



進修同窓会HPにアクセス



川口土浦港に停泊中の第六通運丸(1907[明治40]年)
(市川彰編『ふるさとの思い出写真集土浦』)

蒸気船

1872「明治5」年に、新橋停車場から開港場横浜まで、蒸気機関車(陸蒸気と呼ばれた)が走り始めましたが、それより先の1869年に、新政府が、西洋型の風帆船や蒸気船(川蒸気と呼ばれた)の民間所有を許可すると、時を移さず、関東地方の川や湖にも蒸気船が航行するようになりました。利根川水系で初めて定期運航した船名の明らかなそれは、1871年2月に東京と古河間に就航した「利根川丸」だと言われています。

1877「明治10」年には、内国通運会社(現日本通運株式会社)が、東京深川扇橋から、江戸川・利根川を経て、思川の生井村乙女河岸(現栃木県小山市乙女)に至る航路に、外輪蒸気船「第一通運丸」を就航させました。内国通運は、それ以後、短期間のうちに、江戸川・利根川を中心に、鬼怒川・渡良瀬川・霞ヶ浦・北浦など、各方面に航路を新設し、第二・第三・第四、とその船数を増やしていったので、「通運丸」は川蒸気の代名詞的存在となりました。

1890「明治23」年には、日本初の西洋式運河である利根運河が開通し、利根川と江戸川とを短絡し(柏市・流山市・野田市)、銚子と東京との間を約18時間で結びました。1921「大正10」年には、横利根川に横利根開門(うもん)水位の異なる河川や運河、水路の間で船舶を昇降させるための装置も完成しています。

通運丸

「通運丸」は、木造の外輪蒸気船で、1877年の就航時から昭和期までに、その名を持つ船は、87船体も造られています(再建造を含む)。
1877年2月に、東京石川島平野造船所で竣工した「第一通運丸」は、全長約22m、

全幅約2.7m、総トン数60トン、機関は20馬力、速力は約6ノット(時速約11km)。吃水(きつすい)水面から船底までの深さの浅い船体が、水深の浅い河川の航行には適していました。船室は上等・並等に分かれ、荷物は床下に積み込まれました。5月1日から深川扇橋と生井村間で営業を開始します。

その船体や船内の様子については、『江戸川区史』第参巻に、次の記事が載せられています。

「……、通運丸の構造は、その中央が機関部で、大きな蒸気エンジンが据えつけてあった。船は発動機船とちがつてあまり振動もなく、乗り心地はきわめてよかった。客室は上等と並等にわかれ、上等は舳(へさき)の方にあり、並等は艫(【とも】)の方にあった。並等と機関部の間にせまい部屋があったが、……、その部屋には駄菓子やラムネなどをならべ、客の求めによって弁当も調達した。弁当といっても汽車弁のような折詰ではなく、昔、一膳めし屋などでよく使った木製の仕切りのある箱に飯を盛り、おかずは主に佃煮類を添えたものである。……」

明治10年代には、10社以上の船会社が貨客の争奪戦を繰り広げましたが、明治20年代に入ると、合併や買収が相次ぎ、利根川航路は、内国通運、銚子汽船、木下(きおろし)現千葉県印西市木下)の吉岡廻漕店に再編され、利根運河の開通に伴い、東京と銚子間に直行便が就航して、全盛期を迎えました。

通運丸の航路は、多い時で20に近かったと言われていますが、内国通運会社の『第16回実務報告』によれば、1888「明治21」年には、

- ①東京→新波・笹良橋(栃木県)
- ②東京→行徳
- ③東京→銚子
- ④東京→下田
- ⑤東京→三崎
- ⑥東京→館山

の6航路が、1910「明治43」年出版の『利根川汽船航路案内』(汽船荷客取扱人聯合会編纂)には、次の11航路が、記載されています。

- ①東京→行徳
- ②東京→川俣・別所(群馬県)
- ③東京→笹良橋
- ④東京→水海道
- ⑤東京→銚子
- ⑥佐原→銚子
- ⑦銚子→高浜
- ⑧銚子→土浦
- ⑨土浦→佐原
- ⑩土浦→鹿島
- ⑪土浦→江戸崎

しかし、1896「明治29」年12月に、日本鉄道土浦線(現JR常磐線)が開通すると、それまでは蒸気船で1泊2日を要した土浦から都心までが、僅か2時間で結ばれるようになりました。翌年6月には、銚子と東京間に総武鉄道(現JR総武本線)が開通し、所要時間は約5時間となりました。

1901「明治34」年には、我孫子と成田間(現JR成田線)が、1911年には、柏から野田に至る県営鉄道(現東武野田線)が開通するなど、鉄道網の発展はめざましく、大量輸送の担い手は、水運から鉄道へと移り、蒸気船は、霞ヶ浦沿岸や利根川下流域を結ぶ、短・中距離航路での輸送を担うようになりました。こうした航路の定期船は、鉄道のない地域の人々にとっては利便性が高く、戦後まで運航されていました。

土浦の蒸気船

土浦に蒸気船が就航したのは、1881「明治14」年に設立された「土浦魚会社」に、銚子から魚を運んだのが最初だと言われています。銚子を定繋地とする吉田汽船や土浦を定繋地とする貝塚松太郎の朝日丸などが、生鮮魚介類を土浦港まで運んだようです。生魚を運ぶので、「生蒸気」と呼ばれ、夜に銚子を出港し、8〜9時間を掛けて利根川を上り、翌日の朝早く川口の常磐線鉄橋東側の、日高屋(旅籠。荷取扱所も兼ねていた)前の船着場に

き、魚は、そこから解(は)しけで桜橋近くの魚会社まで運ばれました。この「生蒸気」は、大正時代にも運航されていて、1914「大正3」年に、土浦町中城に生まれた保立俊一(中31回)は、1994「平成6」年刊の『水郷つちうら回想』「谷原」の中に、子どもの頃に「生蒸気」を見に行った思い出を綴っています。

「……、私の家は魚問屋をしていた。川口川沿いの今【レストラン】嵯峨野の所【現中央2丁目 桜橋バス停付近】が魚会社で、悪天候の日以外は銚子から魚が来る。魚を運んで来る蒸気船を生蒸気とよんでいた。生蒸気は夜銚子を出航する。海水が満潮の時をねらって利根川を上る。引き潮の時は利根川の流れが強く当時の力の無い船では川を上ることが出来なかつたのである。佐原から横利根の閘門を通って牛堀の汽船場で時間を調節して土浦の港へは翌朝五時頃着くようにしていた。魚会社へは常磐線下の汽船場から解で魚を運んだ。その解に乗せられて店の若い衆と朝の汽船場によく行った。まだ船が着いていない時、水神様のわきの丘の上から船の来るのを待った。朝日の上【昇】ると共に船が沖の方に見える。当時の船は石炭を焚いて走る蒸気機関の外輪船で、大きな水車を両舷で廻して進む速力の遅い船だったので遠い沖に煙突から煙をなびかせながら来るのを見てから着くまでにはしばらくかかった。

丘の上から朝日を見るのはこの時で、夏には前谷原【水神様の対岸。現在の港町一帯。當時は一面の谷原であった】の葎【あぶら】葎、蘆【が】緑になびき、冬には黄褐色の葎の原の向こうから朝日が上がった。逆光を受けて黒い影の船が進んで来るのを夢見気分で見えたものである。……。」

蒸気貨物船が人も乗せるようになる、間もなく、定期客船が就航するよう

になります。この蒸気船は、中央には長い煙突を、船腹の両側には水車を付けた外輪船で、土浦と銚子間に定期就航した。当時は、1日1往復。午前7時に銚子を出発し、8時間を要して午後3時に土浦到着。帰りは、土浦を午前0時半に出発、朝7時30分に銚子に着いています。

明治20年代に入ると、西浦・北浦では、吉田汽船(銚子と土浦航路)、貝塚松太郎の朝日丸汽船(土浦と鹿島航路及び土浦と佐原航路)に加えて、銚子汽船の銚子丸や内国通運の通運丸も同じ航路に就航し、各社間での激しい競争が続けられました。1895「明治28」年に、銚子汽船と内国通運とが協定を結んで同盟航路を設定して、この2社が優位を占めるようになりました。しかし、その後も岡本儀兵衛・日高治助の2汽船部など、小規模な船会社が霞ヶ浦沿岸航路に参入し、過当競争を繰り広げていました。

1900「明治33」年9月発行の『進修第2号』鹿島紀行には、2年生田崎政吉(中2回)が、友人たちと借り受けたボートで、潮来・鹿島に向かう途中、沖宿で出会った蒸気船朝日丸の様子を次のように記しています。

「……、船【田崎たちが漕ぎ進めるボート】ハ早くモ沖宿ニ達セリ、此地ニ土浦・鹿島【大船津往來ノ汽船朝日丸アリ、彼力人耳ヲ貫ク汽笛ハ、其來リシヲ報セシナルベシ、火輪【外輪】ハ水ヲ蹴テ忽チ來リ黒烟朦々タリ同時ニ輕舸【解】ノ來テ客ヲ載スルアリ、汽船ハ既ニ煙ヲ遺シテ進行セリ、……。」

沖宿や木原などの、蒸気船が接岸できない寄航地では、沖合に碇泊した船に、乗客や荷物を解で運んでいました。鹿島までの遠漕を成し遂げた田崎たちでしたが、帰途は、ボートの不具合や疲労のため、漕艇を断念し、行方郡井上【現行方市井上】から高浜までは汽船に乗

り、高浜から土浦までは夜道を歩いています。

「……、遺憾ナカラ舟ヲ金塚氏ニ託シ、余ハ秋永、原田、ノ両氏ト共ニ其夜汽船ニ乗ジテ高浜ニ至ラント欲ス、是レ高浜ヨリ土浦ニ至リ翌日ノ昇校ニ遅レサラソコトヲ望ミシヲ以テナリ、待ツ【コト】数時間ニシテ汽船ノ來ルヲ見ル、乃チ之ニ乗シテ汽笛ト共ニ同地ヲ発ス、舟中諸人ト問語相勞スルヲ時アリ、既ニシテ余等皆日中ノ疲労ニ因リ、忽チ睡魔ノ侵ス処トナル、目醒レバ身ハ早くモ高浜ニアリ、余等此レヨリ土浦ニ夜行ヲ試ミタリ、時此レ午前二時頃ニシテ……。」

田崎たちは、銚子と高浜航路の定期船に乗ったと思われませんが、便数が限られていたので、夜行便といえども、けっこうな数の乗客はあったようです。

鉄道輸送が本格化すると、蒸気船は、次第にその王座を明け渡すことになりました。水運による貨客輸送は、住民にとって欠かせないものとなってしまいました。



明治40年代の汽船航路図
〔図説土浦の歴史〕「利根川汽船航路案内」付図より作成

前掲『利根川汽船航路案内』には、内国通運の11航路と寄航場、さらにその周辺の名所旧跡案内が掲載されています。土浦発着の汽船としては、1日に「鹿島行往復2回、佐原行往復2回、銚子行往復1回、江戸崎行往復1回又東京、銚田、高浜、海道、野田、境、古河、笹良橋、川俣等へ接続輸送の便あり。」との記載があります。

土浦と銚子間は、銚子を起点として下利根川を溯り、佐原を経て横利根川に入り、行方郡井上から西航して土浦川口に至る42哩(かいり海里。1哩は1852m)。土浦と佐原間は土浦と銚子間航路のうち、佐原からの利根川下流を除く同一航路で、航程22哩。土浦と鹿島間は、土浦を起点として、土浦と佐原間と同一の航路で、牛堀から北利根川に入り、潮来前川を経て鹿島大船津に至る航路で、航程33哩。土浦と江戸崎間は、江戸崎を起点として、小野川を下り、霞ヶ浦に出て大山岬を回り、西航して土浦に至る航路で、航程20哩となっています。

1918「大正7」年発行の『利根川勝地案内』にも、土浦発着の汽船として、土浦航路(土浦と鹿島、土浦と銚子)、江戸崎航路(江戸崎と佐原と土浦と江戸崎)の時刻表が掲載されていて、土浦から鹿島、銚子、江戸崎、佐原の定期船が就航していたことが分かります。

各航路とも、沿岸の寄航地を丹念に辿っている上に、土浦入では、土浦と沖宿と島津と木原と牛渡、と霞ヶ浦をジグザグに航行しているので、最終の目的地までにはかなりの時間を要しています。

参考文献

『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編 2007