

資
料

明治十五年の宮城県野蒜港新市街地所払下公告^{のびる}

浅 香 幸 雄

一九六六年六月中旬に筆者が清水市で資料調査中、資料包のなかから『宮城県下陸前国桃生郡野蒜港新市街地所払下公告』を得た。

これは縦二七・一センチメートル、横三二・六センチメートル大のもので、表面が公告本文、裏面が付図になっている。そしてこれは表面欄外に記されているように明治十五年（一八八二）八月八日の読売新聞の付録（いわゆる折りこみ付録）であったのである。これは公告の趣旨からすると、まず本文について、次に付図という順序で紹介すべきであるが、こうした市街地計画図に興味深いわれわれとしては、ここでは逆に付図、本文の順にふれ、若干付言することにする。

野蒜は現在には宮城県桃生郡鳴瀬町に属する小市街地に過ぎなく、江戸前期に仙台藩がつくった石巻と阿武隈河口

（荒浜）間の運河の一部をなす北上運河の起点、また長らく鳴瀬河口の漁港として同川の流域（古川や中新田地域）への鮮魚の供給拠点としてにぎわっていたところである。

いまこの新市街図をみると、当時国（内務省）は鳴瀬川河口のデルタ地区を改良して、新たに港（船溜）を築造し、新鳴瀬川を開さくしてその掘上土をデルタ末端の低湿地に盛土して新市街地を造成し、その一部を払下げて工事費用の捻出をはかったのであった。すなわちそのころ全国的に勃興していた港湾の改良（例えば清水、四日市などの河口港から海港への進出）の情勢の一環とみるべきである。

ただここで注視したいのは、当時のこうした港湾改良の事業主体が、それぞれの地元の回漕業者による築港会社（清水）や大回漕業者自身（四日市）であったのに対し、野蒜港は内務省が直轄で造成していることである。野蒜港については筆者は資料調査をしていないが、宮川善造博士と長谷川典夫氏は、野蒜築港は明治政府の国内開発政策にもとづき、仙台開発の拠点たらしめようとの構想のもとになされたもので、明治一年に大久保内務卿が計画したものとされている（宮城県の地理四―七一頁）。また鳴瀬町役場提供の資料によると、上記の構想に加えて、当時アメリカへ生糸が直輸出されることとなり（明治九年開始―歴研日本史年表）、その輸出港として野蒜築港が進められたのであるとしている。すなわち太平洋航路（大圏コース）によると、サンフランシスコへは野蒜港から出航する場合は横浜港よりも二日間以上も航程が短縮できる。生糸価格の変動が大きいので二日間の違いは市場価格差を大きくするので航程の短いことが重要視された。これが強調されて大久保内務卿（明治一年暗殺）の提唱となり、フランスから技師が招かれ、六〇万円をもって造成されたのであった。さらに計画には野蒜港のほか、その南西部の洲崎浜^{ともな}から東名^{ともな}一帯にわたる埋立も含められていたのである。

A 付 図

いま図をみると、野蒜村の小船溜の対岸にこれに二〇―三〇倍する大船溜が建設されている。

新市街をみる。ここは、全体として北側の新鳴瀬川を底辺とし南の船溜側を頂点とする三角形をなしている。その道路網と市街地計画のマスタープランとしては、三角形の周辺を駆道（車道）でとり巻き、中央の船溜から底辺の中央へ向って（三角形の高さの方向）幹線駆道を設け、さらに西側地区にも南北方向の駆道を設けているが、これは新鳴瀬川北岸の浜市村との結びつきを考えてのものといえよう。そして船溜を中心として市街地の周辺とその南北縦断幹線道を結ぶ東西方向の幹線道は、西半部は底辺に併行しているのに対し、東半部は船溜を中心とした弧状をとっているが、これは市街地全体の輪廓による自然の形といえよう。そして幹線駆道の間はこれに併行した歩道によってさらに小区画されている。

これらの区画の施設や土地利用をみよう。船溜付近の三棧橋は港の中心施設であるが、当時としては極めて斬新なものであり、河岸空地も臨海公園的で、これまた相当進んだ土地利用とすべきである。また公園もみられる。中央部に大遊園があり、北辺のやや東よりにも小遊園が設けられている。これらの新市街地計画は上記のフランス人技師によるものとすべきであろう。

民有地は、公告の本文では宅地を考えていることがわかるが、北方の浜市村よりの北西地区にあてられているのは、周辺集落との結びつきを考えてのことであつたのであろう。

B 公 告 本 文

上記の私下民所有地は宅地四万五〇〇〇坪余であるが、それは同年一〇月一日から現地でせり売りする予定であったのである。この条件は二〇条にわたっているが、主なものを摘記すると、

1. 私下総面積は四万五〇〇〇坪で、その筆数は二筆（正確には二一、五筆）であるので、一筆は約二〇〇〇坪となり、相当広いものであった。恐らく宅地とはいふものの、その使用は純粹の宅地ばかりではなく、店舗、倉庫、荷置場に居宅といった港稼業が一応成り立ち得る諸施設を包含できる広さのものであったのである。

また、分譲条件として一人で数筆を払受けることはよいが、一筆を数人で分割することは認められていないので、その点からしてもその利用は港運関係業者を目的としたものであろう。

2. 船溜沿岸は払下げないが、共同物揚場用地以外は、地先地主の希望により貸付はする。

3. 道路と橋梁、棧橋、幹線排水溝は、当初は官費で開設する（私下地の地価にくりこまれていない）。

その後の補修は、地方税か協議費で負担すること。

4. 新市街区域の建築は、茅葺はいけない。

5. 工場と引火の危険性ある薬品・爆薬等の貯蔵庫の建設は不許可。

6. 地下金は、せり売で決定と同時に二〇％納入するのをはじめ、その他の私下条件の規定（二三、一四、一五の各条）。

7. 地所引渡後一年以内に家屋を建築する。

8. 私下受後に土地利用法を違えたときは、家屋を取払うこと（そのための費用支出法などの規定）

といったものであった。これらによつてみると、野蒜港は全くの海運基地づくりであったのである。土地台帳によると終戦後の農地解放までは、京浜の財界人や清水港（静岡）の所有者もみられたとのことである。

野蒜港の出現によって、仙台湾岸の石巻、荒浜の両港や牡鹿半島の小湍港、松島湾の寒風沢港（さむかざわ）は、衰退していったが、野蒜港は流送土砂の堆積で浅くなり、明治一八年から整備がはじめられた塩釜港にとって代られ、生糸輸送は東北鉄道（明治二四年開通）によって横浜港へ集まることとなり、間もなく衰退の途をたどることとなったのであった。