

# 明治初期における民間企業の生成について

岡 田 俊 平

## 一

明治維新以後、わが国の経済制度が旧時代の幕府および各藩を中心とする地方分散的経済組織から、全国的、国民経済的なものへ変革して行く過程において、明治政府が富国強兵、殖産興業の旗幟をかかげて遂行した資本主義育成政策が、この変革に対するもっとも効果的な要因であったと一般にいわれている。すなわち、明治初期における経済制度の近代化は「上から」の指導、助成によってなすとげられたと考えることが通説と見なされているのである。

しかしながら、このような通説に対して、明治初期の経済変革が、はたして、明治政府の保護育成政策によって一方的に指導され、実現されたのであろうかという疑問は、当然提起されねばならないであろう。官営工場の

明治初期における民間企業の生成について

### 明治初期における民間企業の生成について

設置、官営鉄道の建設等、明らかに「上から」の資本主義経済育成政策というべきものが明治初期の経済政策の中に見出される。しかしながら、それらは経済組織の限られた分野、すなわち社会的間接資本形成についてのみ著しい現象であったのではなからうか。それに対して、一方さらに広い経済制度の領域における近代的産業組織の生成に関しては、巨額の財政資金が融資されていた事実是否定されないにしても、それらの財政的融資を受容する側、すなわち資金需要面において民間企業形成の意欲が成熟していなければ、政府による資金供給政策も、近代的経済制度への変革過程を通じて資本形成を効果的に実現することができなかったであろうと思われるのである。

朝倉孝吉著「明治前期日本金融構造史」が、金融機関の形成について、

「決して政府の一方的な勸奨によるものでも、また政府と一部士華族、一部著名巨商達の結びつきによるものでもなく、より広い多くの地主商人達によって『上から』でなく、いわば『下から』もりあげられ、歩みが進められていった」<sup>6)</sup>

ということを主張し、それを実証することを試みているのは、明治初期の経済発展に関する研究について最も重要な考察の一つであるといわねばならない。私が従来明治政府による財政金融政策と民間企業の生成の問題に関して、財政面よりの資金供給政策に対応する資金需要面、すなわち民間資本形成の実体を解明しようとしてきた課題の重点は、いわばこの「下から」のもり上りが、明治初期経済制度の近代化にどのような効果をもっていたかを把握することにあつたのである。

明治初期においても、各種産業について民営主義を原則とする思想は、明治政府によって主張されていたのであり、コルベールに比せられている大久保利通でさえも、その根本的な思想は民間企業の生成を促進することに

あつたといえよう。ただ、その民間企業生成を促進する政策が、政府による指導助成の形態をとつたものとみるべきではなからうか。巨額の財政資金が民間企業生成の支柱となつたことは否定できないが、その事実をもつて「上から」の資本主義経済の育成政策であつたと断言することは、一面的な観察の結果であると思われる。

むしろ、維新期の経済変革に必要な巨額の資金を、幕藩体制の下に成立していた金融機関のみに依存することが困難であつたので、政府による紙幣発行の手段を通じて造出される政府資金が、強大な資金供給源とならざるを得なかつたのである。したがつて、広範囲にわたる産業部門を通じて民間企業生成のために必要な資金は、主として政府造出の通貨に求める他に途がなかつたし、あるいは、まず政府資金をもつて形成された官営事業を、民間における企業意欲の興隆、民間資本蓄積の向上に依じて、民間に払下げる方式がとられねばならなかつたものと思われるのである。

明治維新が「神と紙」の力で達成されたと諷刺する言葉が残されているのは、国家主権を神格化する神政政治の觀念と、実質価値をはなれた信用貨幣を生産資金供給手段とする近代的貨幣觀念との結合によつて、明治維新期の政治、経済体制が変革されたことを指摘しているものであり、これは幕藩時代から残された経済体制を基盤にして、その上に先進国の経済制度が移植変容されつつ、明治経済の近代化が展開されていった過程、すなわち古きものを土壌としつつ新しきものが生育する社会的発展形態を意味するものであろう。

したがつて、明治初期の経済変革を考察する場合、幕藩時代から残存してきた経済制度が、明治経済発展の基盤となつた意義を重視するか、先進国から受容され、変容された経済制度が明治経済構造の中核体となつたと見るとかの視角の相違によつて、おのずから明治経済が「上から」の育成であつたか、あるいは「下から」の生成で

#### 明治初期における民間企業の生成について

あったか、いずれに重点をおいて考察すべきかの結論が導き出されるのではなからうか。

明治政府は経済発展を推進する手段として、政府造出の紙幣を供給する政策をとった。しかしながら、この通貨供給政策が十分の効果を発現するためには、資本蓄積の増大、生産力の発達によって裏付けられねばならない。維新时期に行われた巨額の財政融資は、事後の資本蓄積を条件として造出された資金によるものであり、経済発展に起動力を与えるために行われたものであった。したがって、これに対して資金需要面の産業構造が、前期の段階に止っていたのでは、十分にその資金供給を吸収する能力にかけることとなる。この障害を除去するためには旧産業構造を変革することを目的とする近代企業設立の意欲が興隆し、資本形成が実現されねばならなかった。

しかしながら、幕藩時代に成立していた幕府、大名による基本的生産物領有体制にもとづく経済機構が維新によって崩壊した以後、その経済機構の中に成長してきた問屋、仲買、生産者等の結合関係は混乱し、その再編成、近代化を行うことはきわめて困難な問題であった。

したがって、明治八年三野村利左衛門が、商工業者が業種別に会社制度を模倣する新しい意味の株仲間組織を結成して、連帯保証の下に商品仕入に関する金融を円滑にする方法によって、幕藩時代の問屋制度にもとづく商品流通機構に類似するものを形成することの必要を唱えねばならないような情勢に立ち至ったのであった。明治二年政府によって制定された通商司の政策が、為替会社と通商会社の並立機構を作っているのは、幕藩時代の問屋制金融と問屋持場の産業構造を再編成しようとするものであった。また国立銀行制度すらも、その造出する資金の需要面は、国立銀行を設立した士族、商人、地主ら自身によって形成されねばならない状態であったし、

その金融方式は長く従来の問屋制金融の形態から脱皮しえない段階に止まっていたのである。<sup>2)</sup>

このような状態の下において、近代的企业を設立する意欲をもち、その計画を実現する可能性を多くもっていたものは、従来の経済機構の中に育成された経済的慣習に拘束されること少く、商人・地主に比較して、さらに速かに近代思想を受容する教養を封建時代からのエリート意識にもとづく思想的訓練によって育成されていた士族階級であったと考える。この士族階級はまた一方において、新政府の士族授産政策によって新政府と政治的関係をもつことが容易であり、財政融資を受け入れ、近代企業設立の計画者となる条件を多分に具備する立場にあったと考えられる。

したがって、明治政府による資金供給政策に対する資金需要面を形成して行く近代企業設立計画者は、幕藩時代から存続してきた商人、地主資本家よりもむしろ士族階級の中から多く出現したのではなからうか。ここに近代的企業設立に関する若干の計画案をあげて、以上の問題の実証的検討を試みたいと思う。

(1) 朝倉孝吉、「明治前期日本金融構造史」四〇四―四五頁、

(2) 拙著「日本資本主義創成期における金融政策」第三章参照

## 二

明治維新期における民間企業設立の意欲を表明している実体を把握するためには、あらゆる産業部門にわたって、歴史的事実を明示しなければならないのであるが、本稿においてはとりあえず、社会的間接資本形成に関する経済的基盤としての運輸事業すなわち鉄道・海運等に関する史料（しかもそれはきわめて限られた範囲のもの

明治初期における民間企業の生成について

明治初期における民間企業の生成について

ではあるが) によって、民間企業生成の起動力となった企業意欲、あるいは維新时期経済制度近代化のための資金需要が、どのような形態をもって現われてきたかを検討することにした。

維新草創期の明治二年十月に早くも横浜商人中屋徳兵衛、松屋栄治郎、門屋幸之助等は、(これらの商人は翌三年一月、海上保険会社の設立を計画している) 政府保証の下に米国人より六拾万両の資金を三十ヶ年賦で借入れ、東京・横浜間鉄道建設の引請人となることの許可を政府に要請している文書が見られるのである。<sup>(1)</sup> さらに別の例を見ると、明治四年三月二十日、京都府は工部省宛に、敦賀・京都間の鉄道開設の目的をもって、政府は既に同年三月九日工部省に実地測量の命令を発しているにもかかわらず、いまだに着手されるに至らないことを述べ、その原因について「方今御費用多端ノ央、逆も大蔵省ヨリ出金ノ運ヒニハ至ル間敷旨乍推量相考候」と説いている。そして、政府の財政的困難が基礎的産業である鉄道建設の進歩を妨げているのであるから、「府下豪商且ハ湖水ヨリ敦賀港迄ノ近傍豪商ノ者申合取開御願いたし度」<sup>(2)</sup>と民間資本によって鉄道建設事業を開始することが必要であると建策しているのである。この京都府鉄道会社に関して、大蔵大輔井上馨は、政府の干渉を避け、民間資本をもって建設すべきものであることを正院へ上申しているのであるが、その意見書は、鉄道事業のような経済発展のための基礎的企業すら民間企業として成立すべきであり、財政融資による資金的援助もまた弊害のこのすものであることを明確に主張しているのである。すなわち、その意見は次のように述べている。

「尤京都府鉄道会社之儀ニ付ては、既ニ最前規則を取極御准許ニも相成居候処、其約束中ニ於て、右会社は其元費金集合之時よりして一割之当リヲ以官より其利子を付与すべき旨掲載有之候得共、深く向來之勢情を瞻察仕候に、右鉄道工業之儀へ到底政府之手而已ニ而各地敷置可相届訳ニ無之は申迄も無之、唯々人民之協同戮

力ニ因リ、次第ニ会社等創立之便ニ付、利ニ因而其工ヲ起し候は尤以政府之囑望にして、経倫上ニ於るても右様無之ては不相成筈ニ有之、就而は即今京都府之会社ニ而已前書之特典准許相成ハ却而他日之障害と相成候儀ニ付、右之分は此際御取消相成候様、工部省ニ御沙汰有之度依而此段申上候也」<sup>(4)</sup>

このように、官營事業よりもむしろ民間企業の生成が必要であることを主張している意見は、大阪より越前敦賀までの鉄道建設に関する、大蔵大輔井上馨による五年七月二十三日付の正院への意見書にも表明されているのである。すなわち、その意見書には、

「仮令人民会社を結び候而より之事ニ候共、此建築起業候上は、工事及入費杯之得失ニ於るてハ政府是を抑制之姿ニ相聞候而は甚不可然、依之其辺云々ハ会社ニも充分之權利与へ遣し候様有之度、兼而其段工部省ニ篤と御下命相成候様致し度存候、将来鉄道築造之儀ニ付而ハ陸羽其他漸々盛大無之而ハ不相成折柄、多くハ人民会社ニ而築造為致、或ハ入札等ニ而自然御国民より外国人ニ為請負候儀も可有之、到底廉価速ニ成功運輸之便益ヲ起し候方尤可然急務ニ候間、右様之節ハ工部省ニ於るて条約之次第、且右相用候木石之精粗道路橋梁之安危等ニ関スル之類ハ、都而不都合無之様幾重にも注意切ニ監督、從而入費等可成丈省減成功相成候様精々尽力、呉々も右辺ニ付而ハ威力ヲ以圧し候様之弊ハ勿論、免角人民をして狐疑ヲ抱き苦情を生せしめざる様無之候而ハ不相成、官唯其監護ヲ要し、人民却而權利ヲ備候様有之度候」<sup>(5)</sup>

とあり、鉄道事業を民間企業として設立せしめることが、運輸の便益を廉価にししかも速かに増進する重要な政策であると主張し、政府の任務はそれらの建設事業を監督することにあり、権力をもって威圧するような弊害を防止すべきであると論じているのである。

### 明治初期における民間企業の生成について

民間企業生成に対して政府による助成保護政策をとることが、必ずしも近代的経済組織の形成に積極的効果をもつものではないという自由主義経済政策の意見は、明治六年一月九日付渋沢栄一による正院への上申書においても見られるのである。その上申書は、大阪府より堺までの鉄道建築結社を希望して、鴻池善右衛門、高木五兵衛、和田久左衛門等八名連署により、明治五年十月二十九日大阪府権知事渡辺昇宛に提出された願書に関し、渋沢栄一が自らの意見を述べたものである。それによると、

「堺より大阪迄相開度との義ハ即今之急務にも無之哉と被存候得共、即今人民鉄道之至便を了得し、立会結社此業を興さん事を企望候儀ハ実ニ進歩之一端に而、往々此所望を達せしめ漸必要之地よりして布置相成度儀と存候」<sup>(6)</sup>

とあるが、大阪・堺間鉄道敷設の事業そのものは必要でないにしても、民間企業設立の意欲は助長すべきであることを唱えている点は、注目すべきものであると考える。

明治初期において、企業経営者として傑出した存在の一人であった高嶋嘉右衛門の企業意欲を表明する、東京青森間鉄道造営に関する彼の主張も、また民間企業生成における企業家精神の重要性を実証する資料として価値をもつものである。

明治四年九月の高嶋嘉右衛門より工部省宛の上申書は、東北地方、北海道の開拓、海産物輸出の方途を開く基礎的条件として東京・青森間鉄道敷設の意義を説くものである。それによると、

「天下之牧伯其国ヲ挙ケ、列藩ノ郷土其禄ヲ辞シ、農ニ帰セサレハ商ニ帰セン、爾ルニ其業ヲ知ラス其道ヲ弁エサレハ必以テ猶予狐疑シ速ニ其進止ヲトスルヲ得ス、皆只安心ノ地ヲ得ント欲スルノミ、是政府許多ノ金ヲ



費サス鉄道ノ業ヲ達スルノ秋也、先ツ衆ノ依頼スヘキ手形ノ法ヲ設ケテ金ヲ募リ、彼ノ猶予狐疑ノ者ヲ驅リ速カニ安心生計ノ地ニ赴カシムル仁術ニシテ、実ハ上下良全ノ策、且方今開化ノ進ノ際ニ於テ人ノ困ニ余ルノ勢ハ自然ノ理ニテ、已ニ士ノ余ル者ハ農商ニ帰シ、農モ器械ヲ以テ耕耘ヲ勤ムレハ又アマリ、医術ノ開クヤ夭者少ク、種痘ノ行ワルルヤ廢者少ク、皆已ニ余ルノ時ニ臨メリ、此時ニ於テ有余不足相扶ケ、鉄道開拓鉅山等ノ事業ヲ起サスハ泰爾タル冗民空シク飢餓ニ至ルノ外術ナカラン、若今ノ機ヲ失スレハ各自其貯ヲ散布シ相共ニ濟ヲ得ス、亦貧民ノ群ニ陥ラシメントス、察セズンハ有可ラス、是ヲ以テ手形ヲ募金ノ法則ヲ左ニ挙テ速ニ御採用アラシコトヲ希望ス<sup>(6)</sup>」

とあり、版籍奉還、廢藩置縣さらに仰資奉還等の封建制解体政策の実施にともない、封建官僚を失業せしめ、ま一時資金の給与が行われたため、労働力および資金の余剰を生じている時であることを説き、この機会において株式会社組織設立の方法によって民間資金を集合し、鉄道造営を実現すべきであると主張している。高嶋嘉右衛門は「手形」による募金の方則と述べているが、株式資本の募集を意味するものであることが知られる。

彼は資金募集方法を次のように説明している。

- 一 東京ヨリ陸奥青森迄凡二百里、巷里入用五万両ノ積リ、此金一千万両ノ手形ヲ売ル、
- 一 手形ヲ売ランニハ、年一割ノ利足ヲ売出セシ月ヨリ月々相払フヲ要ス、爾ニ月々請取ヲ煩累スル者ハ隔月或ハ二季ニ請トルモ、其好ニ任セテ妨ナシ、
- 一 遠国ノ者ハ其地方ノ府県ニ於テ是ヲ売渡ス、其利分ヲ請取モ亦然リ、
- 一 手形ヲ買シ者若手形ヲ余人ニ譲ルコト有トモ妨ケナシ、只手形所持ノ者ヲ以テ証トス、

明治初期における民間企業の生成について

明治初期における民間企業の生成について

一 故有テ手形ヲ元金ニ引替タキ者ハ申出シ日ヨリ十五日ノ中ニ引替渡スベシ、仮令ハ五百兩元手形ノ内二百五十兩引替ンモ妨ケナシ、

一 鉄道全ク成功ノ上蒸氣車運転日ヨリ其利益ヲ得ルコト必定ナレハ、手形ノ利金ハ政府ヨリ払フコトナシ、

一 鉄道成功蒸氣車運転ニ至レハ、日々ノ利益ト入費トハ月末ニ至リ新聞紙ヲ以テ布告スベシ、

一 鉄道蒸氣車一切之入用高ハ成切ノ上布告シ、政府ニテ払渡セシ利金高並ニ故有テ手形引替ノタメ立替置シ金高成功之上ニモ残レル時ハ、益金ノ中ヨリ衆人ト共ニ其利益ヲ引取ルヘシ、

一 鉄道東京ヨリ初メ箱館迄達セントスルニ十ヶ年ヲ以テ成功トス、或ハ五里或ハ十里出来丈ケ蒸氣車運転サセ、其運賃ヲ収メ手形ノ利足ノ方ニ補フヲ要ス<sup>8)</sup>」

これによって知られるように、株式発行によって民間資本を集合して、営利企業の原則の上に鉄道敷設を起業しているのである。ただ民間資本の集合を促進するために、その完成に至るまでの興業期間中、株主に対する配当金を政府資金による援助によって保証し、鉄道敷設進行にしたがって、その収益をもって株主配当を支弁し、なお財政資金によって補助を受けた分に未済額がある場合は株主配当金と同じく政府への支払を行うことを説明しているのである。これは明治初期の民間企業生成の過程において、政府資本と民間資本の協同が、資金調達方式の一つの形態になっていたことを示しているものといえよう。

このように、財政融資による援助の下に民間資本を結集することによって、社会的間接資本を形成する方式は明治六年二月、高嶋嘉右衛門が旧諸侯を誘って鉄道会社を設立することについて、太政官へ提出した請願書の草稿であろうと推測されている青森・京都間の「鉄道会社創立願書並定則」の中に一層具体的に説明されている。

それによると、青森・京都間鉄道建設の費用は概算して約二千万円と思われる。しかも一方旧諸侯は、版籍奉還以來狡商に欺かれて、市場性の少い貨物を取扱う不利な商業に係りさせられるような状態にある。したがって、これに対して必要な方策は、都下の豪富のもの十人を結合せしめて鉄道会社を起すことであると主張し、その企画を実現せしめるためには、次のような資金計画が実施されねばならないことを説いているのである。すなわち、それによると、

「請フ都下豪富十人ヲ結テ鉄道会社ヲ起シ、年コトニ千金五分ヲ投シテ旧諸侯ノ金ヲ募リ、其他諸官員及ヒ有志ノ人ニ及ヒナハ一千万円ニ至ルヘシ、之ヲ以テ母金トナシ、則チ手ヲ下シテ先ツ十里間ヲ開道シテ其運輸ヲ通シ、其益金ヲ加ヘテ更ニ十里ヲ開道シ、又其益金ヲ加ヘテ更ニ十里間ヲ開道セハ、三四年ヲ出スシテ必ヅ成功ヲ奏セン……、但シ母金既ニ出ツ子金ヲ投セスンバアルヘカラス、而シテ全功未タ成ラスシテ先ツ子金ヲ投スルハ社中ノ深ク憂フル所ナリ、請フ政府ノ特恩ヲ以テ暫ク之ヲ投下シ給ハンコトヲ、則成功ノ後ニ至リ其投下子金ノ積額ヲ以テ会社ノ母金ニ編入シ、永ク鉄道益金ヲ分納セン」<sup>(9)</sup>

と述べているのである。ここにいる母金とは資本金であり、子金とは利子を意味しているのである。したがって資本金は旧諸侯あるいは諸官員有志等よりの出資によって構成されるにしても、興業期間中においてその出資額に対して利子の支払が行われなければ、投資を誘うことは困難であろう。しかしながら、運輸設備を完成するに至らないにもかかわらず出資金に対する利子の支払いを行うことは、また投資者達に不安の念を抱かしめるであろう。したがって、興業期間における出資金に対する利子支払のための資金を財政融資の方法によって助成されなければ、営利原則にもとづく民間企業の設立が困難であることを陳情しているのである。さらに、この財政融

明治初期における民間企業の生成について

資額は鉄道完成の時には、資本金に組入れられ利益配当を受けるものであって、願書に添付された「定則」の第十二条に

「此株金八年五分利足を以て鉄道成功開業迄凡三ヶ年間政府より御下渡之事」と記載されてあるように、株金となることを予定して三ヶ年間融資を受けようというのである。

すなわち、出資金に対する利子の支払を政府保証によって行うことを誘因として、民間資本を結集しようとする企画であり、また政府資本と民間資本の結合によらなければ、経済発展の基盤となる運輸事業の生成は困難であることが、高嶋嘉右衛門によって説明されているのである。

海運事業の発展について見れば、廃藩置県後政府は各藩より官収した汽船をもって郵便蒸汽船会社を設立せしめたのであったが、その経営状態不良のため、明治八年九月三菱汽船会社に合併されて郵便汽船三菱会社となり同社が政府の強力な資金的援助の下に海運業における中心的勢力にまで成長したことは、従来一般に説かれているところである。しかしながら、三菱汽船会社が政府助成に対する依存によってのみ成長したものであるとは断言できないと思う。岩崎弥太郎の積極的な企業意欲が、資金需要面すなわち民間企業生成について重要な要因となる効果をもっていたことを考えるべきではなからうか。

三菱汽船会社に郵便蒸汽船会社を合併すべきことについて、政府からの内諭を受けた岩崎寛（すなわち岩崎弥太郎）が、海運業伸張に対する意欲を大隈参議に表明している意見書（明治七年提出と推定される）を見ると、「苟モ海商其人ヲ得テ海路ノ運其ノ便ヲ得ルニ非ラスンハ、全国ヲシテ開明ナラシムモ安ゾ其真ヲ覩ルヲ得ンヤ、蓋シ運輸ノ便不便ハ人間交際ノ盛不盛ト、国内産殖ノ繁不繁トニ関スレハ也、寛夙ニ此ニ見アリ、毎ニ以

為ク海路廻漕ノ大業ヲ創シ運輸ノ便利ヲ起シ、上ハ以テ皇恩ノ万分ニ報ヒ、下ハ以テ国内ノ富強ヲ致サントス<sup>109</sup>

とあり、海運事業の重要性を強調して、意欲的な企業精神を表現していることが知られるのである。このように民間企業設立についての積極的な意欲が財政融資に対する資金需要の要因となり、政府による殖産興業政策にもとづく民間企業助成に関する資金供給政策と結合して、民間企業の生成を促進する効果をもつに至ったものといわねばならない。

岩崎弥太郎の企業精神の積極性を具体的に表明する資料として、さきに引用したものの他に、太平洋郵船会社と三菱会社との間に行われた上海航路に関する主導権争奪の競争に当って、三菱会社が太平洋郵船会社の船舶、機械、倉庫等を買収することを計画し、それに要する資金については財政融資を受けなければならないことを説く上申書をあげることができる。この上申書は、明治八年九月、内務卿大久保利通と大藏卿大隈重信に宛てて提出されており、その内容を抄録すると、次の通りである。

「今該社上海線路ノ船舶機械、神戸上海之支店倉船等、一切八拾万円内外之金額ヲ以、是ヲ買取スル時ハ決テ高価ニ非サルナリ……願クハ官一時特別之御保護ヲ以御貸下ニ相成度、然ル上ハ該社ヨリ買取ノ船舶等一切、且臣固有ノ船舶並其ノ不動産等悉皆右抵当トシテ指上置可申……万一於官余裕ヲ仰クアタワズンバ、臣姑ク外国人ニ融通シ以テコノ船舶ヲ買取スヘシ、願於官右保証被成下度」<sup>110</sup>

これによって知られるように、三菱会社の経営者は自社保有の船舶その他の資産、および太平洋郵船会社より買取予定の船舶等の資産を担保として政府資金の貸下を請願しており、しかも、政府より資金的援助を得ることが

明治初期における民間企業の生成について

### 明治初期における民間企業の生成について

不可能な場合には、外国資本に依存してでも、この買収計画を実現しようとしている積極的な企業意欲を抱有していたのである。

さらに、産業発展のためには運輸事業を盛大にしなければならないことを、九州高嶋・三池の石炭輸送問題に關する具体的根拠にもとづいて主張している意見書を見出すのである。それは、長崎県令内海忠勝より内務卿松方正義および大藏卿佐野常民宛に提出された明治十三年十一月二日付の意見書である。その意見書によると、上記鉦山の石炭に關しては、

「内国運漕ノ船舶ハ其数僅少ニシテ未タ兩坑石炭ノ運漕ニ供スルニ足ラス、之ヲ外国船ニ求ンカ運賃ノ不廉ナル収益以テ運賃ヲ支弁スルニ足ラス」<sup>43</sup>

という状態にあり、明治十二年七月より十三年六月までの一ケ年間に、高島炭坑は出炭量一九〇、六六九トンの中、一〇八、三八二トンを外国船によって輸送し、その運賃三七一、四六八円を支払い、また三池炭坑は出炭量一四二、二三五トンの中、六二、三七三トンを外国船によって輸送し、運賃一九〇、八六一円を支払っているのである。

この外国船に対する輸送依存の問題を解決しなければ、わが国の經濟にとって最も憂慮すべき問題となつてゐる正貨流出の趨勢をさらに助長することになるであろうと論述し、

「之ヲ救済スルノ方策ハ他ニアラス、政府特別ノ詮議ヲ仰キ官金貸与ヲ請ヒ、以テ運漕會社を設立シ内外海運ノ事業ヲ經營スルニ在ルヘキノミ、(県下幸ニ此挙ヲ謀ルモノアリト雖モ、資金巨額ナル初メヨリ政府特別ノ保護ヲ請ヒ、官金ノ貸与ヲ仰カサレハ能ハサルノ事業ナルヲ以テ、未タ其挙ヲ發起スルニ至ラス) 論者或ハ言

ハン、商業会社ヲ保護スルニ官金ヲ貸与スルハ政府ノ得策ニアラスト、忠勝亦之ヲ知ル、然リト雖モ今茲ニ設立セントスル運漕会社ハ彼ノ一局一部ヲ限ルノ商業トハ大ニ其事実ヲ異ニシ、会社ノ目的タルヤ主ニ海外航海ノ事業ヲ弘張シ、彼外国人ヲシテ永ク運漕ノ利ヲ専有センメサルヲ期シ、外ニ取ラルルノ現貨ハ内ニ止メ、以テ内国一般ノ便益ヲ謀ルニ在ルナリ」<sup>44</sup>

と主張するのである。これによると、民間企業設立の意欲は存在しているにもかかわらず、民間資本不足のため政府資金の貸与を得なければ、その意図は実現されない状態にあったことが知られるのである。

また経済的基盤となるべき海運事業を外国資本の支配下におくことは、わが国の正貨流出額をさらに増大せしめ、経済発展を阻害する原因となるものであり、この重大な経済問題の解決方策としても海運事業に対する財政融資は実施されるべきものであることを説いているのである。

このように、わが国の経済に対する外国資本勢力を排除する目的をもって、わが国の経済制度の近代化を推進するために行われた財政資金の投下は、横浜正金銀行の設立、あるいは直輸出機構の形成等の貿易関係の諸制度の整備発展政策についても見られるところである。明治初期の財政融資が外国資本勢力の排除、したがってわが国における民間企業の育成発展のために必要な条件であったことが知られるのである。

(1) 「大隈文書」 A二八四七

(2)(3) 同右、A二八五三

(4) 同右、A二八五九

(5) 同右、A二八五八

明治初期における民間企業の生成について

- (6) 同右、A二八六〇
- (7) (8) 同右、A二八五五
- (9) (10) 同右、A二八六一
- (11) 同右、A二九二七
- (12) 同右、A二九三六
- (13) (14) 同右、A二九五〇

三

明治初期の経済的変革過程において、生成してきた民間企業設立の意欲と、それに対応する政府よりの財政資金供給政策との結合が、わが国経済制度の近代化を推進する起動力的要因であったと考えることを、鉄道、海運等に関する社会的間接資本形成について検討してきた。なお、長崎製作所を民営にすべきであるという長崎県人松村辰昌による明治六年十二月の建白書<sup>(1)</sup>あるいは、横浜製作所を民間企業家に払下げるべきことを請願している大浦慶・杉山徳三郎らの明治八年九月付の意見書等<sup>(2)</sup>、経済的基盤としての運輸事業以外の基幹産業部門に属する近代産業形成についても、いわゆる「下から」の企業精神の発現、財政資金との結合を求める資金需要の興起が見られるのであるが、それらについては改めて検討することにした。

このように、明治初期の近代産業の形成について、民間における企業意欲の生成と、民間資本の不足を補うための政府資金に対する資金需要との結合関係を裏証するためには、広く各産業部門にわたって史料を検討するこ



とが必要であり、それによって、従来多くの研究者が、明治政府による殖産興業政策の内容を近代産業に対する財政投融資にもとづく一方的な保護育成政策であったと論じてきた主張が果して妥当であったかの課題についても再検討を行うことができると思う。本稿においては各種産業部門にわたって史料を検討することは却って論述を複雑にすることになるであろうと考えたため、きわめて不十分な史料の検討に止めざるを得なかったが、この問題についての説明は別の機会に再び試みたいと思う。

(1) 「大隈文書」A二九九九

(2) 同右、A三〇〇九

(本稿は財団法人清明会の研究助成による「明治時代における民間企業の生成と財政金融政策」に関する研究成果の一部である)