

恵美須ヶ鼻造船所跡

1853年6月、アメリカのマシュー・ペリー提督（1794-1858）が江戸近郊の浦賀湾に到着したことで、日本は一変した。4隻の軍艦からなるペリーの艦隊は、1639年以来、外界との接触をほとんど遮断していた日本にとって、真の軍事的脅威となったのだ。ペリーが到着してから3ヶ月も経たないうちに、幕府は2世紀以上続いていた大型軍艦の建造禁止令を解除した。

本州の西端では、長州藩が、ペリーの武力による開国の脅しに目をつけた。1856年2月、徳川幕府の許可を得て洋式船の建造に着手した。わずか10ヶ月後には恵美須ヶ鼻から25mの丙辰丸が進水し、翌年6月には沖合40kmの三島への試運転に成功しました。

この丙辰丸は、1854年に津波で艦隊を失ったプチャーチン提督（1803-1883）の代替船「ヘダ号」の建造に使われたロシアの設計を元に行っている。プチャーチンは1855年の下田条約で日本と国交を樹立した責任者である。戸田号は24メートル、2本マストの西洋式帆船で、日本で建造された多くの初期の西洋式船の基本設計として使用された。

1860年には、長州藩で2隻目の洋式船となる「庚申丸」が完成した。オランダの設計を基にした43メートル、3本マストのバルグで、8門の大砲を備えていた。設計は浦賀・長崎で造船を学んだ藤井勝之進（年代不詳）が担当した。1863年、下関戦争でアメリカ軍艦に撃沈されたが、長州藩に引き揚げられ、1868年頃まで使用され、売却された。長州藩はそれ以外の船を建造することではなく、徐々に入ってきた西洋貿易商から船を購入していた。

恵美須ヶ鼻造船所で建造された2隻の船は、長州藩が試行錯誤しながらも近代化に意欲的であったことを示している。地元の大板山たたら製鉄所から供給された釘や金具、錨などを装備し、藩内各地から集まった男たちが乗組していた。造船所跡は2009年から考古学的な発掘調査が行われている。発掘調査では、ロープ紡績所、鍛冶屋の鑄造所、製材所、蒸気工場、設計事務所、乾ドックなどの痕跡が確認されている。

2015年には、恵美須ヶ鼻造船所がユネスコ世界遺産「日本の明治産業革命の遺産 鉄鋼・造船・石炭産業」に認定された。