
日本海洋政策学会誌

第 11 号

(2021 年 11 月)

日本海洋政策学会誌

第 11 号
(2021 年 11 月)

日本海洋政策学会

- 会長** 坂元 茂樹 / 神戸大学 (名誉教授)
- 副会長** 道田 豊 / 東京大学
兼原 敦子 / 上智大学
- 理事** 大塚 夏彦 / 北海道大学
河野 真理子 / 早稲田大学
神田 穰太 / 東京海洋大学
窪川 かおる / 帝京大学
佐藤 慎司 / 高知工科大学
佐藤 徹 / 東京大学
柴山 知也 / 早稲田大学
庄司 るり / 東京海洋大学
鈴木 英之 / 東京大学
武居 智久 / 三波工業
中田 薫 / 水産研究・教育機構
中原 裕幸 / 横浜国立大学
西村 弓 / 東京大学
牧野 光琢 / 東京大学
升本 順夫 / 東京大学
松田 裕之 / 横浜国立大学
森川 幸一 / 専修大学
- 監事** 植松 光夫 / 埼玉県環境科学国際センター
岡本 信明 / トキワ松学園
- 顧問** 小宮山 宏 / 三菱総合研究所
秋山 昌廣 / 秋山アソシエイツ
小池 勲夫 / いであ
寺島 紘士 / 元笹川平和財団
山形 俊男 / 海洋研究開発機構
來生 新 / 横浜国立大学 (名誉教授)
- 常設委員会** 総務委員会 (委員長 道田 豊)
財務委員会 (委員長 大塚 夏彦)
学術委員会 (委員長 牧野 光琢)
編集委員会 (委員長 兼原 敦子)
広報委員会 (委員長 窪川 かおる)
- 事務局** 事務局長 升本 順夫

1875(明治8)年の英国艦HMS Challenger号による 日本周辺海域での海洋調査観測活動と明治政府の対応

Marine Survey by HMS Challenger in Japan's Adjacent Sea Areas in 1875 and Negotiation with Japanese Government, Meiji Administration

中原 裕幸¹
Hiroyuki Nakahara¹

1872年から76年にHMS Challenger号は世界一周探検航海を行い、その成果であるChallenger Report 50巻は近代海洋学の基礎とされるが、その航海途上の1875(明治8)年に日本に立ち寄り、横須賀造船所での船体補修工事や太平洋側沖合、東部瀬戸内海で海洋調査観測を行った。艦長や科学調査員らはハリー・パークス駐日公使とともに明治天皇と拝謁した。同艦の海洋調査観測活動は今日でいえば「領海内海洋科学調査」に当たるが、この概念は当時はまだない。他方、日本は1870(明治3)年に領海設定は宣言していた。そこで、英国側と明治政府との間でどのような折衝がなされたのかを分析することとした。その結果、船体補修工事や天皇拝謁については日本政府との間で外交上の手順を踏んで折衝がなされていたことが判明したが、海洋調査の実施については通知するのみであった。当時は今日の国際海洋法よりはるか以前の大英帝国の時代であり、他国に海洋調査の許可を求めることなど考慮外だったと推察される。なお、この時期は日本の海洋関連政策にとって、外交上は日露樺太交換条約交渉、内政上は海面国有化とその撤廃等の時期に重なる。

キーワード：HMS Challenger、Challenger Reports、駐日英国公使ハリー・パークス、領海内海洋科学調査、明治政府の海洋政策

HMS Challenger made its historic expedition around the world during 1872-1876. The result of this expedition was publicized as the Challenger Reports in 50 volumes, which are well known as forming the basis of modern oceanography. During the expedition, HMS Challenger visited Japan in 1875 for ship repair work and for a marine survey in the Pacific Ocean side of Japan and in the Seto-Inland Sea. The captain and research staff, with the British Ambassador, Harry Parkes, had been granted the honor of a meeting with the Meiji Emperor. With regard to the marine survey activity, it can be said as the concept of Marine Scientific Research in the Territorial Sea in a current perspective of international law of the sea. But such a concept was beyond consideration at that time. On the other hand, Japan set up its Territorial Sea in 1870. This paper highlights how negotiations were made between the British and Japanese at that time. It is found that the British asked the Japanese Government to carry out ship repair work at Yokosuka Shipyard on the basis of diplomatic procedure, as well as obtaining the grant of meeting with the Emperor. However, with regard to the marine survey activity, the British only gave occasional notice on its execution through such procedure. This is understandable because it was far before the age of current regime of the international law of the sea. Also, since this was in the age of Great British Empire, the British had no recognition of the necessity to ask other countries for a permit to conduct marine survey activity at all. This period overlaps

¹ 神戸大学大学院海事科学研究科附属国際海事科学研究センター／International Maritime Research Center, Kobe University、横浜国立大学大学院教育強化推進センター／Graduate School Education Center, Yokohama National University

原稿受付日：2021年5月6日、受理日：2021年9月1日

the time during which the Japanese Government had to deal diplomatically with the Japan-Russia Sakhalin Kuril Exchange Treaty issue, and domestically with the sea areas nationalization issue in ocean-related policy.

Key words: HMS Challenger, Challenger Reports, Ambassador Harry Parkes, Marine Scientific Research in the Territorial Sea, Ocean Policy of Meiji Administration

1. はじめに

英艦 HMS (Her Majesty Ship) Challenger 号が、大英帝国の発展期に当たるビクトリア女王の時代の 1872 年 12 月 21 日から 1876 年 5 月 24 日にかけて世界一周の海洋探検航海を行い、その研究成果が 1880 年から 1895 年の年月をかけて Challenger Report 全 50 冊として刊行され、これが近代海洋学の基礎となったことは内外で広く知られているところである。¹

この世界一周航海の途上、同艦は 1875 (明治 8) 年に日本に立ち寄った。同年 4 月 11 日に横浜港に入港し、同月 26 日から 5 月 3 日まで横須賀造船所での船体補修工事をした後、5 月 12 日から 6 月 5 日まで相模湾をはじめ太平洋側の沖合や神戸港に寄港しつつ東瀬戸内海の海洋調査観測を行った。横浜港に戻った後、6 月 10 日には駐日英国公使パークスの要請が実って、同公使と艦長・科学調査隊員らが明治天皇に拝謁している。謁見日は、既刊の文献資料や収集した英国側文献では不明であった。そして 6 月 16 日に横浜港からサンドイッチ諸島 (現ハワイ諸島) に向けて離日した。

我が国では、同艦の日本滞在中の諸活動に関する関連文献がほとんどなく、わずかに西村 (1992) があるのみと言ってよい。² 同書は Challenger 号の海洋探検世界一周の全体像を分かりやすく解説した新書版の書籍であり、日本での出来事を含むエピソード類も紹介されているが、それらの多くは、Spry (1880)³、Campbell (1880)⁴、Linklater (1972)⁵ に依るものである。本稿でも、これらの原典にあたってまとめることとする。

さらに、当時の駐日英国公使ハリー・パークスの伝記にも Challenger 号の件は取り上げられていない (デイキンズ、1984)⁶。また、この Challenger 号の日本寄港および周辺海域での海洋調査観測活動については、我が国の対外関係を詳細に記した文献 (対外関係史総合年表編集委員会、1991)⁷ や、幕末維新期の年表 (大石学、2018)⁸ においても触れられていない。西村 (1992;140) においても、当時、横浜で刊行されていた『横浜毎日新聞』に同艦の来航については見出すことができないと記しており、筆者も横浜開港資料館でこのことは確認した。

同艦によるこの海洋調査観測活動については、今日でいえば、「領海内における海洋科学調査」に当たると言える。しかし、この捉え方は、あくまで現代の視点から見た解釈であって、国連海洋法条約において沿岸国の管轄権の対象として打ち出された今日の海洋科学調査 (MSR) という概念はまだまったくない時代のことである。また、19 世紀の当時は今日のような主権平等の時代ではなく、大英帝国が七つの海を支配する時代であり、同国の艦艇が開国したばかりの日本に立ち寄っての活動であった。ただし、領海については、我が国は既に 1870 (明治 3) 年の普仏戦争中立宣言および 1872 (明治 5) 年の太政官達においてその設定を表明している。したがって、Challenger 号の来日時の諸活動についても英国側と明治政府との間で何らかの折衝がなされたものと推測される。

そこで、本稿では、Challenger 号および英国側と当時の明治政府との間で、どのような折衝がなされていたのかについて、その周辺事情としての明治政府にとっての海洋問題に関する当時の取組を含めて、取りまとめることとする。

2. HMS Challenger 号の世界一周探検と日本周辺海域での海洋調査観測

2.1. HMS Challenger 号の概要と世界一周航海

英艦 HMS Challenger 号は、英国海軍のコルベット艦（帆船時代末期にみられたフリゲート艦）より小型の航洋艦で、海洋調査船というよりは軍艦でもあるので、海洋観測艦と呼称するのが適切と思われる⁹。

同艦の排水量は 2,306 トン、全長 220ft、幅 30ft、1,234 馬力 2 筒補助蒸気機関を搭載しているが、通常は三本マストで帆走する。海軍艦艇としての装備としては、前装式滑腔砲 20 門等を装備していた。同艦の外観と Challenger Report 復刻版や同 Report の一部をまとめて一つの図にして紹介しているものを図 1 に示す。

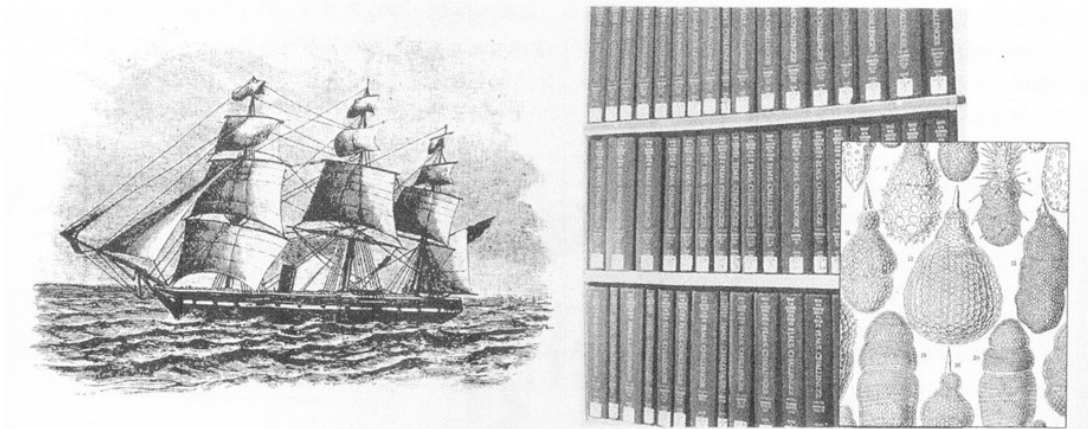


図 1. Challenger 号船影スケッチ、Challenger Report および同 Report 収録の生物スケッチ
 (注：出典書籍の注書きによれば、左は 1895 年刊行の Challenger Report 第 1 巻より。
 右は 1965 年の同 Report 復刻版で東海大学海洋学部図書館所蔵の写真。右下は同 Report
 第 18 巻の放散虫類のスケッチ。)

(出典：豊田恵聖監修、東海大学海洋学部編、2003；2)¹⁰

表 1 に Challenger 号の世界一周探検調査航海の全体の動き、およびその前後の日本の海洋関連の出来事を示した。また、図 2 にその航海ルートマップを示した。

表1 HMS Challenger 号の動きと日本の主な出来事

年	HMS Challenger 号の動き	日本の主な出来事
1870 (明3)		・普仏戦争局外中立宣言 ・英国海軍測量艦シルビア号、日本の海図作成支援業務着手（以降13年間継続）
1871 (明4)		・兵部省海軍部に水路局設置（旧海上保安庁水路部の前身）
1872 (明5)		・岩倉使節団、外遊 ・新橋-横浜間鉄道開通 ・太政官達、領海宣言
	12.21 英国ポーツマス港出航	・日本初の海図「陸中國釜石港之圖」刊行
1873 (明6)	1月 リスボン寄港	・徴兵令施行（1月） ・征韓論政変（10月）
	2月 カナリア諸島（カナリア海盆で海洋調査史上初の3,000ファズム以深で深海ドレッジ）	
	3-5月 ハリファックス（カナダ）とバミューダ海域を往復	
	9-10月 ブラジルから喜望峰へ	
1874 (明7)	3-6月 オーストラリア周辺海域	・台湾出兵（5-12月） ・太政官布告120号「地所名称区別」（海は国有地）（11月）
	6-11月 トンガ、フィジー、パンダ海、フィリピン海域	
	11月 香港寄港	
1875 (明8)	3月 アドミラルティ諸島から日本へ	・千島樺太交換条約調印（5.7）（8.22批准、11.10公布） ・太政官布告195号「海面国有化宣言」（12.19）
	4.11 横浜入港。その後、江戸湾を出て相模湾から本州沖合を経て東瀬戸内海で海洋調査観測。	
	6.5 横浜港着	
	6.10 船長・科学調査員、明治天皇拝謁	
	6.16 横浜出港、サンドイッチ諸島（ハワイ）へ	
	9月 タヒチ	
	11月 バルパライソ（チリ）着	
1876 (明9)	1月 マゼラン海峡通過	・海面国有化反対運動が激化し、太政官達74号で撤回（7月）
	2月 モンテビデオ（ウルグアイ）着	
	4月 大西洋を北上	
	5.24 ポーツマス帰港	
1880 (明13)	Challenger Report 刊行開始。	
1895 (明28)	Challenger Report 全50巻完結	

（注：左欄は、Challenger Report（1895）、Spry（1880）、Campbell（1880）等から作成。日本滞在の4月11日から6月16日までの詳細は表3を参照。なお、右欄に、後述4. の参考のために、当時の日本の海洋をめぐる主な出来事を記した。また、本稿の内容に直接関係する事項を太字で示した。）

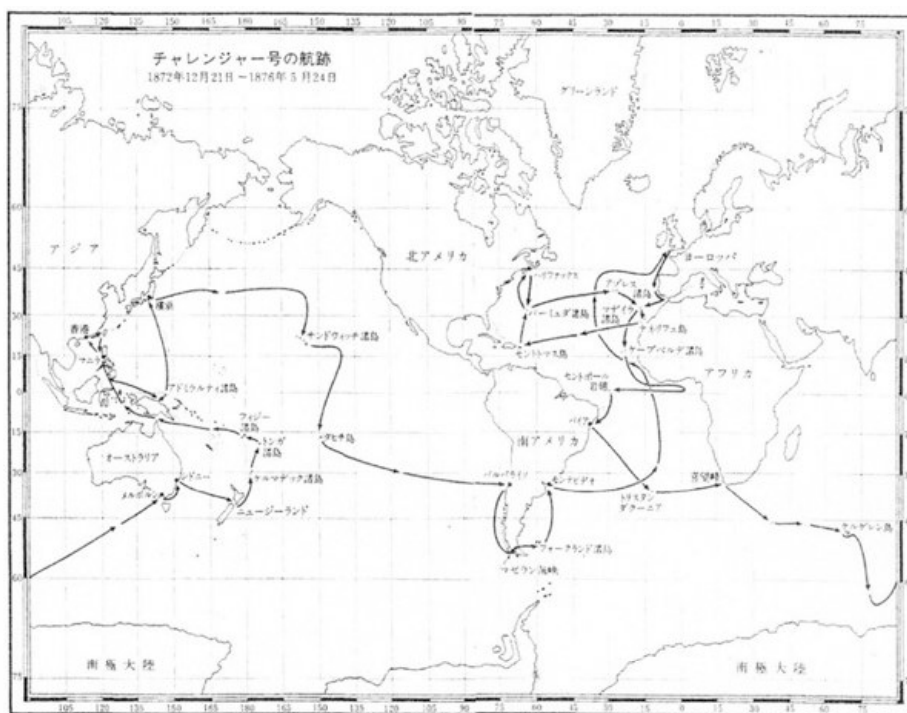


図2 HMS Challenger号世界一周探検調査航海のルートマップ
(出典：西村、1992；目次の後、頁表記なし)

同船の乗員構成は以下のものである。ここで、乗船した民間人の科学調査員のことを Scientist ではなく Naturalist と記されている点が表現として注目される。

表2 HMS Challenger号の乗員構成

区分(英文)	氏名、職名等
艦長 (Captain)*	George S. Nares
民間乗員の長 (Director of Civilian Staff)	Professor, Charles Wyville Thomson
民間乗員 (Members of the Civilian Staff)	John Young Buchanan, Chemist Henry Nottidge Moseley, Naturalist John Murray, Naturalist Rudolph von Willemoes-Suhm, Naturalist** John James Wild, Secretary and Artist
乗員 (Crew)	航海士、機関士ら士官および水兵237名

(注1：* Commanding Officer とも記されている。 ** ドイツ人、太平洋で病死)

(注2：中段の「民間乗員の長」および「民間乗員」欄の右欄「氏名、職名」は、Challenger Report, Summary, Vol, I, p.19, Naval and Scientific Staff of the Expedition より作成)

2.2. 日本周辺海域での調査観測活動等

同艦は、1875年4月11日に横浜港に入港した。その後、4月26日から5月3日まで、横須賀造船所で船体補修工事を施した後、相模湾→石廊崎→(潮岬・大島港→神戸港→(明石海峡、瀬戸内海)→横浜港と海洋調査観測活動を行った。¹¹ 横浜港へ戻った後、6月10日に当時の駐日英国公使ハ

リー・パークス卿と艦長・上級士官・科学調査員の一行が明治天皇に拝謁している。そして6月16日に横浜港を出港してサンドウィッチ諸島（現在のハワイ諸島）へ向かって離日した。日本訪問時における調査観測の活動状況を時系列的に整理したものを表3に、また、その航海マップを図3に示す。

表3. HMS Challenger 号の日本滞在中の活動

1875(明治8)年		観測点(別図参照)			
月日	記事	No.	水深		
			Fathom	m(×.83)	
4.11	横浜入港				
4.13	港外に出てコンパス誤差の確認。				
4.?	海軍水路寮の柳楯悦権頭ら同号視察(日付不明)				
4.26	横須賀港へ回航。横須賀造船所で船体補修				
5.3	横浜港へ戻る				
5.12	江戸湾を離れ太平洋岸を南下、瀬戸内海へ				
5.13	相模湾内で観測	No.232	345	631	m
5.14	紀伊半島の大島港着				
5.15	同、出港				
	神戸沖で観測	No.233	8	14.6	m
	明石海峡で観測	No.233a	50	91.5	m
	備後灘で観測	No.233b	15	27.5	m
	備後灘のさらに西方で観測	No.233c	12	22	m
6.2	神戸港を出て、横浜港へ向かう				
6.3	横浜港への帰途、潮岬沖太平洋上で観測	No.234	2675	4895	m
	同、遠州灘沖太平洋上で観測	No.235	565	1034	m
	同、相模湾の三浦半島沖で観測	No.235a	775	1418	m
	同、相模湾の三浦半島沖で観測	No.236	420	768	m
6.5	横浜港着				
6.10	明治天皇拝謁				
6.?	横浜港沖船上パーティ、観測作業デモ(日付不明)				
6.16	横浜港出港、サンドイッチ諸島(ハワイ)へ				
6.17	離日後、房総半島東南沖太平洋上で観測	No.237	1875	3431	m

(注：Challenger Report (1895)、Spry (1880)、Campbell (1880) 等から作成)

ちなみに、6月の離日前（日付不明）に、在日欧州人、日本政府高官、駐日公使ハリー・パークス夫妻、米仏および日本の海軍士官等を招待、乗船させて、横浜港沖数マイルでドレッジヤトロール作業等を実演して披露したうえ、昼食後にはダンスなどを含めて船上パーティが催されたことも記されている。¹²

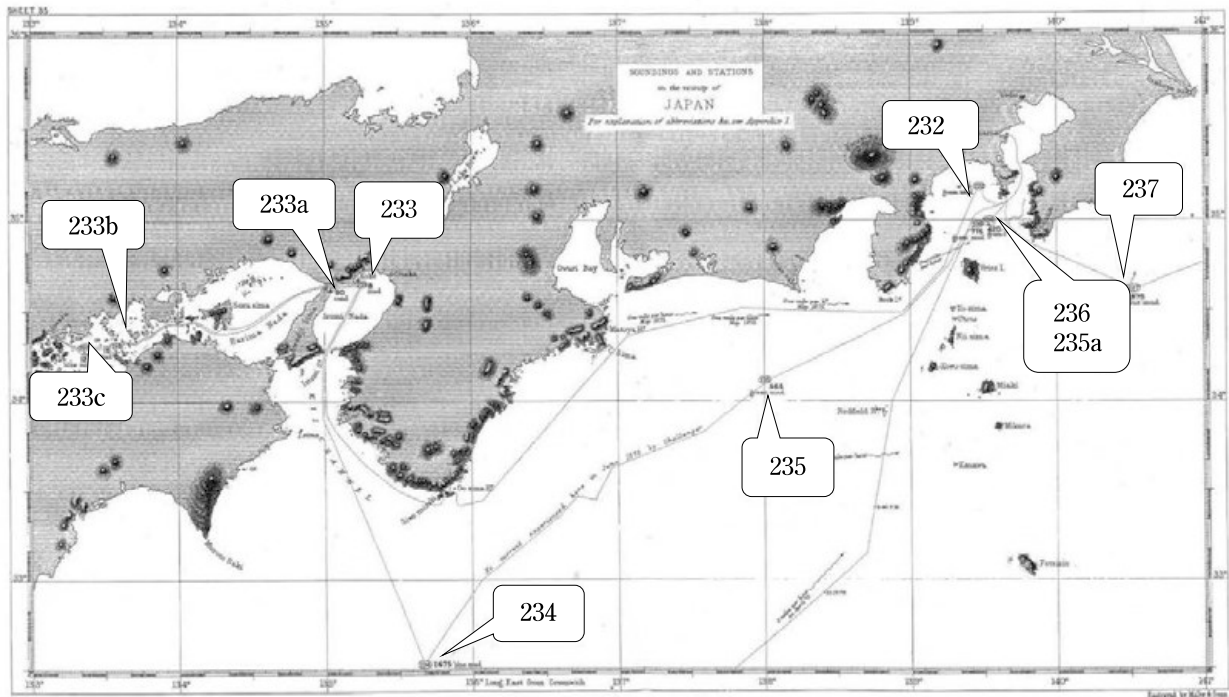


図3. HMS Challenger 号の日本周辺海域での海洋調査観測ルートと観測点
 (注：表3に示した観測点Noを分かりやすくするため、その番号を吹き出しで加えた。)
 (出典：Challenger Report, Narrative, Vol.2, 1895)

3. 明治政府との折衝

3.1. 両国間の折衝記録の探索

横浜港入港後、日本周辺海域での海洋調査観測活動に先立って、同艦の側では、まず傷んだ船体の補修工事を横須賀造船所で実施することになった。同造船所は我が国初の洋式造船所で、幕末に徳川幕府がフランスの指導のもとに建設したものであり、当初は横須賀製鉄所と称していたが、明治政府に引き継がれた後、1871（明治4）年に横須賀造船所と改称され、大型船舶の建造、補修能力を持つ当時東洋唯一の造船所だった。

そこで、筆者は、2020年4月6日に横須賀市教育委員会に対して、横須賀造船所と同船側との折衝記録の有無について問い合わせたところ、5月27日に同市役所文化振興課より、「当市博物館・有識者にも確認を試みたのですが、残念ながら情報がありませんでした。」との連絡を受けた。

さらに、同年7月20日、国立公文書館に対して「当時の駐日英国大使パークスも間に立って明治政府との折衝をしたはずだが、その時の折衝や届け出、許認可等に関する記録や文書等を確認したい。」との問い合わせをしたところ、9月8日に「チャレンジャー号と明治政府の、海洋調査に関する折衝や届け出、許認可等に関する記録や文書等について当館所蔵資料中に、該当文書は確認できませんでした。」との回答があった。（ただし、天皇謁見については資料ありとの指摘あり。）その後念のため、筆者は10月26日に再び同公文書館に対して、当たっていただいた該当所蔵リストを問い合わせたところ、翌日に次のような回答があった。

『当館デジタルアーカイブでの検索キーワード：「Challenger号」「チャレンジャー号」／「調査船」／「海洋調査」／「英船 調査」／「英船 明治8年」／「英国軍艦」／「チャルエンデル」

(日本語での船名) / 「パークス」。以上につき、検索の結果、当館には該当する資料がないと判断いたしました。』

加えて、9月18日に外務省外交史料館に対しても「Challenger号と明治政府の同海洋調査に関する折衝や届け出、許認可等に関する記録や文書等を確認したい」旨を問い合わせた。9月24日にこれに対する回答が次のようにあった。

「ご照会の件につきまして、以下ファイルを探してみましたが該当しそうな史料は見当たりませんでした。このたびは、お役に立てずに申し訳ございません。」

との添え書きとともに、以下のリストが記されていた。

表4. 外務省外交史料館にて当たっていただいた史料リスト。

番号	件名
3.6.3.14	航路開設関係雑件 第1~7巻
3.6.4.24	航路関係情況報告 第1・2巻
3.6.4.28	外国航路調査一件
3.6.4.37	航路関係雑件 第1~3巻
3.6.5.13	外国船舶不開港場寄港及沿岸航海許可通牒雑纂 第1~8巻
3.6.5.25	外国船舶不開港場ニ寄港関係雑件
3.6.5.28	測量関係雑件
5.1.8.2-1	各国艦船帝国領水内ニ寄港関係雑件 英国ノ部 第1・2巻
5.1.8.22	各国軍艦移動報告 第1・2巻
5.1.8.39	英国支那艦隊横浜来航一件
5.1.8.41-2	各国艦隊週航関係雑件 英国ノ部
5.1.8.46	外国軍艦各国訪問関係雑纂
5.1.8.57	各国艦船籍関係雑件
5.1.10.1	外国海軍測量関係雑件
5.1.10.5-2	各国陸海軍情況報告雑纂 露英ノ部
5.1.10.10-2	軍事調査及報告雑件 本邦ノ部
5.1.10.10-3	軍事調査及報告雑件 外国ノ部
6.4.3.1	謁見記
6.4.3.2	各国公使水師提督貴族御雇外国人等参朝ノ節勅語勅答並公使等言上奉答
6.4.3.18	本邦皇族へ外国人謁見雑件附新任外国代表者我皇族へ謁見並大臣へ名刺配布ノ件
6.4.4.2-2	外国人ノ来朝関係雑件 英国人之部 第1,2巻

(注：外務省外交史料館から送信されてきたリストをそのまま表示。また、表中の太字は中原によるもので、11月6日に同史料館を訪問して直接調べたもの。しかしながら、特段の記載は見当たらなかった。)

以上のように、ほとんど成果のないまま折衝記録の探索を続けていたところ、11月30日に海上保安庁海洋情報部の専門家から文献・史料検索の手法について非常に有用な助言を得ることができた。その後、その助言に基づいて探索を行ったところ、英国側と日本外務省との間の折衝に関する多くの文献、

史料、記録類を発掘するに至った。¹³

以下、それらに基づいてまとめることとする。

3.2. 横須賀造船所における補修工事をめぐる折衝

発掘した史料等の中から、まず、横須賀造船所での補修工事に関して、ここでは明治8年4月22日付けの記録を次に示す。



図4. 横須賀造船所での補修工事に関する折衝記録

(注：寺島外務卿と英国一等書記官ブランケットとの応接記)

(出典：アジア歴史資料センター、REEL No 1-0020、0136 - 37)

この記録の文面を、現代語風に記すと次のようになる。

「チャルレーヂ号の横須賀造船所入渠について、先日書簡をもって問い合わせた件につき10日付で返事をもらったので、14日に艦長より海軍卿へ入渠願いの書類を出した。それは受け取ったとの返事はあったが、未だに入渠許可の決裁がない。そこで艦長が昨日（21日か?）横須賀まで出向いて打診をしたところ、良い返事をもらってきた。ドックは空いているのだから26日までに入渠出来るよう取り計らってほしい。そうすれば艦長も安心するので、まず入渠の決裁をだしてほしい。」

これに対して、日本側は、「了解した。海軍省に催促しておく」とある。そして、英国側は、「右軍艦は測量その他調査すべきことがあり、かつ、ロンドン博覧会へ陳列のため海草採取する。」と結ばれている。

したがって、日本周辺海域での調査観測活動については実施予定であることを通知しているものの、明治政府に対して許認可を求める姿勢は伺われない。なお、ロンドン博覧会に同艦が採集するとしていた海草が、実際に、出展されたのかどうかは確認できなかった。

さらに、発掘した記録類のなかから注目される別の記録を図5に示す。この文面を同じく現代語風に記すと、おおそ次のようになる。

「先日、横須賀に入渠し、にわかに進水した我が国のチャレンジル船も海軍所轄の軍艦たるも、今般、海底測量をなしたらんと…（以下、不詳）」

ここでは、同艦のことをチャレンジルと記し、海軍の艦艇であると明言しつつ、海底測量を実施しに来たと記しており、海洋調査観測活動に関してはあくまで通知するかたちを取っていると読むことができる。

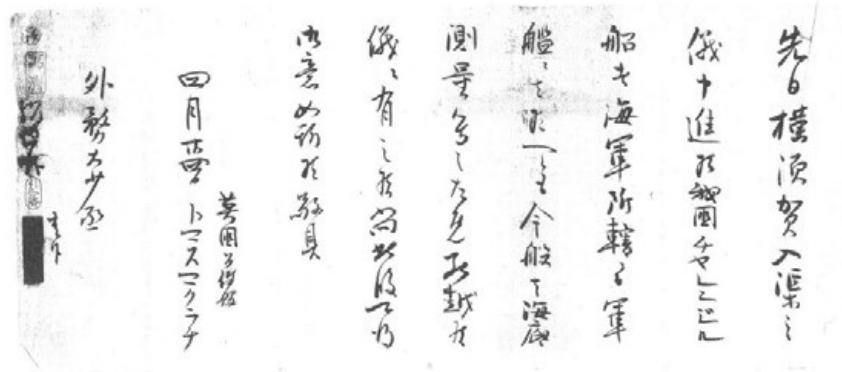


図5. Challenger号が英国海軍艦艇として海洋調査観測を行うことを通知した記録
 (注：英国公使館トマス・マクラチから日本外務省あての書状。明治8年4月24日)
 (出典：アジア歴史資料センター、5-0215、0038)

その横須賀造船所での船体補修工事の様子を示す写真を図6に示す。

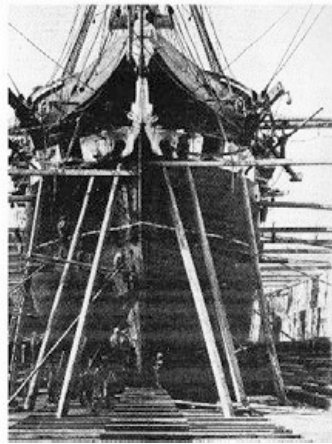


図6. 横須賀造船所での補修工事の様子を記した写真

(注：原典巻末の掲載図出典リストによれば、この写真は「HMS Challenger in dock at Yokosuka near Yokohama. From Prof. Moseley's albums, Dept. of Zoology, Univ. of Oxford」と記されている。Prof. Moseleyとは表2に示したChallenger号に乗船の科学調査員の一人、H. N. Moseleyのこと。)
 (出典：Linklater, 1972 : 210)¹⁴

前出のSpry (1880 : 242)によれば、「The docks are excellent specimens of work」と、東洋の端にある開国したての国にこのような近代的な造船所があることに感嘆と賞賛を示している。さらに続けて、「Challenger号がおかれたドックは一番長いもので、395フィート(約118m)あり、第2ドックはもっと小さい規模だが、米国から購入したという不思議なかたちをした、かのstonewall号の補修工事がなされていた。」とある。¹⁵

これらの文書で、英国側は海洋調査観測に関しては明治政府に許可の伺いを立てるといふ姿勢ではなく、淡々と通知するかたちをとっている。これは、横須賀造船所での補修工事については外交的手順を踏んで正式に要請するかたちを取っているのとは対照的である。大英帝国海軍艦艇の海洋における諸活動は、そうした手続きの範疇外と解釈される。

Challenger号側は、在日英国公使館を通じて明治政府の外務省との間できちんとした文書をもっての外交折衝をしていたことが把握できたが、英国側ではどのように公文書あるいは記録として残されてい

るかという文献・史料について、英国国立公文書館等での online 探索を試みたものの、発掘には至らなかった。この点は、残された大きな課題である。

3.3. 明治天皇との謁見に関する折衝

Challenger 号の横浜入港後、駐日英国公使のハーリー・パークスは、外務省を通じて天皇への謁見を願い出ている。下に示す図7右の記録は、宮内卿徳大寺實則の太政大臣三條實美あて書状で、天皇謁見の件を10日午後2時とする旨の書状である。同左の6月8日付け外務省の記録で、「寺島外務卿・英国公使パークス応接記」の冒頭に「チャレンヂル号船將以下謁見の件」が記されているが、その概要は次のようである。

「皇帝陛下へ謁見を願い出て艦長以下の人名を提出したところ、天皇閣下も逢おうとのご意向であるとのこと、では15日に横浜で海底調査を行うのでその際にお出まじいただくのはどうかと言上したが、結局、10日に参内することになった。」

こうして、西村（1992）や乗員たちの航海記等でも日付が明確ではなかった天皇謁見が、6月10日であることが判明した。そこで、明治天皇紀第3巻で確認したところ、次のように記載されていた。

「英吉利國特命全權公使サー・ハーリー・パークス、白耳義國辦理公使シャル・ド・グルート等を引見したまふ、(中略)、次に同國軍艦チャルエンデル號艦長トムソン以下六人に謁を賜ふ、是れ公使の請に由りて拝謁を聴し、同伴せしめたまへるなり、(以下、略)」¹⁶

この謁見は、白耳義（ベルギー）大使と一緒に、先に白耳義大使、その後、英国側がパークス公使以下のイギリス組が進み出て、という順序だった。しかも、パークス公使が、駐英日本公使寺島宗則の外務卿への昇任を了解したというビクトリア女王の親書を天皇に手交する際に、チャレンジャー号の士官を同道させてもらいたいと要請したのにもとづくものであった。つまり、天皇謁見は明治政府側からの要請したのではなく、逆に、駐日英国公使パークス側からの要請に基づくものであったことが分かる。

なお、謁見の様子としては、明治天皇の衣服についての記述や、英国側の参内者が何度もお辞儀をしながら進み出て挨拶の儀式が進んだけれども、天皇は一言も発しなかったと書かれている。(Campbell, 1881:370-371)。¹⁷ なお、Campbell (1881) では、天皇は MIKADO という語で記されている。

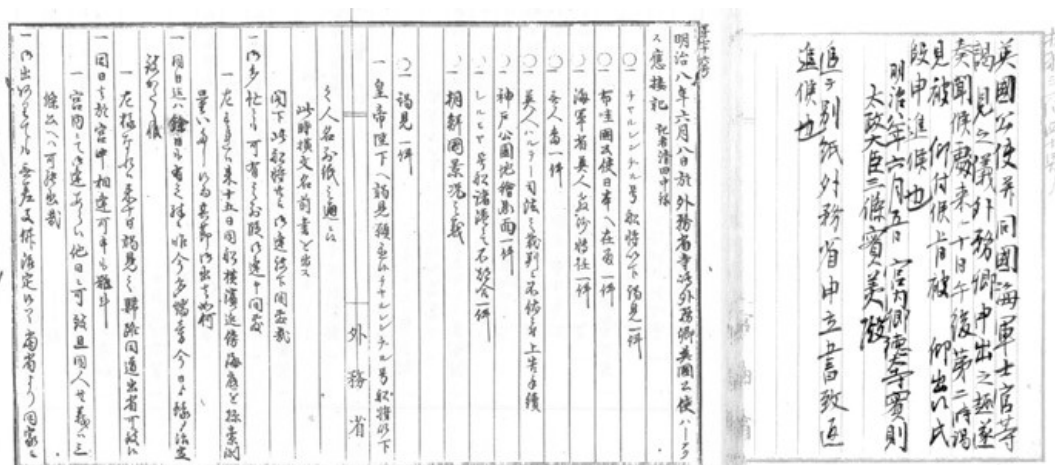


図7 明治天皇との謁見関係折衝記録

(注：右は明治8年6月5日の宮内卿徳大寺實則の太政大臣三條實美あて書状。

左は同6月8日の外務省記録で寺島外務卿と英国公使パークスの応接記)

(出典：アジア歴史資料センター、REEL No.1-0020 0220)

3.4. 日本海軍水路寮との間の折衝

日本海軍水路局は1871（明4）年の創設で、1872（明5）年に海軍省は主船寮、兵学寮、軍医寮とともに水路局を水路寮とした。そして1876（明9）年に再び水路局となり1886（明19）年に海軍水路部となった。したがって、Challenger号来日当時は、水路寮である。その筆頭幹部である柳植悦（やなぎならよし）は、当時41歳で海軍大佐兼任の水路権頭（ごんのかみ）の職にあった。その柳が、同じく海軍中佐の相浦紀道（後に水路寮の測量課長に任じられる）と九等出仕の石川洋之助を伴って、入港早々の4月に横浜港の同艦を視察している。英国海軍の軍艦でもあるChallenger号の横浜入港にあたり、日本海軍もこれを機会に英国海軍の海洋調査観測の機器や技術に大いに関心を持ったと言えよう。その関連記事が、海上保安庁水路部（1916）に記載されている。¹⁸

図8の右に示したのがそれであり、同図中央は役職名簿の抜粋であるが、右に記載の内容は、海軍水路寮の柳植悦らによる視察記録で次のとおりである。しかし、日付が不明である。

英国測量及探究艦（サーベイイング・エンド・ジョスカバリー・シップの振り仮名）「チャーレンジャー」ハ、世界各海探究ノ途次横濱ニ来着ニ付英人雇員オッサラバント共に柳大佐、相浦中佐、石川九等出仕同艦ニ赴キ測器其他ノ視察ヲナセリ 同艦ハ深海測量ノ結果世界最深ノ海底ヲ発見シ地学ニ一新紀元ヲ與ヘタルモノニシテ後年當寮ニ於テ其探究報告ナルニ大書籍ヲ請求セリ

なお、同図左に示した、明治8年6月8日外務省での寺島外務卿と英国公使パークスとの間の測量作業の見学希望に関するやり取りの記録のおよその内容は次のようである。

（日本側）右海底測量の実際を見分出来ないだろうか？

（英国側）それは難しい。海底にて得られたものはそのまま仕舞って本国で・・・（不詳中略）・・・、英語が分からないとダメである。

（日本側）我が海軍にも士官には英語が出来るのがいるが。

（英国側）士官衆が出来るとあらば切手を差し出すように。（切手の意味不明）

（日本側）海軍省へ伝える。

なお、結果的に、同船に同乗しての作業体験には至らなかったようである。

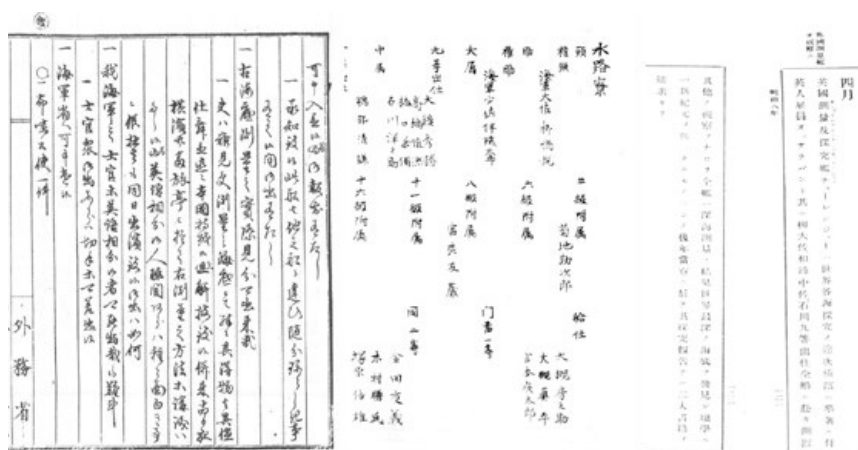


図8 日本海軍水路寮との折衝記録

（注：右は水路寮の柳植悦らによる視察記録。中央は水路寮の役職名簿の抜粋。左は6月8日の寺島外務卿と英国公使パークスとのやり取りの外務省記録）

（出典 右：海上保安庁水路部、1916、水路部沿革史；121）

（同 中央：海上保安庁海洋情報部所蔵、水路寮名簿）

（同 左：アジア歴史資料センター、REEL No. 1-0020 0221）

ところで、日本海軍水路局では、日本周辺海域の海図作成について、英国海軍水路部の指導と協力を得て進めていたが、そのために英国海軍のHMS Silvia号が長く日本に滞在して作業を行っていた。(前出、表1右欄、1870(明3)年の項を参照。)Challenger号の来日時において、同じ英国艦艇として相互のコンタクトがあったかどうかについても調べてみた。Silvia号は1868年(明治元年)には既に日本に来ており、1880年までの長きにわたって滞在し、各年の航海記録が残されているが、1875年の航海記録を確認してみたところ、大島、下関、的矢・伊良湖崎、夷隅海峡などでの活動が記されているものの、Challenger号との接点は見当らなかった。¹⁹

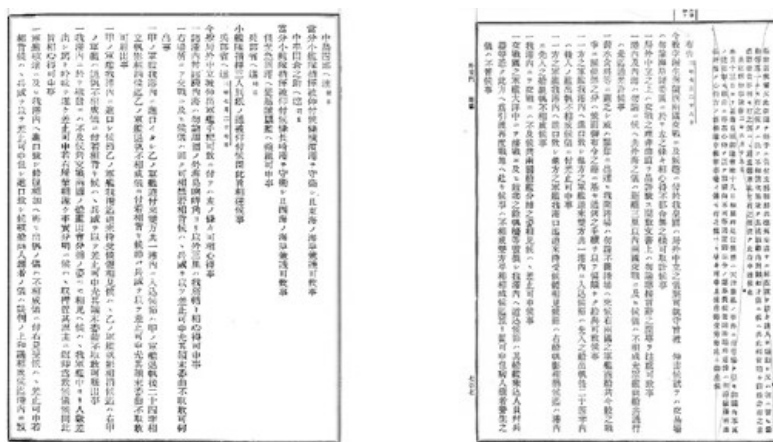
4. 当時の明治政府による海洋問題への取組状況

4.1. 日本の領海設定

わが国が領海を設定したのは1870年(明治3年)の普仏戦争に関する中立宣言時である。その公式文書2点を図9に示した。同図右の7月28日付けの太政官布告第492号では、「港内及内海ハ勿論ニ候ヘ共外海ノ儀ハ距離三里以内両国交戦ニ及ヒ候儀ハ不相成尤軍艦商船共通行ハ是迄通差許候事」と記されており、文字通り中立宣言と言えるもので、外海三里内では交戦してはならず船舶航行はこれまでどおり差し許す、とある。また、同図左の7月27日付けの兵部省あての太政官達では、「諸港内并諸湾内海ハ勿論周囲ノ外海島嶼岬角ヨリ以外三里ハ我所轄ト相心得可申事」と記されており、三里内は所轄範囲であることを示している。いずれも、3海里ではなく“3里”との表現になっている。²⁰

したがって、Challenger号が来日した時期には、既に明治政府は領海という認識は持っていたと言えるが、領海内での海洋調査観測についての許認可等の手続きについてはまだ措置を講じるはるか以前の段階であったと考えられる。大英帝国の艦艇としては、開国したばかりの途上国日本に対して、調査観測を含む海洋における諸活動に関しては通知等をする程度であって、いわば自由に実施していたものと推察される。

なお、図3に示した日本周辺海域での海洋調査観測のマップを見れば、瀬戸内海の中は当然領海内として、領海3里とすれば、Challenger号の観測ポイントのうちNo.234(潮岬沖合)およびNo.235(遠州灘沖合)は明らかに領海外と言えるのに対して、No.232(相模湾内)、No.235aとNo.236(相模湾三浦半島沖)は領海内かその外側であるかは判然としない。



兵部省宛太政官達(明治3年7月27日) 太政官布告第492号(明治3年7月28日)

図9 普仏戦争中立宣言および領海設定に関する記録

(注: 右は領海に関する7月28日付けの太政官布告第492号。左は同7月27日付けの兵部省あての太政官達)

(出典: 内閣記録局編、法規分類大全、外交門四; 右.707、左.710)

4.2. 日露の樺太千島交換条約の締結

Challenger号の来日時は、日露間の国境に関して、樺太と千島の交換条約を締結しようとする最中であつた。事実、4月11日の来日の後、艦長らが明治天皇と謁見した6月10日の約1ヶ月前の5月7日に、明治政府は天皇に同条約の締結の報告をしている。²¹

日露間の国境は、歴史的にこれまで4度にわたって変更されてきているが、この時は、幕末の1855年に続いて1875年の2度目の条約交渉であつた。日本側の全権大使は、函館戦争で旧幕府海軍を指揮し、黒田清隆の支援で明治政府高官として迎えられた榎本武揚である。当時の明治政府にあつて、同条約交渉は今日でいう海洋政策として外交上の中心的課題であつたことは想像に難くない。

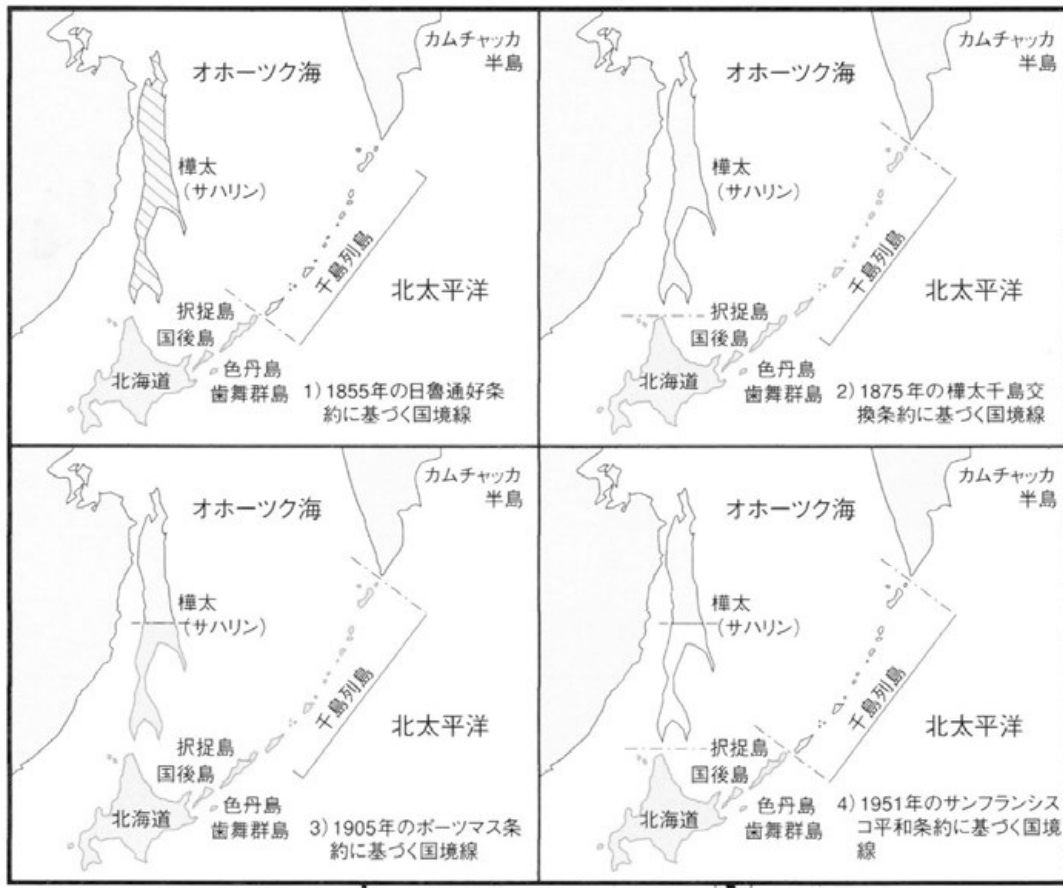


図10 日ロ国境線の変遷

(注：右上図の樺太千島交換条約の締結時が1875年のChallenger号来日時期と重なる。

左上図のサハリン島の斜線は、日ロ両国民の混住地として国境を定めなかったもの。)

(出典：外務省、2021)²²

4.3. 海の官有地化と海面国有化をめぐる動き

1875年(明治8年)は、明治政府の国内海洋政策として海面国有化の政策に打って出た年であり、これを翌年に撤廃するという、重大な海洋政策の渦中にあつたと言える。これは、前年の1874年(明治7年)に太政官布告により「地所名称区別」を發したのが発端である。これにより、「第三種官有地=山岳丘陵林藪原野河“海”湖沼沢溝渠堤塘道路田畑屋敷等其他民有地ニアラザルモノ」(“”は引用者)として、海は官有地であるとした。これは、課税対象となる民有地と、そうではない官有地の区別を明確化するためのものであつた。翌1875年(明治8年)12月19日に太政官布告第195号で海面国有

化を宣言し、海面を利用するにあたっては借用の許可願を出すべしとした。太政官布告原文は次のようである。

「従来人民ニ於テ海面ヲ区画シ捕魚採藻等ノ為メ所用致居候者有之候処右ハ固ヨリ官有ニシテ本年 2 月第 23 号布告以後ハ所用ノ権無之候条従前ノ通所用致度者ハ前文布告但書ニ準シ借用の儀其管轄庁ヘ可願出此旨布告候事」

つまり、海面借区制度ともいえるもので、陸上の土地における借地権制度あるいは鉱業法の鉱区制度に似た制度と言える。これは、漁業者に対して、海面漁業を続ける場合は海面利用権の許可を得て操業せよというものであった。陸上では古くから農民には年貢を課税していたが、漁業者も海を無料で使うのではなく許可制度に変更して税収増を図ったものと推察される。

しかし、この施策に対して漁業者の猛烈な反対運動が全国に広がり、明治政府は翌 1876 年（明治 9 年）にその全面撤廃を余儀なくされた。この後、明治漁業法から始まる我が国の漁業法制度の流れが進んでいくが、この時の海面国有化、海面利用料制度が生きていれば、今日の漁業法制度の根幹が変わっていた可能性がある。Challenger 号来日時は、それだけ重要な国内的海洋政策に取り組んでいた時期とも重なる。

5. むすび

1875（明治 8）年の HMS Challenger 号来日時における日英間の折衝内容については先行研究がほとんどない。したがって、本研究についても困難が伴ったものの、国内の公文書や記録をある程度発掘できたので、次のようなことが分かった。

Challenger 号の英国側と当時の明治政府との間では、横須賀造船所での補修工事で天皇拝謁に関する折衝は英国大使館と日本の外務省間で外交的手続きを踏んでいた。その天皇拝謁は日本政府の側から招聘したのではなく、駐日英国公使ハリー・パークスからの要請を受け入れたものであることが分かったほか、日付も 6 月 10 日であることが判明した。さらに、日本海軍水路寮と同艦との接点についてもある程度把握することができた。

他方、海洋調査観測活動については、明治政府との間の外交的折衝等を通じて通知の形跡はあるものの、訪問国たる日本に対して許可を求めるという姿勢は見られない。当時は、国際海洋法が発達するよりもはるか以前の大英帝国の時代であり、今日という主権平等下での許認可、届出等の手続き等とは無縁の時代であった。しかも、日本は開国したばかりの途上国であり、領海の認識はあったものの、外国船舶による領海内での海洋調査観測活動に関して何らかの措置を講じることとも無縁の時代であったと言える。もとより、Challenger 号は大英帝国海軍の艦艇であり、海洋における調査観測を含む活動は何らの制約も受けずに自由になされていたものと推察できる。

なお、Challenger 号訪日の時期は、明治政府においては、外交的には日露樺太千島交換条約の締結がまったく同じ時期になされており、内政的には海は官有地・海面国有化（翌年撤回）等の取組がなされていた時期と重なる。

今後は、英国側の公文書や記録の原文を収集して分析を進め、日本側との折衝の内容をさらに肉付けしていくことが大きな課題と言える。

なお、本稿は、2020 年 12 月 3 日の日本海洋政策学会第 12 回年次大会における同じタイトルでの発表内容をベースに、必要な補正を加えて論文化したものである。

謝辞

本稿のまとめにあたっては、横須賀市教育委員会、国立公文書館、外務省外交史料館、防衛省防衛研究所図書館の協力を得た。このほか、とりわけ海上保安庁海洋情報部には、明治初期の文献・史料の検索方法について貴重な助言を受けた。ここに深甚なる感謝の意を表する次第である。また、Challenger Reportの実物については、東海大学海洋学部図書館、東京海洋大学品川キャンパス図書館、海上保安庁海洋情報部にもご協力をいただき、原典からのコピー等をさせていただいたので、ここに改めて厚くお礼申し上げたい。

- 1 Sir. C. Wyville Thomson, 1880年 - 1895年, Report on the Scientific Results of the VOYAGE OF H.M.S. CHALLENGER during the years 1873-76 under the command of Captain George S. Nares, R.N., F.R.S. and Captain Frank Turler Thomson, R.N.

なお、Wyville Thomson 没後は、同航海に乗船の Naturalist の一人である John Murray が監修の指揮にあたった。全50冊の内訳は次のとおり。

第1部「航海記編」2巻3冊

第2部「物理・化学編」2巻2冊

第3部「深海堆積物編」1巻1冊

第4部「植物学編」2巻2冊

第5部「動物学編」32巻40冊

第6部「総括編」1巻2冊

- 2 西村三郎、1992年10月15日、チャレンジャー探検：近代海洋学の幕開け、中公新書1101、中央公論社、本文264頁。日本関係については、序章：横浜沖に翻るユニオンジャック (pp.3-14)、およびV章：ホリディズ・イン・ジャパン (pp.133-160) に記されている。その序章において、同艦のことを、「さながら船全体がく浮かぶ王立研究所 (ロイヤル・インスティテューション) と呼んでさしつかえなかった。」 (p.7) と記している。
- 3 William James J. Spry, 1880, The Cruise of Her Majesty's Ship Challenger, Voyages over many seas, scenes in many lands, London, Sampson Low, Marston, Searle, & Rivington, 全393頁。229頁に ENTER THE BAY OF YEDO として、4月11日早朝、Kuwanon Saki の灯台の光を見ながら横浜入港との記載があり、CHAPTER XIV: Japan がある。
- 4 Lord George Campbell, 1881, LOG-LETTERS from The Challenger, New Edition, London, Macmillan and Co, 全560頁。日本については、Chapter VI: A PEEP INTO JAPAN, pp.323-383 に記載されている。370頁に明治天皇との謁見の様子が活写されているが、日付が記されていない。
- 5 Eric Linklater, 1972, The Voyage of the Challenger, John Murray (Publishers) Ltd. John Murray (Publishers) Ltd. 全288頁。日本については、16. The Pleasure of Japan, pp.193-212 に記載されている。208-209頁に明治天皇との謁見の様子が記されており、209-211頁に横須賀造船所での補修工事の記載がある。
- 6 F.V. ディキンズ、1984年1月10日初版第1刷、高梨健吉訳、パークス伝、東洋文庫429、平凡社、A5判、本文全371頁。全18章のうち、第13章：七十年代の新日本1874-77年のなかで、1875年については pp.236-237 に記されている。横浜に何年間も駐在していた英海兵隊が撤退で離日する際に、2月に司令官リチャーズ大佐と将校たちがパークス公使の案内で天皇に謁見を賜ったことが記されているにもかかわらず、6月10日の Challenger 号艦長や科学調査員をパークス公使が引き連れての天皇謁見についてはまったく触れられていない。
- 7 対外関係史総合年表編集委員会編、1999 (平成11) 9月11日第1刷、2001年 (平成13) 7月20日第4刷、対外関係史総合年表、吉川弘文館、本文全1093頁。紀元前の古代から1879年 (明治127年) まで扱っており、1875年 (明治8年) については、pp.990-992 で扱われているが、前年からの明治政府による台湾出兵に関して5月29日に清国が日本国公使柳原前光に台湾出兵は条約違反と抗議した等の記載はあるが、Challenger 号関係については記載がない。
- 8 大石学編、2018年11月10日初版発行、幕末維新史年表、東京堂出版、全294頁。明治8年 (1875) については pp.262-264 にあり、5月7日にロシアと樺太・千島交換条約が調印されたこと、5月29日にマリア・ルーズ号事件 (※) で日本政府に賠償責任がない旨の判決が下されたことが記載されているのみであり、Challenger 号関係の記載はない。

※マリア・ルーズ号事件：1872年 (明治5年) 7月、横浜港に入港したペルー船マリア=ルーズ号から一人の中国人が脱走して日本側に保護され、虐待されていると訴えた。中国人は実質的には奴隷として扱われ、虐待されていることが判明した。日本政府はマリア=ルーズ号の出港を禁止し、船長を訴追、神奈川県権令大江卓は中国人に対する虐待を有罪とした。マリア=ルーズ号船長と移民業者は中国人に契約履行を求め提訴したが、大江卓は、奴隷輸出契約は公序良俗に反するとして請求を却下。ペルーは日本の措置を国際法に違反するとして真っ向から対立。両国は交渉の結果、1873年にロシア皇帝アレクサンドル2世を裁判官とする仲裁裁判に付託することで合意し、75年にアレクサンドル2世は日本側の主張を認める裁定を下し、決着した (世界史の窓、<https://www.y-history.net/appendix/wh1303-118.html>、最終閲覧日：2021年8月2日)。

- 9 Challenger号を海洋調査船と呼称するのは必ずしも適切ではないように思われる。なぜなら、今日、海洋調査船と言えば純然たる科学研究のための船舶のことであるのに対して、同艦はあくまで英国海軍所属の艦艇であって、実際、砲門等を装備しているからである。ちなみに、現在、日本の官庁所属の海洋調査船とも呼ぶべき船舶は、気象庁では海洋気象観測船、海上保安庁では測量船、水産庁では漁業調査船、海上自衛隊では海洋観測艦という呼称を用いている。したがって、英国海軍の艦艇たる同艦は、もし呼称を考えるとすれば、海上自衛隊の場合に倣って、海洋観測艦と呼称するのが妥当と言えよう。なお、図8中央に示した水路部沿革史では、英国測量及探究艦とし、サーベイニング・エンド・ジョスカバリーシップとの振り仮名が付されていることは興味深い。
- 10 豊田恵聖監修、東海大学海洋学部編、2003年、改訂宇宙から深海底へー図説海洋概論、全164頁、講談社。
- 11 近代海洋学の基礎を築いたChallenger Reportのなかで、日本周辺海域で採集した生物の学名にyokohamaの文字が取り入れられた例が二つある。一つはマコガレイで*Pleuronectes yokohamae*と命名されている。このことは、神奈川県水産総合研究所のメールマガジン、2004（神奈川県水産総合研究所、Vol.041、2004.04.23）上で高間浩氏が指摘、紹介している。なお、マコガレイの学名を環境省の資料で調べると、*Pseudopleuronectes yokohamae*と出てくる（<http://www.env.go.jp/chemi/report/ierac18/1-ref3.pdf>、2021.8.1最終閲覧）。
- もう一つは、Worm（蠕虫（ぜんちゅう）、環形動物）で、シラダシウロコムシ、学名*Lagisca yokohamiensis*という生物である。採集されたのは1875年5月6日で横浜沖の水深5-50fathomと記されている（Challenger Report, 1885、Zoology Vol. XII、pp.89-90）。
- 12 前出3、pp.247-248。なお、日本側の関係記録は未発掘である。
- 13 公文書所蔵機関での各種文献を検索する際に、当初、チャレンジャーという船名をキーワードとして検索に当たったが、本文に記載のように当初はほとんど発掘できなかった。しかし、海上保安庁海洋情報部の専門家から、当時は船名も今のように記されていない可能性が大なので例えば最初の文字である「チャ」をキーワードにすると発掘可能ではないかとの助言を得た。実際、この検索手法によって貴重な記録が発掘できるようになった。実際、発掘された記録の中で船名については、チャレンジャーという語はほとんど使われていず、チャルレーヂ、チャルエンデル、チャレンジル、チャーレンジャーなどと記されていることが分かった。
- 14 前出5。
- 15 Stonewall号は、幕末に徳川幕府が米国に発注した軍艦で、船体上部に亀甲型に鋼板装甲を施した特殊艦であり、後に「甲鉄」と呼ばれる。戊辰戦争の際に、米国が当初日本の内戦には中立の立場にたっていたため、旧幕府海軍の再三の要求にもかかわらず引き渡されなかったが、その後、米国が、英国と同様に薩長軍支援の立場に転換して新政府軍へ引き渡された。同艦をめぐっては、榎本武揚率いる旧幕府艦隊が函館まで移動した後、岩手県の宮古湾まで北上してきた新政府海軍から同艦を奪取する目的で、函館から3隻を南下させて奇襲攻撃を仕掛けたものの失敗に終わった。この時の海戦は宮古湾海戦として歴史に残る。Challenger号の補修工事をしたメインドックの隣接ドックに入渠している船がそうした来歴のある特殊艦艇だったという事実を英国側が認識していたことが窺える。
- 16 国会図書館所蔵、明治天皇紀、明治8年6月、第3巻、pp.444-445。なお、同じ第3巻のp.444に、5月7日、日露樺太千島交換条約の締結について、天皇への上奏が記載されている。
- 17 前出4。なお、この原文に典拠して、西村三郎著の「チャレンジャー号探検」でも詳細な訳が収録されている（pp.147-148）。しかし、謁見の日付はどこにも記されていない。
- 18 海上保安庁水路部、1916年1月1日、水路部沿革史（明治2至18年）。
- 19 L.N. PASCOE, OBE, 昭和47年3月、海上保安庁水路部監修、財団法人日本水路協会発行、水路研究論文集、pp.355-386、*The British Contribution to the Hydrographic Survey and Charting of Japan, 1854 TO 1883*, p.377。なお、HMS Silvia号は全長166m、約700トンの木造小砲艦（小型の沿岸警備艇）で、150馬力、100人乗り。海図作成室を有する測量用舟艇。
- 20 海里でなく里との表記について、両者では実際の距離が異なるわけだが、8月29日には太政官布告第546号を、7月28日の第492号の改定版として発しているものなかで、「凡三里」の後に細かな字で2行、「陸地ヨリ砲丸ノ達スル距離」との記載がある点が注目される。
- 21 前出16を参照。
- 22 外務省、2021、われらの北方領土2020年版資料編、表紙裏掲載図。