



近代日本の社会基盤を整備した 前島蜜（一八三五―一九一九）

動乱の幕末

一八世紀になり産業革命と社会革命を遂行して近代国家としての体制を整備した欧米諸国は極東の国々に進出すべく、帆船や汽船で次々と東洋へ接近してきました。ある調査では、一八世紀の後半から一九世紀の中頃までに日本列島の周辺に出没した外国の船舶は記録されているだけでも一〇〇隻以上になっていますし、その一部は強引に箱館、長崎、下田、浦賀などの港湾に入港し、上陸の許可を要求するようになります。

江戸幕府は一八二五（文政八）年に「外国船打払令」により排斥しようとはしますが開国の圧力には対抗できず、日米和親条約（一八五四）や五力国との修好通商条約（一八五八）によって一部の港湾への入港を許可することになります。このような事態から欧米諸国の実情を調査すべく、江戸幕府は一八六〇（万延元）年の遣米使節（図1）を皮切りに明治維新までの数年で五回の使節を派遣し、西欧諸国の実情を調査しはじめました。

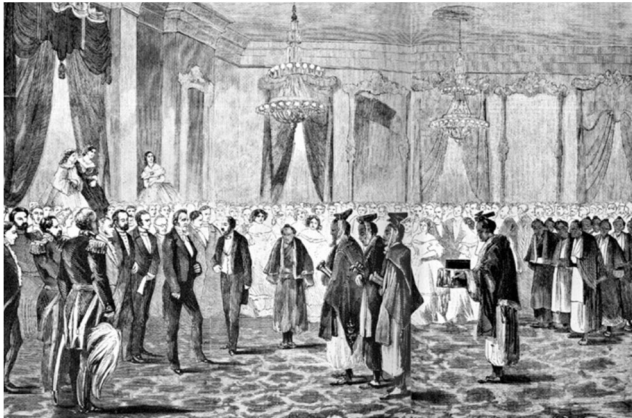


図1 アメリカに到達した万延遣米使節（1860）

さらに薩摩や長州など一部の雄藩は独自に藩士を海外に留学させて実情を調査しますが、彼私の格差を痛切に実感することになりました。しかし、しばらくは明治維新への内乱が多発して国内が混乱し、一旦は外国との交流は減少しますが、明治政府の成立とともに欧米諸国が近代国家になる基礎となった制度や技術を導入する努力を開始します。その役割を見事に実行した一人である前島密（ひそか）を今回は紹介します。

母親の薫陶

前島密は江戸末期の一八三五（天保六）年に越後国頸城（くびき）郡下池部村（新潟県上越市下池部）の豪農である上野助右衛門の次男として誕生し、上野房五郎と名付けられました。しかし、前島が誕生した年に父親が病没したため、前島が四歳になったとき、母親ていは子供とともに自身の出身の高田に移動し、裁縫などの内職をしながら家計を維持し、実家にあつた錦絵や書物などを使用して子供を教育します。

武家の出身である母親の教育は厳格で、前島が「夕鴉（からす）／しよんぼりとまゝ／冬木立」という俳句で賞品をもらって帰宅したところ、「幼児からほめられたため自分の才能におぼれて大成しなかった人間は多数いる」と説教され、前島はこの言葉を生涯の教訓にしていたとされています。一〇歳になったとき、高田の儒学者倉石典太の私塾に入塾するため、一人で生誕の土地の実家から高田まで往復して勉強します。

その時期には杉田玄白と前野良沢が苦心して翻訳した『解体新書』が流布して、江戸ではオランダ医学が話題になっていました。その情報を伝聞した前島は江戸で勉強したいと母親に相談したところ、「一旦方針を決定したら頑張つて前進しなさい」と後押しされ、一二歳になった一八四七（弘化四）年、母親から授与されたわずかな金銭を懐中にして江戸に出発しました。ここでは写本の仕事などをしながらの耐乏生活でした。

海外への視線

ところが一八歳になった一八五三（嘉永六）年に人生の転機となる機会に遭遇します。アメリカのペリー艦隊が日本との通商を要求して四隻の軍艦で浦賀に來航したのです（図2）。そこで前島はペリー提督と会見する幕府の井戸石見守の従者になって浦賀に随行しました。浦賀で艦隊の威容を目撃し、国防を真剣に検討すべきであると全国の港湾や砲台の調査に旅立ちます。この直情径行の性格は生来のものでした。

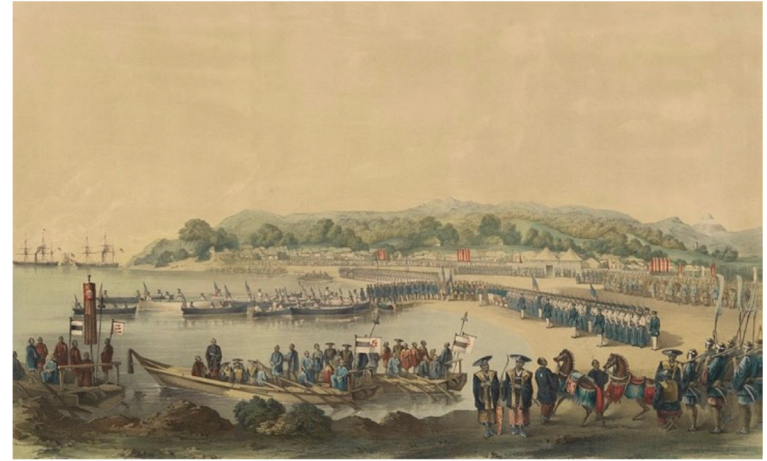


図2 浦賀に来航したペリー艦隊（1853）



図3 復元された「箱館丸」

早速、郷里の越後で母親と実兄に挨拶してから全国の視察に出発します。越後から日本海側を移動して下関に到達、関門海峡を横断して九州を一周、四国を経由して紀州、伊勢を視察して江戸に帰還しました。大変に迅速な行動ですが、十分な基礎知識もなく港湾や砲台を見学しても役立たないことを実感し、江戸で砲術や数学を勉強し、さらに幕府が一八五七（安政四）年に築地に創設した軍艦教授所の生徒となって勉強します。

一八五九（安政六）年には箱館の五稜郭の設計と建設をした武田斐三郎が航海技術を教育するために開設した諸術調所に入塾し、日本で製造された最初の洋式帆船「箱館丸」（図3）に乗船して二度も日本列島を周回する航海で実技を習得します。その関係で一八六三（文久三）年に幕府が派遣する遣仏施設に同行する機会がありました。一行が発発する日時までに江戸に到着することができず、貴重な機会を逸失してしまいました。

そこで薩摩藩が一八六四（文久四）年に開校したばかりの洋学を教育する開成所の英語教師になります。家庭の事情などもあって短期で辞任して江戸に戻り幕府の役人の前島錠次郎の養子として幕臣となり、前島来助と名乗ることになります。しかし次々と行動する性格に変化はなく、神戸が外国に開港されるといいう情報入手して神戸に移動し、英語の能力を駆使して開港の準備に活躍し、注目されるようになります。

鉄道事業の計画作成

そして一八六七（慶応三）年に第一五代将軍徳川慶喜が大政奉還を表明したため、慶喜の静岡への移動とともに前島も同行し、幕府の人々が江戸から移住してくるための長屋を準備したりします。明治政府は日本の首都を京都から大坂に移動する予定でしたが、前島は江戸へ遷都することが適切であるとの文書を明治政府の中心人物の一人である大久保利通に建言します。この建言が受領されて東京が日本の首都になりました。

このような活動が評価され、前島は一八六九（明治二）年に明治政府から要請されて民部省改正掛として出仕することになります。前島の才能が敵方であった明治政府にも評価されていた証拠でした。早速、政府の参与であった大隈重信から鉄道建設の計画作成を依頼され、数日で東京と横浜を連絡する鉄道の計画「鉄道臆測」を提言し、これによって一八七二（明治五）年に日本最初の鉄道が実現しました（図4）。



図4 日本最初の鉄道（新橋-横浜）（1872）



図5 一円切手

郵便制度に貢献

現在の一円の郵便切手（図5）に前島の肖像が使用されていることから想像できるように、前島は日本の郵便制度を創設した人物として有名ですが、これも発端は大隈からの要請でした。一八七〇（明治三）年、前島の役職は税制改革を担当する租税

権正でしたが、迅速に鉄道敷設の企画を立案した能力を大隈から評価され、現在の郵便に相当する駅通制度についても検討するように下命され、駅通権正も兼務することになりました。

当時の東京・京都・大阪の区間には文書を配達する「仕立便」「差込便」「早便」「並便」という四種がありました。「仕立便」は特定の文書を配達するための手段、「差込便」は「仕立便」に便乗する手段、それ以外で至急の配達を「早便」、至急ではない配達を「並便」です。東京と京都の区間の日数は「仕立便」と「差込便」は三日、「早便」が七日、「並便」は半月という程度でした。料金は順番に大略二三両、八両、五百文、三百文でした（一両＝四千文）。

これらを参考に、二〇日間かけて「だれでも利用できる東海道筋を毎日配達する郵便制度」の提案を作成します。ところが直後に、イギリスでの起債を破棄するために派遣される上野景範に随行することになりますが、偶然にも郵便制度に関係する体験をする旅行になります。まず横浜からサンフランシスコへの汽船がアメリカ政府公認の「郵便汽船」で、船内で郵便の投函ができる仕組があることが判明しました。

さらに到着したイギリスではR・ヒルが一八三七年に『郵便制度改革』という冊子を発行して全国均一料金で郵便を配達する制度を提言し、一八四〇年から一ペニーの切手を貼付すれば配達される郵便制度が実施され、それ以外に郵便為替や郵便貯金も開始されていたのです。前島は本務の起債の破棄のための交渉で六ヶ月間ロンドンに滞在しますが、時間に余裕ができたときにはイギリスの郵便事情を調査して帰国しました。

ところが一八七一（明治四）年八月に帰国してみると、前島の提案を基礎にした郵便制度がすでに四月に実現しており、郵政大臣に相当する駅通正には、安政南海地震（一八五四）による津波から村民を避難させたことで有名な濱口儀兵衛（梧陵）が就任していました。そこで前島は濱口に面談して率直に意見を交換してから、大輔の井上馨と小輔の吉田清成に談判したところ、その情熱に感心した二人により駅通頭に任命されました。

前島がイギリスに出張している期間に、郵便の配達には民間の請負事業ではあるものの西側は下関まで、南側は四国まで拡大していましたが、課題は外国との郵便の交換でした。当時、外国から横浜に到着した郵便は日本国内で配達する手段がないため、そのまま送付してきた本人に返却していました。外国と日本の郵便交換条約が締結されていない以上、それ以外に処理する方法はないということが理由です。

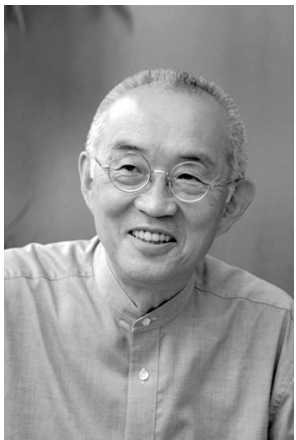
そこで課題は海外の国々と郵便交換条約を締結することでした。それを担当したのがアメリカで郵便事業に関係し、来日していたS・ブライアンでした。アメリカに派遣されたブライアンの交渉により一八七五（明治八）年に日米郵便交換条約が締結され、二年後には万国郵便連合（UPU）にも加盟、世界各国と郵便を交換することが可能になりました。こうして一八八〇（明治一三）年までに外国の設置した郵便窓口は不要になりました。

さらに前島はイギリスで見聞した郵便為替、郵便貯金、簡易保険の業務を日本でも郵便局扱いで実施しました。郵便為替と郵便貯金は一八七五（明治八）年、簡易保険は一八九一（大正五）年に実現し、現在の郵便業務が勢揃いしました。さらに前島が努力したのが、新聞や雑誌を低額で輸送する制度の創設、失業する江戸時代からの飛脚業者を救済するため荷物を輸送する陸運元会社（日本通運株式会社）の創設なども尽力します。

それ以外にも次々と新規業務を開拓していきますが、最後の仕上げは各省に分散していた通信や交通の業務を統合する「逓信省」を一八八五（明治一八）年に創設したことです。また前島を見出してくれた大隈重信が一八八二（明治一五）年に東京専門学校（早稲田大学）を創設したときには評議員となり、校長にも就任しています（図6）。社会が激変していた幕末から明治にかけて、その先端で多数の制度を創設した偉人でした。



図6 東京専門学校（1884）



つきお よしお 1942年名古屋生まれ。1965年東京大学工学部卒業。工学博士。名古屋大学教授、東京大学教授などを経て東京大学名誉教授。2002、03年総務省総務審議官。これまでコンピュータ・グラフィックス、人工知能、仮想現実、メディア政策などを研究。全国各地でカヌーとクロスカントリーをしながら、知床半島塾、羊蹄山麓塾、釧路湿原塾、白馬仰山塾、宮川清流塾、瀬戸内海塾などを主催し、地域の有志とともに環境保護や地域計画に取り組む。主要著書に『日本 百年の転換戦略』（講談社）、『縮小文明の展望』（東京大学出版会）、『地球共生』（講談社）、『地球の救い方』、『水の話』（遊行社）、『100年先を読む』（モラロジー研究所）、『先住民族の叡智』（遊行社）、『誰も言わなかった！本当は怖いビッグデータとサイバー戦争のカラクリ』（アスコム）、『日本が世界地図から消滅しないための戦略』（致知出版社）、『幸福実感社会への転進』（モラロジー研究所）、『転換日本 地域創成の展望』（東京大学出版会）など。モルゲンWEBの連載「清々しき人々」より、『清々しき人々』、『凜凜たる人生』、『最新刊「爽快なる人生」（遊行社）など。