

デ・レーケと富山

第一期工事が終わった年である1899(明治32)年の9月、10月、神通川流域で相次いで洪水が発生。富山市西端の岡堤防が決壊し、左岸では穀倉地帯が冠水するなど大きな被害が出た。そのため、デ・レーケが1895(明治28)年に立案し、富山市が県に提出した請願書に記述していた分流量が採用されることになった。越中史料には「再び大きな洪水が発生した場合、洪水の全流量を拡幅した河道で流通させることは到底困難であることがわかり、新たに分流路を開削した」と記述されているという。

この第二期工事は、1901

(明治34)年から1903(明治36)年にかけて行われ、神通橋(明治15年に従来の舟橋にかわって架けられた木橋。明治27年に幅を広げて架け替えられた)の直上流から延長870間(1,590m)、幅員234間(425m)にわたって直線状に分流路が作られた。馳越線工事と呼ばれる。なお、「馳越」とは、ある水位を超えた水が堤防を越えて流れることを言い、富山県だけで使われる用語である。

工事は、河道を全面的に開削するのではなく、中央部に幅2m、深さ1.5mの細い水路を設け、水の流れを利用して少しずつ川幅を拡げるという方法が採用された。そのため、新河道の末端(神通川と合流する地点)では、土地が大きく川に崩れ落ち、凄まじい音響を発生し、夜になるとその音がこだまし、子供達は海から怪物が

やってくるとおびえていたという。そして、川下の岩瀬の港を土砂で埋めてしまうという大問題を引き起こした。デ・レーケが1891(明治24)年の報告書で「新河道の施工を安価に仕上げるには、ショートカットした新河道に低水路を掘削し、残りは掃流力を利用して開削する方法がある。しかし、この方法は河川の下流域を破壊させることになるので採るべきではない」と警告していたとおりの結果となった。「水の流れを利用して川幅を拡げる」方法を採用したのは、おそらく費用の問題があったからと推測される。

新河道に沿って左右に新たな堤防も築かれた。水路の敷地として62ヘクタールの土地が買収され、248戸が移転。工事費用は273,644円で、うち国庫金90,043円が補助された。^⑧

参考文献：「日本の川を甦らせた技師・レーケ」(上林好之著・草思社)、
「近代土木事業史に関する研究 高田雪太郎の生涯と業績」(市川紀一著)、他