

黑船事件

著者／翟文中

海軍官校74年班
海軍備役上校

1853年（日本嘉永六年）7月，美國海軍東印度分遣隊司令派里（Matthew Perry）率領四艘軍艦抵達日本東京灣的浦賀水道（Uraga Chanel），派理奉美國總統之命要求日本開國並與美國進行貿易。由於這些軍艦的船體被塗成黑色，「黑船」一詞由此而來，日本人將此起事件稱為「黑船來航」。翌年，派里再度率艦來訪日本要求正式簽訂通商條約，日本德川幕府（Tokugawa shogunate）在無力抗衡情況下被迫與美國簽署了「神奈川條約」（Treaty of Kanagawa）。「黑船事件」結束了日本兩個世紀的鎖國孤立政策，由於西南四大藩主對德川幕府接受不平等通商條約一事極為不滿，於是決定推翻幕府，其後才会有廢藩置縣集權中央的政治改革。此外，日本亦由荷蘭引進蒸汽動力軍艦，設立海軍學校並且創立新式海軍。更確切地說，「黑船事件」係日本進行政治與軍事現代化的重要催化劑，日本在這起事件後痛定思痛選擇接受西方事務，遂在「明治維新」後成為東亞地區首

屈一指的強國。在下文中，我們將對「黑船事件」的遠因、經過及後續影響進行扼要說明。

日本位於亞洲大陸沿海東緣，就地理位置與型態而言，其係一個與外界隔絕的島嶼國家。長期以來，其對外往來對象主要為中國、朝鮮、琉球及其周邊亞洲國家。15至17世紀，人類歷史進入了地理大發現年代（Age of Discovery），歐洲國家為了發展資本主義積極地在全球各地尋找新的貿易路線與商業機會。在這種情況下，日本遂開始了與歐洲國家的雙邊商務往來。1543年，葡萄牙人率先建立了一條連接印度果阿（Goa）與日本長崎（Nagasaki）的貿易路線。隨著貿易活動開展，基督教亦透過商業活動傳入日本，由於其教義與日本的傳統宗教如佛教與神道教牴觸，教徒間經常發生衝突進而引發了日本社會不安。為了防範基督教勢力進一步擴大，德川幕府於1633年首次頒佈了鎖國令。1637年，九州東南的島原（Shimabara）發生叛亂，此起事件參與者很多是基督教徒。因此，德川幕府懷疑西方傳教

士與這次叛亂有關，日本於是對葡萄牙商人下達了驅逐令。1639年，德川幕府決定執行孤立主義政策，日本開始了長達兩個世紀的鎖國時期。這項政策除嚴格禁止他國與日本進行貿易，同時亦禁止滯留海外的日本人民返回母國。

日本進行鎖國期間，祇有與中國、朝鮮、琉球與荷蘭維持著有限的貿易與外交關係。1844年，荷蘭國王威廉二世（William II）曾要求日本開放門戶，但是此提議遭到日本幕府的強烈拒絕。事實上，除荷蘭外，包括英國、法國、西班牙與葡萄牙等國家亦曾要求日本結束鎖國。這些國家雖然成功地統治了許多亞洲國家，但是它們要求日本開放門戶的訴求並未獲得任何實質進展。揆其原因，主要在於日本幕府曾經制定法律，祇要外國船舶接近日本水域，其將使用武力將其強力逐出。在尋求與日本發展商務的西方國家中，美國並非最強大的海權國家，其與日本接觸的時間較西方其他國家為晚，然而其卻成為首個打開日本門戶並與其通商的國家。這項成就來自其近百年的不間斷努力，或許最重要的，美國採取了以武力支持磋商的傳統砲艦外交作法並獲得豐碩成果。

1797年至1809年，數艘美國商船曾至日本長崎進行貿易，但在荷蘭政府要求下其必須懸掛該國國旗。1846年7月，美國海軍中校畢度（James Biddle）曾率兩艘軍艦抵達日本浦賀水道，其向日本幕府傳達了美國政府要求日本開放門戶的請

求，然而這項嘗試為幕府拒絕並未成功。1849年，美國海軍上校格林（James Glynn）率艦到達日本長崎，其成為首個與日本幕府進行協商的美國人。1851年，格林向總統建議可由派里擔任遠征日本的指揮官，因為其經驗、判斷與決心足以勝任這項艱鉅任務。1852年，海軍部長格拉漢（William Graham）指派派里擔任美國海軍東印度分遣隊司令，這支分遣隊的兵力部署於印度洋與中國海水域，並於其間執行巡弋任務。對美國政府言，這項適才適所的任命成功地開啟了美日關係的新扉頁，同時亦結束了日本兩世紀的鎖國政策。

派里係美國海軍中少數具處理涉外事務經驗的高階軍官。1819年，他在賴比瑞亞（Liberia）建國期間曾奉命將重獲自由的非洲奴隸運往該國。因此，由他來執行「日本開國」任務應是不二人選。這次遠征日本行動被歷史學家認為係1840年代美國擴張主義的最終樂章，但亦可被視為美國海軍與商界希望將日本開放給西方願望的長期累積。派里接任此項職務的最主要使命係與日本進行通商談判，美國要求日本開放門戶的原因包括了以下三點：（1）做為美國海軍新式蒸汽動力軍艦在遠東地區的一個燃煤補給站；（2）提供一個嶄新商機，促使日本開放港口准許雙方進行貿易；（3）美國捕鯨船在日本周圍水域作業需要一個補給基地，遭遇海難的美國船員需要一個安全庇護場所。為了圓滿完成這項使

命，派里在發起遠征日本行動前，仔細研讀了有關日本的各項資料並蒐集了各式各樣工業產品，他希望透過美國科技令日本懾服從而願意與其發展商務關係，相關產品包括了電報系統、銀板照相攝影機 (daguerreotype camera)、地圖與海岸測量圖以及費城製造的鐵軌與蒸汽火車模型。最初，派里遠征日本的計畫係由國務院與海軍部主導，其後費爾摩爾 (Millard Fillmore) 總統全程參與了整個計畫的規劃與執行。1852年11月，費爾摩爾總統任命派里為特命全權公使，於是這次海軍遠征遂成為最高等級的外交使團行動。

1852年11月，派里帶著菲爾莫爾總統的親筆信函由美國諾福克出發，這支遠征日本的艦隊由蒸汽推進軍艦「密西西比號」(Mississippi) 與「薩斯奎哈納號」(Susquehanna) 以及風帆推進軍艦「普利茅斯號」(Plymouth) 與「沙拉托加號」(Saratoga) 四艘戰艦組成。1853年7月8日，派里指揮的美國艦隊抵達日本東京灣的浦賀水道。由於日本人從來未見過蒸汽船舶，對這兩艘蒸汽推進的美國軍艦相當地敬畏，這現象頗符合美國遠征日本行動的基本指導，藉由向日本炫耀美國的「權力與偉大」而非使用武力，促使日本心悅誠服地與美國簽訂通商協定。日本幕府對派里的到來並不歡迎，並且要求美國艦隊立即駛返長崎。由於肩負傳達美國總統文書使命，在這種情況下，派里遂強硬地表示若幕府不接受美國

總統文書，他別無選擇將會對日本發起攻擊。最後，德川幕府為了要讓派里離開遂接受了美國總統文書，並表示希望獲得充份時間進行考量，翌年再對美國提出的要求進行回應。7月17日，派里率領艦隊離開日本，他告訴幕府明年春會回來聽取其對美國要求日本開國的相關回應。

1854年3月8日，派里率領艦隊再次造訪日本，此次他偕同500名官兵穿著整齊軍裝踏上日本領土舉行盛大遊行，同時並向日本民眾展示了美國精巧的工藝製品，例如轉輪手槍、火車模型與電報系統。派里透過軟硬兼施的外交作為對日本民眾施壓，加上德川幕府深知本身軍力不足，強力抵抗的話勢將步上中國清廷後塵。在這種情況下，開國似乎成了日本唯一和平選項。3月31日，美國與日本在經過不斷磋商後簽訂了「神奈川條約」，派里成功地打開了日本持續達兩個世紀多的鎖國政策。根據美日協議條款，日本同意開放下田 (Shimoda) 與函館 (Hakodate) 兩港口通商、對在日本水域遇難的美國船員提供必要協助與保護以及允許美國船舶在日本港口購買燃煤、淡水與必要的補給品。美國兩次造訪日本都是藉由軍事威脅迫使日本讓步，最後德川幕府終於屈服於美國的壓力簽下有如西方列強加諸於中國清廷般的不平等貿易條約。在其後五年間，日本與其他西方列強亦簽署了類似的條約，日本鎖國政策至此完全崩潰，日本自此開始了勵精圖治走向強國的改革之路。

1850年代末期，「黑船事件」引發的恐慌已逐漸褪去，但是存於幕府與諸藩間的內亂卻更加激烈，這種發展催化了日本採行集權中央的政治改革。由於美國要求日本開國的主要目的係取得通商口岸而非建立殖民地，日本因此有充分時間鞏固中央政權並從事政經改革，並能組建一支強大且現代化的軍事武力。雖然被迫開國的背景與時間相埒，但是中國清廷在政治與軍事改革上未能獲得成功，這使得日後兩國出現了截然不同發展，日本在甲午戰爭中一舉打敗清廷，遂成為東亞地區首屈一指的軍事強國。時至今日，日本人在每年七月仍會舉行盛大活動用以紀念「黑船來訪」，派里出生地的美國羅德島新港市亦會舉行類似慶典。為向派里表達崇高的敬意，美國新港市與日本下田市現已結為姐妹市。1856年，派里出版了「一支美國海軍分遣隊至中國海與日本的遠征記事」(Narrative of the Expedition of an American Squadron to the China Seas and Japan)，他在書中對兩次遠征日本行動做了詳盡說明。

在派里二度遠征日本的過程中，出現了一段極有趣且鮮為人知的小插曲，此即派里曾在台灣基隆外海錨泊停留了10天之久。在此期間，派里曾率水手登上台灣並對可能的煤礦蘊藏進行了深入調查。派里在報告中強調，台灣易於防守可做為美國在遠東地區進行貿易的一個中途站，這種情形和西班牙在美洲大陸運用古巴的情形一致。

派里力主美國應該佔領台灣，如此一來，可協助美國有效地打破歐洲國家在主要貿易航線的壟斷態勢。由於當時的美國總統皮爾斯 (Franklin Pierce) 認為，不必為了佔領一個遙遠島嶼耗費如此多的資源，加上國會亦不贊同派理的這項提議，佔領台灣做為美國貿易中途站的想法遂腹死胎中。倘若當時美國政府接受了派里的建議，佔領台灣將其納為美國在遠東地區的屬地，這將徹底改變日後整個東亞地區的地緣政治版圖，並使台灣出現迥然不同於當前的歷史發展與走向。

參考文獻

- 1 “Black Ships,” http://en.wikipedia.org/wiki/Black_Ships.
- 2 “Commodore Perry and Japan (1853-1854),” http://afe.easia.columbia.edu/special/japan_1750_perry.htm.
- 3 “Commodore Perry and the Opening of Japan,” <http://www.history.navy.mil/branches/teach/ends/opening.htm>.
- 4 Kenneth W. Abbott, and Conrad D. Totman, “‘Black Ships’ and Balance Sheets: The Japanese Market and U.S.-Japan Relations,” *Northwest Journal of International Law & Business*, Vol.3, Issue 1, Spring 1981.
- 5 “Perry Expedition,” http://en.wikipedia.org/wiki/Perry_Expedition.
- 6 Rieko Shimizu, and Larry R. Fisher, “Commodore Matthew Perry: American Black Ships in the Land of the Samurai,” <http://www.willamette.edu/~rloftus/perry.html>.
- 7 “Sakoku (鎖國),” <http://en.wikipedia.org/wiki/Sakoku>.
- 8 「馬修·培里」, 維基百科 <http://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%A9%AC%E4%BC%91%82%B7%E4%BD%A9%E9%87%8C>.
- 9 陳重廉譯,《美國海權之締建》(台北:海軍學術月刊社,民國80年6月)。
- 10 曾祥穎譯,《軍事變革之根源:文化、政治與科技》(台北:國防部史政編譯室,民國94年11月)。
- 11 「黑船」, 維基百科 <http://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E9%BB%91%E8%88%B9>.
- 12 「黑船來航」, 維基百科 <http://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%BB%91%E8%88%B9%E4%BE%86%E8%88%AA>.