



海事史研究

第 13 号

1969 — 10 月

幕末の異国船に対する検問書類と

ヤパン号(咸臨丸).....	片桐 一男 (1)
島津氏琉球侵入原因の再吟味.....	喜舎場一隆 (10)
紀州藩の年貢米の回送.....	中田 四郎 (43)
船宿のこと.....	桜田 勝徳 (49)
南海の「日本人一人」.....	松永 秀夫 (61)
羽原又吉先生の業績を憶う.....	河岡 武春 (66)
人声村上数一を偲んで.....	塩原礼次郎 (70)
日和山と方角石(Ⅱ).....	南波松太郎 (73)
列車渡船の起源.....	山本 潤 (93)
南中国の泥板または泥模船について.....	可児 弘明 (113)
中国史上の蟹(Ⅱ).....	小川 博 (123)
戦前のわが国におけるボーレン制度について	
— 船内の高利貸制度との関連について —.....	塩原礼次郎 (158)
近刊紹介.....	(172)
海事史関係文献目録.....	小川 博 (175)
会務記事.....	(179)

日本海事史学会

KAIJI SHI KENKYU

Journal of the History of Maritime

No. 12, April, 1969

CONTENTS

ARTICLES :

Shozo KANEZASHI : On the tide in the <i>Dannoura</i> Battle in 1185	(1)
Hiroshi OGAWA : Desultory notes on the History of <i>tan</i> folk on the boat people South China.	(15)
Ichiryu KISHABA : On the Maritime Officials in Loochoo in the modern age.	(39)
Kenji ISHII : Around the Building of the official boat in <i>Hitoyoshi</i> Clan, 1826 (<i>Bunsei-9nen</i>)	(95)
Shigeo HOTTA : On the shipping agents in <i>Noto</i> area of <i>Kaga</i> in <i>edo</i> era.	(141)
Shigeo TAKAHASHI : Career of the Korean war-ship <i>Yobu</i> in 19th~20th century.	(165)

ESSAYS :

Shin SATO : Mistranslations in recent maritime Literatures in Japan.	(73)
Shozo KANEZASHI : Some notes for the Japanese Forces breaking up from Aleutian Island in 1943.	(79)
Kazuharu SHIMADA : Some notes for seawrecks and maritime wards.	(82)
Shoji SUMITA : Memories for my father Dr. <i>Shoichi</i> SUMITA.	(90)

BOOK REVIEWS :.....(176)

REPORT of the SOCIETY :.....(189)

The Japan Society of the History of Maritime
Senpaku-Shinko Bldg. (Attend Nihon-Kaiji-Kohoo-Kyokai)
Shiba Kotohira 35, Minato, Tokyo, Mail No. 105, JAPAN

*Teekening van de maal van de ketels te pa
... in de Stoomschip Japan.
Schaal 1/12 Emg*

新発見の咸臨丸（ヤパン号）の図面

咸臨丸は有名にも拘らず、その船型・構造・機装などを明らかにする根本資料がなく、今日まで断片的な資料によって模索が続いているにすぎなかった。

ところが、かねて咸臨丸の図面探しに熱心な片山積氏（咸臨丸復元保存協合理事長）が、昵懇の駐日オランダ大使館員スロート氏の協力を得て、咸臨丸の建造地オランダで図面捜索を行われ、さきごろその図面をロッテルダム海事博物館から入手された。口絵で紹介したのはその一部で、縮尺百分の一の正確な総帆図であるが、このほかにも四〇分の一の線図・船体横断面図・機関図・推進器図など八枚があり、咸臨丸の全貌を明らかにする貴重な一等資料である。

これらの図面一式は、去る一月二五日に開かれた第四二回例会に、片山積氏が持参されて出席会員一同に披露されたが、同氏の講演後は、始めてみる図面を中心にして日蘭交渉史の権威岩生成一博士と片桐一男氏、造船史研究家の山高五郎・上野喜一郎・石井謙治の諸氏たちによって詳細な検討が加えられた。とくに問題となったのは、総帆図をはじめどの図面にも咸臨丸の原名ヤパンの名が見当らず、果してこれが同号の図面であるか否かということであった。しかし、検討を重ねるうち、一枚の図面の隅に、挿図に示したような *Stoomschip Japan* の文字があることが判り、咸臨丸に間違いな

いことが確認された。

この図面によって、従来諸説のあった咸臨丸のトン数も計算でき、船型・帆装・推進器関係の実態も解明できる上に、図面に押されたスタンプで造船所と機関の製造所も判明し、さらにそこに書かれたデイトにより建造の進行状況まで推測できるようになった。それらについては、次号に発表する予定であるが、とりあえず本号に総帆図を紹介し、会員諸賢の参考に供することにした次第である。

なお、本号には片桐一男氏の論文「幕末の異国船に対する検問書類とヤパン号（咸臨丸）」が掲載されており、咸臨丸に関する興味深い新事実が述べられていることを附記しておく。

（飯盛汪太郎）

幕末の異国船に対する検問書類とヤパン号（咸臨丸）

片 桐 一 男

目次

- 一 長崎入港手続
- 二 オランダ船の船長が回答すべき事項
- 三 シナ船の船長が回答すべき事項
- 四 Japan 号＝咸臨丸に関する新史料

一 長崎入港手続

鎖国時代、長崎来航のオランダ船に対して義務付けられた入港手続の制度についてはすでに詳述したが、要約すれば次のようである。

鎖国後制度化した手続は、長崎奉行が派遣する検使船が来航のオランダ船と長崎港の小瀬戸近辺で旗合せを行ない、蘭船と確認のうえ、直ちにオランダ風説書・積荷目録・乗船人名簿・書翰・文書等の重要書類を受け取り、入津せしめるといったものであった。

文化五年（一八〇八）のフェートン号事件以後、その入港

手続は、視界に來航船の帆影を認めると検使船が來船に向け派遣され、オランダ語とフランス語で書かれた「一ノ印」なる横文字を來船に見せ、かつ日本側の検使およびオランダ商館側の派遣員二名に検問せしめ、「一ノ印」の回答としての「略風説書」をとり、ついで「二ノ印横文字」なる命令書を携行させ、來船に提示して、質人二人を受け取り、かつ検問してオランダ船の確認ないしは異国船の札問をする。一方派遣の検使は伊王島より中海に入って高銚島まできた來船に対し旗合せを行ない、オランダ船たることを確認する。そのうえで入津の許可を与える。入津後は直ちに人別改を行ない、積荷目録を受け取り、乗船人名簿により点呼、諸注意を与え、出島のオランダ商館長室でオランダ人風説を聞き、かつ書き留め、翻訳をする、というものであった。

右の改革された入港手続の制度は、フェートン号事件以後、嚴重に勵行され、文政八年（一八二五）のいわゆる異国船打払指令下においても厳守され、蘭船・異国船の識別の拠

りどころとなつていた。降つて、阿片戦争の情報が齎らされ、天保十三年(一八四二)のいわゆる異国船打払令停止薪水食料給与令が下されて以後も依然として来航船の識別方法として実行されると同時に、その応接の仕方もこの改革された手続制度を原則として行なわれていた。

そこで、本稿においては右の臨検制度をオランダ商館側、特に商館長・船長がいかに心得ていたかを確認し、オランダ船と同様に長崎で貿易が許されていたシナ船に対してはどうかであったかを確かめてみたい。併せて幕府の発注をうけてオランダ政府が建造・回航して来たヤパン号に関する新事実をも紹介してみたい。

二 オランダ船の船長が回答すべき事項

来航船に対して長崎奉行の派遣する検使が臨検時に携行する検問書類をオランダ語で *Verpraairbrief* としう。オランダ語とフランス語と二種類作成されてゐる。

ここではかつてペルリンの日本学会 *Japan institut* に蔵されていた、シーボルト *Dr. von Siebold* の蒐集資料の中の *Japansche Handel* (日本貿易) と題せる三冊の資料中の第二冊の中に次のように記録されてゐるのを掲げよう。

Model. Praairbrief

Hiervan worden in de maand April of Mei Vier

afschriften aan de rapporteurs afgegeven.

De gezagvoerder van het aankomend schip rulle de hier ter beantwoording volgende vragen in, en geve daarna dit papier onmiddellijk aan den bringer weder af.—

Naam van het schip

Groote van het schip

Naam van den gezagvoerder

Wanneer van Batavia vertrokken

Of er nog een schip komt.—

Zoo ja.— Wanneer het laatsgezien—

Welke gouvernementen ambtenaren zich aan boord bevinden.—

En welke aan boord van het ander schip zijn.—

*Geen nieuws van welken aard ook zal meerder hier mogen worden ingevuld noch aanden Japanner bekend gemaakt, terwijl ingevolge de op Java van de Hooge regering ontvangen orders onder den *Patenberg* moet worden geankerd, en om geen reden hoe ook genaamd verder zonder aanschrijving mag worden opgezeld.*

Desima 1831

Het opperhoofd van den Nederlandsche Handel in Japan.

これを訳せば、次の通りである。

検問書類例

四・五月に、あらかじめ年番(通詞)に手交されている四種の書類により、

来航船の船長が以下の質問に回答して、直ちに検使に手交すべき書式、

船名

船の大き

船長名

バタビヤ出帆の日日

僚船の有無

僚船を見失いたる場合の日日

臨検の検使名

僚船に塔乗せる人の名等

各地の風説がなければ、そのことを日本官憲に述べること、印度政府よりの命令は伊王島で碇泊中に書面にて手交すべきこと。

出島 一八三二年(天保二年)

日本のオランダ商館長

右はシーボルトが出島において多数の記録の中から摘録し

たもので、必ずしも幕府が規定した諸項目を十分記載してゐるわけではない。しかし、少なくともオランダ側において日本向けの商船の船長に、長崎入港に先だつて受ける幕府の検使船と、回答すべき要点を指示している点は明白である。

実地に行なわれた検問書類に対する回答すなわち略風説書は先般もその実地例を紹介したし、本稿におけるヤパン号やシナ船の場合と同様の諸項目を有していたのである。

三 シナ船の船長が回答すべき事項

長崎に来航せるシナ船に対して、臨検時に提出せしめた書式を左に紹介する。

嘉永三戌年夏唐船乗付承書

七月五日

初観目

一 唐国出帆 六月廿七日

附 信牌有無之事 無之

一 船号 吉剎

一 船主 在留

一 乗組唐人 百十人

一 類船并船号 無之

一 漂流人 無之

一 漂着 無之

一 変儀等 無之

右之桁々先可相尋事

右のゴチックにしたところは回答の記入で別筆である。次いで二番船が来るを見越して、次のような書類を作つて用意していた。

二艘目唐船乗付

唐国 月 日出帆

一 船号

一 船主

一 乗組唐人

一 類船

一 漂流日本人

一 漂着

右之通式艘目唐船に乘付承知仕候ニ付此段御届申上候

以上

戌 月

盜賊方

藤 昇一郎

右は臨検時に出役の手伝いを下命されていた藤昇一郎の用意であったが、使用されませんでした。しかし、これによって、幕府がシナ船に対してもオランダ船や異国船に対する検問項目と同一の内容をもって臨検を実行していたことが確

此石六千式百三十三石六斗

類船之有無

無御座候

咬囉吧出船

六月初日

乗船人数

四十三人

役掛之者

ランゲ
ランゲ

渡来之有無

三人
ランゲ

右之通和解差上申候 以上

寅七月五日 石橋庄五郎

右はサラ・リディア号来航の臨検時に提出された検問回答書類の和解で、出役に当たつた小通詞並の石橋庄五郎が担当している。これによって同船が安政元年七月五日（一八五四年七月二十九日）に入港したことをはじめ、大きさ、乗組人員などを知り得る。

また別紙で次のような聴書が提出されている。

一 御用御詠軍船并蒸氣船渡来之儀、役掛阿蘭陀人共相尋候処、右者大切之儀ニ而本国表の封書を以、かひたんに掛合越ニ相成居可申、咬囉吧表ニおゐて茂何共承知不仕越申出候

一 蒸氣船

老艘 但凡六間余程

右者此節当船が持渡申候、右之外御注文之船之儀者何共相心得居不申、右之儀はかひたんに委細可申上

一幅

四フット七ドイム

一長

六合七夕

一深サ

式フット五ドイム

認できる。

四 Japan 号ニ咸臨丸に関する新史料

嘉永六年（一八五三）六月、ペリーが四隻の軍艦を率いて浦賀に来航、久里浜で国書を提出、回答を明年まで待つことを認めて退去した。

このことは上下に一大刺激を与え、幕府は同年九月十五日にいたつて大船建造の禁を解き、各藩に通達した。かつ当時の貧弱な設備や技術ではとうてい間に合いかねる事情なるため、外国艦船の購入と建造方を注文することに決した。幕府は翌安政元年（一八五四）早々に軍艦数隻をオランダに発注した。

オランダ政府は、この幕府の軍艦注文を受理した。オランダ東インド総督はこの旨を出島のオランダ商館長に伝えるため、この年の便船サラ・リディア号に訓令し伝達を託した。

まず、このサラ・リディア号が長崎来航に関する史料を紹介しよう。

渡来之阿蘭陀船が差出候横文字書翰和解

船頭之名

ファンテルタック

船之名

サーラーレイディア

大サ四百八十七ラスト

此斤数百五拾五万八千四百斤

旨、質阿蘭陀人申出候。

一（中略）

寅七月五日

これによれば、臨検時、来航船が入港に先だつてまず検使船で出島につれ帰つた質人（Pantleeden）から、早速注文艦船に関する回答の模様を聴取しようとするに努めている様子であつて、幕府の期待の旨を帯した長崎奉行がこのことに留意して輩下に訓令していたことが窺える。しかし、事は機密・重大なるためか、本国政府からの書面が直接商館長に手交される様子で、詳しいことは知らされていない。ただし、リディア号は六間程の蒸氣船を持渡つたらしい。

このあと、商館長ドンケル・クルチウスが提出した「風説書」が同日に、本木昌左衛門・小川慶右衛門・西吉兵衛・志筑竜太・岩瀬弥十郎らの通詞によって和解提出された。特に変わった内容は含まれていない。ただ、これに添附されている次の文書が興味深い。

当年持渡蒸氣船雛形寸法左之通

一長

四十フット

一幅

六間式合余

一深サ

四フット七ドイム

一長

六合七夕

一深サ

式フット五ドイム

一船鉄板之厚サ 壹分ヨ

右之通ニ御座候 以上

寅ノ七月

これによれば、六間程の蒸気船とは「雛形」すなわち模型であったわけである。受注船の出来るに先だって、見本として模型船を一種持渡ったことが判明する。その大きさも明記されているのである。この模型船はその後どうなったであろうか。知る由もない。なお序ながらリディア号は文鳥七十八羽程・紅雀二十三羽程・三百呼類七羽程・モルモット二十八正程・山猫一正程をも船載している。

幕府が発注した艦船の建造はクリミヤ戦争の影響をうけて遅延した。しかし、このたび駐日オランダ大使館のスコット氏や片山積氏の尽力でロッテルダム海事博物館から届いた設計図のコピーをみると、その汽缶図には紙面が汚損して判読不明の部分もあるが、

Teekening so de wal van de Ketels te..... in het Stoornschip Japan

とみえ、明らかにヤパン Japan 号の設計図であることが判る。(口絵参照)

かつ、設計図にはそれぞれの部分を引きうけた造船所のスタンブが捺印してあり、総帆図一枚には

10 Junij 1856.—

Fijenoord & Rotterdam

とか、前記の汽缶拡大図には

Paul van Viissingen &.....

22 Dec. 1856

Amsterdam

とあり、また、スクリーナー拡大図には一八五七年(安政四年)四月一日などあって、それぞれの造船所と建造の進捗の様子を窺うことができる。従来、起工日や造船所など知られていなかっただけに、将来された各設計図の史的価値は大きいとみなされる。

やがてヤパン号建造になって、日本へ回航の運びとなったが、船号彫刻の一件は発注通りに出来なかったらしい。それはドンケル・クルチウスが提出した次の文書によって知ることが出来る。

於出島千八百五十七年第七月廿七日六月

(中略)

一和蘭領事官申上候、近々渡来可仕捨仕掛蒸気船ヤッパン号より、於阿蘭陀国漢字活字判ニ相用候掉鍋数箇持渡可申候

一和蘭政府ニおいて御願申上候は、日本にて漢字為彫

申度奉存候間、功者なる日本人御世話被成下度奉願候、左候ハ、其者へ面会仕、料等談判可仕候、

此段謹而奉願候、右参衆申出候、

於日本和蘭領事官

どんぐるきゆるしゆす

右之通り和解差上申候、以上

巳ノ六月八日

すなわち、幕府からの発注条件の中には建造したオランダにおいて船名を日本文字で彫り込むことになっていたのである。それが、結局不可能となったために、日本へ回航後、日本で彫り込むことにしたのである。したがってそのたの用具を持渡り、日本の職人を雇って行なうべく、職人の斡旋方を申し出、その際の料金はオランダ側で仕払う、としてい

ともあれ、ヤパン号がようやく回航されてきた。その際の検問書類の和解がみつかったので読んでみる。

渡来之阿蘭陀蒸気船差越候書翰和解
船号 ヤッパン
船之大サ 六百式拾五トン
主役之名 ホイスセンフアンカツテンデーケ
役掛り并士官人数 士官七人
乗組人数 六拾四人

Fijenoord & Rotterdam

とか、前記の汽缶拡大図には

Paul van Viissingen &.....

22 Dec. 1856

Amsterdam

とあり、また、スクリーナー拡大図には一八五七年(安政四年)四月一日などあって、それぞれの造船所と建造の進捗の様子を窺うことができる。従来、起工日や造船所など知られていなかっただけに、将来された各設計図の史的価値は大きいとみなされる。

やがてヤパン号建造になって、日本へ回航の運びとなったが、船号彫刻の一件は発注通りに出来なかったらしい。それはドンケル・クルチウスが提出した次の文書によって知ることが出来る。

於出島千八百五十七年第七月廿七日六月

(中略)

一和蘭領事官申上候、近々渡来可仕捨仕掛蒸気船ヤッパン号より、於阿蘭陀国漢字活字判ニ相用候掉鍋数箇持渡可申候

一和蘭政府ニおいて御願申上候は、日本にて漢字為彫

類船之有無 無之候

咬啣吧出船 第八月廿六日七月

右之通和解差上申候、以上

(中略)

丁巳八月五日 勝之進

青方様

とある。しかし、検問項目に脱落・移動があったため、三日後に追加報告している。

(前略) 先日差上候阿蘭陀御詔之船差出申候書翰和解之内、此ヶ条相増申候

一何国仕出之船ニ候哉 ロッテルダム

一何月幾日出船ニ候哉 第三月廿六日三月朔日

一指揮役 ウエイセイボイスセンフハン

但士官七人之内

一乗組惣人数 七拾式人

石橋差出候書付ニハ六十四人と御座候、未タ何

れニ哉相知不申候取札申上候

一渡来之次第 御詔船乗渡并伝教之士官乗渡申

候

一日本漂流人 無之

一連渡之有無

一唐船并異国船等 見掛不申候

一洋中ニ而見掛候哉

