

## 水害から土浦を守った政治家

JR東日本(東日本旅客鉄道株式会社)常磐線の下り線路は、地図でみると、土浦市荒川沖東二丁目の「荒川沖駅」を経て同市小岩田の花室川を過ぎると、左にカーブした後、右に曲がっている。さらに桜川を渡ると、今度は霞ヶ浦の湖岸沿いを市内木田余まで一直線に走る。

常磐線は計画当時、日本鉄道株式会社の「海岸線」と呼ばれていた。日本鉄道は、明治39年(1906)公布の鉄道国有法により国有化されるが、当時は私鉄であった。その日本鉄道が計画した当初案は、今とは違っていた。

『土浦市史』によると、「土浦通過は、現在の線路より西方の土浦二高付近が停車場予定位置とされていた」。土浦二高(茨城県立土浦第二高等学校)は同市立田町にある。一方、現在の「土浦駅」は霞ヶ浦に近い同市有明町に位置する。

なぜ、当初計画案が変わったのか。そこには、霞ヶ浦の「逆水」による水害の悲惨な歴史が

あった。「逆水」とは水はけが悪くなった霞ヶ浦に大雨が降ると、水がはけず、川口川などの流入河川を上って市街地にあふれ出すことをいう。

江戸時代、土浦を襲った水害は、『土浦市史』掲載の「土浦城下水害一覧表」によると、慶長13年(1608)から安政4年(1857)まで実に30回もあった。うち27回が「洪水」である。

当時、土浦に豪商で文人の色川<sup>みなか</sup>三中がいた。その弟、色川<sup>みかづ</sup>御蔭は度重なる洪水を憂い、『防逆水私議』を著している。

様々な図書の蒐集や『新編常陸国誌』の整理修訂を行った三中は、歴史上有名であるが、弟の御蔭も土浦の水防の歴史をたどる上で重要な足跡を残している。

御蔭ら色川兄弟の思いは、三中から数えると孫の代にあたる色川三郎兵衛(1842~1905)に引き継がれた。三郎兵衛は積年の課題であった霞ヶ浦の「逆水」を防ぐ手立てを見つけたのである。それが日本鉄道による

## 色川三郎兵衛

*Irokawa Saburobē*

「海岸線」敷設計画だった。

三郎兵衛は、家業の醤油醸造業の傍ら県議会議員を務め、明治23年(1890)実施の第一回総選挙で衆議院議員に初当選。日本鉄道による海岸線建設計画を知ったのは、三郎兵衛が衆議院議員二期目の時だった。ルートは現在の市内立田町あたりを通る案である。

計画を知った三郎兵衛は、この線路案を霞ヶ浦寄りにもってくれば、逆水防止の堤防になる、と考えた。線路を堤防代わりにすれば、町は多額の費用がかかる堤防を造らなくとも済む。三郎兵衛は計画を変更させるために奮い立った。

路線計画は、日本鉄道による測量も済み、県も認可済みだった。三郎兵衛は日本鉄道に逆水による水害の惨状を訴え、粘り強く交渉を重ねた。高浜の笹目八郎兵衛らも三郎兵衛の取り組みを支援した。

こうした努力の結果、ルート案は、ついに変更された。念願の鉄道は、明治28年(1895)に土浦-友部間、明治29年(1896)に東京・田端-土浦間が開通した。

『色川三郎兵衛翁略伝』は綴る。「翁は云う

迄もなく、これによって何等求むるところはなかった。日く最善の人間力をもってすれば、最悪の自然力をも防止することが出来る。これを敢えて為さざるは、犠牲者となるものが現はれぬ為である」と。(文中敬称略)

主な参考文献

『土浦市史』(1975年11月、土浦市史刊行会発行)、  
『色川三郎兵衛翁略伝』(1937年11月、浮翠会発行)、  
『茨城の先人たち』(1983年5月、株式会社光文書院発行)。



霞ヶ浦入江の土浦港左岸の広場に建つ色川三郎兵衛の銅像=土浦市川口二丁目(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