



丸みを帯びた石積埠頭

Special Features / Engineering's Heritage VI The origin of Japan's civil engineering culture

# 明治の近代港湾都市「三角西港」

## 熊本県宇城市

特集  
土木遺産VI  
日本の土木風土の原点



大日本コンサルタント株式会社/経営統括部/経営企画室  
遠藤徹也  
ENDO Tetsuya

### 1—オランダの築港技術を導入した近代港湾

三角西港は、熊本県中央部より西に突き出た宇土半島の西端に位置し、北方は三角ノ瀬戸から有明海に、東方はモタレノ瀬戸、南方は蔵々瀬戸を経て不知火海に通じている。三角西港の前方には三角ノ瀬戸をはさんで大矢野島が横たわり、背後には標高406mの三角岳を擁している。

三角西港は、当初は三角港として1887年(明治20年)に開港し、宮城県の野蒜港、福井県の三国港とともに明治三大築港と称される。同港は、当時の最先端とされたオランダの築港技術を導入するために、明治政府がオランダから招聘した水理工師ローウェンホルスト・ムルドルの一貫した指導のもとで建設された近代港湾であり、有明海に臨みながら良港を持たなかった熊本県にとっての悲願の港でもあった。また、オランダ築港技術が日本で成功した唯一の港であり、県下を代表する貿易港として繁栄していった。

しかしながら、貿易港としての繁栄は約30年と長くは

続かず、現在では漁業関係者が主に利用する港となっている。なぜ、三角西港は貿易港としての機能が長く続かなかったのだろうか。

### 2—ムルドルによって選ばれた築港の地

明治時代、港をつくり熊本県内の産業を発展させ、経済を向上させることは、当地域の切なる願いでもあった。そこで1880年(明治13年)、熊本県議会議長の白木為直らは、熊本県の港湾修築建言書を県令(当時の県知事)富岡敬明宛に提出した。それは、熊本の都心部より西方約10km、細川藩時代から熊本の外港として機能していた百貫石港を修築し、県内の産業の振興をはかりたいというものであった。

1877年(明治10年)の西南の役で荒廃した県下の復興に尽力していた敬明は、当事業を高く評価、直ちに諸般の手続きを踏み、総工費30万円余(現在の金額で約35億円)の予算を計上するとともに、その内の10万円について国費補助を求めた。その後、国の直轄事業として承



■写真1—埠頭壁の傾斜が緩くなっている浮棧橋跡



■写真2—浮棧橋設置箇所。背後にはハーンが宿泊した浦島屋(復元)

認され、内務省からは土木技師の派遣を内示されたのであった。この背景には、三池炭鉱の搬出港としての新たな港湾が、政府によって望まれたこともあったと考えられる。

1881年(明治14年)には、内務省の囑託技師ムルドルが派遣された。さっそく敬明と共に建設予定地とされた百貫石港を視察したムルドルであったが、百貫石は坪井川河口に位置し、周辺の河川からの流出土砂が多いこと、遠浅で船舶の出入りに必要な水深の確保が困難なことなどから築港の地としては不適であると建言する。

その後の視察の結果、ムルドルは、藩政時代に島原藩との国境の町として番所が置かれていた宇土半島の西端、三角の地を築港の代替地として選定した。この地が選ばれた理由は、港内が静穏であり、水深が深く、暴風や波浪の影響を受けないなどの自然条件が優れていること、有明海と不知火海の間位置し、九州西海航路の要所であったことなどであった。

しかしながら、当地は熊本から40km余りも離れ、さらに宇土半島は先端に行くほど険しい山が海に迫る地形で、道路も整備されていないという難点があった。そこでムルドルは、熊本との間に宇土半島北岸を通る鉄道と道路を建設することでこの問題を解決しようとした。そのため、工事費予算の内、半額以上が道路建設に充てられることとなった。

### 3—県民悲願の港湾誕生

1884年(明治17年)3月、まずは熊本と三角を結ぶ道路工事が着工され、同年5月からは港湾工事も始まった。この間、敬明は殆ど毎日のように工事現場を巡視し、督励してまわったとの話が伝わっており、築港の早期実現に尽力した功德に対し、1894年(明治27年)には敬明の頌徳碑が三角の地に建立された。

工事着工から3年後の1887年8月15日に、三角西港はめでたく開港を迎えた。栄光と祝福のうちに誕生した同

港ではあるが、その一方で囚人を労働者として利用し、多くの犠牲者を出したという暗い陰がつきまとう。工事着工にあたり、三角に熊本監獄の出張所を設け、約300名の囚人を使役したのであった。そのうち命を落とした犠牲者は69名にもおよび、当時の難工事ぶりが想像される。これらの尊い命は1ヶ所に改葬され、解脱墓として近くの山中で今もお弔われている。

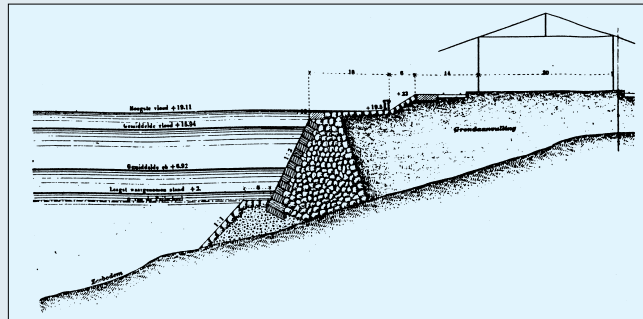
### 4—石積埠頭と市街地の一体整備

三角西港の石積みの埠頭壁は高さ6.3mで、延長は730mにおよぶ。石材は対岸の大矢野島飛岳付近から切り出され、0.45m角(方1尺5寸)、長さ0.61~1.82m(2~6尺)の切石を1:2の勾配をもって16段の高さまで積み重ねられた。その内6段以下は常に海面に没するようにされている。また、埠頭壁の最上面には長さ1.82m(6尺)、幅0.91m(3尺)、厚さ0.45m(1尺5寸)の巨石が並べられ、隅角部は曲線形状となっている。その高度で緻密な石積みは美しく、今でも築港当時の姿をとどめている。

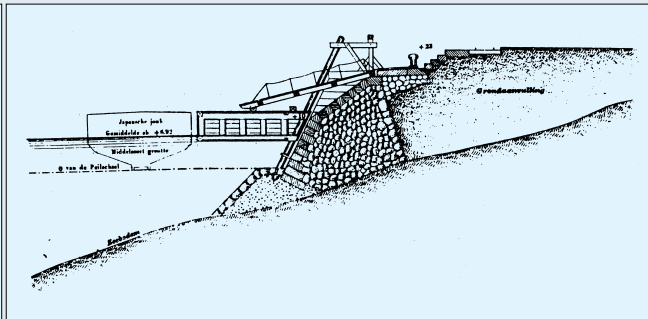
埠頭壁には人の乗降と貨物の積み下ろしのため、3ヶ所に浮棧橋を繋留する場所が設けられた。浮棧橋自体は現存していないが、浮棧橋が設けられた箇所は埠頭との連絡橋を設置するため、埠頭壁の最上面から約3mが、緩やかな傾斜となっている。潮の干満で浮棧橋が上下することで連絡橋の傾斜が変化しても、連絡橋の下端は常に浮棧橋の上に位置されるように設計されたのである。この浮棧橋の整備により、500tクラスの汽船までは直に横付けて荷役できた。

そのほか、ムルドルによる築港計画は埠頭の築造だけでなく、背後の山地を掘削して前面を埋め立てて、新都市をつくるという総合的な港湾都市の建設を目指していた。市街地の全面積は約59,300m<sup>2</sup>、その内23,900m<sup>2</sup>は道路用地、残りの35,400m<sup>2</sup>が宅地や倉庫用地に充てられた。

三角西港は、背後の山地と人工的に造成された市街



■図1—石積埠頭の標準断面



■図2—浮栈橋の構造

地との間に環濠が設けられ、一種の囲い地を形成している。この環濠は排水路であり、途中の2ヶ所から一直線に海に向かう排水路も設置され、主要道路との交差部分には石橋が架けられている。いずれも土留に石積みを利用している。また、市街地全域に側溝を設置し、側溝から流れた雨水は排水路に落ちて海に注ぐように設計することで、市街地を水害から守っている。都市基盤施設の一つとして、排水設備を重視していたことがうかがえる。さらに、これらの環濠と排水路は、潮の干満を利用して水路内が自然に浄化されるよう、勾配が工夫されている。

市街地の建築は瓦葺き2階建てでなければ許可されなかった。わずかしかな用地を効率的に使うことや新興の港町としての景観も考えられた結果であろう。

### 5—ラフカディオ・ハーンが称えた灰色の町

三角西港の整備は着々と進められ、開港前年の警察署に始まり、開港後は長崎税関三角出張所、裁判所、宇土郡役所などの公的な施設が次々に設置された。また、同時に荷役作業を請け負う回漕店の白壁倉庫が建設され、商店、宿屋、遊郭など、整然とした中にも活況を呈していった。

この活況は、ラフカディオ・ハーン(小泉八雲)の『夏の日の夢』と題した作品に記されている。1893年(明治26年)、当時熊本に住んでいたハーンは長崎旅行の帰りに



■図3—明治・大正期の町の構成

船で当地を訪れ、旅館「浦島屋」に立ち寄った。この作品は、その時の様子を元に書かれたものである。

「バルコニーの杉の柱のあいだから、海辺にそってひろがるきれいな灰色の町が見渡せた。錨をおろした黄色い小舟の群れが、眠っているかのようにのんびりと浮かび、そのむこうには二つの大きな緑の崖に抱かれた入江が広がり、その先には夏の光のみなざる海が水平線までずっと続いている。水平線の上には、山々の影が、まるで古い思い出のようにほんやりと浮かんでいる。灰色の町と、黄色い小舟の群れと、緑の崖のほかは、見渡すかぎり青一色だ。」

三角西港は、1889年(明治22年)に、米、麦、麦粉、石炭、硫黄の特別輸出港に指定され、1899年(明治32年)には開港場としての指定を受け、全ての貨物が取り扱える貿易港として発展していった。当時、有明海、不



■写真3—東排水路出口と一枚石の欄干が特徴の三之橋



■写真4—往事の面影を残す旧高田回漕店



■写真5—底にも石が敷き詰められている西排水路



■写真6—市街地を貫く東排水路



■写真7—現在は漁船が繫留される静かな三角西港



■写真8—山裾をなぞる環濠

知火海沿岸には近代的な港湾が無く、河口を利用した港ばかりであった。そこでは、大型船の出入りする設備が無く、三角西港は、貨物を集貨して関東、関西へ送り、関東、関西から移入した貨物を県内各港と有明海沿岸の各港へ移出する中継港としての使命を果たしていた。

### 6—三角西港の衰退

三角西港の築港当時、近代的炭鉱として成長していた三池炭鉱の石炭をどこから運び出すのが大きな課題であった。満潮時にしか船が出入りできない三池港では、帆船で石炭を島原半島南端の口之津港まで運搬し、汽船に積み替えていたが、出炭増加にともなう貯炭場拡張の必要性などもあり、三角西港が石炭の海外輸出港としても利用された。しかしながら、明治30年代初頭には、増産する三池炭鉱の石炭を早く円滑に積み出すため、口之津港の開発や三池港の築港計画が樹立されたことから、開港後10年で早くも三角西港の石炭輸出港としての利用価値は薄れていった。

一方、1899年には当初から計画されていた鉄道がやっと敷設された。しかし、三角西港に隣接した鉄道駅の設置は地形上困難であったため、三角西港とは山を隔てて2km余り離れた際崎の地(現在の三角駅周辺)に鉄道駅が置かれることとなった。その後、三角西港までの鉄道延長論が建議されたが、実現に至ることは無く、当地に鉄道がつながることはなかった。さらに、際崎に鉄

道駅が設置されたのを機に、駅前に三角東港が開設されることとなった。大正時代末期にもなると、陸上の物資輸送が円滑でない三角西港で荷役する船は徐々に減り、三角東港に碇泊する船が増えていった。以後、三角東港の施設拡充はなされたものの、三角西港が開発の対象となることはなかった。こうして三角西港の衰退は余儀ないものとなったのである。

### 7—今に伝える殖産興業にかけた夢

貿易港としての繁栄が長く続くことはなく、港湾流通機能が転出していった三角西港は、しばらくの間静かな一漁村の様相を呈していた。しかしながらそのことが幸いし、同港は石積埠頭を始め、築港当時の施設がほぼ原形の状態に残されることとなる。

築港100周年を機に、三角西港はその存在意義が見直され、開港当時の建造物復元や一帯の公園整備がなされ、観光港として再興された。そして、2005年には石積埠頭と水路が国の重要文化財に指定され、現在では、世界遺産指定に向けた取り組みが進められている。

現在の三角西港には、かつての貿易港としての賑わいは無い。しかしながら、港湾都市計画の思想に基づき整備された市街地と緻密な石積みは、今でも我々に明治の殖産興業にかけた夢を感じさせるとともに、ハーンが美しい灰色の町と称えたその思いを共感させてくれる。

#### <参考文献>

- 1) 『三角西港の石積埠頭』日本ナショナルトラスト 1985年3月
- 2) 『三角町史』三角町史編集協議会専門委員会 1987年11月
- 3) 『明治における熊本港のルーツを探る』阿曾田清 1983年12月
- 4) 『三角西港シンポジウム報告書』熊本県三角町、くまもと町並みゼミナール 1983年8月
- 5) 『三池港務所沿革史第10巻—附口之津港・三角港・三池炭ノ焚方—』三井三池炭鉱三池港務所 1933年
- 6) 『雪女 夏の日の夢』ラフカディオ・ハーン著 脇明子訳 2003年3月 岩波書店

#### <取材協力・資料提供>

- 1) 宇城市教育委員会文化課

(写真提供：P20上、写真1、2、6、筆者  
写真3、8、塚本敏行  
写真4、5、9、藤井千晶  
写真7、市場嘉輝)

図1、2：参考文献1より  
図3：参考文献1より筆者作成



■写真9—対岸の大矢野島から眺めた三角西港。背後の山地が海岸に迫っている