

研究ノート

一八八二年四月、襟裳岬近くで座礁した英国船

山田伸一

キーワード

津軽海峡 (Tsugaru Strait)・メリー・タサム号 (Mary Tatham)・中国広東地方 (Guangdong, China)・中国人労働者 (Chinese labors to America)・ポートランド (Portland, Oregon State, America)

はじめに

一八八二年四月、北海道日高地方の南端、襟裳岬西側の海岸に、一艘の英国船が座礁し、七〇〇人を超える乗員が上陸した。ここでは札幌県・函館県・外務省の公文書や新聞記事に基づいて、この事件に関する基礎的な事実を整理してみた。

私がこの事件に関心をもったのは、二〇一六年に北海道博物館で開催した漂着物を中心とする展示会に向けて、北海道立文書館で札幌県の簿書をめぐって見たときだったろうか。広東省出身の中国人の名前が延々と並んだ史料に出合っ、これは何だろうと思ったのだった。北海道の歴史を周辺地域との関わりをのなかで知ろうとするとき、「北東アジアのなかの北海道」といった物言いをよくしてきたが、この事件をたどっていくと、香港へ、北米へとつながり、北東アジアの範囲からはみ出していくのを感じる。

この船、メリー・タサム号の座礁については、これまでも知られてはきた。例えば『新北海道史年表』は、一八八二年四月十日の項に「英船メリー・タサム号、幌泉郡油駒村海岸に難破。乗員六七四人（うち清国人人夫六一三人）無

事上陸。のち函館をへて東京に送致」と記す^①。簡潔な記述なのだが、乗員の人数や送致先が事実と異なる。

『増補えりも町史』は巻末に収める年表の一八八二年の項に「英国船メア・サン号が襟裳岬付近で進路を誤り、油駒海岸に座礁。乗客の中国人七三〇余人と乗務員三〇余人は警察署員と住民によつて全員無事救護される。その後、救助船の手配が進展せず、民家に分宿して二か月間滞在する。郡内住民はその保護に苦勞する」と記す^②。船の名が不正確な以外特に間違いはなく、年表の記述としては妥当と思うが、何分ごく簡潔で、この船、そして乗っていた多くの中国人が、どこから来てどこに向かっていたのか、等々、基本的なことがわからない。

海難事件は、地域間の人や物資の行き来などの具体的な様を露わにすることがある^③。突如生じた異文化・異民族との接触の有様をたどるとともに、北海道の歴史をより広い視野から見つめる力を培いたい。

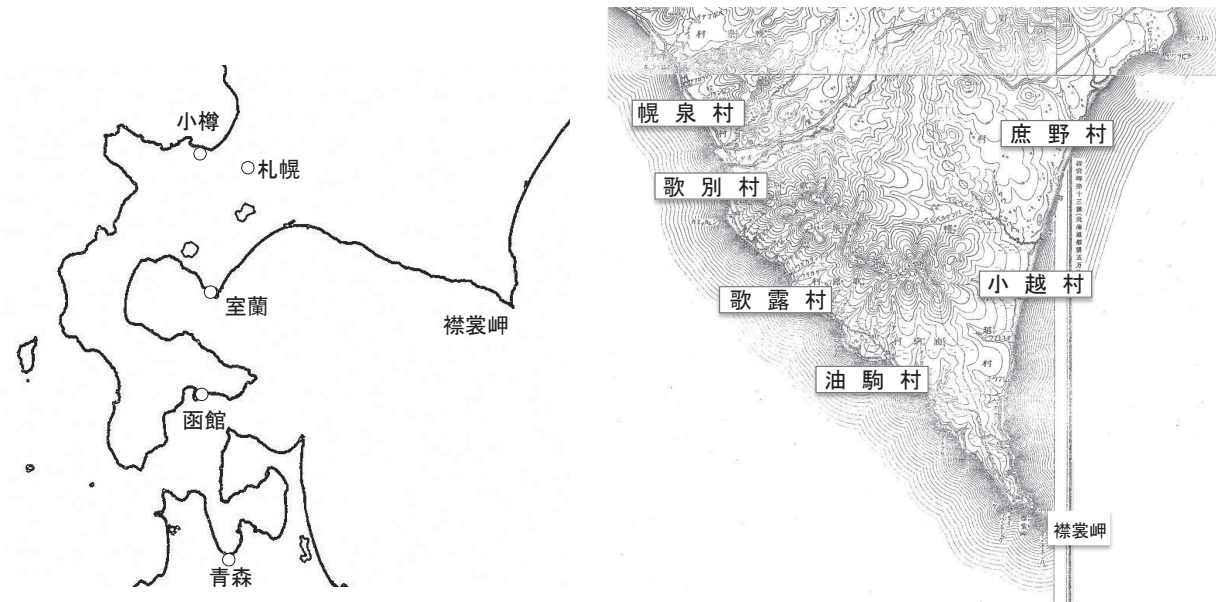
一 座礁

(一) 事件の発生

①座礁船の発見と救助

事故が起きたのは、一八八二年四月十日未明のことだった。

この日の早朝、幌泉郡小越村の宮古丑五郎が、放牧していた馬を取りに行つたところ、午前七時三十分頃、油駒村字テスケ海岸の上の野で、一人の外国人が両手を上げてしきりに招く^④。近くに行つたが、言葉が通じない。海岸を見ると「外国汽船難船」が目に入った。何が起きたかは一目瞭然だ。宮古は小越村戸長役場に駆けつけ、事態を知らせた。図2で「テシユケブ」とある付近が座礁地点ではないかと思われる。



* 仮製5万分の1地形図「幌泉」「庶野」「襟裳岬」（陸地測量部、1896年）より



* 仮製5万分の1地形図「襟裳岬」（陸地測量部、1896年）より

宮古は柳田勘之助方に止宿中の林重次郎（函館区旅籠町）が英語を心得ていたのを思い出して声をかけ、たまたま滞在中だった札幌県租税係員とも連れ立って、座礁現場に駆けつけた。

林の報告によると^⑤、現場では汽船が「巖石」に突き上げられ、バツテラ二艘で「便毛人」を順次上陸させているところだった。バツテラは西洋船に搭載された小舟のこと。「便毛人」とは、頭頂部に弁髪を垂らした中国人（清国人）のことだろう。上陸して指揮をしている「一等運転手」に事情を尋ねると、「深霞」のため図らずも難船した、と答える。

林はバツテラに乗って本船に行き、船長に対面して種々尋ねた。それによると、船はロンドン「メレト社」の「メレト号」（実際はMary Taham）で、三月二十七日、香港で広東人六六七名、乗組員三二名を乗せて出港。四月二日に長崎に寄港して、四日に米国西海岸のポートランドへ向けて出港した。十日午前三時、深い霞の中を「二等運転手」が運転中、「船体激響之音ヲ発シ」て巖石の上に突き上げ、船腹が破れて浸水した。食料など困ることはないかと林が尋ねると、米を多少陸揚げしたが、釜がない、「便毛人」への食事の支度をしてくれ、と深く依頼された。

岸に戻った林は、租税係森可直や小越村出張村役南条雄藏、山形亥三郎らと対策を協議し、直ちに握り飯を破船現場に運んで、終日通訳の役割を果たした。午後七時までに船に乗っていた全員が無事上陸し、清国人のうち五一五名は小越村に、二二二名は油駒・歌露・歌別各村に止宿させ、船長ほかの乗組員や水夫らは、座礁地点近くの「吉田岩松昆布納家」に宿泊させた。戸長によれば、小越村と油駒村の住民一同が救助に駆けつけ、食料については小越村から米一石四斗六升余、油駒村から米三斗三升を炊き出し、朝昼二度、握り飯を作って運んで対応した^⑥。

翌十三日、油駒・歌露・歌別に止宿していた清国人を小越村に、十四日には全員を小越村から幌泉村に移動させ、各家に分宿させた。

その後、六月一日に迎えの船が来るまで、清国人たちの幌泉村滞在は一月半

以上も続くことになる。

②札幌県と函館県の対応

四月十一日、事故を知らせるため、橋爪正夫警部が幌泉村を発ち、十四日に札幌に着いた^⑦。知らせを受けた札幌県は、翌十五日、幌泉に戻る橋爪警部に同行させて五等属小阿瀬克明を現地に派遣する。二人は十八日に幌泉村に着いた。札幌県は十四日のうちに、函館県に電信で事故を知らせ、遭難者たちを迎える船の派遣について領事と談判すること、外務省などに必要な上申をすることを依頼した。領事とは函館駐在の英国領事のことだろう。

十七日、札幌県は函館滞在中だった調所広丈県令の代理として警部長辰野宗城を現地に派遣した^⑧。辰野の現地滞在は短期間で、二十六日には札幌に

戻っており、札幌県としてのこの件に関する幌泉での対応は、実質的に小阿瀬が担った。

函館県は、根室行きの函館丸に同乗させて外事係所属の御用係長岡照正と中国語通訳の彭城、用度係員一名の計三名を現地に派遣した（四月十八日着）^⑨。十九日には、漂着者たちを迎える船の派遣について、外務省に相談する電報を送った。

③上陸後

小阿瀬五等属が四月十九日付で札幌の佐藤秀顕大書記官に送った最初の通信は、現地の様

表1 幌泉郡各村の戸口数（1880年）

	本籍				寄留			
	戸数(戸)	人員(人)	男	女	戸数(戸)	人員(人)	男	女
近呼村	23	68	36	32		40	32	8
笛舞村	28	88	47	41		59	43	16
幌泉村	106	348	182	166	19	455	358	97
歌別村	36	122	68	54		102	87	25
歌露村	15	53	26	27		30	23	7
油駒村	22	80	44	36		37	28	9
小越村	51	159	92	67		160	131	29
庶野村	65	224	136	88		212	181	31
猿留村	14	40	17	23		89	79	10
計	360	1,182	648	534	19	1,184	962	232

出典：1880年1月1日調べ「開拓使本庁管内村別戸口表」（『えりも町史』318頁）

子を伝える^⑩。

清国人七三九名は、十二日まで上陸地に滞在し、十三日に二〇〇名を、十四日に残り五〇〇名余を幌泉村へ、山道三里を徒歩で移動させた。幌泉村では「各家ノ大小ニ抛テ相当ニ割当テ旅宿セシメ、至ル所清国人ノ多少アラサル所ナク、事実ニ暗キ旅人ヨリ之ヲ見ルトキハ、当地ハ該人種ヨリ成立タル一村落ニ似タリ」という状況だった。この二年前、一八八〇年一月現在の幌泉郡各村の住民数を見ると(表1)、本籍者と寄留者を合せて、油駒村一一七名、幌泉村八〇三名しかない。そこに七〇〇名を超える清国人が加わっては、景色が一変したことだろう。

小阿瀬の観察では、清国人には昼夜の別なくもっぱら窃盗に心がける者、海岸に漂着する昆布を採集して乾燥する者、商家の店頭にたずんでいる者などがいた。御備官米は十分にあり、一同安心している。「医生」は二名、患者が一名おり、薬剤がほしいという希望があった。これに対して小阿瀬は、日本の医官を派遣すると伝えた。

船長ら乗組員一同は、油駒村海岸破船場付近の小舎に二組に分れて滞在していた。一組は船長・一等士官・小使(西洋人)。もう一組はそれ以外だった。彼らは側に英国旗を立て、救助船の来着を待っていた。船内備え付けの器具や食料を陸揚げしたので、半月から一月は食料欠乏の心配はなかった。

(二) どんな船で誰が乗っていたのか

① メリー・タサム号について

五月二十九日付の小阿瀬の報告は、この船に関する基本情報を整理している^⑪。それによると、船主は英国ロンドンの商人、チャールズ・ロッド・タサム、取扱人は香港の「ヂヤデン・マツソン商社」、船形は三本櫓スクーネル、長さ二五・一尺(四二間)、幅三三・一尺(五間三尺余)、一〇六・四トン、一六〇馬力、深さ二三・一尺(二、とある。

ここからは、ロンドンの商人が所有する船の運航を香港のジャーディン・マ

表2 船員たち

番号	人名		国名	職掌	年齢
1	ジョン、ゴーレイ	John Gorley	英	船長	48
2	ウキリヤム、ジェームス	William James	英	一等運用手	34
3	ジョン、コック、ケー	John Mac. Kay	英	二等運用手	40
4	アッチ、ジョンソン	H. Johnson	英	木工手	38
5	ビー、コーナル	P. Connor	英	小頭	25
6	ジェー、ポグシー	J. Pugshy	英	一等水夫	24
7	ジェー、コマフホルト	J. Comerford	英	同	21
8	ダブリユ、レッドフォード	W. Redford	英	同	21
9	テー、カルク	T. Kirt	英	二等水夫	25
10	アイ、ウキンミラ	I. Windmiller	日耳曼	同	20
11	ジー、タムソン	G. Thompson	英	一等水夫	31
12	テー、ローチ	T. Roack	英	同	26
13	ジェーマック、ネール	J. McNeil	英	同	30
14	ダブリユ、エドワード	W. Edwards	英	賄方	50
15	ダブリユ、ロージョルス	W. Rogers	英	調理人	35
16	エフ、グリント	F. Grint	英	一等機械手	28
17	ジェーマック、クレダイ	J. McCredie	英	二等機械手	36
18	ジェー、メリー	J. Merry	英	三等機械手	27
19	ジェー、キーラング	J. Kealing	英	四等機械手	41
20	ジェー、ケンプ	J. Kemp	英	火夫	26
	清国人火夫9名(氏名不明)				

出典：『札幌県治類典 明治十七年十月 外事第一』(簿書8702、2件目)

セソン商會が請け負っていると読み取れる。そして、次に見るように雇主と記される中国の業者が別にいた。この業者、梁泰記がチャーターしての航海の途中だったということだろう。

② 乗っていた人たち

船に乗っていたのはどんな人たちだったのか。四月二十二日付と五月二十九日付の小阿瀬報告から見ていく^⑫。

まず船長以下の船員たち(表2)。

船員のうち西洋人は、ゴーレイ船長ら計二〇名。二等水夫のうち一名が「日留曼人」（ドイツ人）である以外は、英国人だった。他に清国人の火夫（氏名不詳）が九名いた。

船員ではないが、一般の旅客とはやや異なる立場の者として、清国人旅人のために雇主の梁泰記が乗り組ませた清国人たち三〇名がいた。その内訳は、医師二名、世話役一名、通詞一名、調理方・賄方が二六名だった。

清国人の「旅人」つまり乗客は、計六四三名のはずだった。この人たちは、香港から「砵崙」（ポートランド）まで一人当り洋銀五〇ドルを払っていた。

ところが、油駒に座礁し上陸した時点で清国人は火夫九名を除いて七三九名いた。船長が事前に把握していたという六四三名より九六名も多かった。これについて船長は、「香港出帆以来全ク九拾五名海上ニ於テ増員アリシハ、実ニ不可思議ノ事ニ有之、何レモ二十年以上ノ人相ナレハ、マサカ船中ニ於テ出産セシ訳ニモ有之間敷、左レバ長崎港ニ於テ英人チャールス、ジョージ両名ト共々船内へ潜伏セシ者ニ相違無之」と述べている。なんと呑気な、と思うのだが、運賃を払わずに香港が寄港地の長崎から密航していった者がそんなにも多くいたということか。

ここで船長が語っている英国人の密航者二名は、Charles Harkins（二十二歳）とGeorge Learely（二十一歳）だった。

船が座礁しなかったら、これらの密航者は見つからずにポートランドに上陸していたのだろうか。

③ 清国人たち

表紙に「明治十五年四月／広東人姓名簿／幌泉警察署」と記された清国人の一覧がある¹³⁾。全七四〇名の一人一人について、氏名・省名・県名・年齢を記したもので、一枚当り二〇行の野紙三七枚もあり、人数の多さに圧倒される。

性別欄はないが、末尾の二名だけには女性であることを示す記

表3 清国人の出身県

県名	人数	備考
開平県	360	
新会県	139	
番禺県	31	
新安県	9	
香山県	9	
南海県	7	
新甯県	6	
三水県	2	
誤りがありそうなもの		
新寧県	92	新甯県の誤記？
開邑県	51	そんな県はない？誤記？
番邑県	27	そんな県はない？誤記？
花邑県	3	
会邑県	1	
東花邑県	1	
計	738	

出典：「明治十五年四月 広東人姓名簿」幌泉警察署（簿書7345）

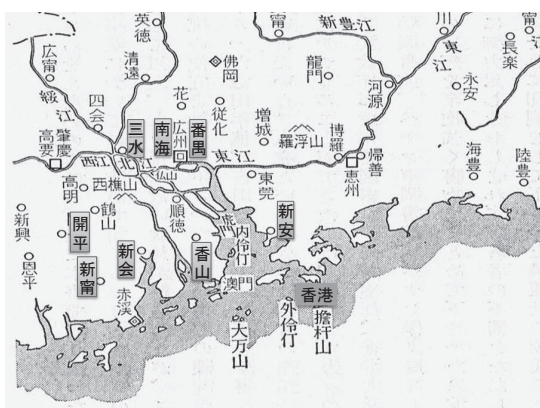


図3 広東地方の北米への労働者送出处
* 可児弘明『近代中国の苦力と「猪花」』（岩波書店、1979年）掲載の図を加工

述がある（後述）。何も記していない他の七三八名は男性と考えるのが自然だろう。

出身地を示すと思われる省名については、全員が広東省と記されている。県名について明らかに女性である二名を除く七三八名の内訳を整理してみた（表3）。実在の県名には見当たらないものも多く、誤記をかなり含みそうだ。

これらの県は、いずれも香港に近く、この当時北米への移民を多く送り出していた¹⁴⁾。そのほとんどを、可児弘明氏の著書が掲載する広東省から北米への移民送出处を示す図に見いだすことができる（図3）。

二人の女性は、趙仕蔣の妻で新会県の黄応（十九歳）とその子（女子）の趙月仙（八月）だった。趙仕蔣は英語と中国語の通訳として船に乗り込んでいたようで、氏名一覧の冒頭に記されている。乗客の世話をするために船の雇い主が乗船させた中の一人だろう。一般乗客とは立場を異にし、それが妻子を同行していることにも反映しているのだろう。

ついで、七三八名の年齢に注目してみると、十代が七六名、二十代が三六三名、三十代が二〇七名、四十代が八八名、五十代四名で、二、三十代の割合が大きい。最年少は十五歳で三名。十六歳が六名いる。最高齢は五十五歳で一名。五十一歳一名、五十歳二名と続く。青壮年層を中心とする年齢構成は、彼らの渡航目的と対応しているだろう。

清国人たちのポートランド行き目的について小阿瀬は、「米国桑港〔サンフランシスコ〕ヲ離ル凡ソ七百英里北ニ方レル、ポートランドニ於テ目下鉄道築造中ニ付、右事業ニ差向ケタル工夫ナル由」と記す⁽¹⁶⁾。ポートランド周辺は、ノーザン・パシフィック鉄道各線の建設真つ只中で、その建設現場では多くの広東地方からの出稼ぎ労働者が働いていた⁽¹⁶⁾。この時期の広東地方から北米への出稼ぎや移住の背景には、貧困や過剰人口があり、新天地で収入を得ようという意欲が働いていた。多くの清国人たちがどのような経緯でこのときメリー・タサム号に乗ったか具体的には不明だが、船の雇い主が世話役の乗船者も用意して移住・出稼ぎ者を募り、それに応じたといった経緯があったのではないかと想像する。

(三) 二人の死亡者

幌泉村に滞在中、二人の清国人が病気で死亡した。

二十歳の曾恩は四月二十一日から病気で、麻生主一郎医師が治療に当たっていたが、五月六日の午前四時に赤痢症のため死亡した⁽¹⁷⁾。翌七日の午前七時から葬儀を執行し、幌泉村近傍の山腹にある官有地に埋葬した。墓地は木製の墓碑を立て、玉垣を巡らしたものだ(図4)。

もう一人、羅卓軒(四十歳)は五月二日から「痢病」にかかり、やはり麻生医師が治療に当たっていたが、十五日午後四時に死亡した⁽¹⁸⁾。埋葬は曾恩の近隣にし、葬式や墓の形も同様にしたが、前回は壮観すぎたと清国人のなかで風評があったとして、全体に木材を細くして経費減を図った。

異国で落命したこの二人の墓地が今のどこにあったかは確認できていない。

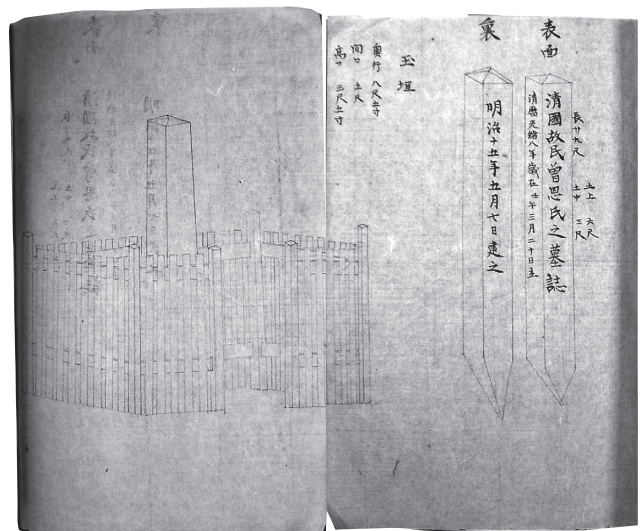


図4 曾恩の墓地

*『札幌県治類典 外事 合二冊 其一 明治十七年十月』札幌県庶務課(北海道立文書館所蔵、簿書8702、2件目)より

清国人三〇〇余名が見かけて声を上げ、四方から集合して石や長い棒を投げつけ、縄綱を後ろから振りかけた。趙は林方に逃げ込み、警部・巡査らが現場に来て清国人一同を「散乱」させた。

その後、四、五〇人ほどの清国人が集まって何やら相談をし、午前十一時頃、四、五〇〇名が徒党を組んで趙がいる家屋を取り囲み、長髪を頭に巻き、両腕に力を込めて、あくまで趙を縊殺しようと言い募り、突入しようとした。函館県出張員が通訳の彭城に鎮めさせようとするが、敵視し逆らう勢いだった。やむなく警部が抜剣し、巡査を指揮し、ようやく鎮定した。

なぜこんなことになったのか、趙士蔣は次のように説明する。

清国人の賭方三名と医師二名は、当初リーダーとして一同を指揮していたが、破船のとき、食料や薬箱を投げ捨てて上陸してしまった。それに対して趙は通訳の役割を果し終えてから、最後の舟で船長らと上陸した。その後、趙は船長

(四) 清国人どうしの「葛藤」

先行きが見えない異国での滞在が長期化するなか、清国人内部の揉め事が深刻化した。五月二十三日付の小阿瀬の報告からたどってみる⁽¹⁹⁾。

五月十八日、通訳の趙士蔣が用があつて函館県出張員が滞在する林重吉方に行くのを、

に深く信頼され、徐晏波とともに幌泉の旅店田中庄吉方に滞在し、一室に妻子と起居していた。他の清国人と比べると待遇に天地以上の隔たりがあった。そうしたことから賭方と医師は趙を怨み、迎えるの船に関わるあれこれを趙のせいだと言ひ募った、という。

通訳は、清国人たち全体が日本側と意思疎通するための窓口役の位置にいる。清国人たちにとって切実な問題である迎えるの船などについての日本側からの説明は、趙を通して清国人たちに伝えられ、その逆に要望事項を日本側に伝えるのも趙経由だったろう。様々な不満は、通訳に集中しやすい構図があった。

小阿瀬は趙やその一派の言い分だけしか聞けていないと記し、趙と対立する側の清国人たちの思いを聞き取れていないと断っている⁽²⁰⁾。函館県の通訳彭城は、北京語はわかるが、広東語を解さず、小阿瀬は英語で趙との意思疎通をしていた。

事故による予定外の地への上陸で、言語の壁による困難は大きかったのだろう。小阿瀬らの到着前、船長と日本人側との意思疎通は、船長と趙の間で英語、趙と徐晏波の間で中国語、徐と日本人の間で筆談というものだった⁽²¹⁾。

(五) 住民との関係

小阿瀬は住民との摩擦についても報告している。五月五日付では深刻な問題として清国人による窃盗を次のように記す⁽²²⁾。

清国人四、五人が一人の漁夫に向かつて、魚を見せてほしいと頼む。一人が一尾の魚を掠めとって逃げ去り、取り返そうと後を追って走る漁夫の油断を見て、残り三、四名が籠のなかの魚をとって逃げ去る。最初の一人は、地面に頭を擦り付けて深く謝罪し、他の者は知人ではないと明言して、赦しを乞う。そして戻って魚を平等に分ける。

あるいは、炊き出し小屋で人足の隙をうかがって「丸飯」(握り飯のことだろう)を盗んで厠で食べる者、下水などに捨ててある魚の頭を採り出して海水に浸した後、焼いて食べる者もいる。

捨てた魚を拾って食べる最後の件など「窃盗」とは言えないように思う。ここに記されたどれもが食べ物に関わりがある点に注目すると、背景には食料の不足があったのかもしれない。

五月十五日付の小阿瀬の報告は、清国人たちが幌泉村に滞在してすでに五週間も経つが、まだ迎えるの汽船が到着しない、期日がわからず、あまりに延び延びになっていて、当地の村民の苦情は少くない、と記す⁽²³⁾。漂着者たちの滞在の長期化は、住民たちにも大きな負担となっていた。

もともと、小阿瀬の報告など公文書中に記録されていなくても、清国人たちと住民たちの間にはこうした摩擦とは異質の交流もあったのではないだろうか。『潮風とともに―えりも昔語り記録集』には「遭難した支那人は帰りに際して、長いこと滞在し、大変お世話になったという御礼の意味で、記念に掛軸を一幅書いて残している」とある⁽²⁴⁾。揮毫を残すのは誰もができることではなく、やや特殊な面もある事例だが、住民たちが長期にわたって食事などの世話をしているのだから、個人の名前をお互いに覚えたり、心が通い合うような場面がなかったとは思えない。

(六) 迎える船

座礁事故に始末をつけるには、遭難者たちを事故現場から航海の目的地や居住地に運ぶことが必要だ。迎えるの船の派遣を求めて、札幌・函館の両県、船長らが早くから働きかけをしていた。

四月十八日頃に函館の英国領事から船長に届いた手紙は、横浜の駐日公使館に連絡済みで、救助船は二、三日のうちに差し向けることになるだろう、と伝えた⁽²⁵⁾。函館県は英国領事館の動きに期待しつつも、四月十九日に外務省に送った電報で、日本側が船を用意して遭難者を一時横浜に運ぶことを提案する⁽²⁶⁾。横浜で船の確保ができないのなら、函館で船を用意して函館まで三度に分けて運び、そこから船の便があるごとに横浜に送ってはどうか、とする。外務省は四月二十二日に工部省に対して、来月初旬「燈明台測量」のため北海

道に行く明治丸を油駒に回せるかと尋ねている⁽²⁷⁾。明治丸は政府が英国グラスゴーの造船所に発注し、一八七四年に竣工した鉄製の帆船で、灯台巡回業務に携わっていた⁽²⁸⁾。ちょうど北海道行きが予定が入っていたのだろう。

ゴレーイ船長は四月二十二日、水火夫一五名を連れて、根室から函館に向かう三菱汽船会社の青龍丸に乗り、函館に向かった⁽²⁹⁾。領事と協議し、また、先に香港の会社（ジャーディン・マセソン商会？）に送った電信の未達問題に対処するためだった。一方、外務省は二十一日に函館県に電信を送り、船主よりジャーディン・マセソン商会に託して汽船を雇い、難船人を襟裳からポートランドへ直送の手はずだ、と連絡していた⁽³⁰⁾。

この知らせは幌泉にも届いた。二十五日に幌泉に戻った船長がもたらしたのかもしれない。四月二十七日付の小阿瀬の報告は「清国旅人米國ポートランド直行ノ報疾クモ清国人ノ耳目ニ達スルヤ否ヤ、一同歓喜雀躍、或ハ舞ヒ或ハ歌ヒ手ヲ打ち足ヲ躍ラシテ衆庶ニ告ケ」ている、と記す。「右七百有余旅人ノ中ニハ多クハ貧困ニ差迫リ、妻子ト離レ泣々本國ヲ立去リ候者其而已ニテ、万一般ノ破船事件ヨリ再ヒ本國ニ送ラレントナレバ、寧ロ一生ヲ投スルニ如カスト断然唱へ居候者モ有之趣」とあるのを見ると、北米行きはかなりの覚悟をしてのもので、旅費の調達のため借金をするといった無理をしていた者が少なくなかったのではないかと思われる⁽³¹⁾。

ところがこの船が来ない。五月一日に外務省は函館県に宛てて電信を送り、迎えるため香港「タンクワ病院」より船を差向ける、と在横浜清国領事に電報があった、との情報を伝え、船長・清国人にも通知するよう依頼した⁽³²⁾。「タンクワ」は漢字でどう書くのか、外務省も把握していなかったように見える。この点、私にもわからないが、もしかすると香港の東華医院を指しているのだろうか。これは、政庁からの下付金と富裕商人からの義援金によって一八七二年に設立された施設で、移民に関連して発生する人身売買や略奪に対して救護活動もおこなった⁽³³⁾。

五月三日、油駒村破船場にいた小阿瀬は幌泉警察署に対し、昨今、破船場に

来遊する清国人が多く、近く到着する迎えの汽船に乗りそびれる心配があるとして、あちこちに行かぬよう注意をするよう依頼した⁽³⁴⁾。清国人たちの中には宿泊地である幌泉村から周辺に出歩く者もいたのだ。これを受けて警察署は各所に巡査を派出し、自由な通行を禁止した。こうした行為は、船がすぐに来れば好意と受け止められるだろうが、船が一向に来なければ行動の自由を制約された不満が高まりかねない。

五月十二日、函館県は外務省に対して、英国人の食料などが欠乏に近づき、清国人の病者に死者も出ていることを伝え、早く迎えの船を寄越すよう催促した⁽³⁵⁾。

外務省は再度、工部省に依頼して明治丸に函館まで輸送する約束を取り付け、五月十五日、函館県にその旨を連絡した⁽³⁶⁾。十七日に横浜を発つ予定だった。この情報を聞いた幌泉の小阿瀬五等属らは、乗船の準備を整えたが、船が来ない。五月二十九日付で小阿瀬は次のように訴える⁽³⁷⁾。

英国人も幌泉村に移って待つこと七日も経つのに、まだ来ない。そんなにかかるはずはないのに。清国人中に趙を怨む様子があり、暗殺を予告するような手紙を書く者までいて趙は常に一刀を所持している。船長と清国人の間にも悶着が起きている。戸数二〇〇未満の僻村で、こんなに多数の「外人」を止宿させて、衣食その他一切を保護しているのは容易ではない。地方人民の苦情、ご推察を。

小阿瀬の訴えの背後には、遭難者たちや住民たちの疲労や苛立ちの蓄積があったことが読みとれる。

明治丸は当初予定の用務のために赴いた小樽から、二十七日には函館に入って人員輸送のために梯子や厠四個を装備する予定だったが⁽³⁸⁾、二十九日になっても函館に戻らなかった。英国人と清国人の中には、迎えの船について再三来信がありながら一つとして実行されないことに不信感を募らせ、陸路函館に向かうと言い出す者が次々出てきた⁽³⁹⁾。函館県と外務省は旧開拓使所属の船による輸送を相談し始める。

そして、六月一日の午前九時、明治丸がついに幌泉に到着した。午後四時までに乗船を終えて出港。翌二日朝に函館に入港した⁽⁴⁰⁾。清国人たちに不穏な気配が続いていたことから、警護のためとして巡査三名が同乗した⁽⁴¹⁾。

なお、小阿瀬は明治丸に乗船予定の外国人について、清国人七三七名と英国人十三名と記している⁽⁴²⁾。乗組員のうち十数名はこれ以前に函館に移動していたものと見られる。

二 襟裳を離れてから

(一) メリー・タサム号のその後

乗っていた人たちが襟裳を去った後、座礁現場にはメリー・タサム号の船体が残されていた。船長らは早くから船体の状況を調査し、修理の可能性を探っていた。五月五日時点では、船体は海岸から一二、三間沖合の岩の上、深さ二尋ほどのところに沈止し、上部甲板は水面上にあったが、甲板上のキャビンやブリッジは同月一日と二日の怒濤のために大破していた⁽⁴³⁾。

六月十七日、駐日英国公使パークスは井上外務卿に対し、マディソン商会に雇われた英国人 C. C. Kiddy が、英国人五名、日本人約五〇名（大工、鍛冶職など）の作業員を率いて横浜を発ち、座礁現場に赴く予定だと伝えた⁽⁴⁴⁾。作業のために神戸の偕行社から小型の蒸気船凌風丸を借用していた。一応の修理を終えた後、横浜に運んで本格的な修理をする予定だった。

一行は六月二十八日に油駒村に到着し、座礁現場近くの海岸、吉田岩松が使用する海産干場に仮小屋を建設して滞在した（図5）⁽⁴⁵⁾。ゴレーイ船長も同行していたようだ。

その後、修理を進めていたが、事故が相次いだ⁽⁴⁶⁾。片腕を失う日本人が出たともいう。八月二日、メリー・タサム号から陸に戻ろうとしていた小舟が途中で転覆し、英国人作業員一名（A. Fraser）が海草に巻かれて自由を失い、溺死してしまった。彼の遺体は、函館の外国人墓地に埋葬された。

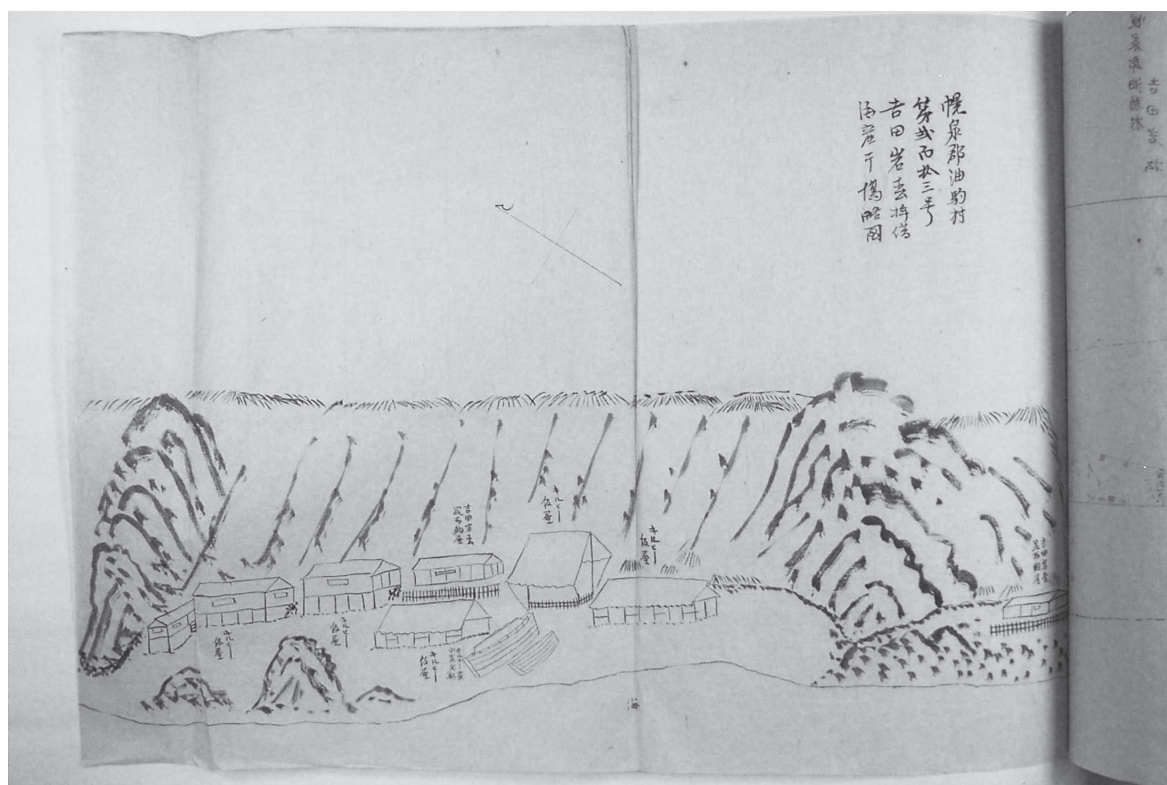


図5 船体引き上げ者の滞在状況

* 『札幌県治類典 外事 合二冊 其一 明治十七年十月』札幌県庶務課（北海道立文書館所蔵、簿書8702、2件目）より

そして八月三十日、またしても事故が起きる⁽⁴⁷⁾。油駒村での仮修理を終えた船体を凌風丸にくくりつけて幌泉村に移動していたところ、メリー・タサム号が浸水し、沈み始めた。凌風丸も引きずり込まれそうになったので、急いで綱を切った。メリー・タサム号は沈没し、乗り組んでいた作業員七名が巻き込まれて溺死してしまった。

死亡者は、英国人の「シヨンヲコナ」(二十七歳)、米国人の「フラプス」(四十二歳)、兵庫県東成郡神戸多門通四丁目の黒田定吉(二十八歳)、広島県安芸郡吉浦村の平原常吉(二十八歳)と堀本幸三郎(四十二歳)、長崎県神崎郡寿賀野村の中島陳一郎(二十八歳)、千葉県夷隅郡松部村の鈴木伝吉(不詳)とある。横浜を発った際の名簿と照合すると、英国人はJames O'Cor、米国人はCharles Philipと思われる。

なお、西洋人の溺死者は三名でもう一人は「トード」(年齢不詳)とする史料もあり、現に函館の外人墓地にはこの時の死者、George Wilson Toddの墓があるという⁽⁴⁸⁾。八月二十八、九日頃に潜水服を着した西洋人が溺死したとの記述も見え⁽⁴⁹⁾、情報の混乱がありそうだ。

この事故によって、修理のために多くの手間暇や経費をかけ、さらには死者までも出しながら、すべては水泡に帰してしまった。作業員一行は九月二日に現場を離れて横浜への帰路に就いた⁽⁵⁰⁾。

その後、九月二十三日になって西洋人一人の遺体が歌別村海岸に漂着した⁽⁵¹⁾。痛みが激しく身元の同定は困難だったが、八月三十日の事故による溺死者の一人だろうとの推測のもと、同村内に仮埋葬された。事故後、行方不明になっていたものと見られる。

(二) 乗っていた人たちはどうなったか

六月六日に函館県が外務省に伝えたところでは、船長ら乗組員はこの日に横浜に向けて函館を立つ予定だった⁽⁵²⁾。この予告どおり函館を離れたものと思われる。

函館県は、清国人たちの宿所にもとの燵木製造所の建物を当てた。これは、物産商を営んでいた玉林治右衛門が一八七九年九月、監獄署に隣接する東川町二四二番地の三六〇一坪の敷地に建設した二九六坪規模の建物だった⁽⁵³⁾。ここでマツチ製造をしたが、技術が未熟で赤字となり、一八八一年十二月に廃業していた。ここに滞在中の様子を、『函館新聞』六月二十三日付掲載の記事が報じている(句読点を補った。以下同じ)。

○漂流支那人 彼の燵木製造所に滞在する漂流支那人七百三十名は、何れも迎ひ船の来るを日一日も早く⁽⁵⁴⁾れかしと仰望する如き様あり。然し、此頃より官より賄をさるゝより、食物は日々牛肉、魚類等、清鮮の物を撰み、野菜等を加へて与へられ、時には天麩羅(大勢の食ゆへ天麩羅杯は終日かゝつて調進さるゝ由、其手数想ふべし)杯をも与へらるゝに、一同大に喜び、皆な其恩に感ずる如し。此頃偶々記者も其実況を縦覧せしが、散歩に出るあり、内にあるものは多く木にて彫刻杯を慰みする者あり、将棊を弄ぶあり、笛を吹くあり、自ら衣服を洗ひ或は綻びを縫ふ杯し、又は土上に火を焚き、蜆又は豆腐杯を煮て食ふ者あり、種々雑多なれど、絶へて喧嘩口論等少なく、我国下等のペランメー社会が七百人も集会すれば、⁽⁵⁵⁾稍ともすると打争ひ杯をすれど、絶て其事なきは感心せり。只此ほど洗ひ水の掛りしとかより不図争ひ初め、二、三人負傷者もありしが、巡查其他の尽力にて直に治まれり。是は広東の者輩にて、同国人中でも常に其疎暴なるを嫌ふ位の輩のよし。然し、目に余る外人達を看護さるゝ方々の尽力周旋は、誠に大骨折の事と、一見して其行届きしに感心せり

ここからは、官庁の手がよく行き届いて日々の食事が充実していること、清国人たちが散歩、彫刻、将棋、笛吹きなどをしてそれぞれに時間を過していること、自分で洗濯や衣服の繕い物、ちよつとした調理などをしていること、多少の諍いはあるものの全体には落ち着いていること、などが読み取れる。

函館の住民との接触もあったようだ。七月十五日付の同紙記事はその一端を伝える。

○竹細工の鳥 彼の漂流支那人のうちには、彫刻其他色々の手細工に奇用なる者も尠なからぬ中に、此頃其一人が竹にて小鳥を往来中にて人の見る間に拵へるが、ほんのつまらなき小供の玩器に過ぎざる物なるが、羽翼口嘴等格好悉く備り、なか／＼略にして巧の物なるにぞ、見物は争ッて之を購ひ、一箇壹錢にて余程能く売「る」との事、一寸した事でも器用な者は思はぬ徳のある者です

手先の器用さを發揮して往来で竹細工の鳥を作り、販売もしているという。見る者との言葉のやりとりもあったろう。

さて、待望の迎えの船は、六月二十四日に函館に入港した。香港から来たトライアンフ号で、その来航を予告した『函館新聞』六月十九日付は、七〇〇余人全員を乗せてポートランドに直航するように記していたが、実際には四〇二名しか乗れなかったようだ⁵⁴。

残る清国人を乗せるための船の用意と、清国人たちの北海道滞在中にかかった経費負担について、外務省は駐日清国公使と交渉を続けた⁵⁵。ようやく次の船が来たのは、八月になってからだった。

『函館新聞』八月十二日付は、一昨日入港した香港招商局附属船懷遠号が、本日午後清国人を乗船させて香港へ向け帰港する、と報じた⁵⁶。この二度目の船は、先の船と違って香港に向かったのだ。もともとポートランドに向かうつもりだった乗客にとっては目的地には行けず引き返すことになる。先に見た四月二十七日付の小阿瀬の報告に、香港に戻るなら死んだ方がましだと言わんばかりの言葉が書き留められていたことを思うと、どちらの船に誰が乗るのかをどうやって決めたのか、当事者たちに不満はなかったのかなど、気になるところだが、こうした点を示す史料は見つけられていない。

ところで、これらの船に乗らなかった清国人が一人いた。徐晏波という人物だ。

第一の船の出航後、七月十五日付の『函館新聞』は、書の揮毫で収入を得る彼の様子を伝える次のような記事と、その広告(図6)を掲載した。

○徐晏波 漂流支那人のなかで学識もあり、書に高手なる徐晏波は、先頃迎ひの船に乗をくれ、尚当港に滞在して揮毫等の望みに応ぜしが、前の寓居恵比須町の東雲亭から、今度都合によつて末広町魁文社の小路古川といふ宅へ移転し、独り同家に居て尚ほ揮毫等もするよし。潤筆料等も今日の広告にもあり升から、お望の方は直に同家へお出になると、言葉が通じなくとも委細帖面に委しきことは認めあつて、依頼するに差支へなきとの事です。同人の書は已に認めし者が余程多く、世間に流伝して何れも非凡の出来多しとぞ

支那人徐晏波先生先頃恵比須町東雲亭ニ寓居諸人ノ望ニ應ジ揮毫サレシ所都合ニテ末廣町魁文社ノ小路邊一印古川方ヘ移リ左ノ潤筆料ニテ揮毫相成リ望ノ方ハ直ニ同家ヘ就キ問合被下度也
並額面一枚二十五錢。半切一枚三十錢。全紙一枚五十錢。但楷書隸書ハ定價ノ外ニ十錢増シノ

図6 徐晏波の揮毫広告
*『函館新聞』1882年7月15日付より

前述のように、幌泉村滞在中の徐晏波は、通訳の趙任蔣夫妻らとともに、他の多くの清国人とは離れて旅館に滞在していた。メリー・タサム号の雇い主が旅人の世話のために乗船させた清国人の一人でもあったのか。鉄道の建設現場で肉体労働に携わる予定だった清国人の多くとは、渡米目的もそれまでの経歴も異なっているようだ。

『函館新聞』八月十二日付は、二度目の迎えの船に一同が乗り込むのに、徐晏波一人が「素と米国へ赴く積りにて出立し、今更途中にて帰国するも詮なし

とて、まづ暫く日本に滞留せんと已に領事の許を得たれば、当分本港に滞在し、然る上東京へ赴くといふ」と伝える⁽⁵⁷⁾。

徐晏波はその後もずっと日本国内にとどまったようだ。翌年五月二十六日付の同紙は、彼が先頃新潟港に赴き、やはり揮毫をしていることを報じる⁽⁵⁸⁾。一八九三年頃には私立遷善学館（所在地未確認）というところで漢文と南京官話を教えていた⁽⁵⁹⁾。一八九九年に東京の有隣堂が刊行した『清国漆樹栽培液掻取法』の校閲者としても名前が見える⁽⁶⁰⁾。福島県大沼郡本郷村に居住中だった一九〇一年一月十一日には日本国籍を取得し、日露戦争に通訊として従軍した⁽⁶¹⁾。

メリー・タサム号に乗船する前の彼の経歴は把握できていない⁽⁶²⁾。あるいは、清国への帰国をはばかれるような政治的な背景があったのだろうか。いずれにしても、たまたま遭遇した座礁事故が彼の人生の分岐点になったのは確かだと思われる。

答えが得られることは期待しにくいだが、他の乗員たちの人生にこの事故がどんな意味をもったのか、という問いを抱き続けたい。

(三) 経費の精算

日本国内での英国船の海難事故にともなう経費負担について日本政府は、遭難者救助に要する衣類や食料・移動・溺死者の遺体の収容・負傷者の治療や死者の埋葬は英国政府の負担、遭難場所に日本の官吏や警察官などが出張したり、遭難者を護送する旅費などは日本政府の負担（英国国内での日本船の海難の場合はその逆）、と英国政府と取り決め、各府県に伝えていた⁽⁶³⁾。札幌県や函館県が支出したメリー・タサム号の事故にともなう経費についても、日本の外務省はこれに沿って処理しようとした。が、駐日英国公使館は、清国人乗客に関わる分の経費については関与しようとしなかった。

船長ら船員の食費や宿泊費、船長が各所に連絡するために使用した通信費や旅費など（表4の「船長請求費」の分）は、七月には日本側に支払われたが、

表4 札幌県が立て替えた経費（6月初めまでの分）

船長請求費	363円691 38.4ドル	薪炭、乗組員薬価、賄料、電信料ほか
清国請求費	25円550	船長らの移動の馬、賄料ほか
広東人移転費	39円590	破船場より幌泉村へ移転時、草履610足、渡船3艘、馬6頭ほか
同治療費	8円475	21人分
同埋葬費	49円825	曾恩30円395、羅卓軒19円430
趙仕蔣外2名賄料	86円000	趙仕蔣夫妻と徐晏波分
同馬代	4円200	
広東人食料	9,074円716	4/10～6/1、53日間、739名賄料（23銭29/1日1人。死亡者分は生存中分）
広東人乗組船艀賃	88円800	
計	9,740円847 38.4ドル	

出典：『札幌県治類典 明治十七年十月 外事第一』（簿書8702、2件目）

清国人たちの滞在に関わる分はなかなか支払われなかった⁽⁶⁴⁾。六月二十一日付で函館県が外務省に報告したところでは、札幌県が立て替えている幌泉滞在諸費九三七七円一五銭六厘、函館県が立て替えている明治丸船中から六月十九日までの諸費二八四七円七〇銭二厘が未精算だと記している⁽⁶⁵⁾。

そもその問題は、これらの経費を誰が負担するかだった。四月段階には、マディソン商会から遭難した乗客の取扱い方針について問合せを受けた雇い主が、資力がないのでその件に関する費用は負担しかねると答えていた⁽⁶⁶⁾。であれば、

少なくとも一時的には清国政府が肩代わりしてほしい、と日本の外務省は清国公使館とかけあったが、はかばかしい答えは得られなかった。ようやく清国政府の支払いを受けた外務省から函館県経由で札幌県が九三七七円余を受け取って精算が終了したのは、十二月末だった⁽⁶⁷⁾。

迎えの船が滞った点も含め、この遭難事件に関して、船の雇い主や清国政府の動きは鈍いという印象を受ける。

三 メリー・タサム号はなぜ津軽海峡を通ったのか？

メリー・タサム号の座礁事件に私が興味を抱く理由の一つは、香港から米国西海岸へと向かったこの船が、津軽海峡を通っていたという事実にある。史料中には長崎寄港後の経路についての記述はないが、ポートランドや座礁地点との位置関係を見ると、日本海と津軽海峡を通っているのは間違いない。これは私には意外だった。船はなぜ津軽海峡を通ったのか。

この点を考えるとき、頭の中の地図をまずは見直してみよう。私の場合、なぜ津軽海峡を通ったのかという疑問は、この経路は遠回りだという認識から来ているように思う。日本列島の太平洋側を通った方が近いのではないかと。実は、この認識がそもそも誤っている。地球は球体であり、香港とポートランドを結ぶ直線は、日本海そして津軽海峡付近を通る。津軽海峡経由は実は最短距離なのだ。函館で活動した英国商人トーマス・ブラキストンは、一八八三年の文章で、津軽海峡は上海・サンフランシスコ間を結ぶ最短経路に当ることを根拠に、函館が両港間の汽船航路にとって最良の石炭補給地になると思われる、と記す⁽⁶⁸⁾。

しかし、最短距離が一般的な航路だとは限らない。寄港地との兼ね合いや潮流などとの関係、安全性や慣れといった要素も関係するだろう。実際のところ、香港など中国大陸南岸と米国西海岸を往き来る船の多くは、どこを通過していたのだろうか。

いくつかの素材から考えてみたい。

第一に、メリー・タサム号自体に関わる史料から。ゴレーイ船長の乗ったメリー・タサム号は、座礁の前年一八八一年の十月十五日、開拓使が発注した鉄道建設用の器械類を積んで小樽港に入港した⁽⁶⁹⁾。その際に交流があったのだろう、十二月二十六日付でゴレーイ船長は開拓使御雇い外国人B・C・カッターに書簡を送った⁽⁷⁰⁾。記したのは、長崎から一八〇英里の地点だという。この文面から船の状況をうかがい知ることができる。

乗組員一同は月極めで雇われ、サンフランシスコへ航海中。七〇〇名の旅客は全員中国人で、汚れて不潔。今回は前途が長い航海なので長崎に寄り、水と石炭を積み込んだ。北海道を離れてから長崎・チンキヤン・ワンボー・広東・香港などを巡った。旅客積込みは雇主にとても格別の費用がかかるので、ぜひ二回は航海するのが得策。帰路はハワイのホノルル港を経て香港に行く予定。ここからは、この時もメリー・タサム号が七〇〇名規模の中国人を乗せて、香港から長崎経由で北米西海岸に向かっていていることがわかる。長崎を出てからどこを通るかについて記述はない。復路についてはホノルル経由とあり、位置関係を考えると津軽海峡経由ではなく日本列島の太平洋岸を通りそうだ。

もう一つ、ゴレーイ船長が座礁事故の後、札幌県に対して救護などへの礼を述べた書簡中に、海図に従って襟裳岬より一八〇二〇英里の航路をとったつもりだったが座礁した、これは手元の海図にそれだけの誤差があったのだろう、と記している⁽⁷¹⁾。ここからは、メリー・タサム号の乗組員にとって津軽海峡経由が通り慣れた航路ではなかったように見える。

経済的な利益を追求する立場から米国と広東地方を往復する回数を増やしたい欲求を背景に、一八八一年十月に小樽などに来港した経験から日本海・津軽海峡航路の利便性に関心を高め、慣れない航路をとってみて事故に遭った、といった経緯があったのかもしれない。

第二に、北米への中国人労働者の移動についての研究書はどうだろう。今のところ私が見ることができた範囲では、移動の始点と終点について記すものは多いが、その間の経路についての記述は乏しく、手がかりが得られない。

第三に、当時の日本政府の公文書はどうか。ここでも、津軽海峡を通る外国船についての情報を集約した文書は見当らない。外務省外交史料館が所蔵する明治期に日本領海内で起きた外国船の海難事故に関する文書を見たところ⁽⁷²⁾、一八九五年一月に、米国から帰国する清国人一九〇名ほかを乗せた米国船シテイ・オブ・リオデジャネイロ号が、鹿児島県川辺郡西南の暗礁に乗り上げた事故がある。これは、サンフランシスコから横浜に寄港して長崎に向かう途中

の事故で、日本海経由ではなさそう。

ただ、これら外交文書の調査からは、メリー・タサム号の事故は、明治期に日本の領海内で起きた外国船の海難事故の中で、突出して多くの外国人が乗っていたものだと言われた⁽⁷³⁾。他の事故は、ほとんどは十数名から多くて五〇名規模に過ぎない。遭難者の数の多さは、この一件の大きな特徴として明記しておくべきだろう。

おわりに

これまで詳しくは知られてこなかったメリー・タサム号の座礁事件について基本的事実を整理してきた。

この船は、香港から長崎に寄港して北米西海岸のポートランドに向かっていた。乗員の多くは広東地方出身の清国人（中国人）で、鉄道建設の現場での労働が渡航目的だった。

船は津軽海峡を通過した後、深い霧のなかで進路を誤って襟裳岬近くに座礁した。乗員は全員無事に上陸し、乗組員は座礁地点の側に滞在を続ける一方、清国人たちは上陸から二日後には幌泉村に移され、住民の家に分かれて宿泊した。座礁当初から地元在勤の役人たちや住民たちが救助や食料の提供に携わった。

札幌市や函館市の働きかけにもかかわらず、遭難者たちを迎える船はなかなか来ず、遭難者や住民には不平や苛立ちが募った。清国人内部での軋轢は特に深刻で、暴力沙汰まで発生した。

座礁からおおよそ五〇日後、日本政府が用意した明治丸で遭難者たちは函館に移された。やがて、清国人のうちの四〇〇名ほどは第一の迎いの船でもとの目的地ポートランドに向かったが、第二の船で残りは香港に戻された。

第一段階では幌泉から、第二段階では函館から、遭難者たちを移動させるための船の来航が滞った理由としては、遭難者の数が非常に多かったこと、座礁

地点が交通や通信が不便な場所だったこと、船の雇主や清国政府の動きが鈍かったことなどが挙げられるだろう。

この一件から教えられることは多い。個人的には津軽海峡について、南北の陸地を分け隔てる面や、南北の陸地をつなぐ海の道という面を意識してきたのだが、東（中国や極東ロシア）と西（北米）を結ぶ通路という面もあるのだということに気づかされた。海産物交易を通じた近現代の蝦夷地・北海道と中国大陸とのつながり、オットセイやラッコなどの狩猟を通じた北米大陸西岸諸港から千島・サハリンを経て北海道や東北太平洋岸とのつながりなどに加え、もう一つのつながりを意識することができたということだ⁽⁷⁴⁾。

襟裳岬、津軽海峡、函館、そして北海道を、より広い視野で眺めたい。

謝辞

本稿作成のための史料閲覧について、北海道立文書館・北海道立図書館・外務省外交史料館・函館市中央図書館のお世話になった。また、校正中にはえりも町郷土資料館中岡利泰氏のご案内により座礁地点付近を実見する機会を得た。記して感謝申し上げる。

本稿の一部に、JSPS科研費（基盤C）16K03066の成果を使用した。

註

- (1)『新北海道史年表』（北海道出版企画センター、一九八九年）二四二頁。
- (2)『増補えりも町史』（えりも町役場、二〇〇一年、一〇二九頁）。
- (3)こうした視点を私に教えてくれた研究として、第一に、漂着船の記録から近世の書籍（漢籍）輸入を探った大庭脩氏の研究、第二に、一八七七年十一月にニコライエフスクからウラジオストクに向かう途中で瀬棚沖に座礁したロシア軍艦アレウト号、および一九三九年十二月にオホーツク海岸の猿払村に座礁したロシア船インディガ号についての原暉之氏による研究がある。大庭脩『漂着船物語―江戸時代の日中交流』（岩波新書、二〇〇一年）、原暉之『アレウト号からインディガ号まで―近現代

における北海道とロシア極東の交流史から、札幌学院大学人文学部編『北海道とロシア』(札幌学院大学、二〇〇〇年)および『インディガ号の悲劇——一九三〇年代のロシア極東』(筑摩書房、一九九三年)。私自身、これらの研究に刺激を受け、函館を中継点としてウラジオストクとサハリン北部の漁場を行き来する朝鮮人労働者について論じたことがある。「ロシア領事館前の朝鮮人座り込み」「函館とロシアの交流」

函館日口交流史研究会創立十周年記念誌『函館日口交流史研究会、二〇〇四年』。

- (4) 一八八二年四月十一日付、宮古丑五郎より札幌県令調所広丈宛、「英国船難破頭末橋爪警部上申其外回付ノ件」公文録 難破船 明治十五年自七月至十月「札幌県警察本署(簿書七三四五、二件目)。以下末尾の括弧内に「簿書」として示すのは北海道立文書館所蔵

(5) 同年四月十一日付、林重次郎より札幌県令調所広丈宛、同前所収。

(6) 同年六月一日付、歌別外二ヶ村兼小越村戸長蛭子源次郎より札幌県令調所広丈宛、同前所収。

(7) 同年四月十四日付、佐藤大書記官より時任為基宛電信ほか、「汽船タサム号難破ニ係ル諸往復ノ件」札幌県治類典 外事 合二冊 其 一 明治十七年十月「札幌県庶務課簿書八七〇二、二件目」。

(8) 同年四月十七日付、県令代理大書記官佐藤秀頭より船長ジョン・ゴウレイ宛、および四月二十七日、佐藤大書記官より調所県令宛電信、同前所収。

(9) 函館県の対応については、「英国汽船メリダザム号北海道幌泉ニ於テ困難乗組人救助ノ件 但七百名ノ内清国人六百名」困難船及漂流救助雑件／英国之部 第六巻『外務省外交史料館(アジア歴史資料センターB11092979400)』ほかによる。

(10) 一八八二年四月十九日夜、幌泉出張五等属小阿瀬克明より佐藤大書記官宛、前掲「札幌県治類典 外事 合二冊 其 一 明治十七年十月」(簿書八七〇二、二件目)所収。

(11) 同年五月二十九日付、幌泉出張五等属小阿瀬克明より札幌県大書記官佐藤秀頭宛、同前所収。

(12) 同年四月二十二日付、小越村出張五等属小阿瀬克明より佐藤大書記官宛、同前所収。

(13) 明治十五年四月／広東人姓名簿／幌泉警察署、前掲『公文録 難破船 明治十五年自七月至十月』(簿書七三四五、二件目)。

(14) 可児弘明『近代中国の苦力と「猪花」』(岩波書店、一九七九年)第一章。

(15) (10)と同じ。

(16) 以下、広東地方から北米への移民労働の歴史について、可児前掲書のほか、胡垣坤・譚雅倫・曾露凌編「村田雄二郎・貴堂嘉之訳」『カミング・マン——一九世紀アメリカの政治諷刺漫画のなかの中国人』(平凡社、一九九七年)を参照。なお、ポートランドと札幌市

は、一九五九年に姉妹提携を結んでいる。

(17) 一八八二年五月六日付、幌泉村出張五等属小阿瀬克明より札幌県佐藤大書記官宛、前掲(簿書八七〇二、二件目)所収。

(18) 一八八二年五月二十三日付、油駒村破船場にて小阿瀬五等属より佐藤大書記官宛、同前所収。

(19) 同前。

(20) (11)と同じ。

(21) (18)と同じ。

(22) 同年五月五日付、小越村出張小阿瀬五等属より佐藤大書記官宛、前掲(簿書八七〇二、二件目)所収。

(23) 同年五月十五日付、小越村出張小阿瀬五等属より佐藤大書記官宛、同前所収。

(24) えりも町教育委員会『潮風とともに——えりも昔語り記録集』(えりも昔語りを記録する会、二〇〇七年)一五二—一五二頁。

(25) (10)と同じ。

(26) 同年四月十九日、函館時任より上野外務大輔宛、前掲外交文書所収。

(27) 同年四月二十二日付、外務卿井上馨より工部卿佐々木高行宛、同前所収。

(28) 東京海洋大学に現存し、公開もしている。
<https://www.kaiyodai.ac.jp/overview/facilities/mejimanu.html>

(29) 一八八二年四月二十二日付、小越村出張五等属小阿瀬克明より佐藤大書記官宛、前掲(簿書八七〇二、二件目)所収。

(30) 同年四月二十一日、上野外務大輔より函館時任県令宛(電信)、前掲外交文書所収。

(31) 同年四月二十七日付、小阿瀬五等属より佐藤大書記官宛、前掲(簿書八七〇二、二件目)所収。

(32) 同年五月一日、外務省より函館県令宛(電信)、前掲外交文書所収。

(33) 可児前掲三八—四〇頁。

(34) 一八八二年五月三日付、油駒破船場小阿瀬克明より幌泉警察署宛、前掲(簿書八七〇二、二件目)所収。

(35) 同年五月十二日付、函館県より外務省宛電信、前掲外交文書所収。

(36) 同年五月十五日、外務卿より函館県令宛電信、前掲外交文書所収。

(37) (11)と同じ。

(38) 「灯台局附属船明治丸幌泉ヨリ函館迄英国籍破船元乗組員七〇〇余名ヲ塔載護送ニ付護送用ノ為階子及厠等仮設ノ件」官省来文移録 共四 甲 自第二至二百 明治十五年「函館県庶務課(簿書七五一七、一六五件目)」。

- (39) 一八八二年五月三十一日午後、幌泉村出張五等属小阿瀬克明より札幌県佐藤大書記官宛、前掲(簿書八七〇二、二件目)所収。
- (40) 同年六月二日、函館県令より外務省宛電信、前掲外交文書所収ほか。
- (41) 難船人警護ノ為函館巡査出張ノ義上申其ノ外ノ件、前掲『公文録 難破船 明治十五年自七月至十月』(簿書七三四五、四件目)。
- (42) 一八八二年五月、幌泉郡幌泉村出張札幌県五等属小阿瀬克明より同郡同村出張函館県御用係長岡照止宛、前掲(簿書八七〇二、二件目)所収。
- (43) (22)と同じ。
- (44) 同年六月十七日付、英国公使パークスより外務卿井上馨宛、前掲外交文書所収。
- (45) 同年六月二十八日付、油駒村破船場出張五等属小阿瀬正明より幌泉警察署宛、および同年九月(日欠)付、幌泉郡歌別外二村戸長蛭子源次郎より札幌県外事係五等属小阿瀬正明宛、前掲(簿書八七〇二、二件目)所収。
- (46) 同年八月三日付、小越村出張五等属小阿瀬克明より県令代理大書記官佐藤秀顕宛、前掲(簿書八七〇二、二件目)所収、および「英国人溺死」函館新聞「一八八二年八月六日付ほか。
- (47) 同年八月三十一日付、幌泉警察署長警部橋爪正夫より札幌県令調所広丈宛「上申書」(簿書八七〇二、二件目)および「英国船破船」函館新聞「一八八二年九月九日付」。
- (48) 同年十月二日付、札幌県令調所広丈代理同県大書記官佐藤秀顕より函館県令時任為基宛、同前所収。函館にあるToddの墓については、馬場脩「函館外人墓地」図書裡会、一九七五年)三八頁、および<https://www.flickr.com/photos/91810643@N08/3488754286/>を参照。
- (49) 同年九月五日付、浦河郡長山田謙より五等属小阿瀬克明宛、前掲(簿書八七〇二、二件目)所収。
- (50) 前掲外交文書。引き上げる際、修理作業に干渉を提供したために昆布採りができなかった吉田岩松に「仮家」二棟と椅子三脚、テーブル一台を引き渡した。札幌県はこれに加えて「手当」として金五円を吉田に渡した。前掲(簿書八七〇二、二件目)による。
- (51) 「札幌県歌別村海岸へ漂着ノ外国人男屍体着用ノ衣類及仮埋葬手続等調査進ノ件」『府県来文移録 自八〇一至一〇〇八 明治十五年』函館県庶務課(簿書七五二六、四八件目)。
- (52) 六月六日、函館県令より外務省宛、前掲外交文書所収。
- (53) 『新函館市史 第二巻』二〇三二一〇三七頁。
- (54) 「漂流清人」函館新聞「一八八二年六月十九日付。六月二十五日、函館県令より外務省宛電信(前掲外交文書所収)では、船名を「トレンプ号」、乗船した清国人を四〇〇名と記す。
- (55) 前掲外交文書。
- (56) 「支那難人迎船」函館新聞「一八八二年八月十二日付」。
- (57) 「清客徐晏波」函館新聞「一八八二年八月十二日付」。
- (58) 「徐晏波」函館新聞「一八八三年五月二十六日付」。
- (59) アジア歴史資料センターC06040021700。
- (60) 初瀬川健増著・清人晏波校「清国漆樹栽培漆液採取法」(有隣堂、一八九九年)。国立国会図書館デジタルコレクションによる。
- (61) 「官報」第五五四号、一九〇二年一月十一日、および宮森豊次編『日露記念福島軍人名譽録 会津一市五郡之部』(福島県会津軍人彰功社、一九一一年)。同前。
- (62) 河野常吉「北海道史人名字彙上」(北海道出版企画センター、一九七九年)は徐晏波について記述しているが、来道前の経歴には言及がない(四一八四一九頁)。
- (63) 「日英両国船舶難救助費用償還方太政官達」前掲「札幌県治類典 外事合二冊 其一 明治十七年十月」(簿書八七〇二、一件目)。
- (64) 乗組員に関わる経費四六九円一五銭六厘、洋銀三八ドル四〇セントの支払いについて「幌泉郡油駒村沿岸ニ於テ難破ノ英国船乗組員並ニ船客等ニ係ル経費掛合越ノ件」『府県往文移録 明治十五年』函館県庶務課(簿書七五二二、八一一件目)。
- (65) 一八八二年六月二十一日、函館県令より外務卿宛電信、前掲外交文書所収。
- (66) 同年四月二十八日付、外務大輔上野景範より大清国特命全權公使黎庶昌宛、前掲外交文書所収。
- (67) 同年十二月二十六日付、函館県令時任為基代理同県大書記官有竹裕より札幌県令調所広丈代理同県大書記官佐藤秀顕宛、前掲(簿書八七〇二、二件目)所収。
- (68) トーマス・W・プラキストン(高倉新一郎校訂、近藤唯一訳)『蝦夷地の中の日本』(八木書店、一九七九年、一一頁)。この記述については、ベーマー会上野昌美氏のご教示による。
- (69) 「日誌 明治十三年三月」開拓使札幌本庁煤田開採事務係小樽出張所(簿書三九七六)および「鉄道用器械小樽へ直輸ノ、メリタサン号船長ヘノ渡金ノ件」『鉄道器械小樽へ直輸ノ、マリイタサム号用意金、送金不用ノ件』略輯旧開拓使会計書類 第四号第八百六十二冊「開拓使東京出張所旧会計課(簿書六七六二、一一〇・一三八件目)」。
- (70) 末尾に調所県令への挨拶を記していたので、一八八二年一月二十九日付でカッターが調所に写しを送ったもの。『雇外国人よりの来翰』開拓使札幌本庁記録課外事係(簿書番外二二)「日本語抄訳は「英国汽船メリタートム号船長ジョンゴレイノ文書摘抄方ノ件」外国人贈答録 明治十五年」開拓使残務取扱所旧札幌本庁記録課外

事係(簿書五一七八、三件目)。

(71) 一八八二年五月三日付、船長ジョン・ゴーレイより札幌副鎮台佐藤秀顕宛、英文の原書簡とともに前掲(簿書八七〇二、二件目)所収。

(72) 外務省記録のうち、第三門「通商」、第六類「交通及通信」、第七項「水難」中の「困難船及漂流民救助雑件」の分。アジア歴史資料センターによりウェブ上でも閲覧可能。

(73) 人数で唯一上回るものとして一八七〇年六月に八〇〇名が乗船し伊豆大島附近で破船した米国風帆船ハアマル号が横浜港に曳航された事故がある。乗員がどんな人たちなのかは不明。

(74) 近世・近代の海産物交易史や海獣猟史については、多くの文献がある。ここでは、私人が関わった次の二点のみ挙げておく。『第56回特別展 北・海・道―海と陸と人びと―』(北海道開拓記念館、二〇〇三年)、山田伸一「日露戦争前後における海豹島(チュレニ島)」、『北方資源をめぐる先住者と移住者の近現代史―北方文化共同研究報告―』(北海道開拓記念館、二〇一〇年)。

NOTES AND SUGGESTIONS

The British Ship That Ran Aground at Cape Erimo in April 1882

Shin'ichi YAMADA

Before dawn on April 10th 1882, the British steamship *Mary Tatham* ran aground at Cape Erimo, located at the southernmost point of the Hidaka region of Hokkaido. After departing from Hong Kong and calling at port in Nagasaki, the ship was on its way to Portland on the west coast of North America. The crew were nineteen British, one German, and nine Chinese stokers. The passengers were 739 Chinese, including stowaways, and two British, who were both stowaways. The voyage had been chartered by Liangtaiji, a Chinese corporation, for the purpose of carrying Chinese from the Guangdong region to work on construction of the Northern Pacific Railway.

The shipwrecked crew and passengers came ashore and split up, with the crew staying near the shipwreck site and the Chinese passengers taking refuge at houses in the town of Horoizumi

(presently the town of Erimo). Despite urgent requests by the prefectural administrations of Sapporo and Hakodate to dispatch a rescue ship, the castaways were left stranded for considerable time, and discontent built between the castaways and local residents. Dissension was particularly serious among the Chinese castaways, and there were cases of violence. Two of the Chinese castaways perished from illness.

On June 1st, the Japanese government vessel *Meiji Maru* delivered the castaways to Hakodate. Afterward, 402 of the Chinese were delivered to Portland on or about June 24th, and the remainder of the Chinese were delivered to Hong Kong on August 12th.

Efforts to refloat the *Mary Tatham* failed, and the ship sank on August 30th. Eight people perished in these efforts.