

## アヴァ号の事など

2008年2月8日 三原 浩

1873年7月20日、岩倉使節団が帰途マルセイユから乗船したアヴァ号は、1870年 Messageries Maritimes 社が極東航路用に建造した排水量 4420 トン、長さ 117m、幅 12m、乗客約 300 人を収容する 3 檣 2 本煙突の船でした。4 基の石炭ボイラーで 2400 馬力、速度は 13.8 ノット、使節団が横浜からサンフランシスコまで乗船したアメリカ号(1869年進水、4400 トン、3 檣 1 本煙突の木造外輪船)とほぼ同じ大きさです。1883 年蒸気機関の効率向上により、2 本煙突から 1 本煙突に改造され、マダガスカル航路やインドシナへの軍隊輸送などにも活躍の後、1900 年マルセイユで廃船となりました。

使節団を乗せたアヴァ号の Voyage No. 21 の航海日誌には、8 月 29 日香港出港後、強い北東の風に見舞われ、9 月 2 日朝の上海入港が少し遅れたと記されていますが、久米の回覧実記にはそのような記述は無く、逆に 8 月 31 日の項には、「昨夜ヨリ台湾島ト、福建地方トノ間ヲ駛行ス、風波為ニ平穩ヲ覺ヘタリ」と記されています。アヴァ号は修理の後 9 月 14 日に上海から香港へ向かって帰路に就いています。9 月 2 日上海で下船した使節団は、実記によると 9 月 4 日夜アメリカの郵船「ゴルテンエン」に乗船し、5 日 10 時出港していますが、現代語訳の水沢周先生が訳者注で詳しく指摘されている通り、長崎に 6 日朝 8 時到着するためには 19.77 ノットと言う有り得ない速度で走らなければならず、実際の出発は 4 日 10 時だったのではないかと述べておられます。

上記アメリカの郵船「ゴルテンエン」は、アメリカ号とおなじく、Pacific Mail Steamship Company (American President Lines の前身) の船かと思われませんが、当時の同社のスケジュールを見ると、月一回の China Line (サンフランシスコ 横浜 香港) に就航していたのがアメリカ号とコロラド号(3728 トン)で、それらしい名前の船は月 3 回の Pacific Line (サンフランシスコ パナマ) の Golden City (3590 トン) と Golden Age (1870 トン) しか見当たりません。9 月 13 日使節団が横浜に到着した時の船の正確な名前は、当時の新聞で調べても判るかと思いますが、ご存知の方はお教え下さい。あわせて、この日大使と共に帰国した一行全員の名前も知りたいものです。

ところで、岩倉大使は香港停泊中の 8 月 28 日、三条太政大臣あてに「太平洋郵船コスタリカ号ニテ長崎通り横浜へ 9 月 12 日帰着スヘシ」と打電しています。コスタリカ号(1917 トン)は、China Line の支線の Shanghai Line (上海 長崎 横浜) に月一回就航していた船なので、妥当な旅程だったと思われるのですが、土壇場で変更になったのは、アヴァ号が香港・上海間で強風のため少し遅れたためコスタリカ号に乗れなかったのか、あるいは何か他に理由があったのか、これも教えて頂きたい点です。 以上

## 「アヴァ号の事など」 - その後

2008年8月8日  
三原 浩

「米欧亜回覧ニュース」第50号に明治6年(1873年)9月13日の岩倉使節団横浜帰着にまつわる疑問点を提起致しましたが、その後、当時の東京日々新聞、THE JAPAN WEEKLY MAILなどを調べましたので、その結果をご報告致します。( )内は筆者注。

### 船名の確認

久米は実記(岩波文庫第五編335ページ)に[四日夜メリケンノ郵船「ゴルテンエン」ニ上船ス]と記しているが、大使一行はPacific Mail Steamship Company所属の「Golden Age」に四日夜乗船し、五日朝上海出帆、七日長崎入港、八日兵庫、横浜に向け出港している。(1873年9月13日付けThe Nagasaki Express)

### 長崎到着の日程

実記には(九月)五日が二度(335ページと336ページ)出て来ることから、水沢周先生は現代語訳(第5巻379-381ページ)の訳者注で、当時の船の速度から考えて「六日朝八時」に長崎に着くのは不可能、一日ずらして「七日朝八時」に着いたとすると横浜着が一日おくれて十四日になってしまうということで、上海出帆が四日朝だったのではないかという推理をしておられる。実は「七日朝八時」長崎着は上記のとおり正解で、実記の336ページの二度目の五日は六日(終日航海)の間違い、続く六日、七日、八日はそれぞれ七日(長崎着) 八日(唐津、関門海峡、周防沖) 九日(芸備海峡)の間違いである。九日(午後神戸上陸)以降は実記のとおりで間違いはない。

1873年9月20日付けTHE JAPAN WEEKLY MAILには「Golden Age」号からの下記レポートが掲載されている。上海・長崎間は、南南東の風と雨が強く、霧にも悩まされた模様。

上海発 9月5日、9.33 a.m.  
長崎着 9月7日、7.47 a.m.  
長崎発 9月8日、0.45 a.m.  
兵庫着 9月9日、5.34 a.m.  
兵庫発 9月11日、5.05 p.m.  
横浜着 9月13日、8.40 a.m.

### 乗客名簿

同紙には岩倉大使と共に「Golden Age」号で上海から横浜に到着した使節団員の名前も掲載されているが、明治4年(1871年)11月12日横浜出航時のメンバー表(実記第一編376、378ページ)に含まれている人とその他(途中合流など)に分けて下記する。

出航時のリストにあるメンバー：

岩倉具視、伊藤博文、山口尚芳、田中光顕、小松済治、久米邦武、川路寛堂、  
富田命保、杉山一成(以上376ページ) 山口林之助(378ページ)

その他のメンバー：

杉浦弘蔵（本名：畠山義成、11、375 ページ）

栗本貞次郎（フランス公使館員、泉三郎「米欧回覧百二十年の旅・欧亜編」41 ページ）

市川文吉（ロシア留学生、同上 114 ページ）

Charles Wolcott Brooks（実記第一編 78、365 ページ、幕末以来のサンフランシスコ領事で、ワシントン、ヨーロッパと使節団に同行、来日した。鹿島出版会 1975 年「お雇い外国人 外交 12」41 ページ参照）

相良猪吉（随行員、泉三郎「堂々たる日本人」265 ページ）

以上 15 名のほか、井出（井田？）上海総領事の名前などもあるが、たまたま乗り合わせたものであろう。

### 使節団帰国時の歓迎ぶり

留学生などを含めると総勢 100 名以上となった華々しい出発に比べると、帰国時はわずか十数名と少人数になっており、静かな帰国であったと思われるが、当時の新聞記事で世間の空気を読んでみよう。

明治 6 年 9 月 9 日 東京日々新聞

“ 衆人の待っていたもの 大使の帰朝 旱魃の降雨 ”

明治 6 年 9 月 11 日 横浜毎日新聞（要約）

“ 大使岩倉公をはじめ一行 15 人、昨 10 日（正しくは 9 日）正午既に兵庫着港の電信があったので、明日にでも横浜に入港されよう。高貴な方の目出度い帰朝であるから、少しでも愛国心のある人は、威儀を正して、棧橋と駅の間を埋め尽くし、歓声をあげて奉祝するのが外国一般の礼である。はたして当港ではどうであろうか。なお、随行の田邊太一二等書記官（正しくは一等書記官）は、支那各港の視察のため上海にとどまり、帰国が遅れる由。”

明治 6 年 9 月 13 日 東京日々新聞（原文のまま）

“ 江湖叢談

本日午前第八時前全権大使岩倉公及び随行の官員横浜へ着港せり官省諸有司及諸民之を迎ふ外務省出張所於て午饌夫より第二国立銀行にて会社頭取始め饗饌を設け祝詞あり終つて午後第三時乗気車にて帰京せられたり

横浜は開化首唱の地なればこそ諸商人に至ても自ら世間普通の道理を知り斯る大切の国事を担任せる大使を饗して其勞の万分一に奉酬せる事其国民たるの道に負く事なきを表せるに足ると云うべし ”

明治 6 年 9 月 15 日 横浜毎日新聞（要約）

“ 大使御饗応の祝詞

一昨日全権大使岩倉公並びに伊藤公山口公其の他書記官等の官員一行は、外国での大役を終えられ無事着港されたので、当港商人一同の代表はご休息所を設営し、昼食を奉り、祝詞を奉呈した。大使をはじめ大変喜ばれた由、当港商人の榮譽は大であった。”

祝詞の詳細は省略するが、条約改正になれば貿易がますます盛んになり、横

浜港の繁昌がなお一層盛大になると信じ、ご帰朝を奉祝するという趣旨で、横浜第二国立銀行、原善三郎、茂木惣兵衛、吉村幸兵衛、金子平兵衛、増田嘉兵衛、田中平八、鈴木保兵衛、大倉喜八郎の連名となっている。

明治6年9月16日 東京日々新聞（原文のまま）

“ 江湖叢談 楠社近傍旭湾漁夫よりの來書

全権大使並副使伊藤山口両公及理事官田中公其外随行人且上海領事井田公等都合拾三人長崎より米國郵船にて九月九日午後五時半神戸着港兵庫縣神田公租税頭陸奥公其他共海岸へ奉迎專崎氏に御旅宿十日朝一同湊川神社へ参拝又布引の滝山神武陵遥拝所へ御拝参午後三時兵庫鉄道ステーションにて客車三輛を初て整列御試転にて西宮まで凡五里計りの間所々鉄道建築方御見分四時半返車御帰港十一日朝県庁御見分午後郵船御乗込五時出港御帰京相成る嗚呼我邦未曾有の大使節を全くして幾多の絶域異土に数度の寒暑を凌ぎ芽出度御帰朝の途中迎も先つ遥拝所と楠社とを参拝せらるる實に憂國の志氣其行事を觀て知可きなり”

#### 田邊太一の帰国について

上記9月11日の横浜毎日新聞によると、使節団員の田邊太一は上海で一行と別れ、港湾施設の視察をしている。従って9月13日横浜着の「Golden Age」号の乗客名簿には名前が見当たらない。当会会員田邊康雄氏はこれを不審に思われ、私に真下五一著「琵琶湖疏水物語」(昭和18年スメル書房発行)冒頭部分のコピーを下さった。これによると、琵琶湖疏水を建設した田邊朔郎(康雄氏の祖父)は13歳のとき、叔父の太一が使節団と共にゴールデン・エージ号で横浜に到着するのを出迎えたことになっている。この日こそ朔郎の、ひいては康雄氏の生涯エンジニアの原点で、著者の真下五一は生前の朔郎と面談しこの点を確認しているとの事。康雄氏の依頼もあり、真相究明のため THE JAPAN WEEKLY MAIL の記事を探したところ、10月18日号に同じ「Golden Age」号の10月4日上海発、10月12日横浜着の記録が見つかり、その乗客名簿に「Wm. Tanaba」という名前がある。Wm. は一つ前に Wm. Hunter という名前があり、姓のスペルと共に記録間違いかと思われる。完全な証明にはならないが、一応納得できる説明ではなからうか。

#### 「コスタリカ」号の謎

岩倉大使が帰国の途中、アヴァ号で香港停泊中の8月28日、三条太政大臣あてに「コスタリカ号にて9月12日横浜に到着」と打電していることは、岩倉使節団関連公文書の「大使雑録」に集録されている。しかし、アヴァ号が9月2日に上海に到着したときコスタリカ号は8月12日横浜へ向けて出帆した後であった。そして8月26日には横浜を出帆し、上海に向かっていたことが判明した。

なお8月30日付け THE JAPAN WEEKLY MAIL によると、この8月26日に横浜を出港したコスタリカ号の兵庫までの乗客名簿に大久保の名前がある。5月26日使節団よりひと足先に帰国していた大久保利通が、関西方面旅行のため横浜から兵庫まで乗船したと思われるが、「大久保利通日記」は、5月26日から10月15日まで欠落しているので確かめられなかった。

以上