



はじめに

明治時代以前から主要内陸輸送機関として利用されていた舟運は、明治時代にも江戸時代からの制度を引き続き用いられてきましたが、政府は、近代国家を作り上げる中で、海上沿岸交通と内陸舟運路の整備と拡充が当面の重要政策としていました。

政府は、欧米の進んだ治水対策技術の導入を図るべく、**オランダ工師を招へい**し、まず低水工事（しゅんせつなど）を計画し水運を発達させるかたわら、特に水害の恐れのある場所を選んで水害防除の工事を併せ行うこととしました。

さまざまなオランダ工師を招へいし、明治32年度まで利根川の低水工事は行われていました。



近代土木技術の導入に貢献したオランダ工師たち



蒸気船「通運丸」 明治初期頃
千葉県立中央博物館所蔵

名前	資格	月給 (毎日当額)	雇用期間						
			(1872)	(1877)	(1882)	(1887)	(1892)	(1897)	(1902)
ドールン O. J. Van Doorn (1837-1906)	長工師	500円	1872.3.24-1875.4.18	1876.4.2-1880.7.22					
エッセル G. A. Escher (1843-1939)	1等工師	450	1873.9.25-1876.6.30						
ムルデル A. T. L. R. Mulder (1848-1901)	1等工師	475		1879.3.25-1886.8.12			1887.5-1890.5.11		
リンドウ L. A. Lindo (1847-?)	2等工師	400	1872.3.17-1875.10						
テッセン A. H. T. K. Thiasen (1839-?)	3等工師	350	1873.11.15-1876.11.14						
デ・レーケ J. de Rijke (1842-1913)	4等工師	300		1873.9.25-1902.8.18ころ					
ウェストルウィル J. N. Westerwiel (1839-?)	工手	100	1873.11.15-1878.11.14						
カリス J. Kallis	工手	100	1875.5.14-1877.5.13						
アルンスト D. Arnsht	工手	100	1873.9.25-1880.12.27						
マストレクト A. van Mastrigt	工手 (推定)	100		1879.3.25-1881.2.4					

〔資料〕建設省淀川工事事務所：『流れ』を変えた男たち—オランダ土木技師団と日本の河川—, 1989

利根川改修工事のはじまり

明治中期までの河川の維持・改修は舟運を目的とする低水工事でしたが、当時、全国で頻発する洪水に対処するため、**明治29年（1896年）に河川法が制定**されました。これにより、**これまでの低水工事から洪水を防御する高水工事（築堤など）へと我が国の治水思想が転換**し、利根川でも明治33年（1900年）から昭和5年にかけて、今日の河道の基礎となる「利根川改修工事」が行われました。

明治33年（1900年）に始まった第一期改修は、利根川河口から佐原までの42 kmにおいて低水路の開削や河道の付替、築堤工事などが行われ、**明治42年（1909年）に竣工**しました。

機械施工のはじまり

明治期に入り、我が国でも蒸気による土木工作機械を用いられるようになりました。河川改修においても次第に掘削や運搬のために機械が導入されるようになりました。

それでもなお多くの場合、相変わらず人手による作業が必要とされ、特に築堤工事の際には土運搬や地固めに現場周辺の農家などから多くの人員が動員されました。



築堤の様子 大正中期頃
利根川100年史より

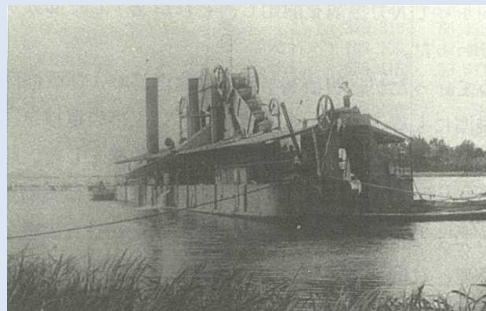
記念碑

東庄町笹川では浚渫工事が起工され、浚渫土砂は築堤に用いられたほか、周辺の湿地、沼沢等の埋立にも利用され、洪水防御とともに土地造成を行うという一挙両得の成果をあげたのでした。

東庄町笹川にある利根川コジュリン公園には、利根川改修事業の着手を伝承する「**利根川第一期改修発祥の地**」の石碑が建立されています。



利根川第一期改修発祥の地の石碑
(東庄町笹川)



浚渫船 印旛号
浚渫能力 48m³/h程度
利根川100年史より