

渋沢栄一の経済政策提言と経済観の変化

——日清・日露戦争期を中心として——

島 田 昌 和

はじめに

日清戦後経営期は、(1)開国以来持ち続けた植民地化の危機を乗り越え、日本のおかれた国際環境が大きく変化した、(2)帝国主義段階に突入し、日本は対露戦の準備に邁進し、その結果、経済を取りまく環境が激変した、(3)金本位制の採用、条約改正等欧米先進国との国際秩序を強く認識するようになった。その意味で日清戦後経営期は近代日本にとって大きな画期となった時期であった(石井寛治 [1997])。そしてこの時期のもっとも大きな経済論議が「外資導入問題」であった(波形昭一 [1971])。

一口で外資導入といってもその具体化のためにはさまざまな手法があり、かつ整備しなければならぬさまざまな諸条件があった。よって外資導入問題に関係してさまざまな法律が制定された。日本興業銀行法とその改正、鉄道国有化法、担保付き社債信託法、財団抵当法(鉄道抵当法、工場抵当法、工業抵当法)などである。これらの法律に結実した外資導入の具体的検討のそれぞれの局面に応じたそれぞれの角度からの研究が蓄積されている。これまでの研究で各々の法律の持つ意味とその制定プロセスについてはそれぞれにかなり詳細に明らかになっている。しかしながらこれらの法律は鉄道抵当法、工場抵当法、工業抵当法、日本興業銀行法中改正法律案、担保付社債信託法が1905(明治38)年に、鉄道国有法が翌年の1906年に集中的に成立したにもかかわらず、それらを包括的に取り上げた研究は皆無である。その理由はそれぞれの法律の制定に至る理由やその役割がかけ離れているため包括的な意味合いを見出すことが難しいからであろう。

ここで取り上げる渋沢栄一はこれらすべての問題に深く関与し、新聞、雑誌などにも積極的に発言を残している。例えば、金本位制の導入に反対したことや鉄道国有化問題で反対を表明しながら最後には賛成に転じたことなどは有名な事例である。しかしながらこれまでの研究では渋沢の発言はそれぞれ個別の経済問題に対するあくまでも「商工業者を代表する意見」として断片的、表面的に取り上げられているだけで、渋沢の発言の真意にまで踏み込んだ研究は皆無であった。

渋沢は日清戦争以降、経済動向や経済政策に関してきわめて積極的に新聞、雑誌等に自説を発表している。それは渋沢が、経済問題に占める政策の比重が高まっていることを認識し、個別企業の設立、運営のみならず経済全体の進むべき方向に意見を表明すべき立場にあることを

強く意識するようになったからと思われる。

そこで日清戦後期を中心に、清国賠償金、金本位制、外資導入、鉄道国有化、三抵当法といった個々の経済政策に対するこれまでの研究史と渋沢栄一の発言を再検討し、その関連性をさぐりながら根底に流れる渋沢の経済観を明らかにしたい。

1. 日清戦後の経済政策と経済動向の全体像

まずはじめに、日清戦後とはいかなる時代であったのか、簡単に紹介しておこう。「日清戦後経営」という言葉がよく使われるが、これは一言でいえば対露戦に備えての膨大な軍備拡張とインフラ（経済基盤）整備を実行するための一連の経済政策であった。⁽¹⁾

財源は、清国からの賠償金に加えて増税と内外債の発行などによって賄われた。増税は1896年、1899年、1901年と三回にわたり、登録税や営業税の新設、酒造税や地租の増徴、煙草専売制の開始などが実施された。それでも足りない分は公債発行をするしかなかったが、戦費を調達するためにすでに巨額の公債を国内で発行しており、これ以上の国内発行は難しかった。国外で公債を発行するためにはその前提として欧米にならって金本位制を採用することが不可欠であった。そこで松方正義や阪谷芳郎といった一部の大蔵省首脳は、1897（明治30）年に激しい反対論を押し切って金本位制を導入した。このように日清戦後経営期の経済政策とは、軍拡という政治問題に対処するためにおこなわれた大がかりな一連の経済政策の変更を意味した。

ここでこの時期の経済変動と景気対策の推移を見ておこう。日清戦後期の経済変動は、賠償金を元手とした財政支出の増大、すなわち日本銀行の積極的貸出方針、金利引き下げに誘導された戦後好況と第二次企業勃興によって幕を開ける。⁽²⁾しかしながら、無理な経済政策のひずみを反映して1898（明治31）年には恐慌がおこり、政策も「緊縮財政」に方向転換する。すなわち貿易の入超が金融逼迫・金利上昇を引き起こし、内債価格の下落から財政上絶対に必要な公債発行が不可能になるという緊急事態を迎えたのであった。短期的に景気は回復するものの、すぐさま1900（明治33）年には再度、恐慌となる。政府・日銀は正貨準備の維持を優先し、民間貸し出しの制限強化などの消極基調を継続したため、日露戦争期まで基本的に景気は回復せず、長期的な不況状態が続いたのであった。

それでは個別の経済問題を順番に取り上げながら経済施策に対する渋沢の意見を紹介していこう。

2. 清国賠償金問題

1895（明治28）年に日清戦争は終結し、4月に下関で講和条約が調印された。すぐさま、償金の受け取り方や用途に関する検討が始まった。日清戦後の経済政策の基本方針と絡む重要問題であった。⁽³⁾その任を任されたのが松方正義であり、財政整理、外債非募集による財政基盤の確立を望む天皇の意向を受け、1895年3月に大蔵大臣に就任した（室山義正 [1984] 219頁）。

すぐさま松方は財政整理、外債非募集を前提とした軍備拡張、産業育成、財政基盤確立（財

政整理)の三本柱から成り立つ「健全財政積極主義」に基づく案を提出する。これは軍事費不足分を全額賠償金で補填し、軍事公債1億円を急速に償還することを盛り込んだ案であった。軍事公債を早期に償却することで財政負担を暫時軽減し、産業育成策として運輸通信事業のための事業公債の発行環境を整えることをあわせて追求する考えに基づくものであった。

しかしながら、松方の健全財政積極主義は当時の政治状況から伊藤内閣の入れるところとならず、松方は蔵相を辞任し、渡辺国武が後任となった。渡辺は膨大な軍備拡張と積極的産業育成の方向を前面に打ち出し、財政基盤の整備確立という課題を犠牲にした。渡辺蔵相による軍拡予算は計画実行段階では3億1324万円に膨らんだ。そのため軍事公債の償却をおこなわずに逆に軍事公債1億円を追加発行した。同時に鉄道、事業公債も1億円発行し、合計2億円の財政負担増となった。渡辺の「積極財政路線」は軍備拡張に偏重し過ぎたため、軍事及び軍事公債の一方的な累積をもたらし、財政基盤の整備確立は不可能となる無謀とも言うべき計画案であった。

このような経緯を経て、賠償金使途を含んだ日清戦後経済政策が実行に移されていった。政府部内の議論と併行して、新聞、雑誌等で様々な論者によって償金使途が論じられた。一般の議論としては、当初軍備拡張は償金の使途には入っておらず、産業振興のために償金による軍事公債償還をすべきかが一つの議論の分かれ目となっていた⁽⁴⁾。

それではこの問題に関し渋沢がどのような見解を持っていたのかを検討していこう。講和条約締結から比較的時間もない8月に渋沢は「戦後経済談」として新聞に談話を発表している。渋沢はまず、清国からの賠償金を過度の軍備増強に費やすことに反対している。その理由として「既に一度拡張せば年々歳々之が為費す所の維持費即ち経費の増加は勢ひ免るべからず」と一時的な軍事費拡大が長期的な財政負担につながる点をあげている。償金の使途を過大な軍事費に振り向けることを警戒する論調は当時比較的一般的なものであった(『読売新聞』1895年8月27日～9月1日、渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 別巻第6, 268～274頁, 長岡新吉 [1973] 122頁)。

続けて償金を経済振興に振り向けるべきことを主張するのだが、特に賠償金を整理公債や軍事公債の償還に当てるべきではないことを強く主張した。すなわち、「若し償金を以て公債を消却することをあらしめん乎、金融は忽ち緩みて物価は甚しく騰貴し、而して投機熱は流行し其極恐慌を来すこと独乙の覆轍を見ても明かなり」(渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 別巻第6, 270頁)と述べている。物価騰貴、投機熱、ひいては恐慌の引き金になるとして一時的な過度の貨幣流入を警戒し、それを防ぐためにロンドンで確実な公債を買って保管することを主張している。実際には政府は巨額の軍艦建造費支払いのためロンドンで英貨(金貨)で受領し、プールすることを決めていた。「軍艦兵器輸入のため正貨流出が生じ、それが国内金融の逼迫を引き起こすことがないよう配慮されたため」であり、渋沢とは反対の理由で賠償金は英国に留め置かれたのであった(室山義正 [1984] 244頁)。

渋沢は、1895年12月にも反対意見を繰り返し表明している。ここで興味深いのは、渋沢が間

接的な政府の産業保護の必要性をあわせて論じていることである。すなわち、「政府は宜しく工業の発達を助成すべし予は直接の保助（ママ）を政府に望まざるも政府の如何なる工業に向かっても出来得る限り間接の保助を与へて其発達を奨励せざるべからず」と述べている。⁽⁵⁾ 輸出品に対する関税保護や紡績などの輸出品の原材料への輸入課税の免除といった国内産業が対外競争力をつけるための法的な保護の必要性を認めている。その一方で一時的な大量の資金の流入は国内経済への金融上の悪影響を生む可能性があり、償金による内国債償還に反対するのであった。

渋沢は具体的な行動もおこなっている。1895年9月26日の商業会議所連合会で「戦後経済調理ノ件」として、償金使途を軍備に当てれば必ず将来増税となり、「経済ノ上ニ大変動ヲ起スベキニ於テ」、「実力ヲ養成スルガ必要ナリトノ觀念ヲ起サシメンコトヲヨウス」として商工業者に注意を促し、独自の意見をとりまとめ、政府に建議することを決議している（渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第22巻, 32頁）。

このような渋沢の償金問題を中心とした戦後経済政策に対する見解と行動はこれまでどのように評価されているのであろうか。長岡が渋沢の見解を取り上げている。長岡は、ブルジョワジーが景気浮揚と事業振興をねらいとする軍事公債償還への償金利用を歓迎しており、償金使途としてブルジョワジーは景気浮揚のための公債償還という景気動向と関係した短期的な期待以外の具体案を示しえず、政府と基本的に利害が一致しており償金問題に根本的に反対しなかったと分析している。商業会議所連合会の意見表明を渋沢自身の見解と同一視し、渋沢自身が1895年後半時点で内国債償還に賛成であったように推論している。しかし長岡は先に紹介した渋沢の8月の内債償還反対意見を取り上げておらず、12月の反対意見表明に対しても景気上昇局面での内債償還に危惧を表明した程度の受け止め方しかしていない。9月の商業会議所連合会のきわめて断片的な資料に記載された渋沢の抽象的で短い発言によってこの時点で渋沢自身が内国債償還に賛成であったと推論するには無理がある（長岡新吉 [1973] 129頁）。渋沢が景気上昇局面以前の8月に既に反対意見を表明し、12月に繰り返し反対表明したことをより重視すべきある。

先に紹介した渋沢自身の償金問題に関する発言を細かく吟味していこう。財界全般は賠償金による軍事公債償還を願っていた。市場に資金が流入し景気浮揚、事業振興につながると考えたからである。しかしながら渋沢は経済動向を自由放任に任せる自由競争、自由主義経済の観点から反対を唱えた。渋沢は賠償金を産業奨励金などに使ったり、賠償金によって軍事公債を償還することは政府を頼った安易な景気浮揚策であり、保護主義的政策になるとして反対したのであった。

同時に財政の膨張を容認した政府の実行策とも同一歩調をとるものでもなかった。渋沢の考えは、政府の中ではある程度の軍備拡張を容認しながらも、同時に財政基盤を強化し、民間産業の振興をはかろうという基本スタンスにおいて松方の経済観とはそう遠くないであろう。

軍事公債償還の影響については松方は軍事費の償還を優先することで一層の軍事費支出に歯

止めをかけ財政負担の軽減を優先しようとする考えを持っていた。それに対し渋沢は、一時的な資金流入の影響を心配した。すなわち、景気上昇局面では一時的な資金流入による景気のさらなる過熱を心配し、景気後退局面では政府資金を頼みとして安易に景気浮上を期待する財界の態度を批判した。

渋沢は政策立案者または財政担当者ではないので政治状況や財政情報をすべて入手する立場になく、あくまで在野、民間の立場から提言しているに過ぎない。故にその視野は松方などの政治家よりも短期的になりがちなのは致し方ないであろう。それでもなおかつ基本的認識としてはあくまで健全財政を根幹として、小さな政府を志向する点で松方と同じスタンスにたっていた点は高く評価されるべきである。渡辺蔵相が財政規模を度外視した軍拡の容認、それをまかなうための公債増発による放漫財政によって長期的に財政構造を悪化させていった事実と比較するときそれはさらに際だつ。同様に他の商工業者が景気対策として軍事公債償還を求めた政府頼みの態度ともはっきりと一線を画すものと位置づけるべきであろう。

3. 金本位制問題

賠償金使途問題と相前後して生じた大きな経済問題が、金本位制採用問題であった。金本位制採用の過程に関しては詳細な研究がなされている(小野一郎[1963] [1964a] [1964b] [1964c], 小島仁 [1981], 山本有造 [1994], 中村隆英 [1985], 高橋誠 [1964], 神山恒雄 [1995])。その中で既に渋沢の見解もかなり克明に取り扱われている。

これまでの研究から金本位制制定過程の概要を紹介しよう。金本位制問題は「松方正義の勸告」によって、1893(明治26)年10月に貨幣制度調査会が設置され、そこでの議論の中から生み出されていった(中村隆英 [1985] 64頁, 山本有造 [1994] 127頁)。20名の委員に渋沢も名を連ねている。委員会は反対派が主流を占める中、推進派の阪谷芳郎や添田寿一ら大蔵省担当官の巧みな会議運営によって、からくも改正必要論に導かれる(中村隆英 [1985] 64~68頁)。金本位制の導入は、当時の国際情勢からすると必ずしも経済的には有利とはいえなかったが、強固な通貨制度の確立が不可欠という松方の「信念」と「脱亜入欧」の発想によって短期的利害を無視して導入されたものであった。

この間、渋沢は一貫して金本位制導入に反対した。1895(明治28)年3月頃、貨幣制度調査会で銀本位維持を主張している。渋沢は「実益ヲ主トシテ之ヲ攻究スヘキモノニ在リテハ、容易ニ同意ヲ表シ難キモノアリ」と述べ、この問題に関してはあくまでも現実主義に立って反対を表明している。つまり「我邦現行貨幣制度ハ経済上常ニ其利益ヲ享クルコト多シ」と述べ、現行の銀本位は金本位国への輸出に有利に働き、同時に輸入防壁の役割をも果たしており、これをあえて放棄する理由のないことを強く主張した(渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第23巻175頁)。この意見はまさに貨幣制度調査委員会の多数意見であり、同時に経済界の意見を代表するものであった。短期的に見れば金本位採用は必ずしも有利な経済施策ではなかったものであり、渋沢をはじめとする大方が当面の利益を求めたのは当然のことであった。

引き続き渋沢は1897（明治30）年の金本位実施準備段階に至っても再び反対を表明し、運動している。渋沢は1897年2月18日の中外商業新報で記者の質問に答えて金本位採用反対理由として「余が最も懸念に堪えざるは、日本銀行正貨準備充実の一事之なりとす」と1895年時点とは異なった理由で反対を唱えている。償金準備は「今後収容すべき償金等を以て充分なりとするものがあるが如くなれども、焉ぞ知らんこの収容すべき償金の大半は使途既に定まり」、清国賠償金はもはや正貨準備として期待できないと主張する。さらに「昨今の我が海外貿易は」、「常に我に逆にして輸入大に輸出に超過したるにあらざるや」と述べ、大幅な軍備拡張によって貿易入超状態が続く、「正貨涸乏として流出するが如きことある時に当たりそれ將た何を以て其の充実を計らん」と述べ、今後の正貨準備に対して大いなる懸念を表明している（渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第23巻、649頁）。

渋沢は続けて「今回の金本位を採用せんとするの真意は公債に依りて今の財政計画を完成せんとするにあるが如くなれども、若し特に之が為に現行の貨幣制度を改正するが如き要あるに就いては、之と共に後患を貽すに就いても亦大いに考ふるの要あるを知るなり」と述べ、1897年時点ではその導入の目的が確固たる通貨制度の確立から財政赤字補填のための外資導入の条件整備に変質しつつあることを指摘し、改めて反対を表明している。

渋沢の言説を見ると、1895年時点では渋沢は早熟的に金本位の採用をするよりも現実的利益を踏まえた主張をおこなった。さらに1897年時点では金本位採用の目的が変質しつつあることを指摘し、金本位を土台とした外債募集によってさらに財政が放漫となり、景気動向を悪化させることを最も恐れたのであろう。

金本位の採用は、実際には渋沢が懸念するほど日本経済に直接的な悪影響を及ぼすものではなかった。金本位の採用後、銀本位国である清国への紡績輸出は打撃を受けるものの、同時に原料輸入ではメリットを発揮していた（高橋誠 [1964] 181頁）。

しかしながら、1897年時点での渋沢の懸念はその後はっきりとあらわれてくる。1898年には財政赤字と正貨準備不足が顕在化し、これに起因する戦後恐慌となる。政府は基本的には軍拡路線を維持し財政赤字路線を改めなかった。さらに正金準備維持を優先し、景気刺激のための有効な金融政策をも採用しなかったため、不況は長期化した。

償金問題と金本位制問題の2つの問題に対する政府の方針決定を軸として日清戦後経営の性格ははっきりと規定された。すなわち、松方による外債非募集、財政再建方針が否定され、軍拡容認の積極財政政策路線が採用された。同時に金本位採用の目的も財政再建から積極財政を支える外債募集の条件整備へと変質していった。

民間からは金融緩和のための政府資金の民間散布案として、民間への外資導入問題と、鉄道国有化問題がそれぞれ浮上する。この問題は戦後恐慌以降、日露戦争をはさんでの長期的な不況対策として主張され続けた。これらの問題に対する渋沢の見解と行動を検討し、あわせて日清・日露の戦争をはさんだ時期の渋沢の経済認識と経済観の変化を考察し、日清・日露戦争によって作り出された新たな国際競争の激化の中で渋沢がどのような日本を模索していったのか

を分析していく。

4. 外資導入問題

まず外資導入問題であるが、日清戦後経営期の外債発行の概略をこれまでの研究史に基づいて紹介しておこう。日清戦争後、軍拡路線に伴う貿易収支の大幅入超、正貨準備不足から新たな資金調達が必要があった。しかし国内では既に大量の軍事公債を発行しており、これ以上の公債発行は事実上不可能であった。そこで外債発行による海外からの資金調達をしなければならなくなった。もともと日本は植民地化への恐れから外債を忌避してきたが、不平等条約の撤廃・金本位制の採用によってその心配は薄らぎ外債発行が可能となった⁽⁶⁾。

1897（明治30）年に政府が保有する4300万円の軍事公債をロンドンで売り出し、その売却に成功する。その後日本は本格的な外債発行に踏み出すが「大蔵省、日銀では、積極基調のもとで人為的外資輸入を最小限にする松方の方針が主流を占めていた」（神山恒雄 [1995] 145頁）とか「外資忌避の方針は日清戦争による戦費の増大にもとづく財源の枯渇にさいしても強く貫徹され、さらにその後の『戦後経営』の財政方針のなかでも、このことは強く継承せられるべしとされた」（高橋誠 [1964] 197頁）と述べられているように、外債発行は最小限に留められる。

政府は日清戦後の積極財政を、賠償金に加えて増税や内債発行で賄っていたが、「98年に第一次恐慌が発生すると、公債をめぐる事態は悪化した。つまり、大幅な貿易入超などにより激しい金融逼迫が生じて、金利が上昇し内債価格が低下したため、公募は不可能な状態になり」、軍艦建造費などの決済資金、正貨準備不足の補填のため、外債発行に踏み切る（神山恒雄 [1995] 138頁）。それが1899（明治32）年の四部利付き英貨公債1000万ポンド（9763万円）の発行であったが、売り出しは惨憺たる失敗に終わった（神山恒雄 [1995] 184～189頁）。

にもかかわらず政府は財源確保のために再度の外債発行をせざるを得ず、1902（明治35）年に5000万円の内国債のロンドンでの売り出しをおこなう。この発行は同年の日英同盟の成立を受けて成功する（神山恒雄 [1995] 189～195頁）。政府は関税収入による元利払いが可能な2億円を外債の上限と考えていたので、日露戦争前にはこれ以上の外債発行はおこなわれなかった。日露戦争前の外債発行は国内債の海外売り出しを含め総額1億4000万円程度であり、日露戦後には総額20億を越える「外資輸入時代」となることと比較するとその差ははっきりとあらわれる。量的には限られるとはいえ、外債発行の道を付けたことで日清戦後経営期の外債発行は重要視されている（高橋誠 [1964] 198頁）。

民間は景気刺激策として外資を利用した金融逼迫回避、資金散布を期待していた。神山の「商業会議所など民間経済界では、外債による内債償還、鉄道国有論が高揚していた。すなわち、戦中、戦後の財政規模の拡大が軍事公債公募、増税を通して民間経済を圧迫していると考え、経費節減、減税など緊縮財政に加え、外貨国債で調達した資金を利用して内債を償還するか、主要私鉄を買い上げることで、民間に資金を散布し金融逼迫を解消するように主張した」（神山

恒雄 [1995] 143～144頁）という言葉に集約されている⁽⁷⁾。

このような民間の要求に対し政府は1900（明治33）年3月22日に「日本興業銀行法」を公布し、1902（明治35）年4月に同銀行を設立して対応した。その目的は「一括して外資を輸入し、それを政府の管理の下に生産的な民間事業に供給する」ためのものであった。日本の地方債や社債の外国での発行に興味を示す外国仲介業者もあったのだが、少額のものがごく一部が成立したに過ぎなかった（浅井良夫 [1975] 33頁）。政府は外債価格への悪影響を懸念してこれを歓迎せず、あくまで日本興業銀行を通じて外債を公的に統制していく方向をとっていった⁽⁸⁾。1905年に日本興業銀行法が改正され、民間企業および地方公共団体の外資導入仲介機関としての役割と、外資を導入しそれを植民地投資に向ける植民地投資銀行としての役割が明確になる⁽⁹⁾。

日清戦後の外資導入問題は、政府にとっては逼迫する財政事情から必要に迫られたものであり、民間にとっては不況対策としての内国債償還や鉄道国有化による資金供給を期待するものであった。実際に実現したのは鉄道国有化と日本興業銀行による政府に統制された民間への資金供給だった。外資導入問題、日本興業銀行の設立過程、鉄道国有化問題などの問題はそれぞれにはかなり研究が深められている。しかしながら、これらの問題はそれぞれが密接に関係しており、その関連性を考察する必要がある。これらの問題に対する渋沢の発言や行動を少し詳しく検討しながら、その意味合いを考察していく。

渋沢は賠償金の使途と金本位採用が決まり、日清戦後の財政政策が軍拡と外債発行による膨張財政の方向にむき始めた時点から早くも民間への外資導入を主張し始めている。それが1897年11月の「財政及び経済に対する方今の急務」と題する雑誌記事である。渋沢はまず軍事費の支出があまりに大きすぎて、経済振興に資金が回らないため、少しでも軍事費を抑える必要のある事を強く主張する。

さらに民間の資金不足を解消する手段として新たな提案をおこなう。それが民間への外資導入の主張であった。政府は資金不足解消のために外債募集を考えており、その点では渋沢も政府と見解を同じくしたが、その外債は政府の軍拡費、正金枯渇穴埋めのためではなく、あくまで民間に投入される事を主張した。外資を導入すると「営業上の権力も外人に奪われ」たり、「他国の変事に依りて忽ちに我国内部の経済に影響」を受けたりするという反対論もあるが、渋沢は「我日本が既に世界的の舞台に出たる事を忘却せるにあらざるやを疑はしむるものなり」と述べ、民間の外資導入へのアレルギーの除去のためのプロパガンダに努めている（1897年11月「財政及び経済に対する方今の急務」『銀行通信録』144号、渋沢青淵記念財団竜門社編[1960]別巻第6、274～276頁）。同時に財界をとりまとめ、1897年12月には東京商業会議所として軍事費削減、民間経済振興の必要を訴える「財政整理意見」を政府に提出している⁽¹⁰⁾。

1898（明治31）年に戦後恐慌が起こるといっそう渋沢の財政整理、民間への外資導入の主張は強くなる（「経済時事談」『東京日々新聞』1898年1月1日、渋沢青淵記念財団竜門社編[1960]別巻第6、276頁）。8月には「半成の鉄道若しくは諸工業等有利なる新工事の完成を期するに足る額を標準として外資を輸入し、多少の活気を与ふるは時宜に適當なるものと信ず」と述べ、

適正規模の外資導入によって景気対策としての民間への資金供給が必要なことを訴えている（『経済社会救済談』『竜門雑誌』1898年8月、渋沢青淵記念財団竜門社編〔1960〕別巻第6、278頁）。

以前から渋沢は政府の外債募集によって内国債を償還し民間へ資金を供給する考えに反対を唱えていた。安易な公的資金導入は長期的に日本企業の国際競争力を弱めるという認識を強く持っていた渋沢は、外債資金を民間に環流する仕組みづくりを模索する。それは不況対策として民間からさかんに主張されるようになりはじめた鉄道国有化問題に対しても同じスタンスであり、渋沢は外資導入問題と鉄道国有化問題をあわせて、独自の民間への新たな資金供給案を構想していった。渋沢の鉄道国有化に対する主張を検討していこう。

5. 鉄道国有化問題

鉄道国有化問題は、鉄道史研究者によって経営者層の動向を含めて既に頻繁に取り上げられている⁽¹¹⁾。鉄道国有化運動は大きく三期に分けて展開された。1890(明治23)年恐慌後、1897～98(明治30～31)年恐慌と1901(明治34)年恐慌時、そして日露戦争中である。最初のもは1890(明治23)年恐慌時に、「株屋の国有論」と呼ばれた、一部の鉄道事業家が低迷する鉄道株の投機をねらって起こした運動であった(中西健一〔1979〕95頁)。それに対し、1894(明治27)年頃には渋沢や中上川ら主要な財界人によって逆に官設鉄道払い下げ計画がねられ、鉄道民営化が主張されている。

1897～98年恐慌には兩宮敬次郎や井上角五郎といった「投機的性格の強い鉄道資本家」らによって再び鉄道国有論が展開される。景気対策としての民間への資金供給案は別に内国債償還案があり、鉄道国有論は必ずしも主流の案ではなかった。しかし、1901年に恐慌が再来すると「反対論といえども財界救済策の一環として私鉄買収を認めざるをえなくなり」、渋沢をはじめとして東京商業会議所は政府、議会への請願運動を起こす。そして日露戦争が近づくにつれ、山県有朋を頂点とする軍部によって軍事的観点から強く鉄道国有化が推進され、日露戦後にいたっては朝鮮から満州にかけての権益確保の観点に加わり、渋沢をはじめとして財界も国有化賛成に回ったとされている(中西健一〔1979〕109頁)。

鉄道国有法は1906(明治39)年に公布され、すぐさま買収に着手された。鉄道買収額は株主にきわめて有利な条件で決定し、額面価格の2倍以上の公債にかわった⁽¹²⁾。

これまでの研究史ではこのような鉄道国有化過程で渋沢をどのように位置づけているのだろうか。鉄道国有化問題に対し渋沢は当初は絶対反対の立場であったものの、明治30年代後半の不況の深刻化で一部鉄道関係者の国有化主張に耳を貸さざるを得なくなり、それが日露戦後に賛成承認へ転じたというのがこれまでの渋沢に対する評価であろう⁽¹³⁾。賛成に転じた理由は「日本商品の対外輸出の拡大にとって鉄道運賃が高すぎるにおよび京釜、京義鉄道の経済的利用の必要」、すなわち「植民地経営のための鉄道統一の必要と満韓さらに支への商品輸出の必要から要請される国内鉄道の統一」の必要性に求めるのが通説である⁽¹⁴⁾。

以上、簡単ではあるがこれまでの研究史での渋沢の評価をまとめた。このように研究史上、渋沢は当初は鉄道国有化に反対していたが日露戦後期になって賛成に変化した人物として位置づけられている。しかしながら鉄道国有法公布直後に再びはっきりと反対の旨を表明しており、それ以降も鉄道国有化は誤りであったという発言を繰り返しており、渋沢の鉄道国有化に対する真意はどこにあったのか、再検討すべき価値が十分にある。時代を追って渋沢の鉄道国有化問題に関する発言と行動を跡づけていこう。

まず1898（明治31）年8月30日の時事新報に「渋沢栄一氏の非鉄道国有論」という記事が掲載されている。この記事で渋沢は軍部主導の鉄道国有論を批判し、「株屋連中」の株価つり上げをねらった国有論同調をあわせて強く批判している。「株屋連中は随分熱心であろうが、私は官有論には全く反対である」と明確に反対の立場を表明している（「非鉄道官有談」『竜門雑誌』123号（1898年8月25日）、渋沢青淵記念財団竜門社編〔1960〕第21巻、364頁）。

1901（明治34）年になると東京商業会議所、商業会議所連合会から景気対策として外資輸入による内国債償還、鉄道国有化を求める政府への建議がおこなわれた。「外資ヲ輸入シテ左ノ二策ヲ断行スルニ在リ」として「第一 内国公債ヲ償還スル事 第二 私設鉄道ヲ買取スル事」の2策を政府に建議している。この建議は渋沢が欠席した時の会合で決まっている⁽¹⁵⁾。とはいえ渋沢はこの建議の陳情や議員への働きかけを会頭としておこなっている。例えば2月21日の東京商業会議所その他経済団体による政友会議員招待晩餐会では「此の内国債を償還して、鉄道国有を實行して、其れに引續て幣制の改正も施して欲しいと云ふことを申しまするは、実に今日の經濟界を維持する上に於て止むを得んことであると覚悟致して申し上げた次第で」と挨拶し、鉄道国有の推進を口にしていく（渋沢青淵記念財団竜門社編〔1960〕第21巻、657頁）。

しかしながら、鉄道国有化の建議は渋沢の考えとは必ずしも一致しなかったことが書簡から見て取れる。1901年6月5日と思われる渋沢から東京商業会議所書記長の萩原源太郎にあてた書簡に「鉄道国有之建議ハ小生大ニ異見有之、不在中ニ右様之御取扱有之候ハ不満足千万ニ候」という記載が残っている（渋沢青淵記念財団竜門社編〔1960〕第9巻、579頁）。

渋沢の「大ニ異見有」とは何を指すのであろうか。鉄道国有化建議と同時期の1901年9月9日に、渋沢は東京会議所臨時会議に渋沢自身が名を連ねて「外人ニ土地所有權及鉱業權ヲ附与スルノ義ニ付、本会議所ノ議決ヲ以テ別紙ノ如ク政府ニ建議アランコトヲ望ム」という提案をしている。外資を導入するためには「土地所有權及び鉱業權ニ対スル法律上ノ障壁アルガ為メ往々其實行ヲ躊躇スルノ状ア」るので、「コノ障害ヲ撤去シテ資本共通ノ途ヲ開クヲ以テ目下ノ最急務」であるという提案である。9月17日に渋沢はじめ代表3名が桂総理に陳情している。ここには「外人ニ土地所有權及鉱業權ヲ附与スル」という表現が使われているが同時期の渋沢の日記に「桂総理ヲ訪へ、鉄道抵当ニ関スル件及外国人ニ土地所有ヲ許可スル事ヲ談話ス」とあり、渋沢が鉄道国有化ではない鉄道抵当という方法で民間への外資導入を模索していたことがうかがえる（渋沢青淵記念財団竜門社編〔1960〕第21巻、676頁）。この民間に外資を導入するために土地所有權、鉱山採掘權、公債、株式その他有価証券を外人に許可すべきという建議

をそれに先立つ1900年5月に商業会議所連合会でもおこなっている（渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第22巻, 699頁）。

さらに不況が深刻化すると鉄道国有化による民間救済の声は高まり、1901年12月25日に東京商業会議所はこれまで以上に明確な形で「鉄道国有実行の義に付き建議」をおこなう（渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第9巻, 566頁）。この建議に関し、1901年12月28日の東京経済雑誌に「鉄道国有問題と渋沢男」として談話が掲載されている。すなわち、「余は決して商業会議所委員等の多数意見に反対し、之が阻碍を為さんとするものに非ず」としながらも「今回委員等が案出したる実行方法に就ては未だ輒く同意を表する能はず」と慎重な姿勢を示している。不況の深刻化から兩宮等、鉄道資本家の主張が商業会議所内で主流となり、会頭としてそれを受けないわけにはいかないが、実際におこなえば莫大な財政負担となり、その実行可能性を危ぶんでいる（渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第21巻, 365頁）。

1902年1月1日の東京日々新聞にも「経済界の前途」と題し、「外国の資本の這入るは今の鉄道国有論者の公債で入れるよりは即ち鉄道を私用にして置いても外国の資本を入れる方便にはなりはせぬか、或いは一箇の会社が社債を起こしても這入って来るであろう、故に寧ろ之を国有にせぬでも相当に資本の入れ途は大いにありはせぬかと思ふ」と述べている（渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第9巻, 575頁）。渋沢は建議をした商業会議所会頭という立場上、表面的には反対を言わないが、個人としてはあくまで鉄道を私有のままにして外資を導入することで民間の資金不足を解消する方向を志向していたことがわかる。

渋沢は以前から民間の資本不足解消のため民間企業への直接の外資導入を主張していた。高まる鉄道国有論に対し、あくまで鉄道民営化を継続するためには民間に外資を導入する具体的方策が急務となった。そこで渋沢は民間への外資導入のための前提としての鉄道抵当法案実現に向け具体的な行動に移る。

6. 三抵当法問題

これまで鉄道抵当法に関する研究はきわめて少ない。⁽¹⁶⁾ 唯一と言ってもいい清水誠の研究によると、1902年当初にベアリング商会と九州鉄道・北越鉄道・阪鶴鉄道の三鉄道会社の間に投資の仮契約が結ばれた。同年2月末にイギリス前印度鉄道長官ピセットが投資環境の調査のため来日し、「帰国に先立ち彼と九州、山陽、北越の各鉄道会社社長および渋沢栄一は相携えて桂首相に面会し、鉄道抵当法の必要を説き、桂もこれを認めて、その制定を約したといわれる。」と記されている。さらに「桂首相は、同年五月渋沢が外遊の途にのぼるに際して鉄道抵当法案を渡し、これを次の議会で成立せしむべき旨をイギリス側に伝えるよう委嘱した。」と述べ、渋沢が重要な役割を担っていたことが伺える（清水誠 [1958] 111～112頁）。

この過程を裏付ける証拠は渋沢側の資料にも豊富に存在する。まず渋沢の談話に「元来私設鉄道の普及は地方産業の開発上最も必要なものであるから、一層進めたいと考え、それには資金が充分でないから外国から借り入れるようにしたい。就ては、私設鉄道の公債募集が出来る

ようにせねばならぬと考えた。度明治三十五年欧米へ旅行することになり、一緒に行った市原盛宏君と、又倫敦で懇意になった植村俊平君と共に、ベアリング、ブラザーズと云う金融会社を訪問した、会社の主脳者であるベアリングは英蘭銀行重役の一人でもあり相当有力者であるらしかったから、鉄道担保公債の話をするの大いに賛成したので、鉄道担保公債に関する覚書まで取って帰国しました。」という回顧談が残っている（「私の関係した鉄道について」『竜門雑誌』464号（昭和2年5月25日）、渋沢青淵記念財団竜門社編〔1960〕第9巻、662頁）。

さらに渋沢の日記を見ると「鉄道抵当法案ノ事ヲ談スル為ナリ」として1902年の2月中に桂首相と5回に渡って会談している。3月4日には「夕方常磐屋ニ抵り鉄道抵当法案ニ関スル集会ヲ開ク、浅田義人、寺尾亨、岡野敬次郎、犬塚勝太郎、菊池、岸両弁護士、南清、渡辺嘉一ノ諸氏来会ス」とあり、組織的行動をはかっていたことが伺える。4月から5月にかけては来日したピセット氏と5回に渡って会談をもち、4月23日には自邸にて桂首相をはじめとして主だった大臣、官僚など23名の招待客と共に歓迎午餐会を催している。渋沢はこの後、5月15日から欧米歴訪の旅に出るが、7月から9月にかけてのヨーロッパ滞在中、ベアリング商会社長ブルストック氏と2回に渡って会談し、鉄道抵当法の法案条文の審議を2回おこない、そしてヨーロッパを離れる2日前にもベアリング商会で最後の会談をもっている（渋沢青淵記念財団竜門社編〔1960〕別巻第1、222～272頁）。

清水によると日本側の鉄道抵当法案に対し「これを受け取ったベアリング商会は、これとは別個に自らの案を作成し、九月一八日これを渋沢およびKirby Birch Company宛に送付した。」とあり、「男爵（渋沢）から日本側の希望の説明を受けましたが、本案の各規定は、その希望に応ずるように、わが国の一般大衆が内外国に投資する場合の条件としては通常見られないほどに手加減してあります。ここで強調したいのは、この譲歩は限界にきており、本案のような法律が実質的に成立した場合にはじめて日本の鉄道に対する借款業務の開始を考慮することができるといことです。」と返事した旨が記されている（清水誠〔1958〕112頁）。

渋沢は10月末に帰国した後、すぐさま桂首相を始め芳川通信相など関係者を頻繁に訪れ、鉄道抵当法案の12月の議会提出に向けて精力的に行動していることがわかる（渋沢青淵記念財団竜門社編〔1960〕別巻第1、284～289頁）。鉄道抵当法案は、ベアリング社側の主張を大幅に入れた形で修正され、1902年12月の議会に出される予定であったが議会解散のためこの時には日の目を見なかった。

渋沢が個別の鉄道会社の外資導入を実現するため、政府に働きかけをし、政府と綿密な連携を取りながら外資導入に不可欠な鉄道抵当法の成立に向けて自ら行動していたことが清水の記述と渋沢の行動記録の両面からよく読みとれる。

鉄道抵当法は、工場抵当法、工業抵当法とともに1905年1月の議会にかけられ成立、同年3月に公布、7月に施行された。同時に日本興業銀行法中改正法律案、担保附社債信託法が並行して成立した。

渋沢はこの間であっても「此の鉄道担保公債に対し岩崎弥之助氏、松方正義などが非常に反

対したが、私はぜひ実現したいと思ひ、井上さんに相談し、結局其の法案が議会を通過しました。それは三十七年のことであります。」（「私の関係した鉄道について」『竜門雑誌』464号（昭和2年5月25日）、渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第9巻、662頁）と自ら述べており、法律の成立に向けて具体的に行動していたようである。

この鉄道抵当法を含む財団抵当制度の持つ意味は大きい。清水によると「財団抵当制度は、製造工業、鉄道業、鉱山業等に属する各個の企業について、土地、建物、機械器具、地上権賃借権、無体財産権等の生産手段を一括してこれを一個の財団としてとらえ、その財団について特別の登記登録制度を設けることによってこれを抵当権の目的物とすることを認めるもの」であった（清水誠 [1958] 97頁）。日本はそれまでの「民法の定める抵当権は生産手段の担保化に全く役に立たぬもの」であり、ここで初めて成立した財団抵当制度は「産業資本の成長にとって不可欠な生産資金の調達のために法的側面から支柱を与える役割をもつもの」と述べられている（清水誠 [1958] 103頁）。

渋沢はこの重要性を十分認識していた。渋沢自身の言葉ではないが「従来我が国に於いては、私設鉄道の物件は箇々別々に抵当権の目的物と為し得たが、これを一括して抵当となすことが出来ない為、当事者は頗る不便と不利益とを蒙つてゐた。元來鉄道は土地、線路、車輛その他附属物件を綜合して初めて鉄道の価値を定め効力を生ずるものであるから、当時の如き箇々の物件では、鉄道として実価を定め難い。公はこの不便を除き、一つは外資輸入に抵当たらしめる便利を得るために該法の制定を望んだのである。」と記され、渋沢は鉄道抵当法の意義をきちんと理解していたことが伺える（「私の関係した鉄道について」、渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第9巻、662頁）。

しかしながらこの鉄道抵当法の制定は政府にとっては渋沢とは異なる意図のもとで取り組まれたようである。一つは鉄道抵当法が興銀法改正と一体でなされ、清水氏が「政府が外資導入の必要に答えるために一体として立案、成立せしめたもの」と述べられているように、民間への外資導入を興銀を通すことであくまで政府の統制下に置く強い意図をもっていたことがあげられる（清水誠 [1958] 119頁）。

もう一点が渋沢が「然るに翌々三十九年に至って鉄道国有法が發布されたから、民間に於ける鉄道公債のことは自然消滅になりました。然し私は今でも鉄道は私設会社で経営すべきである。此の制度の下で進んだ方が、国有よりも發達するだろうと考えております。」と述べているように、現実にはすぐさま鉄道国有法が成立し、渋沢の意図する方向へは向かわなかったことである（「私の関係した鉄道について」、渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第9巻、662頁）。この点は、鉄道国有化の推進者の一人であったこの時期の逋信次官、田健治郎の伝記に「閣議に於いては差向き鉄道抵当法案を今議会に提出し鉄道国有法案の提出は之を次回に延ばすことに決し」と記されており、政府は当初から鉄道抵当法を鉄道国有法の代替としてではなく一体として考えていたことが伺われる（田健治郎「鉄道国有法案と鉄道抵当法案」渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第9巻、666頁）。

渋沢はこのような政府、軍部、財界こぞっての鉄道国有化の流れに抗しきれず、1906（明治39）年2月には「自分等も最初は反対した政策であるけれども今日の場合或は同意せざるを得ぬかと思ふ」と述べ、不承不承、政府の既定路線に賛意を表している。⁽¹⁷⁾ 鉄道国有法は1906年3月27日の議会最終日に可決され、同年3月31日に公布された。すぐさま私鉄の買収が始まり、1907（明治40）年3月には私鉄17社の買収が完了した（老川慶喜 [1996] 164～165頁）。

一度は賛成に回った渋沢であったが、この直後から再度、様々な場面で鉄道国有化政策の批判を展開する。一例をあげれば1908（明治41）年6月には、渋沢自身は鉄道抵当法による外資導入を主張したが「忽ち鉄道の国有となり、遂に之に因る外資の吸収を見ること能はざりしは甚だ遺憾とす」と発言している（渋沢栄一「経済談」『竜門雑誌』第241号、渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第9巻、645頁）。また、新聞にも「鉄道を国有にしたのが間違った政策である」旨をはっきりと述べている（「渋沢男談話」『東京日々新聞』1908年11月27日、渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 別巻第6、423頁）。

批判の理由としては「御役人が万事を規則的にやる事は民間で会社の仕事をするよりは余程呑気であるから、十分に遣り切れるか如何であろう」（渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 別巻第6、423頁）と述べたり「政府は昨今鉄道を特別会計とし其始末を全ふせんとしてつつあるも、果たして完全の解決を見るや疑ひなきに能はず」（渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第9巻、645頁）と述べている。鉄道国有化後、営業係数は国有化前より悪化して鉄道益金はのびず、買収公債の償還は大幅に遅れた（老川慶喜 [1996] 169頁）。早くも露呈した官営ゆえの非効率、経費増による国鉄の財政赤字構造を痛烈に批判している。

以上、時期を追っての渋沢の発言の整理からわかるように渋沢は基本的には一貫して鉄道国有化には反対していた。渋沢が追い求めたのは鉄道を民営化したまま自立性を保持し、成立させた鉄道抵当法を用いて個別企業に外資を導入し、民間の競争力を付けながら景気回復をはかることであった。

渋沢は外資導入による金融緩和策の実施という大枠においては政府や他の財界人と同意見であった。しかしその実施方法ではまったく考えを異にしていた。政府は日本興業銀行によって民間の外資導入を管理統制しようと考えており、軍部は軍事優先、鉄道事業関係者は安易な民間救済策としての鉄道国有法を選択した。その結果、渋沢の構想とはまったく相容れない、似て非なるものが実現していった（浅井良夫 [1985] 12～20頁）。

このように渋沢が自身の構想とは似て非なる鉄道国有化を許してしまったもう一つの原因が存在する。渋沢自身の経済観の変化、すなわち保護主義是認の姿勢である。

7. 保護主義是認

長引く日清戦後恐慌の中で渋沢は基本的な経済観に微妙な変化を見せている。それは経済における政府の役割の大きさを目の当たりにし、同時に国際競争の激化を強く意識させられたことによる。それまで堅持してきた自由競争主義だけではもはや対処しきれないという認識を強

く持ち始めた。これまで検討してきた渋沢の個別経済政策に対する認識にあわせて、その根底に流れる経済観の変化を改めて論じる。

日清戦後は1898（明治31）年に恐慌となるが、さらに「明治33年末から34年4月にかけて、貿易の大幅逆潮が続き、日銀正貨準備は遂に6000万円に迄減少する。日銀は、金本位制維持のため民間資金需要を抑制して貸出回収を強化することを余儀なくされた、日銀の一般貸出は33年末の1億1千万円から4月には7500万円へと激減し、そのため兌換券も1億8700万円へと4000万円の収縮を示し、金融は不況のどん底に沈むことになる」と述べられるような恐慌状態が続く。不況の長期化に直面し、渋沢の経済観に変化が生じる（室山義正 [1984] 280頁）。

景気の悪化に対し、渋沢は繰り返し、軍事費削減、財政整理を訴えていたが、それが実現しない状況に対しこれまでの渋沢には考えられぬほど日本経済の行く末を悲観視した発言が目につくようになる。それは1903（明治36）年頃からはじまり、例えば1月2～3日の読売新聞の「今年の経済界」という記事中で、戦後恐慌以降の長引く不況に軍拡路線の政府を批判し、経済政策の無策と国際競争の激化などで日本経済を取り巻く状況がきわめて厳しく「我が経済界の不振は其の病根深く」、「一朝一夕に於いて此の不振の状態を回復し得べくもあらず」と述べている。どちらかというところまで経済界を鼓舞する発言が多かった渋沢には考えられないほどの長期的な悲観論を述べている。そして「其の他の救済策に至っては已むことを得ずんば保護政策を採るに在る」と保護政策の必要性を口にするようになっている（渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 別巻第6, 304頁）。

さらに同時期、他の雑誌には「近時に於ける欧米諸国の発達はその根源保護主義に出で、而も盛んに此の主義によって世界の経済戦争に勝利を占めつつあることを思ひ及べば、自由主義なるもののみにて今日に処するは、果たして時世に適する方法であるか何うかは疑問である。況して我国の如き未だ単独に自由競争をなし得られぬ事情がある」と述べ、発達途中の商工業は保護育成しなければならぬと保護主義の是認をはっきりと口にしていく（『経済界の前途』『実業の日本』1903年1月、渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 別巻第6, 312頁）。

渋沢は日露戦後も引き続き経済の先行きを悲観視する。1905年のポーツマス講和会議の直後に戦後の経済界の先行きを論じている。輸入増加、兌換券増発による景気悪化を心配し、日清戦後のような戦後恐慌の到来を大いに懸念している（『戦後の経済界』『時事新報』1905年9月、渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第23巻, 660頁）。軍備偏重、民間軽視の経済政策が続くと予想し、日清戦争以上の軍事費の償還が重くのしかかる日本経済の破綻を心配する。同時に朝鮮経営に言及し、鉄道、銀行、海運に加え農事改良、鉱山も日本でやるべきと述べている。また「我が経済界の仕組みを成るべく大きく仕向ける」必要があり、企業合併による体質強化を主張している。

また別の記事では鉄道、港湾、陸運などの国家による大規模なインフラ整備を主張している（『今後の財政経済策』『実業の日本』1906年1月、渋沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第23巻, 666頁）。明治20年代に率先してインフラを民間で立ち上げていった渋沢の行動とは随分と異なる

った発言である。渋沢は当初こそは民間によるインフラ整備を先導していったが、日露戦後必要とされるインフラ規模が大きくなり、民間でまかなえる規模でなくなったことを認識している。

ここに引用した渋沢の談話はごく一部だが、明治30年代の渋沢の談話には明治20年代の日清戦争直後にはあまり見られなかった直接的な政府批判が目立つ。特に日露戦争直後は莫大な軍事費の償還とその償還財源がないことから日清戦後以上の輸入超過、正金流出が長期化し、大規模な恐慌の発生を懸念した。

渋沢はこれまでとってきた民間主導の手法ではもはや対処できないほど国家の政治、経済両面での拡大を認識している。さらに国家間の軋轢が強まり政治、軍事が前面に出てくる日本を取り巻く世界の状況変化に渋沢の発言も大きく変化した。すなわち、小さな政府、自由競争原理の貫徹といった古典的な自由主義経済から輸入防圧、国内産業育成といった国家による産業保護政策を認める立場に変化した。同時に競争重視よりも国際競争に備えるため企業の規模拡大を唱えはじめた。さらに、経済規模が拡大し、経済発展のための一層のインフラ整備のためには必要とされるインフラ規模も飛躍的に拡大したことから、民間から国家へのインフラ整備の移管の必要性を感じ始めている。また、朝鮮を日本の経済圏と考える近代日本の共通認識をこれまで以上に強く持つようになっていった。

このような渋沢の経済観の変化が鉄道国有化問題にあたって意識され、国内鉄道網の統一と朝鮮経営のための鉄道整備の必要という理由を重視し、鉄道国有化反対を貫き通せなかったと思われる。

まとめ

日清戦後経営は軍事優先の赤字財政政策による恐慌の発生と正金維持優先による金融引き締め政策によって不況が長期化した。このような軍拡基調の積極財政政策によって民間経済には逆境が続く中、渋沢の日本経済の行く末に対する危機感は強まった。渋沢は日本経済を取り巻く環境変化をはっきりと意識し、日本経済の体質改善の必要性を認識、日本の民間資本の国際競争力の必要性を強く感じ始めた。よって安易な民間救済策はかえって体質を悪化させることを強く主張した。

しかしながら有効な金融政策が期待できない中、出口の見えない不況の長期化に何らかの景気浮揚策が必要なことは政府、財界とも共通の認識であった。民間からの景気対策への要求は、政府によって調達された外債資金の民間への供与、鉄道国有化による政府資金の民間供与に絞られていた。しかしながら鉄道に絡めた外資の投入方法に関してはその思惑はそれぞれ異なっていた。政府は政府外債に支障を来さないよう興銀による民間外債の統制を志向し、渋沢以外の財界人は大方、鉄道国有化による直接救済を望んだ。それに対し、渋沢は法制度を整備し抵当制度を日本に導入し、鉄道資本への外資導入によって金融緩和と日本企業の体質強化をはかるとを構想していた。

渋沢自身が直接に行動し、まとめた鉄道抵当法は実現するが、同時に興銀による民間外資の統制と鉄道国有化もおこなわれ、渋沢の構想は有名無実化され、ついでにしまった。

この時期渋沢は国際競争の激化から対外的な国際競争力を強化するために、包括的なある程度の国内産業保護育成政策の必要性を感じ始める。それは従来の自由競争路線から保護主義を是認する路線への転換であった。すなわち、渋沢は自身の自由競争重視のスタンスを修正し、対外的な国内産業保護育成策をとりながらも国内での競争強化によって個別企業の国際競争力の育成をはかる経済観に転換していった。もともと渋沢は明治10年代から政府による国内資本育成のための各種の保護政策を利用しつつ民間資本の育成をはかってきており、経済観の転換と言うよりも自身の経済観の顕在化と言ったほうが確かかもしれない。

同時に渋沢がこれまでとってきた民間主導の手法では成しえないほどの政治、経済両面での国家の役割の拡大を認識した。経済規模の拡大によって、経済発展のために必要とされるインフラ規模も飛躍的に拡大したことから、民間から国家へのインフラ整備の移管の必要性を感じ始めたのもであった。

以上のように渋沢は日露戦後の日本経済の行く末に対する危機感と日本企業の体質転換の必要性を強く主張していた。しかしながらそれとは裏腹に、日露戦後は大幅な外資導入と鉄道国有化による余剰資金供給によって勃興し始めた新産業へ積極的な投資がおこなわれ、第3次企業勃興から長期的な好況局面が続く。

その姿は一面では、渋沢の予想を上回った新産業の勃興という新たな日本経済の力強さを示すものであったが、同時に莫大な外債依存という将来への負荷と、鉄道国有化という、苦境時に政府の救済が実現する悪しき前例を残したものであった。渋沢が求めた国際競争に打ち勝てる体質転換という重要な問題を隠してしまう政策の実行と好況の到来であった。

(注)

- (1) この時期の経済政策の動きに関しては神山恒雄 [1995] に詳しい。以下抜粋して引用。
- (2) 中村隆英 [1985] 83頁, 高村直助 [1980] 81頁などを参照。
- (3) 日清戦後の清国賠償金問題に関しては、長岡新吉 [1973], 室山義正 [1984], 高橋誠 [1964] などの研究に詳しい。償金使用計画の立案, 実行過程については室山義正 [1984] に詳しく, この問題に関する商工業者の動向に関しては長岡新吉 [1973] の研究に詳しい。長岡氏は当初の松方案が実施に至っても最終的に貫徹されたと結論付け, 室山氏は松方案から渡辺案に至る過程でその性格を大きく変容させているという立場をとる。償金用途のみに考察が集中する長岡の主張に対し, 財政政策全般を視野に入れた室山氏の考察はより説得力を持つ。
- (4) 天野為之や末延道成 (明治生命) は内国債償還は産業振興に利益があるとして賛成を表明し, 時事新報や小手川豊次郎 (二三銀行頭取) は多少のニュアンスの相違はあるものの反対を表明していた。ただし, 小手川は一括償還に反対, 時事新報は絶対反対であった (長岡新吉 [1973] 123~125頁)。
- (5) 「渋沢栄一氏の内外経済策」『東洋経済新報』第3号 (1895年12月5日), 長岡新吉 [1973] 124頁で引用。
- (6) 日本政府の一貫した外債忌避方針については高橋誠 [1964] 196~197頁などを見よ。不平等条

- 約の撤廃に関しては浅井良夫 [1975] 33頁, 堀江保蔵 [1950] 86頁が詳しい。
- (7) その他, 日清戦後の民間への政府からの資金供給問題は, 浅井良夫 [1975] に詳しい。
- (8) 浅井良夫 [1985] などの研究を参照されたい。
- (9) その他の研究史としては, 波形昭一 [1971], 松下孝明 [1992], 浅井良夫 [1983], 能地清 [1981], 中西健一 [1979], 中村政則 [1970] などがある。
- (10) 浅沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第21巻, 288頁。ただしこの「財政整理意見」では外債募集による内国債償還をおこない民間へ資金を散布する主張となっている。この点は浅沢の見解とは異なり, 財界主流の意見が盛り込まれたと思われる。
- (11) 鉄道国有化問題は数多くの先行研究がある。比較的新しい研究としては, 宇田正 [1976], 桜井徹 [1978] [1986], 武知京三 [1986], 中西健一 [1987], 松下孝昭 [1992], 老川慶喜 [1996] などあげられる。中でも中西健一 [1987] に詳しいので, 主としてそれに依りながら, 鉄道国有化問題の全体像を概観する。
- (12) 桜井徹 [1986] 120頁。それ以前の鉄道株下落過程で中小株主は保有株式を手放し, それが財閥, 銀行に集中し, 鉄道国有化で財閥, 銀行は資力を増加する結果となった。
- (13) 1906 (明治39) 年2月の『竜門雑誌』213号の記事をもとに浅沢が鉄道国有化反対から賛成に転じたと見るのが一般的である (老川慶喜 [1996] 152頁)。
- (14) 中西健一 [1963] 116~117頁。その他「ブルジョワジーの側でも, この段階にはいると (日露戦争期) 鉄道の国有化をたんに目前の利潤追求という立場からではなく, 帝国主義段階における資本の要請として主張する立場がはっきりとあらわれてきた」との評価もなされている (原田勝正, 青木栄一 [1973] 109頁)。
- (15) 建議決定時の会議に浅沢は下痢のため欠席している。さらにこれに先立つ1月31日の臨時会議も浅沢は所用のために欠席している (東京商業会議所「経済整理に関する建議」1901年2月6日, 青淵記念財団竜門社編 [1960] 第21巻, 598頁)。
- (16) 外資の自然流入としての鉄道事業などへの外資導入に言及した研究そのものがきわめて少ない。神山恒雄 [1995] が198~200頁でふれる程度である。
- (17) 「時事新報浅沢談話」1906年2月10日, 浅沢青淵記念財団竜門社編 [1960] 第9巻, 583頁。この記事に先立つ1905年11月の桂内閣の閣議で鉄道国有化方針は既に決定していた (中西健一 [1963] 122頁)。

【参考文献】

- 浅井良夫 [1975] 「成立期の日本興業銀行—銀行制度の移入とその機能転化に関する一考察」『土地制度史学』第68号
- 浅井良夫 [1983] 「日本興業銀行論」(加藤俊彦編『日本金融論の史的展開』東京大学出版会)
- 浅井良夫 [1985] 「日清戦後の外資導入問題と日本興業銀行」『社会経済史学』第50巻第6号
- 石井寛治 [1997] 『日本の産業革命—日清・日露戦争から考える』朝日新聞社
- 宇田正 [1976] 「鉄道国有化」『日本経営史講座4 日本の企業と国家』日本経済新聞社
- 老川慶喜 [1996] 『鉄道』東京堂出版
- 小野一一郎 [1963] 「日本における金本位制の成立1」『経済論叢』92巻3号
- 小野一一郎 [1964a] 「日本における金本位制の成立2」『経済論叢』92巻5号
- 小野一一郎 [1964b] 「日清戦争賠償金の領収と幣制改革—日本における金本位制の成立3」『経済論叢』94巻3号
- 小野一一郎 [1964c] 「添田プランと高橋意見書」『経済論叢』94巻5号
- 神山恒雄 [1995] 『明治経済政策史の研究』塙書房
- 小島仁 [1981] 『日本の金本位制時代』日本経済評論社

- 桜井徹 [1986] 「鉄道の国有化」(野田正穂他編『日本の鉄道 成立と展開』日本経済評論社)
- 桜井徹 [1978] 「日本の公企業と国有化問題」(儀我壯一郎編『現代企業と国有化問題』世界書院)
- 渋沢青淵記念財団電門社編 [1960] 『渋沢栄一伝記資料』(全58巻) 渋沢栄一伝記資料刊行会, (別巻10巻) 渋沢青淵記念財団電門社
- 清水誠 [1958] 「財団抵当法」『講座日本近代法発達史』第4巻 勁草書房
- 高橋誠 [1964] 『明治財政史研究』青木書店
- 高村直助 [1980] 『日本資本主義史論』ミネルヴァ書房
- 武知京三 [1986] 『都市近郊鉄道の史的展開』日本経済評論社
- 長岡新吉 [1973] 「日清戦後の財政政策と賠償金」(安藤良雄編『日本経済政策史論』, 東京大学出版会)
- 中西健一 [1979] 『日本私有鉄道史研究 増補版』ミネルヴァ書房
- 中西健一 [1987] 『国有鉄道』晃洋書房
- 中村隆英 [1985] 『明治大正期の経済』東京大学出版会
- 中村政則 [1970] 「日本資本主義確立期の国家権力—日清『戦後経営』論」『歴史学研究』1970年大会特集号
- 波形昭一 [1971] 「日本興業銀行の成立と外資導入」『金融経済』117号
- 能地清 [1981] 「日清日露戦後経営と対外財政 1896~1913」『土地制度史学』第92号
- 原田勝正, 青木栄一 [1973] 『日本の鉄道—100年の歩みから』三省堂
- 堀江保蔵 [1950] 『外資輸入の回顧と展望』有斐閣
- 松下孝明 [1992] 「日清日露戦間期の鉄道国有化問題」『日本史研究』第358号
- 室山義正 [1984] 『近代日本の軍事と財政』東京大学出版会
- 山本有造 [1994] 『両から円へ』ミネルヴァ書房