

鉄道における日本側自主権の確立過程Ⅲ； オリエンタル銀行倒産まで

林 田 治 男

How the Railways of Japan Was Constructed and Managed Ⅲ；
Up to the Time of the Bankruptcy of the Oriental Bank Corporation.

Haruo HAYASHIDA

At the beginning, Japanese Railways was constructed and managed by hired British engineers, secretaries and workers. Especially the Oriental Bank Corporation (hereinafter OBC) played very important roles such as the recruiting of technocrats, etc. and the purchasing of materials. After the chief manager of OBC died, Japan delegated the purchasing of the railway materials to the Malcom Bruncker Co. As OBC had suffered from poor business performance since the end of the 1870s, the Japanese Government (hereinafter JG) intended to clear off its relationship with OBC in spite of the various contributions to him. The loss of JG was not so large owing to the current reports of Japanese Consul in London. Thus JG had acquired the initiative on the Railways step by step.

On the other hand I found some interesting documents at the National Archives. They were the list of the depositors at Yokohama branch of OBC. Investigating the list of the hired foreigners, I show their savings deposit rates divided by salary or wage. These rates tell us their magnitudes of losses resulting from the bankruptcy of OBC. I suppose they had been employed longer term than expected in order to minimise their damages, though JG tried to substitute the foreigners to Japanese and had not enough foreign currency reserves at those days.

Key Words

- ① The Death of Chief Manager Stuart.
- ② The Delegation of Purchasing to Malcom Bruncker Co..
- ③ The Decline and Bankruptcy of the Oriental Bank Corporation.
- ④ To What Degree Did the Japanese Government Withdraw their Credit ?
- ⑤ The List of the Depositors at Yokohama Branch of OBC.

キー・ワード

- ① 頭取スチュアート死亡に伴うOBCの権限消滅通知
- ② MBへの資材購入仲介の委託
- ③ OBCの経営不振と倒産
- ④ 日本政府の債権回収
- ⑤ 横浜支店預金者リスト

表 I. 各契約の基本事項の比較

	ポートマン	H.N.レイ	オリエンタル銀行 (OBC) ; 引継	OBC後期 ; 衰退～倒産 (本稿要約)
根拠	旧幕臣 ; 小笠原長行交付の免許 慶応3年12月	レイへの一連の命令書, 約定書。 明治2年11月	レイ契約破棄, 代理人解任～新たなOBCへの命令書。 明治3年6月	①179年9月OBCよりスチュアート死去により一部消滅と通告。S死去は75年12月。 ②82年7月国債完済。
建設予定線	江戸～横浜	東京～横浜, 東京～兵庫, 琵琶湖～敦賀	レイ契約を引継ぐ。	84年末営業キ ; 202.2km 幹線の中仙道から東海道への変更は, 86年。
外国人雇用	規定なし。 (当然米国人主導となる)	①雇用・解雇権はレイ。 ②賃金もレイが払う。	人選はOBC。 雇用契約は日本と。 賃金は日本が払う。 (レイ契約から実質的に変更された。)	①85年工部省廃止に伴い内閣へ移行。(16名中チャロンス以外の15名。) ②R.F.トレヴィンシックのみOBC倒産後に雇用された。(88年3月)
輸入機械資材	輸入分は無税。	①レイが購入する。 ②手数料2.5%支払。 (GPホワイト担当)	日本がOBCに委託。手数料2.5%支払。 (直接はW.ポール担当)	MBに直接委託(OBCを排除), 手数料1.5%。 82年7月オールドリッチの建議。 【82年9月】
資金調達	規定なし。 買取価格は建設費の1.5倍と規定。	①100万磅借入れ。2年据置, 10年償還。 ②利子12%。 ③担保 ; 関税, 鉄道収入。 ④利払い・元本償還は鉱産物で。(中国で販売, 口銭1%)	①発行国債を引継ぐ。 OBCに委託。 ②利子9%。 ③担保も同じ。 ④利払い・元本償還は現金で。	①82年7月で完済。 ②元本償還, 利払いは現金で行った。 【82年7月】
組織, 指揮命令	規定なし。 (当然米国人主導となる)	レイ指名の代理人	①鉄道差配役 ; カーギル, M5年OBCから転籍し, 専従。 ②カーギル退任後は空席。	①差配役 ; カーギルが77年2月満期後退任。 ②以後差配役空席, オールドリッチが代行。
備考	①米国所有。 ②この免許は独占的排他的と規定。 ③土地は賃貸である。	借款完済まで, 鉄道は担保である。	公債償還まで, 鉄道は担保。	OBC倒産を機に関係を清算し, 自主権が確立されていた。

0. はじめに

本稿ではオリエンタル銀行（Oriental Bank Corporation, 以下単にOBCと略記）の衰退過程に焦点を当て、それにともない日本側自主権がどのような状況で確立されていったのかをフォローしていく。頭取のスチュアートの死亡に伴うOBCの権限消滅通知（79年11月受取り）、マーコム・ブランカー社（Malcom Bruncker Co.以下単にMBと略記）への資材購入仲介の委託（82年9月決定）、OBCの経営不振と倒産（70年代末～84年5月）、および横浜正金銀行の発展という過程を経ながら、これらの出来事に即応しつつ自主権確立という政策目標が実現していくプロセスを読み取ることができよう。

参考資料として、米国大使館員ポートマンへの鉄道免許に始まる、これまでの各契約や諸段階における日本側の自主権の確立過程を素描するために、基本事項を比較する表Iを作成した。また最後に補足として、技術面での自立過程を鳥瞰する表を加えておいた。

1. スチュアート死去と日本への通知

Banker's Magazine（以下単にBMと略記）1876年vol.36の死亡記事の中に¹⁾、OBCのスチュアート（Charles James Fife Stuart）頭取²⁾（Chief Manager）が、ブラジルのバヒア（Bahia）で75年（明治8年）12月8日に亡くなったとある。享年59、したがって16年の生まれとなる。また32年間にわたってOBC³⁾と強い結びつきがあったとあるので、設立当初の43年（27歳）からOBCと関係していたことになる。後任として副頭取（Sub Manager）だったキャンベル（Patrick Campbell）が選任された⁴⁾。

79年（明治12年）9月19日発で、キャンベルの後任アンダーソン（W.M.Anderson）が、横浜支店のトムソン（G.W.Thomson）経由で工部卿宛に以下の手紙を送付した。

We beg to intimate to your Excellency that the power of attorney granted by the

本稿の作成に当たり、査読者からいくつか有益なコメントをいただいた。ここ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や誤解は、勿論筆者の責任である。

1) *BM*, vol.36. (1876), p.51.

2) 『明治前期財政経済史料集成』では「官長」, 『工部省記録』では「支配人物裁」, 石井寛治「イギリス植民地銀行群の再編」では「総支配人」, 立脇和夫『在日外国銀行史』では「頭取」の訳語が当てられている。本稿では「頭取」を採用する。

3) OBCの前身は、1842年にボンベイに設立されたThe Bank of Western Indiaである。45年にロンドンに本店を移転し、徐々に支店網を拡充していった。さらに51年に王室勅許状を獲得し、OBCと改称し、インド、中国、オーストラリアを含む広大な地域で英国最大の植民地銀行としての地位を不動のものとしていった。

OBCの歴史は、*BM*を紐解くと跡付けることができる。石井前掲論文は、当時の資料として*BM*や*Banking Almanac*などを駆使しており、通史としては必読の文献である。

4) *BM*, vol.36. (1876), p.454.

Corporation on 15th December 1870, to Mr. W. W.Cargill, Mr. John Robertson, and the late Mr. C.J.F.Stuart, to manage the Japan Railways, having, as we are advised, most probably lapsed in consequence of Mr. Stuart's death, it has been considered right that it should now be formally recalled, and this has accordingly been done under date the 18th September 1879.

The practical management of the Imperial Railways' business in this country has been for many years past in the hands of Messrs Malcolm Brunner & Co., and we are quite willing, with your Excellency's approval to continue the present arrangements for carrying out the Railway Indents.⁵⁾

この文面によれば、カーギル、ロバートソン、スチュアート⁶⁾の3名に、日本政府が70年12月15日(明治3年閏10月23日)代理人権を付与し、鉄道の監理を委任したが、スチュアートの死去に伴いその権利が消滅したことを、79年9月18日付で公式に宣言した。ところで鉄道事業の実際の監理は、長年にわたってMBにより行われてきており、鉄道資材の委託買付け業務が、当局の是認のもとに現在のやり方で継続してなされていくことを望んでいる、ということである。

OBC横浜支店のトムソンが、山田顕義工部卿宛に11月10日付で自らの手紙を付し、この書簡を提出した。日本側の直接担当者である井上勝鉄道局長が、山田工部卿に宛てた11月18日付の回答によれば、「右ハ元ト東洋銀行(OBCのこと、引用者)支配人物裁死去候以来ハ名アリテ実ナキ姿ニ押移居候當局之用務ハ別ニ用達人有之候得ハ今後諸事引合等ニハ別段差問有之間敷、すなわちカーギルやロバートソンの助力がなくとも鉄道建設・運行・組織運営は滞りなく遂行していけるので、「申出ノ通差止候義可然相考申候」⁷⁾と答えている。ただし伊藤博文内務卿と大隈重信大蔵卿が、借款契約から鉄道建設当初の詳しい経緯を知っているように、資金調達など初期の段階からOBCには何かと尽力してもらっているため、この両卿にも相談して決めて欲しいと。山田工部卿から12月1日付で、両卿へ「鉄道創業之際オリエンタル・バンク會社於テ右ニ関スル事務取扱役之権カーギル外二名之者へ附與相成居候處今般右権限廢棄候」⁸⁾と返事し、日本側の態度が決定した。

翌80年(明治13年)2月18日に、「東洋銀行ヨリカーギル他二名へ附與相成居候日本鐵道事務取扱役之権限過般廢棄相成候ニ付別紙通工部卿ヨリ同行會長へ宛謝禮御申送相成候間寫御廻送およひ候也」と林大書記官から井上鉄道局長へ通知されている。そのなかに「非公式ながらも重要で価値の高い助力があった。すなわち創業期より、事業および資金調達の面で代理人らから助言

5) 工部省記録—鉄道の一部』第4分冊, pp.184~185。

6) カーギルはOBCからの出向という形で(いずれはOBCに戻る、その間の給料は日本政府が支払うなどの条件)72~77年鉄道差配役(Director)の役にあった。ロバートソンは77年までOBC横浜支店長を務めていた。

7) 『工部省記録—鉄道の一部』第4分冊, p.186。

8) 『工部省記録—鉄道の一部』第4分冊, p.188。

や協力を得ることができた」⁹⁾と記し、OBC経営執行委員長へ感謝状を送り、礼を尽くした。

OBCが法的根拠もないのに、自らの権限が消滅したと日本政府へ通告することはありえない。するとこの時の日本側の反応から、70年12月15日付のOBCの3名に代理権を付与するという「命令書」の類を、どうやら日本側は保有していないしその内容も把握していないようだという状況が浮かび上がる。日本側資料には「命令書」に依拠してという文言がなく、この通告に対しOBCへ公式文書として返答したという事実も発見できない。さらに「命令書」が存在すれば、収録されて然るべき『外交文書』や『明治前期財政経済史料集成』にも見当たらない¹⁰⁾。スチュアート死去に伴いOBCの権限が消滅したのであれば、75年12月の直後に日本側から何がしかの申し出がなされるべきであるが、その形跡もない。スチュアートが死去したことのOBCから日本側への通告が4年も遅れたことを非難もしていない。加えて79年のこの段階では、日本政府はOBCの申し出を受入れると政府部内で意思決定をただけで、対外的に具体的反応を何ら示していない。このような状況から、「命令書」が“行方不明である”と推察される。

なお明治4年（1871年）正月、工部省から辯官宛に、お雇い外国人の選考や資材調達をOBCに依頼したいという伺い書が提出されている。しかし、正式にOBCと契約を交わした、あるいは命令書を出したという書類は未発見である¹¹⁾。

2. 資材購入をOBCからMBへ移管する。

その端緒をレイ借款にもつ100万ポンドの九分付外債は、約定通り82年（明治15年）7月に全ての利払いと元本償還が遅滞なく履行された。そこでOBCとシュレーダー商会に謝意を表し記念品を贈った。

起債ノ……明治三年三箇年据置キ……明治六年ヨリ……明治十五年ニ至ルマテ毎年英貨十萬磅……ツ、ヲ償還スヘキモノニシテ政府ハ終始約束ヲ嚴守シ毎年之カ償還ヲ務メタリシニ由リ規定ノ……明治十五年八月ニ至リ全部ノ償還ヲ終了シ以テ我帝國ノ信義ヲ海外ニ全クシタリ

此ノ如ク明治十五年八月ヲ以テ満期償還ヲ終リタルニ由リ時ノ大藏卿ハ明治十六年十月曩ニ此公債ノ募集及元利金支拂ノ取扱ニ關シテ盡力シタル在倫敦東洋銀行及「シュレーデル」會社並ニ該銀行會社ノ役員ニ書翰ヲ送り以テ其勞ヲ謝シ又該役員ニハ帝國國産品ヲ贈與シタリ¹²⁾
 鉄道書記官オルドリッチ（Arthur Stanhope Aldrich）¹³⁾は、前節の79年9月のOBC頭取よりの

9) 引用はいずれも『工部省記録—鉄道の部』第4分冊、pp.369~370。

10) 当時船便で約2ヶ月かかっていたが、12月15日付発行のあるいは受取りになるような日付の書簡も収録されていない。

11) 『太政類典』、「六 外国交際」,「外人雇入」(2A-9-太-57-113), および『公文録』, 辛未, 工部省(2A-9-公-48-0318) 参照。

12) 『明治財政史』第9巻, p.126。

13) 彼の英国側資料による経歴については、拙稿「鉄道草創期に貢献した英国人技術者の経歴」p.92 参照。

書簡にあるように、監理と資材購入に関するOBCの権利が消滅したのを受けて次のような提案を、82年7月7日付で、井上鉄道局長に行った¹⁴⁾。

- ① OBC理事員の命令により、MBが「在倫敦代理之事務ニ従事」していた。
日本政府の委任によるのではなく、OBC「理事員之為メニ用弁」していた。
- ② 資材購入代金の手数料を、日本政府はOBCへ2.5%支払っていた。
しかし直接その任に当たっていたMBは1.5%しか受取っていなかった。
- ③ 79年頃は購入資材が減少していたが、近年他線建設のため支払手数料が増加している。
- ④ 節約のため、OBCをはずしMBと1.5%の手数料で直接契約を結びたい。
- ⑤ MBには70年の建設開始時から12年間の実績があり、問題はないと考えられる。

この建議には興味ある特徴がある。まず、スチュアート死亡に伴うOBCの権利消滅という日本政府への書簡から、約3年も経過した時点での提案である点。というより、国債償還完済時点をまって初めて、この行動が開始されているといえる。79年書簡のみで具体的行動を起すには自信がなかったと解釈できよう。西南戦争の戦費処理問題も抱えており、当時財政的余裕はなく、鉄道資材購入代金の節約を図るべき状況だったのに、OBCの中間口銭廃止という行動に敢えて踏み切れなかったのである。前節の「命令書」行方不明”説のもう一つの論拠である。

次にこの提案内容は、MBにとって日本政府と直接契約というメリットがあり（手数料収入は不変）、OBCにとっては1%の利鞘が消滅し、日本政府はその分節約できるという内容である。お雇い外国人オールドリッチは職務を忠実に遂行し、母国企業（OBC）の利益より雇い主日本の利益を優先しこれを建議している。雇用契約に準拠した当然の行動といえるが、お雇い外国人のモラルと能力の高さを、換言すれば近代的テクノクラートのプロフェッショナリズムを物語る具体例でもある。

この提案後、井上局長はオールドリッチと会談を数回行い、完済後の9月11日付で建議をそのまま実行するように彼に指示した。そこまで日本側は慎重を期している。これも「命令書」行方不明”説の補強材料であろう¹⁵⁾。

3. OBC経営不振への対策

インドを中心とした銀貨低落に伴うOBCの経営不振の情報を、株価動向などを通じて日本側は早い段階から掴み、預金を他行に移し変えるなどの対策を手抜きなく講じていた。ただし、73年（明治6年）発行、75～97年償還の7分付の240万磅の国債の残務があり、その分OBCへの預金は残さざるをえなかった。

明治十五年四月二十七日倫敦領事園田幸吉ヨリ大藏省ニ對シ東洋諸國殊ニ印度地方ニ於テ銀

14) 『工部省記録—鉄道部』第6分冊, pp.280~281参照。

15) 1, 2節に関係するものとして、『公文録』、『公文雑纂』、『明治前期財政経済史料集成』、『鐵道附録』などもあるが、本文で利用した資料が最も詳しい。

貨ノ非常ニ低落シタル等ノ事由ニヨリ倫敦東洋銀行ハ營業上ノ損失甚タ多ク頗ル危険ノ狀況ニ陥リシヲ以テ明治十五年七月以降ハ同行ヘノ預ケ金ハ一切之ヲ廢シ專ラ合本銀行（Joint Stock Bank；引用者）ヘ預ケ入レ……旨ヲ上申シ來レリ¹⁶⁾

当時英国では銀行が無限責任から有限責任へと切り替わりその分リスクが生じていたので、日本政府は合本銀行に加え連合銀行（Union Bank）やL&W銀行（London and Westminster Bank）にも分割して預金し、危険分散を図った。僅かの利息を稼ぐよりも預金元本の保証を図っていたことが明瞭である。モニタリングを怠らず、倒産などの危険を察知したら速やかに行動を起すよう領事に「營業上ニハ常ニ御注意有之萬一危険ノ場合モ有之領事ニ於テ臨機他ニ預ケ換等可致旨」¹⁷⁾ 指示している。

81～83年当時OBCは「營業不穩ノ聞エ有之……近時益々危険ノ景状ヲ呈シ……衰廢ニ赴キ早晚閉店可致儀ト存候」¹⁸⁾ と緊迫した状況であった。日本側は抜かりなく情報収集に努め、万一に備え準備も進めている。このように松方正義大蔵卿を通じ、三条實美太政大臣にも明治16年（1883年）9月21日付上申書¹⁹⁾ で状況報告がなされ、対応策の了解も受けている。

4. OBC倒産への日本政府の処理

84年5月2日に、「1870年代に始まる銀貨低落に対して本格的対策を講じないまま、為替銀行らしからぬ不動産金融に深入りしたことが最も決定的な破綻要因で」²⁰⁾ OBCは倒産した。前述のように日本政府は事前に預け換えなどの準備を整えていたので、その被害は造幣寮や鉄道寮を中心に関係が濃密であった明治初期を勘案すると、預金総額は4万ポンド弱（正確には39,378ポンド16シリング4ペンス）と小額であった。

明細を示しておこう²¹⁾。

① 常用勘定残金	554磅 9 志 8 片
② 84年1月1日支払用勘定	448磅
③ 引出券未要求分	35磅
④ 未請求利子分	693磅
⑤ 鉄道勘定分	2,648磅 6 志 8 片
⑥ 1円銀貨20万円分	35,000磅

16) 『明治財政史』第9巻, p.645。

17) 松方正義大蔵卿より特命全権公使森有禮宛ての72年12月16日付訓令, 『明治財政史』第9巻, p.648。

18) 『明治財政史』第9巻, p.649～650。

19) 『明治財政史』第9巻, p.649～651。

20) 石井寛治「イギリス植民地銀行群の再編」, p.34。

21) 『明治財政史』第9巻, p.655～657より作成した。「旧東洋銀行に関する負債処分復命書」(明治19年『公文雑纂』)にも同じ数字が掲げられている。

他に在英公使館預金（532磅14志7片）があるが省略した。

①～⑤合計	4,378磅16志4片
①～⑥合計	39,378磅16志4片

このうち、第1回割賦金として債権残高の50%を受取り連合銀行に預けたと、園田領事より85年（明治18年）4月17日付で連絡があった。同様に⑤の鉄道勘定分についても、半分がまず返還されたとある²²⁾。

ところで、最終的に日本の債権が幾許の割合で回収されたかという点に関しては、途中の経緯もあって整理が必要である。以下の6つの説が並存しているが、筆者の調査では最後の【90%説】が正しいと判断される。「旧東洋銀行に関する負債処分復命書」（明治19年『公文雑纂』）の最後の計算書は【90%説】の明瞭な証拠である。

【90%説】では、10%の債権を放棄してでも、一日も早くOBCとの取引を清算したがっていた日本政府の意図と行動が如実に現れている。再編したとはいえ一旦破綻した銀行に対する不安感、過大な不動産投資への不信感もあったろう。86年時点での取引清算という意思決定から6年後の92年には新OBCもあえなく破産した。日本政府の判断が正しかったことが証明されたわけである。ところで、外国為替銀行としての横浜正金銀行の設立免許が80年（明治15年）2月に公布され、開業した。横浜正金銀行は海外に支店や出張所を次々に開設し、業務拡大を図り着実に実績をあげ、為替業務ノウハウを蓄積していった。日本政府は外銀からの預金移し換えを行い、(85年)「明治十八年十二月二十四日ヲ以テ英國ニ於ケル収入金ヲ横濱正金銀行倫敦支店ニ預ケ入ルヘキ旨大蔵卿松方正義ヨリ同行本店へ令達シ」²³⁾た。新OBCとの取引を回避した理由は²⁴⁾、このように集約できると推測される。

【50%説】

第1回割賦金のみを取上げており、後に見るように単純な誤りである²⁵⁾。

【62.5%説】

85年12月7日松方大蔵卿が工部卿佐々木高行に宛てた書簡で、「第二回配當金トシテ英金壹磅ニ付式志半ノ割合ヲ以テ配當金受取候」²⁶⁾と報告したことを踏まえ、12.5%を加えた説である。

22)『工部省記録—鉄道の部』第9分冊, pp.536~546, および第10分冊pp.290~293, pp.595~605参照。鉄道勘定分については別立てとするか、大蔵省の一括管理とするかで曲折があり、最終的には後者とするようになった。

23)『明治財政史』第9巻, p.658。他方、正金銀行に根抵当権を設定したこと、本店を政府が支店を領事が検査できるとしたことなど、危険低減も明示的に図っている。『明治財政史』第9巻, pp.659~703参照。

24)カーギルは新OBCの頭取として87年11月英国を出生し東洋諸国を歴訪した。特に日本に対しては、鉄道建設を含め功績大なりし彼であったが（鉄道差配役として、為替業務の指導者としてなど）、さらに83年に勲3等の叙勲を受けてはいたが、主眼だった取引再開は果たせず失意の再訪となった。BM88年 p.12。功績に対する礼（人情の部分）と、現在から将来に向けての政策構想（国家の計）を明治政府高官は峻別していたと、彼への対応から判断できよう。

25)高村象平が「英國東洋銀行略史」で主張している。

26)『工部省記録—鉄道の部』第9分冊, p.291。

これも後に見るように不十分な見解である。

【85%説】

85年3月31日付OBC管財人からの書簡で「來ル九月三十日以前ニ磅ニ付七志即チ三割五分ヲ其請求ニ付キ全ク遺念ナキ趣ヲ以テ支拂ハル、コトヲ望マバ……濟債人ハ右ノ如キ期日迄ニ前記ノ支拂ナスベキコトヲ許可セラルベキ様法廳ノ命令ヲ請願スベシ」²⁷⁾とあるので、第1回割賦金に35%を加えた説である。85%の回収で承諾すれば、85年9月末までに債務を支払うという提案である²⁸⁾。

しかし、これも日本側が承諾したという資料はない。

【88.75%説】

86年（明治19年）1月9日付けの園田領事からの手紙に、「向後配當ヲ受クヘキ金高ノ多少及其時日モ豫期スル能ハサルヲ以テ此際譲受人アルヲ好機トシ他へ譲渡スヲ以テ利ナリトシ同年三月十七日舊東洋銀行ニ對スル債権譲渡方ヲ命セリ但シ右譲渡方ニ付テハ一磅ニ付十七志九片ヲ下ラサル割合ヲ以テ現金引換ニテ譲渡スヘキモノトセリ」を根拠とする。第1回割賦金にこの38.75%を加えた説である。

これも日本側が承諾したという資料はない。

【98.75%説】

石井が87年6月7日の清算人（当時の用語で濟債人）公告²⁹⁾に依拠し主張している。「債権者は89年2月迄に1ポンドに対して19シリング9ペンスをすなわち98.75%を支払われることになった。」³⁰⁾ただし、それ以前に17シリングすなわち85%の回収で合意したものを除外するとなっている。

一旦傷の付いたOBCとは見切りをつけ、取引関係を清算したものとは違って、新OBCを信頼している人たちへの処置といえる。

【90%説】

「旧東洋銀行ニ関スル負債処分復命書」(明治19年『公文雜纂』, 大蔵省;33, 公文書館配架番号; 2A-13-13)に、「我政府ヨリ旧東洋銀行ニ對スル負債処分, 今般完済ニ付, 其処分顛末ノ要領ヲ左ニ挙ケ, 以テ復命ス」として、以下の文章が収録されている。なお、便宜上句読点を補って

27) 『工部省記録—鉄道部』第9分冊, p.541。

28) 後に取上げる明治19年『公文雜纂』の園田報告にも、次の文章が含まれている。なお、便宜上引用者が句読点を補った。

一(6番目)同年(85年, 明治18年)六月中, 負債金傷債方ニ関シ, 官命傷債人ヨリ告知アリタリ。其要旨ハ債主ニ於テ要求額ニ関シ, 八割五分ノ割賦ヲ以テ満足セハ, 來ル九月三十日迄ニ, 其金額ヲ払戻スヘシ [第一方案]。又債主ニ於テ, 同銀行ノ資産ヨリ生スル前後ノ入金ヲ俟テ, 割賦ヲ希望セハ, 要求額ニ對シ八割五分以上, 若シクハ全額ノ払戻シヲ得ヘシ [第二方案]トノコトニアリ。依テ第二方案ニ依リ, 割賦ヲ受クルコトト御決定。其旨, 我領事ヲ經テ, 同銀行官命濟債人へ通知セラレタリ。

29) *BM*, 1887年, p.634。

30) 石井寛治「イギリス植民地銀行群の再編」, p.35。

引用した。

一（8番目）十九年三月中，園田領事ヨリ左ノ旨趣ヲ申越タリ。

旧東洋銀行ヘノ貸金残額ヲ新東洋銀行及一社ヨリ，各債主ノ望ニ任セ譲受タキ旨申出タリ。其譲受方ニ第一第二法案アリ。其一ハ壹磅ニ付式拾志，即請求高ノ全額ニテ譲受ルモノナレ共，其代り金ハ新東洋銀行ニ於テ発行スル所ノ債券[三分半利付]ニテ引渡スモノナリ。其二ハ全惣額ノ内壹割ヲ除去シ，其残額ヨリ先ニ今回ノ配当高ヲ引去リ，残額ヲ即金ニテ引渡スモノナリ。以上当方按シ内，仮令多少ノ損失ヲ生スルモ，即金ニテ譲渡タル方，将来ノ関係モ無ク，安全ノ策ト思考ストノコトナリ。

依テ，第二方按ニヨリ，処分ノコトト決定セラレ，即時電報及書翰ヲ以テ，其旨ヲ同領事ヘ令達セラレタリ。……（中略）

以上ノ顛末ヲ纏メテ，旧東洋銀行ニ係ル貸金勘定茲ニ完結ス。依テ該金ニ係ル計算書ヲ具シ，一覽ニ供ス。其諸般ノ書類ノ如キハ事務局ヘ引継キタリ。

右復命紀也

明治十九年七月十五日

旧東洋銀行事務 取詢委員；日賀田種太郎

大蔵大臣 伯爵 松方正義殿

[計算書]（なお，計算書は複雑なので，引用者が整理し算用数字に直した。）

1. 英金 39,378磅 16志4片；旧東洋銀行貸金総額
 35,000磅； 大蔵省ヨリ，旧東洋銀行横浜支店ニ預入シ分
 2,648磅 6志8片；旧工部省ヨリ鉄道勘定トシテ，同銀行本店ヘ預入シ分
 1,176磅； 七分利付我国公債利子未払イノ分
 554磅 9志8片；大蔵省ヨリ旧東洋銀行ニ係ル所用勘定金満額
2. これらのうち総てにわたり90%を，回収した。（10%を放棄した。）
 35,440磅 8志8片；領収額
 3,937磅 17志7片（10志1片の誤差）；最終損失額

この復命書を添付して，OBCに預けていた1円銀20万円の回収について上申書が提出された。要約すると次のようになる。

- ① 125,000円を，第1回第2回配当金として受取る。（62.5%）
- ② 残債権；75,000円を，新OBCへ55,000円で売払う。
- ③ したがって，10%の20,000円を放棄する。

以上の処置を以て「東洋銀行ニ関スル事務ヲ完了セリ」³¹⁾と，松方大蔵大臣から伊藤総理大臣に，6月7日付で報告した。さらに松方から伊藤へ8月4日付で，「今般該件完結復命セリ因テ別紙

31) 明治19年『公文雑纂』，上申，乾第988号。

寫相添此段報告」³²⁾が行われた。

なお【90%説】に言及した部分が、87年6月7日付の清算人公告にはないので、日本政府は個別交渉により特別な扱いを受けたと考えられる。

明治初期造幣寮の建設や運営および鉄道敷設など幾多の近代国家形成の面で多大なる貢献のあったOBCとの関係も、このように80年代前半の同社の経営不振～倒産により完全に払拭されるに至った。後年再編された新OBC頭取のカーギルが旧交を頼って政府との取引関係再構築を目指し来日したが、その期待が叶えられなかった背景も、OBC倒産直後の日本側の処理とその裏面の意図を跡付けると納得できよう。

5. OBC倒産によって被害にあったお雇い外国人

鉄道関係の英国のお雇い外国人は、OBC倒産直後の84年6月末で16人であった³³⁾。そのうち表Ⅱに掲げる10名がOBC横浜支店に預金していた³⁴⁾。

月給雇いの3名は、雇用期間が延長され、それもOBC倒産から平均で14年間となっている。お雇い外国人の帰還、輸入資材の国内代替を積極的に図っていた当時の政策と明白に矛盾している。日給雇いの5名がいつまで雇用され続けたかは資料がないので確定的なことは言えないが、85年の工部省廃止に伴い内閣に引き継がれ転籍していることから、彼等もまた雇用期間がいくばくかは延長されたと推察される。

日本政府はOBCの経営不振を察知し、3節で述べたように十分な対応策を講じていたが、その情報をお雇い外国人を含めた預金者に伝えることはできなかった。情報をリークしたら、政府が取り付け行動を煽ることになり、金融経済システムを機能不全に陥れる危険性があると同時に、国際問題にもなることは必定だからである。さらに新OBCへの再編に際しても、その経営方針や財務内容に疑念を感じ、前節で論述したように日本政府はその関係の清算を志向した。横浜正金銀行の保護育成という政策目標があったにせよ、これとて彼等に教示するわけにはいかなかった。無関係となったOBCを「座して黙し」、事態の推移を見守るしかなかった。

92年倒産時の新OBCの預金者リストを入手していないので、上述のチャロンズ以外の9名が、15%の債権を放棄して新OBCとの取引を清算し危険を回避したのか、98.75%の預金を保証してもらって取引を継続し、結局新OBCの倒産に伴い約40%の損失³⁵⁾を被ってしまったのかは判明していない。しかし新OBC倒産に伴う彼等の損失を、当時日本人技術者が自立していた状況を勘案すると、雇用期間の延長により日本政府が幾分なりともカバーしたのではないかという推測

32) 明治19年『公文雑纂』，上申，乾第1194号。

33) Trench, "Railways of Japan" (領事報告) による。

34) お雇い外国人達は、OBCが経営不振に陥っていることをどれほど知っており、その対策をどのように講じていたかは、入手できた資料から判断することは困難である。今後の研究課題としたい。

35) *BM*, 1897年, p.79, および石井寛治「イギリス植民地銀行群の再編」, p.37参照。

表Ⅱ；OBC倒産の被害者リスト³⁶⁾

氏名 日本での職務等	日本の給料	預金残高ドル 表示賃金表示	着任および離任・ 転籍年月	叙勲など備考
A.S. Aldrich 土木学会準会員 書記・会計長	320→550	1527.94 2.8月	71年12月 97年3月	83年4等, 89年3等, 97年2等 叙勲 08年ニュージーランドで死去
J.McDonald(Gray) 機械学会会員 運転・造車方	日4.15→6.75	9583.31 1400日	73年6月 1901年1月	94年6等, 00年5等叙勲 06年ロンドンで死去
F.H.Trevithick 土木学会会員 汽車監察役	日6.58→ 月給450	11719.77 26月	76年9月 97年3月	89年4等, 97年3等叙勲
J.Anderson 運転方監督	日2.96→5.50	5209.81 947日	76年8月 85年転籍	
A.Challons 敷設方監督	日3.50	2903.79 830日	76年8月 85年6月	
R.R.Horn 京都監督	日3.50→6.00	13027.60 2171日	76年5月 85年転籍	
G.Nankivell 機械取付方監督	日2.96→6.75	2798.42 415日	75年2月 85年転籍	
W.F.Page 運輸長	375→450	6998.50 15.6月	74年2月 99年3月	87年4等, 94年3等叙勲
W.Pitts 機械方監督	日2.96→6.75	2057.48 305日	76年4月 85年転籍	
M.Smith 大阪運転方監督	日5.50	5954.95 1083日	79年2月 85年転籍	

表註：① 外交資料館の外国人恩給資料によれば、マクドナルドは1900年9月15日死亡とあり、支給が打切られている。しかし機械学会の追悼記事 (*Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers*, vol. 64, 1906年) では、06年9月15日となっている。両者の矛盾は、今後の調査課題である。

② 同じく恩給資料では、F.H.トレヴィシックには1918年(大正7年)まで支給。

③ ページには、17年までは恩給支給。打切り資料は未発見である。

④ 他の6名は、恩給を受けていないのでこの面からの追跡調査は不可能である。

⑤ この被害者リストは、85年2月17日付OBC債権者リストCをもとに作成した。英国国立公文書館、索引番号【C-30-2141】

が成り立つ。雇用期間と預金者一覧表が判明すれば、筆者のこの踏み込んだ推測の検証が可能となるのだが。

なおOBC倒産の被害者には、叙勲基準を緩めたのではないかという仮説は今後の研究課題である。確かに83年外国人叙勲制度が整備され工部省が人選を行ったとき、建築師長として5年間の貢献が大きかったボイル(Richard Vicars Boyle)を候補に上げなかった。彼はロンドンの日

36) イタリック体の3名の経歴については、拙稿「鉄道草創期に貢献した英国人技術者の経歴」参照。

余談だが、日本公使を勤めたこともあるパークス(Sir Harry Parkes)もOBC上海支店に口座があり、6949.40ドルの被害にあっている。

本公使館に赴き、勲章下賜の有無を問い合わせ、推挙されていないことを知ると理由を問いただし承服できない旨伝えた。このとき日本側は「功労と年数」を選定基準に挙げ、彼に回答している³⁷⁾。ところでマクドナルド、ページ、F.H.トレヴィシックの3名に関しては、年数は問題がないが功労についてはボイルの場合と比較して「緩やかな基準」と受取れる。ただし年数についても雇用期間が長くなったことの結果であり、これも議論の余地がある。

84年5月時点での、彼等の日本での勤続年数はあまりばらつきがなく平均で8年強となっている。賃金表示の預金残高（預金残高÷月給or日給）と勤続年数の間には、12年勤務のオルドリッチが3年弱で、8年勤務のホーンが2171日（年300日働くとして約7年分）というふうに相関関係が希薄である。他行への預金、他の金融資産によるポートフォリオ、年齢や家族構成、および個人の預金行動という要素があって即断は避けるべきだが、次のような傾向を読み取ることができよう。

- ① 月給扱いの技師よりも、日給扱いの職長の方が、賃金表示残高が高い³⁸⁾。
14.8ヶ月分 vs. 1022日（1年300日として、3.4年分すなわち41か月分）
オルドリッチを除くと、21ヶ月となり差は縮まる。
- ② 平均勤続年数8年で、2.75年分の預金をしている。
オルドリッチを除くと、3.4年分となる。
「給料の半分程度が貯蓄できた」という通説の補強材料となっている。
- ③ 最小のピッツでも1年分、最大のホーンで7年分となる。引退後の生活を勘案するとOBC倒産の影響は甚大であったといえよう。
「雇用延長説」の根拠でもある。

ところで明治17年の段階では、現場作業員は日本人への代替が完了し、お雇い外国人は職長や技師に限定されていたことも、トレンチの報告書から判明する。

最後に、参考のため土木・機械・運行・技術者養成という面での鉄道技術の自立過程を表Ⅲとして示しておこう。

37) 『工部省記録—鉄道の一部』第8分冊、pp.64～65参照。

38) 「残業手当が50%増、休日出勤手当が100%増」も考慮すべきであろう。

表Ⅲ. 技術面での自立過程 (補足)

1870年代	土 木	機 械	運 行	技術者養成
M3年3月, モレル汐留付近の測量開始, 工事着工 M3年7月, イングランドら大阪—神戸間測量開始, 11月工事着工 M5年9月, 新橋—横浜間鉄道「開業式」 78年8月, 鴨川鉄橋の鈎桁を日本人技術者が設計 78年10月, 逢坂山トンネル掘削開始(初の山岳トンネル) 80年で営業 ^{*)} 123.1km	M4年11月, 新橋機関車着工, 5年7月完成 英国製5社・10両の機関車はノックダウン輸入・組立 74年新橋工場, 輸入輸軸で貨車製造 75年5月, 神戸工場で走行部分を英国から輸入し, 客車や貨車の車体製造 75年7月, 新橋工場で走行部分を英国から輸入し, 客車を製造 79年神戸工場, ボギー客車製造 79年神戸工場, テンダー機関車に改造	M4年8月, 新橋—横浜間線路一部完成, 試運転開始 M5年9月, 新橋—横浜間鉄道「開業式」 73年9月, 貨物営業開始 74年5月, 大阪—神戸間運転営業開始 77年2月, 神戸—京都間「開業式」 79年4月, バラスト列車の試験運転で日本人機関士が運転	M5年12月, 電信修技養成所開設 (75年7月, 電信寮に移設) 73年8月, 工学寮発足 77年1月, 工部大学校 77年5月, 大阪に工技生養成所設置	82年末, 工技生養成所閉鎖
1880年代	80年6月, 逢坂山トンネル完成(日本人技術者のみで工事施工, 664m) 80年6月, 柳ヶ瀬トンネル着工(84年3月完成, 1352m) 81年11月, 日本鉄道会社特許条約書 82年6月, 日鉄, 川口—熊谷間着工 86年7月, 幹線を中山道→東海道変更	M4年独り, アプト式機関車4両を輸入 93年6月, RFトレビシツクの指導で, 国産機関車の設計・製造 これより, 国産機関車製造が始まる。 96年, 井上勝の提唱で汽車製造会社設立	93年4月, アプト式鉄道(稚水峠) 99年9月, 山陽鉄道に食堂車 90年代前半, タイヤヤ作成自立化進行	97年, 民間鉄道学校(現岩倉高校)設置認可
1890年代	90年で営業 ^{*)} 886.1km 1900年で営業 ^{*)} 1325.2km 06年鉄道国有化法 10年で営業 ^{*)} 7838km 20年で営業 ^{*)} 10436.1km 1910年頃, 日本人による橋梁の桁の設計・製造(最後のお雇い外国人) 1930年代, 瑞丸列車計画 42年, 関門海底トンネル完成 64年10月, 東海道新幹線開業 87年4月, 分割民営化	1911年独製アプト式電気機関車輸入 12年頃, 機関車輸入がほぼ終了 10年代, 欧州大戦の影響で, 機関車部品の国産化が進む 19年, アプト式国産電気機関車製造 27年頃, 電気機関車輸入がほぼ終了 29年, 独製ディーゼル機関車輸入 32年, 国産初のディーゼル機関車製造 30年代, 機関車の基幹部品も国産化	1900年4月, 山陽鉄道に寝台車 00年12月, 客車蒸気暖房 02年7月, 寝台車・食堂車に扇風機 04年8月, 甲武鉄道で電車運転 60年2月, 座席予約電子装置(マルス)	07年, 鉄道調査所 10年, 鉄道試験所 20年, 大臣官房研究所 42年, 鉄道技術研究所 86年, 鉄道総合技術研究所

①明治5年までは太陰暦表示, 6年(1883年)からは西暦表示とした。

②『日本国有鉄道百年史 年表』を中心に作成。

参考文献リスト

本稿の作成に関係した資料や文献のみをリスト・アップした。

1-1. 公的資料

梅谷溪編、『明治期外国人叙勲史料集成』，思文閣，1992年。

大内兵衛・土屋喬雄編、『明治前期財政経済史料集成』，1962～64年。

大蔵省、『大蔵省沿革史』。

同，『造幣局百年史』，1974年。

同，『明治財政史』。

外務省調査部編、『大日本外交文書』。

国立公文書館，『太政類典』。

同，『太政官日誌』。

同，『公文録』。

同，『公文雑纂』。

ユネスコ東アジア文化研究センター編，『資料 御雇外国人』，小学館，1975年。

1-2. 鉄道関係

運輸日報社編，『明治運輸史』（上中下）復刻版，クレス出版，1991年。

逓信省鉄道局，『鐵道附録』，1889年。

鐵道院，『本邦鐵道の社会経済に及ぼせる影響』全4巻（復刻版），1979年。

鐵道時報局編纂，『拾年紀念日本の鐵道論』，1942年。

鐵道省編，『日本鐵道史』全3巻，1921年。

日本工学会・啓明会編，『明治工業史』（全10巻），復刻版1971年。

日本国有鐵道総裁室文書課，『鐵道寮事務簿』。

日本国有鐵道編，『工部省記録—鐵道の部』。

同，『日本国有鐵道百年史』（全14巻+通史・年表・索引・便覧・写真・事典），財団法人交通協力会，1969-74年。

沢和哉，『鐵道—明治創業回顧談』，築地書館，1981年。

2. 金融関係文献など

石井寛治，「イギリス植民地銀行群の再編—1870・80年代の日本・中国を中心に」，『経済学論集』，東京大学，第45巻，第1号，第3号，1979年。

同，『近代日本とイギリス資本—ジャーディン・マセソン商会を中心に』，東京大学出版会，1984年。

同，『近代日本金融史序説』，東京大学出版会，1999年。

戒田郁夫，『明治前期における日本の国債発行と国債思想』，関西大学出版部，2003年。

高村象平，「英國東洋銀行略史」，『歴史と生活』，慶応大学経済史学会，第2巻，第3・4号，1939年。

立脇和夫，『在日外国銀行史』，日本経済評論社，1987年。

同，『明治政府と英国東洋銀行』，中央公論，1992年。

田中時彦，『明治維新政局と鐵道建設』，吉川弘文館，1963年。

関山直太郎，『日本貨幣金融史研究』，新経済社，1943年。

林田治男，「鐵道草創期に貢献した英国人技術者の経歴」，『大阪産業大学経済論集』5巻3号，2004年4月。

同，「土木学会のステータスと英国人鐵道技術者の動機の考察」，『大阪産業大学経済論集』6巻1号，2004年10月。

山田直匡, 『お雇い外国人④交通』, 鹿島研究所出版会, 1968年。

3. 英語文献

Bell, C.B., *A Biographical Index of British Engineers in the 19th Century*, Garland Pub., 1975.

Brunton, Richard Henry, *Pioneer Engineering in Japan*, condensed and annotated by W.E. Griffis.

徳力真太郎訳, 『お雇外人の見た近代日本』, 講談社, 1986年。

Brunton, R.H., *Building Japan 1868-1876*, Japan Library Ltd., 1991.

Holtham, E.G., *Eight Years in Japan*, Kegan Pall, Trench & Co., 1883.

Marshall, John, *A Biographical Dictionary of Railway Engineers*, David & Charles, 1922.

Morita, Yoshihiko, "Edmund Morel, a British Engineer in Japan," in *Britain and Japan: Bibliographical Portraits*, vol 2, edited by Ian Nish 1997.

Nish, Ian ed., *Britain and Japan; Biographical Portraits*, The Japan Society, 1994.

日英文化交流会研究会訳, 『英国と日本一日英交流人物評伝』, 博文館, 2002年。

Nish, Ian ed., *Britain and Japan; Biographical Portraits II*, The Japan Society, 1997.

Suzuki, Toshio, *Japanese Government Loan Issues on the London Capital Market 1870-1913*, The Athlone Press, 1994.

Trench, "Railways of Japan," Area Studies, British Parliamentary Papers, Japan 3, General Affairs, Sessions 1871-99, dated April 10, 1885.

Watson, Garth, *The Civils; The History of the Institution of Civil Engineers*, Thomas Telford Ltd., 1988.