

Title	星亨のインフラストラクチャ構想
Sub Title	Toru Hoshi's plan for infrastructure
Author	北原, 聡
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1996
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.89, No.3 (1996. 10) ,p.447(109)- 468(130)
JaLC DOI	10.14991/001.19961001-0109
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19961001-0109

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

星亨のインフラストラクチャ構想*

北原 聡

1. はじめに

日清戦争後、東アジアの国際関係が緊張化したことにもない、明治政府は国力の一層の充実をめざして1896年から日清戦後経営を実施した。戦後経営とは、対ロシア軍備拡張、植民地経営および産業育成からなる政策で、産業育成の柱となったのがインフラストラクチャの整備であった。インフラストラクチャ（以後、インフラとする）が近代的な経済成長の過程で重要な役割をはたすことはいうまでもなく、欧米先進国を範とした近代化をめざしていた明治以後の日本では、欧米諸国で経済発展の基盤となったインフラの形成が重要な課題となり、政府は交通、通信、教育などの整備を推進した。日清戦後経営におけるインフラ整備の対象は鉄道、海運、電話、教育などであり、その背後には、民間経済の発展を促進して国力を培養し、今後の租税負担の増加に耐え得る財政基盤を確立するという意図がこめられていた。また、地方政府も独自の戦後経営を実施し、初等教育や河川改修などのインフラ整備がおこなわれたが、地方財政には限界があり、鉄道や築港といった多額の経費を要するインフラを整備する役割は中央政府がになうことになった。中央政府の戦後経営の財源には軍備拡張費として清国からの賠償金3億6千万円が、産業育成費として事業公債募集金があてられたが、経営が進行する過程で軍事費、植民地経費などが増大し、また、日清戦後のインフレと明治31年恐慌による金融逼迫を背景に各省庁の行政費や公債償還費も増加を余儀なくされたため歳入不足が発生し、諸事業を継続するには増税が不可避となった。そこで、政府は重要な財源である地租の増徴を企図したが、議会の大勢をしめる民党は、地方の支持基盤である地主・農民層の利益に反する地租増徴には議会の開設以来一貫して反対しており、戦後経営は財政的に困難な状況におちいってしまった。

*本稿は、修士論文（平成5年度）『星亨のインフラストラクチャ構想』をもとに作成したものである。論文作成に際しては杉山伸也教授にご指導をいただいた。なお、引用資料には適宜句読点と濁点をくわえ、[]は筆者注である。

この状況を打開して、戦後経営の頓挫を回避したのが政党政治家で憲政党の領袖星亨（1850—1901）であった。星は1898年に憲政党を第2次山県内閣と提携させるとともに、同年の第13議会において懸案の地租増徴法案を可決させ、その過程で党の実権を掌握した。山県内閣との提携打ち切り後の1900年、星は伊藤博文を総裁にむかえて憲政党を母体とする立憲政友会を創設し、政党内閣である第4次伊藤内閣の成立に尽力した。また、星は1899年以来、東京市会議員として首都東京の市政にもたずさわった。このような政治活動と並行して、星は1898年から1901年にかけて東京で築港、市街鉄道敷設、教育施設整備に、東北で築港と大学設立にとりくんだのであった。

こうした星のインフラ整備へのとりくみは、これまで政治史的アプローチから考察されており⁽¹⁾、まず、坂野潤治氏が東北でのインフラ整備を、積極主義にもとづく憲政党の党勢拡張策と位置づけた。それをうけて、はじめて東北と東京双方のインフラ整備をとりあげたのが有泉貞夫氏で、東北でのとりくみについては、地方利益要求を喚起することによる憲政党の党勢拡張策ととらえ、東京での市街鉄道敷設についても、実業家層の支持獲得をふくめた東京市における憲政党の党勢拡張策と位置づけた。こうした有泉氏の位置づけは、この時期にインフラ整備を軸とした利益要求が地方でつよまることを、山梨県を例にしてあきらかにした同氏の実証にもとづいている⁽²⁾。このほか、星のとりくみに論及した宮地正人氏および鈴木武史氏も、有泉氏とおなじく党勢拡張策という位置づけをしている⁽³⁾。ただし、有泉氏は、東京での築港と教育施設整備について、党勢拡張という視点のみではとらえきれないこと指摘し、経済および教育の側面に着目してとりくみの動機を推測しているが、それも星のインフラ整備全体を一貫して説明しうるものとはいえない⁽⁴⁾。

このように、従来の研究は、党勢拡張を重要な動機として星がインフラ整備にとりくんだことをあきらかにしているが、そのいっぽうで、党勢拡張という政治的動機だけでは星のとりくみのすべてを理解できないこともしめしている。それにくわえて、近年、坂野氏や有泉氏の研究にたいして、伊藤之雄氏などから、インフラ整備などの党勢拡張策が政党の発展にとって一貫して有効ではなかった、という批判がおこなわれており⁽⁵⁾、その意味からも、政治的動機にかわる、星のとりくみの全体像をとらえうる包括的な視点をうちだすことがもとめられているといえよう。実際、星が意図し

(1) 坂野潤治『明治憲法体制の確立』（東京大学出版会、1971年）、および有泉貞夫『星亨』（朝日新聞社、1983年）。

(2) 有泉貞夫『明治政治史の基礎過程』（吉川弘文館、1980年）。

(3) 宮地正人『日露戦後政治史の研究』（東京大学出版会、1973年）、および鈴木武史『星亨』（中央公論社、1988年）。

(4) 有泉氏が推測した築港と教育施設整備の動機は、それぞれ、錯綜する状況を打開する政治力の発揮および旧弊の儒教教育への公憤である。

(5) 伊藤之雄「初期議会期の自由党」、同「自由党・政友会系基盤の変容」、および松下孝昭「地方鉄道の形成過程」、山本四郎編『近代日本の政党と官僚』（東京創元社、1991年、所収）。なお、こうした論稿においても、星のとりくみは党勢拡張策と位置づけられている。

たインフラ整備の問題は単に政治の問題だけではなく、ひろく経済、教育に関係するもので、政治家としてよりも、むしろ星の経済や教育についての独自の考えにもとづいておこなわれたという色彩がつよく、その意味でもっと星の思想にまで立ち入って検討する必要がある。そこで、本稿は、星のとりくみをインフラ整備という共通する視点から統一的にとらえ、その活動を背後からささえた理念を、経済や教育にたいする星の考え方に着目しつつあきらかにする。そして、星のとりくみもつ意味を検討することにより、日本の工業化において星がはたした役割をあきらかにしたい。

2. 星のインフラ構想

星がインフラ整備にとりくんだ理由を理解するには、まず政党政治にたいする星の考え方を知る必要がある。1882年に自由党に入党して以来、党の維持・発展に力を尽くしてきた星は、自由党の後身である憲政党を發展させて政党内閣を樹立することをめざしており、その実現のためには政党が従来の政策を転換する必要があると考えていた。星は、政費節減（官吏とその俸給の削減）や民力休養（地租軽減と地価修正）など初期議会で民党が主張した政策は国力の発展にむすびつかない消極的なものであるとしたうえで、政党が政権を担当するためには、産業育成やインフラ整備など国力の増進につながる政策を積極的にとりいれなければならないと考えていた。また、政党内閣をつくるためには政党の基盤をかためることも重要であり、星は、従来からの支持基盤である地主・農民層にくわえて、あらたに実業家や商工業者などの支持を獲得する必要性も認識していた。⁽⁶⁾このように、政党政治と経済との関係を重視した星の政治構想においては、経済力の育成が政党のとりくむべき重要な課題となっており、星にとって日本経済の成長はとくにおおきな意味をもっていたのである。

星が経済にふかい関心をよせる契機となったのは、1889年から翌年にかけておこなった欧米旅行であった。旅行の目的は欧米諸国の議会制度の視察および欧米の人々に日本の現状を知らしめることにあったが、帰国後、星が「〔欧米諸国では〕日本人なぞ眼中に置くものなし」と述べたように、当時の欧米における日本の知名度はきわめて低く、日本を知らしめることなど到底できなかったのである。そのため、星は欧米諸国と日本との懸隔を痛感し、旅行中に、「今より大いに商業を奨励し、外国貿易を盛大にし、同時に陸海軍を拡張して国威を發揚せざるべからず」とのべた。⁽⁷⁾日本は欧米先進諸国と対等の地位につく必要があり、そのためには経済力と軍事力の發達が欠かせないと

(6) 有泉、前掲書（『星亨』）、利光鶴丸『利光鶴丸翁手記』（小田急電鉄株式会社、1957年）、および升味準之輔『日本政党史論』第2巻（東京大学出版会、1966年）。

(7) 野沢雅一編著（川崎勝・広瀬順皓校注）『星亨とその時代』第2巻（平凡社、1984年）、132、147-153、177頁。星はこのときアメリカ、イギリス、ドイツ、フランス、イタリアの5カ国をおとずれた。

いうのである。では、経済と軍事について星はどのように考えていたのであろうか。それを知るには星が1891年におこなった「外交上の失策」という演説にふれる必要がある。星はこの演説で、外国と交わるには「政治的方法」と「商工的方法」とがあり、「日本は島国である」から「商工的方法を先にしなければ」ならないと主張した。その理由は、おなじ島国である「英国が今日の如く富国強兵になった」のは、「商工的方法」を優先させたからであった。日本の現状をみると、明治政府が「政治的方法」を優先させているため、「政治上の事のみ発達したが外の事は其割合に発達」せず、「実に憂えないでは居られ」ない状況である⁽⁸⁾。つまり、日本は英国のような経済的に発達した文明国になるべきであるが、経済はいまだ発展途上にあり、日本にとっては経済を発展させることが不可欠であると星は考えていたのである。もちろん、軍事力増強の必要性も十分認識していたが、「軍艦を製造するよりは商船を拵えるが宜しい。……其方が価値が有って国の為になります」と考えていた星にとって富国は強兵の基礎であり、日清戦争の勝利によって星の目的が変更されることはなく、星は経済発展の必要性をよりつよく認識した⁽⁹⁾。

なお、欧米旅行をおこなう以前、星の経済発展についての認識は積極的なものではなかった。たとえば、1884年におこなった演説で星は、「今日農商工を勧むるは内政の必要抔と説く者あるは甚だ間違った見込みなり。……今外患あるに方りて農商工業進歩し居れば之を以て防ぐこと出来るか、決して出来ざるべし」とのべており、経済を優先的に発達させるべきとは考えておらず、関心はもっぱら政党活動にむけられていた。したがって、欧米への旅行によって星が経済発展の必要性を認識するようになったことは間違いない⁽¹⁰⁾。

それでは、日本を経済的に発展させるにはいかなる方策を講じるべきなのか。星は、「貨物出入の便利と地方の生産を増加するに務め」ることが必要であると指摘した。まず、「地方の生産」とは日本経済の基盤となる地方経済、なかでも商工業のことをさしており、星はそれについてつぎのように認識していた。すなわち、「農業国としての日本」には「土地に限りあり、収穫に限り」があるため、「自国の産物のみを以て食糧を供給することは六かしい」。よって、「外国から輸入することになり、その結果として日本は「商工業国になる」⁽¹¹⁾。日本がとるべき今後の方針は商工業立国で、その中核となるのが外国貿易であった。貿易について星は、「我国の将来は四囲共に多望ではあるが、就中西南に於て支那、朝鮮、東北に於て米国といふ隣がある。今の所では支那が大得意であるが、将来は米国を好得意にすることとなる」と考えており、アジア諸国との貿易を拡大して「日本は東洋における交易の中心」となり、同時に対米貿易を発展させることにより東西貿易の一

(8) 同上書、201-205頁。

(9) 同上書、209-210頁、および『憲政党党報』第1巻第10号(1899年4月)、606-607頁。

(10) 野沢雞一編著(川崎勝・広瀬順皓校注)『星亨とその時代』第1巻(平凡社、1984年)、245頁。

(11) 『河北新報』1899年4月8日、および『東北新聞』1899年4月9日。

大拠点となる。そして、「東洋と西洋が相互の利益によってかたくむすびつく」のであった。⁽¹²⁾星は貿易に際して日本がもっとも恐れるべきことは輸入の増大であるとしたうえで、「之〔輸入増大〕を防ぐの術は……我国の品物をして販路を外国に求めしむるに在るのみ」と指摘し、「生産事業を作興する」こと、すなわち国内工業育成による輸入防遏と輸出増大の必要性を強調した。⁽¹³⁾このように、「地方の生産」の増加は国内工業の発展とそれともなう商業の全国的な拡大を意味しており、この2つが相まって貿易が振興し、日本経済の発展につながるのであった。

つぎに、「貨物出入の便利」の増加は「交通機関を完備」することであった。なぜなら、「交通機関が完備すれば輸出入が容易に」なり、「農商工業共に発達する」からである。⁽¹⁴⁾たとえ、「地方の生産」が増加したとしても、交通機関が備わっていなければ国内における流通や海外との貿易はおこなえないのであるから、「貨物出入の便利」を増加させることは経済発展の基本であった。したがって、日本経済の発展を企図する星にとって、インフラの整備は「地方の生産」にさきだってまず第1におこなうべきことであった。

それでは、交通機関とともに星がとりくんだ教育施設の整備は、日本経済の発展といかなる関係を有していたのか。「勇往して欧米の文明に追及せざるべからず」と考えていた星は、「教育は文明の母なり。一日寸時も忽漫に附すべからず」と認識していた。教育は「国民が国に対する義務の中で最も大切なる義務」であり、「其義務を尽くすと尽くさないことによって」は、「一国を潰すことも出来れば、又一国を隆ならしむることも出来る」のである。⁽¹⁵⁾教育は経済発展の大前提なのであった。そこで、日本の教育の現状について星はどのように考えていたのだろうか。星によれば、日本の教育は「如何にも先進国に多少劣て」おり、その内容は、「英、米、及び独逸の如きは其一般の学風の実用を以て先とする」のにたいして、「漫りに思索の高尚に馳せて自ら実用に遠かり」というものであった。欧米諸国では教育が文明の発達に貢献し、その基礎となっているのに、欧米先進国を目標とすべき日本ではそうっていない。日本の教育は「積極的ではなく消極的の方針」である「勿れ主義」にもとづく「世界の趨勢に伴はない」もので、その結果として、「国民は自ら世界の趨勢に晚〔おく〕れ」ているのであった。⁽¹⁶⁾つまり、日本では儒教流の知足安分主義にもとづいた教育がおこなわれており、経済発展に不可欠な積極性の涵養がなされていないというのが、星の認識であった。そのため星は、日本経済の発展をささえうる積極性をもつ人材、すなわち独立心旺盛

(12) Hosi, T., 'On Japan's Progress', (拙訳, 「星亨関係文書」, 国立国会図書館憲政資料室寄託), p.25. および前掲『東北新聞』1899年4月9日。

(13) 『信濃毎日新聞』1899年7月7日, および『憲政党党報』第3巻 第25号 (1900年5月), 441頁。

(14) 前掲『憲政党党報』第1巻 第10号, 607頁。

(15) 前掲『信濃毎日新聞』1899年7月7日, 『憲政党党報』第2巻 第20号 (1899年9月), 348頁, および『東京市教育時報』第10号 (1901年7月), 6-7頁。

(16) 前掲『東京市教育時報』第10号, 7頁, 『教育時論』第564号 (1900年12月), 10頁, および前掲『東京市教育時報』第10号, 2-6頁。

で十分な知力と気力をそなえ、いかなる困難ものりこえて何事にも果敢に挑戦していく進取の精神をもった人間を養成するためには、教育施設の整備をおこなうことが必要であると考えたのであった。

3. 東京におけるインフラ整備

(1) 東京市への進出

1899年6月の市会議員半数改選において星は麴町区から立候補、当選し、それ以降暗殺されるまで東京市会議員（-1901年6月）、市参事会員（-1901年1月）、市会議長（1901年1月-6月）として東京湾築港、東京市街鉄道敷設、東京市教育施設の拡充にとりくんだ。東京市会に進出するにさきだち、星は1898年10月に憲政党系市会議員や東京府内および市内各区の有志をあつめて郡市懇話会を創立した。郡市懇話会は、「東京府の郡市に於ける公共問題に関し、其志を同ふするもの集団」であり、以後、憲政党・政友会系市会議員はその会員になり、郡市懇話会は市会内会派を形成し、星はその指導者となった。⁽¹⁷⁾

定数60の市会議員の政党別人数をみると、1899年6月の半数改選の結果は憲政党系25名、憲政本党系16名、中立17名であるが、それ以後の市政運営で憲政党が優位にたち、星の市会における活動が支障なくおこなわれたことからすると、中立議員のなかに憲政党系の議員がかなりおり、憲政党勢力が市会議員の過半数を確保していたと考えられる。そして、政友会結成後の1900年10月には政友会系の議員が39名と過半数をしめ、他方、憲政本党系の議員は16名で少数派となり、中立は5名に減少した。また、市政執行の責任をおう機関であり、市長、助役および市会が選出する12名の名誉職員から構成される市参事会についても同様で、松田秀雄市長および3人の助役のうち2人は、星が市参事会員となって以後一貫して憲政党・政友会系で、参事会員は1900年初の時点で定員12名の内9名が憲政党系、その年9月の政友会創立以降は11名が政友会系であった。このように、東京市会における星の基盤は強固なものであった。つぎに、市会議員の職業をみると、商工業者、実業家がつねに過半数をしめ、憲政党・政友会がもっともおおくの経済関係者を擁していた。したがって、市会は全体として築港、市街鉄道敷設をもとめる経済的基盤がつよく、とくに憲政党・政友会はその基盤がつよかつたといえよう。⁽¹⁸⁾

(17) 『人民』1898年10月22日、および1899年10月4日。

(18) 『憲政党党報』第1巻第14号（1899年6月）、810-811頁、『政友』第1号（1900年10月）、32-34頁、第2号（1900年11月）、3頁、第3号（1900年12月）、10頁、『人民』1899年12月6日、1901年1月13日、29日、および『東京経済雑誌』第1000号（1899年10月）。なお、東京市会における憲政党勢力の拡大は成功したといえるが、第3章の東北地方の場合とはことなり、憲政党が党として東京市の党勢拡張をおこなう方針だったのかは不明である。いずれにしても、党勢拡張という意図が

(2) 東京湾築港

東京湾への国際的貿易港の建設は地元財界からの要望がつよく、1880年代以降東京市区改正事業においてたびたび計画され、また、東京市会でも議論されながら、巨費を要することなどを理由に棚上げにされていた。ところが、1898年10月に東京市は築港調査の実施を決定し、翌1899年1月、松田東京市長が市政方針演説で築港調査の意向をしめし、5月の市会に東京湾築港設計費支出についての議案が提出され、可決された。それまで築港に積極的でなかった松田市長が築港調査をおこなおうとした理由は不明である⁽¹⁹⁾。しかし、市の築港調査実施の決定と郡市懇話会創設がともに1898年10月であり、市長が築港調査の意向をしめしたのと同時期に郡市懇話会でも築港調査の実施が議決され、星や星系市会議員が調査委員となっている。そして、日本を東西貿易の拠点にする構想をもっていた星は、アジア太平洋諸国との貿易を発展させるには国際貿易港として東京港を建設する必要があると考えており、また、築港が進展しない状況を「東京市の交通の不便」ととらえていた星は、都市整備の点からも築港問題にふかい関心を寄せていた。したがって、これらのことから、松田市長は、星の意向を直接的あるいは間接的にうけて方向転換をはかった可能性がつよいと考えられる⁽²⁰⁾。

1899年6月に東京市は工学博士古市公威（通信次官）と工学博士中山秀三郎（東京帝国大学工科大学教授）に築港設計を委嘱し、翌1900年1月に古市、中山両氏から東京市長へ、羽田に前港をもうけて運河によって芝浦の本港とむすぶという東京築港計画報告書が提出された。それをうけた市会は築港調査委員を設置し、星をふくめた5名の委員を選出した。星以外の委員はすべて憲政党系、すなわち星系の市会議員であった。審議をかきねた委員は、明治34年度から古市らの案にもとづいて築港事業を起工すべきむねを6月に市参事会へ報告し、参事会は市会に議案「東京築港に関する件」を提出した⁽²¹⁾。本会議の冒頭、星は「東京港築港の事たる、実に空前の大事業にして、又東京市の公益に関する緊急至要の問題たり」としたうえで、「若し此事業を一日緩ふせば、市の利益を減殺すること甚だ大なるを以て、之が計画を立つるの急務なるは、瞭々乎として夫れ明かなり」とのべて築港の速成をうったえた。そして、明治34年度から12年継続事業として東京築港工事を施行することが可決され、築港調査費23,850円の支出と、築港調査委員の設置も可決された。委員には星と星系市会議員の8名が選出され、星が委員長となり、市役所内に東京築港調査事務所がもうけら

ゝ星にあったことはみとめられるが、星の市会への進出は後述する諸事業にとりくむための手段としての側面がつよかったと考えられる。

(19) 東京市会事務局編『東京市会史』第2巻（同事務局、1933年）、102-108、243-244頁、および伊藤仁太郎『星亨』（平凡社、1929年）、620頁。

(20) 『人民』1899年4月20日、5月2日、および前掲『東北新聞』1900年9月30日。

(21) 東京市役所編纂『東京市史稿』港湾篇第4（同市役所、1925年）、678-680、706-731、827-835頁、前掲『東京市会史』第2巻、427頁、および『人民』1899年2月20日。

れ、7月からは東京港築造地の測量調査が開始された。築港調査委員長となった星は、築港問題と関係がふかい財界人、官僚および陸海軍人に調査委員会協議委員を委嘱するとともに、物資輸送、港湾設備、地質など各方面からの調査実施を決定した。⁽²²⁾

このように築港の準備がすすむなか、東京市は政府への働きかけもおこなった。まず、市参事会は6月に東京市区改正委員会に東京築港についての意見を照会し、市区改正委員会で東京築港は可決された。7月には松田市長が内務大臣西郷従道に築港許可をもとめる稟申と、国庫補助の請願をおこなった。しかし、北清事変による財政支出増大のために大蔵省が新事業にきびしい態度で臨んでおり、内務省の許可は簡単におこなわなかった。⁽²³⁾東京築港の総工費4,100万円の主要財源は市公債募集金3,600万円で、その償還には、築港により生じる埋立地の売却金2,268万円と国庫補助金1,200万円などがあてられることになっており、国庫補助がうけられないと計画は支障をきたすことになる。そこで、政府の財政状況を考慮した星は、初年度には築港準備をおこない、工事着工はそれ以後であるから、国庫補助の方法と時期が確定されれば初年度の補助金支給にはこだわらない方針をとり、政府の許可を得て築港事業を開始させることとした。そして、9月に築港許可をもとめる稟申と国庫補助の方法と時期の確定をもとめる再願が、内務大臣にたいしておこなわれた。⁽²⁴⁾だが、築港と国庫補助についての許可はいっこうにおこなわなかった。そのため、星は第15議会に東京築港についての建議を提出して築港と国庫補助の許可をうながすことを企図し、1901年2月に代議士招待会をひらき、築港の経過、技術的説明および東京市の将来などについて演説した。衆議院は3月に築港への国庫補助をもとめる「東京湾築港に関する建議案」を可決したが、それでも許可はおこなわなかった。そこで、「起工の初年は所謂準備の瞬間にして、技師を欧州諸国へ派遣して、種々の実見、講究を為さしむる等の必要あり」という星の意向をうけて、市会は6月に市の築港技師を欧米諸国に派遣した。これには、海外の築港事業を視察、調査することで東京築港の世論を喚起し、築港事業を促進させるという意図がふくまれていた。⁽²⁵⁾

ところが、その直後の6月21日に思わぬことがおこった。儒教教育を批判した星の演説に抗議した教育家伊庭想太郎によって、築港の推進者星が暗殺されてしまったのである。松田市長が、「星君の死は、国家の大局よりの観察は兎に角、市の為には実に慨嘆すべきことである。その事業は一頓挫したものと謂はねばならぬ」と嘆いたように、実現に近づきつつあった築港事業はふたたび停

(22) 前掲『東京市会史』第2巻、433-436頁、および前掲『東京市史稿』港湾篇第4、855-863、909、916-918頁。なお、この時期の東京の港湾輸出入の状況は資料的制約のため不明である。

(23) 藤森照信監修『東京都市計画集成』明治大正編12（本の友社、1987年）、38-57頁、および前掲『東京市史稿』港湾篇第4、878-909頁。

(24) 前掲『東京市会史』第2巻、430-432頁、および前掲『東京市史稿』港湾篇第4、977-985頁。

(25) 『人民』1901年2月19日、伊藤、前掲書、620頁、前掲『東京市史稿』港湾篇第4、980、992-1008頁、および『帝国議会衆議院議事速記録』17（東京大学出版会、1980年）、370-372頁。

滞にむかい、同年9月の築港調査委員会で築港速成の方針が漸次実行に改められ、築港は実質的に棚上げされたのであった。⁽²⁶⁾その後、東京築港は1906年から30年まで隅田川河口の改良工事として徐々におこなわれ、東京港が国際貿易港として開港したのは星の死後40年をへた1941年であった。

(3) 市街鉄道敷設

1880年代初頭以来、東京市における交通事業は品川・浅草間で馬車鉄道を営業していた東京馬車鉄道会社がほぼ独占していた。馬車鉄道は表1に示めされるように営業成績を順調にのばしていったが、日清戦後に交通需要が増大するとあらたな輸送手段を導入する動きが生じ、3割以上の高配当を実現して国内有数の優良企業となっていた馬車鉄道の経営の成功も影響して、市街鉄道の出願があいついだ。1893年から99年までの出願数は78件にのぼった。そのなかで有力な出願者は、兩宮敬次郎など甲武鉄道関係者や財界人からなる兩宮派、藤山雷太などの三井系財界人からなる三井派、および野中万助など東京市内の有力商工業者兼地主からなる地主派であった。⁽²⁷⁾では、このような出願状況にたいして、市街鉄道を管轄する内務省および鉄道が敷設される東京市はどのように対応したのだろうか。

はじめに、内務省の対応であるが、同省が1899年末から1900年初にかけて作成した「東京市街鉄道調書」が、「市街鉄道に関する問題の中、最も重要にして又之を決定するに困難なるは、起業者

表1 東京馬車鉄道の営業状況

年	乗客数	収入	純益
1890	8,327	194	70
1891	6,594	145	45
1892	7,051	154	60
1893	8,403	185	81
1894	11,058	232	114
1895	15,480	325	172
1896	21,555	461	245
1897	24,802	566	284
1898	30,008	738	330
1899	27,616 (千人)	1,021	478 (千円)

(出所)『日本帝国統計年鑑』各年。

(26) 『人民』1901年7月3日、および東京市役所編纂『東京市史稿』港湾篇第5(同市役所、1927年)、4-7頁。

(27) 「東京市街鉄道調書」,「公文類聚」(2A-11-類898, 国立公文書館所蔵)。および『東京都交通局60年史』(東京都交通局、1972年)、90-94頁。

に関する問題なりとす。……内務省に於ても亦一定したる省議の存するものあるなし」とのべているように、内務省は起業者について一定の方針を有していなかったため、内務大臣によって方針がたびたび変更されることになった。1896年6月、第2次伊藤内閣の内務大臣板垣退助は市街鉄道市営を閣議に提出したが、8月に内閣が崩壊したため決定するにはいたらなかった。つぎの第2次松方内閣の内相樺山資紀は民営の方針をとり、1897年10月に雨宮派に対して市内15区のうち8区の軌道敷設を、三井派に対しては7区の軌道敷設を許可することを閣議で決定した。しかし、この計画は同年12月に内閣が崩壊し、東京市会の反対もあったため実現しなかった。つづく第3次伊藤内閣とその後継の大隈内閣はともに短命におわり、市街鉄道問題は解決されないまま、つぎの第2次山県内閣にひきつがれた。これにたいして東京市会は、樺山内相による雨宮、三井両派への敷設許可決定の際、政府が事前に市会に諮問しなかったことなどに反発した。まず、1897年11月に市会は、市内交通機関を許可する際、政府がまえもって市会に諮問することをもとめる「市内鉄道許否に関する意見書」の樺山内務大臣への提出を決定し、つづいて、1898年8月に市街鉄道市営の方針を決定した。この方針にもとづいて、東京市は11月に市営による市街鉄道の敷設を内務省に出願した。⁽²⁸⁾

雨宮派、三井派、地主派に東京市が加わったことで市街鉄道問題はさらに複雑なものとなったが、その問題にとりくんだのが、「余が今日に於て是非とも断行せんと欲するもの」として「東京湾築港」とともに「市街鉄道敷設」をあげた星であり、市街鉄道にたいして星は、築港にともなって商業的に繁栄する東京を輸送面からささえる役割を期待していた。市街鉄道敷設を実現させるにあたって星は、雨宮、三井、地主3派を合同させて会社を創立し、それに特許をうけさせるという方法をとった。市会議員として東京市に特許をうけさせる方法もあったが、星は築港などおこなうべき事業が山積している東京市が市街鉄道を経営するのは財政上困難であると認識していたため民設を選択したと考えられる。⁽²⁹⁾

3派合同の方針を決定した星はまず小松原英太郎内務次官を訪問し、市会が3派による市街鉄道敷設を可決すれば、内務省も敷設を許可するという約束をとりつけ、西郷内相からも3派への敷設許可の言質をとりつける。そのうえで、雨宮派については雨宮敬次郎を、三井派については益田孝を、地主派については野中万助をそれぞれ説得し、その結果、1899年7月に3派が委員を出して合同のための交渉会をひらいて合同が決定され、3派が500万円ずつ出資して1,500万円で東京市街鉄道株式会社を設立することになった。会社の名称は星が決定したという。その後、3派は協議をかさね、8月に内務省にたいして電気鉄道敷設を出願し、東京市に特許条件を付した請願書を提出

(28) 前掲「東京市街鉄道調査」、前掲『東京市会史』第2巻、261頁、および東京市会事務局編『東京市会史』第1巻（同事務局、1932年）、802-804、855-856頁。

(29) 前掲『東北新聞』1900年9月30日、利光、前掲書、252-253頁、および伊藤、前掲書、573頁。

⁽³⁰⁾した。つづいて、星は3派による市街鉄道敷設を市会で可決させる。まず、同年10月の市参事会が市街鉄道の市有、民有を採決し、8対7で民有を決定した。そして、東京市街鉄道への特許条件を審議、可決したのち、参事会は市会へ議案「市街鉄道布設条件に関する件」を提出した。これは、特許条件を付して東京市街鉄道の鉄道敷設をみとめるというもので、市会は特許条件を修正したのちに38対18で可決した。⁽³¹⁾

この市会の決定により、あとは内務省の許可をまつだけとなり、小松原内務次官は東京市街鉄道が敷設を出願した直後に松田市長を呼び出して、東京市の出願はみとめられないが、そのかわり市が特許条件をさだめれば東京市街鉄道の出願を許可するむねを通告した。これは星との約束を裏付けるものであった。では、内務省の意向はいかなるものであったのか。内務省としては樺山内相時に雨宮、三井両派に特許の内示を与えた手前、3派のうちの1派、あるいは東京市だけに特許を与えるわけにはいかないし、市街鉄道問題の当事者で出願者でもある東京市をさしおいて他派に特許を与えるのにも無理がある。つまり、内務省は起業者を決定できない状況におちいていたと考えられる。そこに、3派合同への特許を星がもちかけたのであった。内務省としては、雨宮、三井を含む3派が合同すれば特許を与えやすかったはずであるが、それでは東京市の出願問題が解決されない。そこで、小松原は特許条件の付与と3派による鉄道敷設を市会が可決することを松田市長に要求したと考えられる。なぜなら、市が公納金、監督権などの特許条件を付せば市営に近いかたちとなり、それまで市営を主張していた市会としても賛成しやすいからである。⁽³²⁾

翌1900年3月、西郷内相は3派の出願を許可する「東京市街鉄道布設に関する件」を閣議に提出し、4月に閣議決定され、5月に内相は特許条件を閣議に提出し、閣議決定された。そして、6月に東京市街鉄道発起人にたいして特許があたえられた。⁽³³⁾市街鉄道の敷設計画は、東京市内27路線、322kmにおよび、東京馬車鉄道の延長14kmに比べて壮大なものであった。27路線のうち、10路線は、銀行、会社が集中する日本経済の中枢部の日本橋、京橋両区、および政治の中心であらたなビジネス街丸の内を擁する麴町区を通り、14路線は商業地域の本所、深川、神田、下谷、浅草各区を通る。そして、4路線は甲武鉄道周辺の商業地域を通り、5路線は東京築港の予定地芝区を通ることになっており(のべ数)、敷設計画は財界人、甲武鉄道関係者および市内商工業者からなる3派と東京築港にとりこんでいた星の経済的利害をみたすものであった。また、これらの路線では、市内に乗入れる鉄道との連絡も考慮されており、市街鉄道と接続可能だったのは乗降客数および貨物移

(30) 前掲「東京市街鉄道調書」、利光、前掲書、253-254頁、前掲『東京市会史』第2巻、247-281頁、『人民』1899年7月20日、21日、8月15日、および雨宮敬次郎『過去六十年事蹟』(大空社、1988年)、298-299頁。

(31) 前掲『東京市会史』第2巻、247-281頁、および『人民』1899年10月8日。

(32) 同上書、262頁、前掲「東京市街鉄道調書」、および利光、前掲書、253頁。

(33) 前掲「公文類聚」、および『人民』1900年6月10日。

出入量の市内上位5駅で、それぞれ1位から順に新橋（東海道本線）、上野（日本鉄道）、飯田町、四谷（甲武鉄道）、本所（総武鉄道）および秋葉原（日本鉄道）、新橋、本所、飯田町、上野の各駅であった。⁽³⁴⁾

特許をうけた東京市街鉄道は会社の創立を決定し、市街鉄道敷設は実現に大きく近づいたのであった。ところが、会社創立の準備にとりかかった矢先、明治33年恐慌が発生して資本金の払込みが困難になり、それにくわえて星が暗殺され、「会社は有力なる後援者を失ひて其元気を殺がれたり」という状況におちいった。その後、内務省に資本金を5分の1に減額することをもとめるなどして会社は創立され、1903年9月に数寄屋橋・神田橋間、10月に日比谷・半蔵門間、11月に半蔵門・有楽町間がそれぞれ開業し、市街鉄道敷設はようやく実現した。⁽³⁵⁾

なお、この市街鉄道敷設をめぐるのは、市議員が市街鉄道会社の権利株をうけとったり、また、星の死後に星派の市議員がその株価の変動を利用して私的な利益を獲得するなど、政治家が利権を追及する事態が一部で生じていた。⁽³⁶⁾ これまでの議論からあきらかなように、星は東京の交通状況を改善するために市街鉄道敷設にとりくんだのであり、かかる事態は、あくまで鉄道敷設のとりにくみの過程で発生した付随的な現象であった。ただ、その反面、こうしたことが付随して発生すること自体に問題があるともいえ、それは、はからずも公共事業をめぐる政治と金の問題点を露呈させたといえるだろう。

(4) 教育施設整備

明治初期以来、東京市の初等教育にはつぎのような特徴が存在していた。第1に、学齢児童の不就学者がおおく、東京市の学齢児童で不就学の者は1880年代から90年代までつねに6万人から7万人も存在していた。その間、東京市の就学率は40%台から60%へと全国平均就学率と同水準で上昇し、就学者も4万人台から11万人台へと増加したが、不就学者は減少せずに推移したのである。第2に、江戸時代からの寺子屋とその系譜をつぐ家塾とが明治以降も私立小学校となって存続したため、私立小学校が数多くあるのにたいして市立小学校がすくなく、1880年代から90年代まで東京市の小学校の約8割が私立学校で、公立学校は2割にとどまっていた。たとえば、1900年の時点で全国の小学校の99%が公立で私立はわずか1%であり、東京市の公立小学校数は全国的にみてきわめて少なかった。そのため、各区と代用の契約をむすんだ私立小学校を代用小学校とすることで、市

(34) 前掲「東京市街鉄道調査」、および『明治33年東京府統計書』。

(35) 利光、前掲書、471-472頁、中西健一『日本私有鉄道史研究』増補版（ミネルヴァ書房、1971年）、234頁。

(36) 有泉、前掲書、271-273頁、および前掲『東京都交通局60年史』、96-99頁。なお、当時の東京市政の構造の面からこうした点を論じたものとして、小原隆治「明治後期における東京市の市政腐敗と政党政治」、『成蹊法学』第34号（1992年3月）も参照。

は市立小学校不足をおぎなっていた。第3に、市立小学校の設立、維持費用を市ではなく区が負担していた。つまり、東京市は不就学者がおおいのにもかかわらず市立小学校を増設せず、小学校教育を私立小学校に依存させ、既存の市立小学校も各区が別々に経営していたため、市の初等教育行政は不完全かつ不統一な状況にあった。⁽³⁷⁾

そこで、東京市の「小学教育の普施未だ功を奏せず」という「市教育の不振」の原因が、市の「行政運用の未だ完からざる」ところにあると考えていた星は、その状況を改善するため、東京市会で学政統一の実現に、東京市教育会で初等教育の充実にとりくんだ。学政統一とは、市立小学校を市が直接経営することにより、区によってとなっていた教育行政を統一することであった。星は、「小学校費の負担を市内15区に分割し、之を各区長に於て掌理せしむる」ことが、「百般の施設頗る統一を欠」き、「教育事業の発達上の一大障碍」を生じさせている原因であり、「此方法を改正し、市内小学校を本市直接の負担となすべきこと」が「本市教育事業の改善の第一着手」であると考えており、1900年9月に市参事会員として市長に「東京市小学教育施設に関する意見書」を提出した。その内容は、既設小学校の維持と増設小学校の設立、維持を市の負担とし、毎年5校ずつ10年で50校を増設する。また、代用小学校には補助金を支給してその完備をはかるというもので、これが学政統一の契機となった。なお、代用小学校への補助金支出は、それまで市が代用小学校に何の補助もおこなわなかったことからすれば、公立小学校整備の一環と考えられる。⁽³⁸⁾

この意見書は市長に提出されたのち市学務委員会が審議、了承し、10月の市会に星他33名が星の意見書を「東京市小学教育施設に関する建議」として提出し、市会は可決した。これをうけて市参事会は府知事に稟申し、同建議の趣旨を実行するようもとめ、府知事は市に諮問した。その内容は、明治34年度から尋常小学校の設立維持費用を市の負担とし、それについての各区の意見をもとめるというものであった。そこで、参事会は各区に意見を具申するよう通達し、各区の意見は諮問の趣旨に同意の区が5、不同意の区が10であった。これをうけて参事会は府知事の諮問に同意する内容の「尋常小学校負担変更諮問に対する答申の件」を市会に提出し、市会はそれを可決した。参事会は府知事にその旨を答申し、あとは知事の学政統一の決定をまつのみとなった。⁽³⁹⁾

ところが、12月に府知事は松田市長にたいして、学政統一問題はなお調査を要するので、明治34年度は従来どおり小学校の経営は区がおこなうむねを通告した。理由は区の強硬な反対にあった。

(37) 東京百年史編集委員会編『東京百年史』第3巻（東京都、1972年）、109-110、339頁、小木新造「旧幕臣・府知事大久保一翁」、『東京人』第62号（1992年11月）、『教育時論』第520号（1899年9月）、20頁、『日本帝国統計年鑑』、および『東京府統計書』。

(38) 『東京市教育時報』第1号（1900年10月）、1-2、17-20頁、および『教育時論』第537号（1900年3月）、19頁。

(39) 前掲『東京市教育時報』第1号、20頁、第2号（1900年11月）、35-36頁、および前掲『東京市会史』第2巻、440-458頁。

先述したように、学政統一に賛成していたのは5つの区で、残りの10区は反対しており、その10区が委員をもうけて府知事にたいして学政統一中止をもとめる運動をおこなったのであった。小学校の維持運営経費は区財政の9割に達しており、区の税収と授業料だけではその維持が困難だったため、おおくの区住民が寄付をおこない、小学校を経済的、精神的にささえており、区と小学校とが密着していた。府知事としては、実際に小学校を運営している区が反対する以上、一方的に学政統一をおこなうわけにはいかなかったのである。これにたいして、市参事会は翌1901年2月に書面を⁽⁴⁰⁾発して学政統一繰り延べの理由を府知事に問いただが、知事からの回答は依然として同じものであった。そして、6月に星が暗殺されたために、星がめざした学政統一は実現されなかった。

つぎに、東京市教育会における星の活動について考察しよう。初等教育を中心とした市教育の改善をうながすため、星は東京市教育会の創設を企図し、1900年6月に松田市長、助役、収入役、市参事会員、市会正副議長、市学務委員と会合して、東京市教育会の創立主唱者となった。そして、教育界、言論界、政界、官界、財界の主要人物に創立発起人を依頼し、7月に東京市会議事堂で発起人総会をひらき、東京市教育の普及改良を目的とした東京市教育会を創設し、満場一致の推薦により星が会長に就任した。⁽⁴¹⁾

東京市教育会は同年10月に教育調査部を設置した。調査部は重要な教育事項の審議をおこなうためにもうけられたもので、審議すべき事項は会長がさだめることになっており、星は調査部員を選任するとともに、調査部会に12の調査事項を提出した。それは、1、義務教育普及の方法、2、補習科設置の方法、3、徳育、体育、知育併進の方法、4、教員優待の方法、5、教員精選の方法、6、実業学校設置の方法、7、実業教員養成の方法、8、女子教育奨励の方法、9、感化院設置の方法、10、不具者教育の方法、11、図書館設置の方法、12、東京市教育行政機関改造の方法であった。調査をおこなった部会は星に報告し、星は1901年4月に東京市長に建議をおこなった。この建議は、「本市教育の改善進歩を期し、其学政の振張を計る」際の「実施上御参考相成様」におこなわれたものであり、おもな内容は、義務教育の普及に関して、就学率向上のための児童就学事務の改善、夜間の尋常小学校の開設。実業学校設置に関して、徒弟学校、女子職業学校、工商業補習学校、商業学校の設置。教員優待に関して、市立小学校教員の俸給の増加。女子教育奨励に関して、市立高等女学校の設置。東京市教育行政機関の改造に関しては、教育部の新設、教育部内への普通教育課と実業教育課の設置であった。⁽⁴²⁾

(40) 『教育時論』第561号(1900年11月)、2頁、第567号(1901年1月)、37頁、および『東京市教育時報』第6号(1901年3月)、47-48頁。

(41) 東京都教育会編『東京都教育会六拾年史』(同会、1944年)、365頁、および前掲『東京市教育時報』第1号、33-34、36、40-41頁。

(42) 同上書、370-371頁、前掲『東京市教育時報』第2号、63頁、第3号(1900年12月)、59-63頁、第4号(1901年1月)、101-103頁、および第8号(1901年5月)、76-78頁。

このほかに、星は教育会が直接教育事業をおこなうことで市の教育を充実させようとし、小学校英語教授法講習会と私立女子技芸学校を設置した。小学校英語教授法講習会は、東京市の小学校教員のなかで英語を教授するか、英語の素養があるものを対象とし、外国人による英語教授法の講習を半年間おこなうものであり、1901年4月から神田の市立錦華小学校で授業が開始された。私立女子技芸学校は12才以上の女子を対象とし、修身、国語、算術、裁縫、料理その他家事についての学科を2年で教授するものであり、同年6月に飯田町の私立稚松小学校内に東京市教育会付設私立女子技芸学校が開校した。⁽⁴³⁾

4. 東北におけるインフラ整備

(1) 東北地方と憲政党

憲政党は第13議会で地租増徴案を成立させたが、それは党の地方支持基盤である農民・地主層の利益に反するものであったため、全国遊説をおこなって地方基盤をかため、党勢を拡大させようとした。遊説は第1次として1899年1月に、第2次として4月から9月にかけておこなわれ、第2次遊説は同年秋の全国府県会議員総選挙における憲政党の勝利を目標としたものであった。とくに、東北地方は憲政党代議士数が憲政本党23名にたいしてわずか7名と憲政党が非常に劣勢であり、それに加えて、憲政党が成立させた地租増徴では東北地方が他の地方より高い増租率となり、東北に不利なものであった。⁽⁴⁴⁾そのため、東北地方の党勢拡張は党にとって重要な課題となり、それを担当したのが星と宮城県選出代議士の菅原伝であった。菅原は強固な地方基盤を有する宮城県憲政党、政友会の実力者であるとともに、星の腹心で、星の片腕となって活動した。星はこの遊説で東北築港と東北大学設立をうったえ、以後、その実現にとりくむことになる。

星の東北遊説は1899年4月から9月まで4度にわたっておこなわれ、こうした星らの遊説の結果であろうか、同年9月の県会議員選挙において、東北地方全体では憲政党75名、憲政本党71名と両党の勢力はほぼ伯仲し、宮城、山形、岩手3県で憲政党は優位にたった。⁽⁴⁵⁾

(2) 東北築港

東北地方に近代的港湾を建設するころみは明治前期の起業公債事業を嚆矢としている。殖産興

(43) 前掲『東京市教育時報』第8号、78-79頁、前掲第10号、68-69頁、第7号(1901年4月)、65-66頁、および第9号(1901年6月)、77頁。

(44) 坂野、前掲書、212-218頁、および衆議院・参議院編『議会制度七十年史帝国議会史』上巻(同院、1962年)、316-331頁。

(45) 『憲政党党報』第2巻第23号(1899年11月)、520頁。なお、憲政党は全国レベルでは憲政本党に圧勝した。

業政策の一環として東北地方の産業振興を企図した政府は、東北6県の県令の要請をうけ、1878年に起業公債募集金を財源とする宮城県野蒜への築港を決定し、1881年には第1期工事が竣工した。ところが、1884年秋の台風で潰滅的な被害をこうむったことにより築港は中止された。東北に一大貿易港をもたらすはずであった野蒜築港が完成を目前にして頓挫したことにより、以後、宮城県を中心に東北築港への要求がたかまり、宮城県会は1890年から97年まで5回にわたって政府に築港を建議したが、うけいれられなかった。⁽⁴⁶⁾

このように築港運動が停滞するなか、1899年3月に星が東北遊説を担当することが決定すると、憲政党宮城支部は東北への商港の開設および憲政党が14議会に東北築港を建議することを議決し、委員3名が上京して星と協議し、こうした準備をへて、4月に第1回の星の遊説が実現した。仙台でおこなわれた憲政党東北出張所開設式に出席した星は、東北築港、東北大学設立などが全会一致で決議されたのにつづいて、「今の決議は誠に東北地方に適当したもので、自由党〔憲政党〕は東北に於て必ず是等の事業を成就せねば、責任を全ふしたのではない」とのべ、東北築港の実現を約束した。⁽⁴⁷⁾

東北築港とは仙台湾への築港を意味していた。それは、仙台湾が、海岸線の屈曲にとぼしい東北地方東岸のなかで、風波の影響をうけにくい唯一の港湾適地であり、かつ東北の中心地仙台を後背地にもっていたことによる。当時、仙台湾周辺のおもな輸送手段は日本郵船の東廻神戸小樽線をふくむ沿岸海運および日本鉄道の東北本線で、米、大豆といった農産物や生糸などを移出し、呉服太物、小間物といった衣料品や砂糖などの食料品を移入していた。北上、鳴瀬、阿武隈の3河川には舟運の便もあったが、1886年を100とした1899年の船舶輸送力(航路1里あたりの河船搭載石数、石/里)は北上水系が64.5、鳴瀬水系が56.5、阿武隈水系が20.2と著しく減少しており、東北本線の開通によって河川舟運は衰退傾向にあったといえる。⁽⁴⁸⁾そこで、仙台湾全体の港湾輸出入額をしめした表2、および輸出入額が不明な期間の港湾出入船舶数をしめした表3をみると、港湾輸出入額は1887年以降きわだった増減はなく、ほぼ同水準で推移したと考えられる。これにたいして、表4により仙台湾周辺の主要駅であった仙台、塩釜両駅の貨物移出入量をみると、1887年の上野・塩釜間の開業以降、両駅の貨物移出入量は増加をつづけ、港湾輸出入総量が判明する1899年から1901年の3年間では、港湾をうまわる貨物輸送をおこなっていた。港湾の輸出入量には不明な部分がおおいが、輸出入額が同水準で推移したことから、輸出入量もほぼ一定水準で推移したと考えられる。したがって、鉄道による貨物輸送の発展によって輸出入量全体は増加したが、そのなかで港湾がし

(46) 寺谷武明『日本港湾史論序説』(時潮社、1972年)、第2章、および宮城県議会史編纂委員会編『宮城県議会史』第2巻(同委員会、1974年)。

(47) 前掲『憲政党党報』第1巻第10号、603-608頁、および『河北新報』1899年3月7日。

(48) 黒崎千晴「明治前期の内陸水運」、新保博・安場保吉編『近代移行期の日本経済』数量経済史論集2(日本経済新聞社、1979年、所収)、96頁。

表2 仙台湾港湾輸出入総額

年	総額	年	総額
1878	4,348	1888	3,884
1879	5,184	1889	2,615
1880	4,344	1890	4,065
1881	4,439	1891	1,980
1882	7,579	1892	3,014
1883	6,055	1893	2,620
1884	6,018	—	—
1885	4,248	1899	3,972
1886	2,915	1900	4,976
1887	3,464	1901	5,833
			(千円)

(注) 仙台湾主要港湾の輸出入額の合計。1894-98年の統計は得られない。

(出所) 『宮城県統計書』各年。

表3 仙台湾港湾出入船舶総数

年	総隻数	総噸数
1893	8,716	201
1894	7,863	183
1895	6,242	190
1896	—	—
1897	6,727	239
1898	11,259	229
1899	6,284	147
		(千噸)

(注) 1896年の統計は得られない。汽船、西洋型風帆船、和船の合計。

(出所) 『宮城県統計書』各年。

表4 日本鉄道主要駅(仙台・塩釜両駅)貨物移出入量と仙台湾港湾輸出入総量

年	鉄道	年	鉄道	港湾
1887	1,042	1895	73,031	—
1888	30,664	1896	100,491	—
1889	37,054	1897	—	—
1890	44,907	1898	98,882	—
1891	43,160	1899	100,066	44,654
1892	32,808	1900	113,709	53,651
1893	48,228	1901	107,274	54,863
1894	57,624			(噸)

(注) 鉄道の1897年および港湾の1887-98年の統計は得られない。

(出所) 『宮城県統計書』各年。

める割合は相対的に減少しつつあったと推測できる。

このような状況を背景に、貿易の振興を重視する星は、「東京と北海道との海上連絡点」としての役割をはたす東北日本の中心的港湾を建設しようとしたのである。1899年9月の遊説において、星は「此問題に就ては、予及ばず乍ら諸君の爲め尽力せんと欲す」とのべ、以後、菅原とともに築港実現のための方法を協議した。その際、地方経済と密接な関係を有する港湾を建設するには地元の意向を尊重する必要があると考えた星は、県内が一致して決定した候補地へ築港する方針をとつ

た。というのも、複数の築港候補地が独自に誘致活動をおこなっており県内の築港運動が分裂していたのである。また星は、国家財政に余裕がないなかで築港実現を確実にするには、地元が築港費用の相当額を負担する必要がある、国庫補助のみに頼るわけにはいかないことを強調したのであった。⁽⁴⁹⁾

これにたいして、宮城県会は同年12月に「商港新設の建議」を可決し、築港に関する全県の意志を代表すべく、全県会議員からなる商港調査会を発足させて築港速成につとめることになった。県会議員32名中、実業家、商工業者は14名で、それにつぐ農業の13名も多くが経済活動にたずさわる大地主、素封家で、県会全体として築港をもとめる基盤はつよかった。商港調査会は翌1900年1月に上京委員を選出し、委員が星、菅原と協議をおこなった。そして、星は第14議会に東北築港建議を提出することを企図し、憲政党も星の主導により建議の提出を決定した。⁽⁵⁰⁾ところが、調査会が築港運動の統一に失敗し、各候補地が独自に築港運動をおこなっており、それにくわえて、県会が可決した建議では築港地が確定されていなかったのである。この状況は、県内の意思統一と築港地の確定という星のもとめた条件に反するものであり、星は候補地を確定しなければ建議はむずかしいとのべたため、委員は一度帰県して候補地を野蒜に決定し、ふたたび上京し菅原らと協議をおこなった。しかし、調査会が築港運動の分裂を解消できないまま野蒜築港を決定したため、星がもとめた条件はいまだみたまされず、星は14議会への建議提出の延期を余儀なくされたのであった。築港実現を公言した星にとってこの事態は予想外のことであり、県内の意思統一がなされていないことについて星は菅原を叱責した。地元選出の有力代議士であった菅原は、星の片腕として県内をまとめるべき立場にいたるのである。これをうけ、菅原は「築港問題は、県是の一定せざりしが為に遂に建議を提出するに至らざりしは、不肖の最も痛恨に耐へざる所なりと雖も、県是にして苟も定まらん乎、第15議会には必ず其提出を見るべきなり」とのべた。このように、東北築港は翌年の15議会にもちこされ、星がもとめた県内の意思統一と築港地の確定が今後の課題となった。⁽⁵¹⁾

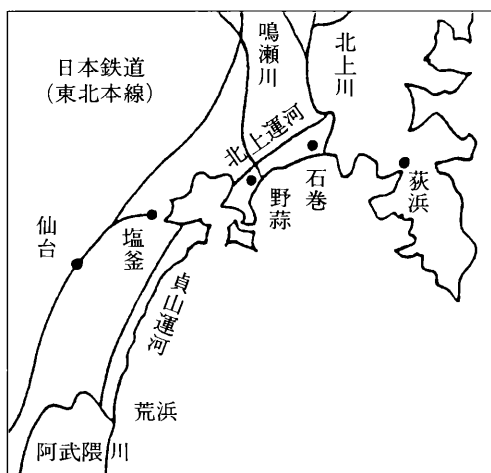
そこで、商港調査会は同年3月から10月にかけて陸海上の貨物集散の調査をおこない、その結果、県会は12月に野蒜を築港地に指定し、国庫補助をもとめる「商港新設の建議」を可決した。野蒜は仙台湾の2大港湾である石巻と塩釜の中間に位置し（図1を参照）、北上運河で塩釜と、石巻、仙台とは街道で通じており、鉄道と海運双方の便にすぐれた場所であった。このとき築港運動の分裂はみられず、翌1901年2月に菅原ら宮城県選出の政友会代議士が15議会への築港建議の提出を決定し、

(49) 前掲『東北新聞』1899年4月9日、『憲政党党報』第2巻第20号（1899年9月）、346-348頁、および『奥羽日日新聞』1899年10月13日。

(50) 前掲『宮城県議会史』第2巻、『東北新聞』1899年12月26日、1900年1月12日、『河北新報』1899年12月26日、および『奥羽日日新聞』1900年1月12日。

(51) 同上書（資料篇）、115頁、『東北新聞』1900年1月20日、26日、2月9日、11日、15日、18日、および『奥羽日日新聞』1900年3月23日。

図1 仙台湾周辺図



菅原他5名が、野蒜に商港を設置するに際して国庫補助をもとめるという内容の「野蒜築港に関する建議案」を衆議院に提出し、可決された。⁽⁵²⁾

築港建議が議会を通過したことにより、あとは星が政府と交渉して国庫補助をうけるだけとなり、その際に重要になるのが星がもつめた築港における地元の経費負担であった。それについて菅原は、「築港の事は建議案として議会を通過致しましたけれど、……築港の事は地方が主となりて、即ち国庫の補助の外に地方より多額の費用を之に投ずる覚悟が必要であります」とのべた。⁽⁵³⁾しかし、大蔵省が新事業にたいしてきびしい姿勢でのぞんでいたうえに、政府事業繰り延べ問題に端を発して同年5月に政友会内閣が崩壊してしまった。そのため、国庫補助をえることはもちろん、新事業をおこなうことも事実上不可能な状況となり、6月には星が暗殺され、東北築港は頓挫したのであった。その後、東北築港は1914年から32年にかけておこなわれた塩釜築港によって実現した。

(3) 東北大学設立

1886年に公布された「中学校令」にもとづき、1887年、東北地方初の高等教育機関として仙台に第2高等中学校が設立され、1894年に「高等学校令」が公布されると第2高等中学校は第2高等学校に改組された。高等学校には、唯一の大学である東京帝国大学への進学のために大学予科がもうけられ、大学予科の卒業生は無試験で帝国大学に進学できることになっており、第2高等学校の子

(52) 同上書(資料篇), 120頁, 前掲『帝国議会議院議事速記録』17, 230-232, 285頁, 『奥羽日日新聞』1900年3月21日, 12月20日, 『河北新報』1900年10月23日, 24日, および『東北新聞』1901年2月13日。

(53) 『奥羽日日新聞』1901年5月31日。

科生徒数は設立以来着実に増加をつづけ、明治30年代になると、熊本の第5高等学校とともに生徒数は700名あまりとなり、約1,200名の生徒を擁する東京の第1高等学校につぐ規模をもつようになった。こうしたなか、1897年にあらたに京都帝国大学が設立された。第3高等学校の所在地である京都に大学が設置されたことは、それより規模が大きい第2高等学校のある東北への帝国大学設置をもとめる動きを生じさせ、1898年10月、東北地方選出の憲政党国会議員が東北大学設置を政府に建議した。一方、文部省は1899年1月、教育事業における戦後経営として、帝国大学や高等学校の増設を柱とした教育事業の拡張を8年間にわたっておこなう「文部省の8年計画」の実施を決定し、その調査、準備を開始した。この時点では、増設する大学の設置場所は決定されていなかった。⁽⁵⁴⁾

このように大学増設にむけた動きのあるなかで、星が東北遊説をおこなった。1899年4月の憲政党東北出張所開設式で東北大学設立が決議されたのち、星は東北地方の「高等教育は学ぶ所が少ない」ので「新に設けるより外はない」とのべ、東北大学設立を約束し、遊説終了後の5月、樺山資紀文部大臣を訪問して、東北大学設立が急務であることを強調し、文部次官をまじえて協議をおこなった。これをうけた宮城県会は、仙台への大学設置をもとめ、その際に敷地と創立資金の一部を寄付するという内容の「大学校設立を請ふ建議」を可決した。⁽⁵⁵⁾6月になると、星は上京した宮城県議員と大学設立について協議し、ついで文部次官とも協議をおこなった結果、明治33年度からの8年継続事業、すなわち「8年計画」の一環として仙台に帝国大学を設立することが決定し、初年度の支出35万円には宮城県からの寄付金があてられることになり、予算が文部省から大蔵省へ回付された。「8年計画」により増設される大学の設置場所が決定していないのを知っていた星は文部省と交渉し、それを、東北の中心地でありかつ第2高等学校のある仙台にしたのであった。こうして、東北大学は実現にむかうこととなり、星は「東北大学も愈々設立のことに確定した」としたうえで、「東北大学設立の決議を個様甘く実行せしめたに付きては、蓋し我が党の功勞として東北人士も今後益々我が党を歓迎するであろう」とのべている。⁽⁵⁶⁾

ところが、当時、第5高等学校のある九州への大学設置運動もおこなわれており、文部省が九州大学も増設しようとしたため事業が大規模化し、大蔵省は財源不足を理由に大学増設に反対した。その影響で閣僚にも反対者がおおく、予算の閣議通過が困難な情勢になり、7月の次年度新事業費についての予算閣議では大蔵大臣松方正義が新事業一切の中止を主張した。これにたいして星は、反対する閣僚に大学設置をみとめなければ憲政党は政府の施策を否決するとせまって閣議通過をは

(54) 前掲『宮城県議会史』第2巻、206-207頁、『人民』1898年10月21日、『東北新聞』1899年6月20日、『教育時論』第496号(1899年1月)、22-23頁、第498号(1899年2月)、24-25頁、および『大日本帝国文部省年報』。

(55) 前掲『憲政党党報』第1巻第10号、607頁、前掲『宮城県議会史』第2巻、1217頁、(資料篇)、113-114頁、および『人民』1899年6月2日。

(56) 『奥羽日日新聞』1899年6月16日、18日、および22日。

かったが、大蔵省の方針は変更されず、結論は夏季休暇明けにもちこされた⁽⁵⁷⁾。9月になると星は、「予は……東北人士の爲めには何事にあれ尽力し、其期望を貫徹せしむることを謀らんとす」とのべて大学設立実現への意欲をしめし、「来る第十四議会には是非此法案を通過させたい希望で、星代議士の如きは最も熱心」といわれたように、大学設立について政府と交渉をおこなった。その結果、10月には大学設立は大蔵次官以下の同意をえて、あとは蔵相の返答次第という状況にこぎつけた。しかし、11月になると松方蔵相と山県首相のつよい反対により大学新設予算は閣議にのぼらないことになり、明治33年度の東北大学設置は見送られる公算がつよまった⁽⁵⁸⁾。そこで、星は翌1900年1月に九州選出の憲政党代議士とともに政府、大蔵省と交渉し、設立費と学科を減らして大学の規模を縮小することで、追加予算による東北、九州両大学の33年度着工を実現しようとした。そのために星は、大学設置予算の提出を政府にもとめる「九州東北帝国大学設置建議案」を衆議院に提出し、可決された。以後、星は菅原とともに政府と交渉をつづけたが、政府が予算を提出しなかったため、党の領袖をともなって松方蔵相を訪問し、大学設立の追加予算提出をつよくせまった。しかし、財源不足を理由とした蔵相の反対はかたく、大学設立予算は14議会に提出されなかった⁽⁵⁹⁾。

明治33年度の東北大学設置を実現できなかった星は、次年度の設置をはかるため樺山文相と交渉し、大学設置の約束をとりつけた。これをうけた文部省も同年5月に大学設置の計画にとりかかったが、6月の北清事変勃発により財政状況が悪化し、大学設置は明治34年度予算案から削除されてしまった。それでも、文部省は東北大学増設を追加予算として提出すべく調査をおこない、15議会開会後の1901年2月には大蔵省へ予算案を回付した。一方、星の意をうけた菅原も政友会の東北選出議員とともに蔵相などと追加予算について交渉したが、その運動も奏功せず、15議会にも東北大学設置予算は提出されなかった。星は6月に、「今度は……東北の大学を創立〔ひら〕きますことに就て、随分尽力致しましたが、矢張思ふやうには行かぬのである。」とのべたが、財政状況の悪化は星にとって動かしがたい障害であった⁽⁶⁰⁾。そして、その直後に星は暗殺され、東北大学設立は頓挫した。仙台に東北帝国大学が設立されたのは1911年であった。

(57) 『奥羽日日新聞』1899年6月22日、7月15日、『河北新報』1899年6月21日、7月16日、9月23日、『東北新聞』1899年7月27日、および『教育時論』第514号(1899年7月)、18頁。

(58) 前掲『憲政党報』第2巻第20号、348頁、『東北新聞』1899年7月27日、9月9日、11月12日、『河北新報』1899年9月23日、10月6日、および『奥羽日日新聞』1899年11月10日。

(59) 『東北新聞』1900年1月12日、2月17日、22日、および『帝国議会衆議院議事速記録』16(東京大学出版会、1980年)、255-256、266、340-341頁。

(60) 前掲『東京市教育時報』第10号、5頁、『東北新聞』1900年11月16日、25日、1901年2月13日、16日、19日、『河北新報』1900年5月10日、および『奥羽日日新聞』1901年2月20日。

5. む す び

以上の考察から、星のインフラ構想の特質およびインフラ整備の意義について、つぎのようにまとめることができる。まず、日本をつねに国際的な視野からとらえていた星のインフラ構想は、富国は強兵の基礎であるという考え方のもと、欧米先進諸国を範として、日本の経済的な発展をめざしており、インフラ整備をその重要な手段として位置づけていた。したがって、星は、日本経済の発展という経済的動機にもとづいて各種のインフラ整備にあたったといえる。ただし、それは党勢拡張という動機と対立するのではなく、経済的動機と政治的動機はたがいに補完する関係にあり、この両者をむすびつけるものが地方経済を重視する星の考え方であった。すなわち、従来の研究があきらかにしているように、地方は政党の存立基盤であり、地方への党勢拡張は政党にとって重要な課題であったが、そのいっぽうで、星にとって、地方は日本経済の基盤でもあり、地方経済の発展は星がめざす日本経済全体の発展につながっていた。したがって、地方は経済的にも政治的にも重要性を有しており、地方経済の発展は政党の発展とも不可分の関係にあったのである。こうして、星は、党勢拡張と日本経済の発展という2つの動機を両立させたのであり、それは、明治初期以来の藩閥政治家、官僚による政策実行というパターンに、政党政治家による政策実行というあらたな選択肢をくわえることであった。というのも、それまで国家の利益を代表するのは藩閥政治家と官僚であり、政党政治家は党利のみを追及し、国家的見地になって政策を実行することはできないと考えられていたが⁽⁶¹⁾、星は、独自の構想にもとづいてインフラ整備にとりくむことによって、政党政治家も国家的見地になって政策を実行しうることをしめたのである。

さて、商工業立国による経済発展という星の構想は、1880年代後半の第1次企業勃興および日清戦後の第2次企業勃興をへて工業化しつつあった日本経済の実態に適合した内容を有しており、運輸交通機関と教育施設の整備へのとりくみは、工業化の進展にともない、各地で生じたインフラの一層の充実という要請にこたえることであった。したがって、インフラ整備を通じて、星は政治的側面から日本の工業化を促進する役割をはたしたといえ、政党政治家である星が議会を通してインフラ整備にとりくんだことは、議会政治が経済活動の基盤整備を通じて経済発展に寄与する役割をはたしたことをしめすといえよう。

本稿は、明治中期の政党政治家星亨のインフラ構想を検討したが、近代日本のインフラ構想の全容をあきらかにするには、明治以降の構想のながれをあとづける必要があり、明治前期および明治後期以後のインフラ構想の考察は今後の課題としたい。

(経済学研究科博士課程)

(61) 坂本多加雄『市場・道徳・秩序』（創文社、1991年）。