

海
事
史
研
究
第
七
〇
号

抜
刷
(二〇一三年一月)

鷗
外
と
川
蒸
気
通
運
丸

山
田
廸
生

鷗外と川蒸氣通運丸

山田 勉 生

はじめに

- 一 東京から古河まで乗船
- 二 通運丸型について
- 三 内国通運会社の出船広告を読む
- 四 真冬の夜行便
- 五 古河の船渡河岸に着く
- 六 帰路は上州赤岩から乗船
おわりに

はじめに

川蒸氣と称する小型汽船が、内陸交通を担った時代があった。明治初期から鉄道など陸上交通が整備されるまでの期間である。むろん、水運可能な河川がある地域に限られた。

よく知られているのは、利根川・江戸川水系の通運丸型である。いずれも、船名の通運丸に番号を冠した木造の外輪汽船である。⁽¹⁾

川蒸氣通運丸については、就航当時の資料が相応に残っている。一般配置図や写真もあり、外形や構造がある程度わかる。それらをもとに、地方出版社から何冊かの史書も刊行されている。⁽²⁾ただし、船体、汽機、艀装の詳細や、航行の実態を伝える資料は少なく、技術史視点の研究書や論文もこれま
でほとんどみかけない。⁽³⁾

通運丸型をふくむ川蒸氣は、明治期の文学作品にも登場する。当時は川蒸氣が有力な交通手段だったから、当然のことかもしれない。作家たちが達意の文章で、絶滅した交通機関の在りし日の姿を描いているのは興味深いことだ。

たとえば、徳富蘆花、田山花袋、島崎藤村らの利根川や霞ヶ浦を題材にした作品に、通運丸型をふくむ川蒸氣が登場する。ただし、これらの作品は、明治二〇年代以後のものである。明治一〇年代までの初期の川蒸氣に触れた作品は、これまで紹介されていない。

じつは、草創期の通運丸型に乗った文豪がいる。森鷗外

(一八六二—一九二二)である。明治一五年(一八八二)二月から三月にかけて、鷗外が北関東・信越を公用で旅したときのことだ。

鷗外は周知のように陸軍軍医である。陸軍省に入ったのはその前年。数えて二〇歳のときだ。陸軍軍医副に任ぜられ、同時に東京陸軍病院治療課勤務を命じられた。

翌明治一五年、鷗外は徴兵検査をおこなう一行に副医官として加わり、北関東・信越に出張した。二月・三月の厳冬期。しかも、まだ鉄道が通っていない地域である。当然、江戸時代以来の舟運と旧街道による大旅行となった。

旅の様子は、鷗外の『北游日乗』⁽⁴⁾で知ることができる。表題の「日乗」は日記であるが、旅行中の体験と、その間につくった漢詩の紹介に重点を置いた紀行文である。

この小稿では、『北游日乗』の記述のうち、通運丸乗船に関する部分を考証し、江戸から明治に移行する過渡期の交通機関として機能した利根川・江戸川水系の川蒸気の姿を再現することにした。

一 東京から古河まで乗船

出発に先立つ明治一五年二月七日、鷗外は第一軍管徴兵副医官を受命している⁽⁵⁾。当時の陸軍は、全国を六軍管に分け、各軍管に鎮台を置いていた。第一軍管の鎮台は東京に置かれ

た。管下の府県は、東京、神奈川、埼玉、静岡、山梨、茨城、新潟、群馬、栃木、長野の一〇府県である。鷗外は第一軍管徴兵副医官⁽⁶⁾として、栃木、群馬、長野、新潟の四県の徴兵検査をおこなったのである。このときの徴兵検査は、下士教導団応募兵関連のものであった。

教導団は、陸軍の下士官養成を目的とした組織である。したがって、このときの徴兵検査は職業軍人を対象にしたものであった。安川里香子氏は、栃木県立文書館所蔵の関係資料を克明に調査した結果、このときの募集が、教導団歩騎兵および喇叭生徒の補欠募集であったことを明らかにしている⁽⁷⁾。申すまでもなく徴兵制は、明治六年(一八七三)の徴兵令公布により始められたものである。

一行の出発は明治一五年二月一三日。この日は晴天で、北風が吹いていた。『北游日乗』にこうある。

小網町三丁目なる河内屋にて券を買ひ新大橋より通運丸といふ舟に乗る。此日天晴れて朔風吹けり
そのころ鷗外は、父・静男が開業していた千住の橋井堂⁽⁸⁾医院に住んでいた。父の患者の代診もしたようだ。

鷗外は人力車で千住の家を出発したのであろう。一か月半の長い公用旅行だから、相応に手荷物があったと思われる。向かった先は日本橋小網町の河内屋。ここでまず乗船券を買った。河内屋は内国通運会社の荷物扱所である。たぶん一行

は、ここに集合したのであらう。

一行が総勢何人だったかは、あきらかでない。武智秀夫氏によると、通常の徴兵検査では、軍医一人、軍医副または軍医補二、五人に、地方徴兵医官が加わり、これに軍人や事務官、県知事、県の地方公務員などを加えた二、二一人が任にあたったという。⁹⁾しかし、このときのような下士教導団の補欠募集のための徴兵検査に、これと同程度の人員を要したかどうかはわからない。

一行の最初の目的地は、栃木県の県庁所在地（当時）の栃木町。古河方面へ川蒸気通運丸の便があつた。古河（現・茨城県古河市）は、利根川本流から渡良瀬川に入つたあたりに位置し、江戸時代には城下町であり、日光街道の宿駅でもあつた。ちなみに、日本鉄道会社の上野―大宮―宇都宮が開業したのは、この三年五か月後の明治一八年（一八八五）七月である。

東京―古河の船賃はいくらであつたか。前年の明治一四年（一八八一）四月改正の通運丸の運賃表によると、下等は六八銭、上等はその五割増、すなわち一円二銭となつてゐる。明治官僚の公用旅行だから上等に乗つたはずだ。ちなみに、この時期の東京におけるコメ（白米）一〇キログラムの小売価額は約五〇銭であつた。¹¹⁾

二 通運丸型について

記述の流れをとめるようだが、ここで川蒸気通運丸型について触れておこう。

運航したのは、日本通運（株）の前身の内国通運会社である。同社は、江戸、大坂、京都などの旧飛脚問屋を主体に、明治五年（一八七二）に設立された陸運元会社を母体としており、明治政府の要請を受け、近代的な全国輸送網の整備を進めてきた。陸運元会社から内国通運会社に改称したのは明治八年（一八七五）である。¹²⁾

同社が通運丸型による利根川・江戸川水系の貨客運送をはじめたのは明治一〇年（一八七七）五月である。利根川・江戸川水系には、すでに明治四年（一八七二）に「利根川丸」という木造外輪汽船が就航し、東京・深川万年橋―中田（現・古河市）をむすんでいた。¹³⁾

通運丸型の第一船は、明治一〇年二月に石川島平野造船所で完成した通運丸（のち第一通運丸と改名）である。¹⁴⁾同造船所初の建造船であつた。

石川島平野造船所は、長崎出身の平野富二（一八四六―一八九二）が、その前年の明治九年（一八七六）一〇月、東京石川島の官営ドックを海軍省から借り受けて創業したものである。本格的な民間造船所としては日本最初であつた。のちに

これが石川島造船所に發展する。

第一船の通運丸は木造外輪汽船である。総トン数三四トン。長さ七〇・三尺（二一・三メートル）、幅一〇・四尺（三・二メートル）、深さ三・三尺（一・〇メートル）。主機は斜置複筒單式汽機一基。出力は一三公称馬力。平均速力六ノット⁽¹⁵⁾。主機とボイラーは、横浜製鉄所で製作された⁽¹⁶⁾。官營の横浜製鉄所は、この時期、平野富二をふくむ複数の民間人に貸与されていた⁽¹⁷⁾。

完成後、内国通運がこれを買とり、明治二〇年五月一日に開業した東京・深川扇橋と生井（現・栃木県小山市）をむすぶ貨客輸送に使用した。小名木川から江戸川・利根川・渡良瀬川水系を遡航する航路である⁽¹⁸⁾。

開業して約一か月後の新聞広告によると、この航路は同年六月一日から二隻体制をとり、一日一往復の定期となっている。午後四時に深川扇橋と生井を出発し、翌日の朝に終着地に着く夜行便である。さらに、同日からもう一隻が加わり、東京・古河を一日おきにむすぶ定期もはじまった。

客室の等級は上・中・下等に分かれていたが、開業一か月後の六月一日から上等・下等だけになった⁽¹⁹⁾。料金は東京・生井が上等九五銭、下等六二銭となっていた⁽²⁰⁾。

通運丸型による水運は、以後、順調に發展した。明治二十三年三月には利根運河が開通し、明治二八年（一八九五）二月

には、同運河を経由する東京・銚子直行便が設けられた⁽²²⁾。この時期から大正期までが通運丸水運の最盛期といえる。

通運丸型は、木造外輪汽船に限定すると三〇隻以上建造された。第一通運丸を基本型としているが、同型船ではない。建造所は、内国通運深川支店内の造船所、福澤辰蔵の造船所（東京越前堀）、石川島平野造船所などである。

時代は下がって大正八年（一九一九）一二月。内国通運は通運丸型をすべて東京通船株式会社に売却し、利根川・江戸川水系の水運から撤退した⁽²⁴⁾。鉄道網の整備により、この水系の水運はしだいに衰退へと向かいつつあった。

三 内国通運会社の出船広告を読む

鷗外一行の公用旅行の話題に戻ろう。一行は日本橋小網町の河内屋で通運丸の乗船券を買ったあと、隅田川の新大橋際（日本橋浜町）の通運丸発着場へ行つた。当時の新大橋は、現在の橋の二〇〇メートルほど下流にあった。

新大橋際には内国通運取扱所が設けられ、通運丸の東京の出船所のひとつになっていた。前述の明治一四年（一八八一）四月改正の通運丸の運賃表に、東京内出船所として、両国元柳橋、蛸殻町三丁目、深川扇橋猿江町、新大橋際、深川高橋際、深川東元町の六か所が記載されている。

一行は、新大橋際から上利根方面への通運丸型に乗った。

小名木川、江戸川、利根川をへて渡良瀬川水系に進む航路である。鷗外は出航時間を書いていないが、古河到着時間は「十四日 古河に着きは午前五時なり」と記している。

当時の上利根方面への航路の様子を知るには、新聞広告を調べるのが手取り早い。次に掲げるのは、一行が乗船する一年前、明治一四年三月二二日付『郵便報知新聞』掲載の通運丸の出船広告である。

利根川筋蒸気通運丸広告

利根川筋往復当社汽船尚又新艘相増候に付来る四月より
出船時刻左の通りに改め候條賑々數御乗船の程希上候也

東京両国元柳橋より 一番船毎日午後三時

二番船同 午後四時

但し大橋蛸殻町高橋扇橋は順次出船

野州乙女河岸より 毎日正午十二時

同新波部屋両河岸より 毎日正午十二時

上州赤岩より 毎日正午十二時

右の外。生井。古河。境。北河原。川又。其他の停船所

は着順を逐出船候事

但し野渡。古河。より下川筋は毎日兩度つゝ通船合

て四度往復候事

明治十四年三月 内国通運会社

これをみると、当時の通運丸型の東京の発着ターミナルが

両国元柳橋際であり、上利根航路の出船が夕方であったことがわかる。元柳橋際は、隅田川の西側、両国橋西詰のすこし川下のあたりで、内国通運会社の出張所になっていた。いうまでもないが、このころの両国はいまと異なり、両国橋の東西両岸の地域をいった。

冒頭に「新艘相増候に付」とあるので、複数の通運丸型が完成し、増便が可能になった様子がうかがわれる。「大橋蛸殻町高橋扇橋は順次出船」（傍線は筆者）ということは、両国元柳橋際を出てから、新大橋際、蛸殻町、高橋、扇橋に順次立ち寄り、貨客をのせていったわけだ。

蛇足ながら、安川氏は、一行は新大橋際からハシケで発着ターミナルの両国橋の出船場まで行き、そこから通運丸に乗船したとしているが、新大橋際から乗れるのに、わざわざ始発の出船場まで出向くのは不自然だし、鷗外の記述と合わない。それにしても、右述の『郵便報知新聞』の通運丸出船広告文はわかりにくい。まるで現在の不動産広告のようだ。当時の新聞読者はこの記述でわかったのだろう。

まず、毎日午後三時発の一番船と午後四時発の二番船が、それぞれ何処行きかわからない。逆に、復航便の出発地をみると、野州乙女河岸（思川沿い）、同新波河岸（巴波川沿い）、同部屋河岸（同）、上州赤岩（利根川沿い）の四か所であり、それぞれ毎日正午の出船となっている。

ということは一、番船、二番船は各二隻で編成され、この四か所へ向かったのだろうか。四か所へ向かう便のうち、古河に寄るのは、乙女河岸、新波河岸、部屋河岸への三便である。赤岩は利根川本流沿いにあり、方向が違う。

とすると、古河方面への通運丸は一日三便あったことになる。ところが、広告文の末尾に「但し野渡。古河。より下川筋は毎日兩度つ、通船合て四度往復候事」とあるので、またわからなくなる。つまり、野渡（古河の北）と古河から下流は一日各二便の運航で、合せて一日四往復したというのだ。これについては、確認のしようがない。ともあれこの小稿では、古河へ行く通運丸は一日三〜四便あり、すべて夜行便であつたらしい、とするにとどめておこう。

四 真冬の夜行便

鷗外は『北游日乗』の文中、東京から古河までの航行について書いていない。この時期の上利根航路は、隅田川から小名木川に入り、新川（船堀川）、江戸川下流を経由する行徳航路のルートを行く。市川の国府台の下を通り、夜を徹して江戸川を遡航。関宿付近で利根川に入ったあと、栗橋の北で利根川から分かれて渡良瀬川に進んだ。

東京出航後の寄港地については、前述の明治一四年（一八八二）四月改正の通運丸の運賃表に、行徳、市川、松戸につ

づき、流山、野田、関宿、栗橋など九か所が記されているが、夜行便はどうだったのか、詳細は不明である。船灯は付いており、航路に沿って航路標識があつたと思われる。河川の夜間航行の操船には、熟練を要したはずだ。

客室の様子については、明治末年以降ならば、通運丸型の操船に携わつていた古老の話が残っている。だが、明治一〇年代となると、船体中央の機関室の前後に客室があつたことぐらいしかわからない（図1）。そもそも、船客を何人ぐらい乗せたのかもはっきりしない。

客室はゴザ敷きであろう。照明は灯油ランプ。鷗外らの夕食は、弁当でも買ったのだろうか。なにしろ、真冬の内陸水運の旅である。江戸川の川面を吹く筑波おろしが身にこたえる。暖房はないので、機関室から離れた場所では、さぞかし寒かつたであろう。加えて、汽機と外輪推進器の騒音が大きか

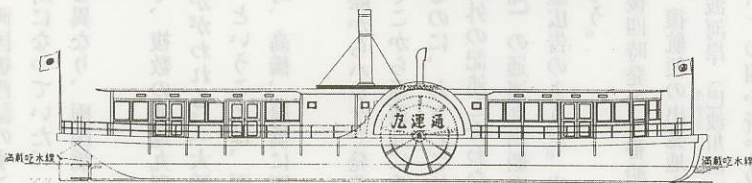


図1 第一通運丸の側面図（『石川島技報』第14巻47号、昭和32年10月）

ったから、鷗外は眠れなかったのではないか。

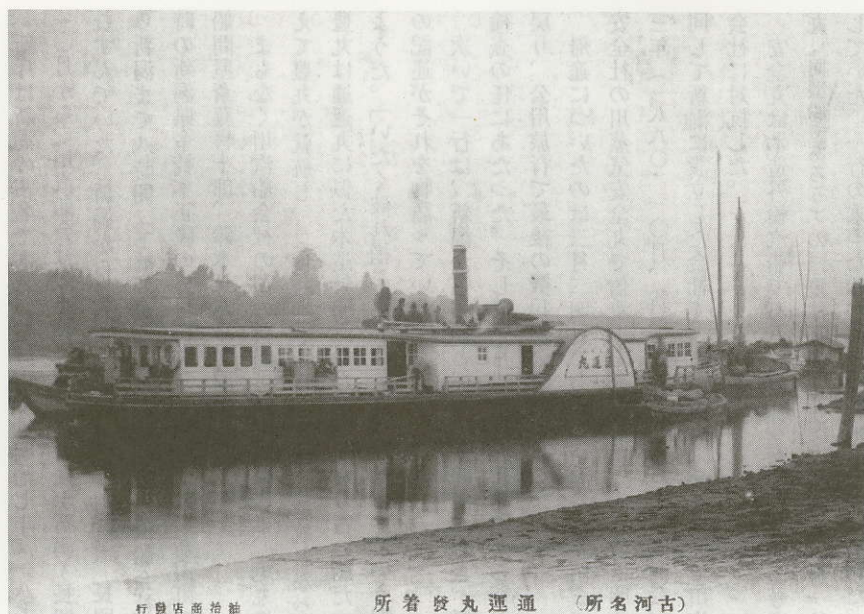
なお、通運丸型は第何号というように号数が付されていたが、鷗外一行が乗った通運丸型が第何号であったかを特定するのはむずかしい。この時期になると、一〇隻をこえる通運丸型が走っていた。

五 古河の船渡河岸に着く

翌二月一日の早朝五時、通運丸は渡良瀬川沿いの古河の船渡河岸ふなとかし（現・古河市錦町）に到着した（図2）。一三〜一四時間の船旅であった。いまだったら、東京から電車で一時間で行けるところを一晚かけて行つたわけだ。船渡河岸は旧古河城北端の船渡門に近く、江戸時代以来、江戸との間に多くの荷船が就航していた。この河岸で代々廻船問屋をしていた井上家にちなみ、井上河岸ともよばれた。現在の地図では、渡良瀬川にかかる三国橋の東詰のあたりである。

一行は船渡河岸で人力車に乗り換え、日光街道を小山まで北上、ここから西進した。北上中、乙女河岸付近を通過した。「少女村といふ村あり。筑波山ほのかに右手に見ゆ」と鷗外は書いている。少女村おとめは思川沿いの乙女村のこと。このあたりでは、日光街道は思川とほぼ並行している。

小さな疑問が生じる。一行はなぜ乙女河岸行きの通運丸に乗り、終点まで行かなかったのだろうか。人力車のほうが思



行 豊店 商 裕 船

所 着 發 丸 運 通 （所 名 河 古）

図2 古河船渡河岸の通運丸型（森田裕一氏提供）

川を通航する通運丸より早いとみたのか。通航上の都合で乙女河岸行きがなかったのか。あるいは、古河のほうが乙女河岸よりも人力車を手配しやすいとみたのか。そのあたりの事情も不明である。

一行はその日（一四日）の午後二時に栃木に入った。そして当地に四泊し、県庁（推定）で徴兵検査をおこなった。もちろん、巴波川沿いの美しい街並みも見物した。

二月十八日、栃木を出発。西に向かい、翌一九日の夕方、群馬県の県庁所在地である前橋に着いた。ここでも四泊し、徴兵検査をおこなった。前橋を出発したのは二三日。中山道を西へ向かった。厳寒の碓氷峠をこえ、追分からは北国街道に沿ってゆき、二七日に長野に着いた。二泊した。ここでも徴兵検査の任にあたったようだ。

六 帰路は上州赤岩から乗船

月がかわって三月一日、雪の降るなか長野を出発。高田（現・新潟県上越市）、柏崎で徴兵検査を実施。同一日、長岡に到着し、徴兵検査の任にあたったと思われる。

長岡から新潟へは信濃川の川蒸気を利用した。『北游日乗』にこう書いている。

十五日 信濃川を下りて新斥に着きぬ 豊丸といふ汽船なりしがいたく破れ損じたるさま危げなりき

新斥は新潟の古名である。信濃川では明治七年（一八七四）一〇月から、川汽船会社の木造外輪汽船魁丸が新潟〜長岡をむすんでいた。新潟から長岡まで二時間（通航）、長岡から新潟まで八時間（下航）を要したという。川汽船会社は、時の新潟県令楠本正隆の提言により、同年七月、新潟町の廻船問屋斎藤喜十郎、鈴木長八らが設立した⁽²⁹⁾。

まもなく川汽船会社のこの新潟〜長岡航路には、魁丸に加えて豊丸が就航し、二隻体制で一日一往復の通航となった。豊丸は通運丸に似た木造外輪汽船だが、かなり古い船だったようだ。「いたく破れ損じたるさま危げなりき」という鵜外の記述がそれを物語っている。

次いで一行は、新潟から和船と徒歩で新発田へ行き、徴兵検査の任にあたった。そして三月二〇日、新発田から新潟に戻り、公用旅行で最後の徴兵検査業務をおこなった。

帰途については三月二四日である。新潟から長岡までは安全社の川蒸気安全丸で信濃川を通航した。安全社は明治一三年（一八八〇）一〇月、新潟の荒川太二らと長岡商會が共同して新潟に設立した会社で、右の川蒸気を建造して川汽船会社に対抗した。

安全丸は木造外輪汽船である。第一号安全丸と第二号安全丸（同型船であろう）の二隻体制で、新潟〜長岡を一日一往復していた⁽³⁰⁾。一行の乗った船が第一号か第二号かは不明だ。

長岡から三国街道を南下した。高崎に着いたのは三月二十八日。翌二十九日に高崎を発った。ここから帰京するまで、『北遊日乗』には「二十九日 高崎を立ちて都に帰りぬ」とあるだけである。経路や交通手段については、何も書いていない。したがって、帰路の状況は推測するしかない。

この時期、東京から利根川中流への通運丸の航路は、前出の明治一四年三月二二日付『郵便報知新聞』掲載の出船広告にあるように、上州赤岩（現・群馬県千代田町）まで延びていた。一日一往復で、赤岩出発は正午である。

この便を利用したとすると（その可能性が高い）、一行は二九日早朝に高崎を出発し、和船で利根川を下り、赤岩から通運丸に乗ったはずだ。復航は川を下るから、通常の汽機運転だと、正午に赤岩を出れば、遅くとも翌三〇日未明に東京に帰着する。が、旅客の利便を配慮し、翌日の朝に帰着するようにに運航調整をしたであろう。鷗外の『自紀材料』には、「三〇日 東京に還る」とだけある。⁽³¹⁾

ちなみに、安川氏は、一行は高崎の倉賀野から通運丸に乗ったとしている。⁽³²⁾だが、通運丸の航路が高崎の近くまでのびていたことを裏付ける資料はない。

おわりに

内陸水運は、かつて、アジアでも欧州でも有力な輸送手段

であった。地域によつては、いまでも内陸水運が健在である。たとえば、東アジアでは中国の長江水域、珠江水域、欧州ではライン川水域、ドナウ川水域などがそうである。

明治の日本では、ここに紹介した利根川・江戸川水系、信濃川水系のほか、石狩川、北上川、琵琶湖、淀川などの水域で内陸水運がさかんであった。通運丸と同様、喫水の浅い外輪推進の木造汽船が就航し、旅客や貨物を運んだ。そして、鉄道をはじめとする陸上輸送網の整備とともに姿を消していった。

鷗外一行は、帰途、熊谷に近い赤岩から通運丸に乗った可能性が高いが、その一年四か月後の明治一六年（一八八三）七月には、日本鉄道会社の上野―熊谷が開業している。同年以後の公用旅行であったなら、一行は当然、熊谷から鉄道で帰京しただろう。明治一八年七月には、前述のように上野―大宮―宇都宮も開業している。

通運丸は鉄道開業後も運航を継続するが、高速性や定時運行の面で、輸送手段としての優位性を失った（とくに旅客輸送の点で）。しかも稼働水域は、利根川・江戸川水系に限られており、稼働期間も、行徳航路や下利根航路以外は、半世紀にみたなかった。川蒸気通運丸の史実が風化しつつある理由は、このあたりにあるのだろう。

註

- (1) スクリュー推進の通運丸も何隻かあった。
- (2) 第三十六通運丸の一般配置図が造船協会編『日本近世造船史付図(明治時代)』復刻版(原書房、一九七三年。原本は弘道館、一九一一年)第四七図に掲載されている。また、関連史書は千葉県山口市の崙書房などから刊行されている。一般的な解説書としては『図説・川の上の近代―通運丸と関東の川蒸気船交通史』(川蒸気合同展実行委員会、二〇〇七年)がある。
- (3) 筆者が知るかぎり、島森銀次郎『日本民間造船所建造最初の外輪汽船通運丸』(『石川島技報』第二卷第六号、一九三九年一〇月)および狩野洋太郎・阿部典文『木造外車汽船通運丸』(『石川島技報』第一四卷第四七号、一九五七年一〇月)の二論文だけである。
- (4) 『北游日乗』(『鷗外選集』第二卷、岩波書店、一九八〇年)。
- (5) 『自紀材料』(『鷗外選集』第三五卷、岩波書店、一九七五年)一〇頁。
- (6) 徴兵副医官は次級検査医官である。
- (7) 安川里香子『森鷗外「北游日乗」の足跡と漢詩』(審美社、一九九九年)一四七頁。
- (8) 小金井貴美子『鷗外の思い出』(岩波文庫、一九九九年)六七頁。鷗外一家は明治一三年、千住北組一丁目に転居した。
- (9) 武智秀夫『「北游日乗」を読む』(『鷗外』五二号、森鷗外記念会、一九九三年)二頁。
- (10) 『図説・川の上の近代―通運丸と関東の川蒸気船交通史』(川蒸気合同展実行委員会、二〇〇七年)一五〇頁。
- (11) 食糧庁の資料によると、明治一〇〜二〇年までの間、コメ(白米)一〇キログラムの小売価額は約五〇銭である。
- (12) 『社史』(日本通運株式会社、一九六二年)八頁。
- (13) 前掲『図説・川の上の近代―通運丸と関東の川蒸気船交通史』二頁。
- (14) 『石川島重工業株式会社108年史』(石川島重工業株式会社、一九六一年)二二八頁。
- (15) 同右による。通信省管船局『明治二〇年版船名録』(明治一八年一二月末現在)では、総トン数三四トン。長さ七〇尺(二一・二メートル)、幅一〇尺(三・〇メートル)、深さ三尺(〇・九メートル)となっている。
- (16) 元網数道『横浜製鉄所について』(私家版、二〇〇一年)二六七頁。
- (17) 前掲『石川島重工業株式会社108年史』によれば、就航した航路は、東京両国〜武州妻沼となっている(二二八頁)。本稿では、内国通運会社が開業時、各新聞に出した広告により、深川扇橋〜生井とした。
- (18) 明治一〇年五月二五日付『東京日日新聞』の内国通運の広告。
- (19) 明治一〇年五月二六日付『郵便報知新聞』の内国通運の広告。
- (20) 前掲『図説・川の上の近代―通運丸と関東の川蒸気船交通史』(二五一頁)掲載の「東京生井之間川蒸気賃銭」(明治一〇年)による。
- (21) 幕末以降、利根川中流に浅瀬が出現し、舟運が妨げられる

