

田口卯吉の『時事新報』批判

川 崎 勝

はじめに

田口卯吉の鉄道論は、福沢諭吉の『民間経済録 二編』とそれを援用した犬養毅らの『東海経済新報』の鉄道論への批判として展開され、また、『東京経済雑誌』『東海経済新報』両誌が繰り広げた自由保護貿易論争の一環として論じられた。しかし、この論争は、『東海経済新報』が1882年(明治15)10月15日の第76号で突然廃刊されたことによって打ち切られてしまった。そのため、田口の論難の相手は、代わって1882年3月1日創刊の『時事新報』の論説に向けられた。それには、日本最初の民営鉄道である日本鉄道会社の成立が背景にあった。その仕掛け人こそ、福沢と言われている。したがって、田口の批判が福沢に向けられるのも、むしろ当然であった。この後の田口の批判、鉄道論は、先に見た犬養を批判した「鉄道論」の論旨を超えるものではないが、状況との関りからの発言であり、政府の政策への問題提起と、福沢への論難として展開されていく。

本稿は、「田口卯吉の鉄道論」として構想され、既発表の、論文Ⅰ「福沢諭吉の鉄道論」(『近代日本研究』34(2017年)、慶応義塾福沢研究センター、2018年3月)、論文Ⅱ「田口卯吉の鉄道論——福沢諭吉・『東海経済新報』との関連で——」(『武蔵野大学政治経済研究所年報』第15号、2017年10月)の続きとして、『時事新報』創刊後、福沢を中心とする鉄道に関する論説に対する田口らの批判を取り上げ、その動向を検討する。

1 田口卯吉の『時事新報』批判

(1) 田口卯吉「論日本鉄道会社」

明治十四年政変の2ヶ月後、1881年(明治14)11月19日—12月17日の『東京経済雑誌』(T87-91)は、「三菱会社助成金ヲ論ズ」(④52-64)で三菱会社への海運保護を糾弾し¹、その最終回に続けて、12月17日・24日に「論日本鉄道会社」²(T91・92)を掲載した。この二つの論考は、三菱会社、日本鉄道会社がともに政府の「保護ノ結果」成立した「純正ノ組織」ではない企業であることを指弾したもので、連続性のある論考と考えられる。しかし、「論日本鉄道会社」執筆の直接の切っ掛けとなったのは、11月11日、政府が鉄道特許条約書を下附したことによって、資本金2000万円の日本鉄道会社が設立されたことにあった。かつて日本鉄道会社定款をもとに論じた「鉄道論」(T58・T60、1881年4月5日・25日)を、日本鉄道会社に与えられた「特許条約書」にみられる権利義務を紹介しながら現状の動向に基づいて再論したものであった。政府の保護の上に成り立つ会社の利益は、東京—高崎間で6、7分、東京—青森間ではわずかに3、4分に過ぎない。その資本を他の事業に投ずれば1、2割の利益となる。「需要アリ利益アルノ業ヲ棄テ、需要ナク利益ナキノ事業ニ就キ以テ公益ナリト称ス、福沢氏ノ所謂ルニ七ノ小女ヲシテ弃慶ニ嫁セシムルトハ即チ是レ也、吾輩決シテ其可ナルヲ見ザル也」と、「鉄道論」で述べた「公衆の利益」(④29)を再論しつつ、福沢を揶揄することも忘れない。

田口卯吉は、発起人が提出した願書にある「政府ヨリ特殊ノ庇護ヲ蒙ルコトナクンバ〔池田〕章政等有志者ト与ニ鞠躬従事スト雖トモ会社ノ勢力或ハ及ブ能ハザル所ノ者アランコトヲ恐ル、ナリ」および「後来収益ノ多少ヲ前知スルコト能ハザルナリ」との言を捉えて、「発起人諸氏ニシテ猶且然リ、世人ガ私ニ此業ノ薄利ナランコトヲ恐ル、者アルハ亦タ怪ムニ足ラザル也」と持論に引きつけて、このように十分な利益を想定できない企業に対して政府が保護を与えるのは妥当ではないと批判した。いうまでも

なく、田口の批判の前提は、「事固ヨリ国家ノ利害休戚ニ関スル大ナリ、吾輩人民タル者何ソ黙シテ之ヲ傍觀スルコトアル可ケヤ」というように、^(ママ)人民の租税に基づく保護のあり方であったのである。

「社会ノ需要」と「公利公益」との関係を論じて、民間の利息相場は1割ないし3割に対して鉄道の利益は平均3、4分を超えないことを挙げ、なぜ政府が不足の利息を補填しなければならないのか、市場で利息が1割から3割に及ぶ資本をなぜ低利の鉄道に投資する必要があるのかと問う。「会社ニ取テハ此事或ハリアラン、如何ントナレバ会社ハ政府ノ利息保証アリ、其利息ハ八分ニ加ルアルモ之ニ下ルノ恐ナクシテ其安固ナルハ猶ホ政府公債ノ募集ニ応シタルガ如シ、故ニ其危嶮ノ少ナキハ以テ其利息ノ低廉ナルヲ償フニ足ルモノアレバナリ」。会社にとって損失はないが、しかし、政府にとっては何らの利点もない。そればかりか「政府ノ不尽ノ宝庫ニ非ルヲ知ラザル也、其所謂ル公利公益ナルモノハ実ニ国家ノ公害タルヲ思ハザル也」である。

さらに、日本鉄道会社の経営、株主の実態、株主総会のあり方を問題にする。日本鉄道会社の株主はどのような者たちか。「我鉄道会社ハ全国ノ大家豪富ヲ尽シタルモノ」、「我華族ヲ首トナシ全国ノ紳士豪商大農」である。その役員の給料は100円から500円という、ことのほか高額である。会社では、役員給与の引き下げをめぐる一大紛議も起こっているという。役員は、社長、副社長、検査員、理事など数十名に及び、無駄が多すぎる。最大の問題は、株主の総集会の議決に参加できるのは、100株以上の株主に限られていることである。田口はいう。「是レ則チ寡人政府ノ組織ヲ其立法上ニ施シタルモノナリ、意フニ株数ノ多少ニ由テ幾分ノ権限ヲ定ムルハ則チ可ナリ、然レトモ百株以下ノ株主ヲシテ会社存廢ノ大事ニ預ルヲ得ザラシムベシト云ニ至テハ甚タ酷ナリト」。この「百株」批判は、日本鉄道会社株主の間でも繰り返して問題にされる事柄であった³。少数の株主の意見しか聞かない「寡人政府」⁴のスタイルを踏襲する日本鉄道会社の経営幹部への田口の批判は、かつての犬養の「小富」への期待の非

現実性への批判でもあったのである（論文Ⅱ、参照）。

政府の援助を受けた日本鉄道会社は、1882年6月、第一区東京—高崎間の内、東京—熊谷間の工事を起工した。日本の私設鉄道は、ここに新たな局面を迎えていくのである。

(2) 田口卯吉の『時事新報』批判の開始

1882年になると、田口卯吉は、4月に経済雑誌社を基盤として『東京経済学講習会講義録』の発刊など新たな活動の場を広げる一方、6月には自由新聞社の客員になるなど、自由党の活動に参加し、翌1883年（明治16）1月には、東京株式取引所肝煎に就任する。

この間、1882年3月1日、福沢諭吉によって『時事新報』が創刊された。

田口の『時事新報』批判は、6月24日の「読時事新報」（T117）が最初で、維新以来の政治社会を回顧しながら国会開設に向かって官民調和の必要性を説いた福沢の「藩閥寡人政府論」（5月17日—6月17日）に対してであった。「藩閥寡人政府論」は、自由民権家からの批判を受けている渦中に、政府からは発行停止処分に会う。再開直後、「経済の利害」を論じた「第十六 広く政治家を包羅して其政略を殖産の世界に及ぼし兼て又学事を奨励して天下に閑人なからしむ可し其費用の如きは之を憂るに足らず」の第2段に、田口は引っ掛かりを覚えたのである。

その論旨は、明治十四年政変後の福沢の主張である、寡人政府にあらためて多くの政治家を取り込んで新政を組織することにあつた⁵。そして、次いで、商業工業を奨励保護するために国内の遺利の地を開墾すべきであるといい、一「農工商界の遺利を拾ふこと能はざるは、目下の急に逐はれて永遠の利を謀るに違あらざればなり」、二「是等の事業を奨励保護するは妨なきのみならず、正に政府の責として担任す可きこと」、三「助力の不利なるに非ずして、唯其助力を施すの方法に就て害あるのみ」（F⑧155）と主張した。これに対して、田口は、その冒頭で、

之を俗と曰はんか庸々の中却て平凡に異なる所あり、之を奇と曰はん

か磊々の中却て時流に阿ねる所あり、俗にして俗ならず奇にして奇ならざるは時事新報記者の論なり、然ば則ち新報記者の論は偏せず倚せず中正を得たりと云ふべきか、民権を尊む者は宜しく官権を斥くべく自由を重する者は須らく干渉を遠ざくべし、民権と官権とは其勢始より相反し自由と干渉とは其性固より相容れず二者決して両立すべからざるなり、而して新報記者独り敢て之を並行せしめんとす、彼れ記者の論は中正を得たりと云ふと雖ども豈にそれ之を実施するを得んや、予輩の彼れ記者の説を疑ふ久し矣

と述べる。不偏不党、官民調和を掲げる『時事新報』の姿勢に対しての、民権論者からの当て擦りである。

次いで、3点について反論を試みた。農商工業の奨励保護について、「目下の急」と「永遠の利」との関係を問う。すなわち、第1の「永遠の利を謀る」については、

目下の急とは資本不足の謂にして永遠の利とは彼の遺利を拾ふの謂ならんか、果して然らば資本不足にして事業を拡張する能はざるは是れ自然の定則なり是れ経済の大法なり、経済の大法に曰く一国産業の区域は一国資本の分量に因りて画せらると、故に彼れ記者にして我人民をして彼の遺利を拾はしめんとせば我人民の資本を増加するより外なかるべし、彼れ記者は我人民の資本を一朝にして増加する方法ありと云ふか予輩謹て教えを受けん、然れども記者の所謂る我人民をして彼の遺利を拾はしむるの方法は租税の一部を賜与若くは貸附して彼の遺利を拾はしむるに在りとせば是れ何ぞ甲処に在るの資本を転して乙処に置くに異ならんや、全般の上より見れば資本の分量毫も加増せざるなり産業の区域亦毫も拡張せざるなり、況んや此の易置は必要なる産業の利益を殺ひて必要ならざる産業を助成するものたるをや、又況んや記者の所謂る小人をして此易置を為さしむるに於てをや、其利害識者を待たすして知るべきのみ

第2の「事業を奨励保護するは……政府の責として担任」は、

利益なき農商工業を奨励保護するか為めに已に利益ある農商工業を妨害するの権理ありと云ふに異ならん

第3の「政府の力を以て人民の事業を助るに就ては利害」に対しては、政府の力とは何をか云ふ、蓋し一般人民より徴集したる租税に外ならざるべし、一般人民の必要を殺ひて徴集したる租税を以て一般人民の必要とせざる遺利を拾ふの用に供す、之をしも不利ならずと言はば天下復た不利と云ふべきものなからん

という。そして、次のように結論する。

新報記者は民門の小人を政府に包羅して之に委ぬるに殖産興業の繁務を以てするは政治社会の為めにも殖産社会の為めにも一挙両全の策なりと保証するも予輩は之に反して殖産社会にの為にも政治社会の為にも一挙両損の愚策なりと断言せんとす、……一方に向ては干涉政略の勢を養ひ又一方に向ては経済自然の発達を害すること必然なればなり

田口は、『時事新報』の姿勢を、民権家らを政府に包羅することによって官民調和を図るという政治社会の構想と同時に、産業社会の発達の舵取りを政府に委ねる保護干涉主義と見なした。こうして、田口卯吉および『東京経済雑誌』は、主に福沢諭吉および『時事新報』の鉄道論と鉄道政策に対して、批判を展開していったのである。

2 『東京経済雑誌』の『時事新報』の「鉄道論」批判

(1) 『時事新報』社説「鉄道布設」への『東京経済雑誌』からの批判

福沢は、この直後の「局外窺見」(『時事新報』1882年7月19日—29日)でも、「人智」進展しない状況を問題視して、早急に運輸交通の便を謀らなければならず、そのために「一般法」の枠を設けてという歯止めを掛けながらも、「国事の大きにして人民の私力には叶はざる事、又其関係の広くして全国の平均を要するもの、如きは、政権を以て施行せざる可らず」(F⑧234)と、重大な国事に関する事業に対して人民に力量がない場合は政府が実施

すべきであることを主張していた。

こうした論調をもとに、福沢は、「鉄道論」を9月22日・25日付『時事新報』に掲載した。海運を是として鉄道を忌避する現状に対し、「人智開達、有無流通、殖産興業上に於て鉄道の要用なる所以」(F⑧346)を説き、さらに一步進めて「兵要鉄道」の早期準備を主張したのである。国家の軍事的要請に対応する鉄道である以上、建設主体は官営あるいは保護によることは自明である。鉄道を軍事上の必要から説く「兵要鉄道」の主張は、従来から一貫して主張されてきた「文明論としての鉄道論」の域をはるかに逸脱したものであり、壬午軍乱を契機に東洋政略論をさらに補強させる一つの概念となるものであった⁶(論文I、参照)。

次いで、11月8日の『時事新報』は、社説に「鉄道布設」⁷を掲載した。計画中の私設の日本鉄道会社や東北鉄道会社なども頼むに足らず、それゆえ「今日若シ長路ノ鉄道ヲ布設セントスルニ於テハ政府ニ非ズシテ誰カ之ニ任スベキモノゾ、我輩ハ断シテ政府ノ外ニ此任ニ当ルベキ者ナキヲ信スルナリ」と、政府による鉄道敷設を要求する。ただこれは、「抑モ政府タル者ガ人民ノ為シ能フ可キ事業ニ干渉スルハ豈ニ其職分外ノ事タルノミナラズ其損益相償ハズシテ却テ有害ノ結果ヲ生ス可キハ古今其例寡カラズト雖トモ公共有益ノ事業ニシテ人民ノ為シ能ハザル者ニ至テハ素ヨリ政府自カラ之ヲ計画スルコトヲ要スルハ固ヨリ論ヲ俟ザルナリ」と、原則論から逸脱しての緊急事態への対応策であることを前提にして、その方法と財源の確保を論じる。不景気で政府財政も逼迫している中で、租税や内国債に求めることが不可能であれば、その財源を「外債ノ募集」に求めることが良計であるという。「財政ハ寛裕ナリト謂フ可ラザルナリ、是ヲ以テ今日ニ於テ政府カ長路ノ鉄道ヲ布設セントスルニ其資財ハ国库ノ予備ヨリ出ス能ハザル可ク又今ノ歳入ノ中ヨリ之ヲ給スルコト能ハザル可シ、必ズヤ別ニ之ヲ徴収セザル可ラザルハ明ナリ、然リ而シテ其徴収ノ法タル租税ノ増課ニ由ルヲ得可ク又内国債ノ募集ニ由ルヲ得可シト雖トモ今ノ日本ノ有様ニテハ外債ノ募集ニ由ルヲ以テ最モ良計トナス可キナリ」と。その外国債

の募集の理由付けについて、1870年（明治3）に鉄道敷設のために募集した外国債の償却期限がこの1882年であることに注目して、「今再び鉄道布設ノ為メニ外債ヲ募集スルハ其額非常ニ巨多ナルニ非ル以上ハ唯十五年度以前ノ負債ノ有様ニ復スル者ニシテ固ヨリ財政上ニ於テ著シキ更革ヲ為スニ非ズ、是レ亦我輩ノ鉄道布設ノ資財ハ外債ノ募集ニ由ルヲ以テ最モ良計トナス所以ナリ」と主張する。ただ、この外国債への依存に関しては、すでに紙幣償却資金として構想されていたものであった。したがって、この「鉄道布設」論でも、「我輩ハ数千万ノ外債ヲ募集シテ普ク全国ニ鉄道ノ布設アランコトヲ希望スル者ナリト雖トモ今ノ我国ノ有様ニテハ興ス可キノ事業ハ寔ニ許多ニシテ資財ノ常ニ空乏ナルノミナラズ目下焦眉ノ一大急務タル紙幣ノ償却ノ事ダモ未タ十分ニ緒ニ着カザル等ノ事情アルヲ以テ固ヨリ鉄道ニノミ全資財ヲ放下ス可ラザルハ論ヲ俟ザル所ナリ、仍テ我輩ハ今日ニ於テ政府ハ其会計上二十五年度前ノ外国債償却法ヲ存置シ之ヲ以テ更ニ一千万円ノ外債ヲ募集シ直ニ鉄道ノ布設ニ着手セラレンコトヲ希望スルナリ」とやや控え目に主張する。

(2) 「鉄道布設」への『東京経済雑誌』からの批判

こうした『時事新報』の主張に対して、『東京経済雑誌』は、ようやく11月25日・12月2日、岩尾巖「時事新報を読む」(T139-140)を掲載し、反論を開始し始める。時事新報記者は、「鉄道起らば人智を開達し有無を流通し殖産興業を便し又兵要上にも大利」あり、この「間接利益」が鉄道会社の「直接の損失を剩償」というが、「直接の利益なきは則ち間接の利益」もない理屈であり、「鉄道を興起せしめんには先づ之を興起せしむる所の富を養はざるべから」ずといい、租税の軽減、紙幣の償却、公債の償却の必要性を説いて、資本の増加と政府負担の軽減に反する外債募集の非なることを述べる。さらに「鉄道の兵事上に必要なるを説き之を起こさんが為めに外債を募集すべしと云ふ、豈に一書生の空言と云はざるを得んや、嗚呼記者よ妄りに暴言を吐て世を嘲奔するを止めよ」と、福沢

「鉄道論」と「鉄道布設」を取り上げ、「兵要鉄道」および「外債募集鉄道敷設論」を攻撃した。

次いで、12月2日には、茂木繁を「鉄道布設に狂する勿れ」(T140)を掲載した。資本の適正配置と自立した企業経営の二点から、政府と日本鉄道会社のあり方を批判した。「資本の配置其宜きを得せしむる」ということは、「資本附着の権衡」の維持と「緊要的の資本」の確保を主眼としなければならない。しかし、この年の8月に発生した本土を縦断した暴風雨のための1千万円以上に昇る甚大な被害を余所に、「在来の堤防修築の事業に資本を消費するを吝惜し之を他に移して遽かに新事業を創立する」政府の保護を問題視した。また、政府の救助に頼る日本鉄道会社に対しては、「看よ百貨輻輳往来織るが如き関東の勝区とも謂つべき上州高崎へすら日本鉄道会社は独歩して起工する能はず只管政府の保護金に依頼せしに非らずや、以て其他を推知するに足らん」と、自立した企業経営からの逸脱と見做した。さらに、「世の鉄道布設を主張する輩は須らく先づ静かに我国資本豊歉の度を詳悉し眼目を全局の利害に放ち考慮を両端の得失に瀉き進んで不利益なる鉄道を布敷せんよりは退ひて凡在来の^(ママ)票要事業を保存継続するの正路を取ることを勉むべし」と、ほぼ田口の主張を再論した。

(3) 田口卯吉の福沢論吉批判——民力と国権

1883年7月26日、日本鉄道会社の東京一熊谷間開業式が行なわれ、7月28日、通常運転が開始された。この機をとらえて、1年以上沈黙していた田口卯吉は、8月4日、「邪説ヲ駁ス」(T174)を書いて、『時事新報』の鉄道に関する社説への批判を開始した。

そこにいる「邪説」とは、政府による船舶、道路、鉄道の保護政策、租税重課、海陸軍による国権拡張など、前年9月に福沢論吉が「鉄道論」で展開した論旨を祖上にはしているが、さらに福沢が目指すこの前後の論策全般⁸に対してであった。すなわち、民力が未発達の状態では鉄道などの事業は政府が関係しなければならず、そのための人民の租税負担も容易であ

り、万国対峙の世界にあつては陸海軍の拡張、自衛のための徴税が急務であるという説である。

ここでの田口の批判は、次の点にあった。

論者ノ説ハ内ニシテハ国財ヲ以テ事業ヲ興起シ外ニシテハ海陸軍ノ力ヲ以テ国権ヲ張ラントスル者ナリ、吾輩ハ此ノ如キ説ヲ聞キ此ノ如キ論ヲ読ム毎トニ大ニ以テ然ラズトナシ私カニ慨歎セズンバアラサルナリ、然レトモ邪説俗耳ニ入り易ク此説ヤ世ヲ欺クニ最モ効力アルノ説ニシテ或ハ天下ニ横行スルアラントス、嗚呼社会ノ患是ヨリ甚シキハアラザルナリ

論者が言うように、欧米に比較すれば、船舶数、道路平夷、鉄道敷設、陸海軍強力などは及ぶべくもない。それについては同感であるが、「目前ニ赫々タル事業ヲ起スノ快ナルヲ知りテ租税ヲ徵課スルノ民害タルヲ思ハズ口ヲ開ケハ則チ曰ク政府ノ歳入増加セザル可カラズ」と、それらを整備するために一挙に増税を課す遣り方は「惑ヘル深シト云フ可シ」と、増税に頼ることの不可を主張した。

次いで、租税の徴収について、「論者且云フアリ民力未タ^(の)舒ヒズ故ニ政府民業ニ関セザル可カラズト、而シテ民力未タ舒ヒザルノ人民ニ向テ租税ヲ重課スルノ非ナルヲ論スレバ論者則チ曰ク租税徴シ易キノミト、夫レ租税徴シ易キノ人民ナラン歟民力未タ舒ヒスト云フ可カラザルナリ、民力未タ舒ヒザルノ人民ナラン歟租税徴シ易シト云フ可ラザルナリ、然ルニ論者ハ政府ノ民業ニ関セザル可カラザルヲ論スルニ当リテハ民力未タ舒ヒズト云ヒ政府ノ歳入ヲ増加セサル可カラザルヲ論スルニ当リテハ租税徴シ易キノミト云フ、其説ヤ論理ヲナザルナリ」と、民力の伸長と萎縮、徴税の難易と関係を軸に、福沢の言説の矛盾を突いた。

さらに、国富の源泉について、「抑々国ノ富ヲ養フ者ハ資本ナリ、故ニ資本ニシテ増加セザレバ富亦増加ス可カラザルナリ、然ルニ論者若シ国内ノ資本ヲ駆リテ之ヲ自然ニ起ラザルノ事業ニ注カントスル乎、自然ニ起ラザルノ事業ハ其不利ナルガ為メニ起ラザル者ナリ、国内ノ資本ヲ挙ケテ之

ニ注カントス、決シテ資本ヲ増殖スルノ道ニ非ザルナリ」と、資本の在り方を論じる。それは、当然、需要の問題に帰結する。「我国若シ船舶増加セズ鉄道布設セラレザルアラン歟、其然ル者ハ他ナシ、他ニ需要ノ更ニ之ヨリモ急ナル者アレバナリ」と。

要するに、船舶、鉄道が、「文明ノ器具」である以上、「我民力ノ伸暢シ其需要ノ増加スルニ及ンテハ政府ノ保護ヲ俟タスシテ自然ニ発ス可キナリ、若シ我政府ニ於テ日本鉄道会社ヲ保護セラル、ナカラン歟、然ル時ハ一朝ニシテ東京ヨリ青森ニ達スルノ鉄道ヲ開クハ蓋シ能ハザルベシ、然レトモ繁栄ニシテ鉄道ノ利益アル地方ニ於テハ鉄道必ス起ルベキナリ」。それは、強力な保護を与えた三菱会社に対して、共同運輸会社、風帆船会社、北海道運輸会社、越中風帆船会社、運送社のような、民力伸暢の度に合った事業が起こっているのではないかと、「人為ヲ以テ強ヒテ起サントスル」ことに非を鳴らした。

このことは海外伸暢論にも当て嵌まる。論者は、内地の物産蕃殖による外国輸出の増加、内地の需要増加による輸入の増加、商業の発展、外国との商業の発展、海外への旅行、新聞著書の外国への流布、海外への戦艦の外国近海への飄駛となれば、志士論客も実業へ進出し、官民和合し、国権も伸暢するであろう、という。この論理には田口も同意するが、しかし、「論者ハ此ノ如クナランヲ欲シテ国内ノ財ヲ尽シテ会社商人ヲ保護シ陸海軍ヲ拡張セントス」るのだが、「吾輩亦此ノ如クナランヲ欲シテ租税ヲ軽減シ民力ヲ休養セントス、是レ吾輩ガ論者ト其目的ヲ一ニシテ其法ヲ異ニスル所以ナリ」と、対立点を明確にし⁹、次のように結論する。

吾輩ハ云ハントス、今ノ世ニ在テ外国ノ富強ニ当ラントセバ宜シク国ヲ以テ之ニ当ル可シ、政府ヲ以テ之ニ当ル可カラザルナリト／然ルニ論者ハ口ヲ国権拡張官民調和ニ藉リ我人民ノ租税ヲ出スニ吝ナルヲ責メ喋々保護干渉ノ主義ヲ唱ヘテ我国ヲシテ一朝ニシテ欧米諸国ノ如クナラシメントス

田口卯吉は、「国」と「政府」とを明確に区別する。「社会」と「国家」

とに置き換えてもよい。この認識は、「豪飲飽食の富者」と「衣食を欲する貧者」を対比させて、「貧者ノ病ハ治シ易ク富者ノ病ハ治シ難キ所以ナリ、社会ノ病モ亦此ノ如シ、下等人民ノ病ハ愚鈍卑屈ニシテ権利自由ノ味ヲ知ラザルニ在リ、然レトモ之ヲ提醒シテ権利自由ノ味ヲ知ラシムルハ易キノミ、政治ヲ談スル者ガ功利ヲ貪ラントシテ保護干渉ノ主義ヲ唱ヘテ飽クヲ知ラザルノ病ニ至テハ最モ之ヲ治シ難シトス、論者請フ、茲ニ猛省セヨ」という結びの言葉に直結する。

田口卯吉の現状認識では、福沢の「内安外競」論とは違って、不況期にある民力休養が第一の課題であり、増税はそれに反する政策であった。したがって、「保護」は租税に基づく歳費からの支出に外ならず、その上に主張される「功利」は欺瞞でしかないことになる。この段階での田口の主張は、自由保護貿易論争における自由主義からの反論というよりは、人民の観点に立った自由主義者としての主張であり、まさに官民調和論と対立する自由民権家としての論調であったのである。

3 日本鉄道会社第一区への期待

(1) 「日本鉄道会社の急務」——株式の自由売買

この直後の1883年8月10日・11日、福沢は、『時事新報』に「天下大に急にすべきものあり」を掲載し、「世上未だ鉄道敷設の要務なることを知るの人少なきか、或は之を知ると雖ども是れ漸進を期すべき者なりとて殊更に優悠^(遊)不斷^るの為を学ぶものか、兎角に遅緩を極むる者の如し」(F⑨121)と、暗に田口らを批判し、躍進する米国と比較して日本の鉄道敷設状況を「児戯」としながらも「因循遅滞すべからず」と「急進急行」を説いた(論文I)。

すぐさま田口は、8月18日・25日、「日本鉄道会社の急務」第一、第二(T176・177)で応酬した。

それは、開業以来「乗客の往復のみを以て日々平均六七百円の収入ある

か為に既に荷物の運送を開くに至らば毎月平均二万五千円内外の収入あるべく従ひて壱ケ年に於ては三十万円内外の収入を得べしと概算せらるゝに至れりと云へり、意外の好結果を得たるものと云ふべし」と、「意外の繁栄」に驚きを隠さなかつた。この社説は、日本鉄道会社の発足時からの危惧を振り返り、青森路線の利益なきこと、および地方官を動員しての地元民への協力説諭の問題を指摘して、さらに『時事新報』に対して、「第一に賛成の旗を翻したりし時事新報記者の如きは唯々鉄道の利益を喋々するのみにて如何なる地方に架すべき線路は今日に於て利益なるや如何なる線路は尚ほ不利益なるやと云ふか如き緊要の問題に至りては絶えて一言の其意見を云ふことなし、是れ蓋し時事新報記者か他を煽動するに於て常に用ふる所の得意の妙手段なりと雖も亦た時に言ふことあり、曰く我輩は斯ノ如ク日本鉄道敷設ノ急行ヲ希望スル者ナリト雖トモ復直ニ一挙シテ米國ノ盛大ニ倣フベシト責ムルモノニアラズ云云（八月十一日時事新報）、然らば則ち鉄道と雖も貧富盛衰の度に準して布設すべきものたるの理を稍と解し得たりと云ふべきなり」と敷設計画に対する具体性のなさ主張の一貫性の欠如を批判する。要するに、田口卯吉にとって、福沢諭吉の鉄道急務論は、現実性を欠いた「文明論としての鉄道論」に帰着するのである。

次いで、現状での鉄道敷設についての田口の持論の一つである両毛地方に関して、「日本鉄道会社の線路を前橋に通するや其近傍の物産大に蕃殖し更に線路を延長するを利ありとすること王子の我東京に於けるか如きもの必ず宇都宮桐生足利の辺にあらん、此時に至りて之に線路を通せば鉄道会社常に利ありて而して社会の之に信し之に資本を入るや疑ふべからざるなり」(④ 140) と、日本鉄道の東京—高崎の第一区の開通に期待を寄せた。

この事業の完遂に最も必要なこととして、田口は、「株主をして長く之に困りて利を得せしめん」ことを希望した。日本鉄道会社は、私立として創立した第一の会社で、社会の信用を得て巨額の資本を引こうとするならば、私立の商社と同様に、官衙的体裁の改変、社長等の給料減額、冗員などの社務を整理し、より多くの株主を獲得して巨額の資本を調達し、政府

から自立を謀ることを強く要求した。日本鉄道会社の社務の整理を主張する田口は、その根拠を、1881年1月から1883年6月30日までの「日本鉄道会社第三回会計報告書」に求め、発行株金高597.5万円のうち約2割の124.3万円しか集まっていないこと、本社費5.9万円で中俸給に4.1万円以上も当てられていることなどの実態を明らかにした。そして、第一区興業費183万円余の「営業に関する資本に制限を立つる」こと、すなわち「先づ前橋までの線路は資本何万円を以て営業すべきや」を決定すること、それがなければ放恣に流れ、余分の冗費を生じると警告する。その上で、入費が嵩む場合は、借入金で賄う。そのためには、現在の株主からの徴収と、新たに株主の募集によるが、資本を定めた以上非常時以外は追加徴収してはならないと念を押す。さらに、株券の自由売買を要求する。それは「其社に熱心なる株主を保持する方法」で、しかも「新株主を募集するに便利」である。新株主の募集は困難であるという意見に対しては、「其資本を確定し其社務を整理して而して株式取引所に於て公然株券を売買せば其相場直に定まることなり、其相場既に定まらば更に数多の株主を新募するは実に容易なり」(④144)と述べる。こうした状況を打破するためにも、社務整理の必要性として、「百株以下に発言投票の権を許さざる」ことを再び問題にしているように、この論説での、田口の本音、本領は、この「株式の自由売買」にあったのである。これは、のちの中山道公債証書募集への論点の一つにつながる問題でもあった。

さらに、鉄道架設の二つの方法、一時に巨万の資本を投じて遠方の大都會を連接するのと時々資本を増募して近傍の利益ある小都市を連接して漸次大都會に至る方法を比較して、後者の徐々に拡張することを主張する。そして、第二区の白河区間については、「少しく商業関係の熟するを俟ざるべからず、其栃木に通するか如きは近傍物産の多きを以て直に施すも利益あらんと雖も白川に通するに至りては少しく時日を待たざるべからず」というように、第一区以外はなお慎重であった。

この後、12月になると、のちに田口が関係することになる、足利の市

川安左衛門、木村半兵衛らによる日本鉄道第二区線両毛誘致運動（熊谷—足利—佐野—栃木—鹿沼—宇都宮）が起こる。

『時事新報』は、1883年11月30日「東京大阪間ノ鉄道聯絡」で、政府が中山道路線に対して次年度予算に50万円を計上して工部省に工事着手を命じたことを受けて、1年に2～300万円乃至4～500万円を計上して両3年間の早期実現を要求した。その中で建設費に触れて、従来の官設鉄道の1里の建設費と比較して日本鉄道の建設費が非常に安く済んだことを評価して、さらりと安価な敷設費を説く。かつて福沢は、『民間経済録 二編』で、「されば築造の上、仮令ひ其鉄道局の計算に於て直接に所費所得の相償はざるものあるも、之を間接に生ずる公利に比較すれば、誠に些々たる帳簿上の損亡にして論ずるに足らざるものなり」(F④371)と論断したことを想起すれば、田口の官設鉄道の高価すぎる建設費への批判、国財の状況に応じた入費は、この私設鉄道日本鉄道会社の実践によって、ようやく「仮令粗悪ニテモ其用ヲ達スレバ足レリ、決シテ高価ノ鉄道ヲ布設シテ富ヲ妝フノ余力ナキモノナリト承知スルガ故ニ」福沢らにも認知されたことになる。しかし、それは、あるいは早期実現のための方便としての言であろうか。いずれにしても田口がいう福沢特有の論法であろう（註8、および論文I、参照）。

田口の場合、絶えず官設鉄道建設に対して特に冗費を問題にしてきたが、すべて安価であることを選択せよというものではなかった。例えば、9月1日の「川口品川間の鉄道」(T178)である。日本鉄道と京浜鉄道をいかに接続するかという問題に対して、人家の櫛比する上野新橋間を接続する路線を回避して、川口から分離して板橋、新宿、渋谷辺の山手側から品川に至る路線を決定したことに対して、上野広小路、万世橋、今川町、呉服橋、幸橋から新橋に至る高架鉄路を用いた市街線（府中線）を提唱した。この建設費は、政府と日本鉄道会社の山手線案によれば94万3000円余であるのに対して、田口の市街線案では105万5000円に上る。しかし、乗客貨物の利用予想から見た収入は幾十倍にも上るという見通しによるも

のであった。さらに、上毛地方に運搬する貨物予想は、魚類が第一で、次いで、石油、砂糖などの輸入品、筆墨、傘、紙、書籍などの小物などで、それらの物品の多くは、日本橋近傍で陸揚げされるから、呉服橋に停車場を設けることによって利便性を増すという。こうすることは、「日本鉄道会社のために非常に利益にして而して東京商人の為に非常の便利ならざるべからず、夫れ日本鉄道会社は利益を目的して鉄道敷設するものなり、而して日本政府も亦た物産の運輸を便にせんか為に鉄道を布設せしむるものなり、然らば則ち費用多しと雖も其利益多きものを取るに如かんや」(④148)。それと同時に、この案は、あたかも東京が血脈の心臓に集まり、神経が脳に集合するのと同じで、東京市中が貨物の集中集散する場となる。日本鉄道の案は、横浜が五市の中心であるが、田口は東京こそがその中心になるべきであるという。それは、のちの田口卯吉の「東京論」に通じる構想でもあった。田口が問題視するのは、地域利害に基づく経済発展への鉄道の役割であったのである。

次いで、『時事新報』12月1日・3日・4日の「大に鉄道を布設するの好時節」は、中山道鉄道のみならず、信越鉄道会社路線と関東の路線、東北鉄道会社路線と関西の路線、大阪以西と山陽道・下関・九州の長崎・鹿児島路線、越後以北羽前・羽後・青森の路線と日本鉄道会社路線、東海道路線、京都から山陰道・長門の路線、四国貫通路線、九州東北海岸・豊前・豊後・日向路線、伊勢・大和・紀伊横断路線、東山道の東北部横断路線の鉄道布設を上げて、「孰れも皆差当り我日本国の文明を進め我日本国の富強を増すために無かるべからざる必要具たるべし。我輩は我国民と共に、我文明富強に必要な此等諸鉄道之一日も速かに工事に着手するありて、一日も速かに落成開業の好報道を聞かんことを希望するなり」(F⑨298)と全国鉄道網の形成を訴えた。しかし、それは大風呂敷の前置きで、中心は、自らの説得で設立されて7月に開業した日本鉄道会社への期待であった。「日本鉄道会社は日本の文明開化を催促するの恩人」(F⑨299)で、「日本の鉄道は其利益の甚だ大なること世界に比類なき営業なり」

(F⑨ 299-300) と絶賛する。それを踏まえて、全国の富豪有志に私立鉄道諸会社の設立を勧告し、「独立独行」で鉄道事業を起こすことがよいが、保護を求めたければそれもよい。政府にとっても損は考えられず、保護を与えることに吝かではないとして、さらに、官設鉄道布設にも賛意を表し、中山道公債証書募集に対しても楽観的で、さらに外国債募集も視野に入れて、「公に私に大に鉄道を布設するの好時節なりと信ずるなり」(F⑨ 306) とした(論文 I、参照)。

田口に言わせれば、福沢の中山道鉄道公債への期待も資本家への鉄道投資への大袈裟な呼びかけにとどまっており、具体的な呼びかけではなく、外債募集はさらに実現性には乏しいものであった。そのためか、福沢の意気込みに対して、この論説に対して田口は全く問題にしていなかった。

そればかりではなく、田口は、1884年(明治17)1月26日「善哉時事新報記者の見」(T198)で、パナマ運河の成功によって日本が東洋の中心市場になることを記した『時事新報』に賛意を表しつつも、末尾で「国権拡張軍務皇張の議の如きは蓋し迂論のみ」と軽く往なした後、「中山道鉄道公債証書発行手続書を読む」(T198)でその内容を紹介し、2月9日・16日「鉄道公債募集に関して望む所を陳す」(T200・201)で、中山道鉄道の利益について検討し、新たな提案をする。それは、手続書にある日本銀行を通した公債募集方法に異を唱え、それを株式取引所で行なうように強く主張するものであった。

今回の鉄道公債の募集に関して吾輩が最も望む所は工事の緩急に応じ漸次に此公債を株式取引所に於て売払はしめらるゝの一事に在るなり、夫れ株式取引所に於て之を売払はしめらるゝと銀行紳商をして募集に應せしめらるゝと果して何の異なる所かあらん、斉しく是れ政府公債を売払ふのミ、独り異なるは株式取引所に於て之を売払はしめらるゝ時は衆人の競争十分に行はれ之を高価に売払ふを得べく銀行紳商をして募集に應せしめらるゝ時は然るを得ざるに在り、蓋し銀行紳商の公債を買ふもの必ずしも所有の目的に出でずして再売して利を得ん

との目的に出るを多しとす、故に其価格貴くして再売して利を得る能はざる程なれば之が募集に成せざるなり、而して之を勧誘して敢て募集に成せしむるの得策に非ざるは吾輩が前に論せしが如きなり

と、自らが主導する株式取引所の役割を強調する。それは言うまでもなく、田口にあっては、松方デフレの不況期に、安全性に依存する公債を買うか、預金に回すかの道を選んでいる富豪者の資金をいかに産業に投資させるかが最大の課題であり、市場での競争に基づく自由売買の理を説いたのである。

(2) 『時事新報』社説の変化と『東京経済雑誌』の対応

こうした中で、『東京経済雑誌』(T216)は、1884年5月31日、嵯峨正作が5月3日に井生村楼で行なった演説「鉄道創設を政府に勧むるは其れ將た今日に得策乎」を「経済演説」として掲載した。それは、『時事新報』に掲載された「政府ハ既成ノ鉄道ヲ人民ニ売渡シ其代金ヲ以テ別ニ新線路ヲ敷設スベシ」(4月17日)、「未来ノ鉄道事業」(4月23日)、「鉄道株券ト公債証書」(4月29日—30日)などへの3点の批判である。第一は、鉄道敷設には巨大な資本を必要とするから政府が既成鉄道を売却してその代価で新路線を建設し、売却、新設とを繰り返して全国重要地域を蜘蛛網する。第二は、鉄道の必要を感じていない桃源郷裡の方田舎に政府が鉄道を起こしてその必要を教育し、時機を見て売却する。第三は、鉄道によって物産製造が繁殖して不景気が消滅すれば高騰している公債が下落するから、公債を頼りにするより鉄道株の方が有利となる。これに対して、一は、官民を比較して、官設の場合の欠点を説き、「人民損するか政府損するかを免かる能はず」、二は、「政府恰かも多数人民の財産を奪つて之を少数人民に与ふるに等しくして甚た不公平なり」、三は、「固着資本増加し流通資本減少して他日商況恢復の兆ある共之に投ずるの資本少なきを以て之を實にする能はず」と結論付け、「記者の方策は経済上に害ありて利あるを見ざるが故に万一其説の政府に容れられんことを懼れ」と結んだ。

これ以降、田口らは、福沢および『時事新報』批判を展開しなくなる。それは、福沢自身が鉄道に関する論説を掲載しなくなったことと軌を一にしていた。

このように、日本鉄道会社第一区上野高崎間の営業は成功裡に進展を見せていく中で、田口卯吉の福沢論吉への、『東京経済雑誌』の『時事新報』への批判は、『東京経済雑誌』対『東海経済新報』論争のような展開は見られず、『東京経済雑誌』からの『時事新報』批判があるだけで、『時事新報』からは全く無視され、決して論争には発展しなかった。噛み合わないまま、あるいは噛み合わそうとはせぬまま、推移していったのである。田口卯吉の心境や如何、である。

この前後、田口は、1884年5月24日の「人民私立の鉄道を許可すべし」(T215)で、政府が今後私立鉄道を許可せず一切官設となし、ほとんど許可寸前にあった大津四日市間鉄道も許可されないという風評に対して、「我政府が民設を請願するものあらば直に之を許可するの政略を執り速に鉄道をして我邦に縦横せしめんことを希望する」(④172-173)とし、5月31日「利益ある民設鉄道を許可するにあらざれば鉄道の縦横を期すべからず」(T216)では、「今日財主の鉄道に熱心するは全く日本鉄道会社高崎上野間の利益にあり、然れとも是れ未だ十分なる的例と見る可らざるなり、何となれば其組織は純然たる民立会社と異なるあるを以てなり、若し四日市大津間に純然たる民設鉄道を許可し其株主をして利益を株券相場の騰貴に得せしめは海内の財主其資本を鉄道に注ぐ豈に多弁を要せんや」(④175-176)といい、6月7日「鉄道会社は専売特許にあらざり」(T217)では、田口の理論的支柱でもあったマカロックの鉄道管理法意見を批判する論考をも掲載して、鉄道民設論を強く求めた。

さらに、8月9日の「東京小田原間の鉄道は必ず利益あらん」(T226)で、「東海道に旅人の往復貨物の運搬の多きことは云ふまでもなきことなり、宿駅の繁盛なる客舎の高大なる有様を以て之を証すべし、去れば中仙道高崎までの線路にして利益あらんには東海道小田原までの線路は更に利

益あるべき筈なり」として、小田原神奈川間の旅客数の調査を掲載した。この間の旅客1日平均600人の往来があり、まず途中の藤沢までの馬車代35銭と同じに見積もれば1日210円、1年7万5600円、小田原の魚類静岡の茶などの貨物5000円、合計8万600円、支出3万円、差引差額5万600円で、敷設入費30万円。30万円で年々5万円の利益があるとすれば、「今日の商況に於て亦た佳利ならずや」と指摘した。

『時事新報』は、すでに3月1日に「何故ニ東海道鉄道ヲ布設セザルヤ」を論じていた。日本鉄道会社が北上路線をとるのに対して、「我輩今日本八十余州ヲ通觀シ何レノ地方ニ向ヒテ先ヅ商売上ノ鉄道ヲ通スベキヤト云フニ第一ニ着手スベキハ東京ヨリ大坂ニ至ル東海道ノ線路ナリト考ルナリ」、「東京ト関西貿易ノ中心タル大坂トノ間ヲ往来スルニハ陸路東海道ヲ行クヲ以テ最捷路ト為スニ於テオヤ、東海道鉄道ノ繁昌スベキハ我輩ノ固ク信シテ疑ハザル所ナリ」、「日本第一ノ好線路タル東海道鉄道ノ布設アランコトヲ希望スルナリ」と。その理由は、日本鉄道会社の路線は、「全国永遠ノ利益ヲ他年二期セントスルニ在ルモノ、如ク然リスノ如ク後年ノ利潤全国ノ利害等ヲ目的トシテ布設スル鉄道ハ一種ノ変則布設法ニ依ルモノニシテ尋常商売上ノ計算ヲ以テ論スベカラザルモノト知ルベシ」という。「商売上ノ計算ヲ用フベカラズ尋常ノ財主ニ向ヒテコレニ其資本ヲ投セヨト云フハ固ヨリ無理ノ要求タルヲ免カレザルヲ以テ我輩ハ今全国有志ノ財主ニ向ヒテ鉄道ヲ布設スルハ最モ利潤多キ所ヨリ先キニスベシト勸告シ当分尋常法ニ從ヒテ進行センコトヲ欲スルナリ」。いずれもどこかで聞いた台詞ではないか。まさに田口および『東京経済雑誌』記者が唱え続けてきたことである。田口は「鉄道論」以来、日本鉄道会社の路線構想に対して、第一区以外には賛成せず、特に白河以北については論外としており、また不採算路線に対しては別的手段、その地域の実情に見合った構想を示し続けたのであり、それ故、福沢の鉄道構想、あるいは『時事新報』を批判し続けてきたのである。しかし、この『時事新報』の論調は、田口らの主張への接近、同一性などというよりはむしろ、田口の名を無視した剽窃

に近いものと言わざるを得ないであろう。

この論調は、次の号、3月3日の「大ニ鉄道ヲ布設スルモ商業頓減ノ來ル氣遣ヒナシ」でも同様であった。「鉄道布設ニ使用スルノ資本ヲ得ントスルニハ必ず先ヅ他ノ事業ニ使用スルノ資本ヲ減シ之ニ融通スベキ道理ナルガ故ニ鉄道成ルノ日ハ即チ各業ノ資本非常ニ欠乏スルノ時ニシテ全国ノ事業一モ為メニ渋滞セザルモノナク折角ノ鉄道モ其運送スベキ貨物ト旅客トヲ見出サルコトアラン」と言うがごときは、最初に田口が行なった福沢批判を彷彿させるものと言えよう。

田口および『東京経済雑誌』から福沢および『時事新報』批判が姿を消していくのは、こうした論調の登場にあったのかもしれない。

1885年（明治18）10月17日の「鉄道賃銀」（T287）で、田口は、鉄道運賃の高さについて、「我下等社会をも鉄道に乗らしむるまでに鉄道賃銀を下落せしむること」（④221）を主張した。その中で、今までにはない表現が登場する。「時事新報記者の敏捷なる早く既に之に着目し更に最下等の一等を設けんことを論せり、余輩は全く之と主意を同うす」と言い、「而して又た時事新報記者の勧誘の論鋒の巧みなるに服するなり、唯々余輩は苟も改むる以上は今日の下等を以て中等となし之に準して上下の賃銀を定めんことを希望するものなり……／兎に角に今日の如くにては我下等社会は未だ鉄道布設の利に浴せざる者と云ふべし、鉄道なきにあらざるなり、唯々其賃銀貴くして之に乗るを得ざる也」（④222）と、珍しく『時事新報』を評価しながら自己主張を展開していた。

しかし、それは、両者の接近では全くなかった。

1886年（明治19）3月13日「鉄道の架設を自由にすべし」（T307）では、「人民独立の資力を以て鉄道を架設するに於ては最初利益ある線路数里の間を架設するのみにして決して日本鉄道会社の如く数百里の間に一線路を貫通するか如き大事業を起こす能はざるや知るべきなり」（④226）という。これは先に見た東海道鉄道への期待に対して、『時事新報』の東京—大阪間ではなく、田口が問題にしたのは、横浜から小田原までの延長で

あった。大構想を否定したわけではないが、あくまでも現実問題として、出資可能者の資金の範囲で、しかも卑近な利用度の高い地域から建設を始めていくべきであるということであった。7月19日に東京と西京を結ぶ路線が中山道鉄道から東海道鉄道へ変更された1ヶ月後の8月28日、「東海道鉄道」(T331)で、「余輩は小田原と沼津とには鉄道の経過せんことを希望するなり」として、その理由を「我邦の如く数百年間設立せる宿駅ありて住民の既に其財産を立つるものある国柄に於ては線路は稍と迂回するも之に沿ふて進まざるを得ざるべし」(④242)と説明しているように、住民生活の保障の上に立った現実的な政策提言であったのである。

それを総括したものが、1889年(明治22)6月15日の「先づ日本鉄道の全案を立つべし」(T474)である。

余輩は一脊髄を以て甘んずるものにあらざるなり、余輩は日本の鉄道を階梯様に布設せんことを希望するものなり、何をか階梯様に鉄道を布設すと云ふ、山陰北陸即ち北海に面する地方にも一条の鉄道を布設し、処々に枝線を設けて大平海に面する鉄道と連絡することは是なり、余輩は我政府に直に国費を以て此の線路を企画すべしと云ふにあらず、民設鉄道の請願者出づるに当り、此設計に抛りて以て其線路を許可し、余り紛雜迂回なる線路の此地方に縦横するを防かんことを希望するものなり、蓋し鉄道の事は社会公共の事に大関係あるを以て、一たび布設したるの後に之を改正することは最も至難の事なり、思ふに日本全体の鉄道設計を以て、階梯様と為すに於ては、将来に到りて大悔なかるべし、故に余輩は世の鉄道を企画するものに、予め之を以て心となして其線路を企定せんことを望まざるべからず、／余輩は日本鉄道の全計を以て、斯の如くならざるべからずと信ずるが故に、世の鉄道を以て官有ならざるべからずと主張する論者の小量なるを笑はざるを得ざるなり(④364)

且つ夫れ、論者は国家有事の時に当りて民設は国事に不便なりと云ふと雖も、果して如何なる不便あるや、兵隊を運搬し、糧食を輸送する

に於て、民設も官設も同一なり、其発車の時刻を伸縮加減するに於て、民設も官設も同一なり、然らば則ち、有事の時に当りては民設は不都合にして、官設は不都合ならずとの理由は一もあるなし、況んや今日日本の事情より考ふるも、有事の時を慮りて鉄道を官有と為さざるべからずと云ふか如きは、最も理由なきものなるをや、……余輩は夙に東海鉄道の有利なることを信し之を主唱せしもの、一人なり、然れども将来我邦の為に、最も主要にして且つ専有の懼あるものは、東京高崎間の路線是なり、之れを外にしては我邦の鉄道にして専有の懼あるものなし、然り而して東京高崎間の線路は既に民有に帰せしにあらずや、然るに論者か此の線路に於て官有を主唱せずして、却て東海線路に於て官有を主唱するは、余輩は一言以て其鉄道の事情に通せざることを断言せざるべからず、

日本全体より観察すれば、余輩は凡ての官線を民有に帰するの、最も得策たることを断言せざるべからず、若し我官線にして非常に巨大なるものならん乎、余輩は之を分割して払下けんことを主張すべし、何となれば日本の如き小国に於て、余り巨大なる会社の創立せんことは国家に鈞合はざればなり、然れども東海道鉄道を以て一会社となし、之を払下くるか如きは誠に我か小国に鈞合ひたる会社なれば、余輩は其計画の至極適當なることを思ふなり、(④ 365)

余輩の放任主義を主唱するや久し、是を以て世或ひは余輩の言を以て、陳々聞くに足らずと為せり、唯々見よ、余輩の説く所は皆な実践に基くものなることを、徒に欧米空論者流の浮説に雷同して、我邦に於て官設鉄道を主張し、若くは之に雷同するが如きは、余輩私に論者の為に取らざるなり、(④ 365-366)

長文引用をしたのは、田口卯吉が一貫して主張してきた「民設鉄道論」「鉄道発展段階論」の到達点を見ることが出来るからである。「階梯様」すなわち「脊髄線」と「支線」の組み合わせによる鉄道網の形成を国費ではなく民間出資によって賄う、煩雑錯綜迂回を防ぐための企図も民間

主導で行なえる、有事の兵隊運搬、糧食輸送、発車の時刻を伸縮加減も官有民有の別はない、日本鉄道東京高崎間鉄道も十分民営で成り立っており、東海道路が官設でなければならないことはない、小国日本にあっては巨大会社は国家に釣合わず東海道路も払い下げて民営の一会社とすべきである、欧米空論者流の浮説に雷同することを戒めた。

さらに、7月1日の東海道路の全通の直前の6月29日に書かれた「東海道路全通」(T476)では、19世紀文明の成果として鉄道を位置づけ、商業、生産上の成果と見做し、言語、風俗、文物、芸芸上への意義も強調しつつも、海上輸送を担ってきた日本郵船会社と相競争して旅客の便をなし、貨物運賃の減少を求めた(④ 366-368)。

(3) 二人の社長の鉄道敷設の実践

日本鉄道会社が東京—青森間に鉄道敷設を出願した直後、加賀能登の華族、東西本願寺門主らによって四日市から北陸に向かう東北鉄道会社の設立が請願されたが足並みがそろわず設立には至らなかった。松方デフレによる深刻な不況は1885年にその極に達していく中で、1884年12月に、資本金25万円と小規模ではあるが、最初の都市間近郊鉄道の阪堺鉄道会社が設立された。この後、いわゆる企業勃興が始まっていく中で、日本鉄道会社の成功が注目を集め、ようやく鉄道への期待が高まりを見せ、いわゆる鉄道熱が勃興し始めた。

1883年に入って、日本鉄道第二区路線として浦和一幸手—古河—宇都宮に至る案が浮上すると、足利の買次商市川安左衛門、木村半兵衛らが中心となって栃木県足利郡、安蘇郡、上都賀郡、下都賀郡が連携して、第二区路線を熊谷から分岐させて足利—佐野—栃木—鹿沼—宇都宮を通る案を作成、誘致運動を起こした。翌年2月には、日本鉄道会社社長吉井友実の視察、鉄道局長官井上勝らの巡見もあったが成功しなかった。しかし、木村は鉄道への期待を絶ちがたく、1886年、旧知でもある田口卯吉に相談を持ちかけた。田口は、従弟伴直之助を推薦して、支配人として創立事務の

一切を任せることにした。日本鉄道会社第一区に強い期待を寄せていた田口は、10月、東京株式取引所を辞任し、持株売却で得た1万円余を両毛鉄道発起への資金とし、日本鉄道第一区と第二区を連結する両毛鉄道会社を設立し、自ら社長になって、「我邦のマンチエストル」なる両毛鉄道を完成に導いた。10月7日に測量が終わり、「両毛鉄道第一区線路収支予算調」「両毛鉄道第二区線路収支予算調」が作成され、11月28日両毛鉄道株主総会が開かれ、翌1887年（明治20）5月17日、鉄道局長から認可受け、資本金150万円の有限責任両毛鉄道会社が創立された。1年後の5月22日に足利町で仮開業式が行なわれた。

両毛地区有志の意気込みとは別に、輸送に緊急性を求めない繊維貨物では相変わらず舟運に依っており、鉄道への変更にはなかなか至らなかった。当初の経営は思わしくなく、第一区線路収支予算調査の時の数字を大きく下回り、配当も1分程度に過ぎず、田口らが当初期待した配当金1割には至らなかった。東京に居住する多くの株主は、営業開始以前に利益を求めたため、満足な配当ができないのは当然としても、不況の深刻化で投機に期待する株主の不満は増大していった。ここに田口卯吉排斥運動が起るのである。田口は、1889年1月29日両毛鉄道全線開通式に出席直後、臨時株主総会で役員を解任された。

両毛鉄道は、1890年11月20日、小山―前橋間が全通した。その後の景気回復で、1893年（明治26）9月には、株価も91円39銭の最高値に達したが、1896年（明治29）10月には、日本鉄道会社に吸収される¹⁰。政府の保護に頼らない起業家田口卯吉の鉄道経営は、鉄道局、日本鉄道会社の制約の下、4年ほどで最初の挫折を味わうのであった。

この動きとほぼ同時に、一貫して田口らの鉄道論を揶揄し続けてきた『時事新報』の社長中上川彦次郎は、1886年12月に神戸―姫路間鉄道の発起人である三菱会社の莊田平五郎の依頼を受けた福沢の後押しによって、時事新報社を退社して、山陽鉄道会社の社長に就任したのである。山陽鉄道会社は、1887年5月に公布された私設鉄道条例に基づいて、神戸

一岡山、岡山一姫路、姫路一馬関の3区を路線として、1889年1月に設立された。これも当初の計画は認められず、下関までの路線建設を強いられたために資金調達に困難を極め、補助金を受けることによって難局を乗り切っていったのである。これには福沢諭吉の励ましがあったことは周知のことである（論文Ⅰ、参照）。しかし、山陽鉄道が完成するのは、中上川が去って遙か後の1901年（明治34）5月のことであった。

同時期に、対立状態にあった『東京経済雑誌』の社長と『時事新報』の社長が二つの私設鉄道の社長になるという状況が出現したのである。しかし、この二社の明暗は、民間資本に依存する養蚕織物産業地帯を横断する小鉄道と、政府の強力な支援を背景に成立した山陽道という幹線上の大鉄道との差に他ならなかった。山陽鉄道には鉄道局長井上勝の強力な支援があったのに対して、両毛鉄道に対しては、井上の「祝辞」に象徴されていると言えよう。「田口君を始め両毛鉄道会社の重役の方々はみんな、成るべく大勢前へ出て並んで呉れ玉へ（社長始め一同進んで整列す）、タツタ是れ丈け乎、私は日本国の為めに、両毛鉄道の落成を祝ひますが、株主の為めにはまだ目出度とは云はれない、収入が僅かで、割賦も少なく、頃日から株主中の不平も聞て居るし、ゆゑにまだ全く目出度い所へ至らんから祝はれない、ダガ株の下たとて不平を言ても仕方がない、是までは是までとして、是からは早く目出度くなることを望む、私は社長幹事の人々か創業の際よりの苦心の一方ならないのを知て居るが、将来は一層勉強して、当初見込の通り一割でも一割五分でも充分善き割賦の出来る様に致したいものです」（T505、1890年1月25日）と。

4 「論争」の総括

以上、見てきたように『東海経済新報』と『東京経済雑誌』の間で論争は戦わされたが、『東京経済雑誌』と『時事新報』の間には一切「論争」はなかったのである。一方的に、田口卯吉と『東京経済雑誌』が『時事新

報』を批判したに過ぎなかった。『時事新報』が正面切って『東京経済雑誌』の論考を問題にしたことは一度もなかった、明らかに田口らを揶揄したものはあるものの。しかし、田口らにとっては明らかに「論争」(挑戦)であった以上、両者の共通点と対立点をまとめておこう。

文明としての鉄道 一つの前提条件を確認しておこう。それは、田口卯吉も福沢諭吉もいずれも鉄道敷設の意義については異存はなく、田口も福沢以来の鉄道を文明の象徴とみなしていることである。田口が初期の『東京経済雑誌』(1881年2月15日、T53)に掲載した赤城樵夫「蒸気力ノ功用ヲ論ス」に、それはよく示されていた。

就中蒸気力ノ功用最モ大ナルハ水ニ蒸気船アリ陸ニ蒸気車アリ、以テ運輸ヲ軽便ニシ以テ貿易ヲ繁盛ニシ国土ノ産物ヲ増殖シ人民ノ交際ヲ厚フシー歩ヲ進メテ論ズレバ之ニ由テ都鄙ノ権力ヲ平均シ以テ国家ノ康福ヲ大ニシ人民ノ安寧ヲ保ツヲ得ベシ、然ラバ則チ蒸気力ハ人間ノ用ニ供スル至大ニシテ一國富有ノ基ヲ立テ国家経済ヲ裨益スルモノト称スベク且ツ大ニ人智ノ開達ヲ助ケ世ノ文明ヲ裨補スルモノト謂フベキナリ

このように、初期の福沢が『西洋事情』で説いた「近時の文明は蒸気の文明なり」(F⑤7)は、このように蒸気機関が製造工作の原動力、運輸手段として文明に裨益するものと広く認識されていたのである。しかし、産業としての実現にはほど遠いものであり、それをいかに実現させていくのか、させることができるのかで、具体的プランに相違をもたらしていくのである。

明治10年代に入って福沢が鉄道布設の重要性を説いた時、福沢はたえず論考の冒頭に「文明としての鉄道」を掲げていても、外国との交易に当って、「商売工業」、「政略兵権」を制するために「鉄道築造の今日に猶予す可からざる」ものとして、そのためには「国財」の充実が不可欠であることが意識されていたのである(『民情一新』(F④373)。論文I)。

建設主体と建設費 欧米および東洋諸国と対峙するの中で、早急に解決

しなければならない問題は、鉄道敷設に当っての建設主体と建設費であった。ここで、福沢に対する批判者として、田口と『東京経済雑誌』記者たちが論争を挑むことになったのである。この両者を分かちつものは、この記者赤城が念を押す、「一ニ儉素ニ従ヒ此等ノ耗費ヲ節減シテ以テ蒸気力ヲ利用セザル可ラザルナリ」という一言にあった。

それは、田口が初めて鉄道に言及した「歳入歳出決算報告書皇門御大典六月を読む」(1880年6月15日、T29)で指摘していた、「人民之を營」まず、「政府之を管する」が故に、「冗費の多きに因」って、「歳出を消耗し国帑を萎縮する」ことが問題視されていたのである。田口の無駄な歳出抑制による国家財政を健全化、官営事業を排して民間企業の育成による需要の喚起を基本とする「経済原則」に沿った主張に対して、福沢は状況に応じた臨機応変な「政治的経済政策」に基づく主張を展開した。違いは次の点にあった。国富つまり国財のあり方、政府財政の状況、地方の産業化への進展の度合い、こうした問題について両者は、ともに「改進」を自認しつつ、「自由」と「保護」とを巡って大きな違いを展開していくのである。

私設・官設・保護 田口は一貫して民間人による出資に基づく企業として鉄道業を位置づける。原則としては、福沢も同意見であった。しかし、福沢の鉄道政策論は、増井健一のような一貫した民営論者¹¹ではないことは、これまでの叙述で明らかであろう。その状況に応じた敷設方法が選択されなければならない、民間に資力と投資意識がなければ民営を唱えても無意味である、それ故に政府が補助を与えて誘導するか、官営事業を起こすか以外に道はない。その中で、民間にある資本をくみ上げるばかりではなく、実現性のない外国債にまで視野を広げるのである。福沢の論理は、平常時ならば、増井のいうように、民営論者であったろうが、国内外の相論の中で鉄道敷設の急務を唱える福沢にあってはそれは論外であったし、それは、歴史の展開を知ってしまった現代の研究者の戯言に過ぎないのである。だが、しかし同時代人の田口すらにも説得的ではなかったと言わざるを得ない。

二人の相違点　そして、田口は、鉄道敷設の急を論ずる福沢と脆弱な国財を論ずる福沢の議論に矛盾を見出した。この見解の違いが、二人の決定的な相違となる。福沢にとっては、脆弱な国財しか持たない中でいかに世界に対峙することができるか、それはまさに現実政治の方向性の問題であった。何としてもその世界を構築することが日本の最大急務なのである。そのためにはあらゆる手段を用いなければならない。この時代において、世界情勢を大枠としてとらえることができたのは福沢のほかどれほどの人物がいたであろうか。福沢の見通しは、したがって国内政治の個々に対応する政略ではなかった。そうであるが故に、木目細かい具体策の提示にはなり得ず、またその必要もなかったのである。

これに反して、田口は、現実の個人の生活を根拠として、経済的営みを組織化していく方策を基盤に理論化しようとした。それ故に、自由人としての道を選択したのであり、『東京経済雑誌』はその根拠地であった。

しかし、両者は、片や政略へ、此方経済原則へ、という異なる軌跡のうちに理論活動を行なったのである。噛み合わないのが当然であった。福沢から見れば融通の利かない原則を振り回すだけの若僧の戯言であり、田口から見れば絶えず人を茶化す虚言壁の先生なのであろう。論争の出発の福沢の『民間経済録 二編』の、書き手と読み手との双方の意識（理解）の違いが両者を遠ざける要因であったと言えよう。

共通意識　しかし、両者がともに意識していなかったであろう事態が出来ていたのである。それが、嵯峨正作が問題にした、1884年3月から5月にかけての『時事新報』の社説である。先に取り上げた「大ニ鉄道ヲ布設スルモ商業顛滅ノ奇タル氣遣ヒナシ」を読んだとき、1880年（明治13）9月25日『東京経済雑誌』（T39）の「福沢先生著民間経済録第二篇ヲ読ム」(③ 183-186)を思い起こさずにはいられない。論文Ⅱ（2（1））で、「此鉄道ヲ起スノ労力ト資本ハ従前徒ラニ遊フノ労力資本ニ非ス」(③ 184)、その労力と資本は、衣服の製造、田園の耕作、船舶の製造に必要なものであって、その生産によって、国家にも一私人にも利益がもたらされ

る。福沢の議論は「鉄道ヨリ生スル所ノ利益ハ恰モ新ニ湧出スルノ富ニシテ嘗テ従来ノ製産ヲ損害セザルニ似タ」(③ 184) るもので、有り余っている労力と資本とが鉄道建設に向けられるのではない」と記したところである。これも「是れ蓋し時事新報記者か他を煽動するに於て常に用ふる所の得意の妙手段なり」であろうか。

このように、田口が福沢批判に用いた論理が『時事新報』の社説に登場してきたことである。おそらく『時事新報』の記者の多くは、田口の以前の主張を読んではいなかったのではなかろうか。『東京経済雑誌』のバックナンバーを読んでいれば、その議論に同意したことになるが、そのような文章ではない。彼らの考えと見做してよかろうし、福沢にとっても問題のない議論であったと考えることができよう。

さらに後年、鉄道国有化問題になると、両者は極めて同方向の議論を提示していく¹²のであるが、しかし、それはもはや、本稿の課題、田口卯吉の福沢論吉批判の域を越えることになるであろう。

おわりに

本稿の課題は、「はじめに」で記したように、田口卯吉の鉄道に関する認識を福沢論吉との関係で理解することにあつた。したがって、まず福沢の鉄道論を理解し、それに対して田口がどのように批判しながら自らの鉄道論を構成していったかを、『東海経済新報』と『時事新報』発刊後の二つの時期に分けて考察してきた。当初はその最後に「田口卯吉と両毛鉄道社長追放問題」を予定していた。両毛鉄道会社の成立とその展開についてはかつて概説したことがあり、そこで言及できなかった、特に福沢の両毛鉄道への関りについてである。これは、両毛鉄道が営業を開始した直後に、社長田口卯吉に対する辞任要求が出されて、田口卯吉が社長を退く事件についてである。これを主導したのが、福沢の弟子である西脇悌二郎であった。西脇はたびたび福沢のもとを訪れて、田口の追放を伝え、アメリ

カ留学中の福沢桃介を呼び返して社長に迎える画策をしていた。桃介の帰国の一因であった。これは、数通の「福沢論吉書簡福沢桃介宛」で確認される事実であった。しかし、福沢が田口追放に一役買ったわけではなく、本論ではバランスを欠くことになるので、取りやめることにして別の機会に譲ることにした。その旨を記して、筆を擱く。

註

主要引用資料は、下記のように本文中に略記する。

- 『東京経済雑誌』第87号→T87とした（『鼎軒田口卯吉全集』吉川弘文館、1928年に収録されているものは、便宜的に巻、頁を④52と引用文の後に付した）。田口卯吉の著作からの引用は、原則として『東京経済雑誌』による。
 - 『時事新報』は年月日を示した。
 - 福沢論吉の著作は、『福沢論吉全集』岩波書店、1959年の巻、頁を、F⑧111と引用文の後に付した。
- 1 川崎勝「田口卯吉の三菱批判——明治前期の海運保護政策をめぐる——」『武蔵野大学政治経済研究所年報』第5号、2012年5月、参照。
 - 2 本論は、『鼎軒田口卯吉全集』には採録されていないが、田口卯吉の論と見なす。
 - 3 一例を挙げれば、1883年7月10日には、株主野沢雞一、今村長善、明石春作から社長吉井友実宛てた「投票発言権ノ制限ヲ寛ニスル請求書」（T172、1883年7月21日）が出されている。「寧ローニ株ニ止ル人モ之アルヘク候、若シ此等ノ人ニ発言投票ノ権アラシメ候ハンニハ精神ノ入り方相増シ随テ資本ヲモ醸出セラレ候ハン歟」「最少数ノ株主ト雖多数ノ株主ニ比例致シ相当ノ定限マテハ発言投票ノ権持タシメラレ候テ当然ト存候」といい、総会での「発言投票スルノ権ハ五株毎ニ一箇」「四株以下ノ株主ハ二人以上相連合シ五株ニ満テ一箇ノ投票権ヲ有ス」るように求めている。
 - 4 「寡人政府」の用語は、田口の使用以前には見られない。いつごろから使われたか判然としないが、福沢論吉の「帝室論」（1882年4月26日—5月11日『時事新報』掲載）、「藩閥寡人政府論」（5月17日—6月17日『時事新報』

- 掲載)以降、「寡人政治」などと共に、一般化していくようである。
- 5 この福沢の主張については、「福沢論吉書簡岩倉具視宛」1882年8月6日付を見よ。『福沢論吉書簡集』第3巻、225頁。なお、川崎勝「板垣洋行問題とその周辺」『福沢論吉年鑑』44、福沢論吉協会、2017年12月、41-43頁、参照。
 - 6 福沢の「内安外競」論について、田口は、「福沢先生著時事小言ヲ読ム」(T82、10月15日)、「財政ノ困難ヲ論ズ」(T83、10月22日)で、『時事小言』批判を行なっている。
 - 7 この論説は、『福沢論吉全集』には収録されておらず、筆者不明とされているが、この前後の福沢の論調と同一であり、しかも、冒頭に「我輩ハ去ル九月廿二日廿三日^(注)ノ本紙上ニ於テ鉄道ノ人智開達有無流通殖産興業ニ緊要ナルノミナラズ兵要上ニモ亦必用ナル所以ヲ詳論シ」と「鉄道論」の執筆を示唆していることから見て、「我輩」=福沢論吉(=『時事新報』)として扱うべきであろう。
 - 8 田口は、1883年6月23日の「時事新報を読む」(T168)で、「人をして議論の奇に驚かしむるは福沢先生得意の妙なり」と書き出して、福沢がかつて主張していた、紙幣主義から兌換紙幣主義・外債募集による紙幣銷却論へ、鉄道急務論・国財不足論から外債募集へ、内安外競主義・国権拡張論のための増税論など、「俄に筆を変して」、「イツの間にか議論を変して」と言い、「吾人の望む所は記者が大に議論の階級を上げて明治十六年の日本人の能く理解し得る程の方策を示さるゝの一事にあるのみ」と不審を述べていた。
 - 9 「民力休養」は、福沢が『民間経済録 二編』で述べる、国会開設によって国財のために財(租税)を出すことの意義を述べた後で、「民を休養するとは殆ど古来の通言にして、政府の美事の如くに聞ゆれども、畢竟千百年前専制の下に通用す可き言のみ。後世に至て苟も人民に自治の精神を抱き、又其精神を活動するの地位を得て、国権の保護維持を以て人々の責任とするの場合に於ては、何ぞ坐して他の休養を受るの理あらんや。休息して錢を愛しみ、為に国威の張らざるも自から為す所なり。勉励して国財を費し、大に国を興すも亦自から為す所なり。後輩盛衰一に人民の心に出ることなれば、自治の精神を抱く者は此に見る所なかる可からざるなり」(F④ 381-382)と、民力休養を批判した論調への批判として議論されている。論文I、参照。
 - 10 川崎勝「地域産業を支えた経済思想——木村半兵衛と田口卯吉を中心に——」

栃木県歴史文化研究会編『日本史の中の栃木』随想舎、2013年。

- 11 増井健一「福沢諭吉における鉄道政策論」慶応義塾福沢研究センター『近代日本研究』10（1993）、1994年3月。
- 12 この問題については、老川慶喜「産業革命期の鉄道問題と『東京経済雑誌』」、杉原四郎・岡田和喜編『田口卯吉と東京経済雑誌』日本経済評論社、1995年、237-274頁。松野尾裕『田口卯吉と経済学協会』日本経済評論社、1996年、186-200頁。参照。

