

知ってますか

技術の

あれこれ

28

# 渡邊嘉一と鉄道物語(1)

建白書を提出した谷陽卿の経歴



三浦 基弘

MIURA Motohiro

元大東文化大学講師

## 日本の鉄道建設の嚆矢

世界最初の鉄道が開業したのはイギリスで、1825年のことであった。イギリスは1760年から1830年にかけて産業革命を成し遂げたが、その輸送手段として一時、運河輸送の全盛期があった。しかし、輸送時間、輸送量などの欠点のある運河輸送に変わって、より効率のよい馬車鉄道、さらに鉄道へと発展していったのである。1825年に開業した鉄道はストックトンとダーリントン間の鉱山鉄道であった。この鉄道は蒸気鉄道が開業する前に馬車鉄道が敷設されており、馬が二頭並んで牽引する貨物輸送を行っていた。ところが日本の蒸気鉄道は旅客輸送からはじまった。イギリスでは、まず産業が発達して、その輸送手段として鉄道の発展をみたが、日本では産業も鉄道もすべてが遅れていた。それは徳川幕府が219年という鎖国体制をひいていたためであった。しかも、幕末から明治維新にかけて、フランス、イギリス、アメリカなど欧米列強国は、盛んに日本に魔の手を伸ばしていた。特にフランスは幕府を抱き込んで何かと日本に鉄道を敷き、その権利を取って、日本を植民地化しようと目論んだ。一方、イギリスは明治政府を立てて植民地化を捨てていたのである。

人智が開け、世の中が急速に進歩、発展した明治初期の近代化と欧化主義の風潮を文明開化というが、この代表的なものは鉄道であると言ってもよいであろう。この鉄道事業に積極的であったのは大隈重信（以下大隈）と伊藤博文（以下伊藤）であった。二人には

鉄道に対する熱い思いがあった。

佐賀藩の弘道館に通っていた10代の大隈は、マシュー・C.ペルーが幕府に献上品として持ってきた模型の蒸気機関車を見て、藩が摸して造った機関車を見て、文明のシンボルであると感じた。一方、伊藤は22歳で英国に留学したとき、大英帝国に張り巡らされる鉄道網を見て驚愕したのである。以来、二人にとって日本に鉄道を敷くことが共通の大きな夢となった。

1869（明治2）年、大隈と伊藤は民部・大蔵両省の役人として仕事をする事になり、鉄道建設に向けて意気投合する機会を得た。そこで民部・大蔵両省に設置されていた改正局に大隈と伊藤の指示で民部省租税正の澁澤榮一（以下澁澤）に鉄道建設の立案を担当させた。1870（明治3）年3月14日、太政官に提出された民部・大蔵両省による建議がこれにあたる。この鉄道事業に反対する声もあった。西郷隆盛、大久保利通（以下大久保）、黒田清隆などは、鉄道よりも治安維持、軍備に金をかけたいと思っていたからである。

明治政府は二人の鉄道建設を求める建議書を承認し、鉄道開通の道が実ることになった。しかし、日本の鉄道の創業は、文明開化の象徴としての役割を担った。鉄道建設が始まる過程は、明治維新の政治変革の動向に呼応する。

## 鉄道建設の資金調達

日本に鉄道建設を促した国はイギリスだけではなく、徳川慶喜の大政奉還後の1868（慶応3）年1