

## 近代化遺産・旧小菅修船場跡について

長崎史談会 幹事 井手勝摩

旧小菅修船場が近代化遺産として世界遺産登録を目指していることは喜ばしいことである。紙面の関係もあり同所について少し触れてみたい。

幕末、幕府や諸藩が外国から買い入れた船は、中古船が多かったので故障が絶えなかった。また外国船も日本に修船場が無く、上海まで行かねばならなかった。この様に国内外の船主、船員から修船場を望む声が高まっていた。

元治2年(1865)薩摩藩士五代才助らが極秘にヨーロッパを視察した時、ドック建設の意を強くした。帰国後、同藩の小松帯刀などと謀り慶応3年(1867)長崎戸町村小菅に修船所を設置することにした。薩摩藩やT・グラ



スリップドック模型 三菱長崎造船所史料館蔵

バーなどが出資者となり、潮の干満を利用して船を引き揚げるスリップドックをイギリスに注文した。これが日本における洋式造船の起こりである。三菱の前身である幕府直営の長崎製鉄所は、この時はまだ機械類の製造、修理のみで、ドックもなく船の建造、修理は行っていなかった。明治維新で薩摩藩がなくなりT・グラバーの管理となり、明治元年(1868)12月6日に完成した。この日、グラバー所有の蒸気船が陸に引き揚げられ、多くの観衆は蒸気のカと船体の全容に大いに感動したと伝えられている。船を乗せて引き上げる滑り台の形がそろばん状にみえることから「そろばんドック」と呼ばれていた。中央のレールには鋸歯状の滑り止めが施してあり、当時、近代設備を備えたドックとして、内外の船舶の修繕や建造に多忙であった。一方、幕府所管の長崎製鉄所は、明治維新により明治政府へ移管になる。頭取本木昌造や軍艦御買上御用掛五代友厚らの提言によって、政府は翌明治2年にこの小菅修船所(5443坪)をグラバー商会から買収した。初代船渠長は本木昌造に師事し、長崎製鉄所の所長にもなった平野富二である。

買収にあたり同年3月9日、明治政府は長崎府判事野村宗七、井上聞多(馨)の名義でグラバー商会と約定書を交わしている。それによると「……二月二十九日小菅浦 スレップヘールリングドック 左ノ件ヲ約ス」と和名?が記されている。代価は洋銀12万ドルで、内金6万ドルを3月11日に払込み、同日より小菅浦ドックと附属の地所は官府のものになっている。さらに「右ドック官府ニ付属セシムルヨリ巻ケ年内ニドック並築立石垣等ニ自然災害出来候時ハ於ガラバ商社是ヲ補フベシ」とあり、当時すでに1年間の補償に関する認識があったようだ。明治5年(1872)明治天皇が長崎に行幸された折、このドックにも御臨行され修理状況(薩摩の船?)をご覧にいれている。西南戦争があった明治9年度(1876)には修繕船が11隻を数えた。

ちなみに本工場の立神ドックは明治7年(1874)に起工し、12年に完成している。明治20年(1887)長崎造船所が政府から三菱に売り渡されてからは三菱の所有になる。本ドックは一時閉鎖された時期もあったが、多くの小型船を建造、修理し、戦時中は「小菅舟艇工場」と呼ばれ、特攻用の特殊艦艇を建造し、戦後は漁船などの建造修理にかかわった。昭和28年(1953)6月にドックは機能を停止し、建物は倉庫として使用する様になった。

巻上機小屋には「こんにゃく煉瓦」が使われており、わが国に現存する最古の煉瓦造り建築といわれている。小屋の中にある船の引上げ用巻上機は、T・グラバーの故郷である英国・アバディーンのホール・ラッセル社製の25馬力蒸気機関である。歯車装置、チェーンなどは当時のもので、ボイラーは明治34年(1901)に取替えている。現在、国指定の史跡になっているが、わが国最初の近代的ドックとして貴重な存在である。両サイドにある台車とレール2条は、当時の写真や模型には無く、後年設置されたものである。(了)【註】長崎造船所の官営時代の名称は度々変わるが「長崎製鉄所」とした。

