



前田裕子著 『ビジネス・インフラの明治-白石直治と
土木の世界-』

橋口, 勝利

(Citation)

国民経済雑誌, 212(2):95-97

(Issue Date)

2015-08

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/E0040523>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/E0040523>



前田裕子著『ビジネス・インフラの明治
—白石直治と土木の世界—』

橋 口 勝 利

国民経済雑誌 第212巻 第2号 抜刷

平成27年8月

書 評

前田裕子著『ビジネス・インフラの明治 —白石直治と土木の世界—』

名古屋大学出版会，2014年，viii+319頁

本書は、産業革命期日本におけるインフラ形成事業を、多方面にわたって明らかにした大著である。本書を書評するにあたり、まず全体の要約を行った上で、コメントを述べていく。

1 内 容 要 約

■ 序章「明治期日本のインフラ・ビジネス/ビジネス・インフラと技術者」

序章は、「インフラ・ビジネス」と「ビジネス・インフラ」の概念を明確に峻別するところから、課題を設定していく。つまり、「インフラ・ビジネス」は社会資本的機能を持つ民間の収益事業を示すものであり (p.6)、それと対置されるのが、例えば鉄道の軌道建設にあたるようなインフラ事業そのものの基盤となるものとした。これを「ビジネス・インフラ」と定義し、この事業を推進する上で実施された民間の土木建設工事に着眼することが本書の特徴の一つとなる。

次にビジネス・インフラを進めていく上で、明治政府に必要とされたのは、資本、労働力に加えて、技術者であった。なぜならば、当時の技術者は、お雇い外国人に頼らざるを得ない状況にあり、その希少性や高コストゆえにインフラ事業を推進していく上で、大きな障害となっていたからである。筆者は、このような課題を抱えていた近代日本において、国産技術者としてインフラ事業に大いに貢献した人物、白石直治 (1857-1919) に注目する。この白石が近代日本においてビジネス・インフラ建設に果たした役割を明らかにしたことが本書の二つめの特徴となる。

■ 第1章「近代土木技術者と教育」

明治期日本において、土木技術者の育成は急務であった。このような状況下で土佐士族出身の白石は、東京開成学校、東京大学に学び、土木工学の学びを深めるため米国や欧州へと留学した。特に、ニューヨーク州レンセリア工学校で師事したW・H・バー教授の影響を受け、橋梁学に強い関心を有するに至った。

■ 第2章「近代移行期の土木事業」

明治期土木建設事業とその工事を担った人々が紹介される。この中でも特に鉄道事業が大きなウェイトを占める。この鉄道事業は、周知のように鉄道国有化法 (1906年公布) によって主要な私鉄が国に買収されてしまうことになる。ただし、この国有化に対して、白石は関西鉄道の社長でありながら、需要者としての立場からは国有化案に賛同していたことは興味深い。

■ 第3章「関西鉄道一官の対岸の私鉄」

この章以降は、白石が具体的に建設に関わったインフラ事業を対象に、彼の功績が明らかにされていく。関西鉄道は、「名古屋—大阪ルート」を旧東海道筋で敷設したいという滋賀・京都・三重

の資産家の願いにより推進された。この事業は多額の資金面だけでなく、トンネル建設や木曾三川への橋梁建設がとりわけ大きな障害であったが、白石の尽力により実現した。

■ 第4章「若松築港—海陸連携地域開発の要」

若松築港は、当時最大の石炭積出港であった。この石炭輸送を拡大すべく、石炭輸送に向けた鉄道事業と若松港の港湾整備が進められた。白石は、若松築港株式会社社長として港湾拡張工事の陣頭指揮を執りながら、鉄道事業と港湾事業とをつなぐ「海と陸の接点」(p.206)の役割を果たした。

■ 第5章「三菱の建築所—近代移行期の企業内建設機能」

三菱が進めた港湾整備事業に白石が技術顧問として関わった事例が対象となる。三菱は、新たな事業展開を目論むべく神戸に造船所のインフラ建設と周辺のさまざまな土木関連事業を進めることが必要とされた。このため、三菱合資は白石だけでなく、「白石系」土木技術者をひとまとめに雇用し、日本初となる浮船渠建設を実現した。

■ 第6章「猪苗代水力電気—一次世代に向けてのエネルギー開発」

猪苗代地域の発電事業は、当初湖東の安積側が発端で郡山地域の電力供給を担った。その後、三菱をはじめ湖西の日橋川近辺の電力開発に着目し、仙谷貢と白石の現地調査を経て、猪苗代水力電気事業を興した。この結果、猪苗代水力発電が発足するものの、それは首都東京への送電に向けたものであった。

■ 終章「白石直治をめぐる世界とその時代」

白石がビジネス・インフラの幅広い分野で活躍した誘因として、「技術面においてより自由かつ主体的に行動できる環境」(p.309)にあったとした上で、三菱合資が白石の活躍にとって「稀有な存在」(p.310)であったことを指摘している。

2 本書の意義

本書の意義は、冒頭で述べたように、明治期から大正期に至る近代日本のインフラ事業形成について、国産技術者の活躍に焦点を当てたことにある。とりわけ、民間ビジネス部門に着目しその対象とする分野は、鉄道、港湾、発電事業と、日本の工業化に必須のインフラ事業を網羅している。しかも、その事業すべてに技術指導者としてだけでなく、経営者として、そして各利害関係者のコーディネーター役として力を発揮した白石直治の足跡を克明に記したことは、極めて大きな意義を有する。なお、白石は旧士族出身であり、「当時の技術者や工学系高学歴者に西南出身の士族が多かった」(p.22)という指摘からも、明治期以降、没落への道を歩んだ旧士族が技術者として近代化に貢献したことを再評価する視点を提供しており非常に興味深い。

3 疑問点・論点

本書を読み終えて生じたいくつかの疑問点、論点を3つ提示したい。

1点目は、ビジネス・インフラ事業に関与する白石のモチベーションに関する論点である。ビジネス・インフラは、地域振興を担う上で重要な基盤となるが、投資規模が大きく収益を得るまでの期間が長くリスクが大きいため、事業参加には強い動機が必要とされる。この点について、筆者は、

白石がビジネス・インフラの場を「技術面においてより自由かつ主体的に行動できる環境」(p. 309)ととらえていたとする。つまり、白石は、自分の専門性を発揮できる分野（例えば、鉄道の名古屋延伸事業 (p. 113))であり、産業振興で重要な分野であればあるほど高いモチベーションを持つということになる。確かに、技術者の場合、その専門知識や技術の発揮自体が、モチベーションとなりうることは理解できる。一方で、近代を通じて土木技術者の給与は、「ひたすら官職を歩んだよりは高い報酬を得た」(p. 28)と筆者は指摘している。だとすれば、例えば給与面の評価を組み込んで、当時の技術者の行動様式を理解する必要があるように感じた。

2点目は、経営者としての白石に関わる論点である。例えば、若松築港の事例では、1900年に白石は若松築港株式会社社長に就任するが、その際白石に期待されたのは、「技術的判断力に連動する優れたコーディネート能力」(p. 206)や「海と陸との接点という、幅広くしかも独自性をもつ技術および利害意識双方に対応できる人材」(p. 206)であり、ビジネス・インフラ事業での分野であった。だとすれば、港湾完成後のインフラ・ビジネス、つまり経営者としての白石への評価はどうだったのか。1908年に白石は、若松築港株式会社社長に就任するものの、年棒は2,600円から200円へと急減した。また、関西鉄道事業においても、社長職に就くものの、その経営手腕を疑問視する意見があった (p. 115)。そして、鉄道事業完成後の1898年12月、白石は社長職を辞任している。

3点目は、三菱合資と白石との関わりに関する点である。周知のように、三菱合資は、巨大なビジネス・インフラに取り組める規模を有していた。本書の課題は、民間ビジネス部門でのビジネス・インフラを対象とする。しかし、三菱合資のような巨大財閥が関与しない民間部門のビジネス・インフラはどのように進んだのか検討する必要があると考える。

以上3点提示したが、もちろん、こうした指摘で本書の価値がいささかも損なわれるものではないことを付言しておきたい。

本書は、土木技術やインフラ事業の工程について丁寧に説明がなされているだけでなく、随所に現場写真（建設当時のものや現在の姿も含めて）が数多く掲載されており、門外漢の評者にとって大いに興味をかきたたられ理解の助けともなった。筆者の熱意溢れる現地調査、研究姿勢に深く敬意を表する。

最後に、本書が日本近代史を知る上で必読の書であることを改めて強調して、筆を擱くことにしたい。

(橋口勝利)