

幕末福井藩の洋式船と航海記

— 一番丸・黒竜丸・富有丸 —

長野 栄俊*

はじめに

1. 福井藩の洋式船
2. 洋式船の航海記

おわりに

はじめに

福井藩では他の有力諸藩同様、幕末に洋式船を所有していた。このことは大正10年（1921）刊『福井県史 第二冊第二編 藩政時代』（以下『旧県史』）で、以下のように述べられている。

- ・二本檣コツトル船<sup>○スクネ
ニル型</sup>を建造せんとし、佐々木権六に命じて原書を調査し、模型を造り、御船形中浜万次郎の訂正を乞ひ、安政四年九月起工せんとし、幕府に届出でたりき。（中略）十月佐々木・三岡を製造掛とし、坂井郡宿浦に工場を置きて工事に着手せり。松平家譜によるに、翌六年三月船印を届出で、四月初旬にはその竣工を告げ船号を一番丸と云ふ（pp.717-718）
- ・文久三年五月米汽船コムシンを長崎に購ひ、黒竜丸と称し、三国湊に廻漕し<sup>○元治元年七
月幕府買上</sup>、慶応元年閏五月米帆船ボウリンを長崎に購ひ富貴丸と称し、又富有丸<sup>○原名ベ
ルリン</sup>あり、明治元年六月太政官の用命をなし、其の他震風丸と称する洋舶あり（p.727）

すなわち福井藩が所有した洋式船は、一番丸・黒竜丸・富貴丸・富有丸・震風丸の5艘という。この記載は、典拠に越前松平家の正史「家譜」を挙げ、信頼性の高いものにも思われるが、後述するよう一部に誤解を与えかねない表現が見られ、また明白な誤謬も含まれている。

昭和13年（1938）発表の石橋重吉の論考「洋型帆船一番丸」（『若越新文化史』咬菜文庫）は、関連資料を補足して『旧県史』の記載を充実させた。また、航海記の翻刻や、黒竜丸・富有丸の新資料紹介を行うなど、福井藩の洋式船について最も詳細な内容となっている。

1960年代以降、幕末福井藩研究を進展させた三上一夫の一連の成果でも洋式船への言及は見られたが、そこでの理解は『旧県史』の内容を深化させるものとはならなかった¹⁾。そのため、その後の一般書や百科事典などでも『旧県史』の叙述の踏襲に終始するものが多いのが現状である²⁾。

* 福井県文書館主任

1. 福井藩の洋式船

幕末維新期の洋式船研究の基礎資料の1つに、勝海舟編著『海軍歴史』（海軍省、1889年）がある。その巻之23「船譜」には、政府軍艦9艘・政府洋製諸船25艘・同邦製諸船11艘・諸侯船93艘について14項目のデータが表形式で記されている。このうち越前（福井藩）分を抽出し、単位をメートルに換算して補記したものが表1である（小数点第二位以下四捨五入、以下同）。

表1 勝海舟「船譜」のうち越前分

船名 原名	船形 船質	長 (m換算)	幅 (m換算)	深 (m換算)	馬力 噸数	製造国名/造地 造年	受取年月 受取地名	価	原主
黒竜丸 コムシン・金星	蒸気内車 木	28間半 (51.8m)	4間2尺 (7.9m)	4間 (7.3m)	100 —	米/ワンバ 1863	文久3亥年5月 長崎	12万5000弗	トーマスホント組合
富有丸 ベルリン	スクネルブリク 木	21間半 (39.0m)	4間2尺 (7.9m)	1間半 (2.7m)	— 207	米/ニウヨルク 1855	慶応元丑年4月 長崎	1万1000弗	ウヤールス
— フアリツタ	バルク 木	26間4尺 (48.4m)	5間 (9.1m)	4間 (7.3m)	— 383	米/ニウヨルク 1863	慶応3卯年8月 長崎	—	ロビネット

ここには『旧県史』で取り上げられた一番丸・富貴丸・震風丸の記載がなく、逆に『旧県史』にはないフアリツタのデータが載る。しかし「船譜」は典拠が不明なうえ、松平文庫（当館保管）や越葵文庫（福井市立郷土歴史博物館保管）などの記録との間に相違も見られる。そこで以下、『旧県史』および「船譜」の記載の再検証を軸に据えながら、各船の実像を見ていきたい。

(1) 一番丸

一番丸は、福井藩が独力で建造した帆船であり、同藩が建造した唯一の本格的な洋式船である³⁾。

『旧県史』が説くように、安政4年（1857）9月10日に起工、同6年4月8日には竣工を幕府に届出したことが「家譜」で確認できる（越葵文庫 A0150-01211, 01221）。

船形・要目 起工伺で「蘭名コツトルト申船、今般於国許致製造度奉存候」と述べ、また一番丸と命名後も公的には「コツトル御船」と称した。コツトル（カッター, cutter）とは1本マスト（直立檣, mast）の小型帆船であり、安政期には長崎海軍伝習所でオランダ人教官の指導を受けた建造例が2例あった。「船譜」には、幕府伝習生による「長崎形」と佐賀藩伝習生による「晨風丸」の要目（船型や全長・トン数など）が載っており、これに一番丸の要目を補記して比較したものが表2である⁴⁾。

表2 幕末のコツトル建造例

船名 原名	船形 船質	長 (m換算)	幅 (m換算)	深 (m換算)	馬力 噸数	造地 造年
長崎形 —	コツトル —	12間 (21.8m)	3間 (5.5m)	— —	— —	(肥前)長崎 安政4巳年(5月)
晨風丸 —	コツトル 木	12間 (21.8m)	3間 (5.5m)	2間 (3.6m)	— 50	(肥前)長崎 安政5午年4月
一番丸 —	コツトル 木	11間 (20.0m)	3間半 (6.4m)	2間7寸 (3.8m)	— —	越前宿浦 安政6年4月

伝習所の例と比べると一番丸はやや短く、幅広で、少し深い。なお、竣工伺では一番丸の乗組人数は16人と報告されている。

ところで『旧県史』は、なぜ「二本檣コツ

トル船^{〇スクネル型}」として、誤解を招きやすい表現をしたのであろうか。1本檣のコツトルを「二本檣」

と記したのは、起工伺に「直立檣一本、遣出し檣一本、帆四枚」とあることから、通常は数に含めない遣出し檣（船首から斜め前方に突き出した斜檣。bowsprit）まで合わせて計上したものだろう。また1本檣のコツトルに対し、2本以上のマストに縦帆を帆装する「スクネール型」（スクナー、schooner）との注記を加えた典拠は、中根雪江著「奉答紀事」の記載「スクネール形ノ一番丸を製造」の箇所と思われる⁵⁾。安政4年10月10日、村田巳三郎が橋本左内に宛てた書翰では、造船の進捗状況について「君沢形船造も甚都合能趣重畳可喜」と書かれており⁶⁾、起工後しばらくは君沢形を建造しているとの認識が藩内の一部にあったようだ。君沢形とは、同2年3月、幕府が伊豆国君沢郡戸田村で建造したスクナーを指す。あるいは洋式帆船一般の呼称を、君沢形やスクネール形と捉えていたのかもしれない。

建造 建造を主導したのは、安政4年1月に製造方頭取に任じられた佐々木権六である。中根が「図画及器械製造之巧思を天性に得たり」と評したように、佐々木は藩の銃砲・火薬の製造を主導し、坂井郡安島浦での築港工事にも携わった人物であった。嘉永7年（1854）1月のペリー再来時に黒船に乗り込んで「大砲其他之要器」を写生した経験に加え「悉く絵図を以、推考摸造」して独力でコツトルを設計したものという⁷⁾。坂井郡宿浦に製造方の作業場が置かれ、佐々木は「御造船取掛以来、宿浦引越同様」でこれを指揮したようだが⁸⁾、その建造過程を詳述した資料は見当たらず、佐々木自筆の履歴や聞き書きなどによってその概要が伝えられるのみである⁹⁾。

建造時、藩ではコツトルを軍艦と認識しており¹⁰⁾、幕府への起工伺でも「炮門切方并砲数・貫目之儀者追而奉伺候心得ニ御座候」と述べているが、大砲の設置の有無は明らかではない。また起工伺に記された「附属小舟蘭名バツテラ」2艘については、航海記「旅泊のすさみ」（A0143-02516）にも登場することから、実際の建造・搭載が確認できる（「旅泊のすさみ」については後述）。

運用 安政6年4月8日の竣工届の後、同21日からは初航海に出ており、約2か月後の6月13日に江戸霊岸島の藩邸に到着している。その後の同船の運用例を明らかにし得ないが、文久3年（1863）4月に「黒竜丸」受取りのため、長崎に向かう藩士たちを乗せたものが確認できる最後である。またこの時の航海記「海中日記」（X0145-01134）には、藩士一行が「長州フクラ港」（福浦）に碇泊した際に「壺番丸定宿ニ入湯ス」との文言が見えることから、この頃には定宿を持つほどに、下関辺まで頻繁に往来していたことがうかがえる（「海中日記」については後述）。

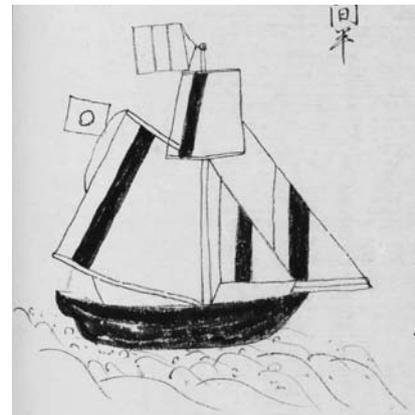


図1 一番丸（「家譜」越葵文庫
福井市立郷土歴史博物館保管）

（2）黒竜丸

黒竜丸は、福井藩が購入した木製蒸気船であり、藩有唯一の蒸気船でもある。『旧県史』の叙述は、「三国湊に廻漕」の部分を除いて「船譜」を典拠にしたものと思われる。このほかの基礎資料としては、文久3年（1863）5月29日に藩が幕府に提出した購入届（「家譜」A0150-01226）、明治5年（1872）3月に外務省からの問い合わせに対して足羽県・大蔵省・静岡県が提出した回答¹¹⁾がある。また、上海の *The North-China Herald and Market Report* 紙1867年4月27日の記事「開港後に3港

で販売された商船の一覧」にも、黒竜丸を含む福井藩が購入した船2艘が掲載されている（表3）。

表3 MERCHANT VESSELS SOLD FROM THE OPENING OF THE THREE PORTS OF YOKOHAMA, NAGASAKI, AND HAKODADI, 1st JULY, 1859. より越前（福井藩）分を抽出

No.	Names.	Nationality.	Tonnage.	Price. (\$)	Date of Delivery.	Purchasers.
28	Kumsing	American	..	125,000	June 1863	Prince Hitchigen. (越前侯)
49	Berlin	Prussian	207	11,000	May 1865	Echezen. (越前)

船号 「船譜」に原名「コムシン、金星」とあり、表3に「Kumsing」と載るのは、「金星」の広東語よみがGamsingであることから、いずれも同じ船号を表したものである。また日本名「黒竜」は、越前平野を流れる九頭竜川の旧名の1つに因むと思われるが、由来を説く資料は確認できない。

要目 黒竜丸は後に幕府に買い上げられており、「船譜」では「政府洋製諸船」と「諸侯船」の2か所に異なるデータが載る。また、文久3年の購入届には2種の別紙が添付され（仮に甲・乙と呼ぶ）、さらに明治5年の外務省からの問い合わせへの回答も足羽県「覚」と大蔵省「記」で数値が異なっている。6種のデータについて、メートル換算して補記したものが表4である。

表4 黒竜丸の要目

	長		幅		深	
船譜(政府洋製諸船)	28間半	51.8m	4間2尺	7.9m	3間	5.5m
船譜(諸侯船)	28間半	51.8m	4間2尺	7.9m	4間	7.3m
文久3届書(甲)	165尺	50.0m	24尺4寸	7.4m	13尺	3.9m
文久3届書(乙)	28間3尺2寸5分	51.9m	4間3寸7分5厘	7.4m	2間1尺7分5厘5毛	4.0m
明治5 足羽県覚	165尺(27間3尺)	50.0m(50.0m)	24尺4寸(4間4寸)	7.4m(7.4m)	13尺	3.9m
明治5 大蔵省記	29間	52.7m	4間3尺	8.2m	—	—

*文久3届書(甲)は「亜墨利加曲」とあるが詳細不明のため通常の尺で換算。

一部に大きく異なる数値も見られるが、おおむね長52m・幅7.4m・深4m程度とみておきたい。このほか文久3年の届書別紙(甲)には「百馬力蒸気船」、総部屋数18(甲板下部屋9・甲板上部屋7・食事部屋1・火焚部屋1)、檣2本、帆6枚(舳檣四角帆3・舳張綱三角帆1・艫檣楫帆1・艫檣三角帆1)と詳細が記されている。また明治5年の外務省からの問い合わせに「木製暗車蒸気船黒竜丸」と見え、足羽県覚には「スクルウ」の振り仮名があることから、同船は外輪蒸気船ではなく、2本マストの木製暗車蒸気船(スクリュウ式)であったことがわかる。

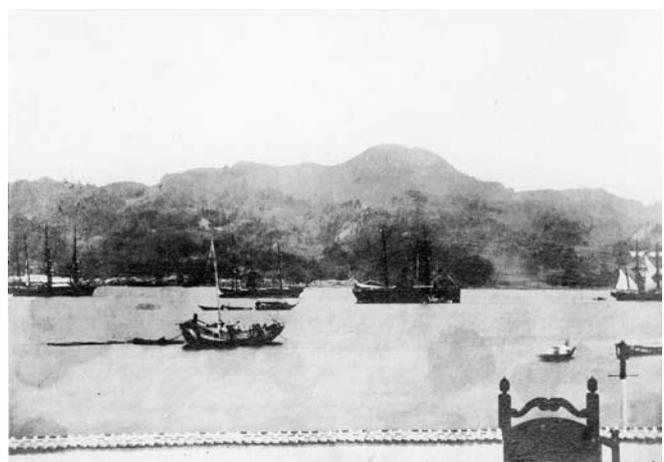


図2 「黒竜丸 長崎ニ於テ石炭積込ノ状景」
中央右の船が黒龍丸カ(福井市立郷土歴史博物館蔵)

製造地・原主 「船譜」には製造国名が「米」、造地が「ワンパ」とあるが、米国には該当する地名が見当たらない。明治5年の足羽県覚には「前年唐国ニテ製造」と但し書きされていることから、「ワンパ」は清国広州の港町「黄埔（Whampoa）」を指すものと思われる。

また「船譜」が原主を「トーマスホント組合」と記す一方、「海中日記」5月3日条には「亜ノアルムストロン、御船之旧主、出船イタスニ付暇乞トシテ来ル」と見え、また足羽県覚でも「長崎港ニヲイテ願済ノ上アメリカ船主アームストロムヨリ買入候」とあって相違が見られる。

名鑑 *The China Directory for 1863*. (A. Shortrede) の香港の部には「Hunt & Co., Thomas, Pedder's Wharf」（トーマス・ハント商会：ペダー埠頭）の項目があり、社員の1人に J. M. Armstrong の名前が載る (p.21)。また同書の外国人居留者の部にも「Armstrong, John M. (Thomas Hunt & Co.) shipchandler, Pedder's Wharf」の名前があることから (p.62)、アームストロングは同商会の shipchandler（船舶販売担当）だったことが判明する。

さらに同名鑑の黄埔の部にもハント商会の項があり、業務内容が「dock proprietors, shipwrights, and shipchandlers」（ドック所有・造船工・船舶販売）と載る (p.28)。同商会は1850年に黄埔の長州島で造船所兼輸出入センターとして起業し、1852年にデニス・アイランドドック社を買収してドック3基と固定排水設備を備える大規模企業になったという¹²⁾。

以上のことから、黒竜丸は米国のトーマス・ハント商会が黄埔で建造した船であり、同商会香港の船舶販売担当アームストロングによって、長崎で福井藩に売却されたことになる¹³⁾。なお、足羽県覚からは、この取引に「世話人アメリカコンシール しよんじ ウヲルス」すなわちニューヨーク出身の商人で当時長崎の米国領事 (consul) を務めていたジョン・G・ウォルシュ (John G. Walsh) の仲介のあったことが見て取れる。さらに「御側向頭取御用日記」文久3年5月18日条には、長崎の豪商小曾根乾堂が「今般長崎表ハ黒竜丸ニ乗組罷越候」と見え、福井で春嶽との面謁が叶っていることから、日本側の商人として小曾根が一役買っていたことも推測される (A0143-00516)。

受取年月・価 「船譜」は受取年月を「文久三亥年五月」とするが、明治5年足羽県覚では買入れ日を「文久三亥年三月十四日」としている。「海中日記」5月朔日条に「午後第三時御船請取渡首尾克相済ム」とあって、引渡し完了日が5月1日であることに間違いはない¹⁴⁾。注目すべきは、同日記4月28日条の一番丸が長崎に到着した場面で「大谷・加藤出向ス」と見える点である。大谷徳太郎は前年4月から蕃書調所の堀辰之助について「原書」(英語)の修行をした人物で、2月27日には長崎に向けて京を出立していた¹⁵⁾。もう1人の加藤藤左衛門は黒竜丸の越前廻漕後、5月13日に春嶽に召されて「蒸気船買上心配」の功により盃・扇子・手拭を下賜されていることから¹⁶⁾、黒竜丸購入の現地責任者だったことがわかる。すなわち2人が3月の段階で、英語での仮契約あるいは手付金の支払などを行っていたことが推察されるのである¹⁷⁾。

また購入代金について「御維新前御改正記 一」(越前史料 X0145-00944) が「代金拾三万トル日本金ニ直し八万両斗」と記すため、『福井市史 通史編2』(2008年)もこの数字を引用している (p.929)。しかし、「船譜」は価を「十二万五千弗」とし、表3にも「\$125,000」と記されているため検討を要する。

母港 幕府への届出に「去ル十日国元江着船仕候」とあり、黒竜丸の越前到着は5月10日のことと判明するが、『旧県史』が「三国湊に廻漕」と説く点には疑問が残る。そもそも川湊である三国は水深

が浅く、大船繫留には不向きであり、そのため文久3年6月からは佐々木権六が御普請御用掛となって安島浦で波戸場築立工事が始められることになっていた（『藩士履歴』）。入湊先を直接記した藩の記録は見いだせないが¹⁸⁾、南条郡大谷浦の宮川五郎右衛門家文書に伝わる日記には「五月十日越前様御手船異国船同様船敦賀入船有之也」と見えるという¹⁹⁾。

その後7月には率兵上京計画の理解を得るため、家老の岡部豊後、側用人の酒井十之丞、御奉行の三岡八郎ら使節団が黒竜丸に乗船して熊本藩と薩摩藩に向かった。その時の岡部の日記は「七月八日敦賀港出帆」から始まっており²⁰⁾、酒井の「心志録日記」8月27日条も九州からの帰国について「敦賀港へ八時半時着船、直ニツ屋迄罷越候事」と記し、やはり敦賀着帆後に陸行して福井に戻っていた²¹⁾。蒸気船を使えば敦賀から三国まではわずかな時間で到着でき、さらに陸行についても敦賀－福井間よりも三国－福井間の方が要する時間は短いはずだが、そのルートは取られていない。敦賀は湾奥にある天然の良港であり、また同地の豪商打它家の蔵を藩の他国交易を進める制産方の定宿とするなど、敦賀は藩の第二の外港として重視されていた。したがって黒竜丸は、基本的には三国を利用せず、敦賀を母港としていたとみてよいように思う²²⁾。

運用 『藩士履歴』からは、文久3年6月5日に「運用方」や「蒸気方」「測量方」など黒竜丸への乗組みを命じられた藩士が10数名確認され、同14日には御奉行の三岡が「黒竜丸御船御用掛り」、城代山県三郎兵衛の養子克之助が「黒竜丸御船乗組頭」に任じられたことが見て取れる。6月中に長崎に向けて出帆したことがあったようだが詳細は掴めない。また7月8日には上述のように使節団を乗せて長崎に向けて出帆し、8月27日に敦賀に帰帆。さらに9月2日ないし3日にも黒竜丸での長崎行きを命じられた藩士が数名確認されるが目的は不明である。

幕府に届出た際の購入目的は「平日運漕并参勤交代等」であったが、それがどの程度果たせたのかはいささか疑問が残る。8月に薩摩を訪れた使節団は、同14日に大久保市蔵（利通）から黒竜丸の借用依頼を受けた²³⁾。薩英戦争で蒸気船を焼却されたため、島津久光の上京に用いる船を探していたのである。春嶽は藩主茂昭宛の書翰のなかで「御家々薩へ使者被遣、蒸気船迄用立候と申様ニ而者京師へ之響きも如何と存」として貸出しを渋る様子も見せた²⁴⁾。しかし「海舟日記」文久3年9月29日条に「夕、鯉魚門船入津、島津三郎乗船、他に越前・長崎・筑前及び薩船共四隻皆入津す」とあるように、結局は黒竜丸を薩摩藩に貸すことになり、同船は9月末に兵庫に入津している²⁵⁾。

その少し前、9月17日には井原立二と加藤鍊之介が「兵庫表江罷越、勝麟太郎殿へ相手寄航海術致修行」すよう命じられ、続けて10月7日にも少なくとも4人の藩士・子弟が同様の下命を受けた²⁶⁾。勝はこの年4月に将軍家茂から神戸海軍操練所の設立を認可されて準備を進めていたが、正式開所する翌元治元年（1864）5月までの間、同地で私塾を主宰することも許され、文久3年10月頃には神戸に海軍塾の建物が完成している²⁷⁾。

こうした状況のなか、黒竜丸は次第に幕府海軍での運用の局面が増え始め、海軍塾での運用も構想されるようになる。12月10日、黒竜丸は兵庫にあり、江戸に向けて出帆している（12日着）。これは28日に将軍家茂が翔鶴丸で海路上洛することになり、福井藩はじめ7藩の蒸気船も船団を組んで従うことになったためである。黒竜丸は一足早く12月23日に品川を出帆し、29日には兵庫に到着した。この時、頭取代（艦長）として同船に乗り込んだのは幕府御軍艦組の塚本桓輔（明毅）であった²⁸⁾。幕

府は福井藩から黒竜丸を借り受ける形を取ったが、藩からも10数名の藩士や医師が乗り込み、後に彼らは幕府から手当を支給されている²⁹⁾。

薩摩藩や幕府による借上げを了承した背景には、購入直後の早い段階から、黒竜丸への不満が藩内に燻っていたという事情があった。文久3年7月20日に黒竜丸で長崎に到着した酒井十之丞は、同役の秋田弾正・島田近江に宛てた書翰で「御船ハ惣体弱く、機関之故障も聊有之（中略）容量も格別無之候、何れも申合候義は、大丈夫之船と売替候ハ、可然」と買換えを提案していた³⁰⁾。春嶽もまた茂昭宛の8月30日付書翰で「御家蒸気船者ねぢにて一旦損壊候へハ於日本者繕修六ヶ敷、且ハ間数も短」として、「ねぢ」（スクリュュー式）への不安と船の大きさへの不満を伝えている。さらに春嶽は「於薩入用ニ候ハ、御譲り可申段申遣し（中略）若弥御譲り出来候へハ、右之金高二足高有之候て車輪火船にして、間数十間斗りも長く、幅是ニ応し馬力も余計のを御買上相成候ハ、可然」として、機会があれば薩摩に黒竜丸を売却し、代わりに大型で馬力も大きな外輪式蒸気船に買換える構想も示していた³¹⁾。結果的に同藩への売却は実現しなかったが、翌元治元年7月19日には幕府御軍艦方に代価「金四万五千両」で引渡されることになる（「家譜」7月16日条 A0150-01228）。

時間は遡るが、文久4年1月5日、井原と加藤、大館源紀（大谷徳太郎から改名）の3人が「黒竜丸運用方悉皆為御任被成、船中締方等申談取扱候様」仰せつけられ、あわせて子弟3人が「黒竜丸乗組」を命じられていた。つまり、この時点でも黒竜丸が福井藩所属の船であることに変わりはない。しかし2月7日、勝は幕閣に対して「越前守手船黒竜丸御買上相成、右も同断、御船之義者大小名参勤之節并荷物運送等ニ付拝借相願候ハ、願之通被仰付、入費差出、運転方局中ニ而取計、御入費相助申度候」との建白を行っている³²⁾。すなわち幕府が黒竜丸を買上げ、参勤交代や荷物の輸送船として運用し、その代金を海軍操練所の運転資金に充てるという構想である。実際に同年7月に正式に引渡される以前にも黒竜丸が公使蒸気船として、幕府要人の輸送に頻繁に利用されていた例がいくつも確認される。まず5月6日には大坂で政事総裁職の松平直克を乗せて江戸に向かい（9日着）、同14日には江戸で大目付菊池隆吉を乗せて大坂に戻っている（16日着）。さらに5月18日には将軍の海路帰還の御供として大坂を出帆（20日着）、6月17日には故障のため立ち往生していた長崎丸（軍艦奉行勝安房守が乗船）を曳航するため江戸から伊豆国下田まで航行していた³³⁾。この間、黒竜丸の頭取代は前年末と変わらず幕臣の塚本が務めている。

黒竜丸は福井藩では存分に活用されることなく、購入から1年後には幕府海軍の輸送船同様に運用されており、元治元年7月19日には正式に幕府海軍の所属となった。そして10月5日には常陸国那珂湊を占拠する天狗党に対して黒竜丸が海上砲撃を行っている。軍艦への切り替えは、「海舟日記」7月27日条に「此日翔鶴船着坂（中略）黒竜船積込之ライフル炮等積来る」とあることから、引渡し直後に行われたものとみられる³⁴⁾。

その後の動向については、慶応3年（1867）10

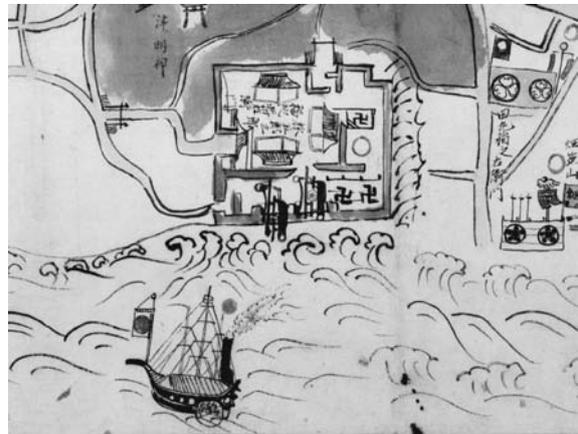


図3 那珂湊を海上砲撃する黒竜丸（参考）
（「那珂湊合戦図」敦賀市立博物館蔵）

月の本牧沖での座礁、明治5年1月の北米への漂着などをたどることもできるが、ここでは割愛する³⁵⁾。

(3) 富有丸

『旧県史』は「慶応元年閏五月米帆船ボウリンを長崎に購ひ富貴丸と称し、又富有丸^{○原名ベルリン}あり、明治元年六月太政官の用命をなし」と述べ、その後もこの内容に依拠する文献が多く見られるが、この叙述には大きな誤りが含まれている。同船はまた元治元年(1864)6月、新島襄が脱国するため箱館で乗り込んだ船としても知られており、新島研究の文脈でも調査が進められてきた。以下、それらの成果にも拠りながら検討を進める。

船号 原名「ボウリン」と「ベルリン」は、実はどちらも「Berlin」の日本語よみである。そして慶応元年(1865)閏5月の購入後に「富有丸」と命名されている。すなわち富貴丸(原名ボウリン)と富有丸(原名ベルリン)の2艘ではなく、富有丸(原名Berlin)1艘なのである。

命名の経緯は、春嶽の手になる三国湊滞在記「観海日志」(『春嶽遺稿 巻一』松平康莊編・刊、1901年 T0001-00130) および春嶽の御側向頭取による「御用日記」(A0143-00521)に詳しい。慶応元年7月23日午後2時10分、同船に乗り込んだ春嶽は、御奉行役見習内田閑平の案内で船内を約1時間かけて視察する。仮寓先の勝授寺に戻って御奉行大井弥十郎と内田を謁見した際に「洋船未有佳号。自今以往可称富有丸」として春嶽自らが命名した。典拠は『易経』「繫辞上傳」の1文「富有之謂大業」(富有これを大業と謂ふ)である。

なお、八木谷涼子の調査によれば、同船は1855年にニューヨークで建造された時点ではジョセフィン号(Josephine)といったが、1863年12月15日には船籍がプロイセン、船名がベルリン号に変わっていたという³⁶⁾。

船形 幕末維新史研究に強い影響を与えた『防長回天史』(第六編中、1921年)が「越前藩汽船」と記したこともあってか(p.616)、『福井市史 通史編2』も「再度汽船富有丸を米国から購入」とするが(p.894)、同船は汽船(蒸気船)ではなく帆船である。

帆船の船形について「船譜」は「スクネルブリク」と記す。スクネル(schooner)は縦帆を帆装するのに対し、ブリク(brig)は横帆を帆装するものであり、一般的には両立するものではない。そのため富有丸以外に「船譜」が「スクネルブリク」と記す船は1艘もない。

1891年刊ハーディ(A. S. Hardy)が著した新島襄伝*Life and Letters of Joseph Hardy Neesima* (Houghton Mifflin)では、新島が乗り込んだ船を「the brig Berlin, owned by Thomas Walsh & Co., of Nagasaki」(長崎トーマス・ウォルシュ商会所有のブリッグ船ベルリン号)と記す(p.1)。またこの時の船長セイヴォリー(W. T. Savory)も1869年12月20日付*Daily Evening Traveller*紙への投書で「In the latter part of July, 1864, I was in Hakodadi, Japan, in command of the Prussian brig Berlin, (formerly the Josephine, of New York,) consigned to Mr. Frederick Wilkie.」(1864年7月下旬、フレデリック・ウィルキー氏の委託を受けて私はプロシアのブリッグ船ベルリン号船長として箱館にいた)と述べている³⁷⁾。さらに*Commercial Reports received at the foreign office from Her Majesty's Consuls between July 1st, 1863, and June 30th, 1864*. (Harrison, 1864)に掲載された「REGISTER of Foreign Vessels entering the Port of Hakodadi during the Year ending 31st December, 1863.」(1863年箱館入港の外国船リスト)にはBerlin号の前名であるJosephine号のRig

(艤装…船舶の構造・外観) が Brig と記されている (p.151)。

これに対し、前掲「御用日記」7月23日条には「御船^{スクリュー}ネル^{スクリュー}為御覧一時三十八分時御旅館御立」とあって、藩では富有丸をスクーターと認識していたことがわかる。また、*Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in Japan 1863-64.* (Harrison, 1865) 所載「REGISTER of Foreign Vessels Entering the Port of Hakodate during the Year ending December 31, 1864.」(1864年箱館入港の外国船リスト) では Berlin 号の Rig は Schooner と記載される (p.35)。同様に1866年1月15日(慶応元年11月29日)長崎英国領事ガウワー (A. A. J. Gower) が駐日英国公使パークス (H. S. Parkes) に宛てた報告 (*Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in China, Japan, and Siam. 1865.* Harrison, 1866) に、1865年に日本人に売却された汽船・帆船リストが掲載されており、ここでも Berlin は Schooner として登場している (p.22 後掲表5)。

ここに掲げた3つのコマーシャル・リポートは、開港場駐在の領事による貿易動向の年次報告であり、英国の議会文書として印刷されたものである。したがって、その記載内容には一定の信頼性が認められるはずであるが、それでも前名の Josephine 号は Brig、船籍変更後の Berlin 号は Schooner となっている。同船を描いた絵図面の存在が確認できない以上、艤装の判定は難しいが、両方の記載が正しいとするならば、富有丸はフォアマスト(前檣)に横帆、メインマスト(主檣)に縦帆を帆装したブリガンティン (brigantine) あるいはスクーター・ブリッグ (schooner-brig) と呼ばれる帆船だった可能性も考えられる。

要目 「船譜」は長21間半 (39.0m)・幅4間2尺 (7.9m)・深1間半 (2.7m)・噸数207と記すが、慶応4年(1868)に福井藩が新政府に届出た要目では長22間 (40.0m)・幅5間 (9.1m)・噸数240トンとなっている³⁸⁾。また前掲 *Commercial Reports* 所載、1864年の報告では Tonnage (トン数) が169、同じく1865年の報告では Registered Tonnage (登録トン数) が207となっていて数字が異なる。ちなみに慶応4年5月18日、藩から新政府に届出た際の覚には「千五百石積」とあり、換算すると約225トンとなる³⁹⁾。

船内を隈無く視察した春嶽の「観海日志」によれば、船尾に羅鍼盤があり、その前に舵輪があった。甲板の下は2層で構成され、上層は「舟人」の居室である前室と会食堂・諸房からなる後室とに分かれ、下層は「行李」を積む部屋で広さは数十丈あったとされる。

原主 「船譜」では原主が「ウウォールス」、ハーディの新島伝には「owned by Thomas Walsh & Co.」(トーマス・ウォルシュ商会所有) と見える。同商会は名鑑 *The Chronicle & Directory for China, Japan, & the Philippines, for the year 1865.* (Daily Press) の長崎の部、「Merchants」(貿易商) および「Insurance Companies.」(保険会社) の箇所に「Walsh & Co.」として立項されており、John G. Walsh と Thomas Walsh の兄弟が共同経営者として連記されている (p.242 ただし兄 Thomas は absent とある)。また、同書横浜の部には「Walsh, Hall & Co.」(ウォルシュ・ホール商会) が立項され、John G. Walsh と Thos. Walsh および Francis Hall の3人が共同経営者として名前を連ねる (p.239)。

ウォルシュ兄弟はアメリカ人であるが、彼らが貿易商として他国の船籍を持つ船舶の売却に携わったことは、1865年 *Commercial Reports* 所載の日本に売却された汽船・帆船リストからもうかがえる

(表5)。1865年だけで米国・英国・プロシアの4艘の船を幕府と福井藩、加賀藩、薩摩藩に売却したと記されており、その総取引額は83,500メキシコドルに及んでいた。

表5 1865年に Walsh & Co. が取り扱った船舶

Date	Name	(Nationality)	Description	Registered Tonnage	Number of Guns	Where Built	Material	When Built	Price in Mexican Dollars	To Whom Sold
May.	Berlin (富有丸)	Prussian	Schooner	207	2	New York	Wood	1861	11,000	Echizen (越前)
June.6	Star (啓明丸)	American	Schooner	250	2	U.S.A.	Wood	—	12,500	Kanga (加賀)
Oct.7	Matthew Luce (鶴港丸)	American	Barque	305	2	U.S.A.	Wood	—	35,000	Government (幕府)
Dec.6	Pembroke	British	Screw	243	3	Boston, U.S.	Iron	1860	25,000	Satzuma (薩摩)

なお「船譜」では1861～62、66～68年の原主として「トーマスワルス」や「米人ウヲールス」の名前を見いだすことができ、また文久3年(1863)福井藩が黒竜丸を購入した際にも「世話人」として John G. Walsh の名前が登場していた。長崎における艦船取引ではグラバー商会の活動がよく知られており、1865年の取扱総額は4艘で304,000メキシコドルとされる⁴⁰⁾。これに比べると額は小さいが、それでもウォルシュ商会はこれに次ぎ、船舶取引では一定の存在感を示していた。

運用 黒竜丸は幕府に購入届を提出していたが、富有丸には該当するものが見当たらない。この点について「観海日志」には次のような注目すべき記載が見られる。

夫此洋船。今茲夏從崎奥入角鹿港。而下碇此港。蓋此船花旗国所製造。三国豪商購買。往来上海。以營貿易者。故名官船。而実為豪商之有矣。

同船が慶応元年夏に崎奥(長崎)から角鹿(敦賀)に入ったとするのは、黒竜丸と同じく大型船であることによるのであろう。しかし、要目によれば船体はさほど深くないため、季節によっては三国へも入湊できたものと思われる。花旗国(米国)で製造された同船を、藩が直接購入したわけではなく、三国湊の豪商が購買した、とあるのは、幕府への届出が確認されないこととも符合する。そして「上海」や「貿易」の語からもうかがえるように、従来の西廻り航路(日本海交易)にとどまらない海外貿易を視野に入れた運用を行うため「官船」を称しているが、本来は豪商の所有にかかるものであるという。この「豪商」は三国湊の内田惣右衛門を指すと思われるが、同船の購入や運用にかかる記録類は残されていないようである。

維新後の運用 慶応4年閏4月、新政府は諸藩に対し「所持之軍艦并蒸気船帆前船」の船名・馬力・間数を報告するよう達した(「家譜」A0150-01237)。5月18日、福井藩は富有丸を藩が所持する帆前船として要目を報告した。これを受けて6月3日には戊辰戦争越後口への輸送のため富有丸を供出するよう軍務官から命令が下った。

6月27日、敦賀に到着した会津征討越後口総督の仁和寺宮嘉彰親王は、海路汽船に乗って越後高田へ向かうはずであったが、乗艦未着のため敦賀での滞陣を余儀なくされる。結局、7月3日に敦賀に入った富有丸および加賀藩の帆船豊島形、住吉丸に兵が分乗し、軍器も運搬されることになる。参謀以下諸役4人、徴兵十二番隊兵士97人、御手元隊兵士71人、医師2人、会計方1人、教導方3人、御旗守上下3人、計180人超を載せた富有丸は、ほか2船とともに7日に敦賀を出帆、暴風雨のなか9

日に越後今町港（直江津）に着船した。この間の骨折りに対し、同船の船将2人と水主・水先には下賜金があった。船将の1人福嶋弥太六は福井藩士福嶋忠平の弟で慶応元～3年に江戸で航海術を学んだ人物である（もう1人の船将・渡辺誥三〈浩造とも〉については不詳）⁴¹⁾。

その後「北海運送御用」のため8月22日に新潟に停泊していた富有丸は、暴風のため9月10日に破船し、水主3人が溺死、揚残の荷物や船用道具など一切が沈没している。11月3日の軍務役所への報告によれば、溺死した水主は「駿州宇戸郡駒越村 塩見文吉、南部宮古 亀田久三郎、小豆島 中村梅吉」の3人だったというが、他国の水主がいつから乗船していたかは不明である⁴²⁾。

（4）震風丸

『旧県史』が「震風丸と称する洋舶あり」と述べるのは、「家譜」文久3年（1863）10月24日条、藩の殖産興業を担う制産方の管理下にあった定宿3軒（長崎・下関・敦賀）、宿浦役所および船3艘（一番丸・震風丸・黒竜丸）を勘定所に所管変更するとの記事を典拠とするものであろう（A0150-01227）。現時点ではこの「家譜」以外に震風丸に言及した資料は見いだせない。

高木不二は、同船について「未詳」としながらも「同年（文久3年-引用者）八月受取りの米国製バルク船ファリッタ号（三八三頓）ではなかろうか」と推定している。ところがその典拠と目される「船譜」のファリッタの項には、受取年月として「同三卯年八月」とあり、これは慶応3年（1867）に当たることから時期があわない⁴³⁾。

そのうえ「船譜」は、ファリッタを福井藩が購入した船として記載するが、実はこの取引は途中で破談となっていた。経緯は「ハレッター船破談済口一件」（越前史料 X0145-01246）および『日本外交文書 第13巻』（日本国際連合協会、1950年）所載「米船『ペイホー』号『ワレタ』号及『ウイルミントン』号要償訴訟落着ノ件」に詳しい。以下、概略を記す。

船号の「ファリッタ」「ハレッター」「ワレタ」の表記は全て Valetta 号の日本語よみである。船形は木製バルク（barque, barc, bark）で、3本のマストのうち最後尾のみが縦帆、残りは横帆を帆装する帆船である。「船譜」には1863年ニューヨークで建造された383トンの船とあるが、前掲 *The North-China Herald and Market Report* 紙では Nationality が British、Tonnage は440となっており、また1868年4月15日に長崎領事フラワーズ（M. Flowers）からパークスに宛てた報告では Nationality and Description が British barque、Tonnage が386、American citizen に売却されたと載る⁴⁴⁾。

「船譜」では原主を「ロビネット」とし、「ハレッター船破談済口一件」では契約相手の名が「ケース商社 トフリエムロビネット」と見える。名鑑 *The Chronicle & Directory for China, Japan, & the Philippines, for the year 1868*. (Daily Press) では長崎の部、「Case & Co., merchants」の項に W. M. Robinet が掲載されているが（p.252）、興味深いのは Robinet が5年前の名鑑 *The China Directory for 1863*. では上海の部の「Hunt & Co., Thomas」の社員として掲載されていることである（p.44）。すなわち文久3年に福井藩が黒竜丸を香港のハント商会から購入した時点で Robinet は上海の同商会に所属していたことになり、慶応3年のヴァレッタ号購入に際しても、その時の人脈が何らかの影響を及ぼした可能性が考えられるのである。

一方、福井藩で契約にあたったのは、御勘定吟味役として慶応2年4月以来長崎に滞在していた

木内甚兵衛である。翌3年7月23日、米国ケース商会との間でヴァレッタ号を22,700ドルで購入する仮約定を結び、手付金1,000ドルを支払う。ところが8月1日になり、藩の都合で契約破棄を申入れるも、同商会はこれを聞入れず、長崎奉行や英国領事をも巻き込む形で交渉はこじれた。結局、この件は明治新政府に持ち越され、明治13年（1880）にようやく落着いている。なお1869年に Valetta（Amarican, Barque, Wood, 386t）が \$22,000 で Walsh and Co. から Satzuma merchants. に売却されたとの記録があり⁴⁵⁾、3 商会（ハント、ケース、ウォルシュ）の結び付きも浮かび上がる。

では震風丸がヴァレッタ号でないとすれば、どの船に該当するのだろうか。本川幹男は「藩が文久元年三月一八日に横浜太田陣屋で洋式小舟バッテリーを製造したことを幕府へ届けており、この船を指すと思われる」との推測を示している⁴⁶⁾。しかし、バッテリー（bateira）とは、帆船に搭載する端船（ポート）のことであり、藩で建造した小型帆船一番丸でさえ2艘を搭載する規模の小舟である。そのため一番丸・黒竜丸と併記して所管を把握するほどの規模ではないように思われる。ほかに領内外での建造や外国からの購入の記録がないため、同船は和船の可能性もあり、また長崎・下関・敦賀などで運用した船との推測も成り立つ。記して後考を俟ちたい。

2. 洋式船の航海記

一番丸と黒竜丸に関わる2つの航海記が存在している。両船の運用実態を伝える希少な資料であることから、以下に解題を示し、本誌1(140)～17(124)頁に翻刻を掲載する。

(1) 「旅泊のすさみ」

本資料は、一番丸乗組員が著した安政6年4月18日～6月10日（1859年5月20日～7月9日）の航海記であり、松平文庫に2本が伝来している。「旅泊のすさみ」（A0143-02516）は、表紙を含む20丁の写本で、外題には「旅泊の寿佐美」とある。書写奥書はないが、転写時に生じたと思しき誤字が散見されることから、おそらく自筆原本ではないだろう。もう1件は鈴木準道の筆写にかかる「諸雑記」（A0143-02512）所載のもので「見出シ」（目次）には「四四 佐々木権六氏造船一番丸乗込加藤藤左衛門・野村与三兵衛・内田閑平ノ三氏越前三国港ヨリ江戸品川港へ出帆記行ノ事」と載る。罫紙23丁に「旅泊のすさみ」とほぼ同内容の文章が転写されているが題はない。

題意は「旅の宿りの際の慰みごと」であり、航海の最中に書き留められた体裁をとるものの、文章が整っていることから、実際には後に書き改められたものであろう。著者は明記されないが、「家譜」安政6年4月20日条に「コツトル御船三国湊出帆ニ付、製産方加藤藤左衛門・野村与三兵衛・内田閑平乗組被仰付」とあることより（A0150-01221）、この3人のいずれかの手になるものと推測される（表6）⁴⁷⁾。3人のうち内田閑平（作兵衛養子）は加藤鍊之介（清十郎弟）とともに安政4年11

表6 安政6年「旅泊のすさみ」の乗組員

	姓名	家禄	年齢	備考
1	加藤藤左衛門	25石5人	33	安政4. 製造方吟味役 万延1. 制産方頭取
2	野村与三兵衛	20石4人	—	安政4. 製造方見習 文久2. 病死
3	内田閑平	100石（子弟）	31	安政4. 軍艦方 文久1. 航海術御用 慶応2. 産物会所掛

*航海時の年齢を「禄高帳」（A0143-01032）などより算出

月20日に軍艦方に任じられ、翌5年7月20日には「近々軍艦御出来ニ付、買船江乗り、船中之儀心得置度心底之旨尤之儀ニ付、御用透申談右買船等江乗出し諸国湊廻り、航海之儀專可致淵底旨被仰付候」として、北前船に乗って航海経験を積んでいた（『家譜』A0150-01219）。また加藤藤左衛門は安政4年1月18日に「御製造方吟味役」、野村与三兵衛は同年11月20日に「御製造方見習」として藩の武器・船舶などの製造を掌る製造方の任に就いていた。

この航海は江戸の霊岸島中屋敷をめざしたもので、一番丸にとっては初航海にあたる。三国湊出帆は4月21日、江戸着帆は「御側向頭取御用日記」より6月13日のことと判明する（A0143-00511「八半時過コツテール御船^{一番丸}着岸」）。しかし「旅泊のすさみ」の記載は6月10日の相州浦賀湊碇泊までで終わっており、航海記としては最後の3日分を欠く。なお、3人の帰国は『藩士履歴』に9月20日「大坂表を陸通り帰着」とあることより、大坂まで戻って下船、陸行したとみてよいだろう。

本資料は、天候・風・浪など気象に関する情報や船の運航状況を端的に記した航海日誌というよりは、平仮名を多用した紀行文のような体裁をとっている。特に各地の地形や景観、民俗などを活写した地誌としての性格も備えており、例えば長門国須佐湊での「船玉の勇」（船霊のいさみ）の様子（4月27日条）や長門国角島沖での「角島前」（角島舞・角島参）の様子（5月13日条）、乗組員3人による湊川楠公墓参詣の様子（6月3日条）などは興味深い記述となっている。

また、一番丸の建造段階で製造方と呼ばれていた役所は、安政5年（1858）11月頃を境に殖産興業を担う制産方へとシフトしていた。本資料に各地の特産品や湊の特徴などが詳しく記されるのは、藩外交易を視野に入れた制産方の活動の一環に位置づけられるためであろう。

（2）「海中日記」

本資料は、文久3年4月3日～5月9日（1863年5月20日～6月24日）の一番丸・黒竜丸の航海記である。原本の伝来は確認できないが、謄写本と翻刻が存在する⁴⁸⁾。謄写本は越前史料（国文学研究資料館蔵）に含まれるもので（X0145-01134）、書写奥書には「越前福井市水谷勝展所蔵／原本薄葉小本九枚／大正八年二月採訪全九年四月謄写了」とある。また翻刻は、石橋重吉が前掲「洋型帆船一番丸」の中で行ったもので、「福井図書館の書庫で、水谷勝展氏委託書類中、偶然『海中日記』と書いた半紙の手控を発見した」として紹介されている。

謄写本奥書に「文久三亥年 四月上旬 水谷」とあり、水谷家に伝来していたことから考えると、著者はこの航海に加わった水谷虎作（織部三男）とみてよいだろう。『藩士履歴』の水谷の項には文久3年3月27日「今度蒸気船御出来ニ付、為運用長崎表江罷越候様被仰付」、4月3日「出帆」、5月14日「帰」と見え、航海の目的が黒竜丸を長崎まで受け取りに行くことにあったことがわかる。

宿浦出帆は4月9日で、長崎入港は同28日、往路の航行期間は20日間である。ここまでの日記は一番丸での様子を記しているが、5月1日に「請取渡」が済んで以降は黒竜丸のできごとを録している。5月6日に長崎を出帆、同9日で日記は途切れるが、前述のとおり敦賀入港は10日のことなので、復路の航行期間は5日間である。

謄写本巻末には「文久三亥之初夏四月五日ヨリ一番丸当番割」として24人の名が4組に分けて掲載されている（表7 1～24）。このうち大町平吉のみ素性が判明しないが、23人のうち6人は士分、17人は士分の子弟、吉江文蔵だけが卒（小算）である。

表7 文久3年「海中日記」の乗組員

	姓名	家禄	年齢	備考
1	粕林之助	4500石 (子弟)	16	明治1. 英国留学
2	酒井信一郎	820石 (子弟)	19	
3	横井大平	50人 (子弟)	14	小楠甥 元治1. 神戸の勝私塾で航海修行 慶応2. 渡米
4	三岡友蔵	100石 (子弟)	28	万延1. 江戸で軍艦操練修行 文久3. 測量方
5	溝口辰五郎	150石 (子弟)	20	慶応2. 軍事方 橋本左内門弟
6	青山梯二郎	25石 5人 (子弟)	-	文久3. 7. 20. 長崎でコレラに罹患・死去 岡田啓介伯父
7	岡部冬八郎	1500石 (子弟)	-	文久3. 7. 使節団の九州派遣に際し、父豊後に同行
8	水谷虎作	500石 (子弟)	26	
9	井原立二	150石	32	万延1. 江戸で軍艦操練修行 文久4. 黒竜丸運用方
10	榊原五久吉	100石 (子弟)	16	文久2. 江戸で航海術修行
11	河合常之進	150石 (子弟)	30	
12	大町平吉	(不詳)	-	
13	山県克之助	2600石 (子弟)	27	文久3. 黒竜丸御船乗組頭
14	岩城寛之助	150石	28	
15	渋谷定次郎	100石	-	
16	石川定之助	100石	-	文久2. 長崎で航海術修行 文久3. 勝私塾で航海術修行
17	加藤鍊之介	100石 (子弟)	34	万延1. 江戸で軍艦操練修行 文久3. 黒竜丸運用方
18	久保村純助	18石 3人 (子弟)	25	文久2. 長崎で英学修行 慶応1. 横浜で英学修行 慶応3. 達捨之上洋行
19	永見多門	500石	36	
20	横井左平太	50人 (子弟)	19	小楠甥 元治1. 神戸の勝私塾で航海修行 慶応2. 渡米
21	岩村六蔵	100石	-	文久2. 長崎で英学修行 慶応2. 砲術所世話役
22	鈴木頼次郎	100石 (子弟)	24	文久3. 蒸気方 文久4. 黒竜丸乗組 明治3. 兵庫で帰商
23	大藤庫次郎	20石 4人 (子弟)	34	文久2. 江戸で航海術修行 慶応3. 航海術取調方 改姓：武田
24	吉江文蔵	卒 (10石 3人)	-	文久2. 江戸で算術修行 文久3. 測量方 改名：河部円
	勝山藤五郎	20石 4人	39	文久2. 制産方 文久3. 産物運送掛
	山本宗隆	町医	-	文久3. 蒸気船附・黒竜丸乗組 改名：玄介

* 「海中日記」中の姓名の誤字は修正。航海時の年齢を「禄高帳」(A0143-01032) などより算出。

また、当番割に名前のない人物で、本文4月20日条に勝山藤五郎と小木宗隆の名が見える。勝山は『藩士履歴』に4月2日「制産方御用有之、長崎表へ出張被仰付」と見え、本資料4月5日条に宿浦に来ていたと見えることから、当初より当番とは別に一番丸に乗船したものらしい。一方「新番格以下増補雑輩」(A0143-01098) に載る「町医師 山本宗立」の履歴には、文久3年3月29日「今度蒸気船御出来ニ付為運用長崎表へ罷越候様被仰付候」、6月15日「蒸気船附被仰付」と見え、「御医師・御鍼医・御目医師・御外科」(A0143-00999) には同一人物が「山本宗隆」と記される。つまり小木宗隆は山本宗隆の誤記であり、船医として一番丸・黒竜丸に乗船していたことがわかる。

なお、復路は先に長崎入りしていた大谷徳太郎と加藤藤左衛門、長崎の豪商小曾根乾堂と星海の父も黒竜丸に乗船したことは先述のとおりであるが、黒竜丸と一番丸にそれぞれ何人が分乗したかは明らかにできない⁴⁹⁾。このほか、4月13日条には「人数之内水主舟ニ皆宿ス」と見えることから、士卒以外にも水主が複数名含まれていたことは言うまでもないだろう。

本資料は淡々とした文体で記された日誌であり、情報量もさほど多くはない。しかし「一時行コト

四里或ハ四里半」「一時行コト十三里ヨリ十三里半イタル」など一番丸と黒竜丸の航行速度を記している点は航海日誌として興味深い。また船上での烏賊釣り、風待ち中の出雲大社参詣や平戸城下見物、投宿先での「夜賑々敷」など、航海中の楽しみも簡略ながら記されている。宿泊先の名称を明記する点にも特徴があり、長崎の「福井屋」は制産方が他国交易のために運営していた「長崎定宿」を指すものと思われる。さらに長崎滞在中は、薩摩藩士の五代才助（友厚）および幕府奥詰医師並医学所頭取助の松本良順が黒竜丸見物のために来訪したことも記されていて、交流の跡がうかがえる。

おわりに

本稿では、通説的な位置づけを持つ勝海舟「船譜」および『旧県史』所載の幕末福井藩の洋式船に関する記載について再検討を加えた。その結果、同藩が所有していた洋式船は、安政4～6年（1857～59）に藩内で建造した帆船（カッター）「一番丸」、文久3年（1863）に米トーマス・ハント商会から購入した木製スクリー式蒸気船「黒竜丸（原名 Kumsing）」、慶応元年（1865）に米ウォルシュ商会から三国の豪商が購入して準藩船として運用した帆船（スクーター・ブリッグ）「富有丸（原名 Berlin）」の3艘であることを明らかにした⁵⁰。

また、洋式船が登場する資料をできる限り検出し、あわせて2つの航海記を紹介することで、その実像に迫ろうとしたが、それでもなお不明な点が多い。洋式船の航行先である長崎・下関や米国商会に関する資料の検出・調査を進めることが次の課題であろう。

注

- 1) 三上一夫「越前藩の軍制改革」（『軍事史学』7巻3号、1971年）。その後の著作『福井藩の歴史』（東洋書院、1982年）や『公武合体論の研究—越前藩幕末維新史分析—改訂版』（御茶の水書房、1990年）もほぼ同内容である。
- 2) 金井圓「福井藩」（『新編物語藩史6』新人物往来社、1976年）pp.273, 278。『世界大百科事典』（平凡社、1988年）「福井藩」の項。原剛『幕末海防史の研究—全国的にみた日本の海防態勢』（名著出版、1988年）p.230など。
- 3) 「家譜」文久元年3月18日条に、横浜太田陣屋における「異国形ハツテラ与申小舟一艘」の製造に関する記事が見られ（A0150-01223）、これを洋式船の建造と捉える見方もある（注46参照）。
- 4) 安政3～5年の伝習所教官カッテンディーケ（Kattendijke）は「日本人はさきに六十噸のカッターを建造したが、今また二度目の同じ大きさのカッターを肥前侯のために造った」として2例をほぼ同形とする（『長崎海軍伝習所の日々—日本滞在記抄』平凡社、1964年、pp.73-74）。一方、秀島成忠編『佐賀藩海軍史』（知新会、1917年）p.248に載る晨風丸の要目には「一長 七十二尺、一幅 十九尺、一深 十四尺、一排水量 五十噸」とある。
- 5) 『奉答紀事—春嶽松平慶永実記』（東京大学出版会、1980年）p.145。
- 6) 『橋本景岳全集 上』（景岳会、1939年）202号。ただし、三岡石五郎は安政4年10月23日の左内宛書翰で「此表コツトル造船も来年六月頃には出来に可相成」と記し（『同』216号）、本多修理も同年11月22日の左内宛書翰で「此表軍艦コツトル権六大精勤」（『同』244号）と記すなど、正しく「コツトル」と認識していた。なお、造船当事者である佐々木権六は、明治42年（1909）1月に福井県知事に提出した「佐々木長淳略履歴」の中で「宿浦に於ては「スクーネル」型と「コツトル」型と折衷の帆船を造」と述べていた（越前史料 X0145-00289）。
- 7) 拙稿「佐々木権六（長淳）に関する履歴・伝記史料の紹介」（『若越郷土研究』52巻2号、2008年）p.51、注5『奉答紀事』p.189。
- 8) 安政4年9月25日「由利公正書簡」（『幕末維新の激動と福井』福井県立歴史博物館、2018年、p.107）。
- 9) 注7拙稿、同「テクノクラート佐々木権六の幕末」（福井県郷土誌懇談会編・本川幹男ほか著『幕末の福井藩』

- 岩田書院、2020年) p.166。
- 10) 「家譜」(A0150-01219) 安政5年7月20日条に「近々軍艦御出来」と見え、注6の本多書翰も「軍艦コツトル」とする。
 - 11) 「明治五年 元静岡県所持蒸汽黒竜丸ヲ兵庫加納久三郎へ売渡、同人金星丸ト改名セシ船ニ付テノ諸件」(「船艦購入及売渡雑件 第四巻」外務省外交史料館蔵 アジア歴史資料センター)。以下、同年の資料は全て本件を指す。
 - 12) 田育誠「洋務運動時期における中国近代技術産業の導入と発展の研究(五)」(『神奈川大学国際経営論集』34号、2007年) p.77。
 - 13) 松田和晃「黒龍丸をめぐる」(『杏林社会科学研究』31巻3号、2016年)は、清国内でコムシンが建造された点については懐疑的であり、「米国で建造後、中国を經由して輸入された」可能性を指摘している(p.56)。
 - 14) 表3の「Date of Delivery. (引渡し日)」は「June 1863」とあるが、文久3年5月1日は西暦1863年6月16日にあたる。
 - 15) 『福井藩士履歴 1～9』(福井県文書館、2013～2021年。松平文庫「剥札」「士族」「子弟輩」「子弟輩剥札」「新番格以下」等を翻刻編集したもの)。以下『藩士履歴』と略す。
 - 16) 「御側向頭取御用日記」5月13日条(A0143-00516)。
 - 17) 明治32年(1899)発表の前島密の談話によると、黒竜丸の「買入代価は期を定めて越前の国産で以て支払ふといふ約束」であったが、期日が近づいても「国産を搭載した帆船」が長崎に到着しなかったため、「買入の約定が無効」になり「莫大の違約金」が取られることを「長崎滞留の同藩士は頗る心痛」したとある(「郵便創業談」『鴻爪痕』前島弥、1920年、p.9)。この「帆船」を一番丸、「藩士」を大谷・加藤とみることもできよう。
 - 18) 注16同日条に毛受鹿之介が「今日敦賀へ罷帰」と記されており、敦賀湊に黒竜丸が碇泊していたことを伺わせる。
 - 19) 『福井県文書館資料目録 第1集 古文書1 資料群』(福井県文書館、2004年) p.186。
 - 20) 『続再夢紀事 二』(日本史籍協会、1921年) p.85。なお7月5日条の本文は、この九州行について「此一行三国港に於て黒竜丸^{蒸気船}に乗り長崎に達し」(p.71)と述べているが誤りであろう。
 - 21) 『福井市史 資料編 5 近世三』(福井市、1990年) 266号。
 - 22) ただし注21「心志録日記」5月2日条には「一蒸気船三国へ相廻り候事」との覚書が載る。また、「御用記 九」(『内田璞家文書目録』坂井市教育委員会、2016年、①近世12号) 文久3年5月26日条には「兼而敦賀迄相廻り候蒸気船、御成之日ニハ当湊沖へ相廻り候筈ニ候由ニ而(中略)我ら蒸気船見物ニ罷成候」とあり、黒竜丸が三国沖(安島浦沖)に廻遭され、茂昭の視察が行われる予定のあったことが記されている(本川幹男氏のご教示による)。
 - 23) 注21「心志録日記」 p.782。
 - 24) 伴五十嗣郎編『松平春嶽未公刊書簡集』(福井市立郷土歴史博物館、1991年) 41号。
 - 25) 『勝海舟関係資料 海舟日記(一)』(東京都江戸東京博物館、2002年) p.190。また、注21『福井市史 資料編 5』262-1号春嶽宛島津久光書翰(10月8日付)にも「先般者蒸気船拝借奉願候処速ニ御許容被成下、其故上京之道も相運申候、別而辱奉存候」と見える。なお佐々木克『幕末政治と薩摩藩』(吉川弘文館、2004年)は「藩兵の移送に六隻の蒸気船を使用した」とする(p.217)。
 - 26) 『藩士履歴』石川定之助・石川欽哉・加賀九郎次郎・長谷部卓爾の項。また注25『海舟日記』10月16日条にも「春嶽公より書を賜はる、門生五人を入塾せしめんことを被仰越」と見える。
 - 27) 松浦玲『勝海舟』(筑摩書房、2010年) p.240。
 - 28) 塚本学『塚本明毅(ミネルヴァ日本評伝選)』(ミネルヴァ書房、2012年) p.80。
 - 29) 「福井藩伺書」慶応元年12月29日(東京大学史料編纂所「維新史料網要データベース」)。
 - 30) 注20『続再夢紀事 二』 p.80。
 - 31) 注24『松平春嶽未公刊書簡集』 41号。
 - 32) 『海軍歴史 巻之17』(海軍省、1889年)には「閣老水野和泉守へ左ノ建白書ヲ進達ス」とあるが(5丁)、注25『海舟日記』では「兵部殿(若年寄稲葉正巳-引用者)江神戸局出役・御船・石炭種々之事を申立」とある(p.262)。この構想に対し、海軍塾の坂本龍馬は元治元年6月17日に「京撰之過激輩數十人(傍注「式百人程」)

- 皆蝦夷地開発通商、为国家憤発す、此輩悉く黒竜船にて神戸より乗廻すへく、此義御所并水泉公も御承知なり」として、黒竜丸に浪士を乗せて蝦夷地開拓や通商を行う独自の構想を勝に語っていた（注25『海舟日記』p.308）。
- 33) 注28『塚本明毅』p.81、注27『勝海舟』p.260。
- 34) 黒竜丸の軍艦化については、日付不詳「坂本龍馬手翰」（勝安芳編『流芳遺墨』福田敬業、1890年）に「黒竜丸の船将、云々の議論もて其御船を軍艦となし、大炮を積、数年交代しつゝ、且ハ神戸をも守らむ」との計画が示されていた。注13松田論文によれば、手翰は元治元年6月29日に勝に宛てたもので、軍艦化構想は「船将」塚本によるものであり、龍馬はこれに反対し蝦夷地開発や運送船として黒竜丸を利用する構想を持っていたという。
- 35) 「黒竜丸武州本牧沖ニ困難一件」（『続通信全覽 類輯之部 船艦門1031』外務省外交史料館蔵 アジア歴史資料センター）、注11「明治五年 元静岡県所持蒸汽黒竜丸ヲ兵庫加納久三郎へ売渡、同人金星丸ト改名セシ船ニ付テノ諸件」ほか（注13松田論文による）。
- 36) 八木谷涼子「セイヴォリー船長と箱館の商人ウィルキー」（『新島研究』111号、2020年）pp.106-107。
- 37) 注36八木谷論文 pp.103, 116-117。
- 38) 「太政類典 第1編 第109巻」（国立公文書館蔵）。
- 39) 「明治元年 公文類纂 完 本省公文」（防衛省防衛研究所蔵 アジア歴史資料センター）。
- 40) 杉山伸也「グラバー商会」（藤野保編『九州と外交・貿易・キリシタン（Ⅱ）』国書刊行会、1985年）p.439。
- 41) 谷国之助「戊辰北越従軍談」（『講演速記録 第12輯』維新史料編纂会、1918年）p.22、「北征日誌 第1」、「三ヶ月藩記」（東京大学史料編纂所「維新史料網要データベース」）。
- 42) 「明治元年 公文類纂 拾遺完 本省公文」・「明治元年十一月 諸願窺届留」（防衛省防衛研究所蔵 アジア歴史資料センター）。
- 43) 高木不二「幕末文久期の中央政局と越前藩」（『近代日本研究』14巻、1998年）p.76。なお、後の著作『日本近世社会と明治維新』（有志舎、2009年）でも同様の記載が見られる（p.166）。
- 44) *Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in China, Japan, and Siam. 1866-68.* (Harrison) p.287。
- 45) *List of Vessels sold to the Japanese during the Year 1869, at the Ports of Hiogo and Osaka. (Commercial Reports from Her Majesty's Consuls in Japan. 1869-70.* 〈Harrison〉, p.43)。
- 46) 本川幹男「幕末の福井藩」（注9『幕末の福井藩』）p.85。また『福井市史 通史編2』が「一番丸と震風丸はともに福井藩が建造した洋式船」と述べるのも（p.929）、震風丸をこのバッテリーと見なす見解であろう。
- 47) 本資料5月23日条に「野村氏」との記載があることから、野村は著者候補から除外してよいか。
- 48) 慶應義塾大学文学部古文書室蔵「水谷家文書」全173点には「海中日記」は含まれていない。また『補訂版 国書総目録 第二巻』（岩波書店、1989年）「海中日記」の項には「(写) 旧蓬左」と記載されているが、旧蓬左文庫の移管先である名古屋市蓬左文庫および徳川林政史研究所ともに同資料の伝来は確認できない。
- 49) 『藩士履歴』で帰国時期が判明する18人の内、5月12～14日の11人は黒竜丸、5月27日～6月11日の7人は一番丸で帰国したと推測することもできる。なお、前島密は、明治14年（1881）に著した自伝で「長崎ニ遊テ 機関学ヲ講シ 越前 紀州 雲州藩等 聘ニ応シテ其汽船ヲ運転シ」（『行き路のしるし』日本郵趣出版、1986年）と述べ、注17「郵便創業談」では「福井藩が長崎で蒸気船（黒竜丸）を米国の一商人から買入れた時、機関手となる者がなかつたので、生徒の伝習を兼ねて、暫時私に其船に乗組んでくれといふ事を頼まれた」との談話を載せる。
- 50) なお、蒸気船については他にも次の2つの資料が確認できる。横山伊徳訳「オランダ総領事デ・ウィット月例報告——一八六〇年～一八六三年（一）」（『東京大学史料編纂所研究紀要』27、2017年）所載、1961年5月報告には「この数日蒸気小艇の注文が、越前藩主の勘定で、オランダ貿易会社代理人[Bauduin]になされた」とある（p.66）。しかし、藩側の資料では幕府への購入報告や運用に関する記載を見いだせず、契約の成立については疑問である。また文久2年7月21日、山内容堂が春嶽に宛てた書翰には「火輪船云々、是ハ足下ニ被誇、閉口之外無之」と見え、この頃の春嶽が容堂に対し「火輪船」（外輪汽船）について得意げに語っていた様子が見える（平尾道雄編『容堂公遺翰（上）』高知市民図書館、1966年、p.66）。ただし、これは福井藩が購入・注文したもののついてなのか、あるいは火輪船一般の性能についてのものかは読み取ることができない。