慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	幕末・明治前期日本の初期工業化過程に関する若干の考察(その一) : 横須賀造船所建設を一事例として
Sub Title	A reflection on the early industrialization in modern Japan (1) : a case study of Yokosuka navy yard
Author	関根, 政美(Sekine, Masami)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1980
Jtitle	法學研究 : 法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.53, No.4 (1980. 4) ,p.24- 55
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19800415-0024

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

幕末・明治前期日本の初期工業化過程に関する若干の考察（その一）

――横須賀造船所建設を一事例として――

関根政美

序　本研究の目的
〔一〕　工業化と社会変動
〔二〕　〈収斂〉と〈分散・個別〉
〔三〕　本研究の概要
一　横須賀造船所建設までの経緯
〔一〕　黎明期の幕末造船工業
(一)　独力開発型造船主義から完成品購入主義へ
(二)　完成品購入主義から援助依存型造船主義へ
二　横須賀造船所設置の経緯とその意義
〔一〕　横須賀造船所設置理由
〔二〕　幕末期工業化進展過程と横須賀造船所建設の意義

序　本研究の目的

〔一〕工業化と社会変動

本研究は、幕末・明治前期横須賀造船所建設過程に関する若干の考察を通し、工業化及び社会変動にともなう〈収斂convergence〉と〈分散・個別differentiation or divergence〉の問題に関する何らかの見通しを得ることを主眼としている。[1] 今、工業化と社会変動について簡単に概観し、この過程に見られる重要な問題とは一体どのようなものなのか、また筆者の立場及び本研究の概要について予め述べておきたい。

工業化とは一般に生産性向上を目的とした生産様式上の変化ないし高度化のことをいう。[2] 具体的には以下の諸変化を含む。㈠使用するエネルギーの変化。すなわち人間、牛馬に代表される動物など生物エネルギーの利用、あるいは水車、風車など水力・風力など自然的エネルギーを動力とした単純な機械力の使用から、科学・技術の発展にともない利用可能となつた石油・石炭の如き無生物エネルギーを燃料とした蒸気・内燃・電動諸機関の生み出す複雑な機械力への代替。㈡技術の変化。すなわち単純な道具の利用から複雑で組織的な工業機械・技術体系への発展。㈢生産労働の様式、労働力の変化。すなわち分業及び熟練における未分化、万能工的熟練労働力から分業化・協業化あるいは単能工的半熟練労働力、不熟練労働力へのダイリュージョンdilution[3]及び高度な専門的知識・能力を要する専門職・管理職の発生。㈣経営管理、公式組織の変化。すなわち「成行き的管理」から経済合理的経営、科学的管理法の生成及び合法的支配を基盤とした近代官僚制への進展。以上四項目にわたる変化の諸過程が工業化という用語によつて示される内容であり、工業化研究の基本的領域とされているものである。

しかし工業化の研究領域は以上の四項目に限定されることはない。工業化は、基本的には大工場組織の導入による生産性

の向上を志向するものであるが、そのことによつて大量かつ低廉なる工業製品の普及と利用の高まりを導くだろう。その事実によつて社会・生活全般の広範囲にわたる変動が促されると仮定すれば、工業化のもつ巨大な社会的影響力・衝撃力を考慮せねばならぬことになる。[4] ここに工業化研究が必然的に社会変動 social change 研究を包摂せざるを得ない根本的基盤があるといつてよい。工業化による社会変動は以下の如き諸結果を導く。

工業化は、まず第一にそれが導入された当該社会の経済機構 economic organization、すなわち市場制度、流通機構、職業・産業構造等に影響を与え変動を促すであろう。第二に、工業化に必要な大量の労働力の確保や製品の流通に従つた人々の地域間移動や社会移動を引き起こすことにより、人口動態 demographic structure 上の諸変化を導くことになる。第三にこれらの変動は人々の住む社会の構造（組織・制度・成層・階級）及び人々の生活様式・生活体系ないし生活構造などを含む全般的社会組織 social (or societal) organization の変動を生起させることになろう。第四に、こうした変化は必然的に政治組織 political organization ないしは社会体制の変革を生み、第五、究極的には一般的な価値・規範・信念の体系 value system をも革新する結果となろう。[5]

しかしこのような現象は、単に工業化の社会的影響力・衝撃力によつてのみ生じるものではない。それは、工業化の導入・定着に際して、社会そのものもそのための条件整備、すなわち工業化導入への前提条件 pre-conditions を自らの手で整えようとせねばならぬからである。[6] すなわち工業化に際しては、鉄道をはじめとする空陸海上諸交通・運輸、通信、港湾設備等インフラ・ストラクチュアの整備・充実をはじめとして「価値」、「制度」、「組織」及び「動機づけ」などの局面における革新・刷新が必要とされるのである。すなわちインフラ・ストラクチュアの整備の他に、経済機構上の変革と拡大、人口移動の流動化、社会移動活発化の障害となる拘束的社会・政治制度、保守・伝統的価値志向の打破。インダストリアリズム（工業主義）[7] 及び経済成長への肯定的・積極的動機づけ、近代的意識、科学・技術摂取能力の醸成・維持・発展のための教育

制度の充備などである。このように前提条件を列記してみれば、工業化の社会的影響の諸結果はそのまま前提条件となることが認識し得ようが、いずれにせよ工業化が複雑多岐にわたる社会変動を必然的に要請することが以上の考察から確認できるだろう。しかも、工業化が更に拡大し、国家の領域を超えて伝播 diffusion することによつて国際レベルの、すなわち地球社会grobal societyの変動も必ず生じて来ることになろう。(8)

しかし工業化はこのように社会変動を引き起こすとしても、工業化過程と社会変動過程の各社会における具体的形態・内容及び変動の社会的諸結果は果たしてどのようなものとなるのだろうか。工業化の初期段階においては、工業化のための前提条件の整備が不十分であるという可能性に加えて、当該社会の自然・風土、文化—歴史的な在来条件など、多くの環境諸条件の持つ様々な反作用・拘束力を受けざるを得ないと思われる。これを原因として工業化過程と社会変動状況は、前提条件の整備状況、環境諸条件の拘束力の強弱、差異に従つて異なつた過程・特質を示す。ときには、当該社会との間の社会—文化的諸条件との較差、摩擦が大きく工業化の挫折さえあり得よう。しかしその場合を除いたとすれば、工業化は多元的な過程を経過することになろう。(9) つまり、工業化は確かに「効率原理」によつて示される普遍的論理を持つ以上、社会に対し共通・類似した社会的影響・衝撃を与えるが、工業化の原理・目標を達成するために具体化された手段・方法あるいは制度は社会からの拘束・反作用のもとに特殊化した過程を辿るようになる、ということである。(10)

しかし工業化の初期段階は確かにその通りだとしても、工業化そのものが進展—社会変動が漸次、拡大・深化しその社会的影響も広範になつた時点ではどうであろうか。工業化が達成された社会の間の社会—文化状況が工業化の普遍的論理に従つて類似化・共通化される傾向が強化されるのであろうか。あるいは依然として異質性・多元性は残るのであろうか。こうした段階で必然的に浮かび上がつてくるのが工業化と社会変動にともなう社会—文化状況の〈収斂 convergence〉ないしは〈分散・個別 divergence or differentiation〉の二つの傾向に対する論争なのである。(11) 本研究が主要主題とするもの

は、これら工業化過程と社会変動状況及び〈収斂〉と〈分散・個別〉の問題である。

〔二〕〈収斂〉と〈分散・個別〉

ところで以上の議論から、ここで問題とされなければならないものが二つあることが確認された。第一は、工業化過程と社会変動過程の一元性・多元性の次元での議論。第二は、工業化と社会変動の結果にみられる社会の類似性・異質性の次元という社会的諸結果に関する議論である。

今日では、前者の問題はほぼ多元的過程をとるという方向でまとまりつつあるとしても、[12] いずれにせよ両者の問題は今でも論争の渦中にあるといってよいだろう。そして、この問題は大変重要である。なぜなら、その解答の方向性如何によっては、今後の社会変動の予測ないし社会計画、翻ってみれば個人の生活設計に大きな影響を及ぼす故に決して忽せにできるものではない。にもかかわらずこの論争に何らかの形で明解な結着をつけるのは、現時点においては困難と思われる。

その理由は、工業化と社会変動にともなう収斂化と分散・個別化の問題を扱うにあたり一国民社会レベルの社会変動状況の大まかな統計的・制度的比較に終始する研究方法を中心としてきた従来の社会変動論・現代社会論の議論、[13] あるいは印象的描写、エピソード中心の直観的「文化論」の安易な議論[14]をもとに結論を下せるほど単純な問題ではないからである。すなわち、全体的社会構造ないしは組織 societal structure or organization そのものが複雑・多面的であるという事実、また、前述の如く、工業化と社会変動の過程そのものが多元的・複合的な性格を持つという事実から、表層的・短絡的な比較の積み重ねではこの論争に結着をつけるに足る結論を引き出すことはできないからである。[15]

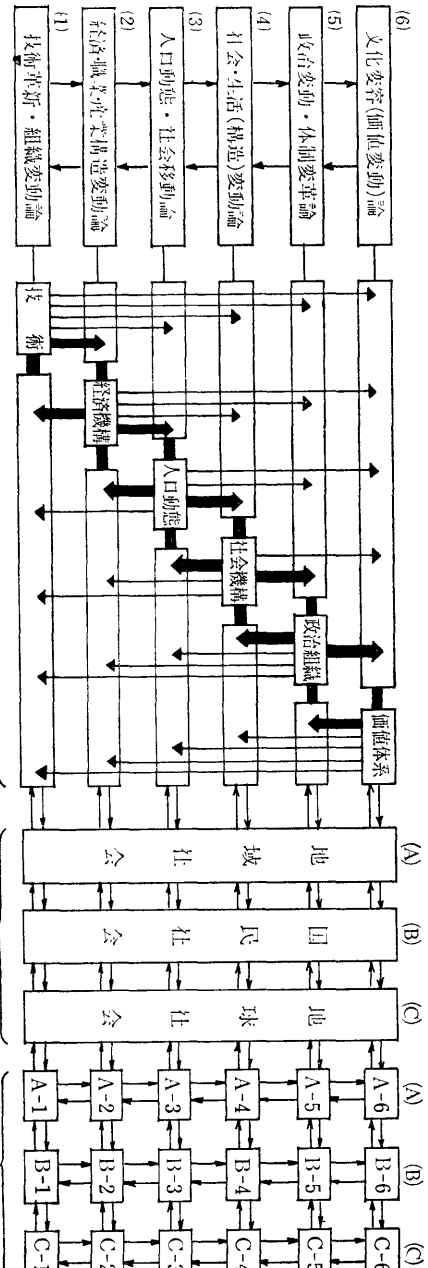
本来、社会―文化状況の単純な地域間・国際間の比較においても、比較対象項目が多方面にわたらざるを得ないのと同様に、工業化と社会変動にともなう〈収斂〉と〈分散・個別〉の問題も複雑・多面的かつ総合的にならざるを得ない。まず、

工業化の基盤をなす工業技術そのものの変革過程を扱う〈技術革新論、科学・技術革命論〉及び工業技術―公式組織体系industrial technology-formal organization system を中核とする機械制大工場制度の導入・定着化過程と組織内社会変化についての〈組織形成・変動論〉をはじめとして、工業化による種々様々な変動項目を明確に整理し、位置づけた上で個々の項目を逐次検討していかなければならない。例えば、前述の工業化と社会変動の過程に関する議論を土台として考えてみれば、〈経済機構変動論〉、〈人口動態・社会移動論〉、〈社会構造・組織・制度変動論、生活構造変動論、社会成層・階級変動論〉、〈政治・権力構造変動論〉及び〈文化変容・価値変動論〉などの一般的な『項目別変動論』の分野が研究領域としてまず必要とされよう。また同時に、これらの項目別変動が現実の特定化された空間的・地理的領域ないし範域、例えば地域社会、国民社会ないし地球社会の中にどのように具体化しているかをみなければならない（例えば〈地域社会経済機構変動論〉、〈国民社会文化変容・価値変動論〉及び〈地球社会政治・権力構造変動論〉の如くに）。しかし、こうした『項目別・範域別変動論』に対して、社会変動の諸項目は一つの体系 system をなして存在し関連しあっていることが明らかである。故にそれらの体系的・連関的分析が一般的なレベルで必要とされよう。それを『体系的社会変動論』あるいは極く常識的に言う『社会変動論』として研究することになろう。しかし、それらがやはり現実の地理的範域の中でどのように具体化しているか考察が加えられねばならない。すなわち〈地域社会変動論〉、〈国民社会変動論〉及び〈地球社会変動論〉という形での『範域別社会変動論』も要請されざるを得ない。以上を㈠項目別変動研究領域、㈡項目別・範域別変動研究領域、㈢体系的社会変動研究領域、㈣範域別・（体系的）社会変動研究領域の四つの研究領域と規定した上で各研究領域を整理すれば第一図の如くの社会変動の総合的分析図式が考案され得るだろう。

〈収斂〉と〈分散・個別〉の問題は、こうした工業化と社会変動の総合的な研究を個々の地域、国民社会に対して施し、その後で全地球のレベルの変動を考慮しつつ比較・対照研究するという手続きを踏んではじめて納得の行く結論が生まれる

のである。とすれば、当然のことながら〈収斂〉と〈分散・個別〉の論争に終極的な結着をつけることは甚だ至難の業と言わざるを得ない。しかし、ここまで厳密、かつ精緻化された研究を経た上でなければ、この問題に何らかの見通しなり結論なりを出すことが不可能か、という問題になると議論の余地が生まれる。すなわち総合的変動研究領域図式の中から一つの研究領域を選択し、その領域を徹底的に追求することによって何らかの見通しが発見できるのではなかろうかとの疑問である。もし一つの領域において、〈収斂〉ないし〈共通・類似〉の結論が出せれば、社会―文化状況の全般的〈分散・個別〉傾向は否定されることになる。また逆に〈分散・個別〉傾向が検出されれば全般的〈収斂〉傾向は否認されることになろう。そのような研究を経過することにより全般的な傾向に対して充分説得力のある見通しに接近できることになるであろう。

第一図　社会変動の総合的分析図式



とは言えこれだけでは手ばなしに喜ぶことはできない。このような部分的な研究では包括的な傾向しか見出しえない。また、一つの領域における研究の結果においても〈収斂〉と〈分散・個別〉の両傾向が同時に存在することが判明した場合、あるいは各領域の個別研究の集積の中に〈収斂〉傾向を示す結果と〈分散・個別〉傾向を示す結果が混在するという矛盾した現象が発見された場合、問題は更に困難なものとなる。何が〈収斂〉し〈分散・個別〉化するのか、まさに先に示した総合的変動分析図式に従つた入念な研究が要請されざるを得なくなる。研究は結局のところ複雑な手続きの拘束を余儀なく強いられ、〈収斂〉か〈分散・個別〉かの単純な二者択一的な選択という文脈を離れていくことになる。

〔三〕 本研究の概要

工業化と社会変動の過程に言及してきたが、その際社会変動にともなう社会―文化状況の変化の問題に関しては、単なる〈収斂〉か〈分散・個別〉かの二者択一的な議論の域を超えて、〈折衷的・中間的〉な立場の存在の可能性をも考慮に入れる必要のあることを示唆してきた。〈収斂〉か〈分散・個別〉かの二者択一的な問題にこだわることは不実の論争と思われる。むしろ〈折衷的・中間的〉な立場にたち、前述の社会変動の総合的分析図式に基く精密な変動研究を重ねるほうが遥かに重要に思われる。このように主張する第一の理由としては、一つの研究領域においても〈収斂〉と〈分散・個別〉の両傾向の存在をあげることができる。第二の理由としては、工業化（工業文明）の衝撃力の巨大さにも拘わらず、各社会システムの自然、風土、社会―文化的環境は決して、工業化を媒介として全面的に同質化するなどと仮定出来ぬということ。第三の理由としては海外より新たな文明を導入する際、それは単なる模倣・摂取という単純な過程ではないということを指摘できる。つまり海外文明の摂取にあたつては、異質文明の摂取をなす主体の持つ創造性、創意工夫のエネルギーが必要不可欠なのであり、土着化・定着化のための海外文明の変容と自己文化の変革が必要とされるからである。(16)

そこで、以上のような立場をとるに至つた本研究の概要とその性格について若干の説明を加えることにしたい。

本研究は表題にみられる如く、横須賀造船所の建設過程における工業技術の導入と造船所公式組織（職位・職務の内容や範囲及び権限・責任の体系と領域を定めた地位―役割の体系）の形成、組織管理制度の整備過程の状況把握とそれを規定した環境条件についての記述と分析を第一の目的とする。[17] 時期的には幕末から明治中期までを対象とする。その考察内容は以下の通りである。[18] (一)幕末期の造船工業の歴史的変遷を中心として黎明期近代日本の工業化導入過程の検討を行ない、近代日本工業化の極く初期の段階を規定した工業化の前提条件の整備状況を探り、あわせて横須賀造船所建設の意義について特に検討することとする。(二)近代日本の工業化に重要な貢献をなした雇外人を中心とし横須賀造船所の幕末期の建設過程を記述する。その際、雇仏人と日本人及び日本人武士職員と平民職工との社会―文化的背景差に基づく文化・価値観の差異に注目し、それらを原因とする葛藤・対立への潜在的可能性を探る。(三)雇仏人を中心として建設された造船所の完成と日本人職員・職工の養成に基づく雇仏人と日本人職員の葛藤・対立の顕在化状況を次に考察する。(四)雇仏人の排斥に伴う日本人による公式組織体系の整備と官僚制化を概観する。(五)近代組織の形成と管理体系の日本人による独自な整備過程の中に胚胎する日本の風土・土壌に適応した修正・創意工夫について検討し、いわゆる「日本的経営」[19]との関連性を探究することになろう。(三)～(五)は明治維新より三〇年代の初期までの時期に相当する。

以上の研究は〈折衷的・中間的〉立場が必要とされる理由の明確化に役立つと思われる。とは言え本研究は、工業化研究ではあるが、総合的社会変動の分析図式からみれば、部分的な『項目別変動研究領域』における〈組織形成・変動論〉にすぎない。しかも、考察時期が工業化の極く初期段階に限られていること、ないしは横須賀造船所を対象とした一つの事例研究にすぎぬことなどを考えてみると、考察対象の大きさに比してあまりに微量な貢献しか出来ぬことになる。しかし、こうしたモノグラフ的な研究がこの問題に接近する唯一の方法ではないとしても、重要な部分を構成し、その積み重ねが更なる一

般化の土台を成すとすれば、[20]その意義を過少評価することはできない。また本研究は工業化過程の基礎をなした横須賀造船所組織の社会学的研究としてもその意義は十分大きい。それ故に組織社会学の発展に多少とも寄与できると自負している。[21]

なお、本研究は前述の社会変動研究を企図して組織された「横須賀研究」[22]の一部をなすものであるが、こうした社会変動の研究には不可欠な歴史社会学的視野[23]が要求されることから、本研究は「横須賀研究」の基礎的部分となることを付言しておきたい。

(1) これらの問題については以下の著述を参考とした。Wilbert E. Moore, Social Change, 2nd ed., Prentice-Hall, 1974, 1963.（松原洋三訳『社会変動』至誠堂、一九六八年。ただし邦訳は第一版による）。Ditto, The Impact of Industry, Prentice-Hall, 1965.（井関利明訳『産業化の社会的影響』慶応通信、一九七一年）。Guy E. Swanson, Social Change, Scott, Foresman and Company, 1971.（浜口晴彦監訳『社会変動の組織化』（早大出版、一九七九年）。富永健一『社会変動の理論』岩波書店、一九六〇年）。十時厳周『産業人類学序説――工業化と文化変容』世界書院、一九六六年）。同「社会変動と経済協力――発展途上国の工業化と社会変動」（『法学研究』第四八巻第一一号、一九七五年一一月、一～三〇頁）。

(2) Moore, Wilbert E., The Impact of Industry, op. cit., p. 4.（井関利明訳『産業化の社会的影響』前出、九～一〇頁）。鳥羽欽一郎『企業発展の史的研究』（ダイヤモンド社、一九七〇年）六頁。

(3) 飯田鼎「第一次大戦中のイギリスにおける労働力政策と社会政策」（慶應義塾経済学会編『三田学会雑誌』第七〇巻、一九七七年六月）二頁。

(4) 十時厳周『産業人類学序説』（前出）一五五～一五七頁。鳥羽欽一郎『企業発展の史的研究』（前出）六～七頁。Wilbert E. Moore, Social Change,（2nd. ed.）op. cit., p. 102-110. Ditto., The Impact of Industry, op. cit., p. 4-7.（井関利明訳『産業化の社会的影響』前出、一～一五頁）本研究の「工業化と社会変動」に関する基本的枠組は十時厳周『産業人類学序説』に多くを負う。

(5) 十時厳周『産業人類学序説』（前出）一五九～一七五頁。

(6) 十時厳周、「経済発展に関連する非経済的要因について」（『法学研究』第四五巻第三号『米山桂三教授退職記念論文集』一九七二年三月）五八～六九頁。及び同「社会変動と経済協力」（前出）一～四頁。Wilbert E. Moore, Social change,（2nd. ed.）op. cit., p. 98-110.

(7) Barry A. Turner, Industrialism, Longman, 1975, p. 1-10. 十時厳周『産業人類学序説』（前出）一一～一一三頁。Clark Kerr, John T. Dunlop, Frederick H. Harbison and Charles A. Myers, Industrialism and Industrial man, Harvard University Press, 1960.（中山伊知郎監修、川田寿訳『インダストリアリズム』東洋経済新報社、一九六三年）第二章。

(8) 工業化の伝播と地球社会レベルの社会変動の問題については以下のものを参照されたい。Totoki, Toshichika, "The Diffusion of Industrial Civilization and Its Grobal Consequences", in Executive Committee for Keio International Symposium, (ed.), Dimensions of

Grobal Interdependdece; Harmony and Conflict in the Contemporary World, 1979, pp. 1-13. なお、ムーアも『世界全体を単一の社会体系と考えることが、有用である』とする。Wilbert E. Moore, The Impact of Industry, op. cit., p. 17.（井関利明訳『産業化の社会的影響』前出、三三頁）。

(9) Kerr, Clark, John T. Dunlop, Frederick H, Harbison and Charles A. Myers, op. cit., p. 289.（中山伊知郎監修・川田寿訳『インダストリアリズム』前出、三〇〇頁）。

(10) 十時厳周『産業人類学序説』（前出）一四八頁、一五九～一七五頁。有賀喜左衛門「共同体と現代」（『伝統と現代』第八巻第一号通巻四三号）八～二四頁。

(11) Moore, Wilbert E., World Modernization; the Limits of Convergence, Elsevier, 1979. Arnold S. Feldman and Wilbert E. Moore, "Industrialization and Industrialism: Convergence and differentiation", in W. A. Faunce and W. H. Form, (eds.), Comparative Perspectives on Industrial Society, Little Brown and Company, 1969. クラーク・カー他『インダストリアリズム』（前出）第一部。福武直監修、辻村明編『社会学講座第一三巻　現代社会論』（東大出版、一九七二年）。なお〈収斂〉か〈分散・個別〉かの問題は、換言すれば伝統が近代化・工業化に対し足枷となり、工業化の進展とともに消滅するか、あるいは工業化・近代化の中で残存する、またはより積極的に工業化の促進剤ともなるかどうかの議論ともいえよう。一般に〈連続〉・〈不連続〉の文脈で議論されている。本研究はこの問題とも十分関連する。宮本又次「江戸時代の企業者活動」（『宮本又次編『江戸時代の企業者活動』日本経済新聞社、一九七七年）三九～四三頁。

(12) 論理的には工業化の一元的過程と多元的過程の違い、それと〈収斂〉と〈分散・個別化〉の問題は四つのケースの組合せが考えられる（上図を参照）。しかし(1)と(3)のケースは各々非現実的と考えられる。有賀喜左衛門は工業化概念に関連する資本主義経済について『西欧においてさえ資本主義はその後いく多の変遷（発展といってもいい）をしたが、非ヨーロッパ諸国へ伝播した資本主義は固有な構造的原理を持ってはいたが、個々の国々（あるいは民族）の文化的条件に結びついて何らかの変化をみせた。今日世界の諸国における資本主義経済は社会主義諸国と介在しているという条件の中で、資本主義国の間において密接な連帯関係を強めてきてはいても、各国における資本主義はそれぞれ特質を持つという指摘ははっきり承認されている』（前出「共同体と現代」二〇〇頁）と述べているが、この引用文中の資本主義を工業化に置き換えてみても同様なことが言えるだろう。なお鳥羽欽一郎、『企業発展の史的研究』（前出）七～九頁参照。

結果＼過程	一元的過程	多元的過程
収斂	(1)	(2)
分散・個別化	(3)	(4)

過程・結果のマトリックス

(13) 例えば、産業社会論、大衆社会論、脱工業社会論、管理社会論、知識社会論と称されるものである。日本人によるこれらの理論の扱い方は日本的現状をそれなりに意識しているが、本来的には工業化（資本主義化）にともなうマクロな議論が多く、その前提として収斂的側面への強い志向を示す。これらについては庄司興吉『現代化と現代社会の理論』（東大出版、一九七七年）参照。

(14) 現代社会論がどちらかというと〈収斂〉傾向を、文化論が〈分散・個別〉傾向を支持しているようだ。この点については以下参照。杉本良夫、ロス・

マオア「くたばれジャパノロジスト――『日本人同質論』の方法論的問題点」（『現代の眼』第二〇巻第六号）一三四～一四五頁。

(15) なお〈分散・個別化〉あるいは〈収斂〉かの問題は往々にして比較する上でのタイム・スパンの問題や比較対象そのものの基準や項目があいまいであることが多い。これらの混乱がこの問題に対する困難さを助長しているように思われる。注意したいところである。

(16) 有賀喜左衛門「共同体と現代」（前出）二二～二三頁。『既成の文化伝統は新しい文明の影響によつて、徐々にであるが、変化することによつて、その民族文化により一層多彩な個性を成立させることになつたとみることができる』（傍点引用者）という有賀の主張は、文明の交流の中に新しい個性が生じるという重要な論点を含むことに注目したい。

(17) 拙稿「組織と組織管理の分析のための覚書」（慶應義塾大学大学院法学研究科『論文集』第一〇集、一九七六年、一〇一～一二二頁）にて、組織分析のための一応の枠組を示しておいたので参照されれば幸いである。

(18) 本研究全体の構成及び概観については、拙稿「近代日本における工業化の一断面――幕末・明治初期の横須賀造船所」（慶應義塾大学大学院社会学研究科『紀要』第一八号、一九七八年）七五～八五頁を参照されたい。本研究は、その論文を基礎にして構成・拡大されたものである。なお、本研究は全体として五部に分れるが、『法学研究』本号と次号において、㈠部と㈡部が扱かわれる予定である。他の㈢～㈤については未定である。

(19) 日本的経営については多くの著作、論稿が存在するが筆者なりの理解を拙稿「現代日本における工業化の一断面――高度産業社会と日本の経営」（慶應義塾大学ビジネススクール『慶應ビジネスフォーラム』第二二号、一九七八年、五〇～六三頁）において示しておいたので参照されたい。

(20) こうした点から要請されるのが国際的組織比較であるが、収斂・分散について結論を出すのはまだまだ先のようである。この点については万成博「組織の国際比較の新展開」（『組織科学』第一三巻第四号）六～一四頁参照。万成氏は同論文で第九回国際社会学会における「組織の国際比較」部会の諸報告を概観した後次の様に言う。『組織理論は普遍的なものでなくてはならず、理論に国境はないが、国民文化によつて変容があることは否定できない。組織理論は組織の諸変数における画一性と分散を説明する一般理論を求めている。組織の一般理論にたいする期待は表明されたが、報告者のなかで誰も一般理論に挑戦するものはいなかつた。むしろ報告は調査結果にもとづく中範囲の理論の構築と修正を主たる目標としていた』（同稿一三頁、傍点引用者）。なおこの点に関して、十時厳周「組織現象と国際比較――マクロ組織論の構想」（『組織科学』第一一巻第一号、一九七七年、春季号）二～一二頁、及びC. J. Lammers and D. J. Hickson (eds.), Organizations Alike And UnLike, Routledge & Kegan Paul, 1979. を参照。

(21) 本研究が組織に関する社会学的考察を行なうものでもあることは改めて言うまでもないが、本研究の組織研究の分析枠組については拙稿「組織と組織管理の分析のための覚書」（前出）を参照願いたい。

(22) 以上のことから横須賀研究は単なる地域社会研究でないことが理解しえよう。横須賀市を一つの地域として設定しつつ、組織（横須賀造船所）、地域社会（都市、農村近郊）そして国民、地球社会の変動の総合研究が企図されている。横須賀研究プロジェクトについては以下のもの参照。十時厳周・二藤尊夫「地域社会研究と地域分析の方法――『横須賀研究』のための方法論的検討」『法学研究』第五十二巻十二号一～三二頁。とくに「はじめに」の項参照。

(23) Smith, Anthony D, The Concept of Social Change; A Critique of the Functionalist Theory of Social Change, Routledge &

Kegan Paul, 1973, p. 165. Roberta Ash Carner, Social Change, Rand McNally, 197[illegible].

一　横須賀造船所建設までの経緯

〔一〕　黎明期の幕末造船工業

(一)独力開発型造船主義から完成品購入主義

横須賀海軍造船所（後の海軍工廠）は、今日では主要な部分が在日米軍の基地及び修船工場として使用されてはいるが[1]元来江戸幕府の創設になる「幕府海軍」のための修船及び艦船製造工場として出発したものである。周知の如く、嘉永六年六月三日（一八五三年七月八日）アメリカ極東艦隊を率いたペリー提督の来航は鎖国中の日本に巨大な衝撃を与え、開国を促すとともにわが国の近代産業技術（例えば造船・製鉄・採鉱）導入、すなわち工業化の出発点となつた。ペリーの浦賀来航は鎖国政策を解除させる切つ掛けとなると同時に、幕府をして寛永十二年（一六三五）に制定した「大艦製造禁止令」を同年九月に解除させることとなつた。それとともに、徳川幕府は海外との通商のため、あるいはこれがより主要な目的であつたのだろうが、日本の国防、ひいては江戸徳川幕府存続のため近代的海軍とともに造船工場の創設を急務とした。そのための様々な努力の最終的な結果として生まれたのが横須賀造船所[2]（製鉄所）であつた。今、簡単にその努力の跡を追いながら、黎明期の造船工業の性格を把握し、近代日本工業化の進展状況をさぐりたいと思う。そのことによつて横須賀造船所建設の意義と困難さが認識し得ると思われる。

まず最初に近代海軍創設のためにとられた手段は西欧技術の日本人による摂取と独力開発であつた。この当時、確かに黒船艦隊の与えた衝撃は大きなものではあつた。しかし伝統的な夷狄観念も手伝つて日本人の目には西欧の力の代表として映

じた黒船の火砲と蒸気力（ペリー提督率いる艦隊四隻のうち2隻は単なる帆船であつたのだが）[3]は、その背後にある歴史と伝統を積み重ねた上に成立した科学・技術を基礎とした近代工業、そしてそれらに基づく国力・資本力を土台として存在する、という点にまで考えが及ばなかつた。この段階ではとりあえず西欧列強と対抗するためには中国と同様、「堅船利砲」[4]あるいは「中体西洋」[5]式の和魂洋才型思考のもとに対応していくことが可能と考えられていた。

先述の如く、幕府はペリー提督来航直後「大艦製造禁止令」を解き、さつそくこの年一一月浦賀に簡単な造船用施設を設置し浦賀奉行与力中島三郎助を現場主任として造船工事を起こした。翌年五月には「鳳凰丸」（木製バーク型帆船、三本マスト船長一〇七フィート、幅三五フィート、吃水一五フィート）を完成させた。しかし、本格的な洋式造船技術を知らぬため、結局できあがつたものは外形は洋式、内部は和式という和洋折衷の変態的な船であつたとされる[6]。この様な努力は、ほぼ同じ頃、薩摩藩主島津斉彬及び水戸藩主徳川斉昭らによつて独自に行なわれた。前者はペリー来航の翌年三月に「以呂波丸」、その一月後には洋式船として「昇平丸（後、昌平丸と改称）」（バーク型帆船、長さ九〇フィート、幅二四フィート、吃水一八フィート、砲六門、三本マスト）を、後者は、石川島に造船場をつくり嘉永七年（一八五四）一月に「旭日丸」（木製バーク型帆船、長さ七九フィート、幅三二フィート、吃水二四フィート）を完成させている[7]。

しかしいずれも満足のいく物ではなかつたようである。「昇平丸」と姉妹船であつた「万年丸」をみた長崎伝習所のオランダ海軍士官カッテンディーケによつて『同船は四年前、薩摩において、古い造船学の書物に載つている図面を手本にして造られただけあつて、ずい分醜いものであつた。胴体や造りは、大げさに言えば、ちようど昔の東インド会社の船に似ている。とりわけ装具は全く釣合いがとれてなく、到るところに欠陥があつた』[8]とされた。他方、「旭日丸」は、船体堅牢、艤装、装飾は優秀とされたが、復元力計算に失敗し船首の吃水が船尾より深く航海に困難を生じ「厄介丸」と異名がつく有様であつた[9]。「鳳凰丸」、「昌平丸」、「旭日丸」のいずれも、(イ)書物あるいは実地見聞、伝聞によつて製作されたこと、(ロ)和船

の技術的伝統が利用されざるを得ず和洋折衷の中途半端という点で不十分なものにならざるを得なかつたのである。[10]

また蒸気船については、安政二年（一八五五）薩摩藩が二～三馬力の「雲行丸」と称される小蒸気船を完成させるのがやつとで、同年には蒸気船建造計画を放棄してしまつた。[11] 結局、日本人の手による最初の大型蒸気軍艦は石川島にて製造された「千代田形」（二本マスト、長さ九六フィート、幅一六フィート、吃水七フィート、一三六トン、六〇馬力、砲三門）であり『我が邦人外国人の力を頼らずして蒸気船を新造』[12] したと誇らしげに言われたのではあるが、残念なことに蒸気機関はオランダ製であつた。[13]「千代田形」の完全な完成は慶応二年（一八六六）一二月だが[14]「雲行丸」より一〇年経ても大型蒸気機関の作製は不可能だつたのである。[15]

この原因は寛永一二年（一六三五）の五〇〇石以上の大船建造を禁止した法令及びいわゆる寛永の鎖国令による鎖国政策にある。[16] 寛永一五年（一六三八）、軍船以外の五〇〇石以上の船については禁令が緩められ建造可能となり、[17] 菱垣廻船、樽廻船の如き「千石船」（実際には江戸中期で五百石積から千石積、末期には千五百石積から二千石積級が使用された）、あるいは大名が参勤交替等に使用した「御座船」の如き大船が相当繁栄をきたしていた。[18] しかし、寛永年間の一連の鎖国令は、海外との通商の可能性を日本人から奪い取り、日本人による大型外洋航海船の建造の必要性を失なわせたのである。それ故、鎖国二一〇年の後の「大船建造解禁令」の直後に製造された先の三隻が『そもそもこの時を以て造船の法、欧米の制に倣ふの嚆矢』[19] であつたのだから、その結果が惨憺たるものであつたのは已むを得ぬところである。徳川幕府の鎖国令は、戦国期・近世初期の西洋型船建造の可能性、及びその後の日本の造船技術、航海術の発展にとつて致命的な結果をもたらしていたのである。[20]

このようなことを考えてみると、すでに安政年間において単に外観の模倣やオランダの翻訳書からみようみまねで大型帆船、蒸気軍艦を製造することが不可能だという、認識が生まれたとしても不思議ではない。それ故、実地に洋式船製造の機

会が嘉永七年、伊豆君沢郡（現、田方郡）戸田村に与えられ、「君沢型」と呼ばれる西洋型帆船である二本マストのスクーナ船を建船することができ、[21] 前述の「千代田型」建造にその際の経験が生かされたとはいえ、結果としては巨大な資本と高度な科学・技術を必要とする西欧の軍事力においそれと追いつけぬことを人々ははっきりと悟ったのである。急変する国外・国内の状況変化のもと手間暇のかかる独立開発をあきらめ、幕府以下諸藩は急速に軍備を整えるために手つ取り早く西欧から軍艦・銃砲等の完成品を輸入するという方針をとることとしたのである。[22]

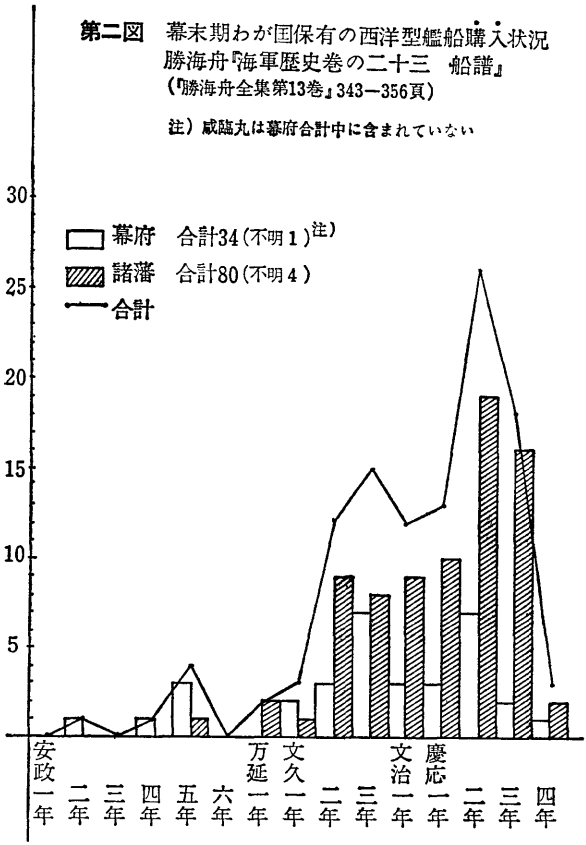
よく引用される事例であるが、薩摩にあつて蒸気船製造係をはじめとして集成館で活躍した市来四郎は以下のように言う。

『翌年（安政二年）夏和蘭国王より献上になりました、是れが日本に蒸気軍艦を置かれた開始でござります（スームビング号、一八五〇年建造、長さ二九間、幅五間、深さ四間）、幕府は観光丸と名づけられまして、其初めに製鉄蒸気船の機関、其他の絵図をも見、或大軍艦を見て大に覚りまして、製鉄器械其他の鉄工を以て迚も実用の蒸気船帆前軍艦をも造り得る事は出来ることでないと感じまして、和蘭人に拠て買入るの得策なるの意見を帰りますと直ぐに述べました一般も此論に帰しました。其れより蒸気の雛形製造は止めて仕舞ひまして、軍艦も同様でござりましたけれども、打立に掛つて居る分は成功せねばならぬとて落成させました。其れ限りに買ふ方が便利と云ふことで、帆前軍艦の製造も止めました、それは安政二年冬の事でござりまする』[23]（傍点原文）

(二)完成品購入主義から援助依存型造船主義へ

もつとも前述の引用からも知られるように幕府が日本最初の蒸気船スームビング号を入手したのは安政二年（一八五五）のことであつたが、すぐに蒸気船等艦船の購入ブームが生じたわけではなかつた。その理由は、(一)艦船を売買譲渡することは日本の攘夷政策に協力することになるとして西欧列強が消極的であつたこと、(二)幕藩そのものに艦船の操縦可能な人員が

存在しなかつたこと、[24]㈢攘夷思想、夷狄思想に基づいて依然として外国兵力・兵器への侮りがあつたことなどであろう。[25]それ故、文久二年（一八六二）の春頃までは幕藩中汽船を備えたものは極く少数であり、幕藩あわせても一〇隻内外といわれていた。しかし、文久二年から同三年にかけて購入船の数は急増することとなつた[26]（第二図参照）。



第二図　幕末期わが国保有の西洋型艦船購入状況
勝海舟『海軍歴史巻の二十三　船譜』
（『勝海舟全集第13巻』343—356頁）
注）咸臨丸は幕府合計中に含まれていない

その理由について簡単にまとめれば以下の如くになろう。㈠安政五年（一八五八）の日米修好通商条約によつて翌年より神奈川、長崎、箱館等が開港され、外国船が日本近海に多数出現するという予測のもとで、幕府が文久二年（一八六二）九月『一時内外紛擾、海防のゆるがせにすべからざるをもつて幕府令を諸藩に下し、船舶を充備せしむ』[27]るようにしたこと。㈡尊王攘夷の思想的風潮が進展し、開国及び貿易を進めた幕府をして一転して攘夷決行を決意（文久二年一一月）させたこと（攘夷の決行は同三年五月一〇日）[28]。㈢文久三年七月の薩英戦争、元治元年（一八六四）五月の四国艦隊下関砲撃事件は、無謀な攘夷、すなわち外国船打払い、異人斬りといつた小攘夷思想を、外国の長所を積極的に採用し、外国にひけをとらぬ武力を持つて万国に対峙し覇権を争うという大攘夷思想に転換さ

せる上で効果があつたこと。[29] (四)しかしながら大攘夷に関してそのとるべき方策として西南雄藩を中心とした尊王倒幕派と幕府を中心とした公武合体派との対立が生じ、各派が軍備強化を更に強めたこと。(五)それに対し薩長にイギリス、幕府にフランスという具合に西欧列強が各々の思惑から軍事援助をしたこと、[30] などが理由としてあげられるだろう。艦船の購入は倒幕派と佐幕派の緊張が高まつた慶応年間に最も高い数字を示すのである。

以上のことから、外圧による尊王攘夷思想と西南雄藩の引き起こした二つの戦争が日本の軍事力を中心とした近代化を本格的に進める大きな原動力となつたといえよう。しかしここに近代海軍創設に際して大きな問題が生じることとなつた。つまり大型帆船を建造することにも四苦八苦している日本には、(一)購入する船の良悪について目の利くものがいなかつたこと、[31] (二)購入した船を操作することに熟練したものが極く少数に限られていたこと、そして(三)購入した船を修理する設備とその能力を持つた人材が同様に少なかつたことである。[32] この当時、外商（すなわち死の商人）を通して購入したといわれる蒸気船や大型帆船の多くは東シナ海あたりでさんざん使い古され中古船がほとんどであり、上海付近で修理し形だけ新装といつたボロ船も多かつたとされる。なかには廃船同様のものも含まれていたらしい。[33] しかも手に入れた船を巧みに操縦することも修理することもままならず船の痛みと老朽化が急速に進まざるを得なかつた。

もつとも、安政二年（一八五五）にはオランダ人ペルス・ライケンを中核とし後にはカッテンディーケのもと長崎の海軍伝習所における海軍伝習、[34] あるいは江戸築地の海軍操練所（安政四年四月）が設けられ海軍士官の養成が計られ、万延元年（一八六〇年）一月、勝麟太郎らの乗る咸臨丸による太平洋横断といつた成果はあつた。[35] また、長崎の伝習計画の一貫として、あるいは伝習のために使用した軍艦スームビング号の修理や改修のため是非必要ということで伝習所取締役永井尚志による半ば専断的な形での長崎造船所（製鉄所）建設が安政二年に既に開始せられてはいた。[36] しかし、人材に関して言えば、当時一般的にいつて(一)海軍に志願することは、身分賤しき「板子一枚」の船乗りになることであつたし、(二)洋学関係の仕事

は医学を除いて一般に下賤な者のやる仕事と観念されていたこともあり、また(三)実際に伝習生などは軽輩の者から選ぶという方針がとられていたことなどから、旗本などの上級武士はもちろん中下級武士であつても優秀な人材が集りにくかつた。[37] また造船そのものについてみると幕府要人の中にはオランダ側の説得にもかかわらず安政年間になつても船舶の修理工場なり造船工場が必要だということを認識していた者が少なく、しかもたとえそうであつても造船工場という認識よりは造船具という簡単な設備か道具があれば良いといつた程度のものであつたのだから、[38] 造船工場の建設そのものがうまくいかなかつたことは容易に察知し得よう。

以上のようにボロ船と海軍士官不足、乗組員の質の低さ、そして完全な修船工場の未完成、本格的造船所の欠如は当然のことながら近代海軍創設にあたつて大きな障害となつていた。そこで幕府は文久元年（一八六一）にひとまず完成していた稲佐、飽之浦の長崎製鉄所に対し、同三年にはオランダ人技師カール・レーマンら一四人を改めて招聘し、七〇馬力の蒸気船を製造するという企画を立て、長崎の浦上、立神郷において本格的な造船所の建設にとりかかつた。[39] これは、完成品輸入主義では軍備の近代化の完全化は不可能だということを体得し、自らの手で艦船を造船・修理できぬとすれば将来が危ぶまれるとの認識の結果であつた。その造船所設立の方法はかつてのような独立開発はもはや不可能だということ、また近代工業の導入が大変困難な事業であることを感得した後でもあり、オランダ海軍士官及び技師、職工の指導と援助のもとに工事を遂行し、組織管理あるいは工業技術の伝習もあわせて行ない後に日本人の手で運営して行くという計画と方法がとられたのである。お雇外国人の招聘と工場機械設備のプラント輸入的方法は後の横須賀造船所建設方法の原型となつた。

もつともこのやり方は、オランダに対し艦船の購入と購入船の簡単な修理工場建設を依頼し一方で海軍伝習を行なえば近代海軍創設は可能だと考えた初期の頃に比べ、近代工業とはどういうものか、あるいは近代海軍の創設に対しどのような制度上・職制上の近代化が必要なのかを認識したという点で評価しえようが、見方をかえてみれば、艦船や武器の完成品輸入

主義を工場そのものまで輸入する形に拡大したにすぎず、近代的軍備のためには重工業（製鉄、採鉱、機械）など関連産業の発達はもちろん、封建的身分拘束、属性主義的な社会制度の変革による人材や資本の流動化、伝統主義的価値・信念体系の根本的変革といつた工業化への前提条件充足のための全体的な見通しが不足し、行きあたりばつたり的な近代化にすぎなかつたとも言えなくはない。しかし、ともかく近代重工業の端緒として長崎に近代工場が誕生しようとしたのである。

（1）横須賀市企画部基地対策課編『横須賀市と基地』（一九七八年）によれば、昭和二〇年終戦により横須賀海軍工廠を含めて旧軍用財産は全て接収されたが、昭和二五年「旧軍港市転換法」の制定をみ、同時に市民の努力によつて旧軍用財産は産業、教育、民間企業そして公共施設へと逐次転用されている。しかし今日でも旧海軍工廠を中心とした施設は在日米海軍司令部、横須賀基地司令部、海軍艦船修理部、海軍施設本部、海軍補給廠、海軍病院等があり、第七艦隊の補給支援業務を行なつている（一～二頁）。

（2）本稿が対象とする横須賀造船所は発端から敗戦による接収まで幾度となくその所轄官庁と名称を変更した。その変遷を示すと左の如くになる。

造船所名称及所轄官庁変更表

名称	期間	所轄官庁
(一)横須賀製鉄所	慶応元年九月二七日～明治四年五月二四日	幕府製鉄所奉行 神奈川府裁判所 大蔵省・民部省 工部省
(二)横須賀造船所	明治四年五月二五日～同一九年二月二二日	工部省 海軍省主船寮（のち主船局） 海軍省横須賀鎮守府
(三)横須賀海軍造船所	明治一九年二月二三日～同二二年五月二七日	海軍省横須賀鎮守府
(四)横須賀鎮守府造船部	明治二二年五月二八日～同三〇年一〇月七日	同　右
(五)横須賀海軍造船廠	明治三〇年一〇月八日～同三六年一一月四日	同　右
(六)横須賀海軍工廠	明治三六年一一月五日～昭和二〇年一〇月三一日	同　右

（注）当表は、横須賀郷土資料復刻刊行会編『横須賀郷土資料叢書』第四輯（一九七九年）附属の「解説」（加藤勇）一〇頁をもとに作成した。

(3) 小林正彬「幕藩営造船業の展開――日本造船業の形成1」（関東学院『経済系』第七〇集、一九六六年）一二頁。
(4) 吉田光邦「文明開化の様式」（林屋辰三郎編『文明開化の研究』所収、岩波書店、一九七九年）四四一～四七一頁。
(5) 小林正彬『八幡製鉄所』（教育社、一九七七年）六〇頁。なお夷狄観念の変遷については、前注論文及び小西四郎『開国と攘夷』（中央公論社、『日本の歴史19』一九七四年）一五九～一八三頁参照。
(6) 小林正彬『八幡製鉄所』（前出）三六頁。及び須藤利一編『船』（法政大学出版、一九六八年）二八〇～二八一頁。なお、浦賀に造船施設を置いたのは、浦賀水道に進入してくる黒船をみながらそれに似せた船を作ろうとしたからだとされる。小林（同上書）三六頁、及び造船協会編『日本近世造船史（明治時代）』（原書房、一九七三年、復刻原本＝弘道館、一九一一年）九二頁。なお浦賀における造船はこれ一隻で終り、咸臨丸の修理に後使用されたこともあるが、直線的には大造船所へと育たなかった。小林正彬「官営造船所の経営――日本造船業の形成2」（関東学院『経済系』第七二集、一九六七年）四六頁。
(7) 小林正彬「幕藩営造船業の展開――日本造船業の形成1」（前出）一三頁及び一七頁。同『八幡製鉄所』（前出）三六～三八頁。武田楠雄『維新と科学』（岩波書店、一九七二年）八～一一頁、一三～一四頁。造船協会編『日本近世造船史』九四～九五頁。公爵島津家編纂所編『薩藩海軍史』上巻（原書房、一九六八年、復刻原本＝薩藩海軍史刊行会、一九二八年）六七九～七三二頁。
(8) カッテンディーケ、水野信利訳『長崎海軍伝習所の日々』（平凡社東洋文庫、一九六四年）一一〇頁。小林正彬『八幡製鉄所』（前出）三九頁。寺谷武明『日本近代造船史序説』（巌南堂書店、一九七九年）六～七頁。
(9) 造船協会編『近世日本造船史』（前出）九五頁。小林正彬「幕藩営造船業の展開――日本造船業の形成1」（前出）一七頁。当時、「動かざる御代は動きて動くべき船は動かずみと（水戸）もなき哉」という落首まであらわれ多くの人々の笑い種にされた。寺谷武明『日本近代造船史序説』、（前出）六～七頁。
(10) 小林正彬『八幡製鉄所』（前出）三八～三九頁。
(11) 武田楠雄『維新と科学』（前出）一三～一八頁。『薩藩海軍史』上巻（前出）六〇三～六四四頁。
(12) 勝海舟『海軍歴史　巻の二十三　船譜』（勝部真長・松本三之介・大口勇次郎編『勝海舟全集』第一三巻、勁草書房、一九七四年）三九九頁。
(13) 武田楠男『維新と科学』（前出）一三〇～一三一頁。千代田形については、勝海舟『海軍歴史　巻の二十三　船譜』（前出）「千代田形艦の製造」三九八～三九九頁参照。
(14) 勝海舟『海軍歴史　巻の二十三　船譜』（前出）三四六頁。
(15) 蒸気船については、幕府は安政四年（一八五七）長崎製鉄所で瓊裏（たまうら）形という長さ一五間の汽船を建造したといわれているが詳細は不明であるとされる。また佐賀藩が慶応元年（一八六五）に「凌雲丸」（長さ六十尺、幅一一尺、一〇馬力の木造外車船）を完成させている。しかしいずれも初歩的段階を出ていないようである。須藤利一編『船』（前出）二八四～二八五頁。造船協会編『近世日本造船史』（前出）九八～一〇〇頁。
(16) 「大船建造禁止令」は、徳川幕府が西国大名の軍事力削減を目的として慶長一四年（一六〇九）に西国大名の所有した安宅型軍船（五百石以上のも

の）の没収を行なつたが、その政策の延長上にあるものである。須藤利一編『船』（前出）一三九頁。小林正彬「幕藩営造船業の展開」（前出）一三頁。

(17) 寺谷武明『日本近代造船史序説』（前出）三～四頁。

(18) 須藤利一編『船』（前出）一五四頁。千石船については同書一五〇～一八二頁参照。

(19) 勝海舟『海軍歴史　巻の一　海軍創立の起因』（勝部・松木・大口編『勝海舟全集』第一二巻、勁草書房、一九七八年）二五頁。

(20) 須藤利一編『船』（前出）一二七頁、一八二頁。もつとも和船（大和型）の発達はそれなりに注目すべきであるし、明治以降とくに船大工の活躍は近代造船業の移殖に役立つたことは忘れてはならない。しかし千石船の遭難率の高さは、造船技術と航海術における戦国期・近世初頭の西洋技術導入が鎖国により断絶したことによる。同上書によれば戦国期・近世初頭には三浦按針（ウイリアム・アダムス）による二隻の帆船の造船、伊達政宗のローマ使節支倉常長の太平洋横断のための黒船建造など西洋型帆船の建造が行なわれたとある（同書一一三～一二七頁）。これが鎖国による断絶をこうむらなかつたとすれば日本の造船史は大変異なつたものとなつたであろう。公爵島津家編纂所編『薩藩海軍史』上巻（前出）六四五～六四六頁。

(21) これはロシア外交使節プチャーチンの来航にともなう一件である。プチャーチンの乗船ディアナ号が下田に碇泊中嘉永七年一一月四日の伊豆地方の大地震の際、津波にあつて大破した。修理のため戸田村へ回航する途中、沈没したのでプチャーチン一行らは戸田において帰国用の船を製作することとなり、船大工が動員された。このことによつて洋式造船技術の実地による修得機会が訪れたことを言う。長さ八フィート、幅二三フィート、吃水一〇フィートの戸田号（ロシア名ショナ号）が完成している。なおこの新船建設に動員された船大工のなかから横須賀造船所創業時の工長上田寅吉、緒明造船所創設者緒明菊五郎などが生まれ、後の近代日本の造船工業発展に重要な影響を与えたことは特筆すべきことである。小林正彬『八幡製鉄所』（前出）四〇頁。寺谷武明『日本近代造船史序説』（前出）「第一章　本邦造船事始――幕末戸田の造船について――」三～三四頁参照。

(22) 寺谷武明『日本近代造船史序説』（前出）八頁。武田楠雄『維新と科学』（前出）一九頁。もつとも幕府のみは長崎製鉄所を放棄することなく鮑之浦工場の運営は続けていた。またオランダ人の忠告を得た海軍伝習及び長崎鮑之浦製鉄所の建設に際し独力による海軍創設のやり方を既に安政年間に放棄していたことは注意したい。オランダ人の助力については高橋邦太郎『お雇い外国人⑥軍事』（鹿島研究所出版会、一九六八年）七～六九頁参照。小林正彬「幕藩営造船業の展開」（前出）一五～一七頁参照。

(23) 公爵島津家編纂所編『薩藩海軍史』上巻（前出）六六五頁。寺谷武明『日本近代造船史序説』（前出）七～八頁。

(24) 幕府は嘉永六年の「大船建造禁止令」を解除した直後、オランダ商館長ドンケル・クルチウスに軍艦購入を申し出たが、本文に示した(一)と(二)の理由によつて断わられている。高橋邦太郎「お雇い外国人⑥軍事」（前出）四～六頁。

(25) 吉田光邦「文明開化の様式」（林屋辰三郎編『文明開化の研究』所収、前出）四四六頁。万延元年（一八六〇）の幕府による遣米使節団の派遣が夷狄観念を修正させる要因となつた側面もあり、夷狄観念に固執する者と破棄する者との区別が生まれ始めたことは注意してよい（吉田光邦同論文、四四七～四五三頁）。しかし、全般的には古い考えに固執する者が多かつたといえよう。

(26) 武田楠雄『維新と科学』（前出）八七～八八頁。幕末期の艦船所有状況は左表の如し（日本船用機関史編集委員会編『帝国海軍機関史』上巻　原書房、一九七五年所収、第一巻、二四五頁より引用）。

旧幕府時代我邦汽船（蒸気機関ヲ有ス）収受一覧表

年号				本邦製造	蘭国製造	英国製造	米国製造	仏国製造	普国製造	製国不詳	計
1855	2515	安政二年		1	1						2
1856	2516	仝三年									0
1857	2517	仝四年		1	1						2
1858	2518	仝五年			2	1					3
1859	2519	仝六年									0
1860	2520	万延元年				2					2
1861	2521	文久元年									0
1862	2522	仝二年				6	3				9
1863	2523	仝三年				9	4				13
1864	2524	元治元年				8	2	1			11
1865	2525	慶応元年		1		6	2				9
1866	2526	仝二年		1		13	2		1	1	18
1867	2527	仝三年			1	7				1	9
1868	2528	仝四年				2					2
計				5	5	54	13	1	1	2	80

備考　一　本表ノ数字ハ明治二十一年海軍省年表中ノ明治初年政府及各藩所有汽船調書及勝麟太郎著海軍歴史所載ノ船譜ヨリ集収セルモノナリ

二　本表ノ数字以外ニ明治一二年ノ頃活動シ居タル汽船ニシテ旧幕時代ニ受入レタルモノト認ムルモノ八隻存在期間不明ノモノハ八隻及帆船ナリシヤ汽船ナリシヤ判明セサルモノ七隻アリ

(27)　勝海舟『海軍歴史　巻の二十三　船譜』（前出）三五七頁。幕府令（「海軍創設の為の改革案」『海軍歴史　巻の十三　軍制改正の上』、『勝海舟全集』第一三巻、前出、一六～四〇頁）の意義については、園田英弘「幕末海防と文明」（林屋辰三郎『幕末文化の研究』所収、前出）一一八～一二一頁参照。

(28)　小西四郎『開国と攘夷』（前出）二七一頁。

(29)　小西四郎『開国と攘夷』（前出）二八七頁。

(30)　㈢～㈤については、石井孝『明治維新の国際環境』分冊一、二（吉川弘文館、一九七三年）第三章、第五章。同『明治維新の舞台裏第二版』（岩波書店、一九七五年）一四頁参照。

(31)　勝海舟『海軍歴史　巻の二十　横浜及び横須賀製鉄所創設の上』には、『これまで和蘭等へ御誂え又は御買上げの御船々、存外破損も早く、外面は

宜しく候とも、御国にての製造と違い、内実見え隠れの場所など吟味も届きかね候間、大洋航海懸年これ無しとも申し難く』（『勝海舟全集』第一三巻、前出、二三四頁、傍点引用者）とある。

(32) 武田楠雄『維新と科学』（前出）八九～九〇頁。ジャン・ラウル、倉永小三訳『横須賀海軍工廠の創設と仏蘭西人の見たる黎明期の日本』（横須賀市教育研究所、復刻、一九五二年）二頁。なお㈢に関して須藤利一『船』（前出）の執筆者の一人山高五郎氏は以下の様に述べている。文久三年に幕府が英商から購入した太平丸（鉄製外車汽船、一八五九年英国製）は中古船であつたが『彼の地でその高速を利用して大いに働いたらしいが、日本に買われてからは、あまり有効に利用されず、再び英国籍へ戻った。おそらく新式すぎて当時のわが国では使いこなせなかつたのであろう』（同書二九三～二九四頁、傍点引用者）と。

(33) 吉田光邦『図説技術と日本近代化』（日本放送出版協会、一九七七年）三〇頁。武田楠雄『維新と科学』（前出）八九～九〇頁。しかし中古船が実際には大変活躍したとも言われる。この点については、須藤利一編『船』（前出）二九二頁参照。

(34) 長崎製鉄所とお雇いオランダ人については高橋邦太郎『お雇い外国人⑥軍事』（前出）一四～六九頁。

(35) 武田楠雄『維新と科学』（前出）二四～四八頁。

(36) 今津健治「長崎造船所の技術的背景」（『社会経済史学』第三二巻第二号、一九六九年）一八七頁。ただしこの製鉄所は本格的な造船工業を目ざしたのではなく修船所という性格しかもたなかつた。小林正彬（「幕藩営造船業の展開」前出）二一頁。しかも初期この工場が「鮑之浦溶鉄所」と呼称されていることからも、製鉄・製鋼工場であつてこの地に結果した蒸気機器の修理工場とは全く性格の異なるものでもあつたという指摘にも注意しておきたい。中西洋「日本における重工業の生成過程」（『経済学論集』第三五巻第一号、一九七〇年）二六頁。勝海舟『海軍歴史　巻の六　長崎製鉄所』（『勝海舟全集』第一二巻）一五六～一九五頁。

(37) 武田楠雄『維新と科学』（前出）三六～三七頁、四九～五〇頁、七九頁。

(38) 今津健治「長崎造船所の技術的背景」（前出）一八七頁。尚、勝海舟『海軍歴史　巻の二十　横浜及び横須賀製鉄所創設の上』所収「勘定所の評議」の中に「造船具」の言葉がみられる。『勝海舟全集』第一三巻、（前出）二三四～二三五頁。なおこの点については、中西洋「日本における重工業経営の生成過程」（前出）二六～二九頁参照。

(39) 小林氏は『幕府が造船業の設立に示した究極の理由は、何よりも「黒船」に対抗しうる軍事工業としての造船業、つまり軍艦の建造にある。したがつて、長崎造船所が入港する外国船の修理やその部品修理、蒸気機関の製造だけを目的としていることに、幕府はがまんできなかつたのであろう』と推測している（小林正彬「幕藩営造船業の展開」前出、二一頁）。長崎製鉄所の建設の過程及びその設立の意義などについては中西洋「日本における重工業の生成過程」（『経済学論集』第三五巻第一～三号、一九七〇年）を参照されたい。

二　横須賀造船所設置の経緯とその意義

〔一〕横須賀造船所設置理由

長崎における製鉄所建設は変転する幕末情勢のもと開始された。その時期はまさに開国後、西南雄藩と幕府の対立は刻一刻と深まり、日本の独立維持のため大きな政治変動が開始されようとしていた。[1] 幕府は自らの権力を維持し政治的地位を確保するためには、幕府海軍のための造船所が江戸近辺に存在せぬことを不利と感ずるようになつた。[2] すなわち、㈠購入した艦船の修理・改修のためにいちいち長崎及び諸外国へ艦船を回送していたのでは能率が上がらない。[3] ㈡薩長を始めとする西南雄藩の存在が長崎での修船・造船作業等に何らかの障害を生じさせる可能性が増大した。[4] ㈢長崎造船所（製鉄所）の造船能力への疑問とオランダの技術力への依存低下（英仏のより近代的発展への注目の増大）[5] ㈣近くに開港によつて繁栄し始めた横浜があり外国からの物品購入、情報収集等に便利であつた。㈤佐賀藩が海軍創設のために購入した造船機器（オランダ製）が幕府に献上されその一部が横浜に陸揚げされていた、[6] などの条件が重なり江戸湾内の適当な場所にフランスの援助のもと本格的な造船所をつくることを幕府は正式に決定したのである。それは慶応元年（一八六五）のことであつた。

ところで、フランスの援助のもとに幕府が造船所を設置しようとしたのは、もともと幕府海軍の帆船翔鶴丸の修理をフランス海軍軍艦ケリエール号の乗組員に依頼したことに端を発してはいるが、[7] 本来的には、この当時、イギリスやアメリカに対し若干出遅れていたフランスが、公使ロオン・ロセス（ロッシュ）をして幕府要職にあつた小栗上野介（忠順）や栗本瀬兵衛らに接近させ巻き返しを計り、幕閣内に親仏派を形成したことを遠因としている。[8] また、フランス側には、自らの東洋艦隊の極東基地として日本の首府近辺に海軍基地と造船所があることは自国にとつても有利だという判断があつたのだろう。[9] フランスは当初、三浦半島の長浦湾に大がかりな造船所をつくるよう幕府に進言したのであるが実際には、元治元年（一八六一）

一一月『二十六日小栗上野介栗本瀬兵衛軍艦奉行木下謹吾及浅野伊賀守ヲシテ属僚ヲ従ヘ公使ロセス艦隊司令長官ジョーライス其他仏艦「セミラミス」号ノ艦長及士官ト共ニ我軍艦順動号ニ搭ジ長浦ニ至リ其地勢ヲ点検セシム此日仏官自カラ投錘シテ測量スルニ湾内浅渚アルオ以テ更ニ隣湾横須賀ニ至リ之ヲ錘測ス本湾ハ湾形曲折海底稍々深ク且其ノ地ノ形勝要害ハ仏国ツーロン港ニ彷彿スル所アリトシ終ニ横須賀ヲ以テ造船所設立ノ地ニ適スト為ス』(船廠史第一巻四頁)[10]となり横須賀湾内に製鉄所(造船所)が建設されることとなつた。

幕府親仏派は新軍艦奉行小栗忠順を中心に新しい戦力として軍事用重工業の成立を望み、フランス公使としては莫大な資材、資本そして優秀な技術を提供しそれによつて見返りとして対日経済の優位性を獲得し、かつ日本の生糸の独占、あわよくば鉱山開発権をもその手中に収めようとし、それらの点で互いの利益が合致し横須賀製鉄所の建設が具体化されたのであろう[11]。さつそくフランス公使の提言に従つて『横須賀製鉄所設立原案』なるものが作成され元治二年正月二十九日、幕府とフランス政府の間に契約書が交わされたのである。今、その契約書を示せば以下の通りである(船廠史第一巻一九―二〇頁)。

『　製鉄所約定書

今般横須賀湾ヘ仏蘭西国ノ周旋ニ依テ製鉄所ヲ取建ルニ付公使ヘ商議セシ処上等機械官ウエルニー最モ其技ニ長ジタル故ヲ以テ薦揚セラレ「アドミラール」厚情ヲ以テ上海ヨリ右ウエルニーヲ呼寄ラレ同意シタリ之ニ依テ爾後ノ為メ約スル処ノ条目左ノ通リ

一　製鉄所一箇所修船場大小二箇所造船場三箇所武器蔵及役人職人等ノ役所共ニ四箇年ニシテ落成ノ事

一　横須賀湾地形地中海岸ツーロン湾ニ似タルニ寄リ製鉄所ハ右地方ニ取建アル模式ニ倣ヒ大概横四百五十間竪二百間ノ地坪ヲ以テ取建ル事

一　製鉄修造造船ノ三局取建諸入用総計凡高一箇年六十万「ドルラル」都合四箇年二百四十万「ドルラル」ニテ落成ノ事

但仏蘭西政府ヘ約定書相届候上ハ右ノ六十万「ドルラル」取揃置クベシ猶四箇年ノ間年々納方「ドルラル」差支不申様可致事

右ハ爾国政府ノ允准ヲ経テ公使ニ於テハ其上等器械官ウエルニーニ専任ヲ命ゼラレ我等ニ於テハ勘定奉行松平対島守、軍艦奉行木下謹吾、目付山口駿河守、栗本瀬兵衛並浅野伊賀守ニ専ラ其取扱ヲ命ジ只顧成功ヲ要スルモノナレバ互ニ彼我内外ノ間隔ナク懇誼ヲ本トシテ取極ルモノ也

元治二丑年正月二十九日　水野和泉守花押　酒井飛驒守花押』

ところで、この契約書からわかることは、一つの藩レベルはもちろんのこと、幕府の財政をもつてしても大変困難な事業が準備されていたことであり、またそのことから、明治維新というものが、国家的な統一とそれにともなう巨額の予算の統一的編成及び人的資源の流動化のために必然化されざるを得なかつたことが想定できよう。皮肉なことに幕府政権延命のためのこの巨大工場の建設は幕府の命取りの原因の一つともなつていたが、そのことは工業化の論理でもあつたのであろう。

〔二〕幕末期工業化進展過程と横須賀造船所建設の意義

以上、横須賀に海軍造船所（製鉄所）が設置されるまでの経緯を概観してきた。これらの記述から明らかなように工業技術―公式組織体系を中核とした社会―技術体系としての近代的工場組織を導入し、本格的な工業化を開始するまでにはいくつかの段階に分けられる試行錯誤の過程があつたことが認識し得よう。㈠ペリー来航以前の外圧が深化しつつあつた時期から来航直後の数年を中心とする西欧技術の洋書、翻訳書、ないしは伝聞、実地見聞に依存した模倣（みようみまね）を中心とした〈独力開発型造船主義〉、㈡文久年間から慶応年間にかけての〈完成品購入主義〉及び㈢ほぼ同時期より少し遅れて本格化した造船工業導入のための工場施設、技術者（お雇い外国人）のワンセット導入方式たる〈援助依存型造船主義〉の三段階がそれである。

もつとも幕府の場合、当初浦賀における「鳳凰丸」の製作（嘉永六～七年、一八五三～四）及び水戸藩における軍艦「旭日丸」（嘉永七年～安政三年、一八五四～一八五六）の建造を独立開発の開始としても、戸田号の製作を通し文久二年（一八六二）の軍艦「千代田形」の起工へと独立開発の手は緩めなかつたし、またこうした独立開発と同時にオランダへの嘉永六年の買船・譲船依頼、あるいは安政元年（一八五四）の咸臨丸（ヤパン号）の建造依頼を行ない艦船購入主義も開始している。またさらに、かなり初期段階である嘉永七年には海軍伝習を開始するとともに、翌年の安政元年には既に雇外人システムによる修船用の小規模ではあるが造船工場を建設する準備に取り掛かつている。また薩摩藩の嘉永元年（一八四八）以来の蒸気機関製造の独力開発の開始から、佐賀藩による安政六年（一八五九）の幕府への製鉄器械献上を一つの目処とした独力開発型造船主義の放棄は、西南諸藩の自力開発が下火になり、艦船購入主義へと転換していく過程を示し、それはそれなりに図式通りであるのだが、その後雇外人システムはとられていなかつた。こうして個々具体的にみると問題はあろう。しかし、大きくみて先述の如くに造船工業の進展過程がみられたことは確かであるといつてよいだろう。

しかしいずれにせよ、こうした幾多の試行錯誤の末、結局㈢の方式がとられ横須賀造船所（製鉄所）の建設がなされることとなつたが、それはまた幕末当時の工業化（近代化）に対する一般的認識の程度を如実に示したものともいえよう。すなわち近代的海軍の創設のためには近代的工業技術―組織体系を基礎とした工業化の導入が必要であるが、そのために必要な、前述の如くの前提条件と対比して考えてみると、[12]㈠と㈡の方法は、独自な開発、完成品購入の如何んを問わず、単なる工業技術の導入及び製品の購入で事足れり、という工業化及び近代的海軍創設への見通しの甘い、安易な態度であつたといえよう。それに対し、㈢の方策は、工業化及び近代的海軍創設に対する全般的な認識を持つ方向へさらに前進し、工業化への〈突破break-through〉ないし〈離陸take-off〉[13]の一歩手前の状態であつたといえるだろう。

実際、幕末時には、勝海舟、渡辺華山、橋本左内、その他幕藩体制改正論者、例えば佐野栄寿左衛門（常民）、水野筑後

守、大島惣左衛門らの外圧下のもと、海防に対する諸論の中から[13]、意識的、無意識とを問わず挙国一致の国防体制、身分的拘束を起えた人材の登用と流動化、それらに従つた幕藩体制下の行政・軍事機構の急速な近代官僚制化[14]や機能主義的職分観の発生[15]ないしは能力主義の推進[16]、さらには体制変革への胎動が尊王攘夷思想の展開の中で生まれていた。それらは、道具として認識されていた艦船や造船設備が、独力開発ではとても間にあわず、また購入して使い捨てにするには高価すぎ、近代的海軍組織を運営するには身分的拘束を打破せねばならぬという重大な要求をつきつけることに気がついた幕末武士の到達した認識水準であり、また工業化の論理が要求する必然的な結果でもあつたのである。

しかしながら、これらの諸変化が外国人の直接の指導を待たず外圧のもととはいえ、内生的・自生的に発展していたことは注目すべきである。だがこの時点、すなわち横須賀製鉄所の建設の段階では、そうした努力が政治・社会上の大変動を促すまでに成長してはいなかつたことも、確かであつた。しかも、製鉄業が、西欧との発展差が二〜三〇〇年あるのに対し、造船業はアメリカ人フルトンが一八七〇年に蒸気船を初めて考案し実用化したにすぎず、その差はわずかに五〇年に過ぎぬと指摘しえようが[17]、一九世紀の科学・技術の発展過程の加速的状況を考えるとそれは甚だ大きいものと言わざるを得ないだろう。それ故に、政治・社会体制の変動は外国勢力を排除しつつ独自な政治変動の過程として発展する可能性があつたとしても、こと工業化に関しては、外国人（雇外国人）の知識と努力に多くを負わざるを得なかつたのである。

明治維新が社会・政治変動の突破口をなしたとすれば、長崎立神製鉄所に始まり横須賀造船所に移行された造船工業への努力は、工業化への突破口であつたと考えても誤りはないであろう、それだけに困難な過程でもあつたといつてよい。工業技術導入上の突破口となつた横須賀造船所の建設の具体的過程とその問題点について次稿において考察したい。

（1）幕末の全般的政治情勢と国際関係については石井孝『明治維新と国際関係』（前出）、同『明治維新の舞台裏第二版』（前出）、小西四郎『開国と攘夷』（前出）を参照した。

(2) 『我が邦、安政年間既に荷蘭技師を傭使し、長崎飽之浦に一製鉄工場を建置したりしも、同港は辺陲にして、遠く首府に隔たり、便宜を得ざりしより後、江戸近傍に同場創設を要するの議起り』と勝海舟は横須賀製鉄所建設経緯を説明する。同『海軍歴史　巻の二十　横浜及び横須賀製鉄所創設の上』(『勝海舟全集』第一三巻、前出)二三三頁。

(3) 栗本鋤雲は『壊船のたびごとに外国へ運航する時は、往復費用計りも格外のことなれば、断然良工を迎え近港にて然るべき場所を撰ばせ取建つる事』が幕閣の意見であつたと「横浜半年録」で回想している。(勝海舟『海軍歴史　巻の二十三　横浜及び横須賀製鉄所創設の下』(『勝海舟全集』第一三巻、前出、所収、「栗本鋤雲氏の筆記」三三九～三四二頁)三四一頁。

(4) 西南雄藩との対立を深めて行く過程で、フランスと親近した幕府は、イギリス、オランダ等と利害的対立を生み出し始めたことに注目したい。(石井孝(『増訂明治維新の国際関係』第二巻、前出)六三一～六二四頁。小林正彬「幕藩営造船業の展開」(前出)二三頁参照。

(5) 小林正彬「幕藩営造船業の展開」(前出)二三頁。

(6) 理由(四)、(五)については、「栗本鋤雲氏の筆記」(勝海舟『海軍歴史巻の二十三　横浜及び横須賀製鉄所創設の下』所収、『勝海舟全集13』、前出)三三九～三四二頁参照。佐賀藩機械献上については小林正彬「幕藩営造船業の展開」(前出)一五～一六頁。及び勝海舟『海軍歴史　巻の二十一　横浜及び横須賀造船所創設の中』(前出)二六五頁。

(7) 栗本瀬兵衛編『栗本鋤雲貴稿』(鎌倉書房、一九四三年)一一〇頁。

(8) 石井孝「増訂明治維新の国際関係」第二巻(前出)六一五～六二〇頁。

(9) 石井孝「増訂明治維新の国際環境」第二巻(前出)六二二～六二三頁。

(10) 本稿にて「船廠史」とあるのは、横須賀海軍工廠編『横須賀海軍船廠史』(大正四年、一九一五年)全三巻を指す。本稿は原書房復刻版(一九七三年)を利用。また本稿に登場する名称(人名含む)は原則として『船廠史』に従つている。

なお造船所が横須賀に決定されるに際し、肥田浜五郎による反対論が提出されていた。この点については、亀掛川博正「横須賀製鉄所と肥田浜五郎意見書」(『横須賀市博物館研究所報告　人文科学』第一二号、一九六八年三月)一七～二四頁。肥田浜五郎意見書は、勝海舟『海軍歴史　巻の二十二　横浜及び横須賀製鉄所創設の下』(『勝海舟全集』前出、所収)三二七～三三三頁。

(11) 石井孝『増訂明治維新と国際関係』第二巻(前出)六三一～六五一頁。

(12) これらについては「序」を参照されたい。特に二六頁より二七頁。

(13) Rostow, W. W., The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto, 2nd. ed., Cambridge University Press, 1960.(木村健康、久保まち子、村上泰亮訳『増補経済成長の諸段階――一つの非共産主義宣言』ダイヤモンド社、一九七四年)第四章参照。

(13) 園田英弘「幕末海防と文明」(前出)九一～一三二頁。同「郡県の武士」(林屋辰三郎編『文明開化の研究』所収、前出)三五～七六頁。

(14) 小西四郎『開国と攘夷』(中央公論社、『日本の歴史19』、前出)四四四～四四五頁。幕末には、「海軍総裁」「陸軍総裁」「外国総裁」そして「会計総裁」など今日の内閣制度の萌芽がみえた。これはフランス公使ロセスの意見が幕府職制に反映したものとされている。幕末の職制変化については、笹間

良彦『江戸幕府役職集成（増補版）』（雄山閣、一九七六年）三八九～四一〇頁参照。

（15）園田英弘「郡県の武士」（前出）五九～六五頁。

（16）慶応二年（一八六六）、小栗上野介、木村兵庫頭連署による「将士抜擢の建白」は以下のように言う。『海軍御備え設け相成り候に付きては、右役々の義は業前の甲乙をもって、階級俸禄等御定め相成るべきは勿論の義に御座候えども、最前業前相達し候ものは多分小禄卑官の者にて、従来の御規則もこれあり、一時身分御引上げ相成りかね候より、余儀なく勤め方、または出役の名儀をもって、追々御引立てこれあり候えども、なにぶん混雑不都合は申し候迄もこれなく、甲乙の等級も相立ち申さず、右様の次第にては到底海軍の御規律も相立ち難しと存じ奉り候間、種々熟慮商議仕り候ところ、いずれにも海軍に限り御一新の御仕法相立て、門地、世禄の旧習御破りこれなく候ては、相叶い難き義に付き、後来たとえ卑官小給の者、或いは部屋住厄

表1　近代造船技術の導入過程

〔外国〕	〔日本〕
1802 英，シミントン，汽船建造	
1807 米，フルトン，外輪汽船運行	
1822 英，鉄製汽船進水	
1837 英，スクリューの特許	
	1856 洋式船「旭日丸」（石川島）
	1856 洋式船「君沢形」（戸田・石川島）
	1859 汽船「瓊浦形」（長崎飽浦）
1862 英，最初の鋼製商船建造	1862 蒸気軍艦「千代田形」（石川島）
	（明治維新）
	1871 鉄船「興讃丸」（大阪で）
1873 仏，最初の鋼製軍艦建造	1884 鉄骨鉄皮軍艦「愛宕」「高雄」（横須賀）
1884 英，パーソンズ，蒸気タービン発明	1887 鉄船「夕顔丸」（三菱）
	1890 最初の全鋼製船「築後川丸」（三菱）
1893 独，ディーゼル，エンジン発明	1890 全鋼製軍艦「八重山」（横須賀）
1895 米，カーチス，蒸気タービン発明	1904 パーソンズ型タービン製作権獲得（三菱）
1897 英，パーソンズ，最初の蒸気タービン船建造	1906 戦艦「安芸」カーチス型タービン備付（呉）
	1907 カーチス型タービン製作権獲得（川崎）
	1908 最初のタービン船「天洋丸」（三菱）
	1908 国産タービン備付「さくら丸」（川崎）
	1924 最初のディーゼル船，機関デンマーク製（三井）

介、陪臣の輩たりとも、業前熟達の者は直ちに御軍艦奉行へも御抜擢相成り候程の御見据えをもつて、その業前に応じ、それぞれ本役にも仰せつけられ、その者御役御免相成り候えば、海軍奉行並支配小普請に御差戻し相成り然るべく、且つ歳俸の義も向後御金にて、下さり候積り御定め相成り候よう仕りたく（以下略）』。これには、いくつかの限界があったとしてもその革新性に注目すべきであろう。勝海舟『海軍歴史　巻の十四　軍制改正の中』（前出）六一頁。

(17) 小林正彬『八幡製鉄所』（前出）三三～三五頁。なお、造船技術導入過程は前頁表の通りである（同上書、三五頁より引用）

〈付記〉　本研究及び本研究を一部とする「横須賀研究」に対し左記の研究助成金を受けた。記して感謝の意を表したいと思う。

(一)慶應義塾学事振興資金（昭和五十二年度、昭和五十三年度、昭和五十四年度）

(二)日本証券奨学財団研究調査助成金（昭和五十三年度）

(三)高橋産業経済研究財団（昭和五十四年度）