

第15回

長崎港出島岸壁

長崎港は明治時代になっても大型船が接岸できる近代的な岸壁がなく、横浜港や神戸港から大きく後れを取っていた。当時の長崎市や財界にとって、近代的な岸壁を建設することは念願であった。出島岸壁の工事は、出島地先の沿岸に長さ230間(414m)、幅平均25間(45m)、約5800坪(19,173.5㎡)を埋め立て、その前面に水深30尺(9.09m)の岸壁を築造し、8000t級の汽船2隻又は5000t級の汽船3隻を接岸可能にすることであった。30尺岸壁は図のように上下2個のケーソン(鉄筋コンクリート製の函(はこ))を重ねて構成されている。工事は大正9年(1920)11月より始まり、最初に基礎工事に着手し、出島岸壁の建設とその前面の海域の浚渫(しゅんせつ)を行い、大正13年(1924)8月に完了した。工事の途中、大正12年2月に最初の日華連絡船長崎丸が、次いで、3月25日には上海丸が就航した。

続いて、大正11年(1922)11月より、国内船の接岸施設として元船地先岸壁の工事が追加され、昭和2年(1927)12月すべての工事が完了し、昭和3年(1928)3月31日に落成式が行われた。その後、連絡船待合所が完成し、そこから長崎駅に至る鉄道1,050mの臨港線が完成し、昭和5年3月、開通式が行われた。

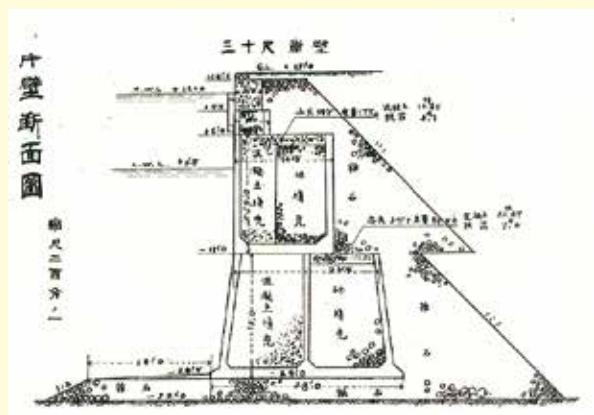
出島岸壁が完成すると日華連絡船は長崎上海間の基幹航路となり、多くの人達が長崎上海間を行き来した。日本郵船が就航させた長崎丸と上海丸は、最新鋭の高速船で、長崎上海間を26時間(最速21ノット(時速約40km))で結んだ。出島岸壁は、鉄道(鉄路)、自動車交通(道路)と航路が一体化した、日本で最も利便性の高い港湾施設となり、戦前の絶頂期の長崎の繁栄を支えた。長崎港出島岸壁は、日本から上海に出かける人達で、また夏場には連絡船を満杯にした、上海・香港他の雲仙に向かう欧米人避暑客でにぎわった。



日華連絡船が接岸する出島岸壁(昭和初期)



現在の出島岸壁



出島岸壁の地下構造(ケーソン)

現在、南側の岸壁が水辺の森公園として一部埋め立てられ、また岸壁には出島ワフの飲食店が軒を並べているが、前面の岸壁部分は利用されていた当時のままである。特に、岸壁を構成している海面下のケーソン構造は当時の状態で残されている。

昭和初期における日本の港湾の景観を現在に伝える重要な構造物であり、長崎県を代表する歴史的土木港湾遺産である。

第14回

長崎港における石炭積み込み

—繁栄した長崎港の記憶遺産—

長崎大学名誉教授 岡林 隆敏

今回は、長崎港の繁栄の記憶遺産について紹介する。現在長崎港には毎日のように外国船が着岸し、松が枝岸壁は乗降の観光客でにぎわっているが、明治中後期から大正時代初期にかけて、長崎港は多くの国内外船で輻輳し、沖待ちする船が出る程の繁栄をした時期があった。

長崎港は日本の西端にある外国貿易港であり、日本に來航する北米航路、欧州航路、豪州航路など遠洋航路の他に、東南アジア、中国・朝鮮半島やウラジオストック等近海航路の寄港地としてにぎわった。それは、周辺の高島炭鉱やその後開かれた端島炭鉱、松島・崎戸炭鉱等から良質の



マンチュリア号(13,000トン)石炭積み込み(明治後期)

石炭が産出され、石炭積み込みの最適な立地条件にあった理由による。

20世紀を迎えると、大型船の技術が飛躍的に高まり、欧州航路や北太平洋航路などの遠洋航路の定期船が就航するようになった。しかし、大正期になると燃料が石炭から石油に移行し、長崎に寄港する船は少なくなったが、それでも次のような航路があった。

- ◇北米航路:①香港—シアトル線、日本郵船株式会社②桑港(サンフランシスコ)—香港線、日本郵船株式会社③晚香披(バンクーバー)—香港線、カナダ太平洋汽船会社
- ◇:豪州航路、日本郵船株式会社
- ◇:南米航路、大阪商船株式会社
- ◇:マニラ航路(米国政府 3~4ヶ月に1回)
- ◇:中国・朝鮮航路 ①上海航路、日本郵船株式会社②北清航路、日本郵船株式会社③鮮満航路、大阪商船株式会社④横浜—高雄線、大阪商船株式会社、日本郵船株式会社。

長崎港における石炭積み込みの方法は、小さな船に石炭を満載して艦船に横付けし、次に梯子を艦船に立てかけ、小さな竹箆に入れた石炭を抱えて石炭庫に輸送するもので、まさに、人海戦術で高速に石炭を積み込むものであった。しかも、その輸送は驚異的な速さで、日本で最速を誇った。長崎港における石炭積み込み風景は、明治初期の古写真から明治後期の絵葉書まで、長崎港の名物として多くの写真が撮影された。この石炭積み込み風景は、長崎港を象徴する絵葉書となり、長崎港に寄港した記念として国外に送られた。これらの絵葉書から、長崎に寄港した艦船の船名と形式が特定できる。巨船巨艦が長崎港に多数停泊し繁栄した港の風景は、長崎港の記憶遺産として、絵葉書の中に残されている。



エンプレス・オブ・ロシア(16,180トン) カナダ太平洋汽船会社



ミネタウ号(20,602トン) 大北汽船会社(米)