咸臨丸太平洋横断航海150周年を迎えて② 嵐の航海

文・写真：河辺雄二、CFAY広報課

咸臨丸乗組員の顔ぶれ

新見豊前守や小栗豊後守の幕府使節団ら七十七名は米国乗組員三百十二人とともにアメリカ海軍外輪式蒸気フリゲート艦ポーハタン号(2,415トン)に乗艦し、安政七年一月十八日築地よりアメリカに向かった。それに先立つ一月十三日に品川を出航した咸臨丸（625トン）は浦賀で食料や水を補給し、一月十九日太平洋への出航の時を迎えた。

咸臨丸の主要なる乗組員を見てみよう。

軍艦奉行（艦隊司令官・代将）：木村摂津守喜毅。

教授方頭取（海尉艦長）：勝　麟太郎。

教授方（海尉）

＊ 運用方士官：佐々倉桐太郎（運用長兼先任将校）、鈴藤勇次郎、浜口興右衛門。

＊ 航海測量方士官：小野友五郎（航海長）、松岡盤吉、伴　鉄太郎。

＊ 蒸気機械方士官：肥田浜五郎（機関長）、山本金次郎。

＊ 通弁主務：中浜万次郎（ジョン万次郎）。

サンフランシスコで撮影された咸臨丸乗組員の記念写真。長崎海軍伝習所出身の左から勝麟太郎、赤松大三郎、小野友五郎。

以上の他に士官候補生、下士官、水夫（かこ）、火焚（かまたき）、主計科員、医務科員、木村司令官の従者など計九十六人。加えてアメリカへの嚮導役の名目でフェニモア・クーパー号元乗組員ブルック海尉艦長以下計十一名の総計百七名。これは大洋を航海できるコルベット艦咸臨丸の定員八十五名を大きく越えるものであった。

乗組員の人選

咸臨丸の乗組員は長崎海軍伝習所に学んだ幕府派遣の伝習生から選抜され、第二代伝習所総督であった木村が司令官に任命された。この航海はあらかじめ予定されていたものではなかったが、批准書交換のために幕府正使が乗艦するポーハタン号の随伴艦として太平洋を航海することが決定され、絶好のチャンスが巡ってきたわけである。海軍の修練の仕上げは実習航海であるが、沿岸航海しか経験のなかった伝習生にとって、遠洋航海は願ってもない経験となる。

当初は日本人だけによって行われる予定であったが、初めての大洋の航海ということに不安を持っていた木村は米国公使と交渉し、日本近海で難破して日本に滞在していた米スクーナー艦フェニモア・クーパー号のブルック海尉艦長と乗組員を乗艦させることにした。これに対し勝をはじめ日本人からは反対する意見が出されたが、木村はブルック海尉らをアメリカへ帰国させるための便乗者と説明して納得させた。

海の難所・冬の北太平洋

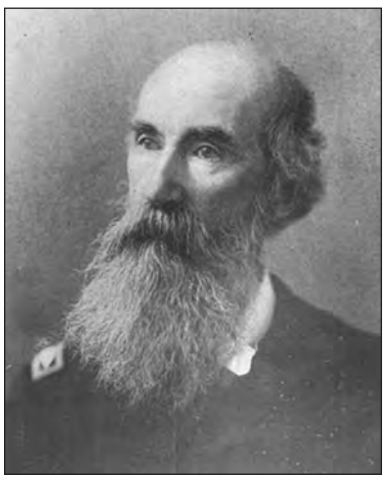
世界の船乗りたちに恐れられる海の難所として、ビスケー湾の横風、ホーン岬沖や吼える四十度、狂う五十度、叫ぶ六十度と形容される南緯海域の暴風圏が知られてるが、北西季節風が吹き荒れる冬の北太平洋はそれらに並ぶ世界有数の危険な海域である。しかし長崎海軍伝習所のオランダ人教授たちにはこの海域のことは知られておらず、北太平洋の海象に関しての情報はなかった。まだ経験の浅い日本人が冬の北太平洋に船出するのは無謀なことで、ブルックらを乗艦させた木村の判断によって、結果的に咸臨丸が“海の藻屑”とならずに済んだのだといえる。というのもブルック海尉は世界で最も北太平洋を知る男といっても過言ではないほどの、北太平洋での航海の経験を積んだ一流のベテラン船乗りだったからである。

嵐の中を航行する咸臨丸。運用方士官鈴藤勇次郎が描いたもので、世界に冠たる北西季節風が吹き荒れる冬の北太平洋を体験した鈴藤ならではの迫力が表現されている。マストに日の丸が見えるが、安政6年幕府は日章旗を「御国総標」とする旨を告知し、国旗としての地位が確立されていた。

ブルックの驚き

幕府は米国派遣には外輪式蒸気船の観光丸を予定していたが、ブルックのアドバイスで急遽スクリュー蒸気船の咸臨丸に変更されるといういきさつがあった。当時日本には、幕府がオランダに発注した蒸気コルベット艦咸臨丸と朝陽丸二隻のほか、同時に佐賀藩主・鍋島直正が幕府の諒解を得て発注した電流丸という同じ設計の姉妹艦が存在した。

出航二日前の一月十七日、ブルックは浦賀で出航準備のために停泊中の咸臨丸に乗艦して、信じがたいほどの技倆と学識を持った日本人を知る。レーダーなどの近代装備を持たない当時の航海では、船の位置を測量と計算で割り出し針路を決定することは非常に重要なことであった。咸臨丸でその筆頭測量方（航海長）の役割を担っていた小野友五郎は、六分儀を使った天測で品川からの経度を割り出し、夜には月距を観測していた。月距法は当時の天文航海術では最高クラスの技術で、それをすでに使いこなす日本人にブルックは驚いたのであった。二人はすぐに意気投合し、航海中には小野と助手の赤松大三郎（のちの則良）の伝習所組と、ブルック及びジョン万次郎のアメリカ組が、それぞれが算出した毎日正午の天測位置を船内に貼り出して比較した。通訳のジョン万次郎は十五歳の時、漁労中に難破してアメリカのホイットフィールド船長に助けられて彼の養子となり、高い学校教育を授けられた。捕鯨船の一等航海士となったのち日本への帰国を果たした万次郎も、遠洋航海の経験を積んだ一流の船乗りであった。



本物の海の男であったフェニモア・クーパー号のブルック海尉艦長。

帆船で修練を積んだブルックは、蒸気機関についての知識に不安を持っていたが、筆頭蒸気機械士官の肥田浜五郎らによる蒸気機関運転と忠実に働く火焚たちを見て、まったくその心配はなくなった。

咸臨丸乗組員の問題点

優れた人材も多かった咸臨丸であるが、いくつかの問題も抱えていた。最大の問題は船舶の運用で、長崎伝習所から引きずっていたことでもあった。水夫たちは塩飽諸島出身の千石船に馴染んだ海の男たちであったので、西洋船の高いマストでの作業は不慣れの上に修練不足で、悪天候時には尚更のことであった。しかも船乗りのプライドもあり、運用方士官に対して「サムライになにが分かる」といった敵愾心もあった。西洋航海術では周知されるべき艦内規則もないに等しく、また炊事や暖房の為の火気の取り扱い方も注意を欠いており、火災の危険を伴う危なっかしいものであった。これらはオランダ教授陣も手を焼いていたことである。

一等航海士の資格を持ち、米国捕鯨船の副船長を務めたジョン万次郎。彼も一流の海の男であった（写真は五十代後半）。

いよいよ太平洋に向け出航

浦賀を出航してすぐ咸臨丸は嵐に見舞われる。冬の北太平洋の恐ろしさを肌で体験することになるわけだが、ブルックらの働きは日本人にとってよき教育の場となった。ブルックは水夫たちが言うことを聞いてくれないと嘆いているが、嵐の中で帆の操作も滞り、困難な状況下に於いて咸臨丸の運用はブルックの部下たちによって行われた。木村にとっても嵐のお蔭で、自分たちの欠点を十分理解することができたはずである。西洋航海術を学ぶには、なまじベテランの海の男たちより、適性を持った新人のほうが都合のよいことに気が付いて、のちにこの点を改善していった。

嵐の中多くの乗組員が船酔いにかかって大変な目に遭うが、小野らは毎日の測量に抜かりなく、蒸気方の肥田たちは当直士官が船酔いで欠直すると、代わりにデッキの当直にまで立ってブルックを感心させた。

この航海で一番役立たずぶりを露呈したのが艦長の勝麟太郎(海舟)で、船酔いで艦長室に閉じこもったまま何もしなかった。ブルックの「咸臨丸日記」などによってこのことは明らかなっているが、木村の日記では少しニュアンスが違う。木村によると「勝さんはただ船に酔ったというばかりではなく、つまり不平だったのです。甚だしいのは太平洋の真ん中で“俺は日本に帰る。バッテラ(短艇)を降ろせ”と水夫に命令したほどでした」と述べている。後年、勝によると乗船前に病に罹っていたという言い訳も用意されているが、大事な航海であるので、もし本当なら自ら辞退すべきであるし、慎重な木村がそれを承知で乗艦を許すわけがない。他の記録や資料には勝が病だったと書かれたものは見当たらない。

しかしこの件に関しては、勝一人の責任というよりも、伝習所の教育システムひいては日本の慣習にも大きく関わり、とくに艦長候補などは身分よりも統率力や艦船乗組員としての適正を最優先すべきである。桁違いに成績優秀で海にも強いが、軽輩の小野は艦長候補生にはなりえず、劣等生で実習航海の選にも漏れ続けた留年組の勝が教授方頭取になるという矛盾があった。（続く）

浦賀東叶神社の「勝海舟断食の跡」の碑。出航前に航海の無事を祈願して、勝麟太郎は21日間の断食修行したと伝わる。史実的裏付けはなく、勝の乗艦が決まった11月24日から出航の1月19日までの多忙な時期に、そのような余裕があっただろうかと疑問視する向きも多い。第一、無駄を省いた合理的思考を持つ勝が、航海の安全祈願の山籠もりをするとは、あまりにも不似合いである。