

# 日露戦後における北海道拓殖方針

——運輸・交通部門を中心として——

渡 邊 恵 一

- I はじめに
- II 拓殖事業の経緯
- III 新拓殖構想の提起

- IV 第一期北海道拓殖計画と運輸・交通部門
- V むすびにかえて

## I はじめに

日露戦後における北海道は、北海道国有未開発地処分法の改正（1908年）、第一期北海道拓殖計画の施行（1910年度より15か年、1916年の計画改訂により17か年に延長）など、その拓殖政策の展開に一定の前進をみせた。初期の北海道研究にはこの点を高く評価する傾向があったが<sup>1)</sup>、それらはいってみれば単に政府の政策をフォローしたものでしかなかった<sup>2)</sup>。初期の研究にあったこのような方法上の問題点を克服したのは1960年代以降で、なかでも『新北海道史』の編纂はその集大成ともいべきものといえる。そして、日露戦後期の北海道拓殖の問題に対する位置づけも、単なる行政側資料の引き写しを乗り越えることとなった。そこで得られた結論は、第一期北海道拓殖計画をはじめとする一連の拓殖政策に対し、一面において計画性組織性を付与されたという側面を認めながらも、全体としては当時の北海道の政策的比重は低下し、朝野の関心はすでに稀薄化していたとするものであった<sup>3)</sup>。そして、その原因として、日露戦後の殖民政策の中心が朝鮮・「満州」といった大陸におかれた結果、北海道の植民地としての意義が後退したという点が指摘された<sup>4)</sup>。

日露戦後期の北海道は以上のようにみなされているのが現状であるが、そこでは大陸の新植民地の登場による北海道の比重低下とい

う全般的な位置づけがなされたにとどまり、国内問題としての北海道経営の内容、いいかえれば北海道政策に対する政府の認識という点については必ずしも十分に問われたとはいえないだろう。通説のいう北海道と大陸との間における植民地経営のウエイト如何についても、具体的なレベルでは依然として課題を残している現在、改めてこの問題を整理・考察することも一つの意義を有するものと思われる。

- 1) たとえば、片山敬次『北海道拓殖誌』（北海道拓殖誌刊行後援会、1931年7月、復刻版：東天社、1979年10月）は、第一期北海道拓殖計画について、「本道拓殖経営の基礎を確立し、本道開発上將に一新紀元を画したもの」〈同上、p.314〉と評価している。
- 2) 田中修『日本資本主義と北海道』（北海道大学図書刊行会、1986年2月）pp. 5～6。戦前の研究史に関する問題点はこのほかにもあるが、同氏はその全体的な傾向として、「北海道の特殊性についての検証はあっても、日本歴史のなかで北海道の特殊性がいかなる意味を持っていたのか、あるいは日本が北海道にとっていかなる存在であり北海道に何をもたらしたのか、という視角からの検討はほとんどなかった」〈同上、p. 6〉と総括している。
- 3) 永井秀夫「北海道の開拓政策——資本主義成立期を中心として——」（『社会経済史学』第30巻第1号、1964年12月）p.13。
- 4) 同上、pp.15～16。なお、同一の趣旨を主張するものとしては、旗手勲「日本資本主義と北海道開拓」（『岩波講座・日本歴史』第16巻〈近代3〉、岩波書店、1962年9月）、北海道編『新北海道史』第4巻〈通説3〉（北海道、1973年8月）などをあげておく。

表1 道路橋梁排水費事業成績

| 事業              | 予定総数   | 9か年分予定    | 成績      |
|-----------------|--------|-----------|---------|
| 道路開鑿延長          | 763里   | 684.44里   | 432.91里 |
| 原野道路および排水道路開鑿延長 | 1,500里 | 1,334.64里 | 753.13里 |
| 橋梁架設数           | 48箇所   | 43箇所      | 14箇所    |
| 道路橋梁修繕工事延長      | 9,144里 | 7,903里    | 989里    |

出所：「北海道十年計画実施成績要領」p.753, p.755より作成。

注）「北海道十年計画ノ大要」によれば，道路開鑿延長の予定距離は761里となっている（本文参照）。

さて，拓殖政策の中身は広範囲におよぶものであり，限られた紙幅での検討は容易ではない。小稿においてはその準備的考察として，さしあたり拓殖の先駆をなすインフラストラクチュアであり，予算上最も優先順位が高かった運輸・交通部門——具体的には道路・港湾・鉄道——を中心とし，当時の政府の北海道経営に対する位置づけを検討することとした。

## II 拓殖事業の経緯

北海道における拓殖の歴史は，1869年の開拓使の設置をもって始まった。一定の計画を定めた開拓事業は，1872年からのいわゆる「開拓使十年計画」がその嚆矢とされるが，その実態は10年間に総額1000万円で北海道を開拓するという財政的支出の見通しにすぎず，当初から計画そのものも組織的に立てられていたわけではなかった<sup>5)</sup>。したがって，三県一局時代を経て北海道庁が置かれ，その第8代長官園田安賢の下で実現をみるに至った北海道十年計画（1901年度より10か年）が，最初の本格的な開拓事業というべきであろう。

北海道十年計画は，拓殖上必要な経費を拓殖費として独立させて計画期間中の事業ならびに経費を予定し，行政費および北海道地方費法の設定により新たに設けられた地方費とともに北海道の経営を行なおうとするもので

あった。これにより，ある程度継続的な目標をもって拓殖事業を推進する態勢がとりあえずは整えられた。

しかし，この北海道十年計画も予定通りの経費が支出されたのは当初の2～3年間にとどまり，日露戦争前からの軍備拡張の影響による北海道への財政支出困難という事態に直面して行きづまりをみせることとなった。日露戦争後，破綻した同計画の立て直しが何度か試みられ，補正計画も立てられたが，結局は予定の年限を1年残したまま，1909年度をもって計画は打ち切りとなったのである。

さて，このような拓殖事業の大枠での経緯をふまえた上で，以下，小稿が対象とする運輸・交通部門の状況をみておこう。

まず道路についてであるが，北海道十年計画においては，道路橋梁排水費として994万6198円，道路橋梁修繕費として78万9279円が，ともに10か年の継続費として盛り込まれていた。当初の年度割予定表によれば，道路橋梁排水費は初年度が50万円，2年目が84万8980円，3年目が97万3980円，4年目が107万3980円，5年目が112万3979円となっており，6年目以降は各年度108万5056円とされた<sup>6)</sup>。道路排水費は拓殖費総額2161万1412円の半ば近

5) 北海道編『新北海道史』第3巻〈通説2〉（北海道，1971年3月）p.170。

6) 「北海道十年計画ノ大要」（北海道庁編『新撰北海道史』第6巻〈史料2〉，北海道庁，1936

く(46%)を占めており、その優先順位はかなり高かったといえよう。これにより、国道35里、県道89里、里道573里、市街道路64里が建設されることになっていた<sup>7)</sup>。

しかし、この計画はほどなくして頓挫をきたした。まず計画実施から4年後の1904年度に、日露戦争勃発のため既定予算額中83万8000円を後年度に繰延べし、事業を縮小せざるを得なくなった。さらに翌05年度においては既定年度割を変更し、同年度の予算はわずか1万8000円となって、前年度の繰越し工事を処理する以外は一時ほとんど事業を廃止する状態に陥った。06年度によりやう事業は復活したが年度割は再度変更され、同年度の予算額は58万余円となった。このような年度割の変更は、以下08・09年度にも行なわれ、事業の終期も3か年、そして9か年延長することになり、毎年度支出額にいたっては80万円から30万円へと大幅に削減されてしまった<sup>8)</sup>。

このような数次にわたる年度割変更、事業繰延べの結果は〈表1〉に示すとおりである。「十年計画」が9か年で打切られたことから予定数を1割引いても、その達成率は6割に過ぎず、修繕工事にいたっては1割強しかなされなかった。よって、道路建設事業はその優先順位の高さにもかかわらず、進展の度合いは低かったといえることができる。

港湾・築港事業は、北海道十年計画以前の1897年5月に、10か年継続、予算総額218万8618円をもって小樽港第一期工事がはじまっていた。北海道十年計画の策定にあたっては、まず同事業をその中にそのまま編入し、他に「第一期鉄道完成ノ暁ニハ、貨物集散ノ衝ニ當リ、東海岸第一ノ要地」<sup>9)</sup>となる釧路の築港費を計上した。小樽築港については、既定の予算年度割・工期などを変更しないこととし、残余の6か年(1906年度まで)で129万2118円を支出。釧路については財政上の都合により1903年度からの開始となったが、9か

年の継続費として345万4146円の支出が予定された<sup>10)</sup>。両者を合せた築港費の割合は、拓殖費全体の約22%で、さきの道路排水費に次ぐ大きな位置を占めていた。

しかし日露戦争勃発による財政計画変更の影響は、港湾事業にも及んだ。たとえば小樽築港工事は、1905年はほとんど工事中止の状態で、予定年限を1年繰延べせざるを得なくなった<sup>11)</sup>。その後同工事は、地域的に重要視されていたこともあって1908年5月に竣工したが、もう一方の釧路築港にいたっては、十年計画の期間中、ついに工事を手すらなされなかったのである。

最後に、鉄道事業についてみておこう。

北海道における鉄道建設は道路・港湾事業とは異なり、拓殖計画とは別立てのものとして1896年5月制定の北海道鉄道敷設法(法律第93号)にもとづき進められた。当初は、その4年前に成立した鉄道敷設法(法律第4号)の中に、北海道における予定線も盛り込まれることになっていたが、調査が不十分であるという反対意見が出され、このときは北海道の項目全体が法案から削除されたのであった<sup>12)</sup>。北海道鉄道敷設法で決定した予定線は、以下の6路線であった<sup>13)</sup>。

- ①石狩国旭川ヨリ十勝国十勝太及釧路国厚岸ヲ経テ北見国網走ニ至ル鉄道
- ②十勝国利別ヨリ北見国相ノ内ニ釧路国厚岸ヨリ根室国根室ニ至ル鉄道
- ③石狩国旭川ヨリ北見国宗谷ニ至ル鉄道
- ④石狩国雨龍原野ヨリ天塩国増毛ニ至ル鉄

年11月 所収) p. 693。

7) 同上, p. 688。

8) 「北海道十年計画実施成績要領」(前掲『新撰北海道史』第6巻 所収) pp. 752~753。

9) 前掲「北海道十年計画ノ大要」p. 690。

10) 同上, p. 693。

11) 前掲「北海道十年計画実施成績要領」p. 760。

12) 『日本国有鉄道百年史』通史(日本国有鉄道、1974年3月) p. 135。

13) 『日本鉄道史』中篇(鉄道省、1921年8月) pp. 69~70。

表2 北海道鉄道建設費予算年度割表

(単位:円)

| 成立年  | 1897年      | 1905年      | 1906年      | 1907年      | 1908年      | 1910年      |
|------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 総 額  | 18,562,050 | 18,562,050 | 18,562,050 | 18,172,592 | 18,553,985 | 23,003,647 |
| 1897 | 1,000,000  | 10,811,000 | 11,028,021 | —          | —          | —          |
| 1898 | 1,000,000  |            |            | —          | —          | —          |
| 1899 | 1,000,000  |            |            | —          | —          | —          |
| 1900 | 1,000,000  |            |            | —          | —          | —          |
| 1901 | 1,000,000  |            |            | —          | —          | —          |
| 1902 | 1,937,000  | 217,021    | 731,277    | —          | —          | —          |
| 1903 | 1,937,000  |            |            | —          | —          | —          |
| 1904 | 1,937,000  |            |            | —          | —          | —          |
| 1905 | 1,937,000  |            |            | —          | —          | —          |
| 1906 | 1,937,000  |            |            | —          | —          | —          |
| 1907 | 1,937,000  | 1,506,430  | 1,801,277  | 2,668,423  | 2,668,423  | 7,442,988  |
| 1908 | 1,937,000  | 1,506,431  | 1,801,278  | 2,474,560  | 2,474,560  |            |
| 1909 |            | 1,505,153  | 1,800,000  | 2,300,000  | 2,300,000  |            |
| 1910 |            | 1,505,156  | 1,400,197  | 2,300,000  | 2,300,000  |            |
| 1911 |            |            |            | 2,300,000  | 2,400,000  |            |
| 1912 |            |            |            | 2,300,000  | 2,400,000  | 4,600,000  |
| 1913 |            |            |            | 2,300,000  | 2,400,000  | 3,231,055  |
| 1914 |            |            |            | 1,529,609  | 1,611,002  | 1,529,609  |

出所:『日本国有鉄道百年史』第4巻, p.194 (1897・1905年), 「第17回鉄道会議議事速記録」第1号 (1906年), 「第18回鉄道会議議事速記録」第1号 (1907年), 「同」第2号 (1908年), 「第20回鉄道会議議事速記録」第1号 (1910年) より作成。

## 道

⑤天塩国奈与呂ヨリ北見国網走ニ至ル鉄道

⑥後志国小樽ヨリ渡島国函館ニ至ル鉄道

このうち, ①の旭川一網走間, ②の区間中の厚岸一根室間, ③の旭川一宗谷間が第1期線として優先的に建設すべきものとされ, その建設費は1897年度より12か年, 第2期線の調査費込みで総額1856万2050円となっていた<表2>。

この予算計画もまた, その後の日露戦争の影響で修正を余儀なくされた。たとえば1905年度においては, 当初の予定で193万7000円であるところを約9割減の21万7021円に変更し, 計画全体を2か年延長して年度割も改訂した。ところが翌1906年度には, 早くも前年に改訂された年度割にもとづく支出額151万859円を73万1277円に変更し, その分は残り

の4か年の各年度予算額を約30万円上乘せするという, いわば場当たりの予算を組むような状態に陥っていたのである。このように北海道の鉄道が予算上後回しにされるようになった背景には, 鉄道行政組織の改正があった。開拓事業の一環という性格上, 別組織とされていた北海道官設鉄道は, 鉄道行政の統一を図るという理由で1905年4月に内地の官設鉄道と一本化された<sup>14)</sup>。このことは北海道の路線も内地と同一レベルで予算等の扱いを受けることを意味したが, 内地での鉄道敷設法予定線もまたその完成が遅れていたので, 北海道の鉄道はどうしても不利な状況に置かれることとなったのである。

14) この間の経緯については, 『日本国有鉄道百年史』第4巻 (日本国有鉄道, 1972年3月) pp.187~191を参照。

こうした予算状況から、北海道鉄道敷設法に掲げられた予定線の建設は、当然のことながら一向に捗らなかった。第1期線のうち、日露戦後の1907年までに完成したのは、さきの予定線という①の旭川—釧路間、③の旭川—名寄間のみであり、①のうちの釧路—網走間、②のうちの釧路—根室間、③のうちの名寄—稚内間はいずれも第1期線から第2期線へと繰下げられていた。このほか、⑥の小樽—函館間が完成しているが、これはこの区間の敷設免許を私設鉄道である北海道鉄道に下付し、私鉄として全通したのちに買収・国有化した路線であった。

以上、道路・港湾・鉄道の各部門について、進展状況をみてきたが、いずれの事業もその進行が当初の予定から大幅に遅れていることがわかる。そして、その原因が日露戦争勃発による予算の削減・繰延べにあることも共通している点であった。折しもその日露戦争がおわり、北海道十年計画も所定の年限を終えようとするにあたって、新たな拓殖事業案が提起されるのは、いわば当然のことであった。

### Ⅲ 新拓殖構想の提起

北海道十年計画にもとづく日露戦前からの拓殖事業が破綻へと向かうなか、これを立て直し補足しようとする動きは、1906年にすでにみられる。同年5月に園田長官は、十年計画の繰延べ・緊縮による拓殖事業の停滞を遺憾とし、「今後速ニ其残程ヲ追ヒ既定ノ全部ヲ遂行スヘキハ勿論更ニ一步ヲ進メテ戦後ノ計画ヲ建ツル」<sup>15)</sup>として、「北海道事業計画要旨」を提出した。そこでは①築港、②土地改良、③森林経営、④外国航路補助、⑤小樽区水道費補助、⑥林産試験場、⑦鯨棲息所探検並漁撈製造、⑧教育、⑨鉄道第二期線ノ速成、⑩治水の計10項目が掲げられているが、中心となるのは森林経営の収益を償還財源とした公債発行による築港事業と土地改良計画であった。政府はこの計画のうち、森林収入

をもって築港および国有林経営を行なう点だけを認めたが、第23回帝国議会の審議において、貴族院が森林収入をもって築港事業を行なうことに危惧を示し、森林経営計画の不精確などを理由として否決されてしまった<sup>16)</sup>。

1906年12月20日、園田に代わって河島醇が第9代の北海道庁長官として就任した<sup>17)</sup>。薩摩出身の河島の経歴はやや複雑である。1874年8月に外務省八等出仕に任官され、その後はドイツ、ロシア、オーストリアの公使館に勤務する傍らベルリン大学やウィーン大学で政治学・経済学を学び、帰国後は大蔵権大書記官兼外務権大書記官に着任、伊藤博文の海外視察にもしばしば同行し、1886年3月には大蔵省参事官に推挙された。自他ともに認める欧州通であった彼は、当時のわが国の外交政策や議会制度などに関してたびたび進言を行なったが、それは容れられるところとならず、結局は官吏としての身分に限界を感じて1890年3月に辞職、そして今度は同年の第1回衆議院議員選挙に出馬し、合計して4選された。その後日本勧業銀行の設立委員を経て、1897年6月には同銀行の初代総裁に就任し、次いで滋賀・福岡両県の知事を歴任して、今回北海道庁の長官に任命されるに至ったので

15) 「北海道事業計画要旨」1906年5月（原敬文書研究会編『原敬関係文書』第7巻〈書類篇4〉、日本放送出版協会、1987年3月 所収）p. 532。

16) 前掲『新北海道史』第4巻、p. 703。

17) 園田長官の辞職は同年7月に事実上決定していた。内務大臣原敬は、「同人〔園田——引用者〕は在職九年多少地方民に飽かれ居る事実もあり、又先頃小樽に於ける不用地実価三万円ものを僅に九円五十銭にて払下げたるが如き事もありて、要するに此際余が同人を庇護して在任せしめたりとて他日到底弥縫し能はざる場合もあらん」〈『原敬日記』（乾元社、1951年1月）1906年7月12日の項〉と彼をみなし、「現内閣となりて以来内務省内は勿論内閣員中にも彼れに同情を寄るものなく到底其位地を維持する事能はざるに因り厚意的に彼れに相当の時機に辞職する事を勧告したるなり」〈同上、7月13日の項〉と日記に記している。

ある<sup>18)</sup>。

河島もしばらくは前任者の残した課題、すなわち十年計画の補正に従事せざるを得なかったが、1908年11月、それまでの拓殖事業を一新する新たな北海道経営案を「北海道経営に関する建議」と題し、桂太郎内閣総理大臣および平田東助内務大臣宛てに提出した。彼は北海道十年計画の既往8年間を振り返り、そこに一定の成果を認めつつも、「之を全道将来の大局より観察するときは其の成效未だ半にたも達せず開拓の前途は尚遠くにして将来発展の余地極めて多大なるのみならず本道の開発は寧ろ今後の経営に待たさるへからす今や十年計画は施行以来八年を経過して余命既に幾何もなく拓殖の現状は更に幾多の新たな企画を要請して息ます」<sup>19)</sup>という考えから、この建議を画策・提議するに至ったという。

建議はまず、現行の行政組織および財政組織を批判するところから始まる。行政組織については「何人も先づ其の組織の大体に於て甚だ厖大錯雑なるに驚くと同時に其の統一併行を維持するの極めて困難なることを了知すべし」<sup>20)</sup>といい、現状を「道庁長官は単に一部の地方行政及狭義の拓殖行政のみを管理し傍ら地方自治体を監督するに過ぎず」<sup>21)</sup>と位置づけた。また財政組織については「拓殖の先駆と為り若は之と雁行すべき幾多の重要な事件にして其の施設経営の最も急を要するもの極めて少からざるに拘はらず是等経営の資料と為るべき主要なる有利の事物は殆ど挙げて道庁以外の各官庁に分属し其の収入は一樣に国庫に帰属し北海道庁は背に重荷を負ひて而して手に虚器を擁するに過ぎず」<sup>22)</sup>とし、「一定の期間内に一定の金額を支出し累年継続して所期の目的を遂行せんとするか如き特殊の事業と雖尚且常に一般財政の影響を被り一進一退増減常なく施行上非常の困難に陥り及時の計画を紊り時代の要求に逆行し拓殖の進歩を阻害すること極めて甚大なるものあ

る」<sup>23)</sup>と非難した。

このような現状に対し河島は、北海道の行政は「広義の拓殖」をもってなすべきであり、具体的には、「租税の徴収、鉄道の敷設、鉱山の整理、銀行の監督、通信若は航海に関する施設の如き応さに此の中に在るべし」<sup>24)</sup>といている。そして今後の展望をふまえた改革案として、「国家行政の方面に於ては広義の拓殖事務に従事する各種の機関を統一して悉く之を同一官庁の下に網羅し財政の方面に於ては其の全体の形式を儼然たる特別会計の組織に改め実質上道内全体の収入を以て道内全体の経費を維持する」<sup>25)</sup>というように、①拓殖行政機関の統合、②特別会計の導入の二点を提案した。

行政機関の統合については、彼が就任して半年ほど経った1905年5月、支庁長区長会議における訓示演説のなかで、「行政の要務は各職司の権域と其責任を明かにし努めて複雑過大の機関を緊縮し専ら簡易の組織に依り事務の敏活進捗を謀ることを要す」<sup>26)</sup>と表明しており、既に庁中処務細則・支庁区役所の処務規程などの改正にも着手していた。また、特別会計の設置については、十年計画立案の際にも浮上したことがあったが、今回は北海道からの国庫収入の増大と多少の余剰が生じ

18) 以上、河島醇の経歴については、北海道総務部文書課編『開拓につくした人びと』第6巻〈のびゆく北海道・下〉(理論社、1967年3月) pp.180~184、河野弘善『河島醇伝——日本勸業銀行初代総裁——』(河島醇伝刊行会、1981年11月)を参照。

19) 「北海道経営に関する建議」1908年11月20日(『北海道拓殖計画改訂願末』北海道庁、1923年7月 所収) p.205。

20) 同上、pp.211~212。

21) 同上、p.212、傍点引用者。

22) 同上、p.213。

23) 同上、p.214。

24) 同上、pp.206~207。

25) 同上、pp.222~223。

26) 「本庁長官の訓示演説」(『殖民公報』第37号、1907年7月) p.56。

てきたことを根拠として、「本道進歩の現況は實際上既に独立の域に達したるもの」<sup>27)</sup>と判断したのである。

しかし、この建議書は個々の事業に関しては、具体的展望を詳かにしていない。それは、運輸・交通部門にしても同様で、たとえば道路問題については、「相当の用に耐ゆべき道路の有無は実に新殖民地に於ける死活の問題にして一面移民を招致し樹林荆棘の間に入地せしめながら一面之れに伴うて必要なる道路の設備を為さざるか如きは恰も目的を與へて手段を與へざるに等し而して今や道路の施設は既に移民の蕃殖に後るゝこと遠く到る処として之か築設修繕の急を絶叫せざるはなし」<sup>28)</sup>と、ごく一般的な意見を述べるにとどまっている。鉄道・港湾問題についても同じで、「鉄道の普及と所在港湾の設備とは道路と相俟て殆ど拓殖の死命を制するの關鍵たり而して今や鉄道の敷設尚僅に一部に過ぎず加ふるに其の設備亦欠陥多く交通運輸の上に於て洵に遺憾少しとせず港湾の修築亦殆ど小樽の一港に止まり沿岸千数百里殆ど一として船舶の安全に錨泊し得る所なし」<sup>29)</sup>と記すのみであった。すなわち、道路開鑿事業あるいは鉄道の建設・改良、通信機関拡張の停滞という近年の実態を、一般会計の影響を被らない特別会計のもとで改善する<sup>30)</sup>という論理構成にもかかわらず、この建議書は結局のところ一般的な理想を掲げるにとどまっていた。そして、新拓殖構想にみるこのような限界は、その後の計画立案作業のなかでさらに顕在化していった。

#### Ⅳ 第一期北海道拓殖計画と運輸・交通部門

河島長官の建議が提出された後、北海道庁と内務省との間で新拓殖構想に関する具体的な折衝がはじまったと思われるが、この間の両者のやりとりについては資料上不明確な点が多い。しかし、北海道庁側の対応を追って

みると、当初の方針に対し明らかに軌道修正がみられた。

翌1909年2月、道庁は「北海道拓殖行政ノ組織ニ関スル考案」と題した文書を提出した。そこでは「本道ノ拓殖ニ密接ノ関係ヲ有スル道内一切ノ官庁ヲ挙ケテ之ヲ北海道庁ニ統轄シ……傍ラ一切ノ会計ヲ総括シテ純然タル特別会計ト為シ」<sup>31)</sup>と、さきの建議の主旨が繰返されながらも、それを段階に応じて修正した3つの妥協案が併記されていた。すなわち、特別会計制度は堅持しながらも、「鉄道専売関税及海事ニ関スル事務ハ他ノ事務ニ比シ中央政府ニ於テ直接施行スルヲ便トスルノ事情アルヘキニ依リ姑ク之ヲ除外セントス」<sup>32)</sup>という「第二案」、それから一步後退し、「各種ノ官庁ヲ併合シテ行政ノ統一ヲ図ルヲ困難ナリト見做シ大体ニ於テ現行ノ北海道庁官制ヲ維持」<sup>33)</sup>するとして、特殊の官庁のみを北海道庁に併合し、地租収入、郵便・電信及電話に関する収入、未開地収入、国有林収入、官有地収入その他北海道庁に属する一切の税外収入による特別会計制度を主張する「第三案」、そして、専ら現行制度を維持し、支出科目を普通行政費と拓殖費の二種に大別して前者は一般会計に編入し、後者のみ「北海道庁ノ管理ニ属スル土地及森林ヨリ生スル収入其他一切ノ税外収入」<sup>34)</sup>と国庫補充金による特別会計とする「第四案」が併せて提出されたのである。道庁がこのような形で調査案を

27) 前掲「北海道経営に関する建議」p. 226。

28) 同上，p. 208。

29) 同上，pp. 208～209。

30) 同上，pp. 214～215。

31) 「北海道拓殖行政ノ組織ニ関スル考案」(国立国会図書館・憲政資料室所蔵『平田東助文書』166, 「北海道庁事業費特別会計ニ関スル調査」第1綴)。同文書に日付は記されていないが、「北海道新経営案の由来」(前掲『北海道拓殖計画改訂顚末』所収)p. 191によれば、1909年2月提出となっている。

32) 前掲「北海道拓殖行政ノ組織ニ関スル考案」。

33) 同上。

34) 同上。

表3 北海道拓殖費支出年度割予定表

(単位:円)

| 年 度        | 殖民費                 | 産業費                 | 道路橋梁費                 | 土地改良費               | 河川費                   | 港湾費                   | 総 額                    |
|------------|---------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| 1910       | 384,374             | 184,592             | 887,440               | 13,552              | 151,734               | 878,308               | 2,500,000              |
| 1911       | 431,446             | 188,081             | 1,347,978             | 53,298              | 224,052               | 1,055,145             | 3,300,000              |
| 1912       | 431,446             | 188,081             | 1,422,866             | 109,758             | 679,902               | 1,367,947             | 4,200,000              |
| 1913       | 431,446             | 188,081             | 1,716,431             | 136,602             | 1,042,708             | 1,484,732             | 5,000,000              |
| 1914       | 431,446             | 188,081             | 1,751,155             | 145,102             | 1,004,216             | 1,480,000             | 5,000,000              |
| 1915       | 431,446             | 188,081             | 1,795,270             | 155,713             | 949,490               | 1,480,000             | 5,000,000              |
| 1916       | 431,446             | 188,081             | 1,881,236             | 186,501             | 832,736               | 1,480,000             | 5,000,000              |
| 1917       | 431,446             | 188,081             | 1,894,598             | 225,183             | 780,958               | 1,479,734             | 5,000,000              |
| 1918       | 431,446             | 188,081             | 1,891,369             | 249,681             | 751,423               | 1,488,000             | 5,000,000              |
| 1919       | 431,446             | 188,081             | 1,866,158             | 261,931             | 668,037               | 1,584,347             | 5,000,000              |
| 1920       | 431,446             | 188,081             | 1,883,694             | 261,849             | 645,131               | 1,589,799             | 5,000,000              |
| 1921       | 431,446             | 188,081             | 1,960,147             | 247,818             | 644,017               | 1,528,491             | 5,000,000              |
| 1922       | 431,446             | 188,081             | 1,716,955             | 202,850             | 650,668               | 1,810,000             | 5,000,000              |
| 1923       | 431,446             | 188,081             | 1,721,913             | 87,200              | 661,360               | 1,910,000             | 5,000,000              |
| 1924       | 431,447             | 188,082             | 1,718,693             | 83,290              | 596,823               | 1,981,665             | 5,000,000              |
| 計<br>(百分比) | 6,424,619<br>( 9.2) | 2,817,727<br>( 4.0) | 25,455,903<br>( 36.4) | 2,420,328<br>( 3.5) | 10,283,255<br>( 14.7) | 22,598,168<br>( 32.3) | 70,000,000<br>(100.0%) |

出所:「北海道拓殖事業計画ノ大要」『殖民公報』第53号, 1910年3月) pp.16—17より作成。

提出せざるを得なかったこと自体, 建議書にあった趣旨, とくに拓殖行政機関の統合についてはすでに実現の可能性を失っていたといえよう。当然, 平田内相は「第四案を以て最も穩健にして其の 実行比較的 容易なるべし」<sup>35)</sup>との内示を行なった。よって, 鉄道部門などをも同一の管理下に置くという構想は, 事実上この時点で挫折することとなったのである。

一方, 特別会計制度の設置については「第四案」においてもかろうじて盛り込まれていたが, 同年8月からの内務省との折衝過程において, ①事業費(拓殖費)だけに限定するにしても特別会計の設定は困難, ②確定した歳入財源が予定されない以上, 確定した拓殖費支出計画はたてられない, ③財源として公債を募集することは困難であるという点が明らかとなった<sup>36)</sup>。いずれの理由も, 緊縮財政・非募債主義を標榜する第二次桂内閣の財政方針に規定されたものであった。そしてこれ

についても結局, 「拓殖費は特別会計とせず」<sup>37)</sup>ということの方針の一致をみた。

以上の計画案は同年10月の閣議決定を経て, ついに第一期北海道拓殖計画として1910年度より実施されることになった。その拓殖費支出予定は〈表3〉にあるとおり, 15か年で総額7000万円にものぼった。「道路橋梁排水ガ出来テ初メテ北海道ノ拓殖ガ出来ル」<sup>38)</sup>と河島長官も述べていたように, 費目をみみると道路橋梁費が最も多く全体の36.4%, 次いで港湾費が32.3%を占め, 両者だけで全拓殖費の7割弱に達している。これに河川費を加えれば, 全体の8割以上は土木・インフラ関係へ向けられる計画であることがわかる。

35) 前掲「北海道経営案の由来」p.193。

36) 前掲『新北海道史』第4巻, p.709。

37) 「北海道拓殖費に関する閣議決定の件」1909年10月19日(「第一期北海道拓殖事業計画説明書」〈前掲『新撰北海道史』第6巻 所収〉)。

38) 「第25回帝国議会衆議院予算委員第2分科(内務省所管)会議録」第3回, 1909年2月3日。



表 4 道路橋梁費内訳

(単位：円)

| 費 目        | 進 度 予 定              | 費 額 (%)              |
|------------|----------------------|----------------------|
| 道路橋梁新設費    | 1910年度～1924年度 (15ヶ年) | 14, 275, 316 (56.1)  |
| 道路橋梁改良及修繕費 | 同 ( 同 )              | 10, 540, 732 (41.1)  |
| 駅 通 費      | 同 ( 同 )              | 479, 231 ( 1.9)      |
| 渡 船 費      | 同 ( 同 )              | 160, 624 ( 0.6)      |
| 計          |                      | 24, 455, 903 (100.0) |

出所：「第一期北海道拓殖事業計画説明書」p.832。

ただし、ここにあらわれている7000万円という額は、北海道における政府の歳入増加見込額を加えた上でのものであった。すなわち前出の「閣議決定」によれば、毎年度の支出額は「貳百五拾万円、及び北海道に於ける政府の歳入増加額」<sup>39)</sup>となっており、確定している支出額としては国庫から支弁される年額250万円の15か年分としての3750万円のみとなる。よって計画の予定総額の約半分は、財源的には不確定のものであり、いわば将来的な収入を楽観的に見込んで立てたものであった。

では、この第一期北海道拓殖計画において、運輸・交通部門はどのような事業予定を与えられていたのかをみていこう。

まず、道路については2545万5903円が計上されたが、その内訳は〈表4〉の通りである。しかしそのうち4割以上を占めるのは、改良及修繕費であった。これはさきの十年計画による道路が、もともと耐久力に乏しい応急仮設的ないわゆる「拓殖道路」であり、「徒に簡を主として築造したる道路は単り実用に適せざるのみならず、また甚だ耐久力乏しく、修繕費の過度なる節約は大に、道路築造の効果を減損するの結果なきを得ざる」<sup>40)</sup>という状態であったためである。道路橋梁新設費としては1427万5316円が盛り込まれているが、このうち十年計画の残工事分である特設橋梁

35か所を除き、純粋な道路新設費のみを出すと、延長1740里、工費1105万5333円となる。道路計画においては、「現在の国道、県道、枢要地区、既設の区画原野及区画外の既処分原野に対する枢要の路線を選定し、就中区画原野に対しては必ず、一条又は、数条の道路を通ずる」<sup>41)</sup>という原則を立て、全体の66.6%の1160里が「選定道路」として設定された。

ただし、この「選定道路」の延長は、十年計画に属していた未成線の総延長とほぼ同じであった<sup>42)</sup>。また、この道路計画の目標も、「一には以て道内枢要地点の連絡を全ふすることを得べく、二には既設の区画原野若は区画外の既処分枢要原野にして実用に耐ゆべき多少の通路を有せざるものなきに至るべく」<sup>43)</sup>とするものであった。よって、第一期北海道拓殖計画における道路事業の位置づけ

39) 前掲「北海道拓殖費に関する閣議決定の件」、傍点引用者。

40) 前掲「第一期北海道拓殖事業計画説明書」pp.832～833。なお、十年計画における道路築造工法と第一期拓殖計画における道路築造工法の差異については、河野常吉「北海道道路誌」1925年6月(『河野常吉著作集』第3巻〈北海道史編2〉、北海道出版企画センター、1975年11月所収)を参照されたい。

41) 前掲「第一期北海道拓殖事業計画説明書」p.835。

42) 同上。

43) 同上、p.836。

は、未開発地開拓の先駆としてのものではなく、第一に十年計画の残工事の完成、第二には既開拓地における道路設備の充実に主眼が置かれていたのである。

港湾事業については「鉄道、道路の施設と相俟て実に本道拓殖の死命を制すべき重要の問題たるものなり」<sup>44)</sup>とされ、拓殖上国費をもって修築すべきものとして、小樽、釧路、留萌、函館、網走、室蘭、稚内、根室の8港が挙げられた。港湾修築事業がこのように多数盛り込まれた理由としては、いずれの地方にも移民を入地させる北海道拓殖の「全道開放主義」的な側面にある程度対応していたが、結局は「徒らに巨額の経費を投じて一、二港湾の設備を完成せんよりは、寧ろ同一の経費を適当に分配し、上述の目的を達するに足るべき程度に於て、成るべく多数の港湾に対する応急的設備を速成し、各方面の活動を促進する」<sup>45)</sup>という方針にもとづくものであった。

しかし同時に、それは「本道の地たる今尚拓殖の中途に在りて、未だ集約的整理を為すの時機に達せず、現下の急務とする所は、専ら船舶の錨泊を安全にし、一は以て旅客貨物の揚卸を容易ならしめ、一は以て海難を逃避せしむるに在り」<sup>46)</sup>というように、北海道が未だ特定の港湾に対する重点主義をとる以前の段階にあるということでもあった。工事の内容も、「今回、新に定立せんとする計画に於ては、専ら錨地の安全を図るを以て、本道港湾修築の要義とし、其の事業は防波堤の築設、其の他、錨地の安全を図るが為、必要欠くべからざる工事に止め陸上の設備、若は海岸の整理等に付ては、何等の費用をも計上せざるものとす」<sup>47)</sup>と、船舶出入の危険を防ぐ程度のものにとどまり、港湾設備の要である海陸連絡施設については何ら具体的方針も予算も盛り込まれていない。河島長官の趣旨説明に「内ニ於テハ鉄道ガ敷設セラレ、外ニ対シテハ其鉄道ノ連絡ニ必要ガアルカラ、八港

ヲ修築スル」<sup>48)</sup>とあるように、海陸連絡施設の建設にあたっては、当然鉄道院との関係が重要となるが、それについても、函館など重要港を除いては、「鉄道院ニ於テ如何ナ施設ヲ致シマスルカ、是ハ詳シクハマダソレヲ承知シテ居リマセヌ」<sup>49)</sup>という有様であった。また、網走以下4港については、名前こそ掲げられてはいるものの、「其の実施上の順位及其の修業年度の如きは、小樽以下四港の一が其の工事を終りたる当時に於て、更に其の緩急を量り、新に之を定むるものとす」<sup>50)</sup>というものでしかなかった。

最後に鉄道部門であるが、河島長官のいう「広義の拓殖行政」構想が挫折し、第一期拓殖計画に鉄道部門は含まれないことになった結果、従来通りに鉄道院がその建設・経営にあたることとなった。前章でも触れたように、河島構想は鉄道事業を道庁の管理下に置くといっていたものの、その運営に関する具体像は何ら提起しておらず、どの辺りまで実現を考えていたのかについては疑問点も多かった。

さて、北海道における鉄道建設については、北海道鉄道敷設法に定められた予定線の多くが未完成のまま依然として残されていたので、当面の課題はその残工程の竣工に向けられた。しかし敷設工事は戦争が終ってもなかなか進捗しなかった。それは、緊縮主義をとる第二次桂内閣の財政方針と、それに伴う鉄道会計制度の改訂によるものであった。

1909年に帝国鉄道会計が一般会計から独立

44) 同上, p. 866.

45) 同上, p. 868.

46) 同上.

47) 同上.

48) 「第26回帝国議会議院予算委員会第2分科(内務省所管)会議録」第3回, 1910年2月2日.

49) 同上.

50) 前掲「第一期北海道拓殖事業計画説明書」p. 869.

し、国有鉄道の建設・改良費は鉄道純益から支出できるようになるとともに、それだけでは資金の不足が生じるときには、同会計の負担で公債を発行することや他会計からの借入金による補填が可能となった。だが、実際に鉄道資金収入のうち鉄道益金によってまかなうことができたのは3割に満たず<sup>51)</sup>、特別会計という性格上、「利益アル線カラ架ケテ、其利益ヲ以テ他ノ利益ナキ線ヲ架設スルコトヲ助ケル」<sup>52)</sup>という方針をとらざるを得なくなった。いきおい、北海道における拓殖目的の鉄道は、その収益性が劣るということで、「内地ノ速成ヲ請願スル理由ト同じ理由デ往クト何ウシテモ内地ノ方ガ先キニナル」<sup>53)</sup>ことになったのである。

ところで、こうした事態への対策が全くとられなかった訳ではない。政府はその一方で、1910年4月公布の軽便鉄道法（法律第57号）にもとづき民営鉄道の一部で適用されていた簡易方式の鉄道敷設を国有鉄道にも応用して、いわゆる国有「軽便鉄道」という形で北海道における「拓殖鉄道」を建設することを検討し<sup>54)</sup>、1911年度よりその建設を始めた<sup>55)</sup>。しかし、このような国有「軽便鉄道」の予算は当初においてはかなり限定的なものであり、また、それは北海道の拓殖計画と連係する政策ではなかったのである。すなわち、1911年2月の衆議院委員会において、北海道選出の小橋米太郎議員（中央倶楽部所属）は、「拓殖経営業ハ十五箇年デ七千万円デ成功スルコトニナッテ居ル、此北海道拓殖鉄道ヲ敷設スル以上ハ遅クモ十五箇年以内、四十四年度カラ見ルト十四箇年内ニ改正セネバナラス」<sup>56)</sup>と、「拓殖鉄道」と第一期拓殖計画との関連を問うているが、これに対する後藤通相兼鉄道院総裁の答弁は、「之〔拓殖鉄道——引用者〕ヲ十五箇年ト云フモノニ引付ケテヤラウト云フコトハ、当局者ニ於テハ何等考ヘテ居ラヌコトヲ明言シテ置キマス」<sup>57)</sup>というものであった。

以上、第一期拓殖計画に組み込まれなかった北海道の鉄道は、引き続き鉄道院が担当することとなり北海道鉄道敷設法予定線の残工事に取り掛かるが、緊縮財政下における特別会計制度の影響を受けて着工は遅延した。一方で、それを補完する形で軽便方式による「拓殖鉄道」建設という政策が始まりはしたものの、その規模は限定的であり、また第一期拓殖計画との連係も考慮されてはいなかった

51) 小林道彦「桂園時代の鉄道政策と鉄道国有——『地方主義的鉄道政策』『国家主義的鉄道政策』をめぐって——」（近代日本研究会編『近代日本研究の検討と課題』〈年報・近代日本研究 10〉、山川出版社、1988年11月所収）p. 161。

52) 「第20回帝国議会衆議院予算委員 第6分科（逓信省及鉄道院所管）会議録」第3回、1910年2月1日、発言者は後藤新平逓信大臣兼鉄道院総裁。

53) 同上。

54) 拓殖地の鉄道をまず簡易な設備で開設するという方法は、すでに樺太で試行されていた。同地の鉄道は、まず軌間600ミリメートルの軍用軽便鉄道として、1906年9月にコルサコフ（大泊）—ウラジミロフカ（豊原）間が開通し、1907年8月からは樺太庁交通課の所管で一般営業を開始した（『北海道鉄道百年史』中巻（日本国有鉄道北海道総局、1980年10月）pp. 525～528）。

なお、このとき内地でとられていた補助金交付による民営軽便鉄道の奨励という手段は、開拓の段階にある北海道では到底とり得ないものであった。政府見解を代表して後藤鉄道院総裁は、「或所ニ於テ短イ区間デ私設ノ軽便鉄道ヲヤルニ付テハ是ダケ位ノ軽便鉄道補助法ニ依ッテ補助ガアレバ<sup>(ママ)</sup>アルト云フノナラバ、是ハ拒バヌ積リ」であるけれども、基本的に「北海道ノ軽便線ハ先ヅ官営ノ方針」であると述べた（『第27回帝国議会衆議院帝国鉄道会計法中改正法律案外三件委員会議録』第5回、1911年2月6日）。

55) 初年度計上された北海道の計画路線は、岩内—小沢間（9マイル40チェーン）、野付牛—下湧別間（46マイル41チェーン）であった。特に後者は建設費を節約するために、軌間762ミリメートルで建設されることとなった。

56) 「第27回帝国議会衆議院帝国鉄道会計法中改正法律案外三件委員会議録」第5回、1911年2月6日。

57) 同上。

たのである。北海道の鉄道建設が伸びをみせるのは、やや時代を下った大正半ばあたりからであるが、それも北海道庁が鉄道建設のための公債募集ないし借入金に対する利子を拓殖費から支弁できるよう拓殖計画を改訂した(1917年度～)ことによる<sup>58)</sup>、いわば一種の自賄方式によるものであった。

## V むすびにかえて

小稿では北海道拓殖に一つの転機をもたらしたといわれる日露戦後期の状況について、拓殖の先駆とされる運輸・交通部門を中心として検討してきた。最後に、以上みてきたことを要約し、政策の特質を述べてむすびにかえることとしたい。

この時期の拓殖政策の基本線は、日露戦争の勃発による予算の削減・繰延べで破綻した北海道十年計画を如何に立て直すか、その一方で、同計画が所定の年限を終わった後の計画をどのようなものにするかというところにあった。十年計画の立て直しについては、折しも道庁長官の交代劇もあって一定の線にとどまり、実際にはその後の新拓殖計画の策定に関心は集中した。

当初、道庁が新計画に対してどのような構想を持っていたかについては、1908年11月提出の「北海道経営に関する建議」にあらわれた。その要点は、鉄道・鉱山・銀行・通信などを包括するような拓殖行政機関の統合と、北海道を一般財政の影響から切り離す特別会計制度の導入であった。

しかしこのような構想は、新拓殖計画の立案過程において後退していく。しかもそれは1909年2月に出された「北海道拓殖行政ノ組織ニ関スル考案」にみるように、道庁側からの軌道修正ともいうべきものであった。と同時に、さきの建議は一般的な理想を掲げるにとどまっている部分もあり、道庁の構想には具体性が欠如していたことも否めなかった。結局、十年計画の後を受ける第一期北海道拓

殖計画は、拓殖行政機関の統合も特別会計の設定も果たされないまま実行に移されることとなったのである。

同計画は1910年度より15か年、総支出7000万円の計画として予定された。その内訳は、十年計画以上に道路・港湾等のインフラ関係が優先されたものであったが、個々の事業予定はさほど躍進的なものとはなっていない。小稿で対象とした運輸・交通部門をみても、たとえば道路は十年計画の残工事の完成および修繕作業が中心であり、未開地開拓の先駆という意味合いは薄いものであった。港湾も防波堤の築設など専ら錨泊の安全を図ることが目標とされ、海陸連絡設備については方針も予算も定まっていなかった。鉄道部門も結局は第一期拓殖計画に含まれず、従来通り鉄道院が担当することになったが、その方針は日露戦前に立てた予定線の残工事竣工に過ぎなかった。収益性に劣る北海道の鉄道建設は、特別会計制度のもとでは不利な立場にあったが、他方、それを補完するべく簡易方式の国有「軽便鉄道」——「拓殖鉄道」政策も開始された。しかし、それすら当初の予算は限定的なものであり、かつ拓殖計画との関係も考慮されない政策であった。さらにいえば、第一期拓殖計画で掲げられた7000万円という予定総額自体、確定支出としてはそのうちの半分に過ぎず、残余は北海道における政府の歳入増加を見込んで割り出したものであった。

日露戦争の勃発によって頓挫した拓殖事業が、戦後になっても残工事の消化程度にとどまってさしたる進捗をみせなかったこと、そして新たに立てられた拓殖計画も、事業の拡張という側面こそみられたが財政的裏付けは弱くいわば見切り発車の性格であったこと。たしかに北海道経営にみられるこうした要素は、今後の移民政策の重心を満韓方面に置きたいとした小村寿太郎外相の発言<sup>59)</sup>とともに、ある意味で日露戦後の北海道拓殖政策が閉却

58) 前掲『新北海道史』第4巻、p.718。

されたとする根拠となるかもしれない。

だが、このことだけをもって北海道の地位低下が決定づけられたとするには若干の留保が必要のように思われる。北海道庁を直接指揮監督する立場にあった内務大臣平田東助が第一期拓殖計画の審議の際に、「他ニ向ッテ殖民ヲ致スコトノ必要アリトスル時ニ当ッテ、第一完全ニ国内ニ於ケル拓殖ヨリシテ之ヲ始メルト云フコトハ論ヲ俟タヌコトデアリマス、況ヤ海外ニ向ッテ移民スルト云フコトハナカヘ容易ナコトデハゴザイマセヌ、今北海道ノ如キハ僅ニ三分ノ一ヲ開拓シタト云フニ過ギナイノデアリマスカラ、先ヅ北海道ヨリシテ殖民ノ目的ヲ達シタイト云フ考デゴザイマス」<sup>60)</sup>と説明しているように、拓殖地としての北海道に対する政府側の認識は一概に低いとはいえない。すなわち、日露戦後に至っても北海道経営はさほど躍進的なものとはならないが、それは直ちに北海道の政策認識の後退を意味することにはならないだろう。

北海道経営を進める上でむしろ障害となったのは、北海道の特別会計案が挫折したことからもわかるように、財政面での問題であった。第一期拓殖計画に特別会計制度が適用されず、北海道からの国庫歳入の自然増部分の投入という一種の自賄方式をとらざるを得なかったことも、北海道の地位低下とみるよりは、財政政策上の帰結といえよう。すなわち、拓殖事業とはいうものの、その大部分はすでにみたように道路・港湾の建設といった土木事業にはかならず、すでにそれらの事業を地方財政の負担において行なっていた内地の府県との間には一定の権衡を保つ必要が生じてくる。それまで北海道は、その特殊事情から中央財政の負担で産業基盤整備を推進することができた。北海道はそうした政策的措置に守られながら発展し、日露戦後には特別会計設置の主張が浮上するなど、その自立の可能性を示してくるようになった。そこで道庁側としてはあくまでも北海道の開拓をさらに推

進させるためにその財政的自立を主張したのであるが、あたかも財政緊縮・整理——しかもその作業は、軍拡のための財政支出路線を従来どおり堅持しつつ、他の部門の調整によって行なおうとするものであった——という時期であったため、現実にはそれが従来のような北海道の拓殖地としての特殊性を薄める方向に作用し、内地の府県と同様の産業基盤自己負担的な方針がとられることになったものと思われる。

以上、小稿は冒頭で提起した問題に全面的に答えるには至っておらず、準備的考察としても極めて限定的な検討にとどまらざるを得なかった。また、運輸・交通の問題は、こうした政策分析にとどまらず、商品流通の実態にまで踏み込んだ検討が必要とされるだろう。小稿で触れ得た政策的限界の中で北海道の輸送機関がそれぞれどのような方途を模索していったのかについては、今後に残された課題として取り組んでいくことにしたい。

59) 「日露戦役ノ結果、帝国ノ地位一変し、其経営ヲ行フベキ地域ノ拡大ヲ見ルニ至リマシタルヲ以テ、我民族ガ濫リニ遠隔ノ外国領地ニ散布スルコトヲ避ケ、成ルベク之ヲ此ノ方面ニ集中シ……」(「第25回帝国議会議事速記録」第5号、1909年2月2日)。永井前掲論文や前掲『新北海道史』第4巻などは、この発言を引用して、北海道の移民政策上のウエイト低下を説いている。

60) 「第26回帝国議会議事録 予算委員第2分科(内務省所管)会議録」第3回、1910年2月2日。