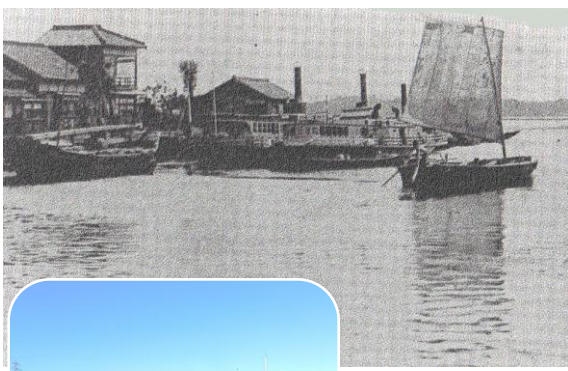


平成24年12月11日
茨城県立土浦第一高等学校
進修同窓会旧本館活用委員会

←
大正期の土浦・川口港。古くから霞ヶ浦舟運の拠点であり、当時は帆をつけた高瀬船も航行していた（『むかしの写真土浦』より転載）

霞ヶ浦舟運（しゅううん）

旧制土浦中学生在が湖面にボートを浮かべていた明治から昭和の初めの頃まで、霞ヶ浦には、高瀬船や蒸気船が行き交い、物流における大きな役割を担っていました。歴史をさかのぼれば、江戸時代には、舟運が関東一円と江戸とを結び物流の大動脈であり、土浦と江戸（東京）を経済的に結びつけたのが高瀬船だったのです。今回は、霞ヶ浦舟運の歴史をたどってみます。



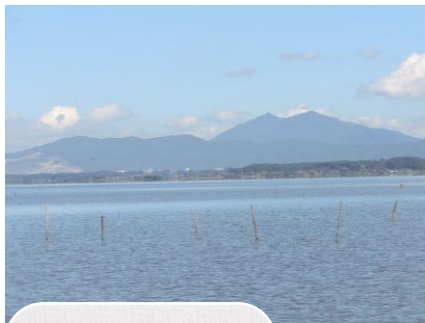
←
現在の川口港。超高速船ジェットホイールつくばが就航する

江戸に直結 土浦

霞ヶ浦、今から50年程前には、ワカサギ漁の帆掛け船が夏の風物詩になっていましたし、潮来や佐原行き定期船も運航されていました。（昭和40年入学の高校20回生の頃までは、この航路に就航していた「さつき丸」を利用して、鹿島神宮や香取神宮へ春の遠足ににかけていました）。江戸時代には高瀬船が江戸と土浦間を頻りに往復していました。実は今でも土浦から東京デイズニールランドや両国国技館まで船で行けるのです。霞ヶ浦と横利根川と利根川と江戸川とたどれば浦安に到達します。さらに行徳から船堀川（新川）、小名木川を進めば、江戸両国国技館に着きます（さらに隅田川を遡ればスカイツリーが目の前です）。このルート、江戸時代には物流の大動脈でした。江戸時代の交通は、人は陸の上を、物は水の上を、が大原則でした。関東地方の農村で生産された物資が船で運ばれ、百万都市の江戸を支えていました。江戸で消費される米、味噌、醤油、薪、炭などが、利根川や霞ヶ浦の沿岸から船で運ばれていました。江戸の人々の生活を支えていたのは関東地方の農村でした。逆に船によって、江戸文化とか、粋（いき）に代表される江戸っ子の流行なども関東地方の農村に広がっていききました。

古来、利根川は太平洋ではなく、東京湾に注いでおり、江戸はたびたび水害に見舞われていました。江戸に幕府を開いた徳川家康は、江戸を水害から守り、新田開発の推進、舟運の開拓、東北と関東との交通・輸送体系を確立することを目的に、河川改修事業を命じました。関東

の各河川を江戸につながるようにしたのです。現在の道路網整備と同じと考えて下さい。この河川改修事業の最たるものが、利根川東遷（とうせん）東へ移すこと）事業でした。関東郡代（かんとうぐんだい）関東地方の幕府領を支配する代官）伊奈忠次（ただつぐ）、忠治（ただはる）親子により東遷事業が完成すると、1665年、霞ヶ浦・銚子から利根川・関宿・江戸川を経由し、江戸へと至る水運の大動脈が完成。奥州（東北地方）からきた物資も那珂湊から涸沼に入り、途中、陸送を経て、小川や銚田を通って霞ヶ浦や北浦へ入り、江戸に送られました。（動力のない、風力と手こぎの船では黒潮と親潮がぶつかる海域を乗り切るのはほとんど不可能でした）。



木原港から仰ぐ紫峰筑波（上）。かつての本校生が遠足に利用した「さつき丸」（左、「大利根博物館」より転載）

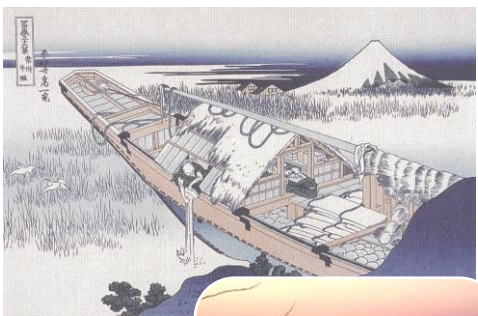
霞ヶ浦の土浦・高浜・木原・麻生、利根川筋の佐原・木下・守谷・境、鬼怒川筋では水海道・石下・宗道・結城など、各河川筋に河岸（かし）川の港町）が開かれ、水運とともに栄えました。また土浦・野田・銚子の醤油、石岡・石下・佐原の酒、流山の味噌（みりん）、猿島のお茶などの産業も発達しました。

土浦には、川口川の川口河岸（現在の

「モール505（付近）」と手野河岸の二つの河岸がありました。当時の河岸は現在の鉄道の駅と同じです。駅に電車が着くように河岸には高瀬船が着きました。駅の周辺にいろいろなお店があるように、河岸にも河岸問屋（運送業者）荷物の受け渡し、送り状の発送、手数料の徴収、旅人の乗船斡旋などを業務としていました）があったり、食堂・酒場・旅館などが軒を並べていました。

「河岸を変える」という言葉、飲む店や場所を変える時に使いますが、どの河岸にも居酒屋などの飲み屋がかならずあったので、このような言葉が生まれたのだと思います。

土浦から江戸両国まで、船に乗れば、一歩も歩くことなく行けたのですから、今で言えば土浦は鉄道や高速道路で江戸に直結しているようなものでした。江戸中期の俳人、与謝蕪村（1716～1784）は20才代の後半から約10年、結城の地に滞在し、「行く春や むらさきささむる 筑波山」などの句を遺していますが、これは結城の町に水運で財をなした後援者がいたためです。



葛飾北斎の『富岳三十六景・常州牛堀』（上）。夕焼けに映える筑波山と霞ヶ浦（右、『霞ヶ浦写真館』より転載）



高瀬船

霞ヶ浦や利根川を行き交ったのが高瀬船。高瀬船は河川専用建造された帆船で、森鷗外の小説「高瀬舟」には「高瀬舟は京都の高瀬川を上下する小舟」と記されていますが、高瀬川固有の舟ではなく、様々な型や大きさの高瀬船が全国で使用されていました。

利根川の高瀬船は、京都のような小舟ではなく、大型の川船で、船の長さは最大のもので30mほどのものもあり、一度に100俵程度の米を積むことができました。当時の利根川は流域各地と大消費地江戸とを往来する高瀬船で賑わい、大きな帆に風を受けながら航行する高瀬船は、葛飾北斎の「富岳三十六景・常州牛堀」など、数多くの浮世絵（錦絵）に描かれています。また江戸天保時代の土浦の俳人、内田野帆（うちだやはん）は、土浦八景（はっけい）ある地域における八つの優れた風景を選ぶ、風景評価の様式。10世紀に北宋で選ばれた瀟湘八景がモデルとなり、日本では近江八景が最初の例とされています。の句を詠みましたが、そのなかで高瀬船が行き交う様子を「帰る帆に向かふて出すや涼み舟」（川口帰帆）と詠んでいます。

高瀬船には小さな船で2〜3人、大きな船だと6〜7人が乗り組んでいました。女性が乗船するようになったのは、明治の末期頃からです。

土浦から霞ヶ浦、利根川、江戸川を経由して江戸まで行くのに1週間、早ければ3日で着きました。早いと運賃を割り増しして貰えましたが、いくらなんでも一日では行けませんので、その間、食事

も寝泊まりも舟の上でした。そのため高瀬船には「セイジ」と呼ばれる船員が寝泊まりする部屋が設けられていました。夜は航行できないので河岸に停泊していましたが、明治に入ると高瀬船を改造した「湯船（風呂と座敷を備えた船の銭湯）」も作られるようになり、乗組員に重宝がられていました。



大正期に霞ヶ浦をゆく高瀬船（上）と高瀬船を改造した湯船（右）
（上、土浦市立博物館より）
（右、利根川博物館より）

土浦河岸からは醤油（当時の超ブランド商品でした）や年貢として集まってきた米が出荷されました。それに対して手野河岸からは薪炭、材木などが出荷されています。田村や沖宿の台地にあった雑木林から採れた木材です。面白いのは白が出荷されていることです。昔は冠婚葬祭、何かあれば必ず餅をつきました。そのため白は各家庭の必需品でした。手野河岸から大量の白が江戸に送られています。江戸の餅を霞ヶ浦沿岸の雑木林が支えていたのです。

通運丸

明治時代に入ると西洋の技術が導入され、1872（明治5）年に「陸蒸気」（おなじょうき）蒸気機関車）が走り始めまし

たが、利根川水運では、その1年前の1871（明治4）年に蒸気船が就航しています（東京〜古河間に就航した「利根川丸」）。1877（明治10）年には外輪蒸気船「通運丸」が登場しました（昭和初期までに約60隻の通運丸が就航しています）。全長22m前後で、船体の両側面につけた水車を回転させて航行しました。

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、利根川と江戸川を短絡し（柏市〜流山市〜野田市）、銚子と東京の間を約18時間で結びました（土浦出身で、国学者色川三中の甥の色川誠一もこの運河の建設に尽力しています）。1921（大正10）年には横利根川に横利根閘門（こうもん）水位の異なる河川や運河、水路の間で船を上下させるための装置）も完成しています。

通運丸を運行したのは内国通運株式会社（現日本通運）で、土浦にも1890（明治23）年に蒸気船が就航していますが、1896（明治29）年に常磐線の土浦〜田端間が開通（東京まで2時間）すると、さすがに東京まで蒸気船に乗って行く人はいなくなつたようです。しかし、1910（明治43）年4月4日発行の「利根川汽船航路案内」（編集者 汽船荷客取扱人聯合会）には、内国通運汽船が当時運航していた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（1918（大正7）年の時刻表では土浦鹿島間は約五時間かかっています）、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、鉾田、高濱、水海道、野田、境、古河、笹良橋（栃木県）、川俣（群馬県）等へ接続輸送の便

あり」との記載があり、水運による貨客輸送がまだまだ盛んであった様子がうかがえます。また高瀬船も、蒸気船に比べると天候に左右され、時間もかかりましたが、運賃がとても安いために昭和初期まで運航されていました。



明治期〜昭和初期にかけて霞ヶ浦舟運の主役を担った「通運丸」（上、より図説川の上の近代）と大正期の利根川水系航路図（左、「20世紀時刻表歴史館」より）

現在、国内の物流の主役は自動車になっています。通運丸を運行した日本通運もトラック輸送が主流です。しかし、貿易の担い手はやはり船。エネルギー効率が一番よく、一度にたくさん、遠くまでモノを運ぶことができます。授業で「船は世界を結んでいる」と答えてくれた生徒さんがいましたが、水運の本質を見抜いた答でした。船・自動車・鉄道・飛行機が現代の物流を支えています。物流が止まれば、人々の生活が止まります。あまり目立ちませんが、人々の生活を支える大切な仕事の一つです。（高21回松井泰寿記）

参考文献「江戸時代の霞ヶ浦」（土浦市立博物館 木塚久仁子著）。霞ヶ浦舟運をはじめ、土浦の歴史を詳しく知りたい人は、亀城公園にある土浦市立博物館を訪ねてください。