

明治初年不開港場における外国船の海難

―イギリス船の日本海沿岸漂着を事例に―

近藤 麻里

はじめに

本稿は、外務省外交史料館が所蔵する戦前期外務省記録の中から、明治初年における外国船の不開港場漂着⁽¹⁾に関する史料を取り上げ、当該期の日本側の海難対応について明らかにすることを目的としている。

本稿では、新潟―函館間の不開港場近海において生じた、海難事故の事例を三件取り上げる。明治初年の不開港場における外国船の海難が、明治政府及び藩県によってどのように取り扱われたのか、関連する条約および法令と併せて検討していく。

海難対応に関する研究は、特に日本近世史における成果がある。金指正三氏は、幕府法・藩法・村法・仲間法および慣行等を分析し、近世の海難救助制度について明らかにした。⁽²⁾ 荒野泰典氏は、東アジアの国際関係を前提に漂流民送還体制の成立を論じた。⁽³⁾ また、春名徹氏は日中間の漂流民送還について、池内敏氏は日朝間の漂流事例の特徴や

送還制度について検討を行っている。⁽⁵⁾ 近年では、倉地克直氏が瀬戸内海における海難事例を紹介し、海難の際の補償慣行である「分散仕法」等について論じている。⁽⁶⁾ また、上白石実氏は外務省記録等の史料を用い、海難救助の近代化について述べている。⁽⁷⁾

このように、海難対応に関する研究には一定の蓄積があるものの、近代以降の海難に関する研究は比較的少ない。特に明治初年における外国船の海難は、当該期の日本が抱えた外交面での様々な課題を含んでおり、検討する余地が十分に残されていると考える。

外交史料館が所蔵する戦前期外務省記録のうち、三門六類七項は明治・大正期の「水難」に関する史料群である。このうち、「困難船及漂流民救助雑件」と題され、国別に編綴された簿冊が七七冊存在する。本稿では、この中から明治初年におけるイギリス船漂着の事例を取り上げ、日本側の対応について分析する。

なお、本稿で取り上げる人名や船名については、史料等で確認できるものに関してのみ英語表記を併記した。史料の引用には、読点およ

び並列点を適宜施した。

一 秋田・山形沿岸における外国船漂着の事例

本章では、明治初年の不開港場におけるイギリス船漂着の事例を三件取り上げ、日本側の海難対応の経過を追っていく。

(一) オーシャン・クイーン号一件

明治二年一〇月二六日(一八六九年十一月二九日)、イギリス商船オーシャン・クイーン号が羽州酒田沖において難破した。⁽⁸⁾三〇四〇〇俵積の同船は、前日に新潟港を出港し、函館へ向けて航行中であつた。⁽⁹⁾在新潟イギリス領事代理ジェームズ・トゥループ(James Troop)より救助依頼を受け、一月四日(二月六日)、水原県権少属の宮岡謙次郎、小属心得の合田甚太郎(通訳として同行)、別手組の者が、新潟より酒田へ向けて出立した。宮岡らは十一月一〇日(十二月一二日)、オーシャン・クイーン号が漂着した宮野浦⁽¹⁰⁾に到着した。オーシャン・クイーン号の乗組員は当地の名主宅に滞在していたため、宮岡らは名主宅を訪れ、乗組員に事情聴取を行った。十一月一日(十二月三日)、宮岡と合田は水原県の外務方に対し、事情聴取により判明した「困難之始末」について、次のように報告している。

オーシャン・クイーン号は、一〇月二六日(十一月二九日)、宮野浦海岸から約一四〇五町(約一・五〇一・六キロメートル)程離れた

沖に停泊した。乗組員のうち、ファブル・ブランド(James Favre Brand)ら三名が舢舨で上陸し、酒田町の廻船問屋尾関又兵衛方を訪れ、食料品の買付けを願い出たという。乗組員は、当地から直接横浜へ向かいたいと希望しており、宮岡らが新潟へ一旦戻るようにと説得したが、聞き入れられなかった。酒田県の太田衡太郎小参事が名主宅を訪れていたため、宮岡らが面談したところ、乗組員らを横浜へ向かわせてほしい、との意向であった。

十一月五日(十二月一七日)、外国官(明治二年七月八日より外務省)権判事として新潟に派遣されていた水野千波外務少丞は、酒田詰役人に宛て、乗組員の護送人員として、新潟詰少属の莊司鉦七郎、および別手組の萩原鈍之助を酒田表へ派遣すると伝えた。上記の二名に加え、先に酒田へ出張していた宮岡と合田の二名、さらに酒田から別手組として布施次郎太郎、小笠原金助、井出駒次郎の三名を加えた計七名が、乗組員護送のため出役することとなった。酒田から横浜へ向かう乗組員は計三九名であり、この中には清国人八名、女性一名、子供二名が含まれていた。

明治三年二月(日欠)、莊司と宮岡は、横浜のイギリス領事へ本件の始末書を提出している。この始末書から、乗組員護送の経過が次のように明らかになる。乗組員三九名及び護送の官員は、明治二年二月二日(一八七〇年一月二二日)に酒田を出立した。十二月三日(二月二四日)に清川村⁽¹²⁾に到着したが、深雪により、これより先の通行が困難になった。これより先へ行くには、最上川を渡船で渡るか、

陸路で向かうかの二択であった。その際、乗組員のうちブラントが、急用のため横浜へ至急向かいたいと主張した。そのため、ブラントは別手組の布施・井出を護送に付け、先に川路で出発した。その他の乗組員及び官員は、陸路で向かうことになった。ブラントらは明治三年一月一三日（二月一三日）に、その他乗組員らは一月一九日（二月九日）に横浜に到着している。その後、乗組員は、在横浜イギリス領事ラウダー（John Frederic Louder）に引き渡されたという⁽¹³⁾。

三月二四日（四月二四日）、フランス公使館のデュ・ブスケ（Albert Charles Du Bousquet）は外務大少丞に対し、オーシャン・クイーン号の請負人であるジロン・ド・ラ・マセルなる人物を、同船の引揚げのために酒田へ向かわせたいとし、その免状を願ひ出た。デュ・ブスケは、この引揚げにかかる費用は全て日本政府の負担であると述べている。これを受けて外務省は三月（日欠）、新潟県⁽¹⁴⁾に対し書簡を送り、取締及び通詞の者を派遣するよう要請している。その後、四月五日（五月五日）、取締のため小倉幸光権少属、通詞官として山中邦三郎を酒田へ派遣する旨が、新潟県より外務省へ伝えられた。

その後のジロンの出立日などについて、本史料には記されていない。次にジロンの名が登場するのは、酒田に滞在していた外国人たちが当地を引き払う際の記述においてである。九月一五日（一〇月九日）、新潟県は外務省に宛てて、次の内容を報告した。オーシャン・クイーン号の引揚げに失敗したので、酒田滞在の外国人一同は、一旦横浜へ戻り、来春再び引揚げを試みるつもりであるという。同日、酒田県出

張所は外務省に対し、ジロンの付添で酒田へ来ていた外国人二名が、九月一日（九月二五日）に酒田を出立したと伝えた。この付添人の内訳は、ヨーロッパ人四名、清国人四名、マレー人四名であった。また、九月二〇日（一〇月一四日）付の酒田県出張所から外務省宛ての書簡によると、ジロンは九月八日（一〇月二日）に酒田を出立したという。さらに九月一一日（一〇月五日）には、ジロンの付添で酒田に滞在していたイギリス人三名が、酒田県の官員三名を護衛として付け、宮野浦を出立している。

これらの報告を受けて、九月二九日（一〇月二三日）、外務省は新潟県へ宛てた書簡において、再び引揚げが行われる際、外国人が密貿易を謀る可能性があるので、新潟県から官員を派遣して監視してほしい、と要請している。また、前述したイギリス人三名の酒田出立は、一〇月二日（一〇月二六日）、外務省からイギリス公使館書記官に対して通達されている。この通達において外務省は、外国人の内地通行は、本来「条約面明文」があるので許されないのだが、本件は「無余義次第」につき許可することになったと述べている。ここで外務省が言及している「条約」については、第二章で詳述する。

明治四年二月九日（一八七一年三月二九日）、在横浜イギリス領事のラッセル・ロバートソン（Russel Brooke Robertson）は、神奈川県井関盛長知県事、桜田親義大参事、内海忠勝大参事に宛てて、再度の引揚げのためにイギリス人二名を酒田へ向かわせたいとし、通行許可を願ひ出た。彼らの通行免状は、二月一七日（四月六日）に外務

省より交付された。イギリス人二名は同日、神奈川県護送掛の者と共に、この免状を携えて出立した。このほか、在横浜フランス領事オスカル・コロ（Oscar Collet）の願出により、二月二十八日（四月一七日）、フランス人三名、清国人二名、インド人二名の酒田への通行免状が、外務省より交付された。この七名は三月二日（四月二日）、酒田へ向けて出立した。

四月一六日（六月三日）、前述した外国人らにより、オーシャン・クイーン号は引揚げられた。本件は、四月二九日（六月一六日）、山形県酒田出張所から外務省に報告されている。同日、オーシャン・クイーン号は酒田港を出港し、函館へ向かった。

イギリス代理公使アダムズ（Francis Ottwell Adams）は一〇月二五日（一二月七日）、オーシャン・クイーン号乗組員の救助や護送に関わった官員および百姓計八名の名前を挙げ、彼らに褒賞として金子を与えたいと外務大輔の寺島宗則へ伝えた。しかし、一月二日（二月一三日）、イギリス公使館書記官アーネスト・サトウ（Ernest Mason Satow）が外務省に対し、官員による対応は職掌として行われたものであるから、金子を贈ることは出来ない。代わりに何らかの品物を遣わすように、と伝えた。そのため、外務少丞の水野および他の官員へ贈る予定で外務大輔が受け取っていた二八〇両は、イギリス政府へ返却された。その後、謝金一二五両一分が宮野浦村百姓の四名へ贈与されることとなった。謝金の受取証書は、明治五年一月一〇日（一八七二年二月一八日）、酒田県より外務省へ差し出されている。

（二）イライザ・コリー号一件

明治二年二月一九日（一八七〇年一月二〇日）、久保田藩領である山本郡沼田村の沖合において、イギリス商船が難破した¹⁵。この一件は、二月二一日（一月二三日）、漂着地の最寄港である能代港に詰めていた能代諸川方見廻役の高久良之助より、久保田藩へ届け出された。この届書によると、高久は通詞を介して、上陸した船長一名に事情聴取を行ったという。船長への質問とそれに対する回答は次の通りである。

（問）どこの国の船か。

（答）イギリス船。船名はブレイ。

（問）乗組員の人数は何名か。

（答）船長と水夫合わせて一二名。このうち船長一名は、難を逃れて上陸した。残り一一名は全員溺死した。溺死人のうち、三名は竹生浜¹⁶に、一名は落合浜¹⁷に打ち上げられた。他七名は姿を見つけられなかった。この七名の中の一名は船長の妻である。

（問）どこから出港して来たのか。

（答）横浜より出港し、その後函館に入港した。函館にて昆布五〇〇〇本・イカ二〇箱・秋鮭二四本・炭二〇〇俵・薪五〇〇本を積み入れ、二月八日（一月九日）に同所を出港した。上海へ向かう予定だったのだが、途中で風難に遭い、二月一七日・一八日（一月一八日・一九日）の両日、水沢沖¹⁸に停泊した。すると翌一九日（一月

二〇日）に船底が傷み、これ以上乗船し続けることが出来なくなった。乗っていた本船を捨て、乗組員全員で舢舨へ乗り移り、海岸へ上陸を試みた。しかし、この舢舨は大波に吞まれ、乗組員は散り散りになり、船長一名だけが助かった。

（問）先に述べた他に積荷はないか。

（答）サフラン四〇箱・タラ四六〇枚・書物一箱・懐中時計一個・船長妻の貯金を所持している。他にも忍ばせていた品々がある。ただし、この品々は海中に沈んだと考えられるので、もし打ち上げられた際はお返し頂きたい。

（問）打ち上げられた死者をどうするか。

（答）打ち上げられた土地で、今日明日中に土葬してもらえと聞いている。

（問）今後の行き先の希望はあるか。

（答）横浜は遠方であるため、函館へ送って頂きたい。在函館イギリス領事の元へ赴き、同所より便船で横浜へ向かいたい。

（問）打ち上げられた舢舨をどうするか。

（答）購入する者がいれば、売り払いたい。

（問）本船の扱いはどうするか。

（答）日本側で売り払って頂けるならば、御世話頂きたい。ただし、本船は現在、海岸より二―三町（約二―三〇メートル）程沖に見えており、高波があるたびに検分しづらくなっている。

この他に高久は、船長が自ら、死体及び本船の検分を希望しており、

この検分が済んだ後、落合村の間屋へ船長を預ける予定であると伝えられた。船長は上陸当時、裸同然の姿であったため、（高久らが）洋服を調達し、手当したという。また、船長を函館に護送することになれば、高久及び通詞の者が付き添う必要があるかどうか、久保田藩へ指示を仰いでいる。

この一件は、高久による届書を添えて、明治三年一月一九日（一八七〇年二月一九日）、久保田藩公用人の近藤碌二より外務省へ伝えられた。さらに同日、同様の内容が、外務省よりイギリス公使館に伝えられた。

これに対しイギリス公使館付通訳生のウィリアム・アストン（William George Aston）は、一月二日（二月二日）、久保田藩の届書に不審な点があるとして、この届書を持参した者との面談を希望している。特に、届書に記された船名が「不分明」であるという。これを受けて外務省は一月二日（二月二日）、久保田藩に対し、イギリス公使館への出張を要請する通達を出した。一月二四日（二月二四日）、久保田藩の者（高久か）がイギリス公使館へ出張し、アストンより質問を受けた。この際の具体的な質問内容について、本史料には記されていないが、おそらく船名に関して問われたと考えられる。難破船の正確な船名は、在函館イギリス領事リチャード・ユースデン（Richard Eusden）から開拓使出張所への申出（月日欠）により判明した。船名はイライザ・コリー（Eliza Corry）号^⑩といふ、船長の名はグラハムであるという。この情報は二月一日（三月二日）、

開拓使出張所より外務省へ伝えられている。

三月二日(四月二日)、イギリス公使ハリー・パークス(Sir Harry Smith Parkes)は、外務卿の沢宣嘉および外務大輔の寺島宗則へ宛て、イライザ・コリー号難破に際する日本側の対応について述べ、謝意を伝えている。このパークスの謝状には、漂着地及びその所轄庁においてどのような対応が行われたか、その詳細が次のように記されている。

船長グラハムは上陸後、近隣の村⁽²⁾へ向かい、同村の者及び高久から世話を受け、食料や衣類を与えられた。グラハムが大病を患っていたため、村の者が介抱していたが、病状が快方に向かうと、能代へ移動させた。グラハムの病中、破船した場所から六名の死体が流れ着いたので、グラハム自ら検分し、全員分の納棺を行った。棺は能代から十町(約一キロメートル)離れた場所に埋葬された。「其地之土官」(高久か)及びグラハムが本船を検分したところ、この船は船腹が鉄製であるため、既に海中に沈没していることが分かった。船は水面から五尺(約一五〇センチメートル)下に沈んでいたため、グラハムはそのまま船を捨て置くことを決めた。グラハムは既に全快しており、函館へ向かいたいと願い出た。高久と通詞一名がグラハムに付き添い、函館へ護送した。グラハムが能代に滞在した期間は計二〇日であった。パークスは、このような「奇特之处置」、特にグラハムを函館まで護送した高久と通詞に対し、「力の及丈け心配且親切を尽し」たとして謝意を表している。彼らは、救助・護送に掛る費用をグラハムに一切負担させなかったという。このパークスの謝状の内容は、三月一二

日(四月一二日)、外務省より久保田藩へ伝えられた。

七月(日欠)、近藤碌二は外務省へ宛て、救助・護送に関わった人々の名を記した書上を提出した。これには、高久をはじめとする久保田藩士六名および、通詞として函館まで付き添った向能代村⁽²⁾の農民久吉、能代廻船問屋の商人七名の名前が記されていた。この問屋商人七名は、日々打ち上げられる船の積荷を拾い上げ、また乗組員の死体を竹生村へ送り、仮葬の手配をしたという。

明治五年四月九日(一八七二年五月一日)、イギリス代理公使アダムズは、外務卿の副島種臣および外務大輔の寺島宗則に宛てた書簡において、グラハムの救助に関わった日本人への謝礼として、望遠鏡一箱を贈りたいと述べている。この望遠鏡は、「千載不朽之記念」としてイギリス政府から贈与されるものであるという。七月三日(八月六日)、秋田県は外務省に対し、望遠鏡の取り扱いについて伺い出ている。この伺に対し外務省は、望遠鏡は能代運上所に保管し、今後の海難救助に役立てると良いのではないかと回答している。一〇月(日欠)、秋田県士族の宮沢金蔵および高久良之助より、秋田県令の杉孫七郎と秋田県権参事の平川光伸へ宛てて、望遠鏡の請書が差し出された。一〇月一二日(一一月一二日)には、秋田県より外務省へこれが伝えられている。

(三) ナガト号一件

明治五年五月二日(一八七二年六月七日)、長崎に在留していたケッ

トなるイギリス人が、在長崎イギリス領事マークス・フラワーズ (Marcus Octavius Flowers) に対し、秋田県へ赴くための許可を願った。⁽²¹⁾ ケットが述べた内容は次の通りである。

明治元年九月一〇月（一八六八年十一月）頃、イギリス蒸気船ナガト号が箱館に向かう途中、秋田沖で難破し、久保田藩管内の戸賀港の海岸に打ち上げられた。⁽²²⁾ このナガト号に、ケットは船長として乗船していた。ケットは、この戸賀港まで赴いて調査を行い、ナガト号の船滓（船の残骸）を取り戻すか、またはこれに相当する代金を受け取りたい、と希望した。

五月二日（六月七日）、フラワーズは長崎県へ宛てて、ケットを一且新潟港へ向かわせたと伝えた。併せてフラワーズは、この航海中、悪天候により他港に寄港する可能性があるため、各地の地方官にもこの旨取計らい頂きたい、と述べている。五月三日（六月八日）、長崎県は新潟県へ宛てて、ケットに新潟港へ向かうための免許証書を与えたと伝えた。さらに長崎県は、ケットより秋田県へ向かいたいとの希望があったので、貴港にて取計らい頂きたい、と述べている。

五月八日（六月一三日）、ケットのほか、および肥前国福江藩出身の辰蔵、陸奥国弘前藩後潟村出身の勇吉の計三名が、長崎を出帆し、六月六日（七月一日）に新潟港に到着した。六月八日（七月一三日）、新潟県は秋田県へ宛てた書簡で、ケットが船滓の調査を願ったと伝え、これについては、全て「不開港場規則」の通りに取計らい頂きたい、としている。この「不開港場規則」については、第二章で詳述す

る。新潟県からの書簡を携えて、六月一〇日（七月一五日）、ケットら三名は新潟港を出港し、六月一二日（七月一七日）には秋田県管下の土崎港に到着した。六月一六日（七月二一日）、ケットら三名は、小舟で土崎港を出港し、同時に案内役として、秋田県権少属の大野秀正が地船で同港より出発した。ケットらは六月一七日（七月二二日）に戸賀港に到着し、ナガト号が沈没した場所を調査した。

ケットらが行った調査の詳細は、六月二三日（七月二八日）に秋田県から外務省へ宛てた届出から、以下のように判明する。

ケット付添の辰蔵と勇吉は、通詞ではなかったので、言葉が通じなかった。そのため、ケットの応接は、彼らが持参していた新潟県からの来書に基づいて行った。ナガト号沈没の詳細については、戊辰年間の出来事なので、事情を知る者が死去、あるいは県内におらず、確かな顛末は分からない。しかし、船が沈没した場所は、秋田県管内の戸賀であることが分かっている。権少属の大野が同所へ案内した。六月一七日（七月二二日）、ケットらは、ナガト号が沈没した場所を一通り調査し終えた。ケットは、船の係留用の鎖が見えないかと尋ねたが、大野は年月が経っているため分からないと答えた。同日、ケットは戸賀港より新潟へ向けて出帆した。

六月二四日（七月二九日）、ケットは在新潟イギリス領事のジェームス・エンズリー (James Joseph Ensley) に対し、新潟の官員に船滓の調査を依頼してほしいと申し立てた。六月二五日（七月三〇日）、エンズリーは新潟県令の楠木正隆へ宛てて、ケットの希望を伝えた。

六月二七日(八月一日)、楠本はエンズリーに対し、ナガト号を雇い入れた官員の名前を尋ねた。六月二九日(八月三日)、エンズリーは楠本へ宛てて、雇い入れた官員の名前は分らないとのケットからの書簡を添えて返答している。これを受けて、七月二日(八月五日)、楠本はエンズリーに対し、ケット本人と面会したので、同人を県庁に差し出してもらいたい、と伝えた。ケットから難破船の様子を聞いておいたほうが、調査するのに都合が良いだろう、との理由からであった。

ところが七月一七日(八月二〇日)、新潟運上所から外務省に宛てて、ケットが死亡したことを知らせる書簡が届いた。この書簡によると、七月一六日(八月一九日)の夜、小舟に乗っていたケットは、誤って海中へ転落したという。ケットは新潟運上所へ運ばれ、(税関の者が)服を着替えさせ、ケット付添の者へ引き渡した。この際、ケットが所持していた銃と衣服は運上所に預け置かれた。その後、付添の者より、ケットの死亡が伝えられたという。その後、ケットは新潟県管内の墓地に埋葬された。ケットの埋葬は、同人による戸賀港の船滓調査の詳細と併せて、八月一五日(九月一七日)、楠本より外務卿副島種臣へ報告されている。

以上、本章で見えてきたように、明治初年の秋田・山形沖ではイギリス船の海難が度々発生しており、漂着地やその所轄庁、および最寄の開港場や外務省などが、その都度の申し合わせ、また条約や法令に基づいて対応していた。

二 外国船の海難事故をめぐる日本側の対応とその論点

本章では、第一章で述べた漂着事例から、明治初年の不開港場における外国船漂着に対する日本側の対応と、それに関連する条約・法令の内容について検討した後、これらの海難対応にあたって課題となった諸点について述べていきたい。

(一) 日本側の海難対応

第一章で取り上げた三件の事例から、外国船が不開港場に漂着した際、日本政府および藩県が行う対応は、次の五点に整理できる。

- ① 漂着地の所轄庁および最寄の開港場の役人による調査
- ② 乗組員の護送
- ③ 船・積荷・船滓の引揚げ
- ④ 死亡した乗組員の埋葬
- ⑤ 救助・保護に関わった者への褒賞

①は、オーシャン・クイーン号一件においては、最寄の開港場である新潟の官員が、通訳らと共に酒田に赴き、乗組員の滞在先を訪れて事情聴取を行っている。イライザ・コリー号一件においても、久保田藩役人が船長に対し、詳細な聞き取りを行っている。この際、事故の経過のみならず、死亡した乗組員の扱い、今後の行き先、船・本船の扱い等について希望を聞き、それを踏まえて②③④の対応が行われて

いる。

前述した日本側の対応は、どのような条約や法令に基づいて行われたのだろうか。明治初年以降、対日条約の規範とされた日英修好通商航海条約の第一八条では、海難事故の対応に関して次のように規定されている。

奥地利及洪噶利の船、日本の海岸にて或ハ破船し、或ハ漂着し或ハ己むを得ず日本の港内に避け来ることあらバ、相当の日本長官是を知るや否速に其船に可成丈け扶助を加へ、其船中の人々を懇に取扱ひ、要なる時ハ、其人々に最寄の奥地利兼洪噶利コンシユル館に赴くべき方便を与ふべし²⁴⁾

外国船が、海難事故などのやむを得ない事情で不開港場に入港した場合、日本側は船や乗組員に対して必要な扶助を行い、乗組員が最寄の領事館に赴くための便宜を与えることを定めている。また、これ以前にも、幕末にイギリスとの間に結ばれた日英修好通商条約の第二二条において、難船救助に関する同様の規定が定められている²⁵⁾。前述したように、オーシャン・クイーン号一件の際、宮岡らが乗組員に対し、最寄の開港場である新潟へ戻るよう説得したのは、これらの条約規定に基づいた判断であったと考えられる。

ナガト号一件の際には、外国人による船卒の調査について、新潟県は秋田県に対し、「不開港場規則」に従って対応するよう要請している（明治五年六月八日付書簡）。ここで述べられている「不開港場規則」とは、明治三年二月二十九日（一八七〇年三月三〇日）に太政官より布

告された「不開港場規則難船救助心得方条目」を指している。このうち、不開港場に外国船が漂着した際の日本側（特に漂着地およびその所轄庁）の対応について定めた「難船救助之事」一四ヶ条の内容は次の通りである。

- ① 難船の困苦に応じて扶助すること。乗船が困難な場合は、乗組員を最寄りの寺院や民家などへ止宿させ、食料や衣類を用意すること。
- ② 船を修復する場合は、鍛冶・大工などの人夫、および器材を用意すること。
- ③ 乗組員のうち、溺死あるいは滞留中に病死した者については、墓所のうち都合の良い場所へ埋葬すること。
- ④ 海中で船が破損し、船員などにしがみついている乗組員がいた場合、早急に船に乗せ開港場へ送り届けるか、又は「其土地支配之者」へ引き渡し、その者が取り計らって開港場へ向かわせること。
- ⑤ 難破船が漂着した際は、早急に外務省又は最寄りの開港場へ報告し、（開港場の）官員に出張するよう申し立て、その指示を受けること。
- ⑥ 外国人が陸路で開港場へ向かいたいと願った場合は、それを承諾し、付添人を通常より多く差し出して開港場へ送り届けること。
- ⑦ 船が座礁し、そのまま船主が引き払う場合には、船卒などが沈没したまま流失、又は村方にて処分したとしても異存はない旨、外国人より書面を取っておくこと。
- ⑧ 船卒がそのまま放置され、外国人が漂着地を一旦引き払い、後に再び船の引揚げを行うことになった場合、（引き払う前に）船その他の

荷物を預かって欲しいと外国人に頼まれた際は、簡単に引き受けてはならない。もし先方から強く申し立てられた場合は、関係各所に伺った上で引き受け、かかる費用を受け取ること。後に異論を引き起こさないよう、何事も書面を取り置くこと。

⑨難破船救助にかかる費用は漂着地の負担とする。但し、船の修復や外国人の滞在が長引く場合は、外国人より費用を受け取ること。外国人に持ち合わせがない場合は、証書を取っておき、開港場へ送り届ける際に裁判所へ差し出すこと。外国人から費用を受け取らない場合には、府藩県負担とする。詳細については、外務省又は開港場の官員の指示を受けること。

⑩船具・積荷・船滓などを売却したい旨、外国人より申し立てがあった場合は、これを購入しても良いが、その旨届け出ること。

⑪難破船に外国人が長期間滞在しているようであれば、府県は警衛の者を差し出すこと。

⑫乗組員のいない外国船が漂着した場合は、その詳細を届け出ること。

⑬外国人と取引する勘定書や証書は、和文では用立てづらいので、外国語で認め、調印すること。

⑭これらの条にある伺書や届書は、最寄の開港場又は外務省へ差し出すこと。⁽²⁶⁾

ナガト号一件では、難破した当時（明治元年）の事情を知る者がいないとされており、船滓に関して「難船救助之事」第七条で定められているような書面は残されていなかったと推察される。そのため、本

件では所轄庁である秋田県が対応し船滓調査が行われた。ケツトが死亡したため、船滓調査は途中で打ち切られたようであるが、それまでのケツトの滞在等にかかる費用（第九条）などについては、漂着地や秋田県が負担したと考えられる。

また、オーシャン・クイーン号およびイライザ・コリー号の漂着は、いずれも「不開港場規則」制定前の出来事であるが、その際の日本側の対応は、本規則の規定と概ね一致している（第一条、第三条、第四条、第五条、第六条、第一〇条、第一四条）。「不開港場規則」制定以前には、明治政府が最初に布告した海難救助法として、明治二年九月一八日（一八六九年一〇月二二日）布告の「浦高札」がある。この法令は、金指正三氏により分析されている通り、江戸幕府が海辺村々に掲示させてきた近世の「浦高札」や「浦々添高札」等を集大成した内容であった。⁽²⁷⁾ もっとも、明治二年の「浦高札」は、不開港場漂着に限らず、海難全般に関する対応を示したものであったが、「不開港場規則」制定前の不開港場における外国船海難対応は、当該法令に基づいて行われていたと考えられる。

以上、本節では、明治初年の不開港場における外国船の海難に対する日本側の対応、および関連する条約・法令について述べてきた。このような海難対応には、当該期の明治政府が抱える様々な外交課題が含まれていた。このうち、次の第二節では救助費用負担の問題について、第三節では外国人の内地通行の問題について取り上げ、検討していく。

（二）救助費用負担の問題

これまで述べてきたように、外国船の不開港場漂着に際しては、漂着地の百姓や商人、および藩県の役人が現場で対応にあたっていた。第二章第一節で述べた、日本側の海難対応のうち、②乗組員の護送、③船等の引揚げ、④死体の埋葬が行われた場合や、漂着地の人々が外国人に食料や衣類を与え、宿泊させるなどした場合、かかる費用を誰が負担するかという問題があった。

オーシャン・クイーン号およびイライザ・コリー号一件においては、救助・保護に関わった者に対して、イギリス政府から謝礼が贈られている。一方で、外国人の救助・保護にかかる費用について、救助を受けた外国人およびイギリス政府に対しては日本側から一切請求されなかったという（明治三年三月二二日付外務省より久保田藩宛書簡）。また、オーシャン・クイーン号引揚げに外国人が向かうにあたり、フランス公使館のデュ・ブスケは、引揚げにかかる費用は全て日本側の負担であると述べている（明治三年三月二四日付書簡）。第一節で取り上げた、「不開港場規則」第九条においても、難破船救助にかかる費用は、基本的に漂着地の負担と定められている。船の修復費や、外国人の長期滞在の費用については、外国人本人に請求するとされているが、そうしない場合には府藩県の負担とされている。

ここから分かるように、救助・保護を行う漂着地の人々は、外国船の海難に際して重い負担を強いられていた。イライザ・コリー号一件

の際、船や死体が漂着した沼田村と竹生村は、明治六年（一八七三年）一月二八日、秋田県令の国司仙吉に対し、本件で村が負担した費用を請求する願出をしている⁽²⁸⁾。その願出によれば、両村は「困窮之村」であり、「甚々難渋」していたという。このように、明治初年の海難救助においては、その費用は基本的に日本側が負担し、特に漂着地にかかる負担が大きかったことが分かる。

明治十一年（一八七八年）二月五日、日本とイギリスとの間に「難破船救助費用償還約定」が定められた。難破船救助にかかる費用負担は、本約定で次のように定められた。

日本政府ニ於テ、英国破船人救助ノ為メ、衣類・食料・旅費或ハ溺流人骸ノ救援、或ハ病者負傷者ノ治療、其外死去人ノ埋葬ニ係ル諸人費ハ、英国政府ヨリ日本政府ヘ償還スヘシ、英国政府日本破船人ヲ救助スル時ハ、日本政府ニテ右同様ノ手續タルヘシ
日本政府又ハ英国政府ハ、何レモ破船又ハ船内物貨ノ回復、或ハ其保護ニ係ル費用ハ、之ヲ償還スルノ責ニ任セサルヘシ、総テ斯ノ如キ費用ハ、難ヲ免レタル貨物ヲ以テ、右貨物ヲ受取ル節、右関係ノ者ヨリ其費用ヲ償却スヘシ

日本政府又ハ英国政府ハ、難船ノ場所ニ出張スル政府ノ官吏警察吏、又ハ地方官ノ費用、即チ難船人護送ノ官吏ノ旅費及ヒ公信往復費ヲ払ハサル可シ、是等ノ費用ハ、右官吏警察吏及ヒ地方官所属ノ政府ニ帰ス可キ者トス⁽²⁹⁾

これにより、船員救助のための衣類・食料・旅費、溺れた者や漂流

した者の救助、病者・負傷者の治療、死者の埋葬にかかる費用については、イギリス政府はこれを日本側に償還することが定められた。本約定では、イギリス政府が日本船を救助した際の費用負担についても定められており、前述の項目については、同様に救助された側の国が支払うこととなった。これにより、イギリス船の海難にかかる費用負担について、これまでの国内における法令のみならず、イギリスとの約定において初めて明記されるに至った。

（三）外国人の内地通行

不開港場に漂着した外国人の救助・保護にあたっては、外国人の内地通行の問題が付随することとなった。特に、「不開港場規則」制定前であるオーシャン・クイーン号及びイライザ・コリー号一件の発生当時は、海難事故によって生じた外国人の内地通行の手続きについて定めた法令がなかったため、対応に際して藩県や日本政府が手間取った様子が窺える。

諸外国との条約により、明治初年における外国人の遊歩は、開港場の一〇里四方である遊歩区域内に限定されていた。この遊歩区域外を外国人が通行する場合は、病気療養や学術研究などの理由による願出があれば、その都度「鑑札」を与えて許可することが慣例であったという。⁽³⁰⁾ オーシャン・クイーン号一件において、外務省からイギリス公使館書記官への通達（明治三年一〇月二日付）で述べられていた「条約面明文」とは、この遊歩規程を指している。本件においては、乗組

員の開港場への護送のみならず、船の引揚げのため、度々外国人の内地通行が生じた。しかし本件では、外国人の内地通行に際して、必ずしも事前に免状が発行されたわけではなく、その手続にはばらつきがあった。例えば、酒田から外国人が出立する際は、出立後に外務省へ事後報告される場合もあるが、一方で、横浜から出立する際には、事前に領事から願出があり、外務省より免状が発行されている。このように、当該期の外国人の内地通行に際して、免状の交付・携行は必ずしも徹底されていなかったとみられる。

漂着船の乗組員、および船の引揚げを目的とする外国人の内地通行は、明治七年（一八七四年）五月三十一日公布の「外国人内地旅行允準条例」の中で初めて明記された。これは、内地開放を求める諸外国との外交交渉を経て定められたものであった。⁽³¹⁾ 本条例の第一条には次のように記されている。

外国船舶海岸ニ於テ、困難或ハ破壊セシ時ハ、其乗組ノ外国人ハ勿論、其船舶ヲ救助スルタメ、各開港場ノ外国人便道駛走ヲ要スルニ付、内地旅行ヲ乞フ時ハ、士商ノ別ナク是ヲ免許スヘシ
附リ難破船一時急速ニ処分スル能ハス、追テ船具船身ノ残余等ヲ入札払ニ出スタメニ旅行ヲ乞フ時、其事情止ムヲ得サルモノハ、
本文ニ準シテ許可ス⁽³²⁾

本条例公布の翌年には、「外国人内地旅行免状」が改訂され、これまで開港場等でも交付されていた外国人の内地通行は、全て領事・公使を通じて外務省へ出願することと定められた。⁽³³⁾

このように、内地通行制度が整備される以前の外国人の内地通行にあたっては、漂着地の所轄庁や外務省は、その都度の現場的判断や申合せなどにより対応を行っていたと考えられる。

おわりに

以上、本稿では、まず第一章で明治初年に不開港場で発生した海難事故の事例を取り上げ、漂着地とその所轄庁および明治政府の対応について詳述した。第二章では、前章で取り上げた事例をもとに、日本側の海難対応について、関連する条約や法令とともに論じた。

不開港場における外国船漂着への対応は、単に外国人を本国へ送還するための手続というだけでなく、当該期の明治政府が外交面で抱えていた様々な課題を内包するものであった。

第二章で検討したように、船や乗組員の救助・保護にあたって、漂着地の人々の負担は深刻であった。外国船の寄港や漂着の件数が増加するに従って、その負担も増大したと考えられ、藩県や明治政府も対応を迫られていたと考えられる。また、外国人の護送や、船の調査・引揚げに際して、内地通行の問題が生じた。本稿で取り上げた、明治初年における外国船の海難は、これらの課題に関する条約や法令が整備されていく過渡期に起こった事故である。当該期の外国船海難に関する条約・法令について、その経過を次のように整理することができる。

明治政府の成立当初は、近世の海難救助法を踏襲した「浦高札」があるのみで、不開港場での外国船漂着を想定した法令は存在しなかった。日英修好通商条約や日英修好通商条約には、日本側が外国人に對し必要な扶助を与えるよう規定されていたが、具体的な救助・保護手続については定められていなかった。そのため、不開港場での海難対応は、その都度の申合せや現場的判断によって行われていたと考えられる。明治三年に「不開港場規則」が定められると、不開港場における海難対応の統一的な基準が明示され、これに基づいて対応が行われるようになった。一方で、海難事故による外国人の内地通行については、明治七年に「外国人内地旅行允準条例」が定められた。本条例は、諸外国からの要請により定められたもので、海難を理由とする外国人の内地通行を許可する旨が明記された。明治十一年には、イギリスとの間に「難破船救助費用償還約定」が定められた。本約定により、これまで漂着地に負担してきた、外国人の救助・治療・埋葬にかかる費用については、イギリス側により償還されることとなった。

また、本稿では詳しく触れることが出来なかったが、不開港場への外国船漂着は、明治政府に密貿易の懸念を生じさせた。幕末から明治初年にかけての日本国内では、外国船が不開港場に寄港し、箱館（函館）に米を廻送するなど、沿岸貿易が盛んに行われていた。この密貿易の問題も、当該期の日本が不開港場において抱えた課題の一つであるので、これについては今後稿を改めて論じたい。

注

- (1) 本稿では、諸外国との条約において開港場として規定されていない日本沿岸の港を、史料上の用語を用いて「不開港場」と呼称する。
- (2) 金指正三『近世海難救助制度の研究』吉川弘文館、一九六八年。
- (3) 荒野泰典『近世日本と東アジア』東京大学出版会、一九八八年。
- (4) 春名徹『東アジアにおける漂流民送還制度の研究』(『調布日本文化』第五号、一九九五年)。
- (5) 池内敏『近世日本と朝鮮漂流民』臨川書店、一九九八年。
- (6) 倉地克直『江戸時代の瀬戸内海交通』吉川弘文館、二〇二一年。
- (7) 上白石実『漂流民救助と送還の近代化』(荒野泰典編『近世日本の国際関係と言説』溪水社、二〇一七年)、同「明治新政府の外交体験と条約理解」(友田昌宏編『幕末維新期の日本と世界』吉川弘文館、二〇一九年)。
- (8) 以下、オーシャン・クイーン号に関する記述は、特に断りのない限り、外務省記録367.1「困難船及漂流民救助雑件 英国之部」第一卷(外務省外交史料館蔵)による。
- (9) 拙稿「明治初期新潟港における救荒政策と交易」(『外交史料館報』三三三号、二〇一九年)一六六頁。
- (10) 明治二年七月二七日、越後府と新潟県(第一次)が統合されて水原県が発足した。(『角川日本地名大辞典 一五 新潟県』角川書店、一九八九年)。
- (11) 宮ノ浦、宮浦とも記される。江戸期〜明治二年までの村名は宮野浦村。田川郡のうち、酒田と田川郡を渡船で結ぶ要所であり、また伝馬がおかれる宿場であった。(『角川日本地名大辞典 六 山形県』角川書店、一九八一年)。
- (12) 田川郡のうち、最上川舟運の要衝である。最上川下流の庄内藩の水駅として発達した清川河岸は、立谷沢川と最上川の合流地点のすぐ下流にある。(前掲『角川日本地名大辞典 六 山形県』)
- (13) 065.D6.1「莊司鉉七郎ヘイギリス公使より贈物の義」(東京都公文書館蔵)。
- (14) 明治三年三月二七日、水原県が廃止され、新潟県(第二次)が発足した。(前掲『角川日本地名大辞典 一五 新潟県』)
- (15) 以下、イライザ・コリー号に関する記述は、特に断りのない限り、外務省記録367.1「困難船及漂流民救助雑件 英国之部」第二卷(外務省外交史料館蔵)による。
- (16) 日本海に注ぐ竹生川の河口付近を指すと考えられる。
- (17) 米代川下流右岸に位置する落合村に面している。(『角川日本地名大辞典 五 秋田県』角川書店、一九八〇年)。
- (18) 日本海に注ぐ水沢川の河口に程近い沖を指すと考えられる。
- (19) 史料上では「エラエザ・コリヤ号」、「ライザーコレイ号」等と表記されている。
- (20) グラハムが世話を受けた村の名称は、史料上では「とそ」村と記されているが、これにどの村が該当するかは判然としない。
- (21) 米代川河口部右岸に位置する。能代と向能代との間には渡船並びに船舶の船着場があった。(前掲『角川日本地名大辞典 六 山形県』)
- (22) 以下、ナガト号に関する記述は、特に断りのない限り、前掲「困難船及漂流民救助雑件 英国之部」第二卷による。

- (23) このナガト号は戊辰戦争中、南方より新潟・秋田その他地域へ兵員を送るために使用されていた。本稿で取り上げた海難は、日本人の士官を乗せて秋田より箱館に向かう途中で起こったと考えられる。（外務省記録3633「英吉利国船「ナガト」号困難救助ノ為メ航行セル秋田藩持船高尾丸函館帰航ノ際脱賊掠奪損害ヲ被リシ為メ同国公使へ照会一件」外務省外交史料館蔵）
- (24) 『旧条約彙纂』第一卷第二部（外務省条約局編、一九三四年）九二二～九二三頁。
- (25) 日英修好通商条約の第二二条には、次のように定められている。「貌利太尼亞船日本海岸にて破船又は漂着し、或は危難を遁れ来る事を知らは、其所の司人は是を救ひ厚く扶助を加へて最寄のコンシユルへ送り渡すへし」（同右、一七頁）。
- (26) 『法令全書』明治三年第四百十八（内閣官報局、一八八七年）。
- (27) 金指前掲書、五三六～五四〇頁。
- (28) 沼田村文書A214363801「異国難破船入費御下金願」（秋田県公文書館蔵）。
- (29) 『旧条約彙纂』第一卷第二部、一〇六～一〇八頁。本約定は、日本側とイギリス側それぞれの書簡に「約定書」の条文が別添され、「双方ヨリ書簡ヲ以テ約定書交換相成候」とされたもので、交換公文のような形式をとっていた。
- (30) 伊藤久子「明治時代の外国人内地旅行問題」（『横浜開港資料館紀要』第一九号、二〇〇一年）。
- (31) 同右、三八～三九頁。
- (32) 『法規分類大全』外交門四、五五五～五五六頁。
- (33) 伊藤前掲論文、四〇頁。