

会員の広場



荒川放水路通水100周年

田川 修司（東京）

（江戸・東京を巡る最も長いクルーズ船の旅）

世界で最も魅力的な都市に選ばれた東京ですが、江戸時代からの治水事業や埋立事業などによる都市づくりの成果が実を結んで素晴らしい都市に成長してきています。その様な江戸・東京を一日かけてゆったりと巡る最も長いクルーズ船の旅を楽しんできました。普段は地上から眺めている東京という大都市の風景を、川のと真ん中や海の上から見上げたりして、水上という特別な視線から見る事が出来ました。東京の新しい姿を一味違った角度からの観察でした。

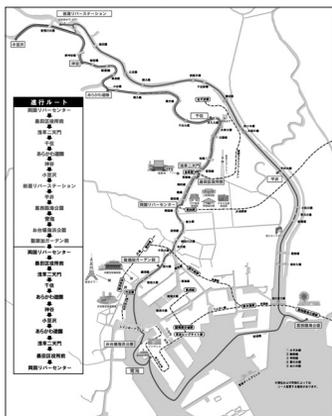
スタートは小豆沢港出発して荒川放水路通水100周年を迎える岩淵水門（青門）をぬけて荒川に出ます。左側には、役割を終えた旧岩淵水門（赤水門）が見えています。そして荒川を東京湾臨海部まで下り、葛西臨海公園、お台場と経由して隅田川を北上して新河岸川の小豆沢までもどる船旅でした。江戸・東京は有史以来度重なる洪水被害を受けてきました。江戸時代から明治時代までに、この地では約130を超える洪水の記録がありました。

荒川「荒ぶる川、荒れ川」秩父山地の甲武信岳に源を發し、長瀬、寄居、熊谷と流れ出ると関東平野を西へ一路南下して武蔵野台地と大宮浦和の間に挟まれた低地を蛇行。途中関東の大小百本の川の流れを集めて東京北区から都内に入り、東京湾に注ぐ長さ173kmで治水上也も利水上也も極めて重要な河川です。

「荒川放水路」は、大正13年（1924）10月12日に通水を開始して以来、江戸・東京を水害から救うという大変重要な役割を果たして2024年に100周年を迎えます。その昔は、「我庵は 松原つづき 海近く 富士の高峰を 軒端にぞ見る」（太田道灌）、松原は東京駅やこの経済倶楽部のビル近辺でした。1590（天正18）年、江戸城に入った徳川家康は、伊奈忠治、父親の忠次に命じて利根川と荒川の瀬替えにとりかかっています。治水事業の技術の進歩により、荒川は人の手によって、流

れ“そのものを変えられる時代を迎えます。「荒川の西遷」と呼ばれるこの河川改修事業は、久下地先で締め切れられ、利根川水系と切り離されて入間川筋を本流とする流れになりました。これにより埼玉東部低湿地は穀倉地帯に生まれ変わり、また舟運による物資の大量輸送は大都市・江戸の繁栄を支え江戸の発展や暮らしを向上させました。荒川の計画された超大規模治水事業は、江戸の町づくり、戦略的な江戸防衛に目的を変えて江戸の発展に貢献しました。後の東京への発展そして日本の繁栄にかかわる大きな事柄でした。

いちにちゆり旅<コース MAP>



©（公財）東京都公園協会

1910（明治43）年の大洪水を契機に、首都東京を水害から守る抜本対策として着手されたのが、「荒川放水路」の開削です。この工事は、北区の岩淵に水門を造って本流を仕切り、岩淵の下流から中川の河口方面に向けて、延長22km、幅500mもの放水路を掘るという大規模なものでした。その大規模工事には、人力、機械、船を駆使して進められました。その大規模工事には、310万人、延長約22km、幅は約500m、総費用約3345万円当時の大卒初任給35円。荒川放水路の役割は、洪水時には、岩淵水門を閉めて本流（隅田川）の増水を抑え、洪水の大部分を幅広い荒川放水路でいっきに海に流下させることです。全体の竣工には約20年の歳月を要し、1930（昭和5）年に完成しました。今では「荒川＝荒川放水路」と呼ばれています。現在の隅田川は放水路が出来るまでこの川が荒川でした。

この荒川放水路の開削には、日本を代表する多くのエンジニアが関与しました。放水路や水門建設の工事を計画した原田貞介と指揮、監督した青山土建設技師がいます。青山土は、日本人で唯一パナマ運河建設に携わった技術者でした。東京は、治水事業での水路と共に発展してきた都市です。荒川放水路は、明治以降の近代化時代、高度経済成長時代、そして現在に至る発展に重要な役割を果たして来ています。このような事業を決定・実行・完成したことは素晴らしい出来事です。ね。