

# モレルのラブアンにおける実務経験

林 田 治 男<sup>†</sup>

キーワード：①ラブアン島，②キャラハン総督，③ヘネシー総督

初代鉄道技師長エドモンド・モレルは1858年、電気・水力技師のエドウィン・クラークに就いて技師としての道を歩み始めた。3年半の修行を経て、クラークが保有する特許の推奨と販売促進のため、63年4月豪州に赴いた。メルボルンでボブソン湾鉄道会社に「乾ドック」の建設を勧めたが、うまくいかなかった。その後NZに転進し、地方政府の技師を経験した。約2年間、当地に滞在した後、英国に戻り、65年5月クラークの推薦と提案により、土木学会に「準会員」として加入した。このときまでは、全く鉄道の仕事に携わっていない。以上がラブアンに赴任するまでの技師としての略歴である。

65年12月から、鉄道建設のため北ボルネオのラブアン島に滞在した。鉄道は、南東部の港から北部の炭鉱までの資材と採掘した石炭の運搬を目的としていた。しかし会社が資金提供を渋り労働力の手配ができず、結局ラブアンでの鉄道建設はできなかった。その後再び豪州に渡り、鉄道建設のための顧問技師を経験した。70年初頭、日本の鉄道技師長就任の勧誘があり、南豪州での仕事を切り上げ、来日することとなった。

本稿では、鉄道に関わり始めたラブアン時代を中心に、経歴を史料に則り再構成して行く。来日前経歴の中に技師長として、また政策建議者としての前兆や背景を見出し、日本赴任の動機を探ることが、秘めた目的である。

---

本稿の作成にあたり、匿名の査読者から有益なコメントを得た。ここに記して感謝したい。なお残存するであろうミスは、全て筆者の責である。

†大阪産業大学 経済学部 経済学科 教授

草 稿 提 出 日 2月29日

最 終 原 稿 提 出 日 6月24日

## 1. ラブアン在勤

モレルは来日する前に少なくとも2年余は北ボルネオのラブアン島（現マレーシア領）にいた。*Minutes of Proceedings of the Institution of Civil Engineers* (PICEと略す)と『ジャパン・ウィークリー・メール』（JWMと略す）の「追悼記事」でも、同島在勤を明記している。在島中の動向を再構成しその意味あいを考えよう。

筆者は2003年夏から、来日した英国人鉄道技師の経歴調査に取り組み始めた。モレルの功績から、彼の経歴には強い関心を抱いた。PICE 第39巻「追悼記事」を手にしたとき、1860年代後半ラブアンで勤務していたことを知り、直ちに同島の場所を確認した。ロンドンの国立公文書館で60年代の関連史料に当たり、南東部の港と北部の炭鉱を結ぶ鉄道建設のため、ラブアン石炭会社にモレルが雇用派遣されたことを知った。さらにウェストミンスター土木学会本部を訪れ、「会員名簿」から同島在勤を補強した。

かくして19世紀中庸のラブアンの状況を調べ、同島勤務と日本での功績との関係に考えを巡らせた。これらは日本の先行研究ではほとんど触れられてこなかった経歴である。

### 1-1. 島の概況

ラブアンは、面積約92平方km（伊豆大島ほど）、ボルネオ本島北部のブルネイ湾に浮かぶ島である（北緯5度、東経115度辺）。シンガポールと香港の間にあり、蒸気船時代の19世紀中葉は、水と石炭と生鮮食料品の補給のみならず、地政学上も中継港として重要拠点であった。名前は「投錨地」(Pelabuhan)に由来する。気温22～34℃、年間降水量約4,200mmの熱帯雨林気候である。

サーストン著『植民地省、自治領省、英連邦省記録』、1870年版『植民地省便覧』（COLと略す）から、ラブアンの項目のうち関連部分を翻訳紹介しておこう。

▼ ラブアンは、1846年にブルネイのサルタンから英国に割譲され、48年に総督に統治権が付与された。それまでは他の地域とは別の独立した植民地であったが、90年に英国「北ボルネオ会社」に委譲された。それに伴い同社代表がラブアン総督となり、それまで統治権付与に随伴していた評議会は解散された。1906年に海峡植民地総督が、ラブアン総督を兼務し、07年に同島はシンガポールの一部として海峡植民地に組み入れられた。しかし同島は、12年に別の植民地として再び分離された。第2次世界大戦中には、日本軍の降参時まで占領されていた。そして46年に、〔ブルネイ、サバ、サラワクと一緒に：引用者註、以下同様〕北ボルネオに統合された。

▼ 良質の石炭が豊富にあり、シンガポールと中国の間を往来する船舶に多大なる便

益を提供している。良港にも恵まれ、輸出入は無税である。貿易一般が急速に増加し、樟脳、真珠、グッタペルカ〔ゴムに似たもの〕、鳥の巣、蜂蠟、サゴ〔椰子の髄から取れる澱粉〕や他の品目がボルネオなどから輸入されている。

同島の炭鉱は、1869年に新たに締結された条件で、向こう42年間にわたってオリエンタル石炭会社に賃貸された。70年12月25日以降、4万トンまでの石炭採掘権を容認している固定賃借料が、年当り300ポンドから1000ポンドに引上げられたのを考慮して、採掘料はトン当り1シリングから6ペンスに引下げられた〔固定分を引上げ、従量分を半減〕。石油採掘料は、10ガロン当り6ペンスから100ガロン当り2シリング6ペンスに引下げられた〔毎10ガロンを毎100ガロンに変更した反面、10ガロン当り3ペンスに半減〕。

68年に民間病院が開業し、最初の現地校と公設市場が建設され、ヴィクトリアの町に明かりがついた。2つのサゴ専用工場とカカオ油脂工場が操業しており、インディゴ〔藍〕のプランテーションが創業予定である。

1975年1月のマレーシア政府報告書に、石炭に関する調査が載せられている。層が数センチにも満たないくらい薄くて散在しており、岩盤が崩れやすく海底に続いていると述べ、採掘の可能性に否定的見解を示している<sup>1)</sup>。すでに掘り尽しており、「北ボルネオ会社」が1911年に石炭採掘を放棄した理由としても納得できる。

マレーシア政府は1990年代に、香港の中国返還による人材流出や資本逃避の受け皿として、ラブアン島の開発を志向し、サバ州から独立させ特別区とした。海洋スポーツを中心とした観光地、租税特区による金融センターを目指している。またブルネイの隣にあることから、石油や天然ガスの開発も行っている。ちなみに筆者が2006年1月に同島を訪れた際、石油会社の服を着た何人かの技師をホテルで見かけた。

## 1-2. 1860年代

1860年代後半、島の立法・行政は、総督を長とする数人から構成される委員会で執行され、それに若干名を加えた判事が司法権を行使していた（COLに拠る）。

61年6月26日ロンドンで、資本金10万ポンドの「ラブアン石炭会社」が設立された。この出資者にオリエンタル銀行関係者が7人おり、C・J・F・スチュアート頭取と日本の鉄道差配役となるW・W・カーギルが含まれている。また後年、同社の所在地もイングラ

---

1) *A Preliminary Planning Report* (『予備計画報告書』) 28頁や183頁参照。

表1. ラブアンの財政と貿易

	歳入	歳出	財政収支	輸出	輸入	貿易収支	石炭産出量
1856年				20,080	33,916	●13,836	5,132 (51年)
57年				7,035	25,257	●18,222	
58年				5,069	16,097	●11,028	
60年				12,603	37,842	●25,239	
61年	1,609	6,903	●5,294	14,693	53,140	●38,447	
62年	1,658	6,619	●4,961	13,122	42,774	●29,652	
63年	2,086	7,430	●5,344	22,322	71,365	●49,043	
64年	2,203	8,379	●6,176	48,202	84,049	●35,847	
65年	3,290	7,484	●4,194	58,626	104,190	●45,564	11,830
66年	3,913	6,959	●3,046	58,290	109,134	●50,844	11,317
67年	3,625	6,586	●2,961	107,976	127,452	●19,476	
68年	4,760	7,404	●2,644	203,852	229,725	●25,873	
69年	6,396	5,528	●868	57,739	101,484	●43,745	
70年	7,158	7,301	●143	61,218	122,982	●61,764	
78年	7,418	7,212	206	156,616	157,522	●906	3,717
88年	18,393	18,829	●436	419,546	357,954	61,592	
98年	52,934	60,617	●7,683	797,615	928,829	●131,214	46,770

〔典拠〕各年の『植民地省年鑑』およびラブアン博物館展示パネルに基づき、筆者が作成した。

註：石炭はトン、78年までの財政・貿易はポンド、88・98年はドル表示。●は赤字を示す。

表2. ラブアン人口の推移 (1859~1911年)

		白人あるいは西洋人	有色人	計
1859年調査	民間人	19	1,043	1,062
	軍人	6	95	101
	小計	25	1,138	1,163
63年調査		40	3,305	3,345
67年調査 (軍人、受刑者を除く)	男	36	2,554	2,590
	女	9	1,229	1,238
	小計	45	3,783	3,828
71年国勢調査 (軍人、受刑者を除く)	男	43	2,984	3,027
	女	7	1,864	1,871
	小計	50	4,848	4,898
81年国勢調査		47	5,948	5,995
91年国勢調査		28	5,825	5,853
1901年国勢調査		51	8,360 うち中国人1,615	8,411
11年国勢調査				6,546

〔典拠〕各年の『植民地省年鑑』より、筆者が作成した。単位は人。

ンド銀行に近接する同銀行の傍に移された。日本赴任以前から、モレルとカーギルおよび同銀行との接点を窺わせる。なお同社は82年5月7日清算された<sup>2)</sup>。

62年6月に石炭試掘の報告があり、63年9月にブルネイのサルタンに炭鉱の賃借料が支払われている。65年4月の埋蔵量、採掘量、配送に関する報告を受け、6月鉄道敷設が提案された。政庁のある南部のヴィクトリア港から<sup>3)</sup>、北端タンジュン・クボン炭鉱<sup>4)</sup>に至る路線が計画された。採掘資材を港から炭鉱に運び、採掘した石炭を町や港に輸送するのが目的だった<sup>5)</sup>。

各年のCOLから島の財政、貿易、人口の推移をまとめておこう。モレルが赴任する前までの60年代前半（61～65年）は、歳出が歳入の4倍ほどで大幅な財政赤字、輸入が輸出の2～4倍ほどで貿易も赤字であった。63～65年の輸出額の増加は、付随して石炭輸出が増えたことを、また輸入額の増加はその資材の輸入増加を意味している。66～68年には歳入が約2倍になり歳出の2/3程度におさまり、輸出も輸入の3/4ほどとなり、かなり改善された。69年、70年には歳入が増え、ほぼ財政が均衡するようになった。

[投資－貯蓄] = [財政収支] (赤字) - [貿易収支] (赤字)

ところで、島内貯蓄を無視すると、輸入超過から財政赤字を差し引いた分だけ、島内投資があったことになる。したがって62年には2.5万ポンド、63～66年3万～4.5万ポンド、67～68年2万ポンド位の活発な開発投資が行われていたことになる。

次に、人口の推移をみてみよう。59年調査から63年にかけて約3倍に増加し、67年から71年にかけて1,000人余増えている。これらから、有色人男性が女性の2倍ほどという事実とあいまって、島が開発段階にあったことを示している。他方COL70年版で、政庁関係で西洋人14名の名前が挙げられている。したがって他に西洋の民間人男性が20名程いたことになる。また、西洋人がその100倍程度の有色人を統治していたことがわかる。

### 1－3. 植民地相カードウェル

1865年5月の土木学会加入後の経歴に関して、JWM「追悼記事」では5年近く、PICE「追悼記事」では69年健康を害し南豪州に移るまで、モレルはラブアンに居たととなっている。PICE加入者名簿で住所を追うと次のようになる。

1866年1月～67年8月、ウェリントン

---

2) National Archives 資料請求番号【BT31/481/1885】参照、BTは商務省の略、以下【 】でNA資料請求番号を示す。

3) 現在はバンダル・ラブアンと改称されている。

4) 現在 Tanjung Kubong に「煙突資料館」(Chimney Historical Complex) がある。

5) 【CO714/90】、COは植民地省の略。

68年1～7月, [単に] ラブアン

69年2月～71年4月, 中国汽船会社ラブアン

71年7月, 帝国政府鉄道, 横浜, 日本

土木学会年会費の納入, 刊行物の送付や連絡のために, 加入者はウェストミンスターの学会本部に住所変更を逐次届けていた。本部資料室に保管されている名簿で, 変更届け分が担当者により手書きで修正され, その直後の版で訂正・印刷されている。すなわち, 時期的なずれはあるが名簿・住所録の信憑性は高いといえる。

65年2月8日ロンドンで, 資本金50万ポンドの「中国汽船・ラブアン石炭会社」(CL社と略す) が設立された<sup>6)</sup>。CL社の鉄道敷設計画のマネージャー兼技師として, モレルが雇用され派遣された。彼は, 豪州やNZで鉄道建設に従事していないので, 帰国してからラブアンに向け出発するまでの間, その技能習得のため訓練を受けていたと考えられる。ちなみに, 灯台寮技師として採用されたブラントンも灯台建設の経験がなく, 来日前に数ヶ月間その訓練を受けている<sup>7)</sup>。

65年10月2日, CL社のジョン・ヒッキーが植民地大臣エドワード・カードウェル<sup>8)</sup>に, 同島に向けモレルが出発したことを報告した<sup>9)</sup>。

▼ 鉄道予定路線調査のため, モレル氏が出発

土木技師エドモンド・モレル氏が, ヴィクトリア港から炭鉱に至る鉄道の計画路線を調査する任務で, 今夕ロンドンを離れラブアンに向け出発したことをご報告致します。ボンベイ経由でシンガポールへ航行するので, 直接モレル氏に連絡することはできません。

先月28日付の書翰を拝受しました。モレル氏に全面的にご助力下さるよう, キャラハン総督にご指示下さるようお願い致します。閣下に彼を個人的にご紹介し, 彼の報告により程なく会社の業務が滞りなく進んでいくことを確信しています。 頓首

植民地大臣カードウェル閣下

議長ヒッキー拝

6) 【BT31/1058/1878C】, 1906年3月29日清算【BT31/1065/1914C】。

7) 『R. H. Brunton 日本の灯台と横浜のまちづくりの父』, 97頁参照。

8) 1813年7月リヴァプール生れ。オックスフォード大学ベリオル・カレッジで古典学(リベラル・アーツに相当)と数学を学び35年に卒業した。38年にバリスターになったが, 42年に下院議員となり政治家に転身した。64～66年に植民地相になった後, 68～74年グラッドストーン内閣で戦争相に就任し陸軍改革に辣腕を振るった。激務もたたって健康を害し, 86年2月トーカーで死亡した。なお63年オックスフォード大学から名誉学位を贈られた(ODNB参照)。

9) 【CO144/24】448頁。

これを受けて、10月11日、トーマス・キャラハン総督宛にカードウェルが、「モレルのことを宜しく頼む」旨の訓令を送った<sup>10)</sup>。

▼ 拝啓 この問題についての先の書翰に関して、土木技師エドモンド・モレル氏が、ヴィクトリア港から炭鉱に至る鉄道の計画路線を調査するため、ロンドンを発ちラブアンに向け出発したという中国汽船・ラブアン石炭会社からの書翰の写しを転送いたします。つきましては、本計画実現に向け、貴官がモレル氏にあらゆる助力を提供することを要請する次第です。 敬具

#### 1-4. ラブアン到着

1866年1月9日、キャラハンはモレルが前年の12月13日にラブアンに到着したことを植民地省に連絡した。それと同時に、キャラハンから植民地省宛3月6日、同日付けヒッキー宛書翰を引用しておこう。

▼ 汽船石炭会社の新しいマネージャーのモレル氏が12月13日に到着し、鉄道計画の実現可能性について好意的な報告を行ったことのお知らせします。炭鉱の状況に若干の進歩はありますが、いまだに石炭採掘量は低い水準のままです。しかし会社側の報告によれば、中国人苦力100人とその家族がラブアンに到着し、採掘料の延滞分はブルネイのサルタンに近いうちに支払われる予定です<sup>11)</sup>。

▼ カードウェル大臣の指示によりお知らせする次第です。モレル氏の到着を伝えるラブアン総督の報告書の写しを同封しています。炭鉱からヴィクトリア港に至る鉄道の計画路線を調査し、炭鉱に関する情報収集と分析のために、氏はラブアン石炭会社から派遣された技師です<sup>12)</sup>。

▼ 10月2日付の書翰に関して、カードウェル大臣の指示を受け、中国汽船・ラブアン石炭会社理事にお知らせします。土木技師E・モレル氏が無事到着し、炭鉱に関する情報収集と分析を行っていることを記したラブアン総督の報告書の写しを同封します<sup>13)</sup>。

CL社に、採掘を進めるための鉄道建設計画が持ち上がり、モレルが雇用され、調査のため派遣された。モレルの赴任を、会社は事前に植民地省に伝え、それはカードウェル大臣も承知していた。大臣はラブアン総督キャラハンに「モレルを宜しく」と訓示し、総督

---

10) 【CO144/24】449頁，【CO404/4】。

11) 【CO352/3】。

12) 【CO144/25】9頁。

13) 【CO144/25】10頁。

はそれを忠実に実行した。これらから、会社と植民地省の密接な関係のみならず、モレルは大臣や総督にも面識があり期待されていた、ことがわかる。

### 1-5. 単身赴任

新聞の乗船記録で、ラブアン行きの方角を追ってみよう。『ロンドン・アンド・チャイナ・テレグラフ』(LCTと略す)紙と『ロンドン・アンド・チャイナ・エクスプレス』(LCEと略す)紙の1865年9月27日号に、モレル氏がインドのボンベイ(現ムンバイ)経由でシンガポールに向け、10月5日にフランスのマルセイユ港を出航するという記事が掲載されている。上記で引用した植民地省文書と整合的である。なおヒッキーが植民地大臣に知らせたように、モレルは10月2日に英国を出ている。

ところで、65年9月27日、10月10日のLCT紙に、パークス夫人が幼児と召使いを連れ上海に向けサザンプトンを10月4日に出航、という記事がある。同紙9月16日号には、パークス夫人がマルセイユから上海に向け10月12日に出航する、とある。LCE紙にも同様に記事がある。モレルは、パークス夫人より1週間早く東洋へ向かった。他方、10月5日にマルセイユ港を出航したモレルは、12月13日にラブアンに到着した。当時シンガポールとラブアンの間には蒸気船の定期便がなく、風次第の帆船を待つしかなかったが、それを勘案してもモレルの旅は日数がかかりすぎている。急ぎ旅でなかったモレルが、どこかでパークス夫人と一緒にいる、その知遇を得たとも考えられる。あくまでも可能性に過ぎないが、パークスとモレルとを結びつける機縁になったかもしれない<sup>14)</sup>。

乗船記録にはモレル夫人の記載がない。炭鉱には女性がおらず、島には若い西洋人女性がカサリン・ロウ以外にはいなかったことから<sup>15)</sup>、モレルが単身でラブアンに滞在していた、と断定できよう。筆者は2006年1月下旬(旧正月直前)現地を訪れたが、お盆を感じさせる蒸し暑い真夏のような気候だった。類推される健康問題を含め、この体験が「モレル単身赴任」を確信させた。

### 1-6. 来日経験は？

上海発行の英字新聞『ノース・チャイナ・ヘラルド』(NCHと略す)の1866年1月6日号の出入港記録に、「1月5日、イギリス汽船カディス号(ソームズ船長)、横浜から到着」

14) パークスは、65年3月日本駐在公使を拝命し、6月24日に長崎に着き、7月18日に横浜に上陸した(高梨健吉訳『パークス伝』3頁)。他方パークス夫妻が、2人の子供を連れ西洋人召使い同伴で上海からカディス号で来日した、との記載が『ジャパン・タイムズ』12月29日号にある。カディス号は31日に出発しているので、パークスが上海まで家族を迎えに行き、一家で30日頃来日した。

15) 『ヴェランダ』89, 98頁。



という記事が掲載され、このカディス号の乗客名簿に「モレル」の記載がある。

この記事を確認すべく日本の新聞に当たった。『ジャパン・タイムズ・デイリー・アドヴァタイザー』（JTDA と略す）65年12月18日号の横浜出入港記録に、「12月12日上海発、フランス汽船デュプレイ号（メリザン船長）、970トン、16日到着」とあり、このデュプレイ号の乗客名簿にモレル（Morel）の記載がある。明けて66年1月2日同紙の横浜出入港記録に、「12月31日発、イギリス汽船カディス号（ソームズ船長）、816トン、上海向け」とあり、この乗客名簿に、召使いと3人の中国人を同行しているモレル（E. Morel）の名前がある。同様の記事を『ジャパン・ヘラルド』12月10日号、16日号、12月30日号、および1月5日号『ジャパン・タイムズ』で確認できる。つまり「E・モレル」は12月12日に上海をたち16日に横浜に着き、そして31日に横浜を出て1月5日に上海に戻っている。

モレルはラブアンに12月13日に到着した。したがって12日に上海発横浜行きのフランス汽船に乗船することは不可能である。他方『在中外国人名鑑』の66年版から81年版までに、モレル（Ed. Morel）という上海駐在ベルギー領事の名前が掲載されている。それゆえ、上海や日本の英字新聞に記載されているモレルは、このベルギー領事と断定される。「召使いと3人の中国人を同行」と記した12月30日号『ジャパン・ヘラルド』、1月2日号JTDA、1月5日号『ジャパン・タイムズ』も、ベルギー領事であることを示している。上海駐在領事が、幕末動乱期の情報収集、状勢視察のため日本を訪れたと考えられる。

なお、植民地省のラブアンとの往復文書記録簿66年1月9日の項に、「モレルが到着した」という記載がある<sup>16)</sup>。だがこれは、同日付のキャラハン書翰のことを記しており、12月13日に到着したモレルがどこかに小旅行をして再度1月9日に同島に到着したと述べているのではない。66年8月11日号NCHで、デュプレイ号で横浜に向った、とあるモレルもベルギー領事と思われる。

念のためケムブリッジ大学所有の「ジャーディン & マセソン文書」の65年末以降71年まで、モレルの名前を探したが見つからなかった。この時期来日しなかったことの傍証の一つである。

ところで69年12月7日（明治二年十一月五日）、三條實美右大臣邸でパークスを交えた「鐵道及電信建設ニ關スル件」<sup>17)</sup>の非公式会談があった。この折、日本側は「蒸氣機關ニ熟練之仁近日横濱江參らるゝ趣報知有之、就而は御來簡ニ甘伏し御頼申度候」として、パークスに専門家の紹介を依頼した。「近日横濱江參らるゝ」「熟練之仁」とは誰を指しているのかが興味深い。「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

---

16) 【CO714/90】。

17) 『大日本外交文書』第2巻3号「575」、以下関連部分の引用はこれによる。

度帰國之趣ニ而便船國着之由ニ候」とパークスは答えている。「新和蘭」とはどこを指すのであろうか。

田中時彦氏はおそらくこの人物をモレルと解し、「モレルは……（中略）明治二年十一月頃日本を訪れている」<sup>18)</sup>と著している。しかし、この時期モレルは南豪州にいた。したがって「三條邸会談」で言及された技師をモレルと看做しこの頃訪日したとすることは不可能である。田中氏には珍しいミスである。

### 1-7. ラブアンでの仕事

ラブアン文書の1865年報告【CO144/24】の最後にCL社関係文書がまとめてある。この416～417頁に、65年4月8日付でCL社が植民地省宛に、建設の趣旨や目的を簡潔に述べた「炭鉱とヴィクトリア港を結ぶ鉄道建設」と題する書翰が保存されている。同島の地理的な戦略上の利点を縷々述べた後、鉄道敷設により季節・天候によらず恒常的に石炭の採掘・配送ができるようになると説明している。このマネージャー兼技師として、モレルが派遣された。

モレルは65年12月13日にラブアン島に到着し、早速予定路線の測量を始めた。66年2月3日、始発駅をヴィクトリア港の西側から東側に変更することも含め、延長7マイル強、総建設費用を3万ポンド弱という見積書を作成した。なおその中に、1割の2,725ポンドが技師報酬として含まれている<sup>19)</sup>。また69年のラブアンの地図に、町づくり計画地図、鉄道予定線の記入がある<sup>20)</sup>。

66年2月19日付カードウェル大臣宛報告書で、キャラハン総督はモレルの路線調査のことを詳細に述べている。その前の15日付書翰では、直々にキャラハンが大部分の路線調査に同行した、と記している。総督の期待の大きさが伝わってくる<sup>21)</sup>。密林の伐採権を含め線路の両側それぞれ1マイルが提供されるので、モレルは路線選択を含めやや広い領域で調査した。測量中に3つの地点で石油が湧き出しているのを発見したが、当時は内燃機関が未発達だったので、重要視されなかった。ちなみに隣接するブルネイは、現在天然ガス産地として有名である。

植民地省文書で、66年11月まではキャラハン総督名となっているが、12月からはヒュー・ロウ代理に替わっている。キャラハンは健康を損ね、この頃離任した<sup>22)</sup>。

18) 田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』、204頁。

19) 【CO144/25】49～50頁。

20) 【MPG1/824】。

21) 【CO144/25】57～61頁、41～48頁。

22) 【CO144/25】。

モレルがCL社宛に、67年5月18日、24日、6月18日、25日に書いた手紙、およびCL社の代理人J・スペンサー・プライスが6月8・10日にシンガポールから、22日にマニラから出した手紙などがまとめて活字印刷され収録されている<sup>23)</sup>。内容は、主として石炭採掘に関する報告である。他方、5月18日付の手紙で、モレルは標準ゲージの機関車1両を、3～4日以内にシンガポールへ船で送ると記している。これは敷設予定の鉄道は、標準軌ではなかったことを示している。他方6月18日と25日にモレルが、ジョン・ピットマンのことを、プライスが信頼を寄せている人物と述べているのが興味を引く。なお、66年4月30日『デイリー・ニュース』（ロンドンで発行）で、すでにCL社との関連でピットマンの名前が出てくる。

モレルは、労働力の確保に頭を痛め、囚人労働や中国人苦力の導入確保を検討・要請したが実現しなかった。石炭採掘や鉄道建設に要する労働力確保が困難で、ブルネイのサルタンへの採掘権料支払いも採算見通しを圧迫した<sup>24)</sup>。かくして彼の在島中は、技術的問題はほとんどなかったにもかかわらず鉄道を完成できなかった。PICE「追悼記事」に拠れば、石炭採掘用の立抗も掘ったという。たしかに現地を訪れるとそれらの跡がある<sup>25)</sup>。

67年12月21日、モレルがピットマンと連名で、測量士や土地登記官のジェイムズ・セント・ジョン宛にタンジュン・クボン炭鉱から手紙を出している<sup>26)</sup>。この20年間、様々な名称変更を経ながら石炭採掘会社が25万ポンドも注ぎ込んで事業を継続してきた。しかし株主は全員イングランドに住んでおり、誰一人として島の現状や将来について語る資格を有していない。前例を破ってこの12ヶ月間、総督に会社の窮状を伝えるよう要望してきた。取引仲間のお陰でこれまでどうにか困難を切り抜けてきたが、シンガポールや中国の会社の代理人も送金をお手控え、いよいよ立ち行かなくなってきた。会社を清算し資材を売却しようにも、意思決定はロンドンでなされ、法律顧問もいないし、銀行とてなく、八方塞の状態である。手紙の大意は以上のようになっている。この時点でCL社の経営が行き詰っていることを物語っており、着任早々のヘネシー総督に窮状を訴え一縷の望みを託したといえる。しかし、「ラブアン石炭会社」とCL社から、68年3月11日オリエンタル石炭会社に石炭採掘権などが譲渡された<sup>27)</sup>。

モレルは熱心に誠実に職務を遂行したので、会社側は高く彼を評価したのみならず、キャラハン総督も信頼を寄せていた。彼の植民地省宛報告書には、常に土木技師（CE）ある

---

23) 【CO144/26】 479～491頁。

24) Wright, *The Origin of British North Borneo*, (『英領北ボルネオの起源』) 90頁参照。

25) 「煙突資料館」展示パネルの説明文参照。

26) 【CO144/27】 19～21頁。

27) 【CO386/147】。

いは土木学会準会員（AICE）である旨記して、モレルの名前が頻繁に出てくる<sup>28)</sup>。

残念ながら、モレルが何年までラブアンに在住していたかは不明である。68年3月までいたことは確認できたが<sup>29)</sup>、それ以降の資料は発見できなかった。ところでCOLは政府刊行物なので、民間人であるモレルの名前は記載されていない。

## 1-8. CL社

英国国立公文書館で、CL社の設立趣旨書や約款を閲覧できる<sup>30)</sup>。約款に拠ればCL社は、蒸気船や帆船を購入、貸借、建造し、喜望峰～日本の区域で、石炭、商品、および乗客を運ぶことをその業務とするが、主としてボルネオ、ラブアンで石炭や他の鉱産物の採掘に従事する。

1株20ポンドの株式を2.5万株発行して資金を調達した。発起人に、ピカデリー在住のルーベン・デイヴィッド・サッスーン、および下院議員のウィリアム・ミラーが名前を連ねており、モレルとCL社との繋がりを連想させる。取締役は25株以上の所有者がその条件とされたが、設立当初は発起人がそのまま取締役となった。8～16人から構成される取締役は、総体として年2,500ポンドの報酬を得る。

約款76～80条にマネージャーに関する条項がある。役員会は一定期間、マネージャーを任命し、約款の範囲内で、彼に権限を付与できる。役員会が俸給、口銭、あるいは利潤分配金などによって、彼の報酬を決定する。この条項に依拠して、モレルがマネージャーに任命されたことがわかる。

他方、1867年8月16日『デイリー・ニュース』に、CL社の株主総会が15日午後開催された、との記事がある。モレルと6月8日に同島に到着したプライスの報告書が総会に付された。株式の未消化分の販売、あるいは追加払い込みにより資金を調達し事業を完遂させ、困難を克服し将来を切り開こう、と総会議長ジェイムズ・エルフィンストンが提案した。労働問題も解決に向かい、採掘権を有する大量の石炭も利用できるはずである、という。モレルの測量に基づき3万ポンドの費用をかけて鉄道を建設し、それにより石炭採掘量を増やし、収益改善を図るという案である。しかし市場で株式が1割弱も未消化であり、1.6万ポンド余の負債があることなどにより、役員会の原案は採択されなかった。そこで顧問ソリシターのJ・H・マッケンジーが、追加的な財務報告を行い、1株当たり1.5ポンドの追加払い込みを行うことで負債を一掃し、5万ポンドの社債を新会社に移すという修正案を

---

28) 【CO144/26】の会社側の手紙も参照。

29) 【CO352/4】。

30) 【BT31/1058/1878C】。

提起し、これが採択された。なお、CL社の保有する船舶が売却されるまでは新たな払い込み請求はしない、という付帯条件がつけられた。

CL社は、ラブアンの資産を約22.2万ポンド、保有船舶4.4万ポンドと財務状況を説明している。この数字は、ピットマンとの連名の手紙で、モレルがラブアンでの石炭採掘に25万ポンドも注ぎ込んできたと述べているのとはほぼ符合する。

ところで、株主総会のあった15日午前中に、取締役達が植民省次官に面会した。この面会にヘネシー新総督も同席していたので、彼らは新総督にラブアンでの助力を要請した。これまで何かにつけ政庁はCL社の妨げとなってきたが、ヘネシーの就任によって時代が新しくなるとエルフィンストンは確信した。CL社が足を引っ張られたと解しているのは、キャラハン総督はモレルに親身だったことを勧告すると、ヒュー・ロウ総督代理のことを指していると考えられる。

この『デイリー・ニュース』記事は、モレルの報告と相俟って、CL社が資金提供せず、労働者の手配もうまくいかなかったため、鉄道が建設できなかったことを暗示している。

### 1-9. 鉄道の完成と廃線

結局、ヴィクトリア港と北部の炭鉱を結ぶ鉄道は、「北ボルネオ会社」時代に英国人技師アーサー・J・ウェスト<sup>31)</sup>により1893年に完成した。延長7マイルの軽便鉄道であった。石炭だけでなく乗客も運んだ、とあるがそれは炭鉱労働者だと思われる<sup>32)</sup>。

英国国立公文書館の「北ボルネオ会社」資料に拠れば、92年までに5マイル、93年に7マイル全部が完成した。2フィート5インチのゲージで（標準軌間の約半分）、総工費約3万ポンドだった<sup>33)</sup>。60年代後半の計画図と照合して、路線や工費の面で、モレルのプランとはほぼ同じである。筆者はこの軌間選択に関して、日本との関連を探ろうと試みたが、裏付け資料は発見できなかった。ウェストはその後、ボルネオ本島サバ州の木材運搬を主とするバカウ線鉄道も建設した。

ところで長年ラブアン政庁に務めていたヒュー・ロウは、89年に引退していたが、97年

---

31) 土木学会の名簿に、該当するウェストの名前はない。他方筆者は国勢調査個票で、ロンドンのセント・パンクラス生まれのアーサー・ウェストを見つけた。1881年はアーサー・Jになっているが、71年1901年はアーサー・Aで、51年61年91年は発見できなかった。1828年頃の生まれで、父ウィリアムも技師であり、ラブアンの鉄道建設技師として有力候補だが、綴りの相違があり断定できない。他方アーサー・アンダーソン・ウェストは、57年にエレン・カーターとセント・パンクラスで結婚し、1913年エセックス州エビングで亡くなっている（85歳）。

32) K. G. Tregonning, *Under Chartered Company Rule*（『勅許会社支配下で』）56頁参照。ラブアン博物館、石炭採掘時を伝える「煙突資料館」の説明文や写真からも軽便鉄道だったことがわかる。

33) 【CO146/45】276頁、【CO146/46】292頁。

表3. 英国公文書館のラブアン関係史料

公文書館請求番号	主 内 容
BT31/481/1885 [BT: 商務省]	ラブアン石炭会社の約款, 株主一覧。1株£10で1万株, 資本金£10万。 1861年6月19日, ロンドンのロンバート街からスレッドニードル街に住所変更。
BT31/1058/1878C	中国汽船ラブアン石炭会社という名称。65年2月8日設立申請。1株£20, 2.5万株, 資本金£50万, 本社ロンドン。
BT31/1065/1914C	ロンドン市内で住所を2回変更。1906年10月清算申請, 07年3月清算。 株主一覧に W. W. カーギル (140株保有) の名前がある。
BT31/1314/3394	ラブアン社の約款。1866年12月28日登記。1株£5, 8万株, 資本金£40万。 その第7項に, 鉄道敷設を謳う。
BT31/4635/30445	中国汽船会社, 1897年6月特別清算。
BT41/339/1954	ラブアン社の約款と整理宣告書。
CO144/24 [CO: 植民地省]	ラブアンとの交信 1865年4月8日, ヴィクトリア港から炭鉱 (タンジュン・クブン) までの鉄道建設計画。 5月8日付書翰で, ラブアンの地理的な戦略上の利点を述べた後, 鉄道敷設によって季節・天候によらず恒常的に石炭の採掘・配送ができるようになることを主張。 10月2日, 建設予定路線の調査のため, 技師モレル氏がロンドンを出発した。 10月11日, キャラハン総督宛, モレルが出発したから宜しくという趣旨の手紙。
CO144/25	キャラハン総督の報告書 1866年3月6日ラブアンから発信: ラブアン石炭会社から派遣された技師モレル氏が到着した, とカードウェル植民地大臣に指示されて報告。 2月15日発信: 鉄道は予定よりやや長く7.5マイル, 総額は£3万を超えないだろう。モレルに同行して走査し, 技術上の困難はないと報告。ただし, 発着駅をヴィクトリア港の東に移動したい, と。 2月3日発信: モレルは, 総工費+技師報酬で, 総額£3万と見積る。 2月19日発信: 炭鉱から2.5マイル離れた密林の深い穴で, 石油が3つの池で湧出しているのを発見した。ラブアンの埋蔵量は未調査で不明。
CO144/26	中国汽船ラブアン石炭会社関連で, モレルの手紙が活字印刷されて収録されている。1867年5月18日, 24日, 6月18日, 25日。 6月8・10日, 21日, 7月4日付けの手紙で, プライスがモレルのことを述べている。
CO144/27	1867年12月31日, ビットマンと連名でモレルが, タンジュン・クブンから手紙。68年1月1日の返信。 68年2月1日, モレルからコーディ宛手紙。2月2日の返信。
CO144/69	1890年9月16日, 北ボルネオ会社 W. M. クロッカー宛アーサー・ダッジョンからの鉄道などに関する書翰。 9月25日, 中央ボルネオ会社ウィンチェスター・ホース宛クロッカーからのラブアン鉄道に関する書翰。
CO146/45 CO146/46	1892年までに5マイル, 93年に8マイルの鉄道全部が完成した。ゲージは, 2フィート5インチ。 総工費は, 約£3万。 60年代後半の計画図と照合して, 路線や工費の面で, モレルの計画とほぼ同様である。
CO146/45~59	鉄道に関する簡単な報告が載っている。
CO352/3	1860~67年, ラブアンとの往復書翰 1865年7月5日キャラハンの書翰: ラブアン石炭会社が建設予定の鉄道。 66年1月9日キャラハンの書翰: モレルが12月13日に到着し, 建設予定路線の可能性について好意的な報告を行った。100人の中国人苦力とその家族が来る予定。 2月15日, モレルが, 鉄道建設費用を£3万と見積り, 始発駅を港の西側でなく東側に提案。 2月19日, 石油探査についてフェニックとモレルが対立。 8月2日, 9月22日にも建設予定鉄道について報告。 12月から, キャラハン総督に代わりロウが総督代行となる。 1867年2月1日, ラブアン石炭会社の頭痛の種は炭鉱の状態である。 日付の記載がないが, モレルがシンクレアから£100の損害を被った, とある。

モレルのラブアンにおける実務経験（林田治男）

CO352/4	1868～77年、ラブアンとの往復書翰 1868年1月1日、ライフル義勇軍にモレルが参加した、とある。 3月27日、平和委員会にモレルの名前がある。 1869年5月26日、発着駅用地とヴィクトリアの都市計画について。 5月27日、ヴィクトリア港が東洋最高の港と自讃。喫水線、台風回避など。
CO386/111	地中海、セイロン、香港、ラブアン、フォークランドからの報告書 1865年4月13日、中国汽船ラブアン石炭会社による鉄道建設に言及。
CO386/147	1869年3月、ラブアン石炭会社と中国汽船ラブアン石炭会社から、オリエンタル石炭会社への譲渡書。
CO404/4	1865年4月24日、E.カードウェル植民地大臣からキャラハン総督へ、ラブアン社が炭鉱とヴィクトリア港間の鉄道を計画していると報告。 10月11日付、カードウェルからキャラハン総督への書翰：ラブアン石炭会社からの手紙を転送。技師モレル氏がロンドンを発ちラブアンへ向った。モレル氏は、鉄道予定線の調査を行うので、全面的に協力するよう要請している、と。
CO700	ラブアン、ボルネオの地図：1906年エドワード・スタンフォード作成の地図。北部の炭鉱とヴィクトリア港を結ぶ鉄道が建設中とある。シンガポールと香港へ海底電信も記入されている。
CO714/90	ラブアンからの報告書 1850年エドワーズ総督、61年7月に総督代理キャラハンが62年総督に。 63年2月ロウが総督代理に、12月キャラハンが総督に復帰。 1860年10月28日、石炭会社に西洋人10人らが到着したという報告。 62年2月27日、ラブアン石炭会社マネージャーのシンクレアが到着。 6月20日、石炭試掘報告。 63年1月13日、英国王室船への石炭の供給不足。 9月1日、ラブアン石炭会社がブルネイのサルタンに炭鉱の賃借料を支払う。 65年4月28日、石炭の埋蔵量、採掘量、配送に関する報告。 6月5日、ラブアン石炭会社による鉄道敷設計画の提案。 66年1月9日、モレル到着との報告。 2月15日、提案されている鉄道の見積り。 2月19日、石油発見の報告。 8月2日、ヴィクトリア港と鉱山を結ぶ鉄道の提案。 9月11日、石油試掘せず。 9月22日、中国汽船ラブアン石炭会社による鉄道敷設計画。
FO12/34A, B 〔FO：外務省〕	1864～65年、69年のラブアン関係外交文書：石炭採掘に関し、悲観的見解。サルタンに年\$3000支払うことにコメント。
FO572/2	ブルネイ、サラワク、北ボルネオ会社に関する秘密報告書
FO572-38	1904年、ボルネオ事情に関する報告書：No.18, 24にヒューイット領事が北ボルネオ鉄道について報告。No.86～88, ラブアンの吸収・統合に関するコメント。
FO572/39	1904年、ボルネオ事情に関する追加報告書：1905年5月17日植民地省宛に、ラブアンの統治を海峡植民地管轄に移行するように、というルーカスの提案。6月10日、外務省から植民地省へ、5月17日提案を通告。
MPG/1/824 〔MPG：地図〕	ラブアンの町づくり計画地図、鉄道予定線の記入あり。

〔典拠〕 公文書館資料より、筆者が作成した。

1月30日「ボルネオ北西部の海岸」と題して土曜日の夜、勤労者学校で講演を行った。ラブアンで採掘される石炭は船に積み込む際に全く埃を出さず、燃焼時の煤煙がほとんど出さず水蒸気も有毒ガスも発生しない良質のものである。さらに、熱帯雨林地帯なので様々な種類の樹木が生えているが、その中でサゴは貴重な野菜源である。彼はこのように、ラブ

表4. ラブアンの石炭産出高・輸出高と採掘料：1880～1910年

	石炭産出量・輸出高：トン (採掘料：ポンド)		石炭輸出量		石炭輸出量
1880年～82年	2,150 (1,053)	1899年	38,100 (1,952)	1905年	14,816 (1,370)
90年	2,600 (1,065)	1900年	31,488 (1,787)	06年	21,487 (1,537)
94年	14,957 (1,374)	01年	21,136 (1,528)	07年	35,224 (1,880)
96年	52,071 (2,302)	02年	27,476 (1,686)	08年	38,026 (1,950)
97年	43,891 (2,097)	03年	27,161 (1,679)	09年	61,855 (2,546)
98年	46,770 (2,169)	04年	13,033 (1,325)	10年	86,689 (3,167)

〔典拠〕1896～1904年分はCOL、それ以前はラブアン博物館展示パネル（イタリック）に基づき筆者が作成した。

註：産出量4万トンを超えた場合にも、1869年契約に準拠して採掘料を計算し、シング以下は切り捨てた。1883～88年は採掘されなかった。なおCOLのデータ1896年～1910年分は輸出高なので、島の消費分を加えた分だけ産出高は多く、支払われた採掘料も高額となる。

表5. 鉄道完成前後の貿易収支：1889～1898年

	輸出額 輸入額	ドル表示 (貿易収支)		輸出額 輸入額	(貿易収支)
1889年	378,339 299,346	( 78,993)	1894年	482,820 852,880	(●370,060)
90年	207,898 337,376	(●129,478)	95年	566,621 685,889	(●119,268)
91年	265,107 363,022	(● 97,915)	96年	593,938 707,749	(●113,811)
92年	365,556 565,772	(●200,216)	97年	653,688 884,833	(●231,145)
93年	247,399 518,414	(●271,015)	98年	797,615 928,829	(●131,214)

〔典拠〕1900年版COLにより、筆者が作成した。

註：●は赤字を示す。

アンのことを紹介している<sup>34)</sup>。93年に鉄道が完成し石炭採掘料が増え、ロンドンでも話題になっていたので、40年余ラブアンに在住していたロウが講演に呼ばれたのであろう。

鉄道完成と併行して石炭採掘量が増加した。しかし69年に締結された石炭採掘契約が42年間の期限を迎え、炭鉱は放棄され、1911年鉄道は完成後20年弱で廃線になった。

COLとラブアン博物館資料に拠り、1880～1910年の石炭産出高・輸出高の変遷表を作成した。1896年以降15年間の平均輸出高は3.7万トン強で、1865年頃の産出高と比べて3

34) 97年2月1日『タイムズ』。



倍強, 80年代（の採掘された年の）の約15倍に増加している。鉄道敷設効果と断言できる。採炭量は、鉄道完成直後に増加し、その後湧水に悩まされ、減少した。やがて排水用に強力なポンプを設置し、採掘契約が満期を迎える前に「駆け込み」的に増加した。

15年間の平均採掘料がトン当たり1シリング強だった石炭は、英国船にトン当たり15シリング（3.6ドル）で販売されていた。ヴィクトリア港に運ばれた石炭は、蒸気船でマニラやシンガポールにも運ばれた。なお水はトン当たり1ドルで頒布された。

また鉄道完成前後の貿易収支を調べてみよう。その頃大幅な輸入超過となっているが、それは敷設用資材や運行用機材の輸入によるものと解釈できる。95年から輸出が増加しているのは石炭産出量が増えたことを示している。

COLに基づくこれらのデータは、「北ボルネオ会社」資料を裏付けている。

鉄道廃線後は、道路として使用されていた。時代が下り太平洋戦争で、日本軍がラブアンを占領し「前田島」と改名した。戦争末期、激戦を経てアメリカ軍に占領された。島には両軍の兵士の墓と慰霊碑がある。そして、この道路が米軍総司令官に因んで「マッカーサー道路」と命名された<sup>35)</sup>。

ところで、母方の伯父ギルバート・アボットの孫娘の夫君サー・ヒュー・チャールズ・クリフォードは、1900～01年ラブアン・北ボルネオの総督となった。また幕末期の初代英国公使サー・ラザフォード・オルコックは後年「北ボルネオ会社」の社長を務めた。これらは「こぼれ話」的な縁であろう。

## 1-10. まとめ

モレルのラブアンでの経歴の概要をまとめておこう。

モレルは、CL社に雇われ、北ボルネオのラブアン島での鉄道建設に携るべく1865年10月2日ロンドンを発ち、12月13日同島に到着した。モレルは鉄道建設の経験がなかったので、英国を出発する65年9月までの期間、その訓練を受けていたと考えられる。

着任早々測量・積算を行い、具体的計画を会社に報告した。しかし、労働力の手配ができず、会社も資金を提供しなかったため、鉄道建設計画は中座した。

ラブアン島では、93年A・J・ウェストにより7マイルの軽便鉄道が完成した。この路線や工費は、モレルが測量・計画したものと同様であった。

68年3月までモレルがラブアンにいた、ことは確認できた。他方諸般の状況から、ハリエット夫人は同行せず、モレルは単身でラブアンに赴任していたと考えられる。

---

35) S. R. Evans et. al., *History of Labuan* (『ラブアンの歴史』) 参照。なお筆者が現地で複写した際、ノンプルの脱落に気付かなかった。

65年10月11日、植民地大臣カードウェルが直々に、ラブアン総督キャラハン宛に、モレルがラブアン島に向けて英国を出航したから宜しくと伝えた。それを受けたキャラハンは、「技師」あるいは「土木学会準会員」と明記してモレルの動向を植民地省への報告書で頻繁に言及している。また石炭採掘が順調に行けば、シンガポールと香港の中継地としての重要性は高まる。これらを考慮して、モレルの役割は期待されていた。カードウェルのキャラハンへの訓令とそれを呈したキャラハンの報告は、植民地省の意向を暗示している、このように考えられる。

なお65年12月にモレルという人物が日本に来たが、それは上海駐在ベルギー領事で技師のモレルではない。

## 2. ラブアンの環境と総督

モレルがラブアンにいた1860年代後半のラブアン総督は、キャラハンとヘネシーである。7歳の違いはあるが、両名ともにアイルランド、コーク生まれで、アイルランドの大学を経て、ロンドンで法曹資格を取り、転じて植民地省に入った。その主たる任地は英国領島嶼が多かったが、その一つがラブアンである。そして両名とも、50歳台半ばで世を去った。

ところで、ジェイムズ・アーサー・ポープ・ヘネシーが『ヴェランダ』という祖父ヘネシーの伝記を1964年に出版した。300頁ほどの書物で、英国国立公文書館史料、各地の新聞記事、手紙やメモなどの私文書にも当たただけでなく、現地を訪れ、確固とした傑作書を著した。このジェイムズの著書は、往時のラブアンの生活環境、関係者の性格や行動、祖父の私生活を活写している。特にヘネシーと義父ロウを巻き込んだ妻カサリンとの夫婦間の確執が、巻2「ラブアン」3章3節で赤裸々に述べられている。同書は1860年代後半、ラブアンにいたモレルの暮らしぶりや人間関係を側面から知る上で大いに参考になる。

本節では、まずラブアンの環境と人間模様を、ジェイムズの著書に則りながら説明する。次に2人の総督の経歴を紹介し、モレルとの関係を推測する。

### 2-1. 島の生活

当時シンガポールからラブアンまで、蒸気船だと4～5日の行程だったが、定期便がなく風任せのため1週間以上時には3週間もかかる2艘の帆船が往来しているだけだった。電信ケーブルはなく、郵便も新聞も帆船に頼るしかなかった。

西方からボルネオ本島の高山<sup>36)</sup>に向けて厚いカーテンのような鉛色の雲が次々に押し寄せ、べっとりとした湿気をもたらし、雷が頻発する。蚊と耳慣れない熱帯密林の鳥の鳴き声で、慣れるまで眠れない夜が続く。

道路は舗装されておらず貝殻が敷いてあるが、果物の皮、魚の頭、ココナツ殻が散乱し、雨が降ると泥濘がひどく歩くのに骨が折れた。ごく一部の者が馬やポニーを持っていた<sup>37)</sup>。排水施設、トイレも貧弱で衛生状態は劣悪だった。

特に外部調達の難しい野菜類は、種類のみならず質量ともに思うようには入手できず、生鮮品は腐りやすく、英国人の食生活を制約した。

これらのせい、香港から転任してきたキャラハンは、病気に罹り66年に離任した。

後任のヘネシーは政庁を400mほど内陸に移し環境の改善を図り、同時に病院建設も目指し天然痘予防に尽力した。またシンガポールからガス灯を買い付け、町を明るくした。軍人を減らして費用を削減し、その代わりに飲酒を取り締まるためにアイルランド人警察官を呼び寄せた。68年1月1日にライフル義勇部隊が作られたが、それは軍人の穴を生めるためだった<sup>38)</sup>。またアヘンと酒の独占も廃止した。ヴィクトリアの町を清潔にし、お陰で船の寄港も増え貿易が盛んになり歳入も増えたが、そのことは表1で確認できる。

電信が通じておらず、ロンドンとの交信に日数がかかるということは、総督が独裁者として振舞う素地を齎す。事実ラブアンでは、改革を進めようとした喜怒哀楽の激しいアイルランド人総督と物静かなイングランド人部下との間に軋轢を生じた。部下が植民地省へ実情を訴えようにも、総督を通じてしかできず不満が鬱積していった。その極端な係争が、しばしばヘネシー総督と義父ロウとの間で持ち上がった。

熱帯雨林の気候、外界からの隔絶、目標のなさが、ラブアンの西洋人社会を緊張と苦悩の坩堝という閉塞状態に押し込めていたと云える。

ジェイムズは、炭鉱のことにも触れている。石炭はウェールズ産より燃焼が早く、多量の煙を排出し、洗浄し難く、裁断粉碎し難いという。石炭層には恵まれているが、密林の中の峡谷にあり、排水も困難で採掘は容易でない。炭鉱とヴィクトリア港を結ぶのは、海岸に沿う小さな船だけだった。それも浅瀬が多く搬送には危険を伴った。そこで密林を切り開き、延長8マイルの道をつくった（鉄道ではない）。

炭鉱では15人ほどのスコットランド人が働いていたが、鬱蒼と生い茂る密林、心臓に堪える蒸し暑さ、マラリアなどの病気に苛まれた。特に降雨後の水浸しの坑道、天井を支え

---

36) 最高峰は4101mのキナバル山。

37) COLには職務上の保有者が記入されている。

38) この部隊にモレルも参加している【CO352/4】。

る腐りかけの柱と梁。それでも地上の熱帯雨林より、坑道の中の方が涼しかった。とはいえ、政庁の文官、軍人、船乗りよりも鉱夫たちは過酷な状態にあった。炭鉱に会社が雇った医者が居たが、鉱夫の死亡率は並外れて高かった。女姓は一人もいない。賃金は証票で支払われるので、鉱夫たちは中国人商人に現金化してもらうために40%も買い叩かれた。

ヘネシーは、炭鉱を訪れ坑道にも入った。帳簿を克明に調べた結果、マネージャーが法外の給料を受取り、会社の金が浪費されていることを知って愕然とした。石炭会社は20年間で25万ポンドも注ぎ込んだが<sup>39)</sup>、1ペニーの収益も上げず、政庁に賃料を払ってこなかった、と批判した。石炭は、ラブアンの存立の鍵を握っている、とジェームズは述べている。

ところで、石炭会社の新しい（モレルの後任）マネージャーのアレクサンダー・ラムスデンが赴任し、ヘネシーの妹メアリーと結婚した。

## 2-2. 政庁の役人

ヒュー・ロウは（1824年5月10日生れ）、1848年から島に住み、動植物の専門家で、もともと会計官を務めていた。60年代初頭から、警察署長を兼ね立法行政委員会にも名前を連ね、総督不在時には代理に任ぜられた（キャラハン離任～ヘネシー着任の約1年間）。現地語を解し、自宅の周りには何種類もの植物を植えていた。

ロウは、スコットランド人ウィリアム・ネイピア（48～50年副総督）を父に、マレイ人を母に持つキャサリン（51年死亡）と、48年8月シンガポールで結婚した。ロウ夫妻には、息子ヒューゴ・ブルック、娘カサリン・エリザベス（1850～1923年）と2人の子供がいた。母キャサリンの死後、彼らはロンドンで造園業を営んでいた叔父スチュアート・ロウに育てられた。カサリンは、その後スイスで教育を受け、66年12月にラブアンに帰ってきた。当時島に、若い西洋人女性は彼女一人だった。

ヘネシーは（当時34歳）、着任10週間後の68年2月、17歳のカサリンと結婚した。改革を志向するヘネシーと守旧派の義父ロウが度々ぶつかり、その都度カサリンは実父ロウ側につき、子供を連れて実家に戻り、公私が絡んでなかなか結婚生活はうまくいかなかった。ヘネシーが選挙がらみで借金を抱え、本国に私生児がいたこと。カサリンが持参金なしだったこと。ヘネシーが妹メアリーと私設秘書として従兄弟ブライアン・コーディを同行していたこと。さらに現地語を解するロウの同島での長年の経歴など、が事態を纏れさせた。ヘネシーはコーディを会計官にし、立法行政委員に命じ、その後、私設秘書として弟ウィリーを呼び寄せ公然とロウの役職を解こうとした。このように、両者は徹底して対立した。

---

39) この表現は67年12月21日のモレルの手紙と一致している。

### 1870年までの歴代総督

1847年	ジェイムズ・ヘンリー・ブルック
48年	ウィリアム・ジョン・ジョージ・ネイピア副総督
50年	ジョン・スコット副総督
56年	ジョージ・ワレン・エドワーズ
61年	トーマス・フィッツジェラルド・キャラハン
66年	ヒュー・ロウ総督代理
67年	ジョン・ポーブ・ヘネシー

夫妻には3人の息子が生まれたが、同島滞在中、諍いが絶えなかった。現にヘネシーの死後、彼女は本を売り払い、文書を焼却し、94年には再婚してしまった。

ジョン・ガヴァートン・トリーチャーという医者が48年以来、島にいた。立法行政委員でもあった。15年生まれだが、年齢よりも老けて見え、当時あまり仕事もせず、若いジェイムズ・マクロスキーに任せていた。ノートもつけず、天候も記さず、足が弱って往診もせず、政庁関係者だけしか診ず、炭鉱には出向かなかった。25年前の医学書しか持っておらず、病気の原因追究には無関心で、予防のための衛生面での重要性にも気をとめない札付きの医者だった。ロウと2人が立法行政委員会の古参委員で、改革に反対する守旧派の頭目だったので、ヘネシーは彼らを引退させようと画策した。

測量士ジェイムズ・セント・ジョンは、51年20歳で英国を離れ、書記官代理、会計官、土地登記官も務めた。仕事を迅速にこなし、知的で活動的人物だが、測量士の地位には相応しくない、とキャラハンは評していた。マレイ語に堪能だったが、会計官としての訓練を受けておらず、帳簿は井勘定でつけていた。

港湾局長、郵便局長を兼ねていたクロード・ド・クリスピーは、政庁がアヘン畑と酒を独占していた頃に農場を管理していた。

69年調査で、島にはカトリック教徒86人（主にアイルランド軍人）、長老派20人（炭鉱で働くスコットランド人）、英国国教徒（子供4人を含む）17人、バプティスト派4人と合計127人のキリスト教徒がいた。表2の人口との差は、駐留軍人の数である。ジュリアス・マートン牧師は、夫妻で現地人用の学校を作ろうと尽力した。後任のノリッチ出身のウィリアム・ビアードは、全くマレイ語を知ろうとせず、学校を閉鎖してしまった。

ラブアン駐留のセポイ（インド人傭兵部隊）は、衛生観念が希薄で1年も便所掃除をせず、しかもその便所と水飲み場が近接していた。ところで68年早々、ヘネシー総督側から協力要請があり、モレルはセポイの便所問題で報告書をまとめたが、部隊長との人間関係を加味して要請を辞退し、2月1日コーディ宛に手紙を出した。2日にコーディは、辞退やむなしとしながらも報告書への礼を述べ、他の衛生問題も井戸と直結していると結ん

でいる<sup>40)</sup>。総督側は技師モレルの見識を評価した。なおこの環境改善問題が発端となって、ヘネシーとロウは対立を深め、抜き差しならぬようになった。またセポイは雨の中での歩哨が済んでも、ズブ濡れの服のまま掘立て小屋で寝ることが多く、罹病率は極めて高かった。彼らにアヘン服用者が多いのも彼らの健康を蝕んでいた。

その他、サゴ工場を有し、ブルネイと商いをしている金持ちの中国人が7人いた。

過酷な気候、劣悪な住環境と衛生問題、不馴れな食事、か細い外界との交信、多数の有色人の中での英国人同士の内部分裂と対立。これらのことが、ジェームズの『ヴェランダ』から読み取れる。モレルのラブアン在住の様子を窺い知る便となる。<sup>よすが</sup>

### 2-3. キャラハン総督

トーマス・フィッツジェラルド・キャラハンは、父マシアス、母シャーロット・フィッツジェラルドの四男として、アイルランド南西部のコークで1827年12月21日に生れた。両親ともカトリック教徒だった。48年2月1日に、18歳で名門トリニティ・カレッジ・ダブリン (TCD と略す) に入学し、古典学を学び52年に卒業した。TCD『大学要覧』を繙くと、古典学は現在の教養学部に対応するカリキュラムであることがわかる<sup>41)</sup>。

続いて51年トリニティー期に、リンカーズ・インに入って法律を学び、54年ヒラリー期に法曹資格を得た。ダブリンに戻り、北グレイト・ジョージ通り<sup>42)</sup>で事務所を開き、バリスターとなった。その後アイルランドの法務長官 (Attorney-General) となり、ダブリン統計協会の政治経済学バリントン講師も務めた<sup>43)</sup>。

しかしその理由や背景は不明だが、キャラハンは転じて植民地省に入り、60~61年香港の行政長官となった。61年5月27日から62年4月10日まで、ラブアン総領事代理、その後67年2月1日までラブアン総督を務めた。総督の俸給は年800ポンドだった。71年5月1日にアフリカ西部のガンビア行政官、76年5月18日にアルゼンチン沖のフォークランド諸島総督、80年9月11日に西インドのバハマ諸島の総督に任ぜられた。この間、ダブリンの法律家名簿にも記載されているので、法曹資格は残していた<sup>44)</sup>。

キャラハンはバハマから英国への帰途、病に罹り、81年7月9日ニューヨークのメトロポリタン・ホテルに到着し4時間後に死亡した。死因は心臓麻痺、53歳だった<sup>45)</sup>。

40) 【CO144/27】90~92頁。

41) 『TCD 同窓生名簿』、『キングス・イン入学者名簿』などに拠る。

42) ダブリン市内を東西に流れるリッフィ川北部のビジネス街にある。

43) 『キングス・イン入学者名簿』、『ダブリン住所録』などに拠る。

44) この段落は『外務省要覧』(FOL と略す)、COL、『ダブリン住所録』に拠る。

45) 『タイムズ』81年7月12日号、『法律時報』81年7月30日号、経歴はFOLなどに拠る。

「遺言書」は、ガンビア時代の71年7月20日に、チャールズ・マーシャル、R・マッキロイを立会人として書かれた。妻アリス・モード、およびフランシス・ウィリアム・ブラッディ卿、ジョン・マーマデューク・ティースデイルが執行人に指名されている。「遺産検認」に拠れば、8月25日に検認が行われた。遺産額は1,002ポンド15シリング4ペンスで、「遺言書」に遵い次のように分与された。

妻アリス・モードに：500ポンド、アイルランド法曹会から贈られたプレート、宝石、  
絵画、磁器、グラス、その他家財道具

長兄ジョン・キャラハンの2人の娘に：100ポンド

姉妹マーガレット、エマ、ドーラに：100ポンド

キャラハンは「遺言書」で子供のことを全く触れていないので、アリスとの間に子供はいなかったと考えられる。

ところで、なぜか植民地省における勤務先はことごとく小さな島や狭い植民地に限定されており、TCD やリンカーンズ・インで学んだという学歴から推して、キャラハンは不遇だった。カトリック教徒のアイルランド出身者は冷遇されていたのであろうか。

#### 2-4. ヘネシー総督

キャラハんに継いで総督となったジョン・ポープ・ヘネシーは、1834年8月8日に5人兄弟の3番目としてコークで生れた。両親はバター商人で、筋金入りのカトリック教徒で反英主義者だった。クイーズ・カレッジ・コークで、優秀な成績で外科と薬学を修めた。55年ロンドンに移り、当初は医学の道を進んでいた。

やがて他のアイルランドのカトリック教徒と同様、自由党の政策に我慢がならず保守党員となった。59年総選挙で、アイルランド民族保守党から立候補したところ、強力な後ろ盾も金もなかったが当選した。これがカトリック教徒保守党議員の嚆矢だった。ディズレリー首相に引き立てられ、アイルランド関係法の修正に尽力した。その間、61年インナー・テンプルで法曹資格を得た。前の選挙で遊説車の賃借料を支払えなかったのがもとで、65年選挙では有権者を投票所に動員できず7票差で落選した。その後負債を抱えて苦しんでいたところ、66年に保守党政権に替わり、首相に返り咲いたディズレリーの推挙もあって、67年ラブアン総督に就任し同島へ向け出航した。

67年（9月27日アイルランド出発、11月20日同島到着）から71年9月まで、キャラハンの後任としてラブアン総督を務めた。同島は沼地が多く、不健康で、貧困に喘いでおり、あらゆる面で遅れており、得るものは何もなかったと述懐している。その間、恩赦により囚人を釈放し、増税を行い、他の官吏とぶつかり、本国の植民省から叱責を受けた。現に

酒税・煙草税を引上げ、表1で示したように69年から税収を倍増させている。部下との軋轢は、上司がアイルランド人であることの難しさが露呈したといえる。

71年、ヘネシーはバハマ総督への転任を命ぜられ、9月に同島を発ち12月にロンドンに着いた。次に72年9月から1年間、シエラ・レオネ、ガンビア、黄金海岸（ガーナ）、ラゴス（ナイジェリア）を総括する西アフリカ植民地の総督になりその統治に苦勞した。73年バハマ、75年バルバドス（いずれも西インド諸島）、77年香港、83年モーリシャス（インド洋）の総督を歴任し、87年に植民地省から召還された。赴任した各地で、従来の方法の変更を試み、いつも一悶着起した。

引退して89年12月から故郷コークに帰り、年金生活に入った。90年12月の補欠選挙に立候補し当選したが、在職中の91年10月7日、心臓病のため57歳で死亡した。遺産額は4,152ポンド6シリング4ペンスだった。

長男のジョン・パトリックは、73年西アフリカで、3歳で死亡した。リチャード（1875～1942年）は陸軍少将になり、その長男ジョン・ウィンダム（1913～94年）は、ヴィクトリア・アルバート博物館館長（1967～73年）、大英博物館館長（1974～76年）を務め、オックスフォード大学やケムブリッジ大学でも教鞭をとった歴史家である。その次男ジェイムズ・アーサー（1916～74年）は作家になった。物理学者で発明家でもあったヘンリー（1826～1901年）は、次兄である。したがって、ヘネシー家は名門といえる。

ヘネシーは極端な性格の持ち主でいつも議論を呼び、毀誉褒貶半ばした人物、と総括できよう<sup>46)</sup>。

物理学者であり発明家であった兄ヘンリー（1826～1901年）、大英博物館館長を務め歴史学者であった孫ジョン・ウィンダム（1913～94年）、作家の孫ジェイムズ・アーサーが彼自身を含めて『オックスフォード人名事典』（ODNB と略す）に載っている。

## 2-5. 総督とモレル

CL社幹部は、1867年8月株主総会の前に、総督就任が内定していたヘネシーと面会した。モレルはピットマンと連名で、67年12月に炭鉱の窮状を訴える手紙を、測量士兼土地登記官ジェイムズ・セント・ジョンに出した。68年2月には、モレルはセポイの便所問題で私設秘書ブライアン・コーディに報告書を提出した。ヘネシーは67年11月に着任したので、職務上これらは総督に伝わっていたはずである。またモレルは、少なくとも68年3月まで同島に居た。両者の接触があったはずなのに、なぜかヘネシーの報告書にはモレルの

46) 以上ヘネシーの経歴や性格はFOL, ODNB, 91年10月8日『タイムズ』「追悼記事」などに拠る。



名前がなく、ジェイムズの著書でも全く触れられていない。石炭会社のマネージャーのお金の管理が杜撰だったことをヘネシーが糾弾したことや、環境衛生改善についてモレルが積極的には協力しなかったことも影響しているのだろうか。ヘネシーがカトリックで、モレルが英国国教会、と宗派上の相違はあるが、不可思議な謎である。

対照的に、キャラハンの植民地省への報告書には、モレルの名前が頻出する。キャラハンのダブリン時代の経歴、および彼との良好で密接な関係は、日本着任早々のモレルの建議の背景を強く示唆している。モレルに大きな影響を与えたと思しき総督である。

両者の植民地省における人脈、総督就任の経緯の違い、および性格の相違によりラブアンでの基本姿勢、政策の提示と実施方法が自ずから異なり、その結果としてモレルに対する姿勢が対照的になった。すなわちモレルへの接し方はその原因ではなく、結果としての現象形態の一つに過ぎない、とも考えられる。

### 【付属資料】



①ラブアンの地図

### 【写真】



②ラブアン鉄道



③現在のラブアン（政庁などがあつた往時のヴィクトリア港）

### 【参考資料】

外務省調査部編『大日本外交文書』。

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。

Burtchaeli, George Dames, Thomas Ulick Sadleir, ed., *Alumni Dublinenses, a Register of the Students, Graduates, Professors and Provosts of Trinity College in the University of Dublin*, new edition, Alex. Thom & Co., 1935. (『TCD 同窓生名簿』)

Keane, Edward, P. Beryl Phair, Thomas Ulick Sadleir, ed., *King's Inn Admission Papers, 1607-1867*, Irish Manuscripts Commission, 1982. (『キングス・イン入学者名簿』)

- Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford University Press, 2004. (ODNB)
- A Preliminary Planning Report, prepared for the Federal Government of Sabah*, 1975. (『予備計画報告書』)
- The Chronicle and Directory for China, Japan, and the Philippines*, the Daily Press Office. (『在中外国人名鑑』)
- The Colonial Office List* (『植民地省便覧』)
- Dublin Directory*. (『ダブリン住所録』)
- Dublin University Calendar*. (TCD『大学要覧』)
- Foreign Office List*. (『外務省便覧』)
- The Japan Directory* (『在日外国人名鑑』)
- Minutes of Proceedings of the Institution of Civil Engineers* (英国『土木学会誌』)

## 【参考文献】

- 臺灣總督官房調査課『英領北ボルネオ要覧』, 1926年。
- 田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』吉川弘文館, 1963年。
- 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』第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』第7巻3号, 2006年。
- 同 「モレルの家系」『大阪産業大学経済論集』第10巻2号, 2009年。
- 同 「初代鉄道技師長 E. モレルの経歴に関する諸説」『大阪産業大学経済論集』第11巻1号, 2009年。
- 同 「モレルが軌間を決定した：「ガレ会談説」の提唱」『大阪産業大学経済論集』第11巻2号, 2009年。
- 同 「モレルの実務経験 —オーストラリアとニュージーランドを中心に」『大阪産業大学経済論集』第12巻3号, 2011年。
- 山田直匡『お雇い外国人④交通』鹿島出版会, 1968年。
- Bruce, Charles, *Twenty Years in Borneo*, Cassel and Company Ltd.,
- Evans, S. R., A. R. Zainal, R. W. K. Ngee, *History of Labuan*, 1995. (『ラブアンの歴史』)
- 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.
- PICE (ed.), *The Education and Status of Civil Engineers, in the United Kingdom and Foreign Countries*. 1870.
- Pope-Hennessy, James, *Verandah: Some Episodes in the Crown Colonies, 1867-1889*, George

Allen & Unwin Ltd., 1964.

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

Thurston, Anne, *Records of the Colonial Office, Dominions Office, Commonwealth Relations Office and Commonwealth Office*, HMSO, 1995. (『植民地省, 自治領省, 英連邦省記録』)

Tregonning, K. G., *Under Chartered Company Rule*, University of Malaya Press, 1958. (『勅許会社支配下で』)

Wright, L. R., *The Origin of British North Borneo*, Hong Kong University Press, 1970. (『英領北ボルネオ起源』)

## Engineering Practice of Edmund Morel in Labuan

HAYASHIDA Haruo

**Key Words :** ① Labuan, North Borneo, ② Governor T. F. Callaghan, ③ Governor J. P. Hennessy

### Abstract

Edmund Morel, the first Engineer-in-chief of the Imperial Railways of Japan, also engaged in Labuan of North Borneo from December of 1865. He was employed as a manager and engineer by the China Steamship and Labuan Coal Company, for the construction of the railway between Victoria Harbour and Coal Point in the northern island. The Company, however, could not afford the cost and was unable to recruit the workers for constructing.

In this paper I attempt to trace Morel's engineering practice in Labuan, using the Colonial Office Paper in the National Archives. During his period of employment, Thomas Fitzgerald Callaghan and John Pope Hennessy served as Governor of Labuan. Callaghan always mentioned Morel by name in his Reports to the Colonial Office, but Hennessy never did. I show the reason why they contrasted in their relationship with Morel.