



横須賀の歩んだ昭和

最終回

文／亀井泰治（横須賀市自然・人文博物館）

第6回(最終回) 伸びゆく横須賀 ～浦賀ドック～

昭和20年8月30日、マッカーサーが厚木基地に降り立った同日、横須賀にアメリカ海軍が上陸し、横須賀海軍基地は接収されました。その頃の東京、川崎、横浜などの市街地は大空襲により焼け野原となっていました。一方、大きな空襲被害がなかった横須賀市街地はほぼ健全な姿でした。鉄道、道路、水道、電気、建築物などの都市インフラが生きており、ここから、横須賀の戦後復興は早急に進みました。

終戦後の横須賀市内は旧軍施設がたくさんありました。昭和25年に、旧軍の国有財産に対し、平和的利用を促す「旧軍港市転換法」が成立しました。これにより横須賀市では旧軍用地や施設を社会インフラの整備に活用し、「平和産業港湾都市」を目指した都市づくりが進められます。東京湾側では、旧軍港湾施設などが活用され、新たな企業誘致が行われました。内陸部の旧軍用地には、学校や公園などの公共公益施設が整備されました。戦前からの技術の踏襲がある造船業も復活し、戦後の「伸びゆく横須賀」を支える原動力となりました。

浦賀船渠(株)(浦賀ドック)も戦後横須賀の重工業を支える役割を担いました。浦賀における造船の歴史は古くから伝えられています。鎌倉期に活躍した三浦一族は「水軍」を率いて平家軍と戦ったと伝えられ、その拠点は、今も「舟倉」の地名として残っています。江戸初期には、徳川家康が九州に漂着したイギリス人ウィリアム・アダムス(三浦按針)が乗ってきた船「リーフデ号」を浦賀に廻航したようです。家康は、浦賀を国際的な貿易港にしようとしていました。その後の鎖国政策により、浦賀が貿易港となることはなかったですが、当時から浦賀には造船の技術が根付いていたことが伺われます。

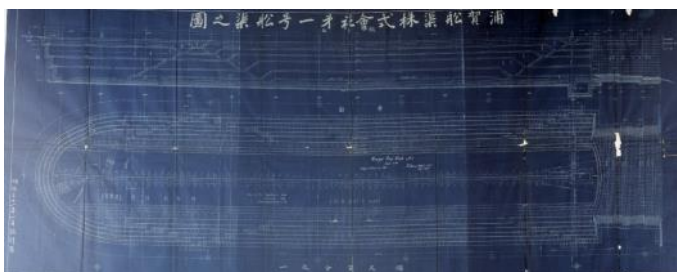
幕末期にペリーが浦賀に来航すると、幕府は浦賀奉行所に命じ、洋式軍艦「鳳凰」を完成させます。この時の浦賀奉行所与力に中島三郎助がいました。その後中島は榎本艦隊とともに函館で新政府軍と戦い討ち死にします。明治25年、中島三郎助の記念碑が浦賀愛宕山に建立されます。その場にいた榎本武揚らにより浦賀に造船所を設立する提唱があり、明治30年に浦賀船渠(株)が設立されました。今も残る煉瓦造のドライドックは、明治32年に完成しています。

明治初期の造船技術を牽引したのは、横須賀造船所・海軍工廠でした。この造船所は、幕末期に着工された横須賀製鉄所が発展したもので、現在の米海軍艦船修理廠です。浦賀船渠(株)もドライドックの設計主任技師に、横須賀造船

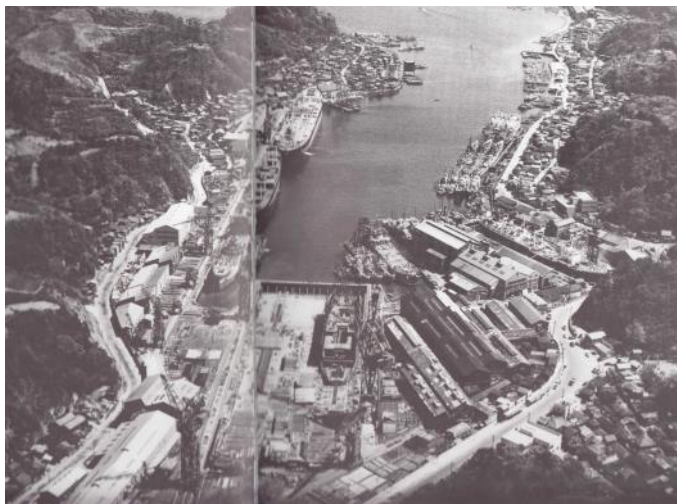
所技師だった杉浦榮次郎を招聘しています。一方、浦賀船渠(株)設立には地元の有力者の多くが株主となり、浦賀の町は、造船の町、企業城下町として発展しました。

明治、大正、昭和の戦役や世界経済情勢などの影響により、造船業は盛衰を繰り返します。浦賀船渠(株)は船舶の受注が少ないときには陸上工事なども請け負います。現在の国会議事堂の鉄骨工事の大部分や横浜の橋梁工事なども浦賀船渠(株)が受注完成させました。アジア・太平洋戦争後には、横須賀の急速な復興を担った造船業の一翼として、大型タンカー、青函連絡船、日本丸の建造などを行いました。昭和31年、ペリーが浦賀に来航して108年目に、我が国の造船量は世界一になります。その後浦賀船渠(株)浦賀工場は住友重機械工業(株)浦賀工場となり、平成15年3月に歴史的な役割を終えた浦賀の造船所は閉鎖されました。しかし、現在でも、住友重機械工業(株)追浜造船所で、横須賀が培ってきた造船技術の継承は続いています。

【参考文献】浦賀船渠六十年史（発行：浦賀船渠(株)）



浦賀船渠株式会社第1号船渠の図<現煉瓦造ドックの設計図>
主任技師杉浦榮次郎（横須賀市自然・人文博物館所蔵）



昭和30年代後半の浦賀船渠(株)
(ドックと浦賀の歴史を愛する会所蔵)