

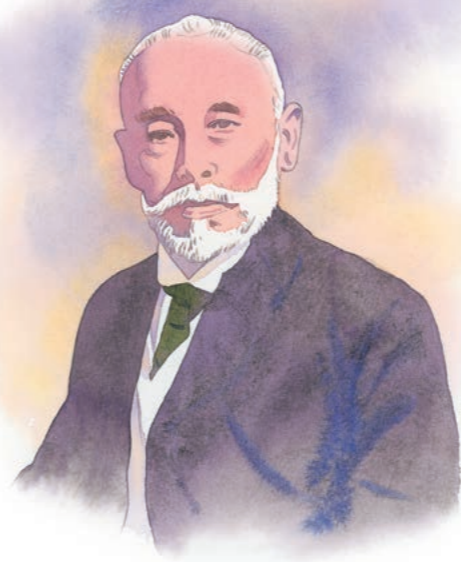
日本一の世界貿易港を完成まで導いた無私の偉人

日本有数の港湾都市、横浜。江戸時代の黒船来航に端を発する開国の動きのなか、安政六（一八五九）年六月に国際港として開港した。明治時代の改修を経て進化したこの港は、日本で初めて海と陸を連絡する機能を持ち、日本随一の世界貿易拠点として、わが国の経済を支えてきた。今回紹介するのは、そんな大貿易港を実現させた、土木界の巨星である。

古市公威

Kouji Furukichi

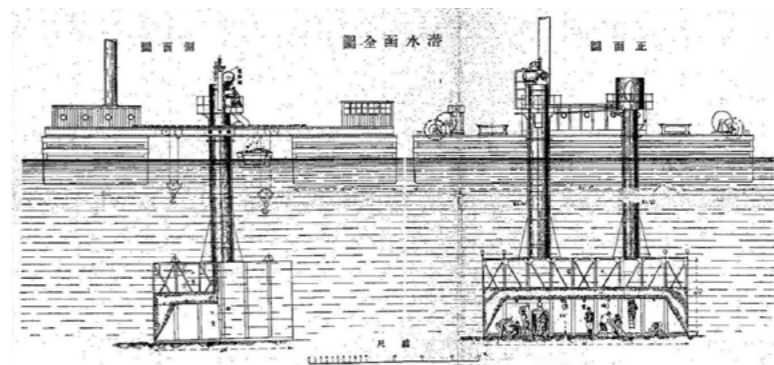
「一八五四年～一九三四年」



古市公威の生涯は、まさしく専念奉公、公益の希求であった。古市は安政元（1854）年、姫路藩士の子として江戸の藩邸に生まれ、明治維新後に政府の洋学学校である開成学校等を経て渡仏。フランスでも優秀な成績を修め、明治13（1880）年にパリ理科大学を卒業した。帰朝後は内務省土木局に勤め、後に同局長などの官職を歴任するなかで、豊平川、淀川、横浜港など数々の河川・港湾工事計画を立案・主導。また日本が初めて海外経営した鉄道・京釜鉄道の総裁となり1カ年での全線開通を実現するなど、国家事業における貢献は枚挙に暇がない。

技術者として近代日本のインフラ整備を支える傍らで、学術振興にも尽力した。内務省に勤めながら東京大学理学部の講師も兼任し、明治19（1886）年に帝国大学工科大学が設立されると初代学長に選ばれる。また明治21（1888）年には日本初の工学博士号を授与された。更にその後、大正4（1915）年には土木学会初代会長に、翌々年には工学会（現・日本工学会）の会長に就任するなど、教職以外の立場からも工学・技術の確立と発展に尽力した。

古市は生涯にわたって土木・工学の第一線を駆け抜け、昭和9（1934）年に没した。その道程では、常に他者や公の益に想いを至らせ、後の時代に対する責任感に溢れ、官僚や技術者などを問わず多くの人々から信頼されていたという。



横浜港では、今日の基礎工事や地下構造物建設でおなじみのニューマチックケーソン工法が日本で初めて導入された。難しい試みであったが、古市は「本邦技術進歩の為なり」と決裁。この時できた岸壁の基礎部分はほとんどが関東大震災を無事に耐え抜き、その後の大規模建設工事に大きな試験結果を残した。[臨時税関工事部『横浜税関海面埋立工事報告』明治39年（国立国会図書館デジタルコレクションより）]



大正期、横浜港新港ふ頭完成後の情景。日本初となる係船岸壁の周囲には税関の建物と荷役用のクレーンが配備され、施設間を貨物車用のレール網が結んだ。完成した港には貨物船や海外客船が寄港し、国際港としての賑わいを見せた。

明治二十二（一八八九）年から、横浜港には輸出入貨物量の増加に伴う改修が施された。だが増え続ける貿易量を前に、港は依然として停泊地の確保に困窮。貿易を司る大蔵省が税関拡張整備を要請し、政府は古市公威に設計を囑託した。古市が示した計画は埋立てによる新しいふ頭の築造。それは単なる税関拡張に留まらない、国家経済を担う大貿易港建設計画だった。古市は、停泊地の欠乏を岸壁施設の整備で解消することを提案し、現在赤レンガ倉庫で知られる新港ふ頭に実装。日本初の係船岸壁の建設となる。それまで船舶は沖合に停泊し、荷役は汽艇や舢舨と呼ばれる仲介役の小舟に依存していた。時間も掛かり、これが狭隘な泊地利用の無駄に拍車を掛けていた。

対して岸壁は船舶からの直接荷役を可能にする有効打である。岸壁沿いには税関の建物と荷役用のクレーンを配備し、各施設間は貨物車用のレールで結ぶ。更に新港ふ頭へ市街部から鉄道を連絡させ、物の運搬効率を最大化した。このような港湾整備は本邦初の試みだった。古市は関係者に「日本築港史に新方式を定めるものと心せよ」と訓告したという。一連の工事は大正六（一九一七）年に竣工。彼の言葉に恥じぬ横浜港はその後、関東大震災による倒壊と復興を経ながらも、日本第一の貿易港として国家経済を支え続けた。そして今日、横浜港は開発期の瀟洒な風情を受け継ぎながら、現在もわが国有数の貿易港として日本経済に大きく寄与し続けている。