

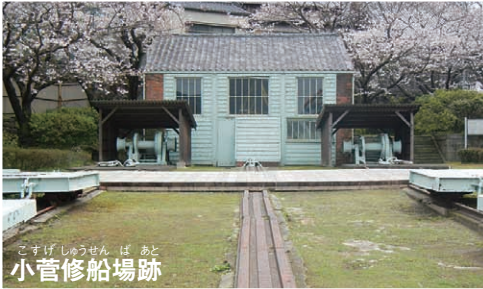
# 明治日本の産業革命遺産 九州・山口と関連地域

Sites of Japan's Meiji Industrial Revolution : Kyushu-Yamaguchi and Related Areas

## 長崎で、近代日本の原点に触れると、先人達の希望が見えてくる。

19世紀、イギリスをはじめとする欧米列強がアジアへの進出を図ると、長崎は石炭運搬や蒸気船のための石炭補給拠点として役割を担うようになります。蒸気船の燃料として高まった石炭の需要を受け、1869年、高島炭坑において、佐賀藩がグラバーとともに蒸気機関を日本で初めて導入した北溪井坑が開坑。また端島炭坑は、高島炭坑の技術を継承・発展させ開発された炭坑で、良質な石炭を産出し、「産業革命遺産」の構成資産のひとつである官営八幡製鐵所にも製鉄用原料炭を供給しました。他にも、薩長両藩を支援し

近代化に貢献したトーマス・ブレイク・グラバーの住居兼オフィスであった「旧グラバー住宅」、グラバーと薩摩藩が1869年に建設した洋式近代的ドック「小菅修船場跡」があります。1857年、徳川幕府の下で我が国最初の船舶修理工場として設立された「長崎鋸鐵所」(現在の三菱重工業(株)長崎造船所)では、以来、数多くの船舶建造や機械製造が行われ、欧米と肩を並べた力を発揮しました。後に日本を世界的な経済大国に押し上げる原動力となったこれらの産業革命遺産が、ここ長崎に8資産残っています。



こすげしゅうせんばあと  
小菅修船場跡



さいざんせんきょ  
三菱長崎造船所 第三船渠 非公開



三菱長崎造船所  
ジャイアント・カンチレバークレーン 非公開

### 往時の姿が残る、現存する日本最古のスリップドック

1869年に、薩摩藩とグラバーによって建設された船舶修理施設で、日本で初めて、蒸気機関を動力とする曳揚げ装置が導入されました。曳揚げ小屋は、現存する日本最古の本格的な煉瓦造建築で、機材一式はグラバーがイギリスから購入。船架の形状から通称ソロバンドックといわれ、現在も三菱重工業(株)長崎造船所の対岸に、当時の姿をとどめています。

### 日本の造船を支えた、当時東洋最大のドライドック

1905年に竣工した大型乾船渠(ドライドック)です。明治期に第一船渠、第二船渠、第三船渠と続けて竣工しましたが、現在も稼働しているのは第三船渠のみです。船舶の大型化に伴い、3度拡張工事が行われました。竣工時に設置された英国シーメンス社製の電動の排水ポンプは100年後の今も稼働しています。

### 現役で稼働する、日本初の電動クレーン

日本で初めて建設された電動クレーン(英国アップルビー社製)です。電動モーター駆動で150トンの荷重に耐え、大型機械の船舶への搭載や陸揚げのため、当時の最新鋭クレーンとして1909年に飽の浦岸壁に建設されました。工場拡張のため、1961年に現在の水の浦岸壁に移設されましたが、現在でも蒸気タービンや大型船舶用プロペラの船積み用に使用されています。



きゅうき がたば  
三菱長崎造船所 旧木型場



トーマス・ブレイク  
グラバー (長崎歴史文化博物館所蔵)



せんしゅうかく  
三菱長崎造船所 占勝閣 非公開

### 三菱の歴史を伝える長崎造船所最古の建造物

旧木型場は、長崎造船所に現存する最も古い建造物です。建物は木骨煉瓦造二階建てで、1898年に鋳物製品の鋳型を製造するための木型を製作していました。1985年、史料館として改装され、日本最古の工作機械(1857年にオランダから輸入した「型削盤」)を展示するなど、長崎造船所の歴史を紹介する展示施設として一般公開(事前予約制)されています。

### 日本の近代化の立役者

トーマス・ブレイク・グラバーはスコットランド出身で、開港後間もない長崎で「グラバー商会」を設立。小菅修船場の建設や、高島炭坑の開発に協力するなど、後に日本の主要産業となる石炭・造船分野の近代化に大きく貢献しました。日本政府は、グラバーの功績を評価し、1908年、グラバーに勲二等旭日重光章という荣誉ある勲章を与えました。

### 長崎港を眺望する由緒ある迎賓館

第三船渠を見下ろす丘の上に建設された木造二階建ての洋館で、現在もほぼ創建当時の姿をとどめています。長崎造船所長の庄田平五郎の邸宅として1904年に完成しましたが、所長宅としては使用されず迎賓館として使用されました。1905年、軍艦「千代田」艦長の東伏見宮依仁親王が上泊せられ、「風光景勝を占める」という意から「占勝閣」と命名されました。



たかしまんこう ほっけいせいこう  
高島炭坑(北溪井坑跡)



はしまんこう ぐんかんじま  
端島炭坑(通称:軍艦島)



旧グラバー住宅

### 日本の近代石炭産業の原点

開国に伴い、外国の蒸気船の燃料として高まった石炭需要を受け、1868年、佐賀藩がグラバーとともに高島炭坑開発を開始しました。その後、英国人技師モリスを招き、1869年、日本で初めて蒸気機関を動力とした高島炭坑(北溪井坑)が開坑しました。高島炭坑の採炭技術は、日本の炭鉱の近代化の先駆けとなり、後に端島炭坑をはじめ筑豊や北海道にも伝わりました。

### 石炭の繁栄と衰退を物語るかつての海底炭坑

高島炭坑の技術を引き継ぎ、発展させた炭鉱の島です。1890年、三菱の所有となり、採炭事業を本格的に開始。採掘作業は海面下1,000mの地点にまで及び、1891年から1974年の閉山までに約1,570万トンもの石炭が採掘されました。採炭される石炭は良質であったため、国内外の石炭需要を賄い、官営八幡製鐵所にも供給されました。

### 日本に西洋技術を伝えたグラバーのビジネス拠点

グラバー商会で貿易を行っていたグラバーが住居兼オフィスとして1863年に建設した、現存する日本最古の木造洋風建築です。グラバー住宅は、増築や模様替えが行われ、明治中期には上空から見た屋根の形が四つ葉のクローバーのような現在の姿となりました。棟梁は大浦天主堂などを建設した天草出身の小山秀だといわれています。