

描かれた外輪船と太平洋認識

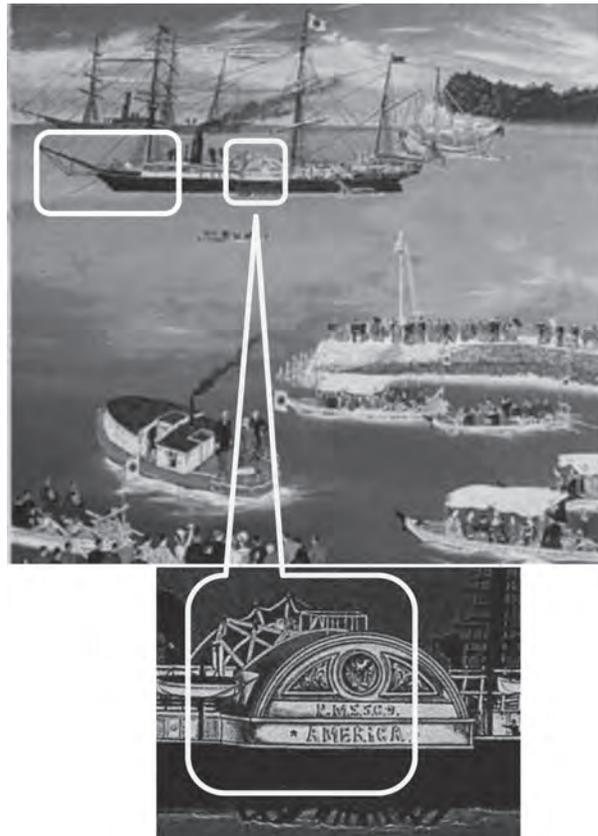
— 聖徳記念絵画館所蔵岩倉大使出立図によせて —

藤村 是清

はじめに

図1は、1871年12月23日、日本からサンフランシスコに向かった岩倉使節団の横浜出発を描いた山口蓬春「岩倉大使欧米派遣」(以下、出立図)である。この図は東京書籍の高校教科書『新選日本史B』[2014:172]からとったが、他にも多くの教科書に掲載されているので日本史では馴染みのものであろう[実教出版(2017)『高校日本史A』50頁、『高校日本史B』156頁、『新日本史A』38頁;東京書籍(2017):『日本史A—現代からの歴史』50頁、『新選日本史B』178頁]。

図1 岩倉大使欧米派遣図

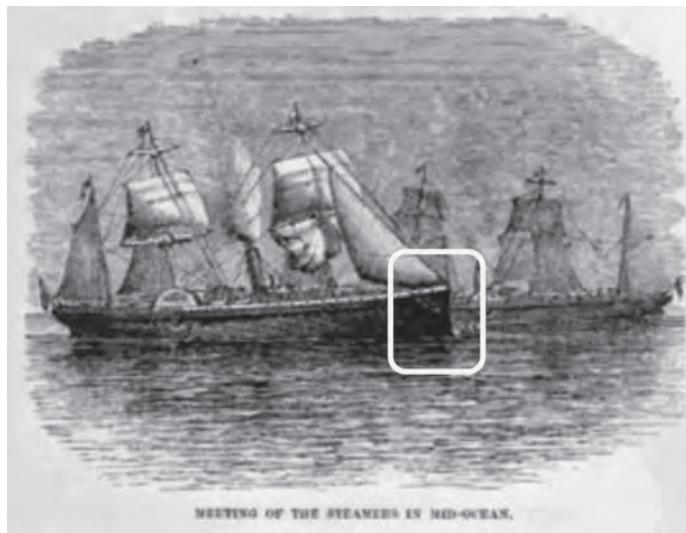


(出典) 東京書籍『新選日本史B』[2014:172]。拡大図は湯原編[2005:15]。

出立図で使節団を沖で待つ外輪船は、アメリカ太平洋郵船のアメリカ号であるが、次の図2は、前年の1870年9月6日にアメリカ人スワード(Seward)がサンフランシスコから横浜に西航する途中、横浜から逆にサンフランシスコへ向かう途中のアメリカ号と洋上で出会ったときの様子である。スワード

が乗ってきた前景の外輪船チャイナ号も太平洋郵船の僚船で、後景のアメリカ号からのボートが中国・日本で発行されていた欧文新聞や船客の郵便物などをこちらのチャイナ号に渡す代わりに、チャイナ号からはアメリカの新聞最新号や留守家族への便りなどを向こうのアメリカ号のボートに託しているところである [Seward (ed.) 1873: 31]。

図2 チャイナ号とアメリカ号



(出典) Seward (ed.) [1873: 31]

(注) 前景がチャイナ号、後景がアメリカ号。

まず両図外輪船の船首に注目されたい。図1のアメリカ号の船首は咸臨丸のような鋭角に描かれていたのに対し、図2の前景チャイナ号の船首は直角に近く描かれている（アメリカ号の船首はチャイナ号に隠れて残念ながら見えない）。

アメリカ号の船首は、山口蓬春の出立図（図1）のように鋭角だったのだろうか。この単純な疑問が筆者の出発点となったのだが、その答えを見つけるための資料の収集は国内外で数年間におよんだ。なお調査は続いているが、ひとまず本稿に結論を示しておきたい。

本稿は「I」章でまず1870年前後の太平洋郵船所属外輪船の実際の形状を当時の写真から紹介し、「II」章で船首を鋭角に描いた山口蓬春の制作過程をたどるという順序で進める。「おわりに」では、日本における太平洋認識に簡単に論及しておきたい。

なお出立図という絵画を論じる関係で図を多用せざるをえない。図は、印刷の関係でカラーはモノクロに変え、また枠を挿入し、部分的にカットしている。注釈は煩雑にならぬよう最小限にとどめた。

まずビーム形状の説明から始めよう。

I 太平洋の外輪船

1. 「天秤仕掛ノ蒸気器械」——ウォーキング・ビーム

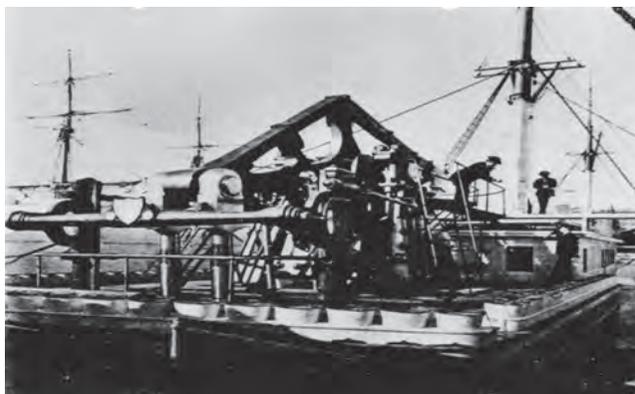
上述のソードは、アメリカ号とチャイナ号との洋上での郵便物交換が終わった後の両船の別れを次のように述べている。

9月6日。今朝、航海上の大きなできごとがあった。[郵便物等を交換して] その後アメリカ号のボートは同号の吊り柱に上げられ、2つの巨大な船のウォーキング・ビーム（walking-beams）は互い

に優美にお辞儀をし、外輪は穏やかに回転、船客たちは喝さいを繰り返し、両デッキの礼砲が出会いの終わりを告げた [後略] [Seward (ed.) 1873 : 31]。

情景描写のなかでスワードが擬人的に「お辞儀」をしたと書いているビームは「ウォーキング・ビーム」(walking-beam または vertical-beam) と呼ばれ、図3はその写真である。片方がシリンダー (円筒) のピストンに連結、他方は両舷の外輪に連結し、たとえば児童公園のシーソーのように、シリンダー側ビームが上がると外輪側ビームが下がり、シリンダー側ビームが下がると外輪側ビームが上がり、その繰り返しによって両舷の外輪が回転する仕組みである。蒸気から得られるシリンダーからの動力を水平運動から車輪の回転運動に変える点では蒸気機関車と同じであるが、蒸気機関車をいわば2つに折って天秤にしてタテに立て、外輪の間に置いたような趣きである。

図3 ウォーキングビーム (アメリカ号)



(出典) Kemble [1942: Plate 6]; Steamship Historical Society [1986: 49].

実は山口蓬春は図1の出立図で、ウォーキング・ビームを外輪の傍に白く描きこんでいるのだが (図1 拡大図参照)、久米邦武も『特命全権大使米欧回覧実記』に「此回ニ発スル飛脚船ハ『アメリカ』ト号ス、太平会社飛脚船ノ内ニテ、第一ナル美麗ノ船ナリ、[中略] 天秤仕掛ノ蒸気器械ニテ、外輪ノ船ナリ、[後略]」と「天秤仕掛」と形容している [久米 1997 (1878) : 42-43. 下線は藤村]。

図4 フィラデルフィア号



(出典) Harper's Weekly, May 26, 1860.

ウォーキング・ビームの技術的な説明が多少長くなったのは、このビームがニューヨークをはじめとするアメリカ東部の造船所で当時造られていた外輪船に共通する技術的特徴を示しているからである。たとえば上の図4は1860 (万延元) 年に江戸幕府が派遣した使節団がワシントンに到着した際の、幕

末史ではよく知られたイラストであるが [Harper's Weekly: May 26th, 1860]、使節団を乗せてきた後景の外輪船フィラデルフィア号もウォーキング・ビームを備えていたことを確認されたい（同号は川船で、1859年にペンシルバニア州で建造された）。

よほど目立っていたのだろうか、ウォーキング・ビームは下の図5の日本の船宿の錦絵にも登場している [上野 1957: 31]。それだけでなく、詳しい経緯は不明であるものの、それらしきビームが当時の長崎港に停泊する外輪船や [馬場 (編) 2006: 49]、横須賀造船所で修繕中の乾ドック上の外輪船にも見受けられる [ポラック 2002 (1950)]。それはこのビームが、アメリカ太平洋郵船のサンフランシスコ・横浜・香港を往復する主航路の巨大外輪船や、副航路の横浜・兵庫・長崎・上海の瀬戸内海航路や横浜・箱館航路などに就航していた中型外輪船にも搭載されていただけでなく [藤村 2015: 56-57]、後に日本がアメリカから購入して沿岸航路などに用いた外輪船にも搭載されていたからであろう。

このように、時には1860年のワシントンの川船の上、時には1880年前後の太平洋や日本沿海に目撃されていたウォーキング・ビームは、アメリカ東部における外輪船造船技術の継続だけでなく、その技術の太平洋への地理的拡大をも示していた。次に船首形状の検討に進もう。

図5 船宿の広告



(出典) 上野 [1957: 31]

2. 太平洋における巨大外輪船の登場

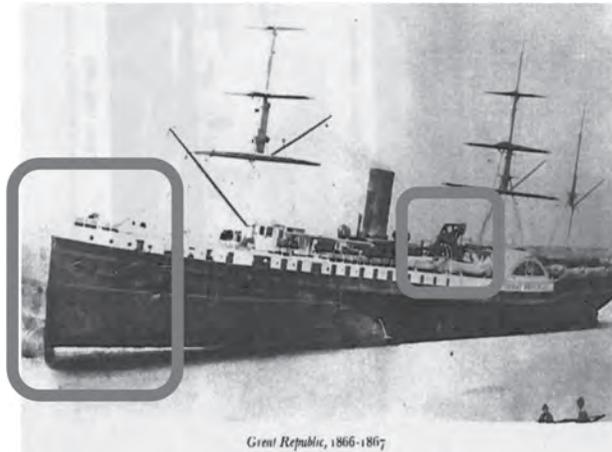
上述のように、1860年の幕府使節団を乗せたフィラデルフィア号と1871年の岩倉使節団を乗せたアメリカ号の間にはウォーキング・ビームという連続性を認めることができるが、他方、南北戦争を経たアメリカには大きな変化が生じていた。それは太平洋への進出のための太平洋航路の開設と外輪船の

巨大化である。

フィラデルフィア号のような中型外輪船が沿岸航路に従事していたのに対し、太平洋横断に必要な石炭等を搭載するため、外輪船は4000トン前後に巨大化する必要があった。太平洋郵船の航路開設・船体構造や中国人移民との連関については筆者の別の論考を参照されたいが〔藤村 2015〕、次の図6～図10の巨大外輪船はいずれも1865年～1869年の短期間にニューヨークの2つの造船所（グリーンポイントはニューヨークのブルックリン北部の地域）で相次いで造られ、南北戦争後のアメリカ東部資本の太平洋進出への意気込みが感じられる。

航路については、アメリカの沿岸航路に従事していた太平洋郵船が、中国市場をも視野に入れながら、

図6 グレート・リパブリック号 [1867, ニューヨーク (グリーンポイント)]



(出典) Kemble [1942: Plate1]

図7 コロラド号 [1865, ニューヨーク]



(出典) Steamship Historical Society of America [1986: 33]

図8 アラスカ号 [1868, ニューヨーク (グリーンポイント)]



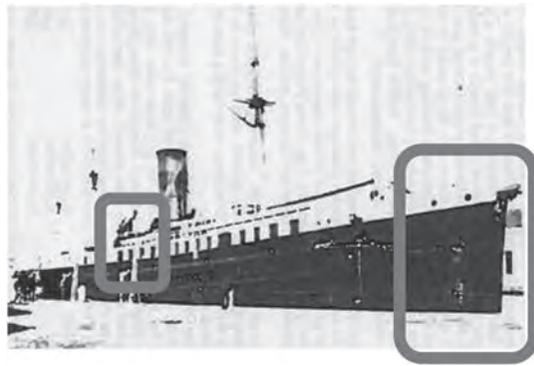
(出典) Steamship Historical Society of America [1986: 51]

図9 ジャパン号 [1867, ニューヨーク (グリーンポイント)]



(出典) Steamship Historical Society of America [1986: 44]

図10 チャイナ号 [1867, ニューヨーク]



(出典) Kemble [1942: Plate 3]

1867年にサンフランシスコから横浜を経て香港に至る太平洋横断定期航路を開設し、ニューヨークの造船所で建造した上述の巨大外輪船は主航路（サンフランシスコ・横浜・香港間）に、またトン数でその半分程度の中型外輪船は、主航路のダイヤに連絡してサンフランシスコとパナマ、横浜と兵庫・長崎・上海、また横浜と箱館とを結ぶ副航路に投入された [藤村 2015: 57]。

外輪船はその後1870年代半ばにはスクリー船に代替され、その活躍期間は長くなかった。けれども、岩倉使節団だけでなく、福沢諭吉・高橋是清・新島襄（帰路）たち日本人が太平洋横断を安定的に利用するようになったことを想起すれば、アメリカの太平洋進出の画期を象徴した巨大外輪船の登場は、アメリカの太平洋国家への変貌の一步であっただけでなく、日本人にとっての太平洋の役割を様変わりさせ、咸臨丸に象徴されるような冒険的で孤立的な船出を過去のものとしたのである。

なお太平洋郵船所属の巨大外輪船の簡単な解説は Smith [1978: 295, 301, 299, 307, 309, 295] が便利であるが、その写真と詳しい解説がもっとも早く公刊されたのは、筆者が知る限り、1942年にアメリカの海事史にかんするジャーナル *The American Neptune* (Vol. II) に掲載されたケンプル (Kemble) の “Side-Wheelers Across the Pacific” であろう。その後、より包括的な写真・解説が、かなり遅れて1986年にアメリカ汽船歴史学会 (The Steamship Historical Society of America) の *Photographic Portraits of American Ocean Steamships, 1850-1870* というタイトルの書籍中に掲載された。図6～図10は1942年と1986年のこの2つの文献からとった。

ただ両文献とも、就航していた6つの巨大外輪船のうち、アメリカ号を除く5つの外輪船の写真を掲載し、またアメリカ号の豪華食堂（キャビン船客用）や同号のウォーキング・ビームの写真（上掲図3）を掲載しているにもかかわらず、アメリカ号の写真（もちろん船首も）は奇妙にも欠落している。

ともあれ図6～図10で、5つの巨大外輪船の船首が全て直角に近いことを記憶にとどめられたい。次にアメリカ号の船首を鋭角に描いた山口蓬春による出立図（図1）に戻り、その制作過程をたどろう。

II 山口蓬春による出立図の作成と教科書への掲載

1. 聖徳記念絵画館における出立図展示まで

1912（明治45）年7月30日に死去した明治天皇は、その陵墓が京都の伏見桃山になる一方、東京では原宿近くに明治神宮、また信濃町近く旧青山練兵場には外苑が設けられ、「外苑事業の中心」として聖徳記念絵画館（以下、絵画館）が1926年に造られた。しかしそこに展示を予定された計80枚の絵画（日本画40、西洋画40）は、1932（昭和7）年になってもその収蔵が全体の半数を超えたにすぎない。明治神宮奉賛会（以下、奉賛会）理事長だった阪谷芳郎はこの遅れの理由を次のように述べた。

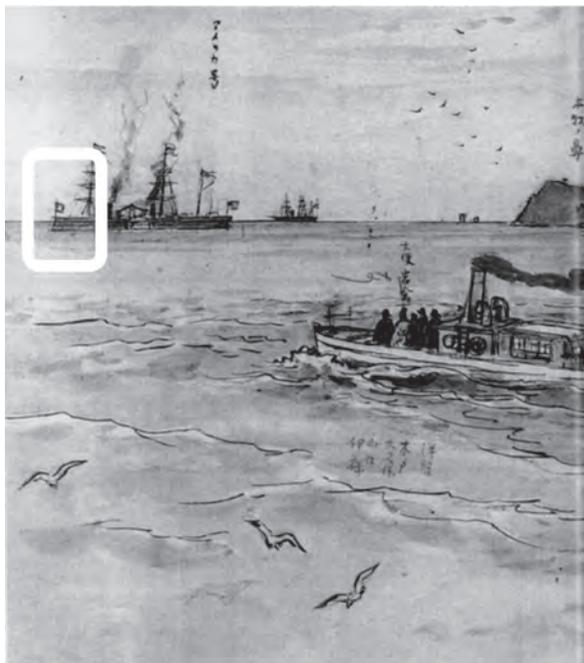
「…結局大體方針を一家一枚とすること、完成するに従つて順次繪畫館に奉獻陳列すること等種々の細則が出来上つて、それぞれ各方面の人々に委嘱したのである。然るに、愈々人選も終わつて執筆といふ段になると、畫家の苦心はまた實に容易ならざるものがあつた。維新前後の事情を究むることの困難なるは申すまでもないが、殊に限定された畫題の下に、其の時代と、人物と、御事蹟と、其の雰囲氣と、之を一つの畫面に描き現はすことは、之を想像するだに難事業である。其の上現代を去る遠きに従つて、生存者も稀に、史實の頼るべきものも無ければ、實感實相を把握することも容易でない。又中には史實を嚴守することに依つて、繪畫としての全面的美術的價値を甚だしく阻害されて了ふものもある。歴史を無視したくないが、又美術畫としての價値をも失ひたくない、等、等種々の方面に種々の困難が續出し、中には之等研究に研究を重ねてゐる中に、未完成のまゝ、病没された畫家もある。資料調査に従つてゐるうち、相手方を喪つて了つたものもある。従つて、壁畫も着手して以來既に十年に垂なんなんとするに、未だ全體の半数を超えたに過ぎない現状にある。…」[明光會編 1932：7（阪谷）]。

絵画の分野であれ歴史の分野であれ、表現者たちが実証と格闘する際の苦勞がしのばれるが、出立図の制作においても同様の事態が生じた。この図については、すでに1925（大正14）年11月16日、ゆかりの横浜市が蔦谷龍岬を制作者として奉納を申し込んでいたのだが、蔦谷が史実の調査考証に手間取るうち、1933（昭和8）年10月7日に急逝したのである。このため奉賛会は日本画家の山口蓬春に出立図の制作を依頼し直し、山口は1934（昭和9）年4月に承諾、調査考証に一定の時日を費やしたのち、同年12月11日に絵を完成させ絵画館に収めた（図1）。岩倉使節団が横浜を出発した1871（明治4）年12月23日（新暦）から実に63年後のことであった[明治神宮奉賛会編 1926：125；同 1932：三上 参次解説；明光會編 1932：1-10（阪谷芳郎）；外務省文書課長 1935：5月20日付；明治神宮 2003：84-96；岡田 2011：8、28-50；今泉 2015：22-23]。

2. アメリカ号の写生

山口蓬春の制作過程をみる前に、アメリカ号を実際に写生したかもしれない他の図をみておこう。図11は二世五姓田芳柳作（1917 [大正6]）の「岩倉大使欧米派遣横浜港」、図12は戦後に出版された日本近代史研究会（代表服部之総）編（1951 [昭和26]）と同名の日本近代史研究会（色川大吉等）編（1965 [昭和40]）が掲載した「岩倉大使一行横浜解纜繪卷」である。

図 11 二世五姓田芳柳

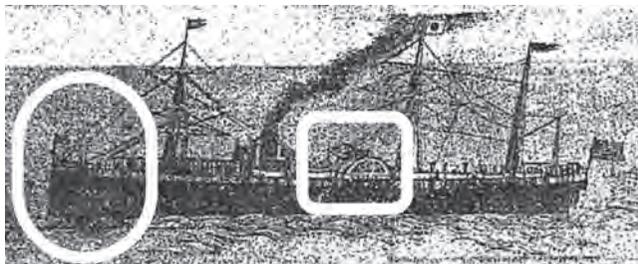


(出典) 二世五姓田芳柳 (1917 [大正 6]:「岩倉大使欧米派遣横浜港」)

この図 11 には臨場感があり、景色も正確なので、実際の写生によるものと思われる。沖のアメリカ号の船首はほぼ直角に描かれている。ただ由来が不明で、残念ながら遠景のために直角と断定することは憚られる。

下の図 12 の船首は直角に描かれている。詳細は不明であるが、煙や、ここには入っていない左上の和船が岩倉公絵巻と一致している。しかしこれは後述のように、筆者が外輪に記された船名を子細に調べたところ、グレート・リパブリック号である。

図 12 「岩倉大使一行横浜解纜絵巻」



(出典) 日本近代史研究会(服部編) [1951]; 同(色川等編) [1965: 38]。
(注) 同名の両研究会の関連は不明であるが、図は同一である。この絵については服部編には出典の記載がないが、色川等編には「岩倉大使一行横浜解纜絵巻(島津忠重氏蔵)」と記されている。

3. 山口蓬春の出立図作成過程

山口による考証過程のうちで、アメリカ号の船体形状については『山口蓬春記念館研究紀要』7の岡

田修子の論考がもっとも参考になった [岡田 2011 : 8、28-50]。岡田は「蓬春の制作過程を具体的に確認できる『明治神宮叢書』、神奈川県立近代美術館所蔵のスケッチブック及び当館 [山口蓬春記念館] 所蔵の写真資料に基づき検討する」として、1925 (大正 14) 年の蔦谷龍岬を揮毫者とする横浜市 of 奉納申し込み、1933 (昭和 8) 年の蔦谷の死去を記したうえで、山口蓬春が揮毫を承諾した 1934 (昭和 9) 年 4 月から 12 月 11 日の完成にいたる制作過程について詳しくまとめている。

アメリカ号の船体形状について岡田は、山口蓬春のスケッチブックにおける太平洋郵船の社旗と外輪・ウォーキング・ビームのスケッチを掲載し、筆者が岡田に連絡を取って後、岡田から筆者のもとにより大きなスケッチのコピーが送られてきた (改めて感謝したい) [岡田 2011 : 32、図 9-10 : 41-42]。

図 13 がウォーキング・ビームの山口蓬春のスケッチである。見覚えがあろう。これが本稿冒頭の図 1 で拡大して示したウォーキング・ビームの原画と思われる。ただ、隣の外輪に描かれた船名は、グレート・リパブリック (GREAT REPUBLIC) であり、図 12 と同様、アメリカ号ではない。

図 13 山口蓬春のスケッチ (1)

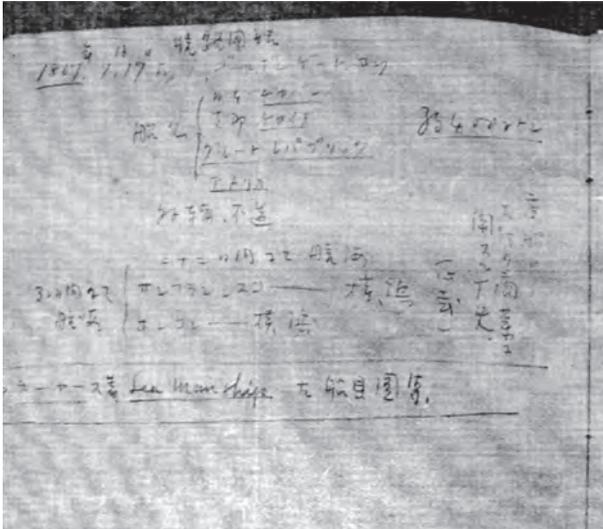


(出典) 岡田 [2011 : 32、図 10]

次の図 14 メモの閲覧書は、岡田が注釈しているように「商船ト古代の商業に関する歴史 (所載)」や外輪船名、航海日数が記されていることから推して、リンゼイ (Lindsay) の *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce* (1883)、また「ねーやーす著」のメモには「古船具図集」と記されているので、Nares (1882) *Seamanship* と思われた。そこで筆者は、山口蓬春が訪れたと記している東京高等商船学校の後身である東京海洋大学の図書館に Lindsay と Nares の上述両書の所蔵を確かめ、神奈川大学図書館 (ILL) を通じて取り寄せたところ、リンゼイの書籍には太平洋郵船の船名や航海日数についての記述はあるものの、両書 (劣化が進んでいたが) とともにアメリカ号そのものの船体については参考になるような図も記述も見出すことはできなかった。

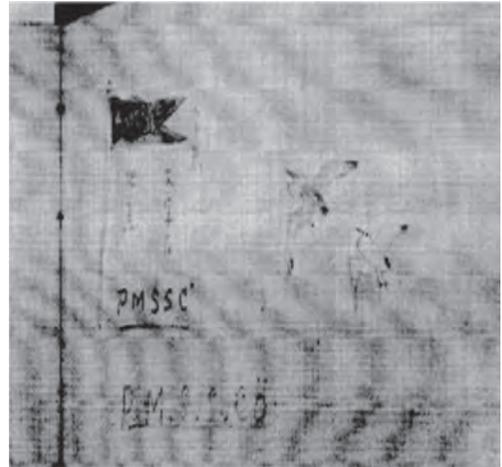
山口蓬春は、この他、絵を完成させる前の 1934 (昭和 9) 年 8 月に、岩倉使節団に加わった牧野伸顕 (大久保利通の息子) 邸を訪れている。牧野は日記 (同年 8 月 27 日付) に「山口蓬春、秋葉某、明治絵画館出品の件に付来邸。山口氏は横浜市より明治四年岩倉大使横浜港出帆の光景写生方委嘱せられたる由にて、其時の事実には付不明の点聞取り度為めなり」と記し、また絵を完成させたのちの同年 12 月 11 日にも山口は牧野邸を再訪して礼を述べたことについても牧野は日記 (同年 12 月 16 日付) に「山口蓬春氏来。明治絵画館壁画の史実に付説明したる事あり、右今般出来、奉納済みに付挨拶として来邸。」と記している [牧野 1990 : 583、604]。ただ牧野伸顕が岩倉使節団に加わったのは少年の昔であり、しかも、岩倉たちがアメリカ号に乗船するために乗った小蒸気船についての質問はあったものの、アメリカ号の船体形状そのものについて確かめたのかどうかは、残された記録からは不明である。

図 14 山口蓬春のメモ



(出典) 岡田 [2011 : 41-42]

図 15 山口蓬春のスケッチ (2)



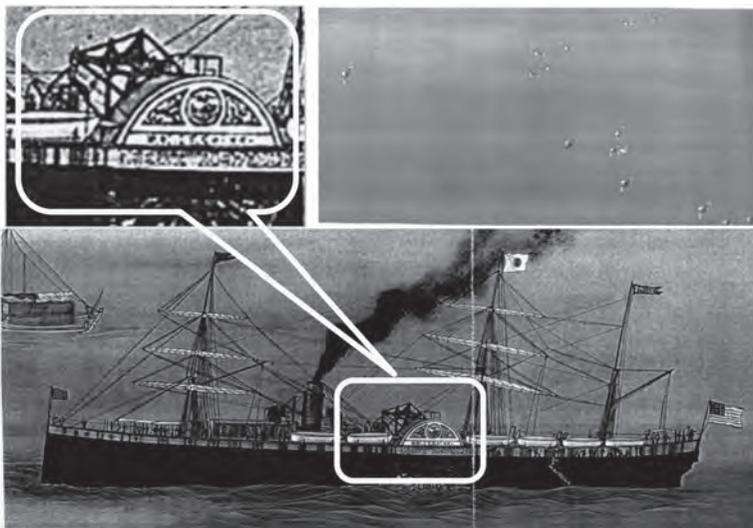
(出典) 岡田 [2011 : 32 (図 9)]

4. 岩倉公絵巻の「アメリカ号」

ところで次の図 16 は、宮内庁三の丸尚蔵館所蔵の田中有美「岩倉公画伝草稿絵巻」(以下、岩倉公絵巻) 全 21 巻中の第 16 巻(「岩倉使節団横浜港より出帆」)に描かれている外輪船で、下には「太平洋会社の郵船アメリカ号」と記されている(原画はカラー)。

この絵巻は、山口が岩倉侯爵家から借覧した稿本「横浜開港の図」が、9月19日に宮内省で閲覧した「岩倉公絵巻物」とほとんど同様と記していることや[明治神宮編 2013 : 86-89 ; 岡田 2011 : 30]、山口のスケッチに記されたウォーキング・ビーム、カモメ、旗、小蒸気船などが図 16 絵巻の各部分と符合していることから、出立図の元になったと思われる。

図 16 「アメリカ号」(岩倉公絵巻)



(出典) 宮内庁三の丸尚蔵館(編) [2014 : 24-26]

なお既述のように図 12 の日本近代史研究会の岩倉大使一行横浜解纜絵巻も船の形状・煙・旗などが

絵巻にほぼ一致しているので、図 12 の原画もこの岩倉公絵巻（図 16）あるいはその複製であろう。しかし日本近代史研究会の解纜絵巻（図 12）が「アメリカ号」の船首を直角のままにしたのに、なぜ山口は出立図（図 1）では、岩倉公絵巻「アメリカ号」の直角の船首形状に背き、船首を鋭角にしたのだろうか。

ニューヨークで造られた図 6 から図 10 の巨大外輪船の写真を覚えておられようか。各船の外輪部分には、上に太平洋郵船（Pacific Mail Steam-Ship Company）の略字（P. M. S. S. Co.）、下に船の名が書かれていた。その知識をもとに、念のため図 16 の岩倉公絵巻の「アメリカ号」と題されている船の外輪部分を拡大して目を凝らすと、不鮮明であるが、上の字は「P. M. S. S. Co.」、下の字は 2 つの単語からなり「GREAT REPUBLIC」と判別できる。図 16 の田中有美の岩倉公絵巻の外輪船のモデルはアメリカ号ではなく、グレート・リパブリック号だったのである。

このことを山口は知っただろうか。上述図 14 山口のメモ（1）に「グレート・レパブリック」・「アメリカ」と記されているのは、リンゼイによる太平洋郵船の持ち船の記述からのメモである。しかも山口は図 13 の外輪上の船名を「GREAT REPUBLIC」とスケッチしていた。以上から、山口は「GREAT REPUBLIC」が船名であることを知っていたと判断できる。そうでなければ岩倉公絵巻の外輪上の船名「GREAT REPUBLIC」（図 16）を自らの出立図の外輪上の船名で「AMERICA」（図 1）に変えるはずがない。

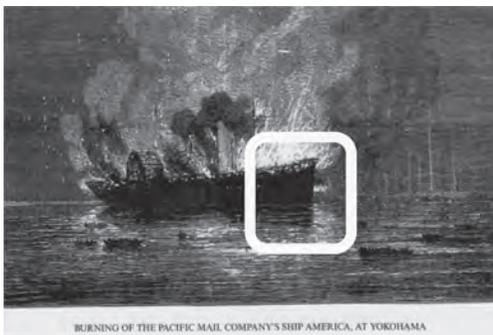
しかし図 16 の田中有美の絵巻のモデルがグレート・リパブリック号だったとしても、アメリカ号はその僚船だったことを山口は知っていたのだから（山口の（図 14）メモ参照）、アメリカ号の船首も直角に描くことはできたはずである。山口はなぜその選択肢をとらなかったのだろうか。

本人の心のうちに分け入ることはできず、詳細は不明である。しかし山口の前任者が考証に手間取っている間に急逝したように、他に得られる資料は少なくとも周辺には見当たらなかった。アメリカ号に関してもっとも真実に近いと思われた田中有美の絵巻にしても、上述のようにモデルは他の船であった。船首を直角ではなく鋭角に変える判断を可能にしたのは、美への心理的誘惑や 1934 年という当時の世相を別にしても、この資料的空白のためであろう。

5. アメリカ号の火災写真

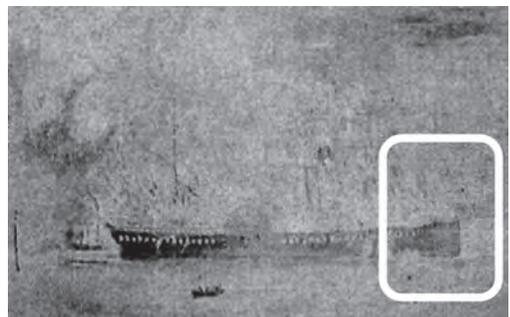
上述のように、結局、アメリカ号の船首を確定できる資料はないかに思えたのだが、最後にアメリカ号の火災写真に望みをつなごう。アメリカ号は 1871 年の岩倉使節団出立の翌 1872 年にサンフランシスコから横浜にやって来たときに運悪く火事になっている。そのときのイラストがイギリスの新聞 *The Illustrated London News*, Nov. 9, 1872 に掲載された図 17 で、日本の写真家下岡蓮杖が撮った写真が図 18 である。両図とも船首は明らかに直角になっている。直角が事実であろう。

図 17 アメリカ号の火災



（出典） *The Illustrated London News*, Nov. 9, 1872.
[Bennett 2006: 202]

図 18 アメリカ号の火災（下岡蓮杖の写真）



（出典）石黒（編）[1999: 156]

6. 日本史教科書への掲載（戦前）

出立図は明治天皇の事績をあらゆる芸術作品としてだけでなく、史実として日本史教科書にも掲載されるようになった。岩倉使節団の横浜出発を描いた二世五世田芳柳の写生は、すでに1926（大正15）年発行の文部省『高等小學國史』にモノクロ・イラストで掲載されていたが〔文部省1926：105〕、1934年に完成した山口蓬春の出立図は早くも1937（昭和12）年にそのモノクロ・イラストが文部省『高等小學國史』下巻に載せられ、その後も掲載は続いた〔文部省1937：114；1939：114〕。

おわりに

残された紙数は少ない。太平洋認識にかんする当時の文言を挙げておこう。

1943（昭和18）年、鮎澤信太郎は従来の日本海は「日本内海」、太平洋は「大日本海」と改めるべきだと主張し、『大日本海』と題する著書を出版し、次のようにのべた。

同時にこの大洋を政治的にみましても勿論太平洋ではありません。日本で使ふ太平洋の名が、アメリカの所謂公海といふような考えを起し易いといふ點においても、太平洋の稱呼は必ずしも好ましくありません。〔中略〕

水戸の志士會澤安の言ふ通り、天朝より賜つた新しい地名海名で、日本を中心にした世界が樹立されなければならない時であります。かくして太平洋も若しこの際、稱呼を改めねばならぬとすれば〔中略〕大日本海或は大日本洋といふ名前を以つて、尠くともハワイ邊りまでは呼ぶべきではないかといふ考えをもつてゐるのであります〔後略〕〔鮎澤1943：17-18〕。

この主張は鮎澤が同書に転載しているように、前年の「朝日新聞」（2月1日付）に掲載され、また当時の海軍大将高橋三吉などから支持された。すでに太平洋戦争が始まり、シンガポールが昭南島と改名されるような時期であるとはいえ、このような太平洋認識には孤立的に太平洋に乗り出してゆく心情と通底するものがあろう。

文献（日本語）

《日本史教科書》

文部省（1926〔大正15〕）『高等小學國史下巻』東京書籍（国立教育政策研究所教育図書館内検索システム2018年1月19日閲覧）。

——（1937〔昭和12〕）『高等小學國史下巻』共同印刷（国立教育政策研究所教育図書館内検索システム2018年1月19日閲覧）。

——（1939〔昭和14〕）『高等小學國史下巻』共同印刷（国立教育政策研究所教育図書館内検索システム2018年1月19日閲覧）。

実教出版（2017）『高校日本史A』君島和彦・加藤高明他14名著。

——（2017）『高校日本史B』（君島和彦・加藤高明ほか14名著）。

——（2017）『新日本史A』（成田龍一ほか12名著）。

東京書籍（2014）『新選日本史B』（小風秀雅ほか9名）著。

——（2017）『日本史A——現代からの歴史』（三宅明正他16名著）。

——（2017）『新選日本史B』（小風秀雅ほか10名著）。

《一般》

鮎澤信太郎（1943〔昭和18〕）『大日本海——日本地理學史の研究』京成社出版部。

石黒敬章（編）（1999）『下岡蓮杖写真集』（斎藤多喜夫解説）新潮社。

今泉宜子（2015）『聖徳記念絵画館所蔵「岩倉大使欧米派遣」』『地図中心』2015January：22-23。

上野喜一郎（編）（2005〔1957〕）『船舶百年史』前篇（船舶百年史刊行会）、成山堂書店による復刻。

- 岡田修子 (2011) 「蓬春研究ノート (7) 山口蓬春の日本画制作における写真資料の活用——《岩倉大使欧米派遣》の制作過程を中心に」『山口蓬春記念館研究紀要』7: 8、28-50。
- 外務省文書課長 (1935 [昭和 10]) 「外交歴史畫ニ関スル件」
- 久米邦武 (編) (1997 (1878 [明治 10])) 『米欧回覽実記』1 (田中彰校注) 岩波書店。
- 聖徳記念絵画館 (1932 [昭和 7]) 『聖徳記念絵画館壁画集解説 (乾)』明治神宮奉賛会。
- 研谷紀夫 (2009) 「うつされた歴史——絵巻、絵画における明治期事績表現の遷移と転移」表象文化論学会第 4 回研究発表集会。
- 西澤泰彦 (1999) 「明治時代に建設された日本のドライドックに関する研究」、『土木史研究』19 号 (インターネット資料)。
- 二世五姓田芳柳 (1917 [大正 6]) 「岩倉大使欧米派遣横浜港」明治天皇紀図 (宮内庁書陵部蔵)。
- 日本近代史研究会 (代表服部之総) 編 (1951 [昭和 26]) 『画報近代百年史 1——1850-1872』国際文化情報社。
- 日本近代史研究会 (色川大吉等) 編 (1965 [昭和 40]) 『国民の歴史第 4 卷——文明開化の諸相』国文社。
- 馬場章 (編) (2006) 『上野彦馬歴史写真集成』渡辺出版。
- 藤村是清 (2015) 「太平洋郵船外輪船中国人ステアリング船客の統計的再検討 (1867-1871 年) 『神奈川大学アジア・レビュー』Vol. 2、56-68 頁。
- ポラック、クリスチャン (2002 [1950]) 『絹と光——知られざる日仏交流 100 年の歴史 (江戸時代～1950 年代)』アシェット婦人画報社。
- 明光會編 (1932 [昭和 7]) 『聖徳を仰ぎて』上、龍吟社。
- 明治神宮 (2000 [平成 12]) 『明治神宮叢書第二十巻図録編』国書刊行会。
- (2003 [平成 15]) 『明治神宮叢書第十八巻資料編 (2)』国書刊行会。
- 明治神宮奉賛会編 (1926 [大正 15]) 『明治神宮外苑奉獻概要報告』凸版印刷。
- (1932) [昭和 7] 『聖徳記念絵画館壁画集 乾』明治神宮奉賛会。
- 湯原公浩編 (2005) 『別冊太陽 明治かがやく』平凡社。
- 米田雄介編 (2012 [平成 24]、明治神宮監修) 『明治天皇百年祭記念—明治天皇とその時代——『明治天皇寄附図』を読む』吉川弘文館。

文献 (英語)

- Bennett, Terry (ed.) (2006) *Japan and the Illustrated London News, Complete Record of Reported Events, 1853-1899*. Kent (UK): Global Oriental.
- Chandler, Robert J. and Stephen J. Potash (2007) *Gold, Silk, Pioneers & Mail, The Story of the Pacific Mail Steamship Company*. San Francisco: Friends of the San Francisco Maritime Museum Library.
- City of New York and Edward J. Koch (Mayor) (1982) *Greenpoint Historic District, Designation Report*.
- Harper's Weekly* (May 26, 1860) (VOL. IV, January-June, 本の友社、復刻版、1999 年)
- Kemble, John Haskell (1942) "Side-Wheelers Across the Pacific", *The American Neptune, A Quarterly Journal of Maritime History*. American Neptune, Incorporated Salem, Massachusetts.
- Lindsay, W. S. (1883) *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*, Vol. IV. London: Sampson Low. (東京海洋大学図書館所蔵)
- Nares, George S. (1882) *Seamanship*, Portsmouth: Griffin & Co. (東京海洋大学図書館所蔵)
- Seward, Olive Risley (ed.) (1873) *William H. Seward's Travels around the World*, New York: D. Appleton and Company. (インターネット資料: 2017 年 9 月 24 日閲覧)
- Smith, Eugene W. (1978) *Passenger Ships of the World, Past and Present*, Boston: George H. Dean Company.
- Steamship Historical Society of America, The., Inc. *Photographic Portraits of American Ocean Steamships 1850-1870* (1986). Providence, Rhode Island.

謝辞 (敬称略)

筆者の専門は近代移民史研究で、太平洋を横断した中国人移民の多くが利用した太平洋郵船外輪船の形を確

定する必要が生じ、調べるうちに山口蓬春の出立図に描かれたアメリカ号の形状に疑問をもつにいたったのであるが、門外漢のわたくしのご助言を仰いだ専門家は、時期順に岡田修子（山口蓬春記念館）、研谷紀夫（関西大学）、藤井正弘（聖徳記念絵画館）の諸氏である。いずれからも資料や私信により真摯なご返事をいただき、感謝している。本稿の概略は、2017年6月24日、神奈川大学アジア研究センター共同研究グループ「東南アジアから西アジアにおける民主化と経済発展」（代表山本博史）の研究会で発表した。当日の参加者全員に感謝したい。司会の山本博史（神奈川大学）、平川均（国土館大学）の他、日本近代史を専門とする内海孝（東京外国語大学）の助言はこの分野に疎い筆者にはとくにありがたいものであった。また華僑華人学会の研究会でも発表を行ったが、会を設定した塩出浩和（城西国際大学）にも感謝したい。筆者が訪問あるいはメールでアメリカ号船体資料の有無を尋ねた下のライブラリアンたちの助言にも感謝する。Gina Bardi（San Francisco Maritime National Historical Park）、Jonathan Eaker（Library of Congress）、Elizabeth McGorty（Brooklyn Navy Yard Development Corporation）、Tess Colwell（Brooklyn Historical Society）、Meredith Mann（New York Public Library）、Sarah Puckitt Scruggs（Mariners Museum）、Martina Caruso（South Street Seaport Museum）。

（ふじむら これきよ 客員研究員、神奈川大学人間科学部非常勤講師）