

坂井築港と蘭人技師エッセル

寺川谷 武 明

(横浜市立大学)

目 次

1. 坂井（旧三国）築港工事の経過
2. 坂井築港の意義
3. 蘭人技師エッセルの動向

1. 坂井（旧三国）築港工事の経過

日本の近代的港湾の建設は、1889（明治22）年起工された横浜築港から始まったと一般に考えられている。しかし規模は横浜より小さいが、それに先立つこと11年前に、東北仙台湾の野蒜と福井県坂井（旧三国港）の築港工事が行われたのがわが国の近代港湾史の冒頭を飾るべきものといえよう。

野蒜築港についてはすでに報告したことがあるので、¹⁾ 要項だけを述べておこう。明治政府は東北開発の一環として福島県の安積疎水、山形県の道路建設とならんで三大工事の一つに取り上げ、内務卿大久保利通の構想のもとに1878（明治11）年発行されたわが国最初の内国公債を財源とし、全額国庫負担で内務省土木局の直轄で同年起工された。オランダ人技師ファン・ドールン Van Doorn (1837 - 1906) の設計監督を仰いだが、工事中途に予期せぬ台風の襲来により防波堤が崩壊したため、工費の2倍以上を消費してもかかわらず、計画どおりに完成せず、1884年工事は放棄されるに至った。そのために投じた工費67万8,000円が無為に帰し、その後の政府の東北港湾への投資意欲を減退せしめ、開発促進に大きなブレーキをかけたとして後世惜まれたのである。

野蒜築港が始まった同じ年に北陸の坂井でも小規模な築港工事が行われた。坂井は以前三国湊と呼ばれ、近世では日本海の重要な港であり、北前船の寄

港地として栄えたが、九頭龍・日野・足羽の三つの河川が合流する河口にあるため、河流の状態が変転極まりなく水深の維持には苦心してきた。1875（明治8）年になると水深1メートル20センチ内外に減じ、廃港の悲運に直面した。港民は若干の資金を出し合い坂井港改修の議を敦賀県（現在の福井県の前身）へ出願した。県庁では内務省に調査を申請し、同省雇工師オランダ人エッセル G. A. Escher に実地調査を依頼した。港民の希望は、初めは水引枠の復旧程度であり消極的なものにすぎなかつたが、敦賀県令はエッセルの工事設計案の報告をうけると、それを実施するように港民に勧め、政府にも補助させるように努力すると約束をして、積極的な方向へと転じさせた。県令の意向に添つて港民数名が起業者となり築港の計画をすすめたが、官民間の出資分担の割合について意見がまとまらなかつた。

1878（明治11）年2月、政府は築港工事を許可し、予算額を40,765円と定め、分担をつぎのように決めた。⁽²⁾

免許人負担	33,765 円
県 税	3,000 円
政府 補 助	4,000 円

同年4月政府は工費の負担する工費の償却法につき、石川県（1876年8月敦賀県は廃止され、越前の大部分は石川県に吸収された）に詳細に取調べさせたうえ、起工を港民に許可した。免許人はすべてオランダ人技師の計画に従うこと、費用償却法として竣工の日より33年間入港船舶より出入物品価額の100分の1（のち100分の1.5に改めた）の徴収を認めること、竣工後の補修費は免許人が負担すること、工事遂行の保証として見積金額の1割を抵当として石川県に提出すること、竣工後7年経過したとき県の都合で入荷額を算定し免許人へ徴収料金を交付するようなときは波止場の所有権も政府へ移ること、徴収期間が過ぎたときは坂井港の物件の所有権や補修義務はすべて政府へ移ることなど、厳しい条件がつけられた。

同年5月着工に際してはエッセルは契約期限満了で帰国したので、デ・リーケ Joh. de Rijke が後任となって工事を進めた。デ・リーケは突堤の構造を変更し設計を改めたので、工費額は7万9,600円に増加した。突堤の下構

をなす沈床はしばしば流出したり石材が散乱したり、工事は捲らなかったが、80年によく突堤に沿って一条の深水路を掘削したので船舶の出入は便利になった。しかし突堤工事はまだ下層の捨石にとどまって上部の構造に達しないうちに、港民は工費の窮迫を救うべく財源を得るに急のあまり、同年12月開港式を挙行、入港船舶より規定の徴金を徴収することにした。

ところが突堤の上層工事が終わっていないため翌81年2月、日本海の怒濤により破壊され、その補修費に5万700円を要した。ここにいたり港民はもはや工費の負担に堪えられないとして「工営権」を返上し、築港工事を官営とするよう申し出たうえ、さらに起工以来投じた私財の償還を福井県(1881年2月設置され、越前は石川県から分離し福井県に吸収された)に請願した。

坂井築港は、官庁の勧奨により地元民の意向を越えて進められたため、福井県令石黒務は失敗を重ね威信が低下することをおそれ、内務省に熟練した技師の派遣を求め、設計を確実にし、工費は国で負担するよう建言した。82年5月、内務卿山田顕義は古市公威(1854-1934)をして調査させ、突堤工事費用に6万6,000円余りを国が貸し、港銭で返済することにした。国庫補助金のてこ入れにより、突堤および河口工事は同年末にほぼ終了した。当時の工費分担額はつぎのとおりである。⁽³⁾

国 費	143,309 円
地 方 費	3,000 円
私 費	82,475 円
合 計	228,784 円

築港工事は85年にはほぼ完成し、工事総額は30万円に達した。最初の予算額の7倍余にのぼり、「工事関係者ノ錯誤モココに至リテハ古今其類例ニ乏シカルヘシ」というわけである。

坂井港は河口濡筋の水深が3メートル余りになったので船舶の往来はひんびんとなり、港勢は一時殷盛をきわめた。しかし海運界の大勢が大型蒸気船に移っていくと、坂井港は1,000トン級船舶の出入には水深が不足するに至り、おのづから貿易の衰退を招いた。みよ筋が狭いことや後背地と連絡する港湾施設が不備なこと、さらに外国貿易は太平洋側港湾が中心になって行う

ようになつたことなどが原因となり、港勢の発展は望めなくなった。1897(明治30)年北陸線が坂井港を経由せず内陸寄りに開通すると、決定的にさびれたため、漁港に転換し、小型底引網船の根拠地として活路を見出し、三国港と旧称に戻った。今日では北陸地方南部の石油流通基地として、新しい観点から見直されている。

注 (1) 寺谷武明「東北開発と野蒜築港」(日本港湾経済学会編『港湾経済研究』第4号、昭和41年)。

(2) 広井勇「日本築港史」(丸善、昭和2年5月)P. 40

(3)(4) 同 上 P. 45

2. 坂井築港の意義

坂井築港の意義はどこにあるであろうか。なるほど近代的築港の最初のものではあるが、野蒜港のような東北開発構想という国家的プロジェクトの意味を持ってはいない。坂井の現地調査を行い、最終計画をたてた古市公威は、千石船が入港できず回米輸送に支障を來したので、六百石か七百石積みの船が入港できるように突堤を出し、それで満足する程度の改修工事をなしたとの見解を示している。⁽¹⁾ 決して北陸開発の一環とするような大計画は存在しなかつたし、政府も問題にしてはいなかったのである。

1871(明治4)年公布された太政官布告第648号「道路橋梁河川港湾等通行錢徵収ノ件」(別称「自費土木施行者税金免除布告」)は、敗戦までの80年間も港湾管理についての基本法といわれるが、この布告の趣旨の適用第1号が坂井港であった。布告の要点は、「有志ノ者共自費或ハ会社ヲ結ビ」、道路・港湾のような交通施設を造成した者は投下資本回収のため、施設の利用者から利用の対価の徵収を許すものである。政府が本来は整備すべき対象であるが、維新草創の政府は財源難に苦しんでいたため、使用料徵収権を与えて私企業による交通施設整備を刺激し奨励しようとした方針の表現であった。敗戦後に流行したアメリカ流の有料道路建設と同じ考えが、明治初年にみられたことは注目してよい。⁽²⁾

1873(明治6)年大蔵省達番外「河港道路修築規則」が公布され、河川

・道路・港湾の修築について、その重要性に応じて等級を決め、国の補助と地方公共団体の費用の分担を定めた。横浜・神戸・長崎・函館のように「全國ノ得失ニ係ル」港湾を1等港と規定し、国が工事を施行し、工費は国が6割、地方民が4割負担するものとした。「他府県ノ管轄ノ利害ニ関セザル」港湾を2等港とし、地方庁が工事計画の施行にあたり国が4割の補助を与える。それ以外の市町村の利害に関する港は地方庁が計画を担当し、費用は地方民に負担させ国庫補助は行わないことにした。政府はこうした体系的な港湾修築政策を展開しようと試みたが、財政的にこのような政策を実施する力はなく、76年6月「河港等級制」を廃止するに至った。しかし修築規則自体は廃止されたのではなく、工事および費用については旧来の慣行を踏襲するとうたった。各地方の慣行に準拠してもよいことになったが、国・府県・市町村が、いかなる港湾を修築経営するのか、またその際の費用負担をどうするのかについての基準がなく、内務省の内規でその都度処理されたので、のちに混乱を生ずるようになった。1907（明治40）年港湾調査会の答申をうけて内務省（大臣原敬）は港湾を重要程度に応じて3種に区分し、第1種重要港湾（横浜・神戸・敦賀・関門の4港）、第2種重要港湾（東京・大阪・長崎・青森ら10港）を選定し、それ以外の地方港湾を第3種港湾とした。第1種重要港湾は、国が主体となって工事を負担し、第2種重要港湾は地方庁に経営が任せられ、国が一部補助するが、第3種港湾は地方の独力経営に任せ、国は補助しないことにした。1872年の「河港等級制」の復活である。³⁾

このような港湾に対する政府の格付けの姿勢に従い、坂井港を考察すると興味深い史実が見られるのである。坂井港は「河港等級制」が廃止されたとはいえ、その趣旨を適用すると3等港に格付けられ、政府は地元民の負担の範囲内で改修すれば十分であるとした。政府は当初の工事予算額のうち、県令の建言にもとづきわずかに1割に満たぬ補助金を出したにすぎず、8割以上を地元民に負担させ、地方的港湾の扱いをしている。

しかも地元民に出入船舶から港銭を徴収して投資金を回収するよう指示しているので、太政官布告第648号の意図を具体化し、民間人の資金を誘引して交通施設の造成を刺激しようとしたのである。初めは民間人主体の築港予

定であったが、民間人の手におえないほど工事規模を再々変更し、多額の出費を強いたあまり、「工営権」をも放棄させるほどの窮境に追い込み、その後始末に政府が乗り出す羽目になっては、布告の精神は消滅してしまったといえよう。

1882（明治15）年現在工費負担の内訳では、国費が全体の62.6%を占めたし、それ以後竣工までの工費はすべて政府の補填と推測されるので、結局国費は総費用30万円のうち、21万4,500円で71.5%に達した。地方港湾のランク付けをしたにもかかわらず、政府の威信を高めるためテコ入れに努めざるをえず、最初の意図とは逆になり、1等港なみの国費を吸収するという皮肉な結果に終わった。

港湾政策の初期の試行錯誤のケース・スタディとみると、坂井港は興味深い歴史的事例といえるであろう。

- 注 (1) 寺谷武明「日本港湾史論序説」（時潮社、昭和47年4月）P.10
 (2) 同 上 P. 2
 (3) 同 上 P. 15

3. 蘭人技師エッセルの動向

周知のようにオランダの国土は海面より低く川は乱流しやすいので、治水工事は低水工事を中心に発達した。オランダ技術は水流・水量を調節する治水技術・築港技術、さらには農業灌漑・排水技術にすぐれ、ヨーロッパ第一の名声をもっていた。それゆえ、明治政府は河川氾濫の頻発する日本の治水の深刻な問題を一気に解決するとともに、当時の主要交通路である河川水路の下流を整備するというように、治水工事の面とともに築港や道路の建設の面も含めてオランダ技術の導入を図ったのである。

1872（明治5）年2月ドールンが技師長として来日し、以後多くの技術者が招かれた。ドールンは利根川改修工事計画や淀川河口築港の設計にあたり、さらにオランダ人技師をひきいて全国各地の土木工事に東奔西走した。明治政府の計画した治水土木事業は、ほとんどドールンの手により指導され、官営土木事に貢献したが、最大の功績は安積開墾（福島県）における疏水工

事を完成し、日本の農業水利工事に一新紀元を画したことであろう。⁽¹⁾ ドールンの銅像が猪苗湖畔に建てられ、東北農民の感謝の記念碑となっている。

坂井港の実地調査を最初に行なったG. A. エッセルも内務省に雇われたオランダ技師の一人で、1873（明治6）年来日し、78年までの5年間滞日し、淀川や大井川・天龍川・江戸川・利根川などの改修工事に従事した河川土木工事のヴェテランであった。

エッセルは坂井築港の起工直前に帰国したが、三国町の龍翔小学校の校舎設計も依頼され、当時としては型破りの、こうもり傘状の塔屋をもつ五層八角形の獨得な建物を考案し、評判になった。このハイカラな校舎は大正年間に老朽化のため取り壊されたが、同小学校百周年を期に数年前から計画が始まった同町の郷土資料館の建物としてそっくり復元されるに至り、1981年10月29日その開館式が挙行された。⁽²⁾

三国町は開館式にエッセルの子孫を招こうとして努力したが、その子孫捜しは難航した。ところが意外な事実がわかってきた。それは不思議な童話の作風で知られた版画家のオランダ人エッシャー M. C. Escher が、実はエッセルの5男であった。綴り文字は全く同じであるのに、父親がエッセルと日本で呼ばれていたため、同一の家系とはおもわれなかつたのである。「エッセルはおれのことかとエッシャー言い」という次第になった。

三国町は、M. C. エッシャーもすでに死亡しているため、その長男であるカナダ在住のジョージ夫妻（エッセルからみると孫になる）を正式に招待することに決めたが、ジョージの方からオランダに在住する他の4人の孫を、M. C. エッシャーの遺産で招きたいとの申し出があった。町当局も受け入れたので、はからずもエッシャー一家6人が100年前に祖父の働いた三国町で顔を合わせることができたのである。

開館式に出席したジョージは、日本に対する感謝の記念として、祖父が滞日中の日記をもとに退職後にまとめた130ページ余に及ぶ回想録の原文と、ジョージ自身が英訳した回想録のコピーを資料館に寄贈した。回想録で、エッセルは当時の仕事や私的交遊を詳しく述べるほか、西南戦争や県の分離・統合のあわただしい政情の中の日本人の生活を、感想を交えながら技術的な

綿密さで記載しているので、明治初年の歴史的資料としてもユニークなものである。またオランダ在住の孫たちは20枚余の現場写真を持参したので、当時の日本の風景や工事状況を写していて、貴重な資料が甦ったといえよう。⁽³⁾

孫たちの祖父の思い出によると、エッセルは96歳で亡くなるまで、毎日散歩をかかさず、星の観察や日記の整理を律儀に行なった。部屋には日本の思い出の工芸品やびょうぶが並び、独特な香りがたちこめ神秘的な雰囲気だったという。エッセルの5人の息子は、法律家になった4男以外はいずれも科学技術畑に進み、画家のM.C. エッシャーも数学と芸術の間の新しい画風を開拓したところにエッセルの影響がみられた。

このように日本最初の近代的築港の設計にあたったオランダ人技師が薄いた文化交流の種は、100年後に日本・カナダ・オランダを結ぶ善意の美しい花を咲かせたのである。坂井築港の文化史的な影響は、おもわぬ世界にも波及し、歴史の世界が深淵であることを知らされるのである。

注 (1) 三枝博音他「近代日本産業技術の近代化」(東洋経済新報社、昭和35年9月) P. 122, PP. 129 ~ 130

(2)(3) 「お雇い外国人エッシャーの孫たちが来日」(朝日新聞、昭和56年11月13日付夕刊)。