

釜石の歴史

よもやま話

8

釜石の鉄学編 (5)

問い合わせ
市世界遺産課 ☎22-8846

釜石製鉄所の歴史 ①

官営釜石製鉄所

明治に入り「富国強兵」「殖産興業」を目標に明治政府は産業の近代化を図るため、明治3（1870）年に工部省を設置します。

産業の柱である製鉄業を興すため、大島高任の活躍により日本最大の鉄鉱山であることが知られていた釜石鉱山を官有地とすることにしました。しかし大橋や橋野ではその頃、民営の鉄鉱山が稼働していたため、官有地とすることに反対の陳情があがったことから、大橋のみを官有地と決定しました。このことにより、大島高任が初出銑に成功した高炉（大橋鉄鉱山）も明治8（1875）年に解体されました。

大橋は採掘場となり、製鉄所は沿岸部に建設することになりました。建設場所や建設内容などで大島高任（大只越に10トン高炉5基）とドイツ人技師ビアンヒーの意見が合わず、工部省に決定してもらおうこととなり、結局ビアンヒー案が採用されました。そのため、今日現在、



第1、第2高炉（25トン高炉）

製鉄所は鈴子にあります。

ビアンヒー案のとおり、25トン高炉を2基建設しますが、これまで日本では2トン程度の高炉を操業していたにすぎず、1日25トンの鉄を生産するには50トンの鉄鉱石を運搬しなければなりません。そのため、大橋から鈴子そして棧橋までの鉄道を敷設しました。

また、木炭も大量に必要なため、小川や大松倉（日向ダムおまつくらの北西側国林）に炭窯を大量に建設し、運搬のために小川に釜石鉄道の支線を設置しました。

明治13（1880）年9月、官営釜石製鉄所が開業しますが、12月には小川製炭所で火災が起き、高炉は停止されました。その後、関西に炭焼きの職人を募集したり、木炭に代わりコークスを用いるため炭窯を建設し、明治15（1882）年2月に再開しました。

しかし、大量の木炭やコークスを用いるため操業が追い付かず、質の悪いものを使ったために、9月にまたもや停止しました。

この結果を受け、明治政府は釜石製鉄所を廃止しました。建設年数6年、巨額の設備投資、20人近い外国人技師の雇用をした巨大プロジェクトは実日数1年にも満たない（操業は293日間）まま失敗に終わりました。失敗にはさまざまな要因がありますが、一番は予備調査の不足、そして、主要部分のみに力を入れ、付属する部分をおろそかにしたことが問題と思われる。

※詳しくは鉄の歴史館で1月11日まで実施している企画展「失敗の鐵学」でぜひご覧ください。1月9日に名誉館長講演会（講演会は入場無料）も開催します

官営時代の遺構

市内の国道283号沿いには番号のついた橋があります。これは工部省鉱山寮釜石鉄道の名残です。釜石鉄道は国道283号のほぼ南側車線を行っていました。また、JR小佐野駅手前から日向ダムへ向かう市道は小川支線が敷設された箇所です。その沿線に官営時代の遺構が残っています。

大船沢橋台

大船沢橋は、甲子第4地割にあります。橋台部分のれんががイギリス積※となっており、鉱山寮釜石鉄道の橋台と考えられます。田中時代の図面などでは十三の橋とされています。



大船沢橋台



小川アーチ橋梁1号橋

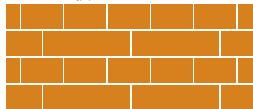


小川アーチ橋梁2号橋

※れんがの積み方

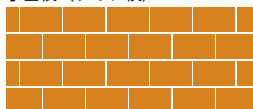
イギリス積

小口面の段と長手面の段を交互に積む



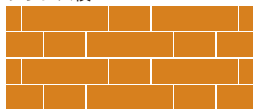
小口積（ドイツ積）

小口面が表れるよう積む



フランス積

小口面と長手面を交互に並べて積む



小川アーチ橋梁

上ノ橋の上流200mほどにある1号橋と旧小川小学校入口にある2号橋の2つが残っています。工部省報告では小川支線には4つの橋が架けられていたとありますが、この橋はカルバート（暗渠）であることからその数には数えられていない橋となります。こちらがれんががイギリス積となっており、土台は花崗岩が積まれています。

