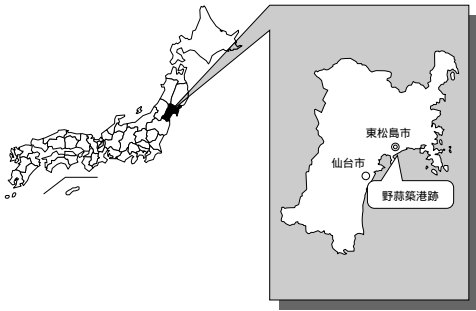


# 土木紀行

## のびるちっこう 野蒜築港計画 先人たちの夢、 幻の港へ思いをはせる みやぎけんひがしまつしまし 宮城県東松島市



明治新政府の殖産興業政策のもと、岩手・福島・秋田・山形と宮城を結ぶ東北開発の最重要拠点として、鳴瀬川河口の野蒜に計画された日本最初の近代港湾建設事業である「野蒜築港」を紹介する。

### 1. はじめに

三陸縦貫自動車道の鳴瀬奥松島インターを降り、国道45号を鳴瀬川の右岸沿いに河口に向かうと10分ほどで鳴瀬川の河口へとたどり着く。

海に向かい築かれた石積みので導流堤が目にとまる。明治時代に築かれた突堤は、今は改修され導流堤に姿を変えたが、当時の面影を漂わせている。

左岸側の市街地予定地跡には、さらに車で10分程度。近代洋式港湾事業であったことが忍ばれるレンガ造りの橋脚跡がひっそりと現れる。

野蒜築港とこれにかかわる運河など関連事業は、平成12年度に土木学会選奨土木遺産に認定されている。

### 2. 野蒜港を核とした航路化事業

藩政時代の産業の動脈は河川水運で、物資輸送はほとんど船舶を利用し、太平洋側では北上川と阿武隈川が内陸水運の役割を主に果たしていた。

両河川に地方小都市が発生すると、江戸、大阪の海運と連結する河口港の石巻（北上川）と荒浜（阿武隈川）が開け、石巻は奥州随一の港町となり、水運の拠点として隆盛を極めた。

しかし、明治に入り汽船航行の時代になると、帆船時代の水深の浅い従来の港は衰え、外洋に面している松島湾の寒風沢が重要視されるようになり、東京や北海道と結ぶ外洋航路の汽船は、外港

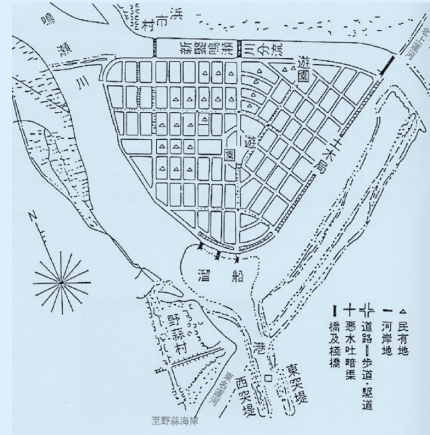


図 1 野蒜築港計画図



写真 1 野蒜築港跡周辺



写真 2 レンガ橋脚跡

である寒風沢を寄航地とすることが多くなっていき、石巻湊などは衰退していった。

そこで明治政府は東北の産業振興のために、拠点となる港湾の築港を計画した。

その中心となったのが内務卿の大久保利通と宮城県令の松平正直だった。

大久保利通は東北近代化のため、鳴瀬川河口の野蒜を拠点とした国内・国際貿易港構想を計画した。これは、北上川や北上運河と通じて野蒜に岩手県の物資を運び、南部は阿武隈川や貞山運河、東名運河を通して福島県に宮城県の物資を運ぶという、宮城・岩手・福島・山形を一大経済圏としてまとめようとする総合開発構想だった。

これに呼応して松平正直も、奥州街道（国道4号）や関山街道（国道48号）、石巻街道（国道45号）を整備し、鳴瀬川や北上川水系江合川・迫川の改修工事などを計画した。その整備は現在の国道、河川を整備へ引き継がれている。

### 3. 「幻の貿易港」となった野蒜築港

明治9年、明治政府は東北開発のための一大拠点となる港湾を建設する意図を固め、北上川河口、女川等々の実地調査を行った。

政府の依頼を受けた内務省の雇技師（オランダ人土木技師のファン・ドールン）は、明治10年2月に「深水港築成の地」として「野蒜」を挙げて政府に報告し、野蒜築港事業が決定された。

工事は明治11年、ファン・ドールンの指導によって始められた。

第1期工事は鳴瀬川河口の内港建設が行われた。河口の東西両側に突堤を築き、鳴瀬川の河口を変更して船の繋留地を造り、明治15年に完成し

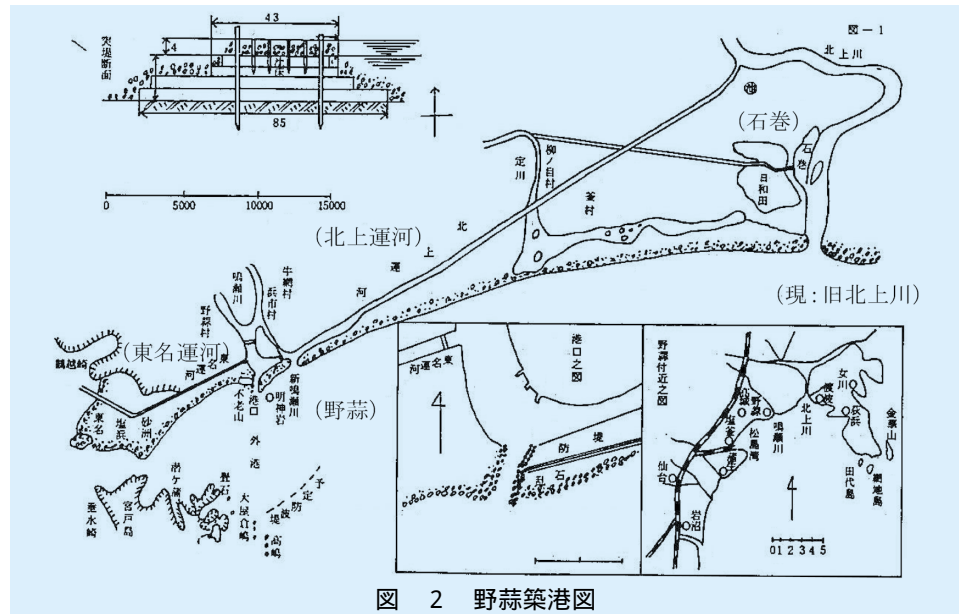


図 2 野蒜築港図

た。

第2期工事は外港を造る計画だったが、内港が完成して間もない明治17年9月に台風が襲来し、河口東側の突堤が完全に破壊され、内港の出入りが不可能となってしまった。政府は再建のための調査を行ったが、多大な経費の捻出不能により、野蒜築港計画は中止と決定された。ここに東北開発の一大構想は夢と化した。

### 4. おわりに

当時の市街地予定地は、草生地や耕地に変わり、往時とは異なる風景が広がっている。

しかしながら河口突堤の乱石、工事にかかわる紀功碑、当時の石ローラ、市街地跡で発見された「悪水吐暗渠（初期の近代下水道施設）」など、数多くのものが明治の壮大な夢を物語っている。

事業は未完成で終わることとなったが、今でも、事業に立ち向かう熱意や、当時の最新の技術などがうかがえる。

現在、鳴瀬川河口右岸に「先人の偉業を学び次世代に伝えていく情報発信基地」として野蒜築港資料室（管轄：東松島市教育委員会、運営：野蒜築港ファンクラブ）が開設されている。

### 【参考文献】

- 「江合・鳴瀬両川改修工事誌」（北上川下流河川事務所）
- 「幻の港 野蒜築港を歩く」（野蒜築港ファンクラブ制作、東松島市教育委員会発行）