

河川工事、冬の陣

暑くて長かった夏が過ぎようとしています、ジャララバードはまだ酷暑が続いています。

マルワリード堰改修

冬の川の工事の準備を始めています。大物はマルワリード堰の改修ですが、事務所の機転で7月から巨礫輸送が始められており、既にダンプカー約1千台分が工事現場近傍に蓄積されていました。カシコート堰と連続するこの大堰は最も安定した堰の一つでしたが、近年マルワリード側の取水量増加が求められ、先のメンテナンスを考えて、一気に補強改修しようとするものです。取水量は近年作付けが急に増えた水稻栽培に対応するものですが、シェイワ・シギ堰流域の水量不足をも補うものです。併せて、昨年秋の集中豪雨で大被害を受けた用水路の補修、洪水対策、再ライニング、樹林帯の整備、分水門や揚水水車の整備など、かなり大規模かつ総合的なものです。

建設開始から16年を経て、着工時に気づかれなかった不備を補い、近い将来の完全譲渡を目指します。一般に水利施設の維持については関心が薄いため、事

の重要さを訴える機会にもなると考えています。工期を4年として、冬季の数ヶ月に限定した工事が行われます。

ガンベリ・シギ排水路

9月までに工事先端が目標地点(1.9 km)に達しました。道路側の350mが付帯工事として延長されましたが、異例の速さと出来栄になっています。もはや最終段階で、年内に終了します。

カチャラ堰流域(マルワリードⅡ)の護岸8.5 km地点

「ミラーン堰安定のための河道整備」は事実上、斜め堰の建設で、こちらも最大の工事の一つとなります。しかし、今冬はカマ第一堰の観察後の仕上げがあり、再調査の上、無理なら来年度に延期、同時期の三正面作戦を避けます。

2019年9月27日 記

マルワリード＝カシコート連続堰下流側の全景。マルワリード側は河道①、②があり、現在の巨礫による土砂吐きを河道①とし、5本に分かれる。河道②が最も深くかつ広い。巨礫製の土砂吐きは崩れやすく、河道②の保全が交通路なく、泣き所であった。今回の工事で河道①の巨礫による土砂吐きを廃止、鉄筋コンクリートによる部分可動堰に置き換えると、河道②へのアプローチが容易となり、維持の上でも益は計り知れない。2019年9月23日



5本の巨礫製土砂吐きを示す。巨礫としては良く残っている方で、2012年の改修が最後。2019年9月23日



カシコート側の取水門と河道⑤を示す。河道④は河道⑤よりも低い位置で流れ、やや下流で河道③と合する。良く安定していて、カシコート側もこの5年間殆ど水位変化は見られていない。2019年9月23日



河道④の土砂吐。3m幅の溝が3連、PMS が最初に設置したコンクリート製の土砂吐き（2013年）。2019年9月23日



河道③にかかる土砂吐き。3mの溝4連。2019年9月23日



再ライニング後のマルワリード用水路（100m地点）植樹後 15 年を経たヤナギは老木で虫がつきやすい。伐採すると盛んにシュートを出し、約 2 年で完全に新鮮な枝に更新される。左岸側を切り、観察中。2019 年 9 月 23 日



これに加えて、7月からの巨礫輸送は両岸で1000台分を超えており、冬に備えて準備が整いつつある。PMSが石を貯めて喜ぶのは、堰工事で最も高くつくのが巨礫輸送だからだ。最近是一同みな熟知するようになり、工期を大幅に短縮している。2019年9月23日

