

# 鉄道における日本側自主権の確立過程； レイ借款解約を中心に<sup>1)</sup>

林 田 治 男

How the Railways of Japan Was Constructed and Managed  
at the Beginning ; On the Dissolution with H. N. Lay.

HAYASHIDA Haruo

## Abstract

In this article I investigate both the process of the dissolution with H. N. Lay and the reasons the Japanese Government claimed, using the original materials as the Diplomatic Correspondences of Japan and other important documents. At first, J.F.H. Trautmann who was nominated as the Lay's agent in Japan was rejected to meet by the Japanese authorities. Secondly Lay raised eventually the Loan not by privately but publicly at London. As soon as the authorities knew this news, they decided to cancel the Lay Contracts. They appealed his betrayals, being advised by the Oriental Bank Corporation. It was supposed that Sir H. Parkes of British Envoy supported informally the authorities, because he committed on this problem from the first stage. It is very interesting that there was no argument about the initiative on the railway construction and management on the dissolute negotiation process of the Lay Contracts.

## Key Words

- ① The Attitude of Japanese Government to Trautmann
- ② Lay Raised the Japanese Loan Publicly
- ③ The Reasons of Dissolution
- ④ Lay's Reaction
- ⑤ OBC Succeeded the Contracts

---

1) 本稿の作成に際し、査読者から有益なコメントをいただいた。表現のみならず内容や構成についても示唆を受け、草稿にかなり手を加えた。改善は偏に査読者の厚意による。記して感謝の意を表したい。なお残存するミスや誤解は、勿論筆者の責任である。

## 要 旨

我が国の鉄道建設が具体化したのは、明治2年末の英国人；レイとの100万ポンドの借款契約とそれに基く建設計画である。この契約においては、外国人の雇用権、必要資材の購入権、組織の指揮命令権など悉くレイの手中にあった。幕末混乱期に外国奉行；小笠原長行が、米国人；ポートマンへ鉄道敷設権を付与した問題の処理に当って、維新政府担当者が日本側自主権の確保に苦心しながら交渉していたのと対照的である。

錯雑した状況の中で、日本政府はレイが指名した代理人；トロートマンとの面会拒否、建設資金の「ロンドンでの公募」を廉にしたレイ契約の破棄宣告、オリエンタル銀行への問題処理の委託およびレイ契約の代理継承という一連の行動によって、徐々に鉄道建設・運営に関する管轄権、および外国人の雇用権を確保していった。

これらの過程のうち本稿では、レイ借款が解約されていく状況を中心にその理由を明示しつつ詳述する。前兆として1870年4月（明治3年）からの、トロートマンへの異様な対応や、4月の英国公使；パークスの書簡から、その気配が察知できる。6月時点での「公募」情報入手後の日本政府の行動は、実に水際立っていた。レイがロンドンで「関税と鉄道収入を担保に」「300万ではなく100万ポンドを」（計画路線全体の建設資金としては300万ポンド程度必要で、100万にポンドに対しては担保が過大である）「公募」（少数の有力な資本家から内輪にではなく）したこと、および日本政府へは12%で貸付け、英国では9%で募集したことが資金提供者と建設担当者という二重の地位を使い分けた背信行為であることを論拠として日本側は解約を主張した。自主権の確保という重要な点は、表立って議論されていない。自主権確保を前面に押し出して解約あるいは契約内容の変更を要請しても、日本側に勝ち目はほとんどなかった。最終的にレイとは示談が成立し、オリエンタル銀行がその任務を引き継ぎ、鉄道建設に当たっていくこととなった。

## キー・ワード

- ① トロートマンへの対応      ② 公募情報の入手      ③ 解約の論拠  
④ 困惑・憤慨したレイ      ⑤ OBCの承継

## 1. レイの代理人トロートマン

明治2年末に「第1命令書」（11月12日、西暦1869年12月14日）、「第1約定書」（11月12日）、「第2約定書」（11月20日、同12月22日）、「第2命令書」（11月26日、同12月28日）によってレイ（Horatio Nelson Lay）<sup>2)</sup>は、100万ポンドを調達しそれにより鉄道を建設するという契約を日本政府との間で取り結んだ。事前に試みた清朝政府への働きかけが、中国語の知識、総税務司としての経歴、人的繋がりがあってもうまくいかず、代替案として日本に赴いた事情を考えると、まさに彼にとっては望外の喜びであったろう。しかし多大なる権限を日本政府から付与された彼には、契約成立の感傷に浸る余裕などなかった。

2) 彼の経歴については、戒田郁夫『明治前期における国債発行と国債思想』にバランスよく紹介されている。

まずレイは、日本での鉄道建設の任に当たる代理人（「第1命令書」の「乙」）を選定できる。「乙」は、東京から横浜にいたる路線、大阪・神戸にいたる路線、および琵琶湖より敦賀にいたる路線を3～5年で建設しなければならない。次に発行される公債の利払いと償還のために、日本の鉱産物を指定・吟味し、中国に送る代理人（「第1約定書」の「丙」）を指定できる。また上海では、これら鉱産物を中国で受取り、販売して英国の公債保有者に金を送る「第1約定書」の代理人「丁」が必要となろう。最後に、「第1命令書」に謳う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「甲」が不可欠である。

レイは以上4つのうち「甲」の役割が最も重要であると考えたようで、自らその役を引き受けた。「甲」は英国で資金を募り送金するだけでなく、技師や労働者を募集・採用し日本に赴任させなければならず、機関車・車両さらにその他の資材を選定・購入し日本に送らなければならない。「甲」だけでも多忙を極めるのは明白である。そこでレイは横浜にいる間の、1870年1月23日（明治2年12月22日）付で「別項約書2」において、トロートマン（Johann Friedrich Heinrich Trautmann）を「乙」「丙」の役に任命した。この任命は、「第2命令書」に基く正当な行為であった。確認のためレイは、英国への帰途香港から2月7日（明治3年1月7日）付で、伊達宗城大蔵兼民部卿に彼を代理人に任命した旨告げ、爾後の通信は彼を通じて行うよう要請している。

しかし1870年4月に再来日したトロートマンが<sup>3)</sup>、レイの手紙を携えて伊達大蔵卿に面会を求めたが、「公務ノ多忙ナルニ由テ」<sup>4)</sup>面会を断られた。彼はレイの「別項約書2」を添えて、「鉄道事務ヲ施行スルカ為メニ詳細ナル事件ヲ協議セント」<sup>5)</sup>重ねて面会を申し入れたがかなえられなかった。

5月4日（4月4日）、大隈重信大蔵大輔・伊藤博文大蔵少輔の連名で、レイがロンドンのオリエンタル銀行（Oriental Bank Corporation、以下OBCと略す）に約束の金額を振り込んだことが確認できた後なら会ってもよいと告げた。さらに「別項約書2」は、レイの日本出発前のことゆえ確定しておらず、返還すると突っぱねた。

彼は納得がいかず、伊達大蔵卿宛反論の手紙を、5月10日（4月10日）に認めた。レイは5月31日（5月2日）までに資金を集め、6月中には送金するはずである。かくして時間を浪費すれば債券保有者の信用をも損ねることになりかねない。鉄道建設を速やかに開

3) 彼は立会人として二つの英文の「約定書」に署名しているので、来日経験があったと判断できる。

4) 『明治前期財政経済史料集成』（以下『明治前期』と略す）10巻，p.18，4月12日付トロートマンより伊達大蔵卿への手紙。

5) 『明治前期』10巻，pp.18～19，4月30日付トロートマンより伊達大蔵卿への手紙。

表I. 『明治前期』10巻に見る「レイ借款」の基本事項の概要

名 称 日 付	署 名 者	主 要 内 容
【第1命令書】 明治2年11月12日 (69年12月14日)	伊達大蔵兼民部卿, 大隈大蔵大輔, 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。
【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。 ②100万磅70年5月調達7月迄に送金する。 ③利子12%, 3年据置, 73年から10万磅づつ償還する。 ④レイ指定の鉦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。
【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。
【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上記を追認した。 ②戦時事項を追加した。
【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日本産の機械も, 代理人を経て購入せよ。日本産の資材も, 建築師長の同意を得よ。

表註: ①明治表記の年月日は, 当時の日本で使用されていた太陰暦による。

②レイが出した文書は, 西暦表示にした。

始するには, 直ちに自分と面会すべきである。レイに代理人を選任し指名する権利があることは諸契約から明白であり, 正当な手続きを経て任命された自分は, レイの代理人としての権利・義務を行使する立場にある。自分と同時に面会を申し入れた建築師長のモレル (Edmund Morel)<sup>6)</sup> を信用し面会しているのに, 正当な代理人である自分を避けているのは腑に落ちないし不都合である。以上が彼の反論の趣旨である。「約定書」調印にも立ち会っていたので, 一連の契約内容や状況はよく理解していた。しかし, 日本側の頑なな対応から東京に居続けても埒があかないと考えた彼は, レイとの交信をモレルに託し, モレ

6) 彼の経歴に関していくつか興味ある事実が判明したので, 日本での業績との関係で次の機会に論じていきたい。

ルやもう1人の技師J. ダイアック（John Diack）<sup>7)</sup>への給料支払いと必要経費の決済を日本政府に委託し、横浜へ戻った。

5月13日（4月13日）付で大隈・伊藤は彼に反駁した。レイの発した「別項約書」は日本側とは何ら相談なく独断で発せられた。したがってレイがロンドンのOBCに約束の金額を振り込むまでは、彼を正当なレイの代理人とは認められない。振込み確認後、彼が日本に帰ってくるのは何ら差し支えがない。またレイとの交信は、モレルを通じて行う。技師の給料は日本が支払う、必要経費の支出は建築師長と相談しながら決めていく。これらがその大意である。

5月14日（4月14日）、最後の手紙を、彼が大蔵卿に出した。「僕レー氏ニ代リテ其定約ヲ践履シ、其事務ヲ撰行スルノ全権ヲ委任セラレタルナリ。僕ノ目的ハ鉄道ノ成功ヲ保期シ、務メテ其経費ヲ省減シ、日本政府ニ裨益セントス。」<sup>8)</sup>

トロートマンにとって、彼がレイの代理人に選定・任命されたのは、「別項約書2」に立脚しており、それは「命令書」、「約定書」に基く正当な手続きを経て行われたことで、日本政府の彼に対する行動は理解できなかった。「トロートマン氏ハカヲ尽シテ日本政府ヲ裨益ス可シ」<sup>9)</sup>と代理人任命時に、レイも訓戒している。

他方日本側にとって、彼と面会し鉄道建設計画を開始すれば、レイとの関係を清算する、すなわちその縄縛から脱却することは完全に不可能となってしまうと懸念していたので、このように異様な対応をしたと解釈できる。建築師長モレルは受け入れ、トロートマンを忌避、否むしろ排除したことは、レイとの関係を清算する手段を留保するための必要な行動だったといえる。さらに両「約定書」の英文にもトロートマンの署名があり、彼が単なる代理人ではなくレイ借款の当事者の一人でもあったので、日本側は警戒感を強くしていたと推察できる。レイ借款解約の表向きの理由「100万ポンド公募」の報がもたらされる前の段階で、既にこの方針が決定され実施されていたことをこれらの資料は示している。

ところで、5月10日・13日付の双方の手紙の中で、技師の給料を日本政府が直接支払うということが明記されている。これはレイが支払うと規定した「第2約定書」に明確に抵触する。日本政府が直接お雇い外国人と雇用契約を締結し賃金も支払うということで、レイ契約から脱し、外国人の雇用権を確保していく嚆矢となっている。

日本政府のトロートマンに対する言動は、レイ契約破棄への選択肢を留保し、外国人の雇用権を確保する第一歩でもあった。

7) 1900年9月15日号の*Japan Weekly Mail*の追悼記事に、彼の経歴が紹介されている。

8) 『明治前期』10巻, p.21, 5月14日付トロートマンより伊達大蔵卿への手紙。

9) 『明治前期』10巻, p.17, 1月23日付「別項約書2」。

## 2. デ・ロング再登場

米国弁理公使デ・ロング (Charles de Long) は、1869年12月以来「ポートマン免許」<sup>10)</sup>の再確認を求めて日本側との交渉に当たっていたが、日本側が自主性を持って建設するという原則の確認通知、時期的にも大政奉還後のことゆえ旧幕府官僚に許認可権がない、ましてや機関決定ではなく小笠原長行の専断行動ということで、最終的に拒絶された。

ところでこの交渉とほぼ並行して、「レイ借款」が成立した。そこで彼は1870年3月7日(明治3年2月6日)<sup>11)</sup>、「レイ借款」の内容を教えてほしいと申し入れ、米国での国債募集公告方法を参考として日本側に送付した。やや遅れて4月7日(3月7日)、日本側は「鉄道製造の義に付ては未我国内にも布告不致候間近々造営の運ひに到り国内へも布告いたし候は、其節縷々可申進候」と答えた。直ちに12日(3月12日)彼は「レートノ約定ハ亜米利加市民ノ既得権ニ抵触スル旨」申し出て、「レイ借款」に釘を刺した。

このような彼の申し出に対して、日本側はにべもなく拒絶することは不可能だったようで、4月28日(3月28日)外務省から太政官弁官あてに、ポートマン免許の取り扱いに関し政府としての内部確認を行い、慎重を期している。ややおいて日本側は5月19日(4月19日)に、彼に対しポートマン免許に関する「無効である」という論拠を再述し、それが「レイ借款」に対する障害とはならないと回答した。21日(4月21日)即座に彼は反応した。「レイ借款」の内容開示を申し入れたのに、ポートマン免許拒絶の理由を再述されたと失望している。「レー氏又は他人と取結ひし約定の委細を余に告知あらんことを再願し且可成速に回答あらんを請ふ」と結んだ。

5月28日(4月28日)付けの日本側の回答に興味深い内容がある。項目ごとに引用し、レイ契約を踏まえながら、下段に筆者のコメントを記しておこう。

- ① 「同氏(レイのこと;引用者)およひ其名代人等より多少の金額を借用し」  
当時の日本にとっては、100万ポンドの金額は「多少の金額」ではなかった。
- ② 「東京より大坂其他の間に設備する轍路の所得を以て返却可致」  
担保に関してはなんら述べていない。
- ③ 「築造方は我政府にて英国人を雇役し」

10) その内容と、彼と日本側の確認交渉の前段階の経緯については、林田「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」参照。

11) 以下日付のみ明記した交渉内容は、『大日本外交文書』(以下『外交文書』と略す)明治3年分による。

契約上はレイに雇用権があり、賃金支払いもレイを通じて行われることとなっていた。

④ 「其方法も都て我政府とレー氏と相談の上築造いたし可申積の約束」

両者で相談するという明文化された条文はない。

⑤ 「前書金額皆済の上は右所得といへども悉皆我金庫に収納致筋に」

この回答には、借入額、資金調達方法、すなわち具体的には公募あるいは私募、担保内容、利払いや償還方法、利率、および諸代理人のことに關する言及がまったくない。さらに③と④についてはレイ契約と矛盾することを述べている。すなわち、レイ契約の不理解、もしくは日本の担当者間で解釈や意見の不一致があったと考えられる。

ところが1870年4月25日（明治3年3月25日）付で英国のタイムズ紙に、シュレーダー商会を通じて日本政府公債がロンドン証券取引所で募集されるという広告が掲載された。この情報を彼が入手し、その内容が日本の威信を瑕つけるものだとして、6月22日（5月24日）にこれまでの経緯もあって皮肉を込め痛烈かつ露骨に日本側へ申し出を行った。

① 「些少ノ金高ニ日本全国ノ運上租税ヲ質ニ入レタリ、」

② 「天皇陛下開港場ニテ税銀ヲ取立ル君主タル權ヲ分ケ與ヘラレタリ如何トナレバ日本ノ公ケノ収税ノ場所ヲ質ニ入レ向後英国金貸ノ管轄トナレハナリ、」

③ 「レー氏倫敦ニテ日本政府分散或ハ金ニ缺乏セル旨全世界ニ布告シタル事、」

④ 「天皇陛下其君主タル權ヲ勝手ニ振フ事ヲ止メタレバ天皇陛下其名義アレトモ最早日本国ノ君主ニアラザル事偽ナカルベシ、」

⑤ 「倫敦ニテ金ヲ借集メタリ其出金ノ分合速ニ4分減シタリ右ハ日本政府ヲ信セズ且輕蔑セシ事明瞭ナリ、」

彼の主張をフォローすると、次のような構成となっている。

[1] 0.5～1億磅の高額ではなく、高々100万磅の額を借りるのに、（前述の「多少の金額を借用し」への皮肉である）

[2] 関税を担保として、（100万磅の担保には過大であるという）

[3] 倫敦で公募したと、いう点にまとめることができる。そこから

[4] 日本が資金不足に陥っていることを世界に公言し、（現に4%も公債募集価格が下落していた）

[5] 担保は関税、したがって関税徴収権をもレイや英国の出資者に委ねた、よって

[6] 天皇の統治権も有名無実化している、と展開した。

しかしここには、明白な誤解があった。すなわち関税を担保に提供することと、その徴収権自体をも委ねることとの間には決定的な相違がある。往々利払いや元金償還が滞って、提供した担保が没収されることがあるが、元来両者は峻別して考えなければならない。[5]

表Ⅱ. 『外交文書』に見る「レイ借款」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3冊 150 2年3月 <sup>12)</sup>	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)
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
588 11月12日 <sup>13)</sup>	【第1命令書】	鉄道建設資金百万磅借入方英人「レー」ニ委任 ニ関スル命令書
589 11月12日 <sup>14)</sup>	【第1約定書】	帝国政府と英人「レー」トノ間ニ締結シタル鉄 道建設資金百万磅調達ニ関スル契約書
608 11月20日	【第2約定書】	帝国政府と英人「レー」トノ間ニ締結シタル鉄 道建設資金調達ニ関スル追加契約書
610 11月26日	【第2命令書】	鉄道建設資金百万磅借入ニ関スル追加命令書
676 12月25日	我政府 OBC	英人「レー」ニ借入方ヲ委任シタル鉄道建設資 金受取方ニ関スル件
677 12月25日	我政府 OBC	英人「レー」ニ借入方ヲ委任シタル鉄道建設資 金受取方ニ関スル件
3巻 267 明治3年 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
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
277 5月24日	沢, 伊達等 OBC	鉄道敷設資金借入ニ関スル件
278 6月5日	外務省内廻章 附属書Ⅰ(6月1日付命令書) Ⅱ(沢, 伊達よりOBC宛書簡)	「レー」ニ対スル鉄道敷設資金借入ニ関スル委任 解除ノ命令書並ニOBCニ対スル資金借入ニ関ス ル委任書ノ書簡写廻覧通知ノ件

12) 日付は不明である。

13) 英文には日付と署名があるが, 和文にはなく草案の形である。

14) 英文には日付と署名があるが, 和文にはなく草案の形である。和文の日付は11日となっ  
ているが, 「追加契約書」(第2約定書のこと:筆者)には12日となっているので, 12日とする。



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	外国官判事町田民部等ヨリ米公使館通訳官宛書簡写送致アリ度旨申出ノ件
281 12月19日	英国公使館ニ於テ大隈, 寺島ト英国公使との対話抜書	鉄道建設及右借入れ資金償還ニ関スル件

表註：①収録箇所とは、『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』を多少簡略化した。

④枠で囲んだ文書番号は、レイ側とのやり取りではないが関連あるものを示す。

で議論を短絡的に飛躍させたのは、彼の勇み足であった。他方、100万磅の担保に、開港場の関税を供したのが過大であるという彼の指摘 [1] [2] は、後日レイとの解約交渉の際も問題となった。正論といえよう。

ところでこの文書に付随して、三つの【貼紙】と【下ケ札】があり、それぞれそれぞれの反応が異なっていて興味深い。【貼紙1】では、天皇の名誉が疵付けられたとして悲憤慷慨している。「天皇陛下を名ありて実なしとは何等の過言何等の無礼そ厳に責めて斥くへし」とエキサイトし、交渉相手の民部省がその責め的一端を担うべしと指摘している。

【貼紙2】は、「東京横浜間の鉄路約束は速に取消しの御談判相成度」と解約・破棄交渉を明言しつつ、彼の「過言の分は其罪を責めて謝罪させ候様有之度候」とレイ借款の当事者と思しき反応を示している。

【貼紙3】では、「倫敦新聞紙原本横浜に可有之速に探索取寄せたし」と事実確認を優先した冷静なコメントである。

7月5日（6月7日）、沢、寺島両名が「倫敦……新聞紙は約定の事実と大に齟齬いたし候廉不少」、したがって彼の誤解は近日中に解かれるであろうと返事した。同時に、彼からさらに申し出があった場合の応接法について太政官に伺い書を提出し、想定問答を作成している。8項目に亘っているが、「日本全国の運上租税を質に入れ」の詰問に「我未會全国の租税を質に入れず何そ一紙の新聞を信して猥に是等の語を咄く哉」と応えることになっていた。かくのごとく、彼への応対には気を配っていた<sup>15)</sup>。

少し間が空いて、8月23日（7月27日）付けで、日本人の手で鉄道建設を行う旨、ポートマンへ返事した「『外交文書』106」の写しを送るよう要請して、ポートマン免許交渉は

15) 小笠原長行が東京—横浜間鉄道が開通した明治5年9月まで「行方不明」だったことも、この間の事情が反映しているのではないかという推定も捨て難くなる。

幕を下ろした。

### 3. 公募に対する反応

レイが鉄道公債を、ロンドンで公募した情報を得たとき、日本側は驚愕すると同時に周章狼狽した。当事者である伊藤博文が大隈重信に宛てた手紙から、直後の反応を検討してみよう。長くなるが臨場感も伝わってくるので、1870年6月21日（明治3年5月23日）付けの手紙<sup>16)</sup>の全文を再録しよう。〔 〕内に、適宜筆者の簡単なコメントを記した。

借財破談之議種々熟議仕候処容易難至決極、明日尚集会可仕候筈に11番〔OBC〕と相約置申候。最指当緊要之事件は11番会社を政府之名代人に命〔レイに代りOBCを代理人に任命し〕、レー或は同人之名代人不日来着候へは為引合一切此方に応接可仕儀を相拒候事〔レイ本人あるいは代理人が来日しても、日本側は面会せず、交渉はOBCに任せる〕、彼之奸謀を防禦する之一策と奉存候に付、則別紙原訳書〔OBCへの命令書案と考えられる〕相認差出申候間御熟覽、民部卿へも御相談之上御調印明日中御送被下度奉願上候〔6月22日（5月24日）付けで沢、伊達がOBCに日本側の方針を伝え、6月29日（6月1日）付けで命令書を交付した〕。種々討論之末熟考仕候処、レー此地出帆之前金は同人親友に富豪之者有之候に付同人申合調達可致、兼而相話候而已ならず英公使へも同様相語候趣に而〔私的に資金を調達できるとレイは日本側のみならず、パークスにも語っていた〕、全く我を欺き帰国之上公然借財之体に行行、則別紙函面に相添居候新聞紙〔1870年4月25日付タイムス紙のこと〕にて普公布致候儀は意外之事と奉存候。且壺割二分之利足と取極置候儀は、友人且は己之有する金に無之而者予難取極筈に有之候〔私募債に対する12%の利子と、日本側は解釈していた〕処、新聞之上に推察仕候へは九分之利足に而三分は己之私益に致候心得に可有之、左すればコムシヨネル之職掌に於て不当に可有之、大凡是等之箇条を以責候時は自勝利可有之乎と洞識仕候〔鉄道建設担当者としての「乙」と、英国で資金調達を行う「甲」との斉合性を指摘している〕。且我政府に於ても命令書を与へ約定取極候節之意、レー今日之処置振りに及候儀とは不相心得、此儀は英公使も確証人に有之、決而彼も逃避可仕訳には参申間布奉存候〔パークスも当事者の一人で事情を熟知しており、協力は得られると考えていた〕。然処レーへ委任且約条取結候儀に付僕惶怕之心を生候儀有之〔「命令書」「約定書」締結の当初より、伊藤は疑念を抱いていたと述べている〕、

16) 前述のデ・ロングの痛烈かつ露骨な申し入れの前日に当たっている点も興味深い。

是は命令書並約定書と二様に相認渡候儀に付是を両般に用候も難計、彼固より奸猾之奴故如何様悪計を施候も不可期、予防之丈け之手は着置申度、夫故明日之飛脚船便にて我政府之見込は破談乎或は手形買揚乎〔「命令書」「約定書」破棄、あるいは公債買戻しを提案している〕両条之中に取極居候に付、11番に於て何時も応機之処置を致置呉候様相頼遣置申候〔OBCに事後処理を一任する〕。即今新聞之模様を以垂察仕候へは、第1之命令書にて金は相調右命令書はレーより他之バンク之手に売渡候形勢に被察申候〔「第1命令書」をレイが第3者に転売する危険性を憂慮している〕。此次はレー之権鉄道造築に付而外国機関者を指揮し事務を管轄する之権可有之様推考被仕候〔鉄道敷設権も転売する危険性がある〕。是以洞察仕候へは全く両般に分判仕候様成行可申、別紙新聞紙上に而御熟案奉願上候。明日より破談之事を11番会社に委任する之書面案に取掛可申筈に御座候〔レイ借款破棄の善後策をOBCと協議する〕。尤熟議之上命令書並約定に付破談に難至勢に御座候へは買揚之外術計無之〔破棄できなければ、公債買戻しが最後の手段となる〕、何の道会社に相託可申外は有之間布に付其都合に取掛可申候。御間暇も御座候へは於東京英公使へも御引合此害を避る之方略御尋下候は、傍以彼を鞠責可仕儀に而相当り申候乎と奉存候〔パークスを交えて善後策を講じたい〕。是は御都合次第に而可然奉存候。胸臆書上に而意味充分に難尽に付渋沢へ申含置候に付御聞取可被下候〔書面では十分に事情説明や意見交換ができにくいので、渋沢を派遣してその任に当たらせる〕。尤新聞並全体之事世間に流布仕候而は却而事を害候様可相成候に付御用心申上候迄も無之〔情報の外部へのリークを懸念している〕。 誠惶拜白<sup>17)</sup>

以上伊藤の事実確認、爾後の対策案をまとめると次のようになろう。

- [1] レイは鉄道建設資金を、「私募する」とパークスへも含めて語っていた。
- [2] 私募であるがゆえに、日本側は12%の利子を認めた。
- [3] 9%での公募との利鞘を稼ぐ行為は、レイの「甲」「乙」の立場の使い分けであり、斉合性に欠ける。したがって
- [4] レイとの契約を破棄し、新にOBCに建設資金の調達と鉄道建設の任務を委任する。破棄交渉もあわせて委任する。
- [5] パークスも当初から関与している当事者であり、協力は得られるであろう。
- [6] 契約破棄、あるいは公債買戻しを行いたい。レイ「命令書」転売を危惧している<sup>18)</sup>。

17) 『大隈重信関係文書』、第2冊、書翰番号125-17、pp.191~192。

18) 後述の法定記録【C16/676/S146】1870年12月30日ファイル分、pp.12~14に、この点に関し興味深い陳述がなされている。レイが英国での私的資金調達に失敗し、フランスのエルク

[7] OBCへの命令書原案作成を検討する。

[8] パークスとも意思疎通を密にし、善後策を協議したい。

その後のレイとの破棄交渉を勘案すると、「関税は、300万ポンド借入れに対する担保である」という主張以外、解約理由は全てここに出揃っている。また善後策もほぼこの書状の通りに進行していった。すなわち6月21日（5月23日）段階で、レイ借款破棄・OBCへの乗換え・パークスへの協力要請の基本方針は確定しており、その論拠や理論武装に関しても当事者間での理解はかなり共通していたと解釈するのが合理的と受取れる。前述のトロートマンへの対応も勘案すると、レイ借款の内容に不満・危険性を感じて事前に善後策を講じていたので、このような水も漏らさぬ素早い行動となったと推察できよう。

本節の議論を補強するため『明治前期』10巻にある「レイ借款」関係書簡と関連『外交文書』の内容を簡潔に表Ⅲ、表Ⅳにまとめた。先に引用した伊藤の大隈宛書簡は、『外交文書』278附属書Ⅰと内容がほぼ合致している。レイのミスを根拠に契約破棄を志向していたという踏み込んだ解釈が強ち否定しがたい仮説であることを示唆している。

表Ⅲ. 関連『外交文書』；参考

文書番号 年月日	発信者 受信者	文書の内容
277 6月22日 (5月24日)	沢、伊達等 OBC  鉄道敷設資金借入ニ関スル件	①レイはシュレーダー商会を通じて資金を公募した。 ②百万磅の抵当に関税と鉄道収入を充当と広告した。 ③約定の趣意に反するので、レイとの関係を破棄する。 ④OBCを代理人に任じ、公債の事務処理を依頼する。 ⑤必要な命令書は別に出す。
278 7月3日 (6月5日)	外務省内廻章 レーニ対スル鉄道敷設資金借入ニ関スル委任解除ノ命令書並ニOBCニ対スル資金借入ニ関スル委任ノ書簡写廻覧通知ノ件 附属書Ⅰ（6月1日付【命令書】） 附属書Ⅱ（沢、伊達より6月1日付【OBC宛書簡】）	①レイ本人or朋友から、300万磅を調達するという。 ②関税と鉄道収入を担保とすることに同意した。 ③レイの行動は日本の意向に反するので解任した。 ④OBCに公債処理、鉄道建設を依頼した。  ①願くは一体の約定を廃棄し証票の持主へ金子を返入せん。我利益を計り深く注意して取り計はれん。 ②是等の処置は都て足下会社の所存に相任す所なり。
281 12月19日	英国公使館ニ於テ大隈、寺島ト英国公使との対話抜書	鉄道建設及右借入れ資金償還ニ関スル件

ランジェ商会に5月31日～7月31日の繋ぎ資金の融資を申し入れた際、利益配分を取決め、事業参加に関しても同商会の同意が必要であると「日本利権」の一部を譲渡することで合意されていた。レイ契約を破棄しなければ、自主権確保は不可能だったことになる。日本が根幹のレイ契約を破棄しようとしたので、同商会も干渉できなかった。まさに伊藤の書簡にある不安の影が忍び寄っていたのである。

表Ⅳ. 『明治前期』10巻に見る「レイ借款」関係書簡「舊公債定約書」上冊

年月日	発信者 受信者	主要内容
1870年 2月26日	伊達, 大隈, 伊藤 レイ (倫敦)	①OBCへの書簡内容を通知 (『外交文書』676,677) ②「別項約書」(70年1月20日)を追認
2月7日	レイ (香港) 伊達大蔵卿	①代理人にトロートマンを指名した。 ②爾後の通信はトロートマン経由で。
4月12日	トロートマン 伊達	①代理人指名書を持参して, 面会を求めたが「公務多忙」で断られた。 ②モレルはレイとの契約により, 本日江戸到着。 ③パークスはモレルを大蔵卿等へ紹介し, 面会している。
4月30日	トロートマン 伊達	12日に書簡を渡したが, 未だ面会できず。 無視されている。
5月4日	大隈, 伊藤 トロートマン	①OBCより約定の金額振込みの報があれば, レイor代理人に面会する。 ②「別項約書」(1月23日)の1項は, 不確定ゆえ返還する。
5月10日	トロートマン 伊達	①前の手紙の内容は, 約定書や命令書の趣旨に違反する。 ②OBCへの振込み確認を待てば, 時間を浪費するのみ。 ③面会できず, 江戸を離れる。用の節はモレルを通じて伝えて欲しい。 ④不在中の技師への給料は, モレルを通じて支払って欲しい。 ⑤4月中のモレルの清算書を同封, 彼に支払って欲しい。
5月13日	伊藤, 大隈 トロートマン	①代理人選定は, 日本側に相談がなくレイの独断である。 ②OBCからの振込確認後, トロートマンの日本帰還を認める。 ③レイとの交信はモレルを通じて行う。 ④技師の給料, 清算書は建築師長 (モレル) と相談して決める。
5月14日	トロートマン 伊達	①「僕の目的は鉄道の成功を保期し, 務めて其経費を省減し, 日本政府に裨益せんとす。」 ②7月以前に面会できれば, 滞在を許してもらえば, 応諾する。
6月4日	横浜OBC 伊藤	倫敦のOBC本社頭取よりの通信 ①レイの請求→建築師長→日本の了承, OBCが事務担当。 ②機械や資材は, 搭載前に技師が証書を徴収する。 ③異存がなければ, 頭取推薦で技師を採用したい。
6月7日	伊達, 大隈, 伊藤 横浜OBC	①モレル提案の購入品リスト4万磅支払い了解 ②事務処理円滑化のため, 技師の了解のみで支払ってもよい。
6月17日	レイ 伊達, 大隈, 伊藤	①在英技師ホワイトを雇用 (購入材料の検査に当たる)。 給料年1500磅, 購入材料の2.5%の口銭を支払う。 ②レイ, プライアントの技師を雇用。
6月22日	卿輔 横浜OBC 「外交文書」 277に相当 (旧暦5月24日)	①レイはシュレーダー商会を通じて資金を公募した。 ②百万磅の抵当に関税と鉄道収入を充てると広告した。 ③条約の趣意に反するので, レイとの条約を破棄する。 ④OBCを代理人に任じ, 公債の事務処理を依頼する。 ⑤必要な命令書は速やかに付与する。
6月29日	伊達, 沢, 大隈, 寺島, 伊藤 シーボルト署名 「外交文書」278 附属書Iに相当 (旧暦6月1日)	①レイ本人or朋友から, 300万磅を調達するという。 ②関税と鉄道収入を担保とすることに同意した。 ③レイの行動は日本の意向に反するので解任した。 ④OBCに公債処理, 鉄道建設を依頼した。 ⑤OBCに命令書を発し, 幹事・代理人とし, 爾後の処理を依頼した。
6月29日	卿輔 OBC 「外交文書」278 附属書IIに相当 (旧暦6月1日)	①一切の約定を破棄し, 証書所有主に募金を還付する乎, 若くは便宜の 約束を設立して総額の証書を収買するを希望する。 ②貴社日本政府の利益を謀り, 熟慮審考して之を施行せよ。 ③公債期限中余等の代理人と為り, 正当なる建築首長を選任して之に商 議し, 建築職工及び他の人役を雇用せよ。
7月1日	レイ (倫敦) 伊達, 大隈, 伊藤	①日本側がトロートマンに不満なので, 代理人を解任した。 ②日本に行くべきだが, 英国での仕事が多忙で不可能である。 ③レイ指名の人物に異議あらば, 速やかに通告して欲しい。

7月22日	伊藤, 大隈 OBC	①6月3日発のレイの書簡2通を転送する。(レイと直接交渉しない。 ②レイは我等の氏名を公表して募集したが, 自ら直接行う方がよい。 ③付与した権限に照らして, 公債募集を中止して欲しい。
6月3日	レイ (倫敦) 伊達, 大隈, 伊藤	①3月31日70万磅をOBCに振込んだ。 ②残額30万磅は8月前には利息が生じない。その処理は指示を待つ。
6月3日	レイ (倫敦) 伊達, 大隈, 伊藤	①トロートマンを解任した。交信は直接行って欲しい。OBCでも可。 ②OBCがレイの代理人になった, 条約に違反しない。

表註：①配列は「舊公債定約書」上冊に従った。

②日付表示は西暦表示。

③内容説明では適宜ひらがな表記に改め, 略記を使用した。

#### 4. レイ借款破棄の根拠と日本側の対応

レイとの契約関係の破棄を志向した日本側の論拠は, 前述の伊藤の大隈宛て書簡, 『外交文書』, 『明治前期』を踏まえて整理すると下記のようにまとめることができる。

- [1] レイは建設資金を, 私募すると語っていた。英国で出資に応じる裕福な資本家を, レイは個人的に知っている。
- [2] 私募であるがゆえに, 日本側は12%の利子を認めた。
- [3] 9%での公募との利鞘を稼ぐ行為は, 「甲」「乙」の使い分けで, 斉合性に欠ける。
- [4] 関税を担保としたのは, 後日発行予定分を含めて300万ポンドに対してであり, 当座の100万ポンドのみに対してではない。
- [5] 100万ポンドを, 関税を担保に公募するのであれば, レイに頼らず直接募集する。

すなわち, 300万ポンドではなく100万ポンドを借入れるのに, 関税を担保とし, 公募したという2点を日本側は契約破棄の理由に掲げた。さらに3%の利鞘をレイが稼ぐ点に, 「甲」「乙」を使い分けて, 信義に反するのみならず斉合性にも疑問があるという。

公募でなく「私募」する, 担保としての関税は300万ポンド借入れ全体に提供するという論点に関して, 証拠としての書面がないと法廷で勝つ見込みは薄いと, OBC側に指摘された。さすれば, 唯一利鞘稼ぎの件が主張の最終論拠となる。

日本側はそのような文書を保有していなかったが, スミス (William Smith)・ノヴェリ (Augustus Henry Novelli) 対レイ・オズボーン (Sherard Osborn)・フェアバーン (Thomas Fairbairn) 訴訟, およびフェアバーン・オズボーン対レイ・スミス・ノヴェリ訴訟<sup>19)</sup>の

19) これら二つの法廷記録は, 英国国立公文書館で閲覧・複写できる。請求番号はそれぞれ【C16/676/S146】【C16/639/F55】である。そこには, これら5人の間の取決めに関するレイの解釈や予定, それに帰英後の行動とお互いが仲違いしていく過程, および訴訟が二つに分かれた経緯など興味深いことが縷々述べてある。

公判で、1869年12月1日（明治2年10月28日）付レイよりフェアバーン宛の手紙に「日本は18ヶ月以内にもう200万ポンドの借款を望んでいる」という趣旨の陳述が見出せる<sup>20)</sup>。

かくして以下『明治前期』によれば、1870年6月29日（明治3年6月1日）付で、レイへの命令書を破棄し、代理人関係も解任し、その上で新たにOBCに公債の処理と鉄道建設を依頼した。OBCに幹事・代理人として爾後の処理を依頼するという命令書を交付した。

OBCは、8月26日（7月30日）副頭取キャンベル（Patrick Campbell）から横浜支店に宛てた手紙で、公債の買戻しを試みたところ価格が高騰したこと、普仏戦争で公債市場が逼迫していること、および買戻しと同時に再発行を行うと日本政府の信用が落ちるという点を掲げて、買戻し策をこれ以上強行しないように忠告した。

日本側の主張を裏付ける書類はない上に、契約に際し「文意ヲ了知セスシテ……漫ニ印章ヲ捺シ」では通用しないとOBCのカーギル（William Walter Cargill）<sup>21)</sup>は9月23日（8月28日）付書簡で、日本側をきつく戒めた。かくしてロンドンでの予想される訴訟に備えるため、有能な事務弁護士マレー（Murray）とハチンス（Hutchins）をOBCが紹介し、日本は両名を雇った。さらに7月15日（6月17日）上野景範を特命弁務史に任命し、米国経由で派遣しOBCに日本側の意向を伝え、案件処理に当たらせることとした。彼は9月19日（8月24日）ロンドンに到着した。一方それでも、カーギルは、日本政府の信用問題を勘案し、訴訟よりも示談が望ましいと冷徹な判断を示していた。

日本側のレイ不信は根が深く、レイが雇った在英技師ホワイト（George Preston White）の経歴にも疑問を投げかけ<sup>22)</sup>、彼の年額1500ポンドの給料と資材購入代金の2.5%の手数料は高すぎると主張している。レイが雇用した外国人の来日もできれば拒絶したい。さらに枕木も技師長モレルは木製でよいと言っており、レイ主張の鉄製の必要はない。総括的に「務テ冗費ヲ省キ成功ヲ速ニシ、国内ノ物産ヲ盛大ナラシメンヲ企翹ス」と（9月24日（8月29日）伊藤、大隈、伊達よりOBCへ）。

ところで、レイ借款に対する日本側の態度には、鉄道敷設に関する自主権確保の問題は一切触れられていない。ポートマン免許に関する米国側との一連の交渉の過程で、また1869年12月17日（明治2年11月15日）の三条邸でのパークスとの会談の中で、明瞭に日本

---

20) 【C16/676/S146】1870年5月25日付ファイルのp.5。これは「第1命令書」交付の13日前に当る。

21) カーギルはレイとの解約交渉を側面援助するため、紛争処理のため英国に派遣される上野景範に同行した。彼の経歴と日本における功績との関係について、機会をあらためて紹介し、その背景を探っていきたい。

22) 11月28日付で、ホワイトの経歴に問題はなく、「善良ニシテ諸事ヲ全任ス可キ者」とスチュアートが返答している。

側は自主権の確保問題を認識していた。しかるにレイとの契約では、明確に建設・運営に関する管轄権がレイに属するとなっていた。すなわちこの問題を提起しても、係争に勝てる可能性はなかった。提起すればかえって日本国内でこの問題が顕在化し、レイ借款の交渉・契約締結の当事者の責任問題へと波及する恐れがあった。したがって日本側はこの問題を封印し、破棄事由として別の点から解約交渉に当たったのである。

参考として、関連文書のポイントを要約しておこう。

【1870年6月22日（明治3年5月24日） 外務卿沢宣嘉，民部卿伊達宗城よりOBC宛鉄道建設資金借入に関する件】（『外交文書』3巻，文書番号278）

①100万ポンド借入の件で，レイがとった行動を日本政府は不愉快に思っている。

鉄道建設資金の一部として，表立てない方法で調達し貸付けると信じていた。

②ところがシュレーダー商会を通じて，公募された。

関税と鉄道収入が，100万ポンドの担保として提供されている。

③これらはレイとの約定に違反し，日本政府は困惑している。レイは信用できない。

レイを日本政府の代理人となす命令書を破棄する。

④約定に基づく権利をOBCに付与し，代理人に命ずる。

レイによって引き起こされた事件については，改めて命令書を下す。

それまで代理人としての事務処理を，OBCに委託する。レイとの交信はOBCを通す。

【7月3日（6月5日） 外務省内廻章】（『外交文書』3巻，文書番号278）

イギリス人レイに対する鉄道敷設資金借入に関する委任解除の命令書写 並にオリエンタル銀行に対する鉄道敷設資金借入に関する委任の書簡写 回覧通知の件

〈付属書I：6月29日（6月1日）付右命令書写〉

①昨年11月12月に，レイが鉄道建設資金を貸すことを申出た。

江戸・横浜・神戸および敦賀の間に鉄道を敷設するため，総額は約300万ポンドになる。

レイ自らor友人の資金を合わせて融資するという。

②1869年12月14日レイと合意した。

100万ポンドを12年償還の条件で融資する。

直ちに鉄道建設に取掛り，5年以内に完成する。

レイらが，関税と鉄道収入を担保として管轄する。

③レイの説明では，この合意事項を有効にし，権威付けることが必要とのこと。

彼が用意した「命令書」に署名を求めた。「命令書」の内容を，そう説明した。

合意事項を単に形式的に確認するためのものであると受取った。

④然るに，その「命令書」は合意事項を確認するためのものとは全く関係がない。



実際は、両者間の新たな関係の基礎を形成している。

目的と意味は、我等の名義・費用・危険で、資金調達する権利を付与したものである。

- ⑤然るに、レイは付与された権利を不正に使用していることが明らかとなった。  
我等が名義で、ロンドンで公衆から100万ポンドの公債を募集した。  
故に、彼の行為は完全に無効となり、前述の合意事項は法的根拠をなくした。
- ⑥レイは、「命令書」により関税と鉄道収入の全額を100万ポンドの担保に供した。  
関税や鉄道収入の相当の部分を、担保として供するのではなく。
- ⑦かくてレイは我等の信用を失墜し、我等は彼の思慮や判断に全く信頼をおけない。  
彼の行動全体が、以前の陳述や我等の希望や意図に反している。
- ⑧昨年12月の両「命令書」に基づく、委任者としてのレイの地位を解任する。  
今後一切我等と関係がなく、過去の彼の行動も即刻これを廃棄する。  
これらは適切なことであり、日本政府の利益に適っている。
- ⑨この新たな命令書により、レイが我等の委任者であることを解職する。  
両「命令書」、両「約定書」により彼に付与した一切の権限や便益を剥奪する。
- ⑩この命令書により、OBCとその取締役会を、公債の償還期間まで代理人とする。  
以下の案件を処理する全権限を付与する。
- イ) レイやその代理人との係争に関する
  - ロ) 公債、利払いや元本償還、および担保の扱いに関する
  - ハ) 鉄道建設、それに必要な差配役・管理者・技師・その他の人材の任免
- ニ) 彼らに適当な給料を支払う
- ホ) 鉄道が完成するまで公債保有者のために契約を履行する
- ⑪1870年6月29日（明治3年6月1日）付けで、署名捺印した。  
伊達民部卿、沢外務卿、大隈民部大輔、寺島外務大輔、伊藤大蔵少輔  
《付属書Ⅱ；外務卿・民部卿等よりオリエンタル銀行宛右書簡写》
- ①7月20日（6月22日）付の書面と同日付の命令書により、OBCに代理人を要請した。  
公債保有者の権利と利益をあらゆる方法で熟考し維持することは日本政府の決定である。  
我等が名義でレイにより法的に交わされた契約は厳に履行する。  
可能なら全ての契約を破棄し公債所有者に資金を返還したい。  
さもなくんば、OBCが保証する最善の条件で、全公債を買上げたい。
- ②いづれにせよ、建設資金として正当な担保を供して新たな公債を発行する必要がある。  
鉄道建設が進行するに従い、経費に見合うよう50万ポンドずつ発行したい。

- ③他からの資金が得られれば、借入れようとは決して考えていない。  
真に必要な場合にのみ借り入れを行う。  
日本の利益を鑑みて、OBCが対処してくれることを希望する。
- ④上述の日本側の意向が好ましくない場合、公債所有者の立場で調整して欲しい。  
造幣寮に関する行動から、日本の意向に反する行動を決してしないと確信している。  
必要な技師等を採用し、鉄道の建設や維持および運行に当たらせよ。
- ⑤これらに関連する資金問題に対処するため要求があれば、命令書を発する。
- ⑥未調整の公共事業の完全な企画については今後相談していきたい<sup>23)</sup>。  
日本政府がOBCに委託した任務は次の3つにまとめることができる。  
「A」レイとの関係破棄に伴う係争の処理  
「B」レイが発行した公債の処理  
「C」日本での鉄道敷設

## 5. レイの反応

借款契約成立は、レイに莫大な利潤機会を約束したが同時に多大なる任務を負わせしめた。まずレイは、「乙」；鉄道建設担当、「丙」；鉱産物を指定・吟味すし中国に移送する役の両者を兼ねた代理人として、1870年1月23日（明治2年12月22日）付「別項約書2」でトロートマンを任命し、香港から2月7日（明治3年1月7日）付書簡<sup>24)</sup>で日本側にその旨通知した。爾後の連絡通信は、トロートマンを通じて行うよう要請した。

レイは鉄道建設の建築師長（Engineer-in-chief）としてモレルを任命し、さらに上海にいたダイアックやオーストラリアで水道や鉄道建設に従事していたイングランド（John England）<sup>25)</sup>らも雇った。その他に建築関係で技師、職長、現場監督、および作業員。運行（運転手、信号関係者など）、車両機械の保守点検や維持、経理などの事務関係と多様な人材を手配しなければならなかった。

英国に帰国した彼には、資材購入の仕事もあった。蒸気機関車、客車、貨物車、レール、枕木、信号関係機材、駅舎等々の規格や仕様の決定、メーカー選定と価格交渉、資材チェック、およびそれらの日本向け発送と。その中で、購入資材の検査に当たる技師としてホ

23) なおこの外交文書の翻訳は、英文に忠実でないところがある。

24) 本節の書簡はすべて『明治前期』10巻所収のものである。

25) 彼の経歴については*The Minute of Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, 53巻 pp.283~284に詳しい。

ホワイトを、給料は年額1500ポンド、購入材料の2.5%の手数料を支払うという条件で雇出した<sup>26)</sup>。2.5%の手数料という数字は、「第2約定書」に明記されており、レイはこの役務をホワイトに委任し、報酬も全額譲ったことになる。

最大の問題は資金調達であった。当初は私的募集を模索したが、思うように集められず、結局公募することとした<sup>27)</sup>。5年以内に建設予定の鉄道収入と関税収入を担保とした公債の募集広告が、1870年4月25日（明治3年3月25日）付でタイムズ紙に掲載された。総額100万ポンド、払込100ポンド当り98ポンド、2年据え置き、10年で償還、利率9%、鉄道収入と関税収入を担保とした日本政府公債が、シュレーダー商会を通じてロンドン証券取引所で募集されるという。

多忙を極めていたレイも、6月3日（5月5日）には異変に気付いた。1節で述べたようなトロートマンに対する日本側の冷酷な対応の原因は、彼個人にあると思ひ、3日付書簡で「代理人の役を解任した。以降の交信はレイと直接、あるいはOBCを通じて行ってほしい」旨伝えた。

さらに17日（5月19日）付けの書簡で購入資材の検査に当たる在英技師にホワイトを任命し、鉄道建設のためさらにレイン（Edmund Lane）、ブライアント（Frederic William Bryant）両名<sup>28)</sup>の技師を雇ったことも通知した。7月1日（6月3日）には、トロートマン解任を再述し、レイ指名の他の人物にも異議があれば直ちに通告してほしいとも加えた。本来はレイ自身が日本に戻って事実確認、意思疎通、細部の詰めなどを行うべきであろうが、英国での任務が多くそれもできないと述べている。7月29日（7月2日）、8月18日（7月22日）にも、レイは日本側に書簡を出しているが、資金振込みや雇用者リスト

26) 1870年6月17日付、レイより伊達・大隈・伊藤宛書簡による。『明治前期』10巻、p.22。

27) 公債発行に関する先行研究には、立脇和夫『在日外国銀行史』7章、T. Suzuki, *Japanese Government Loan Issues an the London Capital Market 1870-1913*, Chapter 2, および戒田郁夫『明治前期における国債発行と国債思想』2章がある。立脇はOBCとの関連で鉄道建設との関係を詳述し、鈴木は当時の英国側資料を駆使して資本市場の状況を踏まえた分析を行い、戒田は英国の新聞雑誌資料にも則りレイ側視点をも加味した。

先述したスミスやフェアバーンとの訴訟で、レイはこの前後の事情を詳しく開陳している。先行研究はこの法廷記録を取上げていない。レイが当てにしていたモリソン氏やコンソリデイトッド銀行からの私的な調達ができず、他の英国銀行にも断られ、フランスのエルランジェ商会に繋ぎ資金の融資を依頼した。最終的にシュレーダー商会がロンドンで日本の鉄道公債を発行することになっていく。この間のレイの解釈、苦悩、および行動を、別の機会にこれら一連の経緯を踏まえて整理し論述していきたい。

28) レインが土木学会準会員（68年入会）、ブライアントが機械学会会員（65年入会）であったことは判明したが、それ以上の経歴調査は進行していない。

という報告が主な内容である。この段階では、日本側の機嫌を損ねているらしいぐらいで、まさかレイ自身が解雇されようなどとは思ってもいなかったようである。

ところが、日本側の6月29日（6月1日）付「解任命令書」を同封した、9月6日（8月11日）付のOBCからの書簡をレイが受取った。「文中ノ譴責ハ無根ノ冤説」で名誉を毀損され「悲嘆スル所ナリ」。OBCを「信憑スルカ故ニ、此般ノ爭議ヲ罷メ、貴社ノ相当ト認定スル人物ヲシテ之ヲ査核セシムヘシト決心セリ」<sup>29)</sup>。レイにとっては、まさに青天の霹靂であったと推察される。命令書、約定書に基き鉄道建設に当たるため、資金を調達し、技師や労働者を雇用し、資材を手配するなど忠実に任務を遂行している、即ち非は全く自分にはないという信念を、彼は有していた。彼にとっては、このようにいわれなき事由で契約を破棄され、代理人を解任されるようでは、日本政府は信用を失うと警告するのは当然の言明である。これが9月15日（8月20日）、レイがOBCの頭取スチュアート（Charles James Fife Stuart）宛に出した書簡の内容である。

10月8日（9月14日）付の弁駁書は7項目にわたって自己の正当性を主張しているが、特に新しいことは述べていない。一方同日付OBC宛書簡では、次のように述べている。

- ① 「命令書」, 「約定書」を読めば、レイの行動を理解してもらえると信じていた。
- ② 「公に」「100万ポンドを」「関税と鉄道収入を担保に」募集したのは、「命令書」, 「約定書」に基く正当な行為で非難されるいわれは全くない。
- ③ このように不当にレイを解任することで、日本政府が信用を失うとOBCにとっても好ましくない。OBCに仲介を依頼したい。
- ④ 国債100万ポンドではなく「300万ポンドの担保としての」関税と鉄道収入という文言はどこにもない。

①②④では、自己の正当性を主張しているが、③ではある程度解任はやむをえない、甘受せざるを得ないという弱気の姿勢が窺える。既に日本政府が、代理人解任・契約破棄を決定しOBCがその交渉に当たり、日本との直接交渉の道が完全に閉ざされ、事情を説明し誤解を解く、あるいは幾分か譲歩し地位保全を図るという手立てが存在しなかった。OBCへの「仲介依頼」が一縷の望みだったといえよう。

最終的には、レイは法廷闘争という強硬手段、頑なな日本政府およびOBCの態度に屈して解任・破棄を甘受する、あるいは示談によりできるだけ自己の正当性を主張すると同時に違約金を可能な限り受取るというその中間の選択肢しかなかった。事実レイは、12月6日（閏10月14日）示談を受入れた。日本が支払った示談金のうち、レイが13,000ポンド、

29) 引用は『明治前期』10巻, pp.37~38。

シュレーダー商会が57,000ポンドを受取った。

## 6. OBCの行動

鉄道敷設に関し、OBCが公式文書に登場するのは、まずレイ借款成立直後の1870年1月26日（明治2年12月25日）付『外交文書』676、677である。借入れ総額のうち、70万ポンドを日本へ送り、30万ポンドを資材購入用にロンドンに留め置くというOBCへの依頼内容を伝えている。同時に横浜支店長ロバートソン（John Robertson）に、レイ借款に関する「命令書」「約定書」などの書類一切の写しを渡したことが述べられている。

1870年6月4日（5月6日）横浜支店から伊藤宛書簡<sup>30)</sup>で、スチュアートからの通信文の内容報告のうち、特に次の3点に留意したい。

- ① レイ請求の金額は、建築師長が点検し、日本政府の了解を得てから執行せよ。  
その事務はOBCが処理する。
- ② 機械や資材の発送には、建築師長の承諾書を必要とする。
- ③ 日本側に異論がなければ、OBC頭取推薦の技師を採用してほしい。

①②は、鉄道建設に関する管轄権のうち具体的な事務手続きに関する事項で、さほど問題とはならない。他方③は、お雇い外国人の採用に関する事項で、「第2約定書」の規定に抵触している。これはレイとの契約破棄・代理人解約という正式文書が発される前に、おそらく日本政府との合意の下にOBCもレイ契約を蔑にしようとしていた証拠といえよう。横浜支店からの手紙であることを勘案すると、4月（3月）初めまでには、OBCと日本側でこの方向で問題処理を図るという内約があったと考えることができる。すると、1節で述べた、4月12日～5月14日のトロートマンに対する日本側の態度も矛盾なく説明できる。

かくして日本政府は、6月22日（5月24日）付で、代理人としてのレイを解任し一連の契約を破棄するとOBCに正式に通達し、6月29日（6月1日）付で、前述の「A」（レイとの関係破棄に伴う係争の処理）、「B」（レイが発行した公債の処理）、「C」（日本での鉄道敷設）という3つの任務を委託する新たな命令書を発行した。

その後レイが日本側に送った文書はすべてOBCに送付され、レイとの係争処理はOBCに全面的に任された。すなわちトロートマン解任、70万ポンド振込みという内容の6月3日（5月5日）付書簡2通は、7月22日（6月24日）に転送された。ホワイトの助言によ

30) 『明治前期』10巻, p.22。

りブライアントやレインを雇ったこと、レールの資材やゲージについてなどの内容のモデル宛7月29日（7月2日）付書簡、雇用外国人数は絞り込んでおり人選は任せてほしいという内容の同日付日本側への書簡は、9月24日（8月29日）にその写しが送られた。10月8日（9月14日）付の解任命令書に対するレイの弁駁書、同日付でOBCに日本との仲介を依頼した内容の書簡（この中で解任が不当だと縷々述べている）は、横浜支店次席ラッセル（J.Russell）から日本側に12月12日（閏10月20日）転送された。

8月26日（7月30日）付OBC副頭取キャンベルから横浜支店への手紙では、公債買戻し状況と訴訟に備え有能な弁護士を雇った旨の報告のみである。OBCは、まだレイと全面的に、正面に出て争う体制とはいえない。

6月22日、29日付のレイとの契約破棄・代理人解任、および前述の「A」「B」「C」三つの任務をOBCに委託する命令書を受取りはしたが、正式に承諾することをOBC理事会は未だ控えていた。レイからの15日発信の書簡の直後、9月19日（8月24日）米国経由でカーギルと上野景範が到着し、日本政府の意見と趣旨を十分にOBC役員に説明した。「此ニ於テ料理員（役員のこと）等日本政府ノ幹事タルヲ承諾シ、日本政府ニ代リテ募債ヲ措置シ、一切其会計事務ヲ処置セントス」<sup>31)</sup>。経緯や状況も把握し、日本側の意向を十分に確認でき、理事会の賛同も得られたので、「A」「B」「C」の任務を基本的に受けることに決定した。かくして、レイとの係争はOBC主導で、弁護士マレーとハチンスの両名で訴訟に備え、頭取スチュアートが前面に立つこととなった。

首脳陣の意思決定に基き、OBCのレイへの対応は厳しく一貫していた。9月22日（8月27日）付、スチュアートからの書簡で見てみよう。

- ① レイから日本との仲介を依頼されたことに対し、「日本政府ノ幹事ナルカ故ニ、足下ノ希望スル今般ノ争論ヲ決判スルノ任責ヲ負荷スルヲ承諾スル能ハス」<sup>32)</sup>と、OBCは日本の幹事となったので仲裁できない旨断言した。
- ② 関税と建設予定の鉄道収入を担保とするのは、300万ポンドの借入れに対してである。確かに100万ポンドと明記されているが、建設予定路線の総費用を概算すると300万ポンドになる。そのうち100万ポンドを、友人から調達すると日本政府に約束している。
- ③ 日本政府の意思は、300万ポンド借入れに対する担保である。

31) 『明治前期』10巻, pp.39~41のスチュアートの横浜支店長宛, 10月10日（9月16日）付書簡からの引用。OBC経営陣の意思決定過程の経過とその前後の行動に関しては、この書簡が参考となる。

32) 引用は『明治前期』10巻, pp.38~39。

- ④ 公募した点、100万ポンド借入れに担保を提供した点は上述の経緯と矛盾している。
- ⑤ かくして6月29日の命令書が発せられた。レイは、解任命令を前提に思考し、今後の行動をせよ。資材購入と技師等の雇用は、OBCが全力を尽して事後処理を行う。レイは引継が順調に行われるように取り計らいなさい。
- ⑥ 解任を甘受し、請求書明細を送るか、あるいは日本政府を控訴するか選択せよ。

前述のレイの弁駁書を踏まえた10月21日（9月27日）付書簡も強硬だった。日本政府を控訴する理由書を送付せよとした上で、「足下或ハ自私ノ約定人ト為リ、或ハ日本政府ノ幹事ト為リ、一人ニシテ兩職ヲ兼ネ行ヒ、之ニ加フルニ全額費用三分一ノ金額ニ、日本政府ノ海関税ヲ抵当ト為スハ抑モ復タ何ノ故ソ」と詰問している。「抑此百萬ハ日本政府ノ意哀ニハ、蓄財家ヨリ私借スヘシト思考セシノ金額ナリ。」その上で、日本は「世上ノ市場ニ慣行スル理財ノ方法ヲ熟知措置」<sup>33)</sup>できないので欧州各国と同じ扱いは過酷であると、この点で日本の代理人として情状酌量を求めている。最後に、レイは罷免された旧幹事、OBCは全権を委任された新幹事であると突き放した。かくして12月6日の示談となる。

他方カーギルは、9月15日のレイからOBCへの、22日のOBCからレイへの書簡を同封した次のような内容の手紙を、間髪を入れず9月23日（8月28日）付で横浜支店長；ロバートソンに出した。レイとの係争に備えるには、OBC経営陣、ロンドンの担当弁護士、横浜支店、および日本政府の水も漏らさぬ連携体制が不可欠であるから。

- ① 19日上野景範とロンドンに到着し、案件処理に尽力し、良策を思考している。
- ② 頭取からの支店長宛書簡を通読。支店長が事情を把握し、将来の難事を察知と賞賛。
- ③ 利害関係なき弁護士が公平に判断でき、望ましい。マレー、ハチンスと相談した。
- ④ 「レイとの関係断絶」、「公債を償還し募集停止」をマレー、ハチンスが忠告した。
- ⑤ 「日本へ12%で貸与、公債所有者へ9%の利子を払う」が議論すべきポイントとなる。
- ⑥ レイの訴状や書簡を熟読し、損得計算をすべきである。
- ⑦ 日本政府の信用問題を勘案すると、訴訟より示談の方が望ましい。
- ⑧ 「其布告ノ文意ヲ了知セスシテ、漫ニ印章ヲ捺シ」は法廷では通用しない。
- ⑨ 「募集予定300万磅」の文言が「約定書」「命令書」or他にあるのか。書面での主張の裏付けがほしい。
- ⑩ 信義の問題、約束堅守の点で、OBCは日本政府の幹事となった。

「抑モ外国ニ於テ一旦公布セシ文書ヲ容易ニ廃止シ、之ヲ称シテ齟齬不実ノ者ト為セハ、則チ之ニ関係セル世人ノ信憑ヲ失フ」<sup>34)</sup>と忠告し釘を刺している。経緯の把握はほぼ完璧

33) 引用はいづれも『明治前期』10巻, pp.44~45。

34) 引用はすべて『明治前期』10巻, pp.35~37の書簡による。

表V. 『明治前期』10巻に見る「レイ借款」関係書簡「公債定約書類」第二冊

年月日	発信者 受信者	主要内容
1870年 7月29日	レイ モレル	①ブライアント、レイ以外の雇用員数通知。ホワイトの助言による。 ②レール等の資材は1級品で、価格は英国と同じ。 ③軌間は3フィート6インチとする。 ④Wの印度での経験に照らして、枕木は鉄製とする。
7月29日	レイ 伊達、大隈、伊藤	①30万磅をOBCに振込んだ。8月1日から使用可能となる。 ②レールを受取り、BL兩名と雇用契約を結んだ。 ③雇用外国人数は絞り込んでいる。人選は任せて欲しい。
9月24日	伊藤、大隈、伊達 OBC	①レイから日本やモレルへの書簡の写しを送った。 ②Wの経歴に疑義有り、調査依頼、解職しても可。 ③Wの年1500磅の給料と資材購入代金の2.5%の口銭は高すぎる。 ④レイの雇用外国人の来日をできれば拒絶したい。適切な処置を依頼。 ⑤木製レールで可とモレルも言っている。 ⑥務て冗費を省き……、国内の物産を盛大ならしめんを企翹す。
8月18日	レイ 伊達、大隈、伊藤	①契約济技師等の氏名、給料、支度金、家族への支給金等を通知。 ②日本での給料はOBCから支払われる。 ③「建築工師ノ技量ヲ記載スル証書ノ副本ヲ併進シ」た故信任されたし。
8月26日	OBCキャンベル 横浜OBC	①若干公債を買戻した。価格高騰、96~97での買戻しが良策であろう。 ②公債買戻し~再発行は政府信用を落とすことになる。 ③普仏戦争により公債市場が逼迫している。 ④訴訟に備え、優秀な事務弁護士を雇った。 マレー (M), ハチンス (H) ⑤倫敦在留ノ官員ニ其權ヲ付与スルノ書簡ヲ送致セハ事充分ナル可シ。
9月23日	W.カーギル (倫敦スレッド ニードル街)  J.ロバートソン (横浜OBC)  9月15日書簡(レイ 発)、22日書簡 (S発)を同封	①19日上野景範倫敦到着、案件処理に尽力、良策を思考。 ②頭取→R書簡を通読。事情を把握し、将来の難事を察知と賞賛。 ③利害関係なき弁護士が公平に判断でき、望ましい。MHと面会。 ④「レイとの関係断絶」「公債を償還し募集停止」をMHが忠告。 ⑤「日本へ12%で貸与、公債所有者へ9%の利子を払う」議論すべし。 ⑥レイの訴状や書簡を熟読し、損得計算をすべし。 ⑦政府の信用問題があり、訴訟より示談の方が望ましい。 ⑧「文意ヲ了知セスシテ…印章ヲ捺シ」では通用しない。 ⑨「募集予定300万磅」の文言が約定書、命令書or他にあるのか。 ⑩信義の問題、約束堅守の点で、OBCは日本政府の幹事となった。 「抑モ外国ニ於テ一旦公布セシ文書ヲ容易ニ廢止シ、之ヲ称シテ齟齬不実ノ者ト為セハ、則チ之ニ関係セル世人ノ信憑ヲ失フ」と忠告。
9月15日	レイ C.スチュアート (OBC)	①解任命令書同封の9月6日発の書簡を受取った。 ②「譴責ハ無根ノ冤説」で名誉を毀損され、「悲嘆スル所ナリ。」 ③OBCを「信憑スルカ故ニ、此般ノ争議ヲ罷メ、貴社ノ相当ト認定スル人物ヲシテ之ヲ査核セシムヘシト決心セリ。」 ④契約、命令に基く行動しており、非は全くないと自己の正当性主張。 ⑤解約によって日本政府は信用を失うと警告。 ⑥雇用した技師等は優秀である。Wも名声が高い。
9月22日	スチュアート レイ	①日本政府の幹事だから、レイと日本の争議を仲裁できない。 ②鉄道建設総費概算は300万磅。その担保が関税と鉄道収入である。 ③6月29日解任命令を前提に思考・行動せよ。 ④資材購入と技師等の雇用はOBCが引継ぐ。 ⑤解任を甘受し請求書明細を送るor日本政府を控訴するか選択せよ。



鉄道における日本側自主権の確立過程（林田治男）

10月10日	スチュアート 横浜OBC幹事	①レイは書面での要求を未だ行っていない。 ②6月22, 29日の公書, 命令書に対する委任承諾を保留していた。 ③カーギルと日本理事官から日本の意向を確認し, 委任を承諾した。 ④募債を措置, 会計事務を処置, 鉄道建設に尽力, 最良の方法を審問。 ⑤資材購入と技師等の雇用の引継ぎを適切に処理し, 満足している。 ⑥関税と鉄道収入を担保に300万磅の国債称募希望を了解している。 ⑦公債買戻しは慎重に処理したほうがよい。 ⑧T書簡は無視。6月17日付レイ書簡へ日本の返答は, レイに渡さず。 ⑨モレル他レイ選任の技師は優秀, 契約を引継ぎ建設に従事させよ。 ⑩技師職工との契約変更は次の募債新法に準拠せよ。 ⑪買戻した国債額は99400磅にしかならなかった。
12月12日	Jラッセル (横浜 OBC) 伊達, 大隈, 伊藤	①6月29日付の解任命令書に対するレイの弁駁書, その他2通を同封。 ②レイ側に立たず日本政府の代理人として行動と決議した旨の書簡抄。
10月8日	レイ 【弁駁書】	①解任命令書は締結した条約に違反し, 日本は信用を失墜する。 ②命令, 約定に忠実に行動したとし, 7項目に亘って論駁している。
10月8日	レイ OBC料理員	①命令書, 約定書を読めば, 行動を理解してもらえると信じていた。 ②「公に」「百万磅を」「関税と鉄道収入を担保に」募集したのは正当。 ③日本政府が信用を失うとOBCにも好ましくない。仲介を依頼。 ④国債300万磅の担保としての関税と鉄道収入という文言はない。
10月21日	スチュアート レイ	①日本政府を控訴する理由書を送付せよ。 ②日本は世上の慣行を熟知してないので欧州各国と同じ扱いは過酷だ。 ③約定人と幹事を使分け, 1/3の金額に担保を供した理由は如何。 ④百万磅を蓄財家から内々に調達すると日本側は信じていた。 ⑤レイは罷免された旧幹事, OBCは全権を委任された新幹事である。
1871年 1月25日	ラッセル 伊達, 大隈, 伊藤	①ホワイト雇用の件, BL兩名婦英の件通知。 ②鉄道建設と国債処理のためカーギルが来日予定。
1870年 11月28日	スチュアート 伊達, 大隈, 伊藤	①Wの経歴は問題なく「善良ニシテ諸事ヲ全任ス可キ者ナル。」 ②BL兩名の婦英は残念である。理由は不明。 ③レールは鋼鉄製（普仏戦争で調達困難）でなく, 鉄製とする。 ④モレルの説を紹介, カーギルの職務を説明。
1871年 2月23日	ラッセル 大蔵卿	公債所有者への利子払い, 精算書。保険, 運送, 梱包代を含む。
4月26日	ラッセル 大隈参議	①OBCからの書簡, シュレーダーよりの精算書, その他を送付する。 ②8月1日の利子払いの準備をせよ。
2月28日	スチュアート カーギル (横浜 OBC)	①半年分の公債利子を払ったので精算書を送る。大蔵省の許可を得よ。 ②百万磅の振分: 鉄道機械30, 造幣寮地金30, レイ等への違約金7, 楮幣約定書9, 証書収買の交換兌本10.6, OBC保管13.15万磅 ③ワシントンの伊藤 (岩倉使節団) へ清算書写しを送付。
1870年 4月23日	レイ, およびシュ レーダー (公債事 務代理人)	【百万磅公債証書訳文】 ①1869年12月14日付第1命令書 大蔵卿, 民部卿, 大蔵大輔, 大蔵少輔署名入り ②1869年12月28日付第2命令書 大蔵卿, 民部卿, 大蔵大輔, 大蔵少輔, 及外務卿, 外務大輔署名入り 平時戦時の別なく, 死亡の場合相続人に, 公債所有者の権利がある。 ③1~10条で構成。公債事務代理人は倫敦シュレーダー商会。 ④71年2月1日利払い開始, 73年8月1日5万磅づつ元本償還開始。 ⑤関税と鉄道収入を抵当とする。

表註: ①配列は「公債約定書類」第二冊上冊に従った。

②日付表示は西暦表示。

③内容説明では適宜略記を使用した。

で、状況判断も冷静で、日本側に対する忠告も鋭敏である。

10月10日(9月16日)付スチュアートから横浜支店長宛の書簡には、OBC理事会の決定、ロンドンでの状況説明、日本への訓令や指示が以下のように記されている。

- ① レイは書面での要求を未だ行っていない。[10月8日に弁駁書を提出した。]
- ② 6月22日・29日発の日本政府の公書、命令書に対する委任承諾を保留していたが、カーギルと上野から日本の意向を確認し、委任を承諾した。
- ③ 募債を措置、会計事務を処置、鉄道建設に尽力、最良の方法を審図する。
- ④ 資材購入と技師等の雇用の引継ぎを適切に処理し、満足している。
- ⑤ 関税と鉄道収入を担保に300万磅の国債称募希望を了解している。
- ⑥ 公債買戻しは慎重に処理したほうがよい。
- ⑦ トロートマン書簡は無視する。6月17日付レイ書簡へ日本の返答は、レイに渡さず。
- ⑧ モレル他レイ選任の技師は優秀だから、契約を引継ぎ建設に従事させよ。
- ⑨ 技師職工との契約変更は、次の募債新法に準拠せよ。
- ⑩ 買戻した国債額は99400ポンドにしかならなかった。

12月12日(閏10月20日)、横浜支店のラッセルが、解任命令書に対するレイの弁駁書、その他2通と、OBCがレイ側に立たず日本政府の代理人として行動すると決議した旨の書簡抄を同封した。

11月28日(閏10月6日)、問い合わせのホワイトの経歴は問題がない、レインとブライアントが帰英したのは残念である、レールは鋼鉄製でなく鉄製とするなどと、スチュアートが日本側に連絡した。また71年1月25日(12月5日)、ラッセルが日本側に、ホワイトらの件を通知し、鉄道建設と国債処理のためカーギルが来日予定であることを伝えた。

## 7. OBCの承継と日本側自主権の回復

日本政府が、レイとの係争や事後処理に関しOBCに委託した任務を再述しよう。

「A」レイとの関係破棄に伴う係争の処理

「B」レイが発行した公債の処理

「C」日本での鉄道敷設

これら全てを引き受けると、OBCはレイの利権を事実上横取りしたことになる。「A」については、上野景範のロンドン到着～OBC役員会での事情説明という慎重な過程を経て、全面的にレイと戦う体制を整えていった。「B」については、結果的に公募した9%公債を継承することとなった。しかるに「C」については、法人としてのOBCではなく、

頭取スチュアート、差配役カーギル、横浜支店長ロバートソンの3名に70年12月15日（明治3年閏10月23日）付けで代理人権が付与されている<sup>35)</sup>。さらに外国人雇用に関しては、日本政府と直接契約し、賃金も日本政府が支払うこととなった。これらの点でレイ契約から内容が変質しており、自主権の一部が日本側に回復されていった。このように条件の一部を変更することで、レイから「契約を奪取された」廉で非難・提訴されたりする危険性を避けることができた。

確かに解約の表立った理由としては、開設予定路線の予想建設費用300万ポンドではなく100万ポンドを借入れるのに関税を担保としたこと、日本側に事前に語っていた私募ではなく公募したという2点を掲げた。解約交渉の過程では、鉄道敷設に関する自主権確保の問題は一切触れられていない。ポートマン免許に関する米国側との一連の交渉の過程で、また1869年12月17日（明治2年11月15日）の三条邸でのパークスとの会談の中で、明瞭に日本側はこの問題を認識し議論していた。他方レイ契約では、明確に建設・運営に関する管轄権がレイに属するとなっていた。すなわちこの問題を提起しても、係争に勝てる可能性はなかった。逆に、提起すれば日本国内でこの問題が顕在化し、レイ借款の交渉・契約締結の当事者の責任問題へと波及する恐れがあった。したがって日本側は、この問題に封印し、破棄事由として別の点から解約交渉に当たったといえる。かくして曲折を経ながら、OBCの全面的協力を得てレイ契約を破棄することに成功した。同時に自主権の一部を確保するに至った。

レイ契約の枠内だと、OBCは単なる為替業務に携わるのみであり、日本政府は自主権確立が儘ならない。OBCは旧幕時代の横須賀製鉄所借款の借り換え問題、大阪造幣寮の建設と管理運営という実績があり、維新政府の信任は厚かった。先述したように、1870年1月に横浜支店長ロバートソンは「命令書」「約定書」などの書類一切の写し<sup>36)</sup>を受取っている。彼は、レイ契約そのものに内在する問題を指摘し、鉄道建設問題でレイに出し抜かれ為替業務に従事するのみでは不満なOBCの姿勢をにじませた。「公募」「過大なる担保」「3%の利鞘」を争点に、レイ契約を破棄しそれを継承することは「自主権」の一部を日本へ譲渡しても、OBCにとってはビジネス・チャンス拡大する絶好の機会であった。ただしレイとの交渉では、表面上日本を押し立てて自らは黒子に徹する必要があった。さもないと、レイと利害を共有する当事者達も表舞台に登場し、泥試合となる危険性があっ

35) 『工部省記録—鉄道の部』第4分冊, pp.184~185所収のスチュアートの後任キャンベルの横浜支店トムソン宛手紙参照。詳しくは、林田「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」参照せよ。

36) 為替業務従事のみだったOBCが関連書類一切を受取ったことに、違和感を生じる。

た。日本政府の意向確認、係争への準備態勢の整え方、代理人に徹した言動など間接的にOBCの隠された意向を物語っている。

他方1872～73年の「7分付き外国債発行」問題で、当初OBCを回避し米国での調達を試みたり<sup>37)</sup>、鉄道差配役カーギルの任期満了～帰英に際し後任を置かなかつたりした日本政府の行動は、OBCの過度のコミットメントを回避しその頸木を軽減しようとした証拠と考えられる。かくの如く、維新政府は自主権確立を模索していたといえよう。

参考として、各契約の基本事項の比較表を、造幣寮<sup>38)</sup>を含めて作成した。貨幣制度の整備確立を目的とした造幣寮開設問題と対比させると、外国人の雇用権についてほぼ類似の条件を踏襲し、指揮命令系統については教訓を活用していることが見出せる。□枠は重要な自主権回復に関連する変化点を示している。

## 8. アルゼンチン、タイとの比較；補論

自主権の確保については、アルゼンチンに関する今井『アルゼンチン鉄道史研究』、タイに関する末廣『戦前期タイ鉄道業の発展と技術者形成』と柿崎『タイ経済と鉄道—1885～1935年』の先行研究が格好の比較材料となる。草創期の日本と比較するため、表を作成したので参考にしてほしい。

今井によれば、日本とほぼ同時期のアルゼンチンに関しては、開発のための鉄道建設であった、建設のみならず運行・監理も外国資本に委ねた、ブエノスアイレス州債の利払いを約30年間滞納していたなどと著しいコントラストがある。人材育成や資材の国内調達という面でも、自立化は困難だった。

さらに政府の、鉄道会社に対する7%の収益率の保証<sup>39)</sup>、および一定率以上の収益率が上がった場合の運賃決定に対する介入権は、モラル・ハザードを引き起こした。関連投資が非効率的な場合でも、最低収益率が保証されているので、積極的に過剰な投資を行う誘因となった。くわえてなまじ効率的な経営により収益率を上げたら運賃決定に介入されるので、鉄道会社には経営改善のインセンティブが全く機能しなかった。すなわち過大投資と非効率経営の温床となった。沿線の土地提供も鉄道敷設の思惑を呼んで、買収は政府に

37) この間の事情は『明治前期』10巻の後半に詳しい。最終的にOBCが引き受けたが。

38) 大蔵省編、『造幣局百年史』より作成した。

39) 州債の利払いを滞らせたという契約不履行の事実が、国際資本市場での信用をなくし、収益率の保証がなければ建設資金の調達が不可能であるという事態を招いてしまったといえる。日本が9%国債の元本償還・利払いを粛々と実行したのと好対照である。

表Ⅵ. 各契約の基本事項の比較

	ポートマン	H. N.レイ	OBC引継	造幣寮
根拠 年月	旧幕臣；小笠原長行交付の免許 慶応3年12月	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	OBCとの貨幣鑄造条約 明治2年6月
建設予定 路線	江戸－横浜	東京－横浜，東京－兵庫，琵琶湖－敦賀と列記	レイ契約を引継ぐ。	大阪，鑄造貨幣の品質の向上と統一のため
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。	①人選はOBC。 ②雇用契約は日本と。 ③賃金は日本が払う。 レイ契約から実質的に変更された。	①OBCに委託 ②賃金支払；日本→OBC→外国人
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。 (ホワイト担当)	①日本がOBCに委託。 ②手数料2.5%支払。 直接はポールが担当	①グラバーから香港の造幣機械を購入 ②外人首長の意見が重要
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。	日本政府が支弁する。
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	①OBCではなく，頭取等3名に付与 ②鉄道差配役カーギル，M5年OBCから転籍，専従。 ③カーギル退任後は空席。	①日本人長官と外人首長の意見対立多し。 ②指揮命令系統不備により機能不全となる。
備考	①米国所有。 ②免許は独占的排他的と規定。 ③土地は賃貸	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に初年から2.5，2，1.5万弗の定額支給。鑄造額の0.1%も支払う。組織構成は改善される。

とって大きな負担となった。同時に鉄道会社にとっては膨大な含み資産を確保できた<sup>40)</sup>。

ところで鉄道敷設と同時に潜在需要が顕在化する可能性がある場合は，収益率保証によ

40) GSRは今井『アルゼンチン鉄道史研究』pp.57～60，CARは同書pp.61～66参照。

る資本誘致は必要ない。収益率の保証は、開発型の鉄道建設であることを意味している。さらに州債利払いの滞納は、後年投資誘因を著しく阻害し、外国資本に対しより有利な条件を提示せざるをえなかった。

表Ⅶ. アルゼンチンの鉄道敷設権の概要

	Great Southern Railways	Central Argentine Railways
契約年月 契約の裏付	1862年6月 ブエノスアイレス州政府と英国商人ラム 【ブエノスアイレス港の関税収入が事実上の担保】	1863年3月 連邦政府と米国人ウィールライト 【ブエノスアイレス港の関税収入が事実上の担保】
路線 後背地の特徴	ブエノスアイレス～チャスコムス間の70マイル 【牧畜業が盛んで、輸出品の主たる供給地であった】	ロサリオ～コルドバ間の250マイル 【人口過疎で開発も進行していない、先行投資的色彩が強い】
建設費 収益性	① 1マイル1万ポンド以内で建設 ② 投下資本総額に対して7%の収益率を40年間保証する。	① 1マイル0.64万ポンドの建設費 ② 投下資本総額に対して7%の収益率を保証する。
資金調達	③ ラムがベアリング、ロバートソン両商会からの出資を取り付ける。 ④ 75万ポンドの株式発行。 ⑤ 65.15万ポンドでビート・ベッツ社に建設委託	③ ウィールライトが英国資本の受入れに成功した。 ④ 1600万ポンドが必要
建設・運営	ビート・ベッツ社が建設	
技術者	① 工事の統括・監理はランボール技師 ② 1.4万ポンドが支払われた。	
車両・資材	① 輸入資材の関税は免除 ② 会社資産は非課税 ③ 免税期間は40年	① 輸入資材の関税は免除 ② 会社資産は非課税 ③ 免税期間は40年
その他	① 州政府は運賃決定に一定の介入権 ② 建設総額の120%で買収可能	① 収益率が15%以上だと運賃決定に介入権 ② 線路を中心に10km幅の土地を提供 ③ ロサリオ、コルドバで約75平方kmの土地を提供 ④ 合計35万haの土地を提供した。 【連邦政府は土地買収が負担となった。】

- ① 1824年英国資本によるブエノスアイレス州債購入も、約30年間利払を滞納していた。  
 ② 鉄道建設では、資本受け入れ、資材調達、技術導入で大きく英国に依存した。  
 英国の投資も鉄道が中心であった。

表Ⅷ. タイの鉄道敷設状況

	1885年英国案	1888年パンチャード調査 (英国土木会社) ベートゲ調査(独官吏土 木技師, クルップ社顧問)	ブラチャット親王時代 (1917~32年)
基本的特徴		英国の建設会社, 独人技 師という二重体制	①国民経済的視点の政策, 植民地化防止⇒経済発展 ②親王が総裁となる(タ イ人がトップになった)。 ③鉄道が「幹」, 自動車が 「枝」(道路局も管轄下に)
路線など	モールメイン(ビルマ) ~ターク~チェンライか ら雲南へのルート 【植民地化政策の一環】	バンコク~コーラート線 【標準軌間】  【メコン中流域の交通整 備】	①1920~30年で南北両線 の軌間統一【メートル軌】 ②隣国との連絡構想 ③南北鉄道局の合併
資金, 収益 構造		タイの自国資金	20年代から貨物収入が旅 客収入を上回る。
建設・運営		①当初, 英国キャンベル 社建設。独人は工事や運 輸の監督。 ②96年以降鉄道局が直接 担当 97年アユタヤまで開通。 00年全線開通。	設備近代化を図る。 電信, ディーゼル機関 車
技術者		独人技師	①17年対独宣戦布告によ り独人技術者を追放した。 ②18年より鉄道奨学生制 度を実施
車両, 資材		英国人商人の不正もあつ た。	①機関車は完成品輸入。 ②他は台車と車台を輸入。
その他	①建設困難な場合, 統治 能力にクレームがつく。 ②利益が出れば徹底して 追求される。 ③線路の片側20マイルづ つの土地で鉱山開発・森 林伐採件を要求。 【タイの独立が脅かされる として拒否】	①英国調査会社に余分な 費用を請求された。 ②96年英国建設会社に賠 償金を払い, 契約を解除 した。  【国による鉄道整備の方針 が確立されていく】	【タイ人化政策】 組織のトップ, 技術者が タイ人になっていく。

- ①チャオプラヤ川東岸・北線は標準軌, 西岸・南線はメートル軌であった。  
 ②1905年3月に100万ポンドの外債発行。07年1月に300万ポンドの外債発行。  
 ③1909年3月マレー連邦鉄道との間に400万ポンドの借款。  
 ④鉄道奨学生制度の特徴; 実力本位の選抜試験, 選抜試験で留学中の履修科目を指示, 帰国後鉄道局への勤務

末廣と柿崎によれば、タイは植民地化の危険性や重圧から免れ、近代化を図るという難しい舵取りを強いられた。ビルマ・マレーにおける英国、インドシナのフランスの狭間で、1888年タイの自国資金ではあったが英国の建設会社、ドイツ人技師という二重体制で建設を始めた。ゲージもチャオプラヤ川の東岸と北線は標準軌、西岸と南線は英国の圧力を危惧してメートル軌と並存していた<sup>41)</sup>。

20世紀前半のプラチャット親王時代に経済発展を目指し、様々な改革が実行されていった。能力選抜を基本とした鉄道奨学生制度の創設と活用により、組織のトップと技術者がタイ人へと徐々に交代していった。ゲージ統一（ただし標準軌ではなくメートル軌）と同時に南北鉄道局も合併し管理運営体制も整備していった。その時代でも機関車は完成品を輸入し、客車や貨車の台車や車台は輸入に頼っていた。関連産業の発展が儘ならなかったため、産業の自立は容易ではなかった<sup>42)</sup>。

アルゼンチンやタイの事例と比較すると、鉄道建設や運行・管理の組織構成と運営体制、(外国人雇用も含めて)技術者や管理者の人材育成、車両・資材・機械の国内自給体制、資金調達の問題とその背後にある潜在需要の有無すなわち国民経済の発展度などいくつかの条件が整わないと自主権の確保や確立は困難であることが浮かび上がる。またそれらは鉄道に限らず、近代化全般の必要条件でもある。

## 参考文献リスト

### 1. 公的資料

大内兵衛・土屋喬雄編、『明治前期財政経済史料集成』, 10巻, 1963年。

大蔵省, 『造幣局百年史』, 1974年。

外務省調査部編, 『大日本外交文書』。

早稲田大学大学史資料センター編, 『大隈重信関係文書』, みすず書房, 2005年。

### 2. 鉄道歴史の資料

沢和哉, 『鉄道—明治創業回顧談』, 築地書館, 1981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。

鉄道省編, 『日本鐵道史』全3巻, 1921年。

41) 1885年英国案は柿崎『タイ経済と鉄道』pp.108~110, パンチャード調査・ベートゲ調査は同書pp.117~121参照。この時期全体は同書3章参照。末廣『戦前期タイ鉄道業の発展と技術者形成』4章も参照せよ。

42) プラチャット親王時代は柿崎『タイ経済と鉄道』4章参照。末廣『戦前期タイ鉄道業の発展と技術者形成』5章も参照せよ。鉄道奨学生制度については同書6章が、内容紹介と経済学的・歴史的評価に関しても詳しい。



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。

### 3. 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。

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。

立脇和夫，『在日外国銀行史』，日本経済評論社，1987年。

田中時彦，『明治維新政局と鉄道建設』，吉川弘文館，1963年。

### 4. 鉄道関係

石井満，『日本鉄道創設史話』，法政大学出版会，1952年。

今井圭子，『アルゼンチン鉄道史研究』，アジア経済研究所，1985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。

末廣昭，『戦前期タイ鉄道業の発展と技術者形成』，「総合的地域研究シリーズ」，1996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。

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。

林田治男，「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」，『大阪産業大学経済論集』，6巻3号，2005年。

同，「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」，『大阪産業大学経済論集』，7巻1号，2005年。

宮本又次編，『大阪の研究』，清文堂，1968年。

山田直匡，『お雇い外国人④交通』，鹿島研究所出版会，1968年。

### 5. 英語文献

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。

Gerson, Jack J., *Horatio Nelson Lay and Sino-British Relations 1854-1864*, Harvard UP, 1972.

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.

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

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