

## NKH そのとき歴史が動いた『汽笛一声・日本の産声 ～鉄道開通に賭けた若者たち～』

明治2年(1869年)、大隈重信と伊藤博文が政府に鉄道建設の建議書を提出したところ、二人は鉄道建設の責任者に任命された。

ところが、新政府には金がなかったので、大隈と伊藤は、商人たちに出資をつのり、鉄道は大きな利益が期待できると説明した。それに対して商人たちは、「鉄道などという得体の知れないものに、出すお金はない。」と、危険をおそれて出資をしようとしなかった。

そんなとき、二人のもとにアメリカ公使館のポートマンという書記官が訪ねてきた。話を聞いてみると「アメリカがお金を出してあげるので、鉄道の運営権はアメリカが握る」というものだった。大隈と伊藤は、その申し出をただちに断った。なぜなら、伊藤は、当時の西欧諸国がインドやアフリカで鉄道を敷設して、その鉄道を武器にして植民地化を進めていたことを知っていたからである。

次に、イギリス人の投資家ネルソン・レイという人物が二人の前に現れた。彼は、「個人的にお金をご用立てしましょう」と出資を申し出た。二人は、個人的な出資であれば、日本が植民地化される恐れはないと判断し、利率は年利12%と高かったが、100万ポンドを借りることにした。こうして、明治3年(1870年)に新橋駅の工事が始まった。

ところが、ネルソン・レイが、母国イギリスで新聞広告を出し、日本の鉄道建設のために年率9%で出資者を集めていることが明らかになった。つまり3%がレイのもうけということになる。このことを聞いて、日本の人々はおこりだし、大隈と伊藤に批難が集中した。二人には脅迫状が送りつけられたり、暗殺者がつけねらうようになり、鉄道建設の工事は中断してしまった。

困った二人は、ネルソン・レイとの契約を破棄し、イギリスの銀行から借金をし直すことにした。日本は年率9%で100万ポンドを借りることができたが、70万ポンドは政府の財政再建のために使われることになり、鉄道建設には30万ポンドしか使えないことになった。

大隈と伊藤はイギリスからエドモンド・モレルという技術者を雇い入れ、一刻も早く鉄道を造って欲しいとお願いした。資金も不足しているので、できるだけ鉄を使わず木を使うことにした。線路の枕木は本来は鉄だが木で代用した。多摩川にかえける橋も鉄ではなく木でつくった。機関車も、今から発注しては間に合わないということで、イギリスがインドのセイロン島(現在のスリランカ)に送ることになっていたものを、急ぎよ取り寄せることにした。

ところがここに来て、またまた大問題に直面することになる。ほとんどの地主が土地を売ってくれず、立ち退きを拒否するのだった。特にひどいのは、高輪の旧薩摩藩の屋敷で、ここは立ち退きどころか、測量も許してくれなかった。

二人は、今度ばかりは手の打ちようがないと絶望感に打ちひしがれた。しかし、あるとき大隈は奇想天外な策をひねり出して皆を驚かせた。