



はじめに

かつて利根川・江戸川間を通行する船は、両川が分岐する関宿を経由しなければならず、また、鬼怒川合流点までの利根川には浅瀬が多いため、渇水時は通行が困難となるなど問題点がありました。

そこで政府は、反対運動もあったなか、**デレーケ**、**ムルデル**に運河の設計を命じ、明治18年（1885年）2月25日に「江戸利根両川間三ヶ尾運河計画書」が提出されました。千葉県県令（現在の千葉県知事）・茨城県県令・東京府知事より利根運河開削に対する上申を提出しましたが、不認可となったことから、民間の資金だけで事業を進めるため、**利根運河株式会社を創設し事業を実施**することとなりました。



利根運河を航行する蒸気船「銚子丸」奥に見えるのは運河橋
(流山市立博物館提供 大正4年（1915年）4月)



利根運河の開削のようす
(流山市立博物館提供 明治22年（1889年）頃)

完成するまで

開放運河・閘門運河のいずれかを採用するかについては種々の議論がありましたが、明治21年（1888年）5月9日に開放運河にすることが決まり、洪水の対応策としては運河中に狭窄部を設けることとなりました。

起工式は、明治21年（1888年）7月14日に挙行されましたが、工事自体は5月にすでに始められていました。工事は3工区に分けて施工され**明治23年（1890年）に利根運河は完成**しました。

舟運の衰退と役割のうつりかわり

延長約8kmの利根運河の完成により、航路は38km短縮されました。銚子から東京までの日程は3日から1日に短縮したことにより、最盛期には年平均2万隻の船が航行しました。しかし、その後の鉄道網や道路網の整備による陸上交通機関の発達によって舟運は減少の一途をたどりました。昭和16年7月22日の洪水により水堰が倒壊し、航路が使用不可能となりました。これを機会に同年12月31日利根川増補工事の一環として利根川の洪水を分流する計画に基づき、内務省が運河を買収し、**水運を目的とした利根運河に終止符が打たれました**が、総通船数は995,644隻にのびりました。

昭和10年9月洪水を契機として「利根川増補計画」が策定され、利根運河を放水路として利用することとなり、利根川より運河に500m³/s分派する計画となりました。

その後、北千葉導水事業が完成するまでの暫定的な対策として100m³/sの洪水分派を行うため水門が設置され現在に至っています。なお、**2006年度利根川水系河川整備基本方針の策定**により500m³/sの洪水分派計画は削除されました。



現在の利根運河「平成18年 推奨土木遺産認定」



利根運河開削工事に携わった
オランダ人技師ムルデルの碑
(流山市東深井)

基本情報

名 称：利根運河（とねうなが）
竣工年：明治23年（1890年）
所在地：流山市、柏市、野田市
アクセス：東武野田線 運河駅 徒歩約3分 等
土木学会選奨土木遺産（平成18年度認定）
参考文献：土木学会 選奨土木遺産 柳原水閘 解説シート
利根川100年史