

多摩川改修の時代（1916～1930）その7

《多摩川に見る関東大震災の復興時の教訓》

関東大震災時のガレキ処理の跡地が、墨田公園や山下公園であることは忘れてはいけません。当時、荒川放水路や横浜港拡張の工事最中でしたから、ガレキ処理の場所として、現場技術者の機転が利いたと考えます。ここでは、復興資材にまつわる教訓を紹介しましょう。

多摩川は、良質な骨材としての砂の一大産地であり、わが国トップの産出量でした。大震災の復興事業では、道路のアスファルト舗装（注2）、鉄筋コンクリート造の建物（同潤会アパートなど）が急増し、その骨材として多摩川の砂利需要はますます増えていきました。

その結果、多摩川の砂利が盗掘され、折角改修した多摩川の姿がズタズタになります。そこで、1934年（昭和9）、多摩川からの砂利採取を全面禁止し、補修工事を2年間行い、要望が強かった二子より上流の多摩川の改修は、2年遅れることになりました。

この教訓から言えることは、首都直下型地震等巨大地震後に復興するとき、骨材の手当てまで事前に想定しておかないといけないということです。東北大震災も、復旧・復興資材の流れを解析し、発生した課題を改善する検討を行なうべきだと考えます。

建設分野においては、復旧・復興が円滑に実施されるよう、予めガレキの処理場を想定するとともに、骨材（リサイクルを含めて）の手当てや、建材製造、その流通手段も考えておかねばなりません。

政府は、「防災」と「減災」に関する政策だけでなく、円滑な復旧・復興を目指すため、災害を克服する「克災」政策を強力に講じていただきたいと思います。ビッグデータの活用解析は、交通量分析やマーケティングに使うだけではなく、「克災」領域にも活かしていきたいですね。

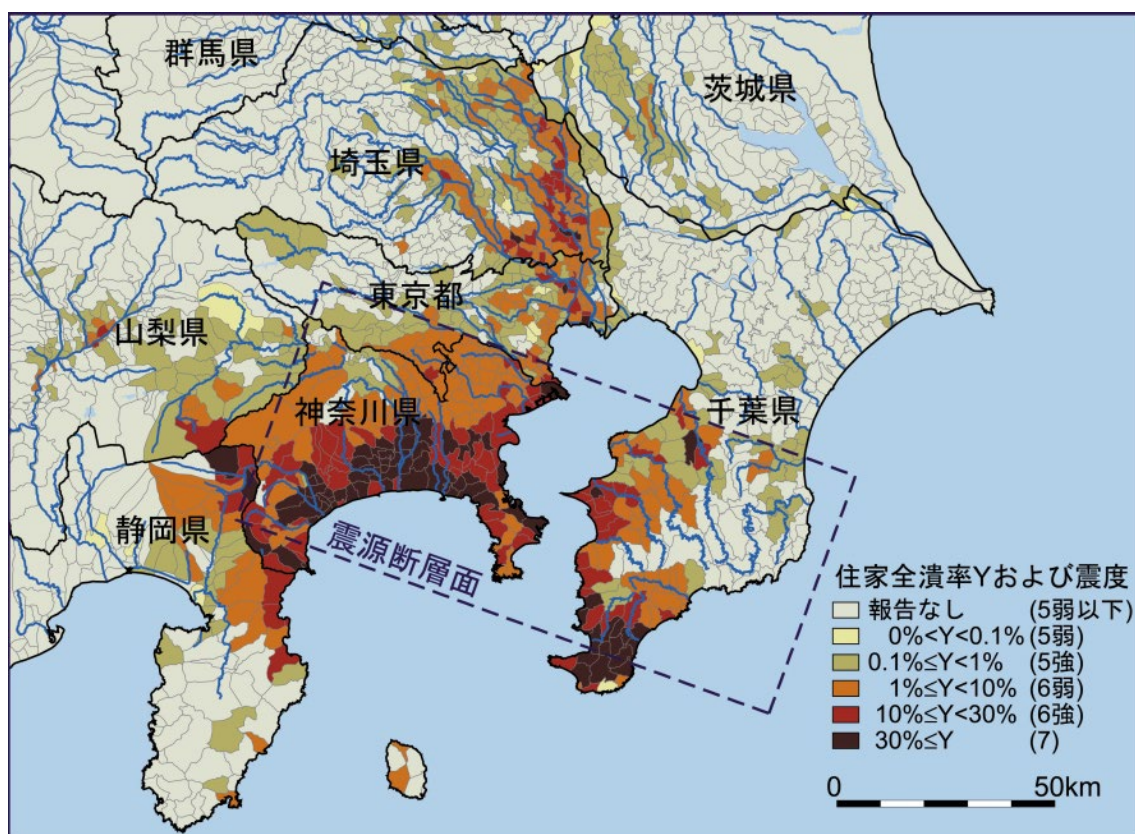
注1：関東大震災は、多摩川下流域において壊滅的な被害を発生しているのですが、その歴史発掘が十分になされていません。

注2：アスファルトは、縄文時代から矢の接着剤などで利用していました。日本での最初の

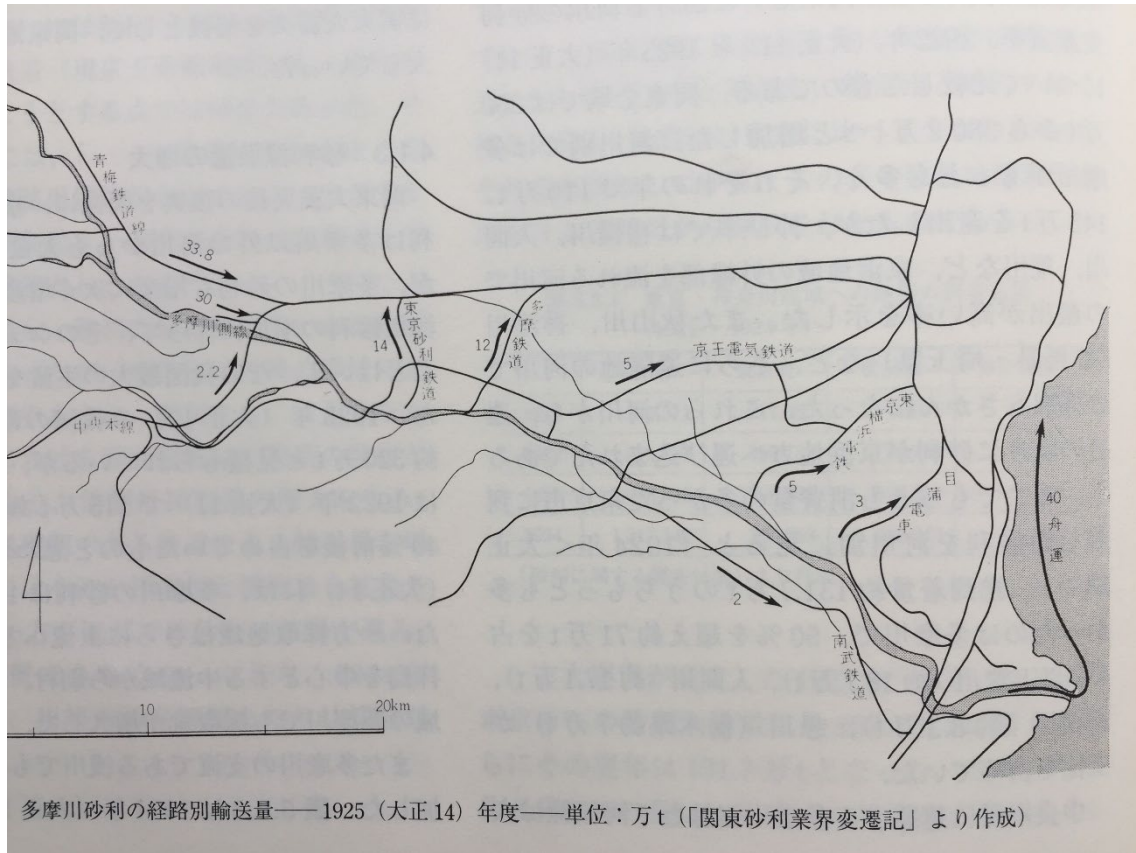
アスファルト舗装は、秋田県産の天然アスファルトを使用し、神田川にかかる昌平橋において、1888年（明治11）に施行された橋面舗装とされています。関東大震災復興時におけるアスファルトの調達については、詳細には分かっていません。なお、コンクリート舗装は、1912年（明治45）、名古屋の大須観音入口で施行されたものといわれています。普及していくのは、大震災以降であり、土木材料試験所も活躍し、試験施行が積み重ねられてからです。

写真は、①関東大震災の住家全壊率と震度分布（「関東大震災―大東京圏の揺れを知る」武村雅之著）、②鉄道による多摩川砂利の運搬経路と量（多摩川誌より）、③砂利盗掘の痕（土木学会）

①



②



③

