

三重津海軍の秘密

世界文化遺産

明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業

三重津海軍所跡

- 日本は、幕末から明治にかけて製鉄・製鋼、造船、石炭産業の重工業分野において、短期間で急速な発展—近代化を遂げました。
- この「近代化の歩み」を証言する遺産が九州・山口を中心とした8県11市に分布しています。
- 佐賀市にある「三重津海軍所跡」は、造船分野における「近代化の歩み」を証言する遺跡の一つです。

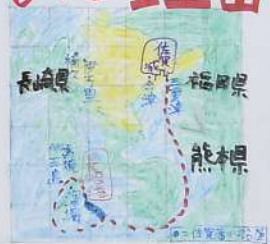
その場所

- 三重津海軍所跡は、
- ① 三重津から佐賀城まで直線距離 約5 km
 - ② 三重津から有明海まで直線距離 約6 km



海軍所が三重津につくられた理由

海軍の施設をつくるは、地理的にとても条件のよい場所だ、だから。



くわしく

三重津はこんな場所

- ① 三重津には、もともと佐賀藩の船を管理する「船屋」
- ② 有明海をって、佐賀藩が長崎に行きやすい
- ③ 当時の政治の中心だった佐賀城に近い場所
- ④ 大きな船が通ることのできる早津江川が目の前に流れている。

三重津海軍所跡から見えてくる
幕末佐賀藩の挑戦

■ 欧米列強の軍事力に危機感を募らせ、長崎警備の強化を決意
 天保11年(1840)、清国(現在の中国)とイギリスの間で
 起こった「アヘン戦争」は、圧倒的な軍事力でイギリスが勝利しました。
 隣国の敗北は、アジアへの侵出を強める欧米列強の脅威が
 まもなく日本にも及ぶことを意味しました。
 当時、福岡藩と隔年交替で長崎警備の強化を決意します。
 これを主導したのが、第10代佐賀藩主鍋島直正でした。



始まりと 終わりの

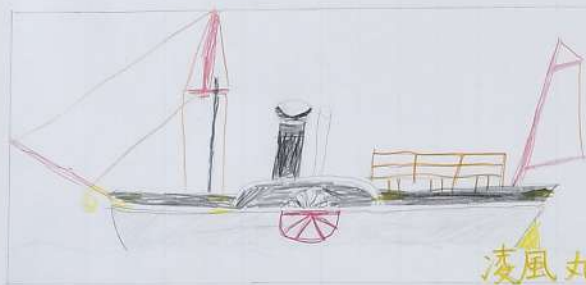
三重津
海軍所

修船・造船

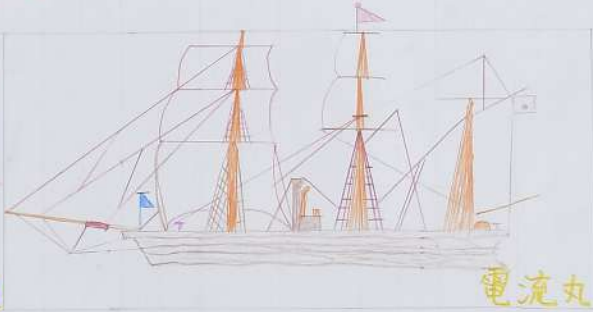
藩所有の洋式船を本格的に運用開始してからは、洋式船の修理を
 可能にするための施設として、文久元年(1861)までに「御修覆
 場(ドライドック)と製作場」を整備しました。

洋式船は和船と比べると規模が大きく、船体の構造や部品もま
 たく異なっていたため、船を引き入れるための施設である「ドライド
 ック」や金属部品を加工・製造するための製作場が必要だ、たのです。
 「ドライドック」ではオランダから購入した洋式船「電流丸」の船底の銅板
 張替えを、製作場では「からくり儀右衛門」の名で知られる「田中久重(近江)」
 が主任となり、幕府が所有する洋式船「千代田形」の交換用ボ
 イラーの組み立てなどを行いました。

さらに、船の修理以外にも船の建造も行っており、慶応元年(1865)に、
 ここで造られた「凌風丸」は、国内初の実用蒸気船です。



凌風丸



電流丸

三重津海軍所の3つの地区

船屋地区 最北端にあり、海軍所として整備される以前は、佐賀藩
 の御船屋(藩所有の船の管理所)でした。

稽古場地区 航海・運用や測量、機関、造船などの海軍教育や、実
 施訓練も含めた技術教育。砲術訓練では、300人超える人が参加。

修覆場地区 製作場にはボイラー組立てや金属加工の作業場が、南
 には船を引き入れるための御修覆場(ドライドック)がありました。