

幕末の戸田村に掲げられたディアナ号の赤い三角旗

伊藤 稔 (信州大学)
坂本 翔 (ヘダ号再建プロジェクト会)

The Diana's Red Pennant Hoisted in Heda at the End of the Edo Period
by Minoru Itoh and Sho Sakamoto

Key Words: *The Diana, The Heda, J. V. Putjatin, Crimean War, Japanese-Russo Relation*

日本がロシアと未確定の国境を接する樺太（サハリン）と千島列島、さらには蝦夷地で、和人やアイヌ人とロシア商人との間で交易とそれを巡る抗争がはじまるのは 1700 年代半ばである。それは日本が外国と正式に国交を結ぶ 100 年近くも前のことであった。老中・田沼意次（在職 1767-1786 年）は、蝦夷地でのロシアとの交易を計画し、最上徳内や青島俊蔵らを調査のため派遣している。一方ロシアは、遣日使節としてラクスマンを 1792 年に根室に、レザノフを 1804 年に長崎に派遣するも、オランダ以外の紅毛とは外交通商関係をもたないのが「祖法」であるとの理由で退去を命じられる⁽¹⁾。その後 1806 年と 1807 年に、レザノフの部下が樺太と択捉（えとろふ）島の日本人番所を襲撃するという「文化露寇事件」が起り、日本国内を震撼させた。

日本との通商および千島列島と樺太の帰属を早急に定めるため、ロシア皇帝は 1852 年 5 月にプチャーチンを第三回遣日使節に任命した。当時、ロシア帝国はドナウ川周辺およびクリミア半島の領有権確保を目指してオスマン帝国と係争中であり、1853 年 10 月にオスマン帝国を支援するフランスとイギリスの連合軍との間で本格的な戦闘に突入した。このクリミア戦争は 2 年半後の 1856 年 3 月にロシアの敗北で終わる。このような祖国の深刻な状況の中でプチャーチンは、アメリカのペリーの浦賀来航に遅れること 1 ヶ月半の 1853 年（嘉永 6 年）8 月 22 日に、旗艦パルラダ号からなる 4 隻の艦隊で、日本の国法に従って長崎に入港した。しかし和親条約の締結までには至らず、ロシアも他の外国同様の処遇を受けるとの文書による約束を取り付けただけで長崎を離れた⁽²⁾。彼が新鋭軍艦ディアナ号で、箱館と大坂を経て下田に単独入港したのは、ペリーとの間で下田と箱館の開港を含む日米和親条約が調印された 8 ヶ月後の翌年 12 月 4 日である。ディアナ号は 2,000 トン、3 本マストの帆船で、大砲 52 門を装備していた。プチャーチンが天皇の住む京都に近い大坂湾に向かったのは、クリミア戦争勃発により交渉を急いでまとめる必要があり、ペリーと同様の示威行動に出たためである。

すでに長崎で顔なじみだった日本側の露使応接掛・川路聖謨（としあきら）との交渉が進む中、1854 年 12 月 23 日に下田を安政東海地震が襲い、ディアナ号はマストを折られ舵が流出するなど致命的な被

害を受けた。大破したディアナ号の修理地として、伊豆半島西海岸の戸田浦が選ばれる。この地が選ばれた理由のひとつは、砂嘴（さし）と呼ばれる特異な岬が湾をふさぐように延びており、イギリスやフランスといった敵国の船に発見され難いことにあった。しかし戸田への曳航途中でディアナ号は、戸田と富士の中間地点の駿河湾で沈没し、乗組員 500 余名全員は救助されて戸田村へ向かう。プチャーチンは故国に窮状を報告するとともに、一日も早く兵員らがクリミア戦争に参加できるよう迎船を呼びにいくことを決意して、代替船の建造を幕府に申し入れた。川路は「国際信義の上から当然である」として許可。

代替船の建造は 1855 年 2 月 10 日（安政元年 12 月 24 日）にはじまる。2 ヶ月半ほどで完成し、プチャーチンにより「ヘダ号」と命名された。日露和親条約の締結を終えたプチャーチンは、「吾が魂を永久にこの地に留めおくべし」の言葉を残して、47 名のロシア将兵とともにヘダ号に乗って戸田湊を離れた。カムチャッカ半島近くでイギリス艦船 4 隻に遭遇するも、風（なぎ）を活用して、その追尾を日本の船大工から教えてもらった六丁櫓を使って振り切り⁽³⁾、アムール河口に到着した。彼ら以外のロシア将兵は、イギリスとフランス以外の国の船を雇って 2 回に分けて帰国している。一回目のアメリカ船は無事ロシア領に到着するけれど、二回目のドイツ船はイギリス船に拿捕されて、ロシア人たちは捕虜となり、クリミア戦争終結後に帰国を許された。

ヘダ号の建造は、当時ヨーロッパ列強の一角を占めていたロシアとわが国が、対等な協力関係を築いたという類稀な出来事であり、お互いの不可欠な協力によりお互いの欲するもの（日本は洋式造船術、ロシアは帰国の手段）を手に入れたという、国際協力の理想的な形であったといえる。さらにヘダ号の建造は、「天地人」（天の時：ディアナ号の沈没、地の利：戸田浦の特異な地形、人の和：ロシアと日本両国の人たちが力を合わせた事）の三つの要素がすべて揃うことで生まれた、言わば「奇跡の物語」であったともいえるのではないだろうか。

最近、ヘダ号の建造がはじまった当時（安政元年 12 月）の戸田村を描いた「伊豆国戸田浦之図」が、横浜市立大学図書館の鮎澤信太郎文庫の中にあることがわかった。この絵図の発見については昨年出

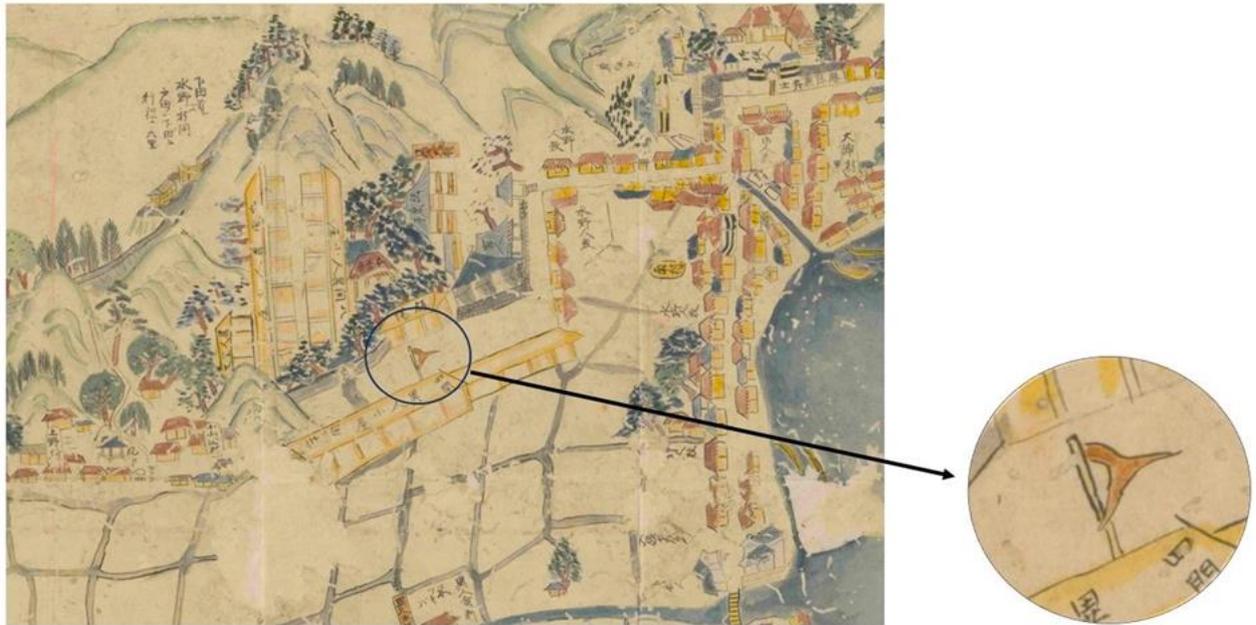


図1 「伊豆国戸田浦之図」のロシア人宿舎周辺拡大図：○内は赤い三角旗（ペナント）

版された本誌第24号に報告した⁽⁴⁾。詳しい考察は論文4を参照されたい。この絵図で最も重要と思われるところは、ロシア人のために葦山代官・江川太郎左衛門英龍（坦庵）の手配により新たに建てられた宿舎（異人小屋）が、具体的かつ詳しく描かれていることだろう。その部分を図1として示す。横長の4棟の宿舎に総勢500名のロシア人が、短い者で2ヵ月半、長い者で約6ヵ月滞在したことになる。プチャーチンたち将官の宿舎には、隣接する法（宝）泉寺が当てられた。ロシア人用の便所や食堂、さらには彼らの食料米の搗き場や水場など、従来から知られていた日本側とロシア側の資料には記述されていなかったものも描かれている。戸田村滞在中の

ロシア人たちの生活環境について、文字による資料以上に情報量が豊富であるという意味も含めて、「伊豆国戸田浦之図」は一級の歴史的価値があるといえるだろう。

図1において、ロシア人宿舎群の中央に、赤い三角旗（ペナント）が掲げられているのが目につく。先の論考4を書くに際して、それが何の旗なのかを考えた。まずは当時のロシア帝国の国旗か海軍旗ではないかと推測したけれど、それらは図2に示すように明らかに違っていた。考えてみれば、イギリスやフランスといった敵国の船から発見され難いことを選択のひとつにした戸田村に、ロシア人がいることを明示するような国旗や海軍旗を掲揚するわけがないだろう。

その後、図3および図4としてそれぞれ掲載するように、ディアナ号が大阪湾に立ち寄ったときに描かれた絵図3枚が神戸市立博物館（2枚）と大阪府立中之島図書館（1枚）に所蔵されていることがわ



図2 ロシア帝国時代の国旗（上）と海軍旗（下）



図3(1) 「天保山魯船図」

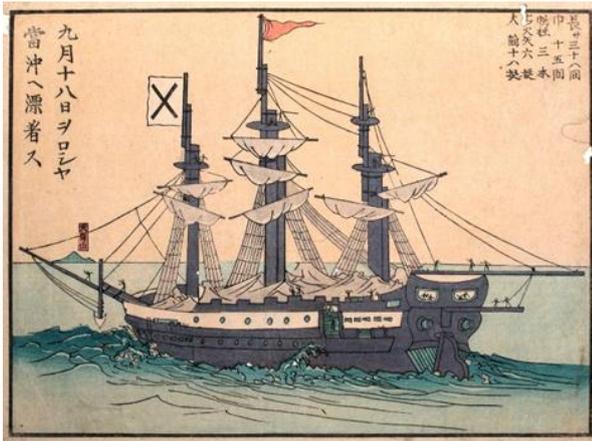


図3(2) 「九月十八日ヲロシア当沖へ漂着ス」図

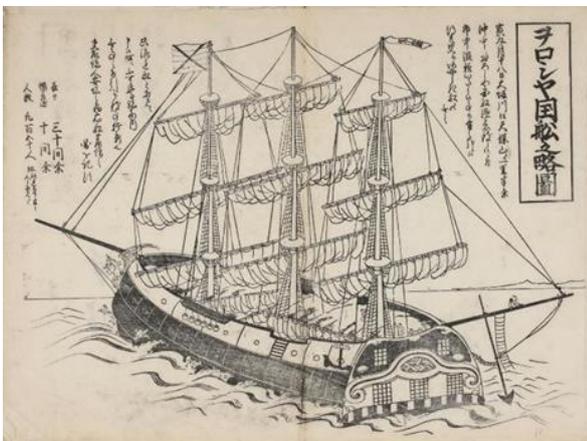


図4 「ヲロシア國船之略図」

かった。これら3枚のすべてにではないけれど、図3(2)の「九月十八日ヲロシア当沖へ漂着ス」図のディアナ号のメインマストに赤い三角旗があるのを見つけた。図3(1)の「天保山魯船図」のフォアマストやバウスプリットには赤い四角旗、図3(2)および図4の「ヲロシア國船之略図」では、フォアマストに国籍を示す海軍旗も掲げられている。ディアナ号に搭載されていた貴重品の一部は、沈没前に陸揚げ、もしくは沈没後に回収されたようだから、その中に海軍旗や三角旗のような船に掲揚する大切な旗があっても不思議ではない。おそらくロシア人たちは、クリミア半島で戦っている祖国と同胞への連帯の思いを込めて、ディアナ号の赤い三角旗を戸田村の宿舎に掲げたのではないかと推察される。

すべてのロシア将兵が戸田浦を出帆した後になって、ディアナ号遭難のことを伝え聞いた祖国の家族や友人たちからの手紙が日本に届いていた。そして、それらの手紙はロシア語通詞の上原八郎によって翻訳された⁽⁵⁾。その内容に感激した勝海舟は、「海軍歴史 巻の二」の第十一条に「本国諸友より魯艦士官へ贈るの書牘(しょとく)」として収録している⁽⁶⁾。その一部を紹介すると、「ここに告ぐことあり、君らの帰途は太平洋に沿ひ来たるべし。然らざれば、

英吉利(イギリス)等のために防制せらるることあらん」「久しく汝を見ず。果して勇武を保てるや。たとひ海難にて帰途を失ふが如しといへども、必ず心気を摧(くだ)くなかれ」「その地の取扱ひ深切にて、飢餓にも及ばざるよし、誠に樂しけれ。ついては帰途無事ならんことを祈る」「己が心に誓ひて士気を奪はれざるやうにすべし」「ジアナ船の不幸に係はりしことを知れり。……予、これを聞きて嘆息に堪へず。しかしまた熟思するに、今時、仏蘭西(フランス)、英吉利人等、都児格(トルコ)に加勢し、戦争中なれば、海上にて戦死するか、あるいは擒(とりこ)とならんより遙かに勝れるならん」「貴君らの乗船、天災に係りしことは、高位皇帝も思慮を苦しめたまひ、なほ大砲五十挺備への船を遣はすことを議すべしとの命令あり。然れども、今時、海陸とも防禦暇以て、遣はさんとする器具甚だ稀なり」など。帰国途上のイギリス船との遭遇を心配する者、日本の待遇に安心する者、厄難にめげず士気を鼓舞する者、戦備に予畜がないため救助艦を派遣できない旨を記す者、さまざまである。身内や親友を軍人として戦争に送り出した人たちの心情は、どこの国でも違いはない。

ヘダ号の進水式の様子を描いた「ヘダ号進水絵図」(論文4の図1)では、船の完成を喜ぶロシア水兵が船上で海軍旗を振っている。さらに図5に示すように、東洋文庫に所蔵されている戸田浦を出航したときのヘダ号(スクーナー形帆船)の絵図では、後方のメインマストの帆桁(ガブ)に海軍旗、その先端に先が二又にわかれた燕尾型の長いペナントが掲げられている。しかしながら、ロシア領内に入ってからならいざ知らず、日本近海を航行中のヘダ号が、海軍旗を掲げて帆走するようなことはなかったのではないだろうか。



図5 戸田浦を出航したヘダ号

本論考は、戸田村のロシア人宿舎に掲げられていたディアナ号の赤い三角旗(ペナント)に触発されて、ヘダ号の建造を、当時のロシア帝国が展開しつつあったクリミア戦争と関連させて捉えてみよう

としたものである。近代史上稀にみる大規模な戦争であったクリミア戦争により、敗戦国ロシアは抜本的な内政改革を余儀なくされ、財政難のため植民地だったアラスカをアメリカに売却。外交上手腕を發揮できなかったオーストリア帝国は急速に国際的地位を失い、戦時中に工業化を推進したプロイセン王国はヨーロッパ社会に影響力を持つようになった。また連合国に組み込まれたサルデーニヤ王国は、イタリア統一戦争に突入する。さらにオスマン帝国は、ロシアの脅威は去ったものの、イギリスとフランスが勝利の代償として様々な圧力を加えるという重い負債を抱えることになった。一方、大きな海軍力をもたなかった新興国アメリカが、この時期ペリーを派遣して日本に対して砲艦外交を展開できたのは、クリミア戦争によって欧州列強の関心が東アジア地域にまで及ばなかったことが理由のひとつだったといえる。このようなヨーロッパの激動に伊豆の僻村の戸田が巻き込まれたことに、幕末の日本が世界史の流れと無縁には存在できなくなっていたことの証を見てとることができる。そしてその背景には、大航海時代を切り拓いたキャラック船やガレオン船のような大型航洋帆船の出現があったことは言うまでもないだろう。

ヨーロッパを中心とした世界的な激変を前に、狼狽しつつも苦悩する幕府首脳と引き換え、ひたすら紅毛人蔑視の「攘夷」思想に基づく外国排斥を神前で唱えつづけた天皇・公家たちや国学・水戸学を信奉した武士たちは、無知・無責任以外のなにものでもなかったといえる⁽⁷⁾。「攘夷」が「尊王」と結びついて倒幕運動が推進されたことを考えるならば、その結果である「明治維新」をいかに評価するかは、それに繋がる時代を生きる者にとって避けて通れない課題だろう。

謝 辞

本年8月に逝去された沼津郷土史研究談話会副会長の渡邊美和氏に本論考を献呈したい。

参 考 文 献

- 1) このときの二度にわたるロシアとの外交交渉を通して、はじめて「鎖国祖法観」が形成・確立されたことはあまりよく知られていない。
江戸時代初期の寛永「鎖国」令の段階で、キリスト禁教令は厳密に施行されたけれど、海外との交易に関しては、単に制限されるという曖昧な意味内容しかもっていなかった。したがって田沼意次政権が検討したような、ロシアとの交易計画が問題視されることはなかったといえる。彼らの政策が実現しなかったのは、「鎖国」令に抵触したからではなく、もっぱら交易による実利が乏しいと判断されたからに他ならない。
18世紀末に根室に来航したラクスマンにたいして、老中・松平定信は長崎入港の許可証(信牌しんぱい)を与えたように、ロシアとの通商

- 開始を内々覚悟していた。しかしその一方で、彼に送った諭書(ゆしよ)の中で、それまで通信関係のない外国の船は打ち払うべしとの「国法」が存在しているとの説を創出した。そのような定信の信牌を携えてレザノフが長崎に来航したとき、幕府から対露関係について諮問された大学頭の林述斎は、「唐山(中国)・朝鮮・琉球・紅毛(オランダ)」以外とは外交通商関係をもたないのが「祖宗之法」であると明言する。このようにして確立された「鎖国祖法論」が、江戸時代末期の幕府をはじめとする日本の対外政策を規定するものとして、これ以降継承されていくことになる。藤田覚：近世後期政治史と対外関係、東京大学出版会、pp. 3-20、2005年。
- 2) クリミア戦争の勃発により、イギリス東インド艦隊司令官のスターリングは、敵国プチャーチンのロシア艦隊が再び戻ってこないか見張るため、軍艦4隻で長崎に入港した。彼は外国と条約を結ぶ権限を本国政府から与えられていなかったにもかかわらず、長崎奉行の水野忠徳(ただのり)は外交交渉のため来航したと勘違い。水野と新しく設立された長崎海軍伝習所の総監理として赴任した目付・永井尚志(なおゆき/なおむね)は、江戸の幕府の許可を得て、プチャーチンに先立つ4ヵ月前の1854年10月14日に、アメリカと同じ内容の日英和親条約をスターリングとの間で締結した。
 - 3) 伊藤稔：日本近代造船の礎 ―ヘダ号の建造―、羽衣出版、pp. 54、2020年。
 - 4) 伊藤稔：「日本近代造船の礎 ―ヘダ号の建造―」訂正と補遺、海事技術史研究会誌、第24号、pp. 20-38、2023年。
 - 5) ゴロヴニン(井上満訳)：日本幽囚記、岩波文庫、1943年。
この本に記述されているように、日本への本格的なロシア語の導入は、文化露寇事件の余波でロシア船艦長ゴロヴニンが、1811年(文化8年)に国後(くなしり)島で捕らえられ、松前で約2年3ヵ月の間虜囚となったことによる。文化露寇事件を通じてロシア語通詞の必要性を痛感していた幕府は、この機会を利用して、馬場佐十郎、足立左内、村上貞助、上原熊次郎らを松前に派遣して、ゴロヴニンからロシア語を習得させた。逆にゴロヴニンは、彼らから得た日本の国情についての知識をもとに、帰国後「日本幽囚記」を執筆している。ゴロヴニンの本はロシアで出版された後、ただちにドイツ語、フランス語、英語などに翻訳されて、広くヨーロッパ中で読まれた。日本でも馬場佐十郎らによりオランダ語版から和訳され、1825年に「遭厄(そやく)日本紀事」の名で出版されている。
 - 6) 勝海舟：海軍歴史 巻の二(勝海舟全集 第8巻)、講談社、pp. 73-90、1973年。
 - 7) 伊藤稔：日本近代造船の礎 ―ヘダ号の建造―、羽衣出版、pp. 113-128、2020年。