

1537年～1598年

# 豊臣秀吉の先見



太閤さんは  
ホンマに  
偉かったですワ。



三十石船復元模型

一石三鳥、四鳥を狙った知策で、今日の関西の発展の礎を築く。

文禄元年(1592年)、既に天下統一を果たしていた秀吉は、大坂城とは別に京都に自らの隠居城である伏見城(指月山)の建設と同時に、淀川・宇治川の治水工事に着手した。「水陸の交通インフラを充実させ、河川の氾濫を減らせば、人の交流や物資輸送が盛んになり、地域の経済発展につながる」と、秀吉は毛利輝元などに命じて、河川の付け替え工事をはじめ、太閤堤、文禄堤など当時としては画期的な陸路付きの堤防を設置。城

の外濠を兼ねて河川ともつながる伏見港まで開港させた。これ以降、伏見には大坂・京都・奈良へ続く「陸路」と、淀川・瀬戸内海に続く「水路」が集約され、今日の関西の発展に大きく寄与している。秀吉にとっては影響力維持のため、伏見と大坂間の行き来しやすい水路や陸路の確保は必然だったとはいえ、常に先見性を持ち好機を逃さず迅速に具現化する機動力こそ、土木工事の天才と称された秀吉の真骨頂といえるだろう。

淀川水系の治水・利水の発展に貢献した

# 二人の偉業

縄文時代は海の底だった大阪平野。長い歳月を経て陸地化が進むが、淀川水系からの土砂の堆積などで、

仁徳天皇の時代から治水や水運の問題解決に取り組む必要があった。今回は安土桃山時代と明治時代に、当時としては画期的な土木整備を指揮した二人の偉業を振り返る。

精緻な計画と欧州仕込みの先進工法で日本の近代治水史の礎を築く。

明治時代の淀川の平均水深はわずか40～50センチ。浚渫の効果は少なく、水路も遮断され欠航が相次いでいた。政府は優れた水工技術を持つオランダから技術団を招き、ヨハネス・デ・レーケを中心に本格的な淀川修築工事が始まる。明治18年(1885年)の淀川大洪水がきっかけで、明治29年(1896年)に河川改修法案(国会で可決。淀川河川改良工事の責任者に指名されたのがフランスで近代土木建築技術を学び、「工事の機械化の元祖」ともいわれた沖野忠雄だった。

沖野は内務省の土木技師として、外国製の先進の掘削機や大型浚渫船の導入など、最新の理論と技術で琵琶湖から淀川下流までの広域にわたる治水工事を実施した。この工事により、淀川の治水安全度は飛躍的に高まり、その後の治水対策にも大きな影響を与えた。部下思いで人望が厚く、生涯を土木技師としてまっとうした沖野が国内外で手掛けた工事は河川100カ所、港湾80カ所を超える。全国の治水・港湾の改良や開発に貢献した彼の功績は計り知れない。

# 沖野忠雄の熟慮

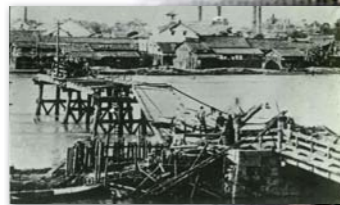
1854年～1921年



沖野さんは、生涯を洪水対策に捧げはったんです。



外輪船  
写真提供：淀川河川事務所



洪水で流出した天満橋

活躍した時代こそ異なるが、淀川水系の  
淀川・宇治川に残された二人の

歴史に名を刻む豊臣秀吉と沖野忠雄。  
代表的な偉業を訪ねてみた。

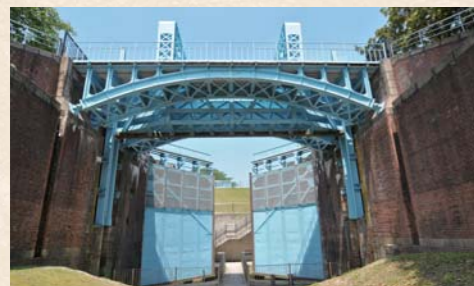
## 沖野忠雄の偉業

### 5

#### 水位差解消・ 水量調節を行う 「毛馬第一閘門と洗堰」

(毛馬第一閘門)明治40年(1907年)完成  
(洗堰)明治43年(1910年)完成

新淀川と旧淀川に水位差ができたことがきっかけで、閘門(毛馬)と洗堰を設置した。閘門の役割は、水位の高低差がある河川で船を安全に往來させること。分岐部分を2つの堰で仕切り、その中に船を入れ扉を閉め、出口側と水位を合わせてから船を出す仕組みだ。明治40年(1907年)の毛馬第一閘門が完成後、浚渫工事で高低差がさらに広がったため、大正7年(1918年)には第二閘門が新たに設置されている。



旧毛馬第一閘門。旧洗堰とともに国の重要文化財に指定されている。



沖野忠雄の像



完成当時の毛馬第一閘門と洗堰

### 4 巨椋池を完全分離した 「宇治川の付け替え」

明治35年(1902年)完成

沖野が政府に提出した「淀川高水防御工事計画意見書」を基に「淀川改良工事」は明治29年(1896年)から明治43年(1910年)にかけて実施された。桂川、宇治川、木津川の合流点下流の狭窄部拡張により、宇治川は淀町の南側に付け替え、左岸には巨椋池と切り離す連続堤防を築いた。



赤の斜線の領域が沖野が行った宇治川の付け替え工事。巨椋池は昭和16年に干拓され現在は陸地になっている。

## 大阪湾

### 6 大規模な改良工事で 誕生した「新淀川」

明治43年(1910年)完成

大川(旧淀川)、中津川、神崎川が狭く蛇行していた守口から大阪湾までの淀川下流部を改修。川幅を500メートル以上に拡張し、安全に大量の水を放水できるほぼまっすぐな川筋を整備する新淀川(現在の淀川)を開削した。工事は外国製の先進の掘削機の使用や大型浚渫船の導入など、大規模なものとなった。大阪が工業都市として発展していく中で、淀川水系の整備は砂防や水制工などの低水工事から、高水工事の時代へと進んでいった。



外国製の大型掘削機などで機械化を推進した。

## 豊臣秀吉の偉業

### 1 宇治川と巨椋池に設けた 堤防道「太閤堤」

文禄3年(1594年)完成

太閤堤は、宇治川と巨椋池に設けた堤防道の総称。一般的には宇治～向島間の堤、宇治～小倉間の堤、小倉～向島間の小倉堤の約12キロメートルを指す。池の中を通り伏見まで進める小倉堤は、奈良に通じる大和街道の一部として利用された。平成19年、これらとは別に宇治橋下流の宇治川旧右岸(堤の対岸)に、太閤堤の一部とされる石積み護岸施設が新たに発掘され、調査の結果400メートル以上続く治水遺跡であることが判明。平成21年に国が史跡に指定した。現在、史跡公園「宇治川太閤堤跡」としての整備計画が進行中。



発掘された太閤堤。城の石垣を積み技術を応用した石積み護岸であることが判明。(現在は保存のため埋め戻されている)



太閤堤が築造された当時の地図。発掘された太閤堤跡は宇治橋右岸北側にある。



### 2 河川に設けた 人工の港「伏見港」

文禄3年(1594年)完成

伏見城築城の際、宇治川を伏見城下へと導く付け替え工事で完成させた河川港。京都～大坂間を結ぶ要衝として栄えた。完成当時、伏見城築城以前に京都への物資集散を担っていたのは淀や下鳥羽だったが、二条～伏見間の水運開通で、伏見は旅人の利用や物資輸送の水運拠点となる港湾都市として発展。その後も商人の共同出資による伏見船(三十石船)が出入りするなど、沿岸には多くの問屋が立ち並んだ。

慶長元年(1596年)完成

### 3 京都・大坂を結ぶ 街道になった「文禄堤」

伏見城を築いた秀吉は、大坂城と最速最短でつながる道が必要として、淀川左岸の堤防道「文禄堤」の整備を急いだ。工事着手は文禄3年(1594年)、整備完了は伏見城完成後の慶長元年(1596年)。上りは京街道、下りは大坂街道と呼ばれ、水路同様に多くの人や物資が行き交った。



守口市内に残る文禄堤跡。道には京街道の案内板が設置されている。