

見沼代用水と瓦葺掛樋



写真1 瓦葺掛渡井官費営繕之真景図(市指定文化財)

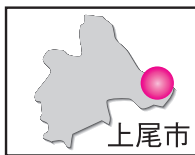


写真2 掛樋北翼壁(右上)と橋台翼壁(下)

市域東部の瓦葺地域には、江戸時代に開削された用水路である見沼代用水が流れている。この見沼代用水は8代将軍徳川吉宗のとき、享保の改革の一環として新田開発に伴い、見沼を干拓するために開削された用水路で「見沼の代わりに掘られた用水路」ということからその名が付いた。幕府は、紀伊国出身で土木工事に功績のあった、井澤弥惣兵衛為永にこの事業を命じた。弥惣兵衛は、利根川の水を下中条村(現行田市)の元塚から引き入れる全長約60キロメートルの開削工事を計画した。見沼から遠く離れている利根川から水を引くことは、豊富な水量に加え、星川筋や途中の忍川などの支流を活用することができ、掘削費用の削減ができる点などからも利点は大きかった。享保十二(1727)年10月に始まった工事は、翌年3月までの短期間で完了した。見沼代用水の開削によって、約千二百町歩(約1,200ヘクタール)の新田が誕生した。現在、見沼を干拓して生まれたこの新田は、見沼田んぼ(さいたま市)として親しま

れている。

見沼代用水の流路には、途中に他の河川と交差する所があり、そこには樋や堰などを設けて水路をつなげた。綾瀬川と交差する地点にある瓦葺の掛樋もその一つに数えられる(写真1)。掛樋は川の上に橋を架けて、その中を用水が流れるようにするものである。川の下をくぐって超える伏越という工法ではなく、掛樋を選んだ理由は、周辺の地盤が弱かったことや、通船があったためなどと考えられている。築造時は木製で、長さが24間(約44メートル)、幅が8間(約14・5メートル)あり、水路の底は板敷き、左右は土堤だった。その後、土堤を廃し全板囲いにするなど改修を繰り返した。天明七(1787)年には28間約51メートルに延長され、以後この規模で明治期まで続いた。明治四一(1908)年には、鉄製に改造され、橋脚には日本煉瓦製造株式会社上敷免工場(現深谷市)で作られた煉瓦が使用された。昭和三六(1961)年、設置から230年近い歲月の中で、水路の変形や欠陥が甚大になり、流末地域の用水不足から伏越に改変され、掛樋は幕を閉じた。現在では、現地に残された明治時代の煉瓦造りの構造物が、当時の姿を伝えている(写真2)。

(上尾市生涯学習課)

コラム column

見沼通船と瓦葺河岸

見沼代用水は、水路の有効利用のため舟運にも利用され、享保16(1731)年に見沼通船が開始した。大田村(現行田市)の須戸橋から南下し、上瓦葺村で東縁用水と西縁用水の二流に分かれ、通船堀(現さいたま市)を経て芝川に入り、またひとつになって荒川に流入し、神田川筋・永代橋筋に出入りしていた(写真3)。瓦葺にも河岸場が設けられ、上瓦葺村に積荷の監視や通船料の徴収などを行う会所が置かれた。年貢米や御用木材だけではなく、民間の物資の輸送にも

利用され、享保16年の永代橋までの船賃は、上瓦葺村が75文、下瓦葺村が74文であった。

明治7(1872)年9月、埼玉県は見沼通船の業務円滑を図るため「見沼通船会社」を設置した。行田市から川口市までの間の17の下部会社から成り、上尾市域の上瓦葺には「第6会社」が設置され、上蓮田村(現蓮田市)から砂村(現さいたま市)の高台橋の間を請け持った。当時、陸上運送より格安だったといわれ、明治時代末にかけて盛況を呈していた。



写真3 大正時代見沼通船堀(東縁)の閘門(『見沼土地改良区史』より)