

中村尚史先生の書評に答える

林 田 治 男[†]

はじめに、労を厭わず書評をして下さった中村先生にお礼を申し述べたい。図を一切使用せず、引用のみならず本文でも舊字を使用しているなど、決して読みやすくはない拙著を読んでもらい、丁寧な批評を戴き感謝している。

中村先生のご指摘や苦言に対して、この場を借りていくつか答えていきたい。

1. お小言と評価

評者は、第3章3-4「レイの言い分」、第5章3-1「破棄命令書に至るまで」と4-4「交渉過程」で、それ以前との繰り返しがなされており、不要であるとの不満を述べられている。一気呵成に読んでいくのに水を注すとお叱りを受けた。少なくとも、第3章3-4に対する批判は甘んじて受けざるを得ない。

他方、拙著を「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統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」と総括されている。高い評価に応えるべく、今後この分野の研究を更に進めていきたい。

2. 重要人物の経歴

レイが代理人として指名したトロートマン、オリエンタル銀行横浜支店長ロバートソンが重要人物であるという点では評者の賛同を得ている。指摘されているように、両名の経歴を紹介したかったが、拙著で述べた以上には調査が進展しなかった。

J.F.H. トロートマンは、船舶も有する上海在住の商人であるが¹⁾、その名前からドイツ

[†]大阪産業大学 経済学部経済学科 教授

原稿受理日 12月25日

1) *China Directory, Parliamentary Papers* 参照。

人であり、英国での調査はそれ以上進まなかった。彼がレイを提訴した裁判記録を探したが、なぜかこれも発見できていない。

ジョン・ロバートソンは、オリエンタル銀行シドニー支店から1860年代後半に転任してきた²⁾。しかしオリエンタル銀行は、1880年代に倒産した民間企業であり、この方面からの調査は不可能である。同姓同名の多い名前で、CensusやBMDによる調査も、手掛りがなく行き詰っている。Parkes Papersに、ロバートソンからの手紙が多数保存されていて、両者の密接な関係が浮かび上がったが、そこからも経歴は明らかにならなかった。

拙著にとって重要人物であるのに、これ以上の経歴を紹介できず甚だ残念である。

3. 「修正命令書」

上野景範による「修正命令書」が発見されない以上、これに依拠してオリエンタル銀行の行動を読み解いていくことには賛同できないと、評者は主張される。「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。」

しかし、井上勝が「東洋銀行〔オリエンタル銀行〕は倫敦本店の司事長スチュワルト横濱支店のロベルトソン同行巡回監督員カーギルを擧げて委員となし鐵道關係の事項を取扱はしめたり」と述べている³⁾。さらに1871年1月7日付で、同行頭取スチュワートがパークス公使宛書簡に「鐵道に関しては大胆にも、カーギル、ロバートソンと私が差し当たりその監理を引き受けました」⁴⁾と明記している。さらに1879年9月19日、アンダーソン頭取が横浜支店のトムソン経由で工部卿宛に出した手紙の中で「カーギル、ロバートソン、スチュワートの3名に、日本政府が1870年12月15日代理人権を付与し、鐵道の監理を委任した」と述べている⁵⁾。すなわち以上三つの史料から「1870年12月15日に日本政府を代表する人物が、オリエンタル銀行の3名に代理人権を付与し、鐵道の監理を委任した」と断定できる。それをなすのは、当時「特例辨務使」として欧州に派遣されていた上野景範以外にいない。1870年7月15日に「民部權少丞上野景範ヲ大藏大丞ニ特遷シ、特例辨務使ト爲シテ英吉利國ニ航遣シテ紙幣製造及ヒ國債募集ノ事務ヲ幹理セシメ」た。併行して伊達宗城・大隈重信・伊藤博文の連名でオリエンタル銀行に対して「貴社ノ吾輩ニ代り裁斷スル事項ニ關シ議問ヲ要セハ景範之ヲ專決セン、又タ貴社ノ當正且ツ緊要ナリト認ム

2) プラント『ドイツ公使の見た明治維新』, p.220。

3) 「帝國鐵道の創業」『鐵道時報』明治39年5月20日、26日號所収。

4) Parkes Papers 閲覧番号【16/3, C】(Cambridge University Library 保有)。

5) 『工部省記録—鐵道の部』第4分冊, pp.184~185。

ル文書ニ署印シ、或ハ之ヲ試行スル等總テ我カ政府ニ代リ處置スル全權ヲ景範ニ委任セリ、故ニ景範ノ結約シ及ヒ署印セル文書ハ固ヨリ日本政府ノ擔保スル所ニシテ吾輩ノ親カラ結約シ署印スルト異ナル無シ、又タ景範ニ授付セル權限及ヒ命令ハ貴社ニ委託セシ者ト毫モ相ヒ扨格スル有ラス、唯タ貴社ノ景範ト商議スルニ當リ時宜ヲ酌量シテ之ヲ處分シ事ニ支障スル無カラシムルヲ要スルノミ」⁶⁾と委任した。さすれば、上野が3名に代理人権を付与するという内容の命令を発したとしても推論に無理はなからう。

筆者は、上述の史料を基に、手短にそれを「修正命令書」と呼んでいる。それにより、1870年12月15日、「特例辨務使」上野景範がカーギル、ロバートソン、スチュアートの3名に代理人権を付与した、とする。

かくして、「修正命令書」によって、そこまでに至る経緯とそれ以降のオリエンタル銀行の行動を読み解いていった。しかし、筆者も「修正命令書」なるものを入手していないので、「大胆な仮説」と留保を付して述べ断定は控えている。「史料」としては上述の論拠を有し、推論としては留保を付しているので、拙著での叙述は許されると考えている。初等幾何における「補助線」のような役割だと解している。

参考までに重要書類の存否をまとめた表を掲げておこう。

4. 自国建設・運営方針の形成過程

一連のレイ契約において、「第1約定書」は鉄道建設資金の借款契約である。他方、「第1命令書」は建設・運行権に、「第2約定書」は外国人雇用権に、「第2命令書」は資材調達権に関しての規程を盛り込んでいる。つまり「第1約定書」は、1869年11月26日の「基本合意」をより詳細に述べた内容に過ぎず、監理権にも言及している他の契約とは内容面で明瞭に異なっている。

12月12日、「鉄道御開之コト評決有之」⁷⁾と日本政府は鉄道建設を正式に決定した。同時に、交渉に当たっていた大隈と伊藤兩名に太政官より「鐵路製作決定ニ付英國ヨリ金銀借入方條約取結之全權御委任被仰付候事」⁸⁾と全權委任状が下された。「第1約定書」調印はこれに基づいており、問題はない。しかるに、彼らは「第1命令書」「第2約定書」「第2命令書」にも、内容を充分吟味せずに調印した。「実は沢山の証文に印判を捺いて、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

6) 『明治前期財政經濟史料集成』第2巻, p.98, p.99。

7) 『大久保利通日記』下巻, p.71。

8) 『百官履歴一』pp.67, 96~97。

表1. レイ契約と解約にまつわる重要書類の存否一覧

書類名	日本側資料		レイ側資料	内容やコメント
	日本文	英文		
レイの日本側への借款供与申出, 69年9月27日	未発見		SやFの公判で、レイが提出(全文ではないかもしれない)	法廷に提出されたのは英文である。原文は中国語とのこと。
借款の基本合意書, 11月26日	未発見		SやFの公判で、レイが提出(全文ではないかもしれない)	総額£100万, 利子12%, 友人から調達伊藤博文, 山口五位(尙芳)が署名した。
マレー・ハチンス(事務弁護士)との契約書, 8月頃	未発見			業務内容, 契約期間, 報酬額などが記載されているはず。相手は日本 or OBC
OBCからレイへ示談を提示, 70年11月5日	未発見		SやFの公判で、レイが提出	解約金総額£6.2万を提示
示談金額の打合せ, 11月9日	未発見	大隈文書にある【C-686】		OBCから日本へ示談金額を打診した。MHが£7万を提示し、計算書も付している。
レイから示談金増額を提案				示談に際し、レイの代理人トロートマンの分も要求した。レイの事務弁護士からMHへ提出されたはず。
示談金増額を拒否, 12月2日			SやFの公判で、レイが提出	£1000増額を拒否(4月の面会拒否と同様の理由)した。MHからレイの事務弁護士へへ返答
解約同意書, 12月6日	未発見	大隈文書にある【C-687】	SやFの公判で、レイが提出	日本政府の代理人OBCからエルランジェが£5.7万, レイが£1.3万の解約金を受取り、レイ契約の清算に同意した。
示談成立通告, 12月10日	未発見	大隈文書にある【C-684】		英国からの電信により、OBC横浜が伊藤博文に連絡した。12月17日までにはパークスへも連絡した。
鉄道管轄権の付与, 12月15日 「修正命令書」	未発見			79年9月OBCから日本政府への通告書に内容の一部が述べられている。OBCのスケジュール(頭取), カーギル, ロバートソン(横浜支店)の3名へ付与した。
在英期間中の上野日記, 70年9月~71年7月頃	未発見			「特例辨務使」上野景範の前後の日記はあるのに。吉田清成は詳細な公債発行日記と往復書簡を残している。

〔典拠〕日英双方の資料に基づき、筆者が作成した。

略記法 S: スミスとノヴェリが原告の裁判, F: フェアバーンとオズボーンが原告の裁判, MH: マレー・ハチンス(事務弁護士)
OBC: オリエンタル銀行, FEC: Fairbairn Engineering Company

やうに色々の印判をべたべた捺いたのである。」⁹⁾ これは明らかに越権行為である。

1870年1月10日、ロバートソンを交えてレイと日本側関係者の三者で会合が持たれた。このとき日本側は、関連文書の写しをロバートソンに見せた。その折ロバートソンは契約について疑問点や矛盾点を指摘し説明を求めたが、レイは返答に窮した。その夕刻、伊藤は報告を聞き、事の重要性を敏感に察知した。次に2月9日の「鹽田書簡」から明らかのように、この時点でトロートマンを忌避するという方針を決めていた。4月9日にトロートマンは技師長のモレルと同じ船で横浜に着いたが、日本政府は徹底して彼との面会を忌避した。さらに4月30日付のトロートマンに渡されなかった丁寧な表現の「幻の書簡」と5月4日付の実際に渡された強硬な姿勢で貫かれている書簡を比較すると、この時点で日本政府がトロートマンを表立って排除したことがわかる。民部大藏省が自国建設・運営方針を決定し、内外に表明した過程が、コントラクター：トロートマンに対する行動からこのように結論できよう。

他方パークスは、1869年12月7日「三條邸会談」で日本による建設・運営と明言していた。ところが、1870年1月22日付の義兄ロックハート宛の手紙では、日本側は英人技師の援助で自分の手で建設しようとしていると明言していながら、同日付のハモンド外務次官宛には、レイが鉄道建設の監督権を有すると述べている。この時点で、パークスの理解は充分でない¹⁰⁾。4月21日、外相宛に「技師は鉄道建設の監理権を有するレイの指示の下で日本政府により雇用される」と明言し¹¹⁾、彼の混乱はまだ続いていた。監理権に関するパークスの理解が進むのは、「公募」情報入手後である。鉄道建設をはたらきかけたパークスでさえこのような状態であったのであるから、民部大藏省部内での理解も推して知るべしである。

蛇足かもしれないが、「レイ・オズボーン艦隊事件」について述べておこう。太平天国の乱鎮圧のために清朝政府から、帰英中のレイに艦隊を組織派遣するよう要請があった。オズボーンを艦長とする艦隊は、1863年清国に到着したが、指揮命令権が清朝政府のみ（地方長官の管轄外）にあるのか、あるいはレイの同意が必要かなどの点で齟齬をきたし、最終的には中国側妥協案をオズボーンが拒否し、レイ・オズボーン側に違約金を清国が支払うことで艦隊は解散された。これとレイ契約を比較すると、いくつか重要な示唆を得ることができる。詳しい説明は省くが、比較表を掲げておこう。

9)「鐵道創業と經營法」帝國鐵道協會明治35年第5回定期總會での講演、『鐵道時報』明治35年5月31日號。

10) National Archives (英国公文書館)【FO391/15】Private, p.233, 田中時彦『明治維新の政局と鐵道建設』, pp.364～365。

11)【FO46/125】No. 65, p.159。

表2. Lay-Osborn 艦隊との比較

	Lay-Osborn 艦隊 (LOF)	Lay 契約
論拠	清国側：61年7月の總理衙門の上奏文など、および62年2月の上諭に基づき、兩廣總督勞崇光と總稅務司代理 Robert Hart が、62年3月に下賜休暇期間中の總稅務司 Lay に、艦隊の編成・派遣を依頼した。 英国側：62年8月の枢密院勅令で承認した。 Lay は艦隊司令官 Sherard Osborn と、63年1月に「13ヶ条の同意書」を締結した。 海軍の近代化・西洋化、太平天国の乱の鎮圧。Lay は英国外務省に、内河の通商上の安全確保、沿海の海賊討伐が艦隊の目的と説明した。	Lay は69年7月来日。9月日本政府に借款供与の申し入れ、11月米基本合意。 69年12月の一連の契約。
目的	海軍の近代化・西洋化、太平天国の乱の鎮圧。Lay は英国外務省に、内河の通商上の安全確保、沿海の海賊討伐が艦隊の目的と説明した。	鉄道建設と資金供与。
内容	西洋式兵船8隻。うち3隻を英国海軍から購入、3隻を新に建造（以上砲艦）、2隻を民間から購入。	予定路線：東京―兵庫、琵琶湖―敦賀、横浜への支線と列記。
必要資金 償還方法、利率、担保など	総額80万両。 アヘンからの税収で充当。但し当面は、上海と広東の関税収入で立替える。	Lay が£100万を日本政府に貸付ける。 2年据置、その後10年で償還する。利子は12%。 担保は、関税と鉄道収入。
指揮命令権	清朝側主張：司令官は蔡國祥、各船の司令官は中国人（いずれも曾國藩麾下の湘軍） LO 同意書：清朝政府 → Lay → Osborn (Lay に拒否権がある) 『輪船章程』（63年7月裁可の最終妥協案）：総司令官は中国人武官。Osborn は任期4年の副指令官、総督・巡撫の統制下にある。用兵も督撫と協議し中国の主導に使う。	Lay が指名した代理人 Johan F.H. Trautmann。 Trautmann は、70年4月に再来日したが、日本政府は忌避した。 それを知った Lay が6月に彼を解雇し、後日係争となった。
雇用権	清朝側主張：数名の操縦士とボイラー係だけ西洋人。 LO 同意書：Osborn が Lay の同意を得て、総ての士官と乗組員を任命する。	英国人技師、英国人の職長・労働者を Lay が雇用する。 賃金支払は日本政府 → Lay → 本人。
機械・資材	Lay が、英国で購入・建造し、中国へ派遣する。	Lay が機関車、車両や必要資材を英国で調達する。 2.5%の口銭を Lay が受取る。
英国政府の姿勢	總理衙門と總稅務司で遂行されたものとする。 駐清公使 Frederic Bruce は前面に出てこない。 南軍への転売を恐れた米国公使 Anson Burlingame の要求により、艦隊は英国とインドに撤回された。	日本が鉄道を建設する、英国主導という条件が満たされていたので、日本政府・OBC の行動を黙認した。 英国の事業機会が確保されたので、他は不問にした。 駐日公使 Harry S. Parkes の行動も黙認・追認した。
解約	Lay は、63年3月英国を出発、5月 Hart と北京へ。6月恭親王と会見。 Osborn は、63年9月艦隊を伴って上海到着。 清朝・LO 双方の主張に間隙があり、63年10月艦隊は解散、中国から撤回した。 清朝政府は Osborn に俸給+謝礼金1万両を支払う。 Lay は總稅務司を解任され、£1.4万受取る。 結局、清朝政府は総額70万両の損害を被った。	70年4月、Schroeder 商會がロンドンで、£100万の関税公債を發行。 「公募」を主たる名目に、日本政府は6月に契約破棄を宣告した。 Lay に£1.3万、資金調達に当った Emile Erlanger に£5.7万支払うことで、70年12月に示談が成立した。 基本的に OBC が引継ぐ。
備考	Lay は地方権力の台頭を抑え清朝政府の財政（税収確保）・権力基盤の確立を内面的に目指していた。	

〔典拠〕 Lay-Osborn 艦隊の項は、井上裕正「レイ・オズボーン艦隊事件の外交史的意義について」、岡本隆司「近代中国と海関」、坂野正高「近代中国外交史研究」に基づき筆者が作成した。

5. お雇い外国人技術者の管理体制

現在筆者は、英国人鉄道技師の経歴を調べ、彼らの技能形成過程における日本の位置づけ、赴任の動機、彼らの貢献内容をまとめるべく鋭意努力している。彼らの視点から、日本の鉄道建設・運行体制を眺めることで、また新たな側面が浮かび上がるのではないかと期待している。「カーギル配下の英国人技師」の体制から、いかようにして日本人の体制へと変更されていったのかを跡付けることで、技術伝播・技能習得の過程を明らかにできると期待している。

参考までに、日本の鉄道技術の自立過程を分野別にまとめた年表を掲げておこう。

6. 日本が近代化に成功できたのはなぜかという問題設定

筆者は、「はじめに」に記したように、日本が非西洋社会でいち早く近代化に成功できたのはなぜか？日本型資本主義の原型はどのようにして形成されたのか？いかなる発展過程をたどっていったのか？当時の後発国にとって、近代化の成否は鉄道の自立化と発展にかかっていた。かくなる問題意識を抱いて、鉄道草創期における自主権確立過程を探求していった。

レイの前歴、清朝政府がレイの申入れを拒否した理由との関連で、中国と対比しながら思索を巡らせた。これには、坂野正高先生の研究が大変役立った。

それ以上に、筆者はタイとアルゼンチンの鉄道建設に関する先行研究を参考とした。アルゼンチンの鉄道建設は1860年代前半に始っている。地下資源や農産物に恵まれているアルゼンチンは、維新直後の日本に比べて有利な状況にあったのではないかと当初は思った。ところが、今井圭子先生の研究に拠れば、開発型の鉄道で、線路を中心に10km幅の土地を提供したり、収益保証などの優遇策によりかえって鉄道会社のモラルハザードを引き起こしうまく行かなかったことがわかった。日本が、自国建設・運営方式で、先進的な人口集積地から優先的に建設していったことと対照的であった。そして日本は、「九分利付き外国債」を順調に返済した。他方アルゼンチンは、しばしばデフォルトに陥ってしまった。彼我の対比から、その後の社会経済の発展経路が大きく異なっていたのが鮮明に浮かび上がった。

タイの事例は、末廣昭先生と柿崎一郎先生の研究に負っている。タイは、契約の変更により多額の違約金を支払わされたり、列強の勢力争いに翻弄されたり、また第1次大戦による影響でドイツ人技師を追放したりと混乱が続いた。1885年英国案では、独立が脅かさ

表3. 技術面での自立過程

	土木	機械	運行	技術者養成
1870年代	M3年3月、モレル沙留付近の測量開始、工事着工 M3年7月、イングラントら大阪—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、鴨川鉄橋の橋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年新橋工場で、輸入輪軸で貨車製造 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年神戸工場で、ボギー客車製造 79年神戸工場で、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、パ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
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	84年神戸工場で、タンク車をテンダー車に改造	80年7月、京都—大津間「開業式」	82年末、工技生養成所閉鎖
1890年代	90年で営業 ^{*)} 886.1km 1900年で営業 ^{*)} 1,325.2km 06年鉄道国有化法 10年で営業 ^{*)} 7,838km 20年で営業 ^{*)} 10,436.1km	92年独より、アプト式機関車4両を輸入 93年6月、RFトレビシックの指導で、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(稚永峠) 99年9月、山陽鉄道に食堂車 90年代前半、ダイヤ作成自立化進行	97年、民間鉄道学校(現岩倉高校)設置認可
1900年以降	1910年頃、日本人による橋桁の設計・製造(最後のお雇い外国人) 1930年代、弾丸列車計画 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

(典拠)『日本国有鉄道百年史 年表』を中心に、筆者が作成した。明治5年までは太陰暦表示、6年(1873年)からは西暦表示とした。

れるとして最終的に拒否したものの、線路の片側20マイルづつの土地で鉱山開発・森林伐採権を要求されたりと不利な条件を突きつけられた。日本に比べて、欧米各国を巻き込んだ「競争環境の設定」がうまくできなかった。鉄道奨学生制度による「タイ人化政策」の導入と確立にも長い年月を要した。

このようにタイとアルゼンチンの事例は、明治初期における鉄道の自立化について様々なヒントを提供してくれた。拙著では、全く言及していないが3名の先生方の先行研究は、筆者の問題意識の通奏低音を形成している。

拙著では、主としてカネと権限を取上げた。次に、ヒト（英国人技師）を論じる予定である。その上で、モノ（資材や車両）を含めて、燈臺寮、造幣寮などとの対比を試み、近代化の成功要因を探っていきたいと念願している。その折に、両国との対比を詳細に論じる予定である。それゆえ、拙著では、両国のことは黒子として全く表に出さなかった。その意味で、先行研究者に対するお礼を述べなかった3名の先生方には申し訳ないと思っている。ご寛恕いただきたい。

簡単ではあるが、両国の鉄道敷設に関する表を提示しておこう。

表4. アルゼンチンの鉄道敷設権の概要

	Great Southern Railways	Central Argentine Railways
契約	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イールライト 【ブエノスアイレス港の関税収入が事実上の担保】
路線	ブエノスアイレス～シヤスコス間の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】
後背地の特徴		
建設費	①1マイル1万ポンド以内で建設	①1マイル0.64万ポンドの建設費
収益性	②投下資本総額に対して7%の収益率を40年間保証する。	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。 ④75万ポンドの株式発行。 ⑤65.15万ポンドでピート・ベッツ社に建設委託	③ウイールライトが英国資本の受入れに成功した。 ④1,600万ポンドが必要。
建設・運営	ピート・ベッツ社が建設	
技術者	①工事の統括・監理はランポール技師 ②1.4万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%で買取可能	①収益率が15%以上の場合、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。】

〔典拠〕今井圭子『アルゼンチン鉄道史研究——鉄道と農牧産品輸出経済』に依拠して、筆者が作成した。

①1824年英国資本によるブエノスアイレス州債購入も、約30年間利払いを滞納していた。

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5. 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)パートゲ調査(独官更土木技師, 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「枝」(道路局も管轄下に)
路線など	モルメイン(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】	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	【メコン中流域の交通整備】 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, 英国キヤンベル社建設。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。 独人技師	設備近代化を図る。 電信, デイジーゼル機関車
技術者	独人技師	①17年対独官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った。	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】	【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。

〔典拠〕 柿崎一郎『タイ経済と鉄道—1885~1935年』, 末廣昭『戦前期タイ鉄道業の発展と技術者形成——地域発展の固有論理(2)』に基づき, 筆者が作成した。

- 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など。

参考資料・文献

大内兵衛・土屋喬雄編『明治前期財政経済史料集成』。

『大隈重信関係文書』マイクロフィルム。

日本国有鉄道編『工部省記録—鐵道の部』全10巻，復刻版1963～1980年。

同編『日本国有鉄道百年史』財団法人交通協力会，1969～74年。

日本史蹟協會編『大久保利通日記』上下，日本史籍協會，1927年。

同編，『百官履歴一』『百官履歴二』東京大學出版會，復刻版1973年。

China Directory.

Parkes Papers, the Manuscript Room of Cambridge University Library.

Parliamentary Papers.

伊藤博文「鐵道創業の事歴」帝国鐵道協會明治35年〔1902年〕第5回定期総会での講演，『鐵道時報』明治35年5月31日號。

井上裕正「レイ・オズボーン艦隊事件の外交史的意義について」『東洋史研究』第34巻2号，pp. 1～28，1975年。

井上勝「帝國鐵道の創業」『鐵道時報』明治39年5月20日，26日號。

今井圭子『アルゼンチン鐵道史研究—鐵道と農牧産品輸出經濟』アジア經濟研究所，1985年。

大隈重信「鐵道創業と經營法」帝国鐵道協會明治35年第5回定期総会での講演，『鐵道時報』明治35年5月31日號。

岡本隆司『近代中国と海關』名古屋大學出版會，1999年。

柿崎一郎『タイ經濟と鐵道—1885～1935年』日本經濟評論社，2000年。

末廣昭『戦前期タイ鐵道業の發展と技術者形成—地域發展の固有論理（2）』京都大學東南アジア研究センター，1996年。

田中時彦『明治維新政局と鐵道建設』吉川弘文館，1963年。

中村尚史『日本鐵道業の形成』日本經濟評論社，1998年。

坂野正高『近代中國外交史研究』岩波書店，1970年。