

やまがた・明治の時代背景 —三島通庸と山形—

◎岩田浩太郎 (山形大学人文学部教授)

はじめに

この講義では、「三島県令道路改修記念画帖」が描かれた時代背景について考えたいと思います。山形県令として赴任した三島通庸はいかなる政治をおこなったのか、高橋由一が描いた道路やトンネルはいかなる目的をもってつくられたものなのか、山形の歴史における「三島時代」の意義を考察し、大きな歴史の転換のなかに位置づけたいと思います。

一、東北開発のなかの三島通庸 —官の期待—

まず、明治政府の東北開発政策について概観したいと思います。そして、明治政府は山形県令三島通庸に何を期待したのか、三島はいかなる政治をおこなったのかについて考えてみたいと思います。

1 政治のビジョン—大久保利通の東北開発構想

明治政府の東北開発を進めた内務卿大久保利通の政策構想について、まずふれたいと思います。明治政府が東北開発を進める背景にあった課題を、大きく三つに分けて整理してみましょう。

第一は経済的課題です。当時、日本は輸出よりも輸入の方が多い状態にありました。明治8(1875)年の場合、輸出総額1861万円に対して、輸入総額は2998万円であり、国際収支は1137万円の赤字です。この貿易入超を克服するためには輸出できる商品をふやす必要があります。殖産興業に力を入れることが国家的な課題となっていました。そのため明治政府は明治6(1873)年に内務省を設置します。内務省は勸業・警保・戸籍・駅通・土木・地理の六部局からなり、いわば殖産興業と内政(国内政治)に関わる重要な権限を集中した強力な省庁として設置されたといえます。初代内務卿に大久保利通が就任しました。大久保は輸出商品の主力である生糸の増産をめざし、生糸産地として幕末以来成長しつつあった東北に注目します。東北は「其土壤ノ広闊ナル」「皇国ノ宝庫」と位置づけられ、広大な面積をもつ東北の開発と殖産興業を重要な課題としたのです。

第二は対外的課題です。北方ロシアの脅威に備えるため、軍隊を迅速に送り込めるように交通網を整備する課題がありました。「北辺の護り」のためには北海道を開発する必要があり、北海道を開発するためには東北も開発する必要があると位置づけられたのです。

第三は政治的課題です。東北諸藩の多くは戊辰戦争の際に官軍と対立した経緯があります。また荘内藩は戊辰戦争敗北後の処分に際して寛大な措置をとってくれた西郷隆盛と親密な関係をつくっていました。明治6年の征韓論で破れて野に下った西郷隆盛は、後に明治10(1877)年に西南戦争を起こすに至りますが、西郷と呼応して旧荘内藩勢が挙兵するのではないかと明治政府は警戒していました。こうした情勢にある東北を鎮撫し、「皇国ノ徳化」「開明ノ治化」を進めることを課題としていたといえます。

明治9(1876)年に大久保は自ら東北視察をおこない、続いて明治天皇の東北巡幸がおこなわれました。大久保の東北開発構想にはいろいろありますが、ここでは巨大プロジェクトとして位置づけられた野蒜港を中心とする東北広域経済圏の構想を紹介しましょう。明治2(1869)年には太平洋側の松島湾寒風沢港に蒸気船が就航し、開港した横浜港との間を一週間で結ぶ航路が出来ていましたが、松島湾より少し北東に位置する野蒜にさらに大型の洋式港湾をつくり東北の交通網の一大拠点にしようという構想でした。この開発構想は壮大なもので、野蒜港と東北各地を結ぶ交通網も整備することが盛り込まれていました。山形県域からは関山街道—仙台—塩釜—松島湾—東名運河—野蒜というルートで、福島県域からは阿武隈川—荒浜—貞山堀運河—塩釜—松島湾—東名運河—野蒜、秋田県域からは鬼首峠越え—鳴子—鳴瀬川—野蒜、岩手県域からは北上川—石巻—北上運河—野蒜、の各ルートで野蒜港に物資を輸送できるようにする構想でした。陸路と河川舟運を活用し、各河口から野蒜までは上記の各運河を開通し太平洋の外海に一度も出ないで連絡できる安全な運輸網をつくろうとしたプランです。野蒜港は明治11(1878)年に着工されましたが、明治17(1884)年の台

風で打撃を受け、翌18年に最終的に工事中止となり、この巨大プロジェクトは結局未完に終わります。しかし、大久保が野蒜港を中心に海外輸出と結びつく広域交通網を整備し養蚕製糸業をはじめ東北各地の殖産興業をおこない経済を活性化しようとしていたことが指摘できます。三島通庸が山形県令の任にあった時期は、まさにこの野蒜港開発が構想・推進されていた時期であり、山形県における三島の諸事業もこれらの明治政府の東北開発構想を背景としていたものであったことをふまえて位置づけていく必要があります。

2 土木と鬼の県令－三島通庸の位置

三島通庸は天保6(1835)年に薩摩藩士(鼓の師範)の家に生まれ、幕末には尊皇攘夷の志士として上京し、西郷や大久保と親交を結びます。明治2(1869)年に都城の地頭(地方官)となり地方行政の経験を積みます。明治4年に東京府権参事となり銀座煉瓦街建設に参画するなどの手腕を発揮します。明治5年教部省大丞を経て、明治7年に酒田県令に就任します。親西郷派に傾きつつある庄内土族の動向やワッパ騒動で揺れていた庄内地方の治定という当時の緊要な課題を抱えて赴任しました。翌8年に酒田県が鶴岡県に改称となるにともない鶴岡県令となり、翌9年8月に鶴岡県・山形県・置賜県が統一されて統一山形県が誕生するにともないその初代県令に就任します。明治15年7月に解任されるまで約6年間の長きにわたって三島は山形県令として政治手腕を振ります。その後の経歴を追いますと、まだ山形県令在任中の明治15年1月に福島県令兼任、翌16年栃木県令兼任、翌17年に中央に帰り内務省土木局長、翌18年警視総監となります。明治21(1888)年に53歳の若さで亡くなりますが、経歴からみれば行政官僚として栄達を遂げた人物として位置づけられます。丸山光太郎氏が三島の詳細な伝記をお書きになられています。三島の人柄に関心のある方は読まれるとよいと思います。

明治政府が三島に期待した役割を3点にまとめました。一つは「東北の

鎮台」としての役割です。庄内地方の情勢をはじめ戊辰戦争の傷跡を残す東北の鎮撫とそのための拠点を築くことが課題でした。第二は東北開発の具体化です。道路・河川の整備など土木事業と殖産興業政策の推進が課題でした。第三は東北の「文明開化」です。天皇巡幸による「人心の収攬」と教育による民心の「醒覚」、富国強兵のための地方県づくりが課題でした。これらはいずれも先に述べた明治政府の東北開発政策を具体的に進めるものでした。明治7年12月に内務卿大久保利通は三島に酒田県令就任を要請しましたが、これは大久保がおこなった最初の本格的な東北諸県人事であり、まさに明治政府の東北開発を担うエースとして三島は送り込まれてきたといえます。三島は専制的な政治をおこなったと評価される場合がありますが、少々地元と摩擦を生じても明治政府の政策を忠実に実行する地方官として期待され、またそれに応えた人物であった、言い換えれば明治政府にとって「期待される地方官像」の典型として三島を位置づけることができるのではないかと考えます。

明治9年8月に山形県令に就任した三島が出した県政方針は大きく7点にわたります。

a, 道路運輸の開通・民力養成 b, 学校開設・人材養成 c, 殖産興業・実物教育 d, 病院設立・医学教育 e, 警察署設置・治安確立 f, 河川改修 g, 酒田港改修

aは本講義のメインとして取り上げる土木事業です。交通網を整備し殖産興業と結びついて民力を養成しようとする方針です。bは山形大学の前身の一つである師範学校などを設立しました。cは博物館や製糸場などを設立し、実際に模範的な技術を県民に見せて手に職をつけさせて産業を興す方策です。dは済生館に結実しました。eにより三島は警察を活用して言論弾圧をおこないました。fは最上川などに多数の堤防を築きました。gは江戸時代以来の山形の動脈である最上川の河口の酒田港に蒸気船が着けるように改修工事をおこなうとする方針です。当時多数の山形県人から

建白書が提出され期待されていたものです。結局、gだけは実現できませんでしたが、a～fは実行しています。それではaの土木事業を具体的に三島はどのようにおこなったのか。山形大学附属博物館の今回の特別展で展示していましたが、三島は道路23（うち隧道4）・橋梁65・堤防11（最上川・寒河江川・丹生川・赤川）・建造物28の工事をおこないました。このなかで土木事業の中心であり総距離19万1753間（約349km）に達した道路工事をとりあげてそのねらいや特色について考えてみましょう。以下のⅠ～Ⅳを指摘したいと思います。

Ⅰは、荷車で交通を可能とすることです。牛馬や人の背で運ぶのではなく、荷物を荷車に載せて引いていける道路をつくることを目標としました。Ⅱは、東京・仙台との連絡を強化することです。このことは日本海側の酒田を玄関としていた山形の従来の交通体系を徐々に変化させる結果となりました。Ⅲは、三島の土木事業は民費（協議費・寄附金）中心の負担によりおこなった点に特色が指摘できることです。民費のうち協議費とは、例えば村山地方ならば村山四郡連合協議会が4郡の住民に対して地租割・戸数割・営業税割の各基準を併用して賦課し請け負わせたものです。三島が県令であった明治9～14年の山形県の道路工事の総工費は41万7007円でしたが、その内訳は官費および国庫補助32.1%、地方税1.1%、協議費60.1%、寄附金6.5%などとなっており、民費は66.6%に達することが判明します。総工費の3分の2は民費であり、三島の道路工事は民の負担により実現したのだということがわかります。協議費負担の問題は後でまたふれます。Ⅳは、最新の欧米技術を駆使して道路工事をおこなったことです。関山のトンネルを掘る際に、三島は世界で当時3台しかないと言われたアメリカ製の蒸気力穿坑機を注文し、これが物凄い威力を発揮したことが知られています。三島の意欲的な実行力がうかがえる事例です。

以上、高橋由一が描いた三島県令道路が明治政府の東北開発政策においていかなる期待をもって作られたものなのかについて説明しました。

二、三島県政をめぐる対抗 - 民の目線 -

それでは、山形県の人々は当時、三島の政治や土木事業をどのように受けとめていたのか、今度は民の目線で三島県政をとらえていきたいと思えます。福島県民は三島の圧政を批判したが山形県民は賛美したと比較対照して言われることがありますが、そう単純ではありません。

1 三島県政と批判

まず、三島の政治手法はいかなる特徴をもっていたのか、指摘したいと思います。この点については渡辺史夫氏や小形利彦氏の研究があり参考となります。

1つ目は、専決実行です。自由民権運動の展開のなかで開設された山形県会にほとんど出席しない、県会が決めた予算枠を無視して支出をおこなう、県会への報告を軽視しあまりしない、などの行動をとったため、三島は山形県会の民権派議員などから猛烈な批判を浴びています。一方で三島は専決実行により迅速に予算を執行し、各道路工事を短期間で終了し完成させていくのです。

2つ目には、県会の権限を制約したことを指摘できます。県会の審議事項は山形県民からとった地方税による施策に限定し、これについても県会は審議権はもつが最終的な認可権は県令にあると三島は定めています。それでも県会が決算を承認せず県令と対立した場合には、最終認可は中央政府の参事院が裁定することになっていたため、結局中央と太いパイプをもつ三島県令の決定が最終的に認可される制度となっていました。三島はこの制度により、県会が認めない土木事業費の予算超過を決算として何回も通しています。専決実行と県会の権限制約という政治手法は「上からの地方政治」と評価されます。民の意向をよく聞かず民権運動へ対抗したという三島の政治は既に山形県令時代から認められるのであり、後の福島県令時代へと引き継がれていくことが指摘できます。

3つ目は、県職員や郡長に藩閥（鹿児島士族・部下を重用）を徹底して

登用した点があげられます。明治13(1880)年の山形県職員の出身地の構成をみますと、1位は山形(46%、ほとんどが士族)、2位は鹿児島(17%)、3位は東京(15%)です。さすがに山形が多いのですが、鹿児島の比重が異常に高く、かつ幹部職員は鹿児島で占められています。また、郡長にも鹿児島や熊本出身者が登用されています。これらの要職に就いた藩閥出身者は三島とともに赴任地を変える人々が少なくなく、彼らが県政および郡政の中枢を掌握し三島をささえていたことがわかります。

4つ目は、讒謗律により新聞言論の弾圧を進めたことです。実際に、三島県政を批判した山形新聞や東北新報など七紙八件が「県令讒謗」などの理由で三島に告訴され、裁判所で禁獄ないし罰金処分を受けています。後でまたふれます。

5つ目は、警官による威嚇・検束・拘置などを頻繁におこなったことです。例えば、山形十日町の巨大商人(長谷川吉郎治)に対して1,000円にのぼる巨額の寄附金を命じたが直ちに応じなかったので3日間検束して詰問したとか、県庁舎予定地域にある民家を強制的に引越しさせたとか、政治批判を言った民権家を一週間牢屋にぶち込み食事もなく与えなかったなど、寄附金強制・立ち退き強制・民権家弾圧などの手段として警察権力を活用しました。こうした弾圧は、既に山形県令時代から三島はおこなっており常套手段でした。

6つ目は、広域的な郡協議会・連合会を巧みに利用して県政を実施したことです。協議会は先に述べたように道路工事費の捻出にとって大きな基盤となりました。協議会などの活用は、三島の専制的なイメージとはやや異なるかもしれませんが、自らの県政の基盤を官のなかだけではなく民のなかにもつくり出すことを、三島は一方で怠りなくおこなっていたといえます。この点は三島県政が批判されながらも「実績」をあげた秘密を解く重要なポイントだと思いますので、後でまた協議会をめぐる動向について考察します。

それでは三島県政批判の言説や運動について、主な事例をあげて紹介したいと思います。

(1) 米沢有志社五十嵐力助らの万世大路開鑿の民費賦課・人夫徴発に対する建白

明治10(1877)年に五十嵐らは建白書を提出して訴えています。三島は万世大路(栗子新道)の開鑿のために15~60歳の男女を人夫に動員し、応じない者には1日5~10銭を強制的に賦課するなど圧制も甚だしい、県令による民費の賦課には自ずと限界があるはずであり、また三島に協力した区戸長は官選であり人民の代表ではない、県民は法外な賦課を拒否する自由権を有する、とする訴えでした。民費に関する県民の協議権を問題にしたといえます。

(2) 佐藤里治議員の県博覧会建築費に対する動議

明治13(1880)年の県会で佐藤議員(西村山郡)はこの建築費を削減すべきとする動議を出して三島の土木事業を批判しています。「これ不急の土木を起し、徒らに虚飾をこととし、未だ人民は此事業により著しくその実効を見ざるためにこの不平を鳴らすものならん」と述べ、三島の土木事業は不要不急で虚飾なものであり人民は利益を得ていないと主張したため舌禍事件となりました。三島が佐藤里治を県庁に呼びつけ発言を戒めたのに対して佐藤が反論し、議長でもない三島がこのような場で言えることではないと叱咤したことを扶桑新誌が記事にしたため「圧政県令の聞こえ高き人が県会議員に叱られたとの評論」を記事にしたとの理由で同誌が讒謗律で罰金刑に処される結果となっています。言論や新聞に対する三島の弾圧を象徴する事件に発展したことがわかります。

(3) 佐藤伊之吉ら東・南村山郡町村惣代による関山新道民費撤回の運動

天童の民権家佐藤伊之吉らが東・南村山郡の7~8割の住民惣代として明治13年に提訴した運動です。この運動については渡辺史夫氏の詳細な研究があります。関山新道開鑿のための協議費を村山4郡の住民が受益の程

度に関係なく一率に同一基準で負担するとした連合協議会の決定はおかしいこと、また連合協議会の議員は町村会則の改変により人民代表たる資格のない者となっており、彼らによる決定も法律上無効であること、などを主張するものでした。この運動の背景には、関山新道の開通による利益は北・西村山郡の方が大きく、東・南村山郡の方が小さいという受益をめぐる地域間の利害対立があり、協議費負担の重さから対立が表面化したことが指摘できます。結局、この訴訟運動はつぎに述べる干渉ないし仲裁の動きにより切り崩され、佐藤自身も提訴を取り下げるに至り、運動は終息しました。

以上のように、三島県政は多くの批判を浴びながら進められたといえます。三島が協議会を活用して土木事業費を民から調達する方式は福島県令時代にも継承されていきますが、協議会をささえたのはどのような人々であったのか、つぎに検討したいと思います。

2 ささえる基盤

村山四郡連合協議会の議長は西川耕作(西里村)、副議長は細矢巖太郎(北口村)であり、いずれも西村山郡の谷地郷出身の県議です。彼らは大規模豪農堀米実(現在、河北町立紅花資料館となっている堀米家の六代当主)を中心とする穏健民権派グループを形成しており、他にこの時期活躍した谷地郷の柴田弥や大清水の松浦吉三郎らも含まれます。別の機会に考察したことがあるのですが、彼らは江戸時代以来の大規模豪農—中小豪農の経営関係などのネットワークを培い、独自に早くから関山新道開鑿建白・野蒜港視察・養蚕生糸業奨励などに積極的に動いた人々です。明治13年4月には堀米実は山形県会副議長に就任しており、また翌14年にはこれらのメンバーを中心に、特産物振興と「百般共同ノ公益」を追求するとのスローガンを掲げて民権結社特振社を結成し政治活動を展開していきます。

彼らは野蒜港開鑿に大いに期待し郡役所とも連絡をとりながら野蒜港開鑿会社(商社)の設立を企画していました。そして、彼らは同時に関山新

道開鑿の村山四郡連合協議会を運営する中心メンバーでもあり、野蒜港から関山新道を通り山形まで行く道路を地元の谷地郷を迂回するルートにすることを県に働きかけ決定させていました。まさに当時、野蒜港開鑿・関山新道開鑿により養蚕生糸など殖産興業を推進しようとする中心的な勢力となっていたのです。そのため彼らは、先に紹介した佐藤伊之吉ら東・南村山郡町村住民による提訴をなんとか早期に解決し関山新道開鑿を円滑に進めようとする立場にたっていました。佐藤らの訴訟運動に対して、三島県令配下の郡長の指示を受けて堀米・西川・松浦らは関山新道民費撤回運動の仲裁をおこなったことが確認できます。具体的には、東・南村山郡の協議費負担額のうち1万円を北・西村山郡が負担するという修正案で、地域間の利害対立を調整するものでした。結局、この仲裁が効いて佐藤らの訴訟運動は終息に向かいました。

三島県政は専制的で県民に重い負担を強いる側面をもっていました。一方で明治政府の東北開鑿政策と結びついた地域の殖産興業推進をはかる現実的な施策を実施した側面をもっていました。紅花から養蚕生糸へと地域産業の転換・振興を志向していた豪農層は、三島の政策に活路を見いだし県政をささえる役割を果たしたことが、これらの動向から指摘できます。

三島の政治に対して福島県では激化騒擾事件が発生したのに、山形ではそうした事態は起きなかった背景の一つとして、両地域における社会構造の違いを指摘できるのではないかと、という仮説を本日提出してみたいと考えます。すなわち、福島県よりも山形県の方が地主制が発展しており、山形では堀米家に代表される地主豪農層のネットワークが三島政治を地域において支える基盤となり、民衆内部の利害調整にも役割を果たしたため激化事件は未然に防がれたと考えるのです。今後さらに検討してみたいと思います。

また、三島政治を支持するかしないかについて、同じ山形県の内部でも地域差があったことが指摘できます。三島が山形県令を辞める明治15(1882)

年7月に、東置賜郡28ヶ村・西置賜郡38ヶ村は三島の山形県令留任を求める陳情をおこなっています。また、最上郡有志は三島に感謝して、ななこ織を謹呈しています。三島の土木事業による交通整備の恩恵をもっとも受けた県北部や県南部のこうした地域の人々ももちろん階層差はあると思いますが三島の支持基盤となったことが指摘できます。

由一が描いた三島県令道路は、このような民の様々な想いと熱い視線を浴びたものであったといえましょう。

三、変革される交通 - 山形の地位変化 -

つぎに、三島時代というのは山形県の人々にとってどういう意味をもっていたのか、大きな歴史の流れのなかで考えてみたいと思います。

1 物流の変化

まず、人々の日常生活を支える商品物資流通のあり方が三島の道路整備によりどのように変化したのか、について指摘したいと思います。

図1～3に、江戸後期から明治40(1907)年以降までの物流の変化の3段階を図示しました。これは歴史地理の長井政太郎先生がかつて作成されたものです。図1は江戸後期から明治初年までの主要な物資運搬経路を示したもので、最上川舟運を大動脈とした江戸時代のあり方がわかります。

図2は明治20(1887)年頃の図で、ちょうど三島による道路整備が終わり、その後活用された時期のものです。したがって、図1と図2を比較すると三島の土木事業により物流がいかに変化したのかが、おおよそ把握できるといえます。一番の変化は関山新道(図2の1が関山峠)の開通整備により、仙台方面からの物資流通が活発化し村山や置賜方面まで入り込んできたことがあげられます。この明治20年には仙台まで東北線が開通し東京→仙台の物流が東北経済の主幹となりつつあったので、これと結びつく関山新道のルートが利用されたわけです。図2の段階は、このあらたな交通による物流と従来からの最上川舟運に結びつく物流とが併存しせめぎ合っ

ている時代ということが出来ます。

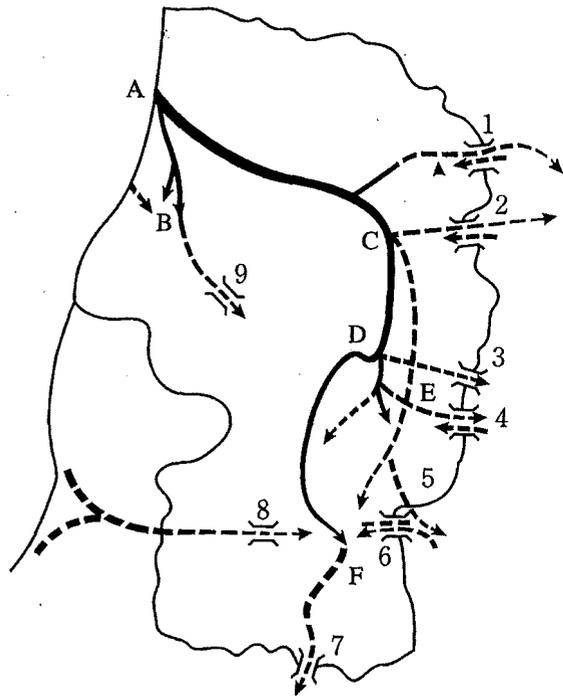
図3は、奥羽線が山形まで開通した明治34(1901)年以降の状況を示したものです。鉄道の輸送力が他を圧倒し基本的には奥羽線で東京方面から物資が入ってくるあり方となっています。最上川舟運は庄内地方への物資輸送に役割を果たし続けていますが、全体としては限定されたものとなっています。三島が作った道路の役割は終止符が打たれていることがわかります。したがって三島の道路が活躍したのは図2の段階であり、明治10年代後半から30年代までの時期ということになります。

それではこの図2の段階、つまり三島の道路が活躍した時代の交通の状況や性格について述べましょう。

第一に、三島の道路が利用され活況を呈した様子についてですが、明治16(1883)年11月に関山隧道(トンネル)西口を通過した荷物の量は1日平均にすると、馬の背で運ぶ荷駄が70駄余、荷車が50輛、牛馬車が2頭、でした。三島の道路のねらいであった荷車による運搬が実際に活発化していたことが判明します。また、明治20年に仙台まで東北線が開通すると山形のみならず秋田や弘前方面への荷物や郵便物も関山新道を通して運ばれたとする史料もあります。明治20年頃、関山には運送人夫50人、人力車50台、荷馬車200台が常駐して稼働していたとする史料もあります。江戸時代の関山峠は馬の背で荷物を運ぶこともなかなか難しく、ほとんどは人が荷物を背負って越えていました。ですから、隧道を開鑿してこれだけの荷駄や荷車が通れるようになったのはまさに画期的なことであったといえます。また、当時関山には10数軒の宿屋、20数軒の茶屋があったということですので、一種の交通センターとでもいうべき非常な活況を呈していたことが指摘できます。しかし、明治34年に山形まで奥羽線が開通すると、関山は寂れ、北海道に移住した人も出るという状況になります。

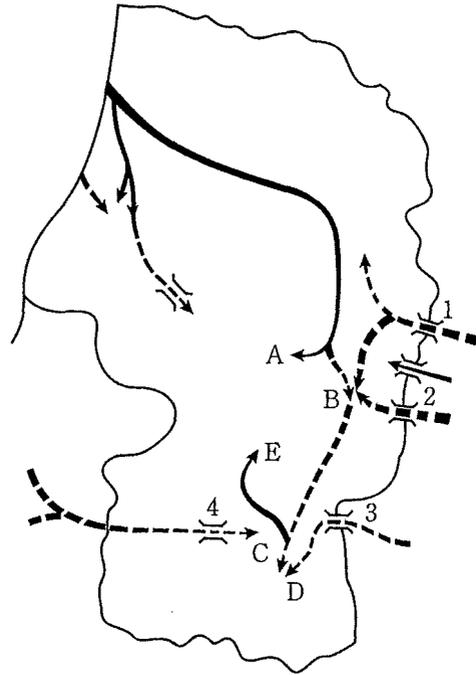
第二に、図2の段階の交通の性格は「川陸海の三漕」として特徴づけられます。鉄道という陸運が他を圧倒する図3の段階とは異なり、河川舟運・

図1 明治初年迄の物資運搬経路



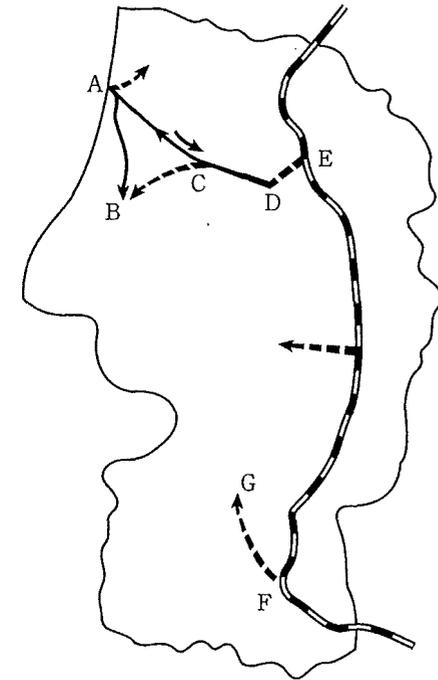
A酒田 B鶴岡 C大石田 D寺津 E山形
 F米澤 1北羽前街道 2鍋越越(及び銀山越)
 3二口峠 4笹谷峠 5金山峠 6二井宿峠
 7板谷峠 8宇津峠 9六十里越
 実線は水路、点線は陸路、矢印は方向を示す。

図2 明治20年頃の物資運搬経路



A左澤 B山形 C糠野目 D米澤 E荒砥
 1関山峠 2笹谷峠 3二井宿峠 4宇津峠

図3 明治40年頃の物資運搬経路



A酒田 B鶴岡 C清川 D本合海 E新庄
 F米澤 G長井

陸運・海運を全部利用している、三つが混在して利用されている段階としてとらえることができます。また、例えばイギリスでは鉄道敷設の前に荷車時代という段階が100年以上も続いたのですが、日本の交通史においてはそれに匹敵するような固有な荷車時代はなく、荷車が陸運の主役となったのは明治中期の短期間であり、しかも「川陸海の三漕」として性格づけられる時代として三島道路の段階を位置づけることができます。先に述べた野蒜港の構想も「川陸海の三漕」を結合させて東北広域交通網を作ろうとしたものであり、三島の道路とまさに同時代の交通政策であったといえます。

第三は、東京・仙台中心の交通体系への過渡期の段階として図2の段階を位置づけることができるということです。全国の物資がほとんど日本海側から入ってきた段階から、日本海側・太平洋側の両方から物資が競合・競争的に流入してくる段階へ移った、といえます。そして、米俵などの重い荷物は日本海側へ、軽荷は仙台方面へ出すというように、両ルートが使い分けされながら併用された時代といえることができます。

三島の道路が山形の交通史において持った意義については、以上のよう

に考えます。

さて、こうした交通の変化が山形商業にいかなる影響をあたえたのか、について具体的な事例を挙げましょう。現在、山形の商業界で活躍されている小嶋家ご一族の本家である山形三日町の糸小嶋源兵衛家(現ご当主伊三郎氏)の古文書が山形大学附属博物館に寄託されています。少しずつ分析を進めているところなのですが、小嶋家の商業経営は次のように変化していきます。幕末期は上方の物資を仕入れて山形はもちろん、七ヶ宿(図1の5)のルートを通して福島伊達地方へ販売する中継商業をしていましたが、明治10年代以降は輸出産業の主力であった養蚕生糸業や製茶業を営み三島の道路も活用して上山から桑を購入するなど当時の殖産興業の波に乗った経営を展開していきます。そして、山形まで奥羽線が開通した直後の明治35年以降はガラッと経営を変えて、鉄道を利用した内外米・肥料飼料の商

業取り引きを東京・横浜と結びつきながらおこなっていきます。その後、小嶋源兵衛は昭和戦前期に山形米穀商業組合長に就任し山形商業界の中心的な人物となりますが、いま述べた小嶋家の経営変化の三段階は、まさに図1～3の交通変化の三段階と見事に対応しているといえます。交通の革新を見逃さずにとらえて経営の発展をはかった小嶋家の動向から、三島時代を含めた先の交通体系の変化が確かに山形の商業経営に大きな影響をもたらしていたことがわかるといえます。

2 輝いた時代

さて最後に、高橋由一が「三島県令道路改修記念画帖」を描いた時期、すなわち三島時代の山形は、近代化という大きな歴史の転換のなかでどのような地位にあったのか、仮説を交えてみなさんに問題提起してみたいと思います。

三島時代とは明治9年から15年の6年間ということになりますが、まずこの時期の山形を考える際に、その歴史的な前提として江戸時代後期の山形商業の繁栄と蓄積について押さえておくことが非常に大切であることをまず指摘したいと思います。山形というと、江戸初期に57万石の最上家が改易されて以降、山形藩主の交替があいつぎ、幕末は5万石の藩となることから山形城下町は寂れていったというイメージがあります。確かに武家地は寂れますが、しかし町人地は繁栄していたという事実をふまえなければなりません。この点は別の機会にお話ししたことがありますが、江戸後期の山形は上方物資を青森(津軽)を除く岩手(南部)・仙台・秋田・福島の東北各地に販売する中継商業地として繁栄していたことを実証研究のなかでわたしはあきらかにしつつあります。おそらく仙台商人よりも山形商人の方が商業的には巨大な富を蓄積していたのではないかと。山形十日町の今佐藤利兵衛家や(長)長谷川吉郎治家あるいは四日町の三浦権四郎家など山形城下町の巨大商人は、山形のみならず江戸後期に新興の紅花産地として成長してきた東北各地に進出して紅花を集荷し上方・江戸へ販売し、古着

や綿・呉服太物などの帰り荷を仕入れて東北各地に売り込むという巨大な「のこぎり商い」をおこない成長しました。それができた条件としては、図1にみる交通体系のもとで当時日本海側が上方との交易をおこなう地域であったことや最上川により内陸部まで舟運が活用できたこと、上方との商業取り引きネットワークを築ける紅花という特産物の存在、自由な商業活動を統制する大藩が村山地方にはなかったこと、などが指摘できます。城下町商人ばかりでなく、先にふれた谷地の礪米家（現紅花資料館）や尾花沢の余柴崎家などの大規模な豪農商も東北各地に対して金融をしたり、あるいは紅花を集荷したりして富を蓄積しています。すなわち山形商業は幕末期までに東北有数の繁栄と蓄積をしており、化学染料の輸入により紅花が最終的にダメになる明治10年代なかば、すなわち三島時代までは山形商人のストックはなおあり続けたといえることです。

つぎに重要なことは、あらたな交通体系への対応を山形商人なりにおこなったことです。維新後の交通変化は徐々に東京→仙台の物流を基幹とした東北交通網をつくりだし、最終的には仙台が東北経済圏の中心となる結果を生みます。しかし、交通変化に対して山形商人はただ手をこまねいて傍観するばかりであったかといえそうではなく、それまで培った商業上のネットワークやノウハウを駆使してあらたな交通網を利用した商業進出を試みていったことに注意する必要があります。例えば、山形四日町の㊦渡辺吉兵衛家の場合、松島湾に來航するようになった蒸気船より綿を買い付け各地に売り込んだり、電信を利用した札商い（相場商い）を実施するなど交通と情報の革新に対応した経営を展開しています。山形北部商人を中心に太平洋汽船取り引きへの進出が積極的にみられたようです。明治35（1902）年に㊦のご当主の渡辺徳太郎氏は山形商業のピークは明治12～13年であったと語っておられますが、まさに三島県令の時期に山形商業はいわば「輝いた時代」を迎えていたことがわかります。その後の明治20年の東北線開通により東北経済における山形の地位は低下しますが、その前の段階

における、いわば江戸時代以来の山形商業の繁栄の最後の輝きとでもいうべき時代として三島時代の山形を位置づけることができるのではないかと問題提起したいと思います。

三島時代の山形の地位を考える際には、三島による県都づくりの意義にもふれる必要があります。この点は来週この公開講座で中川重先生が詳しくふれられると思いますのでここでは割愛させていただきます。山形県庁を中心とした洋館街の出現は、当時の山形の輝きを象徴するものとなったといえます。三島がそれまでの藩庁であった山形城の武家地のなかにはなく、三ノ丸の外の町人地に隣接する地に県庁を建てたのは、先に述べた武家地の衰退と対照的な町人地の繁栄という山形城下町の発展のあり様を三島なりにふまえたものと、わたしはとらえています。

以上から、三島時代の山形は江戸期からの繁栄の最終段階、転換を前にした頂点としての歴史的な位置にあったととらえられると考えるのです。いかがでしょうか。

イザベラ・バードの『日本奥地紀行』という有名な紀行文があります。彼女は明治11（1878）年に山形に來ていますが、次のように書いています。「山形県は非常に繁栄しており、進歩的で活動的であるという印象を受ける」「幅広い道路には交通量も多く、富裕で文化的に見える」「山形は県都で、人口21,000の繁盛している町である。（中略）日本の都会には珍しく重量感がある」「山形の街路は広くて清潔である」「県庁、裁判所、そして進歩した付属学校をもつ師範学校、それから警察署はいずれもりっぱな道路と町の繁栄にふさわしく調和している」など、当時の山形を繁栄した土地ととらえ随分誉めています。このバードの表現に驚かれる方がいらっしゃるかも知れませんが、彼女の無理解による表現では決して無く、三島時代の山形の輝きを記述したのものとして、先に述べたこの時期の山形の歴史的な位置をふまえて読むと理解しやすくなるのではないかと思います。

おわりに

高橋由一も、当時東北のなかで固有な輝きをもっていた山形を結果として描いたと位置づけることができると考えます。この講義では、「三島県令道路改修記念画帖」に描かれた明治の山形を読み解く際に、一つの前提となる時代背景についてお話しさせていただきました。わたしなりの仮説もふくめて話させていただきましたので、みなさんの方でもご検討いただければ幸いです。

さて最後に、小話を入れて終わりにしたいと思います。後に秋田日日新聞社長となる白土清忠という人物が当時、山形遷都論を主張していたことを紹介したいと思います。上越教育大学の河西英通先生に教えていただいた史料ですが、明治12年12月に東北巡幸に来た元老院議員佐々木高行に対して白土が提出した建白のなかにかかれていた主張です。山形市街は「我国天賦ノ帝都ノ地」であり、内陸である山形への遷都により海防が充実し、肥沃な土地が開拓され、「北門」の要所も万全となる。山形遷都は「国家不朽ノ大業」であるとするものです。日本の首都を山形に移すべきだという大胆な主張です。維新後の日本は万国対峙の状況の中で対外的な自立をめざしていましたが、当時の政府高官はヨーロッパ列強が日本を侵略してくるのではないかと、東京は東京湾から攻められると直ぐに占領される危うい場所にあるとする認識を持っていました。三島通庸もこの観点から帝都をもう少し内陸に移すべきだとする遷都論を主張したことがあります。白土清忠の山形遷都論は、こうした外国からの首都防衛という観点とともに、明治政府の政策課題であった東北開発や北方ロシアへの備えを万全にするという観点をも盛り込んで、遷都の候補地として山形を推薦しているのです。

結局、首都は東京、東北の中心は仙台という方針は変わりませんでした。当時の民間レベルで山形を首都にふさわしい土地、あるいは東北開発の拠点都市たりうるとする見方が存在していたことを白土の遷都論は示しています。現在の感覚からすれば、山形遷都なんて！と驚かれる方がいら

っしゃるかも知れませんが、都市や地域の発展の条件は長い歴史のなかで大きく変化するものだと理解する必要があると思います。この講義でふれました、江戸時代から三島時代の山形の地位をふまえるならば、当時において山形遷都論は一定の根拠のある主張であったと位置づけられると考えるのですが、いかがでしょうか。高橋由一の描いた三島時代の山形の歴史背景を考える一つの素材として、最後に付け加えて紹介させていただきました。

本日は、長時間ご静聴ありがとうございました。

参考文献

- 1 『山形県史 資料篇二 明治初期下 三島文書』(山形県、1962年)
- 2 『山形県史 本篇五 商工業編』(山形県、1975年)
- 3 『山形経済志料』(山形県郷土資料復刊協会、1970年)
- 4 『山形市史資料』第41号(山形市、1975年)
- 5 イザベラ・バード『日本奥地紀行』(平凡社、2000年)
- 6 大久保利謙「三島通庸の東北開発」(『高橋由一と三島通庸』西那須野町、1981年)
- 7 小形利彦「高橋由一『三島道路完成記念帖』にみる庶民像」(『国民国家の展開』雄山閣出版、1999年)
- 8 河西英通『東北一つくられた異境』(中公新書、2001年)
- 9 葛西大和「明治・大正期の山形県における商品流通の変化」(『歴史地理学』第39巻 第4号、1997年)
- 10 長井政太郎『山形県交通史』(不二印刷、1976年)
- 11 細矢憲利「野蒜港を中心とした東北広域経済圏の構想」(『西村山地域史の研究』第14号、1996年)
- 12 丸山光太郎『土木県令三島通庸』(栃木県出版文化協会、1979年)
- 13 横山昭男「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合併号、1978年)
- 14 渡部史夫『出羽南部の地域史研究』(都文堂書店、1986年)
- 15 山形大学附属博物館平成14年度特別展「明治の記憶—三島県令道路改修記念画帖をひもとく」(山形大学附属図書館会議室、2002年10月21日～10月30日)
- 16 岩田浩太郎「紅花と全国商業—東北の玄関としての山形」(山形大学広報誌『みどり樹』第4号、2000年。<http://www.yamagata-u.ac.jp/html/kouhoushi.html>)
- 17 岩田浩太郎「豪農経営と地域編成」(『歴史学研究』第755号、2001年。『山形大学紀要(社会科学)』第32巻第2号、第33巻第1・2号、第34巻第1号、2002～3年)
- 18 岩田浩太郎「紅花商業と東北」(『山形大学公開講座 山形の魅力再発見 報告集』山形大学都市地域学研究所・(財)山形県生涯学習文化財団、2003年)