

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 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、昨年 4 月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

三重津海軍所 13 区の位置は、絵図で推定されていたドックの護岸北側にあたります。この地点は平成 21 年 9 月に発掘調査を実施して木組の護岸を検出した地点（11 区）と隣接しています。今回この地点（13 区）の調査を実施したのは、11 区で検出した護岸の延長部がどのような構造であるのか確認することによって、ドックの護岸構造を更に解明することを目的としています。

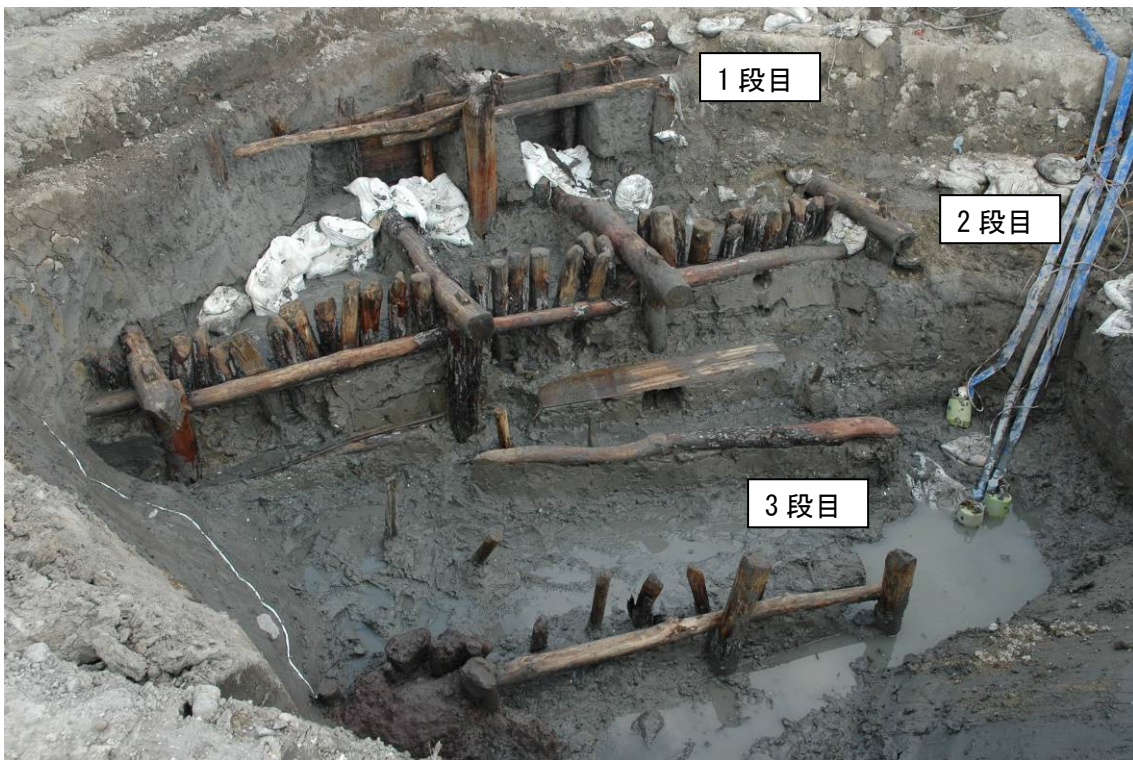
発掘調査の結果、護岸施設が調査区全域（全長 8.6m）にわたって広がっていることが明らかになりました。

護岸は丸太や板材を縦横に組み合わせた階段状の構造で、現在のところ 3 段目（1～3 段目の比高差 1.9m）まで確認できています。

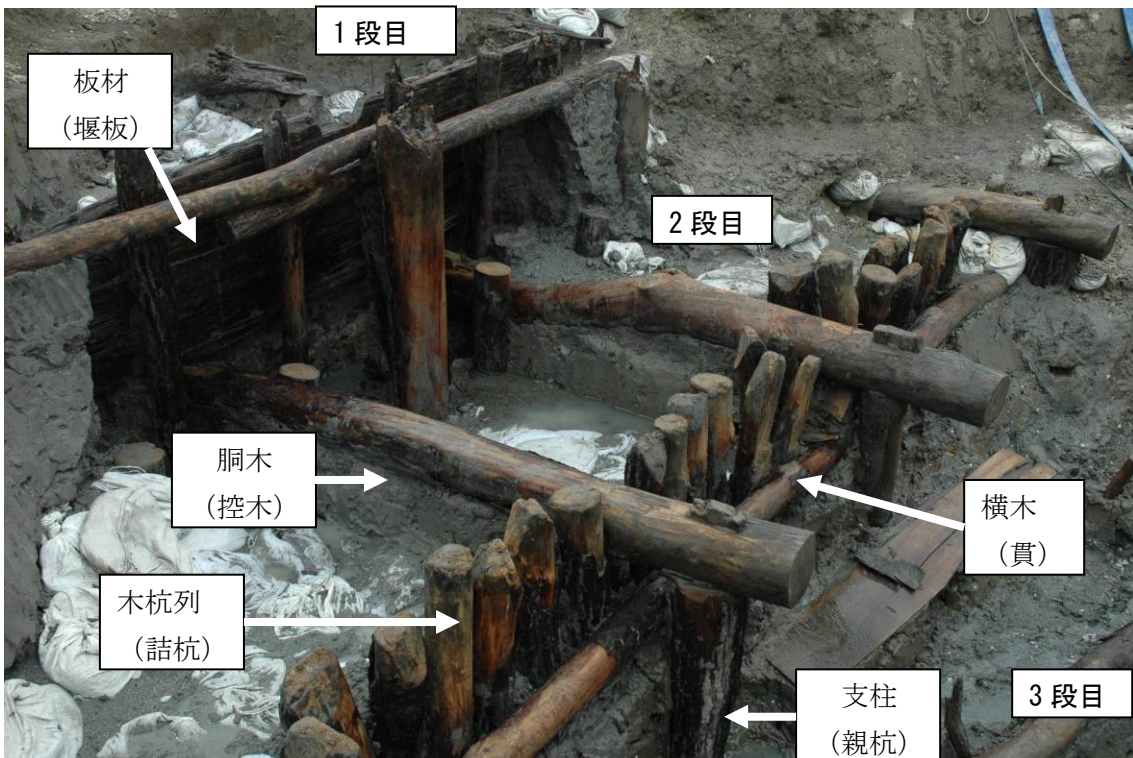
1 段目は幅広の板材（堰板）を丸太杭や横木（貫）を使って止める構造でした。

2 段目は密接して打ち込まれた杭列（詰杭）に横木（貫）を据えて支柱（親杭）で固定し、更にその支柱（親杭）を胴木（控木）にホゾ穴を通して固定する頑丈な造りとなっています。胴木（控木）は 1 段目の護岸の下部でも横木（貫）と親杭を使って固定されており、1 段目の板材（堰板）を止める丸太杭を下部で支える重要な役割も担っています。この 2 段目の胴木（控木）は 1 間 1 尺（2.1m）程の間隔で整然と配置されており、強い規則性の基に護岸が製作されていたことをうかがうことができます。

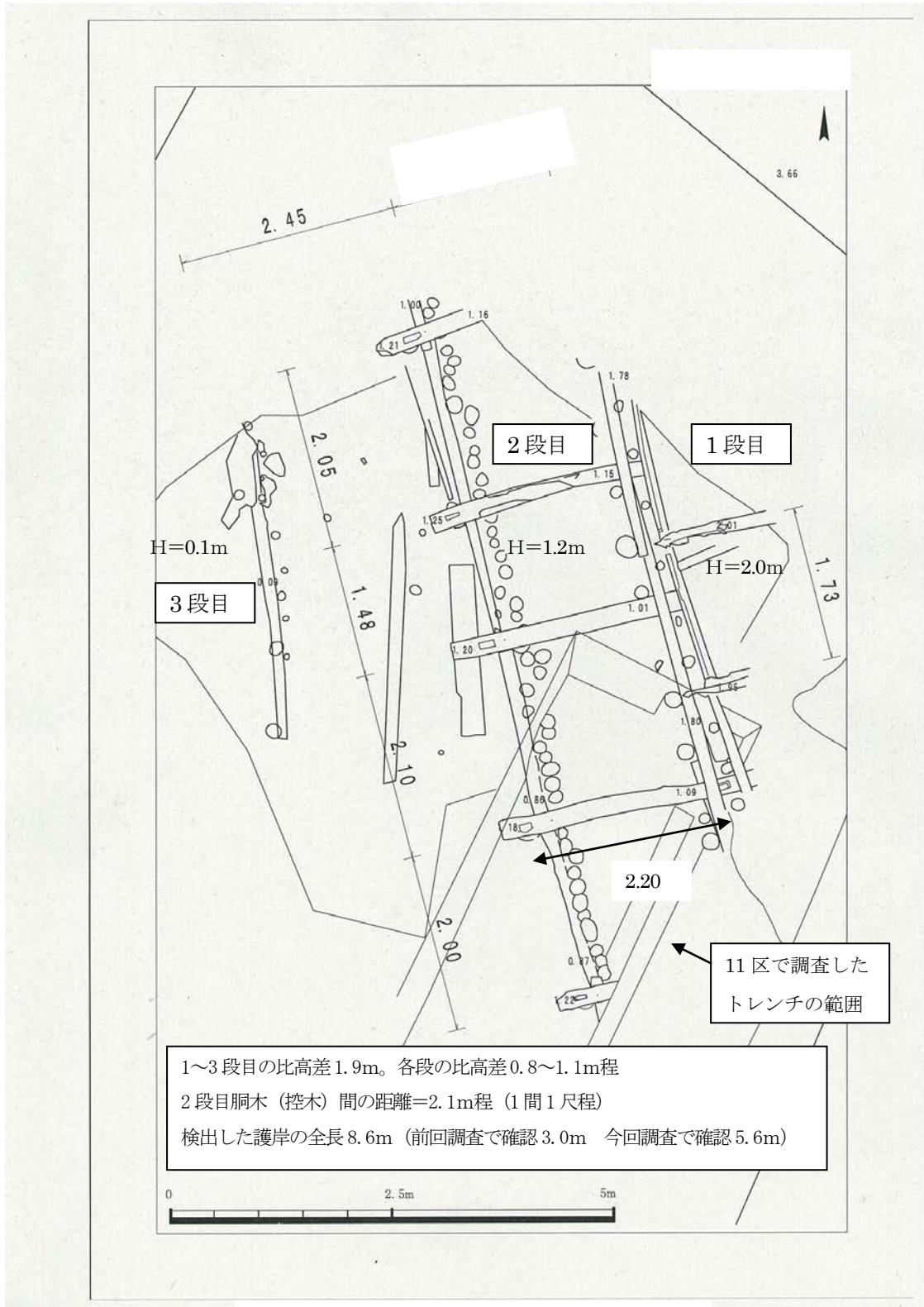
3 段目の護岸は横木（貫）を木杭で両面から止める構造で、その存在は 11 区の調査では確認できておらず、今回の調査での新知見です。



三重津海軍所跡 13 区全景 (南から)  
<ドック内側方向から撮影した木組護岸>

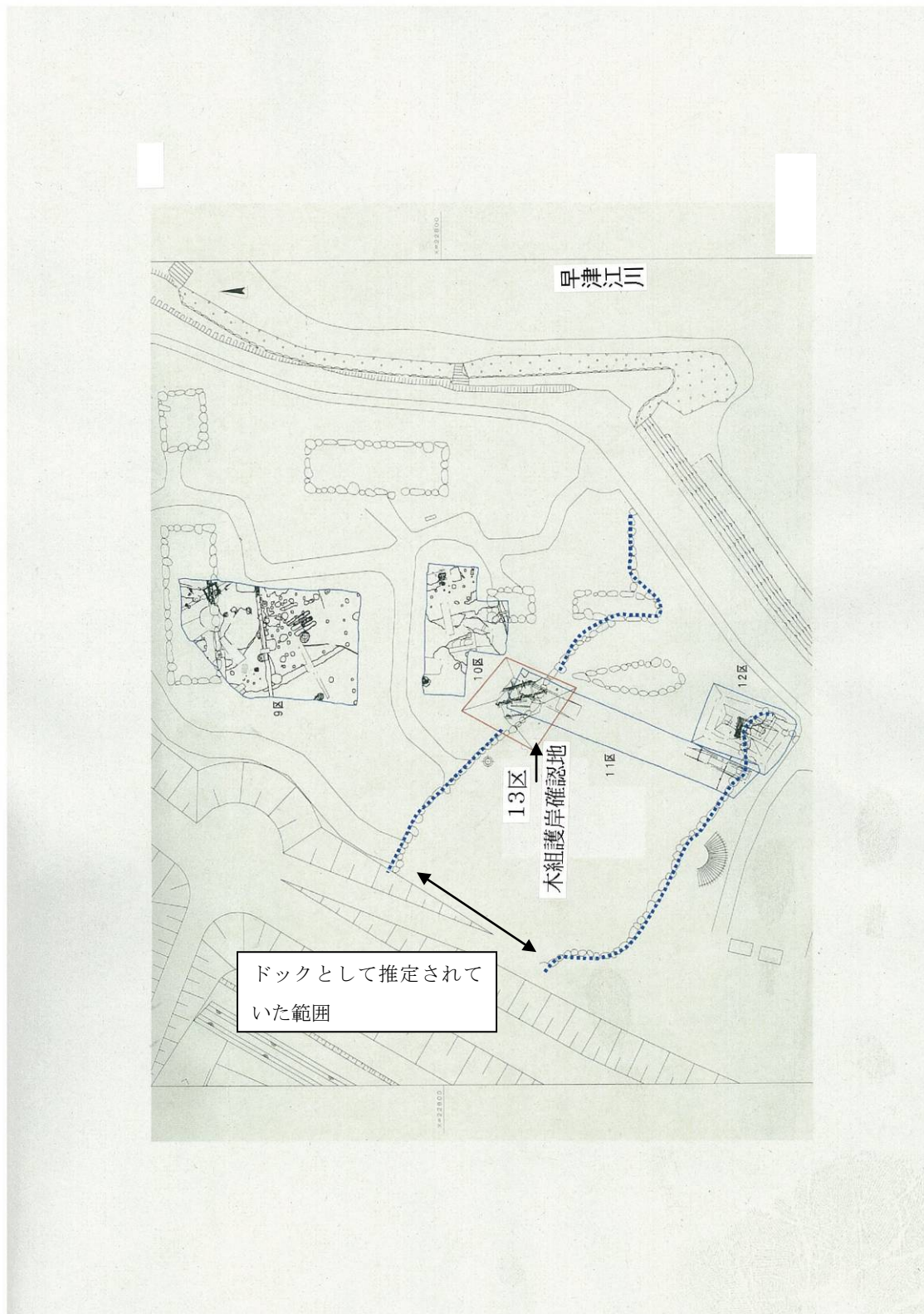


木組護岸近景 (西から)



三重津海軍所跡 13 区 木組護岸平面図





三重津海軍所跡 13 区調査区位置図

以上のような階段状の木組護岸には砂と粘土を交互に積み重ねた造成土が盛られ、2 段目はテラス状のほぼ平坦な面に成形されていたことが、調査区壁面の土層の観察から推定できます。

このような階段状の護岸を造った理由としては、喫水が深い洋式船が着岸できる規模のドックを壁面の強度を保ちつつ造る工法であったとも考えられ、当時は船の修理を行うためには階段状の構造が作業上便利であったからかもしれません。

また、今回の調査の大きな成果として木組護岸上の造成土やその直上から幕末期の磁器の皿や椀、猪口等が出土し、護岸の所属する年代を出土遺物からも明らかにできたことが挙げられます。

出土した磁器は「海」「役」銘や「灘越蝶文」とよばれる図案が描かれる独特なもので、現在のところ三重津海軍所でしか出土例がないことから、海軍所の備品として特注された品物であったと考えています。

このほか、大量の石炭やスラッグ（鉄カス）がドック落ち際から出土しています。石炭は蒸気船の燃料として使われることから、船に積み込まれる際に誤ってドック内に転落した可能性も考えられます。スラッグは、船の部品を加工した際に排出されたものであったのかもしれません。

### ○三重津海軍所とは

江戸時代中期から佐賀藩は、三重津に船屋を置き、本藩籍の船の約二割にあたる 29 艘を管理していました。

安政年間に入ると佐賀藩で、蒸気船建造が計画され、三重津に建造用資材を集積しています。安政 5 年（1858）には船屋以来の伝統的な立地のもと、三重津に船手稽古所が設置されました。

翌年（1859）には、幕府の長崎海軍伝習所の撤収に伴い、船屋の西一角を海軍稽古場として拡張し、出張所に続いて稽古人詰所、調練場が設置されました。電流丸（蒸気船）・飛雲丸・晨風丸（帆船）などの佐賀藩艦船の主要繫留地も三重津に定められ、艦隊根拠地（軍港）としての体裁も整えていきます。

艦船の繫留といっても、常時これらの艦船が三重津海軍所本体に出入りしていたわけではありませんでした。多くの場合は現在の有明佐賀空港に近い沖合に停泊し、艦船と海軍所との間の人員や物資の移送は別の小型船で行っていたようです。後に建造された佐賀藩の蒸気船凌風丸は、そうした移送にも用いられたものと思われます。

船屋に始まり、蒸気船建造が計画さ



三重津海軍所跡出土の特注磁器

れた三重津に、海軍教育機能と西洋船の運用機能が付加されていきました。

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、その時期についてはよく分かりません。その跡地は明治 35 年（1902）に佐賀県立商船学校として利用されましたが、商船学校は昭和 8 年（1933）に廃校となりました。現在、三重津海軍所跡の多くの部分は、海軍所の主任でも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。

また、三重津海軍所や佐賀藩海軍所などの名称は後の時代に付けられたもので、当時の呼ばれ方ではありません。船手稽古所や海軍伝習方など役所としての呼び方も見受けられますが、当時の呼び方として最も古文書に残っているのは、単に港を指す「三重津」という呼び方です。

### ○船の修理と凌風丸の建造

安政元年（1854）、佐賀藩は蒸気船建造を決定し、同 3 年（1856）までにその建造用資材を三重津に集積しました。同 5 年（1858）9 月には、精煉方<sup>せいれんかた</sup>で鉄船三千両、木船千十両の建造計画予算が計上されていますが、この時には実際の蒸気船建造は行われなかったようです。

文久元年（1861）、オランダから輸入した電流丸の交換用汽罐（ボイラー）の製造が決定され、三重津に製罐所設立が計画され、精煉方<sup>たなかひさしげ</sup>の田中久重に汽罐製造を命じられました。

この電流丸の汽罐製造の実績により、翌 2 年（1862）には老中板倉勝清<sup>いたくらかつきよ</sup>の命により幕府製造蒸気船である千代田形<sup>ちよだがた</sup>の汽罐製造が命じられ、三重津の施設を利用して汽罐の製造を行ったことが幕府側の古文書で確認されています。

文久 3 年（1863）春、精煉方<sup>せいれんかた</sup>の田中久重を中心に「御召浅行小蒸気船」の製造に取り掛かります。慶応元年（1865）春、完成した小蒸気船は凌風丸<sup>りょうふうまる</sup>と命名されました。

慶応 2 年（1866）には、幕府大目付が佐賀を訪れたおり凌風丸で送迎を行い、翌 3 年（1867）3 月には十代藩主閑叟公<sup>かんそう</sup>が凌風丸で三重津、諫早を往復しています。明治元年（1868）12 月には閑叟公が伊万里で凌風丸に乗り込み、翌 2 年（1869）9 月には閑叟公が三重津で凌風丸に乗り込んでいます。凌風丸の最後は、同 3 年（1870）5 月に有明海竹崎付近で座礁し、その後外国人に売却されたといわれています。

これらの記録は、慶応元年に建造されて以来約 5 年間、凌風丸が佐賀藩近海の実用的な連絡船として運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的蒸気船としては、最も早いものの一つといえます。

これらの記録から、三重津海軍所は、蒸気船の汽罐製造や小型蒸気船建造が可能な施設であったことがわかります。