

『幕末の七尾開港場問題』

七尾市中島町 南 龍保

はじめに

江戸幕府が鎖国政策を外交の基軸とする中、安政五年（一八五八）と慶応三年（一八六七）の二度にわたり外国奉行の開港場調査が能登においておこなわれ、有力な候補地として七尾があげられていたことは意外と知られていない。改めて開港場とは、条約や法令によって外国との貿易に使用されることが認められた港である。本稿は幕末に能登とりわけ七尾に開港場が十年を超える年月にわたり有力視された背景と決定しなかった経緯の考察を試みたものである。

一 研究動向

日米修好通商条約締結交渉の場においてアメリカ総領事ハリスは長崎から箱館のあいだで日本海側の港二カ所を要求していた。条約の中で新潟は水深が浅く暫定的に開港場とされたので、新潟に代わる良港を探す必要があった。

その開港場の調査が能登におこなわれたことを研究した論文の代表的なもの、上白石実氏の『幕末対外関係の研究』、倉田守氏の『慶応三年の外国測量船来航と加賀藩の対応』、徳田寿秋氏の『前

田慶寧と幕末維新』があげられ『新修七尾市史』、『新潟市史』等の自治体史や関係する参考文献も二十冊を超え明記すべきであるが紙数に制約があり割愛した。

二 探究の動機

幕府の開港論に従えば、「天下之利権」を独占するために開港した場合の港は幕領であることが条件として重きをなす。従って七尾は幕領ではないので、藩領の上知の点で加賀藩が受け入れず困難であった。しかし、七尾が開港場の候補案は慶応三年（一八六七）においても有力視されている。開港



県民大学校能登校講座の様子

場が幕領であることが絶対条件なのかどうか押さえておきたいと考えたことが動機のひとつである。次に、七尾が推奨される背景に何があるのかとの思いが強かったことである。

更に、県民大学校能登校の講座の発表を四年間おこない、何れも能登を根底に据えて調査し学びを還元出来ればとの思いもあったのである。

三 日米修好通商条約における開港場

日米和親条約によって日本は長い間の鎖国が解かれ、安政五年（一八五八）六月、大老井伊直弼は条約勅許を得ぬまま日米修好通商条約一四カ条に調印した。その中で開港場は、下田、箱館を除き神奈川、長崎、新潟、兵庫とされた。何れも期限が設けられたが、新潟は一八六〇年一月一日とされた。

新潟は砂州で地形が変わりやすく水深も浅いため大型船の碇泊には不向きな場所であったので、あくまで暫定的に開港場とされていた。

四 能登巡見と加賀藩の対応

安政五年（一八五八）十月十一日に外国奉行堀利熙、目付駒井朝温を中心とする一行が、新潟を指して江戸を出発した。一行百二十余名は十一月十一日に所口（七尾）町に宿泊した。所口・穴水の港町見分、能登島北岸の巡見を四日間行っている。

ここで問題としたのは、加賀藩が藩内の港が開港場に選ばれる可能性を事前に聞き出していることである。「外国奉行一卷」によ



「外国奉行一卷」（金沢市玉川図書館近世史料館所蔵）

れば、十一月四日越中国泊宿に加賀藩士小嶋信助が外国奉行支配定役元締吉岡元平を訪ねている。

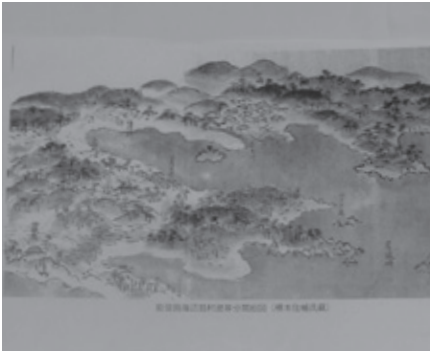
今回の調査は「惣而見分方之義は御目付衆立会之主意ニ候得は、御領国に限り外方違候訳ニは難取斗筋、其上左京殿は万端厳密ニ有之」と目付が同道であり厳密に行われると吉岡は答えている。さらに吉岡は「決而御領内ニ而開港之義は有之間敷候」と加賀藩内に開港場が設定されることはないと言している。ならば条件の合わない

い能登に入り、調査を他所と比べて丁寧におこなっているのか不可解である。

五 開港場の候補地と状況

新潟の場合、信濃川の河口であり大型船の入港は困難であるが、諸国の廻船が入港するため商売に慣れている土地である。さらに、川港であるが、商人・職人が多く陸路・海路共に便利で、港の警備が可能であり、幕領であるとの理由があげられる。

能登においては、所口は能登国内で最も繁盛した土地であり、大型船の入港にも支障はない。さらに入り江にできた港である。輪島は冬場に寄港できない。福浦は港の条件は良港だが、土地が狭いと報告されている。他にも、家数、船数、出入船数、出産物、最寄り城下への距離等々見出し、取りあげた項目は多い。



「能登国海辺筋村建等分間絵図」(嘉永2年)
(橋本佐輔氏所蔵)

六 慶応三年の巡見と各国の調査

幕府内では、開港場に決定した港は幕領の中からという前提を有していた。慶応三年(一八六七)八月再び幕府は外国奉行菊池隆吉らによる北陸海岸巡見をおこない上下二十八人二、所口役人等夫々人数百六七拾人御座候様承りとある。

一方でイギリス、アメリカ、フランス等、相次いで測量船が能登に頻繁に来航している。

イギリス公使パークスは慶応三年九月二十日の外国奉行との交渉で、開港場を早く決定するよう要求する一方、「新潟は便利な土地だが船繋ぎ場がないので開港場として不向き」とし、その後、老中との交渉で「停泊できる港は七尾以外にはない」と七尾開港を迫った。

新潟を開港場としたい幕府側と七尾開港を要求するイギリス側と



「ハリー・パークス」(図説七尾の歴史と文化から引用)

の対立は、十月七日になって一転する。パークス側から「日本海側の開港場はいずれも七尾になるべきだが、今のところは新潟とし、船繋ぎ場は佐渡に決めたい。この方針で各国と話し合ってみよう」との妥協案が出され、解決に向かった。

幕府は十一月十九日、日本海側開港場を新潟とし、外国人の居留が始まること、開港期日は慶応四年三月九日(一八六八年四月一日)とすることを内外に布告した。

おわりに

加賀藩は、上知(土地をお上に返納すること)を拒み七尾の開港場を認めず時局の展開を図ろうとしていたが、一方で『加賀藩史料』では慶応三年七月十八日藩主前田慶寧が、年寄等と幕府が所口開港を許したる場合の善後策を議すところある。藩としての開港の対応も覚悟としてあったと思われる。幕府領でなかった七尾に二度にわたる開港場調査が実施され、開港場は幕府領であることの条件が前提として考えられたが状況は藩領であったにもかかわらず綿密に行われた。外国の圧力も高まる中激動の時期に幕府、加賀藩の開港に対する個々の姿勢は連続性を持ち、粘り強く状況を見据え、政局を乗りきろうとしたと考える。

さらに、幕末に欧米諸国が我が国にやってくるのは、単に通商を

望んでいるだけではなく、アジアからヨーロッパにかけて広大な領土を持つ大ロシアの勢力拡大を恐れ、それを防ぐために日本海側の「枢要之土地」であると、七尾に開港場を求めている側面を指摘する考えもある。とりわけイギリスが七尾開港場を強く推した背景がその理由のひとつである。

一方で、関連づける典拠が現時点で確認出来ないが、能登の幕領が慶応三年七月に加賀藩の私領打込になっていることである。周知の様に能登の幕領は、前田利家夫人芳春院の甥である土方雄久が徳川家康と前田利長との関係修復の功により越中に領地を与えられ、その後能登に移されたのが始まりである。享保七年(一七二二)に加賀藩の御預所となり、文化七年(一八一〇)には御私領同様御取扱となった。慶応三年の御私領打込には、文化年度の約三倍の一万五千両を幕府に上納するという内容であった。

通訳官アーネスト・サトウが、「加賀藩は外国との貿易を強く望んでいるが、開港の暁に幕府と七尾の行政を共管することは好まざ」と記している。

幕領でない七尾に幕府から二度にわたる巡見、さらに執拗に七尾を推したイギリスのこだわりの背景をさらに探ることを、今後の研究の展望とした。