

第三章 いろは丸の登場と衰微の予兆

□ はじめに

明治期になっても下利根川流域と東京を結ぶ蒸気船交通の結節点として繁栄した木下。その木下に早くも衰微の予兆が忍び寄っていました。その遠因になったのは、明治15年(1882)12月末から東京・小見川間に就航した東京航運会社のいろは丸です。

いろは丸は東京と下利根川流域の交通結節点を木下より上流の船戸(現柏市)で結び、これに伴い、銚子丸(銚子汽船)、木下の銚港丸も主要航路を延伸しました。このことにより、木下は江戸期からの交通結節点の地位を喪失しました。その後は明治23年(1890)の利根運河開通、明治30年、総武鉄道の銚子までの開通、そして明治34年(1901)の成田線木下駅の開業と、交通と発達と反比例するかたちで木下の繁栄は失われていった。

ここではいろは丸の概要、そしていろは丸関係者が計画した江戸川と利根川を結ぶ当時最新鋭の「ドコービル鉄道」を紹介します。

そして、明治35年、明治期の木下を象徴した銚港丸の売却は水駅としての木下の終焉を意味します。大正前期の田山花袋の作品から急激に変化した木下を紹介します。

□ いろは丸

明治10年代中期、東京と小見川・銚子・銚田間で活躍した蒸気船で第1号から第4号までであった。主な所有者はいろは丸を運航した航運会社社長(本社東京蠣殻町)林千尋。明治15年12月、東京・小見川間に就航し、下利根川流域と東京を一日で結ぶ「日着」システムで好評を得、翌年には銚子、銚田へも航路を延伸し、通運丸、銚子丸と激しい運賃、速度競争をしたが、明治17年末には利根川筋から撤退した。

□ いろは丸航路案内図(予定)

□ 航運会社の概要(当初)

創立 年月	明治15年(1882)
----------	-------------

発起人	林千尋他 5 名
資本金	1 5 0 0 0 円（発起人で 1 / 2 出資）
株	5 0 円 / 株、3 0 0 株
所有船	第一、第二いろは丸、予備船一艘
本店	東京神田区猿樂町一丁目 5 番地
支店	小見川
航路	東京・小見川
営業 年限	開業より 5 年

註 「航運會社設立願」 明治十五年回議録 612 B7-5-30（東京都公文書館蔵）より作成

□ 航運會社経緯

年	月	内 容
明治 15 年 (1882)	9 月	航運會社創立願東京府に出願 (16 日)
	11 月	濱町萬千樓で開業式 (26 日)
	12 月	第一、二いろは丸、東京、佐原・小見川間に就航(25 日)
明治 16 年 (1883)	2 月	この頃、日着システムが受け、船数を増加
	5 月	航運會社常総汽船同盟に参加せず
		いろは丸関係者、ドコーピール鉄道架設願発起人となる
	8 月	銚子、銚田まで航路を延長す
9 月	銚子汽船、内国通運と同盟を結ぶ。競争激化	
明治 17 年 (1883)	3 月	この頃通運丸といろは丸との速度競争
	5 月	この頃銚子丸といろは丸との運賃競争 東京・銚子間銚子汽船弁当付 81 銭いろは丸 50

新聞広告
明治 15 年 12 月 26 日
『朝野新聞』

	錢	この頃、利根川筋から撤退
	11月	

□ 発起人

発起人は次の通りである。山田昌邦（1848～1926）と、その他二名のご子孫が判明している。

	氏名	住所等	現職	職業歴等
1	林千尋	東京神田区猿楽町 一丁目五番地 東京府□□	地主・ 貸金業	私立英語学校 校長経験者
2	佐久間希清	東京神田区小川町壺番地 寄留茨城縣□□	*	代言職
3	八本仁左衛門	千葉縣下總國香取郡阿玉臺村 三拾四番地千葉縣□□	*	*
4	本多潤	東京神田区美土代町 貳丁目一番地寄留長崎縣□□	代言職	*
5	篠澤豊太郎	長野縣北佐久郡岩村田町□□	*	*
	代理 (香川源蔵)	東京神田区猿楽町 一丁目五番地寄留鳥取縣□□	*	*
6	山田昌邦	東京京橋区木挽町 九丁目十六番地東京府□□	船舶に 係る商業	*

註1 「航運會社設立願」 明治十五年回議録 612 B7-5

「30」より作成

註2 香川源蔵は篠澤豊太郎の代理人

(発起人略歴)

東京航運会社、いろは丸についての研究はほとんどされていない。研究のため、まずは発起人から調べているがなかなか困難である。ここでは判明した人物を紹介したい。子孫の方への訪問等により、現時点では次の人物が判明している。

特に興味深い人物は「長野県佐久」の篠澤（ささざわ）豊太郎と山田昌邦だ。

①まさか、篠澤豊太郎ご子孫の方に面会できるとは思えなかったが平成14年2月9日、ついに実現した。ご子孫の方は当地の由緒あるく佐久ホテル（現長野県佐久市岩村田）の経営者の方であった。

この家には「いろは丸」のことが伝承されていた。しかし、何故、東京を遠く離れた佐久の豊太郎が航運会社に出資したのか不明である。

発起人は山田がそうであるように旧幕府関係者とみられ、豊太郎と江戸を繋ぐ何らかの回路があったと推定している。

②山田昌邦は、子母沢寛が銚子沖で榎本艦隊の美嘉穂丸遭難を描いた「逃げる旗本」の主人公のモデルとされている人物である。しかし、いろは丸との関係は不明である。明治20年、現東京製鋼を設立するがそれ以前のことが社史等にもでていない。

いづれにしても、明治15年11月の開業式には山田と同じく旧幕臣で当時、海軍主船局長だった赤松則良(1841～1920)も参加しており、いろは丸関係者は旧幕府関係者と関係が深い。

発起人	略歴等
 <p>山田昌邦 (1848～1926)</p>	<p>「嘉永元年（1848年）幕臣山田忠五郎の子に生まれる。現東京都出身、旧名清五郎。慶応3年海軍伝習生となる。</p> <p>明治元年、榎本武揚艦隊に参加し函館に脱走、途中銚子沖で沈没、官軍に降り、幽囚の身となるが後、赦免。同3年明治政府に出仕、民部省、兵部省、開拓使、海軍兵学校、札幌農学校に奉職、同10年退官。</p> <p>同20年当社（注 現東京製鋼株式会社）設立、支配人、同31年1月取締役、7月専務取締役、大正5年取締役会長就任、同15年没。数学に長じ「小学幾何画法」、「小学対数表」などの編訳書がある。」（東京製鋼株式会社編（1989年）『東京製鋼100年史』より）</p>

2		<p>篠澤豊太郎（1838～1916）。写真は、ドコーピル鉄道計画発起人では豊太郎の代理人になっている、篠澤佐太郎である。</p> <p>なお、豊太郎、佐太郎は親子である。</p> <p style="text-align: right;">以下調査中</p>
	<p>篠澤佐太郎 (1862～1922)</p>	

□ いろは丸概要

	船名	所有者	定繋場	船の種類	製造年月	製造地名	長さ	幅	深さ	総噸数	登簿噸数	馬力
1	第一 いろは丸	林千尋	蠣殻町 三丁目河岸	外車	15年11月	芝区金杉 新濱町	21.7 m	2.9 m	1.0 m	32	18	15
2	第二 いろは丸	林千尋	蠣殻町 三丁目河岸	外車	15年11月	芝区金杉 新濱町	22.5 m	2.9 m	1.0 m	31	16	15
3	第三 いろは丸	林千尋	蠣殻町 三丁目河岸	外車	13年8月	靈岸島 造船所	12.2 m	2.3 m	0.9 m	10	6	8
4	第四 いろは丸	平野富二	小網町 行徳河岸	外車	15年11月	石川島	21.6 m	3.9 m	1.4 m	48	24	15

註 「明治十六年十二月三十一日現在湖川湊灣運航風帆蒸氣船員數調 東京府」
(東京都公文書館蔵) より作成

参考文献 拙稿(2001)「蒸気船からみる木下の明治(その2)」『印西の歴史』第3号 印西市教育委員会

□ 銚港丸の売却



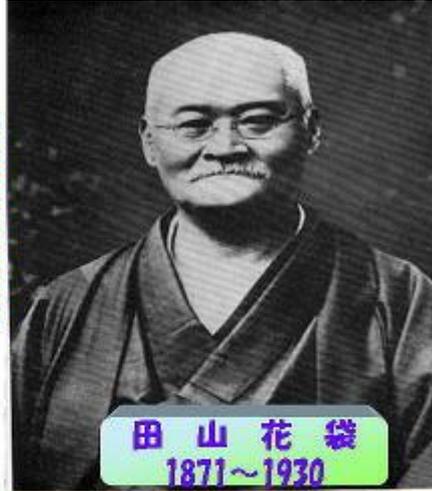
江戸期から明治期にかけ、繁栄した木下。特に明治10年代中期は東京と下利根川流域を結ぶ交通結節点として繁栄していた。しかし、繁栄は長くは続かなかった。明治35年4月、明治期の木下を象徴していた吉岡家の銚港丸3艘、利根丸計4艘が内国通運、銚子汽船の両者に売却された。水駅としての役割を名実共に終えた木下の姿をそこに見ることができる。銚港丸就航の明治12年からたかが23年である。

私は木下のまちとしての繁栄は早くも明治15年のいろは丸就航の航路延伸に伴う交通結節点としての地位の喪失で早くもかげりを生じはじめたものと考えている。明治16年後期から、銚港丸も更に上流の三ツ堀まで航路を延伸している。あまりに短期間内の栄枯盛衰の物語であるといえる。

□ 水駅、木下の終焉

文学にみる大正期の木下

利根川の汽船
布佐のすぐ下流にある木下と言ふ町は、昔は非常に榮えた河港であつた。何故かと言ふと、此處から陸路を行くと、江戸まで十里に足りないからで、和船で大廻りをするよりも、荷でも人でも、こゝで下りて、そして歩いて行く方が早く江戸に行くことが出来たからであつた。しかし、今はすっかり衰へた。茶店などももう二三軒しかなかつた。



私にとって花袋は藤村、蘆花と並んで蒸気船交通の諸相を残してくれた作家として親しみ深い。ここに紹介した「利根川の汽船」（『山へ海へ大正6年、春陽堂）、「北浦を下る」等多くの蒸気船関係作品がある。

花袋はここで、交通結節点としての木下、木下街道の歴史を表現している。この作品が書かれた頃、明治34年の成田鉄道木下駅開業、そして大正前期の利根川河川改修工事で利根川縁の河岸部分を喪失した木下がその背景にある。下利根川流域と東京を結んでいた頃の木下とは様変わりした木下がそこにあった。流域の中心地から印西地域という限られた範囲でのくまちばへとその性格を変えていたと考えられる。