

## Taguchi Ukichi Arguing about the Japanese Railroads

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2018-02-22 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 川崎, 勝 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="https://mu.repo.nii.ac.jp/records/700">https://mu.repo.nii.ac.jp/records/700</a>

# 田口卯吉の鉄道論

— 福沢諭吉・『東海経済新報』との関連で—

川 崎 勝

## はじめに

田口卯吉は、1885年（明治18）に、東京一前橋間の両毛鉄道会社の設立を計画し、1887年3月、両毛鉄道会社の社長に就任、両毛鉄道会社は、翌1888年5月に営業を開始する。それは、すでに田口卯吉の鉄道論の実践活動として論じられてきたことである<sup>1</sup>。私もまた、「地域産業を支えた経済思想——木村半兵衛と田口卯吉を中心に——」<sup>2</sup>の「二 両毛鉄道の敷設」で、両毛地域の鉄道への期待、鉄道誘致運動、両毛鉄道の建設への田口卯吉の協力、両毛鉄道創設から田口卯吉の排斥と両毛鉄道の終焉を取り上げたことがある。

本稿は、田口卯吉が実業家として、両毛鉄道の経営をどのような理念のもとに展開しようとしてきたかを考えるための前提として、田口の「鉄道論」がどのように形成され、展開されてきたかを明らかにする。そのためには、鉄道揺籃期の、田口の福沢諭吉の鉄道論批判、犬養毅らの『東海経済新報』と田口卯吉らの『東京経済雑誌』の論争を比較検討することが不可欠になる。これによって、田口の事業としての鉄道敷設への関与のあり方と産業資本への道程、さらに自由主義思想を明らかにすることができるからである。この課題を果たすためには、福沢諭吉の鉄道論、『東海経済新報』の鉄道論、『東京経済雑誌』の鉄道論、『時事新報』の鉄道論をそれぞれ検討しなければならず、かなりの紙幅が必要になる。そのため、1「福沢諭吉の鉄道論」（別誌に近日公表予定）、2「田口卯吉の鉄道論——福沢

論吉・『東海経済新報』との関連で——」(本稿)、3「田口卯吉の『時事新報』批判と両毛鉄道社長追放問題——」の3編に分けて論じる。

## 1 田口卯吉の鉄道への関心

### (1) 田口卯吉の鉄道政策に対する最初の言及

田口卯吉が鉄道について初めて言及したのは、1880(明治13)年6月15日の『東京経済雑誌』第29号(以下、T 29と記す。『鼎軒田口卯吉全集』収録のものは、巻と頁を⑥98-101と略記)に掲載された「歳入歳出決算報告書自明治元年一月至同八年六月を読む」であった。これは、大蔵卿大隈重信が初めて公にした明治政府の財政政策を総括した報告書に対して、田口が意見を述べたもので、そのうちの「官工の事」で、政府の鉄道事業に触れている。

鉄道ノ事業ハ極メテ不利益ナル景況ヲ呈セリ、是レ其事業ノ利益ナキニアラズシテ冗費ノ多キニ因ルナラン、今ヤ我国内地ノ物産ヲ蕃殖セシメント欲セバ到底鐵路ノ架設ヲ待タザルベカラス、然ルニ政府先ツ之ニ示スニ不利益ノ三字ヲ以テシ以テ其進取ノ氣ヲ沮喪セシム、亶ニ嘆スベキナリ、東京横浜間ノ一線ニ於テ計算ヲ示サル、ヲ見ルニ僅ニ二年六分二厘余ニ当タルト云フ、之ヲ人民ニ托スル一年以テ其利害ヲ実施セシム、亦タ可ナラズヤ、……嗚呼鉄道果シテ利ナキカ、世ニ鉄道会社ノ成立スルハ何ゾ、鉱山果シテ益ナキカ、商賈之ニ関シテ益アルハ何ゾヤ、此等ノ事業ハ外国ニ在リテハ国ヲ富マシ物産ヲ蕃殖スルノ基タリ、日本ニアリテハ歳出ヲ消耗シ国帑ヲ萎縮スルノ媒タリ、其差何ニ因リテ発スルカ、一ハ人民之ヲ營ミ一ハ政府之ヲ管スルガ為ノミ、切ニ願フ、有司ノ速ニ之ニ注意シ悉ク鉄道ト鉱山ト電信ト造船所ト製作所ト製糸所ト印刷局ト製絨所ト牧場ト官林ト各地勸業ノ管司セル一切ノ製造所トヲ人民ニ売却シテ而シテ紙幣ヲ減少シ幣制ヲ改良センコトヲ(⑥99-100)

田口は、国内の物産を蕃殖させる手段として、さきに「交易を拓むるの

術は道路を夷ぐるより急なるはなし」(「甲州街道論」1880年4月10日、T24、④12)と道路の改修による馬車道の整備を主張していたが、ここで鉄道への期待を表明した。しかし、その敷設のあり方は、政府の政策とは相容れるものではなかった。田口は、東京—横浜間および大阪—神戸間の官設鉄道の不採算の原因に建設費の冗費をあげ<sup>3</sup>、鉄道、鉱山など、国を富まし物産を蕃殖させるものは、国家財政を萎縮させるような官営に頼るのではなく、官業は一切人民に売却して紙幣を減少させる、すなわち国家財政を安定させるべきであると主張した。つまり、国家財政の健全化と民間産業と需要の喚起を目的とする自由主義の原則を主張したものであったが、それは、単に自由主義論を敷衍して論じたものではなく、政府財政の現状に対する考察を踏まえて、鉄道事業支出が財政圧迫の原因になっていることへの批判としてであった。これは、田口卯吉の生涯にわたる理論的前提であった。

## (2) 『東海経済新報』の『東京経済雑誌』への挑発

田口卯吉が本格的に鉄道に関する議論を展開しはじめるのは、1880年9月25日の『東京経済雑誌』(T 39)の「福沢先生著民間経済録第二篇ヲ読ム」(③183-186)からである。

福沢諭吉の『民間経済録 二編』は9月に刊行されるが、それに先立って、『東京経済雑誌』の自由貿易論に対抗して保護貿易主義を唱える雑誌として8月21日に創刊された『東海経済新報』第1号(以下、S1と略記)は、その社説の一つとして「頃日福沢先生民間経済録第二編ノ著アリ、其未定稿中ヨリ運輸交通ノ章ヲ抜抄スルノ承諾ヲ得タルニヨリ之ヲ本日ノ論説ニ掲ク」と注記して「運輸論」を掲載したのである。『東海経済新報』は、三菱会社の資金援助をもとに、福沢諭吉の弟子の一人である犬養毅が主宰する雑誌で、保護貿易の主張を基調とし、自由貿易論を唱える田口卯吉の『東京経済雑誌』の対抗誌として登場した。創刊号の冒頭の社説には、ナショナルエコノミー 犬養の筆になる「コスモポリタネエコノミー 一国ノ経済ハ世界一般ノ経済ト同シカラス又

プライベートエコノミー

一人一家ノ経済ト同シカラス」ではじまる「緒言」と、「保護ハ防禦ナリ 国家ノ公益ヲ保護シ外国ノ専売ヲ防禦スルナリ」という「何謂保護」で、その主義を鮮明にし、これに現実問題として「運輸論」を加えたのである。これは、あきらかに福沢諭吉に名を借りた『東海経済新報』による『東京経済雑誌』に対する挑発であった。

当然、田口は、その挑発に乗ったのである。それが「福沢先生著民間経済録第二篇ヲ読ム」であった。こうして、田口卯吉の鉄道論の多くは、福沢諭吉ないし『東海経済新報』との論争、さらに『時事新報』批判として展開されていく。

そして、『東海経済新報』の展開する保護主義に基づく犬養毅の「鉄道論」に対して、田口卯吉も「鉄道論」を執筆して応戦していくのである<sup>4</sup>。

### (3) 田口卯吉が問題とした『民間経済録 二編』の論点

福沢諭吉の鉄道に関する発言については、別稿「福沢諭吉の鉄道論」で論述したので、田口との論戦に直接かかわる点のみを略述するに止める。福沢は、『民間経済録 二編』「第四章 運輸交通の事」で、鉄道の敷設が急務であることを力説し、一挙に鉄道敷設への具体策を論じる。

第一、建設資金の問題を取り上げ、「今爰に国財を以て鉄道を作る歟、又は人民の之を作る者に特別の保護を与へん」かと問い、国財による建設、あるいは政府の保護による民間人による建設のいずれかを選択することが、「国財を費して国益を起すもの」であると述べ、国力が充実するのを待つべきだとするような意見は、「経済の公私を混同して全局の利害を忘れたるもの」(F④ 370) だという。

第二、「旅籠屋に止宿せざる其宿料丈けは、瀛車に乗て東京に帰宅する者の利益なり。何れも皆他に損する所の者なくして得る処の利益なれば、即ち天地の間に空に生じたるものにして之を其地方人民の公利と云て可なり」(F④ 371) と、地方人民の利益を主張する。

第三、「されば築造の上、仮令ひ其鉄道局の計算に於て直接に所費所得

の相償はざるものあるも、之を間接に生ずる公利に比較すれば、誠に些々たる帳簿上の損亡にして論ずるに足らざるものなり」といい、鉄道築造を非難する人は、「一国の経済と一家の産業とを同一視したるもの」と論断した (F④ 371)。

この著作で鉄道敷設の急務を説くに至った理由を、国を開いた今日、「何を以て其商売工業の鋒に当らんとする歟、何を以て其政略兵権を制せんとする歟、危険も亦甚しと云ふ可し。即是れ鉄道築造の今日に猶予す可らざる由縁にして、苟も国権の考あらん者は此一事に付疑を容れざることならん。(拙著民情一新を参考す可し)」(F④ 373) と、説明する。

しかし、福沢は、第六章「国財の事を論ず」では、「顧みて我日本の有様を見れば、其国財の集散誠に寥々たるものに非ずや」とトーンを変えて、明治12年度予算を示して、歳入はイギリスの7分の1、フランスの10分の1に過ぎず、国債の利子、諸官省の定額を支出すれば残りはわずかしかなく、「国内に鉄道を築造するが如きは洵も今の国計に及ぶ可らざることなり」(F④ 380) と、建設資金となる国財の貧弱さに言及する。

## 2 田口卯吉の福沢論吉批判

### (1) 田口卯吉の福沢批判

これに対して、田口は、第四章「運輸交通の事」に対して、いま略述した三点にわたって疑義を提示する。

第一、建設費用について。福沢のいうとおり、国財を投じて全国数百里に鉄道を建設すれば、海岸の魚、塩、肥料も山国に上り、山国の薪炭、穀物も海国に下り、物産、人口ともに、全国に行き渡って、大いに国家を利することになる。しかし、「国財」とは、国家が自らの手で生産して得た財産ではなく、すなわち民間人による「労力ト資本」である。「此鉄道ヲ起スノ労力ト資本ハ従前徒ラニ遊フノ労力資本ニ非ス」(③ 184)、その労力と資本は、衣服の製造、田圃の耕作、船舶の製造に必要なものであつ

て、その生産によって、国家にも一私人にも利益がもたらされる。福沢の議論は「鉄道ヨリ生スル所ノ利益ハ恰モ新ニ湧出スルノ富ニシテ嘗テ従来ノ製産ヲ損害セザルニ似タ」(③ 184) るもので、有り余っている労力と資本とが鉄道建設に向けられるのではない。

第二、鉄道開通に伴う沿線の職業に対する影響。街道で、人力車、荷車、旅宿などで露命を繋いでいる幾万人の生計が一朝にして奪われる。一体、「此輩ノモノ亦何ヲ以テカ能ク其生ヲ保タンヤ」(③ 184) と述べて、「士農工商其職業の種類を問はず日本国中到る処利益を被る者のみにして、嘗て一個の害を受ける者を見る可らず」(F ④ 371) という福沢の言を斥ける。かつてイギリスで新機械が導入されたことによる労働者の窮迫の史実を例示して、とくに生計を奪われるものの出現に目を向ける必要を訴える。

第三、官設鉄道と私設鉄道の建設費用の差。政府の計画が民間人の計画に対して建設費に四倍の差があることを数字で示し、「何ヲカ苦ンデ敢ヘテ官立ノ鉄道ヲ今日ノ日本ニ興サントスルヤ」(③ 185) と、高額の家公共財を投じた性急な鉄道建設論を批判する。

このように、田口は、現在の段階での鉄道建設のありようについて、国財を投じて政府が鉄道建設を行なうことは、自由ならざる資本と労力の転用、街道に依拠する生活者の活路への展望、官設鉄道計画費用の膨大さなどからみて、時期尚早であるとし、福沢の「公利」を斥ける。

今ヤ我国豊カナラザルノ資本ヲ駆リテ以テ一ニ之ヲ鉄道ノ事業ニ注カントス、其計画スル所大ハ即チ大ナリト雖トモ吾輩私ニ思フ経済ノ真理ヲ解スルモノハ決シテ此ノ如キノ暴挙ヲ為サルベシト (③ 184-5)

この言には、田口の年来の主張の一つである、第一の自由な資本と労働の投下の原則、第二の「保生避死」の原理<sup>5</sup>、第三の政府主導による殖産興業政策の拒否を総括した、田口卯吉特有の自由主義思想の本質が表明されている。そして、その主張の前提には、「一人」と「一国」との「利」の関係について、「一国利益ノ完全ナルハ如何ナル時ニアルヤ」「一個人皆不利ナラザル時ニアリ」という認識があったのである。

田口が福沢論に問題を感じたのは、この鉄道築造に関する「入費」について、すなわち、「国財を以て鉄道を作る歟、又は人民の之を作る者に特別の保護を与へん」との方策であった。これに対して、田口は、福沢が批判した「国力の富実を俟て後に之を企べし」という「経済の公私を混同し」た「老成人の言」(F④ 370)の代表者として、福沢論吉に挑戦状を突きつけ、次いで、福沢の議論の矛盾を突く。

田口は、『東海経済新報』の「運輸論」には掲載されていない『民間経済録 二編』の「第六章 国財の事を論ず」を読むに至って、福沢の別の主張を見出す。日本の国財の集散は寥々たるもので、国債の利子、諸官省の定額を支出すれば残りは僅かしかない。「国内に鉄道を築造するが如きは逆も今の国計に及ぶ可らざることなり」という叙述を読んだ田口は、「其国財ノ事ヲ論スルノ章ニ至リテ初メテ先生ガ決シテ鉄道ノ開築ヲ今日ニ主張スルノ論者ニ非ルコトヲ覚ヘタ」のである。つまり、「是レ豈ニ先生自ラ我カ方今ノ富未タ鉄道ヲ起スニ及ハザルコトヲ悟レル者ニ非スヤ」(③ 185)と。そして、「此国財を集るの法如何す可きや。之を租税に徴するの外手段なしと雖ども、其手段甚だ易からず。天下の人心皆国の為に財を費すの必用なるを知り、此財を集めて此政府に托し以て安心なりと思ふの場合に至らざれば、行はれ難きことなり」(F④ 381)という最後の部分を引用して、「是レ豈ニ政府ニ於テ国財ヲ集ムルノ難キヲ説ク者ニ非スヤ、サレバ則チ鉄道ヲ論スルノ福沢先生ハ更ニ国財ヲ論スルノ福沢先生ニ非ルニ似タリ」(③ 185)と結論づけた。

このように、「国財の集散誠に寥々」な現状では「国財ヲ集ムルノ難キ」、すなわち「租税」徴収の難しい日本にあって、「政府財政」も乏しい日本にあって、それを財源とした鉄道敷設などは不可能ではないかと、田口は、鉄道敷設の急を論ずる福沢と脆弱な国財を論ずる福沢の議論に矛盾を見出したのである。ここに、先に福沢の「公私ノ別」論を認めた田口は、今度は「経済の公私を混同」をめぐって「公利」批判、とくに「国財」を中心においた批判を展開したのである。



## (2) 山中鹿六「民間經濟録ノ評ヲ読ム」の田口批判

『東海經濟新報』は、土師生「読東京經濟雜誌」(9月5日・15日、S2・3)、甲藤大器「読読東海經濟新報」(9月15日、S3)、山中鹿六「民間經濟録ノ評ヲ読ム」、倭護太郎「読々々々東海經濟新報」(10月5日、S5)、犬養毅「保護稅論」(10月25日—11月25日、S7-10)、大石正巳「保護貿易論」(10月25日、S7)、四方素「論東京經濟雜誌記者」(12月25日、S13)、犬養毅「保護政策の功績」(1881年1月15日、S14)、四方素「駁自由貿易論者之僻見」(1月25日、S15)、大内生「保護政策ノ我国ニ適切ナルヲ論ス」(2月15日—3月25日、S17、18、20、21)など、田口および『東京經濟雜誌』批判を次々と掲載した。これに対して『東京經濟雜誌』も、田口卯吉「東海經濟新報ヲ読ム」、長坂鉄吉「東海經濟新報ヲ読ム」(9月5日、T37)、田口卯吉「東海經濟新報記者に再思を請ふ」、長坂鉄吉「再ヒ東海經濟新報ヲ読ム」、松村好三郎「読々々々東海經濟新報」(9月25日、T39)、田口卯吉「自由交易論」(10月15日—12月5日、T41、T44、T46)などで応酬した。いわゆる自由保護貿易論争の発端である<sup>6</sup>。

10月5日、『東海經濟新報』(S5)は、山中鹿六の「民間經濟録ノ評ヲ読ム」を、「吾輩カ持論ニ於テ小異同ナカラスト雖トモ要スル二人ノ迷夢ヲ醒スニ足ルモノアリ、依テ之ヲ本号社説ノ欄内ニ載ス」と注記して掲載した。福沢の「運輸論」は、保護主義を主張する『東海經濟新報』創刊号の目玉の社説の一つであり、師福沢批判は、当然自らの主張への挑戦と見なしたからであった。田口への反批判、鉄道論への批判の開始である。

山中は、第一の資財の集散方法は、「迂」の荷車や籃輿よりも「捷」の鉄道が便利なのはいうまでもなく「迂ヲ去テ捷ニ就クハ経利ノ法」である、第二の衰頹する職業は、利害得失は開明を目指すには忍ぶべきことで、「凡ソ経利ノ要ハ勞力ヲ省テ資本ヲ節スルニ在リ」、第三の官費が民間を上回ることには直接答えず、田口が取り上げていない「第五章 公共の事業の事」でいう「鉄道、電信、瓦斯、水道等の如き、広く人民一般の為に設けて一般の便利を為すものを、人々の私に任して一人又は一会社の営

業と為すときは、必ず商売上の競争を起して、爰に一社を設立すれば他に又同業の一社を結び、共に利を争て却て共に利を失ひ、俗に所謂共潰れに至るもの多かる可し」(F④ 374)を要約して、共潰れを回避するために政府の一手に任せるという「一般ノ道理ヲ指示セル」ものと弁護し、「今日鉄道ヲ興起シテ得ル所ノ純益ハ未タ他ノ事業ノ純益ニ如カサル可シ、之ヲ一個人ノ私業ト同視シテ放頓スルコト有ラバ決シテ其興起スルヲ期ス可ラズ」と、今日の鉄道敷設は民間では不可能であるとした。

最後に、田口卯吉がいう第四章と第六章との矛盾は、眼力が乏しいとして、「運輸交通ノ章ニ於テハ鉄道ヲ興スハ我国ノ公利」で、「今日ニ要用ニシテ軽忽ニ看過ス可ラサルコトヲ示」したものである、しかし第六章は、鉄道は大事業でわが国の歳入は些少で、にわかに人民から租税を徴収することもできない「故二人々鉄道ノ我邦ニ要用ナルヲ悟テ人民トシテ国ノ為メニ財ヲ出スニ憚ルコト無ク毫モ之ニ吝ナル勿ン」という趣意で、「立意一貫首尾連続毫モ前後ノ撞着ヲ見ルコト無シ」と結論づけ、「若シ前章ニ於テ今日租税ヲ徴ス可シト云ヒ後章ニ至テ目下此事ヲ為ス可ラズト云ハ、則チ前後ノ衝突ト謂可シ、先ツ鉄道ノ要用ナルヲ述ヘ要用ナルガ故二人々国ノ為ニ財ヲ出スニ憚ル勿レト曰ヲ以テ前後接続セスト為サハ凡ソ一篇ノ文章一句ノ文字モ其間ニ段落有リ句読有テ趣向ノ転スルコト有ラハ記者ハ以テ前後ノ撞着ト為シ一人ノ言ニ非スト謂フ乎」と反論した。

山中は、鉄道建設はわが国の公の利益で、緊要な課題であるから、人民はそれを悟って、国のために財を出すことに躊躇するな、緊要課題のためには進んで租税を提供すべきであると、福沢の議論を理解したのである。しかし、これは福沢の主張の正しい理解ではなかったし、さらには、田口の問題視した福沢論の理解とも異なっていた。

田口の福沢批判は、「鉄道ノ要用」を認めた上での「国財を以て鉄道を作る歟、又は人民の之を作る者に特別の保護を与へん」との方策に対してであり、それ故に「国財ヲ集ムルノ難キ」現状を説く福沢を「我カ方今ノ富未タ鉄道ヲ起スニ及ハザルコトヲ悟レル者」と見なし、いかに人民が財

を出すことができるのかを問い、福沢の批判する「国力の富実を俟て後に之を企つ」べきとする論者として、批判を行なったのである。これは決して山中のいう「前後接続」を見失った言ではなかった。

### (3) 福沢諭吉の戦略

議論をはっきりさせるために、迂遠にはなるが、この前後の福沢の議論の道筋を概観しておくのも意味があるであろう。

事実、福沢の第六章の主張は、山中が纏めた「人々国ノ為ニ財ヲ出スニ憚ル勿レト」という程度の薄っぺらで消極的な説教ではなかった。その言わんとするところは、以下の通りである。福沢は、『民情一新』(1879年9月)で官民の騷擾を避けるイギリス型の政権交代を伴う議院内閣制の優位性を示し、『国会論』(1879年8月)で国会開設がいかん政府を利するものであるかを述べ、民間啓蒙と政府への懐柔の両方向に議論を集中させる。さらに、『民間経済録 二篇』(1880年8月)の後に刊行される、『国会論』の続編として構想された『時事小言』(1883年10月)では、西南戦争のインフレによる国庫歳入の大幅な減少に対する増税を、国会開設によって承諾させて、「内安外競」(F⑤118)、延いては「武備を厳に」(F⑤187)することを実現させようというプランが示されているのである。その中間に位置する『民間経済録 二篇』も、表題の「経済」にとらわれずに読めば、国会開設へ向けての啓蒙書であることも理解できよう。

福沢は、「第四章 運輸交通の事」で、早急の鉄道の完備が最重要課題だとし、「第六章 国財の事を論ず」で、その財源たる「国財」の確保へ導く手段として、立憲政体の確立、国会開設を主張したのである。福沢の主題は、鉄道の民営論、官設論、民営保護論などというレベルのものではなく、「政略兵権」を制するために不可欠な鉄道敷設の早期実現を求めるといふ、状況に応じたものであった。したがって、田口の主張する民間企業一辺倒では、それは実現不可能である。そのために、その前提として、「第五章 公共の事業の事」で、「国事の大きなるものは之を人民個々の私に

委るよりも、政府の公に握る方経済の為に便利なるもの少なからず」(F④374)として、鉄道、電信、瓦斯、水道などをあげるのである。しかし、それらをすべてを政府に依存すれば、財源(「国財」)が必要になり、その「国財」は、「抑も国の政府は自から財を生ずるの地に非ず。本来一銭の資金なきものにして、其国財と称するものは悉皆人民の租税より出ること固より言ふを俟たずして明」らかである(F④378)。いくら政府に鉄道敷設を迫ってもない袖は振れずで、財力に乏しい日本の現状を打破するためには、確実に租税を徴収する裏付けをもたなければならない。「余輩は今年今月俄に税額を増す可しと云ふ者に非ず。今の事物の有様にては決して之を勸る者に非ざれども、早晩一度は我国の政体も変革す可き景況なれば、立憲政体なり国会開設なり、其名は何様にてても唯国民一般にて此れなれば安心と認る所の治風を得たる其時に至ては、人民として国の為に財を出すに憚ることなく、毫も之に吝ならざらんこと今日より期して願ふ所なり」(F④381)と。「国財」を「公共事業」に投入することができる根拠は、商売工業、政略兵権への危険への対応にあるのではなく、人民の了解、すなわち立憲政体の樹立、国会開設の実現にこそ求めなければならない。

『民情一新』、『民間経済録 第二編』、『時事小言』は、福沢の一連の構想の中で、主題を変えながらその本音を展開していたのである。つまり『民間経済録 二編』は、『民情一新』によって積極的に政治議論の場に打って出た福沢の第二弾として、経済の議論、すなわち政府が採るべき財政政策の重要な課題である、交通の便、物産の交流、情報の拡大をはじめ、「兵備」を含めた、文明のシンボルともいうべき鉄道敷設の急務を論じる中で、それを保証する手段としての国会開設を主張するという戦略のもとに執筆された、経済を逆手に取った政治的論説であったと見ることができる。第四章の末尾にわざわざ挿入した「(拙著民情一新を参考す可し)」を見落としてはならず、鉄道緊要論と国財充実論は、一体のものとして考えなければならないものがあった。犬養による「運輸論」だけの抄出は、自己

の保護主義の主張に権威を与えるものとして利用したもので、犬養にして、福沢の戦略的意識を見抜いていたかどうかは疑わしい。

それは、批判者田口にとっても同様であった。第四章に対する批判がまずあり、次いで第六章を読んで、「矛盾」を発見したと考えるのが妥当であろう。それは、むしろ「誤読」<sup>7</sup>というよりは、若き田口には、こうした福沢の「戦略」までは読み込むことができなかつたと見るべきであろう。「第四章」と「第六章」とを分離して読むではないのである。しかし、田口卯吉の立場からすれば、鉄道建設は利潤が生み出される産業である以上、当然、自由競争の原則に基づいた、自由な資本と労力の行使が大前提となる。嚶鳴社、国友会など自由民権運動への参画もこの延長線上で意識されていたのであり、福沢路線との乖離は、この時点で既定であったといえよう。

### 3 田口卯吉と犬養毅との論戦

『東京経済雑誌』と『東海経済新報』との論戦が開始されていく中で、12月5日、翌1881年（明治14）3月5日、25日の『東海経済新報』（S11、S19、S21）に、3回にわたる犬養毅の「鉄道論」、次いで4月5日、25日『東京経済雑誌』（T 58、60）に、田口卯吉の「鉄道論」（④ 24-29）が掲載される。この後、両誌の間に展開される自由保護貿易論争での具体的政策論争の発端であった。

#### (1) 犬養毅の「鉄道論」——「小富」への期待

まず、犬養毅の「鉄道論」の概要を見ておこう。

犬養毅の「鉄道論」は、『東海経済新報』創刊号に転載抄出した福沢諭吉の『民間経済録 第二編』「第四章 運輸交通の事」の冒頭に記された「一国の経済に運輸交通の大切なるは固より喋々の弁を俟たず」（F ④ 364）を前提として執筆されたことは、その第二章の冒頭の「今日経国ノ最大要

務ハ実ニ鉄道建設ノ一事ニ在リ」(S19)、および第三章末尾の「鐵路建設ノ一事タル人民ニ取り政府ニ取り今日經国ノ最大ノ要務」(S21)の言葉に明らかである。しかし、山中のような中途半端な福沢論吉の受売りではなく、鉄道敷設の急務なることを説き、市場と流通の関係を具体的に分析し、人民に投資させるよう煽動しながら、積極的に政府資金の提供を要請するように、福沢の運輸交通論に自己の保護主義論を合体させて立論されているところに、その特徴を見ることができる。

犬養は、まず米価の格差を例に、鉄道敷設の意義からはじめ、都鄙山海の融合、兵備の拡充などの利便性を挙げ、鉄道敷設の入費に国財を充ててしかるべしという、福沢の主張をそのまま踏襲した議論を展開する。日本海側の新潟港と東京を繋ぐ鉄道敷設による輸送時間の短縮に伴う米価格差の解消と均一化、次いで青森—東京間の鉄道敷設による東北、北海道の開発による経済的意義を説き<sup>8</sup>、巨大な鉄道築造資金の捻出に及んでいく。金融逼迫の状況下にあっても「地方人民中ニハ尚巨万ノ資金ヲ擁スルモノ少カラザレバ是輩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収ムルノ計算ヲ腦裏ニ浸潤セシメバ株金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」と、政府が「保護助成鉄道私立会社」を設立することを提唱する。ただし、いたずらに政府の保護を好むものではなく、現状に適ったやむを得ざる政策提言であることを強調する。東京—新潟間の工事費 1000 万円の費用については、政府が民設の鉄道会社に築造費用の全額に付 3 割の助成金を与え、株主の利益が 8 分になるまでは年々補助する、その資金は払下げが噂されている東京—横浜、京都—神戸の代価で消却すればよいという（第一章）。

こうした考えは、政府の保護を嫌う『東京経済雑誌』などの論者の攻撃的になるのは必至であった。犬養は、急務である鉄道敷設に奮起する人民の力量不足に対して政府が支援することがなぜ駄目なのか。人民の自由を重んじ自治を尊ぶ米英の場合でも、鉄道建設には多額の保護を与えたではないか。「政府モ亦之ヲ賛シテ若干ノ保護ヲ与ヘハ国ノ利源ヲ開鑿シ作

業ヲ振起シ兵備ヲ完フシテ得ル所尠ナカラズ、然ラサレバ此ノ如キ最大要務ニシテ遂ニ緩漫輕忽ノ間ニ失セン」と（第二章）。

ここまでの議論は、両誌が繰り広げている自由保護論争の一環を出るものではない。しかし、犬養の「鉄道論」の意義は、むしろ論争を経過しつつあった中で書かれた第三章にある。すでに、日本鉄道会社設立の準備と、2500万円の資金を要する東京―青森間の鉄道敷設が日程に上っていく中で、犬養が構想する「保護助成鉄道私立会社」を設立するには、大きな課題が横たわっていた。それにはまず、人民に鉄道築造の意義と利益への期待とを理解させ、進むべき経済活動の方向性を説くことに主題が移っていく。

巨万ノ財産ヲ擁スル者ハ其数甚タ多カラズ、仮令之アルモ此等ノ富家ハ現今各地ニ流行スル諸会社及銀行等ニ資材ヲ使用スル多ケレバ余輩ノ今日鉄道会社ノ株主タラシムルヲ望ム者ハ此等ノ富室大家ニ非ズシテ小額ノ余財ヲ有セル小富人民ニ在ル也

「巨万ノ財産ヲ擁スル」少数の富家は、すでに諸会社、銀行に投資している以上、鉄道の株主として期待し得るのは、「小額ノ余財ヲ有セル小富人民」でしかない。では、その実情はどのようなものか。豊作により資財を蓄えた地方の人民は、土地を購入することしか考えない。土地は子孫まで残せるから安全のようであるが、そこから得られる利益は薄く、風水害、旱魃などの恐れもあって、安全堅固なものとはいえない。こうした旧弊で未熟な資金の運用方法を見直して、積極的に新事業へ投資すべきである。犬養は、地租改正による金納化、さらに豊作によって財をなしつつある農民へ目を向けたのである。そのためには、「小富」が参入しやすい株券の募集が必要になる。

民間ニ於テ私立会社ヲ興起シ株券ニ由テ募集ス可シ、而シテ株金ノ額面ハ成ル可クハ之ヲ小額ニ定メ五十円ヲ以テ一株ト爲スハ極テ適宜ナル可シ（傍点原文、以下同）

福沢らが躍起になって鉄道の重要性を説き、華族資本の投資を促さざる

得なかったように<sup>9</sup>、人民の意識はまだ鉄道建設には向かっていない中で、この「小富」に鉄道株を魅力あるものと意識させなければならない。そのために、「小富」に対する株の募集方法がここに提示される。これが50円の株なのである。

今此鉄道工業ヲ興シテ一株ヲ五十円ノ小額ニ止マラシメ小富農民ヲシテ容易ニ購買ノ便ヲ得セシメ而シテ政府ノ扶助ヲ以テ確實不動ノ八分利子ヲ取ムルヲ得シメバ其便益ハ公債証書ヲ購フニ齊キヲ見シ、將タ此小富農民ガ公債証書ヲ有スルヨリモ鉄道株式ヲ有スル事ノ本邦ニ対シテ喜ブ可キハ地方人民ヲシテ新事業着手ノ情味ヲ覚ラ使ムル是ナリ鉄道の株式を所有して、その利子が田園から生ずるものよりも大きいことが分かれば、旧慣に沈浸する田父野老も、民間工業への投資を無視できなくなり、多年退蔵してきた金銭を囊底から探りだして新興事業に利用しようとするであろう。いま、鉄道株金2500万円を1株50円として、これを50万株に分ち、日本全国に募集して自由に販売できれば、「死金ヲ変シテ活用利通セシムル」ことになる。この事業は、いまは東京―青森間のことではあるが、その利益は全国一般に波及するものであるから、「官金ヲ支出シテ特別保護ヲ加フ可シト云フモ亦此ニ基スル事ニシテ実ニ経国ノ一大要務ト云ハザル可ラス」(第三章)。

犬養の提言は、土地のみに執着する小富農民を土地神話から脱却させて、来るべき産業資本の担い手にさせようとするところにあった。この段階での、犬養の見通しは、適切であったし、最も優れた提言であったといえることができる。では、「適切」ではあるがその「遠い道程」は、どのように埋めることができるのか、この課題に対する回答は、ここでは示されていない。

このような問いを想定してか、日本鉄道会社の東京―青森間鉄道敷設が出願される直前の4月5日、犬養は、「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」として、「日本鉄道会社ノ盛挙ヲ聞ク」(S22)を書いた。



日本鉄道会社の株金募集について、「鉄道論」第三章の提言を再論しながら、「富人ノ余財ヲ集ムレハ則チ簡便ニシテ容易ナルヘシ、細民ノ囊橐ヨリ集ムレハ則チ煩雜困難固ヨリ容易ナラサルヘシ、然レトモ吾輩ハ其容易ニシテ利ノ寡カランヨリハ寧ロ不容易ニシテ利ノ尤モ多カランコトヲ欲スルナリ」と述べ、豪富の財産で事業をなすのは「是レ唯豪富者ノ鐵路ノミ細民ノ利ニ非ルナリ」と、細民の参加に拡大していく。地租改正で余沢を得た農民の死金のみならず、さらに細民の薄利の余財をも小資本として利用すべきで、「干渉保護」の意味は広く全国の利を謀ることにあり、「広カランコトヲ欲スルカ故ニ富人ヲ保護スルハ細民ヲ補助スルノ多キニ如カス」と、自由論者の口をも塞ぐ。

そして、農民の篋底からいかに資金を提供させるか、「鉄道論」では言及されなかった問題、株券募集の方法を、次のように提言する。

先ツ綿密丁寧ニ其主意書ヲ作り徧ク之ヲ各県ノ郡区長ノ類ニ托スルカ若クハ其他ノ手続ヲ以テ僻村陋郷ノ細民ニ告諭シ以テ広ク小額ノ金ヲ集ムヘシ、政府ノ干渉甚タ多キハ世間ノ頗ル厭フ所ト雖モ未曾有ノ大業ヲ創起スルニ当リテハ固ヨリ些少ノ得喪ヲ議スルノ時ニ非ルナリ、知ラス世ノ論客ハ此際ニ当リ猶ホ干渉ヲ忌ムカ保護ヲ悪ムカ若シ此ニ非難ヲ出スモノアラハ吾輩ハ敢テ之ニ当ランノミ

日本鉄道会社の株式募集が始まり、第十五国立銀行や三菱会社、一部の華族を除いて、地方の「富家」たちの積極的な株式購入は中々進まなかった。鉄道敷設は歓迎しつつも、そのまま地域の人々の出資に繋がるわけではなかった。そのため、資金調達の方法として、路線に当たる県や郡の官吏が地方の富農や豪商を招いて出金を要請し、威権をもって徴集する方法が採られ、また、地域の富家に対する株式の割当も行なわれた<sup>10</sup>。

## (2) 田口卯吉の「鉄道論」——交通整備段階論

ここに、田口卯吉の「鉄道論」が登場するのである。

1881年4月5日、25日、田口卯吉は「鉄道論」(T58、60)を掲載した。

4月の始めに明らかにされた日本鉄道会社規則では、予定路線は、東京より高崎經由で青森へ、高崎より中山道を通り敦賀から京都へ、中山道より新潟を経て奥羽へ、九州大里より小倉を経て長崎へ、その中央より熊本へ至り、最初に着手するのは、東京—高崎間、次いで青森へ延長する。醸金は、発起人の負担のほか、皇族から一般人民まで広く株主を募集する。政府保護は、開業運転まで発起人と株主に対する年8分の利子下附、開業運転後10年間純益割賦年8分まで補充、官有地の無代価下附、民有地の政府買上げ払下げ、敷地の無税、鉄道局による工事の請負、その他の特別保護、および監督として官員を派出させるというものであった。

田口の「鉄道論」は、最初に日本鉄道会社設立に向けて策定された、鉄道の線路、着手の順序、醸金の方法の箇条を掲載し、この敷設計画の批判として展開された。

まず「第一」で、全国に鉄道網を敷こうとする一大会社日本鉄道会社の設立を前にして、「余輩ハ私ニ鉄道ノ業尚ホ我国貧富ノ度ニ比シテ過大ナランコトヲ恐ル、ナリ」(④26)として、一挙に鉄道を敷設することに疑義を呈する。その前提となる、田口の考え方は、

苟モ社会貧富ノ度ヲ考計セズシテ而シテ一國ノ大策ヲ画シ自ラ称シテ利アリト云フ、余輩未ダ果シテ利アルヤ否ヲ知ラザルナリ (④24)

と冒頭に記すように、社会に貧富の差がある以上、速やかに起こすべき事業と起こすべきではない事業とがある。ここでも、田口卯吉の初期の『自由交易日本経済論』以来、発想の根源をなす、諸条件が育ったところから経済発展の基盤が成立するという「養成の地」の論理<sup>11</sup>による、事業、経済発展の道筋を説明するところから出発する。この論理のもとに、日本鉄道会社設立による全国鉄道網の形成事業が、果して現段階の日本にとって緊急不可欠の事業といえるかどうかの検証に進む。

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コトヲ、然トモ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

田口は、もとより運輸の改良全般を否定しているわけではない。險難悪路に行く自分自身の旅行体験から、「商業ヲ以テ往来スルモノニ至リテハ其損失幾何ゾヤ」と問い、地方の富豪に運輸の便を開くことを勧めてきたのである。そして、再び、

大凡一国ノ進歩ニハ必ず順序アリ、貧国ヲ進ムルニ富国ノ器具ヲ以テスヘカラズ、何トナレバ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アレバナリ

と、「養成の地」に即した順序を強調する。

鉄道敷設による運輸の便を開くには、地方物産の輸出入増大、旅行人数増加、為替金到達の遅鈍回避の三点から考えなければならず、これが「鉄道ノ損益ヲ判スルノ根数」であるという（④26）。その理由は、鉄道事業による採算性の問題である。

夫レ鉄道ノ事業ト雖トモ一種ノ商業ニ外カナラズ、故ニ之ヲ起スノ前  
先ツ其利益ヲ計算セザルベカラズ、寒村僻地一箇ノ物産ナキ処ニモ鉄  
道ヲ架シテ可ナリトハ云ヒ難カルベシ、サレバ今マ以上ノ計算ヲ以テ  
スルニ日本國中鉄道ヲ架スベキノ道路果シテ何レニアルカ、彼ノ前橋  
ト東京トノ往復ヲ除クノ外ハ実ニ能ク鉄道ヲ架設スルニ適スルノ計算  
アルモノ余輩未ダ発見スル能ハザルナリ

田口は、現時点では、経済上、政治上で北海道開拓に利するという東京—青森間をはじめ、計画路線は十分利益を上げることはできず、前橋—東京間以外の鉄道開設は時期尚早であると主張した。

実際、犬養の「鉄道論」でも、新潟—東京間については具体的であったが、青森—東京間については具体的数値による例示はなかった。これについては、1882年2月17日に、技監鉄道局長井上勝・工部権大書記官野田益晴・権大技長飯田俊徳が工部卿佐佐木高行を通して内閣に提出した「建白書」に、日本鉄道会社の設立に当たって、「我国開明ノ浅キ電信鉄道等ノ稍宏大ナル事業ハ咸ク之ヲ官設ニ委シーモ私立ノモノアルナシ、今ニシテ此挙アリ民間有為ノ氣象其レ此ヨリ旺ナラン」とその前途に期待を表明

しつとも一転して、「抑又会社ハ何ノ見所アリテ遽ニ青森路線ニ従事セント企シヤ、奥羽ノ景況タル農桑鉦山ノ利源ナキニ非スト雖トモ土地ノ広袤ニ比スレハ物産多シト為ニ足ラス、苟モ目ヲ國勢ニ注クモノハ莫有余裕ノ資力ヲ傾テ遽ニ鉄道ヲ設ク可キノ地位ニ非サルヲ知ラン」<sup>12</sup> というように、日本鉄道会社の計画は、必ずしも、田口卯吉らのみならず、日本鉄道会社に理解を示していた官設鉄道推進者にあっても、現状ではかなり現実味に乏しいものと考えられていたのである。

前橋—東京間の路線への評価は、開港以降、日本の輸出産業である養蚕業の中心地域と、東京を經由して横浜に結ぶべきものと、田口卯吉自身が考えていたことを示すものであった<sup>13</sup>。

では、それ以外の地域の運輸は放置すべきものなのか。田口卯吉はいう、「否、決シテ然ラザルナリ」と。そして、当面の交通形態を提言する。

各地ノ線路ハ須ラク木道若クハ鉄道馬車会社ヲ以テ運搬スベシ、余輩之ヲ聞ク、鉄道馬車ハ鉄道蒸気会社ノ三分一ノ費用ヲ以テ創設スルヲ得ルト、然ラバ則チ木道ノ如キハ其十五分ノ一ヲ以テ建築スルヲ得ベシ、此ノ如クシテ其利益ノ増加シ物産ノ蕃殖シ行旅ノ倍蓰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気車トスルモ何ゾ遅カラシヤ

前橋—東京間のように採算が取れる保証のない地域では、一挙に鉄道を敷くのではなく、まず15分の1の費用ですむ木道に整備し、3分の1で済む馬車鉄道を敷設するのが望ましく、その上で、利益があがり、物産が蕃殖してきたら、順次、鉄道に改築していくべきだとするのである。しかし、こういう主張は、あまり歓迎はされないであろうが、

一国ノ文明ハ一蹴シテ達スベキモノニアラザルヲ如何センヤ、貧国ノ富国ニ進ム自ラ順序アリ、文明ノ進歩ハ各種ノ元素整然トシテ並進スルニアリ、一種類ノ進歩ニアラザルナリ (④ 27)

と、文明の進歩が一挙に進むものではないことを力説する。田口卯吉の文明の進歩観は、「養成の地」の条件の進歩観であった。

こういう結論に立てば、当然、民営の私設鉄道の利益について議論を展開しなければならなくなるであろう。いまの日本の上等社会の多くの人たちは、鉄道敷設による利益として、物産蕃殖のための深山大沢に埋蔵する遺利の開発、都鄙の知識の平均化と人民の権利の同等化、行軍の便利などをあげて、田口らの鉄道敷設による利益尙早論に対して、「間接ノ利益ヲ知ラズ」と批判する。それは日本人民が、直接の利益に汲々として間接の利を計る智がないからで、外国では巨大な事業や遠大な計画が行なわれているという。これに対して、田口卯吉は、直接の利益と間接の利益との関係を次のように論じていく。

論者ニ向テ最モ注意ヲ請ハザルベカラザル所ハ外人ノ孜々スル間接ノ利遠大ノ計ハ直接ノ利ヲモ兼ネザルヤ否ヤ是ナリ、余輩ノ見ル所ヲ以テスルニ彼等ノ孜々スル所ハ皆ナ直接ノ利アリテ而シテ間接ノ利ヲ兼ヌルモノナリ、……其レ公利公益ノ為メニ務ムルナランヤ、皆ナ其事業ノ自家ニ利益アルガ為メノミ (④ 28)

しかし、かれらは、そこに目を向けずに、「唯々其間接ニ公衆ヲ利スルノ点ニノミ注意シテ曰ク、間接ノ利アルモノハ直接ノ利ナキモ起スベシ」というに過ぎず、その主張を進めていけば、鉄道に限らずあらゆるものが廻りめぐって間接的には人々の利になるということになり、すべての事業を保護すべきことになる。こうした批判の上で、資本の事業への投資行動を原理的に確認する。

故ニ間接ノ利益ハ事業ヲ為スモノ、目的トスベキニアラズ、一国ノ財主ハ須ラク其資本ヲ最モ利益多キ事業ニ投スベシ、事業ノ利益多キハ公衆ヲ利スル亦タ多キナリ、事業ノ利益少キハ公衆ヲ利スル亦少キナリ、今マ自家ニ利益少クシテ而シテ公衆ヲ利スル多シト云フハ豈ニ誤謬ニアラズヤ

これが経済原則なのである。では、公衆の利益はどのように判断されるのか。それは、「唯タ公衆ノ需要ヲ満足セシムルノ多少ヲ見ルノミ」である。多くの公衆の需要があれば公衆の利益が多く、需要が少なければ公衆

の利益も少ないのである。

鉄道経営もこの原則から免れるものではなく、乗客、貨物の利用の多寡が公衆の利益の基準になる。したがって、「徒ニ鉄道ヲ架設セバ公衆利益スト云フガ如キハ是レ鉄道ニ乗客ナキモ公衆利益スト云フニ均シ」く、こうした状況下で、日本の小量な資本を不利益の事業に投ずべきではないと結論づける。

そして、当面の交通整備への道筋を、以下のように提示するのである。

我国ノ現状ヲ察スルニ百里ノ鉄道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数路ニ費ヤスニ如カズ、何トナレバ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発必ズ洽ネ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必ナラズヤ、是レ実ニ貧国ヲ誘キテ富国トナスノ順路ナリ」(④ 29)

この論文の直後の4月21日、株金約560万円以上を集めた日本鉄道会社の発起者池田章政外462名は、東京府に対し願書を提出した。「鉄道ノ開築ハ独リ会社ノ私利ノミナラズ蓋シ亦一國ノ公益ナリ」と謳い、東京―青森間の建設経費を2000万円として、「其工事ハ未曾有ノ偉業ナルガ故ニ未ダ後來収益ノ多少ヲ前知スルコト能ハザル」(T 63)として、政府の特別保護を願った。

経費の4分の1の資本で始める企業が、その不足分を政府の保護に求めることは、「経済の自由人」を自称する田口卯吉にとっては受け入れられるものではなかった。私設の鉄道である以上は、会社の設立から、株式の募集を含めた自己資本の範囲内で起業すべきものであり、貧国日本の起業のあり方こそ、そこにこだわり続けなければならないのである。

ここには、交通整備の段階的開発という田口卯吉の基本路線が示されているが、これはもとより鉄道敷設に関してだけのものではなかった。

田口卯吉の「鉄道論」は、犬養毅の「鉄道論」を十分に意識して執筆さ

れてはいるが、犬養の個々の論点に対する批判ではなく、日本の国力の現状認識に基づいた中で、政府の保護を前提にする企業活動への批判と有効な投資配分の主張として展開されたものであった。つまり、十分に採算が期待できる東京一前橋間の鉄道敷設は認めるものの、しかし、それも政府の保護を受けずに、資金に余力のある者による自主的な株式募集に基づいて（需要に基づいて）鉄道経営をすべきであるという主張であった。これは、福沢諭吉の鉄道敷設急務論への批判以降の論調にも継承され、再三再四主張される論点である。また、福沢、犬養にみられる「兵備」への役割は、田口には全く考慮されていなかった。

### (3) 犬養の反論——「鉄道論を駁す」

犬養は、4月15日には、田口の「鉄道論」に対して、社説「鉄道論を駁す」(S23)で反撃した。

まず、田口の、一国の進歩には必ず順序があり、貧国と富国にはそれぞれ適する器具があるという主張に対して、「富国の器具とは何ぞや」といい、汽船、電信、郵便はみな富国の器具で、「皆な貧国をして富国に進ましむるの器具に非ずや、富国に進む所以の器具を棄て、富国たらんと欲す、果して何の法あるや」、「汽船も亦た富国の器具なり、一艘の価五六十万円内外にして我邦の如き貧国に取ては幾と阿房長城の如し、然らば則ち之を外国に売捌て帆船の旧に復せんか、今我貧国にして汽船を用ふるは何ぞや、他なし、貧国をして富国に進ましめんが為めなり、鐵路の如きもまた然り」と反論する。このころ、犬養のスポンサーである三菱会社は、大久保利通の海運保護政策によって多大な助成金を得て、近代企業の体裁を整え、横浜—上海間航路を独占することに成功し、大久保利通亡き後も、その政策は大隈重信に受け継がれ、次々と海運業を超えた事業拡大を図っていた。これに対して、田口卯吉は、後に「三菱批判」を展開し、その論争渦中では、三菱に対抗する地域的船会社が設立する風帆船会社への支援も見られるのである<sup>14</sup>。

次いで、田口のいう、地方の輸出入、旅行の人数、為替金は、「直接の利害損益」をいうにすぎず、「間接の利を計算」することが重要だとし、「間接の利とは何そや、鉄道を設け交通を利したるか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か為に智識を發育し工芸技術を進捗し其他殖産興業に於て大に益する所あるを謂ふ」のであって、鉄道の損益をそれに限定するのは誤りである、と。田口にあっても、「福沢先生著民間經濟録第二篇ヲ讀ム」でも明らかなように、犬養のいう間接の利を否定しているわけでもなければ、軽視しているわけではない。論争の妙とでもいうべきか。

また、鉄道に代わる木道や馬車鉄道案に対しては修繕費の甚大きななど重複の費用がかかる姑息な手段でしかなく、百年の大計を定めるべきだと批判する。そして、田口がかつて述べた文「我内地の物産を蕃殖せしめんと欲せば到底鉄道の架設を待たざる可らず、然るに政府之を不利益を示し以て其進取の氣を沮喪せしむ、誠に歎すべきなりと」を引用して、これは政府による関与を期待している主張だと逆手にとって、「今や我政府は決して人民進取の氣を沮喪せしめざるのみならず必ず當さに之を保護扶助せらるべきこと明なり」と結んだ。

次いで、5月5日、鷗渡居士「東山鉄道論第一回」(S25)を掲載した。日本鉄道の東京を起点として、高崎から青森へ、高崎から大津に延長し、三府を連接して一大市場を実現すべきであるとの観点から、田口の説を批判し、犬養の「間接の利」の意義を強調し、東山道13ヶ国に該当する11県の地理を略記して、産物、とくに養蚕、米穀、煙草が全国の3分の1を産出し、さらに多くの農工二種の産物を例示し、「後來ニ囑望スル地方」と位置づけた。第二回として商業通信等を取り上げると予告しているが、それは実現しなかった。犬養の、新潟地方の分析と同様、この時期の統計に基づく論争としては意義のある論考であった<sup>15</sup>。

また、少し後のことになるが、アメリカ留学中の柴四朗<sup>16</sup>の「鉄道論」(1882年1月25日、S50)を掲載した。柴は、豊川良平の知遇を受け、岩



崎弥太郎の援助でアメリカに留学したように、犬養らに親近感を寄せており、その論調は、アメリカがイギリスの経済的圧力からどのように脱却することができたかを、保護政策に求めたものであった。そして、田口の鉄道整備段階論を、「木道」と「鉄道」に対して「軽荷」と「重荷」を対比させて批判した。

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  
ノ諺ニ一錢ニ智ニシテ百 錢ニ迂ナリトノ語ヲ冠セラル、ニ似タリ、  
……日本ノ鉄道ハ重ニ鉱物、穀物、材木等ヲ運送スヘケレハ本道ニハ  
決シテ木道ヲ使用スヘカラス、然レトモ枝道ニテ生糸、茶、呉服、等  
ノ産地ニ連リ軽荷ノミヲ挽キ且ツ速力ヲ輕シテ至急ヲ要セサル処ニテ  
又タ材木ノ廉価ナル地方ニテハ一時資金ノ充分スル迄ハ斟酌使用スル  
モ可ナルヘシ、又格別ニ重荷ノミヲ運搬スル線ニハ必ス網鉄線ヲ用ユ  
ヘシ、

柴の言うように、田口卯吉の「木道」から「馬車鉄道」そして「鉄道」へという主張は、今日的な見方からすれば、インフラ整備についての長期的見通しを持たない無駄な意見と見なされようが、しかし、その財源が官民ともに潤沢でない状況で、その資金をいかに調達するかは具体策には言及されてはいなかった。この議論の背景には、はじめから政府による保護の前提（保護主義の理論）が想定されていたことによるのである。

## 4 鉄道論をめぐる自由貿易主義と保護貿易主義 — 東備栄と倭護太郎の応酬

この前後に両誌の間で繰り返された論争の中で、鉄道敷設の意義を巡る『東京経済雑誌』の東備栄と『東海経済新報』の倭護太郎の応酬を見ておこう。

## (1) 運輸と関税

東備栄は、田口卯吉の「鉄道論」に先だつ3月25日、「改進黨主義ト保護貿易主義トノ撞着ヲ論ズ」(T57)で、運輸と鉄道に関連づけて保護貿易主義を批判した。

「鉄道ノ敷築、運河ノ疏通開鑿ハ皆是レ運送ノ出費ヲ減少スルノ根元」といい、運賃が低価になれば「物価減低」し、人々は満足する。運輸の発展に期待するのは、それによって物価が低減するからで、それを「改進黨主義」というとして自由貿易主義を位置づける。反対に、保護貿易主義は、「外国ヨリ輸入シ来ルトコロノ……廉価ノ物品ヲ退ケテ故サラニ高価ノ品物ヲ製出セント企ツルニ在」り、外国製品に関税を掛けて価格を上げて、自国製品を有利に販売できるが、必ず物価は上昇する、それをどうするのかと問う。

そこで、鉄道（運河、汽船）が開設されている保護貿易主義の甲国と鉄道未開設の自由貿易主義の乙国が、ともに等距離の丙国から製品を輸入する場合を例示する。

甲国 丙国製造品原価 100 弗 + 運送費 50 弗 + 輸入税 50 弗  
= 甲国販売原価 200 弗

乙国 丙国製造品原価 100 弗 + 運送費 100 弗 + 輸入税 0 弗  
= 乙国販売原価 200 弗

これによれば、両国内での販売原価はともに同価格となるが、運送費の差は輸入手段が整備されているか否かである。甲国は鉄道が整備されているために 50 弗安くなるが、保護政策を採るため輸入税 50 弗が附加される。乙国は交通未発達のために運送費は甲国の 2 倍となるが、輸入税は附加されないので等価である。このように比較すると、甲国に建設された鉄道からは何らの利益をもたらされないばかりか、甲国には、鉄道敷設費、税関設置費、検査官吏人件費などの膨大な費用が掛かる。これに対して、乙国は、費用の煩勞を避けるために天然の保護に任せることで物価上昇を回避する。これが改進黨者の希望、素志である。さらに、保護は一時的策で

物価の騰貴も自国の製産が盛んになるまでの一時の害に過ぎないというが、「天然ノ力自然ノ勢ハ決シテ人力ノ得テ如何トモスベキモノニアラザルナリ」と田口の「養成の地」の理論を援用して、「貿易ノ目的タル彼我ノ有無ヲ交換シテ互ニ幸福利益ヲ得ント欲スルニアルニアラズヤ、目的既ニ茲ニアリ、宜シク貿易ノ便利ヲ増進スルコトヲ図ルベシ」。「鉄道ヲ敷築スルモ亦タ之レガ為メ」だから、鉄道敷設がそれを障害してはならない。ゆえに「改進黨ヲ以テ主義トセバ必ズ保護貿易主義ヲ拋棄」しなければならない。

これに対して、倭護太郎が「保護政策ハ即チ改進黨主義」(4月5日、S22)で、東備の主張を「奇怪妄誕」として、一撃を加える。

保護政策の目的を「内国ニ興起シ得可キ製産工業ヲ振作シテ国人ノ需用ニ供シ其剰余ヲ以テ之ヲ海外ニ輸出シテ到底国内ニ興起シ得可ラザルノ物品ニ換易スルニ在ルノミ」とし、そのためには文明先進国の廉価な輸入品に保護税を課して抑制し、わが国の製造工人を奮発興起させて製産を隆盛にするのが本来で、「一時物品ヲ高価ニ導クハ此目的ニ達方便ト云フ可シ、故ニ其目的ニ達スルノ日ニ至レバ則其方便手段<sup>(ママ)</sup>ハ全ク消滅シテ痕跡ヲ絶ツ可シ」、そうすれば国内の製造は巧みになり、需要も多くなり、利益が多くなれば資本は充実し、生産価格も廉価に赴く。保護貿易論の主張の概要を端的に示す。

次いで、「鉄道運搬ノ物品ヲ以テ唯輸入外品ノミト思考スルカ」と問い、「内国各地ノ製産物品ヲ東西南北ニ運搬転送シテ全国人民ノ需要ニ便利スル」鉄道が、「甲地ノ未製原品ハ乙地ニ運送シテ廉価ニ之ヲ製造シ乙地ノ製造品ハ自由ニ之ヲ各地ニ運搬シテ廉価ニ売却シ得可キヲ以テ運輸ノ便ヲ開クハ則我邦製産物品ヲ隆盛ナラ使ムルノ一手段<sup>(ママ)</sup>ニシテ保護政策ノ最モ必要視スル所ナリ」と、鉄道保護政策が国内の生産と流通を隆盛にさせることを主張する。犬養の「鉄道論」冒頭の論理である。

そして、保護政策による鉄道建設の利益を否認する東備の例を「思想の混乱」として、「東備氏ノ擧ニ倣ヒ」、ともに保護主義を採るが鉄道など運

輸の便のある甲国と運輸の便の開けていない乙国を例示する。

甲国	甲国製品原価 100 円 + 運賃 50 円 = 150 円
	外国製品売価 80 円 + 運賃 50 円 = 130 円……内国製品絶滅
	外国製品売価 80 円 + 運賃 50 円 + 海関税 30 円
	= 160 円……輸入抑制・邦国製造興起
乙国	乙国製品原価 120 円 + 運賃 70 円 = 190 円
	外国製品売価 80 円 + 運賃 70 円 = 150 円……内国製品絶滅
	外国製品売価 80 円 + 運賃 70 円 + 海関税 30 円
	= 180 円……輸入抑制・邦国製造興起に至らず

鉄道の便がよい甲国は乙国より製品価格、運賃とも 20 円安く 150 円で販売できるが、保護関税をかけなければ 20 円安い外国製品に敗けて国内産業は絶滅してしまう。海関税を 30 円課せば 10 円高くなり、輸入を抑制し国内産業を育成する。これに対して、乙国は国内製品、運賃とも 20 円高く販売価格は 190 円となる。外国製品に海関税 30 円を課しても国内販売価格を下回ってしまい、結果として輸入を抑制することはできず、しかも国内製品より廉価であるために国内製造には役立たない。これは、ひとえに「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、而シテ保護政策ハ最モ行ハザル可ラサルナリ」と、関税だけでは十分ではなく、鉄道をはじめとする運輸の便による国内製品の価格を安くすることによって、外国製品を防遏できる。

## (2) 東備栄と倭護太郎の応酬

即座に東備も、「読僻論」(4 月 15 日、T 59) で、「保護税ノ効能」を批判した。保護主義者のいう産業は、交通如何に関わらずその地に適さないから盛興せず、生産物は高価となるのであり、安価な外来品に重税を課して人民に高価の品物を購求させようとするのは愚狂の沙汰で、「保護主義

ハ則チ此救恤主義ニ均シキ」と見なして、その悪循環を攻撃する。国に適する事業としては、「摺附木ノ業」や「養蚕ノ業」などの自生産業の発展を例示する。

甲乙2国と丙国の貿易比較による「鉄道敷築ノ無効無益」の主張への批判に対しては、「ソノ鐵路トハ国ト国トノ間ニ敷築シタルモノヲ指称スルモノナリ、故ニ強チ鉄道ト限ルニアラズ汽船ノ使用ナリ運河ノ疏通改良ナリ、苟クモ兩國ノ間ニ在ツテ物貨運送ノ出費ヲ低減シ得ルモノナレバ則チ可ナリトス、是故ニ前篇既ニ括弧ヲ設ケテ此意ヲ示シタリ」と誤読と指摘し、「蓋シ氏ノ所謂鉄道トハ外国ト自国ノ間ニ建築シタル鉄道ニ就テ云フニアラズシテ自国ノ中ニ布築シタル鉄道ニ付テ論ズルモノトス」といい、「是レ予ガ論旨ト氏ガ論旨トソノ差違ノ存ズルトコロニシテ則チ駁論ニアラズシテ一種ノ別論ト称スル所以ナリ」と述べて、議論を打ち切った。

倭も、引き下がる訳もなく、「読々僻論」(4月25日、S24)で、東備の論を「陳套ノ冗言」「茫漠タル空論」「背反謬戾」と反駁する。保護を必要とするのは、その地に適さず盛興できないものではなく、工業隆盛な優等文明国に市場を圧倒されて興立できないものに対してであり、保護政策によって低廉な外国品の輸入を抑制して製造が興起する機会を与えれば、十分に成功する。「保護税ノ為ニ外国品ヲ高価ニ導ケバ之ヲ購買スルノ資材ハ則チソノ地ニ適合シタル事業ニ卸シ来リシ資本ヲ減少シ移シテ此ニ投資スル者也ト云フ」東備説を「杞憂」と退け、その理由を「夫レ外国輸入ノ物品ハ人生ニ必要緊急ノ物甚タ多カラズシテ重ニ耳目ヲ喜ハシ外飾ヲ具フル者ナレバ價格高貴ニ上ルニ從テ購買ノ数自ラ減少ス可キハ必然ノ勢」いだとし、外国製品が廉価なのは開港場近傍でとくに甚だしいだけで、内地では輸送費が掛かって高価になるのは自然の勢いで、保護政策によって外国製品の輸入を開港市場に抑制して国内産業を興起させれば、生産地近傍の人民は意外に廉価な製品を購買し得るし、「既ニ事業ニ卸シ来リタル資本ヲ減少シテ此ニ投資スルガ如キハ決シテ之レ無キナリ」と、田口の福沢批判に繋がる論理を逆転させる。そして、人民が飢寒困窮に陥るのは保護政

策による物価高騰にあるのではなく、「其身ノ芸無ク能無クシテ使用ニ供スルノ道無キト之ヲ使用スルノ地無キニ由ルノミ」と、未発達な国内工業を振作させるのも保護政策によるとし、東備のいうマッチ製産や養蚕などの自生産業も、官金の保護があったから盛大になったと反論する。

そして、「其改進黨物ノ一班タル運輸ノ便利ヲ論スルニ当リ邦内運輸ノ便ヲ棄テ、唯國ト國トノ間ナル運輸ノ便利ヲ目シテ改進黨主義ト云フハ實ニ疎暴ノ言ニ非ズヤ、若シ氏ノ論意ニ從ヘバ其論題ヲ稱シテ唯ダ兩國間ノ運輸ヲ便利ニ為ス事ハ保護貿易主義ト撞着スト云ベキノミ、安ゾ改進黨主義ト保護貿易主義ト撞着スト云フヲ得ンヤ」と切り返した。

東備と倭の応酬は、例示そのものが噛み合ったものではなかった。自由保護貿易論争の争点の一つである関税について、東備は、関税の有無を基準に、倭は同一額の関税を基準に例示していた。犬養の保護税は外国人の負担になるという説には、両者とも一顧だにできなかった。また、ともに鉄道の敷設のあり方を争点にしてはいるが、東備は、飽くまでも国際貿易を前提としており、日本の外国貿易の場合には鉄道は論外であった。一方、倭は、鉄道を国内条件に限定しているため、乙国の場合は保護関税だけでは輸入を抑制し、国内製造を興起することはできず、運輸手段の発達如何が国の生き残りを左右する重要事であった。犬養は、米価の低減のための輸送手段としての東京—新潟間、東京—青森間鉄道の敷設とそのための資金調達に議論を集中させ、また、田口の論は、日本の産業の発展の現状に即した段階的敷設論であった。ところが、東備と倭は、ともに自由保護貿易論争のために鉄道が持ち出されているだけで、その例示は成功してはいなかったのである。

## おわりに

保護主義は、関税による国内製造業の保護育成をいい、自由主義は、関税の撤廃による廉価な外国製品の輸入の利をいう。鉄道の普及如何が中心

課題なのではなく、便利さをいち早く導入するためには保護が必要であるのに対して、保護の費用を回避して便利さをしばらく我慢する、ということに争点があったのである。しかし、この論争は、主として経済理論と政策論として展開されるのであるが、関税自主権のない状況の中での論争は、いずれにしても現実感覚を伴わない抽象的論議（のちの田口卯吉の言葉でいえば「机上の空争」<sup>17)</sup>）の域を出るものではなかった。

しかし、鉄道敷設での保護政策をめぐる論争は、明治政府の鉄道政策と、日本鉄道会社設立に向けた動きが進行している時であり、そのための鉄道敷設資金のあり方という極めて現実的な問題であったのであり、自由保護貿易論争の中軸をなすものと位置づけることができよう。そうした意味では、田口卯吉「鉄道論」対犬養毅「鉄道論」（鷗渡居士「中山鉄道論第一回」および柴四朗「鉄道論」を含めて）を検討することは、重要な意味を持つ。

総じて、犬養は、青森から九州に到る日本縦断路線と新潟から東京への横断路線の組み合わせを念頭におきながら、民間資本を利用するために一定期間の政府からの保護を要請して鉄道を敷設し、各地の諸産物の流通を便利にすることによる経済発展を企図した。これに対して、田口は、鉄道敷設による産業発展と流通の拡大への欲求はありながらも、政府に頼らない、その資金の限界を含めた短距離路線の敷設とそこから漸次延長路線を目指すことを構想、主張したのである。この論争は、しかし、決着がつかどころか、犬養の「保護助成鉄道私立会社」としての日本鉄道会社の成立によって、日本の鉄道政策は保護路線を基調に推進されていった。

1882年10月15日に第76号を出した『東海経済新報』は、その後、何の報道もないまま発行されず、廃刊となった。11月8日付『時事新報』が「雑報」欄に「東海経済新報 京橋区南鍋町東海社より出版の東海経済新報は都合に由り暫時休刊するよし」と報じているだけで、その理由は明らかではない。主筆の犬養毅が、4月15日に結成された立憲改進黨へ参加したことにより、地方遊説などの政治活動が多忙となって雑誌発行を維

持ることができなくなったと言われているが、その実情は不明である。事実、犬養は、11月初頭には西京遊説の一員となって活動していた。一方、田口卯吉は、既に前年、福地源一郎、肥塚竜、末広重恭、藤田茂吉、林正明、細川瀏らと立憲政党の組織化に向かい<sup>18</sup>、10月12日に結成された自由党に参加し、国友会のグループから参加した馬場辰猪や『朝野新聞』の末広重恭らと政治活動をともにしていく。こうして、『東京経済雑誌』と『東海経済新報』という二大経済雑誌の主宰者は、政治行動の面でも民権派の二つの相反するグループの主動者の一人として歩むことになった。『東海経済新報』の廃刊は、両誌の間で行なわれてきた自由保護貿易論争、その中心となった鉄道敷設論争を中断させることになった。

その後、田口卯吉らの論難は、政府と日本鉄道会社、福沢論吉および『時事新報』（1882年3月1日創刊）に向けられていった<sup>19</sup>。さらに、のちに田口卯吉の鉄道論の実践の場ともなる両毛鉄道会社の設立をめぐるも、「福沢派」との「抗争」が陰に陽に垣間見られる。

本稿の次の課題は、『時事新報』掲載の鉄道に関する論考に対する、田口卯吉の批判を検討することになる。

## 註

主要引用資料は、左のように本文中に略記する。

- 『東京経済雑誌』第24号 → T24（『鼎軒田口卯吉全集』吉川弘文館、1928年に収録のものは、便宜的に巻、頁を④12と文中に付した。）
  - 『東海経済新報』第12号 → S12
  - 福沢論吉の著作は、『福沢論吉全集』岩波書店、1959年の巻、頁を、F④370とし、文中に付した。
- 1 石井常雄「両毛鉄道会社における株主とその系譜」『明大商学論叢』第41巻第9・10号、明治大学商学研究所、1958年7月。同「両毛鉄道会社の経営史的研究」『商学研究所年報』第4集、明治大学商学研究所、1959年7月。石井里枝『戦前期日本の地方企業——地域における産業化と近代経営』日本経済評論社、2013年。
  - 2 栃木県歴史文化研究会編『日本史の中の栃木』随想舎、2013年、199-259頁。



本編は、田口卯吉、『東京経済雑誌』、東京経済学講習会、木村半兵衛ら足利織物業者との連携と論争、両毛鉄道の敷設、足尾鋇毒事件と廃娼運動を論じる。

- 3 東京一横浜間鉄道は、建設費に220万円以上（松方正義「理財稽蹟」（1878年1月）によると311万両余）が費やされていた（原田勝正『日本の国鉄』岩波新書、岩波書店、1984年、12頁。松方正義「理財稽蹟」は、大内兵衛・土屋喬雄編『明治前期財政経済史料集成』第1巻、明治文献資料刊行会、1962年）。
- 4 『東海経済新報』の鉄道論に関しては、老川慶喜氏の「『東海経済新報』の鉄道論」（『立教経済学研究』第39巻第3号、1986年1月）がある。『東海経済新報』の「鉄道論」をはじめ正面から論じた労作で、明治政府の松方正義らの鉄道政策との関連でその意義を摘出し、田口（『東京経済雑誌』）との論争も一章を当てて論究されている。本稿は、それとの重複は否めないが、それに学びつつ、田口を中心に据えてこの論争を扱うことにする。また、『東海経済新報』の立場と『東京経済雑誌』との論争については、杉山忠平「『東海経済新報』と経済政策」『東海経済新報』復刻版、日本経済評論社、1983年（のち『明治啓蒙期の経済思想——福沢諭吉を中心に』法政大学出版会、1986年に、「『東海経済新報』と保護政策」と改題して収録）。
- 5 川崎勝「田口卯吉の「私利心」」『社会と倫理』第25号、南山大学社会倫理研究所、2011年12月。
- 6 梅津和郎『日本の貿易思想——日本貿易政策思想史研究——』ミネルヴァ書店、1963年。堀経男『明治経済思想史』明治文献、1975年、増訂版、日本経済評論社、1991年。熊谷次郎「三つの論争」『田口卯吉と『東京経済雑誌』』日本経済評論社、1995年など。
- 7 増井健一「福沢諭吉の鉄道政策論」『近代日本研究』10(1993)、慶応義塾福沢研究センター、1994年3月、90-91頁。
- 8 老川前掲論文では、犬養の立論に用いられた数値を分析し、その的確さを評価し、また鷗渡居士「東山鉄道論」第一回（1881年5月5日、S25）の高崎—大津—京都—大阪路線をも含めて、犬養の全国市場形成への期待について論じている。43-49頁。
- 9 福沢諭吉「新橋横浜間の鉄道の切売す可きを論ず」『家庭叢談』1876年11月10日、F ⑩ 593-596。

- 10 田口卯吉「鉄道論」(1881年4月5日、T58)。なお、T59には、「鉄道資金募集の事」と題して、「今度青森まで布かる、鉄道築造の儀に付き長くも今上天皇には深く此挙を嘉せられ給ひ其社に金九十万円を賜はりたるよしに聞きぬ、又た岩崎弥太郎君は十五万円、岩崎弥之助君は十五万円、三井八郎右衛門は五万円、佐野利八君は五万円を出金せられたり、又た聞くか如くは其線路の当る二三県の令公がたは其県下の富農豪商を招き頻りに是に加入を勧めらるゝ筋もありて相応に巨額の出金者あるよし」と報じている。一例を挙げれば、栃木県下都賀郡栃木町では、日本鉄道会社第二区線が、第一区線上野—高崎間から、大宮—幸手—古河—宇都宮の甲案と、熊谷—足利—栃木—鹿沼—宇都宮の乙案があり、乙案に期待して、戸長が依頼を受けて発起人となり、有力者たち（その多くは商人）10名に割り当てられた（『栃木市史』史料編近現代Ⅱ、栃木市、1983年、674-675頁には、1881年4月以降の栃木町の住民たちの出資に関する「契約書」等が収録されている）。しかし、このような例は少数で、茂木繁は、「鉄道資金ノ募集ヲ論ズ」で「吾輩の近頃聞く所に依れば某地方の県官郡吏は頻りに管下人民に懇懇説諭して出金せしむるに毘勉せりと云ふに至ては……損益を表して資金を募集すると云はんよりは寧ろ威権を以て徴集するとの譏を免れ得べき歟」と述べており、華族や第十五銀行の出資に任せて、「他の財主は毫も之に顧みず従来経営する所の有益なる事業の振作拡張を図る可きなり」(1882年7月8日、T119)と主張した。地域の実例としては、川崎前掲「地域産業を支えた経済思想」226頁。
- 11 川崎前掲「田口卯吉の「私利心」」参照。
- 12 日本国有鉄道編『工部省記録鉄道之部』自卷二十三至卷二十六（第六冊）、日本国有鉄道、1977年、106頁。さらに翌日佐々木に宛てた「建白書」の添書（付箋には「中山道建白書」とある）では、敦賀—長浜の延長路線についての見通しを述べた後で、「反テ架空トモ評スベキ東京ヨリ青森ニ至ル線路築造ノ会社論ニ眷恋シテ翼賛シ且ツ之ヲ特ムカ如キノ状アルハ果シテ何ノ意ゾ実ニ慨嘆ニ堪エザルナリ」と手厳しい批判を表明している。この井上らの「建白書」については、老川慶喜『近代日本の鉄道構想』近代日本の社会と交通3、日本経済評論社、2008年、141-145頁に概説されている。
- 13 これは、それ以降の路線への提言、さらには後に自らが関与することになる両毛鉄道構想へ連なるものでもあった。川崎前掲書、参照。

- 14 川崎勝「田口卯吉の三菱批判——明治前期の海運保護政策をめぐって——」『武蔵野大学政治経済研究所年報』第五号、武蔵野大学政治経済研究所、2012年5月。「北海道開拓使官有物払下事件と『東京経済雑誌』の開拓史論——「田口卯吉の三菱批判」補論——」『同』第六号、2012年12月。
- 15 老川前掲論文、46-49頁、参照。
- 16 老川前掲論文、同上、参照。
- 17 「保護政策の実験時代は来れり」1904年(明治37)12月30日、T1267、④630。
- 18 「立憲政党並に自由党の会議」1881年11月12日、T86。
- 19 『時事新報』に対する『東京経済雑誌』の批判は、すでに6月24日の田口の「読時事新報」(T117)によって開始されていた。