

は基本的には安宅船と変わりはないが、概ねを第3章「洋式船技術導入の前提」を

図3-3、また、図3-4の代り、工場の問題の所在、低い積高を概算に想定して、40丁立位の小型の関船を小早と称する（

我が国で軍船の技術が確立されるのは戦国時代のことであり、当時の代表的な軍船に安宅船・関船がある。¹⁾ 安宅船は小さくとも500石積級、通常は1000石積から2000石積位もあって、櫓の数は50〜60丁、幅の広い安定性の良い船体に適当に水密隔壁を配し、上部には2〜3寸程度の楯板で装甲した、いわゆる胴壁造りの総矢倉を設ける（図3-1）。搭載する火器も多く、必要に応じて薄い鉄板を張る他、大安宅船ともなれば、肥前名護屋城「固屏風」に描かれているように、前後に二、三層の矢倉を上げることも珍しくない（図3-2）。一方、小早船とも呼ばれる関船は、安宅船に比してずっと小さい40〜50丁立位の船で、快速を旨とするだけに細長い船型を有し、上部構

艦は基本的には安宅船と変わりはないが、楯板を薄くしたり、竹で代用するなど軽量化を図っている（図3-3）。また、総矢倉の代りに半垣造りという低い垣立を舷側に巡らせた14～30丁立位の小型の関船を小早と称する（図3-4）。また幕府にしても、江戸防備としてこのように、攻撃力、防御力ともに格段に優れた安宅船を中心に関船・小早を配して艦隊を編成するのが、戦国時代から文禄・慶長期にかけての水軍の基本といってよく、朝鮮役でも秀吉の命令により安宅船が多数造られていた。そのため慶長14（1609）年の豊臣氏を逃る緊迫した政治情勢の下に、大幕府は西国大名の水軍の骨抜きを図って彼等の安宅船を没収するという強硬な政策をとるに至った。以降、関船が水軍の主力となるが、元和元（1615）年の大坂夏の陣を最後に国内の戦争状態は終結し、寛永12（1635）年には武家諸法度で大名所持の船は500石以下に制限される（商船に対する制限は寛永15年に廃止）と

側面を色濃く持っていたことを解明してゆきたい。まず本論に入る前に、天保期の前提として寛政期～文化期の軍船問題を概観しておこう。なお、寛政期～天保期における幕府の海防政策に関する研究は少ないので、詳しい経緯については先学の諸研究に譲り、³⁾ここでは従来等閑に付されてきた幕府の軍船建造策を中心に考察を加えることとする。

A. 松平定信と鹿島町造船

幕府が初めて江戸湾防備問題をとりあげたのは、ロシア使節ラフスマンが蝦夷地に来航した寛政4（1792）年のことである。当時、長崎を除けば、日本沿岸には海防のための施設は築きに至しく、購買には奉行所が置かれ、船政のを任務としていたが、下田に設置されていた時に比べて軍事的な機能から商品流通量の把握などの経済的な機能に重点を移していたし、配備されていた船も下田丸2丁五、長津丸3丁五、日色丸2丁五、千里丸

II. 寛政へ文化期の海防政策と軍船問題

寛政期から文化期に幕府が取組む江戸湾と蝦夷地の防備では、軍船問題は対照的な展開をみせるので、東蝦夷地が直轄される寛政11(1799)年を境に前後の時期に分けて概観することにしたい。

A. 松平定信と唐壺制之船

幕府が初めて江戸湾防備問題をとりあゆむのは、ロシア使節ラックスマンが蝦夷地に来航した寛政4(1792)年のことである。当時、長崎を除けば、日本沿岸には海防のための施設は無きに等しく、浦賀には奉行所が置かれ、船改めを任務としていたが、下田に設置されていた時に比べて軍警的な機能から商品流通量の把握などの経済的な機能に重点を移⁴⁾していたし、配備されていた船も下田丸32丁立、長津呂丸30丁立、日吉丸28丁立、千里丸

16丁立、8丁立の小早1艘、8丁立の鯨船2艘にすぎなかった。⁵⁾

ラックスマンの江戸来航の希望を知った老中松平定信は、

赤人直にも江戸へ来るべしといふは、江戸の入海の事なり、房相ニ總豆州は小給所多く、城などいふものも少なく海よりのり入れば永代橋のほとりまでは外国之船としても入り来るべし、されはこのときに至りては、咽喉を不經してたゞに腹中に入るともいふべし⁶⁾

と江戸湾の無防備な状態を憂慮して、自ら幕臣の士着を骨子とする防備計画を立てている。単船については、士着の幕臣のうち「下着之者には常々漁獵致し争船⁵⁾船数艘差置候は、則⁷⁾始には御金被下候て鯨船取立、後々修復等⁷⁾御備にも可相成候は右漁獵等之圖にて致し可申仕法可有之」と述べる程度で特に言及していないが、「開船みな朽廢に至りしを、御けんやくとてかゝる

もの可被捨置には無之とて、御修ふくさせ」
たことからみて、関船・小早などを充てよう
としたと考えて差支えあるまい。

ここで注目すべきは、ほぼ同時期に立案さ
れた蝦夷地防備計画で蝦夷地等の不時の見分
けや御救交易等のために「唐蛮制之船」か
りあげられていることである。定信はこう主
張する。

扱唐蛮制之船を御手船ニ四五艘も被仰付置
右制前船等ニは決
て不相成御可然事、(中略)右船にて冬春をわか
たす北洋をものり行可申

「唐蛮制之船」とはジャンクや西歌船のよう
な航洋性で有する船を指すと思われる。計画案
に

日本船ハ大洋海ハのり候事不相成、ことに
北国冬中渡海不相成なと不自由え事ニ付(中略)
二三艘ニかきり公船計唐蛮製ニ被擬

被仰付候ハ、御要害之為にも可然哉ニ評議

¹⁰⁾

仕候

とみえるところからすれば、彼は、江戸近海では耐航性のない在来の軍船で十分としても、北方海域では航洋性のある「唐蚕制之船」の導入が必須と判断したに相違ない。彼の案は、他の老中の賛同を得、定信政權が政治顧問とした尾張・水戸・一橋にも異議はなく、また勘定奉行久世丹後守等が、この件の取調へを命じられて長崎奉行に問合せている。久世はかつて長崎奉行の時に、オランダ商館長に洋式船技術の導入を語ったことがあり、恐らくその経験と知識をかりての下命なのであろう。しかし、翌年6月のラックスマンの蝦夷地退去による情勢の緩和と、7月の定信の辞職の結果、この案は立消えになつたらしく、実現をみていない。

その後、寛政10年秋に「蚕船造之小船」が造られたことを除くと、翌年の東蝦夷地直轄

までは單船問題に目立った動きは認められな
い。この船の建造について、寛政10年12月に
森山孝盛は、

蝦夷地直轄と新船

今年の秋中川かほかからひにて、唐船を作ら
せて、御船争頭何井将監に東ためし被仰渡
たりしか。舟の行事遅くして、思ひの外な
りければ、徒になりぬ。是又中川かほか
こと数寄にて、軟政達をたぶらかして、造
らしめたるなりけり。(中略)古き舟を求め
て試に造らせたるよしなれ共、不益の至り
成べし。

と「蛮学なんどして、様々の夫とがましき言
ふたむ」目付中川勘三郎の数寄のせいにして
いる。時期的にみれば、蝦夷地直轄と何らか
の関係があつたとも考えられようが、関連史
料を欠くため明確には言い難く、森山の見解
が正しいのかもしれない。建造の経緯は今後
の研究に譲るとしても、折衷船を別にすれば、

これが鎖国下で建造された最初の洋式船であ
ることはまず間違いない。

B. 蝦夷地直轄と赤船

B. 蝦夷地直轄と赤船

寛政11(1799)年1月幕府は東蝦夷地を直轄地として、ロシアの南下に備えるとともに、商業・漁業を直捌制としたので、「外には交易運送のためと唱え専ら産物運送に用ひ、内には万一の御用を含みたる御備船」を就航させた。⁽¹²⁾これが赤塗りの御用船、いわゆる赤船である。これまで赤船に関する研究は皆無というてよい状態にあり、今その全貌を解明するだけの資料も持たないが、さりとて何時造も等閑に付すわけにもゆかないので、ここで概観なりとも試みることにしよう。

平時は海運に従事し、非常時には軍船の用に供せる船について、同年3月に蝦夷地経営策を論じた上申書の中で、蝦夷地御用掛は「浦賀表二而出來仕候沖乗船之通、於蝦夷地も

遑々打立候積」と見通して述べている。⁽¹³⁾ 彼等
 のいう浦賀製造の「沖東船」とは神風丸のこ
 とであり、7月の処女航海の際には「星宿を
 測り、方位を定め、乗筋を弁へ置く」ため特
 に命を受けた天文方寺伝の堀田仁助一行を乗
 せて、⁽¹⁴⁾ 厚岸に向う船である。堀田と行を共に
 した門人鈴木周助の手記によると、神風丸は
 弥帆と本帆の他に両舷に鱧帆を装備した「朱
 塗唐船造り」という特異な船であったことが
 分る。帆の大きさは弥帆3反、本帆27反、⁽¹⁵⁾ 鱧
 帆8反で、面積は夫々12 m²、40 m²、55 m²程度
 と推定される。⁽¹⁶⁾ 管見の範囲では、縦帆形式の
 鱧帆は和洋折衷の三国丸に装備されているか
 ら、横帆形式の鱧帆は神風丸をもって嚆矢と
 してよからう。また船の大きさは1460石積、
 主要寸法は船長97.5尺、幅30尺、深さ10尺で
 ある。⁽¹⁷⁾ 具体的な船体構造には言及がないので
 その詳細を知る術はないが、同書所載の拙劣
 な絵(図3-6)から判断する限り、外観に唐
 船を思わせるところはなく、何とも解し難い

(8) 船の構造は、上廻りを除くと船体は弁才船と同じように見えるから、浸水に備えて船内の要所にジャンク式の隔壁を配したのを唐船造りと称したのかもしれない。文化5(1808)年に幕命により高田屋嘉平の建造した御用船(図3-7)⁽⁸⁾が、弁才船同様の船体の三ヶ所に「戸立」= 隔壁を入れていることもその一証左と見做せよう。もとより、隔壁のない弁才船よりも、赤船のほうが浸水に対して優れている。

図に、前述の如く、勘定奉行久世丹後守は「唐蛮制之船」について長崎奉行に問合せており、回答があったとすれば、天明6(1786)年に建造された和洋折衷の三國丸の一件書類が含まれていたに相違ない。これが神風丸の船体構造や機装に何らかの影響を及ぼした可能性も十分に考えられるが、目下のところ明記に欠けるため、この問題は今後の課題としたい。

さて、蝦夷地で造られた御用船について、納戸頭取戸川藤十郎の一行に加わり、蝦夷地

を巡見して寛政12年4月に様似を訪れた吉田
 有判は「伊豆国浦賀より船大工御呼寄、千四
 百石飛龍丸と云船帆柱五本立出来由」と述べ、
 9月に母衣衆から様似に向う途中で造船現場
 をみて、「御用船四百石、七百石、十三百石ニ
 艘荒増出来、皆灰倉也」と書留めている。⁽¹⁹⁾ 吉
 田のいう「伊豆国浦賀」の船大工とは、前年
 に神風丸に乗じて蝦夷地にきた伊豆国の船大
 工作次郎に相違なく、彼は浦賀での神風丸の
 建造に關手し、ために様似における「沖乗船」
 建造の指揮をとったのだから。同年3月に蝦
 夷地御用掛は「去年中より目論見仕置候シヤ
 マニニ而打立候新船之儀、当秋迄ニ造々出来、
 凡四艘程ハ出来仕候積りニ御座候事」と報告
 しているから、吉田が訪れたのは飛龍丸完成
 後間もない頃で、在勤の幕吏から話を聞いた
 のではないかと思われる。さらに、蝦夷地へ
 の渡海地佐井に通ずる交通の要衝であり、御
 用船のもう一つの建造地でもあった北半島
 の大畑で宿尾・検断を勤めた村井源助は、編

舟体の見聞記の享和元(1801)年の条に「如
 神丸御船去冬より奥戸喜伝治打立、当春奥戸
 より出帆、比頃の御船四つ帆造りの統體多し」
 と記している。²²⁾如神丸とは、前年に佐井で破
 船し、修復後改名された神風丸のことであり、
 享和元年までに幕府が建造したり購入した御
 用船は26艘を数える。²³⁾

- (1) 上廻りに総矢倉形式を採用していたこと。総矢倉は、近世初期ほとんどもかくとして、当時の廻船には全く見られないので、赤船の外観上の特徴と云ってよく、彼等がそれに言及したのも頷けよう。常識的に考えても、前述の高田屋建造の御用船をみても明らかな如く、合羽に続いて三の間船梁から床船梁にかけて総矢倉で囲うから、側面に狭間を明ければ軍船の用に供せざるばかりでなく耐航性も向上し、この点でも、水密性のない胴の間に對し

て常苦や蛇腹以外には打込む波を防ぐ弁を立てを持たない弁才船よりも優れていたことは明らかである。もっとも胴の間に総矢倉で囲ったのでは、弁才船のような積載効率の良さと荷役の容易さは望むべくもなかったに相違ない。そして、

(2) 艦帆の外に中帆も用いられていたこと。帆柱5本というのは中帆の存在抜きには理解できず、飛龍丸は弥帆・中帆・本帆・艦帆2枚を装備していたとみる外ないか。従って「四つ帆」の組合せは、弥帆・本帆・艦帆2枚とは限らず、弥帆・中帆・本帆・艦帆の可能性も考慮に入れなくてはなるまい。赤船の帆装には究明の余地が多分に残されているとはいえず、弥帆と本帆だけの弁才船に比して赤船の帆危性能が良いことは、改めて断るまでもないだろう。

以上、断片的な史料を綴り合せて検討してきたところから「冲乗船」は、弁才船のよう

な船体に隔壁を配し、総天倉を設け、4〜5本の檣を立てていたことが判明した。それでは蝦夷地御用掛は「冲乗船」をどのような船と考えていたのだろうか。「冲乗船」については本多利明が地乗船と対照して明解に説明しているので、まずそれを紹介しておこう。文化元（1804）年に著した航海術書で彼は

海船の製作ニ有リ、一ハ地乗船、一ハ冲乗船ナリ、其衆方モニアリ、一ハ地乗、一ハ冲乗ナリ、地乗トイフハ地山ヲ目的トシテ渡海シ、冲乗トイフハ天度ヲ目的トシテ渡海スルナリ、地乗船ノ製作ハ當時有熟ル海船ニシテ、俗ニ親船トイフハ是ナリ、今是ヲ名ツケテ地乗船トイフナリ、其衆方ハ則當時ノ衆方ニシテ、土地ニ附纏ヒ、碇込ノ地山ヲ目的トナシ渡海スルヲ地乗トイフナリ、（中略）冲乗船^{製作別}書アリハ総檣ナレバ、波濤逆立艦ヨリ舳ハ打越トイフトモ、船中ヘ一箇ノ洩水セサレハ、安心シテ大洋遠沖ノミ

渡海スル故ニ、途中ノ湊々ハ腸寄セサレハ
 無益ノ日数ヲ日和待ノ為ニ潰サス。若船ス
 ハキ土地ハ大洋ヲ直乗スルヲ冲乗船ノ主義
 トスルナリ²⁶⁾

と述べて、冲乗船は、地乗船のように日和待
 で日数を無駄に費すことも、冲懸りして難風
 に遇うこともなければ、座礁や漂流の恐れも
 ないと説くのである。利明が冲乗船を西欧船
 或は洋式船とせすに終槽の船としたのは注目
 されてよい。前年彼は「蒙鈞命東海ノ遠冲
 ヲ渡海シテ、東蝦夷ネモロノ土地ハ直渡スベ
 キ旨ヲ奉ジテ」赤船の一船たる湊風丸で渡海
 しているから、²⁵⁾恐らくこの時の経験をふまへ
 たに相違なく、赤船が冲乗船と見做されてい
 たことは、まず間違いないであろう。もっとも、
 湊風丸の航海は、各地で日和待をしたとはい
 え、寄港回数は少く、例えれば彼の日記に「屋
 七日天夜相續」とみえ²⁶⁾る。概ね是日建夜
 の航海が行なわれている。因に彼が冲乗りで

推奨するものは、「大風・大雨・雷電ノ類ハ悉皆
土地ヨリ發起スル」ので「雲霧雷電發起スバ
キ土地ナキ」遠沖では、雷電・大風・大雨・
大波濤は生じないと信じているからに外なら
ない。²⁷⁾

それはともかくとして、「沖業船」の林から
みても、また寛政11年にはじめて蝦夷地に派
遣する政徳丸に根室への直衆を命じ、堀田仁
助の派遣に関して

今度之御用向之儀者海路望之儀ニも有之、
針路を以方角を定候而已ニ而者未だ所有之
候間、星宿を測り、通船仕候様ニ至り候ハ
ズ、如何様之大洋ニ而も無難ニ可有之趣ニ
も御座候²⁸⁾

と天文航海の必要性を説いているところから
しても、蝦夷地御用掛も利明と同じく沖業船
を「大洋ヲ直衆スル」船と看做していたこと
は明らかである。両者の見解の一致が偶然か

否かは詳になし難いが、いすれにせよ御用掛は、従来の地栗船＝弁才船に代えて、帆走性能と耐航性に優れ、浸水にも強い沖栗船＝赤船を、江戸－東蝦夷間の直航路に就航させることにより航海の迅速化と安全性の向上を目論んだに違いない。これは、田沼政権が初洋折衷の三国丸を儀物廻船として松前－長崎航路に就航させ直轄する海運の改善を図ったのと軌を一にしていたと言つてよからう。もっとも江戸－東蝦夷間の航海は、本田利明の航海で天測を行った形跡が認められないことに端的に示されている如く、従来の磁石による推測航法で十分間にあっていたから、天文航海に必要な基礎データ作成のための堀田の派遣は、幕府の蝦夷地経営にかける意気込みを物語るものであつても、実際の航海に資するところはほとんどなかったと思われる。因に、多数の御船手の水主同心が赤船に船頭として乗組んだのは、寛政3年12月に定信から命じられた「海船帆手修行」を江戸近海ばかりで

なく、東廻り航路でも行っていたからに外な
るまい。²⁹⁾ 文化元年の蝦夷地に

その後文化元(1804)年に来航したロシア
使節レザノフの通商要求を拒否したことから、
文化3~4年に北方海域でロシア船による襲
撃事件が頻発すると、幕府は蝦夷地警衛のた
め会津・秋田・庄内等奥羽諸藩に出発を命ず
るとともに、海難などで減少した赤船の増強
を図り、文化4年から同6年にかけて少くとも
14艘を建造している。なかでも、全真丸・
寿昌丸・龍翔丸・帰徳丸は御備船としての性
格が強く、文化6年の「御船々員数・横石・
衆組書」には「四艘御船々は松前御備船之積
り御造立有之候得共、蝦夷地場所々江廻船仕
候儀も有之候由」とみえる。³⁰⁾ これら4艘の船
体構造や機装などの詳細は詳かにし難いが、
今に伝わる龍翔丸の図(図3-8)を³¹⁾一見する
と、櫓を備え、総矢倉を恐らくはより厚い板
で装甲し、多数の鉄砲狭間の他に砲門を設け
るなど、機動性と攻撃力、防禦力を向上させ

てはいるものの、基本的には従来の赤船と大差なかったことを窺えよう。また文化6年に大畑で建造された桓虎丸、焼虎丸も、村井源助の述べる如く「商船造り」の「加莫西社加狂伐試の轍轡」³²⁾とすれば同様の船と考えてよいだろう。このような船を含めて文化6年には18艘を数えた赤船も、破船が打続き、文化9年に東蝦夷地の直捌制が廃止され請負制に変わったうえ、翌年にはロシアとの間に和議が成立して北方の緊張が緩和された結果、3~4艘を残して他は払い下けられてしまい、ここに赤船は役割を終えたのである。³³⁾

一方、日露両国の関係が緊張するなかで幕府は江戸湾防備体制の強化のため、文化7年に会津藩に相模の警衛を、白河藩に安房・上総の警衛を命じ、ついで翌8年には要所に砲台を築いて両藩の管轄下に置いていた。しかし軍船については、文化5年に浦賀奉行所が2艘の丁立押送船を建造したことを除けば、特に目立った変化は認められない。浦賀奉行

大に船を修理するに足らず、北方海域に異なり江戸近海の防備だけに、従来の單船で十分と判断されたに相違なく、後の例から見て、会津・白河藩も非常時には一般の廻船・押送船などを雇うことにしていたのではないと思われる。こうして陸上に重点を置いた防備体制が一応整ったわけであるが、その後の北方の緊張緩和とともに、文政3(1820)年に会津藩の相模警衛を免じ、同国の備場を浦賀奉行に管掌させ、さらに文政6年には白河藩の房総防備を免じて備場を代官の所管に移し、結局わずか15年足らずで江戸湾の防衛体制は縮小されるに至った。しかも、文政8年に異国船打払令を公布したにもかかわらず、防備体制はそのまゝに放置され、対外的危機の激化する天保期を迎えることになる。

以上検討してきたところから、寛政期から文化期にかけて幕府は、江戸近海では従来の廻船・小早ですませたとはいえ、北方海域で

以上検討してきたところから、寛政期から文化期にかけて幕府は、江戸近海では従来の廻船・小早ですませたとはいえ、北方海域で

Ⅲ. 天保期の海防政策と軍船問題

国際情勢の緊急化に対応して、水野忠邦を首班とする幕府が積極的な海防政策を展開したことはつとに指摘されているので、イギリス艦隊来航の秘密情報が伝えられる天保13（1843）年6月を境に前後の時期に分けて、幕府の海防政策における軍船建造問題を検討してみよう。

A. アヘン戦争以前の軍船問題

天保8年にモリソン号事件が発生し、同年に長崎のオランダ人からイギリス人の無人島（小笠原諸島）占領の動きを知らされ、さらに同年にはモリソン号渡来³⁷⁾の顛末と翌年の再渡航の風説が伝えられた。そのため江戸湾防備体制強化の必要を認めた幕府は、天保9年12月に目付島居耀蔵及び代官江川太郎左衛門に江戸湾の巡見と防備改革案の作成を命じ

た。両者は天保10年1月から3月まで相州・
 総州・伊豆などを見分した後、相次いで改革
 案に関する復命書を提出し、幕府はこれを勘
 定所の諸有司の審議に委ねた。では三者は防
 備体制において軍船をどのように位置つけた
 のであらうか。

まず鳥居は、「若異国船数ヶ所之御備を兼扱
 鯨入候にも富津・旗山式ヶ所御固之者死力を
 以防戦仕、外御備場よりも砲船を以て追馳、前
 後左右より烈敷打松候得者、逆も江戸海江衆
 入候儀ハ相成間敷」という想定のもとに、平
 根山・観音崎・富津に「砲船」を5艘ずつ配
 備する案を立てている。「砲船」について、
 彼は平根山・観音崎の砲台との関連でこう述
 べる。

八丁櫓立押送船堅牢之哨船一ヶ所ニ五艘ツ
 、も御備被置、号炮聞及び次第、一艘ニ大
 小御筒一二座ツ、も載せ風波を押切、虫鱈
 を標的ニ打松候方可然チ奉存候、何れニも

御船者相忘之御寺当無之而君御備立兼可中
 候³⁹⁾

一方、江川は平根山・竹ヶ岡、富津など江戸湾のフク所に5~50艘ずつ、計160艘程度の「端船」を置くことを建議して、

一体相州城ヶ島、房州洲ノ岬と相對、海門之儀に付、異船渡來之節身命ヲ擲何様にも防範可仕場所に候得共、場広之海上端船を以て食留候事ハ實に伏鷄之狸ヲ搏ち、乳犬⁴⁰⁾之虎ヲ犯すか如くにて、如何共致方無御座
 という見込を示している。高尾のいう押込船とは、関東から伊豆にかけて広く用いられた帆走・櫓走両用の鮮魚運搬船で、風向きにかかわらず航行する必要があるため櫓走での性能を重視した船型を有する船のことである(図3-9)。江川の「端船」も同様と見做してよいだろう。もとより両者の策は、この「小

船を用ひて以て巨船を摧く」策であり、今日からみれば机上の空論とも思われようが、當時としては林子平・頼山陽・大槻磐溪・羽倉下記などにも支持された有力な海防策の一つであつた。従つて、彼等が小船主義をとつたこと自体に何ら不思議はない。問題は、隻数の多寡はともかくとして、彼等の見込みが全く正反對な点にある。

鳥居の主張する如く「何れニも御船者相応之御舟当無之而者御備立兼可申候」とすれば、当時の海防論からみて、小船策が洋式軍艦建造策の何れかの策をとる外なかうう。天保11年にアヘン戦争の報に接した高島四郎太夫が、英中の軍争力の差を大砲に求めて西洋砲術の採用を建議した際に、鳥居は「中りと專一とは候」我が国の砲術とは違い「接戦の節に臨み多人数群集の所え猛烈之火薬を打込候斗りを主」とするのが西洋砲術だとして、

夫と申も西洋諸国習俗は礼義之国と違ひ、

我々より、若し、海防第一之計策に候」と論じ、また天
 保8年の建議書でも同様のことを力説してい
 るのである。けれども、彼が「大船御打立之
 儀如何ニ成不容易候⁴⁴⁾」として最上の策の存在
 を示唆するにとどめ、小船策を上申したのは、
 天保8年の堅牢な軍艦の建造案を勘定所に「
 如何ニ成不容易」と一蹴されたためか、或は
 大船策の上申を憚らせるような何か幕府に
 あったからではないかと想像される。いずれ
 にせよ、次善の策をとらざるを得なかった江
 川の見通しか悲観的なもの領けよう。
 それでは、両者の案を審議した勘定所の諸
 有司の見解はどうか。鳥居案には次のような
 下付けが付されている。
 書面八丁楯立押送形堅牢之哨船御備被置可
 然旨、右ハ海中江小船乗出し垂懸江鉄砲打
 掛候儀者不容易哉ニ付、可成丈陸地ニ打込
 を尊ニいたし候方々奉存候⁴⁵⁾

候事、海防第一之計策に候⁴⁴⁾と論じ、また天
 保8年の建議書でも同様のことを力説してい
 るのである。けれども、彼が「大船御打立之
 儀如何ニ成不容易候⁴⁵⁾」として最上の策の存在
 を示唆するにとどめ、小船策を上申したのは、
 天保8年の堅牢な軍艦の建造案を勘定所に「
 如何ニ成不容易」と一蹴されたためか、或は
 大船策の上申を憚らせるような何か幕府に
 あったからではないかと想像される。いずれ
 にせよ、次善の策をとらざるを得なかった江
 川の見通しか悲観的なもの領けよう。
 それでは、両者の案を審議した勘定所の諸
 有司の見解はどうか。鳥居案には次のような
 下付けが付されている。
 書面八丁楯立押送形堅牢之哨船御備被置可
 然旨、右ハ海中江小船乗出し垂懸江鉄砲打
 掛候儀者不容易哉ニ付、可成丈陸地ニ打込
 を尊ニいたし候方々奉存候⁴⁶⁾

彼等は、土方出雲守の長崎奉行時代（文政4年1月～同10年間6月）に通事の提出した「御国地江近寄候異国船者定而アングリヤ之漁船或者印渡え内アングリヤ商館より仕出、北アメリカへ罷越候程さ着共ニ可有之由、阿蘭陀人とも申聞候」という書付を根拠にして、「蝦夷地等之如く異国と御国境相接候御場所とも違ひ、渡来いたし候異国船も纔ニ壹式艘ツ、之儀ニ付、⁽⁴⁷⁾さして御懸念有之候程之筋とも不相聞」という情勢判断を下しており、同様の判断から「御手輕に御実用之御備相立候様にいたし度」として松平定信の江戸湾防備計画を棚上げにした寛政6（1794）年の老中戸田采女正の海防に関する書取の趣旨にそって、異国船の江戸湾侵入を防ぐ程度の防衛体制を整備すれば十分と考えていたのである。鳥居とはほぼ同じ對外情勢の認識と防備の基本構想を有しながら、小船で鳥居と意見を異にするのは、小船の攻撃力と経費を天秤にかけたことばかりでなく、鳥居が

御時節柄格別御手数之掛り不申様種々勘弁
 仕候得共、実地を踏候上ニ而ハ兼而江戸内
 ニ而勘考仕候トハ格外之相違、実以容易な
 らざる地勢ニ候⁴⁸²

御時節柄格別御手数之掛り不申様種々勘弁
 仕候得共、実地を踏候上ニ而ハ兼而江戸内
 ニ而勘考仕候トハ格外之相違、実以容易な
 らざる地勢ニ候⁴⁸²

と述べていることを考慮すれば、実地見分を
 していないことにもよるのだろう。

これまで検討したところから、江川・鳥居・
 勘定所の諸有司の見解が異なるのは、職分の
 相違、実地見分の有無、對外認識の差、西洋
 技術受容の許容度が大きく関わっていると思わ
 れる。いずれにせよ、当時、海防のために洋
 式軍艦が建造される可能性は高くないと考
 えて差支えない。

B. アヘン戦争以後の軍船問題

江戸港防備に関して以後どのような議論が
 交わされたのか詳しくはなし難いが、天保11年
 7月には初めてアヘン戦争の情報が伝えられ

たものの、結局、結論はでなかったらしく、
 防備体制に特に変化のみられないまま天保13
 年6月21日を迎える。この日長崎に入港した
 オランダ船によって、アヘン戦争終結後、イ
 ヤリスが日本に艦隊を派遣して開港を迫る計
 画であるという秘密情報もたらされた。こ
 れを契機に、幕府は対外政策の転換を図り、
 積極的な海防策を展開する。まず同年7月23
 日に文政の無二念打払令を緩和して薪水給与
 令を发布し、8月9日に臨海の諸家に対して
 海防の強化と現有の兵力及び火器の員数の報
 告を求め、9月9日には非常時の動員に備え
 て、戦闘制度の異なる外国との戦闘に対処し
 得るような大砲類を、⁴⁹⁾ 領内と江戸屋敷に保有
 することを命じている。さらに、同年8月3
 日に忍⁵⁰⁾ 川越の面藩に相州及び房総ニヶ国の
 海岸防備を下命し、同年12月24日には下田奉
 行の優遇と羽田奉行の新設を決めるなど、⁵¹⁾ 懸
 案となっていた江戸湾防備体制の強化を図る
 とともに、翌年には鉄砲組を増員し大砲組を

新設するに軍事改革にも着手するのである。

このような海防強化策の展開にあたって、幕府は特に海防掛を設け、老中土井大炊頭と真田信濃守を任じている。任命の時期は明らかではないが、同年10月9日付加藤永谷宛書簡に佐久間象山が、海防掛に就任した藩主の内意を受けて江川太郎左衛門を訪問したことかみえており、江川家文書によると彼は同年8月5日に江川を訪れているから、その時期を薪水給与令の公布された7月23日前後とする⁵³⁾佐藤昌介氏の説に従って大過なかう。さらに、12月24日に下田・羽田西奉行を任命すると、海防掛の老中は、翌14年1月11日に勘定奉行岡本近江守と勘定吟味役川村清兵衛⁵⁴⁾に下田・羽田に関する事務取扱を命じており、これは老中・若年寄・大小目付・勘定奉行・勘定吟味役より成る阿部改権下の海防掛の先駆的形態と見てよい。

さて、オランダ商館長の伝えた秘密情報に

私其外之者エケレス武方の者え致出合、唐
 国取合之儀物語之内、殊ニ寄日本之港ニも
 参り、自然不都合え取扱も有之候ハハ、可
 致一戦由も有之由⁵⁵⁾

とみえる如く、前述の鳥居耀蔵や勘定所の諸
 有司の認識よりははるかに重大な局面に直面
 した幕府は、どのような軍艦建造策をとった
 のであらうか。天保13年12月に海防掛は下田・
 羽田両奉行に、砲台の設置場所や備砲、玉薬
 等について詳しく指示しているものの、特に
 軍艦に触れるところはないから、この問題は
 両奉行の裁量にまかされたと看做す外あるま
 い。では、両奉行の策はどうか。⁵⁶⁾

まず下田からみてゆくと、天保14年2月に
 下田奉行は、「異国船渡来之節心得方之儀ニ付
 奉伺候書付」の中で次のような例を立ててい
 る。

下田表異国船渡来之節防禦之儀、湊内海岸

も来出不申候而者防禦行届兼候儀々奉存候」
 と砲撃に加えて船戦によらなければ異国船の
 侵入阻止は難しいことを指摘したうえで、必
 要な船の隻数を25艘と見積っている⁵⁹⁾。この船
 については、1艘に水主の他に与力・同心等
 をも人乗組ませると述べ、また羽田から本牧
 辺の船について「船數者相應ニ御座候様ニ被
 奉存候得共、多分者漁船ニ而押送り形之船者
 總ニ而夫も本牧ニ少し有之斗り⁶⁰⁾」と雇船に違
 する船の少さを懸念していることからみて、
 押送り船を想定していたことはまず間違ひな
 い。彼のいう「舟戰」がどのようなものかは、
 「御場所ニ而必用之武器類等製造仕度」とし
 て拝借金を願ひ出た奉行が勘定所の問合せに
 て「使用に對之る各品は、各物の日もれに於て」
 御備場必用之武器類者余之品ニも無之、弓・
 鉄・^(泥脱)銃・長刀・物具之類ニ而有之、(中略)
 銃者銃ニ而も舟戰ニ者十文字銃を好候と歟
 自分人々見込も有之、甲冑之類も最上胴桶・
 頬圓ニ而も事済し置候も、昔様之腹巻・腹当

る下田丸・千里丸の代船として、32丁立の廻船造御船と16丁立の御船の他に押送船3艘・テヨロ2艘の新造が認められたが、着手されないまま、天保15年5月の羽田・下田両奉行の廃止に伴う両地の御備船の浦賀配置換えによって、結局計画は、押送船及びテヨロ各1艘に減少されることとなる。因に、下田丸の代船の廻船造御船とは、既に述べた幕府の第一次蝦夷地直轄時の龍翔丸のような船、つまり弁才船の船体に総矢倉形式の上廻りを設け、櫓を装備する船とみて大過あるまい。

以上検討したところから、この時期の江戸湾防備において用いられた軍船は従来通りの関船・小早・押送船で、軍船の果た役割は依然として低く、防備の重点は羽田・下田両奉行所の設置や川越・忍両藩による相州・房州警備、それに西洋砲術の導入による軍事改革など、陸上の軍事力の増強に置かれていたとみて大過あるまい。もっとも幕府が洋式軍艦に無関心であったかというそうではない。

IV. 天保13年10月令を巡る諸問題

イギリス艦隊来航の秘密情報を契機に幕府が外交政策を転換し、海防の強化に着手したことは既に述べたところであるが、その最中の天保13年10月に次のような法令を全国に公布している。(以下天保13年10月令と略称する)

近年北国筋其外諸国之廻船等、異國船に似寄候帆之立方相見、既に先達而異國船と見違ひ候次第も有之候。全く三本帆之儀者難相成筋に候処、迨々大洋を乗候操子、以前とは相違之趣に相聞、殊に寄朝鮮之地方近々乗通り候も有之由、其外悉き沖合を乗候節、帆之立方異國船に似寄候を以て見違ひ候儀にも至り可申歟、依之以來は異國船に紛らはしき帆之立方⁶⁵⁾致し、并遠き沖合を乗候儀可為停止候

この法令は、法令中の「全く三本帆之儀者難

相成筋二候」という一節が、先行する帆装制限令の存在を思わせることから、鎖国のために幕府が帆装に制限を加えたとする説の典拠とされてきた。けれども、第1章で指摘した如く、それに該当する法令は『御触書集成』・『徳川禁令考』といった幕府法の法令集や、當時編纂中の『徳川実紀』に見出せないし、藩法集や地方文書等にも収められていない。さらに、嘉永3年から同6年にかけて編纂された『通航一覽』も「三本櫓禁制」の小目をたてながら「令条等に比停止の事所見なし」として、文政9年に成った『中陵漫録』の記事を引用していかにすぎない。しかも法文中に「先陣も相触候通」とか「前々如被仰出」とか「兼而被仰渡も有之」といった文言がみえないことを考慮すれば、過去に帆装制限令の公布された可能性はまずないと言ってよいだろう。

では、該条文の法源は何であらうか。これまで、帆装制限論者を除けば、この法令は全

きるように船尾に艦帆をあげて、帆走性能の向上を図ったのである。

このような廻船の多様化の契機として見逃せないのが、幕府の蝦夷地直轄時における朱塗りの御用船、いわゆる赤船である。既に明らかにしたように、この船は中帆・本帆の他に中帆や艦帆を装備していた。

赤船の活躍したのは、蝦夷地収公の寛政11年から直轄制廃止の文化9（1812）年迄の14年間で、その数は少くとも46艘にも及び⁶⁶⁾、御船争の水主同心の他に一般の船頭、水主も雇われて乗組んでいた⁶⁷⁾。しかも、宝暦・天明期以後、流通独占権を握っていた近江商人の急激な没落によって、松前交易は次第に隆盛に⁶⁸⁾なり、西廻り航路で来航する廻船も増加する。こうしたことから赤船の帆装が他の廻船にも影響を与えたと考えても、あながち突飛な空想でもあらずまい。中帆と艦帆の普及ぶりを建造史料・海難文書・船絵馬などから判断すると、中帆だけの装備がある程度普及をみたよ

よって土地のものに聞しにわか低聞のこ
し近來のこと也。されは佐渡の湊は夫故に
船少レと申しぬ。段々と船路開きしものと
みハたり⁷⁰⁾航路の迅速化に有利なことは容易
に想像がつこう。彼の日記と天保13年10月令
と記し、さらに翌年2月12日条には次のよう
に書留めている。こは所らかであるが、筆致如
くあるても、惜々々航路記録をみても、難程
昔は北海を乗るもの佐渡と越後の間をのり
港し也^{佐渡の名は瀬戸の族}湊なるハレ、夫故に佐渡の小木、赤治、
夷などいふ湊はにきわひけるに、風二十坪
前よりのここのよし佐渡より惠つ沖のかた
を乗船多なりて右の湊は大に最たり、ちま
たの説に松前より東北韃靼の地かたみゆる
まで佐渡を乗こし、遠沖をはせてひとま
きりに西南へ行は下の関江行也。却て危か
らすといふ、なつより秋の半末まで⁷¹⁾はさく
西北に帆かけみゆる也。典型的な舟船で
（図3-12）航路地を順て主な港船範圍とし
從來は佐渡海峡の佐渡よりで往來していた松

前、南部航路の船が佐渡沖を直航するように
なり、小木などの諸港が寂れたといっているので
ある。この新航路は従来の航路よりも航程が短
く、ために航海の迅速化に有利なことは容易
に想像がつかう。彼の日記と天保13年10月令
を読み比べてみれば、該法令が「巷の説」を
ひきえていることは明らかであるが、常識的
に考えても、種々な航海記録をみても、靉靆・
朝鮮近くを案ずるというのは誤りで、まさに「
巷の説」という外あるまい。かような誤りや
そこで松前の柏屋の所有する長者丸の航海
日記を繙いてみよう。⁷²⁾天保13年から万延元（
1860）年までの9ヶ年分の日記には、出入港
地や寄港地、通過地点の他に風向き、針路な
どが詳細に記されているので、当時の蝦海の
実態を窺うに恰好の史料だからである。天保
12年に大坂で建造された長者丸は、絵馬によ
れば弥帆・本帆を装備した典型的な弁才船で
（図3-12）、蝦夷地全域を主な活動範囲とし、
年に1〜2回江戸もしくは大坂間を往復して

いる。長者丸の航海を一言で言えば、逆風に
 あつても間切たりなどで凌ぎ、浮船を長々か
 せかねない風待ちによる寄港を極力避けて、
 連日連夜行なうのを原則とする。航海記録か
 ら、日本海を往來した例を拾い出すと、9ヶ
 年の間に松前—大坂間の7例（天保13年、嘉
 永元年、同6年往復、安政4、5、6年）と
 松前—敦賀間の1例（嘉永5年）の都合8例
 を数える。これらの航海のうち、汐掛りの多
 い瀬戸内海は除き、日本海における沖掛りや
 寄港をした回数をみると、無寄港が3例（嘉
 永5年、同6年往復）、1回が2例（天保13
 年—隠岐、安政4年—二見）、2回が1例（
 安政5年—仙崎、敦賀、但敦賀は所南）、3
 回が1例（嘉永—河川、敦賀、阿部屋）、6
 回が1例（安政6年—鷲崎、松崎、多田、瀬
 戸島、見島、仙崎）となり、連続航海の一端
 がよく窺える。既に長者丸は日本海では佐渡
 沖の航路をとっており、佐渡の二見を通ぎた
 ところで逆風に遇つたため、鷲崎、松崎、多

田で船掛りして佐渡海峡を抜けた。安政5年
 の航海を唯一の例外とする。従って、佐渡沖
 を突く廻船は、余程風順が悪くならない限り、
 佐渡海峡に面した諸港に寄ることはなかつた
 と考えて差支えない。とすれば、川路の記事
 の如く小木などの諸港の衰退の原因を、この
 新航路に求めるのも頷けよう。ただ、西廻り
 による羽州・越後航路の船は、従前通り佐渡
 海峡を⁷³⁾通っているから、新航路をもってその
 一因とすることはよいとしても、それを原因
 のすべてと見做すことには疑問の余地がない
 わけではない。が、目下のところ明証に欠け
 るので、この問題は今後の究明に待ちたい。

この直航路の開かれた時期については、事
 の性格上明確には言い難いが、一応の見当な
 りともつけておくことにしよう。明和7(17
 70)年刊行の『増補日本汐路え記』は、既刊
 『汐路記』が西海の航路しか取上げていない
 のを遺憾とし、40年間にわたり多くの船乗り
 から情報を得て編纂された初の全国的な水路

詠である。同書⁷⁴⁾の能州極津崎の条には

此所より佐渡の沢崎は丑寅にあたる也。出羽・奥州・松前等え下る船は越中・越後の地方をのらす、すく通りに佐渡へわたるべし。地方は遙に入こむ故衆にくし

とみえるから、18世紀中期には、まだ佐渡海峡を通る航路が主用されていたと考えてよいだろう。管見の限りでは、最初に新航路に言及したのは文化2(1805)年に目付遠山金四郎等の一行に従って西蝦夷地を巡った東齋元禎で、彼はこう語る。

東武よりの直径考ふる処、松前逗留中の難用便田中九兵衛、一年松前帰郷の節、越前敦賀浦を出帆して針路を亥子に取て走ける事一昼夜、また正北に針路を取る事三日、此時佐渡をはなる、事凡百余里、四方冥々として天と水とのみ也、四日にして小島よ

り丑の方へ振向て松前湊に入、又攝南兵庫
 辺の商舶東海より歸るとき、松前湊より正
 南にはしり、隠岐の国の山を見て針路を巳
 の方に取て長州下の関に至ると言り、まあ
 れは、松前地方は東武⁷⁵⁾よりは正北にあらず、
 乾の方にあれたるか

既に後の長者太を思わせるような航海が行な
 われていたことは明らかであり、この記事か
 ら、新航路が開発されて間もないという印象
 は受けたい。しかも、川路は「凡二十年前ふ
 りのことのさし」と記しているから、新航路
 は18世紀末に開かれ、遅くとも文政期には従
 来の航路に代って代っていたと判断してよい
 のではあるまいか。このような新航路開発の
 背景として、次の2点が考えられよう。

- (1) 舟才船の耐航性の増大と帆走性能の改
 良に加えて、航海・運河両面における技
 術の向上があったこと。
- (2) 近江商人が流通独占権を握っていたた

「三本帆」なる語を讀み聞いた時人々が腦裡に思い浮かべたのは、西歐船をはじめとする航洋船の帆装なのであって、舟才船をはじめとする和船は、弧帆などを裝備していても單樁と見做されていたのである。それは、寛政2（1855）年に薩摩藩の洋式船昇平丸を觀て大槻盤溪の賦した「四海三樁拔一樁」という詩の一節に端的に示されているし、船乗りでさえも例外たり得なかったことは、寛政6（1794）年にアリューシャン列島に漂着した若宮丸の乗組員が、やって來たロシア人に「一本帆柱にて乗來候様子に仕形仕見せ」という直ぐに日本人と⁹⁰⁾知れた、と歸国後に語っていることに窺える。しかも、本草家として著

するなら、役人は中帆や佐渡沖の航海が禁令に抵触するとは見做していなかったと言つてよい。

このように該法令が実効力を持ち得なかったことについては、それなりの理由が考えられる。第1章で明らかにした如く、当時まず「三本帆」なる語を讀み聞いた時人々が腦裡に思い浮かべたのは、西歐船をはじめとする航洋船の帆装なのであって、舟才船をはじめとする和船は、弧帆などを裝備していても單樁と見做されていたのである。それは、寛政2（1855）年に薩摩藩の洋式船昇平丸を觀て大槻盤溪の賦した「四海三樁拔一樁」という詩の一節に端的に示されているし、船乗りでさえも例外たり得なかったことは、寛政6（1794）年にアリューシャン列島に漂着した若宮丸の乗組員が、やって來たロシア人に「一本帆柱にて乗來候様子に仕形仕見せ」という直ぐに日本人と⁹⁰⁾知れた、と歸国後に語っていることに窺える。しかも、本草家として著

鎖国が祖法と化する時期でただけに強い説得力を持っていたし、明治以降、鎖国により我が国の造船技術は衰退したとする見方が通念となつて、疑問を挟む余地のない自明の理として定着してゆくことになる。それはともかくとして、和船は単艦で大航海は不可能とする当時の常識からすれば、他の帆を追加装備していても和船の帆装は「三本帆」には該当しないし、また「遠き沖合」といっても範囲が曖昧なうえ、現実には朝鮮の地方近くを乗る廻船などあろう筈はないことも与って、和船の往來する海域は遠沖には当たらないと解されていたとしても不思議はなからう。

それでは、幕府は一体どのような情報に基いて立法したのであろうか。遠沖の航海については、前述の川路聖謨の日記にみえる「松前より東北韃靼の地かたみゆ々までに佐渡を乗こし、遠沖をはせてひとときりに西爾へ行は下の關江行也」という「うすたの説」と推測してさす間違いない。帆装に関しては、関

連史料を欠くため詳になし難いか、私は次のように考えている。第5章で明らかにする如く、嘉永6年に大船建造禁止令が解除され洋式船建造への途が開かれて以後、舟才船などの和船が次第に洋式技術を摂取してゆく経緯をたどると、帆装では、本帆に加えて船首にジブ、船尾にスパンカーを装備するか、或は二檣のスクーナー式の縦帆を採用するのが常道で、バークやバーゲンタインの如き三檣の洋式帆装の例はまず見出せない。従って、天保期に異国船と見紛うばかりの洋式三本帆の廻船が存在した可能性は皆無といってよく、赤船を「四ツ帆造り」と称した村井源助のように、弥帆が中帆に本帆・艦帆を組み合わせた帆装が「三本帆」と表現されたと見做す外あるまい。例えば本帆の面積を100とすると、寛政11年の1460石積の神風丸の場合、弥帆・艦帆は夫々3、⁸²⁾14、1888年の1500石積廻船の場合、弥帆・中帆・艦帆は夫々3、⁸³⁾13、6程度で(図3-13)やはり本帆が際立っている。

和船を見慣れた人なら、この種の帆をあけた廻船を異国船と見違える筈はない。各地で誤認事件が頻発した形跡が認められないことも、その一証左としてよいだろう。恐らく幕府への報告者は船を観念的にしか知らず、異国船は三檣、和船は単檣と信じていたが故に「三本帆」の廻船を目の当りにして、偏に帆柱の本数もしくは配置の仕方に異国船との共通点を見出したと考えざるを得ない。幕府の得た情報の要旨と思われる法文中の「近年北国船其外諸国之廻船等、異国船に似寄候帆之立方相見」という一節は、このような意味に解すべきである。もっとも幕府にしても、遠沖の航海同様、「三本帆」の実体を正しく把握していたわけではなく、もたらされた報告から、廻船が三本帆、即ち大洋航海可能な帆装を有し、ために遠沖を自在に航行し得ると遠断したに違いない。法文中に「全く三本帆之儀難相成筋に候處、迨々大洋を東候様子、以前とは相違之趣に相聞」とみえるのは、幕府も

三本帆と大洋航海を不可分の関係にとらえていたことを端緒に示している。要するに幕府は、単樁と三樁に関する当時の通念に従って報告を読み、法令を公布したのであって、幕府の認識と現実の間には大きな懸隔が存在したのも無理からぬところであらう。

C. 立法主旨と法源

該法令が実効力を發揮するような余地が實際にはなかったことはともかくとして、幕府は何故に該法令の立法を必要と考えたのであろうか。前述の如く、該法令の公布に先立って幕府は無二念打払令を緩和し、諸大名に海防の強化を命じていることを勘案すれば、ただでさえも海防に要する経費の増大が予想されるのに、和船を異国船と誤認していたのでは、来航の際の動員など無駄な経費が増加して、諸大名の疲弊に拍車がかかるのを幕府が危惧したことは容易に想像がつこう。

次に幕府が海外渡航と海上での密貿易を懸念していたことが考えられるが、これについては嘉永6年8月下旬から9月上旬にかけて行なわれた大船建造禁止令解除の審議をたどってみるとよく分る。同年6月のペリー艦隊の来航によって防備体制の強化を迫られた幕府は200有余年に亘って墨守してきた法令改正の可否を林大学頭へ諮問したところ、彼は寛永之度は私商と邪教とを御禁止之爲に大船停止に相成、只今に至り候ては夷賊乱妨を防ぎ候爲に大船製造と相成候はいつれも無御捌次第と答へた。これに基き、幕府は「國家之財宝を始、諸品物逆數多諸國无流入いたし、且邪教に引込まれ候害」を防ぐため嚴重な取締の必要性をこう強調する、尤私に外国无罷越、又海上之互市等仕候義

於有之は嚴敷御咎可被仰付との旨前以御違
有之候方可然奉存候。近來は荷船にても大
海を巧者に兼覧へ内々交易有之哉之風聞承
り及申候間、御取締は嚴重に相成候御制度
御定之上御條目御改相成候方と奉存候⁸⁴⁾

この林の上申書を閣老は大小目付など要路の
諸有司に諮った後、布達案を作成して再び諸
有司の討議にゆだね、徳川斉昭の意見でも徴
して、解禁の令を公布したのであるが、詳し
い審議の経過は暫く措き、取締の一条に注目
すると、閣老の布達案には、「尤遠海廻候義
等は如先規可為御制禁候條取締向嚴重申付候
様可被致候⁸⁵⁾」と見え、また斉昭案では、林案
とはほぼ同じ趣旨の文句が繰り返され、最終的
には

尤右様御制度御交通被遊候而も、畢竟御祖
宗之御遺志御継述之思召より被仰出候事に
候間、邪宗門御制禁傳之儀若弥以如先規相

因に、遠沖の航海と密貿易との関連については、天保7年に竹島密貿易事件を摘発して関係者を厳科に処した幕府が、翌年に法令を公布して朝鮮領の竹島への渡航を禁ずるとともに「国々之廻船等海上ニおゐて異国船ニ出合ふ様葉筋等心かけ可申」と文政8年令を再確認し、²²⁾以来は可成丈遠冲葉不致様葉廻可申」と命じていることから窺えよう。

以上思いつくままに立法趣旨をあけてみたが、それでは「全く三本帆之儀者難相成筋ニ候」という条文の法源はどう考えればよいのであろうか。幕府が海外渡航と密貿易を懸念したところからすれば、安政4年9月の諸国廻船に関する触書案に「諸国廻船之儀外国渡海御禁制ニ付、大洋難葉渡迄方ニ有之候」と²³⁾みえる如く、鎖国体制に抵触する海外渡航可能な三本帆は、従来から禁制の筋と解していたとも看做せよう。ところが、嘉永2(1849)年に海防掛の大目付深谷盛房、目付戸川安鎮、本多安英は、天保13年10月令に「さか異な

る解釈を下しているのである。彼等は海防掛の猛反対を押し切って建造された浦賀奉行所のスプール形蒼竿丸に関する上申書の中でこう述べる。

一 船製造等之儀ハ御制度も可有之候儀ニ而、慶長之昔御朱印并御奉書船異^(四)船へ往来仕候節杯ハ、帆之立万ハ勿論、惣而之制作等如何ニ候哉不存候得共、寛永ニ至り邪宗門之徒更ニ御厳禁之趣被仰出、其節異国江之往来并於平戸諸蛮通商之事被爲止候、以某長崎ニ而唐・阿蘭陀而已交易ニ相成候も畢竟邪蘇宗門御厳禁故之義与奉存候、随而ハ諸蛮ニ紛敷義ハ從來御制禁之筋ニ有之、既ニ去ル寛年御船之趣ニ而も諸国之廻船異船ニ紛しき帆之立方等いたし候儀ハ可爲停止旨御領・松領江御船有之、且ハ海岸附国主之内ニハ是迄種々并利之船製造方之願差出候向も有之候得共、願之通御下知無之ハ全御制度有之故之義ニ而、是等儀ニ相成候

ハハ自然遠沖等ニ於て密々交易等いたし、
 またハ異船ニ酬親候場合ニ押枒り間数ども
 難申、(中路)右申上候通古来ハ異船ニ紛候
 品御停止与申も深き御趣意有之故之儀与被
 察⁹⁰⁾。一側を奉けるも、大船は両君に懸れ

要するに、禁教して国を鎖した以上、夷風に
 倣うことは嚴禁の筋であり、洋式船の製造か
 鍛になれば、遠沖で密貿易をしたり、異国人
 に親しんだりする華態が生じかねないし、彼
 等は主張するのである。彼等の主張に華夷思
 想を詭みとすることは難しくなく、上申書に

幕府は文保11年4月に老中の有様には簡
 仰日本之儀ハ古々神国と相唱へ、一姓血統
 世界一之御国柄ニ候処、蛮夷故古鳥獸同
 様もの用ひ候品態々模擬製作いたし、夷狄⁽⁷²⁾
 之風俗ニ仕せられ候ハ可恥之甚事与奉存候⁹¹⁾
 の浸透の防止に努めていたから、文保13年10
 とみえるのは、それを示して余すところがない。
 では、「異船ニ紛候品御停止」と大船建造

禁止令はどのような船を禁止の対象とするのかといえは、前者では、航洋性の有無に関らず洋式に倣った船を禁止するのに対し、後者では、洋式船など航洋性を有する船がそれに当る。一例を挙げると、洋式船は両者に触れるが、洋風の装飾を施した和船は前者にのみ、またジャンクは後者にのみ抵触する。要するに前者は華夷の觀念に立脚し、後者は機能の観点から船を弁別するのである。彼等の主張の如く、前者は洋式船をも禁ずるが故に夷風の防遏に加えて鎖国体制の維持にも寄与することは容易に想像がつこう。

幕府は天保11年4月に売薬の看板などに蘭字の²²⁾使用を禁止し、また天保13年6月に高島四郎太夫に西洋砲術の全面的な伝授を許した際に、徳丸ヶ原の銃陣調練で着たようなトンキョ帽・筒袖・筒袴を²³⁾禁じるとなど、極力夷風の浸透の防止に努めていたから、天保13年10月令からみても、当時の通念からしても、三本帆は異国船の帆装であるから、幕府がそれ

を座視し得なかつたとしても何ら不思議はなく、問題の条文は海防掛の見解に従って、三本帆の如き夷風に倣った帆装は嚴禁の筋と解釈してよいのではないかと思う。とするなら、夷風の浸透を幕府が懸念したことをこの法令の立法趣旨の一つに数えることができよう。もっとも天保13年10月令公布の時点で、深谷は小普請組支配、戸川は二丸留守居、本多は西丸小納戸であつたから、立法の審議に与つた可能性はまずないので、彼等の法令解釈に疑問を挟む余地が全くないわけではない。そこで、当時の幕府の諸有司が「諸蚕ニ紛敷義ハ從來御制禁之筋」といった觀念を有していたか否かを検討する必要があるが、煩雜になるためこの問題は次節に譲ることにして、ここで結論のみを述べておくと、幕閣に同様の觀念を認めることができる。従つて、彼等の見解に信を置いてよく、天保13年10月令の法源の問題は一応の解決をみたことになる。

以上検討したところから、天保13年10月令

の立法趣旨は、異国船との誤認防止、海外渡航と海上での密貿易の予防、夷風の浸透の防遏の三つであり、また「全く三本帆之儀者難相成筋二候」という条文の背景には、国を鎖した以上、夷風に倣ふことは厳禁の筋とする觀念が存在し、該条文は、三本帆の如き夷風に倣った帆装は嚴禁の筋と解せることが判明した。とするなら、該条文は夷風の浸透の防遏のみならず、他の二つの立法趣旨とも密接な関連を有する。つまり、夷風に倣った三本帆を禁ずれば異国船との誤認の恐れが解消されるし、大洋航海可能な異国船の帆装に倣った三本帆を禁止すると、海外渡航と密貿易を予防しうるからである。

V. 異様の船

嘉永6(1853)年にペリー艦隊の江戸湾侵入をみるまで、幕府が大船建造禁止令を墨守したことは周く知られている。その理由については、立法趣旨から説明されるのが常といつてよく、幕府が諸大名の軍事力増大を警戒したためとする説⁹⁸⁾、鎖国体制の維持のためとする説の二つに分かれている。第1章で明らかにした如く、近世初期に諸大名の水軍力抑止のために制定された大船建造禁止令は、幕末には祖法たる鎖国体制の根幹に関与法と位置づけられていたから、結果的には後者の説が正しいことになる。けれども墨守の理由はこれに尽きるのであろうか。この問題は余りにも自明に見えるせいか、これまで寸分の解明がなされてきたとは言い難いので、徳川斉昭の禁令解除の建議を拒否した西老中の審簡を争がかりにして、この問題に再検討を加えてみよう。

A. 通説の検討

天保14年8月15日に水野越前守等四老中に宛てた書簡のなかで、水戸藩主徳川斉昭は、印幡沼工事に触れた後、海防と海運の方策としてはむしろ幕府自ら「堅牢の船艦」の建造に踏切り、諸大名ならびに一般の船主にもそれを許すべきだとして、こう主張する。

武家諸法度之面に荷船の外大艦停止と申差有之内ハ、何程愚拙忤建議いたし候逆も御用ひも有之間敷存候へども、畢竟右御法度ハ往古邪教之害御遠け被遊候為、一切外国への通路を御絶被遊候御主意と奉推察、其時ハ御良法と可申候へども時勢も古今之変有之候上ハ、何卒変通之廟算祈望する所に御座候、仍而ハ第一品川・浦賀・長崎・新潟其外公邊にて御用船御製造、隨而国々へも御免被仰出、尤津々浦々嚴禁を御設改方御行届に相成候ハゞゆめ、外國ハ私に通

一、幕府の造船にも関らず武家諸法度の大的建造禁止条項に言及するのは、これが祖法たる鎖国体制の根幹に関る法のため、諸藩のみならず幕府をも拘束すると看做されていたからに外なまい。天保8年及び嘉永2年の海防に
 関する建議書で、江川太郎左衛門が同様の論を展開しているのもその一証左といつてよい
 だろう。

路いたし候ものも有之間敷

幕府の造船にも関らず武家諸法度の大的建造禁止条項に言及するのは、これが祖法たる鎖国体制の根幹に関る法のため、諸藩のみならず幕府をも拘束すると看做されていたからに外なまい。天保8年及び嘉永2年の海防に
 関する建議書で、江川太郎左衛門が同様の論を展開しているのもその一証左といつてよい
 だろう。

さらに斉昭が同年9月3日に重ねて大船の建造を促したのに対して、同年9月15日に四老中では次のように回答している。

再三申設仕候處、此堅牢之船製作軍艦を祖
 兼申候義ハ、全本邦のみ之製にも無之。西
 洋諸蛮夷の造作を参考仕候御趣意共と伺趣
 上ハ、御法度にて被款候通り、鎖国之御趣
 意嚴重被仰出候次第共全邦教宗門等之詔合
 のみとも心得不申、深慮之尊慮より被仰出

以上検討したところからしても、面説は成り立たないことが判明した。しかも面説では、幕府が大船建造に臨切らなかつた理由を解き明かせないばかりか、「深遠之尊慮」の意味も分らない。そこで、この点に留意しつつ四老中の書簡を再検討してみよう。

B. 深遠之尊慮

四老中の書簡を読み解く鍵が「深遠之尊慮」にあることは容易に想像がつこう。四老中のいう「單艦」とは文脈から洋式單艦の謂であり、その航洋性がキリスト教防遏に触れることはまず間違いない。とすれば、「深遠之尊慮」に抵触するのは他の属性ということになる。ここで彼等が「異様の製作共恣に出采候而ハ御法度御取締にも拘」と懸念を表明していることは注目されてよい。では当時、どのようなものが異様の念を生じさせたのかといえは、いみじくも嘉永2年に海防掛の大小目付

致稽古候様可致」と命じて、徳れヶ原の銃陣調練で着した如きトンキョ帽・筒袖・筒袴を禁じたのは、⁽¹⁰⁶⁾ その一例である。また、弘化4年に浦賀奉行の上申した二檔のスルー建造案は、海防掛の反対にあい、異国船に類した二檔を一檔に改めることで決着をみた。ところが原案通りに完成したため物議をかもし、嘉永2年に海防掛は「見体異様」なスルー形蒼隼丸について、

殊ニ新規新法之儀ハ万事差支多きものニ有
 え、右スルー之儀ハ外国ケ渡来いたし候
 節之御設けニ候処、異様之品ヲ以対揚仕候
 者実以御国体ニ相拘残念之儀ニ御座候、抑
 日本之儀ハ古ク神国与相唱へ、一姓血統世
 界第一之御国柄ニ候処、蛮夷獸古鳥獸同様
 もの用ひ候品態々模倣製作いたし、夷狄之
 風俗ニ任せられ候ハ可恥之甚事与奉存候⁽¹⁰⁷⁾

と批判して、蒼隼丸を廢船にするか、それと

も異様な帆装や塗装などを和式に改めることを老中に求め、結局赤黒を交えた塗装を削り取らせていた。彼等の論調には「西洋ノ賊ヲ防カントテ、只管西洋ノマネヲスルハ、人タル者、大ト聞ント欲シテ、我モ亦嚙ムコトヲ學フ類ナラン」と⁽¹⁰⁸⁾いう言葉を彷彿とさせるものがある。

こうしてみると、「深慮之尊慮」に抵触する洋式軍艦のもう一つの属性は「異様之船」であると考えてよかろう。とすると、海防掛の大小目付が

寛永九年十二月にこの船の建造

を詔せしに清官奉行所に「異國船ニ不納候」

寛永に至り邪宗門之徒更ニ御厳禁之趣被仰

出、其節異国江之往来并於平戸諸蛮通商之

事被為止候、(中略)随而ハ諸蛮ニ紛敷義ハ

従来御制禁之筋ニ有之⁽¹⁰⁹⁾

と説く如く、「深慮之尊慮」とは「諸蛮ニ紛敷

義ハ従来御制禁之筋」といった類のことに相

違なく、四老中の書簡は次のように解するこ

鎖国は、キリスト教防遏のみならず、夷風に倣うことを禁ずるために行なわれたのであるから、航洋性のある「異様之船」即ち洋式軍艦の建造を幕府がすすんで行うことも、拓く諸藩に訴すこともできない。し、要するに「深慮之尊慮」は、天保13年10月令の「全く三本帆之儀者難相成筋二候」という条文と同じ法解釈に立っているのである。もとより私見は臆測の域を出るものではないが、しかし、前述の蒼隼丸に対する海防掛の猛反対の結果、嘉永3年12月にこの船の建造を担当した浦賀奉行所に「異国船ニ不紛様」にせよとの違が下され、「見体異様」な船の建造に制限が課せられるに至つて¹¹⁰⁾ことを考慮すれば、血老中の書簡にみえる「異様の製作」という語を輕視する訳にはゆかないのではあるまいか。

さて、老中からの回答に接した斉昭は、天保14年閏9月9日に再び彼等に書を寄せ、いささか当惑けに「御深慮云々何事か不奉存候」

ら「深遠之尊慮」の意味を理解できず、代りに諸大名の軍事力の増大に対する幕府の懸念を讀みとったのも無理はなかつた。その後に着した『明訓一斑抄』で彼はかく語る、
 荷船の外大船御制禁の詔は、外国へ渡り、
 邪宗門を引入らるゝを患給ふ計にも無之、
 御深慮有之儀とは相察し侍れど、式百余年
 の御恩沢にて、三家・御普代大名は勿論、
 外様逆も異議有之間敷、假令万々心得違
 制の者有りたりとも、此方大名の船位を御防
 ぎ不相成程にては、中々異船の千万艘押来
 たるをば、如何して防禦し給ふべきや、
 金にも及ばずしては、
 齊昭のいう「御深慮」とは、文脈に則すれば
 諸大名の軍事力の抑制の意と解してよく、四
 老中が鎖国の目的はキリスト教防遏と「深
 遠之尊慮」にあるとしたのを、彼は「大船建造
 禁止令」の立法趣旨は禁教と「御深慮」にある
 と讀みかえて、辻褄を合はせたいに相違ない。

因に、斉昭の例から明らかなように、積極的な洋式技術の導入論者は「蚕夷之品ニ模倣」した兵器や艦船を異様と見ることはない。もっとも、着衣などの風俗に関する分野や装飾など機能とは無関係な分野については、必ずしもそうとは言い難く、例えば、斉昭は胡服、胡言を排し、また大船建造禁止令を解くに当っては「夷狄の如舟異様の虚飾ハ不致様御達ニても可然歟」と考えているのに対して、高島四郎太夫はトンキョ帽・筒袖・筒袴を着し、刺え胡言で号令をかけている。

話は少々横道にそれだが、四老中の書簡に示された幕府の態度は、前述の天保13年10月令にも反映しているし、また当時強化を図っていた江戸湾防備において、関船・小早・押送船など従来通りの軍船が用いられ、洋式軍艦建造の動きは認められないことにも一致している。ところが天保14年4月に、幕府はオランダ商館長に蒸気機関及び蒸気船の製作費や本国から取寄せる経費などを質問し、さら

佐藤氏の「長」は、長さ150フィートの蒸気軍艦
 の価格、ならびに航海士以下10人の乗員を雇
 用した場合の年間経費などを問合せているの
 である。⁽¹¹⁶⁾ この佐藤昌介氏によって紹介された
 興味深い事実はどう考えればよいのであろうか。
 或は、老中は斉昭の幕政容喙を封ずるため彼
 の建言を拒否しただけであって、密かに蒸気
 軍艦導入計画を推進していたのであろうか。
 佐藤氏の指摘の如く、アヘン戦争を報じたオ
 ランタ別段風説書の中に、火炮の威力ととも
 に蒸気軍艦の活動が記されていたことが幕府
 の注意を惹き、この問合せとなったことは十
 分に考えられるが、政策として導入計画が具
 体化していたとは私には思えない。それは、
 商館長に「来年持渡ニ不及、用具等一切取揃、
 一体取調子、来夏可申聞」と伝えていたこと
 にも窺える。さらに、実現の見込みの強い導
 入計画であれば、洋式船を異様とみな老中か
 それに異を唱えない筈はなく、また天保期の
 江戸湾防備問題で勘定所の諸有司が軍船建造

に関9月には、長さ150フィートの蒸気軍艦
 の価格、ならびに航海士以下10人の乗員を雇
 用した場合の年間経費などを問合せているの
 である。⁽¹¹⁶⁾ この佐藤昌介氏によって紹介された
 興味深い事実はどう考えればよいのであろうか。
 或は、老中は斉昭の幕政容喙を封ずるため彼
 の建言を拒否しただけであって、密かに蒸気
 軍艦導入計画を推進していたのであろうか。
 佐藤氏の指摘の如く、アヘン戦争を報じたオ
 ランタ別段風説書の中に、火炮の威力ととも
 に蒸気軍艦の活動が記されていたことが幕府
 の注意を惹き、この問合せとなったことは十
 分に考えられるが、政策として導入計画が具
 体化していたとは私には思えない。それは、
 商館長に「来年持渡ニ不及、用具等一切取揃、
 一体取調子、来夏可申聞」と伝えていたこと
 にも窺える。さらに、実現の見込みの強い導
 入計画であれば、洋式船を異様とみな老中か
 それに異を唱えない筈はなく、また天保期の
 江戸湾防備問題で勘定所の諸有司が軍船建造

に消極的な態度をとったことからしても、また阿部改権下で洋式船建造問題か、大小目付や勘定奉行等から成る海防掛の猛反対にあって難航したところからみても、ペリー艦隊の江戸湾侵入のような危機的な状況に直面しない限り、大小目付や勘定所の諸有司が、洋式軍艦の導入を簡単に認める可能性はまずないというてよいからである。従ってこの問合せは、導入を前提としたものではなく、単なる問合せにとどまると看做して差支えなからう。ともあれ、オランダ商館長への問合せから、洋式船に関心を有し、それを異様とみることはない老中がいたことは明白である。とするなら、前述の斉昭兄の書簡を起草したのは誰であらうか。水野、土井、堀田、真田の四老中のうち、常識的に考えれば首座の水野であらう。もっとも、海防政策に関する問題に海防掛の老中の見解が反映されていないとは思えず、或は天保14年閏9月2日に水野が斉昭に「其後海防に付ての尊諭は同列之内取扱候若

より御請可申上候」と申し送っているところからすれば「同列之内取扱候者」、即ち海防掛の土井・真田の可能性も考えてよいだろう。四老中の洋式船についての見解は目下のところ不明なので、彼等がオランダから購入した兵器のうち剣付鉄砲に注目すると、将軍はじめ幕府高官の注文品を記した長崎会所の御用方（御内用方ともいう）の『諸書留』⁽¹²⁰⁾から、イギリス艦隊来航の秘密情報の伝えられた天保13年に水野・真田・堀田が剣付鉄砲で注文して翌年購入していることが分る。彼等とともに同13年に江川太郎左衛門に洋式大砲の鋳造を依頼した土井は、何故か剣付鉄砲に関しては彼等と足並みをそろえていない。⁽¹²¹⁾前述のように、剣付鉄砲は「異様之鉄砲」と孤され、同13年に長崎奉行伊沢美作守が町奉行島井耀蔵に「⁽¹²²⁾乍去兎角格老はしめ、追々剣付筒御入用被遣候。これは小子ニ於歎泣仕候」と詔している如く、指弾の的となるのが常といっている。⁽¹²³⁾彼等がこのような鉄砲の導入に積極的

であつたことからしても、また蘭書の収集に努めているところからみても、⁽¹²⁴⁾洋式船を異様とみる感覚は彼等にはなかつたに違いない。さらに、佐々間象山が天保13年11月に藩主に宛てた海防に関する上書のなかで

比節にてこそ、御勝手御掛にも不被為入、海防御掛逆も大炊頭様御一同被蒙仰、殊に大炊頭様御掌上の御事に候へば、万端被思召候通参りかね候義は、御尤至極に御座候へども、⁽¹²⁵⁾(以下略)

と述べているのは、海防政策に関して土井と真田の間には意見の相違があることを窺わせらるに足るものがある。とするなう、土井が返簡を起草したか、或は海防掛として自己の見解を強く主張したのではなからうか。土井が洋式船を異様とみたとすれば、彼のもとでの海防政策が陸上に重点を置いていたのも納得がゆこう。しかも「深慮之尊慮」と共通の法

解説のみられる天保13年10月令は、土井から大目付に手交されているので、彼がこの立法に関つて可能性も十分に考えられるのである。とはいえ私見は状況証拠に依拠するにすぎず、臆測の域を出ないが、たとえ起草したのが土井でなかったにしても、老中の間で洋式軍艦の導入に関して意見の対立があつたことは確実であり、次の阿部政権下では、この対立が老中阿部正弘と海防掛の確執として表面化することになる。なお、阿部政権下の大船建造問題については、次章の鳳凰丸に関する節で概観したい。に、祖法たる横圖はやゝ維持するため、幕府は大船建造禁止令を公布して帆船を禁止したとする説をも見えておく、とはいふ、当初からその觀念が強かつたわけではない。寛政4年に蝦夷地防衛に関連して松平定信が立案した「唐船則之船」は、同列の老中老中右衛門の政治顧問たち水戸・尾張・一橋から、横圖は則及び該禁令に抵触するものではないかといつた疑義を呈されることはな

ったし、また寛政11年以降の幕府の東蝦夷地直轄時に用いられた「大洋ヲ直乗スル」沖乗船たる赤船も、その就航に同様の異議が唱えられた形跡を見出せないばかりか、御船寺の他に一般廻船の船頭を雇って乗組ませている。

では、何時頃からその觀念が定着してゆくのかといえは、文化期から天保期にかけての時期で、當時はロシア船の蝦夷地襲撃事件やフエートン号事件、それにイギリス捕鯨船などの日本近海出沒と文政の無二念打松令の公布といった対外關係の緊張に伴い、祖法たる鎖国体制の維持と海防が当面の問題となったことか、大きな役割を果たしたと考えてよからう。しかも、該禁令は祖法に關する法故に、諸大名のみならず幕府をも拘束すると見做されてもいたのである。従つてこれまでの指摘の如く、該禁令が祖法たる鎖国体制の根幹に關する法と位置付けられたために、容易に幕府が解禁に踏み切れなかったことに疑問はない。

しかしながら、これで説明がついたわけでは

は決してない。国を鎖した以上、夷風に倣うことは嚴禁とする觀念の存在が從來見逃されてきたからである。この觀念からすれば、洋式船はじめ夷風に倣ったものはすべて異様とされる。横山俊夫氏の指摘のように、「異」は「日常『見馴』れた一定の生活態度からの可視的な相違の認知し、それ以上の質的な規定を放棄して、あやしきまにマイナス価値を¹²⁷⁾賦予する判断を示」す語であるから、異様な語も夷風に倣ったもののみを対象とするわけではない。けれども夷風に倣ったものに対しては、明らかに華夷の觀念から負の価値が与えられ、「御国威ニも拘り不容易事」とか「可恥之甚事」として非難が及びせられるか、禁上の措置がとられるのが常といつてよい。

もとより、「唐壺制之船」を立案した定信や彼の案に賛同した同列の老中等がこの船を異様とみることはないし、また寛政10年に造られたバッチラをめぐって幕府の諸有司から「異様之船」は嚴禁といった類の異論の出され

た形跡は見当らない。とすれば、夷風に倣うことは嚴禁とする觀念も、やはり文化期から天保期にかけての時期に成立定着したことになる。その背景としては、西欧諸国の脅威によって神国思想に基づく国体の尊嚴性が強調され、華夷の觀念が昂揚したことが考えられる。⁽¹²⁸⁾ 著名な人物が多いだけに目立ち易いが、当時においては洋式軍艦建造論者は少数派で、今日では守旧派とされる反対論者のほうが多数派を占めていたのである。

このように大船建造禁止令を祖法に関わる法とみる觀念と夷風に倣うことは嚴禁とする觀念は鎖国を祖法とみる觀念と表裏一体で成していたため、対外情勢が緊迫して西欧諸国の通商要求が頻繁になり鎖国体制の維持が問題になればなるほど、これらの觀念が強化されたことは容易に想像がつこう。もし洋式船の有する航洋性という機能のみが問題であったならば、鎖国体制の維持を保証する立法措置をとったうえで、該禁令の改廃も不可能では

