

# 深浦水雷艇隊基地(水雷布設隊)跡

—対馬海軍基地・竹敷要港部の遺構— 所在地:長崎県対馬市美津島町竹敷

幕末、対馬ではイギリスやロシアによる不法占拠問題等が発生した。明治政府は日本の西端防衛のため対馬の軍事拠点化を進め、陸軍派遣と海軍による港の整備が行われた。日清・日露戦争に備え、海軍は佐世保鎮守府の整備と共に、前線基地として現対馬市美津島町竹敷に鎮守府に準ずる竹敷要港部を設置した。竹敷要港部の変遷は次のとおりである。

- 明治10年(1877)竹敷海軍港となる
- 明治22年(1889)水雷布設部設置
- 明治23年(1890)水雷攻撃部設置
- 明治29年(1896)海軍要港部設置
- 大正元年(1912)海軍要港部廃止、防備隊となる
- 大正5年(1916)竹敷防備隊廃止
- 日露戦争(明治37年(1904)～明治38年(1905))に備え、水雷布設部や水雷攻撃部が設置された。



石造のドック遺構

現在、竹敷要港部跡には海上自衛隊対馬防備隊の施設がある。周辺では、竹敷要港部本部施設の遺構や水雷艇攻撃部と水雷艇団場(赤崎)の遺構及び水雷布設隊(深浦)の施設遺構やドック跡などを見ることができる。

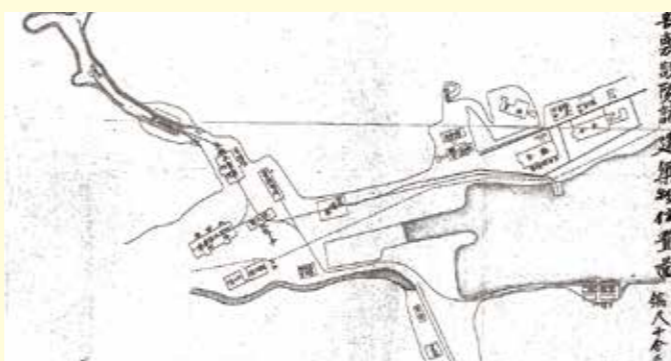
深浦の水雷艇基地跡全体を施設配置図で示した。図右側が水雷艇の停泊池で、周囲の荷役用階段や端正な護岸は、現在もほぼ当時の姿で残されている。実線は物資を運搬するトロッコの軌道である。細長く入り込んだ長方形はドック(船渠)で、現在も遺構を見ることができる。左側の建物は修理工場であるが、現在では民間の施設が建設され、遺構は見えない。左上の細長い部分は、水雷の火薬施設や火薬庫の跡のようである。竹敷要港部施設は廃止され、あまり注目を浴びていない。しかし、施設跡には当時の護



\*竹敷要港部位置図

岸石垣や石造の防潮堤など、貴重な構造部が残されている。深浦の水雷布設隊跡の石造の船舶修理用のドック(船渠)は、石積み斜面から鉛直な護岸に連続的に流れるように変化する石積み構造で、当時の見事な石積み技術を見ることができる貴重な構造物である。

奥まった入江から入り江の口の方を見ると、水雷艇が停泊した当時の港の構造が想像される。時を経て、自然と一体化しつつある遺構であるが、現地に立つと多くの兵士が作業した歴史の残照を感じることができる。長崎県の近代化土木遺産として高く評価できる。



\*\*水雷布設隊施設配置図

\*竹敷要港部位置図:カシミール地図使用 \*\*水雷布設隊施設配置図:アジア歴史資料センター

今回から、過去のDOVOC通信(No.20~28)に9回連載した「長崎県の土木遺産」の続編がスタートします。長崎県内の歴史的な土木構造物(土木遺産)について引き続き岡林隆敏長崎大学名誉教授に紹介していただきます。

# 大船越瀬戸

—対馬を代表する近世の土木遺産— 所在地:長崎県対馬市美津島町大船越

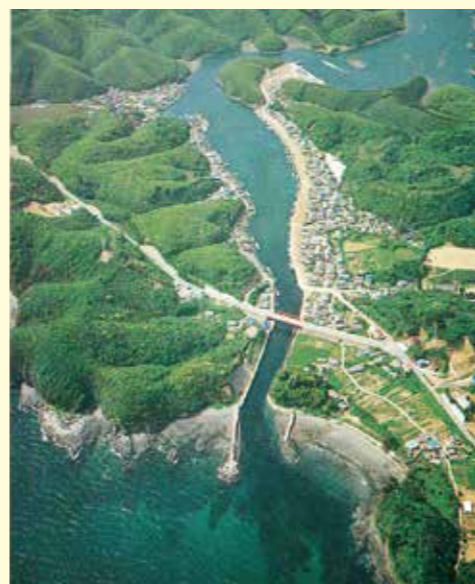


現在の大船越瀬戸

した。その後、長さ約262m、幅23.6m~53.18mに拡幅され、大船越瀬戸は対馬における海陸交通の要衝となり、「口留番所小舟改」という監視所が置かれた。また、速い潮流による運河内の砂の堆積は、「浚役」により管理されていた。

幕末には外国船が対馬近辺を航行し、徳川幕府を震撼させる大事件が発生した。文久元年(1861)2月、ロシア軍艦が尾崎浦に停泊し、3月に「芋崎の土地租借」を要求、4月にはロシアの端艇が大船越の封鎖を破って侵入し、士官が百姓を殺傷、2人を連行した。翌日、再び端艇3艘で大船越番所を襲い3人を連行した。「大船越事件」である。ロシア側の執拗な土地租借の要求に対して、日本駐在英公使が英艦を対馬に派遣しロシア側と折衝した結果、8月15日、ロシア軍艦は対馬から退去した。

昭和7年(1932)、旧大船越橋から東側瀬戸口までの護岸工事や防波堤工事が着工され、昭和9年(1934)に完成した。その後、通行船の増加、大型化により、大規模な浚渫工事が必要



大船越運河航空写真

\*天保対馬国絵図(天保9年(1838):国立公文書館デジタルアーカイブ

## 長崎大学名誉教授 岡林 隆敏

対馬は南北82km、東西8kmの細長い島で、昔、島の西側から東側にある府中(厳原)まで、船は島の中央の地峡部で丘に引き上げ、人力でここを越えて往来していた。江戸時代初期、寛文12年(1671)1月、21代藩主宗義真は大土木事業を起こし、浅茅湾の最深部から東側に掘切を開削した。これが大船越瀬戸(運河)である。延べ3万5千人が従事し6月に完成



\*天保対馬国絵図(天保9年(1838))

となり、昭和33年(1958)着工、昭和36年(1961)に水深1.5mの浚渫工事が竣工した。明治37年(1904)、この瀬戸に開閉式の木橋が造られたが、台風で壊れたので昭和15年(1940)に新しい木橋が造られた。次第に車両の通行が増大し、昭和32年(1957)に旧大船越橋が完成、対馬縦貫道路の建設に対応して、昭和45年(1970)、現在の「大船越橋」が完成した。現在の大船越橋は美しい赤いトラス橋で、長さ45.3m、高さ10m、幅7.5mである。

大船越瀬戸は、山の多い対馬にあって江戸時代初期から400年間、対馬の海陸の交通を支えてきた要衝の地である。瀬戸を渡る陸路は、渡し船、開閉式木橋、木橋、鉄橋と水路を渡る400年の技術を伝えている。運河(瀬戸)は、江戸時代の多彩な歴史、激動の近代対馬の歴史的場所になった。長崎を代表する歴史的土木遺産として評価される。