

つう うん まる 通 運 丸

明治・大正時代の利根川水系は、蒸気船じょうきせんによる大量輸送時代でした。また鉄道輸送網の整備がすすみ、はげしい貨物や旅客の争奪戦がくりひろげられました。なかでも内国通運会社ないこくつううんがいしゃによる「通運丸」は、明治の利根川水系を代表する定期貨客船かきやくせんでした。

通運丸は廃業までに40隻近くが造られました。第一通運丸は、東京の石川島平野造船所で明治9年(1876)11月に起工、翌年2月に完成しました。木造の外輪蒸気船がいりんじょうきせんで、全長約22m、幅約3m、時速11km程度で走行しました。外輪船というのは、船の両脇にある大きな車輪すいしんきを推進器として走る船で、この姿が珍しかったのか、大変な人気で当時の錦絵にしきえにも描かれました。

この第一通運丸を購入して就航させたのは、陸運元会社りくうんもとがいしゃ(明治8年に内国通運会社と改名)でした。江戸時代には飛脚を営業しており、現在の日本通運株式会社の前身です。明治10年(1877)2月に試運転がおこなわれ、5月に営業を開始しました。その後、第二、第三、第四と相次いで就航し、新たなコースを次々に開発しています。



東京西国通運会社川蒸気往復盛栄真景之図
(日本通運株式会社物流資料館蔵)

江戸川区郷土資料室

〒132-0031 東京都江戸川区松島 1-38-1 グリーンパレス 3階
TEL : 03-5662-7176 (9:00~17:00)

はじめは深川の扇橋に始発場がありましたが、後に両国橋のもと、隅田川西岸の2カ所(当時の日本橋区米沢町三丁目と蠣殻町三丁目)に始発点が設けられ、米沢町側からは上利根方面へ、蠣殻町側からは銚子方面に向かって出発しました。

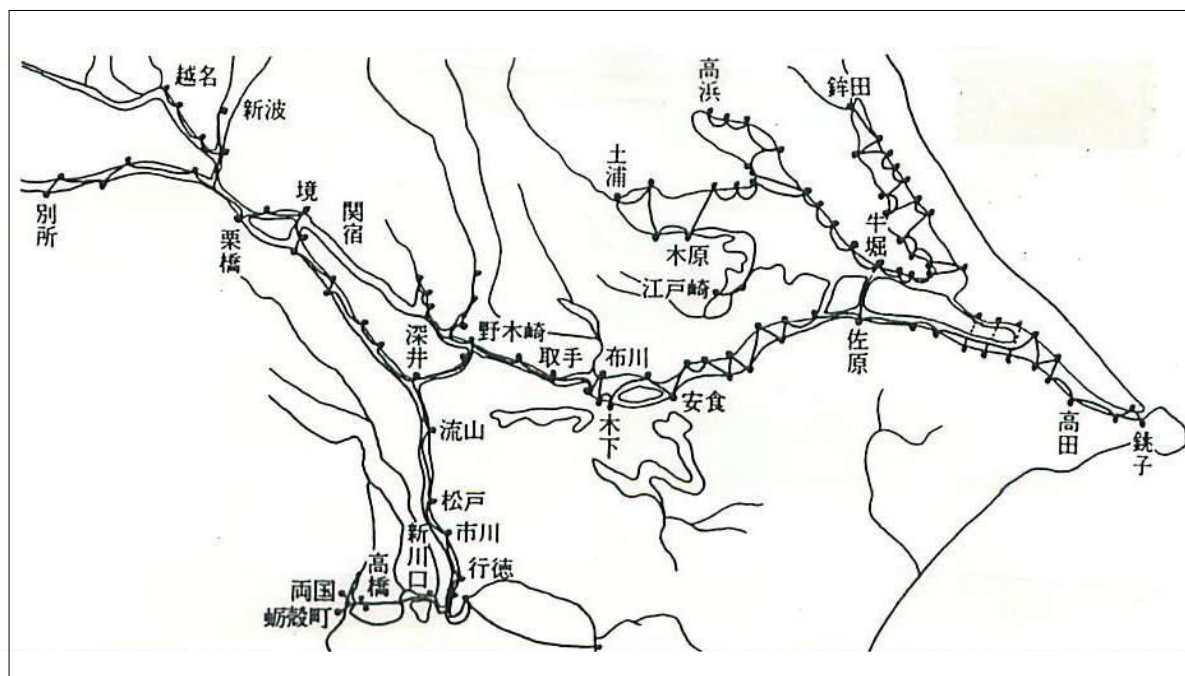
また深川高橋にも始発点が設置され、ここから行徳・浦安行の便が1日に10数回出ていたようです。これら始発から執着地まで、沿岸各地に寄航場があり、航路に応じて旅客や貨物を中継しました。

明治23年(1890)に完成した利根運河(江戸川の流山市深井から利根川の柏市船戸まで)が同28年(1895)に通行可能となると、東京から利根川下流の銚子まで直行便も運行されるようになりました。

しかしこの前年に総武鉄道の市川一本所間が開通し、明治30年(1897)に銚子まで鉄道で結ばれると、蒸気船で18時間かかるところを汽車は5時間で走りました。

鉄道の発達に対し、運賃を値下げして対抗しましたが、時代の波に勝つことができず、大正8年(1919)12月をもって、一切を東京通船株式会社に譲り、内国通運会社は利根川水系の水運から手をひきました。

通運丸はその後も江戸川・利根川・霞ヶ浦にその姿をとどめていましたが、昭和6年(1931)頃に、ついにその姿を消しました。



明治中期頃の通運丸航路図

(山本鉦太郎『川蒸気通運丸物語』1980 崙書房 を参照に作成)

江戸川区郷土資料室

〒132-0031 東京都江戸川区松島 1-38-1 グリーンパレス 3階
TEL : 03-5662-7176 (9:00~17:00)