

宮城県東松島市  
JR仙石線「陸前小野駅」から車で5分

## 幻の港・野蒜築港と東北開発

仙台湾には、阿武隈川、名取川、鳴瀬川、北上川の各河川を横糸に、貞山（ていざん）運河、東名（とうな）運河、北上（野蒜（のびる））運河の縦糸の運河群があり、松島湾を通じて外洋を通らずにすむ舟運航路網が形成されていた。その歴史は、江戸時代の仙台藩による木曳（きびき）堀と御舟入（おふないり）堀の開削による新田開発や港と運河を結ぶ海運・舟運の確保に始まり、明治政府による東北開発の拠点である野蒜築港建設に伴う一連の工事で完成する。この運河群の長さは、貞山運河が26.8km、東名運河が3.6km、北上運河が13.85kmで、総延長44.25kmとなり、全国一長い運河群である。

幕末時代、欧米のアジア戦略をみてきた明治政府は、富国強兵と殖産興業を緊急の国策とした。内務卿大久保利通は、明治8（1875）年、初の地方長官会議で東北の各県令より交通網整備の強い要望を受ける。大久保は仙台湾に東北の交通網の要として港湾建設を考え、明治9（1876）年明治天皇の東北御巡行に先立ち仙台湾を視察し、帰京後、内務省土木局長石井省一郎とオランダ人技術者ファン・ドールンに適地調査を行わせた。ドールンは翌年「野蒜築港計画書」を提出し、6ヶ所の候補地から鳴瀬川河口の野蒜を選定する。明治11（1878）年7月より野蒜（北上）運河の開削が始まる。これが政府直轄で行われるわが国最初の洋式港湾事業「野蒜築港」である。また、野蒜築港建設では、「起業公債」を活用し、工事や費用変更の報告を詳細に行っており、公共事業の説明責任の立場からも注目される。

野蒜築港計画は、第一期工事（内港：運河や野蒜港など）と第二期工事（外港：野蒜海岸から宮戸島区域）に分けられた。第一期工事は一応の完成をなし、明治15（1882）年10月に盛大に開港式が行われる。近代港湾「野蒜港」は、開港後一時石巻港より活況を呈する。しかし、2年後の明治17（1884）年9月、台風で粗朶（そだ）沈床（ちんしょう）工法で築造された東突堤の1/3が被災し、船溜りも砂で埋没して解の航行が不能となる。



4.宮城県下野蒜市街地之図（野蒜築港の内港および市外計画図）  
新鳴瀬川を開削した土砂などで市街地を造成し、10万5千坪（約34.7万㎡）に公園、悪水吐噴渠（下水道）などが配置された。

同年11月オランダ人技術者ムルデルらが野蒜港を視察、翌年3月ムルデルは「野蒜港に関する意見書」を山県内務卿に提出し、野蒜築港計画は中止となる。突堤の被災が致命的となり、わずか3年後に政府は「野蒜港」を断念する。「野蒜港」は幻の港となる。

野蒜築港は、岩手県へは北上運河～北上川の舟運、福島県へは東名運河・貞山運河～阿武隈川の舟運、秋田県へは鳴瀬川の舟運～鬼首峠越えの新道開鑿、山形県へは関山隧道の開鑿などにより、東北地方交易の扇の要として機能を果たすはずであった。

野蒜築港事業破綻の原因は、適地選定の誤り、工法の不備、後背地の資本蓄積の不熟、松方デフレ政策下の金融閉塞など数多く指摘されている。また、明治20（1887）年12月に日本鉄道会社奥州線野上～仙台～塩釜間の鉄道が開通し、さらに鉄道や道路網が整備されてくるとこの舟運は衰退していく運命でもあった。

野蒜築港に連動して、宮城県は、明治17（1884）年東名運河を開鑿し、また六大工事として関山街道（明治15（1882）年開通）と貞山運河拡幅改修工事（明治23（1880）年完成）などが展開された。ここで、「貞山」の名は伊達政宗の諡（おくりな）「瑞巖寺殿貞山禅利大居士」から名付けたとされる。運河と河川とが交差し、舟運のため水位差の調整が必要な場所には、明治時代に閘門が設置された。石井閘門以外、築造時は門扉・扉室壁は木製でその後改修が加えられている。



1.大久保利通



2.ファン・ドールン



3.石井省一郎



5.野蒜港之図（陸前国桃生郡野蒜港近傍測量明細図：明治14（1881）年）

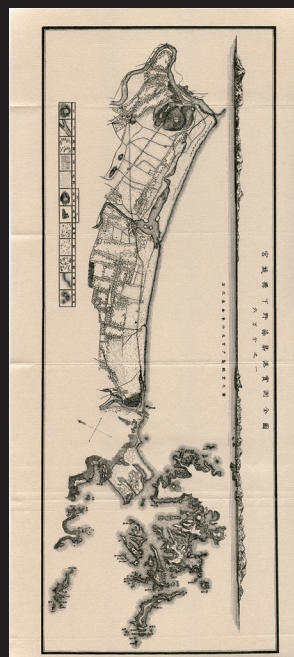
## 東日本大震災から学ぶもの

約2万年前からの仙台湾の水と土砂の動きにより形成された沖積平野の河川や潟湖、海岸線の地形の中で、海岸に一番近い浜堤列に建設された運河群は、平成23（2011）年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震による津波により大きな被害を受けた。仙台湾には地震発生の約40分～1時間後に大津波が襲来した。

津波は防潮堤を越え、津波襲来時の緩衝帯と期待された防潮林をなぎ倒し、運河で渦巻いてこれを持ち越え、そして水田地帯を這う様に侵入した。その浸水域は海岸線から最大6kmに達した。津波の高さは仙台湾で約5～10mに達し、津波の浸水高が10mを超えた地域も多い。

平成12（2000）年に初めて公益社団法人 土木学会選奨土木遺産に認定された「野蒜築港関連事業」では、すべての運河群や野蒜築港市街地跡が大きな被害を受けた。国の重要文化財である北上運河北端の石井閘門も地盤沈下と稲井石の石積みやレンガ積みが一部損壊した。

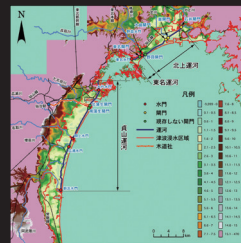
沖積平野である仙台平野では、約5000年前より海岸線と平行して3列の浜堤列を形成され、多くの自然堤防や後背湿地を残した。江戸時代から明治初頭にかけて、一番海側の浜堤列の堤間湿地に運河が開削されて舟運が始まり、この広大な後背湿地の排水が促され、新田開発が推進される。近年、この運河群は農業排水や雨水の排水路として機能しており、津波で運河に接続する排水機場が全て被災した。津波で冠水した地域の海水は全国から集められたポンプ車により運河に放水を行い、震災後もその排水路として機能した。この運河群がなければ、海水の浸入を受けた水田地帯の除塩作業や復旧作業は大幅に遅れたであろう。



6.宮城県下野蒜築港実測全図



7.野蒜港之図部分（部分）  
市街地の船溜と突堤

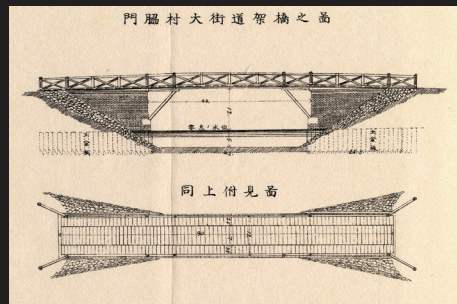


8.野蒜築港と日本一長い運河群（貞山運河、北上運河、東名運河）  
図中の赤線：東日本大震災の津波遡上線

資料提供：4.宮城県公文書館 5.7.東北大学図書館野蒜文庫 8.後藤浩佳  
出典：1.『大久保利通文書 九』 2.『明治以後 本邦土木と外人』 3.『土木人物事典』 6.9.12.『起業公債並起業景況第三回報告（明治13年）』 撮影：10.11.13.14.後藤光亀

貞山運河、野蒜築港、北上運河、東名運河を多くの人が見つめてきた。明治14（1881）年原敬は新聞紙上で野蒜築港工事を紹介し、明治35（1902）年石川啄木は中学生の時、仙台・松島への修学旅行の途中、北上運河を通っている。明治20（1887）年幸田露伴の北海道・東北の旅行記『突貫紀行』で、川蒸気船で北上川を下り、石巻から北上運河沿いを野蒜への徒歩での旅の苦勞を記している。司馬遼太郎は『街道をゆく』で昭和60（1985）年当時、開発で消滅したかと思っていた貞山堀を見て、「これほどの美しさでいまなお保たれていることに、この県への畏敬を持った」と述べている。

日本一長い運河群には、北上運河北端に「北上川・運河交流館」、東名運河に「野蒜築港資料室」の他に、北上川から阿武隈川まで海岸公園・スポーツ公園も多く存在する。これらの地域間を結び、舟運や新田開発などの歴史教育そして津波防災教育や環境教育の連携拠点としての整備が期待されている。宮城県は、野蒜築港や運河群の再生を復興の象徴にすると宣言した。この地震津波被災の悲しみと悔しさを繰り返さないよう、国内外に情報を受発信していきたいものである。（後藤 光亀）



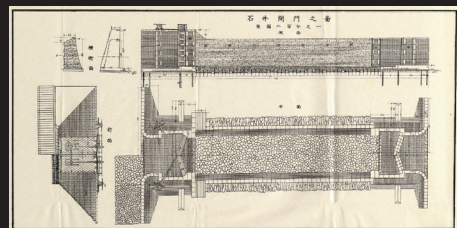
9.門脇村大街道架橋之図



10.新鳴瀬川跡とレンガ橋台跡  
新鳴瀬川跡と北上運河の交差点。  
旧市街地跡と結ぶ3つの橋の礎石橋台があった。（平成22（2010）年撮影）



11.津波で破壊された3基のレンガ橋台の内、2基が流失、残った1基も損壊した（平成23（2011）年6月撮影）



12.石井閘門之図



13.被災前の石井閘門（平成21（2009）年撮影）



14.北上運河と鳴瀬川との合流点の堤防護岸  
津波被災により凝灰岩の石積みの悪水吐噴渠が発見された。（平成23（2011）年6月撮影）