

【資料】

星野鏡三郎の事跡（2）

一沢 和哉「土木の神様－星野鏡三郎」－

（沢 和哉著『鉄道に生きた人びと〔鉄道建設小史〕』1977年、築地書館刊、所収、第9章、178～191頁）

9・土木の神様－星野鏡三郎

ほしのきょうさぶろう
星野鏡三郎 安政六年（一八五九）十二月六日星野乾八の三男として、江戸小石川白山、姫路藩主酒井雅楽頭江戸屋敷邸内に生まれました。

その後、明治維新の社会変動による父の失職にともない、同藩村上家の女中おぬいにひきとられ、さらに、明治三年一二歳のおり、そのおぬいと縁故関係にあった鹿島岩吉に将来を見込まれ、鹿島家にあずけられ、でっぢ丁稚奉公の毎日をおくりました。同十三年鹿島組の創立とともに、その組員となり敦賀線、日本鉄道会社東北線、横川－軽井沢間碓氷トンネルなどの鉄道工事に従事しました。

この間、同組工事部長に昇進、明治二十六年二月、三五歳のおり和歌山県土族検事後藤広貞の長女花子と結婚。同二十九年、鹿島組から独立して、後述するように星野商店、いわゆる鉄道請負業星野組を創立しました。独立後は、同年十月の篠ノ井線の建設をはじめとして、数多くの鉄道建設工事に従事。大正十二年引退するまで鉄道建設工事の請負業者として、わが国鉄道建設の歴史とともに歩みました。



昭和四年三月、自己の創立した明星実務学校の第四回卒業式で、

「私はこの商売にしんみょう神妙に何も見出されやうなどといふ考へはなく、只々無暗に働いた。無暗と努力をして参りました。

さうすると資本といふものが無くても、信用といふものが出来ます」

と、本人が述べているように、鹿島岩吉との運命的な出会いからはいったこの世界に、かれは生涯の全精力を傾けたのでした。

したがって、かれの請負いによる鉄道建設は、予定工期より前に竣工することも珍しくはなく、業界からは「土木の神様」とさえたえられました。この道で表彰されること数度、大正十年十月十四日の鉄道五〇周年記念祝典にさいしては、わが国鉄道事業発達に貢献したかどで表彰されました。

明治四十年一月横浜市神奈川町小学校の建築費の寄付をはじめとして、公益事業にしばしば多額の私財を寄付。大正八年十月紺綬褒章を下賜されたほか、合計二四個の銀盃、木盃を拝領しました。晩年は、私財を投じて明星実務学校（甲種商業）を設立、育英事業に力をつくしました。昭和七年一二月六日、伊豆伊東の別邸で「思ひ残す事なし」の言葉を最後として病没。年七四。

1・篠ノ井線 かぶりぎ冠着トンネルの完成

星野組の設立 明治二七年六月、原口要は鉄道技監に任ぜられ、工務課長心得兼線路調査掛長として、官設鉄道建設の全権を掌握していました。その当時、星野鏡三郎は、建設工事の請負交渉に鹿島組代人として、原口のもとに日参していました。そして、原口に鹿島組からの独立をすすめられ、明治二十九年星野商店、いわゆる星野組を創立しました。

そこです、最初の請負いとして、原口から与えられたのが、同二十九年十月着手した篠ノ井線建設工事のうち、いづれも直営で着工した^{おぼすて}姨捨—^{おみ}麻績間^{かぶりき}冠着トンネルおよび西条—明科間第二白坂トンネルの労力供給でした。

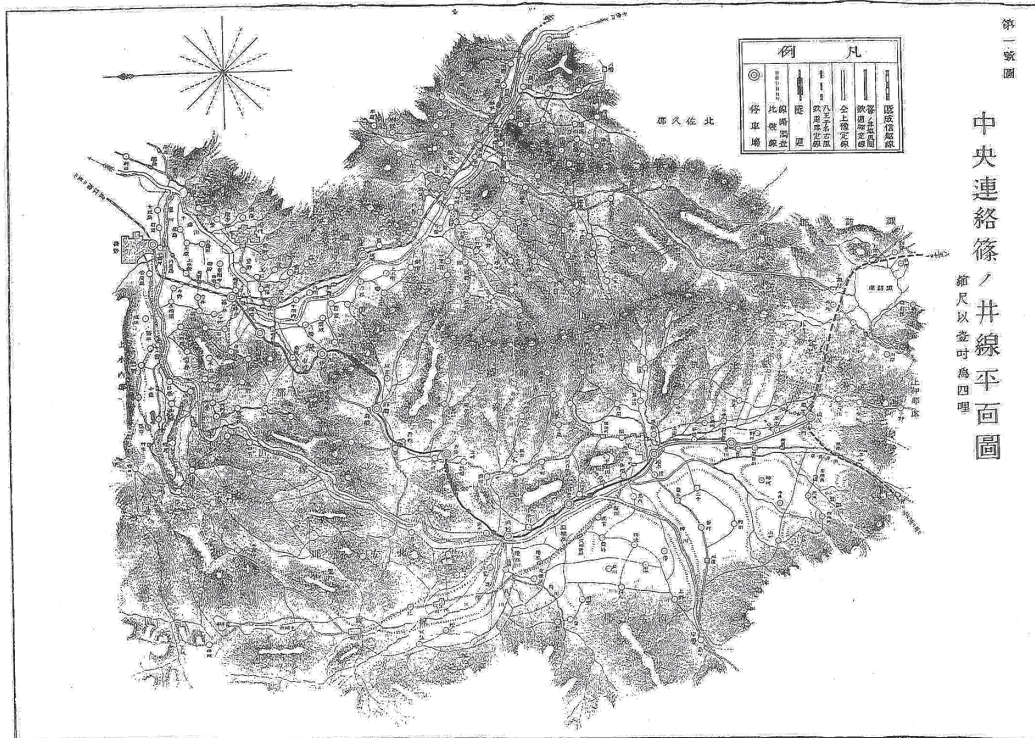


図34 中央連絡篠ノ井線平面図（帝国鉄道協会会報第一巻第五号による）

篠ノ井線、いわゆる長野地方と中央線とを接続するこの路線は、明治二十五年わが国に必要な鉄道を完成するための法律「鉄道敷設法」の中央線計画の中の予定線路としてとりあげられ、翌二十六年三月鉄道庁による実地調査が行なわれました。調査は篠ノ井線、犀川線、大町線、保福寺線、三才山線など数線に対して地形、経済効果、建設費などが比較されました。その結果、距離が短く、しかも建設費の安価な篠ノ井から麻績、潮、松本を経由して塩尻にいたる延長四一マイル五五チェーン（約六七km）の路線が信越、中央両線の連絡線として採用されることとなり、同二十九年五月から実測に着手しました。

最も困難な区間 全線中、稲荷山—麻績間は地形が急峻で、このうち稲荷山—坂井間には、標高四、三一〇フィート（約一、三一四 m）余の冠着山^{かぶりき}をはじめとする山岳が連なり、工事の最も困難な区間として予測されました。この区間は実測において、線路調査のさいの一、〇〇〇分の三三・三勾配は一、〇〇〇分の二五勾配に改められましたが、線路は最小一五チェーン（約三〇二 m）の曲線半径で左右にカーブをくりかえす有様で、姨捨停車場には、場内本線の端末から一、〇〇〇分の六六・七上り勾配で一直線の避難線設備によりスイッチバック方式が採用されました。また冠着山下トンネルは、延長の縮小をはかり、^{注1}リバースカーブ（反向曲線）が二ヶ所に設けられたにもかかわらず、なおトンネルの延長は、当時掘削の開始されていた笹子トンネル（四、六五七 m）についてわが国第二位。その延長は一マイル五二チェーン（二、六五五 m）におよびました。

アメリカ製削岩機 西口の標高二、二二〇尺（約六七三 m）の高位にあるこのトンネル工事は、一、〇〇〇分の二五の片勾配で一直線に掘削することとし、明治二十九年十二月東口の導坑から着手しました。ついで掘削の進行を早めるため翌三十年一月、東口から三〇チェーン五〇ノット（約六一四 m）のところに第一^{注2たてこう}堅坑の掘下げを開始しました。いっぽう、西口の導坑は同年三月錐削に着手し、東口と同じく西口から二七チェーン（約五四三 m）のところに第二堅坑を設けました。東口の掘削は最初手掘りで開始されましたが、岩質が異常にかたく進行がおそいため、入口から五チェーン（約一〇一 m）の個所において星野組は、汽力により運転するアメリカ製削岩機を採用。したがっ

てその後の掘削は、一昼夜の進行が八ないし一〇フィート（約三 m）におよぶ効果をあげました。

この冠着トンネルにおける削岩機の使用は、中央線笹子トンネル工事における使用とほとんど同時で、わが国トンネル掘削工事における最初の採用でした。しかし、使用当初は、機械取扱いの不なれと故障のため、その本来の能力を発揮できず、工事の遅速は別として手掘りの方が安あがりだとさえいわれました。

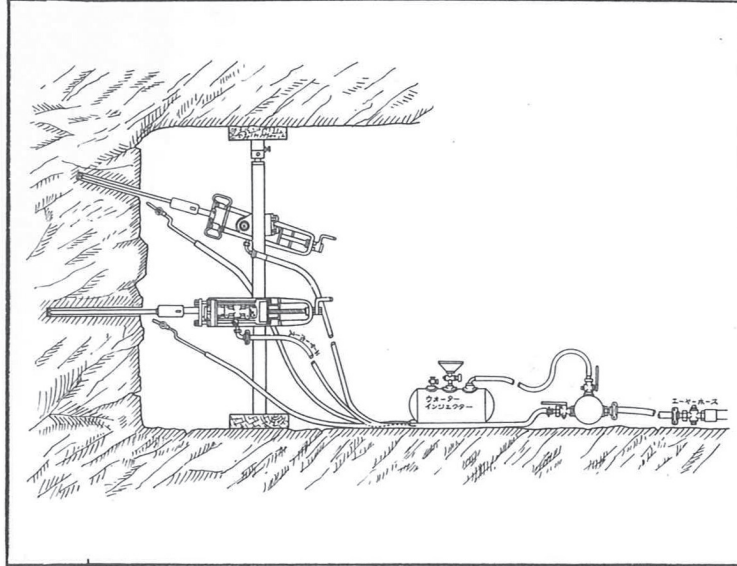


図 35 冠着トンネルで使用されたわが国最初のアメリカ製削岩機

排水、送風のむずかしさ いっぽう、西口は砂利の混った泥土地質で湧水が多く、一、〇〇〇分の二五の下り勾配に掘削するため、排水、送風に困難をきたし、堅坑の土部に吸籠^{きゆうろう}を築き火をたき、火勢によって坑道内の汚気を排出する方法などが行われましたが、期待したほどの効果はあがりませんでした。したがって、三十年度から圧気機による送風および削岩機による掘削が行なわれ、いちじるしく進行の度をはやめました。

なお、二本の堅坑からは、主として本坑より掘削した岩石の搬出および湧水の排出を行なったため、一五馬力のポータブルエンジンおよび一〇馬力のオイルエンジンを据え付けました。そしてさらに、排出用ポンプ二台、送風用のセンツリフューガルファン、岩石巻上用の木製ドラムなどを装置し、工程の促進につとめました。

明治三十年四月、物価騰貴にともなって予算額に不足を生じ、篠ノ井線全線の工事はほとんど中止の状態となり、冠着トンネルの工事も縮小されるにいたりました。しかし、このトンネル竣工の遅速が、全線工事に大きな影響をおよぼすことが予測されました。したがって、導坑工事のみは継続して行なわれ、本格的工事は明治三十二年度追加予算の確定とともに、同年四月以降、全般にわたって再開されました。

明治二十九年着工以来、風水害、積雪、悪疫などになやまされながらも、同年八月十日、予定より二ヵ月余りも早く東西の導坑が貫通し、翌三十三年三月、九三万五、五五〇円の建設費をもってすべての完成をみたのでした。

坑夫の日当は四五銭 この冠着トンネルの工事にあたった星野組所属の労務者は、東西あわせて六〇〇人ないし七〇〇人の多数にのぼりました。しかし、この雇用には困難がともない、とくに養蚕期^{ようさん}には労務者が集まらず、工事に支障をきたすことも少なくありませんでした。雇用された労務者たちは、東西両口付近の鉄道用地および借地に何棟も建て連ねられた飯場長屋に収容されました。また、収容しきれない労務者については、民家を借りて収容し、日用品などは配給所に類するものを設け、呉服類から酒、食料品、菓子にいたるまで、組で発行した金券によって販売する方法がとられました。

坑夫の作業は、坑口付近に勤務する者が三交代八時間労働、坑内奥の作業は四交代六時間労働でした。この賃金は、東京正米一升（約一・四 kg）の平均価格が一一銭五厘二毛当時、並労務者一日二五銭、坑夫には四五銭ないし五〇

銭程度が支給されました。

一睡もせずに 明治三十一年六月および九月、この地方を襲った風水害は、とくに大きな被害をこのトンネル工事にもたらし、煉瓦石および支保工など多くの用材を流出しました。なかでも堅坑付近の崩壊は、坑口を閉塞し、堅坑の上屋を押し潰しました。同時に削岩機用の装置および工事機関車を埋没し、坑夫の溺死者二名、負傷者五名の犠牲者をみたのでした。

星野は、厳格な反面、ひと一倍思いやりの深い人でした。業務上好成績をあげた配下には、すぐに自己所有の金時計を与えるなど、荒くれ者の多い労務者の統率力には、とくにすぐれた才能を発揮しました。冠着トンネル工事においては、関係者との打合せ、業務関係の調査に時を忘れ、一睡もせずに現場をかけめぐるのが多かったのです。

「私など奮闘時代には、四時間以上睡眠をとったことがなかった……」

と、晩年かれはよく周囲の人々に述懐するところがあったといいます。

こうして、篠ノ井線は七六七万六、七八六円の建設費を要して、明治三十五年六月十五日篠ノ井—松本間、同年十二月十五日松本—塩尻間全線の開通をみたのでした。

各地の鉄道建設で活躍 この篠ノ井線完成当時、星野組は本店を東京市日本橋区本材木町におき、堂々たる鉄道請負業者として業界に君臨していました。その後、同組は星野工事事務所と社名を改称しましたが、明治四十四年六月、同業の鉄道請負業者菅原恒覧、古川久吉らとともに、鉄道工業合資会社を創立するに及んで、この工事事務所を解散しました。しかし同四十二年四月には同社を去り、ふたたび星野工事事務所を経営。大正八年七月、星野合資会社と社名を改称後、同十二年社長の地位を娘婿徳久次郎にゆずり、この道から引退しました。

この間、星野組は北海道鉄道の函館—小樽間、京釜鉄道速成工事、鹿児島本線（昭和二年十月肥薩線と改称）、富山線、磐越西線、新庄線、花輪線、富士身延鉄道、高野電鉄など、各地の鉄道建設工事に活躍しました。

なお、昭和二十一年星野組は、かつて丹那トンネル工事で八日間の生埋めの体験をした同組重役、門屋盛一を第三代社長に迎えたのでした。

注1 — 鉄道線路において、二つの曲線が互いにS字型に接続した反対方向の曲線。この場合、両曲線間に緩和曲線および直線を入れて、列車の動揺を緩和する方法がとられます。

注2 — 地表から地下の本トンネルに対して垂直に掘り下げた坑道をいいます。

2・明星実務学校の創立

たこなわ 夙繩をよって生活を すでに述べたように、星野鏡三郎は明治維新の社会変動にともなう父の失職により、熱望しながらも学問を継続することができず、幼時から夙繩の緒をよって生活をささえる母親の内職の手伝い、あるいは丁稚奉公といった生活をおくりました。

かれは、昭和四年第四回明星実務学校の卒業式における訓話のなかで、自己の幼時の境遇を次のとおり回顧しています。

「——私は幕末御維新の頃であった為に、皆さんの如く順序立った教育が受けられませんでした。それを考えへると皆さんはお幸^{しあわせ}です。父兄の方々が非常な熱心を以て皆さんを立派な方々にならしめ度いといふ御両親の深き思召で、小学校から確^{しつ}かりと順序正しく進めて中等教育をお受けになりました。——私には前申した如く、皆さんのやうに少しも順序正しき教育はございませぬ。自分の姓名位は書きますが、あなた方のやうに立派な教育は——順序を立てた教育は受けませぬ。七歳にして学問所に上って大学を上げて論語を上げた位で、これからといふ時に維新^{いしんらんり}乱離に遭遇しまして、学校と申すものもなく、正しき教育は受けられませんでした。皆様のやうな順序を立て

た学問を修められた方から見ると、私の如きは無教育と申して宜しい程度の者でございます。それでは私は不勉強かと申すと、決してさうではありません。いくら学問し度くても出来なかったのです。夙繩を繕^よらなければならぬといふやうな境遇と、もう一つには其の時分学校はございませんでした。それが為に自然さういふやうな訳になったのであります。――」

後年、

「私が学問をしていたら、三井、岩崎に負けない位な仕事もやれたろうに」

――と、かれは嘆息したことがたびたびあったといいます。

政治ではなく教育で 大正三年二月、星野は多額納税議員の互選会において、貴族院議員に推されましたが、政治はその任にあらずと固辞して受けませんでした。しかし、自己が一代で成功した社会に、恩で報いたいという、かれの念願には異常なものがありました。

同三年の秋、養子星野秀一の教育についての助言を受けるため、星野は成蹊学園主事児玉九十氏とあいました。これが星野と児玉氏との最初の出合いで、実にこのときの二人の会話が明星実務学校創立の気運をもたらしたのでした。児玉氏は、明星実務学校創立のいきさつについて「明星学苑四〇年」のなかで次のように述べています。

「“政治は任でないから辞退したが、老後の社会奉仕はどのような事がいいでしょうか”という質問を（星野氏が）私にされたことがあります。その時私は“社会事業か、政治事業か、教育事業の何れかに寄付する事でしょうが、一番いいのは教育事業に寄付する事でしょう”と答えた処、翁（星野）は“自分は幕末乱離^{らんり}の間に成人した為に正規の教育が受けられず、一生非常に不自由をしましたから、いずれ時が来たら教育事業に寄付したいと思います。その時は相談相手になって下さい”という事でありました。この話こそ、実は明星の起^{らんしょう}った濫觴（起源）であったのであります」



図 36 明星実務学校の開校（大正十二年）

私財三〇万円を投じる こうした経緯を経て、大正十年十二月星野は、その人物を見込んだ成蹊学園主事児玉九十ならびに同学園創立者中村春二の両氏に、明星実務学校創立に関する一切の計画指導を依託しました。両氏は、国分寺を中心とした三候補地のうち、樹木が多く環境のよい東京府下北多摩郡府中町を選び、大正十二年三月にはこの地に、本館、講堂、道場、寄宿舎三棟、校長宿舍、職員宿舍など合計八棟の建物が完成しました。こうして大正十二年四月十二日、星野が私財三〇万円を投じた明星実務学校（甲種商業）の創立をみたのでした。

創立者星野は、当初この学校の校長に児玉九十氏の就任を熱望していたのですが、児玉氏は成蹊学園を退職できないといった関係もあって、かわりに当時成蹊実務学校長であった宮本覚純氏が初代校長に就任しました。同時に教

師も、多く成蹊学園からその出身者を招き、明星第一回生として三〇名の生徒が入学したのです。

三顧の礼にこたえる 大正十五年三月、宮本校長の辞任にともない、学校創立者星野のたつての懇願により、欧米諸国の教育視察旅行から急いで帰国した児玉氏が校長に就任。学校の経営ならびに教育一切の運営にあたることとなりました。星野が児玉氏の人物にひかれ、三顧の礼をもって学校経営の一切を託したように、児玉氏もまた松江高等学校教頭など他の官立学校からの勧誘、先輩・知己のかれの前途を考えての反対などを押しきり星野の期待にこたえたのです。束縛がなく真の教育ができると信じた私学に、生涯を捧げる決意をもって、かれは誕生以前から関係のあった明星にとびこんだのです。

その後、明星実務学校は児玉校長の案によって、個人経営の学校から財団法人明星中学校と組織を変更しました。同時にその教育方針は、一組四〇名の単級組織とし、思索と実践を一貫した体験教育に主眼を置くとともに知育、体育、徳育の均等な教育をめざし、教師は全員専任としました。また対抗競技とか選手制度を認めず、全校生全員に対する体位向上を目的としたのです。

組織変更後、明星中学校は、星野の見込んだ児玉校長のすぐれた運営および教育、指導により社会の評価の高まりとあいまって、着実な発展を示しました。とくに、第二次大戦後における学校教育施設の拡張はめざましく、昭和二十三年五月には明星高等学校、翌二十四年九月には明星幼稚園、二十五年四月には明星小学校があいついで開校しました。さらに昭和二十六年三月私学法の施行にともない、組織を学校法人明星学苑と改め、昭和三十九年には東京都日野市に明星大学理工学部（四十年人文学部開設）の創立をみたのです。

星野鏡三郎の事跡（2）

— 沢 和哉「土木の神様－星野鏡三郎」—

解 題

高 島 秀 樹^{*}

目 次

はじめに

1. 著者と著書

2. 星野鏡三郎の活躍

おわりに

はじめに

明星大学を設置・運営する学校法人明星学苑の淵源は、1923（大正 12）年 4 月に創設された明星実務学校、さらにそれを母体として 1927（昭和 2）年 4 月に改組・創設された財団法人明星中学校ならびに明星中学校にある。明星実務学校・明星中学校の創設にあたって、その建学の精神・教育理念・教育内容・教育方法等を定めたのは教育者児玉九十であったが、その創設にあたって資金を提供したのは老後の社会奉仕の途を教育界・学校の創設に求めた星野鏡三郎であった。

明星実務学校・明星中学の創設にきわめて大きな貢献をした星野鏡三郎であるが、その事跡については今日十分に明らかになっているとはいいがたい。そこで明星教育センターでは明星大学の歴史を明らかにする一環として、星野鏡三郎の事跡を明らかにすることを研究課題の一つとして取り上げている。その第 1 として、国立公文書館に保管されている明星中学校設立届出関係書類の中から、星野鏡三郎の履歴書を発見し、本紀要前号にあたる『明星－明星大学明星教育センター研究紀要』第 2 号¹⁾に掲載、紹介した。

前稿において記したように、星野鏡三郎は土木工事、特に鉄道建設工事、トンネル建設工事に活躍したが、そのような面を中心として沢和哉著『鉄道に生きた人びと [鉄道建設小史]』1977 年 3 月 25 日、築地書館刊の 1 章として「土木の神様－星野鏡三郎」（第 9 章、178～191 頁）²⁾が掲載されていることから、ここに資料として収録することとした。

1. 著者と著書

ここに収録した「土木の神様－星野鏡三郎」を含む著書『鉄道に生きた人々 [鉄道建設小史]』の著者である沢和哉について、本著書の奥付に掲載された著者略歴では次のように記載されている。

1930 年 徳島県生れ

1956 年 東洋大学文学部卒業

1956 年 日本国有鉄道入社

1963～1972 年 国鉄総裁室修史課で「日本国有鉄道百年史」の編纂、執筆にあたる。

現在 中央鉄道学園教育技術開発室研究員

^{*} 明星教育センター長 人文学部人間社会学科教授 教育社会学

著書 日本の鉄道 100 年の話（築地書館）・安芸号出発（博文社）³⁾

これは本著書が刊行された 1977 年もしくは二刷が刊行された 1881 年現在の状況であると考えられる。現在、築地書館のホームページに記載されている沢和哉略歴には次のように記載されている。

1930 年、徳島県生まれ。

1956 年、東洋大学文学部卒業。

日本国有鉄道総裁室修史課で「日本国有鉄道百年史」の編纂、執筆にあたる。中央鉄道学園教育技術開発室の研究員、さらに同大学課程を担当し、「交通史」を講義。

現在、昭和鉄道高等学校で教鞭をとる。⁴⁾

沢和哉には『日本国有鉄道百年史』のような機関出版物のみではなく、個人の著作として本著書・前出の著書のほか次のような著書がある。

『鉄道—明治創業回顧談』1981 年、築地書館

『日本の鉄道 120 年の話』1993 年、築地書館

『日本の鉄道〔ことはじめ〕』1996 年、築地書館

『日本の鉄道こぼれ話』1998 年、築地書館

『鉄道の発展につくした人びと』1998 年、レールアンドテック社

これらの略歴や著書を見ると、沢和哉は日本国有鉄道（当時）に勤務したものの、現業や経営に携わったというよりも、鉄道史研究の専門家、研究者、さらに教育者として活躍された方であると理解される。なお、沢和哉は残念ながら 6 年前に逝去されたとのことである。

沢和哉の本著書の執筆・出版の動機、さらに著述の基本的な考え方は「はしがき」に次のように記載されている。

本著書の執筆・出版の動機については、「私が鉄道史の編さん業務にとり組んだのは、東海道新幹線開業一年前の昭和三十八年のことでした。以後、十一年間にわたる編さんのおりに、とくに私が関心を抱き、また心を打たれた何人かの人びとの人生がありました。これらの人びとは、みんな鉄道の建設、運転、営業、教育と、それぞれ異なった職場環境のなかで、自己の職業に情熱を注ぎ仕事一途^{いちず}に生きてきた人びとです。」⁵⁾と記すような基本的な関心に基づき、「…（略）…私は、これらのあたたかい血の通った文書類に接したとき、いずれはこの人びとの心、いわゆる努力、情熱の記録を正しい伝記として、多くの人びと、とくに若い人たちに知って貰うことが私に与えられた天命のように思うようになり、過去十年間おりにふれて信頼できると考えられる資料を、こつこつと収集して参りました。たまたま築地書館で、北大・小林助教授の『雪に魅せられた人びと』にひき続いて『鉄道に生きた人びと』の出版が企画され、私の年来の希望の一部はここに満たされることになったわけです。」⁶⁾と記すように、それらの人びとについて紹介したいとの念にしたがい、機会を得ることができて執筆・出版したと示されている。

また、沢和哉は鉄道史上に記録すべき人物の業績を明らかにするにあたって、「しかし、鉄道に生きた人びとは『雪に魅せられた人びと』のように、単独あるいは小グループの業績ではありません。一つの建設工事にしましても、文字どおりピラミッド型に膨大な人員を要し、その人びとの血と汗の結晶にほかならないのです。」⁷⁾という考え方を持っていた。

さらに、歴史研究、過去の人物研究の意義については、「過去の歴史の古い歯車が、テンポの早い現代社会にかみ合わないといわれるかも知れませんが、かつて国鉄が、造船、製糸、紡績業などの他の部門より、もっとも早くわが国で技術の自立をなしとげた当時の関係者の抱いた情熱の根底にあったものは、一体何なののでしょうか。——私は、ここでもう一度原点にかえって、人間というものをよく考えてみる必要があるように思えてなりません。このつたない記録が、いささかでもそのお役に立つところがありましたら、私の最上の喜びとするところであります」⁸⁾と考

えていたと示されている。

ここに沢和哉の本著書の執筆・出版にとどまらない歴史研究、鉄道史研究の基本的な考え方が示されていると理解することができる。

このような考え方に基づいて執筆された本著書の全体の構成は次のとおりである。

すいせんのことば 日本国有鉄道総裁 高本文雄

はしがき

目次

1. ロコモーション号から日本の鉄道建設へ
2. 武者満歌と最初の鉄道測量
3. お雇い外国人エドモンド・モレル
4. 『鉄道の父』井上勝
5. 鉄道民有論を貫いた佐分利一嗣
6. 防災林育成こそわが生命^{いのち} —— 本多静六
7. 建設工事に脈うつ明治^{かたぎ}気質 —— 古川阪次郎
8. 後藤新平と鉄道百年の計
9. 土木の神様 — 星野鏡三郎
10. 丹那トンネルと飯田清太
11. 幻の中央アジア横断鉄道と湯本昇

おもな参考資料

あとがき⁹⁾

当時の日本国有鉄道総裁高本文雄から「すいせんのことば」を得ていることは、国鉄総裁室修史課で『日本国有鉄道百年史』の編纂・執筆にあたったという職務上の関係とともに、さらに個人的にも親しいつながりを持っていたと推測される。現在入手・実見していないが、沢和哉は高木藤夫・高本文雄と共編で『酒蔵の町・新川ものがたり 大関と高木藤七、高木藤七小伝、資料集』を1991（平成3）年に清文社から刊行していることから、このように解題執筆者は推測する。

「すいせんのことば」の中で、高本文雄は1977（昭和52）年当時の国鉄の現状をふまえながら、「この際、国鉄がこれまで発展してきたのは、先人たちが多大の困難を克服して、その努力と情熱を各持場で傾けた結果であることを貴重な教訓として学びとることは極めて有意義でありましょう。」という意義、さらに「読者の方々には本書を通し、国鉄を今日あらしめた原動力となった『人びと』の一端を知るとともに、国鉄の再建にもいかに『人びと』が大切であるかを理解していただきたいと思い、ここに、この書をすいせんする次第であります。」¹⁰⁾と実践的な意義もこめて推薦の言葉を記している。

2. 星野鏡三郎の活躍

前稿で紹介した星野鏡三郎の履歴書に記載された会社への参画・創立の経歴を見ると、次のようにとらえられる。

1879（明治12）年 鹿島組（現・鹿島建設株式会社、略称「鹿島」）勤務

（注：本書では1880（明治13）年と記されている）

1896（明治29）年 独立、鉄道請負業 星野組創設

（注：本書では星野商店とも記されている）

1907（明治40）年 鉄道工業合資会社創設に参加

（注：本書では1911（明治44）年と記されているが、同社を去ったのが1909（明治42）年と記されているので、誤記ではないかと考えられる）

1909（明治42）年 再び独立、星野工事事務所を経営

1919（大正8）年 星野合資会社を組織し、理事となる

1923（大正12）年 辞職引退し、相談役となる¹¹⁾

この間、経営形態の変遷はあるものの一貫して土木工事、特に鉄道建設工事、トンネル建設工事に活躍した。どのような工事に携わったかの名称（工事箇所）は前稿で紹介した履歴書に記載されていたが、その具体的な状況が今回掲載した本著書に具体的・詳細に記載されており、ここに、本著書の意義、ここに収録する理由があると解題執筆者は考えている。

本著書においては履歴書には記載されていないものの、星野鏡三郎の活躍した鉄道建設工事、トンネル建設工事の代表的な例として、1896（明治29）年に鹿島組から独立して星野組として最初に請け負った篠ノ井線、姨捨一麻績間冠着トンネル工事について詳しく記されている。

本著書における沢和哉の星野鏡三郎の業績と人物に対する認識の要点は、次のように読み取ることができる。

第1に、「東口の掘削は最初手掘りで開始されましたが、岩質が異常にかたく進行がおそいため、…（略）… 汽力により運転するアメリカ製削岩機を採用。したがってその後の掘削は、一昼夜の進行が八ないし一〇フィート（約3m）におよぶ効果をあげました。この冠着トンネルにおける削岩機の採用は、中央線笹子トンネル工事における使用とほとんど同時で、わが国トンネル掘削工事における最初の採用でした。」「いっぽう、西口は砂利の混った泥土^{でいど}地質で湧水が多く、一、〇〇〇分の二五の下り勾配に掘削するため、排水、送風に困難をきたし、…（略）… 三十年代から圧気機による送風および削岩機による掘削が行なわれ、いちじるしく進行の度をはやめました。」¹²⁾とあるように最新の技術や機器の導入に積極的であったととらえていると理解される。

第2に、工事従事者に対しては「…（略）… 日用品などは配給所に類するものを設け、呉服類から酒、食料品、菓子にいたるまで、組で発行した金券によって販売する方法がとられました。」「星野は、厳格な反面、ひと一倍思いやりの深い人でした。業務上好成績をあげた配下には、すぐに自己所有の金時計を与えるなど、荒くれ者の多い労務者の統率力には、とくにすぐれた才能を発揮しました。」¹³⁾とあるように労務管理や人材の活用に優れた能力を持っていたととらえていると理解される。

このように技術と企業運営の両面に秀でた人物であり、経営者、組織のリーダーとして優れた資質を持っていたと認識されていることが読み取れるのであるが、こうした個々の具体的な点もふまえて、沢和哉は「…（略）… かれの請負いによる鉄道建設は、予定工期より前に竣工することも珍しくはなく、業界からは『土木の神様』とさえたたえられました。」¹⁴⁾と総括的に評価している。本著書の記述内容から、星野鏡三郎が土木工事、特に鉄道建設工事、トンネル建設工事で優れた業績をあげ、企業経営者として成功した理由の一端を解題執筆者は理解することができた。

おわりに

前稿においては星野鏡三郎の履歴が明らかになり、本著書によって星野鏡三郎の土木工事業、特に鉄道建設工事、トンネル工事における活躍の一端が具体的に明らかになったといえる。今後さらなる資料の発見・紹介を通して星野鏡三郎の事跡について総合的に明らかにしていくことを明星大学明星教育センター、解題執筆者の課題としていきたい。

本資料の『明星－明星大学明星教育センター紀要』への掲載については、著作権継承者である沢友絵氏（明星大学情報学部経営情報学科（当時）卒）の承認（2012年12月14日付）をいただき、さらに出版社である築地書館(株)の承認（2012年12月18日付）を得たことを明記し、感謝の意を表します。

【注】

- 1) 「星野鏡三郎の事跡（1）－星野鏡三郎の「履歴書」－」、高島秀樹「解題」（明星大学明星教育センター『明星－明星教育センター紀要』第2号、2012年、所収）15～28頁
- 2) 沢和哉『鉄道に生きた人びと〔鉄道建設小史〕』1977年、（第9章「土木の神様－星野鏡三郎」178～191頁）
- 3) 同上 奥付（頁表記なし）
- 4) <http://www.tsukiji-shokan.co.jp/mokuroku/chosya/sawa-kazuya.html>
- 5) 前出 2) と同じ i 頁
- 6) 同上 ii～iii 頁
- 7) 同上 iii 頁
- 8) 同上 v 頁
- 9) 同上 vi～viii 頁
- 10) 同上 頁表記なし
- 11) 前出 1) と同じ 17～22 頁
- 12) 前出 2) と同じ 182～184 頁
- 13) 同上 185 頁
- 14) 同上 179 頁

【参考文献】

沢和哉『日本の鉄道100年の話』1972年、築地書館

沢和哉『鉄道に生きた人びと〔鉄道建設小史〕』1977年、築地書館

沢和哉『鉄道－明治創業回顧談』1981年、築地書館

沢和哉『日本の鉄道120年の話』1993年、築地書館

沢和哉『日本の鉄道〔ことはじめ〕』1996年、築地書館

沢和哉『日本の鉄道こぼれ話』1998年、築地書館

沢和哉『鉄道の発展につくした人びと』1998年、レールアンドテック社

「星野鏡三郎の事跡（1）－星野鏡三郎の「履歴書」－」、高島秀樹「解題」（明星大学明星教育センター『明星－明星教育センター紀要』第2号、2012年、明星大学明星教育センター刊、所収）

付記：本解題執筆にあたって参考とした文献であっても、煩雑になることを避けるために前稿に記載した文献については記載を省略した。ご了解いただきたい。

【付記】

本解題は歴史的研究を目的とするものと考え、本文中では沢和哉氏、星野鏡三郎翁、児玉九十先生はじめ各氏への敬称を省略させていただいた。ご了解いただきたい。