

港湾形成の立地条件の変化

——仙台湾岸における港湾建設の歴史の変遷を例として——

永野為紀

1. はしがき

現今、「港湾」¹⁾は、近代国家における交通領域としての役割を果たすとともに、地域開発の一大要因として認識され重要視されている。^{2) 3) 4) 5)}

しかしながら、このような趨勢は、明治時代において、はやくも仙台湾岸の港に認められるのである。すなわち、仙台湾岸における野蒜港が、明治初期の士族授産ないし殖産興業政策による東北振興策として、横浜港（明治22年着工）、名古屋港（同29年着工）、大阪港（同30年着工）の築港にさきがけて、日本で最初の近代港湾⁶⁾の建設がなされていたのであり、その点で誠に意義深いものがあると考えられる。（第1表参照）

第1表：日本主要港湾築港年表

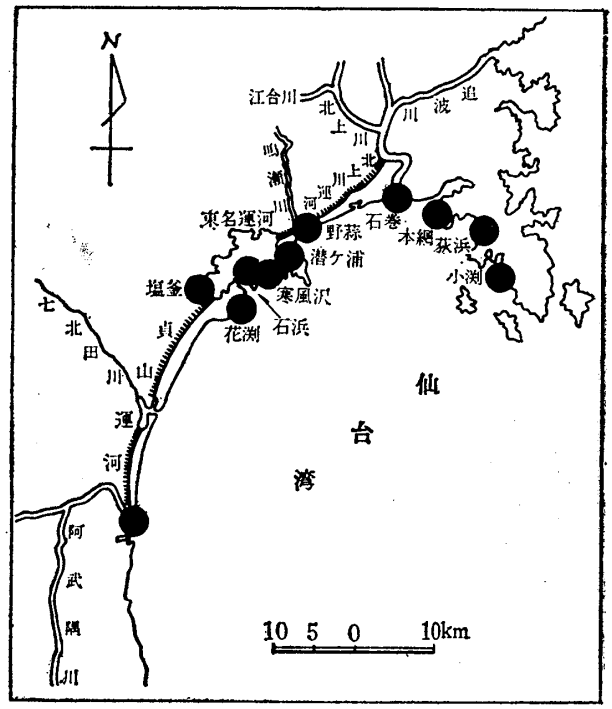
港名	着工年次	完成年次	工費(円)
野蒜	明治10年	明治17年	683,132
坂井(三国)	11	15	228,784
長崎	15		293,000
横浜	22	29(一期)	2,000,000
函館	29	32()	828,000
新潟	29	37	1,196,000
名古屋	29	34(一期)	2,850,000
小樽	30	40()	2,250,000
高松	30	34()	323,000
大阪	30	大正4	30,000,000
伏木	33	明治45	551,768
鹿児島	33	38	843,600
三池	35	41	4,000,000
岩内	40	43	540,000
釧路	42	18ヶ年計画	15,300,000
清水	42	大正3	460,000
敦賀	42	3	820,000
大分	42	3	1,350,000
留萌	43	1	9,920,000(予定)
四日市	43	昭和19(予定)	6,350,000()
関門	43	18()	13,760,000()
船川	43	17()	4,980,000()
鶴見	大正1	16()	12,500,000()
小松島	2	6()	144,000
青森	3	12()	1,500,000(予定)
塩釜	4	19()	5,950,000()

資料) 広井勇(1927):「日本築港史」による。
とくに、明治10年2月(1877)における野蒜の選定築

港、それは結果的に所期の目的を果しえないで、築港工事の失敗に終わったが、その後、他に適格な港湾を選定させることとなり、その立地決定にいたる港湾の変移へと進展した点で、注目すべきものがある。

そこで本稿では、既存の諸成果⁷⁾を基礎資料として、藩政時代における石巻開港から、野蒜築港を経て、塩釜築港の最終的港湾にいたる過程と変遷を追跡し、この変移を通して港湾の立地問題を実証的に検討し、後進地域開発と港湾の関連に照明をあてて、近代日本の産業港湾の形成という問題の地理学的考察を試みようとするものである。

個別的な港湾の発達史的考察は、梶幸雄「清水港要史」(1964)、北見俊郎「工業化と港湾—その資本主義的性格—」(1965)、今野修平「室蘭港の発展と性格の変化」(1966)、杉浦茂治「名古屋港発展史—昭和13~32年の20ヶ年について—」(1966)など、優れた研究があるが、船舶の変化や背後地域の変貌に応じて、その地域の中心存在としての港湾に関する変遷の実証的研究は、従来試みられなかったので、本研究を地理学の一課題解明の礎石としたい。(第1図参照)



第1図 仙台湾岸港湾変移図

2. 石巻、荒浜、小淵、寒風沢、石浜港時代

17世紀に中央集権的な封建制度が確立されると、国民

経済的な色彩がじょじょに加わり、多量の物資を遠隔地に輸送する必要がでてきた。すなわち、京阪地域から関東平野に一大都市が出現するにおよんで、江戸と京阪との二大消費都市が形成され、それ以前の京阪中心の運輸系統のほかに、江戸を中心とする運輸系統もおこった。とくに、17世紀中期に鎖国政策がとられてからは、極度の自給体制をしいられ、国内産業の発達をみる。それとともに、京阪地域および江戸地域の人口増加にもなつて、米穀類や日用品の需要が増大して、人口稀薄な地方の米穀類を移動し補給する必要がでてきた。⁸⁾ 東北地方では、米の産額が多いのに対して、人口が稀薄であるため、米穀を人口稠密な地域に輸送する必要がでてきた。

当時の輸送の方法として、少量の物資輸送しかできない陸運では充足できないので、大量の物資の輸送は海運に依存しなければならなかった。⁹⁾ ここに、帆船時代における港湾（商港的機能を有する）が出現し、発展の基礎が確立されるものと考えられる。

この時代においては、「米遣い経済」といわれるように、最大の商品は米である。そのため各藩の政策は未墾地の開拓、河川改修、輸送網の開発整備などに重点がおかれたのである。

仙台藩主伊達政宗は、この点に着目し、買米占売制度¹⁰⁾を設けて、米を江戸に輸送する計画をたてた。

輸送にあたっての米の積出港の選定には、河・海・陸の3面から考慮され、検討され、藩として有利な位置から、仙台湾岸内の石巻港を適格な積出港とする大計画がたてられた。すなわち、藩内において、米の産出額が、北上平野、仙北平野に多いという点に着目された。さらに、米の江戸への輸送に対処するには、北上川の水運を利用して適当な港に集荷し、その港より江戸へ輸送しようとして意図された。¹¹⁾ しかし、この時代における北上川の流路は、現在とは異なり、途中で東に方向を変え、追波で太平洋に注いでいた。したがって、河道の改良工事をほどこさないかぎり、追波にでるほかない。しかし、追波は直接太平洋に面する位置にあり、船舶碇泊には支障をきたすばかりか、潮流、風浪の激しい金華山を通過して、物資を江戸に輸送しなければならない。すなわち、追波は積出港としては不利な自然的条件のもとにあったといわざるをえない。

そこで、政宗は石巻に着目し、家臣川村孫兵衛重吉に北上川の河流附替工事を依頼し改修に着手したのである。¹²⁾ この北上川改修拡張工事は、北上川河流を南に分け、その流れを江合川の支流である迫川に入れる内陸水路をつくり、江合川本流を北上川本流として石巻港に注がせることになった。その結果、寛永3年(1626)北

上川附替工事が完成され、内陸水運を利用して産米を石巻に集荷し、石巻港から廻船に積み江戸へ輸送を開始するにいたった。¹³⁾

このように、石巻港は、北上川およびその支流である迫、江合の二河川を水運の中心河川として、北上平野、仙北平野の全域を後背地として、江戸に対しての藩米積出港として開港され実績をあげた。「陸路の大量輸送が馬一駄を最大とする当時において、50里離れた盛岡から小繰船一艘に100俵、黒沢尻から下流は平田船一艘350～450俵、銅ならば1個12貫のもの4,000個を積載し得た」¹⁴⁾ ことから、石巻港は東北地方において最大規模の港であったことが推察できる。

石巻開港について、政宗は仙台領内の阿武隈川河口の荒浜を開発した。石巻港が北上川に直結し、仙台領内の生産物資の積出港の役割をはたしているのに対して、荒浜は阿武隈川と直結しており、藩領南部の産米を移出するのに適地であると考えたからにはほかならない。

荒浜が積出港としての地位を保ちはじめたのは、寛文元年(1661)渡辺友以が阿武隈川の改修工事を施し、その水運により産米を同港に輸送するようになってからである。さらに、荒浜が本格的な積出港になったのは、寛文5年(1665)、現在の福島県の信夫、伊達の2郡が幕領となり、幕府は江戸の町人をして、その両地域の産米を海路荒浜から江戸に輸送させたころからである。また、寛文10年(1670)、河村瑞賢によって西廻航路、東廻航路が設定され、のちに東廻航路の航路検討がなされるようになって荒浜港を基点とする輸送体系は確立されたといえよう。この東廻航路の改革は荒浜、江戸間の輸送を緊密なものとし、荒浜港は全国的な港として地位を保つにいたった。^{15) 16)} しかし、荒浜港は阿武隈川の水運と直結し、藩領南部の農業地域を背後地域としている利点はあったものの、平地続きの港であり、しかも石巻港と同様に河口港であることから、強風をまともに受け、河口の深淺変化、河口付近の砂洲の移動などの障害に直面することがしばしばであった。

このような自然的障害を解決する方策として、松島湾の寒風沢港、牡鹿半島の小淵港の両港が補助港とされる要因を含んでいた。すなわち、寒風沢港、小淵港の利用にあたっては、東の季節風の優勢する夏期には、牡鹿半島の西側に位置する小淵港が当てられ、北西季節風の卓越する冬期には寒風沢港に待機し天候の定まるのを待って、同港が当てられた。

一方、石巻港ととも、河口港であるため土砂の推積による湾口の埋塞をきたし、船舶の出入のさいに破船も出てくる状態であった。したがって、石巻港を主力とする

しても荒浜港と同様に、寒風沢港をも利用せざるをえなかった。¹⁷⁾ 上にのべたように、寒風沢港は、機能上、風待港の性格をもった港であったが、しだいに荒浜港から独立した港湾機能をはたすことになる。すなわち、伊達藩はここに幕府の御城米蔵を設置し、荒浜港が水深の変化によって米の積載不可能な場合には、小廻船で寒風沢港まで回送し、積みかえて御穀船で米を江戸へ輸送したのである。

いうまでもなく、江戸時代における貿易体制のなかで、仙台藩政の重点は、米が経済の根幹をなしている。すなわち、仙台藩では買米占売制度を設け、仙台米および伊達、信夫両郡の産米を江戸に移出し、その帰り船によって上方諸物資を移入するというのが一種の基本的体制となっていた。仙台湾岸において、最初に開港をみた石巻港の選定条件は、北上平野、仙北平野全域を後背地とする有利な地理的位置とともに、当時の運輸形態が河川舟運時代であるため、北上川、その支流、江合の三河川を大動派として河口港を形成していた立地条件に起因するものであった。

一方、荒浜港は石巻港と同様、阿武隈川と直結していたという利点、さらに、石巻港が仙台領内の物資の積出港の性格をもっていたのに対し、荒浜港は藩領南部の産米積出港としての性格をもち、有利な地理的位置を立地条件としていたのである。しかしながら、当時の港は和船の出入だけである。同港は直接外海に面し、天候状態、河口の土砂堆積による水深変化等の影響を受け、船舶の出入には困難があった。ここに寒風沢港、小淵港が補助港とされる要因がある。

そのようなわけで寒風沢、小淵の両港は、風待港としての機能をもつようになり、のちには寒風沢港が産米積出港として荒浜港にとってかわり、逆に荒浜港は仲継港の性格をおびていった。一方、松島湾内の寒風沢島と野々島間の水道を利用していた寒風沢港は、仙台の外港的役割をはたし、石巻港とともに外港としての地位を確保していったのである。

上にのべたように、当時の港湾は、徹底して築港工事を施す必要もなく、もっぱら自然的条件のもと、天然の地形を利用して物資の荷役がおこなわれたが、港湾の積極的な利用ということになると、基本的には、米遣い経済下における買米占売制度の発達を契機として、おこなわれるようになったといえることができる。

3. 石浜、野蒜、潜ヶ浦港時代

明治維新は、旧来の封建的諸制度をうちやぶり、商品経済の発達に適應した社会制度が樹立され、資本家的経営の移植をはかることがその歴史的使命であったとみな

されよう。資本主義の道を踏みだすにあたり、新政府は「富国強兵」、「殖産興業」をはたじるとし、資本主義的な生産方法を取り入れる基盤として、統一的な租税制度、銀行制度、企業移植、交通の開拓を中心に、積極的な保護育成策がとられた。¹⁸⁾

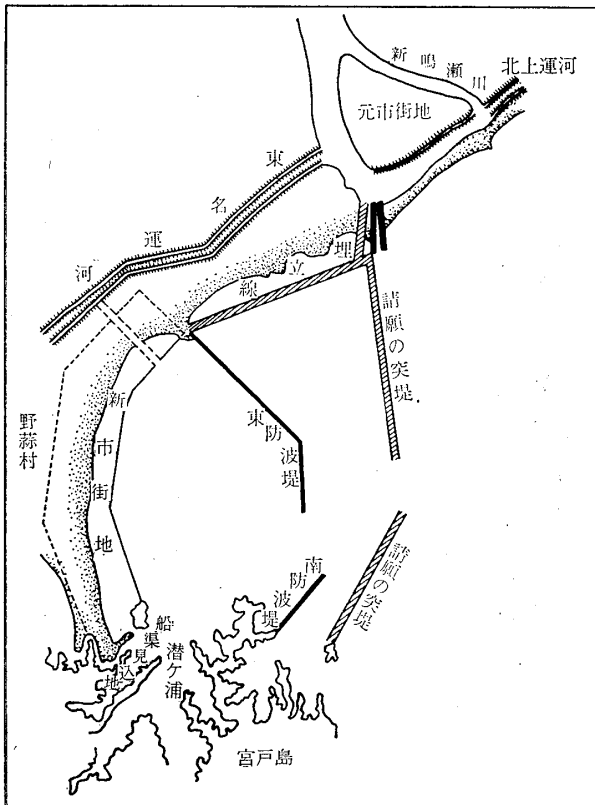
まず、明治政府は全国統治と地方開発の産業振興策の一環として、東北地方開発の方針をとりあげた。その具体的計画の主要案は、1) 宮城県野蒜築港、2) 北上川改修工事、3) 福島県安積疎水計画、4) 山形県の道路整備(野蒜と山形県を結ぶ関山街道)の4案であった。これらの積極的な開発計画の指導者は大久保利通であったが、開発計画の意図は、東北地方の後進性を是正することであるとともに、維新革命にあたっての東北列藩の鎮圧慰撫の一手段としての政治的意図もあったものと考えられる。¹⁹⁾

具体的にいうと、明治8年(1875)、大久保は東北6県の県令に指令し、産業開発に関する意見を提出させた。要望は一致して運輸交通体系の整備が急務であるとして、6県令たちは、その物資の集散地として北上川河口の築港を建議したのである。²⁰⁾ この意見に同意した大久保は、明治9年6月(1876)野蒜湾と鳴瀬川河口の形状、河流、北上川河口の実状調査をさせ、さらに、同年9月内務省専属技師オランダ人ファン・ドールン(Cornelis van Doorn)に、実測測量を依頼した。

ファン・ドールンは、半年にわたって北上川河口周辺の女川、荻浜、野蒜、石浜、寒風沢を調査し比較検討した。その結果、1) 野蒜の位置は石巻湾の西隅にあり、南は宮古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里にして塩釜にいたり、東は北上河口を經由し石巻へ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得る。2) 石巻地元民の希望する北上川河口の深水港築港案は、同河川の流下する土砂が多量であることから不適當である。3) 女川、荻浜両港は、良港ではあるが、前者は狭隘で位置が東にかたよりすぎ、後者は陸上交通困難である。4) 石浜、寒風沢両港は島峡間にあり内陸地域との陸上連絡が不備であり、寒風沢はこれに加えて水深不足であることが指摘された。以上の4点から、野蒜が適格港湾と判断されたのである。²¹⁾

この野蒜築港計画の概要は、港を内港と外港とに区分し、内港はとくに和船および近海航路の小型船の繫留にあて、運河によって北上川と松島湾とを結び、外港には外洋航路の大型船を碇泊させ、伝馬船を利用して内港岸壁との連絡をはかることを目的としていた。²²⁾ (第2図参照)

第1期工事の内港築造計画内容は、鳴瀬川河口内に内



第2図 野蒜築港計画概要図

資料)日本港湾協会(1960):「港湾」37-10より作成

港を築造して、野蒜から北上川へ通ずる北上運河と野蒜より松島湾へ通ずる東名運河を開削し、さらに鳴瀬川を改修し新旧鳴瀬川東岸を埋立て新市街地を建設することであった。また、第2期工事は、外洋に面する宮古島の潜ヶ浦に外港を築港する計画であった。

すなわち、上記の計画は内港と外港との両港を築港することによって、深水港湾と河口港湾との機能的結合をはかろうとしたものであるとともに、この計画によって東北地方全体の交通の幹線を確立しようと意図していたのである。

一般に、地域経済の発展は、商品流通の拡大をうながしつつ、そこには交通形態の変移が認められるものである。すなわち、鉄道輸送方法が登場する以前にあっては、河川舟運つまり河口港と直結した舟運による物資輸送形態がみられ、河川や外洋に面する河口の位置が、内陸部地域との連結点的機能をはたしているのである。

しかしながら、帆船から汽船への船型の転換がおこると、それまで物資輸送の機能を十分はたしていた石巻港、荒浜港のような河口港は不利な立場におかれ、深水港湾であることが要求されるようになる。²³⁾

ここにおいて、野蒜築港の歴史的基盤が認められよう。それと同時に、同港が相反する目的を内包しながらも機能的な結合をはかろうとした性格も理解できるであろう。しかしながら、前述のファン・ドールンの野蒜築港計

画に対して、当時の宮城県令松平正直は、次の理由で築港選定に反対した。すなわち、1)野蒜港口が風波の影響を強く受けたときには、外洋に面する宮古島の潜ヶ浦外港との連絡がとだえる危険性がある、2)鳴瀬川の河口内の内港と外港両港の地理的位置が、松島湾からの船舶往来に不便である。3)よって、全体の位置を樁湾方面に移したほうが有利である、と主張した。²⁴⁾

この野蒜築港案の反対理由に対して、ファン・ドールンは、次の理由をあげて自説を固執した。1)樁湾方面は、遠浅で港口の突堤は長いほうがよい。2)樁湾は土砂の堆積がいちじるしく、海岸線の前進が毎年10尺以上におよぶ。3)土地が低く、浸水のおそれがある。4)その点、野蒜方面は漂砂がなく、²⁵⁾深水海岸に匹敵する。以上の理由によって松平発言をしりぞけたのである。²⁶⁾

そもそも、ファン・ドールン²⁷⁾は当時の先進国オランダの人であった。オランダ独特の工法は権威あるものとされていたので、結局、氏の野蒜築港意見が承認され、着工の段階に入った。

しかし、築港計画案にしたがって、ただちに着手するには多くの困難な事情があった。すなわち、政府は明治10年(1877)2月~9月にかけての西南戦争の処理とか、最終的には殖産興業の重要な資金源となった同9年(1876)の「金銀公債発行条例公布」などを反映しての旧武士階級の没落や、窮乏化による士族の叛乱などの善後措置に集中しなければならなかった時期に直面していたからである。²⁸⁾しかし、そのうち、事態も落ちつき、政府は同11年(1878)5月に、起業公債証書発行条例を制定すると、起業基金部の事業公債を基金として、野蒜港、潜ヶ浦港の築港を決定したのであった。

政府は初期予算額25万円から、一躍予算額150万円を計上し、第1期工事は明治11年(1878)7月着工するにいたった。工事の進行状況は最初に北上川運河の開削と水門の築造からはじまり、さらに東名運河の開削もおこなわれて完成した。港口の工事の方は、同12年(1879)着手、予定どおりの築港工事の進行をみたが、海中工事の段階にはいって激浪に妨げられ、さらに、ファン・ドールンの漂砂はないという判断をくつがえし、漂砂の襲来は激しく工事の進行を困難にした。²⁹⁾また、同10年(1877)地主にたいする減租について、不換紙幣の濫発によって紙幣価値が下落したし、同13年(1880)には第1期工事時期における物価の約2倍にまで高騰して、³⁰⁾財政の赤字をまぬがれず、技術的な面、経費の面でも工事は妨げられたが、一応、突堤は完成した。³¹⁾

一方、新市街地の建設も進行し、明治14年(1881)道路や敷地が整備されると政府は市街予定地を区画し、宮

城県に引き渡した。宮城県では、区画整理地を民間に払い下げ、借地料を徴収して貸与した。払い下げ申請者は、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、仙台七十七銀行頭取氏家厚時をはじめ、仙台士族69人、仙台平民53人、県士族5人、県平民18人、福島県平民の計147人におよんだ。³²⁾

このように、以前の原野的な景観は、いっきょに変わって、新市街地が誕生した。さらに港口の出入、運河を通航する船舶も漸増して荷客の往来は頻繁になった。また、背後地域には警察署、電信局、測候所、銀行等がつぎつぎに設立されて、東京、仙台、石巻方面から各種の商人が進出し、同14年(1881)には総戸数200戸をかぞえる盛況になった。³³⁾

野蒜着工後、第1期工事が完成したのは明治14年(1881)であった。鳴瀬川の右岸は、かつてはお倉場とよばれ藩政時代には藩米を収納し、石巻港、寒風沢港に積み出した場所であり、築港計画前でさえ水深は約9mを保たれていて、平時は船舶の碇泊に安全であったところに、河川修築の効果が加えられて、野蒜港は、その発展が期待された。³⁴⁾ さらに、野蒜港、潜ヶ浦港の築港完成に前後して、蒲生～閉上間に運河が掘られ、塩釜の牛生と亘理郡の鳥の海との連絡が可能になって、野蒜港は一躍東北の門戸としての地位をきずいたのである。

4. 荻浜港時代

この間、明治政府による積極的な殖産興業が軌道にのるにつれ、産業政策の面では直接保護から間接保護へと転換がみられた。具体的には、明治13年(1880)の「工場払下概則」公布以後における三井、三菱、安田、住友等の財閥に対しての「官業払下げ」がそれであって、そのもっともいちじるしいのは、三菱に対しての海運の払い下げであった。

政府は明治7年(1874)の台湾事件、同10年(1877)の西南の役との再度の事変を契機として商船隊の整備に重点をおいて、特定の民間会社の保護育成を強力に押し進めたのである。こうして、政府は三菱会社には輸入蒸気船、半官半民の郵便蒸気船会社に所属する船舶を無償で下付した。³⁵⁾ (第2表参照)

野蒜港の第1期工事の完成ともなって、明治14年(1881)三菱財閥の三菱汽船が、従来までの大阪～横浜間の航路を東北、北海道まで開拓、新しく横浜～函館間の定期航路を開通するにあたって、その中間寄港地として荻浜港を選定した。荻浜港は三面山に囲まれ、風波を直接受けることがなくて港内は平穏であり、水深は1万トン以上の大型船が容易に入港できるという自然の良港であるばかりか、深水港湾としての機能をもつ港であっ

た。三菱汽船は函館～横浜間の往復の途中、荻浜港に寄港し荷客の積み卸しを開始すると同時に、石巻と荻浜に三菱汽船の営業事務所を設立した。

明治15年(1882)には、三菱汽船の独占営業に対抗して、共同運輸会社が設立された。さらに、同16年(1883)、宮城県令松平正直は、三菱独占資本に対抗し、東北独自の汽船会社をもたねばならないと、奥羽各県からの株式募集によって、資本金10万円の「奥羽水陸運輸会社」を仙台の大町に本社を設立、石巻を含む県下10カ所に支店を置いた。

このために、荻浜港、石巻港は盛況をきわめたが、そのうち、奥羽水陸運輸会社は三菱汽船会社と対抗する共同運輸会社と激烈な競争をくりひろげたが、結局破産した。³⁶⁾ すなわち、3社が運賃の値下げによって荷客を争奪したうえに、三菱と共同との両独占資本に狭撃され、経営難で解体したのである。

地元資本によって、地元資本の抬頭をはかり、中央資本への対抗をめざしたにもかかわらず、三菱、共同両汽船の大資本によって、いっきょに倒産したことは、地元商業資本の蓄積が未熟であったことを裏書きするものと考えられる。

このようにして、三菱、共同両汽船会社の競争となったが、共倒れを避け、農商務省西郷従道の斡旋によって両社は合併され、明治18年9月(1885)「日本郵船会社」が設立された。(第2表参照)この日本郵船は、資本金1,100万円、所有汽船64,610総トンの規模をもち、政府から15カ年間8分の利益補給金を保証され、手厚い保護を受けた。^{37) 38)} さらに、そのときの命令航路のなかに、横浜～荻浜～函館間、1週2回の航路が定められ、

第2表：日本郵船創立時における船腹表

所 属	汽 船		帆 船	
	隻 数	総 噸	隻 数	総 噸
三菱会社所属	29	39,013	1	606
共同運輸所属	29	29,184	10	4,119
計	58	68,197	11	4,725

注1) 全国登簿汽船228隻(88,765総トン)

2) 三菱会社所属船

a) 台湾事件に際し購入したもの(無償下付)

13隻(17,828総トン)

b) 郵便蒸気船会社所属船(買上後無償下付)

15隻(7,876総トン)

c) 西南の役に際し、購入したもの(政府融資)

8隻(13,306総トン)

3) 共同運輸会社所属船

a) 英国からの購入船13隻(23,209総トン)

資料) 松尾進(1964)：「海運」による。

荻浜港は日本郵船の定期寄港地として開港された。³⁹⁾

荻浜港の開港直後に、野蒜港が開港したので、荻浜港において積みかえられる物資が、全面的に石巻、野蒜両港を經由し、その連絡輸送にあたる伝馬船の往来は盛況をきわめるようになった。しかしながら、明治17年(1884)の秋に、突如襲来した台風によって、野蒜港は内港入口の東側突堤の大部分が決壊破壊され、覆没するという惨事がおこった。⁴⁰⁾このとき、西側突堤も破壊されたので、両突堤間は沈床の流出、積石の散乱などで、まったく内港は閉塞され、内港としての機能は失なわれた。このため、外港である潜ヶ浦港との連絡は不可能になり、船舶出入および荷役困難をきたして、一度入港したものの再度来港しない状態になった。

この明治17年における野蒜港の潰滅と、さらに明治20年(1887)上野—仙台—塩釜間の鉄道開通による陸上交通機関の登場は、石巻港の荷容取扱量の減少をきたし、それらが直接荻浜港の郵船経営にまで波及して、石巻、荻浜両港は、しだいに衰退の色を濃くしてきたのである。⁴¹⁾

5. 女川、本網港時代

野蒜港の被災後、明治17年(1884)の末、内務卿山形有朋は、野蒜港の再築港を施行するかどうかを検討するために、内務省土木技師のオランダ人R・ムルデル(R. Mulder)三菱会社の英人J.H.ジェームズ(J.H. James)、共同運輸会社の英人J.M.ジェームズ(J.M. James)の3人に現地調査を依頼した。⁴²⁾

調査結果は、野蒜港は外港潜ヶ浦港の築港をおこなわなければ、多少の風波でも船舶の出入、荷役は困難であるとの見解であった。

さらに外港を建設するには、突堤延長はファン・ドールンが300間で十分であると指摘したが、現地調査の結果は1,000間必要であると報告された。もし再度築造するならば、築港費用は数百万円の多額を要し、工期も長期にわたるので、野蒜築港は不相当であるとされた。むしろ、女川湾を改修し、運河により北上川と連結させれば、工費も低額ですむので、女川港を商港とすべき結論をくだした。

しかし、政府は、この女川港築港案を仙台地元民の反対意見を考慮して、結局採択せず、再度野蒜港の築港は中止するということだけを決定したのである。⁴³⁾

野蒜港築港中止命令がくだされると、仙台湾岸町村民は、築港実現をめざして政府にしばしば築港の請願をおこなった。そこで、明治26年(1893)4月、政府は内務省オランダ人技師、ヅ・リーケ(Joh de Rijke)に築港

適地の選定を依頼した。築港適地の調査をした結果、築港資金、築港技術の点から優劣を比較検討して、最終的に牡鹿半島の本網湾が適地であると報告した。

その本網築港の選定理由は、次のとおりである。日本郵船の寄港地である荻浜港は、仙台湾東側に位置する小港であり、隣県との産業貿易発展のためにも、それにとって代る港湾が必要である。新港を築港するならば、水運の連絡が便利で、さらにその河川と連絡可能な地域に築港すべきである。したがって、この条件を満たすのは、本網湾であると結論したのであった。⁴⁴⁾

明治39年(1896)に、この本網築港計画案が発表されると、野蒜港の失敗を挽回しようと、牡鹿、桃生両郡下全町村民が「期成同盟会」を組織して、ヅ・リーケ案の実現をめざして請願運動にのりだした。

請願書には、ヅ・リーケの本網商港築港案のほか、女川湾の女川港を軍港として築港してもらいたい旨の要項も加えてあった。

そこで、本網が商港築港の適格港であるという選定理由を要約すると、次のとおりである。⁴⁵⁾

1) 石巻は、古来、四日市とあい対し東北の要所として、商業上の利権をもっている。また、東北鉄道の支線が塩釜まで開通したために、取扱貨物量は増加した。これに反して、石巻の陸運は、旧来のどおりの状態で不便である。もし、横断鉄道が敷設されたとすると、移出入貨物は再度石巻に集荷され、塩釜は機能を失ってしまう。商業上における石巻の将来は非常に有望で、本網の位置は、この石巻に接近している利点がある。2) 商港は、内陸との水路に連絡する必要がある。北上川は、宮城、岩手の2県をとおり、石巻を領分し海にそそぐ。その幹川支流における舟運の通じる地域を考慮すると、本網はその河口に近接している。3) 商港は陸運にも連絡する必要がある。石巻を基点とする横断鉄道は、小牛田で東北本線に連絡し、さらに、山形県船形に達して両羽鉄道に連絡する予定である。したがって、鉄道が敷設されると、秋田、山形、岩手、宮城の貨物を海運に依存する場合には、この鉄道を利用し輸送することになる。本網はこの鉄道に連絡している点、有利である。4) 商港は船舶の入港を容易にする必要がある。石浜港・野蒜港は、ともに太平洋に面し、湾口を開いていて上風の位置にあるため、海岸に接岸することは容易でない。しかし、石巻東側の沿海は下風の位置にあり、船舶の入港は容易である。そのうえ、暴風のさいには、避難港として深水港湾の荻浜港があり、本網港はこれらの利点を兼備している。

以上の理由によって、商港適地は本網港がすぐれてい

るとして、前記の期成同盟会が本網築港請願運動にのりだした。

この本網築港請願書には、実測、設計に関して当局者の意見にしたがうことや、地図、設計、概略図、宮城県としての建議なども添えてあり、7千余名の調印を求めて築港請願をおこなったのである。

しかしながら、政府は本網築港設計に対して、水堤の長さを1,400間、渡波～石巻間の運河を3,300間構築、開削すること、さらに、女川港軍港案に対しては、万石浦地峡開削と鉄道を敷設することなどを採りあげたが、容易に受け入れられず、ついに築港は見送りとなった。

この時期、わが国では、日清戦争によって、政府は海運および造船業の増強をはからねばならない事態にあり、明治29年(1896)に航海奨励法、造船奨励法などを公布して、軍備の増強をはかられた。⁴⁶⁾それで、請願運動による本網築港計画も、財政上の理由によって、政府の港湾投資を消極的にならしめることになったと考えられる。そんなわけで、そのち、しばらくの間、仙台湾岸の商港築港は、まったくなされなかつたのである。

6. 花淵港時代

前述のように、仙台湾岸における物資輸送の連結点的機能をもつ港湾の不備の放置される状態にかんがみて、宮城県知事子頭清臣は築港の必要性を説くことになって、明治31年(1898)、同32年(1899)の2年にかけて、内務省土木局長工学博士古市公威を招いたうえ、仙台湾岸における築港の得失可否の調査を依頼した。⁴⁷⁾

実地調査を依頼された古市博士は、明治32年(1899)10月、築港候補地と背後地域との関係、さらに、鉄道敷設の難易度などの関連を考察し、適格港湾を決定した。それは「仙台湾築港意見」として報告提出されている。

そこで、古市博士の「仙台湾築港意見」を参考にし、選定理由および条件を考察してみる。

「仙台湾築港意見書」によると、⁴⁸⁾仙台湾内における港湾建設の適地は、野蒜湾、松島湾、本網湾の3つが候補地としてあげられていたのだが、最終的には松島湾の花淵港を仙台湾内の商港築港適地としてあげている。

古市博士の意見によると、「商港」というものは、商工業の発達上、物資集散の利益に着目して築港されなければならないと主張している。

この見地にあたつと、荻浜港は陸地が狭隘であるばかりか交通の便が悪く、また、女川湾は位置が北東に偏りすぎて陸上交通の連絡が不便であるため、商港としての機能をはたさない。そこで、松島、野蒜、本網湾の3候

補地をあげ、それぞれ物資集散の便否の観点から、適格港湾を検討し選定している。(第3表参照)

すなわち、その報告によると、築港適地は宮城県内の利益を考えて築港するのはもちろんであるが、隣県の阿武隈川流域および北上川流域をも考慮して、物資出入の門戸とする必要がある。だから、商港は、宮城、福島、岩手の3県の物資を集散するのに、もっとも便利な地域を選定する必要がある、と。

選定の基礎づけとして古市博士は、3県の生産・消費の中心地、すなわち、仙台、福島、盛岡と松島、野蒜、本網との水陸連絡の状況を調査している。その結果、水陸交通面はともに不完全なので、築港と同時に改良を加えなければならないといい、陸路、鉄道の連絡の点からみると、港は松島湾に選定するのがよい。というのは、交通の面から陸路において至便な位置を占めるのは松島湾である。一方、水路条件は、3湾にはさほど差はみられず、仙台湾との関係は同一条件下にあるとしている。

以上の陸路、鉄道両面より判断すると、物資集散の関係上、商港築港予定地としては松島湾が有利であるということにたつたのである。

このように、古市博士は、松島湾を築港適地としてあげていたが、具体的には、松島湾のなかでも花淵港と塩釜港との2港を適地として考えていた。

第3表：松島・野蒜・本網築港選定における水・陸工費状況

1) 各港に達する鉄道哩程表

	仙 台 場	福 島 場	盛 岡 場	摘 要
松島港	11哩60鎖	60哩77鎖	114哩44鎖	岩切分岐
野蒜港	23〃18〃	72〃35〃	106〃22〃	松島分岐
本網港	50〃24〃	99〃41〃	108〃68〃	小牛田分岐

2) 各港に達する水路哩程表

	仙 台 市	福 島 町	盛 岡 市	摘 要
松島港		33里02丁	59里19丁	河川および
野蒜港		37〃07	52〃16〃	運河航路
本網港		43〃26	52〃03〃	〃

3) 各港における築港工費予算額

	工 費 (円)	港内総面 積(坪)	大船の繫船 に供すべき 海面積(坪)	埋築地面 積(坪)
松島港	4,400,000		280,000	110,000
野蒜港	6,200,000	456,000	390,000	110,000
本網港	7,400,000	480,000	295,000	130,000

資料) 宮城県(1957)：「宮城県史8」による。

そこで、さらに、築港工事の難易度、その他の利害も考慮しながら、前記の3築港適地を比較検討している。

松島湾のなかでもとくに花淵と塩釜とを比較している。それによると、まず、塩釜港は錨地は深く、内地に湾入し風浪による弊害は少ない。さらに、塩釜港は、宮城県における生産・消費地として、中心的位置を占めている仙台に近接しているばかりか、鉄道の連絡が便利であり、すでに港湾としての施設が幾分整備されており、これに改良をほどこしさえすれば適格港湾となる可能性をもっている。

しかしながら、塩釜は、水深が浅く、おまけに暗礁があるので、これらの点を排除するとなると、多額の浚渫費を要するという欠点がある。さらに、門戸にあたる石浜港は、外洋に面する港門としては狭隘なので、防波堤を築造する必要もある。

一方、花淵港は、塩釜と比較して、鉄道の連絡は不便であるが、外洋航路に面していて、船舶の出入には便利であり、工事上の障害は少ないという。以上の理由によって、古市博士は花淵港を築港候補地としてあげたが、さらに、内務省のヅ・リーケ技師の築港計画案をも参考にしてきた。それによると、松島、野蒜、本網湾の築港については、築港工費が低廉であるから築港するわけではないが、今日の需要に応じることができ、将来、必要ある場合、拡張工事が可能であるなどの理由で、松島湾築港案を提言したのであった。

また、港内における土砂の堆積問題においても三案を比較しており、やはり、松島湾築港を第一としている。その理由をみると、まず、松島の港門は十分に水深が深く湾内に進入しており、潮流の激しい作用も少ない。一方、野蒜、本網は、過去において港内漂砂による埋塞をきたし、防波堤外面に土砂が堆積している。また、野蒜港内は、東方に位置することから、本網の港門にも面するので、南からの暴風のさいには、船舶は風を舷側を受ける危険性がある。したがって、松島湾の方が築港に適していると説明している。

以上のように、古市博士の築港適地の選定理由をみると、第1に、物資集散の点で、背後地域との陸上交通に至便な位置にあること、第2に、比較的低廉な費用で築港でき、将来、必要に応じて拡張工事ができること、第3に、港内は漂砂による埋塞の危険性がないことの3条件を満すところを適地とした。さらに、松島湾築港案のなかでもとくに、外洋航路に面する至便性、および築港工事の容易性の2点によって、花淵港を仙台湾における商港築港適格地としたのである。

7. 塩釜港時代

明治36年(1903)、古市博士の花淵港案を考慮にいれ、前述の3港築港計画案のうち適当な港湾を選定してほしい旨、内務省に申請したが、いずれも決定をみななかった。49) 同年(1903)、政府は、内務省技師蔵重哲三に、宮城県沿岸における港湾築港適地を選定するための再調査をおこなわせた。蔵重技師は、とくに、塩釜、花淵、菖蒲田、野蒜、本網の5港を調査して、比較検討した結果、塩釜を適格な築港適地と選定したのである。50)

塩釜は、外海に通じる航路を新しく整備するために、浚渫しなければならないが、背後地域には、商業の発達が見られ、仙台との交通機関が整備されており、内陸との連絡が便利であるという理由にもとづくものであった。

航路浚渫の問題は、築港技術、築港費用の点で、つねに問題とされていたにもかかわらず、塩釜港築港での浚渫に関しては、たいして重要視されなかったのは、浚渫技術の進歩ということが考慮に加えられていたものと考えられる。すなわち、これまで浚渫不能とされていたところでも浚渫が可能となり、塩釜港最大の弱点であった水深を維持できるようになったからであろう。

ちょうどこの時期、日清、日露戦争を経て、日本の産業は工業化にスタートをきり、大陸貿易が盛んになってきていた。とくに、日露戦争の勝利は、重工業の発展ならびに海運の隆盛をきたし、さらには、明治38年(1905)9月のポーツマス条約によって、満州を支配下におきアジア貿易をも拡大するにいった。

港湾の発達方向をみると、横浜、神戸、長崎、門司の貿易港および対露連絡交通の基地港である敦賀港などは、国策遂行の一環として開発され、集中的大港湾の築港に国家的な保護がなされた。

このような趨勢に関連し、政府は、わが国の港湾に対して、長期的な計画と経営に関する法令を議決したのである。すなわち、明治39年(1906)、政府は内務省に「港湾調査会」を設置し、翌40年(1907)10月になってからは、港湾行政の基礎を定める「重要港湾の選定および施設の方針」を議決して、全国の各港湾を重要度に応じて分類をおこない、その修築管理の方針を明らかにした。51)

ここに、「港湾調査会」が設置されるとともに、全国的な港湾調査が開始され、その築港計画にしたがって、本格的に着工する段階にはいった。そして、この港湾調査会は、のちに内務省土木会議港湾部会に引きつがれた。しかし修築の内容から考察すると、港湾の経済

的な効率を高めるといよりは、むしろ拓殖植民の観点からの「授与された港湾」的性格をもっていた。

その決議概要について榎幸雄（1958）が「産業港湾の形成」⁵²⁾の論文において、詳細に分析しておられるので、ここには省略する。ただ重要港湾として選定された港湾をあげてみると、次の14港である。外国貿易港として、横浜・神戸・長崎・大阪・関門海峡（下関・門司）・敦賀・東京・青森・秋田海岸（土崎・船川）・新潟・境・鹿児島・伊勢湾（四日市・熱田）・仙台湾の各港湾である。このとき東北地方東岸において、貨物集散の要衝地としての適格港湾の選定が実施され、仙台湾岸における塩釜港が適格港湾として認められたのである。（第1表参照）

塩釜港は、航路不備のために新設を要するが、背後地域との関連、および商業機関が整備されている点で適格港であり、さらに、将来、発展を期待できるという理由によって推挙されたのである。明治43年（1910）5月にいたり、塩釜港は、東北地方の船川港、青森港、土崎港とともに、第2種重要港湾に指定され、経営の主体は各地方におかれるものとされ、修築に関しては、国が相当して補助をだすことになった。

以上の経過によって仙台湾岸における商港は、塩釜港をもって最終港湾と決定したのである。

8. 仙台湾岸における港湾立地の変化

これまで考察してきた。石巻→荒浜→小淵→寒風沢↔石浜↔野蒜↔潜ヶ浦→荻浜→本網→花刈→塩釜にいたる仙台湾岸の商港の変移は、自然的因子、技術的因子、政治経済的因子が相関作用しあって展開していくことを示している。わが国の港湾が、各時期の経済的基盤を背景として、諸政策ならびに諸制度のもとに発展してきたように、⁵³⁾仙台湾岸における港湾の立地も、明治以前においては自然的因子に制約されたものの水利政策や、明治以降における請願運動による築港諸政策のもとに、つねに「授与された港」として発達してきたことが明白であろう。

明治以前においては、米が商品経済の根幹をなし、石巻、荒浜、小淵、寒風沢の各港は、江戸一大消費市場に対する供給の面から、買米制度を直接的要因として河川舟運による輸送がおこった。その物資輸送の形態は、帆船による河川舟運を中心とするものであって、河川と直結した河口の位置が重要視されたのである。そのため、河川農業地域を背後地域として、北上川と直結した石巻河港や、阿武隈川と直結した荒浜港が立地をみたのである。しかしながら、ここで港湾機能として要求される立

地条件は、船舶が荒天時、暴風雨、波浪などに耐えうる地域で容易に碇泊でき、荷役できることである。ここに、石巻河港、荒浜河港が、小淵港、寒風沢港を従属港湾とする要因があり、両港が立地し機能をはたすことになったわけである。

いふなれば、明治以前における港湾の立地は、河川農業地域を背後地域とし、買米占売制度を契機として、水路付替工事、東廻航路との連絡をはかって、天然の地形を利用して港湾が成立していたといえる。

明治時代に入ると、土木行政の面からの築港工事も本格化するとともに、帆船から汽船への船型転換は吃水の点からしても、以前、米の積出港ならびに日用消費物資移入港として地位を保っていた河口港が、逆に不利な立場になり、むしろ深水港湾が有利な地位を占めるようになってくる。しかし、依然として商品流通の形態が、河川交通に依存していた段階では、港湾の立地の条件も河口港のもつ位置から急に転移できるものではなかった。ここに、野蒜築港の歴史的基盤があるとともに、相反する目的を内包しながらも、北上川、阿武隈河川を基点として運河を開削し、内港と外港との連絡をはかり深水港湾を築港した根拠がうかがえよう。

明治14年（1881）、地租改正による年貢金納化事業が終了し、藩米積出港としての特権的地位が否定されると、船舶の出入に不適当な荒浜、寒風沢、石巻港は、衰退の色を濃くしはじめてきた。一方、明治政府による積極的な殖産興業が軌道にのり、海運の面では特定の民間海運会社が保護育成されると、三菱財閥の所有の汽船が海上輸送を優占していき、横浜—函館間の定期航路を開設、その寄港地として荻浜港が選定された。このように、荻浜港は、政府の財閥独占資本を背景に立地したが、港湾機能としては、風波を受ける支障がなく、1万トン以上の大型船が容易に入港できる水深を維持して、深水港湾の機能を兼備しており、汽船の碇泊に適していた。（第4表、第5表参照）

ところが、明治24年（1891）における日本鉄道株式会社による東北本線の敷設、開通は、一種の交通革命を意味しており、船舶輸送から鉄道輸送への変革移行の様相を呈していった。

また、それまで内陸の農業地域を背景とし、連結点的機能をはたしていた河口港の位置ということは、それほど重要な港湾立地の条件とはならなくなった。加えて、河口港のもつ宿命的な漂砂による埋塞現象は、いっそう河口港のもつ位置の条件を悪化させる。このような事態において、容易に汽船が碇泊できるようにするためにも、深水港湾は、依然として重要な条件であって、外洋航路に面す

第4表：仙台湾別輸出入額

(単位：円)

港 津	年 度 輸出入別	明 治 11 年		明 治 12 年		明 治 13 年		明 治 14 年	
		輸 出	輸 入	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入
石 卷	卷	1,445,742	59,317	1,052,643	511,710	1,299,660	91,615	1,933,100	188,755
荒 浜	浜	57,021	7,172	164,279	122,812	65,105	20,240	21,504	104,729
寒 風	沢	205,270	2,039,304	269,925	2,006,870	41,574	641,700	—	—
石 浜	浜	38,008	558,831	131,571	889,897	65,828	517,967	53,093	534,209
野 蒜	蒜	52,788	—	34,322	—	65,854	—	63,211	—
潜 ケ	浦	—	—	—	—	319,164	1,215,283	280,548	1,259,984

明 治 15 年		明 治 16 年		明 治 17 年		明 治 18 年	
輸 出	輸 入	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入	輸 出	輸 入
1,813,077	191,993	1,832,890	1,280,131	1,858,678	1,289,644	1,667,319	921,737
23,227	51,794	24,671	25,064	21,761	44,564	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	605,524	17,959	222,545	173,727	412,512	380,093	340,491
56,559	—	35,750	132,123	21,677	15,434	—	—
410,621	4,426,415	124,897	2,172,164	50,537	2,009,546	8,548	161,729

資料) 山口和雄(1937)：「明治前期経済の分析」pp. 151—155
宮城県：「明治17年宮城県統計書」より作成。

る至便さや、工事が比較的容易であること、また、交通
連絡などの関係で、花淵港が適格港湾となったのだっ
た。

一方、港湾土木行政の基礎が定まり、土木技術(浚渫
技術)の進歩にともなって、航路の水深維持や防波堤の
築造が容易になり、内陸地域とくに仙台を中心とする背
後地域商業との陸上連絡の至便性ということを第一に、
港湾は、意図として目的的に築造されるようになった。
すなわち、塩釜港の選定築港がこれに該当する。

一方、港湾機能の面よりみると、以前は、港と背後地
域との経済的な関連は、封鎖的であったものの、河口港
および深水港にみられるように、港は、天然の地形を利用
して、物資集散の機能を充足するにとどまっていた。

しかし、鉄道敷設ならびに港湾築造に関する科学的な
調査と土木技術との発達は、港が海上と内陸地域との連
結点、すなわち、荷客の仲継ならびに物資転換の場とし
ての機能へと移行してきたことが理解できよう。

このように、港湾の立地条件も、交通手段の変移、さ
らに、港湾築造に関する土木技術の発達などに支配され
変化するものであることを、仙台湾の港湾の成立および
変遷が実証しているものとみてよからう。

9. 結 び

仙台湾岸の石巻から塩釜にいたる港湾立地の変移は自
然の因子、技術的因子に規定され、変移要因が求められる
が、一層、買米占売制度—藩直轄水路政策—(北上川
水路付替工事—東廻航路開設)—地租改正(租税金納事
業の終了)—船型転換—東北産業振興策(東北列藩の鎮
圧慰撫)—起業公債条例制定—背後地域の資本蓄積の未
熟・松方紙幣整理—三菱財閥独占資本の形成—東北本線
開通—日露戦争などの立地、衰退要因を背景として、変
移し進化してきたものと考えられるのである。

仙台湾岸における港湾は、ながい歴史をもっている。
それにしても、明治11年、野蒜港が日本で最初の洋式近
代的築港がなされたにもかかわらず、港としての機能が
はたされず失敗とおわったあと、明治43年までは、政府
の港湾投資が本格的になされていないことに注目しなけ
ればならない。野蒜築港が、一度の破壊で、再整備され
ることのなかったのは、あるいは、明治14年の松方紙幣
整理による、緊縮財政の影響を受けたものと考えられる
かもしれない。しかし、本文で考察してきたように、野
蒜港は、被災後というもの、築港請願運動によつての港
湾調査選定によつて、つねに「授与された港」として変
移してきているのである。

第 5 表：仙台湾港別出入船舶表

年次	港		津		石 卷		荒 浜		石 浜		野 蒜		潜ヶ浦		荻 浜	
	船 型	船 数・噸 数	出	入	出	入	出	入	出	入	出	入	出	入	出	入
明治13年	蒸 汽	船数 噸数	16 ?	6 ?	— —	6 ?	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	西洋型 風帆船	船数 噸数	36 ?	15 ?	— —	50 ?	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
	日本型 五十石以上	船数 噸数	54 ?	— —	— —	— —	18 ?	76 ?	50 ?	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
明治14年	蒸 汽	船数 噸数	109 ?	— —	— —	13 ?	— —	— —	— —	— —	— —	57 ?	51 ?	— —	— —	
	西洋型 風帆船	船数 噸数	174 ?	15 ?	— —	32 ?	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 ?	— —	— —	
	日本型 五十石以上	船数 噸数	174 ?	52 ?	— —	— —	131 ?	148 ?	103 ?	— —	— —	— —	— —	— —	— —	
明治15年	蒸 汽	船数 噸数	66 ?	23 ?	— —	11 ?	— —	— —	— —	— —	— —	65 ?	65 ?	— —	— —	
	西洋型 風帆船	船数 噸数	74 ?	22 ?	— —	5 ?	— —	— —	— —	— —	— —	1 ?	1 ?	— —	— —	
	日本型 五十石以上	船数 噸数	— —	— —	— —	— —	34 ?	155 ?	173 ?	— —	— —	— —	— —	— —	— —	
明治16年	蒸 汽	船数 噸数	114 —	122 —	— —	— —	3 —	2 —	— —	— —	— —	54 —	88 —	118 —	— —	
	西洋型 風帆船	船数 噸数	57 —	8 —	— —	— —	9 —	43 —	21 —	28 —	— —	— —	— —	— —	— —	
	日本型 五十石以上	船数 噸数	20 —	11 —	58 —	34 —	— —	— —	24 —	9 —	— —	— —	— —	— —	— —	
明治17年	蒸 汽	船数 噸数	34 57,981	34 57,981	— —	— —	37 13,093	37 13,093	— —	— —	62 57,152	89 95,087	142 213,865	114 161,400	— —	
	西洋型 風帆船	船数 噸数	12 2,844	2 338	— —	— —	38 7,589	39 75,89	— —	— —	— —	— —	26 5,849	16 3,900	— —	
	日本型 五十石以上	船数 噸数	6 2,514	3 1,343	12 7,850	27 17,760	— —	— —	34 2,605	13 824	— —	— —	10 5,516	8 5,160	— —	

資料)：宮城県：「明治17年宮城県統計書」より作成。

結果的には、港湾投資がなされなかった事実の背景には、前述のように、衰退要因としての背後地域における「資本蓄積の未成熟」が、全面的に反映しているのである。さらに、それにもとづく起業力の弱さがあらわれた

ものと判断できよう。

したがって、港湾機能と背後地域の経済発展との関係は、不離不即のもので、東北地方における資本蓄積の未熟という一種の後進性が、近代的な港湾建設を具現しえ

なかつた大きな要因といえるであろう。

このように考察すると、仙台湾岸における商港立地には、自然的因子に加えて、技術的、交通上の諸因子があつて、背後地域の経済的発展と相関して、一応、港の進展の原型をみる事ができると考える。

本稿を草するに当たり、日頃、暖かいご指導とご助言を賜っている、明治大渡辺操教授、横浜市立大榎幸雄助教授、関東学院大北見俊郎教授、東北学院大宮川善造教授、東京都港湾局今野修平氏に対しまして、深甚の謝意を表したい。

なお、本研究の調査にあたって、深いご理解のもと、多大の便宜を与えられた、仙台大学朴沢一郎教授、同大学佐野保教授、同大学須藤春一教授に対しまして、あわせて感謝の辞を申し上げる。

〔注〕

- 1). 港湾の定義は、従来、交通経済学的視点と土木行政学的視点の2つの視点からなされてきたが、定義の強調点が異なり、港湾の定義としては十分ではない。矢野剛は港湾経済学的視点にたち、「港湾とは、船舶ならびに航空機が出入、碇繋する水・陸・空運のための通路利用の提供、ならびに、人および貨物の水・陸・空運連絡役務の提供がおこなわれる交通機関である」と定義している。(矢野剛：『港湾経済の研究』日本港湾協会 1964 p.45)
- 2). 永野 為紀：仙台湾岸における港湾—地理学的考察—
明治大学修士学位論文 1967.
- 3). 永野 為紀：小名浜工業港の現状と成立過程「新地理」第16巻1号 1968.
- 4). 永野 為紀：仙塩地域の工業—形成と構造—「駿台史学」第18巻(要旨) 1966.
- 5). 今野修平・楠原直樹・永野為紀：小名浜港の発展と背後地域との関係「東北地理」(印刷中) 1969.
- 6). 一般に、産業革命以後の汽船、鋼船を対称とした港湾をさしている。
- 7). 戦前では、広井勇「日本築港史」(1927)、日本土木学会編「明治工業史土木篇」(1930)が土木工学的観点より研究、出版されている。戦後は、「宮城県史」、「石巻市史」、「塩釜市史」が刊行されたが郷土史的叙述の感がある。
- 8). 古田 良一：『日本海運史概説』同文書院 1955. pp.45~51
- 9). 古田 良一：前掲書7) pp.55~56
- 10). 仙台湾では、米を農民から買いあげ、江戸に供給した利益を藩の財政とした。
- 11). 古田 良一：前掲書7) p.115
- 12). 古田 良一：前掲書7) p.116
- 13). 平 重道：仙台湾の江戸廻米について「地域社会研究」第6号
- 14). 石 巻 市：『石巻市史Ⅱ』1956. p.143
- 15). 古田 良一：東北港湾史概説「東北研究」1956. p.7
- 16). 古田 良一：前掲書7) pp.56~120
- 17). 古田 良一：塩釜と石巻「地域社会研究」第3~4号1952. pp.2~3
- 18). 楳西・大島・加藤・大内：「日本における資本主義の発達」(上) 東大出版会 1950. pp.8-16.
- 19). 石 巻 市：前掲書14) pp.173-179
- 20). 宮 城 県：『宮城県史』5 1960. p.625
- 21). 石 巻 市：前掲書14) pp.174-175
- 22). 石 巻 市：前掲書14) p.176
- 23). 平 重道：『塩釜築港史』1959. p.250
- 24). 石 巻 市：前掲書14) p.176
- 25). ファン・ドールンが、漂砂はないと判断したのは重大な誤りであった。
- 26). 石 巻 市：前掲書14) p.176
- 27). Cornelis Johannes van Doorn (1837~1906年)。1860年デルフト工業専門学校を卒業後、土木技師の免許状を授与され、明治5年(1873)、日本政府の招きで来日し、大蔵省土木寮長工師となり、のち内務省に移った。ファン・ドールンが最初に着手し

た工事は、利根川支流江戸川の改修工事であった。当時、わが国では水位観測の方法、記録も確立されてなく、下総国境町にわが国最初の量水標を装置するとともに、ヨーロッパの治水技術をまとめて体系的に紹介した。とくに注目すべきことは、大久保利通の遺志を実現する安積開墾工事における疏水工事であり、日本の農業水利に無限の恩恵をおぼすとともに、東北開発事業を成功に導いた。なお野蒜築港のほか、三国、鳥取、函館、桑名の築港や、横浜の防波堤工事にも関係していた。

(石巻市：「石巻市史」Ⅱ 1956)

- 28). 楳西・大島・加藤・大内：前掲書18) pp.24-25
- 29). 石 巻 市：前掲書14) p.177
- 30). 第1期工事予算総額は、25万円であり、当時の物価は玄米石当り4円、大工・鍛冶職人1日25銭、人夫16銭であった。それが明治13年(1880)には、物価は玄米石当り8円、大工・鍛冶職人1日45銭、人夫25銭と2倍に高騰している。
- 31). 平 重道：明治初年の野蒜築港「東北地理」第7巻第2号 1954. p.75
- 32). 平 重道：前掲論文31) p.75
- 33). 石 巻 市：前掲書14) p.179
- 34). 古田 良一：前掲論文15) p.180
- 35). 松尾 進：『海運』有斐閣 1964. p.51
- 36). 石 巻 市：前掲書14) p.204
- 37). 堀口英一編：『日本現代経済史年表』三一書房 1962. pp.32-33
- 38). 松尾 進：前掲書35) p.53
- 39). 古田 良一：前掲論文17) p.4
- 40). 石 巻 市：前掲書14) p.183
- 41). 石 巻 市：前掲書14) pp.204-205
- 42). 平 重道：前掲論文31) p.76
- 43). 日本港湾協会：「港湾」第37巻第10号 1960. p.48
- 44). 石 巻 市：前掲書14) pp.184-185
- 45). 石 巻 市：前掲書14) p.185
- 46). 有沢広己編：『近代工業のあゆみ』同文館 1956. p.61
- 47). 宮 城 県：『宮城県史』8 1957. pp.89-95
- 48). 宮 城 県：前掲書47) pp.89-95
- 49). 石 巻 市：前掲書14) p.194
- 50). 平 重道：前掲論文31) pp.49
- 51). 巻幡 静彦：『港湾法解説』日本港湾協会 1950. pp.15-21
- 52). 榎 幸雄：産業港湾の形成—日本港湾経済地域形成論序説—「横浜市立大論叢」第10巻第1号 1958. pp.101-134
- 53). 榎 幸雄：前掲論文52)。

〔参考文献〕

- 54). 榎 幸雄：清水港要史・『海運と港湾の新しい発展のために』同文館 1964.
- 55). 榎 幸雄：都市と港湾『都市問題講座4』・有斐閣 1965.
- 56). 榎 幸雄：臨海工業と港湾『日本の工業化』古今書院 1965.
- 57). 榎 幸雄：横浜港の現状—現状の分析と内在する諸問題—「経済地理学年報」第3巻 1957.
- 58). 北見 俊郎：工業化と港湾—その資本主義的性格—(上),(下)「経済系」第65, 70集 1965, 1966.
- 59). 北見 俊郎：『港湾論』海文堂 1968.
- 60). 北見 俊郎：日本資本主義における経済の不均等発展と港湾「経済系」第33集 1957.
- 61). 今野 修平：室蘭港の発展と性格の変化「東北地理」第18巻第3号 1966.
- 62). 今野 修平：港湾機能と地域の問題「港湾経済研究」第3号1965.
- 63). 杉浦 茂治：名古屋港湾発展史—昭和13~32年の20年について—「港湾経済研究」第4号 1966.
- 64). 高見玄一郎：『近代港湾の成立と発展』東洋経済新報社 1966.
- 65). Erich A. Kautz ; Das Standortproblem der Seehäfen (Problem der Weltwirtschaft Schriften des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel) 1934.
- 66). James Bird ; The Geography of The Port of London (Hutchinson University Library) 1957.