에비스가하나 조선소 옛터

1853 년 6 월에 미국의 매슈 페리 제독(1794~1858)이 4 척의 군함을 이끌고 에도 근교의 우라가 만에 도착했습니다. 1639 년부터 외부와의 접촉을 대부분 차단했던 일본에게 있어, 페리의 내항은 틀림없는 군사적인 위협으로 다가왔고, 이 사건을 계기로 일본은 큰 변혁을 맞이하게 되었습니다. 페리가 일본에 도착한 지 3 개월도 채 지나지 않아, 막부는 2 세기가 넘게 이어져 왔던 대형 군함의 건조 금지령을 폐지했습니다.

페리의 무력을 이용한 개국 요구에 주목했던 혼슈 서쪽 끝자락의 조슈번에서는 1856 년 2 월, 도쿠가와 막부의 허가를 받아 서양식 배 건조에 착수했습니다. 그리고 불과 10 개월만에 에비스가하나에서 25m 길이의 헤이신마루를 진수(進水)했고, 이듬해 6 월에는 앞바다의 40km 떨어진 미시마 섬까지 시운전에 성공했습니다.

헤이신마루는 일본에 체류 중이었던 1854 년의 쓰나미로 인해 함대를 잃은 러시아의 푸탸틴 제독(1803~1883)이 대체 함대 '헤다 호' 건조에 사용한 설계도를 바탕으로 제작되었습니다. 푸탸틴은 1855 년에 러일 화친 조약을 맺고 일본과 국교를 수립했던 책임자였습니다. 헤다 호는 총 길이 24m 에 2 개의 돛대를 설치한 서양식 범선으로, 이후 일본에서 건조된 초기 서양식 범선 설계의 기본으로 자리 잡았습니다.

1860 년에는 조슈번에서 두 번째 서양식 배인 '고신마루'가 완성되었습니다. 네덜란드의 설계도를 바탕으로 제작된 배는 총 길이 43m 에 3 개의 돛대와 8 개의 대포를 갖추고 있었습니다. 설계는 우라가와 나가사키에서 조선 기술을 배웠던 후지이 가쓰노신(생몰년 미상)이 맡았습니다. 1863 년, 조슈번과 구미 열강이 일으킨 시모노세키 전쟁에서 미국 군함에 격침되지만, 조슈번에서 인양하면서 1868 년경까지 사용된 후 매각되었습니다. 이 사건 이후로 조슈번에서는 배를 건조하지 않고 차츰 입국이 허가되면서 내항한 서양의 무역상에게서 배를 구매했습니다.

에비스가하나 조선소에서 건조된 2 척의 배는 조슈번이 시행착오를 겪으면서도 근대화에 의욕적이었다는 것을 보여 줍니다. 헤이신마루는 지역 내 오이타야마 다타라 제철소에서 공급받은 못과 쇠붙이, 닻 등을 장비했으며 두 척 모두 지역의 남자 주민들이 선원으로 근무했습니다. 에비스가하나 조선소 옛터에서는 2009 년부터 발굴 조사를 실시하면서 로프 제작소, 철공소, 제재소, 증기 작업장, 설계 사무소, 건선거 등의 유

구가 발견되었습니다.

2015 년, 에비스가하나 조선소는 유네스코 세계유산 '일본의 메이지 산업혁명 유산: 철강, 조선 및 탄광'으로 등재되었습니다.