

関西蔵前午餐会9月例会

咸臨丸始末

—建造から廃船まで—

平成28年9月6日

田村 洋一

帆走時の咸臨丸

「船の科学館 資料ガイド7」より 作画:西村慶明



咸臨丸について

主要目

長さ 約50.9メートル
幅 約7.3メートル
機関 100馬力蒸気 スクリュー1基
艦種 木造 3本マスト
排水量 625トン
総トン数 約380トン

- ・1857年9月長崎入港～1871年11月更木岬(木古内)沖の暗礁に乗り上げ水没までの15年間
- ・(広辞苑抜粋): 遣米使節・新見正興の随行艦として、**日本人操艦**による最初の太平洋横断に成功。

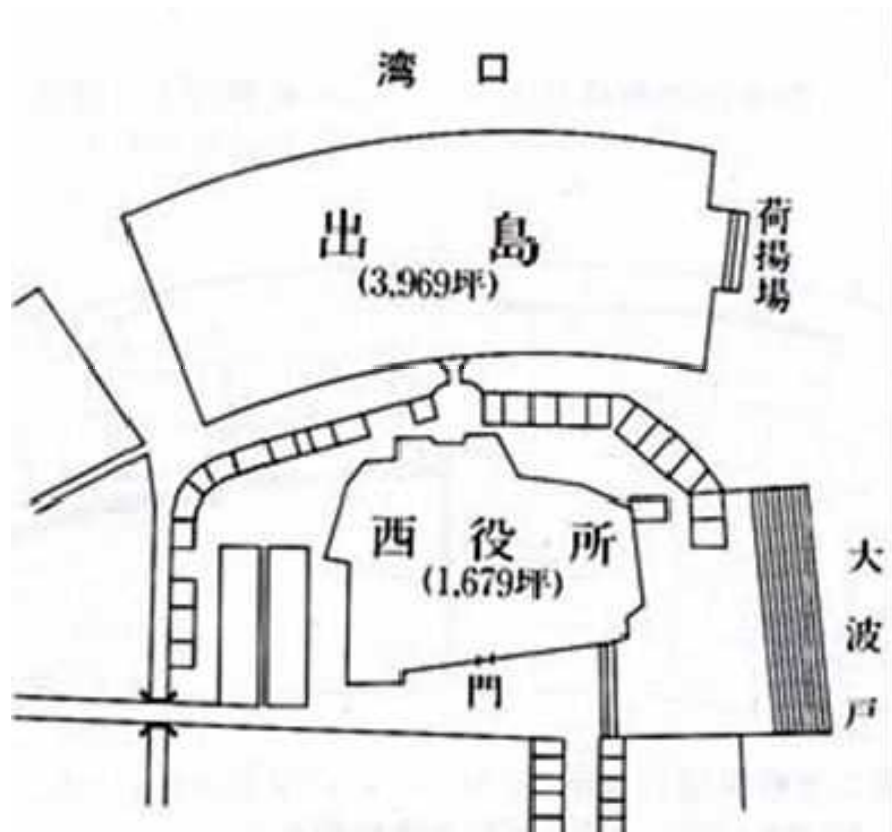
1. 長崎海軍伝習所での咸臨丸(1)

長崎海軍伝習所の設立

- ・1852年、オランダ東インド総督→長崎奉行への書簡 ペリーの来航を告げる内容。老中首座の阿部正弘は「密書」扱いとする。
- ・1853年、ペリー4隻の軍艦にて浦賀へ。大統領国書受け取る。
- ・その直後に長崎奉行を通じてオランダ商館長に「西洋の軍艦について」意見を求める。→1854年オランダ国王は、ファビウス中佐を長崎に派遣し、『幕府海軍創設』案を提出。
- ・長崎奉行・水野忠徳は、①洋式海軍を創設するには ②軍艦を購入し ③軍艦を操船するための人材を育てる海軍伝習所の設立が必要 と考えた→幕閣は全面的に賛同
- ・オランダ国王はスンビン号(後観光丸)を寄贈。幕府は2隻の軍艦(咸臨丸と朝陽丸)をオランダに発注する。

長崎奉行所西役所と出島との位置関係

西役所(現長崎県庁)が長崎海軍伝習所



長崎奉行西役所(長崎海軍伝習所)と出島



1. 長崎海軍伝習所での咸臨丸(2)

長崎海軍伝習所概要

- ・安政2年(1855)開設→安政6(1859)年閉鎖 3期、4年半実施
 - ・第1期:安政2年10月→安政4年2月。主目的は3隻の軍艦の基幹要員の養成。艦長候補:永持享次郎、矢田堀景蔵、勝麟太郎。佐々倉桐太郎、鈴藤勇次郎、小野友五郎、浜口與右衛門等参加練習船は観光丸。
 - ・第2期:安政4年1月→安政5年5月。第一期生の補充と長崎地役人の本格的海事訓練。榎本釜次郎、咸臨丸に乗船した伴鉄太郎、岡田井蔵、肥田浜五郎、松岡磐吉等。第二次教師団(カッテンディーネ大尉等)が咸臨丸で来日。
 - ・第3期:安政4年9月→安政6年4月。年少者の士官入門教育が主目的であり、幕府伝習生が主体。咸臨丸乗船の赤松大三郎等。
 - ・第1期、第2期では佐賀藩、福岡藩、薩摩藩などからも参加(例えば佐野常民、田中久重、五代才助など)。医学伝習所(松本良順)
-

1. 長崎海軍伝習所での咸臨丸(3)

咸臨丸を使用した航海訓練

- ・停船での基礎訓練、長崎湾内での帆走訓練→近海での乗艦実習
- ・第1回目:五島経由対馬方面へ、5日間
- ・第2回目:九州一周13日間。長崎→平戸上陸→馬関海峡に入り、天候が悪かったので下関に3泊→鹿児島^の山川港へ。薩摩藩主島津齊彬が咸臨丸を訪問。鹿児島に招待される。月の砲台や工場を見学。薩摩藩が造った小型蒸気外輪船「雲行丸」を見る。
- ・第3回目:咸臨丸と鵬翔丸(イギリス帆船を購入)の2隻で天草へ。豪雨と暴風雨に襲われ、悪天候下の操船の訓練となった。船体は激しく動揺し、難航。生徒は皆船酔いになった。
- ・第4回目:第2期生が鵬翔丸で江戸に帰る時、咸臨丸が鹿児島山川まで先導した。後は伝習のみで操船して太平洋を無事航海し、江戸に戻る。乗組員に自信が出来た→太平洋横断航海にアメリカ人の同乗必要なしと言わしめたのか。

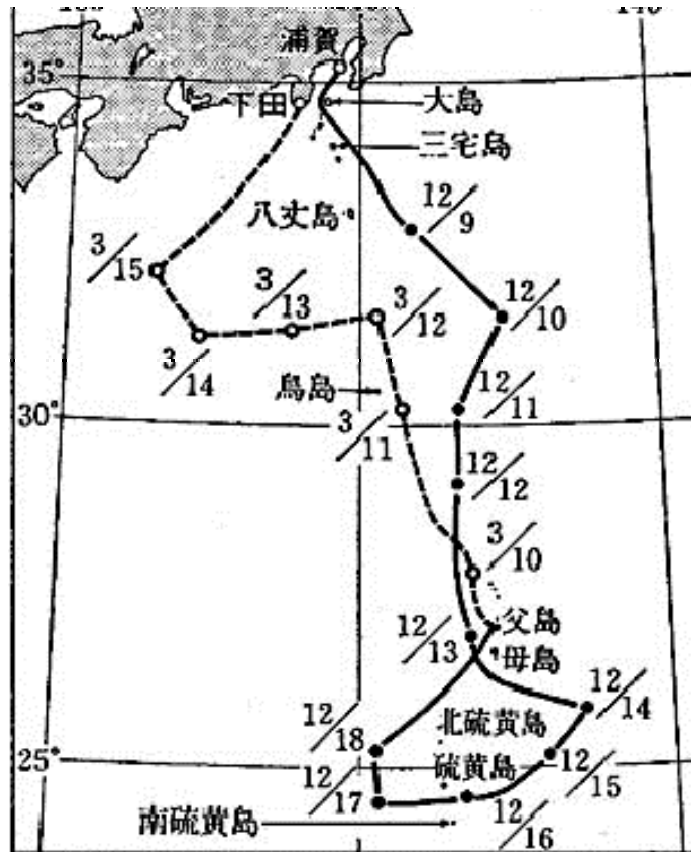
2. 太平洋横断の往復航海

- ・咸臨丸によるサンフランシスコへの往復航海は、咸臨丸生涯中の最大のイベントであるので、概要のみとし、詳細は後で述べる
 - ・日米修好通商条約の批准書交換はワシントンと決められていたが別船仕立ての建議があり、決定する。随伴船は朝陽丸→観光丸→咸臨丸と変更になり、出航間際に決定する。
 - ・浦賀を出帆してすぐに暴風雨に合い、日本人の殆どが船酔いでダウンするなか、ブルック大尉らアメリカ人の奮闘で乗り切る。第二回目の暴風雨のときは日本人も操船に参加したようである。
 - ・その後は大したトラブルもなく、無事サンフランシスコに到着。
 - ・メア・アイランドの海軍造船所で修理を受ける。修理費米負担
 - ・帰りの航海は日本人のみの操船で順調に航海した。帰路ハワイのホノルルに寄る。
 - ・万延元(1850)年5月5日、142日間の航海を終え浦賀に投錨した
-

3. 小笠原諸島への航海(1)

- ・ペリーが日本の強制開国の足場として小笠原諸島を利用しようとしていたことが判明(遣米使節持ち帰った『ペリー准将日本遠征記』)
- ・イギリスで出版された万国地図に、小笠原諸島がイギリス領になっていることを発見(1827年にイギリス人が小笠原に来ていた)
- ・文久元(1861)年老中は外国奉行水野忠徳に「小笠原諸島を開拓し植民をはかる」ことを命じる。
- ・水野忠徳は咸臨丸にて小笠原に向かう。艦長は小野友五郎。当初八丈島に寄って移住者を乗せる予定であったが、風向きで寄れず
- ・小野友五郎は小笠原群島以外に火山列島(北硫黄島・硫黄島・南硫黄島)を含めて測量し、海図を作成した。
- ・外国方は父島で、「小笠原を領土として回収するための諸調査、現地の外国人移住者との折衝、八丈島民の移住準備」などを実施。
- ・その冬は父島で越冬し、翌年3月下田に帰航

咸臨丸小笠原行航路図 火山列島を一周している



3. 小笠原諸島への航海(2)

- ・英国公使オールコックは「同群島については、1827年、ピーチイ艦長がすでに英国の領有宣言を行なっていることに注意を払われたい」とイギリスの領有権を主張した。
- ・ペリー准将は帰国後、「小笠原群島は、太平洋の要路に位置するので、ここに捕鯨船の補給基地と、米中航路の蒸気船のための石炭貯蔵所を設け、これらを自由に利用できるように、米国が同群島に殖民地を開くべきである」と説いていた。
- ・当時のアメリカは、新しく政権を獲得した民主党のピアース大統領が、反帝国主義の政策を掲げたので、ペリーの主張には支持を与えなかった。
- ・したがって、日本の小笠原諸島領有確認の通告に対しても、アメリカが日本側に同調したので、領土問題は解決した。
- ・交渉に当たり、小野友五郎が作成した海図は重要な根拠になった

4. 榎本艦隊での出来事

- ・明治元年8月、榎本艦隊は開陽丸を旗艦として品川沖を抜錨して蝦夷地に向かった。咸臨丸は回天丸に曳航されていた。
- ・鹿島灘に達した時、大時化にあう。回天丸は曳航が危険と判断し曳航索を放った。風向きが悪く、咸臨丸は下田港に避難した。
- ・下田から清水港に向かった。この情報を受けた新政府軍は、咸臨丸追捕のため富士山丸、飛龍丸、武蔵丸の3隻を派遣した。
- ・清水港に入港した咸臨丸は船体修理のため大小の銃砲、器械などを陸揚げし、兵士たちは清水や三保に宿泊。残った者は少数。
- ・咸臨丸は降伏の印に旗を降ろし、白布を打ち振った。しかし新政府軍は咸臨丸甲板に進入し、斬り合いが始まった。泳いで逃げる者を小銃で狙い撃ちした。二十余名が殺されたという。
- ・清水港の侠客清水次郎長は夜間に死体を集め、こっそりと無縁墓地に葬った。後日、山岡鉄舟が書いた「壮士墓」を碑文に刻み供養塔を建立したという。

咸臨丸での死亡者を祀る墓

清水次郎長が無縁墓地として葬ったのち、この話を聞いた山岡鉄舟が書き送った揮毫を碑文に刻んで供養塔としたもの。

現在は静岡市清水区築地町にある。



5. 咸臨丸の終焉

- ・明治2年7月、蝦夷地の開拓使が設置された。咸臨丸と昌平丸(薩摩藩が建造)は北海道開拓使の御用船となる。
- ・明治4年8月元仙台支藩片倉藩の旧藩士を北海道移民のために、401人を乗せ、寒風沢(さぶさわ、宮城県塩釜の沖合)を出帆して、小樽に向かっていた。
- ・途中船中で1名死亡したので埋葬のために函館に寄港する。(注: 従来の箱館を函館に変更したのは明治2年5月戊辰戦争後)
- ・9月20日、函館から小樽に向かった咸臨丸は、木古内より函館寄りの更木(さらき)岬沖の暗礁に乗り上げ破船しその一生を終えた。
- ・オランダでヤッパン号として建造されてから、15年の命数であった
- ・最後に: 咸臨丸としてのハイライトはサンフランシスコ往復の航海であるが、幕府海軍の人材を育て、それらの多くが明治海軍に引き継がれたことを思うと、長崎海軍伝習所での咸臨丸の存在は日本海軍にとって大きなものであった。

咸臨丸終焉の地: 木古内町 木古内町観光協会HPより



サラキ岬に蘇った咸臨丸

木古内町観光協会HPより



太平洋横断航海(1) 咸臨丸が選ばれるまでの経緯

- ・日米修好通商条約(1858締結): 批准書交換はワシントンで
- ・外国奉行水野忠徳ら:「遣米使節一行の送迎はアメリカ派遣の軍艦によるがその際、日本側からも軍艦を仕立てて同行」と建議する
- ・遣米使節として新見豊前守、村垣淡路守、小栗豊後守が任命。
木村摂津守が副使として随伴船に乗船することになる。勝麟太郎は随伴船として朝陽丸が適していると推薦。
- ・勘定方の巻き返して、少し大型の観光丸に変更になる。
- ・木村摂津守:この時軍艦奉行。かつて伝習所第3代目総督。「日本人のみの航海に不安を感じる」→ブルック大尉の乗船が決まる。
- ・ブルック大尉の意見:「外輪船の観光丸ではこの季節太平洋を横断するのは不適當。スクリュー船を用いるべき」
- ・その時朝陽丸は出航していたので随伴船は咸臨丸に決定する。
この時期は出航間じかであった。

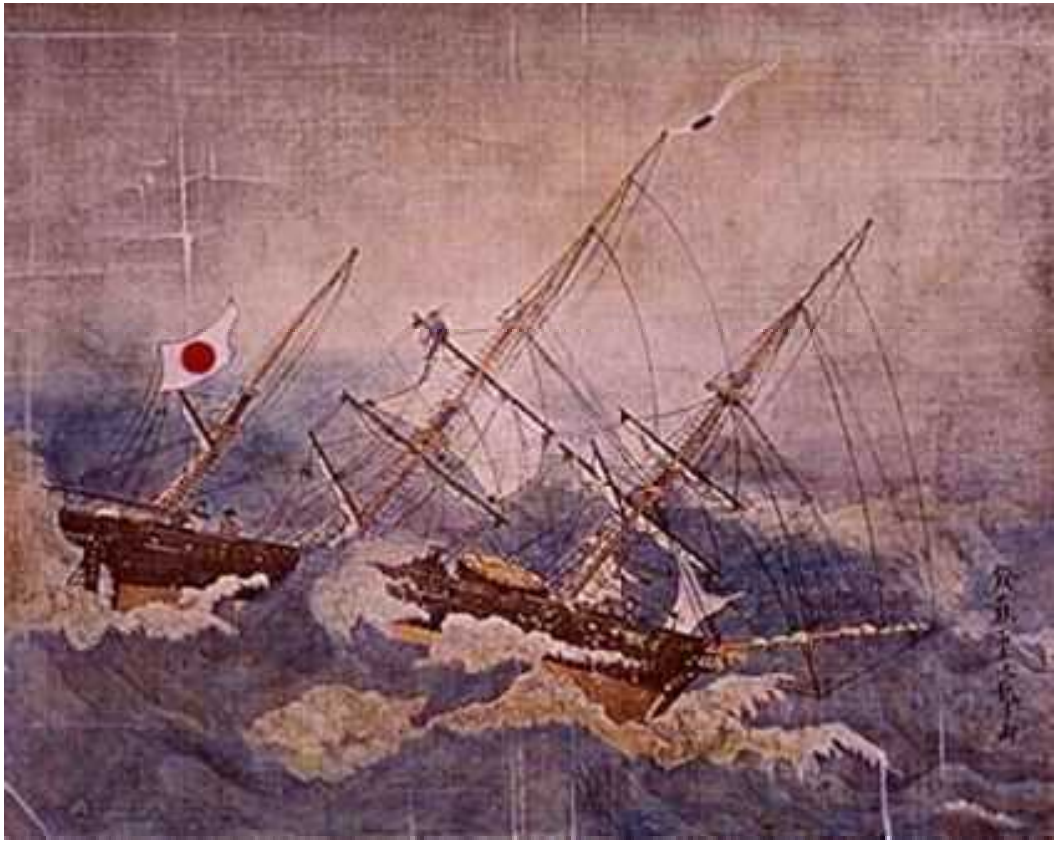
太平洋横断航海(2)ブルック大尉の同行

- ・ブルック大尉:アメリカの測量船で太平洋を横断して、日本に来ていたが、船が難破して、帰国便を待ちながら、横浜に滞在中。
 - ・ブルック大尉の同行は木村摂津守の希望。
 - ・勝麟太郎の態度:義弟の佐久間象山宛の手紙で「邦人のみで行く決心」と2度まで書いている。
 - ・若い赤松大三郎は「既に相当の技能を持っている我等日本人武人の面目を毀損する」と恐ろしさを知らない血気盛んな言。
赤松則良:後の海軍中将、佐世保、横須賀鎮守府司令長官
 - ・勝はブルック大尉と面会してから、その人物・力量に惚れ込み、願ってもない案内者と認め、士官達を説得するまでに変貌。
 - ・アメリカ人の同行が決まったので、通訳として中浜万次郎が選任された。アメリカで教育を受け、捕鯨船に乗り太平洋を航海した経験があり。ブルックのみならず日本人士官にも良い同船者。
-

太平洋横断航海(3)出航準備

- ・木村軍艦奉行の他、乗組員は勝麟太郎船将(?)以下士官、公用方、医師などの他に水夫、火焚など96名が乗船。ブルック大尉は部下10名と乗り込んだので、総勢107名の大所帯であった。
- ・そのために積込む品も多種多様であった。石炭は7昼夜使用するとしたが、隙間を作ってもう2日分積込んだ。
- ・出航間際になって観光丸から咸臨丸に変更になったので、荷物の積み替えや準備に対して水夫や火焚の苦情が沢山あったが、勝麟太郎が彼等をなだめて準備させた。
- ・咸臨丸の船将(艦長)が誰であるか不明確のまま出航した。このことが航海中問題を起こす。木村軍艦奉行は勝が船将であると認識していた。一方の勝は出航前の『船中申合書』では「船中の規則は船将より令するなり、我輩教頭の名ありて船将にあらず」と言い、しかし咸臨丸の運転針路などの規則を勝が決めて、告示している。背景には両者の昇進問題があるようだ。

咸臨丸難航図<鈴藤勇次郎画>中央マストの旗が幕府海軍旗
(木村家所蔵／横浜開港資料館保管)咸臨丸子孫の会HPより



太平洋横断航海(4)荒天時の航海(1)

- ・サンフランシスコへの航路の決定はブルック大尉が行う。最短距離である大圏航路を取った。約7160キロメートル。
- ・浦賀を出て外海に出ると間もなく強烈な荒天に遭遇した。このような荒海を経験したことない日本人は殆ど船酔いで倒れた。
- ・咸臨丸の運航はブルック大尉とその部下が行い、中浜万次郎、小野友五郎、浜口與右衛門が協力できた程度であった。
- ・最初の大時化は正月20日から23日に起こった。ブルックの日記「正月20日目を覚ますと、船は激しく縦揺れしている。デッキに出てみると、メインマストの帆が裂けていたので、その帆をたたむ。非常に荒い海で、日本人は全員船酔いだ。蒸気も焚いている。提督(木村喜毅)はまだ自室にいる。艦長(勝麟太郎)も同様」「正月21日天候定まらず。小雨。雲多し。帆をたたむ。石炭が少ないので、蒸気を止めた」

太平洋横断航海(5) 荒天時の航海(2)

「正月22日。夜のうち非常に強く風が吹く。波高く船は7ノットで進む。日本人達も段々船酔いから回復して来た。提督も艦長もまだ病気である。

- ・木村摂津守の従者・斎藤留蔵の日記。「正月20日、土曜。早暁より風猛強、波濤甲板上に灌ぐこと3尺あるいは4尺、船の動揺も甚だしく、同船の人員の規律も失し、多人数の内甲板に出で動作する者唯わずか4, 5人のみ。この時に当たって帆布縮長上下する等の事は一切亜人の助力を受ける。彼等はこの暴風雨に逢うと雖も一人も恐怖を抱く者なく、殆ど平常に異なることなく諸動をなす。之に次ぐ者は我が士人にて僅かに中浜氏、小野氏、浜口氏3人のみ。その他は皆恐懼し、殆ど食料を用うる事能わずに至る」
- ・24日までの荒れは序の口で、25日から27日には温帯低気圧の中に入り特に27日は終夜ブルックたちが甲板を離れず警戒した。咸臨丸航海の最大の山場であった。

太平洋横断航海(6) 荒天時の航海(3)

正月25日の状況についてを斎藤留蔵とブルックの日記を記す。

- ・斎藤留蔵の日記:「風強く、波濤大いに狂激し、はなはだしく船中に注入し、甲板の一段下の我らの居処は水浸しになり、諸人大いに縮胆周章し、声を発するものなし。舟舷震激の烈しき事はたとえることが出来ない」と時化の激しさを綴っている。
- ・ブルックの日記:「正月二十五日、夜中の北北西の風が朝には西北西(順風)に変わった。メインマストの縦帆をたたみ、前マストの帆桁を風の方に合わせる。今物凄い波があるが、舵はよくきく。我々の乗組員が操舵や見張りなど、当直士官の為すべき事を皆やっている。今朝日本人が前マストの帆をたたんだ。あられを伴った強いスコールが時々来る。非常に嵐めいた空模様である。午後一時船は約九ノットで進んでいる。風は今のままで、波がもっと低いと良いのだが」。
- ・水夫、火焚の居住が水浸し→病気にかかる者が出る。

太平洋横断航海(7)荒天時の航海(4)

- ・翌正月26日は初めての晴天。木村摂津守従者達は甲板に出て炭火で焼いた豚肉を肴に酒を酌み交し、夜明けまで騒いだようだ。
 - ・正月二十七日は前日からの南風が一日中烈しく吹き、海は二十五日の倍も荒れた。そして土砂降りのスコールが断続して襲う。その状況をブルックが日記に次の様に書いている。「非常に荒い海で強い風が吹き続けている。この天候では料理することは全く難しい。夜が更けるにつれて風は強まり、激しいスコールが来る。船には今帆が出過ぎているが、たたもうとすれば必ず吹き飛ばされるに決まっている」
 - ・ブルック大尉は万次郎を呼んで、全ての士官を船尾に呼び集めた。これが幸いして、風向が突然変わり、転桁が必要になった。もし横帆桁をそのままにしておいたら、船は横波をくう事になったであろう。転桁は浜口與右衛門が水夫達を指揮して行ったようである。もしこの作業を迅速にやっていなかったら、咸臨丸は転覆したのであろう
-

太平洋横断航海(8)サンフランシスコへ

- ・その後の航海は比較的順調に推移した。2月17日と19日に熱帯性暴風雨(日本でいう台風)に遭遇したが、時化にも慣れて無事航海を続けている。
- ・3月18日サンフランシスコに入港。正月19日の午後、浦賀を出港してから38日目にサンフランシスコ湾に投錨した。遣米正使の乗るポーハタン号はホノルルに寄ったので、まだ着いていなかった
- ・なお、航海中ブルック大尉は、度々船内規律について勝船将に意見を具申している。ブルックは「宜しく規則を定め、航海学を研究せしむべし」と進言し続けた。しかし勝は病氣、舟酔い、ふてくされで動かなかった。出航前の『船中申合書』は有名無実になってしまった。

太平洋横断航海(9)航海中の出来事(1)

(1) バッテラ事件

- ・ バッテラとはポルトガル語でボートのこと。勝麟太郎が航海途中で日本に帰るからバッテラを降ろせと命じたエピソード。
 - ・ 勝麟太郎の死後、木村喜毅の談話「咸臨丸の勝」の中で次のようなことを述べている。「勝がどうしてもアメリカに行きたいというから私に取り計らったのに、身分を上げてくれなかったことが不平で、回りに八つ当たりをする。相談事があっても「どうぞ勝手に」と言ったり反対したりで実に困った。太平洋の真ん中でボートを降ろせ、俺は国に帰るからと八つ当たりもいいところ。福沢が言うように、勝が始終部屋に籠って出てこないのは、ただ船に酔ったというだけではなく、不平不満がそうさせたのでしょう」。
 - ・ 水夫達は、嵐と激浪と舟酔いで気力も体力も萎えてしまい、航海そのものに不安を感じて、このまま日本に帰りたいと言い出した。勝を含めて船内の一部にそんな雰囲気があったためであろうか。
-

太平洋横断航海(10)航海中の出来事(2)

(2) ブルック大尉と飲料水事件

- ・ 飲料水の管理は厳重に行われていた。途中から、「水は飲用のほかには使ってはいけない」と勝艦長から命令が出た。しかしアメリカの水兵が、貴重な水を使って、自分の下着を洗濯したという騒ぎがおきた。見つけた日本人事務官が水兵の顔を足蹴にしたのがきっかけで、水兵がピストルを構え、事務官も刀の柄を握った。勝艦長ほかブルック大尉も出て来た。次第を聞いたブルック大尉は、騒ぐ部下たちを制して、静かに日本側に向かって、「よろしい斬って下さい」と言って共同生活の掟を破った者に対して、落ち着いて、進んで処刑を求めたのである。(『中浜万次郎の生涯』より)
- ・ この事件は、勝艦長とブルックの握手となって納まったが、このブルックの対応に、咸臨丸士官をはじめ乗組員らは大いに感激し、ブルックに対する日本人の見る目は、それ以来変わって来たという。

太平洋横断航海(11)航海中の出来事(3)

(3) 旗章掲揚のトラブル

・サンフランシスコ入港に際し、メインマストに幕府水軍舟手組の中黒旗を掲げ、後マストに国旗(日の丸)を掲げ、船首に木村摂津守の家紋を掲げると決まったが、これに勝がクレームをつけた。勝は将軍家の紋所である三つ葉葵を掲げよと主張した。木村は葵の旗を勝手に掲げることは将軍に対して僭上の沙汰であると、退けた。



右が幕府海軍所属を示す中黒旗

太平洋横断航海(12)航海中の出来事(4)

(4) 祝砲にまつわる珍事

- ・サンフランシスコ停泊中に、アメリカ側が陸から祝砲を打つということになり、咸臨丸からも応砲することになった。しかし勝麟太郎は「なまじ応砲などして遣り損なうよりも此方は打たぬ方がよい」と主張した。そうすると運用方の佐々倉桐太郎は「いや打てないことはない、おれが打ってみせる」と言うと勝は「馬鹿言え、貴様たちに出来たらおれの首をやる」と冷やかされて、佐々倉はいよいよ承知しない。佐々倉は準備万端整えて、見事応砲が出来た。(『福翁自伝』からの要約)
- ・「この話は、船に弱い勝が、船が陸に着いた途端に色々言いだし逆に佐々倉に凹まされた事件として有名である」と『咸臨丸 海を渡る』の著者土居良三は解説している。

太平洋横断航海(13) 木村軍艦奉行の決断

- ・木村軍艦奉行は正使一行と協議の結果、ワシントン行きを断念し咸臨丸と共に帰国する決断をした。その時の事を、木村摂津守は「既に正使たちが安着したので、予はワシントンまで行く必要はなく、先に帰って政府に報告すべきだ。ワシントンへ行けないのは極めて遺憾なことである」と決断した。また「吾が艦ここに滞在中、我が在らざれば取締向如何と懸念無きにもあらず、その上乘組の内にも異議ありて、予が ワシントンに到るを拒む者あり」と記している。
- ・木村軍艦奉行のワシントン行きに反対したのは勝頭取と士官らであった。勝は自分も行きたかったのに行けない腹いせ、というよりも嫌がらせから、木村奉行のワシントン行きに反対した書かれている。士官らの反対は、木村奉行が下船すると、往路の勝の態度から、船内の秩序が保てるのか怪しんだためであろうか。
- ・勝は船酔いや病気で荒天時には何もしてないのに、サンフランシスコ到着間近に口出し始めたので、士官から反感を買ったようだ。

サンフランシスコでの歓迎状況

- ・日本側から着船を届けたので、市長と12人の区長が咸臨丸を訪問後、ホテルで宴席が設けられた。
- ・現地のマスコミが取材に押しかけ、翌日のデイリー・アルタ・カリフォルニア紙などに咸臨丸に関する記事を掲載された。
- ・3月2日に市の正式な歓迎会が市庁で行われた。市庁での歓迎会が終わってから、ジョブ・ホテルの宴席に案内された。市長が「日本の皇帝とアメリカ大統領の健康のために」と乾杯の音頭を取った。摂津守は「いま日本の皇帝のために乾杯していただいたが、その名前がアメリカ大統領の前にあった。今度は大統領の名前を先にアメリカ大統領と日本の皇帝のために乾杯していただきたい」と述べ、拍手喝采であったようである。
- ・サンフランシスコの近くのメア・アイランド海軍造船所で咸臨丸の修理を行うことになった。造船所は湾の北奥深く入った所に在る。

左：軍艦奉行木村摂津守喜毅
右：ジョン・M・ブルック大尉



咸臨丸航米時の記念写真

左より勝麟太郎、赤松大三郎、小野友五郎。サンフランシスコにて撮影（ジョージ・M・ブルック二世教授所蔵）



メア・アイランド海軍造船所の位置



咸臨丸の修理

- ・3月3日、咸臨丸は修理のためメア・アイランド海軍造船所に移動。摂津守以下全員メア・アイランドに滞在。
- ・ドライ・ドックに入れ機械で船を高く浮かすのに、士官達は驚いた。外観上は大きな損傷なく、咸臨丸の堅牢さが証明された。
- ・修理中、アメリカ側は砲台の内部以外は、全く自由に見学させてくれたので、咸臨丸士官達は設備、機械、器具をスケッチしたり寸法を測ったりした。
- ・この時、咸臨丸の修理状況を見ていた小野友五郎と肥田浜五郎は日本人だけで蒸気船を造ることが出来ると確信した。帰国後「千代田形」と呼ばれる蒸気帆船を造りあげることになる。
- ・修理には四十日を要した。修理費用はアメリカ側が全額負担すること、木村奉行は、サンフランシスコの消防士や船員の未亡人団体に25,000ドルを寄付することになった。
- ・閏3月12日、メア・アイランドを後にした。

咸臨丸帰路につく

- ・勝船将の希望で、ブルックの部下を雇いたいと言いだしたので、水夫5名が乗船することになった。勝船将は乗組員の航海、帆船運用技術をあまり評価していなかったようである。
- ・木村奉行は往路航海の反省から、責任ある当直体制へと組み替えた。帰航の実質的な指揮は小野友五郎と浜口與右衛門が取ったようである。
- ・水夫達は、「日本人だけで、彼等を頼らず日本へ咸臨丸を乗りつけて見せる」と一同申し立てたというのである。
- ・帰りは、穏やかな天候で、順調に航海を続けた。途中ハワイのホノルルに寄り、カメハメハ4世を表敬訪問した。
- ・5月5日、端午の節句の日に咸臨丸は無事浦賀港に投錨した。
- ・咸臨丸の総航海日数は142日、航海距離は約2万キロメートル、機関使用時間は合計約11日15時間であった。

咸臨丸航海＝日本人のみによる航海？（1）

- ・従来から、咸臨丸の太平洋横断航海は、勝麟太郎が指揮し、日本人のみによる快挙として喧伝されていた。
- ・しかし、帰国後勝麟太郎は海軍から外された。「自分はすべてに於て不都合なことばかり重ねて来たこともあって、米国から帰朝後、直ちに罷免されてしまった。その後の二年間というものあらゆる関係を絶って家に籠っていた」と、自らを告白した手紙が残っているそうであるから、上記は間違いであろう。その出所？
- ・根拠の一つが福沢諭吉の『福翁自伝』であろう。自伝の中に「航海中は一切外国人のカピテン・ブルックの助力は借らないというので、測量するにも日本人自身で測量する。アメリカ人もまた自分で測量する。互いに測量したものを後で見合わせるだけの話で、決してアメリカ人に助けて貰うということは一寸でもなかった。それだけは大いに誇ってもよいことだと思う」と書かれている。

咸臨丸航海＝日本人のみによる航海？（２）

- ・『咸臨丸大海をゆく』の著者橋本進は次のように解釈している。「文倉平次郎が『幕末軍艦咸臨丸』を出版した時期が関係している。出版された昭和13年(1938)は、2年前に日本が海軍軍備制限に関するワシントン条約およびロンドン条約を脱退し、1年前の7月には中国での盧溝橋事件が勃発して拡大の様相を呈している重大な時期であった。軍備拡張の真ただ中にあった日本にとって、咸臨丸艦長・勝海舟の快挙は絶好の宣伝材料だったのである」
- ・『幕末軍艦咸臨丸』ではアメリカ人の助けが大いに役立ったと記している。

参考資料

1. 橋本進『咸臨丸、大海をゆくーサンフランシスコ航海の真相ー』2012年 海文堂出版
2. 土居良三『咸臨丸 海を渡る一曾祖父・長尾幸作の日記より』1998年 中公文庫
3. 松尾龍之介『幕末の奇跡ー黒船を造ったサムライたち』2015年 弦書房
4. 文倉平次郎『幕末軍艦咸臨丸(上)(下)』1993年 中公文庫.
5. 藤井哲博『長崎海軍伝習所ー19世紀東西文化の接点』1991年 中公新書1024
6. カッテンディーケ、水田信利訳『長崎海軍伝習所の日々』2009年第26刷 平凡社・東洋文庫26
7. 赤松範一編注『赤松則良半生談ー幕末オランダ留学の記録』1981年初版第4刷 平凡社東洋文庫317
8. 福沢諭吉著、富田正文校訂『新訂福翁自伝』2002年第48刷 岩波文庫33ー102ー2
9. 咸臨丸子孫の会ホームページ

「食文化史小話」配信の提案

- ・現在一部の方に、「長崎事始」を電子メールで配信させて頂いています。偶数月の月末頃
- ・先月配信した「オランダ商館員の出島での生活(1)商館での食材調達と嗜好品」に興味を示す人から返事を頂戴した。
- ・私は以前から「食文化史」に興味を持って資料等を集めていました。ジャンルは酒・ビール・ワインからカステラ、カレーライス 関東と関西の違いなど幅広い範囲に渡っています。
- ・読んでいただける人がいるのであれば、まとめて配信させていただきたいと思います。
- ・偶数月：長崎事始　奇数月：食文化史小話　配信予定です

配信を希望される方田村まで連絡ください。

電子メールアドレス: ytamura@bca.bai.ne.jp

蔵前-関西午餐会_月例講演…講演概要

平成 28 年 9 月 6 日(火) 12 時～14 時 20 分 大阪中央電気倶楽部 317 会議室 出席者 計 29 名

演題： 『咸臨丸始末…その建造から廃線まで』

講師： 講師 田村洋一氏 (S41 修士 制御) 【今回講演のポイント】

【まとめ】…午餐会まとめ HP に掲載

咸臨丸は建造から終焉まで 15 年と短命で、任務も転変が激しくその功罪は議論喧しいところである。

しかし『長崎海軍伝習所』から『太平洋横断-対馬・小笠原航海』などの間に、多くの諸藩伝習生が育ち幕府海軍人材としてその枢要を構成した。さらに、その多くが明治海軍に引き継がれたことは、日本海軍に大きく貢献したと考えてよい。

数多くのエピソードを交えて、史実により本船の足取り・功罪を興味深く拝聴した。

【レジメ資料】添付 ※咸臨丸始末(PPT)160906.pdf (A4 横 x 4 2 ページ)

【講演概要メモ】

1.咸臨丸 徳川幕府が洋式海軍育成のため、1853 年オランダに発注・建造された。

木造・排水量 685 トン(かなりの大型) 帆走用マスト 3 本、船尾にスクリュウ装備の新型(当時)。

1871 年、宮城・片倉藩旧藩士 401 人を北海道移民運搬中に、函館(木古内)沖で座礁・破船・沈没。

2.長崎海軍伝習所 (旧-長崎出島に隣接して開設)

幕府が 1855 年開設(～1859、3 期)、軍艦 3 隻の基幹要員養成した。艦長候補に勝麟太郎他 2 名、幕臣の他佐賀・福岡・薩摩藩等から多彩な伝習生を受け入れた。(咸臨丸は第 2 期から第 2 次教師団とともに参加)

3.咸臨丸による航海訓練

蘭軍大尉カティンディーク等の指導により、停船時(基礎)・近海帆走・対馬・九州一周などを訓練、逐次修練進める。

鵬翔丸(第 3 船)による鹿児島→江戸航海を日本人(2 期生)だけで運航、自信をつけることができた(?)。

4.太平洋横断の往復航海 (細部は別途)

日米修好通商条約(1858 締結)の批准書交換渡航について、随伴船派遣が決定し、紆余曲折あったが『咸臨丸』を派遣することが決定。冬の北太平洋を横断した往路は(2/10(太陽歴 1860 年(万延元年)-以下同じ)に浦賀出帆)は、気象状況が厳しく、種々不都合・トラブル(後述)もあったが同乗米軍人(ブルック大尉等 11 人)の助力受けて、

約 40 日をかけ ようやく米国に渡航(3/18 ツワソス[S F]に入港)できた。

現地では SF 市民による大歓迎を受け、また傷んだ船体修理(SF 湾-海軍造船所にて約 40 日) のち 5/9 朝 SF を出帆。

帰路乗組みは日本人のみで操船、南航路でハワイ寄港(滞在 3 日)含め約 45 日航海し、6/23 浦賀に帰った。

帰路は目立ったトラブルもなく、平穩無事の航海。航海総日数 142 日、距離 2 万 km、うち機走(エンジン航行)は約 12 日弱と少ない。

5.小笠原諸島への航海

英国(米国も)と小笠原諸島領有が紛争事案となり、老中は外国奉行水野忠徳に 1862-1 に海図作成等の領有施策遂行を命じて、

咸臨丸(艦長=小野友五郎)は品川から出帆した。植民政策・現地(居留)人折衝など 1 年余り滞在・活動して帰国。

(この周辺全域海図や、移住実績などが奏功して、周辺海域の日本領土帰属が後に確定した)

6.榎本艦隊での出来事

太平洋横断で航行の 95%以上が帆走など、咸臨丸の蒸気機関は弱く結局取外し。幕府-榎本艦隊では、(帆走または被曳航)運搬船として使われた。しかし時化避難などで、新政府軍の餌食となり無残な時期を過ごした。

7.終焉

新政府のもとで、御用運搬船として北海道開拓使に所属、1871-8(明治 4 年)に旧仙台-白石藩士を小樽への運搬途上に函館近く『更木岬沖』で暗礁に激突、破船して 15 年の寿命を終えた。()

8.『太平洋横断航海』とその伝承について

太平洋横断航海は咸臨丸伝承中で大きなポイントであるが、実際はどうであったか？また勝海舟の関与も大きなポイントである。

咸臨丸の出航決定は、やや唐突で積載貨物の積み替え・誰が船将(艦長)か不明確？・アメリカ人(ブルック大尉らの同乗)など

いくつかの懸案含みで、いまでも気象条件が厳しい冬(太陽暦 2 月半ば)の北太平洋へ出帆。(通訳として中浜万次郎の同行は幸いした)

・(浦賀)出航の直後から強烈な荒天・シケに遭遇、殆どの日本人乗組員は不慣れで何もできない状態(強度の船酔い)になった。

ブルック大尉以下の米軍人と僅かな日本人だけで操船。その後も数日続いている。その後、幸運の天候回復で展帆変更作業が奏功するなど、まさに天佑ともいえる様子だったようだ。

・幹部乗組員の不仲、諍い。船内規律の不徹底問題。掲揚幟旗に関する意見違い など様々のトラブルが、往路・現地到着までは頻発。

(その内容・原因・具体的経緯などは、レジメ資料に記載あります)

・ S F 現地でも、木村軍艦奉行のワシントン行き問題など、いくつかの問題がおきている。

・一方で、S F での市長・市民の歓迎、湾内海軍造船所での修理工事状況を仔細に見学できたなど、恵まれたこともあった。

・復路(帰途)は、日本人リーダー(小野友五郎・浜口與右衛門)の 2 名が実質指揮と船員一同の協力、穏やかな天候に恵まれたこともあり、順調航海で帰国できたようである。(その後の航海に、日本人(海軍々人)としての自信をつけた)

- ・勝麟太郎(号=海舟、木村軍艦奉行は『船将』と位置づけ)は、船酔い症状含めて実務処理が十分でなく、また多くの幹部船員と意志疎通を欠くなど殆ど活躍できず、本人もその不遇・業績未熟を自覚・自省したとの記述を残している。
- ・往復航海を総括すると、往路はブルック大尉らの貢献が大きく日本人の操船実績はまことに僅かであった。復路は体制を立て直し気候・環境も幸いして、帆船航海としての練熟と実績を挙げたと言えるであろう。

- ・巷間「勝麟太郎を中心とした幕府海軍の快挙」とされてきたが、これは昭和初期の軍備拡張論のなかで著わされたようである。浦賀帰港からの勝に対する幕府の処遇、勝自身の述懐、同乗した福沢自伝などから、『快挙』説は後世の創作と考えられる。

ただ、この時の乗船者が復路航海で実力と自信を獲得して、その後の幕府海軍・さらに初期の日本海軍に多くの要職人材を輩出した。

9.まとめ

咸臨丸は建造から終焉まで15年と短命で、任務も転変が激しくその功罪は議論喧しいところである。

しかし、『長崎海軍伝習所』から『太平洋横断-対馬・小笠原航海』などの間に、多くの諸藩伝習生が育ち幕府海軍人材としてその枢要を構成した。さらに、その多くが明治海軍に引き継がれたことは、日本海軍に大きく貢献したと考えてよい

Ques. & Ans.

- ・Q1 : 資料中の『中浜万次郎』と、日本史教科書にある『ジョン万次郎』は同一人ですか？

Ans. 『ジョン万次郎』その人です。米国から帰り、徳川幕府に『通詞(通訳の職名)中浜万次郎』として仕えました。

帰米の経緯から、最初は幕府から翻訳が『米国寄り』と言われたが、史料からは適切・的確な内容です。

また、実務面でも信頼されて正しく良い業績を上げたと評価されています。

- ・Q2 : 実際に航行した航路について、いまどう評価されますか？また、帰路にハワイ経由-南航路をとった理由は？

Ans. 文献に書かれている内容に基づきお話ししました。ただし詳細には理解十分とは言えません。

航海技術などからの評価は、専門家(プロ)に尋ねてください。

補足 (田村講師からの呼びかけ)

今回講師-田村様は神戸史学会に所属され、歴史学に深い造詣をお持ちです。中でも神戸に深いつながりのある『食文化』に注力されて、文献収集・歴史解明に多くの貢献をされています。その一端を電子メールで定期的に配信されています。

『食文化史小話』として各奇数月に発行されているので、お読みください。概要・申込み方法はレジメ資料P41をご覧ください。

(連絡先: ytamura@bca.bai.ne.jp …田村洋一様電子メールアドレス)

以上