

足利工業大学大学院 学生員 中井 靖

足利工業大学工学部 正会員 為国孝敏

足利工業大学工学部 正会員 中川三朗

1. はじめに

わが国では、富国強兵・殖産興業の一環として、江戸時代に形成された沿岸航路、内航水運ネットワークの強化が提案された。その中で野蒜築港は、大久保利通内務卿が掲げた東北開発構想の中心的プロジェクトとして計画され、明治11年7月に着工されたものである。しかし、第一期工事終了後の明治17年9月、台風の影響によって突堤が崩壊した後は、復旧工事も、第二期工事にも着手することなく放置されて今日に至っている。そこで本研究では、野蒜築港が台風の影響はあったものの事業再開を見ることなく放置されたのはなぜかを解明する端緒として、野蒜の港湾立地について他の交通施設(特に鉄道)との連携という視点から分析し、考察を行うことを目的とする。

2. 野蒜築港の経緯

維新政府は藩政時代の禄から離れ不平不満がある旧武士階級の士族の処遇について、かねてより頭を悩ませていた。大久保利通は、明治11年3月に「一般殖産及華士族授産ノ儀二付伺」の建議を行い、不平士族が多く開発が遅れていた東北地方に、野蒜築港を含めた7大プロジェクトを提言した。これは、北上川から北上・東名両運河で野蒜へ、野蒜から貞山運河で阿武隈川河口へ、そしてまた、東京から新潟港に抜ける上野運路の開墾、または、新潟港から阿賀野川、そこから那珂湊、涸沼、大谷川運河、北浦、下利根川、印旛沼運河、東京湾、東京へと通じる航路を整備して東日本の輸送網を確立することを目論んだものであった。大久保利通は、明治9年以後東北各県から築港の要望が強かった北上川の河口部などを視察した。大久保は、明治9年9月に御雇いオランダ人工師ファン・ドールンらに石巻湾での築港の調査を命じた。ドールンは翌年2月に「北上川河口は流下土砂が多く不適当であり、他の港湾も比較検討した結果、野蒜が適地である」と報告した。

その後工事は明治11年7月に北上運河の開削から始められた。内港工事は翌年7月に着工、港口の突堤工事は難渋を極めたが、早川智寛ら内務省技術陣の努力により竣工にこぎ着け、明治15年10月に現地において盛大な突堤落成式が行われた。しかし、外港防波堤がないため港口部の波が荒いなどの指摘がなされていた。そうした中で明治17年9月、暴風雨により東突堤の3分の1が流失し、内港はその機能を失うに至った。

3. 日本鉄道の建設経緯と野蒜築港との関係

表1に日本鉄道開業の変遷を示す。明治15年6月3

日に、第2区線の測量の認可が工部省よりおりた。同年6月20日、井上勝鉄道局長は埼玉・栃木・福島・茨城まで出張し、線路視察を行っている。この時、第一期工事竣工間近の野蒜まで足を運んでいる。井上局長は、同年10月25日、第2区線の工事をしばらく後日に延ばし、まず野蒜から仙台を経て福島に達する第3区線の工事に着手することが得策であるとの視察報告を工部卿に提出した。

これを受けて日本鉄道会社は、明治15年10月31日、野蒜から仙台を経て福島に至る線路の測量を申請して、12月1日認可された。しかし、測量着手の時期に、会社が第1区線第1部品川・川口間の工事着手延期を出願し、さらに明治16年12月28日、栃木県の部長が第2区線を足利地方に誘致したいという請願を栃木県令に提出した。そこで会社は、明治17年2月1日、宇都宮までの測量および工事を政府に委託すること、ならびに、すでに認可を得ている野蒜・福島間の測量を見合わせることを、工部卿を通し太政官に上申して許可された。

その後、明治19年5月22日、鉄道局は日本鉄道会社の申請により、第3区線白河・塩竈間のうち白河・福島間の測量を開始し、6月20日に終了した。担当者は四等技師仙石貢で、同年8月に着工、翌20年7月16日には白河・郡山間が開通した。郡山・福島間は9月16日軌条敷設を終わり、明治18年12月に塩竈・仙台間および仙台・福島間の担当者を三等技師増田礼作とし測量を開始し、明治19年6月1日工事をはじめ、翌20年12月15日には塩竈・仙台間および仙台・福島間が開通した。同年12月15日郡山・仙台間が開通した。

明治18年12月15日、郡山・仙台間および仙台・塩竈間が開通し、上野・仙台間および仙台的臨港線が完成、仙台的で開通式が挙行された。

表1 日本鉄道開業の変遷

年	月	日	線 名	区 間	開通事項
明治11	7	—			野蒜築港着工
明治14	8	11			日本鉄道会社設立
明治15	3	—			塩竈港改修工事着工
	10	30			野蒜築港第一期工の落成式
明治16	7	28		上野・熊谷間	
明治17	5	1	第1区線	熊谷・高崎間	
	9	15			野蒜築港台風により突堤の崩壊
明治18	5	—	第2区線	大宮・宇都宮間	塩竈港改修工事竣工
	7	16			
明治19	12	1		宇都宮・黒磯間	
明治20	7	16	第3区線	黒磯・白河間	
	12	15	(白河・塩竈間)	白河・郡山間	
				郡山・仙台・塩竈間	
明治23	4	16	第4区線	岩切・一ノ関間	
	11	1	(仙台・盛岡間)	一ノ関・盛岡間	
明治24	9	1	第5区線	盛岡・青森間	
明治25	10	20		上野・大宮間(複線)	

keywords : 野蒜港、事後評価、地域開発 〒326-8558 栃木県足利市大前町268-1 TEL 0284-62-0605 FAX 0284-64-1061

4. 塩竈築港論への影響

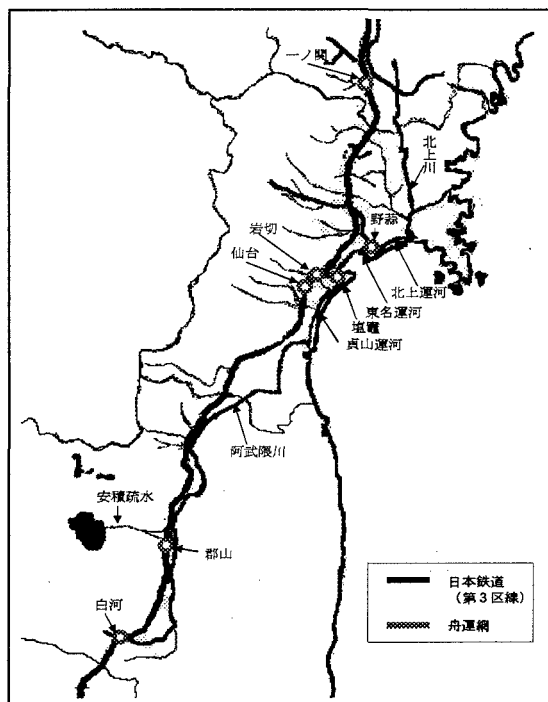
野蒜築港の一連の動きは、村勢があまりよくなかった塩釜に大きな刺激を与え、塩竈築港論がわきあがってきた。明治11年7月および同年12月2月の再度にわたり、戸長菊地は村民有志と連名で、県に対して港内浚渫工事施行を要望する嘆願書を提出したが、これらに対する県の反応は鈍く、係官を派遣して現状を調査させただけに止まった。これに対し菊地は、村民代表の遊佐快真らと協議を重ねた結果、村民を説得して、港湾用地造成と航路泊地浚渫のための経費と毎月労働奉仕を募ることに成功した。そしてこれらを原資として国、県の補助を仰いで宿願を達成すべく、県の土木課長早川智寛を通じて県令松平正直に対し粘り強い陳情、請願を繰り返した。これらの動きにより明治15年2月に至りようやく港内改修工事が起工の運びとなった。

明治19年6月、当時政府が日本鉄道株式会社から請け負うかたちで建設を急いでいた東北本線の、工用資材の舶送に当たっての揚陸場を確保するため、政府は、前年竣工したばかりの塩竈港突堤の東側に接続して、突堤を築き、さらにその南側の海面を埋立造成する工事を施工し、それと併行して、陸揚された資材の運搬用として、この地区から岩切までの鉄道敷設工事に着手した。翌20年、この両工事は完成した。これらによって、一応の港湾機能の整備に加えて鉄道も開通し、海陸の交通体系が整ったことにより、塩竈は当時日本郵船会社が三菱会社から引き継いで経営していた東京・北海道航路の、中継取引地としての地位を占めることとなり、その需給圏は、県内はもちろん東北地方全般に及んだ。

その後、明治40年、政府は港湾調査会を設置する法令を公布し、整備を促進すべき港湾についてこれを第1種および第2種に2分類することとなった。この第1種に属する港湾とは、主として国が直轄により整備を行うもので、第2種に属するものは、国の補助を得て地方公共団体が主体となって整備を行う港湾であるとされた。政府は全国的な調査を行った。結果、第1種5港、第2種23港を指定した。中塩竈港は、船川、土崎、青森などの東北3港と共に第2種港湾の指定を受けた。

5. 野蒜築港と塩竈港改修との関連

図一1に舟運と鉄道の関係図を示す。野蒜築港は、物資輸送の一つの拠点として行われた事業である。築港当時の主要交通機関として舟運が挙げられが、明治中期はわが国の交通・運輸体系に大きな変革がもたらされた時期であった。すなわち交通・運輸機関は機械化、動力化され、帆船に代って汽船が、馬に代って鉄道が、海陸交通運輸機関の大勢を占めるようになっていった。こんな中で、野蒜築港は、交通機関の拠点として重要視されていたことが考えられる。これは、日本鉄道建設の際、野蒜に鉄道を敷設するということが計画に含まれていたことから考えられる。



図一1 舟運と鉄道の関係図

その反面、塩竈改修工事は明治15年2月に着工されているが、改修工事当時は、交通運輸体系が水運中心から陸運中心に移行する時期であったことが考えられる。これは、塩竈築港は、日本鉄道の着工とほぼ同時期に着工していたことから考えられる。そして、塩竈港改修は、鉄道建設に際しての拠点として改修されていったことが考えられる。これは、日本鉄道東北本線の建設に際し、資材運搬などが考えられ、港湾構造物の建設が次々に進められて行ったことから考えられる。

6. おわりに

本研究では、野蒜築港が台風の影響はあったものの事業再開を見ることなく放置されたのはなぜかを説明する端緒として、野蒜の港湾立地について他の交通施設（特に鉄道）との連携という視点から分析し、考察を行った。その結果以下のようなことが分かった。

- 1) 日本鉄道建設の計画に際し、野蒜への接続が考えられていたことが分かった。
- 2) 塩竈港改修は、日本鉄道建設着工とほぼ同時期に着工していたことが分かった。
- 3) 第3区線建設の時には、野蒜築港は突堤の崩壊にあり、反面塩竈港は鉄道建設の物資輸送の拠点となっていたことが分かった。

以上のことから、港湾位置選定の際、他の交通施設との連絡が重要視されていることが分かった。その中で、野蒜築港は、モーダルシフトが行われている最中での突堤崩壊により、交通運輸体系の変化にのりおくれたことは事業中止の要因の一つに考えられる。