

# 金融恐慌による休業銀行と関連社債のデフォルト

—東京渡辺銀行と東京乗合の利益相反を中心に—

小川 功

## 要 旨

昭和2年3月に勃発した金融恐慌の発火点となった東京渡辺銀行の破綻寸前に同系の東京乗合自動車の株式は前兆現象としての暴落を示した。それは渡辺一族ら会社関係者の換金売りというインサイダー取引のみならず、起債額相当の350万円を超える同行への預金の強制、さらには本来不要な筈の東京乗合の起債自体が逼迫した同行資金繰り目的で同行破綻寸前に強行されたと推定される。これはメイン銀行が不良貸出先に社債を発行させて貸付金を回収するという典型的な利益相反に加え、いわゆる「機関銀行」が優良系列企業からも起債により収奪する可能性を示唆するものである。さらに紅葉屋商会という当時の有力証券業者が社債受託目的で設立した引受専門銀行（今日でいう証券会社の銀行子会社）である神田銀行が、渡辺家と因縁深い重役永野護（元渡辺商事、東洋製油重役、後の政治家）の斡旋もあって、行内の反対を押してまで当該社債を引受け、東京渡辺銀行との間の不明朗な資金の授受を媒介するなど、反社会的行為に積極的に加担したと見られる。本稿は金融恐慌直前、いわゆる「機関銀行」と証券業者の間のデフォルト社債を巡る、ある種の不明朗な癒着行為の存在を事例研究により明らかにしようとするものであるが、東京乗合がいわゆる「甲州系」企業であるため、渡辺系と「甲州系」との「大正バブル期」における共同投資企業創立、創業資金調達から、メイン銀行・メイン証券の共倒れの結果、泥試合的な内紛を経て最終的に同じ「甲州系」である根津系・東京地下鉄道に吸収されるまでを経営史的に分析した。

## 目次

- I. はじめに
- II. 東京乗合の概要
  - 1. 当社の沿革と甲州財閥・渡辺家との関係
  - 2. 関係会社への投資
- III. 起債の経緯
  - 1. 第1回、第2回社債起債
  - 2. 起債の背景
- IV. 銀行破綻との関連
  - 1. 東京渡辺銀行破綻との関係
  - 2. 神田銀行との関係
  - 3. 手形乱発事件の処理
  - 4. 社債のデフォルト
- V. 東京乗合の結末
  - 1. 堀内良平の失脚と内紛
  - 2. 「根津財閥」への併呑
- VI. むすびにかえて

## I. はじめに

金融恐慌のさきがけとなった東京渡辺銀行<sup>1)</sup>破綻の翌日である昭和2年3月16日、片岡直温蔵相が衆議院で「渡辺銀行関係会社の株式は休業前から下落しつつあった」(S2.3.17 国民)と答弁した通り、渡辺系の東京乗合自動車(以下当社と略、引用文では一部愛称「青バス」)の株価惨落<sup>2)</sup>は金融恐慌の前兆現象としての意義を有している。

また当社の社債は大阪アルカリ、大日本木管工業、上毛モスリン、日本製麻、後藤毛織、星製薬、箱根土地、桜麦酒、三河鉄道、川崎造船所、大正製糖などととも、大正末期から金融恐慌期にかけての償還不能社債のひとつとして知られている<sup>3)</sup>。これに続く昭和恐慌期には「社債償還不能問題ノ出現ニ依リ社債界ノ状況全ク萎靡停頓スルニ至リタリ」<sup>4)</sup>と嘆いて、これを契機に「混乱に陥っていた起債市場を浄化し、社債制度全体の信用を強化することを意図した」<sup>5)</sup>社債浄化運動<sup>6)</sup>が日本興業銀行を中心に展開されることとなる。高橋亀吉は当社を「重役が自己の中心事業救済のため、その支配下の会社を食潰した最も典型的な一例」<sup>7)</sup>として

「破綻会社各個の研究」第1号に掲げる。当社は以下に詳しく述べるように東京渡辺銀行の支配下にあつて、同行資金繰りのために不要不急の大口起債を行ったが、さらに社債引受先でかつ大口預金先(両者には実は必然的な関連があつた)の神田銀行も連鎖して破綻し、不必要な負債の背負込みと大口預金の喪失という二重の苦痛を味わされた。上記の償還不能債のうち、当社を始め、後藤毛織、箱根土地<sup>8)</sup>の実に3銘柄もが、問題の神田銀行引受分であつた。社債法の専門家として知られる栗栖越夫は神田銀行破綻当時の著書の中で社債「受託銀行が全く信用を失墜し、整理の為に休業を継続するが如き場合が惹起したとすれば誠に由々しい問題」<sup>9)</sup>と大いに警告している。

このように当社の発行した有価証券は金融恐慌の前兆、社債償還不能、利益相反<sup>10)</sup>、引受銀行破綻など金融史・証券史上いくつかの重要な問題を提起しているが、遊覧バスに限った『はとバス三十五年史』を除けば社史も先行研究も少ない。最近では東京渡辺銀行の倒産をドキュメントとして描いた佐高信氏の『失言恐慌』(平成3年、駸々堂出版)が若干言及する程度である。詳細な業務資料『東京交通史』を著した西川由造氏も「青バスの資料について残存し

ているものが殆どない」<sup>11)</sup>とされるように、基本的な第一次史料も十分には残っていない。そこで当時の新聞、経済雑誌など(文中では引用句の後に年月日を付して、東京日日は東日、東京朝日は東朝、東洋経済はT、ダイヤモンドはD、エコノミストはE等と略した)間接的な同時代資料をも援用しつつ、可能な限り、当社の概要と起債の経緯、銀行破綻との関連、最終的な結末等について明らかにしたい。本稿執筆にあたっては東京渡辺銀行渡辺六郎頭取の長男渡辺秀氏、日本殖産興業(株)常務仙洞田照男氏、根津育英会の鈴木勝司志氏、竹内由美子氏、富士急行の能登知也氏など多くの関係各位にご教示、ご指導、貴重な資料等のご提供を賜った。厚く御礼申し上げたい。

なお東京渡辺銀行の破綻そのもの、および破綻処理策としての土地会社設立に関してはそれぞれ別稿<sup>12)</sup>を予定しているので、本稿では当社に関連する必要最低限度の言及にとどめた。

## II. 東京乗合の概要

## 1. 当社の沿革と甲州財閥・渡辺家との関係

当社は大正7年10月東京市街自動車(本社東京市麴町区内幸町2丁目、資本金1千万円)として設立されたが、小野金六、雨宮敬次郎ら甲州財閥系代表的人物多数が参画した。それは中心人物の堀内良平<sup>13)</sup>が山梨県出身であり、「甲州系の先輩連が、東京の交通機関を独占した故知に倣って」<sup>14)</sup>渡辺系の久米良作(東京瓦斯社長)、渡辺勝三郎、阿部吾市、渡辺六蔵ら「あかち渡辺系に若尾、根津の両系を結ばせて東京乗合自動車を創立した」<sup>15)</sup>からである。堀内は当時既に小野金六、岸衛らと日本観光を設立し

金融恐慌による休業銀行と関連社債のデフォルト

て、熱海ホテルや精進ホテルを買収して経営していた<sup>16)</sup>。

『堀内良平伝』は「相談を持ちかけた甲州出身の若尾璋八が紹介したのが、渡辺財閥であつた」<sup>17)</sup>とする。若尾璋八は若尾銀行頭取の若尾民造二女清野子の夫(養子)で、雨宮亘の実弟でもあり、若尾家は代々甲州財閥と渡辺家を結ぶ接点の役目を果していた。すなわち「甲州系の若尾、雨宮、小野、根津氏等は、この頃すでに東京電車、東京街鉄等を創立し、市内全般に亘って新線を拡張敷設中であつたが、治右衛門の土地が到る処に出張つてゐたので、彼を仲間に入れることの得策なるを悟り、若尾逸平が先づ乗出てこれと握手した」<sup>18)</sup>ことに始まる。『平民新聞』の「東京市の大地主」調査によれば先代の渡辺治右衛門は明治39年の108人の大地主(1位三菱・岩崎家23万1792坪、2位三井銀行・三井一族17万258坪、3位質屋の峯島こう・きよ11万917坪)の中の第5位を占め、6万3123坪を所有し<sup>19)</sup>、渡辺秀氏が実母から聞いた話として「昔は日本橋から上野に帰るまでの道筋は大通りを除いては、大抵が渡辺の地所であり、渡辺の地所でない所は極少なかつた」<sup>20)</sup>ほど、地所を都心部に集中させていた。先代の渡辺治右衛門の大口投資先が明治31~32年時点で東京湾汽船2824株、日本鉄道1622株、九州鉄道1187株、東京瓦斯881株、北越鉄道850、東株849株など東京銘柄に集中していた事実<sup>21)</sup>と併せて、渡辺家の東京指向なかつく都心指向<sup>22)</sup>の強さがうかがえる。

当社が第二の「街鉄」的存在であり、甲州系の独壇場たるべき東京の交通機関である故に、渡辺家としてパートナーである若尾璋八の紹介に応じて応分の出資をすることは当然だが、その計画路線が最初の新橋~上野間を始め、概し

て東京の下町一円であったことから、渡辺家の地所ならびに東京渡辺銀行の営業網ともほぼ完全に一致し、渡辺家のベクトルとの整合性にも富んでいたため、甲州系への協力の程度を超えて積極的に関与したものと考えられる。また当主の渡辺治右衛門は「タイムラーをはじめ、四、五台の車があり…もと車夫に運転させてそれらを持ちまわし」<sup>39)</sup>「自動車狂」といわれるほどであったから、自動車そのものに十分な理解があったためとも考えられる。

業界団体の発行した『日本自動車交通事業史』(以下『事業史』と略)によれば「日本自動車業界の先覚功労者」として巻頭に写真が掲げられている堀内良平は明治末期に創業した乗合自動車に着目して「大正二年頃よりその調査研究を議ね」<sup>40)</sup>たといわれる。直接的には鉄道資材等の輸入物品販売・仲立業者のセールフレザー(株)取締役(以下、取)の中村桂次郎<sup>41)</sup>から自動車営業の将来性を説かれたのが契機になった。東京市電気局の井上敬次郎局長らに乗合自動車兼営を献策したが、「未だ自動車の実用化に想ひ到らず贅沢視されてゐた当時の事と軽く一蹴され願われなかった」<sup>42)</sup>という。そこで堀内は6年4月当局に初めて自らの全市80哩もの乗合自動車営業を出願した。「警視庁に於ひても営業出願の最初であったため当局も慎重を極め、大正七年六月まで其の許可が持ち越され」<sup>43)</sup>、その間東京市に乗合自動車営業の意思の有無を諮問したが、「当時の市長田尻稲次郎氏は、経営の意思無之との回答を為た」<sup>44)</sup>ので、当時荷馬車不足から市内の貨物輸送が停滞して困っていた「警視庁でも…同年八月中乗合自動車及貨物自動車の営業を始めるなら許可をしても好いといふ内達を發」<sup>45)</sup>し、7年7月22日付(『富士山麓史』p880では7月27日付)で警視庁は警視総

監岡田文吉名で堀内に許可書を交付したとなっている。そして「愈々許可となると東京市会は曩の諮問答申を忘れたかの如くに反対運動を起すと言う始末で、折角の事業の進展を阻害する事甚し」<sup>46)</sup>と東京市側を非難する。これに対して東京都側の刊行物では許可の経緯がかなり異なっている。7年5月久米良作(東京瓦斯社長)ら9名の名義で乗合自動車運転方を警視庁保安部交通課に出願<sup>47)</sup>していたが、書類不備を理由に訂正を命じられ、許可は保留されていたという。それにも関わらず警視庁は東京市側の反対を押し切って8年1月23日許可したが、東京市電気局長の井上敬次郎は小冊子を発行して警視庁の措置を自治体を蹂躪する専断の処置なりと難詰し、乗合事業の民営化に反対したとする<sup>48)</sup>。

警視庁の内達を受けて、堀内は「取り敢へず乗合及び貨物輸送の認可を受け、遂に資本金一千万円、四分の一払込で会社の設立を進める段取になった」<sup>49)</sup>として8年1月からまず貨物自動車(大正12年7月休止)を開業した。

当時の新聞が同社は「先づ市街自動車を経営し更に自動車一切の製作販売をも行はんとする」<sup>50)</sup>とも報じたように、その営業目的は「自動車の製造販売をなし、東京市及市に隣接する郡部に於て乗合自動車、貨物自動車を運転して乗客輸送及貨物の運搬等運輸に関する業務を営」<sup>51)</sup>むことであった。

資本金1千万円の1/3を公募したところ、創立が第一次大戦中の株式ブームの真っ最中であつた上に、東京市側の警視庁の許可非難の報道が新聞で書立てられたため、「一般より非常の人気を受け株式募集の際などには、プレミアム付にて数十倍に達し選定に苦む」<sup>52)</sup>ほどで、甲州財閥が収益源とした往年の花形株の東京鉄道株の勢威を想起させるほどであったという。

当社の概要や内容は開業直後から南波禮吉、小布施商店等の東株仲買人が顧客に配布した会社便覧類<sup>53)</sup>はもとより、大阪の野村商店発行の『株式年鑑 大正八年度』<sup>54)</sup>にも取り上げられた。株主数も募集時の人気を反映して7年11月末で実に3672名に達するなど、上場前にも相当の流通性を保っており、8年の株価も高値25.0円(20円払込)安値13.0円(12.5円払込)とともに払込を越えていた<sup>55)</sup>。

しかし8年3月1日新橋～上野間約5.5キロの乗合バスを開業したものの、事業開始当初は自動車が1台1.2万円もするのに、乗り心地がよくなく、さらに9年の反動恐慌で経営難に陥って株価が低迷、25円払込で高値で8.5円、最安値は3.7円まで暴落した<sup>56)</sup>「大正十年年末には重役全部が解散を主張し、堀内氏は全く孤立の苦汁を嘗め」<sup>57)</sup>るなど、「最初の間は業績甚だ振るはず減資又減資で、危くガソリンが切れはしまいかとまで危まれた」<sup>58)</sup>ほどであった。

10年6月資本金を1千万円(半額払込済)から5百万円に減資、11年6月さらに3百万円に減資、局面打開をはかって東京乗合自動車に改称した。12年7月貨物自動車を休止し、同年8月貸自動車部門を24%出資の東京実用自動車に譲渡するなど、赤字部門の経営改善を行った。12年9月関東大震災で約20.6万円の損害を受け、翌年本社を下谷区北稲荷町に移転したが、競合する交通機関が破壊されたため当社の独占体制となり「大震災によつて東京市電の軌道、車輛等が滅茶々に破壊されたのとスピード時代の時流に投じたものか、大正十三年頃からトントン拍子に持直して、一時は株価も百八十円どころを唱へたものだ。堀内氏の懐が最も肥つたのはこの頃」<sup>59)</sup>といわれた。また当時「日本で初めての女車掌」<sup>60)</sup>の採用に成功した堀内は、ド

イツ製の電気自動車の導入を検討する過程で女子運転手採用も検討したり、バス車体を利用した広告を実行するなど、次々に新しいアイデアにも熱心に取り組んだ<sup>61)</sup>。

12年3月14日当社は創立から2年を経過して、上場資格を得て東株に上場された。当社の上場に際しての市場操作にも関わり、渡辺家にも出入りして、現株の大半が渡辺家に保有され、浮動株が極めて少ないのに目を付けた兜町の現物商・荒城誠二郎(中央証券取)が「渡辺さんの買注文を場に取り次ぐと同時に、自分でも窃かに買思惑の手を伸ばし」<sup>62)</sup>て買占めたが、3.7円という「安値時代を知っていた連中は、それが市場操作の結果と見て、その成行きを馬鹿にして、盛んに売り叩」<sup>63)</sup>いたものの、荒城の読み通り、どこからも現株が出ず買方の勝利に終わった。

一旦社長となった渡辺勝三郎は14年8月「銀行の方に責任を持っている関係上、弟の六郎を後任に据え、常務にその腹心の安東周二郎を置いて」<sup>64)</sup>退任した。『堀内伝』はこれを「良平専務の独断専行を許さない機構を作っていた」<sup>65)</sup>と解している。渡辺六郎は大正末期には遊覧自動車の運転を開始して、退勢を挽回し、「震災後の東京の足ともいべき乗合バスの復興に、その社長として大変に努力を払って…堀之内、中野、築地の東西線を新設」<sup>66)</sup>した。当社は「日本で初めての女車掌を登場させ」たり、渡辺滋との共同経営で「最新型高級展望車」<sup>67)</sup>による便利な東京名所巡りの遊覧自動車を創始した、業界のさきがけとしても知られる。全国的に著名な別府の地獄巡りは亀の井バス(昭和2年7月免許)が2年12月に開始、鎌倉遊覧は5年6月に開業しており<sup>68)</sup>、東京名所巡りが先行した。堀内ゆかりの富士急行の発行した『富士

山麓史」では「大正14年7月…この頃をはじめて市内遊覧バスの運行開始」<sup>53)</sup>した「いまの『はとバス』の前駆」たる「東京遊覧バスの構想もまた、(堀内)良平のアイデアによるもの」<sup>54)</sup>とするが、当時の新聞では千代田自動車の経営者で、専修大学で交通政策を教えている渡辺滋<sup>55)</sup>の発案として、東京市街自動車の後援で東京の名所14カ所を8時間、40マイル、3円で大正14年12月15日から登場すると報じている<sup>56)</sup>。

## 2. 関係会社への投資

『ダイヤモンド』によれば当社の保有株式は京浜乗合755株、前橋乗合1600、小型タクシー1084、群馬乗合1539、常磐タクシー3000、東京遊覧1350、タクシー自動車9955、合計19283株で「右の内、立ち行いて一割配当をして居るのは群馬乗合だけで、他は悉く無配当」(S3.9.21D)であった。第二実用自動車はタクシー株式会社<sup>57)</sup>の1万株を保有し、同社に20万円余を融通していた。(T15.4.17T)14年9月にはかつて当社から分離した東京実用自動車、第二実用自動車を合併して資本金を845万円に増資(T15.2.13T)貸自動車部門を再度直営化した。これは東京市に市内に乗合路線網を拡張しつつある当社を買収する意図があるため、「市への買収下準備」(T15.6.20T)と見られるなど、当社は「東京市が当社を買収して乗合自動車を統一する計画があったのに乗じ、渡辺前社長はなるべく高価に売りつける方法として、無理な配当を続けた」(S3.5.1D)と指摘されている。渡辺六郎の長男秀氏は当社の「バス事業は東京の外に大阪、新潟へも進出」<sup>58)</sup>したとするが、当社は第二実用自動車の合併後、資産としてタクシー(株)への貸付金51.5万円、新潟、前橋両自動車株式9.3万円等を計上している。(S2.3.26

T)秀氏によれば新潟の市街自動車(昭和8年新潟合同自動車に統合)も当社の子会社的存在で、新潟に地縁関係ある当社の役員多数が創立に関与した由である。新潟市街自動車は大正11年6月6日資本金4万円で設立され、新潟市内で初めて6台の乗合バスを運行した<sup>59)</sup>。発起人は寺尾芳男(新潟県新発田出身、当社営業課長、当社を代表し大阪乗合常務に就任)、山田篤治<sup>60)</sup>らで、山田が専務(後に手代木熊三郎が就任)に就任した。子会社第二実用自動車が新潟自動車の株式を保有したほか、当社の具体的な関与は未詳だが、発起人の寺尾芳男は「東京でさんざん失敗した揚句に出来上った制度ソックリのものを持って来て市街自動車乗合を始めたい」<sup>61)</sup>と述べており、大正2年に創始しながら「運賃が極めて高かったことや、車両の整備が思うようにいかず、間もなく廃業」<sup>62)</sup>した乗合の復活を狙っていた山田に相談を持ち掛けたといわれる。資本金の「四分の三を東京市街自動車関係が占め会社の実権は殆ど東京側に握られていた」<sup>63)</sup>ので、明らかに当社経営ノウハウの組織的移転に間違いなからう。「赤バス」と呼ばれた新潟市街自動車は新潟駅前から発着し<sup>64)</sup>、大正14年2月1日の国鉄調査によれば営業区間は新潟～白山間、1.8哩、運賃35円、所要時間18分であった<sup>65)</sup>。新潟合同自動車(昭和9年現在車両数常用130台、予備34台、合計164台)の新潟(古町通)～白山～関谷間の路線は4.2キロ、大正13年1月10日開業であった<sup>66)</sup>。昭和4年は資本金7万円、売上高28万円、車両数56台、従業員150名余、一日の利用者約1万人の規模に成長した<sup>67)</sup>。

新潟のほか大阪にも当社ノウハウの移転が企画され、「震災後に於ける東京市の乗合自動車事業が都市の交通機関として必要欠くべからざ

ることが証明され、而も前途発展性に富むことが明らかとなった」(S2.6.20T)ため、渡辺六郎は大阪でも乗合許可申請を行ったが、「事業が公共的であるため…三派提携の上で許可されることになった」(S2.6.20T)ので、大正13年3月29日他の競願者である酒井猪太郎(市会議員、大阪乗合社長に就任)、渋沢正雄(同取に就任)らとともに大阪乗合設立に関与<sup>68)</sup>、当社が出資、渡辺が監査役(以下、監)に就任、当社関係の寺尾芳男(前記の新潟市街自動車発起人)が常務、当社常務の鈴木寅彦も取となった<sup>69)</sup>。

しかし東京と同様「青バス」と称し13年7月開業した大阪乗合は「設立草々から内部の紛乱甚しく遂に前社長酒井氏の社金費消問題を惹起するに至って頓挫」(S2.6.20T)したこともあってか、14年度には重役陣が一掃され<sup>70)</sup>、当社系役員は総退陣、ついで阪神国道電軌が第三者割当分を引受けて阪神系列となり、同社の15年11月末現在の2100株以上の大株主には渡辺系ないし当社系の名義は見当たらない。

## Ⅲ. 起債の経緯

### 1. 第1回、第2回社債起債

14年1月26日には第1回9%社債150万円を発行価格98円、1年据置き、償還期限昭和3年1月25日、利払6、12月の条件で発行した<sup>71)</sup>。さらに翌15年12月11日の締切りで第2回8%社債200万円を発行価格99円、償還期限昭和5年12月11日の条件で起債し、「神田銀行ニ於テ引受募集シタル処同日全額ノ申込アリタルヲ以テ募集ヲ締切」<sup>72)</sup>った。第1回社債は神田銀行、早川ビルブローカー銀行、紅葉屋商会、遠山芳三商店、丸水渡辺商会(当社大株主)、玉塚商店、万屋鈴木圭三商店の取扱、第2回は第1回

社債150万円の借換と車両購入、新宿車庫の新設等50万円の設備投資を名目として、第1回とは異なり何故か神田銀行の一行単独による総額引受であった。第1回社債の償還期限は昭和3年1月25日であるから、償還までにはなお1年余も期間があり、「実の所かくして募集した社債二百万円は、全然渡辺銀行の救済に充てられた」(S2.3.26T)のであった。『日銀調査月報』は箱根土地社債の償還不能が発生した大正15年4月債券市場に関し「月央某証券業者ノ手持品投売リヲ伝ヘラルルアリ」<sup>73)</sup>、15年6月「七月十日ヲ以テ第一回定期償還期ニ達スヘキ上毛モスリン会社第一回物上担保付社債四百万円ハ未タニ償還準備ニ着手スルニ至ラサルモノノ如ク結局償還不能ニ陥ルヘキカト取沙汰スルモノ多ク…」<sup>74)</sup>、15年7月「近來箱根土地、上毛モス社債償還不能ノ債券界ニ一抹ノ暗影ヲ投シタルハ拒ミ難キ…」<sup>75)</sup>と暗い起債環境を伝えている。15年12月の『月報』は「本月中発表アリシ会社債八年末接追ノ折柄ナレハ東京乗合自動車二百万円(利回八分三厘三毛払込期日十二月十一日)ニ止リタリ」<sup>76)</sup>とするが、12月中の払込社債は電気化学工業第2回、宇治川電気第14回、樺太工業第5回、東京電力は号、後藤毛織第3回、名古屋鉄道第2回、当社第2回、西陣織物第3回の8銘柄あり、当社の駆込み起債ぶりがうかがえる。このうち後藤毛織と当社が問題の神田銀行引受であった。神田銀行広告「好利回公社債売買 預金利下愈々実施 此際利回よき債券の提供！」(S2.2.16東日)には第3回担保付後藤毛織社債、物上担保付福島電灯社債等とともに掲げられた当社社債の発行条件は利率年8%、利払4月15日、10月15日、償還期限昭和5年12月11日、裸値段百円に付百円であった<sup>77)</sup>。

『月報』によれば大正15年12月の債券市場は

「更月後來春ノ金利安見越ニ基キ保險会社等ヨリ比較的大口ノ買注文アリタレハ相場ハ底固ク相当ノ売行ヲ見セ新規物ノ内東京電力、宇治川電気等ハ左迄引受業者ノ背負込ニ帰セサリシ模様」<sup>70)</sup>と金融恐慌突入直前ながらも変わらずであったのにも関わらず、当社社債の「売行きは甚だ悪く、可なり神田銀行の背負ひ込みとなった模様」(S2.3.26 T)とされる。この時期大口の買注文を出した保険会社中、たとえば日本、帝国、明治、第一、共済、高砂、日之出、仁寿各生保は当社社債の保有なく、同時期に神田銀行引受の福島電灯社債を197千円保有する千代田も、後に昭和5年12月20日発行の第5回社債(2百万円発行)を19千円、昭和8年12月21日発行の第6回担保付社債(2百万円発行)を93千円保有した愛国生命もこの時の保有はない<sup>71)</sup>。僅かに当社社債保有が確認できた生保は東華生命だが、東華は神田鑄蔵が株の過半数を占め、酒井忠亮子を社長に、神田の義弟(夫人の弟)<sup>72)</sup>清水景吉を専務に据え、当社社債の斡旋役を務めた永野護(元渡辺商事・東洋製油支配人)が常務の神田系で後藤毛織社債(神田銀行引受)も当然に保有していた。(S5.8.16 T)

## 2. 起債の背景

当社の第2回社債2百万円のうち、「約五十万円は渡辺銀行の預金に振替へられた」(S2.3.26 T)が、残りの150万円は何故か引受けた神田銀行にそのまま預金されていた。上記の当社鹿原監も「神田銀行の預金、即ち社債金額の預け入れも、相当の事情が纏綿するもの様ではある」<sup>73)</sup>と奥歯に挟まった答弁をしている。高橋亀吉は著書の中で東京渡辺銀行破綻を予測した某経済通信社の暴露の通信(昭和2年2月22~25日に連載)を次のように引用している。「乗

合自動車社債二百万円発行の内幕の如き…会社では借替の為と云ふけれど、…その償還期は今秋の筈で…年末、金利の高い時に、慌てふために募集したのは…乗合自動車の必要からでなく、渡辺銀行の年末資金のためからで…渡辺銀行は高利貸からも借金してるとの噂が高い。その噂に従って考へると記者は、関西方面、東京方面、其の他と、少くとも三人の金貸の名を指摘することが出来る。…市街自動車の社債の払込の大半が、預金とされてることは勿論であらうが、その外、預金の中には借金の一部も計上されてはゐはせぬか」<sup>74)</sup>。

渡辺商事の巨額赤字の責任を取って辞任した永野護<sup>75)</sup>はその後神田銀行取となったが、かつての主家である渡辺家からの切なる申込を受けて、神田銀行の命取りになる当社社債の斡旋役を務めた。大正15年に神田銀行を退職し、紅葉屋商会囑託となった『神田翁』の筆者は引受の内情を次のように述べる。事務方としては「乗合自動車から、ウーズレー買入並に之に伴う設備拡張資金として、二百万円だったか、三百万円だったかの社債問題が持ち込まれた。大前提たる物上担保付の問題が討議されたが、軌道財団はあるけれど、車両財団と云う法制が無かった」<sup>76)</sup>ので当然に謝絶方針であった。しかし永野から強く陳情された神田は「先方から切なる申込だから何とか物上担保付とする方法はないか」と心情的に受諾に傾いていた。伝記の筆者が「車両財団と云う法制が無い以上、車両に質権設定の公正契約でもする外は、何とも方法ないでしょう」と答えたのに対し、「『ソナ馬鹿ゲタ事が、話せますか』と永野君は席を蹴って、帰り去った」<sup>77)</sup>という。永野が無理難題の斡旋を敢行した真意は不明だが、単に受託件数を稼ぐための営業優先だけではなく、「切なる

申込」をしてきた渡辺六郎との個人的関係、さらには自己にも責任がある渡辺商事の巨額損失への贖罪意識から渡辺家のために一肌脱いだ面もあろうか。伝記の筆者は「然るに、一週間後、意外にも乗合自動車社債は、引受売出しされて居たのであった。不思議に思って聞いて見ると、物上担保付でない普通の社債で、相当な引受料も、印刷費も、全部頭取に直接手交し、社債金は売れただけ渡す約束で、一応社債額面だけの別段預金証書を会社に渡して、社債券と同額会社の約束手形を受取ったので、実質的には、費用先方負担の委託販売と云う事になった」<sup>78)</sup>との伝聞を記している。

神田鑄三の配下の西村活郎(紅葉屋商会証券部長等を歴任)も「甲銀行が乙会社に金を貸す、滞貸となる此銀行は危険を転嫁する為め社債発行の計画をする。斯る場合何でも食いつかれる神田さんを利用するのが彼等銀行家の慣用手段であって、神田さんがあの悲しむべき結果に終られたのも、主として彼等の巧言と欺瞞によるもので…社債の背負込みによる各種金利上の損失が主なる原因」<sup>79)</sup>と神田側を弁護している。仮にこの説に立てば当社社債の背負込みにより神田銀行が破綻したのは「東京渡辺銀行の巧言と欺瞞によるもの」となろう。現に昭和2年10月31日現在、東京渡辺銀行は神田銀行からも15万円を借入れており、「渡辺一族ガ関係セル有力ナル会社ヨリ不条理極マル条件ヲ忍ビテ当行へ預金ヲ為サシメ」<sup>80)</sup>との日銀指摘の如く2年9月30日現在当社に391.9万円も預金させていた。大正14年5月末の預金残49万円に比して343万円も急増<sup>81)</sup>したことから判断して、この間の第1回、第2回合計350万円もの「社債は全部渡辺銀行の遺繰りに使はれ…現金と云ふ現金は根こそぎ渡辺銀行に持って行かれ」

(S2.3.26 T)破綻寸前の同行の資金繰りに流用された可能性が高いと見られる。

同様に「渡辺財閥の花形事業」<sup>82)</sup>と称された優良企業・渡辺倉庫も同行が高利貸の乾合名から高利資金を導入するため同倉庫の不動産に「渡辺頭取が抵当権を設定したとき、渡辺倉庫の役員ら『渡辺銀行の債務を渡辺倉庫が肩代りするのは筋違い』と強硬な反対が出て…株主から…訴えられ」<sup>83)</sup>るといふ非公開の同族会社としては異例の内部告発となった。この訴訟に加わったと推定される渡辺倉庫常勤役員の小野田政次郎専務は久米同族系の田桑(資)担当社員<sup>84)</sup>で純粹の渡辺直系の人物でなく、いわば傍流の久米同族系故に相対的に渡辺家からの独立色が強かったのではないかと考えられる。同倉庫と異なり、上場会社である当社の場合には原鹿造監の総会での発言通り「会社の重役諸氏は、元々あかぢの子飼いであるから、主人の命令に背き難く、かかる窮状となる迄、社長の放漫乱雑を黙認した」<sup>85)</sup>責任は重大といえよう。

## IV. 銀行破綻との関連

### 1. 東京渡辺銀行破綻との関係

昭和2年3月15日当社自動車の株価は49円20銭の呼値で始まり、一時は売物に押され46円80銭まで惨落したが、「乗合自動車と渡辺銀行とは因果関係があるので同銀行の破綻は直ちに同株に影響すべきは当然」(S2.3.16 読売)と見られた。同行破綻に伴い、東京瓦斯社長の渡辺勝三郎は「非公式に社長辞任を申し出…東京渡辺銀行専務たる渡辺六郎氏も取締役を辞任するにいたるべく、また渡辺系の常務鈴木虎(寅が正当)彦氏の辞任もやむなき情勢」(S2.3.16 東日)にあると報道され、渡辺勝三郎の東京電灯取締

役辞任も近いと見られた。

同行貸付先一覧には当社名義56万円のほか、堀内良平（当社専務）名義33340円、安東周二郎（当社常務）名義144073円、鈴木寅彦（当社前専務、大阪乗合取）8万円など<sup>90</sup>当社関係者多数が含まれ、当然ながら密接な融資関係が存在し、また当社の預金も「大部分は東京渡辺銀行に預入れられてその額は百三四十万円」（S2.3.16 東日）と見込まれていたから、当社でも東京渡辺銀行の破綻を受けて重役会を開き、「一、渡辺社長の辞表提出善後策、二、東京渡辺銀行整理に伴ふ同社欠損調査、三、昨年末募集社債二百万円（神田銀行引受）中残額百五十万円の受領に関する引受銀行との交渉」（S2.3.16 東日）を協議した。3月17日の重役会で「社長の辞任はこれを認め、後任は現専務堀内良平氏」（S2.3.18 東日）とした。3月19日の中井銀行破綻で株式市場は「諸株一斉崩れ足となって…（東京）乗合自動車株はまるで底抜けの観があり小口買方の無数の投げ物と、売方の突撃売りなど利食い値頃観の買物によって大混戦を演じ又もや五円九十銭方大惨落」（S2.3.20 東日）となった。堀内は3月19日の重役会で出席した渡辺側重役に対して「手形は渡辺氏以外の重役は全然関与せず自動車会社の関係以外に使用されたもので…渡辺氏に於て然るべく処理すること」（S2.3.20 読売）を主張した<sup>91</sup>。また堀内は「一千三百万円で政府に売却することになるので近く巨資を擁する」（S2.3.17 読売）越後鉄道の久須美東馬と「予てから昵懇の間柄」なため「久須美氏を口説き落して社長に据え社内の整理を行はん」（S2.3.17 読売）と画策したが実現しなかった<sup>92</sup>。

## 2. 神田銀行との関係

当社は唯一の財産として神田銀行に別段預金の払戻し請求を行ったが、神田銀行の円城寺頭取は「（神田）銀行は先方の手形を持って居るのだから相殺勘定にすれば宜しいので、それは先方も万々承知の筈」<sup>93</sup>との態度で当社の約束手形を以て相殺しようとして払戻し請求に応じなかった。東洋経済によれば「神田銀行の預金となつてゐる百五十万円は、実際は三月三十一日期限の預り証券であつて、預金ではない。而して此の預り証券を担保に渡辺六郎氏が乗合自動車の社長として、昨年来渡辺銀行の支払手形に裏書きして、神田銀行から資金の融通を計つて来た」（S2.3.26 T）もので、「神田銀行との間にそう云ふ条件が附されてゐた様子」（S2.7.9 T）と社債募集費用とともに相殺する条件の存在を推定し、手形の引当となっている東京渡辺銀行の支払手形が返済されない限り当社は神田銀行から回収不能と理解している。

堀内は同じ甲州系で親友の徳田昂平<sup>94</sup>らの尽力で、当社名で発行された手形を堀内良平名義の株券を担保にして半額に責任を持つことで回収した。当社の重役会の決議として、辞任を申し出た渡辺系役員2名を背任、詐欺、横領罪で告発するとともに、堀内良平が創立関係者の一人として渡辺六郎の後任の当社社長に就任して、会社再建に取り組んだ<sup>95</sup>。

## 3. 手形乱発事件の処理

手形乱発の背景は「あかち銀行の破綻を、何て一族が黙って見逃すものではない。青バスの社長、（渡辺）六郎に対して、SOSが発せられて…渡辺六郎と安藤常務は、青バスの社印を使って、約束手形を濫発して、その信用を利用し

（S2.7.9 T）かとも疑っている。

しかし逆に東京渡辺銀行の土地会社方式を軸とする和議案の審議では「東京乗合自動車会社社長タリシ渡辺六郎が同社ノ名ヲ利用シテ不当ニ発行セシ手形ニ対スル賠償トシテ已ニ同社ニ譲渡セル不動産ヲ主体トスルモノナルガ故ニ、コレガ返還ヲ受クル手段ノ立ザル限り成立ノ望ナク」<sup>101</sup>と、当社への譲渡を問題視している。当社の監査役でもあった上原鹿造弁護士<sup>102</sup>は当社総会で「会社の重役諸氏は、元々あかちの子飼いであるから、主人の命令に背き難く、かかる窮状となる迄、社長の放漫乱雑を黙認した」<sup>103</sup>と渡辺派重役を非難した。

2年3月末以降当社は『営業報告書』の中で貸借対照表の備考として「前社長渡辺六郎が当会社ノ用途以外ニ振出シタル手形ハ会社ノ認ムル能ハザルモノナレバ之ニ因リ会社ニ幾何ノ損害ヲ生ズベキヤ明カナラザルヲ以テ未ダ之ヲ貸借対照表中ニ掲グル能ハズ 依テ別口トシテ左記ノ通り整理セリ」と付記した上で、貸方「渡辺六郎整理仮勘定」約422.2万円、借方「渡辺六郎整理仮勘定補償不動産」約422.2万円をとともに簿外に注記している<sup>104</sup>。

## 4. 社債のデフォルト

第1回社債は償還満期日の昭和3年1月26日に償還不能となり、社債権者集会の決議を経て、一部分を現金償還とし、大半を第3回社債（3年5月26日発行、7%、150万円、縁故募集）の借換えとした<sup>105</sup>。これは井上準之助日銀総裁が「一昨年から昨年にかけて、社債の不渡の爲めに、財界の可なり表面及び裏面に於て苦しんで居た」<sup>106</sup>と社債償還不能問題の重要性を銀行界に提起した直後であった。当社は神田銀行が預金不払の態度を固守すると見て神田

て、各金融機関で割引<sup>100</sup>したもので、手形は全部で32口、その総額は払込資本金の7割を超える422.2万円にも達した。（S2.7.9 T）そこで当社では「渡辺同族及渡辺保全会社から東京市内にある十万五千坪程の土地を提供させ、一先づ整理をつけた」（S2.7.9 T）体裁をつくらせて昭和2年5月の総会を乗り切った。3年6月29日東京渡辺銀行の破産宣告により当社の株価は崩落した。それは「自動車会社が渡辺家より債権のかたに取得した土地十万五千坪を仮登記して債権を確保したのであったが、渡辺銀行が破産となり一切が清算人の手に委せられて自動車会社が折角取得した土地も危くなるとの懸念」（S3.7.1 東日）によるものであった。当社が所有権を移転したのは銀行の休業後であり、その有効性を疑問視する向きもあった。これに対し当社は「当該地は銀行の所有物ではなく渡辺家個人のものであるから所有権移転は有効」（S3.6.30 東日）と主張するものの、1.4万人もの預金者が預金払戻しの財源として期待するのは当該土地しかなく、各方面から「結局乗合自動車会社との間に争奪戦が開始されるものとして成行を注目」（S3.6.30 東日）された。

しかしこの土地は休業してまもなく渡辺、あかち両行の整理資金として渡辺同族、渡辺保全が提供すると新聞広告された物件であり、大蔵省に提出された両行の整理案にも掲げられている。しかも既に「勸銀から六百万円、根津氏から百万円、信越電力から二百五十万円合計九百五十万円の担保に入つてをる」（S3.3.10 T）傷物で、中に含まれた渡辺個人名義の物件は渡辺同族が役員として無限責任を負うべき、あかち貯蓄銀行の破綻後に当社へ譲渡の仮登記がなされたため無効の危険もあり、東洋経済も「前社長の背任行為を逃れん為めの一時的糊塗手段」

銀行の破産を申請、神田銀行も和議申請で対抗した。3年8月18日に神田銀行は破産宣告を受けた。結局、東京渡辺銀行の破綻が当社社債のデフォルトを招き、当社社債を引き受けた神田銀行の破産にまで波及したことになる。

## V. 東京乗合の結末

### 1. 堀内良平の失脚と内紛

渡辺六郎の後任社長に就任した堀内良平は昭和6年1月東京市の馬渡電気局長を訪問し当社経営権の売却交渉を開始したが、買取価格を巡って交渉が難航、「黒い影が動いてゐるとのうはさ」<sup>107)</sup>から贈賄事件に発展し、その最中に当社株式は「石崎光(石が正当)三一派の手に買い占められ」<sup>108)</sup>た。当社大株主間で纏まった根津への禅譲合意を破棄して、いわばクーデターを企て失敗した銀座ゴンドラ経営者・佐藤美代志、佐藤美彦(美代志の息子)、堀江正三郎ら佐藤一派に代って、昭和6~8年頃当社役員になった上林慶喜(高崎ゼロファン常監)、安藤竹次郎(東京麻絲紡績取)、寺尾芳男(元当社課長)<sup>109)</sup>、佐藤麟太郎(新潟出身)、杉江仙次郎(高崎ゼロファン監)らは石崎(東京麻絲紡績、高崎ゼロファン各社長)と何らかの共通点があった。その後の渡辺六郎は長男秀氏の媒酌を務めるなど「親身に何くれとなく力になって頂いた恩人」である「石崎石三氏経営の東京麻絲紡績(株)及び棉麻通商(株)の取締役として、重役会にも出席していた」<sup>110)</sup>から、石崎派はむしろアンチ堀内、渡辺家シンパという位置付けかと思われ、営団の鈴木清秀がいう「経営に困難をきたし渡辺系の財政上の破綻もあって石崎石三氏の経営に移り」<sup>111)</sup>との表現とはややニュアンスが異なる。堀内は起死回生策とし

て子会社の京浜乗合自動車(資本金3万円)に競願者が多い京浜新国道路線権を獲得させるように奔走し、有力政治家に献金したことが命取りとなって失脚、「堀内氏の退去後巻き起つた青バスの会社騒動」<sup>112)</sup>を招いた。5年8月現在では当社は427両の車両を保有していたが、当時全国のバス業者のうち、千両を超過する鉄道省を別格とすれば30両以上の車両を保有する民営大手業者は34社あり、当社は民間首位の東京市電気局の572両に次いで第2位の規模であり、第3位の大阪乗合284両、第4位遠三自動車160両、第5位大阪市電気局126両等を大きく引き離していた<sup>113)</sup>。

### 2. 「根津財閥」への併呑

根津嘉一郎(東武社長、富士身延鉄道取、東上鉄道取、東京電灯取ほか多数)は当社の創立時から堀内良平との関係に基づく連携があったが、東京渡辺銀行の破綻後にはその関係がより緊密化する。例えば当社は昭和3年末に問題の子会社・京浜乗合自動車を2回に分けて60万円に増資して、第2回の「増資五十万円は半額を根津嘉一郎氏に引受けて貰」(S3.12.8 T)い、その払込金50万円を親会社の当社が整理資金として借り入れるという了解もできていたとされる。その後、第1回の増資後、97%を親会社の当社が所有していたが、3年11月末に第2回の増資を行い、増資新株2.5万株中2.3万株を根津ではなく大倉組に引受けて貰った。そして4年9月には京浜乗合自動車を合併して資本金を967万円とした。(S4.8.17 T) 5年10月11日の東洋経済は「当社は、さきに京浜乗合を六十六万五千円で、京浜電鉄に売ったが、其の半額を受取っただけで、まだ半額三十三万二千五百円が残ってゐる」(S5.10.11 T)と報じている。この

間、自己保身本能からの佐藤一派の根津資本導入阻止の反乱もあり、根津系列化は一時頓挫したものの、例えば根津に近い愛国生命は7年末現在で5年12月20日発行の第5回社債(200万円発行)を19千円、9年末現在で8年12月21日発行の第6回担保付社債(200万円発行)を93千円保有する<sup>114)</sup>。麻島昭一氏は愛国生命の「新たに登場」した当社社債への19千円投資に関して、東武鉄道の198万円など「一銘柄で一〇〇万円を超えるものがあり…一方で五万円以下の零細投資」があるという金額の零細さと、その利回りが9.33%と他の銘柄に比して異常に高いことから「特異なケース」<sup>115)</sup>と位置付けるが、9年6月18日発行の東京湾汽船第2回5.5%社債50万円を富国徴兵、太平、愛国各生命等根津系保険が引受け<sup>116)</sup>、愛国が7年末現在第2回5.5%社債を48千円保有(これも利回りが8.42%と異常に高く麻島氏は「特異なケース」とされる)したのと同様な、根津直系事業法人による本格的資本系列化に先行する、投融资先との親密関係の形成を目論んだ根津系保険各社によるハイリスク承知の意図的な金融支援の一環と思われる。愛国社長の原邦造は東武取等を兼ね「根津財閥の外郭の後援資本家」<sup>117)</sup>とか、「根津氏とは共同戦線を張る立場」<sup>118)</sup>と形容されるなど、根津系とはかねて親密な愛国にとって根津側からの引受依頼に応えたという点では東武への大口投資も、当社・東京湾汽船<sup>119)</sup>への零細投資も同次元での根津系への政策投資ということなのであろう。同様に根津側の政策投資と解される特異事例は富国による武蔵野鉄道社債の引受<sup>120)</sup>にも見られる。結局、「石崎一派の買占めた青バス株は…早川の地下鉄へ買い取られ」<sup>121)</sup>、根津系の東京地下鉄が一躍55255株の筆頭株主となって、その子会社<sup>122)</sup>となり、10年4月早川

徳次(東京地下鉄専務)、増田義一(東京地下鉄取、日清生命取、馬來護謨公司会長、大日本印刷社長、ボルネオ護謨取、九州曹達取)、青木周三(東京地下鉄監)、中島孝夫(東京地下鉄支配人)を取締役に、武田次七(山文商店社長)、穴水熊雄(地下鉄大株主、東京麻絲紡績取)を監査役に選任し、10年8月早川が社長に就任した<sup>123)</sup>。東京地下鉄は創業者の早川が根津系の佐野鉄道、高野鉄道等の支配人を歴任した根津系の人物であり、根津系の株主が少なくとも5.9%を占めるなど、一般には根津系企業<sup>124)</sup>と扱われている。その意味では当社の東京地下鉄系列化は、渡辺保全の所有地の昭和土地<sup>125)</sup>への移管、東京湾汽船の系列化ともども、破綻した東京渡辺銀行の系列企業の「根津財閥」への包含過程の一環として捉えることができよう。11年には67.0キロ、543両の乗合事業を営み、都心を中心に北・西は新宿、荻窪、南は品川、東は押上、洲崎方面まで、運転系統長183.9キロの一大路線網を形成<sup>126)</sup>、さらに翌12年3月には城東電気軌道(大正6年に降に開業した11.2キロの軌道および15.7キロ、32両の乗合事業を営む)を合併し、12年末では東京地下鉄が当社株の20万株中88085株を保有して筆頭株主となっており、「東京乗合を培養機関として」<sup>127)</sup>、根津系の富国徴兵も12年末で当社株2750株を所有しており、「有価証券専業」で根津直系持株会社の一つである帝国興業等も当社大株主となった。12年下期では当社は東京合同タクシー、東京遊覧自動車に対して38.6万円を投資していたが、13年3月には当社は東京地下鉄に吸収合併された。これに伴って、東京合同タクシー、大東京遊覧自動車は、すでに12年4月東京地下鉄の傘下に入っていた葛飾乗合<sup>128)</sup>等とともに東京地下鉄の投資会社となっている。

17年2月帝都高速度交通営団設立の際、調整令により東京地下鉄の72.0キロ、639両の乗合事業は東京都に譲渡され、「大正九年に市民にお目見えして、市バスよりも創業の古さを誇った青バス…もこの日をかぎりその名を消し」<sup>120)</sup>、遊覧事業は15年9月限り営業休止となり、当社系の大東京遊覧自動車も交通調整により15年10月営業を休止し、16年12月1日葛飾乗合ともども東京地下鉄に吸収合併された<sup>121)</sup>。

なお17年2月東京都が譲受した「青バス」創始の遊覧バス(貸切自動車)の権利は戦後になって、23年8月14日東京都出資の新日本観光(現はとバス)に譲渡された<sup>122)</sup>。その意味では伝統ある「青バス」の一部は「はとバス」として今日なお名声を保っていると言えよう。

## VI. むすびにかえて

東京渡辺銀行と東京乗合の関係は同行破綻当時において自ら東京乗合株を530株所有するとともに同株10334株(総株数16.9万株の6.1%)を担保にとって、渡辺一族らの東京乗合株主に融資を行っていたが、同時に東京乗合から392万円の預金を預かっていた。大正14年5月末の東京乗合からの預金残49万円に比して343万円も急増していることから判断して、この間の第1回、第2回東京乗合社債の発行高合計350万円相当額が東京渡辺銀行への預金など、結果として同行支援資金に流用された可能性が高いと見られる。

東京乗合社債のデフォルト事例は、メイン銀行が不良貸出先に投資家向の社債を発行させて固定貸付金を回収するという典型的な利益相反の起債例のほかに、破綻寸前の銀行が比較的優良な系列企業に無駄な起債を強制して銀行の資

金繰りに充てる起債例の存在を追加した。しかも証券業者主導の引受専門銀行である神田銀行が、渡辺側と因縁深い永野護による強力な斡旋もあって、行内の反対を押してまで当該社債を引受け、東京渡辺銀行との間で不明朗な資金の授受を行うなど、上記の利益相反行為に積極的に加担した。このように当事例は金融恐慌直前の、いわゆる「機関銀行」と社債受託業者の間のある種の不明朗な癒着行為の存在を明らかにしたが、そのほか東京乗合の経営者にいわゆる「甲州系」資本家が多いことから、次のような当事例の経営史的意味も読取ることができよう。

- ①「甲州系」資本家との共同事業が多く、準「甲州系」と見做された渡辺系企業集団独自の土地投資・社会資本投資・公益企業投資の経済的動機
- ②大正期の大戦景気と反動恐慌という、いわば「大正バブル期」に創業した東京乗合という「甲州系」資本家による共同出資企業の創立・資金調達メカニズム
- ③専門経営者的な立場に近い、堀内良平という特異な「甲州系」資本家の創業企業からの失脚
- ④渡辺系をも含む広義の「甲州系」と呼ばれる地縁的結合資本家集団の構成員相互間のヘゲモニー争奪過程での、いわゆる「根津財閥」による他企業集団の解体・整理・併呑の進行
- ⑤資金難からやむなく旭日生命を手放した渡辺系と、富国、太平、愛国等の保険資本を企業集団の外延的拡大にフル活用した「根津財閥」の保険戦略上の差異
- ⑥鉄道等に比して従来先行研究が乏しかった草創期の乗合事業者の経営史の部分的解明

ただし、上記の視点の一部と渡辺同族の兄弟間に横たわる投資方針の差異や、根津嘉一郎と多く行動を共にし、世間からは根津系人物とも

見られた堀内良平と根津との微妙な関係等の部分については本稿では未解明に終わった。別稿を予定している東京渡辺銀行側の分析等とともに今後の課題としたい。

- 1) 東京渡辺銀行に関しては別稿を予定しているが、とりあえず日本銀行調査局編「日本金融史資料」(以下単に「資料」と略)昭和編、第24巻、金融恐慌関係資料(1)、昭和44年、大蔵省、p446以下を参照
- 2) 「東京乗合自動車株は…今前場はまたもや三円六十銭方…暴落して新安値を示した…異実同体の関係にある某銀行に対しとかくの風説あるのと…重役筋や会社関係筋が盛んに実株を売りつないでいるので、内部に何か重大な悪材料伏在してあるのではないかと疑心を生み、投げに新規に売り慕はるに至った結果に外ならぬが、これと同時に東京ガス株も一円二十銭安と崩落したのはそこに何等の因果関係ありはせぬか」(S2.3.11 東日「自動車株暴落」記事)なお「青バス」は車体全部を緑色に塗ったことに由来し、東京で最初の本格的なバス業者であり、全国的にも規模で純粋民営バス業者としてトップクラス
- 3) 「山一証券史」昭和33年、山一証券、p700~1
- 4) 日本興業銀行「昭和五年の社債界」p5
- 5) 竹内半寿「我国公社債制度の沿革」昭和31年、酒井書店、p76
- 6) 社債浄化運動に関しては松尾順介「日本における社債受託制度の導入と確立」『証券経済』第176号、平成3年6月参照
- 7) 高橋亀吉「株式会社亡国論」昭和5年、萬里閣書房、p293
- 8) 箱根土地社債および神田銀行との関係については野田正穂、中島明子編「目白文化村」日本経済評論社、平成3年、p30~53参照
- 9) 栗栖越夫「社債及其救済論」昭和3年、啓明社、p23
- 10) 利益相反の事実に関してはたとえば大正10年1月「日銀調査月報」(以下「月報」と略)は「社債ノ費途ニ関シテハ製紙又ハ電気会社債中ニハ事業ノ拡張ニ当テラトルモノアルモ而余ノ大部分ハ今猶旧債ノ整理又ハ借款ニ充テラトルヲ以テ銀行ニ於ケル借付資金モ漸次回収セラレ…」(大正10年1月「月報」,「資料」,第21巻,p898)と述べている。
- 11) 西川由造(帝都高速度交通営団旅客課長)「東京交通史」下、昭和35年、p231
- 12) 拙稿「金融恐慌と機関銀行破綻—東京渡辺銀行の系列企業を中心に—(仮題)」『滋賀大学経済学部研究年報』,第3巻、平成8年、拙稿「金融恐慌と証券化処理—我が国における土地会社方式を中心に—(仮題)」『証券経済学会年報』第32号、平成8年、ほかを予定
- 13) 堀内良平は当社や富士身延鉄道、富士山麓電鉄(現富士急行)の創業者で、甲州財閥の一人として小野金六、根津嘉一郎らと行動を共にしたが、後には根津とも袂を分けて創立時から尽した富士身延社長等の座を追われた。

- 代議士としても国有化の風潮に激しく反対、軍部から睨まれたほど反骨精神旺盛な人物。伝記「甲斐の黒駒 堀内良平伝」(以下単に「堀内伝」と略、昭和29年、富士山麓電鉄)参照
- 14) ,42) 時事新報社経済部編「財づる物語」大正15年、p248
  - 15) ,18) ,43) 萩原為次「素裸にした甲州財閥」以下単に「甲州財閥」と略、昭和7年、山梨民友新聞社、p347, p513, p349,
  - 16) ,44) 「富士山麓史」昭和52年、富士急行、p554, p556
  - 17) ,45) ,48) ,49) 前掲「堀内伝」p151~4
  - 19) 水本浩・大滝洗「明治三〇年代末の東京市の宅地所有状況—借地・借家法性格論のために—」『商経法論叢』第13巻第2号、昭和37年9月、神奈川大学、p192
  - 20) ,50) ,58) 渡辺秀「渡辺二郎家百年史」平成元年、渡辺秀、p23, p57
  - 21) 「京浜銀行会社要録」第1版、p250、明治32年4月2日「時事新報」、渋谷隆一編「大正昭和日本全国資産家・地主資料集成V」昭和60年、柏書房、p6所収
  - 22) 農商務省「五十町歩以上ノ大地主」大正13年6月調査によれば、北海道など遠隔地の耕地所有者が大宗をなす東京府の大地主リストには渡辺家関係者はなく、渡辺家が当時の大地主の一般的類型とは当然ながら相当に異なっていたことを示している。
  - 23) 佐高信「失言恐慌」平成3年、駈々堂出版、p72
  - 24) ,27) 「事業史」下、全国乗用自動車協会、昭和28年、p1131, p1132
  - 25) セールフレザー—日本法人の7役員中唯一の日本人役員、東京市街自動車に1020株出資
  - 26) ,28) ,30) ,41) 前掲「事業史」上、p26
  - 29) ,33) 堀内良平「東京乗合自動車の経営苦心談」『鉄道軌道経営資料』第81号、大正14年6月15日、p37
  - 31) ,34) 石川博二編「馬車鉄から地下鉄まで」昭和36年、東京都、p41, p43
  - 32) 渡辺伊之輔「東京の交通」昭和29年、東京都交通局、p63
  - 35) 当社「起業目録見書」大正7年8月
  - 36) 東都通信社編「大日本銀行会社沿革史」大正8年、p93
  - 37) 例えば東株の仲買人組合が大正8年末に発行した「会社便覧 第二十五回」、野上龍吉が大正8年末に発行した「大正九年 営業案内」など
  - 38) 野村商店「株式年鑑 大正八年度」大正8年5月、p414
  - 39) ,40) ,70) 大阪屋商店「株式年鑑 大正十五年度」大正15年、p252~3
  - 46) ,47) 長谷川光太郎「兜町盛衰記」昭和34年、日本証券新聞社、第3巻、p69~70。なお中央証券監の前田二平(山叶商会代取、佐藤製衡所代取、旭鉄工取、東洋製靴場取、東京興信所「銀行会社要録」以下単に「要録」と略、大正11年、p212)には東京渡辺銀行は5万円貸付けていた。
  - 51) 当社「第十六回営業報告書」大正15年3月、p5、「東京遊覧の乗」(前掲「富士山麓史」,p557所収)
  - 52) ,59) ,65) 「バス事業五十年史」昭和32年、日本乗合自動車協会、p193, 1045, p908, p113
  - 53) ,54) 前掲「富士山麓史」p881, p556



- 55) 北豊島郡滝野川中里, 大正14年所得税57円, 『日本紳士録』大正14年用, 第28版, p198
- 56) 大正14年12月14日東日。なお当社子会社の大東京遊覧の前身である東京遊覧乗合は大正13年渡辺滋により資本金30万円で設立された。(『東京都交通局四十年史』以下『四十年史』と略, 昭和26年, 東京都交通局, p315)
- 57) タクシー自動車(株)は日本最初のタクシー会社として明治45年8月1日資本金50万円(払込25万円)で設立され, フォード90台保有, 数寄屋橋畔でT型フォード6台で開業(『事業史』上, p49), その後資本系統の移行から社名を幾度も変更, 東京合同タクシーとして存続。大正5年には大阪に進出するなど, 同社の系譜に連なる人々が大阪, 名古屋, 神戸等各地のタクシー創業に関与した。(伊藤正『社史余話』平成6年, 名古屋鉄道, p24)
- 60) 新潟市古町三番町, 新潟解曳船取, 大正2年12月5日に新潟~新発田間30.6キロ, 新潟~弥彦間の乗合バスを運行した人物(『新潟県史 資料編18近代六産業経済編II』昭和59年, 新潟県, p1001, 『バス事業五十年史』p52, 『要録』大正11年, 中p181)
- 61) 昭和4年12月24日『新潟毎日新聞』『新潟県史 資料編16近代四政治編II』昭和60年, 新潟県, p132所収
- 62) ,64) 『新潟県の100年 4交通・産業編』昭和60年, 新潟日報事業社, p62, p67
- 63) 『新潟交通二十年史』昭和41年, 新潟交通, p26~27
- 66) 前掲『新潟県史』資料編18, p1001所収
- 67) 昭和4年12月24日『新潟毎日新聞』前掲『新潟県史』資料編16, p132所収
- 68) 『銀行会社事業興信録』S8, 人事興信所, p720
- 69) 大阪屋商店『株式年鑑 大正十四年度』大正14年, p219, 当社『第十二回営業報告書』大正13年3月, p3
- 71) 『第33回 全国公債社債明細表』昭和2年6月, 興銀, p190
- 72) 当社『第十八回営業報告書』昭和2年3月, p5
- 73) ,74) ,75) ,76) ,78) 『月報』『資料』明治大正編, 第21巻, p1031, p1052, p1061, p1103
- 77) 『月報』『社債一覽』では発行価格は99円, 最終利回りは8.33%
- 79) ,114) ,115) 麻島昭一『本邦生保資金運用史』平成3年, 日本経済評論社, p228, p662~669
- 80) ,81) ,84) ,85) ,86) ,87) ,93) ,97) 『風雲六十三年 神田鑑蔵翁』(以下単に『神田翁』と略), 昭和28年, 紅葉会, p208~9, p239, p230, p98, p239, p240
- 82) 高橋亀吉『経済と金融の実際』昭和3年, 白揚社, p297~299
- 83) 永野護の略歴は大正4年東大卒, 東京渡辺銀行入行後沢沢栄一の秘書として渡米, 帰朝後渡辺系の東洋製油に転じ, 9年時点では取・支配人で渡辺商事営業部長を兼ね, 渡辺保全が開発した日暮里道灌山で同僚・林甚之丞の隣に居住, 11年時点では神田系の東華生命常務, 青島株式商品信託取, 住所も豊島郡淀橋町角筈に移転, 13年には東京米穀商品取引所監となり, 14年時点では北豊島, 西巣鴨, 宮仲に再移転, 横浜取引所理事, 神田銀行, 東華生命, 丸ノ内銀行各取, 青島株式信託取, 横浜倉庫監, 所得税1498円となっている。昭和2年には中島久万吉, 林甚之丞ら「番町会」「葉王子会」グループとともに渡辺系の東京湾汽船の経営を引受け, 8年(山叶商会社長時代)番町会活動に関連して帝人事件に遭遇, 9年帝人事件で拘束された。戦前・戦後広島二区より衆議院議員に選出, 丸宏証券会長, なお日商會頭永野重雄は実弟(石田朗『東京の米穀取引所 戦前の理事長』平成4年, 東京穀物商品取引所, p284~5, 『林甚之丞氏の足跡』昭和36年, 鋼管鉱業, p54~8, p250, 『要録』大正9年, 役員録p115『要録』大正11年, 役員録p117, 『日本紳士録』大正14年用, 交詢社, 第28版, p366)
- 88) ,89) ,94) ,101) 前掲『資料』昭和編第24巻, p451~p457
- 90) 前掲『林甚之丞氏の足跡』p78
- 91) 乾豊彦『私の履歴書 経済人21』昭和61年, 日経, p43
- 92) 『日本紳士録』大正14年, p139. 田桑(資)は久米良作が法学院英法科卒業後, 埼玉県に帰郷して設立した合資会社
- 95) 「然るに社長の渡辺六郎氏失却して例の大穴をあけて以来, 会社の台所は火の車, 業績も亦兎角平穏を欠いて挙げず, 渡辺六郎氏の後益を襲ふて社長に就任した堀内氏の重大なる仕事の一つは, 借金の言ひ訳と, そうして如何にして其の負債を償却するかといふ部の悪い役割だったといふから, 以て会社の内容の程は窺はれようといふもの。現在川崎第百, 神田銀行外数ヶ所の銀行に莫大な借金が残されてある。尤も会社側には言はせると, この借金は, 渡辺家に対する債権として確保されてあるわけだからと澄ましこんでいるが, 然し今日没落した渡辺一家から回収することは思ひもよらないことだ」(前掲『甲州財閥』p349~50)
- 96) これは2年の井上鉄相による越後鉄道, 水戸鉄道など5私鉄の買収が背景だが, 久須美は買収・清算の過程で資金流用が発覚し間もなく失脚した。
- 98) 東京坂本町の証券業者・丸ト株式店・徳田商会社長, 大正15年現在徳田商会名義で当社1770株所有, 6年現在個人名義で510株所有
- 99) ,100) ,108) ,121) 前掲『堀内伝』p154, p152, p159. 「甲州系」資本家とされる堀内はむしろ専門経営的な立場に近く, 「渡辺一家の没落後堀内氏が是に代つたのである。然し当社は其の株式総数十九万三千余株に對し, 株主の数は三千五百余名に上り, 大株主と言つたところで精々千株乃至二千株に過ぎない有様だから, 他会社に見るやうな大株主といふものがない。堀内氏が社長に就任したもの, 實のところ創立者としての歴史的立場からであつた」(『甲州財閥』p351)と極めて微妙な立場であつたことがうかがえる。
- 102) 上原鹿造は京成取, ボルネオ護謨監, 南洋護謨監, 万歳生命監, 多摩鉄道監, 日本電化取, 東京琺瑯取
- 103) 前掲『神田翁』p239. たとえば当社幹部社員の吉沢は渡辺六郎家の執事・内番頭であつたが, 大正13年9月の大船田園都市への引越しに際し「お暇が出…渡辺系の会社に就職した」(前掲『渡辺六郎家百年史』p50)という。
- 104) 当社『第十八回営業報告書』昭和2年, p19
- 105) 前掲『社債一覽』p661~2
- 106) 『井上準之助論叢』昭和10年, 第3巻, p30~2
- 107) ,129) 前掲『馬車鉄から地下鉄まで』p91. 「前任の馬渡局長は八百万円で査定, 続く齊藤局長は八百万に査定して譲らなかつた為に, 買収価格に於て折合はず, 結局物別れ」(前掲『甲州財閥』p350)に終わった。
- 109) 新潟県新発田出身, 当社営業課長, 新潟市街自動車専務, 大阪乗合常務等を歴任後, 東京麻絲紡績監, 棉麻通商取, 後に高崎セロファン, 葛飾乗合, 大東京自動車各取
- 110) 前掲『渡辺六郎家百年史』p71, 107
- 111) 鈴木清秀『交通調整の実際』昭和29年, P238
- 112) 前掲『甲州財閥』p350, 『堀内伝』p154. 「堀内氏は居城平かならず, 遂に昨年労苦を共にした青バス社長の椅子を横取されてしまった。そうして堪え得られぬ腹の裡を悲壮な笑ひにまぎらして, 表面相談役として名を連ねてゐるが, 所詮は東電に於ける若尾氏の立場にも似通つた行懸りの關係に過ぎず, 實質上殆ど除け者にされた形である。堀内氏が青バス社長を去るまでの経過, 並に堀内氏の退去後捲き起つた青バスの会社騒動は東電の御家騒動よりも遥かに大がかりなもので, 現在のところ, そこに中心勢力もなければ, 一定の営業方針が遵守されてゐるのでもない始末である」(前掲『甲州財閥』p350)
- 113) 前掲『事業史』上, p30. 6年には当社は東京駅等の都心部を拠点に押上, 亀戸, 洲崎, 品川, 新宿・東中野・代田橋方面に路線網を有していた。(『交通詳解大東京地典』昭和6年, 交通協会, p26) 7年5月現在で当社は営業47.7キロ, 運転系統長70.3キロ, 在籍車両数417両(A型フォード326両, ホワイト65両, ウーズレイ32両, ガーフォード36両ほか), 運転手459名, 車掌495名の規模であつた。(前掲『東京交通史』下, p224~5)
- 116) 山一証券『株式会社債年鑑』昭和10年版, p157
- 117) ,124) ,127) 勝田貞次『大倉・根津コンツェルン読本』昭和10年, 春秋社, p245, p208, p225, p253
- 118) ,122) 松下伝吉『中堅財閥の新研究・関東編』昭和12年, p388, p380
- 119) 東京湾汽船は明治30年には既に渡辺治右衛門父子で22.8%を保有(『京浜銀行会社要録』第1版, p250)する「渡辺財閥」の花形事業であつたが, 渡辺六郎が社長に就任後, 東京渡辺銀行破綻で同行への「預金二十万五千円を食はれ…払込資本金百四十万円の当社として可成の打撃」(『明治大正史』第10巻会社編, 昭和4年, p409)を受けた。昭和2年12月渡辺一族の手を離れ, 中島久万吉, 永野護, 林甚之丞ら「番町会」「葉王子会」グループが経営を引受けた。林は根津から金融上の便宜を与えられ, 東武が第3位の大株主となり, 須田宣が監, 吉野伝治が取に就任するなど, 当社と類似の経緯を経た。
- 120) 根津が社長の富国は経営難の武蔵野鉄道の第4回6%担保付社債を総額引受した。その後同鉄道は破綻, 昭和9年に強制管理となったが, 富国は再建・整理の過程に深く関わつた。「鉄道王」根津は同業者として同鉄道の実態を知り尽くしていた筈であるから, 引受の背景には自己の東武に近接する他私鉄支配という特別の動機が働いたと思われる。
- 123) 『第三十五回営業報告書』昭和10年9月, p8
- 125) 証券経済学会春季全国大会報告(予定稿「金融恐慌と証券化処理—我国における土地会社方式を中心に—(仮題)」『証券経済学会年報』第32号, 平成9年, 証券経済学会)参照
- 126) 前掲『東京交通史』下, p224~5
- 128) 大正9年5月資本金1万円で設立, 路線は八幡を拠点に船橋, 浦安, 小松川方面に5系統あり(『交通詳解大東京地典』昭和6年, 交通協会, p63), 計12.4キロ, 15両の乗合事業を営む, 早川徳次が社長, 寺尾芳男(前出)ら当社関係者が取に就任し, 東京地下鉄内に本社移転
- 129) 前掲『四十年史』p314~8, 前掲『東京の交通』p75
- 130) 前掲『バス事業五十年史』p998. 『はとバス三十五年史』昭和59年, はとバス, p35以下。  
(滋賀大学経済学部教授)