

# 日本開国への「海の道」

## — 米国太平洋捕鯨の視点から —

東京大学大学院総合文化研究科地域文化研究専攻研究生 都築博子

### はじめに

本稿は、太平洋学会第 14 回研究発表会（2005 年 6 月）での研究報告の内容を基礎にしている。報告では、日本大学大学院国際関係研究科国際関係研究専攻の博士課程を修了し、「19 世紀中葉のアメリカ捕鯨と太平洋の研究—日本開国への海の道—」というテーマで博士（国際関係）を取得した際の論文主旨の概要を述べるつもりでいた。しかし、時間の関係上、すべてを語ることが難しかったため論文のキーワードとなった「海の道」の言説からアメリカ捕鯨を研究する意義について報告した。本稿でもテーマも博士論文のサブタイトルがタイトルとなり、アレンジもしたが、博士論文での概念はそのままである。

博士論文の研究目的は、アメリカ捕鯨を視座にして、19 世紀中葉の太平洋におけるアメリカ合衆国の対外関係を明らかにすることであった。そして、その展開過程の中で日米関係の源流である日本の開国を位置付けることだった。本稿では、1) アメリカ捕鯨やそれから派生した日本の開国へと通じる「海の道」はどのようなものであったのか、2) アメリカ合衆国の太平洋捕鯨と日本の開国がどのように係わるのか、3) 19 世紀のアメリカ合衆国の太平洋における対外関係を明らかにするために、なぜ、捕鯨産業や捕鯨船員などのアメリカ捕鯨に着目したのか、以上の主な 3 つの疑問について、研究報告したように追究する。「陸地史観」ではなく「海洋史観」という新しい視点から「海から見た歴史」を描きたい。また、先行研究とは違う独自性を提示することができたことや博士論文の意義について示したい。

## I 海の道

### 1 自然的条件 —日米の出会い—

「日本開国への『海の道』」というテーマで日

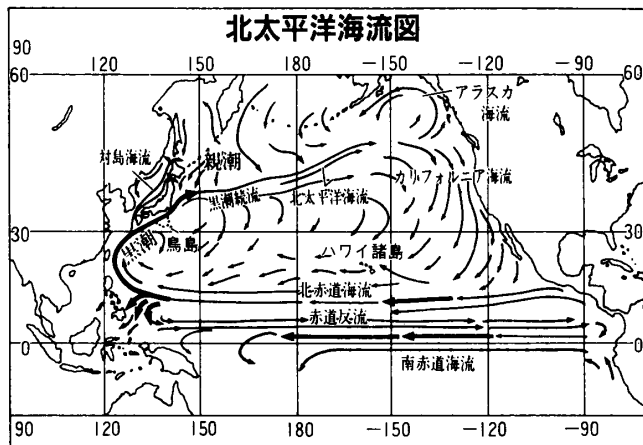
本の開国と「海の道」との関係性を考察するならば、当時の日本国をアジア大陸の一国としてではなく太平洋の島国として捉えることができる。地理的にアジアに属する日本であるため、アジア大陸との関連で考察することは重要であるが、太平洋に面する国でもあるので、太平洋の島嶼とも比較検討することも必要である。日本は、海に囲まれていることは自明である。古来より世界中の人、物、金、情報、また、出来事などあらゆるものが、海をとおして、「海の道」から日本にもたらされてきた。そして海からもたらされた様々なものに、日本は、大きな影響を受けてきた。19 世紀の日本を太平洋の島国・日本国と捉えることによって新しい視点、つまり、陸ではなく海から見た視点が持てたのだ。そうすることによって世界の中の日本や当時の日米関係やアメリカ合衆国の太平洋における対外関係をより明らかにできるのだ。

ではここでの「海の道」言説とはどのようなものであろうか。主に 2 つに分類すると、1 つは、自然的条件による「海の道」、もう 1 つは、人工的に、人為的に人間の活動などによって意図的に作られた歴史的条件による「海の道」である。

自然的条件の「海の道」とは、海流や卓越風など文字通り自然的な地理上によって形成されたものである。

(図 1) は、中浜博が作成した北太平洋海流図である<sup>2</sup>。この海流図から日本とハワイ諸島との間やカリフォルニアへ向かって北アメリカ大陸へ通じる自然が作り出した「海の道」がある。日本からハワイ諸島へは、黒潮から黒潮続流そして北太平洋海流が流れている。さらに北アメリカ大陸に向かってカリフォルニア海流が流れている。一方、北アメリカ大陸やハワイ諸島から日本方面へ北赤道海流や赤道海流が流れている。太平洋で隔てられた日本とアメリカ合衆国がまたハワイ諸島も海流によって繋がっている。この海流以外にも科学的には多くの海流があり、「海の道」がある。

(図1) 北太平洋海流図

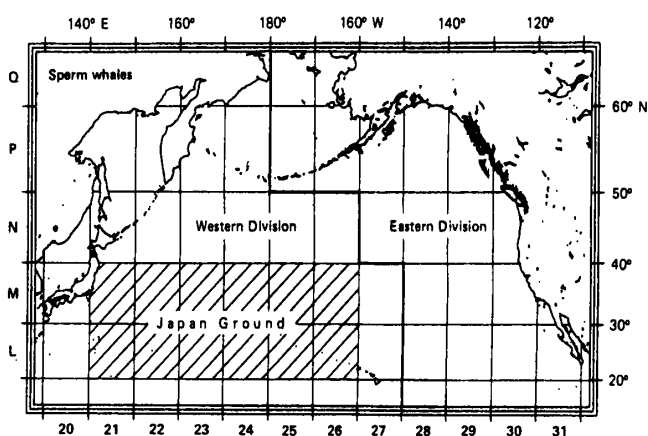


出典 中浜博『私のジョン万次郎』(小学館, 1991年), 14頁

日本近海の太平洋を流れている黒潮は、北太平洋中で最も強い流れを持つ海流で、場所や季節によって流れが違っていた<sup>3</sup>。そのため、日本から太平洋へ漂流した人々にとって、黒潮は、自分達の今後の進路を決定づける重要なカギを握っていた<sup>4</sup>。しかし、いつなんどき黒潮に流されたにせよ捕鯨船や通航中の船に救助された多くの漂流民は、「ジャパン・グラウンド (Japan Ground)」と呼ばれた海域で発見された。黒潮の流れは一定ではないが、いずれは「ジャパン・グラウンド」に流れていくためであった(図1参照)。

(図2)は、「ジャパン・グラウンド」の海域を示したものである。

(図2) ジャパン・グラウンド



出典 Michael F. Tillman and Gregory Donovan. *International Whaling Commission* (Cambridge: University Press Cambridge, 1983), p.258

「ジャパン・グラウンド」は、凡そ北緯 20 度から 40 度までと東経 140 度から西経 160 度までの海域。「ジャパン・グラウンド (Japan Ground)」と北緯 20 度から 40 度、東経 140 度から 150 度までと、「コースト・オブ・ジャパン (Coast of Japan)」北緯 20 度から 40 度、東経 150 度から 180 度までの 2 つの海域の総称である。

この海域は、1820 年にマッコウ鯨が大量に生息していたことが判明されて、太平洋の価値を見出されて、太平洋最大の捕鯨漁場となった<sup>5</sup>。

鯨が捕獲された場所によって経緯が若干変化するが、「ジャパン・グラウンド」は、日本とハワイ諸島を繋げる海域であったのだ<sup>6</sup>。日本人漂流民と捕鯨船員との出会いにより多くの日米の交流がこの海域で始まった。また、運悪く「ジャパン・グラウンド」で救助されなくとも、運良くハワイ諸島やアメリカ合衆国本土まで辿りついた者もいた<sup>7</sup>。

こうした海流による「海の道」により、太平洋上でアメリカ人と海禁政策(徳川幕府が民衆に大洋へと航行することを禁じた政策)下の日本人との間で交流が始まった<sup>8</sup>。

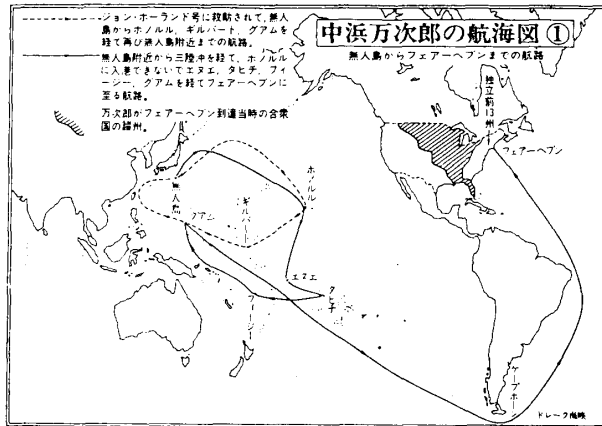
## 2 人為的、歴史的條件

### — 捕鯨船の「海の道」—

次に人間による往来や人間の作為的なものによって作り出された歴史的條件による「海の道」である。人の往来だけでなく、物、金、情報、など人間以外の往来によっても作り出されてきたものも含まれる。帆船や蒸気船の時代には、情報収集、文化接触、経済活動、外交、人的交流などあらゆるものが船を媒体として行われた。そして 19 世紀中葉に太平洋で一番多く操業していたのは、捕鯨船であった。捕鯨船は、陸と陸とをつなげる商船などと違い、海洋そのものが活動の場であった。海上が陸地のように人間が生活する場所だったのだ。捕鯨船数が増加するに伴い航行するいくつもの「海の道」が太平洋全体に形成されていった。

この太平洋という活動の拠点へ向かうアメリカ合衆国の東海岸からの航海ルートは、主に 2 つあった。ホーン岬を経由するルートと、喜望峰を経由するルートである。(図3)と(図4)は、中浜万次郎が捕鯨船で航海した時の 2 つの航路図である<sup>9</sup>。アメリカ捕鯨産業最盛期の捕鯨船の航海ルートとして恰好の一例である。

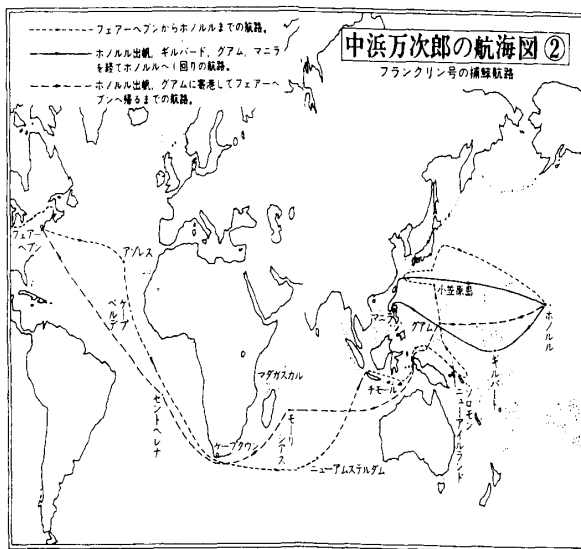
(図3) 中浜万次郎の航海図①<sup>10</sup>



出典 中浜明『中浜万次郎の生涯』(富山房, 1971年), 52頁

(図3) はホーン岬経由の例である。アメリカ合衆国のマサチューセッツ州のフェアヘブン (Fairhaven) を出港した船は、中浜万次郎を救助した鳥島 (航海図では「無人島」と表記) からオアフ島のホノルル、ギルバート諸島、グアム島を経て、再び、鳥島近海を航路。帰路には、鳥島からサモア諸島のエヌエ島、ソシエテ諸島のタヒチ島、フィジー諸島、グアム島そして南太平洋を航行し、ホーン (Horn) (オルノス) 岬を通航して、フェアヘブんに帰港している。

(図4) 中浜万次郎の航海図②<sup>11</sup>



出典 中浜明『中浜万次郎の生涯』(富山房, 1971年), 74-75頁

(図4) の航海図②は、喜望峯経由のルートである。アメリカ合衆国の中で最大の捕鯨基地となったニューベッドフォード (New Bedford) から出港した<sup>12</sup>。当時、大西洋もインド洋も捕鯨場であった<sup>13</sup>。その海域で捕鯨をしながら太平洋へと向かった。太平洋に到達してからは、小笠原諸島<sup>14</sup>やジャパン・グラウンド、オアフ島ホノルル、ジャパン・グラウンド、ギルバート諸島、グアム島、ルソン島マニラ、オアフ島ホノルルを航海している。ホノルル出帆後は、グアム島に寄港し、帰路についている。

2つの航海は、いずれも太平洋を廻航し、ジャパン・グラウンドで捕鯨に従事していてホノルルに滞在している。多くの捕鯨船が寄港するため当時のハワイ諸島は、太平洋最大の捕鯨基地となっていた<sup>15</sup>。

太平洋の島嶼として日本とハワイ王国には共通点がある。日本もハワイ諸島も「ジャパン・グラウンド」で操業する捕鯨船の補給地として航路上絶好の位置にあった。また、日本とハワイは、上述したように自然的条件の「海の道」があり、繋がっている。「海禁」中の日本は、外国船を寄せ付けていないため、日本人漂流民が捕鯨船や商船などに救助されても帰国できなかった。そのため日本人が最初に向かった先は、多くの場合、ハワイ諸島であった。中浜の辿った航海図が示しているように、当時太平洋で捕鯨した多くの船は、ハワイ諸島に寄港したのだ。日本人とアメリカ人の交流が、船上以外で行われたのがハワイ諸島であった。このように民間レベルでは、日米の最初の出会いに太平洋海域で隆盛を極めたアメリカ捕鯨が深く関わっていた。

当時、太平洋での捕鯨が興隆していた時期であるため、操業に繰出した多くのアメリカ捕鯨船員らは、自らの生命の安全と財産の保護を確保させたいために寄港した場所との政府レベルでの取決めを望んだ。このことが日本を開国させたいという動機にもなった。日本の港を開くことも自分達の権利を守るためにも必要としていたのである。

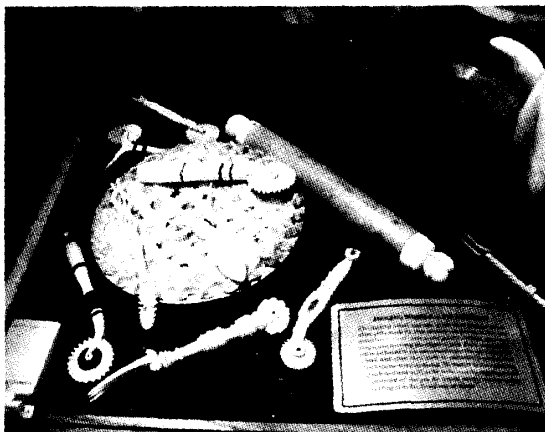
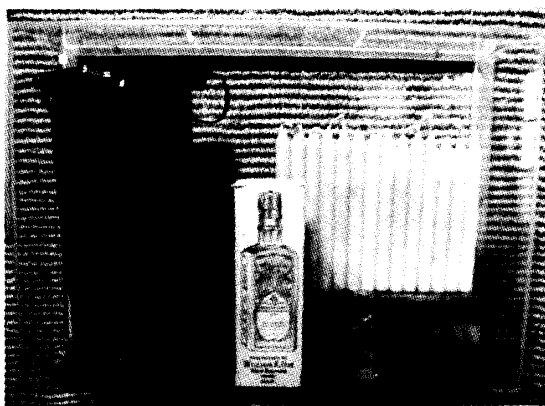
以上のような「海の道」は、自然的なものによるものと人間による歴史的なものに分類することができる。博士論文では、歴史的なものに分類される捕鯨船の「海の道」を辿ることによって、そこから派生した日本を開国へと導いた民間レベルでの交流や日米関係を含めたアメリカ合衆国と太平洋との関係が、どのように展開していくのかを考察することができたのだ。

## II 米国捕鯨の多義性と広域的影響

1820年頃から1860年頃がアメリカ合衆国において捕鯨産業の最盛期であった。アメリカ捕鯨の探究をすることによって、当時の海事史のみならず多種多様な視点を提供することができる。アメリカ捕鯨の言説は多義であるからだ。また、当時の社会、文化、対外関係、経済、情報ネットワーク、人的交流、文学などの分野でアメリカ捕鯨の影響を辿ることができる。

その一例として鯨が与えた文化である。当時のアメリカでは、鯨油は、光源や潤滑油などに使用され、鯨鬚は、帽子、ソファ、ばね、櫛、コルセットなどになった。また、鯨骨や鯨歯からスクリムショー (scrimshaw, 航海中に鯨骨や鯨歯に細かい彫刻彩色を施して作る捕鯨船員たちの慰め細工) など作られた。鯨から造られた製品は、現在の石油とまではいかないものの、アメリカの間で生活必需品として広く用いられ、生活に浸透していた。

(図5) 鯨から作られた製品

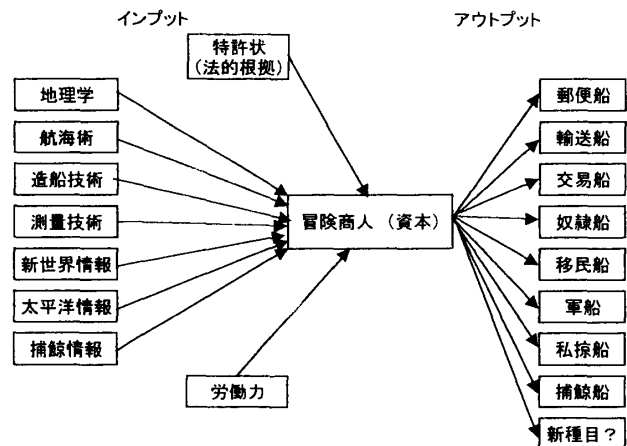


備考 ナイフ、パイ切りなどの調理道具やロウソク、鯨油など

写真 ホエラーズ・ビレッジ博物館展示物  
(2003年、マウイ島ラハイナ、筆者撮影)

もう一例として捕鯨航海を含んだ航海の経済活動である<sup>16</sup>。捕鯨船は多種多様な役割を担うことによって経済活動を拡大させたのだ。(図6)の航海運動の構造は、森田勝昭が作成したものに筆者が書き加えたものである。

(図6) 航海運動の構造



出典 森田勝昭『鯨と捕鯨の文化史』(名古屋大学出版会, 1994年) 28頁より作成

当時、海外へ行く交通手段は、船以外にない、捕鯨船は、これまで考えられてきた以上に多面的な活動をしていた。捕鯨船は、郵便船、輸送船、交易船、奴隷船、移民船、軍船、私掠船、客船などの役割をも担うこともあった<sup>17</sup>。森田は、著作『クジラと捕鯨の文化史』の中で捕鯨船の性格を示す格好の例がメイフラワー号 (*the Mayflower*) であると指摘している<sup>18</sup>。なぜならこの船はもともと捕鯨船であって、ピルグリム・ファーザーズ (Pilgrim Fathers) 一団をイギリスから大西洋を渡って新大陸に運んだ後、再び北極圏で捕鯨に従事していた<sup>19</sup>。このことからアメリカ合衆国の始まりは捕鯨船によってもたらされたと言えるかもしれない。

また、アメリカ捕鯨の活動は、日米間においても重要な役割を果たした。日本を開国へと導いたペリー提督が率いる東インド艦隊の来航目的の一つが、捕鯨船の避難港の確保や難破船員の救助であったからだ<sup>20</sup>。当時、捕鯨の主な漁場は、太平洋であった。捕鯨業や貿易に携わるアメリカ船が太平洋を航行し、アジア・太平洋の諸国や島々に寄航するようになっていた<sup>21</sup>。アメリカ国民の財産と人命の保護が重要な課題となり、それを対処するためにアジア・太平洋において領事館を設置し、条約が締結された。こうした状況の中で日米

和親条約も結ばれている<sup>22</sup>。

アメリカ捕鯨船が寄港した太平洋の島々や捕鯨船が辿った「海の道」に視点をおくことによってアメリカ合衆国議会や海軍がどのような政策を行ったのか、また、海から見た太平洋全体の中で日米関係を捉えることができる。さらに、アメリカ捕鯨の視点から民間レベルでの日米の交流が、政府レベルでの条約交渉よりも先に行われて、その後、国家間の条約が締結されていく過程が明らかになるのだ。

以上のようにアメリカ捕鯨やそれが与えた影響や関連から探究すると、広域に学際的な研究に発展できるのではないだろうか。

### Ⅲ 米国太平洋捕鯨の視点からの意義

これまで第Ⅰ、Ⅱ節で述べてきたことを総括して、アメリカ捕鯨の視点から考察する意義として4つある。

1) 民間、政府レベルを区別したアメリカ合衆国の対外関係史の中で、太平洋の中の日本の開国を最初に成し遂げた目的と意義や、アメリカ側の事情や背景を明らかにすることができる。

これまで、アメリカが日本の開国を望んだ背景と意図を批判した、加藤祐三の見解がある<sup>23</sup>。加藤は、「外交法権」（自国民の生命・財産の保護のための外交の展開）という視点を重視した。アメリカ合衆国政府は、広くアメリカの自国民を保護するために対外関係を発展させたという考えである。また、加藤は、日本開国に関するこれまでの先行研究が、あまりにも日本史と日米関係の枠内にあることを批判し、日米和親条約、日米修好通商条約の条約評価をめぐる議論をアジアと欧米の国際関係史の文脈で捉えた。

博士論文では、この、アメリカの「外交法権」という見解を受けて、アメリカ捕鯨の視座から研究を進めることによって、太平洋におけるアメリカ捕鯨船が寄港する場所でのアメリカ人の生命の救助と財産の保護をするための政策が、アメリカと太平洋との関係の進展にどのように関連するかを明らかにし、日本の開国をその中で位置付けることができた。

2) 民間レベルでのアメリカ合衆国の対外関係の展開を辿る分析ができる。

捕鯨産業とアメリカ社会、捕鯨船の多人種化、捕鯨に関わる産業の展開とそれに従事する人々、捕鯨船寄航先の現地社会の変容、日本の漂流民と

アメリカ捕鯨船員など外国人との出会い、日本の漂流民が帰国後に与えた文化的影響とその役割などが明らかになる。民間レベルでの「日本の開国への道」の手掛かりを掴むことができる。ハワイ諸島に多くの捕鯨船が寄港するようになると、捕鯨船が救った日本の漂流民を通じて、民間レベルで、日本とハワイ王国の人々の関係が始まった（第Ⅰ節参照）。そして日本の開国への一つの道筋も、形成されたのだ。この一例として、アメリカ捕鯨船に救助され、アメリカ本土で生活し、ハワイ王国から帰国した中浜万次郎の日本開国への行路がある。日系人の始まりは、通常言われているハワイ諸島での日系移民の起源である1868年の「ハワイ元年者」より古く、漂流民とアメリカ捕鯨との関係から捉えることができる<sup>24</sup>。こうした民間レベルでの展開が、いかに公式の外交関係展開の下地になっていたのかを追究することもできるのだ。

3) アメリカ合衆国の対外関係史、特にアメリカと太平洋との関係史の研究にも一石を投じることができる。

ウィリアム・アール・ウィークス (William Warl Weeks) は、紀要『アメリカ外交史』の中で初期の外交史の研究は、30年間停滞状態であったと指摘している<sup>25</sup>。またその中で、キンレー・ブラウアー (Kinley Brauer) が、1815年から1861年までのアメリカ外交史の研究動向をまるで「アメリカ大砂漠」であると表現したことを紹介している<sup>26</sup>。米英戦争が終焉すると、国内開発に目が向けられ、ナポレオン戦争以降から(米西戦争前の)19世紀末までのアメリカの対外関係史の研究は、20世紀の主要争点や特に冷戦の研究などと比較すると多くないのが現状である。

4) アメリカ合衆国と太平洋との関係史の視点から日本開国史研究から明るみとなった疑問を追究することができる。

日本開国の研究では、古くは日本資本主義論争があり、戦後は近代化論も盛んになり、世界資本主義の中での開国の位置付けといった研究がある。また、東アジアの中の華夷秩序や、東アジアのネットワークの中にいた日本が、ペリー艦隊の来航によって日本が開国され、西洋秩序の中に位置するようになった論議も多い。また、アジアにおける国際政治の中の文脈で、1854年の日米和親条約から1858年の日米修好通商条約までの条約を分析する研究がある。さらに、日本の外交過程や対外政策や対外関係に関する研究の蓄積は大変多い。

以上の4つの意義から、アメリカ捕鯨を視座にして、社会史的アプローチも取り入れ、日本開国への「海の道」言説を探究するのである。

## おわりに

太平洋捕鯨が隆盛する以前の太平洋諸国は、アジア諸国とは違い、イギリスを含めた列強と条約を締結していないことが多かった。そのためハワイ諸島や日本との条約を締結する際に、アメリカ政府は、海軍を派遣した。当時の、アメリカ海軍の平時の任務は、人命の救助と財産の保護であり、アメリカの外交を担っていた。特に正確な海図が作られていない未開の海域では、海軍の存在は、大変大きなものであった。

捕鯨船によってもたらされた人と人との民間レベルの交流は、政府レベルでの交流よりも先に進められ、その後、政府レベルの条約締結までに至るようになった。民間の活動が国家よりも先に行われて、対外関係の下地になったのだ。

アメリカ合衆国は、捕鯨船の活動に伴い、大西洋から太平洋へと展開していた。一方、日本は、アメリカ捕鯨船によって救助された日本人漂流民らの情報により、太平洋へと目を向けることになった。こうして地理的に太平洋によって隔てられていたアメリカと日本であるが、捕鯨船の活動が媒介となって、またハワイ諸島が媒介となってお互いが太平洋上の隣国であることを知ったのだ。

日本の開国を日米関係のみならず、アメリカ合衆国と太平洋の関係の中で位置付けるとするならば、アメリカ史の視点から、政府レベルと民間レベルと区別して論ずる必要があるし、民間レベルと政府レベルの関連の中で探究することも大事である。

太平洋のように広大な視野に立ち、日本のみならず太平洋全体の中でアメリカ合衆国の対外関係を考察することによって日本史の視点では見えてこなかった日本の開国や日米関係の新事項が明らかになるのである。

## 註

- 1) 「海から見た歴史」を描く。海から見た歴史の分析は、陸地を中心とした歴史に対し、最近、日本でも盛んになってきた。フェルナン・ブローデル (Fernand Braudel, 1902-1985) の『地中海』 (*La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'Époque de Philippe II*, 1996: (浜名優美訳) の『地中海』藤原書

房, 1991-1995年) は、日本の研究者にも大きな影響を与え、「陸地史観」に対し、「海洋史観」の重要性も主張されている。『地中海』に触発された日本人の歴史家たちが「世界史を海から見直そう」というシンポジウムを行なった。例えば、川勝平太、網野善彦、浜下武志など。

- 2) 中浜博『私のジョン万次郎—子孫が明かす漂流150年目の真実』(小学館, 1991年) 14頁。  
中浜博(なかはま ひろし) 1928年東京生まれ。中浜万次郎4代目直系。『中浜万次郎集成』(小学館, 1990年), 『増補改訂版 中浜万次郎集成』(小学館, 2001年)の史料監修。最近では、子孫ならではの史料を駆使し、『「アメリカ」を初めて伝えた日本人』(富山房, 2005)を出版。中浜万次郎の人物研究の第一人者でもある。
- 3) 黒潮が流れるパターンは、奈須啓二『鯨と海のものがたり』(成山堂, 1993年)の第9節「鯨と黒潮」でも論じている。題名通り鯨と黒潮の関係のみならず黒潮がいかに関わり合いがあるかを明らかにしている。
- 4) 当時の漂流民がどのくらいいたのか把握することは難しい。当時日本で、輸送手段として多く用いられたのが、海や川を利用した船であった。そのため悪天候による漂流が多発した。幕末期、徳川幕府によって編輯された『通航一覧』や『通航一覧続輯』、また『通信全覧』、『続通信全覧』などには、膨大な漂流民の資料が掲載されている。
- 川合彦充『日本人漂流記』(社会思想社, 1967年) 309頁には、「江戸時代漂流記録」から作成された月別表がある。この表から江戸時代には、147件の漂流が発生している。当時の造船技術の未発達、気象条件に左右されたこと、漂流民になれば罪人になることを考えると、記録以外にも多くの漂流があったと想定できる。
- 5) アメリカの捕鯨船が「ジャパン・グラウンド」で捕鯨を開始した時期は、資料によって多少の違いがあるが、1820年頃からという説が一番多い。中国とハワイ諸島とを結ぶ、広東貿易に携わっていたキャプテンウィンシップ (Captain Winship) がジャパン・グラウンド海域で多数のマッコウクジラを発見し、そのことを友人のキャプテンジョセフ・アレン (Captain Joseph Allen) に伝えた。キャプテンアレンは、マロー (the Maro) 号で航海し、多数のマッコウクジラを捕獲したのであった。また、マロー号と情報を交わした他の捕鯨船ハイドラ号やイギリス船サイレーン

(the Siren) 号も捕鯨に成功している。(川澄哲夫編『中浜万次郎集成』小学館, 1990年, 森田勝昭『鯨と捕鯨の文化史』名古屋大学出版会, 1994年)などを参照。)上記のことがジャパン・グラウンドブームの切っ掛けとなった。

- 6) 捕鯨船員が描く「ジャパン・グラウンド」の位置は様々であった。また、当時は日本が他国に港を開港していなかったため、「ジャパン・グラウンド」の東南にある、当時どの国からも植民地化されていないハワイ諸島が捕鯨船の補給地として好まれた。
- 7) 荒川秀俊『異国漂流物語』(社会思想社, 1995年), 204頁に漂着した場所および起こった季節を示した表がある。この表によると、広い地域の分類であるが、多くは、日本近郊、中国、朝鮮などの東アジアもしくは東南アジア、とロシアや千島などの沿海州などに漂着している。全体の約85パーセントを占めている。「鳥島、ハワイ、南洋諸島、カナダ、アメリカ」への漂着は、20件である。中浜前掲書『私のジョン万次郎』26-27頁によると、鳥島への漂着船は、15例とある。5件以外は、ほとんどが鳥島漂着であり、アメリカ本土に行くことは稀なのである。ここでの合計は、134件となっている。河合前掲書『日本人漂流記』の147件と比較すると、漂流した件数は少ない。これは使用した史料により、違いがでてきたせいであろう。この差異については、今後の課題となるが、江戸時代には多くの漂流があり、アメリカ本土に漂流したものは、少なかった。
- 8) 当時、日本は「海禁」をしていたので、他国に港を開港していなかった。  
「海禁」とは、海外との関係を禁じることである。一般に知られている「鎖国政策」のことを指す。「鎖国」という概念は、1801年頃にできた。ドイツ人医師ケンペル(Engelbert Kaempfer, 1651-1716)が書いた『日本誌』を翻訳した志筑忠雄が、日本の海禁に対して「日本がまるで鎖で縛られている国だ」という表現をしたことから「鎖国論」という言葉が生まれた。日本海禁については山本博文『鎖国と海禁の時代』(校倉書房, 1995)などがある。
- 9) 中浜明『中浜万次郎の生涯』(富山房, 1970年), 52頁, 74-75頁。  
中浜明(なかはま あきら)1900年東京生まれ。中浜万次郎長男、東一郎の三男。中浜博同様に子孫でしか持っていない第一次史料を

駆使し、一般に向けて中学生でも分かりやすい文章で中浜万次郎の生涯を描いている。

- 10) 中浜万次郎を救助したジョン・ホーランド号(the whaling ship *John Howland*)の航海図である。1839年10月から1843年の5月まで約3年6ヶ月の航海。ジョン・ホーランド号は、1830年にニューベッドフォードで建造。377トン。長さ111フィート10インチ。幅27フィート5インチ。喫水約4メートル。2つのデッキに3つのマスト。ジョン・ホーランド号については、研究者や子孫によって明らかになっているが、最近になってジョン・ホーランド号の乗組員の航海日記が発見されて、中浜万次郎が救助された場面などがより鮮明となった。川澄哲夫編『増補改訂版 中浜万次郎集成』(小学館, 2001年)に中浜万次郎に関する新資料とともに収録されている。
- 11) 捕鯨船フランクリン号(the whaleship *Franklin*)での航海図である。1846年の5月から1849年の8月末まで約3年4カ月の航海であった。ジョン・ホーランド号の航海期間も3年半であったように、当時の捕鯨航海は、3年から4年にも及ぶ長期間にわたるものであった。
- 12) 最盛期のニューベッドフォードについての論文、書籍は多数あるが、例えば、Alexander Starbuck, *History of the American Whale Fishery* (New York: Castle, 1989)やMargaret Creighton, *Rites and Passages* (New York: Cambridge University Press, 1995)。またハーマン・メルヴィル(野崎孝訳)『白鯨』(中央公論社, 1994年)や中浜万次郎関係の『漂流記』のように当時のニューベッドフォードの繁栄を描いている文学作品、日記、漂流記なども多数現存する。例えば、ニューベッドフォードの繁栄ぶりについて、ここから捕鯨船員として航海へ出かけたハーマン・メルヴィルは、『白鯨』の中で次のように述べている。

アメリカ中を探してもこのニューベッドフォードほど堂々たる家々がならび、豊かな公園と庭園にかざられた地はないのだ。

(中略) この素晴らしい家々と花咲きにおう園すべては、大西洋、太平洋、インド洋からきたものなのだ。(中略) かがやかな婚礼が見たかったらニューベッドフォードにゆけ、というのは、家々の油槽はあふれていて、夜ごとに惜しげもなく身の丈ほども鯨脳油ろうそくを燃やしつつけるのだ。世界各地から帰ってきた捕鯨船の収穫物や利益などから、この街が、とても繁栄していることが分かる。

ハーマン・メルヴィル(阿部知二訳)『白鯨』(岩波書店, 1993年), 第6章(上)72頁。

- 現在でもニューベッドフォードと言えば、アメリカ最大の捕鯨基地であった場所で、『白鯨』の舞台となった場所として名高い。
- 13) 大崎晃「19世紀アメリカ捕鯨経済誌—ニューイングランドにおける捕鯨業中心地形成の考察—」『地学雑誌』第968号, 2000年2月, 91頁参照。
- 14) 小笠原諸島は、船員達に **Bonin Islands** と呼ばれて、捕鯨船の給水地となっていた。小笠原諸島に関することについてもハワイ諸島同様に興味深い研究対象である。
- 15) 都築博子「ハワイ捕鯨産業最盛期と米布関係の展開—1820年から1860年—」『大学院論集』第13号, 2004年1月, 159—176頁参照。
- 16) 森田勝昭は、「ディスカバリー・ビジネス」として航海運動の構造を解明している。森田によると、「地理的発見」とは、新しい交易地・交易ルート・商品の発見であり、経済的発見でもある。地理的発見をすること自体が新しいビジネスであったからだ。航海は、最も効率的だったので、船がある1つの役割を果たしていたのではなく、冒険商人(資本)の意図に見合うように多種多様な役割を果たしていた。森田前掲書, 26—50頁参照。
- 17) 森田前掲書, 74—79頁には、複合的活動をしていた捕鯨船を論じている。
- 18) 同上書, 29, 30頁。  
メイフラワー号は、180トンの帆船。船員の他に102名が乗船。その中には、植民地建設のために雇われた軍人や職人など約40人が含まれていた。
- 19) 1620年にイギリスのプリマス港を船出して2ヵ月後にケープコッド沖に到着した。ブルグリン・ファーザーズ(巡礼父祖)は、イングランド中部のノティンガムシアの小村スクルービとその近隣の出身者達であった。墮落した国教会から離脱して、信徒同志で、純粋な教会を打ち立てようとした分離派であった。上陸に先立ちメイフラワー誓約を41人の成年男子がそれに署名した。この契約を基礎におき植民地が形成された。
- 20) 第一次史料として、国務長官代理コンラッド(C. M. Conrad)から海軍長官ケネディ(Hon. J. P. Kennedy)宛ての書簡 *Mr. Conrad to Mr. Kennedy. Senate Executive Document no.34, Serial No.751, 33rd Congress 2nd session, pp.4-9.*  
アメリカ大統領の国書 *The President of the United States to the Emperor of Japan. ibid, pp.9-11.* など。  
多くの研究書にも同様にペリー提督の来航目的について論及している。
- 21) 都築博子「19世紀のアメリカ捕鯨とアジア太平洋」『大学院論集』第11号, 2001年10月, 157—173頁参照。
- 22) 都築博子「捕鯨を通じてのアメリカの東アジア・太平洋関係の展開—19世紀半ばの米布関係を中心に—」『太平洋学会誌』第92号(第26巻第1/1号), 2003年10月, 45—53頁参照。
- 23) ペリー来航期研究の第一人者である。『黒船異変』(岩波書店, 1988年), 『黒船前後の世界』(筑摩書房, 1994年), 『幕末外交と開国』(ちくま新書, 2004年)など多数の著書, 論文がある。
- 24) 中浜万次郎と一緒に漂流した者のうち、ハワイに長期滞在していた3人が帰化の申請を行っている。最初は、重蔵が1844年10月25日に、次に五右衛門が1845年1月10日に、最後に当時31歳の寅右衛門が1847年2月13日に申請した。寅右衛門は、日本への帰国を試みた時もあったが、最終的には、ハワイを訪れた外国人と同様に現地の妻を娶って、ハワイ諸島で生涯を送った。宮永孝『ジョン・マンと呼ばれた男: 漂流民中浜万次郎の生涯』(集英社, 1994年), 4-9頁。  
ハワイでの日系人を知る上でも寅右衛門の人生がどのようなものであったのか重要なので今後の課題としたい。  
また、1841年に漂流した千太郎は、元年者が渡航したさいには、ホノルルに居住していた。
- 25) William Earl Weeks. "New Directions in Early American Foreign Relations", *The Journal of the Society for Historians of American Foreign Relations*, vol.17, no.1, Winter 1993, pp.73-96.
- 26) 注25と同上。

## 謝辞

博士課程において博士論文を完成させることができたのは、一昨年度太平洋学会で発表させていただき、諸先生方の御助言・御批判があり、新しい視点を持つことができたお陰です。

友田好文先生からご教授いただいた「海の道」が持つ言説は、とても奥義を極めるものがありまして、探究心が高まりました。また、中島洋先生、特に松永秀夫先生には、惜しみなく何度も論文・資料を送っていただきました。本当に太平洋学会で知り合った先生方からの御指導・御鞭撻を賜ったお陰です。この場を拝借し、深謝いたします。