

三角築港の計画と整備

Historical Research for Planning and Construction of MISUMI Port

星野 裕司**、北河 大次郎***

by Yuji HOSHINO, Daijiro KITAGAWA

三角築港に関する評価は肯定的・否定的ともに様々であり十分定まっていない。そこで本稿では一次資料を中心に築港事業の実態を解明する。ここでは、三角港の立地、港湾・道路計画、設計、土地利用、建設後の利用と周辺整備について分析を行い、各項目について今後考察を深めるべき点をそれぞれ提示している。

1. はじめに

明治 20 年に竣工した三角港は、明治を代表する近代港湾の一つとして土木史上著名であるが、その評価に関しては、建造物として堅固で高度な技術が発揮されたとする肯定的なものがある一方、当初求められていた九州の中心的港湾としての機能を果たせなかったという否定的なものもあり、十分定まっていない。そこで、一次資料を中心に築港事業の実態を解明し、計画・整備の考え方と内容を検討することにより、新たな評価を試みる。

2. 三角築港の立地

三角築港計画の端緒となったのは、明治 13 年 (1880) に提出された港湾修築建言書である。これは熊本市近郊の既存港湾 (百貫石港) を対象としたもので、翌年、内務省囑託のオランダ人技師ムルデルによって検討され、熊本市から離れた宇土半島の先、三角に港湾予定地が変更された。この変更には、から風浪静謐で水深確保が容易であるという予算的・構造的な観点にくわえて、地域計画的な意図もあった。先の建言書は白木為直等有志 78 名の連名によるが、熊本市街に住むものは 33 名であり、その他の 45 名は熊本県全域から集まっている。つまり、新たに開港される港は、熊本県全域に便益があるものでなければならない。そこで、ムルデルが注目したのは、有明海 (島原湾) と不知火海 (八代湾) が結節する三角の地勢であり、熊本県全体の市場となることが期待された。このような、地域の均衡ある発展を目指したところに、三角築港の大きな意図があると考えられる。

一方、熊本市街などから遠方になるという欠点は、鉄道の建設によって解消する計画であった。県議会でも、多くの議論が接続道路・鉄道のために費やされており、三池炭坑の石炭輸送の可能性などが審議されている。また、参考文献 3) において、百貫石や川尻の既存港湾、松橋・川尻・緑川を結ぶ新設運河等による水上交通もムルデルは提案している。この提案は、復命書やその他の資料には見られないものであり、どのように提案されたも

のかは不明である。

→ 港と周辺都市を結ぶ交通整備の実現は、港の繁栄に影響するのであろうか。他港湾における例を調べる。

3. 三角港の整備

ここでは、三角港整備の実際について、参考文献 1) ~ 5) の分析に基づいて記述したい。なお、復命書に添付された図の所在が今のところ不明なので、計画の具体像は把握できていない。しかし復命書内の記述から、図の内容が想定できるため、上記文献を比較検討することで、整備計画及び設計の実態を分析することとする。また、ムルデルの指導のもと、工事現場を担当したのが、土方兵次郎、小佐井簡であったことが文献 2)、3) よりわかる。

(1) 配置計画と道路計画

三角築港および道路建設は、明治 16 年、県議会によって決定、内務省によって認可された。工事予算約 30 万円の内、半額以上が道路建設に当てられた。沿革略誌にも多くの紙面が道路建設に割かれており、その難工事ぶりが現れている。ただし、その路線選定にあたって、ムルデルは宇土半島の南岸を航行によって視察し、その困難を把握したのみであり、福岡県令の助言によって北側の路線を決定した。

→ この路線選定が、工事の難易や港湾機能などに影響を及ぼしたか。詳細に検討する。

一方、三角港の平面形は、北側の中神島によって仕切られた北側入口への配慮と西側の強い潮流を保護するように設定された。ムルデルは復命書の中で、鉄道敷地や石炭庫の位置などを細かく指定し、工事が縮小された場合の対応まで指示している。また、当初から港の拡張が想定されていた。その拡張計画は、文献 3) 中にも図示されており、現在の三角港をそのまま南側に延長する部分と対岸の岩谷の入り江が当てられている。

→ 拡張計画、水上交通計画など、三角港の広域的な位置づけに関する、ムルデルの考えはいかなるものだったのか。長期的地域計画の視点から分析する。

(2) 埠頭・浮棧橋の設計・建設

三角港は、堅固で美しい石造構造物である。主要な施設は、海岸線に対してほぼ平行に埋築された埠頭、市街地を取り囲む環壕と三角岳の丘陵端から三角ノ瀬戸に注

*key word : 三角港、計画、整備

** 正会員 工修 熊本大学工学部環境システム工学科助手
(〒862-0862 熊本市黒髪 2 丁目 39 番 1 号)

*** 正会員 工博 文化庁文化財部建造物課
(〒100-8959 千代田区霞が関 3-2-2)

ぎこむ排水路、排水路上に架かる道路橋である。特に埠頭に関して、復命書の段階では、捨石の基礎上部に高さ三尺のベトン塊を設置し、その製造場を対岸の岩谷に設置する予定であった。しかし、規模が小さいこと、対岸の飛岳より良質な安山岩が採取できたことなどにより、ベトンの使用は見送られている。なお、「九州日日新聞」明治 25 年 10 月 15 日の「三角港改築の議」という記事の中、「今回改築方法の要領は現港の如き外飾的(一例を挙げれば石垣の如き)の構造法を排して、・・・」とあり、当時からこれらの石造構造物は美的なものとして捉えられていたらしい。

さらに、埠頭には 4 つの階段と 2 つの浮棧橋用の斜路が設置されている。復命書の段階では、浮棧橋の構造として 2 案準備されていた。①日本船をつなげ杭に固定するもの、②床板を浮かせ杭や橋梁で埠頭に固定するもの、の 2 つであり、場所を選ばない・予算が安い等の理由によって①案が推奨されていた。しかし、実際に作られた浮棧橋は文献 3) の図のように、②案に類するものであった。また、②案の参照例としてビルケンスヘッド(英)が復命書の中であげられている。文献 2)、3) には浮棧橋についての詳しい記述があり、現場において、この検討が詳細に行われたのではないかと推察される。なお、この浮棧橋の扱いはデリケートなものだったようである。開港直後に、主に棧橋についての「三角港取締規則」が制定され、さらに暴風雨によって度々破損し、修繕に関する新聞記事も頻出していた。

→ 三角港は諸施設が統一的な造形原理で結ばれている。浮棧橋を中心とした現場での検討が全体の造形にどのような影響を及ぼしたのか。

(3) 土地利用

熊本県は、二の橋までの第一期工事が竣工すると同時に「三角築港地所貸下規則」を制定している。これにより、資産のあるものを選んで貸し出しし、建築は二階建ての瓦葺きと決められたが、土地利用の効率性と美観を求めたものとされている。確かに、開港記念の版画には第一期工区に建築が立ち並んでいる様子が描かれており、その貸し出しは盛況のようであった。また明治 22 年の新聞記事に、借地の余地がないと出ており、順調に土地利用が進んでいることも伺える。さらに、三角港の南側、ムルデルが拡張予定地として構想していた場所は別荘地として埋め立てられていき、明治 37 年には、三角港第一の景勝の地荒川に細川侯爵別邸が建設される。また、大正 7 年には龍驤館という文化センター的な建築も建設され、三角港の行楽地的な繁栄を伺うことができる。しかし、これらはムルデルの想定外のものだったのではないだろうか。なぜなら、三角港が特別輸出港に指定(明治 22 年)されるに伴い、石炭庫の位置が検討されるが、その候補地に天草三年ヶ浦(飛岳の山麓)にあり、築港時に石出しを行った場所ではないかと思われる)が挙げられており、すでに三角港内に建設することが困難だったようである。結局、富岡県令の提案により、際崎(現在

の東港)に石炭庫が建設されるが、その主旨も火災等の被害を恐れ、人家から遠い場所を選定したものであった。
→ 三角港は港湾計画と都市計画が同時に行われた。都市計画の内容が、港の盛衰にどのような影響を及ぼしたのか。他港と比較しながら検討する。

4. 築港時の評価と築港後の変容

(1) 市民などの反応

当時の新聞記事を見ると、数多くの見物客が三角港を訪れている様子がうかがえる。それらは新奇な港の見物にとどまらず、徐々に海水浴などの保養に訪れるものも多くなっていったようである。熊本県は地方税の免除や郵便船の寄港など、商港としての発展を奨励したにも関わらず、当時の市民は全く別の反応をしていた。

(2) 熊本市商工会からの築港意見

築港後、連続する暗礁の発見や汽船の事故が発生したことなどをきっかけに、明治 25 年には「三角港の一問題」として大船・巨船の停泊にはむかないのではないかという記事が書かれ、三角港改築の論議が盛んになっていく。改築の候補地として、三年ヶ浦や際崎、長洲等があがっていた。文献 6)、7) にあげた意見書は共に、その論議を受けて明治 29 年に出版されたものである。まず、前提として三角築港は失敗だったとし、その原因を熊本市からの遠さとする。その短所を補わない際崎や長洲は問題外であり、熊本市郊外の百貫石港の修築を行うべきであるという論旨である。特に、文献 6) では三角が天然の良港であることは留保しつつ、熊本市からの距離のみに問題を絞っている点で明快な主張がある。これらの思想は、三角築港の主旨である熊本県の均衡ある発展とは逆の発想であり、ムルデルが指向した長期計画が実際には受容されなかったことが理解される。

(3) 築港後の周辺整備

明治 32 年、当初から計画されていた鉄道が敷設されたが、その路線は網田(三角港の北東約 6 km)の地点まで築港時に開削された道路を使用し、そこからトンネルを抜け、石炭庫のある際崎に至るルートであった。結局、三角港まで鉄道は延伸されず、大正 13 年(1924) 際崎港の修築工事が着工した。これによって、三角港の商港としての使命は終わる。

→ 築港後の周辺整備はどう進展したのか。それらの三角港への影響は。

【参考文献】

- 1) Mulder, 『復命書』, 国立公文書館蔵, 1882
- 2) 熊本県, 『三角築港沿革略誌』, 熊本県立図書館蔵, 1887
- 3) Mulder, 「Over een drietal zeestraten in den Japanschen archipel」, Tijdschrift van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, 1892 (訳「日本列島の三つの海峡について」, 建設省岡山河川工事事務所, 1993 年)
- 4) 「熊本新聞」, 1887~1890
- 5) 「九州日日新聞」, 1891~1892
- 6) 迫源次郎, 『築港意見』, 熊本県立図書館蔵, 1896
- 7) 熊本商工協会・熊本商工青年会, 『築港二関スル意見書』, 熊本県立図書館蔵, 1896
- 8) 島崎武雄・山下正貴, 「三角西港の築港に関する研究」, 第 1 回土木史研究発表会論文集, 1981
- 9) 『三角町史』, 三角町役場, 1987