

「明白な宿命」とペリー提督の恫喝外交

—小笠原諸島と日本開国—

尾 曲 巧

キーワード：帝国主義政策、大圏航路、石炭、白旗、欧米系島民

はじめに

17世紀初めの植民以来、アメリカは宗教的・政治的な自由を求めることこそ自らの存在理由であることを表明し、18世紀になると、大西洋による隔離という地理的便宜を利用し、イギリス本国からの自由を求めて独立した。アメリカは一貫して宗教的な使命感を持って国際政治に携わる特異なナショナリズムを育んできたが、それは英仏を初めとするヨーロッパ列強国に対する新興国としての保身のための現実的政策でもあった。19世紀になると、アメリカは太平洋を越え極東（アメリカからは極西）に進出し、イギリスとの間で中国をはじめとするアジアにおける覇権争いと市場開拓にしのぎを削った。イギリスと対抗するアメリカのアジア進出にはイギリスと共通する特徴、自由貿易主義や白人優越主義といったものが見られるが、同時に、アメリカ独自の特徴も明らかであった。それは西方への領土拡大に対するモンロー主義や「明白な宿命」といった新しい言いまわしによる宗教的確信である。アメリカはアジアに進出する目的が経済的利点を主な動機としている時でさえも、人権、自由、平等、民主主義の拡大といった普遍性を主張し、アメリカを善という前提で、イギリスを初めとする他のヨーロッパ諸国を悪と見なして外交政策を実践した。その間、ヨーロッパ中心の国際政治への関与を避けながら、独自の自己意識をもって、20世紀へと引継がれていくアメリカの対外政策の伝統が形成されていった。

アメリカにとってアジア進出のために日本の開国が最も重要な課題であった。その打開のためにアメリカがとった政策は、悪と見なし敵対するイギリス

が中国に対して実践した乱暴な砲艦外交ではなく、あくまで正当な外交交渉によることを旨としたが、実際にはアメリカ内部からも論難されるほどの恫喝的な方法によるものであった。それは、開国前の日本を

『鶏犬の声相聞えて相往来せず』（人家がたてこみながら、互いに交際しない）といったような太古の風習も悪くないが、人智がこうも開けてきては、ふたたびこれを太古に復するよしもないのである。世界の国々が相交通し、相往来すること、あたかも一村一郷におけるような今日となつては、今さら絶交して独立することは不可能であるが、そうした気運に加えて、特に汽船が発明されてからは、ますます人の脚が遠くまで延び、万里も比隣のようになつた¹⁾

と言ひ、開国は世界の必然であると開明的な考えを持っていた田辺太一の目にも、「当時アメリカ側は咆哮恫喝の態度があり、わが方には畏懼恐惶の様子が見られた。そのため、なんとなく、この条約は強迫によって結ばれた観があつたので、国内の人心がおさまらず、そのため後年、攘夷の議論が紛々として四方に起こる情勢をまねいた」²⁾ものと映つた。ペリーの恫喝とも言える外交手段による日本開国は、幕府瓦解の原因となつたばかりではなく、その後長く日米外交に怨恨を残すことになつた。

ペリーにとってアジア進出のためには小笠原諸島は航行上の中継地点として地理的に重要な意味を持っていた。そのため彼は日本開国と併せて小笠原諸島の領有化を積極的に進めていった。ここで19世紀のペリーを取り上げるのは、第一に、当時のペリーにとっての小笠原諸島の位置とその重要性が、第二次大戦後の冷戦下におけるアメリカにとっての小笠原諸島のアジアに対する軍事基地としての重要性と共通すると思われるからである。第二に、ペリーの恫喝とも言える脅迫的な外交政策が戦後の小笠原政策にも当てはめられ、アメリカの「片手に聖書、片手に棍棒」³⁾といったような伝統的外交政策が戦後の小笠原島民の悲劇の要因になつたと思われるからである。

1. 小笠原諸島の由来

江戸幕末さらに明治維新の外交の要所で活躍し実際に小笠原諸島を巡視した田辺太一によると小笠原諸島の由来は次のようなものである。

伊豆国の所属である八丈島の南方百数十里の海路をへだてて、一群の島がある。古くは永禄年間、豊臣秀吉の朝鮮征伐の際に、徳川家康公の麾下に属した小笠原貞頼というものが（民部少輔と称する信州深志の城主、小笠原大膳大夫長時の孫である）、はじめてこの島を発見して、その地形や物産などをつぶさに言上したところ、公は大いに感賞されて、長くその島を領有すべしと、その姓氏にちなんで小笠原島と命名された。

その子の長直の時までは、しばしば渡航したこともあったが、その後は海路が険遠なためか、あるいは寛永年間の鎖国の厳令により、その所領でありながらも嫌疑をさけるために止めたのか、久しくわが国民の往来がなくて打ち過ぎたのであるが、延宝のはじめに、紀伊から蜜柑をつんで江戸に輸送する回船が、難風にあつてこの島に漂着した。⁴⁾

このようないきさつから、日本では小笠原諸島の発見は、小笠原貞頼とされてきた。彼は1593年に島を訪れ、植民地として30年ほど支配したと言いつた。しかし、現在では、アメリカの資料をはじめ一般には小笠原貞頼は伝説上の人物であると見なされている。⁵⁾

その後、便風をえて江戸にいたり、つぶさに島内の有様を言上したので、幕府はふたたびこの島を開拓することになり、長崎の人、島谷市郎右衛門が航海案針の学に長けているところから、これを挙げて船頭とし、新たに外国船を模倣した「富国寿航」と号する官船一隻を製造して、これに乗り組ませた。同船は延宝三年閏四月五日に下田港を出帆して、同月二十七日に小笠原島に到着した。

それから一ヶ月余り滞留して、物産や地味などを調査し、異草奇木を

採取し、その地に大神宮をたて、また鶏数羽をはなつて再渡の計画をたて、その年の六月五日に出帆して、十二日に下田に帰航し、その状況を具申したが、いかなる障害があつたのか、再び何の沙汰もなかつたので、開拓のこともそのまま中止されてしまった。⁶⁾

このように幕府は、1675年、小笠原諸島に調査隊を派遣したが、外国の文献にも、この島を上陸探査した記録は1824年まで見当たらず、これが歴史上、国家による最初の調査となる。この調査報告書をもとに、幕府はこの島を「無人島」と決め、その後幕末に欧米との領有権問題が起り、小笠原島という名称が日本と小笠原諸島の歴史的関係の長さという点から有利とみたのであろうか、あらためて利用するまでの正式名称であった。その後、1785年、林子平が、島谷一行の報告をもとに、『三国通覧図説』を著し、農業による島の支配を勧めたものの、日本政府は100年ばかり何ら行動することはなかつた。その間、小笠原諸島は様々な国際的体験に遭遇することになる。

外国では3人の人物が「無人島」を紹介していた。長崎出島のオランダ商館に医師として滞在していたエンゲルベルト・ケンペルが1727年に『日本誌』を著わし、小笠原諸島は人がいない島という意味で「ブネ・シマ」と呼ばれた、と言っている。ケンペルの『日本誌』から90年後の1817年、フランスの東洋学者アベル・レミューザは、フランスアカデミーの機関誌に小笠原諸島を「日本の地図から抜粋したBONIN諸島または無人島の地図」という題をつけて紹介した。同じ頃、ドイツの東洋学者ハインリッヒ・クラブロートも、日本の書物の抄訳を学術誌に発表している。彼は、その書物をロシアのイルクーツクで、新蔵という日本人から手にいれた。新蔵は1782年に遠州灘で遭難し、ロシアに漂着したが、病気のために帰国を諦め、イルクーツクで日本語学校の教師をしていた。クラブロートによると、新蔵は「無人島」をムニンシマと発音しており、彼の抄訳では、小笠原諸島をムニンと称した。レミューザ、クラブロートが抄訳した書物はいずれも林子平の『三国通覧図説』だった。⁷⁾

2. イギリスの小笠原諸島関与

18世紀半ば以降、幕府は迫り来る外国船の脅威にさらされていた。ロシアはカムチャッカから千島列島沿いに南下を始め、北太平洋沿岸で植民・開拓事業を推し進めていた。北辺の防備を急ぐ幕府に対し、次は南方からイギリスの脅威が迫ってきていた。イギリスとフランスのヨーロッパにおける覇権争いであったナポレオン戦争の余波がアジアにも及んだ。オランダ本国がフランスの支配に屈すると、イギリスは東南アジアのオランダ植民地を次々に占領し、その勢力をアジア海域まで着々と拡大した。

19世紀になり、欧米の船舶が太平洋で頻繁に航行するようになり、小笠原諸島が無人島であり幕府が放置したままであったことから、イギリスが領有宣言し、続いてアメリカのペリーが法制度を敷き領有宣言するなどのことがあって、小笠原諸島の所属は日本、イギリス、アメリカの問題となった。日本では、北はロシアとの間に樺太が、西南に清国との琉球という国境・領土権の問題に直面していた頃である。小笠原問題に直接関与したのはイギリス、アメリカで、この両国の互いの牽制が最終的に日本に有利に働いたといつてよい。

イギリスと小笠原諸島の関係は、当時のイギリスと中国清国政府との関係を背景としており、この島の占領計画は政府レベルで論議されたが、小笠原諸島の所属問題がペリー提督によって国際化する頃は、イギリスはアヘン戦争後の南京条約によってすでに清国から香港を割譲し、広東や上海など5港を開港させていた。小笠原諸島が日本帰属と国際的に最終的に認められるいきさつには、英米の極東政策の思惑が大いに影響していたといつてよい。

田辺太一によると、小笠原諸島と西洋の接触は次のような経過を辿っている。

西洋諸国で、この島のあることを知ったのは、一八一七年（文化十四年）であると、ある書物に書いてあるが、その発見者については記していない（この島の住人から聞くところによると、はじめブロッピス島と唱えたが、これはスペイン語であるという。そこで、初めて発見したのは、スペイン人であったかと思われる）。

ところが、一八二七年（文政十年）に英国の測量艦ブロスサム（ブラッサム号）の甲必丹^{カピタン}（艦長）ビーチがこの島にきて、港湾の深浅などを測量し、当時の天文台の首長の名をとってフランシス・ベリー島と命名し、これを英国の所領として、その理由を銅版にほり、樹幹に釘づけして、国旗をたてたと伝えられているので、当時すでに漂着者が住んでいたことも考えられる（世に出ている地図には、この新しくつけられたベリーの名は用いられておらず、ボニン群島としるしている。これは住む人がいないので、わが国で無人島とよんでいたのを転訛したものであり、ベリーの名はただ母島だけにのこっている）。アメリカの流民セイボレがこの島にきて耕墾をこころみたのは一八三〇年（天保元年）であるが、彼は自分の来る前に住民はいなかったといっている。⁸⁾

現在知られているところでは、小笠原諸島への西洋人による最初の訪問はアメリカ人とイギリス人の捕鯨船によるものである。アメリカの船長コフィンが1823年に母島を訪れ、合衆国領土と宣言した。1825年にイギリスの捕鯨船サブライ号は父島に寄港し小笠原列島がイギリス領土であることを宣言している。16門の大砲を備えたイギリスのスループ型帆船ブロッサム号の船長ビーチは、1827年6月9日に父島港に入港し6日間滞在した。ビーチ船長は再び列島をイギリス領とし、彼の主張を証明することを刻印した銅板を島の木に打ち付けた。さらに小笠原諸島の海図を作成し、当時のイギリスの人物にちなんで、南北の島々をそれぞれパリーとベイリー、中央部の三つの主要な島をステイブルトン、バックランド、ピール、ピール島の港はポートロイドと呼んだ。

19世紀前半、イギリスは、世界経済の覇者としての地位を堅固なものにし始めており、急速に東へと進出し、中国をはじめとするアジア諸国をいっそう強力に世界市場の中へ組み込もうとしていた。しかし、中国との摩擦により貿易は改善されず、広東、澳門などにおけるイギリス人の地位は脅かされ、中国沿岸に安全な根拠地を構えることが早急の課題とされた。そこで、イギリス政府は、「小笠原諸島の領有こそ対支関係の硬塞よりイギリス人を救ふ安全なる避

難地たらんとみたのである。」⁹⁾

イギリスの東印度艦隊は、1837年8月に軍艦ローレイ号を小笠原二見港に派遣した。ローレイ号の小笠原視察の結果はその年の12月の「チャイニーズ・レポジトリー」誌に「支那との貿易—ボニン諸島占領により招来する若干の利益につきイギリス公衆に寄せる書翰」として掲載され、ひろく注目を集めた。

論文の筆者は、一八二七年六月プロサム号の小笠原島に到ったときに乗組み小笠原島の一に歩を印した人で、当時を回想して『この島に於けるより以上の興味、若くはより以上の教示を受けた四日を未だ過したことはない』と云っている。彼は、はっきりと小笠原島が『イギリスに所属する島で、それは正式なる占領に據くのみでなく十年以上その島の—にイギリス人が居住したといふ事態によってである、これ吾人に先占より生ずる名目をこの島に與へ、この名目は国際法により有効と尊重されるものである』といひ、然らばイギリスの領土とするとき小笠原島が如何なる利益を有するかの問題に対し、『自分の提案は農業植民地としてでなく実に商業根拠地としてである』と答へ、それを更に次ぎの数項に分って説いた。第一に、『ボニン諸島の琉球・日本・支那及び台湾への近接より生ずる利益、それによりすべてこれらの国より来る船舶に容易に出入する一地点を與へられる、外国人とこれらの国人との間に、又従ってこれらの国人相互間に容易なる交通を増進するところの環境が與へられるであろう。第二に、『これらの諸島の一は、宗教的學術的性質の諸施設をなすに適當なる地点たるであろう、そこにて外国人はあらゆる種類の教授を受け、そこより周囲の諸国民の進歩のために書物の刊行が行はれるであろう。』第三には、『現在支那に居住する商人は、この地を容易なる避難所として見出すであろう。いつにても広東の官憲が貿易の進展を阻碍せんと考へたとき、在支外国商人はここにその商業的画策の遂行のため退避することができるのである。』第四に、『ここは、宗教學術、政治的自由の感情の勢力が圧倒的潮流のうちに放射される焦点た

るであろう。』第五に、『一の貯蔵庫が東西より来る船舶の修理修復に必要な品を供給し、そしてよりよい機会の到来まで積荷の不適當なる貨物をこれに揚陸せしめ出来得る限り遲滞なく残余の航海を遂行せしむる地となろう。』すべて右に挙ぐるところの諸点は、当時のイギリス人の支那に於ける地位と対照して考へられねばならぬのであって、広東と澳門に閉じこめられたイギリス人が抱懐した欲求がここに小笠原島に対して投射されているのである。ローレイ号の艦長と同様にレイも亦、小笠原島が日本領土たることに夢想だにめぐらさず、ただ考慮を費やすのは、これが占領が支那に於て如何なる影響が惹起するであろうかということであった。即ち、『支那帝国よりかやうに近距離にある島嶼に植民するが如き出来事の報は、北京朝廷にまた支那全土に與へるセンセンションは大なるものあるべく、今日吾人に対しては尊大の調子とは全く異なるもので待遇されねばならないであろう』と怖れを述べている。レイのこの論文で表明した見解は、云ふ迄もなく在支イギリス人多数に共感されるものであったこと疑ひない。¹⁰⁾

このように当時、イギリスにとって、小笠原諸島は、イギリスと清国との地位と対照して考えられ、中国沿岸の商業上・軍事上・文化上の重要な根拠地になるだろうと思われていたのであった。しかし、アヘン戦争により、イギリスにとって小笠原諸島領有の意味は減じてしまった。その後、ペリー提督の領有宣言を知るにおよんで、英米の政治的駆け引きが新たに起こる。

3. アメリカの日本開国の目的

アメリカではカリフォルニアの金鉱発見によって西漸運動がいっそう活発になり、さらには国内産業にも変化が起り、国民の関心が太平洋、アジアへと向けられるようになっていた。建国の頃のアメリカ経済は、綿花、タバコ、小麦、トウモロコシ、食肉などをヨーロッパに輸出し、ヨーロッパからは綿製品、毛織物、金属製品などを輸入することによって成り立っており、基本的にはヨー

ロッパへの原料供給国であり農業社会であった。ところが、19世紀前半に大きく変化し、工業革命が本格化していた。産業の工業化にともない、アメリカが必要としたのが石炭と鯨油の確保であった。それまで水力を利用した紡績業が主要な製造業であったが、鉄道網の拡張によって内陸部で産出する石炭を利用することができるようになった。

このような農業社会のアメリカが大きく変化したのは、一九世紀前半の五〇年間であった。人口は、五〇〇万から二三〇〇万人まで五倍弱に大膨張を遂げた。国全体の人口が増加する以上に、アメリカの変貌に大きな意味を持っていたのは、都市部の人口増加であった。一九世紀の初頭わずか六万人の人口しかなかったニューヨークは五〇万人を越す大都市に変化していた。フィラデルフィアも四〇万人を超える大都市へと変貌した。アメリカの場合、工業革命が本格化するためには、広い国土に分散していた資源や労働力を集中できるように、「距離の克服」をすることが非常に重要であった。交通革命は、アメリカの場合には工業革命の結果ではなく、工業革命の前提であった。

例えば、アメリカの紡績業は一八四〇年代までは動力源として水力を利用してきたが、鉄道の導入によって内陸部で産出する石炭を利用することができるようになった。それまでは、石炭の輸送にかかる費用が余りに高価であったために、水力との競争に勝てずじまいからである。こうして紡績業はアメリカの工業化の先導役として、戦略的に重要な地位を占めるようになったのである。五〇年代までには、アメリカでは紡績業をはじめ、皮革・家具・石炭・楽器・機械・アルコール飲料・毛織物など多くの工業が、大都市やその近郊に立地するようになった。……このように日本遠征隊を送り出したアメリカの社会は、農業社会から工業社会への大転換の最中であつた。¹¹⁾

鉄道による交通革命が動力源としての石炭利用を容易にし、工業革命を引き

起こした。また、鯨油は石鹼の材料、製革用油、照明用、燃料用や機械の潤滑油として必要とされ、そのため捕鯨業が当時太平洋において盛んであった。皆村武一によるとその様子は次の通りである。

一八五一年一二月には、アメリカ海軍から上院へ日本遠征計画についての報告がなされていた。その報告によると、アメリカにとって捕鯨業（捕鯨業は、アメリカ東部で勃興しつつあった産業資本が二四時間操業するための燃料用の捕鯨油を得ることが目的であった）は非常に重要である。たとえば、一八四九～五〇年の二年間で、この地域での捕鯨から得る収益は一七四一万ドルを超え、出航した船は二九九隻、乗組員数八九七〇人に及んだ。以上のほかにも、多数の漁民がこの地域で捕鯨業にたずさわっており、アメリカと東洋との貿易は捕鯨収益と比較するとそれほど大きくない、という。¹²⁾

アメリカが日本の開港・開国に躍起になったのも、工業化というアメリカ社会の変化によるアジア市場開発の必要があったからである。その象徴とも言えるものとして、この時期のアメリカとイギリスの蒸気船の開発競争があった。

この時期のアメリカの可能性を体現したのが、イギリスの船会社であるキューナード汽船（正式名称は、イギリス・北アメリカ郵船会社）に挑戦し、大西洋の最重要航路だったニューヨークとリバプール間に四隻の巨大な蒸気船を走らせたコリンズ汽船（正式名称は、ニューヨーク・リバプール郵船会社）である。いずれの会社も「郵船会社」であることに注目していただきたい。イギリスとアメリカの政府は、国策として郵船会社に莫大な補助金を出していた。

コリンズ汽船と合衆国郵政長官との契約は、キューナード汽船が一八四八年から開始したニューヨーク＝リバプール航路で、キューナードよりも速い船を、年間二〇往復させること。そのためには二〇〇〇ト

ン以上、一〇〇〇馬力以上の船を五隻建造して、しかもこれらの船は第一級の軍艦としての軍務に耐えられるものでなければならぬとされた。こうして一八四九年に進水したアトランティック号(二八四五トン)を皮切りに、最大にして最高速、最強にして最も賛美を尽くした蒸気船群がアメリカに誕生した。コリンズ汽船の船は、政府との契約によって一種の軍艦でなければならなかった。そのため、艦船の建造には政府も直接指導にあたった。その政府側の責任者が、ペリー提督であった。¹³⁾

この時期、北西太平洋において蒸気船による社会的・経済的交通網の開発が展開されていた。ところが、インド洋や太平洋地域には、当時、石炭の産出はほとんどなかったため、この地域を航行する蒸気船のためには、アメリカ東海岸かイギリスのウェールズから運ばなければならなかった。その蒸気船の燃料としての石炭の補給が日本に開港・開国を迫るもっとも差し迫った理由であった。さらに園田英弘によると

ウェブスターは、日本遠征隊に与えた「訓令」(instruction)の冒頭で次のように述べている。「外洋を航行する蒸気船航路の最後の輪が完成される日は近い。中国・東インドからエジプトまで、そして地中海や大西洋を通過して、イギリスやそれから再びわれわれの祝福されたこの偉大な大陸の他の部分まで——文明が拡大していく限り、わが国やその他の国の蒸気船は情報や世界の富や幾千もの力者を運ぶのである。」ここで述べられている「蒸気船航路の最後の輪」こそが、大圏航路を使って結ばれるはずの、北太平洋航路であり、この航路上にあったのが鎖国中の日本であった。そしてその日本には、たんなる地理上の位置を超えた重要な価値があった。ウェブスターは言う。「万物の創造主が、人類という家族の利益のために日本列島の地中深く置いておかれた贈り物」——つまり石炭である。……「石炭は蒸気船の航海に翼と生命を与える。またそれゆえに地球のすべての部分を結び付ける。石炭はアメリカ人が最

も大きな欲望を持っていると告白する鉱物である。まさしく日本遠征を企画した主要な目的は、石炭を皇帝の臣下から買えるように許可を得ることである」……一八五二年、ルイジアナ選出の上院議員トーマス・アレンは、ミズーリー歴史学協会の講演で「大圏航路、日本はこのセントルイスと広東とを結ぶハイウェイの上に位置する」とした上で、出発したばかりのアメリカの日本遠征の目的を次のように述べた。「(アメリカは)カリフォルニアから中国への蒸気船航路を早期に開設することによって、この世界をとりまく偉大な鎖の最後の輪を提供することになる。そしてそれは、世界のすべての国々が一つに結び合わされることになる」。さらに続けてアレンは「海上の自由はすべての国民に与えられた権利」であり、蒸気船の時代になった今は、石炭を産出する国ではそれを提供することを拒絶する「合理的な根拠」はないとした。いわば世界は権利として海上自由航行権を持っており、その権利の中には石炭を提供する(つまり売る)義務が含まれるという思想がここには表明されているのである。¹⁴⁾

とあり、アメリカが日本遠征を企画した主要な目的は、「蒸気船の航海に翼と生命を与える」石炭であり、「アメリカ人が最も大きな欲望を持っていると告白する鉱物」であり、「この世界をとりまく偉大な鎖の最後の輪を提供する」のが石炭だった。そして石炭を持つ日本が石炭を提供することは自明の義務と見なされたのであった。

濱屋雅軌によると、ペリーが日本に来る2年前の1851年、アメリカは日本の石炭については、「日本人や、日本に抑留されていたアメリカ人船員や日本語辞典等から収集した情報によって、日本には価格の低い石炭が豊富にあると断言できる」と、その存在を確信していた。¹⁵⁾ 『国史大辞典』によると、日本の石炭業の歴史は、

わが国の石炭の発見は、遠く天智天皇七年(六六八)にさかのぼるとも

いわれ、また伝承では文明元年（一四六九）に三池炭（福岡県）が発見され、寛永年間（一六二四－四四）には高島炭（長崎県）が発見されたと伝えられている。その後、江戸時代は筑豊（福岡県）・唐津（佐賀県）など各地で石炭が発見されるが、その利用は長い間、農民の家庭用燃料に用いられたにすぎず、江戸時代後期から、一部、塩田用に用いられた程度であった。この状況に変化をもたらし、石炭業開発の端緒になったのが、幕末開港による外国船への燃料供給であった。江戸幕府は北海道石炭業開発に外国人技師を導入し、各藩では石炭を藩の専売にするなど、石炭業が注目されはじめた。¹⁶⁾

とあり、石炭の存在は古くから知られていた。ペリー提督の日本遠征に主任通訳官として随行したサミュエル・ウェルズ・ウィリアムズの日記『ペリー日本遠征随行記』には次のような記述がある。

榮左衛門は、石炭の年間必要量はどのくらいか、どこを寄港先として望まれるのか、補給を要する食料の種類は何かと尋ねた。石炭の必要量がどの程度の量になるのか誰もが返答に窮したが、寄港先としては、南方の沿岸に在って、中国、カリフォルニア航路から寄港しやすい場所で、そこで貴国の手持食料で結構だからそれを補給できる港をと回答した。彼は、大部分のしかも良質の石炭は九州Kiusiuで採れるが、日本の産出量は少なく、四国からは採れないと語っていた。この石炭は、かつて提供を受けたロシア人から良質だと評価されていた。¹⁷⁾

1854年、日米和親条約が締結され、アメリカ船の寄港地として伊豆の下田と北海道の函館を開港し、薪水・食糧・石炭等の補給ができるように定められた。『石炭の語る日本の近代』によると、

函館には開港のために函館奉行が設置され、ただちに開港の準備が行

なわれた。開港の当初は外国船に対して、薪水・食糧を供給するのみで、石炭の補給はとくに除外されていた。蝦夷地ではまだ石炭が採掘されていなかったからである。ところが、実際に外国船が入港し始めると、いずれもきびしく石炭を要求し、それに代わる薪材はかなりの量に達した。しかも函館の近隣からはしだいに薪材が得がなくなってきたので、函館奉行はそれに代わるものとしてやむなく蝦夷地の石炭採掘を考えなければならなくなったのである。¹⁸⁾

当時、アメリカは台湾でも良質の石炭が大量に産出されることを知っていたが、なぜ日本の石炭に固執したのか。濱屋雅軌によると次のようにアメリカが最適の港とする上海へのルート上の問題があった。

石炭補給のために台湾に寄港すればコースを大きくはずれることになり距離があまりにも長くなりすぎるし、……日本列島を経由するルートについては、このコースは距離的に最も短く、アメリカの蒸気船が途中で石炭を補給する必要がなく、また石炭の補給や避泊等のために寄港する場合でも、本州の沿岸には蒸気船の寄港に適した場所があるし、……とくに、日本列島の太平洋側を通れば距離的にも最短であり、霧に悩まされることもないとして、日本列島の太平洋側を経由するコースが最もよいとしている。¹⁹⁾

アメリカの日本遠征には、中国市場を狙ってイギリスに対抗するためという大きな構想があったからであるが、そのためには、記録に残されている以上に、日本で産出される石炭を入手することが早急に解決すべき課題であり、また、アメリカにとって日本は当初から、市場としての価値以上に、中国をはじめとするアジアへの経済的・政治的な中継地として、また大圏航路の途中にある中継地としての方が重要だったと推測される。

既述の通り、アメリカのアジア進出には西方への領土拡大という「明白な宿

命」、つまり、宗教的確信があった。アメリカはアジアに進出する目的が経済的利点を主な動機としている時でさえも、人権、自由、平等、民主主義の拡大といった全体の福利という普遍性を主張しながら、アメリカを善という前提で、イギリスを初めとする他のヨーロッパ諸国を悪と見なした。また、開国されるべき日本や琉球がアメリカの文化・文明の生活様式を受け入れるのは明白なことと疑うことなく、自己の経済的・政治的利益を第一の目的とした外交政策を実践していった。松田智雄は、チャイニーズ・リポジトリイ誌に、1837-8年、数回にわたって連載されたアメリカの対清貿易の匿名論文を次のようにまとめている。

アメリカは四億五千万の人口を有する清国、日本、朝鮮、オランダ領、イスパニア領等、極東に対して極めて重要な使命を擔っている。アメリカの対清関係は一七八四年に開始された許りの新しい関係であって、未だ何等の行掛りをも有たない。アメリカはアジアに植民地獲得の野望無く、他のヨーロッパ諸国の植民史が、「暗黒にして血腥い、」「邪惡と罪惡と殺戮のパノラマ」であり、最も穏和なる表現を用いたにしても、それは武力による占領に他ならぬ。然るにアメリカは之等ヨーロッパ諸国とは全く異質的な態度を採っており、その精神は他国に比して純粹にして高級であって、アメリカ外交の法典は、率直にして名誉ある交渉の集積に他ならぬ。そこで、アメリカの対亞態度は次のように特色を有する。イ、アメリカの政治体制は純粹に民主的であって、教会と国家とは完全に分離せしめられ、アメリカの教会伝道者並びに慈善家は国家の政策によって裏付けられることを必要としない。従って、「汝は先づ民衆を克服する為に牧師を送り、次いで国家を征服する為に軍隊を送るべし、」なる訓令はアメリカ国旗とは無関係である。ロ、アメリカの土壤には有害な物は何一つ成長せず、商人を墮落せしめる様な恐るべき薬品、阿片の如きものは存しないから、対アメリカ貿易を制限する必要は無い。ハ、アメリカはアジアの住民の犠牲を要求するのではなく、其の四億五千万

の民衆に当然属すべきものを阻止する力を除去しようとする。かかる特色を有ちつつアメリカが擔うべき課題は、政治・経済・慈善の三者を正當に相関せしめることにある。²⁰⁾

この論文は、イギリスを初めとするヨーロッパ諸国への対立意識を露呈し、その武力的な植民史を論難し、代わってアメリカのアジア政策の高邁な精神をうたっている。

日本開国の任命を受けたペリーもまたイギリス政府を『併呑』政府と呼ぶことにより、イギリスへの対抗意識をあらわにしている。

世界地図について見れば、大英国はすでに東印度及び支那の諸海湾に於て、最も重要な地点を占有し居れり。殊に支那の海湾に於て然り。

彼等はシンガポールをもって西南の門戸を、他方香港によって東北の門戸を制扼し、ボルネオの東岸ラヴァンの島をもつて中間地点を支配し、これ等の海洋上に於ける莫大な通商を壟断制御する力を有すべく、その価値は船舶噸数三十万噸に達し、運搬船荷一千五百万スターリングを下らざらんと云はる。

幸に日本及び太平洋上のその他の多くの島々は、未だ『併呑』政府に手を触れられずして残れり。而してその或るものは、合衆国にとりて重大となるべき運命を有する通商路の途中に横たはるものなれば、時を移さず十分なる数の避難港を獲得するために積極の方策を採るべきなり。されば余は大いに心せきつ、ポウアタン号及び余に送らるべき他の船舶の到着を鶴首するなり。²¹⁾

このようなペリーについて、松田智雄は、「ペリーは時に五十八歳の年配であつて、生粋の海軍軍人出身の一政治家として、確信的な帝國的膨張論者であり、当時のアメリカの有した東洋政策への一見解の選士であつた。史家デネットが表現した様に、ペリーこそは太平洋の商業的・政治的問題を統一体として見た

最初のアメリカ要路者であって、『其の以前に如何なるアメリカ人も斯く遠大な野心を抱いた者はなく、其後にも僅少であろう、』といわれたことは正当であろう」と論じている。²²⁾

4. ペリー提督の白旗

サンフランシスコ・上海間太平洋横断ルートをアメリカ経済発展の生命線と信じたペリーはルート上の琉球・小笠原諸島は補給基地として最良の位置となり、当然、アメリカの支配下になければならないと考えていた。「帝國的膨張論者」であったペリーは、日本開国の困難を予想しながら、日本への航路上で、本国の海軍卿に次のように武力による開国と沖縄占領を上申しており、その方法は、彼が『併呑』政府と非難するイギリスと大差がないばかりか、アメリカ的な宗教的偽善性を有することは明らかである。

合衆国出発以来余は、余の日本訪問より生ずるならんと思はるる結果についてより十分に省みる閑暇を有したり。又余は未だ見えざる日本政府をして實際上の商議を行はしむることに直ちに成功する機会あるや否やに関し、今尚や、心中疑問を抱き居るとは云へ、而も余は、結局は余の意図する大目的が実現するならんと確信するものなり。

予備行動として、吾が捕鯨船その他の船舶のために一つ以上の避難港及び給水港を、直ちに獲得せざるべからず。而もこれは容易に達成し得ることなり。而して若し日本政府が本島内にかゝる港を許與することを拒否せば、且若し軍隊と流血とに頼ることなくしてはそれを獲ること能はざりせば、吾が艦隊は、先づ最初に日本南部の一二の島内によき港を手に入れ、水と食糧とを獲るに便利なる所に集合地を確立し、而して親切温和なる待遇によって住民を懐柔し、彼等と交友を結ぶやう努力することこそ望ましく、またかく望むことは誠に当然ならん。

……さて吾が軍艦の便利のため及び他の如何なる国民の商船に対する安全なる集合のためにも、それ等の島嶼中の主要港を占拠するは、厳密

なる道徳律より見て正当とさるのみならず、厳正なる緊要律に基いてしかく考慮せらるべき処置ならんと思ふなり。²³⁾

日本に対するペリーの外交手段は、彼の主任通訳官であったウィリアムズにとっても平和的外交目的を逸脱した「恫喝」行為、「略奪の旅」と思われた。

林から正式に手交された回答書への返書が本日翻訳された〔漢訳、蘭訳〕。ペリーは、日本政府がフィルモアの要請を応諾した——それが、ワシントン政府が勝ち取ろうと期待したすべてであった——ことに満足していたけれども、返書の中で彼は、それは決して自分が希望するすべてではないし、また大統領が意図しているすべてでもなく、「彼の期待を満たさないであろう」と述べた。昨年の書翰〔大統領の書翰〕では一港の要求であったのが、ペリーは今や五港を要求している。また、よい待遇の保証を要望したことが、今や条約締結の要求に改まっている。しかも、もし要求に応じなければと開き直って、「より強大な軍勢と、もつときびしい条件及び訓令」といった、齒に衣着せぬ言葉遣いで恫喝した。日本人は要求に応じたいかもしれないが、おそらく従わないであろう。しかし、なんという矛盾をここでさらけ出したものであろうか。われわれが略奪の旅にやって来たのだという以外に、彼らはペリーの言い分からどんな結論を引き出すことができるだろうか。私にはこのような文書を手渡す情況など、ほとんど見当もつかないが、起草者の考えは疑う余地がない。ペリーは自分自身の地位や名声を高めようとしなれないと同様に、正義や、節操や、故国も念頭におこうとせず、自分の活動欲を日本に対する彼のあらゆる行為によって試そうとしているのだ。さりながら、もし彼らが不安からか、政策からか、海外の友邦から学び、かつ理解を深めようという意向からか、開港に踏みきって、鎖国主義を放棄した暁には、計りしれぬ実益がもたらされるであろうし、民衆はその利益に潤うであろう。また、おそらくは国家の基盤もそれによって、いっそう強

固なものとなるに違いない。それでも私は、今日作成したこんな文書は軽蔑する。これではみずからその目的を覆す結果を招くことにもなりかねない。たしかにこれは起草者に対する評価を低下させるものだ。²⁴⁾

ウィリアムズの言う恫喝はアメリカ側の資料には残されていないが、その具体的内容は『大日本古文書』など日本側の資料には記録されている。²⁵⁾ ペリーの強烈な自尊心と自己中心主義が採らせる外交手段は、独立国家同士の対等な平和的外交を逸脱させるものであり、さらに白人至上主義とアメリカの特異な宗教が生み出した強烈な選民意識とが相俟った人種差別的な外交手段であったと考えられる。三輪公忠によるとペリーの日本開国の際の外交手段には次のような事実があった。

ペリーといえば「黒船外交」として記憶されているが、ペリーがこの「威嚇外交」の手段として幕府に白旗を二枚贈っていたことはあまり知られていない。それには「どうせあんたがたは戦争がしたいんだろう。だが勝つ見こみはないよ。だから和を講じたいと思ったら、その時はこの白旗を掲げよ」とのメッセージが添えられていた。こうして彼は日本開国の目的を早期に達成しようとしたのである。²⁶⁾

つまりいずれにしろペリーは、この「第四の書翰」—対米戦には必ず敗れるから、その時はこの白旗を掲げて和を乞え、というメッセージは自分の個人的な記録『遠征日記』からも、公式の報告書としての『遠征物語』からも削除していたのである。

なぜであろうか。

まず考えられることは、「白旗」うんぬんの手紙は、和親開国、そして通商条約に到るまでの外交目的達成のための手段の一つに考えられたもので、その威し、という文書の内容からいって、開国という、さし当てる目的が達成されたうへは、かえって姑息な手段となり、記録に残すことがはばかられた。しかもそのような威嚇的行為は大統領命令に反す

ることであった。²⁷⁾

三輪はそれを「実弾発射すれすれの『究極』の威嚇であり」²⁸⁾、また、その屈辱的行為はときに日本人の中にアメリカへの復讐心となって現れてくるものであったという。確かにペリーの採った手段は、大統領命令に反することであったが、しかしそれ以前の北アメリカでのインディアンに対する行為やメキシコからのテキサス割譲と併合、その後のキューバやフィリピン、ハワイでのアメリカの外交手段、つまり、「片手に聖書、片手に棍棒」的な手段をもって外交政策を推し進めるアメリカ特異の帝国主義的手段と変わらないものである。アメリカの政策は、ヨーロッパの他の諸国のそれよりも、より道徳的であり公平無私であって、アメリカの人権、自由、平等、民主主義といった原理は人類の原理でありどこまでも広がってゆかなければならないとアメリカの政策と普遍的正義を一致させるが、それは単に国家的利益と普遍的正義の同一視を表明しているにすぎず、アメリカ特有の偽善者的発想法である。

5. ペリー提督と小笠原諸島

ペリーは太平洋の数カ所に合衆国の補給基地が必要だと言明して、琉球の那覇で石炭貯蔵の交渉に成功してから、琉球諸島全てを合衆国国旗の下に置くことを提案している。彼は日本の開国・開港と併せて小笠原諸島のアメリカ支配強化にも即座に取りかかった。F・L・ホークスの編纂したペリーの『日本遠征記』は帰国後手直しされ出版されたものであり、日本やイギリスとの交渉の結果後のものであるから、遠征中の彼の考えや思いは支障のないように表現されていることは否めないが、彼の遠大な構想は窺い知ることができる。彼の小笠原諸島訪問の目的は、「提督は長い間、同諸島が通商上重要であると確信していたので、自分が主となって同諸島を調査したいと思い又カリフォルニアと支那との間に遅かれ早かれ確立されるべき汽船航路上の停泊地としてピール(父)島を勧め度いと思って」訪問したのであった。²⁹⁾ 小笠原諸島の重要性に

ついてペリーが編集者に与えた覚書には、「余が小笠原諸島を訪問したときは、同諸島の横たはる太平洋附近を航海する船舶の集散地点として、殊にこの地帯を航行する捕鯨船の避難港及び供給港をなすところとして、並に日本を經由してカリフォルニアと、支那間に疑もなく遠からず確立さるべき汽船航路上の貯炭所として重要な所なりとの観念を強く抱きたりき」³⁰⁾「余の計画は今後の討議に附せられるべきものなり。余はすでにこの旅行記に於て、同諸島についての記述をなせり。さて続いて同諸島全部に互って繁栄せる植民地を建設せんとする余の計画を述べん」³¹⁾とあり、小笠原諸島の植民地化をねらっていた。

ペリー提督は幕府との交渉前にこの小笠原諸島で同国人のセイヴォリーに会っている。アメリカの流民ナサニエル・セイヴォリー一行が小笠原に来て入植を試みたのは1830年であった。ウィリアムズの『ペリー日本遠征随行記』によると、「ペリー提督は、セイヴォリー氏を海軍の出先機関に任命したり、土地を買い取って処理したり、さらに彼にとって好都合と思われることをしたりして、到着以来、ある種の統治権を行使してきた、と私は信じている」³²⁾とある。ペリーはアメリカ合衆国が小笠原諸島に大いに関心があることをセイヴォリーに説き、50ドルを代価に港に事務所、倉庫、棧橋建設用の1000ヤードの土地の権利を得た。また、セイヴォリー等をアメリカ海軍に所属させ、セイヴォリーを土地の管理者に指命した。ペリーは島民に自治政府を組織することを勧め、その後作られたピールアイランド植民地の規則の内容に大いに関わり、小笠原のアメリカ化をねらった。石原俊によると次のようなアメリカ化がなされた。

続いてペリーは沖縄島から浦賀に向かうに先立って、艦隊に属するブリマス号艦長のケリー中佐に、沖縄島から小笠原諸島へ航行して「合衆国の立場で正式に領有take formal possession of them on the part of the United States」するように命じている (Pineau 1968: 115=1985: 221)。ケリーはこれに従って一八五三年一〇月に父島へおもむき、小笠原諸島の領有を宣言した (小花 [一八五三] 編年不詳)。

この際ペリーの意向に沿って、小笠原諸島にピール島 [=小笠原諸島] 入植者機構Organization of the Settlers of Peel Islandが発足させられ、ピール島入植者協約という名の法が導入された。

……このペリー艦隊の寄港は、小笠原諸島に文明国の名による法を導入し、移住者の間にこれを定着させていこうとした、初めての試みであった。ここでペリーは、小笠原諸島における法の運用をセーヴォリーらに白紙委任せず、(1)アメリカ合衆国の主権のエージェントを自任する海軍の属籍にセーヴォリーを編入した上で、(2)彼をこの島々における海軍のエージェントに任命し、(3)彼に対する「助言と指導」役を命じたスミスに、その後の船舶の出入港についてチェックし報告することを求めている。ペリーが目指していたのは、前章でみたイギリス帝国の関与のあり方とは決定的に異なって、小笠原諸島にアメリカ合衆国の主権の名による一法域を作り上げることだったのである。³³⁾

ペリーのこのような領土拡大政策は、アメリカのアジアでの帝国主義政策の先駆けとも言えるものであっただけに、当時、アジアで最も強力な覇権を享受していたイギリスからの抵抗をまぬがれることはできなかった。ロンドン政府の指示に従って香港駐在貿易監督官ジョージ・ボナム卿は、香港で2度目の日本訪問に備えていたペリー提督を訪ね、アメリカ側の政策の言明を求め、小笠原諸島がイギリス領土であることの共通理解を求めた。しかし、ペリーはイギリスの主権がはっきりと確立されていないこと、最初の発見の経緯とアメリカ移民の数とその影響力の両面から小笠原諸島はむしろアメリカの所有であることをほのめかしながらも、

されど、かゝる事柄は、吾々各政府によってのみ論議さるべきものに外ならず、又余は今各国政府に対して、昨日余等が交わしたる談話を説明せんがために同封するに過ぎず。

ナサニエル・サヴォリーより一片の土地を購ひたることに關しては、

かゝる申し合わせを弁明する義務全くなしと信ずるものなれど、余は躊躇なく、その売買は、厳密に私的性質のものなりと云はん。かく云ふとも礼儀に反することに非ざるべし。

土地の所有権を獲たることについては、自ら利せんとの考を些かも有したるに非ず、正当の目的のために購入したるものにして、貯炭所として適当なる唯一の地点を不法なる投機者に與へざるためなり。然らざれば、彼等投機者は強奪の目的のために、その土地を占有するに至るならん。

さて、余のとれる行動は、唯々、吾が捕鯨船及び早晚カリフォルニアと支那との間に確立さるべき便船用として、北太平洋に避難港及び供給港を獲るの必要を強く確信したるがための動機より出でたるに過ぎざりしことを閣下に断言せん。

この、問題については余は吾が政府より何等特殊の指令に接したるに非ず、而してやがて余は余の行動が、賛成さるるか否かを未だ知らず。

これ等の島々の公認統治権は、その島々の占有と保護を行はんとする国に損害を與ふるのみならん。而してその島々が結局アメリカの支配に帰するか、イギリスの支配に帰するか、又は或る地方政府に帰するかは、それ等の島々の諸港が、避難所と休養とを求むるあらゆる国民を親切に受け容れるために開かるる限り、重要性少き問題ならん。

且つ余は、更に敢て次の如く云はんとす。即ち世界に於ける大便船航路中、未開発の部分を開発するが如き方策を成就するため、能ふ限りの方法にて援助を與へ、かくて全地球を、半カ月毎に一周する交通を確立する手段を提供するは、合衆国並びにイギリスの政策なりと思はると。³⁴⁾

と、ペリーの小笠原諸島での行動は「私的性質のもの」であると弁明し、小笠原諸島が中国とアメリカ大陸をつなぐ北太平洋上の要衝であるから、各国に開放されるべき寄港地であること、大圏航路の要地であることを提案することで

イギリスとの摩擦を避けている。

ペリーが唱導したこの意見はアメリカ政府の承認を得たものではなくペリーの私見の域を出ないものであったが、イギリス政府はこれに動かされた。そこで、イギリスは、ペリーのこの線に沿って、小笠原諸島を世界の通商に開放しようと、アメリカ、フランスの諒解を取ろうとした。³⁵⁾ このようなイギリス側の対応には、奥平武彦によると次のような目論見があった。

イギリス政府が小笠原島領土権に関し、アメリカとともにフランスと諒解の要ありとしたのは、当時欧州に於ける両国の同盟関係が極東にまで及ぼされたからで、時既にクリミア戦争はその戦端を開き、英仏の緊密なる提携は太平洋に於ける協同行動にまで発展せんとしていた。しかしイギリスは極東に於ける問題に同盟国の発言を尊重せんとしたばかりでなく、アメリカに対抗するにフランスとともに行動するを有利であると考へたによるであろう。而してイギリス政府のこの申入は、アメリカの抱懐する企図を牽制し他日に有利なる地位を占めんと欲したのであって、小笠原島問題は直ちに具体的協議に道を開くものではなかった。³⁶⁾

幕府が、小笠原諸島がイギリス、アメリカに注目され、このまま放置すれば領土を失ってしまうという危惧を抱いたのは、1860年に日米修好通商条約本書批准のために派遣された新見正興、木村喜毅、勝海舟などが帰国し、同島の回収を幕府に上申してからであった。小笠原諸島の日本領有を信じる幕末の政府は、1861年末に外国奉行水野忠徳を派遣するにあたり、イギリス、アメリカ両国公使に同島再開拓のため吏員を派遣する旨を通告した。アメリカは在島アメリカ人の既得権の尊重を求めた上で日本の領有をすんなりと認めた。他方、イギリスは既に香港を領有しており、小笠原諸島に固執する特別な理由はないながらも、またクリミア戦争のこともあり、小笠原諸島の港を自由に利用することを条件に、「日本以外のいづれの国の占有よりも日本の領有を以て良しと」³⁷⁾ した。一方、アメリカ政府が最初から小笠原領有を目論まず、ペリー

が小笠原領有を断念した理由については、アメリカがまだイギリスに匹敵する国力を持ちえずモンロー主義路線の半ばであったことと、アジアにおける帝国主義政策の展開において一番の強敵であるイギリスに領有されるよりも、日本領土として承認するほうがイギリスへの牽制になり、その後のアメリカの動きに有利になると判断したものと推測される。

翌年、幕府は八丈島の島民を移住させるなどした。しかし、その同じ月の直前におきた薩摩藩の生麦事件により日英関係の衝突を恐れた幕府は、翌年1863年5月には欧米系島民以外全員撤退せざるを得なかった。³⁸⁾その後、小笠原の領土問題は1876年、明治政府が小笠原の日本領を各国に通達し、反対国がなく、ようやく日本の主権が確立された。

おわりに

19世紀はイギリスを初めとする西洋の列強諸国が帝国主義的膨張策を始めた時期である。帝国主義国家としては新興国のアメリカは中国を初めとする太平洋岸のアジア諸国を、当時盛んであった捕鯨船の補給基地としてばかりでなく、あらたな市場と見なし帝国主義政策をもくろんでいた。1853年ペリー提督が日本に現れ、開国・開港を迫ったときの彼の狙いは何より蒸気船のための石炭の補給であり、琉球、小笠原諸島については貯炭地として地理的に重要な位置にあったからである。ペリーの信念や北西太平洋での一連の動きはそのまま「明白な宿命」のアジア拡大への先駆けとなるものであり、小笠原で遭遇したナサニエル・セイヴォリーを初めとする欧米系島民はペリーの目にアメリカ帝国主義拡大の最前線にいる頼もしいパイオニアとうつつたと想像できる。

注

- 1) 田辺太一 坂田精一訳・校注 『幕末外交談1』(平凡社 1966年)、p. 8
- 2) 同上、p. 8
- 3) 猿谷要 『この一冊でアメリカの歴史がわかる!』(三笠書房 1998年)、p. 131

セオドア・ローズベルト大統領について彼は「片手に聖書、片手に棍棒をもって外

交政策をおしすすめる帝国主義者だった」とある。

- 4) 田辺太一、 p. 222
- 5) 一例として、Office of the Chief of Naval Operations Navy Department, *Civil Affairs Handbook-Izu and Bonin Islands*, 1944, p.33には “The Japanese attribute discovery of the Bonins to Sadayori Ogasawara, possibly a legendary figure.” 「伝説上の人物」とある。
- 6) 田辺太一、 p. 222
- 7) 田中弘之 『幕末の小笠原』（中央公論者 1977年）、pp. 18-23
- 8) 田辺太一、 p. 223
- 9) 奥平武彦 「イギリス外交文書よりみたる小笠原島問題一」国際法学会編『国際法外交雑誌』 第三九卷七号（清水書店 1940年）、p. 9
- 10) 同上、 pp. 17-19
- 11) 園田英弘 「地球が丸くなる時-アメリカの日本遠征-」『季刊アステーション』1997夏号 p. 132
- 12) 皆村武一 『「ザ・タイムズ」にみる幕末維新』（中央公論者 1998年）、p.17
- 13) 園田英弘、 p. 134
- 14) 同上、 pp. 134-36
- 15) 濱屋雅軌 『黒船来航の経済史的背景-石炭関連業界の利益と思惑-』（高文堂出版社 1989年）、p. 28
- 16) 国史大辞典編集委員会編 『国史大辞典』（吉川弘文館 1987年）
- 17) サミュエル・ウェルズ・ウィリアムズ 洞富雄訳 『ペリー日本遠征随記』（雄松堂書店 1970年）、p. 199
- 18) 矢野牧夫 丹治輝一 桑原真人 『石炭の語る日本の近代』（そしえて 1978年）、p.29
- 19) 濱屋雅軌、 pp. 38-39

上海が中国の寄港地として最適の港であることについては同書に次のような記述がある。

「この航路の中国における終点として考えられるのは広東（広州のこと-著者）と上海だけですが、この二つの地点を訪れて両者の条件を比較した私は、上海の方が条件がよいと自信をもって断言することができます。

上海は、カリフォルニアに行くのに最も便利であるばかりでなく、中国のほぼ中心にあるために、貿易上の取引のための貯蔵所としては、広東よりも適しています。私は、確かな筋から、上海の方がアメリカで最も需要の大きい茶の産地に近く、広東より少ない経費で輸入することができるという情報を得ました。上海港が開かれて以来、貿易額は急速に拡大し、やがてこの港は広東への蒸気船航路の中継地になるといことです。」 p. 22

- 20) 松田智雄 「アメリカ対日修交交渉前史」『立教経済学研究』 第四巻一号、1950年、p. 78
- 21) F・L・ホークス 土屋喬雄 玉城肇訳 『ペリリ提督日本遠征記（一）』（岩波書店 1948年）、pp. 228-29
- 22) 松田智雄、p. 88
- 23) F・L・ホークス、(一)、pp. 224-25
- 24) 洞富雄、pp. 214-15
- 25) 同上、pp. 215-16

同書から2例転載すると、

乍序御談話に及候。此節相願候一件〔開国〕御承引不被下候へは、不得止直に戦争をも可致用意に候、若戦争に相成候へは、近海へ軍艦五十隻は留め有之、尚又カリホルニヤに五十隻用意致し置候間、早速申遣し候へは、廿日之程には、百隻之軍艦は相集り候都合に致置候

『大日本古文書』幕末外国関係文書之五』、七十頁

尚又是迄之如くにて御改も無之、船々御救ひ不被下候へは、誠に寇讐之国と可申、寇讐に候へは国力を尽し戦争に及び、雌雄を決し可申心得に而、用意は十分仕居候、我国近来隣国之メキシコ国と相戦ひ、国都迄も攻取候事に御座候、貴国も事に依り候へは、右様可相成も雖計候、御勘弁可被成儀に存候

『幕末維新外交史料集成』 第三巻、 四八頁

- 26) 三輪公忠 『隠されたペリーの「白旗」』（上智大学 1999年）、p. iii
- 27) 同上、 p. 23
- 28) 同上、 p. 27

白旗について同書から『大日本古文書』の記録を2例転載すると、

六月九日(?) 米国使節ペリー書翰 我政府へ 白旗差出の件

○町奉行書類ニハ、初メニ「亜美利加極内密書写」ト題ス、高麗環雜記ニハ、初メニ「北亞墨利加ヨリ差越候書翰九通之内、此一通ハ、諸大名御旗本ニ至ル迄、披見 御免無之書面和解」ト題シ、末ニ「右ハ御小性久留氏日記ニ有之候ヲ極秘写取候事」ト附記ス、

先年以來各国より通商之願有之候所、国法を以違背に及ふ、元より天理にそむく之至罪莫大なり、然は蘭船より申達候通り、諸方の通商是非に希ふ非を、不承知に候は、干戈を以天理に背く之罪を糺し候に付、其方も国法を立て防戦いたすべし、左候は、防戦の時に臨み、必勝は我等に有之、其方敵対成兼可申、若其節に至り和睦を乞度は、此度贈り置候所之白旗を押立へし、然は此方の炮を止め艦を退て和睦いたすべし、と云々、

○高麗環雜記ニハ、末文「艦ヲ退ケ和議可致旨申趣旨之和解ニ有之」トアリ、

(町奉行書類所収外国事件書 高麗環雜記)

東京帝国大学文化大学史料編纂掛編纂『大日本古文書・幕末外国関係文書之一』、一九一〇年、二六九—二七〇頁

○嘉永癸丑浦賀一件数条ニ、左ノ一文ヲ載ス、参考ノ為メ、茲ニ収ム、
一 亞墨利加国より贈来る箱の中に、書翰一通、白旗二流、外ニ左之通短文一通、
皇朝古体之辞 一通 前田夏蔭読之
漢文 一通 前田肥前守読之
英咭喇文字 一通 不分明(※ 原文の「英」には口偏がある)

右各章句の子細は、先年以來、彼国より通商願有之候処、国法之趣にて違背に及、殊に漂流之族は、自国之民といへ共、撫卹せざる事天理に背き、至罪莫大に候、依ては通商是非々々希ふにあらず、不承知に候へし、此度は時宜に寄、干戈を以て、天理に背きし罪を糺し、其時は、又国法を以て、防戦致されよ、必勝は我にあり、敵対兼可申歟、其節に至て、和降願度候は、予め贈る所の白旗を押立示すへし、即時に炮を止め艦を退く、此方の趣意如此、

東京帝国大学文化大学史料編纂掛編纂『大日本古文書・幕末外国関係文書之一』、

一九一〇、二七〇頁

- 29) F・L・ホークス、(二)、p. 138
 - 30) 同上、p. 142
 - 31) 同上、p. 143
 - 32) 洞富雄、p. 69
 - 33) 石原俊 『近代日本と小笠原諸島』 (平凡社 2007年)、pp. 151 - 52
 - 34) F・L・ホークス、(三)、pp. 96 - 97
 - 35) 奥平武彦、p. 46
 - 36) 同上、p. 48
 - 37) 同上、p. 52
 - 38) 田中弘之校訂・解説 『幕末小笠原日記 菊池作次郎御用私用留』 (緑地社 1983年)、p. 250
- 対外関係史総合年表編集委員会 『対外関係史総合年表』 (吉川弘文館 1999年)、p. 936