

地蔵島の撤去について

第二港湾建設局 塩釜港工事事務所

西 条 時 也

1. 地蔵島について

(1) 地蔵島の位置

地蔵島は、東北電力KK仙台火力発電所の冷却水の排水口より北約300mの位置にある。島の周囲は約400m、海面からの高さが10m、面積は約2000㎡で「くの字」形をしている。

地蔵島の南端は塩釜港の航路と約10m程度しか離れておらず、大小の各船舶の航行が頻繁である。

(2) 地蔵島の観光価値

地蔵島は長い年月の間の海蝕並に風により生成された石灰岩質の積層された白い岩肌と緑の小松が調和した天然の美に白亜の人工の灯台がそえられ、その美しさを更に強調している。松島湾の観光ルートのうち塩釜から松島に至る航路があるが、遠来の観光客はまず地蔵島の景観とふることにより、日本三景の一つである松島の幻想と現実と一致させることになる。実際に七ヶ浜町の多聞山から眺めおろした景観は、松島四大観の一つとして絵画、写真、然しカメラにより、なく全国に知れ渡っており、その名に恥いふところがある。

2 地蔵島撤去の論争矣

地蔵島撤去に関する論争がまさおこったのは、昭和39年の夏頃からである。

このきっかけは塩釜港の長期計画として、新たに仙台新港建設計画と塩釜港の航路改修計画をとりいれるにあたって、港湾管理者である宮城県知事が、航路と北側に60m拡巾するとともに、水深を-10mに増深する案を港湾審議会に提出して承認されたが、付帯条件として、「地蔵島を早急に撤去すること」が盛り込まれたことである。

この後港湾整備5十年計画と航路拡張案がとりいれられ、事業化が確定して大井登呂両端が順手に進められ、その間とりあげられた事は御承知のとおりである。

以下両端の論争点を紹介したい。

反対論

- ① 地蔵島は松島湾内で重要な観光資源として、その景観は広く内外に知られている。
又学問的にみて、露出した地蔵は地質学上からも貴重な存在といえる。

こうした学術的・観光的になすべく、これら文化財を永遠に失うことは、絶対に手放すべきでない。

- ② 地蔵島には港内への波浪及び高潮等による侵入波を防止しようという折りと二枚の波障地蔵がまつてある。

地蔵島の撤去は極端港内の高潮の水位の増大を及ぼし、港湾施設に及ぼすのダメージは地蔵津波以上の被害を及ぼすことになるまいか。

又湾内の浅海漁業に影響を及ぼす面事にならまいか。

- ③ 地蔵島周辺には、わかめ等の根付漁業とワサビ等の浅海漁場としては、湾内でも屈指の漁場である。

地蔵島の撤去ともなると、これらの漁場は実質的にかきりの面積が減少し、加えて、航路が近くなることにより、船舶による海水汚染の影響をうけることになる。

賛成論

- ① 極端港の航路は現在、延長7km、巾160mを有し定成しているが、地蔵島附近は撤去の跡いまいか進まないため、巾が100mと狭くなっている。

このため、港外から入港する船は地蔵島のために、港内が見えないので、一度船を南に向け、更に北に向け、次に僅かに南に船をきるといったS字航法を余儀なくされている。

この時、通過船舶は対向船のくる恐れがあるので、スピードダウンするが水路が狭まっているため、干潮時の潮流が強い時には、時として船きりが悪くなり、操船が危険をきわめた状態になっている。

このため、大型船は吃水の問題もあるが、地蔵島附近の操船の困難性から、積載量が大幅に減り吃水が浅くして入港している現状があり、大量輸送による運賃の軽減を図るといふ海上輸送の本業の機能を発揮できない状態である。

地蔵島の撤去によって、航路が拓け、一時では早く操船を容易にできるうちに、航路の不評を回復したい。

3 問題点に対する検討

地蔵島撤去の賛否をめぐる議論のうち、技術的な見地に於いて問題点を集約すれば、

- ① 航路の拓けはどうして必要か。
② 航路断面の拡張は高潮の港内への流入量をどれだけ増大させることになるか。
③ 地蔵島撤去を必要とする北側拓中案に対して、航路を南側に設定するといふ南側拓中案の対比。

以下 各該問題と對する検討事項を述べた。

①、航路中最も船の長さ、入港頻度、潮流及び風速と関係する。

こゝで 潮流及び風速を降ける、ヒンゲランドの港湾依存の要請から、決定される。

塩釜港は東北地方の主要な諸活動地域を背後にあり、従来から商港として海陸輸送の結節点として活躍してきた。港湾機能を示すその一つとして、港湾取扱貨物量がある。

塩釜港の港湾取扱貨物量は昭和36年184万屯、昭和38年274万屯、昭和41年には387万屯と大巾に飛躍してきた。この取扱貨物は一般消費財であるセメント、木材、石油及び自動車の主で背後地域の経済成長に比例している。船型も順次大型化し、かつ専用船化しているのが特性である。

又 新産業都市計画にも塩釜港を東北地方唯一の外国貿易定期船航路のライナー・ポートを指向させ、従来よりの商港機能を更に充実させるとしている。 こうした

港湾貨物の推移にもとづく船型の大型化、背後地の要請からして、航路中最も160m、水深10mとして、船舶の通りをよくし、1.5万屯級船舶の常時入港可能と確保する必要がある。

②、高潮の流入による港内水位の変動は運輸省港湾技術研究所で試算したところがある。

これは、計算対象区域の範囲、港内水深の標高、縦横縮尺のとり方等の現状に対して、くつくつ断面の年りにせよ過ぎるため、チリー地蔵津波級の高潮を対象としたが、部分的に高低がみられ、チリー地蔵津波とあまり違わない結果が出ている。

事実、港内の水量に対して、流入口の僅か増加しただけで、全影響は大きいと思われる。

③ 南側航路中最も実際上困難なことは、次の理由による。

① 東北電力株式の仙占火力発電所の在炭庫頭(3千屯岸壁3ハース)と航路は130mしか留まていない。3千屯級船舶の船長は約100mであり、この船舶の回頭には最小130mは必要なので、これ以上 泊地中を狭くする事はできない。

② 航路を南側にとる場合、代々島の西強部港百47mとらななければならない。

この場合、対象が55種、土地7万㎡及び防潮堤の新築等の直接工事費15億円の他に部移移転のための代替地の選定等にトラブると思われる。

③ 代々島の先端を一部掘削したとしても、航路の見通しはよくなるまいので、操船の困難さは依然として解決しない。

4 旭蔵島撤去のための手続き

旭蔵島撤去についての事務的・手続的を考へ、ために市報でしない。

① 松島は「特別名勝」と指定され、一本一草は勿論のこと、景勝を変換するには、次の如き手続が許可される必要がある。

企業者 — 松島公園管理事務所 — 景観光輝 — 景社会教育課 — 公園管理者 — 文化財保護委員会
↓ (知事) 景文化財委員会

(2) 地蔵島には灯台があるので、この移設の要がある。

企業者——第二管区海上保安本部——海上保安庁

(3) 地蔵島は国営財産である。

企業者——東北財政局

(4) 地蔵島そのものには関係がないが、周辺の海面には漁業等の免許があるので、消滅補償乃至免許の取消しがある。

5 も す い

昭和39年以降の地蔵島論争は又なや大詰りに近づいてきているのを感じる。

外国と東北地方を結ぶ玄関口としての、塩釜港の重要性などの程度に認識するが、又文化財保護の立場から、永久にその景勝を保存するとは、公園管理者と港湾管理者の両方の人格とその実地早知事の判断によることになると思われる。

何れにしても、永遠にその悔を残さないよう、充分な検討の上になって公的な判断の下される事を望む。

塩釜港航路平面図

