

田口卯吉の三菱批判

― 明治前期の海運保護政策をめぐって ―

川崎 勝

(武蔵野大学政治経済学部客員教授)

はじめに

田口卯吉⁽¹⁾は、一八七六年(明治九)一二月、最初に執筆した『自由交易日本経済論』⁽²⁾で、自らを「経済世界の自由民」(③11)と位置づけ、「保護税の害」の章で、「保護税は保護せる職を盛にすと雖も一国の利益を増さざる事」「保護税は内国市場に於て専売の権を内国人に与ふるを以て、保護せらるゝ物品に勤労財本の集まる割合に随て国家に害ある事」「政府は一人の利益を佗人に与ふるの権なき事」を論じ(③20―25)、次いで一八七九年一〇月、イギリスの保護政策の弊害を論じたレオン・レヴィの『大英商業史』⁽³⁾を翻訳出版し、犬養毅の『東海経済新報』⁽⁴⁾との間で展開された自由保護貿易論争での「自由交易論」(③186―197)などで保護を要

する職業・技術は不利益なものであるとした。同時に、折から政争に発展する開拓使官有物払下問題に対しても、北海道を政府の干渉をから自由にすることを主張していった。

一八八一年（明治一四）一〇月の明治十四年政変後、田口卯吉は、一月から二月にかけて、本稿の第一主題となる政府と三菱を批判する「三菱会社助成金を論ず」を執筆したのである。この論説の背景には、大久保利通が主導した殖産興業路線と海運保護政策があった。これにより三菱会社が成立する。しかし、政変後政府の海運政策は大転換し、共同運輸会社を設立させて二社間に競争させ、結局両社の合併による日本郵船会社創設に向かう。この海運政策転換の中で、岩崎弥之助の弁明「三菱会社ノ意見書」とそれを批判する政府内部文書といわれる「弁妄」が新聞紙上に掲載され、それをめぐる自由党と立憲改進黨の対立抗争が絡みながら、諸新聞・雑誌による論争が展開されていった。そこに見られる論拠は、陰に陽に、三菱批判の口火を切った田口の論説に求められ、それは三菱会社批判の原型となつて、絶えず無断で利用されていくことになった。田口と見解を異にする、政府、自由党、政府系新聞に利用されるだけではなく、田口の共同批判は、彼らから三菱擁護者の烙印をも貼られるのである。

本稿では、まず、この「三菱会社助成金を論ず」を取り上げ、大久保利通の海運保護政策と郵便汽船三菱会社の成立を概括し、明治十四年政変後の政府の海運政策の転換による共同運輸会社の設立に対する「共同運輸会社を論ず」（一八八二年七月）をはじめとする『東京経済雑誌』の論説とそれに対する論戦を紹介し、保護施策と専横会社に対する批判を、英国の歴史から海運保護政策の失態を考察し、三菱保護に加えた共同保護を経済原則から批判する「自由航業論」（一八八三年六月）を検討する。田口卯吉の所論は、自由保護貿易論争を踏まえたものであると同時に、現実政治、政府主導による企業育成と干渉、保護という名目による専横会社

の出現とその弊害への鋭い批判でもあったことを明らかにする。

一 田口卯吉の「三菱会社助成金を論ず」と末広重恭の「保護金の弊害」

1 田口卯吉「三菱会社助成金を論ず」

田口卯吉は、一八八一年一月一九日から二月一七日にかけて、五回にわたって「三菱会社助成金を論ず」を『東京経済雑誌』誌上に掲載した（④52—64）。

この論旨は、『自由交易日本経済論』以来一貫して主張してきた保護貿易主義批判に基づいたものであった。航海は国の一大事業で、定期郵便遞送の便をはかり、貨物低廉輸送により各地の物産が蕃殖し、航海に熟達した海員水夫の排出により外患に対する海軍の用に備えるもので、補助金を与えて民間に商業を発達させることが急務であるとする説（④52）、すなわち大久保利通によって実施された海運保護政策に対して、正面から批判を加えた。

まず、明治十四年大藏卿歳入出予算表から農商務省^⑤予算を示して、その総額四五八、七七三円のうち、三菱会社助成金二五〇、〇〇〇円、沖縄県航海費九、〇〇〇円、朝鮮国定期航海費一〇、〇〇〇円の、合計二六九、〇〇〇円が三菱会社の助成金として計上されていること、農商務本省の定額は一八万余円に過ぎず、驚くことに政府の一省の予算の五八・六パーセント余が一企業に当てられていることは異常というほかはない。もとより、自由交易論者田口卯吉にとってみれば、日本の産業を統括し、外国の商況を探求するような省は無用であるが、設立した以上経費が必要となるのはやむを得ないとしても、一商社に過ぎない三菱会社への費

用計上は何のためか。三菱会社は、航海すれば、貨物、旅客の運賃を徴収するのだから、他の海運会社と同じではないか。たとえ、日が浅く需要も少ない沖繩、朝鮮航路の設定、郵便御用に対する助成を認めても、補助金としては高額すぎる。大阪、北海道、上海、香港などの航路で利益をあげられない路線があるのか。もしそうならば、経営が拙なためで、日本人がその損失を負担する理由はない。

然らば則ち二十五万円なるもの何等の目的ありて之を与ふるか、三菱会社は何等の義務を日本人民に尽くすの報として之を受くるか。(④54、『東京経済雑誌』掲載時は漢字片仮名表記)と、詰問する。

しかし、三菱会社は、このような莫大な助成金を受けながら事業報告も公にせず、利益の配当を通知したこともない。田口は、この資金をどのように遣って海運を振興させたか、この資金を別の事業に流用していないかについて、世人が公然聞知する事実と、『駅通局年報』、『船名録』などを合せて、三菱会社航業の沿革と現況を示し、意見を述べる。ここでは、沿革は省略して、三菱批判の部分を取り上げる。

(1) 所有船の増減

現在の三菱の所有船舶は四二艘。そのうち風帆船六艘、一〇〇トン未満汽船二艘を除くと三四艘になる。政府から下付された三一艘、米國太平洋郵便蒸氣船会社から買収した船舶が七艘、また一八七四年(明治七)当初の自己所有船が五、六艘あったのだから、四〇艘以上の船舶を所有していなければならないのに、実情は減少している。一方、全国の海運業の展開をみると船舶は増加しているが、大型船はほとんどなく、多くは一〇〇トン未満の川蒸氣船か内海蒸氣船に過ぎない。つまり、三菱の独占の結果、他の海運業を圧迫して、そ

の發展を妨げていると言わざるを得ない。

政府巨万の助成金を与へて漸次汽船を減少するが如し、尚ほ能く航業を振起したりと云ふか。／……三菱会社豈に此等の航業を奨励せんや、或ひは却て妨害せしことあらんのみ。／三菱会社は其自社の航業を増進するものにあらず、又た他社の航業を奨励するものにあざること此の如し。(458)

(2) 運賃の洋銀支払い

内外ともに競争相手がなくなつて一人勝ちした三菱は、日本人民にどのような報酬をなしたか、また、どれぐらい運賃を下げて産物蕃殖に寄与したのであるうか。

否々決して然らざる也。……彼社の役員傲慢なるも、我商賈は彼れに託せざれば貨物を運搬する能はざるなり。彼の船賃高価なるも我旅客は彼に託せざれば旅行する能はざるなり。日本人民彼に租税の一部を割き、彼をして此の如き巨大の会社たるを得せしめ、而して彼我商賈旅客に報ふる此の如し。(458—59)

と、独占価格による運賃の一方的な高額維持の弊害を指摘する。そればかりではない。一八八〇年度より運賃は日本円で支払いを廃止して、洋銀での支払いに変更したのである。その絡繰りを、次のように指摘する。

故に従来十円の船賃は十弗の船賃となれり。此時に當りて紙幣と洋銀との差は六割以上なりき。故に三菱の運賃にして六割以上の騰貴を為さば、凡そ海内海運に拠るの貨物は殆んど凡て其影響を蒙らざるを得ず、一朝にして貨物に六割以上の騰貴を為す、商業上の変動其れ幾何ぞや。然れども三菱会社は毫も考慮せざるなり。而して海内商賈亦た謹で其言ふ所に従はざるを得ざるなり、何となれば則ち彼れ海運の全權を專にすればなり。(459)

この時、日本の不換紙幣とアジア市場での取引通貨であるメキシコドルの取引相場が六割以上騰貴したのに付け込んで、三菱は、洋銀での支払いを要求することにより、運賃を一挙に六割以上引き上ることになった。洋銀騰貴の原因は、田口が大蔵省時代に上司に楯突いてまでその弊害を主張してきた不換紙幣の汎濫⁽⁶⁾によるものであるが、日本人民はそのもとに耐えているのである。そうした中で船賃を洋銀で要求する行為は、日本の幣制を真つ向から否定するもの、破壊するものではないか。日本人民が皆、米、麦、薪、味噌、醤油、その他の貨物、賃金、貸借まで、シリングやフラン、ルーブル、ドルなどで相場を立てて売買し、あるいは日本政府発行紙幣を使用したければ当日の為替相場に従って支払うべしというのは、日本の本位貨幣を否定することになる。日本および諸外国の幣制を例示しながら、

日本政府の紙幣は日本人民が円貨を遵守せざると同時に直に其価格を失せんのみ、日本政府の幣制は之と同時に消滅せんのみ。仮令日本政府は常に此等の点に於ては注意を欠くにもせよ人民たる者之に乗じて以て此の如き挙措を為すは豈に情義に於て忍びざる所にあらずや。(461)

と、その無謀性を指弾する。これも独占なるが故である。

(3) 船舶の修繕

三菱会社は実に其船舶を貴重視せざるものなり。其少しく破損するものあれば、則ち令して曰く、宜しく破損場所のみを小繕すべしと。小繕の以て之を維持する能はざるに至れば、即ち又令して曰く、宜しく之を放擲せよと。故に修繕所に於て船体を検査し之を修繕したるが如きは、嘗て一回もあるなしと云へり。

(462)

三菱所有の船舶は、助成金を受けて以来、まともな修繕をした形跡がない。貨幣が欠乏しているからではない。では、修繕を怠ってきたのはなぜか。田口は、一八七八年以降の動向を次のように査察する。

(4) 他の事業展開

漸く其貨幣を他の商業に運転せんと欲するの形跡あり。(462)
と、助成金の一部を他の事業に転用している資金の流れを例示する。

まず、大株主として岩崎弥太郎の出資。東京株式取引所(一八七八年)、東京海上保険会社(一八七九年)、横浜正金銀行、貿易商会(一八八〇年)、明治生命保険会社、日本鉄道会社(一八八一年)、数行の国立銀行。次いで、三菱会社の経営になる企業。三菱商業学校(一八七八年)、東海社(『東海経済新報』発行)、三菱為替店(一八八〇年、のち三菱銀行)、高島炭礦(一八八一年)。

故に以上の諸業に於て注入せし所の金額を総計せば、三菱会社の帳簿に於て資産に属すべきもの其れ幾何ぞや。蓋し驚くべき金額を為すべきを知るなり。(462)

政府が与えた巨万の助成金は、炭鉱、為替、株式会社に變じてしまい、「余茲に至りて助成金の全く賽銭たることを知るなり」(463)と、政府が税金を投入した助成はまったく意味をなさないのであったと断じた。

以上の四点を中心に田口の三菱会社批判は構成されている。そして、岩崎弥太郎の手法に対しても、年々二十六万余円の助成金を政府に得て、而して之を他の商業株式に使用し、傲然恥づるの色なし。官吏より、学士より、僧侶より一に黄金を以て之を圧し、少しく抗論せんと欲するものあれば人を馳せ物を贈

り、其口を箝し、其筆を抑ふること、条例法律よりも密なりと云へり。凡そ此等の事皆な自ら当らず必ず才幹知略あるものをして之に当らしめて而して自身は陰然退居して王侯の奢侈を極め、天下の快樂を尽くし、毫も忌憚あるなし。其举措此の如くして而して天下をして肅然として今日に至るまで、該社の事に論ずるなからしむ。唯々之を論ぜしものは独り我友人末広重恭君あるのみ。(④63)

と、手厳しく糾弾する。

しかし、田口の論難は、この直前で、政府批判に向けられていくのである。

然れども明治政府が民間の營業を補助するもの常に此の如きの結果を得たり。製藍は銀山となれり、直輸は洋銀相場となれり。三菱会社の如きは特に其甚だしき者のみ。在上の有司之を見て以て能く保護の弊を悟知せられたるや否や。然れども諸官省の製造の如きは其損失却て之より甚だし、寔に財政を改良せんと欲せば先づ此等より掃除せざるべからざるなり。(④63)

明治初年以來政府が採ってきた殖産興業政策は、ことごとく失敗に帰しており、その最大なものが三菱会社助成金であったとする。このように、田口卯吉の三菱批判は、政府批判であったのである。

さらに、政変によって三菱助成の推進役を努めてきた大隈重信が追われたことが三菱にとって大打撃になることになることを予測し、近々農商務省が三菱に関する書類の調査を始めるといふ情報をも伝えた。

2 三菱保護政策への最初の批判——末広重恭

一八七八年（明治一一）以降広がりをもせた自由民権運動は、福沢諭吉が「国会年」⁷⁾と表現した一八八〇年にピークを迎えた。国会開設、憲法制定を求める声は、政府の個々の施策に対しても鋭い批判を展開していっ

た。その一つが、政府―三菱批判であった。

三菱批判の嚆矢は、田口卯吉が岩崎弥太郎を糾弾した部分にあげた一八八〇年一〇月二一日の『嚶鳴雑誌』に発表された末広重恭の演説「保護金ノ弊害」⁽⁸⁾であった。

末広は、「今日余ガ演説ノ目的トスル所ハ夫ノ政府ノ保護ヲ受ケ航海ノ全権ヲ専有スル三菱会社ニ在リ」としたが、この演説に先だって経済学者で経済雑誌社の乗竹孝太郎が「保護ノ政略」(同誌掲載)で自由貿易論から保護税制を批判し、政府の干渉の不可なることを説く演説をしたため、事実のみの指摘にとどめている。

三菱の社員は政府から与えられた金額は保護金ではなく郵便運輸に対する報酬だというのが、保護金であるのは明白で、政府が三菱との契約を解くまでは、他の汽船会社の成立を望むことはできない、一社による航路の専有は、運賃の高下、荷物の取扱とも、三菱会社の勝手次第で、それに不便を感じても不平を訴えるところがない。

世上でいわれていることの中で最も問題なのは、その保護金で世間の商業上に立ち入って利益を壟断していることである。東京に設立された海外と直接取引をする貿易商社への出資は他の西洋型帆船を所有する会社の利益を奪うためであり、東京株式取引所の内紛も風帆船会社設立を目指すものを排斥しようとするもので、さらに最近刊行された保護主義を唱える雑誌(『東海経済新報』)への資本提供も反对者を攻撃するための手段であるといわれている。これに対して、末広はいう。

此等ノ諸説ハ固ヨリ余輩ノ信用セザル所ナリト雖トモ苟モ實際上ニ於テ此事アリト仮定セハ其ノ保護ノ政略ニ因ツテ妨害ヲ社会ニ及ホスハ果シテ幾許ゾヤ、……三菱ハ其ノ保護金ヲ移シテ私立ノ諸商会ト競争ヲ試ムレハ利益アル各種ノ商業ハ尽ク三菱一社ノ為メニ占奪セラル、ニ至ル可シ、……各種ノ商業ニ干渉セ

シメテ之ヲ問ハザルニ置クガ如キアラハ是レ人民ノ膏血ヲ以テ商業ノ發達ヲ妨害スルモノニ非ズシテ何ゾヤ⁽¹⁰⁾

末広は、保護の弊害を主張し、政府に対しては十分の監督をなし、三菱会社に対して妨害を社会に及ぼすことのないように希望するというように、かつて二回筆禍に遭い禁固に処せられた経験から、一見穏やかな口調をとっているが、世評を背景にして、ここにはじめて、政府―三菱の癒着を抉り出したのである。

では、政府と三菱会社との癒着はいかにして起こったのか。しばらく遡って、三菱会社保護政策の形成過程を検証しておこう。

二 大久保利通の殖産興業路線と海運保護政策

1 大久保利通の内務卿就任

一八七三年（明治六）五月二三日に一年に及ぶ岩倉遣米欧使節の副使としての視察から帰国した大久保は、一〇月、西郷隆盛ら留守政府によって実行に移されかけていた征韓論を潰して（征韓論政変）、十一月一日に内務省を設置して内務卿となり、政府の実権を掌握した。そして、翌年、「殖産興業ニ関スル建議書⁽¹¹⁾」を提出し、従来、工部省と大蔵省が担ってきた「工業物産ノ利ヨリ水陸運輸ノ便ニ至ル」工業化路線の主導権を奪った。「民間」に対して、その知識、産業化の度合いに応じた「開成」を軸に差別化を図って、政府の目指す方向に合致しうる可能性のある者を「誘導」する、すなわち、鉱山開発、鉄道敷設、紡績工場、製鉄所設置などの、政府の完全な主導による官営工業育成路線の軌道修正を意味するものであった。⁽¹²⁾これは言うまでもな

く、大久保の外遊成果に基づく「内治優先」路線であった。大久保は、ここではイギリスを一つのモデルとしていた。⁽¹³⁾

乃チ傍例ヲ按スルニ、英国ノ如キハ僅々タル一小国ノミ。然レトモ島嶼ノ地ヲ占メ、港湾ノ便ヲ得テ、其国鉱物ニ富ム故ニ、彼ノ政府政官ハ此ノ天然ノ利ニ基キ、之ヲ補修シテ盛大ノ域ニ到ラシムルヲ以テ義務ノ至大ナル者トシ、其君臣相俱ニ意ヲ茲ニ用ヒテ宇内運漕ノ利ヲ占有シ、大ニ国内ノ工業ヲ振起セント欲シ、奮然トシテ前古殊別ノ航海法ヲ制定セリ。其法ハ、英国ノ船ニアラサレハ、外国ノ物産ヲ輸入スル事ヲ許サス、又英国内ノ各港互ニ物貨ヲ搬運スルニ、外国船ヲ用フルヲ禁止セリ。其意、蓋シ一ハ以テ其国船舶ノ数ヲ増シ、国民ヲシテ航海ノ術ニ練熟セシムルニ在リ、一ハ以テ外国品濫入ノ路ヲ遮絶シテ、内国ノ工業ヲ保護シ之ヲ昌盛ナラシムルニ在リ。既ニ之ヲ施行スル事其年久シクシテ、船舶大ニ増加シ、随ツテ海運ノ術益長シテ、諸国敢テ之ト相拮抗スル能ハサルニ至ル。爾来工業ノ程度愈盛大ヲ極メテ、国内ノ産物之ヲ国内ノ人民ニ給シテ余リアリ。是ニ於テ初メテ其禁令ヲ解キ、貿易ノ自由ヲ許セリ。是レ英国今日ノ富強ヲ致ス所以ノ原由ナリ。其他外国政府ノ其人民ヲ保護シ、其工業ヲ奨励スル事、概ネ此ニ類スルモノ居多ナリトス。

大久保は、世界に冠たる帝国を形成した小島嶼国イギリスに、日本との地理的条件の近似性を見出し、自然的、人為的特徴を活かした海上交通の整備による国内産業の振興政策を認め、「航海法」に注目した。イギリスが実施した航海法は、外国貿易に当たる船舶及び国内港間の船舶ともに外国船を使用することを禁止し、自国船舶を増加して航海術をも熟達させて、外国船舶と拮抗させ、同時に外国製品の濫入を防いで国内産業を保護育成するというもので、これにより、イギリスの工業は盛大を極め、積極的な海外輸出が可能となり、ここ

に始めて自由貿易を許可するに至った。これがイギリスの繁栄、現在の富強原因であり、多くの欧米諸国が取ってきた政策であると見なしたのである。大久保は、この政策を日本で実行することから着手していった。

2 海運保護政策

(1) 明治初期の海運事情

幕末の開港以後、一八六七年（慶応三）にサンフランシスコ―上海航路を開設した米国太平洋郵便蒸気船会社は、横浜居留地に米四番館と呼ばれる支店を設置し、一八七〇年（明治三）には、その支線として、横浜―神戸―長崎―上海線を開始し、さらに一八七一年には、東京―横浜―函館間にも定期便を運航させた。¹⁴ 明治政府は、一八七〇年一月、民部省通商司の監督のもとに、菱垣廻船などの海運事業を引き継ぐ回漕会社を設立させて、月三回の横浜―神戸間の旅客貨物輸送を行なう定期航路を開設し（蒸気郵船規則）、同時に西洋型船舶所有者の保護政策を採った（商船規則）。六月には、各地の貢租米の輸送を命じたが、経営不振に陥り、翌年一月には回漕取扱所を設立して、すべての業務を引き継いだものの業績は上がらず、一八七二年八月、各藩が所有していた西洋型船舶を納付させて年賦で払い下げる日本政府郵便蒸気船会社を設立、一月、日本国郵便蒸気船会社に改称した。

一方、後述するように、一八七四年四月に、本拠を東京に移した岩崎弥太郎の三菱蒸気船会社が海運業を本格化させ、日本国郵便蒸気船会社に対抗しはじめていた。¹⁵ こうした中で、大久保政権にとって最初の試練であった台湾出兵問題が起こった。兵員輸送のための船舶提供を英米に求めたが局外中立を宣言されて拒否された政府は、日本国郵便蒸気船会社に輸送を要求したが、出兵動員の期間に三菱会社に航路を浸食されることを懼

れて拒否された。このため、大久保はそれを三菱に要請し、岩崎は即座に受諾し、七月二十八日に政府は岩崎に輸入船一三艘を貸し与えて、台湾出兵の軍事輸送を行なわせた。

一二月に台湾からの撤兵が完了すると、大久保は、岩崎の行動を評価して貸与船はそのまま三菱に任され、翌一八七五年（明治八）一月には、日本での最初の外国航路としての横浜―上海間航路の営業開始を命令し、米國太平洋郵便蒸氣船会社に対抗させはじめた。国内でも、三菱が日本國郵便蒸氣船会社との間で激烈な運賃値引合戦を展開することを容認したのである。

（2）大久保の海運保護政策

同時に、大久保は、海運保護政策に着手していった。それは言うまでもなく、海外派兵に当たって船舶提供を拒否した外国船（米國太平洋郵便蒸氣船会社）と、国内船（日本國郵便蒸氣船会社）を駆逐させて、政府の意向に従っていつでも船舶を動員できる航海権掌握の必要性からであった。

五月、大久保は、「商船管掌事務之儀ニ付伺」¹⁶の海運三策を建議し、第一意見「民間にすべてを委ねる」、第二意見「民間会社を聯合合併させて、これに政府所有船を与え、強力に援助する」、第三意見「政府自らが回漕業をおこして、その他の船舶を買い上げて国家が経営する」の三案を提出し、第一意見に対しては、現在独力で欧米汽船会社に対抗し得る民間海運会社は存在していない、第三意見については、政府の財政力の不足と、将来的に民間企業を育成すべきだとする大久保構想に反するという理由とともに退けられて、第二意見への決定に導いた。ここで想定されていた「民間会社」は、表向きは二社の「聯合合併」であったが、当然三菱汽船会社であった。

政府の主導で設立された日本国郵便蒸気船会社に対して、三菱汽船会社に値引による攻撃を仕掛けさせ、日本の海運業を担ってきた二社を競合させて優劣を計るという方策が採られた。しかし、旧藩所有船を引き継いだ船舶の老朽化と、寄せ集めの経営陣に加えて、近代的な会社制度に不慣れな中での経営体制の不整備とが重なっていた日本国郵便蒸気船会社にとっては、三菱による攻勢になすすべはなかった。だが、それ以上に、台湾出兵への非協力は、大久保構想に添うものではなく、出兵による三菱の浸食を懼れた思惑は完全な失敗であった。大久保の海運保護育成の構想は、その当初から三菱を想定した第二意見以外にはなかったのである。

七月、「商船管掌実地着手方法之儀ニ付伺」が提出された。いわゆる「海運保護育成策」である。

現在相拮抗敵視している三菱会社と郵便蒸気船会社を合一させて、その社員の最優者を全権社長として事業に当らせ、漸次他の汽船営業のものをもこれに編入させる。形式上は「合併」方式である。それは、政府部内での大久保の力が完全でなく、一方三菱の国内航路は十全ではなく、主要路線をもっていた郵便蒸気船会社の航路は十分に意味のあるものであり、所有船舶も重要であったからである。取り敢えず合併方式をとり、社名も両社の名称を合併した郵便汽船三菱会社とされた。

そして「全権社長」と目されていたのが岩崎弥太郎であった。「伺」の文に、大久保の岩崎評価が窺われる。

三菱会社々長岩崎弥太郎儀ハ、全ク自立ノ業ヲ営ミ、且名ハ社長ト称スルモ、其实専ラ自家ノ財力ヲ以テ之レニ当リ、又其業ニ忍耐ナル、稍其事ニ練熟致シ候効験モ有之者、殊ニ今般当省ノ管掌ニ属セル拾三艘ノ汽船ハ、当初ヨリ同人へ委托コレアリ、其運用方ニ就テハ大ニ尽力致シ候儀モ有之趣ニ候得ハ、旁以テ此者ヲシテ大ニ之レニ任シ可申事ニ有之候。

岩崎弥太郎を社長とする新会社設立に当たって、重要なことは、「同社モ更ニ今般改正シ社則定款ヲ確立シ

會計法ヲ簡明ニシ……新旧ノ区界モ明了セシムヘキ事ニ有之候」、すなわち会社組織の近代化、社則作成と会計制度整備が要求されるのだが、それは「伺」以前の段階で、すでに岩崎弥太郎は三菱会社の組織改革を実行に移していたことである（後述）。

大久保が提案した郵便汽船三菱会社に対する助成は、次のような内容である。

船舶

大蔵省所有船一三艘、郵便蒸氣船会社所有船一八艘の下渡

助成金

一年二五万円を下付（上海航海損失・船修繕費二〇万円、内国定期航船費用・船修繕費五万円（各港支店経費、支店雇用外国人給料不足時は五万円からの流用も可）

商船海員私学校・水火夫扱場建設費

一万五千円

最後の「商船海員私学校」建設について、大久保は、「唯現時政府所有ノ船ヲ外国人独リ船長機関師ノミナラス、重立タル水夫ニ至ルマテニ依頼シテ運用スルハ、実ニ政府商船管掌ノ主旨ニアラス。良キ海員船長、其他ノ士官、水火夫ヲ通シテ称呼スヲ教育スルハ甚タ緊要ニ有之候ニ付」と述べているように、前に見たイギリス・モデルが鮮明に現れているだけではなく、政府が助成する船舶を外国人に依頼して運転するのは「政府商船管掌」の主旨ではなく、外国人船員の排除が緊急の課題とされたと考えられよう。

さらに、「唯其最モ防キ難キハ即今太平洋郵便蒸氣船会社ト拮抗スルヨリ生スル所ノ一大損失ニ有之候故ニ、此儀ハ別ニ目途ノ相立次第可相伺ト存候」と記されたことは、三菱保護の理由が、米国太平洋郵便蒸氣船会社

から上海航路を奪取することが第一義に予定されていたことができる。

郵便汽船三菱会社にとっては、至れり尽くせりのプランであった。

こうして、九月二五日、内務卿大久保利通は、駅逓頭前島密を通して一七条からなる「第一命令書」を下付した。

三 岩崎弥太郎の対応と三菱会社の成立

1 三菱会社の台頭

岩崎弥太郎⁽¹⁸⁾は、一八七二年（明治五）一月、九十九商會を三川商會に改称、藩の樟脳・生糸事業の払下げを受け、一月に瀬戸内海小航路を開設し、一八七三年三月には、三川商會を三菱商會と改称、一二月、岡山県吉岡鉦山を譲り受け、一八七四年四月、本拠を東京南茅場町に移し、三菱蒸氣船会社とし（翌年三菱汽船会社と改称）、海運業を本格化させ、日本国郵便蒸氣船会社に対する挑戦を企てた。しかし、この段階では、「其業未だ盛ならずして既に内外の負債に迫まれ、甚だ困難の事情ありと云へり」（田口卯吉「三菱会社助成金を論ず」⁽⁴⁵⁴⁾）という状態であった。七月二八日、台湾出兵の軍事輸送を引き受け、政府から輸入船一三艘を受託した。ここに、政府との関係が開始されたのである。それを背景に、日本国郵便蒸氣船会社と激烈な運賃値引合戦を展開するに至っていた。

一八七五年一月、内務省は、米國太平洋郵便蒸氣船会社に対抗するため、三菱汽船会社に横浜―上海間の定期航路を開設することを命令し、二月に日本最初の外国航路の航海を開始した。この案は、大隈重信の意見に

よるものであったという（田口前掲論説、④55）。台湾征討の建議を提出したときも、大久保、大隈の連名であったように、三菱保護への布石は、この二人によって打たれていったのであり、のちの大隈・三菱攻撃の背景はここに成立していたのである。

2 三菱会社の社制改革

岩崎弥太郎は、一八七五年（明治八）五月、三菱会社社員に対して、社制改革に際しての告諭を出した。⁽¹⁹⁾それは以下のようなものであった。

抑モ政府ナルモノハ、全国人民ニ代テ事ヲ為スモノナリ。而シテ我政府ハ現ニ内外航海ノ大権ヲ回復スルノ大責ヲ余ニ委シタリ。余モ亦進取シテ此重任ヲ荷ヘリ。……

余ハ今重大ナル義務ヲ分ツテ各位ト与ニ之ヲ尽サンコトヲ約セリ。……公明公平ノ正路ニ由至当至切ノ運賃ヲ定メ、嚴然不拔ノ定律ヲ建テ、全国海運ノ規則ハ我ヨリ其例ヲ掲ケサルヘカラズ。……今日ニアリテモ猶昔日ノ旧慣ニ拘泥シ、務テ荷主ノ意ヲ迎ヘ運価ヲ左右シ、其意ヲ恣ニセシメ、我ヨリ規則ヲ紊ルコトナキニ非ス。……

我既ニ政府人民ニ代テ重大ナル責任ヲ荷ヘリ。今ニ而我ニ一定ノ規律ナク、因循卑屈、務メテ近利ノ要求スルハ、是豈我政府ノ我ニ任スルノ意ナランヤ。抑我國現今之形勢、切ニ海運ヲ要スルヲ知ラス。国ニ一艘ノ船ヲ増セハ世ニ一艘ノ便ヲ殖シ、其利益ハ即全国人民ノ頭上ニ落ルノ理ナリ。我方ニ全国人民ノ為メニ義務ヲ尽サントス。苟クモ他ノ船舶アリテ人民ニ利アラハ、我ト並立シテ共ニ国家ノ利益ニ供スヘシ。将タ何ソ争ヒヲ要センヤ。

先に指摘したように、この「重任ヲ荷」ったのが五月であったことが、大久保が最初に海運に関する三策を建議した時期と符合することに注意する必要がある。つまり岩崎は、台湾出兵を終えた頃、すでに大久保（と大隈）の意向を受けて、郵便蒸気船会社に代わって日本の海運業を独占的に経営することを目指しはじめていた。それが採算を度外視した運賃競争を招来させたのであり、その状況を生み出すことによって、共倒れを防止させるという理由付けとなり、政府部内の意見の大勢を作り出すことに成功したとみることができる。一月の横浜―上海間航路開設命令は、単なる征台協力への論功行賞ではなかった。事実、岩崎は、一八七五年五月「三菱汽船会社規則」を発表^②、社制改革を着々と実行していった。さらに岩崎は、豊川良平を介して福沢諭吉に対して英語のできる人物の斡旋を依頼し、福沢もそれに応えて門下生の荘田平五郎^③を紹介し、一八七五年二月二日に、三菱に入社させている。荘田は、翻訳係から会計事務兼務となり、一八七六年九月には、管事心得会計事務局長に抜擢されて、諸課章程、会社規則の編成に当たり、一八七八年（明治一一）一月二日「第一回改正郵便汽船三菱会社社則」を制定、洋式の複式簿記を採用し、船舶の減価償却を織り込んだ「郵便汽船三菱会社簿記法」を起草した。

3 郵便汽船三菱会社の始動

一八七五年五月に制定した最初の「規則」によって、三菱会社は近代企業の体裁を整えはじめた。内務卿大久保利通の主導による日本国郵便蒸気船会社（六月に解散）との合併は、実質的には吸収により三菱の勝利となった。九月一日、政府から「第一命令書」を受け、政府の保護助成と管理を受けることになった。社名のみは両社の名称を残すことになり、九月一八日、郵便汽船三菱会社として発足、岩崎弥太郎が社長となって全

権を掌握した。江華島への軍事輸送を受け、一〇月一八日には、米国太平洋郵便蒸気船会社の横浜―上海間航路、船舶、支店家屋、付属用品を買収することに成功した。この買収は、しかし、三菱独自の行動の結果ではなかった。その資金八〇万円が政府から貸与されたことにも現れているように、すでに四月段階で政府は、太平洋会社が同航路を売却する意図を知って、六月には売買交渉を行なっていたのであり、⁽²⁾ いうなれば、政府のお膳立てに乗って実行した結果に過ぎなかったのである。二月、ボイド商会とともに横浜に造船工場の三菱製鉄所を創立、造船業への進出を図り（一八七九年に単独経営）、一八七六年一月、毎年一万五千円を貸与されて三菱商船学校創立。弥太郎は、六月東京商業会議所議員となった。八月には、二月に開設した英国P & O汽船会社の上海―横浜航路を駆逐することにも成功し、日本および清国にかけての航海の独占権を得るに至った。九月一五日、政府は、政府助成と管理を確認するため、改めて「第二命令書」を交付、ここに三菱保護が確定したのである。こうして、三菱は、国内および上海間航路の市場独占権を掌握し、一〇月萩の乱の軍事輸送受諾、そして、一八七七年二月に始まる西南戦争の軍事輸送の中核を担って、巨利を得るところとなった。ただし、政府から下渡された船舶の代金については、無利息五〇ヶ年賦で上納されることになった。

このうち、一八七八年三月、三菱商業学校創立。一八七八年五月一四日、岩崎の最大の庇護者であった内務卿大久保利通が暗殺された。一八七九年七月東京海上保険会社設立援助、一八八〇年四月三菱為換会社（金融・倉庫事業）設立、千川水道会社創設、七月貿易商会設立に加わる。一八八一年三月、福澤諭吉の斡旋によって後藤象二郎から高島炭坑を買収、七月明治生命保険会社設立援助、この年日本鉄道会社設立にも参加するなど、次々と海運業を超えた事業を拡大していった。

これが、のちの三菱批判の原因の一つとなるのである。

四 共同運輸会社の設立をめぐる抗争

1 三菱に対する政府干渉

田口卯吉の予測通り、政府の三菱保護政策には、変化が現れはじめた。

その露払いともいえるべき新聞記事が登場した。一八八二年（明治一五）二月一〇日・一七日・二二日付『明治日報』に掲載された「商業論」⁽²³⁾の三菱批判である。その要点を示せば、第一に、船舶修繕を怠っていること、第二には、航業に用いなければならない金円を銀行、諸会社の株、新聞紙の創設に使っていること、第三に、船賃を円価からドル価に変更したことをあげ、三菱会社を「道徳上ノ罪人ナリト言ハザルヲ得ンヤ」と非難した。田口「三菱会社助成金を論ず」が完結した二ヶ月後になる。『明治日報』は、丸山作楽によって一八八一年七月一日に創刊された御用新聞であり、二月ということから見ると、次に述べる様に、政府の方針転換と政府による岩崎弥太郎の意見徴収の時期であるところに意味があった。これが政府側の三菱攻撃の端緒となったとみてよいであろう。ここでの三菱批判は、独自の調査に基づいたものではなく、田口の指摘した論点をほぼ踏襲しただけであるのはあきらかである。田口卯吉の三菱会社批判は、のちの三菱批判の原型になった。

政府は、一八八二年二月二八日、郵便総官野村靖の名をもって「第三命令書」を三菱会社に交付した。それは、海運政策を担当する御雇外国人ブラウンが「政府ト三菱会社ノ約定ニ関スル意見覚書」とそれに付された「第三命令書按」を提出し、海運で船舶不足になっていることから、三菱会社が「第一命令書」を遵守していないとして、月表を差し出さないこと、水火夫取扱所を設置していないこと、高島炭礦をはじめ種々の雑業を行なっていることをあげたことに端を発した。⁽²⁴⁾

農商務省は、農商務卿西郷従道、農商務大輔品川弥二郎・駅通総官野村靖立会いの下、前年一二月に岩崎弥太郎を召喚して第一・第二命令書改正を告げた。そのとき示された内意では、「政府は該改正によつて毫も三菱会社の事業を妨害せんとするものでなく、唯永遠に保護せんとする目的なるのみ。故に改正条項も第一、第二命令書中漠然たる個条を明瞭ならしめ、政府は謂はれなく三菱を保護するものなりとの世上の憶測妄批を一掃せんがために外ならず」とあつたという。「第三命令書」を作成するに際しては、事情聴取を行ない、岩崎側からの修正も取り入れた。その中で問題となつたことは、船舶増備・改良、助成金航路の厳守、運賃の適正化についてと、雑業についてであり、特に雑業が海上輸送以外の事業禁止にあたるかが問題とされたが、海運業と密接に関係するとの弁明がなされ、「第一命令書」第十二条の「将来其社名ヲ以テ他ノ營業ヲナスベカラズ」が、「第三命令書」第一条「其社ノ本業ハ海上運漕ヲ専ニシ、決シテ商品売買ノ事業ヲ営ムベカラズ」に変更された。このほか、助成船舶の期限期間中の質入れ、売却の禁止（第二・三条）、汽船の最低トン数の規制（第四条）、船舶の修繕、検査などの規定（第五・七条）、上海航路の航行時間の迅速化（第八条）などが挙げられ、第一条で、「第一命令書第十三条ニ從ヒ政府ニ於テ其社ノ汽船ヲ使用スルトキハ、左ニ掲グル割合ヲ以テ運賃ヲ払フベシ」と「第一命令書」では「其運賃ハ時々相当ノ額ヲ払フベシ」としかなかったのを日数、船舶トン数ごとの料金を規定し、三菱側の請求権に制約をかけた。このように、「第三命令書」は、三菱に対する助成金の使用を厳格に規制したものとなつた。第一条や第五・七条は、田口らの批判に対応するものであり、第一・三条は、西南戦争時の軍事輸送で莫大な利益を得たことに対する一般の人々の意識を利用したものであつた。以上のように、三菱会社に交付された「第三命令書」は、三菱会社に対する助成を打ち切つたものではなく、「永久」か否かは別として、「保護」の継続を承認したものである。こうした中で、政府は、新たな汽船会社の

設立を実行していった。

2 「三菱会社ノ意見書」

三月に「第三命令書」を下付された三菱会社は、四月頃、副社長岩崎弥之助名で、「三菱会社ノ意見書」を「当路ノ人」に対して送った。⁽²⁷⁾

三菱会社は、政府が日本国郵便蒸気船会社との競争の弊害を憂慮し、郵便蒸気船会社を解散、三菱会社に合併させて保護されるに至った経緯を述べ、一八七五年以来、海運事業の拡張に勉め、内地の要所から上海、香港にまで航路を張り、輿論は三菱会社を不是とせず、むしろ国家に有益と見なしてきたと記して、競争の弊害を憂慮した政府が三菱会社を保護する現在の海運体制を整えたことを強調した。そして、「第二命令書」の期限の半ばに過ぎないにもかかわらずそれを改正したが、「固ヨリ三菱会社ニ於テハ政府ノ保護ニ対スルノ義務ハ悉ク之ヲ尽セルヲ以テ、命令書ノ改正ハ実地ニ要用アルヲ見ズト雖モ、一犬虚ヲ吠エ万犬実ヲ伝フルモノナレバ、三菱会社ハ斯ノ如キ浮説ノ為メニ政府ヲ煩ハスヲ屑トセザルノミナラズ、政府ニ於テ其浮説ヲ予防シ益々永遠ニ保護セラルトノコトナレバ、豈其期ノ満不満ヲ以テ之ヲ拒バマンヤ」として受け入れたといい、「今尚其期限半ナルニ、新ニ巨額ノ金員ヲ国庫ヨリ支出シ、一ノ競争ヲ惹キ起サントセラルルハ如何ゾヤ」と、共同運輸会社の設立の動きとそれへ政府が荷担していることの不当性を訴えた。

この間、輿論の中には、「世上ニ一ノ反对者ナキニアラザレドモ……、然ルニ昨冬以来世上反对ノ徒ハ俄ニ氣勢ヲ倍シ、囂然群起シテ種々ノ浮説ヲ擅ニシ、三菱会社ヲ誹謗シ⁽³⁰⁾」と、政府が三菱の保護者から一転して制限を加えてきた原因を、「世上ニ一ノ反对者」「昨冬以来世上反对ノ徒」が流した浮説、誹謗によるものである

とした。この「一二」こそ、一で紹介した田口卯吉と末広重恭であり、「昨冬以来世上反対ノ徒」もその多くが田口の論に拠っているのだから、浮説、誹謗の主は田口卯吉に他ならない。それは後述することにして、もう少し三菱の主張を読んでいこう。

三菱が受けている非難は、

- i 沿海運搬の独占に伴う不当な高額運賃による物産の停滯
- ii 諸外国海運運賃に比して割高
- iii 政府要請による出船運賃の高額
- iv 船舶不足による商品搬送の停滯

であった。

これに対して、三菱は、

- i 沿海諸航路の他社の船舶営業と英国P & O会社の航路があり航権を独占してはいない、また、運賃が不当であれば政府が改善命令を出せる（第三命令書第一〇条）、
- ii 各国との運搬習慣（陸送費、荷造の不完全性）、港湾整備（艀舟費、人足費）、物価の高低（船舶製造費、當繕材料費、石炭費、熟練海員費）により自然に差異が生じる、
- iii 政府要用船運賃は第三命令書に明記された、
- iv 船舶需要の季節性による一時的不足に過ぎない、

と反論し、そのいずれも新汽船会社を創設させなければならない理由にはならないし、永遠の保護を約束したのだから、新たな船舶を三菱に提供すべきであると主張した。田口らが最初から問題にした「他の営業」につ

いては、その内実については述べることはせず、第三命令書第一条に記された「商品売買」の禁止は、もっぱら海漕に尽力すべしという精神による保護という。

しかし、三菱の「意見書」は取り上げられることなく、「他の営業」のうち、一八八二年（明治一五）四月、三菱商船学校を農商務省に上納、東京商船学校に改称され、一八八四年五月、三菱商業学校閉鎖、共同運輸との競合を展開していく。弥太郎は、八月から胃病を発症し、翌一八八五年二月七日、死去する。

3 三菱批判の「弁妄書案」

政府筋は、「三菱会社ノ意見書」を、いたずらに妄説を逞しうするもので三菱会社は政府・国家に尽くしてないとして、批判文書「弁妄」⁽³¹⁾（「弁妄書案」）を作成した。

「弁妄」は、三菱会社の今日に至る経緯を述べた後、「第一命令書」に反する行為をあげる。i 船舶等の無償代価下渡に対する五〇ヶ年賦冥加金上納で海運事業拡張の義務がなくなった、ii 船数の減少を意とせず修繕を怠っている、iii 三菱会社の資産ではないとして岩崎弥太郎名で行なった他の事業の利益を海運事業拡張に供さない、iv 西南戦争の際の船舶使用料を高額に請求し自家を利した。そして、「世上一般ノ公評」として、「此間彼ハ其営業ノ利益アルニ係ラズ、曾テ自力ヲ以テ其汽船ヲ増加スルコトヲ努メズ。彼ハ政府下渡船ノ員数ヲ減ズルモ之ヲ補充スルコトヲ成サズ。彼ハ他ノ海運ノ同業者ガ興起スルニ遇ヘバ競争ヲ以テ之ヲ挫折スルヲ事トセリ。彼ハ沿海ノ運輸ヲ専ラシテ運賃ヲ増加スルヲ謀レリ」⁽³²⁾と纏める。

政府は、三菱会社に対する助成金を休止することが出来るのだが、運輸閉塞を恐れて寛裕の処置として「第三命令書」を交付したにもかかわらず、岩崎弥之助は、意見書を出し、「第二命令書」の期限の半ばに過ぎず、

政府が我国の海運事業を挙て三菱会社に委託する約束をしたように妄想しているとして、i 永遠の保護という謬妄、ii 海運事業は岩崎弥太郎個人に委任して他人をこの事業に当たらせないという謬妄、iii 競争会社設立に對する政府批判という謬妄という、三点を弁駁する。

「公評」が誰の言かは、最早いうまでもなからう。「弁妄」は、統計的事例が加味されているものの、その論旨は、田口卯吉の所論とほとんど変わるところはないのである。

ところで、この「弁妄」は、「弁妄書案」とも呼ばれているように完成された文書ではなかった。それが勝手に流布されたのである。では、誰が起草し、誰に与えようとし、どのように処理をしようとしたのであるか。それらはすべて不明である。この文書には、作成日時も発給者、名宛人名もなく、正式な形式を整えたものではない。ゆえに通称では「弁妄書案」とされているのである。ただ、「三菱会社ノ意見書」を読める立場にいた人物、その側近であることには間違いはない。のちに見るように、この出所不明を捉えて、田口が政府の考えではないと揶揄しているのは、田口の一つの戦術であろう。

4 『自由新聞』と『郵便報知新聞』の論調

(1) 『自由新聞』の三菱会社批判

一八八一年一〇月に明治十四年政変が起こり、自由民権派による最初の本格的政党自由党が結成、翌年には政変で追放された前参議大隈重信を総理とする立憲改進黨が結成され、民権派の統一政党は実現することなく、自由民権運動は二つの派の抗争の中で運動を展開することになった。さらに自由党では、早くも結党一年後の九月には、自由党総理板垣退助の洋行資金の出所疑惑をめぐって党内で亀裂が生じ、自由党機関紙の『自

由新聞』の主筆馬場辰猪や、大石正巳らが新聞社を追われ、理論的中枢を担っていた中江兆民、末広重恭、自由新聞社客員田口卯吉らも離れると、自由党自身、運動方針を転換して、政府攻撃以上に、立憲改進黨と三菱会社の関係を攻撃するに至った。これによって、三菱に対する非難が一挙に高まっていった。

『三菱会社ノ意見書』と「弁妄」は、『自由新聞』の、それぞれ一八八二年（明治一五）一〇月一八日から二七日、十一月一二日から掲載、次いで『東京日日新聞』にも『自由新聞』より撮録され、衆目を集めることになった。さらに『自由新聞』は、十二月一七日から一八八三年五月二三日まで断続的に連載された「三菱会社の弊を論す」を掲載し、四月二七日付から「弁妄」に言及しはじめる。折から各地で自由党の偽党撲滅攻撃が開始され、「大熊」海坊主「退治」の戯画に見られるような、激しい改進黨と三菱攻撃が展開され、『東京日日新聞』『明治日報』『東洋新報』などの政府系新聞が追隨し、『東京横浜毎日新聞』『郵便報知新聞』が防戦に回って、論戦が展開されていった。その一つには、大久保利通亡き後、三菱会社保護政策が大隈によって進められてきたことにあった。

「三菱会社の弊を論す」の主旨は、政府による保護専売の弊と、それによって商業利益を独占する三菱会社批判であり、とくに三菱会社の営業内容を極めて詳細に提示していく。その要点は、次のようなものである。
i 無比の高額運賃と金融の便を害する、
ii 一千万円以上の暴富を得る、荷為替・地為替を設定し、各地に物産会社を設置して荷主の兼併呑噬を計略し、全国の商業経済を手中に掌握しようとしている、
iv 大商豪賈でさえ三菱会社の色を窺う、
v 改進黨派の重立に依り政治社会を蠶毒し、改進黨派の新聞記者演説弁士の口を噤す、
vi 以上が政府が共同運輸を設立する所以で、やむを得ざるの救済策である。

そして、四月二七日から「弁妄」に言及しはじめ、最後に「吾人ハ此ノ弁妄書ノ数節ノ言ヲ観ルニ三菱会

社ノ罪ヲ天下ニ暴白シテ実ニ少クモ掩フ所ナシト謂ハサル可カラス」と高く評価して、「苟モ此ノ数節ニ於テ同会社ノ罪案ヲ歴挙シタルノ次第二照セハ、政府ハ宜ク直ニ之レヲ問フノ手続ヲ以テ相従ハサル可カラス」（五月一二日）と、政府に三菱会社への保護の停止を求めた。

（2）立憲改進黨矢野文雄の反論

これに対して、矢野文雄が六月から七月にかけて、『郵便報知新聞』の社説「三菱会社ノ意見書及び弁妄書ト題スル書ヲ表シ併テ海運ノ事ヲ論ズ」⁽³³⁾で、「弁妄」に逐条的に反論する。矢野は、明治十四年政変後、『郵便報知新聞』社長として、立憲改進黨結成に参画し、同紙をその機関紙化した。代表的著作となる『経国美談』を竜溪名で出版した翌日の一八八三年三月一六日、尾崎行雄を伴って、立憲改進黨東海道遊説に出発した。名古屋での懇親会に、自由党の内藤魯一らが押しかけて、『郵便報知新聞』が三菱批判を取り上げていないこと、三菱の「意見書」と政府の「弁妄書」の当否などの三問を詰問したため、三一日には、帰京後に事実を探索して論ずることを約束する羽目になった。こうして、六月一日から七月一八日まで、三一回にわたって「公正の評論」とする大論説を展開したのである。

まず、矢野は自らの立場を次のようにいう。「三菱会社意見書」と「弁妄書」について、「三菱社ハ唯自家ノ營業ヲ回護スルニ急ナルヨリ己ヲ誇称スルニ偏倚セルガ如キアレバナリ」、「弁妄書ト題スル書ハ其一篇中ノ文字唯専ラ三菱社ヲ非難攻撃スルニ偏スルガ如キノ疑ナキ能ハズ。斯ク一方ハ回護ニノミ偏倚シ一方ハ非難ニノミ偏倚スルノ状アルニ当リ、余輩ガ彼此ノ当否ヲ判定スルニ於テハ各其ノ当アリ不当アル箇条ヲ正言シテ以テ偏僻ノ論旨ヲ矯メ、且ツ天下ノ士君子ニ向テ我が論評ノ最モ正公ナルヲ判定セシメント欲スルナリ」と、中立

的立場による公正な論評を加えると前置きする。(六月二一日)

しかし、矢野の論点は、「其ノ保護ヲ蒙ル者ノ回漕会社ナルト蒸氣船会社ナルト三菱会社ナルトヲ問ハズ、其ノ業務ニ最モ耐ヘ得ベキ者ヲ保護シテ之ヲ成立セシメ以テ外船ニ当ラシムルノ緊要ナルハ今更論スル迄モナキコトニシテ、故内務卿大久保利通氏が是ノ政策ヲ主唱シ之ヲ決行スルニ至リシハ実ニ勢ノ止ムヲ得ザリシ者ナリ」、「保護成立ノ政策ハ決シテ之ヲ非難スベキニアラザルナリ」(六月一二日)と、保護政策の支持を明言するのである。そして、「若シ保護会社ナケレバ競争ナク船主モ嘗テ苦マズト云フ者アラバ之レ大ナル誤見ナリト云フベシ」と、保護政策に異を唱える論調を牽制している。しかし同時に、共同運輸会社の新設に対しては、「若シ保護社ノ弊ヲ救ハント欲シテ更ニ一個ノ保護社ヲ増シ、其レヲシテ相ヒ競争セシムルコトアラバ、是レ則チ弊ヲ救フニ弊ヲ以テスル者ニ似タリ」と批判する。(六月一三日)

矢野は、「三菱会社ノ意見書」と「弁妄」との齟齬を次のように指摘する。「弁妄諸節ハ是迄意見書ト討論スルヨリ寧シロ書外ノ事ヲ指摘シ、余輩ヲシテ独リ弁妄書ニ附評スルガ如キノ思ヲ為サシムルニ至レリ。／＼三菱社ノ意見書ナル者ヲ吟味スルニ、政府ニ差出セシニハ不似合ナル不遜ノ語氣多ク且ツ其文字モ甚ダ不手際ニテ、要旨ニ関セザル枝葉ノ事迄書き並べ、敵論者ノ為ニ要旨外ノ事ニ牽及セラル、ヲ見ルナリ」と、議論になつていないことを指摘する。要するに、「三菱会社ノ意見書」の大意は「運輸会社不用」の一点で、「弁妄」は、一に三菱会社の「罪状ヲ掲ル事ニ汲々タリシ」ものにすぎない。(七月一三日)

そして、「要スルニ三菱社ノ意見書ハ其功ヲ誇張スルニ過ギ、其筋ノ弁妄書ト伝ル者ハ同社ノ罪ヲ掲ルニ汲々トシ一点モ同社ノ功業ヲ云ハズ、両者ノ偏倚モ亦タ実ニ甚シト云フベシ」と結論づける。(七月一八日)

この結果、矢野の主張は、「弁妄」の意図するところが、「三菱会社ノ意見書」に対する批判といいながら、

その実「意見書」にない「三菱会社の主張」を捏造しながら叩くというもので正当とはいえない、そして「弁妄」の三菱会社批判が正鵠を得ていないことを論証することにより、部分的には三菱会社側の問題も指摘して「弁妄」に同意する場面もあるが、全体としては、三菱会社擁護を貫いたのである。これは同時に、現在に至るまで保護されてきた三菱会社の様態を容認する論理は、政府の海運保護政策の容認であり、したがって、政府の肝煎りで新設立された共同運輸会社をも容認せざるを得なくなるのである。

こうしてみれば、矢野の見解は、自由党から見れば明らかに三菱擁護と見做されることは必定であり、また、この時点では自由党の主流から外れた田口卯吉や末広重恭の保護政策全面否定の見解とも大きく異なっていることが了解できよう。

のちに『自由党史』は「矢野始めて之を報知新聞に論ず。然れども唯だ言の三菱社専横を回護するに過ぎざるなり」と一蹴する。³⁴ここに改進黨の三菱擁護は、かえって大隈と岩崎の一体性を強調することになり、自由党の立憲改進黨攻撃はさらに激しさを増していく。

五 共同運輸会社に対する『東京経済雑誌』の論調

1 共同運輸会社の設立

この間に発足した共同運輸会社の設立の模様を簡単に見ておこう。

田口卯吉の予想通りに、大隈派を一掃した政府は、一八八一年（明治一四）末ごろまでに、参議井上馨をバツクにして、農商務大輔品川弥二郎らを中心に、大隈との結びつきの強い三菱会社を統制することを検討する

と同時に、海運業をいっそう発展させるという名目で、別会社を組織して対抗させることを計画しはじめた。それが共同運輸会社であった。当事者の一人洪沢栄一が回想する⁽³⁵⁾ように、経済界の中で三菱の専横に反対するものが共同運輸を設立に参画したのは事実であったが、しかしその背景には、前章でみた政変劇に至る「政争」が第一にあり、政府と自由民権派との闘争と、民権派内部での分裂抗争とが、絡み合って展開されたものであった。

一八八二年五月、農商務卿西郷従道が建議し、七月一四日、洪沢栄一、益田孝、小室信夫らが発起人となり、風帆船会社社長遠武秀行、北海道運輸会社社長堀基、越中風帆船会社総代藤井三吉、運送会社社長岡武兵衛が農商務省に召集されて、品川弥二郎から共同運輸会社の設立が許可され、七月二六日に命令書が下付された。共同運輸会社設立の背景は、品川の主導の下に、井上馨を背後に、三菱会社と対抗関係にある財界人を糾合したものであった。翌一八八三年一月一日に開業、資本金六〇〇万円で、そのうち政府が二六〇万円を出資し、五月一日から神戸―横浜間航路が開始された。三菱の阻止活動は功を奏さなかった。

共同運輸会社設立の動きが世評に上るのは、一八八二年の六月末頃からであるが、一月五日の『大坂新報』に、五代友厚の帰阪を伝える中で、全くの風聞として、次のような記事が見られた。「一説ニ同氏ハ東京ノ洪沢益田杯ノ連中ト組合ヒ一大運送会社ヲ起サント企テ政府モ亦大ニ保護スル所アリ彼ノ三菱会社ニ約シ置キタル廿五万円ノ助成金ヲ移シテ更ニ此運送会社ノ事務ヲ保護スル筈ナリト云ヘリ、然ルニ今聞ク所ニヨレバ今度愈々三菱会社ニテハ五代氏ニ該社ヲ譲リ渡ス事ニ相談相ト、ノイシト云フ⁽³⁶⁾」。後半は笑話で済まされるが、前半の部分は極めて現実味を帯びた話である。五代が「組合」たかどうかは確かめ得ないが、この頃から洪沢や益田が五代に相談を持ちかけていたのは、あながち事実無根とはいえないであろう。一月一四日に『東京経済雑誌』

もこの記事を「世の中には色々な事もあるものだ」と注して紹介している（T 94）。

2 『東京経済雑誌』の共同運輸会社論

最初に、汽船会社設立を報じたのは、六月二四日の『東京経済雑誌』（T 117）の雑報であった。

三菱会社は明治八年より十五年間政府と締結したる期限の命令書を先頃改正せられて大に其事業を検束せられしやに聞及びしが尚ほ足らざる所あるにや、今度は政府自から株主となりて別に汽船会社を設立し先づ国庫より百五十万円を支出し尚ほ他に株金を募集することに内決せられしとに風聞あり、若し果して風聞の如きに至らば是れ保護政略を變じて干渉政略となすものなり噫

次いで、七月八日には「財政復た紊乱せんとする乎」（T 119）を掲載、一八八〇年一月五日の太政官布告第四八号ではじまった歳計節約・紙幣銷却を目指す財政改革により、新規事業見合わせ、工場払下概則による官営工場払下げの実施と、酒税などの増税が行なわれている最中の、「今更らに内閣諸公が其主義を變じて復び干渉保護の濫政を行ひ紙幣銷却の急務を忘れらるゝが如き」噂の広がりを取り上げ、「商船会社創設の議を我大政府に進むる者は果して何人ぞや」といい、「我国の航業は誠に不盛不振にして将来大に之を拡張せざるべからずとするも紙幣銷却、租税軽減等を後にして彼を先にするの必要あるを見出す能はず、何となれば紙幣銷却、租税軽減は経済開達の本路にして航業保護は公財濫費の危道なればなり」と述べ、保護を受けて航業会社はすでに三菱会社があるのに、いまさら再び保護干渉して財政を紊乱しようとするのかと、政府の政策の矛盾を指摘した。これは、政府主導による殖産興業政策の放棄を要求する田口の年来の主張に他ならなかった。

『東洋新報』は、七月一四日の品川弥二郎演説を掲載し、次いで七月一八日・一九日の「共同運輸会社創立」⁽³⁷⁾で、名指しを避けてはいるが明らかに『東京経済雑誌』を意識して、外国の郵船会社保護の実例などを挙げて、「運輸壅塞」状況を脱する良政策と絶賛しはじめ、八月一〇日―一二日に「駁東京経済雑誌」を掲げ、ミルを援用して干渉保護にも益あつて害のないものもあり、共同運輸会社の創設は有害ではなく国家に益する、共同会社設立を建議した一外人は日本の事情に通曉している、共同運輸会社創設は租税軽減・紙幣銷却より急務である、我が国の航業は三菱会社だけだつたというは我が国の航業を知らないものゝことだ、と非難した。⁽³⁸⁾

『東京経済雑誌』は、八月一九日・二六日付に「答東洋新報記者」を掲載して、干渉保護の弊害、第四八条布告と一外人の建議の軽重、不換紙幣と重税の除去、回漕業に多額の公財を投入することの是非の四点について、経済の原則を述べながら、「政府の弁護人を以て自任せる」東洋新報記者を嘲笑した(T 125・126)。⁽³⁹⁾『東洋新報』は、八月三十一日―九月一〇日に「読東京経済雑誌記者答弁書」を掲げて、再反論をするが、長文にもかかわらず、内容に深化はない。⁽⁴⁰⁾

3 田口卯吉の「共同運輸会社を論ず」

田口卯吉は、七月二二日・二九日・八月五日の『東京経済雑誌』に「共同運輸会社を論ず」を三回にわたつて掲載した。⁽⁴¹⁾

最初に、マカロックの航海条例に関する説を援用する。航海術と航海権は商業の父母ではなく、商業が航海術と航海権の父母で、英国の富は自由政体によるもので、重税と禁制が商業・製造業の衰退をもたらす。「航海条例を行ふが如きは商業を破壊するに最も有効なる方便たるに過ぎざる」、「自由は以て商業を産し商業は以

て海権を産す、是れ自然の順序秩然として紊たすべからざるなり」(T121)と述べる。しかしながら、アダム・スミスもミルも、航海条例が国防禦に必要だといっているのだから、世俗がこれに迷うのは仕方がないが、歴史的に見て、航海条例施行後外国船舶が増加し、水夫の数を減じ、漁業の進歩を妨げ、それを廃止した後、船舶が増加したことを統計から明らかにする(T122)。

では、日本ではどうか。その具体例として、かつて「三菱会社助成金を論ず」で論じた問題点を示し、なぜ、三菱会社もその機関である『東海経済新報』もともに、何らの反論をしないのかと詰問し、「意ふに彼れ吾輩の論に抗するの理論と事実を得ざりしのみ」と断じた。しかし、この問題の根幹は、決して三菱会社の罪にあるのではなく、政府の作ってきた制度に起因するのであり、そこから腐敗が生じてくる。ここに来て、そうした干渉保護悪弊を改めるのではなく、またしても共同運輸会社創設を策動している(T121)。

品川弥二郎の演説から、運輸壅塞、貨物停滞を解消のために政府が海運を奨励振起させることが緊急の要務というのに対して、次のように論じる。わが国の資本は豊富でないが、民間にこうした事業を養う資本がないわけではない。需要があればそれを過不足なくすべき供給が生じるはずである。ではなぜ資本が注がれないのか。それは、「此資本たる固着して動かすべからざる者」(T122)があるからだという。

現在、海運運賃が騰貴している。その原因を、一は紙幣下落、一は運賃洋銀払いに求める。しかし、後者は前者を原因としている。それ以上に問題なのは、「他に競争者なきの然らしめし所ならん」。利益があるところに資本は動く。それを阻んできたのが、専横会社が競争者を挫折させ、海上を擅にできたからである。運賃が騰貴すれば資本は海運に注がれる、しかしそうではないとすれば、運賃騰貴が紙幣下落によるというのが虚構であるか、専横会社が妨害しているかである。

こうした状況から品川は、政府が他の一会社を保護して競争させれば海上の専権は一朝にして取り除かれるというが、「吾輩は他に専権会社を創立して三菱会社を制せんとするは策の拙なる者なり」として、「断然三菱会社助成金を廃し以て海上の自由を日本人民に与へざるべからざるなり」と持論を展開する（T 122）。

ところが品川は、資金貸与、保護金下付を否定する。それでは、目的は何か。未整備の海軍への戦時供用の船舶準備、商船艦隊組織にあり、「海軍拡張と海運奨励との二原素」による海運会社を造ることにある。これに対しては、それは国家防禦の急務と見做されやすいが、内地の病根（『紙幣価値の下落、専横会社』を絶たずに外部の裝飾（『海軍増強』）をするのは国家を救うことにはならないと反論する。その理論的根拠とするところは、紙幣銷還によって物価下落、資本増加、金利低廉、事業の発生をもたらし、専横会社廃止によって資本の自由流通が可能になるのであり、「資本の増殖すること此如きに至らば復た船舶の足らざるを患へざるなり、故に一旦事あるに際するも船主の競争に因り政府は低下の運賃を以て船舶を借入することを得べきのみ、蓋し全国の船舶一会社の専有に帰せずして船主の数多きが故なり」という（T 123）。

こうした田口卯吉および『東京経済雑誌』の主張への批判は、『東洋新報』だけではなかった。『東京日日新聞』も一月九日「三菱会社意見書并弁妄書を読む」で、三菱会社意見書の不当不理、弁妄書の完美を賛し、報知毎日、朝野、時事の諸新聞がこれを掲載しないとし、『東京経済雑誌』の「共同運輸会社を論ず」を取り上げて「曾て三菱を攻撃したるに引換て船舶は不足せず運賃は高貴ならずと説き以て同しく三菱に意見を同しくせりと批判した。

これに対して田口は、一月一六日「東京日々新聞を読む」⁽⁴⁾を書き、「日報記者が説を設けて人を誣ひんとするの甚たしきに驚き思はずも大笑せり」とし、「三菱会社を論ず」以来一貫して三菱会社に対する保護政策

とその廃止、共同運輸会社設立を中止すべきことを論じてきたこと、さらに「弁妄」を『東京経済雑誌』に掲載しない理由として、「吾輩が草したる三菱会社論と大同小異」とし、政府がそれほど悪むならなぜ三菱会社の保護を止めないのか、と逆手に取る。一八八一年の「三菱会社助成金を論ず」以来、三菱会社への助成金を廃止すべきだという主張はまったく変わっていない、共同運輸会社の設立は三菱会社の再来でしかない、それ以上に「弁妄」の論拠が「三菱会社助成金を論ず」を「根基せしの疑ひ」をあげて、その「腐敗せる心」を痛論する（T142）。

一八八三年（明治一六）に入ると、『東京経済雑誌』および田口卯吉は、再び三菱会社と共同運輸会社との競争関係というよりは、経済原則からの海運保護政策批判を展開していく。

まず、『東京経済雑誌』は、一八八三年一月一日から一八八四年三月一日の長期のわたって、エー、モングレデエン編輯「自由貿易沿革史」を末広重恭・宇都宮平一の合訳で連載しはじめた。第三篇以降は嵯峨正作が訳出にあたった。⁽¹²⁾そして、七月二日、三木実の演述「海運論」が掲載される。海運の盛衰は、国民の富の大小強弱に應じるとして、日本および西欧の歴史を顧みながら、三菱会社保護のあり方を批判すると同時に、三菱会社に保護を与えた責任を大隈重信に帰する自由党の非難行動を「三菱ノ今日アル数年前ニ明カナリ、数年前ニ黙過シテ今ニ之ヲ云フ予竊カニ異シム処ナクンバアラズ」と非難し、田口卯吉をはじめとする『東京経済雑誌』の取ってきた立場を再論する（T172）。

『東京経済雑誌』の海運保護批判は、現実の政治的動向、政府対企業、政府対民権派、自由党対改進黨の線に沿っての論戦だけではなく、理論の提示、歴史からの把握にその重きが置かれていたのである。それを集大成したのが一八八八年六月二三日に『東京経済雑誌』に掲載された田口卯吉の「自由航業論」であった。時あ

たかも矢野文雄が自由党の強制を受けて、『郵便報知新聞』の「三菱会社ノ意見書及ビ弁妄書ト題スル書ヲ表シ併テ海運ノ事ヲ論ズ」で三菱会社擁護論を展開しはじめたところであった。

4 田口卯吉「自由航業論」

(1) 「意見書」「弁妄」「政党論争」批判

田口卯吉は、一年前に「政党の団結」を表して与していた自由党が、民権派同士の党勢拡大をめぐる対立抗争から、大隈重信を総理とする立憲改進黨を撲滅の対象とし、政府筋によって仕掛けられたその資金提供源と目した三菱会社岩崎弥太郎の専商攻撃に乗りはじめると、「聞くに堪へざらしむる」として、自由党の行動を戒めることから論じはじめた。

政党の相争ふや正々堂々日月の皎然たるが如くなるべし。互に隱微を暴き、私事を白し、他の信用を社会に傷けて以て勝利を得んとするが如きは余輩の政党に望む所にあらざるなり。況んや現時我國の事情の如きは未だ二党の相關ふを許さざるをや。(4116)

余輩之を以て専商の弊特に経済上の問題に止まらざるを思へり。然りと雖も余輩私に自由党の論士が特許の弊を忌みて而して其三菱会社の私行を責むるを怪み、又之に因りて政府を責めずして而して改進黨を責むるを怪しむ、又た政府の或る省に於て記載したりと称する奇異なる弁妄書を金科玉条として之を喋々するを怪しむ。……政党の駁すべきは特典を許すの主義にあり。(4117)

『東京経済雑誌』は、この特許の弊害を批判し続けてきたのであり、ようやく世人が注目するようになってきたので、その主義を再度世に顕すとして「自由航業論」を展開する。

田口卯吉が再三論じてきた三菱会社の問題点は、巨額の資本を他の事業に用い、船舶を減少させてきたことにあり、まず巨額の助成金を廃止し、定期航海維持のために日本の物価に相当した補償を与えるだけではないのである。しかし、「我社の論説は奇異なる結果を産成」させてしまった。それは、三菱会社保護を止めるのではなく、「共同運輸会社を創立して以て三菱会社と競争せしめんと企画を当局有司に生ぜしめ」たのである（④118—119）。そして三菱会社の弁明、政府筋からの三菱会社への糾弾、政党の抗争について批判を加えていく。「三菱会社ノ意見書」「弁妄」にはともに、前述のように田口卯吉らへの「黙殺」や「利用」がみられることを指摘する。前者の「此間一二ノ反对者ナキニアザレドモ輿論ハ敢テ三菱会社ヲ不是トセズ」、後者の「彼ハ沿海ノ運輸ヲ専有シテ運賃ヲ増加スルヲ謀レリト云フハ世上一般ノ公評ニシテ……、彼レ詢ニ世上一般ノ公評ノ如ク漫リニ回漕業外ノ業務ヲ営ミ自ラモ其船ヲ増サズ、他人ヲシテモ之ヲ増サシメズ」という傍線を付した文である。「黙殺」「便乗」の反対方向の違いはあるものの、田口卯吉らが批判してきた根幹に対する議論はこれまでなかった。それらが意図するところは何か、要約すれば、次の点に尽きる。

「意見書」は、共同運輸会社の設立を拒もうとして、競争の害を述べたものにすぎない（④119）。

「弁妄」は、すでに三菱会社の弊を見たにもかかわらず、類似の同性質の会社の創立を是認しようとしている（④120—121）。

田口卯吉は、「意見書」「弁妄」に加えて「政党論争」を、次のように批判する。

三菱会社の意見書の如きは奇論なり。之に対する弁妄書案の如きは奇文なり。之に因りて政党の論争するは奇行なり。此の如き奇異なる顕像の社会に発する所以も亦た専ら専商の弊害ならざるべからず。……偏に今日に於て専商特典の根を断絶するにあるなり。……故に余輩は我政府が此際に於て一刀両断の政略

を施行し、保護の大浪を破却して而して自由航業の主義を天下に明かにせんことを希望するなり。(4124)

(2) 田口卯吉「自由航業論」の主題

しかし、田口は、三つ巴の抗争には介入せずに、自己の主題である「自由航業論」を展開していく。ここでの最重要問題は、多くの論者が危惧する、自由航業になると外国商人が入り込んできて日本の航業を圧倒しかたということであり、航海の業も一箇の商業に外ならないから、当然、外人と競争することになる(4125)。まず、豊富な資本をもつ外人との競争で不利になるという論者に対しては、それは日本の商業が不振であるからで、欧米では商業が巨大であるから多数の船舶で競争することが出来るのであり、値引合戦などは起こりやうがない。それでは、商業を繁栄させるのには何が必要か。「常に汽船会社をして自由に競争せしめ、銖錙たりとも適當の割合より其運賃を騰貴することあれば他の汽船会社直に來りて之と競争し得るの便を許すにあるなり」、最終的には一汽船会社の占有はあり得なくなるのである(4126)。また、助成金の制を廃せば、外国の汽船会社は再び日本の沿海に入り、競争になるのは必然であるが、「三菱会社の運賃の低度の極点は外国汽船会社の運賃低度の極点なるべし。此の如くにして貨物の愈々増加するに於て三菱会社の破産せざるのみならず、猶ほ我内国の汽船会社を興して貨物の運搬を為すを要するに至るは昭々として明らかなり」と論じる(4127)。保護主義者の考えは、いつでも巨額の資本は小量の資本を圧倒するというが、日本の市街を徘徊すれば分かるように資本の大小にかかわらず軒を並べて営業しているではないか。「社会の需要は自由競争の時に於て一二商賈の占有すべきものにあらず、一二会社の供給し得べきものにあらざればなり」(4127)と、自由競争の利を説いていく。

しかし、保護主義者は、もう一つの問題を持ちだす。「一国防禦の為に之に保護を与ふべしと論ずる」(④128)ものである。戦争に際して貨物を外国に仰ぐのは国家防禦を一切放擲することであるという。これを論破するのはすこぶる難しく、俗耳を惑わすものである。これ論破することは、イギリスの自由交易論者にあっても非常に苦勞したことであつた。

田口は、保護主義を主張する論者がどのような事実と理論に依拠してきたかを問い、航海令による保護主義への批判へと向かう。

かつてイギリス政府は厳密な航海令を施行して、自国の船舶以外での諸外国の物産の輸入を禁止した。これは国家防禦のためでもあつた。しかし、ハスキツソンが相互条例を主張し、令を緩裕にしたことで商人は大いに利益を得、貨物の運搬も大いに増殖し、船舶も増加した。こうして自由航業の利を知つて、一八四九年に沿海貿易を除いて自由航業となり、一八五三、四年に至つて完全に自由となり、イギリスの船舶は隆盛に達したのである。多くの人々は、イギリスの航海令が今日の航業を隆盛をもたらした原因と想像し、沿海通商の権を占有して航業を振起しようとするものがあるが、それは誤りである(④130―134)。

この航海法擁護の論旨は、一八七四年の大久保利通の「殖産興業ニ関スル建議書」の理由付けそのものであつた。もちろん、田口は大久保の建議を見る立場にはなく、その文章を題材にして批判を加えたものではない。しかし、『東海経済新報』との間で行なわれた自由保護貿易論争で十分熟知していた議論であり、大久保亡き後、それを継承した大隈の保護政策の論理も同様であつた。しかも、保護を受けている三菱会社を非難するものたちが相変わらず保護政策を絶対化した上で共同運輸会社を設立したことを前にして、単なる政治批判ではなく、かつて自らが翻訳出版した『大英商業史』などを引用しつつ、もう一度歴史的事実に裏打ちされた理論を突き

つければならなかったのである。

夫れ保護金を俟ちて而して後盛なるものは保護金を得ざれば必ず衰へ、専商の特典に浴して而して榮ゆるものは専商の特典を失すれば必ず敗る。今日我国の航業の如きは尚ほ微々たりと雖も三菱の一社を除くの外皆な自由競争の下に發達せしものなり。然らば即ち疾風雷雨に逢うて迷はざるものは斯る会社の船舶にあらずや。梅花の温室に咲くものは寒氣に堪ふる能はず、神樹の支杭を頼むものに大風を凌ぐ能はず。日本の航業を振起し、激烈なる競争に逢ふも倒るゝなからしめんと欲せば之を自由に任ずること彼の小蒸汽船の競争するが如く為すべきなり。彼の小蒸汽船は我国現時の商業と専売会社の抑制の下に立ちて發生せしものなり。若し我商政をして自由ならしめ我商業をして旺盛に至らしめば、巨大なる汽船会社の沿海に發生するは尚ほ現時小蒸汽船の發生するが如くなるや疑ふべからざるなり。然らば則ち国家の大計知るべきのみ。之を自由に任じ、其船賃を減じ商賈をして其の取引を活潑ならしむるにあらざれば航海の業決して振ふべからざるなり。(④ 131)

これが、田口卯吉のいう「自由航業の大利」なのである。

六 三菱会社と共同運輸会社の競争と日本郵船会社の成立

1 田口卯吉「三菱共同の競争」

一八八三年（明一六）一月一日に共同運輸会社が開業された当初、共同運輸の船舶は汽船五艘、帆船二艘に過ぎなかった。この年の末に、汽船一三艘、帆船一二艘を所有するにまで増強され、ようやく、一八八四年

七月から暮れにかけて、イギリスの新造汽船の輸入によって競争し得る体制になるのである。⁽⁴³⁾ 顧客の争奪を憂慮した農商務卿西郷従道は、一八八五年一月、三菱と共同の二社に対して運賃協定を勧告する。

三菱会社では、二月に岩崎弥太郎が歿し、弟の岩崎弥太郎の支配下に入っていた。両社の幹部が協議を行ない、三月六日に妥協がなり、細目が成立した。しかし、わずか三週間で妥協は破談し、競争が再開されたのである。こうした中で、一月三十一日―二月二日にかけて、田口卯吉は、「三菱共同の競争」⁽⁴⁴⁾ 第一―第三を『東京経済雑誌』に掲載した。海運界を二分するこの二社の競争が、国民の利となっているか害となっているかを論じた。

まず、両会社を比較してその相違点を指摘する。第一に、三菱会社は岩崎一個人が全権をもつ一商社である単成会社に対して、共同運輸会社は社長・取締役・理事役・株主に権利がある合成会社である。第二に、三菱会社は第三命令書下付後も従来通り助成金を引き続き受けており、共同運輸会社も資本金六〇〇万円のうち二六〇万円が政府出資になり、利益配当金年二歩のため低利の資本を借りたのと同じであり、政府から特典を与えられたことには変わりはないが、三菱にはすでに三三〇万が下付され、さらに一五年にわたって三九七万円が助成されるが、共同にはその特典はない。第三に、共同は事業・人事とも最大株主の政府の承認が必要であるが、三菱にはなく、三菱は郵便物を無償で運送するが、共同は運賃を受け取り一定の助成金を受ける。政府使用船の運賃は、三菱は命令書で定められているが、共同はその時々々に定める。運賃額の適否について三菱は政府から釐革を求められるが、共同にはない。営業制限についても三菱の「商品売買」に対して共同の「他の営業」との違いがある。従来三菱も「他の営業」であったが、政府の事情聴取の折に、船舶および運送のための保険および荷為替会社への出資が認められたため限定的表現になったことが異なる。第四に、政府保護の

実態は、単成体である三菱では一人に対してであり、合成体の共同は社長個人ではなく多数の株主にある。第五に、三菱がすでに整備された体制を変更するのは難しいが、共同は改良発明を利用しやすい。(T 250)

これらを総合すれば、「其強弱殆と相同し」で、この二会社間に競争が行なわれることは「是れ国民に取りて利あり之を其競争するに任して不可なきなり」という。速力競争の危険から速度制限を設ける必要はなく、荷主船客の待遇の競争も、いずれも「荷主船客を利するは甚た大なる者あるべし」と見なす。(T 251)

次いで、運賃乗船料を論じる。権一会社の場合は、荷主船客の耐えうるところまで騰貴するが、他社との競争が起れば値下げをせざるを得なくなる。このように経済原則を述べた上で、その実態を実業家の報告を引いて、共同運輸会社設立以後の運賃乗船料の低落について考察する。共同創設以降の運賃の低落は、三割五分から三割であり、乗船料は二割である。次いで、東京商法会議所の一八八一年、八二年の調査を表示し、八二年段階ですでに汽船の運賃が五、六分低落していることについての説明を引用する。「前表二示スガ如ク汽船風帆船トモ其運賃昨年ニ比シテ稍々低落シタル者ハ要スルニ商業不振ノ為メ市場貨物ノ運轉自ラ減少シ随テ船舶ノ需要緩弛シタルニ職由セズンバアラズ」と。二社による競争が起こる以前の不況による低落をまず指摘し、さらに一八八四年にいたる銀貨と米価の相場を表示し、「物価下落商業沈衰の一因よりして十六七年に及んで少なくとも又五六分の低下を来たさざるを得ざるなり」とし、石炭など船に用いる諸物品や人足賃の下落を挙げ、

前の報告に拠る時は乗船料は十六年十二月頃より低落し運賃亦同年後半季より低落し、恰も此頃を以て共同の船舶大に其航路を開くに至りしを以て、此低落は一に競争に出づるの結果たるに似たりと雖も、吾輩は此低落を以て独り此一因に帰する能はざるなり、蓋し共同の創立せしより其船舶次第に増加し今日に於ては十艘前後の汽船出帆を日々の新聞紙上に広告し得るに至りたれば船舶の供給俄に多きを加へ此事や運

賃乗船料の低落を来たすの主因たること明らかなりと雖も、我国經濟上の変動の如きも又之か一因と爲さる可らざるなり (T 253)

したがって、運賃の低落は、「未だ以て二会社の競争を甚た激烈なりとす可らざるなり」と結論づけた。そして、「二会社の競争は互に相制し自他をして過甚の利益を博する能はさらしむるに止まらんのみ、而して会社過甚の利益を博する能はすんば此利益は転して荷主船客の利益とならん、且荷主の利益は更に転して貨物消費者の利益とならん」と、消費者つまり国民の利益をそこに求め、政府がいずれの会社にも決して「新特典新保護」を与えないように望んだ (T 253)。

この田口卯吉の所論の特徴は、運賃低落について、「此低落を以て全く競争の結果なり船舶増加の結果なりと云ふ可からざるなり」というように、不況による物価の下落をその原因と見なしているのである (T 253)。一般に共同運輸会社の創立とともに激しい競争が展開されたように見なされているが、しかし、実態はそうではなかった。三月に運賃協定成立が成立したものの、四月には破談となり、六月にいたって本格的な激しい競争に突入していく。⁽⁴⁵⁾ 六月に入ると、連日、諸新聞雑誌は、両社間の値引合戦を伝えている。『東京經濟雜誌』も、六月二〇日に、神戸では、下等の乗客料五円五〇銭が六―七割引きになり、一円五〇銭もしくは一円二〇銭になり、横浜の間屋も同様の値引を要求していること、共同は値引一切を止めて、三菱会社の挙動を見ると報じたが、二七日号では、それを修正し、共同の割引は七―八割、出帆時限には九割引の五〇銭にまでに至り、さらに両会社と間屋をめぐる値引合戦を伝え、三菱の準備に対して共同は、「当社に取りては突然差し起りたるなれとも、已に一方に於て乗船切符の代価を引下けて乗客を誘ふ以上は当社にても営業上黙止し難く已を得ず茲に及ひたるか、本社は全く競争を欲せざる故に今日より断然割引を差止むべし、今当社は先づ手を空して其

成行を自然に任すべきのみ」と問屋に告げたことを報じた。

すでに、この段階で、『東京経済雑誌』は、二社の競争では、経験、財力、蓄積のある三菱会社が優勢であることは明らかであると見なしたといえよう。

こうした「激烈な競争」を経て、七月二八日、政府は、農商務卿西郷従道と参議井上馨という、共同運輸会社創設の主導者が共同運輸会社の重役を呼んで、競争の停止と一大汽船会社設立を勧告した。ここに両社合併案が検討されるに至り、八月一日に三菱会社が同意を表明、一五日に共同運輸会社も総会を開いて、合併手続執行を決定した。共同運輸は、四月に社長が兵庫県令から転出してきた森岡昌純に交代しており、岩崎弥之助との間で、両社は合併へと向かった。九月二九日、日本郵船株式会社設立が許可された。資本金は一一〇〇万円、うち二六〇万円は官有に属し、一五年間年八分の利益を政府が補償するもので、社長は森岡昌純が就任した。一〇月一日、日本郵船株式会社は営業を開始した。岩崎弥之助は、汽船会社から身を引いたが、莊田平五郎はじめ三菱会社の幹部の多くを送り込み、岩崎自身は、翌一八八六年（明治一九）三月、三菱社を設立して、社長に就任した。

2 日本郵船会社への合併

こうした動きの中で、八月一日・二八日『東京経済雑誌』は、「三菱共同合併の風説」を掲載した。「一大保護会社」創立への批判であることはいうまでもない。それは、「我政府が曩きに共同運輸会社を創立せられたるの主意に反す」るもので、三菱の跋扈専横を制するために競争させるといふものでありながら、わずか三年でこうした矛盾の措置を執るとはなにごとか。『朝野新聞』を除いて、『中外物価新報』『毎日新聞』をはじめ、

政府に賛意を表する『東京日日新聞』ですら合併を排撃している。世論は、独占壟断の弊害の再発を恐れているからである（T 278）。さらに保護会社は、私立の組織のように臨機応変に対応することに難しく、共同運輸会社の失態は、政府の都合で行なう社長の人選に現れているとして、保護公立会社が回漕業には適していないとした（T 279）。

九月五日には、「三菱共同の合併」で、「合併」という名の三菱の勝利を揶揄して、その原因として、三菱は競争に備えてすでに昨年末に所有株式を売却して巨額の資本を準備し、さらに株価高騰により競争による損失は十分に補填されている。創設以来、苦難に遭遇しながらそれを打破し、今回も手際よく巧みに勝利に導いたと、三菱の力を改めて評価するが、しかし、『東京経済雑誌』も負けてはいなかった。

嗚呼三菱の向ふ所勝たざるなく攻むる所取らざるなし、之と戦ひて勝ちしものは独り我経済雑誌あるのみ、近日我社員無事に苦めり、何ぞ再び経済新報を発兌して我社と競争せざるや（T 281）と挑発するのである。

開業直後の一〇月一〇日には、「日本郵船会社」で、新「命令書」を旧二社のものを比較して、保護の相違を対照させている。旧来の船舶提供ではなく、年八分の利益金を補償する定額補助から利益金に応じた補助に変更された。一般にいえば業績が上がれば補助金は減額されることになるので、旧制よりは優れているように見えるが、保護を受けるものは懈怠に陥りやすく、海運拡張に支障を来すことが懸念される。運賃の高下は、農商務卿の認可を受けて新聞紙上に広告しなければならず、商況、凶歳事変に対する運賃の変更が盛り込まれていることをあげて、読者の便に供すにとどめている。様子見といったところか。

一二月二六日「旧三菱会社を祝す」は、田口卯吉によって書かれ、「余輩常に其挙動の敏捷にして其計画の

周到なるに歎伏す」として、旧共同運輸会社の株をほとんど掌握し、来年の役員選挙を待たずに役員を一掃し、旧共同の六〇〇万円は旧三菱のものとなった。「恰も熨斗を附けて恵与せられたるか如くなり」(④ 224—225)と、三菱のやり方に驚嘆している。

日本郵船に対する政府の保護は、年間八八万円であった。一八八七年(明治二〇) 一二月二十四日、田口卯吉は『東京経済雑誌』の「日本郵船会社」で、二年間の「日本郵船会社損益勘定表」を掲載して、運賃収入が諸経費及修繕に当てられており、政府補助金はそっくり株主配当金として支出されていることから、「郵船会社の役員は此間巧みにも一銭の収益を得ざりし」ことを指摘する。巷では、酒造税、醤油税、菓子税、所得税に苦しんでいる折に、このような一商業に過ぎない日本郵船に国庫から支出するとは何ごとかと迫り、配当するだけならば直接大蔵省国債局に管轄させて日本銀行から利子を配分すれば、会社の手間もかからず、国家の経済も利するではないか、むしろその株券を公債証書にする方がよいと提言するのである(④ 287—290)。もちろん、田口卯吉の本音は、三菱、共同、日本郵船と、いずれもいかに保護しても国家のためにはならないということにあったのである。

おわりに

本稿では、田口卯吉の「三菱会社助成金を論ず」と「自由航業論」の二つの論説を中心にして、明治政府が一八七五年以来採ってきた海運保護政策に対して、どのような批判を展開してきたかを明らかにしてきた。そのためには、海運保護政策の背景と、それによって生じた論争と政争に触れなければならず、まず、大久保利

通によって提起された殖産興業路線上の海運保護政策について述べ、その政策下で最初の保護会社である三菱会社の成立と、明治十四年政変後に展開される共同運輸会社設立と、それをめぐる三菱会社と「政府筋」との論争、自由党の偽党撲滅活動と立憲改進黨の対応、共同運輸会社と三菱会社との競争、日本郵船会社の成立までを概観しながら論じてきたのである。

田口卯吉は、処女作である『自由交易日本経済論』以来、一貫して自由貿易を主張し続け、事あるごとに保護主義、保護政策に反対を表明してきた。自らを「経済世界の自由民」と位置づけた田口は、人間の天性に基づく分業、しかも国際分業に理論的視点を定め論理を展開していき、人の利益は経済世界の利害と一致し、国家にとっては自由が最良の政策になると主張した。

田口卯吉のもう一つの特徴は、自ら翻訳したレオン・レヴィの『大英商業史』や、A・モングレディンの『自由貿易沿革史』などによって、自由貿易論を歴史的展開の中で捉えようとしていることである。これは、代表的著作とされる『日本開化小史』以来ライフワークになった歴史認識の課題でもあった。

この理論と歴史を根底に据えた自由主義論は、イギリスの航海法に見られる海運保護政策の失態を歴史から考察し、三菱保護に加えた共同保護政策を経済原則から批判する「自由航業論」に結実させていったのである。さらに、田口卯吉の所論は、現実政治、政府主導による企業育成と干渉、保護という名目による専横会社の出現とその弊害への鋭い批判でもあった。本稿では扱わなかったが、開拓使官有物払下問題に対しても、北海道を政府の干渉をから自由にすることを主張していた。明治十四年政変後に三菱会社批判が高まるのは、この開拓使官有物払下も関係している。詳細は、別稿を予定しているのでそれに譲るが、見通しだけを示しておけば、明治十四年政変は、開拓使官有物払下問題を機に、大隈および大隈派官僚を追放したクーデタであった。

政治史では、一般に大隈重信対伊藤博文・井上馨の対立とみられるが、それを本論に即して考えてみると、大隈重信―岩崎弥太郎―福沢諭吉と黒田清隆―五代友厚―井上毅の対立の構図が背景にみられるのである。開拓長官黒田が開拓使官有物を五代に払い下げることは、三菱会社の掌中にあった北海道物産輸送が五代の主宰する関西貿易商会の関係する海運に持つて行かれかねず、三菱にとっては一大脅威であったからである。これに対する田口卯吉の開拓使官有物払下論は、黒田と五代の関係への糾弾ではなく、開拓使そのものの廃絶と民間事業としての開拓の主張にあったことに、その特徴をみることができる。

ところで、「三菱会社助成金を論ず」が、三菱会社批判の原型となったことを再三述べたが、そこには田口卯吉の意図を超えた遣われかたを見ることができるといえる。その落差は、政府との距離の置き方にあるといえよう。政府の保護政策はことごとく失敗に帰し、その最大なものが三菱会社助成金であったとする田口の三菱批判は、その本質は政府批判であったのである。

また、自由党の偽党撲滅論は、いかに三菱会社批判が田口に拠る自由主義に基づいていようと、田口卯吉の政治思想とは相容れず、かといって、立憲改進黨の矢野文雄の保護主義による三菱擁護論とは対極にあることも明らかである。

以上のように、田口卯吉と『東京経済雑誌』の海運保護批判は、現実の政治的動向、政府対企業、政府対民権派、自由党対改進黨の線に沿っての論議だけではなく、理論の提示、歴史からの把握にその重きが置かれていたのである。

注

- (1) 田口卯吉の主要な伝記には、塩島仁吉編『鼎軒田口先生伝』経済雑誌社（一九二二年）、田口親『田口卯吉』（人物叢書）吉川弘文館（二〇〇〇年）がある。初期の活動については、川崎勝「田口卯吉の「私利心」——最初の著作『自由交易日本経済論』と『日本開化小史』を中心に——」、「社会と倫理」第二五号、南山大学社会倫理研究所、二〇一二年二月、参照。
- 文中の(③11)は、鼎軒田口卯吉全集刊行会編『鼎軒田口卯吉全集』全八巻、鼎軒田口卯吉全集刊行会、一九二七—二九年（復刻版、吉川弘文館、一九八九年）の、第三巻一一頁を示し、また(T 69)は、『東京経済雑誌』の第六九号を示す。
- (2) 『自由交易日本経済論』は、一八七四年に構想を立てて、一八七六年十二月に完成した最初の著作であったが、出版されたのは、『日本開化小史』刊行の四ヶ月後の一八七八年一月である。その経緯については、川崎前掲論文、一六五—一六六頁参照。
- (3) 『大英商業史』は、Leon Levi, *History of British Commerce of the Economic Progress of the British Nation, 1763-1870*, London, 1872. の翻訳。全一七冊中第九冊（一八八一年二月）以降は藤田静訳。元老院蔵版。
- (4) 『東海経済新報』は、一八八〇年八月に保護主義を掲げて創刊され、犬養毅の「緒言」「何謂保護」（創刊号）、「保護税論」（第七、一〇号）などが掲載された。これに対して『東京経済雑誌』は、第三七号の長坂鍊吉「東海経済新報を読む」を皮切りに、田口卯吉自身も、一〇月一日—十二月五日の第四一・四四・四六号の「自由交易論」の前後、九月二五日の第三九号に「東海経済新報記者に再思を請ふ」、一八八一年三月一日の第五六号に「再び東海新報記者に答ふ」を掲載した。
- (5) 農商務省は、参議大隈重信・伊藤博文の建議によって、大蔵省と内務省で扱っていた殖産興業関係部門を統括して、

一八八一年四月七日に設置、初代卿河野敏鎌。田口は、『東京経済雑誌』四月一五日（第五九号）「農商務省」、五月五日（第六一号）「再ビ農商務省ヲ論ズ」で、政府の干渉保護を改めることを期待した。しかし、実情は内務省から三菱会社への助成を継承していったのである。

- (6) 田口卯吉「辞職願書」日本大学法学部蔵。川崎前掲論文、一六五—一六六頁。

- (7) 「福澤諭吉書簡田中米作宛」一八八〇年三月一七日付、慶應義塾編『福澤諭吉書簡集』第二卷、二〇〇一年、岩波書店、三四〇頁。

- (8) 『嚶鳴雑誌』第二二号、一八八〇年一〇月二一日、一四—二五頁。末広重恭（一八四九—一八九六）は、『朝野新聞』の主筆として言論活動に従事し、国友会のメンバーとしても名をあげていた。一八七七年秋に結成された民権結社の嚶鳴社は、田口卯吉も発起人の一人であり、末広は『嚶鳴雑誌』の校閲を努めていた。

- (9) 『嚶鳴雑誌』第二二号、一四頁。

- (10) 『嚶鳴雑誌』第二二号、一三—二四頁。

- (11) 日本史籍協会『大久保利通文書』五、一九二八年、五六—五六六頁。

- (12) 大久保利通の「民業育成」については、安藤哲『大久保利通と民業育成』お茶の水書房、一九九九年、参照。

- (13) 大久保は、ここではイギリスをモデルとして海運を論じているが、日本国内の交通運輸体系については、建設に時間と膨大な予算を要する鉄道敷設よりも、オランダをモデルにした河川の利用も考えており、湖水と河川と港湾を結ぶ計画をも立てていた。山崎有恒「日本近代化手法をめぐる相克—内務省と工部省」、鈴木淳編『工部省とその時代』史学会シンポジウム叢書、山川出版社、二〇〇二年。

- (14) 佐々木誠治『日本海運競争史序説』海事研究会、一九五四年、九七、一〇四頁。

- (15) 服部一馬「明治前期における三菱と三井」(1)、『経済と貿易』80、横浜市立大学経済研究所、一九六五年八月。

- (16) 『大久保利通文書』六、一九二八年、三五二―三六二頁。
- (17) 『大久保利通文書』六、三八一―三九〇頁。
- (18) 岩崎弥太郎・弥之助伝記編纂会編『岩崎弥太郎伝』上下、同会、一九六七年。岩崎弥太郎・弥之助伝記編纂会編『岩崎弥太郎日記』同会、一九七五年、などを参照
- (19) 三菱社誌刊行会編『三菱社誌』二、東京大学出版会、一九七九年、九九―一〇〇頁。
- (20) 高浦忠彦『三菱の「社則」について』『経済系』第二〇一集、関東学院大学経済学会、一九七四年二月。
- (21) 莊田は、その後、弥太郎の姪藤岡田鶴と結婚し、弥太郎、弥之助、久弥を支えて三菱財閥の形成に当たり、第一級管事、三菱本社支配人、長崎造船所支配人、日本郵船重役などを歴任していく。宿利重一『莊田平五郎』対胸舎、一九三二年。
- (22) 小風秀雄『帝国主義下の日本海運―国際競争と対外自立―』山川出版社、一九九五年、一三三頁。
- (23) 小篠清根編刊『海運史料』上、二松堂、一三〇―一四六頁に収録。『海運史料』は、上中下三巻からなり、ともに一八八六年の刊行で、第一編に「政府より三菱会社に附与せられたる前後三回の命令書」「三菱会社ノ意見書」「弁妄草案」、第二編に「三菱会社ノ助成金ヲ論ス」「商業論」を掲載し、第三編―第六編で、一八八二年一月五日から一八八五年一〇月三十一日の新聞雑誌に掲載された、三菱批判、擁護、論争などの記事を編年体多数収録している。
- (24) 田口卯吉は「他の商業」の中で雑誌『東海経済新報』を「経済新報」としてあげているが、『明治日報』は「新聞紙」としている。新聞雑誌が厳密に区別された時期ではないとしても、単なる用語法の問題ではなく、『明治日報』のあ一面を垣間見ることができよう。
- (25) 日本経営史研究所編『近代日本海運生成史料』日本郵船、一九八八年、四四八―四五一頁。
- (26) 『岩崎弥太郎伝』下、四九七頁。
- (27) 『三菱会社ノ意見書』は、一〇月一八日―二七日付の『自由新聞』に掲載され、次いで十一月一日付『東京日日新聞』

に撮録掲載された。さらに翌年六月～七月に『郵便報知新聞』に連載された、矢野文雄「三菱会社ノ意見書及ビ弁妄書ト題スル書ヲ表シ併テ海運ノ事ヲ論ズ」中の引用および批評で流布された。『海運史料』上、一六―三四頁。いずれも表現上で若干の相違が見られる。本稿では、『岩崎弥太郎伝』下巻、五二―五三八頁による。

(28) 『岩崎弥太郎伝』下巻、五三〇頁。

(29) 『岩崎弥太郎伝』下巻、五二七頁。

(30) 『岩崎弥太郎伝』下巻、五二九頁。

(31) 「弁妄」は、『自由新聞』十一月一二日付から、『東京日日新聞』十一月一六日付から掲載、『郵便報知新聞』では翌年六月一六日付の矢野論説に引用された。岩崎弥太郎／岩崎弥之助伝記編纂会編『岩崎弥之助伝』一九七一年、五四七―五七七頁による。

(32) 『岩崎弥之助伝』五六三頁。

(33) 大分県立先哲史料館編『大分県先哲叢書 矢野竜溪 資料集』第五巻、大分県教育委員会、一九九七年、に収録されている。

(34) 板垣退助監修『自由党史』一九一〇年。遠山茂樹・佐藤誠朗校訂、岩波文庫、中、一九五八年、二三九頁。

(35) 渋沢栄一は、「維新以後に於ける経済界の発達」(国家学会編『国家学会創立三十年記念明治憲政経済史論』有斐閣書房、一九一九年、渋沢栄一『雨夜譚——渋沢栄一自伝——』長幸男校注、岩波文庫、一九八四年、二五七―二五八頁。)で、次のように語っている。

岩崎〔弥太郎〕氏は機智に富める人で、その使用する人も優れて居った……。三菱は旭日昇天の勢を以てその海運業が発達した。経済界の人々は三菱会社の余りに政府の特典を受けて専横になるということを羨みかつ憤って、ついにこれに反対する共同運輸会社というものが出来た。私はその共同運輸会社の賛成者であつたから、換言す

れば、三菱の反対者であった。海運業はさなぎだに競争に流れるのを、一方の専横を防禦しようということでは組立ったから一方も利かぬ気で力を入れるので、この両会社はしきりに競争をした。今考えるとずいぶん笑うべき競争であつて、なかなか今日の政友会と憲政会との政争ぐらゐではなかった。

また、別の談話では、「実権者は品川弥次郎子にして、社長伊藤雋吉氏は其傀儡たるに過ぎざりき、而して其又裏面には井上侯の存在するあり」（侯○井上馨の功績）『中外商業新報』一九一五年九月八日）とも述べている。

(36) 『海運史料』上、一四七頁。

(37) 『海運史料』上、二八六―二九八頁。

(38) 『海運史料』上、五八八―六〇三頁。

(39) 『海運史料』上、六〇三―六三二頁。

(40) 本論文は、『全集』には収録されていないが、文中に「曩きに三菱会社論五篇を草し該会社の沿革を説き該会社が日本全国の航海権を独占し船舶を減少し運賃を騰貴し外国の幣制に遵依し海運外の事業に其資本を注きたるを論し」とあるのは、「三菱会社助成金を論ず」を指すものであることは明白である。よつて、以降、田口卯吉の論説と見なす。本論説も無署名で、『全集』にも収録されていないが、「吾輩の三菱会社を論するや」「吾輩が共同運輸会社を論した」「曾て吾輩が草したる三菱会社論」とあるところから見、田口卯吉の筆と考えてよい。

(42) Mongrédien, Augustus, *History of the Free-Trade Movement in England*, 1881. のちに、英国們具烈日安原著／日本嵯峨正作訳述『英国自由保護両党活劇史』、経済雑誌社、一八八九年、として刊行された。

(43) 『日本郵船株式会社五十年史』日本郵船、一九三五年、四二―四三頁。

(44) 本論も無署名であるが、「弁妄なる者の出所如何に就ては吾輩當時に於て大に疑団を懷き遂にのを氷解するを得ずして止めり」とあるのは、一八八二年二月一六日の「共同運輸会社を論す」、一八八三年六月の「自由航業論」で、

その出所に疑いを投げかけたことを意味していると考えることが妥当であろう。したがって、本論も田口卯吉の筆と見なすことにする。

(45)

最近の研究、関口かをり・武田晴人「郵便汽船三菱会社と共同運輸会社の「競争」実態について」『三菱史料館論集』第一一〇号、二〇一〇年、によれば、三菱四日市支店の営業状態から、この間、貨物量の減少はあまり見られず、運賃収入に見られる減少はデフレによる経済不振が原因であるとして、激烈な競争は「物語」であって、両社が破産寸前にまでに陥るのは、一八八五年六―八月のわずかな期間に過ぎなかった。田口卯吉の論説は、まさに正鵠を得ていたのである。