

三角西港の築港に関する研究

(株)アイ・エヌ・エー研究所 正会員 島崎武雄

(財)日本総合研究所

山下正貴

1. 序 論

三角西港築港事業は、野蒜・三国築港に次ぎ、明治時代に行われた日本で3番目の近代築港事業であった。三角西港築港は、オランダ築港技術が日本で実地に適用されて成功した例として貴重であるだけでなく、その開発の経緯は、今日なお、港湾計画論上、多くの示唆を与えてくれる。また、現存する港湾構造物は文化財としてもきわめて価値が高い。このように、三角西港築港は多くの意義を有する事業なので、以下、その内容について論究したい。

図-1 三角町位置図

2. 三角西港の沿革

三角西港は、熊本県中央部より西に突出した宇土半島の終端に位置して、北方は三角の瀬戸から有明海に連なり、また、東方はモタレノ瀬戸および南方は蔵々の瀬戸をへて不知火海に通じている。

西港の前方には大矢野島、南方には千束島、戸馳島など天草の諸島が散在し、背後には三角岳(405m)を負っている。港内は自然条件に恵まれ、極めて静穏で、水深も十分あり、大型船舶の碇泊に適する天然の良港を形づくっている。¹⁾

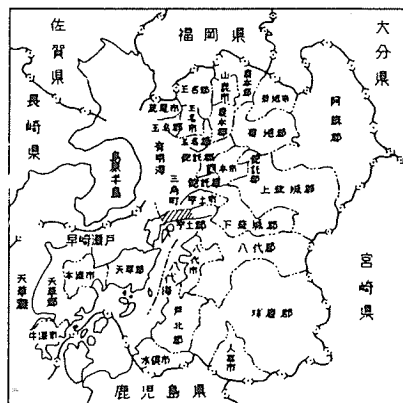
三角は海門の要衝に当たるため、船津とも称し、古くから内外の船舶が碇泊していた。故事としては、遠くは景行天皇御巡幸の際の御座船の碇泊があり、また、道元禅師、寒巖和尚の船も唐から本港に着いたとの伝えがある。藩政時代には浦番所遠見番所が置かれて海上監視に当たり、また、細川侯の茶屋(別邸)などもあった。²⁾³⁾

3. 熊本新港計画

熊本県は明治9年(1876)の神風連の変、同10年(1877)の西南の役後、徐々に道路改修等各地の交通整備を手掛けてきたが、海上交通面では未整備が目立った。元来、熊本は九州の中央に位置し、諸々の物資流通が盛んであったが、従来から良港に乏しく物資の輸出入が極めて不便であり、加えて産業発達の観点からも熊本新港の建設は急務であった。⁴⁾

この背後には、軍事上の配慮が存在していたと思われるが、そのほか、三池炭鉱の存在も見逃せない。

安政3年(1856)12月には、三池大の浦炭鉱で洋式斜坑が開削され、明治6年(1873)9月5日には、三池炭山が官営とされ、鉾山寮三池支庁(工部省所管)が設置されている。⁶⁾しかるに、三池炭田前面の有明海は、水深が浅く、軟弱地盤で、潮位差が大きく、港湾建設には多大の困難が予想された。このため、



三池炭の搬出港として三角西港が想定されたと考えられる。

当時の県下第一の要港は飽田郡松尾村にある百貫石港であったが、土砂の堆積が年々ひどくなり、干潮時には漁船すら容易に通れないような状況であった。しかも、海上には島がないため、汽船などが碇泊しても風・波を避けることができず、港湾としての条件を損ないつつあった。そのため、明治13年(1880)10月には、士族ら78名の連署により、百貫石港改築を県当局に建議した。県会でも満場一致でこれを可決、その工費区別、施設の建設方法、手順が検討され、具体的な費用として総事業費32万6,680円余のうち10万円を国庫補助に仰ぎ、残金は地方税からの支出により起工したい旨、内務省に請願した。⁴⁾

次に、港湾修築建言書を示す。

「 港 湾 修 築 建 言 書

当県飽田郡百貫港タルヤ本県ノ咽喉ニシテ運輸ノ便否ニヨリ県内ノ利害ニ関スルコト重大ナルハ固ヨリ言ヲ待タザル所ナリ。嘗テ旧藩以来屢々築港ノ議有之モ今日ニ至ル迄著手ノ機ニ臨マズ遺憾罷在候処今般私共申合せ実地功熟ノ者ヲ撰ミ方法等別紙ノ通目論見相立進呈候間御調査ノ上地方税支辨ノ法ヲ以テ議案ヲ県会ニ附セラレ度然ルニ該費金ハ凡三拾萬円ヲ要シ工事ハ三箇年ニ跨リ落成ノ見込ニ候処有限一地方ノ民カ固ヨリ負担スル能ハザル儀ニ付此内金拾萬円ハ国費ヨリ御補助相成候様致度尤右開築ニ就キ出来スル新地ハ工事落成ノ上ハ県内人民共有物ニ御下渡被下度就テハ為御参考実地測量絵図面等相添進呈仕候間至急御詮議相成度一同連署ノ上此段奉建言候也

明治13年10月27日

熊本県令富岡敬明 殿」⁵⁾

明治13年(1880)年12月には、内務省より国庫補助として10万円を3ケ年に亘って交付し、土木工師によって実地検査する旨の指令があった。検査は明治14年(1881)11月、オランダ人の水理工師ムルデル(H.L.R. Mulder)が派遣されて行われたが、その結果、百貫石の前面海域は遠浅で、かつ、白川・坪井川の河口部に位置するため、流出土砂が堆積し、更に北方の高瀬川、南方の緑川からも流出のあることが判明した。そのため、大型船の碇泊を可能にし、港としての機能を十全に備えるには非常な工事費を要し(250万円)、工事の施工も困難で、しかも、後々の土砂流出に対して突堤の延伸工事を必要とするなどの難事があるため、改築によって得られる利益は費消する工事費を償えないとの判断から、百貫石港改築を断念することとなった。⁴⁾

そこで、百貫石に代わる適地を探すために沿岸の調査を行なったところ、三角海峡が適切だとの結論に達した。すなわち、当該海峡北方の入口中央には中神島が、また南方入口には荷島が位置して港内は非常に静穏であり、しかも、中神島西側の航路は広く、中央部の水深は100尺以上もある。また、南方入口にも広く深度の十分な航路がある。更に、暴風・激浪に際しても海峡内は影響を受けず、実に自然条件が優れている。そのため、僅かな修築工事を行なえば完璧な港湾が築造できるとの意見をムルデルは明らかにした。ただ、難点として、熊本との距離が非常に遠く(10里)、交通連絡の不便が指摘されたが、ムルデルは新たな道路開削によりその不便を克服できると主張、計画の準備作業に着手した。しかし、この交通上の問題は、後年、西港衰退の要因ともなるわけである。^{3), 4), 5)}

4. 三角築港の開始

熊本県は、明治16年(1883)3月に臨時県会を開催、総事業費30万2,068円のうち、国庫補助10万円を除いた残り20万2,068円を明治16~18年度の3ケ年に支出して、三角築港および同所から熊本までの道路開削に充てることを決議した。翌月には内務省にその詳細を具申、同時に三角築港工事着手の件も具申して、明治16年10月には許可を得た。⁴⁾

その後、準備期間を経て、明治17年(1884)3月には道路開削工事に着手、同年5月には築港第1期埠頭壁および港内埋立工事に着手した。

明治18年(1885)10月には築港第1期工事が完成し、明治19年(1886)1月には第1棧橋の進

工事中の三角西港
(富重写真館提供)

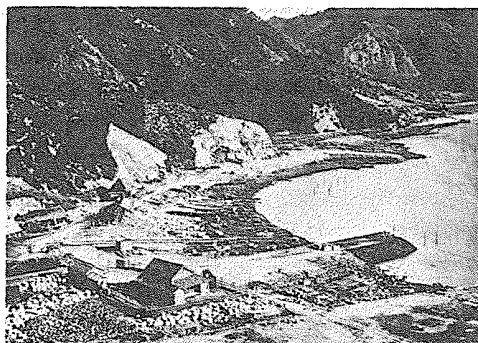


写真 1. 中央の建物は竹矢来で囲まれており、工事と使役された囚人の宿舎と思われる。

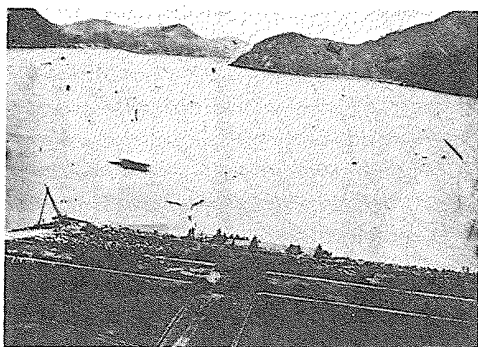


写真 2. 背後の土地造成の状況がうかがわれる。



写真 3. 山を崩し、石垣を築いているところ。

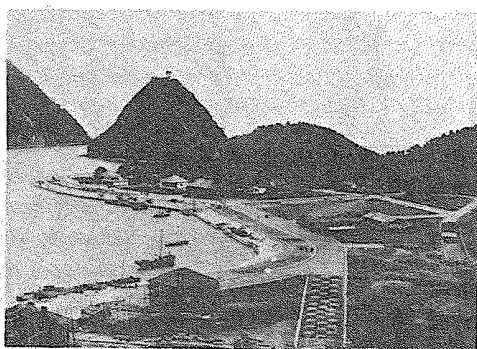


写真 4. 竣工間近の光景。背後の都市用地造成と埠頭建設が一体として行なわれている状態が良く分る。

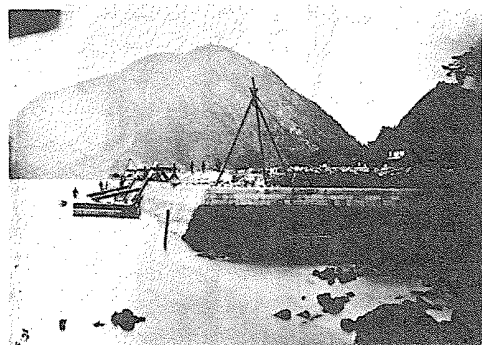


写真 5. 岸壁前面に浮埠頭が設置されている。

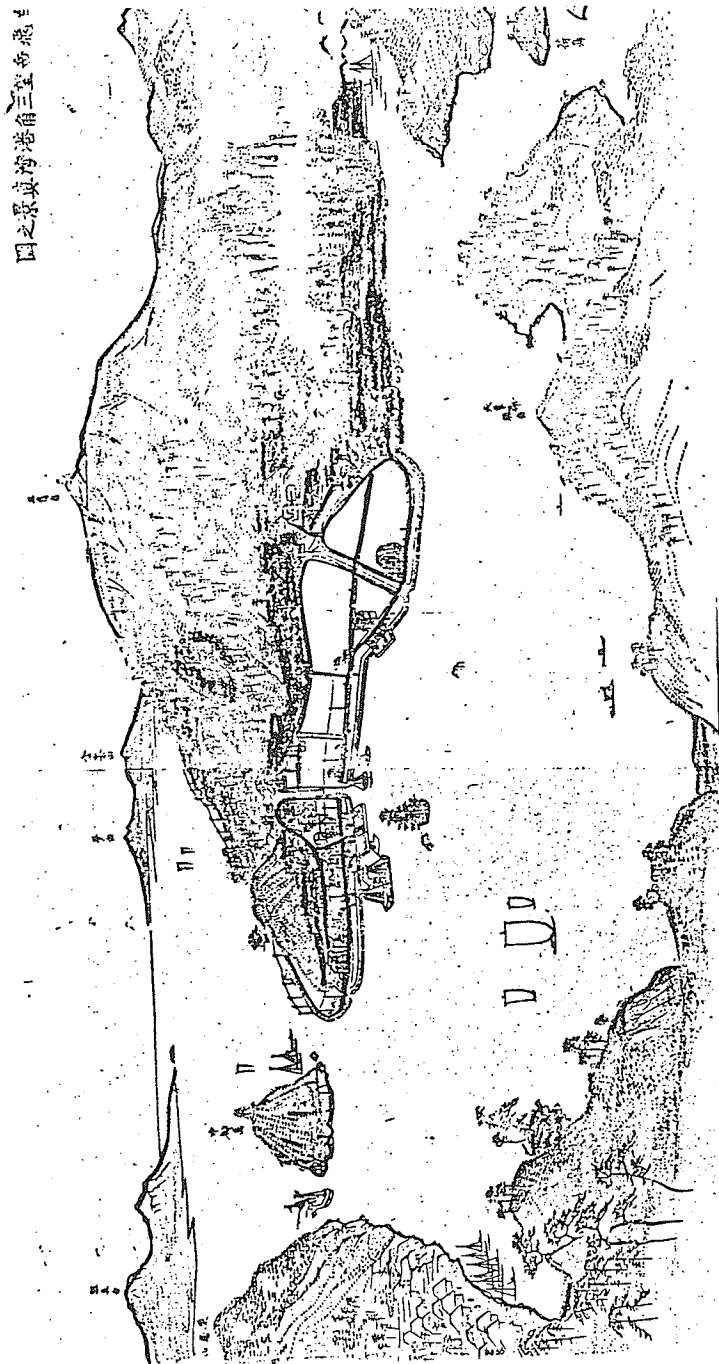
水式が行なわれ、工事は早いペースで進んだ。

明治 19 年 7 月には道路開削工事も竣工し、8 月には一般に開放された。新道の里程は 8 里 3 5 町 1 0 間で、区間は三角～田崎間（田崎～熊本間は在来の道路を利用）、幅員は一定してないが、最狭でも 3 間以上はあった。途中、架構した橋梁は大小 6 1 を数え、主要なものとしては白川橋・加勢川橋・緑川橋・浜戸川

橋などがあり、特に加勢川橋はムルデルの設計によるもので、一部が吊橋の構造をとっていた。⁴⁾

引き続いて築港の方は、明治19年10月に第2棧橋が進水し、明治20年3月には第1棧橋を補完するた

図-2 三角西港の全景



圖之景或灣港角三角全貌

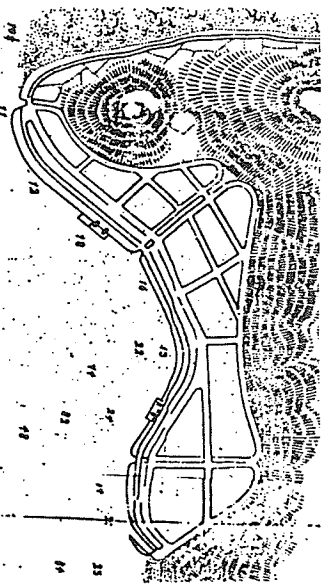


図-3 埠頭付近詳細図

(出所) 熊本県：「三角築港沿革略誌」，1887

め、長さ10間の棧橋がつくられ、横に接続された。⁴⁾

明治20年(1887)6月、築港事業は全て竣工し、8月には開港式が催された。これは福井県の三国港、宮城県野蒜港に次いで、三番目の国家による築港であった。^{4), 7)}

なお、道路開削も含め、これらの工事を進めるに当たっては、臨時に熊本監獄三角出張所を開設、その囚人を使役した。一説には、囚人の数は300人、うち死亡したもの69名と、工事がかなり難工事であり、重労働を強いたことが伝えられている。⁸⁾

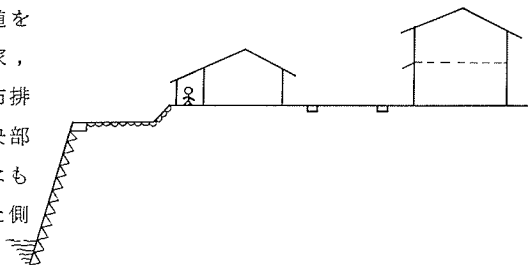
竣工後の西港の姿を記すと、埠頭壁は長さ401間8合(730m)、高さ21尺で、最低潮位下10尺の点から築造してある。用いた石材は前方の大矢野島飛岳附近より採掘し、1尺5寸角、長さ2尺ないし6尺に加工して、それぞれ5分の勾配で築設、その頂上には長さ6尺、幅3尺、厚1尺5寸の巨石が縦棧、横棧として置かれた。結局、石は根石から頂上まで16段を組み、内6段以下は常に海中にあった。⁴⁾現在では、石がかなり風化して継ぎ目に隙間があいているが、竣工当時は指1本差し込めぬ程の実に緊密な石組であったと聞く。⁹⁾

その埠頭壁の前面には浮棧橋が2基設置してあった。構造は2基同型で、規模は長さ15間(27m)、幅3間(5.4m)、高さ5尺8寸(1.9m)で、内部は1尺角の木材を枠形に組み、外部を厚さ4寸の板で覆った。高さ5尺8寸のうち3尺は海虫の害を防ぐために亜鉛板を張り、喫水を1尺8寸とした。別に2条の橋を設けて、海水の干満に自由に従うような仕組みで棧橋に取りつけてあった。⁴⁾荷役は、500トン位の汽船までは棧橋に直に横づけして行っていたが、それ以上の大型船では沖どまりとし、帆船をつけて棧橋より荷役した。当時の主な貨物は、移出が米・煙草などの農産物、移入が鉄材・機械類などで、大阪との通商が中心であった。⁹⁾

一方、港湾の背後には海岸沿いに大道が配置され、造成後の市街は整然たる街路で区画されていた。市街地の面積は全体で1万7,981坪(約5.8万 m^2)、うち7,249坪を道路用地に、残り1万731坪を宅地・倉庫用地に充てた。^{4), 10)} 西港の発展とともに上記大道(現在の県

図-4 断面略図

道57号線)沿線には建造物が建ち並ぶようになり、大道をはさんで海側には倉庫が連なり、逆側には2階建ての民家、商家等が並んでいた。⁹⁾更に、これらの市街地は全域を都市排水路に囲まれ、その排水口は埠頭の南端・北端および中央部の三ヶ所で海に開いている。この排水路も石造で、側面はもとより底部にも石が敷かれ、都市排水、大道に設けられた側溝からの雨水などが流れ込むようになっている。



これらのことから、三角西港の築港は単なる埠頭の建設にとどまらず、背後地の計画的利用、すなわち、道路・下水路などのインフラストラクチャーを充分に考慮した西洋的な都市計画手法に基づく、総合的な港湾都市建設を企図するものであることが示唆されよう。

5. オランダの築港技術

仙台湾に流入する鳴瀬川河口に建設された野蒜港は、明治11年(1878)7月、日本最初の近代港湾として着工された。その計画・設計および施工指導に当たったのが、明治政府の水利工事の指導に当たっていたオランダ人技術団の総師；ドールン(C. J. Van Doorn)であった。ドールンはムルデルの上司に当る。野蒜港は、図-5に示すように、鳴瀬川河口に内港を設け、港口を開削して外海と結ぶものである。埠頭背後には、10万5000坪(34万6500 m^2)の新市街地が設けられた。図に見られるように、埠頭建設と新市街地造成が一体となって進められており、三角西港と類似した港作りが行なわれている。三角西港も、自然条件から見ると内港に相当しており、このような内港と新市街地を一体とした“港湾都市建設”が、明治時代のオランダ築港技術の類型であろう。

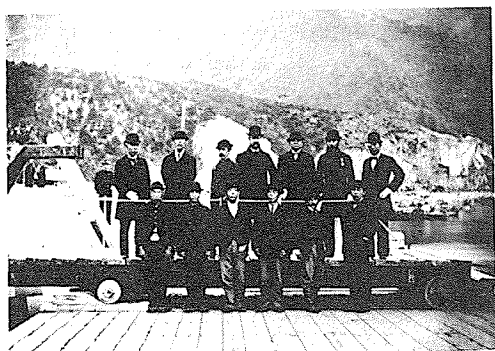
ただ、野蒜築港は明治18年(1885)に中止されたのに対し、三角西港は成功裡に完成した。

6. 富岡とムルデル

築港の最大の功労者とされるのが、富岡敬明（1822～1909）である。富岡は佐賀県出身であったが、明治9年（1876）11月より熊本県知事に任命された。在任中、富岡は三角築港に全力を傾注した。富岡は、退任後、毎日のように工事現場を見廻り、工事を督励した。敬明翁頌徳碑は、今も三角西港を見下している。

築港の計画から施工指導までを担当したのがムルデルである。ムルデルは明治12年（1879）3月29日、来日し、新潟港・東京湾・函館港・野蒜港・横浜港・大阪港・下関港・三角港の調査・計画、利根川・江戸川の改修計画、利根運河計画などに従事した¹¹⁾。ムルデルの顕著な功績は、明治23年（1890）に竣工した利根運河である。明治時代のオランダ技術による河川港湾工事は多くが失敗しているにもかかわらず、利根運河・三角西港ともに成功を収めていることは、特記されるべきことである。

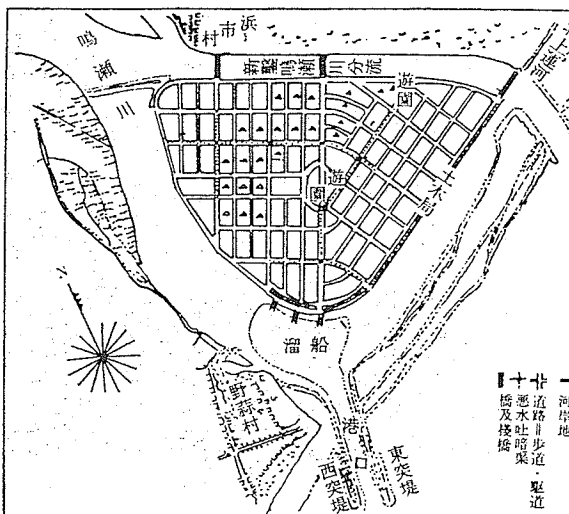
写真－6. 明治20年（1887）6月、
開港式前の記念撮影
（その1）



（後列）
熊本県土木課長
熊本県書記官・山下秀美
熊本県知事・富岡敬明
内務省御雇水利工師・ムルデル
通訳
（前）熊本県会議長・白木為直
熊本県会議長・嘉悦信文

（前列）
熊本県技手（主任）
小佐井簡
築港
関係者

図－5 野蒜港



〔出所〕田村勝正：「野蒜築港と新市街地の景観」；
歴史地理学会：『歴史地理学紀要13 海洋・海岸
の歴史地理』，1971.3.31

写真－7. 明治20年（1887）6月、開港式
前の記念撮影（その2）
（その1,2とも富重写真館提供）



富岡敬明
山下秀美
ムルデル

7. 三角西港の港勢

さて、竣工後の西港は、明治22年(1889)11月、5品(米・麦・麦粉・石炭・硫黄)特別輸出港として開港し、明治32年(1999)には普通の貿易港となった⁵⁾。その間、西港は、県下の代表的商港であった百貫石港の繁栄を奪い、港勢は拡大して、名実ともに九州西海岸における貨物の大集散港となるに至った。

明治39年(1906)の三角西港および百貫石港の港

表-1 明治39年(1906)港湾取扱貨物価格表

湾取扱貨物価格は表-1に示す通りである。これより、三角西港が熊本県全体の港湾取扱貨物価格の60%余を占め、三角西港が熊本県の中心港であることを示している。これに反し、百貫石港は3%弱を示すに過ぎない。三角西港取扱貨物の内訳を見ると表-2のようである。これより、太宗貨物は米・砂糖・清酒・織物

港 湾 名	輸 入		輸 出		合 計	
		%		%		%
	円		円		円	
三 角	外	67 00	87,844	0.7	87,911	0.3
	内	8,442,245	7,716,661	57.8	16,158,906	61.5
	計	8,442,312	7,804,505	58.5	16,246,817	61.8
百 貫 石	150,358	1.2	617,625	4.6	767,983	2.9
熊本県合計	12,926,555	100.0	18,350,055	100.0	26,276,610	100.0

(出所) 内務省土木局：「明治39年，明治40年 日本帝国港湾統計(中編)」，1910.5

表-2 明治39年(1906)三角港港湾取扱貨物

品 種	数 量	価 額 (円)	仕 出 港 仕 向 港	品 種	数 量	価 額 (円)	仕 出 港 仕 向 港	品 種	数 量	価 額 (円)	仕 出 港 仕 向 港		
外国貿易輸入				内地各港輸出				内地各港輸出					
穀物及種子	-	67	韓国	玄 米	石	59,358	890,362	讃岐	個	1,258	14,467	東京	
外国貿易輸出			"		"	56,398	846,965	神戸	"	751	8,671	大阪	
穀物及種子	-	2,034	?		"	48,236	723,546	下関	"	503	5,785	長崎	
飲 食 物	-	201	?		"	35,427	531,411	東京	丸	6,153	19,505	大阪	
	-	193	?	"	32,428	486,423	長崎	樽	"	5,692	11,704	長崎	
	-	1,954	?	"	12,629	189,427	大阪	"	2,461	7,801	東京		
雑 品	-	88,462	?	外 国 米	"	2,356	28,288	県内各港	セメント	樽	31,147	140,162	同
計	-	87,844		"	"	1,572	18,858	薩摩	"	31,147	140,162	大阪	
内 訳	?	59,752	韓国	甘 藷	41,989	1,470	県内各港	"	8,230	49,792	東京		
	?	28,092	関東州	生 魚	"	63,757	57,393	同	煙 草	"	2,743	16,595	讃岐
合 計	-	87,911		海 藻	"	6,878	5,052	同	"	2,743	16,595	県内各港	
内地各港輸入				砂 糖	"	325,957	195,574	同	石 灰	石	37,912	30,330	同
玄 米	石	290,304	4,354,560	県内各港	"	53,561	32,137	東京	"	25,275	20,220	筑後	
外 国 米	"	3,929	47,164	長崎	"	35,707	21,424	大阪	豆 粕	"	335,176	46,925	県内各港
甘 藷	41,989	1,470	県内各港	清 酒	石	2,079	74,837	県内各港	"	223,451	33,518	筑後	
魚	"	63,757	57,393	同	"	1,184	42,624	薩摩	其他ノ肥料	"	6,344,506	1,586,130	同
海 藻	"	6,878	5,052	同	"	1,532	69,125	東京	雑 品	-	281,637	薩摩	
砂 糖	"	415,225	249,135	同	"	1,532	69,125	大阪	計	-	187,791	県内各港	
清 酒	石	4,386	157,903	筑後	反	68,299	185,962	県内各港		-	103,180	筑後	
泡 盛	"	1,560	78,250	沖縄	太 物	"	33,810	105,026	若津		7,716,661		
"	"	1,500	60,000	薩摩	"	26,375	65,933	薩摩	合 計	-	16,158,906		
石 油	反	2,928	1,464	長崎	石 炭	屯	37,539	213,972	同	総 計	-	16,246,817	
羽 二 重	"	2,175	38,275	同	"	24,860	141,702	県内各港					
太 物	"	84,525	247,028	東京									
肌 衣	打	2,329	4,192	長崎									
石 炭	屯	64,757	369,120	三池									
"	"	3,565	20,321	長崎									
型 銅	個	2,315	28,923	県内各港									
樽 丸	12,306	39,010	同										
セメント	樽	62,291	280,323	同									
煙 草	"	13,716	82,982	薩摩									
石 灰	石	63,187	50,550	県内各港									
肥 料	"	5,985,679	1,496,420	大阪									
"	"	358,827	89,704	東京									
雑 品	-	469,478	県内各港										
"	-	103,180	東京										
計	-	8,442,245											

(出所) 内務省土木局：「明治39年，明治40年 日本帝国港湾統計(中編)」，1910.5

・石炭・セメント・肥料であり、県内各港から農産物・織物・セメントを、三池から石炭を移入し、関西・東京へ農産品・セメントを移出し、石炭を県内各港へ移出するという貨物流動を行なっていることが分る。肥料については、東京・大阪から移入し、九州各港へ移出している。

8. 港勢の衰退

しかし、繁栄の陰に隠れながらも、西港衰退の要因は徐々に形成されてきていた。すなわち、明治28年(1895)12月には、県が西港の南部、モタレノ瀬戸に位置する際崎に港を築造しようと県会に諮問し、県会は全会一致でこれに賛同したのである。この際崎築港の根拠としては、(1)明治27～28年(1894～95)の日清戦争後の戦後経営に当たって、西港の規模が狭小で、貿易上、不便が生じるのではないかと予想されたこと、(2)当時、際崎には三井合名会社の貯炭場があったため、三角線の建設を計画していた九州鉄道は、停車場を際崎にとどめようとの内部的意見を持っていたこと、(3)三井自体も際崎貯炭場の増設を希望しており、県もこれに迎合したこと、などが挙げられる。しかし、その後、百貫石および長洲築港の競争が起こり、県経済にも余裕がなかったことから、起工までには至らなかったが、⁷⁾西港の限界性は竣工後10年をまたないうちから意識され始めていたのである。

明治29年(1896)10月には、民設築港株式会社によって再び際崎築港のことが県に請願された。引き続き明治32年(1899)12月には、前出の九州鉄道三角線が竣工し、際崎海岸に仮停車場を設けて、12月25日に開通式を挙げた。その後、西港までの鉄道延長論と際崎増築論が出てきてそれぞれが建議するに至ったが、結果的には、際崎増築は経済的に不利益であるとのことから中止になり、延長論も目下の所、その必要性が認められないとのことから白紙に還された。結局、延長論、増築論とも削減し、この間に三井は大牟田への貯炭場建設計画を進めることとなった。⁷⁾そして、三池鉱山会社は、明治35年(1902)から41年(1908)にかけ、日本最初の単門式開船渠である三池港を完成させた。¹²⁾

他方、三角線の竣工は、三角西港に決定的なダメージを与えることになった。すなわち、鉄道が際崎終点となったために、海陸交通の便を求めて船舶の多くは際崎沖合に來泊し、荷役をするようになってきたからである。更に、際崎港の施設拡充が重点的に行なわれてきたこともあり(大正13～昭和3の修築、昭和7～19の修築、昭和33の三角港改修工事5ヶ年計画、

写真-8. 現在の三角西港

昭和38の三角～島原間フェリー就航、昭和46～48の水面貯木場建設など)³⁾、港としての勢力は次第に際崎に移行し、西港は、漸次、衰退を余儀なくされた。

9. 三角西港の現状

現在の三角西港は、商港としての機能は失われている。しかし、明治時代に建設された港湾構造物は、今もなお、建設当時の堅牢さを維持し、その美しい景観を保持しているとともに、漁港として日々の利用に供されている。同時に、文化財としても高く評価され、現在は熊本県の準文化財に指定されているが、将来は国の重要文化財に指定される可能性もある。

〔参考文献〕

- 1) 内務省下関土木出張所：「三角港修築計画概要」，1933.10
- 2) 宇土郡役所：「宇土郡誌」，1921.10.30
- 3) 熊本県土木部港湾課：「三角港」
- 4) 熊本県：「三角築港沿革略誌」，1887.
- 5) 渡辺尚広：「三角読本(三角町)」，1934.5.10
- 6) 懶岩波書店：「近代日本総会年表」，1968.11.25
- 7) 内務省土木局：「日本の港湾」，1925.
- 8) 三角町公民館でのヒヤリング。
- 9) 新村氏(西港在住)の談話。
- 10) 堀内清治：「三角西港」；「熊本日々新聞」，1980.1.15
- 11) (社)土木学会：「明治以後 本邦土木と外人」，1942.2.15
- 12) 広井勇：「日本築港史」，1927.5.25

