

## 幕末維新をどのようにとらえるか —開国150周年にあたって

横浜市立大学名誉教授 加藤祐三

近代日本は開国から始まる。開国を決めた日米和親条約が横浜で締結されて、今年には150周年にあたる。開国はきわめて大きな事件であり、現在に至る近現代史に深くかかわっている。開国の実態と条約の意義をどのように理解するか、開国と明治維新がどうかかわるかを考えてみたい。

幕末開国の歴史理解に関して、①無能無策の幕府が、②ペリー艦隊の強力な軍事的圧力を受けて、③極端に不平等な条約を結んだ、とする歴史理解が依然として存在する。事実はどうか。

### 1 ペリー来航

1853年7月8日の午後、アメリカ東インド艦隊司令長官M.C.Perryの率いる黒船艦隊の4隻が浦賀沖に姿を見せた。このうち2隻が蒸気軍艦のサスケハナ号(2450トン)とミシシッピー号(1692トン)である。



▲④ペリーの肖像画(左)と当時の錦絵(右)

帝国書院「中学生の歴史(最新版)」p.147

三浦半島の突端、海が一望できる三崎に置いた見張所からの伝令が、浦賀奉行所に飛び込んできた。「およそ千石積み舟の四隻、帆柱三本立てるも帆を使わず、前後左右、自在にあいなり、……あたかも飛ぶ鳥のごとく、たちまち見失い候」とある。千石積み舟(千石船)は江戸時代に物資運搬を担った回船で100トン級、その3倍と見たようだが、実際には20倍以上もあった。

蒸気軍艦2隻は、外洋では帆走して石炭を節約してきたが、伊豆沖を通過すると蒸気走に切りかえ、あらゆる武器を動員、全艦に臨戦態勢を敷いた。幕府側は強硬策の異国船無二念打払(1825年)

を撤回し、穩健策の天保薪水令(1842年)を敷いていたため、浦賀など小高い丘の上にある砲台は沈黙していた(教科書p.128参照)。

「大島がやってきた」と言われたほど巨大な黒船を、数百隻の小舟が取り囲んだ。舟をかきわけ、旗艦サスケハナ号に近寄った浦賀奉行所の番船から英語で叫ぶ者がいた。「I can speak Dutch!」(オランダ語が話せる)。甲板に立つ水兵には英語しか通じないと考え、あらぬ小競り合いを避けようと、オランダ通詞(通訳)は英語を使った。これを受けてペリーは、オランダ語通訳ポートマンを応対に出した。こうして日米双方は話し合いに入った。

この浦賀沖での最初の出会いは象徴的である。最初の対話で発砲交戦を避けた。臨戦態勢下のペリー艦隊の緊張がほぐれた。奉行所や警備に当たる諸藩も胸をなでおろした。日米双方がそれぞれ事情を抱えており、見えざる糸が「戦争」を回避させ「交渉」へと導いた。接触を重ねるうちに、「交渉」の重要性をさらに認識し、優先させた。

海軍を持たない幕府は、老中首座の阿部正弘(34歳 福山藩15万石から抜擢)が主導して、長崎に入港する中国商船とオランダ商船からアヘン戦争などの海外情報(教科書p.145参照)を提出させており、ペリー来航情報も事前に入手していた。彼我の戦力を冷静に判断した結果、戦争を回避する他なしとし、「避戦」に徹して外交を重視する体制をととのえた。

一方のペリーは「発砲厳禁」の大統領命令を背負って来た。アメリカ憲法では宣戦布告権を持つのは大統領ではなく、議会である。議会の多数派は民主党で、副大統領から選挙を経ずに大統領に昇任したホイッグ党(共和党の前身)のフィルモア大統領にとって、ペリーに与えた「発砲厳禁」命令は重大な意味を含んでいた。

ペリー艦隊は太平洋を横断して来日したのではない。アメリカ東部の軍港ノーフォークを出航、大西洋を横断し、南下して喜望峰を越え、インド



帝国書院「中学生の歴史(最新版)」p.146

洋を経て、地球の3/4を回り、4か月半後に中国に到着した。来日は7か月半後である。

ペリー艦隊の第1回来航時は蒸気軍艦2隻と帆船2隻、乗組員が約1000人、第2回来航時は蒸気軍艦3隻と帆船6隻、乗組員数が約2000人である。石炭と食料の補給が最大の課題であった。建国から77年目の「新興国」アメリカには、独自の補給線がなく、アジアに強力な補給線を持つ「超大国」イギリスに頼るしかなかった。もし日本と交戦状態になればイギリスの「中立宣言」は必至であり、国際法の規定により、イギリス支配下のアジア諸港には寄港できず、物資補給が断たれる。したがってペリーも、幕府と同様に戦争回避に最大の努力を払い、平和的な交渉をめざした。

## 2 日米和親条約と日米修好通商条約

ペリーの第1回来日はわずか足かけ10日間である。艦隊の食料不足と、日本への土産を搭載した船が到着しないことから、条約の早期締結をあきらめ、中国海域へ戻った。第2回来航は7か月後、厳冬期の1854年2月である。蒸気軍艦(ポーハタン号 2415トン)を加え、計9隻からなる大艦隊であった。世界最大・最先端の蒸気軍艦3隻を擁したものの、ペリー艦隊は、その軍力を「誇示」はしたが、「発動」することはできなかった。

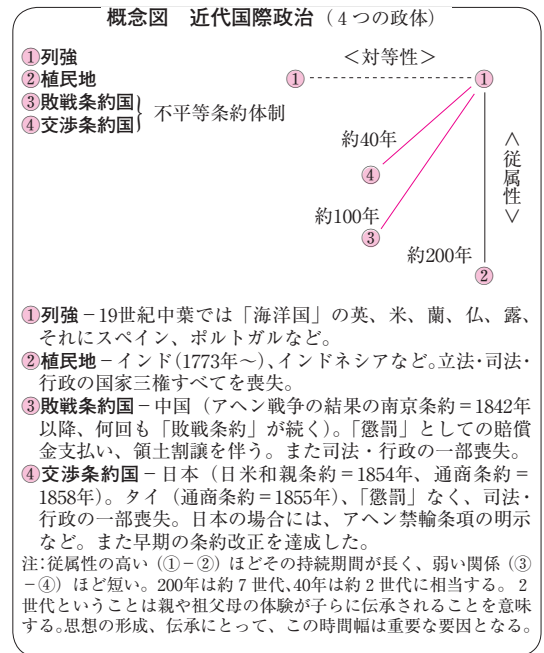
横浜村と呼ばれた戸数約90の村(横浜市閩内の大栈橋の近く)に建てた応接所で、幕府の林大学頭とペリーの間で交渉が始まった。張りつめた論戦を交わしつつ、一方で理解を深め、ついに妥結する。

1854年3月31日(嘉永7年3月3日)、日米和親条約全12か条が調印された。そのおもな内容は、

- ① 両国の親睦、② アメリカ船の避難港として下田と箱館(函館)の開港、③ アメリカ外交官の下田駐在許可、④ 日米双方の難破船の救済・補修にかかる経費の相殺などである。

この和親条約第11条に基づき、ハリス総領事が通訳ヒュースケンを連れて来日、4年後の1858年、日米修好通商条約が同じく交渉により平和裏に結ばれた。ついでオランダ、ロシア、イギリス、フランスとも締結した通商条約は、函館、新潟、神奈川(横浜)、兵庫(神戸)、長崎の五港開港を決める。

2つの日米条約は戦争を伴わず、対話と論争を通じて成立した。これを「交渉条約」と呼ぶ。「交渉条約」には「懲罰」の観念がないため、賠償金支払いも領土割譲もない。従来国際政治に初めて交渉条約が加わることにより、新しく「近代国際政治-4つの政体」(概念図参照)が誕生する。日本は開国のソフトランディングに成功した。



一方、清朝中国は、アヘン戦争の南京条約(1842年)をはじめ北京条約(1860年)、日清講和条約(1895年)、義和団議定書(1901年)と次々に「敗戦条約」を重ね、莫大な賠償金支払いと領土割譲を強いられた。日清講和条約では、日本が敗

戦条約を課す側にまわり、清朝財政の約4年分の賠償金を取り、台湾を割譲した（教科書p.145参照）。

### 3 明治維新への継承

横浜開港は1859年7月1日（安政6年6月2日）である。条約締結から開港までの1年弱の間に、幕府が9万両を投下して居留地の埋立と区画整理を進め、運上所（税関）や外国人向け宿泊施設の建設など基盤整備を行った。諸外国の船が入港し、土地を賃借し、居住して業務を開始する。戦争を伴わない条約であったからこそ、双方の協力関係が進んだのである。



帝国書院「中学生の歴史（最新版）」p.139

開港後の横浜は、日本大通りを挟み、桜木町側が日本人町、山手側が外国人居留地を形成、内外人がおもに生糸貿易を通じて交流した。外国人居留民のうち最大人口は中国人であり、通訳（筆談）や理髪・料理・洋裁などを担い中華街を形成、いま世界有数の中華街に発展している。

貿易商が多かったが、宣教師、技術者、教師などもいた。横浜の水道を設計したパーマー、公園や都市計画の専門家プラントン、外科医で最初の和英辞書を作ったヘボン、近代医学の祖シモンズなどが有名である。

近世の城下町を持たない横浜は、「交渉条約」による開国・開港という良質な遺伝子を核として、その後の都市形成を進めた。横浜は欧米文化と中

国文化が混在する「異文化の見本市」として注目を集め、「学びの場」となった。

開国・開港を決めた条約を「外なる開国」とすれば、「内なる開国」が欧米近代文明の受容と言える。1863年頃から伊藤博文らがイギリス人貿易商の手引きによりイギリスへ密航し、新たな文明の修得に乗り出す。政治・制度・技術、思想・芸術・言語、銀行や殖産興業などの経済、すべての局面に及んだ。

「内なる開国」には軋轢もあった。イギリス公使館襲撃や生麦事件（1862年）などが起きた。その報復戦争が薩英戦争（1863年）や下関砲撃事件（1864年）である。イギリスなどの圧倒的な海軍

力により、薩摩も長州も敗北して開国派に転換する。この戦争は国家間の戦争ではなく局地戦争であったため、新たな「敗戦条約」を招来しなかった。

明治維新の1868年、新政権は前政権の幕府が締結した条約を破棄せず、開国・開港など、

条約が生みだした利点をすべて継承した。やがて明治10年代から本格的な条約改正に着手するや、旧条約の不平等性を過度に強調する政治的キャンペーンを張り、冒頭に述べた幕府無能無策説を生みだした。我々の幕末維新観には、この影響がまだ残っている。開国150周年にあたり、歴史を正しく再認識し、国際社会の未来を展望する糧としたい。

#### 【参考文献】

加藤祐三『幕末外交と開国』（ちくま新書 2004年）、加藤祐三・川北稔『アジアと欧米世界』（中央公論社『世界の歴史』第25巻 1998年）、加藤祐三『黒船異変』（岩波新書 1988年）、加藤祐三『東アジアの近代』（講談社『ビジュアル版 世界の歴史』第17巻 1985年）ほか。