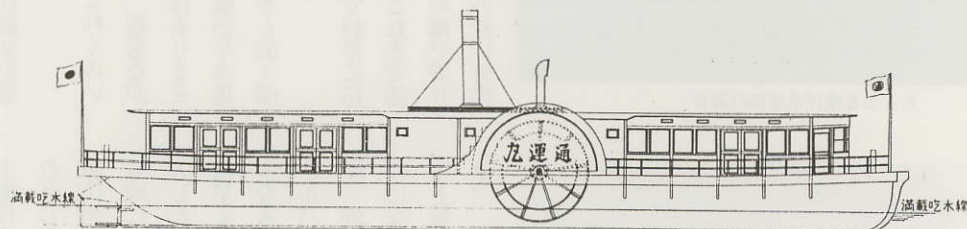
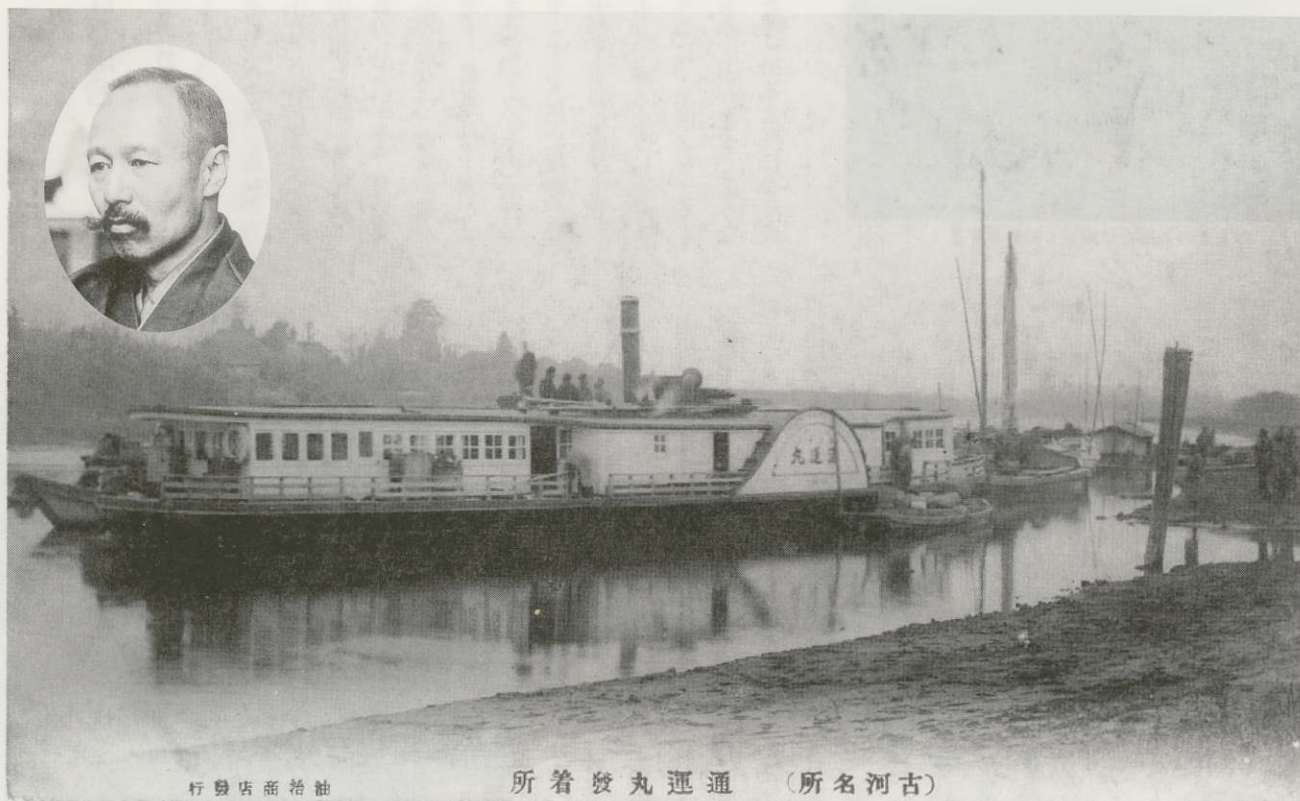


鷗外が公用旅行で乗船した川蒸気

文・山田迪生
(日本海事史学会副会長)



第一通運丸の側面図 (『石川島技報』第14巻第47号、昭和32年10月より)



古河・船渡河岸の通運丸型 (森田裕一氏提供) と森鷗外 (筆者所蔵)

通運丸型

《 主 要 目 》 木造外輪汽船、内国通運所有、総トン数34トン、長さ21.2メートル、幅3.0メートル、主機は斜置複筒単式汽機1基、外輪推進、出力13公称馬力、速力6ノット。明治10 (1877) 年2月石川島平野造船所で完工。主機は横浜製鉄所で製作 (上記は第一通運丸のデータ。『明治20年版船名録』および『石川島重工業株式会社108年史』による)

東京から古河まで乗船

明治時代の利根川・江戸川水系で活躍した川蒸気「通運丸」型のことは、利根運河とのかわりを中心に、本連載第10回（90年9・10月号）で紹介した。今回は森鷗外の「通運丸」乗船の話題を中心に、初期の「通運丸」型について書くことにしたい。

鷗外は陸軍軍医である。任官したのは明治14（1881）年。数えて20歳のときだ。

翌15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・信越地方（栃木、群馬、長野、新潟）に出張した。

2～3月の厳冬期。しかも、まだ鉄道がない地域である。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。その様子は鷗外の日記『北游日乗』^{ほくゆうにちじよう}にくわしい。

2月13日、千住の家を出た鷗外は、日本橋小網町の河内屋で「通運丸」の乗船券を買った。最初の目的地は栃木県宇都宮所在地（当時）の栃木。古河まで舟運の便があった。

船賃は68銭。上等（1等）だと1円2銭。むろん上等に乗ったはずだ。河内屋は内国通運の荷物扱所である。一行はここに集合したのだろう。1か月半の長い公用旅行だから、相応に荷物があつたと思われる。

次いで一行は、日本橋浜町の新大橋際へ行った。隅田川の新大橋際には内国通運取扱所

があり、「通運丸」の乗船所のひとつになっていた。ちなみに当時の新大橋は、現在より200メートルほど下流にあった。

一行はここから上利根方面へ向かう「通運丸」に乗った。隅田川から、小名木川、江戸川、利根川をへて渡良瀬川水系へ向かう航路である。内陸航路としては航程が長い。

鷗外は出発時間を書いていないが、古河到着は「十四日 古河に着きは午前五時なり」と記している。この時期の上利根航路は、東京を夕方出航したようだ。夜行便である。

真冬の内陸舟運の旅は寒かったであろう。加えて汽機と外輪推進器の振動と騒音が大きく、鷗外は眠れなかったのではないか。

初期の「通運丸」型

鷗外ら一行が乗ったのは初期の「通運丸」である。「通運丸」型は船名に番号を冠していたが、一行の乗った船が第何号であったかはわからない。当時、すでに10隻をこえる「通運丸」型が就航していた。

「通運丸」型の第1船は、明治10（1877）年2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。

石川島平野造船所は、長崎出身の平野富二が、その前年、東京石川島にあった官営ドックを借り受けて創業した。のちにこれが石川島造船所に発展する。「通運丸」はこの造船所

が建造した第1船であった。

木造外輪汽船。34トン。汽機（主機とボイラー）は横浜製鉄所で製作された。完成後、内国通運がこれを買取り、明治10年5月から、東京深川扇橋と下野国生井村（現・栃木県小山市）をむすぶ航路をはじめた。

翌月、第2船（建造地は東京深川）が就航し、1日1往復の定期となった。午後4時に深川扇橋と生井を出発する夜行便だった。

上利根航路は貨客需要が多く、一行が乗船したところ、東京両国の元柳橋際を基点に、渡良瀬川、巴波川、思川方面へ複数の定期便が出ていた。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。当時の両国は、隅田川にかかる両国橋の東西両岸の地域をいい、両国の元柳橋発着所は日本橋側にあつた。

翌14日の早朝5時、「通運丸」は渡良瀬川沿いの古河の船渡河岸（現・古河市錦町）に着した。江戸期以来、江戸との間に多くの荷船が発着していた河岸である。

一行はここから人力車に乗り換え、日光街道を北上。その日（14日）の午後2時に栃木に入った。そして、当地に4泊し、県庁（推定）で徴兵検査をおこなった。むろん、巴波川べりの美しい町並みも見物した。

宇都宮まで日本鉄道（現・東北本線）が開通したのは、その3年後のことである。