

# 米国史における環太平洋概念の 形成に関するノート I

——ペリー来日まで——

高 橋 順 子

日本でみる世界地図は当然のことながら日本を中心にしてみた図となるので、日本はアジア大陸に沿うように西方寄りに位置し、その東側には茫洋たる太平洋があり、その水の色は画面いっぱいに拡がり、その東の果てにアメリカ大陸がある。

環太平洋という言葉を使うなら、まさに日本はその大環礁の西側に小さく存在し、その北の島、北海道の東端に両腕を拡げるように突き出た知床半島と根室半島の間からは、ながいながい環礁のように千島列島が点々と東へカムチャッカ半島南端まで続き、また太平洋の西側からは、アラスカ南端のアラスカ半島からアリューシャン列島がカムチャッカ半島へ向けて点々と西へ続いている。

太平洋の中部、ちょうど北回帰線のあたりにはハワイ諸島、そして赤道あたりから南には東西の広範囲にわたって、ポリネシア、ミクロネシア、メラネシアの小さな群島が無数に点在する。

もしこれを、日本を中心にした19世紀的概念で描くとしたら、おそらく、西に朝鮮（李朝）、中国（清朝）があり、北にはカラフト、千島列島の第一島（クナシリ島）から第三島（ウルップ島）ぐらいまで、そして南は琉球、小笠原諸島から東南アジア諸国があり、太平洋はほとんど東へは拡がらず、従って、“概念的には”新大陸は日本の東には描かれず、中国、東南アジア、インド、アフリカを経てたどりつくヨーロッパのさらに先に存在する、まさに世界の果てのように描かれていたにちがいない。これは、

当時ヨーロッパ人、アメリカ人たちが極東へやってきたコースの逆をたどって、ひたすら西方へ広がる概念であった。そしてこの概念に大きな変化をもたらしたのは太平洋航路の開発であった。これにより極東と新世界とは直線で結ばれ、その実質距離（米国東部への）もヨーロッパとほぼ同じになったのである。

このように太平洋は、人間の歴史に登場する最も若い大洋のひとつであり、その重要性はわずか一世紀の間にすさまじい勢いで増大している。

最初に太平洋を見た“西洋人”は、インカ・インディアンの案内で、当時はインカ帝国の一部であった現在のパナマ地峡のあたりを横断し、太平洋に達することに成功したスペイン人のバルボア Vasco Núñez de Balboa であると伝えられている<sup>(1)</sup>。それは1513年であった。そして最初に太平洋を横断したのは、ポルトガル人のマゼラン Ferdinand Magellan であると伝えられている。スペイン艦隊をひきいたマゼランは、1520年 Cape Horn を通って太平洋に出、グァム島を経て翌年フィリピンに到達した。マゼランはその一ヶ月後にその地で命を落すが、彼の crew はその後も航海を続け、インド洋を横断し、Cape of Good Hope を回って1522年スペインへ帰りついた。これによって太平洋の広大さと、新大陸を回って東洋に達するルートがヨーロッパにはじめて知られることになった。

しかし、太平洋横断航路が実際に軌道にのるようになるにはさらに数世紀が必要であった。東部から開拓の始まった米国にとって、ながい間、Cape of Good Hope, インド洋経由で東アジアへ達する方が早かったからである。1853年、浦賀に渡来したペリーの一行も、Norfolk, New Jersey を出てから、Cape of Good Hope, インド洋, シンガポール, 香港を経由し、太平洋を北上して日本にやってきたのである。

アメリカの歴史を語り始める時に、ヨーロッパにおける十字軍の遠征に

までさかのぼらなければならないのと同じように、米国の太平洋への進出を語る時には、この国における expansionism 及び imperialism から始めなければならない。なぜならこの二つの歴史の流れを背景として、太平洋の重要性が世界史に登場することになるからである。

新大陸への移住者たちが西へ進むときにどうしても越えなければならない大きな山脈が二つある。ひとつは大陸の東側に、現在のペンシルバニアからノース・カロライナまで南北に走るアパラチア山脈であり、もうひとつは西側に、北はカナダから続いて南はニュー・メキシコまで続くロッキー山脈である。

東部にあるアパラチア山脈周辺への移住はすでに独立戦争前から始まっており、1801年には、植民地時代の1763年に英国によって決められたアパラチア境界線 (Proclamation Line of 1763) を越えた地域に約1,000,000人も移住者たちが住んでいた<sup>(2)</sup>。19世紀初頭、Thomas Jefferson が大統領であった頃から、Far West へ、そして陸地経由で太平洋へ到達するルートの開発がさかんに計画されていた。

1803年にはフランスからルイジアナ領を \$15,000,000 で購入し、合衆国の領土はさらに西へ広げられた。フランス領であった当時のルイジアナは、ミシシッピー川以西、ロッキー山脈以東で、南はメキシコ湾から北は当時の英領カナダ国境までの広範囲にわたるもので、この購入により合衆国の領土は一躍倍となった。そしてこの新しい地域開発のため、いくつかの探検隊が Jefferson 大統領のもとに組織された。

1804年、合衆国議会の命をうけた Capt. Meriwether Lewis を長とし、50人ほどからなる探検隊は、セントルイスを発ち、ミズーリ川をのぼり、現在のノース・ダコタ州ビスマック Bismarck の近くで越冬し、翌年春再び西へ向けて進み、ロッキー山脈を越えてコロンビア川の主流に出、その年の終り近く現在のワシントン州とオレゴン州との境になっているコロ

ンビア川の河口に出てついに太平洋に到達した。彼等は克明にこの行動の記録を綴り、その手記は東部の人々に貴重な情報を提供することになった<sup>(3)</sup>。これによって東部の人々は西部地域の広さを把握することができ、毛皮商人たちのこの地域への進出がさかんになった。そしてすべてのアメリカ人にとって Far West は “a promised land” となっていた。

ミシシッピー川以西においては、毛皮交易は最も利益の多い商売で、この地域には早くから hunters や trappers が活躍しており、Lewis 隊もミズーリ川をのぼる際遭遇している<sup>(4)</sup>。

この毛皮の宝庫に目をつけた実業家 John Astor は、セントルイスから太平洋岸を結ぶ post を各所に建設する計画をたてた。彼の計画は遠大なもので、太平洋岸から毛皮を中国に輸出し、茶や spice, 絹などを輸入すること、太平洋沿岸交易計画などを考えていた。しかし、1812年対英戦争のため、彼の事業の拠点であった太平洋岸のアストリア Astoria を失ったため、Astor は太平洋岸での事業を諦め、これらの計画はすべて崩壊した<sup>(5)</sup>。彼が1811年に建設した交易用 post アストリアは、コロンビア川の河口の都市として現在もオレゴン州に存在する。

その後も Far West への移住はさかんに行われ、この地域での人口は著しく増加し、1840年までに西部は 6,000,000 の人口を有するようになった<sup>(6)</sup>。

米国の太平洋への進出を画期的にしたのは1848年のカリフォルニアの Sacramento Valley における金鉱発見であった。Sacramento Valley はサンフランシスコの北東にあるため、このニュースをきいてサンフランシスコ湾には多くの船が押し寄せた。1848年12月から1849年1月のたったひと月間でさえ、125隻以上の船が東部や南部を発って太平洋に向い、たちまちカリフォルニア行きの予約はとれなくなってしまうほどであった<sup>(7)</sup>。

一刻も早くカリフォルニアへ着きたいために、あるものは Cape Horn を回り、あるものはパナマ地峡経由で、またあるものは大平原を横断してカリフォルニアへ殺到した。

カリフォルニアでの gold rush に貢献したもののひとつに clipper ship がある。Gold rush で東部からカリフォルニアへ心は逸るが、当時船でニューヨークやボストンからは平均159日かかった。それを clipper ship の Sea Witch 号は97日に短縮し、さらに1851年 Flying Cloud 号は、サンフランシスコ・ニューヨーク間89日という新記録を出した<sup>8)</sup>。Clipper ship はもともと中国貿易用に工案されたもので、1851年から1855年頃まで“clipper fever”が続いた。しかしこの“fever”もやがてイギリスの iron screw steamer にとって代わられることになる。

サンフランシスコ行きルートの中でパナマ地峡の重要性が浮上し、米国はすでに1846年に New Granada (現在のコロンビア) と交渉していた通商条約を1848年に批准させた。さらにこの地峡に米国資本で鉄道を建設することが検討され始め、1855年にパナマ地峡鉄道が完成した。(このパナマ地峡鉄道は1860年、日本の遣米使節一行がワシントンへ行く途中利用している。) この地に運河を建設することも度々検討されたが、実際に運河が開通したのは20世紀になってからである(1914年)。

陸地伝いに新大陸を横断するルートと、パナマ地峡を鉄道で横断するルートが開発されると米国の太平洋進出はさらに拍車がかかっていった。1850年カリフォルニアは合衆国の州のひとつとなり、この時の人口は約100,000であった。<sup>9)</sup> 金鉱発見以来たった二年間で以前の10倍にもなっていた。このうち外国人は20%であった。外国人とは、メキシコ人、ペルー人、チリ人、オーストラリア人、中国人、マラヤ人などであった。カリフォルニアの北につづくオレゴンも1859年に州となった。南北戦争後の1867年から1899年にかけて米国の太平洋進出はめざましいものがあった。1867年に

はロシアからアラスカを買い取り、同じ年にミッドウェイ諸島も取得した。これに続いて南太平洋のサモア諸島も取得した。ハワイは、1820年代から中国へのルート途上の寄港地として、商人、missionaries が接触していたが、合衆国に併合されたのは1898年であり、州となったのは今日からわずか25年前の1959年のことである。また1898年のパリ条約で米西戦争の戦勝として、グアム島を譲り受け、フィリピンを二千万ドルで買った。<sup>(11)</sup>

このように一気に米国の太平洋進出の記録を19世紀の終りまで進めてしまったが、もういちど時を半世紀ほど戻すことにする。

米国が太平洋に強い関心をもつようになったのには二つの大きな理由があった。ひとつは太平洋を横断してゆけばアジアの市場に進出していたヨーロッパのどの国より早く到達できるからであり、もうひとつは新大陸への移住以来、主に北大西洋沿岸で行っていた捕鯨業を太平洋側でも行うようになったからであった。

工業化が進み、西部開拓も進み、国力が著しく充実してきた米国が“外国”に目を向けはじめた時、それは彼らが後にしてきた、そして独立のために戦った旧世界ではなく、まず自国と地続きであるラテンアメリカであった。その次に彼らが関心を向けたのは、ヨーロッパ諸国がすでに古くから開拓していた市場、すなわち Far East であった。

19世紀におけるアジア市場の中心は清王朝の中国であった。18世紀末以来米国は中国へ毛皮、諸金属などを輸出し、中国からは茶、絹織物などを輸入していた。19世紀に入り米国では産業革命の進行に伴い、各産業は著しく発展した。特に綿工業の発展は19世紀中ばには、スペインやポルトガルに替ってヨーロッパの経済的、資本主義的発展をリードし、当時アジア貿易においても先進的であり中核であった英国に迫る勢いであった。そして中国への輸出品目も綿製品の比率が急速に伸びた。米国から中国への綿

製品の輸出がさかんになったのは1840年代からで、1850年代にはその輸出量はさらに上昇した。その量は米国綿製品輸出総額の20—30%に値するもので、<sup>(12)</sup> 米国にとっての中国市場の重要性が窺える数字である。そしてこれはまた英国のその約半分に達するものであった。このようにしてアジアの市場においても米国は英国と競う立場となり、中国のみでなく、朝鮮及び日本にも進出の可能性を検討しはじめた。

Westcoast がすっかり開拓される以前の米国では、中国貿易も他のヨーロッパ諸国と同様に大西洋から出発し、Cape of Good Hope を回り、インド洋を渡り、シンガポールを経て東南アジアを北上するルートで行われていた。大西洋から南アメリカ大陸に沿って南下し、その南端の Cape Horn を回って太平洋を横断するルートもあったが、これでは時間がかかりすぎ、途中には Cape of Good Hope 回りの場合のようにそのルートに沿って数多く存在する貿易（又は交易）可能な港もほとんどないため、このルートは決して有益ではなかった。

米国では19世紀中葉までに Westcoast で大きな変化が起っていた。カリフォルニアが開発され、1848年にはそこで金鉱も発見され、さらには太平洋進出の基地として、Westcoast は米国にとってさまざまな意味での重要性を増してきたのである。

1845年に発明された clipper ship、さらにその後に出現した steam boat の発達により、汽船航路もいろいろ開発された。1849年にはニューヨークとサンフランシスコ間も開設され、これでさらにサンフランシスコを出発点とした太平洋横断航路開発の構想に発展していった。

しかし、当時の汽船の性能では石炭を多量に消費するために、中国へ着く前に石炭補給や給水のため寄港する場所がどうしても必要となる。それで、南回りとしてはハワイを経て、北回りとしてはアリューシャン列島を経てカムチャッカ半島に至り、さらに千島列島に沿って到達する“日本列島”が、太平洋横断ルート開発のために不可欠の存在としてさらに強く認

識されるようになった。しかし、北回りのルートは捕鯨業がさかんな頃には開発もさかんであったが、カムチャッカ半島周辺は今日的表現で言えば“低気圧の墓場”と言われるほど常に天候条件が悪く、貿易のための航海ルートとしては必ずしも適していなかったと思われる。

また、中国貿易のためだけではなく、独立以前からさかんであった米国の捕鯨業の太平洋進出に伴う寄港地開発目的としても日本は米国の強い関心をひく存在であった。

米国における捕鯨業は、この新大陸への移住が始まってまもなくの頃、すなわち17世紀初頭からすでにさかんに行われていた。当時は New England 沿岸がその主たる基地であったが、18世紀末には Cape Horn を回って太平洋に進出し、新大陸に沿った太平洋北部を中心としていたが、次第にカムチャッカ沖及びオホーツク海へ、またはベーリング海峡を越えて北氷洋にまで進出するようになった。それは19世紀中葉のことで、米国捕鯨業の最もさかんな時期であった。

漁場がこのように北太平洋を西へ西へと進んできたため、日本に近い海で彼らの捕鯨船が遭難するケースが増えてきた。1846年にはローレンス号 Laurence が遭難して、当時松前藩の直轄地であったエトロフ島に漂着し、1848年にはラゴダ号 Lagoda がやはり遭難して松前に漂着した。そのため米国としては、漂着した場合の乗組員の安全保障と漁場拡大に伴う食糧、水、燃料補給のための寄港地として、日本に鎖国を解いてその港を開き、協定を結ぶことを強く要求してくることとなった。

以上のように、米国が何度も使節を派遣して厳しい鎖国制度を敷いていた日本の開港を次々と執拗に求めてきた理由としては、中国貿易、捕鯨業、及び太平洋汽船航路のための寄港地としての重要性ということが主なものであったとされ、おそらく当時、日本の市場性に関しては規模の小さい島国であるし、長期にわたる鎖国のために国内事情が十分判明していなかつ



たことなどにより、中国市場ほどの期待は“まだ”もっていなかったと思われる。しかし、実際に日本と接触を重ね、徐々にその内情（特に産業経済に関する）が判明するにつれ次第に市場としての日本にも関心を深めていったことは事実である。

米国と中国の間における米清修好通商条約が1844年に締結されて以来、米国の極東市場における基盤をさらに強固なものにするために、日本に対する米国の関心はさらに強くなっていった。

外国貿易に関する日本政府の意向を確かめるため、1846年には東インド艦隊司令長官ビドル James Biddle が二隻の軍艦をひきいて江戸湾に來航した。三年後の1849年にはプレブル Preble 艦長グリーン James Glynn 中佐が、前年に松前に漂着したアメリカ人捕鯨船乗組員を引取るため長崎に來航した。ビドルの來日の目的は、日本がすでにその諸港を外国貿易のために開いたかどうかを確かめることであった。<sup>13)</sup>次に來日したグリーンの場合は、前者の“打診”の目的をさらに進めたものとなった。グリーン來日の直接の目的は、日本に漂着したアメリカ人の引取りであったが、帰国後彼は日米通商条約の締結を主張し、そのための使節を派遣することを提案した。

グリーンよりさらに四年後の1853年、極東艦隊司令官ペリー Matthew C. Perry が派遣され、浦賀に來航した。ペリーは日本訪問に先だってその途上、すでに琉球、小笠原に立ち寄り、米国船の寄港地として那覇港及びロイド港（二見港——父島）を確保している。ペリーは、太平洋横断航路が開通した時の中国——米国間の航路として、上海——小笠原諸島（父島）及び琉球諸島——ハワイ——サンフランシスコ——ニューヨークが最短最良のルートであると考えた。彼はこの間を約52日で航海できると計算し、それは、上海——リバプール（英）間とほぼ同じ所要日数となると考えた。<sup>14)</sup>となれば、ヨーロッパ列強と競合するためにはこのルートの開発は

米国にとって最重要課題であった。

ペリーは翌1854年再び来航し、横浜で幕府と和親条約（神奈川条約）を結んだ。ペリーは米国海軍提督であったが、外国との通商交渉の手腕には長けていた。ビドルにしろペリーにしろ、このように軍人を最初に使節として派遣したのは、おそらく航海技術の問題と未知の国への警戒と、またその国に対する米国の力の示唆を考慮してであったと思われる。

このように米国が他のヨーロッパ諸国に先がけて通商条約を結んだという事実は、ヨーロッパ列強を強く刺激する結果となり、諸国は争って日本と同様の条約を結ぶべく迫ってきた。ペリーが神奈川条約を締結したのは1854年3月のことで、日本は同じ年の8月には英国と、12月にはロシアと、そして翌年にはオランダと和親条約を結ぶことになった。ペリーが去って二年後（1856）にはハリス Townsend Harris が初代アメリカ総領事として着任し、翌1857年には下田条約が調印された。さらに1858年6月には日米通商条約が締結され、翌月には、オランダ、ロシア、イギリス、フランスの各国とも同様の条約が続いて締結された。

1860年には幕府による初の公式使節団77名が米国へ派遣され、一行は米軍艦ポウハタン号 Powhatan で横浜港を出発し、ハワイ、サンフランシスコ、パナマ地峡を経てワシントンに到着した。帰りは従来のコースをとり、ニューヨークからコンゴ、Cape of Good Hope, ジャワ、香港を経て帰国したが、すでにこの頃には太平洋横断航路が開発されていたのである。これはペリー初来日からわずか7年後のことである。そして、おそらく中国からの帰途であったであろうアメリカ船が紀州浦に寄港したという記録（1790）から70年後のことであり、日本人漂流者を乗せて浦賀に入港しようとした米商船モリスン号 Morrison を撃退するというできごと（1837）から23年後であった。

このように米国による太平洋進出は、北からは捕鯨業のために、南から

は中国貿易のために徐々に遂行されていったのである。すでにイギリスは、アフリカ、インドのみならず、極東貿易においても米国よりはるかに古い歴史をもち、堅固な基盤を築いていた。米国にとって太平洋航路の開発は、海洋上の競争者でもあるそのイギリスに打ち勝つためにも是非とも達成しなければならない重要な project であった。

産業革命に伴う資本主義経済の発達により、新しい市場の開拓を余儀なくされたヨーロッパ列強は、極東において激しい市場獲得争いを展開することになる。この中で米国は独立後百年に満たない非常に歴史の浅い国家であり、従って極東市場への進出も、ヨーロッパ列強の一番あとから参加したにもかかわらず、この地域に最も大きく進出してきていたイギリスを抑え、各国に先駆けて日本開港に成功した。その理由は何か。

19世紀の米国は、ライシャワー博士 Edwin O. Reischauer によれば、いまだ先進国の中では弱小の新参国であり、ヨーロッパ列強の持つ prestige に欠けていた。<sup>15)</sup> 歴史家プレッチャー David W. Pletcher はこの時期を米国外交史における“the awkward age”と呼んでいる。彼によれば当時の外交政策はまだ円熟しておらず、現在から翻ってみればほとんど存在していなかったか、またはたいへん不十分なものであった。<sup>16)</sup> 日本の港を開港させるために外交官ではなく軍人をその使節として派遣してきたことも、当時の米国の外交態勢の未熟さ故であったとも言えるのではないか。当時は強引に調印を迫るため威嚇することが重要な目的であったとしても、外交官を同行し、殊に通商条約締結の話合いなどは、本来は彼らの仕事であるべきであった。それまでのアメリカは西部開拓と産業発展の過程で、国内政策に多忙すぎて外交にまで十分な関心を寄せ、十分な態勢をしく余裕がなかったと言えよう。旧世界から独立した米国は、ハリスン Benjamin Harrison が1888年の大統領選挙運動で発言したように、ある意味では孤立した国家“an apart nation”であった。<sup>17)</sup>

しかし鳥瞰的にみて、19世紀の米国外交がそのような傾向をもっていたとしても、領土を拡大し、新しい市場を獲得しようとする考えは常に活発に存在し、Pan-American 構想と共に、極東進出計画も19世紀中葉から積極的に実行に移されてきたのである。

外交政策においても未だ旧世界に劣る過程にありながらも米国が日本の開港に最初に成功した一番の理由は、米国が日本の港獲得に一番熱心だったからであろう。ヨーロッパ列強は市場開拓が主目的であったため、日本よりはるかに比較にならぬ程大きな市場である中国に最大の関心を集中させていた。自国の生産物を売り込むだけでなく、中国の茶、絹、陶磁器などを得るためにも中国は重要であったし、当時鎖国中であった日本は、まだ市場としては売るも買うも未知数であった。

このように列強の目がほとんど中国へ向けられていた中で、米国がどの国よりも積極的に日本に接近してきたのは、両国の間に太平洋があったからである。米国にとっても重要な中国貿易への太平洋航路の寄港地として日本は米国にとって他のどの国より“必要な存在だった”のである。

また、最後に来て最初に勝ったということのもうひとつの理由として、当時米国が日本とはあまり接触がなく、他の列強諸国のように数世紀にわたっての交渉の歴史がなかったために、日本の事情をそれほどよく理解することもなく、当時どの国の管轄かもよく分らなかった琉球や小笠原の港を容易に確保したような手段で日本にも接近したということもあげられるであろう。

多くの困難と闘いながら広大な未知の新大陸を開拓していった frontier spirit がこのある種の“侵入”<sup>(18)</sup>を成功させたと言えるのではないであろうか。日本開港も彼らにとっては“開拓”の一分野であったのかもしれない。

今日、特に太平洋戦争以降またはもう少しさかのぼって、日本人による

新大陸への移住がさかんになっていった頃から、われわれ日本人の目はどちらかという東へ東へと向けられてきているように思われる。

東方志向という観点にたてば、東へ太平洋を越えるとアメリカ合衆国があり、ヨーロッパはさらにその彼方にある。ソ連さえもその中枢はモスクワすなわちヨーロッパの東端にあるのであって、日本海及びオホーツク海における接触の歴史と現状を除けば、宗谷岬から遠望できるカラフト(Sakhalin)も、日本海を隔てただけのウラジオストックも、確かにソ連邦の一部であるにもかかわらず、ソ連は、その閉鎖的政策も相まって、なお文化的にも政治的にもヨーロッパと同様に遠い存在となっている。

今でこそ米国は日本の隣人と言われるようになったが、わずか100年ほど前には米国と日本は互いに最も遠い国であった。

当時、大きな可能性をもった新しい市場として期待され、多くのヨーロッパ諸国が進出してきていた中国へも米国は一番長い距離を航海して来なければならなかった。

そして当時、日本の西には中国があり、(北方にはロシアが進出してきていた)、東南アジアを回ってそのはるか西方にヨーロッパがあった。米国は、そのはるかなヨーロッパのさらに西の彼方に存在するものであった。西へ西へと日本人の目が向いていたことはこの19世紀のことだけでなく、それ以前も歴史をさかのぼれる限り、日本が強い影響を受けた文明はすべて西方から運ばれてきたのであった。

このようにながい間、西方へ西方へと向いていた関心が、ある時急に東から強い力が押し寄せてきたために、そちらにも十分な注意と注目を払わなければならなくなった現象は、ある意味で、ちょうど日本が歴史を逆回りしはじめたことになるのではないだろうか。

これ以降日本の世界観は徐々に逆回りをはじめ、西方向きの代りに東方へと向けられるようになり、その傾向は20世紀が進むにつれて激しくなっていくのである。

アメリカ人によって書かれた米国通史に関するどの本を読んでも判るように、日本のことは第二次世界大戦の頃にならなければほとんど出てこない。わずかに鎖国中に渡来して開港を迫ったペリーたちのことを簡単に記しているだけである。

19世紀中葉、徳川幕府が大騒ぎをした“黒船”の渡来も、当時の米国史を語るときには小さな小さな流星の航跡ほどのできごとにすぎなかったのであろう。当時まだ国内でも西部開拓が途上であり、国外的にも米国の関心はラテンアメリカに向けられていたのであって、(例えばアメリカ大陸全部を統合して Pan-American とする構想など)、中国を除く極東への関心度は、今日20世紀後半において我々が考えるほどには高くはなかった。ペリーが神奈川条約を結んだ二年後にハリスが初代米国領事として来日し、約6年にわたって在任したといっても、その事實はわれわれ日本人にとっては大きな歴史的イベントであっても、米国史上においては、はるかなる極東の一角にある小さな島国に領事をおいたという事実にはすぎなかったのである。

しかし、その“小さな”できごとは、日本を中心にした歴史としてみるならば、ヨーロッパ列強はすでに隣国の中国に迫ってきていたにもかかわらず、200年以上にわたって鎖国を続けてきた日本の扉を最初に開けさせた大事件であり、その後、遅れじとヨーロッパ列強が次々と米国にならって開港を迫り、ついに日本は鎖国を全面的に解かなければならない状態に押し切られることになったのである。そしてこの一大事に先鞭をつけた米国は、太平洋航路の開発も伴って、ヨーロッパ諸国より歴史的にははるかに浅くとも、地理的条件上、太平洋をはさんで日本の隣りに存在する国となり、その影響力を次第に増してゆくことになるのである。

#### 注

- (1) Morison, S. E., *The Growth of the American Republic Vol. 1*, New York, 1962, p. 29.

- (2) Carman, H. J., *A History of the American People Vol.*, New York, 1967, p. 321.
- (3) *ibid.* p. 324.
- (4) *ibid.* p. 369.
- (5) *ibid.* p. 370.
- (6) *ibid.* p. 359.
- (7) *ibid.* p. 574.
- (8) Morison, *op. cit.* p. 639.
- (10) Carman, *op. cit.* p. 576.
- (11) Garraty, J. A., *The American Nation Vol. 2*, New York, 1975, p. 606.
- (12) 石井孝, 「日本開国史」, 吉川弘文館, 1981, p. 17.
- (13) 同上, p. 19.
- (14) 同上, p. 40.
- (15) Reischauer, E. O., *The United States and Japan*, Cambridge, 1981, p. 11.  
“The United States in the nineteenth century, moreover, was still only a small and weak newcomer to the family of nations, lacking the prestige of the great and old powers of Europe.”
- (16) Garraty, *op. cit.* p. 592. “... the awkward age of American diplomacy, a time when the foreign service was ‘amateurish’ and ‘spoils-ridden’, when policy was either nonexistent or poorly planned, when treaties were clumsily drafted and state secrets ill kept.”
- (17) *ibid.* p. 591. Also: “James Bryce made the same point in *The American Commonwealth*; Happy America, stood apart in a world of her own ... safe even from menace.”
- (18) “他国の領土など, 立ち入るべきでない所に無理に入り込むこと”, (「岩波国語辞典」より)

### 参 考 文 献

- (1) Carman, Harry J., *A History of the American People Vol. 1*, New York, 1967.
- (2) Garraty, John A., *The American Nation Vol. 2*, New York, 1975.
- (3) 石井孝, 「日本開国史」, 吉川弘文館, 1981.
- (4) Morison, Samuel E., *The Growth of the American Republic Vol. 1*, New York, 1962.
- (5) Reischauer, Edwin O., *The United States and Japan*, Cambridge, 1981.
- (6) 「歴史公論」第100号, 雄山閣, 1984.