

す決心をし、渋沢栄一や地方の問題、回漕業者の協力を得て、一八八〇年資本金三〇万円の東京風帆船会社を創立したが、三菱側の猛烈な妨害工作にあい、頓挫した。

一八八一年の政変で三菱の支援者であった大隈重信が下野した。さきに七八年大久保が暗殺されていたので、政府との密月関係は終わった。八二年二月、大隈失脚後の政府はすぐに三菱の特権を奪うため第三命令書を交付して、兼業の禁止をはじめ、無償で払い下げた船舶は一定条件を満たさない限り質入れや売却を禁止、さらに船舶改良や機関検査の責任を負わせた。また自由放任主義を主張する田口卯吉が主宰した『東京経済雑誌』も三菱の独占攻撃の論陣を敷いた。こうして三菱は、官民双方からはさみうちにあい、受難の季節を迎えた。三菱打倒の急先鋒は、農商務大輔（今日の次官）品川弥二郎であり、その後には井上馨や渋沢栄一が控え、新会社設立をすすめた。同年六月、三菱は副社長岩崎弥之助の名前で、長文の「意見書」を政府へ提出し、会社新設に反対したが、政府もまた長文の「弁妄書」を与えて反駁を加え一蹴した（『三菱会社内幕秘聞録』『海事資料叢書』第二〇巻）。

一八八二年七月、農商務省で新会社の創立発起人会が開かれ、共同運輸会社と命名された。新会社は郵便物通送や海軍兵学校卒業生の実地練習に任ずる義務を負い、船舶は海軍の付属となった。社長は海軍少将伊藤傳吉、副社長は海軍大佐遠武秀行であり、海軍色が濃かった。当初資本金は三〇〇万円であったが、三菱を相手には不足とみられ、すぐ六〇〇万円に増資し、二六〇万円を政府が支出し残余を一般公募にした。品川は政務を放棄して自ら株式募集に飛び回った。八三年一月、共同運輸会社は東京風帆船会社など三社を合併し、これらの船舶を引き継いで営業を始めた。伊藤社長は、新船購入のためイギリスへ出張し、翌八四年にこれらの新汽船が横浜へ回着するところから、三菱との競争は激しくなった。共同運輸会社は、横浜を起点として、不定期航路を広げていたが、同年から三菱と競合する横浜―四日市間、横浜―神戸間、神戸―高知間などの定期航路

を開き、新鋭汽船を集中的に配船したので、両者の争いは白熱化した。乗客の誘引にしのぎを削り、運賃の引下げやスピード競争、あるいは景品などによる宣伝が行われた。三菱独占時代の横浜―神戸間の運賃下等五円五〇銭が、わずか五五銭にまで下った。同じ港を同時に出帆し、速力を競い合うようになり、無暴な運転を演じ、坐礁ざしよや衝突などの事故が続出した。

こうした経済性を無視した競争は、三菱・共同両社に深刻な打撃を与えた。三菱会社の運賃収入は独占を誇った一八八一年の四五九万円を最高にして八二年三九八万円、八三年三〇三万円、八四年二三〇万円へと急下降をした（『日本郵船株式会社五十年史』）。他方、共同運輸も新造汽船の威力で三菱の独占によく食いこんだが、十分な利益をあげることができず、赤字経営を続けた。二年間の激烈な競争で、両社とも疲れ切ったが、とくに設立後日が浅く寄合よあい所帯の共同運輸内部では、経営に自信を失うきざしが見え、株価は下がり市場に出回るようになった。岩崎は、運賃切下げ競争などでは勝敗が決し難いことを知り、ひそかに株の買占めをはかり、相手会社を支配する作戦に切り替え、財力にものをいわせて一八八四年末までに過半数の株を制してしまった。

共同運輸を後援していた政府も、予想を上回る激烈な両社の競争に驚き、共倒れになることをおそれ、農商務卿西郷従道は一八八五（明治十八）年一月両社に妥協を勧告するに至り、二月五日両社の協定が成立し、競争は静まった。同月七日岩崎太郎は死亡した。弟の弥之助が社長を襲うと共同運輸と結んだ新協定も束つかの間の和解に終り、三菱は四月六日違約の責任は共同側にあると唱えて競争を再開した。また一連の運賃引下げや無暴運転の過程が再現し、横浜―神戸間の運賃はついに二五銭にまで低下した。おそるべきダンピングであった。このような競争を長く続ければ両社とも自滅するのは明らかであった（『日本郵船株式会社五十年史』）。

岩崎弥之助は、弥太郎の弔合戦と称して思い切った運賃切下げで短期決戦を狙う一方、あるいは三菱の全船舶を品川沖に集

めて爆沈し、会社を解散する覚悟までしているとのうわさを流布し、三菱側の旺盛な闘争意思を印象づけた。

日本郵船 一八八五（明治十八）年四月、共同運輸の軍人社長・副社長は、海軍に復帰し、代わって農商務少輔森岡昌純、の成立 書記官加藤正義が社長と副社長に就任した。森岡社長は営業状態を調べ、巨額な損失を知り、西郷農商務卿に

両社合併が急務であると具申した。政府は両社の競争が日本の海運業自体を危くし、長年の海事奨励政策が無意味になることを避けるために、なんとしても收拾を図らなければならない。三菱側がさまざまに政府要人に裏面工作を働きかけた

り、共同運輸の株を買い占めていたことも三菱の立場を強めた。政府は七月末両社に合併の趣意を伝えた。三菱はすぐに承知の請書を出したが、共同運輸の内部では反対勢力が強く混乱を

きわめたが、八月十五日の臨時総会で投票採決により合併を決めた。政府は三菱側から荘田平五郎・岡本健三郎を、共同運輸側から堀基・小室信夫を創立委員に任じ、森岡昌純を同委員長に任命し、規則の制定に当たらせた。合併新会社は、日本郵船会社と命名され、資産評価額を三菱分五〇〇万円、共同運輸分六〇〇万円と見積り、それを引継ぎ、合計一〇〇万円を資本金とした。九月二十九日、創立は認可され、十月一日から営業を始め、森岡昌純が新社長に就任した。新会社は額面五〇〇万円の株券二二万株を発行し、三菱へ一〇万株、共同運輸側へ一二万株（内政府出資分五万二〇〇〇株で、のち皇室財産に編入）を交付した。共同運輸側の株を買ったことを考えれば、三菱側の新会社に対する支配力は大きいものであり、合併に際し、三菱の本支店で祝盃をあげ、勝利を祝い合ったのも当然であった。政府は新会社に対し、開業から一五年間年八分の利益補給を約束するとともに、同期間中の社長と理事の任命権を保持した。新会社が三菱から引き継いだ船舶は二九隻、三万六六〇〇トン、共同運輸から二九隻、二万八〇一〇トンであり、合計五八隻、六万四六一〇トンに達し海運界最大の会社になった（『日本郵船株式会社五十年史』）。

こうして成立した日本郵船は、経営航路として、横浜―上海間、横浜―神戸間、横浜―四日市間、横浜―函館間など定期航路一四線を政府の命令書により指定され就航したが、開業後は一八八六年九月末一八線にまで増加した。はじめ本社を東京日本橋に置いたが、営業の根拠地へ本社を移すのを便利として、八六年十月、横浜の尾上町へ移転した。しかし、東京を離れると予想以上に不便なことが多く、半年後の八七年四月にはまたも本社を東京へ戻した。

日本郵船の営業航路は、全国的に広がっていたが、とくに阪神以東が中心であった。大阪以西の群小業者のうち、五五名の海運業者が合同して一八八四年五月、大阪商船会社（資本金二〇万円）が成立し、同社が政府の命令をうけて阪神から四国・九州方面への定期航路を営業していた。日本郵船を中心に、大阪商船が補完するという形で、日本の沿岸航路網は整備され、やがて近海航路から遠洋航路へと進出するのである。

神奈川県は、横浜を起点とし進展する宿命にあるため、全国的であり、また国際的にもわたるので、日本海運史そのものと重複する性格をもつ。神奈川県を舞台の一部として展開された明治初年以來の政府の海事奨励政策は、半官半民会社の育成から特定企業の三菱保護へと変り、やがて三菱抑圧へと転じたのち、ついに、日本郵船の成立を結果として招いたのである。

### 中小船主の動向

三菱会社のような大船主のほかにも、地方的な中小船主の活動がみられるので、そのおもなものについて述べてたい。幕末から明治初年にかけて、横浜の外国人居留地に居住する外人が同地を起点として小型外輪汽船を使用し、東京の築地との間を毎日就航した例が、わが国の近代客船航路の第一である。日本人も多数利用したが、明治五年の鉄道開通により航路も廃止されたので、わずか数年の客船サービスにとどまった。<sup>(1)</sup>

石川島造船所を経営した平野富二は、石川島製の汽船を使って一八七九（明治十二）年十一月、稲木嘉助と共同して、東京

―浦賀―館山間に航路を開き、旅客および貨物の運送を始め、一日に二便就航した。八一年、平野や稲木らが発起人になって東京湾内汽船安全会社を設立し、新しく東京―横須賀間の航路を営業した。平野は会社とは別に個人としても同一区間の航路を八五年から始め、翌年には東京平野汽船組合に改めた。一八八九年十一月、東京湾内の汽船会社のうち、平野汽船組合・第二房州汽船会社・三浦汽船会社・内国通運の四社が合併し、資本金二五万円の東京汽船会社（現東海汽船）を設立した（『石川島重工業株式会社史一〇八年史』）。

一八八一年四月、横浜に輸出向けの茶の輸送を目的として、静隆社が創設され清水間に航路を開いた。静岡県産の茶を清水港から積出し、横浜港を通じて輸出したが、八九年東海道線が開通すると、茶は多く鉄道で運ばれるようになって積荷を失うに至り衰えた（『横浜市史』四卷上）。

一八八六年末、浅野総一郎は、渋沢栄一の支援を得て浅野回漕店を設け、海運業へ進出した。浅野は、従前からセメント工場を経営していたし、その燃料である石炭やコークス、あるいは製品のセメントの輸送費を軽減するために、古中蒸汽船を買入れ、海運業を兼営したのである。前年に日本郵船が開業し、大阪商船とともに「社船」業者と呼ばれ、政府の助成金を得て命令航路を営業する大手船主に対し、それ以外の中小船主を「社外船」業者と一括して呼ばれ低くみられていたが、浅野回漕店は「社外船」の先頭に立ち、「社船」の定期航路の間を縫って競合しないように沿海の不定期路線を随時営業し、利益をあげた。九一年、浅野総一郎は社外船主の団結をはかり、日本海運業同盟会を組織し、みずからその委員長に就任し、「社船」と対抗する勢力をつくりあげた（佐々木誠治『日本海運業の近代化』）。

注

- (1) 山田勉生「本邦客船事始め」『横浜海洋科学博物館報』二号

## 二 海外航路の発展

ボンベイ  
航路の開設

日本郵船は国内沿岸航路に主力を置き、対外航路として上海やウラジオストックなどへの近海航路を政府の助成のもとに、国策に協力する趣旨で営業していたが、遠洋航路は試航にとどまっていた。先進国の先発企業が海運同盟を結び、固い縄張りをもっている中へ飛び込み、挑戦することは危険であった。しばらくの間、所有船舶の増強、とくに質的向上に努力し、三菱会社時代の旧式老齡船を整理し新船を購入したので、船隊はめざましく充実した。

当時の日本紡績業は、国内市場を制し、中国へ進出するまでに発展したが、主要原料であるインド綿花の積取は、彼阿汽船ペイオウら三社の海運同盟が独占し、一方的に決定された高率な運賃を押しつけられ、はなはだしい不利益をうけていた。紡績業者は、海運同盟に対抗し、割安な運賃でインド綿花を輸送する海運会社の登場を望んでいた。日本郵船が輸送を引き受けらればこれを協力支援する態勢にあった。インド綿花積取りに圧倒的な力を占めた海運同盟の横暴に苦しむのは、インド綿花商も同様であった。日本とインドの両後進国共通の経済的不利益を除くために、一八九一（明治二十四）年ボンベイの豪商タタが来日し、両国の合同によるボンベイ航路の開設を日本郵船など関係業者に提案して以来、具体的な話し合いがすすみ紡績連合会の積荷保証・タタ商会の出荷保証・日本郵船とタタ商会の配船という契約が成立した。

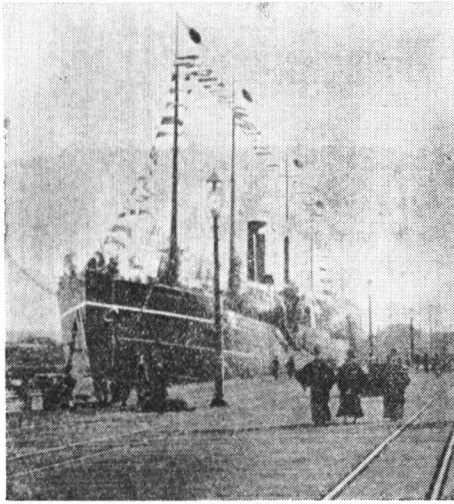
一八九三（明治二十六年）年十一月七日、日本郵船は第一船広島丸を神戸から出港し、ボンベイ航路を始めた。同社の最初の遠洋定期航路にとどまらず、日本海運業が沿海海運から航洋海運へと発展する端緒として重要な意義をもつものである。彼阿汽船ら海運同盟三社側は、ただちに思い切った運賃引下げで反撃に出た。綿花一トン一七ルピーの運賃を、ついには一・五ルピ

ーまで下げ、日本郵船を屈服させようとした。日本郵船は、一トン二ルピーの契約で輸送したので、積荷契約外の綿花は海運同盟側に移るおそれがあったが、紡績連合会加盟会社は綿花全量を日本郵船へ委託する方針を堅持した。綿花商人が同盟側の低運賃を利用して積み込んで日本へ到着しても、日本の紡績業者は結束して買い付けなかったので、空しくその積荷を持ち帰るほかはなかった。九五年二月、赤字に堪えかねてタタ商會が脱落したのは、日本郵船が単独で配船を敢行した。同盟側の運賃引下げによる綿花コストの低下という一時的な利益を断念して、あくまでも将来の利益を考え、紡績業者は日本郵船を支援しつづけたので、ボンベイ航路は着実に伸長した。海運同盟側は、ついに屈服し、一八九六年五月、同航路同盟に日本郵船の加入を認め、日本側の勝利のうちに競争は終わった。

通信大臣は、同年八月二十六日、本航路を特定航路に指定し、起点を神戸から横浜へと延長して、十月から四年半にわたり、助成金を交付し、毎月一回横浜とボンベイを出帆させた（『日本郵船株式会社五十年史』）。

### 三大航路の開設

日本郵船は、ボンベイ航路の競争が終らぬうちに、欧州航路を開き、一八九六（明治二十九年）年三月十五日、落東向け往航および欧州向け復航ごと同盟を結び積取量の割当てを長年行っており、同盟側は運賃引下げで日本郵船の参入を阻んだため、運賃は下がり激しい競争になった。ヨーロッパ向けの生糸は横浜の外国商人が同盟側の船を使うし、またヨーロッパからのイギリス商品も同じく同盟側が支配していたので、日本郵船が積荷を獲得できずに苦しい赤字航海を続けた。日本郵船は、極東同盟と協調方針をとり、終着港をロンドンではなくアントワープとし、往航ではロンドンへ寄航したが、復航では寄航せず、ヨーロッパ大陸から直航してイギリス側を刺激しないように努めた。やがて同盟の各社と交渉し、マンチェスタ



土佐丸の欧州航路開航記念

『日本郵船株式会社五十年史』より

一製綿布の積取りを認められ、一八九九年二月から欧州往航同盟へ加入し、ロンドンへの寄港と同地の積荷ができるようになった。一九〇二年には復航同盟へ加入し、上海寄港を始め、生糸輸出品の積載が増大した。

一八九六年八月、日本郵船は北米航路を開いた。サンフランシスコ棉花は、太平洋郵船会社などアメリカの二社が押さえ、割り込む余地はなかったため、シアトルを終着港に選び、グレート・ノーザン鉄道会社と提携し、同鉄道でアメリカの中心市場であるニューヨークへ連絡した。毎月一回ずつ香港とシアトルを出港し、神戸・横浜へ寄港した。第一船三池丸は八月一日、神戸を出港した。この航路は、復航はアメリカから東洋向けの棉花や小麦の積荷が多かったが、往航は少量である日本の生糸などの積荷をめぐって集荷競争が激しかった。

一八九六年八月、政府は濠州航路をボンベイ航路とともに特定助成航路に指定し、十月から毎月一回横浜とアデレードを発船するようになった。四年半の間、補助金を交付し、貨物の都合でしばらく横浜とメルボルンを結び、十月三日、第一船の山城丸が横浜を出帆した。本航路は、旅客輸送で期待した移民が、まもなく白人濠州主義を唱える濠州側の移民排斥運動により入国禁止の状態になり中絶したし、貨物も一九〇〇年七月北ドイツロイド会社などの新規参入がみられ競争が激化し、困難な経営になった。政府へ請願し、一九〇〇年四月から助成金の増額を得るとともに、マニラ寄港を始め蒐貨に努めたのである（『日本郵船株式会社五十年史』）。

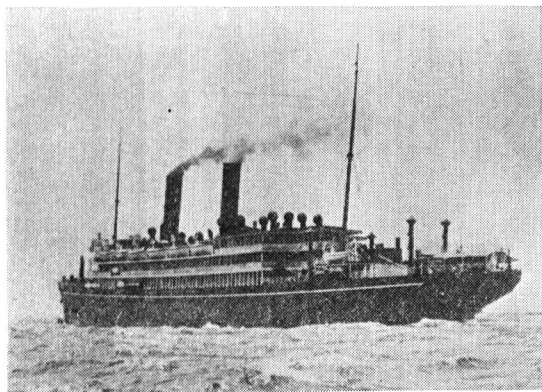


こうして日本郵船が、一八九六年の一年間のうち三大遠洋航路をつぎつぎに開設し、驚くべき発展をとげたが、これは日清戦争後の日本経済の拡大を反映するものであったし、また同年三月、政府が「航海奨励法」・「造船奨励法」を公布し、十月から実施したこと、照応しているように、政府の積極的な保護政策がささえになっていた。航海奨励法は、日本の海運業者が、一〇〇〇総トン以上、最大速力一〇ノット以上の鉄鋼製汽船が外国航路に就航する場合、トン数と速力に応じて奨励金を交付し、造船奨励法は日本の造船業者が七〇〇総トン以上の鋼船を建造すれば奨励金を与えるものであった。両法は海運業者の船舶構成の大型化と船齢の若返りを促し、国内造船業の市場拡大を期待し、また特定航路助成措置によって重要な航路に助成金を与え、海運業者の経営を保護した。これらの一連の海事奨励政策によって、日本郵船の遠洋航路は安定し、競争によく堪えて、既成の海運同盟へ参加することができたのである。

#### 東洋汽船会 社の創立

政府の海事奨励立法に刺激され大阪商船が中国の揚子江航路に進出したり、あるいは社外船主が中国や南洋への対外航路を開くものが続出したが、いずれも近海航路にとどまった。そのなかで、最初から遠洋航路の経営を目的として東洋汽船会社を興したのが浅野総一郎である。

浅野は、中古蒸汽船を使って浅野回漕店を営業し、同業者と共同して日本郵船の独占に対抗したが、日清戦争が勃発し、国内の船舶が軍需輸送に徴用され、国内競争が解消されたのを機会に、浅野は沿岸航路に見切りをつけ、所有船四隻を同業者に売却し外国航路進出の好機をねらっていた。戦後、海運界の活況を迎えると、浅野の雄志は具体化し、一八九六（明治二十九）年七月、渋沢栄一・大倉喜八郎・安田善次郎・原善三郎ら当代の有力な実業家と組んで東洋汽船会社を創立した。資本金七五〇万円（翌一八九七年六月、六五〇万円に減資）の大会社である。浅野はただちにカナダおよびアメリカへ渡航し、当地の海運会社や鉄道会社と連絡協議し、サンフランシスコを寄港地に選定した。ついでイギリスへ渡り、九七年二月サミュエル商会の仲



天洋丸

『日本郵船株式会社五十年史』より

介で、日本丸・香港丸・アメリカ丸（各六〇〇〇総トン級）の建造契約を結んだ（『資料編』18近代・現代⑧）<sup>250</sup>。この三船は翌年から順次横浜へ回航されたので、一八九八年十二月十五日、第一船日本丸が香港を出帆し、神戸―横浜―サンフランシスコを結ぶ北米航路を開設した。政府は同航路を特定助成航路に指定し、一九〇〇年一月から一〇年間助成金一〇一万円を交付して援助した（『資料編』18近代・現代⑧）<sup>251</sup>。

同一航路を経営するアメリカの太平洋郵船会社が、一万二〇〇〇トンの新客船コレヤとサイベリヤの二船を配置する計画を立て、東洋汽船に大きな脅威を与えた。浅野はこれに対抗するため大汽船を新造して北米航路を維持する構想を抱き準備したが、日露戦争が始まり、しばらく延ばされた（『資料編』18近代・現代⑧）<sup>252</sup>。一九〇五（明治三十八）年六月にいたり、浅野総一郎は三菱造船所へ、天洋丸・地洋丸・春洋丸（各二万三五〇〇総トン級、二〇ノット）の三隻を発注した。これらは日本の造船史上でも画期的な巨船であるにとどまらず、世界的な優秀船であり、日本郵船すら発注したことがない大型船であった。海外造船所へ発注しないで、一段と建造能力が劣る国内造船所へ、三隻も同時発注した浅野の放胆さに世間は驚きあきれた。受注した当の三菱造船所すら驚いて、浅野に建造計画の縮小を忠告する有様であった（浅野造船所『我社の生立』）。

しかし、浅野の決意は変わらなず、一九〇八（明治四十二）年にはいり天洋・地洋の両船が完成し、北米航路に就航した（『資料編』18近代・現代⑧）<sup>253</sup>。この両豪華船の航行によって、太平洋郵船会社を圧倒し、コレヤ・サイベリヤの二船の譲渡

を余儀なくさせ、東洋汽船の北米航路は固まった(原正幹『浅野造船所建設記録』)。一九一一年に姉妹船の春洋丸があいついで就航したので、横浜港は空前の華麗な客船時代を迎えた。東洋汽船は、はなやかに多くの乗客を集めたものの、日露戦争後の不況やこれらの巨船の建造費の調達に苦しみ、経営は悪化し、一九〇九年から損失を生じ無配に転落した(『資料編』18近代・現代⑧)二六・二七)。この経営不振を支えたのは、安田銀行を主宰した安田善次郎の金融力であり、また政府の航路助成費であった。

### 明治末期 の海運

日露戦争中も日清戦争の場合と同じく一般商船は軍需輸送に徴用され船腹不足に陥り、多数の他国船を輸入してのいだ。戦争が終ると、船腹量は九二万総トンに達し、戦前の一倍半に激増した。とくに遠洋航路に就航可能な大中型船の増加が著しく、質量とも充実した日本海運業は、新航路をつぎつぎに新設した。東洋汽船は、南米諸国との貿易の将来性を予測して一九〇五(明治三十八)年十二月、香港から神戸―横浜―アメリカ東海岸を経由してチリのバルパライソに至る南米航路西岸線を設けたし、大阪商船も一九〇九年六月、香港を起点に上海―神戸―横浜―シアトルを経てタコマと結ぶ北米航路を開いた。日本郵船は既設の欧州航路や北米航路の就航船を大型化し、次第に新船に切り替え、競争力を強めた。このように遠洋航路は定期航路の新設や充実がみられ、そのすべては横浜を起点とするか、または寄港地としていたので、横浜港は著しく繁栄したのである。さらに社外船業者も近海定期航路や遠洋不定期航路に乗り出し、海運界は盛んになった。

政府は海外航路の発展に対応して海運助成を改めた。航海奨励法と特定航路助成を併行したことは、海運業に競争力を与え、定期航路の開設や維持に大きな貢献をしたが、一面では国庫の支出を激増させたし、また一般奨励の弊害として航海奨励金が不定期船の空荷航路を補助する結果を招いたり、同一航路に航海奨励金受給船と特定航路助成船とが重複するなど、運用

上にも矛盾を生じてきた。政府はこれらを整理し統一するため、一九〇九年三月、遠洋航路補助法を發布し、翌年一月から実施するとともに航海奨励法を廃止した。同法は補助対象を船舶から航路へと転換し、欧州・北米・南米・濠州の四大航路に定期航路する三〇〇〇総トン以上、時速一二ノット以上、船齢一五年以下の日本製鋼船を対象に航路補助金を交付した。海運政策が、不定期船を含めた一般的奨励から定期航路の維持・拡張へと変化したのであり、不定期船業者は保護対象からはずされた。

こうして海運助成は形式に推移はみられたが、政府の保護の重点は外国航路の発展に向けられていたので、補助金の大部分は海外航路に就航できる資力をもつ社船業者に独占的に吸収されるのは当然であった。とりわけ日本郵船の得る補助金は圧倒的であり、補助金が交付されなければ、毎期はほぼ欠損になり無配となるべき経営内容であり、営業益金よりも助成金額の方が多かったのである（『日本郵船株式会社五十年史』）。日本を代表する日本郵船といえども、政府の手厚い保護のもとにおいてのみ、欧米先進諸国の先発企業との激しい競争に堪え、航行権を伸長できたのである。



## 第五章 明治後期の神奈川県財政

### 第一節 改正「府県制」と県行財政制度

#### 一 県行財政制度

##### 改正府県制・郡制

一八九九(明治三十二)年七月一日、改正「府県制」「郡制」が全国一斉に施行され、神奈川県もそれに従った。 (一八九九年五月、県告示第七一号「府県制施行ノ件」、『資料編』16近代・現代(6)三三)。神奈川県は、一八九〇年の「府県制」「郡制」を採用せず、制度上は一八七八年の三新法にもとづいた行政をおこなってきたのであるが、ここにいったて、全国共通の制度を採用するにいたったのである。今回の改正の重点は、県会選挙の複選制から直接選挙制への改正、郡会選挙における大地主特権の廃止などであるが、県の法人性の明文化、府県会や知事の権限の拡大・明確化、財務規定の整備などを含んでいる。

もっとも、神奈川県をはじめ、大府県がこれまで旧「府県制」を採用せず、今回改正「府県制」を採用したが、右の改正のせいかどうか、逆にいえば、右の諸点が改正されていなかったことが、大府県にとって旧「府県制」採用の障害だったのかどうか、明確でない。少なくとも神奈川県については、これまでのところ、こうした疑問を解きうる資料はないようである。

ただ、国全体としていえば、日清戦争後、「河川法」「砂防法」「伝染病予防法」「獣疫予防法」「害虫駆除予防法」などに示される、内治の全国的な統一・向上を実現するために、中央の政党政派の紛争からある程度独立し、かつ、全国画一的な府県行政の確保が期待されて、こうした改革になったといつてよい。

### 三部経済制

旧「府県制」では、はじめ三部経済制を三府以外には認めないことになっており、これが神奈川県において旧「府県制」を採用するうえでひとつの障害となっていた。これは、一八九二年の改正でいちおう解消された（「府県制」第二十七条第四項）とはいえ、それは応急の、例外的な規定との感をまぬがれなかった。ところが、改正「府県制」で三部経済制は、次のとおり、はじめから法文上完備されたものとなっている。まず、改正「府県制」第一四〇条は、「従前郡市経済ヲ異ニシタル府県ノ財産処分ニ関スル規定ハ内務大臣之ヲ定ム 特別ノ事情アル府県ニ於テハ勅令ノ定ムル所ニ依リ市部郡部ノ経済ヲ分別シ市部会郡部会市部参事会郡部参事会ヲ置キ其ノ他必要ナル事項ニ関シ別段ノ規定ヲ設クルコトヲ得」と基本的な枠組を定めている。そのうえで、「市部会郡部会等ノ特例ニ関スル件」（九九年六月、勅令第二八五号）は、さらに具体的に左のとおり三部経済制を定めた。

第一条 従来市部郡部ノ経済ヲ分別シタル府県ニ於テハ内務大臣ハ其ノ区域ニ依リ市部郡部ノ経済ヲ分別シ市部会郡部会市部参事会郡部参事会ヲ設ケシムルコトヲ得

第二条 市部会郡部会ハ各市部郡部ニ於テ選出シタル府県會議員ヲ以テ之ヲ組織ス

市部又ハ郡部ニ於テ選出スヘキ府県會議員ノ数十二名ニ滿タサルトキハ府県制第五条ノ定員ニ拘ラス之ヲ十二名トス

第三条 府県会ノ権限ニ属スル事件ニシテ府県会ノ議決ヲ經ヘキ事件ト市部会郡部会ノ議決ヲ經ヘキ事件トノ分別ハ府県会ノ議決ヲ經内務大臣ノ許可ヲ得テ府県知事之ヲ定ム若許可スヘカラスト認ムルトキハ内務大臣之ヲ定ム

第四条 市部会郡部会ヲ設ケタル県ニ於テハ名譽職參事會員ノ定員ヲ十名トス

市部会郡部会ヲ設ケタル府県ノ名譽職參事會員ハ各会ニ於テ其ノ定員ノ半数ヲ選舉ス市部參事會郡部參事會ハ府県知事府県高等官參事會員及各部会ニ於テ選舉シタル府県名譽職參事會員ヲ以テ之ヲ組織ス

第五条 府県費ニ関スル市部郡部ノ分担及收入ノ割合ハ府県會ノ議決ヲ經内務大臣ノ許可ヲ得テ府県知事之ヲ定ム若許可スヘカラスト認ムルトキハ内務大臣之ヲ定ム

第六条 第三条第五條ノ事件ニ付テハ議員定員ノ五分ノ四以上出席スルニ非サレハ會議ヲ開クコトヲ得ス

第七条 本令ニ規定スルモノヲ除ク外總テ府県制ノ規定ヲ準用ス

第八条 市部会又ハ郡部会解散ヲ命セラレタルトキハ其ノ議員ハ府県會議員ノ職ヲ失フ

#### 附 則

第九条 本令ニ依リ市部会郡部会ヲ設クル府県ニ於テハ從來市部若ハ郡部ニ関スル事件及市郡部連帶ニ関スル事件ハ本令ニ於テモ亦其ノ効力ヲ有ス

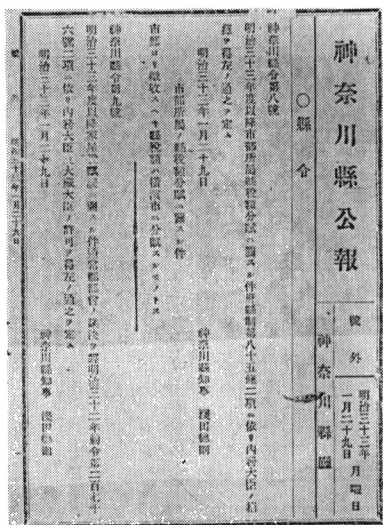
第十条 本令ハ明治三十二年七月一日ヨリ施行ス

また、「市部会郡部会等ノ特例ニ依ル府県指定」(一八九九年六月、内務省令第二五号)は、神奈川県のほか、東京府・京都府・大阪府・兵庫縣・愛知縣・広島縣の、合わせて三府四縣がこの制度を採用しうる旨を定めている。

#### 分 賦 制 度

右の三部經濟制を支えて、神奈川県財政の大枠を定めた重要な規定に、「分賦制度」がある。これは、九九年六月勅令第三一六号「府県費ノ分賦及不均一賦課ニ関スル件」の第二条「市部会郡部会ヲ設ケタル府県ニ於テハ府県會ノ議決ヲ經テ其ノ市部ニ属スル部分ヨリ徴収スヘキ額ヲ市ニ分賦スルコトヲ得」の規定にもとづいて採用された制度である。また、第三条は「法律命令中別ニ規定アルモノヲ除ク外市部会郡部会ヲ設ケタル府県ニ於テハ府県ノ費用ヲ以テ支弁ス





市部所属県税額分賦の公報 県史編集室蔵

へキ事件ニシテ其ノ市部ト郡部ト利益ノ程度ヲ異ニシ均一ノ賦課ヲ為シ難キ事情アルトキハ其ノ費用ニ限り不均一ノ賦課ヲ為スコトヲ得」と不均一課税を定めている。この二つの規定にもとづいて、神奈川県では、一九〇〇（明治三十三年）以降、県内の郡部と市部とでまったく異なった県財政が施行されることになるのである。

すなわち、一九〇〇年一月の県令第八号「市部所属ノ県税額分賦ニ関スル件」（『資料編』16近代・現代⑥三七）は、「市部ヨリ徴収スヘキ県税額ハ横浜市ニ分賦スルモノトス」と定めた。これによって、市部から徴収すべき県税は、県から市に分賦される。したがって、まずそれは市税（特別市税）として横浜市が徴収し、それが県の三部経済のうちの市部歳入に「市予算編入額」として計上される。それは、むしろ市部自体のさまざまな経費をまかなう歳出に充当されるわけであるが、その一部はあらかじめ指定されている他の数項目の歳入分とともに「分賦負担額」として支出され、三部経済のうちの連帯歳入として受けとられる。連帯歳入は、一方ではこうして横浜市部から納入される分担分とともに、他方郡部からの分担分によっても支えられるのであるが、こうした関係は、のちに統計にもとづいて検討し、図示する。ともかく、ここでは県税収入が、いったんは横浜市の歳入として市の予算に計上され、ついでそれが県の市部歳入をへて市部歳出および連帯歳入になるというかたちで、市に依存していることに注意を喚起しておきたい。それは、もともと三部経済制を採用しなければならぬほど、市部の経済的行政の実力が強かったことからきた制度であるといつてよい。なお、神奈川県では、横浜市について一九〇七（明治四十一年）二月に横須賀市が誕生する

が、三部経済制の「区部」ないし「市部」は横浜市(区)のみをさし、横須賀市やさらにのち一九二四(大正十三年)年七月誕生の川崎市などは、郡部に含まれるので注意を要する。この分賦制度に支えられた三部経済制が、この時期の県財政の骨格をなすこととなる。

### 分賦制度

#### 批判論

分賦制度は横浜市の独立性を尊重しつつ、同市を県の課税・徴税機構として利用したものであって、県としてこれにたいして、批判が皆無だったわけではないこと、およびこの制度がいかなる問題点をはらんでいたかを示すという意味で、つぎに一九一〇(明治四十三年)年県会市部会でなされた議論を紹介しておこう(『神奈川県会史』第四卷八一ページ以下)。

一九一〇年八月三日、牧内元太郎は、「県税ガ府県制ヲ県会ニ附与セラレテアルノニモ拘ラズ之ヲ市ニ委ネテ、市会ハ特別市税トシテ取立ツテ居リマス、是ハ県会トシテ県会其物ノ権能及ビ県ノ権能ノ上ニ付イテ甚ダ面白クナイ」として、県側に対して質問をおこなっている。その要旨は、こうである。委任制度は九九年の県会ではじまったが、すでに一〇年以上経過して事情が変わっている。仮に委託するとしても、「寧ろ改選毎ノ県会ニ委任スベキヤ否ヤノ発案ヲ御出シシナツテ、其全員ノ協賛ヲ得」たうえでおこなうのが、時勢の変遷に適応しうる道である。また、横浜市側からみても迷惑である。というのは、同市の一般会計は一〇〇万円、特別会計をいれると二〇〇万円にのぼるが、そのなかで、四〇〇万円もの県予算を編入して議するのは、繁雑で負担過重であるからである。県側としても、自ら課税・徴税に当たれば、税源や課税物件について、時の変化について新しい把握が可能になる。納税者側からいえば、県税は県税、市税は市税として徴収され、それと県や市の事業とを比較考量してこそ、税の良否が判定できる。そもそも、議会の生命は租税を議する点にあるのに、その予算だけは議して賦課徴収法を議しないというのは、県民の意思を十分反映させえない。市会を通じて反映させるといっても、不明確にしかできず、

「市ノ情態カラ見マスルニ、市税ト同ジ方法ヲ以テ賦課徴収サレ、市税ト県税トノ間ニ甚シキ區別若ハ區別アル思想ノ下ニ議決サレタト云フコトハ聞キマセヌ」。さらに、もし市会が不公平な賦課徴収をした場合に、県会でも審議することになっていれば是正しようが、現在の制度ではそれができない……。

これにたいして県側は、当局においても十分比較研究してみるが、利害得失は断定できないと、ほとんど無内容の答弁をしたにとどまる。また、これを契機に、議員なり県民なりが、この制度変更のために、動いた様子もない。おそらく、議論としてはある程度傾聴に値するものがあると考えたとしても、この制度変更がもたらすであろう混乱と現状とを比較してみても、積極的に改正するメリットがあると認められなかったのであろう。

ところで、県財政は県行政の一面なのであるから、県財政検討の前提として、つぎにごく簡単に行政組織を中心に、この時期の行政にふれておくことにしよう。

#### 戸数と人口

「府県制」が施行された一八九九年には、神奈川県戸数一五万戸、人口九〇万人であったが、明治末にはそれぞれ二〇万戸、一三〇万人へと大幅に増加している。ちなみに、「市制」「町村制」が施行された年に当る八九年には、一八万戸、九六万人であったが、三多摩が東京府に編入されたため、九三年には一四万戸と八〇万人へと減少している。したがって、減少した底に当たる一八九三年から一九一二年までの二〇年間をとってみれば、明治後半を通じて六万戸、五〇万人が増加したことになる。また、一三〇万の県民は、郡部に七九万人、市部に五二万人（うち、横浜四万人、横須賀八万人）と分布しているから、市部とくに横浜市が、いかに県内行政で大きな比重を占めているかが読みとれよう。

これにたいして、一一郡のうち人口最大の中郡（五町二三か村）は一二万人、最小の津久井郡（三町一九か村）は三万人であり、人口密度では平方キロ当たり横浜市一万三四三四人に対して、最も疎な足柄上郡は一三一人、密な郡でも三浦郡の七一一人で

あり、市部平均一万一八五六人、郡部平均三一一人、県平均五四四人となる。当時、県会議員は、横浜市二二名、郡部二六名、合計三八名であった。

一般に、戸数・人口の急増とりわけ都市部の拡大および都市部と農村部の格差の存在は、しばしば行政や財政を膨張させ、複雑にし、しかも摩擦や衝突を生み出しがちである。たしかに、神奈川県の場合も、のちにみるとおり、財政はかなり膨張したし、摩擦や衝突もはげしかった。しかし、それは明治三十年代初頭までのことで、それを過ぎると県政はスムーズに進展したようにみえる。そうなる要因を財政面からいえば、ひとつには前述したように、市部の県税を市に分賦することによって、さもなければ生じたであろう課税・徴税にとまらぬ摩擦を市の内部で解消させることに成功したということが考えられる。だが、それ以外にも、前期の三部経済制を特色づけていた監獄費をめぐる市郡対立が、同費の全額国庫負担への変更によって、自然消滅したこともあざかって力が大きかったと思われるが、この点、後述する。また、この時期全体として、日本がそうだったように、県の経済が比較的スムーズに拡大し、新たに増大する財政需要をそれほどの困難なしにまかないえたことが、背景としては重要であったにちがいない。またそれが、すぐ次にみるような、県行政機構の安定性をもたらしっていたとみるべきであろう。

**県の行財政** 新しい「府県制」に対応して、一八九九(明治三十二)年六月勅令第二五三号「地方官官制中改正」がおこなわれた。

**機構** これによって県庁の組織は、知事官房のほか、内務・警察の二部および監獄署となった。この官制では、財務に関して、内務部第一課の分掌中に「府県経済並郡市町村其ノ他公共団体ノ経済ノ監督ニ関スル事項」、および第五課分掌中に「府県ニ属スル国庫費ノ会計ニ関スル事項」「府県経済ニ属スル收支出納ニ関スル事項」などと定められている。県ではこれを受けて、「神奈川県庁処務細則」(『資料編』16近代・現代(6)四)を定めた。それによると、右の財務関係事務は内務部第一