

日米関係前史と英学のあけぼの

—幕末開国およびアメリカ捕鯨業—

庭 野 吉 弘

The Early History of Relations between the United
States and Japan, and the Dawn of
English Study in Japan

—The Opening of Japan and the American Whale Fishery—

Yoshihiro Niwano

I. 序 説

——“遅れてきた青年” アメリカ——

日本の近代史を語る場合、あるいは日米交渉史をひもとく場合、1853年（嘉永6年）という年が日本における歴史の流れを大きく変えた、いわば歴史転換の契機とも言える重要な年であることは今さら強調するまでもない。この年、アメリカ東インド艦隊の司令長官ペリー（Matthew Calbraith Perry）が四隻の黒船を率いて、当時江戸の表玄関とされていた浦賀に忽然と姿を現わしたのである。この時の状況は『日本遠征記』（ペルリ提督、岩波文庫）によって知ることができるが、ここでは詳述する余裕はない。だがこの黒船の出現の演出ぶりは、まさにペリーのなみなみならぬ目的意識を十分垣間見せてくれるものであったし、力を背景にして日本の門戸開放を現実のものにするためのアメリカ側の大いなる野望でもあった。

ところでこの日本の門戸開放は、唯一アメリカだけが要求していたわけではなく、早くに東方進出を果たしていた英仏など西欧列強も「黄金の国、ジパング」を視野にとらえていたのである。それは、ある程度の文化の高さを維持し、商品経済もそれなりに発展していた“鎖された日本”を、その市場性の見込みという観点から注目していたことにほかならなかった。言い換えるなら、既に確立していた西欧の近代的資本主義の経済体制の枠内に“豊かな国”日本を組み入れようとする経済戦略のひとつの現われであった。こうした状況下にあって“遅れてきた青年”アメリカが、ペリーと

いう老獪な人物を送り込んできたのである。ペリーはまさしく選ばれた“駒”であった。自らの能力を信じ、背景の力を効率よく利用し、多くの情報を備えながら、自在に動ける最適の“駒”であった。

1846年のアメリカ政府によるビッドル (James Biddle) 派遣以来、対日交渉は思うように事が運んでいなかった。接近策を遂行すればするほど日本側のかたくなさや交渉回避策に翻弄されるばかりであった。したがって、英仏露の対日接近といういわゆる世界経済競争、植民地政策の状況下にあって、しんがりから登場したアメリカは、今度こそ慎重な人選と周到な計画のもとに日本の門戸開放策を企図しなければならなかった。ここにペリーの登場する機縁がめぐってきたわけである。ペリーは海軍将校として豊かな経験があるばかりでなく、外交交渉でも数多くの実践の場を踏んでいた。歴史家モリソン (Samuel E. Morrison) はその著書の中でこう述べている。

“If a computer system had been invented by 1851, and officers' records kept on I. B. M. cards, a query as to what naval officer was best qualified to negotiate with Japan, would have elicited a punched pattern spelling out 'Matthew Calbraith Perry.'” (S. E. Morrison: *“Old Bruin” Commodore Matthew C. Perry*, p. 270.)

つまり、コンピューターが発明されていたら当然のごとくペリーが最適人物としてパンチアウトされていただろうと指適しているわけだが、まさにペリーは今次日本遠征隊の責任者になるべくしてなったと言えよう。そしてペリーはその期待に応えるべくあらゆる努力を試みたのである。

ペリーは任務の重要性をよく認識していたし、日本を取り巻く世界状況を確実に把握していたし、なによりも交渉相手国日本が相当に手ごわい相手であることをよく心得ていた。したがってペリーはまず日本の研究に取りかかった。相手を熟知すること、これは外交交渉のイロハであり常道である。彼は入手できる限りの日本関係書を来日以前に読了していた。それらの中には、シーボルト (Philipp Franz von Siebold) の『日本人の風俗習慣』(これは大著『日本』の要約本)、ケンペル (Engelbert Kämpfer) の『日本物語』(『日本史』の要約本)、ゴローヴニン (Wasilij Mikhajlovich Golovnin) の『日本幽囚記』、マクファーレン (Charles MacFarlane) の『日本——その地理と歴史』などがある。さらには、通訳官として艦船に乗り組んでいたウィリアムズ (Samuel W. Williams) にも、日本に関する書物があれば貸すように頼み込んでいる。こうしたことは、自ら引き受けたその大任の重責さをよく認識していたペリーならではの周到さの表われであろう。

さて、幕末の日本をめぐる列強のバランス・オブ・パワーは複雑微妙に揺れていた。北からは早くからロシアが北辺をうかがい、南からはアヘン戦争で勝利をおさめ勢い上がるイギリス、フランスが、そして東からは太平洋の大海を越えて対中国貿易、対日接近を果たそうとしていた（実際のところ、ペリー自身はアフリカ希望峰やインド洋を経由してやってきたのだが）アメリカが迫っていた。こうしたなかで、最も尖鋭的で強力な存在だったのが言うまでもなくイギリスであった。産業革命を早くに達成し、「世界の工場」と謳われていたこの栄光の国イギリスは、19世紀半ばの世界経済（今日ほどグローバルな意味ではないが）を衝き動かしていく牽引車の役割を果たしていた。特に東洋進出にかけては、その徹底した砲艦外交によって他の追随を許さぬものがあった。ペリーがその対日接近という行動に際し、常にイギリスをその視野に入れていたことは故なしと言えよう。いや、むしろ、ペリーはその大英帝国に対し、アメリカの威信を担いつつ、明らかな対抗意識を育んでいたと言えなくもない。「世界の工場」たる大英帝国の影は、当時“遅れてきた青年”アメリカをいやおうなく覆っていたはずである。そして、その若きアメリカの大いなる野望が、ペリーの野心と巧く重なったのである。ここに一通の手紙がある。

「海上権に関して、我が大敵である英国の、東方に於て有する占有地と、その防備ある港湾の、著^{ちやくちやく}々として増加しつつあるを見る時は、我が合衆国もまた快捷^{かいしやう}の運動を為す必要を思う。

世界の地図を見るに、東インド及びシナ海、而してシナ海に於ける重要な地点は、既に英国の占むる所となった。頼^{さいは}いに日本及び太平洋上の諸島嶼は、未だ英国の手が触れていない。のみならず、その中の或るものは、通商の要路に当たり、我が合衆国にとりて、重要な地点だ。されば今日我が合衆国たるもの、自ら進んで多くの避難港を得るに、寸時も遅疑すべきではない。」（徳富蘇峰『近世日本国民史——開国日本(二)』、p. 39～40、講談社文庫版より）

これは、日本への途上、アフリカ北西部にあるポルトガル領マデイラ島から本国のケネディ海軍長官に宛てたペリーの書簡の一部であるが、そこに見て取れるものは、対イギリスに対する競争意識、およびある種の焦燥感である。それは、イギリスから独立を勝ち取った若きアメリカの自らの力に対する矜持が、ペリーという野心ある人物を媒介にして表に現われてきたのだ、とも解釈できよう。

海上権は、19世紀においては貿易・通商の発展を左右するキー・ファクターそのものであった。それに、当時のアメリカ商業資本は対極東貿易において更に大きく飛躍しようとしていた時期でもあり、そのための中継地としての日本の確保は、国内経済

の発展を含むアメリカ商業資本の拡大・膨張の一里塚になるものであった。

ところが、日本確保——日本の開国——ということに関しては、ここにもうひとつ別の側面があったことも忘れてはならないだろう。いわゆる人道主義である。当時、日本の近海で捕鯨を行っていたアメリカ捕鯨船の乗組員たちの人命保護、捕鯨活動の安全性確保、食料・水・石炭の供給——こういったことはアメリカ国内の世論を踏まえた緊急対処事項であり、政府自らが負うべき重要な課題でもあった。ペリーが携えてきたフィルモア合衆国大統領の書簡がその辺の事情をよく物語っている。

「……合衆国の船、毎歳角里伏爾尼亞より支那に航するもの甚だ多し。又鯨鯨の爲め、合衆国人、日本海岸に近づくもの少なからず。而してもし颶風あるときは、貴国の近海にて、往々破船に逢ふことあり。もし是等の難に遇ふに^{あた}方りては、貴国に於て、其の難民を撫卹^{ぶじゆつ}し、其の財物を保護し、以て本国より一舶を送り、難民を救ひ取るを待たんこと、是れ予が切に請ふ所なり。」(『幕末外国関係文書』1、大久保利謙編『近代史史料』、p. 7、による)

確かに、経済史的に見れば、日本の開国は欧米の近代資本主義による日本市場開放、世界的市場の拡大のひとつのステップと考えられるが、日米関係史に少しく限定して考えてみると、アメリカ捕鯨業が日本開国に際し先駆的なファクターとして重要な意味を持ってくることは否定できない。ではそのアメリカ捕鯨業の発展はいかなるものであったのか。以下の論攷で、揺籃期の日米関係史の側面としてこのアメリカ捕鯨業を捉え、且つ当時の対日政策の意図と展開を素描し、更に英米からの外交文化衝撃から生じた英学の起こりまで記述することにする。

Ⅱ. アメリカ捕鯨業の盛運

19世紀のアメリカ捕鯨業の数字的な資料はいくつかの文献によって明らかにすることができ、実際の捕鯨の姿、そこに働く人間の行動、思惟、さらには鯨との壮絶な闘いなどを知るには、メルヴィル (Herman Melville) の『白鯨』が大いに参考になる。この作品の中に、日本の開国とアメリカ捕鯨との関連性を予言的に記述した箇所がある。この作品の出版が1851年であり、ペリー来航 (1853年) の2年前であることから考えても、作家メルヴィルの歴史に対する感覚、歴史を見る眼の確かさがうかがわれる。メルヴィルは「もしあの幾重にも閉された国の日本が外人をむかえることがあり得るとすれば、その功名を負うべきものは捕鯨船のほかにはない。いや、もはやその扉口に迫ってすらいるのである」(阿部知二訳、『白鯨』(上)、p. 181、岩波文庫)と記述して、日本開国における捕鯨船の将来的功名を評価しているのである。メ

ルヴィル自身、実際に捕鯨船に乗り組み、太平洋を航海しており、日本近海までやってきていることから、先の日本開国の予言的記述は確かに彼自身の経験に裏打ちされているわけである。さて『白鯨』についてはこれくらいにして、以下19世紀の捕鯨業の発展を眺めることにする。

19世紀の40年代は、アメリカが対極東（中国）貿易を著しく発展させた時期であったが、その実体は、中国からの茶の輸入が主であり、アメリカからの白綿布の輸出は従であった。しかも前半はアメリカ側の輸入超過である。だが1849年の“ゴールド・ラッシュ”を契機として始まったカリフォルニアの海運通商活動は、対中国の茶通商活動を大いに促進させることになる。要するに、40年代の中国はアメリカの産物の輸入市場としてようやく認知され始めたというわけである。これは、インドのアヘンを中国に持ち込み、中国の茶を輸入するという、いわゆるアジア三角貿易を行っていたイギリスにとっての中国市場の地位の占め方とはだいぶ異なっている¹⁹。

ところで捕鯨業に限って言えば、この40年代はアメリカ捕鯨が他国の追従を許さぬほど大きく発展した重要な時期であった。アメリカ捕鯨船は文字通り鯨を追い求めて世界の海を駆け巡っていたのである。南は遠くインド洋、紅海付近、北は日本近海、オホーツク海、そして北氷洋まで遠征していた。船舶数の増加ぶりを見ても、この時期の発展ぶりが容易に分かる。

1829年、アメリカの捕鯨船の出漁総数（ship 三桅船, brig 両桅船, schooner スクナー船を含め）は203隻であったが、5年後の年1834年には、その数は実に2倍以上の421隻を数えている²⁰。これには、捕鯨業をなりわいとする港の増加とも大いに関係がある。タワー（T. S. Tower）によると、“The year 1835 marks the beginning of a period of almost phenomenal growth and prosperity in the whale fishery, the effects of which lasted for two decades—the culmination of the Golden Age of whaling.”²¹”ということで、およそペリー来航時までの1835年以降の20年間は、まさにアメリカ捕鯨業の黄金時代であったわけだ。

船舶数も引き続き増加の一途をたどっており、1840年には552隻、42年には652隻を数えている。この後者の船舶数はその年の世界の捕鯨総数の実に8割近くを占めていたことになる。いかにアメリカ捕鯨業が急速に成長したかが分かる。そして最盛期の1846年には736隻までその数ははね上がっている。タワーの前著によってその船舶数の内訳を見てみると、シップ型及びバーク型帆船が660隻、ブリッグ船が34隻、スクナー船が22隻となっており、総トン数に換算すると233,262トンになる。日本近海の好漁場を発見した1820年の捕鯨船の総トン数が36,445トンであったことを考え合わ

せると、4半世紀の間で実に7倍近くの伸びを示したことになる。急成長ぶりは一目瞭然である。

また、シップ型、つまり三本以上のマストを持つ横帆船の数が他に比べて圧倒的に多いのは、それだけ遠洋航海へと出漁する船が多いということを示唆している。そして、その殆んどが日本近海を含む太平洋をその仕事場にしていたのである。特に好漁場として知られていたオホーツク海、カムチャッカ近海などは数多くの捕鯨船の目ざすところになった。このため、北太平洋はまさにアメリカ捕鯨船のラッシュ・エリアと化したわけである。中浜万次郎や音吉をはじめとして多くの日本人漂流民がアメリカ捕鯨船に救助されたことも肯首できよう。太平洋は、文字通り捕鯨に挑む男たちの闘争心と冒険心を駆り立てるいわば戦場にほかならなかった。それはメルヴィル描くところの『白鯨』の世界そのものであった。

それでは、黄金時代を迎える以前のアメリカ捕鯨業およびその発展の端緒ともなったヨーロッパ捕鯨業はどのような経緯をたどったものなのだろうか。

アメリカ捕鯨業は、17世紀に入ってヨーロッパから移住してきた植民者たちによって始められた、と言ってもいいだろう。それはまさしくヨーロッパ捕鯨業の延長・継承でもあった。しかし、それ以前にも捕鯨はアメリカ・インディアンたちによって行なわれていたことは確かである。彼らは沿岸近くに遊泳してきた鯨を軽船と銛で捕獲したり、死鯨を岸まで引いてきて処理したりしていた⁴⁾。ただ、アメリカ捕鯨業の発展ということを跡づける場合には、ヨーロッパからの植民者の存在を抜きにしては考えられない。

そもそも新大陸アメリカに入植者たちがやって来たのはいかなる理由によるものなのだろうか。これにはこれまでもさまざまな理由が考えられている。自国の圧政からの逃避、信仰の自由への希求、新しい生活圏の開拓——これらは通常アメリカ史家たちの説くところであり、われわれにとってもとりたてて耳新しいことではない。しかし、ここにもうひとつ付け加えておかねばならぬ事象があった。それは、捕鯨業に携わっていた人たち、あるいは捕鯨業に新たな期待をかけようとした人たちが、植民地漁港を求めて新天地にやって来たということである。こういった事象はアメリカ植民地史の中でも比較的過小評価されてきたきらいがあるようだが、アメリカ捕鯨業が日本の開国に少なからぬ影響を及ぼした以上、ここでは当然押さえておかねばならぬ歴史事象である。

17世紀初頭は、グリーンランドに近い北極海のスピッツベルゲン諸島を基地とし

て、イギリス、オランダ、フランス、デンマークなどのヨーロッパ各国が、競って北洋捕鯨を展開していた時期である。この北洋捕鯨が開始されたそもそもの契機、その発端にもそれ相応の理由があったのである。イギリスは1600年、東インド会社を設立させ、東方貿易に乗り出したが、この時期の貿易航路は相変わらず南回り、つまり15世紀末にヴァスコ・ダ・ガマによって開かれたアフリカの南端希望峰経由の航路であった。しかし、このアフリカ回りはあまりに日数がかかりすぎていた。そこでイギリスは東方に至る別航路の開拓に乗り出したわけである。ここに北極海を貫く北方航路の開拓が開始された。北方航路を経由してまず支那に辿り着く、そこから南下し、西回りでインドに達するという構想である。だが、この企図は結果的には失敗に終わった。北氷の海の自然は予想をはるかにこえて厳しいものであった。

ところがここにひとつの副産物があったのである。彼らが通過しようとした北の海は、鯨、海象、海豹などの棲息海域であった⁹⁾。この北海の鯨の豊庫の発見がヨーロッパの捕鯨業に火をつけたことは当然のなりゆきである。北極海は、にわかに鯨の好漁場として脚光を浴び、捕鯨船は各国から競い合うようにこの海域に送り込まれた。捕鯨業は17世紀初頭における新しい産業として認知されるようになった。

だが問題もなくはなかった。当時北極海に臨む白海 (White Sea) やロシア北西部にあるドビナ湾 (Dvina) のアルハンゲリスク港 (Archangel) を基地としてモスクワなどと交易を始めていたイギリス人経営になる「露西亜商会」が、この海域の捕鯨業に一枚加わってきたのである。1612年、露西亜商会の貿易船がスピッツベルゲン沖でオランダの捕鯨船に遭遇した。オランダ船は即刻露西亜商会の貿易船に追い払われてしまったのである。商魂たくましい露西亜商会は翌年1613年にはスピッツベルゲン諸島の海域での漁業独占権を主張した。そして、イギリス政府はこの年、露西亜商会に対し、捕鯨に関する国王の勅許を与えている。これによって、オランダだけでなく、イギリス、スペイン、フランスなどの捕鯨業者たちが大きな打撃を受けることになった。露西亜商会は海域に入ってきた各国の捕鯨船を攻撃したり、その捕獲物を奪ったりする蛮行さえ働いたのである。さらに捕鯨船に対し強制的に徴税を賦課するほどであった。

こうした露西亜商会の行動に対して各国も静観していることはできなかった。自衛手段として、各国が自国の捕鯨船保護という名目で、軍艦をこの海域に派遣し、その結果各国船団と露西亜商会との紛争は絶え間なく生ずることになり、またイギリス、オランダ船間でも派生的に争いが生じることになった。このような事態では捕鯨業の発展どころではなく、お互いの損失が余りにも大きすぎた。露西亜商会も徴税金を賦

課する割には紛争による損失が余りにも大きいことを認識し、次第にこの海域での漁業権主張から一步手を引くことになった。

かくて1619年、スピッツベルゲン諸島海域での漁業権に関し、各国の間でひとつの調停会議が持たれることになった。はじめ、イギリスとオランダがスピッツベルゲン諸島の発見を根拠に、またデンマークが諸島は自国グリーンランドの一部であるということを理由に、それぞれ独占漁業権を主張したが、最終的には諸島の幾多の港湾、漁場は各国間で分割されることになった。ヨーロッパにおける捕鯨業はこうして新しいしかも冒険的な事業として発展への道をたどることになる。

一方で、17世紀初頭は、新大陸アメリカへの植民地開拓が活発になる時期でもあった。捕鯨業に携わる人たちがこうした動きに無関心であるはずがなかった。ましてこの新大陸の北東部沿岸が、はからずも鯨（抹香鯨）の群れなす海域となればなおさらのことである。しかも、ヨーロッパ各国の捕鯨船団がこの17世紀から18世紀に行なった北氷洋での捕鯨濫獲（主としてグリーンランド鯨や背美鯨）によって、鯨の数が減少していたとなれば、捕鯨者たちの視線がさらなる新天地へと向けられたことは至極当然のことである。また抹香鯨が一般的に背美鯨などに比べ多量でしかも良質の鯨油が採取でき、価格も2～3倍であることから、ヨーロッパ捕鯨の衰退にともなってアメリカ捕鯨が次第に台頭してきたことは理由がなくはなかった。

Ⅲ. アメリカ捕鯨業と日本近海への道

さて、これまでアメリカ捕鯨業の盛運とその前史のヨーロッパ捕鯨をスケッチしてきたが、幕末日本の開国という視点に立ちかえってアメリカ捕鯨業を眺める場合、彼ら捕鯨船団がどのようにして、またいかなる理由で太平洋進出を試み、日本近海まで航海するに至ったかをあとづける必要がある。この活動の広がりこそ、日本の開国を促す大きなファクターになっているからである。

アメリカ捕鯨は先にも述べた通り、植民地漁港を中心にして発展してきたが、中でもきわだって発展した捕鯨港に、マサチューセッツ州の一島でもあるナンタケット港がある。特に18世紀に入るとこの捕鯨港は急速な発展を見せ始めた。理由のひとつに、そもそもナンタケット島の土地自体が不毛であり、必然的に海へ生活の資を求めざるを得なかった事情があり、また幸いに島の沖合が鯨の棲息海域にもなっていたからである。このナンタケット島に次のような言い伝えがあるというのも面白い。

“...in 1690 several persons were standing on a hill watching the whalers off shore: one of the islanders, of prophetic soul, pointed to the sea, saying

“There is a green pasture, where our children’s grand-children will go for bread.”⁶⁾

つまり、「あの緑の海原こそ、われわれの曾孫たちがパンを得るために向かうところである」と予言していたわけである。

1712年、ナンタケット島の島民の一人クリストファー・ハッセイが短艇で沿岸を航行中に強い北風にあおられ、はるか沖合に流されるという事件があった。この折にハッセイは抹香鯨の大群に遭遇し、そのうちの一頭を仕留めて港へ持ち帰ったのであった。これがアメリカ人による初めての抹香鯨の捕獲であり、アメリカ捕鯨史に一転換を画す大きな事件であった。この後、ナンタケット島民は捕鯨船の型を変え、徐々にではあるが船の大型化とともに長期間捕鯨の航海に乗り出すための準備を整えていくことになる。3年後の1715年には6隻の捕鯨船が新手の遠洋捕鯨航海に乗り出しており、さらに15年後の1730年にはその数は25隻にまで増えている。1732年にはグリーンランド近くのデビス海峡 (Davis Strait) にまで達し、その後の1751年には更に北のバフィン湾 (Baffin Bay)、1761年には現在のカナダの北東の内陸へと入り込んでいくハドソン湾 (Hudson Bay) まで達している。しかし、北の海域での鯨の減少とともに、自ずと南下への道も余儀なくされ、1765年前後には西印度諸島からカリブ海、更に1774年には遂に赤道を越えるに至った。南アメリカ大陸の最南端であるホーン岬を回って太平洋に出航するのは時間の問題であった。

遂に1791年、ナンタケットから6隻、ニューベッドフォードから1隻の捕鯨船がホーン岬を回って太平洋に進出した⁷⁾。スターバック (Alexander Starbuck) によれば、“The first Nantucket whaleship to round Cape Horn and bring a cargo of oil was the Beaver, Capt. Paul Worth.”⁸⁾ ということ、ビーバー号は上記6隻のうちの1隻と考えられよう。かくて日本への道がまた一步前進したわけだが、この後ヨーロッパにおける政状の不安、そのことによる鯨油市場の変動、そして戦争 (1812～1815の英米戦争) といったように全般的に動揺の時代へ入っていったため、この18世紀後半から19世紀前半にかけてのアメリカ捕鯨は一進一退の低迷状況もしくは下降状況と言ってもよかった。1812年には、116隻の捕鯨船がナンタケットにはあったが、戦争後の1815年にはわずか23隻にまで減少しており、しかもその殆んどが破損していたという事実⁹⁾ がその経緯をよく物語っていよう。

アメリカ捕鯨業が活況を呈し始めたのは1818年、抹香鯨の大群がいわゆる deep-sea (大洋上) に棲息しているという事実が発見されてからである。これが“洋上捕鯨”の始まりである。これは従来のように鯨を捕獲しては沿岸まで引いてきて、そこで解体

して脂肪を煮沸して鯨油を採るのとは異なり、海上で鯨を解体し（脂肪分の多い抹香鯨は死んでも沈むことがなく、この方法によく適していた）、甲板上の脂肪煮沸罐（煉瓦壁で囲まれている）で脂肪を煮沸して鯨油を採取するというものである。これまで遠洋航海で母港から遠く離れていても比較的沿岸が望める沖合で仕事をしていたが、この方法によって、一気に真の意味で大洋へと進出が可能になったわけである。

アメリカ捕鯨船はホーン岬を回って太平洋へ進出し、更にチリ沖を北上していったが、遂に南アメリカ大陸から離れる契機が到来した。1820年、マサチューセッツ州の支那貿易船の船長ウインシップ（Captain Winship）が、支那からハワイへ向けて航海している途中、日本近海で抹香鯨の大群が遊泳しているのを発見し、これを帰国後に報告した。この報を聞いて、いち早く彼の地へと捕鯨に乗り出したのは既に出漁中であった同州ナンタケットの捕鯨船マルサス号であった¹⁰⁹。この時代には、先にも述べたように捕鯨船の型も大型化しつつあり、三桅船や四桅船になっており、遠洋航海も可能になっていた。しかし、極東はまだまだ遠隔の地である。それでもなお抹香鯨の大群はナンタケットの捕鯨者たちにとって看過できるものではなかったのである。

かくて、北太平洋、日本近海は抹香鯨の好漁場として喧伝され、以後は漸次この海域で操業する捕鯨船が増加していくことになった。2年後の1822年には、既に30隻を超える捕鯨船が日本近海に出没していたといわれている¹¹⁰。しかし、捕鯨船はアメリカ船だけとは限らなかった。イギリスおよびその植民地を根拠地とする捕鯨船もやってきていた。この同じ1822年（文政5年4月29日）には、1隻の英国捕鯨船が江戸湾口に出現するという事件が生じている。ところが浦賀奉行小笠原弾正の命令に従い、浦賀湾外に停泊を余儀なくされた。この英国捕鯨船はサラセン号と称し、1820年に英国を出発しており、航海中に薪水や食料に欠乏をきたし、加えて乗組員の中に壊血病患者が出たため、その休養と欠乏品の補給を求めて日本の沿岸に接近したものであった。英国の捕鯨船が日本に接近したのはこのサラセン号が最初とされている。『通航一覧』第六、卷之二五五にこの来航時のことが記録されている。

「文政五年壬午年四月二九日、浦賀湊著イギリス船、長さ十八、九間なり。巾六間程、凡二千石積餘にて、水主三十三人、乗船之底は至而深し、凡三丈程。中段、部屋部屋澤山あり、嚴重に一間一間、鎖を卸有^は之、食物は米・牛・豕・羊・野牛・鶏の類なり。砂糖竝何やら油を用ひ、鹽は更になし。食物にも油を入、諸道具調度之類、皆油にて塗り堅めたれば、船中至而悪る臭し……〈略〉……人物は髪二寸のざんぎりにて、皆悉く、ちぢれ毛にて、茶色なり。髭は作りたるも有。亦剃りたるも有。船頭の髭は朝比奈¹²¹の如く、もみあげより鼻の脇へとつゞき、面白く作りた

り。眼は犬の如く、誠に赤し。丈は何れも高し。」

捕鯨船の臨検に当たった役人たちの異国風俗のバタ臭さに閉口しながらも、微細に注意深く観察していることが分かる。異国の文物、異国人の姿形などが長崎の出島を通してでなく、こういった突発事件を契機にして日本に紹介されるようになってくるのである。

さて、このサラセン号の日本接近でも分かるように、捕鯨船の日本近海出没がひんぱんになればなるほど、海難事故の発生も多くなり、薪水・食料の補給のために日本に援助を求める機会も多くなることは必至であった。まして、日本近海はモンスーン地域特有の大シケが発生するところであり、高波にもまれ難破する捕鯨船は非常に多かった。日本近海に出没したアメリカ捕鯨船の数も1843年には108隻を数え、3年後の1846年（この年、アメリカ捕鯨船ローレンス号が北太平洋上で遭難し、乗組員7人が千島列島の択捉島に漂着している）には292隻と倍にふくれ上がっている。こういった形勢によって、海難事故も多発するようになり、ひいては、この難破・漂着という形をとりながらも日本とアメリカとの接触が生まれることになるのである。

しかるに、ここに人道主義的な立場から、自国の捕鯨船員の生命・財産を保護するという使命が、アメリカ政府に負わされ、対日政策の面から日本の開国を迫る必要性が生じてきたわけである。

IV. アメリカの対日政策

——ペリー来航以前——

アメリカ捕鯨船が南米ケープ・ホーンを回って、太平洋に進出し始めた時期、早くも日本の開国を訴える人物がいた。アメリカ海軍の提督ディビッド・ポーター (David Porter) である。彼の開国論には多分に日本との貿易通商に力点が置かれていたが、捕鯨船員の保護という使命も考慮されていた。というのもポーターは米英戦争 (1812～1814) 中に太平洋上で艦隊を指揮し、英国捕鯨船を10隻以上拿捕しており、太平洋上における捕鯨の重要性も認識していたからである。このポーターが1815年10月31日付のマジソン大統領宛てに送った書簡の中で、日本の開国を促している。

“The important trade off Japan has been shut to every nation except the Dutch, who by the most abject and servile means secured a monopoly. Other nations have made repeated attempts at an intercourse with that country, but from a jealousy in the government and from other causes, they all failed.....The time may be favourable, and it would be a glory beyond

that acquired by any other nation for us, a nation of only forty years standing, to beat down their rooted prejudices, secure to ourselves a valuable trade, and make that people known to the world.”¹³⁾

独立後は40年経った若きアメリカが、他国に先がけて日本を開国することの意義が、かなり積極的に訴えられている文面である。このポーターの建議によって、早速軍艦3隻をポーターに授けて、日本に派遣する計画まで立てられたが、結果的には実現しなかった。

この他当時としては、ジョン・クインシー・アダムズ (John Quincy Adams, 後年1825～1829の間、第6代米国大統領となる) も熱烈な日本開国論者であった。彼はマサチューセッツ州出身で、当然東部アメリカ商人たちの極東貿易に関心はあったが、そもそもの彼の開国論はもっと人道的なものだった。つまり、キリスト教の倫理にもとづき、日本を国際社会の一員に引き出さねばならないという発想であった。いかなる国も全体の福祉に寄与すべきであり、日本の孤立主義は取り去るべきだ、という主張である。

このように捕鯨船員の保護、極東貿易、キリスト教的人道主義など、もろもろの条件が日本の開国に向けて働きかけてゆくことになるのである。

1832年には、合衆国政府はニューハンプシャー州ポーツマスの大船主エドモンド・ロバーツ (Edmund Roberts) を特使として東洋に派遣し、シャムおよびムスカット政府と通商条約を締結するよう画策した。この時、ロバーツは、もし機会があれば、日本と修好通商条約を締結すべく訓令を受けていたのであった。しかし、シャム、ムスカットとの通商条約の締結は成功したものの、日本国訪問は実現できなかった。この後、1835年に合衆国上院はこの通商条約を批准したので、この批准書を再度ロバーツに託し、東洋へ派遣したが、この際にも先に実現できなかった日本訪問を実行に移すべく訓令を授けていたのである。しかし、1836年6月12日、ロバーツは不幸にもマカオで客死してしまい、この任務もまた自然消滅の形をとった。

この翌年1837年にはモリソン号事件が起きている。これは日本漂流民の返還に乗じて、日本と通商を開こうとする民間レベルの対日接近であった。しかし、これも不成功に終わっている¹⁴⁾。

かくて、このような経緯を経て、アメリカ政府の対日政策が本格化したのは、その対中国貿易が著しく伸びた1840年代半ば以降のことである。

アヘン戦争により、1842年イギリスが中国と南京条約を結び、資本主義的市場とし

での中国マーケットを確実に手中に収めると、それに便乗する形で、2年後の1844年、アメリカも南京条約とほぼ同様な植民地主義的色彩の濃い通商条約を中国と締結した。この事実によって、アメリカにとって次期市場としての日本が視野に入ってきたことは自然のなりゆきである。特に、1849年のいわゆる“ゴールド・ラッシュ”はアメリカ国内における消費財の新市場誕生を誘引させるとともに、対極東貿易の中継地としてのカリフォルニア（メキシコ戦争によって1848年にアメリカ領土となっている）の持つ意義をアメリカ東北部沿岸商人たちにはっきりと認識させ、更にアジアへの眼を大きく開かせる契機にもなった。合衆国長官ウォーカー（Robert J. Walker）は、1848年の年次報告の中で次のように述べている。

「最近の太平洋沿岸における領土の獲得によって、アジアは、穏やかな大洋をはさんで、突如われわれの隣人となった。そしてこの隣人は、ヨーロッパ貿易のすべてを合わせたよりもいっそう大きな貿易を持つ航路の上に、われわれの汽船をさしまねいている。」¹⁵⁾

アメリカにとって、対中国貿易が拡大されようとしていた矢先に、こうした中継地点を確保できたことは、アメリカの経済政策の夢を実現させるのに十分な保証となったわけである。多くの人口を有するアジアは、アメリカにとっての将来の顧客として申し分ない条件を備えていた。特に日本は極東地域における新しい市場として強く意識され始めていたし、経済的にイギリスに対し競争意識が芽生えていたこの時期のアメリカにとって、日本を市場として、また太平洋西端の中継地点として獲得するか否かは、「世界のアメリカ」へ飛躍するためのひとつのステッピング・ストーンであった。アメリカにとって日本はこれまで以上に近き存在になってくるのである。

ところでこうした欧米列強の対極東政策が進行するなかにあって、日本もそうした世界の動きに対し無知であったわけではなかった。オランダ（ネーデルランド王国）国王ウィレム二世が、日本に対しその第1回目の開国勧告を行なったのは、アメリカが中国と修好条約（望厦条約）を締結した同年の1844年のことである。15世紀にヨーロッパに始まった大航海時代という世界政策——航海・貿易・植民・産業の基盤をその世界的海運に置く政策——以来、スペイン、ポルトガル、イギリス、フランスといった西欧列強との相克の中でその歴史を展開させてきたオランダは、当然のことながら世界の動向に対し、特にアジアにおける列強の動向に対し常に敏感であったし、アヘン戦争後の極東の緊迫した状況を早くからキャッチしていた。そして、オランダ国王はこうした世界情勢や極東の危機を古き良き友人である日本に、親書の形で知らせてきたのである。ただ、このオランダの動きの背景には、当時のオランダの置かれてい

た経済的な劣勢な立場があったということも押さえておかねばならないことだろう。日本の鎖国政策以来、対日貿易の独占を享受してきたオランダは、他の列強によって日本が開国され、その独占貿易が突き崩されることを恐れ、自ら事前に開国勧告を行なうことで、他の列強とともに新しい通商関係を樹立し、確実な利益の恩恵にあずかることがより得策であると考えたのである。

ウィレム二世の親書は日蘭交渉の発端より説き起こし、対中国に対するイギリスの開戦とその結果による海港五か所の開港の顛末を語り、砲艦外交的なイギリスの姿勢を強調する。そして「……独り国を鎖して万国と相親まざるは、人の好する所に非ず。貴国歴代の法に、夷国人と交を結ぶことを嚴禁し給ひしは、欧羅巴州に遍く知る所也。老子曰、賢者位に在れば、能く治平を保護す。故に古法を堅く遵守して、反て乱を醸さんとせば、其禁を弛むるは、賢者の常經のみ。是殿下に丁寧に忠告する所也。今貴国の幸福なる地をして、兵乱の荒廃せざらしめんと欲せば、夷国人を嚴禁するの法をゆるめ給ふべし。是素より誠意に出る所にして、我国の利を護るにはあらず。」¹⁶⁾と述べ、鎖国の祖法を廃止することを勧めている。しかし、この親書に対し日本が採った態度は、相変わらずの鎖国主義一点ばりで、結局具体的対外政策は何ら変わるところがなかった。

一方、アメリカは、着実に対日政策を推し進めていた。1845年、ニューヨーク選出の国会議員プラット (Zadoc Pratt) による対日・朝鮮通商協定締結を促す議案の決議、1846年、東インド艦隊司令長官ビッドル (James Biddle) の日本派遣、1848年、海軍委員キング (Thomas B. King) による太平洋横断汽船路開設の建議、1851年、カリフォルニア・中国間の定期船航路設置の中継地としての日本の確保とそのための日米通商条約の締結を訴える海軍中佐グリッ (James Glynn) の大統領宛意見書、などなどいくつかの具体的政策が展開されていた。この1851年には、もう一人、別の方面から対日通商を推し進めようとする人物がいた。東インド艦隊司令長官オーリック (John H. Aulick) である。彼はサンフランシスコに滞在していた日本人漂流民の返還を利用し、日本と新たな通商関係を樹立しようと画策した。この計画は国務長官ウェブスター (Daniel Webster) などのほからいれすみやかに事が運んだ。オーリックは遣日特派使節としての信任状を1851年5月29日付で受けとっている。しかし、結果的にはオーリックの日本派遣は実現しなかった。その原因は彼の癡癡性の性格にあり、重要な任務に堪えられないと判断されたためである。かくて、この遣日特派使節の任務は、東インド艦隊新司令長官ペリー提督に引き継がれることになったのである。開国という日本近代史の第一ページがようやく繰られようとするに至ったわけで

ある。

さて、こうしたアメリカ側からの対日接近や、日本人漂流民のアメリカ経験、極東をめぐる列強のバランス・オブ・パワーなどを反映して、日本国内でも対米認識が少しずつ変化し、異国との交渉に不可欠の外国語学習にも変化が生じてくる。いわゆる蘭学から英学への移行である。

V. 英学のあけぼの

ペリー提督が1853年に日本に来航し、江戸湾に入った時のことである。この時、幕末期における外国語学習状況を見る上で面白いエピソードが残っている。その時の状況を『日本遠征記』によって見てみよう。

「やがて一隻の防備船が旗艦の舷側に横付けとなった。船中の一人が紙の巻物を手にしているのを認めたが、サスクエハンナ号の士官はそれを受取るのを拒絶した。然し彼等はミシシッピ号の舷側でその巻物を開いて高く捧げて読めるようにしてくれた。それはフランス語で書かれた文書で、貴船は退去すべし、危険を冒してここに碇泊すべからずという趣意の命令が書かれているのを発見した。」(傍点筆者)¹⁷⁾

まず、幕府役人側が最初にフランス語で書かれた退去命令書を掲げたことは興味深い事実である。フランス語が国際外交用語として幕府役人側にも認識されていたひとつの証左であろう。この認識はペリー来航以前50年も昔の1807年(文化4年)、ロシア船のフヴォストフ(Nikolai A. Khvostov)海軍大尉、ダヴィドフ(Gavril I. Davidov)海軍少尉等が択捉・樺太に上陸し、民家や番小屋を焼打ちするといった威嚇行為をはたらいた折に残っていたフランス語の文書に端を発している。これは日本に対し通商を求める文書であったが、当時のオランダ語通詞では全く解読できず、結局オランダ商館長ゾーフ(Hendrik Doeff)の手をわずらわせ、これがフランス語であることが分かったのである。この時の経験を踏まえ、幕府は翌年の1808年(文化5年)には長崎通詞6人(石橋助左衛門、中山作三郎、檜林彦四郎、本木庄左衛門、今村金兵衛、馬田源十郎)に対し、フランス語の学習を命じている¹⁸⁾。教師は当然のことこのゾーフに頼むことになった。

さて、仏学史はさて置くとして、サスクエハンナ号に横づけした防備船上のうちの一人が「余は和蘭語を話すことができる」(“I can speak Dutch.”)と言ったことに注目しよう。この人物はオランダ語通詞の堀達之助である。堀はオランダ語通詞西吉兵衛についてオランダ語を学習したが、英語に関しては独学で学んでいた。したがっ

て、この時点では未だオランダ語で話すことを得策と考えて、上記の発言に至ったのであろう。堀は幕末開国時に通詞として活躍したものの一人であり、後年（1862年、文久2年）日本で印刷本としては最初の英和辞書『英和对訳袖珍辞書』を編纂しており、英学史上重要な人物である。

ところで、このようにペリー来航時には既にある程度簡単な英語を理解できる蘭学者、英学者が育ちつつあったが、そもそも英学の発端を考察する場合、特記しなくてはならない事象として、フェートン号事件がある。

1808年10月14日（文化5年8月15日）、イギリス軍艦フェートン号が長崎の港外に姿を現わした。艦は日本人の目を欺くためにオランダ国旗を掲揚していた。長崎奉行所では、オランダ船入港ということで早速オランダ語大通詞中山作三郎を通じて、当時のオランダ商館長ゾーフに報を知らせた。ゾーフにとっても、もしこれが真にオランダ船であれば、文化2年以来3年ぶりのオランダ船入港であるので、大いに喜ばしいことである。しかし、当時のヨーロッパはフランスのナポレオン・ボナパルトの時代であり、オランダ（オランダ連邦共和国）もフランスに占領され、国王ウィレム五世も追放の身にあった時期である。またイギリス東インド艦隊もオランダ領東インドを侵略しようとしていた時でもあり、オランダにとってはいわば危機の時代でもあった。ゾーフはこういった状況がある程度知らされていた。しかし、幕府はその鎖国政策のため、外の世界の動きには暗かった。したがって、もし入港してきた船がオランダ以外の異国船で、こうした外の世界でのオランダの弱い立場を幕府側に知らせたら、これまで独占してきた日本との親密な関係も危ぶまれるだろうし、ゾーフ自身の身も出島から追放されかねないことになる。ゾーフの心境は複雑であったわけである。

さて、幕府はオランダ船に対する正規の手続きをすべく、長崎奉行手付菅谷保次郎と川上伝佐衛門を送り、オランダ商館側からは簿記役ホゼマン（Dirk Gozeman）と助役のスヒンメル（Gerrit Schimmel）が彼らに同行した。この時のオランダ語通詞は猪股繁次郎、植村作七郎の2人であった。ところが、夕刻になって2隻の小船が戻ってきた時は、2人のオランダ商館員の姿が見えなかった。結局2人は人質にとられたことが判明したのであった。まさにゾーフが恐れていたことが到来したのである。

長崎奉行松平図書頭は、異国船によってオランダ商館員2名が人質にとられたことは、自分にとっても、また日本国にとっても屈辱と考え、その2人の奪還を実力行使で図ろうとしたが、たまたま兵力の不十分なることを悟り、この計画をあきらめた。松平は、為すすべもなく帰ってきていた菅谷、川上両名を厳しく詰責し、方法はいかなるものでもよいから、とにかく2人を奪還するよう命令している。責任者松平のい

らだちが察せられる。

夜に入ってから、捕えられたスヒンメルからのゾーフ宛ての書簡が届けられた。これによって、異国船はイギリス船フェートン号であることが分かり、船長はペリュウ (Fleetwood B. R. Pellew) と称し、食料と飲水を要求していることが判明した。翌朝には異国船は堂々と白色軍艦旗（正規の英王国軍艦旗）を掲揚するに至った。更に夕刻になるとイギリス船から1隻の短艇が陸地に向かって進み来て、海に突き出た岩上に簿記役のホゼマンを残して立ち去った。ホゼマンはペリュウからの書簡を携えていた。この書簡はオランダ語で書かれており、これをオランダ語通詞中山作三郎によって日本語に訳された。

「……何卒早々本船之食物御差送可被下候、左候はゞ今一人残り居候シキンムルも、食物相届候上差返し、直に出帆可仕歟、若今日中食物類御差送於無之者、明朝に至り、日本船并唐船迄も焼拂可申候。」¹⁹⁾

食料が届き次第もう一人の人質を解放するが、届かない場合は明朝さっそく日本船と中国船を焼き払うという、かなりの強硬策を打って出てきたのであった。長崎奉行は致し方なく、この求めに応じ、牛4頭、山羊11頭、鶏10羽などを送ってやった。食用のために牛が異国船に供給されたのは、これが初めてのことであった。

長崎奉行松平図書頭は、このイギリス船の狼藉に対し、適切なる処置をとることができなかったと自責し、5か条から成る始末書を残して自刃してしまった。

この事件は幕府側にとっても大きなショックであった。異国に対する警戒の念を更に強めるとともに、海防をより一層固め、異国人との意志疎通をよりすみやかにはかるため、どうしても新たな言語、英語の研究の必要を痛感するに至るのであった。翌文化6年(1809年)2月、幕府はオランダ通詞6名に対し英語を修得するよう命じている²⁰⁾。これがわが国における組織的英語研究の始まりであり、まさしく英学の発端がここにある。

この時の6名とは本木庄左衛門、末永甚左衛門、馬場為八郎、西吉右衛門、吉雄忠次郎(後出の六次郎の従弟)、馬場左十郎(為八郎の子)であり、教師としてその任に当たったのは、オランダ商館長次席のブロムホフ (Jan Cock Blomhoff) であった。更に6月には、岩瀬彌十郎、吉雄六次郎(権之助)の2名を加え、8月には、中山得十郎、石橋助十郎、名村茂三郎、志筑龍助、茂土岐次郎、本木庄八郎の6名を加えた。そして10月には長崎のオランダ通詞全員にロシア語・英語を修得するよう命じている。この間、大通詞見習の本木庄左衛門は9月に「諸厄利亞語開業世話役」を仰せつかっている。いかに英語学習が重視され始めたかが、この経緯によっても分かるだろ

う。この英語研究の結果、2年後の文化8年(1811年)正月にはわが国最初の英学書『諳厄利亞興学小笈』が本木庄左衛門などによって訳述されるに至った。これはいわゆる単語単句の対訳集にすぎず、それ以前50年ほど昔に庄左衛門の父がオランダ人より借りて転与しておいた蘭英対訳書を参考にして編んだものである。またその後まもない9月には長崎奉行所から英語辞書編纂の命が下っており、これに従い本木庄左衛門を中心として、榎林栄左衛門、吉雄権之助、末永甚左衛門、馬場為八郎などが協力し、3年後の文化11年(1814年)に『諳厄利亞語林大成』が完成したのである。これはわが国最初の英和辞書と言えるもので、アルファベット順に見出し語5910語を収めており、また巻之一冒頭には8品詞を中心とした簡単な英文法解説も付されている。

このように少しずつではあるが英学書も誕生し、英語学習も始まったが、英学の本格的な研究は、1841年に江戸天文方見習渋川六蔵(訳述)と同天文方御用藤井三郎(訂補)による『英文鑑』(わが国最初の英文法書)の出版や、インディアン系アメリカ人で漂流民として蝦夷地の利尻島に上陸した(1848年)ラナルド・マクドナルド(Ranald Macdonald)による長崎での英語教授などを待たねばならなかった。1853年のペリー来航から遡ること5年前のことであった。

(注)

- 1) 豊原治郎『アメリカ海運通商史研究』第二章(p. 76-102), 未来社1967, 及び石井孝『日本開国史』序説(p. 1-20), 吉川弘文館, 1972, を参照。
- 2) W. S. Tower: *History of the American Whale Fishery*, p. 50, The John C. Winston Co., 1907.
- 3) Ibid., p. 50.
- 4) 桑田透一『開国とペリリ』, p. 14, 日本放送出版協会, 1941. E. Lynge『捕鯨』, p. 25, 日本貿易振興協会日本貿易研究所訳, 栗田書店, 1943.
- 5) 同上『捕鯨』, p. 12-13.
- 6) W. S. Tower, p. 25.
- 7) Ibid., p. 43.
- 8) A. Starbuck: *The History of Nantucket; county, island, and town including genealogies of first settlers.*, p. 400, Charles E. Tuttle Co. Inc., 1969. Originally published in 1924 by C. E. Goodspeed & Co., Boston.
- 9) E. Lynge, p. 32.
- 10) 桑田, p. 23. しかしマルサス号という船名は確かではない。Starbuckの前出本による当時のナンタケット出航船のリストによると、この名前に相当するのは「Mars」号, 「Martha」号, 「Malo」号の三船が考えられるが、出漁期間や出漁海域、そして、Starbuckによる「Malo」号に付された〈注〉“Took his oil off coast of Japan.” などからこのマルサス号に相当するのは「Malo」号(船長は Joseph Allen, 出航期間は「1819. 10. 26~1822. 3. 10」

で出漁海域は「Pacific」) ぐらいいしか考えられない。おそらくこの Malo 号が桑田氏の言うマルサス号ではないかと思う。

- 11) 田保橋潔『増訂 近代日本外国関係史』, p. 299, 原書房, 1972.
- 12) 「朝比奈」とは鎌倉時代の武将和田義盛の子で怪力無双で知られた朝比奈義秀のことか? この義秀の伝記『朝比奈巡島記』29巻が江戸後期の小説家曲亭馬琴によってちょうどこの1822年頃刊行されていた最中であった。夷人の髭を見た役人はその比喻にこの義秀のことを思いついたのかもしれない。
- 13) 大隈重信『開国大勢史』, p. 650-651, 実業之日本社, 1913. I. Nitobe: *The Intercourse between the United States and Japan*, p. 348, 教文館, 全集第13巻, 1970. 桑田, p. 39, などには国務長官モンローに建議したとなっている。ここの引用は Arthur Walworth: *Black Ships off Japan*, p. 7. によった。
- 14) この事件に関しては, 田保橋, p. 315-325. に詳しい。
- 15) 石井, p. 21.
- 16) 大隈, p. 681-682.
- 17) ベルリ提督『日本遠征記』(二), p. 189, 土屋喬雄・玉城肇訳, 岩波文庫, 1948.
- 18) 大槻如電『新撰洋学年表』, p. 93, 柏林社書店, 1927.
- 19) 田保橋, p. 278-279.
- 20) 大槻, p. 94.

(参考文献)

- (1) W. S. Tower: *History of the American Whale Fishery*, The John C. Winston Co., 1907.
- (2) A. Starbuck: *The History of Nantucket; County, island, and town including genealogies of first settlers*, Charles E. Tuttle Co. Inc., 1969.
- (3) A. Walworth: *Black Ships off Japan*, Alfred A. Knopf, 1946.
- (4) S. E. Morrison: "Old Bruin" *Commodore Matthew C. Perry*, Brown & Company, 1967.
- (5) I. Nitobe: *The Intercourse between Japan and the United States*, 教文館, 1970.
- (6) H. メルヴィル『白鯨』, 阿部知二訳, 岩波文庫, 1957.
- (7) E. リンゲ『捕鯨』, 日本貿易振興協会日本貿易研究所訳, 栗田書店, 1943.
- (8) 桑田透一『開国とベルリ』, 日本放送協会, 1941.
- (9) 田保橋潔『増訂 近代日本外国関係史』, 原書房, 1976.
- (10) 大隈重信『開国大勢史』, 実業之日本社, 1913.
- (11) F. R. グレス『さむらいとヤンキー』, 辰巳光世訳, 読売新聞, 1969.
- (12) 石井孝『日本開国史』, 吉川弘文館, 1972.
- (13) 鹿島守之助『日本外交史』, 1, 鹿島研究所出版会, 1970.
- (14) 徳富蘇峰『近世日本国民史——開国日本 (二)』, 講談社学術文庫, 1979.
- (15) ベルリ提督『日本遠征記』, 土屋喬雄・玉城肇訳, 岩波文庫, 1948.
- (16) 豊原治郎『アメリカ海運通商史研究』, 未来社, 1967.
- (17) 大久保利謙編『近代史史料』, 吉川弘文館, 1965.
- (18) 神川彦松編『日米文化交渉史』(1. 総説・外交), 原書房, 1980.

庭 野 吉 弘

- ⑱ 片桐一男『阿蘭陀通詞の研究』, 吉川弘文館, 1985.
- ⑲ 大槻如雪『新撰洋学年表』, 柏林社書店, 1927.
- ⑳ 竹村覚『日本英学発達史』, 研究社, 1933.
- ㉑ 重久篤太郎『日本近世英学史』, 教育図書株式会社, 1941.
- ㉒ 日本英学史学会編『英語事始』, 日本ブリタニカ, 1976.
- ㉓ 定松数松『日本英学物語』, 文化評論出版, 1979.
- ㉔ 惣郷正明『サムライと横文字』, 日本ブリタニカ, 1977.

(にわの よしひろ 本学講師・英語)