

山形県における三島道路の建設

——殖産興業政策の忘れられた1側面——

梅 村 又 次

1. 大久保利通の殖産興業政策

大久保は1878年5月14日清水谷で倒れたが、彼は2つの大いなる遺産を残していった。その1つは地方三新法であり、他は殖産興業のプロジェクトである。ここでの関心は勿論後者にある。それは起業公債の手取1,000万円で出発するが、最終的には事業規模1,237万円で拡大している。まず、その事業の内容に立入るに先立って、このプロジェクトが成立するに至った経過の概略を述べておきたい。

大久保の殖産興業構想は岩倉使節団の米欧回覧の間に次第に熟してきたものと推定されるが¹⁾、その公式の開陳は「殖産興業ニ関スル建議書」(1874年5—6月)である。その要旨は「大凡国ノ強弱ハ人民ノ貧富ニ由リ人民ノ貧富ハ物産ノ多寡ニ係ル而シテ物産ノ多寡ハ人民ノ工業ヲ勉励スルト否サルトニ胚胎スト雖モ其源頭ヲ尋ルニ未タ嘗テ政府政官ノ誘導奨励ノ力ニ依ラサルナシ」とこれに臨む基本方針を定め、「我国天然ノ利ノ在ル処ヲ測リ而シテ物産ノ増殖スヘキ者將幾許アルヤ工業ノ奨励スヘキ者果シテ何ヲ以テ専主トスヘキヤ能ク研究尋択シ之ヲ人民ノ性情ト其知識ノ度トニ照応シテ一定ノ法制ヲ設ケテ勸業殖産ノ事ヲ興起シ……」とその組織的展開の方法を提示するにあった²⁾。これを受けてその翌年大隈は財務担当の立場から3つの建議を出した。2番目の建議

「天下ノ経済ヲ謀リ国家ノ会計ヲ立ツルノ議」において、大隈は「物産増殖ノ源流枯レ農商工業ノ効績起ラス輸出入ノ平均其当ヲ失ヒ現貨ノ濫出日ニ一日ヨリモ甚シク随テ全国衰微税額亦寡少ナルヲ免レザル等ノ如キ其事由多端アリト雖モ熟々其帰スル所ヲ要スルニ運輸ノ便開ケス金融ノ道蔽塞スルノ故ニ過キザルノミ」と現状を分析し、政費の節約と華士族の家禄処分によって捻出された剰余を財源として運輸の便を開き金融の道を疎通することを経済政策の基本とすべしと提案している³⁾。この大隈の提案は早くも翌年8月には金禄公債証書発行条例として実現するが、地租減額と西南戦争のため殖産興業には別途特別の資金を調達せざるをえない破目となり、大隈は「起業公債発行公布之議ニ付伺」(1877年4月)を提出した。

戦争インフレの進行から士族はますます貧窮し、武力反乱は鎮圧したもののそのことがかえって彼等を民権運動に結集せしめる結果ともなったから、士族の救済は実に政権の安危にもかかわる大事と認められるに至った。この情勢をとらえて、大久保は殖産興業と士族授産をセットにした1石2鳥の案を「一般殖産及ビ士族授産ノ議ニ付伺」(1878年3月)として建議した。提案された事業は官営開墾、民営開墾への官有荒蕪地の貸与、「各地方固有物産ノ保護改良ヲ主トシ推テ運輸ノ便ニ及ホシ漸時諸業ノ改進各物蕃殖上要用ナル資本ニ給貸スルモノ」の3つで、事業資金600万円を見込んでいた⁴⁾。この議は政府の容れるところとなり、同年5月1日には大蔵省から起業公債証書発行条

1) 原田三喜雄はパーミンガムに向う車中で大久保が久米邦武に「財務はどうする」と云ったまま後は堅く唇を結んでしまったという逸話を引いて、当時大蔵卿の地位にあった大久保の胸中にはこの時富国強兵の構想が去来していたろうと推察している(原田[4] pp.82-3)。なお、岩倉使節団については、大久保[5]、田中[7]を参照。

2) 『大久保利通文書』第5(1928年), pp. 561-5。

3) 『大隈文書』第3巻(1960年), pp. 121-41。なお、大隈の他の2つの建議は財務担当の立場から予想される財政支出の膨脹に対してブレーキをかけておく狙いのもののよう読みとれる。

4) 『大久保利通文書』第9(1929年), pp. 39-55。

第 1 表 起業基金事業費支出額 明治 11—21 年度

費 目	支 出 額 (1000円) (%)	費 目	支 出 額 (1000円) (%)
官営鉱山	3 468 28.3	道 路	541 4.4
阿仁銅山 (秋田)	1 138	宮城—山形	102
院内銀山 (秋田)	476	岩手—秋田	93
油戸炭坑 (山形)	49	群馬—新潟(清水越)	347
幌内炭坑 (北海道)	1 650	用 水	450 3.7
岩内炭坑 (北海道)	156	猪苗代湖疏水	427
鉄 道	4 380 35.7	那須原水道	23
京都—大津	952	民業助成	2 726 22.2
敦賀—大垣	3 421	加治木塩田(鹿児島)	54
東京—高崎(測量)	6	士族授産	1 469
港 湾	700 5.7	庶務士卒授産	616
野 蒜 (宮城)	678	一般殖産	588
新 潟(工事中止)	22	総 計	12 266 100.0

資料) 吉川秀造「起業基金と殖産興業」(『明治財政経済史研究』法律文化社, 1969 年)pp. 84—113。
注) 1. 一般殖産の中から野尻湖新堰に 1 000 円, 福島県小名浜および中ノ作より郡山に達する車道に 15 000 円の補助が支出されている。
2. 他に起業公債費 10 万円が支出されているので, これを加算した支出総額は 12 366 千円となる。

例が達せられた。

こうして実現をみた起業基金事業の内容は第 1 表のようである。これを運輸の便についての久保原案と対比すると、原案において大きかった内陸水運関連工事(阿武隈川、阿賀川の改修と那珂港から深川に達する水路の開削)が落ちて、鉄道と宮城—山形、岩手—秋田の道路が加えられている。この変更は、まだ貨物は水運、旅客は陸運を通則としていた当時において、運輸に関して考え方のまことに先見性のある大転換を意味するものであるが、ここには政府の内部で一体いかなる論議があったのであろうか。また、この計画は明らかに東北北陸振興計画になっているが、この時期においてこうした計画をもつに至ったについては政府は一体どのような意図があったのであろうか。殖産興業に関する研究はどういう理由によるのか起業基金事業には至って冷淡で、吉川秀造氏の研究⁵⁾を唯一の例外としてこれに言及するところははなはだ軽小である。また、地方史の文献においても事業そのものにふれるにとどまり、その背景に關説するものは見当らない。こうした研究の現状なので、上記 2 点については根本史料の探索を進めて後考にまきたい。

資金の配分は鉄道を中心とする運輸関連 46%、官営鉱山 28%、士族授産を核とする民業助成が用水を含めて 26% となっている。これも久保の原案にはなかった官営鉱山への投資は事業規模の倍増によって新しく計画に組込まれたものであって、当時鉱産物は輸出品であったから国際収支の逆調対策を当面の緊急課題とする経済政策の基本と矛盾しないとはいえ、外資排除を意図した鉱山官収の目的はすでに十分に達しており、また赤字経営の多い官業の中で鉱山はすでに採算に乗っていたのだから、経済開発政策としては民営移管が本筋であって、この際鉱山を官営のまま積極的に拡充すべき理由に乏しい。それだけに、そこには工部卿伊藤の影がさしているように思われてならない。しかし、そうはいうものの、資金の 70% 余は運輸関連の社会資本形成と民業助成にほぼ 2 対 1 の割合で投入されたのだから、大筋としてこれは経済開発政策の常道を行くものとみてよいだろう。

ところで、前述の大隈の現状分析は国際収支の逆調対策をさぐるべく展開された時務論であって、後年政策の主導権をかけてその当否をみぐる論争がおきた。この論争は経済政策史の興味深いテーマだが、ここでのわれわれの関心は 19 世紀後半におけるわが国経済を長期の視点から把え、その

5) 吉川 [10]。

上に立って当時の経済政策をどう評価するかにある。結論だけいえば、われわれは上述の観点からみた当時の経済政策の課題、すなわち経済開発の戦略は旧幕時代からすでに進行していた商業化過程をここで一気に加速し、その総仕上げをするにいったとみている。そうして、その進路に立ちふさがる最大の障害は大隈のいう「運輸ノ便開ケス金融ノ道蔽塞スル」にあったと解している。こうした見通しに立ってわれわれは運輸関連の社会資本形成に注目する次第だが、今回のところはまず道路投資だけに集中しようと思う。なんといっても当時の陸上運輸はほとんど道路によるものであったし、また第1表にみるかぎり道路投資は鉄道にくらべて一見はなはだ少額に見えるが、これは実は氷山の一角のようなもので地方レベルにまでおけると後段にみるようにその裾野は遙かに大きいからである。

2. 道路の不整備

われわれは宮城山形間に起業基金をもって開設された関山新道(今日の国道48号)を通して山形県に入り、当時の県下における道路建設の全貌をくまなく巡視したいと思うのだが、これがいくばくの利便を地元にもたらしたかを計る基準として改良前のわが国道路の実情をまず示しておくのが順序であろう。手をつけてみると、これは予想以上に厄介な仕事で、今のところ提示しえる資料は主題にとって間接的たらざるをえない。

内務省が初めて国道および県道の全国一斉調査を実施したのは1894年のことで、それ以前の道路統計はすべて各地方独自の調査にかかるものである⁶⁾。この地方調査の結果を府県統計書に当たてみると、1883年頃に道路統計が出そろっていて、府県の幹線道路の里程が道幅広狭別もしくは車通行可否別に整理され、主要駅間別に表章されている。各地方独自の調査とはいっても、事柄の性質上多少の連絡はあったとみえて、まったく不統一というわけではない。ここでは道路運輸の便否をみたいのだから、車通行可否別の表章の方が簡明

第2表 熊本県下の主要道路 明治16年頃

	道幅の概略 (間)	里 程 (里・丁)			
			荷車を通ずる	人力車のみを通ずる	車の通ぜざる
福岡街道	3.0	11.00	11.00		
鹿児島街道	1.0~4.0	26.23	17.12		9.10
佐世保街道	2.0~2.3	5.11	1.00	3.11	1.00
豊後街道	3.0	15.22	15.12	10	
日向街道	1.3~3.0	17.07	11.13	5.29	
人吉街道	1.0~3.0	13.23	8.34		4.25
三角街道	3.0	9.23	9.23		
百貫石街道	4.0	2.18	2.18		
三池街道	1.3~2.0	7.08	3.24	3.19	

資料)『明治20年熊本県統計書』第134表。

注) 1. 原表は主要駅間別に表章されている。

2. 明治16年頃としたのは推定。

3. 三角および百貫石は港で、街道は港と熊本をつないでいる。

である。第2表はそのサンプルである。本来なら山形県の統計を掲げたいところだが、1882年6月までに県下の三島道路はすべて竣工しており、その改良前の状況をみることができないし、また山形県の統計は道幅広狭別に表章されていて比較の便を欠いている。これに対して、九州は道路の改良が遅延しており、改良前の道路統計をみることができるし、また参事院議官尾崎三良(1842—1918年)が1882年には沖縄、熊本、長崎の3県を、1885年には九州全域を巡視した際旅行の難渋ぶりを記録していて⁷⁾、これと対照しうる便にも恵まれている。ここではサンプルとして熊本県の統計を掲げた。

原表にある街道の駅名を地図上にたどってみると、どうやら人力車のみを通ずる区間、車の通ぜざる区間は県界の山岳地帯にあるようである。そうして、県間を結ぶ幹線道路は地形の関係から県界では山岳地帯を横断するのが通例でもある。このことは同種の統計のえられる他県についても同様だから、全国共通のこととみてよいだろう。さて、主題の山形県だが、これについてはイギリスの女性旅行家 Isabella Bird(1831—1904年)の証言を引用することができる⁸⁾。彼女は1878年に日本を訪れ、6月から9月にかけて東北および北海

7) 尾崎[6]。

8) バード[2]、以下の引用はすべて同書の第13—14信および第17—20信からのものである。引用頁の参照は省略する。

6) 『明治工業史』土木篇(1970年)、pp. 32-3。

道への奥地旅行を試みた。

その途上、彼女が日光、藤原、会津若松、新潟を経て今日の国道113号沿いに山岳地帯を横断して山形県に入ったのは7月上旬のことであった。

「私たちは、人力車に乗って関を通り川口に旅をした。ときには石に突き当たり、ときには泥地の縁にはまって、外に出てくれ、と言われたこともあった。荒川の上流で、車の通れぬひどい馬道では、一度に2,3マイルも歩かせられた。この山道を2人がかりでも空の人力車を押し上げることが難しいほどであった。そこで彼らは車ごと持ち上げて、しばらく運ぶほか仕方がなかった。こんなわけで、川口という村に着いて、これ以上彼らは進めないとわかったとき、実にうれしかった」。これが道路統計上の人力車のみを通ずるに当るのか、車の通ぜざるに入るのか、その判断は微妙なところだが、ことが貨物の輸送となると最早駄馬、それも牝馬によるほかなかった。まして峠にさしかかると、「何百というごつごつした石の階段を上ったり降りたりする。……馬の沓は数分毎に結んでも、また解けてしまい、1時間にちょうど1マイルしか進めなかった」。したがって、山岳地帯もこうした奥地では「馬をほとんど飼っていない。商品の大半は、牛や人夫が運んでくる。男と同様に女も重い荷物を運ぶ。荷物を運ぶ人夫は、1人で約50ポンド運ぶ。しかしここでは、山形から自分の荷物を運んでくる商人たちは、実際に90ポンドから140ポンド、あるいはそれ以上も運んでくる。この連中が、かわいそうに山の峠を大弱りの格好で喘ぎながら登ってくるのを見ると、気持が悪くなるほどである」。当然、情報も不達で「この地方の人びとは、数里先のことは何も知らない。駅逦係も、次の宿駅の先のことはほとんど説明できない」。

彼女は山間の道路を「あらゆる合理的な近代思想を無視したもの」と評し、「りっぱな道路こそは、今の日本でもっとも必要なものである。政府は、イギリスから装甲軍艦を買ったり、西洋の高価なぜいたく品に夢中になって国を疲弊させるよりも、国内の品物輸送のために役立つ道路を作るというような実利のある支出をすることによって

国を富ました方が、ずっと良いことであろう」と書いている。彼女がこれから入って行こうとする山形県では彼女の勧告通りのことがまさに進行中だったのである。

3. 三島道路の建設

三島通庸(1835—88年)は「道路県令」として、また「絶対主義の酷吏」として令名悪名ともに高いが、ここでは専ら三島の山形県下における「道路県令」としての治績に注目する。最も知名度の高い会津三方道路をさしおいてとくに山形県での道路建設を採りあげた理由は、前述した起業基金による宮城山形両県間の道路(関山新道)の建設が三島によって進められていること、彼の残した膨大な史料「三島文書」が山形県関係分について最も利用し易い形で公刊されていることの2つである。

三島が現在の山形県にやってきたのは1874年12月に教部大丞のまま酒田県令を兼ねた時のことである。翌年8月に酒田県は鶴岡県と改称され、12月には彼も免本官で鶴岡県令専任となった。1876年8月に置賜、山形、鶴岡の3県合併で今日の山形県が誕生し、三島はその初代県令に任ぜられた。三島にとってこの山形県令時代が最も長く、1882年1月に福島県令を兼任、同年7月に免本官専任福島県令となって山形を去るまで続いた⁹⁾。したがって、彼が現在の山形県に関係をもっていたのは前後7年半余になるわけだが、「三島文書」にみるかぎり鶴岡県令時代の史料はやや手薄なので、ここでは山形県令時代を中心に採りあげ、鶴岡県令時代の治績は補足的にふれるにとどまらざるをえない。

第3表は三島が山形県令として施工した道路22路線(342 km)、橋梁61橋(2850 m)を前者は路線別に後者は一括して表示している。まず経費負担をみることにしよう。経費総額は52万円で、これを官費27%、地方費(県費)7%、協議費(町村費)60%、寄附金6%の割合で負担している。個別の工事についてはこの負担割合は区々様々だが、

9) 「三島通庸履歴書」(山形県[8])pp. 482-4。

第 3 表 三島道路：山形県令時代（明治 9—14 年度）

名 称	区 間	延 長 (間)	経 費 (円)				
				官 費	地 方 費	協 議 費	寄 附 金
1 万 世 大 路	福島県界—米沢	10 560	128 945	31 945		95 000	2 000
2 高 畠 新 通	米沢—高畠—赤湯	10 920	9 839			8 989	850
3 取 揚 坂 新 道	赤湯—川樋	1 080	2 000			1 000	1 000
4 川 口 新 道	川口—上山	2 600	3 392			3 392	
5 早 坂 新 道	上山—黒沢	2 160	5 450			5 300	150
6 猿 羽 根 新 道	尾花沢—舟形	19 440	14 200			14 000	200
7 金 山 新 道	中田—秋田県界	11 220	29 013	29 013			
8 関 山 新 道	宮城県界—関山	7 380	69 243	69 243			
9 同	関山—神町—寒河江—山形	29 924	33 362			33 362	
10 最上小国新道	宮城県界—舟形	20 160	10 259			2 000	8 259
11 本 合 海 新 道	舟形—本合海	5 760	5 200			5 000	200
12 同	金沢—本合海	3 353	2 161			1 442	718
13 磐 根 新 道	本合海—清川	12 000	26 000			25 000	1 000
14 酒 田 新 道	新堀—遊摺部—酒田	1 460	3 127		2 008		1 119
15 三 崎 新 道	吹浦—秋田県界	840	9 477	3 839		4 138	1 500
16 小 松 新 道	高畠—津久茂—中小松	8 140	5 875			4 835	1 040
17 同	米沢—上小松	4 733	12 712		1 914	10 572	225
18 同	上小松—歌丸	1 700	683			430	253
19 荒 砥 新 道	宮—浅立—石那田	6 480	9 689		787	8 902	
20 宮 内 新 道	赤湯—宮内—宮	9 160	7 825			7 575	250
21 手 ノ 子 新 道	小出—萩生—手ノ子	7 560	9 108			9 108	
22 猪 ノ 沢 新 道	猪ノ沢—宮城県界	13 260	11 600			10 000	1 600
小計		189 890	409 160	134 040	4 709	250 045	20 364
橋梁	61橋	1 583	110 765	9 620	31 194	62 469	9 540
計			519 925	143 660	35 903	312 514	29 904

資料) 山形県(編)『山形県史』資料篇 2, 明治初期下, 三島文書(1962 年), pp. 150—7.

注) 1. 経費の円未満は 4 捨 5 入。

2. 事務引継書(明治 15 年 9 月 8 日)の土木部(同上書 p. 539)の記載によると猪ノ沢新道は「車道ニ充分ナラス 僅ニ人民通行ノ便ヲ得ルニ止マル」とある。

全体としてみれば中央地方の政府負担が 1/3, 地元負担が 2/3 の割合となっている。しかし, この計数も地元の負担をなお過少に表現していることに注意したい。第 10 大区戸長連名の「板谷新道開削ノ御請」をみると¹⁰⁾, 「1 戸 11 銭余地価 30 円 1 戸対当ノ割課出シ外ニ男女 15 才以上 60 才以下 毎戸両日宛ノ服役為致」と協議費負担の外に出役割当があるからである。「毎戸両日宛」の意味が明確ではないが, 出役割当の基準を示す公式の文書が見当たらないので, 福島県の会津三方道路の場合の「鰥寡孤独廢疾ヲ除クノ外ハ……………男女ハ 1 名ニ付キ毎月 1 日宛」¹¹⁾の意と解すれば, 当時の人夫賃は男 10 銭, 女 5 銭のようだから¹²⁾, 毎戸

の出役負担は月 15 銭と見積られる。これは協議費地価割負担のない小作農ではすでに戸割 11 銭余の割当を上回っている。もっとも, 先に引用した請書には引続いて「貧戸ノ分精査糧食ヲ給シ当的課金ヲ以テ糧食ノ手運ヒニ可及」とあるので, なにがしかの貧戸対策はあったのであろう。また, 道路 11 路線については別に出役延数の概算がえられるので, これを集計すると 213,500 人, 16,013 円と見積られる。これは 11 路線にかかわる経費総額 226,362 円の 7%, 同じく協議費 173,819 円の 9% に相当する¹³⁾。こうした地元負担は道路の路

10) 山形県 [8] p. 133。

11) 福島県 [3] p. 195。

12) 一般工夫の賃金は 20—27 銭であったが, 関係住

民の出役については婦女子および 50 才以下 17 才以下は半人前とし, 金で労力にかえるときは 1 人前を 10 銭, 半人前を 5 銭として徴収した。山形県 [9] p. 341。

13) 「道路橋梁修繕開削築造経費概計表」山形県 [8] pp. 138—42。なお, 出役見積額はこの間のインフレ

線決定とからんで地域間の利害関係からしばしば紛議の種にもなるわけだが、このことについては後段でふれたい。

官費は4道路、3橋梁に集中投入されている。その道路はすべて県境の山岳地帯を横断する県際幹線であって、史料が不備で詳細不明なしかも官費補助も少ない三崎新道をしばらく別とすれば、他はすべて両県共同の事業であった。また、橋梁についても架設位置の確認しえた吾嬬、相生の2橋は万世大路に架されたものであるから、この分を加算すると万世大路への官費補助は合せて38,124円となり、官費の集中投入は一層きわだってくる。官費補助についての中央政府の方針はおよそこうしたものだったであろう。

県境の山岳地帯を横断して車馬通行可能な車道を開くということはわが国最初の壮挙であって、技術上の know-how の蓄積はないし、工事の難渋が予想される。これをなんとか突破すべく中央政府は官費補助とならんで技術面での指導援助を惜みなく与えた。これを記録のもっとも整った万世大路について記しておきたい。万世大路は三島が山形県令に着任して間もない1876年11月に起工し、1881年9月に竣工している。工期が5年もおよんだのは県境栗子山を貫くトンネル(482間)の難工事によるものである。こうした山岳横断車道の起業は山形県としては勿論はじめてのことだし、全国でもその起工の時期からみて最も早期の事業に属していたことだろう。したがって、当時大久保の指導の下に殖産興業政策の本格的展開を企てつつあった中央政府にとって、これはその先行プロジェクトとしての大きな意味をもっていた¹⁴⁾。政府が万世大路に多大の援助を与えたのはけだし故なしとしない。まして大久保と三島が

厚い信頼で結ばれているにおいてはなおさらのことである。

内務省は土木局御雇工師 G. A. Escher を現地に派出し、道路設計の指導に当らせた。Escher の工学上の貢献が那边にあったかは窺知すべくもないが、彼の指導が福島県側との意見調整を容易にしたりすることは疑ない¹⁵⁾。

トンネル工事に蒸気穿坑器を導入している。穿坑器は米国製、一部の附属器は英国製、蒸気罐は赤羽根工作局製である。三島は器械の情報を同郷の工部大輔吉井友実(1828—91年)からえて、1877年8月には購入の手続を完了している。同年12月の末には器械は栗子山の現場で組立てられており、当時としては驚くべき迅速さである。また、工作局技術家松井篤助が器械運転援助のため山形県御用係を命ぜられている¹⁶⁾。これらは政府の手厚い援助を示すものといえよう。

地方費支出の87%は橋梁に投ぜられている。これは、道路のように官費補助に多くを期待しえない橋梁についても官民1対2の負担割合を維持しようとした県当局の配慮によるものであろう。橋について特筆すべきは、石造アーチ型の眼鏡橋¹⁷⁾を含めて11橋もの石橋を架けていることである。当時の山形ではその文明開化ぶりに人々の注目を引きつけたに違いない。事実、Isabella は赤湯から山形へ向う途上でこう書いている。「酒巻川で私は、初めて近代日本の堅固な建築——すばらしくりっぱな石橋で、ほとんど完成するところであった——を見て、とても嬉しかった。私は、奥野忠蔵という技師に自己紹介をした。彼はとても紳士的で、愛想のよい日本人であった。彼は私に設計図を示し、一生懸命に説明をしてくれた上に、私にお茶と菓子を出して接待してくれた」。また、彼女は赤湯への途上「津久野で、地図では副道となっている道路に出たが、この道路は実際には25フィートの幅があり、よく手入れがしてあり、両側に堀が掘られており、道に沿って電柱

に伴う賃金の上昇を見込んでおらないので、おそらく低目の見積りとなっていよう。1882年の会津三方道路の際には、人夫賃は男15銭、女10銭に上げられている。福島県[3]p. 195。

14) 「栗子山隧道工事始末記」および「伝記未定稿」(山形県[8])をみると、栗子トンネル工事中ここを訪れた政府高官の数はまことに多い。また、1891年9月には明治天皇の行幸を仰いでいる。旧称荊安新道を万世大路と改めたのは陛下の勅定による。政府の万世大路に寄せた熱意のほどを示すものといえよう。

15) 前掲「工事始末記」(山形県[8])p. 181。

16) 「工事始末記」(山形県[8])pp. 182-3。

17) 山形県[9]p. 240。なお、この眼鏡橋の1つは移築されて「明治村」に保存されている。

が並んでいた。またたく間に新しい世界に出てきたのである。道路は何マイルにもわたって、りっぱな身なりの歩行者、人力車、駄馬、あるいは荷車で混雑していた。」とも書いている。彼女は三島道路に出たのである。さらに、彼女は「道路の修理は、漢字の入ったにぶい赤色の着物を着た囚人たちがやっていた」のに出会ったし、秋田県界の雄勝峠をようように越えてたどりついた院内の宿屋の「隣室には6人の技師がいた。彼らは私が通ってきた峠を測量していて、トンネルが掘れるかどうか調査している。それができたら、人力車で東京から日本海沿岸の久保田(秋田)までずうっと行けるであろう。また少し費用を増せば、二輪馬車でも行けるであろう。」と日本の奥地開発の進展を祝福している。ともあれ、当時山形県下は三島の道路建設でわきたっていたのである。

その反面、県下では地元負担をめぐってのトラブルもおこっていた。五十嵐力助、丸山孝一郎は米沢士族1,976人を代表して出役強制を非とする建白書を出していたが、今度は直接区務所にやってきて再びその非をならし、区長等が百方説得に努めたものの遂に応ぜず暁におよんだ。そこで、当時たまたま赤湯—高畠—刈安の路線開道の陳情が出ていたので、県側から出役割当は取消し、路線は高畠経由に変更しても米沢側としては苦情はないかと提案し、これに一決した。ところが、翌日の夜、この報に驚いた上杉の旧老臣竹俣、中条ら8名がやってきて、区長立会の下で県令に面会を求めて「力助等寸志夫ノ事ニ就キ云々アリト僕等周旋シ其夫ヲ出シテ工事ニ就クスベシ刈安村開道ノ議変セラレサルヲ企望ス……明日ハ先ツ寸志夫五百人ヲ出シテ以テ工ニ就セ其実効ヲ奏セン公ノ帰途覧観ヲ賜ハハ僕等ノ大幸トスル所ナリ」と請願して、三島の諾をえている。中途の経過は不明だが、結局のところ万世大路は原案通り、別に赤湯—高畠—米沢の高畠新道が開かれて一件落着となった¹⁸⁾。ところで、五十嵐と丸山は三島の着任早々に米沢有志会社中総代の肩書で県会設置を建議している¹⁹⁾。彼等はいわゆる民権派士族であ

ったわけだ。

東村山郡の川東1町69村、川西7村の代表は関山新道(第3表の9)のための賦課徴収には応じ難いとして同郡長に抗議する事件がおきた。中での強硬派39村3,246人はさらに天童の佐藤伊之吉を原告総代としてこの件を宮城上等裁判所に提訴するに至った。その理由はすでに廃棄されたはずの旧規則によってもたれた連合会の決議は無効だということにあったが、これら町村は「非受益町村」だったとのことだから真相は「我村引道」のあてがはずれた村々の不満に発する地域利害の対立にあったとみてよい。その後訴訟は取下げられた²⁰⁾。この2つの事件に共通して新道路線の決定がからんでいることは大いに注目されてよい²¹⁾。

もう一度第3表に戻ろう。表をみると、日本海沿岸地方には酒田、三崎の両新道があるにすぎず、三島新道の配置は県東部に著しく偏っているかの印象をまぬかれない。しかしこれは、三島が鶴岡県令時代に仕上げてしまった6街道の拡幅改良工事(経費14,498円、出役延25万)および8橋梁の架設工事(経費23,499円)を含んでおられない外見上のものである。その街道は

清川街道	鶴岡—清川
越後街道	鶴岡—新潟県界
酒田街道	鶴岡—酒田
秋田街道	酒田—秋田県界
大山街道	鶴岡—大山
田川街道	大山—田川

であって、これを加えた28路線の三島道路の達していない地域は山また山と続く東田川、西村山、西置賜3郡の山間部だけといってよい²²⁾。それは今日の国道7号、13号、47号、48号の全線と112号、113号、287号の一部をカバーしている。

4. エピローグ

「道路県令」という異名は決して三島だけのものではなかった。山梨県令藤村紫朗や宮城県令松

18) 「工事始末記」(山形県[8])p. 179。

19) 「県会設置建議」(山形県[8])pp. 321-2。

20) 山形県[9]pp. 342-3。

21) 後年の福島事件においてもまた同様。有泉[1]pp. 8-9 参照。

22) 前掲「経費概計表」(山形県[8])pp. 140-1。

平正直も三島に劣らぬ「道路県令」として知られている。他にも当たってみればその類は少なくないだろう。そうして、建設費の2/3が地元負担であったことに顧みれば、殖産興業に関するこれまでの中央重点的研究はこうした建設投資を過少に見積り、公共土木事業そのものを軽視する結果になっているのではないだろうか。

大久保の死後、殖産興業に対する政府の熱意はとみに冷却したようにみうけられる。そうして、折からのインフレと相俟って政府は松方の健全財政主義に傾斜して行った。しかし、1884年を底として地方土木費への国庫補助はふたたび増加している。これは内務省土木局長としての三島の努力に負うところが少なくないのだが、他方において国庫補助金付きの土木費だけが県会操縦の手段として効果をもちえたという地方政治の状況がその背景にあったことを見落してはなるまい²³⁾。

(一橋大学経済研究所)

参考文献

- [1] 有泉貞夫「民権運動崩壊後の地方政治状況」(『史学雑誌』84—4, 1975年4月)。
- [2] Bird, Isabella (高梨健吉(訳))『日本奥地紀行』東洋文庫240, 平凡社, 1973年。
- [3] 福島県(編)『福島県史』近代資料1, 巖南堂書店, 1964年。
- [4] 原田三喜雄『日本の近代化と経済政策』東洋経済新報社, 1972年。
- [5] 大久保利謙(編)『岩倉使節の研究』宗高書房, 1976年。
- [6] 『尾崎三良自叙略伝』中巻, 中央公論社, 1977年。
- [7] 田中彰『岩倉使節団』講談社現代新書, 1977年。
- [8] 山形県(編)『山形県史』資料篇2, 明治初期下, 三島文書, 巖南堂書店, 1962年。
- [9] 山形県(編)『山形県史』商工業篇, 巖南堂書店, 1975年。
- [10] 吉川秀造『明治財政経済史研究』法律文化社, 1969年。

23) 有泉[1] pp. 13-4 の注25およびp. 32。

投稿規程

本誌は、1962年7月発行の第13巻第3号で紙面の一部を研究者の自発的な投稿制による原稿のために割くことを公表いたしました。それ以来かなりの数の研究者の投稿を経て今日にいたりました。ここに改めて本誌が投稿制を併用していることを明らかにし、投稿希望者を募ります。投稿規程は次のとおりです。

1. 投稿は「論文」(400字詰40枚)「寄書」(400字詰20枚)の2種とします。
2. 投稿者は、原則として、日本学術会議選挙有権者と、同資格以上のもの(大学院博士課程後期に在籍する学生をふくむ)に限ります。
3. 投稿の問題別範囲は、本研究所がその業務とする研究活動に密接な関係をもつ分野に限ります。本研究所の研究部門は次のとおりです。
日本経済。アメリカ経済。ソ連経済。英国および英連邦経済。中国および東南アジア経済。国民所得・国富。統計学およびその応用。国際経済機構。経済計測。学説史および経済史。比較経済体制。金融経済。現代経済分析。
4. 投稿原稿の採否は、編集部の委嘱する審査委員の審査にもとづき編集部で決定させていただきます。原稿は採否にかかわらずお返ししません。
5. 原稿の送り先: (〒186) 東京都国立市中2丁目1番地 一橋大学経済研究所『経済研究』編集部(電話0425(72)1101 内線374)
6. 投稿を希望される方には『経済研究』執筆要綱をお送りしますので、送付先住所、氏名記入・50円切手貼付の封筒を添えて編集部までお申込み下さい。