

モレルの経歴に関する諸説

林 田 治 男

Critical Comments on the Various Written Accounts of the Career of Edmund Morel

HAYASHIDA Haruo

Abstract

Edmund Morel, the first Engineer-in-Chief of Imperial Railways of Japan, has been respected in Japan. At the beginning of the Meiji era, he proposed to Hirobumi Ito, the Second Assistant Minister of Finance, to establish a ministry for public works, a institution of higher education, and to use domestic products. His propositions were adopted by the Japanese Government immediately and contributed to development of Japanese society. Unfortunately he died 30 years before the opening of the Railway. He was engaged in his duty for only 19 months. Therefore, almost all Japanese has appreciated his accomplishments and felt saddened by his early death.

Many Japanese writers make reference to his career, such as when and where he was born, what he studied at college, how he practiced as an engineer before coming to Japan, why he came to Meiji Japan, and who his wife was. It is very curious that almost all of them have provided incorrect accounts with scarce sources or no evidence. On the contrary, Mr. Yoshihiko Morita traces his career using the original documents and succeeds in correcting previous accounts. I corroborate Mr. Morita's assertions and further augment his findings on Morel's career, specifically regarding family environment, school record, and practical engineering.

In this article I refer to the preceding writings on Morel's career chronologically by field, and point out the wrong descriptions. I investigate why they failed to explain his career correctly and followed incorrect versions without questioning their veracity. We must utilize and verify the relevant original records and make references definitely.

Key Words

- ① Birth Year, ② Birthplace, ③ School Career, ④ Associate of the Institution of Civil Engineers,
- ⑤ Engineering Practice before coming to Japan, ⑥ Japanese Wife?

正鵠を射た建議を含めモレル (Edmund Morel) の貢献が大きいだけに¹⁾、「ロンドン大学キングス・カレッジを卒業し、23歳の若さで土木学会会員に推挙され、セイロン島の鉄道建設に従事し完了をまって来日した」などと経歴が脚色されることが多かった。また「日本人妻説」だと、日本への思い入れを難なく説明できる。かくして建議の背景にあるすぐれた能力と極東の新興国への赴任の動機の説明に、期待や思い込みが密かに刷り込まれていった。

本稿では、原典・一次資料に直接当たることが不可欠であることを改めて確認するために、日本の学界の内外でモレルに関する経歴がどのように語られてきたのかを、ジャンル別にして年代順に追いながら詳細に検討していく。そこから教訓と戒めを学び取っていきたい。

モレルのほぼ正確な経歴については、森田嘉彦、「明治鉄道創立の恩人 エドモンド・モレルを偲ぶ」や拙著『鉄道技師長エドモンド・モレル』(近刊)を参考にしてほしい。はじめに、英国土木学会の「追悼記事」,「日本の多数説」,「森田氏の主張」,および「林田の論点」を一括して簡潔にまとめた「諸説の比較」を掲げておこう。

キー・ワード

- ①生年, ②生地, ③学歴, ④土木学会入会, ⑤赴任前経歴, ⑥日本人妻説

1. 亡くなった頃の資料

日本に赴任して20ヶ月目の71年11月5日にモレルが死亡した。彼がどのように紹介されていたかを、当時の資料に当たってみよう。時系列的には、日本政府への転地療養申請～夫妻の死亡を伝える日本側資料、『ヒョウゴ・ニュース』,『ジャパン・ウィークリー・メール』,そして『土木学会誌』「追悼記事」となるが、説明の便宜上下記の順に並べ換えた。

本稿の作成に関し、匿名の査読者から有益なコメントをもらい、表現や文言を含め随分と改善することができた。ここに記して感謝の意を表したい。もちろん残存するであろうミスは筆者の責任である。

1) モレルの功績としては次の点が挙げられる。

- ①初代技師長として、鉄道建設に貢献した。
- ②人材育成のための教育機関の設立を建議した。
- ③後発国の日本では民間に任せるのではなく、政府主導で公共事業を管轄・推進する省庁の設立を提起した。
- ④国産品を使用し外貨の節約を図ると同時に、国内産業の自立発展を促すよう勧告した。

『伊藤公全集』第1巻「鐵道の起原」, pp.257～260参照。

表 1. 諸説の比較 註：①□の項目は、誤った説を示す。②通説のうち、ミスが大きいものを記載。③【 】は主張の論拠。④日付明記は、各証明書による。

項目	英国土木学会説	日本の多数説	森田嘉彦氏の主張と論拠	林田の主張と論拠
生年月日	1841年11月17日	1841年11月17日	1840年11月17日 【出生証明書, KCSへの問合せ】	森田説採用 【KCS・KCLへの入学, ICE加入年齢で, 1840年説を補強】
父母	父: Thomas Morel	父: Thomas Morel	父: Thomas Annet Lewis Morel は Italian Ware- houseman, Wine Merchant.	Thomas が Ann Martin Lopes と 33年9月28日結婚①。 Thomas が Emily Elizabeth A'Beckett (初婚) と 38年9月22日結婚②。
家族		母: Emily Elizabeth (旧姓 A'Beckett) 【出生証明書】	母: Emily Elizabeth (旧姓 A'Beckett) 【出生証明書】	39年10月5日姉 Emily, 42年9月11日妹 Agnes 誕生。 母 Emily が 46年8月1日, 事故死 (31歳)。 父が Christiana Lodder Budd (初婚) と 50年5月16日結婚③。 父が 60年11月24日死亡 (52歳)。義母は 77年6月6日死亡 (69歳)。 姉が George James Stilwell (67年死亡) と 66年10月18日結婚。 姉は 1929年89歳で, 妹は 1898年55歳で死亡。 父方祖父: Louis が Mary Boden と, 04年11月25日結婚。後年 Jane と再婚。37年頃死亡。 母方祖父: William が 01年2月17日 Sarah Abbott と結婚。55年2月23日死亡 (77歳)。後妻 Jane 59年死亡。 【出生・結婚・死亡証明書, 当時の Census など】
生地	Piccadilly and Notting Hill に居住していた Thomas (父親)	ロンドン郊外の [ピカデリー・ノッチングヒル]	No.1, Eagle Place, St. James Square (Piccadilly に近接) で生まれた。 【出生証明書】	森田説採用, 補強 210-211 Piccadilly で父が Italian Warehouseman & Wine Merchant。 モレルの生地; No.1, Eagle Place に隣接。 【Census, Post Office Directory で確認】
学歴	King's College, London ドイツやパリの技術学校 Woolwich	ロンドン大学キングス・カレッジを卒業して、独 別の工業学校に留学	Notting Hill は, KCS 入学時の住所 57年の1学期間のみ King's College School に在籍。欠席が多かった。 57年秋, 同校 DAS に進学。 【KCS への問合せ】	森田説採用, 補強 58年1月 King's College, London の Department of Applied Science 入学。当時の住所も確定。 Lent Term の成績は普通, Easter Term は大部分欠席。KCL 中退。 【KCL の入学身書・学費支払書, 成績簿などで確認】
ICE 会員	1865年5月準会員	1865年, 英国土木学会会員		65年5月「準会員」(Associate) となる。【加入申請書】
来日前経歴	ニューゼーランド, 豪州, ラブアーン	ニューゼーランド, 豪州, セイロン島で鉄道建設従事		66年1月~68年過ぎまで, Labuan 島 (ラブアーン, 北ボルネオ) に滞在。 【ICE 会員住所録, 英国植民地省文書などで確認】
来日時期		1870年4月9日		70年4月9日を確認。【Hiogo News, Japan Weekly Mail の乗船記録】
夫人	記載なし。	日本人 (大隈侯爵綾子夫人) 付き小間使い, “キノ” 森田以外は異論を唱えず。	【日本人妻説】に反論 森田は, ①当時国際結婚は不許可, ②モレルが夫妻で, 公式行事に日 本の高官と同席, および③面会し た等の理由により, 「日本人妻説」 を疑問視・批判。	森田説を補強 Harriet Wynder と 62年2月4日, St. Pancras で結婚。【結婚証明書】 Mrs. Morel; 70年4月16日英国 Southampton 港発, 6月7日横浜着。 【London & China Telegraph, JWM の乗船記録で確認】 70年7月26日~8月20日, 夫妻で兵庫へ出向く。【JWM の乗船記録】
死亡	1871年11月5日 12時間後に夫人が死去。	明治四年九月廿三日 (一 部には 1871年9月23日) 表記 がある)。	71年11月5日, 翌日夫人死去。25歳 【夫妻の死亡証明書】 7日 (火) 夫妻の葬儀。【JWM の記事】	土木学会説, 森田説採用 【JWM の記事, 『鉄道寮事務簿』などで補強, 確認】

【典拠】各論者の著書や論文の該当箇所をもとに、筆者が作成した。

1-1. 英国『土木学会誌』の「追悼記事」

モレルの経歴を語る場合に、もっとも典拠とされることが多いのは、1873年に英国『土木学会誌』(*Minute of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, PICEと略す)に掲載された「追悼記事」(Memoirs)である。そこには、彼の経歴が次のように紹介されている²⁾。

- ① ピカデリー (Piccadilly) およびノッティングヒル (Notting Hill) に在住していた故トーマス・モレル (Thomas Morel) の1人息子で、1841年11月17日に生まれた。
- ② King's College, London (KCLと略す) で教育を受け、その後ドイツやパリの技術学校 (technical schools) で学んだ。
- ③ 続いてロイヤル・エンジニア (Royal Engineers) の委託を受けウルウィッチ (Woolwich)³⁾ で学んだが、近視だったので資格を得られなかった。
- ④ 58年5月から、土木学会会員クラーク (Edwin Clark, 1814-94) に3年半師事した。
- ⑤ 英国を離れ、62年からニュージーランド政府に勤め、道路技師の首席補佐 (Chief Assistant Road Engineer), 63年ウェリントン (Wellington) 地区の主任技師 (Chief Engineer) に従事した。64・65年は主にオーストラリアで自営していた。
- ⑥ その後1年半ラブアン (Labuan) で提案された鉄道を検討した。67年鉄道を建設し〔炭鉱の〕縦坑を掘削するため、ラブアン石炭会社 (Labuan Coal Company) の主任技師兼管理者 (Chief Engineer and Manager) になった。
- ⑦ 69年健康を害し、南オーストラリアに移動し、〔鉄道建設を促進するための〕オーストラリアのインド的元利保証制度導入協会 (an association anxious to introduce the Indian guarantee system in that country) の顧問技師 (Consulting Engineer) になった。
- ⑧ しかし、日本で鉄道建設の技師長 (Engineer-in-Chief) に就任するため、それを辞し来日した。
他の公共事業の設計、建設、運営も託された。
- ⑨ 日本政府から特別の権限を付与されていたレイ (Horatio Nelson Lay, 1832-1898) とセイロンのガレ (Point de Galle) で締結した契約の期間は5年間であった。
- ⑩ 70年4月9日に来日し、延長20マイルの東京横浜間の鉄道建設に取りかかると同時に、同じく20マイルの神戸大阪間も始めた。
- ⑪ しかし次第に健康をそこね、体質的な肺の虚弱さが急速に悪化し、鉄道の完成を見ることなく71年11月5日に死亡した。

2) PICE, 36巻, pp.299~300.

3) 当時軍事技師 (military engineer) 養成学校があった。

- ⑫ 彼の妻も、その12時間後に亡くなった。
 - ⑬ 11月7日火曜日に、横浜で葬儀が行われ、夫妻は埋葬された。
 - ⑭ 日本政府は、彼の功績を高く評価していた。彼の病気のことが、明治天皇（His Majesty the Temio）の耳にはいったが、彼は1週間以内に亡くなってしまった。陛下から工部大輔（Vice-Minister of Works）を通じ、悔み状を添えて金1,000ポンドが下賜された。葬儀費用も日本政府が負担した。
 - ⑮ 65年5月23日に土木学会の「準会員」（Associate）に選ばれた。
- ①は父親、生年月日、生地を、②③は彼の学歴を、④は実務訓練を受けたその指導者を、⑤は豪州やニュージーランドでの実務経験を、⑥はラブアンでの任務を、⑦は日本赴任直前の動向を語っている。⑧～⑩は日本での功績を、⑪～⑬は死因や死亡前後の状況を詳しく述べ、⑭は日本政府の並々ならぬ評価を紹介している。⑮は「準会員」として加入した年月日を記している。

1-2. 『ジャパン・ウィークリー・メール』

当時横浜で発行されていた英字新聞『ジャパン・ウィークリー・メール』（*The Japan Weekly Mail*, JWM と略す）は、1871年11月11日号でモレルの死亡を伝えると同時に「追悼記事」を掲載している。その内容を要約紹介しておこう。

第1面の死亡・葬儀記事に、モレルが11月5日日曜日午後、30歳で、ハリエット夫人（Harriett）がその12時間後の翌6日、25歳で急死したことを伝えている。7日火曜日の葬儀参列者が多く、鐵道差配役のカーギル（William Walter Cargill, 1813-94）や井上勝も出席したことが載っている⁴⁾。

追悼記事には次のような経歴紹介がある。

- ① フランス人と英国人の間に生まれた。
- ② チェルテナム学校（Cheltenham School）の後、ドイツやフランスやで学んだ。パリを最後に大陸での勉強を切り上げ、引続きウルウィッチで学んだが、近視のため資格を得られなかった。
- ③ 有名な技師クラークに3年半師事した。
- ④ 英国を離れ、2年間ニュージーランド政府の下で道路技師の首席補佐を務めた。
- ⑤ その後ラブアン会社で、主任技師として約5年間従事した。

4) 葬儀記事に、ハリエット夫人の棺を担った6人の中に Mr. Hare の名前がある。それは、夫妻の死亡を井上に電報で伝えた「ヘアール」のことと考えられる。『大隈文書 M』【B571】、『大隈重信関係文書2』, pp.11~12, 「モレル危篤」参照。

- ⑥ 英国に帰り南オーストラリアの鉄道に関する報告を行う予定だったが、帰途それを辞め日本赴任を受入れた。
- ⑦ 18ヶ月間の日本滞在中に知己を広げつつ、真摯にかつ精力的に業務を遂行した。他にレイとの関係、彼の性格、仕事振り、病気のことを詳しく伝えている。「死亡記事」は、死亡年月日と曜日、年齢、およびハリエット夫人 (Harriett Morel) の死亡年月日と年齢、葬儀内容を伝えている。「追悼記事」の①は両親の国籍を、②は学歴を、③は実務訓練を受けた師を、④はニュージーランドでの任務と期間を、⑤はラブアンでの任務と期間を、⑥は日本赴任直前の動向を、⑦は日本での交友関係の広がりや業務遂行に没頭したことを述べている。

1-3. 『ヒョウゴ・ニュース』

さらに、神戸で発行されていた英字新聞『ヒョウゴ・ニュース』 (*The Hiogo News*, HN と略す) 11月11日号記事に当たってみよう。JWM が伝えたこと以外に、横浜からの情報として次のようなことを記している。

- ① オーストラリアから日本へ赴任した。
- ② 持病の肺結核を患っていたが、来日以来徐々に悪化していった。
- ③ 先週は客人と会っていたが、急激に悪化し11月1日水曜日以降、危篤状態だった。
- ④ モレル夫人が昼夜、病床の脇で看病を続けていた。
- ⑤ 不眠不休の看病と緊張で、彼女自身も12時間後に亡くなった。
- ⑥ 数日前、シンガポールで冬の間、療養する許可が下り、5000ドル支給されることが決まったその直後だった。
- ⑦ たくさんの人が葬儀に参列するだろうと予想し、彼の死は、外国人社会にも日本政府にとっても大きな痛手であると結んでいる。

「昨日日曜日」とか「葬儀は明日行われる」と述べているので、この記事は6日月曜日に書かれている。神戸の新聞記事であることを加味すると、異例の早さである。①は赴任前の行動を、②～③は病状の進行を、④～⑤は夫人の献身ぶりを、⑥は日本政府の療養許可を紹介している。⑦は彼の人物と功績を間接的に褒めている。

両新聞記事の紹介内容に関して JWM と比べて、①の片方の親がフランス人であるとのこと、⑤のラブアンでの在任期間以外、特に大きな相違点はない。次に示す日本側資料からの結論を述べると、⑥の療養予定地以外、明白な間違いはない。

1-4. 死亡時の日本側資料

病状悪化による転地療養の申請書と没後の対応を示す資料の関連する部分を、要約しておこう。

『鐵道寮事務簿』, 「モレル病死並佐畑他印度行」云々本文⁵⁾

- ① [申請内容] 肺結核の症状が悪化し、2ヶ月間のインドへの転地療養を申請した。
- ② [内部手続き] 鐵道差配役カーギルの了承も得られた。
- ③ [療養中の業務遂行] 不在の間、副長以下の者が職務を代行できるので、業務に支障はない。
- ④ [健康悪化理由] 自らの健康を省みず、日夜職務に没頭し病状を悪化させてしまった。
- ⑤ [費用推計] 1000ポンドの転地療養費の方が、後任を招聘する失費よりも少ない。
- ⑥ [同行者の任務・付随的目的] モレル配下の日本人を療養に同行させると同時に、彼の地で鐵道事情を視察学習させる。
- ⑦ [申請日] 1871年10月31日（火）（明治四年九月十八日）⁶⁾

[付属文書「モレル氏願書譯文」]

休暇療養申請は、10月28日（土）付けである。〔申請後、8日目に死去した〕

[付属文書「死亡通知電報」午後4時32分発信]

- ① 明治四年九月廿三日（1871年11月5日、日曜日）午後1時死去した。
- ② 葬儀は11月7日（火）に行われる⁷⁾。

[付属文書「モレル夫人死去」]

モレル死後、夫人が2～3回癪を起し夜1時過ぎに死亡した⁸⁾。

[付属文書「同行予定の者」]

モレルが死亡したので、配下の4名のインド行きも中止となった。

『鐵道附録』「工部省 鐵道」にある「九月廿四日モレル死去説」以外、上述の『鐵道寮事務簿』に記された資料は、モレルとハリエット夫人の「死亡証明書」、JMW, 『ヒョウゴ・ニュース』, PICE 追悼記事などと整合的である。

5) 『鐵道寮事務簿』第1巻66号, pp.316~322。

6) 周知の如く明治五年十二月三日を、明治6年（1873年）1月1日とし、この日から日本は太陽暦を採用した。明治五年十二月二日までは太陰暦を使用していたので、太陽暦との間にズレがあり期日表記に注意を要する。本稿では両者の表記法の相異を明確にするため、太陽暦表示はすべて算用数字で、明治五年までの太陰暦表示は漢用数字で表した。引用文の場合もこの原則を貫徹させているので、原文と一部異なっている場合がある。

7) これらは、JWMの死亡、葬儀記事と整合的である。

8) JMWにあるハリエット夫人の死亡、葬儀記事と整合的である。

モレルが亡くなったことを聞き及んだ木戸の回想を、彼の日記から抜粋しておこう。11月7日（九月廿五日）の欄に、以下のように記している。引用に際し句読点を補った。

朝英人モレロ、過る廿三日死去〔11月5日〕。夫人も爲其發狂、終死去すると云〔精神的ショック、神経系統の病と死因を記している〕。モレロは鐵道の事起しより實に我政府の爲に誠心盡力、我國の人も有不及者。不幸にして中途に死す。彼知不可起自ら骨を我が日本に埋るを期す。當月六日、今日を去る廿日前〔該日の『日記』に拠れば、実は九月三日、10月16日〕、余横濱に至り鐵道に乗る。此時モレロ夫婦送て、川崎に至る〔71年秋には横浜から川崎までは鐵道が開通し、少なくとも政府高官が乗車していた〕。余此事を思ひ、且此人にして此不幸ある、實に不堪愍然也⁹⁾。

死因は、他の資料はすべて「肺結核説」だが、なぜか木戸だけ「癡狂説」を記している。

1-1B. PICE「追悼記事」執筆者の推理

モレルの経歴を紹介する際、根拠とされることが多いPICE「追悼記事」を誰が書いたのかということを考えてみよう。

この「追悼記事」は、「準会員」のものとしては1ページ半とやや長く、破格の扱いである。署名はなく、土木学会に問合せても執筆者が誰かは確定できない。

筆者は下記の理由によって、同じ土木学会「準会員」だった燈臺寮技師のブランドン(Richard Henry Brunton, 1841-1901)が執筆したと推測している。

彼は72年4月から約1年間下賜休暇で帰国し、同年6月18日～73年2月英国に滞在していた¹⁰⁾。土木学会加入者、日本在住者、執筆当時英国に滞在し「加入申請書」閲覧可能という条件をすべて満たしている。また、70年頃日本で生まれた娘にハリエット(Harriet)と名付け(91年、01年国勢調査で確認)、モレル夫妻との親密な関係を連想させ、その上「41年生まれ」でもある。

次にこの「追悼記事」には、JWM「追悼記事」やモレルの土木学会「加入申請書」を参考に行っている部分がある。たとえばJWMの経歴の欄、

“and subsequently studied at Woolwich for a commission in the Royal Engineers, which his short-sight however disqualified him for.”

および病状について、

“Mr. Morel, has (PICE では had) for some months been in declining health, a constitutional

9) 『木戸孝允日記』二、pp.102～103。

10) Brunton, *Building Japan 1868-1876*, p.118。および、『R.H.Brunton 日本の灯台と横浜のまちづくりの父』、p.101年表参照。

weakness of the lungs having taken the form of rapid consumption”

などがあるが、PICEでもほぼ同じ文言が用いられている。さらに、明治天皇（His Majesty the Temio）の表記は、執筆者による校正作業ができなかったことを暗示している。ちなみにブラントンは、73年2月に離英している。

さらにJWMとPICEの内容面を比較検討しよう。JWMにあった両親はフランス人と英国人、チェルテナム学校で勉強したとの表現が消え、ラブアンでの在任期間が修正されている。対してPICEでは、父親の名前と居住地が記され、キングス・カレッジで学んだことが紹介されているが、これらのことは土木学会「入会申請書」に記されていない。これらの修正は、モレルが師事したクラークから、執筆者が取材したことを窺わせる。ちなみに父トーマスは、モレルが彼の下で修行していた頃、亡くなっている。モレルがクラークに師事し始めたとき、店がピカデリーにあり一家がノッティングヒルに住んでいたことも知っていたと思われる。もっとも店自体のことには全く触れられていないので、叔父のエドモンドから話を聞いたとは考え難い。執筆者は、そこまで熱心に調査しなかったのだろう。

クラークはモレルの土木学会入会時の筆頭推薦者であり、入会条件の年齢規程に1年半も抵触する「41年生まれ」と紹介する可能性はまずない。また彼はモレルの日本在任時の功績を紹介する材料を有していない。それゆえに、クラークが執筆者だとは考え難い。

ところで、72年後半期には岩倉使節団が英国を訪問し、10月には鐵道開業式が挙行された。このとき、モレルと親交があり導入に功績のあった「41年生まれ」の伊藤博文も、副使として同行していた。ブラントンはモレルの経歴に関して、伊藤と確認しあったかもしれない¹¹⁾。もっとも伊藤も、政府高官の行動としては不必要であり、ピカデリーのモレルの店と接触しなかったと考えられる。

2. 「セイロン説」と「日本人妻説」

技能形成と動機に直結する経歴に関する誤った説を、反面教師としてまず取上げよう。セイロンで鐵道建設に従事していたという「セイロン説」、および日本に来てから妻を娶ったという「日本人妻説」のフレーム・アップの過程を簡単に辿っていく。

11) Brunton, *Building Japan 1868-1876* に拠れば、彼は工部大輔の伊藤と随員達を、たくさんの英国の工場に案内する役を担当した。同書28章。ただし伊藤を“Minister of Public Works（工部卿）”と誤記している。

2-1. 「日本人妻説」

筆者が調べた限り、「日本人妻説」は戦前にはない。

発端は、1957年『交通新聞』10月13日号と考えられる。同紙は British Council を通じて PICE 追悼記事を入手できたとして、モレルの経歴を要約・報告した。これの問題点は「豪州 Labuan 説」と「日本人妻説」である。「ピカデリー・ノッティングヒルに住むトーマス・モレルのひとり息子」とこの部分はほぼ正確に訳出しているのに、Labuan の所在地確認を怠り、「日本人妻説」を唱えている。記事では、PICE に準拠して経歴を要約しつつ、何ら根拠を示さずに「日本人妻」と挿入している。あたかも PICE が「日本人妻説」を唱えているかのように受取れる。また「憧れを抱いていた東洋の日本」という表現も刷り込まれている。

結果的にこの手法は、巧妙な捏造の典型例に酷似してしまっている。

ここから、誤説が跋扈し増幅していった。

1960年上田廣氏は、「日本にきてから日本人の妻を得たが、その妻も、モレルの看病につかれてともに病床の人となっており、モレルの死後僅か一、二時間ほどしてそのあとを追った。〔行変え〕彼女がなんという名で、どのような女であつたかということは、全然わかっていない」¹²⁾と紹介し、『交通新聞』に拠っている旨明記している。後段では「日本の女性のよさをみとめて妻に迎えた」¹³⁾と膨らませている。

1968年山田直匡氏は、「モレルの看病に尽していた夫人（日本人）もあとを追うようにして同じ病いで死去した」¹⁴⁾と追随した。これが、アカデミズムの「日本人妻説」の嚆矢となってしまった。

1972年『鉄道先人録』は、歩を進め「モレル夫人については大隈侯爵関係文書に侯の綾子夫人付小間使キノという名の婦人で綾子夫人のすゝめによって結ばれたということである。（南条範夫氏『驀進』）」¹⁵⁾とその「根拠」を明言した。

1974年青木槐三氏は、「モレル夫人が日本人であったと云うことの判ったのは、作家の南条範夫さんの『驀進』という小説によって知ったのだが、すぐれた鉄道研究家の川上幸義氏を煩わして、南条さんに問合せたところ、日本人で、名はキノ、大隈侯爵の奥様ぎきの小間使いであるとの記述は、フィクションにあらず、大隈侯に関する逸話集の一冊にあ

12) 上田『鉄道創設史傳』, pp.123。

13) 同書, p.126。

14) 山田『お雇い外国人④交通』, p.153。

15) 『鉄道先人録』, p.394。

るとの回答を得て、キノ夫人と判った」¹⁶⁾と、創作された名前まで無批判に受入れ「日本人妻説」を正当化した。

かくいう南条氏の説を引用しよう。

『『きれいな、澄んだ瞳をした人ですね』

モレルが最初の訪問をして帰った後で、綾子夫人が大隈に云った。

『肺病だそうな』

大隈は甚だ殺風景な返事をしたが、綾子の傍にいた きの と云う小間使いが、目許を少し紅くして云った。

『私、異人さんを初めて見ました。怖いものとばかり思っていたら、本当に優しい人でございますね』

六ヵ月後、きの はモレルの妻になった。¹⁷⁾

これはストーリーを面白くするための小説家特有の創作である。南条氏発信を鵜呑みにした『鉄道先人録』編集者、南条氏への問合せに際し厳密に典拠を聞かなかった川上氏、それをそのまま紹介している青木槐三氏。彼らは、南条氏の小説の前後の部分を実資料や他の文献との突合せを怠った、この点に関して研究者としては怠慢の誹りを免れまい。

それまでほぼ非アカデミズムの中で唱えられていた「日本人妻説」が、研究者の間で採用されたのは、1968年の山田氏に続き1984年の青木栄一氏の紹介による。かくして、日本の鉄道史研究者として名高い青木栄一氏のお墨付きが得られ、ほぼ完全に「日本人妻説」が揺るぎないものとなってしまった。なお青木栄一氏は他にも英文で次のように紹介している。① KCL を卒業し、②65年に ICE 会員に推挙され、③1971年9月23日に亡くなった。いずれも誤った説を拡大させている。「日本人妻説」と同様に甚だ軽率であった。

かくして「日本人妻説」が淡いロマンティズムを抱かせて、以降何ら検証されることなく受け入れられてしまった。1957年の『交通新聞』が「形に吠え」、爾後の紹介者のほとんどが「声に吠え」続けてきたようである。元来「形」さえなかったのに、増幅過程で名前や出自まで捏造され、果てはその根拠までも実しやかに語られる始末で、小説家の創作が歴史的事実であるかのごとく権威付けられてしまった。アカデミズムの周辺領域によって、核心部分までもが侵食され、資料に基づく実証研究が放棄され、学界の嘆かわしい汚点となってしまった。

16) 『汎交通』第74巻5号, p.14。

アカデミズムは、詳細な原典資料が明記されていない点に注意を引くべきであった。

17) 南条『鷲進』（『オール讀物』昭和43年10月特別号），p.258。きの，原文は傍点になっている。

2-2. 「セイロン説」

1963年田中時彦氏は、レイとモレルの往復書簡に依拠して、1870年2月21日「イギリスへの帰航の途次、レイはセイロン島でモレルと会見し、彼にこの借款における鉄道建設工事の技師長となることを依頼した」¹⁸⁾と述べた。技師長就任要請と雇用契約締結を紹介しており、何ら問題はない。

ところが5年後山田氏は、「モレルはセイロン島で鉄道建設に従事していたが、その完了後、……（中略）1870年3月9日、トロートマンとともに横浜に到着した。」¹⁹⁾と、踏みはずしてしまった。単にセイロンで両名が会談したに過ぎないという田中氏の説明を、大きくミスリードしたものと考えられる。

不幸にも「セイロン説」が、この山田氏の叙述から始まった。他方、山田氏がミスリードした「セイロン説」は、戦前『鐵道一瞥』や『明治以後本邦土木と外人』で唱えられていた「ニュージーランド説」をほぼ一掃した。

山田氏は、当時の日本側の資料をほぼ完全に渉猟し、鉄道関係お雇い外国人の功績を集成しておりその評価は非常に高い。それゆえに、爾来山田氏の労作の内容に関して疑問を呈しにくい状況となってしまった。山田氏は「セイロン説」、「日本人妻説」の典拠を明記していない。典拠が不明であることも加わって、検証・反論が極めて困難な状況に陥ってしまった。モレルの能力の高さと真摯な姿勢が、短絡的にこれら二説により説明され、やがて神話化され、全く検証されずに一人歩きを始めていった。

ところで原田勝正氏は、1989年の『鐵道史研究史論』で、PICE「追悼記事」を典拠としている旨明記している。原田氏には、ここで立ち止まってラブアンの所在地を調べてほしかった。それを省いたがために、誤説を訂正する機会が逸されてしまった。もっとも原田氏のレファレンスそのものにもミスがあるのだが。

『交通新聞』に端を発する「豪州 Labuan 説」も加わって、経歴上重要な Labuan が完全に無視された。かくしてモレルの Labuan での経験が忘却の彼方へ追いやられ、赴任以前の技能形成過程の実像が捻じ曲げられてしまった。

3. ノン・アカデミズム

モレルの経歴について、国内の文献ではその誤りにも若干のバリエーションがあり、錯

18) 田中『明治維新政局と鐵道建設』, p.204。

19) 山田『お雇い外国人④交通』, p.25。

綜している。フレームアップの構造と過程を浮かび上がらせるために、学界以外の分野を年代順に取上げて紹介していこう。ミスの部分に下線を施した。

3-1. 1957年10月13日号『交通新聞』

『交通新聞』昭和32年10月13日号の第4面に、「0哩原標を打ち込んだ男」という縦書き大見出しと「わが国鉄道生みの親 モレル氏の履歴，86年目に判る」の横書き見出しで、まず次の概略記事が記されている。

「東京汐留に国鉄0マイルの原標を打ちこんだ男－初代国鉄建築技師長である英人エドモンド・モレル氏の業績については、鉄道史その他に若干伝えられているが、その履歴については今日まで全く不明のままであった。交通博物館では日本の鉄道建設史の第一ページを飾るべき功労者であるモレル氏がどんな人物で、どういう生立ちの人かわからないまままでおくことは残念であるというので、かねてからブリティッシュ・カウンシル（英国文化協会）にモレル氏の履歴調査方を依頼してあったが、同協会東京駐在員のマッカル・パイン氏の熱心な協力もあって、奇しくも鉄道85周年の喜びの日、その履歴が判明、山中交通博物館長をはじめ関係者を喜ばせている」

さらに本文で PICE 追悼記事から²⁰⁾、次のように経歴を翻訳紹介している。

「ピカデリー・ノッティングヒルに住むトーマス・モレルのひとり息子エドモンド・モレルは1841年11月17日に誕生、ロンドンのキングスカレッジに入学、ついでドイツとパリの工業学校にも学び、その後ウールウィッチの国立技術院の委託生となったが、眼疾のため中途退学した、1858年の5月、土木学会の会員であるエドウィン・クラークの許で3年半師事し、1862年にはニュージーランド政府に傭聘されて同地に赴任、1863年には同国の土木技師補となり、同年末ウェリントン州の土木技師長に就任した、一方この間1864年から65年にかけて豪州ラブアンでの炭鉱会社の技師長と支配人を兼任、少壮新鋭の手腕家としてめきめき売出した、1869年に胸を病んだが、ファイトに燃えるモレルは病を冒して南豪州に顧問技師として赴任、同国鉄道の開発に従事したが憧れを抱いていた東洋の日本に鉄道を建設するということを知り、日本政府の代弁者であったホレーシオ・ネルソン・レーと5年間の年期契約を結んで渡航した」（中略）

「日本人であった彼の妻もまた彼の歿後僅かに12時間ほどで死去し、11月7日の火曜日、彼とともに横浜の外国人墓地に葬られた」（中略）

20) ブリティッシュ・カウンシルから「たまたま1871年の英国土木学会々報付録死亡会員録の中にその履歴があることを発見してその原文を photocopy して送ってきた」として紹介している。

「モレルは精力家であり非常に聡明で、また正義感が強かった」以下彼の性格を述べ、最後に「1865年5月23日技術院会員に推選された」と結んでいる。

この紹介文には、「日本に対する憧れ」と「日本人妻」がセットで忍び込まされていると筆者は判断している。後年の正当化・増幅の過程を勘案すると、記事の執筆者の危険な思い込みの挿入となってしまった。また厳密には「ピカデリーとノッティングヒルに住んでいた故トーマス・モレル」と父親のことを紹介すべきであった。

ところでPICEでは「眼疾」ではなく、short-sight（近視）と紹介されている。これについては、1998年沢和哉氏以外その後取上げられてこなかった。

3-2. 1960年、上田廣『鉄道創設史傳』

「彼〔モレル〕は、日本にきてから日本人の妻を得たが、その妻も、モレルの看病につかれてともに病床の人となっており、モレルの死後僅か一、二時間ほどしてそのあとを追った。

彼女がなんという名で、どのような女であつたかということは、全然わかつていない」²¹⁾。(再録)

縦書きの『交通新聞』が「彼の歿後僅かに一二時間ほどで死去」としていたのを、「死後僅か一、二時間」と読み違えている。なお昭和32年を1899年としているが、明治と昭和を混同している。また明治四年を1861年と10年も遡らせている。

上田氏は、『交通新聞』の報道を要約紹介している。「ウエリント州〔ミスの再生産〕」「豪州ラフアン炭鉱会社」とケアレミスも散見されるが、「成長してロンドンのキングスカレッジに入学し、そこを卒業してから……」²²⁾と、はじめて「KCL卒業説」を唱えた。

レイとモレルは「おそらくは、なにかの都合で帰国したモレルがロンドンでレーと逢つたのであろう。」と根拠もなく創作され、「日本の女性のよさをみとめて妻に迎えた。」²³⁾と膨らませている。

上田氏の紹介は、本人も同書 p.125で明記しているが基本的に『交通新聞』に拠っている。不幸にもこれらの杜撰さは看過され、経歴紹介が継承されていった。

3-3. 1965年、交通博物館編『鉄道の日本』

「モレルは1841年ロンドンに生まれ、24歳でイギリス技術員会員に推選されたほどの優

21) 上田『鉄道創設史傳』, p.123。

22) 同書, p.125。

23) いずれも同書, p.126。

秀な土木技師であった。明治三年、五か年契約で着任した。月給は800円であった。肺患に悩まされていたが責任感の強い人で、恪勤精励、工事の推進につとめた。彼は日本の鉄道は日本人の手で建設し経営すべきであるとして、工部省や工学寮（工部大学）の設置を政府に提案し、悪天候で作業の出来ぬ日は官舎に従業員を集めて、みずから測量や工作の講義をし、若い鉄道従業員に希望と力をあたえた。また、工事については、いっさいの不正をゆるさなかった。建築資材もやむをえぬもののほかはすべて国産品を使用した。こうした点、金もうけ主義のレーとはまったく意見を異にしていた。明治四年の夏、療養のためインドへ賜暇転地をゆるされたが、このとき、インドの鉄道視察のため、邦人技手4名の同行を請願し、許可を得た。そのころのインド鉄道は営業線約6000キロで、軌道も狭軌、広軌各種にわたり、機関車や車両も多種多様であったので、わが鉄道のモデル線区としては格好の地区であった。モレルは、療養のかたわら、ここで同行技手たちの指導を行う意図であった。

九月に入りモレルの病勢は急変し同月二三日死亡した。技手達のインド視察計画も解消となった。葬儀は政府の費用で行なわれ、遺骸は横浜の外人墓地におさめられた。モレルの在任期間は約1年半の短期であったが、その残した功績は大きく、初代技師長として、モレルのような立派な人物を得たことはわが鉄道にとってさいわいであった。²⁴⁾

「技術員会員」という表現やその内容から、『交通新聞』紹介記事を参考にしたと考えられる。「日本人妻説」が脱落し、「日本に対する憧れ」が伊藤に対する建議を実現しその邁進に務めたように脚色され、危険な兆候を示している。ところでモレルは10月28日、インドへの転地療養を申請しているが、この紹介では「明治四年の夏」とされている。太陰暦九月を夏と受取ったのであろうか。

3-4. 1968年、和田和男『汽笛一声』

「彼の妻は日本人だったが、彼女も同じ結核にかかり、また、彼を慕うあまり、ついに発狂し、4日目に彼の後を追ったのだった。彼と同じ墓石の中で、静かに日本の鉄道の発展ぶりを見守っているのだが、残念ながら彼女の名はわからない。」²⁵⁾

先述の上田氏と同じく「日本人妻説」で姓名不詳という。「発狂説」は『木戸孝允日記』に拠ったのであろうか。

24) 交通博物館編『鉄道の日本』, p.9。

25) 和田『汽笛一声』, p.225。

3-5. 1968年、南条範夫『鷺進』

「明治三年六月三日、鉄道建設の技師長モレルが来日した。」²⁶⁾

「モレルの方は、この同じ時代に英帝国から後進国に出掛けて行って、その国を愛し、その国民の為に全生命を注いだ極めて少数の、ややロマンチックな理想主義的青年の一人であった。ロンドンのキングス・カレッジ卒業後、ドイツとパリの工業学校に学び、濠州のラファン炭鉱会社の技師長となった。

少年の頃から憧憬していた日本にやってきたのは29歳の時である。少しく胸を患って療養中だったので、軽い仕事として、日本に於ける鉄道建設の仕事を引き受けたのである。紹介者パークスは亡父の友人であった。」

工部省の設立や工部大学校の創設に関し「モレルは、日本に来てから一ヶ月ほどしか経たぬ中に、大隈に向って云った。」²⁷⁾

「『きれいな、澄んだ瞳をした人ですね』

モレルが最初の訪問をして帰った後で、綾子夫人が大隈に云った。

『肺病だそうな』

大隈は甚だ殺風景な返事をしたが、綾子の傍にいた きの [原文は傍点] と云う小間使いが、目許を少し紅くして云った。

『私、異人さんを初めて見ました。怖いものとばかり思っていたら、本当に優しい人でございますね』

六ヵ月後、きの はモレルの妻になった。

モレルが青年らしい熱情で、瞳の黒くあどけない少女に夢中になってしまい、きの もこれに応じて熱度を高めてしまったのだ。

モレルは、幼いと云ってよいほど若い日本人妻にかしずかれて、熱狂的に建設事業に打ち込んだ。」²⁸⁾

「きの は文字通り不眠不休で看護したが、十一月五日、モレルは遂に病に斃れた。

全身のエネルギーを夫の看護に使いつくした幼い妻も、恐らくその間に感染していたのであろう。モレルの死後、数時間——数日ではない——後にその後を追って息をひきとっ

26) 南条『鷺進』(『オール讀物』昭和43年10月特別号)p.255。『旋風時代』では若干表現が異なるだけなので、以下その言及は省略した。

27) 引用はいずれも同誌同号、p.258。これに続いて、工部省の設置、高等教育機関の設立建議が会話体で述べられている。すなわち、大隈に建議したことになっている。実際にはモレルは伊藤博文に、建議書を提出した。

28) 同誌同号、p.258。

た。」²⁹⁾

下線の多さから、南条氏の実事から逸脱した創作ぶりが鮮明となる。明治三年六月三日来日、大隈に進言などという表現は、いみじくも調査不足を露呈している。叙述から『交通新聞』や上田氏に依拠してフィクションを構成していったと考えられる。南条氏のこの小説には、他の資料との整合性をチェックすると、モレル関係のみでなくレイの出自および目的や行動についても難点が多い³⁰⁾。研究者は先入観を刷り込まれ振り回されないように、細心の注意を払って読んでいく必要があるし、ましてや参考にしてはならない。

3-6. 1973年、佃實男『神奈川人物風土記』

「モレルは、1841年（天保十二）11月17日、イギリスのロンドン郊外のピカデリー・ノッチングビルで生まれた。ロンドンのキングス・カレッジ、ドイツおよびフランスの工業学校に学び、ニュージーランド州の土木技師やオーストラリアの鉄道顧問技師をつとめ、1865年、イギリス土木学会会員となっている。来日したのは、明治三年（1870）三月九日（旧暦）である。セイロン島の鉄道建設を完了し、そのまますぐ横浜へやってきたといわれる。」³¹⁾

「来日してからモレルは、日本人を妻としていたが、この夫人は、モレルの看病に尽くすうちに肺結核に感染したらしく、かれのあとを追うようにして（12時間後—という説がある）亡くなった。」³²⁾

ロンドン郊外のピカデリー・ノッチングビルで生まれと紹介し、「セイロン説」が受容されているので、1968年山田直匡氏の紹介を参考にしたと考えられる。

29) 同誌同号、p.259。「数日後ではなく、数時間後に夫人が死亡した」旨わざわざ断っているのは、1952年の石井満『日本鐵道創設史話』の「4日後説」（同書、p.357）を意識し、上田廣『鐵道創設史傳』に拠っていることを強く示唆している。「きの」と「大隈夫人付き小間使い」は、「彼女がなんという名で、どのような女であったかということは、全然わかっていない」という上田氏の表現に小説家が応えたとも考えられる。

また南条氏は、モレルの父とパークスが友人であったとしているが、両者の年齢（約20歳違う）・住所・職業などの経歴を調べても、そのような接点はない。この部分も、創作と断定してよかろう。

30) 南条氏はその紹介内容や表現から、レイの人物像に関する部分は石井氏、レイ契約に関する部分は1963年の田中時彦氏を参考にしたと考えられる。

ところで、山田氏の本は68年8月に出版されていること、「セイロン説」に引きずられていないことから、南条氏は山田氏の著書を参考にしていないと考えられる。

31) 佃『神奈川人物風土記』、p.134。

32) 同書、p.136。

3-7. 1974年, 青木槐三「紅白の梅とモレルの墓」(『汎交通』74巻5号)

先述の『交通新聞』の紹介記事に関するコメントが記してあるので再掲しておこう。

73年 PICE の追悼記事を要約再述した後, 「この調査は, 元交通博物館長山中忠雄氏が, 昭和32年春ブリティシ・カウンシル (英国文化協会) の東京駐在員マッカルパイン氏に依頼して調べあげたものである。山中さんの努力がなかったら, モレルの生年も判らず, 生地のピカデリー・ノッティングビルも, 彼の出身校も土木学会会員であることも判らなかつたのである。」³³⁾

「モレル夫人が日本人であったと云うことの判ったのは, 作家の南条範夫さんの『鶯進』という小説によって知ったのだが, すぐれた鉄道研究家の川上幸義氏を煩わして, 南条さんに問合わせたとこ, 日本人で, 名はキノ, 大隈侯爵の奥様づきの小間使いであるとの記述は, フィクションにあらず, 大隈侯に関する逸話集の一冊にあるとの回答を得て, キノ夫人と判った。」³⁴⁾ (再録)

青木氏の紹介には, 「南条説」の無批判な正当化など問題点が多い。ここでも当該『交通新聞』は, 「ピカデリー・ノッティングヒルに住むトーマス・モレルのひとり息子」とほぼ正確に訳出していたのに, 「生地のピカデリー・ノッティングビル」とすりかえている。ピカデリー・ノッティングヒルをモレルの生地と誤解してしまった山田直匡氏の紹介を, 典拠を明記している『交通新聞』よりも信用し変更してしまった。

また『交通新聞』同様「豪州ラブアン説」である。ちなみに, 山田氏はラブアンに言及していない。

3-8. 1977年, 沢和哉『鉄道に生きた人びと〔鉄道建設小史〕』

「1841年 (天保十二) 11月17日, イギリスのピカデリー, ノッティングヒルにトーマス・モレルの一人息子として生まれました。成長後, ロンドンのキングスカレッジ, ドイツおよびパリの工業学校に学び, のちニュージーランド州の土木技師やオーストラリアの鉄道顧問技師などをつとめ, 1865年, 24歳の若さでイギリス土木学会会員に推薦されました。」³⁵⁾

「かれはセイロン島の鉄道建設完了後, 明治三年三月鉄道建設計画中のわが国政府に, 初代鉄道兼電信建築師長として雇用され来日しました。」³⁶⁾

33) 『汎交通』74巻5号, p.13。

34) 同誌同号, p.14。

35) 沢『鉄道に生きた人びと』, p.22。

36) 同書, p.23。

「明治四年九月廿四日病状が急激に悪化し、日本の鉄道開通を見ることもなく、わずか30歳の若さで異国の地においてさみしく死亡しました。ひき続き夫人も、12時間後看護の過労から、かれのあとを追うように同じ病に倒れ、二人の遺骸はともに横浜山手の外国人墓地に埋葬されました。」³⁷⁾

1841年11月17日生まれ、明治四年九月廿四日（実は1日早い1871年11月5日）死亡なのに、30歳の若さで亡くなったという計算が奇異である。

さらに沢氏は、「日本人妻説」について、青木槐三氏の『汎交通』を紹介して、間接的表現ながら、南条氏の「論拠がある」という主張を鵜呑みにしている。「南条氏本人に紹介した結果、フィクションではなく、題名は忘れたが大隈侯に関する逸話集の一冊にあったとの返事を得た」ので、「昭和49年5月『汎交通』第74巻第5号では、大隈侯爵の奥様づき小間使いキノがモレル夫人であったとして、日本人説をとっています。」³⁸⁾

「セイロン説」の方は、山田直匡氏の紹介をそっくり受入れたものと考えられる。

3-9. 1982年、反町昭治『鉄道の日本史』

「このモレルという人は、トーマス・モレルのひとり息子で、1841（天保十二）年11月17日、イギリスのピカデリー・ノッチングヒルに生まれ、ロンドンのキングスカレッジや、ドイツ、フランスの工業学校に学んでおります。ニュージーランドの州立土木技師、オーストラリアの鉄道顧問技師をつとめ、1865年にイギリス土木学会員に推薦されています。」³⁹⁾

「土木学会員」は校正ミスであろう。ほか内容的に、目新しいものはない。

3-10. 1985年、おの・つよし『日本の鉄道むかしむかし』

「モレルは、1841年（天保十二年）ロンドンのピカデリー・ノッチングヒルに生まれ、キングスカレッジや、ドイツ、フランスの工業学校で土木建築の勉強をした後、ニュージーランドで土木技師、オーストラリアで鉄道建築技師などをし、24歳でイギリス土木学会員に推薦された秀才でした。

日本に来た時は28歳で、休む間もなく鉄道のことを調査し『鉄道見込書』を提出しました。」⁴⁰⁾

「モレルは日本の鉄道に生涯をかけるつもりだったので、日本にきて間もなく日

37) 同書, p.23。

38) 同書, p.24の注2。

39) 反町『鉄道の日本史』, p.199。

40) おの『日本の鉄道むかしむかし』, p.48。

本人女性と結婚しました。しかしこの女性も、モレルの看病疲れがもとで、モレルの亡くなった12時間後に、後を追うようにしてこの世を去りました。」⁴¹⁾

あとがきに記されているように、各説を寄せ集めたものに過ぎない。したがって新しいものは何もない。

3-11. 1985年6月、武内博「我が国鉄道創設期に活躍した来日西洋人—鉄道技師 E. モレルと H.N. レイを中心に」(『Pinus』第15号, 雄松堂, 1985年所収)

「彼は1841年11月17日イギリスのロンドン近郊ピカデリー・ノッチングビルで生まれた。ロンドン大学キングス・カレッジを卒業後ドイツ, フランスで学んだ。ニュー・ジーランド, オーストラリアおよびセイロン島の各地で土木工事や鉄道工事に従事していたが, 1870年わが国において鉄道を布設するために来日した。」⁴²⁾

なお死亡日を「明治四年九月廿三日ないし1871年11月5日とすべき」であると注意を喚起し, 「Morell」ではなく「モレルの原綴は Morel が正しい」⁴³⁾と注記している。この部分は評価できる。

3-12. 1985年11月, 武内博『横浜外人墓地—山手の丘に眠る人々』

「1841年11月17日イギリスのロンドン郊外ピカデリー・ノッチングビルで生まれた。ロンドン大学キングス・カレッジ卒業後ドイツおよびフランスに留学した。ニュージーランド州の土木技師やオーストラリアの鉄道顧問技師を勤めた。1865年にはイギリスの土木学会会員に推された。

1870年セイロン島に渡り鉄道工事竣工をまって来日し, H.S. パークス公使の推薦により日本政府に雇用され初代の鉄道兼電信建築師に就任した。1870年3月25日東京汐留附近から測量を始め, 同年4月3日には横浜の野毛浦海岸からの測量を開始した。新橋, 横浜間の鉄道工事のスタートであった。彼はこの鉄道工事で日夜働き過ぎたため結核となり, 1871年11月療養のためインドに転地する許可を得たが出發間に悪化し同月5日死去した。行年29歳。

夫の看病で疲れた夫人もまもなく跡を追って翌年死去。」⁴⁴⁾

武内氏は「KCL 卒業説」を唱えている。夫人の「翌年死亡説」は校正ミスであろう。

41) 同書, p.50。

42) 『Pinus』第15号, p.12。

43) 同誌同号, p.13。

44) 武内『横浜外人墓地—山手の丘に眠る人々』, p.162。

せっかく武内氏は6月に、太陰暦と太陽暦の混同を戒めているのに、直後に自ら誤ってしまい悲喜劇を演じている。

ところで、1977年沢氏、この武内氏は、モレルはセイロンで鉄道建設に従事していたと明確には表現していない。しかし文脈からは、従事していた鉄道工事が完了したので来日したと受取られる。

3-13. 1996年、齋藤晃『蒸気機関車の興亡』

「鉄道建設のためイギリスから日本に派遣されたエドモンド・モレルは、1865年24歳の若さでイギリス土木学会会員に推挙された優れたエンジニアで、まだ20代の若さで初代の技師長として1870年（明治三年）来日した。日本に来る前はセイロン島（スリランカ）の鉄道建設を行い、未開地の建設に経験を積んでいる。彼はホワイトの指示でやって来たが、生真面目な若く情熱的な鉄道技師で、策を弄して自分達の利益を図るようなことはなく、3フィート6インチを推挙したのは、鉄道建設を経験した先達として真面目に考えての結果だった。その考えの背景には、故国イギリスで広くマスコミを巻き込んだのゲージ論争が大きく影響していたのである。」⁴⁵⁾

「モレルは慣れない土地での激務に体を壊して、開業の姿を見ることもなく、来日後わずか1年半で異国の地に30歳の生涯を閉じたが、その後工事は着々と進んだ。」⁴⁶⁾

齋藤氏の文献リストから、原田勝正氏の『明治鉄道物語』を参考に紹介していると考えられる。しかし、ホワイトの指示で英国から赴任したとの表現は齋藤氏の思い込みである。内容のある興味深い本だけに、モレルに関する部分は惜しい。

3-14. 1996年、沢和哉『日本の鉄道 ことはじめ』

「1870（明治三）年3月、わが国政府の招聘によって来日し、私利私欲をはなれて日本の鉄道建設に誠意をつくした、初代建築師長エドモンド・モレル（Edmund Morell）は、自己が建設にあたった京浜間の開通をみることもなく、持病の結核がこうじ翌71年9月23日に病没した。ひきつづき12時間後には、かれの看病にあたった婦人も同じ病で死亡した。」

「なお、長く日本人説がとられてきたモレルの妻は、日本輸出入銀行・森田嘉彦企画担当審議役のロンドンへの照会調査により、死亡証明書が発見され、ハリエット・モレルであることが確認された（1995年11月10日づけ『日本経済新聞』）という。」⁴⁷⁾

45) 齋藤『蒸気機関車の興亡』, p.148。

46) 同書, p.159。

47) 沢『日本の鉄道』, p.17, および p.20。

来日時と死亡日の年は太陽暦、月日は太陰暦の混乱がある。森田氏の論点もハリエツト夫人のみに限定されており、生年・生地や学歴の重要な部分がなぜか封印されている。森田氏は、該『日本経済新聞』文化欄記事でもこれらについて簡単に批評しているので、かえって奇異な印象を受ける。

3-15. 1997年、升田嘉夫『鉄路のデザイン ゲージの中の鉄道史』

「1870年4月（明治三年三月）、この建設工事の総指揮をとるため招かれて来日したモレルは、このときまだ28歳の青年技師であったが、すでにオーストラリアやセイロン（現スリランカ）の鉄道建設を経験していた。」⁴⁸⁾

11月10日刊行なので、森田氏の主張（『汎交通』97年2月号）は取り入れられていない。

3-16. 1998年、沢和哉『鉄道の発展につくした人びと』

「エドモンド・モレルは、1841年（天保十二）11月17日、イギリスのピカデリー・ノッテイングヒルにトーマス・モレルの一人息子として生まれた。

成長後、ロンドンのキングスカレッジ、ドイツおよびパリの工業学校に学び、さらにウールウィッチの国立技術院委託生となったが、眼病のため途中で退学。1858年5月から3カ半年、土木学会員エドウィン・クラークに師事し、1862年ニュージーランド政府に招かれて、土木技師補佐からウェリントン州の技師長となった。

なお、これと兼ねて1864年から翌年にかけて、オーストラリアのラブアンにおける炭鉱鉄道の計画に参加。1867年には、この会社の技師長兼支配人となった。この間、1865年には英国技術院会長にも推薦された。

1869年、肺結核をわずらうなかで、彼は南オーストラリアに顧問技師として赴任し、同国鉄道、セイロン島などの鉄道建設にあたった。彼の日本政府雇用は、当時日本政府の代弁者であったホレーショ・ネルソン・レーとの契約によるものであった。」（中略）

「一人息子であった彼は、本国に身寄りも少なかったため、本人の愛した日本に埋葬される事が決定。」（中略）

「この夫人の国籍については、日本人ラシャメンであったとか、大隈侯の小間使いであったとか、さまざまな憶測がなされてきた。

しかし、平成7年（1995）になって、日本輸出入銀行・森田嘉彦企画担当審議役のロンドンへの照会調査により、死亡証明書が発見され、ハリエツト・モレルであることが確認

48) 升田『鉄路のデザイン ゲージの中の鉄道史』, p.32。

された（『日本経済新聞』1995年11月10日付）。⁴⁹⁾

沢氏のこの紹介は、近視を眼病としたことも含めほとんどが40年も前の『交通新聞』の焼き直しに過ぎない。The Institution of Civil Engineers の訳が、クラークの場合には「土木学会」となっているのに、モレルのところでは「技術院」とされている。その使い分けが理解不可能である。

3-17. 2001年、沢和哉「エドモンド・モレル」（『地域開発ニュース』2001年3月号）

「1870年（明治三年）3月9日，長い船旅を終えて横浜港に降り立った一人のイギリス人青年技師がいた。

セイロン島（スリランカ）の鉄道建設を終え，日本政府に初代鉄道兼電信建築師長として雇用（月給750円）された28歳のエドモンド・モレル（Edmund Morell）であった。

彼は日本に落ち着くと，4月と5月の2回にわたって，日本の鉄道建設の方針を示す書面を大蔵少輔伊藤博文あてに提出した。」

「1870年3月25日，モレルの監督により新橋～横浜間の工事が着手された。」⁵⁰⁾

「1871年9月23日，持病の肺結核により死亡した。

一人息子であった彼は，本国に身寄りも少なかったため，本人の愛した日本で埋葬されることとなり，横浜の外国人墓地に葬られた。」⁵¹⁾

他の経歴紹介は，1998年の『鉄道の発展につくした人びと』とほとんど変わらないので，省略した。

沢氏は相変わらず月日を太陰暦で，年を太陽暦で表示し，ちぐはぐさが露呈している。他方，伊藤に建議したのは太陽暦で表されている。伊藤に拠れば，建議の日付は4月19日，5月28日（それぞれ三月十九日，四月廿八日となる）である。

ところで，亡くなった71年11月5日当時，英国には寡婦となっていた姉エミリー・スティルウェル（Emily Stilwell），病弱で独身を通した妹アグネス（Agnes Morell）がいた。さらにピカデリーでワイン商などをしていた叔父エドモンド・スティーヴン（Edmund Stephen Morell）夫妻とその娘二人，および母方の従兄弟たちもいた。オーストラリアには母方エイベケット家（A'Beckett）の伯父や従兄弟たちがいた。すなわちモレルの身寄りは多かったし，英国にも在住していた。調査不足による甚だしい思い込みである。

日本で埋葬されたのは，単に日本で亡くなったからである。ちなみに後年，モレル同様

49) 沢『鉄道の発展につくした人びと』，p.299，およびp.300。

50) 『地域開発ニュース』2001年3月号，p.34。

51) 同誌同号，p.36。

に日本で亡くなった英国人鉄道技師 J. イングランドや B.F. ライトなども日本に埋葬されている。

森田氏の業績に関する言及が、相変わらずなぜか「日本人妻」部分にのみ限定されている。

3-18. 2005年, 久保田博『日本の鉄道史セミナー』

「モレルは若くして英国土木学会会員に推薦され、海外での鉄道建設に従事し、パークス公使の推薦により初代建築師長（技師長）に就任し、建設資材もできるだけ国産品の採用を薦めて経費の節約を図り、工期の短縮に努めた極めて優れた技術者であった。」⁵²⁾

簡単な紹介であり、コメントは省く。

3-19. 2005年, 池田邦彦『鉄道史の分岐点』

「モレルはロンドンの学校を卒業後、ドイツやフランスでも実地に学んだ後、ニュージーランドやオーストラリアでも土木技師や鉄道技師として経験を積んだ。非常に仕事熱心で、真面目な人柄であったと伝えられる。

モレルが日本に着任したのは1870年の3月のこと。いっしょにイギリス人技師19人を引き連れての来日だった。……（中略）また日本人の妻を娶り、おそらくはこの極東の国の鉄道に生涯をささげるつもりだったようだ。」

「もともと結核を病んでいたモレルは、慣れない日本での生活と過労のため、鉄道開業の前年の1871年9月23日に亡くなった。享年30歳という若さだった。そして梅という名のモレル夫人も、夫の後を追って翌日に世を去ったという。」⁵³⁾

日本の鉄道建設に生涯を捧げるつもりであったかどうかは定かではない。単に在職2年弱で死亡したに過ぎない。なお契約では雇用期間は5年であった。当時の資料からは、全く彼の意図は推し量れない。相変わらずの「日本人妻説」であるが、南条説と異なり池田氏は名前を「梅」としている。

3-20. 2008年, 紀田順一郎「エドモンド・モレル」(『Best Partner』2008年6月号)

紀田氏は、拙稿「鉄道技師:モレルの経歴と貢献」を取り入れた経歴紹介を行っている。しかし、次の点で疑問が残っている。

オーストラリア行きに触れ、62年にハリエットと結婚したことを述べた後、次の表現が

52) 久保田『日本の鉄道史セミナー』, p.40。

53) 池田『鉄道史の分岐点』, pp.26~27。

ある。「前後を考えると、モレルは新婚生活もさめやらないうちに妻を置いて南方へ出かけたことになる。」⁵⁴⁾そして66年のラブアン赴任と記されている。筆者は、ラブアンにハリエットが同行したとは考えられないと述べているが、オーストラリア（母方の叔父や従兄弟が多くいた）やニュージーランドへは同行したと思っている。また、65年5月に土木学会に加入しているが、入会宣誓書や学会本部建築拠出金を支払っているの、当時彼は帰国していたと解している。

1865年5月に土木学会に準会員として加入したが、このときは24歳半である。どうして「この会員資格は25歳以上だから、1年キャリアが不足していたことになる」⁵⁵⁾のか理解できない。技師としてのキャリアではなく、単に年齢を半年分満たしていなかったのである。

「モレルの場合は日本到着の翌月に妻を呼び寄せている。」⁵⁶⁾モレルの到着は4月9日、ハリエットの英国出発は4月16日、横浜到着は6月7日である。2月21日セイロンのガレで、レイと会談し技師長就任を引受けた直後に、英国滞在中のハリエット夫人に手紙を書き、日本へ来るように要請したと考えられる。「翌月」とはどのような根拠であろうか。

典拠とするなら、いずれも正確に読み取ってほしい。筆者にとって曲解は迷惑千万である。

なお、鉄道導入のプロセスに関して、公使パークスやレイの行動および役割について、誤った表現がなされているので注意を要する。

3-21. 2008年、緒方英樹『人物で知る日本の国土史』

簡単な年表が記されているが、相変わらず生年を1841年とし、日本滞在中の動向を太陽暦年と太陰暦月日で表現し混乱が見られる⁵⁷⁾。森田氏の業績や拙稿に関する言及はない。

「諸説の変遷」を表にまとめたので参考にしてほしい。筆者が調査しえた文献を、それらの依拠したものを含めて年代順に並べた。ここから誤説・珍説の出現、増幅、正当化の過程が浮かび上がる。原資料に拠ってこれらを糺した森田氏の業績が際立っている。

54) 『Best Partner』2008年6月号、p.38。

55) 同誌同号、p.38。

56) 同誌同号、p.40。

57) 緒方『人物で知る日本の国土史』、p.114。

表2. 諸説の変異；ノン・アカデミズム

	生年月日 没年月日	生地	学歴、特に KCSとKCL	ICE 加入	来日前経歴	夫人
石井満『日本鐵道創設史話』1952年, p.357	1841年11月17日生 1871年11月5日没 11月7日葬儀	PNに住んでいた トーマス・モレル の一人息子	KCL入学	65年5月23日技 術員会員に推選 された	64～65年、豪州ラブラ ン炭鉱会社の技師	モレル死後4日後死亡 日本人妻 モレル死後12時間後に死亡 11月7日葬儀
上田廣『鐵道創設史傳』1960年 pp.118～129 『交通新聞』に依拠	1841年11月17日生 明治四年十一月五日没	PNに住んでいた トーマス・モレル の一人息子	KCL卒業		64～65年、豪州ラブラ ン炭鉱会社の技師	モレル死後1、2時間後に死 亡 ★早くから日本に憧れていた 明治四年夏インドへの転地療 養を許可された 日本人妻、結核にかかり、発 狂し4日後死亡
交通博物館編『鐵道の日本』1965 年, p.9	1841年生まれ	ロンドン		24歳でイギリス 技術員会員		日本人妻、結核にかかり、発 狂し4日後死亡
和田和男『汽笛一声』1968年 pp.224～228						日本人妻、結核にかかり、発 狂し4日後死亡
南條範夫『養進』（『オール讀物』 1968年10月特別号）、pp.244～ 261	明治四年十一月五日没	★父親とパークス は旧知の間	KCL卒業		豪州のラフアン炭鉱会社 の技師長	モレルが大隈邸訪問、その6 ヵ月後「きの」が妻となった。 死後数時間して後を追いつ息を ひきとった。
佃實男『神奈川人物風土記』1973 年 pp.132～137	1841年11月17日生 明治四年九月廿三日没	ロンドン郊外の PN生まれ	KCLで学ぶ	65年ICE会員	セイロン島の鐵道建設完 了後そのまま来日	日本人妻 ★肺結核で12時間後死亡
青木樺三「紅白の梅とモレルの墓」 『汎交通』74巻5号、1974年 pp.12～15 『交通新聞』に依拠	1871年11月5日没	PN生まれ		ICE会員	豪州ラフアンの炭鉱鐵道 の技師	大隈侯爵の奥様づき小間使 「キノ」南條説（川上幸義が 南條に確認したという）
沢和哉『鐵道に生きた人びと』 1977年 pp.22～24	天保12（1941）生 明治四年九月廿四日没	PN生まれ	KCLで学ぶ	65年24歳でICE 会員に推薦され た	セイロン島の鐵道建設完 了後来日	日本人妻 『汎交通』74巻5号に依拠 モレル死後1、2時間後に死 亡
反町昭治『鐵道の日本史』1982年 pp.199～200	1841年11月17日生 明治四年九月廿四日没	PN生まれ	KCLで学ぶ	65年土木学界会 員に推薦		★親日の英国人 日本にきて間もなく日本人女 性と結婚
おの・つよし『日本の鐵道むかし むかし』1985年, p.48	1841年生	PN生まれ	KCで学ぶ	24歳で会員		日本人妻 日本にきて間もなく日本人女 性と結婚
武内博「我が國鐵道創設期に活躍 した来日西洋人」Pinus15号 1985 年	1841年11月17日生 1871年11月5日急逝	ロンドン近郊PN 生まれ	KCL卒業		NZ、豪州、セイロン島で 土木工事や鐵道工事に従 事	夫人も翌日死去

モレルの齟齬に関する譜説 (林田治男)

武内博『横浜外人墓地-山手の丘に眠る人々』1985年, p.162	1841年11月17日生 1871年11月5日没	ロンドン郊外のPN生まれ	KCL卒業	65年ICE会員に推された	70年セイロン島に渡り鉄道工事竣工をまっけて来日	夫人は翌年死亡
沢和哉『日本の鉄道 ことばはじめ』1996年, p.17, p.20	1871年9月23日没				1870年3月, わが国政府の招聘によって来日の招請によって来日	森田氏 (日経記事) に従い日本人妻説を採らず。
齋藤晃『蒸気機関車の興亡』, 1997年, pp.148, 159				65年24歳で会員に推された	セイロンで鉄道建設	
森田嘉彦『明治鉄道創立の恩人エドモンド・モレル氏を偲ぶ』『死交通』97巻2号, 1997年	1840年11月17日生 1871年11月5日没 11月7日葬儀	No.1 Eagle Place (Piccadilly) 確定 NはKCS入学時の住居と確定	57年の1学期間のみのみKCSに学ぶ。			日本人妻説を否定。 Harriett Morel と主張。 12時間後の11月6日死去
JWM, PICE, 出生・死亡証明書, KCSへの問合せその他に依拠						
升田嘉夫『鉄路のデザイナー ゲージの中の鉄道史』, 1997年, p.32	来日時28歳としてい るので, 40年生まれ 説				すでにオーストラリアやセイロン (現スリランカ) の鉄道建設を経験していた	
沢和哉『鉄道の発展につくした人びと』, 1998年 pp.299 ~ 300	1841年11月17日生	PN生まれ	KCLで学ぶ	英国技術員会長にも推薦された	64 ~ 65年豪州ラブアンの鉄道計画に参加, 67年同社の技師長兼支配人。69年南豪州の顧問技師, 同国鉄道やセイロンの鉄道建設。	森田氏のハリエット・モレル説を紹介。 しかし, 生年・生地に関する森田氏の業績は無視。
沢和哉, 「エドモンド・モレル」『地域開発ニュース』, 2001年3月号, pp.34 ~ 36 (98年とほぼ変わらず)	1841年11月17日生 1871年9月23日没	PN生まれ	KCLで学ぶ	65年に英国技術員会員にも推選された	セイロン島の鉄道建設を終え, 豪州では炭鉱鉄道の計画に参加。	「日本人妻説」に関してのみ, 森田氏の研究に言及。
久保田博『日本の鉄道史セミンナー』2005年, p.40				若くして英国土木学会会員に推薦され	海外での鉄道建設に従事	
池田邦彦『鉄道史の分岐点』2005年, pp.26 ~ 27	1871年9月23日没				豪州やNZで土木技師や鉄道技師として経歴を積んだ	梅という名のモレル夫人
紀田順一郎, 「エドモンド・モレル」『Best Partner』, 2008年6月号, pp.36 ~ 41, 06年の林田論文に依拠	1840年11月17日生, 明治四年九月廿三日没	No.1 Eagle Place, NはKCS入学時の住居	KCSで学ぶも欠席多し。	65年に英国土木学会準会員に推挙された。	ボルネオのラブアン島にいた。「セイロン説」不採用	「日本人妻説」不採用

〔典拠〕 各論者の著書や論文の該当箇所を抜き出して, 筆者が作成した。

略記方 P: Piccadilly, N: Notting Hill, KCS: King's College School, KCL: King's College, London, ICE: The Institution of Civil Engineers, NZ: ニュージーランド

4. 土木史を中心に

日本におけるモレルの経歴に関する諸説を、ノン・アカデミズム、土木史、鉄道史とジャンルごとに区分けしたうえで年代別に表を作成してみた。するとノン・アカデミズムの領域から「KCL卒業説」、「豪州ラブアアン説」、「日本人妻説」が、「セイロン説」は鉄道史分野で提唱され始めたことが判明した。これらはモレルの技能と維新政府への建議の動機に歪んだ印象を植え付けていった。

本節ではこのうち、鉄道関係者や土木史部門の紹介状況をチェックしてみよう。

4-1. 1921年、鐵道省編『鐵道一瞥』

「明治三年三月建築師長エドモンド、モレル (Edmund Morell) 著任したり、此の上前に新西蘭〔ニュージーランド〕の鐵道建築に従事し二年之を竣り三年日本に赴任し爾來東京横濱間及大阪神戸間の工事を董理したりしが不幸にして肺疾に罹り四年九月印度へ轉地療養を願出て許可せられ其の際 御思召に由り療養費を賜りしが未だ發足せずして死去せり」⁵⁸⁾

ここのニュージーランドで鉄道建設の従事していたという説は、1869年12月7日の「三條邸会談」で「蒸氣機關ニ練熟之仁近日横濱江参らるゝ趣報知有之、就而は御來簡ニ甘伏し御頼申度候」と日本側が述べパークスが「來着之機械師は、是迄新和蘭ニ而英國四百里之鐵道貳ヶ年ニ落成し、今度歸國之趣ニ而便船國着之由ニ候」⁵⁹⁾と応えた技師を、モレルと看做してのことなのであろう。

来日前のモレルの行動から、彼が12月7日から「近日横濱江参」った技師とは考えにくい⁶⁰⁾。

4-2. 1942年、土木學會編『明治以後本邦土木と外人』

「エドモンド・モレル (英國人) Edmund Morell」

「モレルは英國に生まれ、新西蘭に於いて鐵道建設に従事し、其の竣功の翌年、即ち明治三年 (1870) 三月吾が國に招聘せられて來朝し」……明治四年九月「二十四日溘焉として逝去したり。モレル夫人亦看護と心勞の爲め、彼の死後四日を経て千載不歸の客となれ

58) 『鐵道一瞥』, p.18. 同書は、開業50年を記念して『日本鐵道史』と併行して出版された。

59) 『大日本外交文書』第2巻第3号「575」。

60) 拙著『エドモンド・モレル』, 近刊, 4章1節参照。

り。」⁶¹⁾ これらの引用の間に、モレルの功績として、彼の提言による工部省の新設や、工学寮の設置についても述べてある。

九月廿四日死亡説は、『鐵道附録』に依ったものと考えられる。他方夫人が4日後に死亡したというのは、その判定論拠が定かでない⁶²⁾。「ニュージーランド説」は、『鐵道一瞥』に拠ったのであろうか。

4-3. 1972年、『鐵道先人録』

「1841年（天保十二年）イギリスのピカデリー、ノッチングヒルにトーマス・モレルの独り息子として生まれた。長じてロンドンのキングス・カレッジ、ドイツおよびパリーの工業学校等に学び、のちニュージーランド州の土木技師、オーストラリア鉄道の顧問技師等を歴任。1865年には24歳の若さでイギリス土木学会会員に選ばれ、優秀な土木技師として知られた。」⁶³⁾

「モレルの死亡月日については、従来『九月廿四日』とされていたが、現在の墓碑（鐵道記念物）に『九月廿三日』となっているので、本稿はこれに従うこととした。モレル夫人については大隈侯爵関係文書に侯の綾子夫人付小間使キノという名の婦人で綾子夫人のすゝめによって結ばれたということである。（南条範夫氏『驀進』）」⁶⁴⁾

「九月廿四日説」は、土木學會編の『明治以後本邦土木と外人』が記したものである。また始めて、「日本人妻説」の南条説依拠が明記された。これが先述した青木槐三氏の確信へと繋がっていった。

4-4. 1974年、「雇外国人の横顔」『日本国有鐵道百年史 通史』「附録」

「モレルは、トーマス・モレルの一人息子として1841年11月17日イギリスのピカデリー・ノッチングヒルで誕生、ロンドンのキングス・カレッジ、ドイツおよびパリーの工業学校で勉強し、ニュージーランドの土木技師やオーストラリアの鐵道顧問技師を勤め、イギリスの土木学会会員にあげられた。」（中略）

「一事が万事彼は日本の友人であった。ほんの僅かの際の日本での生活であったが、彼が持病の肺患が重くなってインドに療養に行きたいと願出たときには、明治天皇は金五千

61) 引用は『明治以後本邦土木と外人』, p.89, および p.92。

62) 想像を逞くすると、転地療養許可からモレル死亡までの4日間と取り違えたのかもしれない。ちなみに1952年、石井満『日本鐵道創設史話』も4日説である。

63) 『鐵道先人録』, p.392。

64) 同書, p.394。

円の療養費の下賜を伝えたが、病が重くなりインド療養もできず明治四年九月廿三日亡くなった。彼が亡くなると看病していた彼の妻も後を追った。気の毒な生涯であった。」⁶⁵⁾

誕生日11月17日が明記されている。この記述は基本的に PICE に拠っていると考えられる。根拠が曖昧な「セイロン説」や「日本人妻説」を採用していないのは、後世に残す『百年史』だけに、できるだけ原典に依拠しようとしたことの現われと言えよう。

生地を「ピカデリー・ノッチングヒル」としたのは、山田氏に引きずられたためと考えられる。父親の居住経験地がいくつあろうとも構わないが、生地は絶対の一つである。技師など「十数名を帯同してニュージーランドから日本に来た」としているが⁶⁶⁾、JWM に拠れば技師と一緒にいたとは考え難い。1870年4月9日に、上海からトロートマンと一緒に横浜に着いたのである。

4-5. 1983年、八十島義之助「Edmond Morel (エドモンド・モレル)」『土木学会誌』第68巻9号)

「天保十二(1841)～明治四(1871)年。イギリスのピカデリー・ノッチングヒルで、トーマス・モレルの一人息子として生まれた。ロンドンのキングス・カレッジ、ドイツおよびパリの工科大学に学んだのち実務につく。ニュージーランドの土木技師、オーストラリアの鉄道顧問技師を経てセイロン島で鉄道建設に従事していた。明治三(1870)年、セイロン島での鉄道工事が完了したのちに日本政府と外人技師の雇用に関する契約を結んでいた Horatio Nelson Lay (ホレーショ・ネルソン・レー) に初代の鉄道兼電信建築師長として雇われ来日した。レー解任後、正式に日本政府に雇用され、新橋－横浜間、神戸－大阪間の鉄道建設に従事した。

病弱であったが、至極まじめで熱意をもって建設の仕事に従事した。しかし、激務と不馴れの土地での仕事のために病状は悪化し、転地療養を申出て、日本政府は多額の療養費まで与えてこれを認めた。しかし、それが決まってからわずか5日後の九月廿四日、病状がにわか悪化して転地することなく日本で病没した。

彼は日本到着後わずか40日目に新橋－横浜間の鉄道建設の大方針を伊藤大蔵少輔あてに提出し」⁶⁷⁾

65) 『日本国有鉄道百年史 通史』「附録」, p.49. なお50年史に当る『日本鐵道史』では、モレルの日本で功績を詳述しているが、経歴に関しては全く述べられていない。『日本鐵道史』上篇, pp.175～177. ただし、Morell と末尾の “l” が重複し、九月廿四日病死説を採用している。

66) 同書, p.49.

67) 引用はいずれも『土木学会誌』第68巻9号, p.23.

これは『土木学会誌』「特集・土木と100人」に掲載された紹介記事である。

日本の土木学会が編集したのだから、せめてPICEに従い「北ボルネオのラブアン」と明記してほしかった。高校程度の地図帳にラブアンは掲載されており、索引を引けば自ずから北ボルネオに位置することが判明する。日本到着は4月9日（三月九日）、伊藤への第1回建議は4月19日（三月十九日）、第2回は5月28日（四月廿八日）である。「10日目」や「50日目」だと問題はない。到着日を太陰暦で、第1回建議を太陽暦で表示し、計算して「40日目」という誤った数値を導いたようだ。

この紹介は日本の『土木学会誌』であるがゆえに、軽率の誹りは免れまい。

4-6. 1985年、長尾義三『物語 日本の土木史』

「モレルは、香港・中国と鉄道建設に従事し、明治三年三月来朝したものである。」

「この開通の少し前、かねて肺を患っていたモレルの病状が悪化し、明治四年九月に没した。彼を看病していた夫人も4ヵ月後千歳不帰の客となったのである。」⁶⁸⁾

香港や中国の鉄道建設に従事していたという説は、長尾氏のみのものである。モレル夫人の死亡日が4ヶ月後となっているのも他には見当たらない。「4日後説」を取り違えたせいであろうか。ズレが際立っている。

4-7. 1990年、高橋裕『現代日本土木史』

「モレルは、滞日わずか1年半で惜しまれつつ病死したが、新橋・横浜間の日本最初の鉄道建設に絶大な努力を払った。1870（明治三）年の日本着任時、彼は28歳の少壮技術者であったが、すでにニュージーランド、スリランカなどイギリス植民地の鉄道建設の経験を持っていた。」

「終始献身的に新橋・横浜間の鉄道建設を指導したモレルは、1871（明治四）年9月、肺結核が重くなり、好んでいた白梅の見える部屋で、わずか29歳で息を引き取った。日本人のモレル夫人もモレル死後30分でその後を追った。」⁶⁹⁾

年齢計算はある程度やむを得ぬとしても、「半日（12時間）」を「半時間（30分）」とすり替えるのは問題である。赴任前経歴、「日本人妻説」とも単なる寄せ集めにすぎない。

なお2007年の第二版でも、この部分は修正されていない。

68) 長尾『物語 日本の土木史』, p.202, および p.204。

69) 高橋『現代日本土木史』, p.74。

表3. 諸説の変異；土木史を中心に

	生年月日 没年月日	生地	学歴, 特に KCSとKCL	ICE加入	来日前経歴	夫人
『鐵道一瞥』1921年, p.18					新西蘭の鐵道建築に従事し2年之を渡り	
土木学会編『明治以後本邦土木と外人』1942年, pp.89～92	明治四年九月廿四日没 『鐵道附録』に依る				新西蘭で鐵道建設に従事	モレル死後4日後死亡
中村英男『鐵道辭典』1958年 下巻 p.1691						
『鐵道先人録』1972年 pp.392～394	1841年生 明治四年九月廿三日没	PN生まれ	KCLに学ぶ	24歳でICE会員 に選ばれた		大隈夫人付小間使い「キノ」 (南條説依拠を明言) モレル死後12時間後に死亡
『日本国有鐵道百年史-通史』 1974年, 附録 p.49	1841年11月17日生 明治四年九月廿三日没	PN生まれ	KCLで学ぶ		NZから来日	
八十島義之助「続土木と100人、 Edmond Morel」『土木学会誌』68 巻9号, 1983年, p.23	天保十二(1941)生 明治四年九月廿四日没	PN生まれ			セイロン島で鐵道建設に 従事していた	
長尾義三『物語 日本の土木史』, 1985年, p.202, 204					香港・中国と鐵道建設に 従事	夫人も4ヵ月後死去
高橋裕『現代日本土木史』1990年, p.74	1871年9月没				ニュージーランド, スリ ランカなどイギリス植民 地の鐵道建設の経験	日本人のモレル夫人もモレル 死後30分で死亡
かこ・さとし『技術と情熱をつ たえた外国の人たち』, 2004年, p.2～3				NZ, 豪州, セイ ロンで建設に従 事した。		ハリエット夫人も翌日死去 夫人の絵を英国人風に描いて いる。

〔典拠〕各論者の著書や論文の該当箇所を抜き出して、筆者が作成した。

略記方 P；Piccadilly, N；Notting Hill, KCS；King's College School, KCL；King's College, London, ICE；The Institution of Civil Engineers, NZ；ニュージーランド

4-8. 2004年、かこ・さとし『技術と情熱をつたえた外国の人たち』

土木の歴史絵本と子供向けだが、その第3巻『技術と情熱をつたえた外国の人たち』第1章「鉄道を建設したイギリス人」、1-1「若い技師長モレル」に興味深い紹介がある。

「技師長のモレルはまだ29歳で、体は強くありませんでしたが、海外での経験も多く勤勉でまじめな人でした。」この注に「英、独、仏で学習後、ニュージーランド、オーストラリア、セイロンで建設に従事した。」と記されている。

「しかし、日英ふたつの政府からの期待にこたえようと一生懸命に働いた疲れのためかモレルは病気にかかり、療養を申しでた5日後、日本にきて1年半で亡くなってしまいました。その翌日に夫人のハリエットさんもあとを追うように亡くなったそうです。」⁷⁰⁾

典拠は記されていないが、1841年生まれとし、ハリエット夫人と明記しているのが注目される。夫人の絵も英国人風に描かれている。JWM,あるいは後述する村松貞次郎氏に拠ったのではないかと推測される。なお森田氏は、モレルは1840年生まれで、夫人はハリエットとしているので、森田氏を参考にした可能性はない。

土木史の分野で、子供向け絵本が他よりも優っているというのは痛烈な皮肉である。

5. 鉄道史分野

本節ではアカデミズムのうち鉄道史分野の紹介文を引用しながらコメントを加えていく。研究者の領域でも、誤説が跳梁跋扈していく様子が明瞭となる。

5-1. 1968年、山田直匡『お雇い外国人④交通』

「エドモンド・モレル (Edmund Morel, 1841~1871. イギリス)」…… (中略) 「1841年 (天保十二) 11月、イギリスのピカデリー・ノッチングビルで生まれ」…… 「セイロン島の鉄道建設を完了して来日した。」⁷¹⁾

「モレルはセイロンで鉄道建設に従事していたが、その完了後、1870年 (明治三) 2月、上海に赴き、レイの代理人トロートマン (J.F.H.Trautmann) と、上海副領事ロバートソン (R.B.Robertson) 立会いのもとで、正式にレイとの契約を結び、1870年3月9日、トロートマンとともに横浜に到着した。」⁷²⁾

「モレルは、結核が悪化し、微熱が続くようになってからも工事現場を巡視していたが、

70) かこさとし『技術と情熱をつたえた外国の人たち』, p.2, および p.3。

71) 山田『お雇い外国人④交通』, p.152。説明の都合上、順序を入れ替えた。

72) 同書, p.25。

ついに1871年（明治四）9月19日、療養のためインド地方へ転地することが許可され、療養費として金五千円が下賜された。……（中略）しかし、その四日後モレルが死去した……（中略）モレルの看病に尽していた夫人（日本人）もあとを追うようにして同じ病いで死去した。」⁷³⁾

1870年4月9日および明治四年九月十九日（1871年11月1日）が、それぞれ正確な表示である。当時使用していた太陰暦との混乱した表現は誤解を招く恐れがある。

生地に関しては、PICE 追悼記事の「父親がピカデリーとノッチングヒルに居住していた」とする文章を取り違えたと考えられる。しかし、ピカデリー・ノッチングビルなる地名はなく、生地が2ヶ所というのはおかしい。先述の『鉄道先人録』が受け継ぎ、以降この「PN説」が定説となった。

「セイロン説」を提唱したのは、完全な勇み足であった。他方、「ニュージーランド説」はこれによってほとんど提唱されなくなる。

英国人技師達の経歴を鉄道史分野が取上げた最初の労作において、何の躊躇いもなく「日本人妻説」が提唱され定着してしまった。

山田氏の著作は鉄道関係のお雇い外国人の研究の分野で抜きん出ているがために、かえってこのような間違い部分にも検証の眼差しを向けにくい状況となってしまった。それどころか、山田氏の叙述が権威あるものとして、細部に亘ってほぼ完全に確立されてしまったとされてきた⁷⁴⁾。学界にとって、不幸な状況となってしまった。

5-2. 1973年、原田勝正・青木栄一『日本の鉄道-100年の歩みから』

「モレルは1841年生まれ28歳の少壮技術者ですすでにニュージーランド、セイロン（スリランカ）そのほかイギリス植民地の鉄道建設工事を行い、豊富な経験をもっていた。」⁷⁵⁾

アカデミズムの中で、「セイロン説」が受容され、継承された。経歴の紹介は短いですが、その影響力は大きかった。山田氏の研究が全体として優れているのと、鉄道史研究の権威者である両氏がお墨付きを与えてしまったので、不幸にも「セイロン説」に疑念を抱く機会が殺がれてしまった。

73) 同書, p.153。

74) モレルが『お雇い外国人④交通』のカバー肖像として使われている。その説明はもちろん「1841年説」「セイロン説」である。

75) 原田・青木『日本の鉄道-100年の歩みから』, p.76。

5-3. 1983年, 原田勝正『明治鉄道物語』

「1870年4月（明治三年三月）、東京と横浜との間の建設に着手するときには、すでに何人かの外国人が来日していた。そのなかでもっとも重要な人物は、エドモンド・モレル（Edmund Morell）である。1841年11月17日生まれであるから弱冠28歳の青年技師である。」⁷⁶⁾

「その4日後、モレルの病状は急変、ついに死去した。九月廿三日（太陽暦11月5日）のことであった。12時間後には夫人であった日本人の婦人も死去した。」⁷⁷⁾

11月1日の夕方4時、井上より大隈宛書簡に拠れば、「既に没命之有様氣之毒之至り」であり⁷⁸⁾、転地療養が許可された「4日後、モレルの病状は急変」したのではなく、既に危篤状態だった。

5-3. 1984年, Eiichi Aoki（青木栄一）、Edmund Morel, 1841-1871; the Father of Japan's Railway.

“Edmund Morel, the first Western railway expert and Engineer-in-Chief of the first Tokyo-Yokohama line, was born in London in 1841. After graduating from Kings College of London University in Civil Engineering, he went on to engineering schools in France and Germany. As in the case of many young engineers of the period, he went to gain practical experience in the British colonies by engaging in railway construction in New Zealand, Australia, and India (Ceylon Island). In 1865, he was invited to be a member of the British Institution of Civil Engineering as an outstanding civil engineer.”

“After his arrival in Japan, Morel married a Japanese woman, Kino.”

“He died September 23 and his wife Kino died only 12 hours after.”

1960年上田廣氏が『鉄道創設史傳』でKCLを「卒業」と述べたが、それ以降まだ「学ぶ」という表現が一般であった。しかし青木氏のこの紹介以降、基本的に「卒業」が採用されていく。

彼が土木学会に「準会員」（Associate）として入会したのは、通常の入会条件を満たしたためであり（加入条件に対して、実際には年齢が半年分不足していたが）、特に優れた技師として「会員」になるべく招聘されたのではない。

英文で死亡月日を述べる場合、“November 5”とすべきである。太陰暦の英語表記の場合、“23rd day of the 9th month of the fourth year of Meiji (by lunatic calendar)”

76) 原田『明治鉄道物語』, p.46。

77) 同書, p.56。

78) 『大隈文書M』【B571】、『大隈重信関係文書2』, pp.11~12, 「モレル危篤」。

が正確である。

1957年の『交通新聞』に端を発する「日本人妻説」が、1968年南条氏により「きの」という名前を冠され、1973年青木槐三氏により「日本人で、名はキノ、大隈侯爵の奥様づきの小間使いであるとの記述は、フィクションにあらず、大隈侯に関する逸話集の一冊にあるとの回答を得て、キノ夫人と判った。」として典拠が示され、青木栄一氏により鉄道史の研究家により受入れられた。後述するチェックランド女史の叙述から推して、英語圏でも受入れられたようである。

「セイロン説」もお墨付きを付与された。

数少ない英語文献だけに、一次資料に立脚し正確を期してほしかった。

5-4. 1986年, 青木栄一「人物紹介②エドモンド・モレル(Edmund Morel 1841~1871)」(野田他編『日本の鉄道-成立と展開』 囲み記事)

「1841年(天保十二年)11月7日, イギリス, ロンドン西郊のノッチング・ヒルに生まれ, ロンドンのキングス・カレッジで土木工学を学んだのち, 当時の若いイギリス人技術者の多くがそうであったように実地の経験を求めて, ニュージーランド, オーストラリア, ラブアン島などで鉄道建設に従事した。1865年5月, 若冠23歳でイギリス土木学会会員に推薦されたことは彼の学歴の高さとともに, すぐれた鉄道技術者としての評価を得ていたことを示している。」⁷⁹⁾

「しかし, 日本におけるモレルの活動はわずか1年間にすぎず, 彼の死によって終わりを告げる。彼はすでに肺をおかされており, 微熱を押して仕事にあたっていたが, 病気はようやくあらたまり, ついにインドへの転地療養を願い出るに至った。1871年9月(明治四年八月), 政府は彼の転地療養を認め, 特に明治天皇の意志として療養費5000円の下賜が実現した。しかし, 時すでに遅く, 彼の病状は長途の旅行に耐えられぬ段階にあり, 同年11月5日(明治四年九月廿三日)に死去した。

彼は来日後日本人女性と結婚していたが, 看病にあたった彼女も彼の死の半日後に亡くなった。」⁸⁰⁾

ラブアン島のことに触れてあるが, その位置やそこでの任務に関して全く述べられていない。また青木氏はさすがに2ヶ所で生まれることは不可能と思ったのか, 判断根拠は示さずに, 逆に生地の方のピカデリーを削除している。また1984年には「セイロン説」を唱

79) 野田他編『日本の鉄道-成立と展開』, p.25。

80) 同書, pp.26~27。

えていたがそれが脱落し、ラブアンが登場している。通説の混乱に気付き、青木氏も揺れ動いていたのではないかと推察される。

ICE への入会申請書の経歴紹介には、学歴や鉄道技術者としての実務経験は全く推薦理由とされていない。単に技師としての経歴年数と年齢が条件を満たし、所定の推薦者の賛同が得られ、師事したクラークの提案で入会したのである。ICE 入会時の年齢を「KCL 卒業」あるいは「優秀な学業成績」などと併せて過大評価するのは、実像を歪めることになる危険性がある。

青木氏のこれら二つの紹介によって、彼の経歴がきらびやかなものとして詐称されてしまった。

5-5. 1989年, O. チェックランド『明治日本とイギリス』

「29歳のエドモンド・モレル（1841-71）が鉄道の建設技術者に任命された。ニュージーランドの鉄道で仕事をした成果を踏まえ、モレルは3フィート6インチ軌道を選択した。」⁸¹⁾

「モレルの墓と、夫の死後幾日も経ずに死んだ彼の日本人妻の墓は、横浜の外国人墓地にある。」⁸²⁾

英国人のチェックランド女史は、青木栄一氏の英文を参考にした旨、明言している⁸³⁾。原典資料に当たることは我々よりもはるかに容易なのに、それを怠り青木栄一氏の英文を鵜呑みにし、チェックしなかった。

不幸にも英国人研究者のこの表現は、さらに青木栄一氏の紹介を権威付けてしまった。

5-6. 1989年, 原田勝正『鉄道史研究試論 近代化における技術と社会』

「モレルは1862年からニュージーランドで、1867年からオーストラリアのラスアン炭鉱とその鉄道で、主任技師として活動した。」……（中略）「イギリス植民地の鉄道に従事してきた弱冠27歳のモレルは、この日本でも同様に狭軌が適当と考えていたかもしれない。」⁸⁴⁾

原田氏は、その注24（p.84）で、経歴を PICE「追悼記事」に拠っている旨記しているが、確認が粗雑である。「1871-72, p.229」の表記があるが、「1872-73, vol.36, pp.299-300」が正しい。かくして先行研究の誤りを修正する機会を逸してしまった。

81) チェックランド、『明治日本とイギリス』邦訳, p.63。

82) 同書邦訳, p.318の注34。

83) 同書邦訳, p.318の注32。

84) 原田『鉄道史研究試論』, p.70。

「ラスアン」は単なるミスであろう。校正作業の重要性を認識させられる。

5-7. 1992年, 原田勝正「モレル」の項(『国史大辞典』吉川弘文館)

「1841年11月17日に生まれる。ロンドンのキングス＝カレッジ卒業。ドイツ・フランスに留学。62年ニュージーランドの道路建設に従事。64年以降オーストラリアで鉄道建設に従事した。69年健康を害してインドに移り、ここで日本の鉄道建設について技師長となる契約(5年)を結び、明治三年(1870)四月九日横浜に到着。」(中略)

「明治四年十一月五日死去。29歳。夫人(日本人)もその12時間後に死去した。夫妻は同年十一月七日横浜外人墓地に埋葬された。」⁸⁵⁾

権威あるべき『国史大辞典』の内容には、お粗末極まりない。「KCL卒業説」は、1984年の青木氏に従ったと考えられる。「64年以降オーストラリアで鉄道建設に従事した」との表現は、ラブアンを豪州として、経歴を繋ぎ合わせたために生じた曲解であろう。

「日本人妻説」、暦表示とも青木栄一氏と一致している。

5-8. 1994年, 今井宏『日本人とイギリス』(ちくま新書)

「日本における『鉄道の父』となったエドモンド・モレル(1841~71年)は……(中略)彼はロンドンのノティンク・ヒルに生まれ、ロンドン大学のキングズ・カレッジに学んだごのち、ドイツ、フランスに留学した経験の持主であった。学業を終えた彼は、ニュージーランド、オーストラリアで土木技師、鉄道技師として働き、さらに1870年にセイロンで鉄道を完成させた直後に来日した。」⁸⁶⁾

「モレルは1870年3月9日、横浜に到着した。」⁸⁷⁾

「1871年9月23日、日本を離れる前に死去する。齢、わずかに29歳という若さであった。看病につくした若妻もほどなく彼の後を追った。」⁸⁸⁾

生地をノティンク・ヒルとしたのは、前述の1986年の青木氏に従ったものと推察される。日本への到着日や死亡日を、太陰暦と太陽暦を交差させて使用しているのはいただけない。

他方建設の決定過程で、「イギリス領事館ホレイショ・ネルソン・レイが交渉役を引き受けて斡旋に務め」⁸⁹⁾との叙述があるが、レイは領事館員でもなく、英国政府の意向を

85) 『国史大辞典』第13巻, p.882。なお原田氏執筆担当の『日本近現代人名辞典』(2001年), pp.1075~1076も同一内容である。

86) 今井『日本人とイギリス』, pp.131~132。

87) 同書, p.132。

88) 同書, p.134。

89) 同書, p.132。

汲んだ行動をしていたわけでもない。今井氏の主張だと、レイ契約を破棄する過程で、日本政府の行動を英国政府が黙認したことを説明できなくなってしまう。孫引きの悪しき実例を呈してしまった。

5-9. 1995年、武内博編「モレル」の項（『来日西洋人名事典』増補改訂普及版）

「1841年11月17日、イギリスのロンドン郊外ピカデリー・ノッチングビルで生まれた。ロンドン大学キングス・カレッジで学んだのち、ドイツ、フランスの工業学校でも学んだ。ニュー・ジーランド州の土木技師やオーストラリアの鉄道顧問技師を務め、1865年にはイギリスの土木学会会員に推された。1870年セイロン島の鉄道工事竣工をまって来日。」

「東京の汐留附近から測量を始めたのは1870年3月25日で、同年4月3日には横浜の野毛浦海岸からの測量を開始した。」⁹⁰⁾

この紹介は、3-11, 12の武内氏自身と同内容である。武内は「日本人妻説」を主張していない。

5-10. 1995年、村松貞次郎『日本の近代化とお雇い外国人』

「1841年イギリスのピカデリー・ノッチングビルで生まれ、ウールウィッチで土木工学を学びニュージーランド政府の Chief Assistant Road Engineer として活躍し、また南オーストラリアの鉄道についての論文も発表していた。」⁹¹⁾

「彼とその夫人は横浜の居留地で亡くなったが、居留地の外国人たちも盛大な葬儀を行い、彼の死を悼んだことが、当時横浜で発行されていた英字新聞に詳しく記録されている（The Japan Weekly Mail, Nov. 11, 1871）。」

「しかし旅に出る前に彼は1871年11月5日横浜の居留地で亡くなった。30歳だった。彼の夫人ハリエットも夫の看病に疲れて翌日25歳で亡くなった。」⁹²⁾

武内氏同様ノッチングビルとなっているのは校正ミスであろうか。JWMの追悼記事を参照した旨述べ、そこに報告書（論文）のことが紹介されている。しかしJWMには生年月日や生地に関する叙述はないので、その部分は他からの借用と思われる。

夫人ハリエットと明記しており、「日本人妻説」を採用していない。初めてJWMを明確に参照し、モレル夫人の名前をハリエットと紹介している。さらに25歳で死亡したことも紹介している。またJWMの「1871年11月5日30歳で死亡」は、PICEの「1841年11月

90) 『来日西洋人名事典』増補改訂普及版, p.502。

91) 村松『日本の近代化とお雇い外国人』, p.39。

92) 同書, p.40。

17日誕生」を再考させる契機になるのだが、日本国内のみではそれも困難でやむをえない。

しかし残念なことに、村松氏のこの言外の問題提起に関して学界では本格的に取上げられなかった。

5-11. 1996年, 老川慶喜『鉄道』

「建築師長には雇英国人エドモンド・モレル (Edmund Morel) が就任した。モレルは、オーストラリア, ニュージーランド, セイロン, 南アフリカなど, イギリスの植民地での鉄道建設の経験から, 日本の鉄道も狭軌 (3フィート6インチ) で建設することを勧めた。」⁹³⁾

モレルが南アフリカで鉄道建設に従事していたというのは、初耳である。日本と同じ軌間を採用している英国の植民地を羅列し、想像を膨らませた産物であろうか。

5-12. 2000年, “Edmund Morel (1841-71)” 1 in Eiichi Aoki et al., *A History of Japanese Railways, 1872-1999*

“After studying civil engineering at King’s College, London, Edmund Morel was engaged in railway construction in many countries including New Zealand and Australia.”

“However, his poor health prevented him from making the long journey and he died on 5 November 1871. His Japanese wife was also infected while caring for him and she died just half a day later.”⁹⁴⁾

この部分の執筆は青木氏が担当したと記してある。

1984年1986年に比し、死亡月日が太陽暦で正確に紹介されている。しかし他はほとんど手が加えられていない。

5-13. 2001年, 原田勝正『日本鉄道史-技術と人間』

「モレルは、セイロンやオーストラリアでこの軌間 [3フィート6インチ] による鉄道建設に従事するという経験を持っていたのである。」⁹⁵⁾。

セイロンでの鉄道建設従事は誤りであり、オーストラリアでの経歴からも怪しい。したがって、先述のチェックランド氏ともども原田氏によるこのゲージ決定理由の推測も薄弱である。ちなみに、彼と馴染みの深いヴィクトリア州は広軌、ニューサウスウェールズ州

93) 老川『鉄道』, p.15。

94) Eiichi Aoki et al., *A History of Japanese Railways, 1872-1999.*, p.13。

95) 原田『日本鉄道史』, p.40。

は標準軌である。

「1840年11月17日生まれのモレルは、1870年の春で29歳、彼も大隈、伊藤と同世代である。モレルの死去は1871年11月5日（明治四年九月廿三日）、横浜外人墓地のモレルの墓のわきに建てられた記念碑が、1871年9月23日死去としているのは、太陽暦と太陰太陽暦を混同した記述である。

モレルの生没については森田嘉彦『明治鉄道創立の恩人 エドモンド・モレルを偲ぶ』『汎交通』1997年2月号による。」⁹⁶⁾

森田氏の業績は、後述するようにこれだけではない。あえて生没にのみ限定する理由が、筆者にとっては極めて不可解である。

5-14. 2003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』

「1月23日（明治二年十二月廿二日）

レイ、ニュージーランドの土木技師やオーストラリアの鉄道顧問技師を努め、セイロン島の鉄道建設に従事したモレル（Edmund Morell, 1841-71）を日本政府の建築師長（Engineer-in-chief）に採用する契約を締結。」⁹⁷⁾

「明治三年一月廿三日」を「1870年1月23日」と解釈ミスし、それを太陰暦表示にしてしまった。「1870年1月23日」頃は、レイが日本との契約を完了し付帯業務の目途をつけて横浜港を発った頃である。22日の項で、戒田氏はレイが横浜を出港したと記しているの、翌日セイロンでモレルと会談するのは不可能であることは明白であり、いずれかが誤っていることは明白なのだが。戒田氏の数少ないチェック・ミスである。

ところで戒田氏も「セイロン説」である。筆者にとって、戒田氏の論説は鋭く参考になることが多かったが、この部分に関しては先行研究のチェックがなされず、惜しいことに詰め甘さが見られる。逆に、それほどモレルの経歴に関する誤った説が深く浸透していることの証とも言えよう。

6. 森田嘉彦氏の貢献

かかる状況下で、森田氏は1997年「明治鉄道創立の恩人 エドモンド・モレルを偲ぶ」（英語論文も同内容）で、ロンドン滞在中の成果を踏まえ、1840年誕生を立証し生誕地を特定

96) 同書, p.44。

97) 戒田『明治前期における日本の国債発行と国債思想』, p.122。

表4. 諸説の変異；鉄道史分野

	生年月日 没年月日	生地	学歴、特に KCSとKCL	ICE加入	来日前経歴	夫人
Hioigo News 1871年11月8日号	日曜日(11月5日)午 後死去				豪州から日本へ赴任	夫人は昼夜看病し、モレル死 後12時間後に死亡。
Japan Weekly Mail 1871年11月11日号	1871年11月5日没、 享年30。 11月7日(火)葬儀	父母は英人・仏人			ラブアン石炭会社で5年 間働く。	Harriett夫人が12時間後の 11月6日に25歳で死去
英国『土木学会誌』PICE 1873年, vol.36, pp.299～300	1841年11月17日生 1871年11月5日没	PNに住んでいた トーマス・モレル の一人息子	KCLで学ぶ	65年5月23日 「準会員」として ICE入会	66年からラブアンで仕事。 67年にはラブアン石炭会 社の技師。	
田中時彦『明治維新の政局と鉄道 建設』1963年, pp.204～205					70年2月, レイとセイロ ンで公見。技師長就任を 要請され, 雇用契約を締 結。	★明治二十一年一月日本訪問
山田直匡『お雇い外国人④交通』 1968年, pp.152～154	1841年11月17日生 1871年9月23日没	★PN生まれ			★セイロン島の鉄道建設 完了後来日	日本人妻, あとを追うように して同じ病いで死去
原田勝正・青木栄一『日本の鉄 道—100年の歩みから』, 1973年 p.76	1841年生				NZ, セイロン, その他英 国植民地の鉄道建設を行 う。	
Eichi Aoki, Edmund Morel; the Father of Japan's Railway. <i>Look Japan</i> , 84年12月10日号	1841年生 He died Sept. 23.	ロンドン	KCL卒業	65年ICE会員に 推薦	セイロンの鉄道建設に従 事 ★NZ, 豪州の鉄道建設	日本人妻「キノ」
青木栄一「人物紹介②エドモンド・ モレル」(『日本の鉄道—成立と展 開』1986年, pp.25～27	1841年11月17日生 1871年11月5日没	ロンドン西郊のN 生まれ	KCLで土木 工学を学ぶ	65年5月, 若冠 23歳でICE会員 に推薦された。 ★学歴の高さと すぐれた鉄道技 術者としての評 価	ラブアン島で鉄道建設	日本人妻 夫人も翌日死去
O. チェックランド『明治日本とイ ギリス』1989年, pp.63～64 Aoki 説に依拠	1841年生 1871年没					日本人妻

モレルの経歴に関する譜説 (林田治男)

原田勝正『鉄道史研究史論』1989年, p.70 PICEに依拠と明言1992年, p.882	1841年11月17日生 明治四年十一月五日没 十一月七日埋葬					67年から豪州ラスアン炭 鉱とその鉄道で、主任技師	日本人妻、12時間後に死去
原田勝正『国史大辞典』13巻, 1992年, pp.131～133	1841年生 1871年9月23日没	ロンドンのN生	KCL卒業			64年以降豪州で鉄道建設 に従事 明治三年四月九日来日	
今井宏『日本人とイギリス』 1994年, pp.131～133	1841年生 1871年9月23日没	ロンドン郊外の PN生まれ	KCLに学ぶ			セイロンで鉄道を完成さ せた直後に来日	
武内博編『来日西洋人名事典』(増 補改訂普及版)1995年	1841年11月17日生 1871年11月5日没	PN生まれ	KCLで学ぶ	65年ICE会員に 推された		セイロン島の鉄道工事後 工をまって来日	
村松貞次郎『日本の近代化とお雇 い外国人』1995年, pp.39～41 PICE, JWMに依拠	1841年生 1871年11月5日没						夫人ハリエットと明記 11月6日25歳で死去
老川慶喜『鉄道』1996年, p.15						豪州, NZ, セイロン, 南 アフリカなどイギリス の植民地での鉄道建設の 経験	
Eiichi Aoki, Edmund Morel in <i>A History of Japanese Railways</i> ; 1872-1999, 2000年, p.13	1841年生 1871年11月5日没						日本人妻
原田勝正『日本鉄道史-技術と人 間』2001年, pp.38～47 森田に一部依拠	1840年11月17日生 1871年11月5日没					セイロンや豪州で鉄道建 設に従事	
原田勝正『日本近現代人名辞典』 2001年, pp.1075～1076	1841年11月17日生 明治四年十一月五日没 十一月七日埋葬		KCL卒業			64年以降豪州で鉄道建設 に従事 明治三年四月九日来日	日本人妻、12時間後に死去
戒田郁夫『明治前期における日本 の国債発行と国債思想』 2003年, p.122	Edmund Morel, (1841 - 71)					セイロン島の鉄道建設に 従事した	

〔典拠〕各論者の著書や論文の該当箇所を抜き出して、筆者が作成した。
略記方 P : Piccadilly, N : Notting Hill, KCS : King's College School, KCL : King's College, London, ICE : The Institution of Civil Engineers, NZ : ニューゼーランド

化し、KCSの学歴を確認し、日本人妻説の不合理性をとなえた。これでモレルも面映さを感じず、ハリエツト夫人も苦笑しなくてすむようになった。なおこれに先立ち、森田氏は1995年11月10日『日本経済新聞』朝刊の文化欄に、「英技師、病弱押し近代“指南”◇日本鉄道の父・モレルの生涯を追う◇」とその主張のエッセンスを披露している。

6-1. 森田氏の主張

森田氏は日英双方の原資料に則り、彼の経歴を再構成した実証研究を行なった。もちろん PICE, JWM, HN などもチェックしている。森田氏の論点を紹介しよう。

① 生年月日は1840年11月17日である。したがって、PICEのこの部分は誤りである。

「出生証明書」に明記されており、KCSへの問合せと入学身上書の年齢計算を傍証としている。

② 生地は Piccadilly の No. 1, Eagle Place, St. James Square である。

これも「出生証明書」に明記されている。Notting Hill は、KCS 入学時の家族の住所であることも「入学身上書」(Entrance Form) を用いて、併せて謎解きを行った。

③ KCS には1857年の第2学期のみ在籍し、病弱で休みがちであった。その後 KCL の DAS に進んだ。

KCS への問合せによる。

④ 「日本人妻説」には無理がある。

Harriett Morel の「死亡証明書」、JWM や HN の死亡記事、大阪造幣寮開所式への夫妻での参列したという JWM71年4月15日号記事、木戸を夫妻で横浜駅まで見送ったという『木戸孝允日記』(明治四年九月三日, 10月16日)、および当時国際結婚が認められていなかったことなどから、日本人妻説に否定的である⁹⁸⁾。

森田氏の手法と主張内容は、まさに実証研究であり高く評価すべきであろう。虚心坦懐に原資料に基づき冷徹にモレルの実像を構成し、彼の言動や貢献の背景や動機とその意味合いを考察する先駆的な研究を森田氏は行った。蔦が絡まりついた封印が解かれ、錆付いていた扉の門がやっとはずされた。

森田氏は典拠を明記しながら経歴の修正を試みている。しかるに、なかなかその後の研究者は森田氏の主張を取り入れてこなかった。怠慢との批判を甘受すべきであろう。

98) 当時の国際結婚の事情については、嘉本伊都子『国際結婚の誕生』が詳しい。

6-2. 当時の国際結婚；補論

傍証として、国際結婚が容認されていなかった時代に、英国で結婚した南貞助〔高杉晋作の縁者、明治初年外務省に在籍していた〕の行動と言説を、やや長くなるが以下で紹介しておこう。

南の実業活動だけが、岩倉使節団のロンドン滞在中の特筆すべき事柄ではなかった。彼の私的な生活もまた、話題のタネになった。イギリス人を妻にした南にとって、あるいは、サリー出身の妻ライザ・ピットマンの影響もあって、彼はアングロサクソンの血の注入が日本の発展に役立つという確信を抱くにいたったのかもしれない。しかし、国際結婚は、まだ、明治政府が法的に認めるものではなかった。「私が自分の例を副使に語ったところ、伊藤〔博文〕はそのような構想がまだ実現する時期ではないと述べた。そして、大久保〔利通〕は、自分がもう数年長くイギリスにいたらそれは許可されるであろうと言った。」そして、大久保はまた、「我々二人が、直接、日本に帰るのは危険だ」と警告してくれた。

南は1872年9月20日、ちょうど、岩倉使節一行が北部地方に向かって旅行に出かける1週間前、結婚してしまった。彼は、1873年に日本で国際結婚が合法化されてから、外務省に国際結婚の登録を申請した最初の人物となった。そして、後年、南は妻のライザを日本に連れて帰ったのである。ところが、10年後に彼らの婚姻は解消された。その理由は、南によれば「ライザは日本の文化にまったく適応しようと努力しなかった」からということである⁹⁹⁾。

大久保が南に、英国人妻同伴で帰国できない旨忠告している。これは使節団の日程から、1872年秋のことである¹⁰⁰⁾。このことは逆にそれ以前に、英国人が日本人妻同伴で日本人高官と面会することができないことを意味している。したがって、森田氏の主張のもう一つの補強材料となる。

99) アンドルー・コビン「イギリス（1）明治初年の海外旅行体験」（ニッシュ編『欧米から見た岩倉使節団』第2章），pp.58～59。

100) 『木戸孝允日記』に拠れば、使節団が英国に到着した翌日の72年8月18日（七月十五日）「南貞助林董など、馬車に乗り市中を巡視し」（同書2巻，p.215）た、と早速南の名前が出てくる。

22日（十九日）「二字頃より南の案内にて彼のバンクに至り於干爰食事を認め」（同書2巻，p.217）た。

ところが11月10日（十月十日）北部視察からロンドンに帰った直後、「六字過伊藤来て、南貞介の寄留せるアメリカンジョイントナショナルバンク之困難を告げ、爲其南貞介并同人同居の英人某二面會し其趣を一々承得せり。雖然其所致如何とも難致、依て使節一統談合の上、吉田少補へ探索吟味を托せり。爲其伊藤吉田の處へ至れり。此バンクへ日本書生と使節一行の金を預けしもの不少。余亦其一人也」。擲掄した狂歌がすぐに作られたようで、木戸は翌日の日記に、鹽田三郎と久米邦武の分を記している。（同書2巻，pp.273～274）

これらは田中氏が紹介している「ヘソクリ事件」などを補強している。

ところで、筆者が入手した「結婚証明書」に拠れば、南はエリザ・ピットマン (Eliza Pittman) と72年9月20日、ケンジントン (Kensington) で結婚した。エリザの「出生証明書」に拠れば、父チャールズ・母サラ (Charles, Sarah) の4女として49年5月17日、サリー州のブリクストン (Brixton, Surrey, 現在ではロンドン市内の南部地区) で生まれた。当時、父親は造園業 (Gardener) をしていた。「結婚証明書」の父親名と23歳という年齢と整合的である。

71年国勢調査に拠れば、“Toaske Minami” は、ロンドン、ハムステッド、セント・ジョンズ (St. Johns, Hampstead) に下宿している23歳の学生で、日本の長門の生まれとなっている。なお「結婚証明書」では、南の職位は銀行取締役 (Bank Director) となっている。田中彰氏が紹介している、「使節団のヘソクリ」に語らしめよう。

在英中、南は「ボールズ」銀行頭取の「ブルズ」なる人物と知り合い、彼の設立した「ナショナル・エゼンサー」会社の重役に選出された。総会で南の取締役選出が決った時、その諾否をちょうど滞英中の木戸・大久保に相談したところ、「日本の名誉だ」と称讃された、という¹⁰¹⁾。

『郵便報知新聞』1873年8月24日号に拠れば、エリザ夫人が現在の東京都港区芝の「天徳寺地内接所院にて英語算術地理書及び縫法等を教授し且その舎名を南英學舎と称する」という。また、『ジャパン・ダイレクトリー』(The Japan Directory) に拠れば、1875～1881年の「女性名鑑」(Ladies' Directory) の欄に東京在住で“Mrs. Minami”の名前が記載されている。75～78年は「東京芝、切通し」、79～81年は「東京、竹川町1番地」(現銀座7丁目辺り)の住所となっている。すなわち南夫人エリザは、国際結婚が公認された直後の73年8月までには、夫貞助に同行して来日していたことを示している。

さらに、嘉本氏の研究に基づき、国際結婚に関する事情を要約しておこう。1873年3月

101) 田中『岩倉使節団『米欧回覧実記』』, p.119。その次に紹介されている「ヘソくり事件」の顛末を皮肉った落首は辛辣で滑稽である。

『明治前期財政経済史料集成』第10巻「在歐欧吉田少輔往復書類」にも、この銀行倒産事件の後始末が詳細に報告されている。吉田清成は「七分利付外國公債発行」の任に当たり、ちょうどオリエンタル銀行との話し合いがまとまり、契約や発行業務で多忙を極めていた。その時期に、American National Agency が倒産し、「ヘソクリ」を預けていた使節団員たち (この中には団長の岩倉、副団長の久米保や山口尚芳、および『実記』執筆者の久米らも含まれる) や留学生たちから吉田は助けを求められた。吉田はオリエンタル銀行に緊急融資を要請し、総額15,000ポンドを借入れて彼らの危急を救った。被害者氏名、預金残高を含めてその経緯は、同書、pp.347～355に記されている。

ところで、久米は後年『久米博士九十年回顧録』で、このことに触れている。だがナショナル・エイゼンシーのみならず、なぜか南の名前も伏せている。さらに、田中氏の紹介や吉田の報告とはややトーンが異なっている。(同書下巻, pp.435～436)

14日太政官布告第103号によって、明治政府は国際結婚を認めた。いわゆる内外人民婚姻条規によれば、「外国人ト婚姻コンセントスル者ハ日本政府ノ允許ヲ受ク」べきであり、「日本人ニ稼シタル外国ノ女ハ日本ノ国法ニ従ヒ日本人タルノ分限ヲ得ヘシ」とされた。その上で手続きに関して「外国ニ於テ日本人外国人ト婚稼セントスル者ハ其国或ハ其近国ニ在留ノ日本公使又ハ領事館ニ願出許可ヲ乞フヘシ」と定められた¹⁰²⁾。嘉本氏の論を普遍化すると、この太政官布告以前は「日本人妻」は禁を犯していることになり、公式の場でモレルが「日本人妻」を同伴することはありえないことを意味している。これも「日本人妻」説への反証材料となる。

7. 誤説のタイプ

以上列記してきた誤った説を整理すると、概略次のようなことに気がつく。

- ① 生年月日；「1841年11月17日」と、ほぼ統一されている。
PICE がそう記しているの、やむをえないとも云えるが、1840年が正しい。
- ② 生地；「ピカデリー・ノッティングヒル」表記が多い。なぜか86年の青木氏と94年の今井氏は「ノッティング・ヒル」のみと「ピカデリー」を省いている。
- ③ 学歴；「KCL で学ぶ」が多いが、60年上田氏、68年南条氏、84年 Aoki 氏、85年武内氏、92年原田氏は「KCL 卒業」と明記している。
- ④ 来日前経歴；68年山田氏以来、「セイロン説」（鉄道建設に従事し完成後来日）が多い。
- ⑤ 来日年月日；「1870年4月9日」、「1870年3月9日」、「明治三年三月九日」、「明治三年四月九日」と乱立している¹⁰³⁾。
- ⑥ 夫人；「日本人妻説」が多数。95年村松氏は、JWM に依拠して「ハリエット」夫人と明記し、2004年かこ・さとし氏も子供向け絵本で「ハリエット」夫人と紹介している。
- ⑦ 死亡日；「1871年11月5日」、「1871年9月23日」、「明治四年九月二十三日」、「明治四年十一月五日」と乱立している¹⁰⁴⁾。

すなわち、多数説の間にも相互に変異があり、やや混乱をきたしている。および明確に典拠を示しているのは、57年の『交通新聞』、74年『国鉄百年史』、89年原田氏、および95

102) 嘉本『国際結婚の誕生』pp.74～76。

103) 『陰陽暦対象表』によれば、「明治三年三月九日」は「1870年4月9日」に相当し、「明治三年四月九日」は1870年5月9日、「1870年3月9日」は明治三年二月八日に当る。

104) 「明治四年九月廿三日」は「1871年11月5日」に相当し、「1871年9月23日」は明治四年八月九日、「明治四年十一月五日」は1871年12月16日に当る。

年村松氏のみである。ただし、『交通新聞』はミス種をまき、原田氏の紹介は典拠とされているPICE「追悼記事」といくつか齟齬がある。『国鉄百年史』の自制的姿勢が逆に際立っている。

森田氏が典拠を明記して多数説の誤りを指摘しても、その後も残念ながら沢氏、青木氏、原田氏は1997年以前の紹介を引きずっている。

アカデミズムの世界が、原典資料のチェックを怠り、その上いくつか変異がある多数説を冷静に比較検討してこなかったのは、筆者にとって不可解である。また穿ちすぎかもしれないが97年以降、森田氏の成果が蔑ろにされ続けている印象すら受ける。

本稿で紹介した諸説を検討すると、原典資料に当たること、それを明記することが不可欠であることをあらためて痛感させられる。その格好の事例を提供している。

【参考資料】

白井勝美・高村直助・鳥海靖・由井正臣編『日本近現代人名辞典』吉川弘文館、2001年。

大内兵衛・土屋喬雄編『明治前期財政経済史料集成』第10巻、明治文献資料刊行会、1963年。

久米邦武『久米博士九十年回顧録』復刻版、宗高書房、1985年。

国史大辞典編集委員会編『国史大辞典』第13巻、吉川弘文館、1992年。

武内博編著『来日西洋人名事典』日外アソシエーツ、1983年。増補改訂普及版、1995年。

立協和夫監修『The Japan Directory 幕末明治在日外国人・機関名鑑』全48巻、ゆまに書房、1996～1997年。

鐵道省編『日本鐵道史』全3巻、鐵道省、1921年。

同編『鐵道一瞥』鐵道省、1921年。

土木學會外人功績調査委員会編『明治以後本邦土木と外人』土木學會、1942年。

富田仁編『事典 近代日本の先駆者』日外アソシエーツ、1995年。

同編『新訂増補 海を越えた日本人名事典』日外アソシエーツ、2005年。

日本国有鐵道編『日本国有鐵道百年史』（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。

日本国有鐵道總裁室文書課『鐵道寮事務簿』。

日本交通協會鐵道先人録編集部編『鐵道先人録』日本停車場（株）出版部、1972年。

日本史籍協會編著『陰陽曆対象表』覆刻版、東京大學出版會、1978年。

同編『木戸孝允日記』東京大學出版會。

宮地正人監修『国際人事典－幕末・維新』毎日コミュニケーションズ、1991年。

横浜市役所編『横濱市史稿政治編』名著出版、1983年。

ユネスコ東アジア文化研究センター編『資料 御雇外国人』小学館、1975年。

横浜開港資料館編『R.H.Brunton 日本の灯台と横浜のまちづくりの父』横浜開港資料普及協会、1991年。

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，2004年～。

早稲田大学大隈研究室編『大隈文書』マイクロフィルム。（『大隈文書 M』と記す）

『交通新聞』1957年10月13日号，交通協力会。

『郵便報知新聞』1873年8月24日号。

Frank R.Miles, compiled by, *King's College School: Alumni, 1831 ~ 1866, With Historical and Biographical Notes : A Register of Pupils in the School under the First Headmaster, Dr. J.R.Major, 1831-66.*

The A to Z of Victorian London, introductory notes by Ralph Hyde, London Topographical Society, 1987.

The Calendar of King's College, London, 1858.

General Index to the Old Ordnance Survey Maps of London (Godfrey Edition) North-West London, compiled by George C. Dickinson.

Minutes of Proceedings of the Civil Engineers（英国『土木学会誌』，PICEと略す）。

Old Ordnance Survey Maps, the Godfrey Editionのうち the West End 1870, Notting Hill 1871, Holland Park & Shepherds Bush 1871.

A Preliminary Planning Report, prepared for the Federal Government of Sabah, 1975.

The Hiogo News（神戸で発行，HNと略す）。

The Japan Weekly Mail（横浜で発行，JWMと略す）。

The London and China Telegraph（Londonで発行）。

【参考文献】

青木栄一「人物紹介②エドモンド・モレル」（野田・原田・青木・老川編『日本の鉄道－成立と展開』日本経済評論社，1986年，pp.25～27）

青木槐三「紅白の梅とモレルの墓」『汎交通』74巻5号，pp.12～15，1974年。

池田邦彦『日本鉄道の発展を探る 鉄道史の分岐点』（のりもの選書20）イカロス出版，2005年。

石井満『日本鉄道創設史話』法政大学出版会，1952年。

伊藤博文「鉄道創業の事歴」帝國鐵道協會明治35年第5回定期総会での講演。（沢和哉編著『鉄道－明治創業回顧談』所収）

今井宏『日本人とイギリス－「問いかけ」の軌跡』ちくま新書，1994年。

上田廣『鉄道創設史傳』交通日本社，1960年。

梅溪昇『お雇い外国人①概説』鹿島研究所出版会，1968年。

老川慶喜『鉄道』（日本史小百科 近代）東京堂出版，1996年。

緒方英樹『人物で知る日本の国土史』オーム社，2008年。

小川博三『日本土木史概説』共立出版，1975年。

おの・つよし『日本の鉄道むかしむかし』新人物往来社，1985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。

- かこ・さとし『技術と情熱をつたえた外国の人たち』（土木の歴史絵本第3巻）瑞雲舎，2004年。
- 嘉本伊都子『国際結婚の誕生』新曜社，2001年。
- 川上幸義『新日本鉄道史』鉄道図書刊行会，1977年。
- 紀田順一郎「エドモンド・モレル 十九世紀ロンドンの下町から極東の国へつないだ鉄道人生」『開港開花傑物伝〈06〉』『Best Partner』浜銀総合研究所，2008年6月号，pp.36～41。
- 久保田博『日本の鉄道史セミナー』グランプリ出版，2005年。
- 交通博物館編『鉄道の日本 東海道新幹線開通記念出版』交通博物館，1965年。
- 小松緑編『伊藤公全集』第1巻，伊藤公全集刊行會，1927年。
- 同編『伊藤公直話』千倉書房，1936年。
- 沢和哉『鉄道に生きた人びと〔鉄道建設小史〕』築地書館，1977年。
- 同編著『鉄道－明治創業回顧談』築地書館，1981年。
- 同『日本の鉄道〔ことはじめ〕』築地書館，1996年。
- 同『鉄道の発展につくした人びと』レールアンドテック出版，1998年。
- 同「エドモンド・モレル 新橋～横浜間の鉄道建設に尽くしたイギリス人」東京電力『地域開発ニュース』，2001年3月号，pp.34～37。
- 代表・嶋田正編『ザ・ヤトイ－お雇い外国人の総合的研究』思文閣，1987年。
- 菅建彦『英雄時代の鉄道技師たち 技術の源流をイギリスにたどる』山海堂，1987年。
- 反町昭治『鉄道の日本史』文献出版，1982年。
- 臺灣總督官房調査課『英領北ボルネオ要覽』，1926年。
- 高橋裕『現代日本土木史』彰国社，1990年。第二版，2007年。
- 武内博「我が国鉄道創設期に活躍した来日西洋人－鉄道技師 E. モレルと H.N. レイを中心に」(『Pinus』第15号，pp.12～14，雄松堂，1985年)
- 同『横浜外人墓地－山手の丘に眠る人々』山桃舎，1985年
- 武内博編『来日西洋人名事典』増補改訂普及版，平凡社，1995年。
- 田中彰『岩倉使節団の歴史的研究』岩波書店，2002年。
- 同『岩倉使節団『米欧回覧実記』』岩波現代文庫，2002年。
- 田中時彦『明治維新政局と鉄道建設』吉川弘文館，1963年。
- 佃實男編『神奈川人物風土記』昭和書院，1973年。
- 長尾義三『物語 日本の土木史－大地を築いた男たち』鹿島出版会，1985年。
- 野田正穂・老川慶喜編『日本鉄道史の研究－製作・経営／金融・地域社会』八朔社，2003年。
- 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編著『日本の鉄道－成立と展開』日本経済評論社，1986年。
- 南条範夫『驀進』（『オール讀物』，昭和43年10月特別号 pp.244～261），1968年。南条範夫『旋風時代－大隈重信と伊藤博文』第一章「驀進」講談社，1995年に再録。
- 林田治男「土木学会のステータスと英国人鉄道技術者の動機」『大阪産業大学経済論集』6巻1号，2004年。
- 同「鉄道技師；モレルの経歴と貢献」『大阪産業大学経済論集』7巻3号，2006年。
- 同「モレルの家系」『大阪産業大学経済論集』10巻2号，2009年。

- 同『エドモンド・モレル』, 近刊。
- 原田勝正『明治鉄道物語』筑摩書房, 1983年。
- 同『鉄道史研究試論 近代化における技術と社会』日本経済評論社, 1989年。
- 同『日本の鉄道』（日本歴史叢書）吉川弘文館, 1991年。
- 同「モレル」の項『国史大辞典』第13巻, 吉川弘文館, 1992年。
- 同『鉄道と近代化』吉川弘文館, 1998年。
- 同「モレル」の項『日本近現代人名辞典』吉川弘文館, 2001年。
- 同『日本鉄道史 技術と人間』刀水書房, 2001年。
- 原田勝正・青木栄一『日本の鉄道-100年の歩みから』三省堂, 1973年。
- 升田嘉夫『鉄路のデザイン ゲージの中の鉄道史』批評社, 1997年。
- 村松貞次郎『日本の近代化とお雇い外国人』日立製作所, 1995年。
- 森田嘉彦「英技師, 病弱押し近代“指南”◇日本鉄道の父・モレルの生涯を追う◇」『日本経済新聞』1995年11月10日朝刊の文化欄。
- 同「明治鉄道創立の恩人 エドモンド・モレルを偲ぶ」(『汎交通』第97巻2号, 1997年, pp.2~19)。
- 八十島義之助「Edmond Morel (エドモンド・モレル)」『土木学会誌』第68巻9号, 1983年, p.23。
- 山田直匡『お雇い外国人④交通』鹿島出版会, 1968年。
- 和田和男『汽笛一声-エピソード鉄道百年』新人物往来社, 1968年。
- Aoki, Eiichi, “Edmund Morel : the Father of Japan’s Railway.” in *LOOK JAPAN*, Dec. 10, 1984.
- Aoki, Eiichi, Mitsuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda, *A History of Japanese Railways, 1872-1999*, East Japan Railway Culture Foundation, 2000.
- Bruce, Charles, *Twenty Years in Borneo*, Cassel and Company Ltd.,
- Brunton, Richard Henry, *Building Japan 1868-1876*, Japan Library Ltd., 1991.
- Checkland, Olive, *Britain’s Encounter with Meiji Japan, 1868-1912*, Macmillan, 1989.
- 杉山忠平・玉置紀夫訳『明治日本とイギリス 出会い・技術移転・ネットワークの形成』法政大学出版会, 1996年。
- Evans, S.R., A.R.Zainal, R.W.K.Ngee, *History of Labuan*, 1995.
- Forbes, F.E., *Five Years in China : from 1842 to 1847. with an Account of the Occupation of the Islands of Labuan and Borneo*, Richard Bentley, 1848.
- Hall, Maxwell, *Labuan Story : Memoirs of a Small Island*, Chung Nam Printing Company, 1958.
- Morita, Yoshihiko, “Edmund Morel, a British Engineer in Japan,” in *Britain and Japan: Bibliographical Portraits*, vol 2, edited by Ian Nish 1997.
- Nish, Ian (ed.) , *Iwakura Mission in America & Europe*, Curzon Press, 1998.
- 麻田貞雄他訳『欧米から見た岩倉使節団』（ミネルヴァ日本史ライブラリー⑫）ミネルヴァ書房, 2002年。
- PICE (ed.) , *The Education and Status of Civil Engineers, in the United Kingdom and Foreign Countries, 1870*.

Sabah State Railway, *Sabah State Railway : 100 Anniversary, 1896-1996*.

Anne Thurston, *Records of the Colonial Office, Dominions Office, Commonwealth Relations Office and Commonwealth Office*, HMSO, 1995.

K.G.Tregonning, *Under Chartered Company Rule*, University of Malaya Press, 1958.

L.R.Wright, *The Origin of British North Borneo*, Hong Kong University Press, 1970.