

## 書評

「林田治男『日本の鉄道草創期』 ミネルヴァ書房, 2009年」(358頁, 6000円)

中 村 尚 史

(東京大学社会科学研究所)

本書は、日本が非西洋社会でいち早く自立的な近代化に成功できたのはなぜかという問題を、当時の後発国において近代化の成否の鍵を握る存在であった鉄道の自立化の過程を分析することを通して明らかにしたものである。具体的には明治初期の鉄道導入過程における英米を中心とした事業機会争奪戦、明治政府とH.N.レイとの鉄道借款契約をめぐる紆余曲折、レイの契約を引き継いだオリエンタル銀行の鉄道建設への対応と、その破産にともなう自主権の確立といった鉄道草創期における一連の歴史過程を、国内外における一次史料の徹底した渉猟によって跡づけている。以下、その内容を、若干のコメントを交えつつ概観してみたい。

第1章「ポートマン免許への対応と来日前のレイの行動」では、まずレイ借款問題の前身として、米国公使館通訳官・ポートマンへの江戸・横浜間鉄道免許と、新政府によるその引き継ぎ拒否をめぐる日米間交渉の経緯と、H.N.レイの経歴を紹介している。その上で、来日前のレイが、フェアバーン、ノヴェリ、オズボーン、スミスとともにCVA（中国事業協会）というパートナーシップを形成し、鉄道・電信等の事業機会を求めて中国に渡るものの失敗におわり、日本に来るまでの経緯を、裁判記録等から再現している。

第2章「レイ契約の成立過程」では、レイの来日と私募借款の提示から、契約の締結にいたる経緯を各種契約書の時系列的な分析によって解明している。この章では、トロートマン(J.F.H. Trautmann)という人物が、レイのアドバイザー的な役割を果たし、レイ契約を借款供与のみの計画から、鉄道利権の獲得にまで発展させたことが明らかになった。ところで、トロートマンとは、どのような人物なのか。第4章注28, 129頁で若干の説明があるものの、重要な登場人物なので最初に詳しい説明がほしかった。

第3章「英国でのレイの行動」では、英国の裁判記録をもとにレイが公募公債という形で100万ポンドの借款を調達するにいたる過程を克明に跡づけている。従来、詐欺的行為

として評判が悪かったレイ借款の私募から公募への転換を、レイの立場から説明し、とくに関係者間での利益配分の根拠を金利差金の割引現在価値にもとづいて分析・解明している。なお本章「3-4 レイの言い分」の前半(100頁)は、第1章、第2章の当該部分と重複気味である。

第4章「レイへの疑念から契約破棄までの日本政府の行動」では、日本政府のレイへの疑念が、すでに1870年1月の時点で、オリエンタル銀行横浜支店長のJ.ロバートソンによる契約内容の問題点の指摘によって生じていたことを指摘した。その後、日本政府はロバートソンの助言もあって、自国建設・監理方式の主張をはじめ、レイの代理人であるコントラクター(トロートマン)の排除に固執する。さらに日本政府は、レイによる公債公募の情報をいち早くつかみ、オリエンタル銀行やパークスと連携しつつ、素早くレイ契約の「破棄命令書」を内外に向けて宣告した。ここでもロバートソンが果たした役割に注目している。

第5章「解約への道程」では、レイとの関係を清算する過程を日本側の史料に加えて、英国の裁判記録をもとに詳述している。裁判記録の丹念な分析による事実関係の確定は高く評価できる。しかし冒頭部分(158頁)、「3-1「破棄命令書」に至るまで」(175頁)、「4-4 交渉過程」(191-194頁)の記述が前章までと多少重複している点が気になった。

第6章「関係者の関与」では外交文書やパークス文書(ケンブリッジ大学図書館所蔵)を用いて、パークスとロバートソンのレイ借款問題における役割を再検討し、ここでもとくにロバートソンの役割の大きさを強調している。また「日本政府はレイ契約の解消に際し、事業会社ではなく金融機関に鉄道監理権を付与したので、後年自主権の確立が可能であり容易であった」(233頁)という指摘は、日本における鉄道の自国建設・経営の前提条件を考える上で、重要な意味を持つ。

第7章「自立化をめぐる模索と確立の過程」では、レイ契約の解消と示談成立直後からオリエンタル銀行の倒産に至る過程に焦点をあてて、日本の自主権がどのような状況下で回復・確立されていったのかを詳述している。オリエンタル銀行が鉄道利権の回復に「淡泊」であった理由の解明は、説得力があった。なお著者は、オリエンタル銀行頭取・スチュアートのパークス宛書簡に依拠して、レイに付与されていた権限が、オリエンタル銀行という機関ではなく、スチュアート、ロバートソン、カーギルの三人に付与されたという説を提唱している(266頁)。しかしそれは、上野景範の「修正命令書」なるもの存在が確認されない以上、著者が留保をつけているように推論の域を出ていない。そのためこの点を立論の根拠としてオリエンタル銀行の行動を読み解くことには危険が伴うと感じた。評者は、傍証史料のみで仮説を組み立てることには、慎重であるべきと考えている。

第8章「総括と展望」では、全体の総括としてレイ、オリエンタル銀行、上野景範の役割の再評価を行い、最後に今後の課題として新たな史料（「失われた重要書類」）探索の必要性を強調している。

日本の鉄道創業の経緯に関する国際関係史的研究は、田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』（吉川弘文館、1963年）という名著の存在により、「研究済みテーマ」と見られてしまい、実に40年間にわたり停滞してきた。日本の鉄道創業に関するその後の研究は、評者（中村尚史『日本鉄道業の形成』日本経済評論社、1998年）も含め、対外関係に関する記述を全面的に田中1963に依拠してきたのである。これに対して著者は、田中1963が提起した論点を原史料に立ち返って再検討することで、契約文書間の署名者や日付の不一致、公債公募をめぐる関係者の言動、示談金額の算出基準、鉄道差配役 W.W. カーギルに対する日本政府の異常な厚遇といった疑問に、同書が十分に答えていないことに気がついた。そこで、従来の研究が十分に参照してこなかったパークス文書、レイ裁判記録、戸籍記録、乗船記録といった一次史料群の徹底的な分析を行い、レイ借款をめぐる様々な登場人物の行動を整合的に説明することに成功した。その結果、鉄道創業の過程を立体的に捉えることが可能になり、日本の鉄道草創期の研究は、大きく前進することになった。

本書によって明らかにされた論点を組み込むことで、日本の鉄道業形成史はどのように書き換えることが可能になるのであろうか。以下、評者自身の研究（中村1998）と対比しつつ、いくつかの論点を提起してみたい。

#### ①創業期における鉄道建設・運営方式の再考

中村1998は、創業期の官営鉄道で大量に雇用されたお雇い外国人と彼らの高額な給与を、日本人に技術を伝習するための「教師」であり「授業料」であるととらえていた。つまり日本政府は当初から、鉄道の自国建設・経営を目論んでおり、そのために安価で効率的な総合請負（コントラクター）方式をとらず、敢えて割高なお雇い外国人体制を選択したという前提に立っている。これに対して、本書は、レイ契約自体がコントラクター方式を採用していたことを明らかにし、その破談と権利を継承したカーギルの日本政府への移籍によって結果的にお雇い外国人体制が構築されるという議論を提起している。この場合、デロング（米国）が提案した方法（ポートマン免許を改良したもの、中村1998、24-25頁）とほぼ同じになる。結果的に、当時の日本政府がデロング案を退けてレイ案をとったのは、経済的理由ではなく政治的理由であったことが、あらためて明らかになった。

#### ②自国建設・運営方針の形成過程

最初、コントラクター方式から出発した鉄道建設構想は、1870（明治3）年2月の段階では、トロートマンの忌避からわかるように、明らかに直轄方式へと舵をきっている。政府首脳はどの段階でコントラクター方式の問題点に気づいたのか。このような点を再検討することは、鉄道草創期における官設官営主義の前提を問い直す契機にもなる。

③お雇い外国人技術者の管理体制

外国人技師の雇用主体である監理権者の一人というカーギルの役割が明確になったことで、彼を頂点としたお雇い外国人技術者管理体制の意味が明らかになった。日本政府は彼を直接雇用することで、一種の企業内請負のような体制を構築し得たと思われる。このような視点から、今後、お雇い外国人の人事管理や指揮命令系統の分析を行う必要がある。