

佐賀市から世界遺産を！

蒸気船を運用した幕末佐賀藩のドック施設

— 三重津海軍所跡発掘調査 現地説明会資料 —



○世界遺産と三重津海軍所跡

平成 21 年 1 月 5 日に、工業国家日本の台頭をテーマとした『九州・山口の近代化産業遺産群』が、世界遺産暫定登録一覧表に記載されました。同年 10 月には、鹿児島県から山口県にまたがる広域登録（シリアル・ノミネーション）の構成資産候補の一つ、幕末段階における近代工業化の先駆けとして三重津海軍所跡が位置付けられました。

世界遺産としての三重津海軍所跡の重要性は、産業遺産として、西洋式の帆船や蒸気船を修理したり、造ったりといった機能にあります。

そのため、佐賀市教育委員会では世界遺産登録推進を目指して、平成 21 年度からこのドックエリアとワークエリアを中心に発掘調査を進めています。

その結果、ワークエリアは江戸時代以来の伝統的技術を用いて銅や鉄を加工して西洋船の部品を造った場所であり、古文書にあらわれる佐賀藩の汽罐製造がこうした伝統的技術によって達成されたことがわかってきました。

○ 発掘調査の成果（14 区）

【調査の目的】

三重津海軍所跡 14 区は、製罐所・船渠エリアの東南部に位置し、昨年 11 月から発掘調査を開始しました。この調査区の目的は船渠護岸の位置や構造を解明することと、その北域に立地する施設の有無を確認することです。

【調査成果】

発掘調査では、まず船渠護岸の検出をおこない、船渠の北岸にあたる護岸遺構を確認しました。この護岸は、昨年 6 月に現地公開した護岸遺構（13 区）を早津江川方向に延長した箇所にあたります。今回発掘調査を実施している 14 区の調査成果は、前回調査した 13 区の調査成果と併せることで、船渠の構造がより具体的に判るようになりました。調査成果としては、以下のことがあげられます。

①船渠の直線的な形状

13 区では調査範囲が狭かったため、船渠護岸の平面的な形状を推測するには至りませんでした。今回の 14 区の調査で、前回の延長部と考えられる護岸遺構を確認したことにより、少なくとも船渠の北岸は当初想定されていたような袋状に膨らんだ形状ではなく、直線的な形状であったことがわかりました。

②護岸構造の違い

13 区で検出した護岸遺構は枠状に組んだ木材を階段状に積み重ね、護岸が船渠内側に崩れ落ちるのを防ぐ堅固な構造でした。14 区の護岸は、木板を丸太杭で止める比較的簡便な構造で、船渠内でも場所によって護岸構造が異なっていることが明らかになりました。

13 区と 14 区の護岸遺構を比較してみると、構造がより堅固で上面に重量物を載せるのに適した 13 区の周辺が蒸気船修理・製造作業を船渠内で実施する際に主要な場所として使われていたと考えるのが自然ではないかと思われまます。

③護岸で使用された木材や共通点

13 区と 14 区の護岸遺構は異なった構造といえますが、どちらも石垣を用いないことや、土留め用に厚手（7cm 程）の板材を使っている点には共通する特徴がみられます。

この土留め用の板材には、13 区で和船の底板と思われる板材が使用されていることがわかっています。

14 区では、護岸に用いる際には不必要な複数の孔があげられていたり、様々な形状の板材が船釘（縫釘）とよばれる造船の際に使われる釘で繋ぎとめられていることが確認されており、13 区同様に本来は別の用途（船材等）で用いられていた板材を土留め用の板として転用したものと思われまます。

④石垣

14 区の調査で、早津江川に面する箇所では石垣を検出し、この石垣の下部で船渠護岸と類似した木組の胴木が検出されました。

現段階で石垣が積まれた年代は残念ながら明らかにできていませんが、この胴木の構造は、江戸時代からある伝統的技法と考えられ、仮に石垣を積んだ年代が明治であったとしても、河川改修の技術的系譜が江戸の在来手法から引き継がれていることを示す興味深い例といえます。

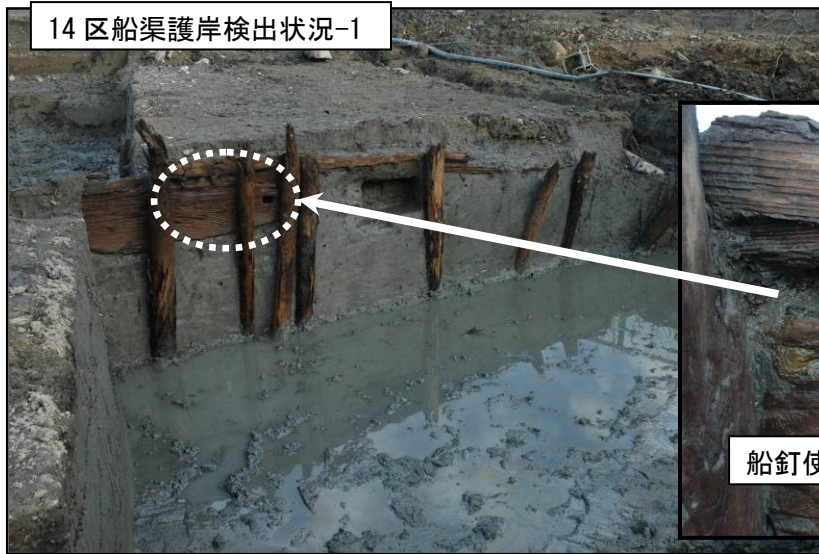
⑤その他

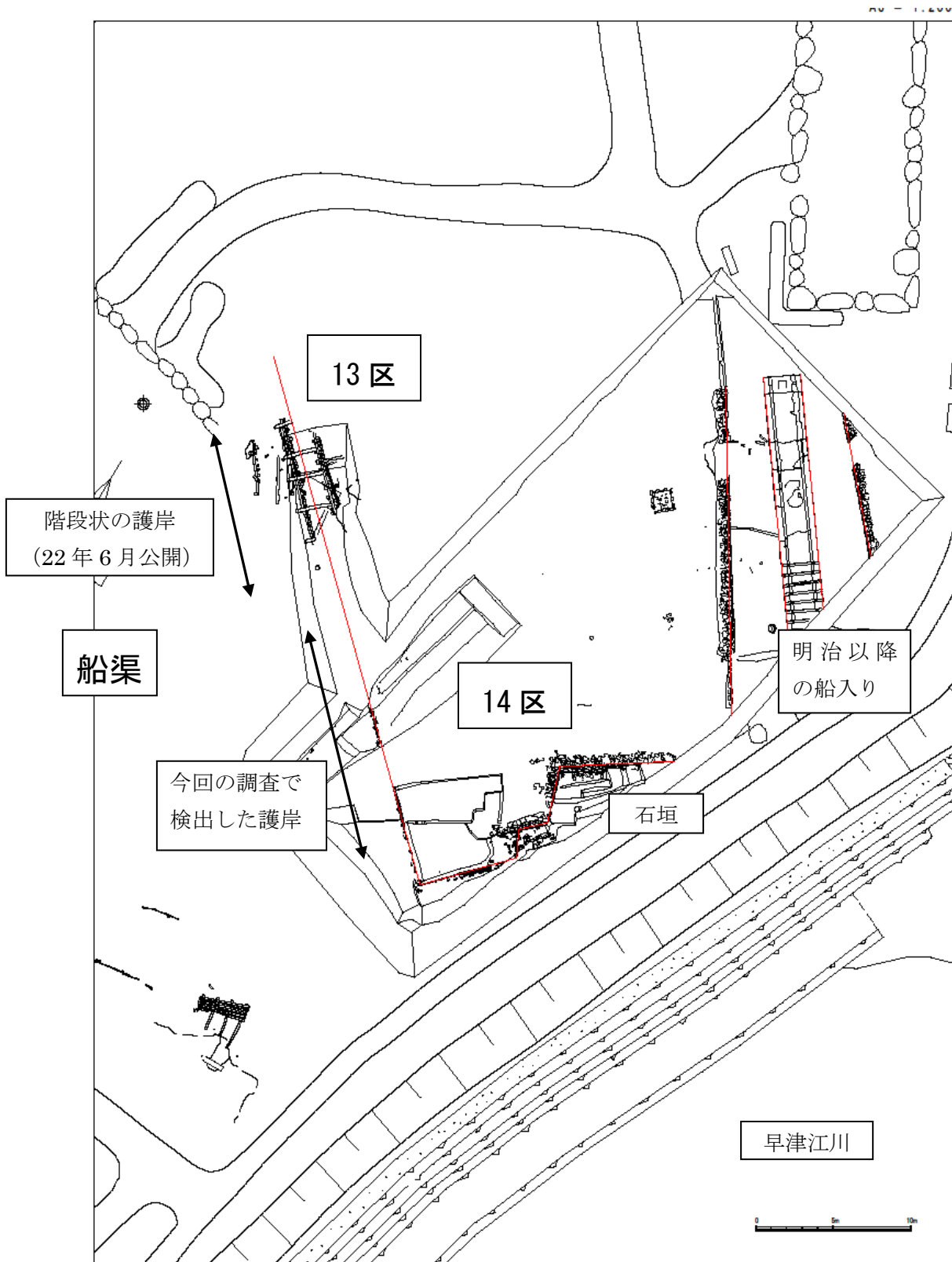
調査区北部ではコンクリートと石垣で構成された船入りが発見されました。

この船入りは 1948 年に米軍が撮影した航空写真にも写っていることから、少なくともこの年代までは埋まりきらずに残っていたことが確かな比較的新しい時代のものと思われるが、船入りが河川と交わる角度は幕末期の船渠とほぼ同じであることが注目されます。異なる時代のこれらの施設が同じ方向を向いて造られていることから、この角度が船を河川から出し入れする際に最も合理的であったのではないかと推察しています。

【今後の調査に向けて】

14 区の発掘調査は現在も継続中で、今後は海軍所に伴う建物跡や造成の痕跡等を確認したいと考えています。2 月からは、14 区の北域であると 2 地区（15・16 区）の調査を予定しており、三重津海軍所の全容解明に一步でも近づけるように努力していきたいと考えています。





○三重津海軍所とは

【江戸時代の三重津】

佐賀藩は藩籍の船を管理する「船屋」を藩内の要所に 6 箇所設置しており、その内の一つが三重津でした。江戸時代中期には、三重津で佐賀本藩の船の約 2 割（29 艘）を管理し、藩内でも重要な地域だったようです。

【三重津海軍所が設立された経緯】

幕末、嘉永 6 年（1853）にペリーの艦隊が江戸湾内まで来航してきたことを受け、幕府は大船製造の禁を解除しました。これにより大型軍船の製造が許可されたこととなります。

佐賀藩は安政元年（1854）に蒸気船の製造を企図し、三重津を製造場所に選定しました。この時期の作成と推測される「三重津御船屋絵図写」によると、従来の建物に加え、新たに材木小屋や細工場等を設置し、舟入場を浚渫して深くする計画であったことがわかります。その後、安政 3 年（1856）までに蒸気船製造用の資材が集積されました。

また安政 5 年（1858）9 月に、精煉方が鉄船と木船の 2 通りの建造予算を計上していますが、この時、実際に蒸気船の建造は行われなかったようです。

同じ頃、幕府が海軍伝習所を長崎に設立し（安政 2 年）、佐賀藩も多くの藩士を参加させました。安政 5 年には藩内の船手にもオランダ人より学んだ洋式船の運用技術等を教育するため、三重津に「御船手稽古所」を設置しました。翌年、長崎海軍伝習所の撤収に伴い、佐賀藩は藩内での海軍教育を継続・充実させるため、船屋の西一角を「海軍稽古場」として拡張し、役所の出張所に続き、稽古人の宿舎や調練場を設置し整備しました。

それとともに、当時所有していた蒸気船や帆船など佐賀藩艦船の主要港を三重津に定め、艦隊根拠地としての体裁も整えました。三重津に艦船が常時出入りしていたわけではなく、多くは現在の有明佐賀空港に近い沖合（網洗）に停泊し、そこから藩の御用や伝習生たちの稽古を行っていました。そのため通常、艦船と海軍所間の人員や物資の移送は小型船で行っていたようです。

こうして三重津に、海軍教育の機能と洋式船の運用機能が附加されたのでした。その後、蒸気船を運用する上で必要なメンテナンスの部品等を製作するワークエリア、修船や造船の際に船を引き入れるためのドックエリアの整備が行われました。その結果、三重津

海軍所の範囲は早津江川西岸の河川敷、全長約 600m になりました（参考『三重津海軍所図』大正期）。

三重津海軍所は明治初期に閉鎖されたと思われませんが、その時期等詳細については明らかではありません。跡地は、明治 35～昭和 8 年（1902～1933）に佐賀県立商船学校として利用されました。現在では、三重津海軍所跡の大部分が、海軍所の主任であった佐野常民の名を冠した佐野記念公園となっています。

【三重津の修船機能】

文久元年（1861）4 月、特に蒸気船等を繋ぐようになったので、今まで藩で用いていた大早船（和船）を解体することになりました。

同年 7 月に佐賀藩は、安政 5 年にオランダから輸入した電流丸（蒸気船）の交換用蒸気罐（ボイラー）の製造を行うため、製造主任に精煉方の田中近江親子を任命し、三重津に「製造場（製作場）」を設けました。この時、ボイラーの製造は藩内初めての事業であり、火を専らに取り扱う仕事のため担当者・職人等の安全が八天神社（塩田町）に祈願されました。

また電流丸は文久 2 年（1862）に、昨年の秋にキールの銅板を張替えた残りの作業を行う必要がでてきます。しかし、現状のままの三重津の修復場では残りの作業が行えず、また急がなければならないので、長崎に廻送することになりました。この時、三重津で修復作業が行われませんでした。昨年の秋に修復作業を行ったことがわかり、文久元年には三重津に修復場が存在したと考えられます。

さて同じく文久 2 年 5 月に佐賀藩は、老中板倉勝静より「千代田形」（幕府建造の蒸気船）の蒸気罐を製造するよう命じられます。その後、長崎製鉄所に用意していた鉄板等の材料を佐賀に運び、三重津に「公儀御用蒸気罐製造方」を設け、ボイラーの製造を行うことになりました。文久 3 年（1863）10 月にはボイラーの完成具合の検分が行われました。こうして佐賀藩は幕府製造の千代田形の蒸気罐製造を成し遂げ、元治元年（1864）6 月に製造担当者らは幕府から褒賞を受けました。

【「凌風丸」の建造】

一方、文久 3 年（1863）春、精煉方の田中近江を中心に「御召船方浅行小蒸気船」（浅海用小型連絡船）の製造に取りかかります。製造過程などの詳細な内容については、残念ながら

らまだ明らかではありませんが、慶応元年(1865)春にこの小蒸気船を「凌風丸」と命名し、6月にこの製造部局に「小蒸気船製造方」と役名をつけました。翌月にはこの小蒸気船製造方が帆柱の調達を行うなど完成まぎわの様子がわかります。幕府が各藩の洋式船等を記録した船譜によると、凌風丸は慶応元年10月製造と記載されています。

凌風丸の運用は、同2年(1866)2月に幕府の大目付が佐賀を訪れた際の送迎を行ったことが初見です。その翌年、閑叟(10代藩主直正、文久元年に隠居)が凌風丸に乗り込み、三重津一諫早間を往復し、電流丸や甲子丸(元治元年に購入)などとの間をむすぶ連絡船として活躍しています。さらに明治元年(1868)には閑叟が伊万里から乗り込んでおり、凌風丸は有明海だけではなく、伊万里方面まで運用されていたことがわかります。

なお、これまで凌風丸は明治3年(1870)5月に有明海竹崎付近で座礁した後、外国人に売却されたといわれていました。しかし、同4年(1871)時点の佐賀県(当時伊万里県)所有の蒸気船を調査した書上げの中に「凌風丸」の名前があり、この時期までは存在していることが確認できます。

以上に見られる凌風丸の記録は、慶応元年に製造されて以後およそ6年間、佐賀藩近海の実用的な連絡船として使用されたことを証明しています。凌風丸はペリー来航以来の技術的蓄積の上に、日本人が独力で完成させた実用蒸気船としては、最も早いものの一つでした。

【年表】

※ ()内は根拠史料

安政元年 (1854)	11月28日	佐賀藩、蒸気船製造の意思決定を行う。(『直正公譜』)
安政2年 (1855)		幕府、長崎海軍伝習所を開設する。
安政3年 (1856)	3月	佐野常民、蒸気船建造用として三重津に集積した用材の余分を、長崎でのバtteイラ造船用に廻送するよう申請。 (「佐野栄寿左衛門海防に関する意見書」)
安政4年 (1857)	9月	海軍取調方を設け、担当者等決める。(『松乃落葉』)
安政5年 (1858)	2月29日	三重津に船手稽古所の設置を命じる。(『松乃落葉』)
安政5年	9月18日	精煉方に蒸気船製造費用の見積りを命じる。(『松乃落葉』)

安政 6 年 (1859)	8 月 15 日	長崎海軍伝習所撤収に伴い、三重津の海軍稽古場を拡充。電流丸等の佐賀藩船の主要繫留地を三重津に定める。(『松乃落葉』)
文久元年 (1861)	4 月	番方などが用いていた大早船について不便利となったので、解船する。(『直正公譜』、「請御意下」)
文久元年	7 月 25 日	電流丸の蒸気罐製造のため、三重津に製造場を設立し、田中近江を担当者とする。(「請御意下」)
文久 2 年 (1862)	5 月 26 日	老中より、幕府製造の蒸気船千代田形の蒸気罐を製造するよう命じられる。(「長崎製鉄所一件」)
文久 2 年	7 月 29 日	三重津の蒸気罐製造所を「公儀御用蒸気罐製造所」と呼ぶ。 (「請御意下」)
文久 3 年 (1863)	春	三重津で、精煉方田中近江を中心として御召船方浅行小蒸気船(後の凌風丸)の建造に取り掛る。(『佐賀藩海軍史』)
文久 3 年	11 月	公儀蒸気罐製造方役所を畳む。(「雑録」)
慶応元年 (1865)	6 月	凌風丸の製造部局に「小蒸気船製造方」と役名が付く。(「雑録」)
慶応元年	7 月	小蒸気船製造方が凌風丸の帆柱を調達する。(「請御意下」)
慶応 2 年 (1866)	2-3 月	幕府大目付が来航の折に凌風丸で送迎を行う。 (「白帆注進外国船出入注進」)
慶応 3 年 (1867)	3 月	閑叟(直正)、凌風丸で三重津-諫早間を往復。(『佐賀藩海軍史』)
明治元年 (1868)	12 月	閑叟、伊万里で凌風丸に乗り込む。(『伊万里市史』)
明治 3 年 (1870)	5 月	有明海竹崎付近で凌風丸が座礁し、外国人に売却。 (『佐賀藩海軍史』)
明治 4 年 (1871)	12 月	伊万里県所有の蒸気船一覧に凌風丸の名あり。 (「佐賀県明治行政資料」)

