



野口良孝氏

私も、雄物新橋が流されて秋田大橋を廻って通学したとか、寒い冬に帽子を飛ばされたりしながら大変な思いをしたというような話を耳にしています。

いずれにしても、雄物川放水路により新屋と勝平が分かれていく環境にあるなかで、勝平と西部地区の地域交流は、歴史的経過を学びながら、交流が深まるように進めています。

そういう観点では、橋や歩道、水辺といった整備によって、勝平と新屋間に一体的なものが芽生えてきて、徐々に分断された町が繋がってきているようにも思います。(野口良孝氏)

勝平地区は、戦後に住宅が増えたんです。昔は一帯が松林だったから、キツネやウサギなど棲んでいた。今はゴルフ場の近くまで家が建っているし、ものすごく盛り上がったわけです。小学校ができた、どんどん人口が増え、一時は新屋から独立する話もありましたが、それが何年も続かないうちになくなり、今では小学校も一校で足りるようになりましたけどね。

(佐藤信三氏)

もともと勝平というのは、開拓地専門の引き揚げ者を入れるために開発した開拓地なんですよ。勝平・舟場・割山の3つの町内だけでした。後は全て松林でした。

今の勝平町が新開地で、松美が丘などがその後に出てきた町内です。

(藤澤浩氏)



旧雄物川から見た茨島の工場群(昭和40年)

放水路が出来たことによって、その埋立地が工場地帯になり、国立農業倉庫(現秋田公立美術工芸短期大学)が建設されたわけですが、その反面、一番打撃を受けたのは、海水浴場と漁業です。というのも、放水路がなかった当時の海流の流れが放水路によって変わり、新屋海水浴場の遠浅が深くなってしまったのです。

明治10年前後に海水浴場が出来てから、ずーっと海水浴客が来ていました。最高の頃で15万人来ていました。

雄物川放水路完成50周年の昭和63年の春。何かやらなくては行けないと、新屋振興会や県と市、当時の建設省、地元の県議会議員や市議会委員の方々が相集って、花火大会をやることになりました。それ以降、多くの方々のご協力のもとで、今年21回目となりますが、毎年開催してきました。放水路を含め、多くの関係者の方々の配慮がなければ続かなかったわけです。(高橋昌一氏)



昭和初期の新屋浜海水浴場



雄物川放水路通水70周年座談会



雄物川花火大会

平成19年11月、土崎港関連施設として、雄物川放水路は選奨土木遺産として、(社)土木学会より認定されました。

座談会の場で、新屋・勝平の2地区へ認定書が授与されました。



土木学会選奨土木遺産
認定書
土崎港関連施設
雄物川放水路
右は埋立地や防波堤による港湾の近代化を図ることも治水対策として放水路を整備し、生じた土砂を用地帯を整備し施設あり、本学会は歴史的土木施設としての高価値に照らし、平成19年度土木遺産として認定致します
平成19年10月18日
会長 石井芳夫



雄物川放水路



雄物川回想録

雄物川放水路通水70周年座談会

【雄物川放水路通水70周年座談会】

- ◆開催日時：平成20年5月7日 13:30～15:30
- ◆開催場所：国土交通省秋田河川国道事務所
- ◆出席者：

木村一裕 (秋田大学工学資源学部教授)	佐藤 毅 (秋田市新屋勝平地区振興会事務局長)
高橋昌一 (秋田市新屋振興会会長)	和田清恵 (秋田県老人クラブ連合会会長)
藤澤 浩 (秋田市新屋振興会副会長)	佐藤信三 (秋田市新屋勝平長寿会(老人クラブ)前会長)
野口良孝 (秋田市新屋勝平地区振興会会長)	柴田 久 (秋田河川国道事務所所長)
佐々木政志 (秋田市新屋勝平町内会会長)	高橋 淳 (秋田河川国道事務所副所長)

敬称略

座談会の開催に寄せて

当事務所は、雄物川の改修工事を目的として、大正6年開設され、昨年、開設90周年の節目を迎えました。その間、雄物川だけではなく子吉川を含めた河川改修や国道7号、13号、46号等の道路整備等、その時々時代の要求に答えながら地域の安全と安心、また地域社会の利便性の向上を目指して事業を行ってきました。その中でも、この放水路に勝るほどの大きな効果を得た事業はないと思います。放水路事業は、様々な技術的側面から評価を頂き、昨年度は土木学会の選奨土木遺産にも認定されました。放水路建設事業完成から70周年である今年、新しい放水路を造られたことで地域分断など色々な問題を抱えてきた新屋地区の皆さんに、思い出や実体験、その後の利活用等について、様々なお話をして頂きたいとこの会を開いた次第です。



秋田河川国道事務所 柴田事務所長

後世に伝え、活かしていきたい

雄物川放水路通水前、秋田市内が浸水して困ったこと、思い出やいろいろな経験を伺い、私自身初めて聞くことが多く驚かされました。この雄物川は、生活に非常に密着した形でいろいろな思い出があるということを改めて感じました。また、秋田市の基礎を造った雄物川放水路を考えると、洪水被害の軽減、工業地帯の誕生、秋田港の整備等々、改めて認識し評価することができました。現在、「かわまちづくり」を進めています。そこに参加している方をはじめ、多くの方々に、この座談会でお話いただいたその当時の体験や貴重な経験を伝えていくことが大事だと思います。このようなお話を今後にも活かして、新しいかわづくり・まちづくりを進めていきたいと思っています。



秋田大学工学部資源学部 木村教授

① 放水路建設前
水の記憶
かかったの暮ら

私の生まれた榎山登町には、『榎山のけつ冷やし』なんて言葉があります。床上浸水になると、お尻が冷たくなるという意味だそうです。登町というところは、大水による浸水を想定して、中二階のようなところに、畳など一階の濡れては困るものをサッとあげられる台のようなスペースがありました。床上浸水を1度経験した記憶が残っています。当時は今のような水洗トイレではないので、もう散々たる状況です。効くかどうか分かりませんが、消毒といって、石灰を撒くようなことをやりました。小さいながらも、「大変なことだなあ」と思ったりしました。

築山小学校生徒時代の母の話によると、水が上がると旭川が洪水になるため、特に低い登町の子供達を町内の小舟が迎えに来て、家に帰ったとのこと。（藤澤浩氏）

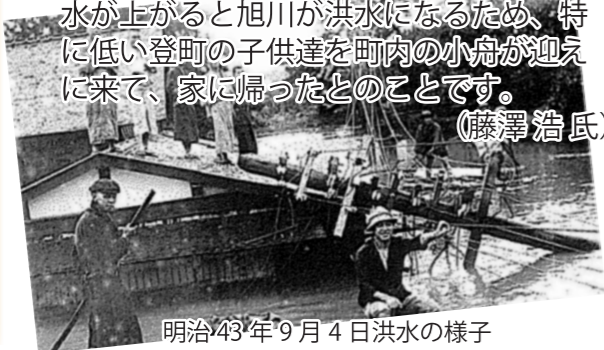


藤澤浩氏



和田清恵氏

小学6年生の頃（昭和10年前後）、膝上まで水に浸かりながら自転車を漕いで榎山にある親戚の家に行ったという記憶があります。避難する方が屋根に上がっていた実態も見ました。（和田清恵氏）



明治43年9月4日洪水の様子

② 川の利用と交通



佐藤信三氏

私は上流の新波にある大正寺小学校出身ですが、秋田に来たのは小学校時代。ちょうど花見にやって来ました。米や炭類を乗せるポンポン蒸気に乗って、新波から新屋まで下ってきました。

秋田大橋あたりまで来て、すぐ前が陸地（酒田街道）で、“エキスカ”を見ました。トロッコが何十台も連なって、土砂を取り出して、運んでいるという状況です。間もなく右に曲がって、今の船場町の下に着きました。そして、勝平町の船頭さんの家に泊まりました。

帰りは、川反5丁目あたりから舟に乗って帰りました。昔は、川反まで米何十俵も積み、人も乗せた舟が楽々とあそまで上がっていたんです。それだけ水を引っ張っていたということですよ。『追い回し』と言われて、水に追い回されていたから付いた名前だという話を昔に聞いたことがあります。（佐藤信三氏）



エキスカ（掘削機のエキスカペータの略）



昭和20年頃の秋田運河

私が小さい時（昭和5年生まれ）には船着場は新屋側にあったが、後に茨島側に移っています。

雄物川の河川交通の船頭さんは、新屋にもいましたが、上流の六郷から向こう、仙北のほうにもいて、新屋まで来ていました。新屋関係の船頭さんは、私が知っている範囲でも29人いましたよ。（高橋昌一氏）

昔は美術工芸短大の建物が、旧国立新屋倉庫ということで、仙北の穀倉地帯から米が運ばれてきて、新屋から線路で鉄道が運んでいました。

私が小学校に入ってもまもなくの頃の話ですが、戦中の食糧難ということで、当時、新屋側に今の茨島の河川敷の広さと同じ河川敷があって、小学校が国から土地を借りたと称して畑を作られました。低学年の小学生は大豆を撒く、高学年は馬鈴薯を掘って植えるということで、私は大豆を撒きました。

夏には、先輩に連れられてカンテラとヤスを持って川に入り、小魚を突いた思い出があります。今でいうハゼ或いはカレイの小さいのが採れました。

（藤澤浩氏）



高橋昌一氏



奥羽本線を走る上り列車（明治38年）

● 放水路建設中
工事の思い出

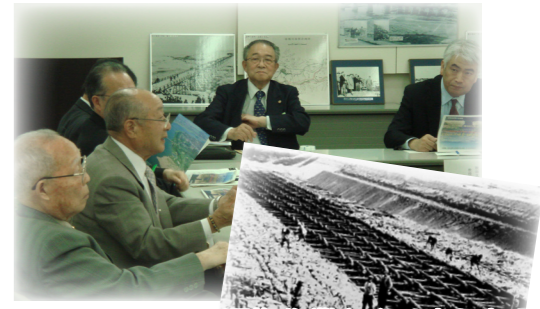
相当年数の掛かる大工事でしたが、まず、何と言っても心に残っているのは、『当時の人たちはよくこういう事を思いついてやったものだな』と頭の下がる思いです。（佐藤信三氏）

大正6年の工事着手当時は、エキスカといった機械類はありませんでした。全部、木のトロッコで作業をしていました。人夫がトロッコを押してね。エキスカは途中から来たものなんだよ。

私の爺さんたちに聞いた話だと、エキスカとか蒸気機関車、それから小さいけれども最新鋭機械が来て工事が捗ったそうです。

新屋・茨島方面に掘削土を運んだのは、トロッコだ。内務省（現国土交通省）は、掘削土を運び、その土砂を田畑に敷くために耕地整理組合を作ったのです。美術工芸短大のある土地と西部工業団地の盛土・造成については、当時、第一・第二耕地整理組合の2つを作って造成しました。

人夫の支払いを月払いから日払いに変えることで、人手・労働力を確保したのです。当時は、日払いでないと人が集まりませんでした。月払いの時は、多くの人々が松前、北海道に出稼ぎに行っていました。（高橋昌一氏）



実際、土砂の運搬作業をやりましたが、非常に苦しい作業でした。一輪車やパイスケ*で砂山の上まで担ぐという、作業のきつい思い出がまだ肩に残っています。

三角沼は深く、底が無いらしいとまで言われていました。工事をしている、杭をいくら打っても地盤に付かないから、床固めとして沈床工を埋める作業をしました。（和田清恵氏）

*パイスケ：竹製の運搬具。砂の入った竹製のかごを天秤棒の両端にぶら下げ、肩に担いで運搬する。

● 通水爆破の日

通水爆破の日。当時の魁新聞には「4万人の大観衆」と書かれていました。秋田市の人口は4万人なんていませんでしたから、近傍近在方も集まってきてじっと見たわけです。

ちょうど私が小学校3年。学校の児童全員で、爆破見学に行きました。

前日、担任の先生から「明日真綿っこ持ってこい」と言われ、直前に綿を入れ、耳に栓をした。そういう記憶がまだ残っています。（高橋昌一氏）



爆破の瞬間



爆破見学に集まった観衆



当時教師をしていた母によると、綿のためか、爆破の音が小さかったのか、さっぱり音がしなかったのが子供たちの反省点だったようです。

8ヶ所に設置したダイナマイトが爆破したわけですが、渇水期で川の水が少なく、土砂を流す力が弱かったので、結局、人夫が最初からスコップを持って通水するために待機していたわけですね。爆破が終わって、すぐさまスコップを持った人夫が行って通水させた一里塚があります。（藤澤浩氏）

● 放水路通水後

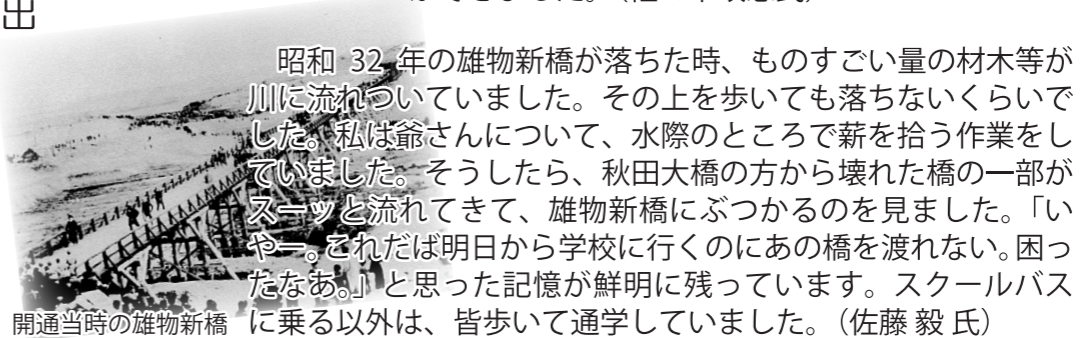


佐々木政志氏

昔、雄物新橋は木造づくりで、開いた穴から下を見ると非常に流れの速い雄物川が見えました。

昭和32年に雄物新橋が落ちた時は、対岸にある学校に通学するのに、秋田大橋まで大回りして1時間を超える時間を要して通った記憶があります。冬になると先が見えない猛吹雪の中を、険しい荒波を越えながら、小さいながらも良く通ったものだなという思い出です。

ただし、昭和34年の頃か、当時の勝平、舟場、割山の3町内は、わずかな人口ながらもスクールバス（冬期のみ）が運行され、安全に通学することができました。（佐々木政志氏）



開通当時の雄物新橋

昭和32年の雄物新橋が落ちた時、ものすごい量の材木等が川に流れついていました。その上を歩いても落ちないくらいでした。私は爺さんについて、水際のところで薪を拾う作業をしていました。そうしたら、秋田大橋の方から壊れた橋の一部がスーッと流れてきて、雄物新橋にぶつかるのを見ました。「いやー。それだば明日から学校に行くのにあの橋を渡れない。困ったなあ。」と思った記憶が鮮明に残っています。スクールバスに乗る以外は、皆歩いて通学していました。（佐藤毅氏）



佐藤毅氏