

三角西港港湾環境整備事業について*

伊藤 彰**

By Akira ITO

1887年（明治20年）に開港された三角西港には、石積ふ頭をはじめ築港当時の施設がほぼ原形の状態で残っている。熊本県ではこれらの歴史的港湾施設を保存・復元し、港湾の歴史的な景観を今日に蘇らせることを目的に1985年度（昭和60年度）から港湾環境整備事業により緑地の整備を推進している。本文では、歴史的に価値がある土木施設の保存・復元事業の実施事例として、三角西港港湾環境整備事業の計画、整備状況及び今後の取り組み等を紹介する。

1 三角港の概要

三角港は、熊本県の中央部、宇土半島の先端に位置する天然の良港である。明治時代に宮城県の野蒜港、福井県の三国港と共に国の直轄事業により本格的な近代港湾として整備されており、現在の西港地区に築港されたのが三角港の始まりである。その後、1889年（明治22年）には特別輸出港に指定され、米・麦・麦粉・石炭・硫黄を主に輸出し、本県唯一の貿易港として繁栄していた。1899年（明治32年）には、国鉄三角線が開通したが、地形上の問題から西港まで連絡されず東港の際崎が終点となったため、陸海のアクセスの不便さから西港は漸次衰退し、港湾機能が西港から東港へと移行していった。その後、東港の整備が進み、1929年（昭和4年）には2種重要港湾に、1951年（昭和26年）には港湾法の制定に伴い重要港湾に指定された。本港は、本県唯一の大型岸壁を有する外国貿易港として、県内の外国貿易を一手に引き受けるほどの繁栄ぶりであったが、その後県内他港の整備が進むにつれ本港の位置付けや性格が変化してきた。現

在では宇土・天草地方を背後圏とする国内・外貿易の流通拠点として、また、天草、島原方面への玄関港として重要な役割を果たしている。

3 三角西港港湾環境整備事業

（1）事業着手の背景

三角西港は、宮城県の野蒜港、福井県の三国港とともに明治三大築港と称されており、このなかで当時の施設が現存している唯一の港である。本港は、オランダ人水理工師ローウェンホルスト・ムルドル氏の設計により建設されたものであり、背後のまちづくりをはじめ、当時のオランダの築港技術が随所に盛り込まれている。1884年（明治17年）に港湾建設に着手し、1887年（明治20年）に開港しているが、約百年経過した現在、築港当時の施設である石積ふ頭、水路、橋等がほぼ原形の状態で残っている貴重な港湾である。過去の港湾整備では、古い施設を取り壊し、新しい需要に見合った施設を整備するというスクラップアンドビルド方式で整備が展開されており、三角西港のように築港当時の施

*keyword：明治、港湾環境整備事業、港湾

**非会員 修士 港湾課主任技師 熊本県土木部

（〒862-70 熊本県熊本市水前寺6丁目18番1号）

設が残っている港は数少ない。三角港の場合、国鉄三角線の開通に伴い、西港とは全く別の場所である東港に港湾機能が移行したこと、また、つい最近まで県有地として県の管理下にあったことが施設が現存している要因と考えられる。一方、三角港西港地区は県有地として不要であるとの理由で、1981年（昭和56年）から貸し付け者に対して払い下げ処分が開始された。その後、1983年（昭和58年）4月に開催された「三角西港シンポジウム」

（主催：日本建築学会九州支部歴史意匠委員会、日本建築学会九州支部熊本支所、熊本県三角町、くまもと町並みゼミナール）、1983年度（昭和58年度）に運輸省により実施された「港湾修景計画調査」により三角西港の歴史的価値が再認識され、三角西港の保存・活用の要請が高まり、行政サイドでも事業化の検討が進められ、1985年（昭和60年）県港湾課で事業化することが決定、1985年（昭和60年）7月港湾計画の軽易な変更で緑地としての位置付けを行い、三角港港湾環境整備事業に着手する事となった。表-1及び写真-1～写真-4により三角西港の変遷を示す。なお、整備につい

ては、港湾環境整備事業のうち、『港湾に関連が深く、歴史的価値の高い施設や史跡を核とする歴史的環境の保全及び再生』を目的とする歴史的港湾環境創造事業により整備を進めている。

表-1 三角西港の歴史

1884(M17)	5月三角港建設に着手
1887(M20)	6月竣工、8月供用開始
1889(M22)	特別輸出港に指定
1899(M32)	12月九州鉄道三角線開通
1929(S4)	第2種重要港湾指定
1951(S26)	重要港湾指定
1983(S58)	4月「三角西港シンポジウム」開催 「港湾修景計画調査」実施（運輸省）
1985(S60)	7月港湾計画軽易な変更で緑地として 位置付る。港湾環境整備事業に着手。
1987(S62)	3月龍驤館完成（三角町）
1988(S63)	3月三角築港記念館完成（三角町）
1990(H2)	5月ムルドルハウス完成（三角町）
1993(H5)	9月浦島屋復元工事完成
1998(H10)	3月高田回漕店復元工事完成

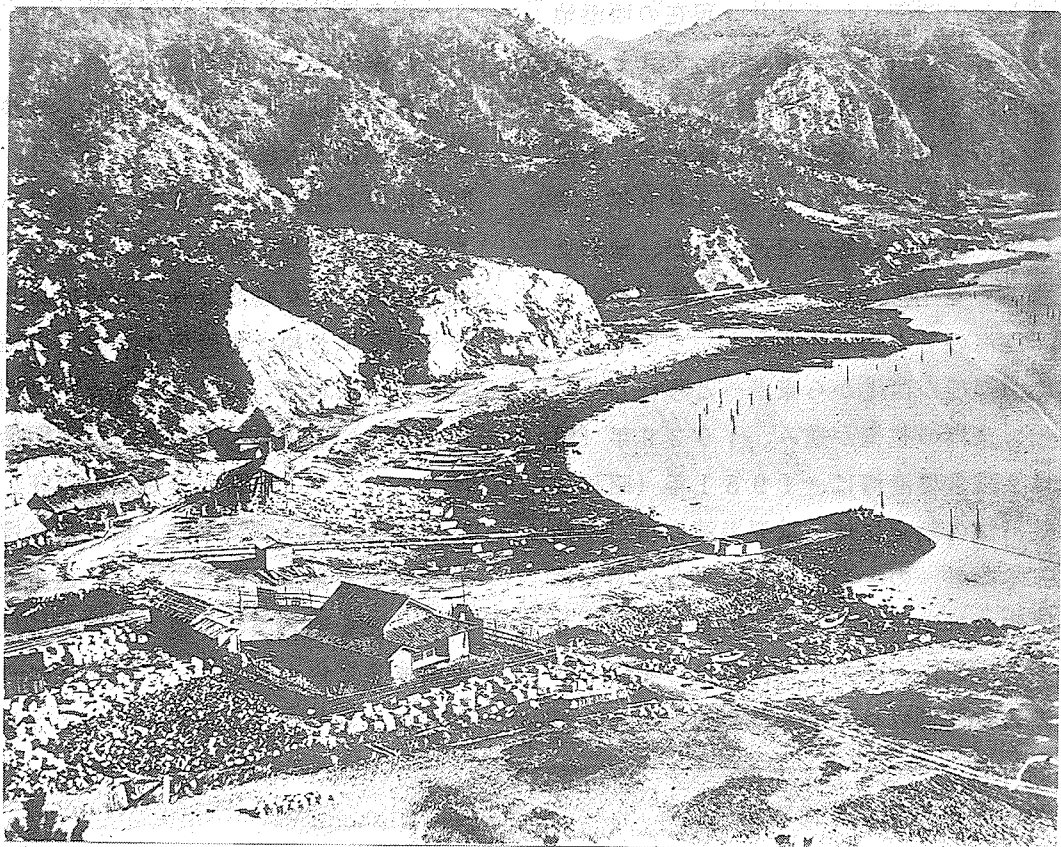
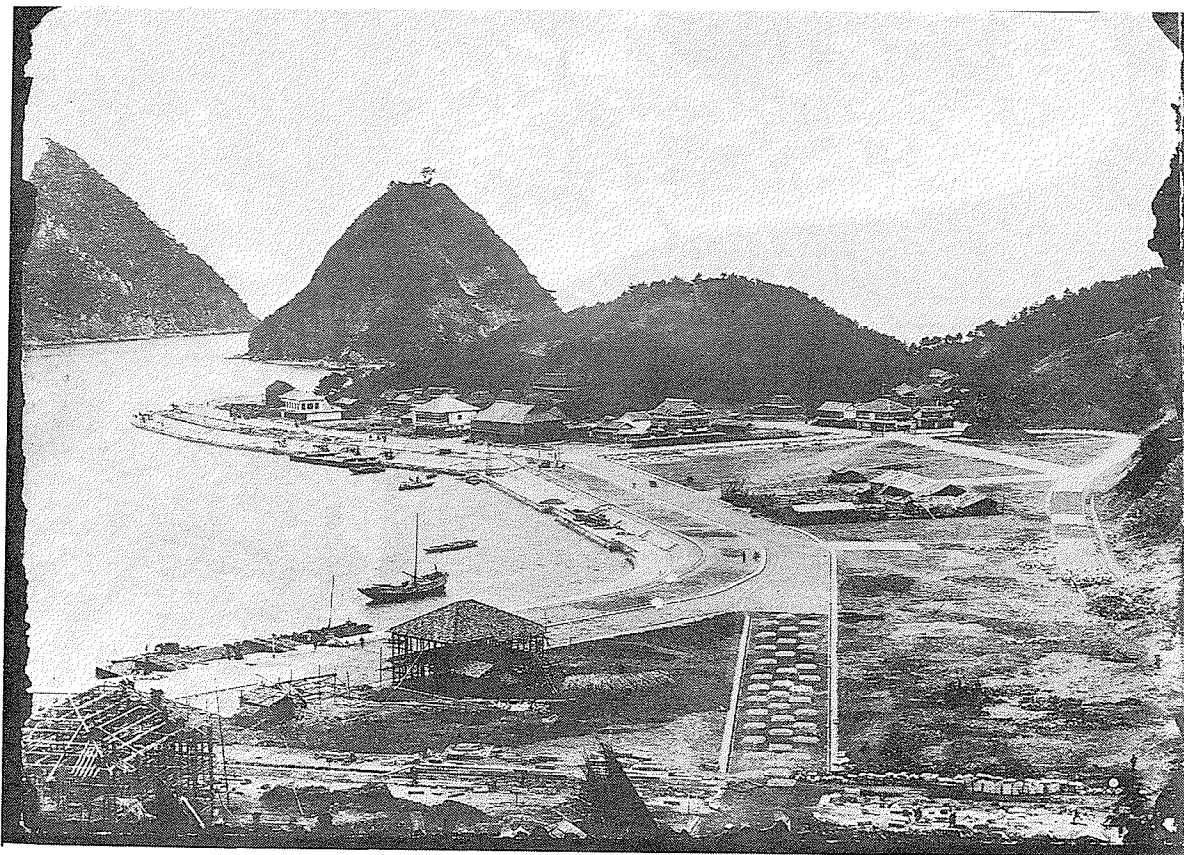


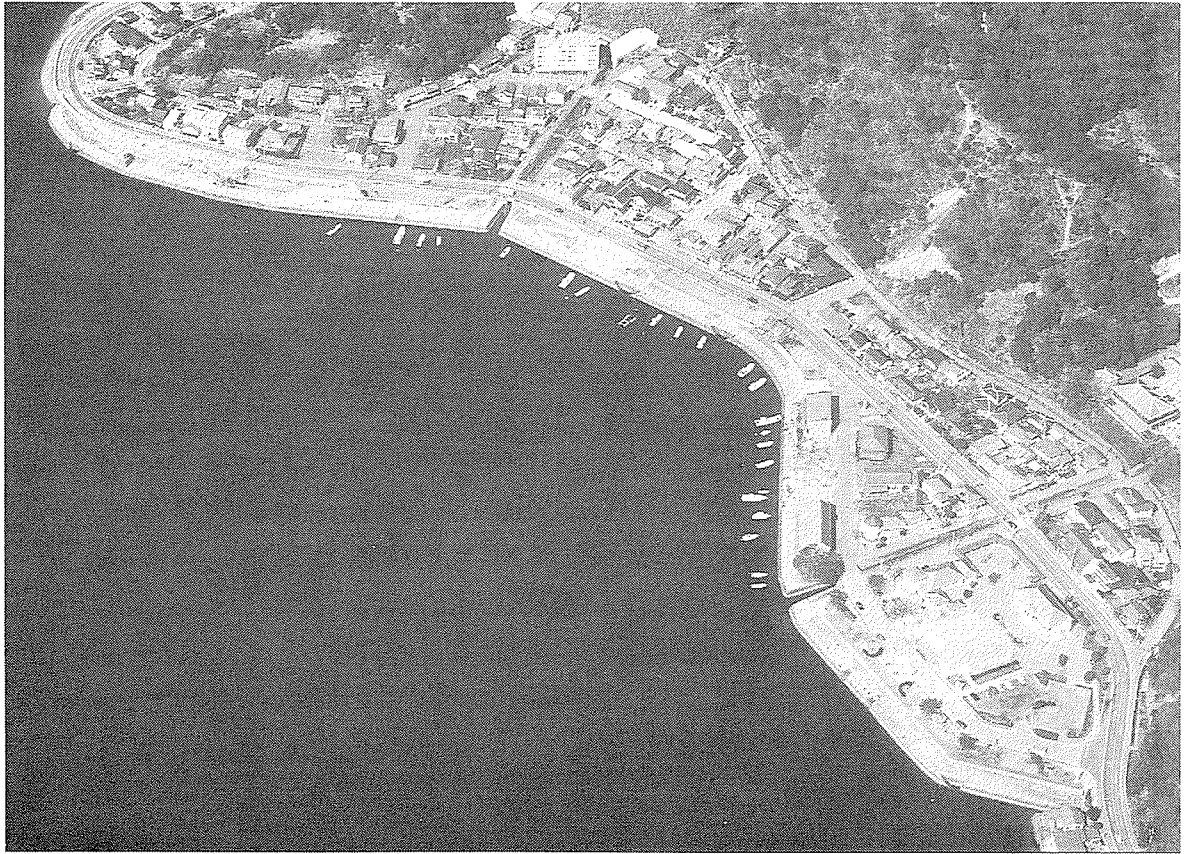
写真-1 港湾建設工事中の三角西港（富重写真館蔵、年代不明）



写真－2 港湾建設工事が完成した頃の三角西港 （富重写真館蔵、年代不明）



写真－3 繁栄している頃の三角西港 （富重写真館蔵、年代不明）



写真－４ 現在の三角西港（熊本県土木部港湾課蔵の航空写真、平成９年２月）

（２）整備の目的

三角西港は、明治期の国営築港の典型例であると共に、オランダ築港技術を導入した数少ない港湾であり、現存する施設の歴史的価値は高い。本事業では、これらの施設の保存・復元、活用を通して、人々に築港当時の雰囲気を肌で感じてもらい、港湾の歴史や重要性を認識してもらうこと、また当時の計画や技術を学び将来に活かすことを目的として緑地整備計画を策定している。

（３）整備計画

港湾環境整備事業では、三角西港の現状を踏まえ、表－２及び図－１に示す５つのゾーンで構成される土地利用計画を設定した。

表－２ 三角西港土地利用計画

石積埠頭ゾーン
明治の築港以来の貴重な歴史的港湾施設がほぼ完全な姿で残り、港湾との関わりが最も深いゾーン。石積埠頭の歴史的風格をとどめながら、これらの施設を利用し、港湾活動を再現することにより地域の活性化を図るゾーンとして計画する。
歴史保全ゾーン

西港繁栄時に、丘陵地中腹につくられた歴史的建造物群を有するゾーン。これらの建造物の保全と、「センターゾーン」と共に港湾都市としての歴史の香り高いゾーンとして計画する。

居住ゾーン

港湾活動を支え、今なお港湾都市の風情を残す生活環境地区。これらの環境との調整を図りつつ地区の活力を増進するゾーンとして計画する。

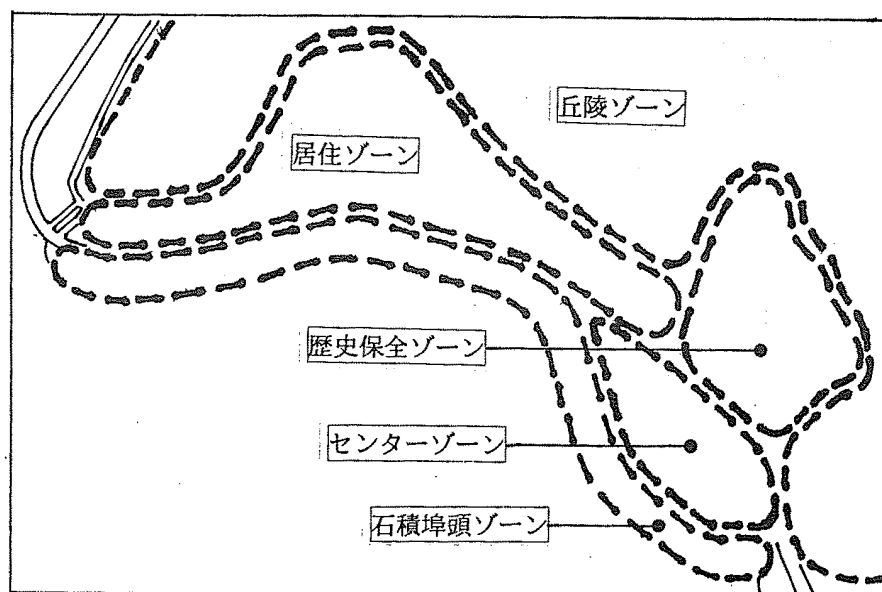
丘陵ゾーン

元々の丘陵地で、築港当時から西港を見守っているゾーン。西港地区の歴史的環境を守り、レクリエーションを豊かにするゾーンとして計画する

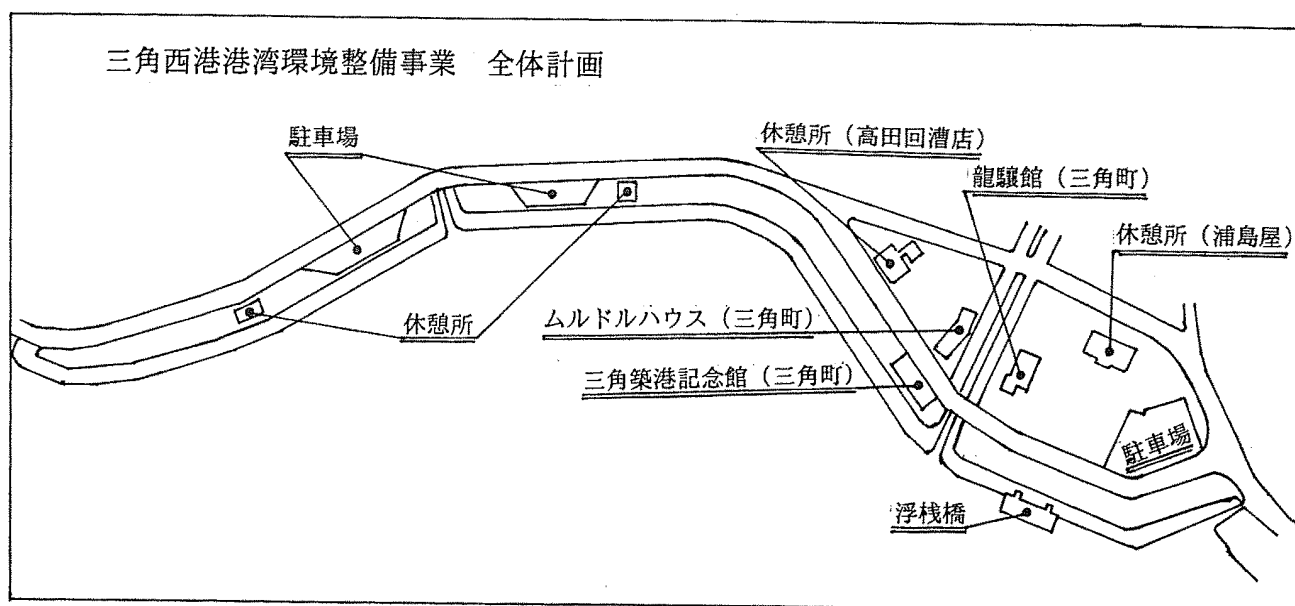
センターゾーン

西港繁栄時の港湾活動の中核部として機能していたゾーン。まとまりのある敷地形態であり、全体の中で拠点的施設を配置するゾーンとして計画する。

本事業では、これらのゾーンのうち港湾との関連性を考慮し、国道５７号線より海側の石積埠頭ゾーンとセンターゾーンを整備することとした。全体計画を表－３及び図－２に示す。



図－1 三角西港土地利用計画ゾーニング図



図－2 三角西港全体計画図

表－3 三角西港全体計画

面 積	緑地部分	17,857.62m ²
	護岸部分	5,996.14m ²
	合 計	23,853.76m ²
事業費	2,239,844,000円 (予定)	
整備期間	1985 ～ 2000 (予定)	
整備内容	用地	
	家屋等の移転補償	49件
	用地取得	9,394.86m ²
	緑地	
	休憩所4棟、植栽等	

表－4 三角西港整備実績

年度	事業費	内容
1985(S60)	9,900千円	移転補償1件
1986(S61)	23,400千円	移転補償1件 用地取得 500.76m ²
1987(S62)	63,840千円	緑地基本設計1式 移転補償5件 用地取得 430.25m ²
1988(S63)	148,500千円	移転補償5件 用地取得 847.84m ²
1989(H1)	173,800千円	緑地詳細設計1式 移転補償5件

また、現在までの整備の状況を表－4に示す。

		用地取得 1,028.07m ²
1990(H 2)	96,200千円	植栽 1 式
1991(H 3)	399,600千円	植栽 1 式 移転補償 8 件 用地取得 1,763.63m ²
1992(H 4)	465,204千円	休憩所（浦島屋） 1 棟 植栽 1 式 移転補償 7 件 用地取得 1,339.85m ²
1993(H 5)	452,000千円	植栽 1 式 補償 1 0 件 用地取得 1,957.78m ²
1994(H 6)	215,400千円	植栽 1 式 移転補償 3 件 用地取得 546.25m ²
1995(H 7)	3,000千円	緑地詳細設計 1 式
1996(H 8)	144,000千円	休憩所 3 棟（高田回漕店を含む）
1997(H 9)	26,000千円	植栽 1 式

1997年度（平成9年度）までの整備実績の累計を表－5に示す。

表－5 三角西港整備実績累計

緑地	743,632千円	休憩所 4 棟、植栽等
用地	1,477,212千円	家屋等の移転補償 4 5 件 用地取得 8,414.43m ²
合計	2,220,844千円	

1998年（平成10年）3月に休憩所として復原された高田回漕店は、1886年（明治19年）から1902年（明治35年）の間に建設されたものと考えられており、築港当時の面影を残す貴重な遺産であるとの判断により、1997年（平成9年）5月29日に三角町指定文化財（有形文化財）に指定されている。また、三角町では三角西港を地域振興の核として考えており、本事業の整備区域内に、龍驤館、三角築港記念館（旧三角海運倉庫）、ムルドルハウスを整備しており、三角西港に寄せる期待の大きさが伺える。1998年度（平成10年度）以降の整備は、家屋等の移転補償4件、用地取得980.43m²、植栽及び石積護岸の補修を計画しており、平成12年度の事業完了を目指している。また、浮棧橋の復元については、重要港湾改修事業という別事業で整備する予定である。

3 今後の課題

三角西港港湾環境整備事業も完成が近づき、多くの人々が訪れているが、駐車場の不足及び海への転落等に対する安全対策が今後の課題と考えられる。本事業の整備区域では、これ以上駐車場のスペースが確保できないため、今後周辺整備の中で駐車場整備を検討していく必要がある。また、安全対策については、景観を損なわず、安全性を確保できるような方策を検討する必要がある。

また、三角西港には歴史的に価値の高い施設が多数あるが、今後、これらの施設を一定の水準で保全していくためには、文化財指定を推進し、文化財としてきめ細かい維持・管理をしていく必要がある。

一方、三角西港及び周辺地域の施設整備が進み、集客力も向上しているが、地元の活性化に今ひとつ活かしきれていないように思われる。今後、法律上の制限等を考慮しつつ、地域振興に結びつくような活用策等、ソフト面の整備を進めることが喫緊の課題である。