18	0.5	3324	
1907	-	-	-	-	-	-	-	93.3	870	768	84	5.5	18	-	-	-	-	-	-	18	1.2	1534
1908	-	-	-	-	-	-	-	87.5	1370	1164	176	10.6	△3	6	14	14	-	-	-	30	1.8	1654
1909	-	-	-	-	-	-	-	87.4	1195	1030	115	8.8	8	10	5	26	-	-	-	49	3.8	1307
1910上	-	-	-	-	-	-	-	39.5	596	475	82	40.8	2	3	4	31	-	-	-	40	19.7	200
1910下	-	-	-	-	-	-	-	67.4	606	513	65	22.8	1	5	4	18	-	-	-	28	9.8	286
1911	-	-	-	-	-	-	-	75.7	1400	1194	101	11.9	12	13	6	74	-	-	-	105	12.4	844
1912	-	-	-	-	-	-	-	78.1	1214	1057	101	14.1	10	11	12	23	-	-	-	56	7.8	715
1913	-	-	-	-	-	-	-	76.2	1026	906	85	17.0	4	9	16	5	-	-	-	34	6.8	501
1914上	-	-	-	-	-	-	-	92.0	757	708	41	6.7	...	5	4	1	△1	-	-	8	1.3	612

資料)「表1」に同じ。

註)①鉄道運輸収入内訳以外の各比率は、営業利益合計に対するもの。

②石炭営業利益金の実数は「表4-2」参照。

③鉄道営業収支の1906年は1-9月。

この08年の鉄道公債下付と07年~08年にかけて増大していた有形固定資産投資、株式投資を原因に、08年の総資産高は、前年の33,237千円から56,158千円に、対前年比で1.69倍にまで増加し、08年には資金需要が著しく増大していたのである。09年に鉄道国有買収公債が消失したにもかかわらず、石炭資産投資、炭礦を中心にする有形固定資産投資、日鋼への株式投資は、ひき続き10年上期にかけての総資産高を増加させる要因になり、資金需要をさらに必要にしていたのであった。

II 収益性の動向

1 営業収支

前節で明らかにされた有形固定資産投資、日鋼への株式投資は、北炭にどの程度の収益性をもたらしたのであろうか。営業収支の推移を見ると、営業利益金合計は次第に増加し、05~06

年には、3,474千円、3,324千円のピークを示したものの、鉄道収益が消失した07年には1,534千円に半減し、10年には上期、下期合計で486千円に過ぎなかった(「表4-1」)。

(1) 鉄道業

鉄道運輸収入は毎年順調に伸びており、収入内訳をみると、石炭収入がほぼ40%を占めているとはいえ、乗客収入が20~25%、木材、穀物、豆類などの貨物収入¹²⁾が30~35%、合わせて60%を占めていた。そのことからすれば、石炭輸送のみを目的にする運炭鉄道とはいえ、北海道開拓の進展に伴う物資輸送の増加にもまた応じていたとみるべきであろう。このように、運輸収入の増加にともなって営業利益金もまた増加傾向にあり、鉄道営業利益金が北炭の営業利益金全体に占める割合は、99年から02年にか

12) 通信省鉄道局、各年『鉄道局年報』(前掲『明治期鉄道史資料』第1集各年所収)。

表5 使用総資本利益率の推移

(% , 回)

科目	年	1897 上	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910 上	1910 下	1911	1912	1913	1914 上
総資本当期利益率		11.4	9.8	8.8	9.2	10.4	10.1	9.2	8.1	11.9	10.6	10.6	42.6	3.8	△4.0	1.7	0.1	△0.1	△1.2	1.3
総資本営業利益率		13.3	10.2	9.6	10.8	12.3	11.6	10.2	9.3	13.9	12.4	4.7	3.7	2.9	1.1	1.6	2.3	2.0	1.5	4.1
内 鉄道	A	4.0	3.2	4.7	5.2	5.9	6.3	6.8	6.3	5.6	3.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	B	39.6	35.4	48.3	48.4	46.1	46.9	53.5	52.5	47.8	29.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	C	0.10	0.09	0.10	0.11	0.13	0.13	0.13	0.12	0.12	0.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
石炭	A	8.6	6.5	4.5	5.1	5.7	4.7	2.2	1.5	7.7	8.8	4.4	3.2	2.5	0.4	1.0	1.8	1.5	1.2	3.8
	B	28.9	29.3	28.4	22.8	18.6	17.8	11.3	9.2	37.0	38.1	25.7	22.8	25.4	2.8	7.5	11.7	11.0	8.3	20.1
	C	0.30	0.22	0.16	0.22	0.30	0.26	0.19	0.17	0.28	0.23	0.17	0.14	0.10	0.16	0.14	0.15	0.14	0.14	0.19
副業	A	0.7	0.5	0.4	0.4	0.8	0.6	1.2	1.5	0.7	0.2	0.3	0.5	0.4	0.7	0.5	0.6	0.4	0.4	0.3

資料)「表4-1」「表4-2」「表7」「表8」から算出。

- 註) 1. Aは各営業利益率, Bは売上高利益率, Cは資本回転数を示す。分母は(前期末総資本+当期末総資本)÷2。
2. 副業の内訳は, 回漕, コークス, 山林, 製材, 電燈, 煉瓦, 製鉄の合計。

にかけてほぼ50%を保持し, 石炭営業利益金が減少していた03~04年には70%近くを占め, 金額においても北炭全体の利益金の低減をおさえていたのである。

鉄道業の総資本営業利益率をみると(「表5」), 売上高利益率がほぼ40~50%, 資本回転率が0.10~0.12回に安定しているために, 資本利益率もまたほぼ6%前後に一貫して安定していたことが明らかである。鉄道業は, 追加投資高に見合う営業利益の増収を実現していたのである。また, 石炭業の資本回転率に比べて鉄道業の回転率が総じて低いということは, 鉄道業の場合はそれだけ多額の資本投下を必要としていたことの反映であるといえよう。

(2) 石炭業

石炭営業利益金は, 97~98年, 05~06年には営業利益金合計のほぼ60%, 金額においても鉄道営業利益金を上回る高収益を示した(前掲「表4-1」)。しかし, 03~04年には営業利益金合計のわずか20%, 10年上期には鉄道営業利益金の消失にもかかわらず39.5%, 金額では回漕利益金を下回る79千円を占めるにすぎず, 低下していた。石炭経営は, 営業利益金の変動幅が著しかったのである。

収支内訳をみると(「表4-2」), 営業利益金が減少していた03~04年, 10年上期の売炭収入は,

97年を100にした場合, 前者は94, 90に低下していたが, 後者は135を示し, 減少しているわけではなかった。97年を100にする営業費は, 03~04年には1.2倍の増加にすぎなかったが, 10年上期には1.9倍を示し, 営業利益を減少させていた。

採掘高, 販売高の推移をみると(「表4-3」), 97年を100にする前者は, 03~04年に1.6~1.7倍, 05年以降にほぼ2倍になっていた。日露戦時の炭山拡張は, その後の出炭量を1,000千トン程度に維持し, 10年上期に至っても対97年比で1.7倍を示していた。おもに, 炭柱式採炭法が採られていた明治期には, 切羽数の増加と鉦夫の増大によって, 出炭量の拡大に応じることは可能であった。97年を100にする販売高は, 日露戦時の活況期にあたる05~06年には2.0倍, 1.6倍に増加しているが, それ以外の年はいずれも採掘高の伸びを下回っていた。

毎年の採掘高のうち, 販売された割合を表わす石炭販売率(A/B)は, 97年, 01~02年, 05年, 10年に100%を超えているが, 採掘高に前年から繰越されている貯炭高を加算した石炭販売率(A÷(B+対前年のC))をみると, ただ05年のみの売炭状況が日露戦時の石炭需要の増大に応じて100%を越えていたにすぎないのである。05年の貯炭高は, そのためわずか40千トンにまで減少していた。このことは, 05年を例外に, 採掘

高の増加率より販売高の増加率が下回っていることを意味しているといえよう。貯炭高内訳のうち、07年に山元貯炭高が前年の150千トンから242千トンに増えているのは、鉄道国有化後の石炭輸送が円滑でなかったためであり、鉄道輸送が回復した直後に、今度は景気が沈滞し、石炭需要が減少したことが「社報」で報告されている¹³⁾。後者の石炭販売率($A \div (B + \text{対前年の} C)$)が低下した09年には、貯炭高が、前年の254千トンから513千トンに倍増していたのである。

1トンあたり売炭収入は(前掲「表4-2」)、98年の7.29円から04年の4.44円にまで漸次低下し、05~08年には6円にまで上昇したものの、09年には再び4.51円に下落していた。

これらのことからすれば、05~06年の石炭営業利益金の増大は、1トンあたり売炭収入の上昇と販売量の増大、03~04年の営業利益金の減少は、逆に1トンあたり売炭収入の低落と販売量の減少、10年上期の減少は、上述の理由に加えて、さらに1トンあたり営業費の上昇を原因にして生じていたといえる。石炭不況は、炭価下落と需要減退をもたらし、石炭経営を著しく悪化させていたのである。

石炭業の総資本営業利益率(前掲「表5」)は、97年下期の8.6%から04年の1.5%にまで低下し、05~06年にのみ上昇した以外は再び凋落して、10年上期にはわずか0.4%、そののちには2%程度を維持したにすぎなかった。その低下原因は、資本回転率が03~04年、07年以降に0.19~0.14回程に鈍化しているものの、むしろ売上高利益率の著しい低下傾向を重視できる。同利益率は、03~04年にはそれ以前の水準のほぼ5割にすぎない11.3%、9.2%に、10年上期にはわずか2.8%、その後も14年に至るまで10%程度に低下していたのである。

このように、景気変動の影響が激しいという、もともと有している石炭経営の不安定さに加え

で、同社の場合、狭隘な石炭市場と割高な輸送費のゆえに販路拡大が困難なことが、さらに石炭経営を不利にしていたといえる。小樽、室蘭港での内外焚料炭を除くと、道内での石炭消費量が限られていた北海道炭が、海外では東アジア、国内では京浜、阪神、北九州などの主要工業地帯に全国的な石炭市場が限られていた当時、これらの市場に進出するためには、九州炭との価格競争において、割高な輸送費が販路拡大の桎梏になっていたからである。

たとえば、石炭産地・若松港間の鉄道平均距離が27マイルの筑豊炭に対して、北海道炭の場合、産地・室蘭、小樽両港間の鉄道平均距離が85マイルであるため、11年現在の横浜港までの輸送費を比較すると、前者は鉄道運賃0.40~0.80円に船賃を加算して1.27~1.67円、後者は鉄道運賃1.20~2.30円に船賃を加算して2.20~3.00円にのぼっていた¹⁴⁾。営業費内訳のうち、鉄道運搬費の割合が採炭費割合に次いで多い20~30%を占めていることにも、その事情がうかがえるであろう。北炭は、主な仕向地を京浜市場に求めていたが、輸送費が高いため阪神以西には勢力を拡大することができなかつたのである。

本稿では限られた範囲からの考察にすぎないが、鉄道経営を失った同社にとって、資本蓄積上、それに代わって安定した収益性を実現し、かつ景気に左右されない一定の石炭供給先を確保する意味においても、かつて粉炭処理の一方策としてコークス製造業を兼営したように製鉄事業進出が、いわば必然として求められていたように考えられる。

(3) 副業

09年6月竣工の輪西製鉄場における砂鉄製錬は、創業当時、噴火湾の砂鉄、虻田褐鉄鉱石、釜石磁鉄石、八幡・追分コークスを原材料にした試製の結果、銑鉄が生産され、技術的には一応の成功をみた。しかし、採算がとれないことを主

13) 北炭「社報」第576号(09年5月20日)。鉄道輸送力は、鉄道国有化前に比べて、3割内外減退したという(前掲「沿革」中巻、257頁~262頁)。

14) 拓殖局「石炭ニ関スル調査」同、1911年、29頁~34頁。鉄道省運輸局「石炭、骸炭、石油ニ関スル調査」同、1926年、113頁~114頁。

因に、北炭自身の経営悪化、釜石鉱石の途絶、捲揚機の故障、熔鉱炉での砂鉄製錬の致命的欠陥といわれる難熔解物(ペーア)の堆積という経営上の悪条件が重なり、操業開始わずか2カ月後の09年9月に休止することが決定された。製鉄業の営業利益が計上されていないのは、このためである(前掲「表4-1」)。製鉄場の再開は、13年のことであった。

その他の副業の中では、製材業が営業利益金をやや安定的に計上できたとはいえ、金額では11年の105千円が最大で、全体に占める割合からみても鉄道業に代わって同社の経営を支えるほどの比重をもちえてはいなかった。

(4) 日本製鋼所

日鋼は、第7工場(鍛冶工場)が完成した09年5月に、営業を一部開始した。同年下期には、海軍から大砲、各種兵器などの注文が相次いだ。正式な営業開始が11年、益金の計上が13年下期であること(「表4-4」)にくわえ、戦艦の注文をめぐる手数料問題¹⁵⁾が生じていたこともあり、北炭は、10年上期までに何ら利益を得ることはなかったのである。

2 営業外収支

営業外収益金は、07～09年を除き、毎年赤字を示し、殊に、10～13年に著しかった(「表6」)。

15) もともと「ア」社はジャーデン・マジソン商会を、「ビ」社は三井物産株式会社を日本での代理店にしていたが、契約期限到来後の09年4月には日鋼が「ア」「ビ」両社の総代理店になっていた。07年7月調印の本契約付属契約第3条において、日鋼が自己の工場に受けられない注文、請負契約は英国会社に引き渡し、その見返りに手数料を受取るようになっていたにもかかわらず、山内が海軍からの戦艦の注文を今回は三井物産に引き受けさせることを主張したため、井上は、契約上、一利害の問題ではなく、国際的な大問題であるとして、「私が日鋼取締役会長である限り、決して之を三井物産に譲渡する事は出来ぬ」と立場を強固にしていた(前掲『十七年間』38頁～40頁、契約文は、前掲『日本製鋼所社史資料』74頁～75頁、125頁参照)。同書によれば、井上は、09年以來の北炭の経営悪化、同年10月の団の辞職、日鋼手数料問題の解決のために、09年末には北炭を三井に任せる覚悟をしていた。北炭の辞職にともなって井上は、4月27日に日鋼も辞職し、後任には山内が就任している(同上『社史資料』、153頁)。

営業外収入の内訳をみると、06～07年の雑収入額が936千円、1,364千円に激増しているが、その具体的内容は『営業報告書』からは不明である。鉄道買収公債利子は、鉄道買収日の09年10月1日を起点に、鉄道国有買収公債30,997千円に対して年5%の割合で5期間に渡って取得できたが、07～09年にかけて毎年平均約1,500千円にのぼったため、鉄道業を消失した北炭にとって、ほぼ鉄道営業利益金に見合うほどの収入があったといえる。08年の雑収入高が16,781千円に突出しているのは、鉄道国有買収利益10,706千円と資産再評価による資本増額分6,075千円(前掲「表3」参照)を含んでいるためである。

営業外費用をみると、社債利子の恒常的な負担に加えて、借入金に対する利息金が08年以降急増しているため、利子及び利息金合計は、06年以降に500～700千円にのぼり、営業外費用合計に占める割合も40～50%を占めていた。営業純益金が、1910年上期、下期には、200千円、286千円にすぎなかったため(前掲「表4-1」)、純益金からのこれら利払いにも応じられなかったのである。諸積立金は、10年以降にも、経営が好調だった05～06年規模のほぼ300千円が計上されているため支出負担が増大し、営業外収益金は10年以降800～900千円の赤字であった。

特に10年上期の営業外収益金が△903千円にもなっていたのは、公債利子収入の減少に加えて、旧貯炭価格引下高487千円を計上しているためで、ここにも石炭不況の影響がよみとれる。

09年の本社費が前年に比べて減少しているのは、経費節減のために同年5月に職制を改正して社員508名を淘汰し、事務を簡便にしたためである。

以上、収益性の動向について小括しよう。総資本当期利益率は、97年下期の11.4%から漸次低減して04年には8.1%と一度ボトムを示している。続く05年～07年には11.0%まで上昇するものの、09年には3.8%に急落し、10年上期の△4.0%を再度のボトムとして、それ以後の利益率が0%前後を維持するにすぎないという著しい

表6 営業外収支内訳

(千円,%)

年	営業外収入			営業外費用												合計	営業外収益金		
	雑収入	鉄道買収公債利子	合計	諸積立金 %	社債利子	諸利息金	左小計 %	本社費 %	諸払戻金 %	その他 %	諸税 %	合計							
1897下	51	-	51	62	34.1	57	-	57	31.3	39	21.4	9	4.9	-	-	16	8.8	182	△132
1898	256	-	256	95	29.0	112	-	112	34.1	69	21.0	31	9.5	-	-	21	6.4	328	△72
1899	190	-	190	80	24.8	111	-	111	34.4	63	19.5	31	9.6	-	-	39	12.1	323	△133
1900	156	-	156	85	21.1	109	-	109	27.0	72	17.9	64	15.9	-	-	73	18.1	403	△247
1901	217	-	217	107	20.1	104	-	104	19.5	117	22.0	92	17.3	28	5.3	85	16.0	532	△315
1902	294	-	294	116	19.9	100	-	100	17.2	177	30.4	87	15.0	-	-	102	17.5	582	△287
1903	416	-	416	132	21.3	155	-	155	25.0	182	29.4	26	4.2	-	-	123	19.9	619	△203
1904	440	-	440	140	19.1	187	64	252	34.4	153	20.9	37	5.0	-	-	152	20.7	733	△293
1905	538	-	538	258	25.0	177	38	215	20.8	288	27.9	34	3.3	-	-	238	23.0	1033	△495
1906	936	363	1298	353	19.4	538	9	548	30.1	502	27.6	52	2.9	-	-	366	20.1	1821	△522
1907	1364	1578	2942	317	30.8	295	23	318	30.9	220	21.4	69	6.7	-	-	104	10.1	1030	1912
1908	17346	1517	18863	321	21.7	295	425	720	48.6	264	17.8	51	3.4	-	-	126	8.5	1482	17381
1909	342	1375	1717	290	21.9	294	443	737	55.7	164	12.4	44	3.3	-	-	88	6.7	1322	395
1910上	144	10	154	173	16.4	148	105	253	23.9	67	6.3	12	1.1	487	46.1	64	6.1	1057	△903
1910下	666	6	672	167	25.5	148	102	250	38.1	90	13.7	20	3.0	121	18.4	8	1.2	656	16
1911	330	11	341	349	27.3	295	159	454	39.6	142	12.4	40	3.5	147	12.8	17	1.5	1148	△807
1912	205	11	216	322	32.9	294	188	482	49.2	129	13.2	33	3.4	-	-	14	1.4	980	△764
1913	148	6	154	291	27.4	295	200	495	46.6	253	23.8	17	1.6	-	-	6	0.6	1062	△908
1914上	69	-	69	159	32.7	147	51	198	40.7	129	26.5	-	-	-	-	-	-	486	△417

資料)「表1」に同じ。

備考) 各科目の内訳: 雑収入(鉄道部, 炭礦部, 総体部の各雑収入, 98~99年政府補助金, 11年上期御崎埋立地価差増金, 12年輸出炭割戻汽車賃収入, 13年下期~14年受取諸利息), 鉄道買収公債利子(同, 公債利子並売却差益, 公債利子並償還差益, 公債利子), 諸積立金(社債発行差額補填積立金, 社債発行差額補填金, 炭礦起業費償却積立金, 船舶原価償却積立金, 起業費償却積立金, 原資償却金), 諸払戻金(炭礦部諸払戻金), その他(01年アシュトン号・月島丸搭載沈没石炭代償償却, 10年上期旧貯炭価格引下高, 同年下期貯蔵物品・製材価格引下高, 債権整理差損金, 11年上期札幌丸売却差損金, 火災損害金, 手宮丸遭難救助費, 沈没船原価損失金), 諸税(鉄道部諸税, 本社費諸税)

註) ①1908年の雑収入には鉄道国有残余財産10,706千円に炭山その他の財産整理のため生じたる余剰金額6,480千円を加算し, 所得税405千円を差し引いた16,780千円を合算した。②社債利子は, 本表のほか炭礦起業費負担で03年16千円, 04年32千円, 05年35千円がある。③比率は営業外費用の内訳。

経営悪化の状態がうかがえる(前掲「表5」)。07~08年に営業外収益金が増大していたために当期利益金そのものは05~08年の4年間にわたって減少することはなかったが, 10年上期以降, 営業利益金の激減に加えて営業外収益金の著しい赤字がさらに当期利益金を低減していたのである。

これらのことから, 北炭全体の営業状態の特質として, (1)97年から04年に至る資本利益率(総資本当期利益率)の低下は, 石炭業の経営悪化を反映していたといえるが, 安定した鉄道業経営が同社全体の経営悪化を緩和していたこと, (2)営業外収益金は, 高収入が続いた07~08年には石炭営業利益金の減収分を補うことがで

きたが, 赤字が続いた10年上期以降は資本利益率をひきさげていたこと, (3)回漕業その他の副業経営の営業純益金は, 同社全体の営業状態を改善するほどの影響力を有していないこと, (4)以上の結果, 冒頭で述べたような重役の総辞任が行なわれた10年上期の経営状態は, 資本利益率の動向からみても, まさに経営危機そのものの形相を呈していたといえよう。続く14年に至る再建過程を通じて経営状態が好転したとはいえなかったのである。

III 利益金処分の方法

1 未処分利益金

表7 利益処分内訳

(千円)

科目 年	未処分利益金							社外分配				社内留保			配当率 (%)	
	営業利益金 (%)		営業外収益金 (%)		当期 利益金	前期 繰越金	計	役員 賞与金	配当金	財産 分配	計 (%)	積立金	後期 繰越金	計		
1897下	944	114.4	△132	△16.0	812	13	825	69	614	-	683	82.8	57	84	142	15.0
1898	1577	99.2	△72	△4.5	1505	84	1589	128	1356	-	1484	93.4	76	29	105	14.4
1899	1596	107.0	△133	△8.9	1463	29	1492	124	1258	-	1382	92.6	94	16	110	12.4
1900	1752	115.3	△247	△16.3	1504	16	1520	128	1272	-	1400	92.1	98	23	121	11.5
1901	2041	116.7	△315	△18.0	1726	23	1749	147	1455	-	1602	91.6	118	29	147	11.7
1902	2195	113.4	△287	△14.8	1907	29	1936	162	1647	-	1809	93.4	117	90	207	11.6
1903	2120	105.6	△203	△10.1	1917	90	2007	144	1733	-	1877	93.5	104	25	130	12.0
1904	2133	114.3	△293	△15.7	1841	25	1866	83	1654	-	1737	93.1	102	27	129	10.8
1905	3474	115.6	△495	△16.5	2979	27	3006	74	2262	-	2336	77.7	150	520	670	13.3
1906	3324	100.1	△522	△15.7	2802	520	3322	70	2858	-	2928	88.1	141	253	394	14.6
1907	1534	41.5	1912	51.7	3446	253	3699	86	2835	-	2921	79.0	173	605	778	14.0
1908	1654	8.4	17381	88.5	19035	605	19640	56	2835	16200	19091	97.2	417	131	548	14.0
1909	1307	71.3	395	21.5	1702	131	1833	43	1251	-	1294	70.6	87	452	539	5.6
1910上	200	...	△903	...	△703	452	△250	-	-	-	-	-	-	△250	△250	-
1910下	286	...	16	...	301	△250	51	-	-	-	-	-	16	35	51	-
1911	844	...	△807	...	37	76	112	-	-	-	-	-	2	110	112	-
1912	715	...	△764	...	△49	110	62	-	-	-	-	-	1	61	62	-
1913上	5	...	△454	...	△449	61	△389	-	-	-	-	-	-	△389	△389	-
1913下	496	...	△454	...	43	-	43	-	-	-	-	-	2	40	43	-
1914上	612	...	△417	...	195	43	236	-	77	-	77	32.5	10	149	158	-

資料)「前表」に同じ

備考) 積立金内訳は積立金、1899～1902年既成鉄道部社債償還基金、1900～04年焼失建物減価償却の合計。

註) ①役員賞与金は、原資料では1900年下期～05年上期までは営業外費用扱いになっている。②1910年下期の後期繰越金35千円が次期に繰越すと76千円になっていること、同じく13年上期の後期繰越金△389千円が次期に繰越すと0円になっているが、これらの原因、処理の仕方などは、資料上から不明である。③02年の後期繰越金には、既成鉄道部社債償還の分戻入80千円が加算されている。④配当率は払込平均資本金で除した。⑤各比率は未処分利益金を100とする割合を示す。

北炭の利益処分方法は、未処分利益金から積立金、役員賞与金¹⁶⁾、焼失建物原価償却、既成鉄道部社債償還基金を差し引いた残額を配当金として社外分配していた(「表7」)。鉄道国有残余財産分配額16,200千円については、次項で説明する。97～04年までは、鉄道経営によって安定した営業利益金を計上することができたため、配当率をほぼ12%に維持することができた。05～06年には、営業利益金が増大したため、配当率を13.3%、14.6%にとどめて後期繰越金を多くした。07～09年は、営業利益金が減少していたとはいえ、営業外収益金、前期繰越金が多かったため、09年を除き配当率を14.0%に維持することができた。

16) 「営業報告書」では、1900年下期～05年上期の重役賞与金は、営業外費用に属しているが、本稿では長期的比較の便宜上、利益処分金として一括した。

しかし、営業利益金の甚だしい減少と営業外収益金の赤字は10年上期以降の未処分利益金を激減させた。したがって、これまでは毎年1,500～3,000千円規模で未処分利益金を計上できた北炭が、突如10年上期には250千円の欠損を生じ、その後欠損自体を免れたものの配当を行えるだけの未処分利益金が計上できず、13年上期には再び389千円の欠損を生じていた。10年以降の同社の経営危機の実情が利益処分の動向においても如実に反映されていたといえよう。

配当金においても、09年には前年の14.0%から5.6%に半減し、その後は役員賞与金さえ計上できないまま、無配当状態が続いたのである¹⁷⁾。

このような利益処分方法は、未処分利益金に余裕があった05～07年にかけては社内留保率を

17) 「表7」にみられるように、「営業報告書」では、(1)10年下期の後期繰越金37千円が11年上期の前期繰越

20%程度に高められたが、全体的傾向としてはその大部分を配当金として社外分配していた。しかし、このこと自体が直ちに、投機家といわれるような株主たちの意向をくみとっておこなわれた、北炭に特殊な経営方針であるとみることには疑問が残るであろう。むしろ、社会的遊休資本が限られていた明治後期において、株式の形態を通じて資本を動員するためには、このような安定した配当率の実現が必要であったことのほうが重視されるべきであろう。

2 鉄道国有買収益金

北炭に鉄道買収価額、公債交付価額が正式に通知されたのは、07年12月であった¹⁸⁾。井上は当初、公債を株主に分配し、同時に資本金20,250千円を2/5に減資するための2案を作成したが、新旧株券5株毎に3株を切捨てる案は、株主個々の同意を得るためには多額の公債を必要にすること、新旧株券の払込み額を共に2/5に減少する案は、全額払込済の旧株について行なうには法律上疑義があること、の理由からいずれも実行されなかった。北炭の資本金は、鉄道国有化以後、減資されなかったのである。

したがって、井上は公債の分配方法3案を重役会に提出した。第1に、会社を解散して新たに組織する案、第2に鉄道買収益金のみを分配する案、第3に旧株1株につき公債40円、新株1株につき同10円を分配し、不足分を財産再評価によって補充する案である。製鉄業資金を残したい井上は、第2案を推したものの、重役一同は第3案に賛成した。買収益金の分配をめぐる、雨宮、田中平八、田中新七が旧株1株につき70円、田島が60円、井上は40円を主張し、結局、田島が提案した株金払込み額と等しい50円

金では76千円になっていること、(2)13年上期の未処分利益金△388千円が同年下期には繰越されていないこと、が生じているがその理由、処理については言及されていない。

18) 以下の叙述は、『営業報告書』、井上角五郎君功労表彰会編『井上角五郎君略伝』同、1919年、124頁～128頁による。

に決定された。ところが、この分配方法では、前掲「表3」に明らかなように配当総額16,200千円に対して、買収益金が5,494千円不足するため、資産の評価替を必要にしたのである¹⁹⁾。

重役会での決定後、08年10月の株主総会で、旧株1株につき50円、新株1株につき12円50銭を同年12月末日現在株主に記念配当として分配することが決議され、09年2月に記念配当が行なわれた結果、鉄道買収益金は、会社内部に留保されなかった。「高配当政策」は、資本の水増しによって行なわれた、鉄道買収益金の分配方法において、貫徹していたといえる。

IV 資本の調達

資本調達の動向を示したのが「表8」である。97年から07年までは総資本の80～85%を自己資本が占めていたが、08年以降の資金需要に応じていたのは主に流動負債であり、総資産に占める割合が08年に一躍17.7%に増大し、10年上期においても12.4%を占めていた。

1 自己資本

(1) 資本金

97年上期末現在774万円の資本金は、鉄道国有化の1906年末までに、増資分が払込まれ、鉄道部1,265万円、炭礦部760万円、合計2,025万円、約2.6倍に増加していた(同表)。

第2株金は、1895年5月決議の増資150万円の内、第4～7回払込み分660千円、第3株金は、96年7月決議の400万円の内、第2～8回

19) 炭山の再評価は、田島、大島の調査から埋蔵炭量を算出し、その代価を1トン2～8銭に見積もって行なわれた。この評価方法については、井上が辞任した後の財産調査委員会での調査の結果、他の一般炭山が鉱区を買収していることに比べ、北炭の鉱区の大部分は出願によって無償で得ていることから「鉱区ノ代価トシテハ尚内輪ノ見積タルニ過ギズ、且是レハ〔明治42年〕2月ノ株主総会ニテ決議シタルモノニシテ商法上何等支障ナキモノトス」ことが、10年5月に報告されている(前掲『沿革』中巻、321頁～326頁)。

表8 負債・資本各年末現在高内訳

(千円,%)

年	科目		流動負債				固定負債 (内鉄道部)		総負債				自己資本				総資本				
	買掛 債務	支払 手形	(C)	%	%	%	%	計	%	払込み資本金 (内鉄道部)		積立金等	当期利益金		前期繰越金						
										%	%		%	%	%	%					
1897	105	—	105	0.7	1878	56.0	12.8	1983	13.5	8340	70.0	56.9	3519	24.0	812	5.5	13	0.1	12684	86.5	14667
1898	119	—	119	0.7	1829	55.6	11.3	1948	12.1	9580	69.7	59.4	3752	23.3	800	5.0	45	0.3	14177	87.9	16125
1899	158	370	528	3.1	1780	55.1	10.4	2308	13.5	10130	67.4	59.2	3932	23.0	709	4.1	47	0.3	14817	86.5	17125
1900	249	270	519	3.4	1733	55.4	11.3	2252	14.6	11230	64.4	73.0	1106	7.2	768	5.0	36	0.2	13142	85.4	15394
1901	497	580	1077	6.1	1660	56.6	9.4	2737	15.5	12600	67.1	71.3	1414	8.0	898	5.1	20	0.1	14932	84.5	17669
1902	293	1150	1443	7.2	1587	58.0	7.9	3030	15.1	14400	68.1	71.7	1658	8.3	992	4.9	14	0.1	17064	84.9	20094
1903	260	320	580	2.7	3495	53.8	16.2	4076	18.9	14699	68.2	68.3	1741	8.1	925	4.3	76	0.4	17441	81.1	21517
1904	476	1700	2176	9.0	3412	54.3	14.1	5588	23.1	15599	68.6	64.6	2027	8.4	923	3.8	21	0.1	18571	76.9	24159
1905	331	—	331	1.3	3095	55.0	12.0	3425	13.3	17996	69.5	69.8	2422	9.4	1914	7.4	21	0.1	22353	86.7	25778
1906	773	—	773	2.4	6000	66.7	18.9	6773	21.4	20250	62.5	63.9	2852	9.0	1275	4.0	543	1.7	24919	78.6	31692
1907	566	—	566	1.7	6000	—	18.1	6566	19.8	20250	—	60.9	4236	12.7	2150	6.5	35	0.1	26671	80.2	33237
1908	811	9150	9961	17.7	6000	—	10.7	15961	28.4	20250	—	36.1	1816	3.2	16299 1625	28.8 2.9	307	0.5	40198	71.6	56158
1909	297	2980	3277	9.4	6000	—	17.2	9277	26.6	22499	—	64.5	2041	5.8	820	2.3	257	0.7	25618	73.4	34895
1910上	483	4000	4483	12.4	6000	—	16.6	10483	29.0	23785	—	65.9	2076	5.8	△703	△1.9	452	1.3	25610	71.0	36094
1910下	463	2350	2813	7.8	6000	—	16.6	8813	24.4	25189	—	69.7	2078	5.8	301	0.8	△250	△0.7	27318	75.6	36131
1911	448	2150	2598	7.2	6000	—	16.7	8598	23.9	25200	—	70.0	2108	5.9	17	0.0	94	0.3	27419	76.1	36017
1912	676	2333	3009	8.3	6000	—	16.5	9009	24.8	25200	—	69.3	2107	5.8	△69	△0.2	130	0.4	27368	75.2	36377
1913	1702	1400	3102	10.6	6000	—	20.5	9102	31.2	18000	—	61.6	2063	7.1	43	0.1	—	—	20106	68.8	29208
1914上	1129	864	1993	6.5	6000	—	19.6	7993	26.2	20250	—	66.3	2056	6.7	195	0.6	40	0.1	22541	73.8	30535

資料) 前表と同じ。

備考) 各科目内訳: 買掛債務(仮受金, 未払配当金, 未払金, 当座借越, 1913年~14年は, 未決算, 委託勘定, 銀行勘定), 支払手形(12年のみ借入金), 固定負債(社債, 払下げ代未済金97年下期58千円, 98年29千円), 積立金等(積立金, 炭礦起業費償却積立金, 船舶原価償却積立金, 職員積立金, 契約及身元保証, 社債償還基金, 社債発行差額補填積立金, 償還済社債, 製鋼所勘定, 財産増額, 保証預金)。当期利益金, 前期繰越金の金額は各年末現在高の数値のため, 「表7」とは異なる。

註) ①1908年の16,200千円は残余財産分配額である。②1906年上期末現在鉄道部社債400万円は政府に引き継がれた。③各比率は総資本に対するもの。④1908年の当期利益金1,625千円には, 配当金に充当した資産再評価の残余580千円を含む。

払込み分3,600千円が01年までに払込まれた。第4株金は, 当初予定額1,200万円を不況のために半額の600万円に減額して01年2月に決議した分で, 01年から06年にかけて結果的に全額払込まれたものの, 04年以降は計画どおりには払込まれず, 滞りがちであった。第5株金は, 05年8月に決議した増資900万円で, 06年に第1~2回払込み分, 第4株金第9回の未払込み分の合わせて2,254千円が払い込まれた。払込み資本金の一部は, 多額の追加設備投資を必要にしていた鉄道部資本に流用するために, 使途の変更が行なわれた。

07年9月の総会で, 今後の資金需要を借入金に依存することを決議したため, 著しい資金需要があった07~08年にかけての払込みは行なわれず, 09年に副業資金に充当するため, 第5株

金第3回払込み分2,249千円が払込まれたにすぎない。10年の増資分は, 井上らが総辞任した後に, 第5株金第3回未払込み分と第4~5回払込み分の合計2,690千円を事業整理資金として払込んだ分である。13年に資本金が減少しているのは, Vで後述するように900万円の減資が行なわれたためであり, 資本金は07年以降の資金需要に応じていなかったのである。

これらの増資方法は, いずれの場合においても現在の株主に新株を割り当て分配し, 残余を競争入札する方法が採用された。不況の影響で増資予定額を減額したり, 株金の払い込み期限を延長するための定款改正が行なわれたものの, 06年までに12,510千円という巨額の資本金がとりあえずは払込まれたのは, 創業期に引き続き同社が法律上, 幹線鉄道会社であることの

表9 北炭大株主(1,000株以上、各年末現在高)

(株)

年	科目		北炭					安田		三井		内三井銀行
	内蔵頭	(%)	雨宮	田中	その他役員	計	(%)	(%)	(%)	(%)		
1896	18,460	7.7	7,320	14,160	21,677	43,157	18.0	-	-	-	-	
1899	18,460	7.7	18,030	13,765	18,389	50,184	20.9	-	-	43,800	18.3	43,800
1901	27,690	7.7	27,044	23,722	22,661	73,427	20.4	-	-	66,000	18.4	66,000
1902	27,690	7.7	27,044	23,722	26,351	77,117	21.4	-	-	66,200	18.4	66,200
1903	27,690	7.7	1,117	23,787	26,126	51,030	14.2	42,894	11.9	66,200	18.4	66,200
1904	27,690	7.7	1,117	23,807	25,405	50,329	14.0	44,894	12.5	66,200	18.4	66,200
1905	27,690	7.7	1,117	24,768	20,508	46,393	12.9	35,494	9.9	68,325	19.0	66,200
1906	41,535	7.7	35,521	20,089	35,248	90,858	16.8	-	-	102,537	19.0	99,700
1907	41,535	7.7	35,521	12,080	31,638	79,239	14.7	-	-	87,637	16.2	84,850
1908	41,535	7.7	35,521	12,190	30,888	78,599	14.6	-	-	88,587	16.4	84,850
1909	41,535	7.7	36,989	12,190	29,416	78,595	14.6	三井85,800(15.9%), 三井高保13,350, 早川千吉郎11,950, 団琢磨, 朝吹英二各10,000, 三井守之助7,000, 飯田義一6,500, 池田成彬, 林健, 米山梅吉, 三井武之助各5,500, 小野友次郎4,000, 渡辺千冬1,000)				
1910	内蔵頭41,535(7.7%), 雨宮34,271(6.3%), 田中17,369(3.2%), 三井76,410(14.2%), 高保13,350, 早川11,650, 団10,000, 守之助7,000, 池田, 米山, 武之助各5,500, 朝吹5,460, 飯田5,000, 林4,450, 小野3,000)											
(1913)	内蔵頭13,845(7.7%), 三井117,513(65.3%), 団53,333, 磯村豊太郎42,197, 高保4,550, 早川3,983, 守之助2,333, 武之助1,833, 朝吹1,803, 飯田, 池田, 米山各1,666, 林1,483, 小野1,000)											
1914	内蔵頭41,535(7.7%), 田中10,232(1.9%), 三井178,845(33.1%), 三井合名76,232, 三井鉱山50,000, 高保12,066, 早川7,966, 団6,832, 守之助4,666, 磯村3,815, 武之助3,666, 朝吹3606, 飯田, 池田, 米山各3,332)											

資料)『営業報告書』『株主姓名簿』, 前掲稿本『資本』140~154頁。1913年は優先株18万株の引き受け株主内訳。

備考) ①雨宮は雨宮敬次郎, 雨宮信一郎(養子), 雨宮互, 田中は田中銀行頭取田中平八, 田中平八, 田中銀之助(平八の義兄の長男)の持ち株を合計した。②安田は, 株式会社第3銀行頭取安田善四郎, 合名会社安田銀行安田善之助, 株式会社明治商業銀行頭取安田善彌, 株式会社群馬商業銀行頭取安田善衛, 株式会社京都銀行頭取同の合計。
③三井銀行は, 三井銀行頭取(99年)同行社長(1901~02年)合名会社三井銀行社長(03~08年)三井高保の持株数。
④北炭のその他役員に三井財閥経営者は含まない。

資金調達上での有利性を示すものとみることができる。そのため、北炭は、石炭業を経営していたとはいえ、一般の石炭会社とは会社の性格を異にしていたのであり、筑豊御三家のように資金繰りに窮することはなかったのである。

「表9」から大株主の顔ぶれをみると、1910年までの北炭経営者側としては鉄道投資家・相場師として有名な雨宮敬次郎及び養子の信一郎の持株、「天下の糸平」で知られる初代田中平八の2代目田中平八とその関係持株の占める割合が高い。同社が度重なる増資によって資本調達を行なったのは、株主の意向によるものといわれているが、投資家と称される彼ら富豪が資金調達に果たした経済的役割を評価できる。1890年上期末、1913年末現在における北炭の株式を地域別に分類すると、それぞれ東京府の株主比率において55%、35.8%、株数比率において71.9%、73.7%を占めていたのである。03年に安田

の持株数が増えているのは、不況期における雨宮を通じての投資といえよう。

三井銀行が北炭株を取得した99年以降、同行は08年に至るまで筆頭株主であった。三井系役員を除く、雨宮、田中、その他北炭役員の持ち株比率と安田諸銀行の持ち株比率を合計したものと、三井財閥の持ち株比率を比較すると、06年には後者が前者を上回るに至った。北炭は、多額の資本金払込みを三井財閥に依存していたのである。

(2) 内部留保

積立金の内訳は、諸積立金、製鋼所勘定、財産増額からなっていたが、97~99年、05~07年には他の時期に比べて総資本に対する割合が高いものの、08年以降はほとんど増額していない(前掲「表8」)。すでにみたように、09年以降の経営悪化に伴ない、自己資本を増加することはできなかったのである。

2 負債

(1) 社債

幌内炭礦の払下げ代未済金が97~98年に含まれている以外は、固定負債は社債であった。本稿の対象時期における1回目の社債発行は、第4株金を低利社債に代える目的で03年3月に決議した200万円で、5月に年利6.5%で発行し、安田系諸銀行が引受けた。2回目は、民間における外資導入の先例として知られている英貨社債100万ポンドで、第5株金を振替える目的で04年10月に決議され、受託会社日本興業銀行、チャータード銀行引受けにより、06年1月までに年利5%で全額募集された。為替換算を経て、鉄道部資本に400万円、炭礦部資本に600万円が充当された。その結果、払下げ代未済金を除く固定負債高は、1897年下期の1,820千円から1906年には6,000千円にまで増加したが、それ以降社債は発行されず、資金需要には応じられなかったのである(前掲「表8」)。

(2) 借入金

総負債高は07年まで総資本の15~20%、それ以降は25~30%を占めていたが、06年以降社債は発行されず、流動負債が、01~02年、04年、08年以降において総資本に占める割合を7~10%に高めていた(前掲「表8」)。これらの時期が、日清戦後、日露戦後不況期に該当していることから、北炭の資本が、まず資本金、ついで社債、不況・恐慌期には借入金によって調達される傾向にあったことを指摘できる。流動負債のうち、06~08年には買掛金がやや増加するものの、支払手形現在高は、02年に1,150千円、04年に1,700千円を計上し、05年に消失するものの08年に9,150千円にのぼっていた。

北炭は幹線鉄道会社であることからする金融上の特性と、投資家と称される東京地方在住の富豪の出資によって資本調達を行ってきた。しかしながら、彼らをして日清戦後の反動恐慌期に該当する01年8月から03年2月にかけては、資本金は予定額360万円のうち、240万円が払い込まれたにすぎなかった。その反面、資本

支出が01・02年の予算を93.4万円上回ったため、資本を一時的に社債、借入金で補填することが01年2月の総会で決議されている。同様に07年9月の総会においても、借入金に資本依存することが決議されている。著しい資本需要を必要にしていた08年に、北炭は、7月16日付で通信大臣あてに登録公債を担保に資金借入れの許可を求める申請をしていたのである。

同社の取引相手先銀行は、雨宮と安田善次郎との個人的関係から第三銀行、安田銀行、99年頃からは次第に三井銀行に移されてきていることがいわれている。「表10」は、三井銀行の大口貸付先から北炭関係を抜き出し、その順位と相手先を表示したものである。資料上の制約から貸付金額そのものは明らかではないが、04~05年、殊に08~09年に貸付金額が増大しているであろうことを傾向として読みとることができ。したがって、08年以降の北炭の著しい資金需要にに応じていたのは、主に三井銀行からの融資であったといえよう²⁰⁾。

その場合、北炭側には、井上が福沢家に住込みながら慶応大学を卒業していることからする三井財閥の慶応系経営者との学閥的なつながりや、政治家と投資家の組合わせにすぎず、技術的知識をもたない井上、雨宮ら北炭経営者が、炭山にかかわる重要事項の決定に際しては団に一任していることにみられるような、三井財閥への依存を深めざるをえないような要因があったように思われる。

V 三井財閥による再建過程

1 財務流動性の悪化

資本利益率の推移、未処分利益金の動向からすでに明らかなように、10年上期に北炭は著し

20) 09年末日の支払手形340万円は、三井銀行、第三銀行の振出しであった(前掲書、317頁)。また、10年4月23日現在の借入金330万円の内訳は、三井銀行110万円、第三銀行、鴻池銀行各50万円、その他浪速、村井、信濃、川崎の各銀行であった(『東京経済雑誌』10年4月23日)。

表10 三井銀行北炭関係貸付金利息、割引手数料一覧
(千円)

年	順位	相手先	区分	金額
1891年上 下	18	北海道売炭組	割	147
	13	田中銀行	"	90
	22	北海道売炭組	"	33
1893年上	10	田中銀行	貸	2,012
1898年上 下	27	北海道炭礦鉄道	割	800
	29	田中平八	"	750
	27	"	"	1,009
1901年上 下	29	北海炭礦	"	515
	6	田中平八	"	13,144
	16	田中新七	"	1,896
1902年上 下	12	田中平八	"	3,600
	14	田中新七	"	3,120
	10	北海道炭礦鉄道	"	6,383
1903年上	13	"	"	4,039
1904年下	4	"	貸	21,250
1905年上 下	4	"	"	22,500
	4	"	"	22,315
1906年上 下	16	井上角五郎	"	5,845
	22	"	"	4,222
1907年上	22	"	"	7,257
1908年上 下	2	北海道炭礦汽船	"	114,048
	28	井上角五郎	"	6,875
	2	北海道炭礦汽船	"	86,996
	29	田中銀之助	"	6,259
1909年上 下	8	北海道炭礦汽船	"	17,955
	10	日本製鋼所	割	20,756
	9	北海道炭礦汽船	"	16,455
	12	日本製鋼所	"	7,980

資料) 三井銀行史料5「規則・資本運用」日本経営史研究所, 1977年, 193頁~211頁(原資料は三井銀行本店「損益勘定元帳」)。

註) 金額欄は貸付金利息(貸), 割引手数料(割)。

く経営が悪化していた。前掲「表1」から財務流動性(当座比率)の推移をみると, 97年下期15.98は02年の1.00をボトムにするまで低下し, 05年に10.69にまで上昇するものの, 09年以降には0.5程度に過ぎなかった。金額からみても09年以降, 流動負債高が当座資産高を上回り, 債権者の動向次第ではいつでも破綻する危機に陥って

いた。殊に, 10年上期は, 流動比率が1.04にすぎず, 仮に貯炭高を全部販売することができれば, 流動負債の返済が可能であったが, それさえも, そもそも長く続く不況下では実現不可能なことであった。

このように, 09年以降の北炭の財務流動性悪化の根本的な原因は, 07~08年にかけて, 鉄道国有化によって政府に引き継いだために鉄道資産が消失し, かつ, 下付された鉄道国有買収公債もまた全額を株主に配当したために消失したにもかかわらず, 減資を行なうどころか, 逆に記念配当の不足分に充当するために炭山の資産再評価を行なったこと, 鉄道国有買収公債の処理が決定する前に, すでに輪西製鉄場, 日本製鋼所へ投資していたことの2つの理由から著しく資産が増加し, これらの資金需要に応じるために借入金に依存せざるを得なかったことであった。流動負債の著しい増大に対して, 不況下での石炭収益の悪化や副業の低収益性, 輪西・日鋼の製鉄・製鋼業が収益を計上していないという資本の固定性, 利払いのための営業外費用の増大を主な要因として, 当座資産高が流動負債高を上回ることはなかった。

前掲「表10」にみられるように, 長い間にわたって北炭に融資してきた三井銀行が, 北炭からの30万円の借入を拒否し, さらに貸付期限が4月7日に迫っていた融資分40万円の返済を求めてきたのは, 10年3月末日のことである。日鋼の増資引受け分1,875千円の払込み期限が5月に迫っていることもあり, 井上は日本興業銀行に3,000千円以上の融資を申し込んだが拒否されていた。資金繰りに窮した井上は, 4月7日に重役会で辞意を表明し, 8日の三井銀行からの最終的な融資拒絶を受けた翌日, 9日に辞表を提出するに至った。このとき, 監査役以外の重役全員が辞表を提出し, 5月11日の株主総会で承認をうけたのである。

2 1910年5月~1914年6月

井上の後任には, 団の推薦を受けた下関第百

十銀行頭取室田義文が就任し、5月19日に井上から事務の引き継ぎを受けた(前掲「表2」)。室田の施政方針は、(1)借入金返済と日鋼への払込み資金として第5株金の払込みをすること、(2)会社財産の精密な調査、(3)副業整理、(4)利益金が計上できた場合、配当を中止にして内部留保することにあつた。さらに室田は、11年2月に本店を東京に移転し、(5)これまで製鉄事業に資金を集中していたために滞っていた炭礦への投資を再開するため、団に実地調査を依頼した。その結果、国が豎坑の開削、運搬路の開設、諸機械の改良・増設などへの投資によって採炭費を減少すれば、売炭利益を増加できることを成案したため、12年2月の総会で起業資金600万円に充てる社債発行を決議した。しかし、不況下において社債募集成績がふるわないうえ、4月の夕張炭礦のガス爆発事故(死者267名)が原因で三井銀行から融資をうけられず、8月に辞任した。

再び、会社再建のための委員が選出され、13年1月の株主総会で会社整理案が可決され、同時に取締役会長に団が就任して、北炭は三井傘下に吸収された。整理案の骨子は、同年7月に第5株金未払込み残高50万円を払込み、その後、帳簿上欠損を消失するために、株式3株毎に2株を併合することによって900万円を減資し、それと同額(18万株)を優先株式で募集すること、優先株式に応募がない場合には三井銀行が引受けることにあつた。3月に三井物産と石炭並副産物委託販売契約が締結され、4月に職制の全般的改正が行なわれた。

上述の再建過程を通じて、三井財閥が北炭の経営権を掌握した動機を「乗っ取り」とみるのか、「過去の投資の行きがかり」とみるのか、評価がわかれていることはすでに註2)に示したとおりである。その場合、10年3月の三井銀行の融資拒否を、井上馨の「政治的陰謀」のゆえに単に、井上を北炭から追放することのみを目的にしていたのか、あるいは北炭支配へ動き出す転換点であつたと捉えるべきなのかが問われる

ように思われる。この問いに対しては、室田の就任が団の推薦による三井からの要請にもとづいていること、日鋼手数料問題にからんで井上がすでに09年末に辞意を固めていたことからすれば、井上の追放のみを動機にしていたとは考えづらい。また、三井財閥内において、益田がすでに01年に北炭を石炭反対商に位置づけていたことに加えて、日露戦後の石炭販売競争が激化するなかで京浜市場、強いては国内市場制覇のために、三井鉱山の北海道進出の過程と平行して三井物産が北炭支配を必要にしていたことからすれば、消極的姿勢のみから北炭支配を説くには無理があるように思われる。

しかも、三井銀行が北炭に融資するためには、三井合名会社の決裁を必要にしていた。10年5月以降の三井合名会社は、顧問益田の後継者として団が内定することや、11年12月に鉱山部が分離するというように、同社を頂点とする機構が完成する時期であつた。そのうえ、経営が好転しないままに、12年12月に再び夕張炭礦で死者216名という大規模な爆発事故が起きた北炭の引き受けを決定するには、13年にまで待つほかがなかつたように思われる。石炭市場支配のために、従来から三池炭鉱払下げ代の年賦、田川・山野両炭鉱の買収、三池築港などのために多額の投資を必要にしていた三井財閥にとって、財務流動性悪化を起因にする北炭支配は、資金的には好都合であつた。買収資金を必要としないからである。したがって、三井財閥にとっては、北炭が資本蓄積に貢献できるか否かという点だが、同社再建の引き受けを決定づける重要な要因になっていたといえよう。

その場合、鉄道国有化以後の炭礦経営、炭山資産の再評価、室田会長の下での炭礦投資²¹⁾というように、北炭の炭鉱経営の方針決定に一貫して関わってきた団が三井合名会社の参事とし

21) この調査には、三井財閥の工業化を推進した専門経営者として、森川氏が団と同様に高く評価されている牧田環も関わっている(同編著『牧田環伝記資料』財団法人日本経営史研究所、1982年、298頁)。

て意思決定に参加し、同社社長三井八郎右衛門の洋行に随行した後、事実上の同社のトップ経営者として三井銀行に北炭への融資を了解させたことからすれば、少なくとも北炭支配には、政府・重臣からの要請を引き受けたという要因からだけではなく、かつて中上川が北炭株を買占めるときにその有望性を説いた団の意志が一貫しているように思えるのである。

おわりに

創業以来、鉄道業と石炭業を兼営していた北炭は、有形固定資産投資のために多額の資本を必要にしていた。法律上鉄道会社として創立した同社は、その金融上の特性から増資によって資本調達をすることが可能であったが、不況期には一時的に社債、借入金に依存する特質を有していた。取引先銀行は、一時的には安田系諸銀行、有力な投資先であるという三井側、井上と三井財閥経営者との間の学閥や団を通じての関係から三井銀行が主であった。

1906年の鉄道国有法公布は、同社の投資方向を転換させ、製鉄業投資を本格化させることになった。これは、井上の意志や日露戦後に民間製鋼所設立の条件が整っていたことのほかに、安定した鉄道経営を消失した北炭が、炭価下落、需要減退という景気変動の影響を受けるために営業収益の変動が甚だしい石炭経営の不安定性を緩和し、かつ鉄道経営に代わる事業として資本蓄積上、必要にしていたことが考えられる。そのため、07年以降輪西製鉄場、日本製鋼所への投資が増大することになったが、製鉄業資金として予定されていた鉄道買収金は会社内部に留保されなかった。このように、資金計画の決定前に製鉄業投資を開始したことが、北炭に資金負担を強いることになったのである。

他方、鉄道国有化による鉄道資産の消失、鉄道国有買収公債の全額配当にもかかわらず、北炭は減資どころか逆に配当の不足分に充当するために炭山の資産再評価を行っていた。

製鉄業投資と炭山の資産再評価という上記の2要因は、1908年に多額の資本需要を必要にしたが、もはや鉄道会社としての金融上の有利性を失い、不況期のために増資、社債による資本調達を実現できなかった北炭は、主に三井銀行に多額の資金依存をするしかなかった。このような流動負債の増大という事情が09年以降の財務流動性を悪化させた主な要因であり、不況下での石炭収益の悪化や副業の低収益性、輪西・日鋼の両製鉄業兼営の資本の固定性、利払いのための営業外費用の増大といった事情のために当座資産高が増大することはなかった。その結果、財務流動性は、09年に流動負債高が当座資産高を上回るという著しい悪化を示し、資金融通先の三井銀行の対応一つで北炭は破綻を余儀なくされていたのである。

三井銀行が10年3月に突如、同社への融資を拒否した後、13年1月に団が同社取締役会長に就任し、減資・優先株式発行によって再建をすすめていく過程には、消極的姿勢からだけでなく、三井財閥の工業化を推進した団の意思や三井財閥の資本蓄積過程との関わりがあったことが考えられる。研究史上、指摘されているように、北炭を傘下に吸収したため、三井物産は、北海道炭の取扱い占有率を12年の2.9%から翌年の57.2%にまで著しく高めることができたからである。三井傘下に吸収された北炭が、第一次世界大戦を経て自らの資本蓄積をいかに進め、また、三井財閥の資本蓄積にどのように関わっていたのかについては、今後の課題にしたい。

附) 本稿は、社会経済史学会第60回全国大会(1991年10月12~13日)自由論題報告「明治後期の北海道炭礦汽船株式会社-経営危機の構造-」を、財務流動性悪化の問題を中心に再構成したものである。