

交通の自由、思想の運輸

東島 誠

はじめに

「文化の市場…交通する」とは、『越境する知』と題するシリーズ第5巻の書名である。⁽¹⁾ここで「よみがえる」「つむぎだす」「切り裂く」「壊し築く」「交通する」「越境する」というように、全巻に亘って動詞形が書名にあらわれたことは、⁽²⁾いかにも原語の判じ易い翻訳調であるとは言え、编者たちの目指す transgressive な知にとつて、まことに相応しい試みと言えるだろう。わけても「交通する」は、今日一般には用いられない動詞形だけに、ひととき新鮮に響く。

しかしながらこの「交通する」とは、明治期にはごく普通に用いられていたサ変動詞であった。そこから活用語尾が取れて語幹のみが延命し、「交通」という名詞形でしか用いられなくなったのは、実はつい最近のことなのである。

名詞形とはなにか。本稿はこの素朴な問いから出発して、明治に浮

上しつづたたび潜行していった精神史の一断面を照射することを目標とする。そこでまずはじめに、名詞形のもつ二つの側面について、筆者の考えを述べておきたい。

名詞形の成立は、第一にはその概念によつて表象される世界の成熟を示す。それまでになかった問題領域が可視のものとして実体化され、認識可能となったことの歴史的な証しであると言つてもよい。例えばドイツ語の名詞 *Offentlichkeit* が成立したのは十八世紀のことであるが、この名詞形の使用に対しては当時、異議が申し立てられたほどであった。⁽³⁾つまり、*Offentlichkeit* という名詞形の成立自体が、〈事件〉性を帯びていたのである。*Offentlichkeit* の語源は、もちろん形容詞 *offentlich* であるが、実はこの形容詞もまた、歴史的に陶冶されてきた概念であった。形容詞 *offentlich* は十六世紀に成立して以降、十七世紀に「国家の」という意味を帯び、十八世紀にいたつてようやく「万人に開かれた」という意味を獲得するにいたるのである。⁽⁴⁾名詞形 *Offentlichkeit* の成立は、この語史を集約してあまりある。

しかし他面、名詞形の成立は、概念の値崩れの始まりでもある。ある概念が名詞形を得ることによって急速に普及し、人々の意識のごく自然にのぼるようになる反面、その概念が成立した当初の張り詰めた緊張感、既存の価値への批判精神は、後景に退いていくことになる。いやそれどころか、既存の価値体系そのものが、記号表現だけ新しい看板を装うようになることも珍しくない。ここにいたって批判の牙は、もののみごとくに引き抜かれてしまうのである。

こうした事情は、日本語の場合にも凡そあてはまるのではないか。本稿が、明治期にはサ変動詞として普通に通用しながら、現在名詞でしか用いられなくなった「交通」を取り上げるのは、そこに名詞形Ⅱ（実体化）の圧倒的な猛威の前に窒息していった、社会関係の一つの可能性を見るからにほかならない。

ところで筆者は、すでに一九九四年度の日本史研究会大会シンポジウムにおいても、やはり今日動詞では用いられない「公共する」に光を当て、日本的「公共」概念の析出過程を論じている。⁽⁵⁾ここでは今日的な「公共」の語義がいかにして形成されてきたかを論じたのであるが、むしろ本稿はそれとは逆に、今日的な「交通」からは削ぎ落とされてしまった部分に注目しようというわけである。

I 植木枝盛と明治十年代

(1) 「凡ソ民人ノ自他相交通スルコトハ」

植木枝盛が一八八二年（明治十五）十一月に『自由新聞』紙上に発表した論説「集会結社并ニ交通ノ自由ヲ論ズ」⁽⁶⁾は、「交通ノ自由」という、今日耳慣れない（自由）の概念を提示している。

今我皇上下ハ已ニ詔ヲ発シテ議員ヲ召シ国会ヲ開クノ期ヲ定メ、乃チ将サニ丕ヒニ立憲政体ヲ興サント為シ給フマデニ及ビタリ。我廟堂ノ吏ト我江湖ノ民トハ豈一日モ其経画ノ責ヲ尽シ其聖旨ニ対揚スルノ任ヲ達スルノ図ヲ効サザル可ケン乎哉。然カモ只此間ニ於テ特ニ尤モ重ンズベキモノハ未ダ必シモ集会、結社并ニ交通ノ自由ヨリ甚シキハアラザルナリ。吾儕ハ今日ニ至ルマデ已ニ幾タビモ此事ヲ論ゼシコトアルニモ関ハラズ更ニ勉メテ斯ノ集会、結社等ノ自由ヲ覈論シ、乃チ自由ノ罪人タルニ陥ルナキヲ謀ラザルベカラザルナリ。夫レ人ノ相集会シ相結合シ相往復シ相聯絡スルガ如キ、凡ソ民人ノ自他相交通スルコトハ是レ其民人ニ関シ、其政治社会ニ関シ、其道徳社会ニ関スルコト殊ニ甚ダ広大ナラザルハ莫シトス。夫レ其集会、結社并ニ交通ノ自由ハ争デカ太ダ吾人人生ト及ビ吾人ノ社会トニ要スル所タラザルコトノアラシヤ。冒頭に言う「詔」とはもちろん、前年十月に出された国会開設の詔勅のことであり、これを受けて植木が、改めて「民人」Ⅱ「江湖ノ民」による集会・結社・交通の自由の必要性を訴えたものである。「吾儕ハ今日ニ至ルマデ已ニ幾タビモ此事ヲ論ゼシコトアルニモ関ハラズ」とあるのは、一八八〇年（明治十三）四月の集会条例に抗して、新聞紙上で「出版演説ノ自由ニセザル可カラザルヲ論ズ」⁽⁷⁾「政府人民ノ友欲ヲ妨グル時ハ国家ト各人トニ害ヲ与フルコト大ナルヲ論ズ」⁽⁸⁾などの論陣を張ってきたことを指す。植木の言う「交通ノ自由」はつまり、集会条例から明治十四年の政変、国会開設の詔勅にいたる、現実との緊張感のなかで陶冶されたものである。この時代精神に触れるためにも、以下、その思索の痕跡を復原していくことにしたい。

(2) 植木枝盛における「交通ノ自由」の前提

植木枝盛は「集會結社并ニ交通ノ自由ヲ論ズ」において、「交通ノ自由」の概念を「米人リーベル氏」、すなわちフランシス・リーバーから得たとしている。リーバー著『自治論』上之巻が林董の訳で出版されたのは、一八八〇年⁽⁹⁾（明治十三年）三月のことであり、植木は同年七月にこれを購入している。⁽¹⁰⁾ 同書第九章は「交通 居動 外国移住」(communism, locomotion, emigration) であり、これに触発されたことは間違いない。しかしながら植木は、リーバー著『自治論』の公刊によって初めて「交通ノ自由」の問題を識ったわけではなかった。そこでまず、植木における「交通ノ自由」の初見を確認しておこう。

植木枝盛の〈自由〉に関する纏まった著述のなかでも、例えば『民権自由論』⁽¹¹⁾（一八七九年三月序、四月刊）には、未だ「交通ノ自由」の概念は見られない。実は『言論自由論』⁽¹²⁾（一八七九年十二月序、八〇年七月刊）において初めて「交通スルノ権義」の語が登場するのである。植木は『言論自由論』の末尾において、「今日欧米ノ国々ノ如キハ則大抵人民ガ言論ノ自由権ヲ確定セザルコトハナク」として、各国憲法を列挙しているが、そこには次のように見える。

仏国某ノ代ニ定メタル憲法中ニハ、上梓演説等ニ由テ思想論説ヲ交通スルノ権義、人民静穩ニ集會スルノ権義、奉教自由ノ権義ハ禁制ス可カラザルナリ、若シ此等ノ権義ヲ妨害スルコトアラバ、專横圧抑ノ暴政タルヲ免カレザル也トノ条ヲ定メ、(後略)

右は「仏国某」という、いかにも杜撰な引用で、直接の出典を詳らかにしないが、つづく『民権自由論二編』甲号⁽¹³⁾（一八八〇年五月序、八二年二月刊）には、「仏蘭西一千七百九十一年の憲法中」からの引用として、他の条文とともに次の一条が挙げられている。

一、上梓演説等ニ由テ思想論説を交通するの権義、人民静穩に集會するの権義、奉教自由の権義は禁制すべからざる也。若し此等の権義を妨害することあらば專横圧抑の暴政たるを免かれざるなり。

右の引用文については、どうやら植木の依拠した引用出典が明らかである。この訳文は実に、一八七六年（明治九年）、木庭繁が「シビルリベルチー」から引用した「仏国憲法中人民ノ権義ヲ公布スルノ文」の第七条と一致している⁽¹⁴⁾のであり、つづく十七・十八条の訳文についても、これに拠っている。だとすれば一七九一年憲法ではなく、一七九三年山岳党憲法における権利宣言のはずなのだが、それはさて置くことにしよう。むしろここで注意したいのは、右の二つの引用文には、未だ「交通ノ自由」なる表現そのものは登場していない、という点である。さきに指摘した集會條例に抗する新聞論説においても、同年十二月の「政府人民ノ友欲ヲ妨グル時ハ国家ト各人トニ害ヲ与フルコト大ナルヲ論ズ」には「交通ノ自由」がはっきりと登場するが、これに先立つ六月の「出版演説ノ自由ニセザル可カラザルヲ論ズ」には、未だ「交通ノ自由」は登場していないのである。従ってここから、リーバー『自治論』購入の前後に、はっきりと一線を引くことが許されるであろう。そもそも六月の「出版演説ノ自由ニセザル可カラザルヲ論ズ」における「交通」の用例とは、次のようなものであった。

然ルニ演説ノ如シ此ニ行ハル、ヤ、政府ハ更ニ集會條例ヲ発行セラル、ニ至レリ。而シテ政府ノ如シ此條例ヲ設クル其意果シテ何ニ在ルカ、吾們固ヨリ之ヲ識ラズト雖モ、只其事实上ニ於テ之ヲ考フルニ、人民タル者政治ノ思想ヲ交通スル区域ノ狭小二帰セルコトハ則論ヲ待タズシテ然リトスル也。而シテ今夫人民タル者ニ

シテ政治ノ思想ヲ交通スルコト能ハザレバ之ヲ研究スルコト能ハズ、之ヲ研究スルコト能ハザレバ之ヲ進歩スルコト能ハズ、且ツ其政治上ノ思想ヲシテ相通ズル能ハザレバ則全国一致スルコト能ハズ、固結スルコト能ハザル可クシテ、政府ハ政府ノミノ政府トナリ人民ハ人民ノミノ人民トナリ、全然脈絡ヲ絶シテ国家ノ為メニ益タルコト靡カルベシ。

これはまさに、「上梓演説等」に由て思想論説を交通するの権義にほかならない。この段階では、植木はフランス憲法しか見ておらず、未だ「交通ノ自由」とまでは分節されていなかったのである。

(3) 「交通ノ自由」受容の光と影

一八八〇年十二月の「政府人民ノ友欲ヲ妨グル時ハ国家ト各人トニ書ヲ与フルコト大ナルヲ論ズ」は、「人ノ情欲」のうち「理性ノ欲」として「結交ノ欲」なるものが存在すること、そして「人民ノ集会結社スルコトハ是レ結交ノ欲ヨリ根由シ来ル」ことを指摘した点で、時期を画する意義を持つ。「結交ノ欲ハ人間天然ノ賦稟」なのであり、「人民ガ交通ニ関スル自由即チ往來、集会、結社等ノ自由權利ヲ妨害束縛スルコト」はこの〈自然権〉を蹂躪することである、というわけである。

そしてこの〈自然権〉の承認の上に、「交通ノ自由」は、「人民ノ結合」、すなわちソシアビリテの概念となる。

政府ニシテ若シモ甚シク人民ノ結合ヲ妨グルガ如キコトアラバ、猶ホカノ男女ノ情死ノ如キノモノヲ生ジ来ルベシ。即チ自由ト情死スルモノヲ生ズベキナリ。

この譬えは絶妙である。「人ノ情欲」には「心才ノ要求ニ関スル理

性ノ欲」の一方で「形骸ノ要求ニ関スル肉体ノ欲」があった、とする議論にも相応しているわけだが、実は古来、「交通スル」と言えば、何よりも男女間の肉体の「交通」であった。『日本靈異記』⁽¹⁶⁾に、弓削道鏡が「与皇太后同枕交通、天下政相撰、治天下」とあるのはよく知られるところであるし、『今昔物語集』⁽¹⁷⁾の説話には、「即チ寝所ニ入テ、娘ト交通シヌ」「此レ未ダ不レ習ヌテ、交通ノ間痛ム也」という用例もある。⁽¹⁸⁾

つまり、植木の言う「交通ノ自由」とは、端的に言えば〈他者〉との「結合ノ欲」であり、さらにこれを「肉体ノ欲」から「理性ノ欲」へと敷衍し、昇華したものであった。そして冒頭に見た論説「集会結社并ニ交通ノ自由ヲ論ズ」においては、ついに「人ヲシテ他ト相往來交通スルコト」「社会ノ人々ヲシテ大ニ広ク相往來交通セシメ互ニ自他ノ事ヲ視、聴、覚知セシムル」「夫凡人ヲシテ他人ト相隔絶シ曾テ相聯絡スルコトナケン乎」「茲ニ始テ自他相打テ一トナルノ帰ヲ為シ」というように、文字通り〈他者〉の概念が芽生えるにいたるのである。ここには今日見失われがちな、〈もうひとつの交通〉の概念が息づいていると言つてよい。

ところが、そう楽観もしてられない。さきに見た『民権自由論二編』甲号には、「上梓演説等」に由て思想論説を交通するの権義」の引用とは別に「往來交通の自由権」なる概念が登場しているのだが、ここで言うところの「交通ノ自由」と言えば、これが実に常識的というほかない。

往來交通の自由権とは己れが欲する所に往來歩し、又は他人と往來通信を為すの自由にして、或は自身に旅行を為して他所に往き、或は他人を誘て我家に來らしめ、或は手紙を遣り取りし、又は其他の文書を差送り、或は電線を以て音信を通じ抔するに皆我

心に楯て之を為し、曾て他より障碍せらるゝなく、若くは己れの許さざるものに開封偷読せらるゝ等の事なく、并に其他の諸物を運送するをも自由にするの権利を云ひ、上の言論自由、出版自由杯とは自ら脈絡を通じ、若し此の自由なければ言論出版の自由等もまた十分に達するに由しなく、大に幸福に關係すれば固より必要の自由権で御座りまするが、(後略)

つまりここでの「交通」とは、「往來通信」あるいは「運送」の謂いであり、ほぼ今日言うところの「交通」に等しい。平易な口語文で書かれていることもあつて、なおさらその感が強い。

『民権自由論二編』甲号は、その序文こそリーバー『自治論』購入以前の「明治十三年五月」付けとなつてはいるが、前項の分析を踏まえるならば、ここで言う「往來交通の自由権」とは、当然リーバー『自治論』の影響下にあるはずである。ならばなぜ、すでに見てきた「交通ノ自由」とは異なつたトーンを帯びているのだろうか。

おそらくこれは、次のような事情によるものではないか。すなわち植木はまず、フランス憲法からの翻訳概念として「思想論説を交通するの権義」を知つた。しかしこの〈自由〉の概念が植木自身の腑に落ちたのは、リーバー『自治論』によつてである、と。植木の「交通ノ自由」論が新鮮に響くのは、この腑に落ちた部分と腑に落ちきらない異質な要素とが輻輳し、縦横に交錯しているためであろう。とするならば、この植木なりの合点のいき方(再生産されたテキスト)には、充分注意を払つた方がよい。

植木がこの、極めて今日的な「交通」を論じたのは、実は「自由の概略」という一節においてであつた。植木の整理によれば、「天然無限の自由」と區別される「社会の人民の自由権」とは、「私事上の自

由権」と「公事上の自由権」とに大別され、うち「私事上の自由権」は「身命保全の自由権」「人生自由の権」「財産自由の権」の三綱からなり、さらに「人生自由の権」を構成するものとしては、「思想の自由権」「言論の自由権」「出版の自由権」「往來交通の自由権」「会合の自由権」「結社の自由権」「宗旨を信奉するの自由」の七つがあり、その他「行事の自由」「住所を自由にするの権」「住居を守るの権利」が付け加えられている。かくして「往來交通の自由権」が、他の自由権とは區別される独立のカテゴリーとして、初めて植木のなかに像を結ぶにいたつたのである。⁽¹⁹⁾

こうして相貌を顕しつつかある今日的な「交通」の概念であるが、リーバー『自治論』の、右述の意味での〈再生産〉は、実は小野梓の「郵便」論にも及んでいた。

II 小野梓の場合

(1) 二つの演説の間

明治十四年の政変で大隈重信に従つて下野した小野梓は、翌年鷗渡会を率いて立憲改進黨創立に参加、大隈のブレインとして活躍した。⁽²⁰⁾ その小野が、一八八二年(明治十五)十月から十一月にかけて東京明治会堂で行なつた演説「論外交」⁽²¹⁾「論郵便」⁽²²⁾には、植木同様、「交通の自由」への言及が見られるが、注意しなければならないのは、僅かひと月足らずのうちに行なわれたこの二つの演説の間に、トーンの変化が見られることである。

まず「論外交」での「交通の自由」への言及について言えば、それはいささか付随的なものであつた。そこでは、数ある「国政の弊

害」のうちでも「外交の宜きを誤まり、理財の政を失したるより甚しきは莫し」と論じるに先立って、この問題が取り上げられているに過ぎない。すなわち、

夫の集会条例の過刻にして社会交通の自由を妨碍し、夫の出版法規の過嚴にして人民言論の自由を抑圧するが如き、その国家・人生に弊害ある、素より巨大なり。

と、一定の留保はするものの、フランス第二帝政期の例を挙げ、ナポレオン三世が「夫の集会条例を過嚴にし以て仏蘭西国民交通の自由を妨碍し、夫の出版条例を過刻にし以て仏蘭西国民言論の自由を束縛」したものの、普仏戦争敗戦、第二帝政崩壊によってこれらが廢止された、ということを強調することによって、

交通の自由、言論の自主、朝夕を待たずして仏蘭西方百万里の間に復せり。其之を改正するの難からざる、誠に此の如し。然れども外交の弊に至ては則ち然らず。

と結ぶ。⁽²⁵⁾「交通の自由」の問題は「外交の弊」に比べれば重大事ではない、というのである。

これに対して翌月の「論郵便」の方は、当時持ち上がっていた郵便税則の改定に郵便増税問題を論ずるにあたって、むしろ「人々交通の自由」を正面に据えて論じたものである。翌十二月には太政官布告第五九号として、たしかに郵便条例が出ているから、これを論じた契機は、「当時政府郵便税則を改定するの議あり。道路頗る異様の風説を伝ふ。故に此一論を公演し、以て之を議す」とする『東洋論策』の趣旨説明どおりであろう。だが、それにしてもなぜここで「交通の自由」なのか。

実は小野が「論外交」を演説したのは十月十四日であり、「論郵

便」を演説したのは、十一月五日のことであった。まさに、この間の十一月二日に、前節で見た植木の新聞論説「集会結社并ニ交通ノ自由ヲ論ズ」の連載が開始されているのである。しかも植木がリーバーを引用したのは連載初日の十一月二日号であり、十一月五日の演説で小野が参照したのも同じくリーバーであった。小野梓の「交通の自由」論が植木枝盛のそれを意識していることは、おそらく間違いない。⁽²⁶⁾『留客斎日記』によれば、小野が「論郵便」の筆を起したのは十月二十八日のことであり、三十日、三十一日と自宅での執筆を続け、翌十一月一日には「終日在家、筆論郵便」と見える。そして、まさに植木の新聞論説が出た十一月二日に、「夜校論郵便」として校正に転じ、翌三日は「終日在家、校論郵便」しているのである。⁽²⁷⁾

もちろん、リーバーそのものは、すでに加藤弘之の口訳になる「自由自治」が一八七六年（明治九）十二月に出ており、この当時広く読まれていたことは間違いない。小野もまた然りであり、「自治論」を購入したのは一八八一年（明治十四）九月のことである。爾来これに読み耽り、その影響を強く受けた名著『国憲汎論』が書かれたことはよく知られている。⁽²⁸⁾と云うより、さきの演説「論外交」に登場したナポレオン三世の例自体が、何よりもリーバー「自治論」第九章の「交通 居動 外国移住」からの引用であった。

ならば、そうであればあるほど、植木の「交通ノ自由」論に接したことは、小野にとって忸怩たるものがあつたのではないか。小野が演説「論郵便」を準備していたそのさなかに発表された植木の論説は、「交通の自由」をやや軽く扱った「論外交」の論調を反省させ、小野をしてリーバーを再発見せしめたことは間違いない。つまり、小野にとつても、それまで「交通ノ自由」なるものは充分腑に落ちていな

かつたのである。

だとすれば、ここで問題となるのは、植木のなかに見られた「交通の自由」の幅帳が、小野においてはどのように立ち現れているのか、という点である。

(2) 「手段」としての郵便

小野梓の「論『郵便』」は、「交通の自由」を積極的に認める点では、植木枝盛と逕庭がない。しかし小野がリーバーを引いて論じた肝要は、次の部分にあった。

米国の大家李拔嘗て交通の自由を称して云へるあり。此の人生本源の自由は、今更に其必用なる所以を弁ずるを須めず。今の時に当て吾人自由民が熱心して講ずべきものは、唯だ如何んの手段を以て善良の政府を択び、其政府をして斯人生本源の自由に合はしむる乎、又如何んの手段を以てこの人生本源の自由を保護する乎の二問に在りと。

要するに自由のための「手段」を重視しようというわけである。小野は続ける。

満堂の諸君が熟知せらるるが如く、交通の自由に諸種の別類あり。人間社会に在て其心情を交ふるの事項は、大抵皆是の自由の部類に属するが如し。

「諸種の別類」とは、「言論の自由」、「集会の自由」、「我思想を口演するの自由」、「我が思想を筆著するの自由」を指すが、小野はこれに「通信の自由」を加えようとする。「言論集会の自由を熱論するものは之れあり、演説著述の自由を痛説するものはこれあり」。しかしながら、「通信の自由を説くものに至ては寥寥として聞く所なく、偶々こ

れあるも、其言ふ所洪鬱凝滞して振はず、未だ其説の痛快にして而も妙味あるものあるを見ざるなり」という。「通信の自由」は未だ侵害されたことがないため、「切要」なものとしては認知されていない。

そこへ来て今次の郵便増税問題である。「人生交通の媒介」にして「社会の交通を便に」する手段である信書配達をどうするか。信書配達を政府が専掌しうるのは一人が「信書往復の利を壟断して其収益を網」する弊を避けるためであつて、それを政府が自ら「収益の主義」に走るのはいかがなものか。また政府が専掌することについてもあくまで通信の秘密を保護するためでなければならず、反対党派に対する「監察の主義」に流用してはならない。これが小野の主張であつた。「社会と交通するの途を杜絶」させないための「手段」として、郵便、通信の自由が重視されたのである。

要するに「社会と交通する」という魅力的な関係概念は、同時にここに、郵便という、具体的な交通の「手段」へと〈実体化〉することにもなつたのである。とすれば、この〈実体化〉の波は、必然的に鉄道敷設の問題へと及んでいくはずである。果たして小野梓は、前年一八八一年（明治十四）の五月に「東山鉄道論⁽²⁰⁾」を書いてもいた。

(3) 道路と鉄道

「壟断ノ利」という語がある。出典は『孟子』で、市場の高所から形勢を眺め、利益を独占することを言う。『太平記』冒頭の「関所停止事」は、鎌倉時代末期の関所が、この「壟断ノ利」によって「商売往来ノ弊、年貢運送ノ煩」となっていた、というところから書き起こしているのだが、⁽²⁰⁾「往来」「運送」には、とかくこうした「壟断ノ利」が付き物である。小野梓が「信書往復の利を壟断して其収益を網」す

る弊を云々したのも首肯けよう。

道路は「利」を生む。それが鉄道（当時、「鐵路」とも言った）であればなおさらである。⁽³¹⁾この年日本鉄道会社が設立されたのを受けて、小野が東山道ならぬ「東山鉄道」の敷設を提唱しているのは、それゆえ興味深い。

日本鉄道会社起る矣。将さに其線路を建築し東京より架設して之を高崎に通じ、（中略）以て東西両京の連絡を通じ、三府を連接して之を一市場の如くならしめんとす。余今ま私かに其名を製して東山鉄道と云ふ。蓋し其跨る所の地、実に東山その諸国なれば也。小野によれば、当時鉄道をめぐって二つの説があった。A説は時期尚早論である。

曰く、余輩誠に知る、日本現時の道路は現時の富に適せずして、為めに物産の蕃殖を害し国家の進歩を妨ぐるこ少小ならざることを。然れども今俄に之に易るに鉄道を以てせんと欲するに至りては、少しく急進に失するなきを得んや。大凡一国の進歩には必ず順序あり、貧国を進むるに富国の器具を以てすべからず。（後略）

これに対してB説は、「間接の利」を強調する。

曰く、富国に進む所以の器具を棄てて富国たらんと欲す、果して何の法あるや。且つ鉄道の利は二種あり、直接の利と謂ひ、間接の利と謂ふ。説者は纔に其直接の利あるを知て未だ間接の利あるを知らざるものなり。（中略）我国当今鉄道を設くるの利は、直接の利は姑く置き、間接の利を拏ぐるを以て急務とせざるべからず。

では「間接の利」とは何か。

鉄道を設け交通を利したるが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が為に智識を發育し、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なり。此の如きは經濟上の利益なり。政治上の利に於ては殆ど勝て計ふべからざるものあり。

小野梓は、基本的にA説をB説よりも「当を得たり」としながらも、「鉄道建設の挙を嘉みし、讚して本邦民人の最大幸福を増進するの一大要手段」とする立場から、東山道が物産の大動脈たることを、繭、生糸、米穀、麦、烟草以下、具体的に數値を拏げて論じている。そしてこうした「農業・工作」の分析に加えて、連載第二回では「商業・通信」に及ぶと予告するものの、結局これは書かれないまま未完に終わった。

小野がB説を斥けたことは象徴的である。このB説、なかんずく「間接の利」なるものこそ、植木枝盛が力説した「交通ノ自由」に、より近いと言ふべきものだったからである。

もちろんここで、小野梓の「東山鉄道論」が、リーバー『自治論』を読む半年前に発表されたものであることは斟酌されてよい。だがまさに、この「東山鉄道論」の存在ゆえに、小野の「論郵便」と植木の分岐点も理解可能となるのである。

ただし、ここで一点だけ付け加えておきたいことがある。小野梓の「論郵便」を読んでいて面白いのは、郵便増税の風聞について記す際、頻りに「道路頗る異様の風説を伝ふ」「諸君は必ず道路の言を聞きしならむ」といった表現が登場することである。「道路の浮説流言」とは、この当時よく使われた言い回しであったらしく、⁽³²⁾実は「道路無其隱」は、古く戦国時代にも見られる。「道路」を、いわゆる

道路ではなく世間とほぼ同義に用いた用例は、「交通」を、実体としてではなく関係として捉える思考へと繋がっているのだが、これらが矛盾なく同一の記号表現で思考されているところに、いわば歴史の面白さがあるのである。

Ⅲ 中江兆民と明治二十年代

(1) 「思想を運輸することを務めらる可し」

植木枝盛と小野梓が、集会条例から明治十四年の政変の時代を代表したのに対し、明治二十年代に入つて俄に「交通」の語彙を多く用いるようになったのが、中江兆民である。

一八八九年（明治二十二年）五月の東海鉄道の開通は、保安条例で東京を逐われ『東雲新聞』主筆として大阪で活躍していた兆民にとって格別の意味を持ったらしい。同年二月に憲法発布恩赦で追放処分が解けたこともあつて、

余は本年五月東海鉄道の開通してより七たび此鉄道に乗りて東京大阪の間を往来せり。此の如く屢々余を駆りて鉄道に乘らしめたるは何者の仕業ぞ。政論新聞と東雲新聞との仕業なり。⁽³⁴⁾

と、まさに東奔西走していた。こうして鉄道を利用するなかから、兆民は「兩個の觀察」を行なっている。「第一の觀察は我邦政治思想の益々發達することを徴す可きものにて、第二の觀察は我邦經濟社會の猶ほ甚だ幼稚なることを徴すべきものなり」として、兆民は次のように言う。

政治家は成丈け自身に鐵道に乗りて思想を運輸することを務めらる可し。實業家は成丈け貨物を鐵道に乘せて利益を運輸すること

を務めらる可し。

「思想を運輸する」とは、ただちに植木の依拠した山岳黨權利宣言の「思想論説を交通するの權義」を想起させるが、ここでは「交通する」ではなく、より直截に「運輸する」と記されている点が新鮮である。⁽³⁵⁾ さらにこの年九月には、「新聞」を論じて、次のようにも言っている。

新聞は輿論を運搬する荷車なり。新聞記者は炎天に有馬にも行かず、寒中に熱海にも遊ばず、日曜祭日の外、毎日々々紙面の荷車を製造し、論說記事の輿論を積立るも、一は國家の万一を補はん⁽³⁶⁾と欲するなり。一は盜を為すに飯を食ふが為めなり。

兆民によれば、「荷車を製造し輿論を積立ることは新聞屋の本業」であつた。兆民にあつては、「思想を運輸する」「輿論を運搬する」という巧みな比喩表現によつて、「交通する」の語が避けられており、この点で關係概念と実體概念が輻輳していた植木や小野の「交通」とは、一線を画していると言わねばならない。

(2) 空気を交通する管

ただもちろん兆民は、一方で「交通する」という語そのものをも用いている。例えば同じ一八八九年（明治二十二年）九月には、「大阪市米穀の買占」を論じるなかで、次のように言っている。

今日汽船汽車運輸の便大に開け、五方僻落の物産相互に交通して、海に陸に來往織るが如しと迄に転流し、⁽³⁷⁾

ここにおいて「交通する」を「運輸する」から分かつものは何か。それは「思想を運輸する」が発話者からオーディエンスへの伝達行為であつたのに対し、「相互に交通し」、すなわち双方方向性を持つアクションである点にほかならない。實際一八九一年（明治二十四）三月

には「交通管」「条約事件」と題する無署名記事がある。

○交通管

政府と民間の交通管は後藤・陸奥・青木の三大臣なり。而して此三大臣即ち三大管は、更に支分して数小管と成りて竹内、大江、井上、末松「謙澄」、末広の諸子、実に之れが任に当れりと云ふは真耶、非耶。硬軍の一隊を誘惑して、裡切の功を奏せしめ、大成会中の吏党と立憲自由党中の不平分子とをして、端無く共に抱懐せしめたるが如きは、高輪邸中一夕此の大小管の接合したるよりして、半官半民てふ空氣の互いに流通せし結果なりと云ふは真耶、非耶。風説の世界、蜚語の社会。姑く投書の意味を取りて斯くは記しぬ。

○条約事件

右の大小管は、政府と民間との空氣（炭酸瓦斯？ 窒素？）を交通して立派に予算問題の葛藤を片付けたるより、益々威勢よく、是れより又々内閣の爲め一大頭痛とも謂ふ可き条約事件に就ても、同様の文法にて立派に功を奏せんとて、彼れ大小管は、空氣の流通に日夕怠り無しと謂ふは真耶、非耶。風説の世界、蜚語の社会。このように中江兆民にあっては、「交通」の語は未だアクションとしての生命力を保っている、と言つてよからう。そして兆民が「交通する」という語を用いたのは、多くの場合、こうした政治上、外交上のそれであった。同じ年の一月の「某貴族院議員の傾倒」には次のような用例が見える。

衆議院議員中別して硬派に属する者は唯、衆議院四壁の中に局蹙せず、進て此兩種の貴族議員と交通するときは大に援助を得んこと疑無し。⁽³⁸⁾

ここでは「交通する」の反対概念として、「四壁の中に局蹙」すると見えるが、「交通する」行為の遮断が、「四壁」という《結果》概念で捉えられている点が興味深い。⁽⁴⁰⁾ この種の用例は、

或は四境を閉ぢて他と交通せざりし者有り、或は封土を啓きて四方の行旅を通せし者有り。⁽⁴¹⁾

という対句表現にも見られ、《相互行為》としての「交通する」の可能性は、ここに紛れもなく宿されていたのである。

(3) 三千哩の汽車

しかしながら中江兆民によるこうした「交通」の用例は、日清戦争期をもつて終焉を迎えることとなった。折からの鉄道建設事業ブームは兆民をも捕捉し、兆民は一八九四年（明治二十七年）七月の常野鉄道発起出願を始めとして、以後五年間に亘つて、毛武鉄道、南筑豊鉄道、南武蔵鉄道、両野鉄道、吾妻鉄道、芸石鉄道、延熊鉄道、女川鉄道、房総中央鉄道、菊池鉄道、都城鉄道、京板鉄道など、幾多の鉄道事業の構想に関わることとなったのである。⁽⁴²⁾

そしてその結果、一九〇〇年（明治三十三年）には、満を持して、「交通機関」なる表現が兆民のテクストにも登場するにいたる。

交通機関の發達は、一面生産事業に関して極て有力なる媒介者たりと共に、一面又奢侈の傳播者たるを争ふ可らず。⁽⁴⁴⁾

「汽車汽船」は「智識を交通しつ、奢侈を交通する」というくだりには、かつての「思想を運輸すること」を髣髴させもするが、

今や三千哩の汽車は、我日本帝国の隅々迄、日に幾回と無く、奢侈を運搬しつ、有る也。

として、「交通する」は「交通機関」へと収斂していくこととなった。

すなわち中江兆民もまた、小野梓同様、「交通機関」という〈手段〉への実体化を免れえなかつたのだと言えよう。

(4) 国家有機体説と「交通行政学」

明治国家において、〈手段〉としての「交通」を管轄したのは通信省であるが、通信省設置の前年、一八八四年（明治十七）五月には、駅通局総官官房取調科編纂になる「交通公報」が創刊されている。⁽⁴⁵⁾ 総官野村靖による緒言は、次のように言う。

交通之於邦家、猶血液之於體軀也。血液循環、不_レ失其度、而後支体生育。不_レ然則肉燥骨枯、朝不_レ終夕也。東西千里、通信如隣、而後百貨繁殖。不_レ然則国力衰耗、禍將不_レ可測。嗚呼甚哉。（後略）

ここにあっては「交通」とは、国家有機体における「血液のごとき」ものであるとされ、具体的には「郵便史論」以下の〈交通学〉が立ち上げられることとなった。「交通」概念が国家有機体説に適合的な役回りを与えられるにいたつたわけだが、ここで一点注意しておきたいのは、この『交通公報』に言う「交通」が、「通信之便」「運輸之業」の両個を挙げながらも、基本的には郵便業務を専ら指していたことである。この点で同じ明治十年代において、小野梓が「論郵便」を「交通の自由」の問題として論じながら、かの「東山鉄道論」が「交通」概念を軸に据えて論じられなかったことは、興味深いと言ふべきであろう。すなわち鉄道は、未だ「交通」というイシューとして捉えられていなかったのである。

しかるに一八九三年以降、通信省は、官設・私設鉄道事業をも管轄するにいたる。それはまさに日清戦争前夜のことであった。そして、

これに先立つて一八九〇年（明治二十三）十一月には、「運輸交通業務之指針」として、雑誌「交通」（編輯官本森之助）が交通学館から創刊されている。⁽⁴⁶⁾ 中江兆民をも捕捉した鉄道という〈手段〉は、まさに明治二十年代において、「交通行政学」へと理論化されるにいたるのである。同誌の性格については、

「交通」ノ目的ハ交通行政ノ理義ヲ發揮シ、交通業務ノ發達ヲ企図スルニ在リ。故ニ着々左ニ表白スル方程式ヲ履行シテ敢テ怠ル所ナカルベシ。⁽⁴⁷⁾

として、「交通」ノ行政及業務ニ関スル理義方法ヲ研究シテ、其改良發達ニ資益セン事ヲ務ムベシ」以下の「方程」が挙げられている。

さて、「交通とは何ぞや」という問いは、「交通」ノ行政及業務ニ関スル理義方法ヲ研究」する上で避けては通れない。同誌に連載された「交通行政学」の第二編「交通業務の本性」、第十章「交通及其方法の意義を論ず」は、次のように定義を始める。

交通とは何ぞや、曰く軀地の作用是なり。交通の方法とは何ぞや、曰く軀地の構造是なり。之れを要するに彼此相通し有無相交ゆるは、人間生活上本然の作働にして、人類貨物及思想を運送するは、人間生活上必要の構造と謂ふべきなり。彼の「Transport」と謂ひ、Communicationと称するも此意義に外ならざるなり。故に交通は人間の本性にして其方法は貨物の交換或は思考若くは感情の交流を通する汎汎なる意義を有するものなり。⁽⁴⁸⁾（後略 傍点原文）

この限りでは問題ない。「交通」は今日的なtransportに一面化しておらず、communicationとしての語義を未だ失っていない。しかるに同誌発刊一周年に掲載された黙庵学人の論説「信書の秘密と国家権」⁽⁴⁹⁾では、「書信交通の自由権は決して無限なるものにあらず」とし

て、特に「思想伝通の自由」に制限を加えようとしている。その第一に曰く。

其思想の行為に移り、而して其行為が国家の秩序に背戾するときは、交通の自由を受るを得ず。

ここで言う「書信交通の自由権」とは、字義通りに「信書の秘密」を核とする（郵便の自由）の謂いなのであるが、この自由に制限が加えられるのは、「其思想の行為に移」る場合であり、すなわち「思想論説を交通するの権義」への制限であった。ここに「交通の自由」を「国家の秩序」に適合的なものへと矮小化する言説が成立する。さらに日清戦争のさなかに編まれた、同誌第百号の巻頭論説は言う。

夫れ然り而して、今や我帝国の膨張に伴ふて、国威を發揮し、国光を顕揚し、万国競争場裏に立ちて縦横馳騁するの先駆たるもの、交通業務たらざるはなし。読者諸君が多年内養したる実力は此れより大に用ゆべきの秋なりと信す。（傍点省略）⁽⁵⁰⁾

交通行政学は、こうして膨張主義の理論となったのである。そしてすでに見たとおり、明治二十年代に鉄道事業に着手した中江兆民もまた、この歴史の歯車から自由ではなかったのだと言えよう。

おわりに

二十世紀初頭、日露戦後の一九〇六年（明治三十九）に、夏目漱石が『草枕』において、「汽車程二十世紀の文明を代表するものはあるまい。何百と云ふ人間を同じ箱へ詰めて轟と通る」「人は汽車へ乗ると云ふ。余は積み込まれると云ふ。人は汽車で行くと云ふ。余は運搬されると云ふ。汽車程個性を軽蔑したものはない」と述べたことは、

つとに言及されてきた⁽⁵¹⁾。また、漱石が汽車を「鉄柵」に見立てたことを「監視と処罰」の日本版と見るのは、その限りで有効であろう。さらに、こうした近代国家を準備した明治二十年代の画期性については、改めて強調するまでもあるまい。

だがこの過程で、「交通する」という動詞的概念が「交通機関」「交通業務」といったその（手段）へと凝固し、矮小化され、そこに包蔵されていたはずの社会性の一カテゴリーが没落していったことは、うっかりすると見逃しかねない事実である。

communicationとしての「交通する」。この失われたカテゴリーの再見の必要性は、今日、喫緊なる課題として浮上してきた。言うまでもなく二十一世紀初頭における「国土交通省」の登場である。もっとも、旧運輸省・建設省・北海道開発庁・国土庁を統合する「国土交通」の思想そのものは、一九五〇年の国土総合開発法制定以降、「国土総合開発」の名のもとに、幾度となく更新されてきた。特に、一九六九年に閣議決定された新全国総合開発計画から一九七二年七月に成立した田中角栄内閣の（日本列島改造）論にいたる大型公共投資は、「国土交通」思想の直接の前提をなすと言える。ではいったい何が問題なのか。それは「国土総合開発」の思想が、満を持して「国土交通」を名乗るにいたったという、まさにそのことである。「国土交通」とは、国家有機体の「血液」としての「交通」概念の、正統なる後継者であり、ちょうど一世紀前に勃興した、「我帝国の膨張」に資する「交通」の思想とも、不気味に呼応している。こうしたなか、歴史家は、相も変わらずtransportに一面化した「交通史研究」を行っているのだが、いささか不用意ではあるまいか。

たしかに「交通」をtransportからcommunicationへとシフトする

ことは容易ではない。だがそのための努力が皆無ではなかったことを、最後に付け加えておきたい。「日本における「公」と「私」の著者安永寿延が、主としてマルクスの『交通』^{フテクト}概念に拠りながら「生産人の没落と交通人の誕生」を論じたのは、実に田中内閣が成立した一九七二年のことであった。⁽⁵²⁾そこには「列島改造」に適合的な「交通」の思想に対する、批判精神を看取することができよう。二〇〇一年の現在、歴史家に要請されているのは、まさにこうした感性ではなからうか。

註

- (1) 栗原彬・小森陽一・佐藤学・吉見俊哉編「越境する知」5、文化の市場：交通する（東京大学出版会、二〇〇一年近刊）。
- (2) この点、如月小春・栗原彬・小森陽一・佐藤学・吉見俊哉「知の越境と内破」〔UPJ〕三三三二号、二〇〇〇年）も参照。
- (3) Jürgen Habermas, *Strukturwandel der Öffentlichkeit*(1962), Suhrkamp, Neuauf. 1990, S. 55f.
- (4) なお、形容詞 öffentlich の前史としては、十五世紀にはウムラウトのなご öffentlich が、中高ドイツ語では öffentlich が用いられていた。成瀬治「市民的公共性」の理念」〔シリーズ世界史への問い〕4、社会的結合、岩波書店、一九八九年）参照。
- (5) 東島誠「公共性」問題の構図と《無縁》論」〔日本史研究〕三八六・三九一号、一九九四～九五五年）。同「公共圏の歴史的創造——江湖の思想へ」〔東京大学出版会、二〇〇〇年〕に、「公共性問題の幅縁構造」として、改稿所収。
- (6) 明治十五年十一月二日付「自由新聞」〔植木枝盛集〕第四卷、新聞雑誌論説2、岩波書店、一九九〇年）七六～八〇頁。
- (7) 明治十三年六月十八日付「愛国志林」五編（植木枝盛集）第三卷、新聞雑誌論説1、岩波書店、一九九〇年、一五七～一五九頁）。
- (8) 明治十三年十二月十二日・二十日付「愛国新誌」一七・一八号（植木枝盛集）第三卷、新聞雑誌論説1、一九八～二〇五頁）。
- (9) 李拔著、林董訳『自治論』（国立国会図書館所蔵）。原書については、同じく国立国会図書館所蔵の Francis Lieber, *On Civil Liberty and Self-Government*, J. B. Lippincott, 1859 を参照した。「交通の自由」について論じているのは、原書 pp. 89-98 林訳上之巻一〇七～一二二頁である。なお林訳では、communion を「交通」「交際」「交接」の三様に訳している。
- (10) 『購書日記』明治十三年条（植木枝盛集）第八卷、日記2、岩波書店、一九九〇年、二〇八頁）。なお下巻購入は同年十二月である。
- (11) 『植木枝盛集』第一卷、民権自由論ほか（岩波書店、一九九〇年）一～三六頁。
- (12) 『植木枝盛集』第一卷、民権自由論ほか、五五～七五頁。
- (13) 『植木枝盛集』第一卷、民権自由論ほか、一一五～一六〇頁。
- (14) 明治九年三月十二日付『草莽雑誌』第一号（明治文化全集）雑誌篇、日本評論社復刻版、一九九二年、初出一九二八年、四一～四一四頁）。植木の引用文中、例えば第六条などは別の訳文に拠っており、孫引き等による混乱があると思われる。ただし別の箇所で引かれる第十・十三・十四条、第十六・十九・二十条、第五・九・十一・十二・二十五・二十六・二十七・二十九・三十二・三十三・三十五条は、木庭繁のそれに拠っている。なお、山岳党権利宣言第七条の原文については、以下を参照。 Cf. Georges Berlia (ed.), *Les Constitutions et les principales lois politiques de la France depuis 1789* par L. Duguit et al., R. Pichon & R. Durand-Auzias, 1952, pp. 62f.

- (15) なお、これよりさき植木は、一八七七年（明治十）六月下旬に『自由自治』一冊を読んでおり（『閲読書日記』同年条、『植木枝盛集』第八巻、日記2、二六〇頁）、これは前年十二月に刊行されたリーベル著、独乙ミッテルマイエル訳、加藤弘之口訳になる『自由自治』（国立国会図書館所蔵）を指すものと考えられる。しかし同書は抄訳とも言えないほどの薄い冊子（本文五一頁）であり、林董訳の『自治論』を通してでなければ「交通の自由」には触れないことを、ここで補足しておきたい。
- (16) 『日本霊異記』下巻（『日本古典文学大系』岩波書店、一九六七年）四三四頁。
- (17) 『今昔物語集』巻二十、第卅七、耽財、娘為鬼被_レ悔語（『日本古典文学大系』岩波書店、一九六二年）二〇五頁。
- (18) 新しい例では、安藤昌益の『統道真伝』万国産物為_レ人言語論の阿蘭陀国の項に、「密通・間夫狂・遊女、満於市都外、遊姪・交通業、妄狂不_レ忍辱」とあり（『日本古典文学大系』近世思想家文集、岩波書店、一九六六年、七〇六頁）、こうしたintercourseとしての「交通」の用例は、枚挙に遑がない。
- (19) またここでは「交通の自由」が、「天然無限の自由」= natural libertyではなく「社会の人民の自由権」= civil libertyに分類される点で、「人間天然ノ賦稟」である「結交ノ欲」とは、一応区別されていることがわかる。
- (20) 小野梓の事績については、大日方純夫「内外政事情」に見る施政批判、「小野梓における理論と実践」（『自由民権運動と立憲改進黨』早稲田大学出版部、一九九一年、初出一九七九〜八三年）などを参照。
- (21) 『東洋論叢』二（『小野梓全集』第四巻、早稲田大学出版部、一九八一年、一四〜二六頁）。
- (22) 『東洋論叢』三（『小野梓全集』第四巻、二七〜三五頁）。
- (23) なお、バリ・コミュニケーションの出発点ともなった、帝政末期、一八六八年六月六日の公開集会（réunion publique）については、いずれ別して考察したい。
- (24) 小野梓のリーバー受容を論じた研究としては、山下重一「小野梓と西洋政治思想——リーバー、ウルジーとの関連」（『早稲田大学史記要』Ⅲ、一九七〇年）、「小野梓とF・リーバー」（『国学院法学』一五—四号、一九七八年）があるが、植木枝盛によるリーバー引用との連関が見落とされている。
- (25) 『留客斎日記』各月日条（『小野梓全集』第五巻、早稲田大学出版部、一九八二年、四一七〜四一八頁）。
- (26) 前掲註（15）参照。
- (27) 『留客斎日記』九月念八日条（『小野梓全集』第五巻、三六九頁）。
- (28) 前掲註（24）山下論文。なお『国憲汎論』上巻、第九章「人民の自主を約論す 二」における「交通の自由、著書の検閲、信書の秘密、動向の自由、安心の自由、国教定置の非、交通以下各種の自由に関する泰西各土の憲法」がリーバーの章構成を下敷きになっていることは明白であるが、同時に、各国憲法を引証するその叙述法が、植木枝盛の『民権自由論二編』甲号のそれと酷似している点も見逃されてはなるまい。
- (29) 明治十四年五月五日付『東海経済新報』二五号（『小野梓全集』第四巻、一二二〜一二六頁）。
- (30) 『太平記』冒頭の「壟断の利」については、東島誠「都市王権と中世国家——畿外と自己像」（前掲註（5）拙著所収）を参照。
- (31) 明治期の鉄道史については、さしあたり老川慶喜「明治期地方鉄道史研究——地方鉄道の展開と市場形成」（日本経済評論社、一九八三年）を

参照。

- (32) 例えば、明治十二年五月十四日付『朝野新聞』の社説「官吏講談の質疑」（日本近代思想大系『言論とメディア』岩波書店、一九九〇年、三七三〜三七六頁）にも「道路ノ浮説流言」が見える。

- (33) 『政基公旅引付』（和泉書院影印本、一九九六年）文亀二年（一五〇二）十二月三日条。従つて、かつて中世史家の間で流行したような、『塵芥集』の「公界の道」を根拠に「道路は「公界」そのものであった」と言えるかどうかを争う類の議論は、筆者には極めて陳腐なものに思えてならない。

- (34) 「鉄道旅行の観察」（明治二十二年十一月二十七日付『東雲新聞』五二八号、『中江兆民全集』12、岩波書店、一九八四年、四九〇〜五二頁）。

- (35) なお、山岳党権利宣言は、「一千七百九十三年仏蘭西民権之告示」として、中江兆民自身によつても翻訳されている（明治十五年二月二十日付『欧米』政理叢談一、一〇号、『中江兆民全集』14、岩波書店、一九八五年、七八〜八二頁）。そこでの第七条には「思想論説を交通するの権義」なる訳語は見えない。とは言え「思想を運輸する」の概念も未だ登場しておらず、中江兆民にとつて、この問題がまさに、明治二十年代に初めて浮上したものであることが、改めて推察されよう。

- (36) 明治二十二年九月十日付『東雲新聞』四八二号（『中江兆民全集』15、岩波書店、一九八五年、一〇三頁）。

- (37) 明治二十二年九月十四日付『東雲新聞』四八六号（『中江兆民全集』15、一〇七〜一〇八頁）。

- (38) 明治二十四年三月二十四日付『立憲自由新聞』二二二号（『中江兆民全集』15、一八四〜一八五頁）。

- (39) 明治二十四年一月二十八日付『立憲自由新聞』一八八号（『中江兆民全集』15、一五九〜一六〇頁）。

- (40) 《結果》概念の布置については、前掲註（5）拙著第二部全般を参照されたい。

- (41) 明治二十一年十月日序、十一月十日刊『国会論』（『中江兆民全集』10、岩波書店、一九八三年）五六頁。

- (42) 《相互行為》と《交通》の連関については、前掲註（5）拙著一〇頁を参照。

- (43) 中江兆民と鉄道事業に関しては、小松裕「兆民と鉄道——毛武鉄道を中心に」（『史観』一一一冊、一九八四年）、同「実業家中江兆民の側面——私設鉄道事業を中心に」（『早稲田大学大学院文学研究科紀要』別冊一一集、哲学・史学編、一九八五年）、松永昌三「実業活動期の兆民」（『中江兆民評伝』岩波書店、一九九三年）などを参照。

- (44) 「奢侈の運搬」（明治三十三年十二月十一日付『千代田毎夕』五一八号、『中江兆民全集』15、二三〇〜三三一頁）。

- (45) 東京大学法学部明治新聞雑誌文庫に一・二号のみ所蔵。

- (46) 東京大学法学部明治新聞雑誌文庫所蔵。

- (47) 同文庫では創刊号が欠号しているため、明治二十三年十二月十日付『交通』二号によつた。

- (48) 明治二十四年八月二十五日付『交通』一七号。

- (49) 明治二十四年十一月十日付『交通』二二二号。

- (50) 明治二十八年二月二十五日付『交通』一〇〇号。

- (51) 小森陽一「漱石を読みなおす」（ちくま新書、一九九五年）二二六〜二二九頁など。

- (52) 安永寿延「生産人の没落と交通人の誕生」（『日本における「公」と「私』日本経済新聞社、一九七六年、初出一九七二年）。《交通》概念を

キー・ワードとして〈公共圏〉を論じた前掲註(5)拙著において、この安永の業績に触れるところがないのは、全く不当であり、不勉強と言わざるを得ない。ここで安永の業績に触れることによって、幾らかでもこの不備を補うことができれば幸いである。