

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 27 年 6 月 1 日現在

機関番号：12601

研究種目：基盤研究(C)

研究期間：2011～2014

課題番号：23530406

研究課題名(和文) 鉄道車輛貿易の国際関係史的研究 日本鉄道業発展の国際的契機

研究課題名(英文) Trading Locomotives: The Development of Japan's Railway Industry and International Environment

研究代表者

中村 尚史(Nakamura, Naofumi)

東京大学・社会科学研究所・教授

研究者番号：60262086

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,700,000円

研究成果の概要(和文)：本研究では、明治日本における鉄道業発展の要因を、第一次グローバル化の影響という視点から再検討した。19-20世紀転換期の世界では、鉄道資材貿易をめぐる英米独メーカーと商社を担い手とするグローバルな競争が繰り広げられていた。日本の鉄道事業者は、こうした国際環境を活かしつつ、安価かつ良質な蒸気機関車を、短納期で獲得し、急速な拡張に成功する。それを支えたのが、高等教育機関で理論を学び、輸入車輛の徹底したリバーズ・エンジニアリングによって熟練技術を培った、日本人技術者たちであった。彼らは、第一次世界大戦直前には、機関車の自給体制を整え、外部からの資材供給に依存せずに鉄道の再生産が行えるようになった。

研究成果の概要(英文)：This research project reconsiders the influence of the first globalization at the turn of the twentieth century on the development of the railway industry in Meiji Japan. We show that Japanese railways could purchase high-quality locomotives with short delivery dates and low prices due to competition between British, American, and German locomotive makers with trading companies. This was one of the factors behind the high growth of railway industry during the Meiji era. In addition, designing and ordering locomotives during this period was supported by Japanese mechanical engineers who learned engineering theories through coursework at domestic institutions of higher education and acquired skills by performing reverse engineering at railway factories. As a result, the independence of the Japanese railway industry was completed before the First World War.

研究分野：経済史

キーワード：明治日本 鉄道業 機関車貿易 第一次グローバル化 国際競争 欧米機関車メーカー 日本商社 機械技術者

1. 研究開始当初の背景

2000年代に入り、従来、国内市場を中心にビジネスを展開してきた日本の鉄道車輛メーカーや鉄道事業者が、海外進出を本格化しはじめた。日立製作所や川崎重工といった鉄道車輛メーカーは、イギリスやアメリカに工場を建設し、日本国内のマザー工場と連携しながら、高速鉄道用を含む鉄道車輛の輸出や現地生産を行っている。また JR 東日本や JR 東海といった鉄道事業者は、新幹線や都市交通システムといった鉄道システムの輸出をめざして、世界各地でマーケティング活動を活発化している。

こうした鉄道輸出の背景には、ヒト、モノ、カネ、そして情報の国際的な移動が加速する、グローバル化の動きがある。グローバル化した社会・経済のもとでは、鉄道建設に必要な資本や資材、人材、システムが自由に、そして素早く国境を越え、海をわたる。その結果、車輛を中心とする鉄道システム供給をめぐる国際競争が激化し、最先端の高速鉄道技術や都市交通システムが、先進国のみでなく、途上国にも一気に広がることになった。

ただしグローバル経済のもとでの鉄道システムの拡散は、21世紀に固有の現象ではない。同様の現象は、19世紀後半から第一次世界大戦直前にかけて出現した、第一次グローバル化の時代にもみられた。この時代には、スエズ運河や大陸横断鉄道、海底ケーブルに代表される運輸・通信インフラが整備され、イギリスを中心とする国際金本位制や多角的決済システム、ロンドンでの海運取引所や海上保険が高度に発達した。そのため、ヒト、モノ、カネ、情報が頻繁に行き交うようになり、緊密なグローバル経済が構築された。日本の鉄道は、まさにこの時代に、イギリスから導入され、技術的な多様化と収斂を経験しつつ、急速な発展を遂げたのである。

日本における鉄道業の形成を考える場合、その再生産を可能とする鉄道用品の供給が、誰によって、如何にして行われたのかという点が重要となる。とくに蒸気機関車は、当時における最先端技術の粋を集めた製品であったことから、明治末年まで自給が困難であった。そのためこの問題は、機関車とその部品の円滑な輸入が、なぜ可能になったのかという問いに置き換えることができる。そしてこれに答えるためには、まず当該期における鉄道車輛の世界市場の状況を把握した上で、機関車取引の実態を、出し手である外国鉄道車輛メーカーと受け手である国内鉄道事業者、その仲介者である内外商社の活動に注目しながら明らかにする必要がある。

第一次グローバル化の時代における鉄道車輛=蒸気機関車の流通構造を、日本を中心とする東アジア市場に焦点を当てつつ解明することで、日本鉄道業形成の国際的な契機を探りたい。この問題関心が、本研究の出発点であった。

2. 研究の目的

第一次グローバル化の時代である19-20世紀転換期の機関車世界市場を鳥瞰すると、英米独の機関車メーカーがいずれも生産を拡大しつつ、世界中で激しいシェア争いをしていった。そしてその中心的な市場は、1880年代から90年代前半はヨーロッパや南米、1890年代後半はアジア、そして1900年代は英仏植民地へと移り変わっていった。中でも注目できるのは、1890年代における東アジア市場の重要性の高まりであり、その中心的な市場が日本であった。

日本市場をめぐる国際競争の激化は、技術の受け手である日本鉄道業が、資材調達のコストと納期を縮減し、技術選択の幅を広げることが可能にしたと考えられる。その意味で、日本鉄道業の急速な発展の背景に、レールや機関車といった鉄道用品の廉価かつ安定的な供給を可能にした国際環境と資材調達システムが存在したことは間違いない。このように一国内における鉄道業形成の問題もまた、同時代の国際環境の影響を考察することなしには語れない。

こうした問題意識にもとづき、本研究では世紀転換期の日本で鉄道業の急速な発展を可能にした鉄道用品、とくに蒸気機関車の供給メカニズムとダイナミズムを、国内外の一次史料を駆使することで明らかにし、日本鉄道業発展の国際的契機を再検討する。具体的には、日本における機関車市場の展開を、創業期1869-89年、発展期1890-1903年、再編期1904-08年、国産化期1909-1914年という4つの時期に区分した上で、各時代における世界的な機関車市場の動向をふまえて、日本鉄道業の機関車調達をめぐる出し手(機関車メーカー)と受け手(鉄道事業者)と仲介者(商社)の相互関係の解明を試みた。

3. 研究の方法

(1) 国際関係史

以上の課題を考えるうえで、まず参照すべきなのは、日本の鉄道史を国際関係史的に捉えた先行研究である。この分野における古典としては、まず田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』(吉川弘文館、1963年)を挙げることができる。田中1963は、日本への鉄道導入の経緯を日英外交関係と幕末維新期の政治状況に着目しながら明らかにし、イギリスの影響力のもとで日本鉄道業が始動する過程を描いた。ところが、こうした先駆的な研究の存在にもかかわらず、その後の日本鉄道史研究では、国際関係史的な視点が後退してしまった。そのため、イギリスからアメリカ、ドイツへと鉄道技術に関する覇権が移行しつつあった世紀転換期の国際環境が、日本における鉄道業発達にいかなる影響を与えたのかという問題は看過されてきた。例えば著

者は、前著『日本鉄道業の形成』(日本経済評論社、1998年)において、19世紀末における日本における鉄道業の確立過程を多面的に論じた。しかし、あくまで日本国内における技術形成・産業発達に研究の主眼があり、帝国主義を前提とした当時の国際環境がその過程に及ぼした影響については、十分に考察してこなかった。

ところが近年、これまで一國史の枠組みに囚われがちであった鉄道業史研究を、グローバルな視点から問い直す試みがはじまっている。例えば林田治男はイギリス側史料の丹念な追跡によって大英帝国から日本への鉄道導入の内実を明らかにした(『日本の鉄道草創期』ミネルヴァ書房、2009年)。本研究は、こうした先行研究に学びつつ、日本鉄道業の形成の国際的契機を、19世紀における最大の発明品の一つであり、世紀転換期における最先端の機械製品である、蒸気機関車に注目することで明らかにする。そして国境を越えた機関車の生産と流通を、日本、イギリス、アメリカ、ドイツ四カ国の一次史料に基づいて分析することで、第一次グローバル化の実態を考えたい。

そのために、まず英米独各国の公文書館、大学図書館、企業文書館などが所蔵する英米独機関車メーカーの注文台帳や登録台帳を可能な限り収集し、東アジア市場に対する機関車供給の動向をメーカー側から明らかにした。その上で、これらを鉄道局事務書類や逓信省公文書、各鉄道会社報告書といった日本の鉄道側の史料と照合し、機関車輸入の実態を考えた。またイギリス、アメリカ、日本の国立公文書館では、各国の外交文書や領事報告、統計資料の収集を行い、国際環境や各国政府の対応を検討した。さらに二次史料についても、『鉄道時報』をはじめとする日本の専門誌と、『The Engineer』のような欧米の専門誌を突き合わせることで、対象時期の市場状況や技術水準などを立体的に考察することを試みた。こうした複数国・地域の文書史料を用いる多言語文書アプローチ(multi-archival approach)は、近年、外交史や国際関係史の分野では主流になりつつある。この手法を導入することで、機関車の世界市場を多元的にとらえることが可能になり、鉄道業史のみならず、日米関係や日独関係といった二国間関係史を軸に展開してきた従来の国際関係経済史に対しても新たな貢献が期待できる。

(2) 経営史

また本研究は、機関車貿易の仲介者である商社にも注目した。世紀転換期の輸入貿易をめぐる内外商社の活動については、従来、多くの研究が積み重ねられてきた。まず外国商社については、石井寛治によるジャーディン・マセソン商会の研究が挙げられる(石井寛治『近代日本とイギリス資本』東京大学出版会、1984年)。石井は同商会文書の帳簿レ

ベルの分析をもとに外国商館の活動を検討し、幕末維新期における「外圧」の経済的実態を明らかにした。ただしジャーディン・マセソン商会文書は、機関車貿易が活発化する1890年代以降の史料が極端に少ないと言う、史料上の制約があるため、同書では鉄道用品取引に関する記述は限定的であった。一方、日本商社については三井物産を中心に、重厚な経営史研究が積み重ねられてきた。例えば麻島昭一は、三井物産の機械取引の展開を分析する過程で、機関車を含む鉄道用品取引についても詳細に検討している(麻島昭一『戦前期三井物産の機械取引』日本経済評論社、2001年)。

本研究は、これらの研究をふまえて、機関車貿易の担い手である内外商社の企業活動を、仲介業務の内容にまで踏み込んで明らかにしたい。その際、重要となるのが、アメリカ国立文書館に所蔵されている在米日系企業の接収文書群(Record Group 131シリーズ)の積極的な活用である。この史料群は、近年、ようやくボックス単位での目録が整備され、その全容が明らかになりつつある。著者はこの目録作成に係わり、鉄道用品輸入をめぐる日本商社の活動が詳細に判明する史料(大倉組のLetter Booksなど)を発見した。この新史料を日本国内の史料(三井文庫所蔵三井物産史料や東京経済大学所蔵大蔵財閥資料など)とあわせて考えることで、鉄道用品取引のメカニズムのみならず、世紀転換期における日本商社の在外活動の解明が可能になる。それは、経営史の一つの分野である商社史研究の深化につながると言えよう。

(3) 技術形成史

さらに本研究の主要な事例である蒸気機関車に関する研究は、様々な分野で展開してきた。経済史の領域では、沢井実が日本の鉄道車輛工業の形成と発展を包括的に論じている(沢井実『日本鉄道車輛工業史』日本経済評論社、1998年)。ただし沢井の研究目的は、建造型機械工業としての鉄道車輛工業の確立過程にあり、鉄道業の再生産過程に不可欠の要素たる機関車供給のあり方を解明したい本書とは、問題関心が異なる。そのため鉄道車輛工業史の金字塔たる沢井1998において、本書の中心的な対象時期である世紀転換期(1890-1900年代)は、あくまで前史的な位置づけとなっている。そこで本研究では、技術形成史の研究視角を取り入れつつ、世紀転換期の鉄道車輛技術の形成過程についても議論した。

そもそも、グローバル経済のもとでヒト、モノ、カネ、情報が自由に行き交う時代において、その恵まれた国際環境を活かして工業化を達成できる国・地域と、そうでない国・地域が存在する。この両者の明暗を分けるものの一つが、技術を導入し定着させる受け手側の社会的能力である。本研究では、この問題を技術選択を行う技術者や、資材調達の手

度と組織などに注目しながら考察した。それは鉄道史という限定された問題に限らず、日本が、前述した国際環境と後発性の優位を活かして、急速な工業化を達成できた要因を解明するためにも重要である。

4. 研究成果

(1) 構成と内容

以上の課題と方法にもとづき、本研究では日本における鉄道業の発展を可能した蒸気機関車の供給メカニズムと、そのダイナミズムを、以下のような5章構成で検討した。

- 第1章 世紀転換期の機関車製造業と国際競争
- 第2章 日本における鉄道創業と機関車輸入
イギリス製機関車による市場独占
- 第3章 日本鉄道業の発展と機関車取引
アメリカ製機関車をめぐる攻防
- 第4章 局面の転換
日露戦争・鉄道国有化と機関車貿易
- 第5章 機関車国産化の影響
最後の大型機関車輸入

第1章では、英米独各国における鉄道建設が一段落し、国内市場が飽和状態になった世紀転換期(1880-1900年代)において、各国の機関車製造業が新たな市場を求めて新世界の市場に進出していく過程を、日本市場に注目しつつ検討した。具体的には、まず英米独の機関車製造業の構成と主要メーカーの来歴を概観し、世紀転換期における機関車の供給主体を把握した上で、世界的な機関車市場における国際競争の状況を検討し、日本の機関車輸入をめぐる国際環境を明らかにした。

第2章では、日本の鉄道創業期における機関車供給の経路と取引実態について考えた。日本の鉄道は、イギリスからの技術導入によって、ヒト、モノ、カネの全ての供給を同国に仰ぎつつスタートした。その後、1870年末以降、技術的な自立が進むものの、機関車供給については、1880年代を通してイギリスによる独占状態が続いた。本章ではその要因について、お雇い外国人体制や、随意契約を基本とした資材調達方法、外国商社の活動などの面から考察した。

第3章は、世紀転換期における日本鉄道業の急速な発展を支えた機関車供給体制を、とくにアメリカ製機関車の対日輸出に注目しながら明らかにした。第2次鉄道熱(1893-99年)による新設鉄道会社の叢生と既設鉄道会社の拡張によって、日本における機関車需要は一気に増大する。この需要増に迅速に対応し、機関車日本市場におけるシェアを急激に高めたのが、ボールドウィンをはじめとするアメリカ機関車メーカーであった。本章では、彼らがイギリスの独占を崩し、日本市場に浸透していく様子を、需要者である鉄道側の取引制度の変化や技術者集団の形成、仲介業者

である内外商社の役割にも留意しながら明らかにした。とくに後者については、当該期に機関車取引に参入し、急速に取扱高を伸ばしていく日本商社の活動内容を、大倉組ニューヨーク支店を事例として具体的に検討した。

第4章は、日露戦争という外的ショックや、鉄道国有化にともなう需要独占の成立が、機関車貿易にどのような影響を与えたのかという点について、やはり商社の動向に注目しながら考えた。また当該期には、ボールドウィンやアメリカン・ロコモティブ社(ALCO)といったアメリカ機関車メーカーが日本市場での覇権を確立し、さらに対中国輸出もはじめた。本章では、その具体的な内容を、アメリカ・メーカー2社と三井物産の一次史料を用いて明らかにした。

第5章は、1909年に打ち出された鉄道院の鉄道車輛国産化方針が機関車貿易にもたらした影響を、過熱式機関車の導入という技術革新とも絡めて議論した。過熱式機関車の実用化を主導したドイツが、日本における国産機関車のモデルを提供したのに対して、この技術革新に乗り遅れたイギリスは、市場競争力を失うことになった。こうした状況の下で、大倉組と組んだイギリスを代表する機関車メーカー、ノースブリテッシュ・ロコモティブ社(NBL)は、イギリス政府を動かし、半ば強引に鉄道院のモデル機関車の一部を受注する。本章ではその具体的な経緯を、イギリス国立公文書館の外交文書やアメリカ国立公文書館の大倉組ニューヨーク支店文書を駆使して明らかにした。

(2) 総括と今後の課題

最後に、日本鉄道業形成の国際的契機について、機関車貿易をめぐる国際環境、それを活かして急速な鉄道業の発展を導き得た社会的能力、日本の政策的対応を起点とした東アジア市場の構造変化という三つの視点から考察してまとめたい。

機関車貿易をめぐる国際環境

19世紀前半にイギリスで誕生した機関車製造業は、その直後からアメリカ、ドイツ、フランスといった欧米諸国に移転され、各国における鉄道建設の進展とともに発展した。そして1850年代になると、蒸気機関車がイギリスから、アジア、アフリカ、オセアニア、ラテン・アメリカといった植民地(公式帝国)や勢力圏(非公式帝国)に輸出され、鉄道建設が世界中ではじまった。このようにイギリスは、19世紀後半における鉄道システム拡散の原動力であった。そのため、安政五カ国条約によってイギリスが主導する自由貿易体制に組み込まれた日本が、明治維新直後の1869年に、機関車を含む鉄道システム一式のイギリスからの導入を決定したことは、極めて自然であった。

ところが、19-20世紀転換期になると、イ

ギリスが切り拓いた機関車の世界市場に、アメリカやドイツの機関車メーカーが参入し、市場が流動化をはじめた。アメリカ・メーカーは、型式の標準化と流れ作業の導入を軸とするアメリカン・システムと呼ばれる生産方式を構築し、機関車の短納期化と低価格化を実現する。そして1880年代以降、世界各地に代理店や営業所をおき、グローバルなマーケティング活動を展開した。一方、ドイツ・メーカーは領邦政府の強力な保護の下で、機関車の低価格化と新技術の導入をすすめて、1900年代以降、世界市場への輸出攻勢をかけていく。その結果、まず欧州とラテン・アメリカで、次に英植民地や東アジアにおいて、イギリス・メーカーによる市場独占が崩れ、世界的に競争的な市場構造が出現した。

さらに、当該期における機関車輸出をめぐる国際競争は、価格と納期だけでなく、技術革新を含む品質面での競争をも内包していた。それは英米機関車の性能比較や、複式機関車、過熱機関車の走行実験が世界各地で行われ、その情報が技術雑誌などを通して共有されたことからもうかがえる。そのため需要家である鉄道事業者は、良質で安価な機関車を短納期で手に入れることが可能になった。

このように、1880年代から1910年前後にいたる30年間は、後進国における鉄道業形成にとって、有利な市場環境であったといえる。当該期に、日本では二度にわたる鉄道ブームが生じ、民営鉄道を中心として鉄道業が急速な発展を遂げた。その背景に、こうした国際環境が存在したことは間違いない。

国際環境を活かす社会的能力

一方、有利な国際環境を活かして鉄道業を形成するためには、受け手側の社会的能力が不可欠であった。この点を機関車調達に即して考えると、a. 機材選定や仕様書作成の能力を持つ技術者の養成、b. 入札制度の整備による競争的調達システムの構築、c. 円滑な資材輸入を可能にする社会インフラの整備、d. 資材購入のための資金調達という、四つの要素が重要となる。

このうちaについては、1890年代後半に最後まで残っていたお雇い外国人であるオールドリッチ(差配人兼書記官)やF.H.トレビシク(汽車監察方)が相次いで解雇され、日本の技術的自立が完了した点が注目できる。彼らに代わって、工部大学校 帝国大学をはじめとする国内高等教育機関の卒業生が、官営鉄道や民営鉄道の技師長、工場長として、資材選定・発注の実権を握った。そして、特定の国からの資材購入にこだわらず、グローバルな視点からの最適調達が目指されるようになった。

bについては、1890年以降、官民双方で競争入札の制度が導入されはじめ、1900年頃には指名競争入札が一般化した。メーカーと仲介業者の両方を指名することで、鉄道事業者は一定水準の価格と品質、納期の機関車を、

安定的に購入することができるようになった。一方、限られた入札参加者の間では、手数料の引き下げを含む激しい競争が行われたことから、商社とメーカーとの特別な関係の有無が勝敗をわけることになった。そのため三井物産や大倉組、フレザー商会といった仲介業者は、米英独の有力メーカーとの代理店契約に全力を傾注することになる。

cについては、定期汽船網や海底電信ケーブルといった交通・通信インフラの整備に加え、日本商社の世界的な支店網形成が大きな意味をもった。世紀転換期には高田商会、三井物産、大倉組といった機械輸入商社が、ロンドン、ニューヨーク、ベルリンといった欧米の主要都市に支店を開設し、それぞれの国の有力機関車メーカーと取引関係を構築して対日輸出の体制を整えた。そのため日本の鉄道事業者は、目的や条件に合った機関車を、英米独、どの国からでも自由に選択し、注文することができるようになった。これは、基本的には母国メーカーとの関係を軸に事業を展開していた外国商社との大きな違いである。日本商社の台頭は、当該期の日本鉄道業における世界最適調達を可能にした重要な前提条件であった。

dについては、日清戦争(1894-5年)の前後で状況が大きく異なる。日清戦争以前の日本では、創業期を除き、基本的には株式会社制度や内国債を活用しつつ、国内各地に分厚く存在した資産家層から、幅広く資金を調達することで鉄道建設を行った。国際金本位制と多角的決済システムの構築により、緊密な国際的金融取引が行われていた当該期に、日本が敢えて外資を遮断し、国内資金による鉄道建設をすすめた背景には、植民地化に対する強い警戒心があった。一方、日清戦争の勝利によって植民地化の危機が遠のいた1890年代後半には、国際金本位体制への参加(1897年)を契機として、官民双方で鉄道建設への外資導入が論じられはじめた。そして実際に、1900年代には社債や公債という形での外資導入が本格化することになった。

東アジア市場の構造変化

東アジアにおける機関車貿易は、本書で論じたように、19世紀後半から20世紀初頭にかけて、日本市場を中心に展開してきた。これは日本が、東アジアの他地域に先駆けて、国内における鉄道建設を開始し、鉄道業を急速に発展させてきたからである。日清戦後には、日本資本による台湾や朝鮮半島での鉄道建設がはじまり、機関車が輸入されたものの、その規模は小さかった。そのため、ポールドウィンやスケネクタディ=ALCOのようなアメリカ機関車メーカーもまた、日本にトラベル・エージェントを送り込み、代理店を設けて、日本国内での機関車の売り込みに注力する。その結果、ポールドウィンでは、1897年に日本が輸出先の第一位となり、同社輸出高の過半数を占めるに至った。世紀転換期の日

本は、世界的に見て最も活発な機関車市場の一つであったといえよう。

ところが、日露戦争(1904-5年)後になると、日本の鉄道国有化(1906-7年)や、中国東北部での南満州鉄道の設立(1906年)によって、東アジアにおける機関車市場に大きな構造変化が生じた。日本国内では、鉄道国有化によって帝国鉄道庁 鉄道院による需要独占が成立し、政府の意向が機関車市場に大きな影響を与えるようになった。この機を捉えて、汽車製造や日本車輛製造、川崎造船所といった日本の鉄道車輛メーカーが、政府に対して鉄道車輛の国内発注を働きかけはじめた。その結果、1909年に鉄道車輛国内発注の方向性が打ち出され、1912年度には機関車国産化の方針が固まった。さらに1911年には関税改正が行われて機関車に高率の輸入関税がかけられるようになったことから、海外から日本への機関車輸入は激減することになる。

一方、日露戦争によって日本の植民地や勢力圏となった朝鮮半島や中国東北部では、当該期に鉄道建設や改良が急ピッチですすみ、大きな機関車需要が生まれた。この機を捉えて、アメリカ・メーカーは主な輸出先を日本から、中国、朝鮮にシフトし、南満州鉄道や朝鮮鉄道、中国の民族資本系諸鉄道への機関車売り込みに注力していく。この方向転換に、三井物産やフレザー商会といった内外商社が深く関与していたことは言うまでも無い。なかでも、東アジア全域に支店網をもつ三井物産は、現地の情報をきめ細かく分析しながら、新たな市場開拓を行っていった。

以上のように、日本の鉄道業は、国内で形成された工業化の社会的能力を活かし、機関車をはじめとする鉄道用品貿易をめぐる熾烈な国際競争を利用することで、急速な発展を遂げることができた。そして、1910年前後に機関車などの自給体制を整え、外部からの資材供給に依存せずに鉄道の再生産が行えるようになったところで、第一次世界大戦を迎えた。機関車世界市場からの日本の離脱は、奇しくも経済的な国際分業の深化を特徴とする第一次グローバル化の終焉と軌を一にしていたのである。

戦争によるグローバル経済の破壊は、国際分業の前提を掘り崩し、各国経済のブロック化を導いた。両大戦間期の日本でも、鉄道院と主要鉄道車輛メーカーとの双方独占的な国内市場が形成され、台湾、朝鮮、満州といった植民地や勢力圏に対する鉄道システムの移輸出がはじまることになる。こうした帝国内市場の占有を目指す日本の動きと、東アジア市場のさらなる構造変化の検討は、次の課題としたい。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文](計4件)

Naofumi Nakamura, 'Reconsidering the Japanese Industrial Revolution: Local Entrepreneurs in the Cotton Textile Industry during the Meiji Era', *Social Science Japan Journal*, 査読あり, Vol.18-1, 2015, pp.23-44

Naofumi Nakamura, 'Railway Engineer's Group in the Early Meiji Japan'. *Japanese Research in Business History*, 査読なし(招致論文), Vol.28, 2011, pp.11-33.

[学会発表](計2件)

Naofumi Nakamura, 'Railway and Government in Meiji Japan: With a Focus on Nationalisation', 31 August 2012, Paris: France, *Europe Business History Association 16th Annual Conference*, 報告

中村尚史「大倉組紐育支店の始動と鉄道用品取引 機関車輸入を中心として」(2012年7月21日、於明治学院大学、経営史学会関東部会大会報告)

[図書](計3件)

中村尚史『海をわたる機関車—日本鉄道業形成の国際的契機』吉川弘文館、2015年度刊行予定。

中村尚史「大倉組ニューヨーク支店の始動と鉄道用品取引」上山和雄・吉川容編著『戦前期北米の日本商社』日本経済評論社、2013年、pp.207-237

Naofumi Nakamura, 'Getting on a Train: Railway Passengers and the Growth of Train Travel in Meiji Japan' in P.Francks and J.Hunter eds. *The Historical Consumer: Consumption and Everyday Life in Japan, 1850-2000*, London: Palgrave Macmillan, 2012, pp.207-234.

6. 研究組織

(1)研究代表者

中村尚史 (NAKAMURA, Naofumi)
東京大学・社会科学研究所・教授
研究者番号：60262086

(2)研究分担者

()
研究者番号：

(3)連携研究者

()
研究者番号：