

第4回

中島川変流工事跡

—第1次長崎港改良工事—

長崎大学名誉教授 岡林 隆敏



中島川変流工事跡

幕末から明治初期の混乱の時代、長崎港の維持管理が十分に行なわれなかったために、港に流入する河川の河口部では、土砂の堆積が著しく進行した。特に、港の中心部の中島川河口では、干潟が露出するようになり、外国船が港に接近できなくなってきた。

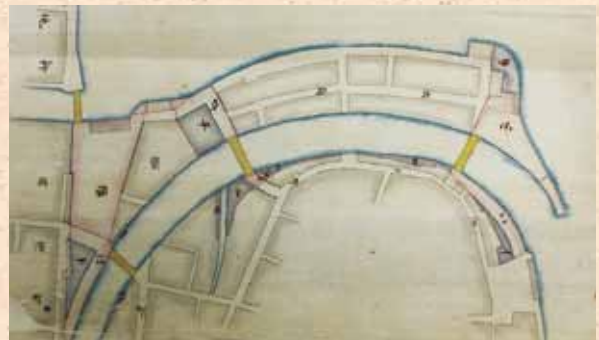
長崎県は明治10年(1878)、明治政府に長崎港の調査を要請した。明治政府は当時、港湾の水理に詳しいオランダ人御雇外国人デ・レーケ(Johannis de Rijke)を長崎に派遣し、調査をさせた。その結果、河川からの

土砂の流入防止と港内の浚渫により、港の閉塞を回避しようとしたが、出島前面の干潟の成長は止まらなかった。そこで、デ・レーケは中島川から送流される土砂を、出島正面(県庁側)を通して港の北部に流出させる、新しい河川を掘削する「中島川の変流」を、明治15年(1882)提案した。

このような経緯を経て、明治15年から明治26年(1893)にかけて第1次長崎港改良工事として、①河川からの流入土砂を防止する砂防工事、②港内の浚渫、③中島川変流工事が行われた。明治18年(1885)から、長崎水道の工事長として長崎県に招請された吉村長策が、港湾工事の指導に加わり、「プリストマン浚渫船」を使用するなど、近代的な築港修技術を投入した。

中島川変流工事は、明治20年(1887)から明治22年(1889)にかけて行われた。変流の図面が、「雑書綴附中島川変流工事及架橋設計書」に描かれている。変流前の中島川は「鉄橋」付近から直進し、現在の十八銀行本店近くに河口があった。これを長久橋付近から出島の正面(県庁側)に屈曲させて、河川の付け替えと拡幅を行った。そのために出島側を18~20m掘削し、河口部に石積みの導流堤を築いた。河口付近は軟弱地盤であったために、導流堤の基礎にはオランダ式の粗朶沈床そだんしよが用いられた。変流後の河口付近に鉄製トラス橋「新川口橋」が架設されたが、その後移設されて、現在の「出島橋」となり、日本最古の鉄橋として供用されている。

第1次長崎港改良工事は、明治政府が行った、野蒜港(宮城県)、坂井港(三国港)(福井県)に次ぐ、3番目の港湾工事であった。また、長崎県にとっては、明治時代になってからの最大の土木工事であった。出島の曲線に沿う中島川兩岸の石垣は、中島川変流工事の時代のものである。港湾都市長崎の近代化を目指した足跡を、出島付近の中島川の曲線に見ることができる。



中島川変流の工事図面(長崎歴史文化博物館蔵)