

荒川放水路

～東京の下町を水害から守る抜本策～

荒川放水路完成以来、隅田川から水が溢れたことはありません。

荒川上流部改修から

100年
1918-2018



荒川放水路・左側で曲がりくねる川は隅田川（むかしの荒川）



事業概略図



旧岩淵水門

荒川放水路計画

荒川放水路ができるより以前は、今の隅田川が荒川でした。

1910（明治43）年8月の大洪水により、東京の下町が水浸しになり、荒川放水路の建設が必要となります。

荒川放水路の建設工事は1911（明治44）年に始まり、1930（昭和5）年に完成しました。北区の岩淵から中川河口までの約22kmに、幅500mの人工の川を掘るといふ大規模な工事でした。洪水のときは岩淵の水門を閉めきって、放水路に水を流すようにしたのです。以来、隅田川からは水が溢れたことは一度もありません。

▶ 1910（明治43）年洪水による東京の被害

1910（明治43）年8月の洪水は、荒川、利根川をはじめ関東から東北地方にかけての多くの河川が決壊・氾濫し、大災害となりました。荒川本川でも、熊谷堤や綾瀬川合流点より下流の堤防をことごとく越流する状態で氾濫しました。その下流の隅田堤では言問地先で決壊し、本所地区が浸水しました。また、隅田川（当時の荒川）の堤防が盛り土されていない地区では洪水があふれ、深川・本所地区へ流入しました。人々は泥海と化したところを舟で行き来し、ようやく水が引いて地面が見えるようになったのは12月を迎える頃だったそうです。



向嶋三囲神社の被害の様子
（現在の墨田区向島2丁目周辺）

▶ 荒川放水路開削工事の概要

荒川放水路開削は、工事費、工事規模、開削土量などすべてが大規模でした。その大規模工事は、人力、機械、船を駆使して進められました。

工事規模の概要

放水路は高水敷となるべきところを人力や機械によって地面を掘り下げ、同時に、掘った際に発生した土を利用して堤防を築きました。

また、低水路となるべきところは主に掘削機および浚渫船により高水敷をさらに掘り下げ、放水路の基本的な形状を作りました。

そして、要所には橋梁や水門、護岸などを築きました。

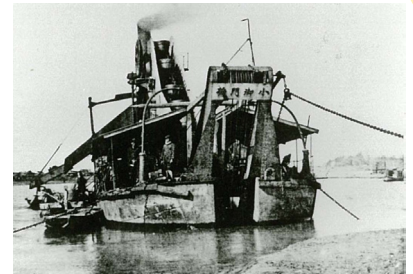
名称	数量	備考
総工事費	31,446,000円	※当時大学卒の初任給 35円
延長	22km	
浚渫土量	910万 m^3	掘削土量 2,180万 m^3 =東京ドーム約18杯分
掘削土量	1,270万 m^3	
築堤土量	1,204万 m^3	
鉄道橋	4橋	総武線・常磐線・東武線・京成押上線
道路橋	13橋（1鉄橋、12木橋）	
閘門及び水門	閘門3ヶ所、水門7ヶ所	
土地買収	1,098町歩	約11 km^2 =東京都北区の面積約半分
移転戸数	1,300戸	

コラム 荒川放水路の機械掘削、機械浚渫

放水路の開削工事では、主に低水路の高水敷高以下3.7mまでの部分は機械掘削、機械掘削面よりも低い部分の土砂は機械浚渫で取り除かれました。

機械掘削は、蒸気掘削機と呼ばれる機械式の掘削機と機関車を1組として行われました。掘削により発生した土砂は、3 m^3 積みのトロッコを連結した機関車によって運ばれ、堤防を新たに作る材料に利用されました。

機械浚渫で掘削した土砂は、曳舟や人力により運搬されたり、土揚機、土運車等の機械や、土揚船などで運搬されました。浚渫された土砂は、旧川の埋立等に利用されたほか、高水敷を均すためにも用いられました。更に余った土砂は、放水路周辺に広がる低湿地に運び、堤防の安定性向上に用いられました。



機械浚渫の様子
（浚渫船、小御門船）

アクセス

旧岩淵水門（赤水門）

交通：南北線「赤羽岩淵駅」（3番出口）下車、徒歩約15分

南北線「志茂駅」（2番出口）下車、徒歩約15分

JR「赤羽駅」（東口）下車、徒歩約20分

JR「赤羽駅」（東口）下車、徒歩約1分、都バス王57「豊島5丁目団地」行からバスで「岩淵町」または「志茂2丁目」下車、徒歩約10分

住所：東京都北区志茂5-41-21先



旧岩淵水門（赤水門）

