

## 鳳凰丸建造①

嘉永六年（一八五三）九月十五日、筆頭老中・阿部伊勢守正弘から「今まで大型船の建造を停止していたが、現在の情勢は大船が必要になった。これからは諸大名へも大船の建造を許可する。なお、造り方や船数は委細を（幕府に）伺つての許可を得るように」と通達が出され、ここに大船建造禁止令は解かれた。

これより先の九月五日に浦賀奉行に対し「下田丸、蒼隼丸の代船のうち一艘を試みに建造いたし、出来上がったら乗り試しを行い、その結果により後の建造を命ずる」という通達があった。これは八月に「長さ十八間（三十二・四m）幅四間半（八・一m）で、大筒十挺を備えた軍船が一艘四千三百両ほどで出来、この大きさの軍船ならば、異国船が江戸湾に入つて来ても十分に警備ができるので、すぐさま認めて欲しい」と戸田・井戸の両奉行

が連名で老中・阿部に提出した上申書の答えであった。

浦賀奉行所では七日、建造担当者が選出された。与力からは香山栄左衛門・中島三郎助・田中信吾・佐々倉桐太郎の四名。同心は組頭の斎藤太郎助をはじめとして中田佳太夫・田中半右衛門・春山弁蔵・岩田平作・田中来助の六名であった。

選出された十名に対し、浦賀にいた戸田奉行は「出来栄えがよければあと数艘建造することになるので、出来る限り早く造るように」と格別の努力を求めた。また「軍艦は皇国開創の事業」であるので油断なく励んでほしい旨が言い渡された。

建造場所は奉行所御用達の船大工・勘左衛門が所持する東浦賀・大ヶ谷の蛸ヶ浦（現東浦賀一丁目）が充てられた。しかし、検分した結果、勘左衛門の地所だけでは狭いので、隣の「鮭漁」の時に使用する網船の置き場を借り受け、ここも使用することになった。

この場所は十数年前まで、浦賀ドックの艀装岸壁として使用されていたところで、このすぐ近くに流れ出る川の河口はアメリカへ旅立つ前の咸臨丸が修理のために入った日本で最初のドライドックがあった場所でもあり、

現在日本が保有する帆船日本丸・海王丸もここで艤装が行われたことと合わせると、日本造船史上きわめて重要なエリアである。

また、「鮭」とはボラの幼魚の名前で、浦賀湊一面に網をかけ、回遊してくる「ボラ」を一網打尽にする勇壮な漁で、江戸時代の浦賀の冬の風物詩になっていた。

建造場所は菱矢来で囲われ、幕が張られ、提灯が建てられて一般の人々の出入りが厳しく制限された。もちろん建造に携わる人にも厳重な六項目の注意・禁止事項が言い渡された。第一は「火の用心」、とくに「くわえキセル」が厳禁された。二と三は建造場所への出入りの注意で、諸職人、人足は腰に鑑札をつけて作業をしており、退出するときは鑑札を会所へ置いていくことが決められた。四つ目は喧嘩口論の禁止と作業場での禁酒。五と六は就業時間のことで、作業の開始・昼食・終業の合図はすべて太鼓か拍子木で知らせることにした。時間は自然の明るさが頼りで、手元が見えるまでが基準であった。この規則は後の横須賀製鉄所の近代労働時間の先駆けであった。

鳳凰丸建造工事は、九月十九日から始まった。