

# 『東海經濟新報』の鐵道論

老 川 慶 喜

## 一 課題

- 二 『新報』の鐵道論
  - (一) 鐵道建設の構想
  - (二) 資金調達と政府保護
  - (三) 認識のモデル
- 三 『新報』と『雜誌』の鐵道論争
- 四 松方正義の鐵道政策論と『新報』の鐵道論
- 五 小 括

## 一 課題

大工業の移植という本来産業革命期の課題となるべきものが、資本関係を創出する原蓄期に問題とならざるを得なかつたところに後進資本主義国たる日本の工業化の特質の一端をみいだすことができる。<sup>(1)</sup>そして、この大工業の移植は、殖産興業政策として知られる明治政府の工業化政策によって推進せしめられたのであるが、鐵道はこの殖産興

業政策の中で、移植すべき大工業として最も重要視された部門のひとつということができ<sup>(2)</sup>る。

そのため、初期の鉄道政策は強い官設官営主義によって彩られていた。しかし、もとより明治政府の鉄道政策は、首尾一貫した方針によって貫かれていたわけではなかった。廃藩後の経費膨張による政府資金の涸渇、岩倉具視ら政府使節団の欧米回覧（一八七一年二月～七三年九月）にともなう新知見の導入によって、官設官営主義を基本とする明治政府の鉄道政策はほどなく修正を余儀なくされることになったのである。とりわけ、西南戦争（一八七七年一月～九月）の勃発は、四、二〇〇万円という当時の歳入額のほぼ一年分に相当する巨額の戦費を支出せしめ、明治政府の財政危機をより深刻なものとした。そこで、明治政府は一八八〇年一月に「工場払下概則」を公表し、政府直営企業を民間に払下げる方針を確立するに至った。この方針は、鉄道政策にも反映され、初期の官設官営主義は、私設鉄道の認可（日本鉄道会社の設立）という方向へ修正されていくことになったのである<sup>(3)</sup>。

ところで、このような鉄道政策の体制的修正期に、田口卯吉の主宰する『東京経済雑誌』（以下、『雑誌』と略称する）と犬養毅の主宰する『東海経済新報』（以下、『新報』と略称する）との間で、鉄道問題をめぐる一大論争が展開されていることは、わが国鉄道政策史上極めて興味深い事実であるといわなければならない。自由貿易主義の立場に立つ『雑誌』と、保護貿易主義の立場に立つ『新報』との間で、この時期に激しい自由保護貿易論争が展開されていた<sup>(4)</sup>ことは既に周知のことであるが、その論争の一角を鉄道問題が占めていたのである。しかし、『雑誌』（田口卯吉）の鉄道論については、これまでもしばしば言及されているが、その論敵であった『新報』（犬養毅）の鉄道論については、意外にもこれまでほとんど注目されることがなかった。

犬養毅が『新報』第一号を発刊したのは一八八〇年八月二一日であるが、これは田口卯吉の主宰する『雑誌』の創

刊(一八七九年一月二十九日)からほぼ一年七カ月余を経た後のことであつた。『新報』第一号の「発刊の辞」では、『雜誌』の自由貿易主義の主張を「概字宙經濟ノ空理ヲ唱フルモノ」と批判し、自らの立場を「吾輩カ所謂日本經濟ナルモノハ世ノ所謂保護政策ナルモノニテ、将来統々篇ヲ累テ弁論討議スル所皆保護主義ニ外ナラサルナリ」と述べて、『雜誌』への対抗姿勢を強調している。

しかしながら『新報』は、第一号での高らかな保護貿易主義の宣言にもかかわらず、第七六号(一八八二年一月一日)をもって廃刊となつた。このように、『新報』は創刊以來わずか二年余で廃刊となつたのであるが、ここでさしあたり注目すべきは、この極めて短い期間にかなり多くの鉄道問題にかかわる論説が、しばしば『雜誌』との論争という形式をとつて掲載されていることである。『新報』は、社説、寄書、記事および統計などの、欄によつて誌面が構成されているが、そのうち「もっぱら犬養がかいた」とされる社説だけをとつてみても、鉄道問題に関する論説は以下に掲げることく六篇にもほつているのである。

- (一) 「鉄道論(第一章)」(第一号、一八八〇年二月五日)
- (二) 「鉄道論(第二章)」(第十九号、一八八一年三月五日)
- (三) 「鉄道論(第三章)」(第二号、一八八一年三月二五日)
- (四) 「日本鉄道会社ノ盛挙ヲ聞ク」(第二二号、一八八一年四月五日)
- (五) 「鉄道論ヲ駁ス」(第二三号、一八八一年四月二五日)
- (六) 「明治十四年事ヲ記シテ時事ヲ論ス」(第四九号、一八八二年一月二五日)

小論は、このように日本鉄道会社の設立に象徴される明治政府による鉄道政策の一大修正期に、『雜誌』と激しい

論戦をかわした『新報』の鉄道論について若干の考察を試み、その意義と限界を明らかにしようとするものである。なぜなら、この鉄道政策の体制的修正期に展開された種々の議論を吟味することは、明治前期の鉄道政策史の推移を理解する上で極めて重要とおもわれるし、またその際『雑誌』の論敵であった『新報』の鉄道論には決して無視し得ないものがあると考えるからである。<sup>9)</sup>

- (1) 近藤哲生「殖産興業と在来産業」（新版岩波講座『日本歴史』一四・近代一、二二一頁、岩波書店、一九七五年八月）。
- (2) 石塚裕道『日本資本主義成立史研究』、一〇八〜一〇九頁、吉川弘文館、一九七三年一〇月。
- (3) 山本弘文「初期殖産政策とその修正」（安藤良雄編『日本経済政策史論』上、東京大学出版会、一九七三年六月）。
- (4) 『雑誌』と『新報』との間で展開された自由保護貿易論争については、さしあたり梅津和郎『日本の貿易思想——日本貿易政策思想史研究——』、五三〜六〇頁、ミネルヴァ書房、一九六三年二月、および堀経夫『明治経済思想史』、二二七〜二三一頁、明治文献、一九七五年一〇月、などを参照されたい。
- (5) 『雑誌』（田口卯吉）の鉄道論については、内田義彦「日本資本主義と局地的市場圏——田口鼎軒の鉄道論——」（有沢広巳、東畑精一、中山伊郎郎編『経済主体性講座』第七卷、歴史Ⅱ、中央公論社、一九六〇年一月）を参照のこと。  
なお、田口卯吉は「佐野、足利、伊勢崎、桐生などのわが国産業革命の一翼をになった絹織物地帯を結ぶ鉄道として」（中西健一『日本私有鉄道史研究——都市交通の発展とその構造——増補版、三五頁、ミネルヴァ書房、一九七九年五月）、その自生型鉄道としての性格が高く評価される両毛鉄道会社（小山く前橋間）の初代社長に就任していることから、その鉄道論が多くの鉄道史研究者によって注目されてきたものとおもわれる。
- (6)、(7) 『諸言』（『新報』第一号、一八八〇年八月二日）。
- (8) 長幸男「解題——『東海経済新報』刊行事情」（復刻版『東海経済新報』第七卷、日本経済評論社、一九八三年六月）。
- (9) 従って、ここでは専ら明治前期の鉄道政策史研究の一環として『新報』がとりあげられるのであって、その全体像が検討されるわけではない。

## 二 『新報』の鉄道論

既に指摘したように、『新報』には極めて多くの鉄道問題に関する論説が掲載されている。しかし、その鉄道論の骨子は一八八〇年一月から翌年三月にかけて三回にわたって掲載された「鉄道論」(第一章第三章)に示されているようにおもわれる。そこで、以下ではこの「鉄道論」を中心に据えて、『新報』の鉄道論を、(一)鉄道建設の構想、(二)資金調達と政府保護、(三)認識のモデルの三点にわたって検討し、『新報』における鉄道論の基本的な枠組みについて確認しておくことにしたい。

### (一) 鉄道建設の構想

『新報』の鉄道に対する認識は、「今日経国ノ最大要務ハ実ニ鉄道建設ノ一事ニ在リ<sup>(1)</sup>」という言葉に端的に示されている。このように『新報』は、鉄道建設に対して極めて積極的な姿勢を表明するのであるが、さらにそうした立場から「鐵路建設ノ一事タル人民ニ取り政府ニ取り今日経国ノ最大要務ニシテ東京新潟間ノ鉄道ニ継キ更ニ興起ス可キモノハ此東京青森間ノ鉄道ニ若クハ莫シ<sup>(2)</sup>」と述べるのである。こうして『新報』によれば、鉄道建設は急務の課題であったが、とりわけ東京新潟間(一四〇マイル)、東京青森間(五〇〇マイル)といった二大幹線鉄道の建設が急がれなければならないのである。

それでは、『新報』はこの東京新潟間および東京青森間の両鉄道に対していかなる経済的意義をみいだしていたのであろうか。

まず、東京新潟間鉄道について『新報』は、「東京ト新潟ハ互ニ其位置ヲ我日本ノ腹背ニ占メ氣脈相通シ緩急相資

シ諸物品ヲ運輸交通スル処ニシテ……略……速ニ運輸ノ利便ヲ通セズシテ可ナランヤ」と、当時わが国最大の消費市場であった首都東京と日本海側の要港新潟との間に形成されていた商品流通関係に注目する。新潟から東京への主要な移出品としては米穀をあげることができるが、『新報』によればその移出高は「越後越中ヲ合セテ凡ソ一百万石」にものぼっていた。この北陸地方の米穀は、これまで函館あるいは下関經由の沿岸海運によって消費市場の東京まで輸送されていたのであるが、そのため輸送費が高み、新潟（生産地）と東京（消費地）との間で米価に著しい価格差（三一・一六円）が生じていた。ところでこの価格差は、△第1表▽にみられるように輸送手段が和船から蒸汽船に転換することによって一・六一円にまで縮小することになった。こうした事実から『新報』は、この価格差をもたらす要因を輸送費の高低にもとめ、さらに東京新潟間鉄道が開通すれば、輸送費は著しく低減化され、実に「今日汽船ニ払フ所ノ運賃（米穀一石に付き一円……引用者）ノ半額ヲ以テ足ル」ことになると予測するのである。かくて、『新報』によれば「今此ニ運輸ノ不便ノ為ニ吾人ガ感受スベキ不利益」<sup>6</sup>は、輸送手段の近代化、とりわけ鉄道の開通によって解消され、「其（米穀の……引用者）需用者ヲ利スル」<sup>7</sup>ことになるのであった。

同様の効果は、米穀以外の移出入品、行人旅客の場合にも期待されるものであった。すなわち、『新報』は続けて「米穀一物ニ就テ論スルモ尚斯ノ如シ若シ之ニ加ルニ其他ノ諸輸出入物品運賃ノ減少ト行人旅客ノ便利ヲ以テセバ其日本広衆ニ利益ヲ与ル勝テ計ル可ラズ」<sup>8</sup>と述べているのである。そして、さらに新潟築港（当時明治政府によって推進されていた）が成功すれば、「ウラジオストック及ビ我北海道并ニ北陸諸港ヨリ船舶ノ此（新潟港……引用者）ニ輻輳シテ各種ノ物品ヲ運来スルハ自然ノ勢アレバ更ニ此港ヨリシテ東京地方ニ輸出スベキ物品ノ益々繁盛ニ趣クハ昭々トシテソレ明ナリ」<sup>9</sup>と、新潟港の物資の集散地としての地位が著しく向上し、東京新潟間鉄道の商品流通路線としての重

〈第1表〉 東京・新潟米価比較

	東京	新潟	価格差	輸送方法
1869年	9円000	5円840	3円160	汽船ノ使用未ダ本邦ニ盛ナラズ僅ニ西国廻漕ノ日本船ヲ以テ米穀ヲ運搬シタル
1879年	8円200	6円590	1円610	三菱会社ノ漸ク盛大ニ越クニ及テ北海ヲ廻漕シテ東京新潟間ノ通路ヲ開キシ

(備考) 「鉄道論(第一章)」(「新報」第11号, 1880年12月5日)より作成。

要件もより一層高まるものとみるのである。

ところで、このような『新報』の立論は、当該期における新潟港の実態を極めて適格に把握した上での立論といえる。△第2表▽は、山口和雄氏の研究に依拠して一八七〇年代末期から一八八〇年代初期における北陸区(新潟、富山、石川、福井の各県)における主要港(移出入額の合計が一〇〇万円以上の港湾)の移出入額を示したものであるが、新潟港の他港に隔絶した地位が明らかであろう。新潟港の移出入額は五、一二〇、三六八円にのぼり、これは北陸区における主要各港の移出入額合計の四五・六パーセントにあたるのである。

また△第3表▽は、北陸区における各県の米穀移出高を示したものであるが、その合計は九一五、五九八石であり、既述のごとき『新報』の推定した「越後越中ヲ合セテ凡ソ一百万石」という数値は事実をかなり適格に反映しているものといえよう。

一方、東京府庁においても品川築港が計画されており、それが完成すれば「我東京モ亦更ニ今日ニ数倍スルノ盛昌ヲ加ヘテ内外船舶ノ此ニ物品ヲ輸集スル」という効果が期待される。そればかりでなく、東京は「人民必需ノ物品ヲ……略……製出スル」産業都市としても発展しているのであるから、これら製造品の内国各地への移出も増大していくはずである。

以上のような検討を経た後、『新報』は、「今日ニ当テ東京新潟間ニ鉄道開設ノ頗ル必要緊急ナルハ昭々乎トシテ火ヲ観ルガ如シ」と結論するのであった。すなわち、東京新潟

＜第2表＞ 北陸主要港における移出入額

港 湾	年 次	移 出 額	移 入 額	合 計	割 合
新 潟 伏 木 坂 井 七 尾	1879年	2,556,331円	2,564,037円	5,120,368	45.6%
	1878	1,455,626	1,517,503	2,973,129	26.5
	1882	1,073,165	814,200	1,887,365	16.8
	1881	732,367	509,115	1,241,482	11.1
合 計		5,817,489	5,404,855	11,222,344	100.0

（備考） 山口和雄『明治前期経済の分析』増補版，P.161～172，東京大学出版会，1963年12月，より作成。

間鉄道は、太平洋側と日本海側とを本州のほぼ中央で繋ぐいわば南北両海港連絡鉄道とも称し得る鉄道で、国内商品流通をなお沿岸海運に依存していた当時においては、沿岸海運と相互に補完しあいながらもその輸送ルートを短縮し、全国市場の形成に大きく寄与するものと期待されるのであった。

次に、東京青森間鉄道の経済的意義についてであるが、『新報』はこれを次のように把握している。

「現今我政府ハ鋭意ニ北地ノ開産ヲ謀リ亦年々百万円ニ近キ巨額ヲ支弁シ移住人民ヲ奨励シ物産ノ蕃殖ヲ計ルニ急ナルモ海路ノ險難ハ以テ人民ノ志向ヲ沮喪シ之ヲシテ意ヲ北地ノ開産ニ絶タシムルガ如キ情况無キニ非ズ若シ東京青森間ノ鉄道ニシテ成就セシメバ北地ノ移住ヲ企ツル者南海ヨリシ九州ヨリシ中国畿甸ヨリシテ踵ヲ絶タズ而シテ北地山海ノ遺利ヲ挙テ之ヲ自由ニ運搬輸送スルヲ得バ其利挙テ言フ可ラサラン」<sup>(14)</sup>

このように『新報』は、東京青森間鉄道の経済的意義を東北、北海道地方の地域開発効果にみいだしていた。この東北、北海道地方の開発が原蓄期のわが国において、極めて重要な政策課題であったということはここで多言を要しないであろう。<sup>(15)</sup> 東京青森間鉄道の経済的意義について、前掲「鉄道論（第一章～第三章）」はこれ以上のことは述べていない。しかし、『新報』に寄書という形で掲載された



〈第3表〉 北陸各県における米穀移出高

県名	年次	移出高	割合
	年	石	%
新潟	1879	464,789	50.8
富山	1880	321,414	35.1
福井	1882	100,829	11.0
石川	1880	28,566	3.1
合計		915,598	100.0

(備考) 山口『前掲書』, 161~72, より作成。

『東海経済新報』の鉄道論

「東山鉄道論」なる論説は、極めて注目すべき内容を備えている。すなわち、この論説は、その「東山鉄道」の建設構想を次のように描いているのである。

「日本鉄道会社起ル矣将サニ其線路ヲ建築シ東京ヨリ架設シテ之ヲ高崎ニ通シ又其中道ヨリ右折シテ之ヲ青森ニ達シ更ニ高崎ノ線路ヲ拡張シテ漸次コレヲ大津ノ線路ニ合セ以テ東西両京ノ連絡ヲ通シ三府ヲ連接シテ之ヲ一市場ノ如クナカラシメントス」<sup>(16)</sup>

東京青森間鉄道は、一八八一年一月に設立された日本鉄道会社の路線として建設されることになった。この「東山鉄道」構想は、東京青森間鉄道（日本鉄道線）を、高崎から中山道経由で大津まで新線を建設して既設の官設鉄道（大津〜京都〜大阪〜神戸間）に連絡し、東京、京都、大阪の三大都市を接続する幹線鉄道の完成を計るとともに、近畿地方から東北地方に至る縦貫鉄道の実現を意図したものと見える。この一大縦貫鉄道を「東山鉄道」とよぶのは、「其跨ル所ノ地実ニ東山ソノ諸国」<sup>(17)</sup>であったからにはかならないが、注目すべきは『新報』がこの東山諸国を「是レ吾人ノ後來ニ属望スル地方ノ一ニシテ十數年来ノ後ニ在テ幾分ノ富源ヲ本邦ニ増加スルニ足ルヘキ」<sup>(18)</sup>地方であると認識していたことである。こうした認識にもとづいて『新報』は、東山諸国における物産の産出状況を実に詳細に記述しているのであるが、それを整理すると、第4表Vのようになる。該表についての立入った検討はと

〈第4表〉 東山諸国における物産産出概況（1879年）

	蘭	生	糸	米	穀	麦	烟	草	実	綿	製	茶
	斤	斤	斤	石	石	石	斤	斤	斤	斤	斤	斤
近	1,196,422	114,577	1,053,185	1,076,119	667,532	※	※	※	※	※	※	※
美	77,823	87,340	612,241	263,673	445,079	※	※	※	※	※	※	※
飛	514,879	54,958	56,442	8,801	76,268	※	※	※	※	※	※	※
信	5,125,207	351,883	655,685	286,677	1,254,747	※	※	※	※	※	※	※
上	2,784,762	473,883	313,250	392,004	500,591	※	※	※	※	※	※	※
下	98,752	9,103	437,049	330,093	2,354,747	※	※	※	※	※	※	※
岩	477,128	775,442	464,821	100,618	1,936,746	※	※	※	※	※	※	※
岩	906,701	208,985	465,469	104,919	302,370	※	※	※	※	※	※	※
陸	182,064	34,540	593,553	181,433	42,250	※	※	※	※	※	※	※
陸	297,894	31,153	394,480	138,879	735,798	※	※	※	※	※	※	※
陸	27,084	2,906	563,316	151,203	39,837	※	※	※	※	※	※	※
陸	898,309	128,867	728,480	36,319	950,433	※	※	※	※	※	※	※
羽	110,195	24,372	1,052,682	16,555	33,981	※	※	※	※	※	※	※
東	12,697,220	2,297,989	7,390,653	3,087,293	9,340,379	7,011,120	2,208,878					
全	—	82.8%	25.8%	約 1/3	約 1/3	—	—	—	—	—	—	—

（備考） 鴨渡居士「東山鉄道論（第1回）」『新報』第25号、1881年5月5日より作成。表中の※印は生産地域を示し、全国比は全国総生産高  
ないし全国比そのものが記載されている物産についてのみ示した。なお、当該論説では表中に掲載した物産以外に東山地方の特産物として  
材木、絹織、諸穀物、蚕種、麻、菜種、長浜縮緬、野州團布、美濃紙、飛信の木材、信州の蕎麦、西野の絹織、麻布、真岡木綿、足利絹、  
二本絞綿、川股絹、仙台平、米沢織物、会津蠶繭、会津漆器などが掲げられている。

けることにするが、ともかくも『新報』が東山諸国の蚕糸業、農業、さらには鉱業、織物業などの在来諸産業に着目して「東山鉄道」の建設を構想していたという点は確認されてよいとおもわれる。

こうして東京青森間鉄道は、「東山鉄道」構想へと連なることによつて、在来諸産業の発達を促進するとともに、東京、京都、大阪の三大都市を連接する縦貫鉄道として、全国市場の形成に果たす役割が期待されるのであった。そして、既に述べた東京新潟間鉄道とこの「東山鉄道」構想が実現すれば、本州を縦横に貫く幹線鉄道が完成することになり、その隔絶した輸送機能によつてわが国における在来諸産業の発展と全国市場の形成はより一層促進されることになるというのである。

## (二) 資金調達と政府保護

それにしても鉄道建設は「巨大ノ資金ヲ用ユベキ」<sup>(19)</sup>事業であつた。そこで、次に以上のごとき鉄道建設に必要な資金をいかにして調達するかが問題とされなければならない。『新報』は、この鉄道建設を官設によつて推進するのではなく、株式会社形態をとる私設鉄道として建設することを主張するのであるが、その際政府は私設鉄道会社に対して「利益ノ八銖ニ至ルマテ」<sup>(20)</sup>の保護・助成を付与して鉄道会社の信用を高めることによつて、民間資金の積極的な導入を計るべきであるとしたのである。この鉄道会社への保護・助成の主張こそが、保護主義を標榜する『新報』の鉄道論の最大の特質といえる。たとえば、東京新潟間鉄道の建設に関連して『新報』は次のように述べているのである。

「政府ノ方策如何ニ由テ此築造事業ヲ企図セシムルノ思念ヲ広衆ノ中ニ發生セシムルハ未ダ必ズ極難ノ事ト云フベカラザルガ如シ政府ノ方策トハ何ゾヤ曰ク保護、助成、私立、会社設立、是レナリ、方向本邦ハ金融逼迫ノ状ヲ顕ハシテ巨万ノ貨財ヲ募集スルハ頗ル難事ノ如シト雖モ広衆中殊ニ地方人民中ニハ尚巨万ノ資金ヲ擁スルモノ少カラザレ

ハ是非ヲシテ政府ノ此築造事業ヲ保護助成スルヲ見テ大ニ会社ニ信用ヲ措キ後來ニ利益ヲ募集シテ会社ヲ設立スルモ亦甚タ困難ノ事タラザルベシ」<sup>(21)</sup>（傍点引用者）

しかし、『新報』はもとよりこの鉄道会社に対する政府の保護・助成を無原則的に前提していたわけではない。それは、「人民ノ独力ヲ以テ成シ得ベキ丈ケハ偏ヘニ人民ニ之ヲ望ムモノナレドモ今、此奨励補助ヲ政府ニ望ムハ実ニ已ムヲ得サルモノ」<sup>(22)</sup>（傍点引用者）との立場からであったことに予め留意しておく必要がある。

ところで、この東京新潟間鉄道の建設費および政府助成金について、『新報』が具体的に算出するところを整理して示すと、<sup>(23)</sup>第5表Vのようになる。まず『新報』は、この東京新潟間鉄道（一四〇マイル）の経路を、輸送費の低減化、建設の容易性などの諸点から東京↗高崎↗湯浅曾↗清水↗長崎↗六日町↗長岡↗新潟と定めるが、ここには清水越をはじめとして山岳地帯も少なくない。そこで『新報』は、この路線を險難地（四〇マイル）と平坦地（二〇〇マイル）とに区分し、その一マイル当り建設費をそれぞれ一〇万円、六万円と見込み、建設費総額を一、〇〇〇万円としたのである。そして、その際に必要とされる政府助成金については建設費総額の三割と見込んで三〇〇万円と算出したのであった。とはいえ、『新報』が期待する東京新潟間鉄道に対する政府の保護・助成は、たんに建設費のみにとどまるものではなかった。『新報』は、「此会社ノ株主ノ利益八分ニ上ル迄ハ年々政府ヨリ之ヲ補助スベシ」<sup>(23)</sup>と株主に対する利子保証をもその保護・助成の内容として考えていたのである。

そして『新報』は、政府が東京新潟間鉄道を保護・助成するにあたって必要とする資金の財源については「現今払下ケト為ルベキ東京横浜及西京、神戸ノ鉄道代価ヲ以テ之ヲ今日ニ消却スルヲ止メテ暫ク此途ニ使用スベキナリ」<sup>(24)</sup>と、京浜間および京神間官設鉄道の民間払下げ代金をその財源にあてることを主張している。このように、鉄道会社

<第5表> 東京新潟間鉄道建設費

	距離	1マイル当 建設費	建設 費総額	1マイル当 政府助成金	政府助成金 総額
險難地	40マイル	10万円	400万円	3万円	120万円
平坦地	100マイル	6万円	600万円	1.8万円	180万円
合計	140マイル	16万円	1,000万円	4.8万円	300万円

(備考) (第1表)に同じ。

『東海経済新報』の鉄道論

への政府の保護・助成のための財源確保のために、官設鉄道の民間払下げを前提としていることはさしあたり注目しておくべき点であろう。

次いで、東京青森間鉄道の建設について『新報』の述べるところを検討しよう。

『新報』は、まず十分な資本をもって建設するのではなく限りある資本をもって建設するのであるから「今後ニ興ス所ノ鉄道ノ如キハ必スシモ斯(京浜間および京神間官設鉄道……引用者)ノ如キ完全ヲ要セス」<sup>(25)</sup>、むしろ「線路ノ築造、橋梁ノ架設、停車場ノ設置等頗ル簡單素朴ヲ尊ヒ纜カニ其用ニ適スレバ則チ可ナリ」とした上で、東京青森間鉄道の建設費を「第6表」のごとく見積っている。すなわち『新報』は、東京青森間鉄道の一マイル当り建設費を五万円、建設費総額を二、五〇〇万円と見込んでいるのである。そして、この創業入費(建設費)二、五〇〇万円に対する利率を年八分とみなすと、年間利子額は二〇〇万円となる。しかし、鉄道会社の経営は「当分ノ中ニハ決シテ抄々シキ利益ナキモノ」<sup>(27)</sup>と予測されるから、政府は「此(年間利子額二〇〇万円……引用者)中純益金若干ヲ引去リ其不足ノ部分若干円ヲ補助」<sup>(28)</sup>しなければならない。その場合、「純益金ハ営業ノ進歩ニ從テ増加シ補助金ハ之ニ随テ減却ス可シト雖モ仮リニ十ヶ年間平均シテ四分ノ割合」<sup>(29)</sup>とみなすと、純益金は年間一〇〇万円、政府補助金も同じく年間一〇〇万円ということになる。そして、こうした東京青森間鉄道建設費の試算について、『新報』は自ら次のよう

〈第6表〉 東京青森間鉄道建設費

距離	1マイル当 建設費	建設費 総額	利子率	10カ年 利子額	10カ年 純益金	政府 補助金
500マイル	5万円	2,500万円	年8分	200万円	100万円	100万円

(備考) 「鉄道論(第三章)」(『新報』第21号, 1881年3月25日)より作成。

に評価するのであった。

「政府ハ全国ノ利害ニ關係セル一大工業ヲ養成シテ年ニ費ヤス所僅ニ一百万円ニ過キサレバ敢テ之ヲ多額ト云フ可カラズ況ンヤ右ノ計算ハ固ヨリ其見積ヲ大ニシタル者ナレバ其精算ニ至テハ必ず補助金額ヲシテ之ヨリ少ナカラシム可キニ於テヤヤ」<sup>(30)</sup>

ところで、『新報』は自ら算出した建設費総額二、五〇〇万円の資金調達についてはどのよう目論んでいたのであろうか。まずもって注目されるのは、『新報』がその出資者として「小額ノ余財ヲ有セル小富人民」<sup>(31)</sup>に期待を寄せていたということである。それでは、この「小富人民」とは具体的にいかなる社会層を意味するのであるか。いましばらく『新報』の述べるところを聞くことにしよう。

『新報』は、まずこの時期の農村経済の動向を「本邦ハ比年豊熟ナルガ上ニ地租金納ノ制ヲ行ヒシヨリ各地ノ農民ハ漸ク富饒ノ兆ヲ現ス」<sup>(32)</sup>しかしなお「巨万ノ財産ヲ擁スル地方人民ハ其数甚タ多カラズ」<sup>(33)</sup>と把握する。そしてこの「巨万ノ財産ヲ擁スル地方人民」は、「現今各地ニ流行スル諸会社及銀行等ニ資材ヲ使用」<sup>(34)</sup>しているのであるが、『新報』のいう「小富人民」とはこうした「富室大家」<sup>(35)</sup>とは明確に異なる農民層であった。

『新報』は、この「小富人民」について、さしあたり次のように説明する。すなわち、彼らは「其数極テ多キモ概ネ質素素樸ノ良民」<sup>(36)</sup>であって、「危道ヲ踏ミ險路ニ出テ、資産ヲ増殖スルノ志念」<sup>(37)</sup>などもちあわせていず、自らの致富手段としてはせいぜい「土田ヲ購買スルニ過キ

ス<sup>(38)</sup>』というような状況にある農民層である。しかし、「此土田ヨリ生スル利益ハ実ニ浅薄ニシテ……略……百円ノ地ニシテ僅ニ四五円ノ利益ヲ得<sup>(39)</sup>」る程度であつた。

『新報』は、このような「小富人民」をして「新事業着手ノ情味ヲ覚ラ使<sup>(40)</sup>」め、東京青森間鉄道建設の資金提供者として動員しようとしたのである。それ故に既述のごとき政府による鉄道会社への保護・助成が肝要となるし、株価もできる限り小額（一株五〇円）にすべきであるといふのである。なぜなら、この「小富人民」と政府との間には、「人民ハ敢テ資本ノ乏シキニ非サレドモ利益ノ薄キヲ恐ル、ガ為メニ之ヲ鉄道ノ建設ニ使用スル能ハズ政府ハ向後ノ利益ヲ知ルト雖モ一時ノ支弁ニ堪フル能ハズ<sup>(41)</sup>」という関係が成立していたと考えるからである。すなわち、こうした中で鉄道建設を推進していくには、政府の保護・助成によって鉄道会社の企業としての信用を高め、広く社会的資金を集中することが要請されるのである。従つて、政府の鉄道会社への保護・助成は、ただ鉄道会社のみの特権を付与することを意味しない。鉄道会社への投資を通じて、「小富人民」自体も経済的上昇の機会を獲得することになるからである。さらに、こうして「小富人民」をして「民間工業ノ必スシモ等閑視ス可ラザルヲ悟<sup>(42)</sup>」らしめることができるなら、その他の産業部門への企業勃興の波及も期待できることになるのである。こうして、『新報』の主張する鉄道会社に対する「干渉保護ナルモノハ全国ノ利ヲ謀ル<sup>(43)</sup>」ものと強調されることになるのであつた。

かくて『新報』は、明治政府による地租改正や殖産興業政策が一定の効果をもたらしはじめた一八七〇年代末期から一八八〇年代初期を、政府財政が涸渇していく時期であると同時に、一方では農村において民富が形成されていく時期として捉える。そして、『新報』が東京青森間鉄道の出資者として期待する「小富人民」とは、こうした中で自家労賃部分を補填してもなお若干の剰余を残して富裕化しつつあつた中農層であつたと考えることができる。<sup>(44)</sup>『新報』

が、政府による保護・助成のもとに設立される私設鉄道会社への出資者として期待したのは、このような「小富民」<sup>(45)</sup> 中農層であったのである。

### (三) 認識のモデル

かくて『新報』は、鉄道建設がわが国の経済発展にとって極めて重要であることを指摘し、それは私設鉄道会社に對する政府の保護・助成策によって促進されるべきであるとした。こうした『新報』の鉄道建設構想は、欧米、とりわけアメリカにおける経済発展と鉄道建設との関係を認識のモデルとしていたようにおもわれる。

まず、一国の経済発展と鉄道建設との関係については、アメリカ留学中の柴四郎から寄せられた論説が、次のようにアメリカの経済発展を支えた要因として保護政策を高く評価するとともに、鉄道の果たした役割を決定的に重視していることが注目される。

「米国カ十年以来毎年一億万弗ノ国債ヲ消却セシハ保護政策の爲ニ農工商相倍伴シテ隆盛ニ趣キ輸出常ニ輸入ニ超過シ貨幣ノ充實シタルニ外ナラサルナリ而シテ米國ノ輸出産物中南亞州ノ物品最モ多シ其産物ヲ廉価ニ運搬セシハ鉄道ノ力ト云ハサル可ラス若シ此鉄道ナクンハ十分ノ一タモ輸出スルコト能ハサリシヤ明カナリ」<sup>(46)</sup>（傍点引用者）  
こうしたアメリカの経験に照らしあわせて、この論説は「本邦ニテモ運輸ノ便自由ニ且ツ廉ナルニ至ラハ世人ハ自然ニ北海道奥羽ノ地ニ移住スルヤ亦言ヲ俟タサルヘシ然ラハ則今日ノ急務ハ鉄道運輸ヲ以テ最トナスヘシ」<sup>(47)</sup>と述べて、わが国においても鉄道建設が急務の課題であることを強調するのである。

さらに、保護政策と鉄道建設との関係については、倭護太郎の筆名で寄稿された論説が興味深い論点を提示している。この論説は、保護政策をとる後進国においては、先進国からの輸入に對抗して自国の工業化を計っていく上で、



輸送費の低減化（従つて鉄道輸送の整備）が極めて重要な課題となるということ強調するのである。この論説に従つて、後進国における保護関税と輸送費との関係を整理すると（第7表）<sup>(48)</sup>のようになる。甲国は「保護主義ヲ取り而シテ鐵路ヲ開キ河道ヲ通シ務テ運輸ノ便利ヲ計リシ」後進国であるが、この国における製造品元価は一〇〇円で輸送費は五〇円、従つて販売価格は一五〇円となる。同製品の先進工業国からの輸入価格を八〇円とすれば、三〇円の海関税を課することで甲国は「其輸入ヲ抑制シテ邦内製造ヲ興起スル」<sup>(49)</sup>ことが可能となるのである。乙国も甲国と同じく保護政策をとる後進国である。しかしながら、乙国は「鐵路設ケス河道通セズ運輸ノ便全ク開ケザルガ為メ運賃極テ高キ」<sup>(50)</sup>という点で甲国と異なっている。こうした乙国では、「未製原品ヲ製造地方ニ運搬スルニモ多少ノ失費アル」<sup>(51)</sup>ため、先の甲国の場合と同じ製造品の元価も一二〇円となる。そして、輸送費も甲国よりは高く七〇円とみると、販売価格は一九〇円となる。一方、先進工業国からの同製品の輸入価格は八〇円であるから、それに輸送費七〇円を加えると一五〇円である。従つて、甲国の場合と同じくこの一五〇円に三〇円の海関税を課すると、先進工業国からの輸入品の販売価格は一八〇円で、「内国製品ヨリ廉ナルコト十円ナレバ乙国ニ於テハ三十円ノ保護税モ未ダ其功ヲ奏セサルナリ」<sup>(52)</sup>（傍点引用者）ということになるのである。そして、以上のごとき検討を経た後で、この論説は保護政策と運輸の便（鉄道建設）との関係について次のように述べるのであった。

「夫レ此甲乙二国ハ皆保護政策ヲ行フノ邦国ナリ而ルニ一ハ其目的ヲ達シ一ハ之ヲ達スル能ハザル者ハ何ソヤ他無シ運輸ノ便開クルト否トニ由ル而已是ノ故ニ工芸未ダ熟セズ資本未ダ実セスシテ製造事業ノ未ダ隆盛ナラザル劣等文明国ニ在テハ果シテ改進ヲ以テ主義ト為サバ鐵路開カザル可ラズ河道通セザル可ラズ」<sup>(53)</sup>（傍点引用者）

かくして、ともに保護政策を採用する後進国の甲、乙両国において、甲国が内国製造品の販売価格において先進工

〈第7表〉 後進国における保護関税と輸送費との関係

	内国製造品			先進工業国からの輸入品				(A) - (B)
	製 元	造 価	輸 送 費	販 売 価 格 (A)	輸 入 格	輸 送 費	海 関 税	
甲国	100円	50円	150円	80円	50円	30円	160円	-10円
乙国	120円	70円	190円	80円	70円	30円	180円	10円

(備考) 倭護太郎「保護政策ハ即チ改進黨主義」(『新報』第22号, 1881年4月5日)より作成。

業国からの輸入品よりも低廉な価格を実現し、乙国がそれを実現し得ないのは、一重に両国における輸送費の高低(運輸の便否)に帰するということが明らかにされた。

それにしても、既にみたようにこうした運輸の便を計るためにも政府による私設鉄道会社への保護・助成によって全国的な鉄道網を形成しなければならぬというのが『新報』の考え方であった。そして、『新報』はこの私設鉄道会社に対する政府の保護・助成は、自由主義をもって知られるイギリスやアメリカにおいても一般的に採られていた方法であったとして次のように述べるのである。

「凡ソ人民ノ自由ヲ重ンシ自治ヲ導クハ先ツ英米二国ヲ推ス可シ然レドモ英国ノ如キハ政府自ラ架設スル所ノ鉄道固リ多ク米國ノ如キモ特別ノ保護ヲ与ヘテ此事業ヲ助クルコト尠シトセス而シテ二国人民ノ自由ニ於テ固リ妨クル所有ニ非ス」

こうした指摘に続いて、『新報』はアメリカにおける私設鉄道保護政策について具体的に紹介している。『新報』によれば、アメリカでは太平洋<sup>パシフィック</sup>鉄道<sup>レイルロード</sup>会社をはじめとする私設鉄道会社に対して政府および諸州が提供した土地は、総計二億八〇〇万エール以上、金額にして五、二六七万五、一五〇ポンドに達しているのである。こうして、アメリカにおける私設鉄道保護政策を具体的に紹介しながら、『新報』は政治的自由主義と経済的保護主義とは矛盾するものではないと把握し、自らの主張する私設鉄道会社に対する政府保護の必要という論理を正当化していくのである。

- (1) 「鉄道論(第二章)」(『新報』第一九号、一八八二年三月五日)。
- (2) 「鉄道論(第三章)」(『新報』第二号、一八八二年三月二五日)。
- (3) (9) 「鉄道論(第一章)」(『新報』第一号、一八八〇年二月五日)。
- (10) 山口和雄『明治前期経済の分析』増補版、一六一〜一七二頁、東京大学出版会、一九六三年二月。なお、同じく山口氏の研究によれば、当該期における新潟港の全移入額に占める米穀の割合は、七〇〜八〇パーセントであった(同書、一六一頁)。
- (11) (13) 前掲「鉄道論(第一章)」。
- (14) 前掲「鉄道論(第三章)」。
- (15) たとえば、山口和雄『前掲書』および旗手勲「日本資本主義と北海道開拓」(旧版岩波講座『日本歴史』一六・近代三、岩波書店、一九六二年九月)などを参照のこと。
- (16) (18) 鷗渡居士「東山鉄道論(第一回)」(『新報』第二五号、一八八一年五月五日)。なお、この論説は「上来ハ専ラニ東山諸国ノ農業工作ニ就テ其情況ノ大体ヲ示スノミ而シテ其商業通信等ノ事ノ如キハ本論ノ第二回ニ於テ之ヲ論シ漸ク結論ノ途ニ就ントス」と結んでいるが、ついに第二回は掲載されることなく、『新報』は廃刊されたのである。
- (19) 前掲「鉄道論(第一章)」。
- (20) 「日本鉄道会社ノ盛挙ヲ聞ク」(『新報』第二二号、一八八一年四月五日)。
- (21) (24) 前掲「鉄道論(第一章)」。
- (25) (42) 前掲「鉄道論(第三章)」。
- (43) 前掲「日本鉄道会社ノ盛挙ヲ聞ク」。
- (44) 大石嘉一郎『日本地方財政史序説』、二二〇〜二三三頁、御茶の水書房、一九六二年二月。
- (45) そのため『新報』は、こうした「小富人民」(『中農層の所有する小額の資金を調達するための具体的な手続きについて』も、「株金募集ノ時ニ当リテハ先ツ綿密丁寧ニ其主意書ヲ作り偏ク之ヲ各県ノ郡区長ノ類ニ托スルカ若クハ其ノ他ノ手続ヲ以テ僻村陬郷ノ細民ニ告諭シ以テ広ク小額ノ金ヲ集ムヘシ」(前掲「鉄道論(第三章)」)と指示するのであった。
- (46)、(47) 柴四郎「鉄道論」(『新報』第五〇号、一八八二年一月二五日)。なお、この柴四郎は、一八七九〜八五年にかけて

アメリカに留学し、そこでケアリ (Carey, H. C.) の系統をひく保護貿易主義の影響を受けたといわれている（上野格「東海散士（柴四郎）の蔵書——明治初期経済学導入史の一駒——」、成城大学『経済研究』第五五・五六合併号、一九七六年二月）。

(48) (54) 倭護太郎「保護政策ハ即チ改進黨主義」(『新報』第二二二号、一八八一年四月五日)。

### 三 『新報』と『雑誌』の鉄道論争

以上、われわれは一八八〇—一八八一年というわが国における鉄道政策の一大修正期に展開された『新報』の鉄道論について一応の紹介を試みてきた。そこで、次にその論敵であった『雑誌』との間でたたかわされた鉄道論争に若干立入った検討を加え、『新報』のいわゆる保護主義的な鉄道論の性格についての理解をさらに深めることにしたい。

『雑誌』が鉄道問題についてはじめて論評を加えるのは、『雑誌』第五八号（一八八一年四月五日）および第六〇号（同年四月二五日）に二回にわたって掲載された「鉄道論」においてであった。発表の年月日からわかるように、この「鉄道論」は明らかに『新報』の「鉄道論（第一章と第三章）」の批判を意図していたものとおもわれる。『雑誌』の「鉄道論」は田口卯吉の執筆になるものであるが、その目的は、(一)自由貿易主義の立場から「国家より手厚く保護された特権会社」<sup>(1)</sup>としての日本鉄道会社を厳しく批判すること、(二)「鉄道ノ業尚ホ我国貧富ノ度ニ比シテ過大ナラシム」<sup>(2)</sup>と鉄道建設尚早論を展開すること、の二点にあったようにおもわれる。以下、『雑誌』における鉄道論の主張を簡単にみておこう。

『雑誌』は、まず「試ニ知ル日本現時ノ道路ハ現時ノ富ニ適セズシテ為メニ物産ノ蕃殖ヲ害シ、国家ノ進歩ヲ妨ク

ルコト少々ナラザル<sup>(3)</sup>」と述べて、交通・運輸の未整備が当時のわが国における経済発展の阻害要因になっていることを明確に認識していた。この点では『新報』の認識とかわるところがない。ただ異なるのは、『新報』のように積極的な鉄道建設論を主張するのではなく、「今俄ニ之ニ易フルニ鉄道ヲ以テセント欲スルニ至リテハ少シク急進ニ失スルナキヲ得ンヤ<sup>(4)</sup>」と、鉄道の導入に対して極めて慎重な態度をとっていることである。なぜなら、交通・運輸の改良にも「富国ニハ富国ニ適スルノ器具アリ貧国ニハ貧国ニ適スルノ器具<sup>(5)</sup>」があるからであつた。それでは、こうした立場からすればいかなる交通・運輸の改良が計られるべきであるとされるのであろうか。『雑誌』は、この点について次のように論じている。

「其レ鉄道ハ天ヨリ降ルニアラス地ヨリ湧クニアラズ皆ナ人ノ資本ヨリ生ズ資本ヨリ生ゼバ則チ之ヲ利用スルヲ務ムベシ其利益ノ少キハ則チ我ガ少量ナル日本ノ資本ヲ不利益ノ事業ニ投ズルナリ思フニ一方ノ人民ニ執リテハ仮令会社ニ利益ナキモ馬車道ヨリハ鐵路ヲ架設セント望ムベシ然ドモ熟ラ我國ノ現狀ヲ察スルニ百里ノ鐵路ヲ布クハ千里ノ馬車道ヲ開クニ如カズ二千万円ヲ一路ニ費ヤスハ之ヲ數路ニ費ヤスニ如カズ何トナレハ則チ日本ハ貧国ニシテ未ダ巨大ナル事業ニ適スルノ国柄ニアラザレバナリ今マヤ馬車木道ヲ以テ鐵路ニ易ヘバ物産ノ蕃殖必ズ多カルベク智識ノ開發必ズ洽子カルベク鎮撫ノ勢力必ズ密ナルベク而シテ会社亦タ必ズ利益アルベシ然リ而シテ漸次之ヲ改メテ鉄道トナス亦タ可ナラズヤ是レ実ニ貧国ヲ誘キテ富国トナスノ順路ナリ<sup>(6)</sup>」(傍点引用者)

最初は小額の資金で建設可能な木道馬車を建設し、「此ノ如クシテ其利益ノ増加シ物産ノ蕃殖シ行旅ノ倍徙スルニ至リテ則チ始メ木道タリシモノヲ漸次改メテ鉄道トナシ其馬車タリシモノヲ漸次改メテ蒸汽車トスル<sup>(7)</sup>」、これが「貧国」たるわが国において、限りある資本を有効に利用し得る交通・運輸の改良方法である。こうした立場から『雑

誌』は、なわが国においては一挙に莫大な資本を費やして鉄道建設を強行することは時期尚早であると結論するのであった。

しかし、一方で『雑誌』は次のように東京前橋間鉄道の建設、および足利、桐生を中心とする両毛機業地帯への鉄道の導入については積極的に評価していることに注意しなければならない。

「故に余輩私に思ふ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」<sup>(8)</sup>

『雑誌』は、鉄道建設にあたって考慮すべき要件として「地方の輸出入の合計若干円にして運輸の便欠くるあるか為に年々損失する金額若干円なるや」<sup>(9)</sup>、「旅行の人数若干にして其時日と旅費の増加するか為に年々損失する金額若干円なるや」<sup>(10)</sup>、「為替金の到達遅延するか為に割引若くは手数料として損失する金額若干円なるや」<sup>(11)</sup>の三点をあげている。鉄道といえどもひとつの事業である以上、その損益計算を綿密にした上で建設されなければならないというのが『雑誌』の立場であった。そして、そうした要件を満たす地域として製糸・織物業などの農村工業が勃興していた両毛機業地帯に注目し、そこへの鉄道の導入を積極的に評価したのである。<sup>(12)</sup>こうした鉄道建設に対する認識は、さらに敷衍されて次のように論じられている。

「現時世の鉄道の利を喋々するものは頻りに急行を主張し多くは前者（一時に巨万の資本を投じて遠方の大都會を連接すること……引用者）を利ありとするもの、如し然れども是れ日本に於て鉄道を起設するもの、為に望む所にあらざるなり夫れ日本の景況たる小都會内地に星羅して而して其極地に至るも決して大都會と称すべからざるものなり

故に此の如き国柄に於ては徐々と擴張するを利とす<sup>(13)</sup>

こうして『雑誌』によれば、鉄道建設にあたって何よりもその市場基盤が問題とされなければならなかった。地方産業の展開に照応した地方鉄道網がまず整備され、その後これが徐々に全国的な規模にまで拡大されていく、これが『雑誌』の主張する鉄道建設のあり方であった。<sup>(14)</sup>そして、こうした立場から『雑誌』は、政府による保護・助成のもとで日本鉄道会社が「青森までの線路を起すの利益なきことを弁せん<sup>(15)</sup>」としたのである。

ところで『新報』は、田口による前掲「鉄道論」が発表されると、直ちに「鉄道論を駁す」(第三号、一八八一年四月一五日)なる社説を掲載して『雑誌』の鉄道論に対して反駁を加えるのであった。<sup>(16)</sup>『新報』の『雑誌』批判の最大の論点は、むしろ「貧国をして富国に進ましめんが為<sup>(17)</sup>」にこそ鉄道建設が急がなければならないという点にあった。なぜなら、『新報』によれば、鉄道建設は「其費す所、莫大と雖も其生する所の利益大なればなり<sup>(18)</sup>」と考えられるからである。それでは、そうした鉄道建設の利益とはいかなるものであろうか。『新報』は、それを「直接の利」と「間接の利」とに分けて次のように『雑誌』批判を展開するのである。

「『雑誌』……引用者」記者の所謂三箇の要件即ち第一地方の輸出入の合計若干、第二旅行の人数若干、第三為替金幾干、の如きは直接の利害損益を比較するの件に過ぎず故に其得失を察せんと欲せば其他間接の利を計算せざる可らず<sup>(19)</sup>我國当今鉄道を設くるの利は直接の利は姑く置き間接の利を挙るを以て急務とせざる可らず<sup>(19)</sup>

このように、『新報』が鉄道建設を急務とするのは、『雑誌』がその「直接の利」のみをみているのに対して、むしろ「間接の利」を重視しているからであった。それでは、鉄道建設の「間接の利」とはいかなるものであろうか。『新報』によれば、次のようであった。

「間接の利とは何ぞや鉄道を設け交通を利したるが為に人民の交際結合を便にすること、交際結合を便にしたるが為に知識を發育し工芸技術を進歩し其他殖産興業に於て大に益する所あるを謂ふなり此の如きは経済上の利益なり政事上の利に於ては殆ど勝て計ふ可らざるものあり」<sup>(20)</sup>

『新報』によれば、鉄道建設の「間接の利」は、さらに「経済上の利」と「政事上の利」とに分けられるが、「政事上の利」についてはここでは問わないことにする。『新報』が、ここで「経済上の利」として意識しているのは、鉄道建設が諸産業の發展の基盤として、換言すれば殖産興業のための一般的基礎として大きな役割を果たすということであった。従って、『雑誌』の鉄道建設に対する理解は、個別鉄道経営（従って「直接の利」）のみを問題にしていて、こうした鉄道建設の「間接の利」をみていないというのである。

さらに『新報』の『雑誌』批判は続く。既にみたように『雑誌』は、一挙に鉄道建設を強行するのではなく、まず木道を敷設し、さらに馬車鉄道を敷設し、しかる後に市場関係の成熟をまって鉄道建設に至るべきであるというわが国における交通・運輸の改良の道筋を提示していたが、これに対しても『新報』は以下のごとく批判を加えるのである。すなわち、『新報』は木道については「米国に於て用いたるに其屢々腐朽壞断して修繕の為に勞せんより寧ろ始めより堅牢の工を成すに如かず」<sup>(21)</sup>と述べ、馬車鉄道についてもいずれは汽車を用いることになるのであるから、「重複の費用姑息の工事あらんより寧ろ百年の大計を定むるに如かさる」<sup>(22)</sup>と述べるのであった。このように『新報』は、木道や馬車鉄道を敷設しても、いずれ鉄道を建設するのであれば、それは二重投資になるだけであるから、むしろ最初から鉄道建設を推進すべきであるというのである。

かくして『新報』の『雑誌』批判は、わが国のごとき後進国の工業化における鉄道建設の先行投資としての意義



〔間接の利〕を強調しているという点で極めて興味深いものといえる。そして、そうした鉄道建設に対する認識は、おそらく次のような一国の工業化における鉄道建設の役割についての理解にもとづくものであったとおもわれる。

「鉄道ノ利益ヲ陳ブレバ一ニシテ足ラズト雖ドモ其別段ニ利益アル所ノモノハ物品ヲ運送シテ生産ノ分配ヲナスニアリ蓋シ生産ノ分配ニ於ケル猶ホ車ノ両輪ニ於ケル鳥ノ両翼ニ於ケルガ如ク離ルベカラザルモノニテ縦令ヒ生産ナケレバ分配ハ更ニ其用ナキモ若シ生産アツテ分配ナキトキハ生産ハ徒ニ一地方ニ陳々相因リテ更ニ用無ク然ルニ地方ニ於テハ之ニ反シテ其生産ノ乏シキニ苦ミ相方共ニ生産ノ力ヲ十分發育スルヲ得ザルベシ是ハ極度ノ場合ヲ拳ゲタルモノナレドモ文明ノ進歩尚卑ク運送ノ方便未ダ充分ナラザル国ニ於テハ生産ノ分配常ニ充分ナル能ハズ夫故或ル物産ハ其ノ場所ニ於テハ非常ニ過多ニシテ非常ニ下直ナルモ他の場所ニ於テハ非常ニ欠乏ニシテ非常ニ高直ナルコトヲ免レズ今甲ヲシテ下直ニ苦シマシムルコト無ク又乙ヲシテ高直ニ苦シマシムルコト無カラシメント欲セバ運送ノ方便充分ナラザルベカラズ然リ而シテ運送ノ方便ノ充分ナルモノハ何ナリヤト問ハバ蓋シ海ハ則チ汽船陸ハ則チ鉄道ニ若クモノナカルベシ」<sup>(23)</sup>

ここで『新報』は、生産と分配が相俟って生産力の発展が期待し得るとし、さらに分配を充実するには輸送手段の近代化（海上輸送における汽船の就航、陸上輸送における鉄道網の整備）が肝要であるとしている。輸送手段の近代化による分配の充実、物産の偏在を均等化し、さらには全国的な統一価格を実現せしめ、わが国における全国市場の形成に大きく寄与するといっているのである。既述のごとく、『新報』は東京新潟間鉄道、東京青森間鉄道、そして「東山鉄道」という本州を縦横に走る幹線鉄道網の形成を構想するのであるが、その基底には以上のごとき鉄道建設に対する積極的な意義づけがあったのである。

ところで、以上のごとき積極的な鉄道建設論を主張する『新報』は、私設鉄道会社に対する政府保護の必要性を認め、『雑誌』が批判的とした日本鉄道会社の設立に対しても「今マ日本鉄道会社ノ計画スル所多クハ吾輩カ宿望ニ契スルモノアリ……略……吾輩豈ニ管此挙ノ美ヲ賛スルノミナラン亦吾輩持論ノ孤ナラスシテ終ニ宿望ヲ達シタルヲ喜フナリ」と評価したのである。ここに至って『新報』と『雑誌』との鉄道論争は、私設鉄道会社に対する政府の保護・助成を是とするか否とするかといういわば自由保護貿易論争の一環として顕在化することになるのであった。

- (1) 中西健一『前掲書』、一八頁。
- (2) (5) 「鉄道論(第一)」、『雑誌』第五八号、一八八一年四月五日。
- (6) 「鉄道論(第二)」、『雑誌』第六〇号、一八八一年四月二五日。
- (7) 前掲「鉄道論(第一)」。
- (8) (11) 「日本鉄道会社の急務(第一)」、『雑誌』第一七六号、一八八三年八月一八日。
- (12) 両毛機業地帯における鉄道建設とその展開については、さしあたり拙稿「両毛機業地における織物業の展開と鉄道輸送」(関東学園大学『大学院紀要』第一号、一九八三年一月)を参照されたい。
- (13) 「日本鉄道会社の急務(第二)」、『雑誌』第一七七号、一八八三年八月二五日。
- (14) こうした『雑誌』(田口卯吉)の鉄道論の理解については、内田義彦前掲論文を参照されたい。
- (15) 前掲「日本鉄道会社の急務(第一)」。
- (16) この時の『新報』と『雑誌』との鉄道論争は、『雑誌』が「鉄道論(第一)」(五八号、一八八一年四月五日)で、『新報』の「鉄道論(第一章第三章)」(第一一、一九、二二号、一八八〇年二月五日、一八八一年三月五日、二五日)に批判を加えると、『新報』が「鉄道論を駁す」(第三三号、一八八一年四月一五日)なる論説で反批判をし、さらに『雑誌』が「鉄道論(第二)」(第六〇号、一八八一年四月二五日)をもって答えるという経過を辿っている。そして、その後も両者は折に触れてそれぞれの立場からの鉄道論を展開していくのである。
- (17) (20) 前掲「鉄道論を駁す」。

(21) (22) 同前。なお、この点については前掲柴四郎「鉄道論」にも、次のような記述がみられる。

「吾輩勃士頓及費府ニテ其業務ヲ執ル人ニ詳ニ質問セシニ木道ト鉄線ニテハ実験上三割ノ損益アリト又通常鉄線ト鋼鉄軌モ亦同ク二割以上ノ得失アリト此レ重荷ヲ挽ク為ニ延長且破壊スルト或ハ銹蝕ノ速カナルニ由テ所謂廉物ノ銭失ヒノ比喩ノ如キカ或ル経済学者カ日本ニテ木道ヲ造ルニ若カスト論セラレシハ実ニ欧米ノ諺ニ一銭ニ智ニシテ百銭ニ迂ナリトノ語ヲ冠セララル、ニ似タリ」(傍点引用者)

(23) 高木喬「東京前橋間鉄道ノ着手將ニ近キニアラントス」(『新報』第五七号、一八八二年四月五日)。

(24) 「日本鉄道会社ノ盛挙ヲ聞ク」(『新報』第二二号、一八八一年四月五日)。

#### 四 松方正義の鉄道政策論と『新報』の鉄道論

以上、われわれは『新報』と『雑誌』の鉄道論争について検討を加え、『新報』が鉄道建設のわが国における工業化に果たす役割を高く評価し、政府の保護・助成による積極的な鉄道建設論を展開していたことを明らかにした。しかし、こうした『新報』の鉄道論を当該期の鉄道政策史の中に位置づけるためには、さらに明治政府の採用した鉄道政策との関連が問題とされなければならない。そこで、ここでは一八八一年の政変で大蔵卿に就任し、以後の鉄道政策に強い影響力を及ぼした松方正義の鉄道政策論について若干の検討を加えることにしよう。

松方正義(当時大蔵大輔)が、一八七六年二月フランスのパリで開催される第三回万国博覧会に日本代表として出席する際に大蔵権少書記官小菅揆一に命じて作成せしめた『理財稽蹟』(一八七八年一月)は、鉄道建設の経済的意義について次のように記している。

「夫レ汽車鉄道ノ国家ニ鴻益アル固ヨリ一端ニ非ス、而シテ今嘗ミニ其要領ヲ挙レハ、東西運輸ノ便ヲ興シ人力

ノ及ハサル所ヲ助ケ、物産豊饒ナル地方ハ贏余ノ品物ヲ移販シ以テ貧瘠ナル地方ノ匱乏ヲ補担シ人工繁旺ナル地方ハ賸利ノ功力ヲ転仮シ、以テ僻遠ナル地方ノ工芸ヲ開導シ、或ハ貴重ノ品物ヲ送輸シテ全国ヲ平均シ、偏陬ノ郷モ変シテ殷富ノ区ト為ス可シ、且ツ夫レ行旅ノ往来ヲ便ニシテ、各地ノ交際ヲ睦ニシ、人口ノ増殖貿易ノ盛昌ナランヲ欲セハ、必ヤ鉄道ヲ布築セサル可カラズ<sup>(1)</sup>

この『理財稽蹟』は、「省中ノ公文記録ト各局長ノ意見トニ徴拠シ以テ順次排纂<sup>(2)</sup>」したものであるから、ほぼ明治政府の鉄道政策の中での鉄道認識を示しているのとみてよい。鉄道建設を地域開発を促進し、内国諸産業の発展、貿易の隆盛をもたらしうものとして重視する立場は、先に検討を加えた『新報』のそれと基本的に同一であるともみることが出来る。

松方は、この『理財稽蹟』を携えてバリの万国博に出席し欧州各地を巡回するのであるが、その過程で彼は鉄道建設の工業化に果たす役割をますます強く認識するに至るのであった。すなわち、松方は欧州巡回の過程で、「(欧州：引用者)各地盛大ノ原由ナルヘシト想像セシモノ一事アリ、他ニ非ス、即チ鉄道是レナリ<sup>(3)</sup>」、「(欧州各国が……引用者)今日ノ如ク貿易工業農事ノ盛ナル皆鉄道開設以後ノ事<sup>(4)</sup>」などと欧州各国の工業化と鉄道建設との関係を捉え、そのような立場からわが国においても鉄道建設が急務であるとして次のように述べたのである。

「我日本国ノ如キ海運ノ便ナルハ固有ノ事ト雖トモ、内地ニ農工事業ヲ起シ盛大ナラシムルニハ大ニ陸路ノ便ヲ開キ鉄道ヲ設クルニ如カサル<sup>(5)</sup>」

こうした立場から松方は、さらに「中心ノ線路ハ独り大阪迄ニ限ラス、中国ハ勿論、西ハ九州東ハ青森迄断然設ケサルヲ得ス。其他縦横ノ支線ハ漸次開設スヘキノ見込ナリ。要スルニ中央ノ本線先ツ成備スルトキハ支線ハ自カラ人

民ノ志願ニテ速カニ着手スルノコトニ至ル可キカ」と、わが国における鉄道建設構想を描くのであった。そして、注目すべきは、そうした鉄道建設構想の実現のために「先づ第一ニハ線路の推測ヲナシ、第二ハ鉄道ノ憲法ヲ定メ、第三ニハ政府ノ保護法ヲ設ケ以テ予メ人民ニ告示スル事」が肝要であるとしている点である。すなわち、ここに青森から九州に至る縦貫鉄道の重要性が指摘されるとともに、その実現のための私設鉄道会社に対する政府保護の必要という考えが表明されているようにおもわれる。

私鉄保護は、松方における鉄道政策論の基調であった。しかし、それは私鉄一般に対する保護を意味しない。松方が私設鉄道会社に対する政府保護の必要を最も明確に述べているのは、「九州鉄道特別保護ニ関スル意見書」（一八八七年三月一八日）においてであるとおもわれるが、そこで松方は次のように述べている。

「将来帝国ニ布設スヘキ鉄道諸線ノ内上文ニ所謂中央貫通ノ幹線即チ山陽鉄道九州鉄道ノ如キハ、巨多ノ公債ヲ募集シ若干ノ利子ヲ払フモ政府自カラ布設スヘキノ事業ナルヲ、人民代ツテ之ヲ経営セント欲スレトモ政府特別ノ保護アレハ其業起リ、否ラサレハ其業止マントスルニ当リテハ為メニ若干ノ保護ヲ与ヘ以テ其事業ヲ成サシメ、其他両毛、茨城、日光、八王子等支線ニ属セル諸鉄道ハ人民ノ自カラ為スニ任セテ之ヲ監督シ、之ニ向ツテ特別ノ保護金ヲ与ヘサルモ亦敢テ不可ナカルヘシ。何トナレハ国家計画上方今急要トスル所ニアラサレハナリ」

このように、松方は縦貫鉄道の促成という立場から緊急を要する山陽および九州鉄道会社に対しては政府による保護・助成を強く主張しているのであるが、両毛、茨城、日光、八王子などの地方的な諸鉄道に対しては「人民ノ自カラ為スニ任セ」るべきであるとしたのである。一八八六年に至って企業勃興期を迎え、私設鉄道会社設立請願の簇生をみた。しかし、なお「政府ハ之ニ対シテ平等均一ノ保護ヲ与フヘキ乎否ラサル乎ノ問題ニ対シテハ、閣議尚ホ未タ

一決セサルモノアリ<sup>(9)</sup>」という状況であった。松方は、このような中で当時の政府財政の状況を「現今我国ノ如キハ海陸軍備ノ拡張、砲台ノ建築、諸島ノ警備、裁判事務ノ改良、諸省ノ建築、海運ノ保護等政府自カラ執ルヘキノ事業繁冗巨多ニシテ、国費支弁ノ費途輻輳セルコト今日ヨリ甚シキハナシ<sup>(10)</sup>」と把握し、専ら財政上の理由から前述のごとき私鉄保護政策を執ることを主張したのである。これは、明らかに官設官営主義の否定であった。松方自身も中山道鉄道の建設の場合に採用されたような、公債発行による資金調達を通じての官設鉄道の建設という方式については以下のごとく否定していたのである。

「此クノ如キ時勢此ノ如キ機会ニ際シ、幸ニ人民ノ奮起シテ鉄道ノ布設ヲ計ルコトアルニ拘ハラズ、前途数年ヲ通算スルトキハ此奮起セル人民カ政府ニ向テ需ムル所ノ保護金ニ幾倍超過セル公債利子ヲ払フノ不利アルモ、尚ホ官設鉄道ヲ起サント欲スルカ如キハ、末タ其可ナルヲ知ラサルナリ<sup>(11)</sup>」

しかし、このような松方による私設鉄道保護政策は、既に確認したように私鉄一般に対する保護を意味するものではなく、「帝国脊髄幹線国家必須ノモノ<sup>(12)</sup>」という特定路線ないし特定私鉄に限られるものであった。

こうしてみると、先に検討を加えた『新報』の鉄道論は、幹線鉄道網の形成を強く指向していた点、そしてそのために私設鉄道会社に対する政府の保護・助成を主張していたことなどの諸点で、松方の鉄道政策論をいわば先取りしていたかにみえる。しかし、『新報』は一八八二年一月に第七六号をもって廃刊されてしまったために、企業勃興期の私設鉄道会社の設立請願の簇生という事態については何らの論評も加えていない。従って、『新報』の鉄道論が松方のごとく特定路線、特定私鉄のみに限定して政府保護を主張したのか、それともそうではなくて私鉄一般に対して保護主義を採用すべきであったのかという点については明確にすることはできない。しかし、(1)農商務省の設

置、(2)官営事業の払下げ、(3)共同運輸会社への保護・助成などの明治政府による一連の諸政策に対する『新報』の論評をみると、『新報』はこの時、明らかに一般的保護主義を指向していたかにみえるのである。

まず、一八八一年四月に設置された農商務省に対する『新報』の論評からみることにしよう。『新報』は、農商務省の設置をもって、政府は「旧来諸省ニ於テ農商工事奨励ノ為ニ一会社若クハ一己人ニ特別貸下ノ事アリシヲ改メ更ニ一般人民ニ及フヘキ公平不偏ノ保護ヲ為ス事ニ決定<sup>(13)</sup>」したとして、これを「我国作業保護ノ一大変革<sup>(14)</sup>」と極めて高く評価している。しかし、その後の農商務省の諸政策に対しては、以下のごとく厳しく批判し、「今日以後ニ於テ果シテ能ク同省創立ノ主義ヲ施行セラルヘキヤ否吾輩決シテ保証スルヲ得ザル<sup>(15)</sup>」と述べるのであった。

「頃口聞ク所ニ抛レハ大蔵省ノ紙幣銷却ノ元資ヲ転用シテ作業保護ニ用ヒラルヘシト云ヒ又タ士族授産ノ為メ毎年八十万円ヲ下付セラル、ニ決定セリト云ヒ皆ナ事務区域ヲ拡張シテ再ヒ特別保護ノ事ヲ施サル、モノニ似タリ……略……万一己人一会社ヲ保護シ徒ラニ薩長人士ノ御用商人ニ恩恵ヲ与フガ如キ挙動ニ出ルコトアラハ全国人民ハ果シテ何等ノ感想ヲ起スヤ<sup>(16)</sup>」

このように『新報』は、農商務省の設立について論評を加えるのであるが、特定の個人ないし会社にむけられる政府保護に対しては極めて批判的であったのである。同様の趣旨の論評は、官営事業払下げ問題に対しても加えられる。『新報』は、官営事業の払下げに対して「政府営業ノ弊ヲ去リ以テ費用ヲ節減スルニ在レハ固ヨリ今日ノ良計ト謂ハサル可ラス<sup>(17)</sup>」と評価しながらも、「従来我政府ノ保護干渉ノ処分ハ概ネ一個人ヲ扶助シ某工人某商人ヲ保護スルト云フニ止マレルカ如ク吾輩力所謂保護ノ大道タル全国公利ヲ保護シタルノ成跡ナキニ似タリ若シ此主義乃チ従来慣用シタル主義ヲ以テ工場払下ノ事ニ施ストキハ或ハ不公ノ謂ナキニ能ハサルヘシ<sup>(18)</sup>」と警告を発しているのである。そし

て、また一八八二年七月に政府による手厚い保護のもとに設立をみた共同運輸会社に対しても、それを高く評価した明治日報記者の論説に反駁して「夫レ縦ヒ今日ノ物貨ヲ運輸スルニ足ラザルモノナリト仮定シ一步ヲ記者ニ譲ルモ政府ハ唯ダ一般ニ向フテ之ヲ保護スルノ方ヲ執ルベシ決シテ彼レガ如キ一社ニ向フテ巨大ノ特別保護ヲ与フベカラズ」と批判するのであった。この『新報』の共同運輸会社批判については、『新報』の刊行事情からして三菱の利害を代弁したのとも考えられるが、しかし問題はその批判の内容にある。すなわち、三菱会社が共同運輸会社の設立を、専ら「競争の害」と「専商の利」という二点から批判していたのに対し、『新報』は既述の共同運輸会社批判に続けて、自らの保護主義を位置づけて以下のごとく論じていたのである。

「余輩ハ本邦自由貿易家ガ徒ラニ保護トサヘ云ヘバ如何ナル保護ニテモ無闇ニ之ヲ嫌ヒ之ヲ惡ミ攻撃ヲ試ムルガ如キ者ニ非ラズ甞ニ非ラザルノミナラス実ニ真成ノ保護ナレバ飽マデ之ヲ主張スル者ナリ然レドモ彼レガ如キ一社ニ向フテ巨大ノ保護ヲ与フルガ如キ特別保護ヲ嫌フ者ナリ何ントナレバ此ノ如キ保護ナルモノハ其名ハ均シク保護ナルモ其實ハ唯々該一社ヲノミ保護スルモノニシテ一般海運ニ従事スル者ヲ保護スル者ニ非ラズ」(傍点引用者)

このように『新報』の共同運輸会社への政府保護に対する批判は、海運一般に対する保護の必要という立場からなされたものであった。そして、『新報』によれば、こうした海運一般に対する保護こそがまさに「真成ノ保護」にほかならないのである。<sup>(22)</sup>

かくて、以上の検討により『新報』の保護主義は、特定資本への保護ではなく一般的な保護主義を主張していたといつてよいようにおもわれる。そして、こうした脈絡にそって考えるならば、先に紹介した日本鉄道会社の設立に対して『新報』が熱烈な讃辞を贈ったのも、主観的にはこれを一般的な保護主義の一環としてみなしていたからではな



いかとおもわれるのである。しかし、それは同時に、華士族資本によって設立された日本鉄道会社の特権的保護鉄道会社<sup>(23)</sup>としての性格を客観的に見抜き得なかったという限界を有するものでもあった。

こうしてみると、一八八一年という鉄道政策の体制的修正期に展開された『新報』の鉄道論は、以後の鉄道政策を主導していくことになった松方の鉄道政策論と対比して、積極的な鉄道建設論を主張したという点で同じ立場に立ちながらも、私設鉄道会社に対する政府保護という点では微妙な、しかし決定的な差異を含んでいたといえるようにおもわれるのである。

- (1) 「理財稽蹟」、一八七八年一月(大内兵衛、土屋喬雄編『明治前期財政経済史料集成』第一卷、二三二頁、明治文献資料刊行会、一九六二年一月)。
- (2) 同前、五頁。
- (3) (4) (5) 「鉄道問答」、一八七八年十一月(松方伯財政論集、前掲『明治前期財政経済史料集成』、五三九～五四〇頁)。
- (6)、(7) 同前、五一九頁。
- (8) 松方正義「九州鉄道特別保護ニ関スル意見書」(同前、五三九～五四〇頁)。
- (9) 同前、五三八頁。
- (10)、(11) 同前、五三九頁。
- (12) 松方正義「山陽鉄道会社特別保護金ニ関スル意見(一)」、一八八九年二月一〇日(同前、五五五頁)。
- (13) (16) 「明治十四年事ヲ記シ并テ時事ヲ論ス」(『新報』第四九号、一八八二年一月一五日)。
- (17)、(18) 「工場松下ノ事ヲ論ス」(『新報』第二七号、一八八一年五月二五日)。
- (19) 高橋周治「明治日報記者ノ共同運輸会社設立ノ論ヲ読ム」(『新報』第七〇号、一八八二年八月一五日)。
- (20) 三菱会社の共同運輸会社設立に関する意見書については、田口卯吉「自由航業論」、一八八三年六月(鼎軒田口卯吉全集刊行会『鼎軒田口卯吉全集』第四卷、一九二八年一月)にその要旨が紹介されている。
- (21) 高橋周治前掲論説「明治日報記者ノ共同運輸会社設立ノ論ヲ読ム」。

(22) 『新報』の主筆であった犬養毅は、また他の雑誌においても、「国内ニ於て二三会社を保護するの保護は、政府真正の職前に非ず、職務に超ゆるの保護なるが故に、弊害を生ずるも利益を起すことなきを信するなり」（「政府にて会社を保護するの利害」、『交詢雑誌』第二二号、一八八〇年九月五日）と述べており、政府による特定資本、特定会社に対する特別保護を明確に否定していた。

(23) 日本鉄道会社の性格規定については、中西健一『前掲書』、七〇一八頁、を参照のこと。中西氏は、ここで日本鉄道会社を「維新政府による華（士）族授産政策的意味をもって、産業資本による国内市場開拓の要求に先行し、軍事的・政治的意義を主眼に、国家財政の窮乏の条件のもとで、官設線に代位補充するものとして敷設された幹線鉄道」（二二〇三頁）で、「国家より手厚く保護された特権会社」（一八頁）と規定している。

## 五 小 括

以上、小論で検討してきたように『新報』は、一八八一年という鉄道政策の体制的修正期に、欧米、とりわけアメリカにおける鉄道建設と経済発展とのかわりを認識のモデルとして保護主義的鉄道論を展開した。かかる保護主義的鉄道論とは、さしあたり政府による保護・助成策によって広範な社会的資金を集中して私設鉄道会立の設立を促進し、もって全国的な鉄道網の形成をはかるものということができる。そして、そこには鉄道建設による分配（流通過程）の整備は、生産力の発展の重要な一要素であるという『新報』の基本的な理解があった。それ故、『新報』によれば工業化（国民経済の形成）を急ぐわが国においては、全国的な鉄道網の形成による産業基盤の整備こそが急務の課題とならなければならなかったのである。

こうした立場から『新報』は、『雑誌』の主張する自由主義的な鉄道論に対して執拗な批判を繰返すのであるが、そ

れはたんに『雜誌』に対して批判的であつたばかりでなく、松方正義の主張する特定路線、特定資本への特別保護を中心とする鉄道政策論に対しても相対的に独自の立場に立つものであつたといわなければならない。すなわち、鉄道政策そのものについては必ずしも明確ではないが、農商務省の設置、官営事業の払下げ、共同運輸会社への政府保護などについての論評についてみる限り、『新報』は明治政府によって基本的に堅持されてきた特定資本保護政策を一般的保護政策へ轉換することを主張していたかにもえるのである。従つて、『新報』の保護主義的鉄道論の保護の内容は私設鉄道一般への保護の主張とみる方が整合的で、日本鉄道会社の設立に対する高い評価も、『新報』の鉄道論に即してみれば、主観的には一般的保護の枠内のもものとして捉えられていたといえるようにおもわれるのである。<sup>(1)</sup>

ところで、その後の明治政府による鉄道政策は、『新報』の主張するような方向には進展しなかつた。日本鉄道会社の設立を契機とする官設官営主義の修正は、私鉄一般に対する保護という方向にはむかわず、特定路線、特定資本への保護・助成という方向への展開をとげたのである。すなわち、一八八一年以後政府による特別保護を受けて設立をみた私設鉄道会社は、日本（八%の利子補給）、山陽（一マイル二、〇〇〇円の補助金）、九州（四%の利子の補給、後に一マイル二、〇〇〇円の補助金に変更）、北海道炭鉱（五%の利子補給）などの諸鉄道で、これらは政府にとつて「直接二収益アルト否トニ拘ラズ之ヲ経営スルノ必要アリ」と考えられた幹線鉄道であり、しかも華士族資本および三井、三菱、藤田組などの政商資本が支配する私設鉄道会社であつた。そして、これら以外の両毛、甲武、水戸などの地方的な諸鉄道は、私設鉄道条例（一八八七年五月一八日公布）第一五条による鉄道用地の払下げや鉄道用地免租などの特典は付与されたものの、基本的には自由主義的な政策が採用され、政府による特別保護の対象からは除外されていつたのである。私設鉄道条例は、これらの諸私鉄に対しては、保護というよりはむしろ政府による統制と監督を強める法令と

して機能したといえる。かくて、明治政府による私設鉄道会社への保護・助成は、「一般ノ鉄道ニ許スヘキモノニアラサルハ勿論ナレトモ其線路ノ地形等ニヨリ軍略上若クハ施政上必要ナルモノニシテ營業上ノ収支如何ニ関セス政府自カラ布設スヘキ所ヲ私立会社ニ布設セシムル場合ニ於テハ相当ノ規約ヲ設ケ保助ヲ与フルモ亦可ナルヘシ<sup>(4)</sup>」という方針のもとに実施せられたのである。「新報」と「雜誌」との間で展開された鉄道問題をめぐる自由・保護論争は、このような形で明治政府の鉄道政策の中にとりこまれていったのである。<sup>(5)</sup>

(1) こうした『新報』の理解については、若干隔靴搔痒の感もないではないが、『新報』の保護主義を明治末期の河上肇のそれにつなげて把握しようとしている長幸男前掲問題を参照されたい。

(2) 一八七四年一月、内務省の発足によって民業振興のための殖産興業政策が展開されると、鉄道政策にも微妙な変化が生じ、阪堺鉄道の建設請願や華族組合による京浜間官設鉄道の払下げ請願に対する認可などにみられるように、政府直営主義の緩和があらわれた。しかし、これらはいずれも資金調達の失敗などによって実現の運びには至らず、結局わが国における私設鉄道会社の認可は一八八一年一月の日本鉄道会社の設立までまたなければならなかったのである。

(3) 日本鉄道省『日本鉄道史』上篇、六七七頁、一九一七年六月。

(4) 同前、六六四頁。

(5) この点にかかわって、住谷悦治氏が『新報』と『雜誌』の自由保護貿易論争を検討して、「自由と保護との何れの論策も、維新直後、絶対王制の国家主義的産業育成策にとって不可欠な政策内容をなしていた」（住谷悦治『日本経済学史』増訂版、一三頁、ミネルヴァ書房、一九六七年一〇月、あるいは「維新直後の後進国としてのわが国の遅滞産業の育成には、自由と保護とが同時に内包並立せざるを得なかった」（同前）などと指摘しているが、当該期の『雜誌』と『新報』における鉄道政策論争の帰結を考える上で極めて示唆的な指摘といえよう。

(付記)

小論では、一八八〇年代の鉄道政策を『新報』と『雜誌』の鉄道論争にかかわらせて、官設官営主義から私設鉄道の認可、設

立という方向への転換という形で整理している。しかし、この時期においては鉄道官僚という独自の立場から官設官営主義を強く主張していた井上勝の鉄道政策論も後の鉄道敷設法の成立（一八九二年六月二日公布）につらなるものとして極めて重要な意義をもっている。この井上の鉄道政策論も含めた当該期のトータルな鉄道政策史の分析については、いづれ他日を期すことにしたい。

なお、小論は一八八四年九月の社会経済史学会関東部会での報告に、加筆、修正を施したものである。

（一九八五年九月脱稿）