

Title	明治前期における交通インフラストラクチャの形成：山形県における三島通庸
Sub Title	The formation of transportation infrastructure in the early Meiji era : Michitsune Mishima in Yamagata prefecture
Author	北原, 聡
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1997
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.90, No.1 (1997. 4) ,p.168- 187
JaLC DOI	10.14991/001.19970401-0168
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19970401-0168">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19970401-0168</a>

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.

# 明治前期における交通インフラストラクチャの形成\*

—山形県における三島通庸—

北原 聡

## 1. はじめに

欧米先進国を範として近代化をめざした明治新政府にとって欧米諸国との経済的格差は大きなものであり、経済近代化を実現するためには、経済発展の基盤となる近代的な生産技術を導入することが必要であった。そこで、近代産業の移植を目的として1870（明治3年）に工部省が設置された。いっぽう、明治にはいつてからの貿易収支は輸入超過基調が恒常化しており、国際収支の不均衡により正貨が海外に流出する事態を、政府の指導者たちは経済的危機として認識していた。そのため、不平等条約のもと関税自主権が欠如するなかでの対応策として、「輸出振興」と「輸入防遏」が政策課題となり、1873（明治6）年には地方在来産業の振興を担当する内務省がもうけられ、工部省とならんで「殖産興業政策」の主管官庁となった。そして、こうした近代、在来両産業の振興とともに経済近代化に欠かせなかったのがインフラストラクチャの整備であった。欧米各国が近代的な経済成長を遂げる過程で交通、通信などのインフラストラクチャ（以後インフラとする）が重要な役割をはたしたことから、日本でもインフラ整備は重要な政策課題となり、「殖産興業政策」のなかで大きな比重をしめたのである。欧米から移植した新技術である電信、鉄道については工部省が担当し、道路、港湾、河川など土木事業を管轄したのが内務省であった。<sup>(1)</sup>

内務省の殖産興業政策においては、政策の遂行主体として中央政府とともに地方政府が重要な役

---

\* 本稿は、1995年5月の社会経済史学会第64回全国大会での自由論題報告「近代日本のインフラストラクチャ構想」の一部をもとに作成したものである。本稿作成の際には杉山伸也教授のご指導をいただいた。なお、引用資料には適宜句読点を加えた。

(1) 「殖産興業政策」については、永井秀夫「殖産興業政策の基調」、同『明治国家形成期の外政と内政』（北海道大学図書刊行会、1990年、所収）、吉川秀造「起業基金と殖産興業」、同『明治財政経済史研究』（法律文化社、1969年、所収）、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）、石塚裕道『日本資本主義成立史研究』（吉川弘文館、1973年）、T・C・スミス、杉山和雄訳『明治維新と工業発展』（東京大学出版会、1971年）、および御厨貴『明治国家形成と地方経営』（東京大学出版会、1980年）がある。

割をになっており<sup>(2)</sup>、地方政府の指導者である地方官には殖産興業を地方から推進する役割が期待されていた。しかし、1871（明治4）年の廃藩置県にともない開始された中央政府の全国規模の地方官人事は、廃藩置県が引き起こした地方の動揺や混乱を防ぐことに重点がおかれたことから、人心懐柔策あるいは維新の論功行賞という面が強く、異動も頻繁におこなわれたため、地方行政の一貫性を確保することが困難であった。そのため、内務省が設置されると、地方行政の円滑な遂行をはかるために、頻繁な異動が抑制されるとともに行政能力を基準とした人事がおこなわれるようになり、さらに、1876（明治9）年の府県大廃合とそれともなう地方官人事の実施および県官任期例の布達により、県令に一貫した政策を長期的に実行させる方針がとられ、明治10年代をつうじて1県での県令平均在職期間が9年と長期化した<sup>(3)</sup>。こうしたことから、この時期のインフラ整備は地方が主体となっておこなわれた側面がつよく、インフラの発展を跡付けてゆくためには、中央のみならず地方政府による整備の過程を考察することが必要となる。しかし、インフラ整備がもつ意味を的確につかもうとするならば、整備を背後から支えた理念をあきらかにすることが不可欠であり、インフラ整備にあたった政治家のインフラに対する考え方を知ることが欠かせない。

この点については、これまでの研究において、大久保利通や大隈重信など中央政府の指導者がインフラの経済的な役割を重視していたことがあきらかにされているが<sup>(4)</sup>、地方レベルでは、地方官のインフラ整備理念についてこれまで十分に検討されてこなかった<sup>(5)</sup>。そこで本稿では、明治前期の地方官のインフラ構想およびインフラ整備への取り組みを解明するため、県令として道路建設を軸としたインフラ整備を推進した三島通庸（1835（天保6）-88（明治21））をとりあげる。薩摩藩士の家に生まれた三島は、倒幕運動、戊辰戦争に参加した後、日向国都城の地頭職につき（1869（明治2）年6月-（明治4）年11月）、つづいて東京府で権参事、参事をつとめた（71（明治4）年11月-

(2) 斎藤修「地方レベルの殖産興業政策」、梅村又次・中村隆英編『松方財政と殖産興業政策』（国際連合大学、1983年、所収）、長妻廣至「道路建設と補助金政策」、高村直助編著『企業勃興』（ミネルヴァ書房、1992年、所収）、および勝田政治「内務省内政の成立」、『社会科学討究』第40巻 第1号（1994年7月）。

(3) 『明治9年法令全書』、322-323頁、大島美津子「大久保支配体制下の府県統治」、日本政治学会編『近代日本政治における中央と地方』（岩波書店、1984年、所収）、および福岡啓子「明治初期地方長官人事の変遷」、『日本歴史』第521号（1991年10月）。

(4) 大石嘉一郎「『殖産興業』と『自由民権』の経済思想」、長幸男・住谷一彦編『近代日本経済思想史』近代日本思想史大系（5）（有斐閣、1969年、所収）、斎藤修「幕末・維新の政治算術」、近代日本研究会編『明治維新の革新と連続』年報・近代日本研究14（山川出版社、1992年、所収）、およびミス、前掲書。こうした点は、久米邦武編（田中彰校注）『特命全権大使米欧回覧実記』（1）-（5）岩波文庫（岩波書店、1977-82年）の記述からもうかがわれる。

(5) 明治前期の地方官と官僚の政策理念を論じたものには、山梨県令・県知事をつとめた藤村紫朗を対象とした、藤原昭夫「藤村県政における殖産興業政策の理念」、『甲斐史学』丸山国雄会長還暦記念特集号（1965年10月）や、内務官僚杉浦讓を対象にした、五十嵐暁郎「旧幕臣の明治維新」、『思想』第800号（1991年2月）などがある。しかし、これらの論考でも、インフラ整備理念まではあきらかにされていない。

72 (明治5)年11月)。東京府に出仕した後、三島は宗教を管轄する教部省で大丞をつとめたが(72 (明治5)年11月-74 (明治7)年12月)、その宗教行政が保守的であったことことから、開明的な宗教行政をめざす木戸孝允や伊藤博文など対立し、酒田県令へ転出することになった。これ以後三島は、酒田(1874 (明治7)年12月-75 (明治8)年8月)、鶴岡(75年 (明治8)年8月-76 (明治9)年8月)、山形(76 (明治9)年8月-82 (明治15)年7月)、福島(82 (明治15)年1月-84 (明治17)年10月)、栃木(83 (明治16)年10月-84年 (明治17)年10月)の各県令をつとめ、1884 (明治17)年10月内務省土木局長に就任した。

この時期に積極的に殖産興業政策に取り組んだ地方官の著名な例としては、三島以外にも、山梨県令、県知事をつとめた藤村紫朗、宮城県令、県知事をつとめた松平正直、長野県令をつとめた大野誠などがあげられるが、次にしめす理由から、三島はこうした地方官を代表するにふさわしいと考えられる。第1に、三島が県令をつとめた10年間におこなった道路建設は、山形県(酒田県および鶴岡県をふくむ)で25路線、約500キロ、福島県で15路線、約820キロ、栃木県では2路線、約170キロにおよんだ。<sup>(8)</sup>地方官の主導による土木事業がさかんにおこなわれた明治前期においても、10年もの長期にわたり複数の県で継続的に道路建設を実施した例は稀であり、三島の取り組みはとくに際立ったものであった。第2に、こうしたことから、三島は土木事業の模範として仰がれ、三島になってインフラ整備をおこなう県令が各地であらわれた。その代表としては、京都府知事として琵琶湖疎水を建設した北垣国道、滋賀県令、県知事をつとめた中井弘、愛知県令、県知事をつとめた勝間田稔などがあげられる。<sup>(9)</sup>第3に、県令を辞したのち三島が内務省土木局長に就任したことは、中央政府が三島の道路事業を評価し、全国の土木事業を統括する土木局長にふさわしいと判断したことをしめしており、その意味からも、インフラ整備を推進した明治前期の代表的地方官として三島をとりあげることは妥当といえよう。

これまで三島は、福島事件などの自由民権運動研究の立場から民権運動の弾圧者として評価されており、おもに福島県令時を対象に考察がおこなわれてきた。<sup>(10)</sup>三島が福島事件や喜多方事件で民権運動を弾圧したことは事実であるが、こうした事態は会津三方道路建設に付随して生じたもので、

---

(6) 新井登志雄「三島通庸の基礎的研究」、『日本歴史』第401号(1981年10月)、57-68頁。三島の宗教および政治思想については、原田宗久「三島通庸の政治理念」、『神道学』第37号(1963年5月)を参照。

(7) 鶴岡県は、酒田から鶴岡への県庁の移転にともなって酒田県が改称されたもので、1876年に山形県に統合された。また、三島は、82年1-7月に山形、福島両県令を、83年10月-84年10月に福島、栃木両県令をそれぞれ兼任した。

(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)、140-141、150-152頁、および平田元吉『三島通庸』(東京堂、1898年)、79、83頁。

(9) 平田、前掲書、付録、13頁。土木事業をめぐる三島と北垣および中井との関係については、佐々木克「琵琶湖疎水の政治的背景」、『滋賀近代史研究』第2号(1986年6月)を参照。

(10) 大石嘉一郎「福島県における自由民権運動の展開」、同『日本地方行政史序説』(お茶の水書

三島の最終的な目的は道路建設にあった。したがって、三島のインフラ整備の全体像を解明するには、自由民権運動からのアプローチだけでは不十分で、道路建設の面からも三島をとらえることが欠かせない。三島がおこなった道路建設のなかで、酒田県令以来8年にわたって在任した山形での実績は、建設延長が福島よりやや短いものの路線数では全体の過半をしめており、その後の福島、栃木両県での道路建設の前提となっていることから、三島の道路事業の中核をなすものといえる。したがって、山形における三島の取り組みを考察することなしに三島の道路建設を理解することは困難であり、本稿は山形でのインフラ整備をとりあげる。三島の道路建設についてはこれまでも多くの考察がなされてきたが、従来の研究は、おもに道路建設への取り組みの経緯、建設の経費、および経費負担をめぐる三島と地域住民との対立などを議論している。三島のインフラ整備を理解するうえでこうした点の解明が不可欠なのはいうまでもないが、後述するように、三島は物資輸送の円滑化をはかるために道路を整備したのであり、三島の取り組みをより深く理解するには道路建設が物資輸送にあたえた影響の検討が必要となろう。そこで、本稿はこの点に重点をおいて分析をおこなう。いっぽう、三島は道路建設とともに築港と堤防修築にも取り組んだが、従来の研究は道路建設のみに着目し、この点を検討してこなかった。しかし、道路輸送、沿岸海運および河川舟運は互いに密接な関係を保ちつつ地域の輸送体系を構成していたのであり、道路建設を考察するだけでは三島のインフラ整備を十分に捉えたとはいえない。本稿は道路建設に築港と堤防修築を加えて三島の取り組みを包括的に検討する。

以下本稿は、三島のインフラ構想を検討したうえで、インフラ整備への取り組みを考察することにより、明治前期における交通インフラの形成の特質をあきらかにしたい。本稿では、おもな資料として『山形県史』に収められている「三島文書」を利用する。これは、国立国会図書館憲政資料室所蔵の『三島通庸関係文書』から山形県の行政文書などをまとめたもので、インフラ整備について

、房、1961年、所収）、同「自由民権運動の発展と福島事件」、同『自由民権と大隈・松方財政』（東京大学出版会、1989年、所収）、高橋哲夫『福島自由民権運動史』（理論社、1954年）、同『増補 福島事件』（三一書房、1981年）、および鈴木吉重「県議会と県令三島の競合—福島事件における政治過程—」、『福大史学』第35号（1983年3月）。

- (11) 三島の伝記は、戦前に刊行された平田、前掲書、および佐藤国男『三島通庸伝』（同伝刊行会、1933年）が、三島の事績の顕彰にとどまっているのに対して、戦後に著された丸山光太郎『土木県令三島通庸』（栃木県出版文化協会、1979年）は、三島の道路建設の経緯を詳しく論じている。論文では、梅村又次「山形県における三島道路の建設」、『経済研究』第29巻 第2号（1978年6月）、および正田健一郎「明治初期における政治と経済（1）（2）」、『早稲田政治経済学雑誌』第289号 第290号（1987年1月、4月）が、おもに道路建設の経費について考察し、渡辺史夫「三島県令と明治初期の山形県政」、『山形近代史研究』第4号（1981年3月）、および同「三島通庸と関山新道」、『山形近代史研究』第5号（1983年8月）が、経費負担をめぐる三島と住民の対立を論じ、大久保利謙「三島通庸の東北開発」、『明治国家の形成』大久保利謙歴史著作集 第2巻（吉川弘文館、1986年、所収）は、代表的な道路建設についてその経緯を述べている。そして、長妻廣至「福島事件再考」、高村直助編『道と川の近代』（山川出版社、1996年、所収）は、国庫補助金との関連で三島の道路建設を論じている。

の三島の言動を伝えている。

## 2. インフラ構想

三島がインフラ整備に取り組んだ理由をあきらかにするためには、まず、三島の国家観にふれる必要がある。三島は、「人の国を思ふは、天然の情」であり、「其深浅厚薄」が「やがて国の貧富強弱ともなる」と考えており、「愛国心」は国力の発展と深いつながりをもっていた。したがって、「西洋」の「国さま」が「富強」であるのも国民の「愛国心」に支えられているからであり、日本人は欧米諸国を見習って強い「愛国心」をもち、「国の栄え」を実現しなければならない。国を繁栄させるには「其国のあるやうを弁」えることが必要で、三島によれば、「開闢以来、一系の天皇を戴」いて「君民一家族の如」き日本の「国風」は、「忠と孝」を重視するとともに「大義名分を重んずる」ものであった。そのため、明治維新に際しては、「幕政も立ちどころに朝廷に還り、数百の諸侯も、たちまちにして藩籍を奉還せしが如き、他邦に類ひなき事」が可能となった<sup>(12)</sup>。そして、維新後、「広く西洋の學術」が取り入れられた今日は、「聖世」を「文明の域に進」ませる「千歳の一時」であり、「日の本の国の光を、万代に遠く久しく輝か」せるためには、「兵員は武事を究め、農工商も其業を励」み「富国強兵」を実現することが必要なのである。<sup>(14)</sup>

「富国」と「強兵」はともに近代日本の国家目標であったが、経済的な発展と軍事的な発展が政策課題として一致するとは限らず、幕末の開国以来万国対峙という国際環境のなかにあった日本では、国際社会に参画するためにも、「富国」と「強兵」のいずれに重点をおくかは大きな問題となっていた<sup>(15)</sup>。この点について三島は、「国ハ富饒ヲ致スニアリ、富饒ヲ致シテ兵力強シ」と考えており、日本にとっては軍事力の基礎となる経済力を育成することが先決であった<sup>(16)</sup>。では、当時の経済状況に対して三島はどのような評価を下していたのであろうか。三島は、「一家ノ富ハ一町村ニ及ホシ、一町村ノ富ハ積テ一県ノ富トナリ」、「一県ノ富」が「富国強兵ノ基」になると認識しており、日本経済の発展の基盤は地方経済にあった<sup>(17)</sup>。しかし、三島が県令として赴任した東北の各県は「山阪崎嶇ノ間ニ僻在シ」ており、地理的条件の悪さは「従前、運輸交通ノ道開ケス」という交通の便の悪さに直結していた。そのため、特産物があってもその「運搬ニ幾許ノ労費ヲ奪ハレ、到底比隣

(12) 三島通庸『国のすがた』（十一堂、1887年）、1（自序）、2頁。『国のすがた』は三島が自己の政治理念を述べたもの。

(13) 同上書、1-2、27頁。

(14) 同上書、2-3、6頁、および前掲『山形県史』、465頁。

(15) 大久保利通、大隈重信などの当時の政府指導者は「富国」を「強兵」に優先させるべきであると考えていたが、外征や内征などの阻害要因が存在したため、「富国」のための政策が順調に実施されたわけではなかった（坂野潤治「『富国論』の政治史的考察」、梅村・中村、前掲書、所収）。

(16) 「栗子山新道開道式祝辞」、前掲『山形県史』、215頁。

(17) 同上書、465頁。

互市ノ利潤ヲ争フ」ことができず、「物産随ッテ衰耗シ、例年輸出物寡クシテ輸入品多ク、財貨外ニ流出シ金融内ニ壅塞シテ、四民為ニ産業ヲ破リ飢寒ニ迫ルモノ歎シトセス」という危機的狀態も生じており、三島が直面した地方の経済状況にはきびしいものがあつた。経済活動の隘路から生じるこうした地方経済の不振は地方在来産業の停滞を意味しており、それは、輸入超過が恒常化していた当時の日本経済の状況にもつながっていた。したがって、地方経済の振興は単に地方レベルの問題にとどまるものではなく、日本経済の発展をはかるうえでも重要な課題であつた。

こうして、県令として地方経済の窮状を打開する必要にせまられた三島は、「国力ノ富強ハ民産ヲ開クニ在リ」という認識のもと、「民産」をひらくという打開策を打ち出した。「民産」あるいは「民業」は輸出産業である製糸業や「国の本」としての農業などをさしており、これらに在来産業と農業を振興して経済を育成する<sup>(19)</sup>。したがって、三島のとつた経済発展の路線は農工商並立路線であり、それは、産業化にともなつて明確な工業化路線が登場する以前の経済構想の特色をしめすものであつた<sup>(20)</sup>。実際、三島は山形県において官営器械製糸場を設立するとともに養蚕を積極的に奨励している<sup>(21)</sup>。しかし、「土木事務ノ経国上ニ緊要ナル、交通ニ、勸業ニ、衛生ニ、兵事ニ、凡時務ノ著シキ者、皆此幫助ヲ藉ラザルハナシ」と、国家を経営していくうえで土木事業がはたす多様な役割の重要性を認識していた三島にとっては、こうした勸業政策を実施するのみでは経済を育成するという点でいまだ不十分といわざるを得ず、当面の課題である「民業」の振興について三島は、「民業ノ盛大ハ道路ヲ通シ、運輸ヲ便ニスルニ在リ」と考へていた<sup>(22)</sup>。「民業」発展の前提は交通手段を整備することにあり、そのなかでもとくに道路が重要な役割をはたすというのである。つまり、いくら「民業」を振興したとしても輸送路が備わっていなければ円滑な流通がおこなわれず、それでは殖産興業の実現にはつながらない。したがって、地方から日本経済の発展をめざす三島にとって第1に必要なのは、道路を軸とした地方の運輸網を整備して経済活動の隘路を打開することであつた。こうして三島は、県令としての治績の大宗を「土工ヲ起シ山道ヲ斫リ、隧道ヲ穿テ桥梁ヲ架」す事業に費やすことになつた<sup>(23)</sup>。

なお、後にもふれるが、道路とともに明治前期の主要な輸送手段であつた沿岸海運と河川舟運について、三島は「治水天下之大任也」と述べて築港と堤防修築を重視しそれらに取り組んだ<sup>(24)</sup>。しかし、この時期に東海道線などで建設が進んでいた鉄道に関しては、三島はその輸送力を評価してい

---

(18) 「若松道路開成式答辞」、『三島通庸関係文書』(501-12、国立国会図書館憲政資料室所蔵)、および「道路修繕開削ノ入費課出達」、同上書、119頁。

(19) 同上書、237、466頁。

(20) 斎藤、前掲論文(1992年)。

(21) 「養蚕振興ニ関スル通達」、前掲『山形県史』、300-301頁、および丸山、前掲書、84頁。

(22) 前掲『山形県史』、237頁、および平田、前掲書、104頁。

(23) 前掲『山形県史』、237頁。

(24) 同上書、466頁。

たものの、「新道ニシテ如此、未タ鉄道ヲ設ケ汽車ヲ行ルニ足ラスト雖トモ、其坦々然タル亦以テ運輸ノ便ヲ得タリト謂フヘシ」と述べている。<sup>(25)</sup>当時の鉄道は路線網が未発達で全国的な陸上輸送手段として十分に機能していなかったことから、三島は道路を建設して道路輸送の発展をはかれば輸送網は充実すると考えたのである。したがって、三島のインフラ構想に鉄道は含まれていなかった。

### 3. インフラ整備

#### (1) 道路建設

三島が県令として最初に赴任した酒田県は、旧庄内藩の士族層が県庁の官吏を独占して反政府的動きをするなど東北地方の難治県として知られており、三島はワッパ騒動を解決するとともに旧士族層を懐柔して、<sup>(26)</sup>県政改革を実施した。そして、1876（明治9）年に府県経費節減と難治県の廃合をめざした府県大廃合が実施されると、酒田県の後身である鶴岡県は山形、置賜両県と合併して新山形県となり、三島はその県令に就任した。この府県廃合では24の県が廃止され、24名の県令のうち再度他県の県令に任命されたのは5名にすぎず、三島はその中のひとりであった。地方行政を統括していた内務卿大久保利通のこうした地方官人事は「情実を排した厳正な措置」であり、三島は県令としての行政能力を高く評価され、地方官の役割を重視する大久保のあついで信頼を獲得して県政にあたった。<sup>(27)</sup>

そこで三島は、25路線の道路建設（図1を参照）とそれにとまなう73カ所の橋梁建設をおこなった。はじめに鶴岡県令時の事業をあげると、清川街道（図1の1に対応する。以下同様）、越後街道（2）、酒田街道（3）、秋田街道（4）、大山街道（5）、田川街道（6）、および橋梁8カ所であった。つぎに、山形県令時の事業を着工順にあげると、以下のとおりである。万世大路（7/着工-竣工：76年11月-81年9月）、猪ノ沢新道（8/77年4月-9月）、三崎新道（9/77年4月-8月）、猿羽根新道（10/77年6月-10月）、磐根新道（11/77年7月-78年7月）、最上小国新道（12/77年11月-80年9月）、本合海新道（13/78年4月-80年10月）、金山新道（14/78年9月-80年12月）、早坂新道（15/78年11月-80年8月）、川口新道（16/78年11月-12月）、高畠新道（17/78年12月-81年8月）、小松新道（18/80年4月-82年6月）、宮内新道（19/80年4月-81年8月）、小国新道（20/80年5月-84年10月）、関山新道（21/80年6月-82年6月）、取揚坂新道（22/80年8月-9月）、酒田新道（23/80年9月-81年8月）、荒砥新道（24/81年3月-12月）、および手ノ子新道（25/81年4月-12月）。橋梁は、76年に4カ

---

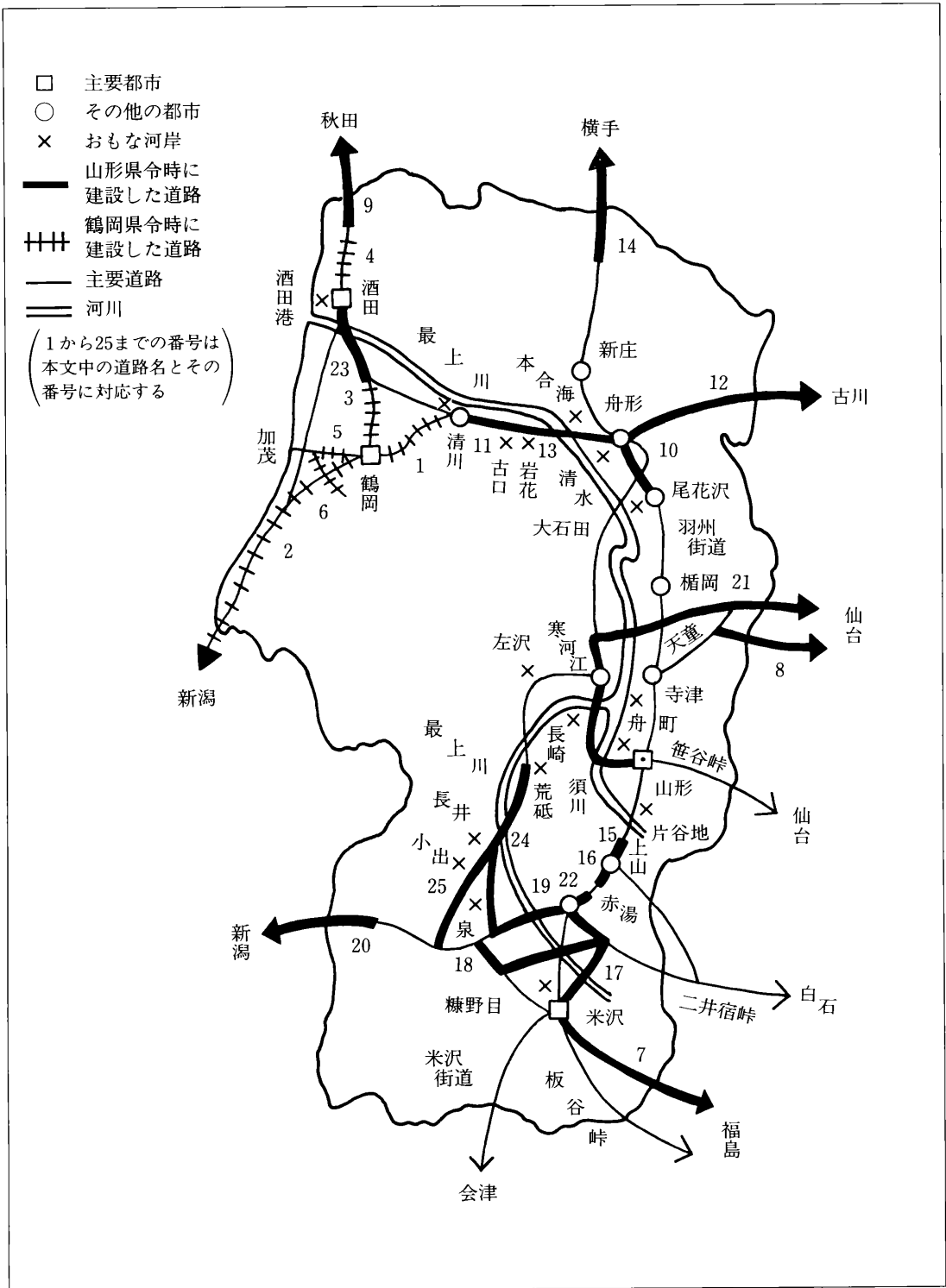
(25) 同上書、278頁。

(26) 大島、前掲論文、48-49頁。

(27) 同上論文、52-53、56-57頁、石塚、前掲書、67頁、および「渡辺国武子の甲東観」、勝田孫也『甲東逸話』（富山房、1928年）、243頁。



図1 山形県略図



所、77年に4カ所、78年に17カ所、79年に14カ所、80年に13カ所、および81年に13カ所を竣工した。<sup>(28)</sup>

こうした三島の道路建設事業は、その時期と内容から3つの過程に分けることができる。第1期は鶴岡県令時、第2期は山形県令時の1876(明治9)年から78(明治11)年まで、そして、第3期は80(明治13)年から81(明治14)年までである。第1期の道路建設が酒田、鶴岡を中心とした鶴岡県庄内地方に限られていたのに対して、第2期、第3期では、鶴岡など3県の合併により山形県が誕生して県の経済基盤が強化されたことから、山形県全域にわたる道路建設がおこなわれた。とくに第2期は、三島が重視した県外に通じる道路の建設が集中的に着工されたため、重要な意味もっていた。山形県は奥羽山脈をはじめとした山々に周囲を取り囲まれているため、米沢、山形、新庄の各盆地や庄内平野などから県外へ出るには峠を越える必要があった。ところが、そうした峠道のほとんどは車両の通行が難しい険悪な状態にあり、物資の円滑な輸送には車両通行可能な道を県外にひらくことが不可欠であった。そこで、山形県令に就任するにあたって三島は、「我カ管内ハ四方峯巒運輸ノ便ナラサルニ苦シム……爰ニ於テ初メ道路ヲ四方ニ開削セシ余之ニ決セリ」と述べて福島、宮城、秋田、新潟に達する道路を建設する方針を打ち出し、具体的には、米沢から福島への路線、山形から宮城への路線、酒田から秋田への路線、山形から秋田への路線、および大石田から清川への路線の建設をそれぞれ計画した。<sup>(29)</sup>この計画に基づいて建設されたのが万世大路(7)、猪ノ沢新道(8)、最上小国新道(12)、三崎新道(9)、金山新道(14)、猿羽根新道(10)、磐根新道(11)、および本合海新道(13)であり、これらの路線はすべて第2期に着工された。なお、猿羽根、磐根、本合海の各新道は県外に通じる路線ではなかったが、県北西部の庄内地方と中央部の村山地方、南部の置賜地方とを結ぶことから重要性を有しており、とくに最上川に沿った磐根、本合海新道は修築がおこなわれるまでは川と断崖にはさまれた通行困難な道で、旅客や貨物は筏で川を通行しなければならず、その点から整備が要請された。<sup>(30)</sup>

第2期がおもに県内外を結ぶ路線の建設を対象としていたのに対して、第3期の道路建設は県南部置賜地方を中心におこなわれた。なお、両期にはさまれた1879(明治12)年に1路線の建設も着工されなかつたくわしい理由は不明だが、この年までに三島が県令就任当初に計画した8路線の建設が開始され道路建設事業に一段落がつき、また、この年には6路線が工事中であったため、経費などの諸事情を考慮してあらたな着工を控えたと推測することができる。ただ、県外への道路建設が第2期ですべて終了したわけではなく、若干の課題が第3期に残されていた。第1に宮城へ通じる猪ノ沢新道(8)の道路状態が建設後も改善されず、<sup>(31)</sup>それに代わる路線を建設する必要が生じており、第2に新潟に通じる路線も未着工であったため、関山新道(21)と小国新道(20)が建設さ

(28) 前掲『山形県史』、140-141、150-157頁。なお、鶴岡県令時の道路建設の着工および竣工年月日は不明である。

(29) 「栗子山隧道工事始末記」、前掲『山形県史』、174-175頁、および同書、466、539頁。

(30) 平田、前掲書、74頁。

(31) 前掲『山形県史』、539頁。

れた。このほか、1881（明治14）年の着工数が2件と少なく82（明治15）年に着工がないことについては、81年に7路線が工事中であったこと、および82年1月から三島が福島県令を兼任して福島での政務に時間をとられたことなどがその理由として推測できる。

こうして三島が25路線もの道路を建設できた前提としては、行政手腕など三島の個人的能力とともに8年におよんだ県令任期があげられる。在任期間が長期化したことは道路事業への取り組みに余裕を生み、年に5、6件という着実な割合で建設に着手できたうえ、その過程で1年の着工休止期間が確保できた。したがって、三島の道路建設事業は、任期の延長を通じて県令に長期的に一貫した政策を実行させようとした中央政府の方針が奏功した例といえるだろう。ただし、三島が建設を予定していた道路は以上の路線にとどまらず、三島は米沢と会津を結ぶ米沢街道および赤湯と白石を結ぶ二井宿街道の開削も計画していたが、任期中には実現せず、米沢街道は三島が福島県令の際に会津三方道路のひとつとして建設した。なお、秋田、山形、福島を結ぶ重要幹線で県内唯一の国道であった羽州街道は、イギリス人旅行家イザベラ・バードが1878（明治11）年にこの街道を利用した際、車両通行可能な「りっぱな道路」と賞賛したことがしめすように、当時すでに大部分で修築が終わっていたと推測され、三島は県境部分を除いてあまり建設をおこなっていない。おそらく、羽州街道はその重要さゆえに三島以前の県令によっても経常的に修繕がおこなわれ、整備が行き届いていたのであろう。ただ、この街道でも県境の峠道は例外で、バードもその険悪さのために通行に苦慮しており、だからこそ三島は万世大路（7）と金山新道（14）を建設したといえよう。<sup>(32)</sup>

さて、明治初年の道路では人馬の通行を前提としていた江戸時代からの状況が引き続いており、荷馬車や荷車の通行が開始されると道路状態の悪さが露呈し、車両が円滑に通行できる道路の建設が土木行政の課題となっていた。そのため、三島が建設した道路と橋梁は車両の通行が可能なようにほぼ4間の道幅がとられていた。<sup>(34)</sup>道路整備の遅れは当時日本に滞在していた外国人がつとに指摘するところであり、さきにふれたイザベラ・バードは劣悪な道路状況に対して、「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」と述べている。<sup>(35)</sup>そこで、三島は「馬車道開削ノ見込」<sup>(36)</sup>をたてて、車両が通れる道路を建設したのである。では、こうした試みは県内の車両の通行にいかなる影響を与えたのであろうか。東北地方の荷車台数の推移をしめした表1をみると、山形の荷車台数は三島が酒田県令になった1874（明治7）年以後増加をつづけ、78（明治11）年以降東北地方6県のなかで常に最多を誇っており、道路建設の進展にともなって車両の通行が増大し、道路輸送が

(32) 同上書、541-542頁。

(33) イザベラ・L・バード、高梨健吉訳『日本奥地紀行』東洋文庫240（平凡社、1973年）、153-165頁。

(34) 『明治15・16年度山形県勸業年報』、長井政太郎「米沢盆地南西部の交通路」、『東北学院大学東北文化研究所紀要』第6号（1974年12月）、および前掲『山形県史』、150-152頁。

(35) バード、前掲書、118頁。なお、R・H・ブラントン、徳力真太郎訳『お雇い外国人の見た近代日本』講談社学術文庫（講談社、1986年）、100-101頁も参照。

(36) 「米沢ヨリ福島ニ通スル刈安新道開削之儀ニ付伺」、前掲『山形県史』、159頁。

表1 東北地方の荷車台数

	1874	1878	1882	1886
青森	—	44	650	752
秋田	—	83	986	1,954
岩手	—	271	853	614
山形	338	2,056	5,105	7,004
宮城	—	1,787	4,665	5,076
福島	—	1,095	2,378	5,678

(台)

(出所) 山形県編『山形県史』要覧(山形県, 1989年), および梅村又次他『地域経済統計』長期経済統計13(東洋経済新報社, 1983年)。

活発化したと考えられる。<sup>(37)</sup> その効果は県内の輸送費にもあらわれ、荷車と荷馬車で40貫目の荷物を1里運ぶ際の運賃は、1878(明治11)年にそれぞれ50銭と60銭だったのが82(明治15)年には双方とも15銭に低下した。<sup>(38)</sup>

こうした道路および橋梁建設に要した経費は以下のとおりである。道路建設費の総額は409,158円(100%)で、内訳は官費(国庫補助金)134,039円(33%), 地方費(県費)4,709円(1%), 協議費(町村費)250,046円(61%), 寄付金20,364円(5%)であった。橋梁建設費の総額は110,821円(100%)で、内訳は官費9,620円(9%), 地方費31,193円(28%), 協議費60,469円(55%), 寄付金9,539円(9%)であった。<sup>(39)</sup> 国および県と町村以下地元との経費負担の割合は道路、橋梁ともほぼ1対2であり、中央および地方政府負担については、道路では国庫補助が主であったのに対して、橋梁では県費すなわち地方税が主となっていた。その要因としては、橋梁工事に国庫補助が期待できなかったことと共に、橋梁工事の大半が地方税が設けられた1878(明治11)年以降に施工されたことがあげられよう。国庫補助は県内外を結ぶ路線である万世大路(7)、三崎新道(9)、金山新道(14)、小国新道(20)、および関山新道(21)の建設にあたえられ、関山新道は起業基金事業にも組み入れられていた。<sup>(40)</sup> こうした点からは、政府が府県間を結ぶ道路を重視していたことがうかがえる。いっぽう、地元負担では協議費(町村費)が道路で9割以上、橋梁でも8割以上をしめていた。三島は道路を建設する郡の町村から協議費を徴収したため、道路のルートからはずれるなど新道開削から直接利益をうけない町村にとってはその負担は大きく、協議費支出に反対する動きが一部で

(37) 表1には4年毎の数値をしめしたが、それ以外の年でも山形県は東北で最も多くの荷車を有していた。

(38) 『明治11年山形県統計書』, および『日本帝国第2統計年鑑』。

(39) 前掲『山形県史』, 140-141, 150-157頁。道路経費には鶴岡県令時に建設した道路と小国新道が含まれず、橋梁経費には鶴岡県令時に建設した橋梁は含まれず、寄付金には有志金が含まれる。

(40) 長妻廣至氏は、国庫補助をとまなう道路建設の「経済上の性格」について、地域経済との関係より東京との関係が強く、万世大路、三崎新道、金山新道は「東京からの路線の延長線上」にあり、ノ

生じていた<sup>(41)</sup>。たしかに、三島の道路事業には地方政府の主導性を越えた強引さがみられ、三島自身、「余が志は民望を得るにあらずして、交通運輸の便を開き、永く皇国富強の大計を策せんとするに在るのみ」と述べている<sup>(42)</sup>。しかし、そのいっぽうで、生活全般に利益をもたらす道路の建設は地方住民の望むところでもあり、道路事業全体をみれば県民の賛成のうえにおこなわれたことを見逃してはならないだろう<sup>(43)</sup>。

ところで、以上のような道路建設とならんで、三島は鶴岡県令の時から、「酒田港ヲ十分築港」するとともに「最上河左右之堤防ヲ嚴重ニ築立」て「河蒸気ヲ数艘浮べ」、物資輸送の円滑化をはかろうと計画していた。酒田港は最上川の河口にあたることから、洪水など「河水漲溢ノ候ニ遭フ毎ニ、其位置形成ヲ変換シ」、「兩岸ノ細砂河心ヲ埋メ、到处浅瀬ヲ生シ、頗ル通船ヲ妨」げることが多く、その結果、「出入ノ船舶太タ其数ヲ減シ、從テ物貨ノ輸出入モ大ニ輕減」する事態が生じていた。「河形散乱シ、海門変換スル」ことが引き起こす「船舶往来ノ困難」は酒田港の海船問屋達も指摘していた<sup>(44)</sup>。そこで、酒田港を修築する必要が生じるが、そのためには障害の原因となっている最上川の流れを制御することが先決であり、三島は、酒田から清川まで30キロあまりの堤防を全面的に整備して川の流れを整えたうえで築港をおこなおうとした。そして、1878（明治11）年に堤防修築と築港調査のための測量技師の派遣を大久保内務卿に願い出たが、財政的制約のためこの計画は三島の在任中には実現しなかった<sup>(45)</sup>。ただ、全面的修築はできなかったものの三島は最上川堤防を部分的に修築し、18カ所の修築地点は支流をふくむ最上川の全流域にわたった。その修築延長は最上川本流で5.8キロ、支流で2.9キロ、計8.7キロで、修築費用は本流が52,150円、支流が20,995円、計73,145円であった<sup>(46)</sup>。

## （2）物資輸送への影響

明治前期における山形県の輸送手段には沿岸海運、最上川の河川舟運および道路輸送があり、大型船や中型船が航行していた海運に対して舟運ではおもに小型の川船が利用され、道路輸送は車両

---

、関山新道は「国家的プロジェクトの一環」であったと論じているが（前掲「福島事件再考」、185-188頁）、同様に国庫補助が付いた小国新道に触れられていないことに加えて、三崎新道を東京からの路線の延長とみなすことには無理がある。また、三島の道路建設の目的が地域経済の振興にあったことは、本稿の議論から明らかであろう。

(41) 渡辺、前掲論文（1983年）、5-9頁。

(42) 平田、前掲書、付録、20頁。

(43) 正田、前掲論文、川口芳昭「明治初期における米沢街道開削請願運動について」、および武藤清一「河東にみる三方道路開削の素顔」、『歴史春秋』第15号（1982年3月）を参照。

(44) 「酒田港海船問屋業商人等建言賛成書」、前掲『山形県史』、297頁、および同書、466頁。

(45) 「測量技師官員派遣之儀ニ付伺書」、同上書、296頁。なお、最上川の修築は、1884（明治17）年から1904（明治37）年まで内務省の直轄工事として酒田・大石間でにおこなわれた（『内務省土木局第30回年報』前編）。

(46) 前掲『明治15・16年度山形県勸業年報』。

と駄馬によっておこなわれていた。では、こうした輸送手段はどれほどの輸送力を有していたのであろうか。山形県の陸上および船舶輸送力をしめした表2をみると、船舶輸送力は1878（明治11）年に減少したのち小幅な増減を繰り返しつつほぼ同水準を維持している。陸上輸送力も1886（明治19）年に減少した以外は同水準を保っているが、輸送力内部では車両輸送力の増加と駄馬輸送力の減少にともない、輸送力の中心が伝統的な駄馬から車両へと移行した。とくに、車両輸送力が急増した1874（明治7）年から82（明治15）年までは三島が県令として山形に在任した時期にあたり、車両交通を促進するために三島がおこなった道路建設は、車両輸送力を軸とした輸送力の再編をもたらしたのである。そこで、三島の道路建設が物資輸送に与えた影響を検討することにしよう。

明治前期の山形県の生産状況を知るために『山形県統計書』で1880（明治13）年の生産価額をみると、当時最大の生産物は米（粳米および糯米）で、生産額は9,206,929円（65%、総生産価額に対する割合。以下同様）であった。これに次ぐのが生糸990,728円（7%）、清酒968,010円（7%）、絹織物714,639円（5%）、および繭287,031円（2%）で、これら5品目の合計は総生産価額14,250,000円の85%をしめていた。米は県内11の郡（図2を参照）すべてで生産されていたが、とくに生産額が多いのは飽海郡、東田川郡、西田川郡の庄内地方で、この3郡の生産額3,851,324円は全生産額

表2 山形県の輸送力

	陸上輸送力			船舶輸送力
	車両輸送力	駄馬輸送力	合計	
1874	60	4,142	4,502	6,499
1878	461	3,679	4,140	4,218
1882	1,589	3,220	4,809	5,056
1886	2,008	586	2,594	4,805
1890	3,807	786	4,593	5,519

(t)

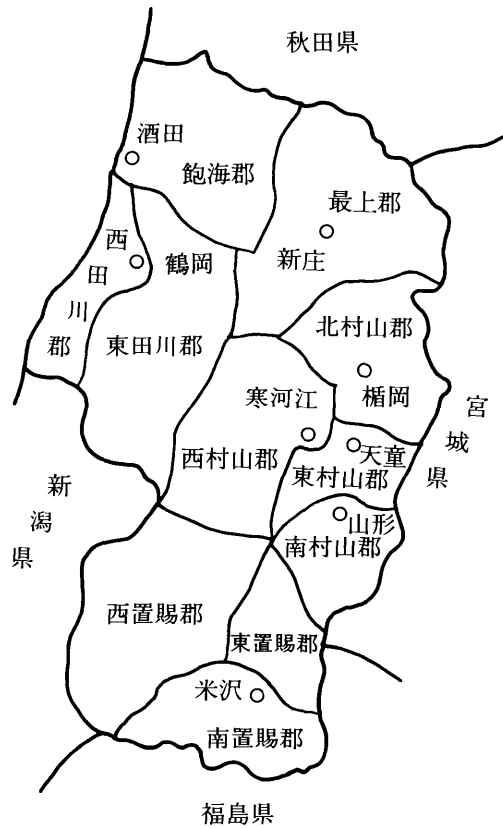
（出所）山形県編『山形県史』要覧（山形県，1989年），『明治11年共武政表』，『明治15・16年度山形県勸業年報』，『明治16年徴発物件一覧表』，『明治19年山形県統計書』，および『明治23年山形県統計書』。

（注）車両輸送力は荷馬車，牛車，大八大七車および中小車の合計。船舶輸送力は西洋型風帆船，50石以上和船および鯉漁船の合計。1874年と1878年の車両および船舶輸送力の一部推計を含む。輸送力の算出方法は以下のとおりである。車両輸送力は車両の単位積載量に車両数を乗じたもので，中小車，大八大七車，牛車，荷馬車の積載量の比率を1：2：4：5とし，荷馬車の積載量300貫から算出し，駄馬輸送力は，1頭の積載量を1駄36貫として，それに頭数を乗じて算出した。船舶輸送力は，積載石数が判明する50石以上和船を除いて，西洋型風帆船の積載量はトン数を1トン＝10石の比率で石数に換算し，鯉漁船については，長さ4間未満の船の積載量を6石，4間以上5間未満の船の積載量を15石として算出した。そのうえで，どの輸送力も貫および石をトンに換算した。車両の積載量については黒崎千晴「運輸革命の一側面」，『社会経済史学』第33巻第2号（1967年5月），28頁に，船舶の積載量については同「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），93,97頁によった。

の42%をしめた。また、米を原料とする清酒の主要産地も庄内地方であり、飽海、東田川、西田川3郡の生産額503,070円は全体の52%をしめていた。いっぽう、生糸と繭は東、西、および南置賜郡が主な産地で、これら3郡における生糸の生産額667,851円は全体の67%を、3郡における繭の生産額231,880円は全体の81%をしめた。これに対して、絹織物は南置賜郡でのみ生産されていた。

こうした生産物の輸送手段のうち沿岸海運について、県内には酒田港、加茂湾、鼠ヶ関湾、飛島湾および吹浦湾の5カ所の港湾があったが、「管下大半物貨ノ其輸出入ノ最モ夥多ナルハ、酒田港ヲ以テ第一トス」といわれたように、そのなかで中心的な役割をはたしていたのが酒田港であった。酒田港は江戸時代の西廻航路で庄内米の積出港として繁栄して以来の東北屈指の要港であり、「其他ノ四湾ノ如キハ或ハ暗礁高突シ、或ハ沙石磊塊」しているため、「僅々其捕魚扁舟ノ泛々タルヲ得セシムル而已」という状況にあった<sup>(47)</sup>。たとえば、1882（明治15）年の酒田、加茂両港の移出総額884,988円にしめる酒田港の割合は853,723円で96%、移入総額549,208円にしめる割合は504,073円

図2 山形県郡区域図



(47) 『山形県勸業課第2回年報』。

表3 山形県港湾移出額

1880年(県内全港湾)		1884年(酒田港)	
米	715,659( 72)	米	579,516( 80)
清酒	206,387( 21)	清酒	71,518( 10)
小計	922,046( 92)	小計	651,034( 90)
合計	999,189(100)	合計	720,590(100)

(円, %)

(出所)『明治13年山形県統計書』および『明治17年度山形県勸業年報』。

表4 山形県港湾移入額

1880年(県内全港湾)		1884年(酒田港)	
繰綿	86,183( 27)	海産物	62,951( 21)
塩	73,861( 23)	塩	52,194( 17)
砂糖	30,411( 10)	砂糖	42,754( 14)
木綿	20,307( 6)	太物	36,290( 12)
米	20,058( 6)	繰綿	34,141( 11)
塩干魚	14,738( 4)	石炭油	11,009( 4)
生蠟	10,849( 3)	和紙	10,904( 4)
小計	256,407( 81)	小計	250,243( 83)
合計	317,405(100)	合計	301,976(100)

(円, %)

(出所)『明治13年山形県統計書』および『明治17年度山形県勸業年報』。

<sup>(48)</sup>で92%であった。そこで、1880(明治13)年および84(明治17)年のおもな港湾移出入品とその移出入額をしめした表3、4をみると、重量がある米や清酒が沿岸海運によって県外に移出されていたことや、塩、砂糖、海産物といった食料品、繰綿、太物等の綿製品など生活必需品が移入されていたことがわかる。これ以外の移出品で主要なものは大豆などの農産物および煙草、青芋といった商品作物で、移入品は食料品や日用雑貨であった。

では、こうした移出入品はどういった地域から集散されていたのであろうか。1884(明治17)年の酒田港移出入品の仕向地および移出地をしめした表5からは、伝統的な西廻航路に沿った瀬戸内や日本海岸が交易相手地域として重要性を有しており、大阪と北海道との結びつきが強かったことが指摘できる。なかでも、大阪は塩、砂糖、太物、繰綿、石炭油、和紙などの主要な移出地であると同時に、米と清酒の仕向け地ともなっていた。最大の移入品海産物のほぼ唯一の移出地であった北海道は米と清酒の重要な仕向地でもあり、その背景には北海道開発の進展にともなう食糧需要の増大があったとおもわれる。このほかに表5からは、山形に隣接する新潟、秋田との間で交易がおこなわれていたことも判明するが、移出については海産物、食料品、日用品などの移入品の再移出<sup>(49)</sup>が中心で、それは酒田港の中継港としての役割をしめすものといえよう。

港湾移出入品を酒田に送り、また、酒田から内陸部へ輸送する際おもに利用されたのが最上川の河川舟運であった。最上川は日本3大急流のひとつにかぞえられるが、早瀬が少ないことから船は自由に航行できた。舟運の航路は本流が酒田から糠野目まで230キロにおよび、左沢から上流は小舟のみが航行可能で、支流須川は小舟により片谷地まで遡航<sup>(50)</sup>できた。江戸時代に内陸輸送の中心的

(48) 前掲『明治15・16年度山形県勸業年報』。加茂港は酒田以外の港湾のなかで最大規模であった。

(49) 『明治17年度山形県勸業年報』。

(50) 田中啓爾『塩および魚の移入路』(古今書院, 1957年), 29, 34-36頁, および前掲『山形県勸業ノ



表5 酒田港移出入品の仕向地と移出地（1884年）

移出		移入			
仕向地	品目	移出地	品目	移出地	品目
北海道	28	大 阪	32	加 賀	1
新 潟	23	新 潟	23	周 防	1
秋 田	10	北海道	20	土 佐	1
大 阪	13	東 京	12	岩 手	1
東 京	5	秋 田	4		
兵 庫	2	若 狭	3		
越 中	2	石 見	3		
馬 関	1	津 軽	2		
伏 見	1	越 中	1		

（出所）『明治17年度山形県勸業年報』。

役割をはたした河川舟運は明治になってからも米をはじめとする商品の輸送手段として存続し、1879（明治12）年には「諸物貨川船ヲ以テ運送」する回漕会社が資本金1万円で酒田に設立され<sup>(51)</sup>た。舟運による物資輸送で重要な役割をはたすのは河岸であり、三島が建設した道路は図1に示めされた主要な河岸と接続しており、三島が舟運と道路輸送との連絡を考慮していたことがうかがえる。

つづいて、道路輸送の状況を見ることにしよう。当時、県内で最大規模の陸運業者は内国通運会社で、同社は山形、米沢、鶴岡に分社をおくとともに135カ所の人馬継立所を各道に設けて輸送をおこなっており、継立所は、山形分社が東、西、南、北村山郡と最上郡の78カ所を、米沢分社が東、西、南置賜郡の33カ所を、鶴岡分社が東、西田川郡と飽海郡の24カ所をそれぞれ管轄していた。これ以外にも、東北陸送会社の支社が山形におかれて7カ所の人馬継立所を管轄し、また、米沢には三菱汽船積荷扱会社が設立され三菱会社の汽船荷物の輸送をおこなっており、当時の道路輸送は、三島の道路建設によって「日ニ月ニ道路ノ改良ナルニ随ヒ、益隆盛便利ヲ得ベシ」という状況にあ<sup>(52)</sup>った。1882（明治15）年の道路総輸送量は53,900駄にのぼり、その半分の27,004駄は県外との移出入によるもので、<sup>(53)</sup>県外との交易は道路輸送において大きな位置をしめていた。同年の道路輸送による移出入量および主要移出入品を県別に示めた表6をみると、第1に、県の特産物である生糸と絹織物が福島に移出されていたことが判明する。これらの製品は最終的には東京、横浜、京都、大阪などに輸送された。<sup>(54)</sup>第2に判明するのは、従来沿岸海運によって酒田に移入され県内各地あるい

、課第2回年報』。

(51) 前掲『山形県勸業課第2回年報』。

(52) 同上書。

(53) 同上書、および『山形県勸業月報』第8号。

(54) 前掲『明治17年度山形県勸業年報』。なお、新潟に移出された生糸が新潟で使用されたか、あるノ

表6 道路輸送による移出入（1882年）

	移出量	移入量	主要移出品	主要移入品
宮城	13,669		酒, 米, 煙草	木綿, 小間物, 呉服, 魚
福島	1,963	200	生糸, 絹織物	不明
新潟	1,750	8,608	青苧, 煙草, 生糸	魚, 塩, 太物
秋田	567	247	小間物, 陶器	塗物, 生糸
合計	27,004			

(駄)

(出所) 『山形県勸業月報』第8号。

(注) 宮城県の移出量と移入量の内訳は不明。

は宮城県に輸送されていた木綿、呉服、小間物などの生活必需品が、それまでとは逆方向の宮城から移入されていることである。この点は大石田の船役所が1879（明治12）年の最上川舟運の下り荷物を調査した結果からも確認でき、酒田行、本合海行、清川行の荷物のなかに宮城県から移入された繰綿、石油、唐物、瀬戸、古手、小間物などが含まれていた<sup>(55)</sup>。さらに、表4の港湾移入額の変化をみると、綿製品の移入額とその割合が減少傾向にあり、道路輸送による移入が増加した分、港湾移入が減少したと考えられる。

道路輸送にこのような変化をもたらした第1の要因は、汽船による沿岸海運の進展である。1870年代初頭に東廻航路による汽船の宮城県寒風沢港への寄航が開始されて以降、衣料品や雑貨など東京や大阪からの物資が徐々に県境の峠を越えて山形へ陸送されるようになった<sup>(56)</sup>。こうした輸送ルートを決めたのが県外に通じる路線を重視した三島の道路建設であり、1882（明治15）年に関山新道（21）が完成すると、大阪から山形まで東廻りの輸送費は砂糖1個の場合4円から2円50銭に低下し、輸送日数も23日から15日に短縮された<sup>(57)</sup>。そのため、山形・仙台間の交通は車両が通行できる新道に集中し、それまで利用されていた笹谷峠の交通量は激減した<sup>(58)</sup>。車両交通を可能にした三島の道路建設は、輸送効率の上昇を通じて県外との道路輸送を軸とした輸送網の再編をもたらしたのである。新道の完成により旧道が衰退した点は米沢と福島を結ぶ路線にもあてはまり、人や馬が通ることさえ困難だった板谷峠は万世大路（7）にとってかわられ、万世大路は生糸や絹織物の移出

ゝいはさらに他府県へ輸送されたかは不明である。

(55) 山形商業会議所山形経済志料編纂部編『山形経済志料』第3集（山形商業会議所，1924年），29-32頁。

(56) この点については、横山昭男「明治前期における酒田港移出入物資の動態」、『山形史学研究』第12号（1976年9月），および同「明治前期における商品流通と輸送路」、『山形史学研究』第13・14号（1978年2月）も参照。

(57) 「東廻り運賃の件（明治16年）」、日本経営史研究所編『近代日本海運生成史料』（日本郵船株式会社，1988年），214頁。

(58) 長井政太郎「宮城・山形間の峠の交通」、『東北学院大学東北文化研究所紀要』第5号（1973年10月）。

に輸送面から貢献した。<sup>(59)</sup> 山形県と宮城、福島両県を結ぶ新道は、1880年代の後半、太平洋側に日本鉄道東北本線が開通すると鉄道貨物の輸送にも利用されたことから、道路による県外との交易は、日清戦後、山形県に奥羽本線が開通して鉄道が陸上輸送の主軸となるまで重要性をもちつづけたといえよう。

では、こうした道路建設は県内の輸送力にどのような影響を与えたのだろうか。1882（明治15）年の郡別の陸上および船舶輸送力をしめした表7をみていこう。はじめに、船舶輸送力は最上川本流で西田川郡、飽海郡、東田川郡、最上郡、北村山郡、西村山郡、西置賜郡、東置賜郡の順で、支流須川では東村山郡、南村山郡の順で、下流から上流へ減少傾向にあった（図1および2を参照。以下同様）。西田川郡と飽海郡の輸送力が著しく高いのは、日本海に接する両郡には川船の他に沿岸海運用の大型船が保有されていたことによる。つぎに、車両輸送力と三島の道路建設との関連を検討しよう。車両輸送力に着目するのは、三島の道路建設の目的が車両交通の促進にあったからである。県内11の郡のうち最高水準の車両輸送力を有していたのは、福島、宮城両県に隣接する南置賜、東置賜、南村山、東村山、北村山の各郡で、三島の道路事業では南置賜郡に万世大路（7）が、東置賜郡に高島（17）、小松（18）、宮内（19）、および取揚坂新道（22）が、南村山郡に早坂（15）、川口（16）、および関山新道（21）が、東村山郡に関山新道が、北村山郡に猪ノ沢（8）、猿羽根（10）、および関山新道が建設されている。これらの郡の高い輸送力は、主として、関山新道と万

表7 山形県の郡別輸送力（1882年）

		陸上輸送力			船舶輸送力
		車両輸送力	駄馬輸送力	合計	
郡	南村山	225	88	313	21
	東村山	249	46	295	87
	西村山	55	100	155	152
	北村山	214	288	502	285
	最上	23	540	563	121
	飽海	103	430	533	1,891
	東田川	72	515	587	496
	西田川	101	287	388	1,901
	西置賜	70	83	153	71
	東置賜	182	505	687	31
	南置賜	295	338	633	0

(t)

(出所) 『明治15・16年度山形県勸業年報』および『明治16年徴発物件一覧表』。

(注) 表2の注に同じ。

(59) 長井、前掲論文（1974年）、および「山形、米沢、福島地方景況（明治16年8月6日）」、前掲『近代日本海運生成史料』、104-105頁。

世大路を利用した県外との交易、および村山、置賜地方の2大集散地山形<sup>(60)</sup>と米沢を結ぶ羽州街道（早坂、川口および取揚坂新道を含む）の物資輸送によってもたらされたといえよう。南および東置賜郡は駄馬輸送力も高水準であったため、陸上輸送力全体でも県内最高水準にあった。この5郡に次ぐ輸送力をもっていたのは日本海岸の飽海郡と西田川郡で、三島の道路事業では飽海郡に秋田街道（4）と三崎新道（9）が、西田川郡に越後（2）、酒田（3）、大山（5）、および田川街道（6）と酒田新道（23）が建設されている。庄内地方の2大集散地酒田と鶴岡<sup>(61)</sup>を中心に広がるこれらの道路は、沿岸海運と最上川の河川舟運がもたらす移出入品の輸送や県外との交易に利用されており、こうした点が車両輸送力の高さに反映したと考えられる。いっぽう、三島の道路建設にもかかわらず車両輸送力の水準が低かったのは西置賜、西村山、最上、東田川の各郡で、西置賜郡に小国（20）、荒砥（24）、および手ノ子新道（25）が、西村山郡に関山新道が、最上郡に最上小国（12）、本合海（13）、および金山新道（14）が、東田川郡に清川街道（1）と磐根新道（11）が建設された。最上、東田川両郡では車両輸送力に比べて駄馬輸送力がとくに高く、陸上輸送力の中心となっていたのに対して、西置賜、西村山両郡では駄馬輸送力も低水準であったため陸上輸送力全体が県内最低水準にあった。最上郡と東田川郡の車両輸送力が低い理由は不明だが、西置賜郡と西村山郡の陸上輸送力が低い理由としては、両郡が県内でもとくに山がちであるという地形的要因に加えて、西置賜郡の主要道で新潟へ通じる小国新道が開削工事中だったことも指摘できよう。

こうして県内各郡の車両輸送力をみると、一部の郡で三島の道路建設の影響を確認できないものの、宮城、福島両県および日本海に隣接する郡においてはその影響が現れており、とくに、宮城と福島に接する郡の車両輸送力の高さは、県外との道路輸送を軸とした輸送網の再編を裏付けるものであった。したがって、三島の道路建設は、輸送網の再編とそれに基づく車両輸送力を軸とした輸送力の再編を通じて、県内の交通に二重の影響をおよぼしたといえよう。

#### 4. む す び

以上、明治前期の地方官三島通庸のインフラ構想とインフラ整備を考察してきた。そこから、明治前期の交通インフラの形成について次のようにまとめることができる。「富国強兵」による日本の国際的地位の向上をめざしていた三島は、「富国」すなわち経済力が国の繁栄をもたらし、「強兵」の基礎にもなるという認識のもと、経済の発展に重点をおいていた。地方経済を日本経済の基盤と捉えていた三島は、地方在来産業や農業からなる民業の振興を通じて経済を育成しようとしており、その発展の路線は農工商並立路線であった。そして、民業振興の前提として位置づけられた

(60) 前掲『山形県勸業課第2回年報』。

(61) 同上書。

のがインフラの整備であり、道路、港湾、堤防が整備の対象となった。三島が県令として赴任した東北地方では、円滑な物資輸送を妨げる山がちな地勢が経済活動の隘路を形成しており、車両通行可能な道路の確保が重要な課題であったことから、三島は道路建設なかでも県内外を結ぶ道路の建設に重点をおいた。県令任期の長期化を背景に山形県全域にわたっておこなわれた道路建設は、県外との道路輸送を軸とした輸送網の再編をすすめ、さらに輸送網の再編は、車両数の増加と輸送費の低下を通じて車両輸送力を軸とした輸送力の再編をもたらし、陸上輸送力の中心は伝統的な駄馬から車両へと移行した。

三島が他県に通じる道路を重視したことは移出入という点で重要な意味をもっていた。生活必需品の移入や特産物の移出がおこなわれる県外との交易は、地方の経済活動および住民の生活を成り立たせる不可欠の要件であり、三方を山に囲まれた山形県の場合、道路輸送による移出入が大きな役割をはたしていた。これに対して、たとえばこの時期の青森県では県内の各港湾に通じる道路が重点的に建設された<sup>(62)</sup>。三方を海に囲まれた青森県では移出入にせめる沿岸海運の割合が大きいため、内陸部と港湾が結ばれたといえよう。つまり、県内外を結ぶ交易路としていかなる路線を選択するかは、その県のおかれた地理的条件により異なっていたが、道路建設の目的が県外との交易の促進にあったことでは共通しており、府県間の輸送ネットワークの形成をめざして道路建設がおこなわれた点は、明治前期の交通インフラ形成の特質であったとおもわれる。

三島がインフラ構想で道路、港湾、堤防を取り上げたことは、明治前期の輸送手段の中心が道路輸送、沿岸海運、河川舟運<sup>(63)</sup>にあったことを踏まえており、経済活動を促進するうえで効果的な選択であった。しかし、明治中期になると、鉄道が輸送手段の中軸に発展したことにより、河川舟運は衰退に向かい、道路輸送も鉄道を補完するようになり、沿岸海運においても鉄道との競合が発生した。鉄道を軸とするこうした輸送手段の再編成は明治前期のインフラ構想では捉えきれないものであり、明治中期以降、インフラ構想は新たな枠組と担い手のもとに展開されたのである。<sup>(64)</sup>

(経済学研究科博士課程)

---

(62) 差波亜紀子「鉄道開通以前における青森県運輸網の再編」、『交通史研究』第24号(1990年4月)。

(63) 山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新』(国際連合大学, 1986年)。

(64) 明治中期以降のインフラ構想については、拙稿「近代日本における交通インフラストラクチャーの形成——星亨と原敬」(『社会経済史学』に掲載予定)を参照。