

〈研究ノート〉

弘化三年浦賀沖 ビレ提督の日本訪問

長 島 要 一

はじめに

十九世紀半ばの西洋列強による世界汎図描き換え期、クリスチャン八世治下のデンマークも一足遅れて東アジアに使節を送り、新時代への対応に着手した。その先端を切ったのが、一八四五―四七年にかけて挙行された、ビレ提督率いるコルヴェット艦ガラテア号による世界周航である。本来の、海域や港湾の測量等、海洋地理学的事業以外にビレ提督が帯びていた使命は、以下の三点であった。1. すでに経済的意味を失っていたデンマーク国アジア会社（東インド会社の後身）の拠点であったコロマンデル海岸のトランケバーとサランポーをイギリス東インド会社に売却したのが一八四五年、その有終を飾るべくデンマークの軍艦を派遣し、2. 東アジアにデンマークの国旗を翻す。ちなみにインドのニコバル諸島をかわりにデン

マークの植民地とすべく準備が行われたが、同地の気候の悪いことを主因に、計画はすでに一八四八年に断念された。そして3. 中国では新たに任命されたデンマーク領事を無事に就任させること。

ところが、激動していた東アジアの政治経済外交軍事全般にわたる渦巻きに影響されてビレ提督は、デンマークが国としてはいまだかつて訪れたことのない日本に寄港することを独自に決意、一八四六年八月に浦賀沖に達したのだった。また、次の寄港地サンドイッチ諸島（ハワイ）では国王カメハメハと正式に通商条約を締結、これも当初の計画にはなかった衝動的行動であった。ハワイはすでに英仏以下の列強と通商条約を結んでいるし、デンマークもその列に加わるのが当然という判断によったものだった。列強諸国による、まず通商条約の締結から始まってやがては領事の任命と派遣にいたるといのが近代（貿易政策的な）植民地主義の定石だったが、

利潤のよい市場を求めつつ、軍艦を先陣に立てての「訪問」という形での植民地獲得競争は世界中に及んでいた。デンマークだけを見ても、一八二五年に二百八十一あった海外領事館が、一八四八年には三百六十三になり、その数は増加する一方にあった。¹⁾

ビレ提督指揮下のガラテア号の相模湾上出現が興味深いのは、1. それがともかくにも日本—デンマーク文化交流史の第一ページを飾る出来事であり、『古事類苑』外交部にも記事が載っていること、2. デンマークの国旗が史上初めて日本人の目にとまり、両国がお互いの存在を短時間とはいえ認めあったこと、3. デンマーク側の訪問が文字どおりの即興であり、十七世紀半ばのデンマーク東インド会社による二度にわたった日本進出計画挫折の時と同様、またしても情報不足、準備不足で日本を訪問したこと、にもかかわらず、4. 上海から浦賀沖にいたる航路途上の測量を、クルーゼンシュテルンおよびシーボルトの成果を比較しつつ行っている点、同様に、5. 日本と日本人に関する観察を、これも先行文献の記述を対照しながら私見を述べている点に興味をひかれるからである。ビレ提督の日本印象記は、デンマークの教科書中に散見されていた日本関係記事と、クルーゼンシュテルンの『世界周航記』デンマーク語版とのぞけば、日本を訪れたデンマーク人によって書かれた日本論の嚆矢であった。この印象記は、それまでの先行文献からの広い意味での「引用」に過ぎなかったデンマークの日本観が、ほんの短時間に

しる日本の国土と日本人に接し、その印象と評価を書き記した広義の「翻訳（誤訳）」へと質的変換をとげた画期的事件となったのである。以後のデンマーク人による日本記事は、直接に引用してあるかはともかくとして、ビレ提督の日本印象記抜きに語られることはなかった。

以下、ビレ提督の日本印象記を先行文献との関連で紹介しつつ、その史料としての特徴を素描し、ビレ提督浦賀沖訪問に関する日本側の史料と照合することにより、あわせてデンマークの日本認識と日本のデンマーク観を浮き彫りにしようと思う。

一 ビレ提督

ビレ提督は、フルネームがステイーン・アナセン・ビレ Steen Andersen Bille (一七九七・一一・五—一八八三・五・二)、デンマーク海軍の出世街道をまっすぐに歩んだ逸材で、若い時にフランス海軍で修行を積み、一八二三年、ナポレオンのスペイン侵略と独立戦争期(一八〇八—一四)以降も非占領地域であった南スペインのカデイスの陥落作戦にも参戦している。ガラテア号世界周航の翌年、一八四八年の対独戦役の折には蒸気船ヘクラ号の副指揮官として敵軍を果敢に砲撃、勇名を馳せた。戦後は実務能力を買われて政界入りをし、五二年に議員に選出されて海軍大臣に就任、デンマーク海軍の増強に力を入れた。一八六四年にはその前年に中国と結ばれて

いた通商条約批准のために首相代行として中国を訪れ、のちにその時の印象を『私の中国旅行』（一八六八）として出版した。『ガラテア号世界周航記』同様、描写は潑刺としていて文章も力強い。ビレ提督は威風堂々、厳格な人で、後進には好かれていないようだったが、教養もあり、何事にも積極的な優秀な海軍軍人であった（図1）。一八六八年には現役を退いたものの、一八七三年、岩倉使節団がコペンハーゲンを訪問した折には、当時七十四歳のビレも歓迎会に出席している。

二 『ガラテア号世界周航記』

ビレ提督の筆になる世界周航についての記録は、提督が航海中に認めた日記、『コルヴェット艦ガラテア号によってなされたわが遠征中に書かれた日記』全二冊に基づいて執筆され、帰国後二年を経



図1 ビレ提督
(デンマーク王立図書館蔵)

て四九年から五一年にかけ、三巻本としてコペンハーゲンのライツェル出版社から発行された²⁾。ちなみに原題は *Beretning om Corvetten Galathea's Reise omkring Jordan 1845, 46 og 47. 3 bind. København, 1849-51.* それぞれが四九六、四六八、五一三ページもの大部で、銅版画によるイラスト、地図類が都合七十一葉つけられていた。一八五三年発行の第二版はその簡易版の二巻本、それぞれ三六八、四五八ページに短縮されている。その簡易版をさらに縮小したのが一九三〇年に発刊された第三版、一八六ページずつの二巻本の普及版である。従来日本でも知られて利用されていたドイツ語版は、一八五二年、同じライツェル社から出版された四六四、五一八ページの二巻からなる抄訳版で、原語の簡易版の前年に発刊されていた。

本稿は、初版第二巻の第六章、「大隅海峡から江戸湾を経てサンドイツ諸島にいたる太平洋の航海、八月十日から十月五日まで」（三八六―四三二ページ）を基底に執筆されている。

三 中国におけるビレ提督

当初の計画にはなかった日本寄港のきっかけをもたらした、ビレ提督中国滞在時の状況をまず把握しておくこととする。

一八四五年、デンマークの外交使節として総領事ピーダー・ハンセン (Peder Hansen) が中国へ送られ、デンマークが英米仏の列強

と同条件のもとに中国において商業行為に携わり、領事をおく許可を得るべく交渉をまとめた。翌年中国を訪れたビレ提督の任務は、ハンセン総領事が指名した三人のデンマーク領事が無事に事務を開始できるよう諸条件を整え、あわせて、デンマーク人が列強諸国と対等の立場で商取引を行いうる許可の再確認を、中国政府から取りつけることにあった。

ジョン・バーズ (John Burds) をデンマークの香港領事に任命する件は、イギリスの第三代香港総督ジョン・デービス (John F. Davis) 卿の許可を受けてすぐに落着した。

広東領事ドナルド・マセソン (Donald Matheson) に関しては、本人がジャーデン・マセソン (Jardin & Matheson) 商会の社長ということで、香港の英国政庁筋は当初難色を示したが、結局、ジョン・デービス卿が反対を取り下げ、ビレは広東に赴くことになった。ところが、広東市長との面会が行われることになっていた日の前日の七月八日、町の中心部で英国人と中国人の間で衝突が起こり、群衆に取り囲まれた英国人がやむをえず発砲、中国人を五人射殺し、十三人に負傷を負わせる事件が発生した。怒り狂った中国人が英国人十三人の首を要求してきた中、夜になってから英国総領事マッグレガー (MacGregor) がゴレに助力を求めてきたため、ガラテア号の上陸部隊六十名が市中に送り込まれた。

英国人に助太刀をしたビレ提督の好意は一方で高く評価されたも

の、逆に、翌日面会することになっていた中国人の市長との関係が悪化してしまった。そこでビレは丁重な書状を認め、一歩退いて市長の代理人と面会することを受け入れたため、本件も無事にましまつてマセソンの家にデンマークの国旗が翻ることになった。プラグマティックなビレの面目躍如たる解決法であった。

上海の領事に指名されていたニコライ・デュース (Nicolai Duns) は、すでにビレが広東を訪れる以前に、上海で領事館用の土地をさがすようビレに依頼していた。ビレは六月二十五日付の書簡で、当時外国代表と交渉権のあった唯一の人物、広東および広西地方、いわゆる両広総督の耆英と土地の購入を交渉した。ところがその返信の中で総督は、総領事ハンセンによるデンマークの漢字表記「丹国」とビレ提督の使用した「大尼」との相違にこだわり、また、広東省の水先案内人がビレの艦船は(青地に)「黄色い旗の国」(スウェーデン) から来たと言って誤って総督に伝えたためにここでも誤解が生じ、総督の逆鱗にふれることとなった。ビレは、それが上陸部隊を派遣したことに対するいやがらせだとは知りつつ、またもや寛容ぶりを発揮して総督に書状を送り、ハンセンもビレも同じ国の出身で同じ国王に仕える身であること、デンマークの漢字表記が異なっていたのは、別々の通訳が介入したためであること、さらに、デンマークの国旗は赤地に白の十字架で、中国皇帝の色、黄色は含まれていないことを懇切丁寧に説明した。こうしてようやくデュースのデ

ンマーク領事就任がなかったのだった。

この間ビレは、英国香港総督デービスをはじめ、広東の英国領事館通訳官メドーズ (Meadows) 等の人々を通じての極東の情勢に関する最新情報収集に専念していた。しかし、中国はもとより東洋一般に対するビレの視点は、すでにヨーロッパ中心主義におかされておき、東洋民族の文明度の低さを主として人種の問題として論じ、宗教から芸術、科学にいたるまで、西洋の高度に発達した論理ならびに倫理に対する東洋の不十分なそれという対比で見ている。これは当時流行の東洋論の応用であった。また、香港総督デービスの著作『中国人』のデンマーク語訳が一八四三年に出版されていたが、ビレはおそらくデービスの記述の正当性を吟味しつつ短い中国滞在を行っていたものとも思われる¹⁾。

ビレの日本に関する最新情報の把握については、その日記中の記事から逆に推測するより他にないのであるが、「お国のために」という大義名分のもと、デンマークの旗を翻させるためにハワイ直行の当初の計画を急遽変更して日本に寄港したビレの思惑には、すでに開市開港していた中国において列強に後れをとらぬようにというデンマークの国策を、北からも南からも来航して列強が開国を迫っていた日本においても応用し、取り残されないようにしようというところの思いつき、よく言えば機転のきいた判断であった。幸いなことにビレには、世界周航途上、状況次第によっては当初の計画を

変更しうる委任状が国王から与えられていた。

ビレの集め得た泥縄式の日本情報が実際にはどの程度のものであったか、正確にはつかみにくいのであるが、デービスならびに通訳、元宣教師の情報通ギュッラフ (Karl Friedrich August Gützlaff, 1803-71) と香港において交渉のあったことを思えば、自国の自由貿易政策を貫徹するために仕掛けたアヘン戦争(一八四〇―四二)に勝利した英国が南京条約(一八四二)さらには追加条約(一八四三)を締結してそれまで閉鎖されていた清国の市場を武力で開かせたこと、同様の不平等条約を四四年には米国もフランスも手中におさめたこと、そして同じ年に、オランダ国王ウィルム二世が、アヘン戦争後は日本が列強の次の目標であることを察知し、長崎奉行を通じて將軍宛に親書を送り、開国を提言したこと等々、一連の事実に無知であったとは考えられない²⁾。けれども、それに対応すべく幕府の対外政策については、一八四三年に異国船打払令(一八二五)が改められて薪水給与が許されていたこと、にもかかわらず幕府がオランダ国王の勧告を、四五年に拒絶したという事実以外には知るところがなかったようである。たとえば、列国との通商は世界の大勢と認識していた水野忠邦の対外政策が、四三年に老中に就任した阿部正弘により外交方針としてはその時点で一応継承されていたものの、それが勧告拒絶とどう関わり、薪水令の実態はどうだったかとなると、ビレ提督には確信が持てないのだった。それほどに、

日本をふくめ東洋の情勢は揺らいでいた。だからこそまた、ビレ提督がガラテア号を渥美半島沿いに走らせ、いきなり砲撃を受けることもなく浦賀に接近していくこともできたのである。

四 ビッドル艦隊の浦賀来航

ガラテア号が江戸をめざして浦賀沖まで達したその三週間前、浦賀港外の野比浜から、アメリカ東インド艦隊司令長官海軍代将ビッドルが平和穩便の九日間を過ごした後でそのまま日本を去っていった。山口宗之氏はその著書『ペリー来航前後』第二章「ビッドル来航問題小考」において、ペリーの「アメリカ艦隊来航、開国要求の予告をそれほどの重大事として受け止めなかったことの伏線がこのビッドル問題にあったとする視点から、ビッドル来航関係諸事実を改めて問直して」おられるが、これにビレ提督とガラテア号への日本側の対応を重ね合せて見る時、氏の所論の妥当性が納得できるように思われる⁶⁾。言葉を換えて言えば、ビッドル艦隊のみならず、ビレ提督のガラテア号までも事無く退去せしめたことによって、幕府は列強諸国の開国要求を正面から受け止める契機を先送りにしてしまったということである。

ビッドルは性格穏和で、強硬な態度を見せることはなかった。ビッドル艦隊とはちがってごく短時間の仮泊をしたにすぎなかった。ビレ提督も、交渉の機会は与えられなかったので、脅威の対象とはな

りえなかったのである。ガラテア号の大きさは驚愕させられるようなものではなく、なおかつ川越藩の番固の兵士たちは、ビッドル艦隊来航時の取り扱いと同じく、乗船した上で非常に能率よくガラテア号に関する情報を収集、その航路から規模、武器の種類と数、兵員数にいたるまで把握していた。情報は力である。そうした情報を手にした上で、ビッドル艦隊に対しては相手に武装解除を強要する必要のない浦賀港外野比浜沖に停泊させて、幕府がビッドルの要求を拒絶する論書が届くまで待たせえたわけだが、ガラテア号の場合は、悪天候のゆえに野比沖にさえ達しないうちに危機は雲散霧消、緊張も一挙に解けたにちがいがなかった。ビレの来航は、いわばビッドル来航の二番煎じ、パロディーとして受け止められていた感もあり、幕府に無視されていたのもちろんのこととして、従来の研究でもまったく等閑視され続けてきている⁷⁾。数少ない例外のひとつが針谷武志氏の論文「『内憂外患』への領主的対応の挫折と変容―弘化三年の海防動員の検証を通じて―」中にある短い記述だが、これとて副題が示すように、東海沿岸諸藩ならびに川越藩の異国船に対する緩慢な対応の実態を論じたものにすぎない。ガラテア号来航の全容を把握するには、日本側の史料のみを用いた一方通行の研究では不十分で、デンマーク側の史料もとりにこんだ、合わせ鏡の研究でなくては、所詮、「鎖国」の学問にしかなりえない。

五 ビレ提督の日本印象記

江戸への寄港を大胆にも試みたビレ提督の日本訪問記が、『ガラテア号世界周航記』の第二巻第六章に収められている。以下はそのほぼ全訳である。

「大隅海峡から江戸湾を経てサンドイッチ諸島にいたる太平洋の航海 八月十日から十月五日まで」

さていよいよわれわれは巨大な太平洋を渡って南の海の多彩な諸島を訪れることになった。かの不滅のクックが発見した諸島のうち、当時英国海軍卿筆頭だった彼によってサンドイッチ諸島と命名され、今はハワイ群島と呼ばれている国がわれわれの最初の訪問地であり、航路もそこへ向けて定められた。

しかしその途上、今日までヨーロッパ人に対して貝のように固く閉ざされている、もうひとつ非常に変わった国のごく近くを航行しなければならなくなった。日本沿岸に近づくこの好機にその住民と接触をもち、もし可能ならば、日本の首府江戸に滞在してみたいというのが私のねらいであった。私に訓令として下され、かつ勧告されていた航路からこうして大幅に逸脱するよう私を促した理由というのはきわめて例外的なもので、その説明としては、私が国王陛下に上海から直接発信した書簡を

紹介するのがもっとも適切かつ簡潔であろうと思われる。以下に全文を掲げる。

慈悲深き国王陛下

謹白

昨年六月二十日付の訓令において、また、海軍省ならびに同年七月二十九日付国王決議をふくむ兵站委員会の八月二日付書簡におきまして、私には、右の訓令書によって定められているコルヴェット艦ガラテア号の航路を、状況いかによって、あるいはまた行く先々の地で入手される詳しい情報に応じて、私に適当と見なす方向に変更してよい旨の委任状が、喜望峰を翌年四月までに通過することをただひとつの条件として与えられておりますが、ここに今そのような状況がやってきましたため、熟慮の末、右に触れました委任状を利用することに相なり、その旨を緊急に陛下にお知らせする義務があると考えた次第でございます。以下に謹んで、申し上げますことがらは、まず最初に陛下がお知りになるのがもっともふさわしく、また、当件につき御存じなのは陛下ただおひとりであらうと存じ、当件にとつてもその状態をお望みになられるであらうと存じ、当件にとつてもそれがもっとも適当と思われまことに、従来形式から逸脱

しますことをお許しいただき、ここに陛下に直接書状を差し上げる次第でございます。

皇国日本はここ数年、当地「上海」におりますヨーロッパ人の格別の注意を集めてまいりました。⁽¹⁾中国系英字新聞は大変関心を示し、特に「チャイニーズ・レポジトリ」(Chinese Repository)、広東で発行されている権威ある月刊誌ですが、これはその件につきまして頻繁に記事を掲載しております。

その本年四月号にはアメリカの捕鯨船とその船長メルカーター・クーパー (Mercator Cooper) が日本の首府江戸「浦賀」において数日の滞在を余儀なくされた話が載っております。

その話は、サンドイッチ諸島のひとつオアフ島のホノルルで発行されている新聞「ザ・フレンド」(The Friend) から収録されたもので、同地に住む医学博士ウインスロウ氏によって書かれたものです。彼の話によれば、クーパー船長は北太平洋において捕鯨に従事していたところ、一八四五年の四月、日本列島の南東約五〇デンマーク・マイルに位置する無人島から十一名の日本人難破者を救出しました。またその直後に彼は、海上の難破船からさらに十一名を救うことになり、計二十二名を連れて最寄りの港であった江戸まで航行しました。⁽²⁾

彼はまず二名の難破者を上陸させて到着を告げさせ、船で港

に入って日本皇帝「將軍」の首府で錨を下ろしました。入港の際、一艘の舟に迎えられ、クーパーの派遣した二名が江戸「浦賀」に達したこと、皇帝「將軍」が、その臣下「の日本人たち」にクーパーが示した厚情をかんがみ入港を許したこと、さらにクーパーの船は日本船によって曳かれていく旨を伝えました。けれども滞在期間中の上陸は厳禁、小舟を出すことさえ許されず、番所の舟の群れがクーパーの船を三重に取り巻きました。そのかわりに陸から昼夜訪問攻めに遭い、その中には皇帝陛下自身も混じっていたということです。⁽³⁾「原注」

※ これは非常に疑わしい。

クーパーは必要なものはすべて陸から取り寄せてもらっていました。水も新も食料もすべて無料でしたが、やがて沖合いまで曳いていかれ、二度と戻ってこないように厳重に言い渡されたのです。たとえ漂流した日本人を引き渡すような機会が再度訪れようと、ということでした。報告を終えたあと「レポジトリ」誌は結びにコメントを加えておりますが、それを私はここに謹んで付録として本状に添えさせていただきます。それは、以下に私が述べさせていただく事柄との関連において特に注目すべきだと思われるからであります。

けれどもマンハッタン号は、江戸「浦賀」を訪れた唯一の船ではありません。イギリスの測量士エデュアード・ベルチャー

卿は十一月十二か月前にその埠頭に行っておりました。もちろんその旨の命令が上からあったにちがいありません。⁽¹²⁾

ところが彼は、ただちに湾を離れなければならない羽目になってしまいました。敵対的な行為に出るつもりもそのような命令もなかったため、彼は皇帝「將軍」の命令に従いましたが、出港するにあたって潮の流れに「故意に」強く逆らうようにし、ほぼ静止状態になったままにすることで、方位測定から角度、測深等の測量まで思う存分に行い、湾の景観、深度をほぼ確定できるまでの時間を得ることができたのです。

英国の工業製品が最近開かれた中国市場にあふれ、新たな市場を求めるようになるのは間もなくのことでしょう。上海と寧波は、その日本に対する位置関係からいって、日本向け輸出製品の集積場として目されることは疑いありません。当地「上海」在住の英国人投機家たち、英国の新聞は高らかにそのことを語っております。こうした事実と、周知のように英国の商業発展に注目している英国政府の政策を考えあわせてみますならば、英国が日本に対して示威行為を行うのは近い将来であろうと容易に結論できると思われます。

これはただの噂どころか、私が後日確かめたことなのです。香港総督ジョン・デービス卿は、七月一日蒸気船ヴァルチュア号 (Vulture) にて当地を離れて舟山に向かい、この島を

中国政府の代表に譲り渡したのち、そこからヴァルチュア号ならびにフリゲート艦ヴェスタル号 (Vestal) とともに日本へ赴くということでした。⁽¹³⁾

その計画は舟山まで彼に同行していったギュッラフ氏の強い勧めがあつてのことでした。ギュッラフ氏は日本語を学び、この非常に興味深い国「日本」がヨーロッパの海運業のために開かれるよう、積極的に動いています。ところが、私が広東から持ってまいりました暴動についての情報と、それによってもたらされたフリゲート艦ヴェスタル号の遅延とは、デービス卿の計画を変更させた模様で、彼は七月二十八日、蒸気船ヴァルチュア号ならびにネメシス号 (Nemesis) とともに、フリゲート艦ヴェスタル号には舟山に命令を残したまま香港へ向かったということです。⁽¹⁴⁾

その間にもほかの国々が同様の方面でそれに劣らぬ関心を示しています。私がマカオ到着早々に知ったことですが、それはまた後日どこでも誰によってもはっきりと確認されていたことです。フランスのセシル提督は、その指揮下にあつた艦隊、フリゲート艦クレオパトラ号 (Cleopatra)、コルヴェット艦ヴィクトリユーズ号 (Victoreuse) ならびにサビーヌ号 (Sabine) を率い、測量を行うという表向き理由のために日本へ向かいましたが、周囲の状況からいってこれは示威行動を

行ない、できることならば日本皇帝「將軍」に、ヨーロッパと商取引を行なうべく開港を迫ろうとしたものであることは疑いをいれません。セシル提督は、私とも面識のある信頼のおける諸氏との談話において、その中には私と香港から上海まで同道したスエーデンの商工総代理人リーリャヴァルク氏 (Liljewall) も含まれますが、提督は同伴について意見を開陳したものの、示威行動に出るのが目的であるとは一度も申しませんでした。そのためには上からの命令が必要であるということでした。

それからさらにアメリカの司令長官ビッドルが、大砲九十八門を持つコロンプス号 (Columbus)、コルヴェット艦ヴィンセンス号 (Vincens) を率いて日本へ向かいました。彼は、アメリカの捕鯨船がかくも多数いる海域にアメリカの海軍旗を翻す必要性をしきりに話していました。アメリカの艦船は舟山沖を十四日前に出発しています。

しかしフランスとアメリカが共同して行動をとっているのではないことは、まったく疑いの余地がありません。その理由はほかでもなく、セシル提督とビッドル司令長官が、兩名とも同じ基地の指揮官でありながらおたがいに会ったことも話をしたこともないというのが実情だからです。兩名がどこまで上部から与えられた指令にしたがって行動しているかは私の知る限りではありません。これらふたりの高官は、遠隔の地において任務

を遂行する彼らに与えられた、適用範囲が広くかつ強大な代行権限のみを頼りに行動しているのちがいがなく思われます。

このような状況のもと、私は偶然がかくも興味深い事件を最前列から観察する機会を与えてくれていたのにもかかわらず、それをみすみす逸することはないと確信するにいたりました。非常に重要な通商関係が新たに開けるかもしれないというその場所その時に、デンマークの国旗を翻すのを辞したりしないこと、それこそ私の義務であろうと考えました。それで上海からサンドイッチ諸島への航海の途上、日本へ寄港することに決めたのです。

これは探検のための時間をさして浪費することなく実行できます。地図を一瞥していただければ国王陛下にも納得していただけるかと存じますが、東からの潮流を避け、北西の風を見つければ、「日本の東の太平洋上を」できるだけ北のほうへ向かわなければならぬからです。

そこでどうなるか、私が何をするのかは、当然のことながら状況次第ということになります。ヨーロッパの軍艦にそこで出会えないようでしたら、私の航海の当初の目的である、地球上の重要な港のそこかしこで、あとう限りデンマーク海軍旗を見せるということ、それだけで私の到着の理由として充分でしょうし、滞在もおそらくごく短いものになり、当件は別に何らの

意味もたなくあります。けれども、セシル提督を江戸で見つけるようなことがあった場合には、彼との会話が私の行動の指針となりましょう。

ライバル関係の外にあるヨーロッパの一国の軍艦旗が、軽快で水深の浅いフリゲート艦上に翻っているとあらば、心理的な面でも実質的にも戦力向上と見なされて「セシル提督に」歓迎されることでしょう。こうした連帯がどれほど私にとってふさわしく、暫定的な軍事面での指揮系統が要求する以上の従属関係に入ることなくそれを実行に移すべしや否やは、やがて状況が明らかにしてくれることでしょう。

実弾が発砲されるような場合も、ガラテア号はその試練に堪えうると確信しております。そして、もしもヨーロッパの船が日本の港に入港を許されるという成果が得られるようでしたら、そのための遠征に参加した荣誉が与えられるだけでなく、デンマークの国旗が、新鮮なものとしてかつ願わくば敬意をもって記憶されるようになる、かけがえのない有利な立場に立つことになるのです。いずれにしましても、熟慮の上、私の出方を決定することになりましょう。

ここに謹んで練り上げました私の計画の妨げになりますのは、まず、この遠征が長期的なものになりかねず、昨年六月二日付の指令書中にはっきり明記され指摘されておりますニュー・サ

ウス・ウェールズ「オーストラリア」のシドニー、ニュージールランドのベイ・オブ・アイランズ等の訪問すべき場所をいくつか犠牲にしなければならぬという点であります。しかしそのようなことは、デンマークの国旗「を掲げた船」が日本の港を自由に訪れることができるようになるかどうかといった重大な関心事が問題になっている時、その点に關しましては私の選択にはもはや疑いの余地はありません。

ここに私は当件を国王陛下に御報告申し上げ、御判断を仰ぎたく存じます。事の規模を問わず、何ほどのことがなされたかにつきましては、王国海軍省を通じてサンドイッチ諸島より御報告申し上げます。私の行動が国王陛下の尊い御支援をいただけるか、それとも御不興を買うことになるかどうかは、残念ながら私が帰国する日までわかりかねます。その日までは、当件が寛容かつ公正なる国王陛下の御手に委ねられ、この長期にわたって不在でありながらも相変わることなく忠実なる臣下をお許し下さるだろうことをお祈り申し上げて自らを慰めることにいたしたく存じます。もしもデンマーク国旗の名誉のため、祖国の利益のための航路をとりつつ、国王陛下によって定められた目的という庇護のもとに「祖国に」帰り着くことができたらばの話であります。

上海河口停泊中のコルヴェット艦ガラテア号上にて

一八四六年八月四日

従順なる

ステイン・ビレ

付録

原注…チャイニーズ・レポジトリ、一八四六年四月号
からの抜粋^①

「われわれは、日本政府の政策についていくつかのコメントを加えずにはクーパー船長に関するウインスロウ博士の報告から離れるわけにはいかない。この雑誌の発刊以来、われわれは機会あるごとに一般読者の注意をこの地球上もつとも興味深い国のひとつ、自然の方面、人工の方面を問わず種々の産物に富める国と、その力強く勤勉な国民に向けてきた。われわれはその目的のために執筆されてきた論文に拠って立つことにしよう。

(以下に参照引用文が続く。)

「ここに指摘されたページの数々にわざわざ目を通したことがあるような方々なら誰でも、日本という国がアジアにおいてもっとも関心をそそられる国のひとつであらうというわれわれの

見解を分かち合っていただけだと思う。日本の国民は知恵と知識に富んでいるので、それを生かしてキリスト教諸国との友好的な関係を結ぶことが許されるならば、日本列島は西洋で英国が占める位置を東洋において占めることになる。そのような自由で友誼的な関係が許されることに對して、誰が反対を唱えるであろうか。クーパー船長がおかれたような立場にたったなら、どんな人嫌いといえどもかの不幸なる難破者たちを見ず、そのようなことはしなかったにちがいない。同胞をおきざりにし、まちがいに襲ってくる飢え、もしくは波間の死に委ねさせるような者は、キリスト教徒と呼ぶに値しない。それは悪党、獣である。にもかかわらず、日本政府の意向に従おうと思うなら、だれしもそのように行動しなければならなくなる。ところが日本の皇帝は、その臣下がはるか遠方の荒海で嵐に翻弄されて死んでしまうほうが、外国人に日本を訪れさせるよりむしろ思っているのである。クーパー船長は、難破者たちが飢えたり溺死したりするのを見るのはたえがたかった。救いあげて食物をあたえたくなくなった、と言っているがそれは正しい。彼は正しくふるまった。これらのかわいそうな人々を船に乗せ、国まで送り届けてやった。それは単に義務を果たしただけのことである。モリソン号も拒まれたことがあった。※[原注]

※ギョツラフとパーカーふたりの宣教師を乗せた船が、一八三九年に日本来航を試みた。「一八三九年とあるのは一八三七年の誤り。」

しかも、武装していなかったために、発砲されたりもした。

マンハッタン号が武器を装備していなかったのなら、これも同じ目にあっていたことだろう。日本政府の行為はどちらの場合でも敵対的であり、国際関係の原則であるべき公正の基準と常識のいずれとも相容れるものではない。そのような行為に対する返報が為される日が来るのはそう遠くはないだろうと思われる。そうした行為をする者は、非人間的な残虐ぶりの清算を要求されることになろう。フランスもしくはイギリスの提督が艦隊を率いて江戸湾に錨をおろすことになっているので「この段階ではまだアメリカはあげられていない」、きっとそういう「報復がなされる」ことになるであろう。というのも、そうなればまた小舟の群れを三重にして艦隊を取り囲み、陸上との連絡を拒否するであろうからである。われわれにしてみれば、日本の領海を西洋の軍艦が訪れてはいけない理由、和親修好条約を結んではいけない理由など何ひとつ見い出せない。「キリスト教国の列強が十年から二十年ほど前に適当な方法でもって中国人と交渉を開始していたならば、先の戦争「アヘン戦争」の出費と悲惨は避けられていたかもしれない。同じこと

が日本にも言える。早い時期に荣誉ある交渉を開始し進展させることで、日本との戦争を回避するのが正しい道であろう。」

かくして日本沿岸を目指すことにした私は、黄海を横切る航路を定め、ファン・ディーメン海峡（大隅海峡）を抜けることにした（図2）。この幅二デンマーク・マイル「約一五km」に満たない海峡は北に日本皇国の西南部を形作る大きな島九州の西南部と接し、南はかなり小さな島々よりなって、中でも種子島と屋久島が大きな小列島と接している。海峡の方角は正しく東西である。北部の沿岸は、これをひとまず南部の島々と対比すべく本土と呼んでおくが、そこには目を惹く地点が三箇所ある。すなわちチェスマ岬（Cap.Tschesma、野間岬）、ヒュルネル峰（Hörner、開聞岳）、チチャゴフ岬（Cap.Tschischagoff、佐多岬）。いずれも名高きロシアの世界周航者クルーゼンシュテルンが、一八〇四年にかの有名な探検を長崎に向けて行なった時に名づけたものである。チェスマ岬は最西端にあり、そこから海岸線は東南東の方向に、ひとり悠然とそびえる高い山ヒュルネル峰まで伸びている。そのすぐ東には、入口が非常に狭く大変深い湾ができています。その湾の東にあるのがチチャゴフ岬で、そこがファン・ディーメン海峡の最北東になる。

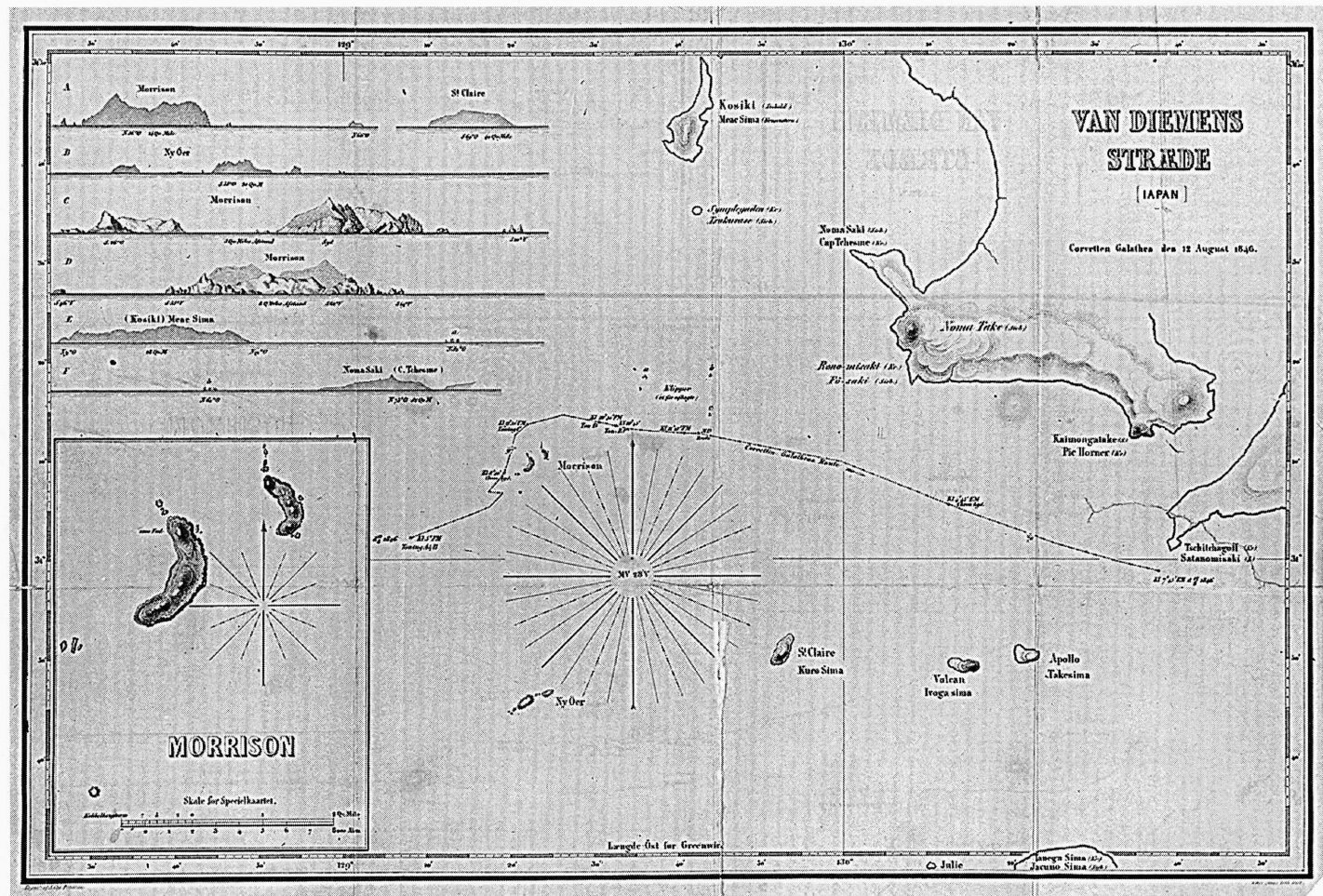


図2 大隅海峡 (ビレ提督著『周航記』所収)

クルーゼンシュテルンの地図をもとにして、最新のイギリスの地図も一八四〇年のシーボルトの地図も描かれたのであるが、どちらも、特に後者にはかなりの修正が加えられており、それはまた後述するところであるが、海峡の南側にはすでに上に挙げた比較的大きな種子島と屋久島以外にも小さな島々があり、それは西から東に向かってほぼ一列に並んでいるサン・クレエル島 (St. Claire, 黒島)、『ヴォルカノ島 (Volcano, 硫黄島)』、『アポロ島 (Apollon, 竹島)』、『ユリエ島 (Julie, 馬毛島)』ならびにセリゴ (Serigo) と呼ばれる岩島である。⁽²⁾

クルーゼンシュテルンはファン・ディーメン海峡に接近するにあたって日本の本土沿岸を離れる航路をとり、南西の方向に陸を見た。それが前述の島々の最東に位置する種子島だった。クルーゼンシュテルンは続けて、この島の本当の名はヤクモ島で、長崎で聞いたところによれば、非常に平坦で森林が豊かに繁茂しているという。さらに、この平坦な島ヤクモ島の南西に高い山のある大きな島を見たと言及し、日本人通訳によればそれが種子島だとも語っている。こうした「矛盾した」説明はともかくとして、クルーゼンシュテルンはそのあたりの海域を示した地図には東の平坦な島々を種子島、その南西の高い山のある島をヤクモ島「屋久島」と呼んでいる。以後の地図はいずれも名前を混同したままで実際には「正しく」描かれている。この

ことを明確にしておいた上で、私の大隅海峡通過の航行に関する記述にはこれらの地図上に使用されている名前を使うこととする。屋久島の南には小さな島が四―五あり、その最南端の島をブンゲロ島 (Bungeo) と呼ぶが、この列島「吐喝喇列島」はさらに三〇デンマーク・マイル「約二五km」も南へ続くので、大隅海峡の周辺を描写している今、そこまでは言及しない。⁽³⁾

一方、チェスマ岬の北西の方角にも小さな島がいくつかあり「甌島列島」、そのうち最大のがメアク島 (Meac, 下甌島)、その真南に岩島が若干あり、それをクルーゼンシュテルンはシンプルガーデン (Symplegaden) 「鷹島と津倉瀬であろう」と名づけた。ここに述べた島々より西には、クルーゼンシュテルンの地図によるならば陸地はひとつもない。唯一の例外は彼のいわゆる「ロバの耳」(Asses-ears) で、これについては後述する。

上海から大隅海峡にいたる海域のフランス製航路図によると(それはまだ素描にすぎないが、それ以上のものが手許になかった)、サン・クレエル島の北西一〇デンマーク・マイル「約七五km」余の地点にモリソンの岩 (Morrison's Rock) と呼ばれる小島がある。それと比較するために持っていたイギリスの航海図には何も記されておらず、もちろんクルーゼンシュテルンの航海記にも少しも触れられていない。彼の地図にも、私の所持

していたその後には作成された地図にも、ほのめかしさえされていない。⁽²³⁾

これらの岩島を、大きな航海図になら危険な岩礁を示す記号によって記されて地球の表面のそこに鏤め^{ちりば}られている皆さんの岩島のひとつと見なすべきかどうかは別として、まさに未知であるということにより、あまりよく知られていない海域に接近するにあたって二重の用心深さが必要となった。ホースバラでさえ何も情報を与えてくれない。長崎への入港の描写を例外として、彼はこの海域を航海する際の手引きとなるようなものを何も与えていない。⁽²⁴⁾

八月十日、中国の群島をことごとく離れたわれわれは、引き続き東もしくは南東に航路をとっていた。北ないし北西の風のすばらしい天気だった。ところがその風が次の日には静まり、われわれは黄海をほんのわずかの風を頼りに七・九「デンマーク」マイルの速度で進んでいった。見張りの交代ごとに私は水深を測らせ、その海域の各点を地図上に線で結んでいった。中国沿岸では二七・三〇ファウン「四八・六一五四m」あった水深が次第に深くなり、ファン・ディーメン「大隅」海峡のあたりでは六〇ファウンでも底に届かず、のちには九〇ファウンでも届かなくなった。われわれが二七・三〇と測定したあたりをフランスの地図では四〇・五〇としていて、それから先、水深

は与えられていない。⁽²⁵⁾

私宛の指令には、天文観測については特に八月九日から十三日の間に見られるはずの流星に留意するようにとあった。その現象を観察するためにわれわれは、同期間中いつもよりよい「見張りの」持ち場に立った。そして八月十日夜、流星をいくつも観察した。それについて、「自然日誌」Den Physiske Journalは八月十一日の項で次のように述べている。――

「昨夜流星がいくつも観察された。そのうちひとつが格別にすばらしかった。まるで光る尻尾を持った、世にも明るい打ち上げ花火のようだった。地平線上約三十五度の高さを東から西へ流れていき、それがほかの流星よりずっと地球に近づいていたように思われた。天気はよく、夜空が澄み渡っていた。」

十一日夜八時、船位測定によればわれわれはモリソン島「宇治群島」と思われる地点の西一デンマーク・マイルのところまで達していた。十二時、そこから六マイル進んだところで風の方に船の向きを変え、日が昇るまで船首のずれ幅左右三マイルずつに針路を保った。そして「八月十二日」、夜が明けると、前方に岩島がいくつも重なりあっているのを目にした。東北東の方角に比較的大きな島があり、三・五ないし四マイルの距離をおいてまわりを小さな島々に囲まれていた。また西北西の方角には五ないし五・五マイルの間隔で島がふたつあった。

そして、東にはかなり高く大きな島があり、そこまでの距離をわれわれのところから一〇ないし一二マイルと見た。期待していたものをこうして目のあたりにしたわけで、存在が予想されていたモリソン島はまさにそこにあった。もっとも、フランスの地図に示されていたその地点はそんなに正確ではなかったが、私は島の北側を通過していくべく航路をとった。この島はかなり高く、目につく山がその北東の部分にあった。けれども、そこに近づくにあたって南に流れる潮流が強いのがわかり、さらに近づいていった時には、島の周囲で波がどこでも砕けているのを目にしたために船の向きを変え、高さを測ったり目前に広がるこのよく知られていない小さな群島をゆっくりながめる時間が得られるようにした。

一時間ばかり経過してからふたたび北東をめざし、その大きいほうの島「宇治向島」を真正面に見た。航行中しばらくしてから東の方向に、高く長く続く陸地が東南東に伸びているのを認めた。非常に遠かったので、それはチェスマ「野間」岬から東に広がる日本の本土にちがいはなかった。同時に、北北東に大きく高い島が目に入ってきた。これがクルーゼンシュテルンのいうメアク島「下甑島」のほずで、疑いの余地はなかった。この良心的な著者「クルーゼンシュテルン」は、チェスマ岬に対するこの島の位置関係を、信頼に足らぬものになってはいけな

いと正確すぎるほどに記していたにもかかわらず、私の予想どおり、東の方向に見た高い島は黒島だったけれども、南東から南の方向にあった小さな島「草垣群島」ふたつはわれわれの知るところではなく、地図にもクルーゼンシュテルンの記述中にもそれに相当するものを見つけれなかった。モリソン島の北をめぐるつつ、小さな岩島「宇治島」が大きな島「宇治向島」から離れていき、南北の方向に四分の一マイル「約一・九km」の幅で海が開けているのを目にした。けれどもそのあたりはどこでも波が砕けているようすで、島の周辺には、ピラミッド形をした岩が海面からあちこちにたくさん突き出していた。これらの島影を描写し、標高も分度器によって測定、航行してきた距離を正確に割り出して測った陸地との間隔をもとに、最高点を海拔一二〇〇フィート「約三六〇m」と算出した²⁶⁾。

われわれは何度も水深の測定を行なったが、陸からたったの二分の一マイル「約三・七km」だったにもかかわらず、一〇〇ファウン「約一八〇m」でも海底に達しなかった。潮の流れが激しく、南に流されていた。「十二日」午前五時から八時四十分まで、四時間たらずの航行中に、南南東へ二マイル押し流されていた。クルーゼンシュテルンによれば、ファン・ディーメン「大隅」海峡では引き潮は北東から南西もしくは南の方向に、上げ潮は南西から東方、北東の方向に寄せるとのこと。満潮の

時間を新月、満月時に九時間としている。そうならば、海峡ならびに日本の沿岸に引き潮が寄せるのは午後十二時から午前六時にかけてで、その後は上げ潮が逆方向に流れることになる。けれども私は、同所の同潮時刻を知らなかった⁽²⁾ので、われわれはクルーゼンシュテルンが同潮時刻をあげている地点の西一五マイルほどのところにいたのだが——われわれを弄んでいた引き潮上げ潮によって、もしくは日本沿岸を北から南へ「ママ」たえず流れていた潮流「黒潮」との関連で起こっていたかもしれない潮の満ち干によって生じていた潮流については、何らの結論も述べまいと思う。

クルーゼンシュテルンはまた、メアク島「下甌島」南西端の南方に、たがいに南西、北東という位置関係で小さな島がふたつあることを記し、それをシンプルガーデンと呼んでいる⁽³⁾。

クルーゼンシュテルンはその経度緯度をあげ、それらの島とメアク島の西南端間を航行した。後者の地点は、われわれの航海中、肉眼による観察によっても、分度器によっても正確に測定することができ、われわれの観測がクルーゼンシュテルンのものと一致するという満足な結果を得ることが出来た。けれども、その地点の南に小さな岩島がいくつもあるのを見たには見たが、クルーゼンシュテルンがシンプルガーデンと呼ぶ小島があるとしている地点にはなかなか結びつけることができなかった。

た。われわれはモリソン島の東北東四マイル「三〇km」の地点に丸い小さな孤島をひとつ、一と四分の三マイル「一三km」その東に、非常に尖った白い岩、そしてそのまた南一マイルの距離に同様の外観の岩島を見つけた。＊「原注」

＊これら三つの岩島は、別紙の地図にそれぞれa、b、cと記入されている⁽⁴⁾。

この第三の岩島をわれわれは距離四分の一マイルで通過した。それは鳥の糞で真っ白になっていた。別紙地図に記載されているこれら三つの岩島がシンプルガーデンでないとわかるのは、クルーゼンシュテルンがまったく言及していないモリソン島を見ずにそれらの岩島の北側を航行して通ることなど不可能だからである。それに、これらの岩島はメアク島「下甌島」の西南端の五・五マイル「約四一km」のところにあるが、クルーゼンシュテルンは、彼が見たその西南端と岩島群との距離は一・五マイル「約一km」にすぎないと説明している。けれどもわれわれはそれほど北の海域に位置してはいなかったし、メアク島との対比で陸を見きわめるにはあまりにも速く通過しすぎていた。にもかかわらず、はっきりとは区別できなかったにしろ、シンプルガーデンを見たと言ってさしつかえないかもしれない。

これらの群島全体の地理についての知識がいかに不十分なものであるかは、日本に関する正確な情報を与えてくれた数少ない者たちのひとりであるシーボルトが、この著名なる旅行家「クルーゼンシュテルン」に敬意をもって捧げた一八四〇年発行になる地図において、クルーゼンシュテルンが自分の地図でメアク島と呼んでいる島をコスデ「コシキ」と呼び、チェスマ「野間」岬の西北西二〇マイルにある群島をメアクシマとしていることから明らかである。

ともかくこれらの島々が実在することはまちがいないようである。なぜならシーボルトがその島影を写しているからであり、その中で「ロバの耳」(Asses-ears)と呼ばれる岩島を見せているからである。それはクルーゼンシュテルンも見ている。右に記したようにそれは彼の地図中にもあり、チェスマ「野間」岬からの距離も方角もシーボルトが示したのとまったく同じ地点に記載されている。

この海域とその周辺の島々の位置と外観について細かに吟味したり判断を下したりすることは、当然のことながらガラテア号探検隊に期待されていることではない。すでに知られている陸地のありかを確定するにしろ、また、いまだ知られる、もしくは見過ごされてきた陸地を地図に記入するにしろ、まだなされるべきことがたたくさんあるのは明らかであるけれども、

私にはそれに着手することはできない。それには、私に許されているよりはるかに長い時間が必要とされるであろう。外国の海域を測量することは私の任務ではない。ただ、この海域をわれわれが航行したことがまったくの無意味だったわけではないことを希望したい。別紙の地図が、そのオリジナルは王室海図館に所蔵されているが、地球上のまだあまり知られていない地点に参考のための光を投げかけることがあるようにと望みたい。それは、以下のことがらが証明できたと思われるからである。

- 1 モリソン島が疑う余地もなく存在すること。その位置がフランスの海図で示されているより、ほぼ十三分北にあること。
- 2 この小さな群島ならびにその一番大きな島の北東と南にある小さな岩島の外観。
- 3 モリソン島の真南六マイル「四五km」にあるふたつの大きな島「草垣群島の上ノ島と下ノ島」の位置、そして、
- 4 東北東四一五マイル「三〇―三七・五km」にある三つの岩島の位置——この後者ふたつの群島は、現在までのところ未知と思われる。

右に関する榮譽を、その多少を問わず、私はガラテア号探検隊、特に、疲れを知らない水路測量者、ローテ「Rohte」少尉の榮譽としたく思う。その功績をそれに最適の者に与えるもの、私が何か新しい発見でもしたかのようなおしつけがましい

ことを言うのは避けたく思う。これらの島々がすでに名前をつけられて地図にのっていること自体、だれかにもう見られていて証拠である。それに、ファン・デューメン「大隅」海峡の通航はさほど頻繁でないにしろ、そこを通り抜ける船は常にあり、これからもより多くの船が通過するにちがいない。なぜなら、そこは中国とカリフォルニアを結ぶ、幅も広い言わば幹線道路のようなものだからである。オランダ人は毎年長崎への途次そのすぐ近くを航行しているはずであるし、西からこの海峡にさしかかってこれらの島々を目にしないということなどありえないからだ。しかし、大多数の船、特に商船は、海図にいちいち印をつけつつ航海したりしないし、船の航行の安全に必要なこと以外の観察をしたりしない。また、観察した事柄を帰還後に発表したりする者はごくまれである。さらに、この海域の一番詳しい地図をきつと持っているにちがいないオランダ人が、それを世界中の人間の目から隠しているということも考えられる。ちなみに私がこうして筆を進めている今の今にも、日本沿岸についての貴重な情報がすでに入手されていると言ってもまちがいでないかもしれない。その方面ではここ数年、イギリスならびにフランスの航海士たちがひとかたならぬ努力を続けてきているからである。

モリソン島東北東の三つの小島を、私はニッディング

「Niddinggen」と名づけ、南の二島「草垣群島」はアンホルト「Anholt」とレッソナー「Laesoe」という名を与えた。

けれどもそれは本気というより、艦上でおたがいに島の話をする時のために冗談につけた名で、別紙の地図にもそれらの名前を書き加えることは避けてある。いろいろな航海士がそうであったように、名前をつけたいという欲望ほど島や陸地の位置に関する情報に混乱をもたらしたものはない。三つも四つも名前をつけられた地点がたくさんあり、同じ海域に三度も四度も別々の島々であるかのように書き入れられてきた。ファン・デューメン海峡に入るところにある私の三つの岩島にはすでに名前がついているかもしれないが、ひよっとしてもうたくさん名前がついているかもしれないけれども、私は混乱をさらに悪化させるようなことはしたくないので、これらの島々は名なしとしておく。

西から来てファン・デューメン海峡に入ろうとする船は、モリソン群島の南を通るべきだと思う。モリソン群島とその真南の島々「草垣群島」との間は六マイル「約四五km」あり、見たところ障害物はまったくないようである。残念ながら同じことをモリソン群島の北回りについて言うことはできない。その近辺にたくさん目にした岩礁の突出、上述の東北東の岩島をもつてしても、同様のものがまだ多数であると充分に予想できるし、

潮流が北に流れることもありうるわけで、そうならばまた未知の危険にさらされることになる。モリソン群島を通過してから航路をサン・クレエル島「黒島」の北側を回るようにとると、チチャゴフ岬「佐多岬」とヒュルネル峰「開聞岳」が視界に入ってくる。あとはもう広く開けて障害物のない海域である。

クルーゼンシュテルンの記述によれば、海域の北側の岸はごく近くでも航行できるということである。彼はその沿岸のすぐそばを航海し、陸上の物という物をことごとくはつきり見分けた体験をしたと話している。彼は、この国の高度の文化と国土そのものが証人となっている、自然の美しさを賛えてやまなかった。私も沿岸に近づいてみたが、潮の流れにまたしてもさざぎられた。おまけに、夜の帳がおりないうちに海峡を通過してしまいたかったので、航路を外れて時間をむだにしたりしていられた。

三つの岩島通過後、航路を佐多岬へ向けて東南東にとった。航行中、順繰りに硫黄島、竹島、馬毛島、屋久島を南に、開聞岳と佐多岬を北に見た。硫黄島は、煙に包まれ溝のできている火口があったのですぐにそれと知れた。屋久島は非常に高く、山がちである。(以下の船位測定の記事は省略。)

午後六時に開聞岳を通過、これは非常に高い円形に均整のと

れた類まれな山で、海岸すぐ近くまでせまっぺいて豊かな草木におおわれている。

その形は、高さこそ開聞岳のほうが高いのであるが、カイロの近くの大きなピラミッドを私に思い起こさせた。この山のすぐ東で陸地が途切れ、奥行き深い湾ができていた。クルーゼンシュテルンの地図によれば八マイル「約六〇km」にもおよんでいて、その一番奥にはかなり大きなほぼ円環型の島「桜島」と、鹿児島という町がある。開聞岳からは佐多岬は南東の方角にあり、距離四分の一マイル「約一・八km」。この岬をわれわれは午後八時に通過した。平坦で森林におおわれている種子島が、夕日を背景に望楼からながめられた。甲板からも、薄闇の中にかすかに見ることができた。

クルーゼンシュテルンによればこの島はまったく平坦で、島の特徴をさがしているうちに、樹木の影が水に映っているのが見えてきてしまったという。

クルーゼンシュテルンは日本の沿岸で目にしたおびただしい数の船のことを語っているが、モリソン島「宇治群島」のあたりで見た漁船と、野間岬と開聞岳との間の沿岸に見かけたジャンク船とを除いて、われわれは一艘にも出会わなかった。夜になってチチャゴフ「佐多」岬に近い岸のあたりに明りが見えたが、クルーゼンシュテルンの言っているような数の舟ではなか

った。もつとも、われわれの船は真東に向かつて五―六マイル「三七・五一四五km」の速度で岸から遠ざかりつつあったことをここに付け加えておかなければならない。

八月十三日の日の出にチチャゴフ岬からその北東に続く陸地を見たが、相当な距離だった。それもやがて霧におおわれ、視界から消え去った。終日西風で、すばらしい天気だった。けれども軟風が次第に強まり、船の速度も一当直「四時間」のうちに六マイルから一マイルに落ちてしまった。夕暮れになって水平線の雲が厚くなり、陽も浅瀬の向こうに沈んでいった。翌朝は重々しい空気で風も東風、不快だったが予期していないわけではなかった。黄海を離れて北緯三十度の北側に入ってから以来、われわれはモンスーン地帯の外に出ていたわけで、たえまなく変化する風がもたらす困難と戦う用意はできていた。われわれを待ち受けていた日本の沿岸からハワイ諸島にいたる一二〇〇マイル「九〇〇〇km」以上に及ぶ航海の記述を始める前に、まず、探検隊の航海日誌の抜粋を紹介し、諸所の海域で出会ってきたさまざまなモンスーンはどんなであり、そこをどう航海してきたかを語っていくつか結論を述べてみることは、少なくとも本書の読者中、航海について一応の知識のある諸氏には興味のあるところと思われる。

(以下、ピレ提督は、トランケバーから始めてマドラス、カルカッ

タ、ニコバル諸島、ペナン、バタヴィア、マニラ、マカオ、香港、広東、厦門、舟山、上海と、ガラテア号の通ってきた航路のあちこちで体験した暴風雨について詳述しているが、本稿の読者の興味からは外れていると思われるので、省略。)

江戸湾に接近するという目標を遂げるためには日本の海岸に沿って航海しなければならなかった。今回の航海用に私は特別の地図を用意してなく、唯一のものがクルーゼンシュテルンの紀行に添えられていた地図だった。中国において得られるその方面の地図といたら、英国製のありきたりのものばかりだったからである。クルーゼンシュテルンは信頼してよい著者なので、彼が自身で見聞したことはすべて信じてよい。けれども彼は紀行の中で、東から航海してきた彼の目にした最初の日本の地点は四国の南端のトサ岬で、そこからファン・デーメン「大隅」海峡を目指したと書いている。つまり、クルーゼンシュテルンの観察中、トサ岬の東の江戸にいたる部分に関しては、確実な情報は何ひとつなかったのである。その方面の海岸の位置関係についても不正確な点がいくつもあるにちがいないと私が思ったのも、理由のないことではなかった。まず、クルーゼンシュテルンの紀行中には正確に北緯三十二度三十八分五十秒に位置するとされているトサ岬が、その地図中には三十二度二

十八分、つまり十一分も南におかれている。同じ岬は、一八四〇年刊のシーボルトの新しい地図ではアシスリノ岬「足摺岬」とされ、三十二度四十五分、つまりさらに六分北におかれている。というわけで私は、海岸線が概して南に寄りすぎていると見なして当然だったわけである。

八月十四日は終日東からの強風に吹きまくり、重々しい空気が時折降る雨の中、海原を横切っていった。気圧が下がり、波も高くなった。われわれが緯度と経度を測定した地点では、潮流は沿岸にそって北東へ進んでいた。船位測定地点から北へ十四分、東へ八分のところだった。その夕方、船位測定によれば陸から二十二分以内のところにはいけなかったため、夜のために陸から離れているべく帆を少しだけ揚げ、船首を風の来る方に向けて停泊した。

翌十五日、昼の見張りの最中に、最前方の中樞帆が破損しているのを発見、別の帆を結びつけなければならなくなった。備品のすべてがすでに一年以上使用されていることに気付かされ始めたのだった。以後も帆その他の備品の小規模な破損が生じていた。悪天候もおさまったよう風向きも東南に変わったので、船の向きを東北東に変えたが、時間がたつにつれ風向きがまた東に変わり、大風と激しい雨に見舞われた。観測など少しもできなかった。夕方になってまた船を陸から遠ざけておくこ

とにした。風はちょうど北東になっており、三本ロープの中樞帆とストーム・ステール帆をかけていた。にわか雨とにわか雨の間にもさかんに雨が降っていたが、その時には風がおさまっていた。こんなに悪天候が続くのは喜望峰をまわって以来初めての体験だった。まったく不意を襲われたという気がしていた。おまけに寒くてじめじめしており、厚着にすっぽりくるまっていなければならなかった。

十六日の日曜日の観測では、現在地は船位測定の北に四十分、東に三十九分のところだった。つまり、北東ないしは東の方角に二航海日のうちに一五マイル「一二・五km」、あるいは、一当直中「四時間で」一・二五ないし一・五マイル「九・四―一一・三」の速さで流されていたことになる。風は大風、一面に曇っていた中、針路を北北東に保った。午後の経度の観測ではふたたび船位測定した地点の三十九分東に位置していた。その日の朝九時以来、北東の方向に四マイル「三〇km」で走行していたことになる。それでは速すぎると思ひ、またその地点が陸からわずか五マイル「三七・五km」にすぎなかったこともあり、夜になって船を陸から遠ざけることにした。水深を測ってみたが、一〇〇ファウン「約一八〇m」でも海底に達しなかった。夜になるとふたたび大風が吹きまくり、雨が降って海が荒れた。「十七日」午前二時に航路を北に変え、天候も回復、空

気も澄んできたので帆を揚げて陸に向かった。一度陸のほうを見てみたかったのである。

午前六時、すぐ前方に陸地を認めた。標高も高く山がちで、複雑な地形になっていたが、特にこれといって目標となるべきものない地点「三重県志摩郡のあたり」だった。午前八時半、東経百三十七度二十三分を測定、船位測定地の東二十一のところだった。正午に測定した経度が三十四度七分。経度はその日の朝に測定したものを、以後四時間の間に潮流がどれほど船を東に流したかは考慮に入れずにおいたので、その経度は一応東経百三十七度二十四分としておく。ところが、この地点は、クルーゼンシュテルンの地図では、われわれが実際にいた地点よりずっと陸に近くなっていた。それは、潮流がその四時間の間にわれわれをもっとずっと東まで運んでいったか、もしくは地図のほうがちがっていったかのどちらかだった。もしも潮流が当直中「四時間」にその時と同じ二・五マイルで船を押し流し続けていたとするならば、われわれは正午に東経百三十七度三十三分のところにいたはずだった。⁽⁸⁾

クルーゼンシュテルンの地図が正しかったとすれば、その地点に達していたというのも不可能ではない。われわれは陸上の地点をいくつか方位測定してみた。その結果は以下のとおり。

シマ岬「大王崎」

北西八十二度

ムカシ島「答志島のことか」 北西五十六度

イラコサキ「伊良湖岬」 北西二十五度

(以下、潮流のことにこまごまと触れているが、省略。)

「クルーゼンシュテルンとシーボルトの新しい地図を」比較してみればわかるように、シマ岬の北にあるイラコサキは、前者によれば東経百三十七度二十二分、後者によれば百三十六度五十五分、つまり、両者の間には二十七分もの差がある。われわれの測定によれば東経百三十七度七分で、クルーゼンシュテルンより西に十五分である。⁽⁹⁾

午後三時半になるまでわれわれは陸に接近し続け、水深一八ファウン「三二・四m」、岸から一ないし一・五英マイルしかない地点にまで達した。⁽¹⁰⁾

舟も見当たらず、住居も目に入ってこなかった。一度陸を離れ、午後七時にまた陸に向かった。軽風、のちに北西に風向きが変わったので、東に走った。水深の増減が、陸から遠くなくなり近くなったるたびに急に変化していた。午後三時半に一八ファウンあったところから向きを変えるなり、すぐに三〇ファウン「五四m」、のちには七〇ファウン「一二六m」になった。そして午後十二時深夜には六五ファウン「一一七m」だった。海底はどこも暗い色で、灰色の砂に小石が混ざっ

ていた。東の方向に二ないし三マイル「一五―二二・五km」の速度で進んだ。時には四マイルにまで達することがあったが、日の出近くになると風もおさまり、朝六時には静止、以後一日中、船は動力を失ってしまった。

十八日午前の測定によれば東経百三十七度三十九分。十七日午後、百三十七度七分と測定して以来七・二五マイル「約五四km」航行したことになる。それは経度で三十四・五分の差を与えるはずであったから、潮の流れで西に十二分押し流されたことになる。

十八日の午後になってふたたび北東の大風、雨となった。東南東に針路を変え、十二時まで帆を揚げて陸から離れ、それからまた風が南向きに変ったので帆を小さくして北東に方向を変更した。

十九日の午前の晴れ間、東方にヴォルカニック島 [Volcanic, 三宅島] を目にした。とても高い島だったが、激しい雨にたちまちのうちにおおわれてしまい、はっきりとした特徴をつかめないままに終わった。同じところに測定がなされ、船位測定から西に二十一分の地点と判明。その陸地「島」から三―四マイル「二・五―三〇km」以上離れているとは思われなかった。測定をした結果、クルーゼンシュテルンの地図にあるより十九分東に位置していると結論した。

クルーゼンシュテルンの地図には東経百三十九度三十三分とあるが、われわれの測定した東経百三十八度五十七分に、東に流されていたと推定される十七分を加えて比べてみても、その島は、東経で十九分も東方にあるとされていたことになる。

クルーゼンシュテルンの地図では日本全体が約三分の一度東に寄りすぎているとした私の予測は、こうしてますます確かなものになった。これとの関連で指摘しておくが、クルーゼンシュテルンの地図ではブローケン島 [Broken, 新島] とヴォルカニック島「三宅島」が同じ経度で表わされており、われわれもそれを確認した。けれども私が船に持っていた英国製の地図も、私が帰国後に入手したシーボルトの新しい地図でも、ブローケン島はヴォルカニック島より十六分ばかり西の東経百三十九度十六分、後者は同百三十九度三十二分にあるとされている⁽⁴⁾。正午の観測では北緯三十四度三十七分に達していた⁽⁴⁾。

船位測定より九分南である。これであらためて、今朝見た島がヴォルカニック島で、午前も遅くなって見たのがブローケン島であることが確かめられた。

以上のような考察を行ない、また未知の事柄がままあったために、私は針路を北北東に保っていた。午後になってブローケン島の西に、これもかなり高い島であるフリース島 [Vries, 大島] を目にした。

陸が形作つた大きな湾の入口にある島で、その湾のさらに奥に江戸湾もしくはフィヨルド「入江」がある。

この島はシーボルトによってバーネヴェルツ島 [Barnevelts] と名づけられ、クルーゼンシュテルンの地図でも湾に対して多少東寄りになっている。日暮れ時にフリース島「大島」の北に達した。左舷側に陸が大きく広がり、右舷側の陸はずっと先で細い線になるまで続いていた。けれども何もなすべき術はなかった。夕闇が深まっていたからで、湾内で帆をおろし、苦勞をして探し当てたこの地点に翌日までとどまることにした。

二十日木曜日の朝は雨もよいの重々しい空気の日で、大風が吹き、にわか雨が降った。北東から北、さらには南西に陸が見えた。ここから北の方向に、江戸にいたる水路のないことが明らかになった。

つまり、北東にあった岬、近くに小さな島のあるその岬はクルーゼンシュテルンのいわゆるサガミ岬「三浦半島」で、小島はサコウラ、この岬は大きな湾に長く伸び、江戸湾入口の南西端を形作っていた。

シーボルトはこの岬をムノミサキと呼んでいる。

潮の流れに昨夜以来われわれはこの大きな湾の西寄りに流されてしまっていたので、岬を越えるために東へ向かった。陸か

ら舟が何艘もやってくるのが見え、やがて、武装した舟に呼び止められた。そこには隊長もしくは上級指揮官と目される人物が乗っていた。同じ舟には武装した兵士が何名か控えていた。

船を後進にすると、日本人の隊長が、お供を大勢連れて乗船してきた。と見る間もなくわれわれは、ぎこちなくあまり見栄えのしない舟二十艘あまりに取り囲まれてしまっていた。どの舟もカンバスの帆をおろし、最後の部分は何人もいた半裸の漕ぎ手にこがせ、そのどれからも小隊を乗船させてきたのである。ガラテア号の甲板には、そんな兵士たちが五十人近く現れた。

隊長の後から、武装していない唯一の男がついてきていて、その男はオランダ語が少し話せた。

その男の間にはさみ、ドイツ語や低地ドイツ語を使って、さらには中国で入手してきたギョツラフの日本語辞書までも利用してなんとかおたがいを理解することができた。

隊長は蓋付の長い木箱を取り出した。中にはそれぞれオランダ語とフランス語で書かれた書類が二枚ずつ納められていて、私はそれを示された。一枚は、日本の沿岸を訪れるいかなる船の船長であれ、ただちに退去すべきことを命令した、居丈高なもの。もう一枚は、船の名称、旗の意味するところ、出港地、航海の目的、ならびに日本皇帝の国へ到着した理由を述べたという願書だった。後者の質問に対して私はあれこれつくして

ドイツ語ならびにフランス語で回答し、「ガラテア号は」科学調査のために航海していること、水と新鮮な食料を入手したく訪れただけであること、入港を許されるならば二、三日中にはまた出発する意向であることを告げた。甲板上でたちまち「オランダ人」とあだ名をつけられた通訳は、アメリカ艦隊の戦列艦コロンブス号「Columbus」が案の定一月ほど前に同所を訪れ、江戸湾内のウラガワ「浦賀」というところに十日間ほど滞在していたが、すでに出発してしまっていることを話してくれた。³²⁾

それに反し、フランス艦隊の到着に関しては、何ひとつ知らなかった。

右の回答を私を与えるや、隊長は右舷後方の甲板上で、内輪でちよつとした会議のようなものを行なった。彼はしゃがみこみ、ほかの者たちも同様の姿勢でそのまわりを囲んだ。そうしてしばらく話し合いをしていたが、隊長に対して示される高い尊敬のしぐさをわれわれはだれひとり見逃さなかった。その隊長がほかのだれかに話しかけると、相手のほうはすぐに甲板に額がつくほど深く頭を下げていたからである。合議が終わると隊長が、私と話がしたいと申し入れてきた。そこでわれわれは、「オランダ人」を連れて下の私の部屋まで行つた。そこでまた彼はおびただしい数の質問を浴びせてきた。船の名とか私

の名前、どこからやってきたかというような一般的な案件である限り、すでに説明文に書いておいたとおりに答えた。³³⁾

けれども、船の全長、幅、マストの高さ、大砲の数、火薬や砲丸の数、銃や小銃の数などをきき出されるにおよんで私はその質問が嫌になり、それ以上の情報は与えない旨を伝え、われわれには江戸湾に入る許可が与えられるのかどうか、イエスかノーか、水先案内人をつけてくれるのかどうか、ただちにはつきりとした返事がほしいと言ったところ、その答は、ウラガワ「浦賀」までなら行ける、「オランダ人」が行き先を示してくれるということだった。

私は彼らに船から立ち退いてもらい、航行を続けたかった。しかし、それは容易なことではなかった。だいたいが日本人兵士は動きが迅速でなかった。おまけに海が荒れていた。大きな船「ガラテア号」の上にはいた者たちは見たところ大したことなさそうだったが、小舟の方の者たちは大変だった。全員ひどく酔いをして、日本人の胆汗が舟の中でも外でも奔流になって流されていた。しかし、私の見たところでは、彼らが船から立ち去ろうとしない最大の理由は、自分たちを船の見張り役と見なしているかららしかった。あたかもわれわれの船を占領し、その状態を固守しようとしているようだったのである。連中は旗や小旗のようなものを持ち込み、それを船尾の甲板室のどこ

ろにつけていた。最初はそれに気がつかなかったのだが、日本兵士のひとりがあるところへ行つて旗を広げてなびかせようとしたのを見るにおよんで、私はただちにそれを外させ、マストの桁の方へ捨てさせた。隊長がやってきて抗議をしたそうにした。

しかし、私が、できるかぎりの明白な身振り、きつぱりとしたデンマーク語で、その旗はそこから動かしてはならぬ、さわるなら自分たちの舟に落とすか、船から投げ捨てろと命令したところ、隊長はそれを受け入れた。私は「オランダ人」を通じて、全員ただちに離船すべきことを伝えさせた。いやがるなら力づくでそうさせるとも。同時に私は「ガラテア号」の上陸部隊を備砲のところ集合させた。首尾上々で、大多数の日本人が船をおり、何艘もの小舟で陸に引き揚げていった。そのうちの何人もが隊長からの急送公文書をあずかっていた。その一部は彼が下の私の部屋で書いたもので、私から書き出したことについてだった。その隊長は紙とか筆、墨の入った小さな瓶などを持ってきていて、それらを用い、私の言ったことで理解できた分さらには「オランダ人」の説明したことを、速記者なみの速さでことごとく書き留めていた。けれども彼は自分でも船を見てまわり、書き集めていた覚書の内容が正しいかどうか、自分の目で確かめてみていた。彼はデンマークの旗を描き、船の上のいろいろな物の寸法をとり、大砲、砲身の短い艦載砲、ホービ

ッツ曲射砲等の数をかぞえ、長さと口径、砲丸の重さも測り、霰弾袋とぶどう弾を見、銃、小銃、反り身の短剣から斧までも調べ、身振り手ぶりで船員に頼んではそれらの武器の使い方を見せてもらっていた。

小舟がすべて船から離れてしまい、「艦上に」残っていたのは、通訳もしくは水先案内人のほかには隊長と脇の者三人だけになっていた。そんな小人数では船の占領を目論むことなどありえるとは思えなかった。私はそれ以上、ことを荒立てることは控えた。すべてがこうしてたらだらと長引くことに疲れ、天気も不愉快きわまりなかったからである。そこで私は帆をすべて転桁させ、東の方角にあったサガミ岬とその近くにあった岩島「城ヶ島」をぐるりとめぐる針路をとらせた。その島をかなり接近して通過したものの、雨が降り霧が濃かったために島の小さな村がわずかに見えただけだった。それ以外には、きれいな村なにかきたないのか、文化的に開けているのか遅れているのか、手がかりは何ひとつ得られなかった。岩近くには小舟が群がっていた。

岬を通過するや方向を変え、波を切って北に向かった。風は北東、大風で激しいにわか雨。陸からの潮流がきつかった。われらの「オランダ人」が水先案内人としてはまったく無能な人間だとわかるまでには大して時間がかからなかった。彼が最初

に要求したことは、風が北東なのにもかかわらず、北へ船を走らせろということだった。

彼は、その水深がどのくらいか、潮の流れが変わることがあるか、岩礁があるか、ほかに何か危険なことでもあるかとかいったことを何ひとつ知らなかった。要するに彼は何もわかっていなかった。もっとも、彼の名譽のために付け加えておかなければならないが、彼は自分が水先案内人だとは一度も言わなかった。彼は、寒くていたたまれなくなると自分の服にすっぱり身を包み、甲板からおりていってしまった。私は北西に方向転換を試みたが、苦勞して帆を操作したにもかかわらず、陸にはまず接近できそうにないのをやがて思い知らされた。私の立場は有利などと言えるものでは決してなかった。まったく未知の湾にいながらも、不確かきわまりない地図しか道標としてはなく、艦上には水先案内人はなし、大風に雨、どんよりして視界が悪く、潮流についてもそのあたりの様子一般に関する確かな知識をひとつも持ち合わせていなかったからである。風向きが東南に変わったりしたら、私は湾上で陸側を風下にすることになる。これから入って行くところとしている水域について私の知っていたことといえば、そこが狭いということだけ。両岸の距離が、クルーゼンシュテルンの地図によれば二マイルにも満たなかった。そこに浅瀬があるのか、岩礁があるのか、まったく

知る由もなかったのである。四〇ないし五〇ファウン「七二—九〇m」で海底に届くと思つてやってみたのだが、だめだった。おまけに、私がそこへ寄港しようとしていた目的自体がすでに水の泡となっていた。アメリカ艦隊はそこへやってきてはいたけれども、何も成就することなく去っていたし、フランスの提督「セシル」は来ていなかった。つまり私には、好奇心を満足させる以外にはそこですべきことは何ひとつなかったのである。その目的のために私はすでに何日もの時間を費やしてきていたけれども、目下の状況においては、それに対して責任をとろうという気にはあまりなれないでいた。そしてさらに、ウラガワ「浦賀」に錨を下ろそうものなら、さんざん不愉快な目に遭わされる、いや、屈辱さえ味わわれそうだという予感がすでにしていたのである。だれひとり上陸を許されず、船の周囲を見張りの小舟で取り囲まれ、もしかしたら艦上に警備の者をおかれるかもしれない。それだけは絶対に受け入れまいと私は事前に心を決めていた。こうしたことも熟慮の上、ウラガワへ行くという計画を断念する決定をした。その結果、日本人をすみやかに上陸させ、夜の帳のおりる前に湾外に出ることにした。

しかし、日本人たちを自分のボートに乗せて上陸させることだけはどうしてもしたくなかったので、それは口で言うほどた

やすいことではなかった。湾を横切っていた舟を追って呼び止めようとしてみたがだめだったし、舟の連中の頭上をかすめて実弾を発砲してもむだだった。その舟は帆をさらに揚げ、風を充分にはらませて、私にはとても入っていけない磯波の中へ逃げ込んでしまった。日本人の隊長とその四人の連れは、あらゆる声を張り上げて叫んだりわめいたりしていたが、だれひとり近づいてこようとする者はなかった。そこで私はふたたび岬の南をまわって半島の陰に風を避けることを選び、そこから日本人たちが陸の同国人に手を振るなり旗を振るなりすることができるようにした。これはうまくいった。ようやく小舟が一艘近づいてきて、日本人を無事に追い払うことができた。ところが、お別れの「お礼」をちょうだいするはめになってしまった。その小舟が後進するにあたり、「ガラテア号の」船尾に架けてあった私の船載ボートの底へマストを突き刺してしまったのである。小舟が船から離れるや「ガラテア号は」帆を揚げ、針路を南東に定めて湾を出た。

この私の報告が多少は興味をもって読まれていると信じているので、読者の中には私の優柔不断、さらにはまた忍耐の足りなさを心の底でとがめている方がいらっしやるかもしれないと思う。日本の港での滞在がいかなるものであるかを知る機会を、読者から奪ってしまったからである。どんな侮辱が私を待ち受

けていたかをわかっていただき、また、この一風変わっていないがらもあまり知られていない国をただ素通りすることは避けたく思うので、以下、紀行からしばらく脱線し、一八〇四年から五年にかけて長崎に滞在していたクルーゼンシュテルンの記述から抜粋することをお許し願いたい。クルーゼンシュテルンはロシア皇帝の使者レザノフを日本に連れていくために、ブリック船ナデジュダ号により長崎へ送られた。※「原注」

※ クルーゼンシュテルン『世界周航記一八〇三—一八〇六年』ならびにラングスドルフ『世界周航についての覚書』参照。[Krusenstern: Reise um die Welt in den Jahren 1803-6; Langsdorff: Bemerkungen auf einen Reise um die Welt, Frankfurt 1813]と、いずれもドイツ語版があげられている。]

以下、ピレ提督による要約が続くが、ここでは、後述部分との関連で、その要点だけを簡条書にして手短かに紹介しておくことにする。

長崎に入港するや、日本の舟に三重に取り囲まれた。

武器弾薬を提出させられたが、「将校以上の帯剣と」衛兵の銃だけは除外させた。

日本人の難破民を連れてきていること、十二年前にラックスマンが受け取った書状を持参してきていることを告げたが、要人との面会は許されなかった。

四週間たってから、レザノフが出島上陸を許された。

出港するオランダ船があったので、手紙を託そうとしたが許されなかった。

二か月半を経たクリスマスの頃、船の修理を行なうべく港の中へ入ることを許された。

三月半ば、首府「江戸」参上が拒否された旨の知らせが届く。

四月初め、レザノフは長崎奉行と江戸から到来した要人「遠山金四郎景晋、一七五二—一八三七」と会見する。

その時に、日本風に土下座の礼を強要される。

ラックスマンに許可されたのは商船の再来で、軍艦、それも使節を乗せた船ではなかったことが日本側から強調される。

さらに、和親は対等の立場にある国同士がするもの、国民の海外の渡航を禁じている日本は外国へ使節を送れない。したがって国交は結べない。

同様に、将軍がロシア皇帝から贈り物を受け取っても、貧しい日本はそのような高価な返礼はできないこと。

難破した日本人を見つけても、直接送ったりせず、バタヴィアを通じて帰らせること。

ナデシダ号帰還に必要な物品を無償で納め、塩、米、生糸等を贈り物とすると申出があったが、それを断わるとその対処にはまた少なくとも二か月かかるとの返答で、レザノフはあきらめた。「レザノフは、そのような贈り物は日本側がロシア皇帝の贈り物を受け取らないうちは受納できない」と主張していた。」

そして儀礼的なあいさつをかわしたのち、水だけを積んで四月十七日に長崎を出港した。

六か月半の滞在で、何も得るところがなかった。

読者諸氏は、そのような猜疑心、閉鎖的な制度がずっと日本の政治を支配してきたのかと問われるだろうと思う。が、振り返って十六世紀の日本を見るならば、当時はまったく逆だったことがわかる。※「原注」

※ ギュッラン『中国帝国の歴史』(Geschichte des chinesischen Reiches, S. 525, 592) 参照。

アジアにおいて日本人ほどかくも迅速にヨーロッパ人に接近した国民はいなかった。彼らは商人として「アジアの」港から港を訪れ、外国の軍隊に参加し、その勇猛さと勇気とでもって

功名をあげ、何千人もがカトリック教に改宗していたが、これらのことごとくが、思想、言論の自由を、言葉でも行動によっても擁護していた当時の政府によって許可されていたのである。ところが、ポルトガル人の征服欲と強圧的な傲慢さが日本政府に猜疑心を抱かせるところとなり、国は外国人に対して閉ざされ、日本人の海外渡航には死刑が言い渡されることになって、専横者が勝利をおさめた。その間ダイリ「内裏」は十二名の妻をあてがわれて社に幽閉され、カトリック教徒たちは追放されて前代未聞の残酷さをもって絶滅させられた。※「原注」

※ ダイリは太陽の女神「天照大神」の直系で、神聖この上なしとされ、太陽と人間の間をとりもつ下級の神々であるカミと直接に交渉があるとさえ言われている。その数はシンセウ「神宗か」の教えによれば三千以上という。ダイリがこれらのカミの訪問をうける月には、国中の社がカミの不在のために閑散となる。ちなみに世俗の皇帝「將軍」も、こと神聖さにかけてはダイリにひけをとらず、その名は国の機密で、死後になって初めて明かされ、彼に直接書状が宛てられると、それは大逆と見なされる。⁽²⁷⁾

スペイン人は日本との関係を一六〇九年に結んだ。スペイン人の総督がマニラからアカプルコへ向かう途中その船が日本沿

岸で難破した時のことであるが、その宗教が理由で拒絶され、ついには入国もままならなくなった。ポルトガル人は一六三五年に出島へ追放され、以後、日本に上陸するものはひとり残らず、法王の教えに対する侮蔑の印として十字架を踏まなければならなかった。カトリック教を一気に根絶しようとしたために三万八千のキリスト教信者が島原の要塞にたてこもった。八万もの兵士が力を尽くしたにもかかわらず、そこを攻略できなかった。そのため、皇帝「將軍」の命によりオランダ船が塁壁めがけて砲撃を行ない、町は総攻撃を受けたので、この大虐殺を生き延びた者はひとりもいなかった。——最初のオランダ船が日本へ到来したのが一六〇〇年。十三年後にオランダ東インド会社が平戸に商館を建てることを許可されたが、一六四一年にオランダ人は、その三年前に最後のポルトガル人が退去していた出島へ追放されて移っていった。オランダ人と同時に平戸に商館を開く許可を得ていたイギリス人は、理由不明のままに商行為を断念し、後年、通商関係を再開しようという試みを一六三七年と一六七三年に行なったが、いずれも拒絶されて無益に終わってしまった。⁽²⁸⁾

後者の理由が途方もなく、英国王チャールズ一世が「カトリック教信者である」ポルトガルの王女を后としていたというものであった。カルカッタの英国商會が一八〇三年に長崎に

船を送ったが、同様に運が開けなかった。ほぼ同時期のロシアならびにアメリカ船についても同じことが言えた⁽³⁰⁾。

人口二十万を超える国日本の対外貿易は今、十二艘の中国船を除いては毎年二度バタヴィアから長崎へ送られてくるオランダ船二隻のみになり、総額で都合七―八〇万フラミッシュ・リングの積み荷を輸入している。内訳は砂糖、肉桂、ベツ甲、香料等で、見返りに樟脳、絹、漆器、銅等を輸出している。そのほかにもオランダ人は人口の小さな島、出島に商館を持っていた。長さが三百歩で幅がその半分にも満たない出島は、海側は水中に打ちこまれた杭によって、「そのほかの」周囲は壁によって囲まれ、そこから門がひとつ橋に連なり、そこで本土とつながっていた。オランダ人は特異な場合のみ、それも政府「幕府・奉行」から特に下される許可なしにはだれひとり出島を離れることができなかった。この牢獄のような出島には、オランダ商館員十一名のための住居が用意されていた。すなわち商館長、倉庫長、帳簿係、医師、商館員五名、倉庫係二名である。島ではヨーロッパ人の下僕は許されず、日本人でさえも、女性のみが夜の間だけ入ることができた。商館で必要なものはすべて、定められた「買弁」のもとで購入された⁽³¹⁾。

オランダ人のもとで働くことになる日本人労働者は、彼らと決して交友関係に入らない旨、宣誓をしなければならなかった。

ひとつの結社を形作っていた六、七十人におよぶ「日本人」通訳「通詞」団は、日本人の役人が臨席することなくヨーロッパ人と言葉を交すことはなく、キリスト教の儀式も一切厳禁となっていた。

こうした圧力はともかくとして、オランダ人があれほどまでに秘密めかし、かつ嫉妬心を丸出しにしつつも守り続けていたささいな利潤、それを手に入れるためにさらに耐え忍ばなければならなかった屈辱とはいかなるものであったろうか。それに関しては、ラングスドルフ博士が語るクルーゼンシュテルン探検隊の体験した一幕が、何ページにもわたる説明文より、はるかに雄弁に語ってくれている。彼は、オランダ商館長のゾーフ [Hendrik Doeff Jr., 1777-1835] が、すでにレザノフがバンジョウ [番上] 二、三名と日本人の書記を迎え入れていたナデジユダ号の船室に、どんなふうに入ってきたかを記述している。ゾーフはまず最初に「レザノフ」使節に近寄ってあいさつをしようとしたが、通訳たちはうやうやしく彼の腕を押さえ、身体の向きを変えさせて、まず「御役人様にごあいさつ申し上げる⁽³²⁾」よう、注意をうながした。

そこでゾーフは、両の腕はたらしのまま深々と頭を下げ、バンジョウ長に敬意を表した。その男は残酷なことにゾーフをそのままの姿勢でとうとう我慢ができなくなるまで立たせておい

たため、ゾーフは首をまわして横に立っていた通訳のひとり、「もう身体を起こしてもいいかな」とたずねたほどだった。知識人であったパブスト [Baron Pabst] 男爵は、同じ日の夜、そのような侮辱を避けるために船室を抜け出そうとした。が、「もしもしパブストさん、立ち去る前に、御役人様にごあいさつ申し上げるんじゃないやございませんでしたか」と、通訳にすぐさま呼び止められ、ゾーフと同じような目に遭ってしまった。けれども、このようなあいさつよりもっと屈辱的なこととして、オランダ人使節が以前江戸に行った時にどんなふうになる舞わざるをえなかったかが語られ、クルーゼンシュテルンによれば、そうした折のあいさつは、実は長い時間をかけて前もって教えこまれていたものであったということだった。

外国人の軍人はそう扱うべきだと、もしくは扱いうると思っ
ているらしい日本人の見方がさして変わってきていないという
証拠として、私は、ビッドル司令長官率いるアメリカの戦列艦
コロンブス号と、それに従っていたポールディング [Paul-
ding] 艦長率いるコルヴェット艦ヴィンセンズ号が、前述のよ
うに実際に浦賀に滞在してどんな目に遭わされたかを聞いて
いた。⁽⁶²⁾

その滞在は十日にわたっていたが、ボートの一艘さえ上陸さ
せることができず、両艦は日本の警備の小舟に三重に取り囲ま

れていた。

コロンブス号がヴィンセンズ号を従えて七月二十日に江戸湾
へ入っていくや否や、日本人は両艦をたちまちのうちに四―五
百という数の小舟で取り巻いた。そして、われわれの時と同様、
乗組員を両艦に送りこみ、旗をあげることで船を占領したこと
を示そうとしたが、それはもちろん艦長らの命令によりただち
に取り払われた。ヴィンセンズ号のポールディング艦長がビッ
ドル司令長官の元へ行こうとした時には、小舟を何列か並べて
それをさえぎろうとさえした。彼がそれに抵抗すると、日本人
はまたすぐに退いた。彼らは外国関係の事情によく通じていて、
オレゴン問題について詳しい知識を持っていたことでアメリカ
人を驚かせた。⁽⁶³⁾

ビッドル司令長官は日本皇帝「將軍」へ書簡を送ったが、そ
の内容は、冒頭の挨拶に続けて主として日本と合衆国間に和親
の絆を結び通商関係を開くことを希望したものであったろう。
七日後に届いた返信は、皇帝「將軍」は、北アメリカの合衆国
が広大かつ強い国であるのは聞いたことがある、だからこそ不
可解なのは、一体どんな関心をもって遠方をはるばるかくも小さ
く価値もない日本のような国までわざわざやってくるのかとい
うこと。日本は、そんなに大きく豊かな国が相手にしても利益
になるはずがない。だからビッドル司令長官は、早々と退去す

るのが一番よい、というものだった。これがすべて最大級の恭しい表現に包みこまれ、水と食料を船まで運ぼうという提案までつけられていた。その後司令長官が水は満杯にしておきたいと要望すると、船腹に多くの小舟が寄ってきて、おびただしい数の人間が、たらいや壺、桶などに少しづつ入れた水を運んできた。が、それは艦船に積んでいた水樽一杯にも満たない分量だった。そこで司令長官は、からになっていった樽を見せて、そこに入れるべき水の量を理解させた。それはまた、樽を一杯にしてもらうまでと言うことをきかぬという意味でもあった。それに加えてビッドルは、すぐに水が得られぬようなら、自分のほうから舟を出して取りに行く旨を伝えた。その脅迫に続けて舟艇を一艘海上におろさせたので、日本側の小舟の間にとつもない大騒ぎが生じてしまった。その結果、翌日以後の二、三日というもの、無数の小舟がやってきた。どの舟にも人があふれ、新鮮な水の貢ぎ物を運んでいた。船の水はことごとく、こうした方法で満たされたのである。その機会におそらく町中が、そしてその周辺地域までもがこの農奴的奉仕に動員されていたのだろうと思われる。

さて、このへんでふたたびガラテア号に戻ることにしよう。ガラテア号の話は、日本人の隊長とその配下を上陸させ、江戸湾を出帆したところで途切れてしまっていた。

私は、隠さずに言えば、何も成就せずに出発してしまったことで多少の後悔の念にとらわれていた。数日でも滞在できていれば、それなりの興味深い収穫が得られていたにちがいないからである。

まず、船上にやってきた日本人たちを見た時の印象が一風変わった。彼らが中国人と似ていることは疑うべくもなかったが、われわれがふつうそう思いこもうとしている程度には似ていない。日本人が中国人とは別の人種であること、もしくは日本古来の太陽崇拜は、彼らがアメリカ西部海岸への入植者たちの子孫であることの証拠とみとめられるかもしれない。が、ここはそういったことについて考察する場所ではもちろんない。その言語が多音節より成り、アルファベットをもっていることが中国と異なるのと同程度に、一見ただけで日本人の外観が中国人とはっきり異なっているのがわかる。日本人には、後者の特徴である歪んで細い目がまったく見られない。クルーゼンシュテルンの地図「著書」には日本人の頭蓋骨が非常に角張って、かつまた滑らかでなく描かれている。ともかくそれは、われわれのよりずっと数多くの体験「観察」にもとづいているので、その正確さを疑うことはひとまずおいておくが、それでもなお、それほどまでの異常は、さんざん注意して見ていたにもかかわらず、われわれの目には映らなかつたことを述べてお

こうと思う。⁽⁶⁾

日本人は小さなピンセットで髭を引き抜き、頭髪を後頭部の方にまで剃り上げている。頭頂部を上から見ると、剃った部分が鋭角もしくは角形に後にのび、そこに鬘がある。これは三寸ほどの長さで、したがって中国人のように編んだり垂らしたりしておらず、その根元のところを糸で八の字に結んで留めたものを前へ曲げ、先端が、剃り上げた頭皮に張り付けてある。日本人の顔の形は、頬骨が極端に突き出ているので、ほとんど四角に見える。われわれの見た限りでは鼻はどれも真直ぐか少々湾曲していて、額と顎がしごく後方に傾いているために、その横顔は多かれ少なかれ弓形の曲線になっている。人相は大体が好ましく、かつ賢そうで、時には女性的な表情にもなる。⁽⁷⁾

体格は矮小でも虚弱でもない。指の爪は、たまたまその一本だけのこともあるが、たいていの者が、相当な長さになるまで伸ばしたままにしてある。足は目に見えてふくよかで短く、その親指が、おそらく後述する履物のせいであろうか、ほかの指から異常なほどに離れている。

われわれの艦上にやってきていた者たちはたいていが身分の低い船乗りや兵士だったが、みながみな、その懇懃さ礼儀正しきにおいては群を抜いていた。彼らのひとつひとつの動作に威厳と品格があり、好印象を与えた。それでもその举止挙動には

瑕⁽⁸⁾の生じる時があつて、あまりの生真面目がかえって滑稽に映り、われわれを思わず笑い出させることがあつた。特に、ちがつた小舟から別々に集まってきた一団が、艦上で挨拶を交しあつた時がそうだった。おたがい深くお辞儀をしてから、腰をかがめてひざまずき、頭を低く前に倒したので、小さな鬘が風にかすかに揺れているのが見えた。その姿勢のまま、次にまた頭を上げるまで何秒間もじっとしていることがしばしばだったのである。見ていてすぐにわかつたことだが、そうして上司と思われる相手が頭を上げるのを待っているのである。滑稽だつたのはもうひとつ、船酔いを隠そうとしていたことだつた。いくら我慢はしていても、船酔いの不可避な影響がやがて胃に現われる。その時のきわめてきまり悪そうで見じめそうな顔といつたらなかつた。

隊長はきつと教養のある人物にちがひなかつた。背の低い人だつたが、均整がとれていて賢明高貴な顔をしていた。彼の書の堪能ぶりについてはすでに述べておいた。何度も何度も手ぶり身振りで説明を繰り返していたが、それがはなはだ品格威厳のあるやり方で、優美とさえ言えるほど、私はそのわかりやすさを知らされて羨ましくなつてしまった。彼はまた武器の使用法についても詳しいように思われた。銃のこと、その扱い方やさばき方も手慣れたもので、われわれに手際の良いところを披

露してくれ、腕にかかえていた銃をさっと構えてみせてくれたが、そのきびきびとした敏捷さにはおどろかされた。彼は鎧のようなものを着けていて、それにはたくさんの銅片が、まったく見事と言うよりほかのいないねいな仕方で組み合わされて付けられていた。鎧は、赤い木綿と絹の服を重ね合わせた上に着けていた。防具は両の腕にも着けられ、手まで続いていた。下着はことのほか清潔で美しかった。頭にはかなり扁平な甲かぶとのようなものをかぶっていた。一部に金箔を張った漆塗りで、ワラで作られていて厚手、マレー人や中国人の帽子の形と大体同じだった。腰に巻かれた帯にはサーベルを二本、両方とも腰の左側に差していた。そのうち一本は大変長く、両手で扱うように見えたが、それが、彼の幅広い上着の裾にあった切れ目から、後に突き出ていた。※「原注」

※ 日本には厳しい身分制度があり、上位四階級以外の者が二刀を差すことはだれにも許されていなかった。八階級は以下の通り。一 諸侯、二 それより下級の貴族、三 僧侶、四 侍、五 役人と学者、六 商人（彼らは非常に富裕なものもかかわらず「第六」、七 行商人、工芸家と職人、八 農民、その大半が小作人。このほかにもバリアス（賤民）階級がいるが、これは人口調査の時でさえ数に入れられていない。⁽⁸⁾

サーベルは二本とも青い生地の覆いにすっぽりくるまれている、抜くには相当の手間がかかりそうだった。船を降りる時になって彼は高価な絹の羽織に身を包んだ。それを着るにあたっては、配下のひとりが非常に恭しさをもって手を貸した。そうして彼は、この上ない優越ぶりを誇示しつつ、小舟の隅に腰をおろしたのだった。前述のサーベル、というよりも長いナイフは、配下の者たちの大半も二本ずつ差していたが、どちらも、少なくともその一本はかみそりナイフのように鋭く研がれていて、しかも、さびも湿り気もなく、手入れがすばらしくよく行き届いていた。日本人はみな、その武器を人に見せることに對してあからさまに不本意なようすを示した。どうにか見せてくれたのはひとりかふたり、それも人の見ていないところでだけだった。鎧を除いてはほかの者たちもみな隊長と同じ服装をしていた。もっとも、隊長のものは豪華さと高価なところは段違いであったが。背中の真ん中に、中国人は縫い付けていたが日本人の場合は生地に織り込む形で、家紋の丸い印がついていた。通訳のみがサーベルを持たず、ふつうの日本人のように、黒地に明るい色の小さな武器とか文字などの細かい模様が織り込まれている服を着ていた。生地は絹か木綿である。※「原注」

※ シーボルト、デュモン・ドルヴィーユ他を参照。私はジャワから日本の服をいくつかコペンハーゲンの民族誌学博物館へ持ち帰った。

腰の帯に筆箱のようなものを差し、それには筆記用具、喫煙道具、米を容れる漆の器のほか、小さな金属性の鏡、ひげを抜くピンセットなどの必需品がおさめられていて、隊長のそれには、ナツメの実まで入っていた。

わが艦の士官たちは、こうした小物のひとつでも手放させよう、売らせようとしてありとあらゆる手をつくしてみても、骨折れ損であった。そうした行為が罪と見なされ、罰を受けるのを恐れているようであった。ズボンは概して非常に細く、その上に別にゆったりとしたバンタロン「袴」をはいていた。

足に履く物は彼らが身に着けるものうちでもっとも不運な代物だった。それはまず濃い青色の木綿のソックスで、ミトン風の手袋同様、親指のために特別の穴が用意してあり、それにワラを編んで作ったサンダル「草履」を履く。サンダルには、親指用とその他の指用に一本ずつ二本の留め紐がついている。

そんな履物をはいているので、だれもが足を濡らし、おまけに歩き方がぐらついて醜くなる。それで、その機会到来とあらば「ガラテア号」舷門のところでさっさとサンダルを脱ぎ、ソ

ックス「足袋」のままで歩いてしまうのである。あとに残されたサンダルは、雨が流れ集まって作った舷側排水溝の水たまりに漂うことになる。

このすばらしい国の誇り高い住民をあとにするに先だって、私はもうひとつだけ特徴的な点について語ろうと思う。私の船室においてきていた時、彼らは壁にかかっていた国王王妃両陛下の肖像画を目にした。彼らは、それがだれであるかがわかると瞬時のうちに腰をかがめ、深く前に頭をたらし、そのままの姿勢を長いこと保っていた。その後も彼らは、その肖像画の前を通るたびに、ミサ中のカトリック教の神父が祭壇の前で一方の端から他方へ動きつつ、飾ってあるマドンナの画に向かって半分膝を折るようにして深々とお辞儀をしていた。あとになって知ったことだが、日本人のひとり、国王の肖像画をスケッチしていき、それがとてもよく似ていたということだった。残念ながら私はそれを見えていない。もしも見せられていたならば、私はきっとまちがいがなく、この興味深い出会いの思い出として、それを入手していたことだろうと思う。

二十日の日曜日の午後、日本人たちと別れてからわれわれは、南東から南南東に針路をとって航海の旅に出た。風は大風、しきりに雨が降って波高く、何から何まで不愉快な天気だった。

午後四時、洲崎を通過。この半島は江戸湾の東南端にあり、ここから陸地は東南東へ野島岬まで伸び、その地点で海岸線は急に折れてほぼ真北に走っている。

われわれの南には、江戸湾へ入って行く時のことを述べた部分でふれた「伊豆」諸島が続いていた。

「ガラテア号はこうして日本をあとにしてまず伊豆諸島に沿って南下、太平洋を横切ってサンドイッチ諸島に向かった。オアフ島のホノルルに到着したのは十月五日のことだった。」

六 銅版画と肖像画

ガラテア号にはふたりの絵描きが乗り組んでいた。ひとりには鳥影をスケッチし、帰国後に地図を作成する時の原画を提供したトアナ

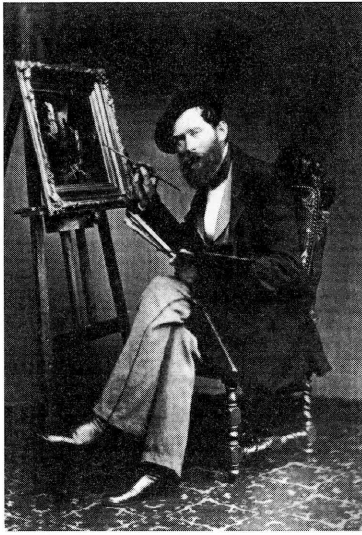


図3 ポール・アウグスト・ブラム
(デンマーク王立図書館蔵)

ム (J. Chr. Thormann, 1822-1908) と、もうひとりは寄港地の先々で風俗、人物等をスケッチしていたブラム (Paul August Plum, 1815-76) である (図3)。

日本に関するものとしては、ピーターセン (J. Chr. Petersen) が作成した、ファン・ディーメン海峡を一八四六年八月十二日に宇治群島の北をまわり佐多岬の南を通過して横切っていたガラテア号の航跡を示した銅版画の地図がある (前掲図2)。これには、モリソン島 (宇治群島) の拡大図のほか、航行中の所要所で目撃された鳥影が順を追って六個組こまれていて、その原図はトアナの手になったものにちがいない。ちなみにこのトアナと銅版画の製作者ピーターセンは、ファーストネームとミドルネームの略称がいずれも J. Chr. で、同一人物かとも思われる。図面の正確さはここでは問わない。それはビレ提督の測量の結果によったものであり、トアナ (ピーターセン) の関与するところではなかった。図中の地名には、シーボルトとクルーゼンシュテルンの両名が命名したものが書き入れられてあって見やすくなっている。この地図がビレ提督の『周航記』にイラストとして挿入されているのもちろんである。興味深いのはブラムの描いた肖像画である。もともとビレ提督の『周航記』は、自らの「観察」による部分と、先行文献からの「引用」の部分から成る。「観察」の部分は、それをこれも同じ先行文献中の記事と比較することによって、言わば、抽象的な「日本」と

いう原テキストを自らの手で「翻訳」しつつ、通説になっていた「解釈」を再評価もしくは評価しなおしている趣がある。上陸どころか浦賀入港さえはたせなかったビレ提督は、目の前に現れた少数の日本人こそ「翻訳」の対象にしているが、関心はありながらも見えない部分、知りえないことがらに関しては、自らの推測の正しさを立証すべく、記述に必要な部分だけを先行文献から「引用」している。そこには当然のことながら偏見と誤解が生じているが、それにもかかわらず、デンマーク（人）の文化的背景が陰に陽に反映されているために、見逃すことのできない貴重な情報が隠されているのである。

同じことがブラムのスケッチにも言える。その日ブラムは、強い



図4 ブラムの鉛筆描きスケッチ〈2葉〉
(デンマーク通商海運博物館蔵)

風雨、高い波の海上でごく短時間しか日本人に接することができなかったのだが、それでも鉛筆によるスケッチを二葉描き残している(図4)。

そのうちの一枚には同一人物と思われる侍の正面からの顔と横顔が見事にリアリスティックに描かれ、もう一枚には刀二本を差した持姿の侍が腰かけている図がこれも同じく鉛筆描きで残っている。問題はこの図である。

『周航記』にはそのいずれもそのままの形ではイラストとして取り入れられていない。ところが二枚目の図の方は、ブラムによって描き直され、それがまた銅版画になってイラストとして使われている。その描き直しの段階で、意識的、無意識的とを問わず、いくつか歪



図5 金沢敬二郎の肖像
(ビレ提督の『周航記』所収)

曲がなされた。原図のスケッチは、実物を目の前にして、それを「写す」ことに熱中していた分、かなり正確な「再現」がなされていた。それが帰国後、実物はおろか、その代理となるべきモデルもない状況下で描き直された銅版画のイラストには、記憶をたよりにさまざまな「修正」がほどこされているのである。そして、この「記憶」には、浦賀沖での実物との出会いの場面での「記憶」に、デンマーク人と画家プラムの文化的記憶が織りこまれていた。そういう意味では、このイラストは、「記憶」と「想像」をもとに操作された「創作」とも言える(図5)。

もっと具体的に細部を見てみよう。まず髪形。「周航記」中のビレ提督の解説にもかかわらず、鬘がきちんと描かれていない。キュ



図6 日本の侍
(『ベルチャー船長航海記』所収)

ーピーさんのように毛がひと房つき立っている。また、肩衣の襟が背広の襟のようになってしまい、おそらく記憶から消えてしまっていたのであろう、袴が描かれず、したがって、肩衣と袴の交わり重なるあたりがあいまいにされている。そして二本の刀。大刀はさすがに原図のスケッチどおりに左脇に差してあるが、上向きに反ってしまっている。加えるに、脇差しが、右側の、大刀とは対照的な位置に、小さく細く描かれているのである。

これをほぼ同時期の一八四五年にサマラング号によって長崎を訪れたベルチャーの航海記中のイラスト(図6)と比較するならば、以上の瑕疵にもかかわらず、かなり写実的に描かれていることがわかる。

不充分とはいえ、スケッチの原画があったおかげであろう。ベルチャーの方の異国趣味丸出しのイラストからは、東洋の武人らしいことはわかって、顔つきも服装もいかにも想像の産物のよう説得力がない。

また、ただリアリステックなだけではなく、プラムのイラストには拙く不正確な字で、というより字を真似（しようとし）て、「金澤敬二郎藤原為副」と読みうる漢字が記してある。これがその当人であるか確証はないのであるが、次項でもふれるように、この名の浦賀奉行所の同心がガラテア号に乗船した記録がある。この人物こそ、デンマーク人の手によって写生され描かれた日本人の嚆矢である。

七 日本側の史料

ビレ提督率いるガラテア号に関する日本側の史料は、『古事類苑』外交部二十四 丁抹（二八九六―一九一四）と『通航一覽』続輯巻之百四十六、弟那瑪尔加（デネマルカ）国部（二八五三―五六、復刻版一九七二）にほぼ収録されているが、これと重複する部分はあるものの、さらに『大日本維新史料第一編ノ二』（一九三九）と、『川越藩相警衛一件別録 四』によって補う必要がある。

さらに、黒船とは知りつつ、それがデンマーク船ガラテア号だったとの認識なしに記録され、かつまた報告されている珍しい史料が

『田原町史』に紹介されている。

田原藩ではすでに弘化三年五月二十四日より二十七日にかけて異国船二隻を観測、後日それがビッドル艦隊の船だったことを知るのだが、その機に同藩は、渡辺華山の時以来一応整備されていた海防を一段と強化した。それから間もない六月の二十六日、午後三時ごろに、遠州灘に面した赤羽根遠見番所（図7）から、沖合に異国船一隻を発見、それが次第に近づいてくるという注進が、四時過ぎに城中の大目付に伝えられた。その時の村奉行稲熊奎右衛門の報告が『田原町史』に収録されているのである。その中央に、望遠鏡を通して見たということが暗示されて円が描かれ、そこに黒船の図（図8）が写されているという珍しいもので、図の周囲に次のような報告が記されている。¹⁴

是図は赤羽根村にて稲熊奎右衛門書取らせ、大目付平山紋右衛門へ差出候図也。

弘化三年丙午六月廿六日昼末の刻過、異国船沖合より子丑の方へ馳来り、申の刻過より四里程も沖にて取直し巳午の方へ馳出し七八里も沖にて卯之方向馳下り、夜に入候に付相見え不申候。異船形夏目善七郎其外へ能々承糺候処

一、帆の色は小船ござ帆のごとく先茶色に見え候由。

一、船の色は薄墨色に見え候由。

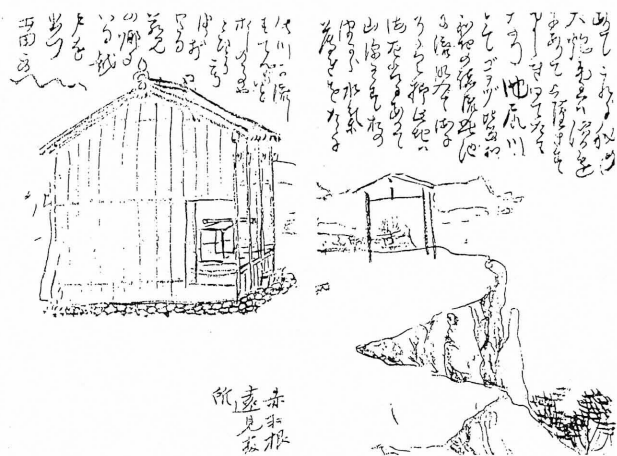


図7 赤羽根遠見番所
(渡辺華山「参海雑誌」所収)

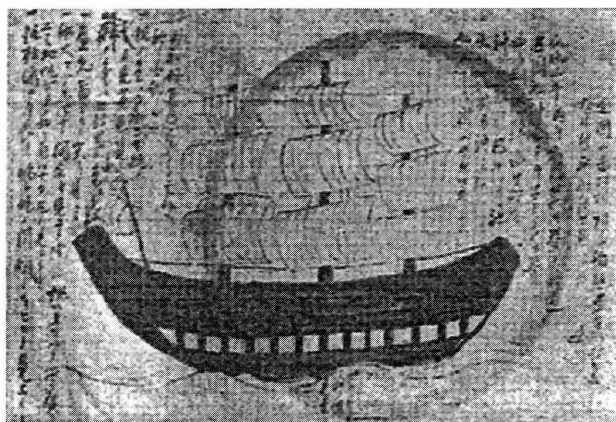


図8 稲熊空右衛門の報告に
付された図(『田原町史』所収)

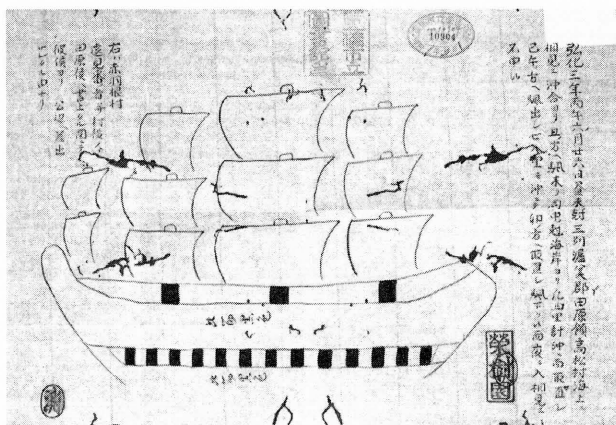


図9 弘化3年6月 渥美半島沖に現れた
異国船の図(豊橋市中央図書館蔵)

(図中舷側の窓の所に注記) 四角の中に炮の目の如く黒く光って見え候由。

一、船大さは凡四十間余と見え候由。

一、帆は上せばく下広く、上之処帆げたの如き角はなく丸く見え候由。

一、帆柱図より長く、帆と帆の間図よりひろく見え候由。

ガラテア号の日本訪問はほんの短期日で終わってしまったが、

そのまたごくわずかな時間をこうしてとらえた画像史料は貴重である(図9)。ガラテア号は陸を直指して直進していた。それが方向を変え、砲門をあげ黒い備砲をのぞかせた船腹を向けたまま東に向かったところがすかさず図に写されたわけである。残念ながら、デンマークの国旗は描かれていない。

『古事類苑』 丁抹も『通航一覽』続輯 弟那瑪尔加も、長短の差はあれいずれもデンマークという国の概要を説明することから始まり、その初めての渡来としてガラテア号来航の記事を載せている。

ガラテア号はすでに弘化三年六月二十八日の夕刻、相模国鶴ヶ岡沖で発見されていたが、その知らせは翌朝早くより刻々と各地の番所から浦賀奉行所へ注進された。奉行所では早速警備態勢を整えられ、「組之もの并通詞」が派遣されることになる。その「与力と同心」たちには、かねて老中阿部正弘より下知されていた指示が伝えられた。いわく、

与力

同心え

異国船渡来御用にて異船に乗組候とも異人え対し聊日本之礼を不乱様第一に心掛、先方の大筒、小筒其外武器等為心得一通り見置候は、格別不見馴器財に心を被奪致見物候様相成候ては不相濟事に候、仮令異人事を好み候様子に候共、可成丈穩に取扱可申、併異人と馴睦候様にては不宣、若先方に難捨置次第も有之候はば申聞、差函を受候上取計可申候、万一此方より手荒之取扱有之、異人騒立事々間敷於相成は其罪不軽事に候、一同申合相慎心得違無之様可相勤候、右之趣伊勢守殿御沙汰有之候に付申渡置候、

午六月^②

悪天候の中、ことは急テンポで進展、午後にはガラテア号はすで

に「退帆」におよび、その知らせは浦賀奉行大久保因幡守忠豊より江戸表へ伝えられた。日本側から見たほんの短時間にしか及ばなかつた来航の顛末を要領よくまとめてあるその「御届」をここに再録しておこう。

追々申上候、異国船為見届差出候組之もの并通詞相州秋谷村沖合にて異船に乗組、以通弁相尋候処、本国欧羅巴デネマルカ軍船にて凡長二十四間程船中人数二百人程にて大筒二十六挺、小筒、鎗、劔、斧之類沢山有之由、去巳年六月頃出帆国々測量いたし清朝へ罷越、当五月中彼地出帆、夫より御当国え罷越候由、先達て渡来之亜米利加船之義尋候に付、最早帰帆之段申諭候処、右之場所え船掛いたし居、四五日逗留薪水等望候段申之、外子細は無之趣に相聞候間、鉄砲類取揚げ湊内え引入可申処、軍船之義容易に差出申間敷奉存候間、浦賀より二里程隔り野比浜沖え掛留可申旨、組之もの共并松平大和守、松平下総守家来申合せ警衛為仕、私儀人数召連、平根山御台場へ相詰罷在候処、風波強何分地方え難乗入、最早薪水之望無之間、帰帆いたし候旨申之候に付、乗組之もの共漸上陸仕候処、右異国船今九時過辰巳風にて午未之方え紛走去候旨、併此上順風にも相成候はば、亦候内海え乗入可申も難斗奉存候間、番船之もの共三崎御役宅え引揚、海面見張心付罷在候段只今申下刻御備場迄注進申越候、

尤御備場之義は無油断心付候様申渡置候、依之此段御届申上候、
以上、

六月二十九日

大久保因幡守^⑦

曆数千八百四十六年

八月二十日

舟主 ステイン ビルレ

右之通御座候、和蘭語に無之候に付大意和解仕奉申上候、以上、

六月二十九日

堀達之助^⑧

さて、ガラテア号に乗船し、ビレ提督と直接面会した者たちだが、『川越藩相警衛一件別録 四』^⑧ならびに「外艦渡来聞書」^⑨によれば、一番乗りをした検使橋本深美、副使今只五郎、藤井新八郎^⑩、堀行造、丹下清兵衛の五名と、二番乗りの浦賀奉行所の与力中島三郎助以下四名の同心^⑪ならびに通詞の堀達之助をはじめとする川越藩松平大和守齋典の家来たちと、奉行所の与力、同心たち、都合二十九名であった。

堀達之助は、ビレ提督の『周航記』に述べられていたとおり、まずオランダ語で書かれた書簡を差し出したのであるが、それでは通じず、フランス語版を出したところ返事もどってきかぬ。「横文字」の書を受け取って、堀はそれを次のように「和解」(翻訳)している。

同日渡来之異国船より差出候横文字和解、

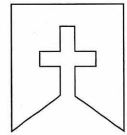
デネマルカ(自注 欧羅巴洲之内)王之ガラテアと申軍船にて地理を精密に相学 候為地球を周り申候、就ては江戸湊えも罷越度奉存候、尤兩三日之中帰帆可仕候、

そのほかにも堀達之助は「同月通詞出す書付」を提出しているが、その内容はことごとくビレの報告と符合している。

ビレ提督は堀からビッドル艦隊帰還の話聞いて、同艦隊同様とりあえず鎌倉沖から浦賀沖まで進入していくことになる。そして、ビレ提督は当初は堀のみを残して全員を下船させるつもりだったが、それはならず、結局一番乗りの者五名ならびに堀を乗せて廻船させる途中で天候に災いされ、また不愉快な事柄が重なったあげくについて「退帆」を決意するのである。日本人たちをいかに追い払うかについての苦労も前述のとおり。

この間、ガラテア号の装備がことごとく書き上げられていく。それは艦上の武器にとどまらず、士官の所持する武器にまで及び、さらに、ガラテア号の大きさ、乗組員数等々、細かく列挙されている。前述の「外艦渡来聞書」中のこれに関する記事の上を行くようにして、『通航一覽』続巻之百四十六所載の「異国船渡来雜記」中の記事には、ホービッツかホイッスルかドンドルかというように大砲の種類その他について編者のコメントが加えられて寸法まで取られ

ている。また、「異国船渡来雜記」では西暦が和暦に「自注」として換算されており、筆者の造詣の深さを見せている。



船印

いずれにせよここでも、ビレ提督同様、実物を見ていない者が実物について語る、言わば、原テキストをさかんに注釈する姿勢がうかがわれる。また、原テキストが複数存在していた可能性も、前出『通航一覽』所収になる「異国船渡来雜記」と「弘化三丙午筆藪」を比較してみるだけでも想像できる。

なお「弘化三丙午筆藪」には、他の文書には見られないデンマークの「帆船赤地白ニテ +」さらには、船印 (Dannebrog med gisling) の略図までが付されている。

ちなみに「異国船渡来雜記」には、デンマーク船が清朝の「サンハイ」から来たと聞いても、「サンハイ」(上海) などという地名は清朝にはなく、通詞にきいてもわからなかったという情けない記事、また、ガラテア号が、出帆時に空砲を三発ほど撃ったこと、それは「外國退帆之禮にも御座候哉」などとのんきなことを書き記している。

それはまた、表面的には大(空)騒ぎはしていても本質的な危機感にはまだ襲われていなかった幕府の態度と通じるものがあつたように思われる。

こうした悠長さはまた、大したことは起こらなかったにもかかわ

らず、一件落着のちに「御肴料」として、浦賀奉行以下、その用人、与力、同心、通詞ら、ならびに異国船へ乗り込んだ川越藩の与力、同心たちに金千疋から百疋までの報酬が七月五日付で与えられ、検使を務めた一番船の川越藩主松平大和守の家来たちには同年十一月十九日、西暦一八四七年一月五日になってから銀三枚から二枚までが与えられるのである。

ちなみにデンマークの画家ブラムによって肖像画を描かれたと思われる浦賀奉行所の同心金沢敬次郎の名が、「御肴料」の褒賞を受けた者のひとりとして挙げられている。肖像画には「敬二郎」とされているのだが「異国船来航関係史料」の「天保十四卯年手扣」中の随所に「敬次郎」とあるので、そうあらためておく。

金銭のことで言えば、川越藩はガラテア号来航に対処した際の諸経費立て替え分の支払を幕府に対して要請する書状を、すでに陰暦七月の段階で行なっている。

おわりに

以上概観してきたように、日本側の史料はすべてが公文書あるいはその写しであることにより、事実関係のみの記録と、命令や指揮系統の明確化に終始している。それも、客観的な真相を記録するというよりもむしろ、のちに経費を請求し、褒賞を合理化するための証拠作りの印象を免れない。言葉を換えて言えば、下知のあつたと

おり、誤りのないように行動したというアリバイ作りの軌跡とも思えてくるのである。報告書に事実関係を記述し描写することはあっても、それについてコメントを加え、状況を判断して何らかの意見を述べることはない。それは下級武士である同心から検使、奉行にいたるまで、どのレベルでも同じことである。同じ検使、百石取りの川越藩士橋本深美がビレ提督の『周航記』の中でいかに生き生きと描写されているかを見よ。日本側の史料は、事実関係にいたっては時刻についても非常に正確であるのと反比例するように人間不在で、相まみえたビレ提督以下、ガラテア号の乗組員についての感想さえ語られていない。唯一の例外は、『川越藩相警衛一件別録 四』の中に見える一行、「此度之異人ハ「ビッドルとはちがって」殊の外癩気強く相見候由」である。これは短気で聞こえたビレ提督の印象を評して妙である。ガラテア号の艦上でわがものの顔に振る舞う日本人の兵士たちに向かって雷を落としたビレ提督が、面目躍如としているこの一語をもって、ビレ提督がひとりの生身のデンマーク人として日本側の記録に残されたとしてよいだろう。

日本側の史料が終始一貫して「記録」にとどまり、その複数の記録がいずれも報告であり判断と評価を欠いているのに対し、ビレ提督の日本印象記は、事実の記録のみならず、先行史料を参照し、それを批判的に吟味する総合的かつ戦略的な「記述」であった。そこに一八四六（弘化三）年浦賀沖で演じられたドラマの象徴的な意味

が見出されると思う。そしてそれは、七年後のペリー提督来訪により、大きなドラマに進展するのである。

注

- (1) Anders Monrad Møller : Dansk Søfarts Historie, Bind 4; 1814-1870 : Med korn og kul, 1998, s. 106参照。
- (2) 日記はPrivatarkiver. Steen Andersen Bille, デンマーク公文書館蔵、公文書番号5154, E. 1-2, Pk. nr. 5参照。余談になるが、ライツェル出版社は、ビレの同時代人キルケゴール（一八一三—一八五五）の著作も刊行していたデンマーク随一の出版社。
- (3) 在函館のデンマーク領事J・E・デユース（一八三四—一八九）と苗字が同じであり、香港領事であったその父親の可能性があるが、相互の関係については目下のところ不詳。
- (4) Sir John Francis Davis, The Chinese : a general description of the empire of China and its inhabitants, London 1836, 2 volumes. また、東洋論流行の現象に関してはV.G. Kiernan, The Lords of Humankind, European Attitudes towards the Outside World in the Imperial Age, Chap. 5, The Far East, p. 152-202, Penguin 1972(1969 First Print as Pelican)などGeorge W. Stocking, Jr., Victorian Anthropology, The Free Press, N.Y., 1987を参照。ちなみにこの種の文明論は維新期の日本にも達し、福沢諭吉『文明論之概略』をはじめ岩倉使節団の西洋見聞の記録『米欧回覧実記』などにも刻印を落としていた。

- (5) この項については加藤祐三「阿部正弘の外交方針」ならびに「日本情勢と対日外交の始動」、『黒船前後の世界』、岩波書店、一九八五年、二九四―二九九ならびに三〇五―三二八頁、三谷博「開国前夜」、近代日本研究会編『日本外交の危機認識』、山川出版社、一九八五年、一―三九頁、ピーター・ブース・ワイリー「第八章幕府と外臣」、『黒船が見た幕末日本』、TBSブリタニカ、一九九八年、一九二―二〇九頁を参照。
- (6) 山口宗之『ペリー来航前後』、ペリカン社、一九八八年、四二―四三頁。
- (7) 加藤祐三『黒船前後の世界』、岩波書店、一九八五年、三谷博「開国前夜」、近代日本研究会編『日本外交の危機認識』、一九八五年、原剛「幕末海防史の研究」、名著出版、一九八八年、山口宗之『ペリー来航前後』、ペリカン社、一九八八年、ピーター・ブース・ワイリー『黒船が見た幕末日本』、TBSブリタニカ、一九九八年、松田隆行「弘化・嘉永期における異国船取扱方と打払復活問題」、明治維新史学会編『明治維新と西洋国際社会』、吉川弘文館、一九九九年、三六一―六一頁、上松俊弘「ビッドル来航と海防問題」、『史料』(八五巻二号)、二〇〇二年、六四―八七頁参照。
- (8) 横浜開港資料館・横浜近世史研究会編『一九世紀の世界と横浜』、一九九三年、二六一―五四頁。
- (9) この「国王陛下」を「將軍」と読みちがえ、しかも、読みちがいを合理化すべく原文を歪曲し訳文を捏造した文章が、「一八四六年 デンマークのステイン・ビレ提督の『ガラテア第一世号』による世界周航の際日本天皇に対して開国を進言した上海からの書

簡」と題し「ダンネ房版」からとして世に出されたことがあった。本稿の筆者はそれを故岩生成一教授から参考資料としていただき、「日本歴史」第四七九号(一九八八年四月)に発表した拙稿「初期日本・デンマーク文化交流史についての覚書」の一部もこれを基に執筆したのであるが、以後の調査によって、その全文が平林広人著『北海の白鳥』(一九六四年)、一六二―一六四頁にそのまま掲載されていることを知り、これを原書のデンマーク語版、ドイツ語訳と比較対照した結果、冒頭の結論に達した。「ダンネ房」とはおそらくデンマークの国旗の名称 Dannebrog (ダンネボー) からとったもので、訳者はダンネボー勲章の受賞者でデンマーク通とされていた平林広人本人と思われるが、実はその訳文中に「Tschuan」(舟山)なる地名がアルファベットのままで記入されている。これは上海沖の、当時西洋列強が海軍基地として使用していた群島の名であるのだが、訳者はそれも知らなかったようで、かつまた、その綴りはドイツ語版にしか見えないものである。そのみならず、「全文を掲げる」と謳っているものの、ドイツ語版はもともと抄訳であり、ダンネ房の主人はその抄訳をさらに、つじつまを合わせるために勝手に改ざんしている。書簡とはいえ宛名も署名も日付も一切なく、書状の体裁をなしていないのは、ドイツ語版がそうならなかったためである。平林はドイツ語版を不十分に読み、あとは都合のよいように勝手に訳文をこしらえたのであろう。

注の形ではあるが、以上のことをここに明記し、ビレ提督が上海より日本国王(將軍)に長文の書簡を送って開国の進言をした事実などなかったことを確認し、合わせて上記拙稿中の記述を遅ればせ

ながらここに訂正させていただくこととする。

(10) 以下、読みやすいように随時説明の言葉を補ってあるが、その部分は「」で示した。

(11) 一デンマーク・マイルは四・六八マイル、つまり約七・五km。

五〇デンマーク・マイルは三七五kmに相当するので、ここは伊豆諸島の一島、ベヨネイズ列岩のあたりになるが、田保橋潔『増訂近代日本外国関係史』(一九七六年)、三二五頁によれば、伊豆七島と小笠原諸島の中間に位置する「鳥島」(St.Peters)である。

(12) Captain Sir Edmund Belcher(1799-1877)、『ベルチャー船長航海記』Narrative of the Voyage of H.H.S. Samarang, during the Years 1843-46. 2 vols. London 1848 参照。ベルチャーは長崎には入港しているが、浦賀へは寄港していない。ビレの誤解である。おそらく上海で聞きまちがえたのであろう。

(13) この間の事情については加藤の前掲書三〇九頁を参照。

(14) デービスはフランスのセシル提督、アメリカのビッドル司令長官が日本に艦隊を率いていくより以前に、すでに同様の示威行動をとるべく動き出していたのであった。これはあいにく広東の情勢不安のために取り止められるのであるが、イギリスは、中国での関わりが深かった分、日本への進出が一步遅れていたと見るべきであろう。セシル、ビッドルではなくデービスが黒船を日本の港で誇示していたならば、幕府側の列強対応はまた異なっていたであろうし、ペリー来航も必然だったとは言えなくなっていたはずである。ちなみに、こうした列強間の競争の背景に、特に太平洋をめぐる米英間の危機的な対立があったことを想起しておく必要があるだろう。要する

に、インド、中国からさらに東へ発展してアメリカ西海岸まで航路を延ばして進出をねらっていた英国と、逆に、カリフォルニア、ハワイ、そしてオレゴンを領有しアメリカ西海岸を確保した上で太平洋横断の航路を開設しようとしていた米英間の対立であった。しかし、実情ははるかに複雑で、一触即発で米英間開戦の危機さえあったオレゴン領有問題こそ一八四六年六月に回避されたものの、その二か月前に米国はメキシコ戦争に突入していた。英国でなければ米国が東アジアにおける主導権を握ろうとしていたこの一八四六年は、太平洋の東と西で激動していたのである。日本も渦中に巻き込まれるようになるのもう時間の問題であった。この項、詳細は加藤祐三の前掲書、五〇―五三頁参照。

(15) 参考のためにこの部分の平林訳をあげておく。

「さらにまたアメリカの司令長官ビッドルは八、九門の大砲をもつヘコロンブス艦に、快速警備艦ヘヴィンセンズを従えて日本に向かつて進航しています。彼は、アメリカ海軍旗を全海洋に高揚して、鯨族を追撃するような威力を大いに示す必要があると主張しています。彼はすでに二週間前にTschusanを発航しています。」(平林、前掲書一六三頁)

(16) 十七世紀初頭、英仏蘭各国が東インド会社設立にいたった時、それに遅れをとるまいとデンマークも東インド会社を設立して後を追ったが、その時以来、デンマークはたえず列強の動きに便乗する国策を貫いてきた。

(17) 平林広人の訳文をもう一箇所だけあげておく。
「わたくしの引卒(ママ)している者の中にはヨーロッパ風の海軍

軍人はおりません。純然たる一般目的をもって世界の要港を遍歴してデンマーク海軍旗の存在を知ってもらうほかには何らの野心も抱いているものではありません。従ってわたくしの貴国を訪問するもの、ほんの短期間のことであって、以上申し述べたことの外にはなんの意味もありません。江戸に向かうセシル提督に会うことが出来るならば、わたくしはわたくしの立場について十分に話しあつてみたいと思つています。どうかこのわたくしの要望が達成されるように願つてやみません。」(平林、前掲書一六四頁)これこそ史料の歪曲、捏造の紛れもない確証である。

(18) 英米仏間相互のライバル関係と中立国デンマークの戦略的役割を強調している。

(19) そのために機動力があり、沿岸にもかなり近づけるといふ戦術的有利を強調しているのである。

(20) Art. III Some account of Captain Mercator Cooper's visit to Japan in the whale ship *Manhattan* of Sag Harbor. By C. F. Winslow, M.D., IN Chinese Repository, Vol. XV, No. 4, April 1846, pp. 172-179. Editor's comments, pp. 179-180.

(21) シーボルトによればSeriphosが、馬毛島北西の微小な島。

(22) 吐喝喇列島は北は口之島から南は宝島とその南西の横当島まで多数の島よりなるが、ここに「四一五」とあるところから、その最南端の島とは悪石島を指しているものと思われる。

(23) この前後の記述から、ビレはシーボルトの『日本』(一八三二—一五一)付録の地図の第七図De Vaarwaters, Kiusiu Firato en de Goto Eilandenならびに第二十六図Straat van Diemenが、周航記執

筆の段階でまだ見ていなかったことが判明する。

第二十六図にはモリンソンの宇治群島(Udsisima)、その南の草垣群島(Kusakakisima)がいずれも正しく記入されている。ただしこれらは第七図では前者がパーカー(Parker)、後者がモリンソンとされていた。ややこしいことはなほだしい。

(24) オランダ語版になるが、その著書は、Horsburgh, J.: *Zeevaardige naar in en uit Oost Indien, China, Japan, Australien, de Kaap de Goede Hoop, Braziliën en Insscheniggende havens. Naar de 4 de Engelsche uitgave* ... Amsterdam 1841/1853.

(25) 一フマウンは約一・八m。

(26) 清内岳の標高は三一九m。

(27) 同潮時刻とは、新月満月時に満潮時間が遅れる時間のこと。

(28) これが鷹島と津倉瀬をさすものなのだろうが、経度がちがうことからビレ提督は混乱させられている。ビレ提督の後述の説明を参照。

(29) このうちaが津倉瀬であろう。

(30) Kosudih、Kosichihの読みがちがひ、もしくは書を誤りであろう。

(31) ここは異様な執念と嫉妬と猜疑心のかたまりのような発見者たちの榮譽に関わる問題なので、慎重にならざるをえないが、草垣群島はビレの発見であるより前に、シーボルトが日本の資料をもとに作成した地図に記入済みである。そのことと、実際に「見て」「測定した」ことのどちらを「発見」と呼ぶのか、意見が分かれるところであろう。4については、そのひとつ、ビレの地図上のaにあたる津倉瀬のみ、ビレの記述と照らし合わせて島と呼びうる。これと

シーボルトの示した津倉瀬の位置とは相当ずれがあるために、ビレは、これも新島の発見と見なしたらしい。

(32) オランダの情報独占の可能性が、周知の事実として語られていることに注目したい。

(33) アンホルトとレッソーはいずれもデンマークに実際にある島の名である。

(34) この控えめでありそうに装いながら、それでもなお「冗談」と言い訳をしつつ命名する心情を、「デンマーク的」と言えるかもしれない。昔も今もデンマークは「脚注」の国であり、それはデンマーク人の心情にも反映されているように思われる。

(35) この部分、クルーゼンシュテルンの混乱した記述ぶりを踏襲して、原文には「ヤクモシマ（日本ではタネガ）」となっているが、訂正しておいた。ちなみに屋久島の最高峰宮之浦岳は標高一九三五メートル。

(36) 標高九二二メートル。

(37) 原文には注35と同じ理由で、「日本でいうヤクモ」と注記がある。

(38) 遠州灘沖浜名湖南の海上。

(39) 実際には百三十七度二分。

(40) 田原藩赤羽根沖である。陰暦六月二十六日、後述するが、時刻まで日本側史料と正確に符合している。

(41) ここはシーボルトのほうが正しい。なお、当時シーボルトの大伴『日本』はまだ刊行中だったことを想起すべきである。地図も全部入手できていたわけではなかったのである。

(42) これは大島の南にあたる。

(43) 「西」ではなく「北」の誤り。

(44) 相模灘にあったビレ提督は、浦賀水道を目前にしていたものと勘違いしていた。

(45) 日本の暦で六月二十八日、ガラテア号はすでにこの時に陸上から発見されていた。

(46) ビレ提督は相模湾中鎌倉沖に停泊していたのだった。

(47) これが城ヶ島だとすると、同島の西端に長津呂崎、東端に安房崎がある。また三浦半島の東南端は剣崎。いずれを指すものか、明確さを欠く。

(48) シーボルトの記載は「モノミサキ、Monomisaki」で、これがどの岬を指すものかは不明。三崎のことか。

(49) 『弘化雑記』所収になる「外艦渡来聞書」によれば総勢二十八名。

(50) 隊長は川越藩士橋本深美、通詞は浦賀奉行所の堀達之助（一八二二—一八九二）である。この時はまだオランダ語であったが、すでに英語を学び始めていた堀は徐々に英語を習得してペリー来航時に活躍、著書調所を経て開成所の教授となり、日本最初の英和辞典『英和对訳袖珍辞書』を文久二（一八六二）年に出版している。

(51) ギュッラフにはほかにカタカナで書かれた聖書の翻訳『約翰福音之伝』、一八三七年刊があった。

(52) ビッドル艦隊のこと。なお、戦列艦とは大砲七十四門以上を持つフリゲート艦のこと。

(53) フランス艦隊は陰暦五月十三日に琉球に達していた。

- (54) 前述の回答を書き記したものの、『通航一覽』続輯百四十六に「和解」(邦訳)が載っている。後述第七項「日本側の史料」を参照。
- (55) 小鉄球九個より成る。
- (56) ガラテア号を、ビッドルの時と同様、浦賀の南西、野比浜沖へ導こうとしていたのである。
- (57) この部分をふくめ、ビレの「解説」には、シーボルトを読んだらしい形跡や、誤解と偏見が鏤められているが、コメントなしで訳出しておく。
- (58) 一六三七年六月にイギリス船日本来航のうわさはあったが、実現していない。『日本関係海外史料オランダ商館長日記 訳文編之二(下)』寛永十四年一月―同年六月、二四頁。一六七三年はリターン号事件の年。
- (59) 長崎入港を試みたイギリス船はフレデリク号(Fredrick)。同年アメリカ船ナガサキ号、翌年レザノフ使節と仙台漂流民を乗せたロシア船ナデジユダ号も長崎入港を試みたがいずれも不首尾に終わっている。
- (60) もともと中国にあった外国の商館、領事館などで中国商人との取引交渉にあたった中国人をさす。
- (61) 「」の部分はオランダ語。以下同じ。
- (62) 以下の記述のもととなっている話をビレ提督がどこでいかに耳にしたものかは不明。
- (63) カリフォルニアの領有をめぐる米英の対立と平行する形で一八四三年以来、オレゴンの領有をめぐる葛藤が続く、一時は開戦の危機さえあったが、一八四六年六月米英条約が締結されて回避さ

れた。この結果、アメリカはさらに積極的に太平洋海域へ発展していくことになる。詳しくは加藤祐三『黒船前後の世界』(一九八五年)、五〇―五三頁参照。

(64) その量なんと「二千石」(三万六〇〇〇リットル)。六月五日付幕府宛の浦賀奉行届書、『大日本維新史料第一編ノ二』、五〇頁参照。

(65) アメリカ先住民族のことを言っているのであるが、考察の必要もなさそうである。ビレの単なる思いつき、でなければ受け売りと思われる。

(66) ビレはここで、クルーゼンシュテルンの記述に対する批判的コメントを加えている。

(67) つまりビレのいう「日本人」とは、男の日本人は、ということであろう。

(68) ビレの典拠がどこにあったかは詳らかにしないが、おそらくシーボルトであろう。Manners and customs of the Japanese in the nineteenth century, First ed. 1841, Chap. 8: Political State of Japanを参照。ちなみにシーボルトのこの部分は、一八三〇年刊のメイラン「President Maylan」の著書を典拠にしている。

(69) Jules Sebastian Dumont d'Urville(1790-1842)はフランスの海洋探検家で、南太平洋と南極の調査探検を指揮した。

(70) 形はナツメの実に似ているが、これは点茶用の茶入れであろう。

(71) デンマークのエルシノアにある通商海運博物館所蔵。

(72) 前掲の注12を参照。

(73) 針谷武志「内憂外患」への領主的対応の挫折と変容——弘化三年の海防動員の検証を通じて——、横浜開港資料館・横浜近世

史研究会『一九世紀の世界と横浜』、山川出版社、一九九三年、二六一―五四頁参照。なお、『華山全集』所収「參海雜誌」に赤羽根遠見番所のスケッチが載せられている。

(74) 田原町文化財調査会編、『田原町史』中巻、一九七五、七〇三―七〇七頁。カタカナはひらがなに改め、漢文表記は一部分読み下してある。また、筆者によるエッセイ「弘化三年田原の黒船」、中日新聞夕刊、一九九九年六月二十四日も参照。

(75) 「弘化三年六月渥美半島沖に現れた異国船の図」(豊橋市中央図書館蔵)も参照。同様の史料に赤羽根中村庄屋鈴木三十郎の記録『庄屋文書』(東京大学史料編纂所蔵)があり、以下のように記す。

「弘化三年丙午年六月二十六日、昼末ノ上刻別紙図の如成異国船、当浦二里斗り沖合相見東風吹候ニ東ノ方へ馳下り候、夜ニ入り候て相見へ申さず候、

此節江戸表へは、アメリカ国船三、四艘相見へ、相州浦賀沖ニ滞船致居候、御公儀様始メ御大小名方并ニ国中大騒ギ」

また『田原藩御用方日記』にも、弘化三年六月二十六日の条に、「赤羽根沖に異国船見える、赤羽根遠見番所より七ツ時大目付え注進、烽火台に煙上る、田原城内相(合) 図の鉄砲三発と早鐘によって家中登城、七ツ半一番手は大草村え、二番手は夜に入って浜田村え」と記されている。

この項、赤羽根町郷土史研究会、鬼おとしの会の渡辺賢治氏の御教示による。記して感謝したい。

(76) 『通航一覽』続輯巻之百四十六、弟那瑪尔加(デネマルカ)国

部、八〇八頁。この部分、旧字を新字に改め、送り仮名はひらがなで、略字等は適宜新字で書き表してある。以下同じ。

(77) 前注同書、八〇九頁。

(78) 東京大学史料編纂所蔵写本。

(79) 『弘化雜記』所載。『大日本維新史料第一編ノ二』、一九三九年、二四三―二四四頁。

(80) 橋本深美は百石取りの川越藩士。藤井新八郎は十七石四人扶持の川越藩士。出典は『分限帳集成 埼玉県史調査報告書』埼玉県県民部県史編さん室、一九八七年、八五頁。

(81) 中島三郎助は幕末に浦賀造船所の建造主任となり、のちに榎本武揚とともに五稜廓に立て籠ってついに戦死を遂げた。『国史大辞典』第二巻、ならびに望月洋子「新資料で語る獄中の榎本武揚」、『新潮45』、一九八六年八月、二一四―二二五頁、石井孝「浦賀与方中島三郎助とその周辺」、『洋学史研究』一五号、一九九八年四月、一二六―一二七頁を参照。

(82) 前掲の注76参照、八一―頁。

(83) 前出の『大日本維新史料第一編ノ二』、一九三九年、二四五―二四六頁、ならびに『通航一覽』、八二―八四頁。

(84) 前出の『通航一覽』、八一―八四頁参照。さらに、ガラテア号自体、目撃された地点によって「二艘」(小田原藩通牒)にいたり、三本の帆柱が「四本」(垂山代官江川太郎佐衛門通牒)にいたりしていた。前出の『大日本維新史料第一編ノ二』、二五二―二五三頁を参照。

(85) 前出の『通航一覽』、八一―八五頁参照。

(86) 前出の『通航一覽』、八一四頁参照。

(87) 例として適當ではないかもしれないが、御意として、「異国船度々之渡来ニ付而ハ残暑之砌と申別而骨折心配大義 思召候」云々と表現されているのもその表徴のひとつではあるまいか。『川越藩相警衛一件別録 四』参照。

(88) 一疋は十文。百疋(千文)が一分で、四百疋が一両にあたる。

(89) この項、出典は『川越藩相警衛一件別録 四』ならびに「相海異聞」、前出『通航一覽』所収、八一六頁。

(90) 『浦賀奉行所関係史料 第四集』、一一四頁以下参照。

(91) 「川越藩上申書」、前掲『大日本維新史料第一編ノ二』、二五六頁参照。