

1861年 咸臨丸、対馬・小笠原諸島の領有権の調査

太平洋横断後は、1861年(文久元年)、ロシア軍艦の対馬占有事件に際して、外国奉行小栗豊前守が咸臨丸で派遣されました。

その翌年には、小笠原諸島の領有権確保の為、外国奉行水野忠徳を団長とする調査団が咸臨丸で派遣されました。



作画:西村慶明(MUSEUM OF MARITIME SCIENCE 2007)

この時の咸臨丸の艦長は、渡米時に活躍した小野友五郎でした。一行は父島、母島で詳しい調査・測量を行い、幕府はその調査に基づいて諸外国に対して日本の領有権を通告しています。

開国や領有権を求める諸外国に対する幕府の外交政策の役割を咸臨丸が担っていたことも忘れてはなりません。



小野友五郎

1868年 咸臨丸、榎本武揚に率いられて江戸脱出

1863年(文久3年)からは、咸臨丸は品川・横浜間の要人の輸送や伝習生の訓練に使用されていましたが、その後蒸気機関を撤去し帆走軍艦となり、数年後には運送船となりました。

1868年(慶応4年)、戊辰戦争が始まると、幕府の方針に承服しない榎本武揚は8隻の艦船を率いて品川沖から脱走、蝦夷(北海道)へ向かいました。

咸臨丸もその1隻でしたが、観音崎で座礁、その後離礁したものの、房総沖で再び暴風雨にあって漂流するにいたり、清水港に避難しました。

しかし新政府軍に知られ、攻撃をうけて多数の死傷者を出し、船は拿捕されてしまいました。咸臨丸の数奇な運命のはじまりともいえる凄まじいものでした。



榎本武揚



榎本旧幕府軍の品川脱走の絵図

1871年 栄光と悲劇の咸臨丸、サラキ岬で座礁、沈没

戊辰戦争後、咸臨丸は明治政府の輸送船として開拓史の物資や官吏の搬送などにあたりました。

1871年10月25日/明治4年9月12日、戊辰戦争に敗れて北海道移住を余儀なくされた仙台藩白石城主片倉小十郎家臣団401名は、仙台松島湾の寒風沢(さぶさわ)から新政府が手配した咸臨丸で出発しました。

しかし、函館に立ち寄った咸臨丸は、1871年11月2日/明治4年9月20日に小樽に向けて出港しましたが、サラキ岬沖で暗礁に乗り上げて座礁、乗客乗員は地元泉沢の人々によって全員救助されましたが、咸臨丸は沈没し、栄光と悲劇の14年の足跡を残して終焉を迎えました。



松島湾の寒風沢



サラキ岬の夕暮れ

