

# 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對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檢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

手續は、視界に来航船の帆影を認めると檢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、かつ日本側の檢使およびオランダ商館側の派遣員二名に檢問せしめ、「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、かつ檢問してオランダ船の確認ないしは異國船の糾問をする。一方派遣の檢使は伊王島より中海に入つて高鉢島まで来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、厳重に励行され、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・異國船の識別の拠

りどんとなつてゐた。降つて、阿片戦争の情報が齎らわれ、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であつ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。

## II オランダ船の船長が回答すべき事項

来航船に対しても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 *Verpraabrief* と云う。オランダ語とフランス語と二種類作成されてゐる。

coonではかつて「ルリ」の日本学会 Japan institut に田藏たざなおられた、シーボルト Dr. von Siebold の蒐集資料のうちの Japansche Handel (日本貿易) と題せぬ三冊の資料中の第一冊の中に次のように記録きろくされてゐるのを掲げん。

Model. Praabrief

Hiervan worden in de maand April of Meij 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 onmiddelijk aan den brenger 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 laatstgezien—

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 regeering ontvangen orders onder den Patenbergh moet worden geankerd, en om geen reden hoe ook genaamd verder zonder aanschrijving mag worden opgezeld.

Het operhofd 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

船の大さ

船長名

バタビヤ出帆の月日

僚船の有無

僚船を見失いたる場合の月日

臨檢の検使名

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 一八三一年（天保二年）

日本のオランダ商館長

右はシーボー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いるわけではない。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、長崎入港に先だっ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、臨検時に提出せしめた書式を左に紹介する。

嘉永三戌年夏唐船乘付承書

七月五日

初艘目

一唐国出帆 六月廿七日

附 信牌有無之事 無之

一船号 吉刹

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

一更変儀等 無之

右之柄々先可相尋事

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ことを見越して、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

一乘組唐人

一類船

一漂流日本人

一漂着

右之通式艘目唐船々乗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、使用されないでしまった。しかし、これによつて、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つて臨検を実行していたことが確

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っ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。

渡來之阿蘭陀船々差出候横文字書翰和解

船頭之名

ファンテルタック

意であったが、使用されないでしまった。しかし、これによつて、幕府がシナ船に対してもオランダ船や異国船に対する

大サ四百八十七ラスト

此斤数百五拾五万八千四百斤

此石六千式百三十三石六斗

旨、質阿蘭陀人申出候。

類船之有無 無御座候

咬噏吧出船 六月朔日

乗船人数 四十三人

ランゲ

役掛之者 三人 バスレイ

ランゲ

渡來之有無 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・リデイア号来航の臨検時に提出された検問回答書類の和解で、出役に当たった小通詞並の石橋庄五郎が担当している。これによつて同船が安政元年七月五日（一八五四年七月二九日）に入港したことを見はじめ、大きさ、乗組人員などを知り得る。

また別紙で次のような聽書が提出されている。

一 御用御逃軍船并蒸氣船渡來之儀、役掛阿蘭陀人共々相尋候處、右者大切之儀ニ而本国表々封書を以、かひたんニ掛合越ニ相成居可レ申、咬噏吧表ニおゐて茂何共承知不レ仕越申出候

一 蒸氣船 壱艘 但凡六間余程

右者此節當船々持渡申候、右之外御注文之船之儀者何共相心得居不レ申、右之儀はかひたんニ委細可ニ申上

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（Pandlieden）から、早速注文艦船に関する回答の模様を聴取しようと特に努めている様子であつて、幕府の期待の旨を帶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、リデイ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つて和解提出された。特に変つ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 四十フトト

六間式合余

四フート七ドーム

六合七夕

一深サ

式フート五ドーム

Nederlandsche Stoomsboot Maatschappij

10 Junij 1856.—

Fijenoord & Rotterdam

とが、前記の汽缶拡大図には

Paul van Vlissingen & . . . . .

22 Dec. 1856

Amsterdam

これによれば、六間程の蒸氣船とは「雛形」すなわち模型であつたわけである。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つたことが判明する。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つたであろうか。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・モルモット二十八足程・山猫一足程をも舶載している。

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ロート氏や片山積氏の尽力でロッテルダムの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 Stoomschip Japan

とみえ、明らかにヤペハ 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分けた造船所のス

タンプが捺印してあり、総帆図一枚には

とあり、また、スクリーュー拡大図には一八五七年(安政四年)四月一五日などとあって、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つただけに、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なつて、日本へ回航の運びとなつたが、船号彫刻の一件は発注通りに出来なかつたらしい。それはドンケル・クルチウスが提出した次の文書によつて知ることができる。

於出島千八百五十七年第七月廿七日六月七日

(中略)

一和蘭領事官申上候、近々渡來可<sup>レ</sup>仕<sup>レ</sup>捻<sup>シ</sup>仕<sup>レ</sup>掛<sup>シ</sup>蒸氣船ヤ<sup>ツ</sup>パン<sup>ハ</sup>船<sup>シ</sup>より、於阿蘭陀國<sup>マヤ</sup>漢字活字判<sup>ニ</sup>相用<sup>シ</sup>候掉鈎數

箇持渡可<sup>レ</sup>申候

一和蘭政府ニおいて御願申上候は、日本にて漢字為<sup>シ</sup>彫

申度奉レ存候間、功者なる日本人御世話被ニ成下一度奉レ  
願候、左候ハム、其者へ面会仕、料等談判可レ仕候、  
此段謹而奉レ願候、右參衆申出候、

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つていていたのであ  
る。それが、結局不可能となつたために、日本へ回航後、日  
本で彫り込むことにしたのである。したがつてそのたの用具  
を持渡り、日本の職人を雇つて行なうべく、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  
る。

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つたので読んでみる。

渡来之阿蘭陀蒸氣船々差越候書翰和解

船号 ヤッパン

船之大サ 六百貳拾五トン

主役之名 ホイスセンファンカツテンデーク

役掛り并士官人数 士官七人

乗組人数 六拾四人

類船之有無 無之候

咬嚼吧出船

第八月廿六日七月七日当ル

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・移動があつたため、三日  
後に追加報告している。

(前略) 先日差上候阿蘭陀御逃之船々差出申候書翰和  
解之内、此ヶ条相増申候

一何国仕出之船ニ候哉 ロットルダム

一何月幾日出船ニ候哉 第三月廿六日三月朔日二当ル

一指揮役 ウエイセボイスセンフハン

カツテンディス

但士官七人之内

一乗組惣人数 七拾貳人

石橋々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糺申上候

一渡來之次第 御逃船乗渡并伝教之士官乗渡申

一日本漂流人 連渡之有無 無之

洋中ニ而見掛候哉 見掛不申候

(中略)

八月八日

定方

青方様

この追加を八月五日の書類に加えて、右のように整理されて伝えられている。

渡来之阿蘭陀蒸氣船より差越候書翰和解

一阿蘭仕出之船ニ候哉 ロットルダム

一何月幾日出船ニ候哉 第三月廿六日三月朔日ニ當ル

一船之名

一船之大サ

一指揮役

一役掛并士官人數

一乗組惣人數

一渡來之次第

一漂流人連

一類船之有無

一唐船并異國船等

一洋中ニ見懸不申哉  
一渡來候哉

右之通和解差上申候

以上

已八月五日

右を綜合すれば、ヤパン号はファン・カツテンデイーク

Willem Johan Cornelis Ridder Huijssen van Kattendijke

指揮の下にロッテルダムを三月二六日朔日に解纜し、途中ジヤカルタに立寄つて、そこを八月二十六日月七日に出帆し、士官七人、惣乗組員七十二人で日本の八月五日すなわち陽曆の九月二二日に長崎に着いたのである。六百二十五トン(馬百疋力)である。

因にカツテンデイケの回想録と対比してみると、「日本の將軍のためにキンデルダイク造船所にて建造せられた百馬力の蒸氣船ヤパン」とあるのは「六百二十五トン」であったことがこれでわかる。

「ヤパンの竣工は、いろいろの手違いから、遅れを生じて、やっと一八五七年(安政四)三月に出来上がつた。私が軍港ヘレフートスロイスを出立したのは、同月二十六日であつた」という日付は符合している。

また「その後喜望峰、ジャヴァ、マニラを経て、リスボン出帆以来九十七日間の安全な航海の後、九月二十一日午後九時無事に長崎港口に錨を下ろしたのである。(中略)(翌)朝早く私は入港の許可を得て、いよいよ出島の船着場に向かい、進航を始めた」とあって、「港内には四隻のオランダ船と多数の日本小舟が蝟集しているほかに、ロシヤ船のアメリカ号がいるのを見受けた。同船にはロシヤ海軍提督ブチャーチン伯爵閣下が搭乗していた」とある。すなわち二十二日に出島に着いたのである。これは検問書類の八月五日(九月

二十二日)とも一致する。

カツテンデーケが記す港内の四隻のオランダ船とは、二年前の安政二年に幕府に献上したスーンビン号すなわち觀光丸に加えて、本年來航の一番船ヤンダニール号(七月二三日六月<sup>三日</sup>入港)・二番船アンナーデイニングナー号(七月二十四日<sup>六月四日</sup>入港)・カルハイマーテレシア号(七月二十五日<sup>六月五日</sup>入港)の四隻であろう。

さて、このヤパン号は長崎に回航されて、多分前述の日本人職工を雇つて所定の作業を済ませたことと思われるが、翌安政五年(一八五八)十二月にいたり幕府から長崎奉行にヤパン号を日本船名「咸臨丸」と改めるべく訓令があつて、次のような達がある。

#### 長崎御達書

ヤッパン御船、以來咸臨丸と相唱可<sup>レ</sup>申旨、從<sup>ニ</sup>江府<sup>ニ</sup>申  
來候條、為<sup>ニ</sup>心得<sup>ニ</sup>相達候、

十二月十一日

ヤパン号は長崎回航・引渡と同時に改名されたのではなく、翌年の末月にいたりようやく咸臨丸と命名されたことがわかる。

以上によつて幕末の長崎港におけるオランダ船・シナ船をはじめ異国船に対して長崎奉行派遣の検使が行なう検問の諸事項とその回答書式を知ることができた。あわせてヤパン号

の建造・回航の経過と咸臨丸と改名した時期および大きさ・乗船人員その他の諸事実を知り得た。

経続的記録であるオランダ商館長の日記が形式的に簡略となつた幕末において、特に開港後におけるこの種の検問書類は当時の外交関係を示す史料の欠を補ないうる価値を有すると思う。

〔附記〕長崎県立図書館の青方文書・藤文庫、法政大学史学研究室の板沢蘭学資料を利用する便宜を得たことを鳴謝したい。

(一九六九・八・三〇稿)

(文部省専門職員)