

実業新聞の市政論

— 大阪築港をめぐる『大阪毎日新聞』 —

稲 吉 晃

目次

はじめに

1. 日清戦後における海国論と港湾論
2. 『大阪毎日』の市営築港への消極姿勢
3. 鶴原市長による築港運営の改革
4. 『大阪毎日』の市営築港論

おわりに

はじめに

明治36（1903）年4月10日、神戸港において明治天皇が海軍の艦艇を
観閲する観艦式が行われた。およそ70隻の艦艇が参加した同式は、やは
り神戸港で過去に三度開かれた同様の式典よりも盛大に開かれた。同日の
『大阪毎日新聞』の社説には、「第二期の拡張艦艇殆ど全部成工して六大戦
艦六大巡洋艦の巨艦を初め十餘の駆逐艦悉く式場に列す、顧みて既往を想
へば帝国海軍はこの前後四回の観艦式の間に於て非常の進歩ををなし、…
[中略] …而して一般人民の海事思想もまた大に發達して恰も海軍實力の

増加と相伴へるを見る〔傍点——引用者〕」^{*1}と記されている。それは、明治29年に着手された第二期海軍拡張計画の成果をアピールし、また来るべき第三期海軍拡張に対する理解を求める場であった^{*2}。

明治天皇や連合艦隊がアピールしたのは、海軍拡張の成果のみではない。観艦式を終えた連合艦隊は、明治30年に着手された大阪築港工事の成果をアピールする役割をも担っていた。各鎮守府へ寄航する途上に大阪港に寄港した艦艇の一部は、希望者には内部の拝観が許された^{*3}。大阪築港には艦隊目当ての人々が多く押し寄せ、それはおよそ2000万円の巨費を投じた大阪築港の成果を市民に披露する機会となったのである。

折しも同年3月より大阪市で第5回内国博覧会が開催されており、5月には同博覧会行幸の一環として明治天皇が築港栈橋を訪れた。同博覧会は、都市活性化を主眼とした日本初の博覧会であり、日清戦争後の対外膨張機運のなかで大阪築港はひとつの目玉となる施設であった^{*4}。5月8日の『大阪毎日』の社説には、「本日行幸あらせらるゝ大阪築港は日本にあつては実に未曾有の大工事にして、今や着々その功を挙つゝあり、竣工の暁に

*1 『大阪毎日新聞』、明治36年4月10日「観艦式挙行」。本稿では、史料の引用にあたり、かなはひらがなに統一し、漢字は常用漢字に改めた。また原文に句読点のないものにも、適宜これを付した。なお『大阪毎日新聞』及び『大阪朝日新聞』は、すべて国立国会図書館新聞資料室所蔵マイクロフィルムを使用した。

*2 第3期海軍拡張計画は、ロシア東洋艦隊の増強に対抗することを目的として1902年10月に閣議決定され、同年末には第17議会に提出された。だが、同計画はその財源を地租に求めていたために議会の同意は得られず、衆議院が解散された。観艦式は、総選挙を経て1903年5月の第18議会の開会を目前にして開催されたものである。室山義正『近代日本の軍事と財政——海軍拡張をめぐる政策形成過程』（東京大学出版会、1984年）、326～334頁。

*3 『大阪毎日新聞』、明治36年4月14日「軍艦見物の賑ひ」。

*4 松田京子『帝国の視線——博覧会と異文化表象』（吉川弘文館、2003年）、38～41頁。

は世界における有数の港湾たるべきもの、大阪市の事業として市民の最も力を注げる所たり、今日忝くも陛下の天覧を賜はるもの市民の本懐にして、面目と光栄と何ものか之に加ふべき」*⁵と、一大事業を実現させた大阪市民の働きを賞賛している。

以上のエピソードに示されるように、日清戦争後において海港整備問題は、海国論（海上輸送力の確保と、輸出あるいは中継貿易の拡大による通商国家構想）というナショナル・インタレストと、地域振興というローカル・インタレストをつなぐ問題であった*⁶。明治20年代には、東邦協会の稲垣満次郎や福本日南が主唱する、国内鉄道網の整備と海港修築とを組み合わせた海国論が各地の地域振興構想に大きな影響を与えており、それゆえ日清戦争後にはそのような海国論を実践する時期であるとみなされたのである。

海国論と地域振興構想を架橋したのは、多くの場合、新聞であった。たとえば、東邦協会の海国論を応用することで陸奥湾の地域振興につなげようとしていた成田鉄四郎は、自らが主筆を務める『東奥日報』上で稲垣らの論説を紹介し、また青森港の通商港化・大湊の軍港化に向けた運動へと、地域住民を駆り立てようと試みている*⁷。本稿は、明治30年代前半の大阪築港をめぐる『大阪毎日新聞』の論調の変遷をあとづけることで、実業新聞を再評価しようと試みるものである。

当該期は日露戦争前後の時期にあたることもあって、新聞史研究がもっとも盛んな時期のひとつでもある*⁸。東京では、進歩党一憲政本党系の『報

*⁵ 『大阪毎日新聞』、明治36年5月8日「大阪市の光栄」。

*⁶ 海国論と築港問題との関連については、稲吉晃「海国論と地域社会」『法政理論』45巻3号（2013年）を参照。

*⁷ 前掲、稲吉「海国論と地域社会」、220～225頁。

*⁸ 近年の研究としては、小宮一夫「日露戦争期のメディアと政治」東アジア近代史学会編『日露戦争と東アジア世界』（ゆまに書房、2008年）、片山慶隆『日露戦争と新聞——「世界の中の日本」をどう論じたか』（講談社、

知新聞』や『毎日新聞』、伊藤博文系の『東京日日新聞』に加えて、陸羯南の『日本』、徳富蘇峰の『国民新聞』、黒岩涙香の『万朝報』など、多様な立場の新聞が乱立した。しかも、これらの新聞の記者と政治家の境界は曖昧であり、メディア空間は有力政治家の代理戦争の場でもあった*⁹。それゆえ当該期の東京のメディア空間を理解することは、中央の政治空間を理解するうえでも不可欠である。

以上のような東京のメディア空間の政治史的重要性に鑑みた場合、大阪のメディア空間に対する関心は必然的に異なるものになるであろう。中央の政治空間から物理的に離れていたばかりでなく、明治20年代初めより『大阪朝日』と『大阪毎日』の二大新聞が表向き脱党派化したこともあって、現在にまでつながる、あくまで括弧付きの「中立新聞」の源流としての関心が寄せられるようになったのである。したがって、各紙が展開した言説の内在的な理解よりも、経営戦略に対する理解が優先される。『大阪朝日』の村山龍平・上野理一、『大阪毎日』の本山彦一という傑出した新聞経営者の経営戦略、及び彼らと藩閥政治家との関係性が考察の対象となる*¹⁰。

もちろん「中立新聞」であること、あるいは政治的中立性を担保するために「実業新聞」という看板を掲げることは、両紙が政治に無関心であるということを意味するわけではない。むしろ自由民権派のような空理空論を避ける姿勢は、より現実的な政策論に対する関心を高めることになる。『大阪朝日』の隠し持つ党派性に対する反発から創刊された『大阪毎日』*¹¹

2009年)、石川徳幸『日露開戦過程におけるメディア言説——明治中期の対外思潮をめぐって一試論』（桜門書房、2012年）などが挙げられる。

*⁹ 小宮一夫「明治中期、政界内の情報流通と議会政治」、有山輝雄・竹山昭子編『メディア史を学ぶ人のために』（世界思想社、2004年）。

*¹⁰ 佐々木隆『日本の近代14 メディアと権力』（中央公論新社、1999年）。有山輝雄『「中立新聞」の形成——明治中期における政府と『朝日新聞』、『実業新聞』の形成——『大阪毎日新聞』の創刊と本山彦一』、いずれも『「中立」新聞の形成』（世界思想社、2008年）所収。

*¹¹ 兼松房治郎・藤田伝三郎らの大実業家層が『大阪毎日』を創刊した背景

は、その傾向がより強い。そして、中央の政治空間から適度な距離を保った両紙の主たる関心は、都市問題・地域振興問題へと向けられることになるだろう^{*12}。これらの市政問題に対する『大阪毎日』の基本的な姿勢を明らかにすることが、本稿の課題である。

もっとも、多岐にわたる市政問題のすべてを本稿で取り上げることは不可能である。本稿では、その第一着手として、明治30年代の大阪市政にとって最重要課題のひとつであった大阪築港問題を取り上げることとする。大阪築港は総工費がおよそ2250万円と過大な事業であったために、大阪市財政の見直しを図る際にはその存続が常に問題となった^{*13}。後述するように、明治34年に大阪市財政立て直しのために着任した鶴原定吉大阪市長が最初に手掛けた問題は、大阪築港の見直しであった。また築港問

には、より政治性をもった『大阪朝日』に対する反発があった。もっとも『大阪毎日』も完全に党派性を脱していたわけではなく、大阪毎日新聞社長であった渡部治は、薩摩閥の政治家と親密な関係にあった。前掲、佐々木『メディアと権力』、117～120頁。

*12 市政問題にかんして、『大阪朝日』と『大阪毎日』のあいだでしばしば論争が繰り広げられたことは、すでに指摘されている通りである。たとえば明治30年代半ばには、大阪市内のガス事業をめぐる鶴原定吉市長が特定のガス会社に独占的に営業権を与える報償契約方式を提示した際、『大阪朝日』はこれを支持したが、民営事業への圧迫を懸念する『大阪毎日』はこれに反対した。また明治40年代に大阪市政改革運動が展開されると、『大阪朝日』は独自の市制改革論を提示した。しかし、これらの事実が指摘されながらも、論争の背景にある両紙の市政構想に対する既存研究の関心は低い。原田敬一『日本近代都市史研究』（思文閣出版、1997年）、第9章「都市経営と市営事業」。山田廣則『私営公益事業と都市経営の歴史——報償契約の80年』（大阪大学出版会、2013年）、第I部「報償契約の成立」。新修大阪市史編纂委員会『新修大阪市史』第6巻（大阪市、1994年）、78～79頁。

*13 明治30年時点での大阪市の歳出総額は、およそ226万円であった。さらに都市化が進展するなかで、大阪市は水道・道路・市電・ガスなど多岐にわたる都市インフラ事業に着手せざるを得なかった。前掲『新修大阪市史』第6巻、51～52頁。

題は、市財政にとって重要課題だったばかりではない。交通網の核となる築港事業のあり方をめぐる議論は、市電・鉄道・道路・市内巡航船など市内交通網のあり方をめぐる議論に直結する^{*14}。

要するに、大阪築港問題は、市財政と都市計画の二つの課題が交わる問題であったといえよう。以下では、まず明治30年代において全国レベルで港湾政策についてどのような議論が交わされていたのかを確認したうえで、大阪築港問題に対する『大阪毎日』の姿勢を、明治30年前後の築港着手時と、明治34年の鶴原市長による築港事業の見直しという二つの局面に焦点を当てて考察することにする。

本論に入る前に、『大阪毎日』の概要について確認しておきたい。『大阪毎日』は、自由民権派の過激な言論に対抗するために、兼松房治郎・藤田伝三郎・松本重太郎ら大実業家層によって明治21年に創刊された。創刊当初は新聞記者出身の柴四朗らが経営を任されていたが、経営が振るわなかったこともあり、翌22年から藤田組支配人であった本山彦一が経営にあたるようになった。ただし本稿が対象とする明治30年代半ばまでの時期においては、本山はあくまで営業担当であり紙面には関与していない。この時期には、出資者である大実業家層、及び編集総理・社長である原敬や小松原英太郎の意見が社論に反映されていたといわれる^{*15}。本稿では、

*14 明治36年9月に営業を開始した市営電気軌道（市電）の第一期線は、築港棧橋と花園橋をつなぐ築港線であった。前掲『新修大阪市史』第6巻、401～402頁。

*15 同社の相談役には、本山と並んで、松本重太郎・田中市兵衛・土居通夫など大阪の大実業家が名を連ねている。本山が新聞経営者としての意識を高めていくにしたがい、大実業家層とのあいだには意見の食い違いが生じるようになったという。本山の遺稿集には、大実業家層に対して編集に関与する権限を求める書翰が残されている。小野秀雅『大阪毎日新聞社史』（大阪毎日新聞社、1925年）、40頁。前掲、有山「『実業新聞』の形成」、169頁。故本山社長伝記編纂委員会編『松蔭本山彦一翁』第2冊（大阪毎日新聞社、1937年）、384～385頁。

原・小松原が社長をつとめていた明治30年から36年までを主たる考察対象とする。

1. 明治30年代における海国論と港湾論

島国である日本において、海洋の利用を通じて国家の発展を目指そうとする言説（海国論）は広く共有されていた。とりわけ明治10年代から20年代にかけては、シベリア鉄道やパナマ運河など世界的な交通網の拡充が試みられたこともあって、そのなかに日本を位置付けようとする海国論が、広く展開された。

海国論で重要視されるのは航路の拡充と艦隊の整備であるが、これに加えて中継地点の整備も要請される。明治20年代末から30年代にかけて日本の海国論に大きな影響を与えていたのは、マハン（Alfred Theyer Mahan）のシー・パワー論であった。シー・パワー論とは、海軍力（ネイヴァル・パワー）に加えて商船隊・漁船隊、またそれらを支える造船施設や港湾施設などの総合的な海洋資源の利用能力をシー・パワーと呼び、このシー・パワーこそが国家の繁栄の源泉であるとする議論である^{*16}。日本国内へは、海軍水路部長の肝付兼行が紹介したことにより伝わった。とりわけ肝付自身も属した東邦協会では、稲垣満次郎や福本日南などにより

明治30年7月、大実業家層の意向により原敬が編集総理（後に社長）として招聘され、明治33年12月には原の後任として小松原英太郎が招かれた。本山が社長として同社の編集面も掌握するようになるのは、明治36年末以降のことである。明治30年7月7日、原敬宛岩下清周書翰。原敬文書研究会編『原敬関係文書』第1巻（日本放送出版協会、1984年）、185頁。故本山社長伝記編纂委員会編『松蔭本山彦一翁』第1冊（大阪毎日新聞社、1937年）、341頁。

*16 石津朋之「シー・パワー——その過去、現在、未来」立川京一ほか編著『シー・パワー——その理論と実践』（芙蓉書房出版、2008年）、15～18頁。

世界的交通網のなかに日本の鉄道・港湾を位置付けられ、それは各地の地域振興構想に大きな影響を与えたのである^{*17}。

以上のような日本海運に対する補助と海軍の拡張を中心とする海国論は、日清戦後には実践期を迎える。まず日本海運に対する補助については、明治29年から32年にかけて航海奨励法を中心とした海運補助政策体系が確立したことにより、安定的な海外航路の運営が可能になった^{*18}。逋信省からの補助は下付されなかった台湾航路に対しても、台湾総督府命令航路として明治29年より神戸～基隆線が開設され、その後漸次拡大された^{*19}。他方、日清戦争後に改定された海軍拡張計画は、大蔵省による縮減を受けながらも、総額2億円を超える10ヶ年計画として明治29年度より着手されることとなった^{*20}。

しかし、政府による海国論の実践は、民間の海国論者にとってはなお不十分なものに映ったようである。当時の海洋認識を理解するうえでしばしば引用される雑誌として、『太陽』（博文館）が挙げられる^{*21}。明治33年6月に『太陽』の臨時増刊号として刊行された『海の日本』の「発行之趣旨」には、以下のようにさらなる海軍・航路の拡張に対する世論喚起の必要が

*17 中川未来「19世紀末日本の世界認識と地域構想——「東方策士」稲垣満次郎の対外論形成と地域社会への展開」『史林』97巻2号（2014年）。

*18 明治31年より欧州航路を開始していた日本郵船は、航海奨励法に基づく政府保護を得ることによってはじめて欧州航路同盟からの信頼を得ることができ、ロンドン港へ寄港することが可能になった。小風秀雅『帝国主義下の日本海運——国際競争と対外自立』（山川出版社、1995年）、304～310頁。

*19 前掲、小風『帝国主義下の日本海運』、260頁。

*20 前掲、室山『近代日本の軍事と財政』、302～309頁。

*21 雑誌『太陽』の特徴として思想的個性のなさが指摘されるが、そのような雑誌の特集として海国論が取り上げられたことは、かえって社会的関心の高さを表しているといえよう。竹村民郎「一九世紀末葉日本における海洋認識の諸類型——創刊期『太陽』に関連して」鈴木貞美編『雑誌『太陽』と国民文化の形成』（思文閣出版、2001年）。

訴えられている。

現今と雖尚は海事思想に欠乏せる日本国、其政府は陸軍と海軍との地位を解せず海外貿易の拡張を努めず、其議会は台湾航路に削減を叫び清韓航路に独占的の計画を拒む、其人民は貿易の機能を外商に托して悔ゆるの恨あるを解せず、皆これ海国たる日本の地位を察せざるの過也^{*22}

『太陽』が問題視した近海航路への補助は明治33年以降漸次拡大されることになるが^{*23}、日清戦争以前から広がっていた海国論は、戦後においても広く共有されていたことが確認できよう。

以上のような海国論への関心は、ローカル・レベルにおいては開港や築港への期待に転換される。明治20年代初頭には自ら南洋航海へと乗り出していた経済学者の田口卯吉は、「今や鉄道敷設の事は尋常普通の人と雖も、能く之を爲し得るに至れり。故に今後識者が国家の為に宜く尽力誘導すべき所は港湾新開の一事にありとす。…〔中略〕…何ぞ必ずしも航路拡張を是として而して開港を非とせん。」^{*24}と述べ、航路拡張に応ずるための開港増加の必要を主張している^{*25}。実際、日清戦争後には日本海沿岸地

*22 『太陽』臨時増刊、第8巻第8号（明治35年6月）、森山守次「発行之趣旨」。航海奨励法では、1000トン以上・時速10浬以上の船舶に補助金を下付することが定められ、しかも大型船舶に対して手厚い補助金が与えられるよう補助金増率が設定されていたために、華北・朝鮮などの近海航路に対する奨励効果は充分ではなかった。

*23 前掲、小風『帝国主義下の日本海運』、316頁。

*24 田口卯吉「開港」『東京経済雑誌』第791号（明治28年9月）、鼎軒田口卯吉全集刊行会編『鼎軒田口卯吉全集』第4巻（吉川弘文館、1990年復刊）、485～486頁。田口によれば、欧米各国の開港数はイギリスが15港、ドイツが29港、フランスが19港、アメリカ合衆国が9港であるのに対して、日本では7港に過ぎない。島国で長大な海岸線をもつ日本は、より多くの開港が必要だと田口は主張する。

*25 衆議院議員でもあった田口は、開港法案を1895年末に開かれた第9議会に提出している。これは、従来の横浜・神戸・大阪・函館・長崎・新潟の6開港に加えて、新たに東京・清水・四日市・下関門司・小樽の5港を開港に指定することを求めたものである。しかし自律的な経営が可能だと見

域を中心に開港指定を求める動きが本格化し、また大阪のほか東京・神戸・名古屋・洞海湾などでも築港計画が立てられた。

しかし、田口がいうように全国各地に開港を整備する場合、中央政府がすべての開港を整備することは困難であろう。田口は「若し一々国費を以て港湾を修築せば、其金額殆んど際限あらざるなり…〔中略〕…故に余輩は成るべく市町村をして自ら築港せしむるを至当なりと信ず。市町村をして自ら築港せしむるには、自ら負債を起さざるべからず。自ら負債を起す以上は其元利を支弁すべき資金を得るの途なかるべからず。」と述べ、各市町村が、船舶もしくは貨物の通過料及び埋立地から得られる収入を元手に、港湾施設の経営を行うことができるよう法整備を進めるべきだと述べる^{*26}。

ところが、田口の唱えるような自由主義的な港湾政策は、うまくいかなかった。その最大の要因は、築港に要する費用が市町村の財政規模に比して過大であったことだろう。たとえば、明治31年10月に立案された神戸築港計画は総工費がおよそ1574万円^{*27}、明治33年1月に立案された東京築港計画は総工費がおよそ4100万円^{*28}であった。いずれも市営事業としての実現が目指されていたが、その工費の大きさが障害となり、事業着手の見通しは立たなかった。また明治29年より県営事業として着手された熱田（名古屋）築港は、総工費がおよそ189万円であったが、工事が着手された後も県会では執拗な反対論が展開されていた^{*29}。

込まれる太平洋岸のみに新規開港を認める同法案は、日本海沿岸諸地域の賛同は得られず、成立しなかった。稲吉晃『海港の政治史——明治から戦後へ』（名古屋大学出版会、2014年）、104頁。

*26 田口卯吉「各地築港の方法は市町村の自営を可とす」『東京経済雑誌』第798号（明治28年11月）前掲『鼎軒田口卯吉全集』第4巻、491～492頁。

*27 神戸市役所『神戸築港問題沿革誌』（神戸市役所、1908年）、13頁。

*28 東京都港湾局編『東京港史』第1巻通史編（東京都港湾局、1994年）、35～36頁。

*29 名古屋港史編集委員会『名古屋港史』建設編（名古屋港管理組合、1990

さらに、明治31年以後列強により大連・膠州湾など中国沿岸部の各港が租借され、自由港として整備が進められると、これらの港に対抗するために少数の港湾に重点的に資本を投資すべきだという議論が高まり、田口が唱えるような自由主義的な港湾政策は広範な支持を得ることができなくなった^{*30}。たとえば、交通学者で後に大阪市長も務める関一は、以下のよう
に自由主義的な港湾政策を批判する^{*31}。

我国に於て近年起りたる築港計画なるものは、全く地方的にして箇々相対立し彼此各港間に何等の関係あるなく、中央政府の之に対する政策も亦時宜に従ひて一定の方針あるを見ず。茲に於てか国家の費用を以て築成維持する横浜港の如きあり。之と重要な度に於て比肩すべき大計画たる大阪港に至ては、之を自治体に委任し単に補助をなすに過ぎず。…〔中略〕…補助金制度を採るに當りて、各港間の関係を定めざる時は、横浜に対外的商港を築成するの後、更に同一規模の計画を以て、東京に築港し大阪築港に補助すると共に、神戸築港にも助成せざるべからず。国民の負担既に輕からざるの本邦に於て、国庫は如何にして此無限の請求に應ずるを得んや。

関は、東京と横浜、大阪と神戸というように、隣接する地域で築港競争が過熱化する状況を批判する。各地の築港を是認する前に、中央政府が主導してまず全国の方針を樹立すべきだと訴えるのである。

在野における港湾論の盛り上がりに対応したのは、関税行政を所管する

年)、46～57頁。

*30 なお田口も、列強に対抗して日本に自由港を設置する必要を論じている。田口は、自由港設置を主張する論者の多くが、一大消費地である大阪や神戸をその候補地として挙げるなかで、長崎港をその候補地として想定する。その理由は、第一に上海との中継貿易地であること、第二に国内の他の地域と地形上遮断されていることを、を挙げている。田口卯吉「東洋自由港の競争」『東京経済雑誌』第1195号（明治36年8月）、前掲『鼎軒田口卯吉全集』第4巻、591～592頁。

*31 関一「商港政策の方針を一定すべし」『太陽』第8巻第12号（明治35年10月）

大蔵省であった。各地からの築港要求に接した大蔵省は、特別会計制度の導入により、それぞれの貿易高に応じて港湾整備がなされるような制度を提案し、その実現を目指していく^{*32}。だが大蔵省にとっても、総工費が数千万円に及ぶ主要港の修築に着手するのは、容易なことではなかった。

以上のように、日清戦争後から明治30年代半ばにかけての海国論の高まりは、各地の築港競争を惹起した。そしてそれは、反動的に港湾政策に対する中央政府のリーダーシップを要請する結果をもたらしたのである。そのような状況は、大阪築港にとってあまり好ましい状況ではなかった。なぜなら、当時すでに神戸港は日本最大の輸入港となっており、中央政府が外国貿易港整備に乗り出す場合には、神戸築港を支持することが明白だったからである。したがって、中央政府による補助が見込めないなかで、如何にして市営築港を継続させ、一定の成果を出していくのか、という問題が、同時期の大阪築港に迫られていた課題だったのである。

2. 『大阪毎日』の市営築港への消極姿勢

明治20年代半ばから盛り上がりをもせた大阪築港市営化の取り組みに対して、大実業家層のインタレストを代弁する『大阪毎日』は消極的であった。この時期に大阪築港の市営化を推進したのは大阪市内の中小実業家層であり、彼らを市営築港へと駆り立てたのは神戸港への対抗意識であった。一方で、大実業家層は大阪・神戸両港に利害を有しており^{*33}、神

*32 松尾家文書第42冊第29号「開港場ノ設備」（国立公文書館蔵）。

*33 たとえば明治17年より営業を開始した神戸棧橋会社は、五代友厚や藤田伝三郎など大阪の財界人が主体となって設立された会社であった。神戸棧橋会社は、外国人居留地に面した小野浜に上屋2棟・倉庫4棟・鉄棧橋を建設した。棧橋には2000トン級船舶が繫留可能であり、P&O、日本郵船などと定期船の繫船契約を結んだため、経営は順調であった。同社は、

戸港への対抗意識をあおることには消極的であった*³⁴。

大実業家層と中小実業家層の姿勢の違いは、鉄道問題をめぐって顕在化した。阪神地域と日本海とをつなぐ舞鶴鉄道の経路をめぐって、大実業家層が大阪と神戸の中間に位置する土山を終着点とするルート（阪鶴線）を主張したのに対して、中小実業家層は大阪を終着点とするルート（京鶴線）を主張した。京阪神地域全体の経済的合理性を主張する大実業家層と、京鶴線と大阪築港を組み合わせることで大阪を海陸交通の結節点とすることを主張する中小実業家層とは、大阪港の将来像は大きく異なっていたのである*³⁵。

したがって、『大阪毎日』は中小実業家層を中心として盛り上がりをみせる築港市営化運動とは一線を画し、築港の市営化には消極的な報道を続けることになる。たとえば、大阪築港計画の決定を目前にした明治29年4月の『大阪毎日』には、以下のような「有力者の説」が紹介されている。

大阪湾の如き遠浅の海水に向つて立派なる築港をなすは其工事甚だ困難にして、仮令成功の後と雖も故障多きのみならず、内外船舶を神戸に立寄りしめずして大阪に引付くることは頗る難事たり、寧ろその費用を転じて大

1906年に着工された神戸築港工事の進展に伴い、1909年に政府に買収される。山本泰督「民家資本による神戸港の港湾設備建設——明治期における神戸港修築にかんする一考察」『経済経営研究年報』20巻1/2号（1970年）、68～70頁。

*³⁴ 兼松房治郎は、すでに明治22年より『大阪毎日』の経営からは退いていたが、熱心な神戸築港論者であった。兼松は、神戸築港実現のために井上馨を通じて大蔵省に働き掛け、明治35年頃より大蔵省は神戸税関設備拡張に本格的に取り組んでいく。兼松房治郎「阪神築港優劣論」『太陽』第2巻第12号（明治29年6月）。兼松株式会社『兼松回顧六十年』（兼松株式会社、1950年）、65～66頁。

*³⁵ 前掲、稲吉『海港の政治史』、81～84頁。なお中小実業家が多数を占める大阪商業会議所では京鶴派支持が広まっており、阪鶴派であった田中市兵衛は、舞鶴線のルートをめぐって生じた商業会議所内の混乱を理由として、明治27年2月に会頭を辞任している。

阪神戸間に三条若くは四条の広軌鉄道を敷設して頻繁に貨物の運搬をなしたらんには之に勝る便利なるべし。…〔中略〕…果して然らんには、大阪は商店の本店となりて神戸は番頭の出張先の如き有様にて、大阪人は坐して利を得るに易く、神戸商人亦た自己の本分を守るを得て満足なるべし^{*36}。

もちろん、大実業家層も大阪築港そのものを否定するわけではない。土砂の流入による安治川河口の閉塞は汽船主のあいだでも問題視されており^{*37}、港内の浚渫はいずれにせよ必要であった。また、国内で整備が進む鉄道網を貿易促進に結びつけるためには、海陸連絡機関の整備が不可欠である。『大阪毎日』においても、従来の舁荷役に代わり繫船埠頭・棧橋及び起重機による直接荷役設備を整備する必要が説かれている^{*38}。

大阪築港そのものは否定しないが市営築港には消極的な『大阪毎日』の態度の背景には、大阪市政に対する不信感がある^{*39}。築港推進派が最も得意であったらう大阪築港起工式の当日には、「大阪士人は古俗旧習を比較的に脱却せず、一方に活発大胆なる事業を為すかと思へば、他方には固陋因循にして小事に区々たるの観あり。…〔中略〕…大阪築港必らずしも大阪士人の手にのみ成るに非ざるべし、大阪にして永く商工業の中心たら

*36 『大阪毎日新聞』、明治29年4月23日「築港を棄て広軌鉄道を布設すべしとの一説」。

*37 『大阪毎日新聞』、明治30年8月11日「各汽船主の舁船部設置計画」。

*38 『大阪毎日新聞』、明治30年5月31日「海陸の連絡機関（大阪築港にも此注意を要す）」。

*39 市制施行以来、大阪市政の実践部分である市会議員・商工会議所議員などの名誉職は、予選派と呼ばれる土着名望資産家の連合体による事前調整の結果、選ばれていた。予選派の意に沿わない市長は任期途中で退任を余儀なくされるなど、「予選体制」は市政の実践部分として機能していた。予選派の中心は中小実業家層であり、大実業家層の市政への影響力は間接的だったと思われる。前掲、原田『日本近代都市史研究』、第4章「都市支配の構造」。

しむるもの亦必ずしも大阪士人の手のみに非ざるべし」と、神戸との対抗意識を戒めるような社説を掲載している^{*40}。

築港事業を市政から切り離すためには、二つの方策が考えられよう。ひとつは、神戸港と同様に私設棧橋会社による部分的開発を行う方策である。大実業家層は明治10年代より神戸で棧橋会社を運営しており、また明治26年10月には西成郡で築港会社の設立が検討されている^{*41}。この築港会社は実現しなかったようであるが、大実業家層の念頭に、欧米諸国で一般的であった複数の船渠会社による集散的な港湾運営があったことは間違いないだろう。しかし、複数の船渠会社による集散的な港湾運営方式の問題点は、港湾全体の開発主体が明確でないことである。それゆえ、大型船の入港を可能にするために行う大規模な浚渫及び防波堤建設に着手することは難しい。

そこで『大阪毎日』では、もうひとつの方法である築港事業の国直轄化が模索されることになる^{*42}。大阪築港の市営化がほぼ決まりつつあった明治29年5月には、『大阪毎日』は、技術者確保の観点から築港国営化を提案している。

此工事の監督は何人に依託すべきか。市参事会の調査に依れば事務所長の俸給は年俸六千円、次長三千六百円、外国技師（数名）月俸額二千円の予算なり。未曾有の大工事なれば勿論是れ位の費用は要すべきも果して適任の人を得可きや。…〔中略〕…府知事監督の下に立ちて事務を取らざる

*40 『大阪毎日新聞』、明治30年10月17日「大阪築港」。

*41 『大阪毎日新聞』、明治26年10月20日「大阪築港株式会社」、同22日「西成郡に於る大阪築港」、同26日「大阪築港会社の見込」。

*42 市営築港推進派は大阪築港のもつ国家的重要性を強調していたが、それは「市営築港」の実現のためには両刃の剣であった。なぜならそのような主張は、国家的に重要な事業であるなら国家が直接実施すべきだという反論を免れないからである。実際、大阪市会でも築港国営論は絶えなかった。『大阪毎日新聞』、明治25年9月24日「沖野第四土木監督長の大阪築港論」、同11月26日「築港測量費と大阪市会」。

可らざる事なれば、恐らく少しく名望位地ある人は之を快しとせざる可く、亦甘じて之を受くるの様の人ならば此の大工事を一任するは如何にやとの嫌もあり。…〔中略〕…左れば若し是れ等の事情の為め適任の人を得る能はざるときは寧ろ此の工事を内務省に請願して同省直轄の工事となしでは如何との意見を抱く者も少なからざるよしなり^{*43}。

実際には、その中間の策がとられた。すなわち、大阪築港の国営化は実現しなかったが、築港事業そのものは市政から切り離されることになったのである。大阪築港を監督する築港事務所に就いたのは、内務省土木局長・大阪府知事・農商務次官などを歴任した西村捨三であった。大阪築港事業は西村が大阪府知事時代に推進した政策であり^{*44}、また人事と予算も含めて西村に一任されたこともあって^{*45}、中小実業家層を中心とする大阪市会が築港事業に介入することは困難になったといえよう^{*46}。

もっとも、大物政治家による中小実業家層の抑え込みが有効に機能するのは、築港工事が順調に進んでいるときに限られるだろう。明治33年10

*43 『大阪毎日新聞』、明治29年5月18日「大阪築港事務」。大阪築港の国営化は、大阪府も検討していたようである。『大阪毎日』は、「府市行政其他諸般の事務を処理せざる可らざるの職責ある府知事書記官等に於て、此大工事の局に当らん事到底能はざる処なれば、内務省の直轄工事となすとか若しくは其他の方法を設くるとか何れにするも一般の府市行政とは全く別物となさざる可らず」との内海忠勝大阪府知事の意見を紹介している。『大阪毎日新聞』、明治30年4月6日「大阪築港工事に關する内海知事の意見」。

*44 前掲、稲吉『海港の政治史』、77～86頁。

*45 築港事務のうち、①工事施工に關する事、②工事長以下築港事務所職員の進退賞罰に關する事、③工事及物品その他調達の請負に關する事、④築港費の支出命令に關する事は、西村に委任されることとなった。大阪市『大阪市会史』第3巻（大阪市、1912年）、601頁。

*46 内海府知事は「此際市会其他の市公民などより委員を選出し、彼は容喙するは得策にあらざれば適當の人物を選び之に一任する方宜しかる可し」とも述べており、都市名望家による築港事業への介入を阻むためにも、築港事業を市政から切り離すべきだと考えていたようである。『大阪毎日新聞』、明治30年4月6日「大阪築港工事に關する内海知事の意見」。

月、防波堤建設に用いるコンクリート・ブロックに亀裂が発見されたのを契機に、築港事務所の運営に対する批判が高まることになる^{*47}。

また、築港の規模が過大であることも、『大阪毎日』が懸念した点であった。大阪築港工事の総工費はおよそ2250万円であったが、これは明治23年に国費により着工された第一次横浜築港工事の10倍にあたる規模であり、大阪市単独で捻出することは困難を極めた。大阪市は、工費の大半にあたるおよそ1700万円を公債発行によりまかなう計画を立てたが^{*48}、市内の各銀行は巨額の公債引き受けには及び腰で、引き受け条件をめぐる両者の交渉は難航した^{*49}。結局大阪市の求める条件で引き受ける銀行は大阪市内ではなく、東京の第三銀行が額面100円につき98円80銭で引き受けることに決定した^{*50}。しかし、大阪市は築港事業以外にも上下水道整備に

*47 明治34年頃には、セメント・捨石の購入に際して、納入業者に物価上昇分の穴埋めとして奨励金を支出したことなどが市会で取り上げられ、西村の責任が追及されることとなる。また、明治35年頃には「当時西村氏を迎へしは…〔中略〕…只管懇願的、依頼的に出でたる状なしとせず。それかあらぬか当時内海氏と西村氏との間に取代したる契約書は、今より見れば余りにも依託を大にしたる傾きなきにあらず」と、西村に過大な権限を与えたことが批判されるようになる。大阪市『大阪市会史』第5巻（大阪市、1912年）、171～185、201～202頁。『大阪毎日新聞』、明治35年4月14日「大阪築港予算」。

*48 総工費2249万4000円のうち、公債発行により1703万8000円、国庫補助より187万2000円、市税より160万2400円、その他河岸地売却などにより197万8000円を確保する予定であった。なお、明治30年4月の段階では、毎年46万8000円ずつ10年間にわたり総額468万円の国庫補助が下付される旨の通達がなされていたが、結局は明治34年度から37年度までの4年分187万2000円しか下付されなかったようである。前掲『大阪市会史』第3巻、488頁。大阪市港湾局『大阪築港100年——海からのまちづくり』上（大阪市港湾局、1997年）、50～51頁。

*49 『大阪毎日新聞』、明治30年11月9～14日「大阪築港公債募集の事」。

*50 『大阪毎日新聞』、明治30年11月23日「築港公債の落札」、同24日「築港公債応募の顛末」。

も乗り出しており、明治34年頃には膨張を続けてきた大阪市財政の見直しが迫られるようになった^{*51}。そのため、築港事業も再検討を余儀なくされるのである。

3. 鶴原市長による築港運営の改革

大阪市財政立て直しのため市長に招聘されたのは、財政の専門家として知られる鶴原定吉であった^{*52}。市制特例廃止後の初代大阪市長には、中小名望家の一人である田村太兵衛^{*53}が就いたが、田村は大阪市会をまとめることができず、任期途中の明治34年8月に辞任を余儀なくされていた^{*54}。

大阪市財政の見直しをすすめるためには、やはり中央の大物政治家が必

*51 明治32年の大阪市歳入総額（568万8000円）は、その10年前の明治22年（21万7000円）のおよそ26倍となっている。しかしこれらの増収分のほとんどは公債収入の増加によるものであり、明治36年には利払い額が市税収入を上回るようになる。前掲、原田『日本近代都市史研究』、266～268頁。

*52 鶴原は、安政3（1857）年に福岡藩士の家にうまれた。明治16年より25年までは外務省に勤務し、同年から32年までは日本銀行に勤務し、大阪支店長などを歴任した。日本銀行辞職後には立憲政友会創立委員をつとめるなど政党政治家としての活動を始める傍ら、関西鉄道社長などを務めた。池原鹿之助『鶴原定吉君略伝』（私家版、1917年：復刻版、ゆまに書房、2010年）。

*53 田村は、嘉永3（1850）年に心斎橋の呉服屋・丸亀屋太兵衛の長男として生まれ、明治13年に家督を相続した。以後、大阪市会議員・市参事会員などを務めるなど、大阪市政の中心に位置する中小実業家のひとりであった。大阪市東区史刊行委員会『東区史』第5巻人物編（大阪市東区、1942年：復刻版、清文堂出版、1982年）、828～829頁。

*54 前掲『新修大阪市史』第6巻、14～15頁。なお、田村市長辞任に向けた報道を主導したのは、『大阪朝日』であった。前掲、原田『日本近代都市史研究』、269～270頁。

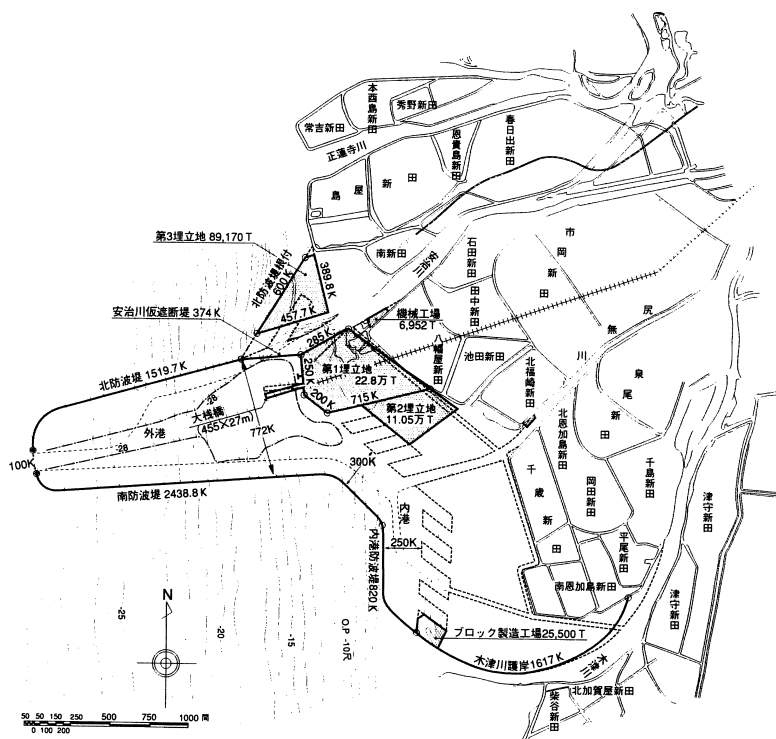
要であり、そのために鶴原が招聘されたのである。鶴原がまず着手したのは、大きな財政負担となっていた大阪築港計画の見直しであった。着任から2ヶ月後の明治34年10月、鶴原は新たな築港運営案を発表する^{*55}。その内容は、工事を第一期と第二期に分けて当面は第一期工事の完成を目指す一方で、公債価格の維持を図るというものであった。

まず工期変更にかんして鶴原は、築港工事を当初の予定工期である8年間で完了させることはできないと現状を把握したうえで、「今日着手されて居る工事を先づ第一期とし、残る処のものを第二期と」することを提案する。具体的には、突堤及び防波堤建設・護岸・浚渫・埋立（30万坪）・栈橋架設のみを第一期工事として実施し、残る埋立（110万坪）・船渠建設（2ヶ所）・片栈橋架設を第二期工事として将来に持ち越す提案である（図1参照）。

これには二つの効果が見込まれる。第一は、当初予定よりも進捗がおくれていた工事を当初予定どおり8年の工期でひとまず終えることができる。第二は、物価上昇により膨張していた工費を、当初予定通りのおよそ2250万円におさえることができる。第二期工事にはおよそ900万円の追加工費が必要となる見込みであるが、これは第一期工事の成果をみながら「緩急を計って漸次に全部の竣成を計る」ことが可能である。

続いて公債価格の維持にかんしては、鶴原は以下のように現状を分析する。当初計画では、総工費およそ2250万円のうち、公債発行によりおよそ1700万円、浜地売却代によりおよそ197万円を捻出する予定であったが、実際には公債に差額が生じ、しかも浜地売却も行われなかったために公債を追加発行する必要性が生じた。その結果、第一期工事分だけを取り出しても、なお338万8000円が不足する。この不足分を補填するためには公債を追加発行せざるを得ないが、それにはまず公債価格を維持しなければ

*55 『大阪毎日新聞』、明治34年10月31日～11月1日「鶴原市長の築港経営演説」。



【図1】大阪築港第一期施工箇所

破線部は当初計画による埋立部分、実線部は第一期工事埋立部分を指す。

出典)『大阪築港100年』上、83頁。

ならない。

そして公債価格維持のためには、①「世人をして工事の実況を知らしむること」、②「築港の効用を明かにすること」、③「公債利子支払の方法を確実にすること」の三点が重要だと、鶴原はいう。①について、鶴原はそれほど詳細には論じていない。大阪築港の継続は不可能だという東京における大阪築港公債に対する評判を紹介し、まず築港工事がどの程度進捗しているのか広く理解を得なければならない、という。

②は、大阪港の位置付けにかんする問題であり、鶴原も熱心に論じている部分である。大阪築港には往々にして批判が寄せられるが、それは神戸港と大阪港の役割の違いに対する無理解から生じるものである、と鶴原は述べる。神戸港と大阪港の役割を、鶴原はそれぞれ「国家的交通機関」と「地方的交通機関」と表現し、その違いを強調する。すなわち、国家的交通機関である神戸港の移出入貨物のほとんどは、神戸で生産・消費されるものではなく、各地から集散する貨物である。これに対して、地方的交通機関である大阪港の移出入貨物のほとんどは、大阪市内で生産・消費されるものである^{*56}。したがって、大阪港はあくまで大阪市の利益となるものである。

③については、築港公債に対する信用が低い原因は、「沿岸地賃渡料、棧橋料、埋立地売却代、不用品売却代」を公債償還資金と見込んでいるところにある、と鶴原はいう。「予算では不用品も売れる、沿岸地賃渡料も取れる、棧橋料も取れるとなつて居るからこそ、利息、予算が出来て居るが、若し此物が売れないとなれば何によつて二千万円に対する百二十万円の利息を払ふかといふとその道が立て居らない」からである。したがって、沿岸地賃渡や土地売却が不首尾に終わった場合には、利息を「市税より払ふといふ覚悟を定めなければ」ならず、そのためには明治35年度より利息償還分の積み立てを市税から行うべきだ、という。

以上のように市営築港事業の今後の方針を明らかにしたうえで、鶴原は築港事業の運営方法の改善に着手する。先述したように、市営築港事業は、市会からの介入を避けるために、関連予算が毎年度継続費として定額が支出されることになっていた。しかし、コンクリート・ブロック亀裂事件を契機として、西村築港事務所長のカリスマ性が低下すると、そのよう

*56 鶴原によれば、明治33年度の大阪市輸出入貨物価格総計4億8400万円のうち、3億円は大阪港（安治川）で積み卸しされたものであるという。前掲『大阪毎日新聞』、「鶴原市長の築港経営演説」。

な運営方法に対して批判が高まった^{*57}。とりわけ、物価上昇への対策としてセメント業者及び捨石業者に「奨励金」を支出していたこと、また西村事務所長に多額の交際費が認められていたこと^{*58}、などに対して批判が高まり、築港事務所は「大阪市ノ伏魔殿」^{*59}とまで呼ばれるようになっていた。そのため鶴原は、明治35年度予算より築港関連予算を、毎年度市会へ付議するように改めた。

市営築港事業に対する信頼回復に努める一方で、鶴原は外債募集に乗り出す。大阪築港公債の明治34年度追加発行分（280万円）は第三銀行が引き受けることになったが^{*60}、それは額面100円に対して応募額90円・利率年6朱、さらに額面100円につき手数料10円を大阪市が第三銀行に支払うという条件でようやく成立したものであった。それゆえ、早くも35年度追加分（270万円）の消化を不安視する意見も出されていたようである^{*61}。鶴原は、追加発行分のロンドン市場での消化に乗り出し、明治35年10月には築港公債350万円分を第三銀行からサミュエル商会に売り渡す契約が成立した。その条件は、ロンドン市場での価格を98円以上とし、またサミュエル商会に支払う手数料を2円50銭とするものであり^{*62}、これにより国内よりも有利な条件で築港公債を消化することが可能になったとい

*57 この点については、大阪毎日新聞社長時代の前原敬も批判的であった。原は、市長問題について本山彦一にあてた書翰（明治31年6月23日付）で、「築港関係より論すれば、市長は築港事務所長を甘く使ふか、又は事務所長に使はれるかにあらざれば、或は衝突を来すべし、其辺を過慮して築港の為に市政を犠牲にするも如何」と述べている。原敬文書研究会編『原敬関係文書』第3巻（日本放送出版協会、1985年）、387頁。

*58 前掲『大阪市会史』第5巻、202頁。

*59 前掲『大阪市会史』第5巻、179頁。

*60 『大阪毎日新聞』、明治34年3月26日「大阪築港公債募集談の成行」、同年4月10日「大阪築港公債の確定」、同月12日「築港公債の確定」。

*61 『大阪毎日新聞』、明治34年8月4日「大阪築港に就て」。

*62 『大阪毎日新聞』、明治35年10月17日「大阪築港公債の売渡」。

える^{*63}。

鶴原による築港運営の改革案は、明治36年10月には大蔵省の承諾も得ている。すでに述べたように、大蔵省は港湾整備の独立会計化を模索しており、漸進的に大阪港整備を進めようとする鶴原の方針は、大蔵省にとっても好ましいものであっただろう。大蔵省の大阪市に対する要請は、外国貿易用地と内国貿易用地とを区分すること、また税関用地を大蔵省に譲渡すること、の二点のみであり、貿易施設整備も含めて大阪市または私人の任意に委ねられることになった^{*64}。

以上のように、鶴原は築港計画の繰延・築港運営体制の刷新・外債募集の三つの方策により、市営築港の行き詰まりを打開しようと試みたのである。

しかし、繰延とはいえ実質的な縮小方針を示した鶴原案には、当然ながら海国論者からの批判が寄せられた。たとえば、海国論をリードしていた海軍少将肝付兼行は、「聞く大坂^{ママ}築港は文明的港の精神とも言ふべき接着船渠の築造を全然中止せりと、嗟大坂^{ママ}の市民は折角龍を画きしも竟に睛を点ぜずに止みし者なりと言はざる可らず」^{*65}と述べ、鶴原設計案への失望を隠さない。肝付のいう「文明的港」とは、「接着岸、船溜、起重機、倉

*63 同時期には横浜市も水道公債の消化をサミュエル商会に委託しており、やはり国債の海外での消化を目指していた大蔵省は、市町村による外債の乱発が日本の公債の価値を引き下げるものとして警戒している。目賀田家文書第9冊第5号「地方自治体ノ外国債起債ニ大蔵大臣ノ認可ヲ経ベントスル意見」（国立公文書館蔵）。

*64 昭和財政史資料第4号第172冊「大阪築港工事に関する大蔵省議に関する件」（国立公文書館蔵、アジア歴史資料センターRef.A08072571600）。ただし、後述する中橋徳五郎らが要望していた自由港設置にかんしては結論を示さず、改めて政府の許可を得ることが明記されている。もっともすでに明治35年2月の段階で、大蔵省主税局長の日賀田種太郎が自由港設置に否定的な意見を国家学会で公表しており、実際に自由港が設置される可能性はなかった。前掲、松尾家文書「開港場の設備」。

*65 肝付兼行「神戸港の将来に対する私見」、『海事雑報』第193号。

庫等、即ち舳を要せずして直に船荷を陸揚し又陸荷を船積にすべき所の各設備より、船体検査用の乾船渠給水の設備等に至るまで一切完備して、四時常に風波の来襲を憂へざるの港」であり、繫船埠頭の築造を中断して、安治川水運を利用する鶴原案は、批判の対象となったのである。

また、ガス事業をめぐる鶴原による報償主義を擁護した『大阪朝日』は、築港問題にかんしては国営論を主張する*⁶⁶。『大阪朝日』は「築港事業の流行は必ずしも国家の慶事に非ず、国庫補助の寛容なるは必ずしも健全なる港湾政策の反影と見る可からず」と、関一と同様に、少数の港湾に資本を集中的に投資すべきだと述べる。そして、その国港は、すでに一定の貿易高を有し、また相当規模の工事を施工中である大阪港を措いて他にはない、と主張するのである。それゆえ「折角の大計画も之れを半途にして中止するの不経済は、仮りに暫く之を忍ぶべしとするも、我が海帝国が遂に一の国港をも有せざるの不面目と不利益とは能く之れを忍び得べき乎」と、築港国営化による当初計画の完成を訴えるのである。これは、大阪港を地方的交通機関と位置付け、「市の体面よりいふ時は、飽まで市の自力に依りこれが完成を期するといふの外なからんのみ」という鶴原市長の立場とは、明らかに異なるものであった*⁶⁷。

以上のように、大阪築港の繰延に対しては否定的な見解も出されるなかで、従来から市営築港に消極的な立場をとっていた『大阪毎日』は、鶴原による築港運営の改革をどのように評価したのか。

4. 『大阪毎日』の市営築港論

意外にも、『大阪毎日』は鶴原案を全面的に受け入れる姿勢を示してい

*⁶⁶ 『大阪朝日新聞』、明治35年9月5～6日「大阪築港国営論」上・下。

*⁶⁷ 『大阪毎日新聞』、明治38年4月5日「鶴原市長築港経営談」。

る。鶴原が築港計画の繰延を発表した翌日の社説では、とくに公債募集の不成績を理由として「一時工事を中止して可ならんなどいふ臆病論も生じたる」状況のなかで、鶴原市長は「断固たる決心をもつて飽くまでこの事業を継続進行せしめんとするの意見を保持」している点を、高く評価する^{*68}。『大阪毎日』は、鶴原が築港計画の繰延を発表する三ヶ月前の明治34年8月、すでに防波堤及び栈橋工事のみを優先的に竣工させる築港事業の繰延を提案しており、鶴原の築港運営案に全面的に賛同したのである^{*69}。

すでに明治33年10月の時点で、『大阪毎日』は「築港事業にしても、博覧会の開設にしても、市民が今日において十分の考究をなし、これに対する適当なる処置をなすにあらざれば、金を費やしたるのみにして何の得る所がなく、その末には市民の負担を増すのみである」^{*70}と、大阪市民の築港への関心の低さを嘆いている。また『大阪毎日』は、日清戦後に過大になった地方事業・鉄道事業などの繰延には賛成するなど緊縮財政の立場にたっていたが^{*71}、「既に着手したる事業中繰延べにて事足る分は成るべく中止せざらん」と述べ、大阪築港の継続を支持するのである。

しかし、鶴原案への『大阪毎日』の支持は、すでに着手してしまったものは活用するしかない、という消極論にとどまったのではない。鶴原の築港運営案発表の当日の『大阪毎日』の社説には、大阪築港に対して積極的に関与すべきだという意味が、以下のように表明されている。

大阪の貿易商人は、大に奮発して輸出輸入ともに他山の石を仮らず他港の門を潜らず、飽まで日本の商業中心は我土地なれば、此市内に出入する内

*68 『大阪毎日新聞』、明治34年11月1日「築港工事と市長の意見」。

*69 『大阪毎日新聞』、明治34年8月4日「大阪築港に就て」。

*70 『大阪毎日新聞』、明治33年10月11日「大阪市民に望む（承前）」。

*71 『大阪毎日新聞』、明治34年8月3日「地方事業の方針」、明治35年12月28日～31日「地方経済の膨張と整理」一・二・三、明治36年1月31日～2月2日「政費節減に就て」上・中・下など。

外国品は皆此土地の門の外に潜らせずと覚悟して、他港を迂回するの愚を避く可し^{*72}。

これまで大阪築港を否定はしないものの消極的な態度に終始していた『大阪毎日』にしては、かなり踏み込んだ表現といえよう。さらに明治35年10月に中橋徳五郎^{*73}（大阪商船社長）の「大阪築港活用意見」を掲載したのを皮切りに、およそ1週間にわたって大阪築港論を掲載するなど^{*74}、鶴原による築港繰延を画期として『大阪毎日』は積極的な築港論を展開するようになる。

それでは、なぜ『大阪毎日』は大阪築港に対して積極的な意見を表明するようになったのか。『大阪毎日』は中橋の築港意見を基本的には受け入れているので、まず中橋の築港意見を概観することで、『大阪毎日』が想定していた大阪築港の将来像について確認しておきたい。

中橋の築港意見は全部で22項目にわたるものであるが、その大意は防

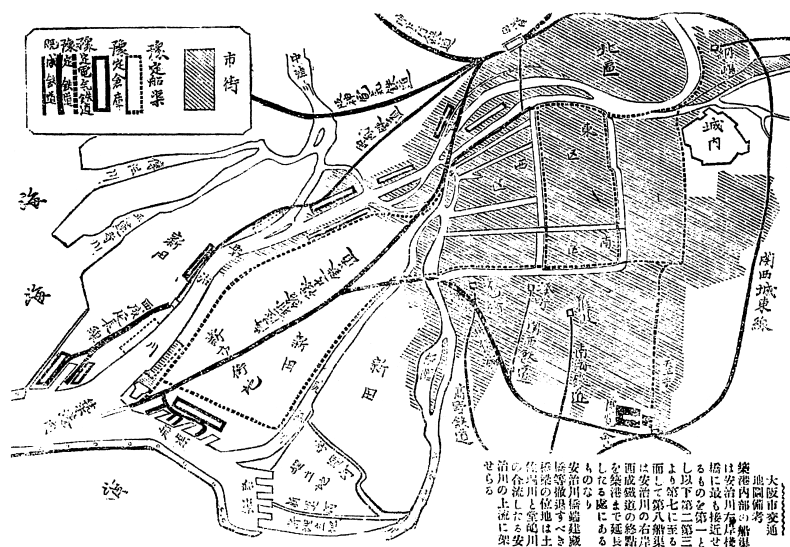
*72 『大阪毎日新聞』、明治34年10月30日「大阪と其税関」。

*73 中橋徳五郎は、文久元（1861）年に金沢藩士の子に生まれ、明治19年に東京帝国大学法科大学選科を卒業した後、横浜始審裁判所判事補・農商務省参事官・衆議院書記官などを経て、明治25年より31年までは通信省に勤めた。明治31年7月、大阪毎日新聞社の相談役でもあった岳父の田中市兵衛の跡を襲って大阪商船の社長に就任する。大阪商船は、明治28年に田中が社長に就任して以来、積極的に近海航路を開設したが、中橋も社長就任後すぐに台湾へ視察に赴くなど、台湾航路の拡大及びその基点としての大阪港整備に関心を寄せている。中橋は、明治32年には「大阪遷都論」、翌33年には「大阪自由港論」を発表し、大阪港整備を通じて産業都市としてのみならず政治都市としての大阪の発展可能性を提示している。大阪遷都や大阪港自由港化など実現の可能性はほとんどなかったが、中橋の主張は他の論説でも引用されており、一定の広がりをもっていたものと思われる。中橋徳五郎翁伝記編纂会『中橋徳五郎』上（中橋徳五郎伝記編纂会、1944年）、205～207頁。中橋徳五郎『興国策論』（政教社、1913年）。

*74 『大阪毎日新聞』、明治35年10月19日中橋徳五郎「大阪築港活用意見」、同22日「築港に伴ふ計画施設の急務」、同23日「築港の利用と安治川流域の改良」、同24日「安治川流域の浚渫」、同26日「和船碇繋所」、同28日「海陸連絡鉄道」、同29日「市街電気鉄道」。

波堤で囲われた外港部（安治川河口附近）に南北アメリカ・オーストラリア・インド・ヨーロッパなどの遠洋航路に就航する大型船舶を収容し、外港部と大阪市街をつなぐ安治川流域に中国・朝鮮及び国内航路に就航する中小型船舶（1200トン以下）を収容するものである（図2参照）。

外港部にかんしては、安治川右岸（桜島）の第八埠頭を整備の中心におく。安治川右岸にはすでに西成鉄道が通っており、同鉄道を延長することで、国内各地への輸送中継地点となりうる。したがって、まずは西成鉄道の延伸及び繋船埠頭の整備を進めるべきである。また安治川左岸の築港棧橋（天保山）付近は、現状においては倉庫が少ないために短期的には利用は見込めないが、貿易の拡大に応じて漸次整備を進める必要がある。一方で、尻無川以南の埠頭は市街地より遠く、当面は不要であるため、埋立工事を中止する。



【図2】中橋徳五郎「大阪築港活用意見」

出典)『大阪毎日新聞』、明治35年10月19日。

内港部すなわち安治川兩岸の繫船岸工事は、府営あるいは市営で行うには経費が過大であるため、一部の公共波止場を除いて民営に委ねる。築港棧橋へとつながる臨港鉄道の経路については、安治川水運の妨げとなるため西成鉄道延伸—安治川河口架橋説はとらず、梅田駅より分岐する路線をとる。

要するに中橋は、安治川河口から木津川河口までの沿岸部をすべて埋め立てる壮大な当初設計案を改め、外港部と大阪市街をつなぐ安治川沿岸部に機能を集中させることを提案しているのである。

このように、『大阪毎日』が大阪築港に対して積極的な姿勢へと転換した背景には、三つの要因があったように思われる。

第一に、防波堤建設や港内浚渫など「公物」としての大阪港整備が完成する見込みがたったことにより、船舶会社などの民営業者が、「^{うわもの}上物」としての埠頭整備に乗り出しやすくなったことである。先述したように、『大阪毎日』がインタレストを代弁する大実業家層は、神戸港で棧橋会社を運営しており、大阪港においても同様に民営事業による埠頭整備を志向していた。ところが、大阪港では神戸港と同様に、民間の棧橋会社を運営することは困難であった。なぜなら河口港である大阪港は、常に土砂が流入するために水深が浅く大型船の入港が困難であったからである。土砂の流入を防ぎ、港内水深を維持するためには、大規模な防波堤建設及び浚渫工事が必要であり、それにはすでにみてきたように、莫大な費用が必要となる。『大阪毎日』は、市営築港の一応の竣工により民営整備のための環境が整ったものと捉え、以下のように市民の奮発を期待するのである。

築港にして落成すれば兎に角大阪港に於ける船舶の出入碇泊を安全にし、且つ大船巨舶をして港内に碇泊せしめ、又従来大阪港の最も困難せる港口の土砂堆積を防ぎ港内一定の水深を保ち、大小の船舶皆築港埠頭若くは棧橋に横付けにして貨物の揚卸を為すことを得るに至るべければ、単に築港工事の上より云へば、それにて先づ工事の目的は達したるものと言ふを得べしと雖も、之に伴ふ各般の施設経営を全うするに非ざれば大阪の繁栄を

増進するに於て築港の事業は之を大成したるものと言ふべからず、而して之に伴ふ各般の施設を整備して築港の効用を全からしむると否とは、畢竟市民の奮発如何にあるなり^{*75}

具体的には、「市財政の困難なる今日に於て多額の費用を投じて安治川沿岸埠頭の改良を図らんことは容易に行はれ難き事情もあることなれば、特許波止場の制を採りて船主の出願に依り適當の条件の下に之を許可するは府市経済上に於て最も得策なるべし」^{*76}と述べ、中橋の提案通り、安治川沿岸に民営による波止場整備が進められることを期待する。

第二に、大阪港における外国貿易の進展に伴い、大阪港に明確な位置付けが与えられたことである。周知の通り、日清戦争後には紡績業やマッチ工業などの輸出産業が勃興したが、その中心地は阪神地域であった。とりわけ大阪では、1880年代以降多くの紡績会社が創業され、大阪港は棉花輸入・綿糸輸出において中心的な役割を期待されるようになる。

以上のような大阪の産業都市化を背景に、航路の拡充も進められた。中橋が社長を務める大阪商船は、大阪港を基点とした東アジア航路の拡充に力を入れており、明治29年5月には台湾総督府命令航路として、大阪～台湾定期航路を開設した^{*77}。また神戸港を基点とする日本郵船は、すでに明治24年よりムンバイ航路を開設していたが、大阪の一部紡績業者はインド綿の直輸入拡大を期待して、大阪商船にもムンバイ航路へ参入するよう働き掛けていたようである^{*78}。

大阪の産業都市化を背景として鶴原の運営案をみると、鶴原のいう「地

*75 『大阪毎日新聞』、明治35年10月23日「築港の利用と安治川流域の改良」。

*76 『大阪毎日新聞』、明治35年10月24日「安治川流域の浚渫」。

*77 大阪商船三井船舶株式会社編『大阪商船株式会社80年史』（大阪商船三井船舶、1966年）、32頁。

*78 谷口翁伝記編纂委員会『谷口房蔵翁伝』（谷口翁伝記編纂委員会、1931年）、237頁。

地方的交通機関」の真意が明らかになるだろう。鶴原は、関一がいうように、大阪港に財政的支援は必要ないという意味で大阪港を「地方的交通機関」とよんだのではない。大阪港で輸出入される貨物のほとんどは市内で生産・消費されるがゆえに、それに適した施設整備が優先されると主張していたのである*79。そしてそれは、安治川沿岸の整備にほかならない。鶴原は、市会における演説で以下のように述べている。

神戸と違って大阪は第一に商業地第二に工業地、即ち商工業地であります。大阪市には非常なる貨物が集散するであります。…〔中略〕…此大阪港といふ処は今日のまゝにおいても尚総額三億万円^{マツ}足らずの貨物が水路によつて出入して居るのであります。…国家的交通機関としては政府の方で鉄道を敷設することになつて居るのでありますから、兎に角市の方でも出来る丈のことは尽さなければならぬ*80。

大阪築港の当初計画では臨港鉄道を埠頭まで延伸することになっているが、鉄道を延伸する主体は政府であつて、大阪市ではない。築港問題と臨港鉄道敷設問題とを切り離す点に、「地方的交通機関」の意味が込められていたといえよう。

第三に、この頃より『大阪毎日』は海国論に対する支持を強めていくことである。実業新聞である『大阪毎日』は、もとより海外貿易の発展に大

*79 日本郵船は神戸港を基点とする遠洋航路（アメリカ・ヨーロッパ・オーストラリアなど）、大阪商船は大阪港を基点とする近海航路（朝鮮・中国・台湾）に、それぞれ強みをもっていた。かかる状況を前提とした大阪港と神戸港の棲み分け論は、神戸築港論を後押しすることにもなった。1906年に神戸市長に就いた水上浩躬は、以上のような棲み分けを前提として、神戸築港に対する理解を訴えている。前掲、小風『帝国主義委下の日本海運』、314頁。神戸市編『神戸港ノ現状及改良策』（神戸市、1906年）、26～32頁。

*80 『大阪毎日新聞』、明治34年11月1日、「鶴原市長の築港経営演説（承前）」。

きな関心をよせていたが^{*81}、鶴原の運営案への支持表明と前後して、台湾・中国貿易の拡大^{*82}・移民奨励^{*83}・海軍軍拡支持^{*84}などをテーマとする社説を積極的に掲載するようになる^{*85}。

*81 同社の相談役を務めていた田中市兵衛は、明治28年より大阪商船と日本棉花両社の社長を務めている。

*82 『大阪毎日新聞』、明治35年8月11日～12日「台湾の貿易」上・下。明治36年2月6日「対清紡績業の前途」。同7日「清国漫遊を誘導す可し」など。

*83 『大阪毎日新聞』、明治35年11月14日「移民と政府」、12月2日「移民の保護」、明治36年3月6～9日「漁業的殖民」上・中・下。4月18日「布哇移民」。6月19日「移民管見」など。

*84 『大阪毎日新聞』、明治35年11月1日「地租と海軍」、同10日「海軍の必要は時勢の要求なり」、12月16日「海軍拡張と生産事業」など。

*85 その背景としては、すでにみたように同時期において海国論が広く訴えられていたことが挙げられる。ただ、とくに明治34年頃より『大阪毎日』が海国論に関心をよせるようになったひとつの要因としては、原敬の後任として明治33年12月より小松原英太郎を社長として迎え入れていることが指摘できるだろう。小松原は、内務省警保局長・内務次官などの経歴をもつ山県系内務官僚のひとりであったが、官途に就く以前は民権運動家として新聞経営にたずさわっており、その経歴を買われて原敬より後任の社長として推薦された。原の後任には矢野文雄を推す動きもあったが、『大阪毎日』が「改進黨の機関」となることを怖れた原が、藤田伝三郎・田中市兵衛と相談のうえ、小松原を後任に推薦することになったようである。なお、小松原は明治34年1月より胃潰瘍をわずらい転地療養を余儀なくされたため、実際に事務をとるのは同年5月以降である。原奎一郎編『原敬日記』第1巻（福村出版、1981年）、296～304頁。小松原英太郎君伝記編集実行委員会編『小松原英太郎君事略』（私家版、1924年）、71頁。『大阪毎日新聞』、明治34年3月15日「小松原氏の転地」。

小松原の経歴で特筆すべきは、明治32年12月に設立された帝国海事協会の発起人のひとりであり、また明治33年1月からは台湾協会幹事長をつとめるなど、日本の海国的発展に強い関心をもっていた点である。小松原はガス事業をめぐる『大阪朝日』との論戦の陣頭にも立っており、また本山彦一の遺稿集には本山が小松原に宛てて海軍拡張など社説の内容に意見を述べた書翰が残っていることから、小松原の持論が社説に反映されていたものと考えられる。大阪毎日新聞社編『大阪毎日新聞五十年』（大阪毎

これらの社説で繰り返し強調されるのは、国民の海事思想を喚起する必要である。日本の海国的発展のためには、航運業とそれを保護する海軍軍拡に対する国民の理解がなければならない。

世界に勢力を得るの国は、即ち海上の勢力を有するの国たらざるべからず、即ち海軍国たると共に又商船国たらざるべからざるなり、殊に世界主義若くは帝国主義を国是とするの国が其主義を実行するに於ては、通商貿易を以て其手段とし、其通商貿易を盛んならしむるには商船を保護し貿易を安全ならしむる軍艦の力に待つべきは勿論なりとし、然れども国民の海事思想発達せざれば航業の隆盛、通商貿易の振張、得て望むべからず^{*86}。

さらにその効果を上げるためには航運業保護・海軍軍拡に対する理解のみでは十分ではなく、商工業者みずから海外へ販路拡大の努力をしなければならない、と『大阪毎日』はいう。

航運業の拡張普及に就ては、海員の養成其他海事に関する諸般事業の整備発達を図らざるべからざるは勿論なりと雖も、其最も必要なるは一般人民における海事思想の発達是なり、我国の人民は農たり工たり商たるを問はず海外に販路を有する生産物及製造品に就ては海外需要地の状況商況等に注意し、皆海国人民たるの氣象を以て海外に其勢力を伸長し以て国運の発達を図るところなからざるべからず^{*87}。

それゆえ『大阪毎日』は、政府による海軍拡張・航業保護を支持するのみならず、商工業者の海外視察を奨励するのである^{*88}。

要するに、明治30年代半ばにおける『大阪毎日』の築港論は、依然として市営築港そのものには消極的だった。大実業家層のインタレストを代

日新聞社、1932年）、124頁。前掲『松蔭本山彦一翁』第2冊、383～384頁。

*86 『大阪毎日新聞』、明治36年8月10日「国民の海事思想」。

*87 『大阪毎日新聞』、明治36年3月29日「海事思想の発達に就て」。

*88 『大阪毎日新聞』、明治35年9月5日「工業の進歩と販路の拡張」、11月30日「物産の興張と販路の拡張」、明治36年2月3日「清国視察の好機」など。

弁する『大阪毎日』は、後背地域の規模に応じた漸進的な港湾整備を目指しており、大阪築港に当面必要なものは安治川沿岸の民営埠頭整備だと認識されていたのである。それは『大阪朝日』の唱える大阪築港の国営化とは、非市営論という点では共通するものの、その意味するところは全く異なるものであったといえよう。

鶴原および『大阪毎日』の築港構想に必要な国家的な支援は、西成鉄道の延伸のみであった。そしてそれは、明治35年末に策定された鉄道十ヶ年計画にも盛り込まれており、きわめて現実的な支援だと思われた^{*89}。しかし実際には臨港鉄道の建設は着手されず、それゆえ明治40年代には再び大阪築港のあり方をめぐって、『大阪毎日』と『大阪朝日』は論争を繰り返すのである。

おわりに

おそらく、『大阪毎日』にとって築港問題は扱いづらい問題であっただろう。藤田伝三郎や田中市兵衛など大実業家層は、大阪・神戸両港に利害を有しており、他方で混乱を極める大阪市政からは一定の距離を保っていた。それゆえ中小実業家層が中心となって盛り上がる市営築港論には、『大阪毎日』は容易に賛意を表することはできなかった。彼らが目指していたのは、民営埠頭業者の集合体としての港湾開発であった。しかし、大阪港の地形は大規模な浚渫を必要としており、それゆえ築港着手前の『大阪毎日』は歯切れの悪い築港論を展開するほかなかったのである。

大阪市政からは一定の距離を保っていた『大阪毎日』ではあるが、その

*89 桂内閣によって策定された鉄道十ヶ年計画には、大阪港の海陸連絡線建設費としておよそ520万円が盛り込まれている。松下孝昭『近代日本の鉄道政策——1890～1922年』（日本経済評論社、2004年）、182頁。

反面、中央政界には比較的近い位置にあった。原敬・小松原英太郎の両社長は官僚出身であり、また出資者である大実業家層も元老井上馨と親しい関係にあった。この時期には、兼松房治郎が求め続けていた神戸築港が、井上の私的諮問機関である有楽会でも取り上げられ^{*90}、実際に大蔵省による神戸税関拡張へと結実しつつあった。

以上の背景は、『大阪毎日』が大阪築港問題に対して現実的な態度をとることを可能にしたように思われる。大阪市財政の悪化は、大阪築港の繰延（縮小）を不可避のものとした。一方で、大阪の産業都市化に伴う貿易の拡大は事実としてあり、また港湾整備への公費投入を裏付ける海国論は、全国的にも一定の広がりをみせていた。『大阪毎日』『大阪朝日』の両紙は、築港そのものの縮小と貿易拡大への対応を両立させる方策を打ち出す必要があった。『大阪毎日』の提示する、貿易の規模に応じた漸進的な港湾整備論は大蔵省の態度と共通するものであり、また明治35年時点では大阪港の海陸連絡線実現の可能性は高かった。大阪市の中小実業家層とは一定の距離をとる『大阪毎日』は、『大阪朝日』が非現実的な築港国営化を唱えるのとは明確な対比をみせることができたのである。

* 本稿は科学研究費補助金（若手研究B 25780090）による研究成果の一部である。

*90 山下直登「日清・日露戦間期における財閥ブルジョアジーの政策志向——有楽会の動向を中心に」『歴史学研究』第450号（1977年）。