

## 水路寮のお雇い外国人<sup>†</sup>

佐藤 敏\*

A foreign advisor hired by the Hydrographic Office of the Imperial Japanese Navy<sup>†</sup>

Satoshi SATO\*

### Abstract

It is said that, in the early years of the Meiji, the first Chief Hydrographer, Narayoshi Yanagi, in an effort to manage the hydrographic services well in Japan, established a policy that any and all hydrographic services should, under the spirit of seamanship, aim for improvement and progress through our own selection and use of overseas academic knowledge, and not through enlisting foreign personnel. But, as a matter of fact, a British advisor, Mortimer O'Sullivan, was hired by the Hydrographic Office in 1874. This can be confirmed by historical documents that are open to the public at the website for the Japan Centers for Asian Historical Records, National Archives of Japan.

O'Sullivan is described in the “Suiro-bu Enkaku-shi (the 2<sup>nd</sup> – 18<sup>th</sup> year of the Meiji era)” published in 1916, which reports the hydrographic activities of Japan in the first half of the Meiji era. But, he is not mentioned in the “Nihon Suiro-shi”. Published in 1971, this document describes the history of the Japanese Hydrographic Office for the 100 years since its foundation. In the years leading up to World War II, the backlash against the USA and UK grew and the policy that the hydrographic services were established without foreign advisors became further entrenched. I assume that the editor of “Nihon Suiro-shi” refrained from describing the foreign adviser hired by the Hydrographic Office in an effort to remain compliant with this highly valued policy.

### 1 水路部沿革史に登場するお雇い外国人

明治 4 (1871) 年に兵部省海軍部内に創設された水路局は翌 5 (1872) 年 10 月に名称を水路寮に変更した。水路寮の名称は明治 9 (1876) 年 8 月まで使われ、同年 9 月から再び海軍水路局の名称に戻り、明治 19 (1886) 年に海軍水路部となるまでの間、水路局として水路業務を遂行した。『水路部沿革史 (明治 2 年 – 明治 18 年)』(水路

部, 1916) は、その水路局・水路寮時代を含む明治 18 (1885) 年までの水路業務の沿革を石川洋之助がとりまとめたもので、大正 5 (1916) 年に発行されている。石川は、明治 6 (1873) 年に水路寮に採用され、すぐに南西諸島の測量に参加して「南島水路誌」(海軍水路寮, 1873) を編纂し、その後 30 年以上にわたって書誌の編纂を中心に水路業務に従事した。『水路部沿革史』が記述す

<sup>†</sup> Received August 3, 2018; Accepted October 11, 2018

\* 海洋情報課 Oceanographic Data and Information Division

る期間を通じて水路業務を指揮したのは柳橋悦ならよし (1832-91) である。水路寮では水路権頭となり実質的なトップとして水路業務を指揮し、明治9 (1876) 年に水路局となると水路局長に就任して名実共にトップとなる。さらに、明治19 (1886) 年に水路部の名称になると初代水路部長に就任する。

明治時代初期の日本政府は殖産興業を進めるため、数多くの「お雇い外国人」と呼ばれる欧米の研究者・技術者を日本に招聘し、技術移転を促進した。政府においてお雇い外国人を最も多く受け入れたのは工部省で、明治9 (1876) 年の時点で235名が工部省の鉄道や鉱山等の各部門で働いていたと記録されている (アジア歴史資料センター: A07062254900)。海軍省においても明治9 (1876) 年の時点で73名のお雇い外国人を受け入れているが、横須賀造船所の29名と兵学寮で教育を行う33名でおよそ85%を占めており、艦船に乗船する者はごくわずかで、当時の水路局には1人の外国人も在籍していない (アジア歴史資料センター: A07062089000)。

『水路部沿革史』には、柳橋悦による水路事業の方針が記されており、その方針の第一を「水路事業の一切は海員的精神に依り徹頭徹尾外国人を雇用せず自力を以て外国の學術技芸を選択利用し改良進歩を期したり」としている。この方針に基づき、水路局・水路寮では水路業務を確立していったと考えられているが、実は『水路部沿革史』にはモーティマー・オサリバン (Mortimer O'sullivan) という名のお雇い外国人に関する記事が記載されている。

お雇い外国人オサリバンは、水路寮時代の明治7 (1874) 年10月と明治8 (1875) 年4月の2度、『水路部沿革史』に登場する。長くなるが、それらの記述を全て以下に引用する。

#### ○明治7年10月 臨時英人の雇用

英人ケピテン、オッサラバン (辞令はスリーブと誤訳す) を雇用す。同人は前後20年間商船船長として支那海航海に経験あり。台湾及び清国

国際談判破裂せば軍事上使用に必要な材なりとして川村海軍中將が招致せしものなり。台湾事件平らくに及び支那海水路記事調査のため当寮へ採用せられ九等出仕石川洋之助をして之に就いて調査せしめ大いに得る所あり。なお支那通商案内なる一書は同人の献納に係り当時支那水路記事上に大なる利益を与えたり。後ち石炭運送船石川丸船長に転ず。

「当寮」と記述されているのが水路寮である。次に明治8 (1875) 年4月には以下のチャレンジャー号の視察に関する記述の中に登場する。

#### ○明治8年4月 外国測量艦を視察す

英国測量及探究艦「チャレンジャー」は世界各海探究の途次横浜に来著に付英人雇員オッサラバンと共に柳大佐、相浦中佐、石川九等出仕同船に赴き測器その他の視察をなせり。同艦は深海測量の結果、世界最深の海底を発見し地学に一新紀元を与えたるものにして、後年当寮に於いてその探究報告なる二大書籍を購求せり。

明治7 (1874) 年の台湾出兵後に清国との紛争となる場合に備え、中国沿岸の状況に詳しい者を雇用しようとしたところ、幸いにも紛争に至らなかったため水路寮に採用されたと記述されている。水路寮は「支那東岸水路誌」(海軍水路寮、1875) を石川洋之助の編集で発行していることから、オサリバンはこの水路誌の編集に寄与したものと考えられる。

『水路部沿革史』の特徴のひとつが、編集者である石川洋之助に関係する記事がたくさん掲載されていることである。オサリバンは石川と共に仕事をしていたこともあり、1年足らずの短い期間に2度も登場したのかもしれない。

一方、昭和46 (1971) 年に刊行され、日本の水路業務100年の歴史を記した『日本水路史』(海上保安庁水路部、1971) には、お雇い外国人に関する記述は一切無い。『日本水路史』は水路百年記念事業後援会の記念事業の一環として中西

良夫により編集された700ページにもおよぶ大著である。水路業務の草創期の記述は『水路部沿革史』に負うところが大きい。オサリバンの名前は登場しない。特にチャレンジャー号については、柳と相浦が視察したことのみ記載されており、オサリバンが同行したことには触れておらず、意図的にお雇い外国人に関する記述を排除したと考えられる。

国立公文書館アジア歴史資料センターでは明治時代の数多くの公文書をインターネットで公開している。太政類典に収められているオサリバンと水路寮との契約文書の内容をはじめ、2018年6月時点でかなりの数のオサリバンに関する文書のコピーをアジア歴史資料センターのサイトで閲覧することが可能になっている。

以下では、アジア歴史資料センターにおいて公開されている文書に見える水路業務で唯一のお雇い外国人のオサリバンについて紹介するとともに、『日本水路史』でお雇い外国人に関する記述が省略された理由について考察する。また、関連する当時の水路業務にも触れる。

なお、アジア歴史資料センターが公開している文書では、オサリバンは、オサリバン、ヨッサリバン、ヨッサラバン、サリワン、サラファン、スリービン等さまざまなカタカナ表記で登場するが、ここでは文書をそのまま引用する場合を除き、オサリバンと表記する。また、引用したアジア歴史資料センターの文書については、参考文献には記載せず、本文中に括弧でレファレンスナンバーを記載することとする。

## 2 お雇い外国人オサリバン

オサリバンは明治7(1874)年8月14日付の上海領事品川忠道の長崎の蕃地事務支局の林海軍大佐及び横山租税権助宛て文書に登場する(アジア歴史資料センター:A03030228100)。当時、台湾出兵に抗議する清国との間の難航する交渉を打開するため、大久保利通が全権弁理大臣として中国に向かう途上にあつたが、大久保が清と交渉しても妥結には至らず決裂する可能性が高かった。

対清交渉が決裂すると、清国との武力衝突となるため、中国沿岸の状況に詳しい者を確保することが焦眉の急となっていた。

そのような状況の下、上海で適当な人材を探していたところ、オサリバンから日本国への就職を希望してきたものと思われる。その文書には、オサリバンの経歴の抄訳が付されており、以下の内容が記されている。

オサリバンは英国海軍の士官として8年間従事して、砲術を身につけ、その後、1856年のペルー国転覆の際には半年間同国の海軍に従事し、また、アマゾン艦(筆者注:いずれの国の艦船かについての記述なし)の艦長を務め、さらに、1859年にはスマトラにおいて清国の港税徴収の業を創起し、その後、ベトナムのハン河に司令官として出軍して功績をあげ清国から官位と国旗を賜った。

さらに、この文書の時点から遡ること14年間は、中国、台湾、日本の沿岸の廻航船を指揮し、あるいは、アヘン貿易で巨利を得た二大商社のジャーディン・マセソン商会とデント商会の両社のアヘン船にも乗っていたとしている。

最後は、安南(ベトナム)国王の水師都督として軍艦を指揮していたが、その軍艦が使い物にならなくなり、辞艦して1873年に香港に移った。

以上のように、オサリバンは少なくとも4カ国の海軍または水軍に従事した経験があることと、中国沿岸での交易に従事してこの海域について知悉していることを材料に日本国に売り込んできたものである。

長崎支局から連絡を受けた蕃地事務局の大隈重信長官は、オサリバンを現時点において必要な人材であるとして、蕃地事務局か海軍、あるいは、いずれも採用できない場合は、三菱商社が雇うことができるとして、東京に来るように伝えよと長崎支局に指示している。そして、海軍に対して採用の可否について照会を行った。海軍では大隈からの照会を受けてオサリバンを採用することを決めた。

大久保利通と清国との交渉は9月14日に始



まったものの10月下旬には暗礁に乗り上げ、10月25日に大久保は帰国を通告する。しかし、英国の駐清公使ウェードの斡旋により10月31日に互換條款が調印され、決裂は回避された。

これにより清国との武力衝突はなくなり、オサリバンは水路寮で雇われることになる。海軍内でオサリバンを水路寮が採用するに至った経緯を記述した文書は残されていないが、水路寮との雇入れ契約書（條約書）及びその後の海軍艦船への乗船に関する海軍との條約書は「太政類典」に収められている（国立公文書館デジタルアーカイブ：請求番号太00290100）。

水路寮との條約書は、明治8（1875）年1月12日付で海軍少佐兼水路権助伴鉄太郎とオサリバンとの間で取り交わされており、オサリバンが来日した明治7（1874）年9月10日から翌年の3月9日までの半年間の契約となっている。給与は月額250円で、仕事は日本海軍水路嚮導、つまり、水先案内に関する質問等に対応することとなっている。

半年の契約期間終了後は、日額5円の給料で引き続き水路寮で勤務した。水路寮での業務終了後は、引き続き日額5円の給料で水先制度についての質問等に対応するため海軍において勤務したとされている。『水路部沿革史』には明治8（1875）年8月に「政府において国内開港場へ水先法施行の目的を以てその規則施設に関し内務海軍両省において協議の上原案調成すべき命あり」と記載されており、それに関与していたと思われる。その後、同年12月21日から風帆運送船に月額150円の給料で1年間乗る契約を結んでいる。この契約の條約書は、オサリバン来日時に蕃地事務局にいた林清康海軍大佐との間で結ばれている。ちなみに、昭和5（1930）年の柳橋悦の胸像除幕式に祝辞を寄せた当時の海軍大臣安保清種は林清康の養嗣子である。

明治8（1875）年に西村組出版組が発行した掌中官員録によれば、当初の月額250円の給料は、海軍大佐の給料の額と同額である。水路権頭の柳橋悦は当時海軍大佐だったので、オサリバンと同

額の給料だったものと考えられる。緊急の採用であったので、当初はオサリバンの言い値の給料を受け入れざるを得なかったものの、契約を更新する際には交渉の余地があり、250円が150円に減額になったと考えられる。

『水路部沿革史』の記述から水路寮においてオサリバンが「支那東岸水路誌」の編集にかかわったことは間違いない。明治8（1875）年7月に刊行された「支那東岸水路誌」は、明治6（1873）年11月の春日艦による調査をもとに、上海、寧波、香港、マカオ等10港の港内と澎湖群島の状況及びそれらの港を結ぶ航路について記述した36頁の本文に、1874年に上海税関が刊行した灯台表を翻訳して附録として添付したもので、『日本水路史』は「同海域航行の艦船には大いに参考となった」と評価している。

また、これら10港で補給可能な石炭や飲料水の値段や品質が表としてまとめられており、当時、上海において日本産の石炭を補給することが可能であったことがわかる。

オサリバンの業務に関する記述は『水路部沿革史』にしかないので、「支那東岸水路誌」の編纂以外に携わった業務は不明であるが、その経歴から水路測量や海図編集・印刷等の業務に関わったとは考えられない。

### 3 日本水路史にオサリバンが登場しない理由

『日本水路史』にオサリバンが登場しない理由について考察するにあたって、まず、「塩飽諸島実測原図」に関する『日本水路史』の記述について考えてみたい。

「塩飽諸島実測原図」は、明治3（1870）年に英国の測量艦シルビア号と共同して、柳橋悦を測量主任とする第一丁卯艦<sup>ていぼう</sup>が英国の予備器材を借用して実施した塩飽諸島における水路測量の成果であり、記念すべきわが国海軍作成による水路測量原図第1号である。

残念なことに、この原図は明治5（1872）年の大火で築地ホテルにあった事務所が焼失した際に、火中から救われたものの焼痕だらけになり、

さらに大正 12 (1923) 年の関東大震災で燃えてしまい現存していない。この「塩飽諸島実測原図」が明治 4 (1871) 年 1 月に完成した後の出来事として、『日本水路史』は次のように記述している。

そこで一応の照合をシルビア号のセントジョンに求めたところ、シルビア号による測量成果とほとんど一致する成果となっており、柳らの真価が十分に発揮されたものとなっていた。セントジョンは政府に対する報告書に添えて「もはや他の助力を要せずして水路業務を実施することができる」と記したので、柳以下測員は大いに面目をほどこした。

またセントジョンの報告に基づいてイギリス水路部は同国外務省に書簡を提した。「日本政府に対して、その仕官たちの水路測量技術の活用を勧告すべきである。なお未測の広大な海岸があるので、日本自身としての必要性からも、通商上の必要性からも、小縮尺でさしつかえないから組織的にかつ継続的に測量作業を実施して行くことが得策であることを勧告すべきである。それには日本に配属されているイギリス測量艦の指導と援助とが得られる点についても知らせるべきである。このことを在日公使に公便を出す際に付加して欲しい」とした。これに対して外務省からは後日、報告書の趣旨を日本政府に十分に伝えた、と回答があった。

前段の大いに面目をほどこしたとの件は、明治 19 (1886) 年水路部年報 (海軍水路部編, 1887) に記載されている「測量事業創始以来の概況」に同様の記述があるが、後段のイギリス水路部云々の部分は、『日本水路史』独自の記述である。この後段の記述は、水路業務 100 年を記念して昭和 47 (1972) 年に刊行された英文論文集、*Researches in Hydrography and Oceanography* に、英国水路部の Pascoe (1972) が寄稿した論文の一節の和訳である。しかし、Pascoe の論文ではこの一節は明治 4 (1871) 年にシルビア号と春日

艦とが実施した北海道沿海測量の後の記述として登場する。つまり、北海道での測量を受けてのシルビア号船長セントジョンの報告に基づくものである。

明治 4 (1871) 年の北海道沿海測量は前年の測量と異なり日英が別々に行動を行っていた。別個に行動した日本の測量成果を見てセントジョンが日本人の技量を評価した報告は、英国代理公使アダムスから、岩倉外務卿、寺島外務大輔、山口外務少輔あてに伝えられており、その英文と和訳が『大日本外交文書』(外務省調査部編, 1938) に収められている。その内容は Pascoe の記述と一致する。

『大日本外交文書』にも Pascoe にも、明治 3 (1870) 年の南海測量後のセントジョンによる報告に関する記事はない。明治 19 (1886) 年水路部年報が編集された時点で既に北海道沿海測量の評価が、「塩飽諸島測量原図」の評価として誤認されていた可能性が高い。

『日本水路史』に記載されている英国政府から日本政府へのメッセージも、『大日本外交文書』に明治 5 (1872) 年 1 月 14 日付のアダムスから日本外務省あての文書として収められている。

Pascoe の論文で明らかに北海道沿海測量の成果に対する評価として記載されている内容を、何故、『日本水路史』では「塩飽諸島実測原図」への評価としたのであろうか。「塩飽諸島実測原図」は、『水路部沿革史』附録所収の「塩飽諸島実測原図の縁起」に、「我海軍測量事業の発端にして之に従事せる各員か至重の責任と技術の信念に依り畢生の力を画したる結果」であり、「我水路部史上最重紀念の一」と記載されているように、明治時代に既に伝説の測量原図となっていた。『日本水路史』の編集者はこの歴史的な測量原図である「塩飽諸島実測原図」の声価をさらに高め、伝説を定着させようとしたのではなかろうか。

水路業務に関する伝説を定着させようという意図が『日本水路史』の編集者にあったとすれば、お雇い外国人オサリバンに関係する伝説は、柳楢悦の水路事業の方針であろう。水路寮による外国

人の雇用という事実は、「徹頭徹尾外国人を雇用せず」という水路事業の方針に反する不都合な出来事と捉え、その事実を『日本水路史』に記載することを、編集者は憚ったと考えられる。

『日本水路史』では、水路業務体制の基礎を築いたのはこの柳の方針であると記述し、昭和5(1930)年に除幕式が挙行された柳の胸像の台座に刻まれている方針を大きく図として挿入して強調している。一方、『水路部沿革史』の編集者にとって、オサリバンの雇用は特段不都合な事実ではなかったであろう。『日本水路史』が指摘しているが、明治5(1872)年11月から翌年3月まで水路寮に柳水路権頭の上司として真田庵水路頭が在籍していたことが『水路部沿革史』には記載されていない。『水路部沿革史』の編集者にとっては、お雇い外国人の存在よりも、短い期間とはいえ水路寮に柳権悦の上司が存在したことのほうが不都合であったのかもしれない。

清国との交渉がまとまったため、行き先なくなったオサリバンを水路寮が受け入れることになったと想像されるが、水路寮がその受入れに抵抗したという文書は残っていない。また、印刷の分野では、水路局への外国人の雇用を望む文書がアジア歴史資料センターで公開されている(アジア歴史資料センター：C09111029500)。明治5(1872)年6月8日に銅版師とその助手、石版師とその助手、鋼版師とその助手の計6名の雇用を求めているもので、海図の印刷を行うため、岩橋教章兵学権大属と水路局が採用した柳田龍雪を英国に派遣して修行させようとしたが、取り止めとなったので外国人の銅版師等が必要となったとしている。しかし、海軍省が外国人印刷技術者を雇用したとの記録はないので、6名どころか1名も雇うことはできなかったものと思われる。

ちなみに、岩橋教章は旧幕臣で文久2(1862)年の幕府による伊勢・志摩・尾張沿岸の測量に参加している。岩橋は明治5(1872)年10月頃に海軍省から太政官に移り、翌6年ウィーンで開催された万国博覧会に派遣され、博覧会終了後も引き続き当地で石版、銅版技術について学ぶ(田

中・平山編, 1897)。帰国後、内務省地理局で多くの地図を作成し、特に「測絵図譜」を手がけた人物として知られている。

維新前に薩摩藩のお抱え絵師であった柳田龍雪は、銅版画の創業五家の一人と称されており、明治5(1872)年4月に水路局に出仕した。すぐに英国出張の準備にとりかかったが、翌5月に英国派遣が取りやめとなり、その後、同年10月に海軍省から大蔵省紙幣寮に移っている(アジア歴史資料センター：C09110348100)。『水路部沿革史』には明治5(1872)年4月に柳田を英国に派遣したが、水路局に戻らなかったと記述されている。この記述をもとに「忘恩行為」と評するもの(近藤, 1969)もあるが、『水路部沿革史』の記述は誤りである。派遣のために支払われた支度料の半額の返還を求められたことに対する同年7月の柳田の申立書も残されており(アジア歴史資料センター：C09110496400)、海軍在籍中に英国派遣がなかったことは間違いない。

#### 4 その後のオサリバン

明治8(1875)年末からオサリバンは風帆運送船の千早号に乗ることになる。『水路部沿革史』では「石炭運送船石川丸船長に転ず」とあるが、石川丸は千早号の間違いであり、また、この時点ではまだ船長ではない。明治10(1877)年からは月雇いの契約で引き続き千早号に乗船するが、西南戦争が勃発すると、海軍は工部省灯台局所管のテーボル号を輸送のために徴用することになり、代わりに同年4月に千早号は工部省に譲渡される(アジア歴史資料センター：C06090604100)。それを記録した文書によると、千早号は旧名フォルモサ(台湾)で、スコットランドにおいて1875年2月に建造され、全長148フィート、443.61トンとなっている。そして、オサリバンも船と一緒に工部省に譲渡され、そこで船長となり給料は月額170円と20円増額される(アジア歴史資料センター：C09100279800)。

テーボル号は西南戦争終結後、海軍省から工部省に返却される。これは、テーボル号には船長以



下多数のお雇い外国人が乗船して運航を行っていたところ、戦争中は戦費で外国人への給料の支払いが可能であったが、終結とともに海軍は給料を負担できず、また、日本人だけでの操船も難しかったため、工部省に返却したものである。一方、千早丸（工部省の文書では、千早号ではなく千早丸と記載されているので、以下では千早丸とする）は工部省所属のまま、結果的に千早丸が工部省に無償譲渡される形となる（アジア歴史資料センター：C09112535500, C11018630200）。

さて、オサリバンであるが、『工部省沿革報告』（大蔵省、1889）によると、千早丸船長として明治10（1877）年4月から10月まで雇用されていたと記録されている。同年11月以降の記録はなく、そこでオサリバンの記録は途切れる。

一方、オサリバンが下船した千早丸は、翌明治11（1878）年3月26日に三井物産に貸与され、三池炭鉱から産出される石炭の上海への輸送に従事することになる（アジア歴史資料センター：A07090005200）。

杉山（1978）によると、長崎の高島炭は1860年からジャーディン・マセソン商会の委託を受けたグラバー商会により長崎から上海に輸出されている。1860年代末から70年代前半は上海石炭市場が英国炭優位から日本炭優位に移行する過渡期と位置づけられており、1874年には上海市場の50%強を日本炭が占めることになる。この時期の主要な日本炭は高島炭と唐津炭で、三池炭の上海輸出は1876年に始まる。

三池炭鉱は明治6（1873）年に政府が買収し、工部省鉱山寮三池炭山支庁の管理下で経営されていたところ、明治9（1876）年9月に三池炭の海外への販売について三井物産会社に委託される。三井物産は翌10年に上海に支店を開設して輸出拡大に努めていたが、三池炭を輸出するためには、まず船で石炭を長崎港に運び、そこで積み替えることが必要であったため、極めて効率が悪く、また、長崎に運ぶ間に船が転覆するおそれもあった。このため、工部省は大蔵省に島原半島の口之津港からの輸出を認めるよう求めたところ、

明治11（1878）年5月に大蔵省は口之津港に長崎税関の支局を設置し、口之津港から上海へ三池炭を輸出することが可能となった。

口之津港からの輸出の一番船が三井物産に貸与された千早丸で、明治11（1878）年5月28日出港する。これが、三井海運業、つまり、現在の株式会社商船三井の具体的起源とされている（佐々木、1961）。口之津港は、その後、三池港が明治末に完成するまでの間、三池炭の輸出港として繁栄する。明治13（1880）年に上海における外国輸入炭の80%のシェアを日本炭が占めるようになるが、1870年代後半の日本炭シェアの増大は三池炭によるものと考えられている（杉山、1978）。

水路局は、明治11（1878）年に熊本地方及び島原半島南岸の測量を実施している。この測量成果による口之津港と早崎水道の海図は翌明治12（1879）年7月に刊行されている。当時は財政事情が厳しく、測量のために艦船をほとんど使用できなかったため、外国艦により一部の主要な港湾とそれを結ぶ海上航路について水路測量が実施されていただけで、日本沿岸の多くが未測量の状況にあった。そのような状況の下、口之津港の水路測量が優先的に実施されたのには、石炭輸出による外貨獲得への配慮があったのかもしれない。水路局刊行による口之津港の海図は、三池炭や「からゆきさん」を運んだ多くの輸送船が使用したのであろう。

一方、幕末から上海への石炭輸出が行われていた長崎港について、水路局は明治13（1880）年になって初めて英国海図の覆版により海図を刊行する。日本海軍による長崎港の測量は、英国による1861年の測量から30年経過した明治24（1891）年に初めて実施される。

## 5 おわりに

『水路部沿革史』には明治8（1875）年の出来事として、英国から銅版印刷機を輸入したものの使いこなすことができなかったため、大蔵省紙幣寮のお雇い外国人に指導を仰いだことが記載され

ている。その頃はオサリバンも水路寮で働いており、当時はお雇い外国人による技術指導を拒絶するようなことはなかったものと思われる。

繰り返しになるが、『水路部沿革史』には柳橋悦による水路事業の方針が示されている。そこには明治18(1885)年までの期間の「始終柳部長の取りたる方針」として7項目が記載されている。その第一が外国人を雇用しないという方針である。第二は海上測量事業は艦船にて施行するというものであるが、第三は測量艦の建造が容易ではなく、測量のために軍艦を借用する機会も少ないことから、明治14(1881)年に測量艇での測量に変更して全国沿岸12ヵ年計画を遂行するというものである。

つまり、この方針は水路局・水路寮時代を通じて示され続けた方針ではなく、状況に応じて軌道修正が行われた方針が列挙されているものである。

『水路部沿革史』には明治6(1873)年12月の出来事として、川村海軍少輔の欧州視察に随行した谷元道之が帰国後水路寮勤務となり、柳大佐に対して測量に素養ある英国人の採用を提案したところ、柳は日本人だけで十分として、提案した谷元を会計官に異動させたことが記述されている。

これは、オサリバン採用以前にお雇い外国人を排した例であり、明治4(1871)年に英国からお墨付きをいただいた測量分野では早くから外国人による技術指導は必要ないと考えていたことを示すものである。

アジア歴史資料センターが公開している明治14(1881)年の文書の中に、米国公使ジョン・ビンガムによる榎本海軍卿あての推薦状を持って海軍省への採用を求めた米国人石版印刷技師ポラードについて、水路局では必要ないとする海軍卿あて柳水路局長の回答文書がある(アジア歴史資料センター:C09103234500)。

木村(1935)などによると、ポラードは明治7(1874)年に来日し、明治9(1876)年に大蔵省印刷局において石版印刷の教師として採用されて明治11(1878)年まで働いており、その間に柳

田龍雪も石版印刷の指導を受けている。そのポラードが再来日して海軍に職を求めたのであるが、水路局では既にこのポラードとオーストリア人の彫刻師スモリックの薫陶を受けた打田新太郎(号は霞山)が海図の石版印刷を開始していたこともあり、海軍卿や米国公使に遠慮することもなく、外国人の指導は必要なしと即断した(3月18日付の海軍卿からの照会に対し、翌19日付の柳局長名の文書で必要なしと回答している)と思われる。

当初、外国人の指導を必要としないのは測量などの限られた分野だったが、時が経るにしたがい広がっていき、水路業務全般において外国人の指導を受けないとの方針に徐々に変わったのかもしれない。小林(2015)は、創業当時に外国人の雇用を希望したものの、海軍内で水路業務への理解度が低いため、技術指導を行う外国人を割当てられなかったことが、日本人だけで水路業務を確立せねばならないとの覚悟が柳橋悦に芽生え、それが「徹頭徹尾外国人を雇用せず」との強い表現の方針につながったのではないかと推測している。そして、昭和5(1930)年の柳の胸像除幕式を機に、当時、ロンドン海軍軍縮条約を巡って米英への反発が強まる中、外国人を排除する方針が水路部の創業方針として強調され、外国人の手を借りない強い意思を抱いた理想の創始者として柳を「カリスマ」的存在に押し上げたとしている(小林, 2015)。

明治21(1888)年4月に柳が水路部長を退任すると、翌月に観象台は文部省に、気象関係業務は工部省にと、それぞれ専門知識を有する外国人を雇用することで実力をつけた組織への移管が閣議決定されるなど、水路部の担当業務が短期間で大幅に縮小する。『水路部沿革史』では、外国人の力を借りずに水路業務を確立した柳橋悦を、伊能忠敬に肩をならべる存在として紙幅を費やして賞賛しているが、実際は、柳の外国人排除の方針のために組織が縮小したと批判的に捉えていた可能性もある。

小林(2015)が指摘するように、米英への反発



が強まる時期に柳の水路事業の方針が注目されるようになる。そして、その後の戦争に向う時代に、過去は美化され、外国人を排除したことへの高い評価が確立していくことになる。繰り返しになるが、評価が確立した後に編集された『日本水路史』では、たった一人とは言え外国人を雇用了という事実は不都合な事実と考え、意図的に記述しなかったものと推察する。

最後に、『水路部沿革史』には多くの誤った記述があることを指摘したい。既に2つの誤りを指摘しているが、その他にも誤った記述がある。例えば、『水路部沿革史』の6頁に、明治14(1881)年に全国海岸12ヶ年計画を立案し、その実行により漸く外国人の測量を拒絶することができるようになったと記載されている。しかし、『海軍制度沿革』(海軍大臣官房、1942)には、それまで外国艦船による測量を許可するにあたって外務省は海軍省が照会していたものを、外国からの測量の申請を拒む理由もないとして、明治15(1882)年から海軍省に照会せず外務省単独で許可するとした外務卿から太政大臣宛の文書が掲載されている。この件に関する海軍省と外務省との協議に係る文書はアジア歴史資料センターが公開している(B07090375900)。

また、同じく明治15(1882)年には英国測量艦マグパイ号が柳水路局長と協議して測量区域を設定したとの文書(アジア歴史資料センター:C11082377500)もある。当時に限れば、外国による測量を拒絶するどころか、逆に、日本沿岸の測量を早期に完了させるために外国による測量を望んでいたと思われる。しかし、残念ながら、英国測量艦は明治16(1883)年を最後に日本に来なくなる。

他にも『水路部沿革史』の326頁には明治14(1881)年に『驗潮心得』(海軍水路局、1881)が刊行されて、それまで混同されていた小潮升と小潮差との区別が明らかにされたと記されているが、『驗潮心得』には小潮升と小潮差のいずれの単語も現れない。

以上の2つの記述は、後の文献(例えば、川

上、1974)に引用され、後の時代にも引き継がれることになる。『水路部沿革史』の間違った記述が意図的なものかどうかは判然としないが、他にも誤りはいろいろあると思われる。さまざまな文献の明治前半の水路業務に関する記事は、ルーツが『水路部沿革史』であることが少なくないので注意が必要である。

## 文 献

- 外務省調査部編(1938)大日本外交文書第4巻、996pp., 日本国際協会, 東京.
- 海上保安庁水路部(1971)日本水路史, 680pp., 日本水路協会, 東京.
- 海軍大臣官房(1942)海軍制度沿革, 巻十五, 1064pp., 海軍大臣官房, 東京.
- 海軍水路部編(1887)明治19年海軍水路部年報, 107pp.
- 海軍水路局(1881)驗潮心得, 37pp., 海軍水路局, 東京.
- 海軍水路寮(1873)南島水路誌, 海軍水路寮, 東京.
- 海軍水路寮(1875)支那東岸水路誌, 海軍水路寮, 東京.
- 川上喜代四(1974)海の地図—航海用海図から海底地形図まで—, 214pp., 朝倉書店, 東京.
- 木村嘉次(1935)銅版彫刻師梅村翠山とその彫刻会社, 書物展望, 5(2), 26-36.
- 小林瑞穂(2015)戦間期における日本海軍水路部の研究, 470pp., 校倉書房, 東京.
- 国立公文書館 アジア歴史資料センター, <https://www.jacar.go.jp/>.
- 国立公文書館 国立公文書館デジタルアーカイブ, <https://www.digital.archives.go.jp/>.
- 近藤金弘(1969)紙幣寮夜話(10), 時の法令, 689, 43-46.
- 大蔵省(1889)工部省沿革報告, 1100pp., 大蔵省, 東京.
- Pascoe, L. N. (1972) The British Contribution to the Hydrographic Survey and Charting of Japan 1854 to 1883, Researches in

Hydrography and Oceanography: in  
Commemoration of the Centenary of the  
Hydrographic Department of Japan, pp.355-  
386, Japan Hydrographic Association, Tokyo.

田中芳男・平山成信編（1897）澳国博覧会参同紀  
要, 215pp., 森山春雍, 東京.

佐々木誠治（1961）日本海運業の近代化,  
431pp., 海文堂, 東京.

杉山伸也（1978）幕末, 明治初期における石炭輸  
出の動向と上海石炭市場, 社会経済史学,  
43, 6, 565-587.

水路部（1916）水路部沿革史（明治2年-明治18  
年）, 465pp., 水路部, 東京.

### 要 旨

明治初期に水路業務遂行のため, 初代水路部長  
である柳橋悦は, 「水路事業の一切は海員的精神  
に依り徹頭徹尾外国人を雇用せず自力を以て外国  
の学術技芸を選択利用し改良進歩を期したり」と  
の方針を決めたとされているが, 実際は, 明治7  
年に英国人のモーティマー・オサリバンが水路寮  
に雇われている. この事実は国立公文書館アジア  
歴史資料センターから公開されている歴史的文書  
でも確認できる.

1916年に刊行された明治時代前半の水路業務  
について記した水路部沿革史（明治2年-18年）  
は, このお雇い外国人について記述しているが,  
水路部創立から百年の歴史を記した日本水路史  
（1971年刊行）には記述されていない. 第2次世  
界大戦に向かう時代に, 米英への反発が強まり,  
お雇い外国人なしで水路業務を確立するとの方針  
が高い評価を受けるようになった. 日本水路史の  
編集者は, その高い評価に配慮して, 水路寮が  
雇った外国人の記述を控えたと推察する.