幕末軍艦のマスト

海事史家　山田廸生

長崎海軍伝習所の設立

国を守るのは「人」である。軍艦や砲は道具にすぎない。開国後、幕府が海軍を創設するにあたり、士官養成のための伝習所を長崎に設立したのは、賢明な判断であった。伝習所の設立を提案したのは、オランダ軍艦「スンビン」艦長のファビウス中佐であるが、それを決断した長崎奉行の水野忠徳、筆頭老中の阿部正弘の大局観もすぐれていた。

伝習所は安政2年（1855）、長崎奉行所西役所に設けられた。伝習所でオランダ教師団の指導を受けた学生たちは、やがて、幕末明治の日本をになうことになる。幕臣の勝海舟（学生長）、矢田堀景蔵（同）、中島三郎助、小野友五郎、榎本武揚、佐賀藩の佐野常民（学生長）、中牟田倉之助、薩摩藩の五代友厚、川村純義といった面々である。

海軍教育には練習艦が要る。オランダ国王は「スンビン」を将軍に献呈した。これが「観光丸」である。排水量780トン。外輪推進の木造コルベット艦（フリゲートに次ぐ小艦）で、幕府海軍最初の蒸気軍艦となった。

これに先立ち、幕府はオランダにスクリュー推進の木造コルベット艦2隻の建造を依頼した。2隻は安政4年（1857）と翌5年にオランダから長崎に到着し、伝習所の練習艦になった。排水量625トンの「咸臨丸」と同型艦「朝陽丸」である。

「咸臨丸」の日本回航を利用し、カッテンディーケがひきいるオランダ教師団（第2次）がやってきた。そのなかに艦船修理工場の設立指導者もいた。軍艦を持てば修理施設が必要になる。幕府はその配慮も忘れなかった。この修理工場がのちの長崎製鉄所であり、やがて長崎造船所に発展する。

同じころ、英国女王から将軍に、王室の武装ヨットが寄贈された。のちに箱館海戦で「朝陽丸」を沈めた「蟠龍丸」である。

こうして幕府海軍は、4隻の蒸気軍艦をもつことになった。ペリーが来航して5年、明治維新まであと10年のころである。

幕府海軍の蒸気軍艦

しかし、4隻では足りない。幕府は追加発注をおこなった。米国でスループ艦（コルベットに次ぐ小艦）1隻、オランダでフリゲート艦1隻が建造された。両艦ともスクリュー推進の木造蒸気軍艦で、前者が排水量1400トンの「富士山丸」（慶應2年引渡し）、後者が排水量2590トンの「開陽丸」（慶應3年引渡し）である。「開陽丸」の船価は洋銀40万ドル。建造時のオランダの海軍大臣は、前出のカッテンディーケであった。

幕府の主力艦となる「開陽丸」は、発注から引渡しまで5年余を要した。蒸気軍艦の建造には年数を要する。なにしろ、ペリー来航から明治維新までの15年間、幕府が外国に発注建造した蒸気軍艦は、わずか4隻にすぎない。これでは軍艦整備は進まない。

結局、幕府は対応策として、中古艦船を何隻も輸入した。コルベット艦「回天」は、そのなかでとくに有名な蒸気軍艦である。

出自はプロシア海軍で、のち英国に売却。慶應2年（1866）に幕府（長崎奉行所）が洋銀18万ドル余で入手した。排水量1678トン。木造で外輪推進。鉄製でスクリュー推進になりつつあったこの時代の蒸気軍艦としては旧式艦である。が、船体も機関も堅牢であり、箱館戦争では、「開陽丸」の喪失後、榎本艦隊の主力艦として健闘した。

その「回天」と箱館戦争時に戦ったのが、異色の蒸気軍艦「甲鉄」である。排水量1358トン。スクリュー推進の木造装甲艦（水線付近を厚い鉄板で覆った艦）であった。

米国の南北戦争時に南軍の発注によりフランスで誕生し、「ストンウォール」と名づけられたが、米国に着いたときには戦争はすでに終了。それを幕府が洋銀40万ドルで購入したのである。ところが、横浜到着時に幕府が瓦解していたため、新政府艦隊の主力艦となった。肝腎なときに間に合わない軍艦であったが、箱館戦争には間に合った。

蒸気軍艦の国内建造も始まった。幕府は江戸湾（のちに大坂湾も）の防備用に同型の軍艦30隻の配備を決め、1番艦の船体建造を石川島の造船所、主機製作を長崎製鉄所に命じた（ボイラーは佐賀藩が製作）。これが慶應2年建造の木造砲艦「千代田形（ちよだがた）」である。

排水量138トン、スクリュー推進。日本人の手で設計し建造された最初の蒸気軍艦である。基本設計は小野友五郎、機関は肥田浜五郎、兵装は沢鉄太郎が受けもった。いずれも海軍伝習所出身の技術者である。

幕末期における幕府海軍の蒸気軍艦は、以上の9隻（甲鉄をふくむ）である。

保有する艦船がふえるにしたがい、幕府は江戸の近くに、修理工場をもつ必要を痛感した。長崎製鉄所では遠すぎたからだ。そこで慶應元年（1865）、フランス人技術者の協力により横須賀製鉄所が着工されたが、その完成は明治維新後になった。

諸藩海軍の蒸気軍艦

諸藩も海軍をもつようになった。開国後、幕府が大船建造禁止令を解除し、洋式軍艦の建造と保有を認めたことが背景にある。

諸藩の蒸気軍艦は、佐賀藩4隻、薩摩藩3隻、長州藩・松江藩各2隻、土佐藩・久留米藩・熊本藩・福井藩・秋田藩各1隻（造船協会『日本近世造船史』）。佐賀藩の鍋島直正（閑叟）、薩摩藩の島津斉彬のように、開明的な藩主の統治下、財政力が豊かであった西日本の雄藩が、海軍力の強化に熱心であった。

なかでも佐賀藩は特筆される。海軍伝習所へ諸藩中最も多くの青年を送ったのは佐賀藩である。俊英を選抜したので、習得もいちばん早かったという（勝海舟『海軍歴史』）。

同藩は、幕府の了解を得て、蒸気軍艦1隻をオランダへ発注しており、その乗組員を養成する必要もあった。この艦がコルベット艦「電流丸」である。「咸臨丸」と同型で、安政5年（1858）に長崎で引き渡された。

藩内の三重津（現・佐賀市）には、艦船の修理・造船施設（佐賀藩海軍所）が設けられた。長崎海軍伝習所の閉鎖後は、士官養成の教育機関も兼備した。近年、当地の発掘調査が実施され、実体が明らかになっている。

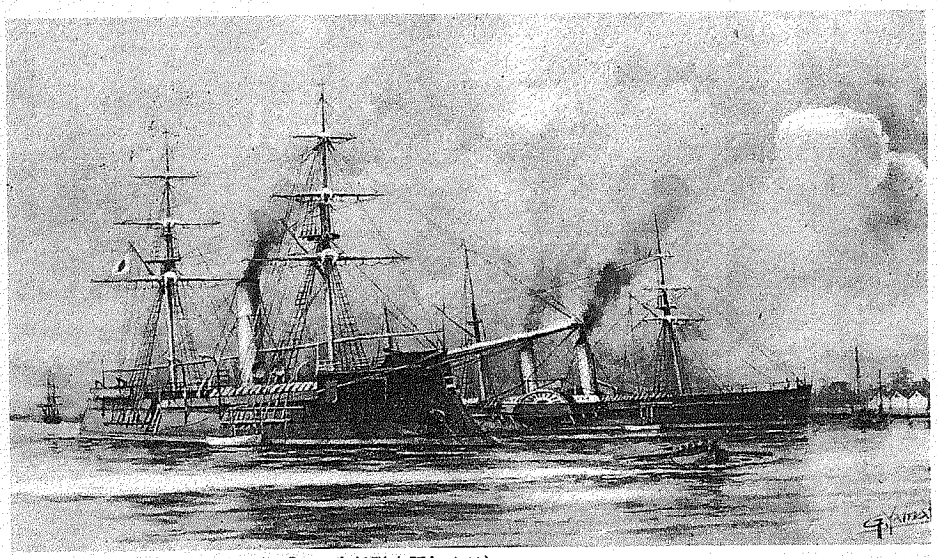
薩摩藩の蒸気軍艦は輸入中古艦である。そのなかでは木造で外輪推進の「春日丸」が注目される。英国製。排水量1015トン。

清国向けの通報艦として建造されたので、速力が速かった。試運転で平均約16ノット出した記録が残っている。当時としては、たいへんな高速である。箱館戦争では、「甲鉄」とともに、新政府艦隊の主力艦として活躍した。東郷平八郎はこのとき、砲術士官として同艦に乗り組んでいた。

以上が幕末の蒸気軍艦群の概要である。

これらの艦は、箱館戦争時、敵と味方にわかれて戦い、何隻も戦没した。幕府と諸藩が艦船の整備に投じた莫大な資金の多くは船とともに雲散霧消し、欧米列強の軍事産業と貿易商が利益を得た。だが、有能な「人」は残った。

（本誌編集委員）



甲鉄〈左〉と春日丸（山高五郎『日の丸船隊史話』より）