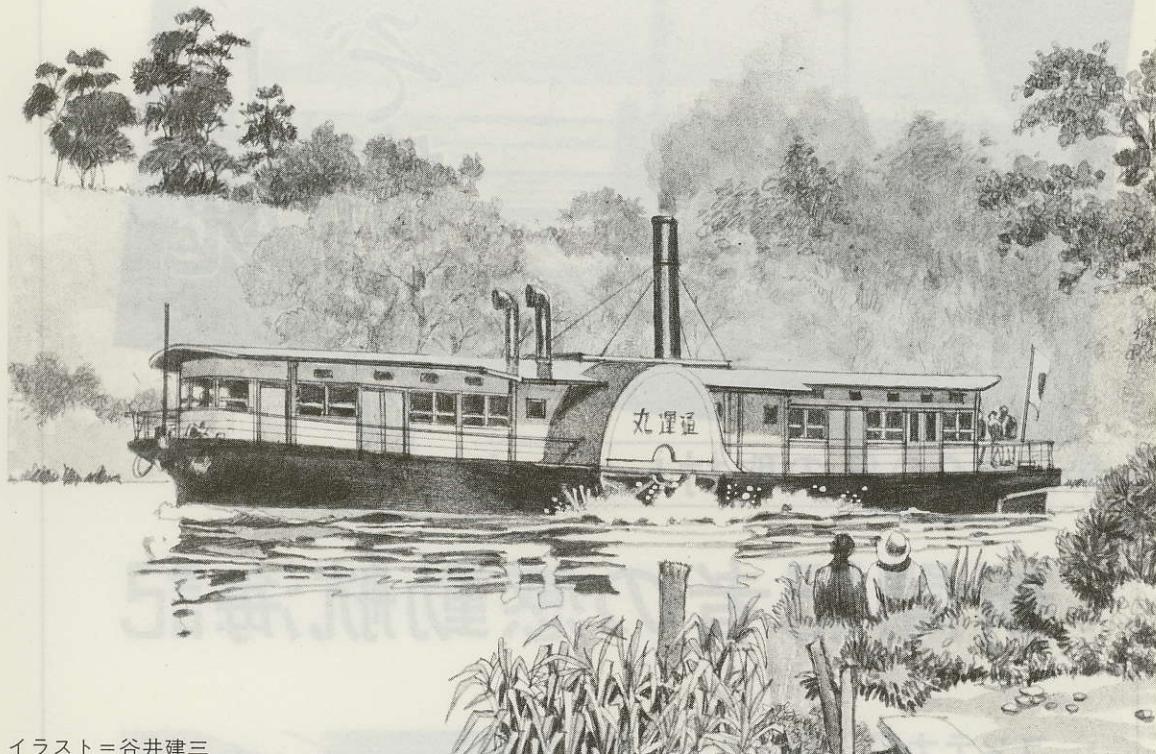


通運丸型

〔主要目〕浅喫水型貨客船、木造、内国通運所属、30~60
総トン、主機コンパウンド・エンジン1基、外輪推進、速
力6ノット前後、1877~1914年建造

日本海運史上唯一の内陸航路定期客船



イラスト=谷井建三

通水百年を迎えた利根運河

関東平野のほぼ中央、千葉県流山市北端の東武野田線「運河」駅をかすめるように、一本の壮大な水路が東西に走っている。今年、通水百年を迎えた「利根運河」である。利根川と江戸川を結ぶこの利根運河は、今は完全に死の運河と化しているが、いつたいこの運河は、いつ、だれが、いかなる目的で掘削したのだろうか。

かつて内陸水運は、アジアでもヨーロッパでも、有力な交通輸送手段だった。島国の日本においても、それは例外ではない。

江戸時代以降、江戸（東京）をかなめとする内陸水運は、江戸川を含む利根川水系を主体に発達し、物流の大動脈として機能していた。東北地方から江戸へ輸送する米などの物資は、廻船で利根川河口の銚子まで運ばれ、そこから、大型の高瀬舟（川船）に積み替えて江戸へ向かった。利根川を関宿までさかのぼり、江戸川を下るという長い航程で、全航程に一週間以上を要したが、房総沖の“魔の海”を避けた安全な内陸水路だった。

利根川水系の水運の全盛期は、江戸時代から明治にかけてであるが、幕末に至って利根川に異変が発生した。繰り返す洪水の結果、関宿の下流に中洲が出現し、船の通航が妨げ

られるようになつたのである。利根川と江戸川を運河で結び航路を短縮しようという構想が

公園の高台には、ムルデルの顕彰碑がひとつそ
りとたち、運河を見下ろしている。

東京—銚子間を十八時間で結ぶ

運河開通は、ちょうど百年まえの一八九〇（明治二十三）年。掘削を手がけたのは、茨城県議の広瀬誠一郎が設立した利根運河株式会社である。

この利根運河を舞台に大活躍した花形汽船
が、日本通運の前身・内国通運会社の木造外
輪汽船「通運丸」シリーズである。

詳細は分からぬが、幸い『日本近世造船史付図』（明治時代）に「第三十六通運丸」の図面が残されている。この船は一九〇七（明治四十四）年に建造されたもので（建造所不明）、コンパウンド・エンジンを搭載した五十七総トンの木造外輪貨客船であつた。

城県議の広瀬誠一郎が設立した利根運河株式会社。設計と現場監督には、当時四十歳のオランダ人土木技師ローウェンホルスト・ムルデル（一八四八～一九〇一）が当たつた。

内国通運が「通運丸」型による利根川水系の内陸貨客サービスを開始したのは、一八七七年（明治十）年五月。シリーズの第一船は、この年の二月、石川島重工（現・石川島播磨重工）の前身・石川島平野造船所で完成した「第一通運丸」である。この船は、石川島重

「通運丸」シリーズは、最終的に三十隻以上建造された。『日本船名録』を追うと、最後の「通運丸」は一九一四（大正三）年に誕生しているが、このころはすでに利根川水系の水運が、鉄道網の普及などによつて急速に衰退しつつあつた時期であつた。

運河の開設によつて利根川水系の水運は、最後の黄金時代を迎えた。開通から一九三七年

工の開業一番船であると同時に、わが国の民間造船所で建造された最初の汽船であり、日本造船史上記念すべき船である。

(昭和十二) 年までの四十八年間、運河を利用した船の総数は、和船、汽船合わせて百万隻にのぼり、明治末期の最盛期には、一日百余隻がここを通過した。

利根運河開通後は、東京—銚子間の直航便が開設された。このルートは、一九一〇（明治四十三）年に旅客数が年間十七万人、貨物量

四一三) 全は旅客船が生間一七万人、貨物船
が一万二千トンとなり、輸送量がピークに達
している。主な寄港地は次のとおりで、全航
程約十八時間を要したという。

だが、大正にはいると、運河に落日が訪れた。鉄道開業、架橋など陸上交通の整備によつて、利根川水運は急速に衰退。加えて、度重なる洪水が運河の河道を埋め、運河の息の根をとめた。

利根運河は今、周辺住民の憩いの場として
静かに横たわっている。「運河」駅近くの水辺

蟻殻町—（小名木川）—行徳—市川—松戸—流山—（利根運河）—取手—布佐—木下—神崎—佐原—香取—小見川—笛川—銚子。

東京—銚子間直航便の終焉はいつか、明確な記録はないが、成田線が笛川まで開通した一九三一（昭和六）年ころでは、細々と続いているらしい。言いかえれば、利根川、江戸川から「通運丸」が消えて、まだ半世紀余りしかたつていないので、黒煙をあげて川筋を上下する「通運丸」の雄姿を記憶している老人も、まだ多数おられることだろう。