

足利工業大学 学生員 森島 利幸 足利工業大学 学生員 縫村 将徳
足利工業大学 学生員 鈴木 盛明 足利工業大学 正会員 福島 二郎

1. はじめに

近世から近代初期におけるわが国の内陸物資輸送は、陸路および河川により行われたが、その大量輸送を担ったのは河川舟運である。関東地方では、近世以降、江戸と地域を結ぶ輸送路として利根川を基幹とした舟運網が形成された。このような河川舟運は、近代に至ると、明治政府による近代化政策を背景として、蒸汽船の就航等大きく変革する。そこで本研究では、近代における利根川の舟運整備について、官の意図と民の動向・取り組みを視点として、輸送機関および輸送路の整備について検証を行うとともに、足利・佐野地域を事例として蒸汽船の就航による地域への影響について考察を行った。

2. 明治時代の河川行政

明治初期において重視された河川事業は、舟運整備を目的とした低水工事である。鉄道の必要性は明治の早い時期から提唱されていたが、1874（明治 7）年、土木頭林友幸と土木権頭石井省一郎による「水政ヲ更正スル之議」の建議や、大久保利通の内陸運河構想等、舟運が重要な運輸交通手段の一つとして位置づけられていた。そのため、1871（明治 5）年には技術指導者としてオランダ人工師が招聘され、利根川をはじめとして各地で低水工事が行なわれた。しかしながら、鉄道整備の伸展に伴い、1886（明治 19）年の土木監督所の設置と、その後 1896（明治 29）年の河川法の制定を期に、河川整備の方針は徐々に物産運輸のための舟運用河川路開削から、農業基盤整備のための洪水防御（高水工事）へと転換していった（表-1 参照）。

3. 近代における利根川舟運の整備

（1）低水工事による舟運路の整備

表-2 に、利根川筋における主な低水工事および改修工事を示す。1871（明治 7）年、政府の主導により利根川の実測が行なわれ、その翌年、利根川低水工事が起工された。また、1877（明治 10）年には、内国通運会社による汽船営業のための浚渫が行なわれた。その後、1890（明治 23）年に利根運河が開通しているが、これは茨城県が国に建議し、国の指導の基に民間の利根運河会社が施工したものである。このように、明治前期には舟運路整備のための低水工事が河川整備の主要事業として行なわれたが、河川法の制定後は、1889（明治 32）年の低水工事打ち切りとともに、その後の河川事業の主体は高水工事へと移行していった。

（2）輸送機関の整備 - 蒸汽船の就航 -

近世における利根川東遷以降、江戸を中心とした舟運網が整備された。当時使用されていた船は、原動力を持たない高瀬舟や平田船であった。汽罐を動力とした蒸汽船が就航するのは、1869（明治 2）年の明治政府による西洋型蒸汽船所有許可により始まる。

1871（明治 4）年に利根川丸会社の蒸汽船利根川丸が就航して以降、1877（明治 10）年には内国通運会社の通運丸が就航し、1879（明治 12）年 6 月には光通社、さらに 1881（明治 14）年には銚子汽船会社

Key Words：土木史 近代 舟運 影響分析

〒326-8558 栃木県足利市大前町 268-1

表-1 明治時代の河川行政

1869(明治2)	西洋型風帆船蒸汽船の所有許可
1872(明治5)	オランダ人工師招聘
	西洋形汽船帆船取調差出方
1873(明治6)	太政官布告第230号 (内国通運会社運輸業独占権)
1874(明治7)	船税規則制定
	水政ヲ更正スル之議
1875(明治8)	刀根川江戸川筋測量ノ為通船差控方 水路運清規則駅運局が許可
1877(明治10)	蒸汽船往復箇所改正
1880(明治13)	小型旅客汽船取締規則制定
1882(明治15)	小型旅客汽船取締規則
1885(明治18)	小型汽船ヲ以テ旅客ヲ乗船上陸セシメ荷 物上陸ケ当地先人民ト協議ノ上届出方
1886(明治19)	土木監督署設置利根川工事を管掌
1892(明治25)	河川調査測量ニ係ル件
1896(明治29)	河川法制定
1905(明治38)	土木監督署廃止 内務省東京土木出張所設置

表-2 利根川の河川整備

1871(明治4)	赤堀川の切掛け
1874(明治7)	利根川実測開始
1875(明治8)	利根川低水工事起工
1877(明治10)	利根川筋浚渫
1879(明治12)	利根運河起工
1890(明治23)	利根運河開通
1899(明治32)	利根川低水工事打ち切り
1900(明治33)	利根川改修工事佐原以下起工
1907(明治40)	利根川取手佐原間改修工事起工
1908(明治41)	利根川沼ノ上取手間改修工事起工
1909(明治42)	渡良瀬川改修工事起工
1910(明治43)	江戸川改修工事起工

4. 足利・佐野地域の動向

足利地域への蒸汽船の就航は、1881（明治 14）年に内国通運会社により行われた。足利地域ではその前年、足利地域の主要河岸・猿田の回漕業早川家が足利－東京間の蒸汽船運行計画を立てていたが（「栃木新聞」明治 13 年 9 月 13 日）、実現しなかった。1881（明治 14）年、内国通運会社は早川田河岸まで航路を開き、猿田の回漕業小泉家を代理店として蒸汽船営業を開始した。以降小泉家は、早川田－猿田河岸間を蒸汽舫で連絡し、足利－東京間の便を図った。図-3 に、早川田（足利）－東京間の蒸汽船就航を知らせる内国通運会社および小泉家の案内広告を示す。

佐野地域への蒸汽船の就航は、足利地域と同じ 1881（明治 14）年である。内国通運会社は同年 11 月に蒸汽船通運丸を越前河岸まで就航させたが、その後河床の上昇により、1883（明治 16）年以降は、その下流に位置した笹良橋が寄港地となった。笹良橋における内国通運会社の業務は、地元旅客業を営んでいた小暮家が担った。東京－笹良橋間の通運丸の就航は 1914（大正 4）年まで続いた。写真－1 は、今回の調査により得られた大正初年における笹良橋の社屋（内国通運会社佐野分社・小暮家）である。また、この間佐野地域では、地元回漕業者の有志が結束し、1897（明治 30）年に蒸汽船永島丸を就航させて旅客営業を開始しているが、これは内国通会社をはじめとする蒸汽船営業が好調だったことを示しているものと考えられる。

本研究では、近代における利根川舟運について、官民の動向を基に検証するとともに、足利・佐野地域を対象として蒸汽船の就航による地域への影響について考察を行った。その結果、以下のことが明らかになった。

(1) 明治前期における利根川舟運の整備は、政府の河川行政の方向線に沿って行われたが、その主体を担ったのは民間会社であり、民間の積極的な取り組みが確認された。

(2) 従来から回漕業を営んでいた地域の業者が、いち早く蒸汽船による営業に取り組み、政府の方針に対する地域の積極的な対応が確認された。

また、蒸気船の就航は、動力としての汽罐の威力を目の当たり
に示すことにより、その後の鉄道へのスムーズな移行を可能ならしめる効果があったと考えられるが、今回の
検証では明確にできなかった。

今後は、蒸汽船就航による地域の回漕業者以外の動向・影響の検証を行い、近代の河川舟運における蒸汽船就航の詳細な評価を行うとともに、その後の鉄道移行に関わる官民の役割・動向について検証したい。

利根川思川巴澤運通凡通航船廣告
御愛顧ノ相蒙倍蒙榮厚謝候因之退々船新調致候折
柄御定通航ノ線路變ニモ東京ノ渡比瀬川筋早川程希上
デ更ニ客方ノ御路ヲ増進復仕候間不損御岸小泉武八郎
低也
附リ足利最寄ノ御客方ハ爲御便利猿田川岸小泉武八郎
方ヨリ駛走ノ舟船ハ以瀬船ハ接續仕候間同方方ハ御來
車ヲ乞フ
十四年十一月
十五日ニ

内國通運會社

図-3 内国通運会社の就航案内
(「栃木新聞」明治14年11月22日)



写真-1 大正初年の内国通運会社佐野分社