

# 19世紀の日蘇（スコットランド）交流史

—グラスゴウ領事ブラウン（A. R. Brown）と日本—

The Historical Connection between Scotland and Japan in the 19th Century

—Glasgow Consul, A.R. Brown and Japan—

北 政 巳

Masami Kita

- |               |                |
|---------------|----------------|
| 1. はじめに       | A) 三菱蒸気船会社     |
| 2. 灯台局時代      | B) 日本郵船時代      |
| A) ブラントンとの出会い | C) ブラウン帰国後の海運業 |
| B) 岩崎彌太郎との出会い |                |
| 3. 日本海運業とブラウン | 4. む す び       |

## 1 はじめに

幕末・維新期の日本の「国際化」に対して、英国のスコットランド人の果たした役割について、その若干は知られている。しかし具体的な「脈絡」、彼等スコットランド商人、技師、教師達の来日の動機、滞日前後の本人の活動についてはほとんど全く明らかにされていない。そこで本稿に先立ち、幕末・維新期の我国の文明化・工業化に貢献したスコットランドのアバディーン出身者、サザランド（T. Sutherland）、グラバー（T.B. Glover）、シャンド（A. Shand）をとりあげてみた<sup>1)</sup>。

本稿では、明治期の我国の海運・造船業に多大な貢献をなしたイギリス人、ブラウン

（A. R. Brown）をとりあげたい。記録では<sup>2)</sup>、彼は1839年、南イングランドのハンツ（Hants）のリンウッド（Ringwood）の地にスコットランド系「移民」の子として生れたと思われ<sup>3)</sup>、水夫として数多くの船舶に乗った後、明治維新直後の日本にP & O社（彼阿社、Peninsular & Oriental Navigation Co.,）の船長として到来した。そして新政府の燈台局船長として雇い入れられ、我国沿海の測量に活躍した。また「征台の役」や「西南の役」の軍事輸送の指揮をとった。

その後、三菱蒸気船会社に入り商艦隊を率いて活動する一方、そのライバル企業の共同

(1) 拙稿「幕末・明治初期のスコットランドと日本、アバディーン・コネクション」(『創価経済論集』12巻2号)参照。

(2) 父 Richard Brown は、Ringwood Board of Guardians の職員であった。Brown 資料「手記」(Glasgow University Archives 所蔵、以後 G. U. A. と略す)による。

(3) 産業革命期を通じて、海外移民にも国内移住にもスコットランドは積極的であった。というよりも劣弱なスコットランドは、「就業機会」を求めて移動した。殊に海運業にはスコットランド人が多かった。ブラウンは、その様な当時に典型的なスコットランド人家庭に生れた。M. Hechter, *Internal Colonialism, The Celtic fringe in British national development, 1536-1966*, Routledge & Kegan Paul, London 1975, pp.127-163 の「工業化と地域較差」に詳しい。

運輸も側面から援助し、さらに両者を合併した日本郵船 (N. Y. K.) の創立に尽力、初代の理事格 (managing director) として経営にも参画した。そして滞日中に、三度英国に出張、西部スコットランドのグラスゴウや北イングランドのニューカッスルを中心に、日本政府・企業に必要な船舶の調達、建艦の監督に当たった。

そして我国が教育・工業分野でも「日本人化」を進める時代を前にして、ブラウンは帰英に際してグラスゴウに事務所を開き、三菱その他の代理店として、我国向の資材輸出、技師派遣の「窓口」となった。さらに帰国を前にして、宮中に参上して、「英国グラスゴウ在日本領事」の任命を受けたのである。そしてグラスゴウでは、元工部大学校都俚 (principal) で故郷に戻っていたダイアー (H. Dyer)<sup>4)</sup> と共に、「日本通の名士」としてグラスゴウ産業界で活躍、日本とスコットランドの「通商の要」役を果たしたのである。本稿では、紙幅の関係上、主としてブラウンの帰英までの19世紀後半を中心に、彼の日本を舞台にしての「企業者活動」を追求してみたい<sup>5)</sup>。

(4) ダイアーについては、拙稿「日蘇比較経済史の一考察、—H・ダイアー研究—」(I), (II) (『創価経済論集』9巻2号, 9巻4号所収), 同「ヘンリー・ダイアーと日本、彼の日本観」(『創大アジア研究』創刊号), 同「日蘇比較経済史の一考察、—アンダーソン・コレッジの同級生、ダイアーと山尾庸三」(『創価経済論集』10巻2号所収) 参照。

(5) ブラウンについて、主として彼のロマンに富んだ冒険談を中心にアメリカ人 Lewis Bush, *The Life and Times of the Illustrious Captain Brown*, Voyager Press, Ltd. & Charles E. Tuttle Co., 1970 がある。なおここでのブラウンの資料は、グラスゴウ大学資料館所蔵 (G.U.A. ブラウン家から同大学に寄贈された) のものである。

## 2 燈台局時代

### A) ブラントンとの出会い

ブラウンが日本近代史で重要な役割を果たす契機となったのは、燈台局のための蒸気船購入を決めた日本政府の求めに応じて、P & O社を辞め、明治2 (1869) 年に燈台局所轄船の司令官 (command) に就いたことに始まる。

このスコットランド系海運会社P & Oは、19世紀中頃にはイギリス自由主義経済の「海上幹線網」を形成し、急速にアジア・極東にも拡張しつつあった<sup>1)</sup>。そしてP & O社のアバディーン出身のサザランドが、日英通商条約直後に香港から長崎に到来、鎖国を解いたばかりの我国と西欧とのパイプとなる航路を開いたのである。それゆえにブラウンもスコットランド人・コネクションを通して我国に來たことになる。

新政府の燈台局は、明治元 (1868) 年6月徳川幕府の依頼したヴェルニー (Verny) 以下のフランス技師達を引き継いで雇用して燈台建設を進めるかたわら<sup>2)</sup>、同年4月英国を出発し、6月に到着した英人技師ブラントン (R. H. Brunton) 一行を用いて、燈台建設

(1) P & O社については、中川敬一郎「P & O汽船会社の成立——イギリス東洋海運史の一齣——」(土屋喬雄教授還暦記念論文集『資本主義の成立と発展』『経済学論集』2巻6号所収) がある。

(2) 新政府は幕府燈台建設を引き継いで、東京湾近傍の4カ所燈台 (観音崎、野島崎、品川、城ヶ島) 建設に従事させ、9月から工事が始められた。これは徳川幕府の慶応2 (1866) 年5月締結の改税約書に端を発していた。海上保安庁燈台部『日本燈台史』(昭和44年6月発行) 13頁以下に詳しい。

事業の推進を計った。このブランドンは、1841年にアバディーン州（Aberdeenshire）に生れ、彼自身の父も船長であった。明治元（1868）年7月、五等外交官燈明台掛、上野敬介を首班とし、着任したブランドンを中心とする調査団は、英軍艦マニラ号、汽船アルグス号を借用して、予定地の精測と瀬戸内海の神戸、大阪航路に必要な燈台の位置決定を目的とした。そして決定していた大阪条約の5燈台に付加して、苦ヶ島（友ヶ島）、天保山、和田岬等の8燈台建設を建議した。

そしてフランス人技師による燈台は、明治2（1869）年1月1日点灯の観音崎を始めとする、野島崎（明治2年12月）、品川燈台（明治3年3月）、城ヶ島燈台（明治3年8月）を以って終り、それ以降はブランドンを首長とするイギリス人技師によって行なわれ、横浜西波止場仮燈竿（明治2年1月14日）を手初めに、本格的燈台として神子島、檜野崎、剣崎、江崎、伊王島に建設してゆく。

この経過は我国新政府が英国公使パークス（Sir. H. Parks）を通じて燈台建設のための技師の派遣を要請した時、それはトリニティ・ハウス（Trinity House）を介してエディンバラのステューブソン兄弟社（D. & T. Stevenson Brothers Co.,<sup>3)</sup>）に依頼さ

れ、そこでステューブソンの勧めでブランドンが選ばれ、1868年3月25日エディンバラで新政府の「お雇い外人」の第一号として契約した<sup>4)</sup>。そして出発前に、ステューブソンの関係する北方燈台委員会（現在は Northern Lights Commissioner）管轄の諸燈台を視察、工場に実習して必要な知識を得た後に、助手二名マクビン（Mcbean）とブランドル（Blundell）を連れて来日した。ブランドンは、日本近海を測量し、各地に燈台を建設してゆく。その時の船の手配と指揮の任務がブラウンであった。また必要な器材や技師の調達もエディンバラのステューブソン社によって行なわれた。

興味深いのは、明治4（1871）年の11月、欧米との条約改正と見聞を広める目的で出立した岩倉具視全権大使一行が英国を訪れた際、明治5（1872）年9月スコットランドのグラスゴウやエディンバラを訪問し、ブランドンの案内で北方燈台委員会の諸燈台を見学した記録がある<sup>5)</sup>。さらにエディンバラに、日本人学生杉甲一郎と藤崎見達を預けている<sup>6)</sup>。後年、杉は工部大学校で邦人最初の教授となり図学を教え、藤崎は燈台局長とな

<sup>3)</sup> World 1979, p. 50 それゆえ、ブランドンは、ロバートの息子達の兄弟社に依頼されたことになる。

<sup>4)</sup> G. Fox, *Britain & Japan, 1858-83*, Macmillan, London 1969, p. 371. 但しステューブソン社に依頼されたのは、1867年11月6日であった。

<sup>5)</sup> 9月14日、ベルロック（Bellrock）燈台、メイ島（Isle of May）燈台をパークス公使も一緒に視察した。拙稿「明治日本の近代化への模索、一岩倉使節団とスコットランド紀行一」（『創大アジア研究』2号、昭和56年3月所収）95-6頁。なお、当時のスコットランドの燈台については、R. W. Munro, *Scottish Light Houses*, The Thule Press, 1919 pp. 145-198に詳しい。

<sup>3)</sup> 「近代燈台の父」ステューブソン（Robert Stevenson）は、西インド商人の息子として1772年に生れ、アンダーソン・コレッジとグラスゴウ大学で学んだ後、北方燈台委員会に入り、1850年に亡くなるまでの約半世紀間スコットランド諸燈台を設計・管轄した他、橋梁・道路も構築したことで有名である。「蒸気機関車の父」ステューブソン（George Stephenson）も、ロバートから鋼鉄蒸気車用の錬鉄レールの着想を得たといわれる。また小説家ステューブソン（Robert Louis Stevenson）は、彼の孫に当る。Strathclyde Regional Council, *Clyde Men of the*

る<sup>7)</sup>。

このエディンバラのステューブソンは、アバディーンのホテル (Alexander Hall) とは縁籍関係にあった。そしてホール社は、幕末時代にシャンドやグラバー達に日本向船舶を販売していた<sup>8)</sup>。ブラウン自身が『手記』(グラスゴウ大学蔵)の中で、日本での友人の第一にグラバーを挙げていることも興味深い。それ故にブラントンとブラウンの関係もスコットランド人・コネクションの中での「邂逅」であったといえよう。

ブラントンの我国での灯台建設記録をみると、表1の如くなる。その活動を助けた燈台船船長がブラウンであった。ブラントンは未だ燈台事務が民部省に属していた頃の明治3(1870)年頃に土木正、宮川房之の相談を受け、日本人技術者養成計画のための修技校を設置した<sup>9)</sup>。

(6) エディンバラ大学も、明治初期の我国に多大な影響を与えた人達 [マーシャル (D. H. Marshall), ノット (C. G. Knott) 等] を輩出している。拙稿「工部大学校とグラスゴウ大学—日蘇関係史の一視点」(『社会経済史学』46巻5号所収) 6-10頁参照。

(7) ブラントンの任期満了解雇ののち、英人マクリッチとなるが彼も明治12(1879)年12月解雇・帰国後、燈台建設は日本人技師の時代に移る。その中心者は一等技手藤倉見達である。藤倉は、年少の頃ブラントンの通訳を務めて薫陶を受け、明治5年3月燈台寮八等出任の時、英国出張を命じられた。エディンバラ大学で建築学を修め、ステューブソン社でも実習を受けた。そして明治12年11月工部大学校土木科卒で、英国留学しトリニティ・ハウス技師長ダグラス (J. N. Douglas) 下で燈台建築を学んだ石橋絢彦と共に、我国の燈台建築の指導的役割を果たした。前掲『日本燈台史』33-4頁。

(8) J. L. Carvel, *Stephen of Linthouse, a record of two hundred years of ship-building, 1750—1950*, Alexander Stephen & Sons Ltd., 1950 pp. 87-89.

(9) ついで燈台所管が工部省に移り、工部権少丞佐野常民が燈明台掛を就めて以来、この計

## B) 岩崎彌太郎との出会い

明治3年、高知藩の岩崎彌太郎は藩主山内

表1 ブラントン任期中(明治2年8月～9年3月)に完成した燈台一覧

| No. | 燈台名         | 等級 | 明治年月 |      | 建築 |
|-----|-------------|----|------|------|----|
|     |             |    | 着工   | 完工   |    |
| 1   | 本 牧         | 燈船 | 1.12 | 2.12 | 木造 |
| 2   | 檜野崎         | 二等 | 2.4  | 3.8  | 石造 |
| 3   | 潮 岬         | 一等 | 2.4  | 3.10 | 木造 |
| 4   | 神子元島        | 一等 | 2.4  | 4.1  | 石造 |
| 5   | 伊王島         | 一等 | 2.6  | 5.1  | 鉄造 |
| 6   | 佐多岬         | 一等 | 3.1  | 4.12 | 鉄造 |
| 7   | 劍 崎         | 二等 | 3.3  | 4.3  | 石造 |
| 8   | 函 館         | 燈船 | 3.5  | 4.4  | 木造 |
| 9   | 友ヶ島         | 三等 | 3.5  | 5.7  | 石造 |
| 10  | 江 崎         | 一等 | 3.5  | 4.5  | 石造 |
| 11  | 和田岬         | 四等 | 3.10 | 4.5  | 木造 |
| 12  | 天保山         | 四等 | 3.12 | 4.5  | 木造 |
| 13  | 部 崎         | 三等 | 3.12 | 5.4  | 石造 |
| 14  | 六連島         | 四等 | 3.12 | 4.12 | 石造 |
| 15  | 石廊崎         | 五等 | 4.7  | 4.10 | 木造 |
| 16  | 安乗崎         | 四等 | 4.10 | 5.9  | 木造 |
| 17  | 釣 島         | 三等 | 4.10 | 6.7  | 石造 |
| 18  | 鍋 島         | 四等 | 4.12 | 6.2  | 石造 |
| 19  | 菅 島         | 四等 | 5.2  | 6.7  | 煉瓦 |
| 20  | 犬吠崎         | 一等 | 5.2  | 7.11 | 煉瓦 |
| 21  | 白 洲         | 五等 | 5.3  | 6.3  | 木造 |
| 22  | 弁天島         | 燈竿 | 5.5  | 5.8  | 木造 |
| 23  | 納沙布岬        | 燈竿 | 5.6  | 5.8  | 木造 |
| 24  | 御前崎         | 一等 | 5.6  | 7.5  | 煉瓦 |
| 25  | 鳥帽子島        | 二等 | 6.8  | 8.8  | 鉄造 |
| 26  | 角 島         | 一等 | 6.8  | 9.3  | 石造 |
| 27  | 横浜港<br>西波止場 | 燈竿 | 7.1  | 7.3  | 木造 |
| 28  | 羽 田         | 四等 | 7.3  | 8.3  | 鉄造 |

(注) 以上のほか尻屋崎(6年6月着工, 煉瓦造) および金華山(7年3月着工, 石造) があるが彼の任期中に完成しなかった。

出典) 『日本燈台史』21頁

画を推進した。明治4年5月、燈台役構内に修技校を開き、生徒を募集、英人教師による測量・建築・器械学の学科を教えた。この学校は、明治7年1月工学寮(のちの工部大学と改名)に併合された。前掲『日本燈台史』25頁。

容堂の創立した大阪西長堀商會を継承し、土佐屋善兵衛の名儀を以て、九十九商會を起こした。同藩の夕顔（のち大平丸と改名）、紅葉賀、鶴（のち千年丸）の三汽船を譲り受け、東京、大阪、高知間の廻漕業を始めた。

ついで明治5（1872）年正月、九十九商會を三川商會と改名した。さらに明治6（1873）年3月三菱商會と改称、翌年4月は商會本店を大阪から東京へと移し、岩崎は本格的な海運企業経営に進出しようとしていた。

岩崎とブラウンの直接の「結びつき」の契機となったのは、明治7（1874）年4月に勃発した「征台の役」であった。これは琉球難波船の乗組員に対し、台湾の牡丹(Botan)族が虐殺した事件の鎮圧のため、日本政府はイギリス、アメリカから蒸気船をチャーターしての兵員輸送を計画した。しかし両国は、日本と中国間の紛争に巻きこまれるのを恐れ、自国籍の船舶の参画を禁じた。

当時の我国には、外洋船は僅か数隻にすぎず、同企画の実行にはほとんど役立たなかった。政府は、西郷陸軍中將を台湾事務都督として兵3,600名輸送計画を実施するため、ブラウンに外国船の購入を命じた<sup>(10)</sup>。ブラウンは、長崎のグラバーの協力を得て、香港と長崎で明治7（1874）年5月から翌8（1875）年3月にかけて、外国船13隻を銀15万6,800ドルで購入した。しかし岩崎は、長崎のグラバーと幕末時代からの知己であり、それゆえ彼を介してのブラウンとのつきあひもかなり以前からと云えよう。それらは表2の如く高

表2 ブラウンの購入した船舶（明治7（1874）年5月～8年3月）

| No. | 船名  | 原名             | 建造年       | 会社(地)                   | 馬力  | 総トン数  | 船種構造      | 前所有者 | 備考                   |
|-----|-----|----------------|-----------|-------------------------|-----|-------|-----------|------|----------------------|
| 1   | 東京丸 | New York       | 元治元(1864) | (米)ニューヨーク               | 350 | 2,117 | 汽船木製外車    |      | 明治8年9月下旬、同18年10月日本郵船 |
| 2   | 新潟丸 | Behar          | 安政2(1855) | (英)グラスゴウの<br>(英)バーケンヘッド | 300 | 1,603 | バルク鉄製内車   |      | 明治10年9月三菱へ私下         |
| 3   | 兵庫丸 | Min            | 明治7(1874) | (英)サンダーランド              | 200 | 1,411 | 汽船鉄製内車    |      | "                    |
| 4   | 九州丸 | Viola          | 文久2(1862) | (英)ヨーク                  | 112 | 839   | 汽船鉄製内車    |      | "                    |
| 5   | 社寮丸 | Shaftesbury    | 文久2(1862) | (英)サンダーランド              | 110 | 800   | 汽船鉄製内車    |      | "                    |
| 6   | 品川丸 | Charles Albert | 明治5(1872) | (英)サンダーランド              | 120 | 1,169 | 汽船鉄製内車    |      | "                    |
| 7   | 隅田丸 | —              | 明治8(1875) | (英)サンダーランド              | 200 | 1,411 | 汽船鉄製内車    |      | " 明治16年6月破壊          |
| 8   | 瓊浦丸 | Muriel         | 明治7(1874) | (英)サンダーランド              | 110 | 877   | 汽船鉄製内車    |      | "                    |
| 9   | 東海丸 | Acanthus       | 明治3(1870) | (英)グラスゴウ                | 180 | 1,047 | 汽船鉄製内車    |      | "                    |
| 10  | 豊島丸 | Yantai         | 明治6(1873) | (英)サンダーランド              | 150 | 946   | 汽船鉄製内車    |      | "                    |
| 11  | 敦賀丸 | Luzon          | 元治元(1864) | (英)グラスゴウ                | 110 | 929   | 汽船鉄製内車    |      | "                    |
| 12  | 金川丸 | Madras         | 嘉永5(1852) | (英)グラスゴウ                | 275 | 1,185 | 汽船鉄製内車    |      | "                    |
| 13  | 高砂丸 | Delta          | 嘉永元(1859) | (英)ロンドン                 | 400 | 2,121 | スクーター鉄製外車 |      | "                    |

『岩崎彌之助傳』(上) 153-157頁より作成、なお『日本郵船50年史』629-633頁では、新潟丸2032、品川丸1,216、品川丸1,337、瓊浦丸880、東海丸1,223、豊島丸1,190トンとなっている。

砂丸<sup>(11)</sup>(元P & O社のデルタ号、旗艦とする)、東京丸、新潟丸、兵庫丸、九州丸、社寮丸、品川丸、隅田丸、瓊浦丸、東海丸、豊島丸、敦賀丸、金川丸である。政府は、これら船舶を三菱商會に委託し、岩崎とブラウンの協力

(10) 日本郵船株式会社編『日本郵船株式会社五十年史』(昭和10年、同社発行)6-7頁、以下の日本郵船についての行論は本書によるところが大きい。

(11) 「高砂丸」について、メイバア氏の回想がある。Sam Mavor, *Memories of People and Places*, William Hodge & Co., London 1940, pp. 231-239.

を得て、兵1,500名を琅驕 (Liang Kiao) 湾へ運び、鎮庄に成功した<sup>12)</sup>。

その年の夏、ブラウンは英国に帰国、グラスゴウのネィピア (R. Napier) 造船所で燈台局用に建造された最新船、双スクリーアの蒸気船明治丸を受けとり、日本に帰国した。このネィピア造船所は、その昔長州藩の山尾庸三が「邦人最初のアプレントイス (徒弟)」として実習した縁ある造船所であった。この明治丸は、明治3年以来の燈台局用船「テーブル」号に代わり、明治29年6月に新発田丸と替わるまで活躍する<sup>13)</sup>。

また興味深いのは、ブラウンは自身の資力でグラスゴウで二隻の蒸気船を購入し、それらをのち三菱商会に売却した。これは彼が投資機会を巧みにとらえて、営業活動を展開する商才をもっていたことを表わし、のちに三菱と共同運輸の熾烈な競争の時代に、双方から信頼されて活動し、日本郵船の創立と共に理事格 (managing director) に就く彼の生き方につながってゆくのである。

### 3 日本海運業とブラウン

#### A) 三菱蒸気船会社

明治8 (1875) 年1月、三菱商会は上海航路開始の命を受け3月に開業したが、それは

太平洋郵船会社との競争をひきおこした。三菱商会は、同年5月に改称して、三菱汽船会社となる。

ブラウンは、英国出張から戻った時、政府から郵政大臣前島密の直轄の形で設置される海運局 (marine bureau) を助力するようにとの任命を受け、航海に関する諸規則の制定に尽力した<sup>1)</sup>。そして大久保内務卿は、5月に民営海運保護育成策を発表する。それに呼応する形で、同月ブラウンは燈台局を辞め、三菱汽船会社に入った。また翌6月、日本国郵便蒸気船会社は経営難から解散し、その18隻の船舶は三菱汽船会社に吸収され、ブラウンが指揮することになる。

同年9月中旬、駒通頭より三菱汽船会社に対し、第一命令書が下され、10月16日、三菱は太平洋郵船およびP & O社から、横浜—上海間航路を買収した。11月初旬、第一命令書に基き、三菱商船学校を設立した。帆船「成妙丸」を永代橋畔に繋留して校舎として、外洋航運科修業年限5年と内海航運科年限3年を定め、海技者養成を行った<sup>2)</sup>。同校は、明治15年4月に官立に編入され、東京商船学校と改称、さらに大正14年4月東京高等商船学校となり、現在の東京商船大学へと至る。この年11月、三菱汽船会社は琉球航路を開いた。

注目すべきは、この年の12月、三菱は上海の造船機械業者ボイド社 (Boyd & Co.) と折半で出資し、横浜に三菱製鉄所 (Mitsubishi Engine Work) を開設した。技術面はボイド

(12) A. R. Brown, Correspondence to Cap., W. E. Griffis, 18, Nov. 1906, G. U. A.

(13) ネィピア造船所と日本の関連については、拙稿前掲「日蘇比較経済史の一考察、アンダーソン・コレッジの同級生、ダイアーと山尾庸三」287-289頁参照。「明治丸」については、グラスゴウ大資料室に1874年8月10日付伊藤博文から A. R. Brown への「引航指令書」と「写真」がある。そのコピーは「明治丸」を永久記念碑として置いてある東京商船大へ寄贈された。

(1) Correspondence of A.R. Brown to Dr. W. E. Griffis. 19. Nov. 1906, G.U.A.

(2) 前掲『日本郵船株式会社五十年史』13頁、「これが高級船員の育成の先駆となる」小林正彬『海運業の労働問題』(日本海運経営史2, 海事産業研究所編, 日本経済新聞社, 昭和55年) 14頁。

商会からの援助を受け、イギリスのグラスゴウのロブニッツ造船所から技師カルダー（J. F. Calder）氏が到来した<sup>3)</sup>。カルダーは明治13年に同製鉄所の支配人となり、明治20年の三菱長崎製鉄所の払下げと共に、長崎へ移り住んだ。そして明治25年5月に亡くなるまで三菱に勤め、我国の工業化に貢献した<sup>4)</sup>。また明治12—17年大阪乾式ドックを設計したのも彼と云われている<sup>5)</sup>。

明治9（1876）年1月、朝鮮「江華島事件」が起り、三菱汽船は御用船11隻を提供した。そして10月には「萩の乱」が起り、三菱汽船は御用船5隻を陸軍に提供した。航路として、P & O社が香港—上海—横浜航路を開始したが、三菱は同社と競争して、8月にはそれを撤退させた。また12月には、三菱は小笠原航路を開いた。この間、ブラウンは三菱商艦隊を率いて、積極的に活動を展開した。

しかし三菱汽船の飛躍的發展をもたらしたのは、明治10（1877）年2月の「西南の役」勃発であった。その間、三菱汽船会社は、上海航路定期船を除き、ほとんど全ての船を徴用された。その間2～9月、政府から資金を借入れ汽船8隻を購入すると決めている。そしてブラウンを英国に出張させ、北イングランドのニューカッスル、スコットランドのグラスゴウで船舶を購入した。符合させると表3の如くとなる。

明治12（1879）年8月1日、三井物産社長の益田孝の弟、益田克徳が邦人初の海上貨物保険会社、東京海上保険株式会社を開業した<sup>6)</sup>。船舶の検査に関しては、駅通局に全面的に依頼し、同局の御雇いブラウンが検査実務に当り、同年末にまで検査を受けた船舶は77隻にのぼった。合格船の汽船23隻、風帆船18隻が1～3等級と付して公表されたが、一等の11隻はどれも三菱汽船の所有船舶であ

(3) ロブニッツ (Lobnitz) は、正確にはグラスゴウ市の南地域にある中規模ながら優良な港湾用の浚渫船 (dredger) メーカーであった。創業者フレデリック (Frederic Lobnitz) は、1884年には「ロブニッツ輪」を発明して有名となる。J. F. Riddell, *Clyde Navigation, A. History of the Development and Deeping of the River Clyde*, John Donald Publisher Ltd., Edinburgh. 1979 pp. 297, 307-309. また同社は、19世紀末では、同じクライド地方の William Simons & Co., や Fleming & Ferguson Co., と共に世界の港湾、殊に波止場建設を「独占」していた。1959年には、グラスゴウの G. & J. Weir 社に吸収合併され、さらに1964年には Alexander Stephen & Sons の傘下に入る。M. S. Moss & J. R. Hume, *Workshop of the British Empire, Engineering and Shipbuilding in the West of Scotland*. HEINEMANN, London and Edinburgh 1977 pp. 95, 105, 110. なお函館の郷土史家 天野道雄氏の研究では、『男爵いも』の創始者として著名な川田龍吉は、明治8年秋にロブニッツ造船所社長のヘンリー (Henry Lobnitz) 夫妻が来日した際、当時の三菱管事であった父川田小一

郎（後の第3代日銀総裁）の依頼を受け、明治9年3月頃に連れられて離日した。父親の依頼による「たたきあげてほしい」の舟の如く苦勞を重ねて英国に着き、グラスゴウ大学工学部（1878年11月11日～79年5月1日、No. 1826）とロブニッツ造船所で働き（同所技能証明書1884年5月24日付）、1884年6月 Sunderland から乗船して9月頃帰国した。そして明治17年9月26日三菱製鉄所に就職した」といわれる。それ故にロブニッツ造船所と我国の「縁」は深い。これはエディンバラのステューブソン兄弟社等の燈台や港湾建設からつながってきた可能性も強いと推される。

(4) 三菱長崎造船所の歴史は、中西洋『日本近代化の基礎過程、長崎造船所とその労資関係：1855～1900年』（上）（下）（東大出版会1982年）に詳しい。但し、「お雇い外人」についてはあまり論究されていない。

(5) カルダー（コルダー）については、岩崎家傳記刊行会『岩崎彌之助伝』（東大出版会）（上）195-196頁、（下）296頁に詳しい。

(6) 『東京海上火災保険株式会社』（日本経済史研究所、昭和54年）72頁。

表 3 明治10 (1877) 年ブラウン出張による三菱汽船の英船購入

| 船名        | 原 名             | 建 造 年      | 会 社 (地)                         | 馬力  | 総トン数  | 船種構造, 機関      | 備 考                        |
|-----------|-----------------|------------|---------------------------------|-----|-------|---------------|----------------------------|
| 1 和歌ノ浦丸   | Candia          | 嘉永7 (1854) | (英) ロンドン<br>Blackwell           | 300 | 2,125 | 汽船鉄骨製<br>2 聯成 | Houldon 商会より購入             |
| 2 貫 効 丸   | Sakana          | 明治2 (1869) | (英) レンブリュー<br>Henderson Courbon | 70  | 298   | 汽船鉄骨木皮        | 東京回漕会社より購入                 |
| 3 熊 本 丸   | Gadshill        | 明治8 (1875) | (英) ニューカッスル<br>C. Mitchell      | 200 | 1,913 | 汽船鉄製          | Bell Co より購入<br>明治40年10月売却 |
| 4 住ノ江丸    | Duna            | 明治4 (1871) | (英) グラスゴウ<br>Aitken & Mandell   | 150 | 1,320 | "             | 明治41年7月12日沈没               |
| 5 高千穂丸    | Lotus           | 明治6 (1873) | (英) ニューカッスル<br>C. Mitchell      | 200 | 2,152 | "             | 明治24年3月11日沈没               |
| 6 秋 津 州 丸 | Montgomeryshire |            | (英) コバン                         | 200 | 1,750 | "             | 明治16年10月破壊                 |
| 7 九 重 丸   | King Richard    |            | (英) サウス・シーラウス                   | 200 | 1,825 | "             | 明治15年7月沈没                  |
| 8 愛 宕 丸   | Massila         |            | (英) ポブア                         | 400 | 1,640 | "             | P & O 社より購入                |

った<sup>7)</sup>。

同年10月、三菱汽船は香港航路を開始、12月には函館商船学校、大阪商船学校を設立している。またこの年の末頃、先述の三菱横浜鉄工所からポイド商会は手をひき、三菱の単

(7) 同上、81頁。

独経営となり、石川島造船所の分工場となった。そして翌明治13年1月から、船舶機関・諸機械の製造を開始し、技師長にキング (Archibald King) を招聘した<sup>8)</sup>。さらに三菱は、この年の4月、資本金5万円をもって千川水道会社を設立し、のちの明治30年の東京の水道敷設の先駆となった<sup>9)</sup>。

明治14 (1881) 年2月、三菱は浦監斯徳線を開始した。またこの年の動きとして、ハンター商会のハンター (Edward Hazlet Hunter) が内田三郎兵衛や佐田信之と共に大阪鉄工所を創立した。翌年には乾式ドックを作り、汽船用のエンジンや諸機械の製作に着手した<sup>10)</sup>。

明治15 (1882) 年2月、駅通局より三菱汽船に対し第三命令書が下附された。この年には三菱汽船の命運をゆさぶる事件が起る。それは7月に政府特許を得て設立されたライブル、共同運輸会社の登場である。10月には海

(8) 寺谷武明『日本近代造船史序説』(殿南堂、昭和54年) 50頁。このキングは、工部大学校「助手」として明治6~11年勤めていたスコットランド技師と同一人物と推される。拙稿「工部大学校とグラスゴウ大学一日蘇関係史の視点一」(『社会経済史学』46巻5号6-9頁と付表1) 参照。

(9) 前掲『岩崎彌之助伝』(上) 196-7頁。なお水道工事においてもスコットランド人技師が活躍したが、英国都市で最初に「上水道」設備を手がけたのはグラスゴウ市であった。前掲拙稿「明治日本の近代化への模索」99、107頁。

(10) ハンターの息子達 (Richard, Edward) はグラスゴウ大学工学部を卒業する。殊に長男は帰化して範多龍太郎となり日立造船所の創立に導く。神戸の彼の墓碑にはアイルランド人と刻まれている。ただし産業革命期の19世紀中葉のグラスゴウとの関係を観ると、クライドの労働者の2割はアイルランド人であった。また後述のウェストもアイルランドのダブリン出身であった。また民族的にはアイルランドとスコットランドは同民族であったことから、彼等は海外では親密な友人として活躍したといえよう。



軍少将伊藤萬吉が社長に就任し、11月には政府から260万円の出資を受けた。この共同運輸出現の背景には、明治11年5月の大久保内務卿の刺客による逝去や明治14年10月の大隈重信大蔵卿の内閣からの退去により、岩崎の政府関係での勢力は弱化し、逆にアンチ勢力の抬頭が著しかったことが挙げられる。また同年中に、堀基を社長にして北海運輸会社が作られ、政府所有船13隻の貸下を受けて、営業を開始した<sup>11)</sup>。

この年、我国の造船業の歴史に輝くイギリス人技師が到来した。スコットランドのグラスゴウのバルカン・ヘッド造船所の設計技師長であったウェスト(Charles Dickson West, 1848～1908)が招かれ、工部大学校の初代造船学教授として着任した<sup>12)</sup>。その後25年間の滞日に、彼は数多くの造船学卒業生を輩出した。記録では、明治36(1903)年までに111人の人材を作り出し、大別すれば海運34人、逓信省技師20人、民間造船所とドック26人、汽船会社10人その他となる。その後、ウェストの後継者バイルス(J. Biles)やヒルハウス(P. Hillhouse)もグラスゴウから我国へ造船学を教えに来日し、帰国後グラスゴウ大学造船学教授となっていること<sup>13)</sup>、また我国の多くの卒業生もグラスゴウへ実習に留学し

たことを見ると、グラスゴウと我国造船・海運業の「紐」の如何に強かったかが分りえる。ブラウンは、この年の3月に生じた英国船パーク(三本マスト)船のForward Ho号遭難事故調査に当り、報告書を提出したのが残っている<sup>14)</sup>。

明治16(1883)年1月、共同運輸会社は、渋沢栄一や益田孝等が設立していた東京風帆船会社や越中風帆船会社、及び北海道運輸会社を合併し、一大勢力となって開業、以降三菱汽船会社と熾烈な競争を展開する。そしてまた同年3月、共同運輸の伊藤社長は、船舶購入・新船注文のため渡英した。

興味深いのは、三菱社員の管のブラウンの行動である。彼も時を同じく「同行」してイギリスへ出張した<sup>15)</sup>。結局、共同運輸の購入した船舶は、表4Aの如く9隻、山城丸<sup>16)</sup>、駿河丸<sup>17)</sup>、近江丸、陸奥丸、紀伊丸<sup>18)</sup>、出雲丸、相模丸、薩摩丸<sup>19)</sup>、美濃丸であろう。つまりグラスゴウ大所蔵のブラウン資料には、数多

(11) 『新撰北海道史』第3巻, 718, 807-8頁, この当時の三菱汽船と北陸地方の海運業について, 山口和雄「明治期北陸地方の近代海運業」(『創価経済論集』6巻2号, 1982年)7-12頁参照。

(12) 吉田光邦『お雇い外国人—産業—』(鹿島出版会, 昭和43年)120頁。ダブリン大学のパークス(Susan Parks)嬢に依頼して調べた結果, ウェストは1869年にダブリンのトリニティ(Trinity)コレッジの工学部を最優秀で卒業している。その後グラスゴウの造船所に勤め, グラスゴウ大学のケルヴィン卿の実験室にも出入りし, それを契機に来日した。

(13) グラスゴウ大学の造船学(Naval Architecture)講座は, ジョン・エルダー(John Elder)を記念して夫人から遺贈された基金で1883年に世界初に設置された。そして1879～80年に我国に招かれ, 海軍を指導していた海事技師エルガー(Francis Elgar)が初代教授となった。彼等の輝やかなしい経歴はグラスゴウ造船業とともに世界の造船界史上に輝いている。また研究調査中, グラスゴウ大造船学科キャメロン(Cameron)博士にお世話になった。

(14) Report of Commissioner Appointed by this Imperial Japanese Majesty's Government, to inquire into the Loss of the British Barque "FORWARD HO" March. 1882がある。G. U. A.

(15) *Japan Mail*, May, 5, 1883.

(16) *Newcastle Daily Journal*, January, 14, 1884.

(17) *Glasgow Herald* April, 10, 1884.

(18) *Ibid.*, May, 12, 1884.

(19) *Ibid.*, July, 11, 1884.

表 4 A ブラウンの共同運輸のために購入した英船舶 (明治16〔1883〕年の出張時)

| 船名       | 原 名         | 建 造 年    | 会 社 (地)                                  | 総トン数  | 船種・機関  | 備 考 (明治18.10 日本郵船へ)        |
|----------|-------------|----------|--|-------|--------|----------------------------|
| 1 伊勢丸    | Craig Maunt | 明治16年    | (英)ペイズリー<br>H. Mckintyre                 | 1,185 | 鉄 2 聯成 | 大正10年5月28日坐礁、同月28日沈没       |
| 2 尾張丸    |             | 明治16年    | (英)グラスゴウ<br>Henry Murray                 | 1,125 | " "    | 明治38年7月3日沈没、そのまま売却         |
| 3 越後丸    | Petisco     | 明治16年    | (英)グラスゴウ<br>London & Glasgow Engineering | 1,015 | " "    | 明治42年3月18日売却               |
| 4 第1遠江丸  |             | 明治16年    | (英)サンダーランド<br>Robert Thompson & Sons     | 1,840 | " "    | 明治37年5月3日旅順国に沈没            |
| 5 山城丸    |             | 明治17年5月  | (英)ニューカッスル<br>Armstrong & Mitchell       | 2,528 | " "    | 明治43年9月1日売却引渡              |
| 6 第1近江丸  |             | 明治17年7月  | (英)ニューカッスル<br>Armstrong & Mitchell       | 2,473 | " "    | 明治43年6月26日売却引渡             |
| 7 陸奥丸    |             | 明治17年7月  | (英)グラスゴウ<br>Henry Murray                 | 890   | " "    | 明治41年3月23日沈没               |
| 8 第1相模丸  |             | 明治17年    | (英)ニューカッスル<br>Armstrong & Mitchell       | 1,885 | " "    | 明治37年5月3日旅順国に沈没            |
| 9 薩摩丸    |             | 明治17年    | (英)グラスゴウ<br>Napier Shank & Bell          | 1,866 | 鋼 "    | 明治44年5月27日売却               |
| 10 紀伊丸   |             | 明治17年8月  | (英)グラスゴウ<br>London & Glasgow Engineering | 1,355 | 鉄 —    | 明治23年12月21日沈没、明治24年2月12日売却 |
| 11 肥後丸   |             | 明治17年9月  | (英)グラスゴウ<br>London & Glasgow Engineering | 1,354 | 3 聯成   | 大正10年7月11日売却               |
| 12 美濃丸   |             | 明治17年    | (英)グラスゴウ<br>Henry Murray                 | 898   | " —    | 明治26年6月8日坐礁、そのまま売却         |
| 13 出雲丸   |             | 明治17年    | (英)ペイズリー<br>H. Mckintyre                 | 720   | " —    | 明治25年4月5日沈没                |
| 14 駿河丸   |             | 明治17年    | (英)ペイズリー<br>H. Mckintyre                 | 677   | " 2 聯成 | 明治41年4月17日売却               |
| 15 播磨丸   |             | 明治17年9月  | (英)ペイズリー<br>H. Mckintyre                 | 677   | " "    | 明治41年8月6日難破、そのまま売却         |
| 16 第1長門丸 |             | 明治17年11月 | (英)グラスゴウ<br>Napier, Shank & Bell         | 1,810 | 鋼 "    | 明治43年3月22日売却               |

表4B 同時期に購入された英船舶（三菱汽船→日本郵船に移行）

| 船名       | 建造年      | 画者      | 会社(地)                                    | 総トン数  | 船種・機関 | 備考  |
|----------|----------|---------|--|-------|-------|---|
| 1 第2名蔵屋丸 | 明治16年12月 |         | (英)グラスゴウ<br>David & William Henderson    | 2,835 | 鉄     | 原名 Woopack.   |
| 2 第1横浜丸  | 明治17年    |         | (英)グラスゴウ<br>London & Glasgow Engineering | 2,305 | 鋼     | 明治43年9月1日引渡   |
| 3 第1三河丸  | 明治17年    | 明治25年3月 | (英)サンダーランド<br>Robert Thompson & Sons     | 1,940 | 鉄     | 原名 Gratitude<br>明治37年5月3日旅順口に沈没   |
| 4 第2和歌浦丸 | 明治18年3月  |         | (英)ミッドルズバウ<br>Sir L. Dixon Co.,          | 2,510 | "     | 原名 Chimco, 明治26年 China Mutual Navigation より<br>購入、大正10年7月11日売却          |
| 5 伏木丸    | 明治18年    | 明治20年9月 | (英)ウエリントン<br>Tyne Iron Shipyard          | 1,919 | "     | Hepburn L. Ceslie Co.より購入<br>明治43年2月25日売却                               |
| 6 松山丸    | 明治18年12月 |         | (英)サンダーランド<br>Joseph L. Thompson & Sons  | 3,160 | 鋼     | 原名 Kaishaw, 明治29年11月海軍省より払下、大正12年<br>4月10日売却                            |
| 7 第1小樽丸  | 明治19年5月  |         | (英)ニューカッスル<br>R & W. Horthorn Leslie     | 2,874 | "     | 原名 Darchness, 明治29年11月陸軍省より払下、明治37<br>年5月3日旅順口に沈没                       |
| 8 第1天津丸  | 明治20年2月  |         | (英)ウエスト・ハートプール<br>William Gray Co.,      | 2,908 | "     | 原名 Wooster, 明治28年3月、Great Western<br>Navigatin Co.より購入、明治37年2月24日旅順口に沈没 |

く共同運輸会社からの感謝状がある。これはブラウンが、我国ではお雇い外国人の「天下り」として三菱に入ったものの、公当局から依頼されて共同運輸にも助力したのではなろうか。即ち国内では、三菱汽船と共同運輸はか「競争」しながらも、イギリス人ブラウンから観れば日本の「同類企業」として対応していたのかもしれない。それ故に、イギリスでは両社のために、船舶の購入、新船の注文・監督に当たったのである。

明治17(1884)年5月、大阪商船会社が創業された。また7月には共同運輸の新船、山城丸が横浜に回著した。この時の新造船舶の一隻横浜丸について英国毎日新聞(British Daily Mail)に、「グラスゴウのロンドン&グラスゴウ造船・機械会社(London & Glasgow Engireering and Iron Shipbuilding)で建造された『横浜丸』が試運転された。各種機械も最新式が据えつけられ、エンジンも空調設備も最新型である。蒸気巻揚機もネィピア兄弟社(Messrs. Napier Brothers), 操舵機はグリーンノックのハスティ社(John Hastie & Co.)であった」<sup>20)</sup>と載っている。このように、世界一の造船地域のグラスゴウで最新船を注文し、時には技師・学生をも派遣して建造工程を見学させて知識を修得させ、我国の造船・海運業の一層の成長の機会としてゆくのが我国造船・海運業の方針となりつつあり、その仲介者がブラウンであったのである。

(20) *Glasgow Herald*, March, 14, 1884. またネィピア社やハスティ社については、拙稿「スコットランド機械工業史—H. ダイアーのグラスゴウ機械工業調査報告書(1901年)を中心として—」(『創価経済論集』11巻2号)56, 59頁参照。

B) 日本郵船時代

明治18 (1885) 年, 三菱と共同運輸の「競争」は「熾烈」を極めた。そこで1月, 西郷農商務卿が三菱汽船と共同運輸両社幹部を招き, 政府の趣意として「妥協」を勧告した。そこで両社は, 一時的に歩み寄りを見せたが, 岩崎彌太郎ついで彌之助の急逝によって協定は挫折した。4月には農商務少輔森岡昌純が非職となって, 共同運輸社長に就任した。彼は「合併」を急ぎ, 7月末に臨時株主總會をき「合併」請願を決めた。三菱汽船側も, これに同意した。9月17日政府は新会社を日本郵船会社と名づけ, 資本金 110 万円, 15年間年 8 分の利子補給の保証を与えた。

日本郵船の創立委員長に森岡昌純, 委員として三菱汽船側から荘田平五郎, 岡本健三郎, 共同運輸側から堀基, 小室信夫が任命された。9月には創立規則が作られ<sup>21)</sup>, 農商務省より命令書が下附された。そして10月1日, 日本郵船は, 三菱の汽船29隻, 36, 599総トン, 帆船1隻と, 共同運輸の汽船29隻, 28, 010総トン, 帆船10隻を継承して出発した。

日本郵船は, 創立直後に東京海上保険会社と業務代理契約を交した。背景の一つにブラウンがいたことも注目される。事実, 後に, 東京海上は, ブラウン父子にグラスゴウ代理店を委嘱している<sup>22)</sup>。

明治19 (1886) 年2月には, 日本郵船は長崎一天津航路を開き, さらに神戸にまで延長

- (21) この創業規則にもブラウンは関与していた。英文の Constitution of Nippon Yusen Kaisha があり, 赤字でかなりの部分に訂正がなされている。G. U. A.
- (22) 日本郵船は明治22年5月取締役会で決め, グラスゴウ代理店をブラウン父子に委嘱 (明治23年8月11日) した。前掲, 社史, 116頁。

表5 ブラウンの出張による日本郵船用英船舶 (明治20〔1887〕年3月~明治22年)

| 船名    | 建造年     | 回著       | 会社 (地)                                    | 総トン数   | 船種・機関  | 備考   |
|-------|---------|----------|---|--------|--------|--|
| 1 酒田丸 | 明治20年6月 | 明治20年9月  | (英) ニューカッスル<br>Andrew Leslie Co.,         | 1, 856 | 鉄 3 聯成 | Hepburn Rondo Ccsil Co., より購入<br>大正8年2月16日坐礁のち沈没 |
| 2 三池丸 | 明治21年3月 | 明治21年5月  | (英) サンダーランド<br>Robert Thompson & Sons     | 3, 308 | 鉄と鋼 "  | 大正10年7月16日売却                                     |
| 3 西京丸 | 明治21年6月 | 明治21年8月  | (英) グラスゴウ<br>London & Glasgow Engineering | 2, 913 | 鋼 "    | 大正10年5月7日売却                                      |
| 4 神戸丸 | 明治21年   | 明治21年10月 | (英) グラスゴウ<br>London & Glasgow Engineering | 2, 901 | " "    | 大正10年7月20日売却                                     |
| 5 仙臺丸 | 明治22年   | 明治22年12月 | (英) レンブリュー<br>Lobnitz                     | 1, 717 | " "    | 明治35年3月19日沈没                                     |
| 6 武蔵丸 | 明治22年   | 明治23年3月  | (英) ————                                  | 2, 714 | ———    | 明治23年9月16日沈没                                     |

した。5月には太平洋郵船ならびにO&O汽船会社と貨物の通し運送契約をして、会社経営の基盤を固めた。

翌明治20（1887）年3月、理事格ブラウンを日本郵船用の新船工事監督のため、イギリスに派遣した。そして同年9月に酒田丸、伏木丸の2隻が回著したのに続き、翌年には三池丸<sup>23)</sup>、西京丸<sup>24)</sup>、神戸丸が回著する。それらは表5の如くである。

なお同年4月、浅野総一郎は浅野回漕部を開設した。また8月逡信大臣より大阪商船会社に助成命令書が下附された。また三菱自身は、同年6月、借用中であった長崎造船所の私下を受けた。

ブラウンの企業活動で注目されるのは、明治19～21年の間、船舶調査を実施し、中古船の売却を推進した点である。グラスゴウ大学ブラウン所持資料の中に、彼が実施した明治18～19、19～20年の日本郵船46隻の実態調査表がある。彼の経営才能の一端を物語る。また46隻のうち、40隻が英国製、3隻（鹿島丸、玄武丸、鯨龍丸）が米国製、2隻（根室丸、室蘭丸）が日本製、1隻が不明であった。まだ如何に我国海運業が英国製船舶に依存していたかも分りうる。

明治21（1888）年、大阪商船会社の希望で造船製図主任として、グラスゴウからレイド（J. G. Reid）が招かれた<sup>25)</sup>。彼は我国初の7,000トン級の鉄鋼船で三連鎮エンジンの筑

後川丸、木曾川丸、信濃川丸建造を成功に導いた。レイドは3年の任期切れの後帰国グラスゴウに戻りロブニッツ造船所主任となっている。

そして明治22（1889）年3月、日本郵船は、上海一浦監斯徳線を開いた。

### C) ブラウン帰国後の海運業

明治22（1889）年、日本郵船で人事の刷新が行われた。4月23日には、浅田正文、近藤廉平、加藤正義の三氏が理事に任命された。ブラウンは、4月9日に日本郵船を辞職した<sup>26)</sup>。そして帰国を前にして、宮中に参上し、6月20日、英国のグラスゴウ在日本領事の任命を受けたのである<sup>27)</sup>。

(26) 「明治二十二年三月二九日付ヲ以テ家事向不得止事故有之当四月下旬限り辞職帰国ノ儀御申出之趣致領承候逡信省ニ於テモ解約承認相成候趣本月六日付ヲ以テ管船局長ヨリ通達有之遺憾至極之儀ニ存候得共御情実不得止次第ニ付御来意ニ任セ可申候叫販及御回候敬具、明治二十二年四月九日 日本郵船会社社長 森岡昌純<sup>㊦</sup> エー・アール・ブラウン氏貴下」の書簡がグラスゴウ大資料室にある。つまり彼が官・民両方に働いていたことも分る。ブラウンの帰国日は、5月19日であった。The Departure of Captain A. R. Brown, *Japan Gazette*, May, 18, 1889.

(27) 同日付の勅書「天佑ヲ保有シ萬也一系ノ帝阡ヲ踐ミタル日本國皇帝此書ヲ見ル有衆ニ宣示ス。脱大不列顛國グラスゴウ府ニ領事ヲ駐在セシムルノ必要ヲ慮リ茲ニ勲三等旭日中綬章アルベルト、リチャード、ブラウンノ勤勉誠実ナルヲ信認シ帝國領事ニ任シグラスゴウ府ニ駐在セシメ日本帝國ノ利益殊ニ貿易交通及ヒ航海ノ利益ヲ保護シ奨励シ帝國ト大不列顛國トノ間ニ締結セル条約ノ条項ヲ遵守セシメ帝國並ニ帝國ト友好アル他國臣民ノ倚頼及ヒ請求アルトキハ之ニ相当ノ勸告若クハ救援ヲ付与セシメ其他帝國ノ法律及ヒ訓令ニ準拠シテ諸般ノ事務ヲ処裁セシム。朕茲ニ此委任状ヲ見聞シ若クハ見聞ヲ要スル者ノアルベルト、リチャード、ブラウンノグラスゴウ府駐在帝國領事タルコトヲ公認シ之ニ該地駐在他各國領事ノ享有スルモノト同一ノ権利及ヒ

(23) *Japan Gazette*, May, 18, 1889. この三池丸を我国に運ぶにあたり、グラスゴウから鉄道用レール1250トンを船積みした記録がブラウン氏の書簡 (Feb. 23, 1888, March 8, 1888, May 15, 1888) にある。

(24) *North British Daily Mail*, March 15, 1888.

(25) 前掲、『岩崎彌之助伝』(下) 301頁。

ブラウンの帰英は、日本の造船・海運業にとっては、一つの時代の終りと新しい時代の開幕を告げる、即ち日本造船業の自立化への第一歩であった。そして同年1月、石川島造船所は、渋沢栄一や平野富二<sup>28)</sup>の参加を得て、有限会社として出発した。石川島造船所の初代支配人兼所長心得には進経太<sup>29)</sup>、造船業顧問には帝大教授三好普六郎<sup>30)</sup>を任命した。特筆すべきは、兩人共工部大学校卒の秀才でグラスゴウ大学へ留学して「造船学」を学んだ共通点をもっていた。これも我国造船業の自立化への動きを象徴していた。

またグラスゴウと日本の「緊密な関係」を物語る他の例として、明治23年8月神奈川町棧橋架設に際し、グラスゴウのフォニックス

(phoneix) 鑄鉄会社より購入した試験材質で実験した。そして入札の結果、スコットランド系商社イングリリス (Inglis) が落札し、必要な鉄材はグラスゴウのパローフィールド (Barrow-field) から5回にわけて輸入され、架橋された記録がある<sup>31)</sup>。また明治22年12月には仙臺丸、明治23年3月には武蔵丸<sup>32)</sup>、10月には北海丸と英国で建造された新船の回著が続いた。

日本郵船は、明治23年10月に香港代理店を設置、12月には神戸一馬尼刺間に臨時配船し翌年から定期船とした。明治24 (1891) 年3月、神戸一手荘線を開始した。5月には、函館と大阪の商船学校は東京商船学校の分校に改められた。その間、4月には第二鹿島丸、7月には玄海丸が回著した<sup>33)</sup>。

注目すべきは、「日本人化」政策のもとで5月には、横浜、神戸、長崎、上海の各支店から外国人支配人を追放した。さらに、この年にインドの綿花商 R. D. タタ が来日、日本郵船にインド航路開設を希望した。それは P & O 社の航路への「競争」を挑むことになり、日本郵船も検討に入る。そして明治 26 (1893) 年、R. D. タタ の従兄弟、J. D. S. タタ が来日し、本格的な孟買路開始に奔走した。7月の商法実施に符合して、日本郵船も具体的な同航路取極めを定め、9月1日香港代理店を廃して支店とし、30日には孟買代理

特典殊遇ヲ得センメ其職務執行上必要ナル補助ヲ与ヘンコトヲ冀望ス。又大不列顛國ヨリ其領事ヲ帝國ニ駐在センムル場合ニ於テハ朕亦均シク前掲ノ事項ニ関シ相当ノ酬答ヲ為スコトヲ怠ラサル可シ。神武天皇即位紀元二千五百四十九年明治二十二年六月二十日東京宮城ニ於テ親ラ名ヲ署シ璽ヲ鈴セシム。睦仁 (直筆) 大日本帝國璽印」がグラスゴウ大資料室にある。そしてヴィクトリア女王からの勅状 (Oct. 28, 1889) により「日本のグラスゴウ在領事」に認承された。彼のグラスゴウ領事任命は、*Salisbury & Manchester Journal* July, 20, 1889 に詳しく報道されている。

(28) 平野富二の娘は Edward Hazlett Hunter と結婚した。グラスゴウ大に留学した範多龍太郎 (Riotaro HIRANO Hunter) と Edward 兄弟は彼の孫にあたる。

(29) 工部大学校機械科 (明治18年) 卒、明治21年グラスゴウ大学造船学科入学、同年末帰国し石川島造船所に入った。のち大日本電球株式会社、横浜鉄工所各取締役、大阪琉瑯株式会社社長となる。明治34年工学博士、昭和7年没。

(30) 工部大学校一期機械科 (明治12年) 一級卒。明治15年グラスゴウ大学造船科へ入学、最優秀の成績を収め Robert Duncan 賞授賞。のちネピア造船所で「実習」。明治16年7月帰国し翌年工部大学校助教授、明治19年同教授。明治24年工学博士。明治39年日露戦役の功により旭日中授賞。「造船学の父」といわれる。明治43年没。

(31) 寺谷武明『日本港湾史論序説』(時潮社、1972年) 62頁。これらの企業については、拙稿前掲、「スコットランド機械工業史」参照。

(32) 同船のロブニッツ (Messrs, Lobnitz & Co.) 造船所での進水式の模様は *Glasgow Herald*, Dec. 14, 1889 にある。命名はブラウン夫人とある。

(33) 同船の進水式は、ブラウン、マクミラン (M'Millan)、須田氏が出席して行なわれた。*Glasgow Herald*, January, 16, 1890.

店を開設した。

P & O社からの反発は激しかった。10月16日P & O社は「香港、神戸、横浜の3支店長を当社に派遣し、孟買航路開始の断念を迫った」。勿論、日本郵船はP & O社に拒否解答し、10月26日第1回印棉運送契約を結び、11月7日第2広島丸を孟買航路に出発させた。11月30日には古倫母代理店を開いた。その後明治27（1895）年6月の朝鮮東学党の乱や7月日清戦争勃発、明治28年2月のタタ商会の孟買航路共同契約解除の申し入れ等と、会社経営にとって難しい時期も迎えたが、独力で汽船4隻3週一便の定期船を維持してP & O社と競争した。3月には、上海—浦監斯徳線を香港に延長した。

明治28年4月17日、日清講和条約が馬関で調印された。日本郵船では、11月中旬に社長吉川泰二郎が逝去し、近藤廉平が就任した。同社は欧州航路開業に向けて、その年の末に6隻の新船購入を決定し、支配人荘田平五郎を派遣してグラスゴウ在ブラウンを通じて、交渉に当たった<sup>34)</sup>。

そして明治29（1896）年3月、土佐丸を第一船として欧州航路を開いた。4月17日には倫敦支店を開いた。5月6日には、倫敦出張中の荘田平五郎取締役がP & O社等と孟買航路のプール契約を締結し、7月1日からの実施を決めた。7月には、以前から交渉のあったアメリカの大北（Great Northern）鉄道との間に、シアトルまでの航路・貨物接続契約に調印した<sup>35)</sup>。そして三池丸を向けた。また

10月には、第一山城丸をもって、濠州航路を開いた。

この年7月、浅野回漕部は組織を改め、東洋汽船会社を設立した。また9月には横浜鉄工所は横浜ドック会社に譲渡された。さらに同年中に、三菱の管事で日銀総裁も努めた川田小一郎が、渋沢栄一や大倉喜八郎と共に函館ドック会社を設立した<sup>36)</sup>。

注目されるのは、この年の7月9日、英国で雇い入れられた三菱の顧問技師クラーク（J. S. Clark）が到着し、常陸丸建造工事の順序を指示した件である<sup>37)</sup>。このように日本造船業の自立化を急ぐとともに、必要性に迫られ明治30（1897）年に入ると、英国で建造された欧州航路用の6,000トン級の博多丸、河内丸、若狭丸<sup>38)</sup>、鎌倉丸等の表6の諸船が続々と回著した。

明治31（1898）年に入ると、1月に大阪商船会社は長江航路を開いた。そして「日本人化」の中で3月には、日本郵船は孟買航路の使用船乗員を全て邦人海技者と決めた。また5月には臨時株主総会で定款を改正し、「株主を日本臣民に限定し、無記名株式を発行しない」と決めた。「日本人化」の波の中でこの年、造船協会、さらに翌年11月帝国海事協

グリフィス（Captain J. Griffis）を派遣してきていた。なお日本郵船の外洋航路進出について最近の研究に、W. D. レイ「日本郵船の欧州航路における経営戦略と運賃同盟、明治29—40年」（中川敬一郎先生還暦記念『企業者活動の史的的研究』日本経済新聞社、昭和56年所収）参照。

(36) 前掲『岩崎彌之助伝』（下）275頁。

(37) 同、306頁。

(38) グラスゴウのPatrickにあるMessrs., David & William Henderson & Co., で同市在日本領事ブラウン氏の監督下に建造された。日本郵船のマクミラン（M'Millan）船長夫人の手で命名式が行なわれた。Glasgow Herald, March, 8, 1894.

(34) この時、同時にブラウンを通じて、グラスゴウのパターソン（G. W. Paterson）社に£900を払い、我国造船所用の設計プランを作らせた。前掲『岩崎彌之助伝』（下）306頁。

(35) 同社は、明治29（1896）年2月、キャプテン、

表6 ブラウンの帰国後スコットランドで建造された日本郵船英船舶

| 船名      | 建造年      | 回着       | 会社(地)                              | 総トン数  | 船種 | 機関   | 備   | 考 |
|---------|----------|----------|------------------------------------|-------|----|------|---|---|
| 1 第2玄海丸 | 明治24年    | 明治24年7月  | (英)グラスゴウ Napier, Shank & Bell      | 1,427 | 銅  | 3 聯成 | 大正4年4月8日売却  |   |
| 2 辨天丸   | 明治29年    | —        | (英)グラスゴウ Russell & Co.,            | 3,668 | "  | "    | 明治45年4月11日私受<br>大正12年3月11日売却                            |   |
| 3 神奈川丸  | 明治29年10月 | 明治30年3月  | (英)グラスゴウ David & William Henderson | 6,151 | "  | "    | 2 基<br>昭和8年12月11日売却                                     |   |
| 4 博多丸   | 明治29年12月 | 明治30年5月  | (英)グラスゴウ David & William Henderson | "     | "  | "    | 昭和8年5月2日解撤  |   |
| 5 河内丸   | 明治30年1月  | 明治30年8月  | (英)グラスゴウ Napier, Shank & Bell      | 6,099 | "  | "    | 昭和8年10月23日売却  |   |
| 6 若狭丸   | 明治30年3月  | 明治30年8月  | (英)グラスゴウ David & William Henderson | 6,266 | "  | "    | 昭和8年10月23日売却  |   |
| 7 讃岐丸   | 明治30年4月  | 明治30年9月  | (英)グラスゴウ Napier, Shank & Bell      | 6,117 | "  | "    | 大正14年8月3日売却   |   |
| 8 因幡丸   | 明治30年6月  | 明治30年11月 | (英)グラスゴウ David & William Henderson | 6,192 | "  | "    | 大正12年3月31日、日近海郵船会社へ出資のため提供                              |   |
| 9 丹波丸   | 明治30年8月  | 明治31年2月  | (英)グラスゴウ Napier, Shank & Bell      | 6,102 | "  | "    | 昭和8年10月23日売却  |   |
| 10 備後丸  | 明治30年8月  | 明治31年3月  | (英)グラスゴウ David & William Henderson | 6,241 | "  | "    | 大正12年3月31日、日近海郵船会社へ出資のため提供                              |   |
| 11 春日丸  | 明治30年12月 | 明治31年9月  | (英)グラスゴウ Robert Napier & Sons      | 3,797 | "  | "    | 昭和10年3月9日売却   |   |
| 12 二見丸  | 明治31年4月  | 明治32年2月  | (英)グラスゴウ Robert Napier & Sons      | 3,841 | "  | "    |   |   |
| 13 八幡丸  | 明治31年5月  | 明治32年3月  | (英)グラスゴウ Robert Napier & Sons      | 3,818 | "  | "    |   |   |
| 14 擇捉丸  | 明治31年    | —        | (英)グラスゴウ Russell & Co.,            | 4,166 | "  | "    | 原名 Afridate, 明治45年4月11日海軍省より私受、大正10年6月28日売却             |   |
| 15 博愛丸  | 明治31年10月 | 明治32年4月  | (英)レンブリューー Lobnitz Co.,            | 2,629 | "  | "    | 日本赤十字船として回着<br>大正15年2月16日売却                             |   |
| 16 弘濟丸  | 明治31年12月 | 明治32年6月  | (英)レンブリューー Lobnitz Co.,            | 2,627 | "  | "    | 日本赤十字船として回着<br>大正15年1月30日売却                             |   |
| 17 山東丸  | 明治32年1月  | —        | (英)アバディーン Hall & Russell Co.,      | 2,032 | "  | "    | Hongkong & Mania 汽船から、明治36年3月6日購入、大正12年3月31日、日近海郵船会社に提供 |   |



|    |         |            |           |   |       |   |                  |     |  |
|----|---------|------------|-----------|---|-------|---|------------------|-----|--|
| 18 | 信 濃 丸   | 明治33年 1 月  | 明治33年 8 月 | (英) グラスゴウ<br>David & William Henderson      | 6,388 | " | "                | 2 基 | 大正12年 3 月31日、日近郵船会社へ出張のため提供                              |
| 19 | 熊 野 丸   | 明治34年 6 月  | 明治34年11月  | (英) グラスゴウ<br>Fairfield Shipbuilding Co.,    | 5,076 | " | "                | "   | 昭和 2 年 6 月12日沈没  |
| 20 | 第 2 相模丸 | 明治35年 6 月  | -----     | (英) グレンジマウス<br>Glengemouth & Greenock Co.,  | 1,934 | " | "                | "   | 原名 Masagan, 明治38年 6 月 8 日購入<br>大正12年 3 月31日、日近海郵船会社へ出資提供 |
| 21 | 竹 島 丸   | 明治35年 3 月  | -----     | (英) リース<br>Ramsay & Ferguson                | 2,673 | " | "                | "   | 原名 Gyambee, 明治38年 7 月19日購入、昭和 2 年 1 月 6 日売却              |
| 22 | 淡 路 丸   | 明治39年 8 月  | -----     | (英) グレンジマウス<br>Glengemouth & Greenock Co.,  | 2,045 | " | "                | "   | 明治39年10月23日竣工<br>大正12年 3 月31日、日近海郵船会社へ出資提供               |
| 23 | 筑 前 丸   | 明治40年 2 月  | -----     | (英) グラスゴウ<br>David & William Henderson      | 2,578 | " | "                | "   | 明治40年 4 月20日竣工<br>昭和 7 年 2 月23日売却                        |
| 24 | 筑 後 丸   | 明治40年 4 月  | -----     | (英) グラスゴウ<br>David & William Henderson      | 2,563 | " | "                | "   | 明治40年 6 月25日竣工   |
| 25 | 蘭 賞 丸   | 明治41年 6 月  | -----     | (英) グラスゴウ<br>Russell & Co.,                 | 5,348 | " | "                | "   | 原名 Hillcrang, 明治45年 6 月20日英国にて購入、昭和 8 年12月19日売却          |
| 26 | 第 2 近江丸 | 明治45年 4 月  | -----     | (英) グラスゴウ<br>Napier & Miller Co.,           | 3,582 | " | "                | "   | 大正元年 9 月27日竣工  |
| 27 | 彼 南 丸   | 明治45年11月   | -----     | (英) グラスゴウ<br>Russell & Co.,                 | 5,280 | " | "                | "   | 大正 2 年 4 月25日英国にて購入                                      |
| 28 | 徳 島 丸   | 大正 2 年 7 月 | -----     | (英) グラスゴウ<br>Russell & Co.,                 | 6,055 | " | "                | "   | 大正 2 年12月27日竣工   |
| 29 | 鳥 取 丸   | 大正 2 年 8 月 | -----     | (英) グラスゴウ<br>Russell & Co.,                 | 6,057 | " | "                | "   | 大正 3 年 1 月19日竣工  |
| 30 | 対 島 丸   | 大正 3 年 9 月 | -----     | (英) グラスゴウ<br>Russell & Co.,                 | 6,724 | " | "                | "   | 大正 4 年 2 月22日竣工  |
| 31 | 高 田 丸   | 大正 3 年10月  | -----     | (英) グラスゴウ<br>Russell & Co.,                 | 6,728 | " | "                | "   | 大正 4 年 3 月18日竣工<br>大正 5 年 2 月 1 日衝突、浸水、抛棄                |
| 32 | 長 崎 丸   | 大正11年 3 月  | -----     | (英) グラスゴウ<br>William Denny & Brothers Co.,  | 5,272 | " | キヤード 2 基<br>タービン | "   | 大正11年10月23日竣工  |
| 33 | 上 海 丸   | 大正11年 8 月  | -----     | (英) グラスゴウ<br>William Denny & Brothers Co.,  | 5,259 | " | "                | "   | 大正12年 1 月15日竣工   |
| 34 | 飛 鳥 丸   | 大正13年 7 月  | -----     | (英) グラスゴウ<br>David & William Henderson Co., | 7,524 | " | 内燃機関 2 基         | "   | 大正13年11月11日竣工  |
| 35 | 愛 宕 丸   | 大正13年 7 月  | -----     | (英) グラスゴウ<br>Lithgow                        | 7,544 | " | "                | "   | 大正13年11月28日竣工  |

なお日本郵船(昭和10年春)までの全船舶266隻のうち、英国産125隻、米産7隻、独逸産5隻、諸威国2隻(国産は127隻)となる。英国産のうち、またグラスゴウ55隻、サンダーランド19隻、ニューカースル15隻、ミドルズバラ8隻、レンフリュエー6隻、ペイズリー4隻、ハートプール3隻、ロンドン2隻、グレンジマウス2隻、ストックトン2隻、コーク1隻、ウエリントン1隻、リース1隻、アバダイーン1隻、グリーンノック1隻、不明2となる(下線スコットランド)。

会が設立された。そして造船業「自立化」の成果も現われてきた。この年明治31年8月16日、造船奨励法認可第一船として第一常陸丸が三菱長崎造船所において竣工した。翌年11月には、阿波丸が竣工した。また9月には、濠州航路用に英国で建造された新船3隻のうち春日丸が横浜に回著した。翌年は二見丸、八幡丸が回著した。また日本郵船は、運航委託を受けた日本赤十字の博愛丸と弘濟丸の引渡しを受けた。この時代の輸入船は表6の如くである。

明治31年5月、神奈川丸以降、欧州定期便を2週1回とした。これは我国の造船・海運業の「自立化」と同時に、我国の「国際化」を目的としていた。即ち国際社会における「威信」の高揚を目ざしていた。明治32(1899)年に入ると、2月にP&O社やO&O社と協議して欧州定期航路のロンドン寄港を開始した。8月にはロンドンでの荷物取次委託をやめ、同地支店に委ねた。

日本郵船は、アジア各地への航路網を緊密・拡大化を計り、8月には香港—浦監斯徳線の威海衛寄港の開始、9月には神戸—北清航路、10月には上海—天津航路、12月にはシアトル航路の往路に上海寄港を開始した。

#### 4 む す び

本稿で先ず指摘しえるのは、我国の造船・海運業に貢献したスコットランド人技師の役割である。灯台・航路等の面では、スコットランドのエディンバラのステーブンソン兄弟社や北方燈台委員会の技師達、殊にそこから派遣されて我国に到来し「お雇い外国人第一号」として灯台建設に活躍したブラントン

(R. H. Brunton) が挙げられる。

さらに注目すべき人物が、ブラウン(A. R. Brown)であった。ここでは、ブラウンの滞日中を中心に彼の企業活動を追求してみた。帰国後の彼自身の活動の詳細については次の機会としたいが、グラスゴウで日本領事として「日本とスコットランドの紐」として活躍した<sup>1)</sup>。また三菱汽船や日本郵船のための資材や技術者の調達に大きな役割を果たした。彼は、明治32(1899)年グラスゴウで長男エドワード(Edward. A. Brown)とパートナーシップを組み商會を設立<sup>2)</sup>、ついで翌明治33(1900)年には鉄工・機械業者マクファーレン(George McFarlane)やメフ(M. I. T. Mech)等とパートナーシップを組んでブラウン&マクファーレン商會を設立した。これは或る意味では、日本の造船・海運業が「自立化」を目指す過程でのブラウン「なり」の対応であったともいえよう。そのために、もはや船体建造にはかなりの力をつけてきた日本造船界には、次の段階としての必要な最新式の装置、装備、艀装、エンジン等の部品を西部スコットランド重工業地域から調達し輸入することが望まれていたからである。

(1) ブラウン書簡(G. U. A.)には、グラバー、ブラントン、グリフィス等の他、莊田平五郎、伊藤博文、山尾庸三、森岡昌純、浅野総一郎等の著名日本人の手になるものも残されている。

(2) 一族の経歴については、G. U. A. に詳しいリストがある。長男エドワードは1867年英国に生れ、日本で育ち、著名な科学器具メーカー(Dallmeyer)の娘と結婚。日本郵船のロンドン代理店のセウエル(Gellatly Hankey Sewell)商會の保険担当者ブレン(George Brenn)のアシスタントを勤めた。そしてグラスゴウに戻り父子で船舶保険業も営んでいた。前掲、『日本郵船五十年史』116頁。

(2) 前掲拙稿、「ヘンリー・ダイアー研究」(1)、(2)参照。

さらにグラスゴウは、第一次大戦前世界の総生産造船の1/3を生産していた。アンダーソン・コレッジやグラスゴウ大学は、世界の造船学のメッカであり、世界の秀才を集めていた。それゆえ文字どおり世界の技術革新の中核であり、技術移転の中核であった。そのグラスゴウには、元工部大学校都倫のダイアーも帰国して顧問技師（consulting engineer）として活躍していた<sup>3)</sup>。またケルヴィン卿をはじめとするグラスゴウ大学工科系の教授達の「暖い理解」もあり、邦人留学生が集まったのも当然である、しかも三菱汽船や日本郵船に縁の深い人達が多かったのである<sup>3)</sup>。

ブラウンの滞日中を通じて、我国造船・海運業の発展段階を指摘しうる。つまり第一段階の明治初期、全く外洋船の建造能力をもたぬ我国では、政府がブラウンを通じて、長崎や香港で必要船舶を調達した段階。また海運の面でも全面的に彼等イギリス人技師に依存していた。

次の第二段階では、我国にも民間海運会社が生れ、三菱汽船や共同運輸のためにブラウンが北イングランドやスコットランドに出張して必要船舶を調達した段階。また工部大学校や各種速習校が設立され邦人技師の育成も

進められていた。自立化への芽ばえである。

さらに次の第三段階は日本郵船の時代である。ブラウンを派遣して建艦工程を監督させ、また留学中の邦人留学生や派遣技師にも見学させ、本格的な「技術修得」を目指す時代である。また英人技師を目的に従って招き、先進国に対応しうる船舶の建造を目指した。三菱長崎造船所や石川島造船所等で、国産の大型船の建造を急いだ時代である。またグラスゴウでの留学を終え帰国した邦人技師が中心となりゆく時代であった。

この造船業の「自立化」は、他の産業分野と同様に「日本人化」の必要性に駆り立てられていた。しかし我国が最も強化・確立を願い、また必要であった分野だけに、ブラウンやグラスゴウの果たした役割は大きかった。そしてブラウン自身は、日本造船業の自立化の時代になると、グラスゴウへ行き「日本領事」として期待される役割を果そうとしたといえよう。（8月末には学習院大での中川敬一郎先生主催の国際経営史研究グループでの報告。なお脱稿後、10月1日、京都大学人文科学研究所角山先生「領事」研究班で発表する機会を得た。御批評いただいた諸先学に感謝の意を表したい。）

9月20日受付 創価大学経済学部助教授

(3) 前掲拙稿、「工部大学校とグラスゴウ大学」  
付表2参照。