

〔研究ノート〕

## 黒船は何を目指したか？ ～太平洋航路の先駆けを考える

瀧澤 道夫

〔Research Notes〕

### What was intended by the black ship? ～ The pioneer for steamship in the Pacific Ocean

Michio TAKIZAWA

#### Abstract

The beginning of modernization of Japan in history is uncertain although we may consider remarkable the introduction of western culture made by Mr Yukichi Fukuzawa who identified such technology as steam power, telecommunication, printing etc was the essence. Those are actually brought in Yokohama by the black ship when Commodore M.C. Perry exchanged Kanagawa Treaty of 1854 as the result of the expedition to Japan.

The opening of two ports of Shimoda and Hakodate under Kanagawa Treaty is the output from the input of President Fillmore's letter to Emperor of Japan. Both of documents are two pages only which we could access easily today through internet. However, we have certain difficulty in reality if we try to understand what the black ship intended to aim through the expedition to Japan.

This brief note is to approach to this basic inquiry in different ways from the various studies and attempts to emphasize the pioneer role for steamship in the Pacific Ocean.

キーワード：黒船の計画の基本構造、西のフロンティアの拡大、太平洋航路の先駆け

#### 1. 黒船は何を目指したか？

近代日本の始まりは不確かだが、咸臨丸でアメリカに渡り世界を広く見聞し、「西洋事情」などを通じて文明について啓蒙した福沢諭吉は象徴的である。福沢諭吉は、蒸気力、電信、印刷術、郵便制度をもって近代化の元素となすと喝破した。これらの多くは、黒船が日本遠征の土産品として持ち込んだものである。

1852年11月ペリー(Matthew C. Perry, 1794-1858)は、蒸気軍艦ミシシッピーで北東部の港ノーフォークを出発し、日本を目指した。大西洋を越え、マデイラ島、セント・ヘレナ島、ケープタウンを経由してインド洋に入り、モーリシャス、シンガポール、香港、そして上海を経由して地球の

四分の三をまわり、1853年5月に沖縄、6月に小笠原、7月に浦賀に4隻の艦隊で入港した。たった四杯で夜も寝られずの黒船の出現である。この時に、大統領親書が伝達された。

翌年2月に9隻の艦隊で横浜に入港し、開港交渉が行われた。1854年3月末に日米和親条約として知られる神奈川条約が締結された。この結果、下田及び函館の二港が開港されて、平戸長崎以外では外国と交流しないそれまでの鎖国体制は崩壊した。あるいは黒船の砲艦外交に対して、江戸幕府が無用な交戦を避けて最小限の開港を選択したともいえる。

開港を極単純化して見れば、大統領親書がインプットされ、神奈川条約がアウトプットされ、ペリーの任務が完了したと捉えられる。このインプット、アウトプットの二つの書類はそれぞれ2ページ程度の分量しかなく、ウェブで“President Fillmore’s letter to Emperor of Japan”、“U.S.-Japan Treaty of Kanagawa(1854)”として検索すれば容易に参照が可能である。

President Fillmoreは第13代のアメリカ大統領フィルモアである。アメリカではかつては軍人ないし弁護士が大統領になっているケースが多い。フィルモア大統領も弁護士あがりである。苦勞して独学で弁護士になり、州議会から下院議員を経て副大統領に指名され、大統領の死去により副大統領から大統領になった。しかし、次の選挙では党からの公認が受けられず、落選している。

大統領親書は、ペリーを海軍の最高ランクの艦隊司令官と紹介しながら、ペリーの名前を7回も繰り返している。日米友好と経済関係を築きたいが、アメリカ憲法と法律は他国の宗教的、政治的な問題に立ち入ることを禁じ、ペリーには平穩を脅かす行動を厳に慎むように徹底したと記している。ペリーの名前の7度に次いで、カリフォルニアと石炭が4度、蒸気船、貿易が3度繰り返されている。

親書は、カリフォルニアは金などを産出する豊かな土地であり、日本までは18日間で行ける、太平洋の隣国であることを強調する。中国とオランダ以外とは外国貿易を認めていない歴史的な法律があることを承知しているが、世界は変化して新しい政府がつくられている情勢下では新法の創設が思慮ある措置と思われ、アメリカはかつて新世界と呼ばれ、人口も少なく貧しかったが経済が拡大したとして、法改正による両国間の自由貿易によって双方は大きな利益を得ることができると述べている。ペリーを派遣した目的を述べた箇所では、石炭を4度、蒸気船を2度触れ、友好と石炭と食料の供給、難破船の遭難者の保護を求め、江戸への遠征をしたと明記している。

加藤[2004]によれば、大統領親書の漢文訳及びオランダ語訳を和訳し、幕府は前代未聞の扱いとして回覧し、広く各界の意見を諮問の形で募っている。諮問結果として、大名から藩士、幕臣から学者、吉原の遊女の意見まで記録が残っている。その内容は多様であり、要求への拒絶、消極的開国あるいは積極的開国、避戦論、海防論、大型外洋船の所有などである。

上記の回覧と諮問は江戸幕府が黒船の外交問題を内政問題として扱う様子が判る。外交問題が内政問題と関連するのはアメリカも同様である。黒船の砲艦外交と貿易の問題であるが、後段で触れる。

神奈川条約は、友好親善の交渉の結果として、函館、下田の二港の開港、木材、水、食料及び石炭の供給、価格表は所定の日本の官吏が提示し金貨及び銀貨で支払いがなされるなどを取り決め、アメリカが下田に領事ないしその代理を置くことを取り決めた。条約の標準ではあるが、最後に条約の批准が盛り込まれ、アメリカ側は大統領の承認及び上院の助言と同意が盛り込まれている。

黒船は何を目指したか？日本の開国であり後日、結ばれた日米友好通商条約として結実していると理解することは正しいだろうか？この素朴な疑問へ少し異なる視点からアプローチを試みる。

## 2. 黒船の計画の基本構造

### 2-1. 計画の楽屋裏の分析

大統領親書はカリフォルニアから18日間と明記しているが、ペリーは太平洋を通過せずに地球の四分の三をまわり、半年ほどかけて日本にやってきた。10隻の艦隊で2,000人近い乗組員による大遠征である。病死者を出し、食料などの補給を心配しながら艦隊は別々に航海し、日本で初めて合流している。

一過性の挑戦的な大規模事業では、目標を達成する為に綿密な計画をたて、計画の実行に専念する専門家集団を組織化し、計画の完了時点で解散するプロジェクト方式が採用されることが多い。あるいは、そうした一過性事業をプロジェクトと呼ぶことがある。ペリーの日本遠征と開港交渉は、プロジェクトに類似した要素を持っている。考察の手段として黒船をプロジェクトに見立て、分析を行ってみよう。

プロジェクトは達成目標、達成手段が認識され、何時までに、何を成し遂げるかといった計画が作られる。計画の達成には、そこを通過しなければ次に進めない関門があり、その関門を突破する上での困難な要素を洗い出し、あらかじめ対応策を掘り下げて検討することになる。目的達成に適した知見を持つ責任者を指名し、責任者は計画に基づき、専門家集団を組織化する。

プロジェクトは不確実性とリスクがつきまとう。想定を超える技術的問題、商業的問題、組織的問題、転変地異、事故などが問題を複雑化することがある。リスクとして認識されているが過剰な対策を講じれば現実離れをしてしまう。その逆のケースもある。マネジメントの手法は様々ではないが、基本的な3要素として、時間、予算、品質は欠かせない。この3つの基本要素は、いわば三角形の三辺に位置し、お互いに衝突を起こすことになる。

黒船の計画は日本遠征、交渉手段の確保、大統領親書の伝達、開港に向けた交渉が基本項目として入り、付随的に補給の確保、周辺の海域・港・島などの調査、海図の作成、組織的な訓練、本国や関係先への連絡、科学的な調査と記録の保持などの項目が入るだろう。ペリーはプロジェクト・マネージャーに相当し、一定の裁量権が与えられ、同時にプロジェクトの進捗に応じて様々な判断、決定を行うことになる。

プロジェクトを計画し、推進する恒常的な組織をプロジェクト・オーナーと呼び、資金的な支援者をスポンサーと呼ぶことが多い。オーナーは、スポンサーの意向に基づきプロジェクトを推進する。産業的なプロジェクトでは、国際機関、各国の政府、あるいは金融機関などがスポンサーになるケースが多い。オーナーは日本式に言えば施主になるだろう。オーナーは自らの組織内で推進する場合もあれば、組織外に一部ないし大半について外注契約をする場合もある。

プロジェクトを詳細に記述すれば、何をを目指すのかが不鮮明になることがある。骨格だけを捉えて判りやすくすると、黒船のプロジェクトのサマリーは図表2-1の通りとなる：

図表2-1 プロジェクトのサマリー

①	プロジェクト・オーナー	:	アメリカ海軍
②	プロジェクトの目的	:	日本の開港
③	プロジェクトの手段	:	蒸気艦隊による日本遠征と外交交渉
④	プロジェクトの達成目標	:	アメリカ人の生命・財産の保護措置、水・食料及び石炭の供給措置が可能な開港

(出所：筆者作成)

プロジェクトは海軍による日本遠征と外交交渉を骨子としている。海軍は、海外におけるアメリカ人の生命・財産の保護に深く関与し、在外公館がない海外との交渉手段は、第三国を介すか船で行って交渉にあたることになる。国務省の大きな領域で、実際には海軍が大きな役割を担っていた。難破した捕鯨船の船員の救助では、海軍が海外に行き交渉し連れ戻すことになる。当時、宣教師や貿易商人が海外で活動をしていたが、アメリカの在外公館の数は限られ、貿易商人が無給で在外公館の代理を行っているケースが多くあった。

本橋 [1993] によれば、国務長官代理 C.M. コンラッドは 1852 年 11 月の海軍長官にあてた公文書において、「厳然たる実力の誇示を背景に交渉をすすめる」ことを命じている。難破船員の救護と食料、水、石炭供給のためのアメリカ船の入港を求め、更に出来れば交易のための開港を望み、これらを条約にまとめることが目的であった。

加藤 [1985] によれば、連邦政府は、歳入の 8 割を超える部分を関税収入に依存していた。海外との貿易は政府歳入の点で重要であり、政府歳入が増えれば海軍の予算も自然と増えることになる。そうした状況において、海軍は交易拡大の推進に積極的に関わる理由があった。ペリーは国務長官代理から訓令を受けているが、海軍が実際の海外での仕事を行っていた実情を反映している。海軍の艦隊司令官、或いは艦長は“外交法権”の発動という大きな裁量権を持っていた。

ペリーは海軍省東インド艦隊指令長官である。現代風に読み替えば太平洋からアジアの海域をカバーするのはアメリカ第 7 艦隊であり、総司令部はハワイである。アメリカは太平洋艦隊の名称を変更し東インド艦隊としたが、イギリス海軍がインドから極東までのアジアを東インド艦隊が管轄していたことを模している。本橋 [1993] によれば、19 世紀に入ってアメリカは中国（清）との貿易では第二位を占め、アヘン戦争後の 1844 年に望廈（マカオの地名を指す）条約によって両国貿易が拡大することになった。ペリー以前に 1846 年東インド艦隊司令長官 J. ビッドルが浦賀を訪れ数日滞在したが、日本から交渉を拒否され、終わっていた。

大統領親書と砲艦外交の位置づけは、プロジェクトの最初の考察の要点である。親書の伝達が上手く出来なければプロジェクトは失敗である。最悪の交戦の事態になった場合、プロジェクトには補給線がなく、第三国の支援は期待できず立ち往生してしまう。プロジェクト・マネージャーは注意深く、そうしたリスクを排除し、限られた選択肢の中から信頼性が高い手段を選びだし戦略的に実行することになる。ペリーは 4 隻の艦隊で浦賀沖に出現した。然るべき交渉相手が出てくるまで、辛抱強く艦長室で待ち、姿すら見せなかった。交渉相手を含めて、交渉手段の確保が不可欠である。

幕府は何とか穏便に追い返そうとし、ペリーは砲艦を誇示しながら幕府が出てくるのを待つしかない。然るべき相手に大統領親書を伝達することが第一関門である。双方は予備知識を駆使し、駆け引きをするが相手に関する情報は限られている。日米の対話はオランダ語を介する二重通訳の技術的な困難が伴っていた。黒船の来航は江戸幕府には伝えられていたが、幕府はこれを機密事項としていた。黒船の来航のはるか前に、外国船打払令の緩和（1842 年天保新水令）が出され、穏便な措置への政策変更があった。幕府側は穏便に追い返すことが優先順位となり、オランダ語を話せる係りが待機していた。加藤 [1988] によれば、幕府側が外から得ていた情報は質量共に高かったとしている。

交渉 Negotiation は、ラテン語の語源では Negotium である。Neg が否定を指し、Otium が安泰あるいは休息を意味するという。Busy な状態、Business に当たるともいえる。日本では行間を読むことが求められ、以心伝心などをいう。欧米では対話による理解へのこだわりが強く、利害が異なる当事者が相互の位置関係を転換させる行為、過程として交渉が不可欠と考えるという。

ペリーの交渉における基本戦略は厳然たる実力を誇示することである。ところが出航時はともかくとしても、日本到着時に艦隊はそろっていなかった。本国との連絡方法は片道に数ヶ月を要し、艦隊間の連絡すら手段が無い。大統領親書の伝達に至るまでが第一段階といえる。翌年の交渉時に9隻の艦隊が集結し、厳然たる実力が誇示できたが、日本遠征と砲艦外交は忍耐を要求する過酷なプロジェクトであった。

## 2-2. 計画の基本構造

アメリカは若い国と捉えられるが、ヴァージニアのジェームズタウンに最初の植民地を築いた1607年をルーツとすれば概ね江戸開幕の頃であり、歴史は必ずしも短くない。建国はイギリスから13州が独立を果たした時であるが、この時にアメリカは徴税権がなく、財源を持っていなかった。アメリカは通商規制権を持たず、イギリスの庇護のもとで13州が自由に通商を行い、建国時には各州間とイギリスとの間で通商問題が起きていた。

13州の独自性を維持しながら主権国家としてのアメリカの統一性、秩序体制を作る為に中央政府が独自の徴税権と通商規制権を持たせることになったが、この権限は連邦議会に与えられたものである。憲法第1条で連邦議会の立法権と2院制を規定しているが、州の規模に関わらず各州2人の上院議員を選出し、他方で規模によって下院議員数を決める方式を併用して州のバランスをとろうとしている。

アメリカ合衆国憲法は1787年に制定され、翌年に批准された世界最古の成文憲法である。その前文で6つの目的を明示し、1条 - 立法府、2条 - 行政府、3条 - 司法府、4条 - 州相互の関係、5条 - 憲法改正、6条 - 最高法規、7条 - 発効で構成されている。修正第1条から10条の批准は1791年である。

黒船の計画の基本構造は、建国以来の政治体制とメカニズムに深く関連している。砲艦外交と貿易を“戦争宣言”、“通商問題”と置き換えれば、これらは大統領の権限ではなく、連邦議会の権限にあたる。この原則は当時も現代においても同じである。

黒船の計画の関連性でいえば、連邦議会がプロジェクト・スポンサーとして権限を持つ。黒船の計画が連邦議会で予算承認され、その後、大統領、国務省、海軍省の行政府の体系に移行していくが、行政府はそれぞれの権限内で実行戦略に関与していると捉えることができる。貿易問題の関連で、憲法の該当部分だけを抽出すると図表2-2の通りである；

図表 2-2 合衆国憲法の概要（第1条および修正第10条）

- \* 第1条（連邦議会の立法権と2院制）
  - 8節1項：連邦議会が租税、関税、賦課金、消費税を定め、徴収する権限を持つ
  - 8節3項：連邦議会が外国との通商、各州間の通商、インディアンとの通商を規制する権限を持つ
- \* 修正第10条（州と国民に留保された権利）：
 

“この憲法によって合衆国に委任されず、また、この憲法によって各州がもつことを禁止されなかった各種の権限は、各州それぞれに、あるいは国民に、留保される”

（出所：飛田 [1998] をもとに筆者作成）

上記 8 節 3 項が海外との貿易に関連する。同項は“the interstate commerce clause”と呼ばれ、州際通商条項と訳されている。州際通商条項は通商、交通運輸、通信だけでなく製造、農業、鉱業、営業、娯楽など一切の経済活動を意味すると解釈されている。

黒船の計画は、この州際通商条項を回避している特徴を持っている。もうひとつの特徴として、プロジェクトが国家的なものか否かである。建国当初から連邦議会は政府（連邦政府）のイニシアティブによる国内開発計画の推進を議論したが、ほんの一部の道路計画が実施されただけである。1862年に大陸横断鉄道の建設認可を行う迄は、政府は積極的な関与をしていない。つまり国家的なものではないのである。

プロジェクトの性質を捉える方法として、同じオーナーの類似のプロジェクトの内容やプロジェクト・マネージャーの経歴を考察することは有効である。ペリーは北東部ロードアイランド州ニューポートの海軍一家に生まれ、生涯を海軍で過ごした。ロードアイランド州は 50 番目の大きさの州であり、13 州の時代には各州平等を強く主張していた。

ニューポートは黒船の縁で下田市と姉妹都市である。北東部の主要な街と同様に大西洋の海に面している。鉄道王・大富豪として知られるヴァンダービルト一族の古代ギリシャ風の巨大な別荘御殿など別荘地と美しい海の風景が広がる。ペリーが生まれた頃にアメリカ海軍は創立されているが、父親は平たくいえば船長であるが、海軍の前史つまりイギリス商船を狙う海賊行為も行っていた。

ペリーの二人の兄も海軍であり、長兄オリバーはエリー湖の海戦で“Don't give up the ship”のアメリカ魂でイギリスを打ち破った歴史に残る英雄である。ペリーはこのオリバーに憧れ、14 歳で海軍士官候補生になった。蒸気海軍の父として知られるが、通常ペリーといえ兄が有名である。ペリー来航の 100 年祭を記念して海軍は小草子を作成しているが、そこでもエリー湖海戦の海軍英雄の兄弟として紹介されている。アメリカから 4 回を含む 18 回の過去の日本遠征は失敗し、鎖国の日本の壁は崩すことができなかった。失敗に至った大きな要因として、力の誇示が不十分であり、日本人の性格を理解していなかった二つの理由を踏まえ、聡明で且つ決意を秘めたペリーは、外交経験と歴史観を持ちながら誰にも成し遂げられなかった開国を達成したと評価している。

ペリーはメキシコ戦争の艦隊司令長官として武勲をあげ、ニューヨークに凱旋した。1848 年秋、ペリーは新設ポスの蒸気郵便船の総監督に任命された。任務は海軍予算から補助し蒸気郵便船を建造し、軍事目的への転用を保証することである。ペリーは海軍工廠の経験を持ち、蒸気船に関し幅広い知見を持っていたが、技術的にも厄介な問題が残る難しい任務だった様である。

メキシコ戦争時の旗艦は蒸気軍艦ミシシッピーである。ペリーはミシシッピーの建造の責任者として関わり、省エネ設計に工夫を凝らしたので旗艦室が狭いが、愛着を持っていたといわれる。浦賀沖に出現した際のペリーの旗艦である。ペリーの経歴の通り、海軍は海軍工廠で軍艦を建造し、艦艇の修理など技術的な問題も扱う。

ワイリー [1998] によれば、海軍は黒船の以前に、ベーリング海峡への北部太平洋調査隊、パラグアイとの通商交渉を進展させた南米南東岸ラプラタ川への遠征隊、アマゾン探検隊を派遣している。又、新航路開設への助成を行っている。新しい 3 つの蒸気船航路として、ニューヨーク～リバプール、ニューヨーク～ニューオリンズ・パナマ、パナマ～オレゴンの 3 航路が助成対象となった。アメリカ海軍は世界で 5 番目程度であり、イギリス海軍には大きく見劣りしていた。イギリスがアメリカ東部・南部にも郵便汽船を拡張する情報を得て、非常時に郵便汽船が戦艦に転換できることを懸念し、1847 年に下院海軍委員会議長トーマス・バトラー・キングは、4 隻の海軍蒸気船の建造とこの 3 つの蒸気船の新航路への助成をする法案を通過させた。

ニューヨークからオレゴンの太平洋に抜ける航路を請け負った太平洋郵船会社 (Pacific Mail Steamship Co.) は南北戦争後に太平洋航路を開拓することになる。この新設した蒸気郵便船航路では海軍はスポンサーに相当するが、連邦議会が個別予算を承認し、海軍はあるときはプロジェクト・オーナーになり、あるときはスポンサーになると理解することができる。

### 2-3. 黒船を取り巻くアメリカの政治情勢

アメリカは建国時の13州から西へ領土を急激に拡大し、奴隷制をめぐる南北で揺れ動いていた。1834年のホイッグ党の結成により、民主党とホイッグ党の二大政党制が始まり、黒船の後にホイッグ党が消滅しその流れを引き継ぐ共和党が生まれ、今日の二大政党制に至る。

黒船を取り巻くアメリカの政治情勢は、以下の図表 2-3 の歴代4人の大統領と概要から概ねの輪郭を捉えることが出来るだろう；

図表 2-3 黒船に関連する歴代大統領

第11代大統領ジェームズ・K・ポーク	：最も領土を拡大した大統領、弁護士出身 (民主党政権)	メキシコ戦争の勝利
第12代大統領ザカリー・テイラー	：南部出身の筋金入り職業軍人 (ホイッグ党政権)	戦争の英雄
第13代大統領ミラード・フィルモア	：小作農出身、弁護士出身、ニューヨーク下院 (ホイッグ党政権)	から上院議員、ペリーに日本遠征を訓令
第14代大統領フランクリン・ピアース	：奴隷支持派 / 自由派の抗争による国内亀裂 (民主党政権)	弁護士出身から最年少上院議員、カリブ海の裏庭化を推進 (出所：高崎 [2002] を参考として筆者作成)

第11代ポーク大統領期にアメリカは急膨張している。アルシュタイン [1975] によれば、米中望廈条約の数年後、メキシコ戦争を圧倒的優勢に進めていた最中の1847年12月に、ポーク大統領は年次教書演説において、カリフォルニア諸港が“わが海軍、太平洋で活動しているわが国の多数の捕鯨船、その他の商船に避難所を与えることができる、短期間のうちに中国他の東洋の諸国との多方面にわたる有利な通商の中心となるであろう”と述べている。イギリスによるアヘン戦争の結果、中国は上海を含む5港を開港し、アメリカも米中望廈条約によって最恵国待遇を得ていた。

第12代テイラー大統領は奴隷制のある南部プランターである。根っからの軍人であり、メキシコ戦争の最前線で戦った英雄である。ポーク大統領と衝突し、翌年の大統領選挙にホイッグ党から大統領候補として指名された。この際、ホイッグ党は選挙対策として苦労人のフィルモアを副大統領候補とし、ぎりぎりだが勝利を勝ちとった。ところが、当選した翌年にテイラー大統領は急死した。

第13代大統領フィルモアは副大統領から後を次いだ。大統領親書はこのフィルモア大統領のものである。黒船はホイッグ党の政権下で具体化されたが、二大政党の対立は激しく、連邦議会は民主党が多数派を構成していた。民主党の膨張・拡大路線に対してホイッグ党は批判的な姿勢をとっていた。リンカーンは、後に南北戦争の北軍司令官から大統領になるが、この頃はホイッグ党の議員として民主党のポーク大統領、ピアース大統領を批判していた。フィルモア大統領は1953年3月まで政権の座にいた。

ペリーの日本遠征は、何度か開港の試みが失敗した上で実施されている。政権は南北問題の回避をはかり、東西の問題を取り上げたとする解釈もある。日本遠征の実現に向けて舵を切ったのが国務長官ダニエル・ウェブスターである。政府のイニシアティブによる内外計画の推進派として知られ、大手商人の代表格でもある。

横井 [2004] によれば、国務長官ウェブスターは、東インド艦隊司令長官に任命されたオーリック中佐に対し、大統領信書を江戸の皇帝に届け、日本の石炭購入の同意を取り付け、難破した日本人船員を返還し、友好通商条約を締結する訓令を発している。この際にウェブスターは、日本は石炭が豊富であり、アメリカの蒸気船に供給することに反対する正当な理由は無く、もし日本が鎖国体制の維持に固執する場合は、容易な近隣の島を貯炭場とする同意を得ることを指示していた。

オーリック中佐は半年後に罷免され、お鉢がペリーに回ってきた。ペリーはオーリック中佐の上位者の大佐である。日本遠征の意義を感じながらも海軍における最後の仕事として地中海艦隊司令長官を望んでいたとされている。任務を引き受けるにあたり 12 隻の大型蒸気艦隊と権限拡大を交渉したが、ペリーの出帆時に一大艦隊は揃わず 10 隻に縮小されている。推進の後ろ盾である国務長官ウェブスターは体調を悪くし、出帆の前に亡くなっていた。

一般の関心は高いものがあつた。ニューヨークの新聞は、日本遠征に際して、必要な食料（生きた家畜を含む）、武器、日本の皇帝宛の献上品である機関車、線路、電信機、写真機、ピストル、農機具など工業製品を積み込み、天文学、化学、植物学、博物学の研究者も参加し、議会在 12 万 5,000 ドルを予算として認めたとした記事を載せていた。

日本に来る直前に香港に立ち寄ったが、そこでマーシャル公使がペリー艦隊の蒸気軍艦サスケハナに乗って上海に行っていたことを知り立腹し、公使と紛糾が続くことになる。旗艦のひとつを出先の外交官に勝手に使われ海軍は堪らないが、海軍と外交官の間にはこうした衝突は頻繁に起きていた。

第 14 代大統領ピアースは 1853 年 3 月に就任している。神奈川条約の締結時には大統領は替わっていた。ピアース政権は前政権による日本遠征計画には冷ややかであつた。開港目標を達成したペリーは、ニューヨークで凱旋帰国パレードなど華やかなイベントを期待していた様である。ペリーの期待は叶わず、公の場での高い評価は得られなかった。

### 3. 西のフロンティアの拡大

#### 3-1.19 世紀中頃までのアメリカの概観

憲法制定で有名なトマス・ジェファソンが第 3 代大統領になり、19 世紀の初めになってワシントンが正式に首都になった。ジェファソンが自由農民を理想として描いていた様にアメリカは農業国であつた。フランスからルイジアナを購入し、農産物などの輸送の為の道路建設や運河の建設が進められた。ハドソン川ではフルトンの蒸気船の運航が始まった。

ジェファソンと同じヴァージニア出身のジェームズ・モンローが第 5 代大統領になった時に、フロリダの割譲をスペインに迫った。1823 年末の年次予算教書の中で外交路線が打ち出されたが、これがモンロー宣言と呼ばれ、アメリカの外交基本方針になる。

経済活動の先端地は建国 13 州の中でも北東部である。有料道路の建設に始まり、運河建設の全国的なブームが起きるが、ハドソン川からエリー湖への運河建設が象徴的である。野村 [2006] によれば、エリー湖運河の建設によって、エリー湖岸バッファローからニューヨークまでのトン当た



りの貨物運賃は、100ドルから10年未満で3ドル～7ドルのレベルに下がっている。運河沿いの原野は一举に開発され、安価な農産物が沿岸都市に供給された。

運河建設と周辺の開発事業は州に事業認可の申請を行い、特許状を取得し独占的に実施される民間事業である。岡田・須藤[2003]によれば、北東部ペンシルバニア州で1800年から1860年の期間に、株式会社2,093件の特許付与事例があるが、このうちの71%が運輸関連事業である。残る29%は、保険業12%、銀行8%、製造業9%という内訳であり、公益性の高い会社が多く、開発計画は州政府が推進し、州議会は開発請負企業への特許付与、付随した修正で忙殺されたという。

運河に続いて1830年代から鉄道建設が内陸開発の主役になってくる。大陸横断鉄道の完成は南北戦争の終結後である。19世紀中葉期にアメリカは農業国から工業国へと変貌していく。最も進んだ北東部ではロードアイランド型と呼ぶ水力紡績に始まり、紡績から織布までの世界初である一貫工場が出現した。マサチューセッツではボストン製造会社の大会社が出現し、大量のアイルランド移民が働いていた。中産階級層が生まれ始め、労働争議も起きはじめた。

南部では綿花の栽培地を求めてメキシコ領のテキサスに伸び、中部ではオハイオ・ミズーリ川に沿って進み、やがてロッキー山脈を越えてオレゴン・カリフォルニアに至り太平洋岸に達する。奴隷制に支えられたプランテーションは移民の流入を促進し、先住民であるインディアンとの衝突が起きた。

1836年メキシコ領だったテキサスに入植したアメリカ人の開拓者がアラモの砦で玉砕し、アラモを忘れるなどして戦ったのが12代大統領になったテイラー将軍である。メキシコ軍と衝突が起こり、ポーク大統領はテキサス併合をはかり、メキシコ戦争に突入する。領土拡大は国土の西への発展、膨張の過程で、雑誌編集者が使ったManifest Destiny（神から与えられた天命）が盛んに叫ばれた。

メキシコとの講和条約の締結直前に、サクラメント河流域で砂金が発見され、ゴールド・ラッシュが起き、カリフォルニアへの移住者が急増する。太平洋で仕事をしてきた捕鯨業者の中には、捕鯨船を宿舎代わりにあるいは放置して金探しに業態転換をしたものもいる。金発見のニュースによって多くの人がカリフォルニアを目指し、ニューヨークからパナマを経由してカリフォルニア行く新航路に殺到した。当初は顧客が十分いるかを心配したがゴールド・ラッシュによって満杯になった。前章(2-2)の太平洋郵船会社の新設航路である。

アメリカは国内的な領土拡大の過程で本格的な二大政党制ができる。二大政党の対立が政策の追求にあったかとなるとかなり疑わしく、政権の獲得競争が目的化されていた様である。白人男子普通選挙制が導入され、階級分化、個人の利害の対立・出世や金儲けの機会的手段と関連し、大衆を動員した選挙では政府の公職、株式会社特許状、都市部の居酒屋や食料品店の営業許可権限などが関与した。

共和党リンカーンは、1860年の大統領選挙で当選し、この時に南部諸州はアメリカ合衆国を脱退し、アメリカに二人の大統領と二つの首都を持つ分裂国家になり、南北戦争に突入する。北軍の司令官として勝利し晴れて第16代の大統領になる。

南北戦争後に、西のフロンティアの拡大は本格化し、鉄道建設は電信を併設しながら西へ延長されていく。鉄道建設には多くの中国人労働者が参加することになるが、彼らは太平洋を渡ってやってくる。鉄道の蒸気機関車、レールは大西洋を渡りイギリスから輸入されたが、徐々にアメリカで国産化されていく。これらは鉄鋼生産と機械工業を刺激することになる。

パーシー [2001]によれば、1856年にペンシルバニア州ウィリアム・ケリーとイギリス人ヘンリー・

ベッセマーがそれぞれ独自に開発し、両者が特許をとった鉱石から燐を取り除いて鋼鉄を作るトーマス法を開発した。製鋼コストが下がり、新しい鋼材は標準的な軍用銃に使われ、他国の職人などでは模倣や改造が出来ない銃になった。本格的な鉄製のつり橋がジェームス・フィンリによって作られ、高圧蒸気エンジンがオリバー・エバンズにより作られた。有名なコルト式連発銃、スミスアンドウェソンの連発式ライフルが登場し、南北戦争で最初の機関銃が登場している。

注目すべき大量生産のルーツとしての標準化、機械化の事例がある。パーシー [2001] によれば、1820 年に連邦政府はヴァージニア州でライフル製造の実験工場を建て、銃の特殊な寸法の部品を精密に作る標準を導入した。部品が正確に出来れば、部品交換は可能になる。実験工場が開発された技術を請負業者は利用し、旋盤で部品を接続する際に目盛りとジグ（工作用具）を使い正確な寸法取りが出来ようになった。熟練工や微調整が伴う部品製造における新しい工作機械としてタレット旋盤、万能フライス盤が黒船期の前後に発明されている。初期の繊維工場で発達したこのアメリカ式の生産システムによって、熟練工の数が少なくても機械によって銃、時計、錠前、タイプライター、刈り入れ機、自転車などの大量生産が実現した。熟練労働者ではない移民も急拡大し、標準化、部品化がアメリカの求めた生産方式である。

### 3-2. 太平洋とアジアの概観

アメリカ北東部ニューイングランド地方は、初期にはラッコなど毛皮を主力商品とし、取り尽くすと別のものを探し、捕鯨を含む漁業、造船業、貿易業が発展する。奴隷貿易にも関与し、中国貿易では主に茶を扱った。早い時期から北東部では太平洋、アジアが視野にあった。

イギリスのジェームス・クックが 1776 年に太平洋の第三回目の航海を行い、その航海記がアメリカでも出版されていた。ハワイには欧米、ロシアが接触を始めた。アメリカからは宣教師が次々とハワイに入り込み、アメリカの中国貿易商人がハワイ原産のビャクダン貿易を独占したが、すぐに採りつくしてしまう。替わって捕鯨業者が主役となり、黒船の頃は砂糖プランテーションが主流になっていた。

キャプテン・クックが三回目に太平洋に来た頃からイギリスの捕鯨船が太平洋に現れ、その後、太平洋は捕鯨の宝庫になる。増田 [2004] によれば、南米ペルー、チリ沖のマッコウクジラに始まり、オーストラリアからニューギニア間の海域が漁場となり、やがてオセアニアの島々の周辺で捕鯨が盛んになる。1819 年には日本近海、1833 年にはアラスカ湾に良い漁場が発見され、各国の捕鯨船が殺到した。

その先頭にアメリカの捕鯨船があり、アメリカ捕鯨は世界トップ・クラスである。航海は大西洋から太平洋へと広がっていた。北東部 6 州の一大産業であり、市場はランプ燃料や機械油としての鯨油である。産業化に伴い、鯨油は工場の照明や機械油として需要が増大していた。

田中 [1997] によれば、マッコウクジラが最も資源量が多く、良質の油である。捕獲しやすく死んでも浮く。100~500 トンの帆船を母船とし、これに 4-5 隻の捕鯨ボートを搭載して出漁し、洋上の母船の舷で解体し、皮だけを甲板に引き上げ、細かく切って甲板上の釜で煎って採油し、油を樽に入れて船内に貯蔵する。満船になると母港に帰還した。こうして岸での処理場を必要とせず、遠洋航海が可能となった。

北東部ニューイングランドを母港とし、太平洋の漁場との往復に数ヶ月を要し、一航海は 3 年から 5 年に及んだ。ハワイのオアフ島ホノルル、マウイ島ラハイナの両港は、捕鯨シーズン直前の春とシーズン後の母港に帰る年末の二回は、港が捕鯨船で一杯になったという。1840 年から 1860 年

までの20年間の年平均は400隻であった。

アメリカの作家ハーマン・メルビルの”Moby-Dick”（白鯨、1851年）は、片足を失った船長と巨大な鯨との戦いのドラマとして知られている。捕鯨産業の説明に加えて太平洋の捕鯨に関する地図があり、地図は日本近海に“ジャパン・グラウンド”と漁場を明示している。“白鯨”の頃は捕鯨産業がピークを過ぎ、捕鯨船を放置してゴールド・ラッシュになびいた通りである。今日では、シアトル発のスターバックス・コーヒーの由来として“白鯨”に出てくる一等航海士スターバックが有名かもしれない。

捕鯨、中国貿易、海軍といった黒船に縁の深い地域は、北東部ニューイングランド地方である。マサチューセッツ州、コネチカット州、ロードアイランド州が主な舞台になっている。代表的都市はボストンである。平出[1994]によれば、ボストンはアメリカ資本主義成立史において資本主義農業、羊毛・木綿工業、有料道路から定期馬車路線、運河、東西の鉄道など広い領域で先端的都市として登場する。

北東部は交通革命、産業革命の中心地としてアメリカ経済の最先端を行く。岡倉天心と美術学校の創設に尽くしたフェノロサは、後日ボストン美術館東洋部長になっている。ボストン美術館が東洋の美術品を多数持つのは、北東部の中国商人による富の蓄積が元になっている。中国商人は木綿工業や製鉄業などの出資者、資本家を意味している。

ボストンはハーバード大学やマサチューセッツ工科大学を持ち、知的な意味でも先端地である。松尾[2001]によれば、ニューイングランド出身者は、ピューリタンの正統性に近づこうとし、高等教育に熱心であり、若者は牧師あるいは教育者を目指した。19世紀には全国の先生は例外なくニューイングランド出身者であったという。

有名なボストン茶会事件はイギリスの茶への高関税に対抗し、茶の荷物を海中投棄した英雄的反乱として知られる。現在では、海中投棄のパフォーマンスが観光目的で行われている。茶の海中投棄は確かに反英的ではあるが、中国貿易商人は茶の密輸を行っていた。独立戦争前にはイギリスの軍艦や商船に対する海賊行為を行う者もいた。この海賊行為はアメリカ海軍の起源である。

アジア貿易も北東部が中心である。野村[2006]によれば、1840年の対アジア輸出額は対南米を凌ぎ、全輸出額の10%を超えていた。アヘン戦争後に中国の5港が開港され、アジア貿易の本格的拡大の時代が始まろうとしていた。

### 3-3. 貿易拡大と技術革新の競争

北東部から中国商人はFar Eastのアジアを目指した。西欧から見たFar Eastはアメリカから見ればFar Westに当たる。ゴールド・ラッシュによる西のフロンティアの拡大は、アメリカ西海岸への蒸気船航路を発展させ、太平洋を横断してFar Westを目指す動きへと進化していくことになる。

北東部の伝統的な大西洋貿易および中国貿易には、貿易拡大の追い風と共に技術革新を含む英米の競争が顕著になっていく。大西洋貿易における大きな変化は英米協調時代が始まり、貿易拡大の機会が生まれる。イギリスは1846年に穀物法を廃止し、自由貿易政策に転換し、さらに三年後に航海法を廃止し、それまではイギリス船ないしは生産国の船しか認めていなかったが、海外船が参加できるようになった。アメリカではウォーカー関税引き下げ法が成立し、英米の自由貿易の協調関係が生まれた。

アジアに目を転じれば、アヘン戦争の結果として中国は5港を開港し、中国貿易は拡大基調が明らかである。先を行くイギリスに対して、太平洋航路が開設され、大陸横断鉄道によってアメリカ

の西海岸が東海岸とつながれば、距離と時間の短縮によってアメリカが優位に立てる可能性が生まれる。鉄道と蒸気船による近未来図は、技術革新の競争を促進することになる。

中国貿易の最大商品はアヘンと茶である。二つの商品には熱や湿気を嫌う共通性がある。もうひとつの共通性は高速化である。茶は一番茶に価値があり早期輸送がプレミアムを生むことになる。アヘン取引も中国官憲の取り締まりから逃れることが条件であり、高速性が問われる。ティー・クリッパー、オピウム・クリッパーと呼ばれる高速帆船が投入されていた。その船型はウィスキーのカティーサークの図柄の様な細身で、長い3本マスを持つ帆船である。ゴールド・ラッシュの翌年1849年、前述の通り、イギリスは、外国貿易に外国船の排除を規定した航海条例を廃止した。中国の港からロンドンへの茶の輸送競争にアメリカも参加できるようになり、アメリカ商人が活躍した。

イギリスは、1851年にロンドンで第一回万国博覧会を開催した際に、女王陛下の銀杯を巡るヨット・レースを行った。イギリス・ヨット勢に対してアメリカから1隻“アメリカ号”が挑戦し、見事に銀杯を勝ち取った。イギリスは衝撃を受け、アメリカは快挙として賞賛した。この銀杯はニューヨーク・ヨット・クラブが管理し、1870年を初回とする有名なアメリカス・カップとして現在も続いている。ニューヨーク・ヨット・クラブの本部はペリーの故郷であるニューポートであり、アメリカス・カップも開催されている。

横井[2004]によれば、南北戦争の開始と共にアメリカのクリッパーはアジアから姿を消す。代わりにイギリスの造船所で作られた船体の骨組みに一部鉄材を用いて軽量化をはかり、速度と積載能力を拡大したティー・クリッパーが主流となり、5月に始まる新茶の摘み取りにあわせて中国の福州或いは広州へ入港し、一番茶輸送競争を行った。ところが1869年のスエズ運河が開通した。運河を帆船は通過できないことから、帆船は急激に消えていき、蒸気船の優位が決定付けられた。

黒船は西欧の船の総称である。船体保護に黒いタール塗料を使ったことから黒船と呼ばれたが、帆船が主流である。イギリス東インド会社は重装備砲艦の巨艦帆船化を進めた。蒸気船は速力が上がり、運行の確実性では帆船に勝るが、蒸気船の建造コストは高く、燃料効率も悪いことから経済性の問題があった。そこで技術革新競争と戦略的な蒸気船の投入が行われることになる。

ペリーが蒸気軍艦の父と呼ばれ、軍艦への転用が出来る蒸気郵便船の監督官をしていた通り、軍艦で蒸気船がまず採用されていき、次に海軍が補助金を出す形で戦略的なルートで蒸気郵便船（郵便汽船）が投入されていった。これは先行したイギリスの方式をアメリカが真似たものといえる。

イギリスの海軍省は、ロンドンからインド洋、シンガポールから香港、更にオーストラリアといったアジアへの郵便汽船航路を開拓していった。これは民間蒸気船運行会社を入札で決定し、独占的な運行を保証し、高額な政府補助金を出すことで新規航路を開拓する方式である。その過程で国際的な石炭供給体制を構築した。

蒸気軍艦、郵便汽船を中心とした技術革新競争が進み、他方で貨物輸送は経済性を重視し帆船が行う棲み分けが一般化していく。郵便汽船は客船として運航する民間事業である。高速化、燃費の改善、旅客スペースの拡大などで技術革新を求めることになる。1845年にイギリスのP&O社はインド、シンガポール、香港への蒸気船による東洋航路を開拓し、旅客サービスを始めていた。茶を飲む習慣が一般化したのが、豊かな人々は蒸気船で海外旅行に行く時代が始まっていた。ペリーは日本遠征の帰路、香港からP&O社の蒸気船を使用している。

蒸気船の性能の向上に向けた技術革新は多岐に渡る。木船から鉄船への切り替え、ペダルを外側に持つ外輪船からスクリュー導入、真水ボイラーの導入による高圧化と燃焼効率の改善などである。

経済性の問題から外洋では帆船として併用するケースがあり、外輪をすばやく海中から引き上げる方法などが工夫された。

## 4. 太平洋航路の先駆け

### 4-1. 小笠原における貯炭場と中継港の確保

ペリーはノーフォークを出航し、18日後に大西洋上のマデイラ島に最初に寄港したが、この時にケネディ海軍長官宛に書簡を送り、複数の補給港を日本の南の島に確保する案を具申している。

この南の島は、浦賀上陸の前にペリーが訪れた琉球および小笠原である。前章2-3において国務長官ウェブスターが述べたアイデアと同じである。ペリーは、捕鯨船の元船長などから海に関する情報、関連文献から日本周辺の幅広い知識を収集していた。そうした過程で琉球と小笠原(無人島を意味する Bonin Island と呼ばれていた)を有力候補として考えていただろう。

ノーフォークから半年後の1853年5月に艦隊は那覇に終結し、首里の琉球政府を訪問した。日本遠征100周年の米海軍の小草子は、ペリーはスタイルのこだわりがあり、那覇では旗艦ミシシッピのバンド演奏付きで海兵隊員200名が首里城まで行進をしたことに触れている。

同年6月9日に旗艦をサスケハナに替え、サラトガを従えて小笠原の探索に向かった。田中[1997]によれば、江戸への前進基地と想定した小笠原父島の二見港に入港したが、父島には偶然にもペリーと同じ年でありしかも出身地も隣のマサチューセッツ出身の島の長老的人物であるナザニール・セボリーがいた。二見港の奥村に上陸し、ペリーはセボリーを訪ね、給水に便利な清瀬地区の165エーカーの土地を貯炭場として50ドルで買収し、セボリーに管理を委ねた。ペリーは、セボリーを海軍の軍籍に編入し、水兵のジョン・スミスを補助員として残した。ペリーはセボリーほか7名の島民を旗艦サスケハナに集め、島に自治政府を作るように勧告し、3条13項目からなるピール島(父島)植民規約を与えている。この父島自治政府の憲法は2年間の時限立法であった。

1853年の5月に那覇、6月に父島そして那覇に戻り、7月にサスケハナ、ミシシッピの蒸気軍艦とサラトガ、プリマスの帆船の4隻で浦賀に向かい、久里浜で大統領信書を日本に伝達して翌春の再来を告げ、いったん那覇に引き返した。この時に琉球政府と交渉し、那覇港の傍らに石炭の補給基地を確保している。8月1日にサスケハナとミシシッピを率いて香港に出帆した。

残るプリマスのケリー艦長は、台風シーズン後に小笠原訪問を命じられた。父島の様子を確認、母島をアメリカ領として占領する目的である。ケリー艦長は10月初旬に父島に到着し、父島でセボリーらの父島植民政府の成立を見届けてから母島に向かった。ペリーの命令通り、母島群島をコフィン群島、母島をヒルスボロー、沖港をニューポートと名づけアメリカ領であることを宣言した。

小笠原におけるペリーの行動は、貯炭場と中継港の確保に対する並々ならぬ執着を示している。江戸幕府との交渉が上手く行かず、万一、最悪の事態である交戦に至る、あるいは当初の目標が達成されなかった場合を想定した代案ともいえる。3条13項目の植民規約は、三権分立と13州による合衆国の建国を意識した様でもあるし、母島をアメリカ領と宣言した際に、港を故郷と同じニューポートと名づけている。

那覇から香港に向かったペリーは、香港でイギリス外交官と小笠原の領土権に関するやり取りをしている。後日イギリスは外交ルートでアメリカにクレームし、国際問題に発展したが、第14代大統領ピアースは、小笠原はアメリカに属しないと確認している。ペリーは帰国後に占領行為を行き過ぎとして叱責されていた。

筆者は、ペリーがニューポートと名づけた小笠原母島の沖村を本籍としている。そうした縁で、ペリー艦隊が作成した小笠原の古地図 (Bonin Group of Islands) を保有している。この古地図には、港をニューポートと命名しただけではなく、母島の南に司令長官ペリー、艦長ケリーの二人の名前およびケリー艦長の艦船プリマスを冠したペリー島、ケリー島、プリマス島の三つの島が記載されている。

ペリーの行動に触発された小笠原の帰属問題は、江戸幕府の腰を挙げさせた。幕府は、勝海舟、福沢諭吉らが咸臨丸でサンフランシスコに渡米した翌年の 1862 年に、外国奉行一行が咸臨丸で小笠原に遠征し、小笠原の日本への回収をはかっている。セボリー一族は、明治に入って日本に帰化し“瀬堀”を名乗り子孫が父島に住んでいる。

#### 4-2. 時代の転換の投影

黒船をプロジェクトに見立て、プロジェクトを縦軸に置いた考察を行い、西のフロンティアの拡大を横軸において黒船の背景を幅広く考察してきた。更に掘り下げて黒船を考察する上で、時代が転換していく側面を捉えようとする、極東アジア及び英米の競争的な位置関係に微妙な変化が見られる。

日本ではお椀のような形をした和船の時代が続いていた。荷物はたくさん積めるが外洋には出られず、時化を避けて昼間に限り陸地を見ながら航海をしていた。徳川家康が西国の大名の海運力を恐れ、外洋を航海できる船、つまり頑丈な船体に不可欠な竜骨、操舵性の高い三本マスト、大型船の建造は禁じられた。

黒船が太平の眠りを覚ましたとするのは正確ではない。アヘン戦争で清がイギリスの蒸気艦隊に敗退した衝撃の情報は、江戸幕府に確実に伝わり、外国船の撃退方針を転換し、1842 年に外国船打払令の緩和が出されていた。清は 5 港を開港し、欧米およびロシアの船が極東に出現する頻度が高まっていた。

黒船に関連した日本、中国、アメリカ、欧州の動向を極めてシンプルに捉えようとするれば、図表-4 の通りとなる：

図表-4 黒船に関連する動向

	日本	中国	アメリカ	欧州
1840 年		～42 アヘン戦争		英 アヘン戦争
1842 年	異国船打払令緩和			
1846 年			～48 メキシコ戦争	
1848 年			ゴールド・ラッシュ	
1853 年	黒船			～56 クリミア戦争
1854 年	神奈川条約締結			
1856 年		～60 アロー戦争		英仏北京攻撃
1859 年	開港			
1861 年			～65 南北戦争	

(出所：筆者作成)

イギリス東インド会社は、イギリス貿易の尖兵といえる。インドで建造した重装備の砲艦付きの超大型帆船によってアジアの権益の拡大をはかった。その特徴的な行動がインドで栽培、生産したアヘンの独占的な買い付けとアジアにおける販売である。イギリスは産業革命の進行とともに茶を飲む習慣が一般に広がり、茶の購入代金として銀の流出がうなぎ昇りになった。これを逆流すべく、東インド会社はアヘンを中国市場に投入した。

インド綿を輸入していたイギリスは、工業力によってインドへの綿製品の輸出を可能にした。イギリスの綿、インドのアヘン、中国の茶によるいわゆる三角貿易体制が構築されるが、その仕上げがアヘン戦争といえる。良く知られるイギリスの紅茶は、後日に中国から茶の苗木がインドに持ち込まれ生まれたものである。アヘン戦争は蒸気船が戦争に参加した始まりでもあるが、極東の情勢を一変した。

黒船研究者の加藤祐三氏は、加藤・川北[1998]によれば、イギリスのアヘン貿易の研究の為に英国留学をし、トルコ産やペルシャ産の大量のアヘンがイギリスに輸入され、野放しに販売され、多くのアヘン中毒者が生み出されていたことを見出した。

加藤[1985]によれば、黒船前後の東アジアの香港、上海、東アジアの英米の動向を分析し、日本の近代史の側からの接近法では、世界史との関係が顕著に現れず、ペリーの目的はどこにあったかを解きほぐすために、日本、中国を中心としたアジア、欧米の3つの関係史を持ち込み、当時のアジアの主要貿易商品のアヘン、茶、イギリスの綿布について掘り下げた分析を行っている。

英米の競争的な位置関係の微妙な変化、先を行くイギリスにアメリカが追いついていく潜在性の側面を考察してみよう。1851年ロンドンでの第1回万国博覧会で、アメリカがヨット・レースで優勝をさらひ衝撃を与えたことを前章で触れたが、イギリスの絶頂期から転換する予兆が感じられるのである。

高坂[1997]によれば、第1回万国博覧会はイギリスの未来を示した産業イベントであり、開会の日にヴィクトリア女王は、“われわれの歴史における最大の日”と語っている。その後の10年間は成長が続き、“信じられないほど素晴らしい50年代”(The Fabulous Fifties)と呼ばれるようになった。1860年の統計によると、イギリスは全世界の石炭と鉄鋼の生産の60%、銑鉄の5割強、綿製品のほぼ半分を生産している。

高坂[1997]によれば、ドイツのクルップ社は約2千キロの鉄の塊を出品した。イギリス人はどのようにして大きな鉄の塊を作るのかも見当がつかなかった。その頃に多く用いられた銑鉄は1200度で溶けるが、鋼鉄を溶かすには1400度が必要である。この200度の壁を乗り越えることが容易でなかったからである。アメリカのマコーミック社の農業用刈取機は、アメリカの国土の広さを考えれば将来の発展を予測させた。ホイットニー社の短銃それ自身は平凡であったが、部品交換システムが注目を集めた。

コトキン[2007]によれば、1850年には10万人を超える大都市はアメリカに六つしかなく、かろうじて人口の5%を占めた。イギリス他の欧州地域から多数の移民がアメリカの繁栄を求めてやってきた。最大都市ニューヨークは1860年に人口が百万人を超え、移民が42%を占めていた。マンハッタンには4千軒以上の工場があり、それらの経営者には数多くの移民出身者がいた。

#### 4-3. 太平洋航路の開拓

ペリーは、スクリュー・プロペラは実験船の域を超えないと判断し、日本遠征では外輪船だけを使用している。杉浦[1995]によれば、船舶の整備状況なども考慮し、現地で他の艦船と合流する

ことを決意し、蒸気軍艦ミシシッピーで出発しているが、石炭消費量も少なくなく、北東部から香港までに途中で少なくとも二回以上補給が必要であり、石炭運送帆船を2隻先に送り出し、ケープタウンとモーリシャスに先行させていた。日本遠征中も石炭を含め補給の困難が伴っていた。

ペリーは条約締結後に下田、函館を訪れ、琉球で那覇条約を交わし、その後香港に着いて日本に関する任務完了を海軍省に告げ、自らの司令官の解任を願い出た。正にプロジェクトの終了である。香港から英国 P&O 社の蒸気船で欧州を經由して 1855 年 1 月にニューヨークに帰国した。ペリーは 1858 年にニューヨークで亡くなった。同年に愛着を持っていたミシシッピーは、杉浦 [1999] によれば、中国から長崎に入港しコレラの被害をもたらし、1862 年に南北戦争時に南軍に爆沈されている。

黒船を契機として幕府はオランダから蒸気船を購入した。有名な咸臨丸であるが、茂財 [1967] によれば、長さ 47m、幅 7m の木造三本マスト船で、砲 12 門を備えた 100 馬力のスクリュー蒸気船で約 300 トン程度である。黒船の艦隊とは比べようもない小さな蒸気船である。咸臨丸は、1960 年に日米修好通商条約の批准使節が黒船艦隊の最新鋭艦ポーハタンで横浜からサンフランシスコへ行く際に、護衛の役目として伴走した。両艦とも出航時に蒸気機関を使用しただけで帆走である。

太平洋航路は、南北戦争後に初めて開設される。1867 年 1 月 1 日にサンフランシスコからコロラド号が横浜、香港への最初の太平洋横断定期船航路を開始した。コロラド号は、第 2 章 (2-2) で触れた太平洋郵船会社がパナマ～オレゴン間で投入した蒸気船である。APL [2009] によれば、William Henry Aspinwall が 1848 年に太平洋郵船会社を設立し、10 年間の郵便輸送契約を請け負った。Aspinwall は、Howland and Aspinwall 社のオーナーであり、パナマ鉄道を開拓し、黒船の日本遠征に際して石炭供給契約を海軍から請け負っている。

太平洋横断航路の開設は、その二年後の大陸横断鉄道の開通によってアメリカの東海岸から中国に到達することになる。西のフロンティア拡大は仕上げに差し掛かることになるが、古矢 [2002] によれば、19 世紀後半にかけてアメリカの辺境は消滅し、1880 年代以来、急速に成長を遂げつつあった国内産業の要請を受けて、若い共和党员の中には積極的な外交政策に転じ、海軍力を増強すべきと主張するものが増えていった。

海軍は、1885 年に海軍大学校を開設し、戦史・戦略教官であり校長として、海上権力の理論で世界的に知られるアルフレッド・マハン (Alfred Thayer Mahan) が務めている。マハン [2005] によれば、帆船時代は風向きと潮流によって走行距離は膨大な差があり、戦略はおろか戦術さえも何度も変更を余儀なくされ、乗員の士気にも影響が出たが、蒸気船の登場で艦隊の動きに安定性と正確性が加わり、スクリューの回転力によって正確な計算が可能になり、海戦術の概念が生まれたという。

マハン [2005] によれば、戦域における戦略地点を結ぶ“戦略線”が重要であり、とりわけ燃料、弾薬、食料の兵站に関する線が戦況を左右するという。「マハン海軍戦略」は最後の 2 ページで極めて明瞭なスタンスを説明している。海軍は通商上の必要から創設されたが、確保している海外権益は、単なる通商関係に留まらず、政治的な意味合いを含む通商権益もある。中国に対する門戸開放の要求のように、通商に関わるために政治的なもの、パナマ運河やハワイのように国防すなわち軍事に関わる政治的なものもある。対外的にはモンロー主義やパナマ運河、ハワイ諸島、中国市場において課題を抱え、太平洋岸の防備が手薄である点にも早急な対策が必要と指摘している。

Miller [1991] によれば、1823 年のモンロー・ドクトリンは 1842 年にハワイに延長され、アラスカ購入時に日付変更線に拡がり、1867 年にはミッドウェー諸島に拡がった。モンロー宣言は、国



務長官ジョン・ヘイによって中国の自由貿易を求めた1899年の門戸開放宣言が追加された。モンロー宣言と共に門戸解放宣言を海軍が基本とする“原則であり永久の政策”のひとつとしてマハンは強調した。

明治維新政府は、関税自主権の回復と治外法権の撤廃といういわゆる不平等条約の改正に苦慮するが、明治憲法の制定や議会の召集など日本の近代化、産業化といった進捗を経つつ、半世紀に及ぶ交渉を必要とした。同時にそうした過程において、アメリカはイギリスを追い越し、世界一の経済大国に変貌していく。19世紀の終盤のアメリカの鉄道網は、ヨーロッパ全土の鉄道網を凌駕し、大陸横断鉄道～太平洋航路に留まらず、中国での鉄道建設を含めた中国市場への投資、貿易拡大に期待が膨らんでいく。

西のフロンティアの拡大にも一脈を通じたFar Westへの開拓精神は、マハンの海上権力の確保と絡みながら太平洋航路の完成へと向かっていくことになるが、エッセンスだけを抽出すれば図表4-3の通りとなる：

図表 4-3 海上権力と太平洋航路

- ① 第14代大統領ピアースはカリブ海の裏庭化を推し進めた。経済力の拡大に伴い海軍の戦艦数は増大し、西インド諸島で貯炭場を求め、更に海軍基地を求めた
- ② キューバの独立めぐりアメリカはスペインと紛糾した。アメリカ軍艦メイン号の不可解な沈没を契機に、アメリカはスペインに宣戦布告し、短期戦で勝利した。  
宣戦布告後、アメリカ艦隊はマニラ湾を急襲し、フィリピンとグアムを領有した
- ③ ハワイを併合し、サモア諸島を英・独と分割を行い、1898-99年の間にハワイ、グアム、フィリピンを支配下に置いた。  
更に、中国市場に関する門戸開放宣言を出した

(出所：アルシュタイン [1975] を参考とし、筆者作成)

黒船は何を目指したかを改めて問えば、太平洋航路の先駆けとして日本の開港を求めたといえるだろう。太平洋航路の開設とともにアメリカとアジアの接点は深まることになる。黒船は太平の眠りを覚ましたといっても、太平洋は穏やかな海として名づけられた通りであった。しかし、黒船に始まる太平洋時代の始まりは、20世紀への時代的な転換と結びついているのである。

(完)

## 参考文献：

- 阿川尚之 [2004] 『憲法で読むアメリカ史』 PHP 研究所。  
アルスタイン, R.W. バン [1975] 『アメリカ帝国の興亡』 高橋章訳、ミネルヴァ書房、p.271。  
アンベール, エメエ [2004] 『絵で見る幕末日本』 茂森唯士訳、講談社。  
大隈清治 [2003] 『クジラと日本人』 岩波書店。  
岡田泰男・須藤功 [2003] 『アメリカ経済史の新潮流』 慶応義塾大学出版会、pp.107-132。  
加藤祐三 [1985] 『黒船前後の世界』 岩波書店、pp.40-44,68-73。  
加藤祐三 [1988] 『黒船異変』 岩波書店、pp.38-40。

- 加藤祐三 [2004] 『幕末外交と開国』 筑摩書房、pp.84-104。
- 加藤祐三・川北稔 [1998] 『世界の歴史 25 アジアと欧米社会』 中央公論社、pp.296-326。
- ゲンシヨレク、ヴォルフガング [1993] 『シーボルト』 眞岩啓子訳、講談社。
- 高坂正堯 [1997] 『現代史の中で考える』 新潮社、pp.12-19。
- 小島敦夫 [2005] 『ペリー提督 海洋人の肖像』 講談社、pp.182-185。
- コトキン・ジョエル [2007] 『都市から見る世界史』 庭田よう子訳、ランダムハウス講談社、pp.139-141。
- 佐々木隆雄 [1997] 『アメリカの通商政策』 岩波書店。
- 猿谷要 [1987] 『アメリカ歴史の旅』 朝日新聞社、pp.229-231。
- 杉浦昭典 [1999] 『蒸気船の世紀』 NTT 出版、pp.290-303。
- 高崎通浩 [2002] 『歴代アメリカ大統領総覧』 中央公論新社。
- 瀧井一博 [2003] 『文明史のなかの明治憲法』 講談社。
- 田中博之 [1997] 『幕末の小笠原』 中央公論社、pp.37-41,91,93,103。
- 陳舜臣 [1971] 『実録 アヘン戦争』 中央公論社。
- 角山栄 [1980] 『茶の世界史』 中央公論社。
- 飛田茂雄 [1998] 『アメリカ合衆国憲法を英文で読む』 中央公論社、pp.75-79。
- 名古屋行 [1992] 『アメリカン・コモンウェルス』 法律文化社。
- 西塚裕一 [2008] 『アメリカ大統領の履歴書』 笠倉出版社。
- 野村達郎 [2006] 『アメリカ合衆国の歴史』 ミネルヴァ書房、pp.59-79。
- パーシー、アーノルド [2001] 『技術の千年史』 林武監訳、新評論、pp.231-235。
- 平出宣道 [1994] 『アメリカ資本主義成立史研究』 岩波書店。
- 古矢旬 [2002] 『アメリカニズム』 東京大学出版会、pp.3-20。
- ヘニング、M・ジョセフ [2005] 『アメリカ文化の日本経験』 空井護訳、みすず書房。
- 細谷千博 [1995] 『日米関係通史』 東京大学出版会。
- 増田義郎 [2004] 『太平洋一開かれた海の歴史』 集英社、p.112。
- 松尾弑之 [2001] 『不思議の国アメリカ』 講談社、pp. 65-67。
- 松田宏一郎 [2008] 『江戸の知識から明治の政治へ』 ペリかん社。
- マハン、T・アルフレッド [2005] 『マハン海軍戦略』 井伊順彦訳、戸高一成監訳、中央公論社、pp. 108-109、152-154、404-405。
- 皆村武一 [1998] 『“ザ・タイムズ” にみる幕末維新』 中央公論社。
- ミアーズ、ヘレン [2005] 『アメリカの鏡・日本』 伊藤延司訳、角川書店。
- ミルワード、ピーター [1998] 『ザビエルの見た日本』 松本たま訳、講談社。
- 茂財寅男 [1967] 『航海術』 中央公論社、pp.130-132。
- 本橋正 [1993] 『アメリカ外交史概説』 東京大学出版会、pp.68-69。
- モース、A・ロナルド [1999] 『アメリカ政治の基礎知識』 麗澤大学出版会。
- モリソン、E・サミュエル [2004] 『伝記 ペリー提督の日本開国』 座本勝之訳、双葉社、pp.156-179、243-254,287-293,313-314。
- 山口遼子 [2005] 『小笠原クロニクル』 中央公論新社。
- 山本博文 [2003] 『ペリー来航 歴史を動かした男たち』 小学館。
- 横井勝彦 [2004] 『アジアの海の大英帝国』 講談社、pp.34,141-142。

ワイリー, ピーター・ブース [1998] 『黒船が見た幕末日本』 興梠一郎訳、TBS ブリタニカ。  
pp.90-96,380-382。

APL [2009] <http://www.apl.com/history/>

Hamilton, Alexander/Madison, James[2007] *The Pacificus-Helvidius Debates of  
1793-1794 Toward the Completion of the American Founding*, Liberty Fund.

Miller, S. Edward. [1991], *War Plan Orange (The U.S. Strategy to Defeat Japan, 1897-  
1945)*, Naval Institute Press, pp. 22/39。

Naval Historical Center [1953] Centennial-Opening of Japan by Commodore Matthew  
C. Perry, United States Navy, Department of the Navy.