

鉄道における日本側自主権の確立過程Ⅰ； レイ借款成立まで

林 田 治 男

How the Railways of Japan Was Constructed and
Managed at the Beginning I ; Up to the Time the Japanese Government
Contracted with Lay.

HAYASHIDA Haruo

Abstract

The Railways of Japan was opened in autumn 1872. At those days the Japanese leaders knew a little on railway. It was true that they recognized the necessity of railway both socio-economically and technologically, and expected to construct by themselves. But in fact they could not finance, product the locomotives and materials, and employ the engineers and workers required by themselves. Referring for some advices and claims, they decided to accept the British support. They issued the bonds at London to finance, then by way of the agency bought the rolling stocks and the other necessities as well as recruited and managed the professionals and others.

Just after the end of the Tycoon Administration, Mr. Portman who was the translator of Legation of USA in Japan was granted to build and use the railway between Yedo and Yokohama. He requested the reconfirmation of that grant to the New Administrators. They rejected him, because it was not effectual after the Tycoon's Abandonment and they wanted to build by Japanese initiative.

At the end of 1869, Mr. Lay who was the former Inspector General in China proposed to lend the necessary money and construct the railway to Japanese leaders. They concluded the agreement, though it was canceled out because of his incredible actions after coming back to London.

In this article I investigate Portman's grant and Lay agreement from the viewpoint of the Japanese initiative, using the diplomatic correspondences and other important documents. I clear how to form the independency at the first stage of the railway.

本稿の作成に際し、大阪産業大学産業研究所から2003年度分野別研究による研究費の援助を受けた。そのお陰で国立公文書館、横浜開港資料館、交通博物館、鉄道総合研究所などで必要な資料を探索・複写することができた。ここに記して感謝の意を表したい。

Key Words

- ① Mr. Portman's Grant ② Conversation with Envoy Parkes
③ The Agreement with Mr. Lay ④ The Diplomatic Correspondences

キー・ワード

- ① ポートマン免許 ② パークスとの会談 ③ レイ借款 ④ 外交文書

0. はじめに

本稿では、鉄道草創期に日本側がどのようにして自主権を確立していったのかという過程を分析していく。建設・運行資金の調達、車両を中心として資材の購入、必要な技術者や労働者の雇用、そのための組織作り、およびそれらの決定権という側面から。必要資金、資材、人材、およびそれに要する知識もほとんど有していなかった明治初期から、最終決定権を確保しつつ、上述の諸側面での自主権の確立過程を、当時の一次資料を基本に、先行研究を踏まえつつ、分析を進めていく。

本稿の守備範囲は、英国人レイとの契約が成立するまでの経緯である。まず、大政奉還後に旧幕吏が米国人ポートマンに与えた免許について詳述していく。そこに鉄道建設の必要性の認識と日本人自らの手で実現したいという意欲が明瞭に示されているからである。

次にレイとの間で結ばれた約定や彼への命令書の交付に至る過程をフォローする。ここには公使パークスの姿が散見される。日本の近代化に対する協力姿勢と鉄道にまつわる権益の大きさが主たる動機かと推察される。パークスがお膳立てした舞台に、清国での目論見が挫折したレイが登場し、鉄道敷設の基本方針、必要資金借入、資材調達・人材雇用という初発的な環境設定が一挙に決定された。然るにレイ借款には、後日トラブルの原因となる要素が内包されていた。この問題点の指摘までを、本稿では取上げた。

1. 米国人ポートマンへの免許

鉄道は我が国に於いて従来會てなかりし施設であり、其の敷設せられるに至つた経緯に就いては、語るべきことが甚だ多いので、特に之を述べることにする。(……中略、引用者) 米国公使館書記官ポートマンは、幕府要路に対し、鉄道を江戸－横浜間に敷設することの承諾を求め、老中小笠原長行(壱岐守)は、慶応3年12月23日付を以て免許状を交付した。既に大政奉還後のことであつたので、ポートマンは明治2年正月

29日に至り、外国官知事東久世通禧に対して、先に獲得せる権利は新政府に於いても之を確認せられんことを懇請したが、通禧は「鉄道は我が国独力にて敷設する予定であり、外国人には到底之を許可することを得ない」として拒絶した。是に於いて米国公使デ・ロングも亦抗議を提出し、旧政府が諸外国と締結せる約定は総べて新政府が継承せること、従つてポートマンの受けたる免許状は有効なるべきことを主張したが、通禧は長行の処置は大政奉還後のことに属する故、越権も甚しく、新政府としては毫も関知せざるところであるとして、断然米国公使の要求を一蹴するの態度に出でた¹⁾。『維新史』第5巻、第21編「内外外交の刷新」、第2章「財政基礎安定の方策」、第3節「金融制度の制定と産業の助長」、2「工部省の設置」、「ポートマンに対する鉄道敷設の許可」、pp.586～587、引用に際し漢字を新字体に改めた他、一部修正を加えた。）

1-1. 免許状の条文

幕末期の外交上重要な役割を演じていた小笠原壱岐守長行²⁾が、慶応3年（1867年）³⁾5月幕府の外国事務総裁に就任した。慶応2年12月に征夷大將軍となった徳川慶喜が3年10月に政権を返上し、12月には王政復古の号令が発せられるという慌しい時期であった。

この間慶応3年12月23日に長行は、米国公使館の通訳官のポートマン（A.L.C.Portman）に「江戸－横浜間の鉄道敷設の権利」を与えていた。大政奉還や王政復古という大激動の時期であり、また長行自身が、その直後から会津～函館にわたり旧幕派と行動を共にし、明治2年（1869年）5月の榎本軍降伏後も5年9月まで行方がつかめないという状況でもあった⁴⁾ので、日本側にはその書類は残されていなかった。

1) 東久世通禧は副知事であり、知事は伊達宗城であった。（『大日本外交文書』附録など参照せよ。）ポートマンとの交渉は外国官判事町田民部と外国官権判事都築莊蔵の2名が当り、デ・ロングとの交渉は外国卿沢宣嘉と外務大輔寺島宗則が主として担当した。

2) 文政5年（1822年）5月肥前唐津で生まれる。安政4年（1857年）9月、37歳で藩主長國公の養嗣子となり、以後彼は生麦事件の処理などで諸外国との交渉に際し活躍していく。明治24年（1891年）1月東京で死去。

彼の全体的紹介は『日本人名大事典』、『小笠原壱岐守長行』を参照せよ。なお「ながみち」と読む。

3) 本稿では年号表示に関して、太陽暦が実施された明治6年1月1日（太陰暦の明治5年12月3日）までは次の原則に従った。

日本の年号を表記し括弧内に西暦を示している場合、明治5年までは太陰暦表示の年月、西暦を表記し括弧内に日本の年号を示している場合は太陽暦表示の年月を用いた。

4) 鉄道開業式も明治5年9月であった。米国との交渉、レイ借款問題も片付き、完全に状況は落ち着いていた。詐偽的な時期と解釈できるかもしれない。

ポートマンは函館逃亡中の長行に接触し、鉄道敷設許可書の確認を求めた⁵⁾。彼も多大なる権益に関わることであるがゆえに必死であった。榎本軍の中に身を置き大井餘助という変名を使っていた長行から彼に、明治元年12月に認めた返書が来た。「現在蝦夷地（北海道）の一部のみが旧幕の勢力下にあり、内地は維新政府の管轄下であって、鉄道敷設の件も自分等には全く権限がないので、遺憾ながら維新政府と交渉してほしい」という趣旨であった。彼は、維新政府と掛け合うしかなかった。

かくして明治2年（1869年）1月12日、ポートマンが神奈川県判官事～外国官判事を通じて「江戸－横浜間の鉄道敷設免許権」の再確認を、日本側に求めてきた。多少長くなるが重要な内容を孕んでいるので、全文を引用しておこう。なお以下の引用総てに関して、読みやすくするため便宜上漢字とかな文字を現代表記にし句点を補った。

『大日本外交文書』第2巻第1冊⁶⁾ 自明治2年1月至明治2年5月

「18」1月12日（2月22日）⁷⁾

神奈川県判官事ヨリ外国官判事宛⁸⁾

亜米利加公使館通訳官「ポルトマン」ヨリ差出タル江戸、横浜間ノ鉄道建設及経営ニ関スル旧幕府小笠原長行ヨリノ同人宛書簡及免許条件送付ノ件

附属書一、慶応3年12月23日右ニ関スル旧幕府小笠原長行ヨリ、亜米利加公使館通訳官宛書簡写

二、右鉄道免許条件書写

附記 右鉄道免許事情ニ関スル、静岡藩ヨリノ具状書其他

東京横浜之間江蒸気車取建方之儀ニ付、亜国ポルトメン江旧幕閣老ヨリ差出候書面写、ポルトメン差出候ニ付、則差進申候以上

正月12日

神奈川県
判官事

下ケ札	1
下ケ札	2

外国官

判事御中

5) この間の事情は『大日本外交文書』第2巻第1冊「18」に編者註として、最後に簡潔に紹介してある。

6) 以降「外交文書2-1」というように略記する。

7) 括弧内は西暦（太陽暦）年月日を表す。

8) 「外交文書」は旧字体で書かれているが、煩雑さを避けるため全て新字体に直した。

その他の文献に関しても本稿では、全て新字体を使用した。

下ケ札は次の二つの挿入文からなっている。（日付不明。引用者）

[下ケ札1]⁹⁾ 右事件ハ我國民ニテ鐵路出来候様兼而英公使議論有之候、他邦國民へ我土地ヲ貸候事不容易存候間、旧閣老ノ約束通り出来難致、我國民江出金申付造立致候儀承知ナラハ、米ポルトメンヘ可及相談之趣掛合可然存候、乍去ブランドン雇入置別に鐵路ノ為ニ米人ヲ雇入モ二重ノ費用ナリ 中将

[下ケ札2] 鉄道相設候儀ハ必用之事ニハ候得共、外国人ヲ以支配イタサセ候時ハ不都合廉不少、右之企ハ必内國人民共合力外国人相雇製造可然歟、一切ニ外國江御免被成候儀ハ不宜候半存申候 町都

（附属書一）

亜米利加合衆国使臣館書記

アル、セ、ポルトメン、エスクワイエル江

以書簡申進候、江戸横浜之間江蒸氣車鉄道取建並取用之為め免許被受度旨にて云々御所望之趣及承且其筋之毛の申立之儀も有之候間、今般別紙之通規則を定免貴下江差進候、就而ハ右規則ニ従ひ、貴下又ハ貴下ニテ選挙被致候毛の於て鉄道取建並取用之儀及免許候条、承知被致度此段可得貴意如此候謹言

慶応3卯年12月23日

小笠原壱岐守 花押

（附属書二）

【規則書】

- ① 右鉄道取建之儀ハ、取掛たる時与り三ヶ年之内落成可致事¹⁰⁾
- ② 右鉄道取建並取用之儀ハ、万一他与り申立候毛の有之とも、決而免許及ぶ間敷候、尤五ヶ年之内取掛さる節ハ此免許ハ廢止須べき事
- ③ 右鉄道取建ハ、東海道往來之妨不相成様可致事
- ④ 一行之車道取建候共二行之車道取建候共都合次第たるべく候、尤も不時之災害防がんと為免各国之振合を以鉄道兩側江取囲堅固ニ可致事
- ⑤ 右鉄道毛し田地江掛り候節ハ、堀並用水之妨不相成様可致事
- ⑥ 右蒸氣車ニテ運送之荷物並往來之旅客ハ相当之賃銀可払、尤も英國亜國之蒸氣車賃金与り二割五分之高を不越事

9) 中将は外国官副知事東久世通禧、町都は町田民部、都築莊藏兩名のことと考えられる。

10) 原文の項目は、第一ヶ条となっているが簡略化のため単に数字で条文を示した。

- ⑦ 日本政府之役人ハ、総而半賃ニ而此蒸氣車江可乗事
- ⑧ 右鉄道蒸氣車江用ひ候品具一切何品なりとも、総而無税ニて輸入可致事
- ⑨ 日本政府ハ不時ニ右鉄道並総器械見分可致且其筋之毛の見込ニて修復を可加トセバ、直様蒸氣車持主ニて修復を可加事
- ⑩ 右鉄道地所測量並取建方成功之為め、日本政府ニて諸事都合可計、且右鉄道之事ニ付日本人与約定取結候節ハ、約定書江控置双方無相違施行可致様処置すべき事
- ⑪ 右地所測量出来相当之道筋取極候上ハ、早々絵図面相添書面政府江差出可申、其節鉄道入用之地所其所地主並住民江申付、六ヶ月之内引渡可申事

右之地税ハ鉄道取建候毛の与り差出可申、但畑地ハ一反ニ付五両、田地ハ一反ニ付拾兩を不可越、右之地税ハ毎年前金に可払、尤最初之地税ハ地所引渡之節可払事

- ⑫ 蒸氣車往来相始候節ハ、早々諸入費勘定書付日本政府江差出可申、毎年歳末右鉄道蒸氣車入用並収納高等一切書面ニ認免是亦日本政府江差出可申事
- ⑬ 何時ニても右蒸氣車並鉄道日本政府ニテ買入度節ハ元価江五割之利を添へ買入可申事
- ⑭ 日本政府ニて日本人勝手次第右蒸氣車江乗を可許、且日本人勝手次第右仲間ニ入利分を取るを可許、尤仲間ニ入り候通説吟取立候儀は、仮令歳年を経る之後とも決而有之間敷事

蒸氣車持主ハ右規則を守り一切専ら取扱可申、且時宜次第相当之申立を以テ入費無之警衛を可得事

右之条々後日保證之為仍如件

慶応3卯年12月23日

小笠原壱岐守 花押

附属書二の【規則書】を、簡単に要約すると次のようになる。

- ①建設開始より3年以内に完成する。
- ②この鉄道建設免許は独占的・排他的である。尤5年以内に開始できない場合、この免許は失効する。
- ③建設中、東海道の往来を妨げないこと。
- ④単線・複線いずれでもよい。災害防止のため、線路の両側の柵を強固にする。
(①②③④は、建設に際しての基本原則。)
- ⑤田地にかかる際は、用水の妨げとならぬように。
(幕藩体制下の農本主義の特徴。)
- ⑥運賃は英米の25%高を限度とし、適切な値段とする。

⑦日本政府の役人の運賃は、半額とする。

（⑥⑦は運賃についてのアウトライン。）

⑧車両・資材の輸入は無税とする。

（建設・運行費用の削減を図る。）

⑨日本政府が機械類の検査し修復を命じた場合、所有者が修復する。

⑩測量・建設に日本政府は全面的に協力する。

⑪測量・路線決定後、絵図面を添え日本政府へ提出する。6ヶ月以内に土地を収用する。

地代として1反当たり畑は5両、田は10両以内とする。これらは前金で支払う。

（地代を田畑に分け、水田を畑地のその2倍にしている。田畑売買禁止の時代。）

⑫運行開始後の会計事務を、日本政府へ遅滞なく書面にて提出する。

⑬日本側が鉄道を買収する場合、建設費用の50%増しとする。

（譲渡の際の建設費用に対する譲渡価格を予め算定し、建設者の利益を保証している。）

⑭日本人の鉄道乗車は自由。資本参加も自由。尤資本参加しても税金は払わない。

鉄道所有者は上述の規則を遵守する。警備は日本側の負担とする。

この内容を要約すれば、建設や運行上必要な技術者や現場作業員の手配、鉄道関連の組織作り、それらの必要資金の調達と償還についての取り決めがなされていない。他方車両・資材輸入に関して⑧で述べており、さらに稲作中心の農業に対し幾分配慮されていることなどが、この規則書の特徴といえる。

1-2. ポートマンと日本側との交渉

榎本軍と行動を共にし、函館逃亡中の小笠原長行に掛け合ってみたが、「自分等には権限がなく、維新政府と交渉して欲しい」という返答であったので、ポートマンは前述のように神奈川県判官事～外国官判事を通じて、免許の再確認を求めた。

外国官判事伊達宗城ではなく、主として外国官判事町田民部らが交渉に当たった。「18」の付属意見として「下ケ札1」「下ケ札2」に述べてあるように、「お雇い外国人の助力を得て、自前で建設する」という基本的意向を日本側は有していたし、さらに維新前の約束で認められないと明治2年2月10日に返事した。「……我政府ニ而評議之趣有之、我内国人民合力を以而取設候積ニ有之候故、政府一新以前御約束申置候書面御差出候得共、方今差支候廉不少候間、御需ニ難応乍御氣之毒御断可及旨……」¹¹⁾

2月15日頃、彼は町田と面会したが埒があかず、3月15日外国官副知事東久世通禧宛に、

11) 「外交文書2-1」「74」明治2年2月10日。

幕府の与えた免許は有効であり約束を守るよう要求した。さらに速やかに朝議を開き再確認するよう迫った¹²⁾。

2月29日に権判事都築莊蔵と五位町田民部の連名で、「再度衆議を尽し」たが旧幕府の約束は無効である。さらに国内情勢が落ち着いてくると「造立之儀願出候者も有之哉ニ被察、然るを外国人之手ニ而専ら取建候様ニ而ハ人心之向背ニ係り、且内地之者ニ而設備いたし候方政府之本旨ニも有之」¹³⁾として、拒絶した。日本人の手で建設するという意向を対外的に明確に示した。

彼は、3月21日東久世への面会を申し入れたが、25日に「無益」と断られた¹⁴⁾。

少し間をおき10月3日に、「東京横浜間鉄道免許ニ付交渉ノ任ニ当ルヘキ日本側官吏任命方依頼ノ件」を申し入れた。返答がなかったところを勘案すると、日本側は3月時点までの交渉で、この件は落着いたと受取っていたようである¹⁵⁾。

かくする間3月に、燈台建設の従事していた英人技師ブランTONの意見書提出があった。また11月5日に三条実美邸で英国公使パークスと、岩倉具視や沢宣嘉らが鉄道と電信建設に関し会談を行った¹⁶⁾。そして英人レイに対し、11月12日伊達、大隈、伊藤の署名した「第1命令書」が発せられ、同日「第1約定書」がレイとの間に交わされた。

1-3. 米国公使デ・ロングの申入れ

年初来3月まで頻繁に通訳官ポートマンは、旧幕府から得た鉄道建設許可の確認を求め続けたが、大政奉還後の幕府には免許を与える権限がない、鉄道建設は外国人の協力を得つつも日本人の手で行う意向であるという理由で、この申し出を拒絶された。ところが、英人レイとの間で11月に鉄道建設の資金貸与とその指揮監督をレイ側が行うという趣旨の契約が交わされた。

このような事情を受けて、米国公使デ・ロング (Charles E. De Long)¹⁷⁾ は11月17日に外務省で面会し、書面にて「有効である」旨申入れ書面にて返答をもらうべく、18日に外務卿沢宣嘉、外務大輔寺島宗則に「旧幕府ノ与ヘタル鉄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、並ニ右建設後ハ日本人ノ経営トスルモ可ナル旨申入」れた。

12) 「外交文書2-1」「93」2月21日。

13) 「外交文書2-1」「106」2月29日。

14) それぞれ「外交文書2-1」「136」「143」。

15) 「外交文書」「622」、および1-3節参照。

16) 「外交文書2-3」「575」、および2-3節参照。

17) 1869年駐日弁理公使として来日、70年特命全権公使、73年まで在任。『来日西洋人名事典』参照。なお彼は、岩倉使節団の米国での案内役も勤めた。

「過日拝告致置候通測量家並ニ建築方共近々可差越、且最早車道ニ用いる鉄並ニ其器具は多分船積致候事と奉存候」¹⁸⁾と既成事実であるかのごとく論じ、ポートマンの免許を反故にしては日米間の外交上も好ましくないと、半ば脅し気味にねじ込んだ。他方同時に鉄道建設後は日本人の経営でもよしとする旨譲歩も示した。硬軟両用の申入れである。

米国公使の書面による強硬な申入れに対し、沢、寺島は12月2日に「東京横浜間鉄道免許ニ関シテハ先ニ断リニ及ヒ置キタルモ、更ニ来書アリタルニヨリ旧幕府関係者ニ付事情取調中ナル旨回答」し、この間の事情を知る可能性のある旧幕臣担当者がいる静岡藩へ問い合わせた。

「内地之者ニ而設備致し候方政府之本旨ニも有之、且土地を外国人ニ貸して右取建相成候様ニ而ハ、自然人心之向背ニも拘り候義、夫是之旨趣を以同氏江御委託之儀は御断および候旨2月29日附書簡を以断然申進置候、爾来何等之御報も無之候間、御承諾之儀与信用いたし居候処、猶又閣下よりも御投書ニ付旧幕府御約定いたし候向江、元来之趣意如何有之候哉篤与訊問いたし評議を尽し」¹⁹⁾て回答するが、少し時間も経過しており、また問い合わせに時日を要するので少し回答を待って欲しいと返事を認めた。

日本側の調査返答が来るまで、デ・ロングは12月9日に「東京横浜間鉄道免許ニ関シテハ本国政府へ委細報告ノ必要アルニ付速ニ回答アリ度旨等申入ノ件」、23日に「東京横浜間鉄道免許ニ関シテハ本国政府へ報告シタルコト、並ニ本問題ノ満足ナル解決ヲ希望スル旨申出ノ件」²⁰⁾と圧力を掛けている。

1-4. 旧幕臣への確認

静岡藩への問い合わせの委細内容が「外交文書2-1」「18」の編者註に、「通信全覧」に下記の註記が挿入されているとして、参考資料として掲載されている。

此書簡ノ旨趣ヲ考レハ、先是鐵路設置請求ノ事件数回の談判ヲ累ネ設置ノ方法ヲ約シ規則ヲ定メ本文ノ書簡及規則書ヲ送致セシハ論ヲ俟タス、然ルニ旧幕府瓦解ノ際書類散佚セシモ少カラスト聞ケハ此事件ノ記録モ共ニ逸セシニヤ、今一葉片楮モ伝フル者ナキノミナラス書簡目録ニモ此書ノ事ヲ脱ス……………（幕末維新期の混乱した事例を12行ばかり挙げている、中略、引用者）明治2年己巳正月12日「アルセポルトメン」ヨリ横浜ニ於テ外国官知事東久世通禧ニ此約アルヲ陳述シ本文ニ所掲ノ書簡並条約書ヲ進出セシヨリ、始テ此約

18) 「外交文書2-3」「601」。

19) 「外交文書2-3」「622」。

20) それぞれ「外交文書2-3」「639」「674」。

定アリシハ確ナレトモ其事情詳ナラネハ、同11月（日詳ナラス）静岡藩ニ達シ山口駿河、朝比奈甲斐、菊池丹後、平岡四郎和泉、酒井均対馬、江連泉三郎加賀等ハ其事ニ関係アリテ事情ヲ知ルヘケレハ具状サセシムヘシト命ス、因テ同12月18日同藩ヨリノ申稟左ノ如シ
米国「ポルトメン」と小笠原壱岐と鉄道之儀定約致し候事件ニ付、過日より度々申上候通於国許も至急取調候処、彌以相心得候者無之、元外国奉行配下相務候毛の別紙之通承糺候趣申越候間、最早取糺方も無御座候、依之別紙相添此段奉申上候

巳（明治2年）12月18日

静岡藩公用人

杉山秀太郎、小田 又蔵、関口 頼藻

外務省

御役所

かくして先述の平岡、酒井、江連の3名に問い合わせをしたところ、「全くあずかり知らない」という返事であった。

その後再度確認したが、将軍も当時の外国事務関係者なども全く知らず、小笠原長行一人の専断であり、大政奉還後のこととて免許交付の権限もなかったという返答が翌3年1月にあった。それが静岡藩の維新政府・外務省に対する最終回答であった。

其後再ヒ静岡藩ニ旧吏上下ヲ問ハス其事ヲ傍聞シ粗事情ヲ知ル者アラハ審問シ具状スヘシト達ス、翌3年庚午正月5日左ノ旨ヲ申稟ス

米国「ポルトメン」小笠原壱岐と去卯年（慶応3年）中蒸気車鉄道之儀約定致し候事柄再応御糺し御座候処、元來於慶喜徹底承知不罷在、其他外国事務ニ関係致し候毛の等更ニ心得不罷在候、然る上於壱岐一己之取計を以米国「ポルトメン」と約定いたし候訳ニも可有之歟、乍然去卯12月於既ニ大政奉還之後ニて斯る大事件私ニ条約取結候謂々等ニ於条理上無之儀歟と奉存候、此段御謂申上候以上

午（明治3年）正月5日

静岡藩公用人

杉山秀太郎、小田 又蔵、関口 頼藻

外務省

御役所

これを受けて、明治3年1月6日に沢、寺島はデ・ロングに「東京横浜間鉄道敷設ニ関

スル小笠原長行ト米国公使館通訳官トノ約定ハ帝国政府ニ何等関係ナキ旨回答」した。大政奉還後のことなので、旧幕府には全く権限がない、さらに外国事務関係者は全くあずかり知らない小笠原長行の単独専行の事であり「ポートマンへの免許は最初から効力がない」と返答した。

デ・ロングは、なおしつこく食い下がる²¹⁾。下級幕吏が勝手に行動したこととし、さらに維新政府の圧力で旧幕臣の証言は歪められており信憑性に疑問があると。政権移行過程での取り扱いにクレームをつけ、外交の一貫性を鑑みると、扱いは不当であると主張した。ペリー来航以来のポートマンの17年間の実績をも取上げている。

さらに2月3日に寺島、大隈、伊藤と会談した²²⁾。この時の日本側の主張は次のように纏めることができる。

- (イ) 大政奉還後のことなので、幕府側には権限がない。
- (ロ) 立会人もなく、小笠原が単独で行った。機関決定事項ではなく無効である。
- (ハ) 当時、幕府の重要事項は、江戸ではなく大坂で処理されていた。江戸に権限はない。

1-5. 「レイ借款」との比較；日本側の見解

この時の会談では、「レイ借款」も取上げられた。レイには新に免許を与え、ポートマンの免許は無効であるという日本の主張に、デ・ロングは納得がいかない。彼には、ポートマンの件が保留になっている間にレイに出し抜かれたという印象が焼き付いている。少なくとも、「規則書1」を根拠に東京－横浜間の鉄道はポートマンに優先権があると主張する。

ところで日本側の説明反論には、「レイ借款」を当時どのように解釈していたかを窺い知る重要な説明がなされている。

- (イ) ポートマンの件と「レイ借款」は別のものである。
- (ロ) ポートマンは「諸事自ら入費にて造営する」。他方にレイは「政府にて金を借り我国へ其工職の者を遣し我方より入費を出し成功候事」と。
- (ハ) レイに土地は渡さない。
- (ニ) 他の条件が同様であれば「貸金利足廉の方を我方にては好事候」と、冷静である。
- (ホ) 「日本人にて人を雇ひ入費を出し作ると、外国人自分入費にて作るとの相違あれば、御頼申難く候」²³⁾

21) 「外交文書3」「265」明治3年1月12日。

22) 「外交文書3」「267」。

23) 引用は「外交文書3」「267」より。

デ・ロングは、この後10回ほど沢、寺島と交渉を行うが、ポートマンの免許の件はほぼ断念し、並行して徐々に明らかとなる「レイ借款」を批判するようになっていく。

以上の「ポートマン免許」に関する米国との交渉経過を表Ⅰにまとめてみた。

表Ⅰ. 「ポートマン免許」に関する米国との交渉の経緯

収録箇所 文書番号 年月日	発 信 者 受 信 者	文 書 の 見 出 し
2 巻 1 冊 18 明治 2 年 1 月 12 日	神奈川県判官事 外国官判事	米国公使館通訳官「ポルトマン」ヨリ差出タル江戸、横浜間ノ鉄道建設及経営ニ関スル小笠原長行ヨリノ同人宛書簡及免許条件送付ノ件 (附属書、附記あり)
47 1 月 29 日	米国公使館通訳官 伊達宗城 (外国官知事)	東京横浜間鉄道建設及経営免許ニ関シ回答方督促ノ件
74 2 月 10 日	町田民部 (外国官判事) 等 米国公使館通訳官	東京横浜間鉄道建設及経営免許ニ関シテハ申出ニ応シ難キ旨回答ノ件
83 2 月 15 日	町田民部ト「ポルトマン」ト ノ対話覚	右鉄道免許ノ請求ニハ応シ難キ旨回答ノ件 (附属書あり)
93 2 月 21 日	米国公使館通訳官 東久世通禧 (外国官副知事)	東京横浜間鉄道ニ関シ旧幕府ヨリ得タル免許ノ効力ヲ承認アリ度旨申入ノ件
106 2 月 29 日	町田民部、都築莊蔵 (権判事) 米国公使館通訳官	東京横浜間鉄道建設ハ内国人ニテ之ヲ行フ方針ナルニ付申出ニ応シ難キ旨回答ノ件
136 3 月 21 日	米国公使館通訳官 町田民部、都築莊蔵	東京横浜間鉄道免許ニ関シ外国官副知事東久世通禧ヘ面会申入ノ件
143 3 月 25 日	町田民部等 米国公使館通訳官	東京横浜間鉄道免許ニ関シ外国官副知事東久世通禧トノ面会ハ無益ナルヘキ旨回答ノ件
150 3 月 (日不明)	神奈川県判官事 外国官判事	燈台機械方英人「ブラントン」提出ノ鉄道建設ニ関スル意見書進達ノ件 (附属書あり)
2 巻 3 冊 512 10 月 3 日	米国公使館通訳官 外務省	東京横浜間鉄道免許ニ付交渉ノ任ニ当ルヘキ日本側官吏任命方依頼ノ件
529 10 月 11 日	外務省 太政官弁官	鉄道建設ニ関シ建議ノ件 (附属書あり)
575 11 月 5 日	三条実美 (右大臣) 邸ニ於テ 岩倉具視 (大納言)、沢宣嘉 (外務卿) と英国公使トノ対 話書	鉄道及電信建設ニ関スル件
601 11 月 18 日	米国弁理公使 沢宣嘉、寺島宗則 (外務大 輔)	旧幕府ノ与ヘタル鉄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並ニ右建設後ハ日本人ノ経営トスルモ可ナル旨申入ノ件
622 12 月 2 日	沢宣嘉、寺島宗則 米国弁理公使	東京横浜間鉄道免許ニ関シテハ先ニ断リニ及ヒ置キタルモ更ニ来書アリタルニヨリ旧幕府関係者ニ付事情取調中ナル旨回答ノ件
639 12 月 9 日	米国弁理公使 沢宣嘉、寺島宗則	東京横浜間鉄道免許ニ関シテハ本国政府ヘ委細報告ノ必要アルニ付速ニ回答アリ度旨等申入ノ件

鉄道における日本側自主権の確立過程 I (林田治男)

674 12月23日	米国弁理公使 沢宣嘉, 寺島宗則	東京横浜間鉄道免許ニ関シテハ本国政府へ報告シタルコト並ニ本問題ノ満足ナル解決ヲ希望スル旨申出ノ件
3 卷 264 3 年 1 月 6 日	沢宣嘉, 寺島宗則 米国弁理公使	東京横浜間鉄道敷設ニ関スル小笠原長行ト米国公使館通訳官トノ約定ハ帝国政府ニ何等関係ナキ旨回答ノ件
265 1 月12日	米国弁理公使 沢宣嘉, 寺島宗則	旧幕府ノ与ヘタル東京横浜間鉄道敷設ニ関スル免許ヲ日本政府ニ於テ認メサルハ甚タ不当ナル旨申出ノ件
266 1 月28日	沢宣嘉, 寺島宗則 米国弁理公使	東京横浜間鉄道敷設ニ関スル小笠原長行ト米国公使館通訳官トノ約定ハ帝国政府ノ関知セサル所ナル旨重ネテ回答ノ件
267 2 月3日	寺島宗則, 大隈八太郎(大蔵大輔)等ト米国弁理公使トノ対話抜書	東京横浜間鉄道建設ニ関スル件
268 2 月6日	米国弁理公使 沢宣嘉, 寺島宗則	日本政府ト英人「レー」トノ間ニ締結セラレタル土木事業及国債募集ニ関スル協議進行中ノ趣ニ付其内情ニ付報知ヲ受ケ度旨ノ申入及米国ニ於ケル国債募集広告方法参考ノ為送付ノ件
269 3 月7日	沢宣嘉, 寺島宗則 米国弁理公使	英人「レー」トノ約定ハ布令シタル後報知スル旨回答ノ件
270 3 月12日	米国弁理公使 沢宣嘉, 寺島宗則	東京横浜間鉄道敷設及其資金借入ニ関スル英人「レー」トノ約定ハ米市民ノ既得権ニ抵触スル旨申出ノ件
271 3 月28日	外務省 太政官弁官	東京横浜間鉄道敷設ニ関スル米国弁理公使等トノ交渉始末ヲ報告シ同公使ヘノ返簡ニ関シ伺ノ件
272 4月12日	沢宣嘉, 寺島宗則ト独北部連邦代理公使トノ対話抜書	鉄道敷設ニ関スル条約閲覧方申出ノ件
273 4 月19日	沢宣嘉, 寺島宗則 米国弁理公使	東京横浜間鉄道敷設ニ関スル小笠原長行ト米国公使館通訳官トノ約定ハ帝国政府ニハ全ク関係ナキ故英人「レー」トノ約定ニ対スル故障申立ハ条理ニ反スル旨回答ノ件
274 4 月21日	米国弁理公使 沢宣嘉, 寺島宗則	英人「レー」トノ間ニ締結セラレタル東京横浜間鉄道敷設ニ関スル約定ニ付情報ヲ得タキ旨申出ノ件
275 4 月28日	沢宣嘉, 寺島宗則 米国弁理公使	帝国政府ト英人「レー」トノ間ニ締結シタル鉄道建設ニ関スル約定大意報知ノ件
276 5 月24日	米国弁理公使 沢宣嘉, 寺島宗則	倫敦ニテ公表セラレタル東京横浜間鉄道敷設及其資金借入ニ関スル英人「レー」トノ約定ハ日本ノ威信ニ関スル旨等申出ノ件
279 6 月 7 日	沢宣嘉, 寺島宗則 米国弁理公使	倫敦ニテ公表セラレタル東京横浜間鉄道敷設及其資金借入ニ関スル英人「レー」トノ約定ハ事実ト大ニ相違スルヲ以テ取調フヘキ所存ナル旨回答ノ件
280 7 月27日	米国弁理公使 沢宣嘉, 寺島宗則	町田民部等ヨリ米国公使館通訳官宛書簡写送致アリ度旨申出ノ件

表註：①収録箇所とは、『大日本外交文書』に収められている巻・冊を示す。

②年月日は、当時の太陰暦表示で示した。

③文書の見出しは、『外交文書』を多少簡略化して表記した。

④□枠で囲んだ文書番号は、米国側とのやり取りではないが関連あるものを示す。

⑤「74」の発信者には、都築莊藏、南貞助の両名も記してある。

1-6. 「下ケ札」の意味（補論）

神奈川県判官事から外国官判事宛本文の後、附属書の前に挿入されている、東久世による下ケ札1と町田、都築による下ケ札2の意味合いを考えてみよう。

下ケ札1では、日本人の手で、日本の資金で、土地を外国人に貸すこともなく鉄道を建設するという方針を示している。下ケ札2では、外国人支配は好ましくなく、お雇い外国人の助力を得て日本人が力を合わせて建設に当たるべしと表示している。

下ケ札1は、ブラントン以外に別に鉄道建設のために米国人を雇い入れることは重複しており無用であると述べている。燈台建設の傍らできる、あるいは燈台建設が一段落した後でブラントンの依頼すれば充分であるという趣旨だと解釈できよう。燈台は点、鉄道は線、および維持管理と運行という面での比較考量もない稚拙な議論である。公共財の典型である燈台に比べ、資金調達・建設開始から運行し収入を得ながら長期にわたり採算を図っていかなければならない鉄道特有の複雑さに対する理解が感じられない。

さらに以前から英国公使パークスと「日本人の手で鉄道を建設する」という方針で議論してきたと明言している。挿入された下ケ札に日付が記入していないので、確定的な言明は控えるべきだが、「外交文書」150にあるブラントン建議（明治2年3月）の具体的内容を踏まえていない点を考慮すると、ポートマンからの申入れがあった直後に加えられたコメントであると推察される。するとパークスはかなり早い段階から、日本側に働きかけをしていたということになる。

2. 英国人レイへの免許

此の時に当り、大蔵大輔大隈重信と同少輔伊藤博文とは鋭意鉄道敷設の計画を樹ててゐたが、財政不如意の折柄、敷設に要する巨額の資金は到底国内に於いては支弁し得べきもなかつたので、外債を募集するのも止むを得ないとしてゐた。竟に2年11月10日至り、廟議は重信等の意見を容れて、鉄道を敷設することに決し、「鐵路政策決定ニ付、英国ヨリ金銀借入方条約取結之全権御委任被仰付候事」との辞令を民部卿兼大蔵卿伊達宗城及び重信・博文の3人に授けて、諸般の準備に当たらせることとした。會々英人レーは清国総稅務司の職を罷めて、帰国の途次我が国に立ち寄つたので²⁴⁾、

24) レイが清国海關の總稅務司に就任したのは1859年である。59年7月上海で負傷し、61年清国側の許可なしに英国に帰った。63年清国帰還の際、「オズボーン艦隊事件」でその最終命令権に関して清国側との意見の食い違いが露見し、總稅務司を罷免された。後任はハート(Robert Hart, 1835-1908)。↗

重信・博文等は英国公使パークスの紹介に依り屢々之と会見して、起債に関して幹旋の労を執られんことを依頼した。遂に両者の間には、東京より京都・大坂を経て兵庫に達する幹線と、東京・横浜間並びに琵琶湖・敦賀間の支線を敷設すること、工事費は三百万磅と概算し、其の内一百万磅の起債をレーに委任すること、技師・職工の傭聘、材料の購入に関しても之を悉くレーに委任することの契約が成立するに至った。当時猶保守的思想を固執せる者が多く、国費多端、民力枯渇の際、無用の土木を起すを難じ、沿道宿駅の衰微を来し、失業者を出すことを憂へ、鉄道を担保として外債を興すが如きは国辱であると憤る者があつて、衆論は必ずしも一致しなかつたが、重信・博文等は敢然として初志を枉げなかつたのである。（『維新史』5巻，21編，2章，3節，2，「大隈重信伊藤博文の鉄道敷設の計画」，「英人レーとの契約」，pp.587～588。）

2-1. ブラントンの建議

明治2年3月に、燈台建設や電信設置に従事していた英国人ブラントン（Richard Henry Brunton, 1841-1901）²⁵⁾が鉄道建設に関する意見書を提出した。「外交文書2-1」「150」の附属書に収められている。要旨をまとめ、その下段に筆者のコメントを付記しておこう。

- ① 鉄道も初期には不理解から、仕事を奪うとして様々な妨害があった。
リカードの「機械論」
- ② 鉄道開設により交通の便が大きく改善され、市場が拡大し、国が繁栄していく。
鉄道の社会経済的効用
- ③ 英国の事例では、収益性も予想よりはるかに良かった。投資資金の償還も容易だった。
良好な収益性
- ④ 経営不振の鉄道もあるが、それは政府が安直に「山師」に免許を公布したからである。
健全なる経営者への免許公布
- ⑤ 過剰投資の事例。買収地価の高騰による収益の圧迫。
政府主導による過当競争の回避
- ⑥ 社会経済的観点からの鉄道網の敷設を図るべし。
鉄道のネットワーク効果
- ⑦ 建設費用、モデル効果、延伸への布石、東京港の不備、経済効果・収益性。

ㄨ レイは英国で事業を起こし、69年春、清国に渡り鉄道建設を持ちかけたが、拒絶された。そこで旧知の在日本公使パークスを頼り日本にやってきた。すなわち、この部分に一部誤解がある。

25) 彼の経歴は、『R.H.Brunton－日本の灯台と横浜のまちづくりの父』に詳しい。

モデル路線としての東京―横浜間鉄道敷設の意義

⑧ 英米の鉄道の比較

- ⑨ 建設費用（80万ドル）、車両費（15万ドル）、運行費、収入見積により年10万ドル余の利益。収益性の試算

日本赴任前、英国で鉄道建設などの技師として働いていた経験により、重要事項を押さえ簡潔にまとめた建議書となっている。27歳にしてこのできである。

鉄道の必要性を論じ、建設に際しての基本原則を述べ、モデル路線と投資効率も例示して、英国の鉄道が優れていると断じてそれを推奨している。

2-2. 鉄道建設の機運

10月11日、外務省から太政官弁官宛に、「鉄道建設ニ関シ建議ノ件」がその附属書とともに提出された。（「外交文書2-3」「529」）そこには次のような利点が縷々述べられている。

- ① 市場の平準化。特に最重要物産の米の豊凶・価格高低を解消できる。
- ② 非常時に、兵力を迅速に輸送できる。
- ③ 取引が早く・円滑にできるというビジネス上の利点。
- ④ コミュニケーションも容易になる。
- ⑤ 関連産業の発達も見込める。
- ⑥ 建設に際し、労働者の働き口も確保できる。失業の心配は杞憂である。

とはいえ、建設費用は甚大なるがゆえに、当時政府資金は逼迫しており民間資本に頼らざるを得ないと述べている。附属書は、したがって民間に呼びかける布告案となっている。前述のブラントンの建議が英国の歴史的経験も踏まえた具体的体系的論理構成であるのに対して、これは米や軍隊輸送（民生安定と治安維持）という維新直後の国内情勢を反映した抽象的なトーンで述べてある。かくて、鉄道建設の基本方針は決定された。

後年、大隈重信の講演でもこの前後の事情が披露されている。少し長くなるが引用しておこう。

「既に伊藤侯なり我輩は最早幕府は倒れた、然るに幕府は倒れたが封建は依然として居る、此封建は甚だ国の統一の上に不利である、此封建を廃することは必要なりと云ふことは明治元年より頻りに此議論を致して居つたのでございます、其當時に於ては伊藤侯、我々はそれ程政治上に勢力を持たない時でありましたが頻に其當時の先輩に向つて此封建を廃することが必要である、郡県の下に全国を統一することが必要であると云ふ議論を致して居る時で、之を廃して全国の人心を統一するには此運輸交通の斯の如き不便を打碎くことは必要である、又封建的群衆の思想を打碎くには余程人心を驚かすべき事業が必要であるか

ら之に向つて何か良い工夫がないかと云ふ考の起つて居る時に此鉄道の議論を聞き、是等が動機となつて何んでも鉄道が一番良いと云ふことになつて夫から鉄道を起すと云ふことを企てましたのでございます。」（大隈重信「鉄道創業と経営法」、沢和哉編著、『鉄道—明治創業回顧談』、築地書館、1981年所収、p.30。帝国鉄道協会、明治35年第5回定期総会での講演より。）

2-3. 三条邸会談

11月5日に、三条実美邸で大納言岩倉具視、外務卿沢宣嘉と英国公使パークス（Harry Parks, 1828-85）の間に会談が行われた。大蔵大輔大隈重信、少輔伊藤博文も臨席した。会談の主旨を「外交文書2-3」「575」に見ることができる。順次、紹介・コメントしていきこう。電信機関連は省略した。

- ① 当日の「御面晤ハ表立之儀ニ無之」、パークスが「心中ニ思付候丹誠を御懇親上より内々御談話及ふ事ニ候」として、彼は鉄道と電信機の建設問題に助言した。公使パークスは、政府間の取り決めではないので、公式行動は出来ないと初めに念を押している。
- ② 「過日申進候通、政府於て御取設御決定相成候哉」と確認した。日本側は、政府方針が確定したので、大隈、伊藤の両名を臨席させていると説明した。「過日申進候通」この文言は、彼が以前から日本側にこれ等の件に関して働きかけていたことを意味している。

また大隈大蔵大輔、伊藤大蔵少輔の両名が参列しているので、彼等が全権を委任された前後のことと推察できる²⁶⁾。

- ③ 建設区間、工事開始・完成期日、工事費用の概算、したがってそのための予算確保なども、さらに鉄道関連の技術知識もなく、彼の助言に頼るしかないと述べた。
- ④ 日本側は「蒸気機関ニ熟練之仁近日横浜江参らるゝ趣報知有之、就而は御来簡ニ甘伏し御頼申度候」として、専門家のアドバイスを求めた。「近日横浜江参らるゝ」「熟練之仁」とは誰を指しているのかが興味深い。「来着之機械師は、是迄新和蘭ニ而英国四百里之鉄道式ヶ年ニ落成し、今度帰国之趣ニ而便船来着之由ニ候」と彼は応えている。後述のH.N.レイは既に6月に来日しており²⁷⁾、機械師ではないので該当しない²⁸⁾。

26) 両名に11月太政官から「鐵路製作決定に付英国より金銀借入方条約締結の全権御委任被仰付候事」という全権委任状が交付された。沢、『鉄道—明治創業回顧談』、p.45参照。

27) 『パークス伝』、p.120参照。

28) ところで「新和蘭」から「帰国之趣ニ而便船来着」するので、「新和蘭」は東洋の国を指すと推察できる。恐らく英人技術者であろうし、当時の鉄道建設状況も勘案すると、ニュージーランドのことと考えられる。さすれば、「新和蘭」は「新西蘭」の誤記かと判断される。↗

- ⑤ 技師が来日しても日本のことがよく分からないので、日本側が建設区間を特定化すべきであるという、彼の要望に、東京－京都間と応えている。彼は尤もであるとした上で、琵琶湖－敦賀間延長も推奨している。敦賀線は既存の牛車道が石でできており鉄道への転換は容易であるという。
- ⑥ 「此機械は必然政府ニ而御造営之事存候、若他人ヲして引受させ候様奈る事有之候而は、政府之威権を他ニ譲ると等しき者ニ候」と、日本による建設の原則を彼が強調している。
- ⑦ 建設費、車両等の資材購入費は1マイル当り5万円程度と、彼は提示している。この数字は先のブラントンの試算とほぼ同じである。日本側は政府資金が逼迫しているので民間資本に期待を寄せている。
- ⑧ 「さらハ今より貴国人民江鉄道修理之義は御教諭被成政府之御処置ニ甘伏致す様御世話有之は大慶存候」と日本がメンテナンスを行うことを援助する旨、彼は伝えた。
- ⑨ 神戸への延伸も可能と、彼は応えた。
- ⑩ 「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、私より同人江右之訳申入頼候様可致候」と、彼は機械師への斡旋を引き受けつつも、公務としてはできない旨釘を刺している。

「レイ借款」問題で、彼があくまでも日本側の立場に立ち自国民のレイを擁護しなかった根拠は、日本側主導権の確保を助言しているこの部分にあると読み込むことが自然であろう。特に⑥の言明は明瞭である。さらに、この会談が「レイ借款」の事実上の露払い役を果たしており、彼の責任が全くないとは断言できず、パークスが日本寄りの姿勢を貫いた背景となっているとも言えよう。

2-4. 「レイ借款」

レイ (Horatio Nelson Lay, 1832-98) は、英国でフェアバーン (T. Fairbairn), オズボーン (S. Osborn, 1822-75)²⁹⁾, ノベリ (A. H. Novelli), およびスミス (W. Smith) からの資金援助を得て、清国に鉄道敷設を勧めるべく69年春に赴いた。中国語に堪能なこと、総税務司としての経歴、清朝政府部内の人脈などが4名の出資の説得材料になったであろ

ゝだとしても、約640kmの鉄道を2年で完成させるのは、相当の突貫工事である。

以上の点を加味すると、外交文書とはいえ、「表立之儀ニ無之」なので多少の修飾が施されているのかもしれない。ここまで踏み込んで解釈すると、「レイのダミーである」という説も浮上してくる。ともかく「熟練之仁」「機械師」が誰かは、現段階では特定できない。

29) 「オズボーン艦隊」事件の艦長でもあった。彼は、1858年(安政5年)日英修好通商条約を締結するためにエルギン卿とともに日本にも周航した。『日本への航海』参照。

う。しかし「艦隊事件」での言動、誠実な官僚であり外交のアドバイザーの後任総税務司のハートとの比較などの材料もあって³⁰⁾、鉄道建設案は清国から拒否された。支度金も受取っていた彼は、手ぶらで英国へ帰れず、旧知のパークスを頼って、明治2年6月日本へ足を伸ばした³¹⁾。

日本に来ると、レイはパークス邸にも寄宿していた³²⁾。ネルソン提督の名前を含み、その縁者であり、爵位も有しており、中国での総税務司などの華麗な経歴（実働期間は短かった）などの状況から、日本側は彼を過大評価し善意の人と妄信したようである。政権交代後間もなかったのも、清朝政府よりもレイの経歴や人柄に関して情報が疎かだったのであろう。タイミングも、先述したように3月のブラントンの建議、10月の外務省から太政官への建議、11月のパークスと日本側高官との非公式会談と連続していた頃であった。

このレイ借款の成立にまつわる事情は、当事者の一人大隈重信の講演に詳しい。長くなるが、当人の口をしてその経緯を語らしめよう。

「丁度明治2年の暮に英国人でネルソン・レーと云ふ人が、是は北京の公使館の代理公使をした人であります、其人が突然日本に旅行して来られました、而して此人は名高いハーリー・パークスと云ふ人から私共に紹介をされて来ました、此人は日本に鉄道を起すの利益を伊藤侯と私に説かれました、之が抑も日本に鉄道を起す端緒でありまして、所がそれが動機となつたやうでありますが、……（中略、前の引用）所が其当時御承知の通り明治政府の歳入と云ふものは百万石しか収入がない、百万石を以て全国政治をしなければならぬ、逆も金が足りない甚だ貧乏である、其当時太政官札と云ふ紙幣を拵へて、僅かに入費を払つて居ると云ふ有様であるから中々鉄道を拵へると云ふことは出来ない、それ故にどうかして金を得ることに致さなければならぬが、其レーと云ふ人がいや鉄道を作るならば、鉄道の如きものに向つては英国の資本家達は喜んで資本を投ずるのである、それ故に外債を起したらよからう、所が外債と云ふ、今日は誰も知つて言つて居るが其当時に於ては金を借りると云ふ今日のローオンと云ふ言葉を知らない、余程其当時の物知もローオンと云ふことを知らない、さう云ふ時代で外国から金を借りると云ふことは、即ち日本

30) 『清国総税務司サー・ロバート・ハート』参照。1908年まで総税務司の任を勤め、外交顧問としての信任も厚かった。明治政府からも叙勲を受けている。

31) 日本との契約が破棄された後、日本政府からの違約金の分配をめぐる、この4名から訴訟を起こされた。7分付国債発行のためロンドンに滞在していた大蔵少輔吉田清成が、*The Times*の記事を引用しつつこの背景や事情をやや詳細に書き送っている。『明治前期財政経済史料集成』、第10巻、pp.189～91参照。

32) パークスとレイとの接触の一部が、『パークス伝』に引用されている。同書p.120（太陽暦8月7日）、146（9月28日）参照。

政府が一個人から借りる如く心得たのでございます、併し兎も角も外資を以て鉄道を拵へる、初めの計画は東京より横浜を経、京都大阪から神戸に至る線、それで先づ三百万ポンドと云ふ金を借りて、それを以て東京より神戸に、又敦賀に至る支線を其三百万ポンド、今日で申すと殆んど三千万円に近い金である、それで作ると云ふ目的を以て条約を致したのでございます、初は先づ金を借りることの条約、金を借りると云ふことは先づ鉄道と云ふことを条件として、鉄道を敷設するに就て凡てのレールもロコモチーブもローリングストックも総ての物を英国から買ふ、又敷設する技師職工の総ての人も向ふから傭つて来てやる、無論何んにも鉄道の智識がないのであるから、残らず傭つて来てやる、斯ふ云ふことに致しました、其約束は頗る面倒なことがあつて是は多分今の伊藤侯爵から御話があらうと思ひます。実は沢山の証文に印判を捺して、それだけではいけない太政官の印判を捺け、それだけではいかぬ外務卿の印判を捺けと云ふやうに色々の印判をべたべた捺いたのである」。(大隈重信「鉄道創業と経営法」、同前、pp.30～31。)

2-5. 「レイ借款」の概要

レイ借款の概要は、表にして簡単にまとめると、次のようになる。

これらは非常に重要なので、『明治前期財政経済史料集成』にしたがって³³⁾、必要に応じて「外交文書」で補いつつ内容を丁寧に見ていこう。筆者のコメントも適宜加えていく。

「第1命令書」 The First Edict

明治2年11月12日 (1869年12月14日)

「鉄道建設資金100万ポンド借入れ方、イギリス人レイに委任に関する命令書」

- 〔1〕日本は鉄道建設資金として100万ポンドを、調達する。
- 〔2〕償還期間・方法、利子率・利払い方法については、レイに委任する。
- 〔3〕公債関連職務を自ら遂行するか、(1人or数人の)代理人に委託するかはレイの自由である。
- 〔4〕担保として、関税と鉄道収入を充てる。
鉄道は江戸・大坂・兵庫へ、横浜へ、また琵琶湖より敦賀への路線とする。
本人or代理人が建設に当たり、3～5年で完成させる。
- 〔5〕レイは関税や鉄道収入をロンドンその他へ送ることができる。
- 〔6〕この命令書は、政府の契約と同等の効力を有する。

ブラントン試算によれば、東京－横浜間で95万ドル(約20万ポンド)であるから、〔4〕

33) 第10巻、pp.11～17。

表Ⅱ. 『明治前期財政経済史料』10巻に見る「レイ借款」の基本事項

名 称 日 付	署 名 者	主 要 内 容	備 考
【第1命令書】 明治2年11月12日 (69年12月14日)	伊達民部卿, 大隈 民部大輔, 伊藤大 蔵少輔が署名 (レイへ)	①日本は100万磅を称募する。1～数 人から。 ②公債募集償還方法をレイに一任す る。 ③関税と鉄道収入を抵当とする。 ④レイが建築師長を指名し, 彼が3～ 5年で鉄道を完成する。	『外交文書』 2巻3号, 588
【第1約定書】 明治2年11月12日 (69年12月14日)		①レイor相続人・遺言執行人を明言。 ②百万磅70年5月迄に調達し, 7月迄 に送金する。 ③利子12%, 3年据置, 73年から10万 磅ずつ償還する。 ④レイ指定の鉱産物を償還や利子に当 てる。 レイ側が承諾すれば, 外国為替でも 可。	『外交文書』 2巻3号, 589
【第2約定書】 明治2年11月20日 (69年12月22日)	伊達, 沢外務卿, 大隈, 寺島外務大 輔, 伊藤が署名 レイが署名 立会人: トロート マン, 立嘉度	①外債公募をレイに委託する。 ②30万磅を担保として倫敦に留める。 ③資材・機械購入の口銭は2.5%とす る。 ④レイがお雇い外国人の人事権を有 し, 賃金を支払う。	『外交文書』 2巻3号, 608
【第2命令書】 明治2年11月26日 (69年12月28日)	伊達, 沢, 大隈, 寺島, 伊藤が署名	①上記追認した。 ②戦時事項を追加した。	『外交文書』 2巻3号, 610
【別項約書1】 1870年1月20日	レイ 立会人; ヴィルグマン	①OBCを通じて70万磅を日本へ送金す る。 ②送金手数料や保険料は日本が支払 う。	
【別項約書2】 1870年1月23日	レイ (横浜で)	①トロートマンを代理人に指名した。 ②鉄道機械工場, 外国人住居は東京と する。 ③建築師長の待遇についての規定。 ④国産の機械も, 代理人を経て購入せ よ。 国産の資材も, 建築師長の同意を得 よ。	

表註; ①明治表記の年月日は, 当時の太陰暦表示で示した。

②レイが出した文書は, 西暦表示である。

③OBC: Oriental Bank Corporation (オリエンタル銀行)

に明記された路線の建設運行費用としては、100万ポンドは妥当な数字である。敷設路線は、11月5日三条邸でのパークスとの会談で述べられたものとほぼ同一である。

主として英国で発行・償還に従事する公債関連の代理人；「甲」と、日本での鉄道建設担当の代理人；「乙」の2種類が登場している。

「第1約定書」 *The First Agreement*

11月12日（12月14日）

「英文には両当事者の署名捺印があるが、和文にはなく草案の形である。」

「帝国政府とイギリス人レイとの間に締結したる鉄道建設資金100万ポンド調達に関する契約書」

[1] レイ（or相続人、遺言執行人）が100万ポンドを、日本政府に融資する。

[2] 1870年5月31日までに、ロンドンで調達し、7月31日までに横浜へ送金する。

メキシコ銀で送金する際の船賃・保険料などは、レイ側負担。

メキシコ銀以外の場合は、日本側の負担。

[3] 1871年1月27日より、半年毎に12%の利子を日本政府はレイに支払う。

1873年7月27日より、1年毎に元本を10万ポンドずつ償還する。82年7月まで。

利払いや元本償還に、レイの代理人が指定する銅鉛水銀等の産物を充当する。

レイの代理人が、これらの鉱産物の中身を吟味し、中国の代理人に送付する。

中国の代理人は、鉱産物を販売して、為替でロンドンに送りレイに渡す。

中国の代理人は、日本政府に販売・輸送精算書を送る。

販売代金のロンドン送付に間に合うよう、日本政府は遅滞なく中国に産物を送付する。

[4] これ等の産物の吟味をする上海の代理人は、1%の手数料を受け取る。

[5] 日本政府は代理人の了解をとれば、ロンドンの銀行為替で支払える。

この場合、手数料を支払う必要はない。

[6] 1870年8月1日より関税や鉄道収入を担保として提供する。

[2]で資金調達方法や調達期限、日本への送金方法を述べている。「第1命令書」の〔2〕を受けて、〔3〕では利子率、利払い頻度、償還方法を述べ、この利払い・元本償還に日本で産出する銅鉛水銀等の鉱産物を充てると明記している。鉱産物の中国送付、販売代金のロンドン送付を規定し、〔4〕で1%の販売手数料を、上海の代理人が受取るという。

公債関連の代理人；「丙」が、鉱産物を指定・吟味し、中国の代理人；「丁」がそれを販売して利払や元本償還に当てる。前者はおそらく、主として倫敦で業務を行う「第1命令書」の公債代理人とは異なる。ここまでに4人の代理人が登場した。

11月12日時点の「第1命令書」「第1約定書」には、鉄道建設の具体的な進め方については、特に謳っていない。

「第2約定書」 *The Second Agreement*

11月20日（12月22日）

「帝国政府とイギリス人レイとの間に締結せられたる鉄道建設資金調達追加契約書」

[1] 11月12日付の命令書と約定書により、100万ポンドの資金借入れをレイに委任した。

うち30万ポンドをロンドンに残し、費用や爾後の処理に充当する。

[2] 鉄道車両や建設資材の2.5%の手数料を、レイに支払う。

計画や詳細を建築師長がしたため、民部卿が認めた場合に。

[3] 鉄道建設に必要な技師や他の外国人を、レイが雇う。雇用・解雇権はレイにある。

彼らに対する賃金は、レイを通じて支払われる。

[4] 鉄道建設完了までは、彼らを雇用する。

完成後は、日本政府が維持・管理に必要と考える場合を除き、解雇できる。

元本償還までは、彼らの管理権はレイにある。

[5] 日本政府は約定を遵守し、レイの権利を保障する。

[6] レイはこの計画遂行のため全力を尽くし、日本政府を助勢する。

この外交文書の翻訳は、英文に忠実でないところがある。（特に[2][3]が分けられていない、日本語訳に理解しにくいところがあるなどの点。）

[1]は鉄道建設資金について「カネ」、[2]は車両や資材について「モノ」、[3][4]は技師や労働者について「ヒト」の約定である。技師や労働者に対してレイが直接賃金を支払う規程であり、人事権もレイが確保している。代理人の表現はここには現れていない。

「モノ」の選定・受渡しに際し、レイは2.5%の手数料を受取る。さらに「ヒト」（お雇い外国人）への賃金支払いはレイが行うので、差額が生じることも考えられる。

「モノ」と「ヒト」に関して、レイのイニシアティブで鉄道建設が進められることが明記されており、これは11月5日の三条邸での会談で、パークスが日本人主導の原則を確認したものと明らかに矛盾している。

「第2命令書」 *The Second Edict*

11月26日（12月28日）

「鉄道建設資金100万ポンド借入れに関する追加命令書」

[1] 第1命令書の要約

レイから100万ポンドを借入れる。利払いや元本償還方法はレイに委任。

契約・抵当書類などは、レイor彼が認定する者が管理する。

〔2〕レイは代理人を指名でき、自分と同等の権利を付与できる。

利払いや元本償還などの条件を、代理人が指定・施行できる。

〔3〕関税と鉄道収入が担保である。

鉄道は、東京～（京都）～大阪～兵庫、別に横浜までの支線、琵琶湖～敦賀とする。

建築技師の指揮下で、「第1命令書」の日から3～5年で完成させる。

〔4〕関税や鉄道収入のロンドンその他への送金方法は、レイor代理人に委任する。

〔5〕戦時であれ、対敵国民であれ、相続人であれ、利払いや元本償還は履行する。

〔6〕当初の目的遂行に必要な命令書を、適宜公告し遵守する。

今までに締結した約定書は確定している。

〔1〕は具体性に欠け、利払いや元本償還方法について規定した11月12日付けの「第1約定書」の合意を踏まえていない。〔2〕ではレイの代理人指名権を保障した後で、「利払いや元本償還などの条件を、代理人が指定・施行できる」となっており、代理人の行為が「第1約定書」〔3〕と矛盾する可能性を孕んでいる。〔5〕は戦時条項である。

〔2〕〔4〕の代理人は、その業務内容から「甲」を指すと考えられる。

「別項約書1」

1870年1月20日 [外交文書にはない]

〔1〕70万ポンド受渡し方法；レイ→ロンドンOBC→OBC横浜支店→日本政府

〔2〕保険料などは、日本政府の負担である。

〔3〕30万ポンドを直ちに貸し付けるかor漸次募集していく。

「別項約書2」

1870年1月23日 [外交文書にはない]

〔1〕日本政府とレイとの交信は、代理人を通じてのみ行う。

〔2〕代理人としてトロートマンを指名。

〔3〕予算書を日本側が承諾したら、工場を設置し、お雇い外国人の住居を建造する。

〔4〕建築師長の給料、公務出張旅費、住居の規程。

代理人を通じて給料を支払う。

「第1約定書」〔3〕の臨時の物品とは、日本の貿易に差障りが生じないものをいう。

〔5〕30万ポンドを使いきった後、日本が自ら機械を製造する場合も代理人を通すべきである。車両やその他物品を製造する場合も、建築師長の承諾を必要とする。

「第2命令書」〔2〕を根拠に、レイはトロートマンを代理人に指名した。「カラ尽シテ日本政府ヲ裨益ス可シ」と訓戒している。

指名された代理人；トロートマンの職務は、鉄道建設を担当する「乙」、および利払・

元本償還用の鉱産物の指定・上海への送付を担当する「丙」を含んでいると解される。

「外交文書2-3」 「676」

12月25日 (1月26日) 我政府よりオリエンタル銀行宛, 外交文書

「イギリス人レイに借入方を委任したる鉄道敷設資金受取方に関する件」

① レイからの送金, 70万ポンドの棹銀の受取りを要請。

買入雑費と世話料は10%未満, サンフランシスコからの船賃と請合料は各5%未満,
総額20%未満。

② 造幣局の例を挙げている。

「外交文書2-3」 「677」

12月25日 (1月26日) 我政府よりオリエンタル銀行宛, 外交文書

「イギリス人レイに借入方を委任したる鉄道敷設資金受取方に関する件」

① 横浜支店長のロバートソンに, レイとの一連の契約書等の写し一切を渡した。

② 鉄道資材購入等に当てる予定の70万ポンドのやりとり。

ここで明記された4種類の代理人についてまとめておこう。

「甲」(第1命令書)

主として英国で公債の発行・償還に従事する公債関連の代理人。第2命令書の代理人。

「乙」(第1命令書)

日本での鉄道建設担当の代理人。

「丙」(第1約定書)

鉱産物を指定・吟味する公債関連の代理人 (主として倫敦で業務を行う「甲」とは別人)。

「丁」(第1約定書)

鉱産物を中国で受取り, 販売して利払や元本償還に当てる上海の代理人。

別項約書2で指名されたトロートマンは, 「乙」「丙」双方を担当すると考えられる。

2-6. 大隈文書にみる「レイ借款」

大隈重信は, 自ら関わった明治初期からの政策決定過程に関する膨大な資料を, 後年早稲田大学に寄贈した。そこには鉄道建設推進派であった彼ならではの第1級の資料が散見される。そのうちここでは「レイ借款」に関する契約書の草稿を検討してみよう。

[A2385] は, 第2約定書 (明治2年「外交文書2-3」, 「608」) に相当する文書である。日本側と建設担当の外国人の間に争いが生じた場合, 英国公使が仲介するという一節がある以外, 内容面では「608」とそれほどの相違点はない。

[A2386] は、第2命令書（「外交文書2-3」, 「610」）に相当する文書である。ここに記された第1命令書の日付が西暦表示では正しいが、太陰暦表示で11月11日としている以外、内容面ではほぼ一致している。

ところでこれら [A2385], [A2386] とも送り仮名が平仮名主体の文章となっており、他の文書の片仮名主体とは好対照をなしている。また署名人が以下の3名となっている。この文書での肩書きを記し、[] 内に正式役職名を記した。『外交文書』の英文からその役職の英文も併記しておこう。

伊達；第1号会計執政兼内国事務執政 [民部卿]

(Principal Minister of Finance and of the Home Department)

大隈；会計執政輔佐 [大蔵大輔]

(Assistant Minister of Finance)

伊藤；会計執政第2番輔佐 [大蔵少輔]

(Second Assistant Minister of Finance)

これらの3名の役職名は稚拙な直訳であり、日本の正式役職名に通じていない者の翻訳と考えられる。ところで『外交文書』では第2約定書、第2命令書ともこの3名に、澤外務卿と寺島外務大輔両名が加わっている。しかるに日本文では、5名が地位順に並んでいるが、英文では外務担当の澤と寺島が民部・大蔵の3名の後にalso以下追加された形となっている。すなわちまず、第1命令書と第1約定書にはなかった両名が、第2約定書と第2命令書には加わっている点、次に [A2385], [A2386] という草案の時点では両名はなかったという点、第3に『外交文書』の日本文と英文での順序の相違という事実から次のような推論が成り立つ。

① 初めに、英文と日本文が作成された。[A2385], [A2386] の伊達・大隈・伊藤の順。

② その後、澤・寺島の追加が決められ、訳に手を加え日本文を作り直した。

伊達・澤・大隈・寺島・伊藤の順。

③ 英文は、also以下両名の追加で、最小限の修正にとどめた。

伊達・大隈・伊藤・澤・寺島の順。

第1命令書と第1約定書では参画していなかった外務担当の両名がわずか8日間の間に加わるようになった背景・経緯・理由が今後解決されなければならない。さらに日本側とレイ側のいずれの発案かという点。加えて同時並行した米国公使デ・ロングとの交渉には、澤・寺島の両名が当たっていたこととの関連性も。

表Ⅲ. 『外交文書』にみる署名者、立会人など

名称	日付	日本側署名	レイ側	立会人	備考
第 1 命令書	月のみ記入	伊達民部卿, 大隈民部大輔, 伊藤大蔵少輔			日本側の氏名は末尾に明記されているだけである。 (署名はない。)
First Edict	11月12日	英文により, 上記 3 名		Alex von Siebold (英国公使館)	
第 1 約定書	11月11日	伊達民部卿, 大隈民部大輔, 伊藤大蔵少輔			英文と日付が異なる。 日本側の氏名は末尾に明記されているだけである。
Agreement No.1	11月12日	英文により, 上記 3 名	H.N.Lay	J.T.H.Trautmann S.Yshibashi	Tは通訳(後レイが代理人に指名)だが, Yに付いては不明である。
第 2 約定書	月日無記入	伊達民部卿, 澤外務卿, 大隈民部大輔, 寺島外務大輔, 伊藤大蔵少輔			日本側氏名は末尾にある。 地位順で明記されている。 『明治前期』には立会人として立嘉度が記してある。 (K.Tachiと考えられる。)
Agreement No.2	11月20日	伊達民部卿, 大隈民部大輔, 伊藤大蔵少輔, 澤外務卿, 寺島外務大輔	H.N.Lay	J.T.H.Trautmann K.Tachi	日本側氏名末尾にある。 澤・寺島を後で追加したと考えられる。
第 2 命令書	月日無記入	伊達民部卿, 澤外務卿, 大隈民部大輔, 寺島外務大輔, 伊藤大蔵少輔			本文中に次の日付を明記: 第 1 命令書は11月12日, 第 1 約定書は11月12日, 第 2 約定書は11月16日。
Second Edict	11月26日	伊達民部卿, 大隈民部大輔, 伊藤大蔵少輔, 澤外務卿, 寺島外務大輔			本文中に次の日付を明記: 第 1 命令書は11月12日, 第 1 約定書は11月12日, 第 2 約定書は11月20日。 日本側氏名は末尾にある。 澤・寺島を後で追加したと考えられる。

表註: ①月日は、当時の太陰暦表示で示した。いずれも明治2年である。

②□枠で囲んだ日付は、ミスと考えられる。

また[A2848]には、鑛路築造ニ付借貨條約譯文として、「レイ借款」に関する命令書・約定書から『明治前期財政史料集成』所収の解約に至るまでの書簡などがまとめている。この中で、第1約定書（同じく589）相当の文書の後に、「別項約書1」に相当する内容のものが「覚書附録」として加えられている。ただし署名はない。

（以下次稿につづく）

本稿での参考文献・資料は多岐に渡る。それらを一括して著者・編者順に並べるよりも、グループ化した方が便利と考え、以下のようにさらに細分化して、リストを作成した。

I. 資料

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，1991年

大内兵衛・土屋喬雄編、『明治前期財政経済史料集成』。

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。

早稲田大学大隈研究室編、『大隈文書』。

1-2. 歴史関係

『復古記』，内外書籍，1930年。

維新史料編纂会、『維新史』，吉川弘文館，1941年。

遠藤元男・下村富士男編、『國史文獻解説一續』，朝倉書店，1965年。

郭廷以編著、『近代中國史事日誌1829-1885』，中華書局。

川崎晴朗、『幕末の駐日外交官・領事官』，雄松堂，1988年。

国際ニュース事典出版委員会・毎日コミュニケーションズ編、『国際ニュース事典；外国新聞に見る日本』，1989年。

東京大学百年史編集委員会編、『東京大学百年史』，1986年。

長谷川進一編、『ジャパン・タイムス ものがたり』, ジャパン・タイムス, 1966年。

三宅雪嶺,『同時代史』, 岩波書店, 1949年。

明治文化研究会編,『幕末明治新聞全集』,

1-3. 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。

鉄道院,『本邦鉄道の社会経済に及ぼせる影響』全4巻(復刻版), 1979年。

鉄道時報局編纂,『拾年記念日本の鉄道論』, 1942年。

鉄道省編,『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。

日本国有鉄道総裁室文書課,『鉄道寮事務簿』。

日本国有鉄道編,『工部省記録—鉄道の部』。

同,『日本国有鉄道百年史』(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,『鉄道—明治創業回顧談』, 築地書館, 1981年。

1-4. 人物

『日本人名大事典』, 平凡社, 1937年。

井上馨侯伝記編纂会編,『世外井上公伝』, 1968年。

大島信蔵編,『大島高任行實』, 1938年。

小笠原壹岐守長行編纂會編,『小笠原壹岐守長行』, 1942年。

武内博編,『来日西洋人名事典』, 増補改訂普及判, 日外アソシエーツ, 1995年。

佃實夫編,『神奈川人物風土記』, 昭和書院, 1973年。

日本史籍協会,『伊達宗城在京日記』, 東京大学出版会, 1916年。

村井正利編,『子爵井上勝君 小傳』, 井上子爵銅像建設同士の会, 1915年。

Ⅱ. 文献

2-1. 金融関係

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。

関山直太郎,『日本貨幣金融史研究』,新経済社,1943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,『明治維新政局と鉄道建設』,吉川弘文館,1963年。

2-2. 外国人,技術関係

梅溪昇,『お雇い外国人①概説』,鹿島研究所出版会,1968年。

大橋昭夫・平野日出男,『明治維新とあるお雇い外国人—フルベッキの生涯』,新人物往来社,1988年。

嘉本伊都子,『国際結婚の誕生』,新曜社,2001年。

久米邦武編,『米欧回覧実記』,岩波文庫。

『久米博士九十年回顧録』,宗高書房,1934年。

小林達也,『続・技術移転』,文真堂,1973年。

嶋田正編集代表,『ザ・ヤトイ—お雇い外国人の総合的研究』,思文閣,1987年。

杉原四郎編,『近代日本とイギリス思想』,日本経済評論社,1995年。

田中彰・高田誠二編著,『『米欧回覧実記』の学際的研究』,北海道大学図書刊行会,1992年。

田中彰,『岩倉使節団の歴史的研究』,岩波書店,2002年。

土木学会外人功績調査委員会編,『明治以降本邦土木と外人』,1942年。

土木学会日本土木史研究委員会編,『近代土木技術の黎明期』,1982年

宮本又次編,『大阪の研究』,清文堂,1968年。

村松貞次郎,『日本の近代化とお雇い外国人』,1995年。

明治文化研究会編,『明治文化研究—第3集』,日本評論社,1969年。

森田嘉彦,「明示鉄道創立の恩人エドモンド・モレル氏を偲ぶ」(日本交通協会,『汎交通』,97巻2号,pp.2~19),1997年。

山田直匡,『お雇い外国人④交通』,鹿島研究所出版会,1968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。

横浜市中央図書館開館記念誌編集委員会編,『横浜の本と文化』,1994年。

2-3. 鉄道関係,国内外

石井満,『日本鉄道創設史話』,法政大学出版会,1952年。

岡本隆司,『近代中国と海関』,名古屋大学出版会,1999年。

柿崎一郎,『タイ経済と鉄道—1885~1935年』,日本経済評論社,2000年。

北政巳, 「19世紀スコットランド鉄道業と日本」, 『鉄道史学』, 第1号, 1984年。

同, 『国際日本を拓いた人々—日本とスコットランドの絆』, 同文館, 1974年。

窪田文三, 『支那外交通史』, 三省堂1928年。

小松芳喬, 『鉄道の誕生とイギリスの経済』, 清明会, 1984年。

坂野正高, 『近代中國外交史研究』, 岩波書店, 1970年。

沢和哉, 『鉄道に生きた人々—鉄道建設小史』, 築地書館, 1977年。

反町昭治, 『鉄道の日本史』, 文献出版, 1972年。

臺灣總督官房調査課, 『英領北ボルネオ要覧』, 1925年。

角山栄, 『産業革命の群像』, 清水書院, 1971年。

同, 「19世紀イギリスの資本輸出と各国における鉄道建設」, 『経済理論』, 1972年。

野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編, 『日本の鉄道 成立と展開』, 日本経済評論社, 1986年。

湯沢威, 『イギリス鉄道経営史』, 日本経済評論社, 1988年。

Ⅲ. 英語文献

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

Bredon, Juliet, *Sir Robert Hart*, 1909.

高柳松一郎訳, 『清国総税務司サー・ロバート・ハート』, 博文館, 1910年。

Bruce, Charles, *Twenty Years in Borneo*, Cassell & Co.,

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.

Buchanan, R.A., "The Diaspora of British Engineering.", *Technology and Culture*, vol.27, No.3, 1986.

Burks, Ardath W., ed., *The Modernizers - Overseas Students, Foreign Employees, and Meiji Japan*, Westview Press, 1985.

梅溪昇監訳, 『近代化の推進者たち—留学生・お雇い外国人と明治』, 思文閣, 1990年。

Checkland, Olive, *Britain's Encounter with Meiji Japan, 1868-1912*, Macmillan, 1989.

杉山忠平・玉置紀夫訳, 『明治日本とイギリス』, 法政大学出版会, 1996年。

Coleman, Terry, *The Railway Navvies; A history of the men who made the railway*, Hutchinson of London, 1965.

- Daniels, Gordon, *Sir Harry Parkes; British Representative in Japan 1865-83*, Japan Library, 1996.
- Dickins, F.V., *The Life of Sir Harry Parkes*, Macmillan, 1894.
高梨健吉訳, 『パークス伝』, 平凡社, 1984年。
- Dyer, Henry, *Dai Nippon, the Britain of the East*, Blackie and Son, 1904.
平野勇夫訳, 『大日本—技術立国日本の恩人が描いた明治日本の実像』, 実業の日本社, 1999年。
- English, Peter J., "Industrial Development and Related Archaeology of Japan," *Rail Transportation*, 1983.
- Forbes, Lieut. F.E., *Five Years in China; from 1842 to 1847, with an account of the occupation of the islands of Labuan and Borneo*, Ch'eng Wen Publishing Co., 1972.
- Gerson, Jack J., *Horatio Nelson Lay and Sino-British Relations 1854-1864*, Harvard UP, 1972.
- Hall, Maxwell, *Labuan Story; The Story of a Small Island near the Coast of Borneo*, Chung Nam Printing Co., 1958.
- Holtham, E.G., *Eight Years in Japan*, Kegan Pall, Trench & Co., 1883.
- Hunter, Janet E. & Sugiyama, S. ed., *The History of Anglo-Japanese Relations, 1600-2000*, Palgrave, 2002.
- Jeremy, David J., ed., *International Technology Transfer; Europe, Japan and the USA, 1700-1914*, Edward Elgar, 1991.
- Jeremy, David J., ed., *The Transfer of International Technology*, Edward Elgar, 1992.
- Jones, Hazel J., *Live Machines*, Univ. of British Columbia Press, 1980.
- King, John, "Horatio Nelson Lay, C.B.; A Pioneer of British Influence in the Far East.", *Journal of American Asiatic Association*, vol. 14, No. 2, 1914, pp.49-54.
- Lay, A.C.Hyde, *Four Generations in China, Japan, and Korea*, Oliver & Boyd, 1952.
- 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.
- Newall, Sir Paul, *Japan and the City of London*, Athlone, 1996.
- 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—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.
- Nish, Ian ed., *Iwakura Mission in America and Europe*, Japan Library, 1998.
麻田貞雄他訳, 『欧米から見た岩倉使節団』, ミネルヴァ書房, 2002年。

Osborn, Sherard, *A Cruise in Japanese Waters*, 1859.

島田ゆり子訳, 『日本への航海』, 雄松堂, 2002年。

Perry, Matthew Calbraith, *Narrative of the Expedition of an American Squadron to the China Seas and Japan*, 1856-60.

ペルリ提督, 土屋喬雄・玉城肇訳, 『日本遠征記』, 岩波文庫, 1953年。

Richards, Tom and Charles Rudd, *Japanese Railways in the Meiji Period 1868-1912*,

Brunel University, supported by Central Japan Railway Company, 1991.

Roberts, Richard, *Schröders; Merchants and Bankers*, Macmillan, 1992.

Stoneman, Paul, *The Economics of Technological Diffusion*, Blackwell, 2002.

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

Tregonning, K.G., *A History of Modern Sabah, 1881-1963*, Univ. of Singapore, 1965.

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.

Yuzawa, Takeshi, "The Introduction of Electric Railways in Britain and Japan," *The Journal of Transport History*, 1985.