A decorative background featuring a bird perched on a branch in the upper right corner, surrounded by various types of foliage and leaves scattered across the page.

# ジョセフ・ヒコの幕末維新

井上脩身 著



# ジョセフ・ヒコの幕末維新①

中浜万次郎編  
ペリー来航前夜の太平洋

文・写真 井上脩身

明治150年企画

# ジョセフ・ヒコの幕末維新①

中浜万次郎編  
ペリー来航前夜の太平洋

文・写真 井上脩身



写真左：ヒコの肖像（播磨町郷土資料館編『ヒコの生涯と新聞史』より）

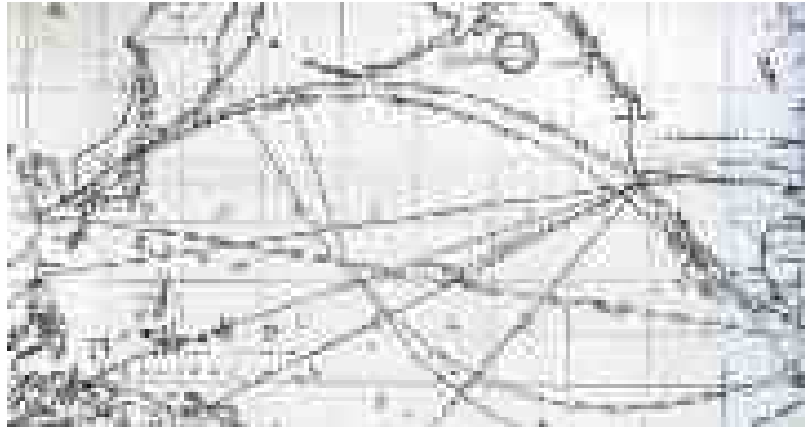
写真右：ペリーの肖像（了仙寺蔵）＝絵はがきより

私（筆者）はこの数年、ペリーに関心をもち続けている。黒船を率いて艦砲という軍事力をちらつかせて幕府に開国を迫ったあのペリーである。きっかけは、あるセミナーでペリーがアメリカ東海岸から大西洋、インド洋を経て日本にやってきたと聞いたことだ。恥ずかしい話だが、ペリー来航を習った小学生のころ、ペリーが太平洋を横断したのだと思っていた。いったん思い込むと、頭の記憶庫に入りこんで離れない。だから70歳になってペリーが長駆、地球を4分の3も回ってきたと知ったとき、新鮮な驚きを覚えた。ペリーは翌年もまた江戸湾に姿を現している。この並々ならぬ執念は、ある目的に断固として到達しようとする強い決意を秘めていたことを示しているのではないのか。セミナーでは捕鯨船の寄港地を得るため、との説明だった。果たしてそれだけだったのだろうか。私はペリー関係の書物を読みあさった。そうするうち一人の漂流民が浮かび上がった。播州生まれの彦蔵である。遠州灘で漂流

した彦蔵はペリー艦隊で日本に帰ろうとしていたという。結局、ペリーの黒船には乗らずにアメリカにわたり、洗礼を受けてジョセフ・ヒコという名のアメリカ市民になる。やがてヒコは日本に戻り、“アメリカ人”の通訳として、新聞人として、商人として幕末維新を生きる。ヒコはペリーと会うことはなかったが、ペリー来航によって開国から維新へと歴史の道が進まなかったならば、ヒコは鎖国とキリシタン禁令という深い沼の底に沈んでいただろう。今年が明治維新150年である。日本人でありアメリカ人でもあるヒコという人物を知りたいま、できることならヒコの目の中に入って幕末、維新を見てみたいと思った。

（漂流民、彦蔵はヒコになったからこそ、歴史にその名を刻んだ。本シリーズでは基本的にジョセフ・ヒコの名前を使う）

## 蒸気船航路の津軽海峡



蒸気船航路計画図（『忘れられた黒船』講談社選書より）

書店で幕末関係の本のページをペラペラと繰っていて、一つの図版に私の目はくぎづけになった。太平洋上に引かれた弧形の線の一方の端はアメリカ西岸、もう一方の端は中国。その中国寄りのところで、線は津軽海峡を通過している。図版のキャプションには「蒸気船航路計画図（部分、アメリカ議会図書館蔵）とある。放物線は計画航路なのだ。

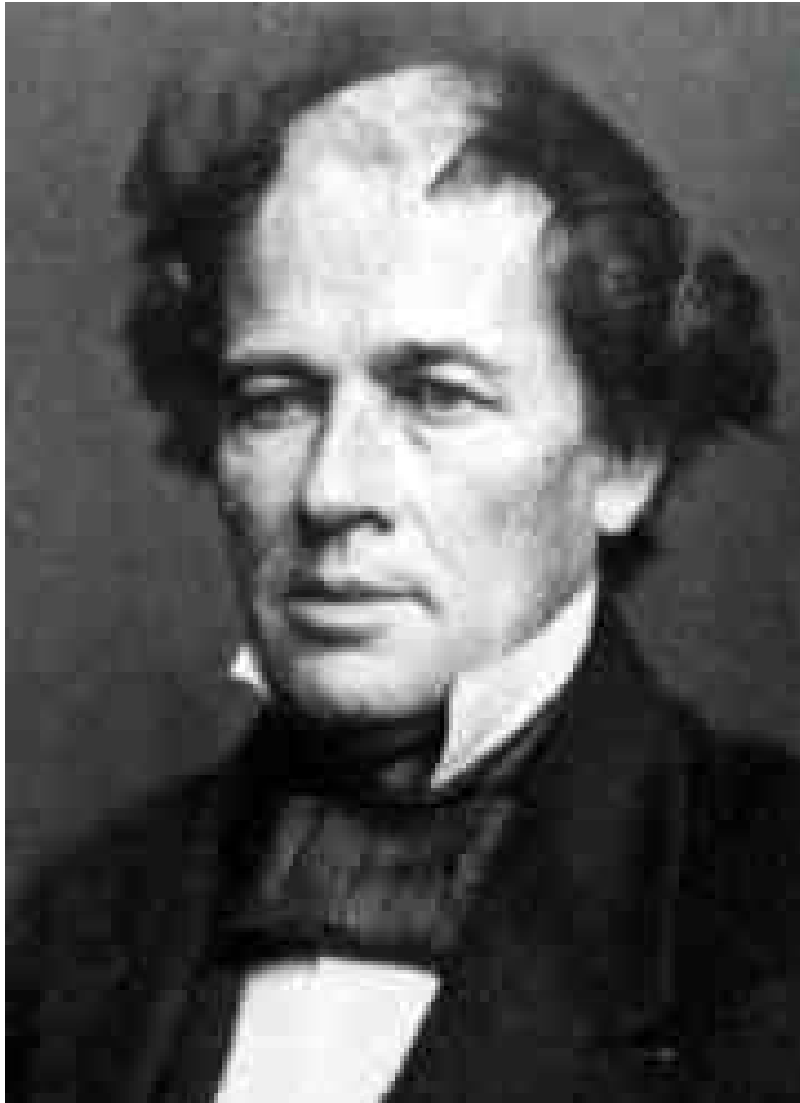
本は、後藤敦史・京都橘女子大の『忘れられた黒船』（講談社選書）である。2017年に刊行された。黒船を引き連れたペリーによって「日米和親条約」締結の運びとなった折り、ペリーは下田のほかは函館と那覇の開港を幕府に求めた（『ペリー提督日本遠征記』角川ソフィア文庫）。下田は江戸湾から大きくは離れていない。那覇は浦賀に来る前にペリーは何度も上陸している。こ

の2港については開港理由がわかるが、函館を要望した理由がわからなかった。この本に載っている図表の計画航路が津軽海峡を通過していることがその答えではないのか。と思うと私の胸は高鳴った。

ペリー来航によって幕末の動乱が始まったが、ペリーがこの航路計画を念頭に入れていたとするならば、幕府終焉の大元はこの航路計画ということになるではないか。私は躊躇なくこの本を買って求め、じっくりと読んだ。

同書によると、航路計画を立てたのはマシュー・F・モーリー（1806～73）。1842年にアメリカ海軍海図・船具局長に就任したモーリーは太平洋海域に関する情報を集め、太平洋上の鯨の生息海域を示す図を作成したことで知られる。アメリカが太平洋岸に到達したのを受けて48年、下院の海軍委員、トーマス・キングが「日本及び中国の沿岸にいたる広大な海のかなたまで視野を広げる必要がある」として、北太平洋に蒸気船を開設すべきだ、との提言書を提出。そこには「サンフランシスコまたはモンレーから、上海、広東にいたる蒸気汽船航路」という青写真が示されていた。

注目すべきなのはそのルートだ。現在、サンフランシスコから成田への航空路は、地球が円形であることによって距離が最も短くなるアリューシャン列島接近ルートになっている。通常、平面地図の上では弧を描いているように見えるこの「大圏航路」に着目したのがモーリーだった。



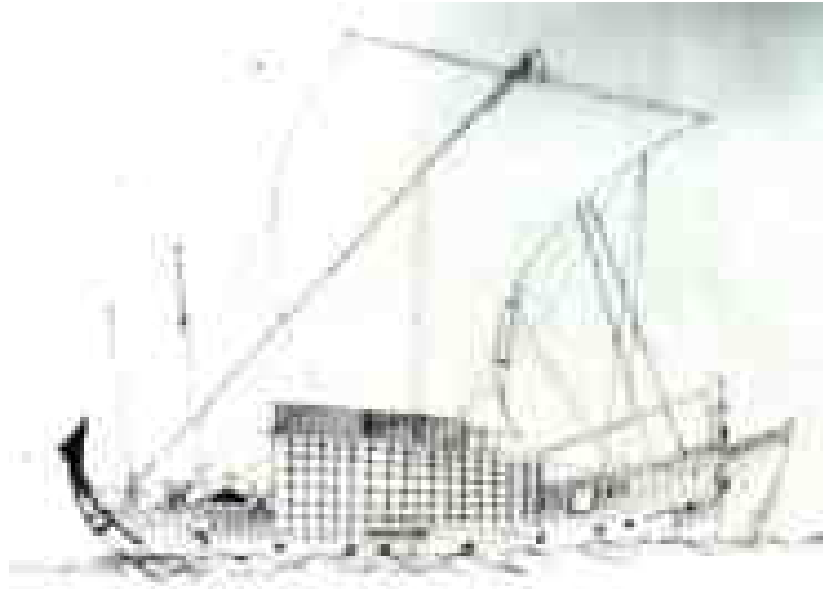
マシュー・F・モーリー（『忘れられた黒船』講談社選書より）

すでにニューヨークなどのアメリカ東海岸からパナマを経て中国に向かうルートとしては、サンドウィッチ諸島（ハワイ諸島）経由の航路が想定されていたが、モーリーはパナマ―中国間は、サンドウィッチ諸島経由路約9500海里（約1万8000キロ）、大圏航路約8200海里（約1万5000キロ）と計算。大圏航路の方が距離が短いだけでなく、サンドウィッチ諸島経由航路では中国まで石炭を補給できる港がない、と指摘した。こうしてモーリーが描きだした計画図が冒頭に述べた図版である。モーリーのこの計画図をもとにキングは提言したのだ。

図版には大圏航路として上下2本の弧が描かれている。上の線はサンフランシスコ付近から上海付近に、下の線はパナマ付近から上海付近に引かれている。そのいずれも津軽海峡付近で合流して上海方面に向かっていく。モーリーとキングはサンフランシスコからであれ、パナマからであれ、蒸気船で上海に向かうには津軽海峡経由が最短かつ最適コースと認識していたのだ。

繰り返すが、ペリーが率いたのは黒船である。実際には最初の浦賀来航（1853年6月）の際は4隻中旗艦のサスケハナ号とミシシッピー号の2隻が、2回目（1854年1月）の来航のときは9隻中サスケハナ号、ミシシッピー号に加えてポーハタン号の計3隻が蒸気船だった（来航年月は三谷博『ペリー来航』吉川弘文館による）。

アメリカ生まれのロバート・フルトンがセーヌ川で外輪の蒸気船を航行させたのは1803年。フルトンは07年にニューヨークで蒸気船の航行に成功させている。蒸気船は当然のことながら石炭がなければ動かない。当初は確実に石炭を補給できる河川で細々と運航された。



漂流者が帰国後描いた図を基に作図された栄力丸（播磨町郷土資料館展示資料より）

この蒸気船に注目したのがペリーだ。1841年、海軍工廠の長官に補せられると蒸気艦の導入に力を入れ、46年、メキシコとの戦争で司令官に任じられると、蒸気艦ミシシッピー号を旗艦として参戦。16カ月の連続使用に耐え、全航海の4分の1を気走できた（曾村保信『ペリーは、なぜ日本に来たか』新潮社）。こうしたことからペリーは「蒸気海軍の父」と呼ばれるようになる。

1848年、メキシコ戦争終結にともなうグアダループ・イダルゴ条約によってカリフォルニアを得たアメリカは太平洋にも面することになった。翌年、カリフォルニアで金鉱山が見つかり、サンフランシスコは空前のゴールドラッシュにわいた。前年の1000人の町から2

万5000人の西海岸きっての都市に変貌したのだ。ペリーが来航する前、サンフランシスコは東洋に向かう蒸気船の拠点港として大いなる可能性を秘めていたのである。

ペリーはアメリカをたつ前、可能なかぎり日本に関する文献や資料に目を通していった。モーリーの航路計画図にある津軽海峡に箱館という港があることも知っていたはずである。ペリーが箱館の開港を要求したことは、サンフランシスコ―箱館―上海というルートがアメリカ側に想定されていたことの証しといえるだろう。

サンフランシスコの真向かい（大海原を隔てているとはいえ）の大都市は江戸である。サンフランシスコ―箱館―上海ルート設定のためには、江戸の政府の鎖国の殻をぶち破るしかない、とペリーが考えたとしてもおかしくない。言い換えるならば、サンフランシスコの地政学上の価値がペリー来航の謎を解くうえでの重要なカギなのだ。

私は、ジョセフ・ヒコを通して幕末明治維新を見ようとしている。1849年、フォーティナイナーズと呼ばれる人たちが一攫千金を狙ってサンフランシスコの港に押し寄せていたころ、ヒコは播州の農漁村で寺子屋に通う船乗りの子だった。まだ12歳。翌年、乗り込んだ船が暴風に遭って漂流民になり、サンフランシスコに行くことになるとは毛頭知るよしもない。

## 鎖国体制のなかの廻船遭難

ヒコが乗った「栄力丸」が遭難したのは1850年10月30日である。50余日、太平洋上を漂流し、アメ





高田屋嘉兵衛頭彰碑（右奥）がある竹尾稻荷神社

リカの商船「オークランド号」に救出された。『アメリカ彦像自伝』（平凡社）や『開国逸史——アメリカ彦蔵自序伝』（ミュージアム図書）、『彦蔵漂流記』（「海外渡航記叢書

4、雄松堂所収」などによると、栄力丸は摂州菟原郡大石村の醸造家、松屋八三郎の持ち船だったという。菟原郡大石村は現在の神戸市灘区大石。灘五郷のうち西郷があったところだ。1770年ごろに上灘として酒造りが行われはじめたが、1828年、上郷が西組、中組、東組に分かれた。西組が西郷にあたり、現在、沢の鶴、金盃、福久娘の銘柄で造られている。

灘で醸造された酒は江戸初期から「下り酒」として船（菱垣廻船）で運ばれたが、酒以外に多用な荷物を載せることから出港まで時間がかかった。酒は腐敗しやすい。輸送時間を短縮させる必要があるため、酒問屋は1730年、従来の廻船を仕切っていた問屋を脱退、酒専用の樽廻船問屋を結成した。

樽廻船は従来の菱垣廻船の船倉を広くしたものだ。当初、酒以外の荷物も安い運賃で運んだが、菱垣廻船と競合することから、1770年、酒と米、糠など7品に限って輸送するという積荷協定が結ばれた。しかし天保の改革（1841年）以降、株仲間の解散などで、樽廻船

が輸送面で優勢になっていた。

天保の改革後、上方—江戸間の船輸送の主流が樽廻船になるなか、灘の醸造家の持ち船も酒以外のものをできるだけ積んで、少しでも儲けを得ようとした。栄力丸も例外ではない。酒1931樽のほか醤油、砂糖、紙、茶、荒物などを積んで、江戸廻船問屋、中西新八郎に送り届けたという。江戸から兵庫への帰り船には大豆182俵、小豆200俵のほか胡桃、鰯粕、大麦、小麦が積み込まれた。

しかし、この稼ぎは「板子一枚底は地獄」といわれる危険との隣り合わせだった。幕府は1635年、500石以上の船を禁止した。3年後に商船については例外としたが、千石船でも全長29メートル、幅7・5メートル、15人乗り程度で積載重量は150トンだった。樽廻船は1400石から1800石が主力だったとされ、栄力丸もおそらくこの規模の船だっただろう。当時としてはかなりの大型船だが、甲板がない一種のお椀状の船であるため、暴風雨に見舞われるとひとたまりもなかった。

19世紀になると高田屋嘉兵衛（兵庫）38隻、木屋藤右衛門（加賀・栗ヶ崎）22隻、右近権左衛門（越前・河野）21隻、柏屋四郎兵衛（近江・日枝）20隻など数多くの船を持つ船主が登場、商品経済の担い手となった。商品経済が盛んになると船運が活発になる半面、廻船間の競争が激しくなる。直線ルートをとって寄港を減らせば競争に勝つことができ、稼ぎが格段に大きくなる、と船頭たちが考えるのも無理はない。だがそれはなかば冒険でもある。現に、遭難が後を絶たなかった。

「江戸時代の漂流例」（小学館『海と列島文化別巻、漂流と漂着』所収）として挙げられている資料によると、

19世紀に入ってヒコが乗った栄力丸の遭難までに13件の遭難があった。以下の通りである。()内は帰国者からの聴取などに基づく記録や日記などの史料。

①1806年、大坂の稲若丸(8人乗り組み)が下田沖で遭難。アメリカ船に救助されハワイに上陸。マカオ、広東に行ったが帰国を拒否されてバタビアへ。病死した2人を除く6人がオランダ船で日本に送られるが、航海中に3人が死亡。長崎に着いた3人のうち1人が上陸前に死亡、1人が揚げ屋で自殺し、善松だけが帰郷。(芸州善松北米漂流譚、夷番漂流帰国目録)

②1810年、摂津の歓喜丸(16人乗り組み)。紀州沖で遭難、カムチャッカ半島に漂着。オホーツクに送られ、ロシア軍艦で6人がクナシリ島に帰還。片足を切り落とした久蔵が遅れて箱館に帰還。(魯齊亜国漂流機聞書)

③1812年、薩摩の永寿丸(25人乗り組み)。紀州沖で遭難、10カ月漂流し13人が死亡。千島列島ハラマコタンに漂着した際、6人が水死。上陸後3人が死亡。生き残った3人がペトロハバロフスクに送られた後エトロフ島に向かったが接岸できず、ペトロハバロフスクに戻り、④の督乗丸の3人と合流し、ロシア船でウルップ島沖に送られ、小舟で帰還。(永寿丸魯国漂流記)

④1813年、尾張の督乗丸(14人乗り組み)。遠州灘で遭難。484日間漂流、11人が次々に死亡。生き残った船頭重吉ら3人がカリフォルニア沖で英国商船に救助。カリフォルニア・サンタバーバラに上陸し、アラスカ、カムチャッカを経て永寿丸の3人と合流した後、1人死亡。結局2人が帰還。(船長日記、尾薩漂民私記、督乗丸漂流記)

⑤1820年、陸奥の神社丸(12人乗り組み)。房総沖で遭難しパラオ諸島に漂着。生き残った8人がシャム(タイ)に脱出、マカオから乍浦へ。その間1人死亡。7人が中国船に分乗したが漂流し、それぞれ屋久島、遠州下吉田村に漂着。長崎に帰国したが揚げ屋で1人死亡。(ペラホ物語、パラウ漂流記)

⑥1827年、陸奥の融勢丸(11人乗り組み)。常陸平潟沖で遭難し、バタン諸島に漂着。マニラ、温州府を経て全員長崎に帰国。(融勢丸唐流帰国記)

⑦1830年、備前の神力丸(19人乗り組み)。熊野灘で遭難し、バタン諸島イブオス島に漂着した際、船が大破し5人が死亡。14人がマニラ、マカオ、広東などを経て乍浦から長崎に帰国。(神力丸馬丹漂流口書)

⑧1835年、肥後の庄蔵丸(4人乗り組み)。天草沖で遭難し、ルソン島北部に漂着。マニラからマカオに送られ、尾張・宝順丸(14人乗り組み、1832年、遠州灘で遭難し、アメリカ北西端のフラッター岬に漂着、ロンドンを経てマカオに送られる)の音吉ら3人と合流。1837年、アメリカ商船モリソン号で日本に送られるが、浦賀や薩摩で砲撃を受け、帰国を断念(モリソン号事件)。庄蔵は香港で洗濯屋か裁縫屋を開いて成功、力松は香港で新聞社に勤め、ともに日本人漂流民送還の世話をした。イギリス人となった力松は日米和親条約締結の通訳のために来日し、ヒコと会う。(漂客寿三郎手簡、安政二乙卯年雑録、栄力丸漂流記談)

⑨1838年、越中の長者丸(10人乗り組み)。釜石唐丹浦沖で遭難、ミッドウェー諸島付近でアメリカの捕鯨船に救助。ハワイ諸島に上陸後、オホーツク、シトカを経てロシア船でエトロフ島に上陸。(時規物語、蕃談)

⑩1839年、奥州の中吉丸(6人乗り組み)。鹿島灘



中浜万次郎（ウィキペディアより）

で遭難し小笠原島に漂着。船を修理して帰還し、同島にアメリカ人ナザニエル・セボリーがいることを報告。（小友船漂流記）

⑪ 1841年、摂津の栄住丸（13人乗り組み）。犬吠

埼沖で遭難し、スペインの密貿易船に救助され、9人がメキシコ領カリフォルニアで捨てられる。マサトランで働いた後、善助と初太郎がマカオに向かい、さらにホノルルを経て再びマカオへ。各地で日本人漂流民と会い、乍浦から長崎に帰国。マサトランに残された者のうち4人がマカオに向かい、1人が寧波でイギリス役所の通訳になり、3人が乍浦から長崎に帰国。（永寿丸漂流口書、来航紀聞、初太郎漂流記、海外異聞、墨是可新話）

⑫ 1850年、紀伊の天寿丸（13人乗り組み）。伊豆沖で遭難、北太平洋上でアメリカの捕鯨船に救助され、8人がロシア船に移乗。アメリカ船の5人はハワイで万次郎に、香港で庄蔵、上海で音吉に会う。乍浦から長崎に帰国。ロシア船の8人はシトカなどを経て、うち7人

が帰国。（紀州船米国漂流記、漂流船聴聞）

残る1件は1841年に土佐湾で漂流した土佐の漁船である。この船に万次郎が乗っていたことから、後の世に最も知られる漂流物語になる。本稿では後述するようにヒコの遭難と対比する形で、万次郎を取り上げる。

これらの遭難例はいずれも漂流民がなんとか生還できたケースである。帰国した漂流民の体験談があればこそ、その一部始終を記録として残すことができた。乗組員が船もろとも海に沈んだケースがいったいどれくらいあったのか、その実数はわかっていない。ヒコが乗った栄力丸が遭難したとき、ヒコ自身、転覆したとみられる船の板材などを目撃していることからみて、この数倍の船が歴史に刻まれることなく消えてしまったことは間違いないだろう。

万次郎の漁船、ヒコの栄力丸を含め15件の遭難はいずれも太平洋の沖合である。日本海側をいく北前船に漂流例がないのは意外だ。冬の日本海は荒いのが定評だが、いったん漂流すると果てしなく広がる太平洋の方がはるかに恐ろしい海だった。

北前船は蝦夷から日本海、瀬戸内海を経て大坂と結ぶ海運である。北前船と基本的には構造が変わらない和船で上方と江戸という太平洋岸を航行せざるを得ないところに問題があった。江戸後期になって商品経済が膨張するのにともない、廻船流通の規模は拡大する。だが、鎖国を租法として死守する幕府の構造船を認めない海運政策に根本的な問題があった。ヒコは幕府政策の矛盾のなかで船に乗ることになる。

## 太平洋捕鯨全盛のなかで



アメリカの捕鯨船の北太平洋捕鯨場図（『黒船異聞』有隣堂より）

太平洋沖で遭難が続いているころ、その洋上では、アメリカの捕鯨船が群れをなして鯨を追っていた。

アメリカの捕鯨は17世紀後半、北米大陸の東端のナンタケット島で行われたのが始まりとされている。主に大西洋で捕鯨が行われたが、18世紀の終わりころマッコウクジラを原料とするロウソクが上流社会で盛んに使われるようになり、太平洋に漁場が移った。1818年、ナンタケットに船籍を持つガーナー船長のグローブ船が太平洋の中心に出てマッコウクジラの群れを追いかけた。これが遠洋漁業の始まりとされている。さらに翌年、ジョセフ・アレン船長のマロー号が日本沿岸に達した。「日本漁場は有望」

とアレン船長は故郷に手紙を書いている。（川澄哲夫『黒船異聞——日本を開国したのは捕鯨船だ』有隣堂）

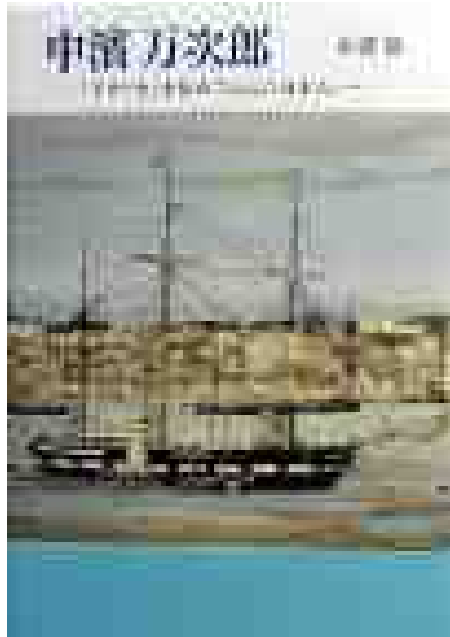
太平洋捕鯨によってアメリカ捕鯨は全盛時代を迎える。同書によるとアメリカの捕鯨船数は、1819年は52隻に過ぎなかったのに、1833年には392隻、合計トン数が13万トンになり乗り組んだ鯨捕りは1万人にのぼった。さらに1843年には675隻、約20万トンにのぼったという。

同書には1865年ころまでのアメリカの捕鯨船によるマッコウクジラの捕獲位置が黒丸で示されている。この図版では房総半島沖は真っ黒に塗りつぶされている。江戸のすぐ近くで数多くの捕鯨船が操業をしていたのだ。それを鎖国の底で惰眠をむさぼっていた幕府が気づいていなかったというのは、滑稽というしかない。

幕府役人が知らないのだから、土佐の一漁民が知っているはずはない。1841年1月27日（天保3年1月5日）、土佐国高岡郡宇佐浦から1隻の漁船が出漁に出た。船頭の筆之丞と重助、五右衛門、寅右衛門それに万次郎の5人が乗り組んでいた。万次郎は足摺岬近くの漁村、中ノ浜で生まれた。14歳のとき「漁師になりたい」と、筆之丞の舟で土佐のほぼ中央に位置する宇佐にやってきた。

ここからは万次郎のひ孫で心臓外科医、中濱博氏が2005年に著した『中濱万次郎——「アメリカ」を初めて伝えた日本人——』（富山房インターナショナル）を中心に、万次郎の孫、中浜明氏の『中浜万次郎の生涯』（富山房、1970年刊）で補完しつつ、万次郎の人生をたどりたい。

当座の食料として米2斗5升と薪水を積んではえ縄漁に出たわずか7・6メートルの漁船は、激しい北西の風



『中濱万次郎』の本の表紙

に巻き込まれて足摺岬沖で黒潮に流される。漂流7日後、鳥島に漂着して上陸。博氏の研究によると当時黒潮は太平洋沖で大蛇行をしており、このおかげで鳥島に着くことができた。「江戸時代の漂流例」でみた通り、遭難した船は小笠原諸島に漂着した奥州の中吉丸以外は、はるか遠方の外国に漂着するか、幸運にも外国船に発見されたケースばかりだ。万次郎が

乗った漁船が鳥島に着かなければさらに漂流し、いずれ転覆して沈没したか乗組員が餓死したかのいずれかだろう。

鳥島はアホウドリの産卵地。その名の通り、いとも簡単に捕れることが第2の幸運だった。143日後、白い帆を上げた船が見えた。皆で助けを求めたが船は気づかず通り過ぎたが、万次郎が山の陰に停泊しているかもしれないと山を回ってみると、大きな船が停泊していた。万次郎の気転が5人を救うことになった。

彼らを救助したのは捕鯨船ジョン・ハウランド号。5人を乗せて捕鯨を続け、5カ月後にホノルルに着くまでに15頭を捕獲した。「大勢で行う日本式の捕鯨と違い、

少人数で鯨を捕る能率的な漁法に驚きと感銘を覚え、アメリカ捕鯨の一部始終を見守っていたに違いない」と博氏は推測する。

万次郎は鯨の見張りをしたり、いろいろな手伝いをしているうち片言の英語を覚えた。ホノルルで5人を役人のところに連れて行き、保護してくれるように依頼したホイットフィールド船長。出港しようとしたとき、万次郎を本国に連れて帰り、教育を受けさせようと考えた。万次郎も承諾し乗船。船の中で「ジョン・マン」と親しみを込めて呼ばれ、グアム、タヒチを経て南アメリカ南端のケープホーンを回る。ここで「1843年の大彗星」と呼ばれる彗星を目撃。彗星の尾が一方の空から他方の空にまで達していて、万次郎の将来を約束するような光輝く流れ星だった。

ボストン南東約100キロに位置するマサチューセッツ州のニューベッドフォードに上陸したのは1843年5月7日。ニューベッドフォード港には両舷に外輪がある蒸気船が停泊していた。蒸気船を目にした初めての日本人だったかもしれない。

ホイットフィールド船長は万次郎を家から5分くらいのところの公立学校に入れた。日本人留学生の第1号である。ここで万次郎は小学生に交じってABCから英語を学んだ。別の学校に移った後、翌年からバートレット・アカデミーで学ぶ。同校を終える前の46年、ジョン・ハウランド号の乗組員だったアイラ・デービスが船長をしているフランクリン号が捕鯨漁に出ることになり、同船長が万次郎を誘った。19歳になっていた万次郎は「日本に帰れるかもしれない」と期待を胸に捕鯨航海に出た。

フランクリン号は喜望峰を回ってグアムから小笠原島



1851年のサンフランシスコ・ポーツマススクエア (ウィキペディアより)

に寄港。さらに西に向かい、琉球の小島に船長らとともにボートで上陸。役人らしい者が二人来たが会話が通じず、帰国を果たせなかった。この島を役人は「マンビコシン」と答えたという。博氏は「実在しない」として琉球本島だったとみる。マンビコシンのマンビが摩文仁(マブニ)とゴロが似ていることがその根拠のひとつだ。このときの土地勘が後の帰国につながった、と博氏はみる。

やがて万次郎は副船長に昇格。ホノルルに寄港し、寅右衛門と再会した。すでに重助は病死していた。伝蔵と五右衛門はフロリダⅡ世号で日本に向かっていたが、帰国に失敗しホノルルに戻った。万次郎はホノルル滞在中にこの二人にも会うことができた。ニューベッドフォードに戻ったのは1849年9月23日。3年4カ月の航海だった。

明氏の『中浜万次郎の生涯』によると、この長い航海中に捕獲した鯨は500頭にのぼり、万次郎が得た分配金は350ドルだった。副船長として腕を振るった万次郎としては分配金が少ないように思えるが、この間、航

海技術が飛躍的に向上しており、万次郎にとって「捕鯨船は私のエール大学であり、ハーバード大学」だった。

(『中濱万次郎』)

この航海中の1948年、ロイス船長のスーペリア号がベーリング海峡を越えて北極海にまで入ったことが記録されている(『黒船異聞』)。万次郎はアメリカ捕鯨全盛期の真ただ中にいたわけだ。この年、下院の海軍委員、トーマス・キングが北太平洋に蒸気船を開設すべきだ、との提言書を提出したことはすでにふれた。アメリカにとって太平洋は捕鯨の海から蒸気船による通商の海へと移らんとする胎動期だったが、万次郎といえどもそれには気づいていなかっただろう。

万次郎が航海中の1948年1月、サクラメントに近い山中の製材所の水車の流れの中で金が見つかった。これが最初の金の発見と公認された。万次郎がニューベッドフォードに戻ったとき、話は西部のゴールドラッシュでもちきりだった。

万次郎もフォーティナイナーズの一人になる。49年11月、ニューベッドフォードからサンフランシスコに向かうスティグリッツ号に水夫として乗り込み、50年5月、サンフランシスコに到着。地元紙の報道では、ゴールドラッシュさなかの当時、港に放置された船が526隻もあったという。捕鯨船の水夫の多くも稼ぎのよい金山に向かっていったのだ。鯨を捕るより金を掘る方が稼ぎになる。こうした風潮が捕鯨衰退に向かう要因の一つになる。

万次郎はサンフランシスコから川を遡る蒸気船でサクラメントに向かった。このころ川の運輸は蒸気船が主力になっていたのだろう。サクラメントでは汽車が走っていた。客車23、4両がつながっていて、荷物を上に載

せその下に客が乗っていた。左右に窓が三つあり、ガラスがはめてあって、外を見ても、皆横斜めに走るのを見ることができない。非常に速く、「天下ノ一奇物ナリ」と万次郎は表現している。ヒコがボルティモアで気車を見るのはこの4年後だ。

サクラメントから馬を引かせて山に登り、5日目の暮れ、金山に着いた。オランダ人に1日6ドルで雇われたが、30日働いても賃金をくれなかったため、自力で掘ることに。70日余りで600ドルを稼ぎ出し、サンフランシスコに戻った後、船でハワイに向かった。

ホノルルに着いたのは1850年10月。伝蔵（筆之丞から改名）、五右衛門、寅右衛門と再会した。重助は病死していた。大工として生計をたて、妻もいる寅右衛門を除く3人で帰国することになった。そんなある日、港で万次郎を呼びとめる者がいた。伊豆沖で遭難した天寿丸に乗っていた虎吉ら5人だった。この5人はコピア号という船で香港に向かい、万次郎ら3人は琉球を目指すことにした。

万次郎が乗ったサラ・ボイド号は1850年12月、ホノルルを出港。沖縄の南沖を上海に向けて進んだ。51年2月2日、船は沖縄本島の12キロのところまで近づき、風が静まったため停船。ボートが降ろされ、万次郎らは乗り移って船を離れた。夜が明けて干潮を待って上陸。摩文仁の海岸だった。

## 待てど暮らせど来ぬペリー

万次郎がホノルルで伝蔵らと再会を果たし、日本への帰国の策を練っているころ、ヒコが乗り込んで江戸から

兵庫に向かっていた栄力丸は、遠州灘に差し掛かったところで暴風に遭った。まるでアメリカから帰らんとする万次郎と入れ替わる形でヒコが漂流する。この二人が我が国の開国に陰に陽にかかわることを思うと、歴史の不思議さに驚きを禁じ得ない。

ヒコの遭難の一件を振り返っておこう。

猛烈な風波に船は翻弄され、まず舵を包む外艫が破壊されて流された。船が沈みはじめたため、水主たちは大麦と小麦各100俵を海に投げ込む「刎ね荷」を行う。さらにちょんまげのもとどりを切り、ざんぎり頭になった船頭の万蔵の命令で、太さ3尺（90センチ）の帆柱を切った。帆柱と舵を失った栄力丸は、潮の流れにまかせるしかない。160俵の米を積んでいることが救いだった。

翌朝、島影が見えた。島に近づくと無人島のようなだった。以前、漂流して八丈島に漂着した経験のある清太郎ら3人が「上陸しよう」と言ったが、「人食い人種がいたら殺される」とおじけづく者もいて、クジで決めることになった。「上陸」「上陸しない」の相反するクジが出て議論をしているうち、船は島から遠ざかってしまった。

船は北西方向に進んだ後、東へ流された。再び刎ね荷をして大豆100俵、小豆300俵を捨てた。海は大しけになり、船底から浸水、水かさが1・8メートルにもなった。新造船だった栄力丸が耐えられる限界に近づいていた。

12月20日、西の海に船が見えた。布切れを振ると船が気づいた。3本の帆柱を持つ大型船だった。乗組員17人はオークランド号に救助され、51年2月、サンフランシスコに着いた。オークランド号は次の航海の準備があるため、ヒコらはポーク号という船に乗り移った。



ヒコを支援したサンダース（播磨町郷土資料館編『ヒコの生涯と新聞史』

そこにトーマスという士官がいた。彼は日本にあこがれ、

「日本に行きたい」といって日本語を教えてくれるよう日本の水夫に頼み込む。トーマスは一番年少のヒコを気に入って、英語を教えるとともに、ヒコから日本語を教わった。長助と幾松から、異国の言葉を覚えて帰国するときびしい罰を受ける、と言われ、ヒコは英語を教わることをあきらめた。

52年2月下旬、サンフランシスコ港に軍艦セント・メリー号が投錨した。トーマスがこの船で日本に帰れる、とたどたどしい日本語と仕草でヒコらに伝えた。3月12日、ヒコら一行にトーマスも加わってセント・メリー号に乗り込み出港、4月3日、ハワイに寄港した。その直前に病死した船頭の万蔵を葬って出港し、5月22日、マカオに着いた。港内には大型の外輪式蒸気艦サスケハナ号が停泊していて、3日後、ヒコらはサスケハナ号に移った。サスケハナ号はペリー艦隊の旗艦になることが予定されていた。

ヒコらはサスケハナ号で日本に向かい、幕府役人に引き渡されるはずだったが、話しは簡単ではなかった。

この4年前、「難破した15人のアメリカ人水夫が本国送還を待ちわびている」とのニュースがアメリカの東インド艦隊に届いた。情報を集めると、彼らが捕鯨船ラゴダの乗組員で、日本で虐待されているらしい、と思われた。ブレジル号の艦長グリーン海軍中佐は長崎港に入って投錨、長崎奉行と交渉したががちが明かず、「即刻引き渡さねば砲撃も辞さぬ」と恫喝、やっと解放させることができた。ワシントンに戻ったグリーン艦長は1851年6月、大統領に「日本を開国に踏み切らせる時期がきている。強力な海軍を派遣させるのが得策」との具申をした。（宮永孝『ペリー提督——日本遠征とその生涯』有隣新書）



この具申もあってペリーは52年3月、東インド艦隊司令長官に就任。ノーフォークをミシシッピー号で出港したのは11月24日。ヒコがマカオに着いたときから半年も先だ。ペリーのマカオ到着は53年4月6日のことである。

ヒコらにすれば、ペリーは待てど暮らせどやってこなかった。

もしヒコらがペリーの到着をじっと待っていれば、ヒコの人生は全く変わっていたはずだ。恐らく歴史に名を残すことなく、故郷で静かに一生を送っただろう。だが、運命のいたずらというべきだろうか。ヒコらがペリーを待つ間、ペリーは軍艦11隻で日本に向かうらしい、とのうわさが流れた。ペリーは当初、大軍艦編成を構想していたので、このうわさは決してでたらめではない。ヒコらにしてみれば、日本と戦争になれば故国の土を踏めるとは思えない。ペリーがいつ来るのかわからないという焦燥と、先行きへの不安感が渦巻いているころ、トーマスがアメリカに帰るのでヒコも一緒に行こう、と誘った。「仲間と離れられない」とヒコが断ると、トーマスは亀蔵を引きこみ、結局治作も含めた3人がサンフランシスコに戻るようになった。サラ・フーパー号というイギリス商船で1852年10月、香港を出港。50日後、サンフランシスコに到着。ヒコは税関長のサンダースの家に住み込む。

## 質素な服装の大統領

53年7月上旬、ヒコはサンダースに連れられて船でニューヨークに向かった。この1カ月前にペリーが浦賀

に到達しことはもちろん知らない。ニューヨークに着くと、サンダースはボルティモアの自分の家族宛てに「あす帰宅する」と電報で知らせた。電報室ではカチャカチャと音がする。サンダースは「20分くらいで返事がくる」と言った。間もなくホテルの従業員が紙片をサンダースに渡した。「家からの返事だ」とサンダース。ヒコは電報の手紙が鳥より速く飛べるとは、と半信半疑だった。

翌日、蒸気列車でボルティモアに向かった。駅前で義弟が馬車で待っていた。電報通りだ。ヒコはアメリカには恐るべき機械があることを実感した。サンダースの家は妻と二人暮らし。3年前、サンフランシスコで銀行を興し、税関長も兼務していたサンダースはロシアに商用に出かけるため税関長を辞任することにし、政府にその願書提出のため今回、帰郷したのだ。

2日後、ヒコはサンダースに連れられ、列車でワシントンに着くと、サンダースは「国家の首長を訪ねる」といった。「何のことかわからなかったが、自分を連れて行きたがったので一番いい服に着替えた」とヒコは回想している。このとき日本人として初めてアメリカの大統領に会うことになるのは夢にも思わなかったのだ。

サンダースとヒコを乗せた馬車は大理石造り2階建ての建物の敷地内に入った。サンダースに付き従って中に入る。奥の大きな部屋で40歳くらいの紳士が一人書きものをしていた。色白のやせ形。サンダースはこの紳士と握手を交わし、「日本人。カリフォルニアから連れてきた」とヒコを紹介した。紳士は「やあいらっしゃい」と言ってヒコの手を握り、そばの椅子に腰をかけるよう勧めた。ヒコは遠慮した。

ヒコは大統領とサンダースが会話をしている間、「国



ピアース大統領（播磨町郷土資料館編『ヒコの生涯と新聞史』より）

家の首長とはどういうことだろう」と思案をめぐらした。

『アメリカ彦像自伝』の中で「ただ家が大きくて鉄の柵もあるがそれだけではないか。壮麗な門がまえもないし、護衛の兵隊もない。あの男の服装も質素な黒色だ。この人が国家の最高の人というのはどういうことだろう」と、その時に感じた不思議な思いを表している。むりもない。播州にいれば、庄屋に会えるのが精いっぱいなのだ。実際、このとき「私の国では、どんな小さなところの役人でも、かっこうはこの人よりも尊大でりっぱだ」と首をひねるのだ。

馬車に戻ったとき、「いま話していたのはどういう人か」と尋ねると、サンダースは「プレジデントと呼ばれ、日本の皇帝にあたる人」と答えた。それでもヒコは「アメリカの主人があんな簡素な生活をしているはずがない」と信じなかった。

だがまぎれもなく第14代大統領フランクリン・ピアースだった。日本人がアメリカの大統領に会う歴史的瞬間だったとは思えないヒコは後述するように、この4年後、二人目の大統領に会う。

さてボルティモアに戻ったヒコ。カトリック系の学校に通い始め、サンダース夫人の勧めで洗礼を受ける。ジョセフ・ヒコは洗礼名である。サンダースが経営する銀行が金融恐慌で倒産し、ヒコに学費を出せなくなったため、ヒコは学校をやめざるを得なくなる。サンフランシスコの商社で働いていた1857年8月、サンダースのところに上院議員グウィンからの1通の手紙が届いた。ヒコを國務省に雇ってもらえるようにしようと思う、としたためであった。

11月、グウィンはヒコを連れて國務省におもむいた後、ホワイトハウスに向かった。執務室に入ると、ブキャナン大統領にヒコを紹介した。グウィンは「日本は間

もなく開国する。ヒコが国務省に職を得られれば、両国にとって役立つだろう」と、大統領の助力を願い出た。大統領は「国務省に空席があれば任命しよう」と答えたが、結局この話は沙汰やみになった。

58年9月、サンフランシスコに測量船フェニモア・クーパー号が入港。同号に乗船できるという思いがけない話がヒコに飛びこんだ。同号は東洋に遠征する、というのだった。

『忘れられた黒船』によると、同号は北太平洋測量艦隊の5隻の一つ。司令長官リンゴールドは測量、ペリーは日本に対する外交と役割分担されていて、リンゴールドとペリーは補完関係だったと著者の後藤敦史氏はみる。リンゴールドという人物については日本ではほとんど知られていないが、二人は飛車角の関係だったといえるかもしれない。この年の3月にペリーは亡くなっているのに、二人の関係は終わっているが、ヒコにはどこかペリーの影がおおっているのだ。

ヒコはもちろんそんなことは関知しない。「今度こそ日本に帰れる」と素直に喜んだことは想像に難くない。すでにヒコはアメリカ国籍をとっていた。キリシタン禁制という日本の国是に不安を覚えたサンダースの「アメリカ人になれば日本の土を踏んでも問題は起こらない」との進言にしたがったのだった。こうしてヒコはアメリカ人書記として測量船に乗り込んだ。

サンフランシスコをたったフェニモア・クーパー号はホノルルに寄港。ここでヒコは政吉に会った。「ティム」と呼ばれていた。淡路島出身の政吉が乗った住吉丸はミカンを積んで紀州から伊勢に向かう途中、大しげに遭って漂流し、2人が死亡。政吉も餓死寸前、アメリカの捕鯨船に助けられた。ヒコは調査船の乗り組みを政吉に代

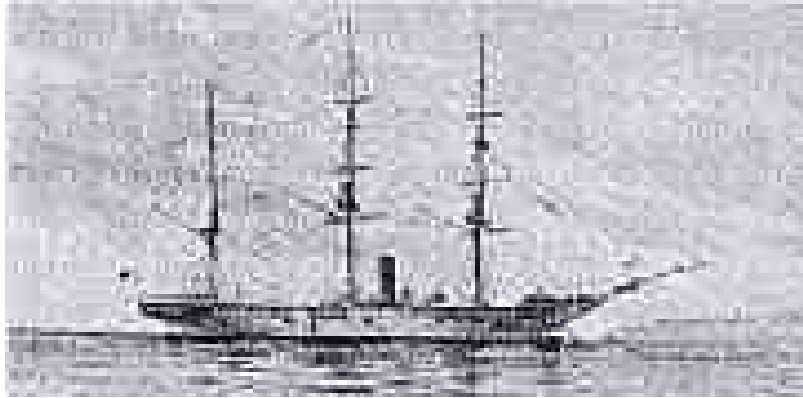
わり、自らはハワイにとどまったあと、香港に向かった。

このころハリスが上海で静養していた。1855年に初の日本総領事に任命され、その翌年に下田条約を締結、さらに江戸で日米通商条約を締結させた外交官である。そのハリスが日本総領事から弁理公使に昇進し、ミシシッピー号で近く日本に向かうことになった。ヒコにとってこの上なく幸運なことに、艦長が日本に送るよう計らってくれた。ミシシッピー号はペリーが引き連れた黒船のなかの一隻で、ペリーがメキシコ戦争以来最も愛着をもっていた蒸気船だ。ここでもペリーの影がヒコにつきまとう。ヒコがミシシッピー号にハリスを訪ねると、神奈川領事に就任するドールがいた。「領事館付きの通訳にならないか」とドール。ハリスと相談し、引き受けることにした。

ミシシッピー号は長崎、下田を経て5月、神奈川沖に投錨し、ヒコは横浜に上陸。9年ぶりに故国に足を踏み入れたのだった。

## 咸臨丸での出会い

話を万次郎に戻そう。沖縄本島最南端の摩文仁の番所役人に簡単な調べを受けた後、翁長（豊見城市）で薩摩藩の取り調べを受け、さらに薩摩に送られた。藩主になったばかりの島津斉彬は積極的に西洋の文化を取り入れ、富国強兵に力を入れていた。すでに沖縄で藩としての取り調べが終わっていたことから、外国の状況聴取に重点が置かれていたとみられ、斉彬は万次郎を呼んでアメリカ事情を聴いたという。藩の軍賦役田中清左衛門、田原直助と船大工3人が万次郎から航海術や造船を学



威臨丸 (ウィキペディアより)

び、田原らは「雲行丸」建造した。船首に三角の帆をもった我が国最初の蒸気船だ。越通（おっと）船と呼ばれた。

だが、万次郎が長崎に送られると、帰国できたほとんどの漂流民同様まず揚屋（牢）に入れられ、踏み絵をさせられた後、白州で奉行直々の取り調べを受けることになった。査問は18回にわたり、長崎奉行、牧志摩守は「万次郎は頗る伶俐にして国家の用となるべきものなり」との意見をつけてこの顛末を幕府に報告。万次郎は放免された。

万次郎が高知に着いたのは1852年8月15日。11月16日、中ノ浜に向かい母親と会う。3日後、高知城下の教授館に出仕、翌年1月、土佐藩に登用されて武士になった。

ペリー来航が万次郎を大きく変えた。ペリーが浦賀を去って8日後、幕府が万次郎を江戸に呼び出すことにしたのだ。儒学者の大槻磐溪が「天文、測量、砲術まで習得して帰っており、アメリカ事情に通じている。今後ア

メリカ人渡来の際に役立つだろう」といった内容の意見書を林大学頭に提出、林が老中阿部正弘に推薦したのだ。

万次郎が江戸に着くとさっそく老中に召しだされ、海外事情を説明。阿部正弘は万次郎を幕府直参の御普請役にした。

万次郎が阿部正弘に召しだされた席にいた勘定奉行川路聖謨はその後、何度も万次郎に会ってアメリカの様子を聞き、その内容を「糾問書」として記録した。それによると、大政を掌る大統領職は国中の人民が入札で登職し、在職4年で交代する、と大統領制について説明。西側のカリフォルニアは日本に対しては、としたうえで、ワシントンへは、陸地通行で4カ月、船路の場合は南アメリカを回るので7、8カ月かかると述べ、「日本はワシントンより近い」と日本の地理的な位置について言及。さらに「日本との親睦はアメリカ積年の宿願」としたうえで、開国を要求する理由として、「中国と往来する蒸気船は石炭を多く使うので途中で不足を補わねばならない。日本近辺に石炭置き場があれば便利なので、石炭の補給と地所の借り受けを希望しているとアメリカ滞在中に聞いた」と語っている。

ペリーが1854年2月11日に浦賀に再来した際、ペリーとの交渉役に任じられたのは川路とともに万次郎召しだしの場にいた伊豆菰山代官江川太郎左衛門。江川はペリーとの条約交渉の通訳を万次郎にさせるつもりでいた。しかし幕府海防参与で攘夷派の水戸斉昭は「万次郎は一命を救われた以上、アメリカに不利になることは決して好むまい」として通訳とすることに反対。江川に「こちらの秘密の会議などはいっさい知らせない方がよい」とまで書簡にしたためた。こうした水戸斉昭の強硬

な姿勢に阻まれ、万次郎はペリーに会うことはできなかった。

ペリー側に日本語に精通した通訳はいず、幕府側はオランダ語通詞しかいなかった。このため英語からオランダ語にさらに日本語に、と不便な交渉を行うことになり、さまざまな行き違いが起きた。万次郎という格好の人材を有効に使いえなかったところに、攘夷論を無視できない幕府のかじ取りの難しさがうかがえる。こうしたなか、林大学頭が全権となり54年3月31日、日米和親条約締結にこぎつけた。要するに万次郎が桧舞台に立つことはなかったのだ。

和親条約が成るとアメリカにとっての課題は通商条約の締結だった。その任を帯びたハリスがミシシッピー号で横浜にやってきたとき、ヒコが同船していたことはすでに述べた。1858年7月29日、ポーハタン号上の甲板で下田奉行井上清直、海防掛目付岩瀬忠震とハリスの間で日米修好通商条約が調印された。その条約批准書交換のため日本側の使節がポーハタン号でアメリカに向かうことになり、咸臨丸が随行することになった。

咸臨丸は幕府海軍練習を兼ねて派遣されるもので、軍艦操練所教授方頭取の勝海舟が先任士官となり、万次郎が通訳として乗り込むことになった。

こうした折り、アメリカの測量船フェニモア・クーパー号が横浜で座礁し沈没、ブルック艦長以下乗組員21人がアメリカに帰る便船を待っていた。同号はヒコがサンフランシスコからハワイまで乗った船だ。領事館付きの通訳になっていたヒコは横浜滞在中のブルック艦長の世話をしていた。幕府は同号の乗組員を咸臨丸で帰国させることに決定。ブルック大尉はその水先案内を務めることになった。そこでヒコは神奈川奉行からの要請でブ

ルックを咸臨丸に案内。咸臨丸に着くと、奉行の竹本図書頭正雅が応対に出て、ブルックに水先案内を引き受けてくれたことに感謝の言葉を述べ、白鞘の刀と刺繍入りの5枚の絹布を贈った。ヒコが通訳したのはいうまでもない。

翌日、ヒコはブルックと別れのあいさつをした。このとき勝とともに万次郎を紹介された。万次郎はヒコのことを聞き知っていて、「私と同じように漂流の憂き目に遭った者同士。お互い国のために働きましょう」と言った、と吉村昭は『アメリカ彦像』（新潮文庫）のなかで推察している。実際の二人の会話はどうだったのだろうか。

ブルックは『横浜日記』のなかで、「ヒコは親切に同行してくれた。万次郎はヒコに30分くらい残って話し合いたいといった。彼（ヒコ）は残ったので私はその間待っていた」と書きとめている（『中濱万次郎』）。ヒコと万次郎は30分間話し合ったというのだ。アメリカの思い出を語り合うには余りにも時間がなさすぎる。何を話したのか、ヒコも万次郎も記録を残していない。

咸臨丸出港の3日後、遣米使節団一行77人を乗せたポーハタン号が横浜をたった。1860年3月29日、ポーハタン号は咸臨丸に12日後れてサンフランシスコに着く。地元新聞に「ポーハタン号には2、3の通訳がいたが万次郎に及ぶ者はなかった」という記事が載った。咸臨丸はドックに入ることになり、万次郎は乗組員と別れてワシントンに向かった。咸臨丸がサンフランシスコを出発しホノルルに向かったのは5月8日。このときまでに万次郎はサンフランシスコに戻り、乗船している。

遣米使節団はワシントンでブキャナン大統領に謁見した。大統領はヒコという日本人と会ったことを正使の新見豊前守に語ったかどうか。もし話題に上ったなら、大



灯台見回り船「こううん」が入港する兵庫港

統領が名もない漂流民に直接会ったとは、と仰天しただろう。一行はアメリカ軍艦ナイアガラ号で帰国の途につき、1860年11月9日、横浜沖に投錨した。ヒコは領事館書記バン・リードとともにしげで同号に向かい新見と副使の村垣範正に会った。リードはドール領事の代理として無事帰着を祝う言葉を述べ、ヒコが通訳した。新見は「アメリカのいたる所で歓迎されると領事に伝えてほしい」と述べた。

遣米使節がアメリカでけなげなほどに親善に尽くし、咸臨丸では日本の乗組員とアメリカの乗組員が交流した。このことは、開国といううねりに新たな風を吹き込むかにみえた。だが遣米使節団がサンフランシスコに上陸する直前、驚愕すべき事件が起きた。日米修好通商条約の調印に踏み切った大老井伊直弼が桜田門外で水戸浪士一行に暗殺されたのだ。以降、攘夷の暴風が江戸と京都を中心に吹き荒れる。日本人でありながらキリスト教徒のアメリカ人になり、しかもアメリカ領事館の通訳であるという、攘夷派にとって許しがたい人間となったヒ

コの身に危険が迫る。

洗礼を受け、かつアメリカ国籍をとったことがよかったのかどうか。万次郎以上にヒコは波乱の道を歩むことになる。

## 兵庫湊と神戸港

昨年12月下旬、私はヒコが彦蔵として乗り込んだ樽廻船「住吉丸」が出航した兵庫の湊を訪ねた。ヒコは1950年9月（旧暦）兵庫湊で江戸に向かう廻船、住吉丸に乗船し、熊野で知り合いが乗っていた「栄力丸」に乗り換えたのだ。

神戸の中心地、三宮から西に約6キロのところ和田岬が大阪湾に突き出ている。ここに勝海舟の設計で1864年に完成した和田岬砲台があるが、現在は三菱重工神戸造船所の敷地内になっている。同造船所の前を東に20分ほど歩くと「兵庫埠頭」の標識。兵庫湊はこの辺りだったのだろうかと思っても、一帯は海の埋め立てでできた工場地帯。昔の湊の面影はどこにもない。困り果てていると、道端に観光マップの看板があった。丁寧に見ると「高田屋嘉兵衛顕彰碑」の文字が見つかった。

私はちょうど高田屋嘉兵衛（1769～1827年）の生涯を描いた司馬遼太郎の長編小説『菜の花の沖』を読んでいるところだった。私は、過去に2度この本を読んでいる。松前で幽囚されたロシアのゴローニン少佐救出劇が物語のクライマックスだ。私はここ5、6年、北前船ゆかりの港をたずねているので、3回目の今回は、高田屋嘉兵衛がどのように北前船の船持ち船頭として成長していったかに関心をもって読み進めていた。顕彰碑



ヒコの英文が刻まれた能福寺の石碑

があるということ、そこが嘉兵衛の北前船が出入りした湊だった所と察した。「高田屋嘉兵衛顕彰碑」は和田岬から東に約2キロの古い商店が立ち並ぶ一角、竹尾稲荷神社の敷地の端にひっそりと建っている。この神社から数分のところが兵庫港である。住所は神戸市長田区西出町。三方にクレーンが立ち、高層ビルや倉庫などに囲まれたごみごみとした港だ。岸壁に立つと、海上保安庁の灯台見回り船「こううん」が港に入ろうとしているところだった。全長23メートル、50トンの船だ。千石船は全長29メートル、150トンくらいなので、ヒコが乗った「住吉丸」はこの「こううん」

より二回りくらい大きかっただろう。

江戸時代の兵庫湊を想像しようにも、余りにも変わり果てている。司馬は「兵庫の湊は深いのだが、海底のある部分に洲があって、毎年三月、潮が沖へ退いてしまう季節になると、海面上にあらわれるという」と『菜の花の沖』に書いている。ヒコが船出したのは秋だから洲は現れなかっただろう。あるいは洲がでない時期を選んでの出航だったのだろうか。人口は約2万人。主な廻船問屋が十数軒あり、当時としては大いににぎわった港だが、今からみれば何とものどかだった。

兵庫港から十数分先の能福寺に向かった。この寺の境内に、神戸事件の下手人とされた滝善三郎の顕彰碑があり、2年前に訪ねている。神戸事件は1868年2月、三宮神社前を備前藩の隊列が通りかかった際、神戸開港にともなって居留地にいたフランス人水兵が横切った事件。滝が制止しようとして水兵に傷を負わせたことから銃撃戦に発展、外交問題となり、新政府は滝を切腹させることで決着をはかった。その滝の顕彰碑がある能福寺に英文で書かれたヒコの碑があるというのだ。

同寺は明治初年に建立された高さ11メートルの大仏があり、「兵庫大仏」といわれている。ヒコの碑は大仏の10メートル先にあった。高さ約2メートル。漢字の碑文の上に英文が刻まれている。案内板には「外人客が神戸のマスコットである兵庫大仏に多数参拝に来たところから、1892（明治25）年、十九世住職がヒコに寺の縁起を英文で書くよう依頼した」とある。

ヒコは神戸事件翌年の1869年、神戸に永代借地権を得、77年、神戸市郊外の東明村（神戸市東灘区の御影地域）に銀子夫人と暮した。そこは灘五郷に近い。住吉丸が積んでいた灘の酒はヒコの生涯の忘れ得ぬものに

なっていたのだろうか。89年、ヒコは東京に移り住んだが、兵庫港に近い能福寺からの頼みには断れなかったのだろう。

重複するようで恐縮だが、ヒコが兵庫湊をたったのは明治維新の18年前。北前船や樽廻船が出入りする鎖国の中の和船だけの世界だった。ヒコの英文碑が建てられた1892年、勅令で現在の神戸市役所前のフラワーロードの河口から和田岬までを神戸港と位置づけられた。開港以前の兵庫湊から開港後の神戸港へ。それは彦蔵からヒコになった彼の人生そのものといえなくもない。

私は今回、兵庫湊を出てアメリカに行き、日本に戻るまでのヒコを、万次郎をからめてたどった。それはどんな時代だったのだろうか。私は神戸の街を歩きながら、整理してみた。

ヒコが乗った栄力丸をはじめ数多くの廻船が太平洋沖で遭難した。それは江戸経済が成長し、もはや鎖国体制の限界にきていたということだろう。その太平洋の対岸のカリフォルニアがアメリカの領土となったうえ、ゴールドラッシュがわきあがったことによってサンフランシスコが急激に発展、太平洋への拠点の港になる可能性をもつに至った。時あたかも、アメリカにとって最大の捕鯨場だった太平洋は、蒸気船によって東洋に進出する輝ける海になろうとしていた。

私は本稿のタイトルを当初「遭難の先のアメリカ」としていたが、以上のように思いをめぐらした結果、「ペリー来航前夜の太平洋」に変えた。太平洋にかかわるいくつかの波が重なって大きなうねりとなり、鎖国の防波堤を越えてこの国に幕末という渦巻き状態を引き起こした、といえるのではないだろうか。このうねりにヒコはのまれ、まるで笹舟のように翻弄されながら必死に生き

ようとした。

先が見えないヒコの人生行路。時に思いもかけないことが起こる。その一つはリンカーン大統領に会ったことだ。次回、その意味を考えてみたい。



