

第二章 きおろし 木下の蒸気船概要

□ 明治13年千葉県の蒸気船一覧

明治13年千葉県の蒸気船と木下

信義丸	印旛郡竹袋村	山口コン
第一銚港丸	印旛郡竹袋村	吉岡七郎
第二銚港丸	印旛郡竹袋村	吉岡七郎
開運丸	南相馬郡中峠村	千濱惣左衛門
有功丸	南相馬郡布佐村	石井左右平
三倉丸	東葛飾郡今上村	茂木三平治

03/31 9時10分

木下は明治期、蒸気船交通のメッカでした。木下は明治10年代半ばまでは大変繁栄していました。

それは蒸気船交通によるものが大きいと考えられます。『明治13年千葉県統計表』には6艘の蒸気船をみることができますが、内3艘までが木下の蒸気船でした(表中の〈竹袋村〉は木下のある村名です)。即ち、第1銚港丸、第2銚港丸そして信義丸です。この統計表を見た時は大変な驚きで、それ以来、木下の蒸気船、そして木下のまちに興味を抱くようになりました。



ここでは吉岡家の蒸気船、銚港丸、利根丸、そして銚港丸のライバルでもあった木下きっての旅籠屋壁無屋の蒸気船信義丸を紹介します。

現時点で、木下の蒸気船として第1から第5銚港

丸の5艘、利根丸、そして信義丸の計7艘が確認できます。

□ 木下の蒸気船概要（解説）

蒸気船名	写真	概要
<p>銚港丸</p>	 <p>第1～第3銚港丸のうちの一艘と考えられる。</p>	<p>通運丸、銚子丸と並ぶ三大川蒸気船。第1から第5まで5隻あり、明治12年から明治35年まで活躍した。</p> <p>木下・銚子間や北浦の銚田等下利根川流域を中心に航行した。明治28年2月からは通運丸、銚子丸とともに利根運河経由の東京・銚子間直行便としても活躍。明治35年、最後まで残った第1、第4、第5銚港丸の各船は利根丸とともに、第1、第4は銚子汽船に、第5は内国通運に売却され各々第5銚子丸、第6銚子丸及び第32通運丸となった。</p> <p>所有者は江戸期から続く木下の河岸問屋、吉岡家で吉岡七郎（1837～1898）、吉岡吉太郎、吉岡孝太郎の吉岡家三代である。明治12年の運輸自由化に伴い、多くの川蒸気船業者が乱立したが、明治10年代後期には概ね淘汰された。しかし吉岡家は内国通運や銚子汽船とも同盟関係を結び個人業者としては両社と対等の関係で長く存続した。</p>
<p>第4 銚港丸</p>	 <p>手前が第5、後ろが第4銚港丸である。</p>	<p>明治30年（1897）建造。長さ約25m、幅約3.7m。東京・銚子間直行便として活躍。直行便は明治28年2月に開業。内国通運、銚子汽船そして吉岡廻漕店が運航した。</p> <p>東京・銚子間を約18時間で結び、小名木川、江戸川、利根運河を經由し利根川に入った。この直行便の様子は、徳富蘆花（昭和4年）『水国の秋』『徳富蘆花全集』第3巻にみることができる。銚港丸が文学作品に登場する唯一のもの。</p> <p>所有者は木下の吉岡孝太郎（1879～1938）。明治35年、第1銚港丸とともに銚子汽船に売却され、第6銚子丸となる。</p>
<p>第5 銚港丸</p>	 <p>第5銚港丸外輪部分</p>	<p>明治34年（1901）建造された吉岡家最後の蒸気船。長さ約24m、幅約3.8m。早くも1年後には内国通運に売却され、第32通運丸となる。明治33年には利根川の高水位工事が佐原・銚子間で開始されている。明治34年には成田鉄道木下駅も開業され、何故、この時期、新たに建造されたのか不明。</p> <p>第5銚港丸他3隻の売却は水駅としての木下が事実上、終わったことを象徴する事件であった。</p>

		<p>この写真は舩殻町（東京都中央区）で明治35年頃、僚船第4銚港丸とともに撮影された記念写真。舩殻町は銚子行き乗船場であった。</p> <p>なお、この写真の撮影者は土門拳の最初の師匠で、日本写真界の先駆者の一人である宮内幸太郎（1862～1934）。明治31年、池の端に「宮内写真場」を開業している。（阿部博行（1997）『土門拳』法政大学出版局）</p>
利根丸		<p>明治27年（1894）から中・下利根川で活躍した蒸気船。成田山参詣客を運んだ境（現茨城県境町）・安食（現千葉県栄町）間の運賃表（明治27年）や、乗船切符が現存する。</p> <p>所有者は木下の銚港丸船主吉岡七郎の妻、吉岡ヨネ（1842～1903）。明治27年製造で長さ約21m、幅3.4m。明治35年、第5銚港丸とともに内国通運へ売却されたが船名変更はなく、その後も「第1号利根丸」であった。明治42年末現在の船名録には記載されていない。</p>
信義丸		<p>明治8年から同17年頃まで主として木下・銚子間で活躍した長さ約27m、幅約4.4mの大型外輪船で銚港丸とともに木下を代表する蒸気船。別名「オイラン丸」。</p> <p>主な所有者は木下の壁無屋（旅籠屋）の山口コン（1815～1913）。明治11年から翌年にかけて内国通運と同盟関係にあり、盛運丸とともに連合船となっていた。同12年には大川端・横浜間にも進出を図っていたが断念している。</p> <p>左の写真は山口家の「山」をデザインした信義丸の旗。</p>



□ 木下の蒸気船概要（データ1）

船名	長さ (m)	幅 (m)	深さ (m)	製造地 名	製造年月	登簿 噸数	馬力	価額 (円)	主な船主
----	-----------	----------	-----------	----------	------	----------	----	-----------	------

第1 銚港丸	明治 22年 01月	木下	田村 利助	明治32年 05月	東京	大木 勇助	明治29年 11月	東京	鈴木秀 次
-----------	------------------	----	----------	--------------	----	----------	--------------	----	----------

参考文献 拙稿（1998）「蒸気船からみる木下の明治（その1）」『印西の歴史』創刊号 印西市教育委員会

□ 明治14年前期、銚港丸・信義丸時刻表



明治14年銚港丸・信義丸時刻表

	第一銚港丸		信義丸	
	半日	丁日	丁日	半日
木下	16:00	03:05	18:00	21:10
佐原	19:50	22:15	21:50	16:20
	19:55	22:10	22:10	16:10
銚子	23:10	18:00	02:10	11:00
	7時間10分	8時間10分	9時間5分	10時間10分

注目すべきは銚港丸と信義丸の出港日の違いである。木下から銚港丸は「半日」、つまり奇数日に、信義丸は「丁日」、偶数日であった。銚子からは逆の関係にあった。木下で最も繁昌していた旅籠壁無屋女主人山口コン所有の信義丸、そして木下の実力者吉岡七郎所有の銚港丸間で互いに競合しないよう取決めがあったものと思われる。

次に下り、木下・銚子間74kmの到達時間は当時、最新鋭の第一銚港丸で途中佐原等10ヶ所を経由して7時間10分（表定速度10.5km）、やや船体が大きく、旧式の信義丸は各地における停船時間が10分と長いこともあり、8時間10分（表定速度9.2km）を要している。一方、上り銚子・木下間は第一銚港丸で9時間5分（表定速度8.3km）、信義丸で10時間10分（表定速度7.4km）であった。

ノンストップとすれば第一銚港丸で下り11.8km、上り9.1km、信義丸は同様に11.8km、8.8kmであった。以上から当時の蒸気船の速度はこの程度のもので判断できる。

□ 徳富蘆花と銚港丸

銚港丸が文学作品に出ている例を紹介します。今のところ、蘆花の「水国の秋」だけです。

明治29年11月1日午後8時、下利根川流域を探勝すべく、徳富蘆花は「--」木がらし寒く夕陽黄なる夕、蠣殻町の河鉾子行きに汽船の--乗る--間、鉾子丸、通運丸等、数隻輪す」1と前年二月に就航した利根由の東京・航客となり、汽船の中、航路の様子、景色を絵画的に描写してこのなかに木下については「京鉾間と云ふ木下に到る船の辨當を買って喫す」1とし、一方、佐原、鉾子は「佐原は京鉾汽船航路中の



水國の秋

秋老いぬ。山に紅葉あり、園に菊あり、蘆花洲に白く、紫雲また肥えたり。久しく江國風物の美なるを聞く。遊興頻りに催してまた抑ふべからず。十一月一日木がらし寒く夕陽黄なる夕、蠣殻町の河鉾子行の汽船に乗る。

京鉾の山を往來する汽船、鉾子丸、通運丸、通運丸等數隻輪次に發す。其の京を發するもの午前八時半午後八時の兩回、鉾子よりするもの午前八時半午後四時の兩回にして、共に十六時間内外を以て達

文学作品にみる鉾港丸

03/5/78

繁昌地、北
浦及霞が
浦へ赴く
汽船あり
て接続す
- - 銚子
は北總一
の繁昌地、
戸数四千
三百、人口
二万五千
- - 」と
繁昌地と
現している。
木下につ
いては既
述の十年
代中期の
ようには
表現され
ておらず、
既に通過
点としか
写ってな
かったよ
うだ。徳富
蘆花（昭和
4年）「水國
の秋」『徳
富蘆花全
集』第3巻。



蘆花のこの作品は利根川蒸気船交通史を研究する藤村の「利根川だより」同様、大変有益な情報が多い。船中、鮮魚輸送、蒸気船交通等の描写が特に有益である。それは、しかも、蘆花は下等80銭の乗船客になった。翌日午後2時、延々18時間かけて銚子に到着した。銚子、息栖、潮来、麻生、浮島、石納に遊ぶ。11日午後9時の蒸気船乗船、12日午後2時、深川着。と10日あまりの旅をしている。この名文を堪能されたい。

まで繋が
り、東京
(本所)・
銚子間は
約4時間
で結ばれ
たのであ
った。
それでも
直行便は
外輪カ
バーに記
載された
「木下」、
「銚港丸」
の文字は
その存在
を東京の
市民に強
く印象づ
けたこと
であろう。
華々しく
直行便と
して登場
した銚港
丸も明治
35年4月
には姿を
消す。就
航して7
年であ
った。