

海国論と地域社会

稲 吉 晃

目次

はじめに

第1章 海国論と港湾問題

第2章 ナショナルインタレストとしての海国論

第3章 地域社会における海国論の実践

おわりに

はじめに

ドイツの法学者カール＝シュミット（Carl Schmitt）は、17世紀における海洋帝国としての英国の登場を、陸のエレメントから海のエレメントへの転換——空間革命と表現した。

イギリスが純粹に海洋的な存在へと移行したとき、…（中略）…イギリスは海の女王となり、全地球上の海洋支配の上に全世界に分散する大英世界帝国をうちたてた。イギリス世界の人々は根拠地や海上交通路線でものを考えた。他の民族にとって大地であり故郷であるものは、かれらにはたんなる背後地域と見えた。「大陸の」という言葉は時代おくれのという第二の意味をもつにいたり、それに属する住民は「時代おくれの人々」と

なった。¹

陸地を中心とした空間認識をもっている限り、海洋が世界全体を包含しているという事実に気付くことはできない。島国であった英国はいち早くそのことに気付き、どの国家にも分割されていない空間を事実上支配することに成功したのである。

海洋帝国としての英国の成功は、同じく島国である日本の人々にも、早くから注目されていた。なにより日本の開国は、海から来た黒船によってもたらされたのである。開国した日本は、まず海上の安全保障に関心をはらい、近代的な艦船の整備に力を注いだ。その狙いは狭義の海軍拡張にとどまらず、海上輸送力の確保と輸出貿易の拡大による国家の発展（海国）を目指すものであった。

英国を模範とした海国論は、政府内部にとどまらない。知識人層にも幅広く共有されていたばかりか、大陸発展策に対するアンチテーゼとして、その後の日本外交論のひとつの潮流とさえなった²。そのため明治期の海国論については、国粋主義者の海国論や自由党系の通商国家論を中心に多くの研究が蓄積されている³。だが、その全体像は未だ明らかにはなっていない

1 カール＝シュミット（生松敬三・前野光弘訳）『陸と海と——世界史的考察』（慈学社出版、2006年）、108頁。

2 北岡伸一「海洋国家日本の戦略—福沢諭吉から吉田茂まで—」（平成15年度戦争史研究国際フォーラム「日米戦略思想の系譜」基調講演）

3 国粋主義者の海国論を取り上げたものとしては、柴崎力栄「日清戦争を契機とする徳富蘇峰の転換について—海軍力と国際情報への着目—」『大阪工業大学紀要人文社会篇』第36巻第1号（1991年）、同「国家将来像と陸海軍備をめぐる海軍と徳富蘇峰」『大阪工業大学紀要人文社会篇』第56巻第一号（2011年）、広瀬玲子『国粋主義者の国際認識と国家構想—福本日南を中心として—』（芙蓉書房出版、2004年）など。また自由党の通商国家構想を取り上げたものとしては、中元崇智「栗原亮一と自由党系のアジア通商計画」『日本歴史』第683号（2005年）、同「栗原亮一と自由党「土佐派」の「通商国家構想」」『日本史研究』第516号（2005年）同「憲政党内閣前後における

いといえよう。

本稿では、以上の先行研究を踏まえつつ、日本国内で広く共有されていた海国論と地域社会が構築していた関係について検討する⁴。シュミットがいうように、海洋支配に際しては海上交通を支える根拠地の整備が不可欠である。根拠地においては、石炭・水の補給が行われるばかりでなく、船舶の修繕設備や船員の宿泊・遊興施設、物流や金融の拠点機能が必要とされる。かかる拠点機能を備えた地域社会は、商工業の中心都市として発展していくことになるだろう。そのため海洋に面した地域社会においては、海上交通の根拠地となるべく様々な活動が展開されていくこととなる。換言すれば、海国論とは、通商国家の発展というナショナルなレベルにおけるインタレストと、地域振興というローカルなレベルにおけるインタレストを結合する契機となりうる議論であった⁵。

ナショナルなインタレストを追い求める言説が、ローカルなレベルにおいてどのように受容され、そしてどのような実践の試みがなされたのか。1880年代から1890年代にかけて展開された海国論のなかに、地域社会を

経済政策の展開—自由党系「土佐派」の外資輸入論を中心に—『ヒストリア』第205号（2007年）が挙げられる。

- 4 海国論が地域社会に与えた影響を検討したものとしては、河西英通『近代日本の地域思想』（窓社、1996年）、平間洋一「『陸奥海王国』の建設と海軍—大湊興業を軸として—」『政治経済史学』第370号（1997年）、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）が挙げられる。
- 5 日本政治史研究においては「国家利益」「地方利益」という表現が一般的である。この場合の「利益」が経済的利益に限定されないことは自明であるが、本稿においてはマネジメントが不断に必要とされる利権や人脈、影響力などの含意を強調するためにインタレストという表現を用いることにする。インタレスト概念については、水谷三公『英国貴族と近代—持続する統治1640-1880—』（東京大学出版会、1987年）第4章「土地貴族と〈政治〉の受容—インタレストとマネジメント」を参照。

位置づけることとしたい。

第1章 海国論と港湾問題

1. ナショナルインタレストとローカルインタレストの結合

後発国日本の近代化は、地域社会における自立的な工業化への取り組みが原動力であったという⁶。明治政府による殖産興業政策は1880年代に入ると財政難のために行き詰まるが、それ以後の近代化の推進力は地域社会における強烈的なナショナリズムであった。たとえば、福岡県の地方政治家である岡田孤鹿は、「帝国ノ独立」のためにこそ地域社会の「開智興産」が必要だという前提に立って、「富国論」を展開している⁷。「富国論」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が結びついた結果として、日本の急速な近代化は達成されたのである。

日本国内で広く共有されていた「富国論」のひとつの類型として、英国を模範とした海国論が挙げられる。1870年代半ばから本格的に展開された殖産興業政策は、海国論のなかから生まれたといっても過言ではない。殖産興業政策を推進した大久保利通は、岩倉使節団の一員として英国を訪れた際、その国力の源泉が加工貿易を可能にする交通網にあると喝破した。

…英国ノ如キハ僅々タル一小国ノミ。然レドモ島嶼ノ地ヲ占メ港湾ノ便ヲ得テ其国鈔物ニ富ム故ニ、彼ノ政府政官ハ此ノ天然ノ利ニ基キ之ヲ補修シテ盛大ノ域ニ到ラシムルヲ以テ義務ノ至大ナル者トシ、其君臣相俱ニ意ヲ

6 中村尚史『地方からの産業革命——日本における企業勃興の原動力』（名古屋大学出版会、2010年）

7 中村尚史「後発国工業化と中央・地方——明治日本の体験」東京大学社会科学研究所編『20世紀システム4開発主義』（東京大学出版会、1998年）、246頁。

茲ニ用ヒテ宇内運漕ノ利ヲ占有シ、大ニ国内ノ工業ヲ振起セント欲シ、奮然トシテ前古殊別ノ航海法ヲ制定セリ。…（中略）…其意、蓋シーハ以テ其国船舶ノ数ヲ増シ、国民ヲシテ航海ノ術ニ練熟セシムルニ在リ、一ハ以テ外国品濫入ノ路ヲ遮絶シテ、内国ノ工業ヲ保護シ之ヲ昌繁ナラシムルニ在リ。⁸

以後、殖産興業を下支えするものとして、鉄道・水運など交通網の整備が積極的に展開されていく。とりわけ海軍力・海運網の強化は重視され、台湾出兵を契機とする蒸気船の整備や、三菱などの国内海運保護策が、殖産興業政策のひとつの柱となっていた⁹。

海軍力・海運網の整備を通じて通商立国を目指す海国論は、あくまでナショナルインタレストの実現を目指す議論である。しかし海国論においても、その実践段階においてはローカルインタレストを無視することはできない。たとえば大久保利通は、殖産興業政策の最重要部分として着手した起業公債事業において、東北地方の開発を重視した。これは、明治維新に際して最後まで新政府に抵抗した同地域に対する懐柔のためであったといわれる¹⁰。国家統治の観点からは、地域振興そのものがナショナルインタレストにもなりうる。

他方で地域社会からは、交通網整備は地域振興に向けた起爆剤とみなされる。1880年代後半に各地で進められた地方鉄道建設の動きは、第一次

8 日本史籍協会編『大久保利通文書 五』（東京大学出版会、1968年）、「殖産興業に関する建議書」（明治7年）、563～564頁。なお本稿では、引用に際しては原則として旧漢字は新漢字に改め、適宜句読点を付した。

9 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）、第3章。

10 増田廣實「明治前期における全国的運輸機構の再編——内航海運から鉄道へ」山本弘文編『近代交通成立史の研究』（法政大学出版局、1994年）、159～160頁。

鉄道熱と呼ばれるほど熱狂的なものであった。鉄道の建設が地域振興の起爆剤とみなされたからこそ、熱狂的な鉄道建設ブームとなったのである。鉄道の普及というナショナルインタレストは、地域振興というローカルインタレストと結合されることによって実現されたといえよう。

このように、海国論は交通網整備を通じて具体化される。そしてその過程では、ナショナルインタレストとローカルインタレストを結合することが求められる。海国論のなかでもとりわけ重要であったのは、海運と海運、あるいは海運と陸運をつなぎ合わせる通商港の整備であった。以下では、海国論が実践される手段として港湾問題が浮上する過程を、1880年代の東京築港論を検討することで明らかにしたい。

2. 東京築港論の展開

1880年代において、英国を日本の経済発展のモデルとみなす海国論を展開した代表的な論者は、田口卯吉である。田口は、1878（明治11）年頃から自ら主宰する『東京経済雑誌』上で自由貿易論を展開している。翌79年8月に発表された「船渠開設ノ議」では、アメリカとアジアをつなぐ日本の地政学上の位置を利用して日本を海国として発展させていく構想が論じられている。

蓋し一国の富強を致すは中心市場となるより急はなし。英国の富強を以て天下に誇視する所以のものは、其国物産あるにあらざるなり。歐洲大陸の貨物を積んで之を他の大洲に販売し、他の大洲の貨物を積んで之を歐洲に販売するに此れ由るのみ。況んや我国の如き黄金山に満ち物産野を填むるの利ありて、而して天然の地形業に已に亜米利加亜細亜の中心市場となるに適する、此の如くなるに於てをや。¹¹

11 「船渠開設ノ議」、鼎軒田口卯吉全集刊行会『鼎軒田口卯吉全集』第4巻（吉

アメリカとアジアとをつなぐ中心市場としての役割を日本の港湾に期待するのであれば、それにふさわしい一大通商港を整備しなくてはならない。田口は、船舶が直接横付けできる接岸埠頭や、大量の貨物を保管する倉庫地帯を整備することで、東京に一大通商港を建設し、自らの構想を実現しようと試みたのである。1880年8月には「東京論」において、隅田川河口の石川島から品川沖までを埋め立て、大倉庫地へと生まれ変わらせる壮大な築港計画を、田口は明らかにする。

夫れ東京の地たるや南面一帯品川湾に臨み、一帆の舟揖以て五洲に飛渡すべく東北西の三面は平原曠野千里に連なり、西南に富士を望み、東北に筑波を望みて、運輸の便自然に備はる、是れ豈に大都会たるに適すの地にあらずや。其河流小なりと雖ども、之を浚へば其水を増す事難きにあらず。其海口浅しと雖ども之を埋めば巨船を繋ぎ難きにあらず。其市街敵船の襲撃に露白すと雖ども之を防ぐの方法なきにあらず。余は東京を以て日本の中心市場となさんことを欲するものなり。余は東京を以て将来世界の中心市場となし、其商業をして上海香港等の諸港に凌駕するに至らしめんと欲するものなり。

…（中略）…

即ち第五第一の御台場の間に於て水を包み底を浚ひ船渠を造り以て飛脚船をして直に之に出入するを得せしめ、其傍に巨倉を建連ねて以て貨物の貯蔵に供し傍ら烈風の防障と為し、而して第五の御台場より芝陸軍省御用地の辺まで両国川の末流に沿ふて土手を築き鐵路を通じて以て倉庫の貨物を東京に運搬すること是なり。¹²

川弘文館、1991年）、1頁。

12 「東京論」、鼎軒田口卯吉全集刊行会『鼎軒田口卯吉全集』第5巻（吉川弘文館、1990年）、93～96頁。

上海や香港に対抗しうる世界の中心市場を東京に建設することを旨とした田口の海国論は、東京に一大通商港を建設する構想へとつながっていく。そして築港構想は言論空間にはとどまらず、田口は東京築港の実現を模索していくのである。

しかし、いかに東京湾の水深が浅いとはいえ、これほどの規模の築港計画を単独で実行に移すのは容易なことではない。田口は、東京府知事松田道之や第一国立銀行頭取渋沢栄一らの協力を得て、首都計画の一環に組み込むことで築港構想の実現を図っていく。東京の首都計画は、その形態こそ様々であるものの、明治初年より官民間問わず試みられていた。松田や渋沢の賛同を得た田口は、首都計画の中心に築港を据えることで、海国論を現実のものとしようと試みたのである¹³。

東京築港計画に対する支持は、決して小さくはなかった。同時代を代表する知識人である福沢諭吉も、東京築港に対する支持を鮮明にしている。福沢も、田口と同様に、アメリカとアジアをつなぐ海国論を提唱し、そのなかに東京築港を位置づける。

……今「パナマ」運河成工に至れば、航海の便利前日に幾倍し、行路艱難の歎を再びすることを須ひず、東洋諸国の亜米利加に近きこと、欧州の近きに異ならず、往來の頻繁想ひ見るべきなり。亜米利加船の東洋諸港に往來するものは「パナマ」運河を必由の道と為すこと勿論なるが上に、彼の欧州諸国の船舶と雖ども、東洋の極端日本支那等の諸港に往來する者の如きも亦、「スエス」運河に由らずして「パナマ」運河に由るの便利多きを見出すことあらん。果して斯の如くなるときは、我日本国の地位は後來東西貿易の中心市場たるに最も適當するものにして、自国の産物を交易するの傍に、兼て又他の東西諸国の貿易を媒介するの市場たるを得べし。¹⁴

13 藤森照信『明治の東京計画』（岩波書店、1982年）、100～109頁。

14 「日本の貿易を助け長ずるの工風を為すべし」『福沢諭吉全集』第9巻、

19世紀後半は、世界的に交通網整備が進められていた時期であった。地中海と紅海をつなぐスエズ運河が完成したのは1869年のことであり、また大西洋と太平洋をつなぐパナマ運河も1880年に着工されたばかりであった。これらの世界航路網の整備を受けて日本国内では、アジアとアメリカをつなぐ太平洋航路に対する期待と、その中継地点たる日本の経済的發展に期待が高まっていた。以上のような海国論の広がり背景として、東京築港論は着実にその支持を獲得して行くのである。

3. 横浜築港との対立

東京築港論の盛り上がりを見て、危機感をもったのは横浜の貿易商である。これまで海外貿易の中心であった横浜から東京へと貿易機能を移そうというのであるから、横浜の貿易商が反発するのも当然であろう。田口が東京論を発表した翌1881年には、横浜商法会議所において「横浜港波止場建築ノ建議」が決議されている。

横浜の港湾設備が不十分であることは、彼らにも理解されていた。建議書では、「是埠頭ノ完全ナラザルガ為ニ、第一船舶ヲ埠頭ニ接着セシムルヲ得ズ。第二ハ船艦ヲシテ湾口ニ安全繫泊セシムル能ハザルノ二患ヲ生ゼル者ニシテ、此船舶碇繋ノ不便ハ、即チ内外貿易上ノ一大欠瑕ト云ハザルヲ得ズ」¹⁵と、繫船埠頭の整備と安全な碇泊区域の確保の必要性が訴えられている。

だが、横浜の貿易商は、東京築港論が展開されるまでは、自ら率先して港湾整備のために動いていたわけではない。なぜなら、横浜はすでに貿易港であったがゆえに、大蔵省内で横浜港整備を目指す動きがあったからで

354頁。

15 横浜商工会議所創立百周年記念事業企画特別委員会百年史編纂分科会編『横浜商工会議所百年史』（横浜商工会議所、1981年）、116頁。

ある。ただし、大蔵省による横浜港整備の動きは、鈍かった。巨額の費用と外国商人の抵抗が障害となり、横浜港整備は容易に実現できなかったのである¹⁶。かかる状況のなかで東京築港論に対する支持が広がりはじめたため、横浜の貿易商は、自ら率先して港湾整備を行わざるを得なくなる。横浜の貿易商らは、「若シ官ニシテ之ヲ為スニ艱マバ、宜シク民力ヲ以テ之ヲ補フベク、民ニシテ之ヲ挙グルル克ハザレバ、官亦為メニ助クベキナリ」¹⁷と、神奈川県庁と協力して、民営による港湾整備の可能性を探っていくのである¹⁸。

しかし、横浜に港湾設備が整備されたとして、それでも田口や福沢らを満足させることはできなかつたろう。海国論を背景にした東京築港論において問題にされたのは、横浜の港湾設備が不足しているということだけではなかつた。田口の東京築港論に賛同していた福沢諭吉は、横浜ではなく東京に築港されなくてはいけない理由を、以下のように述べている。

今の横浜を以て今の儘〔註〕に改良張大し、能く日本国の中心市場と為すを得て不都合なかるべきや否や、我輩の疑ふ所なり。…（中略）…我輩は唯地形小山脈に圍繞せられ、区域狹隘規模偏小にして、逆も大日本帝国の中心市場たるの用に適せずと思考するなり。…（中略）…若し今日以後東海道筋の鉄道停車場を新設し、甲州路鉄道停車場を新設し、上武東奥筋鉄道停車場を新設する等、数条の鉄道を新設し、各其終極停車場を日本市場の中心たる横浜区内に設置せんとすることあらば、…（中略）…一寸の閑地をも見る能はざるに至ることあるべし。豈に日本の中心市場として商業上他の百般の便利を設くるの望あらんや。…（中略）…自今以後大に日本の貿

16 稲吉晃「不平等条約の運用と港湾行政（一）」『法学会雑誌』第46巻第2号（2006年）、428頁。

17 前掲、『横浜商工会議所百年史』、116頁。

18 同上、116～119頁。

易を盛ならしめんとするには、必ずや其規模横浜に幾倍し海陸の便利を兼併する一大市場を見出して、以て内外の貿易の中心とするにあらざれば、大日本帝国の富強を致すの道に於て、蓋し容易ならざる損害あらんと信ずるなり。これを為すの法如何。他なし、東京を以て内外貿易の中心市場と為すのみ。¹⁹

田口や福沢にとっては、ただ繋船設備ができさえすればよかったのではない。築港は、東京を上海や香港に対抗しうる一大都市として完成させるための手段であって、それ自体が目的なのではない。東京を世界の中心市場へと成長させようとするれば、国内各地へ延びる鉄道ターミナルその他の設備が必要であることは間違いなく、そのためには山間に位置する横浜では土地が不足する、と福沢はいうのである。

しかし、以上の関心をもとにした田口の東京築港計画は、あまりにも壮大すぎた。世界の中心市場を目指すのであれば、田口が示した程度の規模は必要であったかもしれない。だが、当時の東京府財政を考慮すれば、それが不可能であることは明らかであった。しかもその後、机上の築港計画は肥大化の一途を辿った。田口の東京論には工費の見積もりは示されていないが、1885年2月に内務省技師ムルデル（Anthonie Thomas Lubertus Rouwenhorst Mulder）により策定された「品海築港之議」では、工費総額は約1255万円と見積もられている²⁰。同年度（明治17年度）の東京府の土木費総額がおよそ17万円であったことから、その規模の壮大さがうかがわれる²¹。

現実性を欠いた東京築港論は、その後も検討は続けられるものの、規模

19 「大日本帝国内外貿易の中心市場」、『福沢論吉全集』第9巻、358～359頁。

20 東京市役所編『東京市史稿港湾篇第四』（東京市、1925年）、176～188頁。

21 東京都財政史研究会編『東京都財政史』上（東京都、1969年）、277頁。

ばかりが大きくなり、いっこうに着手されることはなかった²²。一方で、東京築港論に刺激された横浜築港は、条約改正を目指した外務省の支援も受けて、1889年9月に着手される。その規模は工費総額約200万円と、東京築港のおよそ六分の一であった²³。東京築港は海国論の一環として位置づけられたがゆえに、壮大な計画とならざるを得なかった。そのため、現実的な計画を提示した横浜築港とは違い、実現されるには至らなかったのである。

ともあれ、田口卯吉が提示した海国論というナショナルインタレストは、1880年代には横浜築港というローカルインタレストを表出させるに至った。海国論においては、日本が「世界の中心市場」となることが目指されるために、国内に一大通商港を建設する必要がある。しかし、海陸交通の結節点である通商港は、一定の領域に二つ以上共存することはできない。横浜の貿易商は築港をナショナルインタレストだとみなしていたが、東京築港が登場することによって、それがローカルインタレストだと自覚するに至るのである。

海国論が盛り上がりを見せるのは1890年代以降であるが、1880年代半ばにおいて、すでに東京と横浜では、通商国家構想というナショナルインタレストと港湾整備問題というローカルインタレストとが、海国論において結びつけられていたといえよう。次章では、1890年代以降本格化する海国論の展開を、とくに港湾問題に着目しながら概観していくこととしたい。

22 この間の経緯については、御厨貴『首都計画の政治——形成期明治国家の実像』（山川出版社、1984年）、第1章に詳しい。

23 『横浜市史』第4巻（横浜市、1965年）、882～883頁。しかもその大半は、米国から返還された下関事件の賠償金によってまかなわれた。

第2章 ナショナルインタレストとしての海国論

1. 世界的交通網の整備と海国論

東京築港は実現しなかったが、1890年代に入ると海国論は盛り上がりを見せる。その背景には、世界規模で進められていた交通網の整備があった。スエズ・パナマの両運河に福沢諭吉が注目していたことは先述した通りであるが、これらの海上交通網整備に加えて、1891（明治24）年にはヨーロッパとアジアをつなぐシベリア鉄道の建設が着手される。ヨーロッパとアジア、そしてアメリカとの距離は、急速に縮まりつつあったのである。

一方で、日本国内でも交通網整備は進みつつあった。1872年に新橋—横浜間の鉄道が開通したのを皮切りに、日本国内の主要幹線は建設が進められつつあった。さらに、1886年から90年にかけての企業勃興を背景として、地方鉄道の建設も各地で展開される。

国内外での積極的な鉄道建設を背景に、海国論をあらためて提示したのが大石正巳である。大石は、1855年土佐に生まれ、自由党の創立や大同団結運動で中心的な働きをした政治家であったが、1888年に新聞紙条例違反で検挙され、翌年に恩赦により出獄した後は英国に渡っていた。そして帰国後の1892年に『日本之三大政策』を発表する²⁴。

同書において大石は、ロシアの軍事的脅威を警戒しつつ、清朝とくに「将来亜細亜商業上の中心点となる可き」²⁵上海との経済的関係を強化することで国内産業を発達させるべきだと主張する。そのためには交通インフラの整備が不可欠であり、なかでも「三大国港を開き、三大鉄道を連絡し、四大航路を拡張するの事項を以て最大急務」²⁶とするのである。

三大国港とは長崎・横浜・青森の3港であり、これら3港を結ぶ路線が

24 大石正巳『日本之三大政策』（嵩山堂書店、1892年）

25 同上、4頁。

26 同上、5頁。

三大鉄道（長崎―門司・下関―横浜・横浜―青森）である。1891年には、日本国内の幹線鉄道は、すでに青森から尾道まで開通していたが、これらは狭軌で敷設されたため輸送力が劣っていた。大石は輸送力増強のために、幹線鉄道の広軌（標準軌）化を主張する²⁷。

日清提携を図る大石にとって最も重要視されたのは、上海との接続である。したがって、上海から日本への窓口としては、東シナ海に面した長崎港が最も適任である。大石の構想では、長崎から広軌鉄道でつながる横浜港は、首都東京の関門として、また国内各地から北米へと向かう玄関口として整備される。

他方で陸奥湾は、ロシアへの防備のために整備される。ロシアが日本を侵略することがあれば、まず北海道を侵略するだろう、と大石は推測する。なぜなら北海道は人口が少なく植民が容易なうえに、石炭や漁業資源も豊富だからである。したがって、北海道を防備するためにも、また北海道開発のためにも陸奥湾内に港湾を整備する必要がある²⁸。大石にとっての三大港とは、海外貿易の窓口としての長崎・横浜、そして北海道開発と国防のための青森を意味していたのである。

したがって四大航路は、海外貿易の窓口としての長崎と横浜から世界に向けて延びることになる。長崎から朝鮮諸港を経てウラジオストクへ至る北方航路、長崎から上海・香港を経てオーストラリアに至る南方航路、横浜から中国沿岸・インドを経てロンドンに至る西方航路、そして横浜からサンフランシスコに至る東方航路の四つの航路の整備を、大石は主張する。

海国論が模範とする英国は、17世紀から19世紀半ばまで航海法によって自国の海運を保護しており、もちろんそのことは日本国内でも広く知られていた。政府も日本海運の保護育成策に乗り出してはいたが、1880年代までは国内海運網の整備に追われて海外へと航路網を拡げることはでき

27 同上、110～118頁。

28 同上、99～109頁。

なかった。三菱が上海航路に進出してはいたものの、太平洋その他の海外航路には日本海運は未だ進出できていなかったのである²⁹。

そのため国内海運網が一応整備された1890年代には、日本海運の拡張を求める動きが活発化するのとは必然であった。1892年末の第4議会には、自由党から航路拡張建議案が出された。彼らは、従来の国内航路に対する補助金を打ち切り、それをオーストラリア航路や欧州航路に振り向けるよう訴えるのである³⁰。これらの海外への航路拡張策はすぐには実現しなかったが、日清戦後には造船奨励法・航海奨励法として実現していくこととなる。1880年代には壮大に過ぎた海国論が、1890年代になると現実性をもって語られるようになったのである。

2. 東邦協会における海国論

海外への航路拡張と国内における拠点としての港湾整備を重点においた海国論は、大石だけにとどまらない。海国論が議論された最も大きな場としては、1891年に設立された東邦協会が挙げられる。

東邦協会は、「東南洋の事物を講究する」³¹ことを目的として、小沢裕郎・白井新太郎・福本誠ら国粋主義者が中心となって設立された団体である。そのもっとも大きな特徴は、参加者が国粋主義者に限られず、広範囲に及んでいることである。会員名簿には、板垣退助や中江兆民などの自由党系、犬養毅や尾崎行雄などの改進黨系、伊東巳代治や渡辺国武などの官僚系、鳥尾小弥太や谷干城などの貴族院議員、さらに大陸浪人らも名を連ねている³²。また、先に紹介した田口卯吉や大石正巳の名も、その会員名

29 前掲、小風『帝国主義下の日本海運』、131～148頁。

30 航路拡張建議案の背景にある自由党の通商国家構想については、前掲中元「栗原亮一と自由党「土佐派」の「通商国家構想」」に詳しい。

31 「東邦協会設置趣旨」、『東邦協会報告』創刊号、1～6頁。

32 酒田正敏『近代日本における対外硬運動の研究』（東京大学出版会、1978

簿には確認できる³³。

東邦協会では海国論が積極的に唱えられたが³⁴、その端緒とされるのが稲垣満次郎の『東方策』である。稲垣は、1861年長崎に生まれ、1882年に東京大学に入学、1886年より英国ケンブリッジ大学に留学した。稲垣が留学中にまとめた『東方策（Japan and the Pacific, A Japanese View of the Eastern Question）』他を、帰国後の1891年に発表したことが契機となってアジア・太平洋地域における国際問題（東方問題）が日本国内で積極的に論じられるようになったといわれる³⁵。

稲垣も大石と同様にロシアのシベリア鉄道建設を軍事的脅威と認識するが、稲垣はロシアのみならず、イギリスをはじめとする西欧列強との対抗が必要であるとする。そして、列強に対抗するためにも、国内産業の発達を促し軍事力を強化する通商立国構想を示すのである。

そのためには、もちろん航路の整備が必要である。大石はアジアにおける商業の中心点が上海であることを前提に立論したが、稲垣はアジアにおける商業の中心点は移動することを前提に立論する。すなわち、「東洋に於ける商工業の中心点は尚ほ北上して好位置に遷転し行くべき必然の情勢」であり、その位置は西にアジア大陸、東に北米大陸、南にオーストラリアを擁する日本しかない、とするのである³⁶。

そのために航路整備が必要だということも、稲垣は論じている。大石は四大航路を提唱したが、これに対して稲垣は六大航路、すなわち①敦賀—ウラジオストク、②日本—オーストラリア、③日本—上海—中国南岸、④

年)、66頁。

33 安岡昭男「東邦協会についての基礎的研究」『法政大学文学部紀要』第22号（1976年）、71～73頁。

34 前掲、広瀬『国粹主義者の国際認識と国家構想』、170～172頁。

35 中野目徹『政教社の研究』（思文閣出版、1993年）、208頁。及び同上、102頁、375～377頁。

36 稲垣満次郎『東方策結論草案 上』、31頁。

日本—ニカラグア（パナマ）運河、⑤日本—カナダ、⑥日本—サンフランシスコ、を開設するよう主張する。

これらの航路と国内とをつなぐ港湾については、稲垣は南大門（長崎）・西大門（敦賀）・東大門（青森）・中央門（神戸・大阪）の4つの大港湾を整備する必要がある、と論じる。これら4大港の「築港費用の如きに至りては、国港は日本国四千万人の共有店の玄関なるか故に、…（中略）…国庫によりて之を支弁すべ」³⁷きだと、築港費用の負担方法にまで踏み込んで言及している。

稲垣によれば、日本国内の港湾は三つのランクに分けられる。一つは「国港」であり、すでに述べたように日本政府によって整備される。二つめは複数の府県にその後背地域が広がる「一地方ノ港」である。これは、後背地域となる複数の港湾がその整備費用を分担し、さらに国庫からの補助が出される。三つめは「一県ノ港」であり、これは県の地方税によって整備される。このように、港湾整備によって恩恵を受ける後背地域の大きさによって港湾をランク付けし、国庫による費用負担もランクに応じて行う、というのが稲垣の試案であった。これは後に大蔵省や内務省より出される港湾整備の基本指針とほぼ同内容のものである³⁸。稲垣の示した海国論は、広く論じられた海国論のなかでも最初期のものでありながら、きわめて高い完成度を誇っていた。

稲垣と同様に、東邦協会において海国論を展開したのが福本誠（日南）である。福本は1892年に『日本』に「海国政談」と題した海国論を掲載しているが、そこでは造船奨励法・航海奨励法の制定と定期航路の開設、

37 同上、85頁。

38 内務省の港湾政策については、『日本港湾史』（日本港湾協会、1978年）第1編第1章に詳しい。なお、大蔵省の港湾政策については、松尾家文書第42冊第2号「貿易港ノ整備完成ヲ急務トスル意見」、第12号「東京市道路改良費調」、第13号「商港施設ノ概要」（国立公文書館蔵）を参照。

さらに港湾修築による海運拡張策を論じられている³⁹。

福本は、稲垣と同様に六大航路を整備するように主張しているが、ヨーロッパ航路が構想されている点が、稲垣と異なる点であった。福本の唱える六大航路とは、①南清航路（上海・香港）、②北清航路（釜山・仁川・天津・上海）、③北露航路（ウラジオストク）、④豪州航路、⑤米州航路（バンクーバー・サンフランシスコ）、⑥欧州航路である。欧州航路を重視するという点では、福本の議論はむしろ大石の議論に近かった。

したがって、海外航路の出発点である港湾整備についても、福本の議論は大石と共通する。福本は、六大航路の出発点として横浜・神戸・長崎・青森・敦賀の五港の整備を主張するが、そのうち横浜・長崎・青森については、「大石正巳君の三大国港論と其の見を同するものあり」⁴⁰とし、大石の議論をそのまま引用する。これに加えて、「日本第二の港」である神戸も整備するよう福本は主張する。

福本と大石が大きく異なるのは、ロシアを軍事的な脅威としてのみみなすのではなく、貿易上の相手国ともみなしていた点である。それゆえ、日本海沿岸に重要港が必要となる。問題は、日本海沿岸は近世後期より国内物流の主要航路として機能していたために、同規模の中継港が多く、突出した重要度をもつ港湾がないことであった。太平洋岸や九州のように国際貿易の経験がある港湾があれば、重要港の選定に困ることはないが、日本海沿岸にはそのような港湾が存在しない。しかも、船川・伏木・小浜・宮津・境港など、その候補となりうる港湾も数多く存在していたのである。

そのなかから稲垣と福本は、敦賀を選んだ。それは決して偶然ではない。帆船から蒸気船への移行が進み、船舶の大型化が進むなかで、通商港に適した港湾の条件は変わりつつあった。新たな通商港を建設するには、技術的な裏付けをもって候補地を絞り込まなければならない。その裏付け

39 福本日南『海国政談』（日本新聞社、1892年）

40 同上、56頁。

を与えたのは、現役海軍水路部長であり、また東邦協会幹事のひとりでもあった肝付兼行である。

3. 肝付兼行の海国論

肝付は、1858年に薩摩で生まれた海軍軍人である。明治初年から測量業務に従事した人物であり、明治20年代以降は海軍水路部長のかたわら、海軍のスポークスマンとして活動した。とりわけ日清戦後には、アメリカ海軍大学校教授マハン（Alfred Theyer Mahan）のシーパワー論の紹介を通じて、海軍軍拡に貢献したことで知られる⁴¹。

マハンのシーパワー論とは、狭義のネイヴァルパワー（海軍力）だけでなく、海洋を利用する商船隊・漁船隊、またそれらを支える造船能力や港湾諸施設などを総合したものをシーパワー（海上権力）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⁴²。1890年に刊行された『海上権力史論（The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783）』によって提示され、英国・ドイツなどで高い評価を受けた。

シーパワー論で重要視される商業圏は、根拠地と交通線で示される。19世紀後半は、帆船海軍から蒸気船海軍へと移り変わりつつあった時代であり、そのため根拠地の重要性が飛躍的に高まっていた。帆船海軍の場合、根拠地は水と食糧の補給程度で済むのだが、蒸気船海軍の場合には水・食糧に加えて、大量の石炭、さらには船舶の修繕施設が準備されていなければならない。本土と海外市場及び植民地とをつなぐ交通線、そしてその交通線を有効たらしめる根拠地を総合したものを、マハンが商業圏と呼び、

41 柴崎力栄「海軍の公報を担当した肝付兼行」『大阪工業大学紀要』第55巻第2号（2011年）

42 石津朋之「シー・パワー——その過去、現在、将来」立川京一他編著『シー・パワー——その理論と実践一』（芙蓉書房出版、2008年）、15～18頁。

それらを確立するための海軍・商船隊その他の力を、シーパワーと呼ぶのである。

肝付の海国論は、マハンのシーパワー論の影響を受け、根拠地の整備を重視するものであった。『海上権力史論』の全訳が日本で刊行されたのは1896年のことであったが、海軍部内には本国で刊行直後に持ち込まれていたようである⁴³。いち早くシーパワー論に触れた肝付は、これを日本の海軍戦略に応用しようと試み、1891年に全国の港湾調査を行った。その成果が、1891年に田口卯吉の主宰する経済学協会で行われた、「西比利亜鉄道に対する日本の開港場を論ず」⁴⁴と題する演説である。

演説の内容は、同じ東邦協会に属する稲垣や福本とそれほど変わらないものであるが、肝付が現役海軍大佐であり、測量の専門家であることから大きな反響を呼んだ。演説内容は、経済学協会の機関誌である『東京経済雑誌』のみならず、『東京地学協会報告』や『日本商業雑誌』などにも転載された⁴⁵。また、海軍のスポークスマンにふさわしく、肝付は同内容の演説を様々な場所で行っている⁴⁶。

この演説で肝付は、シベリア鉄道開通後のウラジオストクを基点とする三大航路として①アメリカ航路、②上海航路、③日本航路を想定し、それぞれに対して日本が軍事的・商業的にどのように対応すべきかを論じている。具体的にどの港湾を整備すべきか、測量の成果をもとに実名を挙げて論じているのである。

43 麻田貞雄「歴史に及ぼしたマハンの影響」麻田貞雄訳『アメリカ古典文庫 8 アルフレッド・T・マハン』（研究社出版、1977年）、7～8頁。

44 肝付兼行「西比利亜鉄道に対する日本の開港場を論ず」、『東京経済雑誌』第613号（明治25年3月）

45 『東京地学協会報告』第8/9号（1891年）、『日本商業雑誌』第1巻第28号・第29号（1891年）。

46 たとえば明治30年には富山県高岡市で演説を行っている。『肝付大佐演説の要領』（私家版、1897年）

①アメリカ航路では、ウラジオストクからカナダ西岸のバンクーバーを経て、サンフランシスコからニカラグアまで続く航路を想定し、この航路に対しては津軽海峡に日本の開港場を設置しなくてはならない、と説く。しかもそれは、従来の開港場である函館ではなく、本州に位置する津軽湾内の大湊でなければならない、という。

②上海航路では、ウラジオストクから上海へと続く航路を想定している。この航路で要衝となるのは対馬海峡である。肝付は、朝鮮半島に位置する釜山港の有用性を指摘し、釜山に対抗するためには北部九州に開港場が必要である。だが、門司・唐津・伊万里など従来の港はいずれも汽船を碇泊させるには、地形に問題がある。そこで、九州鉄道の佐賀駅にほど近い仮屋を開港場として整備するよう主張する。

肝付がもっとも力を入れて論じているのが、③日本航路である。肝付は、稲垣と同様に「東洋の商業圏」を上海から横浜・神戸へと移すことを目指しているため、ウラジオストクから横浜・神戸へと接続する日本海沿岸の港湾は重要視されたのである。そしてそのためには、汽船が安全に碇泊できなければならない。肝付は、地形上の条件を満たす候補地として、油谷・瀬戸崎（以上山口県）・宮津・舞鶴（以上京都府）・小浜・敦賀（以上福井県）・七尾（石川県）・船川（秋田県）の8港を挙げ、それぞれにつき詳細に検討する。肝付は、「陸岸ノ環繞」「水深及底質」「陸揚ノ便」「内地ノ運搬」「設市ノ余地」「灯台ノ有無」「暗礁及浅州ノ害」「軍港及要港ノ拘束」の8条件を点数化して比較した結果、敦賀をその最有力候補地とする【表1】。

肝付が作成した一覧表からは、「内地ノ運搬」が、その最大の要因であったことがうかがえる。候補地のなかで鉄道がすでに通じていたのは敦賀のみであり、他の候補地には鉄道敷設の計画はあっても、未だ実現してはいなかった。これは、すでに述べてきたように、東邦協会の海国論が「東洋の商業圏」の奪取を前提としていたことと関係している。横浜・神戸に旅客・貨物を集中させるために日本海沿岸の港湾に求められた機能は、何よりもその鉄道連絡だったのである。

【表1】肝付兼行による日本海沿岸諸港調査表

	陸岸ノ 環繞	水深及 底質	陸揚ノ 便	内地ノ 運搬	設市ノ 余地	灯台ノ 有無	暗礁及浅 州ノ害	軍港及要 港ノ拘束	差引通計
油谷	70	70	100	—	—	—	- 5	—	235
瀬戸崎	80	90	90	—	100	—	- 10	—	350
宮津	90	100	100	20	90	—	—	—	400
舞鶴	100	90	90	40	95	—	—	- 50	365
小浜	70	90	60	15	30	—	—	—	265
敦賀	85	90	100	97	80	40	—	—	492
七尾	90	80	60	15	100	—	- 70	—	275
船川	30	50	30	30	10	10	- 10	—	150

（出典）『東京経済雑誌』第613号、305頁。

もっとも、当時は舞鶴にも鉄道敷設計画が進みつつあった。しかし、海軍軍人である肝付には、軍港である舞鶴に不特定多数の外国船が出入りする商港を建設することは、到底認められない。そのため、たとえ舞鶴鉄道が実現したとしても、舞鶴ではなく敦賀に商港を建設することが東邦協会の総意となりつつあったのである。

以上のように、1890年代には東邦協会を中心として海国論が広く共有されるようになった。なかでも、日本海沿岸の港湾整備について詳細に論じた肝付の演説は、近世以来の沿岸海運が衰退しつつあった日本海沿岸諸地域に大きなインパクトをもたらすことになる。いくつかの地域社会には、海国論の実践が地域振興の起爆剤になり得ると捉えられた。次章では、京都府の宮津と青森県の事例をもとに、中央の言論空間で展開されていた海国論の実践が試みられていくなかで、地域社会でどのような反応を示したのか、検討することにした。

第3章 地域社会における海国論の実践

1. 宮津港の特別貿易港化

肝付の構想に最も敏感に反応したのは、京都府の宮津であった。肝付が経済学協会で演説をしたのは1891年11月のことであったが、早くもその翌年8月には「宮津商港・鉄道期成同盟会」（以下、同盟会）が結成されている。

宮津は、若狭湾の西部に位置する港町である。他の日本海沿岸諸地域と同様に近世後期には全盛期を迎えていたが、国内の陸上交通網が整備されるに当たって明治中期には宮津の繁栄にも陰りがみえていた⁴⁷。かかる劣勢を挽回すべく、宮津町長黒田宇兵衛を中心として同盟会が結成されたのである。

宮津は、近世以来海運で栄えてきたこともあり、極めて早い時期から汽船航路の誘致を目指していた。渋沢栄一らの共同運輸会社が国内汽船網を構築しようという動きに呼応して、廻船問屋らによって1884年に丹州汽船会社が設立されている。汽船航路誘致の試みは失敗に終わったけれども、シベリア鉄道開通に応じた日本海沿岸の港湾建設を求める肝付の議論に、宮津の人々は反応する素地があったといえる。

宮津商港・鉄道期成同盟会は、宮津港を特別輸出港へ指定させると同時に、京阪地方と宮津を鉄道で結びつけることを目指して結成されたものである。特別輸出港とは、開港場が五つに制限されていた旧条約下において、取扱品目を制限したうえで海外への輸出を特別に認められた港湾のことを指す。1889年に石炭・米穀・麦・麦粉・硫黄の5品目の輸出を認める特別輸出港制度が設けられ、四日市・博多・口ノ津・三角・小樽・下関・門司・唐津・伏木が指定された⁴⁸。同盟会は、特別輸出港としての指定を

47 宮津市史編さん委員会編『宮津市史』通史編下巻（宮津市、2004年）、593頁。

48 大蔵省関税局編『税関百年史』上巻（日本関税協会、1972年）、148～149頁。

受けるべく請願書を作成し⁴⁹、1893年の第四議会には法律案を提出するに至った⁵⁰。

彼らが特別輸出港指定と鉄道建設を通じて地域振興を図ろうとした背景に、肝付の演説の影響があったことは、請願書のなかに記された以下の記述からも明らかである。

試ニ西伯利亞鉄道竣功後ノ情況ヲ想像スルニ、歐人ノ東洋ニ来往スル者復タ印度洋ノ迂路ヲ取ラスシテ、一ニ此鉄道ニ拠ルヘク、且米国ニ渡ラントスルモノハ是レヨリ我国ノ津軽海峡ヲ通過シテ東太平洋ニ出テン。其我国ニ来ラントスルモノハ、直ニ南航シテ我北部ニ一ノ良港ヲ求ムルナラン…（中略）…願フニ北海ノ良港ト称スルモノ少ナカラス、北海道及島嶼ハ姑ク置キ、新潟ハ已ニ貿易港タリ、伏木ハ特別輸出港タルモ共ニ河尻ヲ利用スルニ止マリ、港湾ト称スルニ足ラス。而シテ長門ノ油谷・瀬戸崎、丹後ノ宮津・舞鶴、若狭ノ小浜、越前ノ敦賀湾ナル常宮、能登ノ七尾ナル北湾、羽後ノ舟川^(ママ)諸港ノ如キ何レモ形勝ノ地ニシテ、其中最モ優レタルハ敦賀、宮津、舞鶴ノ三港トス。然レトモ是レ只現形ニ就テ云フモノ、ミ。若シ更ニ其通商貿易ノ利害ヲ研究スレハ、敦賀ハ鉄道ノ便アルモ彼ノ柳ヶ瀬隧道ノ険ハ勾配急ニシテ多数ノ貨車ヲ連繫スル能ハス。為メニ鉄道ヲ改造セサレハ貿易地ニ適セス。又常宮ハ貿易港トナスニ数百万円ヲ投シテ築造スルヲ要シ共ニ商港トナス能ハサルノ不便アリ。舞鶴ハ已ニ軍港トナリ且港口狭小ニシテ商港ニモ適セス。独り宮津ニ至リテハ濠湾広潤ニシテ、補修ヲ加ハサルモ直ニ使用スルヲ得ヘク、加フルニ舞鶴鉄道成ラハ僅ニ六里ヲ延長シテ直ニ宮津港ニ達スルノ便ヲ得ヘシ。是レ宮津ヲ以テ北海ノ良港トシ他日通商貿易ノ港トスルニ適當ナリト云フ所以ナリ。此説ハ徒ニ

49 宮津市永年保存文書111『宮津商港及鉄道速成一件』（宮津市役所蔵）、「宮津港ヲ特別輸出港ト定メラレンコトヲ望ム請願書」

50 宮津市永年保存文書111『宮津商港及鉄道速成一件』、「宮津港法案并参考書」

宮津地方人民ノ私言ニ非スシテ肝付海軍大佐ノ調査亦実ニ此ノ如シ。⁵¹

現役海軍大佐である肝付の名前を示して請願の正当性を強調する一方で、肝付が最有力候補とした敦賀については、既設鉄道の改築が必要であるとして、宮津の優位点を主張する。また、当時計画されていた舞鶴鉄道を延伸することで、宮津の弱点であった「内陸ノ運搬」についても強みに変えていこうとするのである。

しかし、地形や内陸との連絡という点で宮津が通商港として適地であるとして、ウラジオストックとのあいだで一体何を取引するというのか。彼らが想定していたのは、石材と牛、それに米穀であった。丹後地域は花崗岩の豊富な産地であり、また丹後を含む三丹地方は古来より牛の産地として有名であった。さらに舞鶴より延伸される鉄道を用いれば、若狭・越前それに山陰地方一帯から米穀を運搬することが可能になる。そして、新たに都市が造られるウラジオストックには、これらの需要が高まるはずだと、同盟会は予測するのである。

同港ハ新開地ニシテ将来起スヘキノ建築土功少ナカラス。其最モ必要ナル石材ハ殊ニ不足ヲ訴ヘ其供給ヲ朝鮮ニ仰クモ石質佳良ナラス。量数夥多ナラスシテ更ニ他ノ地ヨリ輸入スルヲ欲スルノ勢アリ。又同港ハ近時人口日ニ繁殖シ、随テ食牛ノ需要大ニ増シ之レカ輸入ヲ望ム亦争フヘカサル事実ナリト聞ク。即チ是等二品ヲ以テ宮津港ノ主タル特別輸出品トシ傍ラ米穀ヲ輸出セハ自他ノ便益少ナカラサルヘシ。況ンヤ他日北海ノ形勢一変セシ時ニ当リ更ニ宮津港ヲ以テ貿易港トナスノ準備ヲ整ヘ大ニ通商ノ便宜を得ヘキオヤ⁵²

51 前掲、「宮津港ヲ特別輸出港ト定メラレンコトヲ望ム請願写」

52 同上。

以上のように、肝付の演説に呼応するかのように、宮津では特別輸出港指定を求める動きが顕在化した。宮津が他の諸港に先駆けて海国論に即して地域振興を目指すことができた背景には、当然ながら貿易港制度を熟知した人物の協力があった。元大蔵官僚で進歩党系の衆議院議員であった、神鞭知常である⁵³。

神鞭は、1848年丹後国与謝郡に生まれ、1873年に当時横浜税関長を務めていた星亨の招きで大蔵省に入省した。以後一時期を除いて、明治20年に実業界に転じるまでのほとんどの期間を大蔵省で過ごした。1890年の第一回衆議院議員選挙で、出身地である京都第六区から無所属で当選し、その後は実業界の利害を代表する議員として活動した人物である。

代議士としての神鞭の特徴のひとつに選挙での圧倒的な強さが挙げられるが、それは彼が、大蔵省時代の経験を活かして独自の地域振興策を提示できたことによる。宮津の特別輸出港指定運動は、その典型的な事例である⁵⁴。宮津商港・鉄道期成同盟会の背後にも、当然神鞭の姿があった。

1893年2月に衆議院に提出された「宮津ト浦塩斯徳及朝鮮等貿易ニ関スル船舶ノ出入及貨物ノ積卸ヲ許スノ法律按」及び「宮津港法案参考書」は、神鞭の手によるものと思われる。これは宮津の地域住民が請願したように特別輸出港指定を求めるものではなく、輸出入ともに可能な特別貿易港への指定を求めるものであった。旧条約下には、海外輸出に限った特別輸出港だけでなく、貿易品目と貿易相手地域を限定して輸出入を認める特別貿易港制度も存在していた⁵⁵。神鞭は、輸出のみならず輸入も可能な特別貿易港への指定を実現しようと試みたのである。大蔵官僚経験があり制度を

53 飯塚一幸「[「対外硬」派・憲政本党基盤の変容—京都府丹後地域を事例に—] 山本四郎編『近代日本の政党と官僚』（東京創元社、1991年）

54 なお、第一回及び第二回総選挙においては、地価修正運動によって神鞭は選挙基盤の強化をはたしているが、これも大蔵省時代の経験がなければ困難なことであった。同上、377～380頁。

55 前掲、『税関百年史』上巻、148～149頁。

熟知していた神鞭だからこそ、細かい転換が可能であったといえよう。

特別輸出港ではなく特別貿易港指定を目指した理由は、税関出張所設置の負担をやわらげるためであった。神鞭は、特別輸出港指定にともなう生じる税関出張所設置費用も年間2000から3000円と見積り、これには年間10万円規模の輸入があれば足りるとする⁵⁶。日本からの輸出品はほとんど無税品であるが、漁獲品・毛皮類などロシアからの輸入があれば、税関出張所の負担はほとんどない、と主張するのである。

また神鞭は、「西比利亞鉄道成就ノ暁ハ我北海面成ルヘク京阪ノ工業中心ニ最モ近接セル処ニ於テ、尚ホ一二ノ開港場ヲ要スル必然ノ勢ナレハ、…（中略）…唯該地方人民ノ希望ノミナラス、実ニ帝国ノ要務ニ外ナラサルヲ信ス」⁵⁷と、宮津の特別港指定の利点を京阪地方の工業発達と関連づけて論じる。先の請願書では宮津開港の国家的な意義は、「唯地方人民ノ私利ヲ目的トシテ望ムニ非ス、実ニ国家百年ノ大計ニ於テ得策ナリト信ス」と素朴に語られていたにとどまっていた。だが、元大蔵官僚であり実業家でもあった神鞭は、京阪地域の工業製品の輸出という、より実体的なインタレストと結びつけようと試みるのである。

したがって神鞭は、特別貿易港指定運動の成功のみに満足しない。運動の成功にともない、宮津商港同盟期成会は解散することになったが、その際に神鞭は幹事一同の名で「地方有為ノ諸君ニ告グ」と題する文書を発表している。これは貿易港指定後の宮津において、なさなければならない事業について、整理したものであった。その内容は、おおよそ以下のようなものである。

まず、宮津に問屋・倉庫会社・銀行・商社を設置し、さらには「有為ノ青年」をウラジオストクへ派遣して事情を学ばせることをその第一歩とす

56 ロシアからの輸入品の輸入税率を、平均5分と見積もっている。前掲、宮津市永年保存文書111、「宮津港法案并参考書」

57 同上。

る。また、通商貿易の拠点を目指すためには、発着する汽船に供給する石炭や食塩なども準備しなければならないが、若松・唐津などから、それらの安定的な供給を図る。さらに、主な輸出品となるべき「石材及生牛輸出法」のみならず、農産物や「錫及鯨等ノ干魚及海産物」・「清酒及醬油」などの輸出方法を検討し、また山陰各地からの連絡を容易にするための道路整備の必要性などが提示されている⁵⁸。

これらの事項は、国家に対しての要求ではなく、地域住民に対する要求であった。神鞭は、特別貿易港法案の成立「ヲ祝スルト共ニ、将来ハ如何ナル事業ヲ営ミ如何ナル方法ニ依リテ通商セントスルカノ最モ重要ナル問題ニ就テハ、責任ヲ負フテ深ク探求査覈セザルベカラザルナリ」と、地域住民の奮起を促していく。

実際に神鞭は、ただちにこれらの事業に着手していく。1893年3月、神鞭は日露韓貿易会社を設立し、自ら社長に就任してロシア・韓国との貿易に乗り出した。ところが、その結果は惨憺たるものであった。同年11月には、借り受けた汽船に石材・食牛などを積み込み初航海を試みたものの、悪天候によりウラジオストクへ辿り着く前に引き返すことになった。その後、ウラジオストクへの視察員の派遣、大豆輸入などを試みたものの、いずれも成功せず、同社は1898年には解散に追い込まれてしまった⁵⁹。

宮津の通商港化に向けた取り組みは、結果としては失敗に終わった。しかし、中央での政治・行政経験のある神鞭知常によって海国論がもちこまれた結果、宮津の地域住民は、貿易港整備及び航路開発をローカルインタレストとして認知するにいたったといえよう。しかも、その影響は宮津のみにとどまらず、その後の議会で各地から特別貿易港指定を求める法律案が噴出する契機となった。かくして、海国論を通じてナショナルインタレ

58 宮津市永年保存文書111『宮津商港及鉄道速成一件』、「地方有為諸君二告グ」

59 宮津市永年保存文書111『宮津商港及鉄道速成一件』、「外国貿易に関する歴史」

ストとローカルインタレストを結合させようとする動きは、全国的なものとなっていく。

2. 陸奥湾の開港論

そのひとつとして、青森県の陸奥湾が挙げられる。すでにみてきたように、シベリア鉄道の開通にともない津軽海峡の重要性が増すという考えは、東邦協会を中心として広まっていた。青森において、それらの考えに呼応したのが、東奥日報主筆の成田鉄四郎である。

成田は、1864年弘前に生まれ、旧藩校の後身である東奥義塾を1884年に卒業した。その後、同塾の講師、『茨城日報』主筆などを経て、1890年4月に『東奥日報』の主筆に就いた。同年、第一議会の取材のために上京した成田は、東京における青森への無理解を実感する。東京では北海道開拓に向けた動きはあっても、その中途に位置する青森は、その場所すら知られていなかったのである⁶⁰。

かかる状況に成田は憤慨する。だが、成田は神鞭と異なり中央での政治・行政経験がない。そのため、直接的に地域住民を運動に巻き込んでいくことは、成田の得意とするところではなかった。ジャーナリストであった成田にできることは、自らが主筆を務める『東奥日報』紙上で論説を発表することである。そしてその際に成田が目にしたのが、海国論であった。成田は、海国論を媒介として陸奥湾に求められる国家的要請と、青森県の地域振興とを結びつけようとしたのである。成田による論説群は1894年1月に『陸奥湾之将来』として刊行されたが、その巻末に大石正巳や稲垣満次郎の議論が附録として付けられていることから、成田の論説が同時期に展開されていた海国論に触発されたものであることは明らかで

60 前掲、河西『近代日本の地域思想』、206～209頁。

ある⁶¹。

以上のような関心から海国論を提示する以上、成田は大石や稲垣の議論を援用しつつも、海国である日本の中心を陸奥湾に設定しなければならない。成田は、稲垣と同様にアジアにおける商業の中心点は北上すると考えるが、「港津東漸の趨勢茲に止まらず、他の刺激ありて更に之を促かすものならば、横浜以東に良港を求むるを禁すること能はざるべし」⁶²、と論じる。ニカラグア運河からサンフランシスコ、バンクーバーへと延びるアメリカ沿岸航路と、シベリア鉄道とをつなぐ最適地は津軽海峡であり、陸奥湾は商業の中心点となる。そして、「時勢の変遷は地理の形態に影響を及ぼし、貿易中心港の変遷とならんには都城の之れに伴ふて移転する」⁶³結果、「弘前は大日本の国都たり、青森は東洋中心の貿易港たり」と、成田は弘前への遷都論にまで話を及ぼすのである。

また、ロシアを軍事的脅威とみなす大石の議論を引き継ぐ以上、陸奥湾内には軍事的拠点を整備されなくてはならない。すでに1890年には、海軍鎮守府として室蘭が指定されていたけれども、これには室蘭の商港化を目指す室蘭の鉄道会社や石炭会社からも反発の声が上がっていた⁶⁴。かかる状況を見て成田は、室蘭港は「太平洋より来るべき英独米仏の如き艦船を尻矢岬角に防くこと便なるべきも、魯領より来れる者を竜飛岬頭に防くこと甚た不便」⁶⁵と、ロシアから津軽海峡を防備するためには不利であると主張する。むしろ室蘭港は、函館に代わる商業港としての発展を目指すべきだという。

61 成田鉄四郎『陸奥湾之将来』（私家版、1894年）なお、『東奥日報』上の連載と『陸奥湾之将来』に収録されている論説との対応関係については、前掲、河西『近代日本の地域思想』、211頁に整理されている。

62 同上、10頁。

63 同上、22頁。

64 前掲、河西『近代日本の地域思想』、221頁。

65 前掲、成田『陸奥湾之将来』、49頁。

北日本に配置される鎮守府には対ロシア防衛の根拠地としての役割が求められる以上、それは津軽海峡に配置されなくてはならない。「函館、竜飛、大間の岬角に砲台を設」⁶⁶けるだけでなく、その近傍に海軍鎮守府を設置する必要がある。それには津軽海峡から離れた室蘭ではなく、陸奥湾の北部に位置する大湊が最適であると、成田は論じるのである。

大湊は陸奥湾内にあるを以て津軽海峡を警備するには屈竟の地なり。西は竜飛岬、東は尻矢岬、北は函館港、南は平館岬、地勢の中央にあるか故に緩急能く応援するを得べく航路の四通八達なるを以て北海道の接続は西に東に自由たるべし。⁶⁷

このように成田は、商業港としての青森、政治都市としての弘前、軍港としての大湊、というように陸奥湾内の各地に海国論に基づいた役割を与える。そして、その実現のために地域住民の奮起を促すのである。

予輩の切望するものは港民の精神を發揮するにあるなり。商業地の人民となり貿易家となりて、四海を乗り廻はるの裕紀を養はるへからず。青森町民は実は一の町民を以て甘んせり。県庁及び諸官衙の官吏を相手に一文商売を為し各郡村の出張員、北海道の出稼人を捕へて旅籠錢を取れるに過ぎざるなり。其品位甚た賤しくその精神甚た卑くして、殆んと大勢の趣向を察するの議なく、鉄道開通の如きは如何なる影響を此地に及ぼすやを悟る能はず、…（中略）…寧ろ自家の小利に眩みて港民大体の得失を考ふるの公共心あらざるなり。⁶⁸

66 同上、46頁。

67 同上、51頁。

68 同上、33頁。

青森まで日本鉄道が開通したのは、1891年9月のことであった。鉄道の開通は陸奥湾を商工業の中心とする千載一遇の機会であるのに、青森町民の動きが鈍いことに対して、成田は叱咤するのである。

もっとも、青森町民も、鉄道開通を坐して見ていたわけではない。1892年11月には、青森町会議長から内務大臣井上馨に対して「青森築港の議に付上申」が出されている。これは青森湾へ国港を建設することを求めた上申であるが、そこでは「我青森港の地たる本州尽頭の港湾にして、一葦北海道を望み、実に之れか連鎖の形勢を占む、客年日本鉄道会社線の一たひ当港に貫通してより、貨物の出入、旅客の往来既に著しく其煩繁を加へたり」⁶⁹と、鉄道の開通を契機として、陸奥湾が北海道と本州との連絡上重要な位置付けが与えられることを強調している。

しかし、青森町は、この時点では築港に対して具体的な計画をもっていたわけではなかった。青森町による上申は、青森築港を実現させるというよりは、むしろ近傍の小湊（浅所）築港を中止させることに主眼が置かれていた。

浅所の地たる多少形勢の宜きを得たるものなき非ずと雖も、地勢狭隘にして、一方に偏し、好しや之を築港するも、其用をなすの区域誠に狭少にして、僅かに日本鉄道会社の線路に接して北海道に出入するに過ぎざるべし、…（中略）…今や当湾僅かに数里を隔つるの両地にありて、妄に競争して築港の拳に出つる事あらんか、本会実に恐る俱に其全を保つ能はずして互に意外の悪結果を来すに至らんことを。…（中略）…当地方たる当湾内の中央にありて、（東北・奥羽の一稲吉註）両鉄道の帰着点に位し、数千年間に生長したる繁盛地なるを以て、湾内各所に不完全な築港となさんより寧ろ当地に完全なる一大埠頭を築きて独り当地方の利益を謀るのみな

69 青森市編『青森市史』第3巻（国書刊行会、1982年）、263頁。

らず、併せて国家の利益を考うるに如かざるべし……⁷⁰

日本鉄道を建設する際の資材などは、青森から20kmほど離れた夏泊半島の小湊より搬入されていた経緯もあって、小湊の地域住民はこれを機に小湊を陸奥湾の中心として発達させようと、青森町に先んじて内務省に海岸埋立工事を陳情していた。かかる状況に対して青森町会は、港湾機能が陸奥湾内各所に分散してしまうことで共倒れになる恐れがある、として青森築港の必要性を強調するのである。青森町の訴えは、青森県会において認められる。同年12月の青森県会では青森港湾測量費として約2261円を認め、青森築港に向けて準備を始めていく。

小湊築港論との対立は、青森町の商工業者の団結を促した。そしてその際にも、海国論が援用された。1893年8月には、青森町の商工業者の親睦団体として青森商業倶楽部が結成され、またこの商業倶楽部をもとに農商務省の許認可団体である青森商業会議所が設立された⁷¹。青森商業倶楽部の設立趣意書には、「「ニカラワ」運河の開鑿、「西伯利亞」鉄道落成の期は世界商業の大勢茲に一変して我帝国は実に東洋商圏の覇者たるを得べき時運に列着する」との状況認識が示され、その「大勢に沿うの大計を講究し、地方福利の増進を希図するの機関たらしめん」と、その目的がうたわれている⁷²。

もちろん港をつくるだけでは、世界貿易の中心地とはなり得ない。1893年に宮津港が特別貿易港として指定されたのをみて、青森町も海外貿易港への指定を目指して動き出した。1894年12月には青森町で対魯貿易期成同盟会が結成され、翌95年2月の第8議会には、青森県選出代議士源辰・

70 同上、264頁。

71 青森県史編さん近現代部会編『青森県史』資料編近現代2（青森県、2003年）、448～450頁。

72 同上、「青森商業倶楽部設立趣意書」、448頁。

菊池九郎によって「陸奥国青森港ニ於テ露領浦潮斯徳港及西比利亞沿岸貿易ニ関スル船舶ノ出入及貨物積卸許可法律案」が出される。宮津は石材と牛をウラジオストクへ輸出することを目指していたが、対魯貿易期成同盟会は、秋田や岩手など東北全域から出る貨物（米・酒・味噌・醤油）を青森からシベリア地方へと輸出することを目指していた⁷³。

成田自身は1894年9月に死亡しているが、彼の遺志を受け継いだ青森町の人々によって海国論の実践が試みられたといえよう。だが、それにもかかわらず、青森港の特別輸出港指定は、1906年まで実現しなかった。

すでに触れたように、宮津港が立法によって特別貿易港に指定されたことを契機として、帝国議会には日本海沿岸を中心に各地から特別貿易港指定法案が提出されるようになっていた。しかし、宮津のように必ずしも成功が見込めない特別貿易港が設置されることに、大蔵省は警戒心を抱く。それまでの日本の貿易港政策を制約していた旧条約が1894年に改正されたことを契機に、大蔵省は貿易港体制の一新に乗り出した。その結果、第9議会において開港外貿易港法が成立し、貿易港指定については大蔵省が許認可権をもつことになる⁷⁴。日清戦後に期待されたのは、対ウラジオストク貿易よりも対朝鮮貿易であった。対朝鮮貿易が見込めない青森港は、貿易港指定が日露戦争終結以後まで持ち越されることになったのである。

おわりに

ナショナルインタレストとローカルインタレストは、その中間に位置するアクターによって結合されるとき、効率的に実現される。明治初年の「富国論」はその典型的な事例といえるであろうし、また明治中期以来の

73 『帝国議会衆議院議事速記録』9（東京大学出版会、1979年）、534頁。

74 前掲『税関百年史』、150～151頁。

鉄道政策も同様であろう。これらの領域において、地方名望家と呼ばれる人々は、ローカルインタレストを手入れ（マネジ）することで、結果としてナショナルインタレストも実現した。しかしながら、明治期における海国論では、両者が結合されることはなかった。そのことは、戦前日本の海国論のひとつの弱点となったであろう。

1880年代の東京築港においては、壮大な海国論にもとづいて設計がなされたために、それが実現されることはなかった。そもそも東京において、築港問題がローカルインタレストとみなされたかどうかは疑わしい。田口卯吉や福沢諭吉にとって、東京築港はあくまでナショナルインタレストであり続けた。一方で東京築港論を契機として、横浜の貿易商らには築港問題がローカルインタレストとして自覚されることとなった。だがその結果として実現した横浜築港は、最終的には外務省の資金で建設されることとなったために、横浜の貿易商らによるローカルインタレストとしての自覚は長続きしなかった。以後、横浜の港湾設備の不足に対する批判は、戦後にいたるまで繰り返されることとなる⁷⁵。

1890年代には東邦協会を中心として海国論が広く共有されていたが、それらは神鞭知常のような議会政治家や成田鉄四郎のようなジャーナリストによって、地域社会に導入された。彼らは海国論を提示することによって、ナショナルインタレストとローカルインタレストを結びつけるよう地域住民を鼓舞していく。そして、近世より国内海運の中継地として発達した日本海沿岸及び津軽海峡の各地には、それらを受け入れる素地があった。だが一方で彼らには、それを現実のものとする経済力はなかった。結局のところ、宮津や青森の経済規模では、港湾整備がすぐにナショナルなインタレストと結びつくことはなかったのである。

かくして日本の港湾政策には、ナショナルインタレストとしてのみ認識

75 それは、日本の港湾政策全般に対する批判でもあった。寺谷武明『近代日本港湾史』（時潮社、1993年）

されローカルインタレストという下支えをもたない横浜などの大貿易港と、ナショナルインタレストを標榜しながら実態としてローカルインタレストから脱皮しきれない地方港湾という、二種類の港湾が併存することになる。日清戦後に列強が東アジア各地にそれぞれの自由港を建設し始めると、田口は日本の主要港を自由港にして対抗すべきだと主張した⁷⁶。香港・青島・大連に対抗しうる自由港が、日本にも必要だと彼はいう。だが日本には、それを可能にする環境が、大貿易港にも地方港湾にも存在しなかったのである。

76 「東洋自由港の競争」『東京経済雑誌』第1195号（1903年8月）