

川に流せる水の量を増やす

浚渫（しゅんせつ）とは、川底の土砂を取り除くことによって、水路の断面を広げる作業のことをいいます（右図）。十勝川では、川底の土砂を浚渫船のポンプから吸い上げる方法で昭和20年代から平成18年にかけて、十勝川下流域の各地区（河口～統内地区、利別川下流、浦幌十勝川）で工事を進めました。

ポンプ式浚渫船は、河床を掘削する方法としては、工事に振り返りを必要としないことや、施工箇所の変更による移動などの対応が容易であるため、長年にわたり活躍しました。

昭和28年、官船の「十勝号」（写真=下から3枚目）が十勝川新水路拡幅のため旧茂岩橋下流右岸の浚渫を開始。その後、利別川へ移動し昭和40年まで働き続けました。昭和52年からは民船「北進号」が就航しています。

昭和40年代から十勝川の浚渫工事は民間の請負となり「北海道号」「北斗号」が従事。昭和50年代には浦幌十勝川で「北興号」が稼働していました。



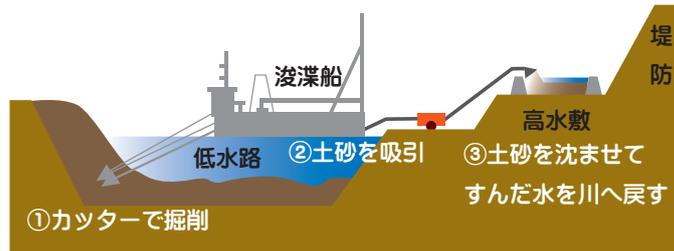
浚渫船「十勝号」昭和29年（十勝川写真で綴る変遷）



池田町西3条6～7丁目の排泥池（十勝川写真で綴る変遷）



宅地化された排泥跡地 現在の池田町西3条6～7丁目



浚渫の流れと仕組み

吸い上げた土砂を再利用

浚渫によって吸い上げた土砂（排泥土砂）は、築堤や農地へ再利用されています。

排泥地に排水路（写真=右）を掘って乾燥させます。排水路は濁水対策として、敷砂利、防塵網



濁水を濾過する排水路

などの濾過施設を設置して水質対策をしながら、少しでもきれいな水を河川に戻すよう工夫しています。

築堤への活用例では、利別川新水路の排泥土砂は、川合築堤、旧河川の埋め立て、池田小学校のグラウンド、住宅地の造成などがあります。（写真=左下から1、2枚目）

なお浚渫工事は昭和63年以降、シシャモの遡河時期、またサケ稚魚の降海時期に配慮して休止期間が設定され、浚渫期間は6月1日～8月24日までとし、年間8万～10万m³の浚渫規模に制限しています。

おもひで「茂岩・池田河川事業所史 十勝川下流のあゆみ」（平成15年発行）より

（前略）

昭和35年、帯広開発建設部から「十勝川河川整備10カ年計画策定のなかで、浚渫工事を実施することになり、道内には浚渫船を保有している企業もなく、何とか地元企業として浚渫船を造る方向で検討してみようか」という話があった。私には、この話に積極的に取り組んでみたいという心が湧いてきていた。

しかし、これからが大変であった。早速、浚渫船の造船のため東京へ出向、W製鋼所に話をもっていった。そこでは好意的に対応してくれたとはいえ、北海道の田舎の中小企業が、いきなり船を造ってくれと言っても、当時の億の取り引きが簡単に結ばれるはずもなく、結局、大手商社の仲立ちが必要となった。（中略）

こうした経緯を踏んで交渉に3年の歳月を要し、造船に着手したのは昭和38年であった。船は昭和39年5月に完成、いよいよ浚渫船を東京湾から大津河口に運ぶことになったが、大津には岸壁がなく、また遠浅の海岸を河口に曳航することも出来ず、結局広尾港に曳航し、しかも広尾で浚渫船を解体し大津までの130キロをトラック輸送することにしたのである。

（後略）

（株）遊佐組相談役

故・遊佐 直博さんの寄稿「浚渫船導入の思い出」