

## 利根川と江戸川を結んだ茨城人

茨城と千葉の県境を流れる利根川。この大河を常磐自動車道とつくばエクスプレスが通過する。その上流付近、守谷市大利根運動公園の対岸は千葉県柏市船戸。そこに利根川から東京方面に流れる一本の水路がある。

地図上でなぞると、流山市深井新田の運河河口公園付近を流れる江戸川にたどり着く。この水路は、下総台地の一角をほぼ横に突っ切っており、明らかに人工的な匂いがする。

この水路こそ、日本鉄道田端—土浦間（現常磐線）や総武鉄道銚子—成東間（現総武線）などができるまで、関東を始め東北などから物資や人を江戸に運び、水運の一時代を築いた「利根運河」の跡である。

徳川家康が江戸に幕府を開いて以降、多くの物資が房総半島を回って運ばれたが、江戸の湾に入る浦賀水道航路は暗礁が多く、危険だった。そのため、銚子から利根川を上り、関宿（現野田市）から江戸川を下るルートが主流に。

ただ、この関宿経由ルートにも課題があった。

利根川と鬼怒川の合流点から上流は、川底が浅くなり、航行に支障をきたすことも。また長距離のため、時間も運賃もかかった。

そこに登場したのが、利根川と江戸川を結ぶ運河開削の発想。これを提案・推進したのが茨城県人だった。『取手市史』は「利根運河開削計画の立案と、開削およびその後の運河管理を行なった利根運河会社のなかで、中心的役割を果たした人物が、高井村の広瀬誠一郎であった」と記す。

広瀬誠一郎（以下広瀬と略）は、天保8年（1837）、下総国相馬郡下高井村（現取手市）の広瀬家に生まれた。旗本吉田梅庵知行所の名主を務め、明治12年（1879）、初代県会議員に当選、3年後には北相馬郡長となった。

当時の県会では、土木費をめぐる、治水の課題解決を優先する「河川党」と道路整備の優先を主張する「山岳党」が鋭く対立。そうしたなか広瀬は、人見寧県令（今の知事）に利根運河の開削を建議した。

## 広瀬誠一郎

*Kirose Seiichiro*

この建議こそ、利根川と鬼怒川の合流付近から江戸川へと通じる約8.3kmの運河を開削し、利根河口から東京までの航程を3日から1日に短縮しようとする一大プロジェクトだった。

広瀬らの建議は明治14年（1881）春のこと。人見県令はこの建議を受け入れ、国や千葉県との折衝に入った。紆余曲折の後、明治18年（1885）、千葉・茨城両県は「江戸利根運河協議書」に調印した。

この調印に先立ち、内務省（現国土交通省）の御雇オランダ人工師ムルデルは、「利根運河計画書」を国に提出。遂に、日本初の西洋技術を用いた利根運河の開削が動き出した。

広瀬の行動が特筆される点は、建議もさることながら、この事業を民間で実施したことだ。公共事業として国や県が担当してもおかしくないが、執行までに時間がかかる。

そこで、広瀬は北相馬郡長を辞し、既に県令を辞めていた人見らとともに、明治20年（1887）、「利根運河株式会社」を設立したのだった。

人見が社長、広瀬は専務理事（『郷土史にかがやく人びと』）として粉骨砕身。明治23年（1890）、当時の内閣総理大臣、山県有朋らが

出席し、利根運河の竣工式が行われた。しかし、その席に広瀬の姿は無かった。式典の3ヶ月前、亡くなった。54歳だった。（文中敬称略）

### 主な参考文献

『取手市史 通史編Ⅲ』（平成8年、取手市史編さん委員会編、取手市発行）。『利根川文化研究 五』（平成5年、利根川文化研究会発行）。『新版利根運河 利根・江戸川を結ぶ船の道』（昭和64年、北野道彦・相原正義著、崙書房出版発行）。『郷土史にかがやく人びと』（昭和46年、青少年育成茨城県民会議発行）等。



今日に水運の歴史を伝える利根運河＝千葉県流山市東深井（運河に架かる「ふれあい橋」から筆者撮影）

### 歴史ジャーナリスト

茨城県郷土文化研究会 会長  
ヒタチノデザイン研究所 所長

富山章一

偉人から読み解く「人あって事成る」