

Title	咸臨丸米国派遣の軍事史的意義
Sub Title	The military historical meaning of Kanrinmaru's dispatching to America
Author	金沢, 裕之(Kanazawa, Hiroyuyuki)
Publisher	慶應義塾福沢研究センター
Publication year	2009
Jtitle	近代日本研究 (Bulletin of modern Japanese studies). Vol.26, (2009.), p.71- 100
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN10005325-20090000-0071

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

咸臨丸米国派遣の軍事史的意義

金 沢 裕 之

はじめに

万延元（一八六〇）年、日米修好通商条約批准のため外国奉行新見豊前守正興を正使とする使節団が米国に派遣された際、使節に随伴した幕府軍艦咸臨丸の航海に対する評価は、これまで使節の付带的存在に留まってきた。例えば『日本海軍史』は「同艦（筆者註…咸臨丸）には使節の中に病氣などの支障が生じた場合の名代となるべき意味から軍艦奉行木村撰津守喜穀が「咸臨丸」の司令官格で乗り組んだ^{（1）}」としているが、これはすなわち咸臨丸航海第一の意義を木村の使節「補欠」と位置付けているものである。また、使節派遣百周年を記念して編纂された『万延元年遣米使節史料集成』では、会田倉吉が咸臨丸航海の成果として「一行が久しい鎖国の殻から抜け出て、海外の事物を直接見聞する機会を与えられ、両国の文物の交流に資するところ甚大であった

点⁽²⁾」を挙げているが、これは遣米使節全体の評価に包含されるべきものである。

咸臨丸の研究で異彩を放つのが、文倉平次郎の『幕末軍艦咸臨丸』（一九三八年）である。米国で実業に携わりながら史料を蒐集し、帰国後は関係者へ取材するなどして著された同書は、咸臨丸そのものの研究としては内容、所収史料共に今なお群を抜く存在だが、その精緻な叙述はあくまで咸臨丸の物語として完結したものである。⁽³⁾その後、飯田嘉郎、橋本進らが個艦レベルの航海術という点から検討しているが、幕末期の軍制改革への検討が進んだ今日では、幕府海軍の問題と関連させた航海評価が必要となってくるだろう。⁽⁴⁾

また、日本が近代海軍創設後初めて海外に軍艦を派遣した事例としてもこの航海は重要である。明治八（一八七五）年に軍艦筑波を兵学寮生徒の遠洋練習航海のため米国及びハワイに派遣して以来、日本海軍はしばしば平時に軍艦を外国に派遣しており、同年以降毎年行われた遠洋練習航海、英国やタイの戴冠記念観艦式参加、アルゼンチン独立百年祭参加など枚挙に暇がない。これらは主に外交儀礼を任としたが、その意義は本来任務に留まらず、海外知識の獲得や海軍人としての素養、すなわちシーマンシップの涵養といった副次的成果をもたらし、時には訪問国の軍事施設研究が任務に付与されるなど、帝国海軍の運営上その意義は大きい。⁽⁵⁾咸臨丸の米国派遣はまさにこうした軍艦派遣の嚆矢であり、明治期における本格的な近代海軍建設の準備段階、いわば実験期として幕府海軍を評価する上でもこの航海を無視することはできない。⁽⁶⁾

先行研究の中で、金井円は遣米使節の成果として近代的国防組織への開眼を挙げ、その中で帰国後幕府海軍、帝国海軍の要職に就いた木村、勝海舟らが米国兵制を視察し遠洋航海を経験したことが、日本海軍を近代兵制の完備に向かわせる契機になったと軍事的意義の重要性を提示しているが、その後この点はいくつも重視されてこなかったと言わざるを得ない。⁽⁷⁾

そもそも近代海軍の成立要件は単に艦船・装備の近代化だけでなく、一元化された軍政及び軍令機能による編成・運用、家ではなく個人を単位とした人事・教育制度など広範囲にわたるものであり、原則的に近代的な国家体制を前提としなければ成り立たない。幕府海軍は終始幕藩体制の制度的枠内でのみ存在し、かつ表面的には洋式艦船導入の段階で終焉しているため、厳密な意味で近代海軍と呼ぶには問題がある。しかし、本稿では幕府海軍が咸臨丸航海を契機に従来の幕府軍制とは明らかに異なる組織のあり方を模索していった点に注目し、咸臨丸の米国派遣が日本の近代海軍建設に与えた影響について検討するとともに、幕府海軍を近代海軍の端緒と位置付けることの是非について考察を試みるものである。

一 派遣の経緯

安政五（一八五八）年に締結された日米修好通商条約の批准書交換は、米国の首都で行うと条文に明記されていたが、当時幕府海軍の保有艦はいずれも小型であり、練度も発展途上であったため使節団の乗艦には不適とされ、米軍艦ボーハタン号（Powhatan）⁽¹³⁾でワシントンに向かうこととなった。

同年八月二十五日⁽¹⁴⁾に使節に任命された外国奉行水野筑後守忠徳、同永井玄蕃頭尚志、目付津田半三郎、同加藤正三郎の四名は、使節拜命から五日後に別船派遣を老中に建議している。派遣理由に挙げられたのは、使節が身分相応の供立を整えれば多人数となり、米国の迎船だけで全員乗船できるか覚束なく、食糧、水、衣服、道具もかさばり「所詮一船二は納り兼可申奉存候」⁽¹⁵⁾と使節の便宜であったが、もう一つ、海軍伝習が三年に及びながら日本から一隻の派遣もなくては「後々迄之御声聞」にも拘り、軍艦操練所の教授方が操艦して米国ま

で赴けば「軍艦之組分海軍之法制」を实地に学び、「海軍御取建之御掇取」を期せると、練習航海の目的も謳っている。この建議への回答は、幕府海軍の今までの実績が長崎近海及び長崎・江戸間の航海のみであり、海軍御取建の折柄に万一の事があれば外聞に拘り「後來海軍御成業之運ひに相響候」⁽¹⁷⁾と否定的であったが、水野らは熟練の米人両三名を同乗させれば問題なく、教授方の技量も向上していると再反論するなど議論が繰り広げられた。⁽¹⁸⁾

この使節予定者四人はその後政変等でいずれも任を解かれたが、水野は横浜ロシア水兵殺害事件の引責で軍艦奉行に転じた後も派遣実現に尽力、同役井上信濃守清直、同奉行並木村図書喜毅らと運動を続けた結果、安政六（一八五九）年十一月二十四日、木村に米国差遣命令が下り、⁽¹⁹⁾別船派遣が決定した。木村は軍艦奉行に昇進、諸大夫に叙せられて摂津守を称し、出発直前の万延元（一八六〇）年一月九日には「今度亜墨利加に被差遣候 御使之面々御用中若病氣等に而何も差支候節者其方 御使相勤候心得に而可被罷在候」⁽²⁰⁾と使節の補欠としての任も併せて付与されることとなった。

こうして決まった別船派遣であるが、出発前に昇進・叙任し遣米副使的待遇を与えられた木村は別として、軍艦運用の実質的責任者となった勝麟太郎（海舟）以下の乗組士官に艦内役職が正式に発令されることはなかった。表1に示すとおり、しばしば各種文献で咸臨丸「艦長」と記される勝は軍艦操練所教授方頭取、その他は同教授方または教授方手伝のまま乗組んでいる。

木村や勝への呼称にしても、木村は勝を「指揮官」と称しているが、⁽²¹⁾木村の従者として乗艦した壬生藩士齋藤留蔵、中津藩士福沢諭吉らは、木村・勝をそれぞれ「軍艦提督」・「軍艦参謀」⁽²²⁾、あるいは「艦長」・「指揮官」⁽²³⁾と記すなど統一されていない。また、軍艦操練所の役職自体が出役であり、士官の待遇問題は「乗組諸士等、

表 1 咸臨丸乗組士官一覧

氏 名	年齢	役 職	配 置 (非公式)	伝習所期別
木村摂津守喜毅	31	軍艦奉行	司令官	2 代総督※
勝 麟太郎	38	軍艦操練所 教授方頭取	指揮官	1 ～ 3 期
佐々倉 桐太郎	31	同 教授方	運用方	1 期
浜口 興右衛門	31	〃	運用方	1 期
鈴藤 勇次郎	35	〃	運用方	1 期
小野 友五郎	44	〃	測量方	1 期
松岡 磐吉	不明	〃	測量方	2 期
伴 鉄太郎	36	〃	測量方	2 期
肥田 浜五郎	31	〃	蒸気方	2 期
山本 金次郎	36	〃	蒸気方	1 期
赤松 大三郎	20	同 教授方手伝	測量方	3 期
根津 欽次郎	22	〃	運用方	3 期
岡田 井蔵	24	〃	蒸気方	2 期
小杉 雅之進	18	〃	蒸気方	3 期
吉岡 勇平	31	同 勤番	公用方	
小永井 五八郎	32	同 勤番下役	公用方	
中浜 万次郎	34	同 教授方	通弁官	

(木村喜毅「奉使米利堅紀行」、国立国会図書館蔵「航海日記」から作成)

※木村の在任期間は安政 4 年 5 月～同 6 年 5 月で 2 ～ 3 期にあたる。

船中の規則階級を論して不正⁽²⁴⁾と教授方達の不満を惹起すると同時に、指揮系統にも混乱を生じさせた。出航準備中の十一月三十日、勝は乗組諸士へ艦内規則十二箇条を示達するが、その冒頭で、

船中の規則は船将より令する也、我輩教頭の名ありて船将にあらず、然れども運転針路其他航海の諸術は又指揮なさる事能はず、故に今仮に則を定め、諸士え告げなす⁽²⁵⁾

と、本来船将でない自分に咸臨丸を指揮する権限はないものの、航海の指揮を執らない訳にはいかなないので仮に規則を定めると宣言し、更に規則中の一項で、

今、名も当らず頗る僭上なりといへと

も、我、諸君に少長するを以て、万一危険に至らは衆議を公裁せんとす⁽²⁶⁾

と、非常時には先任士官の故を以て艦を指揮するとしている。また、出航前の混乱は派遣艦選定にも及んだ。当時蒸気船の主流が既に外輪船からスクリュー船に移っていたこと、艦齡が最も若く諸装備が堅牢であることからスクリュー式の朝陽丸が適当とされ、薪水石炭の搭載、索具諸帆の修理が行われたが、十一月十八日、井上、木村の両奉行から朝陽丸は小型のため、より大型の外輪艦觀光丸に変更するとの命令が下った。勝以下は改めて同艦の整備にあたるが乗組員の不満は強く、勝は特に諭書を示し別船派遣を危惧する声が多い中、「瑣々の小節を主張し、強論時日を経れば再び停止之傍議起らんも測り知る可らず⁽²⁸⁾」と慰撫するが、十二月二十三日に派遣船は更に朝陽丸の同型艦咸臨丸に変更され、彼らの反感をより一層刺激することとなった。特にこの処置が別船便乗の米海軍士官の提案によることへの反発は大きく、勝自身もその日記中、

初、我輩早く既ニ此説（筆者註…觀光丸の外洋航海不適）をいふ、然るニ他の軍艦其稍小なるを以て其用ニ当らざるの説起り、終ニ觀光丸ニ衆議決定し、船内の修理其他索具の類、悉く改判し、今其業終らんとす、若今米人等の説ニより他の軍艦と替なは、万事其不都合ならん⁽²⁹⁾

と批判している。こうして十二月二十五日から翌年一月十三日の出航まで咸臨丸の修理、整備が突貫作業で行われたが、「固より応急の事に過ぎなかつた」⁽³⁰⁾点は否めず、「昼夜を分たす皆速成に係たる」⁽³¹⁾ことから荒天時の強度が懸念された。ともかくも咸臨丸は品川を出港し神奈川を経て浦賀に入港、ここで木村が申請していた

「海路ニ熟せる亜墨利加人兩輩⁽³²⁾」の同乗者として、米海軍測量船フェニモア・クーパー号 (Fenimore Cooper) 船長で、同船が浦賀沖で破船したため本国への便船待ちであったブルック大尉 (Jhon Mercer Brooke) 以下十一名が乗艦。木村以下の士官に医師二名、水夫・火夫六十五名及び木村の従者の計九十六名⁽³³⁾に米人という陣容で一月十九日に浦賀を出港した。

このように、別船派遣は使節派遣決定当初から取り沙汰され、議論が重ねられた。推進派が次々に失脚しながらも実現に至ったのは、使節派遣自体が外交上中止不可能であった点が大きいが、海軍当局者の努力、とりわけ派遣目的に正使以下使節団の便宜を掲げ、咸臨丸に米人士卒を同乗させ航海技量への不安払拭を図った水野・木村らの周到さも無視できない。その一方で慌しく出航準備が進められる中、士官の待遇問題に不満が生じ、度重なる計画変更から咸臨丸の機装も十分なものとならず、航海に幾分かの不安を残すことにもなった。

二 太平洋横断

こうして出航した咸臨丸であるが、直後から荒天に見舞われ翌二十日には強風のため大櫓の帆が裂損、日本人は数人を除き皆船酔いとなった。⁽³⁴⁾「逆浪山のこたく船中に打入、傾く事屢なり⁽³⁵⁾」という荒天は二十八日まで続き、この間咸臨丸は帆、索具をはじめ至る所が破損した。これは出航前の懸念が現実となったとも言えるが、荒天時の運用術が当を得なかったのも事実である。出航五日目にして「船夫は皆疲労して倒臥者過半⁽³⁶⁾」となり、木村は、

暁より風猛波高、舶上一円水となる。午後風西北西に変じ夜に入益烈し、帆を畳み是を避んとすれども舶夫皆疲労して働得ず、舶簸揚して半ハ海に沈んとす、其危言ふへからす⁽³⁷⁾

と、乗組員が機能していない状況を記録しているが、ブルックは更に厳しく、

天気はひどい荒模様。大櫓トプスルを取りいれようとする⁽³⁸⁾と帆綱が切れた。日本人は帆をたたむ事ができない。我々の部下を登櫓させ、帆をたたませた⁽³⁷⁾。

と記している。これは水夫に限ったことではなく、士官でもこの荒天中に甲板上で働き得たのは小野友五郎、浜口興右衛門、中浜万次郎のみであり、「帆布を縮長上下する等の事は一切に亜人の助力を受く⁽³⁹⁾」有様であった。このため乗組員による運用作業は期待できず、艦の運航は事実上同乗米人に委ねられていたと言える。日本人達は「衆人皆死色」の中、「唯亜人三輩言笑スル⁽⁴⁰⁾」余裕に、「米夷の海上に熟練せる事、実に驚く⁽⁴¹⁾」ばかりであった⁽⁴²⁾。

咸臨丸を指揮する木村は、長崎目付として海軍伝習所を監督して以来海軍行政に携わり、別船派遣を実現させた人物であるが、軍艦運用の実務者ではなく、その本分はあくまで幕府官僚としての行政能力にあった。木村の次席である勝は長崎で正規教育を受けた士官であるが、荒天中は自室に籠ったきりで一度も甲板に上がっていない。この間の事情を勝は自身の航海記録に何も記しておらず、晩年になって熱病のためしばしば船中で吐血したと述懐しているのみである⁽⁴³⁾。勝の部屋籠りをブルックは病氣⁽⁴⁴⁾、福沢諭吉は船酔いと⁽⁴⁵⁾、各々が様々に推

測しているが、中でも木村は維新後、勝は身分格式の問題が不満で部屋に引き込んでいて実に困ったと述べている。⁽⁴⁶⁾ 事の真相は明らかにできないが、咸臨丸の指揮系統が決してスムーズなものでなかったことは間違いない。

咸臨丸航海は長崎海軍伝習三年半の試金石であった。航海日数往路三十八日、復路四十五日、航海距離往路四六二九哩、復路六一四六哩、計八十三日間、一〇七七五哩の航海を破船も一人の死者もなく全うした点で紛れもない成功であり、木村も「扱此航海ハ吾国の未曾有の大業ゆへ、人々も皆危ふミ予も安からす思ひしに、聊の滞なく事済しハ、是実に皇国の威靈にして、また我諸士の勤勞によるものなり」と絶賛している。⁽⁴⁹⁾ また測量方の小野は、帰国後に和算の師へ宛てた書簡で「少し之あやまちなく西洋人に笑ひ候事坏、更ニ無之、却而感心被致候事ニ而、一統之誉ニ相成候儀御座候」、「已来大洋渡海之基本ニ相成候事」と伝えており、当事者が得た自信の大きさが窺われる。

しかし同時に幕府海軍が抱える問題も明らかとなった。荒天で露呈した外洋航海能力の低さは乗組員の経験未熟という属人的要素以上に組織的な問題が大きい。一つは号令詞が蘭語のため指示を理解できない水夫が少なかつた点である。ブルックは一月二十三日の日記で士官の運用作業の知識と荒天経験の不足を指摘するとともに、号令詞が蘭語である点を問題視し、日本語の航海用語を持つ必要性を感じている。⁽⁵¹⁾ 二つ目は当直体制の不備である。小野の記録と推定される航海日記⁽⁵²⁾には出航以来の当直割が記されているが、ブルックはサンフランシスコ到着後トウシイ海軍長官 (Isac Toucey) に日本人は各自の部署が決まっておらず、荒天時もしばしば二、三人しかデッキにいなかった。出航後数日して初めて士官が当直に立つようになったが、それまでは気が向いた人間が見張りに立つだけだったと報告している。⁽⁵³⁾ もっとも報告中「日本人も経験を積むに従って腕

表2 航海要員以外の立直

氏 名	配 置	回数
山本 金次郎	蒸気方	23回
中浜 万次郎	通弁官	12回
肥田 浜五郎	蒸気方	8回
小杉 雅之進	蒸気方	3回

(「航海日記」から作成)

れ二人が立直し、のべ二二人の当直が組まれたが、のべ五十人が当直を他と交代、のべ十九人が臨時に増員、当直欠員はのべ二十四人に及んだ。

更に運用方、測量方以外の立直状況を記したのが表2であるが、外洋航海の経験豊富な中浜万次郎以上に山本金次郎が立直しているのをはじめとし、蒸気方だけで三十四回臨時に立直している。咸臨丸に当初組織だった当直体制がなかったことは咸臨丸同乗者以外の米国人にも驚きであり、サンフランシスコ到着後ブルックに取材した「デイリー・アルタ・カリフォルニア」紙も特にこの話を紹介している⁽⁵⁶⁾。

帰路は往路で同乗した水夫のうち五名が雇われたのみで、ほぼ日本人のみで咸臨丸が運用された。個人ごとの能力差が顕著であることが明らかになった当直士官については当直割りが組み替えられ、直ごとの能力均等化が図られるなど、航海体制が強化されたが、ハワイ寄港を挟んだ航海四十五日間は概ね好天に恵まれ、往路の経験による練度向上を確かめる機会はなかった。

をあげ、今では充分船をあやつる事ができるようになった」と続けているが、少なくとも往路では日本人単独での航海は困難だったと言わざるを得ない。立直者も「三、四人の例外を除いては、彼等は皆船室に入りこみ、デッキに出て来るのに十五分から二十分もかかる⁽⁵⁴⁾」というのが実情だったようである。測量方赤松大三郎(則良。のち海軍中将)は一月二十三日の日記に、八時以降海面が荒れ当直は甲板から引かず、米人は終夜運用作業にあたったと記しているが、これは逆説的にそれまでは余程の事がない限り、当直も船室に引き揚げていたことを示している。一月十九日の浦賀出航から二月二十五日のサンフランシスコ入港まで航海日数三十八日(日付変更線の関係)、一日六直にそれぞれ

もつとも航海を通じて成果を挙げた面があったのも紛れもない事実である。その一つが天文航法による航海の実施である。天測、すなわち天体観測で艦位を求める天文航法は伝習所でも教授されていたが、高等数学を用いる天測は生徒には手強く、伝統的に和船の水主を供給してきた塩飽諸島から水夫を採用したこともあり、渡米までの航海は視認する陸地との関係から艦位を求める地文航法が主であった。出航からサンフランシスコ入港まで視界に陸地はなく、航海は否応なく天測に頼らざるを得ない。天測は荒天で実施不可能な日を除き毎日行われ、その回数は往路三十回、復路三十九回に及んだ。伴・松岡などは測量方ながらそれまで天測が不得手だったようであり、この経験は士官の練度向上に役立った。特に和算家としての能力を生かし、長崎時代から航海関連学科に抜群の成績を挙げていた小野の天測技量は航海中も遺憾なく発揮され、木村が「比類なき」⁽⁵⁸⁾と絶賛したのみならず、ブルックも「練達の男」、「優れた航海士」⁽⁵⁹⁾と高く評価している。

このように、航海は乗組員が今まで経験したことのない荒天に始まり、この間艦内の組織的活動はほぼ停止した。荒天中の運用作業は同乗米人の手で行われるなど、往路での咸臨丸運用には大きな問題が生じたが、その一方で天文航法の実施などの経験も蓄積された。天文航法は外洋航海に不可欠の航海技術であり、その獲得は幕府海軍が沿岸防衛主体の海防組織から脱皮する重要な画期となった。それと同時に、沿岸航海に活動を限定された伝統的な水軍とは明確に異なる近代海軍の誕生という点でも大きな意味を持ったと言える。

三 長崎海軍伝習の実態

ここで問題になるのが長崎海軍伝習の実態である。伝習所では練習用艦船が逐次増強され、伝習生は観光丸、

表3 長崎海軍伝習の練習航海及び長崎～江戸回航

	年月日	目的地	使用艦	備考
安政4	3.4～3.26	長崎～江戸	観光丸	矢田堀景蔵指揮
安政5	3.30～4.3	五島・対馬	咸臨丸	教官同乗
〃	4.21～5.3	平戸～鹿児島	咸臨丸	教官同乗
〃	6.7～6.11	天草	咸臨丸・鵬翔丸	教官同乗
〃	6.21～6.26	長崎～江戸	鵬翔丸	伊沢謹吾指揮
〃	6.21～6.29	鹿児島	咸臨丸	教官同乗
〃	11月～11.21	江戸～長崎	咸臨丸	矢田堀景蔵指揮
〃	11.22～11.28	福岡	咸臨丸・朝陽丸	教官同乗
安政6	1月末～3.4	長崎～江戸	観光丸	矢田堀景蔵指揮
〃	2.7～3.4	長崎～江戸	朝陽丸	勝麟太郎指揮

(カッテンディーケ『長崎海軍伝習所の日々』より作成)

咸臨丸、朝陽丸の蒸気船三隻及び帆船鵬翔丸で頻繁に練習航海を行っている。表3は第二次教官団を率いたカッテンディーケ大尉 (Willem. Johan. Cornelis. Ridder. Huyssen. van. Katendyke) の記録をまとめたものであるが、九州近海航海が五回、修業生による江戸回航が二回であり、教育期間を考えれば決して少ない回数ではない。二期、三期教育の間にも一期生による観光丸、咸臨丸の長崎～江戸回航が三回行われており、伝習生達は少なくとも内海や沿岸の、なおかつ穏やかな海面であれば十分軍艦を運用し得るだけの経験を重ねていたと言えよう。航海も順風の時だけではなく、勝が指揮した安政六(一八五九)年の朝陽丸江戸回航では、伊豆沖であわや破船という荒天も経験している。⁽⁶⁰⁾ また、安政五(一八五八)年十一月二日、一期生矢田堀景蔵(鴻のち海軍総裁)指揮の観光丸が長崎港へ夜間入港を敢行した折の様子を、カッテンディーケは次のように記している。

観光丸は艦長格矢田堀指揮の下に、第一期伝習所生徒に操縦せられて、突如長崎港に入港し、外国人一同をびっくりさせた。その入港ぶりたるや、よほど老練な船乗りでなければできない芸当である。船と船との間に錨を卸ろしたりする、大胆不敵な振舞いを

やっつてのけた⁽⁶¹⁾

幕府海軍の航海技術が内海・沿岸航海に限ればある程度の水準に達していたことは、咸臨丸の浦賀入港をブルックが「艦長（筆者註・勝）は非常にたくみに船をあやつった。」と記していることからわかる。また、入港後の日本人士官による天測訓練の様子も記されている。

船の運用に携わっている士官が、今日陸上で観測した。彼は私にこの港は品川から東五分の点にあることがわかったといった。今夜彼は月の距離を観測している。私はこの人々の才智に驚いている⁽⁶³⁾

この士官は小野と推定されるが、太平洋上での日本人への厳しい評価と異なり、決して低いものではない。長崎海軍伝習に話を戻すと、カッテンディーケの記録で注意すべきは術科分野により評価が大きく異なる点である。一つは航海・運用科士官への酷評であり、これは記録の随所に表れている。

大体において、日本人はなかなか努力したと言える。しかし私が他の手本と成って貰うため、大いに努力して貰いたいと思ったその人々、すなわち海軍士官たちが、かえって私を最も失望させた⁽⁶⁴⁾

その理由は伝習生の学習志向と関係がある。海軍の初級士官教育は将来一艦、一隊の指揮官となるための基盤として軍艦運用に関わる分野を幅広く学ばせるが、伝習生は蘭学修業を経てきた者が多く、関心を特定の分

野に限定しがちであった。例えば勝は海軍入りした時点で洋式砲術家として知られた存在であり、航海術に必須の数学に苦しむ一方で伝習中に砲術書を著すなど、その志向は依然砲術に向けられていた。⁽⁶⁵⁾これは勝に限ったことではなく、カッテンディーケは何事も一通り学ぶべきはずの生徒達が「拙者は運転の技術は教わっているが、操練はやらない」、「拙者は砲術、造船および馬術を学んでいるのだ」と言っ(66)ては気ままに勉強していると嘆いている。

しかし幕府海軍への評価が全て低かったわけではない。次の一文では、航海・運用科への低評価と、機関科への高評価が対照的に示されている。

日本に來た二回の海軍派遣隊が、前後を通じて、最も成功したのは機関部員の養成である。日本人には技師の学術が殊に適し、機関将校が蒸気機関の知識涵養に精根を尽くして、あらゆる部分を見逃すまいと熱心に注意する。その有様は驚くばかりで、彼らは仕事服を着て火夫の仕事をさえやる程の熱心さであるのに引き替え、甲板士官（筆者註・航海・運用に携わる士官、いわゆる deck officer の誤訳。副長を補佐して艦内の規律維持に当たる甲板士官では意味が通らない）のほうは彼らの美しい手や着物を、油の着いた網具に触れて汚すのを怖れるがごとく見えた。かような事情で、どの船の汽罐も、皆手入れがよく行き届いて(67)いた。

これは当時の海軍が世界的に機関士官を正規士官として扱わなかったのに対し、幕府海軍では同じ士分の生徒が航海、運用、砲術、機関に分かれたことと関係があらう。各科への配員は必ずしも幕臣としての身分に左

右されておらず、兵科士官と機関士官が歴然と差別された帝国海軍とは全く異なる。前述の通り太平洋横断中しばしば機関士官が航海当直に立っているが、咸臨丸の機関使用は原則出入港時のみで、往路の石炭搭載量(69)のみである。測量方や運用方の士官達と同格で、受けた教育も同じである彼らは、本来業務がないので航海当直を手伝うという程度の感覚でごく自然に甲板に上がっていたのではないだろうか。この傾向は長崎海軍伝習でも認められ、カッテンディーケは「オランダや他のヨーロッパ諸国ではとても望まれないようなこと、すなわち機関将校が甲板士官でもあって、甲板士官の代役を勤め得るというようなことが、日本では普通に行われる(70)」と驚いている。

機関科に次ぐ高評価が砲術である。艦載砲の射撃訓練に成功した際にはカッテンディーケが「この砲兵とならば、安んじて戦いに参加できると思った(71)」ほどであり、サンフランシスコ入港時に佐々倉桐太郎指揮で礼砲発射に成功したことも考え併せ、比較的高い練度に達していたと言える。これは海軍創設以前から洋式砲術の経験を蓄積してきた結果であり、勝以外にも鈴藤、松岡、肥田ら江川太郎左衛門の手付で洋式砲術の素養があった者が在籍している。

このように、幕府海軍の軍艦運用能力は、長崎での基礎教育直後である米国派遣の段階で術科ごとのばらつきが顕著であり、創設時点でかなりいびつな形となっていた。しかし海軍当局者は概して長崎教育と幾度かの近海練習航海を通じて強い自信を抱いており、カッテンディーケは「彼らは航海成功に少なからず得意であった(73)」、「彼らは実に測り知れない自尊心を持っている(74)」と、良きにつけ悪しきにつけ日本人の強い自信を感じている。この傾向は出航時にも見られ、勝の示達した艦内心得では「皇朝軍艦を設け、諸士を拔群して其運転用

法を学⁽⁷⁴⁾いしむること纔に五年にて廃せらるものは、諸士の研究拔群なる故、其大体を会得するの速なるに因るものか、將に他に故あるか知るへからず⁽⁷⁵⁾」と長崎伝習の成果に強い自負を示し、米海軍士卒の同乗には赤松らが「既に相当の技能を持つて居る我等日本武人の面目を毀損するものである」と反発し、彼らを難船者と輕んじている⁽⁷⁶⁾。結果的に米人の助けなしに航海を乗り切れることは困難だった訳であるが、これは長崎海軍伝習の残した課題の大きさと、彼らの自負心と実力のギャップを如実に表していると言えよう。また、国内の練習航海と同様、太平洋横断の成功は彼らに更なる自信を与えたが、これは航海中の反省点がその後の軍艦運用に生かされるのを妨げる方向にも作用し、幕府海軍が文久期以降も偏頗な能力のまま拡大してゆく一因にもなった。

四 米海軍の見聞とその後の影響

サンフランシスコ滞在中、一行は市内各所を見学しているが、中でも重要なのが海軍の陣容を目の当たりにしている点である。見学は港湾防御用の砲台、咸臨丸を修理したメーア島 (Mare Island) 海軍工廠、港内の警備用艦艇など広範囲にわたり、特に砲台は洋式砲術家である勝が克明に記録している。

港の入口右に礮數十を架す、其製悉磚造、銃眼を以て三層ニ穿つ、上面平端にして礮を置くへし、全長六七十間ばかり、幅これに応ず、外望するに後面衛兵を容るゝに足るへし⁽⁷⁷⁾

ここから関連する兵舎、火薬庫、武器庫などの描写が続くが、こうした新知識は文久年間に勝が推進した撰

海警衛構想に影響を与えた。渡米に遡ること五年、勝は安政二（一八五五）年の一月から四月にかけて勘定奉行石河土佐守政平、海防掛目付大久保右近將監忠寛の伊勢・大坂近海検分に随行する。この時著した建白は、海岸砲台の配置に始まり大坂湾防衛の要衝である紀州加田、摂州兵庫の直轄化及び造船施設建設などを論じているが、⁽⁷⁸⁾戦術的内容は「湊川左手江甘挺備之者一ヶ所」といった砲台配置の概論的考察に留まっている。米國からの帰国後は文久二年と翌三年にそれぞれ摂海警衛の建白を提出しているが、中でも文久三年建白⁽⁷⁹⁾は砲台の配置を詳述するなど内容を戦術面に特化しており、「六斤或は三斤銃へ十二斤野戰銃取交ぜ」といった具体的砲種が示されるとともに、「銃台之後には石造塔置、不時之防御掛念無之候様いたし置度」とサンフランシスコでの見聞が反映されている。また、火薬庫は「小岡を削夷して此内ニたつ」など地形の掘削にも注目しており、土木面への着眼はこの他にも加田砲台のうち友ヶ島方面に「山脚切開らき、大銃百五十斤より六十斤迄のもの先二十挺も相備」、由良港方面に「石山御座候て中々容易之築き方いたし難くとは存候へ共」、「切開き方申し試させ度」と随所に取入れられている。

蘭学者として世に出た勝は砲術・築城術を専門分野としていたが、その知識は蘭書あるいは長崎時代にオランダ人教官から得た机上の知識であり、洋式砲台を初めて目にした米國体験は彼の摂海警衛構想に直接的な影響を与えることとなった。安政二年以来しばしば勝が建言してきた防備体制は、その後明石藩など担当諸藩により整備が進められ、明治維新までに一部が実現している。⁽⁸⁰⁾

もちろん砲台以上に詳しく調べられているのが海軍の編成である。彼らの目にした米海軍はポーツマス、ボストン、ニューヨークなど国内十二カ所に海軍局を置き、本国、太平洋、地中海、ブラジル、アフリカ、東インドにそれぞれ艦隊を配備していた。各艦隊の規模はブラジル艦隊の十八隻から地中海艦隊の二隻に至るまで

多様であり、この六個艦隊に国内各海軍局の警備用に充てられた老朽艦船を加え、艦船数は大小八十六隻を数えた。また、所属する士官は各艦隊の惣将六名を筆頭に将官一〇一名、艦長一三三名、士官三七四名、医官六九名、砲術及び機関の見習士官等数十名という陣容であった。⁽⁸⁾

それまで日本人が目にした最大の艦隊はペリーが浦賀に再来航したときの九隻であったが、これは東インド艦隊と本国艦隊の一部に過ぎなかったこともこの時に理解している。艦隊編成の他にも士官の俸給制度、軍艦と民船のキャプテンの違いなどその調査は広範囲にわたり、まさにこの時初めて幕府海軍は近代海軍の何たるかを体験したと言える。その成果は帰国後様々な形の海軍建設計画となって具現化するが、その代表は木村と勝である。

まず木村が文久幕政改革における海軍建設計画で主導的役割を果たすこととなる。その内容はフリゲート艦三隻、コルベット艦九隻、蒸気運送船一隻、小型蒸気船「千代田形」三十隻の計四十三隻、士卒四九〇四人から成る艦隊を一組とし、まず早急に江戸・大坂に一組を配備する。将来的には日本を六管区に分け、東海に三組、東北に四組、北海に四組、西北海に一組、西海に三組、⁽⁸²⁾南海に三組を配備して艦船数三七〇隻、人員六一二〇五人にのぼる海軍を幕府の手で整備するというものであり、米海軍を遥かに凌ぐ大海軍構想であった。この計画は管区艦隊制など米海軍の編成と類似しており、米国における軍制調査の成果が表れたものと言える。しかし計画は海軍軍制評定に軍艦奉行並として出席した勝が「五百年之後ならずは、其全備を見るに到る難かる⁽⁸³⁾へし」と述べるなど、反対意見も多く実現には至らなかった。その後も木村は海軍拡充の建議を続けるが、陸軍整備の陰で目の目を見ることはなく、木村の軍艦奉行辞職によりこの構想は完全⁽⁸⁴⁾に挫折する。

木村の計画を葬り去った勝は帰国後間もなく蕃書調所頭取介に転じ、更に講武所砲術師範役に移るなど事実

上海軍から追われていた。軍艦操練所頭取として海軍に復帰するのは文久二（一八六二）年七月四日、軍艦奉行並に昇進するのは軍制取調会議の三日前である同年閏八月十七日であり、海軍建設計画には参画していない。勝が反対したのは「幕府之士を以てこれに従事せしめ、海軍之大権政府にて維持」するという点であり、特に人的資源の確保について「軍艦は数年を出てつして整ふへしといへとも、其従事の人員如何そ習熟を得へんや」と海軍創設後間もない幕府のみでは不可能と断じているが、ここで引き合いに出されているのが外国海軍であり、「当今英夷の盛大なるも殆と三百年の久敷を経て當時に到れり」と現在の威容が世代を重ねて人材を育ててきた成果であると強調している。勝の人的資源への問題意識は強く、評定の前日にも政事総裁職松平春嶽及び老中松平和泉守忠精から海軍盛大の方策を諮問されると、まず「当今乏敷は人物なり」と始め、「唯、幕府の士而已を以てこれに応せしめんと欲せは如何そ得へけんや、大小侯伯も共に尽すにあらされは盛大得へからず」と答申している。勝の企図する海軍建設のあり方は幕府、諸藩の力を結集した全国的な海軍「一大共有之海局」⁽⁸⁶⁾であり、直参以外にも広く門戸を開いた神戸海軍操練所の性格にもよく表れている。

海軍建設をめぐる木村と勝の政治的スタンスは正反対であったが、両者ともそのイメージする海軍像はサンフランシスコで見た米海軍の姿であった。特に勝は幕吏登用のきっかけとなった嘉永六年の海防建白書において、徳川家一手による戦力確保のため直参の二、三男、隠居までも動員する江戸湾防衛計画を論じているが、⁽⁸⁷⁾渡米を境にその海防構想は大きく転換している。これは国内融和を最優先とし、幕府に権限を集中させる大海軍建設計画に反対する松平春嶽、御側御用取次大久保越中守忠寛らに与したという政治的側面⁽⁸⁸⁾の他に、太平洋航海、米国での海軍の見聞を経て幕府単独での海軍力整備が非現実的であることを認識した結果と考えられる。勝が単なる規模の大小では表せない海軍力の差を感じたのが次の出来事である。咸臨丸はサンフランシスコ

入港後、メーア島海軍工廠で修理を受けることとなったが、工廠スタッフは咸臨丸の修理に心血を注ぎ、先任士官のマックドゥーガル大佐 (McDougal) は立会いの勝に修理箇所ごと了解を求めた。勝が「公若し不利害あらんとおもは、我に告げず独断せられん」と申し出たところマックドゥーガルは次のように答え、その考えを不可とした。

然らば若太平洋中不時の暴風起り、帆を締め索を増し、其危険を避くるの時、平日一索一板といへとも、其利害如何その力より堪へきや否やを考究せざる時は、焦慮千悔すとも及ふへからず、又指揮官是等の事情詳明ならず、指揮停滞し機を失する二到れば、其危険いふへからず、覆没瞬目の間二あり(中略)我はおもふか故に、一小事といへとも他人に談せず必ず公に告げ、其遺念なきや否やを聞く而已⁽⁸⁹⁾

勝の申し出はマックドゥーガルの精励への謝意と信頼の表れであると同時に、「汝の船を知れ」(know your ship) という船乗りの基本精神が勝に欠落していたことも示していた。マックドゥーガルはそれを懇切に説いたわけであるが、これには勝も「今却て彼に頭上一針を蒙り、頗る其いふ処の実成るに感ず」るところがあったらしく、「故に録して以て同志に示」したとして⁽⁹⁰⁾いる。この一件に加え、荒天時の当直不在、部署の未制定、更には同乗米人任せの運用作業など、軍艦の運航に関する恐るべき無責任を突き詰めれば、海軍人として具備すべき精神的背景、すなわちシーマンシップの欠如に帰結する。帰国後の海防構想の転換、特に幕府単独での人材確保を不可能とする見解は、こうしたシーマンシップの差を米国で痛感したことも大きな要因と考えられる。

このように、軍艦の運用術を修練する遠洋練習航海としては課題を残した咸臨丸航海も、軍事制度・技術の研究という点では大きな成果を挙げた。また、航海成功が幕府の政策決定に与えた影響も少なくない。文久元（二）（一八六一～六二）年の小笠原諸島調査では当初計画されていた外国船借上げから咸臨丸に派遣船が変更され、小野友五郎指揮で航海を成功させている。⁹¹ 文久二年には松平春嶽、老中格小笠原図書頭長行といった幕府要人が相次いで軍艦による江戸～大坂移動を行い、翌年の将軍徳川家茂の海路上洛に繋がってゆく。これらは海軍の技量に対する幕閣の信頼が高まっていた結果と言えよう。

しかしその一方で、太平洋横断航海を通じて明らかとなった運用術未熟の問題が鮮烈な成功体験によってなおざりにされた点も否めない。安政二年にオランダから贈られた観光丸に始まる幕府海軍は、咸臨丸派遣時には蒸気軍艦四隻、帆船一隻であったが、その後も中古商船購入を中心に拡大を続け、安政元年から慶応四年までに取得した艦船は軍艦十一隻、運送船三十四隻に上る。⁹² しかし量的膨張の一方で運用術の問題に起因する破船も続出し、荒天時の座礁や沈没による艦船の喪失は合計十隻に及んだ。幕府海軍から脱走して箱館に拠った榎本武揚艦隊は、旗艦開陽丸を座礁で失ったのはじめ荒天時の措置不全により自壊したと言っても過言ではない。なお、榎本脱走艦隊には松岡磐吉、根津欽次郎、小杉雅之進の渡米経験者三名が加わっており、根津、小杉は開陽丸喪失時同艦の乗組であった。これは太平洋横断の教訓がその後の幕府海軍に生かされなかった一つの事例とすることができらるだろう。長崎海軍伝習以来の偏頗な能力発展は、このような結果をもたらすことにも繋がったのである。

おわりに

以上、軍事的側面から咸臨丸の米国派遣について検討してきたが、従来重視されてきた海外文物の見聞という面のみに留まらない以下の意義を挙げることができる。

一つ目は近代海軍のモデルの一つとして米海軍の姿を目の当たりにしたことにより、海軍建設計画をはじめとする海防構想の雛型を提供した点である。咸臨丸乗組士官の多くは帰国後幕府海軍で枢要の地位に昇り、その一部は維新後も帝国海軍で重要な役割を果たした。彼らの見聞は創設間もない幕府海軍の将来像を描く上で貴重な情報源となった。木村喜毅の大海軍建設計画、勝麟太郎の一大共有之海局構想はその最も端的な例であろう。こうした軍事制度の研究が実際の海軍行政に与えた影響は、幕府海軍、帝国海軍という近代海軍建設の過程を考える上で、航海の経験による乗組員の個人的あるいは個艦レベルの能力に及ぼした影響以上に重要な問題である。

二つ目は遠洋練習航海としての意義である。これまで漠然としたイメージで語られてきた乗組員の練度未熟であるが、具体的には術科分野により大きなばらつきがあり、特に航海・運用の技量不足は長崎海軍伝習の成果に大きな偏りがあることを示すものであった。とは言いながら、荒天に苦しみつつも太平洋横断航海を全うした成功体験は、当事者に大きな自信をもたらすとともに幕府上層部にも海軍の力量を認識させ、文久年間に離島調査、要人移動などの手段として幕府軍艦が積極的に用いられる大きな契機となった。しかし反面その自負はともすれば過剰な自信となりがちであり、同乗米士卒の協力で難航海を乗り切ったことがかえって仇と

なったのか、この航海で得られた反省や教訓がその後の人員養成をはじめとした海軍運営でさほど深刻な問題として受け止められず、偏頗な軍艦運用能力のまま拡大を続けるという一面もあった。これは文久・慶応年間に多発した艦船喪失の伏線となったと言えるかもしれない。

咸臨丸米国派遣の成果は、その母体である幕府海軍の解体、維新後帝国海軍で活躍した乗組士官の引退を経てしだいにその重要性を失ってゆく。しかしその一方で政府の頭官に昇った勝、赤松らが「おれが咸臨丸に乗つて、外国人の手は少しも借らないで、亜米利加へ行つたのは、日本の軍艦が、外国へ航海した初めだ」、⁽⁹³⁾「幾たび風波のために難船しか、つたけれども、乗組員はいづれもかねて覚悟の上の事ではあり、かつは血氣盛りのものばかりだつたから左様心配もなかつた」、⁽⁹⁴⁾「筆者註・ブルックの処遇について」当方は元より只の便乗者と見做し、相当待遇の一室を与へたけれども、航海に関しては一言の相談もしない⁽⁹⁵⁾といった風に往事を回顧し、福沢諭吉が木村の顕彰活動を行うなど「咸臨丸の壮挙」観が形成されてゆき、こうしたイメージは帝国海軍でも共有されていった。明治四十二（一九〇九）年にサンフランシスコ開港百四十年祭（ポートランド祭）⁽⁹⁷⁾参加のため軍艦出雲が派遣された際には、同地での艦内公開に臨んで特に咸臨丸関連資料の展示室が設けられ、大正期に連合艦隊司令長官などを歴任し、条約派の中心人物であった谷口尚真大將は、軍令部長在任中（一九三〇～一九三二）に艦政本部へ咸臨丸のトン数計算を委嘱するとともに、自ら咸臨丸に関する小冊子を著して海軍部内に示している。⁽⁹⁸⁾この他にも海軍兵学校の博物館の施設であった教育参考館に運用方鈴木藤勇次郎の描いた「咸臨丸難航図」が掲げられるなど、⁽⁹⁹⁾近代海軍の先達として咸臨丸が意識され、こうして一種の「咸臨丸神話」が語り継がれてゆくこととなる。

註

- (1) 海軍歴史保存会編『日本海軍史』（第一法規出版、一九九五）一卷三〇頁。
- (2) 会田倉吉「咸臨丸とそのアメリカ渡航について」（日米修好通商条約百年記念行事運営会編『万延元年遣米使節史料集成』風間書房、一九六二）四卷三九九頁。
- (3) 文倉平次郎『幕末軍艦咸臨丸』（名著刊行会、一九六九、復刻）。
- (4) 飯田嘉郎「咸臨丸の航海技術」（『海軍史研究』十七号、一九七一、十）、橋本進「咸臨丸還る―蒸気方小杉雅之進の軌跡」（中央公論新社、二〇〇二）。両者とも航海学の見地から咸臨丸航海の再構成を試みている。
- (5) 三谷博『明治維新とナショナリズム―幕末の外交と政治変動―』（山川出版社、一九九七）、安達裕之「海軍興起―久世・安藤政権の海軍政策―」（『海軍史研究』六三号、二〇〇六、十二）、同「猶ほ土蔵附売家の榮譽を残す可し―横須賀製鉄所の創立―」（『海軍史研究』六四号、二〇〇七、十二）など。
- (6) 前掲『日本海軍史』一卷九五頁。
- (7) 例えば明治四十四年の英国王ジョージ五世戴冠記念観艦式への艦隊派遣に際しての海軍大臣告別訓示（『日本海軍史』二卷一三〇―一三一頁）。
- (8) 藤井哲博「G・ファビウスの建言と幕府海軍の創立」（『日蘭学会会誌』二五号、一九八八、十）。藤井氏は日本が後年一流の海軍国に発展した理由の一つとして、幕府海軍という形で世界的な海軍変革期「ネイバル・ルネッサンス」を経験した点を挙げている。
- (9) 金井円「遣米使節の歴史的役割」（前掲『万延元年遣米使節史料集成』七卷）五九頁。
- (10) この他に藤井哲博「長崎海軍伝習所と咸臨丸の遠洋航海」（『海軍史研究』四八号、一九九一、六）、土居良三『軍艦奉行木村摂津守』（中央公論社、一九九四）、杉本恭一「咸臨丸」太平洋横断航海の意義」（『北陸史学』五三号、二〇〇四、十二）など。杉本氏は世襲身分、軍役に応じた自立的戦力の集合体を前提とする幕府軍制の構成員である

木村らが、個人の能力主義、一元的指揮命令系統、構成員の没個性的部品化による規律化、チームワークによって機能する近代軍隊を蒸気軍艦の中で初めて体験した意義を重視しているが、軍事的側面の個々の検討は概略的なものに留まっている。

- (11) 海軍に限らず近代的な軍事組織は、「官僚制」と「軍事専門職」という二つの概念で構成されており、規則による職務遂行と権限配分、公私の分離、専門的職能を持った専任職員の選抜・任用といった特徴を持つ。詳しくはサミュエル・ハンチントン著、市川良一訳『軍人と国家』（原書房、二〇〇八）第一・二章、防衛大学校安全保障学研究会編『新訂第四版 安全保障学入門』（亜紀書房、二〇〇九）第七章を参照。

- (12) 安政五年時点での幕府保有艦は以下のとおりである。

観光丸（四〇〇トン、一五〇馬力）、咸臨丸（六二五トン〔ただし諸説あり〕、一〇〇馬力）、朝陽丸（三〇〇トン、一〇〇馬力）、蟠龍丸（三七〇トン、六十馬力）、鵬翔丸（三四〇トン、帆船）。

- (13) 一八五二年建造、排水量二四一五トンの外輪蒸気船であった。

- (14) 本稿では、年月日の表記は原則的に陰暦で換算し、外国史料を用いる場合のみ陽暦・陰暦を併記することとする。

- (15) 維新史学会編『幕末維新外交史料集成』（財政経済学会、一九四四）四卷三頁。

- (16) 同右 四頁。

- (17) 同右 四頁。

- (18) 同右 六頁。

- (19) 同右 三二頁。

- (20) 同右 三九頁。

- (21) 木村喜毅「奉使米利堅紀行」（慶應義塾図書館蔵）航海略述。

- (22) 斎藤留蔵「亜行新書」（前掲『万延元年遣米使節史料集成』四卷）三六一頁。

(23) 佐志伝編『福翁自伝』の研究』本文編（慶應義塾大学出版会、二〇〇六）一〇〇頁。

(24) 「万延元年勝麟太郎物部義邦君航海日記」（三重県松阪市竹川欣也氏蔵。以下「勝麟太郎航海日記」とする）安政六年十一月二十五日条。同日記は帰国後、伊勢の豪商で後援者の竹川竹斎へ贈られたもの。なお東京大学史料編纂所所蔵の写本、『海軍歴史』所収の同日記とは若干相違がある。

(25) 同右 安政六年十一月三十日条。

(26) 同右。

(27) 同右 序文。

(28) 『海軍歴史Ⅰ』（勝海舟全集刊行会編『勝海舟全集』八巻、講談社、一九七三）三〇六頁。

(29) 前掲「勝麟太郎航海日記」安政六年十二月二十三日条。

(30) 赤松範一編注『赤松則良半生談 幕末オランダ留学の記録』（平凡社、一九七七）七九頁。

(31) 前掲「勝麟太郎航海日記」安政六年十二月二十五日条。

(32) 前掲「奉使米利堅紀行」航海略述。

(33) 同右。

(34) ジョン・マーサー・ブルック著、清岡暎一訳「咸臨丸日記」（前掲『万延元年遣米使節史料集成』五巻）二月十一日（陰曆一月二十日）条。

(35) 前掲「奉使米利堅紀行」安政七年一月二十一日条。

(36) 同右 安政七年一月二十三日条。

(37) 同右 安政七年一月二十七日条。

(38) 前掲「咸臨丸日記」一八六〇年二月十四日（陰曆一月二十三日）条。

(39) 前掲「亜行新書」安政七年一月二十日条。

- (40) 前掲「咸臨丸日記」一八六〇年二月二十二日（陰暦一月一日）条。
- (41) 長尾幸作「〔逆行日記〕鴻目魁耳」（前掲『〔万延元年〕遣米使節史料集成』第4巻）万延元年一月二十二日条。長尾は木村の従者と
して乗艦した備後尾道の医師。佐志傳「咸臨丸搭乗者長尾幸作の生涯」（『史学』三六巻二・三号、一九六三、九）を
参照。
- (42) 前掲「亜行新書」安政七年一月二十一日条。
- (43) 勝海舟口述、江藤淳・松浦玲編『氷川清話』（二〇〇〇、講談社）三八頁。
- (44) 前掲「咸臨丸日記」一八六〇年二月十三日（陰暦一月二十二日）条。
- (45) 前掲「福翁自伝」の研究』本文編一〇〇頁。
- (46) 木村喜毅「咸臨丸船中の勝」（巖本善治編、勝部真長校注『海舟座談』岩波書店、一九八三）二四四～二四五頁。
- (47) 前掲「咸臨丸の航海技術」
- (48) ただし、サンフランシスコ滞在中に水夫三名が病死している。
- (49) 前掲「奉使米利堅紀行」万延元年閏三月十九日条。
- (50) 久野勝弥「小野友五郎の第一回渡米について」（『日本歴史』二九六号、一九七三、一）七六～七七頁。
- (51) 前掲「咸臨丸日記」一八六〇年二月十四日（陰暦一月二十三日）条。なお、清国海軍でも要員教育や艦内号令詞に
英語が使用されており、これは東アジアにおける近代海軍建設に共通した問題と言えるかもしれない。詳しくは田中
宏巳「清末における海軍の消長（二）」（『防衛大学校紀要』第六十四輯、一九九二、三）を参照。
- (52) 国立国会図書館蔵「航海日記」。なお、この日記は前掲『幕末軍艦咸臨丸』にも所収されているが、文倉によって
一部改編されている。
- (53) 一八六〇年三月二五日付アイザック・トウシイ宛ブルック書簡（前掲『〔万延元年〕遣米使節史料集成』五巻）一三八頁。
- (54) 前掲「咸臨丸日記」一八六〇年二月十五日（陰暦一月二十四日）条。

- (55) 赤松大三郎「亜墨利加行航海日記」(前掲『万延元年遣米使節史料集成』四卷) 万延元年一月二十二日条。
- (56) 一八六〇年三月十八日(陰暦一月二十七日) 付「デイリー・アルタ・カリフォルニア」(DAILY ALTA CALIFORNIA, San Francisco) 紙(前掲『万延元年遣米使節史料集成』五卷 三五頁。
- (57) 前掲『赤松則良半生談』八三頁。
- (58) 前掲「奉使米堅紀行」万延元年閏三月十九日条。
- (59) ジョン・マーサー・ブルック著、清岡暎一訳「咸臨丸乗組士官の寸描」(前掲『万延元年遣米使節史料集成』五卷 一四一頁。
- (60) 前掲『氷川清話』三五～三六頁。
- (61) カッテンディーケ著、水田信利訳『長崎海軍伝習所の日々』(一九六四、平凡社) 一三三頁。
- (62) ジョン・マーサー・ブルック著、清岡暎一訳「横浜日記」(前掲『万延元年遣米使節史料集成』五卷) 一八六〇年二月八日(陰暦一月十七日) 条。
- (63) 同右。
- (64) 前掲『長崎海軍伝習所の日々』七三頁。
- (65) 金沢裕之「勝海舟の海軍論形成―建設と運用の循環理論―」(『軍事史学』一六六号、二〇〇六、九)。
- (66) 前掲『長崎海軍伝習所の日々』五四頁。
- (67) 同右 一八六頁。
- (68) 前掲「咸臨丸日記」一八六〇年二月十二日(陰暦一月二十一日) 条。
- (69) 山本金次郎「桑港滞船中日記」(慶應義塾福沢研究センター蔵、複写) 万延元年二月二六日条。
- (70) 前掲『長崎海軍伝習所の日々』八三頁。
- (71) 同右 七五頁。

- (72) 前掲「桑港滞船中日記」万延元年二月二十八日条。
- (73) 前掲『長崎海軍伝習所の日々』一〇八頁。
- (74) 同右 一三三頁。
- (75) 前掲「勝麟太郎航海日記」安政六年十一月二十五日条。
- (76) 前掲『赤松則良半生談』八一頁。
- (77) 前掲「勝麟太郎航海日記」地勢見聞雜記。
- (78) 「乙卯建白草稿」(前掲竹川欣也氏藏)。なお『来簡と資料』(『勝海舟全集』別卷)所収の本史料「大坂近海警衛に
関する建言」は翻刻に若干の疑問がある。
- (79) 「撰海警衛銃備に関する報告」(前掲『来簡と資料』六八三～六八四頁)。
- (80) 原剛「幕末海防史の研究」(名著出版、一九八八)三〇～三二頁及び二四二～二五三頁。
- (81) 前掲「勝麟太郎航海日記」万延元年三月月十一日条。
- (82) 高輪正澄「木村喜毅と文久軍制改革」(『史学』五七卷四号、一九八八、三三)、前掲『日本海軍史』一卷四四頁。
- (83) 「海舟日記」(江戸東京博物館蔵『勝海舟関係文書』文久二年閏八月二十日条。
- (84) 慶應義塾図書館編『木村撰津守喜毅日記』(一九七七、塙書房)文久三年九月二十六日条。
- (85) 前掲「海舟日記」文久二年閏八月二十日条。
- (86) 『海軍歴史Ⅱ』(前掲『勝海舟全集』九卷)三八七頁。
- (87) 「ペリー来航に際し上書」(前掲『勝海舟全集』二卷)二五五～二五六頁。
- (88) 前掲『明治維新とナショナリズム』二二九～二三〇頁及び二四二頁。三谷氏は勝の軍艦奉行並登用が海軍建設計画
阻止を目指す松平・大久保主導の人事である可能性を提示している。
- (89) 前掲「勝麟太郎航海日記」万延元年三月五日条。

(90) 同右。

(91) 田中弘之「咸臨丸の小笠原諸島への航海―その往復の記録―」(『海事史研究』二五号、一九七五、十)。

(92) 前掲『日本海軍史』一卷四七頁。文久―慶応期の艦船購入については前掲「猶ほ土蔵附売家の栄誉を残す可し―横須賀製鉄所の創立―」を参照。

(93) 前掲『氷川清話』三六頁。

(94) 同右 三八頁。

(95) 前掲『赤松則良半生談』八四頁。

(96) 明治三十年十月二十七日付「時事新報」。

(97) 前掲『幕末軍艦咸臨丸』四四六―四四八頁。

(98) 谷口尚真「咸臨丸ニ関スル研究」(慶應義塾福沢研究センター蔵、複写)。

(99) 同図は後に東京の海軍館へ移され、戦後所在不明であるが、現在海上自衛隊第一術科学校が運営する教育参考館ではこの複製が展示されている。