

通信省創設140年特集

## 通信史研究への一視角 —通信省創設140年特集に寄せて

杉浦 勢之

郵政博物館研究紀要第17号では、通信省が創設されて140年特集を組むこととした。本紀要第10号で、明治改元150年企画展シンポジウム特集「幕臣たちの文明開化」、第11号で前島密没後100年記念「鴻爪痕—HISOKA MAEJIMA—」展シンポジウム特集「『日本文明の一大恩人』前島密考」につづく特集となる。とはいえ、前2回の特集とは異なり、郵政博物館の展示と連動したシンポジウムをベースとした特集ではなく、郵政歴史文化研究会のなかから提案され、本誌編集委員会において採択され、それぞれ通信省に関わる各分野につき精力的に研究を進めてきた執筆者に依頼することでまとめられた。依頼に当たって特に共通するテーマが提示されたわけではないが、郵政歴史文化研究会では各事業史や関連する産業史を中心にこれまで研究を進めてくる中、前史である近世との接続を含め、所管が多岐にわたり、さまざまな現業を抱え、時期によって変遷を重ねてきた通信省と、その後身である郵政省ないし現総務省をどのように整合的ないし総合的に捉えるのかという問いが、常に底流にあった。

今回寄稿いただいた各執筆者は、これまで進められてきた通信省ないし郵政省、あるいは通信省に系譜を辿れる各省の事業ならびに所管領域についての、近代を中心とした個別研究を進め、研究会等を通じこのような議論の一端に触れてきている。もとより一回の特集で140年を展望することは不可能であるが、それぞれの研究対象を通じ、概ね本特集の問題関心とするところについて、同じ方向性を汲み取っていただいていると考えている。そこでの問いは、「通信省とは何であったか」であるとともに、すでに存在しない省をめぐる、その創設から140年を、いま顧みるとはいかなる意味においてであるかということにあるように思われる。

そこで通信省の歩みについて少し振り返ってみたい。通信省が創設されたのは1885年、日本における内閣制度の発足に伴い新設された。初代の内閣総理大臣は伊藤博文であり、外務省（井上馨—伊藤博文—大隈重信）、内務省（山縣有朋）、大蔵省（松方正義）、陸軍省（大山巖）、海軍省（西郷従道）、司法省（山田顕義）、文部省（森有禮）、農商務省（谷干城—土方久元—黒田清隆）、通信省（榎本武揚）という構成と陣容であった。（カッコ内担当大臣）。担当大臣をみると、薩長土肥の藩閥出身者で固められており、旧幕臣の榎本武揚が通信大臣に就任していることが、この省の異質さないし成り立ちをいささか物語っている。この榎本の下、近代郵便の父とされ、函館戦争を巡って榎本と袂を分かち、明治十四年政変で大隈重信とともに下野していた旧幕臣の前島密が通信次官として返り咲いている。伊藤内閣の後、1888年第二代内閣総理大臣に黒田清隆が就任すると、榎本武揚が農商務大臣に移り、文部大臣を兼任（森有禮暗殺による）、通信大臣には後藤象二郎が就任した。前島密はしばらく次官をつづけた後、退官している。

通信省は、農商務省から駅通局および管船局を分割し、廃省となった工部省の電信局および灯台局を移管、合同することで創設された。このため新省は駅通および電信から一字ずつをとっ

て通信省と名づけられた。工部省廃省とともに、同省が所管し、殖産興業政策の一環として進められてきた事業は払い下げられるか、あるいは農商務省や通信省に移管されたが、鉄道については、いったん内閣が管掌することとされ、1890年の内務省鉄道庁を経て、92年通信省に移管、翌93年通信省に鉄道局、97年鉄道作業局が置かれた後、1906年鉄道国有法が制定されたことを受け、内閣所管鉄道院に改組され、1920年鉄道省が創設されることになった。これに対し、当初より移管されていた管船局については、1941年「戦時海運管理要綱」が閣議決定され、船員・船舶および造船の国家管理が決定されたため、通信省の外局として海務院が設置され、管船局・灯台局の所管事項が同院に統合された。以上の陸運、水運、海事に加え、新たに加わったのが航空行政であった。1920年陸軍大臣管理下に、軍事航空を除く航空事業の指導・奨励のため内閣航空局が置かれた。1924年航空局は通信省に移管され、民間航空事業の指導・奨励・保護・監督などの航空行政を管掌することになった。1938年同局は通信省の内局から外局へ昇格、戦時行政整理の一環として1943年、通信省、鉄道省等が統合され運輸通信省が設置されると、海務院の海事行政は運輸通信省海運総局が、航空行政は運輸通信省航空局がそれぞれ所管、航空機製造業に関する行政は軍需省に移管された。

農商務省および工部省から移管され、省名の由来となった駅通および電信については、当初内信局、外信局、工務局の3局で分掌されていたが、1890年通信省官制改正により、郵便に関する事項を郵務局が管掌し、電信に関する事項を電務局が管掌することになった。さらに1893年、それまでの郵務局と電務局を引き継ぐ形で通信局が設置された。通信局は、郵便・郵便小包・郵便為替および郵便貯金、電信電話およびその建設保守、陸運及び電気事業の監督に関する事項を管掌することとなり、さらに1896年には電波監理行政も開始している。ところが1897年通信局は再度郵務局と電務局の2局に分割され、1898年に再統合されるという複雑な経過を経る。ついで1909年郵便為替及び郵便貯金に関する事項が新設の郵便貯金局へ、次に述べる電気に関する事項は新設の電気局に移管された。さらに通信局は1925年に廃止され、三度郵務局、電務局、工務局として分掌されることになった。

電気事業については、1891年通信省が監督をおこなうこととなり、当初電務局、ついで通信局において管掌されていたが、1909年新たに電気局が設置され、1911年に「電気事業法」が制定されると、通信省がその主務官庁となった。1938年「電力管理法」が公布され、電気事業の国家管理を進めることを目的に、電力管理準備局が設立された。翌39年電気局と電力管理準備局とが統合され、外局として電気庁が設置された。1941年「配電統制令」の公布、1942年「配電統制令」施行によって全国九配電会社が設立され、電気事業者の統合が進んだことを受け、同庁は1942年に廃止、電力局は通信省の内局に戻されたものの、翌43年には軍需省の新設に伴い、移管され、軍需省電力局となった。電波行政については、運輸通信省が新設されると、同省外局に通信院が置かれ、業務局・工務局・通信監督局で電波行政を分掌することとなったが、戦争遂行上、電波行政を強化する目的から事務を統合、1944年通信院に電波局が新設された。

通信省設立以前から駅通局において営まれていた貯金については、1890年郵便貯金局官制により、通信省外局として郵便為替貯金局が設置された。同局は翌91年に廃止され、郵便為替貯金事務の管理は郵務局、通信局が所掌するとともに、現業官庁として郵便為替貯金管理所が設置された。郵便為替貯金管理所は郵便為替貯金局と同様、郵便為替及び郵便貯金に関する事務を管掌し、各地に分局を設置することが認められていたが、1909年に通信省の外局として郵便貯金局と改称し、事業の管理事務を併掌することとなった。1913年同局を廃止し、為替貯金局が置かれることになった。

1916年簡易生命保険が創業されると、為替貯金局に保険部が設置されたが、1920年には新

たに簡易保険局が設立され、1926年郵便年金が発足するとこれも所掌した。1938年内務省から衛生局・社会局が分割され厚生省が設立されると、簡易保険局は厚生省の外局である保険院に移管され、同院に設置されることになったが、1942年簡易保険事業、郵便年金事業は逓信省の所轄に戻されることになり、逓信省の外局に復帰した。さらに運輸通信省が設立され、その外局として通信院が設けられると、貯金局と簡易保険局が合併し、通信院に貯金保険局が設置されることになった。

逓信省は、以上述べてきたさまざまな事項を管掌し、管理および現業をおこなってきたのであるが、本省自体、既述のように戦時体制下の1943年、鉄道省と統合され、運輸通信省に組織改編された。これは総力戦体制への即応が求められたことによるもので、逓信省の所管事務のうち、郵便・貯金・保険・電信・電話の事業は運輸通信省の外局である通信院が所管することになった。1945年運輸通信省から通信院が分離、内閣直轄部局として通信院が設置され、運輸通信省は運輸省に一元化された。敗戦後の1946年、通信院を廃止して逓信省が再設置される。戦前の逓信省とは異なり、これまで通信院の管轄してきた郵便、電信・電話、郵便為替貯金、簡易保険、郵便年金と航空保安に関する事項が所管となった。さらに1949年GHQの指示により、逓信省は二省に分離（郵電分離）、郵政省と電気通信省が新設され、旧国際電気通信会社が専掌していた国際通信は特殊会社国際電信電話として再出発することになった。その電気通信省は、1952年に廃省が決定し、現業部門は日本電信電話公社に改組、行政管理部門については、郵政省および運輸省に分掌されることになった。電電公社は中曽根政権により1985年、日本国有鉄道に先んじて民営化され、現NTTとなった。

大略的にみれば、逓信省の所管事項は、商工省一軍需省を通じ、戦後通商産業省から経済産業省に、運輸行政は自立した運輸省を経て、旧内務省部局と統合し国土交通省に、そして通信行政と金融二事業が郵政省に残されることになったといえる。郵政省では、1984年に電気通信政策局・電波監理局を通信政策局・電気通信局・放送行政局3局に拡充し、電気通信・電波放送行政を強化していった。その郵政省も2001年の橋本行革による中央省庁改編により、旧内務省系自治省、総務庁と統合されることで総務省と郵政事業庁に分離され、その廃庁とともに郵便・郵便貯金・簡易保険の郵政三事業を継承して、2003年日本郵政公社が発足した。さらに2007年小泉郵政改革により、公社は分割民営化されることとなり、日本郵政株式会社、郵便事業株式会社、郵便局株式会社、株式会社ゆうちょ銀行、株式会社かんぽ生命保険による日本郵政グループが発足することになった。

このように見てくると、逓信省は、万国対峙を目指し、主権国家の確立と中央集権化を進めてきた維新政権が、近代的統治機構＝内閣一行政組織（この後には憲法の制定と国会の開設が約束されていた）を設立する歴史過程と、富国強兵のための殖産興業政策が転換点を迎え、官業が整理されていくという「大久保没後体制」（御厨貴）の政治的局面が重なる中で出発したといえ、現代における郵政民営化は、その現業払い下げの最終局面であったとの印象を受けないではない。しかし研究を進める上では、そこに留まるわけにはいかない<sup>(1)</sup>。

ここで問われるべきは、これまでの研究史の蓄積の上に、日本の内閣制度の成立と同時になぜ逓信省が創設されねばならなかったかということであり、そしてこの転換期において逓信省に何が求められていたのかということであろう。むろんのこと、制度は初期条件に依存し、経

1 逓信省の事業については、周辺関連領域を含め、浩瀚な研究の蓄積がある。この間の研究史については、情報の経済史という切り口から、杉山伸也による懇切丁寧なサーベイがある。杉山伸也『近代日本の「情報革命」』（慶應義塾大学出版会、2024年）第8章。

路依存的にビルトインされるものであり、デフォルトから始められることなどはないということは、歴史を研究する者にとって当然の感覚である。とはいえ、通信省の所管業務を枚挙すれば、それで通信省であるとはいえない。それだけでは通信省は監督と権限および事業の束であるという以上の回答を得られない。事実通信省の正史は大きいものでも『通信事業史』、『続通信事業史』、『郵政百年史』、『郵政百年史史料』が刊行されており、該当する行政および所管事業を系統的に追うことができるが、その中から通信省それ自体の姿が浮かんでくるわけではない。近代西欧のモデルケースからすれば手順前後はあるにしても、近代的内閣制度を設立し、憲法の制定と国会開設を控え、曲りなりにも近代国民国家の体裁と近代的「法の支配」を構築していこうとしていた明治政府にとって、通信省の省としての位置づけは整合的でなければならなかったし、初期官僚とはいえ、官僚の足場は目的合理性（マックス・ヴェーバー）にこそ置かれていなければならなかったはずである。

先行研究においてこの点に着目したのは、山根伸洋「工部省の廃省と通信省の設立—明治前期通信事業の近代化をめぐる」である。山根は、「あえていえば、明治前期において標榜された『殖産興業』の内実の複数性、そして、その政策を見ていく上では、殖産興業政策を狭く産業政策として限定化するのではなく、社会政策・地域政策をも内包した総合的国家政策として捉えていくことが必要だと思われる」<sup>(2)</sup>とし、従来の研究史に問題提起するとともに、内務省主導をけん引した大久保利通の暗殺後の政治過程を大久保没後体制として切り出した御厨貴に対し、「御厨貴は『明治国家形成と地方経営』において、明治十年代の政治過程が、とりわけ、『地方経営』をめぐる諸問題を軸に、内閣制度発足に向けた省庁の再編成をめぐる議論を展開している。御厨は『地方経営』という視座から、中央と地方との関係を、土木事業をめぐる財政支出をめぐる政治過程の分析をもとに論じている。けれども、明治十年代における『地方経営』をめぐる論点が、農商務・内務・工部の省庁間の政治交渉過程をめぐる議論に縮減させられてしまう。そして、土木事業をめぐる内務省と工部省との駆け引きの背後にあり、当時の議論の前提となっていた郵便事業と電信事業の事業統合論を欠落させた分析を展開しているために、事実上の工部省の後継官庁として設立される通信省—通信行政に関する議論が捨象されてしまっている」ことを批判している<sup>(3)</sup>。これについては、御厨の課題の限定という側面が否めないところではあるが、通信省というかなり大きな省がこの時に自立したことを考えれば、この点に触れられないことに不満足を感じることは頷ける。山根は、このような視点を採用すべき理由として、さらに「確実に、電信と郵便といった近代通信事業が地域社会において公共的な存在として根づいてくるのも、明治十年代のことだろう。日本社会の近代化の経験の中で練り上げられてきた<公共>の内実を再度検証することを通じて、国家の主導性が際立った明治初年代とは異なる明治十年代の経験を読み直していく必要がある。その読み直しの中に『中央』と『地方』、もしくは、『官業』と『民業』との間にたえず顕在化してきた<公共>をめぐる諸問題が再発見されることになるだろう」との問題提起をしている<sup>(4)</sup>。この提起は傾聴に値する。我々の課題である140年という時間を射程にしているという点においても共感するところが多い。

ただ惜しまれるのは、山根の問題視角をなす殖産興業政策を「社会政策」、「地域政策」をも内包するものと捉える点である。そこでいわれるところの社会政策および地域政策の定義が、かならずしも明らかではない。とりわけ社会政策については、同時代にあってもかなり厳密な

2 山根伸洋「工部省の廃省と通信省の設立—明治前期通信事業の近代化をめぐる」鈴木淳編『工部省とその時代』（山川出版社、2002年）189ページ。

3 同前、219ページ。

4 同前、221ページ。

定義がなされていることでもあり、その意味するところについては、より丁寧に説明されるべきであろう。これに加え、「事実上の工部省の後継官庁」としているが、そうであれば地域政策という視角から考えても、公共という視点からみても、鉄道局が議論の視野に入っていないことは不思議である。不思議であるが一応述べたが、これは逓信省研究で得てして起きやすい時間的遠近法の錯視でないかと思われる。すでに見てきた逓信省の歴史、および後継官庁である郵政省から遡及的に時間軸を翻って再構成を試みると、郵便および電信が逓信省の本体であると見えてしまう。しかし逓信省は、その出発においてすでに海運・水運を所管しており、陸運についても省として自立するまでの鉄道、さらには航空までも所管する官庁であった。第二次世界大戦で総力戦体制に突入すると、運輸逓信省に再編統合されたところに、逓信省の本質が示されている。すなわち、少なくとも逓信省は運輸および通信行政とその現業部門を本体とする官庁であったとすることができる。しかしここにおいても、逓信省の金融二事業および電気事業は包摂しきれない。

この点をどう考えるかというところで、逓信省の所管する大きな対象領域である運輸・通信についての先行研究に目を向けよう。この点で示唆的なのは、中村尚史の展望論文「近代運輸・通信網の整備—研究動向と今後の展望」である。中村は同論文で「近代日本における運輸・通信部門の研究は、近年、著しい進展を見せており、同時にいくつかの優れたサーベイ論文も発表されている。ところがそれらはいずれも運輸と通信という部門別、さらには鉄道、海運といった各分野に研究史を整理する傾向があり、それらを全て含みこんだ『交通』全体を横断的に扱うことは必ずしも一般的ではなかった。しかし運輸部門と通信部門は、互いに絡み合いながら発達してきたものであり、両者を別々に論じることは、本来不可能である。研究の深化のためには、分野を限定しなければならず、そのために個別研究における専門家が進行することは致し方ないとしても、研究史を鳥瞰する際には、是非この両部門をあわせて取り上げる必要がある。『交通』全体の状況を把握することによってはじめて、個別の分野の位置づけもより明確になるといえよう」と指摘している<sup>(5)</sup>。

ここで注意しなければならないのは、中村が運輸産業、通信産業ではなく、近代運輸・通信網としているところである。やや結論先取りになるが、産業は経済の発展とともに自生的に分化発展するが、それを区分し、分類し、行政的にコミットメントするのは目的合理性にしたがって判断行為する近代官僚システムである。現実に意味あるものとして存在するのは、個々の例えば軌道であったり、車両であるわけではなく、電信機や電柱でも、ポストや切手でもなく、それらを基体として成立するネットワークの動き・機能・効果である。各ネットワークは相互にリンク、接続することで、効果を生み出している。「別々に論じることは、本来不可能」という指摘は、おそらくこのことを含意していよう。そこで中村が提起しているのが「交通」全体であった。カッコつきの意味についてはよくよく考えてみる必要がある。中村はここで慎重に語っているが、戦前の古いドイツ語の文献やその翻訳に親しみ接する機会を持った者であれば、これを“Verkehr”の意味で使用していると考えても、それほど誤解はないであろう。

ドイツ語Verkehrは、いささか扱いづらい語である。山崎カヲルによれば、18世紀に登場し、商取引や商品の販売を意味し、その後はいわゆるビーグルなどによる交通に加え、交際、交流、性的交わりなどに広がり、「人間の活動がなんらかのかたちで交差すること」であるとしている<sup>(6)</sup>。これはもはや社会そのもの、人とひととの相互作用、つながり、動的関係である。もと

5 中村尚史「近代運輸・通信網の整備—研究動向と今後の展望」(石井寛治・原朗・武田晴人編『日本経済史2 産業革命期』東京大学出版会、2000年) 249ページ。

もと商品の販売と関わるとすれば、それは対応する支払い関係を含む資金ないし貨幣の反対向きの流れ、或いは為替なども含みこめる概念である。先に山根論文が想定した「社会」との交通も成立しそうである。

とはいえ、ここまではあくまで先行研究を手がかりに推論を重ねているに過ぎない。時間的遠近法の錯視に陥らないためにも、通信省成立時の官員が、自らの課題をどのように受け止め、またできればここで注目している「交通」ということばをどのように使い、何を含意させていたかを見る必要がある。

ここで取り上げたいのは、通信省の官房員であった下村房次郎によって公刊された『交通汎論』である。著者の下村房次郎は和歌山藩士の出身で、1876年和歌山県御用掛に就任した後、1880年和歌山日々新聞主幹に転じ、リクルートされて86年より通信省通信局に勤務することになった。1890年工部省の修技学校を継承した電信修技学校を、東京電信学校に改組するにあたり、同校のカリキュラム編成に取り組み、東京郵便電信学校に発展させるなど、開校に大きく貢献した。さらに交通学館を設立、雑誌『交通雑誌』を出版している。彼は、通信省設立時の官員であるとともに、通信省のほぼ発足時から、官員の人的養成の根幹にかかわるとともに、明治の「交通学」のオーガナイザーとなった人物である。

『交通汎論』は、1889年に三省堂から出版された。その目次は以下のとおりである。

- 第一章 交通の要旨
- 第二章 道路
- 第三章 通船
- 第四章 鉄道
- 第五章 通信の方便
- 第六章 郵便
- 第七章 電信
- 第八章 通信職官の組織
- 第九章 運輸交通の賃料

道路を除けば、おおよそ通信省の行政範囲が配列されている。同書の成立事情については、下村はもともと電信学校教科書に充てるため、『交通地誌』の執筆を命じられたことよるとしている。その一篇目の「汎論」を脱稿し、後藤象二郎通信大臣、前島密通信次官に閲覽してもらったところ、この「汎論」を独立に公刊するよう強く勧奨され、出版されることになった。したがって同書は、設立間もない通信省首脳によって公認され、その内容は、通信官員の共通理解となっていたものといえる。

まず冒頭下村は、「当世紀の始めに当り国家の理想漸く發揮し交通制度の如き、苟くも国家共同体に関するの事業ハ全く行政の関与する所となり遂に其完成を致し、以て此便宜を全般に與ふるに至りしなり」とし、明治前期の殖産興業政策を経て、交通政策については一応の完成段階に入ったとの時代認識を示している<sup>(7)</sup>。その上で、「交通の効力如是広大なりと雖も、之

6 山崎カヲル「クラウゼヴィッツと政治的交通という概念—Carl von Clausewitz and the Concept of Politische Verkehr—」(『コミュニケーション科学』51号(東京経済大学コミュニケーション学会、2020年))。

7 下村房次郎『交通汎論』三省堂、1889年、7ページ。

を約言すれば貨物生殖の働力と為り、貨物交換の良媒と為りて運輸の方便を社会に供し、交情互通の枢紐と為り、智識普及の機関と為り、以て通信の方便を人類に與ふるの作用に外ならず、此の作用ハ素と是共同体の需要に應ずるの理義に依て成立し、其結果ハ則ち一個人及億万人民の經濟を發達して其複利を増進するに在り、抑々億万人民の生活及發達の方便は、則ち国家の方便なるを以て、之を稱して交通の行政と云ひ、而して此方便を立るの管理法を稱して交通の制度とは云ふなり、水陸路鉄道汽船及郵便電信は共に此交通行政中、運輸方便の系統に属するもの…交通に関する行政の系統の之を三大区域に分つを以て、近時学者の定説とす、其第一区域ハ運輸の制、即ち物品運動の方便を設くるものにして、其区域て二大部と為る、第一部は、水陸路より成り、鉄道、汽船、郵便及電信より成る、此他融通の制、即ち度量衡及貨幣等價格授受の便を設くるもの、之を第二区域と為し、信約の制、即ち未だ價格を払わずして物品を得るの便を設くるもの、之を第三区域と為す、水陸路、鉄道、汽船、郵便、及電信ハ、交通の一大方便にして、經濟の發達、政令の普及、土地の開拓及植民、或は教育、衛生、警察、軍事其他農工商業等、一も此の方便に頼らざるはなし、モンテスキウ氏ハ、世界萬国の安寧を維持するもの、特に通商貿易に在りと云ふと雖も、通商貿易をして旺盛ならしむるハ、乃ち交通方便の効力に在るは昭々として複た疑ふへからざるなり…是れ国家か公法上に於ては其施設及起業を正当に監督若くは執行し、技術上に於ては其方便を正確にし、及其費用を節減するを以て交通に関する行政と為す所以なり」と述べ、交通行政を定義し、現業の分類化を目指している<sup>(8)</sup>。注目されるのは、現代でいう運輸・通信に加え、信用、現金の輸送と為替の伝送が明示されていることである。ただしこの分類はやや不分明であり、もともと草稿であったものを急ぎ出版したという事情も影響しているかもしれない。

これを補い、整理したのが、1901年に公刊された『日本鉄道策』である。先に挙げた『交通汎論』にも明らかなように、下村は今日でいう運輸と通信を一体のものとして捉えており、同書で鉄道政策を弁じる中で、その関係を整理しようと試みている。まず「交通」の方便(手段)につき、無形的生活の方便を支えるものを意思通信の施設とし、有形的生活の方便を支えるものとして貨物運輸の施設と機能的に区分し、現代的区分である運輸と通信につながる下位区分をもって整理している。ただし、「運輸」という言葉自体については、「鉄道及び郵便電信の三事業は実に其性質を異にせざるが為に行政上の系統を同ふするものなり有形物即ち物貨の運輸と無形物即ち意思の運輸と相合体して人類生存の發展を助くるの作用となる」としており、この段階でも「移動性」(mobility)という共通性格に引きずられ、まだ厳密な定義は固められていない。ただ区分された両者が「相合体」するものであるとするとところに「交通」の本質を見ている点に変わりはない<sup>(9)</sup>。その「交通」行政については、「交通政務即ち運輸融通新約等の行政生ずれば殊別經濟の發達を計りて一個人の実用を護する商工農務等の起る鉄道及び鉄道電信は此交通政務中運輸の系統に属し相須て始めて其効用を完ふするものとする」としており、「運輸の系統」に「通信」から挙げられているのは、鉄道電信である<sup>(10)</sup>。おそらく、この辺に運輸概念の揺れ、運輸と通信とを未だ完全に整理し、定義区分できないでいる理由があったのであろう。それとともに、この指摘には現代的意味できわめて注目に値するところがある。このため、ここでの議論をいったん20世紀の後半に移したい。

8 同前9～11ページ。

9 下村房次郎『日本鉄道策』交通学館、1901年、72ページ。

10 同前、73ページ。

アンソニー・ギデンズはその著『国民国家と暴力』で、「階級分断社会（近代以前の社会引用者注）の示す分節化された特徴の消滅を解釈する際に、もっぱら輸送手段の機械化に焦点を当てることは、多少もっともらしい議論である。こうした輸送手段の機械化に及ぼす影響は、かりにそれが電子コミュニケーションの発明と結びつかなかった場合、もっと限られたものになったかもしれない。電信装置や、その後の電子コミュニケーション様式を欠いては、高速輸送の利用は、ごく少数の人びとやごく一部の工業製品の、一日当たりわずかな移動だけに限定されたかもしれない。大量輸送は、正確に時間調整され、『空間調整された』移動を必要とし、逆にそうした移動は、計画されたことがらに『先行して』意思の疎通ができることを前提にしている。これらの条件が与えられてはじめて、包括的な交通システムを再帰的にモニターし、したがって、交通システムを広範囲にわたって『運営』することが可能になる。…（網状に広がった構造といった）複雑な仕組みを生み出したのは、機関車とその軌道ではなく、まさしく鉄道と電信の結合である」としている<sup>(11)</sup>。

ここでギデンズは、個々の機械やインフラ施設の機能とその結合ではなく、制度成立の条件としてネットワークとネットワークとのつながりが生み出す創発効果について語っているのである。我々は近代（Modernity）の二つの構成原理として資本主義市場経済と国民国家（nation-state）を挙げることができる。この二つの構成原理の成立を生み出した歴史的特異点としては、外燃機関の発明と活版印刷技術の発明が挙げられるのが通常であろう。しかしギデンズはそこに「電気力」の開発と管理、コミュニケーション技術への投入が必要であったことを指摘しているのである。ギデンズが課題の射程としているところは、理論フレームの構築ではなく、西欧に生まれた近代国民国家の成立条件を歴史社会学的に明らかにすることであり、かならずしもすべての地域に妥当するものではないとの慎重な姿勢を示している。しかしこの点において前島密や下村房次郎が活動した19世紀後半の日本は、流入する膨大な「西洋知識」の翻訳理解と実践における手さぐりを通じ、この道を切り拓いていたといえよう。

ギデンズによれば、「コミュニケーションの拡大に影響を及ぼす重要な要因のいくつかは、国民国家という行政単位の地盤強化と根強く関係している。こうした要因には、輸送手段の機械化、電子媒体の発明が引き起こしたコミュニケーションと輸送の分離、それに、国家が管理目的のためにおこなう情報の収集と照合という『記録』活動の拡大、が含まれる。とはいえ、このうち二つ目と三つ目の要因は、二〇世紀に入って情報の電子的保管様式がますます精巧になったため、次第に融合してきた。さらに、電気エネルギーは、ますます機械類の推力手段に組み込まれてきた。これらの三つの要因は…時空間への食い込みの様式を具体的に示し、階級分割社会において人びとが得ていた範囲を超えて時空間の拡大化が急激に高まる手段となった」としている<sup>(12)</sup>。前半では、電子媒体（electronic media）が19世紀における国民国家の興隆に及ぼした効果を指摘している。これに対し後半部分でギデンズは、20世紀の経験から導き出された新たなトレンドに目を向けている。すでに見たように、通信省は19世紀末、20世紀初頭に、電気行政に本格的に乗り出すようになった。したがって、1901年の時点で、下村房次郎にはその見通しがある程度見え始めていたであろう。先に挙げた「鉄道及び鉄道電信は此交通政務中運輸の系統に属し相須て始めて其効用を完ふする」という言葉は、そのことを示している。それでは、ネットワークの理解ににじり寄りながら、この時点で下村に見えていなかったこと、彼の著書に一度として現れなかった概念＝言葉は何であったか。それは「情報」

11 アンソニー・ギデンズ『国民国家と暴力』松尾精文・小幡正敏訳、而立書房、1999年、203ページ。

12 同前201ページ。

(information) である。

この点示唆的な指摘をしているのが、メディア論という領域を独自に切り拓いたマーシャル・マクルーハンである。彼は、その著書『メディア論 人間拡張の諸相』において「電信が到来して、はじめてメッセージのほうがメッセンジャーよりも早く着くようになった。これ以前は、道路と書かれたことばは密接な相関関係にあった。電信以来、はじめて情報が石とかパピルスとかのような固体から分離を遂げた。それより一足先に、貨幣が獣皮や金塊や金属などから分離を遂げ、最後に紙で終わったのと同じである。『コミュニケーション』という用語ははじめ道路や橋、海路、河川、運河などに関連して広義の用法をもっていたが、のちに電気の時代には情報の移動を意味するようになってきた。たぶん、電気の時代の性格を規定するのにこれ以上ないほど適切な方法は、まず『コミュニケーション(伝達)としてのトランスポートーション(輸送)』という観念の生じてきたことを研究し、つぎにその観念が輸送から電気の伝達の意味に変わるのを研究することであろう。英語のmetaphorすなわち「暗喩」ということばは、ギリシャ語のmetaに、「向こうまで運ぶ」あるいは「輸送する」の意のphereinがついてできたものである。本書では、物品と情報のあらゆる輸送の形態を、ともに暗喩と交換として扱う。どちらの輸送の形態も、なにかを運搬するばかりか、送り手、受け手、メッセージの位置と形態とを変える。いかなる種類のメディア、すなわち、人間の拡張を使用しようと、それによって、われわれの感覚同士のあいだの比率が変わると同じように、人間同士の依存関係のパターンが変わる」(傍点引用者)、つまり社会が変わるといっている<sup>(13)</sup>。マクルーハンのあまりにも有名な「メディアはメッセージである」という言葉は、このような背景の下、二重性において解されねばならない。彼は、メディアがメッセージとなったのは電気の時代においてであると語っている。ここにおいて、“communication”という、ラテン語に起源を持ち、フランス語を経由して英語となった言葉が、“Verkehr”というドイツ語と並行変化してきたことが判然とする。その変化は、西欧世界において、社会的分業を通じた産業の発展とともに、政治や経済といったかたちで人間の諸活動が分化、それぞれ固有の領域として分節化し、ソサエティーやアカデミーが組織され、諸学部が自立するなかで、ディシプリンとして確立し、概念として安定ないし固着化していった過程であるといえよう<sup>(14)</sup>。そのことを現在において理解する(したがって今この時がどのような時であるのかを時代の流動性の中で理解する)ためには、いったん現状のディシプリンから自由になり、歴史の過去へ向かう総合という旅が必要であり、またそれを足場としてはじめて、未来の総合への飛躍が可能になるであろう。

閑話休題、ここでもう一度ギデンズの言葉を聞こう。「輸送コミュニケーションと情報コミュニケーションの分離が、十九世紀後半から二〇世紀初期における国民国家の基盤強化にもたらした重要な意義について強調する…国民国家がもたらした管理的権力の急激な増大は、電子コミュニケーションの発達に先立って達成された。しかし、近現代の国家は、われわれが通常想像する以上に、もっと以前から『電子社会』であり、また、その発端からして「情報社会」であった。…(すべて)の社会が『情報社会』であったという主張に根本的な意味がある。なぜなら、国家権力の生成は、管理目的に利用する情報の整然とした収集と保管、統制を必要とす

13 マーシャル・マクルーハン『メディア論 人間拡張の諸相』(栗原裕、河本仲聖訳、みすず書房、1987年) 91ページ。

14 Verkehrとcommunicationという言葉が日本で交差し、「交通」へ翻訳し合うことになったのは、渡欧した伊藤博文に立憲政体についての考え方を伝えたローレンツ・フォン・シュタインの影響によるものであったと考えられる。その経緯については、紙幅の関係から稿を改め別の機会に譲りたい。なお広義のヘーゲル派といえるシュタインは、近時社会国家論ないし福祉国家論の源流として再評価されている。

るため、再帰的モニタリングを受けるシステムの再生産を前提にしているからである。しかし、国民国家では、とくに行政的まとまりの度合いが著しく高いため、国家権力の生成はかつてないほど急調子で生じていった」<sup>(15)</sup>。

ここでギデンズは、情報概念を駆使し、「すべて」という言葉で、近代以前の長い歴史を有する官僚制 (bureaucracy) とその権力を今日的観点から総括するとともに、近代という時代の官僚制の特徴と高度化が、電気コミュニケーションに根差していたことを鋭く指摘している。ただ、それを「電子社会」と称することは、いささかフライング気味といわねばならない。ギデンズの著書が刊行されたのは1985年である。これに対し、マクルーハンの『メディア論』が刊行されたのは1964年である。すでに見たように、マクルーハンは明確に電気の時代において情報を取り出し使いこなしている。彼は言う。「この電気の時代にいたって、われわれ人間は、ますます情報の形式に移し変えられ、技術による意識の拡張を目指している。このことが日々、人間についての知が増えている、という時に意味されていることに他ならない。われわれは、ますます自身を超える別の表現の形式に自分自身を移し変えることができる、と言っているのである」<sup>(16)</sup>。マクルーハンがこのように語るためには、それに先んじて「情報」(information) という概念が自立し、分析ツールとして使用可能となっているのでなければならない。このような意味で「情報」を形式化し、定量的に取り扱えるパラダイムを生み出したのは、なんとといっても1948年クロード・シャノンがBell System Technical Journal誌で発表した“A Mathematical Theory of Communication”によってであった。これにより情報概念を自由に使えるようになったものの、マクルーハンはメッセージの透明性に価値規範を置くシャノンの有名なコミュニケーション・モデルが余程気に入らなかったようだ。メディアがそれ自体メッセージであるというのは、マクルーハンによるシャノンへの回答であったであろうし、彼の著書が難解で韜晦的であるという不評が付き纏うのも、情報の透明性という重力場から自由であるための方法として、芸術に手すりを求めたからだといえる。それはマクルーハンが、一貫してメディアをテクノロジーによる人間の拡張という問題関心から捉え、人間の拡張がもたらす感覚拡張によるさまざまな感覚比率の変化、それが生み出す陶酔や錯乱、麻痺に注意を向けたことによるものであろう。このことは不幸にして、マクルーハンのかなり幅広いメディア概念を、世間が現在のマスメディア論に刈り込んでいってしまう理由となった<sup>(17)</sup>。

いずれにしても、マクルーハンの1964年の前提には、シャノンの1948年があった。そしてそれに先駆け1945年に公表されたのが、ジョン・フォン・ノイマンによる“First Draft of a Report on the EDVAC”であり、これにより現在にいたるノイマン型コンピュータの基本アーキテクチャが確立している。さらにこの後、初期コンピュータManchester Mark Iのソフトウェアを開発していたアラン・チューリングが、1950年に“Computing Machinery and Intelligence”をMind誌に発表し、いわゆるチューリング・テストを提案している。ここに情報 (information) と並び、情報という形式を判断し、保管し、判定することを可能にする知性 (intelligence) それ自体が情報科学の俎上に乗せられることになった。年代を見れば明らかなように、第一次世界大戦、第二次世界大戦という二つの総力戦を世界が経験するなかで進められた技術革命＝マイクロエレクトロニクス革命である。そこでは、もともと同根に芽吹いた情報処理技術 (information processing technology) と通信技術 (communication technology) が分節し、並行進化することで爆発的に発展していった。1985年のギデンズは、その只中にいたと

15 アンソニー・ギデンズ前掲書、209ページ。

16 マーシャル・マクルーハン前掲書、59ページ。

よいであろう。しかし彼が思い描き、一般化を試みた「電子社会」は、まだその入り口が開かれたに過ぎなかったのである。とりあえずその故に、ギデンズは先に挙げたように、「国家権力の生成は、管理目的に利用する情報の整然とした収集と保管、統制を必要とするため、再帰的モニタリングを受けるシステムの再生産を前提」としていると述べ、彼がその提唱者でもある再帰性 (reflexivity) という知性 (intelligence) の創造性を開く鍵を、安んじて官僚制に割り当てることができたのである。

ここから先は、同時代のことでもあり、議論を足早に進めよう。ギデンズがレーガン、サッチャー政権の新自由主義の台頭と対峙し、「第三の道」を模索していたうちに、1970年代から80年代にかけてアメリカ西海岸でfreedom-oriented (マニエル・カステル) な若者たちがPCを開発していく一方、1991年情報革命に後れを取ったソビエト連邦が崩壊する。冷戦の終焉とともにグローバリゼーションが一気に進み、冷戦期の技術競争の贈り物である進化した情報処理システムと電子通信システムが接続・融合し、インターネット革命が爆発する。これにより、オイルショック後、マネー経済が実物経済を凌駕し資本の自由な国際移動が巨大化することで生まれていたグローバル経済が加速し、西海岸のサイバー・リバタリアンのなかからGAFAMと呼ばれるグローバルIT企業群が台頭した。産業主義パラダイムの下では補佐的役割 (role) あるいは背景 (background) にとどまっていたネットワークのノードが、それぞれこの技術革命=デジタルエレクトロニクス革命と情報主義パラダイムの成立によって自律性を帯び媒介者 (agent) となることにより、デシュタルト心理学の用語を借りれば地 (ground) と図 (figure) が反転し、そのネットワーク効果がグローバル経済をけん引するようになった。マニエル・カステルのいう「ネットワーク社会」、情報資本主義への本格的移行である。(ただし、エネルギーの配分と転換・再配分を事とする産業資本主義が失われたわけではない)。ここに電子的資金決済と情報生産の融合したサイバースステムのブレークスルーから生まれた巨大テック企業 (おそらく産業でも企業でもなく、「資本」と言った方がいいだろう) は、20世紀の産業資本主義の「動力」であり、産業発展の「エンジン」でもあったガソリンによる内燃機関の自動車を、まったく設計思想の異なるEV (Electric Vehicle) に置き換えつつある。第二次世界大戦の戦争の落とし物 (V2) であったロケット開発は、いまや人工衛星、そして衛星コンステレーションとして地球を電子の繭の中に包み込み、解像度を上げ、オンタイム・24時間でデータを

17 例えばマクルーハン、電気によって瞬間化される時代の感覚変化を20世紀初頭のキュビズムで例証する。「二次元のなかに内側と外側、上部と下部、背面と全面、などなどを表現することで、遠近法の幻覚を捨てて全体の瞬間的感覚を取る」、このときメディアはメッセージとなると説明している。(マクルーハン前掲書、13ページ)。マクルーハンが例示するような西欧アートシーンの理知的反応とは異なり、大モルトケによる鉄道・電信の軍事利用により普魯戦争でプロイセンに敗北を喫した東のオーストリア=ハンガリー帝国では、ほぼ同時代に鉄道、通信の全国展開と国有化が進められたが、複合国家なるがゆえの困難を抱え、プラハのユダヤ人家庭に育ち、労働者傷害保険協会に就職して建設現場をめぐっていたフランツ・カフカは、『審判』、『城』で、再帰性が働かず、意味の剥離された官僚制の混乱を、不気味さと捉え難さ (不条理) の全体感覚で描き出していた。また遅れて電化が進んだ極東の日本の岩手では、宮澤賢治が『春と修羅』の序で「わたくしといふ現象は/仮定された有機交流電燈のひとつの青い照明です/(あらゆる透明な幽霊の複合体)/風景やみんなといつしよにせはしくせはしく明滅しながら/いかにもたしかにとりつづける/因果交流電燈のひとつの青い照明です/(ひかりはたまち その電燈は失はれ)」と、早くも「わたし」が一つの現象であり、ネットワークの内外を灯し、交わり流れるひかりの瞬きであることを詠うことで、遠い過去と未来を幻視する一方、「月夜のでんしんばしら」では火を吐き轟音で走り抜ける汽車の背景の、夜陰に沈む電気・通信施設を、虎の激しさ、兎の素早さを併せ持つ電気と、緊張し、統合され、連なっていく電信柱の兵士の隊列の対比で描くことによって、電気通信時代の速度、果て無さ、その明るさと暗さ、混乱を、ひりひりとした間近の感覚で捉えている。人類最初の総力戦によってオーストリア=ハンガリー帝国は滅び、ナショナリズムというパンドラの箱が覆され、ロシア革命=シベリア出兵を経た日本は次なる戦争への道に進んでいく。20世紀に入り、電気の時代がそれぞれのかたちで社会変化を引き起こしていることを、芸術家たちの目は見透し、また敏感に肌触っていたのである。

集めつづけている。さらに光を包み込み伝送する術の開発により、情報移動の速度が極限化し、容量、精度が飛躍的に増す一方、無数のデータセンターが膨大な電気エネルギーを飲み込みながら情報の「処理」、「保管」を自動化しつつある。ジャンクファイルの霞でしかなかったものが、いまではビッグデータの雲塊となった。

ジョン・アーリーはこの事態を、「情報がデジタル化され地理的制約から解放されることで、自動車、道路、建物がデジタル情報（「高度道路交通システム」）を送受信することができるようになっていく。この情報通信技術と高度道路交通システムの収束が意味しているのは、自動車が、別々の『鉄の檻』としてよりもむしろネットワーク化したシステムとして、つまり並列のシリーズとしてよりもむしろ潜在的に統合されたネクサスとして再構成されていく画期的な移行であるということである」（傍点原著者）としている<sup>(18)</sup>。アーリーはこのような意味における最初のネクサスとして、産業主義—準グローバルネットワーク（quasi-global network イマニュエル・カステル）の公共鉄道を挙げている。ここにおいて21世紀最初の四半期を経過した我々は、もう一度19世紀最後の四半期の通信官僚が見ていた交通（Verkehr）世界と出逢うことになる。ただし、明治の官僚たちが国民国家形成のため、必死になって身につけようとしていた知性（intelligence）が、ユヴァル・ノア・ハラリが『NEXUS 情報の人類史』で深い懸念とともに述べるように、チューリングの忘れ物であったArtificial Intelligence（AI）に席を譲るものであるとするならば、我々はこれまで人類がまったく見たことのない人とひととの、そしてまたそれゆえ、人ともとの関わり（Verkehr）へ入っていくことになるだろう。（ただしGenAIは依然としてANIにとどまり、AGIへの道筋が完全に描かれているわけではないことにも注意）。通信省が創設されて140年、我々はいま新たな旅への敷居を跨ごうとしている。

異例なことではあるが、最後に本特集の成り立ちについて、一言させていただきたい。本特集「通信省創設140年」を提案されたのは、本研究紀要編集委員会の場で、提案者は編集代表を務めておられた杉山伸也慶應義塾大学名誉教授であった。通信省はすでに今はなく、後継とされる郵政省も現業部門を民営化し、総務省に統合されている。周年記念というのではないこの140年をどのように位置づけるのかという問いは、すぐに頭を過った。しかし、「通信省とは何であったか」につき、杉山伸也氏をはじめ、郵政歴史文化研究会顧問である東京大学名誉教授石井寛治氏、交通史学会元会長山本光正氏に、常日頃のご厚情とご寛容に甘えながら絡んでいた身としては、これは自分で考えろということだなと勝手に合点した。当時の通信省の英語表記がMinistry of Communicationsで、総務省の現英語表記がMinistry of Internal Affairs and Communicationsですよね、これって内務および通信省じゃないですかなどと挑発すると、杉山氏はにこにこ笑っておられた。筆者の中では、「通信省は何であったか」という問いは、次第に「通信省とは何であり続けようとしているのか」との問いに変わっていた。当初編集案では、杉山氏は嬉しそうに「僕は書かないから」と言われていたので進退窮まり、それでは仮置きで執筆者に入れておいてくださいと答えたのが編集委員会でのことであった。

ところが、通信省について議論する機会が増えていくなか、杉山氏が本特集に寄稿するということがぼつりともらされた。それでは、先生の書かれるものを少し読ませていただいて、こちらはどうするか考えましょうということになった。その頃には、夏に渡英を計画しておられ、楽しみにしているご様子であったことを覚えている。しかし、夏に入る頃であったか、残念そ

18 ジョン・アーリー『モビリティーズ 移動の社会学』（吉原直樹・伊藤嘉高訳、作品社、2015年）417ページ。

うに医師にイギリス行きを止められたということを言われた。かつて大病されたものの、回復され、研究書をまとめるまでに元気になられた姿を知っていたので、また行けるようになりま  
すよと気の抜けたことを申し上げた記憶である。当時筆者のほうも、少し気になる病変を抱えて  
いた。医師に相談したところ、それほど大したものではなく、軽い手術で済ませられるとの  
ことであったので、秋以降の予定を考え、この際に済ませておこうと判断し、入院手術をおこ  
なした。

術後お見舞いに来てくれた郵政歴史文化研究会のメンバーから、「ちょっと深刻な話がある  
のですが、退院後にお話しします」と告げられ訝しく思っていたが、退院後に知らされたの  
は、杉山伸也氏の訃報であった。しばらく呆然とし、喪に服する時間が必要であったが、編集  
は進めていかなければならない。ご遺族に杉山氏のもらされていたご遺稿がないか問い合わせ  
たが、見つけることは出来なかった。このため、本稿は杉山氏が執筆する役どころを筆者が代  
役でお引き受けしたものである。氏としては、特集をまとめるにあたって、各執筆者との対話  
をもっと重ねたかったのではないかと推察する。このような経緯から、本稿は各執筆者を縛る  
ものではないということを、まず述べておきたい。それとともに、執筆陣の多くは、杉山氏と  
筆者との対話（もっぱら当方の与太話）に忍耐をもって耳を傾けていただいている。したが  
って、それぞれの論考には、杉山氏の編集意図が、それぞれのかたちで反映しているものと  
確信している。筆者自身は杉山氏との議論で、畏友故松尾精文が翻訳し、本稿でも取り上げた  
アンソニー・ギデンズの著作についてお話ししたことを思い出す。しばらく黙って聞いていた  
杉山氏が急に、「ギデンズってアンソニーのこと？」と聞き返された。慌ててそうですよと応  
じると、「ああイギリスに居たとき一緒に、いいおじさんでね」と懐かしそうなお顔を見せら  
れたのが忘れられない。その後人伝に「ナショナリズムについて、もう一回古いところを読み  
直している」とのことをお聞きしたのが、最後となった。本稿は故杉山伸也氏、そしてご健在  
の石井寛治氏、山本光正氏とのさまざまな場面での対話から筆者なりに導き出してきたもので  
あり、その中間報告にとどまる。対話はこれからもつづき、筆者のみならず次の世代に引き継  
がれていくことになるろう。このことを杉山伸也氏にご報告し、ひとまず本稿を終えることとし  
たい。

(すぎうら せいし 青山学院大学名誉教授)