慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	福沢諭吉の鉄道論
Sub Title	Fukuzawa Yukichi's view on the Japanese railways
Author	川崎, 勝(Kawasaki, Masaru)
Publisher	慶應義塾福沢研究センター
Publication year	2017
Jtitle	近代日本研究 (Bulletin of modern Japanese studies). Vol.34, (2017.) ,p.101- 145
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN10005325-20170000-0101

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

近代日本研究第三十四巻（二〇一七年）
論説

福沢諭吉の鉄道論

川崎　勝

はじめに

福沢諭吉は、多くの著作で、文明の利器として鉄道を取り上げている。初めてのヨーロッパ体験での聞書き「西航手帳」とそれを纏めた「西航記」に鉄道事情を記し、『西洋事情』初編では鉄道によって「世間の交際俄に一新せり」という認識を示し、外編では鉄道蒸気車を創造したスティーブンソンの略伝を記した。福沢が鉄道の「世間の交際」すなわち「人間交際」に齎す意義に注目したことは、それ以降の福沢の鉄道認識の一貫した見方となった。『民情一新』で、蒸気船車、電信、郵便、印刷の発達を通信交通革命と位置付け、『民間経済録 二編』では鉄道敷設の急務を説き始める。民間による鉄道建設が日程に上り始める頃の「交通論」では、「智徳富有は文明の元素なり。……智徳富有の活動を為さしむるものは何ぞや。唯人間社会運輸交通の路ある

のみ」、「運輸交通は豈に文明を標するの徴候のみならず、由て以て文明を進るの器械なれば、直に此器械を指して文明と云ふも可ならん」、「鉄道の短きは文明の短きなり」と、文明の推進者として鉄道を位置づけた。『時事新報』創刊後も、この考えは変わらなかった。「運輸交通の方便は最も文明に大切なるもの」（「局外窺見」）、「運輸交通は文明の原素なり」（「鉄道論」）、「運輸交通の便否は一国文明の以て遅速する所にして、特に鉄道の長短は文明高低の程度を定る」（「天下大に急にすべきものあり」）というように、またのちの論説でも、このモティーフは繰り返されていく。

こうした福沢諭吉の鉄道への言及は、文明論の一環として論じられていくのであるのだが、しかし、その建設の在り方については、その時期ごとの状況に応じて多彩な説明方法がとられ、力点の置き方に変化がみられたために、いくつかの論争が呼び起こされていくことになる。本稿では、その変遷について、Ⅰ『西洋事情』から『文明論之概略』、Ⅱ『民情一新』から『時事小言』、Ⅲ『時事新報』以降の、三期に分けて考察する。

なお、本論文は、別稿「田口卯吉の鉄道論」の一環として構想したものであるが、紙幅の関係上、一論文としては構成しがたくなり、まず福沢の鉄道への認識を検討することから始め直し（本稿）、次いでその批判者としての田口卯吉の鉄道認識と福沢および犬養毅らへの批判を考察し（「田口卯吉の鉄道論――福沢諭吉・『東海経済新報』との関連で――」『武蔵野大学政治経済研究所年報』第15号、二〇一七年一〇月）、さらに田口の『時事新報』批判に論を進める（「田口卯吉の『時事新報』批判」『武蔵野大学政治経済研究所年報』第16号、二〇一八年三月）ことにした。したがって、本稿は、公表の順序はずれているが、その第一論文に当たるものである。なお、論旨の展開上、前稿と重複する部分もあるが、御寛恕願いたい。

福沢諭吉の著作は、原則として、『福沢諭吉全集』、岩波書店、一九五九―六二年によるが、書簡は、『福沢

諭吉書簡集』岩波書店、二〇〇一―〇三年を用いる。引用文の出典は、『全集』は巻数と頁数を（①316）、『書簡集』は（S②23）と略記し、『時事新報』は年月日を本文中に記す。

一　文明としての鉄道――福沢諭吉の「運輸交通論」の形成――

1　鉄道の意義の紹介――『西洋事情』から――

福沢諭吉の鉄道乗車の初体験は、一八六二年（文久二）の文久使節団の随行者として、三月七日にフランスに上陸した後、マルセーユからリヨンに向かったときであった。「西航手帳」には、「鉄道」「鉄路」、「蒸気車」「火輪車」として、英仏の建設開始、建設入費、乗車賃、「商社」による鉄路場の建設などが細かく記されている（⑲69―70、90、98、100）。

福沢は、一八六六年（慶応二）の『西洋事情』初編（巻之一）の中で、蒸気機関、蒸気船、伝信機などとともに、蒸気車の項を設けて、鉄道の意義を広く紹介した。「その迅速なること蒸気船の比類に非らず」と、ロシアのペテルスブルグからフランスのパリまでの自己の乗車体験を記し、欧米諸国では、

国内縦横に鉄道を作り、……旅客を乗せ荷物を運送し、東西に駆せ南北に走る。恰も是れ陸路の良舟、千里を遠しとするに足らず。蒸気車の法、世に行はれてより以来、各地産物の有無を交易して物価平均し、都鄙の往来を便利にして人情相通じ、世間の交際俄に一新せり。（①316）

と、その効用を謳った。次いで、一八六九年（明治二）一〇月の『西洋事情』二編（巻之一）で、「内地の営繕」は「平人に任して私に為さしむるを善とす」（①521）と、鉄道に限らず諸事業は「平人」の手によって成し遂げられるべきものという。福沢の鉄道に関する紹介は、平人を建設の担い手とした、文明の利器としての鉄道の普及により、交易を通じて各地の産物の入手が容易になり、物価が均一化され、往来が便利になることだけでなく、とくに「世間の交際」が広がることに注目している。そこには、「人間交際」、すなわち人びとの自由な交際、自由な経済活動の不可欠な手段として鉄道が捉えられており、のちの文明論に体系化されていく福沢の思想的根源が見出される。

こうした鉄道への関心は、より詳しい鉄道建設についての考察に向かっていった。「西航記」に、フランスでの聞書きとして、「鉄道を造るには巨万の金を費すと雖共、政府より其費を出さず。所謂鉄路商社の建造る所なり。商社と名くる者は、二、三の富商相謀て一商事を起し、其事を巨大にせんと欲するときは、世上に布告して何人を論ぜず金を出して其社中に加はることを許し、若干の金を集め大に事を施行し、歳末に至りて一歳中の出入を計り、得る所の利を平均して総社中に分つ。……鉄路商社も、始め官許を受け工を起し、鉄道既に成れば又た蒸気車を造りテレガラーフを設る等、事全く斉整し、乃ち利を得るに至り、毎歳の入利を会計し社中に分配す。但し鉄路を造るには政府え税銀を納めず。其故は、商社初め官許を受るとき、鉄路成工の年より百年間の利を全く商社に取り、百年の後は鉄路及び蒸気車等一切政府え納め全く官有となすべき約束をなす」（⑲23―24）と、政府に頼らない鉄道建設、その手段としての民間人による「商社」の意義を記していた。[1] その原型である「西航手帳」には、「マルセイルスより巴理に至るまでの道程仏蘭里法二百二十里（仏里法一里英の三里に当る）此間の鉄道を造るに地形の険易に由て入費等しからず地形最険にして山を穿ち或は橋を架する等の処は

鉄道一里英里法を造る入費六十五万フランク地形最も平易なる処は一里の入費九万フランクより九万五千フランク……○鉄道を造るに付巨万の金を費すと雖共政府より其費を出すにあらず皆商社の建造する所なり」（⑲69）と具体的に入費を示し、さらに建設主体が民間商社にあるとした。

しかし、『西洋事情』二編には、先の引用文のあとに、一般論としてではあるが、「只内地の営繕に付き、其工業の大なるが為めに、平人の実力にて元金を給する能はざる乎、或は其工業に関る所の権力頗る重大に渉り、之を平人の会社に委任し難きことあるときは、政府より手を下し之を企つべし」（①521）と政府の関与のあることも示し、また一八六七年（慶応三）冬の[2]『西洋事情』外編でも「然れども蒸気車を御するに謹慎を加へずして其御法を失するときは、動もすれば恐るべき危害を起すことあり。然るに今其処置を鉄路会社の意に任して事を為さしめなば、会社の者は利を重んじて人の生命を軽ろんじ、自から其御法を慎むこと勿かる可し。故に此弊害は国の法度を以て防がざる可らず」（①446）と「利を重んじ」る行き過ぎには政府の法による制限が加わることにも言及していたのである。

これらによって、『西洋事情』の読者は、初めて鉄道の意義と、その建設が民間人によってなされ、場合によっては、政府が関与することもあることを知ったのである。ここには、物事の全般を考察して問題を提起する福沢の姿勢が表れているといえようが、この初めて接した鉄道体験と、それに関する情報収集から得られた知見が、後に述べる、その後の日本における福沢の「鉄道政略」の基本になっていくことが認められる。

鉄道の意義の一つを「世間の交際俄に一新」に求めた福沢は、しかし、一八七五年（明治八）四月の『文明論之概略』では「文明の利器」としての鉄道へ言及はない。わずかに封建の弊害を除くために「人と人との交際」を促し、そのために、人民の会議、社友の演説、出版の自由などとともに「道路の便利」を一回だけ挙げ

るのみであった。

2 「新橋横浜間の鉄道を切売す可きを論ず」

福沢が日本での鉄道建設について言及するのは、一八七六年（明治九）一〇月、『家庭叢談』に掲載された「新橋横浜間の鉄道を切売す可きを論ず」が最初であった。

福沢の発言は、鉄道敷設を目指す華族組合による鉄道計画が危ぶまれだした時期に当たる。その意図は、表題の「鉄道を切売す可き」に主眼があるのではなく、「若干の財本を所有するもの、之を安全の道に放て相当の利潤を得」るための方策として、財産を所有する商工業者に対して、小区分した株式に投資すること、すなわち鉄道事業への投資を勧めるためであった。福沢は、華族資本による一大会社の設立を「盛挙」と見做す一方で、「夫れ鉄道は所謂「パブリック、オーク」公益共便の建築、即ち一国の工事なり。然れども政府にて之を所有すれば、人民は直接に之に与からざるが為に、是れ政府様の所有物のみとして、一国の工事抔とは夢にだも思はざること」（⑲594）で、たとえ華族が所有しても同じことでしかない。

ではいかにして人民の所有とすることができるかと問い、鉄道の切売りを提議する。「今其財本を数株に小区分して人民に売渡し、人民をして之が株主たるを得せしめば、其株主たらんことを願ふもの多かる可し」、「斯の如くにして鉄道の全線中、一分なり、一寸なり、自から其持主なりと思ふ感想を生ずるときは、幾分か公益共謀（パブリックアイジヤ）の思想を起さゞらんや」と自説を披露し、そうすれば華族の資本に余裕が生じ、「此余裕を以て東西諸線路の事に取掛り、再び之を人民に売り、又再び新路線に取掛り、一歩々々に人民の成し能はざる所を成して、漸次に新路線を拡め、拡まるに従て人民に切売せば、終に全国をして鉄道運輸の便を蒙らざる所なきに至

らしめ、終に全国の工事をして人民の所有たるに至らしめん。果して斯の如くなるを得ば、華族が日本帝国に尽すの功、これより大なるはなかる可きなり」（⑲595）と、華族にとっても有利であることを説いた。

この議論は、福沢の鉄道事業への関心を示すというよりは、遊休資本となりかねない華族資金を積極的に市場で活用させようとするところに真意があり、それを通じて民間資本をも活かそうというものであった。

3 『民情一新』と『民間経済録 二編』の早期鉄道敷設意見

福沢諭吉は、現在の日本が当面する課題にいかに対処すべきかをモティーフとして、一八七九年（明治十二）八月、『民情一新』を著した。

その緒言で、文明開化を「余を以て之を見れば其人民交通の便に在り」（⑤5）といい、「今西洋諸国の文明開化は単に之を其交通便利の一原因に帰し、西洋諸国は開明なり何となれば則ち交通便利なればなり、東洋諸国は未だ開明に至らざるものあり何となれば則ち交通尚不便利なればなりと云て可ならん」、一九世紀に入って「蒸気船、蒸気車、電信、郵便、印刷の発明工夫を以て此交通の路に長足の進歩を為したるは、恰も人間社会を顚覆するの一挙動と云ふ可し」（⑤6）と説いて、「近時の文明は蒸気の文明なり」（⑤7）と蒸気機関の発達に注目し、文明開化の原動力を蒸気機関の発明による交通の発展、とくに鉄道建設が文明開化に資することを力説する。そして、「若しも今後欧羅巴より小亜細亜の地方に縦横して印度及び西伯里（しべりや）の地に亘り、延ひて支那の東岸に至るまで数条の鉄道を通じたらば、世界中の商売に何等の変を生ず可きや」（⑤25）という大構想を示した。ここから「思想通達の利器（即ち蒸気、電信、郵便、印刷）」を利用するすべを知った今日の人民は、「此勢に乗じて顧て政府の有様を窺へば其緩漫見るに堪へずして之を蔑視せざるを得ず」（⑤31）、「今

後とても鉄道の建設等次第に盛大を致して人の挙動活潑なるに至らば、今の政府の処置をも尚堪へ難く思ふは必定なり」（⑤32）と、専制政府は限界に達し、英国流の議院内閣制を実現させるべき時期に来ていると、政治路線の変革に説き及ぶ。鉄道の役割は、単に経済上の発展にあるだけではなく、その文明に浴した「彼の人民も亦決して黙止する者に非ず。必ず其社会に大震動を起す可きは智者を俟たずして明なり」（⑤45）と、「人間交際」の進展を基礎とする社会の動きの変化に注目するのである。

次いで、一八八〇年（明治一三）八月の『民間経済録 二編』第四章「運輸交通の事」で、「東北より西南に至るまで一線の鉄道を通じ、漸次に之を枝別して国内縦横に瀘車の往来を開きたらば、其便利如何なる可きや」と鉄道の利益を列挙し、「恰も都鄙山海を一処に混同密接して、人間の労力を交易し天然の秘物を発出して、開闢以来成立の経済法は爰に一変するに至るや明なり」、「鉄道を通ずれば直に物を運輸するは第一着の利益にして、又此外に人を運輸して次第に生ず可き利益は、今の現在の物を運輸するの利益よりも更に大なるものある可し」（④367）と、鉄道築造の必要性を主張する。

鉄道敷設の具体策として、「鉄道を築造するに第一の問題は其入費の事なり」と建設資金の問題を取り上げ、自家産業の損益を目的とする「一個人の経済」では企てることが不可能な事業でも「日本国を一家として公の経済より見れば」可能なこともあるとして、「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」ことを選択し、「国財を費して国益を起す」（④370）ことの重要性を強調する。

交通路線沿道の地価は高騰し、深林の材木巌山の礦物など、天然に埋没していたものが市場に出て価値を生ずるなどの利益が起こり、また、旅籠屋に止宿する必要がなくなり、宿料は汽車で東京に帰る者の利益となる。これらは、「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」と地方人民の利益を主張するのみならず、「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、嘗て一個の害を受る者を見る可らず」（④371）と全国民の利益に話が及んでいく。

さらに、過多な政府投資については、「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、「鉄道は客の来るを待て之を載するものに非ず、客をして之に乗るの念を起さしむるものなれば、其成功の後は乗客も意外に多く荷物の運輸も意外に忙はしくして、或は帳簿上の計算も相償ふことある可し」（④371―372）と楽観的である。

福沢がこのように論じるのは、鉄道敷設に反対する人々、反対はしないが時期尚早とするものへの批判が込められていた。それを端的に示すのが、「方今我国百事多端にして未だ大に鉄道のことに着手す可らず、強ひて之に着手するも其所費と其所得とを比較して迚も費を償ふに足らず、唯須らく国力の富実を俟て後に之を企べしとの説あり。此説は老成人の言に似たれども、余が所見を以てすれば経済の公私を混同して全局の利害を忘れたるもの、如し」（④370）という言葉である。「故に彼の鉄道築造を非難する人は、唯帳簿上の損亡に眼を着けて却て全国公利の所在を忘れ、一国の経済と一家の産業とを同一視したるもの」と手厳しく論断した（④371）。つまり、鉄道は、日本全体の利益に奉仕するものである以上、国家的事業として位置づけられなければならない。

それは、先にみた、『西洋事情』二編の「平人の会社に委任し難きことあるときは、政府より手を下し之を企つべし」という言葉に通じるものであった。こうした見方は、福沢諭吉の優れた洞察力、あるいは先見性と

もみられようが、むしろ逆で、開国、幕末維新期の政争、明治政府の動向、士族反乱、自由民権運動など、一一年を経過する中での到達点としての福沢の現実認識であったのである。その経緯を、福沢は第四章の末尾で、次のように総括している。

我日本も二十年前鎖国の日本ならば則ち可なりと雖ども、苟も国を開て外人に接し、彼に羽翼あり、我は則ち蠢爾たり、何を以てその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からざる由縁にして、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）（④373）

だがしかし、それは簡単な事柄ではなかった。福沢は、第六章「国財の事」で「国財」の現状を問題にする。「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、明治十二年度予算を示して、歳入はイギリスの七分の一、フランスの一〇分の一に過ぎず、国債の利子、諸官省の定額を支出すれば残りはわずかで、「国内に鉄道を築造するが如きは迚も今の国計に及ぶ可らざることなり」（④380）と、建設資金となる国財の貧弱さを指摘する。そして、

人間万事金の世の中とは今の世界の有様にて、国財に乏しければ国権も亦立たず、国権立たざれば貿易の利も亦得べからず。余輩は固より戦を好む者に非ず、努めて之を避けんとこそ願ふ所なれども、外国に対して我貿易の権を保護する丈けの用意はなかる可らず。即ち此用意の為に国財を費すは、貿易の利を収穫

する為の資本金にして、正しく財を散じて随て又これを集るの主義と知る可し。

逆読みすれば、貿易の利益を獲得するためには、貿易の権利を保護する資本金が必要で、それに消費するのが国財であり、その国財こそが国権を保証するものである。それだから、緊要の課題は、「此国財を集るの法如何す可きや」に他ならない。続けて次のように結論する。

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。故に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勧る者に非ざれども、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。（④381）

いうまでもなく、国財とは人民が出す租税のことである。一般には「民力休養」が美事のように言われ、府県会でも費用削減が議論となっているが、そうした主張を「余輩の取らざる所なり」と拒否する。「一国の独立は其国民一般の負担する所なれば、自から負担する事に就て自から財を吝しむは、自から其事業を棄る者と云ふ可し」（④382）といい、廃藩置県の前と後の年貢と租税を比較して「前は重く後は軽し」といい、さらに租税額を米、金銀貨、紙幣で比較して、明治六年度の歳入九一〇〇万円に対して、明治十二年度は三九〇〇万

円弱であると算出、租税の実態を示した上で、「されば今の日本の国財は民力の極度にして、更に超過す可らざるものに非ざるや明なり。況んや人民次第に迂闊の旧習を脱し、其生産漸く厚を致して営業の道日に進むに於ては、国財の用も今に幾倍して妨なきに至る可し。国の為に切に企望する所なり」（④383）とした。また国債額も世界各国に比較すれば、非常なものではなく、「唯今後の問題は人民の勉強如何、政府の処置如何に在るのみ」と勉強を強調するが、西洋諸国の事物を信じ、「彼は富国なり我は貧国なり、貧富到底敵す可らずと て最初より落胆する者なきに非ず」と牽制もする。そして、「之を要するに政治の風も日に進み月に改まるものにして、其中には自から国民一般にて安心と認る所の治風に至る可きや必然、即ち国民自から国事を負担する時なれば、其時に至ては断然固陋の旧習を脱して永遠の大計に眼を着し、費す可きに費し、吝しむ可らざるに吝まずして、以て独立国の対面を維持せんが為に今より心に覚悟する所あらしめんとするの趣旨なり」（④384―385）と結んだ。

4　『民間経済録　二編』における政治課題

『民間経済録　二編』は、一八七九年八月『国会論』、九月『民情一新』、一八八〇年一月交詢社創立から、十二月『時事小言』執筆開始[3]に至る中間の、一八八〇年六月に「序」が草され、八月に刊行された。この執筆の時期、経緯は、きわめて重要なことである。一八七七年十二月刊の『民間経済録』と題名を踏襲し、「財物集散」「保険」「銀行」「運輸交通」「公共の事業」「国財」を論じているのだから、前著の「居家の経済」に対して「処世の経済」を論じたものとして、ミクロとマクロの入門書が完成されたと見ることもできよう[4]。しかし、刊行の時期に注目すると、単に経済論の続きの「二編」と考えるのは早計であろう。わたしは、本書を経

済書としてだけではなく、政治的思想の書として読み直すべきものと考えている。この問題については、本稿の課題から外れるため、詳論は別稿に譲ることにして、いくつかの点について検討しておこう。

問題の一つのは、『民間経済録 二編』の刊行に先立つ八月二十一日に、第四章の「運輸交通の事」が犬養毅の主宰する『東海経済新報』に「運輸論」と題されて掲載されたことである。それは、「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、犬養の「緒言」「何謂保護」と並んで社説の一つとして掲載された。『東海経済新報』は、田口卯吉の自由貿易主義を標榜する『東京経済雑誌』に対抗して、保護貿易主義を唱える雑誌として登場したものであるから、福沢も保護主義を容認したものと思われても致し方ないことではあったが、この掲載は、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。あるいは、『国会論』と同様に、事前に感触を求めようとした福沢自身からの提供と見ることもできよう。それはともかく、『民間経済録 二編』は、福沢が単に犬養毅を代表者とする保護主義を受け入れて鉄道敷設の急務を説いたものではなく、[5]蒸気の発明によって迅速に発達した西洋諸国の商売工業、政略兵権に対峙しなければならない危険な状況下にあるという認識のもとに、「即是れ鉄道築造の今日に猶予す可らざる由縁」を主張したものであった。その末尾にわざわざ「(拙著民情一新を参考すべし)」と記したのは、『民情一新』との連続性を示唆したものの証左であり、続編の意味があったと見るべきである。

『民情一新』は、五、六月より不快と偽って時間を作って著述され、[6]福沢が長期的政治構想の書として自信を持って世に送り出したもので、その主題は、一九世紀の交通通信革命を衝撃的に受け止め、そのもとで進行してきた政治的変動を、世界の動きに照らして紹介し、ロシアに見られるような官民の騒擾に対して、イギリ

ス型の政権交代を伴う議院内閣制の優位性を示すことにあった。それに続く『国会論』では、国会開設がいかに政府を利するものであるかが述べられているように、民間啓蒙と政府への懐柔の両方向に議論がなされていることに注意しなければならない。また、『民間経済録 二篇』の後に刊行される『時事小言』は、『国会論』の続編として構想されており、西南戦争のインフレによる国庫歳入の大幅な減少に対しての増税を、国会開設によって承諾させて、「内安外競」（⑤118）、延いては「武備を盛に」（⑤183）することを実現しようというプランが示されているのである。[7] さらに、『時事小言』の第四編「国権之事」には、「近時の文明は運輸交通の便利を以て一大主義と為すが故に、国の価を量て之を軽重するの法も亦自ら旧を改めて、先づ海軍陸軍の強弱を計り、又随て其国内鉄道電信線の長短と、定期郵船の多寡及び其航路の長短とを以て、評価の標準と為すに至れり。故に今日に在ては鉄道電信郵船と海陸軍とは正しく両立相対して、国威に影響を及ぼすの点は殆ど軽重の別あることなし」といった後に、「（拙著民情一新及び民間経済録第二編を見よ）」（⑤181―182）と記す。このように福沢は、『民情一新』、『民間経済録 第二編』、『時事小言』を、一連の構想の中で、主題を変えながら論を展開していたのである。[8]

こうした背景を見る時、『民間経済録 二篇』も、その関連で読み直さなければならないことは言うまでもなかろう。このことは、「第六章 国財の事を論ず」で、「国財」の確保の根底に、立憲政体の確立、国会開設が主張されていることからも明らかである。福沢の「運輸交通の事」の章は、文明の利器として最も重要視すべき鉄道をいかに早急に完備させるべきかという問題意識に基づくものであり、まさに状況に応じた、しかも戦略的な発言がなされているのである。「政略兵権」を制するために不可欠な鉄道敷設の早期実現には、田口卯吉らの主張する民間企業一辺倒では、実現不可能である。そのためには、その前提として、第五章「公共の事

業の事」が説かれなければならず、「国事の大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」（④374）として、鉄道、電信、瓦斯、水道などをあげるのである。では、すべてを政府に依存し、または保護に任せればいいかといえば、そこにはその財源が必要になる。それが「国財」に他ならず、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なり」（④378）。政府にどのよう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、国債も財源とすべきであり、確実に租税を徴収する裏付けをもたなければならない。「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のである。「序」が書かれた六月二十二日の半月ほど前の六日には、福沢は、門下生松本福昌の求めに応じて、相模国九郡五百五十九町村人民が元老院に提出した「国会開設ノ儀ニ付建言」[9]の草稿を起草していた。こうしてみると、「今年ハ国会年ならん」[10]と表現した福沢の最も充実した瞬間の作品の一つと位置づけることができる。

つまり『民間経済録 一二編』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。

二　『時事新報』における「鉄道論」

1　福沢諭吉の「鉄道論」――「兵要鉄道」の必要――

国会開設に向けた福沢諭吉の議論は、明治十四年政変を経て、一八八二年（明治十五）三月一日創刊の『時事新報』を拠点としたより一層具体的な政策提言へと変化を見せていった。

福沢は、七月十九日―二十九日、政党からも政府からも距離を置く「政治局外」からの意見として、西洋文明の智学の定着をはかることを目的として「局外窺見」を著した。「運輸交通の方便は最も文明に大切なるもの」（⑧229）であるが、三〇年にわたって西洋文明を取り入れてきた日本に「最も遅々たるものは運輸交通の道」（⑧230）であり、それは「我国人が学問の考に乏しくして事物の利害を間接に察すること能はざる」（⑧232）ゆえであるといい、「人智」を問題視して、「道路交通の為に人の智識を交換し世務を諮詢するの利益に於てをや。其利益洪大無辺なるも決して之を悟ること能はざるなり」（⑧233）と慨嘆する。次いで、中央と地方の政権が担当すべき法律、兵制、租税法、貨幣法以外の問題でも、「国事の大にして人民の私力に叶はざる事、又其関係の広くして全国の平均を要するもの、如きは、政権を以て施行せざる可らず」（⑧234）と、人民に実力が備わらない段階では、政府が率先して道路の開設に当たるべきであるという、保護の必要を主張する。しかし、それは手放しの保護政策ではなかった。「今運輸交通を便にするは国の大計に於て焦眉の急なりと云ふも、特に何人を保護して何事を起さしめ、特に何社に力を貸して何物を作らしむる等の趣向にて、限あるの保

護を限あるの人に貸すが如きは却て大計を誤るものなれば、一般法を設けて国中一般に之を施行せざる可らず」（⑧235）と、保護に歯止めを懸けるのみならず、保護への原則を求めた。これは、かつて福沢が慶応義塾維持のために政府に要請した資金貸与で苦渋を味わった経験からの言であったかも知れない。

福沢諭吉が「運輸交通は文明の原素なり」という従来の原則的主張ではじまる「鉄道論」と題された論説を書いたのは、その二ヶ月後の九月二十二日・二十五日の『時事新報』であった。

「鉄道論」の一日目は、『民情一新』で高らかに論じた交通通信革命の延長線上にあり、海運の発展はもとより言うに及ばず、内陸交通での鉄道汽車の便益を説く。日本鉄道会社は設立されたものの、予定路線すら確定していない状態にあった。「欧米各国の如きは鉄道の長短を以て其国の富強文明を察するの例にて、能く鉄道の用を知る者と云ふ可きなり」。商業、物産の盛衰、興廃はもちろん、鉄道を用いた新聞の配布の即時性は、全国人民の見聞知識も増進させる。その結果、「其根本たる鉄道の仕組さへ既に充分なる以上は、其枝葉たる各般の事業は、他の干渉を須たずして自然に繁茂す」（⑧345）る。海運を是として鉄道を忌避する現状に対し、奥州諸州の原野を湖水からの疏水を開鑿して良田を得ても山に囲まれた擂り鉢状の土地では市場への輸出もできず、「一条の鉄道を布設して摺鉢の底に達せし」めれば、「他の奨励督促を俟たず、各人自利の心に誘はれ、先を争て茲に来集し、疏水開鑿の業、日を期して成功す可し。鉄道の功益、実に至大至広なりと云ふ可きなり」と説いた。これは、内務卿大久保利通が、生前、士族授産の一環として提言した安積開墾での交通路として、膨大な経費が必要とされる鉄道にのみ頼らず、オランダをモデルとした海上交通としての海運、陸上交通としての運河による舟運を組み合わせた交通体系を計画し、会津の猪苗代湖と太平洋側の野蒜港を結ぶ疏水の開鑿が実行されていた時で[11]、それへの批判であったとみてよかろう。従来の論調を、「人智開達、有無流通、

殖産興業」（⑧346）の観点から具体的な事例によって改めて総括したものといえる。

しかし、二日目の論説は、一転して新たな状況への対応がみられた。「就中世人の注意を要す可きは、鉄道の軍事上に必要なるの一事なり」と、ヨーロッパや清国の実情を示しながら、兵員輸送に対する鉄道路線、「兵要鉄道」敷設の重要性を説く。「我日本の如き四周環海の国に在ては、海軍戦艦の準備、固より緊急の要務たること論を俟たずと雖ども、内国各地方脈絡連続の鉄道を布設すること、目下兵要上無上の緊要事たるは是亦毫も疑を容れざる所なり」と。そして、「過日来朝鮮事件の為め世上の物論甚だ喧しく、一旦日韓両国の和親破裂の気遣なきにも非ざりしを以て、我陸軍に於ても兵備至らざる所なかりしなり。仮に今東京より九州に達するの鉄道ありとし、馬関より釜山迄は疾速なる瀉船の往復あり、釜山より京城に至る迄又既に鉄道を布設しありとせば、一朝東京にて廟議一決弥開戦出兵す可しと一令の下に、幾万の軍兵は即刻東京停車場発車、翌朝未明馬関着港、渡海十時間にて釜山上陸、再び瀉車に乗り、夕刻は既に朝鮮京城の南大門上に日章旗の翩翻たるを見ることなる可し」（⑧347）と、仁川まで一〇日かかる汽船と、四八時間で京城に至る汽車とを比べて、「鉄道の兵略上に必要」（⑧348）なることを説いた。いうまでもなく、福沢がこの時点で、「兵要鉄道」の意義を強調しはじめるのは、七月二十三日に発生した壬午軍乱を契機としていた。壬午軍乱は、福沢のアジア認識の転換に大きくかかわる事件であった。七月三十一日に、閣議は仁川、釜山に軍艦を派遣することを決定したのち、駐朝公使花房義資が軍隊を率いて八月十六日に京城入りするまでに半月を要していたのである。

「兵要鉄道」とは、

商業計算上の損益を顧みず、軍艦を備へ砲台を築き兵士を訓練すると一般にて、護国の兵略を主眼として

財を愛まず布設したる鉄道（⑧346―347）

と定義する。土地が広大で人煙稀少なロシアは、政府自から鉄道を布設あるいは保護奨励して一五年ほどで欧領内は一通り鉄道の通らない地方はなく、ドイツも、年々兵要鉄道を増設し、民間路線を買い上げるなど、全国の鉄道はすべて政府の直轄にしたと、兵要鉄道敷設を例示する。のみならず、「従来日本人が遅鈍頑陋として蔑視する所の支那人の如きも漸く鉄道の利用を覚り、一昨年以来は全国中に鉄道布設の議ありて、政府が是認するの線路四条あり。……当時計画中の鉄道の如きも、一旦実地布設の期、必ず亦遠きに非ざる可しと信ずるなり」（⑧347）と、清国の脅威へと認識を変化させていった。このように、軍事上の観点からいえば、「兵要鉄道」は、国家の軍事的要請に対応するものである以上、官営及び保護によることは当然の帰結になるからである。

したがって、福沢の「鉄道論」は、単に文明一般論としての鉄道の効用でもなく、また敷設費用の担い手の問題でもなかった。『時事新報』創刊早々から着目してきた清国・朝鮮政略（東洋政略論）が壬午軍乱によって、このような危機的認識へと展開していった。福沢は、これと前後して、九月九日から十月十八日にかけて、『時事新報』社説に「兵論」を発表、十一月に慶応義塾から出版しており、その布石として鉄道敷設の緊要性が述べられたものといえよう。したがって、これ以降の福沢の鉄道論は、犬養が保護主義の援用に用いた『民間経済録 二編』のとき以上に積極性が見られるが、その主旨は、「兵略上に必要なる」鉄道をいかに早急に敷設させるか、そのための建設主体とその財源確保の方法の問題に重点が移っていった。それは、一つには、いかに民間に資金を提出させるかであるが、いわゆる富豪家もなかなか首を縦には振らない状況下での、

「餌」としての保護であり、火急時としては政府主導も視野に入れなければならず、その財源としては増税（国会開設が予定された以上『民情一新』などの戦略的課題から一歩進めた議論としての）、現状ではそれも可能であるという認識を踏まえつつも、さらには、外債へ募集へと構想が広げられていくのである。

こうしてみると、福沢の主眼は、犬養らの保護政策を後押しするものではなく、民間人が企図した鉄道起業への強力な保護などでもなく、もはやそれを遥かに超えた議論へ進んでいったのである。一八八三年（明治十六）には、その年頭で「兵備拡張」の重要性と国財充当への高級酒増税を説き（「明治十六年前途之望」一月四日―九日、十五日）、さらに、少し後の議論でも「今日我国に不足するものを足さんとするには、民心を一致せしめざる可らず、又同時に国財を徴収せざる可らずと。蓋し兵権を拡張せんとするには国財なかる可らず、国財を集めんとするには国民の心を和せざる可らず」（「調和の急は今日に在り」六月十五日、⑨29）と主張し、長文の論説「国財論」（六月二十日―七月二日）に結実していき、『朝野新聞』の批判に対して、「朝野新聞に答ふ」と五九楼仙蛮寄稿「世態論時事新報に呈す」では、「学問のすゝめ」以降一貫して「畢生の心事は国権拡張の一点」（⑨101）にあることを強調した。

ただ、鉄道の兵事への対応の主張は、もちろん福沢だけの議論ではなかった。一八八〇年十二月五日の犬養の「鉄道論」でも兵員輸送は語られていたし、一八八一年十一月に成立した日本鉄道会社に与えられた「特許条約書」にも「非常ノ事変兵乱ノ時ニ当テハ会社ハ政府ノ命ニ応シ政府ニ鉄道ヲ自由ニ使用セシムルノ義務アル者トス」と規定されているが、それは、このような「兵要鉄道」の認識があってのことではなかった。(12)

2　日本鉄道への期待

これ以降、『時事新報』紙上には鉄道敷設についての積極的な発言が増えていった。一八八三年八月十日・十一日、『時事新報』は「天下大に急にすべきものあり」を掲載する。福沢は自らを「急進断行の主義」と宣言し、「世上未だ鉄道敷設の要務なることを知るの人少なきか、或は之を知ると雖ども是れ漸進を期すべき者なりとて殊更に優悠不断の為を学ぶものか、兎角に遅緩を極むる者の如し」（⑨121）と、名前は出さないものの、田口卯吉らの漸進主義を批判した。[13] そして、日本鉄道を児戯と評しながら、日本が一二年かかって敷設した鉄道は米国では六日でできるのだから、広大、肥沃、地味豊かで、国富、資財の剰りある米国の文明の進歩と日本とを比較するのは酷であるという。しかし、その一方で、米国が鉄道敷設に費やした財本六五億ドルは全米資産の八分の一に当たるが、日本の鉄道への財本五〇〇〇万は、日本の総資産は八倍どころか、五〇倍、一〇〇倍であるから、わずか数千万円の資本投下で満足する理由はなく、「我輩は茲に我日本国人に向て、文明の事は専ら急進急行を要する者なれば決して因循遅滞すべからず」（⑨125）と結ぶ。ここも福沢の巧みな言い回しが見られる。「八倍以上」とはいえ、もとになる米国と日本の総国財を比較すれば、雲泥の差があることは明らかであり、いくら「内安外競」に備えるにしても、まず、政府財政の強化、すなわち租税の確保を推進しなければならないのである。これに対して、田口卯吉は「然らは則ち鉄道と雖も貧富盛衰の度に準して布設すべきものたるの理を稍ゝ解し得たりと云ふべきなり」[14]と敷設計画に対する具体性のなさと主張の一貫性の欠如を批判するのである。しかし、そういう批判は想定済みであったのであろう。単に文明国の鉄道情況を説いても、また政府の強力な保護の実態を描いて見せても、それが鉄道への投資を促すものではないことを福沢

は十分承知していたのである。それだから、この論説では、日本の国財の実態については全く触れなかったのである。

十一月三十日、『時事新報』は「東京大阪間ノ鉄道聯絡」で、中山道路線の早期実現を訴えた（一八八三年八月六日に内定した中山道鉄道公債証書条例が、十二月二十一日に発布される）。その中で、一里の建設費を比較して、東京―横浜間四一万円、神戸―大阪間五〇万円、大阪―京都間二五万円、京都―大津間一六万円に対して、日本鉄道の上野―本庄間は七万七千円であったことを示し、「其構造ノ精粗固ヨリ同日ノ論ニアラズト雖トモ我々日本人ノ鉄道ヲ渇望スル情ニ於テハ仮令粗悪ニテモ其用ヲ達スレバ足レリ、決シテ高価ノ鉄道ヲ布設シテ富ヲ妝フノ余力ナキモノナリ」という。田口卯吉が最初に福沢を批判した官設鉄道の高価すぎる建設費は、私設鉄道日本鉄道会社の実践によって、ようやく福沢自身にも認知されるに至った。

文明論および政策論として提示された鉄道、文明の尺度としての鉄道延長と国権拡張に伴う兵備としての鉄道を論じてきた福沢は、この秋から日本における鉄道敷設の現状認識へと論を進めていった。十二月一日・三・四日の『時事新報』に「大に鉄道を布設するの好時節」を掲載した。

冒頭は、前論を受け継いで中山道鉄道敷設の早期着手と工期の短縮の要求であるが、その実は、七月二十八日に上野―熊谷間で仮開業した日本鉄道会社への期待であった。自らの説得で設立された日本鉄道会社[15]の成功は、福沢にとっては、またとない持論の展開のときでもあった。

「我日本人は早く既に鉄道の利害を討論するの時期を経過し了り、今正に鉄道建築を実施するの地位に立つ者なりと云ふべきなり」と高らかに宣言し、「初め該会社の創立したる頃は日本全国の輿論未だ充分に鉄道の功用を悟らず、或は鉄道は文明の必要具なりと承知してあるべき筈の人々にても、其布設費用の大なるに驚

き、出納上得る所を以て失ふ所を償ふに足らざるべしとて、兎角に遅疑逡巡するの状情あるを免かれざりし」（⑨298）と、ここでも田口らの先見性がなかったことを暗喩している。さらに十月下旬に本庄まで延長するに至って、「始めて出納上得失相償ひて更に又余あるを知」られるようになったことは、「実に日本鉄道会社は日本の文明開化を催促するの恩人なりと云ふべきなり」（⑨298―299）と手放しで喜びを表現した。しかも「日本鉄道会社は此不景気の衝に当りて此新業を開きたるに、業の新らしきと時の不景気なるにも拘はらず、尚ほ且つ一ヶ年一割に近き利益を収め得るの事実を以てこれを視れば、日本の鉄道は其利益の甚だ大なること世界に比類少なき営業なりと断言するも敢て差支なかるべし」（⑨299―300）と絶賛する。その根拠として、福沢は、上野―本庄間の建設費を例示する。

築造費		一六三万五八〇〇円
支出	全営業費	五万六〇〇〇円
収入	収入金	一二万七四二〇円
純益金		七万一四二〇円

この一ヶ年八分七厘余の利息に相当する利益を見込んで、全国の富豪有志に勧告する。

諸君にして一たび奮起し、此金と此才を以て大に鉄道事業に従事せんには、今の不景気も決して憂るに足らず。……追て商機をして一転せしめ、全国各業好景気の時節到来することあらんか、此際に於ては鉄道

の利益も亦他の諸業の繁栄と共に大に増進し、終始常に天下第一の好営業たるの実利を失はざるべし。鉄道を布設して全国人民の為に文明を進め、鉄道を布設して自家一身のために功名栄利を博す。諸君を此業に誘致する所のもの、其力甚だ強大なりと云はざるを得ず。全国の富豪有志諸君は今の時に及びて早く自から大に計画する所ありて、私立鉄道諸会社を設立し、文明を進め功名栄利を博するに決して猶予することなかるべしと信ずるなり（⑨301）

と、私立鉄道会社を起業することを訴えた。ここで福沢は、政府に保護を求めることにも同意するが、その保護は無償ではないことに注意を促す。特に特許条約の義務個条にある五〇年後の政府買上げについて、「開業早々一ヶ年一割の純益を得るの勢にては、五十年の間に二割三割又は其以上の利益を収むるの時節到来するやも知るべからず。此際株券面の金額にて此鉄道を政府に買上げらるゝは、会社の身に取り決して喜ばしきことにあらざるべし。是れ我輩が保護と義務との軽重如何に関して鉄道の持主たる諸君の一考を煩はす所以なり」（⑨302―303）と説明する。さらに、「若し日本の人心尚ほ未だ空しく此好事業の前に躊躇するの実あらんか、我輩は則ち我日本政府に向て政府自ら鉄道布設の労を取らんことを希望するなり」（⑨304―305）と、政府による官設鉄道敷設をも提言する。そして、現在計画中の中山道路線の繁昌にも期待を寄せ、不景気を極める現状では各地の大小の財政家は資本の融通に当惑し、公債証書の騰貴も不相応の高点に達しているのだから、中山道敷設費位はたちまちに募集できるであろう。それに不安を感じるならば、そのときには外国債の募集に求めればいいと諭した。(16)

年末十二月二十七日、『時事新報』「漫言」欄に「短気は損気なり鉄道は気長に布設すべし」を掲げた。世相

を風刺しつつ情況を論うこの欄の鉄道論は福沢一流の茶番が演じられている。東京大阪はもとより下関鹿児島に鉄道を敷こうなぞは狂気の沙汰として二〇年、五〇年は待つべきとする風潮に対して、四一歳の漫言子は二、三〇年乃至五六〇年待つことに同意してして、一妙案提案する。「金十万円を出し召さらば、西南九州薩摩潟より東北蝦夷地の北見まで、縦なり横なり自由自在、蛛の巣の如くに鉄道を布設して参らすべし。其妙案とは他にあらず。此十万円を以て高利貸商売を始めさつしやれ。利足の割合は五両一分、即ち五朱の月縛りとして、やたらに貸付け、やたらに取立て、ジツト辛抱して二十年の後に至れば、前の十万円は子に子を産で百廿一億七千百九十三万円余となるべく、今少し辛抱して五十年の後に至れば、更に又大ぶとりにふとりて、五十一京六千八百九十一兆六千六百六十六億六千六百六十六万円余となるべし。此金を以て鉄道を布けば、千里や万里は造作のなき事」（⑧345）と。いかにして、退蔵資金を持つ富豪を動かすか、それはまた鉄道資金のみならず、租税を媒介とする「内安外競」の国家作りへの同化への誘いであったのである。翻って見ると、すでに八月十四日の「漫言」の「金満家奮へよや」（⑨125―129）で、「金満家」に西洋的「資本家」としての自覚を促していた。貨幣を崇拝して家に退蔵して、ただ金を持つだけで使うことを知らない日本の資産家に向けて、ヨーロッパ諸国では、大資本家に限らず、小民の間にも少額の資本を集めて融通し合い、寸時も資本に遊惰を許さないことを教えていた。

「大に鉄道を布設するの好時節」の社説は、繰り返しになるが、『時事新報』発行以降の東洋政略論を媒介とする現状認識から、さらにまた、自らが嗾けた民間鉄道である日本鉄道会社が成功を見せはじめた時の、福沢諭吉の立場の総括ともいえる文章であった。そして、この社説には「兵要鉄道」論は微塵も表れてこないことに注意しなければならない。東洋政略を彼方に見据えて、その準備とすべき国財の充実を、英国流の議院内閣

制に基づく国会開設による租税増徴を求めて、一つの例示として鉄道敷設の急務を説き、朝鮮問題を契機として、一挙に兵備の一環としての鉄道の意義と敷設の急務を説いた福沢は、その敷設方法に関しては、すべての事業と同様に民間主導を前提にしつつも、大事業、しかも国家的事業となさざるを得ないものについては、現実対応が当然のことであるとして、国家主導、あるいは政府保護に基づく民営鉄道の実現を説いていたのである。確かに壬午軍乱以降の福沢は、一時的には危機意識を誘導するような発言もみられるが具体性には乏しく、その真意は、こうしてみると、「文明としての鉄道論」の範囲での発言にあったと見るべきであろう。

『民間経済録 二編』が『民情一新』から『時事小言』に至る著作の中に位置づけて読まねばならなかったように、『時事新報』の論考も同様に、さまざまな状況に応じて問題を選択をし、この局面では国財の形成を、次の局面では兵備の重要性を、ここでは投資の意義をというように、さまざまの読者に向けて議論を変えて問題を提起する。鉄道というテーマは、いくら緊急性を訴えてもすぐの実現など期待できないことは百も承知で、この緊急課題を疎かにすれば国難が押し寄せるかのような、一つの危機感を前提にして、官民を挙って、国財の形成へ誘う戦略なのである。鉄道敷設は一つの共通問題に過ぎず、その向こうに国会開設による国財形成、それによる対外的緊張への準備が（甲申事変以降は増税要求として）、福沢の政治的意図なのであった。

さらに、この年の十月十一日、『時事新報』の社説「米国来信抜粋（鉄道と仮名の事）」の筆者は、アメリカ留学中の福沢の長男一太郎である。『時事新報』で東京―熊谷間の鉄道落成を知って、鉄道が物品の交通による物価の平均だけではなく、「無形ノ言語ヲモ運搬シテ其平均ヲ得」て「方言方訛」を一掃すること、言文一致の実現に「鉄道功用」をみるという内容である。福沢はこの掲載を「一太郎之鉄道論ハ熟覧致候。字句ハ不整処も多ク有之候得共、論旨ハ甚タ妙なり。則ち其意を拡メて一編を綴り、五、六日前之時事新報社説ニ用ひ

候」（S④16）と書き送っている。「危機」を前にした社説と、このような社説と、「漫言」を同時期に掲載した福沢を同時に見たとき、それはさらに明瞭に理解されるであろう。これらを含めたうえで考察しない限り、罵倒になるか、贔屓の引き倒しになるか、いずれにしても不毛な議論に陥ることは否めない。したがって、福沢の議論は、一論説だけを切り離して議論しても意味をなさず、一連の流れの中で理解すべきなのである。

三　福沢諭吉書簡に見える鉄道観

福沢諭吉の鉄道に関する論説は、一八八五年（明治十八）以降も多くの発言がみられる。しかし、「福沢諭吉の鉄道論」という観点から見れば、その基本的見方は前述の論説で十分に論じられていたといえる。したがって、本章の1と2では、観点を変えて、「福沢諭吉書簡」に見える鉄道への言及について、福沢の子息一太郎と捨次郎宛書簡から福沢の内面的な鉄道認識を取り出し、さらに甥で高弟の中上川彦次郎がかかわった山陽鉄道に関する考えを明らかにしておこう。

1　息子たちの鉄道修業

一八八三年十二月十一日、福沢は福沢一太郎・捨次郎に宛てて、九日に日本鉄道会社の招待で、浜野定四郎、岡本貞烋、高島小金治、高橋義雄、津田興二とともに熊谷迄初乗車したことを伝え（S④50）、年末の二十二日には、「近来日本ニゟ鉄道論ハ真実之輿論ニ相成、誰一人として否之字を云ふ者なし。此様子ニゟて、今後年〻歳〻着手する事ニ可相成。されバ捨次郎抔ハ、蒸気鉄道之事を学ふも亦是後来地位を得るの好方便と

も被存候」（S④65―66）と、持論の勝利を確信し、留学後への期待として、捨次郎にも鉄道に目を向けさせようとしていた。ただ、それは言い過ぎと思ったか、「前便一言を送り、レールウェー之執行抔如何と申遣したるも、自から無稽なるニあらず。但し是ハ拙者が唯一時之発意之ま丶ニ申越したる事なれバ、決して心ニ関するニ足らず。一身之修行ハ、自分ニ㊞得意之課ニ従ふ事緊要なり。如何様ニも取捨可被致候」（一八八四年（明治十七）一月四日、S④77）と、自らの判断によるようにと記した。しかし、のちに養子の福沢桃介に対して、鉄道事業へ進むように説得していることから見ても、この期待は、状況への参画を期待する発言であったと考えてよいであろう。鉄道への投資も徐々に広がりを見せ始め、「殊ニ人気と申ハ妙な者ニ㊞、目下日本鉄道会社之株式、十八円払込之者二十六円位ニ㊞売買ニ相成候」（四月二十四日、一太郎宛、S④133）と言いながら、他方では、「政府之財政ハ随分困難ニ㊞、中山道鉄道之金も既ニ他ニ流用し尽きたりと云ふ」（一八八五年五月五日、山口広江宛、S④273）と厳しい状況にあった。

しかし、子供たちの進路として、鉄道事業への期待が表れていく。「西洋執行之者が帰国しても、職を得る事易からず。薩長之筋之者ニあらざれバ、好き役人ニもなれず。榊原浩一（逸）抔が、米国ニ㊞鉄道之事を覚へて、日本鉄道会社ニ入り、幹事となりたるが如きハ、近来之大出来なり」（八月二十九日、一太郎・捨次郎宛、S④297）と。そして、直接本人に対してではないが、「次男捨次郎義ボーストンのマッサチュセットインスチチュート校にて土木科中の鉄道専門に入り、八十八年即明年は卒業の事なれば、帰国の時には何れにも鉄道の事に関せざるを得ず、其時にも多少の株を所有致し置度、旁以今回の加入を大切に存候」（一八八七年（明治二十）二月十三日、本山彦一宛、S⑤159）と、後述の山陽鉄道株を引き受けたことを記している。

捨次郎に対しては、「四月四日附之来書披見。……鉄道之事ニ付、今後如何なる部分ニ専ら力を用ひ可然哉

之旨、是れハ拙者も不案内之義ニ付篤ト聞糾し、次便ニ報知可致。其上ニゟ、来夏卒業まで之方向を定め候様致し度候」（五月十二日、捨次郎宛、S⑤190）と、卒業後の方向を決めるように促した。次いで、五月二十一日には、わずか九日前に「拙者も不案内」といった日本の鉄道の現状から、一年間に学ぶべきこと、特に鉄道事業に於て不可欠な課題、大規模な工事技術、鉄道のマネージメントなどについて、調査事項を書き送った。福沢の鉄道敷設事業に対する具体的課題を鮮明にしたものは、他の論説にもなく、福沢の意識がこれほどまで行き届いたものであることを知ることができる稀有なものであり、長文であるが、ほぼ全文を引用しておく。

来年度卒業に付ては、日本へ帰りて実地の事を執るに付、何等の業を専務に取調べ可然旨、先便被申越、甚肝要の問題、拙者も段々人に聞合候処、目下日本にて鉄道の業は処々方々に起り、苟も其学業を修めたりと云へば直に仕事のある勢なれども、何は扨置差向の欠乏は、橋を架すること、トンネルを穿つこと、此二ヶ条は要用中の要用にして、最も其人に乏しと申事なり。故に貴様も鉄道布設全体の事を学ぶと同時に、右の橋とトンネルとの事を別段に念入れ取調候様致し度候。

又日本に鉄道の工事に用る学士は不自由ながらも皆無と申次第にあらず候得共、鉄道事業全体のマネージメントに至りて〔は脱カ〕、曾て人の心付かざりし事か、今日壱人もなし。故に今鉄道の工事を知りたる上に、鉄道事務の取扱を心得たる者あらば、所謂鬼に金棒なるものにて最上の上なり。既に日本鉄道会社よりは特別に社員の壮年壱名を英国へ遣しマネージメント見習を為致居候よしに承り候。

扨爰に困難は、日本政府にて鉄道の布設は一切英国に依頼して、都て英風に倣ひし義に付、米国にてマネージメントの事を見習ひ来るも、英風即ち今の日本風に適せず、甚困るよし。然るに其マネージメント

を見習はんとして米国にては随分見習の都合も出来候よしなれ共、英国にては殊の外六ヶ布よし、甚だ困る事に候。既に榊原浩逸抔も米国にて少々マネージメントの事を見習候よしなれ共、日本に帰りて米国の所得は役に立たずとて窃に不平を鳴らし居候。

日本政府は妙な訳けにて、鉄道の事に付頓と米国人と談じたることなし。今度九州の鉄道会社へも内々政府より説諭して、一切の軌道車輛とも独逸に注文せしむるよし。誠に不思議の様に被存候。

右の次第に付、貴様も目下学校の専門を修るの傍に鉄道に関する書籍又新聞抔読み、

橋梁を架する事

トンネルを穿つ事

右二ヶ条を念入れ詮索して、尚余暇あらば、

鉄道のマネージメント

「株を募る事

「之を売買する事

「賃銭の高低の事

「チッケットを売る事

「如何なる地方の鉄道を布設すれば利あり又利なき等の事

「会社役員給料の事

尚右の外にも要用の件は枚挙に遑あらずと雖ども、凡其辺の考を以て取調致し度事なり。

例ば今度山陽鉄道は神戸より下の関へ至る線路なるが、此鉄道出来の上、内海は船の通航甚便利なれば、

或は船の為めに競争せられて鉄道不利の事はなき乎。
又日本の各地に漫に鉄道を布設して便利は便利ならんなれども、其割合に国中の殖産は進まずして、恰も宝のもちぐさり抔の患は有之間敷哉。
右等の事も常に心掛け置き、日本の帰りたる上は唯の技師のみにあらずして、事務を執るにも差支無き様致し置度、唯今の政府なればこそ米国を疎外して其鉄道法をも採用せざれども、役人の更迭は何時行はるゝも図る可らず、米国の鉄道法大に日本に行はるゝの日も可有之存候。／……
今度私設鉄道条例なるもの出来、下等客の運賃一英里に付一銭五厘より超過すべからずとあり。是れは如何。日本の鉄道は都て賃銭高きが如し。（S⑤192―195）

こうした福沢の「米国の鉄道法」への注目は、すでに一八八七年三月十二日―四月十五日に二三回にわたる『時事新報』の「日本国の鉄道事業」で、その建築費用、会社組織法、業務管理などとして論じられていたことでもあった。そして、福沢が特に重要視したことは、鉄道のマネージメントに関することであった。四月二十八日の福沢桃介宛にも、「或ハ案するニ、方今ハ日本ニ㊐鉄道流行。是れが出来上りたらバ、必ス、パニックを生ずることならんとハ存候得共、出来たる鉄道を毀ツ訳けニも参らず。されバ鉄道ニ付㊐之仕事ハ十分可有之ニ付、貴様も捨次郎之如く鉄道敷設之工業を学ばさるまても、鉄道マネージメント之実際を習ふてハ如何ニ存候」（S⑤187―188）と、書き送っていた。桃介は、こののち、ペンシルヴァニア鉄道会社に入り（一八八八年（明治二十一）二月二十一日、捨次郎宛、S⑤352）、鉄道実務を学ぶ。『時事新報』は、十一月二十四日、桃介の「米国鉄道の実用」を社説として掲載した。

一八八九年（明治二十二）三月、捨次郎、桃介二人は両毛鉄道会社への入社が内定したという。西脇悌二郎が株主権を掌握して、捨次郎が社長、桃介が支配人としてである。「拙者夫妻も実に喜び」（S⑥125）と桃介に報じる。だがしかし、これは実現しなかった。帰国後、捨次郎は山陽鉄道会社に、桃介は北海道炭礦鉄道会社に赴くことになる。

こうして、福沢の「鉄道論」は、「文明の利器」の啓蒙から、「兵要鉄道」のような「政略論」へ、さらには日本鉄道会社の成功による「起業論」へと進み、ついには甥と息子らによる「実践活動の場」へと進展していった。

2　山陽鉄道会社

一八八六年（明治十九）八月十三日、長崎で、上陸した清国水兵が飲酒のうえ暴行する事件が起き、さらに十五日、数百名の清国水兵が日本人巡査と乱闘となり死傷者を出すに至った。清国との衝突を想定していた福沢にとっては見過ごすことのできない問題であり、八月二十四日『時事新報』は「九州への往来便利迅速なるを要す」を掲載し、九州地方の治安維持のために、「我輩は今より早々神戸長崎間の鉄道工事に着手せんことを勧告する」（⑪87）として、「東京長崎間の鉄道は最も急設を要するもの」（⑪88）と位置付けて、その実現を主張した。

これとは直接の関りはないが、鉄道ブームを背景にして、神戸―姫路間の鉄道敷設構想が持ち上がっていた。十二月、兵庫県会議員石田貫之助、伊丹酒造業小西新右衛門、大阪藤田組藤田伝次郎、横浜正金銀行頭取原六郎、東京三菱会社荘田平五郎ら一五名による発起人会から、鉄道局に敷設請願が出された。

この直後、時事新報社長中上川彦次郎に社長の就任が打診され、福沢は「今度の鉄道に付ては過日荘田氏より極内々彦次郎へ懇談有之、老生も熟考候処、随分面白き事に付、従事可然旨申置候」（前掲本山宛、S⑤160）と承諾した。本山宛書簡は、捨次郎にアメリカの鉄道事情を調べさせたように、この間の事情、神戸―馬関への延長、三菱と藤田の同意、株金の募集方法、工事計画、着手方法などを細かく調べるように依頼したもので、特に三菱と藤田組との関係を憂慮している様子が窺える。三月七日の一太郎宛書簡でも、「山陽鉄道ハ、神戸ゟ馬関まで之計画。金主ハ三菱と藤田組ニ㊐引受候事ゆゑ、慥ニ出来可申」（S⑤166）と、そのことを記している。その直前と考えられる中村道太宛書簡で、「山陽鉄道之願ハ、いよ〳〵思ふ如く相成り、尚宮内省ニも御買上之事出来候よし。明日ハ内〻ニ㊐世間ニパット可相成候。御含まで申上候」（S⑤162）と伝えたのは、内密に中上川の承諾と株式の確保が進められてきたことを物語るものと見てよかろう。また、三月二十五日の荘田平五郎宛書簡に、「山陽鉄道株十万円丈ケ所有之義、過日大坂本山氏之方へ文通致置候処、其後之返詞ニ、老生が申込ハ其時既ニ後れて甚困難、い才ハ荘田君へ申置たりとの事なれとも、右来書中、時既ニ後れたりと云へハ、未タ生れさる子と縁談せざれバ間ニ合はずと云ふニ異ならず。理屈ハ兎も角も、昨今流行之鉄道、必す申込も多き事なれとも、此大事業中ニ十万円斗りハ差したる高ニあらず。宜敷御取計奉願候」（S⑤175―176）と株式取得への配慮を求めているように、中上川の山陽鉄道への本格的な支援の様子が見られる。

六月二十二日、中上川彦次郎は準備のため神戸へ向い、十月「山陽鉄道会社設立幷起業ノ儀ニ付稟請」を提出し、私設鉄道条例による最初の免許状の下付を得た。発起人会の当初の計画は多くの旅客を見込める神戸―姫路間であったが、内閣鉄道局長官井上勝から許可条件に馬関までの延長および施工期間の限定を要求され、神戸―広島間六ヶ年（猶予九ヶ年）、馬関まで九ヶ年（猶予十三ヶ年）で、三期に分けた計画に変更して着工

に至った。

中上川の赴任以後は、福沢および時事新報社にはもっとも多くの情報が齎されていたはずにもかかわらず、山陽鉄道に関する論評はまったく掲載されなかった。その事情を物語るのが、八月十五日の中上川彦次郎宛書簡である。

名古屋へ御出、鉄道局長との談判さし向不調之よし。是れハ馬鹿ヶた事なから、先づ〳〵急ニ争はぬ方、策之得たるものならん。新聞紙ニハ不記之意味、承知いたし候。（S⑤255）

「鉄道局長との談判」の内容は不明であるが、赴任当初から中上川は、私設鉄道条例で監督権を持つ鉄道局との間の調整に苦慮している様子が窺がわれる。新聞による論評を避けたのは、いたずらに井上勝らを刺激することへの配慮と見てよかろう。「山陽鉄道ハ今日まて之処ニ㊟ハ、先ツ差響も有之間敷よし。何ハ扨置、私立之基礎をほんとふニ立ること大切なるべし。如何となれハ、政変ハ是れニ㊟消留メたるニあらず。深く政府ニ関係してハ、其煩ニ堪へさる而已ならず、友あれハ又敵あるへし。此際之処置、甚困難なる可けれバなり」（九月二十一日、中上川宛、S⑤278）と、「私立」の意義を強調して激励し、また十二月十一日にも山陽新報記者鈴木券太郎からも政府からの干渉を聞いており、「実ニ驚入候次第、併日本ニ居る限りハ致し方無之、酩酊漢ニ接する覚悟ニ㊟、辛抱之外無之事と奉存候」と慰めている（十二月十一日、中上川宛（S⑤315）。捨次郎にも、十一月二十九日、「彼之山陽鉄道之工事、会社之引受とハ申なから、一切政府之鉄道局の干渉を受け、内実会社ニ㊟ハ自動するを得ず。就㊟も英国へ注文之品とて、悉皆鉄道局之差図ニ従ふ次第なれハ、会社ニも

何之インフレンスも無之事なり」（S⑤306）、十二月七日、「山陽鉄道も追〳〵纏り、着手せんとするの場合ニ至候処、政府今千種万様の干渉ニ而、中上川も殆んと当惑致居候」（S⑤310）と知らせている。

この頃、福沢は、山陽株の取得に腐心していた。中上川宛書簡、「来年三月末、又候山陽鉄道之株金拾円払込むよし承知致候。老生所有之百株ニ対する千円ハ出来可申候得共、足下所有五百株五千円之工風ハ今日説なきもの丶如し。是れハ如何可致哉、御考之上被仰下度、此様子ニ而拾円又拾円と申内ニ、遂ニ七半高ニも可相成、福沢と中上川と合六千株（百カ）、これニ対す三万円を払込む抔ハ少し閉口之次第、或ハ無理ニして叶はさる事も有之間敷候得共、随分一口ニ大金を出すハ恐ろしき事ニ而、大ニ考を要する所なり」（S⑤314）をはじめ、また翌一八八八年二月二十七日、「来書拝見。陳ハ鉄道株之申込も案外ニ旨く参候よし、欣喜ニ不堪、大安心致し候」（S⑤353）と安堵がみられるが、七月一日には「山陽株ハ此節ハ下落したり。如何なる原因か。案するニ、姫路まで通するの勢を示したらバ、必ス昇る事と被存候」（S⑥28）、十一月一日に開業する「兵庫明石間之開業検分云〻ニ而、廿八、九日頃ニも可相成由、御繁忙察入候得共、随分好き手際なり。株主等も満足之事と存候」（十月二十二日、S⑥59）と、一喜一憂している様子が窺われる。

この間、中上川は、一八八八年四月、初代社長選任された。山陽鉄道は、翌年九月一日に神戸―兵庫が開通して官営東海道鉄道に接続し、十二月に姫路まで開業する。山陽鉄道の路線は、山陽道沿いに敷設されたため、瀬戸内海沿岸を走る大阪商船会社の航路と並行することになり、両社とも運賃を低廉にせざるを得ず、そのためもあって馬関に至る延長線資金難に遭遇し、一八八九年十月に特別補助金を申請、一八九〇年（明治二十三）三月、一マイル当り二〇〇〇円を下付された。さらに一〇月から山陽鉄道は運賃を引き上げた。

一八八八年に帰国した捨次郎の両毛鉄道への入社は実現されず、福沢は「唯今山陽ニ参れハ、何事を為して

何様ニ用ひらるゝ哉」（S⑥129）と中上川に打診して、翌一八八九年六月に入社させた。十一月二十五日、捨次郎に宛てて「山陽鉄道株ハ本来拙者之考ハ、スペキュレーションにあらず。金高壱万円丈ケハ加入致す積ニ御、百株引請候処、新株を引請ることニ相成り、今ハ弐万余円ニ昇り、本意ニ背き候次第ニ付、時宜ニ従ひ壱万円丈ケを残して、余計之分ハ売払可申哉ニ存候間、貴様之印形を押したる委任状、五、六枚被遣度。……両三日を争ふニあらず。唯時の宜しきを見て売却候積ニ付、次便ニ御遣し可被下候。／鉄道之配当六十円ハ慥ニ請取申候。又十五円之為替も請取申候」（S⑥205）と山陽株の状況を伝えている。捨次郎は、技師として二年間在籍する。

中上川は、一八九一年（明治二十四）八月十四日に三井銀行理事に就任、山陽鉄道会社社長を退任した。中上川が退社すると、十月十一日付『時事新報』は「三菱社と山陽鉄道」を掲載した。

〔山陽〕鉄道創立のときには三菱社も大に関係したることなりしが創立後は特に力を尽すこともなく恰も傍観者の姿を以て持張する、其間に世上一般会社の流行漸く解熱して山陽鉄道会社も共に困難の地位に陥りたる其時にも三菱は曾て之に応援するの意なく鉄道会社に借用金を要すればとて之を貸す者は三菱ならで却て他に金策を運らすなとの有様にて社運振はず株券の価は日に下落して一時は二十円払込のものが十四円内外にまで沈みたることあり、此時に当りて三菱社は如何に運動したるや、実際を見ざれは漫に口外す可きことならねど近来該社所有の山陽株は表面に裏面に大に増加して会社株券の総数何分の一に達したりと云へば其所有株の中には彼の下落の極度以来世間金融の緩急に応して巧に買入れたるものも多分のことなる可し、投機者は無論世間一般に山陽株を所有して売放したる者の不運とは雖も三菱の為めに謀れば

世人の不運なるほどに高運なりと云はざるを得ず、此点より見れば三菱が最初山陽会社発起のときに加入したるは得策にあらず、若しも先見の明あらんには他人をして発起せしめ今日自家に所有する発起株丈かの金融を以て後に下落したる株を買入れたらば一層の利益を得たる筈なりとて或は窃に悔るの意味もある可し

福沢は、半月ほど前の九月二十三日、二十四日に「三菱社」「又三菱社」を書き、「経済社会に於ける金力の一政府」（⑬191―192）と見做してのことではあるが、発起人でありながら創設期の資金調達難に全く尽力せず、ひたすら金融利益追求に邁進した三菱を揶揄したものであった。山陽鉄道会社が、発起者の一人である三菱に頼ることができず、やむなく政府への特別補助金に向かわざるを得なくなったことへの批判であった。本山宛書簡に見られた三菱と藤田についての情報収集は、福沢には当初から両社について何らかの危惧があったものであろうか。

3　軍事路線との相克

この後も、『時事新報』は、一八九一年十二月十九日「鉄道法案に就て」、一八九二年（明治二十五）七月二十九日「鉄道株の未来」、九月二十八日―三十日「資本の用法」で、土地、公債、預金などを比べて、鉄道への投資を説得する論説を掲載している。こうした中で、敷設路線をめぐる私設鉄道と軍事要請との軋轢問題へと論を進めていった。

一八九二年四月十九日、二十日に「山陽鉄道会社」を掲載した。これは、山陽鉄道の設立から三原まで開業

を概要し、一八九〇年恐慌直後の困難を背景に、株主総会による十五ヶ年間一年五分の特別補助金申請書を支持したものである。この時期は、利益が上がらず、配当金は一年二、三分から四分までで、工事も中断していたのである。中上川、捨次郎ともに去った後ではあったが、福沢は、山陽鉄道の売却案や、未着手路線の官設案に反対して、継続を願った。青森―東京間の日本鉄道、東海道、九州鉄道が成立した中で、山陽路線が完成しなければ、東北から西南に至る幹線は形成されないからではあるが、福沢の主張の背景には、再び、東洋政略が意識化されてきたことによっている。「独り中道に中止して前後の聯絡を絶つは、人事に商事に不便のみならず、軍国の大欠典と云ふ可し。殊に忘る可らざるは積年の東洋問題にして、一朝支那朝鮮の辺に事端の発するあらば、其事の軽重緩急に論なく、我海陸軍隊の為めに要用の場所は馬関なる可きに、陸上これに通ずるの路なし、不覚悟も亦甚だしと云ふ可し。猶予す可き時期に非ざるなり」（⑬340）として、さらに「東洋問題の空想を描て一場の活劇」（⑬342）を示した。

広島―馬関間の路線について、海岸線を主張する会社に対して政府部内には軍事上から見て海から攻撃を受けやすい海岸線に反対して山間部を通ることを主張する意見が台頭していた。これに対して、一八九三年（明治二十六）七月十五日の「山陽鉄道の線路」で、福沢は、距離、工費、都邑から見て海岸線を主張し、山間線に掛かる余分の経費を軍艦製造に充てるようにいう。そればかりではなく、「山間線の目的を達し得て軍事上の為めには好都合ならんと雖も、広島以西にて商売もしくは物産に名ある都会市邑は、之が為めに毫も余沢を蒙らざるのみか、次第〳〵に旧来の繁昌を失ふて衰退に赴かざるを得ず」と経済上の利害へ論を進める。鉄道を敷設する本来の目的は、全体に経済のためである。「軍事と商売とは到底両立せざるものなれば、若しも当局者に於て山間線を必要として軍事の為めに是非とも欠く可らずとならば、私設会社への注文は止めにして、

自ら千八百万円を投じ広島以西の山間線を敷設するこそ得策なれ」（⑭100）と、軍事専用路線を敷くようにいう。それは、「本来私設鉄道の目的は只利益の一点あるのみにして、山陽鉄道会社の発起も亦これが為めに外ならず」（⑭99）というように、かつての中上川の労苦への援護でもあった。次いで、一八九四年（明治二十七）四月十八日の「山陽鉄道の設計、門司海峡の架橋」でも、なぜ広島以西のみを山間に取るのかと批判し、関門海峡架設の急務を「政府自から之に当るは其本務」（⑭346）とし、日清戦争の直前、六月八日の「朝鮮事件と山陽鉄道」では、「剛情にして会社の自由を許さ」ない政府の山間へのこだわりを批判して、「此時に臨んで山陽線が広島に終ると馬関まで通達すると其利害如何ばかりなる可きや」として、朝鮮に向かって船を出す場合、その船が東京、大阪より出発すれば門司で石炭を積み込み、広島に帰って出船となり、三日を空費すると問題点を例示する。「政府の因循、軍事論の剛情、遂に今に至りて無限の遺憾を感ぜしめ」（⑭396）ると批判した。

福沢の兵備論としての軍事鉄道は、「兵要鉄道」の意義の強調の時代は、鉄道敷設を説くための論調の一つの譬に過ぎず、今ここでの軍事専用路線は、むしろ政府と軍部の財政を含めた状況認識批判の意味合いへと変化しているのである。

この後、中上川は、一八九五年（明治二十八）に取締役として復帰する。前年には、牛場卓蔵が総支配人就任していた。山陽鉄道は、一八九八年（明治三十一）十二月に神戸―姫路間、一九〇一年（明治三十四）五月に馬関まで全通する。

おわりに

このように、福沢の中上川宛書簡や『時事新報』の論説を見ると、中上川が直面した私設鉄道の困難さを逐一知った福沢は、さらに、大きな問題に直面する。一八九一年七月、前年の九月に鉄道庁長官に就任した井上勝によって「鉄道ハ本来国家的事業ナルカ故ニ現在ノ私設鉄道ハ之ヲ買収シテ国有ト為スノ必要アリ」[17]とする「鉄道政略ニ関スル議」が出され、政府による私設鉄道会社の買収が主張されると、鉄道買収と国有化論の議論が高まった。そうした中で、『時事新報』は、十一月二十八日の「鉄道買上」、十二月十九日「鉄道法案に就て」で、私設鉄道買収に賛成の立場を鮮明にした。それは、一八九〇年恐慌の余波を受けて鉄道株も下落する中での、成立時の日本鉄道とは異なって、山陽鉄道をはじめとする私設鉄道の経営の困難さを熟知させられた福沢の当面の措置と言えよう。事実、後者では、全国の鉄道を国有と為すことには反対を表明しているからである。そして、一八九二年六月成立の鉄道敷設法によって、各地域での鉄道誘致運動が盛んになると、福沢は、翌年七月十二―十四日に「鉄道拡張」を掲載した。そこでは、政府買収論を一転させて、「国有の主義を止めにして自由に私設鉄道を許可するの一事」(⑭93)を主張する。それはさらに、

> 我輩は今日の機会に際し、断然国有の主義を一変して私設鉄道を自由に許可するの必要を認め、敢て大方の賛成を得んことを希望するものなり。扨いよ〳〵国有の主義を止むるに就て、一の故障は彼の軍事鉄道の論なれども、既に人民の私設を自由にし、単に利益を目的として敷設せしむる以上は、軍事論の如き断

じて之を排斥せざる可らず。如何となれば軍事と利益とは到底両立す可らざるものなればなり。(⑭94)

と、先に見た山陽鉄道路線問題の伏線に位置づけられる論文でもあった。

こうした鉄道国有論への批判的論調は、一八九八年になると、六月一日「鉄道国有の理由如何」をはじめ、石河幹明に意を伝えて書かせた八月二十一日の「官有鉄道論」(⑯456—468)、二十七日の「世間の鉄道論」(⑯468—470)、三十一日の「官有とす可きもの豈に啻鉄道のみならんや」(⑯470—472)と連日紙面を飾った。その主眼に軍事目的のための国有化論への批判が展開されていることと同時に、とくに「世間の鉄道論」の「世間の鉄道論は株式の景気如何に由るものにして、株式騰貴すれば私有論と為り、下落すれば官有と為る」は、鉄道株に対する投資家の右往左往する姿をリアルに描き出している点に注目すべきであろう。

福沢諭吉の鉄道に関する膨大な論説は、通観してきたように、状況に応じてきわめて多彩な表現がとられ、前後相反する書き方がなされている。これは、何も鉄道論に特有なことではない。こうした福沢の論述に対して、坂野潤治氏は、近著で「哲学者よりは新聞記者のほうが変わり身の早いことは、今日のわれわれもよく知るところです。しかし、福沢は平然と一年少し前の自分の主張を批判の対象にする、研究者泣かせの言論人でした。この本(『兵論』のこと——引用者)で福沢は『時事小言』での自分の主張を、次のようにひっくり返しています[18]」という。

一例を示しておこう。「鉄道拡張」の一節には、

本来私設の目的は単に利益の一点にして眼中他を見ざるものなれば、既に之を許すことに一決したる以上

は、人民の自利自営に一任して苟も制限する所ある可らず。……既に事業の計画を定めて出願する上からは、其利害得喪は自から負担す可き筈にして、或は其計画宜しきを得ずして失敗することあるも、出願者自身の誤りにして所謂自業自得に外ならず、他人の与り知る所に非ざれば、苟も事に於て妨なき限りは許可せざるの理由はある可らず。（⑭94）

とあり、そして、その少し前に書かれた、三月三十日―四月十五日の「実業論」でも、

鉄道法に併行線を許さず、濫設を防ぐの意味ならん、是れは姑く聴く可しとするも、従前の慣行に人民より新に敷設を出願するとき之を許すと許さゞるとに就き様々の理由ある中にも、其線路に利益薄かる可しと認るものへは許可を与へざるの内規ありと云ふ。実に驚入るの外なし。人民が自利の為めに事業を企てたることなれば其利益の有無は政府の知る可き限りに非ず、利害共に企業者の責任たるは論もなきことにして、不幸にして何程の大損亡を被ればとて陰にも陽にも政府に向て不平を訴る者はある可らず。仮令ひ其者が産を破て餓死するも政府に於て毫末の関係なきは三歳の童子も知るに易し。（⑥159）

という。まるで自立した営業者の活動を制限なく認め、政府の干渉、保護を拒絶する論調をもとに福沢批判を続けてきた田口卯吉の論調と同じではないか（論文Ⅲ、参照）。

さらに、鉄道国有化問題を批判するにあたって、

或は外国の例を仮り来りて、独逸にては云々、仏国にては云々など唱ふる者あれども、独は自から独、仏は自から仏、日本には自から日本の国情あり。自国の国情を問はずして強ひて他国の例に倣はんとす（⑯458）

と、ロシア、ドイツ、清を例に「兵要鉄道」を論じた時の論を自ら否定しているのである。

このように、福沢の批判は、その状況と相手に応じて多様な表現が見られるのである。

福沢の鉄道論については、先駆的な研究として増井健一「福沢諭吉における鉄道政策論」[19]がある。それは、『西洋事情』初編、二編、『民情一新』、『民間経済録 二編』、『時事新報』論説など、福沢の鉄道に関する論考を網羅的に紹介、論評した労作であるが、福沢を一貫した「鉄道民営論者」として位置づけようとし過ぎて、福沢の政論としての性格とその変化を捉えることには成功していないのである。福沢の主題は、鉄道の民営論、官設論、民営保護論の何れでもなく、状況に応じて官設も保護も視野に入れて論じているのである。

本稿の趣旨は、福沢の鉄道論が文明の尺度を基軸にして、単なる経済政策の一部として論じられたものではなく、政治戦略の展開の一つとして成立するものであったということにある。この点の捉え方いかんによって、同時代人にも多くの誤解が生じており、現在の研究者にとっても躓きのもとともなるのである。この点に関しては、論文Ⅱ、論文Ⅲで考察するので、参照されたい。

註

（1）『西洋事情』初編刊行前に流布されていたという「写本「西洋事情」」には、「鉄道は其国に因り政府にて造るものあれども」（⑲203）が記されていた。

（2）『福沢諭吉著作集』第1巻　西洋事情、慶応義塾大学出版会、二〇〇二年、vi頁では、慶応四年四月以降の刊行と推定している。

（3）刊行は一八八一年十月、富田正文「後記」『福沢諭吉選集』第五巻、岩波書店、一九八一年、三四四頁。

（4）小室正紀編『福沢諭吉著作集』第6巻　民間経済録　実業論「解説」、慶応義塾大学出版会、二〇〇三年、三七一頁。

（5）小室正紀氏は、藤原昭夫氏（『福沢諭吉の日本経済論』日本経済評論社、一九九八年）と共に、これを保護主義への傾斜と見ることを批判している。小室前掲、三七三―三七四頁。

（6）「福沢諭吉書簡猪飼麻太郎宛」明治十二年八月十五日付、S②237。

（7）坂野潤治「明治国家の成立」梅村又次・山本有造編『日本経済史3』開国と維新、岩波書店、一九八九年、のち『近代日本の国家構想』岩波書店、一九九六年。

（8）平石直昭氏の「「理論」と「政談」」（『福沢手帖』173、福沢諭吉協会、二〇一七年六月）は、文明論から政論への転換を、一八七七年刊の『分権論』に見出している。この議論はとくに傾聴すべきであり、この三著との関係については後日の課題としたい。

（9）金原左門「福沢諭吉と相州自由民権家」『福沢諭吉年鑑』22、福沢諭吉協会、一九九五年十二月、四三―四六頁。

（10）「福沢諭吉書簡田中米作宛」明治十三年三月十七日、S②340。

（11）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。

（12）参謀本部は、独自に軍用に適う鉄道の在り方を検討しており、一八八八年（明治二十一）には『鉄道論』に結実し

ていく。

(13) 川崎勝「田口卯吉の『時事新報』批判」参照。

(14) 田口卯吉「日本鉄道会社の急務」第一、第二(『東京経済雑誌』第176・177号、一八八三年八月十八日・二十五日)。

(15) 日本最初の私設鉄道の創設に当たって、福沢が岩倉具視に華族の金禄公債を資本とする鉄道会社設立を説得したという(北川礼弼談。石河幹明『福沢諭吉伝』第四巻、岩波書店、一九三二年、七六二―七六三頁)『民情一新』『民間経済録 二編』で説いた鉄道敷設の急務への一つの対応でもあろうし、また、犬養が「日本鉄道会社ノ盛挙ヲ聞ク」の冒頭で述べたように、富豪が発起人に名を連ねているものの、一株五〇円の小口株と株主保護の要求がそのまま生かされた鉄道会社の実現であった。

(16) この時期の福沢および『時事新報』の外債論は、一八八二年十一月八日「鉄道布設」、一八八五年十月十七日―二十一日「紙幣交換の為めには外債も憚るに足らず」、十二月三日―八日「外債論」がある。福沢の外国債権論の変化に関しては、三谷太一郎「福沢諭吉と勝海舟―外国借款政策をめぐる対立とその歴史的意味―」『福沢諭吉年鑑』23、福沢諭吉協会、一九九六年。のち『ウォール・ストリートと極東 政治における国際金融資本』東京大学出版会、二〇〇九年所収。ただし、この時期の論説については言及されていない。藤原昭夫『福沢諭吉の日本経済論』日本経済評論社、一九九八年、一二五―一四八頁。最近では、小室正紀「福沢諭吉の経済論」、同編『近代日本と福沢諭吉』慶応義塾大学出版会、二〇一三年、二四〇―二四二頁。

(17) 鉄道省『日本鉄道史』上篇、一九二一年、九一六頁。

(18) 『帝国と立憲 日中戦争はなぜ防げなかったのか』筑摩書房、二〇一七年、五五頁。

(19) 増井健一「福沢諭吉における鉄道政策論」『近代日本研究』一〇(一九九三)、一九九四年三月、慶応義塾福沢研究センター、七三―一二四頁。