

大竹謙治の企業者活動

－頸城鉄道の設立と展開－

長岡大学助教授 松本和明

【目次】

はじめに

I. 生い立ちと兄・山田辰治

II. 頸城鉄道の設立過程

III. 頸城鉄道の初期の経営展開と頸城倉庫の設立

IV. バス事業への進出

V. 従業員の福利・厚生重視

VI. 政界・産業界などへの関与

結びにかえて

はじめに

本稿の課題は、頸城鉄道（現・頸城自動車株式会社）の設立と経営に終生にわたり旺盛にリーダーシップを発揮した大竹謙治の企業者活動について具体的に検討することである。

大竹は、信越線から離れた中・東頸城郡内への鉄道敷設を構想し、様々な困難に直面しながらも頸城鉄道を設立してこれを成し遂げるとともに、倉庫・運送業さらにバス・ハイヤー事業へと経営規模の拡大を果し、上越地方の産業界はもとより地域の発展を主導するリーダーの1人として大いに尊敬と信頼を集めた企業家である。しかしながら、大竹の活動や業績については、評伝ないし関係地域の自治体史などでひととおり取り上げられているものの¹、詳細に明らかにされてきたとはいえない。

頸城自動車は、創立60周年以降、70・80・90周年時点で社史を刊行している²。節目となる時期毎に社史を編纂するという同社のスタンスは高く評価されるべきである。本稿の史実は基本的にはこれらに依拠しているが、この度筆者が閲覧を許された同社の社内報である『頸鉄だより』（後に『社内報 頸城自動車』、『くびき 頸城自動車グループ社内誌』と改称）には、大竹の日記の載録や各社史に取り上げられていない史実が多数記載されている³。そこで、本稿においては、これらと『鉄道院文書』や『営業報告書』などの経営史料とを合わせて⁴、大竹の事業構想や言動および業績ないし成果について実証的に跡付けてみたい。

本稿は、近年盛んになっている地方企業家・資産家ないし名望家研究に1つのケースを提供するとともに、筆者がこれまで取り組んでいる新潟県内における鉄道企業家の研究の一角をなすものと位置づけられる⁵。

I. 生い立ちと兄・山田辰治

大竹謙治は、1878年11月12日に、新潟県中頸城郡大湊村（現・上越市頸城区）の山田又治の

四男として出生した。山田家は、中頸城郡内はもとより、上越地方を代表する資産家であった。謙治の長兄で、謙治の企業者活動を物心両面から支えたのが山田辰治である。辰治は1868年1月22日に山田家の長男として生まれ、家業の農業に従事した。1901年時点での山田家の所有土地面積は、中頸城郡明治・南川・大湊・美守・津有・頸城・里五十公野の7ヶ村に228町4反⁶、1925年時点では、中頸城郡内6ヶ村で386町5反、小作人数は306名であった⁷。山田辰治の直接国税の納税額の推移は表1のとおりである。山田は、1904年4月から貴族院多額納税者議員互選人名簿に名を連ね、政友会が議員への就任を強く推奨したものの、山田は拒絶し続けた⁸。また、周囲の再三再四にわたる県会議員などへの立候補ないし就任の要請に対しても固辞の姿勢を貫いた。山田は終生国政および地方政治に直接コミットメントすることはなく、政治的野心は皆無であった。

表1 山田辰治の直接国税納税額の推移

年月	直接国税納税額
1905年4月	4,983円15銭8厘
1908年10月	10,789円68銭4厘
1911年4月	11,169円75銭
1918年4月	(記載なし)
1925年4月	(記載なし)
1925年7月	11,960円35銭
1932年7月	5,080円58銭
1939年7月	18,336円49銭

出典：安良城盛昭編『貴族院多額納税者議員互選人名簿 第15巻新潟県』（御茶の水書房、1969年11月）より作成。

山田は農業経営の傍ら、学問への意欲が旺盛であった。1876年に百間町校を卒業後井部健斎の主催する温故知新塾で漢学を修め、1885年に上京して東京専修学校および中村敬宇のもとで学んだ。ともに井部のもとで学んだ増村度次が1896年に有恒学舎（現・新潟県立有恒高校）を設立するにあたって、山田は学生に奨学金を提供することを申し出で、奨学生総数は1944年まで120名に達し、有為な人材を多数輩出した。また、1895年には、同家の小作米2石以上の小作人を対象に、養老・育英・兵役・廃疾・死亡・火災時や勤儉力行や家庭和合で他の模範となる者に対して金品を贈呈するとともに備荒米貯金を創設して不作時へ備えるために至善会を組織するなど、教育・福祉事業にも心血を注ぎ、地域のリーダーとして大いに名声を得た人物であった。

なお、山田辰治の日記をはじめ約300点の山田家の経営史料は、現在一橋大学経済研究所附属社会科学統計情報研究センターに所蔵されており、目録が2005年9月に同センターから『諸家経営文書目録Ⅱ－新潟県中頸城郡大湊村山田家文書目録他－』として刊行された。同史料の吟味による山田家の経営分析は、他日を期したい。

謙治は、辰治と同様に上京して東京高等商業学校（現・一橋大学）に入学し、在学中の1897年に

中頸城郡明治村下増田新田の大竹新十郎から請われて入婿することとなった。大竹家は同村の有力者の1人で、新十郎は1855年に生まれ、庄屋・戸長などを務め、1890年から92年にかけて新潟県会議員1期、91年5月から92年9月まで明治村長を歴任した。その後も、大潟水利組合会議員・所得税調査委員・中頸城郡道調査委員・中頸城郡会議員などの数々の公職に就き、1922年7月22日に69歳で死去している⁹。1901年時点での大竹家の土地所有は、中頸城郡明治・大潟・旭・国府の4ヶ村に70町5反であった¹⁰。

大竹家は、歴代「大潟八千石」として知られる大潟地域の新田開発を推進していた。謙治は明治村下増田新田・中増田新田・上池田新田および上増田新田の約105haの耕地整理と貯水池の建設に本格的に着手した。1909年から地形調査を始め、翌10年に下増田新田外三箇大字耕地整理組合を組織し、組合長に新十郎、謙治は副組合長に就任した。謙治は率先垂範して工事の監督をおこない、その風貌から「白鷺」ないし「白熊」と称された。工事は7,500円の工費を投じて（辰治も応分の資金を提供したとされる）順調に進み、1912年の春に完成した。この工事により、2,278筆の田が1,246筆に整理され、耕地面積は約7ha拡大し、収穫量は15%、利益は22%増加するに至った。後年、謙治は耕地整理事業について、「全耕地は美田と化し而もその広濶なる面積と各戸に豊富に分賦され、加ふるに今やその大部分は耕地整理を完了し農民の福利は他に比して些かの遜色を見ない」¹¹と振り返っている。

Ⅱ．頸城鉄道の設立過程

1911年に入って、中頸城郡直江津町から同郡大潟村・明治村を経て東頸城郡下保倉村を結ぶ軽便鉄道の敷設が、大島伸治（大潟村）・大越藤喜（大潟村、新潟県立高田中学校卒業後1907年に日本石油に入社）および渡辺正（直江津町）らを中心に計画されはじめた。同年秋になって、この計画は資金不足に直面し、大島たちは山田に資金提供と計画への参加を要請した。山田は直ちに賛意を示し、大竹や同家で実務を担っていた山田三郎（山田家分家）・小山幸十郎・清水長太郎が現地調査をすすめた。そして、1912年2月22日に、発起人総代山田辰治および発起人大竹謙治・小林正章から内閣総理大臣の西園寺公望に対して上越軽便鉄道の敷設免許の申請がなされた。「軽便鉄道敷設免許申請書」は次の通りである¹²。

夫レ地方利源ノ開発ハ交通運輸機関ノ発達ニ相俟ツ可ク、本県東頸城郡ハ山岳相迫リ広袤大ナリト云フヲ得ザルモ、米穀薪炭木材等ノ産出少ナカラザルモ、地勢具宜シキヲ得ズ交通運輸ノ不便甚ダシク、僅カニ県道大島線ニヨリ中頸城郡ニ通ゾルニ止マリ為メニ、一般ノ需要ニモ不廉ナル冗費ヲ要シ従テ産業ノ向上ヲ阻害スルモノ多キ現状ニ御座候、コレ独リ同郡ノ憂ノミニ非ズ、地方経済ノ均衡ヲ破壊スルモノニ有之候、此ノ欠陥ノ幾分ヲ補ツ為メ、今般中頸城郡直江津町古城ヲ起点トシテ東頸城郡下保倉村大字頸聖寺ヲ終点トスル軽便鉄道ヲ布設シ、信越線黒井駅ニ於テ同線ト連絡シ、且ツ直江津駅貨物浜線ト接続ヲ保チ、貨物及一般旅客ノ交通運輸ノ便ヲ供シ度、尚ホ線路ハ保倉川以北ノ豊饒ナル沃野ヲ通過スル儀ニ候ヘバ、沿道各部落ノ完全ナル生産的發展ノ機運ニ貢献スルコト少カラサル儀ト被存候（以下略）

信越線から離れて不便を強いられ発展が遅れていた中・東頸城郡内に軽便鉄道を敷設して、米・薪炭・木材などの産品をはじめとする貨物や旅客を信越線の黒井および直江津駅まで輸送し、地域の産業・社会の発展に貢献することを目的としているのである。「起業目論見書」によると、事務所を中頸城郡大瀧村大字西福島に設置、資本金が22万円（1株50円）、動力は蒸気、信越線横断のために架道橋を設置して該架道下を運転することが定められている。また、建設費は1万5,000円の営業資金を含めて20万円、旅客収入が1万4,156円、貨物収入が1万6,203円、営業費が1万9,000円で、利益が1万1,259円、資本金に対する利益率が5.6%と見積もられていた¹³。

その後、上越軽便鉄道の敷設計画はスムーズに進捗したわけではなかった。その最大の理由は、同鉄道の申請直前の2月上旬に、魚沼鉄道社長の岡田正平が中心となって直江津町大字古城・下保倉村大字顕聖寺間の鉄道敷設の申請をおこなったことである。同計画は保倉川南岸の大島線を沿う点が北岸を通る上越軽便鉄道と異なるに過ぎず、ほぼ同一路線であったものの、距離数は約13キロで、上越軽便鉄道の17.6キロに比べて4キロ以上も短いものであった。岡田の計画の具体的な経緯は明らかではないが、上越軽便鉄道の計画を知ったうえで、ひとまずスピーディーに出願して免許を取得し、山田・大竹側への売却を企図したと考えられる。政府への申請は新潟県を経由しておこなわれたが、同一路線の競願という事態に新潟県は対応に苦慮し、上越軽便鉄道の申請にあたり、「起点ハ多少ノ距離有之候へ共、其他ハ凡テ併行線ニ候へハ、合同経営候様勧誘候へ共、承諾不致ニ付一応進達候条可然御取計相成候此段添申候也」との「添申」を提出している¹⁴。県としては、両者の統合をすすめたものの同意に至らなかったため、政府に然るべき判断を懇請するとのスタンスに立たざるを得なかったのである。

岡田の出願に遅れをとった上越軽便鉄道の実現は難しいとの悲観論が流れたものの、大竹が断続的に鉄道院に陳情をおこない、東頸城郡内で安塚ないし大島への延長を目指して立ち上げられた軽便鉄道有志会も積極的に後押しした。こうしたなかで、鉄道院から発起人の増加の指示がなされた。上越軽便鉄道の発起人が当初の山田・大竹・小林正章の3名では事業基盤が脆弱とみなし、このままでは免許を下付するのが困難との判断を鉄道院が下したものと推察される。そこで、1912年4月16日に、発起人総代に大竹、発起人に小林（直江津町大字春日新田古城）・山田三郎（大瀧村大字百間町新田）・大島信治（大瀧村大字上三分一）・大越藤喜（大瀧村大字下三分一）・渡辺正（直江津町大字砂山）・小山幸十郎（明治村大字仁野分）・清水長太郎（大瀧村大字大谷内新田）の8名とする変更申請を提出した¹⁵。ここで注目すべきは、大竹が名実ともに上越軽便鉄道の敷設計画のリーダーとなったことである。また、山田辰治が発起人から外れたが、敢えて前面に出さずに後方支援に徹するとの姿勢を明確に示したもののといえる。同年7月9日には、同月1日に鉄道院から指示された起業目論見書と仮定款の修正を提出している¹⁶。

1912年8月6日付で、上越軽便鉄道へ免許が下付されることとなった。これの要因としては、大竹の旺盛な活動をはじめ、山田辰治の新潟県当局に対する信用力の厚さや予定線内に山田家の所有地が多数含まれていたこと、東頸城郡の軽便鉄道有志会のサポートが奏功したことが指摘できる。これらに加えて、同年6月に岡田が詐欺罪で立件され計画が頓挫していたことも追い風になったといえよう。

別の角度からみれば、鉄道院は当初から大竹・山田の計画に免許を下付する方針を固めており、競願する岡田の計画と比較して優位なものとなるように細部にわたる条件整備を求めたと推測することも可能であろう。

1912年8月18日に、第1回の発起人会議が山田辰治邸で開催された。このなかで、発起人全員を創立委員とし委員長に大竹が就任、山田を相談役に推薦、大竹が会社成立までの一切の事務を処理、技師選任は大竹に一任、安塚までの延長線調査は大竹と大越が担当、一切の諸経費は大竹が取替・支弁し会社不成立の場合は大竹が全てを負担、本社を大瀧村大字百間町新田に移転、事務所建設は大竹に一任、庶務会計業務は山田三郎が担当などを決定した。会社設立までのほぼ全責任が大竹の双肩にかかったのである。これを受けて、大竹は同月25日に単身上京し、主任技術者として鹿島組の世津谷鋭次郎に白羽の矢を立てるとともに、車両・軌条の調査、小田原軽便鉄道の視察、安塚延長および信越線黒井駅における交差問題についての鉄道院の意向調査などを精力的にこなして、9月5日に帰郷した。翌6日には第2回発起人会議を開き、上記の項目が承認された¹⁷。

大竹を中心に会社設立に向けての準備が着々とすすめられるなかで、最大の課題が資金調達＝賛成人および株式の募集と払込金の徴収であった。10月20日の発起人会議で定款が纏まり、資本金を22万円と決定した。軽便鉄道法の規定により、第1回の払込金額は資本金額の1/10以上であれば認めるとの商法の適用除外の特例があるため、1株あたり5円、合計2万2,000円の払い込みでよかったものの、折からの不況やこの年の米の不作などから、調達が難航することが予想された。まず、11月30日を目途に賛成人を募集することとなり、大竹が上越地域はもとより、県内各地や在京の関係者の元に赴いて熱心に勧誘した。この結果、前島密（頸城郡下池部村出身・男爵）や増田義一（中頸城郡板倉町出身・衆議院議員・実業之日本社々長）をはじめ162名が賛成人に名を連ね、3,900株を引き受けられた¹⁸。

この間の大竹の活動は予想以上の困難が伴った。大竹が12月22日付で下保倉村大字長走の村松順蔵にあてた書簡において、「当地募集極メテ不良、誠ニ困却仕候、当時本山様（＝本山健治、東頸城郡の有力者・衆議院議員・1913年4月の会社設立時に相談役に就任：引用者注）ニ会社成立延期カ自ラ辞職シテ本山様ニ御出馬願ハント相談中ノ悲境ニ候」¹⁹と厳しい現状を吐露し、在京有力者の大口出資の可能性を尋ねるほどであった。

翌1913年に入ると、残る500株の一般公募をおこなうこととなった。年明け早々から大竹は連日早朝より活動を開始し、関係者の下へとまさに東奔西走した。また、2月2日から3日間にわたり『高田新聞』および『高田日報』紙上に広告を掲載した。この間も、大竹の日記には、「諒闇中ノ事ニテ一切ノ儀式ナシ。殊ニ悪作ナリタリシタメ人心振ハス」（1月1日）、「意外ニモ更ニ加入ノ好意ナシ」（1月12日）、「引受ケ僅カ三十株ニシテ他ニ一方向加入者ナキ由ヲ聞キ驚キ入ル…拒絶ノ通知アリシ」（1月19日）、「引受株ニツキ一方向要領ヲ得ズ…全然拒絶ノ書面寄セラレシ」（1月20日）、「長岡、一三九、新井各銀行へ行ク」（2月5日）、「破約希望ノ書面到着、困却ス」（3月9日）、「違約ヲ責メテ…五十株ヲ加ヘ五百株トスル事ニ決セリ」（3月9日）などの文言が並び、これら以外にも意中の人物が不在のためなかなか会うことができないなど、大竹の苦闘が伝わってくる²⁰。

1913年3月10日までに、漸く株主数309名、4,400株の引き受けが完了した。残念ながら株主名簿が未発見なため具体的な株主および保有数を示すことができないが、309名の内訳は、1株が90名（29.6%）および2株が62名（20.1%）と約半数を占め、3株が25名（8.1%）、4株が5名（1.6%）、5株が42名（13.6%）、10株以上50株未満が64名（20.7%）、50株以上500株未満が19名（6.1%）、500株以上が2名であった。1ないし2株の株主の多

さは、大竹が先頭にたって地域の隅々まで足を伸ばして、会社成立のためにたとえ少数でも引き受けてもらうよう懇願し続けた結果といえる²¹。なお、大竹は100株、山田は500株保有することとなった。

引き受けは完了したものの、第1回の払い込みに際して新たな問題が生じた。多くの株主が、払込金の代納を要求したのである。株主は確定したものの、払い込みがなければ鉄道敷設はおろか会社自体も成立できず、大竹が全責任を負わざるを得なくなる深刻な事態に陥った。こうした苦境を救ったのが山田で、代納希望の約1,300株の払い込みを一括して引き受けた。大竹の活動を支える山田の存在の重要性は十分に留意しなければならないが、資金調達の問題においてとりわけ際立っていたのである²²。

1912年9月17日から、鹿島組から派遣を受けた主任技師の世津谷鋭次郎と技師の景山一治が予定線の調査を開始した。その直後から、大湊村市村・下神原・上神原・北福崎の4集落が南川用水の水利に影響するとして強硬に反対し始めた。また、西福島地区および大湊用水を巡る問題が表面化した。その詳細については省略するが、前者については、信越線黒井駅との接続に関わる重大な問題であり、地域代表と大竹および武田徳三郎・片田九十八が折衝を重ねたものの両者の主張は平行線を辿ったままであった。

以上のような予想外のトラブルの発生と解決の糸口が見出せないなかで、人心を一新すべく、10月14日の発起人会議において上越軽便鉄道から頸城鉄道への改称を決定した。

株式の引き受けと第1回払い込みが決着した後、大竹は会社立ち上げの本格的な準備に入った。1913年3月31日に、大島・大越・渡辺と最後の発起人会議を開催して最終的な詰めの協議をおこなった。そして、翌4月6日に、信越線直江津駅前の旅館いかや支店において創立総会を挙行し、株主76名が参加した。定款の一部変更や役員報酬および旅費・交際費などの規定の審議は「一瀉千里」²³にすずんで原案通り可決した。最後に取締役および監査役の選任をおこない、北川松治郎（明治村大字仁野分）ほか4名の選考委員が協議の結果、取締役に大竹謙治・岩崎徳五郎（西頸城郡大和川村）・饒村克治（中頸城郡新井町）・白田善四郎（中頸城郡明治村）・小熊正尚（東頸城郡安塚村）、監査役に武田徳三郎（東頸城郡大島村）・片田九十八（中頸城郡直江津町）・山田三郎が候補者として挙げられ、満場一致で選任された。また、相談役として、大滝伝十郎（中頸城郡旭村）および本山健治（東頸城郡大島村）を推薦することとなった²⁴。頸城鉄道の役員の経歴等は表2のとおりである。

総会終了後、いかや本店に場所を移して第1回の取締役会を開催し、大竹が社長に就任した。またこの席上、頸城鉄道のKと頸城郡一円の経済・文化の発展に貢献するとの意味から、〇にKをあしらった社章（㊦：通称マルケー）も定められた。

頸城鉄道のトップマネジメントは、中・東・西頸城郡内の有力者が名を連ねており、強力な陣容となっているのが大きな特徴といえる。鉄道路線建設や1920年代後半以降のバス事業への進出などの経営基盤の確立と拡大および必要な資金調達において、彼らは山田とともに、36歳の若さで社長に就任した大竹のバックボーンとなったのである。メンバーのキャリアなどは表2に示したとおりであるが、饒村は、1871年に山田又治家に生まれ（辰治の弟、大竹の兄にあたる）、慶應義塾を卒業後の1894年に新井町の饒村家に入婿した。片田は、井部健斎門下で山田辰治と同門であり、三声と号してビジネスの傍ら漢詩・書をよく物した。

表2 頸城鉄道の戦前期に就任した役員

氏 名	役職名	就・退任年	主な経歴・役職（企業・団体、政治活動・党派など）
大竹 謙治	社 長	1913-1956	（本文中参照） 新井銀行（取）、百三十九銀行（取） 越後銀行（頭）、大和川銀行（常）、西頸城金融（取） 中央電気・糸魚川商会・日満商会（監） 安塚銀行・保倉川電気（取） 明治村長 東京帝国大学法学部卒、弁護士 柿崎合同自動車・柿崎合同運送（社）、新潟県議会議員 高田商工会議所（会頭）、上越商工会議所（顧問） 高田中学校卒、新潟県議会議長、大潟・潟町長 和仏法律学校卒、高田日報（社主）、衆議院議員 直江津銀行（取） 山田家分家 徳三郎の長男、柏崎中学校卒、松代銀行大島支店長、 志久見川電気（監）、大島農業協同組合長 九十八の長男 常任 成資銀行・高田貯蓄銀行（頭）、新潟県農工銀行・八 十二銀行（監）、日本勸業銀行地方顧問、県会議長 保倉川電気（取）、衆議院議員（憲政会）
山田 恭治	専 務	1942-1943	
青木 長作	常 務	1943-1952	
饒村 克治	取締役	1913-1943	
岩崎徳五郎	取締役	1913-1938	
小熊 正尚	取締役	1913-1943	
白田善四郎	取締役	1913-1943	
高浜万治郎	取締役	1936-1943	
大竹 太郎	取締役	1938-1987	
内藤 慎二	取締役	1942-1964	
玉井義太郎	取締役	1943-1949	
藤縄 清治	取締役	1943-1964	
武田徳三郎	監査役	1913-1938	
片田九十八	監査役	1913-1938	
山田 三郎	監査役	1913-1943	
武田 良文	監査役	1938-1943	
	取締役	1943-1968	
片田 温一	監査役	1938-1974	
渡部 平次	監査役	1943-1946	
大滝伝十郎	相談役	1913-?	
本山 隆治	相談役	1913-?	

出典：内尾直二編『人事興信録』第4版（1915年1月）、第7版（1925年7月）、第11版（1937年3月）、阿部直躬編『日本全国諸会社役員録』第36回（1928年6月）、頸城鉄道自動車社長室『頸鉄だより』第72号（1964年6月10日、頸城自動車株式会社所蔵）、第115号（1968年5月10日、上越市立高田図書館所蔵）、株式会社第四銀行企画部編『第四銀行百年史』（同行、1974年5月）などより作成
 注：（頭）＝頭取、（社）＝社長、（常）＝常務取締役、（取）＝取締役、（監）＝監査役

Ⅲ．頸城鉄道の初期の経営展開と頸城倉庫の設立

創立総会后、鉄道建設に向けての実務は、対外折衝を大竹が、社内体制の整備を監査役の山田三郎や総会直後に20歳で入社した山田恭治（1941～42年に専務取締役を歴任、1983年から90年まで専務を務めた康治の実父）および翌5月に大湊村第一頸城尋常高等小学校高等科を卒業して16歳で入社した青木長作が担っていった²⁵。さらに、施工担当技師（主任技術者代理）として渥味篤が加わ

った。1913年9月30日現在の従業員数は21名であり、大竹の報酬が月額30円に対し、主任技術者の世津谷は60円で²⁶、世津谷のスキルないしノウハウをいかに重用していたのが伺える。1913年5月11日に、石神地区から測量が開始された。

路線確定にあたり大きな問題となったのが、黒井での建設打ち切りと安塚への延伸であった。前者は、信越線黒井駅に高架橋を設置して古城まで建設することは資金的かつ技術的にも事実上困難であり、黒井に新駅を設置して古城までの建設を打ち切ることが妥当と判断し、1913年6月14日の取締役会で決定した²⁷。大竹が関係方面に交渉を重ねたものの、直江津地域の反対は根強かった。例えば、同年8月1日に、直江津商業会議所会頭の石塚六三郎が鉄道院総裁の床次竹次郎に対して次のような意見書を提出した²⁸。

頸城鉄道会社ハ其ノ認可申請ニ対シ直江津ヲ起点トシタルニ、今般起点地変更ノ申請ヲ為シタリト、蓋本鉄道ノ御認可ハ山間僻地タル東頸城郡ト直江津港トヲ連絡シテ、相俟ツテ土地ノ開発産業ノ発展ニ資スルニ在ルハ当所ノ信ズル所ニシテ大ニ賛同ノ意ヲ表スル所以ナリ、然ルニ其ノ起点八千浦村大字黒井ニ変更センカ主タル目的ヲ没却シ御認可ノ趣旨ニ副ハザル恐レアリ、右ハ単ニ一会社ノ利害ニ止マラズ波及スル範圍広濶ナリシト認メ、茲ニ当所ヲ代表シ謹デ意見ヲ開陳ス

大竹は鉄道院にも働きかけをおこなったものの、地域の反対のため鉄道院も難色を示した。大竹の日記には、「鉄道院ニ行き書類ヲ提出ス。古城打ち切りノ件ハ俄カニ許否決シ難シトノ事ナリ」（7月3日）、「鉄道院へ行く。主任猪木氏ニ会フ、古城問題解決困難ナリトノ事ナリ。右ハ反対運動ニヨルモノナリ。」（8月1日）と記されている²⁹。やむを得ず、1913年8月に古城・黒井間の工事の追願をおこない、同月28日に工事施行認可を受け、黒井駅と接続する新黒井駅を設置することとなった。

後者については、会社立ち上げ以前から東頸城郡内の悲願であり、同地内での株式引受の条件にもなっていた。既に、1912年1月に東頸城郡軽便鉄道有志会と大竹との間で覚書が交わされていた。大竹は、取締役の小熊正尚とともに準備をすすめ、東頸城郡長および郡役所の協力を得て、1913年10月28日に浦川原・虫川間1.6キロの延長線免許を申請し、翌14年1月11日に下付されるに至った。

これらとともに、沿線の用地買収もなかなか進展がみられなかった。中頸城郡参事会員を務めた北川松次郎を囑託として採用して、各地区の意向調査をおこなった。この結果を踏まえて、1913年8月6日の取締役会で買収価格を決定し、本格的な交渉に入った。価格は、農地・宅地は法定額の7倍、原野・山林は20倍と高いものであったが、様々なトラブルに直面した。例をあげると、西福島地区は、代表者と大竹と取締役の武田徳三郎、監査役の片田九十八が十数回にわたり交渉をおこなったものの妥結に至らず、ついに1914年6月26日に、頸城鉄道は土地収用法に基づく裁決申請に持ち込んだ。最終的には、頸城鉄道が1,500円を新たに提供して漸く成立した。

また、大瀧用水通水利組合の反対も根強いものがあつた。新潟県が認可した用水取水口の上流の顕聖寺地内における県道変更工事を不服として組合側が県を提訴する事態となった。大竹は熱心に説得にあたったものの「大瀧用水問題、憂慮ニ耐ヘズ」³⁰と日記に記し、組合側の頑なな姿勢に不満をもった山田が大瀧村会議員をはじめ地域の要職を辞任するほどであった。結局、横川以延の第一期工事は断念せ

ざるをえなくなった。

用地買収に苦心惨憺しているなかでも、工事に向けての諸準備がすすめられ、1913年11月26日に入札をおこない、12月12日に新黒井・森本間は古田文治が1万3,880円で、森本・浦川原間は植木亀之助が1万4,910円でそれぞれ請け負うこととなった³¹。また、同月16日に枕木3万丁(800円)の注文も確定した。翌1914年1月20日の大竹の日記には、「終日在宅。会社創立以来始メテノ事ナリ」³²と記しているように、大竹の不眠不休の奮闘ぶりがみてとれる。同年1月26・28日には、機関車3両と軌条工事をドイツのオットライメルス社と、客貨車24両を日本車両製造と購買契約を締結した³³。

建設工事は、1914年1月10日から数百人の工夫を動員して急ピッチですすめられ、9月17日に完成した。また、信越線黒井駅に接続するため、同駅構内に新黒井駅の設置と連絡線の建設も併せておこなわれた。建設費は、軌道費6万7,300円、用地費3万7,100円(5万7,000坪)、土工費3万2,300円、橋梁費1万2,900円など総額22万円となった。一方で、北陸線富山駅長などを歴任した井田啓作を営業長として招聘し、運賃および運行計画・従業員の職制・服務規程の策定、乗務員の採用・教育を推進した³⁴。これらにおいて、大竹は昼夜を問わず陣頭指揮をとった。

そして、9月19日に初めて試運転をおこない、23日から4日間にわたる鉄道院による検査に合格し、29日に開業許可がおりた。翌30日に役員による試乗がなされた。この日の模様を大竹は、「特別車ニテ下保倉マデ試乗、兄様(＝山田辰治：引用者)、父上(＝大竹新十郎：引用者)モ同乗。夜山田邸ニテ馳走ニナル。三年ノ事業、正ニ一段落ヲ告ゲ、感無量ナリ」³⁵と日記に記し、完成までこぎつけた安堵感が伝わってくる。そして、10月1日から新黒井・下保倉間13.8キロの営業運転が開始されたのである。

頸城鉄道は、業績向上のために様々な増収策を打ち出していった。開業直後の1914年12月11日に信越・東北・中央線(松本)、翌15年3月30日には北陸線(糸魚川・富山)・中央線(岡谷・辰野)との連帯運輸を開始した³⁶。また、旅客誘致のために、夏期の多客時の2割引をはじめ、事ある毎に運賃割引を実施し、直江津海岸に利用者向けの茶菓接待所を設置した。貨物誘致のためには、各駅の運送店と出荷責任契約を締結した。さらに、1914年4月には、6輪連結タンク車を導入し、輸送力の増強を図った。

この一方で、大竹は、軽便鉄道補助法による補助金の獲得に力を入れ、鉄道院をはじめとする関係機関への働きかけを強めた。そして、1915年2月13日に申請をおこない、4月6日に認可された。同年上半期の決算において1万319円交付された³⁷。その後も各期概ね5,000-6,000円の交付を受け、収支の改善に一定程度寄与した。

以上のような増収策の推進や補助金の獲得にも関わらず、業績は不振が続き、無配の状態が続いた。さらに、古城および虫川への延伸のための資金調達も難航を極めた。資金調達の難航は、株式払込の不調が大きな要因であった。第2回を1913年11月15日に1株につき5円、第3回を1914年4月30日に10円、第4回を同年7月31日に10円、第5回を同年10月31日に10円、第6回を同年12月15日に10円を徴収したものの、いづれも完了することがなかった。再三再四催促しても払い込みをなさない株主が続出したため、止むを得ず役員が各50株ずつ引き受け、残りは山田が肩代わりすることとなった³⁸。22万円の払い込みの完了は、1916年9月16日に漸く実現された。

外部からの資金調達の交渉は大竹が精力的におこなっていた。1914年上半期には、百三十九銀行や新井銀行をはじめ6万5,000円の借入金が計上されている³⁹。同年10月30日には、「長岡ニテ六九銀行（＝六十九銀行：引用注）ノ松井氏（＝松井吉太郎頭取：引用注）ヲ訪ヒ借入金ノ一部猶予ヲ請」⁴⁰うている。また、日本勸業銀行や千代田生命、安田銀行および増田義一や床次竹次郎を介して日本興業銀行総裁の志立鉄次郎を度々訪問して融資を要請している。1914年1月31日に日本興業銀行へ4万円の借り入れを申請する書類には、「担保及ビ保証ノ儀ハ、株券（四十円払込済）千五百株以上及ビ大株主・山田辰治、取締役・饒村克治、同・大竹謙治ノ個人保証ニテ御願ヒ叶ハバ、誠ニ幸甚ノ至リ」⁴¹と山田一族の個人保証を盛り込むほどであった。翌15年3月20日には、大竹名義で山田が保証して百三十九銀行から5,000円を借り入れている⁴²。1914年下半期には、借入金が7万円となった⁴³。

これらとともに、大竹は1915年当初から、「各係ノ主任ヘ予算作成ノ命令ヲ発シ、整理断行ノ端ヲ開ク」（1月8日）、「各方面決算ヲ作り、マタ自分ノ建設期中ノ進退表ヲ作り、其ノ他一切ノ整理ヲ始ム」（1月9日）と並々ならぬ決意を固め⁴⁴、日給傭員の削減（従業員数は、1914年に67名が16年には53名に減少）をはじめコストダウンを徹底していった。

大竹による様々な経営努力にもかかわらず、借入金利子が収益を圧迫したため業績は好転しなかった。このため、新黒井から古城までの延伸は困難な事態となり、1914年3月9日に鉄道院から認可を受け、翌4月25日の定時株主総会において正式に決定して定款の変更をおこなった⁴⁵。同様に、虫川への延長工事にも入ることができず、工事施行延期を申請したものの、同年8月5日には免許の失効を余儀なくされた⁴⁶。

こうした苦しい状況のなかで、大竹は下保倉から顕聖寺までの延長工事に一先ず集中する意思を固め、1915年10月25日の取締役会にて決定した⁴⁷。同年12月22日から工事を開始して、翌16年5月5日に下保倉・浦川原間1.2キロが開通し、新黒井・浦川原間1.5キロが漸く全通するに至ったのである。

浦川原までの延伸によって、1916年上半期の決算において、前年同期に比べて運輸収入は約20%増加し、支出も経費削減が奏功しはじめ約20%の減少となった。この結果業績は漸く好転に転じ、4%の配当を実現することができた⁴⁸。その後、第一次世界大戦によりもたらされた好景気により、業績は向上が続き、1916年と20年とで比較すると、運輸収入は約4倍、輸送人数およびトン数は約2倍に拡大した。この結果、1917年上半期から5%へ増配するとともに、借入金の返済もすすみ、1919年以降には軽便鉄道補助法に基づく補助金の申請をおこなわなくなるほどであった。

頸城鉄道の経営において新機軸となったのは、倉庫・運送業への進出である。その発端は、1917年7月に直江津商業銀行から新黒井駅で倉庫業に着手するため構内敷地の貸与の申し出を受けたことであった⁴⁹。これに対して、大竹は、前年の1916年から各駅の米穀取扱量が10万俵を超え増加を続けるなど貨物輸送が活況を呈している状況のなかで直営にて展開するのが得策と判断した。そして、山田とも相談して賛意を得て、翌8月2日の取締役会で、「全員一致、敷地ヲ商業銀行ヘ貸与スル件反対セラレ直営ノ方法考究ノコトニ決」⁵⁰した。これを受けて、大竹は関係者との折衝を急ピッチですすめ、早くも同月30日に発起人会を開催し、10月23日には資本金10万円で頸城倉庫を設立し、社長に大竹、取締役に白田善四郎と服部正健（東頸城郡下保倉村）、監査役に片田九十八と山田三郎が就任した⁵¹。

直江津商業銀行の提案から僅か３ヶ月でのスピーディーな意思決定と新規事業への着手となった。

１９１８年７月１日に新黒井および浦川原で倉庫業、翌１９年に新黒井および信越線黒井駅で小運送業、２０年には金融業をそれぞれ開始した。頸城倉庫は、明治運送興信部丙種加盟店および同社計算部所管区域内巡計取扱店であった⁵²。黒井駅には、日本通運の代理店の高橋運送店（店主・高橋達太）と明治運送興信部甲種加盟店の直江津共同運送があったが、１９２７年に鉄道省による運送店の「１駅１店制」により、頸城倉庫が両社を経営統合した。頸城倉庫の業績は順調に向上し、７ないし９％の配当を継続できた。

Ⅳ．バス事業への進出

頸城鉄道にとって、経営上の一大画期となったのがバス事業への進出である。その要因としては、鉄道の業績の低迷とバス業者の登場に対する沿線地域の防圧が指摘できる。

１９２４年をピークに収入および輸送人員・トン数は減少に転じた。これは、折からの不況と沿線でのバスおよびトラック輸送との競争の激化によるものであった。その対策として、頸城鉄道は、１９２６・２７年にガソリンカーを導入した。１９２６年７月１８日に鉄道省へ提出した動力併用の申請書には、導入理由を次のように説明している⁵³。

近ク貴省線列車運転時刻御改正ト共ニ貴省線列車運転回数増加シ、当社予定改正ノ列車運転時刻ノ蒸気列車ノミニテハ自然連絡駅ニ於ケル待合時間多キモノアリ、旅客ノ不便一方ナラズ、之レガ為メ短区間ノ連絡客ハ自動車ヲ使用スルコトナリ、会社ノ経営上蒸気列車ノ増加運転ハ収支ノ均衡ニ困難ナルヲ以テ、比較的経費僅少ニシテ運転開始準備ニ時間ヲ要サザル瓦斯倫自動車ヲ併用シ其ノ弊ヲ除キ度キ（以下略）

蒸気に比べてコストの低廉なガソリンカーを導入することで、信越線との接続運転を容易にし、短距離客がバス利用に切り替えないようにしようとしたのである。また、連結運転やダイヤの増強、スピードアップなどを推進したものの、業績低下に歯止めが掛からなかった。

ところで、上越地方におけるバス事業は、１９２０年に松代自動車運輸や宮口線自動車など一気に５業者が誕生し、２３年には１６業者にも拡大した。業者間のダンピングや過度のスピードアップによる事故の多発など過当競争状態に陥ったため、同年６月２１日に業界団体として上越自動車組合が立ち上げられ運賃協定の締結や重複路線の隔日運転などが計画されたものの、事態の収拾には至らなかった。そして、１９２６年５月には、頸城鉄道に併行する直江津・末野間に平和自動車が進出することとなった。

頸城鉄道のバス事業への関わりは、１９２７年に浦川原・大島、浦川原・和田間の路線を有していた安塚自動車が競合する松代自動車を合併するために受け皿としての新会社を大正自動車運輸として設立することとなり、その資金調達のために増資した２５０株（３０円払込）を引き受けたのが嚆矢であり⁵⁴、翌２８年には、監査役の片田九十八、運輸長の中島吉太郎、経理係長の山田恭治、頸城倉庫の幸村堅治が安塚自動車の経営に参加して、中島が常務取締役役に就任し経営を主導していった。

一方、頸城鉄道の直営によるバス事業への進出は、大竹により構想が固められていった。併行バス路線により鉄道収入が約３０％減少する見通しとなっていたのはもとより、小規模事業者の林立では経営

が成り立たないバス事業も必要な資金を投じて路線を統合して効率的に運営すれば十分にビジネスとして成立すると事業構想を大竹が抱いていたのである。社内特にトップマネジメントのなかではバス事業への進出には時期尚早との慎重な意見があったものの、大竹は果断に計画を推進し、1928年8月31日の取締役会に事業計画を提出した⁵⁵。具体的には、直江津・浦川原間18キロ、1日4往復、1往復あたり4名乗車、1マイルあたりの料金が8銭、1ヶ年の総収入が2,956円80銭、総支出が2,941円50銭と少額ながら黒字を見込んでいた。同年9月17日に直江津・浦川原間と高田・浦川原間23.5キロの免許出願をおこない、翌10月26日の第31回定時株主総会において定款の変更を議決した⁵⁶。

鉄道省の審査は陸運監督権の移管問題などのため必要以上に時間を要し、大竹が再三にわたり陳情を重ねた結果、1929年7月10日に漸く許可を得ることができた。直ちに自動車部を新設して、同月31日に直江津・浦川原間（大島線）、10月28日には高田・東本町・番町・浦川原間（浦川原線）3往復が運行を開始した。ちなみに、車輛は8人乗りのシボレーと5人乗りのフォードの2台であった⁵⁷。

その後のバス事業の経緯については別稿にあらためたいが、事業規模の拡大においては、1930年10月に富士自動車の鉄道と併行する直江津・末野間の営業権の譲渡を受け、32年には安塚自動車と松代自動車を買収して、路線は藤林・岡田、浦川原・松代、虫川・安塚・信濃坂、和田・行野・大島、松代・十日町、松代・湯本、松代・岡野町間135.9キロにおよび、東頸城郡内一円に拡張できたのが重要であり、また、1936年6月18日に宮口線自動車の買収に成功して、収益性の高い高田・稲田・宮口・棚広間15.6キロを獲得し、中頸城郡中心部に事業基盤を確立することができた。同年8月10日には百間町線も開通した。バスとともに、高田地区でのハイヤー事業も拡充していった。

以上のように、バス事業が頸城鉄道の中核として成長を果したのである。さらに、1930年代後半以降において、鉄道省により各地の交通統制策が推進されるなかで、上越地方のバス・ハイヤーおよびトラックの中小業者の統合に乗り出し、1943年10月までにバス路線493.6キロ、車輛82台を有するに至った。各社の経営統合の実務を担ったのは、1942年4月に副社長に就任した大竹の長男の太郎と支配人から専務取締役役に昇格した山田恭治であった⁵⁸。そして、1944年5月5日をもって社名を頸城鉄道から頸城鉄道自動車に改称することとなった。

V. 従業員の福利・厚生重視

大竹のリーダーとしての経営姿勢において特筆すべきは、従業員の福利・厚生を極めて重視したことである。会社設立直後の資金調達や用地買収交渉、建設準備などで多忙のなか、1913年9月6日に「職員全員、渥味、宮本、幸村、植木、米樹（＝青木長作：引用者）各氏ト虫生へ行キ一泊」、翌10月18日には「風雨ノ内、山田氏先発、午後二時、渥味、宮本、野沢、幸村、横川、植木、石崎、米樹、巻内ノ各氏ト潟町ヨリ下リ鉢崎坂本屋ニ遊ブ。十九日、胞姫神社ニ参拝。午後帰社ス」⁵⁹とあるように、従業員の「浩然の気を養う」べく旅行を実施した。その後も毎年複数回「運動会」と称して県内外で開催され、寺社参拝や名所旧跡の見物のみならず大竹が得意としたテニスなどのスポーツや研修なども盛り込まれた。また、1913年に職員積立金規定、18年に職員退職給与基金規定を整備・運用した⁶⁰。1915年には、機関車を発注したオットライメルス社からのリベートの700円を基金として福利厚生機関の自助会を創設した。1922年1月には頸鉄倶楽部に組織替えし⁶¹、従業員の互助および慰

安・研修機関として有功に機能していった。

従業員に対する福利・厚生の実施は、当該期においては大企業では徐々に進展しつつあったものの、地方の中小企業では稀であった。大竹が創業期から一貫して従業員の処遇を最重要視し、労使の協調を推進したのは大いに評価すべきである。大竹の従業員に対するスタンスは、戦後の1946年5月13日に結成された従業員組合に寄せた祝辞から明確に読み取ることができるので、次に引用しておきたい⁶²。

（前略）組合の規約を拝見すると第四条に“本社伝統の社会奉仕の精神”という文字が見出されますが、この一句は、私が大正二年本会社を創立してから三十三年の間、不敏ながら信念をもつて護りとおしたこの伝統の精神を能くも今日まで共鳴され、さらに将来までも支持せんと誓わるる各位に対して、私は筆に尽されぬ厚い感謝の念を懐くものであります。（中略）本会社には“命令と服従”はなく、“指導と協力”があるばかりです。私はかくして全員の“個性の発揚”と“責任の自覚”が盛り上がるものと確信して参りました。そしてこれがたまたま吾が社において、かつて一度も免職辞令の書かれなかつた家族的な平和な歴史が続け得られ、社運の発展を見た真の原因であると限りない歓喜を覚ゆるものであります。（以下略）

VI. 政界・産業界などへの関与

大竹の企業者活動は、頸城鉄道と頸城倉庫の社長のほかは上越印刷の社長を務めた程度で⁶³、多数の企業の役員を兼任して出資および経営に関わることはなかった。ビジネス以外では、前述した耕地整理事業の他には、国政への参画と終戦直後の上越商工会議所の会頭への就任および高田病院の理事長としての活動に注目する必要がある。

大竹は、政治に対して必ずしも積極的にコミットしようとはしなかった。例えば、1923年に明治村々長に推薦されたものの固く辞退している。ところが、翌24年5月の衆議院議員選挙に政友会の候補者として新潟県第12区（中・西頸城郡）から立候補することとなった。大竹は立候補にあたり相当時間悩み、山田に相談したところ、一貫して政治からは距離をおいていた山田から寧ろ激励されたため最終的に決意を固めたという。結果は5,590票を獲得して当選を果たした。議員時代には、1926年の第51回帝国議会で、信濃川を利用する50万キロワットの水力発電所の建設計画案が上程された際、政府の魚沼案に対して長野県戸狩村で分水して新潟県新井町付近で発電する案を提起している。その後、大竹は1928年2月の衆議院議員選挙では不出馬の意向を固め、山田も支持したものの、藤縄清治らが立候補を強力に勧めたため、止むを得ず新潟県第4区（定数3名）に立候補し、僅か53票差で落選した。その後は国政、地方選挙ともに立候補することはなかったものの、政友会の上越支部長を歴任し、地域政界の領袖として重きをなした⁶⁴。

上越商工会議所は、新潟県内の新潟・直江津・長岡・高田・三条・柏崎の6会議所が1943年10月に統合した新潟県商工経済会が1946年9月30日で解散したのち改めて設立されたものである⁶⁵。会員は旧・高田商工会議所のエリアを中心に直江津町を除く中頸城郡および西・東頸城郡全域を網羅しているのが大きな特徴といえる。大竹は、同年10月12日に会頭に就任して、各地域の産業界の復興に力を注いだ。副会頭に宮沢直太郎、理事に渡辺善造・斎藤新吉・八木太平・川瀬勘治・田中俊太郎・横山平八・小山宗一・若杉正・植木千次郎・小島豊・大島憲吾が就任して大竹を支えた。大竹太郎も頸

城倉庫の代表者として議員の1人に加わった。上越商工会議所は、1948年5月に『上越商工人名録』を刊行している。新潟県内の商工会議所のなかでは、早い方に位置づけられる。戦後早々から活発に活動していた証左といえよう。同書の「緒言」からは、復興への意気込みが伝わってくるので、以下に引用してみたい⁶⁶。

何事も「勝つ迄は」と、張り切った夢が、もろくも消し飛んで終戦茲に三周年、今度は理窟抜きに平和産業復興再建の大旆の下に、遮二無二難戦苦闘を続けて居る我が上越産業界の再起の態勢が、自惚ながらもマア一応確立して来た様に見受けられるので此機会に尚ほ一層速かなる復興を希ひ、外は振わぬながらも我が上越の産業を県外広く照会してその認識を深め、内は業界各位の尤も理解ある提携と支援とに依り、当地方の発展を促すと共に本所の機能を充分發揮して日頃の御期待に添はんとする覚悟で此の出版を敢行したのである。

大竹は、1949年4月30日に辞任後も顧問として宮沢直太郎・飯塚宗久・渡辺善造（代理）・中川卓造会頭をサポートしていった。

なお、終戦後の農村問題への独自のスタンスや1946年の明治最寄指導農場の創設については紙幅の都合から割愛せざるを得ない。注1に掲げた宮島論文を参照されたい。

結びにかえて

大竹謙治は、信越線から離れた中頸城および東頸城郡内への鉄道敷設を主体的に推進し、鉄道開業後は倉庫・運送業やバス・ハイヤー業へも凶南の翼を広げ、事業範囲を上越地方全域へと拡大していった。大竹は、政界や産業界などにもコミットしたものの、基本的には「一人一業」で1956年12月16日に死去するまで社長として頸城鉄道の経営を主導した。大竹の企業者活動は、上越地方にニュービジネスである交通業を旺盛に展開し、同地方のインフラストラクチャーの整備をリードした「イノベーター」としての役割を評価すべきであり⁶⁷、近年研究が進展してクローズアップされている地方企業家・資産家ないし名望家の活動とは異なるタイプといえる⁶⁸。

一方、大竹の企業者活動において、資金調達をはじめとして諸側面から支えた山田辰治の存在も極めて重要であった。「イノベーター」としての大竹といわゆる「地方名望家」としての山田がまさに「車の両輪」となることで頸城鉄道の企業成長が成し遂げられ、上越地方の発展が進捗したのであり、当該期の地域振興における「イノベーター」と「地方名望家」との組み合わせには着目する必要があるだろう。

大竹の企業者活動に関して今一つ注目すべきは、頸城鉄道の利害関係者（ステークホルダー）に最大限配慮したことである。従業員に対する福利・厚生の実施については検討したとおりであるが、鉄道・バス沿線にその多くが存在する株主に対しては、1916年上半期に4%の配当をおこなって以来配当を継続し、経営がほぼ軌道に乗った1919年には14年から受けていた軽便鉄道補助法に基づく補助金を辞退するなどの大竹のスタンスは、昨今耳目を集めているCSR（Corporate Social Responsibility：企業の社会的責任）に対してインプリケーションを与えるものと思われる。

今後は、『営業報告書』などの経営史料を収集して頸城鉄道の経営分析をすすめ、同社の経営発展および大竹の企業者活動の実態をさらに立ち入って解明することを課題としたい。

(注)

- ¹ 宮島清「山田辰治と大竹謙治ー上越の交通王と社会事業家ー」新潟県上越人物史研究会編『新潟県人物百年史 頸城編』(東京法令出版、1967年9月)、久保田好郎「上越軽便鉄道から頸城鉄道へ」・「頸城鉄道の建設工事」・「頸城鉄道の最盛期」・「鉄道輸送から自動車輸送へ」頸城村史編さん委員会編『頸城村史 通史編』(頸城村、1988年2月)および「上越地方近代交通の創始者 大竹謙治」『時代に挑んだ先駆者たちーにいがた人物伝ー』(財団法人新潟経済社会リサーチセンター、1991年12月)が主な先行業績である。もとより、本稿では各書に記載されている史実にも拠っている。
- ² 『頸城自動車 60年のあゆみ』(1973年10月)、『頸城自動車の70年』(1983年6月)、『頸城自動車の80年ーレール&バスー』(1993年11月)、『頸城の足として90年ー頸城自動車株式会社90年史ー』(2003年10月)。
- ³ 筆者が閲覧することができたのは、同社が所蔵している第1号(1958年3月1日)から第100号(1967年1月1日)である。なお、第83号からは上越市立高田図書館にも所蔵されている。
- ⁴ 頸城鉄道に関する『鉄道院文書』と『営業報告書』は交通博物館に所蔵されており、その複写が新潟県立文書館に所蔵されている。
- ⁵ これまでの研究として、「新潟県における鉄道企業家と地域産業ー中野四郎太と小林友太郎を中心にー」鉄道史学会『鉄道史学』第23号、2005年12月、があげられる。
- ⁶ 渋谷喜平『富之越後』(新潟新聞社、1903年6月)、336-337頁。
- ⁷ 農商務省農務局『五十町歩以上ノ大地主』(1925年6月調査)。
- ⁸ 『貴族院多額納税者議員互選資格者見込表』における新潟県の1925年6月20日時点での記載内容による。
- ⁹ 新潟県議会史編さん委員会編『新潟県議会史 明治編一』(新潟県議会、2001年12月)、1721頁。
- ¹⁰ 前掲『富之越後』、338頁。
- ¹¹ 大竹謙治「序文」渡邊慶一『越後頸城郡大潟開発沿革史』(大潟悪水吐普通水利組合、1952年11月)。
- ¹² 『鉄道院文書 頸城鉄道』。
- ¹³ 同上文書。
- ¹⁴ 同上文書。
- ¹⁵ 同上文書。
- ¹⁶ 同上文書。
- ¹⁷ 『頸鉄だより』第77号(1964年11月10日)、12頁。
- ¹⁸ 同上誌、第79号(1965年1月10日)、12頁。
- ¹⁹ 同上誌、第55号(1962年10月10日)、5頁。
- ²⁰ 同上誌、第19号(1959年10月5日)、11頁。
- ²¹ 注18と同じ。
- ²² 同上。会社設立以降の株主名簿も管見のかぎり明らかになっていないが、安藤仁隆編『銀行会社要録 第32版』(東京興信所、1928年7月)によると、大株主として山田辰治が1,219株、辰治の長男の隆治が550株と記載されている(新潟県12頁)。
- ²³ 注20と同じ。
- ²⁴ 『頸鉄だより』第80号(1965年2月10日)、12頁。
- ²⁵ 青木(米樹)長作は、1925年4月に庶務係長、30年3月に運輸長、43年6月に支配人となり、同年9月には非同族の従業員出身で初めて常務取締役を選任され、52年5月には専務取締役に昇任し、74年5月まで務め、実務の責任者として謙治・太郎社長を支えた(『社内報 頸城自動車』第159号、1976年10月1日、7頁)。
- ²⁶ 頸城鉄道株式会社『第1回営業報告書』(1913年上半期)。
- ²⁷ 『頸鉄だより』第20号(1959年11月5日)、5頁。
- ²⁸ 『鉄道院文書 頸城鉄道』。
- ²⁹ 注27と同じ。
- ³⁰ 『頸鉄だより』第21号(1959年12月5日)、9頁。
- ³¹ 頸城鉄道株式会社『第2回営業報告書』(1913年下半期)。
- ³² 注30と同じ。

- ³³ 注 31 と同じ。
- ³⁴ 『頸鉄だより』第 90 号（1966 年 2 月 10 日）、12 頁。
- ³⁵ 注 30 と同じ。
- ³⁶ 頸城鉄道株式会社『第 4 回営業報告書』（1914 年下半期）。
- ³⁷ 同『第 5 回営業報告書』（1915 年上半期）。
- ³⁸ 『頸鉄だより』第 96 号（1966 年 8 月 10 日）、6－7 頁。
- ³⁹ 頸城鉄道株式会社『第 3 回営業報告書』（1914 年上半期）。
- ⁴⁰ 『頸鉄だより』第 22 号（1960 年 1 月 1 日）、14 頁。
- ⁴¹ 注 38 と同じ。
- ⁴² 『頸鉄だより』第 23 号（1960 年 2 月 10 日）、5 頁。
- ⁴³ 注 36 と同じ。
- ⁴⁴ 注 40 と同じ。
- ⁴⁵ 注 42 と同じ。
- ⁴⁶ 『鉄道院文書 頸城鉄道』。
- ⁴⁷ 『頸鉄だより』第 26 号（1960 年 5 月 10 日）、11 頁。
- ⁴⁸ 同上誌、第 98 号、1966 年 10 月 10 日、6－7 頁。
- ⁴⁹ 直江津商業銀行は、1896 年 10 月に直江津貯蓄銀行として開業し、1902 年 11 月に改組した。09 年 1 月に稲田支店、10 年 8 月に百間町支店を開設した。山田辰治が大株主であった。1924 年 7 月に百三十九銀行と合併した（株式会社第四銀行企画部編『第四銀行百年史』同行、1974 年 5 月、781－782 頁）。
- ⁵⁰ 『頸鉄だより』第 31 号（1960 年 10 月 10 日）、5 頁。
- ⁵¹ 同上誌、第 101 号、1967 年 3 月 10 日、6－7 頁。
- ⁵² 『店名簿（大正 15 年 10 月 10 日現在）』内国通運株式会社・国際通運株式会社・明治運送株式会社・中外運送株式会社・国際運輸株式会社、1926 年 11 月 15 日発行、343－344 頁。
- ⁵³ 『鉄道院文書 頸城鉄道』。
- ⁵⁴ 『頸鉄だより』第 118 号、1968 年 8 月 10 日、6－7 頁。
- ⁵⁵ 同上誌、第 121 号、1968 年 11 月 10 日、4－5 頁。
- ⁵⁶ 『鉄道院文書 頸城鉄道』。
- ⁵⁷ 『頸鉄だより』第 39 号、1961 年 6 月 10 日、6－7 頁。
- ⁵⁸ 同上誌、第 42 号、1961 年 8 月 10 日、6－7 頁。
- ⁵⁹ 注 50 と同じ。
- ⁶⁰ 『頸鉄だより』第 91 号、1966 年 3 月 10 日、12 頁。
- ⁶¹ 同上誌、第 108 号、1967 年 10 月 10 日、4 頁。
- ⁶² 同上誌、第 26 号、1960 年 5 月 10 日、10－11 頁。
- ⁶³ 同上誌、第 38 号、1961 年 5 月 10 日、7 頁。
- ⁶⁴ 金子信尚『新潟県人名辞書』（新潟県人名辞書編纂事務所、1941 年 11 月）、41－42 頁。
- ⁶⁵ 上越商工会議所編集・発行『上越 1983』（1983 年 6 月）、26 頁。なお、現在の上越商工会議所は、高田商工会議所（1954 年 10 月に特殊法人として新発足するにあたり上越商工会議所から改称）と直江津商工会議所（1946 年 12 月に設立）とが、1973 年 10 月 1 日に合併して誕生した。
- ⁶⁶ 上越商工会議所編集・発行『上越商工人名録 昭和 23 年度版』（1948 年 5 月、上越市立高田図書館所蔵）。
- ⁶⁷ 拙稿「問題提起」前掲『鉄道史学』第 23 号、71－72 頁。
- ⁶⁸ 谷本雅之・阿部武司「企業勃興と近代経営・在来経営」宮本又郎・阿部武司編『日本経営史 2 経営革新と工業化』（岩波書店、1995 年 6 月）。

謝辞

本研究をすすめるにあたり、頸城自動車株式会社の長谷川昌常任監査役および渡辺誠一氏からは『頸鉄だより』の第 1 号から第 100 号までの閲覧をお認めいただくなどたいへんお世話になりました。特記して感謝申し上げます。