

## 台湾縦貫鉄道をめぐる「官設論」と「民設論」

老川慶喜

### 【目次】

#### はじめに

1. 台湾鉄道会社の計画と認可
2. 台湾縦貫鉄道の「民設論」と政府保護
3. 株式募集の停滞と「官設論」の台頭
4. 渋沢栄一の創立委員長就任
5. 外資輸入と成立期限の延期
6. 台湾鉄道の解散

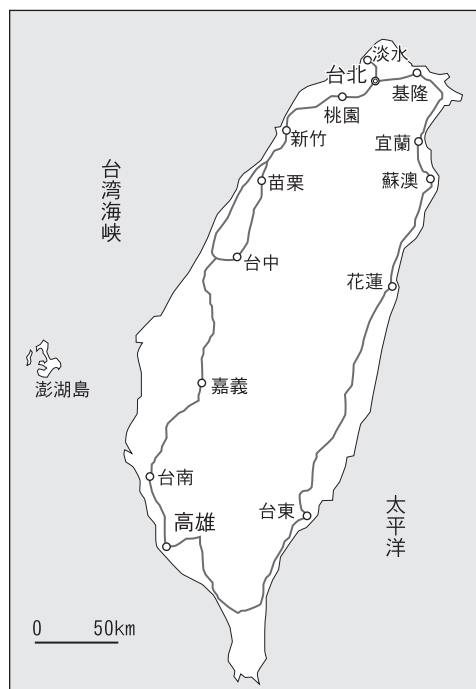
#### おわりに

### はじめに

東京商業会議所会頭の渋沢栄一は、日清戦争後の1896年8月1日、新領地となった台湾の「実業上ニ対する当局ノ意見」を聞くために、内閣総理大臣の伊藤博文や台湾総督の桂太郎らを柳橋亀清楼に招いて宴会を開いた。席上、伊藤は、台湾に「各種ノ事業」を起さなければならぬとし、「到底政府ノ力ヲ以テ是等ノ事業ニ著手スルコトハ先ツ絶エテ為サヌ積リテアリマス、所謂商工業者ヲシテ之ヲ為サシメ、之ニ利便ヲ与ヘテ十分ニ其発達ヲ図ラシムル様ニ、政治上ノ効力ヲ及ホサシメナクテハナラヌ」と、官民一体となって台湾開発を進めることを強調した。そして、政府は「成ルヘク速ニ此島ニ事業ノ起ランコトヲ希望」しており、そのためには「トウシテモ資本家・事業者ノ尽力ニ頼ラサルヲ得ヌノ」で、「其目的ヲ立テ其利ヲ収メシムルニ十分ノ保護を与フルモノテアリマス」と、民業保

護の方針も明らかにした<sup>1)</sup>。

ところで、台湾の産業開発にあたって「交通運輸海陸共に其便に乏しきは台湾の第一病源」で、「鉄道敷設問題が刻下の急要なるは



出典：鶴見祐輔『正伝・後藤新平』第3巻、藤原書店、2005年、289頁。

台湾の鉄道

1) 『東京商業会議所月報』第48号、1896年8月（渋沢青淵記念財団竜門社編纂『渋沢栄一伝記資料』第9巻、1956年、85～90頁）。

多言を要せず」と認識され<sup>2)</sup>、基隆から打狗(高雄)にいたる台湾縦貫鉄道の敷設が企てられていた。冒頭で記したように、日本政府は、台湾の産業開発を民業保護のもとに官民一体となって進めるとしていたが、台湾縦貫鉄道の敷設も政府の手厚い保護政策のもとで民間資本によって企てられた。1896年9月に外務大臣に就任した大隈重信は、「台湾の鉄道は国家経営上最も急速を要するが故に是は官設とする方が得策であると信じておりました、然るに昨年九月私が入閣したる時に於ては既に政府は民設論を採用して私立の会社に敷設を許すことに成つてあつた<sup>3)</sup>」と回顧しているように、台湾縦貫鉄道は民営の台湾鉄道株式会社によって敷設されることになったのである。

しかし、同社は1898年10月8日に解散し、台湾縦貫鉄道の敷設は台湾総督府の手で着手されていくことになった。鈴木敏弘の論文「台湾初期統治期の鉄道政策と私設鉄道」は、台北鉄道会社の計画から解散にいたるまでの経緯を扱ったものであるが、台湾鉄道についても台北鉄道との関連で言及し、その経緯をつぎのように説明している<sup>4)</sup>。

このような台湾における私設鉄道導入の意図は、日清戦争に際しての軍事費増大に伴う財政難によって建設資金が見込めなかったこと、本国の経済成長とそれに伴う私設鉄道の繁栄の動きに呼応して勃興した第二次私設鉄道ブームの影響によるものであ

った。その結果、台湾においても鉄道路線を私設鉄道によって建設することとなり、明治二九年一〇月二七日、この基隆・新竹間の敷設認可を台湾鉄道株式会社に与えた。しかし同社は、資金を集めることができず、同三一(一八九八)年一〇月解散するにいたつたのである。この台湾鉄道株式会社の解散という事態および後藤民生長官の建議によって、台湾縦貫鉄道は、日本による領有開始から四年を経て官設により本格的に建設が始められることとなり、同三二年より工事が開始された。

台湾鉄道の概要は鈴木の説明のとおりであるが、本稿では1896年5月5日の台湾鉄道会社の創立出願から98年10月8日の解散にいたるまでの経緯を、『台湾総督文書』や『東京朝日新聞』、『台湾新報』など、当時の新聞記事を利用して再構成することを課題とする。植民地台湾で、日本資本によって設立された最初の株式会社は1889年3月の台湾銀行であるが、台湾鉄道の設設計画はそれに先立つもので、そこには縦貫鉄道をめぐる「官設論」と「民設論」が輻輳しており、領有初期における日本の台湾政策の特徴の一端をみてとることができるように思われるからである。

## 1. 台湾鉄道会社の計画と認可

台湾領有後、日本政府が縦貫鉄道敷設の方針を明らかにすると、いくつかの私設鉄道会社の設設計画が現れた。まず、渡邊甚吉ほか数十名により、800万円をもって香山 打狗(高雄)間約190哩を敷設するという計画がみられた。同鉄道は、「収支ノ見込ナキモ補給利子ヲ仰クノ煩ヲ避クルタメ、基隆香山間既設線ノ無償下付ヲ請フ」たが、「当局ノ意嚮既ニ非ナルヲ察知シ」出願をとりやめた<sup>5)</sup>。

2) 『台湾鉄道』(『台湾新報』1896年7月26日)。

3) 『台鉄会合と隈伯談話』(『東京朝日新聞』1897年10月8日)。

4) 鈴木敏弘「台湾初期統治期の鉄道政策と私設鉄道」(台湾史研究会編『日本統治下台湾の支配と展開』中京大学社会科学研究所、2004年、452～53頁)。なお、高橋泰隆『日本植民地鉄道史論 台湾、朝鮮、満州、華北、華中鉄道の経営史的研究』(日本経済評論社、1995年、17～21頁)も参照のこと。

5) 台湾総督府鉄道部編『台湾鉄道史』上巻、1910

表1 台湾鉄道の発起人総代（創立委員）

氏名	住所	備考
今村清之助	東京市日本橋区茅場町	株式仲買人、東京株式取引所設立発起人、九州・関西・山陽など諸鉄道会社の経営に参加、今村銀行頭取
原 六郎	東京市荏原郡元品川	横浜正金銀行・東洋汽船・東武鉄道・横浜船渠・豊前採炭・帝国ホテル取締役、東京貯蔵銀行監査役
堀田正養	東京市牛込区二十騎町	子爵、貴族院議員
岡部長職	東京府北豊島郡高田村	子爵、司法大臣、貴族院議員
小野金六	東京市神田区佐久間町	小白鉱山合資代表社員、東京割引銀行頭取、富士製紙・東京機械製造社長、日本煉炭・富士水電・阿波鉱山探鉱・加納鉱山・大日本耐火煉瓦・山梨軽便鉄道・東京電灯・九州炭礦汽船・帝国商業銀行取締役、東京鉄道・順宜牧畜監査役
大倉喜八郎	東京市赤坂区葵町	大倉組頭取、日本皮革・日本化学工業・東海紙料会長、小樽木材社長、郡山絹糸紡績・帝国ホテル・成田鉄道・帝国製麻・帝国劇場・東京製綱・寶田石油取締役、大日本麦酒・日本製靴・東京電灯・日本興業銀行・北海道拓殖銀行・宇治川電気・台湾銀行・国油共同販売所監査役、鉄業銀行監督、絹糸紡績相談役、貿易商
渡邊治右衛門	東京市日本橋区本材木町	二十七銀行頭取、東京湾汽船取締役
川崎八右衛門	東京市本所区千歳町	川崎銀行頭取、川崎貯蓄銀行設立
川村 惇	東京市麻布区新網町	『時事新報』主筆
安場保和	東京市麻布区一本町松	男爵、日本鉄道主唱発起人、福岡県知事、北海道庁長官
眞中忠直	東京市浅草区橋場	衆議院議員
松本直巳	東京市麹町区中六番町	東京機械製造
菊地長四郎	東京市日本橋区元浜町	東海銀行頭取、四十一銀行・富士製紙・東洋モスリン・東亜製粉取締役、横浜倉庫監査役、呉服商
洪沢栄一	東京市深川区福住町	男爵、帝国劇場・東京貯蓄銀行会長、第一銀行頭取、東京市養育院長、東京銀行集会所会長、東京興信所評議会員長、生産調査会副会長
岡橋治助	大阪市東区船越町	愛知実業銀行頭取、名古屋米穀取引所理事長、尾三貯蓄銀行監査役、覚王山電気軌道合名会社員
松本重太郎	大阪市北区堂島浜通	毛斯綸紡績社長
本山彦一	大阪市北区堂島北町	大阪毎日新聞社長、南海鉄道・明治生命保険取締役
原 善三郎	横浜市弁天通	横浜生糸売込商、横浜商業会議所会頭、第二国立銀行頭取
大谷嘉兵衛	横浜市元浜町	日本製茶社長、横浜貯蓄銀行・横浜七十四銀行頭取、東京火災海上運送保険・横浜電線製造取締役、日本勸業銀行・日本興業銀行監査役、横浜商業会議所会頭
渡邊福三郎	横浜市元浜町	帝国冷蔵・横須賀電灯瓦斯社長、横浜鉄道常務取締役、横浜電気・東京瓦斯・東洋モスリン・横浜電線製造・成田鉄道取締役、東京火災保険評議員、横浜市参事会員、横浜商業会議所議員、海産物商
浜岡光哲	京都市上京区新町通	京都商業会議所会頭、京都鉄道・京都商工銀行・関西鉄道・京都ホテル設立
小室信夫	京都市上京区新町通	共同運輸設立
奥田正香	名古屋市葵町	豊橋瓦斯・一ノ宮瓦斯・名古屋電力・名古屋瓦斯・日本車輛・三重紡績社長、名古屋株式取引所理事、京都瓦斯・仙台瓦斯取締役、名古屋商業会議所会頭
吉田録在	名古屋市南部平町	愛知実業銀行頭取、名古屋米穀取引所理事長、尾三貯蓄銀行監査役、覚王山電気軌道合名会社員

出典：交詢社編『日本紳士録』1910年、小泉欣司編『朝日日本歴史人物事典』朝日新聞社、1994年、その他。

表2 国内主要私鉄と台鉄

会社名	資本金 (円)		線路哩数	
	総額	払込額	開業	未開業
日本鉄道	66,000,000	40,257,704	802哩68鎖	50哩26鎖
九州鉄道	30,000,000	17,584,671	282哩51鎖	41哩24鎖
山陽鉄道	18,000,000	14,391,697	276哩39鎖	45哩08鎖
関西鉄道	10,700,000	9,885,478	115哩61鎖	35哩02鎖
京都鉄道	5,100,000	2,040,000	6哩27鎖	97哩59鎖
豊州鉄道	5,000,000	4,388,648	48哩34鎖	11哩17鎖
台湾鉄道	15,000,000		228哩	

出典：逓信省鉄道局『明治三十年度鉄道局年報』1898年。

また、1895年12月には東京の横山孫一郎、京都の飯島盛ら32名を發起人とする資本金3500万円の台湾殖民鉄道株式会社が計画された。同鉄道は、基隆 新竹間の既設鉄道の改築、香山 台湾 嘉義 台南 鳳山間90哩(西部地方)および基隆 宜蘭 奇来港 縮波欄 黒石港 台東 鳳山 打狗間240哩(東部地方)の鉄道敷設を企て、5%の補給利子を仰いだ。当局者に受け入れられなかった<sup>6)</sup>。

こうしたなかで、1896年5月5日に近衛篤磨(侯爵)ほか265名によって台湾総督の桂太郎に宛てて「台湾鉄道布設願書」が提出された。發起人総代(創立委員)は表1のように24名で、安場保和を創立委員長とし、東京、大阪、京都、名古屋、横浜の有力な実業家が名を連ねていた。資本金は1500万円(1株50円、30万株)で、台北から打狗(高雄)にいたる縦貫線と楊厝 台南 安平間の支線、合計228哩を敷設するという計画であった。なお、創立委員長の安場は、1881年設立の日本鉄道会社の主唱發起人であるとともに、1887年の九州鉄道会社の設立にも地方官として貢献し、日本国内の私設鉄道にも深くかかわ

っていた<sup>7)</sup>。

台湾鉄道の「布設目論見書」によれば、台北 新竹間42哩は既設線を改良するもので、建設費は261万8989円(1哩につき6万2356円90銭弱)と見込まれていた。新竹から苗栗、台中、嘉義、楊厝、鳳山を経て打狗(高雄)にいたる縦貫線176哩と楊厝 台南 安平間10哩の支線は新築で、建設費は前者が1191万4722円(1哩につき6万7314円)、後者が46万6289円(1哩につき4万6628円90銭)であった<sup>8)</sup>。なお、台湾鉄道の資本金と路線距離を日本国内の私鉄のそれと比較してみると表2のようで、日本鉄道、九州鉄道、山陽鉄道には及ばないが関西鉄道を上回っていた。すなわち、台湾鉄道は、日本国内の五大私鉄並みの規模の鉄道であった。

台湾鉄道の「布設願書」によれば、同鉄道は「徒二営利ヲ目的トスル次第ニ無之、軍備上必要ナルハ勿論、論殖産興業ノ發達上少ナカラサル影響有之」と考えられていた。なぜなら、「全島百般ノ整理モ運輸交通ノ道開ケ始テ其緒ニ就ク」のであり、「鉄道布設ハ今日ノ場合一日モ猶予スヘカラサル最大急務」であるからであった<sup>9)</sup>。

しかし、台湾鉄道の収支の見込みは立っていなかった。というのは、「台湾ニ於ケル事業ハ内地ト異リ頗ル多額ノ経費ヲ要スルノミナラス、種々ノ危険之件ヒ且其収入ノ如キモ詳」らかでなかったからである。そして、このように「収支ノ計算相立タサル」のであれば、「到底内地同様ノ方法ニ依リテ此大事

7) 日本鉄道や九州鉄道と安場保和との関係については、さしあたり安場保吉編『安場保和伝 1835-99』(藤原書店、2006年)所収の中村尚史「日本鉄道会社の創設へ」(第5章)、東條正「福岡県令・県知事時代」(第7章)を参照のこと。

8) 前掲『台湾鉄道史』上巻、1910年、441~445頁。

9) 同上、421頁。

年、408頁、420頁。

6) 「台湾鉄道敷設發起人総会」(『東京朝日新聞』1896年6月2日)。

業ヲ完成スル能ハサルハ明白ナル道理」であると考えられた。

こうして、台湾鉄道は「他日ニ於テ相当ノ利益ヲ得ルノ見込判然タルモ、今日予メ之力調査ノ結果ヲ示スノ標準」がなく、「内地資本家ヲシテ之ニ資本ヲ投セシムル実ニ至難ノ業タルヲ免レサル次第御座候」とみられていた<sup>10)</sup>。そのため、台湾鉄道の発起人は、同鉄道事業に対し、官有地の無代価下付、石炭鉱区の工区税・礦業税の免許、台北新竹香山間（既設鉄道）、打狗嘉義間（軍用軽便鉄道）の両鉄道とその付属品の無代価下付、材料一切の輸入税免除、線路実測中・工事中の軍隊による保護などからなる「特別ノ詮議」を要請した<sup>11)</sup>。

台湾鉄道の敷設が計画されると、発起人総代に名を連ねた今村清之助、川崎八右衛門、小野金六などの実業家は、活発な創立運動を展開した。当時の『東京朝日新聞』（1896年6月2日）は、彼らの台湾鉄道創立運動についてつぎのように報じている<sup>12)</sup>。

今村氏等は愈々意を決して其計画に着手する事となり、右に就ては大阪資本家の賛成を得んとし此程藤田伝三郎、松本重太郎氏等に其意を通じたる處、両氏は去二十八日同地の重なる実業家数十名を堺卯楼に招き種々協議する所あり、結局松本重太郎氏等の二十名は追尾発起人となり其他の諸氏は賛成者となることに決し愈々明三日東京に於て発起人総会を開き創業諸般の事項を協定すると云ふ

1896年3月3日、午後4時から東京の帝国ホテルで発起人総会が開催された。在京発起人は50名あまりであったが、「差支の人等」

があつて参会者は20名ほどであった。資本金については当初800万円ではよいのではないかという意見もあったが、1500万円に決定した。また、川村惇を台湾に派遣することとし、安場保和、眞中忠直、小野金六、松本直巳を委員に選出し、安場が委員長に就任した。台湾鉄道の設立計画は、当時大きな反響を呼び、「此台湾鉄道は頗る賛成者多く一昨日発起会の時の如きも帝国ホテルの同会場に宛、地方ヨリ電報を以て加入を申込み来るもの少からざりしも同社は総て之を謝絶したり」<sup>13)</sup>などと報じられるほどであった。

## 2. 台湾縦貫鉄道の「民設論」と政府保護

台湾縦貫鉄道の敷設をめぐっては、当初「此れを官設となさんか民設となさんか、幹線だけは官線となし他の支線を民設に許可せんなど種々の議論」があつた。しかし、その後政府は、「民間に於て布設を企てる者あらば強て官設の必要もなきに付、成るべく民間の資本家をして布設せしむる事に内定した」のであつた<sup>14)</sup>。すなわち、樺山資紀<sup>すけのり</sup>総督は「予てより此れを官設にせんとの意」があつたが、「其費用の支出方につき差詰<sup>すけ</sup>め其途なき」ため、拓殖務大臣の高島鞆之助が大磯の別荘に滞在中の樺山総督を訪ねてこの問題について協議し、「確實なる民設出願者あれば詮議の上之を許可する事に内決し」たのであつた。そして、その際に「利益の保証若くは利子の補給と云ふが如き特典は」付与しないが、基隆から水返脚、台北、新竹を経て香山にいたる68哩の既設鉄道については「廉価を以て払下げ」というのであつた<sup>15)</sup>。台湾縦

10) 前掲『台湾鉄道史』上巻、1910年、421頁。

11) 同上、422～423頁。

12) 「台湾鉄道敷設発起人総会」（『東京朝日新聞』1896年6月2日）。

13) 「台湾鉄道発起人会」（『東京朝日新聞』1896年6月5日）。

14) 「台湾鉄道民設内定」（『東京朝日新聞』1896年5月19日）。

15) 「台湾鉄道と民有」（『東京朝日新聞』1896年

貫鉄道の敷設を民間資本に委ねるにあたって、台湾総督の樺山と拓殖務大臣の高島は、既設鉄道の廉価払下げを考えていたが、利益保証や利子補給による保護については当面念頭にはなかったようである。

その後、台湾鉄道については「私設主義を変更して官設と為さんとの議」<sup>16)</sup>がおこったが、1896年7月には「民設論」が定着したようである。「民設論」が定着していったのは、

「民間に於て其敷設を希望する者あるに政府強て之に反対して官設主義を主張し民間の利益を奪ふが如き行為は政府たるもの為すべき所にあらず」、  
「台湾鉄道の如きは軍事上にも大関係あれば一見官設の利益なるが如きも、政府にして其線路及び工事に對し充分なる監督の方法を設け条件を附して民設となすときは軍事上別段差支なかるべし」と考えられたからである。

それだけではなく、「私設鉄道より生ずべき幾多の慶事」もあった。第1に「官設の事業として投すべき二千万円の費額は、更に他の要なる築港、航海、開墾の各問題に向かつて轉注するの便を得たること」、第2は「二千万円の民間資本を注入し来るは、世界に向て日本国民が拓殖に熱心なるを示すに足る」こと、第3に「資本の注入に由りて内地と本島との関係を密接ならしむるは官業に勝る」こと、第4に「此大工事の風潮は他の事業を誘起して更らに資本家を起さしむるに至らん」こと、の4点であった。

こうして、台湾縦貫鉄道をめぐっては「官設論」と「民設論」が飛び交っていたが、「財源欠乏」のなかで同鉄道の速成を望む日本政府が「已むを得ず民力を偲るの外なし」と決断し、総督府は1896年10月27日に台湾鉄道の創立を許可したのである<sup>17)</sup>。

5月31日)。

16) 「台湾鉄道の官設論」(『東京朝日新聞』1896年6月27日)。

17) 「台湾鉄道は愈民設」(『東京朝日新聞』1896

台湾鉄道は、政府による保護も要請していた。その1つは、基隆 新竹間の既設鉄道の無代価払い下げであった。しかし、同区間を実地調査した結果「全く既設鉄道に望なく其線路は屈曲甚しく勾配急にして仮令無代価払下を受るも実用に適せざる」ことが判明し、「無代価払下願を見合はして重要な点に於て総督府の保護を願ふ事」になった<sup>18)</sup>。もう1つは補給利子の請願であった。台湾鉄道は、「総資本高千五百万円に對し年七朱の補給利子」<sup>19)</sup>を請願したのである。

「年七朱の補給利子」をめぐっては、政府と台湾鉄道との間に若干のやり取りがあった。台湾鉄道は、年7%の補給利子を請願したのであるが、閣議では「五朱なれば補給するも差支なからん」という決定を下した。しかし、台湾鉄道の創立委員長安場保吉は「五朱にては到底会社の成立を期すること能はず」として、再度年7%の補給利子を請願した。台湾鉄道の要請を内閣総理大臣の松方正義に伝え、と、「更に六朱にては如何との内論」があった。それでも、安場らは「是非七朱の補給を得んと」して交渉をつづけたが<sup>20)</sup>、ついに1897年2月13日、「資本金払込二対シ年六朱ノ補助ヲ下付セラレムコト」を願するにいたった<sup>21)</sup>。

その後、台湾鉄道の創立委員長安場保吉と拓殖務大臣高島鞆之助の間で数回の交渉が行

年7月16日)。

18) 「台湾鉄道模様替」(『東京朝日新聞』1896年8月1日)。

19) 「補給利子」(『東京朝日新聞』1897年3月9日)。

20) 「台湾鉄道の補給利子」(『東京朝日新聞』1897年3月14日)。台湾鉄道会社創立事務所「台湾鉄道会社創立事務経過報告書」も、当初の株式募集について「其ノ募集二応スルモノ無慮七十余万株二達シ之力取捨二苦シムノ好況ヲ呈シタ」と記している(前掲『台湾鉄道史』上巻、1909年、473頁)。

21) 前掲「台湾鉄道会社創立事務報告書」473頁。

われ、一時は「補給利子を廃し官設となさん」という議論も出たが、「予算外国庫の負担として同鉄道会社の利益年六朱に達せざる時は六朱に達する迄の金額を毎年補助することに」なった<sup>22)</sup>。すなわち、政府は「台湾ノ経営上鉄道布設ノ緊急ニシテ一日モ忽諸ニスヘカラサルハ論ヲ俟タサル」が、台湾島は「動モスレハ土匪ノ蜂起、伝染病ノ流行、其他ノ関係ヨリ事業施行上幾多ノ困難ヲ感シ、特別ノ保護ヲ與ヘサレハ会社ノ成立ヲ見難キ」として、「其興業資本金ニ対シ補助金下付ノ必要」を認めたのである<sup>23)</sup>。台湾鉄道に対する保護条件は、「全線を基隆台中間、台中嘉義間、嘉義打狗間及安平支線の三工区に分つ」、「資本金額千五百万円とし必要に応じ増減す」、「全線路工事落成は契約締結の日より満五ヶ年とす」、「補助金は資本払込額に対し其払込の翌月より年六分の割合を以て支給す」、「補助年限は毎工区運輸営業開始後満十二ヶ年とす」、「会社に於て契約に違背するときは既給の補助金は直ちに還附せしむ」の6項目にわたっていた<sup>24)</sup>。

また、政府は、1897年3月に「台湾鉄道敷設ノ急務タルヲ認メ之レカ敷設ヲ台湾鉄道会社ニ許可スルニ方リ鉄道敷設ニ要スル材料ノ輸入税免除ノ保護」<sup>25)</sup>を与えることを指令した。対象となった輸入品は、「機関車、客車、貨車、及其附属品」、「軌鉄及其附属品」、「橋梁用鉄材」、「軌道用木材」などであった<sup>26)</sup>。こうして、台湾鉄道は、6%の利

子補給、鉄道敷設材料の輸入税の免除という、手厚い政府保護を獲得することになった。

### 3. 株式募集の停滞と「官設論」の台頭

台湾鉄道の株式募集についてみると、当初は比較的良好で「大に経済界の呼物」<sup>27)</sup>となった。『東京朝日新聞』(1896年12月18日)は、台湾鉄道の株式応募状況についてつぎのように報じていた<sup>28)</sup>。

台湾鉄道会社の総株は三十万なるが内十二万株は発起人にて占め、残り十八万を一般株主に分つものとかねてより定め置きしに、先月までに一般の申込者は合わせて六十万株に達したり、即ち五株に一株を分け與ふることゝ為る筈にて発起人の苦心一方ならざるよし、尤も此株式は帝室の御所有をも希ふ筈のところ凡そ一万株より二万株までの間を御買ひ上げらるゝに決し益々好望の方なりと

すなわち、30万株のうち12万株は発起人が引き受け、残りの18万株を一般株主に分けると定めていたが、株式の申込みは60万株にも達した。また、帝室も1~2万株を買い上げ「帝室の御財産中に加へ」<sup>29)</sup>ることになっていた。

株式の正式申込は1897年1月10日から20日までであったが、正式申込者の数は意外に少なかった。株式申込者は、証拠金を払い込む必要があったが、「一昨日迄同事務所に向申込めるものは案外少く、未だ予定の半ばにだ

100)。

22) 「台湾鉄道」(『台湾新報』1897年3月25日)。

23) 「拓殖務省所管 予算外国庫ノ負担トナルヘキ契約ヲ為スノ要求書」(『台湾総督府文書』00540 650)。

24) 「台湾鉄道補助費提出」(『東京朝日新聞』1897年3月20日)。

25) 「台湾鉄道株式会社鉄道敷設材料輸入税免除律令案伺」1897年3月2日(『台湾総督府文書』00145 100)。

26) 「台湾鉄道会社鉄道敷設用材料輸入税免除律令案」1897年3月2日(『台湾総督府文書』00145

27) 「台湾鉄道」(『台湾新報』1897年2月18日)。

28) 「台湾鉄道株」(『東京朝日新聞』1896年12月18日)。

29) 「台湾鉄道の沿革」(『東京経済雑誌』第885号、1897年7月17日、163頁)。

も達」しなかったのである。このように株式の申込が遅延したのは、「地方に於て陰暦の年末に近づきたること」も一因と思われるが、株式申込者が「既に申込みを為し置きたれば、正式の申込は急を要せざるものゝ如く思惟」したからでもあった。そこで、台湾鉄道は、「期日を経過するも、廿日迄の日付を以て申込み来たるものは当分之を受付くる」とこととした<sup>30)</sup>。

『台湾新報』(1897年2月18日)は、「元より当鉄道の株主には、他の一般営利の事業と異なる事故、<sup>(マ)</sup>凶慌の影響を受け二の足を踏むが如き筈なく、証拠金の払込も大概結了を告げられたれば、此上は只創立總會を開くの一時あるのみ」とか、「台湾鉄道は全国地方一般より申込者あり、就中一地方の村長杯より村の基本財産としたければとて申込みたる向き多かりしとぞ、株主の中には琉球人又は台湾土人もあり」などと報じていたが、1896年末からの「経済界の引締」によって台湾鉄道株の募集は停滞気味となったのである<sup>31)</sup>。なお、台湾鉄道の計画には、日本人と台湾人との「資本工業共通ノ便ヲ開クノ利」<sup>32)</sup>があるとされ、台湾人も「本邦人ト等シク株主タルノ権利ヲ有」していたが、「明治三十年五月八日二至り帝国臣民タルノ分限ヲ得サルトキハ、株主タルノ効力ヲ失フ」とされていた<sup>33)</sup>。

こうして台湾鉄道は、株式募集の停滞によって「会社の成立モ覚束ナキ次第」<sup>34)</sup>となった。1897年5月15日に命令書を受領し、年6%の利子補給がなされることになると、『台湾新報』(1897年6月20日)は、「社運頓に一

変し...略...株金の払ひ込みも本月中旬より下旬に亘て皆済する見込みとなれり」<sup>35)</sup>と報じたが、「台湾縦貫鉄道の如きは営利的会社の企図し得べきものにあらず、其の布設費の莫大なるは勿論開業の暁に於て充分の利益を享受し得るや其の見込を立つること容易ならず」という状況は変わらなかったのである<sup>36)</sup>。

そのため、台湾鉄道の株式募集は、台湾住民の株式募集が進まず20万株にとどまっていた。創立委員長の安場保和は、1897年7月16日に「創業總會開設之儀二付願」を提出し、台湾鉄道のような「緊要ナル交通機関ノ完備ヲ遅緩」させるのは、「公私ノ不便国家ノ不利益尠カラサル」ので、20万株の株主をもって創業總會を開催したいと願ひ出たのである<sup>37)</sup>。安場の請願は1897年7月30日に総督府の許可をえたが<sup>38)</sup>、再び台湾鉄道の「官設論」が台頭した。すなわち、同日に開催された台湾鉄道委員会で、台湾総督府副官の山本正勝は同鉄道の「解散を勧め」<sup>39)</sup>、「本年の議会に台湾鉄道公債法案を提出し、議会の協賛を経て、以て国家の力を借り、台湾鉄道を敷設せん」<sup>40)</sup>ことを主張したのである。

ところで、台湾鉄道の成立が遅れるなかで、台北 基隆間および台北 新竹間の既成鉄道の経営をどうするかという問題が生じた。と

35) 「台湾鉄道会社」(『台湾新報』1897年6月20日)。

36) 「台湾鉄道会社」(『台湾新報』1897年6月29日)。

37) 台湾鉄道会社創立委員長安場保和「創業總會開設之儀二付願」(台湾総督府文書:00186 027)。1897年7月16日(『台湾総督府文書』00186 027)。

38) 前掲「台湾鉄道会社創立事務経過報告書」476頁。

39) 「台湾鉄道会社」(『台湾新報』1897年8月6日)、「山本副官の演説」(『台湾新報』1897年8月17日)。

40) 「台湾鉄道の私設保護を廃して官設と為すべし」(『東京経済雑誌』第888号、1897年8月7日、302頁)。

30) 「台湾鉄道」(『東京朝日新聞』1897年1月22日)。

31) 「台湾鉄道」(『台湾新報』1897年2月18日)。

32) 龍門社編『青淵先生六十年史』1900年、1006頁。

33) 「台湾鉄道会社仮定款」第10条、1896年5月5日(前掲『台湾鉄道史』上巻、446頁)。

34) 前掲「台湾鉄道会社創立事務報告書」473頁。



というのは、既成鉄道は民生局が臨時台湾鉄道隊から引き継ぎ、1897年10月中には台湾鉄道に引渡す予定であった。そのため、既成鉄道の運営にかかわる30万円の予算が「今月限りにて尽きん」という事態に陥り、台湾鉄道が成立しない限り運転を休止するしかなかった<sup>41)</sup>。しかし、それでは「海外各国に対して不面目なるのみならず、本島民の不便此上なき有様なる」と考え、評議の結果「逓信事業費中より三万余円を出して本月末日まで運転を支」え、その後も「逓信事業費中より何とかして経費を支出し運転を継続せん」ということになった<sup>42)</sup>。

#### 4. 渋沢栄一の創立委員長就任

1897年9月、「当初より台湾鉄道会社の創立に斡旋しつゝありたる安場氏は、形勢の日に非なるを察し飄然去て北海道庁長官とな」った。また、安場のあとを受けて「拮据経営しつゝあった」岡部長職も同年10月に東京府知事に任ぜられた。こうして台湾鉄道は、安場と岡部という設立計画以来の中心人物を失ったのであるが、当時の『台湾新報』（1897年10月14日）は、「抑も営利的事業は半可通の政治家や華胄の徒の企図し得べきもの」ではなく、「一國經濟上の変動を切脱くるの手腕を有する經濟上の才幹ある者にあらざれば其の成功を期する能はざる」として、これを「台湾鉄道会社が今此の二氏を失ひたるは寧ろ前途の好望を期する」と評していた<sup>43)</sup>。

台湾鉄道は、岡部が東京府知事に転じる直前の1897年10月6日の午後3時から帝国ホテルにおいて「朝野有力者の招待会」を開催し

た。来会者は、「近衛公、蜂須賀侯、大隈伯、高島子、安場男を始め、渋沢、田中、大倉、雨宮、梅浦、安田等の諸氏四十有余名」であった。席上、岡部創立委員長は同鉄道会社の「経過及び沿革」を報告し、渋沢栄一が「日本人民として且經濟家として一日も速に台湾に於ける縦貫鉄道を國家經營上断然完成すべき理由」について演説をした。

渋沢の演説が終わったのちに外務大臣大隈重信の談話があった。大隈は、台湾鉄道に関するこれまでの経緯を整理するとともに、台湾の産業や流通の実態を考察し、「台湾の縦貫鉄道は要するに利益ある事業であつて、亦台湾の經營上最も緊要とする」ことを述べた<sup>44)</sup>。さらに大隈は、台湾鉄道の「今日五十円の株券は或は七十円、或は百円の価格を保つに至るはあきらか」で、「此鉄道の如きは実に善き事業であつて其資本を投ずるに適當の場所」であるとして、台湾鉄道への投資を促した<sup>45)</sup>。

大隈は發起人についても触れ、安場や岡部らの華士族層には「鉄道事業には先づ素人の方々である」と懸念を表明していたが、一方で渋沢栄一をはじめ「天下の紳士紳商」が台湾鉄道の株主に名を連ねていることを高く評価した。そして、大隈は「斯の如く利益ある而かも国家的大事業なる台湾鉄道の株式は、成るべく多数の資本家を誘導して株主たらしめ、國家の經營上最も緊急を要する台湾鉄道

44) 「台鉄会合と隈伯談話」（『東京朝日新聞』1897年10月8日）。

45) 「大隈伯談話」（『東京朝日新聞』1897年10月9日）。なお、「台湾鉄道の計画」（『東京經濟雜誌』第896号、1897年10月2日）によれば、「本月六日午後三時より帝国ホテルに集會する事に決し、岩崎三井を始め従來同鐵道に關係なき有力家百五十有余名へ宛て、別紙の如き案内状を同創立委員長岡部長職子外十五名の委員より發した」（傍点…引用者 803頁）とあるので、三菱や三井などの財閥にも招待状を送ったようであるが、彼らが参加した様子はみられない。

41) 「台湾既成鉄道の前途」（『台湾新報』1897年10月7日）。

42) 「来月一日後の既成鉄道」（『台湾新報』1897年11月12日）。

43) 「東京府知事の更迭と台湾鉄道会社」（『台湾新報』1897年10月14日）。

を速成せしむる様にし、全国一致でやるといふ事に致したい」と幅広い層から株主を募って台湾鉄道を成立させ、縦貫鉄道を速やかに敷設したいという抱負を述べた<sup>46)</sup>。

岡部長職が東京府知事に就任すると、渋沢栄一が「台湾鉄道会社創立委員長に推薦され」<sup>47)</sup>、11月14日には前台湾総督府民政長官の水野遵が社長に就任することを承諾した<sup>48)</sup>。こうして、台湾鉄道は渋沢栄一が創立委員長に就任し、水野を社長に迎えて新たな展開を遂げ、1897年末には「発起人一同より残株の整理を大蔵大臣に請願し、大蔵省に於ては之れが協議中のよしなるが、既に略ぼ整理の見込付きたるに付き明日頃創業総会を開く予定」<sup>49)</sup>となった。しかし、創業総会の開催までには、なおさまざまな問題が横たわっていた。

## 5. 外資輸入と成立期限の延期

台湾鉄道は、15万5000株の株式数をもって「創業総会開設」を出願したが、政府に認められず、1898年2月12日の成立期限までには「到底株主ヲ召集致シ兼候」という事態に陥った。そこで、台湾鉄道創立委員総代の堀田<sup>まさやす</sup>正養は、1898年1月31日に6月30日までの成立期限の延期を願い出た<sup>50)</sup>。

渋沢栄一は、こうしたなかで事態を打開するため、英国のピーコック社 (Beyer Peacock & Co. Ltd) に外債を仰いで外資の輸入を図ったが、「政府の保証を要すとのことにて纏

ら」なかった。そのため、台湾鉄道は、再三にわたり成立期限の延期を申請しなければならなかった。なお、英国ピーコック社は、日本の鉄道庁および日本鉄道などと10年来の取引のある商社で、「世界に信用ある大商会」であった<sup>51)</sup>。

1898年3月1日には台湾総督の乃木稀典が更迭され、新たに児玉源太郎が台湾総督に就任した<sup>52)</sup>。内閣および新台湾総督の児玉源太郎が外資輸入を是認し、台湾鉄道は「成立を五月十五日までに延期することを聞届けられ、会社は外資輸入を以て成立を期する」<sup>53)</sup>ことになった。ピーコック社からの外資輸入の条件は、「既成鉄道を無代償にて払下げを乞ひ之を抵当とし、尚ほ其負債の保証を総督府にて引受け加ふるに会社は「ピーコック」会社より五歩の利息にて借受け政府より利子補給として六歩を受けん」というものであった。内閣はこの条件を受け入れようとしたが、総督府の賛成は得られなかった。総督府は、「会社の設計既に不充分なるに今之を外資輸入に依りて成立せしめんとするが如き、特に総督府が会社の保証をなすが如きは以ての外なり」として、内閣に対し大抗議をしたのである<sup>54)</sup>。

しかし、日本政府は「財政窮困の爲め断然官設にするの勇氣」<sup>55)</sup>もなかった。台湾鉄道の創立委員である渋沢、原、松本、眞中、小野、川村らは、1898年3月24日の午前中に事務所に集合し、同鉄道の成立方法について協議をした。協議の結果、5月15日まで成立期

46) 「大隈伯談話」(『東京朝日新聞』1897年10月9日)。

47) 「台鉄委員長と総会」(『台湾新報』1897年10月17日)。

48) 「水野氏と台鉄」(『台湾新報』1897年11月14日)。

49) 「台湾鉄道会社近情」(『台湾新報』1897年12月9日)。

50) 堀田正養「会社成立期限延期願」1898年1月31日(『台湾総督府文書』45700 160)。

51) 「台湾鉄道延期理由」(『東京朝日新聞』1898年3月2日)。

52) 「台湾総督の更迭」(『台湾新報』1898年3月1日)。

53) 「台湾鉄道会社成立の延期」(『台湾新報』1898年3月16日)。

54) 「台鉄会社の私設と外資輸入」(『台湾新報』1898年3月19日)。

55) 「縦貫鉄道」(『台湾新報』1898年3月25日)。

限を延期しても「目下経済社会の事情到底株金の募集し得べき見込み」がなく、資金調達の方法としては「外資を輸入するの外に途」がないという結論を得た。外資輸入の方法としては、「政府の保証を得て外資を輸入するは最良の方法」であるが、「是は到底議会の協賛を得」られない。とはいえ、「外人に株を所有せしむべきやと云ふに是れ又法律の許さざる所」であったので、「今は已むなく外資を借入るの外に方法」がなかったのである<sup>56)</sup>。

こうして台湾鉄道の外資輸入も難航をきわめたが、渋沢栄一がピーコック社の代理人フイツチ氏と交渉し、「百五十万磅を百に対する九十七の割合五厘の利率を以て一時に借入るゝこととなり、其条件として台鉄の機関車は借入期限中ピーコック会社製造品を日本政府若しくは日本内地の鉄道会社が買入れたる価格に最も近き相場を以て買入るゝ」という内約が成立した<sup>57)</sup>。返済は、15年間据え置き「十六箇年目より漸次三箇年間」であった<sup>58)</sup>。そして、台湾鉄道は1898年5月15日から向こう60日間の創立延期を請願して聞届けられ、ピーコック社と本契約を結び創業總會を開く準備に着手した。借入額は1500万円で、「日本銀行或は他の確實なる銀行に一時預入れ置き、工事の進捗に随ひ必要なものを引出し使用する」ことにした<sup>59)</sup>。

こうして、台湾鉄道はピーコック社からの外資輸入の内約が成立をみて、同鉄道は設立に向けて一歩前進した。『東京朝日新聞』(1898年5月18日)は、台湾鉄道の外資輸入につい

て「我国にありて一私立商業会社が巨額の外資を利用する嚆矢」で、内地の各鉄道会社連合による外資借入計画を呼び起こしたと評価していた<sup>60)</sup>。

しかし、台湾鉄道とピーコック社との外資輸入に関する交渉は、債権に対する政府保証が得られなかったため暗礁に乗り上げることになった。1898年6月16日付の『中外商業新報』によれば、ピーコック社は「債券に対し政府の保証を得る能はずとせば債務の弁償に対し政府は何等かの責任を分担せられたし」と要求したが、政府は「是等の需に應」じなかった。そのため、台湾鉄道は「更に或る条件を提出して、ピーコック会社の承諾を求めんと交渉」し<sup>61)</sup>、「償還準備のため年々積立金を置くこと」<sup>62)</sup>などを提案したが、代理人のフイツチ氏からは「本社より未だ回答に接せず」<sup>63)</sup>という回答を得るのみであった。

## 6. 台湾鉄道の解散

児玉新総督は、台湾鉄道について「台湾の如き新開地とも称す可き土地に於ては速に交通機関の完美(マツ)を計り以て行政の普及を計る可きに、台湾鉄道が既に民間事業に確定したる今日に於て其の成功の遅々たるは誠に遺憾の至りなれば是れ又何とか良方法を講じたきなり」<sup>64)</sup>と述べた。児玉総督は、「民間事業」に確定しながら成立の遅れている台湾鉄道に遺憾の意を表し、新たな方法を模索し始めていたのである。

56) 「台湾鉄道創立委員会」(『台湾新報』1898年4月3日)。

57) 「台鉄總會」(『東京朝日新聞』1898年5月6日)。

58) 「台湾鉄道会社とピーコック会社との関係」(『中外商業新報』1898年5月8日)。

59) 「台鉄の創立延期許可と各鉄道連合の外資借入計画」(『東京朝日新聞』1898年5月18日)。

60) 「台鉄の創立延期許可と各鉄道連合の外資借入計画」(『東京朝日新聞』1898年5月18日)。

61) 「台湾鉄道会社とピーコック会社との交渉」(『中外商業新報』1898年6月16日)。

62) 「台湾鉄道の延期々限と其理由」(『中外商業新報』1898年7月7日)。

63) 「台湾鉄道会社の昨今」(『中外商業新報』1898年9月11日)。

64) 「児玉台湾総督の施政談」(『東京朝日新聞』1898年3月6日)。

台湾総督府は「官設の議を決し」ていたようであるが、児玉総督の意見は「未だ確定せざる」模様で、台湾鉄道の成立に期待をかけていた<sup>65)</sup>。すなわち、『東京朝日新聞』(1898年3月12日)の報道によれば、児玉総督は台湾鉄道についてつぎのように考えていたのである<sup>66)</sup>。

台湾鉄道は本島の経営開発上最も必要にして最も急とすべきもの一なり、而して予は其成る可く台湾鉄道会社の手に於て成功せんことを望む、何となれば総督府に於て之を布設するも到底は外資によるの外なければ議会の協賛を経て之を實行し工事に着手するまでには少なくも一周年を空過せざるべからざるに、若し幸に鉄道会社の外資輸入計画にして首尾よく成立するに至らば来年より工事を開始し得べきを以てなり、故に予は切に台湾会社の成立を望み成る可く同会社の為めに便宜を與へんと欲す

児玉総督によれば、台湾鉄道を官設にしても資金調達は外資輸入に依存せざるを得ない。また、新たに外資輸入を図れば、それだけ時間がかかり縦貫鉄道の敷設がさらに遅れることになる。そうであれば、台湾鉄道の成立のために便宜を与え、その速成をはかった方が得策であるというのである。

しかし、それでも台湾鉄道は成立をみる事ができず、1898年9月15日の成立期限を目前に5度目の期限延期を願い出た。児玉総督も、これ以上は「為すなきを認め」、「台湾鉄道公債法案を調製し第十三議会に提出」<sup>67)</sup>した。後藤新平民生長官も、「台湾鉄道は如何

にも遅々として進まざるの觀あるを憾む、民業にして遂げ得ずんば官業として敷設せざるべからず」と述べた<sup>68)</sup>。すなわち、総督府によれば、「抑々台湾の経営は同島を南北に縦貫する鉄道の敷設と基隆の築港と相俟て初て其端緒に就くを得べき」と考えられていた。そのため、「政府も是迄幾度となく台湾鉄道会社に対して延期を許可」してきたが、「会社現今の状況にては外資輸入の計画も先以て急速に成効の見込なく、去迎何時迄も私立会社の困難を理由として緊要なる鉄道の敷設を遷延せば台湾経営の実は終に挙ぐる能はざる」と判断し、総督府は「断然方針を一変して官設に決した」のであった。総督府は、償還期間50年、4分利付・5か年据置の公債3000万円を募集して、鉄道建設費と基隆築港費を支弁する計画を立てたのである<sup>69)</sup>。そして、これを実現するため後藤新平は金融機関の整備を図り、1899年3月に台湾銀行が設立されたのであった<sup>70)</sup>。

## おわりに

総督府が台湾縦貫鉄道の官設を決議すると、台湾鉄道は解散の準備に入り、「払込み証換金を以て買入れたる貨車客車の買上げは素より創立の為め消費したる実費の支弁を政府に請求した。その後、しばらくの間、政府からは「何等の沙汰」もなかったが<sup>71)</sup>、鉄道敷設部の長谷川勤介技師長が上京し、台湾鉄道と協議のうえ、買上品目、価格、手続きなどを決定した<sup>72)</sup>。

68) 「後藤民生局長談片」(『東京朝日新聞』1898年10月9日)。

69) 「台湾総督府公債募集の議」(『東京朝日新聞』1898年10月8日)。

70) 鶴見祐輔『正伝・後藤新平』第3巻、藤原書店、2005年、251頁。

71) 「台湾鉄道会社解散の結果」(『台湾新報』1899年4月9日)。

72) 「台鉄の買上」(『台湾新報』1899年6月13日)。

65) 「台鉄の否運」(『東京朝日新聞』1898年3月12日)。

66) 「児玉総督の時務談」(『東京朝日新聞』1898年8月7日)。

67) 「台湾鉄道公債方案」(『東京朝日新聞』1898年9月22日)。

表3 台湾鉄道収支報告書

	費目	金額	備考
収入	創業費	12,550円000	発起人251人より出資（1名につき50円）
	株式証拠金	388,712円500	株式155,485株、申込1株につき2円50銭
	預金利子・雑収入	24,790円616	
	家屋売却代金	2,000円000	
	未収入預金利子	3,257円932	
	電話、その他備品売却代金	470円550	
	台湾総督府による車輛・線路測量図買上代金	294,044円673	
	合計	724,826円271	
支出	創業事務費	26,400円145	
	車輛製作・線路測量費	294,044円673	
	株式証拠金払戻金	388,712円500	株式155,485株、払戻1株につき2円50銭
	解散に関する諸費	550円000	
	残務取扱費	2,568円953	
	合計	724,826円271	

出典：台湾鉄道会社創立事務所「台湾鉄道会社創立事務経過報告書」（台湾総督府鉄道部『台湾鉄道史』上巻，1909年，479～482頁）。

かくて、台湾鉄道は1899年10月25日、台湾協会で発起人総会を開き解散を決議した。出席者は約180名で、渋沢栄一が創業以来の経過を報告し、渋沢、小野金六、川村惇、松本直巳、堀田正養、原六郎、今村清之助、大倉喜八郎の8名を残務委員に選挙した<sup>73)</sup>。台湾鉄道は、貨車、機関車、測量費など、これまで会社が支出した表3のような経費を政府に請求し解散することになり、台湾縦貫鉄道は官設鉄道として敷設されることになった<sup>74)</sup>。なお、台湾鉄道の「残務の決算を決了」した

のは1901年1月15日であった<sup>75)</sup>。

本稿では、台湾鉄道の計画から解散にいたるまでの経緯を明らかにしてきた。そこで浮かび上がってきたのは、日清戦後経営期の軍事費支出の増大と、好況から不況へという経済動向の劇的な変化のなかで、つねに資金不足に悩んでいた日本政府と台湾総督府が、台湾縦貫鉄道の早期敷設をめぐって「民設論」と「官設論」に揺れ動く姿であった。新領土となった台湾の開発のためには縦貫鉄道の敷設が不可欠であったが、資金的な裏付けがなかったため、日本政府と総督府は既設鉄道の払い下げや利益保証などを約束して民間資本による台湾鉄道会社の設立を推進した。経済界もこれに呼応し、当初は株式募集も順調に

73) 「台湾鉄道の解散決議」（『台湾新報』1899年11月2日）。

74) 「台湾鉄道決算報告」（『台湾新報』1899年10月22日）。台湾鉄道は、1898年初からの営業開始を見越して、米国ボードウィン社に機関車4両、東京機械製造会社に客車、貨車合計15両の製造を注文していた。

75) 足立栗園『今村清之助君事歴』1906年，475頁。

進むかのようにみえたが、経済環境が悪化すると株式募集によって1500万円の資本金を調達するのは不可能となり、台湾鉄道は英国ピーコック社からの外資輸入に望みをかけることになった。

日本政府や台湾総督府も同鉄道の成立期限延期願を聞届けて、外資輸入に望みをかけたが、台湾鉄道の設立はついに実現せず、縦貫鉄道は官設鉄道として敷設されることになった。日本国内でも、鉄道の早期実現をめざして「官設論」と「民設論」が絶えず繰り返されてきたが<sup>76)</sup>、領有初期の台湾においても同様であったといえる。

また、日清戦争後には、政府が明治初年以來堅持してきた外資排除政策が外資輸入の政策へと転換し、1897年以降政府保証の鉄道社債の発行による外資輸入論が台頭するが<sup>77)</sup>、台湾鉄道による外資輸入の試みは、その先鞭をつけるものであったといえる。事実、1898

年には日本、山陽、九州などの幹線鉄道会社が外資を輸入しようとしたばかりでなく<sup>78)</sup>、紀和、豊川、豆相、京都、中国、房総、太田、北越、阪鶴などの既成・未成の中小私鉄も「連合して少くも二千万円以上の外資を借入れん」としていた<sup>79)</sup>。しかし、政府保証はとりもなおさず国庫の債務負担を意味するものであったので、政府保証による鉄道社債の発行は1907年7月発行の南満州鉄道社債400万ポンドなど、特別法にもとづいて設立された特殊会社に限定されていた<sup>80)</sup>。

#### [付記]

本稿は、2010年12月4・5日に立教大学太刀川記念館で開催された立教大学経済学部と国立台北大学人文学院（台湾）の共催による国際シンポジウム「植民地台湾の経済発展と市場の生成」での筆者の報告を取りまとめたものである。

76) 日本国内の鉄道敷設をめぐる「官設論」「民設論」については、さしあたり老川慶喜『近代日本の鉄道構想』日本経済評論社、2008年、を参照のこと。

77) 野田雅穂『日本証券市場成立史 明治期の鉄道と株式会社金融』有斐閣、1980年、178～181頁。

78) 「日本九州山陽三鉄道の外資輸入」（『東京経済雑誌』第933号、1898年6月25日）、「山陽九州両鉄道の外資輸入」（同、第955号、1898年11月26日）。

79) 前掲「台鉄の創立延期許可と各鉄道連合の外資輸入計画」。

80) 前掲『日本証券市場成立史』180～181頁。なお、鉄道会社の外債発行は1905年3月の鉄道抵当法および担保附社債信託法の交付以後可能となり、日露戦争後になると北海道炭礦鉄道、関西鉄道をはじめ、山陽、九州、阪鶴、北越、東武、甲武などの諸鉄道が外債発行を企てていた（同、184頁）。