

多摩川の砂利採取

稲城市東長沼2111
☎042-378-2111
発行 1999. 10. 20



砂利採取に使われた砂利箕とジョレン

多摩川流域での砂利採取は、江戸時代から行われており、砂利を売って幕府への運上金うんじょうきんとしていたことなどが記録のなかに残っています。しかし本格化するのは、明治時代半ばからで、川砂利をジョレンを使ってかき寄せて、砂利箕みで運び、金ふるいで選別して、東京方面へ運搬しました。これは大型の掘削・選別機械くわさくが導入される以前の話で、砂利採取はすべて人力で行われ、「多摩川の砂利ふるい」という言葉も生まれました。また、下流域で採取された砂利は、木造の帆かけの砂利船を使って六郷まで移送され、そこで積み替えられて東京市中に出荷されました。明治時代頃の川砂利の用途は、道路と鉄道に敷くためのバラスト用がほとんどで、砂利の種類も大粒のものが要求されたようです。多摩川沿いの村々では、砂利ふるいが農家のかっこうの現金収入源となりました。

大正時代になるとコンクリートの骨材こつさいとしての利用が盛んになり、多摩川の砂利も利用されることとなります。特に大正12年（1923）に起きた関東大震災の後は復興需要により、川砂利の生産量は急増します。この頃の多摩川の砂利採掘の中心は、立川から稲城あたりの中流域でした。これは下流域がすでに取りつくされたためです。大正時代末期頃からは、大型の掘削機や機械船が利用されるようになり、砂利の採掘から選別、洗浄までの作業が一貫してできるようになり、砂利業界の機械化、合理化が進みました。

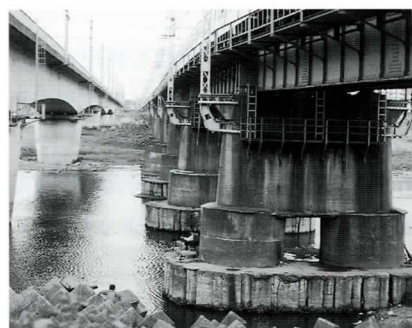
また、砂利の採取は鉄道の敷設とも深い関係がありました。稲城周辺の地域で砂利採取・運搬を目的として敷設された鉄道を列挙すると次のようになります。

大正9年（1920）に設立され、昭和2年（1927）に川崎－大丸間が開通した多摩川砂利鉄道（のちの南武線）、大正5年（1916）に調布－多摩川原間の営業がはじまった京王電気軌道（のちの京王線）の多摩川原線、大正11年（1922）に中央線の武蔵境から是政までが開通した多摩鉄道（のちの西武多摩川線）、明治43年（1910）に国分寺－下河原間の営業がはじまった東京砂利鉄道（国鉄下河原線）などがあります。敷設された時期をみると、いずれも明治時代末期から昭和初期にかけての、わずか20年たらずの間に建設されており、これらの鉄道は昭和4年（1929）にはすでに完成していたこととなります。敷設された鉄道の位置をみると、南武線、京王線、中央線を主軸にして、そこから釣針形に分岐する支線が多摩川に向かってのびている様子がわかります。

このような砂利採掘の機械化と鉄道の敷設による大量運搬の実現によって、多摩川の砂利採取は大正末期から昭和初期の時代にかけて最盛期をむかえます。しかし大量の砂利採掘は多摩川そのものにさまざまな悪影響を及ぼします。護岸堤防の破壊、河床面の低下による農業用水の取水難、水質汚濁による漁業に対する悪影響などがあげられます。これに対応するために、昭和9年以降は、二子橋より上流、日野橋より下流の地域では高水敷での採掘は不許可になり、許されるのは低水敷だけとなりました。

戦後になって、昭和20年代には戦後復興が徐々に進み、多摩川の砂利採掘も、ふたたび戦前の活況を取り戻しはじめました。しかし乱掘による砂利公害も進行したために、日野橋から下流の多摩川について、昭和27年には「多摩川砂利採集取締りに関する協定」が締結され、規制が強化されることとなります。昭和30年代に入ると規制はさらに強化され、昭和39年には青梅市の万年橋までの商業的な採掘が全面禁止になります。翌昭和40年には多摩川全域で全面禁止になり、砂利採掘の歴史は幕を下ろすことになりました。

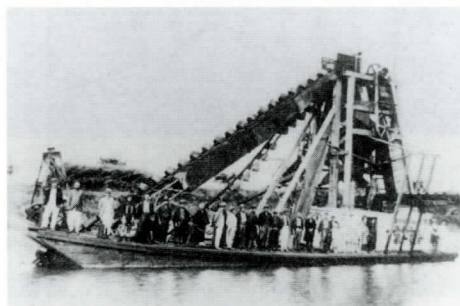
引用参考文献、『稲城市史下巻』『稲城市の民俗（四）』『稲城ものくらしⅢ』



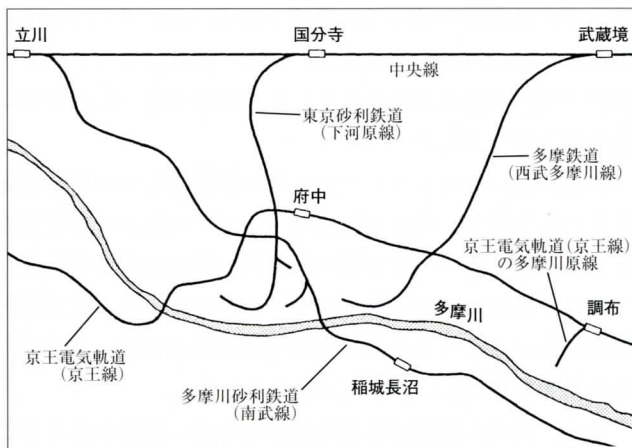
乱掘による河床面低下によって露出した南武線鉄橋の基盤(昭和63年撮影)



大丸にあった砂利採取による砂利穴
(1964年、浜田英夫氏撮影)



砂利採取の機械船（大正末期頃）



昭和初期の稲城周辺の鉄道網（稲城市史下巻より）