

寅さん歩 その14

東京に こんなところ-15



平野 武宏

首都東京は徳川幕府の江戸から明治維新へ、そして関東大震災・太平洋戦争の被災で壊滅から復興、1964年（昭和39年）の東京オリンピックによる街並み・交通網の再整備と時代と共にその姿を変えています。そして2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向けて、更に近代的な姿に生まれ変わろうとしています。

「寅さん歩」で東京を歩き回っている寅次郎は「東京にこんなところもあるのだ！」と思わせる場所に出会い、感動しています。新シリーズとして取り上げ、紹介します。

都民暦約5年の「寅次郎基準」で選んでおりますので、ご容赦ください。最寄り駅は代表例です。

～ 荒川ロックゲート ～

江戸川区小松川1丁目地先 最寄駅 新宿線 東大島駅

中川船番所資料館に行った際に近くに「荒川ロックゲート」があると知り、訪問しました。「ロックゲート」とは「閘門」と知りました。簡単に言えば、「水の階段」で水位差最大3.1mの荒川と旧中川間の船の航行を可能にする施設です。平成17年（2005年）「荒川ロックゲート」の完成で荒川はすぐに旧中川と結ばれている小名木川、隅田川とも船の道で繋がりました。通行料は無料。災害で道路が不通になった際の交通路確保のために計画されました。写真下の奥は荒川で手前が小名木川です。





写真左は小名木川との合流部分です。小名木川は徳川家康が入府と同時に小名木四郎兵衛に命じて開削させた旧中川と隅田川を結ぶ4.64kmの人工河川で、運河の先駆けです。

名産だった行徳の塩を江戸に効率的に運ぶことを目的にして「塩の道」とも称されました。荒川放水路が完成した後も小名木閘門が設けられ水位差のある川との行き来を可能にする水運の要路として、戦後しばらくまで機能し、「荒川ロックゲート」につながりました。今では水運はわずかとなり、もっぱら遊覧とレジャーに利用されています。

写真下の川は上から中川、荒川、旧中川で赤い矢印の所が「荒川ロックゲート」です。②が旧小松川閘門、④が中川番所跡で、その右側の川が小名木川です。



閘門について、少し学びました。

閘門とは「水位の異なる両水面間に船舶を通航せしめるための工作物」と定義されています。

ひとことでは「水の階段」のことで、堰による水位差のある場所や並行する2河川の間で設けられた水路に河床勾配のちがいなどから、水位差が生じているところへ安全に船を通す必要のある場合、閘門が設けられます。

国内では海水遡上防止や高潮防御のための可動堰に併設されている例が多いようです。江戸時代に建設された閘門もいくつかあります。

「水位が違う2つの水域の間を複数の水門を設けて水路をつなぎ、船を囲い込んで水位を調節、航行を可能にするエレベーター」です。

【こぼれ話】 旧小松川閘門

中川船番所資料館前の旧中川の対岸、江戸川区側の小松川公園（かぜの広場）にあると聞き、探しました。城壁のような建築物が見つかりました。小松川閘門は水量が多く水位の高い荒川放水路（今の荒川）と中川の分断で残った旧中川をつなぐ航路として造られ、水運の衰退により役目を終え、公園に埋もれていました。



説明板には「この建物はその昔、小松川閘門と呼ばれていました。閘門とは水位の異なる二つの水面を調節して船を通航させる特殊な水門のことです。

川は現在のように車などの交通機関が普及するまでは、大量の物資（米、塩、醤油など）を効率よく運べる船の通り道として頻繁に利用されました。

ここはその船の通り道である荒川と旧中川との合流点でしたが、度重なる水害を防ぐため、明治44年(1911年)荒川の改修工事が進められその結果、水位差が生じて船の通行に大きな障害となりました。

この水位差を解消させるため、昭和5年(1930年)小松川閘門が完成し、その後、車などの交通機関が発達して、船の需要が減少し閉鎖に至るまでの間、重要な役割を果たしました。

本来この閘門は二つの扉の開閉によって機能を果たしていましたが、この建物はそのうちの一つで、もう一つの扉は現在ありません。また、この建物も全体の2/3程度が土の中に埋まっいて昔の面影が少ないのですが、今後、この残された部分を大切に保存して、周辺地域の移り変わりを伝えるのに役立てる予定です」と記載。

次回は お江戸の閻魔大王-6 です。

平野 寅次郎 拝