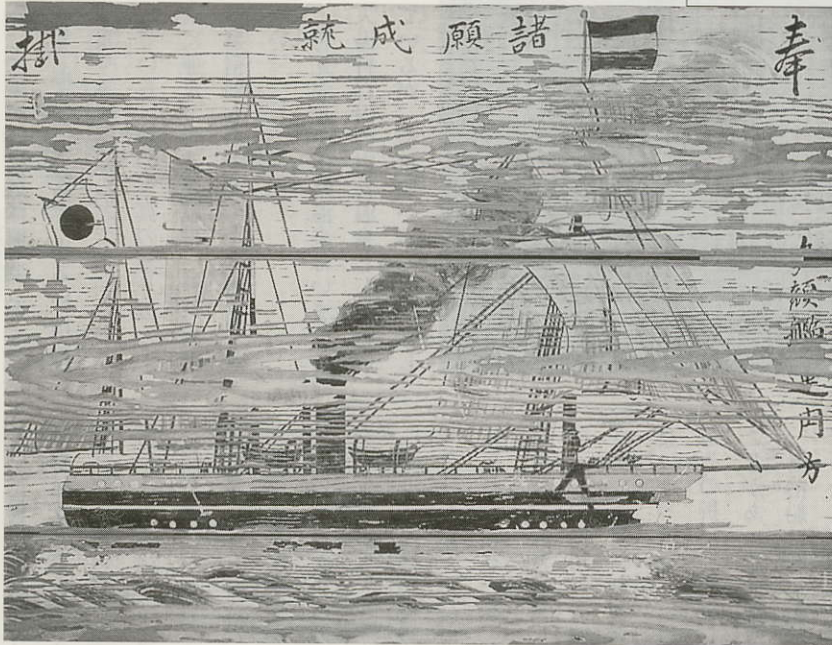
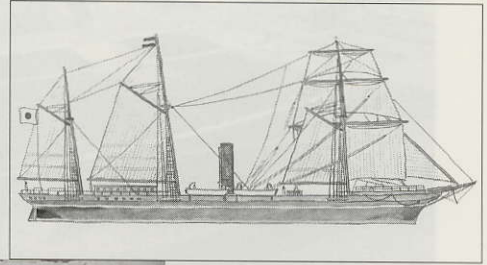


夕顔

〈主要目〉鉄製、土佐藩所属、659トン、長65.8m、幅8.4m、主機単式汽機、出力155馬力、スクリュウ推進、1863年英グーレー兄弟社（Gourlay Bros.,Dundee）建造、前名 Shooley Leen（朱林）

坂本龍馬が船内で 「船中八策」を起草



(上)「夕顔」想像図（筆者画）
(下)「夕顔」の絵馬（仁井田神社所有、高知市立自由民権記念館写真提供）

近代国家日本の骨格を船中で構想

坂本龍馬と縁がある土佐藩の船には、「紅葉賀」「胡蝶」「夕顔」「横笛」といった優雅な名がついていた。いうまでもなく『源氏物語』の巻名にちなんだ船名である。

これら数隻のなかで、のちのちまで伝えるべき汽船が一隻ある。「夕顔」である。

なぜか。龍馬が同船で航海中、有名な「船中八策」を起草したからだ。

慶応三年（一八六七）六月、長崎から兵庫（神戸）へ向かう船中でのことだった。龍馬は、土佐藩をとりしきる後藤象二郎と相談してこれをまとめ、海援隊の書記・長岡謙吉に書きとらせた。龍馬が京都の近江屋で暗殺される五カ月前のことである。

「船中八策」は、幕府が政権を朝廷に返上するという衝撃的な着想を前提としており、これを八カ条の冒頭にかかげた。土佐に戻った後藤は、これをもとに建白書を起草し、土佐藩主の名で將軍に献策。その結果、徳川慶喜の「大政奉還」が実現したのである。

八カ条には、統一国家日本の骨格も示されていた。それらは、明治になって「五箇条の御誓文」に受け継がれ、国会の設立や憲法の制定などにつながった。そして、そのポリシーの基本は、現代も生きている。

もと英国船「シューエイ・リーン」

歴史の舞台となった土佐藩の汽船「夕顔」とは、いったいどんな船だったのか。

この船の前身は、イギリス船の「シューエイ・リーン」(朱林)である。文久三年(一八六三)にスコットランドで建造された。

船主はロンドンのG・ダンカン社。鉄製のスクリュー汽船で、蒸気機関のほかにパーケンティン帆装を備えていた。船名からみて、日本へ中国航路に就航していたのだろう。

土佐藩が買ったのは、「船中八策」の年の二月(陰暦)である。購入を仲介したのは長崎のオールト商会で、船価は洋銀十五万五千ドルだった。幕末に日本が長崎で買った汽船で、十五万ドルを超える船は少ない。決して安い買い物ではなかった。

にもかかわらず土佐藩は、どうも厄介な船をつかんだらしい。というのは、進水してわずか四年後の船なのに、傷みがかなり進んでいたふしがあるのだ。劣悪なメンテナンス条件で酷使されたのが原因であろう。

龍馬とアーネスト・サトウが同船

イギリスの外交官アーネスト・サトウが、これについて書いている。「船中八策」の二カ月後、サトウは須崎(土佐)から長崎まで

「夕顔」に乗ったのだ。これを読むと、ボイラーが劣化していたことがわかる。

—シューエイリーン号の汽罐は古くて、一時間に二海里の速力しか出せなかった。幸いにも天候は穏やかだったが、さもなければ、どう考えても沈没したと思われるようなばら船だった。(『岩波文庫』「外交官の見た明治維新」)

この航海は、長崎まで三日近くかかっており、下関に半日ほど寄港した。時速二ノットだと、三日ではとても無理だから、エンジンと帆を併用したのだろう。

サトウは、イギリス水兵の殺害事件の談判に立ち会うため、須崎へ来ていたのだ。事件は長崎で発生。海援隊員に嫌疑がかけられ、イギリス公使パークスが後藤藤象二郎らと会談した。その後、談判は長崎で続行と決定。サトウは須崎に停泊していた「夕顔」に乗り、長崎へ向かったわけである。

興味深いのは、このとき龍馬も「夕顔」に乗っていたことだ。だが、サトウは航海中、龍馬と言葉をかわしていない。じつは、サトウは指のヒョウソウに悩まされ、船室にこもっていたらしい。幕末史の有名な二人が、三日近く同船しながら、交流の機会がなかつたのは惜しいことだった。

神社の絵馬に残る「夕顔」の姿

ところで、「夕顔」はどんなかたちの汽船だったのだろうか。

それを知る史料は、高知の仁井田神社に奉納された「夕顔」の絵馬しかないようだ。絵具が剥落しているが、これを見ると、三本マストの汽船で、パーケンティン帆装を持っていたことがわかる。フォアマストには紅白紅の海援隊旗があがっている。

右頁の略図は、絵馬を参考に筆者が描いたものだ。同船の模型が高知市教育委員会にあるが、写真をみたかぎりでは、これも絵馬をもとに制作したものらしい。

その後の「夕顔」の船歴は平凡である。明治になって、岩崎弥太郎の九十九商会に移り、東京へ大阪へ高知間に就航した。三菱の船になったのである。船名もやがて「太平丸」に改められ、西南戦争にも従軍した。

明治十四年(一八八一)に難破した。このときは帆船になっていた。

数年後、三菱は二代目の「夕顔」を新造した。昭和三十年代まで稼働した「夕顔丸」がそれである。同船のことは本シリーズ(二〇〇二年三・四月号)で紹介した。

山田 廸生