

もっと楽しく 仙台発・大人の情報誌

りらく

別冊
りらく
貞山運河編

受け継がれた遺産 貞山運河

仙台藩祖・伊達政宗公の法名を冠する日本最長の「貞山運河」。仙台湾に寄り添うように開削された運河沿いでは、人々が自然と共に暮らしてきた。震災後、この運河を基軸に沿岸地域の再生と復興が進む。政宗公を源流に、受け継がれた遺産は「今」見直されつつある。

舟運が支えた仙台藩

政宗と貞山運河



仙台藩初代藩主
伊達政宗公の法名を冠する
日本最長の運河

北は塩竈湾から南は阿武隈川河口まで、仙台湾に寄り添うように横たわる「貞山運河」は、江戸時代初期から明治時代半ばにかけて開削された「木曳堀」「御舟入堀」「新堀」という3つの堀で構成されている。総延長は、日本最長の約31.5km。松島湾を挟んで北側に位置する「東名運河」「北上運河」を含めた運河群として考えると、その総延長は46.4kmにも及ぶ。

貞山運河の「貞山」という名称は、仙台藩初代藩主・伊達政宗公の法名である「瑞巖寺殿貞山禅利大居士」に由来する。命名されたのは意外に新しく、明治時代に入ってからだ。

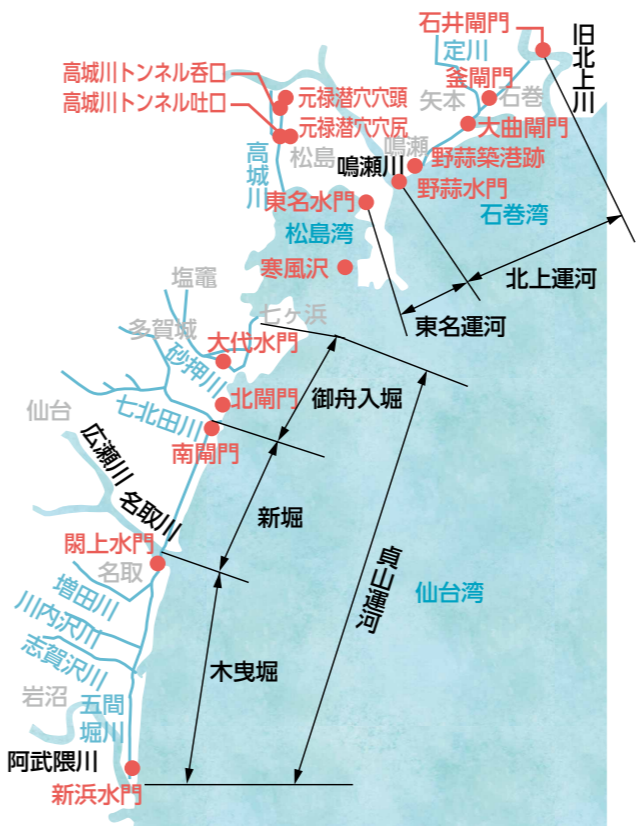
1883（明治16）年頃から

木曳堀、御舟入堀、新堀の大改修が行われた。この工事を指揮した宮城県の早川智寛土木課長が、一連の運河形成の端緒となった政宗公の偉業を讃えるために「貞山堀」と命名。しかし、後にこの名称は改称される。1889（明治22）年に定められた「運河取締規則」により、宮城県は「貞山運河」を公的名称とすることにしたのだ。

宗公の時代までさかのぼる。長い年月をかけて築かれた運河の歩みを辿ってみたい。

岩出山から仙台へ
豊かな国づくりをめざし
居城と城下町を建設

貞山運河の中で最も古い水の道は、阿武隈川河口の納屋から名取川河口の閉上（おひがし）に至る木曳堀だ。この堀が開削された背景に



目を向けてみよう。

1567（永祿10）年米沢に生まれ、米沢城を居城としていた政宗公が豊臣秀吉の命により、岩出山に居城を移すことになったのは1591（天正19）年のこと。そこから9年に及ぶ岩出山時代が始まるのだが、朝鮮出兵や秀次事件に起因する上方逗留などにより、政宗公が実際に岩出山に滞在した時間は、わずか数ヶ月ほどだったといわれている。

天下人に翻弄され、領国経営もままならなかったこの時期は、

政宗公にとってまさに忍従の時だったのではないだろうか。秀吉が亡くなり、徳川家康が天下を手中に収めていく中で、政宗公は本格的な領国経営を意識し始める。そして、居城を移すことを願い出る。

理由は、本街道から外れ、領土の北辺に位置する立地の不便さと岩出山城の規模にあったといわれている。大勢の家臣や町人を抱える60万石（のちに2万石加増）の大名の居城としてはあまりにも小さかったのだ。

複数あった候補地の中から選ばれたのは、国分氏の旧城・千代城（せんごう）があった千代だった。いくつもの幹道が集中する交通の要衝であったこと、名取川水系を利用した舟運が期待できたことも、千代が選ばれた重要な要因であったと考えられる。

ちなみに「千代」という地名は、その昔、青葉山に千体仏があったことに由来する。「伊達治家記録」によると「城辺に千体仏を祀るがゆえに『千体城』と号す」と記されている。まず「千体」とつけられ、後に「千代」という表記に改められた地名は、政宗公によってさ

らに改められる。

1600（慶長5）年12月、新城普請の縄張り始めにあたり、政宗公は「千代」を「仙台」と改めた。

仙台城築城と並行して進められたのが、家臣や町人たちが暮らす城下町の建設だった。当時の仙台は、森林と湿地が連なる荒野であったといわれている。

入そめて国ゆたかなるみまるとや千代とかきらしせんたいのまつ仙台開府当初に詠まれた歌からは、政宗公の、末永い繁栄を願う気持ちと国造りにかける意気込みがうかがえる。

阿武隈川流域からの木材等の輸送のために開削された木曳堀

城であれ、屋敷であれ、建物をつくるには大量の木材が必要となる。また、人が生きてゆくためには食糧が要る。そうした物資は領内各地から集められ、仙台へと運ばれた。

政宗公の時代、周囲を海に囲まれた日本で大量の物資を一度に運ぶ唯一の手段は舟運だった。外洋を行く千石船なら一隻で馬

1250頭分、川舟の百石船でも馬125頭分を輸送できたといわれ、多くの物資が海運や河川舟運を利用して運ばれていた。5万人もの家臣・町民が暮らす大規模な城下町を運営してゆかねばならない仙台藩にとって、舟運は欠かせないものだった。なかでも重要視されていたのが名取川・広瀬川舟運と、仙台開府前から仙台湾の主要港としての機能を有していた閉上だった。

政宗公は阿武隈川河口の納屋から名取川河口の閉上まで、約15kmにおよぶ堀の開削を命じた。この堀のちに「木曳堀」あるいは「木引堀」と呼ばれるようになる。

じつは木曳堀については、開削時期や目的について明確に記された史料が残されていない。諸説あるが、開削に着手したのは、政宗公が精力的に城や城下町の建設・拡張を行っていた慶長年間（1610年前後）の目的については、阿武隈川河口と名取川河口を結ぶことで名取川・広瀬川舟運と連動させ、阿武隈川流域の木材を風や波といったリスクが多い海を介さずに運ぶ



運河を利用して木材を運ぶ様子 / 個人蔵

ことにあったのではないかと推察されている。

天理大学附属天理図書館の伊達家文書に、それを裏付ける史料が残されている。1613(慶長18)年の「政宗木材持付黒印状」だ。この史料には「ゆり上、藤塚、舟町、城迄」とある。関上と藤塚は名取川河口のまち。舟町(現・若林区舟丁)は城下の南入口である田町に直結する船着き場で、水陸交通の要所だった。仙台藩が1000人の人足に、材木を名取川・広瀬川舟運を利用して仙台城に運ばせたことを伝える貴重な史料だ。

正保年間制作仙台領国絵図(元禄10年写し) / 仙台市博物館所蔵



ちなみに木曳堀は、正保年間(1644~1648年)に作成された『奥州仙台領国絵図』には「内川」と記されている。この名がありながら「木曳堀」と呼びならわされたのは、文字通り「木」を「曳いて」水路を移動したためと考えられる。

第に遠ざかっていった。 着想は江戸時代末期 旧仙台藩士が私財を投じて 完成させた新堀

名取川河口と七北田川河口を結ぶ約9.5kmの新堀は、貞山運河の中で最も新しい運河だ。構想されたのは、江戸時代末期。1838(天保9)年、仙台藩士・島貫兵記が「井土浦と蒲生の間に堀を開削すれば、巨理から蒲生までの船の往来が自在になる」と藩に提言したこと端を発する。しかし、時はまさに天保の大飢饉の真っただ中。藩の財政は窮乏しており、実現には至らなかった。

新堀の開削に着手できたのは、島貫が着想してから32年後の1870(明治3)年のこと。この工事の目的は3つあった。明治維新を経て経済的に困窮していた仙台藩士の救済と、灌漑用水路の配水による新田開発、そして舟運の拡大である。

じつはこの時期もまた明治維新に伴う地方制度の変化により、仙台藩庁(宮城県庁の前身)の財政は苦しかった。5年の歳月



江戸時代の町 蒲生舟だまりのにぎわいの図 新関昌利画

難工事の末に完成 蒲生に繁栄をもたらした 御舟入堀

貞山運河で2番目に開削されたのは、七北田川河口の蒲生と塩竈湾の南に位置する牛生(現・塩竈市舟入)を結ぶ約7kmの御舟入堀だ。

構想は政宗公の時代からあったようだが、立案されたのは1664(寛文4)年、仙台藩四代藩主綱村公の時代だ。幕府の許可を得て着工し、完成したのは1673(寛文13)年。立案から完成まで、じつに9年の歳月を要した。

御舟入堀は、政宗公の時代に作られた木曳堀とは異なる点が多い。

たとえば海岸の近くに自然の地形を活かして作られた木曳堀に対し、御舟入堀は内陸を通り、流路が直線かゆるやかな曲線を描いている。これは、人が手を加えたこと、つまり人工的に造られたことを示している。

この工事はかなりの難工事だったようで、鹽竈神社には工事責任者だった和田房長が安全

をかけて完成させることができたのは、旧藩士の秋保昇、岩崎保らが私財を投じて開削にあたったためと伝えられている。

完成後、秋保らは建設費回収のために新堀を利用する船から通行料を徴収する有料通船を県に申請し、事業を開始。しかし、水深が浅く幅も狭かったため大きな船の往来は望めず、業績は芳しくなかったという。

数年後、そんな新堀に光が当たる。阿武隈川河口から塩竈湾に至る運河の大改修計画が持ち上がったのだ。

きっかけは、野蒜築港だった。当時、新政府は日本の産業の近代化を精力的に推し進めていた。そのなかで、仙台湾に東北地方の物流の拠点となるような近代的な港を建設する構想が大久保利通によって提唱された。場所は、野蒜。工事は1879(明治12)年にはじまった。



鳴瀬川河口(北上運河合流点)に建つ「野蒜築港跡」と刻まれた記念碑。このあたり一帯が、野蒜築港が行われた場所であることを示している / 日本の川と災害 www.kasen.net提供

と完成を祈った願文と、所願成就の御礼として奉納した石灯籠が残っている。また、蒲生の高砂神社は現場責任者らによって祀られたという言い伝えもある。

仙台藩は御舟入堀の開削に合わせ、七北田川の流路を蒲生に変える付け替え工事や、鶴巻と苦竹を結ぶ約5kmの「御舟曳堀」の開削も行った。目的は、それまで塩竈湾から牛馬で運んでいた仙北地方からの米などの物資を、御舟入堀、七北田川、御舟曳堀を経由して仙台城下のすぐ近くまで船で運べるようにすること。

このルートは、最盛期には6万人に達した城下町の人々の胃袋を満たしただけでなく、本石米を江戸に運んだ船が帰り荷として運んできた上方の商品を藩から専売権を与えられた商人たちを通して流通させるなど、仙台藩の人々の豊かな暮らしと城下町のにぎわいを支える、文字通り「生命線」となった。

この時代、塩竈湾と城下を結ぶ舟運の整備により飛躍的に繁栄したまちがある。堀の終点となった蒲生だ。

当時、御舟入堀と七北田川は

政宗公の時代から 長い年月をかけて築かれた 誇るべき土木遺産

野蒜築港に伴い宮城県は、鳴瀬川と北上川を結ぶ北上運河、鳴瀬川と松島湾を結ぶ東名運河を建設。さらに野蒜築港と連動して、木曳堀・新堀・御舟入堀を大改修し、阿武隈川と野蒜を結ぶ「物流の大動脈」をつくる計画を立てる。

1883(明治16)年から始まったこの改修工事の過程で、木曳堀・新堀・御舟入堀の総称が「貞山堀」となり、「貞山運河」となったのは冒頭で紹介した通りだ。

やがて迎えた1888(明治21)年。一連の運河は蒸気船も運航できる近代的な運河へと生まれ変わった。それは、政宗公の時代にはじまった水の道が、仙台藩から新政府・宮城県へと引き継がれた瞬間でもあった。

では、貞山運河を「物流の大動脈」とする計画はどうなったか? 1882(明治15)年、蒲生まで運ばれた荷を仙台へ陸送する民営の馬車鉄道(宮城木道社)

水位の関係で直接結びついていなかったため、御舟入堀を利用して蒲生に運ばれてきた荷物は、近くまで引かれた高瀬堀と呼ばれる水路を通過して七北田川へ出た。船が荷下ろしをする船だまりや藩の米蔵、塩蔵が設けられた蒲生は、仙台藩の重要な物流拠点となっていた。

流通に関わる人々の集落もできると、大いに繁栄した蒲生だったが、1685(貞享2)年、藩が衰退した塩竈の救済策を打ち出したことにより勢いを削がれる。米や木材といった限定的な荷物しか扱えなくなった蒲生は、物流を通過しての繁栄から次



鹽竈神社の境内にある石灯籠。「和田房長」と銘打たれているのが微かに見てとれる / 多賀城市教育委員会蔵

が開業。さらに御舟入堀と七北田川がつながり、運河の使い勝手が各段によくなるなど、滑り出しは順調だった。

しかし数年後、状況が一変する。1885(明治18)年、前年の台風で使用不能となっていた野蒜の廃港が決定。仙台・塩竈への鉄道の敷設により、物流の主役は鉄道に移り、馬車鉄道もわずか6年で廃業。貞山運河は改修工事の完成を待たずに、物流の大動脈としての役割を終えざるを得なくなっていた。

その後に目を向けてみよう。長い年月、舟運を通して仙台の発展を支えてきた貞山運河は、輸送路としての役割を終えたその後も沿岸の人々の暮らしを支え、文化を育むなど、時の流れとともに役割を変えながら在り続け、震災を経た今もお静かに水をたたえ続けている。

かつてこの地に、繁栄を夢見て水路を拓いた人がいた。難工事に取り組んだ人たちがいた。

貞山運河は、政宗公をはじめとする先人たちの思いにふれることができる、誇るべき土木遺産といえるのではないだろうか。

■参考資料

利水・水運の都 仙台 / 佐藤昭典 大崎八幡宮
貞山堀に風そよぐ 仙台・荒浜 蒲生 新浜 井土 再訪 / 大和田雅人 河北新報出版センター
海辺のふるさと 仙台市東部沿岸地域の歴史と記憶 / 仙台3.11メモリアル交流館
仙台市史 通史編3 近世1 / 仙台市

人物叢書 伊達政宗 / 小林清治 吉川弘文館
貞山運河往来絵図 / 貞山運河研究所・新浜町内会
仙台藩ものがたり / 河北新報社編集局編 河北新報出版センター

貞山運河の「今」をたどる

貞山運河と聞いて、政宗公の姿を連想する人は多いだろう。けれど、すぐに運河の光景が思い浮かぶ人はどれほどいるだろう。阿武隈川の河口から塩竈湾まで……。運河の魅力を伝える活動を行う市民団体「貞山運河倶楽部」の上原啓五さんに案内役をお願いし、運河の「今」をたどった。

司馬遼太郎と 街道をゆく



私はひと目、貞山堀をみたいとおもっていたが、おそらく開発などのために消滅しているのではないかとも思っていた。ともかくも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。

政宗のころ、仙台米を水上輸送するために掘った運河なのである。当初は、内川とか、堀川、あるいは御船引堀などといわれた。政宗以後も掘りつけられ、これによって仙台平野の諸川はヨコ糸としてつながれ、南はこの荒浜付近から、北はとぎれつつも北上川河口の石巻付近まで至っている。そのあたりは明治につくられたもので、北上運河という。全長四十七キロという、

なんとも長大な「遺跡」なのである。

「貞山」
とは、政宗の死後の諡名である。貞山堀という呼称は江戸期からあったわけではなく、明治初年の土木家が、江戸期日本に似つかわしからぬこの大業に驚き、運河の名を貞山堀と名づけたときにはじまる。政宗がどうい人物であったかを知るには、まず貞山堀を見なければならぬ。

(中略)
純粋の運搬用運河としてこれほど長大なものを政宗は掘り、沃土の果実を江戸に運んだのである。(中略)

いまはむろん運搬にすらつかわれていない。つまりは無用のもののだが、宮城県がこれを観光として宣伝することなく、だまて保存に努めていることは、水や土手のうつくしさでよくわかる。仙台藩の後身らしく、武骨で教養のある風儀が、そのことで察せられるのである。

司馬遼太郎著「街道をゆく」二六「沃土の民 仙台・石巻」(二)朝日新聞社より抜粋

木曳堀

阿武隈川と名取川を結ぶ

始まりは早朝の阿武隈川
緩やかな流れに「静」の時間を味わう

海と川の混じり合う阿武隈川河口。車を降りると、ひんやりとした空気につつまれた。朝日を背に堤防を歩くと、川と木曳堀をつなぐ水門がある。近づいて初めて、川から堀に水が動いていることがわかった。

水門の間から、堀を覗く。低い位置にある太陽がスキを照らし、影に浮かぶ松林とのコントラストが美しい。波の動きに合わせてキラキラと光る海と違って、静かだ。

数多の歴史遺産を知る司馬遼太郎さんが絶賛した、緩やかな流れ。最も古い木曳堀は、関ヶ原の戦いの最中に開削が進行していたというから驚く。しばらく眺めて、気づけば、随分、太陽が高くなっていた。

阿武隈川河口近くの木曳堀



木曳堀から水門越しに名取川と新堀を望む

新堀しんぼり

名取川と七北田川を結ぶ

名取川がつなぐ縁 閑上から対岸の藤塚を眺める

伝承館を背にして、名取川に目を向ける。広々とした川面の向こうには、まっすぐに伸びる新堀の流れ。閑上大橋を渡り、対岸にある藤塚地区の避難の丘を目指す。

近くに車を停めて丘の上ると、新堀と井土浦、そして、太平洋が見えた。景観生態学を専門とする、東北学院大学の平吹喜彦教授は、貞山運河の中でもこの光景がおすすめたという。「冬の夕方、ガンやカモなどの渡り鳥が井土浦に戻ってくる光景が好きです。原生的な自然を楽しめますよ」

上原さんが近くの船だまりを教えてくれた。船だまりとは、船が風や波を避けて停泊するところ。かつて、閑上と藤塚は渡し船で結ばれていた。「自転車



自然が残る新堀には、多様な生き物が暮らしている



飛行機の機体の灯りが、空と運河に綺麗な線を描く 貞山運河ではハゼがよく釣れる



震災で被災した艇庫が再建され、2021年、東北大学漕艇部（ポート部）が木曳堀での練習を再開した

交叉する過去と現在 飛行機は堀を眼下に眺め、降下する

貞山運河は、東日本大震災で護岸が壊れるなど、大きな被害を受けた。本誌10周年記念特大号（※）の巻頭特集「伊達政宗」には、震災前の木曳堀が掲載されている。撮影したのは、今回と同じ、写真家の穴戸清孝さん。

土の土手を越えて水ぎわに三脚を立てると、やがて、仙台空港へ

の着陸態勢に入った機影が轟音とともに近づき、頭上を通り過ぎる。撮影に同行し、その迫力に見惚れていると、潮が満ちて、靴の中まで濡れていた。

記憶と地図を頼りに現地に向かつて驚く。堀の両側にはコンクリートの堤防がそそり立ち、とても水面に近づくことはできない。

新しい堤防は真っ白で、太陽の光を反射する。滑走路に向かって整然と並ぶ進入灯とあいまって、近未来的な光景に思えた。

ただ、変わらないのは、堀がそこにあること。400年前の人も同じ、船の上から空を見上げたら、どんな景色が見えるのだろうか。

二つの堀の結節点 ふたたび、水辺とともに生きる

木曳堀は阿武隈川の水を運び、やがて、増田川の河口渦である広浦と合流する。湿地帯はヨシ原が広がり、野鳥や昆虫など生き物の宝庫。昔から人々の暮らしにも身近だった。広浦を通り抜けると、木曳堀はまもなく終わりを迎える。

後日、堀を船から眺める機会を得た。途中、両側にまだ小さな桜

の木が見えた。閑上で津波をかぶった桜から接木をして苗木を育て、植樹した「なとり復興桜」。真新しい堤防の向こうに、街の暮らしが垣間見える。

水門の向こうに大きな流れが見えてきた。左側には、2020年に震災の記憶と教訓を未来に伝える施設としてオープンした「名取市震災復興伝承館」がある。その

ホームページには、「ふたたび、水辺とともに生きる」の言葉。ここは、木曳堀と新堀、名取川の結節点でもある。

「ゆりあげ港朝市」や「かわまちてらす閑上」「名取市サイクルスポーツセンター」……。春から運行予定の船は、水辺の施設をつなぎ、木曳堀も通る。やっぱり、閑上には船が似合う。



堤防の上に「なとり復興桜」が見える



まだ細い幹だが、春には可憐な花を見せてくれる
／写真提供：(一社)名取市観光物産協会



木曳堀は広浦と合流する。周遊船のコースでもある

※りらく2008年8月号19ページ

新浜しんはまに見る震災10年よみがえった自然

震災前、新浜地区を流れる新堀の両側には、長い年月をかけて地元の人たちが植えた松林が広がっていた。平吹教授によると「少なくとも400年にわたって海辺の自然と人の暮らしが一体となってきた集落」だという。

しかし、風光明媚な松林は、津波で地面近くから折れたり、根元から倒れたりして、櫛の歯状に松が残る無惨な姿に。最初に目にした時は、自然が壊滅したようにさえ思えた。「ところが、私たちの想像以上に、地面のぎりぎりの部分に非常にたくさん生き物が残っていました。震災の2ヵ月後、あちらこちらに緑をみただけには歓声が上がりましたよ。小さな昆虫も、鳥も生きていた。そこで、手



震災後に現れた新浜の汀沈釜湿地

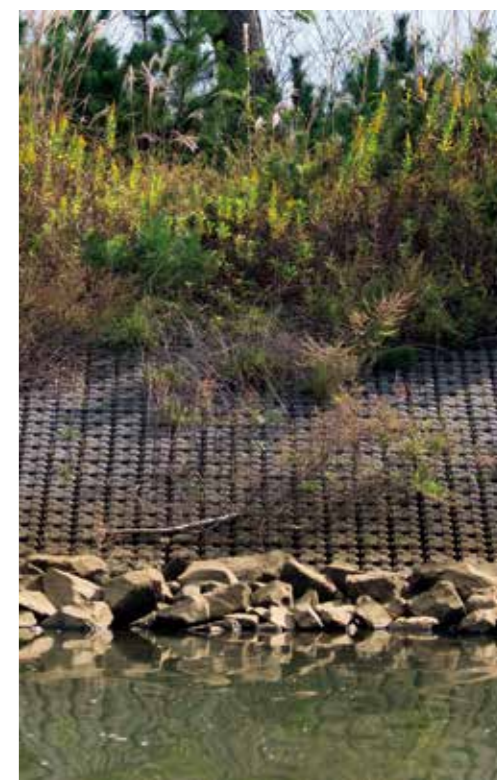
応えを感じ、足繁く通って観察することにしました」

津波で大きな木が倒れたことで地面がひらけ、新浜のありのままの自然が明らかになった。海、砂浜、砂丘、運河、後背湿地。異なる環境や生態系が接して「海岸エコーン」と呼ばれる新浜の海辺は、海水・汽水・淡水が入り交じり、多様な環境と生物が存在する。

興味深いことに、新堀の流れは砂丘と湿地のちょうど境界線を描いていた。「はっきりした証拠は見つかっていませんが、小さな沼や河川を上手につないで、細々とした運河を造ったのだろうと言われていました」

植物や生き物が爆発的に増え出したのは、2014年頃だったと振り返る。「復興された新堀の護岸には、自然への配慮がたくさん装着されています。タネを含んだ土砂で覆われるままだったり、捨て石を積んで多孔質の岸辺が生まれたりと」

キーワードは多様性。多彩な環境のなかで、生き残った命と新たに生まれた命が入り交じり、破壊された生態系が自ら蘇りつつある。



自然に配慮した護岸復興工事

暮らしのなかに運河がある
人と自然が共存する復興

震災後、新浜の人たちはこの土地で生きていくことを決め、新浜地区は沿岸部に人が住み続けている数少ない場所になった。ここで生まれ育った遠藤源一郎さんは新浜町内会で活動している。

「地区の世帯数は震災前のほぼ半分。人口は3分の1になり、高齢化率も高くなりました」。町内会の人たちは、さまざまな分野の研究者や市民団体、行政の人たちなど「みんな」で自然と防災の調和を追求した地域を目指している。「新浜は、江戸時代から海岸林に守られ、助けられて、海と海岸林とともにあった集落です。以前は明治時代に掘られた運河を馬舟で渡っていたま

したが、昭和40年代に橋が架けられました。その橋は震災の津波で壊れて撤去されました。橋がなくなり海に行けないので、余計に運河を意識するようになりました」

新堀沿いには、体験型観光農園「JRフルーツパーク仙台あらはま」やレンタサイクルが利用できる「海岸公園センターハウス」、子どもが自由に遊べる「海岸公園冒険広場」など見どころも多い。

海があって、砂浜があって、砂丘があって、運河があって、湿地があって、人々の暮らしがある。人と自然が共存しながら復興に向かう姿が、そこにある。



新浜町内会や貞山運河倶楽部の人々が、船遊びや清掃活動などを行う

周遊マップ



御舟入堀
御舟入堀が運行していた時の様子を描いた7枚の壁画。



仙台市海岸公園サイクリングロード
歩行者自転車道路で、みちのく潮風トレイルのコースにもなっている。



新浜みんなの家
建築家の伊東豊雄さんらが設計した「新浜みんなの家」。熊本県からの支援を受け、仮設住宅地内に建てられたあと、2017年に新浜地区に移築された。現在、地域活動の拠点として利用されている。



JRフルーツパーク 仙台あらはま
1年中フルーツ特りの体験ができる体験型観光農園。



かわまちてらす関上



名取市震災復興伝承館

なとり復興校
関上地区で、津波をかぶりながらも震災後に花を咲かせた桜の木から芽をとり、苗木を育て、植樹した約180本の桜並木

仙台国際空港

貞山運河の「今」をたどる

御舟入堀

おふないりぼり 七北田河口と塩釜港を結んでいた

仙台港の建設とともに 一部が埋め立てられた御舟入堀

御舟入堀は、かつて七北田川の河口と塩釜港を結んでいた。結んで「いた」なのは、1967年から始まった仙台新港の建設によって、七北田川の河口から蒲生北部が埋め立てられたからだ。現在は、砂押川の河口付近から塩釜港までになっている。

木曳堀と比べて内陸を通る御舟入堀は、住宅や道路の横を平然と通っている。ところが、塩釜港の近くになって、急に視界が開けた。木曳堀や新堀とは違って、徐々に堀の幅は広がり、海が近いことを容易に予見させた。

船で賑わう堀を眺めながら、上原さんが「世界でも運河は船の停泊所として使われているところが



多い。運河本来の使われ方をしているね」と説明してくれる。

じつは震災後、御舟入堀でも新たな動きが生まれていた。2016年、「御舟入堀」を新たな観光資源として地域振興につなげ、次代へと伝えていくことを目的に、「御舟入堀」プロジェクトが設立された。代表を務める武田せつ子さんは、(株)武田の笹かまぼこの女将を務めている。「会社の目の前には、御舟入堀が流れています。震災後、この遺産に光を当てて活用することこそ、真の地域創生ではないか」と思い、活動を始めました。

運河に関するさまざまな試みを行い、2019年、「みなと塩釜・ゆめ博」で「小舟で巡る御舟入堀遊覧会」を企画した。「アンケートでも、「常時行ってほしい」という要望が多くありました。やっぱり運河の魅力が高まるためには、船に乗って遊ぶことなんです

貞山運河を基軸に 沿岸地域の再生と復興を図る

上原さんは「貞山運河をドイツで見たエムシャーパークのような場所にしたい」と話す。産業用水で汚染されたエムシャー川が自然を回復させ、重工業都市として栄えた歴史遺産の保全と活用を進めることで、世界中から多くの人が集うようになった。

震災後の2013年、宮城県は「貞山運河再生・復興ビジョン」を発表した。基本理念は「運河群の歴史を未来へと繋ぎ、運河群を基軸とした『鎮魂と希望』の沿岸地域の再生・復興」

今の貞山運河をたどると、そのビジョンを後押しするように、あちらこちらで運河の魅力が見直されていることに気づく。政宗公の時代から、長い年月をかけて造られた日本最長の運河。この流れに夢を託した人々の思いが、今再びつながろうとしている。

大代の切り通し
岩盤の丘陵を開削して作られた区域。御舟入堀の中でも、一番厳しく過酷な難工事だったという。

汀沈釜湿地
被災後に人の手がまったく入っていない、希少な後背湿地。津波による破壊と生態系の自律的再生力(レジリエンス)を観察できる「自然の震災遺構」ともいわれている。

アクアイグニス仙台
「治する/食する/育む」をコンセプトに2022年4月にオープンする「アクアイグニス仙台」。地下1000mから湧出する天然温泉を楽しめる温泉棟のほか、レストラン棟、バーカリー棟、スイーツ棟なども併設する。

展望台(避難の丘)
名取川と新堀、井土浦を見渡せる展望台。頂上の高さは海拔15メートル。



ゆりあげ港朝市/メイブル館



東北大学岩沼艇庫
東北大学漕艇部(ボート部)は、以前から名取艇庫を拠点に木曳堀で練習していたが、東日本大震災で大きく壊れ、一時、内陸部の釜房湖で練習していた。震災から10年目となる2021年2月に岩沼艇庫が完成し、木曳堀に戻ってきた。

待ち望む姿 未来の貞山運河



貞山運河倶楽部
上原 啓五

2019年に貞山運河倶楽部を設立し、運河の魅力を再発見し、後世に伝える活動をしています。貞山運河の利活用のためには、再生だけではなく創造が大事。地域の暮らしや文化を踏まえ、景観を活用したグランドデザインが必要だと思えます。



フリージャーナリスト
大和田 雅人

子どもの頃からなぜか海辺に惹かれる。新聞社に入って取材執筆に疲れると、貞山運河のほとりでたずねた。震災後、「この再生が君の使命」と天の声がした。3年前に本を出版し、また海辺へと向かう。にぎわい復活と新しいまちづくりの実現を願って。



仙台メダカ米・
遠藤環境農園
遠藤 源一郎

仙台では貞山運河を渡って海に行きます。泳いだり、釣りをしたり、松林でキノコ採りをしたり。運河は、私たちにとって生活の一部です。運河のそばには、人の暮らしがあります。だからこそ、運河に船が行き交い、人々が集う場所になって欲しい。そのために努力したいですし、皆さんの力を貸していただきたいです。



御舟入堀プロジェクト
武田 せつ子

貞山運河・御舟入堀は当時の物流の大動脈であり、宮城が誇る歴史・土木遺産です。船で運河を周遊するためにはいろいろな課題がありますが、観光の目玉として大きな経済効果を生み出せるのではないかと考えています。また、船上で政宗公など郷土の歴史を伝えることで、故郷に誇りを持つ若者たちが増えるのではないかと期待しています。運河沿いには遊歩道があり、多くの遺産・遺構を知ることができます。

多賀城市には、米などの舟運を目的につくられた御舟入堀が流れています。御舟入堀は現在も釣り船や漁船の航路として利用され、江戸時代から現在まで続く船の行き交う風景はまさに歴史的景観であり、日常の暮らしに息づく風景です。

地域固有の歴史遺産が目される今、東日本大震災からの復興の歩みとともに貞山運河における新たな付加価値が創出され、地域内外の交流が広がり、多賀城の魅力向上にもつながることを期待しています。

多賀城市から御舟入堀を渡ると、そこは仙台市近郊の異空間、自然豊かな七ヶ浜町です。御舟入堀は350年の歴史を持つ貴重な土木遺産であり、多くのポテンシャルを秘めています。

しかし、整備された貞山運河は無機質なコンクリート護岸が延々と続き、情緒や風情が欠落しております。貞山運河の魅力を高める上でも、今後歴史的ロマンを感じさせる改善が図られることを期待します。

貞山運河は、みなとまちとして発展してきた本市を象徴するものです。

塩釜港につながる御舟入堀は1673年に竣工したとされ、本市牛生地区と七北田川の河口を結ぶ延長約7kmの運河として、塩釜港の発展とともに沿岸部の重要な交通ネットワークを担ってまいりました。

大変貴重な歴史的土木遺産であり、貞山運河の歴史が感じられる景観を守りながら、魅力的な親水空間を形成し、次世代の子どもたちへ引き継がれていくことを期待しております。



多賀城市長
深谷 晃祐



七ヶ浜町長
寺澤 薫



塩竈市長
佐藤 光樹



岩沼市長
菊地 啓夫



名取市長
山田 司郎



仙台市長
郡 和子

貞山運河は、魚釣りや舟遊び等ができる場として長く市民に親しまれてきました。阿武隈川河口付近の松並木は津波に堪え比較的被害が小さかったことから、可能なかぎり昔の面影を残したまま護岸改修をしていただきました。

昨年、被災した東北大学ポート部艇庫と合宿所が再建されようやく水面からにぎわう声が聞こえ始めています。ポートを通じて市民のレクリエーションの場となり、やがて流域が体験型観光交流の場になることを願っています。

貞山運河は名取市民の生活に深く関わってきました。震災でその関係は失われかけましたが、令和3年11月、「貞山運河舟運事業」という形で運河と船の関わりを再建することができました。

貞山運河は自然環境と文化が絡み合い、流域が長い歴史でつながっているという、スケールの大きさが魅力です。これからも貴重な地域資源であり続けてほしいと願うとともに、流域の自治体として魅力を向上させる取り組みを続けていきます。

仙台市の東部沿岸部を南北につなぐ、緑豊かな貞山運河。東日本大震災では大きな被害を受けましたが、10年を経た現在、周辺には、震災の記憶と教訓を伝承する遺構荒浜小学校のほか、海岸公園や観光農園など、ご家族連れや親しい仲間が集まり楽しめる場も生まれています。

今後とも、本市にとってかけがえのない貞山運河の歴史を大切にしながら、水辺の環境と景観を生かしたワクワクするようなにぎわいづくりを進めてまいります。



貞山運河未来につながる協議会
会長
櫻井 広行

貞山運河はずっと身近な存在でした。子どもの頃は、魚釣りができるほどきれいでしたが、いつしか水質が悪化し、汚い堀だなという意識しかなくなっていました。

しかし、震災後、司馬遼太郎の『街道をゆく』を読んでもと、貞山運河を歴史的な価値あるものとして残して欲しいと書いてありました。しかも、関上を通る木曳堀は伊達政宗と最も縁の深い、歴史遺産です。

宮城県沿岸部が震災からの復興を果たすためには、関上だけではなく、沿岸部のさまざまな関係者と連携しながら、皆でにぎわいを創出する必要があります。

そのエリアを思い浮かべた時、貞山運河の流れと重なりました。夢は関上から仙台まで遊覧船を運航させること。楽しみながら歴史を学べたら、きっと沿岸エリアの活性化につながると期待しています。

2022年3月発行

(株)プランニング・オフィス社発行



りらく編集部 〒980-0811

仙台市青葉区番町2丁目5番22号 電話022-7335781



一般社団法人
名取市観光物産協会

NATORI City Tourist Bureau MIYAGI ● JAPAN

www.kankou.natori.miyagi.jp
 宮城県 名取市 増田 1-1-3
 022・382・6526



名取市 ふるさと納税
 [楽天ふるさと納税]

