

東北開発と野蒜築港

——明治前期港湾の一事例——

寺 谷 武 明

(横浜市立大学)

1 はしがき

戦後の今日、港湾は地域開発の重要な要素として把握されているが、このような認識の「萌芽」は、すでに早くも80年以前の明治前期に見出される。東北開発の中心として仙台湾開発の意図は、日本が近代国家を建設してまもない明治8年頃より見られ、10年から具体化した。まさに仙台湾における野蒜(のびる)築港こそ日本における最初の近代的築港であり、わが国の代表港たる横浜(明治22年起工)や神戸(明治39年起工)の築港にさきだち、国営築港事業として推進され、東北開発の基石ともいわるべき役割をはたそうとしたものである。すなわち、開発の対象となる地域が多く陸上の交通網のおよばない僻地であるため、まず港湾が造られ、それを拠点として関連交通網整備がなされるのであり、野蒜港は港湾が地域開発の要因として認識される今日的意義をもつ先駆であった。築港は結果的には失敗し今日なんらの痕跡を残していないが、幻の港ともいふべき同港の港湾計画には雄大な構想があり深い関心を抱かざるをえない。本稿は日本港湾史上の第一頁を飾る野蒜築港の意義について述べ、後進地域開発と港湾について簡単な考察をしよう。⁽¹⁾

〔注〕

- (1) 野蒜については、拙稿「東北野蒜築港覚え書」横浜市立大学論叢、15巻1号に文献ならびに資料をかかげてある。本稿はその概略である。

2 野蒜築港の背景

周知のごとく、東北地方は明治前期まで産業資本の成長は未熟であり、そのうえ自然地理的環境に恵まれず、さらに不利な歴史的・政治的条件をもっていた。すなわち、農林業に大きな影響を与える地形的気象的条件の劣悪性は、冷害や風水害の自然災害を頻発させたし、また維新の戦乱にさいして東北は反政府軍の中心勢力であり、そのため旧指導者は多く四散し中央政府にたいする政治的発言力は弱かった。

明治政府は全国統治と振興策の一環として、東北開発の方針をとり、福島県の安積疏水、山形県の道路建設、宮城県の野蒜築港という三大土木事業を計画着手した。これらは東北列藩の鎮圧慰撫という政治的配慮もあったが、東北地方の後進性は正の意図から発し、推進者は内務卿大久保利通であった。大久保は11年5月遭難死するまで、わが国の政治経済の最高指導者として広汎な殖産興業政策を実行した。そのかわり、産業助成の前提として道路の整備、港湾の築造、河川の改修等の交通手段の改善をはかったのである。

さて野蒜築港の具体的契機をなしたのは、明治8年8月東京で開催された地方長官会議である。内務卿大久保利通は東北6県の県令に産業振興策の意見を求めたところ、各県の要望は一致して運輸交通の便を整備することであり、貨物の集散地として北上川の河口に築港することを建議した。大久保はこれを容れ、明治9年天皇の東北巡幸に前駆したさい石巻と北上河口付近を視察した。帰京後、内務省土木局長石井省一郎を調査に派遣し、さらに内務省工師オランダ人ファン・ドールン Van Doorn を出張させ実地調査した。ドールンは半年にわたり河口周辺の女川、荻浜、野蒜、石浜、寒風沢（さぶさわ）を比較検討したすえ、10年2月つぎの理由で野蒜に築港すべきことを復命した。⁽¹⁾

1. 深水港を北上河口に築港することは石巻中心の地方民の希望するところであるが、北上川の吐出する土砂が多量であるため不適當である。
2. 女川、荻浜は良湾であるが前者は狭隘で位置が東に偏し、後者は陸上交通の点で困難である。石浜は島嶼間にあり陸上との連絡は不便、寒風沢

はそれに代わって水深不足である。

3. 野蒜は石巻湾西側に位置し、南は宮戸島によってなかば外洋から遮蔽され、西は松島湾を通じ3里で塩釜へいたり、東は北上河口を經由して石巻へ5里で到達する。背後は鳴瀬川を改修すれば水運に利用しうる。

ドールンは当時の土木治水技術の先進国であったオランダ技術を体現し、その言説にはもっとも権威があったから、野蒜築港工事は彼の調査答申どおりに決定された。

大久保はドールンの見解にもとづく野蒜築港および関連事業計画や、財源について、明治11年3月6日太政大臣三条実美宛に「一般殖産及華士族ノ儀ニ付伺」を提出し、殖産奨励方策と士族授産方策とを同時に実行することにより国富開発の窮極目標を達成しようとした。華士族授産については、250万円の予算で国家が開墾地を興し、窮迫士族へ給貸し、生業を与え救済し不平士族の反抗をやわらげ、あわせて彼等を生産者として殖産興業の遂行に役立てようとするものである。

注目すべきは一般的殖産奨励方策として350万円を投下して、築港、運河、河川の改修等による交通手段の改善をはかることである。いわゆる社会資本の整備充実である。いまだ民間資本蓄積の貧弱な時代に、国家が代替して商品流通を促進する条件を創出するものであり、すぐれて産業振興策としての意義をもつものである。大久保はそのうちでも重要な工事として7つをあげその筆頭に野蒜築港をとりあげている。「宮城県下野蒜開港此ノ土木タル北上川ヨリ運河ヲ疏削シ港ヲ野蒜ニ開設スベシ其費額凡35万円トス」⁽²⁾ について、5番目に阿武隈川の改修をあげ、「其ノ海口嶮悪ニシテ船舶ニ便ナラス、依テ同川ヲ修浚シ更ニ運河ヲ疏削シテ塩釜ノ内海ニ達シ、以テ野蒜ノ新港ヲ合スルヲ得バ福島地方ノ便利ヲ得ル又少小ニアラザルベシ」⁽³⁾ と述べている。阿武隈川から北上川までを運河で結び、その中心に野蒜港を築造するという雄大な構想が読みとれる。

以上の工費は「現今第一国立銀行ヨリ借入起業セントノ目算」⁽⁴⁾ であった。

政府は大久保の建議のごとく起業公債を発行してその募集資金を諸事業に投ずることになった。これは明治初年の政府が必要な財源をほとんどもたず各方面の政策遂行のため、なんらかの方法で財源を急速に捻出せねばならず、公債発行もその一手段としてとられたのである。同年5月1日、政府は「起業公債証書発行条例」を發布し、第一国立銀行と三井銀行に取り扱わせた。わが国はじめての公債募集であったが、募集額1,250万円にたいし応募者は意外に多く申込期限までに満額超過した。額面100円につき発行価格80円、年6分の利付きで、政府の実収は1,000万円であった。⁽⁵⁾

公債の使途は、同年5月14日大久保の遭難死のため彼の後継者によって行われたので、最初の計画とは多少の相違をきたしたが、彼の建言の趣旨は大体において実行に移された。支出金額の内訳は明治22年まで、鉱山開発費313万円、鉄道建設費255万円、勸業経費267万円が大口を占め、野蒜築港費は67万8千円であった。

〔注〕

- (1) 広井勇『日本築港史』昭和2年 22頁。
- (2) 『大久保利通文書』第9 昭和4年 39頁。
- (3) 同上 39頁。
- (4) 同上 46—47頁。
- (5) 同上 54—55頁。

3 港湾計画

ドールンは築港の計画大綱を内港と外港に分ち、内港は和船と近海回航の小型船の繫留にあて運河を通じて北上川と松島湾に連絡し、外港は外洋航行の大型船を碇泊させ艀で内港と連絡するのである。そして、内港を第1期工事、外港を第2期工事とした。内港工事のおもなものはつぎのとおりである。⁽¹⁾

1. 鳴瀬川河口内に面積9千坪、水深4米の碇泊地の築造。2. 内港より外海に通ずる航路および運河の開削。航路は2条の突堤でかこみ、東堤270

米、西堤 230 米とする。3. 北上川へ通ずる北上運河の開削。4. 松島湾へ通ずる東名運河の開削。5. 新旧鳴瀬川間に10万坪の埋立を行ない、新市街地を開設する。

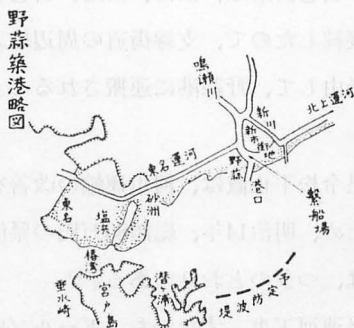
第2期の外港工事はつぎのとおりである。

1. 吃水 5.5 米以下の船舶は、野蒜湾内の現状でも、宮戸島の東北に安全に碇泊しうるが、外洋の波浪を防ぐため、同島の東端に270米ないし540米以内の防波堤を造る。2. 宮戸島と野蒜間の連絡工事。湾内の周囲に大岩壁工事、陸上施設をつくる等である。

以上の野蒜港湾計画は、鳴瀬川の河口内に内港を設け、外洋に面する宮戸島の潜ヶ浦に外港をつくることにより、深水港と河口港との両機能を同時にはたすことが可能である。このことは、ドールンがなによりも野蒜を選択したゆえんである。鉄道開通以前の時期においては、河口港のもつ運輸上の意義はひじょうに大きい。河口を經由する舟運が内陸交通の主要手段であるため、河口港が、海と内陸部との連絡拠点となるからである。しかし、河口港自体は、当時、和船にかわってさかんになりつつあった汽船時代の深水港としては適当でない。野蒜港は、この二つの矛盾した目的を総合するもの⁽²⁾として期待された。

〔注〕

- (1) 広井 勇『日本築港史』昭和2年 22頁。
- (2) 平 重道『塩釜築港史』昭和34年 250頁。



4 野蒜港と連絡交通網計画

東北寒冷の地は、「白河以北一山百文」と嘲笑された。東北の後進性を酷評した言葉である。「後進地域」とは社会資本の立ち遅れがいちじるしい地方のことでもある。とりわけ道路の遅れははなはだしく、天候次第で使用不能となり交通がとだえたりする。これが商品の円滑な流通ひいては地方の近代化をはばむガンである。それゆえ後進地域の「地域開発」とは、まず道路の遅れをとりもどすことにあるともいえよう。

ところで野蒜の港湾計画は、たんに築港工事のみにとどまらず、野蒜港と連絡する道路運河等が、国と協力して、宮城県当局により、計画され、港湾と交通網が一体として認識されたことに大きな意義がある。

県当局は、国の方針にそって、野蒜港を東北の門戸港と認め、仙台とともに交通網計画の中核においた。野蒜がたんなる宮城県の貿易港にとどまらず、広く東北地方の貿易港となるためには、仙台と野蒜を連絡し、なお、山形・秋田とも連絡する道路が必要である。港湾も水運の便だけでなく、陸上交通の整備によって、後背地と密接に結合されなければ、大きな発展は期待できないからである。

まず、明治12年11月、山形県と結ぶ関山街道の開削がはじまり、15年9月完成した。つぎに、青森・仙台・東京を結ぶ奥羽街道の修補、それと連絡する支線の石巻街道が開削修補された。石巻街道は、仙台、松島、石巻を結び、岩切で塩釜街道、松島で吉岡街道と接続したので、支線街道の周辺地方の物資は、陸路の場合、これらの道路を経由して、野蒜港に運搬されることがができる。

これらの道路修築のほか、宮城県令松平正直は、河川運輸の改善をはかり、野蒜との連絡交通網を整備するため、明治14年、総額80万円の県債を募集せんとした。対象とした主要工事は、つぎのとおりである。⁽¹⁾

1. 北上川から阿武隈川までの連絡運河工事。すなわち、ドールンの計画

した東名運河（野蒜—松島湾）を、さらに延長し、塩釜から浦生運河をのびし、現今の貞山堀を完成して阿武隈川に達するものである。かくて、県内各地の河川流域物資を河口に集め、外海の荒波に接触することなく、運河により野蒜に集散できる。2. 牡鹿半島の運河開削。野蒜から北上運河を経て牡鹿半島をまわらず、女川湾と接続しうる。3. 鳴瀬川の浚渫。中新田まで舟運を利用し、陸路にて、鬼首峠を経て秋田へ連絡する。4. 野蒜、古川の間より吉岡に達する新道をつくり、貨物輸送の近道を造る。5. 迫川の改修により、上流から石巻までの舟運を20日より5日間に短縮する等々である。

以上の大工事により、野蒜港を中心とする水運、陸運の交通網の整備も完全となる。すなわち、1により、阿武隈川流域の福島地方が後背地にくりこまれる。2により、三陸海岸と結べる。3により、秋田県と連絡しうる。岩手県とはすでに、一ノ関附近から石巻までの舟運があり、山形県とは関山街道が開通している。かくて、東北地方の青森をのぞく各県が曲りなりにも、連絡可能となるゆえ、野蒜港は東北の門戸といえる位置を名実ともに与えられるのである。

この雄大な目的をもつ県債発行も、わが国ではじめての試みであり、しかも、明治15年は米価の低落いちじるしく、農民の購売力が衰えたことなどから、反対運動がおこり、ついに見送られるにいたった。しかし、計画した工事のうちいくつかは実施に移された。県会は起業費として30万円を地方税より支出し、町村は連合して「水利土工会」を創設し、15万円余を支弁して県に任せ、松平県令も国庫に補助22万円余を申請し、合計68万円余の財源にて、7年計画をもって、羽後街道、東浜街道の改修と貞山堀改修、松島湾の航路改修に着手したのである。そして、後述するごとく、築港工事の中止にもかかわらず、これらの工事は、はじめの計画のごとく施行された。⁽²⁾

以上のごとく、野蒜築港の影響は大きく、国の築港事業を契機として、地方当局に道路、河川改修による交通網整備の意欲を刺戟促進するなど、少なからぬ波及的効果を生ぜしめたのである。

〔注〕

- (1) 『宮城県史』 8 昭和32年 54—55頁。
- (2) 同上 58頁。

5 港勢と破綻

明治11年3月21日、政府は起業公債募集金の一部を財源として、野蒜築港の実施を決定した。野蒜港はわが国最初の大規模な洋式による工事であったから政府も重視して、内務省土木局長石井省一郎を現場監督に任命した。技術者にすべてオランダ人を傭い、ファン・ドールンが技術主任となった。同年7月、第一期工事に着手し、北上運河の開削、水門の築造、東名運河を完成した。翌12年7月港口工事に着手したが、漂砂がはげしく襲来し、工事は難行した。航路をかこむ二条の突堤の構造は、オランダ特有の粗朶沈床を積み重ねる工法を用いた。この方法は、浪静かな遠浅の海岸では、経済的にして、有効であるが、野蒜のごとく、深水海岸に近く激浪にさらされる場所では、対応できず、沈床の流出があいつぎ、工事計画を大きく狂わした。このような難工事のすえ、ともかくも港口工事を仕上げた。

明治14年、新市街地の建設はほぼ完成したので、政府は、市街予定地を区画して宮城県に引き渡した。県は、これを民間に払い下げるか、もしくは借地料を徴収して貸与した。払い下げ希望者は続出し、主たる申請者には三菱会社野蒜支社、石巻の豪商戸塚貞輔、東京の大倉喜八郎、七十七銀行氏家厚時などである。借地希望者は147人に及んだ。当時としては、市街地は近代的都市計画のもとに設計されたもので、道路、敷地が整備されるにつれ、警察署、電話局、測候所等の官公署も建築され、東京、石巻、仙台から、各種の商人が進出開業し、14年に総戸数200軒を越え、かつての一望の原野も新興市街地に変貌したのである。かくて、着工後3年、第一期工事は、明治14年に完成し、同年9月14日、明治天皇第二次巡幸の機会を選んで内務省は、宮城県と共催で、翌15日盛大な落成式を行なった。鉄道も、日本鉄道会社の

東北本線が上野より仙台まで開通したあと、北延して、野蒜まで敷設される予定であった。⁽¹⁾

一方、中央海運資本も、明治14年、三菱会社が函館への往復の途次、荻浜へ寄港して荷客の積卸を開始、翌15年共同運輸会社も荻浜へ寄港するようになった。これらに対抗して、16年には、松平県令が石巻に地元の豪商らとともに、地元資本をあつめて、「奥羽水陸運輸会社」を設立し、競争を挑んだが、前二者に挟撃され、経営難に直面し、脱落した。⁽²⁾ しかしながら、荻浜港が定期寄港により活況を呈しはじめた直後、野蒜が開港したので、荻浜で積みかえられた荷客が、ことごとく、石巻野蒜両港を経由し、連絡輸送の伝馬船の往来は盛況をきわめるようになった。

このようにして、野蒜は一躍東北の門戸港として、時代の脚光をあびたのであるが、開港して、3年余、明治17年秋、襲来した台風は、内港入口の東西突堤を、一瞬のうちに根底より破壊した。両突堤の沈床は流出し、積石は散乱して、内港を閉塞した。それゆえ、舟運の出入りは杜絶し、内港の機能は喪失した。かくて、発展の緒についたばかりの新市街地の住民の生活を、一転して困難ならしめたのである。

いまこの間の港勢の推移を内国貿易額でみよう。寒風沢はドールンの指摘したごとく、水深浅く汽船の碇泊に適さぬため、明治14年以降、貿易額は無くなった。これにかわって、石浜は、水深が大型船舶に好適なので、陸上との連絡不便であるが、松島湾の要港となった。石巻は、河口港の不利な条件にありながら、県下第一の港湾たる地位を保持していた。野蒜内港は、物資の移入をせず、米を主とする移出のみであるが、その額は取るに足らない。注目すべきは、内港の完成により、外港の潜ヶ浦が、現状にても、吃水 5.5 米以内の汽船は碇泊しうるとなすドールンの見解どおり、深水港湾の威力を發揮し、明治13年より急速に伸びた。内港完成の翌明治15年には、県下第一の貿易港となり、貿易額において、石巻港（200万 5 千円）の2.4倍にあたる483 万円にたった。⁽³⁾ もって、この年の野蒜港の繁栄を推測しうるのであ

る。明治16、17年には、石巻について二位の実績を示したが、前述の17年秋の港内閉塞により、18年には一挙に前年の十分の一以下に急減し、以後、築港工事の打切りとともに衰退し、港湾の生命を失ったのである。

さて、野蒜港の被災と港勢は以上のごときものであるが、明治17年末、内務卿山県有朋は、港の再興可否を検討するため、内務省土木工師オランダ人ムルデル、三菱会社のイギリス人ジェームス等に、現地を調査させた。彼等の報告は、野蒜港の外港の築造を完成しなければ、多少の風波でも船舶の碇泊は困難であり、荷役は不可能となり、それゆえ、内港の施設を十分利用できぬことに一致した。外港を完成するには、ドールンは540米の防波堤で十分としたが、今回のムルデル、ジェーム等は1,800米の突堤を宮戸島の東端に造る必要があり、その工事は長年月と数百万円の費用を要する容易ならざる事業であるとし、野蒜築港の不適なことを結論した。かくして、当時、市街地は、入港船舶がなく、坐食の状態であったが、再興の望みもなくなると、また元の未開の原にもどり、運河だけが石巻・塩釜間の輸送に使用されるにとどまった。

〔注〕

- (1) 『宮城県史』5巻 648頁。
- (2) 『石巻市史』第2巻 204頁。
- (3) 『宮城県統計書』明治15年—18年各年度版による。

6 むすび

日本近代港湾史の黎明である野蒜築港は、明治政府の東北振興策として、西南役後の多難なおりにもかかわらず、国家の直営事業として着手された。東北の門戸をなすべく仙台湾に中核的港湾を設け、運河網と結びつけ運輸交通手段の改善をはかり、もって後進地域の近代化をはばむ障害を除去して後進性の是正をねらったといえよう。

近代化以前の河口港は、河川交通および木造無動力小型船を前提としてい

るから、きたるべき船舶の動力大型化や鉄道の敷設という変革に適応しえないのであるが、このことを認識し、たんなる河口港でなく深水港の性格をも合わせもつ野蒜港を造り、交通手段の変革以前と以後の段階に適応できる港の形態をとった当局者の慧眼は高く評価しなければならない。

こうして地域開発の重要な役割をはたすものとして期待された野蒜港の中絶は、東北開発促進にとって大きなマイナスであった。以後東北の港湾修築容易ならずとして、再着手はなされず、結果的には、その後の政府の東北地方への港湾投資を消極的ならしめた。明治43年の船川築港、大正3年の青森築港により、ようやく東北港湾への改修もなされたが、前者は日本海岸の避難港、後者は北海道との連絡船の発着が主な機能であり、本格的な商港は、大正4年の塩釜まで待たなければならなかった。この間、政府の港湾投資は、産業の勃興による石炭、木材への需要や水産資源開発のため、函館、小樽、岩内、留萌、釧路等の北海道港湾、およびわが国外国貿易のほとんどをになう横浜港と神戸港の築港に主として集中されたのである。

さて、野蒜築港失敗の基本的原因はどこにあるのであろうか。野蒜港が一度の被災で工事を中止したが、これは、明治14年秋から強行された「松方デフレ財政」による「金融閉塞」の影響をうけたことはたしかであろう。また指導にあたったオランダ人技師の設計の誤謬や、オランダ技術の限界もあったであろう。そして、河口港に不可避的な漂砂の推積のため、工事予算が狂い、ひいては熱意を失うにいたったのも事実であろう。

しかし、より本質的には、大まかな表現を使うと、野蒜港の位置した北上川流域の、もっと大きくは、藩政時代よりの東北全体の資本蓄積の未熟が、政府の港湾投資を十分受容できなかったからではなからうか。地域開発の拠点たるべく、港湾を新設しても、それを受けとめる背後地の経済力が十分でないとき、港湾が機能を発揮できない一つの貴重な先例とみてもよいのではないか。

なるほど、藩政時代より、実質百万円石といわれた仙台藩の優勢な経済力

と財政をになう地域を背後地とし、維新後も石巻にみられるごとく、東京、伊勢、浦賀方面からの大手米穀商が進出し、地元の長期間にわたって蓄積された商業資本と結びつき、米の集荷移出を中心として、全国的規模の商業活動を展開していた。そして、これらの業者にたいする資金供給機関として、明治9年、第一国立銀行が、仙台とともに石巻に支店を設置している。このような北上流域における商業資本の要請があったから、野蒜築港も開始されたとする見解⁽¹⁾も有力である。しかしながら、東北第一の経済力を誇るこの地域ですら、一度の被災で中止された築港を、再興させる力をもたなかったこと、地元海運会社も中央海運資本にたちまち屈服させられたこと、東北本線が開通するや、石巻地方の資本蓄積過程も中断分散してしまった⁽²⁾ことなどから判断すると、この地方の経済力をあまり過大評価はできないと思われる。

さて野蒜放棄以後の日本経済と東北港湾との関係を概観して、むすびをとじよう。日本資本主義の発展過程に応じて地方的経済圏はその地位を相対的に低下し、かわって東京・大阪を中心にあらゆる経済的・社会的機能が集中していく。そして四大工業地帯の成立を背景として自然的条件を克服しながら、近代的港湾をそれぞれの中核に設置していく。

しかるに東北は、明治20年ごろまでに農林、水産、畜産、鉱業等の原始産業部門を主要な産業部門とする方向が明らかとなってくる。このような第一次産業を主とする低い生産力と消費市場の狭隘性、したがって近代産業の未発達というような経済的後進性が近代的港湾建設を要請しなかったといえる。大阪港の築港を可能ならしめ、典型的な河口港から近代的港湾都市へと発展せしめた膨大な資本の「下から」の突上げということは東北では考えられなかった。「請願」により政府の手で「上から」港湾が与えられるのを期待するにとどまったのである。東北の港湾の停滞性も、かかる日本経済の発展過程で考える必要がある。その意味で明治10年代に起工された野蒜築港は、地域開発と港湾の問題を提起した最初の事例として注目されるのである。

