

開陽丸21世紀新聞

発行者
・開陽丸青少年センター
・開陽丸友の会
北海道江差町字姥神町1-10
Tel 0139(52)5522

開陽丸ゆかりの人(その4) 榎本の「蝦夷の夢」実現に!

山内六三郎(のち堤雲)

蝦夷地(のちの北海道)には莫大な地下資源(特に石炭)が埋蔵されていた。この状況は、かつて安政元年(一八五四年)三月、榎本釜次郎(のち武揚)は、箱館奉行・堀織部正利熙(としひろ)に従って西蝦夷地から樺太に渡り、東蝦夷地を経て箱館に戻る旅に随行していた。

白糠炭鉱、幌内炭鉱の発見が相次ぎ、札幌開拓庁としても、この対策が緊急の課題となったのである。明治三年(一八七〇年)二月、政府は樺太に開拓使を設置し、五月には黒田清隆を開拓次官に任命し、樺太問題を専任させたのである。

同年十月、黒田次官に海外派遣が発令され、同時に外務省に「(がいし)の招聘(しようい)をはじめ、器材や動植物の種子を米国(アメリカ)から購入し、さらに留学生の派遣も認可された。」

月、黒田次官は米国(アメリカ)へ旅立った。ワシントンに着いた黒田次官は、グラント大統領と会見し、開拓使の顧問に適した人材の派遣を依頼した。その結果、農務局長・ケロン氏を招聘(しようい)することが決定したのである。

このようにして明治四年八月には、重要な北海道の「開拓新方針」が確立したのである。

開拓使の人材登用

山内六三郎の採用

箱館戦争の際、榎本武揚の秘書官として行動を共にし、捕虜となった山内六三郎が、明治三年(一八七一年)四月、釈放となった。

黒田清隆は、この山内六三郎を開拓使五等出仕に任用し、開拓使御用掛を命じた。

さらに翌六年(一八七三年)一月には、開拓使中判官に任ぜられた。榎本は札幌において野宿の準備をすすめ、大塚、甘利と人夫十五人、丸木船五隻で八月二十七日には幌内煤田の調査に向かった。

その結果は、「石狩国イクシベツ石炭調査(明治六年十月七日付)」に集約されている。その内容を要約すると、

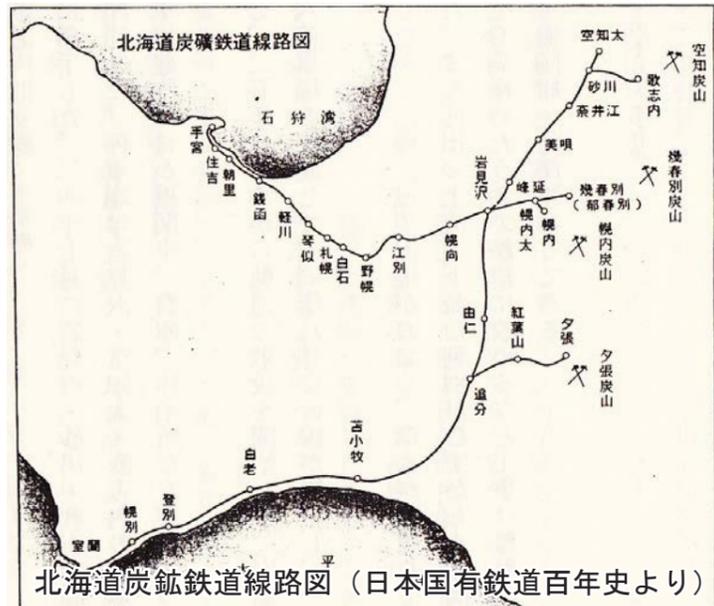
一、幌内煤田に到着して九日間、数十条の石炭脈の検査を終了した。石炭の量と品質からみて実に一大宝山である。

二、良脈は、およそ九条で厚さは平均五尺あり、ともに一点の土石も混じっていない。

三、惜しむべきは、運輸の路(みち)が迂遠(うえん)であることである。

四、昨年、早川良十郎の話では、イクシベツ川は船で石炭を運送できる。と考えたが、今回、船で通

てみて誤りであることが分かった。その理由は、
①川底が浅い箇所が多いこと。
②川筋の屈曲がきわめて多いこと。
③流木が多く、さらに降雨のたびに流水が増加する。
以上の三点によって、榎本と



北海道炭鉱鉄道線路図 (日本国有鉄道百年史より)

日本で3番目の鉄道開通(小樽・手宮~札幌間)



この時、すでに豊富な地下資源についても把握していたのでは? 榎本十九才であった。

山内(やまのうち)六三郎の略歴

天保9年(1838年)9月	幕臣・山内豊城の三男として京都で出生。のち、箕作阮甫からオランダ語を学ぶ。
安政4年(1857年)	蕃書調所の句読教授となる
安政6年(1859年)	儒学者・安井息輔の門に入る
文久元年(1861年)	神奈川奉行所付の翻訳方となる。横浜鎖港談判使 節田池田長発の通弁御用出役としてパリに行く。
慶応3年(1867年)	徳川昭武に随行、パリに行く(このとき、パリで一夜、榎本武揚と歓談)
明治元年(1868年)11月	榎本武揚とともに箱館戦争に参加、開陽丸に乗船。江差沖で座礁沈没(この時、榎本武揚、山内六三郎は江差に上陸)
明治2年(1869年)5月	五稜郭の戦いに敗れる
明治3年(1870年)4月	釈放、5月、帰京
*明治4年(1871年)~明治17年(1884年)の略歴については、本文記載につき省略	
明治18年(1885年)12月	通信大書記官
明治19年(1886年)	旧通信省会計局長
明治23年(1890年)7月	鹿児島県知事(~明治25年11月4日まで)
明治29年(1896年)5月	八幡製鉄所長官(~明治30年8月9日まで)
大正12年(1923年)2月	没 享年86歳

榎本武揚の起用

明治五年(一八七二年)三月、黒田清隆らの尽力で榎本

しては「此の河は、石炭運送に供しの難しとす」と記していた。

(榎本は明治六年末に帰京願を提出した。この北海道の資源調査を急いだのは翌七年「ロシアとの千島と樺太の領土交渉の内命」があったのである。)

北海道初の鉄道建設へ

内務卿・大久保利通と大蔵卿・大隈重信は殖産興業をすすめるため、「起業公債」の募集を検討しはじめた。

開拓長官・黒田清隆は、大書記官・山内堤雲に「幌内煤田開採計画書」の作成を急ぐように命じた。

山内は、これまでいろいろと検討していた諸々の資料をもとに素案を作成し、内部の意見を調整して原案を完成した。

その骨子は、輸送方法が一番の問題であったので、その輸送方法論をまとめた。

つまり、「幌内の石炭を幌内太(岩見沢西)までは鉄道敷設し、そこから石狩川を水深の浅い汽船によって河口まで輸送する。さらに石炭を大船に積み替えて小樽港まで搬送し、その

その後、五月一日に「起業公債証券発行令」が制定されて、一二五〇万円の内国債が

募集された。この中に「北海道幌内・岩内の炭鉱を開削する事」が含まれていたのであった。

黒田長官は、ただちに鉱山、土木両技師をアメリカ公使・吉田清成に、水利技師をロシア公使・榎本武揚に技術者選考を委嘱した。

五月三十一日、一五〇万円の支給が決定した。これによって、資金の受領順序と弁納方法を取り決めた。十月、煤田開採事務掛を札幌本庁内に置き、事務長に山内堤雲を、副長に松本莊一郎を任命し、また起業費出納事務長は会計局長・内海権大書記官を一時的に兼任させることにした。

明治十二年（一八七九年）二、三月にいたって、

鉄道技師 クロフォード（米）

鉱山技師 ゴージョー（米）

坑夫頭 バレー（英）

水利工師 ゲントウ（蘭）

鉱夫頭 ダウス（米）らの外国人技師が札幌に到着した。

開拓長官・黒田清隆は明治十二年二月、クロフォードに対して「幌内鉄道は煤田運輸の為に、その築造はすべからず素朴堅牢を主とし、将来北海道全域に敷設する鉄路と連結すべきもので、その線路を定めるにあたっては宜しくこれに注意するように」と指示していた。（これは、榎本武揚の建議（明治六年十月七日付）を参考にして石狩川の利用を取り止め、全線鉄路と決断したのである）

クロフォード技師らは、運炭方法を根本から修正して、「幌内から岩見沢、江別を通り札幌を経て小樽・手宮に至る全線を建設する」と、建議することとなったのである。これに

よって、積み替えによる石炭の無駄と費用が省かれること、鉄道の建設により沿線の未開の地が開け、産業が盛んになり、札幌の人口が増加するのではないかといまでもない。また、これに要する事業費概算は一五〇万円から一八〇万円程度が必要であると付け加えていた。

この事業計画は、山内堤雲としては岩内炭鉱関係事業費分（三〇万円）を一時保留すれば全体事業が可能であると考へ、技術者たちの、「全線鉄道計画」を採用することに賛成したのである。

鉄道建設は突貫工事で進めることになった。

明治十三年（一八八〇年）

一月、小樽若竹町第三トンネルの工事から着手され、歴史的な第一歩が印された。続いて十月一日には小樽手宮棧橋の先端から軌道が敷設され、

同月二十四日には、手宮棧橋から熊碓第四トンネルまでの四・八キロメートルの汽車試運転が挙行されたのであった。なかでも、難工事であった朝里―張碓間の「神威古潭（かむいこたん）」の断がいに

よって実現が危ぶまれたが、クロフォード監督はじめ関係者の努力により乗り越えることができたのであった。

熊碓―銭函間はさき completion していた道路を改良することとし、海側に石垣を築き、山側を崩して埋め立てて軌道を敷設した。

こうして明治十三年十一月二十八日には、手宮―札幌間の軌道敷設を完了して三五・九キロメートルの運転を行い、営業を開始したのである。当時の列車は、通常、上等

客車一両と並等客車二、三両に貨車五、六両を連結した列車で、手宮―札幌間二時間を要し、一日一往復の運転であった。

引き続き四月からは札幌―江別間、六月からは江別東―幌内までの工事着手された。

明治十四年八月三十日、明治天皇が北海道巡幸のため小樽の手宮棧橋に御到着。午後六時四十五分、御召列車は汽笛を鳴らして小樽を発車、午後九時には札幌駅に御到着。豊平館に入られたのであった。

明治十五年十一月十三日には、札幌―幌内間、五五・三キロメートルが開通し、ここに北海道開拓の大動脈である「小樽・手宮から幌内間九一・二キロの幌内鉄道」が完成したのである。

北海道のこの鉄道は、新橋―横浜間と、神戸―大阪間に次いで全国で三番目の鉄道

今は無き遺物を偲ぶ 大錨・松の岱から出征

大正七年、北海道開発五〇周年記念事業として、当時海岸の砂浜に揚げられていた大錨一丁と大砲二門を町民挙げて市中を曳き回し（資1）町の高台にある松の岱まで引き上



資1：町民挙げて市中を引き回した大錨と大砲（大正7年）

開通で、機関車名は、蝦夷地に夢のある「義経号」、「弁慶号」などと名付けられたのであった。

この全線開通の日のことを、責任者として長年にわたり、一番苦勞した山内堤雲は「自叙伝余録」に、「最も愉快な数字は幌内鉄道開通の時也、数年の苦心漸く好果を結び」と記述している。

北海道開発の原動力となった、この鉄道建設には、黒田清隆はじめ山内堤雲らの苦勞は筆舌に尽くせないものがあつたことだろう。

榎本武揚の「蝦夷地開拓の夢」の一端が実現したときである。

【参考文献】

山内堤雲翁自伝・同余祭
北海道開拓と炭鉱、鉄道、集治監の光と影 田中義男著
北海道鉄道百年 北洞孝雄著

げ、展示された。（資2）その後、町のシンボリック的存在として、また子ども達の恰好の遊び場所となった。

砲身は跨ったズボンなどで磨かれて黒光り、また大錨によ



資2：松の岱に展示された大錨と大砲（中央は王政維新50年記念碑）

じ登る光景も見られた。しかし、太平洋戦争の終わりに頃金属類回収令により無惨にも切断、持ち去られ、台座だけが長い間淋しく残っていた。

当時、開陽丸の大ファンであった町内の土建業・紺谷俊吉さんは「錨を復元できないか」と古い写真から錨の寸法を割り出し、とうとう原寸大の錨をコンクリートで再現、台座に据え付けるといふ大仕事をなした。

昭和四十九年八月のことである。（資3）

艦装の資料によると、開陽丸には六丁の錨が装備されていた。

（大錨三丁・小錨三丁）

錨の引き揚げは、座礁沈没した明治初年に行われているが、何丁引き揚げられたかの記録は見付かていない。

開陽丸発掘調査でも錨の発見を願いながら、周辺海域を広範囲にわたって磁器探査をしたが、遂に発見できなかった。

既に六丁全部引き揚げられてしまったのか、或いは海底深く静かに眠り続けている錨があるのかは残念ながら不明である。

それにしても、貴重な遺物を失ったものである。惜しみても余りあることである。



紺谷俊吉氏により復元展示された大錨（H23年10月撮影）

リニューアルオープン えさし海の駅 開陽丸



開陽丸管理棟は「江差海の駅開陽丸」としてリニューアルオープンしました。

新たな開陽丸管理棟は、壁面を一面ガラス張りにするなど

の開放感をもたせるとともに、特産品の販売や軽食の提供等を行う等、これまで以上に充実した施設となる予定です。

また、3年後に迫った北海道新幹線の開業や新たな観光ニーズに対応するこ



開放感を感じさせるガラス張りのロビー



飲食・物販コーナー



飲食カウンター



飲食・物販コーナーへの入口



飲食用こあがり

とを目的に、4月1日から開陽丸の入館料を大人500円・小中高生250円に引き下げることとしております。

是非、皆さんも開陽丸へ足を運んでみてはいかがでしょうか。