

林千秋の欧米港湾視察と北海道の港湾にかける思い* — 札幌船渠論の提唱 —

Inspection of on European and American harbors of Chiaki Hayashi his thought and on harbors in Hokkaido
-Propose of the Sapporo Dock Theory -

神代 方雅**・田中 敦幸***・長内 戦治****・田中 実*****・戸巻 昭三*****

By Masanori KUMASHIRO, Atsuyuki TANAKA, Senji OSANAI, Minoru TANAKA and Shozo TOMAKI

Abstract

Chiaki Hayashi was an advocate of the Sapporo Dock Theory, concerned about the future development of the Otaru port .

Hayashi was enthusiastic and instrumental in developing the planning of Hokkaido's harbors.

In this paper, we describe about Hayashi's valuable achievement that was ignored. As a supplement to "History of the Ishikari Bay New Port", we present the manner in which Chiaki Hayashi put his heart into the harbors of Hokkaido.

1. はじめに

現在のわが国の繁栄と安全な国土の存在は、明治以降の鉄道、治水、港湾、道路等の社会基盤整備に負うところが大きい。これら社会基盤整備を主に技術面から支え遂行してきたのは、土木技術者たちであった。

北海道における港湾に思いをはせた土木技術者の先達として評価されている廣井勇そして伊藤長右衛門らの陰にかくれ、港湾の基盤を創るためその位置付けと地域振興政策と結びついた港づくりに強い情熱と努力を続けた港湾技術者林千秋の業績、生きざま、人間性などは限られた形でしか現代の人々に伝えられていない。

そこで本論文は、当時の小樽港の将来性を批判し、現在の石狩湾新港ともいうべき札幌船渠論を提唱する経過など、林千秋の貴重な業績が『石狩湾新港史』¹⁾(1991年刊行)に記述されていないことは誠に遺憾で、ここに『石狩湾新港史』の補遺として述べるものである。

2. 北海道港湾の先覚者の概要

2.1 廣井勇と伊藤長右衛門

廣井勇は、近代港湾建設技術が確立していなかった明

* keywords : 外遊復命書、工業立地、論文、情熱

** 工博 (株)クマシロシステム設計

*** 北海道港湾経済研究所

**** フェロー会員 工博 前(株)北日本港湾コンサルタント

***** 元石狩町助役、北海道史研究協議会員

***** 正会員 工博 (株)クマシロシステム設計

(〒060-0807 札幌市北区北7条西2丁目)

治中期、気象・海象条件の厳しい北海道に近代港を築造し、日本の築港技術者の先達として評価されている。

特に廣井の名を高めたのは 1897(明治 30)年より工事が始まった小樽築港工事であり、11年の歳月を以って竣工した第1期工事は、冬季間の波浪が高い小樽港におよそ1,300mにも及ぶ防波堤を施工し、北海道の玄関口として安全に機能させることにあった。

そして、この間にコンクリートテストピースによる長期強度試験や廣井公式と呼ばれる波力の算定法を提唱する等、廣井は日本の港湾技術を国際的レベルまでに発展させたのである。

その後 1898(明治 31)年北海道庁技師を兼務のまま東京帝国大学工科大学教授に任じられ、後に自分の後を継いで第2代小樽築港事務所長となる伊藤長右衛門を大学で指導した。

伊藤は大学を 1902(明治 35)年卒業後、廣井の薦めで北海道に渡り、北海道庁技師となり小樽築港事務所に勤務し、廣井が果たせなかった小樽港の第2期工事である南防波堤築造に全力を傾け、多くの困難を克服して完成させた。この時世界で初めて陸上でケーソンを製造し、斜路によりケーソンを進水する等の画期的工法を見出した。

以来、1939(昭和 14)年に他界するまでの 30 有余年、小樽港をはじめ留萌、函館、室蘭港の築港事務所長も兼務し、港湾の計画・施工の指導に当る等、北海道港湾の創成期に港湾技術者としてその築造に生涯を貫き、港湾の技術の向上に果たした功績は計り知れない。

この両氏の偉大な功績は、港湾と共に永遠に生きており、小樽港の生みの親が廣井勇なら、育ての親は伊藤長右衛門であると称せられ²⁾、北海道港湾の先覚者として

後世に語り伝えられている。

2.2 林千秋

北海道の港湾建設が開拓史に雇われた外国人技師の手から離れ、日本人技師である廣井・伊藤らの手によって「学問の基礎を現場におく」という思想のもと、港湾の計画・設計・施工が進められ、かつ指導された。これに対し林千秋は、廣井・伊藤らの現場指導主義に加え、港湾を地域経済振興の基盤に位置付けようとする開発理論を生み出し、その港づくりを提唱した人である。

林千秋(1891-1983)は、石川県出身で、東京帝国大学工科大学で廣井勇教授の指導を受け、その門下生として直に13期先輩の伊藤長右衛門を頼り、1915(大正4)年北海道庁の留萌築港事務所に奉職する。留萌築港は当時最も難しいとされていた現場であった。そして3年後27歳で留萌築港事務所長に就任し、以来15年間の道庁生活のすべてを留萌港の建設に費やした。

1921(大正10)年から1年間、欧米先進国の港湾を視察し、外遊から得た知識のもと帰国後「港湾時論」の小冊子を自ら発刊し、道内港湾の使命と発展についての論文を次々と発表する(後述)。

また、現場にあっては、鈴木雅次著『港工学』³⁾に示されるほどの、世界的にも有名な狂瀾怒涛の留萌港の波浪(写真-1参照)を防御する留萌港の副港を1923(大正12)年に増設し、留萌川の切替えを完了させた。さらにわが国で初めての大形ケーソンの長距離曳航の実績等を度々学会へ発表する等港湾技術の向上に果たした功績は大きい。

しかし、残念ながら妻の健康上止むを得ず志なかばにして北海道庁を1930(昭和5)年退職し、浅野総一郎⁴⁾の招請で大阪に赴き、大阪築港の仕事に従事した。



写真-1 留萌港南防波堤基部に衝突する怒涛
(波高6m、波長73m、波速9.1m/s)
(土木学会誌 第7巻第3号付図)

3. 林千秋の「欧米港湾視察復命書」とその結論

林はまず外遊に先立って事務所長として留萌築港等の難工事の指揮を執る傍ら、先輩らが海外で世界の港湾を訪ねて得られた情報や体験の中から、当時の日本および北海道における港湾の現状と課題、次に日本の港湾に役立つと思われるハード面からソフト面までの問題を幅広く事前調査をした。この調査から得た知識が、当時世

界の港湾人が取り組んでいる港湾管理や工業立地についての課題や挑戦であり、港湾人の林には、それらに通じるところが極めて大きく、日本の港湾界の関心事をそのまま反映していると感じていたのかもしれない。

すなわち、林は欧米諸国における歴史の近代化の流れと、それに伴う港湾の発展そして「産業革命」がもたらした近代工業の発達と工業立地についての基礎知識を基に、すでに胸中には北海道の需要産業として位置づけられていた石炭輸移のための新たな港づくりの妥当性を、欧米諸国港湾の視点から検証しようとしていたのではなかろうか。

以下に、外遊前後における国際社会情勢と「欧米港湾視察復命書」のうち、その結論の概要について述べる。

3.1 外遊前後における国際社会情勢

(近代の歴史の流れ)

西ヨーロッパの世界は、「大航海時代」以後、その経済圏を甚だしく拡大していった。

そして17世紀後半以降には、ヨーロッパ人の経済活動は一層多面化し、莫大な富を還流させ急速に世界史を主導する力を蓄え都市を形成していったのである。それは、道路や川を利用した物資輸送体系とは異なり、海を媒体とする支配システムの確立であり、これにより西ヨーロッパの諸都市が蓄積したのは経済上の富ばかりではなく、世界各地の多様な文化と膨大な情報であった。

環大西洋世界での商取引の飛躍的拡大を背景として「産業革命」が誘発し、近代産業の核ともなる鉄工業の成立は鉄鉱石と石炭の大量の入手が不可欠であり、そのためには大量貨物の輸送が大きな問題として生じた。鉄道や船舶のネットワークは、ヨーロッパから世界各国へ物資が輸送され始め、港湾の建設はやがて物流の広域化や高速化時代の始まりを迎えることになる。

1869年スエズ運河が開通して、ヨーロッパからアジアに至る距離が2/3に短縮され、1914年にはパナマ運河の開通で大西洋と太平洋が直接つながることになった。このことが、さらに港湾の建設に拍車をかけ、大型船舶によって世界の航路が一本につながり、内陸河川および運河開削による諸ルートは各地の鉄道網と結びつき、産地からの輸送が加速化し、ヨーロッパを中心とする高速ネットワークはアジアやアメリカ等にもおよび19世紀は「ヨーロッパの世紀」といわれた。

しかし、ヨーロッパ諸国の経済競争は政治対立から軍事抗争へとエスカレートし、第一次世界大戦(1914~1918年)が引き起こされ、長期にわたる戦争でヨーロッパ諸国が衰退した。

そして、自国に戦禍が殆ど及ばず、世界の食料供給地としての役割をはたしたアメリカはその地位を一挙に高めることになった。

(近代の工業立地)

「産業革命」に伴う鉄の需要は鉄鉱業の立地や石炭の

輸送増大を促進させることになり、それと同時に近代産業成立のために 19 世紀後半、A. Weber⁵⁾ (1868～1958 年)により『工業立地論』(経済地理学)の研究が進められた。

A. Weber による『工業立地論』は、「原材料の集荷または製品の出荷等の因子を持った工業生産立地は、消費地と原材料供給地を考慮した上で、重量×距離という基本的な要素を持った輸送費が最小となる場所に立地する」というものである。

つまり、近代において『工業立地論』が社会的に受け入れられたのは、重量と距離による輸送費によって決定されるという考え方が容易に理解されたからである。

3.2 林千秋の欧米港湾視察と復命書

林千秋は、1921(大正 10)年 10 月 13 日横浜港を出発し欧米先進 15 ヶ国を巡歴、各国港湾 95 ヶ所を視察し、1922(大正 11)年 8 月 10 日神戸港に帰国した。そして、翌 1923(大正 12)年 10 月 31 日、林は北海道庁へ「欧米港湾視察復命書」を提出する。

その復命書は、下記のように 5 部門に分割され合計 375 頁にわたり記述されている。

其の一	斯ノ如クシテ千萬哩ヲ踏破セリ	
	世界一ヲ競フ北亜米利加ノ諸港	74 頁
其の二	噫！旺ナル哉歐洲諸港	18 頁
其の三	防波堤ト浚渫工事	84 頁
其の四	港ノ力！最近の発達	87 頁
其の五	港湾ヲ取り巻ク社会観ト私見ノ一端	46 頁
	計	375 頁
	ほか「付図」	29 図

その付図は、港湾計画平面図(サンフランシスコ、シアトル、ニューヨーク、リバプール、トリエスト、コペンハーゲン、ロッターダム港ほか 11 港)、各国運河平面図、世界における主要防波堤断面図、石炭積込装置、埠頭に立つ中型起重機の雛形等である。

図-1 は林千秋の「欧米港湾視察復命書」と「港湾時論、北海道号」である。

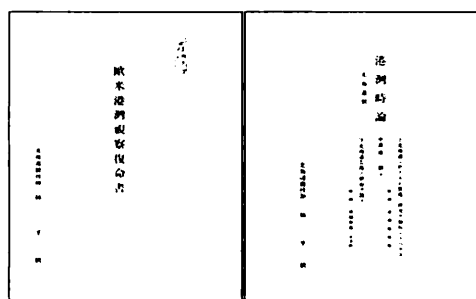


図-1 「欧米港湾視察復命書」と「港湾時論」

3.3 「欧米港湾視察復命書」の結論

「欧米港湾視察復命書」の結論では、まず欧米各港湾の特徴からわが国港湾の現状を批判し、次に北海道港湾

修築にあたって取扱貨物の種類によって専用港の必要性などを述べている。その主要な結論の概要を述べる。

(1) 欧米各港湾の特徴からわが国の港湾を思う

① 欧米各港湾の特徴

地中海に面するそれ以外の欧州港湾の多くは、何れも河流を利用またはこれに接続する運河を作り、内陸奥部にまで達する航路整備を行っている。

港湾を単に海陸連絡の設備として、後方地帯の鉄道関係を得るに便利な海岸線に、多数の木造栈橋を築設することをもって足れりとしている。

② 埠頭の設備と将来への対応

埠頭の設備については、将来の港湾の利用拡大を予測し、大船巨舶の横付ができるよう 3 万トン以上、長さ 300m 内外の船舶に備えた偉大な計画の実現に向けて進めている。

すなわち、貨物の大量輸送に対応した大型船舶の増大する傾向があることを示したのである。

③ 管理ならびに運営

欧米諸港の管理ならびに運営については、自由港区制を配置し、主として官営または地方自治体によるのが一般的となっている。

④ 港湾発達の沿革と将来性

第 1 次世界大戦後、イギリスを中心とした大西洋上の商戦は、さらに西移してアメリカ大陸を中心に太平洋上の商戦を出現させようとしている。

(2) 世界的に見たるわが国の諸港湾

わが国は天然の良港は甚だ少なく、その港湾諸施設等は常に経済的束縛を受けて貧弱である。それは未だ出入船舶数が少なくまた巨大船舶が入港していないため、これは国民一般の購買力、消費程度の低いことを裏書きするものである。

また、わが国港湾の振はない主因はその管理運営上の欠陥によるものであって、次の 5 項目に尽きる。

- イ. 港湾施設の統一を欠くこと。
- ロ. 荷役その他の手続煩雑を極めること。
- ハ. 港湾施設の管理運営は官営を主とし、民営を殆ど許していないこと。
- ニ. 自由港を設置して中継貿易の振興を助成していないこと。
- ホ. 諸施設貧弱にして大型船舶を招来することができないからで、これは内外多事なる政府が経営にたずさわっていないからである。

そして、世界大戦後、ヨーロッパ諸国の国政が渋滞している時、わが国はアメリカと共に戦禍を受けなかったため諸事業の展開や港湾諸施設等を改良し拡大することは、今まさに先進国に接近するための良い機会であると思う。また、文化の中心勢力は、地中海より大西洋へ、大西洋より太平洋へ西移しており、東にアメリカ大陸の

天然の大富源、生産地を有し、西に全世界人口の2/3を保有する支那(現中国)およびシベリヤの偉大なる市場消費地を控える太平洋の最もよい位置を占めているわが国は、活躍できる松舞台が直前に展開してきたものと言わざるを得ない。

(3) 北海道港湾修築に対する私見

北アメリカの港湾が発達しているのは、諸港湾の取扱貨物の種類によって特別専用の港湾を区別していることである。この手法は、港湾の使命を最も順調にしかも急速に達成させるために有効であり、わが北海道における諸港湾としても、その修築の根本方針を定めるに当って、参考にすべきことである。そして、天然資源の分布から、北海道港湾の修築の方法を次の5種に適応するのが得策である。

- | | |
|-------------|--------|
| ①石炭輸出港 | 2～4 港 |
| ②木材および雑穀取扱港 | 2 港 |
| ③漁港 | 8～16 港 |
| ④連絡港 | 2 港 |
| ⑤一般商港 | 3～4 港 |
- (うち1～2港に自由港区制を行う)

石炭輸出港としてイギリスのベリードックス、スワンデー港を参考に、天然の人造港に於いては外港を設ける必要なく、単に内港出入口に於いて安全なる出入航路を維持することをもって足れるとする。また陸上施設は、臨港線により船車の連絡を最も便宜にすべきである。

特に、現在、小樽や室蘭港を見ると貴重なる海岸の一地域を割いて貯炭場を設置しているが、これを直に貨車貯炭の常法に改革する必要がある。そして比較的大量に、一時的に処理し得る積込設備の新設は勿論、現行の方法に一段の工夫と改善が必要である。

さらに、林千秋は、この復命書の終わりに

「北海道港湾修築の根本は、まず港湾の現状、天然資源の分布の実情を調査し、前記5種港湾の何れに適するかを決定し、そのうちから1～2港を抽出してこれら5港に十分なる施設を集約し、海陸呼応して港湾の発展を期する必要がある。これは正に北海道拓殖増進の基調を形成するものにして、ひいては北日本の諸産業を振興するゆえんである。」と結論を述べている。

4. 林千秋の北海道の港湾にける思い

当時、日本における港湾は明治以降、大型汽船が入港する近代外貿港湾の建設途上であった。林千秋は、世界の近代化が進んでいくこの時期に、欧米各国の港湾の地理的条件、立地条件、社会環境、貨物取扱いの機械、労働界の変遷と現況、港湾行政と各国の実情等の視察により、自分の現場体験と事前調査を踏まえながら欧米の港湾技術、地域経済振興と港湾行政等を初めて体系的に、

それを詳細に紹介した。そして、世界に顔を向けた日本および北海道の港湾の急速な実現を訴えた。

4.1 林千秋の発表論文の経過

林千秋は、帰国後、留萌港における本来業務の傍ら、港湾人として興味深い事象に目を配り、世界の港湾の鼓動を幅広い視野から捉えた結果を「欧米港湾視察復命書」として取りまとめ、北海道庁へ提出後、表-1に示すように驚くほど多岐にわたり執筆活動を行なっている。

表-1 林千秋の発表論文等の経過

年月日	発表論文等	適用
1921	大正10年6月 留萌港防波堤被害報告	土木学会誌、第7巻、第3号
	大正10年10月 外遊出発(横濱港)	欧米15ヶ国を巡歴、各国港湾95ヶ所を視察
1922	大正11年8月 帰朝(神戸港)	
1923	大正12年12月 北海道庁技師林千秋「欧米港湾視察復命書」を作成	北海道庁が発行
	留萌築港事務所において林千秋と浅野総一郎が北海道港湾の将来と勇払築港の必要等について会談	浅野は林の時論を卓越だと激励する
1924	大正13年4月 「小樽新聞」に連載「北海道における石炭港の将来を如何にすべきか」	大正13年4月13日～24日まで11回にわたって連載
	大正13年5月 「港湾行政と各国実況の批判」	日本港湾協会編、「港湾」(雑誌)、第2巻、第3号
	大正13年7月 「欧米の自由港」	日本港湾協会編、「港湾」(雑誌)、第2巻、第4号
	大正13年2月～8月 (1)北海道に於ける石炭港ノ将来ヲ如何ニスベキカ「付録」勇払築港論 (2)北海道巨港ノ使命ヲ論ズ「付録」港湾修築ノ大方針	大正13年8月10日北海道庁が発行する。 大正13年2月28日記 大正13年7月20日記
	大正13年8月 「室蘭毎日新聞」に連載「勇払築港論」	大正13年8月21日～29日まで9回にわたって連載
	大正13年9月 「欧米各国港湾の特徴」	日本港湾協会編、「港湾」(雑誌)、第2巻、第5号
1925	大正14年4月 「港湾時論」第2号 北海道の港湾政策	白費出版 大正14年4月10日記
1925～1927	大正14年1月～昭和2年1月 (一)札幌築港論 (二)勇払石炭港と根室港 (三)利用期迫れる留萌港	白費出版 昭和2年1月26日記 大正15年3月1日記
1926	大正15年7月 「急務を要する2大築港」	大正14年1月17日記 日本港湾協会編、「港湾」(雑誌)、第4巻、第7号

ここで注目すべきことは、日本港湾協会発行の雑誌港湾 第2巻、第4号で発表した「欧米の自由港」と題する論文の末尾に「5月29日午後1時大西洋上に於て」と記されていることから、林は外遊の移動中においても時間を惜しんで視察等で得られた港湾事情や興味深い事項について執筆し、日本の港湾が欧米先進国に比べて格段に立ち遅れていることを、論文として世に出そうとしていたのではなかろうか。ここで林千秋は、論文を世に出すにあたって、自分の将来を左右する一人の人物に会っている。その人物こそ浅野財閥の総帥として、渡沢栄一

や安田善次郎の支援をうけ、しかも中央財界の中核にあって活躍し北海道にも関心を持ち、たまたま留萌港を視察に来た浅野総一郎であった。

林と浅野との会談について、木野⁶⁾は『ドキュメント 苦小牧』で、「林千秋は一介の道庁技師の身分を省みず、浅野総一郎の寝込みを襲うように警察の護衛や側近の制止を強引に突破し、1対1の話が3時間を越えたといわれている。」と記述している。しかし、この記述は間違いであることを、梅木馨六⁷⁾が当時の状況を直接林千秋に問い合わせ回答を得た手紙(昭和54年2月18日)(図-2参照)により知ることができる。すなわち、

「私は大正10年10月、日本を離れて世界を一周、翌11年9月帰任しました。帰朝後、浅野総一郎(初代)氏が留萌の築港視察にこられました時、築港事務所にて1対1で親しく会談し、北海道港湾の将来に就いて数時間に亘り意見の交換を致した席上で、私が勇払築港と根室湾軍港の必要を力説致しました処、浅野氏は双手を挙げて賛意を表されましたので、私は大いに自信を深め、早速当時北海タイムス留萌支局長鈴木兵亮氏を通じて同紙によって勇払築港論が発表されたものであります。」

林は浅野からの力を得て作成した論文のうち、地方紙である「小樽新聞」に1924(大正13)年4月「北海道における石炭港の将来を如何にすべきか」と題する記事が掲載された(図-3参照)。

これについて、林は先の手紙の中で、「小樽新聞の記事は恐らく私の「港湾時論」から転載したものと思われる。」と記されている。

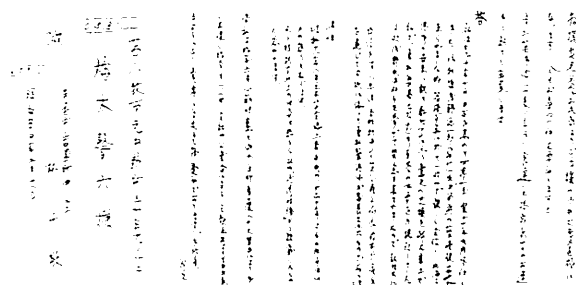


図-2 林千秋が直接梅木馨六に送った手紙



図-3 小樽新聞に掲載された林の論文(大正13年4月13日)

林が浅野から卓説だと評価された「北海道に於ける石炭港の将来を如何にすべきか」と「勇払築港論」について記述された「港湾時論」から、林が築きあげようとした北海道の港湾の基盤創りと、地域振興政策の基本的な考え方の概要を述べる。

(1)「北海道に於ける石炭港の将来を如何にすべきか」について

「現在、北海道には石炭の埋蔵量は11億2千万トンと称せられるが、石炭港の将来の計画さえ具体的なものがない。石炭港としての要件は安価、迅速、に給炭し得る設備が必要で、欧米石炭積み込み設備は1,500~4,500万トン/年(1920年現在)の能力を有している。アメリカの港における石炭積み込み運搬費は設備費によって異なるが、1922(大正11)年前後では以後の貯炭場から棧橋を経て本船へ積み込むまでの費用は1トン当たり50銭、平均32銭である。

現在、室蘭港や小樽港で石炭の積み出しをしているが、これら2港のうち、室蘭港は中継と同時に工業港としての素質、小樽港は大商港たる使命を有しているので石炭港には適さない。

ここで北海道石炭分布状態は、図-4に示すように、また諸外国の実例から鑑みても石炭鉱区より最短距離に人工港を選定するのが得策であり、将来の石炭移輸出港は勇払港、留萌港、釧路港の3港で、これらの港に優秀なる積み込み装置を設置すれば5年後には世界の石炭港に成り得る。そして3港の勢力範囲圏について、勇払港の勢力範囲区域は、全出炭量の71%で、この殆どは室蘭港より運搬されており、留萌港の区域では24%であるが、この大部分は小樽港へ運搬されている。そして、釧路港の区域より5%を出している現状である。

本道石炭の流動現況は、総出炭400万トンのうち、京浜地方へ53%、道内28%(内訳 鉄道26%、製紙事業16%、その他43%)、内外船燃料19%であり、輸出石炭は僅かに2%(4万トン)程度である。

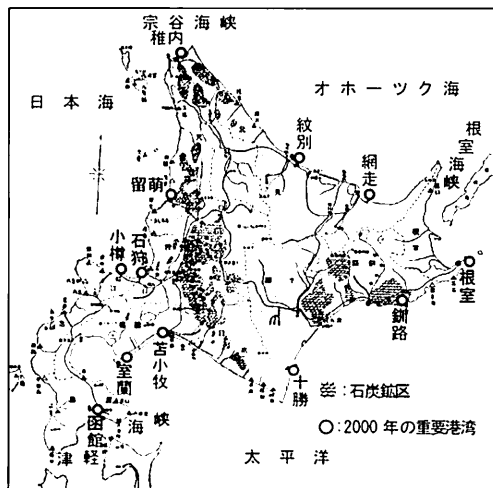


図-4 北海道港湾配置図(作成:港湾時論、第3巻(号))

4.2 新聞紙上で発表した港湾時論の概要

世界における石炭界の趨勢として、世界大戦(1914~

1918)の結果、戦前の石炭国として知られたイギリス、ドイツ、フランスでは全世界産出量の39%を占めていたが30%に低下したのに反し、アメリカは戦前の39%から46%にまで増加している。これに対し、日本の場合は僅か2%余に過ぎない。」と述べ、最後に「北海炭将来の使命と当事者の覚悟」と題し、

「現在日本に産出する石炭毎年総量3千万トンのうち、65%は九州産であり、残35%は本州および北海道産が15%づつ、その他5%となっているが、九州炭は大半を掘りつくし今後多くを望み得ないので、これにより今後の北海炭は大いに期待が持てる。」と分析している。

林は、「欧米港湾視察復命書」の結論「(2)世界的に見たわが国の諸港湾」で述べた主要な要項を、この論文でも再度記述している。こうした記述には、歴史的動向は港湾の立地や機能を大きく動かすことになるが、これは港湾だけが固定されているのではなく、相対的に思考しなければならぬことを主張したかったからである。

そして「わが国の石炭工業の隆盛を期すため、石炭輸出の施設を整え対応することが国家最高経済発展策の基調である」と結んでいる。

以上から、林千秋の想像力は、専門の土木の領域内だけに止まらず、強い関心を抱いて日本を取り巻く世界の政治、経済、社会の動向そして歴史的・地理的条件などを見つめていたことが伺われる。

(2)「勇払築港論」について

林は欧米先進国の港湾を視察、特にイギリスの石炭積み出港に深い感銘を受けて帰国した。

北海道における膨大な石炭の埋蔵量の炭鉱所在地から見て、石炭鉱区に近接して留萌港、釧路港、そして勇払あるいは苫小牧につくる港の3港を石炭港に選定することを「躊躇」しないと林は断定した。

林は、A. Weber による『工業立地論』の考え方に反し、石炭を室蘭まで運んでいる現状と勇払に新港ができる場合、室蘭との鉄道運賃の差額が年間123万円にも達することを指摘し、新港を築くのに2,270万円かかると計算した上で20年で投下資金が回収できると論じた。

「勇払築港論」は、室蘭地方に読者を持つ「室蘭日日新聞」に掲載されたところ、室蘭の関係企業や鉄道関係者から凄じい反響を呼んだ。

こうした反響に対し、林は1925(大正14)年4月「港湾時論」第2号に「北海道の港湾政策」としてまとめ、次いで1927(大正15)年3月自費出版した「港湾時論」第3号にも「勇払石炭港と根室湾軍港」と題する論文を発表した。そして1926(大正15)年7月、林は雑誌「港湾」に「急務を要する2大築港」という報文を発表しその実現を訴えた。

なお、「勇払築港論と苫小牧」についての詳細は、木

野著『ドキュメント苫小牧』や『苫小牧港湾史』⁹⁾に述べられている。

5. 林千秋の小樽港にける思い

外遊により世界経済社会の情勢と港湾の果たす役割について学んだ林千秋にとって、日本そして北海道の中心となるべき小樽港が、一部業者による当面の経済性が優先され、将来のあり方を広い見地から検討できず時代の変化に置き去られることを危惧した。そして世界に伍して行けない小樽港の状況を何としても改革したかったのである。

しかし、最終的に A. Weber の考え方に基づいて札幌船渠論を発表するが、その過程と影響について述べる。

5.1 小樽港整備の概要

小樽港は、廣井勇築港所長時代の第1期工事(明治30年～明治41年)、伊藤長右衛門所長時代の第2期工事(明治41年～大正10年)により大防波堤が完成し、130万余坪の被覆面積の形成により近代的大型船舶を碇繋できる港湾となった。そして小樽港は、北海道における最重要港たるに止まらず、実に全国有数の商港となり、沿海州などに向けての根拠地として、また北日本の一大貿易港として飛躍することが期待された。

このような発達を遂げた理由の一つに天恵の良港によるもので、そのため港湾は小樽市の唯一の生命ともなったのである。

5.2 小樽港の埋立抗争

小樽港第一期工事前後から行われていた小樽港における埋立は、近代化の整備を進めようとする小樽港にとって内部的に未熟のままの歴史をひきづるものであった。

1924(大正13)年8月、小樽港竣工式(後述)に際し、当時小樽築港事務所長であった廣井勇は「小樽新聞」で次のような回顧談⁹⁾を述べている。

「…小樽は北海道の最要部に位し、将来大いに発達の可能性があるから港湾の規模は余程大きくしてもよろしいと思って、当初私達はできるだけ遠大の計画を立ててきました。…しかし、まだその時期に達していないので止めました…」と述べ、現在より以上に大規模な港湾計画を立てていたことを初めて明らかにした。

さらに「…当時、自由党の林有造さん¹⁰⁾が、埋立をやれば儲かるという評判をたて、お粗末な埋立が行われ、私どもはサンザン泣かされました。少し雨が降り、波が来ればドンドン崩れていくのでしたからね…」

と述懐するほどの低落な埋立が、金儲けのため世の実力者と呼ばれる人達の手によってすでに無計画のまま行わ

れていたのである。

この小樽運河誕生までの抗争を、『小樽市史¹¹⁾』からその概要を述べる。

小樽運河誕生の発端は、1896(明治29)年小樽港の埋立事業が、商港としての都市建設にも重要であるとして町聡代人らが同盟会をつくって調査・研究を始めたときからである。

1899(明治32)年に出願を申請したが、それから再度の設計変更により2転3転の結果、北海道庁から最終的に許可されたのが1908(明治41)年でこの時は埠頭岸壁方式であった。

しかし、1909(明治42)年欧米を視察して帰国した廣井勇(当時小樽築港事務所の顧問)から、「小樽港の貨物の移転や解船利用の荷役方法について、埠頭形式より埋立式運河の方が有利である」と指摘され、埋立式運河に計画変更された。その後も埋立式運河速成派、延期派、埠頭派など意見が対立したが1914(大正3)年3月ようやく埋立式運河によって着工した。これは、町総代人らが埋立調査・研究を始めてから実に18年目であった。

1923(大正12)年9月、10年の長年月と190万8千円余で、幅40m、長さ1,324mの小樽運河が完成したが、この埋立は将来の大商港の港湾形態としては不適當な施工であり、小樽港近代化進展への足かせとなるのである。

この埋立施設については、当時の小樽臨港倉庫業者からも種々批判があった。特に、これら倉庫の経営者は経済的にもまた、政治的にも小樽の有力者が多かったため、その倉庫が埠頭埋立方式によって倉庫としての機能を著しく遜減する恐れありと称し、運河式工法に対し、平面式埋立を主張する一派も出て譲らず、ときの理事者を大に悩ました。

なお、図-5は小樽港建設の経過図¹²⁾である。図に示すように、(b)1925(大正14)年頃には海陸連絡施設(埠頭)はなく、(c)昭和以降の図から1号埠頭が1940(昭和15)年により完成している。これは、小樽運河完成の1923(大正12)年から実に17年経過していたことになる。

5.3 国内からの批判と林千秋の提言

1922(大正11)年、港湾行政の複雑多岐の改善を目的として設立された日本港湾協会の機関誌「港湾」は、1923(大正12)年1月に創刊され、1926(大正15)年まで31巻刊行されたが、そのうち小樽港に関する論説や報文は23

編の多きに及んでいた。これは、それだけ全国的にも小樽港の施設を活用して貿易拡大を望んでいた船社・商社が、小樽港の必要な荷役施設改善に注目していた一つの現われであったと推測される。

その報文等には、小樽港には海陸連絡施設は未だ何ら見るべきものがなく、僅かに石炭船積用高架棧橋を除き、他はことごとく解船による沖荷役をもって中継している状態に甘んじている。そのため、当然小樽港に集散すべき貨物が漸次ほかの港に移りつつ傾向にあることに気付かず、市民を代表する市議員が市営埋立問題を政争の具に供している。「これらの欠陥を真剣に調査・研究し、速かに改善すべきである」という内容が多数占めていた。

林は、これらの状況を何とか打開しようと思ったが、如何せん自分は留萌築港事務所長で小樽港に何ら権限が及ぶものでなく、しかも自分の先輩でもある廣井勇(当時東京帝国大学名誉教授)や伊藤長右衛門(小樽築港事務所長)を出し抜いた行動は許されるものではなかった。

そこで林は、その対応策として、まず、欧米諸国の主要な港湾発達の実情から、小樽港の石炭積み出しにも関係する「北海道に於ける石炭港の将来を如何にすべきか」と題する論文を世に出すことによって、北海道における地域経済振興のための大所高所から小樽市民みずから小樽港の遅延せる港湾の順調なる発展と、刷新改善の環境が作り出されることを念じ、この方法であれば自分の先輩にも迷惑が及ばないであろうと考えた。

幸い1924(大正13)年8月25日に小樽港の防波堤と第1期埋立(運河式埋立)工事の完成を祝し挙行される小樽港竣工式に朝野達見の士が多数来臨に際し、小樽港の現状の視察時に小樽港施設改善を指摘される良い機会だと考え、図-3に示すように竣工式の4ヶ月前の4月13日～24日まで11回にわたり小樽市内に読者を持つ地方紙「小樽新聞」に論文掲載を依頼し、新聞を通して当日の出席者に話題が提供されることを願った。

しかし、林の思惑は幻想となり、「小樽新聞」の第1回掲載の4月13日には、新聞社としての論評はなく、ただ題名と留萌築港事務所長林千秋の名前から、すぐ本文に入り、そして最終第11回の4月24日の文末に〈了〉、大正13年2月18日と記載されただけであった。また、その紙上に話題として取り上げられることもなかった。

当時小樽港における港勢の著しい進展は、道内の港湾は勿論全国屈指の港湾を凌駕していたが故に、めまぐるしく変化する世界における新しい港湾開発理論や海運事

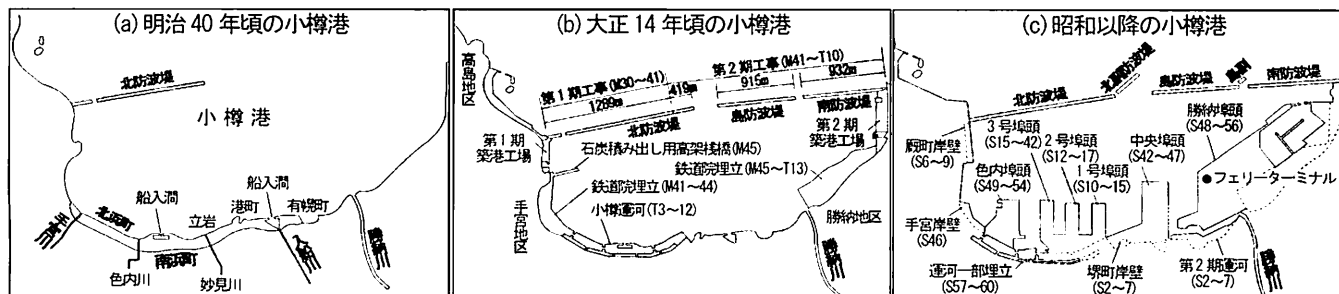


図-5 小樽港建設の経過図(作成：小樽港湾建設事務所)

情の知識を修得しようとしなかった。そのため、ただ現状の繁栄に甘んじている小樽港の、運河(埋立による)を利用した舢舨荷役の依存体質を改革しようとした一港湾技術者の貴重な意見に対して、謙虚な疑いも抱かずさらに批判さえ加えることもしなかった。

このような小樽市民の反省のなさに、林の思いは如何なるものだったろうか。

一方、8月25日の小樽港竣工式に参列した若槻内相の談話¹³⁾をはじめ廣井勇の回顧談¹⁴⁾等が、「小樽新聞」に掲載されたが、異口同音に小樽港の荷役設備が著しく遅れていることを指摘し、北海道発展のため小樽港を完成させよと小樽市の猛省をうながした。

小樽港竣工式前の8月13日、小樽港の視察に訪れた浅野総一郎¹⁵⁾は、小樽港の石炭高架棧橋からの1トンの石炭積込費が70銭を要するので百万トンに70万円を要することを指摘した。

林は、このような小樽港に対する市民の間に改革運動が盛り上がらない状況に対し、1924(大正13)年7月20日北海道庁が発行した「港湾時論、北海道号」で「北海道五港ノ使命ヲ論ズ」と題する論文を発表し、論文の最後に次のように述べ小樽市民の新たな選択を願った。

「尤モ札幌カ将来益々発達シテ北海道ノ商心ヲ保持シ絶大ナル消費力ヲ抱擁スル大都市ト成ツタ際ニ直接集散貨物ノ取扱ヲ成スヘク其市腹ニ當ッテ本船カ横タハル様ナ所謂札幌船渠ノ実現ヲ見以テ小樽港発展ノ不備ヲ補フニ余リアル時期ノ到来ヲ考ヘラレ得ナイ訳テハナイカ是ハ吾國ノ実状ヨリ推シテ先ツ小樽港ヲ出来得ル限り拡張シ港湾トシテノ利用能率ヲ挙げ尽シタ後始メテ考慮セラルヘキ問題テアッテ前途ニ未タ多大ノ遑遑サヲ有スルコト思ハレル。……余ハ近ク挙げラレルヘキ小樽港修築工事竣工ノ祝賀会カ…徒ラニ祝盃ノ香ニ酔ウ一片ノ御祭の謳歌万能ニ終始セサランコトヲ切望シテ止マヌモノテアル。」

(現代語訳)

(札幌市が将来ますます発展し、北海道経済の中心となり、そして絶大なる消費力が増加する大都市となった際に、直接これらの集散貨物を取扱うことができるよう市内に船舶が接岸できる所謂、札幌船渠の実現することによって小樽港発展の不備を補わなければならない時期が何れ到来することを考えなければならない。)

しかし、これはわが国の実情から推測して、まず小樽港をできる限り拡張整備し、港湾としての利用能率をあげつくした後において考慮されるべき問題であって、前途にはまだ多くの問題が残されていると思われる。…私は、近く挙行される小樽港竣工式の祝賀会が…いたずらに祝杯に酔うだけのお祭り気分にならせないことを切望して止まぬものである。)

5.4 小樽市の港湾計画立案

小樽市では、これまでの世論の動向を踏まえ、いまこの欠陥を捕そく改善しなければ、遂に小樽港の繁栄がほかの港に移り百年の悔いを残すに至るであろうとし、その設備改善を如何にすべきか小樽市民が最も熱心に研究を要する問題であるとした。そして、小樽市が中心となり小樽市都市計画調査会¹⁶⁾を設立し、1921(大正10)年6月調査を開始し、1923(大正12)年3月にその大要の調査を終了していたことが考証されている。

小樽港の港湾計画は、小樽市都市計画の一環としたもので、その目的とするところは小樽港の施設を組織的に改変するものであった。具体的には、将来増加する貨物の集散と海陸運輸の統一を図るため、図-6に示すように防波堤基部の北側海面に埠頭を築設し、鉄道を敷設し船車運輸の連絡を容易にして、輸送能力の拡大と輸送費節約を図ろうとしたものであった。

しかし、小樽市が政策として立案した小樽港計画が実現しなかったのは、小樽市の意向とそれに反する市内の倉庫業を営む実力者らとの利害が、正面から対立の事態が生じたからと想定される。

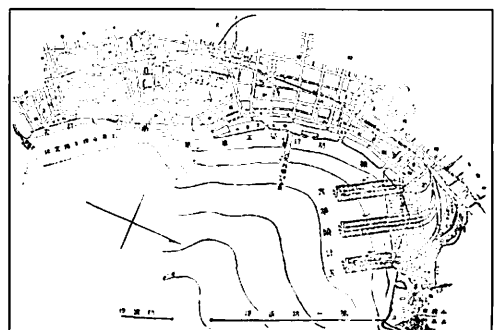


図-6 小樽港計画平面図(作成：小樽市都市計画調査会)

一方、港湾利用者¹⁷⁾からは、

「小樽港の施設は単に商港たるに甘んじた傾向があり、市営埋立地は主として倉庫の建設を目的とし工業地を等閑視している。小樽港の将来を鑑みると、工業の進歩発展を必要とする。そのためには、130万坪の被覆面積は日本や諸外国港湾に比べると、むしろ余りにも広大に過ぎる。小樽港の現在および将来を達観すると、この半面の60万坪の防波堤基部を利用し充分に足るものと思ふ」という意見まで出された。

小樽港竣工式を終えた1925(大正14)年4月、林は自費出版した「港湾時論」第2号で「北海道の港湾政策」と題し、外遊調査による諸外国における港湾の実情から、世界的立場からみて北海道に価値あるよう開発を促進するための港湾政策について、北海道に数多くの港湾を分類して施策方針をたてることを提示した。

そして、わが国の港湾行政の現状から起稿し、その主要な項目を次のように立て、

「港湾配置の大勢、商港施設、石炭港の設置、連絡港の設定、避難港の必要、海上の保全、

などに及んだ内容について論述している。

そして林は、この論文の中で、

「小樽港の商港としての活躍は、地方行政の中心である札幌そして石狩川流域にかけて今後ますます発展をつづけていくことを期待し、小樽港が諸施設を整えていくことは他港の追従を許さぬ特権である」と訴えた。

6. 林千秋の札幌船渠論

まず、1916(大正5)年から1965(昭和40)年までの小樽港取扱貨物量の推移について述べ、林が1927(昭和2)年1月、札幌船渠論を世に出すに当って、当時の札幌市の人口と小樽港に係わる後背地(石狩、空知、上川、後志支庁)の需要予測から札幌船渠貨物量を推計した方法と港湾計画、次いで札幌船渠論提唱の影響等について述べる。

なお、加藤¹⁸⁾は「船渠」の語源について、次のように定義している。

「船渠とは、港内の一部を突堤によって区画し、または陸地を掘削して得たる水面で、その目的は船舶を陸に接近せしめ、旅客の昇降、貨物の揚積に便し、水陸運輸の連絡を全うするにある。故に、商港における船渠はまさにその心臓であり生命であるといわねばならぬ。」

6.1 札幌船渠論における取扱貨物量の推計と港湾計画

(1) 小樽港の港湾取扱貨物量の推移

図-7は、小樽港港湾取扱貨物量を1916(大正5)年から1965(昭和40)年まで49年間にわたる輸移出入量と年毎の合計および道内港湾の取扱貨物量の推移を示したものである。

図-7から明らかなように、小樽港の特徴として輸移出量が輸移入量を大幅に上回り、1924(大正13)年にはその比はほぼ2.0倍となり、1929(昭和4)年以降も輸移出量の増加傾向が続く。一方輸移入量は伸び率が低下し、両者は好対称となった。このようになった要因は、昭和

に入り小樽港後背圏の人口増大に対し、道内に新たな港湾も整備されてきて小樽港の勢力範囲は漸次減少傾向にあったこと、それに対し輸移出の品目は石炭だけが太宗を占め、しかも小樽港が長期間解船の沖荷役に頼ってきたため港湾整備は依然として進まず、そのため小樽港の取扱貨物量が伸び悩む一方、活力を生み出そうとする意識が希薄であったことも要素としてあげられる。

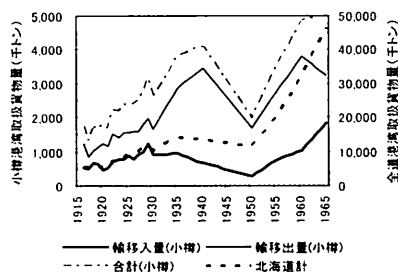


図-7 小樽港取扱貨物量の推移(資料：全国港湾統計年報)

(2) 札幌船渠取扱貨物量の推計

林が、札幌船渠論で推計した取扱貨物量の考え方をまとめたのが表-2である。すなわち、小樽港の主力勢力範囲を石狩、空知、上川、後志支庁管内とし、札幌市、小樽市における人口増加割合と小樽港経由移入貨物増加割合から、札幌船渠の1945(昭和20)年における取扱貨物量を推計している。

札幌市の人口が現在と同率に進んで1935(昭和10)年27万人に達した時には、貨物量は48万トンに増加されなければならない、また、1945(昭和20)年人口40万人に達した時には同じく87万に上らなければならないことになる。

次に札幌から小樽経由の輸移出貨物は、札幌付近の工業の発展の如何によるわけで、これを軽々しく断定しがたいが、最近札幌市諸駅から発送される貨物の増加率を参考にし、全発送貨物の約2割を小樽港経由とすれば、1935(昭和10)年には約10万トン、同じく1945(昭和20)年には16万トンくらいになると想定している。

以上から、札幌船渠に集散すべき貨物は、若干の修正を加え、昭和20年には80万トンの貨物を札幌船渠により小樽港に代わって取扱うものと推計している。

表-2 札幌船渠論における取扱貨物量の推計

	1920年の人口 (人)	1958年の人口 (人)	1ヶ年の増加率	10年後の増加率	1935年の貨物量 (トン)	20年後の増加率	1945年の貨物量 (トン)
石狩支庁	113,644	119,082	0.010				
空知支庁	348,826	350,293	0.008				
上川支庁	238,817	244,977	0.005				
後志支庁	186,346	173,341	-				
(A) 札幌市	102,580	145,060	0.083	1.828	265,203	2.656	385,349
小樽市	108,113	134,470	0.049	1.487	200,035	1.975	265,600
(B) 合計	1,098,326	1,167,223	0.0125	1.125	1,313,661	1.250	1,460,098
(C) 小樽港貨物 (トン)	512,333	689,654	0.069				
			5.517 (C/B)				
札幌市の人口比 (A/B)	0.093	0.124					
札幌市の貨物 (A×C)/B(トン)	47,850	85,709	0.457	5.569 (=0.457×10+1)	477,375 (=85,709×5.569)	10.139 (=0.457×20+1)	869,040 (=85,709×10.139)

(注)ここで、1ヶ年の増加率(α)は、初項(a_0)、 n 項(a_n)とすると、 $a_n = a_0(\alpha_n + 1)$ の関係となる。

(3) 札幌船渠論の港湾計画

札幌船渠論の港湾計画の概要は次の通りである。

「① 港口位置の選定にあたっては、石狩川の沿岸漂砂の影響を考慮し、新川河口とする。

② 水路(運河)規模は、底幅 30 間(55m)、上幅 56 間(102m)、L.W.L.以下 30 尺(9m)の断面で、延長は、河口より約 8 哩(12.8km)、上流の札幌市北端競馬場と農大(現北大農学部第 2 農場)との中間までとした。(この考え方は、欧州港湾の多くが河流を利用したまたは運河により、内陸奥部にまで達する所謂、内陸運河論に相当するものであった。)

③ 船渠は、水路奥に約 5 万坪(165,000m²)に楕形船渠 2 箇所を築造して、2 つの埠頭を計画する。1 つの埠頭は 720 間(約 1,300m)で、この埠頭の取扱貨物量は 1 年間で 60 万トン、故に 2 つの埠頭で 120 万トンとなり、先に推計した 80 万トンの処理は十分可能となる。

④ 建設費

イ. 河口建設費 防波堤延長 900m、浚渫	400 万円
ロ. 運河費 掘削、浚渫	1,250 万円
ハ. 陸上設備費 鉄道、上屋、倉庫、起重機	510 万円
ホ. 土地その他買収費	300 万円
合 計	3,000 万円

そして林は、この工事費の出所、経済関係およびこれを実現すべき時期などについて、次のような考えをもって計画した。

「この工事費 3,000 万円については、札幌船渠の出現により小樽～札幌間(約 32 km)の鉄道運賃は、現状維持とみて 1 トン当たり、1 円 80 銭であるから、札幌船渠の建設により札幌市民の消費額は貨物運賃の差額の年額 140 万円だけ低減される。さらに運賃以外に、鉄道輸送の不必要から荷造費、倉庫倉敷料の節約、また破損その他の損耗減少等による直接・間接的な荷捌上の利便性から受ける消費者の利益は莫大なものとなる。」

すなわち、林千秋による札幌船渠論の手法は「勇払築港論」と同様に、A. Weber の『工業立地論』の重量と距離による輸送費の極少によって決定されるという新しい発想と方法に基づいて港湾を築きあげようとした。

そして、将来札幌市の利益をもたらすものであるから、本工事費は主として札幌市起債および課税で賄い、この償還財源に運河通行料、船渠運行利益を当てる計画とした。

また、札幌船渠の必要が何時の時点で起こり、何年の後に実現されなければならないのか、ということについては次のように述べている。

「札幌船渠の実現について、いま直に必要はないが、今後小樽港の利用限度が経済的に行き詰まり、札幌付近の発展により消費貨物の需要がより一層高まった時にその必要が提唱されとおもう。そして、その時は 1935(昭和 10)年以降、20 年に至る間であろうと推定するものである。」

6.2 札幌船渠論提唱の影響

札幌船渠論提唱の影響を、「伊藤・中村構想」と「銭函副港計画構想」との関連性から述べる。

(1) 「伊藤・中村構想」

林千秋が提唱した「札幌船渠論」および「勇払築港論」の港湾計画図の所在が不明であったので、梅木馨六氏が直接林千秋に手紙²⁹⁾で照会した所、「残念ながら戦災により計画図焼失してしまった」旨の返事(1960(昭和 35)年 10 月 10 日付け)を得ている。そのため、2 つの計画論についての平面図は現存しない。

そのうち札幌船渠論は、当時都市化が漸次進められていた札幌北部を包含する大規模な港湾計画であり、確かに札幌市内に港湾の出現は莫大な利益誘導が促進される反面、法的にしかも経済社会的に与える影響はあまりにも大きいと判断され、公にできずまた写しをつくらず所在を明らかにしなかったのではなかろうか。

しかし、これは推測であるが、林が一番信頼し合え、しかも先輩であった小樽築港事務所長の伊藤長右衛門氏には札幌船渠論の平面図を示し、今までの経過等を説明し、意見交換をしたのではなかろうか。

その背景の結びつきは、「伊藤・中村構想」と「銭函副港計画構想」の作成に関与した 3 人の人物と時との巡り合わせによるものと推測できる。

1935(昭和 10)年代初め、北海道庁によって石狩湾沿岸の工業化構想が立案されようとしていた。

1936(昭和 11)年、伊藤長右衛門(当時北海道庁土木部勅任技師)と中村廉次³⁰⁾(当時北海道庁土木部港湾課長)は、石狩川の沿岸漂砂を避け小樽市行政区域の銭函浜に外港区を設けて石狩湾一帯を一大工業地帯とする構想を策定³¹⁾した。図-8 は、その概要を示したものである。港湾計画では、延長 8,250m の運河が新川を利用し札幌市北部まで開削し、終点に幅員 400m の泊渠 2 箇所を接続し、第 1 泊渠面積 223 万 m²、第 2 泊渠面積 236 万 m²とし、石狩川と連絡して沿岸一帯を一大工業地帯とする構想であった。

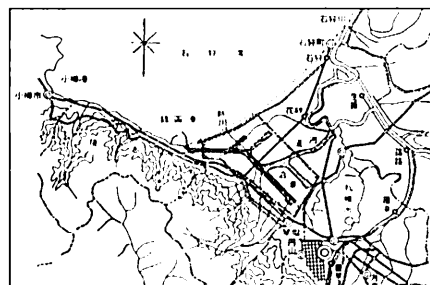


図-8 伊藤・中村による石狩湾沿岸一帯を一大工業地帯とする構想(作成：伊藤長右衛門・中村廉次)

図-8 から、「伊藤・中村構想」は、林の「札幌船渠論構想」の文面から読みとれる港湾計画のうち、外港区の位置や施設規模は異なるが、主運河(水路)の配置は新川

を利用し、しかも延長はほぼ同じであったことと、水路終端に2箇所の泊渠を設けたこと等が類似していた。

林の「札幌船渠論構想」は実現しなかったけれども、この考え方が内陸運河論からさらに港湾を生産活動の場へと位置づけようとした「伊藤・中村構想」に大きな影響を与え、さらに後述する「銭函副港計画構想」の基礎となったことが推察できる。

(2)「銭函副港計画構想」²²⁾

戦後、復興と札幌圏の経済発展に対処するため木材需要拡大は、小樽港の木材取り扱い施設のみでは対応できないという業界からの強い要望などから、小樽市は檜山港湾部長²³⁾の指導の下、小樽港を補完すると同時に小樽港の発展を志向する手段として「銭函副港計画構想」を1961(昭和36)年立ち上げた。

すなわち、銭函副港計画の目的は、札幌地区の工業化のすう勢に対処するものとし、小樽本港との役割分担として、銭函副港に工業用地を確保し原木の輸入と木材関連工業等に焦点をあて、そして小樽本港の商港機能を高めようとするものであった。

この銭函副港計画のベースになったのは、小樽築港事務所長を退官後、小樽市長に招かれて小樽市港湾部長となった檜山千里が、著者の一人(神代)に前記の「伊藤・中村構想」を参考に銭函副港計画構想を立てるよう指示し、自らもその推進者となったからである。

銭函副港計画の当初の試案は図-9である。図から、港口から新川に沿う主水路は「伊藤・中村構想」と極めて類似していた。これは、檜山港湾部長は1922(大正11)年東京帝国大学土木科を卒業し、廣井勇、伊藤長右衛門という北海道港湾の生みの親、育ての親、そして育ての親の後を継いで第3代目の小樽築港事務所長であったこと、さらに伊藤長右衛門の後輩であったが故に、林千秋が当時の伊藤所長に説明したであろう札幌船渠論および港湾計画のほか港湾開発理論等が、港湾と産業活動と形を変えて次つぎと引き継がれていったものと推測される。

1930(昭和5)年、林千秋は留萌港の概成を期に道庁を依願退職したが、林が去った後「札幌船渠論」は顧みられることはなかった。それが、「銭函副港計画」という形で、しかも小樽市から産声があげられたのである。

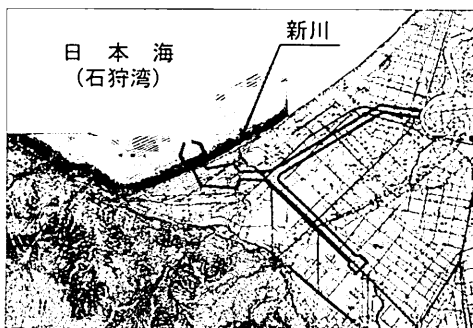


図-9 銭函副港計画(作成：小樽市港湾部)

(3) 石狩湾岸に新たな港湾計画²⁴⁾

その後、開発計画の推進に伴う札幌周辺の経済拡大から、小樽港のみで到底流通貨物の拡大に対処することは困難になるものと考えられ、そのため新しい流通拠点として既存の小樽港の再開発と併せて石狩湾沿岸に新たな港湾の必要性が1955(昭和30)年代中頃より急激に高まってきた。

そして小樽市が作成した銭函副港計画が基本となり、先行的に港を作りその開発効果で社会経済的な発展を誘引し、地域開発の戦略的手段に位置付けようとする考え方は、第2期そして第3期北海道総合開発計画²⁵⁾へとつながるのである。

この考え方は、まさに林千秋が1927(昭和2)年提唱した「札幌船渠論」の目的と合致するもので、当時小樽市民が全く評価しなかった計画が30年有余経過し、地域開発の戦略的プロジェクトとして位置づけられる石狩湾新港の建設へと転換され、ようやく現実的なものになろうと躍動し始める基礎となったのである。

7. むすび

明治以後、先進諸国の技術者たちがわが国の国づくりに手を貸してくれたが、林千秋にとってその国の状況を自分の目で確かめ、西洋の考え方を取り入れ、技術者が明日へのなすべきことを自ら学んだことは大きな力となった。

さらに、林の学んだその大きな力と優れた識見、しかも不断の研究・努力によって数々の困難を克服し、経済や社会の変化に合わせ、港を自在につくりかえる判断の機敏さと勇気は、国の発展にとってまた地域づくりをするにあたって欠くべからざる大切なことを、「勇払築港論」そして「札幌船渠論」によって立証したのである。

真の評価は、歴史が定着した後の次世代の人々に委ねられるが、「札幌船渠論」はやがて流通の拠点として位置付けられる石狩湾新港へと問い直されることになったのである。

この時代の港湾の変遷や各人の対応をみると、改めて港湾計画づくりの政策立案の難しさや自然条件との闘いなど建設の苦悩を感じる。

1976(昭和51)年、北海道開発局が留萌港建設の『留萌港史』²⁶⁾を編集するにあたって第3代目所長であった林千秋氏に「思い出の記」をお願いした。当時84才であり留萌を離れて45年経過したにもかかわらず、「留萌生活忘れ得ぬ思い出」と題し次ぎのように書き送ってきた。

「…今茲芦屋の茅屋に来て、新たに過ぎ来し留萌生活の日々を思い起こす時、どうしても忘れられない否一生忘れることの出来ない悦びの一つは、私が15年間思いつづけた失火の心配を、日頃の予防処置が実を結んで、完全に防ぎ得たこと。即ち事務所構内百余の所屋を始め工場、官舎、長屋を通じ1回の小火さえ出さなかったという嬉しいうれしい一コマである。

終 (昭和50年1月)
元留萌築港事務所長」

これは、まさに林千秋の性格が的確に述べられており、土木技術者のあり方を、自らの行動で示した人であったといえる。

謝 辞

本論文は、著者の一人(田中実)が石狩市常行山能量寺(飯尾住職)150年記念寺誌執筆のため、同寺の書棚を整理中、林千秋の「欧米港湾視察復命書」と図面一式を偶然発見したことに始まる。これらの資料を快くお貸し戴いた住職に感謝すると共に、このほか多くの方々にお世話になったことを心より感謝致します。

参 考 文 献

- 1) 石狩湾新港史編集委員会編：『石狩湾新港史』、北海道開発協会、p. 591、1991。
- 2) 中村廉次：『伊藤長右衛門先生伝』、北海道港湾協会、pp. 64～66、1964。
- 3) 鈴木雅次(1889～1987)：1914(大正3)年九州帝国大学土木学科卒業、昭和20年内務技監を最後に退官。大正9年海外出張し「運河と産業」論から「港湾と産業」論へと指向を切り替え、この考え方を基本に日本の飛躍的経済発展を実現し、「文化勲章」を受章、日本大学や東京大学で教授として教鞭をとられ、著書である『港工学』は長い間港湾土木を志す者の良き指導書であった。
- 4) 浅野総一郎(1848～1930)：1948(嘉永元)年富山県に生まれ、銭屋五兵衛など大商人や未知の世界に夢をはせる。コークスの燃料化に成功し以後、渋谷栄一より現在の浅野セメントを払い下げてもらう。また安田善次郎の協力のもと明治29年東洋汽船(株)を発足、明治29～30年の外遊後、港湾事業に乗り出し、東京湾築港構想は15年の歳月をかけて完成し、今日の京浜工業地帯をつくり動かしていった行動力は計り知れない。
- 5) A. Weber：『工業立地論』江沢譲爾監修、大明堂、1766。
- 6) 木野工：『ドキュメント 苫小牧港』、講談社、pp. 38～54、1974。
- 7) 梅木馨六(1909～1995)：北海道開発局2代苫小牧港湾建設事務所長、退官後苫小牧港管理組合に勤務。苫小牧港に関する資料収集家として知られ、多くの歴史的事実の間違いを指摘した。収集した資料は市立苫小牧図書館や道立文書館に寄贈。昭和61年日本港湾協会より鮫島賞を受賞。
- 8) 苫小牧市・苫小牧港管理組合編：『苫小牧港史』、苫小牧市・苫小牧港管理組合、pp. 97～110、1982。
- 9) 広井勇の回顧談、「小樽新聞」、大正13年8月25日付。
- 10) 林有造(1842～1921)：明治の政治家、初代北海道長官岩村通俊の弟、尊王攘夷運動に参加、1973年征韓論に同調し辞職、1977年西南戦争で西郷軍に呼応逮捕投獄、1890年第1回総選挙に当選して自由党に所属、1898年逓信大臣、1900年農商務大臣、1908年政界から引退。
- 11) 小樽市編：『小樽市史』第2巻、小樽市、pp. 546～553、1963。
- 12) 北海道開発局小樽港湾建設事務所編：小樽港100年のあゆみ、pp. 118～119、1997。
- 13) 若槻内相談：「小樽新聞」、大正13年8月26日付。
- 14) 前出9)。
- 15) 浅野総一郎談：「小樽新聞」、大正13年8月14日付。
- 16) 小樽市都市計画調査会編：小樽港湾改良調査報告、港湾(雑誌)、第2巻、第2号、pp. 77～85、1924。
- 17) 港湾利用者(西村甚助)：北洋木材と小樽港湾、港湾(雑誌)、第4巻、第8号、日本港湾協会、pp. 19～23、1926。
- 18) 加藤吉次郎：港湾荷役論(三)、港湾(雑誌)、第5巻、第6号、日本港湾協会、pp. 20～55、1927。
- 19) 林千秋による札幌船渠論の港湾計画平面図：元苫小牧港湾事務所長 梅木馨六(1909～1995)が、林千秋氏に直接手紙で照会したところ、「戦災により平面図焼失した」との回答を得た。(昭和35年10月10日付)
- 20) 中村廉次(1882～1967)：1910(明治43)年東京帝国大学土木工学科卒業後直に小樽築港事務所に勤務し、廣井博士と伊藤長右衛門に師事。1937(昭和12)年道庁河港課長で退官、この間全道港湾を調査、指導し既往の実績を『北海道港湾変遷史』、『北海道のみなど』の2大著書にまとめる。
- 21) 齊藤静脩：北海道における工業地帯、土木学会誌、第29巻、第8号、pp. 629～642、1943。
- 22) 神代方雅、戸巻昭三：北海道石狩湾岸の港づくりー銭函副港計画の推移ー、沿岸域学会誌、Vol. 19、No. 2、pp. 17～28、2006。
- 23) 桧山千里(1896～1984)：1922(大正11)年東京帝国大学土木工学科卒業、昭和2年北海道へ。伊藤小樽築港事務所長と逢い小樽港勤務。廣井勇、伊藤長右衛門の後を継いで第3代目所長となる。昭和13年退官後、満鉄北支に渡り昭和23年帰国、再び北海道に戻り小樽市の港湾部長として招かれ昭和35年退職するまで小樽港の発展に尽す。
- 24) 前出22)。
- 25) 北海道総合開発計画：
北海道開発法第2条に基づき、国は北海道総合開発計画を樹立し、これに基づく事業を1951(昭和26)年度から当該事業に関する法律の規定に従い、実現するものとしている。
第2期総合開発計画1663～1970(昭和38～45)年の開発の特色は、産業構造の高度化であり、第3期総合開発計画1971～1980(昭和46～55)年の開発の特色は、高生産、高福祉社会の建設であった。
その後、第3次北海道長期総合計画1998～2007(平成10～19)年が実施された。
- 26) 北海道開発局編：『留萌港史』、pp. 20～55、1927。