

# 三條邸会談

林 田 治 男<sup>†</sup>

明治二年十一月五日、三條實美邸で行われた会談を、本稿で取り上げる。維新政府による鉄道導入の決定過程のうち、「三條邸会談」はレイ契約の単なる手続き上の一齣と解され、動もすれば軽視されてきたが、重要な意味合いや示唆が含まれているので、ここで独立して取り上げたい。本項では関連事項も併せて論じることで、より広く深く検討していく。

先行研究としては、鉄道導入の過程を主として政治面から分析している田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』（1963年）が挙げられる。田中は同書122～123頁で（本稿3節冒頭に全文を引用）、1段落のみを充てているにすぎないが、その前に数ページを割いて朝議参加者の政策面での基本的スタンス、鉄道に対する姿勢、および朝議決定の過程については詳述しているので、大いに参考となる。

日本政府は、明治五年十二月三日を明治6年（1873年）1月1日としてこの時から太陽暦を採用した。本稿は主として、明治二年後半期を取り上げるので漢数字で和暦を、算用数字で西暦を表記する。また引用に際し、適宜句読点を加え、ルビを振り、〔 〕内に筆者が註を補っている。

## 0. 会談の前段階 レイを中心に

レイ（Horatio Nelson Lay）は、明治二年八月に資金提供を申し入れ、交渉の結果、「三條邸会談」後に日本政府と一連の契約を締結した。「三條邸会談」でレイの名前は現れないが、「会談」の意味合いを十分に把握するため、それまでの彼の行動を中心に予め要約

---

\* 匿名の学内査読者から論文の形式を含め内容について、いくつか有益なコメントを戴き草稿を改善できた。また準備段階で、柏原宏紀関西大学准教授から朝議の参加者や運営、工部省造幣寮・鑛山寮の任務、および開明派の行動などについてご教示いただいた。お二方に記して感謝の意を表したい。なお残存するであろうミスは筆者の責に帰すことは言うまでもない。

<sup>†</sup> 大阪産業大学 経済学部 経済学科 名誉教授

草稿提出日 7月12日

最終原稿提出日 9月7日

紹介しておこう。

レイはジョージとメアリーの長男として<sup>1)</sup> 1832年7月27日に生まれ、母方一族の英雄の名を冠された。家族がロンドン北郊ハムステッドに住んでいたこともあり、ミル・ヒル・スクールで学んでいたが<sup>2)</sup>、父の急死を受けて14歳で中国に渡った。そこでドイツ人ギョツラフに中国語の手解きを受け、19歳で香港行政官の通訳、22歳で上海の副領事になった。56年にウェイドの後任として英国の税務司になり（年俸2,000<sup>ポンド</sup>）、その後初代總税務司に就任した（Inspector General, 年俸4,000<sup>ポンド</sup>、62年には8,000<sup>ポンド</sup>）。58年にはエルギン卿の要請で、アロー号戦争関連で天津条約の交渉にも英国側通訳として参加している<sup>3)</sup>。

上海の暴動による負傷で下賜休暇をもらい帰国したレイは、中国の関税制度改革に関する功績によりバース勲章を授与され、また62年3月清朝政府から「太平天國の乱」の平定ひいては海軍の設立と近代化のため、艦隊を組織し派遣することが依頼された。しかし艦隊到着後から、指揮命令権などについて双方の意見が対立し、この過程でレイは清朝政府

1) George Tradescant Lay は、1800年にロンドンで生まれた。25～28年ピーチ船長（Frederick William Beechey, 1796～1856年、海軍少将、王立地理学会会長もつとめる）の北太平洋・北極圏探検に参加した博物学者で、種子採取のため沖縄や小笠原も訪れている。36年聖書協会の一員として中国を再訪し、42年アヘン戦争講和の南京条約締結時の全権大使ポッティンジャー（Sir Henry Eldred Curwen Pottinger, 1789～1856年）に通訳として同行している。ジョージはその後、開港された広東、福州、廈門で領事を務めた。中国語に堪能だっただけでなく、日本の難破船乗員から日本語を学んだともいう。彼は、31年9月8日ノーフォークでメアリーと結婚し、男の子5人、女の子1人が生まれた。46年廈門で死亡した（因みに末息子は Amoy という）。

1805年ノーフォーク州バーナム生まれの Mary（旧姓 Nelson）は、ネルソン提督の一族と言われている。メアリーは夫と死別後、下宿屋の管理人などをして幼い子供を育て上げた。82年1月12日、晩年を過ごした生まれ故郷に近いキングスリンで亡くなり、147<sup>ポンド</sup>しか遺していない。

以下、死亡年月日や遺産額は「遺産検認」に拠っている。

レイ一族の4世代にわたる極東における役割や功績については、Arthur Croall Hyde Lay, *Four Generations in China, Japan and Korea* が参考になる。余談ながら筆者が、日本におけるレイの悪評に疑問を抱くようになったのは、この本を読んでからである。レイが巷間言われているような人物だとしたら、その縁者が日本で受け入れられることは考え難いからである。

2) *The Register of Mill Hill School, 1807-1926*, p.73. 因みにサトウ（Ernest Mason Satow, 1843～1929年）もこのパブリック・スクールで学んでいる。同書, p.106.

3) Karl Friedrich August Gützlaff は、1803年7月8日、プロイセンのポメルンで生まれた。東洋でのキリスト教の布教、聖書の現地語訳などを行い、アヘン戦争の際には通訳も務めた。日本への渡航を試みたが失敗している（モリスン号に同乗）。34年、パークスの縁者メアリー・ウォンストールと結婚した。香港で51年に銃が暴発して足に当たり、それがもとで伝染病に侵され、8月9日死亡した。

Sir Thomas Francis Wade (1818～95年)は通訳、外交官、上海海関税務司、駐清公使などを歴任したが、1883年に退任帰国した。ケムブリッジ大学に中国関係蔵書を寄贈し、88年同大学の初代中国学教授となった。彼が北京語教科書で使用したラテン文字表記は、ウェイド式として広く使われるようになっていった。

James Bruce, 8th Earl of Elgin and 12th Earl of Kincardine (1811～63年)。1858年8月、日英通商航海条約の交渉締結時の英国代表も務めた。

の信を失い、63年11月總稅務司も解任され、後任にはハートが就いた<sup>4)</sup>。

レイは中国語の読み書き、会話ができ、中国政府要人とも面識があった。帰国後も中国情勢を注視し続け、パンフレットを執筆し外務大臣に建議したり、『タイムズ』に寄稿したりと中国通として自他共に認められる存在であったが、外務省など政府の公職には就いていない。他方レイと仲間4人は、中国は事業対象として有望で、交渉の糸口となるには中国高官と個人的な関係を有するレイが最も適任であると考え、英国外務省にプロジェクトの認可を求めたが、裁可されなかった。

69年4月、レイを含めた5名が200磅ずつ出資し、「中国事業協会」(China Venture Association)をつくり、レイが代表して中国に赴き提案・説得することとなった。しかし同治中興と言われる時代ではあったが、レイの中国語能力と人脈を駆使しても、清朝政府は彼の申し出を受け入れなかった<sup>5)</sup>。

レイは69年7月20日上海を離れ、27日横浜に着いた。パークス<sup>6)</sup>の日記に、8月7日「中国から来ている H.N.レイと共に昼食をとり」、9月27日「またもレイは、1週間前から私のところに滞在している」<sup>7)</sup>とある。レイは、中国事業に見切りをつけ、旧知のパークスが公使をしている日本へ転身したのである。両者は年代も近く、ともに若くして父を亡くし、ギュツラフの下で中国語を学び、現地領事館の通訳から階梯を昇っていった。天津条約交渉に、両者とも関わっている。

八月廿二日（9月27日）、パークスの紹介により、中国語文書で日本政府に「貴政府が借款をお望みでしたら、半年毎に6%の利子で200~300万ポンドの資金をご用意できます」と申し入れた。これから、日本側との交渉が始まった。十月廿三日（11月26日）「日本政府は年利12%でレイから100万ポンドの借款を受ける」ことを主内容とする「基本合意」に達した。日本側は、大藏少輔伊藤と山口五位が署名している。

---

4) 井上裕正「レイ・オズボーン艦隊事件の外交史的意義について」参照。この事件は、レイ契約における外国人雇用権、指揮命令権と同様の問題を内包している。

Sir Robert Hart (1835~1911年)は總稅務司の傍ら、清朝政府から屢アドヴァイスを求められ外交顧問的役割も果たしていた。彼は、9月20日にロンドンで亡くなり、14万磅強を遺した。

5) この段落以降のレイの行動は、林田『日本の鉄道草創期』を、典拠を含め参照してほしい。

6) Sir Harry Smith Parkes (1828~85年3月22日北京で死亡)の経歴と日本での功績は、ディキンズ(高梨健吉訳)『パークス伝』参照。

なおパークスの娘婿が Jardin & Matheson 商会の幹部だったことが縁で、同商会在1957年に Parkes Papers をケムブリッジ大学図書館に寄贈したが、著作権は同商会在保有しており、閲覧申請は同商会在に行わなければならない。余談だが、アロー号戦争の講和交渉の帰途、1860年9月18日、天津でパークスらが中国側に捕縛され、10月8日迄拘留され、英国側では死亡説も新聞に出ていた。パークスは死亡記事を保管し、それが Parkes Papers に収蔵されている。

7) 『パークス伝』、120頁、147頁。

表1. 前後の動向

陰暦	陽暦	できごと
六月十九日	7月27日	H.N. レイが上海から横浜に到着。
七月廿二日 廿五日 廿八日 八月三日 十一日	8月29日 9月1日 4日 8日 16日	英国エディンバラ公、横浜到着。31日上陸、英国公使館入り。 エディンバラ公、延遼館に入る。 明治天皇と皇居瀧見茶屋で会見。 横浜へ帰り、10日日本側役人を接待・慰労。 エディンバラ公、横浜を出航し、神戸、長崎を経て、27日離日。
八月廿二日	9月27日	レイが英国公使パークスを通じて、中国語文書で日本政府に借款供与を申入れ。「半年毎に6%の利子で200~300万ポンドの資金を提供できます。」
八月廿七日 九月十四日 十月九日	10月2日 18日 11月12日	オーストリア使節横浜到着。十二日参内、饗応。 日墾修好通商航海条約締結。 贈呈品送付。
九月廿八日 十月三日	11月1日 6日	米国辨理公使デ・ロング着任(11日信任状捧呈)。 米國公使館通譯官ヨリ外務省宛「東京横濱間鐵道免許ニ付交渉ノ任ニ當ルヘキ日本側官吏任命方依頼ノ件」、ポートマン免許交渉再燃。
十月十日 廿三日 廿四日 廿四日 廿四日	11月13日 26日 27日 27日 27日	井上勝が造幣頭兼鑛山正に任じられる。井上は五日 or 六日に上京。 日本政府が年利12%でレイから100万ポンドの借款を受けることを主内容とする「基本合意」に、伊藤と山口が署名。 レイがパークスに「基本合意」署名を伝える。 大隈が、天長節無断欠席を理由に、この日から5日間の謹慎。 木戸が大坂出張中の井上馨への書簡を、井上勝に託す。
十一月四日 五日 十日 十二日 十二日 十二日 十八日 十九日 廿日 廿六日	12月6日 7日 12日 14日 14日 14日 20日 21日 22日 28日	伊達が風邪により、明日(五日)の会談欠席と伝える。代わりに大隈と伊藤が出席することになる。 【三條邸会談】 鉄道建設の朝議決定、大隈と伊藤に全権委任状下付。「鐵路製作決定ニ付、英國ヨリ金銀借入方條約取結之全權、御委任被仰付候事」。 伊達にも全権委任状下付。(取締ノ全権) 「第1約定書」(建設資金の貸与・担保・償還条件と建設予定路線のみ)。 「第1命令書」(借款内容と建設運行主体を明記)。 米國辨理公使ヨリ外務卿澤宣嘉、外務大輔寺島宗則宛「舊幕府ノ與ヘタル東京横濱間鐵道免許ハ有効ニシテ政府ハ之ヲ承認スヘキモノナルコト竝ニ右建設後ハ日本人ノ經營トスルモノナル旨申入ノ件」。 パークスが西南日本視察に横浜を出港。(廿一日兵庫着、廿三日長崎着) 「第2約定書」(外国人雇用権と資材調達権を明記)。 「第2命令書」(戦時条項の追加、「第2約定書」に言及)。

(註) 本稿関連事項をまとめて筆者が作成した。なお当時、政府機関は一日と六日が休みであった。

三條邸会談（林田治男）

直後の廿八日（12月1日）、レイはロンドンの仲間に「基本合意」に調印したことを伝え、「中国語の知識が計り知れないほど役立った。高官達だけが中国語の文書を理解でき、次のクラスの者はできない。それにより高官達と面談でき、私の行動を秘密裡にしておくことができた。中国語の知識がなければ、これほどうまくはいかなかったと信じている」と書き送っている。レイは、通訳をワグマンに頼んでいた<sup>8)</sup>。

参考までに、レイと仲間たちとの裁判で公表された「基本合意」の英文を記しておこう。

This is to certify that the Japanese Government have agreed to take a loan of £1,000,000 sterling from Mr. Lay at 12 per cent. per annum and Mr. Lay is hereby authorized to communicate to that effect with his friends in London at once.

In witness whereof we have on the part of Japanese Government affixed our signatures hereunto this 26th November 1869.

The formal agreement will be drawn up in a few days.

(Signed) Ito Okuranoshoyu  
Yamayuchi Goi.

Witness to the signatures

(Signed) H.N. Lay.

ところで、英国エディンバラ公<sup>9)</sup>が、豪州滞在を終え、七月廿四日（8月31日）横浜に來航した。廿八日（9月4日）、明治天皇とも会見し、八月十三日（9月18日）横浜を出航し、神戸、長崎を経て、廿二日中国山東省芝罘へ向かった（非公式訪問）。国賓としての初來日者であり、その準備、外交儀礼の整備、在日中の対応などで日本政府も英国公使館も多忙を極めていた。このようなこともあって、パークスがレイを紹介するのに2ヶ月もかかった。

---

8) 山口尙芳は佐賀藩出身で、明治元年十一月八日（12月21日）從五位に叙せられ、二年七月十八日（8月25日）民部兼大藏大丞に任ぜられている。明治四年八月三日（9月17日）に外務少輔になり、岩倉使節団の副使も務めた（『百官履歴二』355～357頁）。

レイは「東京に行くにも、他人に感づかれないほど静かに、通訳のワグマン氏だけを連れて行った」（ブラック『ヤング・ジャパン』第3巻110頁）。

Charles Wirgman（1832～91年）は、日本初の漫画雑誌『ジャパン・パンチ』の創業者、執筆者として有名で、経歴は『ワグマン日本素描集』の巻末年譜に詳しい。

父 Ferdinand Charles（1858年2月17日死亡、遺産額1,500磅弱）と母 Frances Letitia（旧姓 Brereton, 1894年10月22日死亡）がロンドンのセント・パンクラス教会で1830年2月6日に結婚している。たくさんいた兄弟の中で、48年生まれの子 Theodor Blake は（1925年1月16日死亡、遺産額1万磅弱）、71年と81年国勢調査に拠れば「油絵画家」とあり、絵の才能に恵まれていたことがわかる。

9) ヴィクトリア女王の次男アルフレッド王子（Duke of Edinburgh, 1844～1900年）。



## 1. 会談の再現

三條邸会談を精査すべく、それを再現しよう。『大日本外交文書』に対話・問答形式で収められているので、日本側発言に「J」を英国公使の発言には「P」を振って夫々数字を付した。漢字の崩し字による仮名の代用はひらがなに直し（例えば“江”の崩し字）、句読点を補った。なお原文では、英国公使の発言は1文字下げて記されている。

『大日本外交文書』第2巻3冊 575 十一月五日 右大臣三條實美邸ニ於テ、大納言岩倉具視、外務卿澤宣嘉ト英吉利公使トノ對話書

鐵道及電信建設ニ關スル件

己巳十一月五日、三條右大臣於而、蒸氣車鐵道并傳信機取設方一條ニ付、岩倉大納言、澤外務卿、英國公使え對話書

【J-1】 今日御來會之義は、蒸氣車鐵道并傳信機取設方之事ニ候や。

【P-1】 然り。乍去、今日之御面晤は、表立之儀ニ無之、余か心中ニ思付候丹誠を、御懇親上より内、御談話及ふ事ニ候。

【J-2】 御心付之廉、御申立所謝候。何卒御良智承り度候。

【P-2】 如仰、蒸氣鐵道傳信機之事ニ候。右は過日申進候通、政府於て、御取設御決定相成候哉。

【J-3】 取設候義は、判然政府ニ於て確定相成居候。就而者、我大藏省ニ關係有之故、大隈大藏大輔、伊藤大藏少輔も出會、御談話及候。

大藏省出會。

【P-3】 右取設方ニ付而は、諸出費大凡承知致し度候。夫方次第手續相立候。

【J-4】 我政府おみて、鐵道造營するハ決定ニ候へ共、今大隈伊藤申如く、諸入費之大凡、且何里ニして何月ニ落成と申事も、我國ニは蒸氣機械ニ巧者之もの大凡見込も積り兼候間、過日申越有之蒸氣機關ニ熟練之仁、近日横濱え參らるゝ趣報知有之、就而は御來簡ニ甘伏し御頼申度候。

【P-4】 御決定余ニ於て大慶存候。併し機械方來着候而も、御國內不案内之事故、閣下ニ而、何地方何地え御取設被成度御見込は無之而は、機械方ニは目的不相立候。

【J-5】 東京と西京之間ニ取設度見込候。

【P-5】 然り、右は尤當時肝要之道筋、早速右ヲ御手始ニ可被成候。次ニ敦賀方琵琶湖之間可然候。

【J-6】 右之場所、政府於ても目的御同意候。

【P-6】 ツルガは、從來牛車道石ニ出來居、右ヲ鐵道ニ直す事容易ニ候。扱此機械は、必

然政府ニ而御造營之事存候。若他人ヲして引受させ候なる事有之候而は、政府之威權を他ニ譲ると等しき者ニ候。西洋各國ニ而は、蒸氣鐵道は威權有之者ニ候。又貴國內地區、分別ありて、兎角己之國のミ守り、他國ニ交を薄ふする様なる事より、人民一致不致候。斯く國內一致せざるハ、閣下方ニも不快ニ被存候事候。然るを一致さするハ、此機械ニ有之、當節

皇帝陛下御東輦、西京は至而寂莫、土人も不快ニ存居趣、右は遠路隔絶音信不都合方起候。然るを機械ニ而、一瞬間ニ往復も出來候ハ、格別都合も宜敷、人心自然折合候事、判然ニ候。

【J-7】御説御尤候。

【P-7】來着之機械師は、是迄新和蘭ニ而、英國四百里之（日本百八十里）鐵道貳ヶ年ニ落成し、今度帰國之趣ニ而、便船來着之由ニ候。

右鐵路入費、大凡彼是を比較し候へは、英國一里にて五萬元程（日本一里は十一萬兩程）。

【J-8】鑛路ニ付而は、會社を建候へは、商人共方金子差出し利分を争ひ、出金致す者澤山有之候。

【P-8】されハ好氣會、余ニ於而も希望之一端を承り大慶候。急速御手操可然候。就而は時務推考致候ニ、必然蒸氣車無之不叶御場合と存候。

【J-9】右ニ就而は、追、大隈伊藤方御相談申入候間、何分御添心御頼申候。

【P-9】右之御内話は、公使職掌ニは無之、職掌外全く心付候より申上候、御含有之度候。斯御確定相成候上は、機械師着港次第、私より同人え右之譯申入頼候様可致候。

【J-10】可然御頼申候。

【P-10】さらハ、今より貴國人民え鐵道修理之義は、御教諭被成、政府之御處置ニ甘伏致す様、御世話有之は大慶存候。

【J-11】如何にも御同意。

【P-11】神戸港ニ付、御見込も御座候や。

【J-12】何も見込等は無之候。

【P-12】右港ニ付、ブランドン見込繪圖等拵居候。全く御頼ニより候義ニ而、彼之望と申筋ニは無之由候。

【J-13】尤頼置候。乍去、決定之義ニ無之、右場所は都合可然と存候より之事ニ候。

【P-13】如何にも宜敷場所ニ候。右えも鐵道御造營有之度候。京方伏見、夫方神戸え開き候へは、至極之便利ニ候。追、右も御勘考可然候。

傳信機も同時御施行有之可然候。是は鑛道と違ひ、容易之事ニ候。

【J-14】右は、澳地利方贈物ニ而、一昨日試験候處、迅速なる事驚愕致し候。

【P-14】乍去、右は間敷近く候間、不日東京と横濱之間、傳信機落成相成、右ニ而通信便利明瞭ニ候。左候へハ、箱館、長崎たりとも同様之事、御承知相成候。

【J-15】右機械は、何年前か行はれ候哉、發明は何國ニ候哉。

【P-15】四十年前之事ニ候。發明は英國ニ候。併各國於而、次第ニ便利工風を致し候事ニ候。扱、余か申立を御承允御用ひ相成上は、先頃京都表於て、余危難ニ逢候。讐を報し候意地ニ候。右危難ニ逢候も、貴國人心不開より之事ニ候。鐵道御施行相成上は、人心一致開花之端ニ候へハ、遂復讐候同様存、今日之面晤満足ニ候。

【J-16】種々御厚情被盡、萬謝至候。件々落成候ハ々、政府於而満足不可過之、何卒向後御添心所希候なり。

## 2. 出席者

会談は明治二年十一月五日（1869年12月7日）に開催された。明記されている出席者の当時の役職名などを確認しておこう。英国公使とは、パークスのことである。『パークス伝』に拠れば彼は、日本駐在公使として1865年3月付けで任命され、6月24日に長崎に着き7月18日横濱に上陸した。83年北京駐在公使に任命され、8月末に離日するまで18年余、日本駐在公使として職務を遂行していた。

### 2-1. 政府高官出席者

三條實美は、明治二年七月八日（8月15日）右大臣に任ぜられ、同年九月廿六日（10月30日）「汝實美、皇道之衰運ニ際シ、夙ニ恢復之業ヲ期ス、竟ニ躬天下之重ニ係ケ、出テハ則鎮將、入テハ則輔相、能ク中興之業ヲ成ス、洵ニ國ノ柱石、朕ノ股肱切ニ厥偉勳ヲ嘉ス、乃賞賜シテ厥勞ニ酬ユ、吁將來輔導益望ムコトアリ、汝實美其懋哉」として「一高五千石 依偉勳永世下賜候事」、つまり維新の功勞として終身で5,000石を下賜された。そして四年七月廿九日（71年9月13日）太政大臣に任ぜられた。当時、皇族以外では最高の地位にあり、英語では Prime Minister が充てられていた。

岩倉具視は明治二年七月八日に大納言に任ぜられ、九月廿六日に三條と同様に「汝具視、皇道之衰ヲ憂ヒ大ニ恢復之志ヲ抱ク、竟ニ太政復古之基業ヲ輔ケ、躬ヲ以テ天下ノ重ニ任シ、夙夜勵精規畫圖治、以テ中興之業ヲ成ス、洵ニ國ノ柱石、朕ノ股肱切ニ厥偉勳ヲ嘉ミス、乃賞賜シテ厥勞ニ酬ユ、嗚呼將來輔導益望ムコトアリ、汝具視其レ懋哉」<sup>10)</sup> ゆえに、終身

10) 諸橋徹次『大漢和辭典』修訂版第10巻323頁に、規畫とは「はかりごと、はからひ、又はかる、規圖、籌度」と、第3巻101頁に圖治とは「政治に勵む、國がよく治まるやうに工夫努力する」と説明されている。



で5,000石を下賜された。二年十一月廿三日（12月25日）から三年四月二日（70年5月2日）まで、兵部省御用掛を務め、三年七月十日（8月6日）から閏十月五日（11月27日）まで民部省御用掛を務めている。

三條、岩倉の両名は朝議参加者である。

澤宣嘉は、明治二年五月廿九日（7月8日）外國官知事に任ぜられ、七月八日の組織改革・名称変更に伴い初代の外務卿に就任し、九月十四日（10月18日）800石を賜っている。四年七月十四日（8月29日）に解かれ、岩倉が後を継いだ。なおこの間、二年七月廿三日（8月30日）オーストリアとの、翌三年正月廿九日（3月1日）スペインとの、六月廿日（7月18日）ハワイ島との和親・通商条約締結の全権委任を受け、締結交渉に当たっていた<sup>11)</sup>。

彼ら3名は、公家である。

そして「大藏省ニ關係有之故、大隈大輔、伊藤大藏少輔も出會御談話及候」【J-3】とあり、大隈と伊藤も出席している。大隈重信と伊藤博文は、明治二年八月十一日（9月16日）にそれぞれ民部兼大藏大輔、同少輔となっていた<sup>12)</sup>。

## 2-2. 伊達は欠席

宇和島藩主伊達宗城<sup>むねなり</sup>は、明治二年七月六日（8月13日）にエディンバラ公公式訪問に際し案内・接待掛を命ぜられ、九月十四日（10月18日）民部兼大藏卿に就いた。十月廿六日（11月29日）に1,500石を下賜されている。三年七月十日（8月6日）民部卿兼任を解かれ、大藏卿専任となった<sup>13)</sup>。

伊達が会談に出席していないのが奇異だが、会談前日の十一月四日（12月6日）付け大隈宛「外務省通牒」で、この謎が氷解する<sup>14)</sup>。

元来は会談相手が英国公使、つまり外交事案ということで職制上、右大臣三條、大納言岩倉、外務卿澤の3名が参加する予定であった。しかし議題が「傳信機・蒸氣車取設候義」なので、外務省から伊達も出席を要請された。民部大藏省の事案に属するので「民部卿殿ニも御出席之儀申入候所、別紙之通ニ付、乍御苦勞右刻限より御出張有之候様致し度、此段申入候也」。開催場所と時刻、および相手側出席者については「英公使、明五日第二字、三條公亭へ參入ニ付」と知らせた。なお『大日本外交文書』には会談の開始時刻が記され

11) 三條は『百官履歴一』23～24頁、岩倉は同書32頁、澤は同書271～272頁参照。

12) 大隈は『百官履歴一』66頁、伊藤は同書96頁参照。

13) 『百官履歴二』462～463頁。

14) 『大隈重信關係文書』第1巻104「外務省通牒」、171～172頁。

ていないが、この書翰から午後2時に始まったことが判明する。

ところが伊達は「三四日前方風邪、<sup>よ</sup>今明日も不能出省仕合候」として風邪を理由に出席を断わり、「大隈伊藤へハ、其省方出席之義通達有之度候也」と、自分の代わりに次官クラスの両名に外務省より参加要請通達を出すよう依頼している。

さらに「英公使明五日出張之義は、傳信機蒸氣車取設候義ニ付、懇親上之譯を以御國益之儀申立度との義ニ有之候」という外務省の説明は、会談がパークスの発案だったことを明確に示している。

「基本合意」を知らされたパークスにとっては、進行しているレイとの借款交渉、朝議決定に向けての側面援助もできる。レイ借款は英国の資金によるゆえに、専ら英国の人材と資材が用いられ、それは英国に事業機会を提供することを意味している。英国民間人と日本政府との契約ではあっても、本国におけるパークスの評価を高め、鉄道の有用性が実証されていけば、日本政府からも感謝される。すなわちパークスには会談開催申し入れの明白な動機があった、と言える。

パークス発案は、会談内容およびその後の展開と併せて“外圧”の典型例と言えよう。

表2. 会談出席者

氏名	役職名	
パークス	英国公使	UK Envoy
三條實美	右大臣	the Prime Minister
岩倉具視	大納言	the Chief Councilor
澤 宣嘉	外務卿	the Minister of Foreign Affairs
伊達宗城✱	民部大藏卿	the Principal Minister of Home Department and Finance Department
大隈重信	民部大藏大輔	the First Assistant Minister of HD & FD
伊藤博文	民部大藏少輔	the Second Assistant Minister of HD & FD

(註) 伊達は欠席したので✱を付している。

### 3. 会談内容

当日の会談では、鉄道の意義と留意事項の説明、日本政府の意向確認、パークスへの助力要請などがなされたが、重要な点について逐一検討していこう。その前に田中時彦の総括を引用しよう。

それより少しまえ〔十一月五日の朝議決定を指す〕、レイから内約成立の報を受けたパークスは、鉄道導入に関してこれまで行ってきた勧誘の成果を確実にするために、さらに新政府高官との間に会見を求めるに至った。この会見は十一月五日、三条右大臣邸で岩倉を始め、外務卿澤宣嘉、病欠の伊達宗城代理として、大隈・伊藤が参加して行われた。この席上でパーク

スは新政府における鉄道建設の決定を確かめた上、これに満足の意を表明した。そうして、鉄道の意義と自国管轄方針を実施していく可能性とにつき反覆説明し、鉄道の敷設運用についてまで自己の意見を開陳して、今後の援助を約束したのである。この会見は、パークス自身が私的な形で行われるように申し入れたもので公式の会見ではなかったけれども、これまで行われてきたパークスの勧誘の締めくくりとしての意義をもったと思われる。そうしてこの会見の結果は、鉄道を導入しようとする岩倉らの決意をはっきりさせたことにより、パークスにとっても、新政府側にとっても、満足すべきものであったと考えられる（田中『明治維新の政局と鉄道建設』122～123頁）。

### 3-1. 「非公式」なのか？

会谈冒頭で、パークスは「今日之御面晤は、表立之儀ニ無之」【P-1】と「非公式会談」扱いとするよう要請し確認している。

鉄道建設という大規模な公共事業に関する議題の「公式」会談に、英国公使のみが呼ばれたのでは、他国公使の反発を招くのは必定である。特に、慶應三年十二月廿四日（1868年1月17日）、旧幕の外國奉行が米國公使館通譯官ポートマンに江戸横濱間の鐵道敷設免許を与えていた件への配慮である。明治二年九月廿八日（69年11月1日）に着任した米國辨理公使デ・ロングが「免許は有効」との主張を強硬に繰り返し、再三再四外務省に申し入れ話し合いが継続していた。

他方、レイと日本側との鉄道建設のための借款交渉もほぼ山場に差し掛かかり、十月廿三日（11月26日）には、「基本合意」に署名していた。そもそもレイを日本側に紹介したのはパークスであり、交渉経過の概略は知らされていた。しかし「基本合意」も、その後締結される一連のレイ契約も、日本政府と英国の私人との契約であり、公使の職掌事項ではなく表に出るわけにはいかない。

十一月十日の政府として鉄道建設正式決定、交渉担当者への全権委任状下付というその後の展開は、「三條邸会談」が最終確認だったことを示している。日本側出席者も参議こそ1名も出席していないが、英国公使を相手とした場合のトップ・メンバーと言える。実態は「公式」会談に他ならないからこそ、他国の公使館に配慮して「非公式」扱いにし、開催場所を私邸に選んでいる。

「太政官規則」に拠れば、公式勤務時間は「十次出仕二字退出ノ事」となっている。2時会谈開始は、現在の山手線目黒駅近くの三條邸までの移動や準備時間を考慮すれば、規則に触れる。さすれば他の朝議参加者も、十一月五日に三條や岩倉が早く退出する、それは英国公使との会談で、鉄道開設と借款を議題にする、という説明を予め受け内諾してい

たと考えられる<sup>15)</sup>。

他方、英国公使と会談することから、主務部署は外務省となる。したがって、外務省が伊達に出席を要請し、伊達が外務省に返答している。加えて、会談内容が『大日本外交文書』に収められていることは事実上「公式」だったことを示している。

ところで、大隈と伊藤は次官クラスであり、首相や担当大臣と外国公使との会談に出席することは考え難い。もう一人の担当大臣の伊達が風邪で欠席し、当初から兩次官がレイとの交渉に携わり経過や背景を熟知していることを加味して、伊達は次官の出席を外務省に申し入れた。伊達の申し入れにより、大隈と伊藤の出席が可能となった。なお外務大輔の寺島宗則<sup>16)</sup>は参加していない。

パークスも、伊達は欠席、代わりに大隈と伊藤が出席ということ、会談が始まる前には説明を受け内諾していた。日本側から「我大藏省ニ關係有之故、大隈大藏大輔、伊藤大藏少輔も出會」【J-3】と説明があって、それまでは別室に控えていた両名が、入室を許可され、会談に参加した。それから、本題に入っていく。パークスも両名が参加することで会談が順調に進行する、と考えたであろう。

### 3-2. 予定路線、建設費、建設主体

パークスは「非公式」ゆえに「余か心中ニ思付候丹誠を、御懇親上より内、御談話及ふ事ニ候」【P-1】と述べ、突っ込んだ話を率直に開陳できると切り出している。「御心付之廉、御申立所謝候。何卒御良智承り度候」【J-2】と日本側は、アドバイスを求める。

「過日申進候通、政府於て、御取設御決定相成候哉」【P-2】と、パークスは鉄道建設が決定されたかどうかを尋ねた。日本側は「政府ニ於て確定相成居候」【J-3】と未だ朝議に諮っていないので、「決定」の表現を避けている。

しかしこの直後から大隈と伊藤が参加し、議論が急速に進み始める。パークスは「諸出費大凡承知致し度候」と費用を尋ね、「夫方次第手續相立候」とその予算的裏付けおよび資金調達方法を検討していける、と問いかけた【P-3】。日本側は「我政府おみて、鐵道造營するは決定ニ候」と答えているが、「諸入費之大凡、且何里ニして何月ニ落成と申事も、我國ニは蒸氣機械ニ巧者之もの大凡見込も積り兼候」と、鉄道に関する知識を有する日本人がいないので建設路線の選択、それに要する工期と工費の見積りなどができない、

15) 当日の大久保利通の日記に拠れば10時参朝3時退出、廣澤眞臣の日記では9時参内4時退出、と「三條邸会談」に参加していない両名とも会談開始時には残って仕事をしていた。

16) 寺島は、明治元年十月廿五日外國官判事に、組織改編に伴い二年七月八日に外務大輔になり、澤と同じくオーストリア、スペイン、ハワイとの条約交渉の任に当たっている。(『百官履歴一』92~93頁)。

と吐露し「過日申越有之蒸氣機關ニ熟練之仁、近日横濱え参らるゝ趣報知有之、就而は御來簡ニ甘伏し御頼申度候」と助力を要請した【J-4】。「決定」と表明し、来日予定の技師について聞き始めているように、どうもフライング気味である。【J-4】は、大隈か伊藤の発言と推測されるが、それまでのパークスとの相談がベースにあり、別室待機で焦り気味だった若き開明派の心情が垣間見える。

パークスが「併し機械方來着候而も、御國內不案内之事故、閣下ニ而、何地方何地え御取設被成度御見込は無之而は、機械方ニは目的不相立候。」予定路線や国内事情が分からなくてはアドヴァイスもできないとブレーキをかける【P-4】。

対して、東京・京都間と即座に返答した【J-5】。そしてパークスが東京・京都間は「肝要之道筋」であり、それを「御手始」にして「次ニ敦賀方琵琶湖之間可然候」【P-5】と議論を先導していく。日本側が同意した後、さらに「ツルガは、從來牛車道石ニ出來居、右ヲ鐵道ニ直す事容易ニ候」【P-6】と畳みかける。パークスは、東西を結ぶ幹線から琵琶湖辺を経て敦賀に伸びる線を提案している。日本海側の物資を敦賀に集積し、そこから幹線に直結すれば物流が円滑になり、不作・凶作地と豊作地の数量と価格を平準化できる、というのが鉄道建設推奨の理由でもあった。パークスは慶應三年、將軍慶喜に大坂城で謁見した後、陸路敦賀まで足を延ばし、このルートの実情も把握していた<sup>17)</sup>。

パークスは、封建領邦の分断による弊害にも言及する。「貴國內地區、分別ありて、兎角己之國のミ守り、他國ニ交を薄ふする様なる事より、人民一致不致候。斯く國內一致せざるハ、閣下方ニも不快ニ被存候事候。」【P-6】また東京遷都以来の京都の衰退と京都人の不平不満をも指摘する。「皇帝陛下御東輦<sup>18)</sup>、西京は至而寂莫、土人も不快ニ存居趣、右は遠路隔絶音信不都合方起候。」鉄道建設でそれも解消できると述べる。「然るを機械ニ而、一瞬間ニ往復も出來候ハ、格別都合も宜敷、人心自然折合候事、判然ニ候。」【P-6】鉄道の効用を述べているこの部分は、朝議参加者の三條、岩倉向けと考えられる。

建設費用について【P-7】後半で、パークスは1哩1万磅と、明治二年三月のブラントン建議<sup>19)</sup>を基にした数値を提示している。

戻って【P-6】の中で、パークスは鉄道の建設・運営主体という最も重要な話題にも触れている。「扱此機械は、必然政府ニ而御造營之事存候。若他人ヲして引受させ候なる

17) サトウ『一外交官の見た明治維新』下巻31頁に「長浜はハリー・パークス卿が去る5月に敦賀訪問の帰途通った所」との記述がある。

18) 「輦」は天子の乗る車のこと。御東輦は、明治元年に天皇が京都から東京に遷ったことを指す。

19) 『大日本外交文書』第2巻1冊「150」の附属書所収。

ブラントン（Richard Henry Brunton, 1841～1901年）は、1868～76年燈臺寮技師として在任。経歴は、横浜開港資料館編『R.H. Brunton—日本の灯台と横浜のまちづくりの父』に詳しい。



事有之候而は、政府之威權を他ニ譲ると等しき者ニ候。」すなわち、他国に頼ることなく政府主導で建設するように強調している。日本側は鉄道の効用を含めて「御説御尤候」【J-7】と完全に同意している<sup>20)</sup>。

「鉄路ニ付而は、會社を建候へは、商人共方金子差出し利分を争ひ、出金致す者澤山有之候」【J-8】即ち民間資本が建設し、民間が所有し、民間が経営すると、日本側の誰かが述べている。財政不如意の折、民間資金の活用に期待するという考えも一方にあった<sup>21)</sup>。しかしヒト、モノ、カネいずれも外国に頼りつつも官設、官有、官営で国がインフラ整備を行っていく政策が採用され確認されている。

### 3-3. 神戸港、延伸、電信

パークスは、神戸港整備の問題を持ち出す。「神戸港ニ付、御見込も御座候や」【P-11】。日本側は不意を突かれたのか「何も見込等は無之候」【J-12】と返答した。そこでブラントンのプランを、彼の希望ではないと断りつつも紹介する。「右港ニ付、ブラントン見込繪圖等拵居候」【P-12】。日本側は、彼に依頼はしたが、神戸港整備を決定したわけではないと消極的である。「尤頼置候。乍去、決定之義ニ無之、右場所は都合可然と存候より之事ニ候」【J-13】。しかしパークスは、港の整備と神戸への延伸を畳みかける。「右えも鐵道御造營有之度候。京方伏見、夫方神戸え開き候へは、至極之便利ニ候。追、右も御勘考可然候」【P-13】。阪神間が京阪間より優先され、神戸駅に直結した港も鐵道寮の事業として建設されたのは、この会談の延長上にあるのかもしれない。

話題を変え、電信は工事も難しくないとして、パークスは同時並行した建設を勧めた。「傳信機も同時御施行有之可然候。是は鐵道と違ひ、容易之事ニ候」【P-13】。ここで興味あるやりとりが行われた。オーストリアとの条約締結直後であったため、日本側は現物を持参してその贈り物を褒めた。「右は、澳地利方贈物ニ而、一昨日試験候處、迅速なる事驚愕致し候」【J-14】。パークスは即座に、近距離通信ではないと一蹴する。贈り物は「乍去、右は間數近く候」。箱館、東京、京都、神戸、長崎までを結ぶ通信線の開設が必要と述べる。「不日東京と横濱之間、傳信機落成相成、右ニ而通信便利明瞭ニ候。左候へは、箱館、長崎たりとも同様之事、御承知相成候」【P-14】。日本側は、発明した国と年代を尋ねて矛先を鈍らせようとする。パークスは「四十年前之事ニ候。發明は英國ニ候」と自信満々である。「併

20) 英国公使の示唆、日本側の意図が明確であり、これを弁えてレイ契約を精査すると、後の契約破棄に至る日本政府の考えと行動の基本性格を明示していると言える。

21) 民間部門の活用が断念されたことは、『大隈文書マイクロフィルム』【A-2847】、田中時彦『明治維新の政局と鐵道建設』116頁参照。

各國於而，次第二便利工風を致し候事ニ候」【P-15】と各国が改良を重ね発展してきていることも加える余裕を見せる。

さらに通信網の整備により、情報交換、情報の周知・共有化、ひいては頑迷な思想も駆逐されると話を進める。ここで明治元年春に、パークスが京都御所での天皇謁見に向かう折に、テロリストに襲われたことを持ち出している。「扱、余か申立を御承允御用ひ相成上は、先頃京都表於て、余危難ニ逢候<sup>あだ</sup>22)。讐を報し候意地ニ候。右危難ニ逢候も、貴國人心不開より之事ニ候。鐵道御施行相成上は、人心一致開花之端ニ候へハ、遂復讐候同様存」【P-15】。鐵道が敷設され、ヒトとモノの交流が盛んになり、情報伝達が低費用で迅速になっていけば、頑迷な思想が雲散霧消し、それこそがテロに復讐できたことになる、とまくし立てている。古証文を持ち出してこのよう言われては、日本側は恐縮するだけでコメントすらできない。パークスの面目躍如である。

かくしてパークスは「今日之面晤満足ニ候」【P-15】と結び、日本側は只管聞き入り、感謝し、今後ともご助力を願うと述べるしかない。「種、御厚情被盡、萬謝至候。件、落成候ハ、政府於而満足不可過之、何卒向後御添心所希候なり」【J-16】。

近代化に不可欠な交通通信網の整備を、パークスが説論した会談記録と総括できよう。

### 3-4. 朝議

会談の5日後に朝議決定と全権委任状下付、その2日後に「第1約定書」締結というように、事態が急速に進展していく。レイを日本側に紹介したのはパークスであり、会談は英国公使本人から日本政府のトップが直接説明を聞くことができる場であった。

天皇の他に朝議に参加できるのは、「太政官規則」に拠れば右大臣の三條、大納言の岩倉、徳大寺實則（七月八日任、以上公家）、それに佐賀藩主の鍋島直正（七月八日任）、参議の副島種臣（佐賀藩、七月八日任）、廣澤眞臣（長州藩、七月八日任）、前原一誠（長州藩、七月八日任）、大久保利通（薩摩藩、七月廿二日任）の8名である。卿はもちろん、交渉に当たっていた大隈と伊藤も参加資格はなく、大久保や廣澤の日記にも澤、伊達、大隈、伊藤らが

---

22) 元年二月廿日（3月23日）、天皇謁見のため宿舎の知恩院から御所に向かう途中で、パークス一行が二人の刺客に襲撃された事件を指す。新政府は攘夷テロに対する姿勢を確立させ、内外に表明した。

襲われた英国人側のものとして、ディキンズ『パークス伝、日本駐在の日々』84～96頁、ミットフォード『英国外交官の見た幕末維新』第6章、サトウ『一外交官の見た明治維新』第30章が参考になる。さらに萩原『遠い崖』は、日英双方の史料を突き合わせ事件の様子を詳細に述べ、外交政策の確認と確立という視点でテロリストの断罪という事後処理について相当の頁を割いており大変参考になる。

出席したという記述はない<sup>23)</sup>。

ところで100万磅という借款額の重さを確認するために、当時の財政状況をみておこう。明治二年一月～九月の歳入額は34,438,404.580円（1 磅を 4 円80銭換算で7,174,668磅）、二年十月～三年九月で20,959,499.101円（4,366,562磅）、三年十月～四年九月で22,144,597.804円（三年は閏十月もあって13ヶ月予算）と財政基盤が脆弱だった。これが四年七月の廃藩置県で増し、四年十月～五年十二月（改暦で十二月は二日迄）50,445,172.969円、さらに明治6年7月の地租改正で6年1月～12月は85,507,244.624円、7年1月～12月は73,445,543.893円、8年1月～6月は86,321,077.057円と安定していく<sup>24)</sup>。

鉄道を建設する、その資金を英国人から借りる、その契約締結の全権を大隈と伊藤に付与するという三段階決定を、朝議に提案説明し質疑に答えなければならない。鉄道推進派で「三條邸会談」の出席者である岩倉が、朝議に諮る文書作成は大隈と伊藤に命じる一方、この役を担ったと考えられる。さすれば岩倉は、ほぼ全幅の信頼を置いているパークスに直接、レイの人となりや意向・目論見、資金の当て・出所などを突っ込んで尋ねる絶好の機会を、逸するわけにはいかない。

ところで朝議の議事録は残されておらず、この段落は前後の言動からの推論にすぎない。なお田中時彦は傍証の積み重ねにより、鉄道推進派・理解者として岩倉、鍋島および木戸の名前を挙げている<sup>25)</sup>。

建設費用は1哩当り1万磅程かかる、とパークスが説明し【P-7】、日本側が民間資金の活用を期待していると応じ【J-8】、「追、大隈伊藤方御相談申入候間、何分御添心御頼申候」【J-9】と進み、このあたりでレイとの借款契約の経過や概要などに話が及んでいたのではなかろうか。パークスが「右之御内話は、公使職掌ニは無之、職掌外全く心付

23) 副島は『百官履歴一』51頁、廣澤は同書47頁、前原は同書56頁、大久保は同書40頁。

「太政官規則」が明治二年十一月廿二日（12月24日）改正され、「但諸省卿ト雖<sup>レ</sup>御用之儀ハ辨官ヲ以テ一應何ヒノ上許可ヲ得テ入コトヲ得ヘシ尤大事有ル節上待詔の輩并卿以下在職列席勿論之事」と例外的に出席できるようになった。

24) 『明治前期財政経済史料集成』第4巻＝歳入出決算報告書（上）＝の46頁と47頁の間の表から。

明治初期は会計年度がよく変更された。なお英国公使館に勤務し、財政分析を担当したマウンジーの77年報告書（戒田郁夫が翻訳解説し、『西欧財政学と明治財政』第5章末に収めている）も参考となる。

Augustus Henry Mounsey はソリシターの父 George Gill と母 Isabella の四男として生まれ、1834年10月14日 St. Mary's, Carlisle, Cumberland で洗礼を受け、名門 Rugby School で学んでいる（51年国勢調査で確認）。74年12月16日サリー州で、Margaret Elizabeth Noyes Bradhurst と結婚し、76年夫人を伴ってリバプールからニューヨーク経由で日本に赴任した。この時 Isabella 夫人(?) は26歳と記している。82年4月10日、任地であるコロンビアの首都ボコタで亡くなり、28,603ポンド8シリング7ペンスを遺している。

25) 田中『明治維新の政局と鉄道建設』第2章第3節3「イギリス人企業人ネルソン＝レイの勧誘と鉄道導入の決定」（同書116～126頁）。

候より申上候、御含有之度候」【P-9】と冒頭の「非公式」とは別に、あらためて念を押しているのが、この推理を補強している。日本政府と英国の私人との契約で、公使が関与する事案ではないので、記録に残していないが。

十一月十日（12月12日）に日本政府は、鉄道建設、借款、担当者への全権委任を正式に決定した。「鐵路製造御決定に付於英國金銀御借入之儀大隈大藏大輔伊藤民部少輔江御委任被 仰出候事」<sup>26)</sup>。太政官代表の三條から、大隈と伊藤兩名に「鐵路製作決定ニ付、英國ヨリ金銀借入方條約取結之全権、御委任被仰付候事」と全権委任状が下付された。伊達に対しては、2日遅れの十二日に「鐵路製作決定ニ付、英國ヨリ金銀借入方條約取締ノ全権、御委任被仰付候事」と下付された<sup>27)</sup>。伊達はようやく風邪が治り、職務に復帰した。なお、大隈と伊藤へは「條約取結之全権」、伊達には「條約取締ノ全権」と記されている。次官クラスの大隈と伊藤は実務的な面を、大臣としての伊達は契約締結全般を管理するべくこのような表現の差異になっていると解せる<sup>28)</sup>。

### 3-5. レイとの契約

伊藤と山口が署名した十月廿三日「基本合意」は、大隈、伊藤、山口の間で箝口令を敷いていたと考えられる。政府としての機関決定を経ず、民部大藏省の次官クラスで、100万磅（年間歳入予算の23%）もの借款交渉を行ってきたこと、ましてや署名したことが会談参加者に知られては、進退問題にとどまらず鉄道建設計画そのものも水泡に帰すことが危惧される。したがって、パークスはレイからそれなりに聞かされていたので、意図的に触れなかった。レイにとって「基本合意」は機関決定に依拠しておらず不安があり、日本向けには黙する必要があった。朝議で正式に決定し、全権委任状が得られたことで、大隈と伊藤は不安を払拭できた。レイにとっても、機関決定を経て政府を代表する役職者と正式に契約締結できることになり、満足できた。パークスにとっては、鉄道建設が頓挫する懸念材料が一つ減った。かくして、日本では「基本合意」が表に出ることはなかった。このように解釈できよう。

---

26) 『廣澤眞臣日記』430頁。『大久保利通日記』2巻、71頁にも「鉄道御開之ヲ評決有之」とある。

余談だが前後の日で確認すると、いつも廣澤は9時に、大久保は定刻の10時に参朝している。

27) 太政類典第1編慶應三年～明治四年、第180巻「理財・国債及紙幣一」【本館2A-009-00、太00180100】。また大隈と伊藤は『百官履歴一』67頁、96～97頁。伊藤は「鉄道創業の事歴」の講演で、この委任状を持参し披露している（沢編著『鉄道－明治創業回顧談』47頁）。

伊達は『百官履歴二』463頁。『伊達宗城在京日記』6～7頁には、「十一月二日 鐵路製造決定ニ付英國ヨリ金銀借入方條約取結之全権御委任被仰付」とある（下線は引用者）。

28) 諸橋轍次『大漢和辭典』修訂版第2巻705頁に、取締とは「すべ治めること。しめくくること。管理すること。取は接頭語」と説明されている。

ところで後年、岩倉使節団が米国で条約改正交渉を行おうとした際に、全権委任状を有していないことを指摘され、大久保と伊藤の両副使は一旦帰国し全権委任状を下付され米国に戻った。これで使節団の日程が大幅にずれていった。「基本合意」の件が不問に付されたためか、伊藤はこの苦い経験を生かしていない。

十一月十日に朝議で鉄道建設が決定され、「英國ヨリ金銀借入方條約取結之全権」が大隈と伊藤に、十二日に伊達に委任された。

レイとの間の「第1約定書」(十一月十二日)は、鉄道建設資金の融資関連事項のみを規定している。ところが「第1命令書」(十二日)はレイもしくはその代理人が技師長任命を含めて建設に当たる、「第2約定書」(廿日)では外国人雇用権と資材調達権もレイにある、と明記している。「第2命令書」(廿六日)は建設主体、外国人雇用権、資材調達権について「第2約定書」をベースにし、戦時条項を加えた。

「第1約定書」は鉄道建設資金の借款条項のみであり、締結に問題はない。他方「第1命令書」「第2約定書」「第2命令書」が謳っている条文や内容にまで、伊達、大隈、伊藤は委任されていない。これら3点に署名捺印したのは、権限外である。

後年、日本側の認識とレイの行動との齟齬により、日本政府による契約破棄、やがて示談成立となり、「金銀借入方」から逸脱した署名捺印は不問にされてきた。本来問題にすべきは、伊達ら3名が「第1命令書」「第2約定書」「第2命令書」にも調印したことである。しかし民部大蔵省の幹部が根こそぎ責任をとっては、機能不全に陥り、ひいては鉄道建設計画自体が頓挫する可能性が高いゆえに、表面化させないように処理した。代わりにレイが悪役にされ、罵詈雑言を浴びせられるのを黙認した。このように解釈できる。因みに法的には、レイは代理人選定について日本側と相談する必要はなく、トロートマンを代理人に任命したことについて非はない。また翌年ロンドンで公募したことは契約上許容され、金融面でも常識内の行為であった。

大隈の表現を借りよう。「何だか知らんが澤山の紙に印をベタベタついた、處が此のハンコをあまり押し過ぎて訴訟となつたケレドモ、正直であつたから勝つたが、之れが負けやうものなら伊藤侯や我れ我れは腹切つたのだ（〔伊藤〕侯の方に向つて笑ふ、侯も亦破顔）」<sup>29)</sup>。大隈が鉄道協会での講演で、聴衆向けに尾鰭をつけて脚色したとも言えるが、その直後に講演する伊藤の苦笑いを委任事項からの逸脱という点から加味すると意味深長である。

29) 『鐵道時報』明治35年5月31日。なおレイとの解約交渉は、訴訟に至らず示談となった。



## 4. 付随する論点

この会談に付随する興味ある話題をいくつか取り上げよう。そうすると、会談内容の理解が深まり、その経緯や背景もより鮮明に浮かび上がってくる。

### 4-1. 「新和蘭」とは？

近々横濱に来る予定の技師のことを「是迄新和蘭ニ而」【P-7】と、パークスが紹介している。

17世紀初頭、オランダ人が豪州大陸に到達したが<sup>30)</sup>、北部の熱帯や沙漠地方しか探索せず、それゆえ植民に不向きと判断し入植しなかった。彼らはこの地を「ノヴァ・ホランディア」（ラテン語で Nova Hollandia, 蘭語で Nieuw Holland, 新オランダ）と名付け、豪州は長くこの名称で呼ばれていた。

他方、1770年ジェイムズ・クック（1728～79年）が東海岸に上陸し英国領として宣言し、1788年英国人がシドニーのボタニック湾に上陸して植民地を建設し（ニュー・サウス・ウェールズ州）、1829年には西豪州も正式に英国領と宣言された。その後、流刑者ではなく純粋な開拓民による植民地移住が認められ、36年にはマレー川河口に南豪州植民地が誕生した。

そして、04年英国人探検家マシュウ・フリンダース（1774～1814年）が「オーストラリア」<sup>31)</sup>の呼称を唱えたが、19世紀中葉までは必ずしも普及せず、英国人が入植開発した東部のニュー・サウス・ウェールズ州やヴィクトリア州以外の地は「ノヴァ・ホランディア」と呼ばれ続け、オランダでは19世紀末に至るまで豪州全体を指すものであった。しかし徐々に豪州大陸全体が英国領に組み込まれ、それに伴い「オーストラリア」の呼称が定着していった。

したがって、英語よりもオランダ語に馴染みのある人物が、会談でパークスが「オーストラリア」と言ったのを「新和蘭」と訳したと考えるのが妥当である。

### 4-2. モレルがこの機械師か？

言及されている来日予定の機械師は、初代技師長モレル（Edmund Morel, 1840～71年）と解されることがある。

鉄道開設50年を記念した『鐵道一瞥』は、モレルは「前に新西蘭の鐵道建設に従事し二

---

30) オランダ東インド会社（略称 VOC）が、1602年に創設されている。

31) 因みにラテン語の Auster, Australis はいずれも「南の、南部」という意味がある。

年之を竣<sup>きわ</sup>り三年日本に赴任し」<sup>32)</sup>と紹介している。モレルの赴任前経歴で「ニュージーランド説」が唱えられた嚆矢である。土木学会編『明治以後本邦土木と外人』も「新西蘭に於いて鐵道建設に従事し、其竣功の翌年、即ち明治三年三月吾が國に招聘せられて來朝し」(89頁)と踏襲している。また田中時彦は「モレルは……(中略)明治二年十一月頃に日本を訪れている」<sup>33)</sup>と紹介している。

これらは「パークスが技師長にモレルを推薦した」ことを前提に、「三條邸会談」に登場する機械師をモレルとし、「新和蘭」は「新西蘭」〔ニュージーランド〕の誤記と解し、「近日横濱へ参らるゝ」【J-4】を根拠にしていると考えられる。

示談成立翌日の1870年12月7日にレイが、民部大藏省の伊達らに宛てた書簡に「ミストル・モレルを建築方惣轄に命し候儀にて、此委任候はハルリー・パークス氏之吹挙に依り命し候」<sup>34)</sup>と明言している。モレルの横濱到着直後から、パークスが親切だったことと併せると、信憑性が高い。

前項で述べたように、「新和蘭」は豪州のことで「新西蘭」のミスではない。モレルは69年後半には鐵道建設のため南豪州に居たが、紹介者のパークスはそのことを知っていたはずである。

ところが、パークスは「來着之機械師は、是迄新和蘭ニ而、英國四百里之鐵道貳ヶ年ニ落成し、今度帰國之趣ニ而、便船來着之由ニ候」【P-7】と紹介している。69年後半期に、モレルはポート・オーガスタから北進する200哩の鐵道を18ヶ月の工期で建設すべく6月から測量している。またヴィクトリアとの州境に近いペノラからポート・マクダネルに南進する70哩ほどの南東線を、9月から測量したが、両線とも工事は開始されていない。また11月3日には、南豪州議会の特別委員会に喚問され証言しており、委員会は11月30日に最終報告書を議会に提出しているので、モレルにも11月中は禁足令が出されていた、と考えられる<sup>35)</sup>。

モレルと合致するのは、豪州で鐵道に関わっていた部分だけで、距離や規模について、また完工か建設中か測量中かという点では齟齬がある。パークスがモレルの経歴を正確には把握しておらず推奨のため「仲人話」で脚色した、あるいは記憶違いとすれば、この機械師はモレルと解釈できる。やや説明に窮する面も承知の上、筆者もこの見解を採用する。なお、モレルはニュージーランドの鐵道建設に携わった経験はなく、69年12月の来日予定はなかった。

この機械師がモレルだとすると、日本側は「仲人話」あるいは公使の記憶違いを鵜呑み

32) 『鐵道一瞥』18頁。『日本国有鐵道百年史一通史』も「ニュージーランドから日本に来たのは明治3年3月であった」(附録49頁)と記している。

33) 田中時彦『明治維新の政局と鐵道建設』204頁。

34) 『大隈文書マイクロフィルム』【C-416】。

35) モレルの南豪州時代の動向については、林田『エドモンド・モレル』第3章3節を参照してほしい。

にして「蒸氣機關ニ熟練之仁」【J-4】と過大評価していたことになる。日本側は「過日申越有之蒸氣機關ニ熟練之仁、近日横濱え参らるゝ趣報知有之、就而は御來簡ニ甘伏し御頼申度候」【J-4】と要請している。「御來簡」とあるから、モレルが南豪州からパークスに日本行きを計画しているという手紙を送り、「過日申越有之」とあるから、大隈と伊藤はそのことを事前に聞いていたのであろう。さすれば当時の郵便事情から、モレルは10月までにはその手紙をパークス宛に出していたことになる。パークスは「機械師着港次第、私より同人え右之譯申入頼候様可致候」【P-9】と仲介を確約している。明治三年三月に来日した「モレルはパークスから鄭重な招きを受けて、イギリス公使館に滞在した。パークスは彼を激励し、モレルはこれによって前途に光明を見出している。」<sup>36)</sup>

#### 4-3. 通訳は誰か？

通訳として同席していたのは誰かを類推していこう。

その後の一連のレイ契約で、立会人として署名しているのは、「第1約定書」の石橋、「第2約定書」の立、そして全ての書類に署名しているシーボルトの3名である。パークスは、レイ契約に際し、アーネスト・サトウと双璧である日本語通訳のシーボルトを同席させ、モニタリングを怠らなかつた<sup>37)</sup>。当初からパークスは表立たざる方法にて、鉄道に大きく関与していたのである。

アレクサンダー・シーボルト（Alexander Georg Gustav von Siebold, 1846～1911年）は、Philipp Franz Balthasar von Siebold(1796～1866年)の長男で、日蘭修好通商条約が結ばれ、父に対する追放令が解除されたのに伴い、59年父が再来日した際に同行した。父は62年に帰国したが、彼は日本に残り、62年に特別通訳生として英国公使館に雇用された。69年、オーストリアとの条約締結交渉で功を認められ、同国から爵位を授与された<sup>38)</sup>。70年に英国公使館を辞し、明治政府に雇われた。

---

36) 田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』206頁。

37) サトウの名前が日本の鉄道関係でほとんど出てこないのは、69年2月～70年11月に日本を留守にしていたからである。先にシーボルトが、亡くなった父フィリップの身辺整理なども兼ねて下賜休暇で帰国し、彼が日本に戻ってから、サトウはやっと休暇を与えられた。

なお日本関連を中心とするサトウの言動は、萩原延寿『遠い崖』を是非参照してほしい。萩原は、サトウの日記、各国の公文書館所蔵の記録や外交文書、および膨大な一次史料や関連文献を渉猟し、サトウが日本に滞在していた幕末から明治期の外交に限らず関連して内政にも言及している。14冊もあり、労力と時間を要するが、それに十二分に値する書である。

38) 英国公使館員が、日本とオーストリアとの条約交渉に立ち会った事実は、パークスが許可を与えたこと、条約締結を側面から援助したことを意味している。日本政府からみると、外交顧問的役割をも果たし、各国公使館の中で彼がリーダー格であったことを示唆している。

シーボルトは、レイ契約に立ち合い、全文書を書き写し、それらが英国公使館に保管されていた。ところでロンドンで、レイと仲間4人が三つ巴の訴訟になり、パークスの名前が頻出するので、パークスが自らの行動を釈明する文書をクラレンドン外相（George William Frederick Villiers, 4th Earl of Clarendon, 1800～70年）宛に、70年7月21日（六月廿三日）に発信している<sup>39)</sup>。その中にレイ契約の文書が同封されているが、形式も完備しておりこれが「正本」に近いと考えられる。シーボルトが書き写した契約書類一式である。

シーボルトは、両親がドイツ人でありオランダで生まれ育ったので、ドイツ語とオランダ語は堪能であった。幕末期には日米や日英間の交渉時にオランダ語で補完していたので、オランダ語のできる彼が62年（文久二年）に英国公使館に採用されたことも合点がいく。英語も急速に習得し、63年には英国側の採用試験に合格した。69年にオーストリアとの条約交渉に助力したことは、彼のドイツ語能力と日本語能力を証明している。

石橋政方（助十郎とも称す）と立嘉度（<sup>たちよし</sup>廣作とも称す）は、『明治二年官員録』に拠れば、両名とも「外務省大譯官從七位」となっている。

さてモレルと思しき技師は、「新和蘭」で鉄道を完成させ云々と紹介されている。「新和蘭」と記したのは、オランダ通詞から英語通訳に転進した人物と考えられる。石橋は長崎生まれのオランダ通詞である<sup>40)</sup>。通訳同士、意思疎通を正確かつ密にし、翻訳に際しお互いの表現や文言を確認し後日の係争や不信の火種を極小化するが、「三條邸会談」での相手方通訳がシーボルトだと、豪州を「新和蘭」とすることに違和感も抵抗感もなかったであろう。

そもそも「三條邸会談」は外務省主催であるから、外務省から通訳が同行する。同時に英国公使館からも通訳が伴われる。かくして当日の通訳は、石橋政方とアレクサンダー・シーボルトであった、と推定できる。その上、両名ともレイ契約の最初の「第1約定書」の立会人として署名している。

39) 【FO46/126】(No. 97)。もっとも、クラレンドンは6月27日に亡くなっており、英国からの電信はボンベイ（現ムンバイ）までしか敷設されておらず、日本には未だその知らせは届いていなかった。

40) 石橋の経歴は『国史大辞典』第1巻534頁参照。

なお唐通事、阿蘭陀通詞と使い分けていた。諸橋轍次『大漢和辞典』修訂版には「通事」（第11巻60～61頁）のみが記載されており「④通辯、通譯官」の意もあるが、初めに「①兩國の交際往來の事をいふ」とある。オランダ通詞は、言葉のみの通訳・翻訳を担わされていたのであろう。

#### 4-4. 「井上勝同席説」

『鉄道先人録』井上勝の項で(25頁),「三条邸会談」に同席し通訳した,と紹介されている。

外務省主催の英国公使との会談に,右大臣三條,大納言岩倉,外務卿澤,および民部大藏卿伊達の代わりに同大輔大隈と同少輔伊藤が出席している。開始早々「我大藏省ニ關係有之故,大隈大藏大輔,伊藤大藏少輔も出會,御談話及候」【J-3】と英国公使に対し断りを入れてから「大藏省出會」と両名が会談に加わった。つまり次官クラスの両名が出席することは異例である,ことを示している。

『大日本外交文書』に記載はないが同席した者として前項で述べた通訳以外に,外務省と英国公使館の書記官が挙げられる。民部大藏省の書記官も,会談の初めから同席していたと考えられる。

「井上勝同席説」を検討するために,井上の官職名を確認しておこう。彼は,二年十月十日(11月13日)造幣頭兼鑛山正に任ぜられ,明治政府に出仕した。三年五月二日鑛山事務専任,同三日(1870年5月31日)民部權大丞兼鑛山正,閏十月廿二日(12月14日)工部權大丞兼鑛山正,十二月十九日鑛山正兼任を免ぜられ,四年七月廿三日工部大丞,八月十五日(1871年9月30日)鑛山頭兼鐵道頭,五年七月四日鐵道頭専任となる<sup>41)</sup>。

『廣澤眞臣日記』に拠れば,廣澤が十月七日朝木戸孝允宅を訪問し,その後9時から5時まで参朝し,夕刻再度木戸宅を訪れた時に,井上彌吉〔勝のこと〕他5名も居た,という。井上は九月「中旬御國出神戸方相艦に而一昨日着京之事」とある。『木戸孝允日記』も廣澤の行動を裏付けているが,井上の東京到着日を「昨日」としている<sup>42)</sup>。朝廣澤が来た後,木戸は所用で10時前に外出し,2時に帰宅したところ,3時に6名が来訪し,その後,廣澤が再度来て,10時前に皆が帰ったという。木戸邸への廣澤の朝夕2度の訪問,6名の来訪者氏名などから,井上の上京日以外,矛盾はない。つまり井上勝は十月五日(11月8日)あるいは六日に上京した,と結論できる。

ところで伊藤は,資金調達について「明治二年九月頃と記憶す,パークスの支那在留時代の友人ネルソン・レーなる人來つてパークスを訪ひ,日本に資金を貸與して鐵道を敷設せしめんことを提唱す。パークス之を容れ,之を我政府に効したり。これ實に我が鐵道建設の濫觴なりとす」と回顧している<sup>43)</sup>。

井上は「パークス氏は之れ〔レイのこと〕と相謀り之を隈藤兩公〔大隈と伊藤〕に推薦

41) 『百官履歷二』235~236頁。『明治二年十二月職員録』須原屋版でも確認できる。

42) 『廣澤眞臣日記』251頁,『木戸孝允日記』第1巻278頁。

43) 『伊藤公全集』第1巻255頁。

諸橋轍次『大漢和辭典』修訂版第7巻323頁に,濫觴とは「さかづきにあふれる。大川も其の源はさかづきにあふれる程の小流であるとの意。轉じて,すべての事の初をいふ」と説明されている。



せり。レー氏は本邦の海關税を抵當として英國に於て三百萬磅を起債すべく、之に資りて若干の鐵道を布設せば可ならずやと勸告す。其第一回藤公會見の際には予偶々、藤家に寄寓し、其通譯の任に當りしを以て親しく其説を聞を得たり。之を予が鐵道に關涉するの始とす」<sup>44)</sup>と説明している。

伊藤と井上の話を総合すると、次のようになる。資金調達で、パークスがレイを伊藤に紹介し、伊藤とレイが直接面談して下交渉を始めた。その時期は明治二年九月頃である〔ここまで伊藤〕。レイとの第1回交渉に大隈は参加せず伊藤だけが当たったが、その際に上京直後の井上が伊藤の家に居候していたので、井上が伊藤を助けて通訳をつとめた〔これは井上〕。

井上は維新政府出仕・辞令受け取りのため東京に出向く必要があった。しかし造幣頭兼鑛山正の任地は大坂であり、造幣寮は建設中だったので、井上は早く大坂に赴かねばならなかった。そのために、年齢も近く英国留学という共通体験があり「偶々、藤家に寄寓」していたのである。東京到着、大坂赴任前という慌ただしい時期だった。

かくして廣澤と木戸の日記、井上の上京と出仕という日程から、伊藤とレイとの交渉開始日は、十月六日（11月9日）から八日（11日）の可能性が高い。レイは八月廿二日に申し入れているが、パークスを通じて日本政府が鐵道建設資金の供与を持ち掛けられたのは九月頃だとすれば、伊藤の記憶に矛盾はない。それにしても、巨額の借款という「基本合意」を次官クラスが第1回交渉から20日弱の間に署名したという事実は、当事者の伊藤の性急さと軽率さを際立たせる。

伊藤と井上の回顧談は、上述の事実と推理に符合している。つまり井上は、レイとの交渉開始時に伊藤を手助けした。この予備交渉と十一月五日「三條邸会談」は、時期も参加者も会談の重要性も全く異なる。「三條邸会談」前日に急遽出席することになった次官クラス伊藤の友人である井上が、職務や職位を逸脱して、政府の最高クラスと英国公使の会談に同席することはありえない。

井上勝の動向を追うことで、補強しよう。廣澤は十月九日「夕井上彌吉吉永安和惣來話夜四ツ時引取候」<sup>45)</sup>と記している。出仕前日なのに、井上は夜10時頃まで話し込んで長居している。続いて木戸が「廿四日 曇又微雨、井上彌吉に託し書を井上聞多〔馨のこと〕に送る」<sup>46)</sup>と記している。井上馨は、明治二年八月十八日に造幣頭に、十月十二日に民部

44) 『鐵道時報』明治39年5月20日号。

諸橋徹次『大漢和辭典』修訂版第11巻774頁に、關涉とは「かかはりわたる。其の事に關係する。手出し口出しする。干涉」と説明されている。

45) 『廣澤眞臣日記』252頁。

46) 『木戸孝允日記』第1巻283頁。

大丞兼大藏大丞に任じられているので、勝の前任者である。十一月十日に従五位に叙せられているが、この間に「本官ヲ以テ大坂府出張被仰付候間大參事之心得ヲ以テ在勤可致事」<sup>47)</sup>との命を受けている。つまり大坂出張中の馨に宛てた手紙を木戸が勝に託したということは、廿四日あるいはその直後に、井上勝が大坂に赴くことを示している。すなわち、「三條邸会談」があった十一月五日には、井上勝は大坂に居た可能性が高い。

英国で5年間暮らし、担当した伊藤の旧友ということで、井上勝がレイとの第1回交渉にのみ立ち会い通訳の労をとったことに、無理はない。しかし工学系の大学で学び現場も経験したとはいえ、金融面での知識を要する多額の借款交渉の席上で交わされる言葉とは異次元の英語であり、その時の井上がどれほど理解し通訳できたかは定かではない。英国の大学工学部に留学し卒業後間もない者が、大藏省の国際借款交渉に臨席してもそれほど有用だとは考え難い。なお、レイの仲間への手紙の論調から、「基本合意」までの交渉は中国語の筆談が主だった。英語で事が進むのは、朝議決定後に外務省の通訳が立ち会うようになってからであろう。

念のため、井上の伝記を確認しよう。

村井正利編『日本帝國鐵道創業談』（1907年）は井上の口述を村井が筆訳したと冒頭に記しており、漢文で「其初次會見時、予適寓藤家、藤公令予通譯」（11頁）と説明している。同じ村井が編じた『子爵井上勝君小傳』（1915年）も「抑も公か鐵道事業に關係せしは二年の冬伊藤侯爵とレー氏との談判に通譯の勞をとりしに始まり」（16頁）と井上の回顧を踏襲している。旧暦十月は冬に属する。

ところが『日本鐵道史』（1921年）はレイの資金提供の申し入れに続き、「英國公使ハ之〔レイ〕ヲ我カ當局者ニ紹介シ大隈民部兼大藏大輔、伊藤大藏少輔ハ之ト會見セシカ其第一回ノ會見ニハ造幣頭兼鑛山正井上勝亦列席シテ通譯ノ任ニ當レリ」<sup>48)</sup>と表している。断言こそしていないが、「大隈同席」で「出仕後の」井上が通訳したと解せる表現には賛同できない。

三崎重雄『鐵道の父 井上勝』（1942年）は「大隈重信と伊藤博文は、ネルソン、レーと數回にわたつて、鐵道資金のことで會談いたしました。その<sup>●●●●</sup>た<sup>●●●●</sup>びに、井上勝は通譯の役を仰せつかつて」（49頁、傍点引用者）と膨らませた。さらに上田廣『井上勝傳』（1959年）は、三條邸「會談に日本政府からでたのは、大納言岩倉具視と外務卿沢宣嘉の二人で、關係者として大隈重信、伊藤博文が特別に出席し、井上勝も、また通訳として顔をつらねることとなつた」（51頁）と脱線してしまった。『日本国有鐵道百年史 通史』（1974年）は『日本鐵道史』から逸脱し、「三條邸會談」に「列席し、通訳を勤めた」（同書附録3頁）と『鉄

47) 井上馨の経歴は『百官履歴一』127頁に拠る。

48) 『日本鐵道史』上篇21頁。

道先人録』(1972年)に同調している。

井上は「3-6軌間」(3フィート6インチつまり1,067mmのゲージ)を擁護していた<sup>49)</sup>。しかし散見するところ、彼自身「3-6軌間」決定に参画した、という趣旨のことは述べていない。他方、明治三年閏十月廿二日に工部権大丞となり工部省全体のことを、四年八月十五日鑛山頭兼鐵道頭となり鐵道部門の責任者も兼ね、五年七月四日鐵道頭専任となっているように、職制上も軌間を含む鐵道の基本仕様の決定に関与することはなかった。

#### 4-5. 大隈の謹慎

明治五年まで天長節は九月廿二日に、明治6年からは太陽曆採用に伴い11月3日に行われるようになった。

元年は、明治天皇が九月廿日(11月4日)9時に京都御所を出輦し、廿一日石部に泊まり、廿二日は3時に土山〔両方とも近江國の東海道の宿場〕に着き、そこで祝賀となった。十月十三日(11月26日)日没前に江戸城に到着した。東遷の様子が、随行した木戸の日記に詳しく記してある。

参議の大久保の日記には、明治二年九月廿二日(10月26日)に「天長節参賀 各國公使ヲ延遼館<sup>50)</sup>に召シ酒饌ヲ賜フ」と記し9時に参朝し、延遼館に移り、4時に引き上げたと述べている。廣澤は9時に参朝し、徳大寺、鍋島、大久保、副島、澤、寺島などが出席していたと述べ、12時に辞し休んだという。この時無役だった木戸は廿一日、小田原から大磯を経て藤沢に泊まった。廿二日は、藤沢から鎌倉を経て金沢に泊まっている。

廣澤と木戸の日記に拠れば、三年も同様に延遼館で各国公使の祝賀を受けた(大久保は過労でしばらく休んでいた)。木戸と大久保の日記に拠れば、四年も同様だった。廣澤は四年一月八日(2月26日)夜半、刺客に襲われ落命したので、日記は一月五日で終わっている。五年、木戸は岩倉使節団の副使として、英国ニューカッスルに居た。

ところで大隈は、十月廿四日(11月27日)から5日間の謹慎処分を受けている<sup>51)</sup>。『公文録』「刑部省之部 己巳〔明治二年〕自十月至十二月」に拠れば、天長節を無断欠席したので処分されている。

十五 大隈民部大輔天長節参賀届ナク不参ニ付 伺

先月廿二日 御誕辰ノ節参 内拝賀可申上候所其已前ヨリ所勞ニテ引籠養生仕居其頃ハ別テ

49) 井上「帝國鐵道の創業」『鐵道時報』1906年5月26日号、沢和哉編著『鐵道一明治創業回顧談』68～69頁参照。

50) エディンバラ公来日時に、浜離宮に設営された迎賓館。

51) 『百官履歴一』66頁。

### 三條邸会談（林田治男）

不出來ノ折柄ニ付参 内拝賀ノ御断リ致失念不申上候段奉恐入候依之乍病中進退ノ儀奉伺候以上

巳十月

大隈民部大輔

辨官 御中

通常は処分決定前にも文書提出や面談などの制約があるので、謹慎問題で大隈が「基本合意」までのレイとの交渉にそれほど関与できなかった、と考えられる。渦中の大隈は、十月廿三日は伺いを出し処分決定を待っている時だったので、レイとの交渉には参加するわけにはいかなかった。その後の動向から、山口は上司伊藤の命で同行し署名したにすぎない、と考えられる。大隈は十月廿九日（12月2日）に処分が解け、「三條邸会談」に出席できた。

## 5. 本稿の意義

「三條邸会談」は、レイとの「基本合意」と、鉄道導入と借款の朝議決定および一連のレイとの契約の間にある。本稿で、会談内容を詳細に検討することにより、前後の動きがより鮮明となった。

日本側にレイを紹介した英国公使パークスが、①その交渉の進展に合わせて会談を申し入れ、②日本政府のトップ・クラスに対して直に鉄道の効用を説明し説得し、③後日の朝議での三段階決定を確定させて手続き面での補完を行った。“外圧”とも言えるパークスの“教導”を析出できた。さらにパークスが、④シーボルトを同席させて状況を把握し、⑤名前こそ明言されていないがモレルを技師長に推薦していたことも補強できた。

他方日本側の動向として、①レイと伊藤との交渉開始日から、レイ契約に至る過程が拙速と言え、②レイとの第1回面談と謹慎問題により、「基本合意」に至るまでは大隈よりも伊藤が主導していた状況が浮かび上がり、③井上勝は「三條邸会談」に同席せず、軌間を含む鉄道の基本仕様の決定には関与していないことを明らかにした。また④日本側がパークスを信用し頼っていたことの事例とも言える。

## 参考史料・文献

大内兵衛・土屋喬雄編『明治前期財政経済史料集成』, 1962~64年。

大塚武松編『廣澤眞臣日記』日本史籍協會, 1931年。

外務省調査部編『大日本外交文書』。

国史大辞典編集委員会編『国史大辞典』全17巻, 吉川弘文館, 1979~1997年。

鐵道省編『日本鐵道史』全3巻, 1921年。

鐵道省『鐵道一瞥』, 1921年。

寺岡寿一編『明治初期の官員録・職員録』寺岡書洞, 1976年。

日本交通協會鐵道先人録編集部編『鐵道先人録』, 1972年。

日本国有鐵道編『日本国有鐵道百年史 通史』財団法人交通協力会, 1974年。

日本史籍協會編『陰陽曆対照表』東京大學出版會, 覆刻版1978年。

同編『大久保利通日記』東京大學出版會, 覆刻版1969年。

同編『大隈重信關係文書』東京大學出版會, 覆刻版1984年。

同編『木戸孝允日記』日本史籍協會, オンディマンド版, 2014年。

同編『伊達宗城在京日記』東京大學出版會, 覆刻版1972年。

同編『百官履歷一』, 『百官履歷二』東京大學出版會, 覆刻版1973年。

諸橋轍次『大漢和辭典』修訂版, 大修館書店。

Black, John Riddie, *Young Japan*, Trubner & Co., 1880. ねずまさし・小池晴子訳『ヤング・ジャパン』平凡社, 1970年。

Dickins, Frederic Victor, *The Life of Sir Harry Parkes, Sometime Her Majesty's Minister to China and Japan*, Macmillan, 1894. 高梨健吉訳『パークス伝, 日本駐在の日々』(日本関係のみ)平凡社東洋文庫, 1984年。(『パークス伝』と略)

Lay, Arthur Croall Hyde, *Four Generations in China, Japan and Korea*, Oliver & Boyd, 1952.

Mitford, A.B. Freeman, *MEMORIES by Lord Redesdale*, 1915. 長岡祥三訳, 『英国外交官の見た幕末維新』新人物往来社, 1985年。

Satow, Ernest Mason, *A Diplomat in Japan*, 1921. 坂田精一訳『一外交官の見た明治維新』岩波文庫, 1960年。

伊藤博文「鐵道創業の事歴」帝国鐵道協會明治35年〔1902年〕第5回定期総会での講演。(沢和哉編著『鐵道—明治創業回顧談』所収, pp.43~58)。

井上裕正「レイ・オズボーン艦隊事件の外交史的意義について」『東洋史研究』第34巻第2号, 165~192頁。

井上勝「帝国鐵道の創業」, 沢編『鐵道—明治創業回顧談』所収, 61~83頁。(漢文による『日本帝國鐵道創業談』として1907年に刊行されている。)

上田廣『井上勝傳』井上勝銅像を再建する会, 1959年。

戒田郁夫『西欧財政学と明治財政』関西大学出版部, 1988年。

小松緑編『伊藤公全集』全3巻, 伊藤公全集刊行會, 1927年。



三條邸会談（林田治男）

- 同編『伊藤公直話』千倉書房，1936年。
- 沢和哉編著『鉄道—明治創業回顧談』築地書館，1981年。
- 清水勲編『ワーグマン日本素描集』岩波文庫，1987年。
- 田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』吉川弘文館，1963年。
- 萩原延寿『遠い崖 アーネスト・サトウ日記抄』全14巻，朝日文庫，2007～08年。
- 林田治男『日本の鉄道草創期 —明治初期における自主権確立の過程』ミネルヴァ書房，2009年。
- 同『エドモンド・モレル』（日本評伝選）ミネルヴァ書房，2018年。
- 三崎重雄『鐵道の父 井上勝』三省堂，1942年。
- 村井正利編『日本帝國鐵道創業談』，1907年。
- 同編『子爵井上勝君小傳』井上子爵銅像建設同士會，1915年。
- 横浜開港資料館編『R.H. Brunton—日本の灯台と横浜のまちづくりの父』，1991年。

## The Meeting at the SANJO's Residence

HAYASHIDA Haruo

**Key Words :** 1. Railway Construction and Loan, 2. UK Envoy, Sir Harry Parkes, 3. Shigenobu Ohkuma and Hirobumi Itoh, 4. Decision at the Council Meeting, 5. Masaru Inoue

### Abstract

On 7<sup>th</sup> December, 1869, the Envoy from the United Kingdom and the top officials of Japanese Government met at the residence of Sanjo. Those who attended were Sir Harry Smith Parkes, (UK Envoy), Sanetomi Sanjo (Prime Minister, UDAIJIN), Tomomi Iwakura (Chief Councilor, DAINAGON), Nobuyoshi Sawa (Foreign Minister, GAIMU-KYO), Shigenobu Ohkuma (First Assistant Minister of Home Department and Finance Department, MINBU-OHKURA-TAIHU), and Hirobumi Itoh (Second Assistant Minister of Home Department and Finance Department, MINBU-OHKURA-SHOHYUH). The document of this meeting is compiled in the Public Records of Foreign Affairs of Japan (*Dai-Nippon-Gaikoh-Monjo*).

At this meeting, Sir Harry Parkes persuaded the Japanese attendants of the utility of railways, and these Japanese government leaders offered their strong request for his assistance with this project. They also discussed the construction of telegraph system, and the engineer who was going to come to Japan. On 12<sup>th</sup> December at the Council meeting, the Japanese government decided to embark on railway construction that would be financed with loan, and at the same time both Ohkuma and Itoh were entrusted all power over the engagement for this loan.

I explain the significance of this meeting in detail and inquire the implications, such as the historical process of the decision and who was to construct and manage the railways. Furthermore, I investigate the additional subjects, for example "Nova Hollandia" (that is Australia), the translators, who was this engineer, and whether Masaru Inoue attended this meeting.