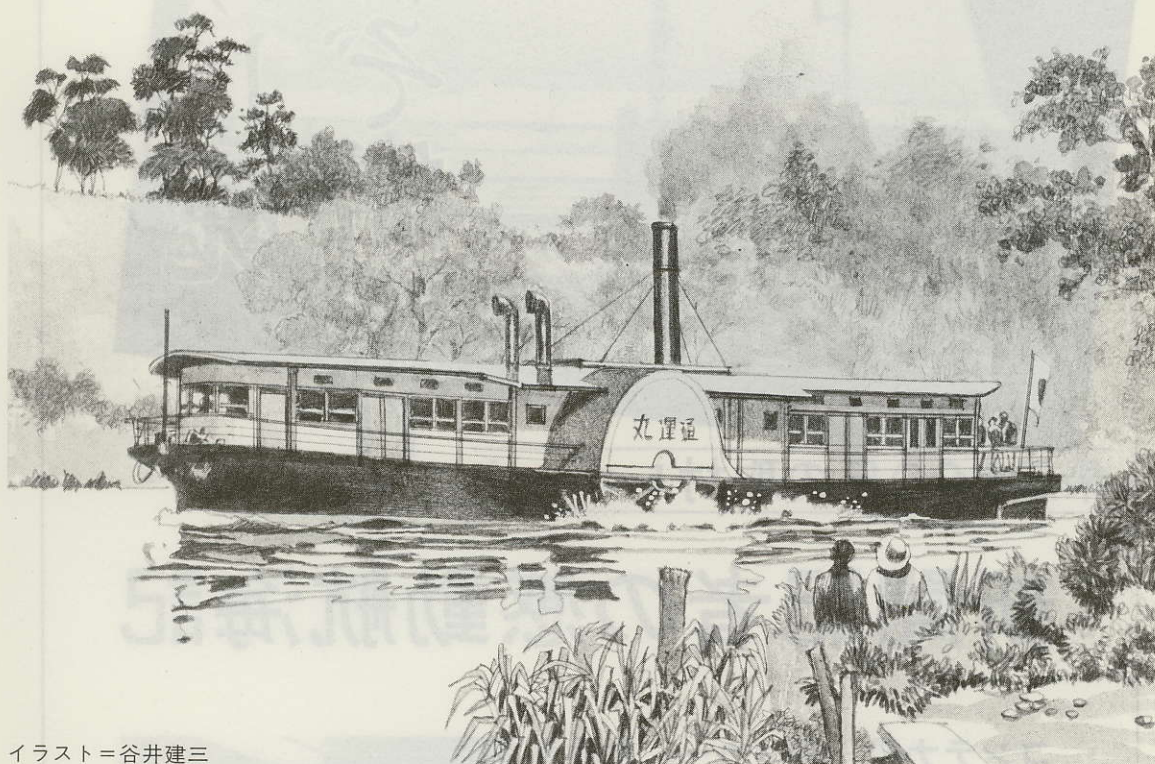


# 通 運 丸 型

《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、いったいこの運河は、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



られるようになったのである。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は、こうした事情から生まれたものだが、具体化したのは、明治になってからのことだ。

運河開通は、ちょうど百年まえの一八九〇（明治二十三年）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。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—一九〇二）が当たった。

運河の全長は八キロ余り。総工費五十七万円。工期二年。延べ二百二十万人の人工が工事に従事したが、かなりの数の囚人も動員されたようだ。

運河の開設によっ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（昭和十二年）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。

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って、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

公園の高台には、ムルデルの顕彰碑がひっそりとたち、運河を見下ろしている。

### 東京―銚子間を十八時間で結ぶ

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。

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（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。

「通運丸」のサービスは、以後順調に発展し、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）年に旅客数が年間十七万人、貨物量が一萬二千トンとなり、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。

蠣殻町―（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―笹川―銚子。  
「通運丸」関係の史料はその後散逸し、その

詳細は分からないが、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）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った。

「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って急速に衰退しつつあった時期であった。

一九一九（大正八）年に内国通運は、「通運丸」シリーズをすべて東京通船に売却、利根川水系の貨客サービスを廃止した。この結果「通運丸」は、川筋から姿を消したことになるが、実際は東京通船により、引き続き昭和初期まで運航されていた。

東京―銚子間直航便の終焉はいつか、明確な記録はないが、成田線が笹川まで開通した一九三一（昭和六）年ころでは、細々と続いていたらしい。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っていないわけで、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。

（山田 廸生）