The University of Osaka
Institutional Knowledge Archive

Title	田口卯吉「鉄道論」の考察
Author(s)	加瀬, 佳代子
Citation	言語文化共同研究プロジェクト. 2002, 2001, p. 69-76
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/77306
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

https://ir.library.osaka-u.ac.jp/

The University of Osaka

田口卯吉「鉄道論」の考察

加　瀬　佳代子

1．はじめに

明治十四年四月五日の『東京経済雑誌』（以下『東・経』）第五十八号に「鉄道論」と題する論文が掲載された。田口卯吉によって書かれたその論文は，私設鉄道会社による鉄道敷設に反対を訴えるものであった。西洋の文物制度を積極的に取り入れようとしていた当時の日本の状況を考えれば，このような田口の態度は時流にさからうものだったと思われる。しかも，田口自身「此の如き言論は，思ふに現時の活発なる輿論にありては遅鈍なりとして容れられざるべし。[1]」と，自分の論が受け入れられにくいであろうこと記しているのである。

ここで疑問となるのは，田口がどうしてこのような見解を示したのかということである。しかも田口自身，自分の考えが実社会とずれていることを認識しているのにである。そこで本論では，「鉄道論」を中心に分析し，田口の鉄道観について考察する。

2．日本の鉄道敷設状況

「鉄道論」の考察に入る前に，当時の鉄道に関する状況について論じておく。日本初の鉄道開設は明治二年には決定され，早くも明治五年には新橋・横浜間が開通している。しかし，その実現に何の困難も伴わなかったわけではない。明治二年の鉄道敷設決定においては，大隈重信と伊藤博文の二人が積極的であっただけで，反対者が絶対多数だったということである。鉄道に反対する勢力はあまりに強く，刃傷沙汰まであったという話しである。

しかし，明治五年に実際に鉄道が開設すると，鉄道は人々に受け入れられていった。『明治運輸史』の資料によれば，明治五年から明治十四年までに，六つしかなかった停車場は六倍以上の三十八にまで増え，線路も十八里から百里にまで延長されている。車両も増加し，客車は五十八両から二百三両に，貨車は七十五両から五百二十七両にまで増えている。もちろん，それだけ利用者も増加していたわけであり，明治六年には百四十一万二千六百一人だった利用者が，明治十四年には五百八十二万八千八百四十二人にまで増えている。[2]これらの数値や，明治十三年には大津・京都間，手宮・札幌間も開通していることを考え

---

[1] 『鼎軒田口卯吉全集』（以下『鼎軒』）第四巻，吉川弘文館，1927，1990，p.27。
[2] 運輸日報社編『明治運輸史』上，クレス出版，1991，pp.60-63。

ると官設鉄道の経営はうまくいっていたように見える。しかし，当時の政府には，それ以上路線を延長するだけの経済力は残っていなかった。

そこで，私設鉄道会社の登場となる。それまでも官設鉄道の開通と並行して，私設鉄道敷設の計画がいくつかあったものの計画倒れに終わっていた。そして，ようやく現実化に至ったのが明治十四年ということである。この私設鉄道会社設立の主旨を原田勝正氏は「官設鉄道の建設資金の枯渇による建設の停滞という事態を，民間資本によって打開すること，一八七六年の金録公債証書条例によって生活の転換を必要とするにいたった華士族に対する授産策として活用すること[3]」と述べている。実際，明治十四年に設立された日本鉄道会社は出資するだけであり，鉄道の管理は鉄道局に全権委任していたのである。

しかし，会社の主旨と社会の鉄道の希求とは別の問題である。例えば，明治十四年に東京府知事に提出された日本鉄道会社創立願書の冒頭は，次のようになっている。「政府曩に鉄道を開築して其模範を示されし以来，国人皆鉄道の便益を覚知し，今日に至つては之を全国に普及して以て農工商業の昌盛を添加せんことを渇望せり。[4]」つまり，国民が鉄道を求めているからと，私設鉄道会社の必要性を説いているのである。

また，このときの状況は『明治運輸史』本文には以下のように記されている。「官設鉄道の敷設せられし以来，鉄道熱は漸次其の度を高め来れり[5]」，「東京鉄道会社[6]は，斯くの如き歴史を遺して，空しく泡沫会社たるに終れるも，而かも機運は次第に熟し来りて，今や一私設鉄道会社なかる可らざるの勢ひを示せり。此の機運は十四年の夏に至りて，日本鉄道会社となりて現れたり。[7]」ここでは，まるで日本鉄道会社の設立が必然であったかのように書かれている。いずれにしても，明治二年のときのような鉄道に対する反対はなく，社会的にも鉄道を求める声が高まっていたのではないかと考えられる。

３．日本鉄道会社設立と田口卯吉の反応

しかし，この日本鉄道会社による鉄道の敷設に異議を唱えた人物がいた。田口卯吉である。田口卯吉は自らが発行する『東・経』に「鉄道論」と題する論文を二回にわたり掲載し，その中で日本鉄道会社による鉄道敷設に対し反対を唱えたのである。

それではまず，「鉄道論第一」，「鉄道論第二」それぞれを考察してみることにする。

３．１「鉄道論第一」

「鉄道論第一」の冒頭は，社会事業の有益性についての解説から始まる。田口によると，全ての社会事業は有益性をもっているという。しかし，それが実際に有益となるかどうか

---

[3] 原田勝正『日本の鉄道』吉川弘文館，1991，p.27。
[4] 前掲書，p.75。
[5] 運輸日報社編『明治運輸史』上，クレス出版，1991，pp.60-63。
[6] 東京鉄道会社：日本鉄道会社と同様の主旨―官設鉄道の建設資金の枯渇による建設の停滞の打開，華士族の授産策―をもって設立を計画された会社。設立前に明治十一年に解散。
[7] 前掲書，p.73。

は，社会の貧富の度合いによると田口は主張している。そこで田口は，例として大学建設をあげている。大学を寒村に建設しても結果として衰退を見るだけであり，都会に建設するからこそ大学は利益をもたらすのだと田口は述べている。

続けて田口は，日本鉄道会社の設立計画を具体的に提示し，「之を布くの利は布ざるに勝る萬々なるべし。[8]」と一応の賛成を示すものの，「私に鉄道の業尚ほ我国貧富の度に比して過大ならん[9]」不安があるという。そこで，田口は自分の旅行体験談――悪路のため，時間とお金を浪費した――を持ち出す。そして旅行者である自分でさえそうなのだから，商売ともなれば時間的・金銭的浪費は多大であろうと述べている。そして，現状の交通の不便さは，「物産の蕃殖を害し」，「国家の進歩を妨ぐる[10]」と，運輸の発展が必要であることを認めているのである。つまり，運輸の改善を全面的に反対しているのではない。ただ，「一国の進歩には必ず順序[11]」があり，貧しい国には貧しい国に適した道具があり，やみくもに富国の道具を使用すべきではないというのである。また，鉄道事業も商業に他ならないのだから，収益を上げねばならないと田口は言う。そして前橋・東京間以外は，収益が見込まれないから，鉄道を開設する必要はないと主張している。

最終的に田口の提示する解決案はいかなるものかというと，鉄道の前に木道を敷く，汽車の前に鉄道馬車を利用せよということである。そして前者から後者へ移行は物質的繁栄を見てから漸次行うようにと述べている。

３．２「鉄道論第二」

「鉄道論第二」の冒頭で田口は，鉄道敷設賛成者が鉄道敷設の理由付けに良くあげることを書き連ねる。それは，鉄道の敷設工事で遺跡などが発掘されるとか，鉄道が開通することで都会と田舎の智識が平均化されるとか，人民の権利が同等になるとか，地方巡査の特権がなくなるとか，軍隊の移動が容易になるなどといったことである。

田口はこういった利益を「間接の利益」であるとし，このような利益を鉄道敷設の理由とするのは「直接の利益」をないがしろにする「金衣玉食者の論」であり「上等社会」でのみ通用するものだと強く主張する。田口曰く，「間接の利益」はどのような事業にも付随するものであり，鉄道に特別なものではない。事業というからには，公衆の利益よりもまず自社の利益が重要視されるべきであり，それが見込まれないのであれば，事業は開始してはならないというのである。

「鉄道論第二」でも最終的な田口の結論は「鉄道論第一」と同様，まず木道を敷き馬車を走らせ，物質的に繁栄が見られたら，それらを漸次鉄道・汽車へと替えよというものである。

---

[8] 前掲書，p.26。
[9] 前掲書，p.26。
[10] 前掲書，p.26。
[11] 前掲書，p.26。

以上の田口の主張は，大きく二つにまとめることができる。一つは，木道・馬車から汽車・鉄道への鉄道「漸進主義」，そしてもう一つは路線延長に対する反対である。そこで，この二つの視点から，さらに分析を深めることにする。

4．田口卯吉の鉄道観

4．1 鉄道漸進主義

先にも述べたように，二つの論文に共通する田口の最終的な結論は，木道・馬車から鉄道・汽車への漸進的移行である。そして，前者から後者への移行の条件は物質的繁栄であった。田口は，この漸進主義に以下のような経済的理由を付けている。

> 余之を聞く，鉄道馬車は鉄道，蒸気会社の三分一の費用を以て創設するを得べしと。然ら則ち木道の如きは其十五分の一を以て建築するを得べし。此くの如くして其利益の増加し，物産の蕃殖し，行旅の倍するに至りて則ち始め木道たりしものを漸次改めて鉄道となし，其馬車たりしものを漸次改めて蒸気車とするも何ぞ遅からんや。[12]

馬車や木道は安価ですむため，とりあえずそれらを先に使用しようという田口の意見は一見すると，導入費という経済的側面だけを見ての発言のように見える。しかし，田口は同時に次のようにも記している。

「大凡一国の進歩には必ず順序あり。[13]」
「一国の文明は一蹴して達すべきものにあらざる[14]」
「貧国の富国に進む自ら順序あり。文明の進歩は各種の元素整然として並進するにあり，一種類の進歩にあらざるなり。[15]」　（傍点は筆者による）

「鉄道論第一」の最後に書かれているこれらの発言から分かることは，田口の頭には「馬車から汽車へ」「木道から鉄道へ」という順番があり，「文明の進歩」という観点においてこの順序が乱れることはありえないということである。

この馬車から汽車への変化を鉄道の進歩をとする見方は，当たり前と言えば当たり前のように見えるであろうが，それはイギリスの汽車の発明の歴史を知っているからである。例えばシベルブシュは『鉄道旅行の歴史』の中で，アメリカの鉄道の歴史は「蒸気船から

---

[12]『鼎軒』第四巻，吉川弘文館，1927，1990，p.27。
[13] 前掲書，p.26。
[14] 前掲書，p.27。
[15] 前掲書，p.27。

蒸気機関車へ」の移行であったと記している。

日本への鉄道の受容に関して山本弘文氏は「このような古典的な発展からみると，明治期のわが国の陸上輸送はかなり奇型的であった。」と記している。[16]どういうことかというと，日本の場合は，蒸気鉄道，馬車，馬車鉄道は，その導入も，事業としての営業開始もほとんど同時だったのである。ちなみに，日本人による陸上輸送のための馬車の使用は明治二年に始まっている。また，馬車鉄道にいたっては，むしろ鉄道よりも後発で，明治十五年に新橋・日本橋間で鉄道の補助として使用され始めているのである。

つまり，明治に生きていた田口にとって，馬車も汽車も木道も鉄道も同時に存在しはじめたものなのである。ならば，彼は視覚的・経験的に，馬車から汽車への進歩も，木道から鉄道への移行も知らないはずである。しかし，彼は順序に固執した。それでは，田口が固執した「順序」は一体どこからきたものなのであろうか。当然，鉄道生誕の地，イギリスから持ち込まれたと考えられる。

そこで，一例として，当時最も日本で影響力があったといっても過言でないハーバート・スペンサーの論文に鉄道について記したものがあるのでここに引用する。

> Pack-horses, then wagons then coaches, then steam-carriages on common roads, and, finally, steam-carriages on roads made for them ——such has been slow genesis of our present meant of communication.[17]

荷場から馬車へ，そして蒸気機関へ，最終的に蒸気機関鉄道への移行。スペンサーが slow genesis と言う鉄道の進歩の過程は，田口のもつイメージとぴったり符合する。

このスペンサーの論文を，田口が読んだかどうかは定かではない。しかし，明治知識人の多くがスペンサーの影響を受けていたように，田口もスペンサーの影響を受けていたことは間違いない。彼がいかにスペンサーを尊敬していたかは，スペンサーの死去にあたっての追悼文を読めば一目瞭然である。明治三十七年一月二十三日の『東・経』に掲載された「ハーバート・スペンサー氏を祭る」と題された記事で，田口は以下のように記している。「如何に貶斥せんとするもスペンサーは近世の巨人なり。思ふに彼はギリーキのソクラテス，プラトー等と肩を並ぶるものなるべし。近世のベーコンありと雖も余は其の人となりを卑む。ケスネー，アダム・スミス，マコーレー，新井白石，アウガスト・コムトありと雖も余は，スペンサーが彼らに比して一頭地を抜けるを見る。[18]」ここにアダム・スミスの名が出ているが，田口は彼よりもスペンサーの方が秀でているとさえ言っているので

---

[16] 山本弘文『維新期の街道と輸送』法政大学出版局，1972，p.144。

[17] Herbert Spencer, Over-Legislation, *Essays: Science, Political.& Speculative, vol III*, 1891, 1966, p.256。

[18] 『鼎軒』第二巻，吉川弘文館，1927，1990，p.621。

ある。

田口が鉄道「漸進主義」的態度をとった直接原因がスペンサーの論文であったかどうかを問題としているのではない。ここで筆者が問題とすることは，運輸のための道具として受容した鉄道に，それにまつわる観念も一緒に受容していること，そして，その観念が受け入れ先である日本社会の状況よりも優先されていることである。

4.2 路線延長に対する反対

続いて路線延長への反対について考察する。この主張は主として「鉄道論第一」で展開されており，先に述べたように，前橋・東京間以外の路線は必要ないというものである。田口はこの主張の根拠として，運輸の便を改良する条件を三つあげている。

> 第一，地方の輸出入の合計若干圓にして運輸の便欠くるあるが為に年々損失する金額若干圓なるや。
> 第二，旅行の人数若干にして其時日と旅費の増加するが為年々損失する金額若干圓なるや。
> 第三，為換金の到達遅延するが為に割引若くは手数料として損失する金額若干圓なるや。[19]

そして，この条件を適用すれば，青森までの路線延長をも認められないというのである。実は，青森までの路線には北海道開拓という政治的な目的もあり，それは田口も認めている。しかし，田口にとって政治的理由は経済的理由よりも優先されるものではなかった。経済学者であった田口が，経済的側面を最重要視することを問題視しているのではない。筆者が問題とするのは，田口に「鉄道を敷くことにより経済発展が見込まれる」という考えがないことである。鉄道敷設により経済が発展するということは，当時の人々には考えもつかないことだったのだろうか。

ここでまた，スペンサー[20]の論文から引用する。

Under the stimulus of an enormous traffic —— a traffic too great for then

---

[19] 『鼎軒』第四巻，吉川弘文館，1927，1990，P.26。

[20] スペンサーは Railway Morals and Railway Policy（1853）という論文の中で，路線延長に対する反対を示している。しかし，この論文が主として批判の対象としているのは，株式会社であった。スペンサーは，株式が分散すると，取締役の選出が形式だけになってしまうこと。そして，それが，配当が下がっているにもかかわらず，拡大政策にのっとって路線を延長する弊害をもたらしていることを指摘している。そして，株主全員が認めなければ，路線の延長を禁止するよう主張した。

existing means —— the first line sprung up between Liverpool and Manchester. Next came the Grand Junction and the London and Birmingham (now merged in the London and North Western); afterwards the Great Western, the South Western, the South Eastern, the Eastern Counties, the Midland. Since then subsidiary lines and branches have occupied our capitalists. As they were quite certain to do, companies made first the most needed, and therefore the best paying, lines; under the same impulse that a labourer choose high wages in preference to low.[21]（下線は筆者）

スペンサーによると，イギリスの鉄道は余りある需要に応える形で発展したということである。さらに資本家や企業が鉄道を敷くのも需要の高い順であり，したがって儲けの多い線から敷かれると述べている。また，この文にはさらに，In default of materials for a direct parallel, we might cite from India and the colonies, cases of injudicious road-making.と一例として，収益が上がらない赤字収支のカレドニア運河を上げている。スペンサーによると，介入による進歩はありえないということである。

ここでもスペンサーの見解が田口の見解と類似していることに気がつく。鉄道拡張の順序という観念もまた，道具としての鉄道とともに受容されたといえよう。

5．「近代化の牽引車」としての鉄道

実際には，田口の論は受け入れられることもなく，私設鉄道会社である日本鉄道会社は設立し，上野・高崎間，大宮・青森間を開通させた。さらに，明治十八年に開通した品川線の開通は，私設鉄道会社設立ブームのきっかけとなった。なぜなら，品川線の開通により，横浜・高崎間が直結し，主たる繭・生糸の輸送ルートと利用されはじめたからである。貨物輸送量の劇的な増加は，当然企業としての経営収支も増加させ，この日本鉄道会社の良好な経営状態は，他の私設鉄道会社の設立を誘発するのに充分だった。つまり，日本における鉄道の進歩は田口の予想を大きく裏切るものだったのである。

現在，鉄道を「近代化の牽引車」ととらえ，鉄道を通しての近代化の研究は既に数多くなされている。近代化の定義はさておき，それらの研究の中に，鉄道による経済発展という観点が含まれないことはない。

それでは，「鉄道論」における田口の主張は，田口だけの誤謬だったのであろうか。そうではないように思われる。『明治運輸史』には，編纂者である宮元源之助なる人物による自序がある。そこで，宮元氏は次のように記している。「産業興つて而して国富長じ，国富長じて運輸のこと盛なるは蓋し，普通の勢也。然も独り我国に在ては，却つて運輸のこと

[21] Herbert Spencer, Over-Legislation, *Essays: Science, Political. & Speculative, vol III*, 1891, 1966, p.267。

興つて而して産業を刺激し，国富を促進したる跡ありて，殆ど普通の勢と其揆を異にせり。[22]」すなわち，鉄道敷設による経済発展は日本だけに見られる特殊な事例だと宮本氏は述べているのである。この本は，明治期の運輸の発展を記録することを目的とし，大正五年に編纂されたものである。つまり，大正五年にいたって――鉄道開通から四十四年目にして――「鉄道により経済発展が促される」ことが認められ，その上で，基本とされるイギリスの発展の型と比較して奇異と受け取られていたのである。

道具としての鉄道の受容は，鉄道にまつわる観念をも伴うものであった。時に，その観念は，道具としての鉄道の使用を制限しかねないものであった。田口の「鉄道論」はこの一例といえるだろう。しかし，現実は観念通りではなく，予想外の結果をもたらすこともあった。しかし最初は予想外でも時間の経過とともに，それは例外の一事例として定着していくのである。

鉄道を「近代化の牽引車」としてみとめられること，このこと自体，「近代化」の結果なのではなかろうか。

【参考文献】

『鼎軒田口卯吉全集』，吉川弘文館，1927，1990。
運輸日報社編『明治運輸史』下巻，クレス出版，1991。
ヴォルフガング・シベルブシュ，加藤二郎訳『鉄道旅行の歴史』法政大学出版局，1982。
原田勝正『日本の鉄道』吉川弘文館，1991。
――――『鉄道と近代化』吉川弘文館，1991。
――――『鉄道史研究試論』日本経済評論社，1989。
山本弘文『維新期の街道と輸送』法政大学出版局，1972。
Herbert Spencer, Railway Morals and Railway Policy, *Essays: Science, Political.& Speculative, vol III*,1891,1966.
――――, Over-Legislation, *Essays: Science, Political.& Speculative, vol III*,1891,1966.
――――, Progress: Its Laws and Cause, *Essays: on Education and Kindred Subjects,*1911,1963.
清水礼子訳「進歩について」『世界の名著 36』,中央公論社,1970。

[22] 前掲書，自序。