

利根川中流部の治水史と河川景観

齊 藤 隆*

はじめに

利根川は、群馬県と新潟県の県境をなす越後山脈おおみなかみの大水上山（標高 1,834 m）に源を発する幹線流路長 322 km，合流する支流数 794，流域面積 16,840 km² の日本で最大級の河川である。1590 年（天正 18 年）に関東八国の領主に封ぜられて江戸城に入った徳川家康は、暴れ川であった利根川わたらせ，渡良瀬川，荒川の治水整備を指示し，その中で最大のプロジェクトとなったのがそれまで江戸湾（東京湾）に流れていた利根川を東に流して銚子に導く工事すなわち「利根川の東遷とうせん」であった。この工事は 1594 年（文禄 3 年）から 1654 年（承応 3 年）までの 60 年間で一応の完成をみたが，その後も利根川水系での洪水はくり返され，特に太平洋戦争後間もない 1947 年（昭和 22 年）のカスリーン台風による破堤（堤防決壊）は，埼玉県東部のみならず東京下町一帯をも水没させる未曾有の大水害をもたらした。筆者は，当大学での講義課目の 1 つである「自然災害の地学」の教材準備の一環として，治水史のあらましを「東遷」現場の踏査と文献とをもとにたどってみた。

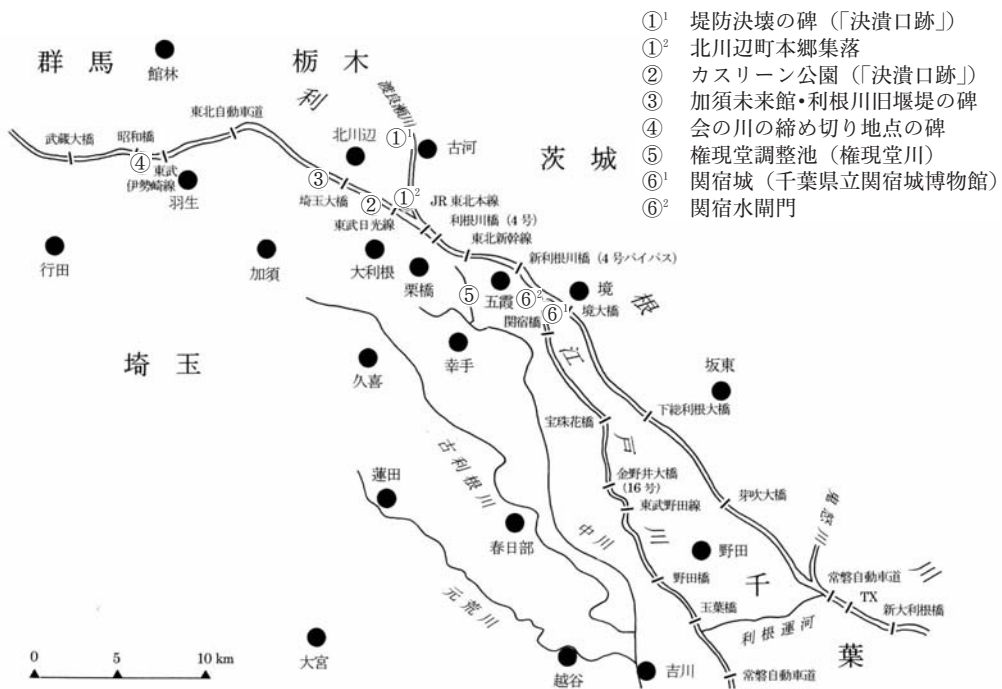
江戸時代以前ないし同初期の関東平野においては，川は洪水によって繰り返し農地を破損し，財産や人命を奪う恐ろしいものであり，農業用水源としての重要性は認識しつつも，なお「邪魔な存在」という意識が強かったと思われる。徳川家康が江戸入府後わずか数年で断行した東遷事業は，いわば「邪魔な利根川を速やかに江戸から遠ざけよ，そのためならば下総など犠牲になろうとも構わぬ」といった判断を秘めた施策であった。また，「江戸の北に広がる平野を洪水から解放することができれば，米の収穫量（税収につながる）は大幅に増えるはず」との打算があったことも事実であろう。古来，大河の流路変更には「誰を救い，誰を見捨てるか」という為政者の非情な選択があることがうかがわれる。

* 城西大学非常勤講師

現場 1 埼玉県北川辺町

その大部分が利根川の南側（右岸側）に位置する埼玉県にあって、北川辺町は全域が利根川の北にある独立した町である。この町は、東を茨城県（古河市）、北を栃木県（藤岡町）、西を群馬県（板倉町）と境を接し、南は利根川をはさんで埼玉県大利根町と向かいあっていて、県の北東部から北へ突き出した台形のような形をしている。また、そこから利根川を少し下ったところには、茨城県の一部が川をまたいで埼玉県に食い込んでいるところがあり、これが茨城県五霞町（後述）である。この町は、西を埼玉県栗橋町、南を同県幸手市、東を千葉県野田市と境を接し、北は利根川をはさんで茨城県境町、古河市と向かいあっている。利根川の流路と県境とが一致しないこれらの例は、江戸時代に実施された利根川の流路変更の名残が地図上に明示されているものとして興味深い。

北川辺町は、南を利根川左岸の堤防、東と北を渡良瀬川右岸の堤防に護られた低平な農業地帯（米、蓮根など）であり、二階建ての家々の屋根は堤防よりも低く、輪中の様相をはっきりと示している。町の東縁から北縁の低地を、浅草から日光へ向かう東武鉄道日光線が貫き、新古河と柳生の2駅がある。新古河駅の東口に出ると、そそり立つように築かれた渡良瀬川の堤防の高さに驚き、同時に足もとの土地の低さを実感する。北川辺町の海拔高度は15m前後であるが、町



参考地図 利根川中流部概図



写真1 東武日光線新古河駅付近の渡良瀬川右岸堤防上にある堤防決壊の碑



写真2 「渡良瀬川起点」の利根川堤防上から見下ろした北川辺町本郷集落

内にはかつて（東遷前）幾筋にも分派していた利根川の1支脈であった「合の川」の川筋（蛇行跡）を示す僅かな起伏があり、また町の南東部では一段と低く（12～13 m）なっている。

新古河駅前の堤防上（参考地図の地点①¹）には、1947年（昭和22年）9月のカスリーン台風^{けっかいこう}を記す「決潰口跡」と刻まれた石碑（写真1）があり、ここから見渡すと堤防の両岸に広がる葦原の河川敷を分けて、鈍い色の渡良瀬川がゆっくりと流れ、左方には渡良瀬遊水池の水門が、右方には古河市に通じる^{みくにぼし}三国橋と新三国橋が望まれる。石碑から堤防上を南へ歩き、利根川との合流点を確認した上で、観察しながらもう一度石碑まで戻ることにする。

渡良瀬川右岸の堤防は、利根川左岸の堤防と直角に交わり、双方の段差はない。この交点のところに「渡良瀬川起点」という標柱があり、その裏側には「海から132.5 kmです」と書かれていて、利根川の河口から132.5 kmの地点で渡良瀬川が合流することを示している。ここから利根川の上流方向を見ると、それは極めて直線的であり、この部分の利根川が人工的に開削されたものであることが素直に納得できる。一方、渡良瀬川の堤防は緩いカーブを見せ、いくつかの人工物があり、それに沿って集落が続く。標柱の真下にある20戸前後の集落は本郷といい（参考地図の地点①²、写真2）、今では逃げ場のないどん詰まりの土地のように見えるが、集落中の神社に「本郷渡場」という石碑が残っていることから、古河との間の渡船場として栄えた歴史がうかがわれる。

合流点から1.0 km 地点には北川辺町排水機場があり、排水路を通して集められた町内の水はここから渡良瀬川へとポンプで排出されている。説明によると現在の排水機場は5代目とのことで、初代は完成直後に関東大震災（1923年）で崩壊、第2代はやはり完成直後にカスリーン台風（1947年）の豪雨で水没、第3代は1952年に完成したが渡良瀬川の堤防拡張工事のため1962年に建て直し（第4代）、さらに1998年に排水能力を増強した現在の施設が完成した。北川辺町内でもっとも低いところに位置するこの施設の少し上流側には、高規格化された幅広の堤防（伊賀袋^{がぶくろ}スーパー堤防と呼ばれる）があり、ヘリコプターの発着場所や大掛かりな防災倉庫もつくられていて、近隣住民にとってこれが出水時の頼みの綱となっている。合流点から3.0 km 付近に

は渡良瀬遊水池（谷中湖）からの放水を知らせる電光掲示板がある。のどかに見える農村だが、住民たちの水への怖れがひしひしと伝わってくる土地である。

現場 2 埼玉県大利根町

北川辺町対岸の大利根町の利根川沿いに新川^{しんかわどおり}通という地名がある。渡良瀬川との合流点から2 km 上流の右岸側で、この新川は「新たに開削された利根川」を意味する。直線的に伸びる堤防からは点在する屋敷林の家々が見下ろされ、北川辺町と同様にここが異様なほどの低地であることが分かる。この辺りの海拔高度は約 12 m である。堤防上に「カスリーン公園」という小さな緑地（参考地図の地点②）があり、その脇ではスーパー堤防の土盛り工事が進行中で、完成すればこれも上述の伊賀袋スーパー堤防と同様に、地域住民の避難場所となることであろう。「カスリーン公園」のある場所こそが、カスリーン台風時に利根川堤防の大決壊を起こしたその場所であり、ここには「決潰口跡」と「利根川治水之碑」（写真3）の2つの石碑が置かれている。

当時の写真に見られる洪水上に頭を出した屋敷林の一部が、今も往時と同じように茂っているのが印象的である（写真4）。大利根町は大部分が水田であり、町の東端部を JR 東北本線と東武日光線が通るものの、町内に駅はない。もっとも近い駅の東武線栗橋駅からカスリーン公園までは、堤防上の道で 5.5 km ある。大利根町でも排水路はよく整備されており、水は中川をへて幸手市にある中川上流排水機場から江戸川に排出される。



写真3 「カスリーン公園」にある利根川治水の碑、背後でスーパー堤防の造成工事中



写真4 屋敷林をもつ大利根町の家々（利根川右岸堤防上から撮影）

現場 3 「加須未来館」と利根川流路付け替えの碑

カスリーン公園から更に利根川右岸堤防上を上流方向に歩き、埼玉大橋（写真5）の下をくぐると間もなく、円形コロシウムのような形の大きな建物が見えてくる。これはスーパー堤防の上に建てられた「加須未来館」（参考地図の地点③、写真6）と呼ばれる子供向けの科学館で、天



写真5 埼玉大橋から上流方向を望む、この流れは開削された「新川」



写真6 右岸のスーパー堤防上にある加須未来館

体観測施設とプラネタリウムがあり、南極の石（片麻岩）の展示もある（カスリーン公園から3.5 km）。学芸員に尋ねると、「この辺りが流路変更の起点で利根川の昔の流路はここから南へ向かっていたと聞いています。そこの堤防のスロープの下に、その碑がありますよ」と教えてくれた。碑の表面には「北埼玉郡大越村利根川旧堰堤之址」とあり、裏面には「利根川ハ往古ハ百八筋ト称スル濫流ニシテ」で始まり「昭和三年三月吉祥」で終わる長い沿革文が刻まれている。また、その横には加須市教育委員会による説明板があり、次のように記されている。「利根川は、羽生市川俣で締め切られたあと東へ流れ、大越地区外野と大利根町（旧原道村）の境で南にカーブし、現在の古利根川（旧浅間川）筋を南に流れていた。元和七年（一六二一年）江戸幕府直轄地を支配していた伊奈備前守忠次は、浅間川びぜんのかみを締め切り旧原道村から東へ新しい川（新川）を掘り、利根川の本流を渡良瀬川に合流させたので古い河道は水田となった。この時の堰堤跡が約六十メートルにわたって残っており、埼玉県の史跡に指定されている。」

この説明にあるとおり、山地から平野部に入っていったん1本の流れとなった利根川は羽生市川俣で二分し、そのうち南流していた川（「会の川」と呼ばれていた、上述の「合の川」とは別物）が先ず締め切れ、東流する川筋を残した。この川筋の主流は加須未来館付近で南に折れて（この流路は「浅間川」と呼ばれていた）再び分派し、また川筋の一部は北へ分かれていた（これが「合の川」）。1621年に加須未来館～渡良瀬川間に新たに川を掘り（新川）、浅間川の流路を締め切ることによって流れを渡良瀬川に接続した。この時点では、利根川は渡良瀬川の支流となっていたことになる。

もう一度「未来館」に戻って屋上から眺めると、これより上流側の堤防は微妙にカーブし、川自体も大きく蛇行なこうしていて、直線的に伸びる下流方向とは様子が異なり、そこにはいわば川らしさが多分に残っている。堤防の南は低平な水田地帯で、25,000分の1地形図で見ると海拔高度は13m前後しかない。館内の「加須未来館下の駐車場は、大雨時の調整池の機能を持っていますので、大雨の際は車の移動をお願いします」との掲示は、加須市北東端に位置するこの地域もまた、上述の北川辺町、大利根町と同様、洪水への備えなしに日常の生活が成り立たないことを物

語っている。

現場 4 羽生市川俣の「締め切り地点」

加須未来館から再び利根川右岸を上流方向に進み、東北自動車道、東武伊勢崎線橋梁の下をくぐると昭和橋が見えてくる。この橋は幅が狭い上に大型車の往来が激しいため歩いて渡ることは事実上不可能だが、現在そのすぐ下流側に隣接して歩道のついた新しい昭和橋（加須未来館から13 km）が建造中であり、間もなく完成する模様である。昭和橋の南詰でもスーパー堤防の土盛り工事が進行中で、前述の伊賀袋、新川通、加須市北部のスーパー堤防が殆ど人通りのない場所であるのに対し、ここは館林と浦和を結ぶ国道122号に面していて、活気のある工事現場である。

部分的に完成し整地の済んだ工事現場のもっとも堤防に近いところに「川俣締め切趾」の碑がある（参考地図の地点④、写真7）。ここは、東流する利根川主流と南流する会の川とが分岐していた文字通りの「川俣」であり、会の川締め切りという利根川東遷における最初の大工事を行なった場所である。その意味で、この碑は利根川の治水碑の中でも特に意義深い。傍にある説明板によればこの碑はもとの場所から移設したとあるので、もともとは部厚く積み上げられたスーパー堤防の土砂の下にひっそりと立っていたものと推測される。なお、川俣の地名は対岸の群馬県おうら邑楽郡明和村に、本川俣、上川俣の地名が埼玉県羽生市にあり、上川俣地区から南へのびる蛇行跡地形がかつての会の川の流路である。海拔高度は、群馬県側、埼玉県側ともに約20 mである。



写真7 「川俣締め切趾」の碑



写真8 本川俣でのスーパー堤防造成工事

現場 5 茨城県五霞町

五霞町は、北を利根川、東を江戸川、西をごんげんどう権現堂調節池（一級河川権現堂川）（参考地図の地点⑤、写真9）、南を中川と、四方を水に囲まれた農村で、大利根町と同様に交通はいたって不便である。町の北西端を東北新幹線（写真10）が、また町の中央部を国道4号のバイパス（こ

の部分で有料)が貫いているが、いずれも五霞の住民にさほどの利便を与えてはいない。

権現堂調節池は、五霞町の西縁に南北約4 kmにわたって伸び、堤に護られた濠^{ほり}のような姿を見せている。これはかつて渡良瀬川の下流部に連なっていた権現堂川の流路が、利根川の流路変更ともなって渡良瀬川とも利根川とも切り離され、取り残されたものである。権現堂川のさらに下流はかつて庄内川^{ふといかわ}と呼ばれ、庄内川の流路は春日部市南東端の金杉地区までは現在の中川の流路にほぼ近い(現在でもこの部分は庄内古川とも呼ばれる)もので、金杉地区(野田橋の近く)で現在の江戸川(旧太日川)の流路に続いていた。

五霞町の北側における利根川は、上述の大利根町新川通と同じくまったくの人工流路であり、開削当時は「赤堀川」と呼ばれた。古河市から五霞町北東部をへて野田市にいたる一帯は、関東ローム層の台地だったところで、これがかつては利根川水系の東を限っていた。台地の東には常陸川^{ひたち}という別の水系をもつ川があり、赤堀川の開削は、低いながら分水嶺を形成していた関東ローム台地を突き破って、利根川の水を常陸川水系に流すという重大な意味をもつ工事であった。赤堀川の名称は、掘ると赤土が出ることに由来しているという。

五霞町の海拔高度は、全体的に見れば北川辺町、大利根町、羽生市北部などと同様にきわめて低く、南部では10 m前後しかないが、北部の利根川沿いでは僅かに高く13 m前後となる。堤防下の^{おおふくだ}大福田という集落で神社参りをしていた土地の古老に聞いたところでは、この集落はカスリーン台風の時にも水没しなかったとのことであり、台地の名残である地形の僅かの高低差が運を分けたとも考えられる。しかし、「大利根で先に切れて(決壊して)くれたからこっちは切れずに済んだ」という言葉も聞かれ、これは、東武日光線とJR東北本線の2つの鉄道橋梁が上流からの漂流物を絡めてその上下流に水位差を生じさせ、結果として上流側の新川が先に破堤したために五霞町は難を逃れたことを推測させる。この時に観測された最高水位も、川俣(破堤地点の16 km上流)で7.34 m、栗橋(同3 km下流)で9.17 m、芽吹(同29.5 km下流)で8.44 mとなっていて、JR東北本線橋梁の約1 km下流にある栗橋水位観測所の観測値がもっとも高い。



写真9 権現堂調節池(権現堂川)と利根川を区切る川妻給排水機場



写真10 東北新幹線利根川橋梁

現場 6 利根川・江戸川の分岐点付近

現在の江戸川の河道のうち、南3分の2の部分は旧太日川の河道あるいはそれに沿うものであり、人工的に開削されたのは北3分の1の部分、すなわち利根川との分岐点から下流方向に18km（野田市関宿から野田橋付近）までである。この部分の開削工事は、1635年（寛永12年）に始まり、1641年（同18年）に通水した。分岐点のすぐそばにある関宿城（参考地図の地点⑥¹、写真11）は1995年に博物館（千葉県立関宿城博物館）として再建されたものであり、そもそもの関宿城の本格的な築城は室町時代末期のこと（北条氏）である。江戸時代になって関宿藩（五万石）が設定され、関宿は水運を中心として利根川中流最大の町として繁栄したが、1872年（明治5年）に廃城が決定し、1875年（同8年）に城は取り壊された。

利根川・江戸川分岐点の対岸側（左岸、茨城県境町）沿岸とその少し下流の右岸側沿岸には、かなり大規模な砂州が形成されている。これらの砂州は、古くは1717年（享保2年）に浅瀬浚渫の記録があることから、当時すでに存在し、船の航行にとって障害となっていたのは明白である。1872年（明治5年）に招聘されたオランダ人土木技師たちも、もちろん砂州の存在を確認している。利根川中流部が現在のように浅瀬だらけの流れになった最大の原因は、浅間山大噴火（1786年、天明3年）の火山砕屑物が支流を通じて利根川に集まったためとされており、それはそれで事実である（後述）が、そのはるか前に浅瀬の形成は始まっていたのであり、それには江戸川開削による利根川の水流通変化、また遡って新川や赤堀川の開削が関与していたことは疑いない。さらに、左岸側にある長井戸沼排水機場（海から121.5km）および鶴戸沼第2排水機場（同109.5km）の石碑の記述によれば、昭和30年代に河床の上昇が進んで排水能力が著しく低下したため、それぞれ1967年（昭和42年）と1971年（同46年）に建造しなおされたとのことであり、この時期にも上流から盛んに砂が供給され、それがこの辺りの河底に大規模に堆積する現象があった。



写真11 1995年に再建された関宿城（千葉県立関宿城博物館）

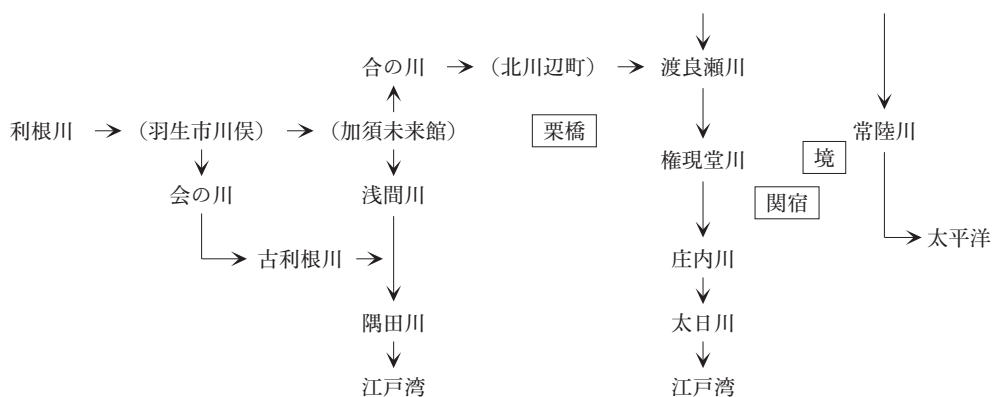


写真12 左岸側（茨城県境町）の砂州から見た江戸川（右奥）との分岐点

利根川東遷工事の展開

ここまで、埼玉県北川辺町、茨城県五霞町、カスリーン公園、加須未来館、羽生市川俣、利根川・江戸川分岐点付近の6箇所につき、現在の現地の様子を述べた。次に、それらのことを歴史的（時間的）につなぎ合わせて組み立ててみる。

東遷工事が行なわれる前の利根川の流路がどのようなであったのかは、必ずしも十分に明らかではないが、「利根川百年史」の記述をもとに整理すると次のようになる。



また、工事の進捗を時系列的に記すと次のようになる。

- | | |
|------------------|--|
| 1594年（文禄3年） | 羽生市川俣で「会の川」流路の締め切り |
| 1621年（元和7年） | 加須未来館付近から栗橋まで「新川」を開削
栗橋から関宿まで「赤堀川」を開削 |
| 1624年（寛永元年） | 加須未来館付近で「浅間川」流路の締め切り |
| 1635年（寛永12年） | 「赤堀川」の拡幅 |
| 1635～1641年（寛永年間） | 「江戸川」を開削 |
| 1641年（寛永18年） | 「権現堂川」の拡幅、「逆川」の開削 |
| 1654年（承応3年） | 「赤堀川」の増掘（掘り下げ）、赤堀川を「常陸川」に接続 |
| 1665年（寛文5年） | 「逆川」の増掘 |
| 1688～1703年（元禄年間） | 「赤堀川」の増掘 |
| 1809年（文化6年） | 「赤堀川」の拡幅 |
| 1838年（天保9年） | 「合の川」流路の締め切り |
| 1871年（明治4年） | 「赤堀川」の拡幅 |
| 1949年（昭和24年） | 「新川」, 「赤堀川」部分の拡幅, 現在の川幅に |



写真 13 東北新幹線架橋付近の砂州



写真 14 砂州表面の馬蹄形文様（江戸川分岐点付近）

ここで「新川」は加須未来館付近（加須市外野）から栗橋までの間に、また「赤堀川」は栗橋から関宿までの間に、それぞれまったく人工的に開削された川である。また、「逆川」というのは、関宿と境との間に古くからあった小さな流れを 1641 年に開削したもので、江戸川と常陸川とを結ぶ短い運河のようなものであったと見られる。これは、関宿城の北側をとり巻く形で境大橋（利根川）から関宿橋（江戸川）の間にあったようだが、現在その名残は見られない。

東遷工事は、江戸に影響を及ぼしやすい「会の川」をまず締め切り、東への新ルートとして「新川」と「赤堀川」を開削し、そして江戸へ向かうもう 1 つの川である「浅間川」を締め切るという段取りで着々と進められていった。ここには、利根川を江戸から遠ざけようとした幕府の意図がうかがえる。しかし、赤堀川は水位が低い時期には常陸川へ流れずに滞留し、利根川の洪水は治まらなかった。そのため、その後数回にわたって赤堀川の大規模な増掘（掘り下げ）と拡幅を余儀なくされ、これに係る一連の追加工事は明治に入っても続けられた。新川と赤堀川の開削は、そうした予期せぬ困難はあったものの、既存の渡良瀬川～権現堂川～庄内川ルートを横断し、別水系の河川を接続するという大胆な発想にもとづく画期的で挑戦的な土木工事であり、ある意味で 200 年後に行なわれたスエズ運河（160 km）開削工事をも凌ぐ技術を必要とするものであったと言えよう。

1947 年（昭和 22 年）のカスリーン台風にもなう破堤（後述）は、それまでに行なわれてきた利根川治水の全面的見直しを迫る衝撃的なものであった。対策として「新川」および「赤堀川」部分の全区間にわたる引堤（堤防を外側にずらして川幅をひろげる工事）、堤防の嵩上げ・拡築、浚渫などが計画され、1949 年（昭和 24 年）から 1968 年（昭和 43 年）の約 20 年をかけて実行された。利根川中流部が現在見るような姿になったのは、この時期の工事の結果である。

浅間山噴火が利根川にもたらしたもの

降灰をとこなう浅間山の噴火は江戸時代以降 20 回は起こっており、その中でもっとも大規模

だったのが1783年（天明3年）8月の噴火である。この噴火では8月5日午前北斜面に「鬼押出」^{おにおしだし}（溶岩原）を形成した溶岩噴出があったが、その直前に大火砕流^{かさいりゅう}（火山灰、火山礫を含む高温の雲状ガスが斜面を高速で流れ下るもの）が発生し、当時の鎌原村^{かんばんら}（現在の孺恋村^{つまごい}の一部）を直撃して村民の8割以上に当たる477人を死に至らしめた。火砕流は更に北へ進んで吾妻川に入り、川は灰や礫によって堰き止められてダム湖となり、更にそのダムが決壊したため激しい土石流^{どせきりゅう}となって利根川へと流れ下った。この土石流のみならず、浅間山の東側に厚く降り積もった噴出物は、碓氷川^{うすい}、烏川^{からす}、鑄川^{かぶら}、神流川^{かんな}などを通して利根川の中流部へ向かって流れていった。これは「利根川東遷」の約130年後の出来事である。浅間山の噴火は東遷プロジェクトにとってまったく考慮外のことであり、火山噴出物が東遷後の利根川中流の河床を致命的に押し上げるとは設計者たちは想像すらしなかったであろう。

利根川中流部では各所に砂州の発達が見られ、その多くは草や低木に覆われていてほぼ常時水面上にあることを示しているが、一部に植生のまったくないものも観察された。その大規模なもの例として、東北新幹線架橋からその下流にかけての左岸側（写真13）、江戸川との分岐点付近の左岸側（写真12）、同分岐点と境大橋との間の右岸側、下総利根大橋のやや下流部（中州）などをあげることができる。これらのうち分岐点左岸側の砂州には、河川敷に拓かれた農地を横断し河岸の藪をわければ到達できる。観察時点は渇水期であったが、砂州は水面から10cmぐらゐの高さしかなく沿岸部では水面すれすれで、砂州表面に馬蹄形の文様（写真14）が見られることから、通常の水位の時は川底にあるものと判断される。ここで採集した砂のサンプルは、灰褐色（濡れた状態では暗褐色～黒褐色）で、円磨度が低く、粒径は0.5～1.5mmで、大部分が火山岩の岩片から構成されている。この砂が浅間山起源であるとするには確認が必要だが、その可能性が高いように思われる。

カスリーン台風

カスリーン台風は、1947年（昭和22年）9月8日にマリアナ諸島東方で発生し、14日未明に鳥島、15日未明に紀伊半島沖を通過、同日夜に房総半島南部をかすめて16日に三陸沖に去った台風で、上陸はしなかったものの本州中部に停滞していた前線を刺激して各地に大雨をもたらした。利根川およびその支流群の上流部における豪雨のため、利根川中流部は堤防ぎりぎりの満水状態となり、利根川からの逆流によって渡良瀬川も同様の状態に陥るなどして、15日夜から16日未明にかけて両河川およびその他の支流・派川を含めて24箇所破堤し、破堤の総延長は5.9kmに及んだ。利根川堤防の決壊箇所は、上述の埼玉県大利根町新川通と茨城県坂東市中川の2箇所だが、それらは共に「東遷」に際して、またはそれ以降に人工の手が加えられたところであった。

大利根町新川通では、9月15日午後9時には水が堤防を越え始め、16日午前0時20分頃大音響とともに破堤した。濁流は、16日午前3時に栗橋町、同8時に鷺宮町、同10時に幸手市、午後1時に久喜市、17日未明に春日部市と、じわじわと進んでいった。15日深夜には熊谷で荒川の堤防も決壊しており、両濁流は吉川市付近で合流して氾濫状態のまま中川沿いに流下し、18日夕方には埼玉県三郷市と東京都葛飾区の境をなす大場川の堤防（桜堤）まで達した。桜堤によって堰き止められた水を江戸川に逃そうと、江戸川右岸堤防の爆破が試みられたが間に合わず、18日未明には桜堤が崩壊して水は一気に東京の下町へと広がっていった。なお、新川通の破堤よりわずかに早く（15日夜半とされる）、利根川から逆流した水により渡良瀬川右岸の破堤が起こったことは前述の通りである。また、17日の春日部浸水に先立って、庄内古川でも複数箇所破堤が起こった模様である。

利根川の第2の破堤箇所は当時の茨城県猿島郡中川村長沼で、中川村は1955年に岩井町の一部となり、岩井町が1972年に岩井市に、2004年に坂東市となったことから、現在は坂東市の一部となっている。場所は千葉県野田市の中心部と茨城県とを結ぶ「芽吹大橋」北詰から北に広がる農業地帯である。左岸堤防上で破堤の記録をとどめた石碑を探してみたが、見つけることはできなかった。大利根町新川通での破堤に比して旧中川村での破堤が殆ど話題にされていないのは、前者が東京に直接影響する重大事であったのに対して、後者は文字どおり「対岸での出来事」としか認識されなかったためであろう。芽吹大橋の完成が昭和33年（1958年）、関宿～境間の境大橋の完成が昭和39年（1964年）であり、いずれもが茨城県側からの強い要望によって建設されたとの事実からみて、台風当時の中川村は首都圏とは無縁の一小村だったと思われる。

あとがき

筆者は「自然災害」の中で気象災害や治水問題に関する知識は十分ではないが、講義教材の充実を目的とし、本学の学生たちにとって身近な存在である利根川を素材として、関係者の助言を得て本稿をとりまとめた。フィールドワークとしては、2005年9月から11月にかけて上記6地点にそれぞれ2～3回ずつ足を運び、また芽吹大橋から昭和橋までの約40km間における利根川を数回に分けて堤防上および橋上から観察した。今回の作業をとおして得た知識、撮影した写真などを、次年度の講義に積極的にとり込んでいきたい。助言をたまわった(株)建設技術研究所の菅原捷氏、国土交通省江戸川河川事務所の金濱悦子氏、(株)日揮の山口均氏、ならびに文献資料を快く貸し出してくれた同河川事務所に心からお礼申し上げる。

参考文献

《書籍》

「婦恋・日本のポンペイ」、浅間山麓埋没村落総合調査会・東京新聞編集局特別報道部（編）、東京新聞出

版局（1980）

「江戸川物語」, 伊藤晃, 崙書房出版（1981）

「アーバンクボタ No. 19 利根川特集」, 久保田鉄工(株)（1981）

「利根川百年史」, 利根川百年史編集委員会・国土開発技術開発センター（編）, 建設省関東地方建設局（1987）

「遠ざかる風景 — 野田市制施行 40 周年記念記録写真集」, 野田市役所秘書広報課（編）, 野田市（1990）

「河岸の人々の暮らし」, 榎本正三, 崙書房出版（1990）

「利根川読本 — 大河よ, 永遠に」(「東葛流山研究」第 11 号), 流山市立博物館友の会（編）, 崙書房出版（1992）

「東葛飾の歴史地理」, 千葉県東葛飾地方教育研究所, 崙書房出版（1994）

「利根川事典」, 森田保（編）, 新人物往来社（1994）

「大地の川 — 甦れ, 日本のふるさとの川」, 関正和, 草思社（1994）

「まんが 関宿町と関宿城の歴史」, 関宿町文化財審議会（監修）・蛭田充（漫画）（1995）

「川のなんでも小事典」, 土木学会関西支部（編）, 講談社（1998）

「自然環境と人間とのかかわり③川と人間」, 山岡寛人（編著）, PHP 研究所（1998）

《論文》

近世初頭の河川改修と浅間山噴火の影響, 大熊孝, 「アーバンクボタ No. 19 利根川特集」, クボタ鉄工(株), p. 18-31（1981）

利根川治水の成立過程とその特徴, 宮村忠, 「アーバンクボタ No. 19 利根川特集」, クボタ鉄工(株), p. 32-45（1981）

中利根川の浅瀬出現と河岸争い, 相原正義, 「東葛流山研究」第 11 号（利根川読本 — 大河よ, 永遠に）, p. 72-79（1992）

利根川歴史年表, 鶴沢滋子・西村喜美江, 「東葛流山研究」第 11 号（利根川読本 — 大河よ, 永遠に）, p. 198-207（1992）

《ホームページ》

国土交通省関東地方整備局・利根川上流河川事務所 <http://www.tonejo.go.jp/>

国土交通省関東地方整備局・利根川下流河川事務所 <http://www.ktr.mlit.go.jp/tonage/>

国土交通省関東地方整備局・江戸川河川事務所 <http://www.ktr.mlit.go.jp/edogawa>

国土交通省関東地方整備局・渡良瀬川河川事務所 <http://www.ktr.mlit.go.jp/watarase/>

利根川資料館 <http://www.tonejo.go.jp/tone%5Froot/tonegawa/>

関宿城博物館 <http://www.chiba-muse.or.jp/SEKIYADO/>

History of Passageway Changing Works and the Present Figure of the Middle Stream of Tone River

Takashi SAITO

Abstract

The Tone River, one of the Japan's largest rivers with the length of 322 km and the drainage area of 16,840 km², has experienced 60-year long civil engineering works to make its passage away from the new capital city of Edo (Tokyo) during the early stage of the Edo period, over 400 years ago. The river, which originally flew to the Edo (Tokyo) Bay, was forced to flow eastward to the Pacific Ocean by excavating a new passageway across a hill which divided the drainages of Tone and another river in the east. The newly excavated passageway, however, did not function properly but made the water stagnate there; it caused floods quite often.

In 1947, 2 years after the end of the War, when the Typhoon "Kathleen" grazed Boso Peninsula just southeast to Tokyo, an unusually raised level of water destroyed the river bank. That caused an extensive area of Saitama and Tokyo submerged. This disaster gave a chance to the government to review the previous embankment policy totally, or to widen the passage and to raise the levees thoroughly. The construction works for this, lasted for 20 years, made the figure of the Tone River (middle stream) as it is now.