

# บทเรียนเรื่องข้อจำกัดทางการคลัง ภาครัฐบาลกับลำดับความสำคัญ : เค้าโครงการสร้างระบบสื่อสารแกนกลางเกาะญี่ปุ่น ในสมัยเมจิ

สุนทร ลักกิตโร\*

## 1. คำนำ

ยุทธวิธีที่สำคัญประการหนึ่งในการพัฒนาภูมิภาคของญี่ปุ่นในสมัยเมจิ (ค.ศ. 1868–1912) คือ การพัฒนาระบบสื่อสาร และคมนาคมทั่วประเทศไปพร้อมกัน ระบบสื่อสาร และคมนาคมเหล่านี้ ทำให้ญี่ปุ่นสามารถติดต่อระหว่างส่วนกลางกับส่วนภูมิภาคได้สะดวกและรวดเร็ว ซึ่งเป็นผลดีทั้งทางด้านการเมือง การทหาร ตลอดจนด้านเศรษฐกิจและสังคม

รัฐบาลผู้นำประเทศในสมัยดังกล่าวมีอยู่หลายคน ในทางด้านการสื่อสารและคมนาคมนั้น โอซุมิ ชิเงโนบิ หรืออิดะชิ โอบุมิ มีบทบาทที่สำคัญมาก ถ้าเราไปศึกษาเอกสารทางประวัติศาสตร์จากหอจดหมายเหตุแห่งชาติ (Kokuritsukobunshokan) ในกรุงโตเกียวแล้ว จะพบว่ามีเอกสารที่เกี่ยวกับทางด้านการสื่อสาร และคมนาคมอยู่มาก เอกสารเหล่านี้จะมีหมายเลขเอกสาร ทะเบียนเรื่อง วันเดือนปี ส่วนราชการตลอดจนผู้รับผิดชอบไว้

โดยทั่วไปแล้ว ชาวญี่ปุ่นจะไม่ใช้ลายเซ็นในเอกสารต่าง ๆ แต่จะใช้ตราประทับแทน ตราเหล่านั้นมักเป็นรูปกลมหรือสี่เหลี่ยม ขนาดสัก 10×12 มม. เป็นต้น และมักจะใช้ชื่อสกุลกำกับไว้ แต่หลังจากที่รัฐบาลเช่นอิตาลี ยามาฮาดะ และโอยามา กลับจากท่องยุโรปใน ค.ศ. 1876 แล้ว ตราประทับเหล่านั้นก็กลับปรากฏชื่อ “ชิโรบุมิ” หรือ “อาริโทโมะ” หรือ “อิวาโอ” ซึ่งเป็นชื่อแทน แสดงให้เห็นว่ารัฐบาลเหล่านี้รับแนวความคิดและระสนิยมแบบยุโรปได้เร็วเพื่อรับกับสภาพของประเทศญี่ปุ่นหลังการปฏิรูประบบราชการในสมัยเมจิ

รายงานต่าง ๆ ทางราชการในปัจจุบันของญี่ปุ่นมักจะใช้ภาษาญี่ปุ่นล้วนๆ เพื่อความสะดวกและความแม่นยำทางด้านเอกสาร อย่างไรก็ตาม เอกสารเกี่ยวกับการสื่อสารและคมนาคมในต้นสมัยเมจิมีภาษาอังกฤษปนอยู่มาก เอกสารชื่อ “รายงานการสื่อสารของรัฐบาลแห่งมหาอาณาจักร

\* Ph.D. (Social Engineering TLT), กรมชลประทาน กระทรวงเกษตรฯ

จักร” (สิงหาคม ค.ศ. 1869 ถึง มิถุนายน ค.ศ. 1875) ตลอดจนเอกสารรายงานผลงานรายปี ในระยะต่อมาต่างก็มีภาษาอังกฤษกำกับอยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่ารัฐบาลญี่ปุ่นในสมัยดังกล่าวได้ว่าจ้างชาวต่างประเทศเข้ามาช่วยพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ อย่างมากมาย แต่ในปัจจุบันนั้นแทบไม่มีชาวต่างประเทศทำหน้าที่ด้านนี้อยู่ในญี่ปุ่นเลย เราจึงไม่ค่อยพบรายงานที่มีภาษาอังกฤษกำกับและทำให้ข้าราชการญี่ปุ่นจำนวนมากในปัจจุบันเกิดความรู้สึกปวดร้าวกับวิธีการพัฒนาประเทศให้ทันสมัยที่ต้องยืมจมูกต่างประเทศมาหายใจ หลังจากปิดประเทศมานานเช่นนั้นของญี่ปุ่นในอดีตซึ่งจำต้องพึ่งพาชาวตะวันตกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

## 2. ความสำคัญของการพัฒนาระบบสื่อสารและการรถไฟ

วิธีส่งข่าวสารโดยการใช้ “ม้าด่วน” ในสมัย เอโดะ เป็นระบบที่มีประสิทธิภาพมากในประวัติศาสตร์ ม้าด่วนจะเดินทางระหว่างกรุงเอโดะ (โตเกียว) และกรุงเกียวโตโดยใช้เวลา 60 หรือ 90 ชั่วโมง หรือกินเวลา 4–5 วัน ดังนั้น การจัดวางระบบโทรเลขข้ามหมู่เกาะญี่ปุ่นเพื่อให้ส่งข่าวสารได้อย่างฉับพลันจึงเป็นการปฏิรูปของเทคโนโลยีอย่างสำคัญในสมัยที่ญี่ปุ่นเริ่มเปิดประเทศ และเทียบได้กับการใช้ดาวเทียมสื่อสารหรือเส้นใยแสง (Optic fiber) เพื่อการสื่อสารในปัจจุบัน

การปฏิรูปของเทคโนโลยียังเห็นได้จากในกรณีของการรถไฟ การเดินทางโดยใช้เส้นทางที่ใช้กันในสมัยก่อนนั้นเป็นการเดินทางบก ระหว่างกรุงเอโดะ กับกรุงโอซากาที่ใช้เวลาถึง 19 วัน และถ้าเดินทางโดยทางเรือใบระหว่างเมืองโยโกฮาม่าและเมืองโกเบแล้วจะต้องใช้เวลา 20 ถึง 30 วัน หรือ 30 ถึง 36 ชั่วโมงโดยใช้เรือกลไฟ แต่ถ้าใช้รถไฟแล้วนอกจากจะมีความตรงต่อเวลา ความเชื่อถือได้ และความปลอดภัยจากดินฟ้าอากาศแปรปรวน หรือความเสียหายของสัมภาระแล้ว ผู้โดยสารจะใช้เวลาเพียง 19 ชั่วโมงเท่านั้น

การสื่อสารและการคมนาคมของญี่ปุ่นเป็นเครื่องมือชนิดใหม่ที่เป็นการปฏิรูปทางด้านการติดต่อสัญจรระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ นอกจากบทบาททางด้านประสิทธิภาพของเครื่องมือทั้งสองแล้วเรายังพิจารณาถึงความสำคัญได้จากระดับการลงทุนในภาครัฐบาลสำหรับเครื่องมือดังกล่าวอีกด้วย และทำให้สันนิษฐานได้ว่าลำดับการเลือก และลำดับความสำคัญในการติดตั้งเครื่องมือดังกล่าวนั้นจะต้องได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบและระมัดระวังเป็นอย่างยิ่ง

การนำเอารถไฟและระบบโทรเลขเข้ามาใช้ในญี่ปุ่นในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นเรื่องของการพัฒนาที่มีเสรีภาพและความอิสระอยู่ในระดับสูงสุด ราวกับการขีดเขียนเส้นตรงสักเส้นหนึ่งลงบนแผ่นกระดาษสีขาวเพราะความหนาแน่น

ประชาน้อย ผู้ที่จะต่อต้านน้อย และผู้คนส่วนใหญ่มีความต้องการสูง แนวโน้มการพัฒนาจึงเป็นไปได้ง่ายกว่าปัจจุบัน ดังนั้นถ้าเรารวบรวม และสรุปลำดับ และขนาดการพัฒนาโดยแยกภูมิภาค และวันเดือนปีแล้ว เราก็จะทราบได้ว่า ผู้นำประเทศในสมัยนั้นได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศอย่างไรกันบ้าง

### 3. การติดตั้งระบบโทรเลขในฐานะของการโยกย้ายระบบประสาทหลักของประเทศ (การทำลายระบบสื่อสารแบบแคว้นไครแคว้นมันมาเป็นการสื่อสารตลอดเกาะญี่ปุ่น)

1) ลักษณะเด่นของเค้าโครงการพัฒนาระบบสื่อสารแกนกลางก็คือการวางเส้นทางที่เชื่อมเกาะญี่ปุ่นในแนวเหนือใต้

หลังจากมีการพัฒนาระบบโทรเลขระหว่างเมืองหลวงกรุงโตเกียวกับเมืองท่าโยโกฮาม่าในเดือนธันวาคม ค.ศ. 1869 แล้ว ได้มีคำสั่งให้วางระบบโทรเลขอีกในลำดับต่อไปนี้

เดือนมิถุนายน ค.ศ. 1870 ระหว่างโตเกียวกับเมืองนางาซากิ (ทางตอนใต้)

เดือนตุลาคม ค.ศ. 1871 ระหว่างโตเกียวกับเมืองอาโอโมริ (ทางตอนเหนือ)

เดือนมิถุนายน ค.ศ. 1872 ระหว่างเมืองฮาโกดาเตะกับเมืองซัปโปโร (ที่เกาะฮอกไกโดทางตอนเหนือ)

เดือนกันยายน ค.ศ. 1872 เพิ่มระบบโทรเลขสายที่ 2 ระหว่างโตเกียวกับเมืองนางาซากิ

เดือนกันยายน ค.ศ. 1872 เพิ่มระบบโทรเลขสายที่ 2 ระหว่างโตเกียวกับอาโอโมริ

เดือนธันวาคม ค.ศ. 1873 เพิ่มระบบโทรเลขสายที่ 3 ระหว่างโตเกียวกับเมืองนางาซากิ

ซึ่งเป็นที่สังเกตว่าเค้าโครงการก่อสร้างระบบโทรเลขผ่านเกาะฮอนชูระหว่างเมืองนางาซากิ ทางตอนใต้ถึงเมืองอาโอโมริทางตอนเหนือได้เริ่มขึ้นในเดือนตุลาคม ค.ศ. 1871 และเค้าโครงการก่อสร้างระบบโทรเลขเชื่อมโยงหมู่เกาะญี่ปุ่นได้เริ่มขึ้นในเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1872

เราเรียกเค้าโครงการก่อสร้างเช่นนี้ว่าเป็นนโยบายเร่งด่วนที่สุดเพื่อพัฒนาระบบสื่อสารแกนกลางที่เชื่อมโยงภูมิภาคที่สำคัญที่สุดทั่วประเทศเข้าเป็นวงจรเดียวกัน

2) ความหมายของการพัฒนาระบบสื่อสารเชื่อมโยงทั่วเกาะญี่ปุ่น

ความหมายในการเลือกเส้นทางที่เชื่อมโยงมียู่มาก ซึ่งภูมิภาคที่มีความสำคัญที่สุดในสมัยนั้นมีอยู่ดังต่อไปนี้

เมืองท่าที่ถูกเปิดให้ค้าขายกับนานาชาติ 6 เมืองท่ามียู 5 เมืองท่าที่เป็นที่ตั้งของศูนย์กลางฝ่ายการปกครอง การทหาร (jindaitoshi) และ

เป็น 70% ของเมืองที่มีประชากร 5 หมื่นขึ้นไป นอกจากนี้แล้วเส้นทางสื่อสารทางโทรเลขดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ผ่านหรือใกล้จังหวัดที่มีสินค้าส่งออกระหว่างประเทศที่สำคัญคือ ไหมดิบ และชาอยู่ด้วย (มีเมืองหลัก 7 เมืองที่ผลิตสินค้าเหล่านี้)

จากสภาพการณ์เช่นนี้เราจึงกล่าวได้ว่าระบบโทรเลขเส้นหนึ่งที่มีความยาว 2,700 กม. จึงเป็นระบบโทรเลขที่วางไปในภูมิภาคที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจทางด้านการเมืองและการทหาร นั่นคือผ่านไปยังเมืองใหญ่ ๆ ทั่ว

ประเทศนั่นเอง

### 3) แก้วโครงการพัฒนาเส้นทางในแนวพื้นที่

เส้นทางโตเกียว – นางาซากิ 1,340 กม. ได้เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1871 และแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1873 และในปลาย ค.ศ. 1874 ก็ก่อสร้างแนวเส้นทางโทรเลขหลักยาว 2,700 กม. ระหว่างนางาซากิ โตเกียว อาโอโมริ ฮาโกดาเตะ ซัปโปโรและโคทารี ซึ่งกลายเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญมากที่สุดในประเทศ (ดูรูปที่ 1)



รูปที่ 1 สภาพการติดตั้งระบบโทรเลขในหมู่เกาะญี่ปุ่น (ปลาย ค.ศ. 1874)

1. จาก “รายงานกิจการโทรเลขระหว่างเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1869 และเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1875”

2. เส้นหนาแสดงจำนวนคู่สายโทรเลข (1 – 3 คู่)

ในระหว่างที่การก่อสร้างเส้นทางหลักนี้แล้วเสร็จ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการ อีโต ฮิโรbumi ได้เสนอเอกสารชื่อ “ข้อหารือการรื้อวัด แนวโทรเลข” ต่อฮานาจิ มิโยชิ (นายก

รัฐมนตรี) เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม ค.ศ. 1874 ซึ่งได้มีบันทึกไว้ชัดเจนว่า “เป็นเค้าโครงเส้นทางโทรเลขในระดับประเทศเพื่อการสำรวจและการติดตั้งโดยรีบด่วนตามลำดับความสำคัญต่อไป”

เนื้อหาของเอกสารมีดังต่อไปนี้ (ดูรูปที่ 2 ไม่มีแผนการก่อสร้างและปีที่แล้วเสร็จแต่อย่างใด)

เส้นทางโตเกียว-นางาซากิ เพิ่มขึ้น 2 คู่สาย

เส้นทางคุมาโมโตะ-คาโกชิมะ สร้างใหม่ 2 คู่สาย

เส้นทางโตเกียว-อุเอตะ-โกเบ สร้างใหม่ เท่านั้น

2 คู่สาย

เส้นทางโตเกียว-อุเอตะ เพิ่มขึ้น 2 คู่สาย

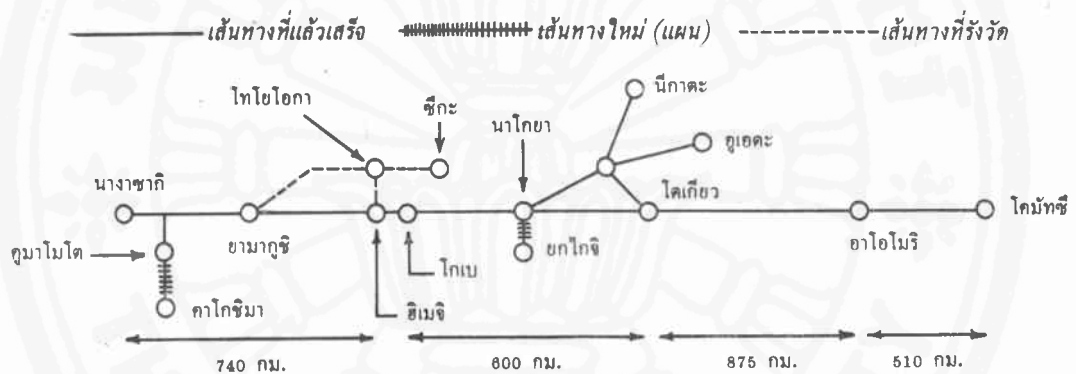
เส้นทางอุเอตะ-นีกาตะ สร้างใหม่ 2 คู่สาย

เส้นทางนาโกยา-ยกไกจิ สร้างใหม่ 1

คู่สาย

เส้นทางยามากุชิ-ชิกะสำรวจรังวัดเท่านั้น

เส้นทางฮิเมจิ-โทโยโอกา สำรวจรังวัด



รูปที่ 2 แก์โครงการวางสายโทรเลข (ปลาย ค.ศ. 1874)

จาก “ข้อหาหรือการรังวัดแนวโทรเลข” ลง 24 ธันวาคม ค.ศ. 1874 จากอิตาเลียโรมูมิ ถึงซานโจมิโยชิ (นายกรัฐมนตรี)

เอกสารฉบับนี้ได้รับอนุมัติจากสำนักนายกรัฐมนตรี (ดะโจคาน) เมื่อวันที่ 19 มกราคม ค.ศ. 1875 ซึ่งคาดว่าจะมีเป้าหมายสำคัญสรุปได้ดังนี้

- เพิ่มขีดความสามารถการสื่อสารระหว่างโตเกียวกับนางาซากิ
- ขยายแนวเส้นทางสื่อสารหลักมาถึงปลายสุดทางทิศใต้ที่คาโกชิมะ (คาด

ว่าส่วนขยายถึงคุมาโมโตะจะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ค.ศ. 1875)

- พิจารณาความปลอดภัยของระบบสื่อสารระหว่างโตเกียวกับโกเบ ซึ่งเป็นช่วงที่จ่อเจ็ที่สุดโดยเลือกเส้นทางใหม่ (เลี่ยงเส้นทางชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก) และพัฒนาเขตเทือกเขากลางของเกาะญี่ปุ่นกับแก้ไข

ความเหลื่อมล้ำระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ

- ง. เริ่มขยายเส้นทางสื่อสารไปทางชายฝั่งทะเลญี่ปุ่น เป็นครั้งแรก (เชื่อมโยงไปยังเมืองท่านี้กาตะ (ที่อนุญาตให้ค้ากับต่างประเทศโดยเบี่ยงไปจากแนวเส้นทางสื่อสารหลัก)

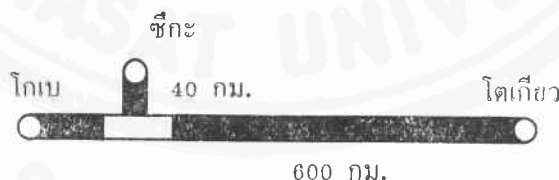
- จ. รั่ววัดพื้นที่เขตจูโคคุ (ตอนใต้ของเกาะฮอนชู) ซึ่งจะมีการก่อสร้างระบบสื่อสารต่อไป (เนื่องจากการจลาจลของซามูไรและการรุกรานของเรือต่างประเทศ)

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าใน ค.ศ. 1874 นั้นรัฐบาลใหม่ของญี่ปุ่นได้วางเค้าโครงการพัฒนาภูมิภาคต่าง ๆ ของญี่ปุ่นไว้อย่างชัดเจนแล้ว โดยใช้ระบบสื่อสาร (โทรเลข) เป็นแกนนำที่สำคัญ

#### 4. การก่อสร้างเส้นทางรถไฟที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเล

##### 1) เค้าโครงการสร้าง 2 เส้นทางร่วม

การก่อสร้างเส้นทางรถไฟซึ่งใช้เงินลงทุนสูงกว่าการโทรเลขหลายเท่าเป็นโครงการที่มีความหวังเลือนลอยกว่ามาก ดังนั้นแผนการสร้างทางรถไฟสายแรกของญี่ปุ่นเมื่อเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1869 จึงเป็นแผนการที่จะก่อสร้างเส้นทางสายโตเกียว-โกเบ (ส่วนที่ผ่านทะเลสาบบิวกังตอนกลางจะใช้เส้นทางเรือเพื่อลดค่าลงทุนและรวมของเส้นทางโตเกียว-โยโกฮามาซึ่งเป็นเส้นทางสายแรกไว้ด้วย และเส้นทางซึกะ) เชื่อมโยงเมืองซึกะและตอนเหนือของทะเลสาบบิวกัง ซึ่งจะแล้วเสร็จใน 3 ถึง 5 ปี (ดูรูปที่ 3)



รูปที่ 3 เค้าโครงการวางเส้นทางรถไฟ 2 เส้นทาง โตเกียว – โกเบและโอซากา – ซึกะ เพื่อเชื่อมโยงเมืองท่าและเมืองหลวงภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง (ค.ศ. 1869)

จาก “ข้อตกลงระหว่างรัฐบาลญี่ปุ่นกับ มร.เรย์ ชาวอังกฤษ เรื่องเงินทุน 1 ล้านปอนด์ เพื่อก่อสร้างทางรถไฟ” ลง. 12 พฤศจิกายน ค.ศ. 1869

เค้าโครง 2 เส้นทางรวมเช่นนี้เป็นการเชื่อมโยงศูนย์กลางที่เป็นหัวใจสำคัญ 2 แห่งของญี่ปุ่นทางเขตคานโต (โตเกียว) และคานไซ (เกียวโต-โอซากา) เข้าด้วยกัน และเป็นเค้าโครงการเชื่อมโยงเขตทะเลญี่ปุ่นและชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกเข้าด้วยกันโดยระบบทางบกขั้นที่สุด กล่าวคือเป็นการพิจารณาลักษณะพื้นที่ยาวของหมู่เกาะญี่ปุ่นแล้วให้เส้นทางรถไฟเชื่อมโยกับการคมนาคมทางทะเลเพื่อ “หาผลตอบแทนสูงสุดโดยใช้ค่าใช้จ่ายต่ำสุด” นั้นเอง

เค้าโครงการจัดวางเส้นทางรถไฟเช่นนี้เป็นเค้าโครงที่สอดคล้อง ตามกฎการก่อสร้างทางรถไฟ 3 ข้อ (พบได้จากรายงานการก่อสร้างทางรถไฟของนายอิโนอุเอะ มาซาริ ผู้ว่าการรถไฟ ฯลฯ) ดังต่อไปนี้

“ภูมิภาคที่จะก่อสร้างทางรถไฟคือพื้นที่”

- ก. มีการคมนาคมทางน้ำอยู่ระดับต่ำ
- ข. แม้ว่าจะมีการคมนาคมทางน้ำก็ตามก็ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการการคมนาคมขนส่งที่มากขึ้นในบริเวณพื้นที่ได้
- ค. เป็นภูมิภาคที่ถ้าใช้เส้นทางคมนาคมทางน้ำแล้วจะใช้ระยะทางหลายร้อยลี้ (1 ลี้ = 4 กม.) แต่ถ้าใช้เส้นทาง

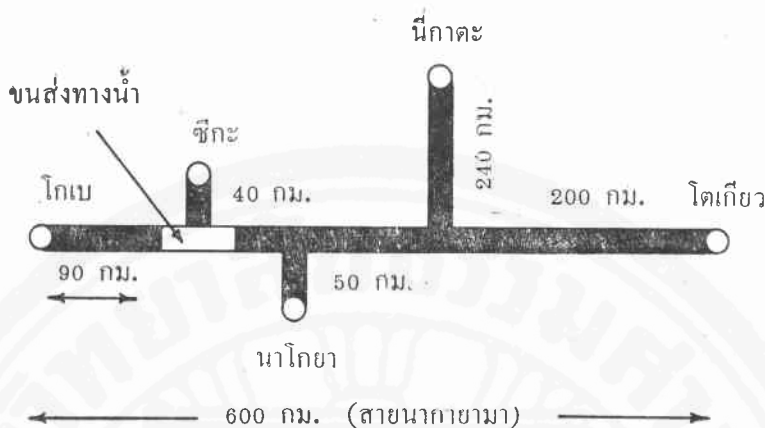
คมนาคมทางบกแล้วจะประหยัดระยะทางได้มาก”

ซึ่งกล่าวได้ว่าเค้าโครงการวางเส้นทางรถไฟเป็นเค้าโครงที่เชื่อมโยงการคมนาคมทางบกและทางน้ำเข้าได้อย่างผสมกลมกลืนนั่นเอง

## 2) เค้าโครง 4 เส้นทางประกอบกัน

โครงการจัดวางเส้นทางรถไฟในระหว่าง ค.ศ. 1875-1876 จะเห็นได้จากเอกสารชื่อ “รายงานการสำรวจการรถไฟสายนากายามา” ของหัวหน้าสถาปนิกชาวต่างประเทศ คาร์ วิลลิส ในเดือนกันยายน ค.ศ. 1876 และจากเอกสารชื่อ “รายงานการสำรวจทางรถไฟ” เดือนสิงหาคม ค.ศ. 1883 ของนายอิโนอุเอะ มาซาริ ผู้ว่าการรถไฟในเวลาดังกล่าว

เอกสารเหล่านี้ได้เสนอเส้นทางโตเกียว-โกเบ (ผ่านถนนโบราณสายนากายามา) เส้นทางนิกาตะ-อุเอตะ (เชื่อมโยงเมืองนิกาตะทางชายฝั่งทะเลญี่ปุ่นเข้ากับชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก เช่น โตเกียว โดยผ่านเทือกเขาตอนกลางเกาะฮอนชู ซึ่งอุดมไปด้วยแร่ธาตุและสินค้าเกษตรต่าง ๆ) กับเส้นทางนาโกยา-กิฟุ ซึ่งเมื่อรวมกับเส้นทางสายซึเกะที่กล่าวมาแล้วก็จะเป็นระบบวงจรเส้นทางหลัก 4 สาย ในตอนกลางเกาะฮอนชู (ดูรูปที่ 4)



รูปที่ 4 เค้าโครงการจัดเส้นทางรถไฟ 4 เส้นทาง โตเกียว – โกเบ, โอซากา – ชีเกะ, เกียวโต – นาโกยา, นากาโนะ – นีกาตะ (ค.ศ. 1875 – 1876)

จาก “รายงานการสำรวจทางรถไฟสายนากายามา” กันยายน ค.ศ. 1876 จาก มร.วอยล์ ถึง มร.คาร์กีย์ และจาก “รายงานการสำรวจทางรถไฟ” สิงหาคม ค.ศ. 1883 จาก ซาซากิ ถึง อีโนอุเอะ (ผู้ว่าการรถไฟ)

ถึงแม้จะกล่าวไม่ได้ว่าเค้าโครงเส้นทางคมนาคมเช่นนี้จะเป็นเส้นทางที่ผ่านทั่วหมู่เกาะญี่ปุ่นก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่าได้มีการเน้นให้เชื่อมโยงชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกกับชายฝั่งทะเลญี่ปุ่นเข้ากันอย่างชัดเจน อ่าวนีกาตะหรืออ่าวชีเกะจะเชื่อมโยงกับอ่าวโตเกียว อ่าวอิเซะ (ใกล้เมืองนาโกยา) หรืออ่าวโอซากา โดยเส้นทางคมนาคมทางบกที่ตัดผ่านเกาะฮอนชู ซึ่งมีความหมายในทางการคมนาคมในระดับสูงสุด ทั้งนี้เมื่อพิจารณาสภาพการคมนาคมทางทะเลแล้วบันทึกของนักพาณิชย์นำวิที่มีชื่อเสียงในคริสต์ศตวรรษที่ 17 คือความมูราทานเคน ได้กล่าวถึงเส้นทางเดินเรือ ติดต่อกันระหว่างชายฝั่งทะเลญี่ปุ่นกับเมืองเอโดะ (โตเกียว) โดยผ่านทางเมืองซากาคะ เมืองชิโมโนะเซกิ และเมืองเอโดะที่

กินเวลาเกือบครึ่งปี (เส้นทางเกือบรอบเกาะฮอนชู) ดังนั้นความหวังต่อการก่อสร้างเส้นทางรถไฟตัดผ่านตอนกลางของเกาะฮอนชูจึงเป็นความหวังที่สูงส่งมากกว่าระดับที่เราจะคาดฝันได้ในปัจจุบัน

นอกจากเค้าโครงนี้จะเป็นเค้าโครงการใช้เส้นทางบก เป็นแกนกลางการคมนาคมในหมู่เกาะญี่ปุ่นแล้วเส้นทางประกอบกัน 4 เส้นทางนี้ยังผ่านเมือง 5 เมืองใน 10 เมืองใหญ่ที่มีประชากร 5 หมื่นคนขึ้นไป (ประชากร ค.ศ. 1878) คือเมืองโตเกียว โอซากา เกียวโต นาโกยา และโยโกฮามา และยังเชื่อมโยงกับเมืองท่าเปิดใหม่คือ โกเบ และนีกาตะด้วยอันเป็นระบบการเชื่อมโยงเมืองใหญ่ทั่วประเทศเข้าด้วยกัน

### 3) การพัฒนาเค้าโครงระบบโทรเลขและรถไฟ

เค้าโครงการพัฒนากระบบโทรเลขและเส้นทางรถไฟใน ค.ศ. 1875-1876 ต้องเปลี่ยนแปลงลำดับความสำคัญในระยะเวลาต่อมา เนื่องจากเหตุการณ์หลายอย่างได้เปลี่ยนแปลงไป

แต่ถึงกระนั้นก็ตาม การสร้างระบบโทรเลขในระยะแรกเป็นการก่อสร้างตามแนว “เค้าโครงการให้มีความสำคัญต่อการวางเส้นทางผ่านตัดหมู่เกาะญี่ปุ่น” อย่างชัดเจน งานก่อสร้างเส้นทางโทรเลขระหว่างโตเกียว-นางาซากิ เส้นทางที่หนึ่ง (เดือนสิงหาคม ค.ศ. 1871) ที่แล้วเสร็จได้ชักนำให้มีการก่อสร้างคู่สายที่ 1 และคู่สายที่ 2 ซึ่งแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1873 คู่สายเส้นที่ 3 เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ. 1873 และแล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1874 ในเวลาเดียวกันงานก่อสร้างในช่วง โตเกียว-อาโอโมริ คู่สายที่ 1 และ 2 ได้เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ. 1872 และแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ. 1874 ส่วนทางปลายช่วงของอาโอโมริ - ฮาโกดาเตะ - ซัปโปโร โคทาร์ (คู่สายเดียวยกเว้นช่วงอาโอโมริ-ฮาโกดาเตะ) ได้เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ. 1872 และแล้วเสร็จเมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ. 1874

ก่อนที่จะแล้วเสร็จการก่อสร้างระบบสื่อสารเชื่อมโยงหมู่เกาะญี่ปุ่นนั้นได้มีข้อเรียกร้องให้วางเส้นทางย่อยไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ด้วย แต่

เราจะเห็นได้จากการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยงหมู่เกาะญี่ปุ่น ที่แล้วเสร็จอย่างรวดเร็วและการเพิ่มคู่สายในเส้นทางหลักเหล่านี้อย่างรีบด่วนได้ว่า ภูมิภาคที่ได้รับการฟังเล็งว่ามีความสำคัญสูงสุดทางการเมืองการทหารและทางเศรษฐกิจคือ เขตชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก และพื้นที่ส่วนขยายเป็นภูมิภาคที่ได้จัดวาง “ระบบประสาทสำคัญ” ไว้ก่อนภูมิภาคอื่นทั้งหมด

อย่างไรก็ตามภายหลังจาก ค.ศ. 1875 แล้ว ได้มีการวางระบบสายการสื่อสารแยกไปยังภูมิภาคอื่นอีกทำให้การเลือกลำดับของภูมิภาคยากขึ้นมากและนโยบายการพัฒนาด้านนี้เปลี่ยนแปลงไปเช่นข้อเรียกร้องของผู้ว่าราชการจังหวัดฟุคุชิมะ โยเนซาวะ และยามากาตะ ซึ่งไม่ได้อยู่ในเค้าโครงการพัฒนาระบบสื่อสารในตอนแรก เช่น การเคลื่อนไหวนายเซคิคุชิทากาโซชิ เมื่อเดือนธันวาคม ค.ศ. 1874 (เพื่อส่งเสริมการผลิต และค้าไหมดิบและตัวไหมอ่อน เพื่อบรรเทาความเหลื่อมล้ำระหว่างภูมิภาค) ได้รับการพิจารณาจนเกิดผลสำเร็จและก่อสร้างแล้วเสร็จเป็นแห่งแรกเมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ. 1876 นอกจากนั้นแล้วสงครามในเกาะคิวชู (เซนนโนะเอคิ) ทำให้มีการก่อสร้างระบบโทรเลขรอบเกาะคิวชู บริเวณโอคายามา มาร์คาเมะ ทากามัทซึ และโทคิชิมะแล้วเสร็จใน ค.ศ. 1877 นอกจากนี้แล้วการเสด็จประพาสเขตภาคตะวันตก (โฮคไคโด) และเขตโทไกโดทำให้มีการก่อสร้างระบบโทรเลขอย่างรีบด่วนและแล้วเสร็จในกลาง

ค.ศ. 1878 การเปลี่ยนลำดับความสำคัญของเส้นทางเช่นนี้ทำให้การก่อสร้างระบบโทรเลขในแนวตะวันตก (ซานอิน เช่นจังหวัดยามากุจิ) และแนวเส้นทาง นากายามา ต้องเข้าไปจนถึงเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1879 และเดือนมิถุนายน ค.ศ. 1880 ตามลำดับ และกล่าวได้ว่าระบบการสื่อสารโดยโทรเลขที่เป็นแกนกลางของประเทศได้เสร็จลงเมื่อปลายปี ค.ศ. 1881

ทางด้านเส้นทางคมนาคมด้วยรถไฟนั้นต้องประสบกับปัญหาต่าง ๆ นานา ทั้งทางด้านวิศวกรรม การจัดทำ และฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ รวมทั้งปัญหาทางด้านค่าลงทุน (งบประมาณแห่งชาติ) ด้วย ดังนั้นการก่อสร้างโดยเค้โครง 2 เส้นทางเมื่อเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1869 จึงแล้วเสร็จ เมื่อ 20 ปีให้หลัง (เปลี่ยนจากเส้นทางนากายามาเป็นเส้นทางโทโกโด) และเค้โครงเส้นทาง 4 เส้นทางประกอบกัน (เปลี่ยนนิกาตะเป็นจิจิเอทซึ) ก็แล้วเสร็จเมื่อเดือนเมษายน ค.ศ. 1893 และในปลายปีนั้นเองได้มีการก่อสร้างทางรถไฟสาย โตเกียว-อาโอโมริ โกะเบ-มิฮารุ โมนชิ-คุมาโมโตะแล้วเสร็จโดยฝีมือของธุรกิจเอกชน

## ธ. ระบบส่งท้าย

ความฝันของผู้นำในสมัยโบราณที่เห็นได้จากการจัดวางระบบโทรเลข และทางรถไฟมีเป้าหมายเพื่อ “ทำลายแนวความคิดเก่า ๆ ในระบบฟิวกัล เปิดโอกาสให้ความฝันของนักคิด

รุ่นใหม่เป็นรูปเป็นร่าง ปรับปรุงหุดตาของทุกคนให้ทนความแปลกใหม่เพื่อร่วมกันสร้างประเทศชาติให้ทันสมัย” อยู่ด้วย กล่าวคือ ถ้ายึดคำพูดของนักปรัชญาการปกครองแล้ว การพัฒนาประเทศนั้นนอกจากจะมีการปรับปรุงสาธารณูปโภคพื้นฐานแล้วยัง “ปรับปรุงความรู้สึกนึกคิดของผู้คน เพื่อให้รับกับญี่ปุ่นยุคใหม่หลังจากการเปิดประเทศ” อีกด้วย

ยิ่งไปกว่านั้นการสร้างความจริงจากเค้าโครงความฝันเหล่านี้ยังประสบกับการต่อต้านอย่างรุนแรงในกลุ่ม “ขัดขวางกลุ่มนิยม และส่งเสริมงานโทรเลข และการรถไฟอย่างสุดกำลัง” อยู่ตลอดเวลาตามท่าทีในสมัยนั้น แต่ผู้นำในการพัฒนาด้านนี้ก็ไม่ได้เกิดความย่อท้อ พยายามแก้ปัญหามาได้ทีละเปลาะ ความฝันอันยิ่งใหญ่และความสามารถที่จะดำเนินงานอย่างไม่ย่อท้อต่ออุปสรรคเหล่านี้เป็นสิ่งที่ควรยกย่องและนับถืออย่างน่าทึ่งเป็นอย่างยิ่ง ในขณะที่ลัทธิทำสงครามล่าเมืองขึ้นกำลังแผ่ขยายมาคุกคามอย่างรวดเร็วนั้น ถึงแม้ว่าญี่ปุ่นจะประสบกับความยุ่งยากทางการคลังสักเพียงใดก็ตามผู้ที่เกี่ยวโยงก็ไม่ได้เฝ้ารอการเกิดของโครงการด้วยท่าทีแบบไม่ยินดียินร้ายแต่อย่างใด ดังนั้นเราจึงกล่าวได้ว่าผู้นำของชาติ ในสมัยเมจินั้นได้ทุ่มเทความพยายามทุกด้านมาตลอดเวลา ทั้งเพื่อ “ให้จิตวิญญาณใหม่แก่ผู้คน” และเพื่อกำหนดแนวนโยบายการสร้างชาติ ในระยะต่อมาอีกด้วย

## หนังสืออ้างอิง

1. เอกสาร ค.ศ. 1867 – 1700 หอจดหมายเหตุแห่งชาติ (Kokuritsukobunshokan) โตเกียว.
2. Sakamoto, M.; “Zaiseinanto Puraioriti – ภาษาญี่ปุ่น = Financial Crisis and Priority”,  
วารสาร Kuni Zukuri to kenshu 36, 1986. pp. 19 – 23.