

吉野川歴史探訪 ヨハネス・デ・レーケ(その1)

お疲れ様です。別宮川三郎です。6月に入り梅雨入りしましたが、雨が全く降らず、どうなるかと思いましたが、6月20日夜遅くから21日の明け方にかけて雨が降り、流域は少し潤いました。しかし、雨の降り方が強烈で風も強く、まるで台風のような感じでした。

さて、国による吉野川の改修工事は、明治18年(1885)に手がかけられます。しかし、先月号で紹介した覚円騒動により、見るべき成果もなく僅か4年で中止になりました。この工事は、明治政府が招いた「お雇い外国人」、ヨハネス・デ・レーケが計画しました。デ・レーケが描いた計画とは、どのような内容だったのでしょうか？今月号は、当時の時代背景について探訪しましょう。

1. お雇い外国人、デ・レーケ到着

明治17年(1884)6月12日、徳島の古川港(現在の徳島市応神町周辺)にオランダ人の土木技術者ヨハネス・デ・レーケ(写真-1)が到着しました。

彼はいわゆる「お雇い外国人」のひとりです。明治政府は、日本の近代化を進めるために、欧米から鉄道・土木・軍事・学問など多岐にわたって多くの外国人専門家(お雇い外国人)を招き事業を進めていました。明治元年(1868)から明治22年(1889)までに政府、府県、民間が招いた人数は2299人にもものぼりました。鉄道関係にはイギリス人、工部省工作局はフランス人、北海道開拓にはアメリカ人というように適材適所につとめ、河川・港湾事業には、当時、世界一流の水準にあると考えられていたオランダ人が招かれました。

まず、明治5年(1872)にファン・ドールンとリンドウの二人が来日。デ・レーケが招かれたのは、その翌年、31歳のときでした。以来、デ・レーケは淀川、木曾川、大阪港、福岡港、長崎港など全国の主要な河川・港湾の計画や工事に携わりました。

その彼が徳島に来たのは、国が行うことになった吉野川改修工事に先立って、内務省から吉野川の調査を命じられたからです。当時、国の土木行政は内務省土木局が司っていました。内務省に土木局が設置されたのは明治10年(1877)。それまで度々、機構や名称を変え試行錯誤が繰り返されていましたが、土木局の設置で、ようやく土木行政の骨格が定まりました。ちなみに土木局は、昭和22年(1947)の内務省廃止まで、わが国の土木行政機関の中核として活躍しました。

さて、明治政府はオランダ人の土木技術者の指導によって、全国の主要な河川の改修を行います。この頃、国が目指していた河川改修は、必ずしも治水を目的としたものではありませんでした。



写真-1
明治6年頃のデ・レーケ
『デ・レーケとその業績』
(国土交通省中部地方整備局
木曾川下流河川事務所)より



写真-2
デ・レーケが指導したと言われる砂防堰堤（美馬市脇町）



写真-3
デ・レーケ公園にある石碑（美馬市脇町）

2. 舟運路の整備と低水工事

明治前期の国の河川改修は、舟運路を整備することに主眼を置いていました。その工事は「低水工事」と呼ばれ、水位が最も低いときでも船や筏が航行できるように整備することです。これに対して、洪水対策を目的とする堤防工事は「高水工事」といい、これは地方の府県にまかされていました。つまり、**国は治水よりも舟運路の整備を急務としていた**のです。それはなぜなのでしょう？

今日では忘れられていますが、鉄道が普及するまでは、わが国の長距離・大型輸送手段の主役は船舶でした。つまり近世から明治前期にかけては、舟運の時代であり、河川はそのための重要な交通網だったのです。

明治5年(1872)に新橋・横浜間に鉄道が開通したことからわかるように、明治政府は早くから鉄道による近代的な輸送網の整備を目指していました。しかし、その実現には時間と経費がかかるため、当初はこれと並行して、近世以来の舟運を継承するかたちで、各地で港湾の建設や運河の開削を進めて行ったのです。

新政府が、淀川や利根川など全国の主要河川の改修に取り組みだしたとき、低水工事から始めたのは、舟運路を整備することによって、近代的な輸送体系を確立し交通基盤を整備するという国家的な課題があったからなのです。

3. 吉野川と舟運

舟運が盛んだったのは、吉野川の場合も例外ではありませんでした。徳島平野を貫流する吉野川は、古くから東西の物資輸送の大動脈として重要な役割を果たしていました。

流域には多くの川港があって、各地で産出される藍玉や煙草、砂糖、木炭、薪などが運ばれました。それらは、吉野川河口の撫養川口、今切川口、別宮川口などの港に積み下ろされ、そこから海上輸送で大阪に運ばれました。

また、反対に下流からは他国から入荷した干鰯、練粕、藍砂など藍生産に必要な物資や塩、ワカメ、雑貨が運ばれました。特に米作がほとんど行われていなかったため、米も多量に運ばれるなど、吉野川は流域住民の生活や生産のための大動脈でした。

吉野川で使われた川船は、平田船と呼ばれる船底の浅い、大きな帆を張った船で、一度に 600 貫から 1000 貫の積み荷を運ぶことができ、徳島・池田間を下りで2日から3日、上りは1週間から2週間で要したと言われています。

吉野川の途中には各所に川港ができ、その一つの岩津には今でも大きな常夜灯が立っています。こうした舟運は、近世から明治中頃まで発達し、最盛期には千艘近い川舟が行き来していました。明治 18 年(1895)で「川船 150 隻、一年間に 2 万回往復、総輸送量 200 万貫、客船 50 隻、利用客 6、7 万人」(徳島日日新聞)と言われています。

しかし、明治 33 年(1900)に徳島・船戸(川田)間、さらに大正 3 年(1914)に徳島・池田間の鉄道が開通するとこうした舟運は急速に衰退していくことになります。

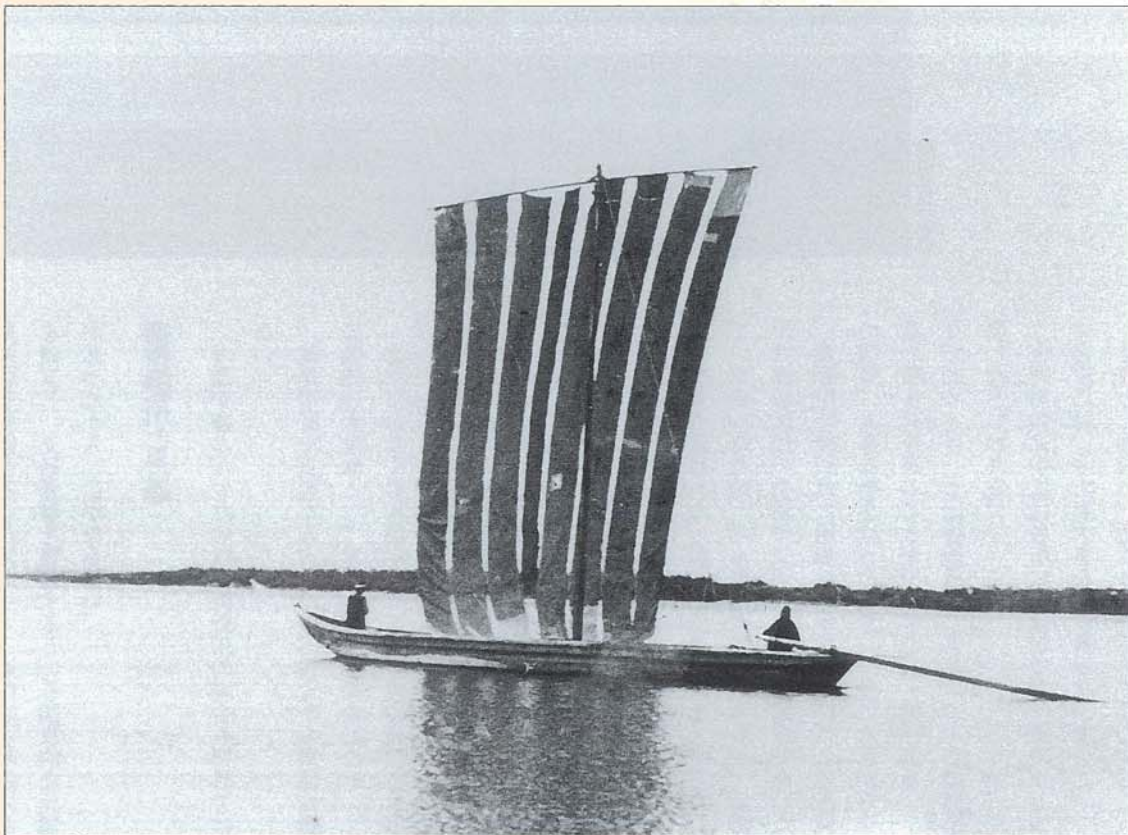


写真-4 平田船

八反帆に吉野川の風をはらんで航行する平田船。昭和初期頃。



写真-5 岩津の常夜燈じょうやとう

4. デ・レーケ、吉野川の洪水にあう

こうした時代背景があって、吉野川で初めて国による本格的な河川改修が行われることになりました。わが国で最初の政府直轄の河川改修事業は、淀川の低水工事（明治7年）でした。その後、全国の主要河川の改修を順次行いますが、吉野川の工事は淀川に遅れること11年後の明治18年(1885)、国と徳島県が共同で行うことになりました。国が低水工事と砂防工事を、徳島県が高水工事を担当しました。

これに先立って、内務省土木局は明治16年(1883)に、徳島市富田浜に吉野川出張所を設置し測量を開始しました。そして、明治17年(1884)、デ・レーケに吉野川調査を依頼したのです。

徳島に着いたデ・レーケは、6月13日から7月4日までの約3週間、精力的に吉野川を調査しますが、調査中に吉野川の洪水に遭遇そうくうします。その時のことを「6月28日には、人を恐怖に落とし入れる洪水となり、このために数多く人命を失うに至った」と記し、「しかしながら、私は、これがためにかえってこの川が特異な状態に変化するのを視察する絶好の機会を得た」とも書き添え、吉野川の洪水特性を実体験で理解したのです。

デ・レーケの調査内容は、じつに広範囲で多岐にわたり、短期間でよくここまで調査したと思えるほどです。その項目は、吉野川流域、水源地の山岳さんかく、各支川、沿川の平地と河床、さらに岩津から下流の河床勾配、三角州、潮汐、灌漑用水、山地の景況、切畑きりはたなど様々な観点から調査を実施しています。また、調査結果を基に吉野川の河川改修計画の基本的な骨子を提案しています。

来月号では、デ・レーケが作成した「吉野川検査復命書」について探訪しましょう。