

【連載】『凛々たる人生』 — 志を貫いた先人の姿 —

【第二十回】日本最初の掘込港湾を建設した

のなか けんざん
野中兼山



野中兼山 (1615-63)

東京大学名誉教授 月尾嘉男

島国日本では主要な都市の多数は海岸に立地しているため全国各地に大小様々な港湾が整備され、その総数は一〇〇〇にもなる。鉄道路線、高速道路、航空路線が高密度に整備されている現在では港湾の役割は以前ほどでは

ないが、かつては国家にとっても地域にとっても重要な社会基盤であった。当然、その構築には専門の技師が活躍し、社会の重要な職業であった。その重要な役割を象徴する一人の人物を今回は紹介したい。

図1 手結港



兼山が
設計した
手結港

高知は全県が東西に約一七〇キロの太平洋岸に展開している地形のため、各地に大小様々な

図2 手結港の位置



期の一六五〇年代であるが、これを設計し実現したのが今回紹介する野中兼山である。兼山は播州姫路の武士で

港湾が存在するが、水深が十分でない海岸では海浜を掘削して港湾にする掘込港湾が構築されてきた。その日本で最初とされるのが、高知県香南市にある「手結港」(図1)で、高知龍馬空港から東側に約八キロの海岸に位置する(図2)。実現したのは江戸時代初

ある野中良明の子供として元和元(一六一五)年に姫路で誕生した。父親の良明は慶長六(一六〇一)年に土佐藩主となった山内一豊の甥で家老であったが、兼山が四歳になった元和四(一六一九)年に死亡した。当分の期間は姫

路で生活していたが、一三歳になった寛永六（一六二九）年に土佐に移住し、父親の従兄である野中直継の養子となって、その娘のお市と結婚、寛永七（一六三〇）年に元服した。そのような背景から一七歳になった寛永八（一六三二）年に養父の直継とともに土佐藩の奉行職に任命され、二代藩主の山内忠義（図



図3 山内忠義（1592-1665）

3）に出仕するとともに、寛永一三（一六三六）年に直継が死亡したため野中家の家督を相続することになった。藩政では土佐全域の農地、道路、港湾など社会基盤の整備を推進し、手結港などは現在も漁港として利用されているほどである。さらに事業を推進しながら財政を健全にするにも貢献した。

この手結港については、土佐出身で日本の土木工学分野に名前が記録される有名な廣井勇（ひろい）という東京大学教授が大正一五（一九二六）年に出版した『日本築港史』において、「これまでの日本では築港と名付けるほどの事業は数少ないが、土佐の沿岸には有名な野中兼山が構築した築港工事が現在でも存在する」と記述し、さらに手結港についても「欧州における最善の築港工事と同一の時期に実現している」と評価している。

その評価が妥当であるように、江戸時代前期

に完成した手結港は着工する以前に岩盤を試

掘して工事に支障がないことを確認してから、承応元（一六五二）年に幕府の許可を取得して着工し、三年後の明暦元（一六五五）年に完成している。これは日本では史上最初に実現した掘込港湾である。これが立派な港湾であることは完成から三七〇年が経過した現在でも漁港として使用されていることが証明している。

この手結港以外にも兼山が手掛けた港湾は何港もある。その一例が「津呂港（現在の室戸岬港）」である。ここは延長八（九三〇）年から承平五（九三五）年まで土佐の国司として赴任していた平安時代の歌人として名高い紀貫之が五年の任務を終了して京都へ帰国するまでの五五日間の様子を執筆した日本最古の日記文学とされる『土佐日記』にも名前が登場する。そのため港湾の入口に「紀貫之の泊舟之處」という石碑が建立されている。

海路が重要であった土佐

兼山が土佐に着任した時期には手結港は簡素な漁港であったが、幕府に改造の許可を申請し、寛文元（一六六一）年に着工して三ヶ月間で改築した。ここでは工事現場を仕切って海水が侵入しない状態で工事をする最新の乾式工法で実施した。兼山が記録した『室戸湊記』には工事の経過だけではなく、港湾建設の意義や思想も記録されており、兼山の土木事業への構想を表明した貴重な記録になっている。

これ以外にも兼山が土佐で手掛けた港湾工事が県内各地に存在する。高知を代表する民謡『よさこい節』の「見ませ見せましよ浦戸をあけて月の名所は桂浜」という歌詞に登場する浦戸湾（図4）では現在は陸地が沖合に

図4 浦戸湾



進展しているために存在しないが、湾口に二本の突堤を建設して集落を波浪から防御する工夫をしていたし、高知の西端にある柏島では集落の周囲を長大な堤防で防御して安全を確保するなどの工事もしている。

本四架橋も存在せず、四国を南北方向に縦断する鉄道も立派な道路も存在しなかった江戸時代に、高知と日本の経済の中心である大坂との交流は陸路では不便であり、紀伊水道を利用する海路が主要経路であった。さらに土佐の重要産品である木材を大坂や江戸に輸

送する手段も海路以外には存在しなかった。

そのため高知の太平洋岸には多数の港湾が開設され、藩内の交通だけではなく、遠方との交易のためにも港湾は重要であった。

この航路が利用されるためには暴風などによる太平洋側からの荒波を回避して避難できる港湾が必要であるし、参勤交代も急峻な四国山地を横断する陸路よりは海路を利用すれば時間も経費も節約できる。物流についても同様で、木材などの重量のある貨物を山越えで運搬するのは時間も費用もかかるが、海路であれば重量のある物資も大量に安価に輸送することが可能である。そのような目的でも港湾や水路の整備は重要であった。

地域開発に活躍した兼山

それ以外にも、兼山は現代の言葉で表現す

図5 高知龍馬空港と物部川河口



れば地域開

発に相当する土木事業も数多く実施している。

高知龍馬空港の東側には四国山地から太平洋岸に流下してくる延長七キロの

物部川（図5）が存在する。兼山は途中に堰堤を構築して水路を開削し、物部川から導水して周辺に一二〇〇ヘクタールの新田を開発している。しかも水路は用水のためだけではなく、穀物や材木の輸送にも利用できる地域発展の手段としている。

四国山地から県央の太平洋岸に流下してくる延長一二四キロの仁淀川にも物部川と同様に数多くの堰堤を建設し、産品の輸送の手段を整備するとともに、その周辺に新田開発と集落建設をし、現在の言葉で表現すれば「地域総合開発」を推進してきた。このようにして兼山は日本の端部にある後進地域を発展させてきたが、長年、変化のない社会であった地域にとって、急速な改革は順風満帆というわけにはいかなかった。

このような兼山の活躍の背後には二代藩主忠義からの藩政改革の命令があった。明暦二（一六五六）年に兼山を重用した忠義が隠居し、長男の忠豊（図6）が三代藩主になるが、兼山は忠豊にも重用され、忠豊とともに江戸城内で四代將軍の家綱に拝謁するほどの関係であった。しかし、いつの時代にも、どの社会にも登場する現象であるが、急速な社会の変化や個



図6 山内忠豊（1609-69）

人の出世には不満のある反対勢力が登場する。

不遇であった子孫

そのような風向きの変化が次第に明確になり、数年もすると兼山の政策に不満のある近習家老の孕石元政などが藩主に兼山を弾劾

けられた政変である。

失脚した兼山は自身が構築した物部川の山田堰の付近（図7）に隠棲したが、三ヶ月後に吐血して死去した。そこから一族は過酷な境遇に見舞われることになる。八人の子女をはじめ一族は高知の西端の僻地の宿毛に軟禁され、それらの子孫が解放されたのは兼山の四男が死亡して男系の子孫が断絶した四〇年後のことであった。しかし、兼山の家系は断絶したが、業績は高知の様々な場所に色濃く残存しており、土佐の偉人と評価されている。

大半の技術の成果は個人の生活や企業の業務に貢献するが、ダムにしても道路にしても土木技術が実現させる成果は社会全体に貢献するという特徴がある。しかも古代エジプトのダムが現在も利用されているように、長期に社会活動に影響する。古代ローマ時代に建設されたアッピア街道が現在も使用されてい

する書状を提出する騒動が発生した。理由は農民であるが武士の待遇にあった郷土を厚遇する一方、藩士や町人などを冷遇しているという内容である。藩主は叔父になる伊予松山藩主の松平定行と相談した結果、兼山は罷免されることになった。「寛文の改替」と名付

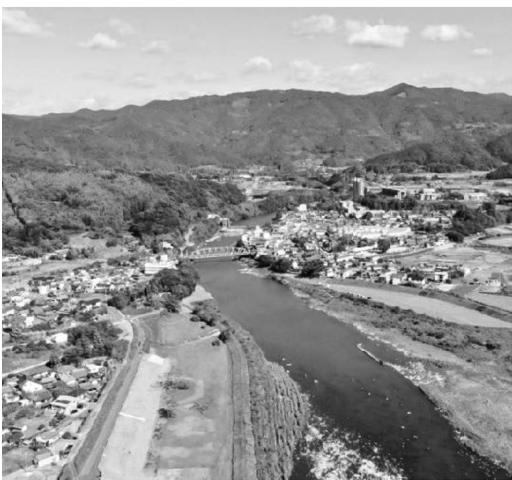


図7 物部川山田堰付近

るほど長期ではないが、兼山の構築した港湾が三五〇年以上経過した現在でも利用されているのは一例である。

兼山の原点は技術であるが、兼山により実現した様々な土木構造物は、どのように地域を長期に発展させていくかという社会哲学が背後に存在する。明治末期に大蔵大臣に就任した阪谷芳郎男爵は西内青藍が執筆した『偉人野中兼山』の序文に「學問に多きを置き、之を事業の基礎と為したる事」に敬服すると記載している。晩年こそ政治に翻弄されて不幸であったが、その実現した技術の精神は現代にも確実に継承されている。

つきお よしお

一九四二年生まれ。東京大学工学部卒業。工学博士。名古屋大学教授、東京大学教授、総務省総務審議官などを経て東京大学名誉教授。専門は通信政策、仮想現実。趣味はカヤックとクロスカン トリースキー。著書は『縮小文明の展望』『先住民族の観智』『転換日本』『凛々たる人生』『爽快なる人生』『意志ある人生』など多数。