

多摩川改修の時代（1916～1930）その1

《アミガサ事件と多摩川改修着工》

多摩川の改修が、国施工として着手されるのは、1918年（大正7）です。この年は、「道路法」、「都市計画法」が制定され、国づくり、地域づくりのエポックメイキングな年でもありました。

これから紹介する豆知識は、多摩川改修の時代（1916年から1930年頃の間）に、どのような歴史が刻まれ、痕跡が残されているか、点描してまいります。

まずは、多摩川改修の契機となる事件から紹介します。

多摩川は、1910年（明治43）水害後に決定された国直轄施工河川改修の第1期施工河川には採択されず、直轄施工が遠のいてしまいます。一方、第1期施工河川に選定された荒川は、大放水路工事が着々と進められています。

ところが、多摩川は、1913年（大正2）8月に大洪水に見舞われ、橘樹郡（たちばなぐん）の被災住民たちは、神奈川県庁に築堤の請願を行います。当時、多摩川の築堤工事には、内務省の許可が必要でした。内務省は、神奈川県からの築堤出願に対し、対岸の東京府の了解が得られていないことから、却下の判断を下します。しかし、その直後の1914年（大正3）8月と9月、またもや2回も大洪水に見舞われてしまいます。そして、地元住民の不満が爆発します。

それは、第1次世界大戦が勃発してから80日後の9月16日のことでした。御幸村など（川崎市）水害に苦しむ地域住民たちが、神奈川県に築堤するよう強訴するのです。（注1）警官にバレないように、アミガサをかぶり、深夜2時、別々に県庁へ出発。そして、知事との直談判には成功するのですが、色よい返事は得られませんでした。

地元の不満はさらに高まり、内務省は、この知事を更迭し、新知事として有吉忠一を任命します。有吉知事は、就任の2か月後、県の道路事業として堤防を兼ねる郡道改良工事を認可し、郡道が着工される運びとなりました。

めでたし、めでたしと言いたいところですが、突然、内務省から工事中止命令

が出されます。こんどは、対岸の東京府の住民たちが猛烈に反対し、東京府のみならず内務省にまで強訴したからです。

この事態に、有吉知事は、それなら正式に内務省に築堤を認可させようと奮闘し、内務大臣から郡道を堤防と認める裁定を引き出します。そして工事は再開され、1916年（大正5）に完成。地元住民は、知事に感謝し、堤防（郡道）を「有吉堤」と名付けました。

この一連の出来事を経て、神奈川県議会と東京府議会の議員による多摩川治水既成同盟会が結成され、両府県連携による多摩川改修の強力な要請行動が展開されます。そして、1918年（大正7）、国施工（直轄）の改修工事が行われることになりました。

注1：リーダは、御幸村村会議員の秋元喜四郎でした。8月洪水の時に、水防活動中に激流に飲み込まれ、九死に一生を得たばかりで、築堤の決意は、並々ならぬものでした。また喜四郎は、1919年（大正8）鉄道院に南武線敷設の免許を得たことでも名を残します。南武線は、当時「多摩川砂利鉄道」と言いました。

（注2）有吉忠一（生没年：1873－1947年）は、内務省の官僚。宮崎県知事のあと、神奈川県知事となり、その後兵庫県知事などを経て、横浜市長となり、関東大震災の復興に尽力します。山下公園が整備されたのは、有吉市長のときです。

写真は、①有吉堤の位置（今昔マップに細見加筆）、②有吉堤の痕跡写真（中丸子緑地から細見撮影）、③有吉忠一（Wikipedia 掲載写真）

①



②

