

多度津町文化財

多度津町文化財保護協会会報

第 37 号

2009

多度津町文化財保護協会

目次

幕末の異国型蒸気船と多度津港

氏家 睦夫 1

讃岐鉄道のこと

岡部 富雄 12

讃岐鉄道会社について(1)

香川大学大学院経済学研究科院生

松井 政行 19

― 讃岐鉄道会社からの手紙 ―

高見島の文化財について(2)

西山 市朗 28

潮待ちの港町の浦を歩く

西山 佳代子 31

さぬき瀬戸の茶がいさん

中西 史和 33

多度津藩京極家勤方関係文書

富井 潔 46

裏判方勤方手冊内容一部抜粋

## 幕末の異国型蒸気船と多度津港

氏家 睦 夫

### 黒船来航と長崎海軍伝習所開設

わが国に洋式船舶が導入された当時の状況を回顧してみると、嘉永六年（一八五三）、わが国に開国通商をせまうて浦賀に来たペリー提督の率いる四隻のアメリカ艦隊（いわゆる黒船来航）は、徳川幕府による二百余年間の鎖国の夢を破った。この頃、イギリス・ロシアなどの異国船がしきりに来航して幕府に開港をせまっていた。国内では攘夷・開国をめぐって次第に世情が騒がしくなった。幕府も海外の列強の威力を知り、沿岸防備の重要性をさとり、同年九月、寛永以来の大船の建造の禁を解き、また洋式船舶の購入を許可し、幕府は幕府なりに、雄藩は雄藩なりに軍備の強化に乗り出し、洋式軍備の採用、領内軍事産業の振興、あるいは砲台の構築など、支配者は財政の許す範囲で其の実現に狂奔した。世にいう安政の軍政改革はこの意味で、日本国内における幕府および雄藩の軍拡競争時代であった。

安政二年（一八五五）、幕府が長崎に海軍伝習所を設けると、西南雄藩は競ってここに藩内の俊秀を送り込み、兵制の近代化、海軍の創設に全力をそそいだ。この軍制改革で成功を収めたのは、幕府と西南沿海の雄藩―薩摩、長州、土佐、肥前などであった。

その典型的な例が洋式艦船の購入であった。幕府は海軍を創設するに当たり、長崎出島のオランダ商館長を通じて軍艦の製造注文を出したのであるが、安政二年（一八五五）六月、オランダ国王ヴィレム三世から

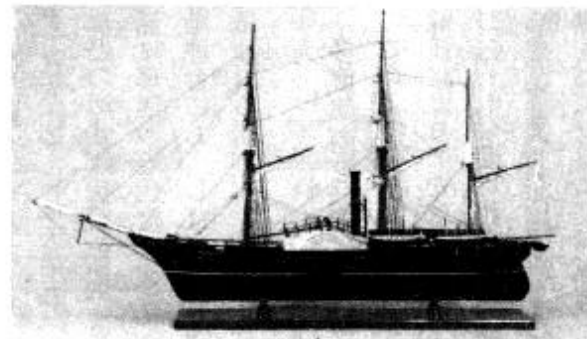


図1 観光丸 排水量780トン 長さ51.5m 幅9.1m  
〔幕末・明治の洋式船〕日本海事科学振興財団・船の科学館、1990）  
長いバウスプリット・両舷側に突出した外輪水車

幕府に、「日本も急いで海軍を建設するように」と長崎においてとりあえず海軍伝習のための練習艦として汽船「スームピング号」の寄贈を受けた。この船がわが国で「観光丸」と名づけられ、幕府海軍、ひいては日本海軍の軍艦第一号となったのである。この「観光丸」は、三檣バーク型帆装を持つ木製鉄板張りの外輪蒸気船で、四〇〇トン、一五〇馬力の蒸気機関を備え八ノットの速力を出した（図1）。

同年七月、幕府は長崎に海軍伝習所を創設し、オランダ海軍士官たちの指導のもとに、この「観光丸」を練習艦として伝習生に航海、運用、造船、砲術、船具学、測量、数学、機関学などの諸学科を学ばせた。この第一期生約二百名の長として任命されたのが勝麟太郎であった。幕府はこの海軍伝習生には、幕臣に限らず広く諸藩から有能の士を入学させた。このうち最も組織的で熱心であったのが佐賀藩であり、諸藩中最多数の四十八名を送り込んでいる。

こうしてわが国初めての洋式海軍術を長崎で伝習すること一年余りで、これらの第一期伝習生は安政四年（一八五七）三月、伝習を打ち切り、「観光丸」を独力で運転して二十日余りを費やして江戸湾品川沖に回航し、同年四月に築地に開設された軍艦教授所で訓練が続けられた。

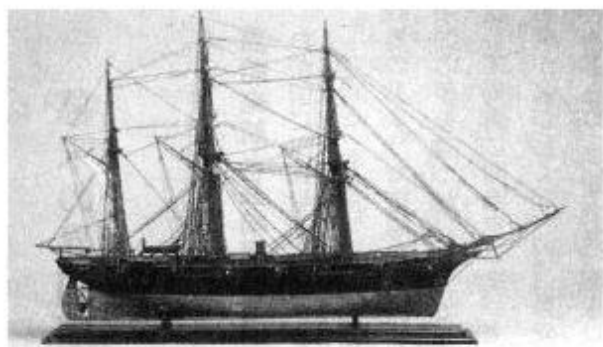


図2 咸臨丸(電流丸も同型) 排水量625トン 長さ47.8m 幅7.7m  
 (『幕末・明治の洋式船』日本海事科学振興財団・船の科学館、1990)

この年、幕府はオランダから「ヤツパン号」を購入した。この「ヤツパン号」は、のちに「咸臨丸」と命名されて長崎伝習所の練習船として使用された。さらに安政五年（一八五八）五月には、幕府がオランダに注文した第二艦「エド号」も長崎に到着したので、これを「朝陽艦」と命名して、これも練習船に当てた。

その後、万延元年（一八六〇）に、幕府が日米通商条約の批准交換のための使節をアメリカへ派遣した際、その護衛及び実地操練のため、この「咸臨丸」に勝麟太郎艦長以下九十六人が乗り組んで、日本人だけで初の太平洋横断に成功したので有名である。

### 佐賀藩の開明政策

ところで、佐賀藩は英明な藩主鍋島閑叟公の開明政策によって、他藩にさきがけ、すでに嘉永三年（一八五〇）に洋式砲鋳工場の設置や反射炉の築造に着手していた。薩摩や佐賀など西南の雄藩も競って西洋型蒸気船の入手に努めた。佐賀藩では安政五年（一八五八）十月に西洋型蒸気船をオランダから購入した。これが「電流丸」である。この「電流丸」は安政元年（一八五四）オランダのロッテルダムで建造された原名「ナガサキ」

といい、三檣のバーク型帆装（前と中檣に横帆、後檣だけに縦帆を持つ・図3参照）約三〇〇トンの螺旋（スクリュー）推進式木造蒸気船で一〇〇馬力の蒸気機関をそなえ六ノットの速力を出した。同じ頃、幕府がオランダに注文した咸臨丸・朝陽丸と同型艦であった（図2）。

その後、長崎の海軍伝習所は幕府の都合で安政六年（一八五九）二月に閉鎖された。先に述べたように、安政四年（一八五七）四月からは江戸の軍艦教授所で訓練が続けられていた「觀光丸」は翌安政五年（一八五八）十二月に修理のため、江戸より長崎へ回航された。佐賀藩主鍋島閑叟はこれを残念に思い、幕府に願ひ出て万延元年（一八六〇）正月から「觀光丸」を借用し、元治元年（一八六四）二月まで自藩の藩士の海軍術伝習をおこなった。

薩摩藩も、以前から洋式帆船の国内建造を試みていたが、万延元年（一八六〇）に「天佑丸」、続いて文久二年（一八六二）に「永平丸」などの洋式蒸気船を相次いで長崎で購入した。こうしてわが国にも急速に海運の近代化が進み、この頃よりわが国沿岸、そしてわが多度津港沖合にも、しばしば異国型蒸気船や洋式帆船を見るようになったと思われる。

### 多度津港を訪れた最初の洋式船舶

このように激しく揺れ動く幕末の時代に、多度津京極藩の藩士富井泰蔵氏により、安政四年（一八五七）から明治二十七年（一八九四）までの三十七年間にわたり、克明に書き綴られた貴重な記録『富井泰蔵覚帳』（富井泰蔵覚帳出版会・一九七八）がある。これを中心に幕末の多度津港を訪れた異国型蒸気船の記録を検証してみたい。

安政六年（一八五九）八月二日、異国型の大船が多度津港沖合に現れた。「富井日記」によれば、

一、八月二日、異国型の大船天神浦手へ掛かり候に付、見物致し候。  
横八間、縦（縦）四十間の由也。

とあるがそれ以外の記述はない。この当時、わが国はアメリカ使節ペリー来航により安政五年（一八五八）六月、日米修好通商条約を締結し、これに次いで蘭・露・英・仏との間にも修好通商条約が締結され、とりあえず函館、下田、長崎の三港を開港したばかりで、これらの外国船が瀬戸内の多度津港などへ寄港したとは考えにくい。しかし先述したように、嘉永六年（一八五三）に幕府は大船建造禁令を解いたが、当時のわが国にはまだ西洋式造船法はまだ知られておらず、本格的な西洋型船は建造されていなかった。「富井日記」にある多度津港に異国型大船の現れた安政六年（一八五九）現在では、本格的な西洋型船は幕府がオランダ及び英国より贈られた「観光丸」（長さ二十九間、幅五間、外車）と「蟠竜丸」（長さ二十三間、幅三間、螺旋推進）、オランダより購入した「咸臨丸」（長さ二十七間、幅四間、螺旋推進）と「朝陽丸」（咸臨丸と同型）そして佐賀藩がオランダより購入した「電流丸」（咸臨丸と同型）しかなかったのである。従ってこの多度津港沖に訪れた「異国型大船」はこれらの五隻のうちの一隻ということになる（『勝海舟全集10・海軍歴史Ⅲ』）。

「富井日記」には、「船幅が八間、船の長さ四十間」と記されている。このように大きな船は当時のわが国には存在していなかったはずで

ある。ただ船の長さでは「観光丸」が一番近いが、それでもかなりの隔たりがある上、船幅が八間という数字も船の長さ比べて大き過ぎる。

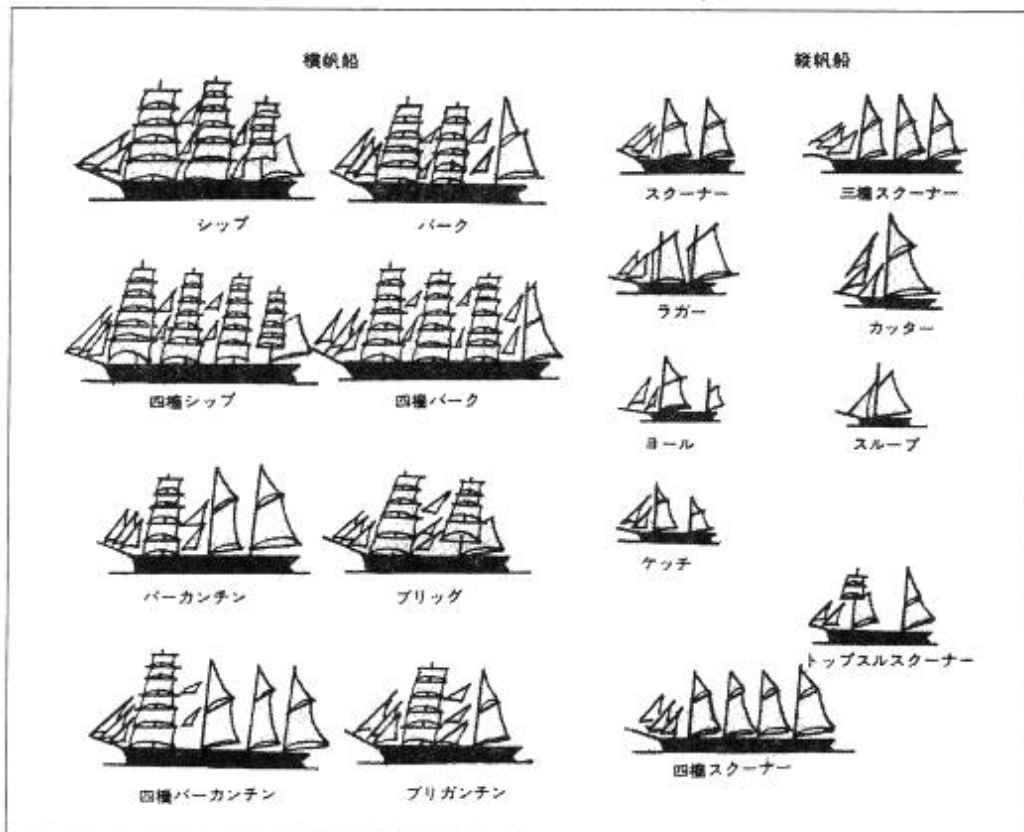


図3 帆装の種類（上野喜一郎「船の世界史」上巻・舵社・1980）

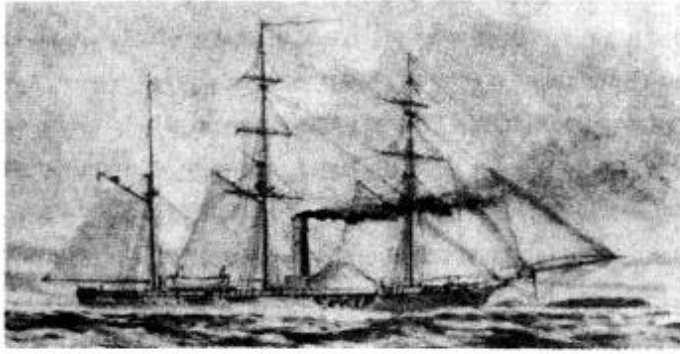


図4 観光丸 (400トン・長さ29間・幅5間・深さ4間・150馬力・外輪船・備砲6門)  
バウスプリットやジブ斜櫓が長く突出している

だが、この疑問は、『日本近世造船史』(造船協会)の当時のこれらの船の図や山高五郎著『図説日の丸船隊史話』(至誠堂)の写真を眺めていて、私にははっと思い当たることがあった。

それは、これらの五隻の蒸気船のうち、「観光丸」だけが両舷に大きな水車をつけた外輪船であり、他の四隻はすべて螺旋(スクリュー)推進船であったこと。そして当時の常として、いずれの船も帆走のため高い二〜三本のマストを持つスクーナー型またはバーク型の帆装をしていた(図3)。そしてジブ(船首部に張る三角帆)を張るためのバウスプリット(船首から斜めに突き出たマストのような円材)や、さらにその先へ

長くジブ斜櫓が突き出ている。その長さは船によって異なるが、平均的には船体の長さの30%以上にも達する(図4)。

船の寸法を表す場合、通常は船の全長というのは通常、船体の船首材の先端から船尾の後端までの長さを表し、また船幅というのは型幅と違って船体の左右の舷側の内径の寸法で表すものである。しかし「富井日記」にある長さ四十間というのは、船体の長さではなくて、このバウスプリットやジブ斜櫓をも含めた長さではないかと推測できる。これらの長さを約十間余りと概算

して、四十間からこれを引くと船体の長さは二十九間余となる。また、異様に大きな八間という船幅も、この船が外輪船であったとすると、その両舷の水車装置の幅を約三間として除くと型幅は約五間ということになる。

こう考えると、この「富井日記」に最初に現れた、異国型の大船は、当時佐賀藩が幕府より借用して海軍術伝習をおこなっていた「観光丸」にほぼ間違いないと考えられる。『佐賀藩海軍史』の安政六年(一八五九)七、八月頃の記録には、「電流丸」、「飛雲丸」、「晨風丸」など当時の佐賀藩の所有した洋式蒸気船や帆船の行動記録はあるが、「観光丸」の動静についての記録はない。ただ『勝海舟全集8・海軍歴史I』によれば、先述のように江戸の軍艦教授所で第一期海軍伝習生を訓練中であった「観光丸」は安政五年(一八五八)十二月には長崎へ回航され、安政六年一月からは佐賀藩に貸与され、オランダ人教師の指導で新たな蒸気釜を取り付け、修繕中であつたと記載されている。それから半年後の八月、修理なつた「観光丸」が佐賀藩の伝習生を乗せて瀬戸内海を航海の途次、多度津へ寄港したのかもしれない。

#### 大鍋島様の蒸気船多度津港沖合に現れる

翌万延元年(一八六〇)三月二十二日、ふたたび大鍋島様の蒸気船が多度津港沖合に姿を現す。「富井日記」には、

一、三月二十二日、兼て御掛合に相成居候大鍋島様蒸気船にて、今晚方御着船有之。遠見一覽致し候。夜半過ぎ御出船有之。誠に大船也。  
一、同二十三日、夕方大鍋島様今日も又々蒸気船にて御着船有之。  
即、天神浦手より漁船にて、同藩の面々十二人一所に見物に参り、

右蒸気船の廻り二度斗り廻り見物致し罷歸り候。尤今日のは軍艦の大筒も十二挺掛り有之。

とある。『佐賀藩海軍史』には、この年三月、当時江戸にあった閑叟公が帰国するに当たり、お迎えのため「電流丸」が兵庫から門司大里まで航海の予定について次のような記録がある。

二月十八日 今度御下国の節兵庫より大里（門司）迄被遊御船中候に付右仕組別紙之通扱又飛雲丸閏月朔日迄之内大坂え電流丸は同七日迄之内兵庫相廻候様御国許被相達越

別紙

当春御下国兵庫より大里まで電流丸被遊御船中候仕組左の通

一、御船中五日左之ヶ所々御碇泊御揚陸被遊御止宿候

兵庫、室、多度津、御手洗、室積、大里

一、御本船載組御道具扱又御供人数左之通

一、御具足 一釣 其外略之

一、御側頭 一人 一、御側御目付、一人 其外略之

一、御本船乗組不相成人數扱又行列道具等兵庫より大里迄借船にて

罷越候様（夏雲日記）

そして

閏三月十九日 兵庫御着之末同二十二日電流丸御乗船同二十五日大里

御着（夏雲日記）

つまり、参勤交代の江戸からの下りの行列の人数や道具など、大量の荷物を、兵庫から大里までの海路の旅は、「電流丸」一隻だけでは積み

きれず、もう一隻の借船に多くのお供や荷物を載せて運んだらしい。

この借船（？）とは、二月十八日付の記述からみて「飛雲丸」のことで、大阪から荷物を積み込んだのかも知れない。この「飛雲丸」は、安政四年（一八五七）に佐賀藩がオランダより買い入れた洋式帆船（木造、スクーター型帆船・図3参照）だった。

「富井日記」には、「三月二十二日晩方鍋島様蒸気船御着船」とある。そして同船は同日夜半過ぎ、あわたたくしく出帆していった。一方閑叟公は三月十九日兵庫へ到着し、「電流丸」は二十二日に兵庫を出帆し（おそらくは途中室津へ寄港したあと）、二十三日夕方多度津へ到着している。しかも、「富井日記」には、「大鍋島様今日も又々蒸気船にて御着船有之」とあり、漁船にて多度津藩の面々十二人一諸に見物に行き、この蒸気船の廻りを二度ばかり廻り見物し、軍艦の大筒も十二門装備されていると記している。この様子や兵庫からの出帆の時間的経過や状況からしても、この船こそが「電流丸」であり、二十二日晩方多度津へ到着し、同夜半過ぎあわたたくしく出帆していった船が「飛雲丸」ではなかったかと考えられる。おそらく同船が蒸気船ではなく純帆船のため、二十五日大里到着予定の藩主の乗船「電流丸」にあまり遅れを取らないように、折からの順風を利用して先を急いだのではなかったろうか。もしそうだとすれば、この船は「飛雲丸」であり、「蒸気船」ではなくて「スクーター型帆船」であった筈である。しかし「今晩方御着船有之。遠見一覽致し候」では、日の暮れた海上にいる船を遠見一覽しただけでは、当時の日本人、そして富井氏の目には、高い二本マストを備えたこの大きな洋式帆船が「蒸気船」と見えたのかもしれない。

## 高杉晋作の「丙辰丸」多度津に寄港

同じ年の五月一日、長州藩の軍艦教授所の練習艦「丙辰丸」が江戸へ向かう途中、伝習生の高杉晋作たちを乗せて多度津へ入港している。

この「丙辰丸」は安政四年（一八五七）二月に萩で完成した木造、二本マスト、スクーナー型の西洋型船であったが、蒸気機関はなく、全長一三・五間、幅三・六間の純帆船であった。この蒸気船でない純帆船の航海の様子を、この時の晋作の日記「東帆録」から引用してみる。

彼の乗り込んだ日の翌四月六日から連日の雨と逆風のために「平辰丸」は動けなかった。十三日になって漸く天候が回復し、風も落ちてようやく出帆する。下関に着いたのは三日目であった。下関には十九日まで五日を過ごす。

下関を出帆した船は、雲が重く垂れ込めて小雨の煙る中を三田尻へ向かった。順風であるが潮の流れが逆のためなかなか思うように進まぬ。夜を徹して船を走らせ、三田尻に着いたのは早朝である。

二十四日、小雨の中を三田尻を出て野島に向かう。野島・室津と寄港しながら、安藝（広島県）の御手洗に入ったのは二十九日である。この間、いったん船出はしたものの逆風に遭って、もとの港に帰ったこともある。御手洗の港について、晋作は「粉壁紅蘭続々海に枕す、すこぶる佳き港なり」と記しているが、この御手洗こそは、当時の船が上り下りに、必ずといってよいほどに碇泊していた港である。その繁栄が遊女百人をも抱えたという若胡子屋わかすびやの建物が現在も残っている。

「平辰丸」は、五月一日朝、風雨の中を風が追手に変わったというので苦心して船出し、多度津へ向かった。午後になるとますます風が吹きつので、船は矢のごとく走ったと記している。この日の航程は十二、三里

だった。夕方多度津へ入港した。

二、三日と多度津碇泊、その間に金刀比羅宮などに詣で、四日早曉に出帆、風がないために苦勞する。潮に乗ってようやくに着いたのが大槌島だった。一日じゅう空が曇って、ときどき小雨が降る。

次の日、大槌島を出たが、無風状態が続いて、小豆島の沖合を漂流すること三日間。彼の日記には、

「風なし。船潮流に従う。潮順なれば即ち船進み、潮逆なれば即ち船退く。或は碇をおろし、或は帆を揚ぐ……」

というように記している。こうなると、帆船の旅は天候まかせで誠に根気の要るものとなってくる。しかし、これが当時の帆船というものだった。これと比べると、当時の蒸気機関を装備した船がいかに効率的で強力であったかを知ることができる。

ちなみに、この五月一日から四日までの「平辰丸」の多度津寄港については、「富井日記」には記載されていない。

## 「電流丸」と「観光丸」

それから二年余りの後、文久二年（一八六二）十二月始め、多度津港沖合に三たび鍋島様の二隻の異国型蒸気船が訪れた。「富井日記」によれば、

一、十二月五日、兼ねて此間より鍋島様・肥前様御船の由にて蒸気火輪船二艘湊浦沖手へ相掛り候処、一艘は昨朝大筒十放ち相打ち蒸気相立て高見嶋浦手へ出船致し候。此船へは殿様にも御内々入らせられ、林三左衛門殿・中野五兵衛殿等御供にて参り御見物有之候。然る処、



一艘残りの分夜前よりの大風にていかり引かれ、天神浦破漕先へ蒸気船打上り、今日は右見物郷町より夥しく見物人有之候。自分並に同役茂林三左衛門殿御伝を以て、右蒸気船へバツテイラ小船にて渡海拜見に罷越候処、蒸気の仕掛万端ゼンマイ（註・歯車のことか）にて八丈間斗りは其の仕掛のみ也。都而鉄並に銅を以て製造有之。其外大砲は、六十ポンド四十ポンド野戦筒の類数挺仕掛有之。又蔵の様なる所にはゲベル筒・ピストル筒数挺有之。船大将の居間都而窓天窓等ギヤマン也。一尺四方の磁石二つ有之、船潮際より上は鉄の延板、汐下は銅の延板也。船中都而金具にてはしご様の物迄鉄にて拵え有之、城郭の中に居る如き有り様也。彼是一時斗り見物致し晩方雪中に漁船にて天神岡手に帰船致し候。此船幅八間、長さ三十二間の由也。先日湛甫沖手に相掛り候福山様（註・備後福山藩主阿部正方）クスネル大船よりは此度の観光丸御船見事也。

とある。このとき多度津港沖に現れたこの鍋島様の二隻の蒸気船は「電流丸」と「観光丸」であった。

『佐賀藩海軍史』によれば、この年十一月十七日に鍋島閑叟公は上洛のため門司大里港から藩公御手船「電流丸」に乗船、「観光丸」を従えて同月二十二日大阪へ着いている。従つてこの二隻の蒸気船はこのあと九州へ向けて帰航の途次、同月末か十二月初めに多度津へ寄港したものである。先述したように、佐賀藩では安政五年（一八五八）十月に西洋型蒸気船をオランダから購入した。これが「電流丸」である。この「電流丸」は安政元年（一八五四）オランダのロッテルダムで建造された原名「ナガサキ」といい、三橋のバーク型帆装を持つ約八〇〇トンの

螺旋（スクリュー）推進式木造蒸気船で一〇〇馬力の蒸気機関をそなえ六ノットの速力を出した。同じ頃、幕府がオランダに注文した「威臨丸」・「朝陽丸」と同型艦であった。

もう一隻の「観光丸」は、先述した通り万延元年（一八六〇）正月から幕府から佐賀藩に貸与され、元治元年（一八六四）まで佐賀藩士の海軍術伝習に使用されていた。従つてこの「観光丸」が多度津港を訪れた文久二年（一八六二）十二月には、佐賀藩が幕府から預かつており、佐賀藩士が乗り組んでいたのである。それで富井日記には「肥前様の船」と記されているのであろう。

ここで、話をふたたび十二月五日の富井日記に戻すが、「電流丸」と「観光丸」の二隻が多度津港に寄港中の文久二年十二月四日朝、このうちの「一艘は昨朝大筒十放ち相打ち蒸気相立て高見鳴浦手へ出船致し候。この船へは殿様にも御内々入らせられ、林三左衛門殿・中野五兵衛殿等御供にて参り御見物有之候」とある。この当時、異国型蒸気船の寄港は珍しく、殿様は主だった藩士を連れて乗船見学されたところである。

そしてもう一艘の船は「夜前よりの大風にていかり引かれ、天神浦破漕先へ蒸気船打ち上がり」、この日は近郷よりの見物人が夥しく、富井氏も同役とともに林三左衛門からの伝言により、この蒸気船へバツテイラ小船（短艇）にてこの船へ渡り乗船見学している。内部の機関室の仕掛け、大砲、小銃などの武器類、船長室のつくりやギアマンの天窓、コンパス、鉄梯子そして舷側に貼られた鉄の延べ板、吃水線以下に貼られた銅板（フジツボなどの防除のため）など、その近代装備に驚き、まるで「城郭の中に居る如き有様也」と感嘆している。

そしてこの船の大きさについて「此船幅八間、長さ三十二間の由也」と記している。これは先述したように、この幅八間という数字は、この船の長さに比して大き過ぎ、船体の幅ではなくて両舷側に突き出た外輪水車の幅をも含めたものと推測される。長さの三十二間も、船首部に長く突き出たバウススプリット（この際はジブ斜檣を除く）の長さが入っているものと考えられる。そうするとこの座礁した船は前年八月に多度津沖に現れた異国型大船と同じ「観光丸」のように思われる。これについては「富井日記」には、その末尾に「先日湛甫沖手に相掛り候福山様（註・備後福山藩阿部正方）クスネル大船よりは（註・スクーネルの誤りか？）この度の観光丸御船見事也」と船名があるので確かである。

ちなみに、この福山藩の「クスネル大船」とは、同藩が頼の津で文久三年（一八六三）に建造した「順風丸」のことで、船長一八間、幅四間の三本マストのスクーナー型帆船であり、明治元年（一八六八）六月より十二月まで兵庫・東京間を一航海したとある（『日本近世造船史』）。

その後、この座礁した「観光丸」の離礁作業が多度津藩から派遣された人足たちの助力により成功した。「富井日記」には、

一、十二月十五日、（前略）兼て去る四日夜天神浦手へ吹寄せ候火輪船、其後の大風に又々北方へ吹寄せ汐際に船底相破り候処、御上様人足遣わされ此頃より砂を掘出し今昼前出船に相成申候。右五日より今日迄見物人日々夥しく、近々は素より丸亀・高山・金比羅・川之上などより駕馬などにて弁当持参見物に参り候。商人売り物店夥しく、酒肴店なども有之。塩屋市・善通寺市より人夥し（以下略）。

蒸気船のまだめずらしかったこの時代に突如多度津湛甫沖合に現れた肥前鍋島藩の二隻の蒸気船、しかもそのうちの一隻が大風のため走锚して天神浦沖合の浅瀬に座礁し、その離礁作業も含めて、異国型の蒸気船を身近に見物しようとする近郷はもちろん、遠く高山（高松？）・川之上（川之江）からの物見高い見物人と売り物店、酒肴店などで賑わった様子が記されている。

#### 初めての異国船多度津港へ現れる

さて、これより四ヶ月後の文久三年（一八六三）三月四日に、今度は本物の異国船が多度津沖に現れた。「富井日記」には、

一、三月四日、（前略）扱今日夕方異国の蒸気船当方湛甫先きへ到着致し候に付、船にて見物に参り候処イギリス人・オランダ人の乗組有之候。誠に船の美なる事は筆舌に尽し難く有之候。イギリス人は面黧黒く、オランダ人は顔白く有之候。御郡奉行中迄鳥渡上陸も願出候由也。当方に於ては前代未聞の儀に有之候。近辺の人見物山の如く出る。翌五日、朝退船有之候。

とある。御奉行様へちよつと上陸を願ひ出たけれども、「前代未聞の儀」故に、許されなかつたのか、翌朝出港している。イギリス人の軍艦だつたらしく、オランダ人は通訳と思われる。イギリス人の面黧が黒いのは、通訳と思われるオランダ人と違って本職の船乗りであるため、日焼け、潮焼けしていたのであろうか。

## 第二次長州征伐

ところで、尊皇攘夷あるいは開国論をめぐって風雲急だったこの頃、攘夷決行の勅命を遵奉する長州藩は、文久三年（一八六三）五月、馬関海峡を航行中の外国船をつぎつぎと砲撃し、翌元治元年（一八六四）八月には英・米・仏・蘭の連合艦隊が下関を砲撃した。これらの外国艦は従来の円形弾を用いる前装式の旧式の滑腔砲ではなく、命中率の高い旋条砲で、さらに後装式で発射速度が恐ろしく速いアームストロング砲などの新兵器で長州藩の台場を徹底的に粉砕した。その後、長州藩を中心とする過激攘夷派の京都における活躍もやがて挫折の時期がくる。すなわち同年七月、禁門の変において長州勢は惨敗を喫した。そして同八月、幕府は長州征討の令を諸藩に伝達し、いわゆる第一次長州征伐が始まった。かくして多度津沖の内海航路にも英米蘭仏の四カ国の外国軍艦や幕府の征討軍の軍船の往き来があわただしくなくなった。

慶応元年（一八六五）四月、幕府は紀州藩主徳川茂承を征長総督に任命して第二次長州征伐を諸藩に下令した。長州藩では、前年末に高杉晋作、伊藤博文、桂小五郎らが挙兵し、倒幕派が実権を掌握し、幕府と戦う態勢を固めた。同年十二月二十三日には、幕府の征長艦隊の「順動丸」（将軍家茂の御召艦）が多度津へ入港した。「富井日記」には、

一、慶応二年（一八六六）正月三日、（前略）兼て旧臘二十三日、公辺順動丸蒸気火輪船但し將軍様御召船当湛甫へ此度御進発御用にて入船有之。只今は滞船に付、今日拜見仕候。尤御代官様（御軍艦奉行也）は本陣草薙伝蔵にて御止宿也（以下略）。

一、同 十日、兼て滞船の御軍艦順動丸今朝五ツ時より祝砲三十三発打放候旨御触有之（以下略）。

一、同 十一日、（前略）公辺御軍艦順動丸昨日御船裝有之、旌旗六十五流今日御出船に相成候。

〔ある。さらに二月二十八日には、幕府軍艦「大江丸」入港とある。

一、二月二十八日、（前略）当湛甫へ公辺大江丸来る。当正月参り候順動丸よりは大也、御進発御船也、此度の御軍艦は蒸気内車（註・螺旋推進）也。

このうち、前者の「順動丸」は、幕府の運輸船で、文久二年（一八六二）に横浜で購入した鉄製外輪船で、長さ四十間、幅四間（十外車三間）、吃水二間、四〇五トン、四〇五馬力の蒸気機関を備えた英国製の汽船元「ジンキー号」であった。

後者の「大江丸」も幕府の運輸船で、木造、長さ二十七間、幅四間、吃水三間、六〇九トン、一二〇馬力の螺旋推進式の汽船であった。本船は米艦として文久三年（一八六三）八月の英米蘭仏連合艦隊の一艦として下関攻撃に参加、元治元年（一八六四）に幕府が横浜で購入し、その後榎本艦隊に属した。

ともあれ、和船と異なり吃水が二ないし三間もある洋式汽船が当時の多度津港にしばしば寄港したことは、当時の多度津港がこのような吃水の深い汽船の寄港可能な港であったことと、天保九年（一八三九）の京極藩により造成整備された湛甫のお陰もあつたことをうかがわせる。

とくに平底の和船と異なり、竜骨を組み立てた洋船は吃水も深く、船底も外洋向きにとがっていたからである。すでに当時から多度津港が蒸気船の寄港に適した瀬戸内の良港として認められていたのであろう。

このことは、やがて明治となり、海上交通の主役が次第に蒸気船へと変わっていく時代にあつて、この多度津が海岸が遠浅だった高松や丸亀を制して、内海航路の主要港として脚光を浴びていく大きな要因であつたといえよう。

### 異国船の来航しきり―文明開化の明治へ

そして慶応二年九月一八日には、イギリス軍艦がふたたび多度津港沖に現れ、地元には緊張が走る。「富井日記」には、

一、九月十八日、異国船近嶋沖合へ滞船に付、見物ケ間敷参り間敷旨御觸並に御中陰には候得共当今の形成に付銃隊訓練御免成され候旨公迎仰出され候間文武稽古共相嗜申すべき旨御觸也。即ち明十九日より御訓練初り候旨も御觸有之、去る十六日龜尾・洲二郎江の浦（讃岐広島）へ英吉利西軍艦見物に行き右船へ英吉利西人・南京人乗組候事。

と、異国船を迎えて銃隊の訓練や文武の稽古の開始など、かなり緊迫した状況が記されている。南京人とは清国人のことである。おそらく下級船員として使われていたのであろう。異国船は「何事も云わず」引き揚げていったが、おそらく海図の作成のため、この辺りの水深などを測量していたのであろう。

この年、英国の軍艦セルピヤ号が塩飽広島沖の瀬戸内海の航路を測量中、士官レキが死亡し、同島江の浦の浜辺に其の遺骸を葬り、十字架を立てて去つた。のちに地元の庄屋二岡良伯という人がこれを哀れみ、長谷川三郎兵衛という日本名をつけた墓碑を建てた。この墓碑は今も現地の浜にある。あるいはこの時の異国船ではなかつたかと思われる。

さらに、これより二年後の慶応四年の暮、「富井日記」には、ふたたび異国船が現れている。

一、十一月二十五日、(前略)浜手御番所より遠山徳兵衛より亜墨利加船一艘湛甫へ着船に相成、異人上陸の旨届参り候に付、林総督に相届置候。松本氏へも通し置候事。

いずれも航路の測量のために現れたのであろうが、このあたり、瀬戸内海にも開国にともなう、あわただしい時代の変化の波が押し寄せてきている気配がうかがわれる。

注目すべきは、以前の北前船などの和船による、もっぱら風待ち潮待ちの航海の時代には、逆潮を避けるための潮待ちの碇泊や、逆に潮に乗る必要もある。そのため、まずは陸地沿いや島々の間を通り、かつ比較的波の緩やかな上関・津和地・三之瀬・忠海・尾道・鞆・下津井・牛窓・室津などの山陽沿岸沿いの水路が東西を結ぶ幹線航路に選ばれていた。現在でも中小型の機帆船の多くはこの航路をたどる。

しかし、大型の西洋型帆船の時代になると、風向きに合わせて自由に間切りのできる広い海面や、吃水の深い港が必要になり、さらに蒸気船

の場合は、直線コースで広い灘を沖乗りできるように、瀬戸内海の広い海面、周防灘・伊予灘・備後灘・備讃瀬戸・播磨灘などに新しい航路が開拓され、その寄港地として比較的水深の深い港の室積（山口）・興居島（愛媛）・多度津・室津（兵庫）などの港が選ばれたのではなかったかと思う。

『佐賀藩海軍史』には、慶応三年六月、鍋島閑叟公が上京のため「電流丸」にて二十四日大阪天保山に着き、その後、公の「御下国のために同年七月二十九日午前六時御乗船の上兵庫発多度津・興居島を経て、八月二日午後若松碇泊」とあるが、「富井日記」にこれに関する記載はない。「電流丸」は多度津寄港をせず、沖合を通過したのかもれない。

慶応三年の秋に至って、倒幕運動はいよいよ激しくなり、「富井日記」にはないが、瀬戸内海には異国船はもちろん、佐賀藩の他、西南の雄藩、薩摩、長州あるいは土佐、芸州などの諸藩の軍艦や汽船などが数多く往き来したであろう。

慶応三年十月、徳川慶喜の大政奉還が勅許され、ここに二百六十五年続いた幕府政治は遂に終幕に至った。翌慶応四年四月の江戸開城、続いて翌五月、榎本武揚ら、五稜郭において降伏（函館戦争）し、戊辰戦争が終結した。

こうして、黒船来航以来の激動の時代は終わりを告げ、同年九月には明治の世となり、やがて多度津にも文明開化の波が押し寄せてくるのである。

〔主な参考文献〕

- 『富井泰蔵覚帳』富井泰蔵覚帳出版会・昭和五三年  
造船協会『日本近世造船史』明治四四年  
秀島成忠『佐賀藩海軍史』原書房・昭和四七年  
勝海舟全集刊行会『勝海舟全集八〇・海軍歴史ⅠⅡⅢ』講談社・昭和四八年  
栗原隆一『幕末海戦物語』雄山閣・昭和四六年  
山高五郎『図説日の丸船隊史話』至誠堂・昭和五六年  
（財）日本海軍科学振興財団『日本の船―汽船の歴史』昭和五二年  
第二ア―トセンター編『図説人物海の日本史8―黒船と咸臨丸』  
毎日新聞社・昭和五二年  
木俣滋郎『日本軍艦物語』雄山閣・昭和四六年  
上野一郎『船の世界史・上巻』舵社・昭和五五年  
『幕末・明治の洋式船』（財）日本海軍科学振興財団。平成二年  
『北前船とその時代―帆の津のにぎわい―』帆の浦歴史民俗資料館・平成一六年  
氏家睦夫『多度津港史話』亜流社・昭和五一年