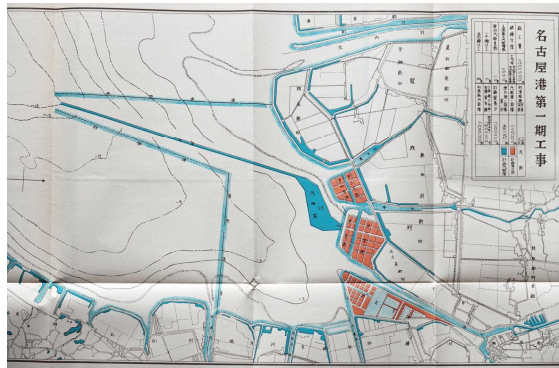


人造石護岸が今も名古屋港を守る

― 服部長七の人造石工法 ―

■名古屋港の誕生は黒田技師と服部長七のタッグが始まり

明治20年代後半、反対論が強かった熱田築港だったが、果敢に港づくりを推進したのが初代築港課長で技師の黒田豊太郎であった。黒田は右図のように港域を拡大し、浚渫する航路と埋立地を造成することで港の発展を描いた。その際に採用したのが、当時脚光を浴びていた服部長七（愛知県碧南出身）が開発した人造石工法であった。第一期工事が完成した明治43（1910）年には、1号地から5号地の護岸全てと東西の突堤が人造石で覆われていた（昭和初期の2号地の写真からもその様子が窺える）。コンクリートではなかったのである。黒田の英断と長七



名古屋港第一期工事平面図（『名古屋築港誌』より）

の献身的工事がなかったならば、今の名古屋港はなかったかもしれない。

■コンクリートにも匹敵する強さが…

人造石工法とは、在来の左官工法である「たたき」を割石と組み合わせて大規模工事に応用したもので、コンクリート工法発展の過渡期の土木工法であった。一見普通の石垣にも見えるが、よく見ると割石と割石が接触しておらず、隙間に「たたきの練土」（人造石）が詰まっている。割石の周りが人造石で充填されているのである。これが強さの秘密であり、当時はコンクリートに匹敵する強さがあると言われた。特に愛知県では人造石工事に県費補助（明治31年）が付き、干拓新田

の堤防護岸や樋門の工事に広く用いられた。建設後100年が経った今も現存し機能しているところも多い。その一つが、名古屋港である。

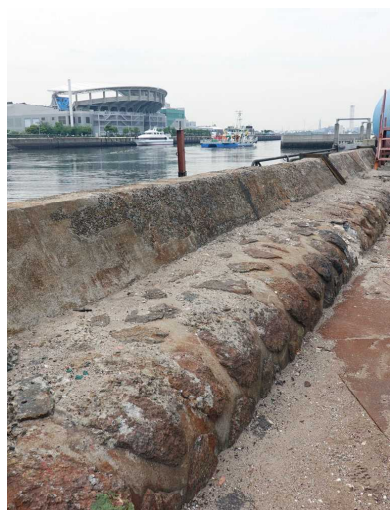
■独特な景観で今も役割を果たす名古屋港の人造石護岸

名古屋築港（当初は熱田築港）では、明治31（1898）年に3号地の埋立から始まるが、その時代に服部長七工事によると思われる人造石護岸を残すところがある。現在はコンクリートで護岸が嵩上げされているが、当初の人造石護岸の一部が現存している（左写真）。人造石工法特有の割石と割石の間の目地が広い造りを見せている。

名古屋港西側の庄内川河口付近の11～12号地にも人造石護岸が存在する。ここは名古屋港第四期工事（昭和2～15年度）で埋め立てされたところであるが、庄内川河口部に



昭和初期当時の名古屋港2号地の人造石護岸及び人造石の物揚場と階段（『名古屋港写真帖』（昭和3年）より）



名古屋港3号地の現役人造石護岸
（遠景は名古屋水族館、2020年筆者撮影）

延長1kmを超す護岸が人造石工法で施工されている（右写真）。昭和の時代になっても人造石は名古屋港では信頼された工法だったことを示す事例といえよう。しかも施工後90年が経とうとする今も強固な姿を保っている。その独特な姿はまた人を惹きつける魅力すら持っている。



名古屋港の11号地西側の現役人造石護岸
（庄内川方面を見る、2020年筆者撮影）

（天野武弘）