

わが国の鉄道創業事情

1 わが国政府の鉄道導入の動機

(1) 日本の近代化政策促進のために欠かせない装置としての鉄道

幕末の動乱を経て、明治という新しい時代の早い時期の明治5(1872)年にわが国の鉄道は新橋～横浜間で開業した。なぜ、維新政府はこの早い時期に鉄道の導入を推進したのは？だろうか。

1868年に樹立した明治新政府の課題は、「欧米先進国によるアジア地域の植民地化が進んでいる中、わが国が独立国としての地位を確立すること『神戸駅 130 年史』神戸の鉄道誕生から現代まで JR 西日本 2005(平成17)年 3頁」であったが、徳川200年の鎖国政策のため「いちじるく後進性を背負っていたわが国の現状から『鉄道—明治創業回顧談』沢和哉 筑地書館 1981(昭和56) 11頁」、早急に産業と軍備の近代化を目的に「富国強兵」、「殖産興業※」の旗じるしのもとに経済・政治・軍事・文化・社会近代化を進める国づくりをめざすことになった。

日本の近代化を進めるために幕末に欧米諸国に渡った幕府の使節団や文久3(1863)5月幕府の認可を受けなかったため、国禁扱いとなっているイギリスへ渡った長州藩士伊藤博文、井上馨、山尾庸三、井上勝など、後の明治新政府で政治の中核、鉄道の中心を担う人々は、その異国の地で見聞きした中で最も驚いたものは、大量の物・人を一気に迅速に運ぶ近代的な交通機関の鉄道であった。

そこで、明治新政府は、わが国の近代化を進め、欧米諸国に追い付くための欠かせない装置として、大量の物を迅速に運ぶことのできる近代的な交通機関である鉄道を導入することを重要課題と位置づけたのである。参考文献：『図説大津市史』大津市歴史博物館 1999(平成11)

※殖産興業政策：幕末・維新时期の日本は、欧米列強による植民地化の危機のなかにあった。維新政府は、こうしたなかで欧米列強と対等な立場にたつことを目的に資本主義育成策を推進していくが、そのためにとられた西欧諸国の近代的生産様式を移植ないし創出していくための一連の諸政策を殖産興業政策と呼んでいる。鉄道建設は、そうした殖産興業政策のなかでも、とりわけ重要な施策のひとつであった『日本史小百科』—近代—<鉄道> 老川慶喜 1996(平成8) 東京堂出版 21頁。

(2) 中央集権体制の強化のための鉄道敷設政策

明治新政府は慶応3年(1867)12月9日、王政復古の重大令により成立したとほいうものの、「地方では依然として旧領主である藩知事が幕府時代と変わらない仕組みで領内を統治していた『三重の軽便鉄道—廃線の痕跡調査』—三重県立博物館サポートスタッフ民族グループ三重県立博物館 2011(平成23)23頁」ため、中央集権体制の国づくりを進めようとする新政府の政治基盤は極めて弱体であった。そこで、明治2(1869)年1月には版籍奉還を断行し、中央集権国家体制の建設へと歩み出した。

「明治新政府にとって鉄道の敷設は経済的基盤を強化するための殖産興業政策のかなめと同時に『大阪成蹊女子短大研究紀要』第21号「琵琶湖観光史」鹿内健一 1984(昭和59)年 224頁」、「政

治、経済、文化、教育等について東京（天皇）を中心とした中央に強力な求心力を持たせる中央集権国家体制『三重の軽便鉄道一廃線の痕跡調査』一前掲書 23頁」の強化という政治的な意義も大きかった。

こうしてみると、日本における鉄道の導入の動機は、「欧米諸国の鉄道の導入の多くが産業革命により原料、商品、人等を大量、かつ高速に輸送する必要性が求められて発展したのとはいささか動機が異なっているといえよう『三重の軽便鉄道一廃線の痕跡調査』前掲書 24頁」。

しかし、そのころの新政府部内には鉄道という新たな輸送手段について予備知識をもつ者はきわめて少なかった。

2 明治維新以前からの諸外国の鉄道の導入の勧誘

(1) 世界初の鉄道の開業

1825年（文政8年）、イギリスのストックトン―ダーリントン間で世界初の蒸気機関車を用いた貨物鉄道（ストックトン・アンド・ダーリントン鉄道）の運行が開始され、1830年（文政13年）にはリヴァプール―マンチェスター間に旅客鉄道（リヴァプール・アンド・マンチェスター鉄道）も開業、鉄道はまたたく間に欧米諸国に伝播した。（「1830年にはフランス、1831年にアメリカ合衆国、1835年にドイツと、欧米諸国では産業革命の移行と相前後して鉄道が建設され、産業の発達を促進していった『鉄道―明治創業回顧談』沢和哉 筑地書館1981（昭和56）10～11頁」。）

世界に広がりつつあった鉄道の情報が、遠く離れた東洋の島国・日本に伝えられるのは1840年代（天保年間）のことである。「バタフィア（現在のインドネシアの首都ジャカルタ）のオランダ領東インド政庁は、1840（天保11）年にアヘン戦争がおこると、その情報を幕府に伝えるため、同年から毎年『別段風説書（がき）』を提出した。そして、1846（弘化3年）年からは広く世界のさまざまな出来事を記載するようになり、そのなかに鉄道の情報も含まれていた『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014（平成26） 2～3頁」。

表1 世界各国の鉄道創始一覧表

国名			
イギリス	1825	スイス	1844
アメリカ	1830	スペイン	1848
フランス	1832	カナダ	1850
ベルギー	1835	インド	1852
ドイツ	1835	ブラジル	1854
オーストリア	1837	ニュージーランド	1867
ロシア	1838	日本	1872
イタリア	1839	中国	1877
オランダ	1843		

『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44） 6頁から加工、作成

(2) わが国における鉄道建設の萌芽—蒸気機関車の模型の紹介

「欧米諸国やその植民地での鉄道敷設に関する情報は、鎖国下の日本にも伝えられていたが、さらに蒸気機関車の模型がもたらされると鉄道のメカニズムを解明し、実際にそれを製作する人々があらわれた『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 5頁」。

1853年(嘉永6年)にはロシアのエフィム・プチャーチンが「パルラダ号」など軍艦4艘で通商を求めて長崎に入港(ペリー来航の1カ月後)した際、同船に乗り込んだ長崎奉行所の役人や輪番で長崎警備役にあたっていた佐賀藩士(本島藤太夫と同藩精錬方の中村奇輔)たちに欧米の力を見せるべく、「士官室内に敷かれた約2mほどの円周状のレール上をアルコール燃料で蒸気を吐いて走る長さ20センチほどの小さな蒸気機関車の模型を見せ、詳しい解説をおこなった。

佐賀藩は蘭学の研究の過程で蒸気機関の実力注目し、国産蒸気機関の開発を決意していたようだ。「精錬方」という研究機関を設置し、田中久重(からくり儀右衛門一久留米藩)と重臣や藩校の者の手により、全長約27cmほどのアルコール燃料で動作する模型機関車を1年がかりで作る。「長さ27センチ、幅9センチで、先輪一軸、動輪二軸に、蒸気力を動輪につたえるシリンダーも付いており、アルコール燃料を燃やしながら貨車二両をひいてちゃんと走ったという『東京駅はこうして誕生した』林章ウエッジ選書24ウエッジ社 2007(平成19) 34頁」。ロシア人から多少の説明は聞いただろうが、見ただけでつくってしまったのである。1855年(安政2年)のことである。模型とはいえ、蒸気力で動いた機関車のわが国の最初例であるだろう。このおり藩校弘道館の学生たちにも見学が許されているが、その学生たちのなかに、まだ16歳の大隈重信(八太郎)がいた。この蒸気機関車の模型を現在は、佐賀県立佐賀城本丸歴史館に「蒸気車雛形」としてそのレプリカを見ることが出来る。参考文献:『明治維新の政局と鉄道建設』田中時彦 吉川弘文館 1963(昭和38)

1853年(嘉永6年)7月、アメリカの東インド艦隊司令官マシュー・ペリーが4隻の軍艦(黒船)で浦賀に来航し、太平の世にあった人々を大いに驚かせたが、翌1854(安政元年、寛永7年)年1月にペリーが開国を迫って再び浦賀へ来航したときに、幕府(将軍家持)に献上した品物には電信機械、時計、ミシン(後に篤姫が手にする)などの他に大型の蒸気機関車の模型がある。模型は日米条約交渉の行われた神奈川宿郊外の横浜村(現在の神奈川県庁付近)で組み立てられた。

模型とはいっても、「軌間は一尺八寸一分四厘(550ミリ)あり、機関車(長さ2.4m)・炭水車・客車(3.2メートル)が一組となった本格的なものだった『鉄道と日本軍』ちくま新書863 竹内正浩 筑摩書房 2010(平成22) 12頁」。応接掛の幕府役人河田八之助をこの汽車の屋根に乗せて円形レールを時速約20マイル(32km)のスピードで走り、「横浜村の村人たちにも公開している『東京駅はこうして誕生した』前掲書 36頁」と記録されている。この時の様子は、ペリーの遠征記と河田の日記の双方に書かれている(「阿部正弘と日米和親条約」展 図録[1]より)。さらに、この模型の運転は江戸城でも行われ、13代将軍家定や幕府重臣の前でも実演された。参考文献:『東海道鉄道の歩み』東海道本線全通120周年記念梅小路機関車庫2009(平成21)、『東京駅はこうして誕生した』前掲書、『鉄道と日本軍』前掲書

(3) 明治維新以前の日本人の鉄道乗車体験

模型ではなく、渡航して蒸気車の実物に乗ったり目の当たりにした者もいた。天保12(1841)年1月太平洋を漂流の末アメリカ船に救助され、彼の地で蒸気車に乗ったのが中浜万次郎である。

アメリカから帰国した中浜万次郎は幕府に提出した口述書の中で、「平常遠足等仕候には「レイロヲ」〔鉄道〕と唱候火車〔汽車〕に乗参り申候 此仕様は船の形にして大釜に而湯を沸湯の勢を以 凡一日に三百里も走り屋形より夕摘を覗候処飛鳥之如くに而 一向見る間無 御座候 尤車道には鉄を敷渡し御座候」と述べている。

(口語訳)「レイロヲ」〔鉄道〕と火車〔汽車〕にりましたが、それは船の形をした大釜で湯を沸かし、湯の勢いによって飛ぶ鳥のように1日に300里も走り、ゆっくりと外を見ている暇もありません。車道には鉄を敷渡ししていました『鉄道のはじまり』高田保 文芸社 2015(平成27) 18~19頁」。

もう一人は同じく播磨の漁師ジョセフヒコ(浜田彦蔵)で、1853(寛永6)年アメリカ東海岸のニューヨークからボルチモアまでの蒸気機関車に乗っている。参考文献:『神戸駅130年史』神戸の鉄道誕生から現代まで株式会社 JR西日本 2005(平成17)

その後、開国と開港を経て条約の批准などで欧米に向けて幕府の使節が派遣され、彼らは鉄道に乗車する機会をもつことになる。1860年(万延元、安政7)2月には、日米修好通商条約の批准書交換のための新見豊前守使節団がアメリカ軍艦(ポウハタン号)でアメリカに向かい、同年4月26日、パナマアスピンウォール間で鉄道に乗車したとの報告をしている。この時、幕府は万が一のためにもう一つの使節団を成臨丸で派遣した。「成臨丸には勝海舟、福沢諭吉のように歴史に名を残した人々や、わが国鉄道史の中で重要な役割を果たした測量方小野友五郎、機関方肥田浜五郎も同行していた。パナマで初めて蒸気車に乗った彼らの驚きは、「走馬燈をみる」ようだ、早すぎて途中の景色も日にとめ難い」など、模型どころの騒ぎではなかった『神戸駅130年史』神戸の鉄道誕生から現代まで株式会社 JR西日本 2005(平成17) 1頁」。

「この成臨丸には対米経験とことに英語力には当時並ぶ者がいないほどの中浜万次郎が通訳として乗り込み、再びアメリカの地を踏むことになる『日本の鉄道創生期』 中西隆紀 河出書房新社 2010(平成22) 19頁」。

1862年1月(文久元年12月)、幕府は修好通商条約批准のためヨーロッパにも使節団を派遣したが、福沢諭吉はこの使節団にも随行している。福沢は1866年(慶応2年)7月に刊行した「西洋事情」のなかで世人に鉄道の真相を紹介した『現代日本産業発達史2 陸運・通信』現代日本産業発達史研究会 1965(昭和40) 40頁」。

「西洋事情」には、「蒸気車の法世に行われてより以来、各地産物の有無を交易して物価平均し『明治維新の政局と鉄道建設』田中時彦 吉川弘文館 1963(昭和38) 41~42頁」、と「鉄道の経済効果をあげている『防衛大学校紀要—社会科学』わが国の鉄道創設期における鉄道と軍事の関係 青山護 1997(平成9) 114頁」。

一方、幕府の認可は受けなかったため国禁の扱いとなって、イギリスへ渡り、後の明治新政府の中樞と

なる長州藩士の伊藤博文、井上馨、山尾庸三、井上勝などは、「蒸気車の威力、魅力に取りつかれている。この体験が明治新政府になり、それぞれの立場で鉄道敷設について大きく貢献をするきっかけになったといえる。特に井上勝はロンドンで鉱山開発、造幣、鉄道建設等の技術を勉強し、わが国における鉄道の「生みの親」ともいえる存在となった『神戸駅 130 年史』前掲書 1 頁」。

(4) わが国における鉄道建設の萌芽—明治維新以前からの諸外国の鉄道導入の勧誘

わが国の鉄道導入の動きは慶応年間に急速に活発になった。国内では、慶応元年(1865)12月頃に薩摩藩士の五代友厚が京都～大坂間の鉄道敷設を計画した。五代は長崎の海軍伝習所で西欧諸国の海軍力の強大さを学び、開国貿易と富国強兵の重要性を主張していた。さらに五代は、1865年4月(元治二年三月)の薩摩藩によるイギリスへの留学生派遣者の引率者として英国ロンドンに渡り、ヨーロッパからの輸入などを目的に商社の設立や鉄道敷設などの協約を結んでいる。

その五代は「京都～大坂間には淀川を中心とする河川交通が発達していたが、これにかえて鉄道敷設することの有用性を説いた『日本鉄道史』中公新書 2269 幕末・明治編 老川慶喜 2014(平成26) 24～25頁」のである。

一方、「フランス人の銀行家フリーリー・エラル、アメリカの商人ウエストウッド、同じく公使館員ポートマンらによって、京都～大坂間、大坂～神戸間、江戸～横浜間などの鉄道敷設が計画された『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 23頁」。

1866(慶応2)年から1867(慶応3)年にかけて、フランスは幕府に対し「軍事的・経済的効果をもつ鉄道敷設を幕府に進言したが、幕府の鉄道敷設に対する姿勢は消極的で、鉄道敷設をフランス側に依頼するというようなことはなかった『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 26頁」。

江戸～横浜間の往来は、1858年(安政5)1月、日米通商条約の締結により、横浜の居留地には外国人が多くなり、前島密が「時端百出、物情粉々として早馬早駕籠相つぎ、大道の行人の往来は機を織るようにしきりである」『私鉄物語』清水啓次郎春秋社 1930(昭和5)3頁」と記している状況をみて、1867(慶応3)年、アメリカ公使館書記官A・L・C・ポートマンによる「江戸・横浜間の鉄道敷設請願書が、当時の徳川幕府に対して提出された。「この鉄道請願は、南北戦争(1861～1865)の終わっていたアメリカの積極的な対日政策によるものであった『日本の鉄道史セミナー』久保田博 グランプリ出版 2005(平成17)11頁」

このなかで、アメリカは、「山地の地形の多い日本の鉄道敷設にはアメリカの長距離の大陸横断鉄道を敷設している実績をもつ、優秀な鉄道敷設技術が必ず役立つことを鋭意説得している『日本の鉄道史セミナー』前掲書 12頁」。

ポートマンの請願に対し、幕府の終末が迫っていた1868年1月17日(慶応3年12月23日)、老中外国事務総裁小笠原老岐守長行の名で鉄道敷設免許書と規則書が出された『神戸駅 130 年史』前掲書 2頁」。ポートマンに与えた免許書につけられた規則書には「完成した鉄道に対する経営権はアメリカ側が保有し、この経営の収益はすべてアメリカ資本の鉄道会社のものとなるとしており、また権益の条件としては、用地の取得法、買い上げ価格などはアメリカ側に有利なものであった『日本の鉄道史セミナー』前掲書 12頁」。

こうしてみれば、アメリカなどわが国に進言する諸国の鉄道敷設計画は、資本、資材、技術等において植民地型の鉄道敷設の導入を図ろうとする「いわゆる鉄道の管轄権が外国にある「外国管轄方式」に近いものであった『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 31頁」。

しかし、この免許認可の「2週間前の1月3日（慶応3年12月9日）には王政復古の大号令がなされており、すでに幕府は日本を代表する政府ではなくなっていた。そのため、のちにみるようにポートマンの鉄道敷設権をめぐる、明治政府とアメリカ側との間に紛議が生じることになった『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 29頁」。

3 わが国鉄道導入の経緯

(1) 大隈重信と伊藤博文の活躍

明治新政府内において鉄道を積極的に導入しようとしたのは長州藩からひそかにイギリスに留学していた伊藤博文や井上勝の他、大隈重信らのいわゆる開明派官僚で、彼らの多くは下級武士の出身であった。

「井上は、伊藤が長州藩による外国艦砲撃の急報を聞いて帰国したのちもイギリスに残り、鉄道建設と運営に関するノウハウを吸収している『鉄道と日本軍』ちくま新書863 竹内正浩 筑摩書房 2010（平成22）19～20頁」。

大隈は佐賀藩の出身で、長崎府判事、外国官判事などを歴任したのち1869年2月（明治元年12月）に外国官副知事となった。佐賀藩では幕末に蒸気車模型が製作されており、当時藩校の弘道館で学んでいた大隈もこれを見て育った。大隈は1869年5月（明治2年3月）に会計官副知事となったが、会計官廃止後の8月に大蔵大輔となり、9月には民部大輔を兼務した。

伊藤は、1869年8月に会計官が廃止されて大蔵省が設置されると大蔵少輔となり、翌1870年8月には民部少輔兼任となった。

大隈と伊藤は、新政府の権力を確立するために封建体制の残存である各藩の割拠を除去し、中央集権体制を確立し、経済を伸長させ、ひいては「貿易を振興するためには鉄道敷設が有効であるとの点で一致していた。

「こうして大隈と伊藤は、民部兼大蔵卿伊達宗城のもとで両省の実権を掌握し、鉄道敷設を推進していった『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014（平成26）34頁」

「しかし、国内では弾正台（新政府の監察機関として1869年に京都灯設置）や兵部省（後年の陸軍省・海軍省）などの守旧派官僚が鉄道敷設に反対を表明していた。彼らは対外的軍備の充実こそが急務であり、貿易振興に果たす鉄道の機能は無用なばかりか、外国による侵略を容易にするものとさえ考えていた。また、外国文化を排斥する儒教主義の影響も少なからずあった。

鉄道導入に対する多数の反対意見を押し切り、日本は鉄道導入を進めていくことになるが、鉄道導入に当たり技術も資金もない日本はどこに依頼したのであろうか。「日本で初めての鉄道が誕生したのは、ペリーが来航してから19年後の、1872（明治5）年のことである。日本と初めて和親条約を締結したという経緯から、アメリカが日本の鉄道建設に携わるであろうと思うのが自然である。ところが、明治新政府成立後のわが国はイギリスの力を全面的に借りて鉄道を導入することにしたのである。「日本と密接な関係を築いたのはイギリスだった『鉄道と日本軍』前掲書 19頁」。

(2) 駐日イギリス公使ハリー・パークスの存在

明治維新後、急速に日本とイギリスの関係が深まっていたその理由として、駐日イギリス公使ハリー・パークスの存在が大いに関係していた。

パークスは、明治新政府成立とともに、諸各国に先立って新政府を承認し、あたかも政府顧問のような

立場で、列国に対して日本外交の主導権を確保するために活動したので、政府首脳から大きな信頼を得ることになった。

日本に鉄道を導入させようとする諸外国の動きは明治維新以前から様々な勧誘が進められてきたが、これらの請願には、何らかの権益確保の要素がつきまとっていた。もしこれを認めた場合には、外国に対して権益確保の機会を与える可能性がかなり大きかった。

このような情勢のもとで、殖産興業政策推進の中心的存在であった当時大隈（民部兼大蔵大輔）、伊藤（民部兼大蔵少輔）は、鉄道の導入計画を議論していくなかで、パークスとの接触を通じ、パークスから「鉄道敷設・運営を他国に引き受けさせるのは、政府の権威を委譲させることに等しい」ので、「鉄道事業はあくまで自前の国家事業として日本政府みずからの手で敷設し、運営にあたるべき」という鉄道事業の「自国管轄」の敷設方針の進言を受けた。そこでのパークスは、イギリスは資金と技術の援助をするだけという新政府に有利な条件を出し、「外国の資本や経営に依存しなくても、自国の資本で鉄道を敷設することが可能であると日本政府に説き、政府みずからの意思で鉄道を導入するよう働きかけた『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 32頁」。

参考文献：『日本の国鉄』 原田勝正 岩波新書 1984

イギリス公使パークスが、1869年はじめから、日本側に「自国管轄」の鉄道敷設の説得工作を開始していたのは、アメリカ公使館書記官ポートマンが、「先年幕府に認めさせた江戸・横浜間鉄道建設免許を、明治政府に承認させようと躍起の工作をつづけていた時期と表す『日本の国鉄』 原田勝正 岩波新書 1984（昭和59）7頁」。

予想通り、イギリスとの協力関係力をもとに鉄道の導入を決定した明治新政府に対し、明治2年3月11日、植民地型の鉄道敷設の導入を図ろう躍起になっているアメリカのポートマンは、慶応3年に交付された「江戸・横浜間鉄道敷設免許」の免許交付の契約の履行を猛然と主張した。これに対し、外国官知事の伊達宗城および同副知事の大隈重信は、同年3月22日付けの書面で、この免許交付は新政府発足以前の「小笠原壱岐守の独断による行為で、外交的権限を有しないものである『鉄道と日本軍』前掲書18頁）。わが国の鉄道敷設は「自国管轄方式」の方針を確定しているとして、「アメリカ側の要求をたじたじになりながら『鉄道の日本史』 反町昭治 文献出版 1982（昭和57）159頁」強く拒否した。明治2年3月25日のことであった。日本の背後には「イギリスがいるということが、日本の門戸を開放させたアメリカに鉄道権益問題からようやく手を引かせることになった『鉄道の日本史』 前掲書 160頁」のだった。

こうして、大隈、伊藤らの開明派官僚は、保守的な鉄道敷設反対論が蔓延するなかで、「圧倒的な経済力と軍事力『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書32頁」を持つイギリス公使パークスの力を全面的に借りて鉄道敷設を推進『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 34頁」することにしたのである。

当時、わが国の鉄道敷設の進め方としては、「国内の民間資本を調達し、外国人技術者を雇用して敷設するという方法が考えられていた『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 36頁」が、鉄道敷設資金の国内での調達についてはうまくいかなかったので、パークスは、イギリス人企業家ホレシオ・ネルソン・レイに相談することを勧めた。

そこで、「1869年11月25、26日ごろには鉄道敷設資金の借款について、レイと大隈、伊藤とのあいだで内約が成立した『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 36頁」。

鉄道敷設の援助国としてイギリスを選んだのは、パークス公使やブラントン技師の進言の他、イギリス

が鉄道創始国で鉄道網の普及が最も進み（1867年に営業キロ16,059km）、諸般の情報を総合して技術的にも特に優れているとする評価もあったためであろう。また、幕末に伊藤博文とともにイギリスに渡航して、ロンドン大学で鉱山開発技術と鉄道建設技術を5年間学んできた井上勝が、帰国して新政府に招かれて1869（明治2）年に鉱山の部署に在任しながら、伊藤博文に協力したことも影響があったであろう『日本の鉄道史セミナー』久保田博 グランプリ出版 2005（平成17） 15頁。

（3）パークスとの鉄道敷設の具体的な会議

明治維新政府の鉄道敷設推進派の首脳はパークスの積極的な鉄道敷設説得の工作に従い、明治2（1869）年11月5日、永田町（今の国会議事堂用地の一部）にあった右大臣三条実美邸でパークスと大納言岩倉具視、外務卿沢宣嘉、その際の関係者として特に大隈重信（民部兼大蔵大輔）、伊藤博文（大蔵少輔）らも陪席して、政府部内の多くの人々の目を避けて非公式な会議をしている。

これは鉄道敷設について、政府部内にかなり根づよい反対論があることから会合を公然と開くことはばかられたということであった。この時の通訳をしたのが日本の鉄道敷設に全力を尽くし後に鉄道の父として謳われる井上勝であった。

会合は、パークスが岩倉に質問して政府の鉄道敷設についての方針、意向を聞くという手順ですすめられ、「パークスと政府首脳との間の意思の確認をおこない、これを政府の正式決定に持ちこむための最終的な打合わせ『日本の国鉄』原田勝正 岩波新書 1984（昭和59）4頁」のものであった。

このなかで、パークスが鉄道の敷設区間を明らかにしてほしいとの問答に関して、『公使白、奈何ノ地ニ鉄道ヲ興サントセラルルカ、我曰、東西両京ヲ連絡セントス、公使曰、卑見ト合致ス、次ニ興スヘキハ敦賀ト琵琶湖畔ノ間ナルヘシ、尚ホ西京ヨリ兵庫ニ至ル鉄道モ必要ナルヘシ、（下略）『日本鉄道史』鉄道省上巻、20-21頁、『追手門経済論集』第4巻 第3、4号 わが国初期鉄道建設をめぐる権力と農民 明治14年：滋賀県下鉄道建設用地買収価格紛議の展開 宇田正 追手門大学経済学会 1960（昭和45）8頁』とあるように、岩倉は東西両京を連絡し、次に敦賀と琵琶湖畔の間、そして西京より兵庫に至る区間に鉄道が必要であると答えた。するとパークスも「東京～京都間鉄道は天皇東幸後における京都の人心の安定にも寄与する『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 37頁」と、国家統一に果たす「政治的意義からも東西両京間の建設案に賛成し『大阪成蹊女子短大研究紀要』第21号 琵琶湖観光史 鹿内健一1984（昭和59） 224頁」、つづいて敦賀から琵琶湖岸にいたる鉄道敷設の必要を説き、さらに京都～大阪～神戸間の鉄道敷設も勧めた。

さらに岩倉は、政府の鉄道敷設の方針として資金、資材、技術などの援助はイギリス人とその技術者に依頼したい旨を述べた。参考文献：『武蔵大学論集』第50巻第4号 明治初年の東海道鉄道建設計画 星野誉夫 2003（平成15）、『鉄道と日本軍』前掲書

また、パークスは、この年の東北と九州では大規模な凶作が発生し新政府が外国米を緊急輸入して救済にあてるなど対応に苦慮していたことに触れ、「もし鉄道が整備されれば、わざわざ外国から米などの物資を輸入しなくとも、豊作で米が余っている北陸などから迅速な運搬が可能になる『鉄道と日本軍』前掲書 20頁」ことを指摘して、「全国的な物資輸送を促進するため『蒲生町史』第2巻 近世近現代 1999（平成11） 頁」に、早期の鉄道敷設を勧めた。

（4）廟議の決定

パークスの「勧告は功を奏するもので『大阪成蹊女子短大研究紀要』前掲書 224頁」、この日（2年11月5日）を境に政府は急速に鉄道敷設に傾き、わずか5日後の11月10日、正式に廟議（明治政府

が天皇と維新後の基本的な政策を協議する場）において第一番目に着手すべきとして「幹線ハ東西両京ヲ連絡シ支線ハ東京ヨリ横浜ニ至リ又琵琶湖辺ヨリ敦賀ニ達シ別ニ一線ハ京都ヨリ神戸ニ至ル」鉄道敷設区間を正式に決定した。参考文献：『もう一つの坂の上の雲』 鉄道ルート形成史 高松良春 日刊工業新聞 2011（平成23）

そのうち、東京と京都の両京間結ぶ「幹線」ルートは新首都と旧首都を結ぶ政治的意義があり、東京・横浜間および京都・大阪・神戸間のルートについては大都市と貿易港を結ぶことにより貿易を振興し、ひいては外貨獲得に寄与する考えがあった。参考文献：田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』1963（昭和38）、『同志社大学商学部創立30周年記念論文集』 明治期における琵琶湖疏水運河の運輸状況 齊藤尚久 同志社大学商学会 1982（昭和57）

一方、「琵琶湖辺ヨリ敦賀ニ達シ」のルートは大阪・京都・琵琶湖畔からアジア大陸への門戸である良港敦賀に至るもので、太平洋（瀬戸内）側と日本海側との南北を結ぶ構想であった。

政府の鉄道敷設構想は、「鉄道と海運を接続するように路線の敷設は計画されていたのである『明大商学論叢』 第95巻第4号 シベリア経由旅客国際運送の意義とジャパン・ツーリスト・ビューローの設立—欧亜国際連絡列車の視点から—藤井秀登 2013（平成25）34頁」。

しかし、この中での「琵琶湖辺ヨリ敦賀ニ達シ」というあいまいな表現がその後の湖東線敷設に大きな影響を及ぼすことになるのである。それはそれとして、「滋賀県は全国にさきがけて初期鉄道敷設の舞台となること『湖国と文化』日本の中の近江 近江の近代化と鉄道—江若鉄道を中心に—藤田貞一郎 1986（昭和61）5頁」ことになった。

「井上勝はこの廟議決定を「本邦鉄道経営の紀元」と評し（前掲「日本帝国鉄道創業談」、以後この廟議決定になる鉄道路線の敷設を自らの使命と認識し、「クロカネの道作〔鉄道事業〕」（井上の木戸孝允あて書簡）に邁進していくことになる『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 38頁）。

また大隈はその会合の前の10月頃、パークスの推薦したイギリス人ホレーシオ・ネルソン・レイと資金の借入れの交渉を開始していた。このレイの斡旋で明治3（1870）年3月9日に来日した雇イギリス人技師長エドモンド・モレルが工事の全般を統括することになった。

ところがその後、レイとの契約内容が日本政府の理解と異なり、レイがイギリスで日本政府の名で公債を発行して資金を調達し、利ザヤを稼ぐ（レイはロンドンで公債として公募していたが、日本政府から12%の利息を取りながら、応募者には9%の利息をつける）などし、自身が3%の利ザヤを稼ぐなどの事実上の背信行為をしていたことが判り、明治3年10月14日レイとの契約を解約、必要な資金はイギリス・オリエンタル銀行横浜支店と契約を結んでオリエンタル銀行を日本政府の代理人として調達しなおすことになった。

（5）鉄道敷設の反対と協力

この時期、鉄道敷設についての障害は敷設資金だけでなく、「鉄道の利便性・有用性より、恐怖にも似た恐れ・不利益のほうが大きく感じられ、反対意見が大勢を占めていた『神戸駅130年史』神戸の鉄道誕生から現代まで JR西日本 2005（平成17）年 4頁」。

政府内（弾正台、兵部省）にも「日本の国力からみて、軍事力の充実が最優先されるべきで、鉄道敷設

には時期が早いとして反対意見が多かった。

鉄道敷設の「事業規模は新国家にとって極めて大きなものであった。そのころの財政の年度の歳入規模は約1,000万円（時価約2000億円）程度で、予想敷設費約200万円の新橋～横浜間の鉄道敷設を採り上げたのは、たいへんな決断であったと考えられる『日本の鉄道史セミナー』久保田博 グランプリ出版 2005（平成17） 16頁」。

各種産業の新興発展策による財政負担の軽減し、士族階級による封建政治制度への復帰を望む不平士族らは、鉄道のような外国文明の早期の導入には反発した。明治新政府樹立の最大の功労者であった西郷隆盛は、新政府の施策に対して色々の不満を挙げ、明治2（1869）年5月に新政府を去って鹿児島に帰っていた。

巨額の費用のかかる「鉄道敷設については時期尚早で、この際一切中止すべきとし、目下の急務は列強諸国からの外圧に対しての国家の基礎の強化で、とくに軍事力の充実、すなわち陸海軍の整備を急ぐべきを説いている。この西郷の意見は、当時の士族層の普遍した考えでもあったのであろう『日本の鉄道史セミナー』前掲書 20頁」。

このような背景で進められた新橋～横浜間の工事では、土地収用を含めいくたびかの困難があった。
政商者の協力

「新政府は以上のような内外の反対や妨害を押し切りながら、鉄道敷設を進めたのであるが、幸い政府外の協力者も得られた。

すなわち、経済的にも含めた土木工事について協力してくれたのが、横浜在住の材木商の高島嘉右衛門、土木請負業の平野弥十郎らであった。特に高島嘉右衛門は早くから鉄道の必要性を新政府の要人に説き、明治4（1871）年に東京～青森間の鉄道建設を願い出ている（時期尚早で却下）。

明治3年5月停車場・線路の用地に必要な横浜の野毛浦海岸の埋め立て工事（長さ約1,386m、幅76m）の請負業者の募集に対して、応募するものが一人もなかったが、高島嘉右衛門は進んで応募した。高島がこの困難な土木事業に応募し私財を投げうったのは、停車場付近の土地を所有することによる利益を見込んだのであろうが、それには鉄道開業による将来性を想定していた『日本の鉄道史セミナー』前掲書 20～21頁」。

先覚者の協力

「明治3年、民部省・大蔵省が鉄道建設の可否を世論に問うたときに、提出された数百の反対意見の中で唯一つの賛成意見があった。すなわち、京都市の医師の谷暢卿が賛成の意見を2回にわたって提出して推進を支援している『日本の鉄道史セミナー』前掲書 22頁」。

「谷は明治3年1月、「驅悪金以火輪車之議」、同年2月、「火輪車建議之余論」の建白書を提出し、鉄道の利便性を強調するとともに国債の発行を訴えている。また、日本は鎖国をしていたため文明に遅れているが、欧米では文明が開け器械が発達している。これこそが国を富強にすることで、いろいろな声に惑わされず断乎火輪車の命を下し、人々に経験してもらうことが必要であり、そうすれば百聞は一見にしかずと強調している。この建白書に勇気づけられ大隈、伊藤は鉄道導入を推進することとし、多くの反対派を押さえて、鉄道敷設を決定したのであった『神戸駅130年史』神戸の鉄道誕生から現代まで J R 西日本 2005（平成17） 4頁」。

4 お雇い外国人への依存

(1) お雇い外国人

「富国強兵」「殖産興業の育成」を旗印に、わが国は欧米諸国に追いつくべく近代化に邁進して来た。それから約1世紀半、「日本の産業は奇蹟的ともいわれる急成長を遂げたが、その影には明治初期の「お雇い外国人」の姿がある『東海道線 130 年の歩み』吉川文夫 グランプリ出版 2002（平成14）16頁」。

日本人の鉄道に関する知識は、書物や見聞によって識者の間には広まっていたが、「鉄道敷設の基礎となる土木技術や機械製作技術を学習した人は絶無であったので、測量、設計はいうまでもなく、現場の建設作業員から機関手（士）にいたるまで、すべて外国人に頼っていく『鉄道の日本史』反町昭治 文献出版 1982（昭和57）202頁」より仕方がなかったのである。そこで、政府は明治2（1869）年11月鉄道敷設の廟議決定のなかで、鉄道敷設作業、運転いっさいをイギリス人に委任したのである。

こうして、本州の官設鉄道は鉄道創業の国イギリス人によって進められ、本州の官設鉄道はイギリス式鉄道となった。

一方、北海道では、明治13（1880）年開拓使の官営幌内鉄道がアメリカの鉄道技術を導入して敷設され、蒸気機関車も今日保存されているアメリカンスタイルの義経、弁慶号などによって開業している。

九州では明治20（1887）年以後私鉄九州鉄道がドイツの技術を導入して敷設された。これは、政府の協力が得られなかったことが主な原因とされているが、九州鉄道がドイツ式を採用したのは、東北線を敷設していた日本鉄道が、安価で良質なドイツのレールに着目して、明治18（1885）年から輸入をはじめた。その日本鉄道の発起人の一人が、後の福岡県令（知事）となり、九州の鉄道敷設を促したことや経済的な理由が大きく影響したものと考えられる

また、四国でも明治21（1888）年軽便鉄道として開業した私鉄伊予鉄道がドイツの機関車を輸入したというように、鉄道の特徴が地域ごとに分かれてみられるようになった。

参考文献：『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44）

(2) お雇い外国人の急増

鉄道敷設の進展にともなってお雇い外国人の数も急増した^表。明治3（1870）年にはわずか19名にすぎなかったお雇い外国人は、同6（1873）年には100名をこえ、同7（1874）年には115名に達した。同9（1876）年までは100人台で推移していたが、それ以降は徐々に減少し、工技生養成所が創設された明治10（1877）年度には70人となり、新規雇用者も数人となった。

「当初は技術者だけでなく機関士や転轍手などの労働者も外国人技術者に依存していた。その9割以上はイギリス人であった『お雇い外国人 四 交通』山田国匡 73頁、『京都滋賀鉄道の歴史』田中真人 宇田正 西藤二郎 京都新聞社 1998（平成10）34頁」。

「また輸入された資材も機関車・客貨車などの車両類から、工具類・改札錠などに至るまでイギリス製であった『日本国有鉄道百年史』第1巻 前掲書 126頁」。

表2 鉄道関係雇外国人人数

年 月	高級者	中・下級者	計
明治 3年12月	5人	14人	19人
4年12月	15	47	62
5年12月	20	63	83
6年12月	22	79	101
7年12月	29	86	115
8年12月	25	84	109
9年6月	19	85	104
10年6月	9	61	70
12年6月	7	36	43
15年6月	6	16	22
18年6月	5	10	15
21年3月	5	9	14

※高級者は月給300円以上の者

『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44） 316頁

表3 鉄道関係お雇い外国人人数

年度	新規雇者	解雇者
1870	19人	0人
71	50	7
72	48	26
73	57	36
74	41	29
75	22	29
76	14	38
77	4	25
78	3	16
79	7	17
80	6	8
81	0	13
82	2	6
83	0	3
84	0	0
85	0	11
86	0	0
87	1	0

出典：山田直匡『お雇い外国人』第4巻「交通」，1968年，鹿島研究所出版会。

『日本史小百科』一近代一<鉄道>老川慶喜

表4 国籍別お雇い外国人数

国籍別内訳 (明治9年6月現在)	
国籍	人員
イギリス	94 ^人
アメリカ	2
ドイツ	2
デンマーク	2
フランス	1
イタリア	1
フィンランド	1
ポルトガル	1
計	104

『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969 (昭和44) 316頁

(3) お雇い外国人の待遇

お雇い外国人の待遇は、どの職種も日本人のそれとは比べ物にならないほど高額で、「鉄道敷設費に占める人件費比率は高く、大阪—京都間の鉄道敷設費277万円のうち外国人への給与・旅費は9.8パーセントを占めた(『お雇い外国人 四 交通』七三頁)。『京都滋賀鉄道の歴史』田中真人 宇田正 西藤二郎 京都新聞社 1998 (平成10)年 34頁」ほどである。

表5 鉄道関係に従事した外国人の給与

大別	地位	月給(円)
管理職	鉄道差配役	2,000
	建築師長	700~1,250
	建築師・建築副役	300~ 750
	建築助役	160~ 420
	汽車監察方	330~ 450
	運輸長	500~ 600
	書記官	320~ 550
	倉庫方	~ 250
	絵図師・書記役	50~ 200
職工	多数雑多	50~ 200 (日給2~7)

【お雇い外国人の月給の例】

- ・エドモンド・モレル 建築師長 850円
- ・ジョン・イングランド 建築副役 750円
- ・シオドア・シヤン 建築助役 350円
- ・トーマス・ハート 汽車器械方 126円 (新橋～横浜間閉業式にお召し列車を運転)
- ・リチャード・ビカース・ボイル 建築師長 1250円
- ・リチャード・フランシス・トレビシック 汽車監察方 675円
- ・ウォルター・フィンチ・ページ (運行ダイヤを用いて列車運行計画を立てた人として知られている)
運輸長 500円
- ・政府の最高官の太政大臣 800円 井上勝の鉄道頭 350円、新橋駅長・45円、品川駅長・15円、
職工は日給だが30銭程度

現在の価格に直すと11000倍：米価基準 注1) 給料は解約時の月給を示す。出典：日本国有鉄道百年史第1巻330、334頁

注2) 判任官の月給は明治23年当時まで1等から10等の等級により差があった。

『東海道線130年の歩み』吉川文夫 グランプリ出版 2002 (平成14) 34頁

(4) お雇い外国人の技術指導—増発するお雇い外国人とのトラブル—通じない言葉

明治の日本人が、欧米の近代技術を取り入れ、実用に供するには相当の努力を要したのである。しかし、外国人(主にイギリス人)とは言葉が通じず、仕事の教えを得ようとしても「通訳にあたった技手も、現在のように基礎から英語教育を受けたわけではないから、鉄道敷設用の専門用語がボンボン出てくると、なお一層ついていくことができなく、いやおうなしにいためつけられることがしばしばあった『鉄道の日本史』反町昭治 文献出版 1982 (昭和57) 202頁」。

こうして仕事を教えようとしても言葉が通じないこともあり、現場での経験を通じて技能を習得してくしかなかった。

お雇い外国人はホワイトカラーだけではなかった。開業時の機関車の運転・検査も雇外国人機関士が行い、機関助士が日本人という組合せであった。日本人火夫たちは、イギリス人の火の焚き方や操縦の方法を見よう見まねで苦勞しながら体で習得し、次第に技術を学んでSL運転は日本人の手に移っていた。こうして、わが国の鉄道技術者はその技術を現場での経験を通じて、習得していかざるを得なかったのである。

「日本人の機関方が最初に採用されたのは明治12(1879)年で、新橋鉄道局で3名、神戸鉄道局で3名登用されており、同年2月には東京・横浜間鉄道の全列車に日本人の機関方が乗務するようになった『日本の鉄道』—成立と展開—野田正徳、原田勝正、青木栄一、老川慶喜 日本経済評論社 1986 (昭和61)年 80頁」。

※運転計画を行う W. p. ページは明治 22 (1889) 年 6 月まで大阪にいたが、列車ダイヤの作製をするときは、自室に虫をかけて誰も入れず、できあがった時刻表だけを渡していたという話は有名である。

(5) お雇い外国人とのトラブル

お雇い外国人の増加は、人件費の増加ばかりでなく、なかには高給を目当てに不法を働く問題ある人物もいたし、それでなくとも意志の不通から来るトラブルも少なくなかった。

お雇い外国人の指示の中には首を傾げるものも多かった。知識を鼻にかけて、おごり高ぶったような指示を日本人に強制をする。例えば、「石垣を積む際に、外から見えない石面でもすべてを平らに磨かなければ駄目だ」。「枕木も、直角の角材に限定し、土に埋もれて見えない部分の背面にもカンナをかける」というのである。さらに、「たとえ日本で手に入ろうと、機械、器具の一切をイギリスから輸入せよ」と、言う具合で、そのために多くの無駄使いをもたらした。

こうした冗費が多く経費もかさむので、井上勝は雇外国人の減少の必要性を痛感していた。そのためには、早く日本人がその技術を習得し、日本人の鉄道技術の自立を必要性を痛感するのであった。

参考文献:『日本の鉄道創世記』 幕末明治の鉄道発達史 中西隆紀 河出書房新社 2010 (平成 22)

今後の日程

大津生涯学習センター学習会 13:30～

3月22日(木) 江若鉄道近江今津駅舎見学会一日程はホームページに掲載

4月7日(土) 『わが国の鉄道の歴史のはじまり II』

4月26日(木) 『京都―大津間鉄道敷設の歴史研究 I』

5月12日(土) 『京都―大津間鉄道敷設の歴史研究 II』

5月24日(木) 『敦賀線敷設の歴史研究 I』

●フィールドワーク事前研究