

# 本文章已註冊DOI數位物件識別碼

- ▶ 黑船（捕鯨船）と日本の開国—『白鯨』と『漂客談奇』に見る—

doi:10.29714/TKJJ.200812.0002

淡江日本論叢, (18), 2008

作者/Author：齊藤司良

頁數/Page：25-45

出版日期/Publication Date：2008/12

引用本篇文獻時，請提供DOI資訊，並透過DOI永久網址取得最正確的書目資訊。

To cite this Article, please include the DOI name in your reference data.

請使用本篇文獻DOI永久網址進行連結:

To link to this Article:

<http://dx.doi.org/10.29714/TKJJ.200812.0002>



*DOI Enhanced*

DOI是數位物件識別碼（Digital Object Identifier, DOI）的簡稱，是這篇文章在網路上的唯一識別碼，用於永久連結及引用該篇文章。

若想得知更多DOI使用資訊，

請參考 <http://doi.airiti.com>

For more information,

Please see: <http://doi.airiti.com>

請往下捲動至下一頁，開始閱讀本篇文獻

PLEASE SCROLL DOWN FOR ARTICLE



黒船（捕鯨船）と日本の開国  
—『白鯨』と『漂客談奇』に見る—

齋藤司良

論文概要

嘉永6年6月3日（西暦1853年7月8日）アメリカ東洋艦隊司令長官マシュー・カレブレイス・ペリー（M. C. Perry）提督の率いる四隻の「黒船」が江戸、浦賀へ押し寄せた。アメリカが「日本の開国」を促すために派遣した艦隊であった。

太平の眠りを覚ます上喜撰（蒸気船）

たった四杯（四隻）で夜も寝られず

と、誰が作ったかとも知られぬこの狂歌は、二百数十年におよぶ長い長い徳川の太平の世にもたらされた西洋からの衝撃（Western impact）であった。そして、この時代の海洋をめぐる国際社会の潮流が、東アジアの端に位置する日本にも確実に押し寄せて来た。

アメリカがペリー艦隊を日本へ送り、開国を迫ろうとしているという情報はすでに世界を駆け巡っていた。オランダもいち早くこの情報を幕府に伝えていたし、ロシア帝国もまた事前にペリー訪日の情報を得ていた。

北方の雄のロシア帝国もまた、日本との国境交渉と通商条約の締結は長年の案件であったので、プチャーチンをその交渉役として日本に送り出したのは、1852年10月19日（嘉永5年9月7日）であり、長崎に入港したのは、ペリーに遅れること一ヶ月半の1853年8月22日（嘉永6年7月18日）であった。しかし、1853年に起こったクリミア戦争（1853～56）は、ユーラシア大陸に跨るロシア帝国とイスラム世界の雄としてのオスマン・トルコ帝国とが対峙する文字どりの世界戦争の時代となり、この戦争では、こともあろうにイギリス・フランスがオスマン・トルコを支援すると言う、世界史の言う国民国家形成の時代の幕開けでもあった。

このような時代の影に隠れて、もうひとつの「黒船」である捕鯨船が「ジャパン・グラウンド」と呼ばれる海域、日本列島と小笠原諸島と中国大陸（ハワイ諸島を言う時もある）に囲まれた巨大な三角海域へと鯨を求めて押し寄せていた。

同時期、「白い鯨」を追ってエイハブ船長の「ピークオド」号が向かったのもこの「ジャパン・グラウンド」であり、万次郎と呼ばれた土佐の漂流民を救助した「ジョン・ハウランド」号が鯨を捕っていたのも「ジャパン・グラウンド」であった。

本論では、江戸日本を開国へと導いたペリーの「黒船」と、捕鯨船とのかかわりから、ハーマン・メルビルが著した『白鯨』と万次郎が語ったところの『漂客談奇』を中心に論ずるものである。

キーワード 黒船 ジャパン・グラウンド 蒸気船 『正論』 鯨油文明

## 一、はじめに

春の海ひねもすのたりのたりかな

誰でも知っている與謝蕪村の俳句である。蕪村には他にも

高麗舟のよらで過ぎゆく霞かな

菜の花や鯨も寄らず海暮れぬ

など、あげてゆけばきりのない美しい句がある。そして、その美しさは単なる季節感などと言うものを超えた、その根源は長い長い「徳川の平和」のもたらせる支配の下に、日本列島の隅々まで満ちていた「御静謐」と、それがもたらす倦怠感、今風に言えば「アンニユイ (ennui)」にこそあったのであろう。

その長い太平の時代にあった日本列島に住む人々は、この第三句に詠われているような「鯨」を古来から海からの贈り物「寄せ鯨（海岸に打ち寄せられた鯨）」として、頭先の先から尾の端に至るまでを感謝を込めて貴重な動物性蛋白源として利用していたのであった。

それは、日本における古来からの仏教の戒律である殺生禁断の教えと、時に為政者による恣意的な政策による詔として、五畜（犬・牛・馬・猿・鶏）の肉食の禁止によるものであった（1）。

そもそも、日本において「鯨」と言う言葉は、古く平安時代に書かれた『倭名類聚抄』にその名を、いくつかの魚にまじって「鯨」の名前が見える（2）。

しかし、「捕鯨」が沿岸漁業のひとつとして成立したのは、慶長11（1606）

airiti

年いまの和歌山県の熊野の太地浦の和田忠兵衛が突取法捕鯨を開始した時と言われている。突取法捕鯨は文禄・寛永・慶安年間に紀伊・肥前・土佐にも伝わり、日本各地で沿岸捕鯨が始まっていた。さらに、網取法捕鯨は延法5（1677）年に紀伊太地の和田忠兵衛の孫の和田角右衛門が発明したもので、やがて土佐・肥前・長門などに普及していった。網取法は網と鉤とを併用し、突取法ではできなかった座頭鯨などの捕獲を可能ならしめた画期的漁法であり、この漁法は明治30年代頃までおこなわれていった。

諸賢もご存知のとうり、昔のことわざに、一頭の鯨を捕獲すると五つの浦がその恩恵に潤うと言う「鯨一頭五浦うるをふ」との言葉もあるとうり、鯨の捕獲から、解体、流通に必要な人員は、江戸期における早期の大マニュファクチュアを組織・形成していたと言っても過言ではなかった。

たとへば、盛大な捕鯨組みとして知られている肥前生月（いきつき）島の益富組は、享保10（1725）年に突取法を始め、網取法に移ったのは元文4（1739）年と遅かったが、その捕鯨組の組織について文政12（1829）年の例を見ると、捕鯨にかかわる船は40艘、海上の捕鯨従事者は473人、さらに陸上にあって鯨の解体・採油や販売、その他に従事するもの114人、以上総計587人であった（3）。しかもこれらは定抱えだけの人数であるから、これに日雇いを加えると800人をくだらない者が従事していた。

このような18世紀から19世紀にかけての時代の中で、海の向こうのアメリカ大陸東部のニューイングランド地方でも、ヨーロッパから移住してきた植民者たちによって盛んに捕鯨活動が行われていた。もちろんアメリカ大陸における最初の鯨取りは先住民のインディアンであったが、やがてその技術と植民者の資本が結びついていった。

植民地での捕鯨業は、1667年にロングアイランドのサウスハンプトンで始まり、ついで1688年にケープ・コッド、1690年からナンタケットが加わっていった。

ナンタケットの捕鯨業は、アメリカ革命（1774－1783）直前には最盛期に達し、当時は150隻の捕鯨船を所有していたと言う（4）。そして対岸のニュー・ベットフォードを建設して、鯨脳油と鯨油の本土への輸入港とし、またこの町を捕鯨の基地として発展させていった。

『白鯨』の著者ハーマン・メルヴィル自身もまた、1841（天保12）年1月3日、捕鯨船「アークシュネット」号、船長の名はバレンタイン・ピース、に乗ってマ

airiti

サチューセッツ州フェアヘヴンの港から、19歳になったメルヴィルは大西洋・ホーン岬・太平洋へと抹香鯨を求めての旅に出発していった。

くしくも、同じ年の天保12（1841）年正月5日、土佐国（高知県）吾川郡宇佐浦から、14歳の万次郎という少年も4人の漁師とともに「金毘羅丸」という船に乗り出漁していったが、暴風雨にあつて14日間漂流し太平洋の小島に漂着し、同年6月3日ナンタケットを母港とするアメリカの捕鯨船「ジョン・ハウラウンド」号に辛くも救助され、アメリカで教育を受け、捕鯨船に乗って世界をめぐり、危険を侵して鎖国下の日本に帰ってきた。この漂流奇譚が、本論で底本とした『漂客談奇』である（5）。しかし巷間にあつては、昭和13（1938）年の第六回直木賞受賞作品となった井伏鱒二の『ジョン万次郎漂流記』が一般的である。そしてこの話が、暗い昭和の戦争へと展開していく中で、「ジョン万次郎」に見られたがごとき、海外雄飛の世相を醸し出していったのであった。

## 二、 徳川の平和と「黒船」（捕鯨船）

徳川の平和が成立しえた条件とは、まず第一に「極東の島国」であったこと。そのことは、徳川の平和のみならず、古代から現代までつづく歴史的・地理的条件であった。すなわち、日本列島を囲む四方の海であり、日本海、対馬・朝鮮海峡、東シナ海は、古来より日本を中国大陸や朝鮮半島と適当な距離で隔て、その安全を保障するとともに、文化交流のためのルートであり、また同時にフィルターとしての役目をも果たしてきたということができる。

第二には、いわゆる「鎖国」である。「鎖国」といっても、徳川幕府の発布した法令の中にその名前が見えるわけではない。それは、三代将軍家光の時代の、寛永10（1633）年から同16（1639）年にかけて、主としてキリスト教の布教禁止のために次々と出された施策と法令とをまとめて、後世「鎖国」と総称したものである。さらに、「鎖国」なる用語は、はるか後の享和元（1801）年になって、蘭学者志筑忠雄が、元長崎のオランダ商館医官ケンペルの鎖国弁護の論を訳したときに、はじめて使われた熟語にほかならなかった。

しかし、徳川幕府は成立直後まもなく、李氏朝鮮とは対馬藩を介して正規の対等の国交を結んでこれを維持し、さらには将軍が代るごとに『通信使』とよばれる文化使

節団が中国大陸や朝鮮半島の情報をもたらした。

さらに、ヨーロッパの新興国であったオランダも、長崎の出島に商館をおいて日本との国交を保持し、三代将軍家光の時代から毎年春、長崎商館長一行がひと月の旅をして江戸へ上がり、将軍に拝謁して日蘭貿易免許の御礼を言上するのが定めとなっていた。さらに、寛永18（1641）年よりは幕命によって毎年広く一般の海外情報の提出を求めた。それが「鎖国」下にあっても幕府が詳細な海外情報を把握していた所以である。それが『阿蘭陀風説書』と呼ばれるものである。そして、江戸の市民たちはそれをいわば春の年中行列として楽しみにするようになっていたし、いつのころからか「阿蘭陀渡る」という春の季語さえも生んでいたのである。

松尾芭蕉の延宝6（1678）年の句に

かびたんもつくばはせけり君が春

の句があり、その翌年の延宝7（1679）には、またまたオランダ商館長一行の江戸参府を読んだ句がある、

阿蘭陀も花に来にけり馬に鞍

と読んで、芭蕉にとってはすでに世界の中心は日本、日本の中心は江戸であり、その公方様への賛嘆の気持ちを吐露していた（6）。

しかしそのような中、16世紀、17世紀の西洋諸国の遠洋航海技術はしだいに向上し、いわゆる大航海時代を敷衍させ、18世紀になるとイギリスやフランスの探検隊がマゼラン海峡を經由して太平洋に入り、ときに日本人のいっさい関知しないあいだに日本列島を一周するというようなことまでしていた。

さらに、18世紀の後半にはいとアメリカの捕鯨業が活況を呈してきた。それは、抹香鯨の頭部からとれる鯨脳が、万能薬として重んじられ、「抹香油一升金一升」の価値があるとされていた。

1790年になると、イギリスエンダービー商会の「アメリア」号がホーン岬を周って太平洋へ入り、抹香油を船倉に満載して帰ってきた。乗り組んでいた鯨取りの多

airiti

くは、ナンタケットの出身者であった。翌1791年にはナンタケットの「ビーバー」号、ニューベッドフォードの「レベッカ」号など6隻が、ホーン岬を迂回して太平洋で多大な抹香油を収穫して帰港した。この時以降、アメリカの捕鯨船の太平洋での活動は津波のように起こった。

1818年、ナンタケット船籍の「グローブ」号がホーン岬を回り赤道を西航し、太平洋の中心域に出て、抹香鯨の群れを追いかけていた。これがいわゆる遠海漁場の始まりであった。ついで、1819年、ナンタケットは32隻の捕鯨船を送り出した。しかし、6隻が母港に帰らなかった。そのうちの一隻の名は「エセックス」号である、「エセックス」号は、1819年8月12日ナンタケットを出航してホーン岬回りで太平洋へ入った。ガラパゴス諸島に立ち寄ったあと、赤道に沿って西へ進んだ。そして、南緯4度、西経119度の地点に到達したところで、抹香鯨の大群を発見したが、一頭の巨大な抹香鯨（「モチャディク、Mocha Dick」）に襲われて沈んだ。1820年11月2日のことであった。この事件の資料を参考として、1851年にハーマン・メルヴィルが著した小説が、『白鯨』（『Moby-Dick or The Whale』）として、さらには彼自身の捕鯨船で抹香鯨追いかけた経験を元にして実を結んだ（7）。

ちょうどその頃、ナンタケットに、マサチューセッツ州ブライトン出身のジョナサン・ウインシップという船長から、太平洋を航行中に日本近海でおびただしい鯨の大群を発見した、との報せがもたらされた。ウインシップ船長は広東貿易に携わり、「オカイン」号の船長として知られていた。彼はまた、1812年にはハワイ王国のカメハメハ一世から白檀貿易の独占権を得ていた。

この報せをきっかけとして、すでに南太平洋漁場に進出していたナンタケットの捕鯨船が北太平洋へ進み、金華山の沖で大漁の抹香鯨を得るいわゆる「ジャパン・グラウンド」の幕開けであった。これを契機としてアメリカ捕鯨船が北東岸の母港から出漁して、北太平洋への捕鯨出漁がブームとなっていったのである。と同時に、この頃より太平洋における日本人の漂流物語が急激に増加するのも、救助する側のアメリカのみならずイギリス、ロシアの捕鯨船や商船による活発な活動がその背景にあった。

ウインシップ船長の情報を確かめるために、ナンタケットから2隻の捕鯨船がハワイのマウイ島に到着した、1819（文政2）年9月17日のことである。この2隻の捕鯨船は、最初にハワイを訪れたアメリカの捕鯨船であったが、日本漁場には向かわなかった。

airiti

ジョセフ・アレン船長の「マロー」号は、1819（文政2）10月26日、「バリナー」号の後を追ってナンタケットを出帆し、マウイ島へ至った。翌年5月22日、「マロー」号はマウイを出帆、日本沿岸に到達して、たくさんの抹香鯨を発見した。

この、「マロー」号による日本漁場（ジャパン・グラウンド）の発見のニュースは、北西太平洋を中心とする、海のゴールド・ラッシュを生むこととなった。

### 三、捕鯨船（鯨油）と近代文明

アメリカの捕鯨業は、ただナンタケットと東北部地方や、アメリカの経済にその役割を果たしていただけてはいない。アメリカ市民のみならず世界中の人々の生活に欠かすことのできないさまざまな必要を満たしていた。そして、欧米の捕鯨活動の目的は食ではない。

鯨油（鯨蠟）である。日本でも特に西日本でも灯明用の鯨油生産は盛んであった。アメリカやヨーロッパで鯨油が用いられるのも、むろん明るくするためである。しかし都会の夜を明るくするだけではなかった。

鯨油、とくに抹香油（スパームオイル、sperm oil）は、最上級の灯明用として重んじられ、船舶の安全に欠かせない灯台の照明用油として普く用いられていた。鯨蠟（抹香鯨の頭部からとれる油、spermaceti）は、良質のろうそくの材料として、背美鯨からとれる鯨油（whale oil）は、一般の照明や機油として利用された。鯨の髯（whale bone）は縄、コルセット、乗馬用の鞭、傘の骨などに加工された。龍涎香（ambergris）は香水、薬品、そして媚薬として貴重なものであった（8）。

しかし、鯨油の文明が近代の人々にもたらした恩恵はもっと奥深い、より広いものであった。上にも述べたように、鯨油が都会の夜を明るくするだけのものではなく、人々の頭脳をも明るくするためでもあった。

暗い頭脳を明るく照らすのは読書である。近代ヨーロッパの市民社会とその公共性をパブリック（pubric）というのは、印刷（紙と印刷術）された公刊物を媒介とする市民の集合だからである。だがしかし、近代ヨーロッパ社会が原理上、「読書する公衆（pubric）」から成り立っているとはいっても、昼の真っ只中からゆつたりと本や新聞を読んでいられる人などは限られている。大半は夜、世間の寝静まった時間に読む人々である。



明るい照明を必要とするのは読む側だけではない。より持続的に安定した照明を必要とするのは著作する側である。北の国の長い夜を、夜な夜なくすぶる鯨油の灯明の下で毎夜書き続ける著作活動の大前提が鯨油のランプであった。

近代社会はむろん、読む人間と書く人間だけから成り立っているわけではない。そもそも読書と著作を取り結ぶものは印刷と出版業である。ペリー来航のニュースを流すメディアは瓦版ですんだかもしれないが、しかし、近代国民国家にあってはもはや瓦版ではありえない。

国民国家は、国土と呼ばれる領土の津々浦々で、国民と呼ばれる人々が国語と呼ばれる言語で同じようなものを読み、同じようなことを考え、同じようなことに一喜一憂する社会である。その大前提はまず、文字を読む訓練を与え、鉛筆で紙の上に文字を書くことのできる人間を育成する学校教育の充実であり、そのためにはまた大量の教科書と大量のノートが必要とされる。このような大量の印刷物を流通させるためには、出版資本主義の成立が欠くことのできない絶対の前提条件であった。しかし、これらは資本があればできるというものでもない。印刷機が円滑に機能するためには潤滑油が必要であり、これに用いられるのがまた鯨油であった。

さらに、鯨油からは先に述べたもの以外に、石鹼ができる。公衆衛生の観念はヨーロッパが誇る新思想であり、かつ伝染病と風土病とを克服して、新たなる植民地を広げるヨーロッパ社会の誇るに足る文明の利器でもあった。

石鹼をつくる過程でグリセリンができる。これにニトロを足せば、ニトログリセリンができる。ダイナマイトがスウェーデンやノルウェーの産物であることとは無関係ではなかった。鯨油の軍用価値では、抹香油はアメリカの独立戦争の時期に利用された獣油ろうそくを完全に凌駕していた。そして、それは現代においても弾道ミサイルの燃料としても長くその命脈を保ってきた。

そして、時はまさに蒸気機関万能の時代に入ってきていた。蒸気船であれ、陸蒸気であれ、蒸気で動く鋸であれ、蒸気機関が円滑に回転するためには潤滑油が必要かくべからざるものであった。そして、船舶、機関車、とりわけレールをつくるには鋼鉄を必要とする。鋼鉄をつくるには高炉が必要である。高炉の釜入れには、これまた鯨油が必要である。このように、いわば近代化の装置一切に必要なのが鯨油であり、それを支えるのが捕鯨活動であった。

この時期、世界は海洋の時代に入っている。しかも蒸気船の時代である。ロバート・

airiti

フルトンの開発した初の蒸気船航路が、ハドソン河に開設されたのは1807（文化4）年。以後、1819（文政2）年にサバンナ号による蒸気船の大西洋初横断が行われ、1831（天保2）年にはアメリカで造られた蒸気船「ロイアル・ウィリアム」号は大西洋を渡り、ポルトガルで世界初の蒸気軍艦に採用されている。このようにして、アメリカでは相ついですぐれた航洋蒸気船が生まれていた。

それとともに、時代は鯨に次いで蒸気船が展開し始めていた。

こうした歴史的な必然を、アメリカの捕鯨漁や海事社会とは全く別な視点から、的確に指摘している人物がいた。

汽船の時代が来た。その航路が、経済発展の中心地である米国の東岸から米国太平洋岸（西岸）にのび、やがて太平洋の“対岸”にある中国の主要港・広東につながってゆくという新事態は、近代資本主義世界にとって、……アメリカ大陸の発見よりも重大な結果をもたらすだろう（9）。

という分析を、1850（嘉永3）年にロンドンで論文として発表しているのである。

ロンドンにあって社会主義理論を唱えていたプロイセンの経済学者、カール・マルクスがその人である。

世界の動きの中で、太平洋が蒸気船の航路で結ばれることの重要性。そのことを予見したアメリカ政府と、世紀を動かすこととなる経済学者。

この二つ、鯨油と蒸気船の要因によつて、この時代の開発がもたらす潜在的なエネルギーの大きさとその背景が、充分理解することができる。

そして、漂流・遭難船員の受け渡しという人道主義的な主張をもった捕鯨船と、経済的利益を乗せた蒸気船とが、そのネットワークを拡張しつつ、日本に向けて開国をうながす歴史的な大波に乗って、迫り来ていた。

1851（嘉永4）年に出版されたメルヴィルの『白鯨』は、この時期の世界の捕鯨事情と鯨に関する百科全書といっても過言ではない。そのみならず、捕鯨船の果たしつつあった世紀の役割をその中で予言している。すなわち、

さて、ピークオド号は、南西のほうから、台湾とバシー群島とに近づきつつあつ

ainiti  
たが、その間にシナ海から太平洋への熱帯海域における出口の一つがあったのだ。

(中略) エイハブは、彼の前に、東洋諸群島の一般海図と、もう一枚は、日本群島の長い東海岸、ニフォン・マツマイ・シコケをしめす分図とをひろげていた(10)。

もしあの二重にかんぬきをかけた国、日本が外国に門戸を開くことがあるとすれば、その功績は捕鯨船にのみ帰せられるべきだろう。事実、日本の開国は目前にせまっている(11)。

白い鯨を追って、「ピークオド」号に乗って、アメリカ最大の捕鯨基地ナンタケットを出港したエイハブ船長が向かったのは日本近海であった。いわゆる、「ジャパン・グラウンド」である。

メルヴィルの主張は正鵠を得ていたと言うべきであろう。日本の「二重にかんぬきをかけた国」の門戸(「鎖国」)をこじ開けたのは事実、「黒船」という「捕鯨船」であった。

#### 四、世界史の中の「黒船」

幕末、19世紀初頭の幕府に大きな衝撃を与えたのは、イギリス軍艦(黒船)「フェートン」号による長崎港不法侵入事件であった。時に文化5年8月15日(1808年10月4日)「フェートン」号はオランダ国旗を掲げて長崎に来航した。

通常の入港手続きのため、長崎奉行所の検使・通詞らとともに出向いたオランダ商館員2名を、武装したイギリス兵が拉致し、オランダの国旗を撤収してイギリス国旗を掲げた。当時、オランダ本国はナポレオン騎下のフランスの支配下にあり、その東南アジアの植民地はフランスの敵国であるイギリスに占領されていた。

「フェートン」号はオランダ船の捕獲を目的として来航、長崎港内を搜索、オランダ船の不在を知ったが、人質をたてに食糧・飲料水を強要した。長崎奉行松平康英は商館長ヘンドリック＝ドーフ(Hendrik Doeff)の説得に従い、それらを供給し、人質を取り戻した。さらに「フェートン」号の抑留を計画したが、準備の整わない17日、長崎港を去った。奉行松平康英は国威を辱めた責任をとって自刃した。この

airiti

事件の衝撃は太平の世になれた幕府に大きな衝撃となり、これに続く水戸大津浜の事件を契機として、文政8（1825）年の『異国船打ち払い令』発布のきっかけとなるのである。

日本の津々浦々には頻繁と「黒船」が見受けられた。長い船上生活を強いられる船員は生鮮野菜を必要としていた。人目を盗んでこっそり上陸することもあっただろう。『白鯨』の「ピークオド」号に至っては、日本近海で暴風雨に遭遇して、帆柱を折られて、日本の木材で補修している。言ってみれば、当時の日本の国禁を犯して上陸し、隠れて木材を調達していたのであった。

このようなことは断じて許されるべきではない、との尊皇攘夷思想が「黒船」の出没する海岸部に育ったのは当然と思われる。

江戸の防壁というべき房州（現・千葉県）の海防にあたっていたのは水戸藩であったが、外房の九十九里浜にも黒い異国船が頻繁と出沒していた。

時に、文政7（1824）年6月24日、水戸の沖合いで操業していた異国の捕鯨船から二隻のボートに乗り、12名の鯨捕りが領内の大津浜に上陸してきた。異人たちの様子は「猿のごとく、丈高く、髪の毛ちじれ」、「色の白きも、黒きも」あり、「手には捕鯨用の銚や鉄砲」を携えていた。

異人たちは人家に立ち寄って食物を乞い、あるいは婦人たちをからかったりした。村人たちははじめ食物や水を与えていたが、やがて彼らを捕らえた。このとき、取調べにあたったのが水戸彰考館総裁藤田幽谷の高弟会澤正志斎であった。

会澤との尋問に答えたのは、カピタンの「ゲビスン」であった。「ゲビスン」の云うに、河天突天（アフリカの意）、印度、あるいは南海中の諸島を指さして、みなイギリスと言う。会澤は、諸厄利亜（イギリスの意）の属領がこれほど多いことを知って、戦慄した。

彼漁ヲナスナリ、商ヲナスナリ、固ヨリ其常時ナリ、深ク慮ルニ足ラズト。何ゾ其思ハザルノ甚シキヤ。虜航海萬里ニシテ、人ノ国家ヲ伺フ、糧ニ敵ニ因ラザルコトヲ得ズ。故ニ至ル所或ハ商シ、或ハ漁シ、以テ屯田ノ用ト為スニ非ザルハナシ。然ラズシテ彼ノ徒ヲシテ鯨ヲ獲ント欲セシメンカ、則チ其近旁ノ海中、鯨ヲ捕フルノ処モ亦多シ、何ゾ必ズシモ遙々絶険ヲ度ツテ之ヲ東洋ニ捕ヘンヤ。

臥兒狼徳等ノ地、諸厄利ト一水ヲ隔ツルノミ、而シテ海上ニ鯨甚ダ多シ。諸国

ainiti  
ノ人皆往イテ之ヲ捕フト云フ。

而シテ其船制タル、以テ漁ス可ク以テ商ス可ク、亦以テ戦フ可シ。則チ悪ンゾ今日ノ漁船商船果シテ異日ノ戦艦タラザルコトヲ知ランヤ（12）。

「彼らは漁師や商人であって普通のことをやっているだけであり、深く心配するには当たらない」などと言う。まことに無思慮というべきである。外夷は万里の海を渡って人の国を狙っているのだから、食糧は敵地から徴発せざるを得ない。だからその行ったところで交易を行なったり、魚をとったりして、現地調達をはかるのである。そうでなくても、もし鯨をとるだけであるなら、彼らの国の近海にも鯨をとる場所はたくさんある。それなのにどうしてわざわざ危険な海を越えて、東海で捕鯨をするのであろうか。

[グリーンランドなどの地は、イギリスから海を少しへだてたところである。しかもその海には鯨が非常に多く、諸国民はみなそこで捕鯨をおこなっているという] しかもその船の構造は漁業もでき、通商もでき、戦争も行えるようになっているから、いまは漁船・商船であっても、将来は戦艦とならない保障はない（13）。

鯨は地球を一つの水球として遊弋するもっともグローバルな生き物である。陸地の動物である人間が、海を住処とする鯨との不屈の戦いを続行することほど大それたことはない。

メルヴィルの『白鯨』にいう、あの偉大なレヴィヤタン（14）と戦うのは神の行為である、

と。しかし、人間が鯨（リヴァイヤサン）と戦い、鯨を狩る船を有することこそ、ヨーロッパ文明の一つの特色であると言っても過言ではない。

鯨を追い、鯨と戦うことのできる船を生む文明だけが、遠方への航海を可能にし、やがて世界市場革命と呼ばれる大航海時代を招きよせることができたのである。

その革命を支えた造船技術、航海技術、そして世界周航を可能にした巨大帆船を生み出したのは、烈風吹き荒ぶ北の海で鯨と戦う北海沿岸の文明であった。

巨大な鯨と戦うことのできる帆船だけが世界を周航する巨大な戦艦ともなり、また巨大な商船ともなりうる可能性を秘めていたのである。鯨と戦うことが戦艦の基礎に

airiti

ある。そして、ただ北海のみが大西洋に道を通じ、さらには太平洋に、そしてまた北太平洋と北極海に道を通じていたのである。ちなみに、『白鯨』の著者ハーマン・メルヴィルの母親はオランダ人であった。

捕鯨船はたしかに同時に巨大な戦艦となる。捕鯨船と戦艦を区別しない会澤正志斎の『正論』はまったく正しかった。

しかし、会澤はなぜヨーロッパ諸国がそれほど多くの鯨を必要としていたかは、理解できなかつたし、想像する事もできなかつた。

そして、捕鯨船も軍艦も、当時もそれ以前からも船体にタールを塗ることによって海水の浸水を防いできていた。ゆへに、ともに「黒船」と言われたわけである。この捕鯨船と軍艦との関係を見抜いた会澤正志斎の考えはまったく正しかった。

そして、この文化5年の「フェートン」号事件と、文政7（1824）年の大津浜の事件を契機として、翌文政8（1825）年2月に幕府はついに対外強硬路線に転じ、異国船打ち払い令（無二念打ち払い令）を出すこととなる。

其の翌月の3月、会澤正志斎の『正論』が著された。それは、藤田東湖の『弘道館記述義』と共に水戸学の経典と呼ばれ、幕末の尊王攘夷思想の体系化された理論的支柱となり、幕末の人心に大きな影響をもたらした。

## 五、『漂客談奇』と万次郎の冒険（アドベンチャー）

1841年6月28日（月）

東南の風。島が見えた。午後1時、2艘のボートを下ろし、島に海亀を探しに行った。3時に、5人の中国人か日本人を連れて帰ってきた。この島に漂着して暮らしていた人たちであった。彼らは泳いでボートに乗り移ってきた。何もしゃべらない。お互いに、身振り、手振りではしか理解できない（15）。

これは、漂流して八日目、正月14日に流れ着いた「無人島」（今日ではこの島が、東京から南へ580キロメートルの伊豆諸島最南端に位置する火山島である『鳥島』）で暮らしていた万次郎たちを救助した捕鯨船「ジョン・ハウランド」号の船員ライマン・ホームズの「航海日誌」に見られる記事である。

天保12（1841）年正月5日に、土佐の国（現・高知県）の宇佐の浦を出漁し

airiti

た万次郎ほか4人の乗った漁船が、正月7日にアナゼといわれる戌亥（北西）の方角から吹いてくる強風によって櫓を失い、「巽（南東）の方江流され」て行き、こうしておよそ11年に及ぶ長い漂流・航海の生活が始まったのである。

捕鯨船「ジョン・ハウランド」号によって救助された万次郎たちが日本へ戻ってきたのは、およそ10年後の嘉永4（1851）年正月3日に万次郎が用意してきた「アドベンチャー」号というボートに乗って、薩摩藩支配下の琉球摩文仁間切に上陸した時である。

この帰国の時が、幕末の日本にとっては「鎖国」から「開国」へと向かう時代の大きな転換期であり、その時代に遭遇したがために一躍世情の脚光を浴びた最初の漂流者となったのが万次郎であった。ハワイのホノルルで買い求めた捕鯨用のボートに、万次郎が「アドベンチャー（冒険）」号と名づけたのは、故郷の土佐の宇佐の浦に住む家族のことを思っただけのことのみではなかった。10年に及ぶ漂流と捕鯨船によって救助され、捕鯨船「ジョン・ハウランド」号の船長ウィリアム・ホイットフィールドの好意によって、アメリカ本国において培った学校教育と、捕鯨船の一等航海士としての経験と、その力量であるところの近代航海術や捕鯨の技術を日本の社会で役立てたいとする積極的な意思があった。

そして万次郎にとって幸運だったのは、生還直後の嘉永4（1851）年2月、当時開明派の第一人者と目されていた島津斉彬が、盟友でもあった幕府老中筆頭の阿部正弘と結び、薩摩藩の守旧派の斉興を隠居に追い込み、待望久しかった薩摩藩主の座についたことであった。薩摩藩は万次郎らを賓客をもって遇し、しかも、取調べ期間は実に九ヶ月にもおよんだ。そこでは、万次郎たちがもたらした最新の海外情報が、斉彬にとっていかに注目すべきものであったかが伺える。そして、この斉彬が下した高い評価こそが、その後の万次郎をして漁民の子供から、土佐藩の小物となり、更には幕府の直参の御家人となり、維新後においては開成学校（東京帝国大学の前身）「二等教授」に任じられるという、外様藩の一介の漁師の子供が、將軍直属の幕臣に登用されることなどは、江戸封建秩序の身分制度下においては、まさに前代未聞ともいうべき破格の立身出世であり、彼がそのもてる才能を十二分に発揮したことこそが、幕末から明治に及ぶ日本の近代化の時代の中で彼を活躍させたゆえんでもあった。

『漂客談奇』とは、土佐藩藩庁で万次郎たち三人の漂流民の取調べに当たった、土

airiti

佐藩士吉田正誉（通称文次、号子英）が、時の十五代土佐藩主山豊信（号容堂）へ献上のために編纂した一書である。

この編者、吉田正誉なる人物については、広谷喜十郎「土佐の近代化と万次郎」の中に以下のように記されている。

万次郎の漂流話をきちんとまとめたものに、『漂異紀略』と並んで『漂客談奇』があり、奥付けを見ると「嘉永5年壬子初冬 吉田文次」とある。『御侍中先祖書系図牒』（高知県立図書館蔵）には、その肩書きに（御小姓役 文館教授）とあり、文次は藩校の文武館の教授だったことがわかる。だが、万次郎から聞き書きをした頃は、年譜によると「大学様（藩主一門の山内大学豊栄）附」の小姓であった。後に藩校の教授となったほどの人物であったので、その才能をみこまれて、特別に万次郎から外国事情を聞き、そのまとめをしたものであろう（16）。

とされるものである。

以下では、『漂客談奇』に見える、万次郎の足跡をいささか追ってみることにする。

私共三人、去る天保十二年辛丑正月五日（1841年1月27日）、伝蔵弟重助、同所寅右衛門、都合五人申し合せ、かわら（航）2丈5尺の漁船に、白米1斗余り用意仕り、その日四ッ（午前10時）過ぎ、宇佐浦出帆にて、一四五里下の方にて、奥津の沖とんと々申す所において、はへ縄にて鱸を釣り候処、獲ものれ無く、（中略）

七日の暁方、足摺山の岬一四五里ばかり沖エのり出で、漁事いたし候所、申酉（西南西）の風吹起り候に付き、（中略）午過ぎに至り候時、俄かに雲行き煙の如く、あなせ（あなし、西北風）と申す風吹起り候に付き、（中略）風は愈烈しく、濤荒れて、遂に日も暮れ、兎やく角仕り候中、夜半にも相成り、つかれもはなはだしく、をも櫓を仕り候かくと申す物もおれ、（中略）風に任せ流し候（17）。

と、流されたときの状況を語っている。そこでは、これも日本の伝統的な陸地を見ながら航海、漁をするという様子がよく理解できると思う。



airiti

それでは、万次郎たち5人が漂着した無人島から、アメリカの捕鯨船に救助されたときの様子を見てみよう。

最早六月と相覚へ候時分、三日月を拝みて二日ばかり後の暁に、万次郎洞穴を出、辰巳（南東）の方と相覚へ候方に、遥かに帆船を見付け候へば、寅右衛門、五右衛門も立出で、見やり候処、大なる異国船にて、次第に近寄り候間、面々声を揚げ、破損の船くづに衣類をくくり付け、指招き、漂流人これある体を見せかけさせ候処、彼の船より小船二艘をおろし、島に向かい漕ぎ来る（18）。

のであった。この文に対応するのが、この節の始めに挙げた、1841年6月28日（月）にアメリカの捕鯨船「ジョン・ハウランド」号の船員ライマン・ホームズの「航海日誌」に見られる記事である。

この後、「ジョン・ハウランド」号は半年ほど捕鯨漁をして、大鯨十五本を獲て、その油を取り、肉は海中へ捨て、11月末にサントヨイス（サンドイッチ・現ハワイ）諸島のウワホー（オアフ）と申す島のハナロノ（ホノルル）と云ふ湊に着帆した。

そして、万次郎一人をかの鯨船にのせ、出帆いたし、この時、万次郎十四歳にて御座候。

万次郎を乗せた捕鯨船が捕鯨漁を続け、北米利幹マセッセツ国の内、サアヘーブン（フェアヘーブン）と云う湊へ着帆仕り候ときは、翌年卯（天保14、1843年）の四月であった。そこで、船長ホイットフィールドの好意によって万次郎は

この所、フィチセル（船長ホイットフィールド）住居の所にて候へども、（中略）万次郎を船大工アレンと申す人の娘、ヂエシ（ミス・チェーン）と云ふ女師匠に相頼み罷り在り、この処にて、横文字、算術等相習ひ申し候、（中略）、同年十月頃ハアツレ（パートレット）と申す人、この所にて、万国地理測量の法等導き相勤め候に付き、入門仕り、翌年辰（天保15・1844年）の四月まで、右修行仕り候（19）。

ここに見えるハアツレなる人物とは、ルイス・パートレット（Lewis Bartlett）という教育家で、その学校は1840（天保11）年に創立された、当時のフェアヘ

ブンで最高級の私塾であった。そこでは、ナサニエル・バウディッチの著した当時の最先端の航海術の教科書であるとともに、アメリカの船乗りの聖書と言われた『新アメリカ航海士便覧』（『実用航海学書』）を教えていた。

また、このころのアメリカの捕鯨業は全盛期に達していた。1846（弘化3）年のアメリカの捕鯨船は740隻、総トン数23万3千トン余り、船員総数は7万人、その利益は800万ドルという規模に達していた（20）。

万次郎の受けた教育はそればかりにとどまらず、ヌーバットボウル（ニューベッドフォード）のハセ（ハジー）と申す樽屋の弟子となって、抹香鯨の油を入れる樽作りの技術ま修めていたのであった。

1846（弘化3）年6月になって、万次郎はデベス（アイラ・デイビス）というかつて「ジョン・ハウラウンド」号に乗り組んでいた人物が、新たに捕鯨船「フランクリン」（フランクリン）号の船長になったので、万次郎を訪ねてきたのであった。万次郎の保護者である船長ホイットフィールドとの関係からである。万次郎によれば、

6月デベスと申す人に相雇はれ、鯨船に乗り、同所出帆仕り候、船中に海上測量に達候物は、私共に五人ばかりこれあり、終始梶を取り申し候（21）。

とあり、万次郎はその受けた教育によって、海上航海術、天体測量を行い、終始梶を取る、という洋上航海の重大な責任を果たしていた。

メルビルの『白鯨』に、大変興味のある記述がある、それは、

捕鯨は王者の事業である、いにしへの英国の法令によれば、鯨は「王室魚（ロイヤル・フィッシュ）」と規定されている。（中略）私はここで事前に宣言した置くおくが、そのすべての榮譽と栄光は捕鯨業に帰すべきものである。なぜなら、捕鯨船こそ、わがイエール大学にして、わがハーヴァード大学だからである（22）。

と、述べている。それはメルビル自身の捕鯨船での生活と、捕鯨漁の経験によって裏付けられた、そして万次郎ももちろん「ジョン・ハウラウンド」号や「フランクリン」号という、近代アメリカの誇る最新の捕鯨船での長期にわたる鯨との格闘の日々より体得した、イエール、ハーヴァードの教育に匹敵する、いや、それに勝るものを

airiti

自分のものにしたのであろう。そこで学んだものとは、近代的捕鯨漁と遠洋航海術、そしてシーマン・シップ、さらにはグローバルな世界的価値観によるものにほかならなかった。

次に、万次郎が洋上で鯨を捕る際の記述を見てみると、

洋中にて鯨を捕り候儀は、帆柱に上り、鯨見罷在り、見付け候時は、小舟五六艘くだし、多くもりを打ちかけ、その緒をとり、幾里も鯨に従ひ行き、弱りたる時分に、大船え轆轤を以て巻揚げ、筒切りに仕り、船中の大釜にて油を取り申し候。肉は毒と申して、其の俣捨て申し候（23）。

というのが、19世紀から20世紀にかけてのアメリカ捕鯨業における捕鯨方法と鯨油採取の方法であったことがわかる。もちろん、ここでは鯨の肉は食用となることはなかった。

そして、万次郎の乗っていた「フランケリン（フランクリン）」号は、40ヶ月の航海によって得た500頭分のスパーム・数千樽を満載して、1849（嘉永元）年9月初め、ベツトホルルへ帰船した。

その後、万次郎は捕鯨船で得たドルを元手にして、ゴールドラッシュに沸くカリフォルニアに渡り、いわゆるフォーティナイナーズ（49年野郎）と呼ばれる金採掘者の一人として、日数30日ほど採掘して、銀二百七八十枚ほどを得た（24）。

ここに至って万次郎は、

この所より、オアへへ罷り越し候はば、伝蔵他二人が罷り在る間、日本帰国の儀、申し談ずべくと存知、オアへへの便船相待ち、（中略）〔1850（嘉永3）年〕同年初旬9月、同所出帆、日数18日ほどにてオアへへ着船（25）。

した。そこで、万次郎はハワイに残っていた伝蔵始め、五右衛門、五右衛門と9年ぶりの再会をきたした。その目的は、「鎖国」下の日本への冒険（アドベンチャー）であった。

六、おわりに

airiti

万次郎が捕鯨船「ジョン・ハウランド」号に乗って、アメリカ、フェアヘブンに上陸したちょうど同時期、即ち、1843（天保14）年11月8日アメリカの捕鯨船「マンハッタン」(Manhattan)号はアメリカを出帆した。行き先はもちろん日本漁場である。そして鯨を追いかけていた1845（弘化2年）3月15日、奇しくも万次郎たちが救助されたと同じ鳥島で11名の日本人を発見、救助した。それは阿波国の「幸宝丸」の漂流民であった。その翌日、こんどは波間に漂っていた鮫子浦の「千寿丸」の漂流民11名を救助した。

彼らを救助した「マンハッタン」(Manhattan)号の船長クーパー (Mercater Cooper) は、「モリソン」号が天保8年6月28日（1837年7月30日）日本へ漂流民を送り届けようとして、幕府の「無二念打ち払い令」によって砲撃にあつて追い返されていたことを知っていたが、幸いにも、天保13（1842）年に出された「薪水給与令」による幕府の政策が緩和されたために、22名の漂流民を無事、送り届けただけでなく、物資の補給や贈り物まで受け取る厚遇にあつた。この政策の緩和・転換は、幕府にもたらされたオランダからの情報を幕府が世界の趨勢を機敏に理解しえた結果でもあつた。

この出来事を契機として、具体的に云うと、「マンハッタン」(Manhattan)号の船長クーパーが、ペリー提督が日本へ向けて出発する前年の1851年に宛てた手紙が、ペリーをして日本の開国に向かわせる上で大きな役割を果たしていた。その手紙には、

浦賀は安全で近づきやすい港である。私の船は必要な物資はすべて補給できた。

（中略）日本人はもの静かで、友好的で、知的な人々であり、私たちが考えているよりも世界に関する知識を持っている。しかし、長崎以外の港への入港は許されていないから、もしそれを望むならば、力による以外は不可能だろう（26）。

この手紙は、ひとつの国の「鎖国」という重たい歴史の扉を開いた、不思議な情熱と運命の力を秘めている文脈を感じ取とれる手紙である。

ペリー提督は、それ以前の3回の日本への開国勧告の失敗、即ち第1回目は、1832（天保3）年。ジャクソン大統領の時代に、エドモンド・ロバーツを提督として、

戦艦「ピーコック」号を極東に派遣したものであるが、これは日本だけを対象としたものではなく、マスカット（現・アラビア半島オマーン国の首都）のサルタン（太守）や、シャム（現・タイ国）の王との条約締結などでは成果をあげたが、日本へ向かう途中のマカオでロバーツは客死して、その来日の目的を果たすことはなかった。

第2回目は、ペリー出港の6年前の1846（弘化3）年。ポーク大統領が派遣した、ジェームス・ビッドル提督の戦艦「コロンブス」号と「ヴィンセンス」号の艦隊である。

このビッドル使節団は、その前年の1845（弘化2）年に捕鯨船「マンハッタン」号が、22名の日本人漂流・遭難者を送還したとき、日本側の応接が友好的であったことに力を得て派遣されたものであったが、強硬な幕府の態度に大統領親書の受領さえ拒まれるという、屈辱的な扱いを受けて、日本から「追い払われた」のであった。

第3回目は、1851（嘉永4）年6月10日、新鋭蒸気戦艦「サスケハンナ」号と「プリマス」、「サラトガ」号の二隻の帆装船を率いたジョン・オーリック提督である、オーリック艦隊の目的は、遭難船員の保護、日米修好と貿易、貯炭所の建設の三点を盛り込んだ大統領の親書を携えていた。しかし、マカオに着いたところで解任された。

そのオーリック提督の後任として派遣されたのが、ペリー提督である。彼は、前任者たちの開国要求の失敗を研究し、クーパー船長の手紙にも見える「力（パワー）」を蒸気戦艦という「黒船」に載せて、メルビルの言った「二重にかんぬきをかけた国、日本」の開国に成功したものであった。

もちろん、言うまでもなくその成功の裏には、ペリー来航の2年前、すなわち1851（嘉永4）年正月三日に琉球に命がけで帰国した万次郎が、後に御家人に取り立てられ、幕府の翻訳方として日米交渉に尽くしたことは周知の事実である。

「鎖国」下の日本の開国は、近代史のなかの必然ではあったが、そこには「捕鯨船（鯨油）」という時代を担った要因と、太平洋が「蒸気船」の航路で結ばれる重要性、その潜在的なエネルギーを背景とした遭難船員の受け渡しという人道主義、さらには重商・帝国主義という経済的利益。それらのさまざまな時代の要請を秘めた巨大な社会変革の時代の波が、日本に開国をもたらしたのであった。

註

- 1、天武4（675）年の殺生禁断令に言う。『大日本古文書』十二。
- 2、『倭名類聚抄』、さかなの項、東京大学国語研究所編、汲古書院、1985年。
- 3、『国史大辞典』「鯨組」の項、775頁、吉川弘文館、1979年。
- 4、川澄哲夫、『黒船異聞』14頁、有隣堂、2004年。
- 5、吉田文次、『江戸漂流記総集』、第五巻、日本評論社、1992年。
- 6、松尾芭蕉、『日本古典文学大系』、第45巻、岩波書店、1962年。
- 7、メルヴィル、八木敏夫訳、『白鯨』、上、483頁、岩波文庫、2004年。
- 8、『世界大百科事典』、「鯨」の項、平凡社、1972年。
- 9、マルクス『遺稿集』、第三巻、大月書店、1963年。
- 10、メルヴィル、八木敏夫訳、『白鯨』、下、121頁。
- 11、同上、上、289頁。
- 12、会澤正志斎、『新論』、復刻『明治文化全集』第16巻、思想編、28頁、日本評論社、1992年。
- 13、会澤正志斎、『新論』、『日本の名著』、第29巻、341頁、中央公論社、1974年。
- 14、メルヴィル、八木敏夫訳、『白鯨』、上、442頁。
- 15、小沢一郎監修、『ジョン万次郎とその時代』、250頁、廣済堂、2001年。
- 16、『江戸漂流記総集』、第五巻、550頁、日本評論社、1992年。
- 17、『江戸漂流記総集』、第五巻の『漂客談奇』、68頁。
- 18、同 上、71頁。
- 19、同 上、80頁。
- 20、中浜博、『私のジョン万次郎』、184頁、小学館、1991年。
- 21、『江戸漂流記総集』、第五巻の『漂客談奇』、81頁。
- 22、メルヴィル、八木敏夫訳、『白鯨』、上、293頁。
- 23、『江戸漂流記総集』、第五巻の『漂客談奇』、98頁。
- 24、同 上、130頁。
- 25、同 上、130頁。
- 26、小島敦夫、『ペリー提督 海洋人の肖像』、106頁、講談社現代新書、2005年。