

「明治日本の産業革命遺産（長崎エリア）」

諫早医師会協同組合
満岡 渉

2015年7月、ドイツのボンで開催された第39回世界遺産委員会において、「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」がわが国で19番目の世

界遺産として登録されました。「明治日本の産業革命遺産」が世界遺産に認定されたのは、幕末から明治期のわが国が、非西洋諸国で初めて、欧米列強の支配下に置かれることなく短期間のうちに産業革命を成し遂げたことが、世界史上特筆すべき出来事と認められたからです。

徳川幕府は200年余りにわたって鎖

国政策をとり、西洋との接触を禁止してきました。しかしながら、ペリー率いるアメリカ合衆国東インド艦隊の浦賀来航をきっかけに、「大船建造の禁」を解き、鎖国令を撤廃し、開国へと舵をきります。開国はそのまま近代化への挑戦でした。洋書を片手に大砲製造や洋式船の建造を試行錯誤した時期に始まり、諸外国から西洋技術を直接導入し人材を育成した時期を経て、ついに明治後期には、わが国は近代国家の仲間入りを果たします。「明治日本の産業革命遺産」には、そうした時代の熱気が息づいているのです。

「明治日本の産業革命遺産」は、北は岩手県釜石市から南は鹿児島県鹿児島市に

いたる8県11市に所在する23の資産で構成されており、長崎市には、造船と石炭産業に関する8つの資産があります。読者の先生方には、是非長崎にお出でいただき、実物を見ていただきたいのですが、工場内で今も現役で稼働中の資産や、危険で立ち入りが制限されている資産もありますので、ここで概要をご紹介します。

まず、石炭産業に関する資産としての「高島炭坑」と「端島炭坑」です。

① 高島炭鉱

高島炭坑は、長崎港より南西約14・5キロ沖合の高島にあり、1869年に佐賀藩と貿易商トーマス・グラバーが共同開発した炭坑です。それまでの日本での採炭方法は、地表に露出した石炭を掘るか、露出した炭層に沿って掘り進むというものでしたが、高島炭坑は地面から垂直に採炭場所まで降り、大量の石炭を掘る本格的な西洋式堅坑でした。日本で最初に蒸気機関を導入し、石炭の搬出や排水を機械化したことが、こうした効率的



写真1 高島炭坑

な採炭を可能にしたのです。写真1の北
溪井坑(ほつけいせいこう)は、深さ約43
メートル、日産3000トンを出炭したと
いわれています。

高島の石炭には世界史的に重要な役割
がありました。19世紀の世界のグローバ
ル化は、交通革命によってもたらされま



写真2 軍艦島

した。交通革命とは、遠洋航路用蒸気船
の登場とアメリカ大陸横断鉄道の開通、
スエズ運河の完成によって欧米と東アジ
アを結ぶ世界的な交通ルートが出来上が
ったことを指します。そのうち、西回り
航路と東回り航路が出会う東アジアで、
蒸気船の燃料である良質の石炭を唯一安
定的に供給できたのが日本＝高島です。
その意味で、世界のグローバル化は高島
炭坑の石炭によって支えられていたとい
っても過言ではありません。高島炭坑の
技術は、端島炭坑や三池炭鉱に引き継が
れ、日本の近代化の扉が大きく開かれて
いきました。

②端島炭鉱(軍艦島)

軍艦島の通称で全国に知られる端島は、
長崎港から約19キロ、高島よりさらに南
西にあり、高島炭坑の近代的採炭技術を
引き継ぎ、発展・大規模化させた炭坑の
島です(写真2)。

端島は、1800年代初めには、近隣
の漁民が漁の片手間に採炭を行う砂岩の
小島に過ぎませんでした。1890年、
三菱により端島炭坑の本格的な採炭が開
始され、1900年からは徐々に電力が
導入されて海底深く坑道が張り巡らされ
ていきました。採炭技術の発達に合わせて
埋立てが繰り返され、軍艦島と呼ばれ

る現在の島の姿が形作られたのは大正期
以降です。

軍艦島の威容をひととき印象付けてい
るのは、その建造物群です。狭い島内に
住居を確保するために建てられた日本で
最初の鉄筋コンクリート集合住宅をはじ
め、幼稚園や小中学校、病院、警察など
の公共施設や、映画館、パチンコ店とい
った娯楽施設も整備され、端島はほぼ完
結した都市機能を持っていました。最盛
期の1960年には5300人が住み、
東京都区部の約9倍の人口密度という賑
わいでした。1974年に炭鉱が閉山さ
れ、現在は無人島となった端島ですが、
残された高層住宅群には往時の繁栄がし
のべれます。

端島は島全体が国の史跡となっており、
コンクリートの建造物群は世界遺産の対
象ではないものの、赤土と石灰を混ぜた
アマカワと呼ばれる接合剤で岩石を積ん
だ護岸と生産施設の部分が世界遺産価値
を認められています。

端島には長崎港からクルーズ船が出て
おり、往復約2時間半の上陸ツアーもあ
ります(要予約、「軍艦島ツアー」で検索
を。高島経由のコースもあります)。残念
ながら廃墟となったビル群には立ち入り

できませんが、外観だけでなく廃墟の内部を見てみたいという方も多いでしょう。実は、立入禁止区域を含む島内全域をGoogleマップのストリートビューで見ることができのです。長崎市の全面的な協力のもと撮影された端島のストリートビューは、2013年6月から公開されており、製作したGoogle社の遊び心あふれる取り組みは、全世界の廃墟ファンから称賛されています。

次に造船分野の5つの構成資産をご紹介します

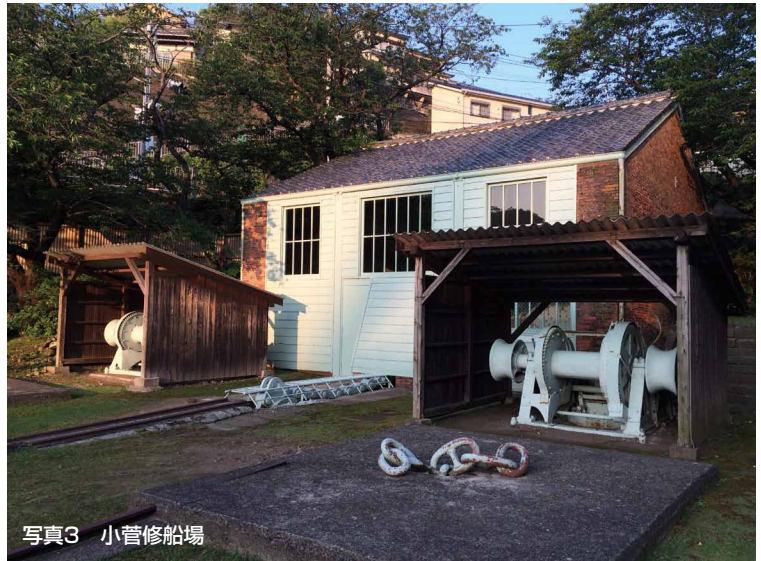


写真3 小菅修船場



写真4 小菅修船場

紹介します。このうち「小菅修船場跡」を除く4つは三菱重工長崎造船所構内にあります。

③ 小菅修船場跡

こすげしうせんばあと

小菅修船場は、蒸気機関を使った日本初の洋式近代的ドックです。当時、日本には大型船を修理できる施設がなかったことから、トーマス・グラバーが友人の薩摩藩士、五代友厚らとともに修船場の建設を計画、薩摩藩との共同出資により1869年に完成させました。修理の際

は、潮の満ち引きを利用して、船を滑り台（台車）に乗せ、蒸気機関で曳き揚げました。レールの上に乗る滑り台の様子がそろばんに似ていたことから、「ソロバندوق」の愛称で親しまれています。小菅修船場跡は、長崎市の南の町はずれ、船工場が立ち並ぶひっそりした入江にあり、公開されています（写真3、4）。日本最古のれんが造りとされる曳揚げ小屋の中には、グラバーが英国から輸入した引き揚げ装置の巨大な歯車があり、小屋の窓から覗き込むことができます。

開国を迫られた徳川幕府にとっての急務は、まず大砲を製造すること、そして鉄製の洋式船を建造し海軍力を備えることでした。幕府はオランダから海軍機関将校ハルデスを招き、船の修理のための洋式工場の建設に着手、1861年には長崎熔鐵所が完成します。これが、三菱重工長崎造船所の前身です。長崎造船所構内には造船の近代化を伝える4つの資産があります。

④ 旧木型場（長崎造船所史料館）

きようきがたば

旧木型場は、船の部品である鋳物の製造に用いる木型の製造工場として1898年に建設され、昭和50年代まで一貫して木型場として使用されてきました。長崎造船所に現存する建物の中では

最も古く、木骨煉瓦造2階建で、クレーンのレールやウィンチなどがそのまま残されています。造船所内で最初に電気を動力として使用した工場です(写真5)。

旧木型場は、1985年に長崎造船所の「史料館」として改装され、館内には、長崎造船所が日本の近代化に果たした役割を紹介する多くの資料が展示されています。さらに、長崎造船所で建造された



写真5 旧木型場



写真6 第三船渠

数多くの船舶や傑作機械も紹介され、これらが醸し出すレトロでインダストリアルな味わいには一見の価値があります。長崎造船所構内にある4つの構成資産のなかで唯一一般公開されており、事前に予約すれば見学することができます。

⑤ 第三船渠

だいさんせんきょ

第三船渠は、自然の地形を利用しつつ、背後の崖を削り海を埋め立てるという5

年に及ぶ難工事を経て1905年に完成した、巨大なドライドックです(写真6)。世界最大級の船を自ら建造したいという三菱の強い意志のもと建設されたドックは、当時東洋最大の規模でした。完成後も3回にわたって拡張され、現在は9万5千トンの船に対応することができます。ドックの底の部分には建設時の石造りの構造が残るとともに、当時イギリスから輸入された排水ポンプと電気モーターが現在も稼働しています。現役の施設であるため非公開で、県道236号線沿いにあるのですが、残念ながら県道から見ることができません。

⑥ 占勝閣

せんしょうかく

第三船渠を見下ろす丘に1904年に作られた瀟洒な洋館が占勝閣です(写真7)。当初、第2代所長の社宅として建設されましたが、1905年、軍艦千代田の艦長である東伏見宮依仁親王殿下が宿泊されたことから、一度も社宅として使用されことなく迎賓館となりました。宮様が御宿泊の際、「風光景勝を占める」との印象を持たれたことから占勝閣と命名されたと言われています。

木造2階建の各部屋には、最高級の調度品とともに、明治の代表的洋画家山本芳翠の十二支シリーズなど国宝級の名画

や美術品が飾られ、100年を超える長崎造船所の歴史と伝統を物語っています。

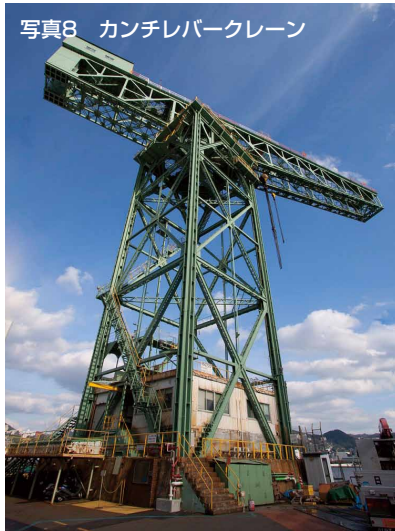


写真8 カンチレバークレーン



写真7 占勝閣

設計者の曾根達蔵は、鹿鳴館などを手掛けたイギリス人建築家ジョサイア・コンドルの教え子で、丸の内の三菱オフィス街の基礎を築いた建築家です。

⑦ ジャイアント・カンチレバークレーン

長崎造船所構内でひとときわ目を引く緑色の巨大なクレーンがジャイアント・カンチレバークレーンです(写真8)。当時最新式のスコットランド製で、1909年に日本初の電動クレーンとして設置されました。全高61・7mで、大型化した船舶の建造に対応するため150トンの吊上げ能力を持っていました。

同型のクレーンは、世界で48基製造されたと推定されていますが、現存しているのは11基のみです。設置以来100年以上経った現在もタービンや大型プロペラなどの船積み活躍しているのは、日頃のメンテナンスの賜物といえます。非公開ですが、出島ワフや水辺の森公園、グラバー園など、長崎造船所の対岸のおよそどこからでもその雄姿を見ることができます(写真9)。

長崎の港を見守ってきたこのクレーンは市民に親しまれ、近くの飽浦(あくのうら)小学校の校歌には、「規律を守りいささかも労を惜しまず起重機の重きに耐

うる心もて学びの道にいそしまん」と謳われています。

⑧ 旧グラバー住宅(グラバー邸)

最後に、トーマス・グラバーの住宅兼オフィスであった旧グラバー住宅をご紹介します(写真10)。グラバーは造船・石炭産業の近代化の功労者ですが、それ以上に明治維新の影の立役者とも呼べる人物です。

スコットランド人の貿易商グラバーは、貿易商社「ジャードイン・マセソン商会」の社員として、1859年の開港と同時に長崎にやって来ました。当時21歳という若さで、のちに重要なパートナーとなる坂本竜馬の2歳下、初代総理大臣になる伊藤博文の3歳上でした。

商才のあつたグラバーは1861年にマセソン商会の長崎代理店「グラバー商会」を設立、1863年には、長崎港と長崎製鐵所を見下ろす南山手に住居兼オフィスを建設しました。グラバー邸には多くの外国人商人や幕末の志士が訪れることとなり、この地で行われた人とモノの交流が、幕末のわが国に決定的な役割を果たすこととなります。グラバーが密貿易で薩長に供給した軍艦や最新式の兵器が、薩長同盟・討幕の原動力となったの

写真9 カンギレバークレーン



です。幕府が購入したアームストロング砲を薩長軍に横流したという話すらあります。

グラバーが討幕運動に深く関わったことは疑いありませんが、しかしその目的や背景には謎があります。単なるビジネスとして薩長両藩や坂本竜馬に武器を売ったのだという見方から、グラバーこそが討幕の黒幕で、竜馬はグラバーの代理人にすぎなかったのだという説まであり

写真10 旧グラバー住宅



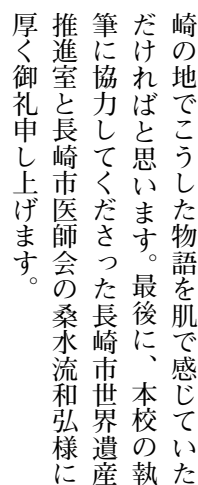
ます。またその背景も、グラバーの個人的な打算だったのか、マセソン商会の極東戦略の一部だったのか、さらにその裏で本国イギリスやフリーメイソンが糸を引いていたのではないかという論者もいます。

実際当時のグラバーの志士たちへの支援は、ビジネスの域を大きく超えています。グラバーは1863年、国禁を犯して伊藤博文や井上馨ら「長州ファイブ」の

イギリスへの密航を手助けしています。伊藤と井上は、その半年前には品川のイギリス公使館を焼き討ちした、いわばテロリストでしたが、それをイギリスに留学させるとは驚いた話です。また1865年には再び五代友厚ら「薩摩スチューデント」19人のイギリスへの密航に関わっています。その後、彼らはわが国の政治経済の中心人物として、国の近代化に計り知れない貢献をすることになるのです。

こうしたグラバーの、リスクを度外視したかに見える志士たちへの肩入れには、当然様々な思惑があったはずですが、しかし、単にビジネスのためとか、ましてイギリスが日本を支配するための陰謀の一部だったといった理由で説明できるとも思えません。打算はあったにせよ、グラバーが、同世代の志士たちの近代国家建設への熱意に共感していたのは事実でしょう。彼らとともに途方もない挑戦をすることに、グラバー自身がワクワクしていたように私には思えます。

世界遺産の中でも産業遺産は、その背景にある歴史と関わった人々の物語を知ること、より面白く観ることが出来ます。私見ですが、「明治日本の産業革命遺産」にまつわる物語のメインテーマは、



11 ● JMC NEWS (全医協連ニュース) — No.141