

## 査読論文

## 明治黎明期におけるインフラ事業の性格再考

鶴飼 政志\*

## 要 旨

明治維新以降、日本は近代化政策を遂行し、工業化を達成したといわれる。しかし、その要因について、かつては「上からの」政策とみなされたインフラ事業などは軽視され、民衆社会の動向などと直結した「下からの」産業分析に研究が集中する傾向にあった。概ね1970年代以降、こうした傾向は改善され、官業私下げ問題や殖産興業政策に関する研究が進展していった。また、鉄道や電信などの研究もおこなわれるようになった。ただし、そうした研究は明治政府によるインフラ事業の事態を明らかにしているといえるが、分析姿勢については、当時の明治政府が置かれた国際環境を必ずしも正確に理解していないところがある。また、インフラ事業を推進した為政者や官僚たちのナショナリズム性を強調しすぎるところがある。とはいえ、幕末・明治初年の日本をとりまく国際環境は、明治政府の施政方針を大きく左右するものであり、決して軽視できるものではない。当時の国際社会が日本に求めたものはなにか指摘しながら、鉄道・電信・郵便・測量・燈台建設に関する明治初年のインフラ事業について、その性格を再検討した。そして、岩倉使節団の欧米視察後、国内産業の育成などを念頭においた内務省による殖産興業政策によって、必ずしも国際環境に拠らない明治政府のインフラ事業が展開されていったと論じた。

## キーワード

近代化政策、インフラ事業、殖産興業政策、国際環境、経済官僚、工部省、お雇い外国人

## 1. 研究史概観

明治維新により日本社会は近代化の道を歩み始めた。しかし、誰がどのようにして、どのような環境を歩んだのかについては、その理解にいささかの相違が生じてくる。日本資本主義の性格に関わる問題だからである。

かつては日本資本主義論争の影響、とりわけ服部之聡が提起した巖マニユ段階説<sup>1</sup>の影響もあり、日本経済の内発的發展段階、特に幕末社会の發展段階、およびその成長を実証する素材として、養蚕業など「下から」の産業発展に関心が集中していた。他方、幕末の軍事工場など

---

\* 執筆者：鶴飼政志  
機関/役職：早稲田大学文学学術院 非常勤講師  
連絡先：〒162-8644 東京都新宿区戸山1-24-1  
E-mail：mrugai@aoni.waseda.jp

西欧技術の導入については、前近代的な為政者による「上から」の資本投下であるとして、日本の経済成長を促す主たる要因とはみなされないことが多かった。このことは、明治政府のインフラ事業についても同様であった。

こうした研究状況については、1950年代後半から批判が加えられ、小林正彬による官営事業払下げの研究<sup>2</sup>に代表される成果となって結実している。西洋世界とは異なる日本経済の近代化を、「上から」「下から」といった発想にとらわれて明らかにすることが適当ではないと氏は主張している<sup>3</sup>。

幕末・明治期の経済成長を促した国際的環境・対外的要因については、内発的發展に比して関心が薄く、欧米諸国に対して「半植民地的」「後発的」といった表現で一元的に理解されることが常である。

むしろ、そうした国際環境のなか、いかにして近代化・西欧化を実現させたのか、その主体勢力である政府指導者や実業家たちのビジョン、特にそのナショナリズム的側面との関係に関心が集中している。これは、日本資本主義論争に続いた明治維新の世界史的性格に関する1950～60年代の論争が影響しているといえよう。すなわち、1950年代前半における遠山茂樹と井上清の論争、および1960年代前半における遠山茂樹と芝原拓自との論争がそれである。幕末維新时期における欧米諸国との関係を、遠山が欧米資本主義の半植民地的市場と位置づけ、その圧力(=外圧)は限定的なものであったと主張したのに対して、井上は、外圧は決して限定的なものではなく、日本が欧米諸国の植民地となる可能性が存在したと批判した。そして、そうした状況のなかで、いかに日本が独自に近代国家の道を歩んだのか、その主体となった勢力の存在を高く評価した。1960年代における芝原も、外圧の性格に対して井上と同様の評価を下したうえで、(半)植民地化の危機を克服し、欧米諸国を模範とした国家体制を構築していった契機は、幕末段階ではなく、1870年代後半のいわゆる大久保政権にあると主張した。

これら論争の詳細な評価については、拙著や拙稿<sup>4</sup>に譲るが、ここでは、井上および芝原が遠山を批判するために強調したナショナリズムの問題について言及しておく。

ナショナリズムを強調した井上および芝原の主張は人民史観と評されるが、これは昭和初年における羽仁五郎の見解を継承したものである。また、明治維新时期の世界史的性格を考えるうえで、日本の側のナショナリズム的要素を過度に強調することは、1950～60年代における日本社会の歴史意識を如実に表現しているともいえるが、実際の史実をどこまで表現しているかといえれば疑問が生じる。しかし、歴史学界全体の動向は、明治維新时期のナショナリズム的要素を全面的に評価する傾向にあり、遠山でさえ自説を部分修正したほどであった。

こうした傾向は、経済史の分野にも及んでいる。幕末・明治初年の国際環境を意識しつつ、「上から」のものともみなされて軽視されてきた、明治政府の殖産興業政策(特に内務省設立以降)と日本工業化に関する実証研究がさかんになったのもこの頃からだからである。石塚裕道<sup>5</sup>や原田三喜雄<sup>6</sup>、永井秀夫<sup>7</sup>、そして前述した小林正彬<sup>8</sup>による研究などが学界の財産となっ

ている。ただし、こうした研究は1970年代以降、後述する工部省の研究を除けば低調といえる。

殖産興業政策に代わって盛んになったのが、「上からの」近代化政策である鉄道建設や電信・電話事業など、明治政府のインフラ投資に関する研究である<sup>9</sup>。また2000年以降は、初期の殖産興業政策を主導した工部省の研究が政治史・経済史の両面からおこなわれている<sup>10</sup>。

## 2. インフラ事業の推進者とその背景

明治政府のインフラ事業が、「上からの」投資政策であり、それが日本の経済発展を促す要因になったことは、多くの研究が指摘するところである。しかし、インフラ事業が展開された歴史は、明治政府の政権確立過程に合致し、激しい権力闘争の歴史でもあった。

この点について研究史が提示する見解は、必ずしも明確ではない。多くの研究では、伊藤博文や大隈重信といった大蔵省を拠点とした開明派官僚<sup>11</sup>、さらに工部省内で影響力をもった、イギリス留学経験のある井上勝や山尾庸三といった官僚たちの存在が指摘される。たしかに、彼らはインフラ事業の推進者であったが、大久保利通や木戸孝允のような政府の指導者といえる立場ではなかった。他の要因にも視点をむけねばならないであろう。

一つめには、お雇い外国人の存在である。明治政府は、西洋の知識や技術を導入するにあたり、彼らを「生きる機械」として利用したといわれる。例えば、工部省設立の建言書も、イギリス人モレルによって起草されたとことが知られている<sup>12</sup>。お雇い外国人の存在と助言、そしてそれを積極的に受容した結果が、さまざまな近代化政策であったともいえよう。二つめには、明治政府がインフラ事業を推進できた背景として、江戸時代における日本社会の官僚制的廉直性（bureaucratic honesty）<sup>13</sup>の伝統が指摘される。さらに三つめには、「鎖国」体制下から続いた洋学摂取の系譜が、幕末の開港以降に花開き、明治政府の近代化政策に結実したとする指摘もある<sup>14</sup>。

こうした指摘は、江戸時代の伝統・遺産が明治以降の経済成長を促すものとして高く評価した、アメリカにおける日本研究の影響を受けている。こうした江戸時代の伝統・遺産は、開明派官僚の先見性、さらには明治政府じたいの企業者精神<sup>15</sup>に直結するものとして強調される傾向にある。そして、これに明治政府の指導者や官僚たち、実業家たちのナショナリズム的思考が重ねられて、いかに明治の近代化が特筆すべきものかという歴史の物語が成立する。

筆者はこうした見解を必ずしも否定しないが、一つの疑問を覚えざるをえない。明治維新期の近代化政策は、あくまで政府やその関係者がさまざまな困難を排して主体的に遂行していったといえるのだろうか。巨額の赤字を生み出した政府のインフラ事業について、「無統一的<sup>16</sup>」「総花的<sup>17</sup>」などと批判する研究者も数多い。インフラ事業を推進できた背景としての国際環境に対する理解を、より深めていく必要があろう。

### 3. インフラ事業の国際環境

明治政府の殖産興業政策・インフラ事業を考えるにあたり、その国際環境／国際条件については、必ずしも詳細に分析されてこなかった。多くの場合、日本を欧米資本主義の(半)植民地的市場と定義するか、またはその類似表現にとどまっている。さらにいえば、欧米資本に対して従属的であったことは当然として言及せず、むしろ後発国型経済発展の契機や要因を強調する研究者も少なくない。

そうした要因は、国内的／対外的と割り切って理解できるものでなく、政治的経済的な要素が複合的にからみあったものであり、時期によっても異なるものであった。その一方で、殖産興業政策・インフラ事業を推進した動機と背景は、明確かつ一致したものであった。対外的に自立した国家体制確立のための投資であり、同時に国際社会に支持・受容されるような政策でなければならなかったからである。

開明派官僚と呼ばれた人びとのビジョンと殖産興業政策・インフラ事業を推進させた国内の政治的経済的要因との関係を分析することの重要性<sup>18</sup>もさることながら、その国際環境／国際条件はなにか再検討してみる必要があるだろう。

政府成立時に外交折衝の経験があった大隈重信、洋行経験(留学経験)のあった伊藤博文・井上勝・山尾庸三の国際観、政府首脳陣の海外視察(岩倉使節団)などに、殖産興業政策を推進させた対外的要因を見いだす見解もある。しかし、これでは鉄道建設をめぐる事情、工部省(1870年設立)や内務省(1873年設立)による政策・投資の動機を説明することができたとしても、その契機となった国際環境については十分な説明ができていないといえない。

本稿では、インフラ事業を推進しえた国際環境はいかなるものであったのか、内務省による殖産興業政策以前におけるインフラ事業推進の問題について、その性格を再考してみたい。その際、明治政府の対外姿勢との関係に留意しながら、考察を進めていくことにする。

### 4. 明治政府の条約継承とインフラ事業

1867(慶応3)年の王政復古クーデタにより成立した明治政府は、直後に対外和親と万国対峙を宣言している。これにより、明治政府は西洋型の近代国家建設を目指していったと理解されている。しかし、これは政権を確立するための方便と理解すべきである。その後に展開された、灯台建設や貨幣製造などのさまざまなインフラ事業は、徳川幕府が欧米諸国と国交を樹立した幕末以来の流れに属するものであり、欧米諸国の側からの要請に基づくものだったからである。灯台建設や貨幣製造は、1866(慶應2)年の改税約書(江戸協約)に明記された履行条項である。明治政府は、幕末の諸条約を継承した以上、欧米諸国の要請に応じなければならなかったのである。

明治政府の要人たちすべてに、欧米文明の文物に関する知識がなかったわけではない。五代友厚や寺島宗則のように、薩摩藩遣欧使節団としてイギリスやフランス、ベルギーなどを視察した経験のある人物もいた。しかし、そのことだけで明治初年のインフラ事業を説明することはできない。

成立当初の政権はきわめて不安定であり、政治方針の未確定さや政策の朝令暮改ぶり、そしてなによりも確固たる財政基盤を有しなかったため、深刻な財源不足をきたしていた。さらに、政権に参画した各藩関係者の思惑はそれぞれであり、政府全体による総意のもとで将来を見据えた施策を実施できる状況になかった。にもかかわらず、結果として、明治政府は近代化のためのインフラ事業を断行し続けた。

政権樹立当初の諸政策は、イニシアチブを握った一部の指導者個人の専断にゆだねられる側面が強い。しかし、明治政府の場合、インフラ事業の断行を主張し続けたのは、大久保利通や木戸孝允といった政府指導者ではなく、彼らの部下にあたる大隈重信や伊藤博文といった面々であったのである。

## 5. 国際社会の要請とはなにか

1859（安政6）年の開港後、日本の対外貿易は発展を続けたが、同時に港湾施設などは老朽化していった。しかし、安政5ヵ国条約にはインフラ投資に関する明確な規定はなく、徳川幕府も積極的な投資をおこなわなかった。また徳川幕府が、自由貿易の条約規定に反して、しばしば貿易統制をおこなったため、諸外国の外交団や貿易商人たちは、国内市場の開放を強く主張し続けた。そして、さまざまな外交紛争が繰り返された後、その帰結点として1866（慶應2）年に改税約書（江戸協約）が調印されたのである。この協定は、関税率を5%に軽減したことが強調されるが、条文の大半は、日本のさらなる市場開放、およびそのためのインフラ投資を求めている。また、慶應後半の対外関係を大きく変貌させた。徳川幕府や薩摩藩などに、さまざまな投資話が持ちかけられる契機になったのであった。実現しなかったフランス政府による徳川幕府との600万ドル借款計画や薩摩藩によるベルギー政府との合弁事業計画などはこの流れに属する。このほかにも、アメリカ公使館員ポートマンによる鉄道建設計画、イギリス商人ブラキストンによる蝦夷地七重村の開拓計画など、いくつかの外国資本による経済活動計画が知られている（いずれも未遂）。他方、フランス政府の支援によって開始された徳川幕府の横須賀製鉄所建設は、明治政府が抵当権を回収してまでして事業を継続している。

とはいえ、これらの事業計画は例外的であり、多くの諸藩は対外貿易の利益や軍事技術の導入などを求める程度で、必ずしも外国資本によるインフラ事業を望まなかった（望むことができなかった）。しかし、多くの外国人は引き続き日本を魅力ある経済市場とみなし、さまざまな資本投下を望んでいった。

そうしたなか、明治政府が成立した。クーデタによって成立した政府は、天皇を元首と仰ぎ、排外感情の強い公家や攘夷を標榜していた武士たちが政権の指導者であったため、外国人たちは不信感を抱いた。また、戊辰戦争発生直後から、外国人殺傷事件が続発したため、外交権を継承した明治政府は、対外的信頼を得ることに苦慮した<sup>19</sup>。さらに、不換紙幣の金札交換問題(明治政府は金札による関税支払いを拒否した)<sup>20</sup>、贋金・贋札の流通問題(貿易決済通貨メキシコ・ドルに影響を与えていた<sup>21</sup>)、長崎・浦上村キリスト教徒の集団連行問題(特にフランス・アメリカは激しく抗議した<sup>22</sup>)などが外交問題に発展して、明治政府に対する不信感は募るばかりであった。こうした問題を処理して台頭したのが大隈重信である。

確固たる財源のなかった明治政府は、貿易の利益を直接財政に直結させようと考え、商法司政策を、さらに続いて国内外の流通経済を統括しようとして試みた通商司政策を展開していったが<sup>23</sup>、当然、諸外国から貿易統制・独占政策であるとして激しい抗議を受けることになる。しかし、明治政府がこうした政策を断念することはなかった。国内商人の多くは政府の政策に追随したからである<sup>24</sup>。さらに、近代化政策の実施をめぐる、民部省と大蔵省の主導権争いが政府内部の対立に発展していった。また鉄道敷設問題も、この政争に巻き込まれて、敷設方針の決定および建設開始が遅延していった。

明治政府への対外的不信感が拭われるためには、政権を安定させると同時に、国際社会の求める貿易環境や外国資本の投資環境を整備しなければならなかったのである。

## 6. 明治初年のインフラ事業

### a. 鉄道<sup>25</sup>

徳川幕府は、ペリー来航時にミニチュアの鉄道とその走行を披露されている。その後、欧米遣外使節随行員たちの鉄道見聞・乗車体験や、佐賀藩による鉄道模型建設などがおこなわれているが、攘夷運動の高揚により、西洋文明の利器である鉄道はその価値を否定される傾向にあった。こうした状況が一変したのが、日本をとりまく国際環境が変化した慶應年間以降である。

鉄道建設も、いくつかの構想が知られている。例えば、1865(慶應元)年、薩摩=ベルギー商社構想に関連した、五代友厚らによる京都・大坂間への鉄道建設構想があった。翌1866(慶應2)年には、フランス人銀行家ヒュリー・エラルが徳川幕府に鉄道建設を勧誘している。この時は拒絶したが、1867(慶應3)年になると、幕府はみずから鉄道建設を構想し、外国奉行・栗本鯉が、江戸・京都・大坂間の鉄道建設を提言した。ただし、これらはいずれも政治的プロパガンダの要素が強く、いずれも実現していない。

1867年、徳川幕府に具体的な鉄道建設計画を請願した最初の外国人がC・L・ウェストウッド(横浜在住)である。彼には、開港場である横浜と、翌年に開市が予定されていた経済の一

大中心地である首都（＝江戸）を直結させようとする経済的な意図があった。すなわち外国人による鉄道建設構想は、利益誘導のための資本投下であった。同時に、開港以来、対日貿易が発展しているとはいえ、現状の投資環境では将来の経済活動に限界があると考えた結果の行動であった。そしてそれは、貿易商人も外交官も同様であった。

同年、アメリカ公使館員のA・L・ポートマン（当時は代理公使を兼務）が、旧徳川幕府の外国事務総裁小笠原長行ながみちから江戸・横浜間鉄道建設の免許を交付された。公布条件を記した「規則書」全14箇条に拠れば、建設期間3年・免許期限5年、日本側に監督権があり、建設・経営の全権はアメリカ側、買い取りの場合は50%のプレミアが付されていた<sup>26</sup>。

しかし、免許の公布日が王政復古クーデタ後の1868年1月17日（慶應3年12月23日）であったため、明治政府は、ポートマンに公布された免許の有効性を否定した。

明治政府は、自国資本による鉄道建設を目指すことも拒否理由にあげているが、巨費と専門技術を必要とするため実質的に不可能であった<sup>27</sup>。ここではむしろ、条約上の権利関係に固執する傾向が強かった、成立当初の明治政府ならではのナショナリズム的行動もあったと指摘しておきたい。

開港場と開港場あるいは開市場を結ぶ交通インフラは、鉄道に限らずとも日本居留の外国人によって数多く計画され、そのいくつかが日本側に請願されたが、明治政府はすべてこれを拒否している。インフラ事業を日本人に委ねたいというよりも、居留地外における外国人の経済活動が条約違反であることを理由にあげ、各国公使たちの特例を認める請願にも頑なに態度を変えなかったのである<sup>28</sup>。

しかし、近代国家建設を標榜した明治政府にとって、経済発展のため鉄道建設は不可避の事業であった。同時に、日本経済へのさらなる資本投下を企図する外国人の期待に添うものでもあった。

1869（明治2）年、お雇い外国人ヘンリー・ブラントンが提出した鉄道建設に関する意見書は、明治政府に方向性を与えたといわれる。ブラントンは、明治政府の出資による東京・横浜間の鉄道建設を提言した。ただし、不足する資金は外資募集によってまかなうとした<sup>29</sup>。明治政府によるインフラ事業が、対日貿易の拡大につながると期待を寄せていたイギリス公使ハリー・パークスは、ブラントンの意見を支持し、資金・人材・資材の英国調達を推奨した。駐日代表として、自国資本の日本誘致を働きかけようとする思惑もあったようだが、日本での鉄道建設には、インドでの経験もあるイギリス資本と技術のほうが、投機的な要素の強いアメリカ資本よりも適当であると主張したのである。ブラントンの意見書は、鉄道建設を主張する伊藤博文や大隈重信が所属する当時の外国官経由で政府に提案されたが、その背後にはパークスの存在があったといえる。

しかし、政府内部は多数の建設反対意見で占められていた。特に兵部省は、軍事的観点から外国人の鉄道建設事業に反対している。これに対して、伊藤や大隈は強硬に建設を主張した。

その後、アメリカ公使デ・ロングからポートマンの契約について再打診がおこなわれた。日本政府が独自に鉄道建設事業を遂行するのではなく、外国人（当然、アメリカ人を想定）への建設・経営請負方式を採用したほうが、イギリスでの資本・人材・資材調達よりも有利だといっているのである。デ・ロングの打診は、積極的な日本経済への投資を試みていたアメリカ人商人たちの意向に沿ったものであったが、既に手遅れであった。

なぜなら、この時期における明治政府の要人たちとイギリス公使館およびパークスとの信頼関係は、対立することもあったが、総じて鞏固であった。そして、さらにいえば、ブランソンの意見書も、パークスの提言も、鉄道技術の海外投資を検討していたイギリス政府の構想に沿ったものでもあった。

この頃の明治政府によるインフラ事業としては、灯台建設・新貨幣鑄造・製鉄・国際電信などがある<sup>30</sup>。このうち、日本沿岸全域でのインフラ事業となった灯台建設も、日本経済の血脉となるべき貨幣鑄造事業も、イギリス人主導でおこなわれており、さらに大規模な事業である鉄道建設も、多くの外国人が注目していたが、当時の親密な日英関係を考えれば、イギリス資本の導入は必然であったといえる。

1870（明治3）年になると、明治政府は、パークスが推薦した元清国税関長（総稅務司）イギリス人ネルソン・レイとの間に、資金・資材・人材調達に関する契約を結び、同時に官有方式による鉄道建設事業（東京・横浜、神戸・大坂）を決定した。しかし、レイの契約は、ロンドン公債市場での資金調達を予定していたが、その募集方式をめぐる契約解消へと推移していく。

レイは、明治政府に12%の利息支払いを要求していたが、他方、ロンドンでは9%の利息付与で公債100万ポンドを募集しようとしていた。レイからしてみれば手数料の意図があったのであろうが、これでは利益操作による搾取と受けとめられかねない。大隈らは、事業遂行にのみ関心を注ぎ、レイによる借款の詳細を精査していなかったのである。後で気がついた大隈らは、レイとの契約解消を主張した。パークスも、レイによる借款が明治政府との軋轢になることを懸念し、契約解消を容認した<sup>31</sup>。

かくして、レイによる借款契約は解消され、代わってイギリス系銀行のオリエンタルバンク横浜支店が協力して、外債（9分利付公債100万ポンド）を募集した。

1870年以降、鉄道建設事業のため、民部省内に鉄道掛が設置された（同年の工部省設置により、同省に再移管）。しかし、事業はお雇い外国人の主導によって遂行され、日本人官吏は連絡・調製役にとどまった。もっとも、土木・建設部門では日本人の力にも頼らざるをえず、著名な土木業者であった平野弥十郎などが活躍している<sup>32</sup>。

翌年、工部省鉄道掛は鉄道寮と改組され、イギリス留学経験のある井上勝が鉄道頭に就任した。これ以降、本格的な鉄道建設事業が開始されたが、建設・運用面ともにイギリス人が主導していることに変わりはない。



外国資本に依拠し、外国人が経営の主導権を握った鉄道事業は、概ね1878（明治11）年頃まで続いた。この間、新橋・横浜間（1873年）に続き、神戸・大阪間（1874年）が開通し、1877年には京都まで延長された。また、1875（明治8）年、大蔵卿・大隈重信の財政改革建議に関連して官営鉄道払下げが構想され、これ以降、鉄道民営化の流れが定着していった。

かくして、鉄道建設について、日本は自立化の道をたどることになったが、それまでは外国資本の受容するような運用を営まなければ、事業を推進できなかったのである。

## b. 海外電信<sup>33</sup>

電気通信は当時最速の通信手段であり、1858年には大西洋横断海底電線が開通（その後、一時中断し1866年に再開）している。欧州と東アジアを結ぶルートは、日本の幕末にあたる時期には開通しておらず、それが日本と欧州諸国の関係にさまざまな影響を与えた。その後、欧州・東アジアの電信ルートは、シベリア経由とインド経由の2ルートが開設された。インド経由ルートはイギリス系商社によって開設されたが、シベリア経由ルートは、株主でもあったロシア皇帝の認可を得たデンマーク系商社の大北電信会社（The Great Northern Telegraphic Company）によって開設された。日本の場合、シベリア経由のほうがよりヨーロッパに近い。

1870（明治3）年、大北電信会社は、日本への電信線延長を計画し、ロシア政府および同駐日公使館の支援とデンマーク政府の駐日公使派遣が契機となり、来日したデンマーク特使シック男爵と、外務大輔寺島宗則との間で交渉がおこなわれた。この時、デンマーク側は国内電線の敷設や海外電線との接続をも希望したが、既に東京・大阪間の陸上電信線が開設され、電報の取扱が開始されていた。結果として、明治政府は、大北電信会社が設立する子会社に対して、長崎および東京・横浜への海底電線陸揚げ権を30年間供与（営業活動に対しては課税）する取り決めをデンマーク政府との間に結んだ。

なお、大北電信社の日本撤退は1943（昭和17）年であり、これ以降、長きにわたる電信主権回復のための試みが始まると、多くの研究が強調する。たしかに、海外電線の敷設権を大北電信社に与えたことは、国際通信に対する国家主権の問題として意識される契機になったといえる。そのため、明治政府は大北電信会社の海底電線網に対抗するようなかたちで、陸上電線網を完成させていったといわれている。また、なぜ長崎および東京・横浜と海底電線網を分断するかたちで陸揚げを認めたのか。これについても、大北電信会社による長崎・横浜間電線の敷設を阻止するためにおこなった要素が強い。

とはいえ、当時の明治政府に自力で海底電線を敷設できる能力はなかった。明かに国際社会に対する妥協と、国家主権確立を志向する政権内部への配慮が作用した結果であったといえる。

1871（明治4）年、上海からの海底電線長崎陸揚げが開始され、佐賀藩領であった千本から長崎居留地内（ベルビューホテル内）の大北電信社「電信機局」と接続された。そして、1871年8月12日（明治4年6月12日）から中国向け電報の取扱が始められた。この時、既に大北電

信社は、上海＝香港間海底電線を開設していたので、香港～インド経由でヨーロッパとの通信が可能になったのである。さらに、同年11月17日(明治4年10月5日)、ウラジオストック＝長崎間の海底電線も敷設された。

しかし、日本の国際電信網が長崎・横浜間において未完成という事実は、対日貿易発展のためにも、至急解決すべき問題であると同時に、それを誰が請け負うのかという、新たなインフラ事業・対日資本投下の問題として国際的な注目を集めることになる。

同年中に、駐日オランダ公使館からは敷設請負の提案があり、またイギリス公使パークスは、長崎・横浜・東京間の連結督促とそのための事業支援を申し出ている。さらに、大北電信会社も、自力での長崎から横浜への電信線延長を試み、横浜への機材陸揚げを企図するも、明治政府との折衝が不調に終わり、デンマーク政府が抗議する結果となっている。

そして、明治政府はオリエンタルバンクの仲介でイギリスから機材を購入し、自力による海底電線敷設を決定する。当時、陸上電線では、邪説などを信じる民衆の妨害行為が各地で頻発していた。同様の行為が海外電線にまでおよぶことは、対外的信用の失墜に直結すると考えたからである。しかし、長崎・横浜・東京間の電線開通工事は遅延し、完成は1873(明治6)年まで待たねばならなかった。

ロンドンと横浜・東京がつながったのは、1873(明治6)年10月1日のことである。ただし、通信業務は交換手が不慣れであったことや、機械の故障が続発したことから、開業当初は横浜・神戸間しか通じず、同区間の利用に汽船が用いられることもあったという。

日本国内での海外電信が自主的に取り扱われるようになったのは、万国電信連合への加盟を受けて、東京市京橋区木挽町に中央電信局が開設された1878(明治11)年からである。ただし、自前の海外電信網確立はなおも容易ではなく、アジア方面や南方向けの海底電線敷設権も大北電信会社に供与せざるをえない状況が続いていった。

他方、太平洋海底電線の敷設は結論をみなかった。1870(明治3)年、アメリカのグッドウィン商会が函館への電信線陸揚げを、駐日公使館経由で明治政府に求めたが、電信に関する国家主権に敏感な明治政府は、また大北電信会社との契約形態に配慮してか、長崎・横浜以外への陸揚げを認めなかったのである。太平洋海底電線の開通は、1906(明治38)年である(グアムから小笠原経由で東京に接続)。

さらには、万国電信連合への加盟問題<sup>34</sup>も関係していた。明治政府は、電信料金業務を大北電信会社に委託していたが、万国電信条約では加盟国の均一料金設定を取り決めていた。こうした問題に加え、当時の最重要な問題であった条約改正交渉が複雑にからみあい、多国間条約に関する知識が乏しかった明治政府は容易に決定を下すことができなかったのである。結局、明治政府が万国電信連合に加盟し、万国電信条約を批准したのは1878年のことであった。ただし、電信に関する主権は不完全かつ曖昧な状態のまま時代を重ねると同時に、当面の間、技術育成・財源確保・誰が利用するのかといった問題に直面していくことになる。

### c. 外国郵便<sup>35</sup>

明治政府の万国郵便連合（UPU）加盟以前、外国への郵便物はいかに取り扱われたのか。開港当初は、個人商社などに委託するしかなかったが、その後、イギリス・フランス・アメリカ、3カ国の領事館内に郵便科（局）が開設されている。当初、郵便物はイギリス P&O 社など指定された船会社によって海外に郵送された。そして、1867（慶應3）年のアメリカ Pacific Mail（太平洋郵船）による香港・横浜—サンフランシスコ航路の開設、1869（明治2）年のアメリカ大陸横断鉄道完成により、欧米向け郵便の配達時間は大幅に短縮されていた。

日本人による外国郵便の利用は、1871（明治4）年の郵便制度創業後、翌年から国内に設けられた3つの郵便役所（東京・京都・大阪）が送受信の一切を代行する形式でおこなわれた。ただし実際には、前述した3つの外国郵便局に駅通寮の私書箱を設置した取次業務にすぎなかった。

なぜ創業当初から、明治政府は形式的とはいえ外国郵便の取扱をおこなったのか。郵便制度を建議し、その視察目的で渡英経験のある駅通寮ごんのじょう権上ひそか・前島密が郵便物取扱の主権回復を企図したといわれるが、実際には各国と郵便物取扱条約を結ぶ必要があり困難なため、外国郵便局との取次制度を設けたのが実状であろう。

しかし、外国郵便を主権下におきたいという明治政府の願いは切実なものであり、アメリカ合衆国で郵便長官を務めた経験のあるサミュエル・ブライアンを高額の俸給で雇用し、1873（明治6）年から郵便物交換条約の調印交渉にあたらせていった<sup>36</sup>。

ブライアンの尽力により、同年、日米郵便交換条約が調印された。そして1875（明治8）年から外国郵便の取扱が開始されることになり、同年に横浜・神戸・長崎に分局が開設され、アメリカは在日郵便局を撤去した。しかし現実には、外国宛郵便の取扱にあたり、日本の船舶が開設したアメリカ行き航路は存在せず、引き続いて Pacific Mail に委託せざるをえなかった。

明治政府は英仏とも郵便交換条約を締結すべく、ブライアンをヨーロッパに派遣したが、両国は乗り気ではなかった。日本に外国郵便物の取扱経験がないことに加え、いわゆる東方問題など、ヨーロッパの政情や国内の政権交代問題などが関係し、些細な問題としか理解されなかったのである。日本居留の外国人たちも、日本の事務能力を疑問視していた。

しかし、明治政府の意志は硬く、ヨーロッパ向けの郵便物を一括してアメリカ経由で取り扱うことに決定し、日本居留外国人たちの声を無視した。また、問題の解決策として、駐独公使青木周蔵の提案もあり、1874年の万国郵便連合条約をうけて、翌年に発足した万国郵便連合への加盟を画策した。そして、スイス政府に仲介を依頼、1877（明治10）年にアジア最初の加盟国となった（同年、国内に万国郵便条約を布告・施行）。これにより、イギリス・フランスも異議を唱えなくなり、イギリスが1879年に、フランスが1880年に在日郵便局を閉鎖したのであった<sup>37</sup>。

アメリカを除き、国際条約（多国間条約）の締結によって、日本は主権下による外国郵便の

取扱を実現させることに成功したが、時期的に下るものなので、他のインフラ事業と一様に理解することはできない。しかし、日本のインフラ形成に関する意志が主体的なものであるかどうかはともかくとして、国際社会の枠組みに沿ったものであれば、イギリスやフランスも強硬に反対することができなかったことに注目すべきであろう。

#### d. 沿岸測量・灯台建設事業<sup>38</sup>

航海には海図が必要である。しかし、伊能図の伝統を誇る近世日本では、海禁（鎖国）政策をとっていたこともあり、詳細な海図作成の習慣がなかった。そのため、1859（安政6）年の開港以降、日本への航海は総じて危険なものであった。しかし、日本国内に排外主義（攘夷運動）が蔓延したこともあって、徳川幕府は外国船による日本沿岸の測量を容易に認めようとしなかった。そうした状況が一変したのは、幕末政局の争点となった兵庫（神戸）開港が正式に決定した1867（慶應3）年以降であり、徳川幕府の態度も沿岸測量に協力的なものに変化した。ほとんど明治政府の成立となる。

政権を継承した明治政府は、成立当初から協力的な態度をとり、日本沿岸に測量船シルヴィア号を常駐派遣して完全な海図を作成しようとしたイギリス海軍の活動を支援していった。必ずしも国内各地の理解が得られたわけではなかったが、海路情報の提供が国際社会の期待する貿易の拡大につながると同時に、自国の経済的・軍事的権益になると考えたからである。しかし、自力での沿岸測量には技術的に経験不足であることから、条約の規定を超えてイギリス海軍の活動に全面的な援助を与え、同時にシルヴィア号に日本人を乗船させ技術研修の場にしようとしたのである。

日本沿岸の測量は、1875（明治8）年頃までに完了し、明治10年代以降は日本海軍が独自に沿岸各地の詳細な測量活動を本格化させていった。日本沿岸の本格的な海図が民間に頒布されていったのも、概ね明治10年代以降のことであった。

他方、日本における西洋式灯台建設事業は、改税約書（江戸協約）の規定をうけて始められた。具体的には1867年から着手され、明治初年になって本格化していった。灯台建設と沿岸測量活動は不可分の関係にあるが、排外主義が蔓延していた慶應年間以前においては、測量と同様に西洋式の灯台建設は実質的に不可能であったといえる。

改税約書の実質的な起草者は、イギリス公使パークスである。なぜパークスは、日本沿岸に灯台設置を要求したのだろうか。日本の伝統的な灯明台は、光力が弱く外国船には認識できなかった。また、日本の開港場は、条約の規定により夜間入港ができなかった。これでは、不完全な海図しかない日本沿岸航海の危険さが増すばかりでなく、密貿易を横行させることになる。そうした条約規定の不備を補うために、西洋式灯台の建設を求めたのであった。

パークスは、日本沿岸に伊豆岬（三宅島）や伊王島（長崎）など7基の灯台建設を提案したが、その後、各国代表と幕府による協議の結果、建設数を10基に増やし、灯台技師や関係人員、

建設資材の斡旋をイギリス政府に依頼している。また幕府は、10基のほかに、城ヶ島（相模）や品川沖第2砲台および江戸湾に数個の浮標の設置を決定し、その建設・設置を、横須賀製鉄所の建設・経営を管轄していた首長フランソワ・ヴェルニー（フランス人）に依頼している。ただし、これらが完成したのは徳川幕府崩壊後のことであり、事業は明治政府に継承された。

また、パークス経由でイギリス本国に要請された技術者派遣および資材調達が実現したのも、明治政府の政権継承後になってからのことであった。このとき、日本に派遣された英国北部灯台建設委員会技師スティーブンソン兄弟およびその部下ヘンリー・ブラントンは、イギリス貿易省の紹介によるものである。

特にブラントンは、明治初年における日本沿岸の灯台建設事業を主導する存在になっていく。その後、明治政府はブラントンの事業を遂行するため工部省内に灯台寮を設置している。またブラントンは、イギリス海軍による日本沿岸測量の成果をふまえ、さらに天保山（大阪）や和田岬（神戸）など8ヶ所にも灯台を建設すべきことを建議し、明治政府はそれを受け入れている。ブラントンの在任期間は約8年であったが、その間に建設された灯台は28基におよび、その多くが大型灯台であった。

ヴェルニーによる横浜・横須賀周辺の灯台建設事業を除いて、明治初年における日本の灯台建設事業は、イギリス資本と技術を導入して遂行されたものであったのである<sup>39</sup>。

## おわりに代えて

灯台建設事業に貢献したブラントンは、自分が日本の近代国家を建設したかのような自負のもと本国に帰国し、後年、日本滞在に関する回想録を記している。ブラントンの自負は技師としてのそれであると同時に、当時のお雇い外国人に共通した、（近代西洋）文明の使徒としてのそれでもあった。すなわち、当初は実質的に西洋人のためにしかならない灯台建設であっても、それは結果として日本人のためになるという意識であった<sup>40</sup>。

この自負は、困難な状況のなかインフラ事業を断行した明治政府の為政者たちにもあてはまる。1873（明治6）年、岩倉使節団はイギリス訪問時に、明治政府が継承した下関賠償金残額150万ドルの放棄を画策したことがある<sup>41</sup>。この賠償金額は、幕末の排外主義や貿易統制など、日本を自由貿易の理念に逆行させないため、当時のイギリス駐日公使ラザフォード・オールコックがあえて巨額に設定したものであった。もっとも、オールコックに賠償金請求の意志はなく、その代償として新規の開港場設定などをもくろんでいた。しかし、徳川幕府はあえて賠償金支払いを選択し、半額を支払った時点で崩壊したのであった。

外交権の継承にともない、下関賠償金残額の支払い義務が生じた明治政府であったが、財政難の明治政府に巨額の賠償金を支払う余裕はなく、支払い延期を要請するための具体的代償も提起できなかった。そこで、駐英大使として岩倉使節に合流した寺島宗則は、灯台建設を始め

としたインフラ事業の遂行そのものが代償であると主張し、イギリス外相グランヴィル伯爵および駐日公使パークスとの間で激しい論争になっている。寺島は、下関賠償金が設定された経緯をふまえて、明治政府の対外姿勢は自由貿易の理念に合致するものであり、その具体例がインフラ事業だと主張した。

しかし、対日条約改正の詳細をめぐって、さまざまな議論が交わされていた当時、イギリスも外国人国内旅行権の獲得など、新たな対日利権を獲得することが外交課題となっていたため、グランヴィルもパークスも寺島の主張を容認できなかった。

岩倉使節の帰国後、パークスと寺島はなおも論争を続けたが、結局は水かけ論にすぎず、1875（明治8）年に明治政府は下関賠償金残額を完済している。

このことは、明治政府のインフラ政策にも無関係ではなかった。岩倉使節帰国後の1873（明治6）年11月、大久保利通は殖産興業に関する建言<sup>42</sup>をおこない、同年に内務省が設立されるなど、明治政府の経済政策も大きく変化していくからである。

欧米諸国を視察した大久保は、「国ノ風土習俗ニ応ジ民ノ性情智識ニ従ツテ其方法ヲ制定」した殖産興業政策を提言した。もとより、イギリスが成し遂げた経済発展は日本にとっても良き手本であるが、「時ニ前後アリ、地ニ東西アリテ、風土習俗同ジカラザル」のであって「必シモ英国の事業ニ拘泥シテ之ヲ模倣ス可キ」ではなく、日本の有する資源や政府の財政状況に応じて資本を導入し、「既ニ開成スルモノハ之ヲ保持シ、未ダ就緒ナラザルモノハ之ヲ誘導」していく国家方針をとらなくてはならないとする。そして、重ねて

仰ギ願クハ、<sup>ほゆう</sup>謨猷ヲ確定シテ我国天然ノ利ノ在ル処ヲ測リ、而シテ物産ノ増殖スベキ者ヲ夕幾許アルヤ、工業ノ勸励スベキ者果シテ何ヲ以テ専主トスベキヤ、能ク研究尋繹シ、之ヲ人民ノ性情ト其智識ノ度トニ照応シテ、一定ノ法制ヲ設ケテ以テ勸業殖産ノ事ヲ興起シ、一夫モ其業ヲ怠ルコト無ク、一民モ其所ヲ得ザル憂ナカラシメ、且之ヲシテ殷富充足ノ域ニ進マシメン事ヲ。

と提言したのであった。

日本にとって必要なインフラ事業とはなにか、そのためにはいかなる政策が必要なのか、国際社会との関係を維持しつつ近代化を達成するための取捨選択を決断したのだといえる。国内への産業育成やそのための教育充実などを企図した内務省の殖産興業政策は、それまでの工部省主導のインフラ政策よりも、国情に応じた富国策という点で優れていたといえる。

こうした状況は、条約改正問題という対日関係の変化によって、欧米諸国が新たな権益を求めるならば、日本の要求にも譲歩しなければならないという状況も関係していた。しかし、少なくとも国際社会の要請するインフラ事業が外国人のためになったとしても、それだけでは必ずしも日本人のためになるとはかぎらず、そこには自らの判断による選択眼と強固な意志が必

要なことを、日本は明治初年の歴史のなかから経験したのである。

ただし、明治政府の殖産興業政策とインフラ事業は、1880年代以降も続いた財政難や官営事業の累積赤字、そして指導者たちの政治対立によって、さらなる変転を遂げなければならなかった。こうしたことについては、別稿をもって論じるべきであろう。

## 註

- 1 「維新史方法上の諸問題」『服部之総全集』第4巻、1973年。
- 2 小林正彬『日本の工業化と官業払下げ』東洋経済新報社、1977年。
- 3 同『近代日本経済史』世界書院、1983年ほか。
- 4 拙著『幕末維新期の外交と貿易』校倉書房、2002年・拙稿「明治維新史研究と国際関係の視点」明治維新史学会編『明治維新史研究の今を問う』有志舎、2011年。
- 5 石塚裕道『日本資本主義成立史研究』吉川弘文館、1973年。
- 6 原田三喜雄『日本の近代化と経済政策』東洋経済新報社、1972年。
- 7 永井秀夫『明治国家形成期の外政と内政』北海道大学図書刊行会、1990年。
- 8 前掲『日本の工業化と官業払下げ』。
- 9 例えば、鉄道では中村尚史『日本鉄道業の形成』日本経済評論社、1998年、電信では藤井信幸『テレコムの経済史』勁草書房、1998年・同『通信と地域社会』日本経済評論社、2005年など。
- 10 鈴木淳編『工部省とその時代』山川出版社、2002年・柏原宏紀『工部省の研究』慶應義塾大学出版会、2009年。
- 11 ただし、開明派官僚という概念は、柏原宏紀が指摘するように漠然としたものであり、研究者によって意図するところが異なるので、再整理・再構築する必要があるだろう（柏原宏紀・同上書、13頁）。
- 12 354～358頁。この実質的なモレルの意見書は、大蔵少輔・伊藤博文の求めに応じて提出されたものといわれている。中村政則・石井寛治・春日豊校注『経済構想』（日本近代思想体系・第8巻）、岩波書店、1988年。
- 13 今津健治「江戸時代の知的水準」宮本又次編『江戸時代の企業者活動』（日本経営史講座・第1巻）、日本経済新聞社、1977年。
- 14 由井常彦「日本経済の近代化と経営発展の進化モデル」橘川武郎・島田昌和編『進化の経営史』有斐閣、2008年、42頁。
- 15 ヨハネス・ヒルシュマイヤー（土屋喬雄・由井常彦訳）『日本における企業者精神の生成』東洋経済新報社、1965年。
- 16 永井秀夫前掲書、232頁。
- 17 粕谷誠・山田雄久「総論：近代企業経営の出発」経営史学会編『日本経営史の基礎知識』有斐閣、2004年、13頁。

- 18 永井秀夫前掲書，224～225頁。
- 19 詳細は，岡義武『黎明期の明治日本』未来社，1964年。
- 20 詳細は，沢田章『明治財政の基礎的研究』柏書房，復刻，1966年。
- 21 詳細は，洞富雄『幕末維新期の外圧と抵抗』校倉書房，1977年。
- 22 詳細は，家近良樹『浦上キリシタン流配事件』吉川弘文館，1998年。
- 23 商法司および通商司政策について詳細は，間宮国夫「明治初年における商法司政策の展開」（早稲田大学社会科学研究所『社会科学討究』11巻3号，1967年）・同「明治初年における通商司政策」（『社会科学討究』13巻2号，1968年）。新保博『日本近代信用制度成立史論』有斐閣，1968年も参照のこと。
- 24 詳細は，西川武臣『幕末明治の国際市場と日本』雄山閣出版，1997年。藤田貞一郎『国益思想の系譜と展開』清文堂出版，1998年も参照のこと。
- 25 鉄道建設に関する記述は，「工部省沿革報告」大内兵衛・土屋喬雄編『明治前期財政経済史料集成』第17巻，改造社出版，1931年，外務省編『大日本外交文書』第1・2・3巻，国際連合協会，1936～1938年，『日本国有鉄道百年史』第1巻，日本国有鉄道，1969年，田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』吉川弘文館，1963年に拠っている。中村尚史前掲書，および林田治男『日本の鉄道草創期』ミネルヴァ書房，2009年も参照のこと。
- 26 『大日本外交文書』第2巻第1冊，18文書および同附属書1・47・74・83・106・143文書ほか。
- 27 1870（明治3）年，民部省改正局に出仕していた前島密は，大隈重信から日本人による鉄道私設運用方式を採用した場合の収支計算を命じられ，「鉄道憶測」と題する計画書を作成している。これにより，当時の明治政府は，鉄道運用に関して必ずしも国有方式のみに固執していたわけではなく，私有の可能性もあったことが裏付けられている（老川慶喜『近代日本の鉄道構想』日本経済評論社，2008年）。しかし，当時の横浜商人たちが日本人だけによる鉄道建設が不可能であると上申している事実は重い。
- 28 こうした問題は，外務省記録（外務省外交史料館蔵）に数多く収められている。
- 29 『大日本外交文書』第2巻第1冊，150文書および同附属書。
- 30 フランスの資本・技術援助による横須賀製鉄所建設事業や，後述する大北電信会社による海外電信敷設事業は，むしろ特例といえる。
- 31 イギリス外務省記録 F.O. 46/126. Sir Harry Parkes to Edmund Hammond. 25 July 1870. Private.
- 32 桑原真人・田中彰編『平野弥十郎幕末・維新日記』北海道大学図書刊行会，2000年。
- 33 海外電信敷設事業については，外務省編『日本外交文書』第3～6巻，国際連合協会，1938～1939年・逓信省編『逓信事業史』第3巻，逓信協会，1940年・国際電気通信株式会社社史編纂委員会編『国際電気通信株式会社史』国際電気通信，1949年・日本電信電話公社電信電話事業史編集委員会編『電信電話事業史』第1巻，電気通信協会，1959年・郵政省編『逓信事業史』



- 続第4～続第5巻、前島会、1961年・石井寛治『情報・通信の社会史』有斐閣、1994年・藤井信幸『テレコムの経済史』（前掲）・同『通信と地域社会』（前掲）などに拠る。
- 34 1871（明治4）年、明治政府は、オーストリアやデンマーク公使から、均一料金などを定めた万国電信連合条約（1865年成立）の改訂会議（ウィーン）への出席を要請され、使節派遣を決定するも、会議は延期となった。また、1873年の万国電信連合会議にはオブザーバーとして参加している（『大日本外交文書』第4・6巻に関係文書あり）。
- 35 明治政府の外国郵便取扱過程については、『大日本外交文書』第6～7巻、『通信事業史』第2巻・『通信事業史』続第2巻、郵政省編『郵政百年史』通信協会、1971年、山口修『郵政のあゆみ111年』ぎょうせい、1983年などに拠る。
- 36 なぜこの時期から明治政府は外国郵便物の取扱を企図したのか。当時、国内郵便物の取扱は低調で、しかも地域格差が大きかった。こうした状況を考えると、たんに主権の問題とは考えにくい。当時の財政政策との関係を考えると、郵便料金や郵便物に対する徴税に着目したのかもしれないが、総じて今後の課題といえる。
- 37 明治政府は1873年に琉球、1876年には朝鮮（釜山）および清国（上海）と、アジア諸国に在在外郵便局を開設している（『大日本外交文書』第8巻・第9巻ほか）。琉球においては、日本の政治的影響力拡大のため、朝鮮においては積極的な日本人進出を誘発させるため、清国の場合は三菱汽船会社が **Pacific Mail** の上海航路を譲渡された結果であった。これらは、日本が在日外国郵便局撤退のためにとった態度ときわめて対照的である。
- 38 日本沿岸測量・海図作成問題については、海上保安庁水路部『日本水路史』日本水路協会、1971年・W・G・ピーズリー「衝突から協調へ」木畑洋一ほか編『日英交流史』第1巻、東京大学出版会、2000年・横山伊徳「一九世紀日本近海測量について」黒田日出男ほか編『地図と絵図の政治文化史』東京大学出版会、2001年・拙稿「海図と外交」鶴飼政志ほか編『歴史をよむ』東京大学出版会、2004年・前掲拙著『幕末維新期の外交と貿易』・拙稿「海図と測量術」杉本史子ほか編『絵図学入門』東京大学出版会、2011年などを参照。幕末・明治初年の灯台建設事業については、前掲「工部省沿革報告」・『お雇い外人の見た近代日本』リチャード・H・ブラントン（徳力真太郎訳）講談社、1968年・海上保安庁燈台部編『日本燈台史』燈光会、1969年・横浜開港資料館編『R. H. ブラントン：日本の灯台と横浜のまちづくりの父』横浜開港資料普及協会、1991年・Richard Henry Brunton, *Building Japan, 1868-1876*. Japan Library. 1991. ・Edward R. Beauchamp edited and annotated, *Schoolmaster to an empire: Richard Henry Brunton in Meiji Japan, 1868-1876*. Greenwood Press. 1991. ・前掲拙著『幕末維新期の外交と貿易』などに拠る。
- 39 なお、日本人だけによる灯台建設事業は、概ね明治10年代以降のことである。
- 40 Brunton, *ibid.*
- 41 詳細は、前掲拙稿『幕末維新期の外交と貿易』第8章。

42 日本史籍協会編『大久保利通文書』第五，1928年。

## 参考文献

### 研究書

田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』吉川弘文館，1963年

岡義武『黎明期の明治日本』未来社，1964年

ヨハネス・ヒルシュマイヤー（土屋喬雄・由井常彦訳）『日本における企業者精神の生成』東洋経済新報社，1965年

沢田章『明治財政の基礎的研究』柏書房，復刻，1966年

間宮国夫「明治初年における商法司政策の展開」『社会科学討究』第11巻3号，早稲田大学社会科学研究所，1967年

間宮国夫「明治初年における通商司政策」『社会科学討究』第13巻2号，早稲田大学社会科学研究所，1968年

新保博『日本近代信用制度成立史論』有斐閣，1968年

原田三喜雄『日本の近代化と経済政策』東洋経済新報社，1972年

石塚裕道『日本資本主義成立史研究』吉川弘文館，1973年

服部之総『服部之総全集』第4巻，福村出版，1973年

今津健治「江戸時代の知的水準」宮本又次編『江戸時代の企業者活動』（日本経営史講座，第1巻），日本経済新聞社，1977年

洞富雄『幕末維新期の外圧と抵抗』校倉書房，1977年

小林正彬『日本の工業化と官業払下げ』東洋経済新報社，1977年

小林正彬『近代日本経済史』世界書院，1983年

山口修『郵政のあゆみ111年』ぎょうせい，1983年

永井秀夫『明治国家形成期の外政と内政』北海道大学図書刊行会，1990年

石井寛治『情報・通信の社会史』有斐閣，1994年

西川武臣『幕末明治の国際市場と日本』雄山閣出版，1997年

中村尚史『日本鉄道業の形成』日本経済評論社，1998年

藤井信幸『テレコムの経済史』勁草書房，1998年

藤田貞一郎『国益思想の系譜と展開』清文堂出版，1998年

家近良樹『浦上キリシタン流廢事件』吉川弘文館，1998年

W・G・ピーズリー「衝突から協調へ」木畑洋一ほか編『日英交流史』第1巻，東京大学出版会，2000年

横山伊徳「一九世紀日本近海測量について」黒田日出男ほか編『地図と絵図の政治文化史』東京大学出版会，2001年

- 鶴飼政志『幕末維新期の外交と貿易』校倉書房，2002年
- 鈴木淳編『工部省とその時代』山川出版社，2002年
- 経営史学会編『日本経営史の基礎知識』有斐閣，2004年
- 鶴飼政志「海関と外交」鶴飼政志ほか編『歴史をよむ』東京大学出版会，2004年
- 藤井信幸『通信と地域社会』日本経済評論社，2005年
- 老川慶喜『近代日本の鉄道構想』日本経済評論社，2008年
- 由井常彦「日本経済の近代化と経営発展の進化モデル」橋川武郎・島田昌和編『進化の経営史』有斐閣，2008年
- 柏原宏紀『工部省の研究』慶応義塾大学出版会，2009年
- 林田治男『日本の鉄道草創期』ミネルヴァ書房，2009年
- 鶴飼政志「明治維新史研究と国際関係の視点」明治維新史学会編『明治維新史研究の今を問う』有志舎，2011年
- 鶴飼政志「海関と測量術」杉本史子ほか編『絵図学入門』東京大学出版会，2011年

### 官公庁・部局史

- 逓信省編『逓信事業史』第2巻・第3巻，逓信協会，1940年
- 国際電気通信株式会社社史編纂委員会編『国際電気通信株式会社史』第1巻，国際電気通信，1959年
- 郵政省編『逓信事業史』続第2巻・続第4巻・続第5巻，前島会，1961年
- 日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』日本国有鉄道，1969年
- 海上保安庁燈台部編『日本燈台史』燈光会，1969年
- 海上保安庁水路部『日本水路史』日本水路協会，1971年
- 郵政省編『郵政百年史』逓信協会，1971年

### 資料集

- 日本史籍協会編『大久保利通文書』第5，1928年
- 大内兵衛・土屋喬雄『明治前期財政経済史料集成』第17巻，改造社出版，1931年
- 外務省編『(大)日本外交文書』国際連合協会，1936年～
- リチャード・ヘンリー・ブランドン（徳力真太郎訳）『お雇い外人の見た近代日本』講談社，1968年
- 中村政則・石井寛治・春日豊編『経済構想』（日本近代思想体系，第8巻），岩波書店，1988年
- 横浜開港資料館編『R. H. ブランドン：日本の灯台と横浜のまちづくりの父』横浜開港資料普及協会，1991年
- 桑原真人・田中彰編『平野弥十郎幕末・維新日記』北海道大学図書刊行会，2000年

Edward R. Beauchamp edited and annotated, *Schoolmaster to an empire : Richard Henry Brunton in Meiji Japan, 1868-1876*. Greenwood Press. 1991.

Richard Henry Brunton, *Building Japan, 1868-1876*. Japan Library. 1991.

Great Britain Foreign Office Records relating to Japan. F.O. 46. National Archives. U.K.

## Reconsideration of Early Meiji Government's Infrastructure Policy at the Period of Restoration.

Masashi Ugai \*

### Abstract

After The Meiji Restoration, Japan carried out policy of modernization, and industrialization is said to have been achieved. However, Meiji Government's policy such as infrastructure project was neglected. Since the 1970s, these trends have been improved substantially, with the development of research on governmental policy of infrastructure projects. The study was also conducted on railways and telegraph. However, research has revealed that such a situation and infrastructure project were considered by the Meiji Government, we have not always accurately understood international economic environments for Meiji Government during the period of Restoration. There is also a problem of too much emphasis on nationalism of policymakers and bureaucrats who promoted the governmental infrastructure project. But the international economic environment surrounding Japan's Bakumatsu period and early Meiji period, which shall be the policy statement largely of the Meiji Government, is something you can never underestimate. Japan called on the international community while at the time it said something about the early Meiji Period for the construction of infrastructure projects of railway, international telegraph, overseas postal system, Japan's sea surveying and lighthouse construction. Consequently after The Iwakura Mission visiting America and Europe, the Home Office policy of encouragement of new industry in mind and fostering domestic industry, I argue that infrastructure projects above-mentioned were being deployed under the international economic environment of the Meiji Government.

### Keywords

Modernization Policy. Infrastructure and Investigation Policy. International economic environment. Economic bureaucrat. Ministry of Industry. Ministry of Home Affairs. Hired Foreigners of Meiji Government.

---

\* Correspondence to : Masashi Ugai  
Lecturer, Faculty of Letters, Arts and Sciences, WASEDA University  
1-24-1 Toyama, Shinjuku-ku, Tokyo, 162-8644 Japan  
E-mail : mrugai@aoni.waseda.jp

