

続・南蛮の風紀行 長崎篇 - 5 「世界産業遺産群・近代国家建設」

江戸末期から明治初年にかけて日本の近代産業が産声を上げた時、長崎は横須賀と並んでそのゆりかごの役目を果たしていました。そして今、そのゆりかごが「明治日本の産業革命遺産」として注目を浴びるようになっていきます。



後列右がグラバーで、前列右が彼の妻でしょう。彼にははじめ内縁の妻広永園がいましたが、明治になって帰化し倉場姓を名乗るようになってから、ツルを娶り、ツルとの間に1女1男をもうけています。

その最も有名なシンボリック人物は何といってもグラバーでしょう。彼が現在は大村天主堂のある大浦海岸の望む丘の上に建てた邸宅はグラバー園として、長崎観光の中心的存在になっています。トーマス・ブレイク・グラバーは1838年英国のスコットランドに生まれています。1859年に上海へ渡り「ジャーディン・マセソン商会」に入社。同年（安政6年）9月、開港したばかりの長崎にやってきました。1861年には「ジャーディン・マセソン商会」の長崎代理店として「グラバー商会」を設立し、貿易業を営むようになりました。幕府、勤皇藩、佐幕藩に関係なく誰にでも武器や弾薬を販売し、坂本龍馬の設立した亀

山社中とも取引を行っています。また、薩摩藩士や長州藩士のイギリス渡航も斡旋してこうさせています。

本来の目的である貿易のための商品開発にも力を注ぎ、1866年（慶応2年）には大規模な製茶工場を建設したり、1868年（明治元年）には高島炭鉱の開発にも着手しています。さらに造船所（史跡・小菅修船場跡）も建設するなど、長崎の近代産業の基礎に全て関わっていました。

1870年（明治3年）明治維新の通貨政策変更のあおりを受けてグラバー商会は破産してしまいましたが、グラバー自身はその後も日本に留まり、三菱の岩崎弥太郎が高島炭鉱を買収すると、所長として経営に当たるようになりました。その縁で1885年（明治18年）以後は三菱財閥の相談役になり、麒麟麦酒（現・キリンビール）の基礎となるビール会社を築いたりもしています。

晩年は東京で過ごし1911年（明治44年）に死去しましたが、長崎市内の国際墓地に妻ツル、息子の倉場富三郎夫妻夫妻とともに眠っています。

長崎の近代産業を象徴する巨人はグラバーですが、同じく英国から1909（明治42）年に輸入されたジャイアント・カンチレバークレーンもまた、その名のとおり長崎の明治近代産業の歴史を語る上での巨人です。このクレーンは日本で初めて建設された電動クレーンで、なんと100年以上たった今でも稼働しています。三菱長崎造船所では戦時中、戦艦武蔵が建造されていますから、この巨人クレーンは武蔵の建造材料も運搬していたはずで、今は一般公開されていないとのことで、足元によることもできませんでしたが、対岸

から見ても、その偉大さと歴史に感動させられます。

長崎の近代工業の夜明けは安政4年(1857年)にオランダから蒸気船ヤーパン号(のちの咸臨丸)が到着時だとわたしは考えています。その2年前、江戸幕府は長崎海軍伝習所を開いています。ヤーパン号はその日本最初の海技訓練所の練習船としてやってきました。船と資材が長崎に到着してから、江戸幕府は現在の長崎市中心部の対岸、当時の浦上村大字淵字飽の浦に9040坪の土地を選んで、船の手入れや修理を行うための施設を建設をはじめ、5年後の1861年(文久元年)に完成させています。25馬力の蒸気機関や工作機械など約20台が稼動していたそうです。

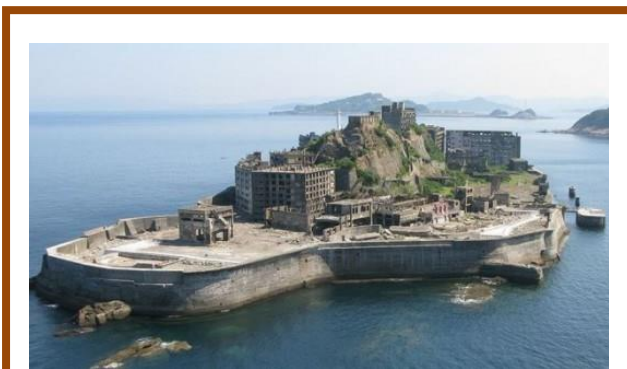


ジャイアント・カンチレバー・クレーンは長崎港湾頭に今も聳えて、まさしく長崎港を守る巨人です。

どう言う訳か創設時は「長崎鎔鉄所」という名でした。幕府としては兵器生産などに必要な製鉄所としての機能を期待したのでしょうか。実際には艦船の修理を行う造船所として機能していました。幕府の造船所としては横須賀にも建設されているのですが、そちらも横須賀製鉄所と呼ばれたそうですから、幕府の製鉄に対する思い入れと製鉄に対する知識不足に思いを馳せると感慨深いものがありますね。

明治維新後、本来の機能に合わせて長崎造船所と改称され、その後、岩崎弥太郎に払い下げられて、現在の三菱重工業長崎造船所へと繋がっています。

長崎の近代工業の変遷を考える上で、もう一つこの町の風に匂いをつけているものに、炭鉱があります。その中でも特に長崎港外に横たわる軍艦島の存在は忘れられません。この正式の島名は端島と呼ばれている島は確かにどこから見ても軍艦のようです。ただ、炭鉱のための島としては、すぐ北東隣りにある高島の方が先輩です。軍艦島で石炭が確認されたのが1810年(文化7年)であるのに対して、高島の方は1695年(元禄8年)です。



長崎港の外に出るとすぐに、この沈むことのない軍艦が横たわっています。旧端島炭鉱、いわゆる軍艦島です。

近代的な石炭採掘はいずれも明治期に入ってから盛んになったのですが、軍艦島が1974年(昭和49年)に閉山したのに対して、高島の閉山は1986年(昭和61年)でした。人口を見てもピーク時、軍艦島が約5,000人だったのに高島は約17,000人もいたのです。当時、人口密度が世界一だったそうです。両島には公園を造るスペースが確保できなかったため、両島の間にある中ノ島という瀬か砂州のような小島を埋め立てて公園にしたものがあったそうです。

今は長崎港から両島をめぐる遊覧船も出ていて、軍艦島には栈橋のすぐ近くだけですが

上陸することもできます。世界産業遺産への登録を機に観光客の数も増えているようです。

長崎市、この深い入り江の周りに発達した町を、遠くに緑の巨人クレーンの見える丘の上から見下ろしていると、眼下のまちなみはその歴史的な歩みの中で、日本の近代工業の一翼を担い、明治期から太平洋戦争、戦後の復興、高度経済成長の時代に、その時代々々の舞台で重要な役割を果たしてきたことが改めて思い起こされます。わたしにとっては自分の故郷でもないのに、なんとなくこのまちにノスタルジーを感じてしまうの何故でしょうね。