

# 地域経済の創出

## ～明治初期北海道石炭産業史の再検討～

北海道大学大学院経済学研究科准教授 内藤 隆夫

### I. 研究の概要・経緯

提出済の応募書類中の「研究計画の概要」に則り、研究史の博搜とその批判的検討から本研究を開始した。それと並行して、それら研究史で使用している史資料の収集を行った。その結果、まず別紙「参考文献リスト」から分かるように、有力な先行研究、中でも実証研究は1950年代から60年代に発表されたものが中心で、70年代以降のものは後述する田中修「明治初期北海道における鉱山政策」、同「幌内炭礦鉄道の官営と「北炭」の成立」（同『日本資本主義と北海道』北海道大学図書刊行会、1986年所収。原論文は1884年）等を除き少ない（なお、永井秀夫『日本の近代化と北海道』北海道大学図書刊行会、2007年は、著者の没後に関係者が編纂した遺稿集である。そこでは、研究史の回顧と特徴づけられる論考は1990年代以降、実証研究は1960年代のものが中心である）ことが、まず判明した。従って、いくつかのテーマについて、近年の日本経済史・経営史研究の成果を踏まえた新たな解釈が可能と考えられる。ただし、前記「参考文献リスト」に記載しなかったものを含め、収集した研究史は当初の想定以上に膨大であった。そこで当初の研究計画を若干修正し、応募書類中の「研究の目的」及び「研究計画の概要」に記した視点をもとに研究史を分類・整理し、その問題点と、そこから導き出される今後の研究の方向性をまとめることとした。今回の研究結果をもとに、まずはサーベイ論文を作成することを当面の目標とし、その上で各テーマに関し、本研究期間中に収集した史資料と、新たに所在が確認された史資料によりつつ実証研究を行う予定である。それを通じて、北海道における「地域経済の創出」という本研究の課題に対する最終的な回答を導き出したい。上記の各テーマとは、「近代北海道史研究の課題」「辺境論と内国植民地論」「開拓使時代の特徴」「明治前期におけるインフラ整備の状況」「開拓使官僚・お雇い外国人」「幌内炭鉱・鉄道官営事業」「関連する石炭産業史上の諸問題」「北海道炭礦鉄道の成立と展開」の8つであり、そのように分類した理由は行論において明らかにする。

なお本研究の対象とする時期は、明治初期から北海道炭礦鉄道（以下適宜「北炭」と略）の成立（1889年）あるいはその創業期（1890年代前半頃）までとし、取り扱う文献の対象もそれに限定する。ただし、部分的にその前後の時期に触れることがある。

### II. 研究史の分類と整理

#### 1. 近代北海道史研究の課題

本節では、当面は直接の研究（個別実証研究）テーマとはならないものの、それらを大枠で規定する問題意識に関わる諸点を提示したい。

### (1) 北海道の「特殊性」

後述のように北海道の「特殊性」を、時に価値判断を含めつつ強調する見解には筆者は賛成し得ない。しかし、「特殊性」自体は確かに存在する。永井秀夫「北海道史の研究と時代区分」(同『日本の近代化と北海道』)では、「同じ近代化過程にあっても、特殊な辺境地域の開発という形で発展した北海道の経済的・社会的な特徴をどのように位置づけるのか」という問題がある。未開の処女地と資源の開発、資本の未成熟、労働力の過少、産業構成の偏り、市場構造の特殊性、そのほか近代北海道の経済的特質は、北海道的な農業と土地制度、囚人労働から監獄部屋労働への流れという特殊な労働力調達形態、社会問題、労働問題の尖鋭さ、などをも生み出している。こうした特殊性をどのように総括するかが、戦後の北海道研究の出発点となった」(3頁)と述べている。明治期の北海道を、本州と完全に同質な地方であるかのように見なして研究を進めることは、やはり危険と考えられる。

もう一つ重要なのは、詳しくは後述する「経営資源の不足」という本研究の視点が、既に上記の永井の指摘の中にある程度含まれていることである。それが重要であるのは、既に研究史で検討されている問題を、単に現在流行しているキーワードを用いて論じ直しただけの結果に終わっては、研究史に貢献したことにならないからである。しかし筆者は先の視点をを用いることで、日本の各地方経済史研究との共通の土壌あるいは変数によって、当該期の北海道経済を論じることが可能になると考えている。

### (2) 「産業革命」の有無と工業化の前提条件の成熟

近代日本経済史研究では、1880年代半ば頃から産業革命が開始された、あるいは工業化が本格化したことが広く同意されている。これに対し北海道史研究ではそうではない。田中修「北海道工業史研究の現状と問題点」(『新しい道史』第2巻第2号、1964年3月)によれば、「北海道工業はいわゆる本来の意味における工業成立の前史を持っていないため、農工分離や手工業からマニュへの発展の問題、原蓄の問題、産業革命の問題などが、直接の課題とはならない」(7頁)とされている。ところが同じ論文で田中は、「本土における殖産興業政策の転換は、紙幣整理と関連しながら官業払下げによって表現されているが、北海道にあっては、明治十三年の開拓使「工場払下概則」の公布にはじまり、開拓使官有物払下事件、開拓使の廃止、官業の農商務省移管などの複雑な経過の後、明治十九年の道庁設置によって明らかになった……要するに原蓄を経過した本土資本に、開拓使以来北海道に集積された成果を積極的に提供しようというのである。かくてこの新政策により民間資本による工場経営が、北海道においてようやく企業として成立する端緒をうることになった」(8頁)と述べている。すなわち、産業革命という概念の適用いかんに関わらず、1880年代後半には工業化の前提条件は成熟した、あるいは成熟へ向かいつつあったと考えられる。

この点は、産業革命の概念をマルクス経済学的に厳密に規定するか否かという問題のように思われる。近年の研究のように産業革命を、「資本・賃労働関係の形成と商品生産を前提とした市場経済の発達という近代資本主義的な経済のメカニズムが、全国的規模で、全社会的なひろがりをもって確立する契機となった経済現象」、あるいは「産業革命であれ工業化であれ……近代工業社会に向かう途上において農業上、社会上、政治上、経済上の変化によって引き起こされた社会全体ないし国家全体の変革を含む概念」(中村尚史『地方か

らの産業革命』名古屋大学出版会、2010年、1・2頁。後者の引用はキーゼヴェター『ドイツ産業革命』晃洋書房、2006年、3～4頁による）と捉えれば、産業革命という概念を、少なくとも何らかの限定つきで用いることは可能と考えられる。

### （3）労働者の不足という問題

同じく田中修「北海道工業史研究の現状と問題点」では、「近代的植民地における労働力調達そして労働力不足の問題は、世界的に一般的な現象であって、それは近代的植民地・辺境の一つの特性でもある。従って植民地が自らに労働力の給源を見出すことができたとするならば、その時は少なくとも植民地としての性質の一つを失ったと考えてよいであろう」（10頁）、「要するに労働力給源は大正末期ないしは昭和初期を境として、移民から道内農村に移ったとなしてよいであろう。それ故この確認に基づくならば、北海道の辺境性は労働力に関する限り大正末以降希薄化し、そして喪失の過程に入ったと考えてよいであろう」（11頁）と述べている。

本研究では、道路などの土木工事や炭鉱で働くべき労働者の不足は囚人によって賄われたことで、この面における人的資源が明治中期までは補完されていたと見なし、労働者の問題については飯場制度・友子制度を含め、取り敢えず追求しない。しかし、囚人労働が必要とされた背景が土着労働者の不足にあり、それが後述する北海道の「辺境」「内国植民地」という性格と関連づけて議論されていることは、念頭に置いておく必要がある。

## 2. 辺境論と内国植民地論

近代北海道史の性格規定に関する研究史は、後に「開拓史観」と特徴づけられた研究に始まり、辺境論を経て内国植民地論へ、という流れで進んできたようである。そこでこの研究史の流れを押さえ、問題点を検討したい。以下では便宜上、辺境論から整理していく。

### （1）辺境論

「辺境」あるいは「辺境論」については、永井秀夫による明快な説明がある。すなわち、同氏の「北海道と辺境論」（同『日本の近代化と北海道』）によれば、「ごく普通に使う意味でご説明すると、辺境というのはどちらかというところフロンティアという言葉に近いと思います。日本の端っこにあるという意味ですけれども、未開拓の土地があって、そこにどんどん人が進出してきて新しい社会を作り上げる、といったイメージが強い言葉です。北海道は確かにそうだった」（282頁）というものである。

田中修氏はこれを踏まえ、近代北海道は辺境から植民地へと変容したと主張する。すなわち、同「いわゆる辺境概念をめぐる諸問題」（同『日本資本主義と北海道』）によれば、まず「北海道が日本資本主義の発展のなかで、自由な植民地としての性格を、どの時期に獲得しそしてどの時期に喪失していったのか、をごく概括的に展望してみたい」（49頁）と、辺境が植民地化されるという視点を示した上で、「移民と土地処分の動きから見る限りでは、北海道の植民地化の時期を、1892年頃から1920年頃までとすることができそうである」（51頁）、「本土と北海道との市場関係において、日清戦争頃まで見られる特徴は、移入における米と工業製品、移出における水・林・鉱産物という構造にあるが、戦後における特徴的变化は、移入において米と工業製品の地位の逆転と後者の急激な伸びであり、

移出においては農産物の急激な伸び—この傾向は日露戦後にはさらに強まり、これに工産物と林・鉱産物の増勢が加わる、という点に見られる」(51～52 頁)と把握する。近代北海道は日本資本主義の「辺境」として始まり、本土との特殊な市場関係を持つ「自由な植民地」となり、1920 年頃にその性格を喪失する、という把握である。

このような近代北海道を辺境として捉える見方は、後に批判を浴びることとなる。永井秀夫「北海道史の研究と時代区分」(同『日本の近代化と北海道』)の整理によれば、「近代北海道をとらえるために、辺境という概念が登場したことは前にふれた。辺境という言葉には、もともと政治的・経済的中心からの疎外や、逆に新しい社会や文化の形成などを予感させる響きがあるが、この概念が北海道に適用されたのは、もっぱら経済的植民地ないし植民予備地という意味においてであった」、「しかし、辺境という概念はもともと経済的な意味で使用されており、民族・国家・民衆といった諸問題を包みこむには不十分だった」(11 頁)ためである。

こうした研究史への反省から内国植民地論が生まれる。永井秀夫「北海道と辺境論」によれば、「内国植民地という言葉を使えば……北海道という北の果ての地域が本州の中央の力に支配されている、あるいはその利益のためにもっぱら役立っているという面が表現できます」(283～284 頁)、「ただ内国植民地は海外植民地と違うので、内地の中で(「日本の中で」—引用者注)植民地的なところというぐらいに理解していただいてよい」(291 頁)ということになる。

## (2) 「開拓史観」の問題点と内国植民地論

### ① 「開拓史観」の問題点

内国植民地論者によれば、内国植民地論とは何よりも「開拓史観」に対する反省から生まれたものであり、辺境論もまた「開拓史観」と同様の問題を孕むと把握しているようである。内国植民地論の代表的論者と見られる桑原真人による、「開拓史観」批判を見よう。桑原真人・川畑恵「解説」(桑原真人・我部政男編『幕末維新論集 9 蝦夷地と琉球』吉川弘文館、2001 年)によれば、「井上清は、「これまでの北海道史は第一に北海道投資家のための案内書および官僚統治の『功績』ものがたりにすぎなかった。したがって第二に、それは北海道に孤立しとじこもっていた」と批判的に述べている。ここで井上が指摘していることは、戦前の北海道史研究が、①明治政府による北海道開拓を肯定する傾向が顕著なこと、②また、日本史全体との関わりを欠いた北海道完結的な歴史であること、に対する批判であった」(322～323 頁。井上の指摘とは、奥山亮『新考北海道史』北方書院、1950 年への井上清による序文を指す)、「戦後の北海道史研究は、このような井上の批判を念頭に置きながら進められていった……北海道＝辺境論とその内国植民地論への展開の問題は、日本史という全体史との関わりを強く意識する中で生み出されたものである。また、北海道開拓をどのように評価するかという問題は、1970 年代になって、民衆史の掘りおこし運動の発展とあいまって北海道史研究が大きく進展する中で、いわゆる開拓史観・拓殖史観批判という形で顕在化するのである。この点について、田端宏・海保嶺夫等と共にこの時期の北海道近世史研究を支えていた榎森進は、次のように述べている。すなわち、これまでの北海道地方史研究の方法論をみると、「何らかの形で『北海道はいかに開拓されてきたか』という開拓史観に貫かれていることである。(中略)当然の結果として歴史発展のメル

クマールを開拓の進展度合に、つまり面と量の拡大にもとめ、結局のところ開拓地の拡大と生産力の発展にのみ歴史発展の要素をみようとす。かかる観点をそのまま現代史にあてはめるならば、いわゆる国民総生産の向上＝国民生活の発展という論理に相通じてしまう（後略—引用者注）」（同「地域史研究の課題」『北海道歴史教室』102・103 合併号、1971年7月）。このように、「北海道百年」を経た1970年代には、近代北海道発展の指標を「開拓の進展度合」＝移住人口と開墾面積の増加に求めようとす開拓史観的北海道史への批判的視点が明確に打ち出されてゆく」（323頁）ということになる。

以上から、近代北海道史を美化する研究動向＝「開拓史観」が内国植民地論登場の背景となったこと、またそれは「日本史という全体史との関わり」＝日本資本主義の展開と北海道との関係、を意識しつつ生まれてきたことが分かる。

## ②内国植民地論とその問題点

内国植民地論の内容とその後の研究史の展開を追おう。桑原真人「北海道史上の「近代」」（同『近代北海道史研究序説』北海道大学図書刊行会、1982年）は、「北海道と沖縄では、投資と収奪という、一見ベクトル方向を反対にするかのような外見を呈しながら、実は日本資本主義の育成強行策の総体のなかで、ともに“内国植民地”的な差別政策という構造においては共有するところがあり」（田中彰『近代天皇制への道程』吉川弘文館、1979年、143～144頁の引用。傍点原文のまま）、「以上述べてきたような私の問題意識から、本書は、「収奪」型内国植民地沖縄の存在を念頭に置きつつ、「投資」型内国植民地北海道の「近代」像把握を意図したものである」（11頁）とし、そして「本書は……北海道開拓時代のいわば「暗黒部」とも言うべき側面を意識的に摘出することによって、大正7年の「開道五十年」祭、昭和43年の「北海道百年」記念式典に象徴されるように、とかく「美化」され勝ちな開拓期の北海道の実像を照射しようと意図したものである。このように、近代北海道の「開拓時代」を、いわば「負の視点」から再構成し、その本質を抉り出そうというのが、本書の終局的目的である」（12頁）とする。桑原は、近代北海道を沖縄と対比しつつ「投資」型内国植民地と規定した。辺境ではなく内国植民地と規定することで、近代北海道の「負の側面」を抉り出せるというのである。

そして、榎森進・菊池俊彦・桑原真人「地方史研究の現状 北海道（下）」（『日本歴史』1995年3月号）によれば、「その後の北海道近代史研究は、結果的に、このような北海道、「内地」、沖縄という三者間の差別構造を念頭におきながら個々のケースについて具体的に検証し、深化させてゆく方向を辿っていった」（57頁。桑原真人執筆部分。傍点原文のまま）。近代北海道史を内国植民地という視点、あるいは「内地」からの差別という視点で研究する方向性が確立したと言えよう。

こうして定着した内国植民地論に対して、以下のような問題点が指摘されている。永井秀夫「北海道史の研究と時代区分」によれば、「内国植民地という発想は移住植民地という性格よりは、本土との差別・従属・収奪といった側面を象徴する概念として用いられはじめた」が、「一方、北海道を植民地の概念の中で取り扱うことは、その多面的な特徴を包括できる便宜がある代わりに、それを一般の植民地性の中に解消してしまう危険もある」（12頁）。また、「内国植民地としての北海道は、基本的には移住植民地であって原住労働力を基礎とする投資植民地ではない」（14頁）という点、更に、同じ永井秀夫「北海道と辺境

論」において、「考えてみれば、辺境をめぐる議論のなかで、括弧つき「辺境」や、「後進国的辺境」という概念が提唱されたのも、古典的辺境にたいする特質を構造的に位置づけようとするためだったのであり、日本資本主義の中での特質を論理的に明らかにしようとするものであった。その遺産が内国植民地論の中に継承されていないとすれば、それは残念なことである」(258頁)という点も指摘されている。

筆者は、それ以外にも内国植民地論の定着がもたらした問題点を感じている。それは内国植民地論が、内国資本による北海道の搾取とも言うべき価値判断に結びつきかねないのではないかと、という点である。永井秀夫は「北海道の開拓政策と移住」の中で、「「地方発展」という価値基準の介入は、地方史研究の陥りやすい欠陥なのである」(46～47頁)と述べたが、内国植民地論の定着はそれと逆方向の価値基準を生んだように思われる。北海道にはもともと土地や鉱・林産物以外の経営資源がほとんど存在しない以上、本州の諸資源を投入するのは当然と考えられる。その意味では「投資型」という規定には問題がない。しかし、日本資本主義と北海道との関係を重視するあまり、北海道に関する事例研究を日本史に一般化することが難しい状況が生まれてきているのではないかと。「開拓史観」から辺境論を経て内国植民地論へという変遷を経てきた研究史の意義を無視することなく、しかも内国植民地論が「呪縛」と化さないように留意しつつ研究を進めることが、現在求められていると言えよう。

### 3. 開拓使時代の特徴

#### (1) 開拓使時代の概論

近代北海道史における開拓使時代とは、大略次のようになる。桑原真人・川畑恵「解説」によれば、「函館戦争終了後、蝦夷地問題の重要性を認識した維新政府は、明治2年7月、太政官の外局に開拓使を設置し、翌8月には「蝦夷地」を「北海道」と改称した。そして、同3年の黒田清隆の開拓次官就任とともに、本格的な北海道開発計画に着手した。明治5年から開始された開拓使十年計画がそれである。その後、同14年の開拓使官有物払下げ事件を経て、翌15年開拓使は廃止され、地方行政を任務とする函館・札幌・根室の三県と、旧開拓使事業を継承する農商務省北海道事業管理局(明治16年)が置かれるが、同19年(1886)、三県と管理局を廃止のうえ改めて北海道庁が設置され、「間接」保護政策と呼ばれる内地資本に依拠した北海道の開拓が本格化する」(321頁)。開拓使時代初期には具体的な計画が策定されていなかったが、この点は原田一典「開拓使時代の諸問題について」(『新しい道史』第2巻第2号)において、「明治五年より本格的に展開した開拓は、いわゆる開拓使十ヶ年計画として出発するのであるが、しかし後世の拓殖計画のように実施すべき事業内容・その順序・方法など、いわば政策の具体的内容は示されておられない。単に十ヶ年をメドとして北海道を開拓し、「全道の富貴内地と隆を比するに至」らしめ「国力を充実し、富強を十年に期す」(明治三年十月・黒田建言書)べきことを目標として示されているに過ぎない」(3頁)と説明されている。当該期には政府財政から巨額の資金が投入されたが、その点については永井秀夫「北海道の開拓政策と移住」(同『日本の近代化と北海道』)によれば、「幕末いらいの北方問題の緊迫が、維新政府を駆って北海道開拓にあたらしめたという従来の定説を私は否定しようとは思わない。たしかに、このこと以外に、維新政府が当初、北海道開拓に示した異常な熱意を説明し得る要因はないのである。開拓

使の支配者であった黒田清隆の特徴的な言辞の中からも、それは、うかがうことができる」(50頁)。また、開拓使時代の諸事業が官営事業中心だったことについては、「開拓使の極端な官営方針は、むしろその意図の経済基盤との矛盾の産物であった。炭坑・鉄道が官営だったのみでなく、移住それ自体が直営の方針を主とし、さらに移住者の生産物を消流するための農・水産加工業、農機具・漁具製作工場にいたるまでを官営とし、いわば辺境的農業生産自立の条件を一挙に創出しようとしたことは、逆に経済基盤の未成熟のあらわれであり、それがまた開拓失敗の原因でもあった」(89頁)と説明されている。

## (2) 開拓使時代の特徴

以上のように要約される開拓使時代には、本研究の遂行にあたって留意すべき以下のような特徴がある。永井秀夫「北海道の開拓政策と移住」によれば、「この時期(開拓使十年計画の時期—引用者注)の開拓をどのように特徴づけたらよいであろうか……第一、機構上の特徴。当時の北海道は黒田王国といわれるほどに統治区域の中で特殊な地位を占めた。黒田およびその支配下にある薩閥の一角の牙城となっていたのであって、政府の歳出の大きな部分が投入されていたにもかかわらず、中央政府の統制力は浸透し得なかった」(54頁)、「第二、政策上の特徴。開拓政策の意図・目的の点からいえば、政府利益という観点が優先していることが特徴的であると私は考える。この時点には、北海道開拓の市場的あるいは資源的な、総じて産業資本の成長との関連を認めることはできない」(55頁)、「最後にあげておかねばならないのは、開拓政策の上で、依然として政治的な色彩が濃厚だったことである。壮大な札幌本府の経営に重点が置かれ、しかもこれに伴う経済発展を周囲に誘発することができず、開拓使の廃止を目前にして札幌維持の方法に苦しむという状態や、開拓使十年計画の当初において熱意を注いだ道路建設も、札幌本道以外に進展をみせなかったこと、などはそのあらわれである」(55～56頁)とされる。すなわち、薩摩閥の圧倒的地位、政府利益の優先、インフラ整備が遂行されたのは当初のみ、といった諸点である。政府利益の優先という点に関しては、原田一典「開拓使時代の諸問題について」も、「ケプロン構想においては、民富の形成を指向する開拓政策であるのに対して、黒田構想の方向は、直接利益の追求を目指した開拓政策なのである」(4頁)と指摘している。

## 4. 明治前期におけるインフラ整備の状況

開拓使時代において、鉄道・道路・港湾といったインフラ整備は当初から重視されていた。しかし、開拓使前半期の諸事業で巨額の赤字を生んだことへの反省から、後半期には輸出などを通じた直接利益の獲得へと方針が変更され、特に道路整備が進まなかったことは、開拓使廃止後に至るまでしばしば指摘されている。原田一典「明治初期の北海道開拓政策に関する一考察」(桑原真人・我部政男編『幕末維新論集9 蝦夷地と琉球』)によれば、「基礎事業において最も中心たるべきものは、移民を招来し、生産物を商品として流通せしめるための道路建設、河川港湾の修築および通信機関の整備である。黒田次官も「夫開拓ノ大基本ハ先道路ヲ開通シ、船艦ヲ具備シ転運輸漕ノ便利ヲ得セシム」と云って、明治五年度の予算を約300万円、六年度もまた同額をこの基礎事業を中心とした開拓事業の必要経費として申請している。しかし実際には……三百数十万円しか消費されていない。このことは基礎事業の不備をものがたるであろう……この基礎工事の後退は、開拓使顧問

ケプロンが帰国の日にいたるまでその不備を指摘し、その促進を勧諭し続けたものであった。かくしてこの基礎事業の不徹底は、とくに殖民の進展をいちじるしく阻害したことはあきらかで、明治 18 年北海道を巡視した金子堅太郎も、開拓使の時代の開拓の不成功をこの事業の不十分さに起因せしめている」(105~107 頁)とされる。ここに、開拓使時代のインフラ整備の目標と実態が示されている。なお、永井秀夫「北海道の開拓政策と移住」によれば、「拓殖費の内訳からいえば(開拓使—引用者注)十年計画においては道路に重点があり、第一拓計にいたって重点はやや重要諸港の整備にうつる」(90 頁)ことが分かる。

開拓使廃止後も依然としてインフラ整備が進んでいなかったことは、種々の報告書や意見書類から知ることができる。まず、原田一典「史料紹介・農商務省「興業意見」について」(『新しい道史』第 2 巻第 6 号、1964 年 11 月)によれば、1884 年に農商務省で編成された「興業意見」では、札幌県に関して、「拓地殖民の基本は運輸を開通することであるが、その方法は、「移民便利ノ土地を画シ、年々金若干ノ定額ヲ備へ以テ縦横道路ヲ開キ、凡ソ耕産ノ出ル所ハ必ス荷馬車ヲ以テ運搬スルニ足ラシメ、汽船会社ヲ鼓舞シ時日ヲ限ラス便宜ノ港湾ニ船舶ヲ廻送シテ貨物ヲ装セシメ……且北海道渡航規則ヲ拡張シ凡ソ農ヲ以テ移住スルモノハ多少ヲ論セス悉ク無賃渡航ヲ許可スヘシ」として、毎年 12 郡内に 4 通の道路を開削する費用と移民渡航の入費とを確保すべきことを提示している」(21~22 頁。原田一典による内容紹介)とされ、三県一局時代にも依然として道路・港湾の整備が提言されていることが分かる。同様に、永井秀夫「北海道の開拓政策と移住」においても、「道庁設置の直接的な根拠となったのは、明治 18 年 7 月から 9 月にかけて、伊藤博文の命により北海道巡視を行った金子堅太郎の「北海道三県巡視復命書」であると考えられるが、それに先立って、北海道に関する視察や建議がいくつかあらわれている」(57 頁)、「道路開削の必要はもっとも消極的な西郷・山田・佐々木三卿の「北海道諸事業維持方法建議」においても、現在はただちに着手し得ないまでも将来当然施設すべき事業として、260 万円が計上されており、多くの論者がひとしく強調するところであった。金子によれば、「札幌本道ヲ除ク外北海道ハ道路ナシト云フモ決シテ誣言ニアラス」、「何ヲ以テカ移住民ノ来住ヲ望ミ物産ノ繁殖ヲ期スルコトヲ得ンヤ」。……明治 6 年のケプロンと黒田の分袂以降、開拓使の方向は直接利益の追求に偏していたのであって、これはたしかに誣言ではなかった」(59~60 頁)とされる。また、関直彦「史料・北海道巡行記(1)(解説 高倉新一郎)」(『新しい道史』第 1 巻第 1 号、1963 年 12 月)によれば、「関直彦「北海道巡行記」は当時東京日日新聞記者であった筆者が、明治十九年八月北海道を巡回視察した内務大臣山県有朋、外務大臣井上馨一行に従い、その経過を逐一報道したものである」(13 頁)、「この巡視の結果、両大臣は帰京後一の意見書を提出した。その全文は未だ公にされているものを見ないが、「世外井上公伝」によると、水産に関する意見、開墾に関する意見、運輸に関する意見等よりなり……運輸に関する意見としては、要所に埠頭を設け、中央道路を開削することを提案している」(14 頁)、「開墾運輸に関する意見の出所は不明であるが、これは札幌で、丁度来合せた榎本逋信大臣と共に、一日開拓事情を聴取しているからその時に得られたものであろう」(15 頁)(以上、高倉新一郎による解説)と指摘されている。

以上から、開拓使時代あるいは明治前期における鉄道・道路・港湾等のインフラ整備の進展状況をつぶさに検討した上で、それと地域経済の展開との関連を追及することが重要と考えられる。

## 5. 開拓使官僚・お雇い外国人

### (1) 開拓使官僚—榎本武揚と大鳥圭介—

開拓使の諸官僚の中でも、榎本武揚と大鳥圭介は石炭産業及び後述するお雇い外国人ライマンとの関係において注目される人物である。まず榎本武揚については、原田一典「史料紹介・榎本武揚明治六年北海道巡回日記(1)」(『新しい道史』第3巻第4号、1965年7月)において、「榎本と北海道の関係は、箱館戦争の時代はさておき、明治5年3月政府反抗の罪が完全に許されるやいなや直ちに開拓使四等出仕(奏任・判官担当)に命ぜられ、(翌6年1月開拓中判官)、7年1月樺太問題に関する特命全権公使に任ぜられるまでのほぼ二ヶ年間、開拓使官僚として特に道内各地の鉱山・地質・物産等調査に従事するという密接な関係をもっていた」(27頁。原田一典による「解説」)ことが、『幌内線史』(岩見沢市・三笠市、1988年)において、「榎本武揚は、開拓使には一年半ほどしかおらず……明治七年には、無位から一躍海軍中將に任命され、同時に、ロシア駐在特命全権公使となる。彼を推したのは黒田だったが、榎本とライマンは意見が合わず衝突が度重なったため、これを避けようとしたためともいわれている」(24頁)ことが、それぞれ指摘されている。

次に大鳥圭介については、房村信雄「大鳥圭介の「石炭編」について(二)」(『石炭評論』第1巻第5号、1950年10月)において、開拓使から出版された「石炭編」は、それが発刊された当時の如く新技術が唯外人技術或は海外留学生の口と手を通してのみ受入れられていた時代に於て、邦語の新技術の参考書としては相当の価値を有したものと断定して差支ない(11頁)こと、『幌内線史』において、1875年に「開拓使五等出仕大鳥圭介が幌内煤田を巡検し、石炭の開採は幌内からはじめるべきであると具申した」(26頁)とされること、房村信雄「大鳥圭介の「石炭編」について(一)」(『石炭評論』第1巻第4号、1950年9月)において、「実際彼が北海道に於ける石炭鉱業の発展に多大の関心をもっていた証拠として、明治7年頃ライマンが石炭地質調査を行っていた際、他の助手達と共に山野を跋渉して天幕を張り野宿してその行を助けたことがあるといわれている」(52頁)ことが、それぞれ指摘されている。

榎本武揚については既に伝記等も数多く出されており、大鳥圭介に関する文献も皆無ではないが、開拓使時代の活動については、改めて検討してみる価値があると思われる。

### (2) お雇い外国人ライマン

お雇い外国人ライマンの活動については、提出済の応募書類中の「研究計画の概要」にも記したように、本研究では注目している。具体的には、「地下等高線」の使用の意義、官営事業への反対方針、外資導入の主張、地質学史上におけるライマンの位置づけ、インフラ整備の主張、弟子の養成、の諸点に注目できる。これらの視点を関連させつつ、ライマンが果たした役割について再検討することが重要と考えられる。まず、地下等高線の使用については、松井愈「ライマン(B.S.Lyman)と北海道の炭礦」(『歴史家』創刊号、1953年7月)によれば、「ライマンの地質図には、常に地質断面図がそえられており、主な炭層については地下等高線(地表の高度を等高線であらわすのと同様に一定の地層(たとえば一枚の石炭層)の地下における賦在状態をその等深度線によって表現することができま

す。このようにして描かれたものを「地下等高(深)線」と呼び、各炭層の地下における状態を表現する手法としてよく用いられています(一本文注より一引用者注)の図法を用いて

その賦存状態が明示されています。この二つの手法によって、地質図よりも更に明確に地質構造—炭層の走向・傾斜の変化・断層・褶曲など—が示されています。とくに地下等高線は、石炭の採掘という実的な目的により、日本の炭礦では広く用いられていますが、これはライマン自身が 1865 年にペンシルバニアの地質調査の際にはじめて用いた方法であって、彼の案出した方法と考えられています」(50 頁)とされる。この地下等高線の使用が、石炭の賦存状態の解明に実際に役立っていたのか否かを検討することは、重要と思われる。

次に、官営事業への反对方針と外資導入の主張については、鈴木醇「北海道鉱業開拓者ライマン先生の業績」(『北海道鉱山学会誌』第 5 巻第 4 号、1949 年 12 月)が、「当時石炭其他の礦業に関しては、政府自ら当る方針であったが、先生は常にその経営を民間に許可する方が国家経済の上に得策であることを力説し、更に出来得べくんば、民間人と外国人と共同経営する事がより必要であるとの事をしきりに政府に建言して居りました。民間人に許可する方がよい理由としては、政府が官吏をして経営せしむる時は、官費であるため浪費、粗漏になる憂があると述べております。但し民間に許可する場合には、特に官吏の友人や政府党関係の人のみでなく、広く公平に行ふ事とし、且許可後も乱掘を防ぐためこれを貸与の形式にし、産額に応じて税金を徴収し、常に政府自らが監督に当り、地形図・鉱区図又は坑内図も政府が同一形式に統一すべきである等、細々の注意を払って居ります。外国人と共同経営する事の利益については、外国人の知識、多年の経験等を容易に利用出来る許りでなく、外国より巨額な資金が入って来るため、石炭開発が進められると同時に、諸般の産業が振興し、従って開拓の実を挙げられる等の事を理由として居る」(7~8 頁)と述べ、また松井愈「ライマン (B.S.Lyman) と北海道の炭礦」が、「1875 年には、特に意見書を提出し、当時の礦業開発について見解を述べ、開拓使の礦山官営の方針に反対の意見を表明しております」(51 頁)、「ライマンの説くところは、終始一貫して外国資本の導入による開発であり、彼の地質調査も、直接炭礦開発の資料としての必要性というよりは、むしろ「外債」獲得の手段としての評価に重点をおいているように見られます。この点から考えますと、ライマンの抱いていた炭礦開発の方針は、当時の日本が西欧資本主義諸国の半従属国的状態におかれていたことから考えて、やはり先進資本主義の攻撃の一つとしての意義を持つものであり、本道の炭礦の前途に大きい問題をはらむものであったことが理解できると思うのです」(52 頁)と述べている。ライマンが一貫して官営反対の方針だったことが、政府の役割に関する彼の考えを示すと思われる点と、ライマンが外資を導入しての民営炭鉱開発を主張したことを、「先進資本主義の攻撃の一つ」と捉えうるのかどうかという点が注目される。

地質学史上、あるいは日本の地質学の発展におけるライマンの位置づけについては、松井愈「ライマン (B.S.Lyman) と北海道の炭礦」が、「1873~5 年 (明治 6~8 年) のライマンの地質調査が、北海道における地質事業の嚆矢であり、日本の地質学の技術的側面の源をなすものであるとするならば、明治 20 年代におこなわれた、神保小虎を中心とする地質調査は本道地質事業の第二であり、また日本の地質学の「純学術的」性格を示すものであったと云えましょう」(55 頁)と、また北海道開拓記念館『第 41 回特別展目録「ライマン・コレクション展」(1995 年)が、「明治初期の日本に近代的地質学を取り入れるにあたり、ライマンによる資源の探査・開発を念頭に置いたアメリカ流の実用的な地質学(広

い意味の応用地質学) とナウマンによるドイツ流のどちらかといえばアカデミックな地質学の大きく二つの流れを受け入れた。しかも、実際的な仕事を主とするライマンと純学者肌のナウマンとの間に意見の相違があったとされるなかで、ライマンの地質学的評価は、ナウマンとくらべてあまりかんばしいものではなかった(14頁)と、それぞれ述べている。本研究の問題意識との関連では、「ライマンの地質学的評価は……かんばしいものではなかった」ことが、ライマンの地質調査が北海道石炭産業の発展に貢献しなかったことを意味しているか否かが重要と考えられる。

インフラ整備の主張については、鈴木醇「北海道鉱業開拓者ライマン先生の業績」が、「未開地開拓の第一歩として、移民の家屋を建ててやる前に、先づ完全な道路を造る事の重要な事を力説して居ります」(288頁)とする。弟子の養成については、七十年史編纂委員会編『北海道炭礦汽船株式会社 七十年史』(北海道炭礦汽船株式会社、1958年)中の高倉新一郎「北海道開発と炭鉱」における、「ライマンを中心とする地下資源調査は、明治八年をもって一応打切られたが、ライマンが養成した山内徳三郎等十三名の邦人助手が彼の志をつぎ多くは北海道にとどまり、ことに十九年北海道庁が行った地質鉱山調査、空知煤田調査には山内徳三郎を主任として参加し、北海道地下資源の開発のために貢献した。空知炭山(歌志内)は十九年から調査が始められ、二十一年には同じくライマンの門下、坂市太郎によって大夕張の炭山が発見された」(695頁)という記述と、『幌内線史』における、「開拓使御用係の島田純一・山際永吾の二技師が、明治十三年六月に市来知煤田の測量をし、ついで同十一月に、郁春別煤田の測量をした」(57頁)という記述から、ライマンの養成した弟子達の活動が、その後の北海道石炭産業の発展にとって無視し得ない意義を果たしたことがうかがえる。

なお、北海道開拓記念館『第41回特別展目録「ライマン・コレクション展」』中の、藤田文子「明治初期の北海道とマサチューセッツ州—ライマンを中心に—」では、「ライマンの(開拓使に対する—引用者注)批判には、予算や事業内容に関する情報の非公開、開拓使役人と商人の癒着、土地配分の役人優遇、薩摩藩出身者による開拓使の掌握、黒田清隆への権力集中、怠惰かつ尊大な役人、入植者にとって必須の道路建設の立ち遅れなど、今の私たちから見て妥当な点が少なくない。しかし、ライマンと開拓使の最高責任者である黒田との関係をもっともこじらせたのは、個々の提言や非難以上に、ライマンの文明国を代表する優越的かつ非妥協的態度だったように思われる」(27頁)と述べており、開拓使の実態、ライマンと黒田との関係、ライマンが道路建設の必要性を説いていたことなどが分かり、興味深い。

## 6. 幌内炭鉱・鉄道官営事業

幌内炭鉱・鉄道の官営事業とその払下げの過程、及びその間の北有社時代についての研究と、幌内鉄道開通の社会的意義に関する研究とに分けて考える。

### (1) 幌内炭鉱・鉄道の官営事業と北有社時代

このテーマに関する初の本格的な研究と位置づけられるのは、水野五郎「幌内炭礦の官営とその払下げ」(北海道大学『経済学研究』第9号、1955年12月)である。同論文では、官営事業の開始から払下げまでの過程を、採炭事業の内容・労資関係・経営状態を中心に

据えつつ丁寧に分析している。「本稿は当時の官営鉱山の一たる幌内炭坑を取り上げ、その官営の当初より払下げに至る間の諸状態を考察し、このことを通じ、明治政府により強力に推進された近代的諸産業の輸入・保護・育成政策の石炭鉱業に於ける具体的進展の実態を明らかにする」(86頁)、という記述から分かるように、本論文は当時の研究状況を反映した殖産興業政策の一環としての官営事業の事例研究であり、北海道の特殊性については考慮されていない。もっとも、そのために却って外連味のない実証研究となっていると思われる。次に、田中修「明治初期北海道における鉱山政策」では、「開拓使による北海道初期の鉱山政策を、中央政府の方針と関連させながら整理するとともに、政策の一つの帰結として幌内炭山を官営するに至った事情を、事実関係を追跡するなかで明らかにしていこう」(143頁)という趣旨にもとづく検討を通して、「明治初期開拓使によって展開された鉱山政策」は、「1875(明治8)年4月の「鉱山開採免許略則」廃止、「日本坑法」準拠宣言を境に前後に区分でき」(173頁)、それが「開拓使が植民地北海道において模索した独自の鉱山政策の終焉を意味していた」という結論を導く。史資料を博搜した上で政策の推移を丁寧に追っており、現在でも明治初期開拓使の鉱山政策というテーマに関する研究水準を形成している。同「幌内炭礦鉄道の官営と「北炭」の成立」は論文の趣旨が必ずしも明らかでないが、「幌内炭礦鉄道の起業から払下げに至る10年の」(271頁)過程を跡づけ、その中にいくつかの論点を組み込んだものと見なしうる。本論文の評価としては、①幌内炭鉱・鉄道の経営状態を先の水野論文よりも詳細に明らかにしたこと、②北有社を組織して一時期石炭販売、幌内鉄道の運輸の請負などを行った村田堤に対する評価が高いこと、③採炭技術の先進性を指摘するが、同時期の筑豊など他の炭鉱との比較は欠けている(この点は先の水野論文も同様である)ことが挙げられる。論文の結論は、「幌内炭礦鉄道が何よりも拓殖政策の一環として創業され、経営され、そして払い下げられていった」、「幌内炭礦鉄道の払下が、三池炭礦の払下計算を参考としながらも公示、入札の形式をとらず、植民地官僚主導の下に新会社—北海道庁—政府の藩閥関係を通して行われた」、という平凡な指摘に止まっている。また、前章の「明治初期北海道における鉱山政策」ともども、先の「いわゆる辺境概念をめぐる諸問題」論文で表明された「辺境の植民地化」の視点がどのように反映されているかは分明的でない。

『北海道開拓記念館調査報告 第7号 明治初期における炭鉱の開発—幌内炭鉱における生活と歴史—』(北海道開拓記念館、1974年3月)は、複数の研究員による多数の文献・資料収集をもとにした報告書である。官営時代前期における労働事情について、「開拓使煤田開採事務係簿書」という一次史料を使用して詳しく考察しており、明治前期の住宅事情についても記述している。なお、幌内炭鉱の払下げによる北炭の成立については「官僚、政商の運動によって明治22年11月に設立された北海道炭礦鉄道会社」(5頁。傍点引用者)としている。また、近藤喜代太郎『幌内鉄道史』(成山堂書店、2005年)は、「幌内鉄道と、それを継承した北海道炭礦鉄道の歴史を中心に、主に明治期の北海道の鉄道網の形成についてのべ」(1頁)ている。幌内鉄道の運航状況についての記述は詳しい。また、幌内鉄道開通や北炭の成立・展開の社会的影響についての指摘、「北有社時代の幌内鉄道は官有民営という形態であったが、所期に反し、消極的なダイヤや札幌以東の冬期休業などは旧態依然とし、郁春別線の他に新線の建設にも動きはなかった」(111頁)という指摘、北炭への「多くの批判の中で、もっとも深刻なのは、北炭が石炭業も併せ営んだため、自社の運炭を優

先し、他の炭砒の発展を阻害し、また農産物の搬出にも支障が生ずるので、運輸の公平性が確保されるように国有化すべきだとする請願であった」(191頁)という指摘などにも注目できる。北有社に関しては『幌内線史』も、「明治二十一年四月から営業を開始した北有社には、旧態依然としたところがあった。特に列車の運行ダイヤは開拓使時代そのまま、冬期間は札幌以東の営業は依然として中止したのである。このため、石炭の販売では評価があったが、鉄道経営については批判する声があった」(60頁)と指摘している。

以上から、当該テーマに関しては比較的詳細な実証研究である水野・田中論文をどう乗り越えるか、が課題と言えよう。この点に関しては採炭事業の内容や経営状態に関する事実認識を再確認した上で、幌内炭鉱開発と幌内鉄道開通の社会的意義(後者の研究はすぐ後に述べる)について検討することが、重要と思われる。また、払下げへの過渡期と言い得る北有社時代についても、田中論文における高い評価と『幌内鉄道史』及び『幌内線史』の評価とは対照的であり、この点の検証も求められている。

## (2) 幌内鉄道開通の社会的意義

このテーマに関して、まず七十年史編纂委員会編『北海道炭礦汽船株式会社 七十年史』では、「当時わが国に鉄道といえば東京・横浜間に二十九キロメートル、天津・大阪間に四十三キロメートルがあったばかりで、この僻地に鉄道がかくも早くついたことは驚異すべき事柄であった」、「この鉄道開通が、札幌に与えた便益は大きく、十四年における乗客は九万人余、貨物の輸送は十一万三千石に達し、十一年札幌・小樽間を川船で運送した石数が八万五千余石といわれているから、完全に札幌方面の需要品輸送の任務を果たすことができた。札幌の住民はこれによって始めて落付き、従って札幌繁栄の基礎が決まった」(693頁。同書中の高倉新一郎「北海道開発と炭鉱」の記述)と述べている。次に、ミカエル・バン・リモーテル「幌内鉄道についての新考察」(『新しい道史』第15巻第1号、1977年3月)は、「石炭輸送が主役と予定されたにもかかわらず、幌内炭の鉄道運搬が始まる随分前に、一般貨物は相当な副業に成長しつつあった」(9頁)と指摘し、『幌内線史』では、幌内鉄道創業期(1880年代前半か)には「十一月中旬になると札幌以東の各停車場に、「積雪ノ俟ニ相成、何時閉鎖スルヤモ計リ難ク、此段広告候也」という張り紙が出される……すると、それまで一升当り三、四銭だった米価が、十五銭から二十銭くらいに高騰したという。逆にいうと、鉄道ができることによって、米価をはじめ諸物価の安定が図られていたということだ」(47頁)と指摘している。一般に、明治期北海道の「一般物価は全国と相対的に高く、そのうちでも消費財は特に高価格」(田中修「北海道工業史研究の現状と問題点」9頁。直接的には西尾幸三「北海道の経済と財政」(原資料の詳細不明)からの引用)であったとされるが、鉄道開通はそうした問題を緩和する方向性を持っていたのである。

一般に、幌内鉄道は「運炭鉄道」であったとされるが、一般貨物及び乗客の輸送も相当行っており、その社会的意義は軽視できないことが分かる。この点は、北炭成立にあたって炭鉱と鉄道を併せ行うことを政府が認可したことが妥当であったか否かを検討する上でも、留意しておく必要がある。

## 7. 関連する石炭産業史上の諸問題

ここでは、白糠炭鉱・茅沼炭鉱に関する研究史を取り上げる。この2つについては、水野五郎「北海道石炭鉱業史の問題点」(『新しい道史』第2巻第4号、1964年7月)による、「北海道石炭鉱業の起点は、単に石炭採掘の端緒という意味では、幕末の白糠および茅沼の開発の企図にまでさかのぼり得るであろうが、その後における発展との連続性という点よりすれば、開拓使による幌内炭鉱の官営にこれを求むべきであろう」(2頁)という指摘を受け、それ自体を本格的な検討対象とはしない。しかし、前節までに触れた開拓使官僚・お雇い外国人に関わる論点や、石炭輸送・採炭技術に関する問題を検討する上で、留意すべき点を多数含んでいる。まず白糠炭鉱については、片山敬次「タキイシ」物語(『新しい道史』第1巻第1号)が、「函館開港にあたって最も困却したのは石炭であった。というのは、従来本道では……石炭を採掘してなかったため」(27頁)、「当時内地では既に民家の燃料として、また製塩業に石炭を用いていたが、北海道炭は外国汽船の燃料という特異の用途から採掘を見るに至ったもので、特記されねばならぬ」(28頁)、「さて箱館へ送られた石炭は……品質が悪く、ことに遠路を運搬するため粉炭が多く出来、そのため外国人は白糠炭を好まなかったし、またこれを選別する時は却って損失を来す状態であった」(28頁)、「白糠が元治元年に閉山になって数年経つと……函館に置かれた開拓使は、またまた石炭山の開発を急ぎ、明治二年には曾て旧幕の頃、白糠炭山の掛をしていたものに、再開発の意見や計画を求めているが、遂に開坑着手には至らなかった。これはその後実地調査に当たった米国人ライマンの報告や、開拓使物産取調役の榎本武揚等の意見に基づいたものと言われている。ライマンは炭層の良好なることは認めながらも、開採に堪えぬと述べているし、榎本は「品位極悪汽船汽車等の用に供すべからず」となかなか手ごわい意見を述べている。このため開拓使は白糠に手を下すことなく、長い間世に忘れられていた」(29～30頁)と概略を述べた上で、榎本・ライマンとの関連を指摘している。

次に茅沼炭鉱については、片山敬次「官営による茅沼炭鉱の開発」(『新しい道史』第2巻第1号、1964年1月)が、「兎も角茅沼炭山の開発は行われたが、元治元年から翌慶応元年十一月迄の費用は三千六百五十両余に上り、従って炭価も高くせざるを得なかったため(長崎に比べて約五割高であったという)、開坑後僅か一年数ヵ月で休山するに至った。原因は主に坑口からの搬出と、海上輸送に多額の費用を費やした結果と思われるが、要は官営計画の粗漏に基くものではなかったろうか」(13頁)、(明治初期の再建に際して)「鉄軌道が敷かれ、鉄輪のトロッコが走ったのは、我が国最初のことであった。この新しい輸送法は茅沼炭山の採掘に一新時期を画し、新しい坑道が開かれ、又火薬による岩石破碎法が用いられ、石炭は一輪車で坑外へ出された。火薬による岩石の破碎、炭車の使用が、先進地方である筑豊炭田で実施されたのは、明治十三年のことであるから、之もわが国最初のことであった」(15頁)、「越えて六年六月、アンチッセルの後任者たるライマンが実地に調査し、(同人は七年十月、八年七月と三回に亘って調査している)同炭山の改良と港湾について建言し、現在の船積場は危険な岩礁があって、風浪の難が甚だ多い。よって近くの渋井湾に築港を設けよというのである。茅沼炭山の弊はたしかに海上輸送の困難にあることは何人も認めるところであろう」(15～16頁)と述べ、同じく片山敬次「茅沼炭山開発に尽した人々」(『新しい道史』第3巻第3号、1965年5月)は、大島総左衛門(高任)、お雇い外国人ガールとスコット、榎本武揚の功績について述べ、また茅沼炭の性質に関し

て榎本の取調書から「品質は概して高島、唐津に及ばぬが、磐城炭に比すれば、遙かに優良である」(18頁)という評価を紹介している。そして、『北海道開拓記念館調査報告 第1号 明治初期における炭鉱の開発—茅沼炭鉱社会における生活と歴史—』(北海道開拓記念館、1972年3月)では、明治初期における発破採炭は、「効率的な火薬の使用法にはいたらぬものであり、切羽の各所に火薬を充てんし、ただ爆発させるのみであるため、石炭の軟弱な部分は粉末となり、品位の劣る部分のみが塊状となって採掘されるため石炭の品位はかなり低いものとなった。このことは、榎本武揚が「坑夫は佐渡、南部、秋田等の銅鉛坑等に従事せし者なるを以て、渠れ石炭を掘ること銅鉱等を掘るに等しきものと思ひ…」(注があり、榎本武揚『北海道後志国岩内郡茅ノ潤石炭山取調書』、明治5年とある—引用者注)と指摘しているように、石炭の採掘には全く経験のない坑夫達が従事していたためと思われる。しかしながら、明治初期における北海道の炭鉱において、石炭採掘のために火薬が使用されたことは、きわめて注目に値することである」(9~10頁)と指摘している。採炭作業において発破を行うと爆破によって石炭が往々粉末になる(「粉炭」となる)が、当時粉炭の用途が少ないことが問題となっていたのである。なお、同書は官営期の石炭輸送に関する記述も詳しい。発破採炭に関しては、北海道開拓記念館『第51回特別展「ヤマがあゆんだ近代—炭鉱遺産と、これから—」』(2001年)においても、「最初のうち石炭の需要は塊炭が主だったため、火薬をしかけて爆破する(発破)採炭はおこなわれず、立坑や岩石の掘削にのみ使用された。明治の後半になって、粉炭が取り引きされるようになると、採炭効率をあげる発破が普及した」(12頁)と述べている。この点は、松井愈「ライマン(B.S.Lyman)と北海道の炭礦」が、「当時のさく岩はすべて手掘りでしたが、その他の機械化、動力の利用などについても、北海道では九州に較べて10年ないし20年おくれていたことは明らかです」(54頁)と、筑豊との比較を述べている点と関わり、興味深い。

白糖炭鉱は、幕末に短期間稼業されたに止まる。そして茅沼炭鉱は、『開礦百年史』(茅沼炭化礦業株式会社茅沼炭業所、1956年)が、「爾後一年に亘り(開拓使廃止後に—引用者注)工部省は事業を継続せるも、遂に十六年一月茅沼炭山廃止の令出るに及び幕府時代より継続せる官営に終止符を打ったのである」(27頁)と述べるように、払下げが行われることなく一度廃止されたことが、茅沼炭鉱史編集委員会編『茅沼炭鉱史』(1982年)が、「炭田としての面積はわずかに、10数平方キロメートル、道内の主要炭田である石狩、釧路、天北などとは比較にならないほどの面積である」(26頁)と述べるように、炭鉱としては非常に小規模だったことが、それぞれ分かる。しかし両炭鉱の歴史は、ライマン・榎本武揚との関わり、輸送手段の改良、革新的採炭技術の導入等、本研究が注目する様々な論点に関わる事例を提供していることが分かる。

## 8. 北海道炭礦鉄道の成立と展開

北炭の成立の評価、北炭経営、他の炭鉱資本の阻害、という3点に注目して考察する。

### (1) 北炭の成立の評価

この点に関しては、まず永井秀夫「北海道の開拓政策と移住」が、「(道庁初期の時代において)資本の態度も全体としてみれば消極的であったということが出来る……北海道自

体の条件、生産力の低さと労働力の不足の故に、資本は北海道進出に積極的ではなかった」（76 頁）と、幌内炭鉱・鉄道の払下げ問題の背景と見なしうる記述をしている。一般に、明治前期から中期における官営事業の払下げに当たっては、経営能力の有無を基準に対象者が選定されたとするのが近年の研究状況である。これに対して開拓使官有物の払下げ、特に幌内炭鉱・鉄道の払下げがこうした一般的動向と同列に考えられるのか否かを検討する上で、政商らの当該期における北海道進出の意欲を考慮することは重要と思われる。次に払下げの経緯については、水野五郎「北海道石炭鉱業史の問題点」（『新しい道史』第 2 巻第 4 号、1964 年 7 月）が、「北炭の社史にかなり具体的な記述があり、当時の多くの官業払下げの事例のうちでは、比較的詳細な点まであきらかにされている。とくに他の払下げの事例では、もっとも不明な点の多い政府に対する裏面工作についても、ある程度知ることが出来、興味深い」（3 頁）、「幌内炭鉱の払下げにあたって、北炭と村田とが競願の形となり、結局、政府に密接な関係をもつ堀の北炭に払下げられたとされているが、この事実を示す史料は今のところ、第二回帝国議会議事録以外に見当たらない。この点に関して、村田側の史料の発見が望まれる」（3 頁）と、研究史上の到達点と課題を整理している。

問題は、前述した払下げの選定基準や払下げの評価であるが、この点について水野五郎「産業資本確立期における北海道石炭鉱業」（北海道大学『経済学研究』1959 年 3 月）では、「明治政府による近代産業の移植育成政策の一環として、歴大な資金を投じて近代的炭礦として一応整備されたのち、政府と密接な関係をもつ政商グループに、極めて低廉な価格で払下げられた」（23 頁）と、また北海道開拓記念館『第 51 回特別展 「ヤマがあゆんだ近代一炭鉱遺産と、これから一」』では、「明治政府の殖産興業政策によって、全国各地に設立された官営の鉱山や工場は、明治 13 年の工場払下概則制定以後、政商など特定の商工業資本家に払い下げられていった。九州の三池、高島と並ぶ大官営炭鉱であった幌内炭鉱が、幌内鉄道とともに明治 22 年（1889 年）11 月に設立された北海道炭礦鉄道会社…に払い下げられたのもその典型例であった」（4 頁、傍点引用者）とし、政商に払い下げられたというごく一般的な評価しか与えていない。払下げによる北炭成立の立役者で、同社初代社長の堀基を「政商」と位置づけてよいか否かという点だけでも、上記の評価は問題を残しており、今後の再検討の必要度は高い。

## （2）北炭経営

この点に関しては、市原博「第一次大戦に至る北炭経営」（『一橋論叢』第 90 巻第 3 号、1983 年 9 月）をまず参照すべきである。同論文は、「日清戦争から日露戦後に至る北炭の経営を概観し、日露戦後に北炭が著しい資金難に陥り三井の傘下に入ることを余儀なくされた原因を明らかにすることを課題と」（136 頁）する。払下げについての踏み込んだ分析はないが、創業期に「折からの石炭市況の悪化と、元北海道庁官僚が経営の実権を握ったことからくる官僚的経営体質の不能率さとが相まって、北炭の経営は漸次悪化した」（137 頁）こと、「このような経営不振の中で創立時の株主の間から株式を手放す者が続出し、1893 年には雨宮敬次郎が 8970 株の株式（総株 13 万株）を買い占めて宮内省に次ぐ大株主になった。雨宮は、北炭の経営改革にのり出し、同年、自ら取締役になるとともに井上角五郎を招いて専務取締役理事に就任させた。雨宮は、田中平八ら他の大株主の支持を得て北炭内で絶大な発言力を持つに至った。そして、定款上では社長、副社長を輔佐する役

職にすぎなかった専務取締役理事の井上角五郎が、雨宮の支持を得て、以後北炭の経営のリーダー・シップをとった」(137 頁)こと、井上専務の下で北炭は自社炭の直接販売、石炭の海上輸送を開始して流通コスト削減と販路拡大を図り、また炭鉱経営を拡張したこと、それらに要する巨額の資金を内部留保で賄うことができず増資を繰り返したこと、それは雨宮の要請にもとづく高配当政策に起因したことなど、1890年代の北炭経営を検討する上での貴重な論点を提供している。この後に発表された宮下弘美「創業期の北海道炭礦鉄道株式会社」(北海道大学『経済学研究』第39巻第2号、1989年9月)は、「創業期の北炭の営業内容を総体として明らかにしようとする」(60頁)という課題のもとで、当初は「会社経営にかかわる重要事項に関しては、全面的に政府の監督、命令下におかれ、自主的に会社経営を行えなかった」(60頁)北炭が、政府から「1897(明治30)年4月に鉄道資本利子補給命令を廃止」されることによって「はじめて完全な会社経営の自主性を手にした」(97頁)ことに注目し、成立から1897年までを北炭の創業期と規定する。ただし、先の市原論文が1893年頃を画期と捉えている(これは中山督『北海道炭礦汽船株式会社五十年史』北海道炭礦汽船株式会社、1939年)が、創業から1893年までを「創業時代」と位置づけたことに従ったと見られる)ことへの言及はない。北炭の営業報告書を使用した初の本格的研究という意義が認められる一方で、論文の内容は社史を詳細にしたものと評価するのが妥当である。当該期における北炭の展開の、北海道石炭産業史上の意義も明確でないし、営業内容の「総体」が何を意味するのかよく分からない。北炭成立において堀基が果たした役割を重視するが、それによって他の官営事業の払下げと北炭成立との比較がなされている訳ではない。なお、水野五郎「産業資本確立期における北海道石炭鉱業」は「明治30年代」における採炭技術について、他の道内炭坑に対して「北炭の圧倒的優位は単に量的な面について言い得るのみでなく、採炭諸技術についても、またいちじるしいものがあつた」(27頁)が、「採炭技術の中心をなす採炭方式の面では、筑豊に比してむしろ若干の立ち遅れを示していた」(28頁)と指摘している。

### (3) 他の炭鉱資本の阻害

この点については、前提として水野五郎「北海道石炭鉱業史の問題点」が指摘する、「石炭鉱業の場合、原価に対する輸送費の割合がとくに大であるから、自然的条件を別とすれば、市場への輸送条件が経営成立を左右する大きな要因となる。ところで、当時の北海道内の石炭消費はきわめてわずかであり、他方、本洲の主要な石炭消費地は京浜、阪神が中心であり、また主たる石炭輸出先は上海、香港等であつたから、北海道は一般に北九州に比して、この点ではきわめて不利な位置にあつた」(3頁)という問題を念頭におく必要がある。その上で、「北海道内の石炭需要も(明治—引用者注)30年代には道内鉄道幹線の開通、工場の増加によってかなりの増加を示した。その結果、30年代の半ばころになると、炭坑経営成立の一般的条件が北海道においても形成されて来た」(6頁)。明治前期まで見られた、北海道石炭産業発展の制約条件=輸送費の問題は次第に緩和され、地場資本が生成・発展する基盤が形成されたのである。

ところが、「北炭の鉄道保有が、とくに石狩炭田への非北炭系炭鉱資本の進出を阻止した」(5頁)。すなわち、同「産業資本確立期における北海道石炭鉱業」によれば、「北炭は自社の鉄道によることにより一般に北海道炭に負わされた不利な条件(輸送費の問題を指す

一引用者注) をある程度つぐなうことが出来たのに対して、石狩炭田地方の北炭以外の炭礦資本は北海道炭一般に負わされた不利な条件に加えて、道内陸上輸送を北炭の鉄道に依存せざるを得ないことになり、北炭に比較してより不利な条件のもとにおかれていたと言うことが出来る。しかも、北炭の鉄道は会社専用ではなかったとは言うものの、事実上石炭輸送については北炭本位であったようで、それが他の炭礦資本の発展を妨げるものとして屢々非難されていたらしく、さらに、室蘭および小樽両港における貯炭場や港湾設備も北炭の独占するところであって、これもまた北炭の独占的地位を強め、他の炭礦資本の発展を阻害するものであった。たとえば当時新夕張炭礦はその石炭の大部分を鹿谷停車場で北炭に買(「売」か一引用者注) 渡さざるを得なかったが、これは小樽、室蘭に貯炭場を持たなかったためと言われている。このように国内市場との連関について北海道炭一般に、さきにも述べたような不利な条件が負わされている場合、北炭による鉄道の保有は北炭以外の炭礦資本の進出と発展にいちじるしい阻止的役割を果たしたのである(44~45頁)。

こうした「阻止的役割」は、鉄道国有化による北炭の鉄道部門の消滅によって初めて解消された。水野五郎「炭坑の開発」(地方史研究協議会編『日本産業史大系2 北海道地方篇』(東京大学出版会、1960年)では、「明治三十九年、北炭の鉄道の国有化によって、従来、石狩炭田における北炭系以外の炭坑の発展を阻んでいた条件の一つが、のぞかれたことになり、(道内における石炭市場の拡大に加えて一引用者注) これまた、北炭系以外の炭坑の発展を推進した」(279頁)。しかし、その後間もなく、鉱山業を基盤として政商から財閥への発展を進めていた三井・三菱・住友等の北海道石炭産業への進出によって、水野五郎「産業資本確立期における北海道石炭鉱業」によれば、「明治末期に漸く自生的発展の方向をとるかにみえた炭礦資本の多くは、これら独占資本の進出のまえに、順調な成長をとげるとまなく、ほとんど完全に併呑され尽されてしまい、筑豊にみられたような安川、貝島、麻生等に相当する炭礦資本の形成は遂にみられなかった」(39頁)ということになった。

以上から、北炭の成立を本州・九州等における官業払下げと比較していかに評価するかという問題、当該期の北炭の展開を「創業期」や雨宮・井上の役割という点に注意しつつ、その成果と限界という視点から評価するという問題、鉄道国有化以前の北炭が炭鉱業と鉄道業を兼営したことが、北海道における北炭以外の炭鉱資本の発展を阻害したのではないかという問題、という3つの問題の解明が北炭研究に求められていると言えよう。

### Ⅲ. 今後の研究の方向性

「地域経済の創出」という視点から、明治初期を中心とした近代の北海道史・北海道経済史・北海道石炭産業史の研究を分類・整理し、その問題点を明らかにしてきた。以上の検討結果を踏まえ、今後の研究の方向性や、その際に留意すべき点をまとめると以下のようになる。

#### 1. 「近代北海道史の課題」から

このテーマの検討をもとに、開拓使時代から道庁初期の時代の北海道史を「経営資源の不足と、それへの対処」という視点から検討することが、またその後の時期を産業革命期と捉えることが、それぞれ可能であると考えたい。前者の点について詳しく述べると、この場合の「経営資源の不足」とは、経営者や技術者あるいは投資資金の不足、労働者の過

少、豊富に存在する土地と鉱林産物を活用あるいは生産するのに必要な設備や技術力の欠如といった、いわゆるヒト・モノ・カネの不足を意味する。そして「それへの対処」とは、例えば官営事業は経営者や資金の不足の政府による代替であり、お雇い外国人の雇用は技術者や技術力の欠如を補うものであり、その弟子の養成は技術者・技術力の養成である。囚人労働の利用は労働者不足の代替であり、インフラ整備は物的資源そのもの、あるいはその有効利用の基盤整備を意味している。こうした視点から当該期の諸事業を追い、その成果と限界を、研究史の成果や統計データの整理にもとづき分析することが必要と考えられる。

## 2. 「辺境論と内国植民地論」から

このテーマの検討から、「開拓史観」から辺境論そして内国植民地論という変遷を経てきた研究史の意義を十分踏まえた上で、それらを価値判断に結びつけないような研究態度で臨むことが必要と分かった。近代北海道史は「美化」すべき歴史ばかりでもなく、また「暗黒」の歴史ばかりでもない。近代日本経済の展開の一環として新興地北海道はどう展開し、そこにいかなる成果と限界が見られたかを検証するという視点をもとに個別テーマの研究を行う、という姿勢が求められている。

## 3. 「開拓使時代の特徴」から

このテーマの検討から、当該期における薩摩閥の圧倒的地位―それは幌内炭鉱・鉄道の払下げにも影響を及ぼしていると思われる―、特に後半期に輸出などを通じた直接的な政府利益が優先されたこと、関連してインフラ整備はその必要性が唱えられ続ける一方で、実際に遂行されたのは前半期に偏っていたこと、に留意すべきことが示された。

## 4. 「明治前期におけるインフラ整備の状況」から

このテーマの検討から、開拓使時代における鉄道・港湾そして特に道路の整備が、当初の目標と裏腹に極めて不十分に止まり、開拓使廃止後にその問題が強く指摘されたことが判明した。恐らく当該期のインフラ整備は紆余曲折を経験し、地域により遅速の差をみせながら進展したと思われる。そうであるからこそ、当該期における鉄道を中心としたインフラ整備の進展状況をつぶさに検討した上で、特定の地域の事例研究を行う等の方法によって、地域経済の展開との関連を追及することが重要と考えられる。

## 5. 「開拓使官僚・お雇い外国人」から

(1) まず、開拓使官僚についての検討から、榎本武揚・大鳥圭介の開拓使時代における石炭産業に関わる活動と、次に述べるライマンとの関わりについて検討することが重要と分かった。

(2) 次に、お雇い外国人ライマンについての検討から、更にいくつかの小テーマをもとに検討する必要があると示された。以下の5つである。

①「地下等高線」という手法の採用が石炭の賦存状況の解明に、従って石炭産業の発展に役立っていたか否かについて、下の④と併せて検討することで、研究史では未だ漠然としているライマンの北海道石炭産業の発展への貢献度合を、厳密に確定することが可能に

なると思われる。筆者が以前に行ったライマンの石油地調査に関する検討（内藤隆夫「官営石油事業の挫折—石油業勃興前史—」高村直助編著『明治前期の日本経済—資本主義への道—』日本経済評論社、2004年）では、ライマンの調査は石油業の勃興には直接は役立たなかったと結論づけたので、それとの比較も可能になる。

②官営事業への反対の主張を、インフラ整備の主張と併せて検討することで、ライマンが政府の役割は民業勃興の補助あるいはその前提条件の整備にあると考えていた、と見なすか否かが判定できると考えられる。石油地調査におけるライマンの報告書で、同様の考えが表明されていることも、参考になろう。

③外資導入の主張について、松井愈はこれを根拠にライマンには帝国主義の手先という一面があると見なしているようだが、それが他で見られるライマンの考え方や行動と整合的か否かを検証する必要がある。

④ライマンの地質学的評価について、ライマンの依って立つ理論や調査の方法論に致命的欠陥があり、そのため彼の地質調査は石炭産業発展に役立たなかったと見るべきか、あるいは調査の果たした役割自体は大きかったと見るべきか、検証する必要がある。前述の石油地調査では、石油の賦存状態に関する背斜説を否定したことがライマンの理論的欠陥とされているので、この点との比較が可能になる。

⑤弟子の養成について、ライマンが開拓使仮学校での教育および北海道での調査を通じて養成した弟子達は、ライマン帰国後「四散した」（今井功『黎明期の日本地質学—先駆者の生涯と業績—』ラテイス、1968年、45頁）とされるが、彼らのその後の北海道石炭産業との関係を考察することで、ライマンが斯業における人的資源の形成上に果たした役割を検証できると考えられる。

## 6. 「幌内炭鉱・鉄道官営事業」から

このテーマの検討から、官営期の採炭事業の内容や経営状態については、水野五郎や田中修が相当程度明らかにしたことが判明した。そこで、まずはそれら研究史で示された事実認識を再確認し、その上で本研究の主眼である「地域経済の創出」という視点から、幌内炭鉱開発と幌内鉄道開通の社会的意義について検討することが重要と思われる。

## 7. 「関連する石炭産業史上の諸問題」から

このテーマでは白糠炭鉱・茅沼炭鉱に関する研究史を取り上げたが、その検討から、榎本武揚・ライマンによる調査が行われたこと、茅沼で輸送手段の改良と革新的技術が導入されたことという点で、両炭鉱は当該期北海道石炭産業の展開を検討する上で重要な論点に関わる事例を提供していることが示された。

## 8. 「北海道炭礦鉄道の成立と展開」から

このテーマの検討から、

(1) 幌内炭鉱・鉄道の払下げによる北炭の成立を、本州・九州等における官営事業の払下げと比較してどう評価するかという問題、

(2) 日露戦後の経営危機を経て三井財閥の傘下に入る以前の北炭の展開について、「創業期」をいつ頃までと見なすか、雨宮敬次郎・井上角五郎の果たした役割をどう評価するか

といった点に注意しつつ、当該期の成果と限界という視点から評価するという問題、  
（３）鉄道国有化以前の北炭が炭鉱業と鉄道業を兼営したこと（そういう特異な形態を認められたこと）が、北海道における北炭以外の炭鉱資本の発展—筑豊に見られるような地域経済の発展の一つのあり方—を阻害したのではないかという問題、  
という３つの問題の解明が北炭研究に求められていることが判明した。地域経済の創出と促進という視点からは（２）の検討が、その阻害という視点からは（３）の検討が、そしてこの両者に影響を与えた創立期の事情として（１）の検討が、それぞれ重要と思われる。

## 【参考文献】

- 市原博（1983）「第一次大戦に至る北炭経営」、『一橋論叢』第90巻第3号。
- 岩見沢市・三笠市（1988）『幌内線史』岩見沢市・三笠市。
- 榎森進・菊池俊彦・桑原真人（1995）「地方史研究の現状 北海道（下）」、『日本歴史』1995年3月号。
- 片山敬次（1963）「「タキイシ」物語」、『新しい道史』第1巻第1号。
- 片山敬次（1964）「官営による茅沼炭鉱の開発」、『新しい道史』第2巻第1号。
- 片山敬次（1965）「茅沼炭山開発に尽した人々」、『新しい道史』第3巻第3号。
- 片山敬次（1966）「北海道炭鉱開発初期における飯場制度」、『新しい道史』第4巻第2号。
- 茅沼炭化礦業株式会社茅沼鉱業所（1956）『開礦百年史』茅沼炭化礦業株式会社茅沼鉱業所。
- 茅沼炭鉱史編集委員会編（1982）『茅沼炭鉱史』。
- 桑原真人（1982）『近代北海道史研究序説』北海道大学図書刊行会。
- 桑原真人・我部政男編（2001）『幕末維新論集9 蝦夷地と琉球』吉川弘文館。
- 近藤喜代太郎（2005）『幌内鉄道史』成山堂書店。
- 鈴木醇（1949）「北海道炭業開拓者ライマン先生の業績」、『北海道炭山学会誌』第5巻第4号。
- 関直彦（1963）「史料・北海道巡行記（1）（解説 高倉新一郎）」、『新しい道史』第1巻第1号。
- 田中修（1964）「北海道工業史研究の現状と問題点」、『新しい道史』第2巻第2号。
- 田中修（1986）『日本資本主義と北海道』北海道大学図書刊行会。
- 七十年史編纂委員会編（1958）『北海道炭礦汽船株式会社 七十年史』北海道炭礦汽船株式会社。
- 永井秀夫（2007）『日本の近代化と北海道』北海道大学図書刊行会。
- 原田一典（1964）「開拓使時代の諸問題について」、『新しい道史』第2巻第2号。
- 原田一典（1964）「史料紹介・農商務省「興業意見」について」、『新しい道史』第2巻第6号。
- 原田一典（1965）「史料紹介・榎本武揚明治六年北海道巡回日記（1）（2）」、『新しい道史』第3巻第4号、第3巻第5号。
- 房村信雄（1950）「大鳥圭介の「石炭編」について（一）（二）」、『石炭評論』第1巻第4号、第1巻第5号。
- 北海道開拓記念館（1972）『北海道開拓記念館調査報告 第1号 明治初期における炭鉱の開発—茅沼炭鉱社会における生活と歴史—』北海道開拓記念館。
- 北海道開拓記念館（1974）『北海道開拓記念館調査報告 第7号 明治初期における炭鉱の開発—幌内炭鉱における生活と歴史—』北海道開拓記念館。
- 北海道開拓記念館（1978）『北海道開拓記念館研究報告 第4号 北海道における炭鉱の発展と労働者』北海道開拓記念館。
- 北海道開拓記念館（1989）『第36回特別展目録 集冶監—開拓と囚人労働—』北海道開拓記念館。
- 北海道開拓記念館（1995）『第41回特別展目録 「ライマン・コレクション展」』北海道開

拓記念館。

北海道開拓記念館（2001）『第 51 回特別展 「ヤマがあゆんだ近代—炭鉱遺産と、これから—」』北海道開拓記念館。

松井愈（1953）「ライマン（B.S.Lyman）と北海道の炭礦」、『歴史家』創刊号。

ミカエル・バン・リモートル（1977）「幌内鉄道についての新考察」、『新しい道史』第 15 卷第 1 号。

水野五郎（1955）「幌内炭礦の官営とその払下げ」、北海道大学『経済学研究』第 9 号。

水野五郎（1959）「産業資本確立期における北海道石炭鉱業」、北海道大学『経済学研究』第 15 号。

水野五郎（1960）「炭坑の開発」、地方史研究協議会編『日本産業史大系 2 北海道地方篇』東京大学出版会。

水野五郎（1964）「北海道石炭鉱業史の問題点」、『新しい道史』第 2 卷第 4 号。

宮下弘美（1989）「創業期の北海道炭礦鉄道株式会社」、北海道大学『経済学研究』第 39 卷第 2 号。