

ヨーロッパの近代河川工事技術に、「治水」のコンセプトを導入。

淀川改修の計画者かつ実行者
沖野忠雄

淀川と「水の都」大阪

淀川水系。それは、水源を日本最大の湖・琵琶湖とし、滋賀県大津市から河谷状となって南流、宇治市から京都盆地を貫流し、京都府山崎において南から木津川、北から桂川と合流。そして、大阪平野を西南に流れ、下流部において神崎川、大川を分流して、大阪湾に注ぐ大水系で、流域面積は8,240km²にも及びます。

古代において、歴代天皇は都を次々と移したが、これらの地にはすべて淀川の流域に近い場所が選ばれています。その理由は、河川周辺が「風光明媚であったこと以上に、水路を使って都を建設する資材を搬送できる、さらに水路だけで旧都や大陸との交通ができるという点にあったと考えられます。「交通路としての淀川水系」の役割はその後もますます大きくなります。時代は下り江戸時代、経済的繁栄を誇る大阪が「天下の台所」と呼ばれると同時に、「水の都」とも呼ばれたことから、このことは容易に想像のつくところです。

一方、古文書や古図をみると、今日の大阪平野は、太古より淀川が運ぶ土砂によって河内、浪速の平野が次第に広がり、日本でも有数の広大肥沃な平野として形成されたことを示しています。

交通路としての淀川、農業用水・工業用水源としての淀川。関西地方、なかでも大阪はこの淀川の恩恵を十二分に受け、経済的・文化的・政治的繁栄を続けてきました。しかし、意外に知られていないのが、かつて、淀川流域、大阪平野で暮らす人々は例年のごとく起こる洪水に脅かされ、しばしば人命や財産を奪われきたということ。今こそ、淀川は、日本の他の河川に比較して、安定した穏やかなる河川とされています。が、今日に至るまでには、歴史的に数々の先人による自然との闘い、利水・治水事業が繰り返されてきたのです。沖野忠雄博士はそ

淀川の治水に関する歴史は古く、最古のものは遠く仁徳天皇時代の茨田堤(323年頃)までさかのぼることができます。人々は、昔からその時代の技術および財政的水準に合わせた治水工事を淀川に施してきました。17~18世紀には、淀川尻の整理、大和川の分離などの大事業が次々と完成しています。しかし、このような淀川の治水史にまったく新しいページがはさまれるのは、明治に入ってからです。わが国の近代治水技術の先駆者・沖野忠雄氏の登場を待たねばなりません。



明治以後、在来川船に代わり客船として栄えた蒸気船(昭和初期)

うした先人の一人であり、近代的河川工事技術をもって、淀川を今日の「安定した穏やかなる淀川」へと変身させた人物ということが出来ます。

大阪を洪水から救うための「淀川改良」

沖野忠雄氏は、安政元年(1854年)但馬豊岡藩士沖野春水の子として、大磯に生まれます。明治4年(1871年)同藩に命じられ東京の大学南校に入学、フランス語による教育を受けるが、在学中の同9年(1876年)に政府による留学生として、オランダに派遣されます。かの地で土木建築工師の資格を得て、同14年(1881年)帰国。以降、内務省御用係をはじめ全国の諸河川直轄工事監督官を歴任することになります。そして、明治24年(1891年)には工学博士を授けられます。

ちょうどその頃、わが国の治水史においては、近代河川工事の黎明期を迎えようとしていました。「淀川河川改修工事」は、明治6年(1873年)に政府が招いた御雇外国人技師団のオランダ人工師デ・レーケらにより、国の直轄事業として始められました。その工法では、淀川の舟運、航路の整備を考慮した低水路工事が「主眼」とされました。低水路を修正し、堆積をなくして流速を速め、1.5mの航路水深を維持する、というものでした。

ところが、明治18年(1885年)、22年(1889年)、29年(1896年)と洪水が頻発し、淀川流域は大被害を受けます。なかでも18年の氾濫は、ようやく近代的発展を遂げようとする大阪とその周辺に、甚大な被害をもたらしました。この年の7月1日、大雨のため上流の枚方付近で左岸堤防が決壊、濁水は大阪市内に流入、上町台地を除く市内の大部分が浸水。中之島では2mもの冠水、天満橋・天神橋・難波橋・筑前橋・常安橋などが流失したといえます。



毛馬洗堰(大正元年)

淀川の治水・利水の原形をつくり、工事の機械化を積極的に推進。

これらの災害により淀川の再度の改修を求める声が高まるなかで、沖野忠雄博士は、洪水対策工事としての「淀川改良」を計画し、政府に意見書を提出。明治30年(1897年)に淀川改良工事は着工することになります。

この時、沖野博士は、わが国で初めて洪水流量を緻密に調査・算出し、それを淀川改良計画の前提に置いたのです。つまり、沖野博士は、淀川改良にあたって、かつて修得したヨーロッパの先進土木技術をそのまま適用するのではなく、わが国の河川様式に合わせて適用したわけです。近代河川工事に本来の意味での(わが国特有の)「治水」のコンセプトを導入した、と言い換えてもかまいません。

「長柄運河事件」と「内務省の羅馬法皇」

この工事で特筆すべきは、具体的には、淀川本川から分流していた神崎川と大川(旧淀川)を締め切って、新川(新淀川)開削することにより、上流の洪水を大阪湾まで通過させることとしたこと。分離された神崎川と旧淀川には、それぞれ一律屋樋門、毛馬洗堰により河川維持用水が流されるようになりました。また、瀬田川の河道掘削、南郷洗堰の建設、巨椋池の分離などの工事も行われ、今日の淀川の治水・利水形態の基盤を作り、現在に引き継がれています。

もうひとつ特筆すべきは、工事の機械化を実に積極的に進めたこと。従来では浚渫船以外はみな人力であったが、この工事では、掘削機、機関車、浚渫船、曳船、土揚機、鉄製トロ、鉄枕軌条、水替機…などを導入し、また機械修理工場やセメント試験場も設けられました。

この淀川改良工事に關連して、沖野博士の人物をのぞかせる、こんな事件も伝えられています。淀川改良にあたり、沖野博士は、その計画予算

に記載されていない長柄運河の開削を指示し、実行に移したのです。このことが工事途上で会計検査院より問題とされ、その違法性を詰問された際、博士は「技術上、それが最善の方法である」と強く主張し、検査院はこの件を不問に付したというエピソードです。

もちろん、博士の高潔な人格ゆえの特別な処置であったことはいうまでもありませんが、法規一点張りの議論には耳を貸さないという点では、終生一貫していたようです。加えて、酒は一滴も飲まず、猛烈な読書家、非常な愛煙家。ついで、博士には「内務省の羅馬法皇」という異名も与えられたとのことです。

なお、淀川改良工事は、途中、日露戦争をはさみながらも明治42年(1909年)に完了。毛馬開門広場の「淀川改修紀功碑」には、その間の経緯および博士の業績が詳しく記されています。

近代治水工事および港湾工事の礎を築く

沖野博士が関西の地で心血を注いだもうひとつの事業は、大阪港の築港。そもそも、淀川改修と大阪築港は不可分の関係にあります。大阪港は淀川の末流・安治川の河口にあるため、淀川から流出する土砂により、次第に浅くなってしまいう関係です。

大阪市により築港計画の実行が決定されたのは、明治29年。淀川改良計画が帝国議会通过した同じ年です。博士がこの前代未聞の淀川大改修工事担当の重責にありながら、大阪市からの依頼を受けて大阪築港工事長のポストに就いたのは、大阪築港も淀川改修の一環と捉らえていたとも考えられます。

また、いうまでもなく博士は淀川改修の計画者かつ実行者であっただけではありません。日本全国で明治から大正にかけて実行された近代河川工

淀川右岸付帯工事(大阪府三島郡島村地先/大正13年)



大阪平野の変遷図

淀川改良工事第一浚渫船



■縄文時代前期 約7000年前(河内湾の時代)
■弥生時代後期 古墳時代前期 約1600年前(河内湖の時代)



淀川資料館

淀川修補工事(昭和14年~43年)



現在のスーパー堤防(城北地区)

事で博士が関与しなかったものはない、といわれるほどです。港湾工事にしても、また然りです。

このように、沖野忠雄博士はわが国の近代的治水工事および港湾工事の礎を築いた、いわば「治水港湾の始祖」とも呼ぶことができる存在です。

大正5年勲一等瑞宝章、同7年正三位を受与。大正10年(1921年)、神戸の自宅において博士は68年の生涯を閉じました。

京都黒谷の墓前には、いま治水港湾事業に一生を捧げた博士の功績を偲ぶ人が訪れ、香華が絶えることがないとのことです。

参考資料：真田秀吉氏著「沖野忠雄博士伝記」/建設省近畿地方建設局淀川工事事務所発行パンフレット「淀川資料館」ほか。

●淀川資料館
枚方市新町2-2-13 淀川工事事務所内
TEL.0720-46-7131
休曜日/日曜日、祝祭日