

一外国人が見た開国日本

——アレクサンダー・ハーバーシャムの航海記より——

An American Naval Officer and the Opening of Japan

後藤 敦史*

GOTO Atsushi

The purpose of this paper is to find out the characteristics of foreigners' feelings about Japan immediately after the opening of this country in 1854. In 1855, Alexander Wyly Habersham, the first lieutenant of the U. S. Navy, visited Shimoda and Hakodate, which were opened for the provisioning of ships by the Japan-U. S. Treaty of Peace and Amity in 1854. Habersham belonged to the North Pacific Surveying Expedition, and he published his logbook, "My Last Cruise," in 1857. This book shows us that Habersham visited Japan with high hopes, but ultimately ended up being greatly disappointed. He claimed that Japan had not ended her policy of seclusion and criticized the Japanese government for disregarding the treaty. Such disappointment with Japan as Habersham expressed would influence American diplomatic policy towards Japan, and lead to the conclusion of the Japan-U. S. Treaty of Amity and Commerce in 1858.

キーワード：北太平洋測量艦隊 (North Pacific Surveying Expedition), 開国 (the Opening of Japan), アレクサンダー・ハーバーシャム (Alexander Habersham)

はじめに

1850年代における日本の「開国」以降、外交官や通訳、商人、あるいはその家族など、多くの欧米人が日本を訪れるようになった。彼／彼女らの中には、日本滞在中の記録を日記に書き残したり、それをもとにした滞在記を刊行した者もいる。それらの史料は、幕末・維新时期における日本の政治や外交、あるいは社会、文化などの諸側面について、日本国内の史料だけでは明らかにし得ない多くの事実を示してくれるという点でも重要な史料といえる。これらの外国人が残した多くの史料をもとに、すでにさまざまな研究成果が発表されてきた¹⁾。

このような欧米人の来日は、1854年3月31日（安政元年3月3日）に締結された日米和親条約の締結を契機としている²⁾。日米和親条約自体は通商の規定を伴

った条約ではないが、アメリカ人やその他の条約国の人々が新たな商売を求めて開港地の下田や箱館に来航し、中には条約締結国以外の外国人も来日していた。

条約の交渉が行われている時期に日本を訪れた外国人の体験談として、まずは日米和親条約の、一方の当事者側であるペリー艦隊の記録があげられる。同艦隊の大部の遠征記録に加え³⁾、ペリー本人の日記や⁴⁾、通訳として乗艦していたサミュエル・ウィリアムズの記録などが有名であろう⁵⁾。また、1853年に来日したロシア使節プチャーチンの書記官をつとめた作家ゴンチャロフの航海記も知られている⁶⁾。

一方、日米間の条約締結がなされた直後に来日した外国人の記録については、どうであろうか。有名なものとしては、海軍伝習のため長崎に滞在したオランダ人カッテンディーケの記録や⁷⁾、ハンブルクの商人リュドルフの日記があげられる⁸⁾。しかし、日米和親条約の当事者

*大阪観光大学国際交流学部

であるアメリカ人の記録は、あまり知られていない⁹⁾。そもそも、条約締結の報をうけ、多くのアメリカ人が来日したのであるが、彼／彼女らの中で自身の体験記などを刊行した者が少ないのである。

しかし、開国直後の日本を訪れた外国人の体験や、それにもとづく「日本」観などを検討することは、それ以後、否応なく欧米諸国を中心とした近代世界秩序に巻き込まれていく日本の、初発の国際条件を考察する上でも重要な作業といえるであろう。とくに、開国の直接の契機をつくったアメリカ人たちの、開国直後の体験を分析することは、その後の通商条約締結にいたる過程を再検討することにもつながるはずである。

このような中において、アメリカ海軍の士官であったアレクサンダー・ハーバーシャムが自身の航海日記をもとに執筆・刊行した『マイ・ラスト・クルーズ（私の最新の航海記）』は、開国直後の日本における彼自身の体験談が描かれた貴重な史料である（以下、本稿では『クルーズ』と略記する）¹⁰⁾。ハーバーシャムは、1855年5月、北太平洋測量艦隊の一等少尉（*first lieutenant*）という立場で下田および箱館に來航した人物であり、『クルーズ』には、開国直後の日本の役人層とのやり取りや、あるいは一般の人々との交流など、興味深い話題が豊富に詰まっている。しかしながら、日本においては、ハーバーシャムの名も、また『クルーズ』の名も、ほとんど知られてはいない。

そこで本稿では、ハーバーシャムおよびその著『クルーズ』の紹介も兼ねながら、それらを手がかりに、1855年という開国直後の日本において彼がどのような体験をし、それがどのような対日観につながったのか、という点について考察を行うことを課題とする。その上で、開国直後のアメリカ人の体験が、その後のアメリカ本国の対日政策などに与えた影響について展望を示すことを目指したい。

1. ハーバーシャムと『マイ・ラスト・クルーズ』

まず、本稿の主人公ともいべきアレクサンダー・ハーバーシャムの経歴から確認をしていきたい。

ハーバーシャム（Alexander Wyly Habersham）は、1826年にニューヨークで生まれ、1841年、士官候補生としてアメリカ海軍に入隊した¹¹⁾。入隊後、ジョージアの海軍兵学校で学び、1848年に卒業している。その後、沿岸警備に従事していたが、1852年8月、北太平洋測量艦隊の派遣が決定され、ハーバーシャムは同艦隊

に所属することとなった。

この測量艦隊は、海図が十分に作成されていなかった中国近海からベーリング海、および北極海にかけての海路の測量・探査を目的として編成された艦隊である¹²⁾。司令長官に任命されたカドワレイダー・リングールドの指揮の下、準備が進められ、1853年6月11日にノーフォークを出航した。艦隊は、旗艦ヴィンセンス号、ジョン・ハンコック号（艦隊の中で唯一の蒸気艦）、ポーポイズ号、フェニモア・クーパー号、そして補給船のジョン・ケネディー号という5隻から構成されていた。

ハーバーシャムが乗艦したのは、ケネディー号である。この船で測量事業に従事しながら、彼ら一行は喜望峰経由で香港へと進んでいった。詳細は後述するが、1854年8月、香港で司令長官がリングールドからジョン・ロジャーズに交代となり、それに伴い、ハーバーシャムはハンコック号への移乗を命じられた。彼はこのハンコック号に乗って、1855年5月、ヴィンセンス号とともに下田に來航する。その後、ハンコック号は日本列島の太平洋岸側を測量しながら北へ進み、途中箱館に寄港した後、ベーリング海および北極海の測量を実施し、1855年10月にサンフランシスコへ到着、その任務を終えた。

測量艦隊での任務を終えた後、ハーバーシャムはフィラデルフィアの海軍工廠で勤務し、1857年には東アジア艦隊のポーハタン号への乗艦を命じられた。この同年の3月に、彼は測量艦隊における航海日記をもとに『マイ・ラスト・クルーズ』を刊行した。

このように着実に海軍での経歴を積んでいたハーバーシャムは、1860年5月、海軍を辞し、商売のために日本へ移住する。測量艦隊での日本訪問と、この日本移住が具体的にどう関係しているのか、という点は不明であるが、彼は日本の茶をアメリカに向けて輸出するという貿易業に従事した。しかし、その日本滞在期間は短く、翌1861年にはバルティモアに戻っている。それはまさに南北戦争開戦の時期にあたり、ハーバーシャムは「南部連合の支持者」として、1861年末から約5ヶ月間、拘束されたという。南北戦争終結後は、茶の貿易や缶詰製品の事業にたずさわり、1883年に亡くなった。

以上がハーバーシャムの大まかな経歴であるが、続いて、彼が1857年に刊行した『クルーズ』について確認していきたい。

全部で507頁にもものぼる同書は、24章から構成されている。序言においてハーバーシャムは『クルーズ』の刊行について、「これらの事業が達成される中で、我々

がどこへ行き、何を見たのか、という点をただ示すこと」が目的だと述べている(6頁)¹³⁾。また、その内容は、「艦隊の数船で仕事をしていた中での、個人的な観察にほとんど限定されるものではあるが、厳密に事実即した」内容であり、「私もそのほとんどに加わっていた危険や冒険による高揚感に多少は影響されているものの、正直を旨とし、不正確な印象を与えるようなことは全く意図していない」という(同上)。

以上の特徴を有する『クルーズ』では、彼が立ち寄った様々な地域の様子や、そこでの「危険」、「冒険」が、彼のユーモアも交えながら生き生きと描かれている。もちろん、文学作品としてではなく、歴史的史料として同書を利用する場合には、このような彼の修辞表現などは差し引いて考えなければならないであろう。また、おそらくは記憶違いによる事実の誤記・誤認も時に見られ、この点にも注意が必要である。それでも、日本はもちろん、同書で紹介されているそれぞれの地域の、19世紀当時における社会や文化などの実態を検討する上で、『クルーズ』が重要な史料であることは間違いない。

なお、日本については、下田に到着する第11章から、蝦夷地近海の測量を終えてオホーツクへと出発する第16章までが割り当てられている。後述するように、日本の滞在は約5週間に及んだ。それに対し、香港や上海を拠点として、中国近海にハーバーシャムは1年近く滞り、『クルーズ』では第7章から第10章までが同地域での活動に関する記述となっている。滞在期間に対する記述の分量から考えれば、日本体験に関する記述が最も多い。この点からも、ハーバーシャムにとって日本での経験が大きな印象を与えるものであったということが推測できるであろう。

2. アメリカ北太平洋測量艦隊の来日

(1) 北太平洋測量艦隊が日本に来航するまで

1853年6月に北太平洋測量艦隊がノーフォークを出航したその約1か月後、日本へ派遣されたペリー艦隊が浦賀を訪れた(1853年7月8日)。ペリーは、日本との条約締結に並ならぬ決意を抱いていた。それは、指揮下の艦船をすべて日本に集結させたことにあらわれている。その結果、艦隊が日本に移動した1854年1月の段階で、香港・広東の近海には、備船クイーン号を除いて軍艦が不在という事態まで生じることとなった¹⁴⁾。

しかし、当時清朝内部では、太平天国の乱が生じており、香港や広東に在住する外国人たちの間で、治安悪化

に対する不安が高まっていた。このような状況の中、1854年3月から5月にかけて、アメリカ北太平洋測量艦隊の艦船が続々と香港へと到着した。この測量艦隊の香港到着をうけ、1854年6月5日、広東在住のアメリカの商人たちは測量艦隊司令長官リンゴールドに、アメリカ人の生命・財産の保護を要請したのである¹⁵⁾。

ハーバーシャムの乗るケネディー号は、ハンコック号、クーパー号とともに、1854年1月10日から5月15日にかけてガスパル海峡の測量を実施し、それが終了した後に香港へ向かった(74-79頁)。しかし、香港到着後、ケネディー号は「船体が腐っている、つまりまったく使い物にならないということが判明した」(115頁)。ポーポイズ号も同様の状態にあり、両艦船は大規模な修理に入ることとなった。このように艦船が大規模な修理を要するという状況も相まって、リンゴールドは測量艦隊の事業の中断を決め、アメリカ商人たちの要請をうけて中国近海の護衛に当面従事することにしたのである。

この頃から、艦隊の士気が乱れ始めた。おそらく、時間を持て余すようになったことが原因であろう。ポーポイズ号では、4月の時点で、「数人の例外をのぞいて」酒に溺れている状況であったという¹⁶⁾。加えて、リンゴールド自身が断続的な高熱に襲われ、指揮がとれない状態となった。このような中、1854年7月23日、香港に姿をあらわしたのが、同年3月に日本との条約締結に成功したペリー提督である¹⁷⁾。この後の動きは、ハーバーシャムによって次のようにまとめられている(115頁)。

その間、ペリー提督が名高い日本への航海から戻ってきた。彼は「北太平洋艦隊」で起きている事態について、何らかの行動をとることが求められていると実感した。我々の艦隊は、ペリー提督からは独立した別個の艦隊である。しかし、ペリー提督がその時点で最上官であったこと、また、リンゴールド司令長官の健康状態に関して報告を受けたことから、彼は測量艦隊への介入が必要だと考えたのである。「慎重を要し、安静と退役が必要」という趣旨の船医団からの報告があり、ペリーはリンゴールドに帰国を命じた。指揮権は、リンゴールドのすぐ下の階級であったジョン・ロジャーズ司令官に移譲された。そして、ここに我々の艦隊の全面的な再編成が開始されたのである。

測量艦隊司令長官を引き継いだロジャーズは、それま

で率いていたハンコック号から旗艦ヴィンセンス号に移乗した。そして、ペリーの支援をうけながら、ロジャーズによって艦隊の再編が進められることとなる（115-116頁）。ハーバーシャムも、その一環としてケネディー号からハンコック号への移乗を命じられた。この間の動きを、彼は「不確かさと混乱の、筆舌尽くせぬ状況が数週間続いた。どの船が正しく、命令をうけたときにどこにとどまればいいのか、誰も分からなかった」（116頁）と記している。なお、ケネディー号は広東の護衛にあてられ、測量艦隊からは外されることとなった¹⁸⁾。

最終的に再編成が完了し、ヴィンセンス号とポーポイズ号は琉球、小笠原諸島の測量に向かった（128頁）。一方、ハンコック号は北京に向かう使節ジョン・マクレーンの護衛にあたるという任務を命じられ¹⁹⁾、クーパー号と行動をとらした。

なお、ヴィンセンス号とポーポイズ号よりも先に香港を発ったハーバーシャムは、「二度と後者（ポーポイズ号）を見ることはなかった」という（129頁）。ヴィンセンス号とともに小笠原へ向かっていたポーポイズ号が、同地近海で行方不明になるという事故が生じたのである。ハンコック号とクーパー号が上記の任務を終え、1855年2月13日に香港に戻ってきた時、すでにヴィンセンス号は同地に戻っていた（164頁）。しかし、そこにポーポイズ号の姿はなく、ハンコック号がその捜索に向かったものの、「失望と危機、時間の浪費以外には何も得られなかった」という（166頁）。

香港に再集結するまで、琉球・小笠原近海の測量を実施していたヴィンセンス号は、1855年1月、鹿児島湾にも訪れている²⁰⁾。ヴィンセンス号を率いるロジャーズは、薩摩藩の役人に対し、同湾測量の便宜を図るよう要請したものの、返答がなく、思うように測量を実施することができなかった。この鹿児島訪問が契機となって、ロジャーズは、開港地下田に立ち寄り、日本政府と交渉する必要を認識するにいたったのである。香港に戻ったロジャーズは、同地で日本行きの準備を整えた。5隻から3隻に減った測量艦隊は、いよいよ日本へ向かうこととなったのである。

(2) 琉球から下田、そして箱館へ

1855年4月2日、測量艦隊司令官ロジャーズは、海軍長官に対し、ハンコック号とクーパー号がすでに同地を出発し、琉球に向かっている旨を香港から報告している²¹⁾。この報告書によれば、測量艦隊は琉球で一旦集結した後、次は箱館を再集結の地として日本列島近海

の測量を実施するとともに、自身はハンコック号を引き連れて開港地の下田に立ち寄り、日本政府に対し、近海測量に関して交渉を行うつもりであるという。

4月9日、ハンコック号が那覇に到着した。しかし、この時点ではまだヴィンセンス号とクーパー号は姿を見せていなかったという（179頁）。2隻が到着するまでの間、ハンコック号は琉球近海の測量を実施した。

ここで、ハーバーシャムの琉球体験について、簡単に紹介しておきたい。彼が琉球でまず驚いたことは、琉球の役人の中に、英語を上手に話す者がいるということであった。彼は、「琉球で少しく英語を話す者は、私がかこれまで見てきたどの外国人よりもうまく発音している。中国人と異なり、彼らはRの音も難なく発音できている」と述べている。このように英語を話す琉球人の発音が上手なのは、同地に滞在する宣教師から直接教示を得ていたからであった。1840年代以降、琉球にはイギリスやフランスの宣教師が訪れ、琉球政府の拒否にもかかわらず滞在を続けていた²²⁾。ハーバーシャムは、当時琉球に滞在していたイギリスとフランスの2人の宣教師と会話を交わし、彼らから、「現地の人々には親切にされているものの、改宗者はほとんどいない」と聞かされている（以上、181頁）。

一方、琉球の人々に対するハーバーシャムの評価は、あまり高いものではない。彼は、「質素で、不快なところもないが、いくぶん内気で、かなり卑屈な態度をとり、この上なく賢い。（中略）そのずる賢さの点では、日本人にさえまさっている」と琉球人のことを批判している（181-182頁）。

このように彼が琉球の人々を「ずる賢い」と評したのは、食糧などを要求しても、なかなか届けてはくれなかったという経験にもとづいている。1854年7月11日にペリー艦隊が締結に成功した琉米修好条約の第1条では、アメリカ側が要望し、琉球で準備できる物品であれば、適切な価格で取引できると規定されていた²³⁾。しかし、要求したモノがすぐに入手できるということではなく、「私たちは、最も楽天的な人が期待するよりも多くの余った時間を使いこなすことができると分かった」とハーバーシャムは皮肉を込めて述べている（191頁）。『クルーズ』で紹介されることとなったハーバーシャムの琉球体験は、こうした「余った時間」での出来事だったのである。

なお、琉球で体験した、要求した物品がなかなか届かないという事態は、開港地の下田においても経験することとなる。「ずる賢さ」の点で琉球人と日本人が比較さ

れているのも、両地における類似の経験にもとづいていたといえよう。ハーバーシャムは、琉球と日本の双方での経験について、「ペリー提督によってしっかりと話し合いが尽くされた条約があるにもかかわらず、琉球の人々から新鮮な食品を入手することができず、また、後には日本人からも得られなかった」と述べている(196頁)。琉米修好条約および日米和親条約という2つの条約が、琉球、日本それぞれによってないがしろにされている²⁴⁾。これが、ハーバーシャムが両地において共通して実感したことであった。

さて、琉球での準備が整い、1855年4月27日、測量艦隊は那覇を出航し、日本を目指した²⁵⁾。この日本への航路について、ハーバーシャムは次のように述べている(195頁)。

今や我々は、日本の蝦夷(Jesso)という島にある箱館へと出航した。クーパー号は、日本の本州(the great island)の西側を測量し、ヴィンセンス号とハンコック号は、できるかぎり広範囲を踏破するために別のルートをたどり、(本州の)東側で測量に専念することとなった。後者の2隻の艦船は、東側に位置する下田にも立ち寄ることになっていた。

ハーバーシャムの記述通り、測量艦隊は2つに分かれて箱館を目指し、1855年5月13日(安政2年3月27日)には、ヴィンセンス号とハンコック号が下田に入港した。下田において司令長官ロジャーズは、「日本帝国江戸ニ於て外国之事を司る貴官」に宛てた測量認可を求める書簡を下田奉行に渡した²⁶⁾。幕府のその後の対応については前稿に委ねるが²⁷⁾、結論だけ述べておけば、幕府内の評議は測量の可否をめぐって揺れに揺れる一方、返答までには時間がかかるであろうと判断したロジャーズは、とくに幕府からの公式の回答を聞くこともなく、5月28日、ハンコック号とともに下田を出航し、日本列島の太平洋岸の測量を続けながら箱館へと向かった。

6月5日、ハンコック号がまず箱館に到着し、6日にクーパー号、そして7日にヴィンセンス号が姿を見せ、久々に3隻が集結することとなった²⁸⁾。箱館では、香港で傭船したハンブルク船籍のグレッタ号から物資を提供され、ベーリング海峡への航海の準備を行っている。箱館港をはじめ、同地周辺の測量を実施した後、艦隊は6月26日、箱館を出航し²⁹⁾、カムチャツカやアリューシャン列島の測量へと向かっていった。

ここで、ハーバーシャムの日本滞在期間をまとめると、下田には2週間あまり滞在し、箱館にはちょうど3週間滞在したことになる。この合計約5週間の日本滞在は、上述の通り、ハーバーシャムにとって非常に大きな印象を残すものであった。次章では、『クルーズ』に記された彼の日本体験の内容を見ていきたい。

3. ハーバーシャムの見た開国日本

(1) 日米和親条約と測量艦隊

ハーバーシャムが『クルーズ』の中で最も強調している点のひとつが、日本における和親条約の取り扱いについてである。上述したように、琉球での体験同様、彼は日米和親条約が日本によってないがしろにされていると感じたのである。

1854年3月31日(安政元年3月3日)にアメリカ合衆国と日本とのあいだで締結された日米和親条約について、その一方の当事者であるペリーは、「これまで全ての対外関係を完全に排除することが権利であると主張していた国と、友好的で独自の関係を築いた最初の国という名誉」をアメリカにもたらしたと述べ、自身の成果を誇っている³⁰⁾。このペリーの言のように、アメリカ側にとって、日米和親条約とは「全ての対外関係を完全に排除する」³¹⁾という日本の鎖国政策に終止符を打たせた条約を意味していた。

この認識は、測量艦隊の者たちにとっても、同様のものではあったと考えられる。とくに、香港でペリーから直接日本との条約締結の談を聞いたジョン・ロジャーズは、ペリー同様の観点を有するにいたったことであろう。

しかし、ロジャーズが日本で体験したこととは、自身の期待に反し、日米和親条約を以てしても日本は鎖国政策を継続させている、という事態であった。ロジャーズは海軍長官に対し、「条約は、日本の政策として長きに渡り続けられてきた鎖国を放棄するという意志を伴って締結されたものではない」と報告しているのである³²⁾。

このような失望は、ロジャーズに限らず、測量艦隊の船員たちの多くが抱いたものだと考えられる。それは、ハーバーシャムも例外ではない。彼は『クルーズ』において、日本における条約の取り扱いについて、次のように述べているのである(199-200頁)。

この条約について、私は付言しなければならない。条約は、最も楽天的な考えにもとづいて期待される以

上のことをも保証してくれている。にもかかわらず、日本人自身の全くの不誠実さによって、多くの条項が無効で空虚なものとなっているのである。(ペリー)提督は、圧倒的な艦隊と政府からの制約のある権限ではなく、適切な軍勢力と完全な権限をともなって、再度日本に派遣されるべきであろう。

ロジャーズや、あるいはハーバーシャムがこのように感じるようになった背景には、アメリカ人の上陸・止宿にかかわる問題が関係している。測量艦隊が下田に到着したとき、同地柿崎の玉泉寺に、10人のアメリカ人が滞在していた³³⁾。アメリカ商船カロライン・フート号の船員とその家族たちである。彼らは、条約によって開港された箱館で商売を行うために来日し、一時的に下田に滞在しようとしていたのである³⁴⁾。

しかし、日本側は彼らの上陸・止宿を認めようとはしなかった。日米和親条約の内容から、自身の上陸・止宿を当然の権利だと認識していたフート号の船員たちは、下田奉行所側と交渉を続けることとなる。そこに来航したのが、ロジャーズ率いる測量艦隊であった。『クルーズ』は、その時の動きを次のように伝えている(210頁)。

ロジャーズ司令長官が「放浪の民」から、ペリー提督による近年の条約の諸条項について遵守するよう日本人に対して圧力をかけてほしい、と要請された時、我々は長らく下田に滞在していたというわけではなかった。それでも、その士官(ロジャーズ)は、その問題が将来2国の政府の間で議論されるべきものと正しく認識し、彼らの側に立って、公式に(日本へ)申し出を行うことに同意した。

その結果、ロジャーズは測量だけではなく、上陸・止宿の問題についても下田奉行と交渉をもつこととなった。しかし、それでも日本側の上陸・止宿拒否の姿勢が覆ることはなかった。箱館でもロジャーズが間に立ち、箱館奉行に彼らの滞在を認めさせようとしたが、「同じような拒否に遭い、彼ら(フート号船員)はかなりの、そして当然の怒りを抱いてサンフランシスコへ帰っていった」という(210頁)。「当然の怒り(just dudgeon)」という表現からも、ハーバーシャムがフート号の船員たちの主張を正当と見なし、日本側の条約の取り扱いに対して批判的であったことが分かるであろう。

条約の問題に関して、ハーバーシャムは物品の購入に

関しても不満を抱いた。条約第7条は「合衆国の船、右両港に渡來の時、金銀錢并品物を以て、入用の品相調ひ候を差免し候」という内容であった³⁵⁾。この内容から、ハーバーシャムを含め、アメリカ人たちは「どの店にも入り、自分の好みとポケットに最も合うモノを購入する権利」があると解釈した(222頁)。しかし日本側では、第7条とはあくまでも「入用の品」のみの購入または交換を認めた条項であって、自由な物品購入まで認めたわけではない、という解釈であった。

このような条約解釈の相違が生じたのは、第7条の和文が「入用の品」として必要品の購入に限る旨を明記しているのに対し、英文では単に“articles of goods”とあるだけで、和文・英文の文意自体にそもそも大きな相違があったからである³⁶⁾。ハーバーシャム自身がこのことを知っていたのかは分からないが、たとえ知っていたとしても、彼はロジャーズのように、日本による「欺瞞心からの改竄」を疑ったことであろう³⁷⁾。ハーバーシャムは、自由な物品購入もできない状況に関して、「輸出のために日本人により設けられた条項のほとんどが完全に無用のものとなっている」と記したのである(237頁)。

そのほかにも、琉球で経験したように、食料などを要求してもなかなか届かないことがたびたびあった。ハーバーシャムは、下田に滞在していたロシア人から、「日本人が口約束だけで行動を伴わない時に、我が提督(プチャーチン)が日本人とうまくやることができた唯一の方法は、士官を武装させ、『江戸へ行く』と脅すことであった」と伝えられ、「彼は正しかった」と述べている(201頁)。こうした経験は、ハーバーシャムに次のような見解を抱かせるにいたった(249-250頁)。

日本人は、いつでも何でも拒否をする一たとえそれが条約によって明確に記されていることであっても。彼らとうまく折り合うことのできた唯一の方法は、何も問うことなしに望むことを実行することであり、その上で、彼らに我々の権限について条約を参照させるという方法であった。

したがって、もし我々が(日本)訪問により何かを成し遂げたいならば、我々はあたかも皇帝から全権限を委任されているように振る舞うか、あるいは、全く何もやってなどいないかのような精神状態を作らなければならなかった。

このような「精神状態」にもとづいて、ハーバーシャ

ムは「日本人の狡猾さによって我々の前に立ちふさがる障害」(250頁)に抗しながら、日本近海の測量を実施したと述べている。ロジャーズが日本側の公式回答を得ることなく測量を継続したのも、同様の「精神」によって、あたかも当然のように測量を実施し、測量活動に対する日本側の抵抗を回避するためだったのであろう。

以上のように、測量艦隊の船員たちは、来日によって条約が無効になっているということを〈発見〉した。それは、開国したと思われた日本が、実は鎖国を継続していたという失望を意味していたのである。

(2) 日本人との交流

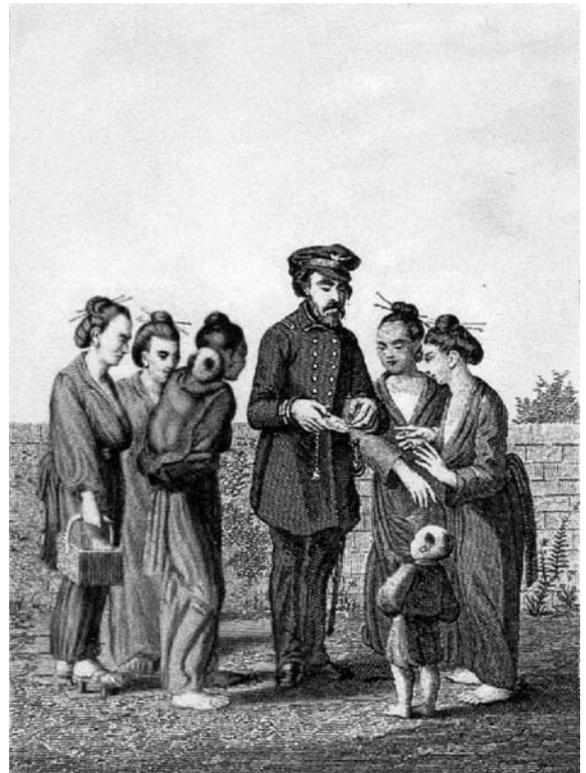
ハーバーシャムは、一方では日本が条約を反古にして、鎖国政策を続けているという点に不満や失望を抱きつつも、自身がその閉鎖的な日本に現にいるのだ、ということについて大きな感慨を抱いていた。彼は次のように述べている(203頁)。

今や、我々は不思議な人々に囲まれ、日本に滞在していた。彼らは、過去300年の間、自らを縛りつけることを楽しみとし、また一方で、どの国の者であれ、遭難した全ての者を厳しく取り扱ってきた。世界は、数世紀の孤独を経た彼らとの関係を新たに始めたところである。

ハーバーシャムのこの感慨は、下田・箱館において、役人層だけではなく、一般の民衆も含めた「不思議な人々に囲まれ」た経験にもとづいていたのであろう。下田の柿崎に上陸した際、ハーバーシャムたちは「我々を歓迎しようとやってきた多くの子供たちと、かわいらしい女性たちに取り囲まれ始めた」という(203頁)。

実際、下田の人々は、敵意がないと分かると、測量艦隊の船員たちに対して強い興味を抱いたようである。ハーバーシャムは、下田近辺を散策するうちに、鄙びた集落にたどり着いたときの経験を、次のように記している(以下、215-216頁より)。

彼ら一行がその集落を訪れると、「叫び声と混乱の大騒動」が生じたという。犬はほえ叫び、子供たちは母親にしがみつ、母親も子供同様に泣き叫び、「まさに我々の登場によって世の終わりが到来したかのように、我々の前から姿を消した」と彼は表現している。しかし、残った男性たちに「Ohio(おはよう)」と声をかけ、ともにタバコを吸ううちに、日本人男性たちも警戒が解けてきたようで、ハーバーシャムは拳銃やマッチな



【図】時計を説明するハーバーシャム(『クルーズ』口絵)

どを彼らに見せ始めた。そうするうちに、「女性も、子供も、犬も、皆が皆一犬も例外ではない、『何の騒ぎだ』と」集まってきたという。ハーバーシャムは、「風変わりではあるが、しかし一民衆に関していえば一善意に満ちた人々」と交流できたことに満足を示している。

この「善意に満ちた人々」と交流する中で、ハーバーシャムは日本人の知的好奇心の強さに感嘆するようになった。「彼らはまた、多くの場合、我々の言語から2、3の単語を学び取ることに最大限の熱意を示して」おり、数字を覚えて次の日にそれを砂浜に書き付けていた少年のエピソードを紹介している。

このような知的好奇心は、下田で出会った一般の人々だけのものではない。ハーバーシャムは、役人層の知的好奇心の高さにも驚きを示している。箱館から松前までの測量に向かったハンコック号は、途中で上陸し、そこで夜を過ごした。上陸の際、40~50人の日本の役人たちが見張りのために近づいてきたという。ハーバーシャムらは、この日本人たちと「様々なことについてサイン」を決めることで、コミュニケーションをとることができた(以下、288頁より)。その時のコミュニケーションについて、彼は次のように記している。

私は、明らかに下層の士官が、ヨーロッパ情勢や、日本の外の出来事について多くの知識を有していることに驚いた。彼らは、戦争が起きているということだけでなく、その勃発の原因についても実に適切な認識を抱いていた。彼らは、ロシアはとても大きな国で、フランスとイギリスはとても小さい、と述べた上で、「なぜアメリカはどちらか一方の側に立って参戦し、早期終結させようとししないのか」と尋ねてきた。

ハーバーシャムは、当時勃発していたクリミア戦争(1853-1856年)について、下層の役人たちまでが詳しく知っていることに驚いた。日本人たちは様々な質問をアメリカ人たちに投げかけ、日本人は「一般的に考えられているよりも頻りに外の世界と交流している状態」にある、とハーバーシャムは考えたのであった。

なお、『クルーズ』において、固有名詞で登場する日本人としては、通訳の **Tatz-nosky** がいる。これは、オランダ語通詞の堀達之助のことである。彼は、オランダ語だけではなく、英語も話すことができた³⁸⁾。ハーバーシャムは堀に様々な質問をし、彼から日本に関する情報を得ていた。このような堀とのやり取りを通じて、ハーバーシャムは、「達之助と彼の弟分の通詞たちに英語を習得させ、また、(英語の)書物を日本に紹介させれば、彼らの馬鹿げた鎖国 (**their stupid seclusion**) は、過去のものとなるであろう」と述べている (229頁)。海外情勢に対する日本人の知的好奇心に接したハーバーシャムは、それらを満たすことによってこそ、条約締結後もなお続いている日本の「馬鹿げた鎖国」に、真の意味で終止符を打つことができると期待したのである。

以上のように、ハーバーシャムは日本人の知識に対する好奇心の強さを賞賛していたが、しかし前節で紹介したように、日本人の「狡猾さ」も目の当たりにしていた。その「狡猾さ」もまた、役人層と一般の人々の双方に共通するものであった。ハーバーシャムは、松前付近の上陸地点で2人の日本人がハンコック号に近づき、グラスとピンを盗んでいった事件を報じ、この事件こそが日本人における「間違いなく嘘つきで、不誠実な人々の、好ましからざる奇癖」を示している、と指摘する(以上、302頁)。

このような、日本人に対する称賛と批判の双方を書き述べたハーバーシャムは、次のような「日本人」観を吐露している(241頁)。

日本人の国民性として、放蕩と淫ら、という点が広

く認識されている。中級・下級層の日本人—それより上層の日本人については接触する機会がなかった—に、ほとんど、あるいは全く上品さが欠けていることは、認めなくてはならない。しかし、彼らと交流する中で、彼らが実際に道義心に欠けているということを指し示すものは見られなかった。(中略)しかし、彼らが半開の東洋人であり、異教徒であるということを忘れてはならない。

彼は、日本人を「半開の東洋人」と見なしていた。「半ば開かれた」ところに対する称賛と、「半ば開かれていない」ところに対する批判。これが、ハーバーシャムの「日本人」観を構成していた。そしてこの「日本人」観が、日本人の知的好奇心を満たすことでさらなる「開化」に導くという、欧米側からの一方的な「文明の使命」観にもつながっていたのである。

むすびにかえて

開国直後の、かつ欧米諸国との最初の条約となった日米和親条約の、一方の当事者であるアメリカ人の記録。この点に、『クルーズ』の歴史的史料としての、最大の価値のひとつが認められるであろう。

条約締結直後、カロライン・フート号の船員のように、冒険的に日本へ来航したアメリカ人は少なくない。彼らは一様に、開国した日本の「開放性」を期待していた。それは、アメリカ政府の意向をうけて来航した測量艦隊の船員たちも同様であった。ハーバーシャムの記録は、このような開国日本への期待が、失望に終わるまでにその過程を描き出した史料といえる。

この失望は、行論中で示したように、測量艦隊を率いていたジョン・ロジャーズにも共通していた。ロジャーズは海軍長官に対し、日本が鎖国政策を実質的に継続していることを報告している。開国日本に対する期待の高まりと失望、という一連の経緯は、測量艦隊に共通のものであった。

一方、ロジャーズ自身は、航海記録を編集し、刊行するというようなことをしていない。ハーバーシャムは巻末において、「議会から、我々の先の指揮者であるジョン・ロジャーズ司令長官に対し、我々の仕事の成果を世界に向けて広めるであろう公式の報告書の準備に取り組むことを求めてほしい」という期待を記している(507頁)。しかし、このハーバーシャムの期待はかなわず、ロジャーズによる測量艦隊の公的な航海記が出版される

ことはなかった。帰国後に、前任の司令長官リンゴールドと測量の成果をめぐって確執があったことが影響していると考えられる³⁹⁾。

一方、公式な航海記録が刊行されなかったからこそ、ハーバーシャムの『クルーズ』が有する史料的価値が一層高まっているともいえよう。ロジャーズや、その他の士官からの報告書類からは、彼らがどのようにして開国日本に対する失望を抱くにいたったのか、あるいは、日本経験についてどのような感想を抱いていたのか、という点を読み取ることは、必ずしも容易ではない。しかし、ハーバーシャムの『クルーズ』には、開国直後の日本を訪れた一アメリカ人の、率直な体験談が描かれているのである。

もちろん、彼の個人的な経験をアメリカ人、ないし外国人一般にまで普遍化することに対しては、慎重でなければならない。それでも、当該期の日米関係を考えると、この点に限っても、ハーバーシャムが書き残した体験談は重要であろう。日本の開国過程は、従来、ペリーによる日米和親条約から、ハリスによる日米修好通商条約まで、基本的にはそのまま連続したものと描かれることが多かった。実際、ペリー自身、和親条約の次は通商条約が締結されるべきと考えており、その意味では、ペリーからハリスという一連の流れは、確かに連続性をもって展開されたといえる。

しかし、その間には北太平洋測量艦隊の来日があり、その船員たちによる、開国したと思われた日本への失望、という重要な体験が存在していたのである。こうしたアメリカ人たちの体験が、1856年以降のハリスの対日交渉や、アメリカ政府の対日政策全般にどのような影響を与えたのか、という点を解明することによって、日本の開国過程の歴史は、より立体的・構造的に描かれることになるであろう⁴⁰⁾。『クルーズ』は、そのためのひとつの手がかりとなる史料なのである。

なお、日本での体験以外にも、ハーバーシャムは航行中に立ち寄った様々な地域について描写をしている。それは、アメリカの太平洋および東アジア進出という歴史そのものを考察する上でも重要であろう。ハーバーシャムの『クルーズ』を総合的に検討し、太平洋および東アジアという空間の中で19世紀におけるアメリカ人の対外観を探るといことも、今後の課題としていきたい。

【註】

1) 著名なものとして、萩原延壽『遠い崖-アーネスト・サトウ日記抄』全14巻(朝日新聞社、2007-2008年)や

渡辺京二『逝きし世の面影』(平凡社、2005年)があげられる。

- 2) 本稿における年月日の表記は、西暦を原則とし、適宜和暦の年月日を補うこととする。
- 3) オフィス宮崎監修『ペリー艦隊日本遠征記』上・下巻(万来舎、2009年)。
- 4) 金井圓訳『ペリー日本遠征日記』(雄松堂、1985年)。
- 5) 洞富雄訳『ペリー日本遠征随日記』(雄松堂、1970年)。
その他のペリー艦隊に関する記録類については、未刊行史料も含め、伊藤久子『「ペリー艦隊日本遠征記」の周辺』(前掲『ペリー艦隊日本遠征記』下巻所収)を参照。
- 6) 高野明・島田陽訳『ゴンチャロフ日本渡航記』(雄松堂、1969年)。
- 7) カッテンディーケ(水田信利訳)『長崎海軍伝習の日々』(平凡社、1964年)。
- 8) 中村起訳・小西四郎監修『グレタ号日本通商記』(雄松堂、1984年)。なお、グレタ号は本稿でも検討するアメリカ北太平洋測量艦隊の備船として来日し、リュドルフは同船の積荷監督人をつとめていた。
- 9) 鈴木由子「和親条約締結直後のアメリカ船への対処」(京浜歴史科学研究会編『近代京浜社会の形成』岩田書院、2004年)は、1854年7月(安政元年6月)に来航したアメリカ商船レディ・ピアース号と幕府の交渉過程を検討しているが、アメリカ側の史料については、ほとんど用いられていない。
- 10) Alexander W. Habersham, *My Last Cruise ; or, Where We Went and What We Saw : Being an Account of Visits to the Malay and Loo-Choo Islands, the Coasts of China, Formosa, Japan, Kamtschatka, Siberia, and the Mouth of the Amoor River* (Philadelphia : J. B. Lippincott & Co., 1857). なお、日本ではエディション・シナプスから2007年に復刻版が出版されている。また、アメリカ議会図書館のオンラインカタログ(URL=<http://catalog.loc.gov/>)などから、電子データで閲覧することが可能である。
- 11) 以下、ハーバーシャムの経歴については、A. Johnson, D. Malone, ed., *Dictionary of American Biography*, Vol. IV (New York : American Council of Learned Society, 1960), p.68.
- 12) 測量艦隊の概要については、Allan B. Cole, *Yankee Surveyors in the Shogun's Seas : records of the United States Surveying Expedition to the North Pacific Ocean, 1853-1856* (Princeton : Princeton University Press, 1947), p.3-20を参照。なお、測量艦隊の派遣経緯などについては、前稿で簡単に紹介している(拙稿「幕末期通商政策への転換とその前提-アメリカ北太平洋測量艦隊の来航と徳川幕府」『歴史学研究』894号、2012年。同「アメリカ北太平洋測量艦隊(1853-1856)の海図とその目録」『外邦図研究ニューズレター』10号、2013年)。
- 13) 以下、『クルーズ』からの引用については、(6頁)のよ

- うに本文中で頁数を記す。また、特にことわりがない限り、引用中の括弧内の注記・補記は引用者による。
- 14) 特にことわりがない限り、以下の経緯は、測量艦隊司令長官リングールドから海軍長官への報告書による (Ringgold to J. C. Dobbin, Secretary of the Navy, Feb. 26th, 1855, *Records Relating to the United States Surveying Expedition to the North Pacific Ocean, 1852-1863*, NARA, Washington D. C., R. G. 45, N. A. M. 88, Roll.3, pp.1-100)。
 - 15) Cadwalader Ringgold, *Memorial of Commander Cadwalader Ringgold, United States Navy, to the Congress of the United States, praying to be reinstated on the active list of the service, together with correspondence between the secretary of the Navy* (Washington D. C., 1856), p.23.
 - 16) Henry Roland to Ringgold, April 23rd, 1854 (R. G. 45, N. A. M. 88, Roll.2)。
 - 17) 『ペリー日本遠征日記』、428 頁。
 - 18) Perry to Rodgers, August 21st, 1854 (R. G.45, N. A. M. 88, Roll.2)。
 - 19) Rodgers to Stevens, September 6th, 1854 (R. G. 45, N. A. M. 88, Roll.4)。
 - 20) ヴィンセンス号の鹿児島湾来航と、それが下田訪問の直接の契機となった経緯については、前掲拙稿「幕末期通商政策の転換とその前提」を参照。
 - 21) *Yankee Surveyors in the Shogun's Seas*, p.53.
 - 22) 琉球に滞在した有名な宣教師として、イギリス伝道会のベッテルハイムがあげられる (ハンコック号が琉球に滞在した時点ですでに同地を去っていた)。ベッテルハイムについては、照屋善彦〈山口栄鉄・新川右好訳〉『英宣教医ベッテルハイム-琉球伝道の九年間』(人文書院、2004 年)を参照。
 - 23) 『幕末外国関係文書』6 卷 (東京大学出版会、1985 年)、274 号。
 - 24) ハーバーシャムは、琉米修好条約で規定されているはずの水先案内のための杭が目立ったかたちで打たれていないことについても不満を記している (180 頁)。
 - 25) *Yankee Surveyors in the Shogun's Seas*, p.12.
 - 26) 『幕末外国関係文書』10 卷、91・92 号。
 - 27) 前掲拙稿「幕末期通商政策の転換とその前提」。
 - 28) 『維新史料綱要』2 卷 (東京大学史料編纂所、1983 年)、安政 2 年 4 月 21-23 日条。
 - 29) 同上、安政 2 年 5 月 13 日条。
 - 30) 33rd Congress, 1 st Session, Senate Executive Document, No.34, p.148.
 - 31) もちろん、これは欧米側からの一方的な見方に過ぎず、近世日本が「四つの口」を通じて東アジア諸地域とつながっていたことは、多くの研究が示している (ロナルド・トビ『日本の歴史 9)「鎖国」という外交』小学館、2008 年、など)。
 - 32) *Yankee Surveyors in the Shogun's Seas*, p.100.
 - 33) ハーバーシャムは下田に滞在していた人数を 9 人と記しているが (198 頁)、記憶違いであろう。1855 年 6 月 17 日付のロジャーズの報告書では、10 人と記されている (*Yankee Surveyors in the Shogun's Seas*, p.57)。
 - 34) 以下、フート号の上陸・止宿をめぐる問題については、前掲拙稿「幕末期通商政策の転換とその前提」を参照。
 - 35) 『幕末外国関係文書』5 卷、243 号。
 - 36) なお、この条約文の相違に最初に気がついたのは、グレタ号のリュドルフである。リュドルフはこの旨をロジャーズに伝え (『グレタ号日本通商記』89 頁)、ロジャーズは海軍長官に対し、この問題の是正を求める報告書を提出した (*Yankee Surveyors in the Shogun's Seas*, pp.99-100)。
 - 37) *Yankee Surveyors in the Shogun's Seas*, p.100.
 - 38) 堀達之助については、堀孝彦『開国と英和辞書-評伝・堀達之助』(港の人、2011 年)を参照。
 - 39) ジョン・C・ペリー〈北太平洋国際関係史研究会訳〉『西へ! アメリカ人の太平洋開拓史』(PHP 研究所、1998 年)、150 頁。
 - 40) フート号や測量艦隊の体験が、ハリスの対日交渉に影響を与えたという点を指摘した研究として、嶋村元宏「下田におけるハリスの政策」(横浜開港資料館・横浜近世史研究会編『19 世紀の世界と横浜』山川出版社、1993 年)。

【付記】

本稿は、平成 25 年度日本学術振興会科学研究費「研究活動スタート支援」(研究課題番号 25884086)による研究成果の一部である。