

「通心」

報告、その2

さて、前回の報告では、漱石の漢文紀行「木屑録」作品から緒を發し、房総鋸山に「漱石、子規の文学碑」の設置、そして、当イベントに参加し、当日、特別講演された主催者の関宏夫さんや武蔵大学の樂殿武先生等との懇談がなされました。確かそこまででした。

本日は、懇談会でのエピソードからになります。

先の懇談会の中で、漱石の記した房総紀行文「木屑録」に、東京靈岸島から汽船に乗って仲間5人と保田に上陸し、数日保田の海水浴を楽しむ傍ら、鋸山、日本寺の探索、そして小湊の鯛の浦、誕生寺を訪れ、いま丁度、朝日新聞に「こころ、八十二」がその場面ですが、その後、房総半島を北上し銚子に至り、そこから利根川を船で銚子～三ツ堀間を遡行し、野田を経由して東京に帰った、との記述があります。

「木屑録」には、前段の風景描写に比較して少し端折った感じがあり、利根川遡行の描写がほとんどない、という議論でした。

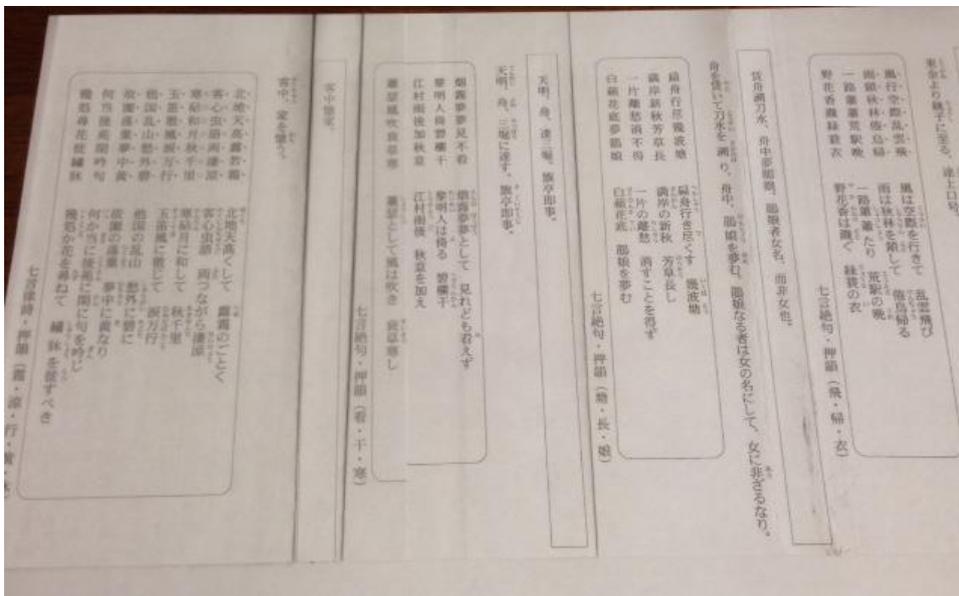
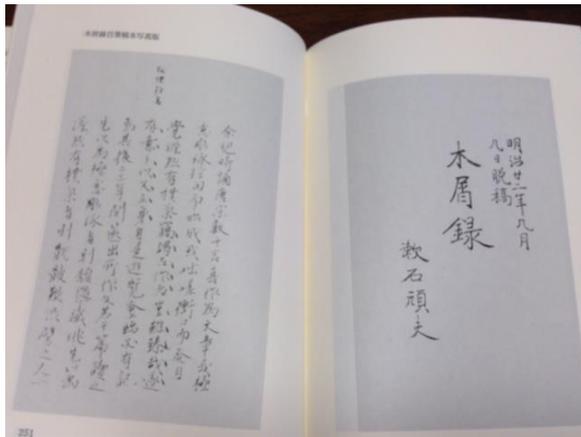
これは、先の各所の表現に比べ、子規宛てに漢文、漢詩5首が記述されただけで、ほとんど持ち前の風景描写の漢詩は省かれてしまいました。それは、夜間の船による利根川遡行であったため、暗い夜間の描写は、画に不適、やむを得なかったこととされておりますが、南画風の写生文を志向する漱石らしからぬ仕儀、記述、表現のように思えるというものでした。

* 漱石の旅の時期：明治22年（1889年）8月7日から8月30日まで

調査開始

小説の記述をそのまま鵜呑みにし、事実を明かす、無粋な作業かもしれないが、「蒸気船と漱石」の関係をある程度の事実として検証してみようと思いついたのです。

そこで、往時の利根川の通運の実態を調べることにより、どんな船に乗り、そして日中の景観素晴らしい銚子からの利根川遡行を写生的に想定し、「漱石風の風景画」を描く想像をしてみよう、と思いに至りました。



漱石「木屑録」雑感

漱石「こころ」100年。ということで朝日新聞にこの作品が再掲載され、毎日の楽しみになっております。先だって、この(八十二)の掲載がなされ、先生とKとが連れ添って房総の保田から、半島を回り、小湊の誕生寺を訪ねる情景が描かれ、その後、銚子をめぐって東京に帰った。という記述です。若い友人同士、ふたりの人生の葛藤をモチーフに房総路を散策するわけですが、これらの描写は、彼の作品の「草枕」や「門」の作品にも出てまいります。実は、この房総紀行の描写は、漱石が大学予備門(第一高等中学校)の学生の頃、仲間5人で房総散策にかけたことを、漢文の紀行文「木屑録」にまとめておりました。

東京の霊岸島から船で房総の保田に上陸。数日、保田に滞在し海水浴を楽しむかわら、鋸山の日本寺を訪ね、その後、小湊の誕生寺、鯛ノ浦、そして銚子から船で利根川を遡行し、東京へ戻りました。

なぜ漱石は、このような旅行を記したのか、関宏夫さんの「漱石の夏休み」によると、友人であった正岡子規の向島で書かれた「七草集」への感想、返答として漱石は漢文による房総紀行「木屑録」を記して子規に送っております。子規は、この木屑録の余白に眉批(びひ)を付して感想としました。

漱石「木屑録」明治 22 年 8 月

総じてみれば、木屑録は三十三段まで保田周辺、鋸山、誕生寺の風景を中心に描かれたが、天津小湊から利根川上りを経て東京までの記録は、三十四段の漢詩五首だけで済まされてしまっている。よって、全体的に竜頭蛇尾の感がある事は否めない。それまでの文章からは、風景と言う自然の美を発見し、その体験を漢文、漢詩で記し、人に伝えようとする感動が読み取れる。

また、文章の間に差し込まれた漢詩は、風景を中心とし、読者に明るい印象を与える。

さらに、対句などの規則も簡単で風景の描写や個人感情の表出に便利な古詩を二首も取り入れられ、漱石が感動した房総特有の風景が生き生きと描かれている。

しかし、文末の三十四段の漢詩には、月並の風景しか描かれていない。もちろん漢詩そのもの自体には「秋林」「荒駅」「江村」「墨江」などの詩語もあるし、秋の季節の特徴も現れているから、風景がちゃんと表現されている。

しかし、それらの風景がどこにでもある風景で、しかも、「秋千里」や「涙万行」のような漢詩特有の常套の誇張的な表現も使われている。それらの風景は漱石特有の「愁い」をあらわす雰囲気づくり、もしくは舞台装置のようなものであり、東金から銚子、そして利根川を上り、三ツ堀に至るまでの景色は、前半のような写生的なものとは明らかに異なっている。

つまり、中国の古の詩人たちのように、風景の集団的表象を外在化させることによる自己表現に戻ってしまった。その理由は 2 つ考えられる。

1 つ、これらの漢詩における時間の推移はちょうど夏から秋の時間の縁に当たる。秋の季節や風景は東洋ではとりわけ詩人の寂しい気持ちを誘いやすい。季節の変化は漱石の脳裏に染み付いた東洋的文学感情を呼び覚ましたのである。

2 つ、二十四日間にわたる長旅が終盤にさしかかり、郷愁の念に駆られ、一行 5 人が帰路を急ぎ、風景を楽しむ余裕はなくなったかもしれない。よって、時間的に後半の帰路は執筆に近いにも関わらず、風景がほとんど記されていない。風景が急速に色あせて、かつ風景を見る視線もぼやけて、見つめる対象も抽象的になっている。それに伴い、詩も個性を失い、パターン化してしまったのではないか。。

まとめてみると「木屑録」紀行文は、

- ・ 漱石にとって貴重な異境体験であった。日常を相対化し、日常性の差異化、逸脱を経験

し、新しい視点で風景を発見することができた。

・従来の漢詩のかたを破り、写實的風景描写から脱却し、写生的な試みの第一歩を歩みだした。文章家の原体験を求め、心象風景だった南画を自然の中に見つけ、写生することにより、対象への細かい観察力を身に着けた。

・房総の風土が漱石に大きな感銘を与え、「木屑録」の成立につながったのみならず、旅の体験が漱石作品に様々な形で生かされた。房総紀行は漱石の自然観の形成および文学の形成に少なからぬ意味を持ったに違いない。

いろいろ調べていくうちに、現在的な段階の調査から、

明治22年の夏頃の利根川水運状況は、木下の吉岡七郎等から共同委託された銚子汽船会社が、「銚子丸・銚港丸」という外輪蒸気船を銚子～三ツ堀間に運航していたことが徐々にわかってきました。決定的に彼らが蒸気船に乗船した記録には至らないが、漱石は、当時、近代技術の最先端の象徴であった蒸気船に乗ったとは一言も書いていませんが、往時の利根川通運状況から判断しても多分、蒸気船に乗船していたことは、粗方違いないのではないだろうか、というものです。

当時の運航時刻表、運行記録、乗船名簿、ないし銚子汽船会社の経営記録等（銚子高田河岸、宮城家文書（千葉県文書館、所蔵）が判明できれば、実証は可能と思われる。

実際、この蒸気船をモチーフとした「画」や「文学作品」が描かれるようになったのは明治後半から大正期で、明治29年の徳富蘆花、大和田建樹、田山花袋、島崎藤村、小林鍾吉、若山牧水、野口雨情等で、もっぱら蒸気船よりも「水郷の景観」を、いわゆる「美文調」で表現、記述、語る、描くものが多く、「船頭小唄」など有名です。

このような文学作品のモチーフになる以前に、まだ漱石は、大学予備門(改名：第一高等中学校)の学生でしたし、仲間との房総紀行を得意の漢文で記述し、親友子規の「七草集」への返答として、初めて子規からの評価を得ようと文章をしたためたわけで、いずれ文章家になるはじめてのことでした。

このような思いで東京品川の物流博物館や、中川船番所資料館、木下のまちかど博物館、千葉の図書館・文書館を訪ね、お話を伺い、取材し、関連情報を収集、記録しました。



木下河岸と蒸気船事業

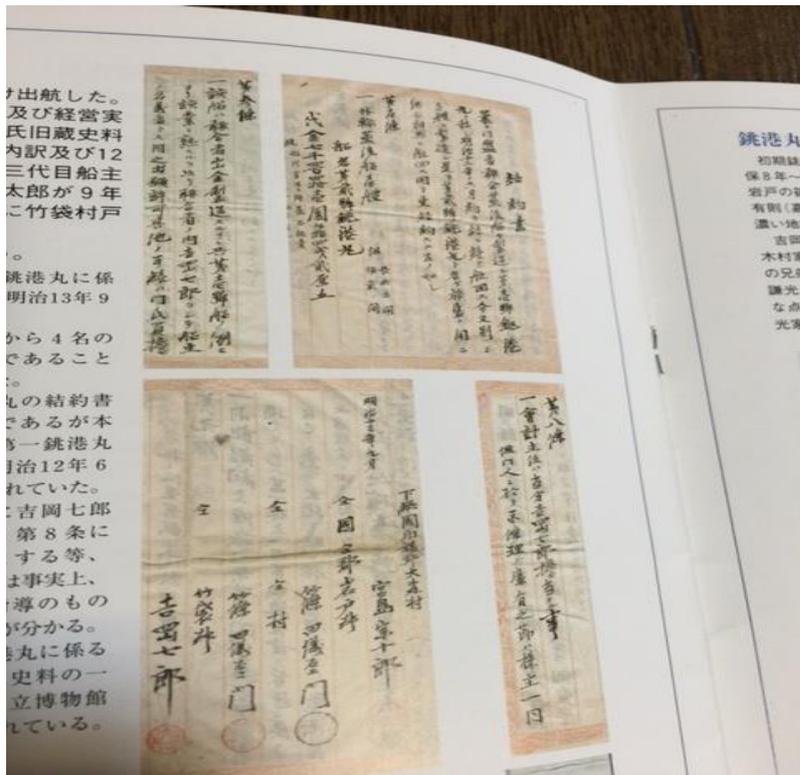
今は、取材中に興味を持った木下河岸の吉岡七郎らの「蒸気船事業」に関心が移り、いわゆる「現代の経営者」の観点から、当時の「結約書」や、「会計帳簿」（吉岡家文書）から、今風の財務諸表（船建造後の開始BSですが）を作成し、明治12年～16年に至る史料から彼の経営センスを探ってみようと思っております。

史料として残された会計情報から財務諸表を作成、推測するに、あらたに蒸気船事業の起業から、その経営手法まで、結構リアルに事象がよみがえり、読み取れます。

当時は経営者＝出資者（株主）でしたので、資金調達の手法としての株の発行により、株券（金融債権）として利息を補償する、史料では、年20%もの利息を約しています。予想配当を超えた分は、持ち株に応じて元金償還に充てられました。

船名	長さ			総噸数	登簿噸数	馬力	船体の材料	製造年月日	製造地名	単位：円	
	幅	高さ	深さ							船価(1) 「結約書」	船価(2) (海軍省報告)
第一銚港丸	78.0	12.0	4.0	19.0	16.0	10.0	木製	明治12/8/12	東京豊岸島	4,784,0865	6,500.0
第二銚港丸	72.0	12.0	3.2	16.0	13.0	16.0		明治13/9/17	東京豊岸島	7,441,9425	7,300.0
第三銚港丸	81.0	12.0	4.0	18.0	15.0	20.0		明治14/7/19	東京豊岸島	7,088,3596	7,550.0

第二銚港丸建造に係る結約書(印西市に所在する資料のコピー)



出航した。実
 及び旧蔵史料
 内訳及び目船主
 三代が9年
 竹袋村戸
 。
 港丸に保
 明治13年9
 から4名と
 であるこ
 。
 の結約書
 であるが本
 丸あるが銚
 港丸12年6
 月12日付に
 吉岡七郎に
 第8条に
 する等、
 は事実上、
 導のもの
 が分かる。る
 丸に係る一
 史料の館
 立博物館
 している。

銚港丸
 初期結約書
 保8年〜13年
 岩戸の磯
 有則(義
 濃)の地
 吉岡
 木村家
 の兄弟
 謙光
 な光家

一會計正法...
 吉岡七郎
 竹袋村

吉岡七郎
 竹袋村

吉岡七郎
 竹袋村

吉岡七郎
 竹袋村

銚港丸
 初期結約書
 保8年〜13年
 岩戸の磯
 有則(義
 濃)の地
 吉岡
 木村家
 の兄弟
 謙光
 な光家

一會計正法...
 吉岡七郎
 竹袋村

吉岡七郎
 竹袋村

吉岡七郎
 竹袋村

吉岡七郎
 竹袋村

結約書

曩二、同盟者聯合蒸氣船ヲ製造シ、第壹號銚港丸ト称
 シ、明治十二年六月約ヲ結ヒ、続テ航回ス、今又別二
 壹艘ヲ製造シ、是ヲ第貳號銚港丸ト名ケ、旅客ノ用ニ
 供シ、相共ニ航回ス、因テ更結約スル左ノ如シ

一 外輪蒸気船壹艘 但、長拾三間 横貳間

船名第貳號銚港丸

代金七千四百四拾壹圓九拾四錢貳厘五

但、船代金及ヒ附屬品諸費悉皆ノ分任払証書有之

此株数四拾九株六分壹厘二九五

但、金百五拾円ヲ以テ壹株トス
第貳條

一 繫船所ハ、下総國印旛郡木下驛ト定メ、同驛ノ川岸ヨリ同國海上郡銚子港ノ往復ヲ稼トス
第參條

一 該船ハ、聯合者出金製造スルナレ共、第壹號船ノ例ニヨリ、該業ニ熟スルヲ以テ、聯合者ノ内吉岡七郎ヲシテ船主ノ名義者トス、因之、出願許可其他ノ手続ハ、同氏負擔スレトモ出金ハ、同氏名ニ非サレハ、所有ノ權利ハ、各聯合者ノ株金ニアリ、故ニ、船ノ進退及ヒ營業上、會計ヨリ興廢ニ係ル緊要ノ件ハ、渾テ、株主一同ノ協議上ニテ決ス可シ、必ス船主(吉岡七郎ヲ云フ)名ノ自由ヲ得サルモノトス但、本文株主會同ノ節ハ、會計主任ノ者ヨリ五日以内、該事ノ概畧及集會期日ヲ各株主ヘ報告スベシ、株主ノ内、止ヲ得サル差支ニテ欠員アルトキ、五分以内ノ人員ナレハ、該件決セサル者トス
第四條

一 聯合人名及ヒ出金額左之通
一金千八百六拾円四拾八錢五厘六式五 下総國印旛郡大森村 宮島宗十郎[㊦]
一金千八百六拾円四拾八錢五厘六式五 全郡岩戸村

篠田儀右工門[㊦]

一金千八百六拾円四拾八錢五厘六式五 全 全村

篠田儀左工門[㊦]

一金千八百六拾円四拾八錢五厘六式五 全 竹袋村
吉岡七郎[㊦]

前記之通、出金株式券狀別紙有之

第五條

一 聯合結約期限ハ、開業ノ月ヨリ七十二ヶ月ト定メ(乃チ滿六ヶ年トス)、滿期七十三ヶ月目ニ至リ、聯合人衆議ヲ尽シ、更ニ開々ヲ決ス可シ
第六條

一 會計主任ハ、賃金ノ收入高及ヒ船ノ修膳費、必用ノ諸品料、乗組人給料等、日々ノ出納ヲ帳簿ニ詳細明記シ、払出シノ部ハ、証書ヲ取り、聯合人立會調査ニ際シ、差支ナキ様平常注意尽力ス可シ

但、聯合人ハ、晴雨ヲ論セス、毎月五日會同、調査ノ上ハ、該帳簿ニ各捺印スルヲ要ス、且、利益損失ハ、各株數ニ應シ計算分賦シ、該金ハ直ニ割賦受渡ス可シ

第七條

一 株主ノ内自己ノ都合ニ寄リ、聯合出銀セシ金額ヲ取り戻シ、結約ヲ解ントスル者ハ、三十日以前ニ發言

ス可シ、假令ハ、本月五日會同ノ際發意スレハ、翌月五日集合ノ節、各自ノ意見ヲ協議シ、或、結約ヲ解キ、金額ヲ差戻スコトモアル可シ

但、聯合結約ヲ解カント發意スル上ハ、己ニ、株主ノ權利ハナキ者ト見做シ、該月ノ利益金ハ、分與スルコトヲ爲サス、且、株金額ノ二分（乃千百円ニ付二拾円）ハ、減額相立候約

第八條

一會計主任ハ、当分吉四七郎擔当タル事

但、同人ニ於テ、不條理ノ廉有之節ハ、株主一同協議ノ上、交番取扱可シ、其際ニ臨ミ、吉四七郎ヨリ異論申間敷、又、株主ニ於テハ、僅少ノ事故ニ托シ、彼是異議申間敷候事

第九條

一前記結約スル條款ハ、事業ニ関スル樞要ノ件々ヲ揚クルモノナレハ、萬一、株主ノ内、第三條但書ノ旨趣ニ戻リ、自己ノ意ヲ主張シ、勢ヒ聯合ヲ解放スルニ至ルトキハ、第七條但書ニ由リ、處分スルモノトス

右、結約候處、確實ニ候、因テ、各巻冊ヲ藏シ、他日ノ要証ニ供スル者也

明治十三年九月

下総國印旛郡大森村 宮島宗十郎 印
全國全郡岩戸村 篠田儀右工門 印
全 全村 篠田儀左工門 印
全 竹袋村 吉四七郎 印

当該資料は、明治十三年九月付けで作成された**第二銚港丸**の共同出資者、木下の吉岡七郎、大森の宮嶋宗十郎、岩戸の篠田儀左衛門及び篠田儀右衛門の四者による取決め、「**結約書**」である。

結約書第一条は、第二銚港丸の概要、代金、全体株数及び一株当たりの代金が記載されている。株数は49.06129と端数になっているが、これは、**第一銚港丸の当初予算が4,500円、これを30株としており、一株当たり150円となる。**第二銚港丸代金総額を一株当たり価格で除したものであろう。

船名は、銚港丸の「銚港」は銚子港を意味する。初期銚港丸三船は、「吉岡丸」または「木下丸」といった船主、居住地に関連する船名を付与しなかったのか？、

船名については、

- 1、四者の共同出資
- 2、四者の居住地の相違
- 3、木下・銚子」間の航行、等により「銚港丸」と命名したのであろう。

第二条は、定繁地を木下、航路は当時の主要航路である木下銚子間としている。

第三条は、初期銚港丸三船は、これまで公式統計書である「明治十三年千葉県統計表」等の「所持人」欄には「吉岡七郎」と記載されていたが、事實は、「蒸気船に精通し」、「事務手続等の観点」から吉岡七郎の「単独名義とした」とある。

第四条は、第二銚港丸が第一銚港丸と異なり、**四者の均等出資**であること、また、第一銚港丸と比べ、船価が1.54倍、一人当たりの出資額が大幅に上昇していることがわかる。

第五条は、**結約書の有効期限を六年間**とし、また、**毎月五日に四者会合をもち、直ちに利益配分をする。**

第六条は、会計主任の役割を、

第七条は、出資者の解約に伴うペナルティ等をそれぞれ定めている。

第八条は、重要ポストである**会計主任、経理担当の責任者は、吉岡七郎が名指しで指名されている。**

そして、明治十三年九月、四名連名により、押印されている。

なお、結約書前分に「先ニ、同盟者連合蒸気船ヲ製造シ、第壹号銚港丸ト称シ、明治十二年六月約を結ヒ」とあり、**第一銚港丸の「結約書」が同年六月に作成されていたこと**がわかります。また、**明治十四年に建造された第三銚港丸に係る結約書資料は、船価等数値関係以外は同内容である。**

(印西市に所在する資料より抜粋)

解析、読み解き

第一銚港丸建造から第二・第三銚港丸建造あたりまでは比較的順調に推移したものの、結果としては、第三銚港丸建造からしばらく置いた30年代からの第四銚港丸建造、第五

銚港丸建造へと「蒸気船事業」への投資を進めますが、その間、明治17年頃には、その経営を銚子汽船と共同し、明治23年の利根運河の開通、明治28年の東京～銚子の直通運航へと発展させますが、周辺への鉄道網の進展に伴い、水運を主とした事業は、明治35年頃には、当該蒸気船は、内国通運会社や銚子汽船会社に売却されていきます。

その後の蒸気船事業は大正期から昭和初期ごろまで続きますが、時代の変化の中で次第に衰微していったようです。いまや昭和の初めごろ、「通運丸という蒸気船が確か利根川、江戸川を走っていた」と語る古老もだんだん居なくなり、いまや記録の中でしか「外輪蒸気船」を見ることができなくなりました。

以下、第一銚港丸の建造時の開始BSから明治12年8月12日～9月1日の「財務諸表」を作成してみました。この間の収支会計のデータをBS、CFに拡大しました。

蒸気船第一銚港丸建造等に係る、開始財務諸表(明治12年8月12日～9月1日)			
1879/9(明治12年9月)現在		1879/8/12～1877/9/1	
貸借対照表(BS)		損益計算書(PL)	
資産の部		I 経常収益(売上高)	
流動資産	45,1923	運賃収入	303,7480
現金	45,1923	輸送収入	
預金		その他(菓子非当代)収益	4,1250
その他		経常収益計	307,8730
		II 経常費用	
		乗組員給料	80,2500
		乗組員食料費	35,2750
		新代	88,8957
		海代	20,2710
		茶屋非当仕入代	6,5700
		積手数料	30,3340
		乗客世話料	1,0950
		その他等	
		経常費用計	262,6807
		当期正味財産増減額(利益)	45,1923
		前期繰越正味財産額	45,1923
		次期繰越正味財産額	45,1923
		移す	
		CF(間接法)	CF(間接法)
		営業キャッシュフロー	営業キャッシュフロー
		常業収入(+)	307,8730
		常業支出(-)	-262,6807
		その他殊(-)	-45,1923
		小計	0.0000
		利息支払額	
		税金の支払い	
		活動CF計	0.0000
		投資キャッシュフロー	投資キャッシュフロー
		証券取得(-)	
		証券売却(+)(現在価値)	
		固定資産取得(-)	-4,784,0865
		投資CF計	-4,784,0865
		財務キャッシュフロー	財務キャッシュフロー
		借入れ取(+)(元)	284,0865
		債券・増資(+)(償)	4,500,0000
		財務CF計	4,784,0865
		現金・現金同等物の増減額	45,1923
		現金・現金同等物の期首残高	0.0000
		現金・現金同等物の期末残高	45,1923

第一銚港丸の代金清算時における期待配当	
単位:円	
元金	4,784,0865
期待利回り(年)	20%
期間(年)	6年
期間中利子相当額	5,740,9038
一元当期期待金額	10,524,9903
一元当期期待配当額	38,5000
一元当期期待配当額	4,9000

第一銚港丸の建造費明細			
単位:円			
内容	金額		
1 造船費	4,200,0000		
2 附属品代	249,1665		
造船費計	4,449,1665		
3 船卸諸費	5,5000		
4 仮免状費用	2,5000		
5 酒差入代	2,0000		
6 利子	192,4970		
7 出稼・働しい代	71,6300		
8 開業前資金	20,1660		
9 船卸諸雑費	51,1820		
10 その他雑費	11,8950		
11 累積繰越額	-22,4500		
費計	4,784,0865		
費計	4,784,0865		
建造費当初見積額	4,500,0000		
確定建造費	4,784,0865		
不足費(徴収額)	284,0865		

第一銚港丸建造明細である。作成時期は明治12年9月。第一銚港丸の8月就航後の四者間清算時のものです。

第一銚港丸の建造費は、造船費が4,449円、諸経費が334円、計4,784円。

建造費の当初予算額を4,500円としており、284円超過していた。

注目すべきは、建造費原価に「利子」192円を含めていた。

不足額の徴収にあたり、建造資金の事前徴収月の前後により、支払月利 1.6% (年間 20%) による不足額を調整している。

利子の問題は、共同出資者間において頻出し、出資に際して重要事項であった。

資金調達も判明した。4,500 円を 30 株一株 150 円としていた。

宮嶋 10 株、(1,500 円)、篠田両家 6 株(900 円) 残余の 14 株 (2,100 円) を吉岡七郎が出資していた。吉岡七郎が全体の 47%を出資していた。

初期銚港丸三船の経営実態について

項目	第一銚港丸			第二銚港丸			第三銚港丸			三船全体			単位:円
	全体利益	月平均	一往復	全体利益	月平均	一往復	全体利益	月平均	一往復	全体利益	月平均	一往復	
明治12年	658.4	142.1	4.7							658.4	142.1	4.7	
明治13年	3,302.6	275.2	9.2	728.6	210.2	7.0				4,031.2	260.6	8.7	
明治14年	3,430.7	285.9	9.5	2,373.0	197.7	6.6	-466.1	-62.3	-2.4	5,337.6	181.6	6.1	
明治15年	71.8	7.2	0.2	76.9	7.7	0.3	-1,465.3	-146.5	-4.9	-1,316.6	-43.9	-1.5	
明治16年	358.3	89.6	3.0	-255.3	-63.8	-2.1	-40.7	-10.2	-0.3	62.2	5.2	0.2	
合計・平均	7,821.7	202.5	6.1	2,923.2	110.4	3.2	-1,972.1	-137.0	-4.6	8,772.8	95.9	3.2	

銚港丸草創期、明治 12 年 8 月～明治 16 年 4 月迄、3 年 8 カ月間に三艘全体で 8,772 円、月平均 95 円、一往復約 3 円の利益をあげていた。

明治 14 年後期からの不調があるものの同 12 年及び 13 年に上げた利益が多く、順調であった。

しかし、表を見れば利益の 89%は、第一銚港丸であり、第二銚港丸は欠損となり、加えて明治 14 年までの好調さとは裏腹に、明治 15 年は全体で 1,316 円もの赤字を出し、一転して経営困難に直面していた。

初期銚港丸三船の明治 12 年 8 月～明治 16 年 4 月の平均利回りは、

第一銚港丸 43.5%、第二銚港丸 99.0%、第三銚港丸▲12.6%、三船平均 10.9%であった。

結果的に三船全体では、期待利回りの確保はできなかった。

初期銚港丸三船は、明治 15 年 7 月時点で、約 13,850 円もの元金が残っていた。当時の状況から早期に回収できる状況ではなかった。

明治 17 年 6 月、吉岡七郎は、当時同盟関係にあった銚子汽船の株主に向け、1,700 円の借入れの緊急申し出をしており、一層苦しい経営を強いられていた。

四者の共同出資がいつまで継続したかは不明である。

第一銚港丸は、就航当初こそ、期待配当額を下回ったものの、その後、経営はすこぶる順調に推移し、明治 14 年 4 月、開業後 18 カ月で 20%の利回りを確保しつつ、出資金＝投下資本の回収を達成したのであった。

当初の元金を基本とすれば、開業後、明治 12 年 8 月～1 年間の配当額は 607 円、利回り 63.5%、2 年目、同 13 年からのそれは 807 円、84.4%と極めて高い配当額を獲得していた。

しかし、3年目は、56円の赤字に転落した。

明治15年2月に実施した修繕及び1月～3月12日までの休航が影響した。

第一銚港丸も含め初期銚港丸三船は、銚子汽船の決算書記載の状況下におかれていた。

下表は、期待利回り20%、回収期間6年を意図した期待配当表である。

原価に6年間の期待利回り額5,740円を加え、元利合計10,524円、年間1,754円の利益を期待していたのである。

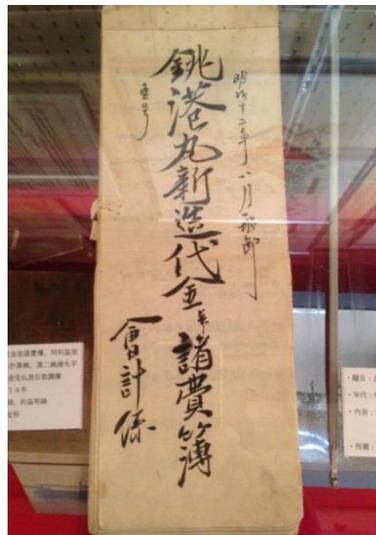
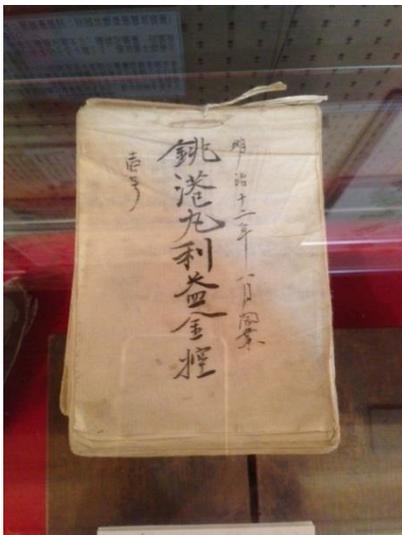
これによれば、原価は、2年7ヶ月で回収できる見込みであった。実際は明治14年4月、1年9ヶ月で回収していた。

銚港丸全体の経営実態状況(明治12年8月～同16年4月)

項目	第一銚港丸			第二銚港丸			第三銚港丸			合計		
	全体 想定利益	1往復 の利益	元金残									
明治12年08月	44.8	2.5	4,784.1							44.8	3.2	4,784.1
明治12年09月	-16.1	-0.5	4,784.1							-16.1	-0.5	4,784.1
明治12年10月	97.5	3.3	4,784.1							97.5	3.2	4,784.1
明治12年11月	227.1	7.6	4,749.8							227.1	7.6	4,749.8
明治12年12月	305.2	10.2	4,523.8							305.2	10.2	4,523.8
12年計	658.4									658.4		0.0
月平均	142.1	4.7								142.1	4.7	0.0
明治13年01月	257.4	8.6	4,341.8							257.4	8.6	4,341.8
明治13年02月	334.4	11.2	4,079.8							334.4	11.1	4,079.8
明治13年03月	354.3	11.8	3,793.5							354.3	11.8	3,793.5
明治13年04月	423.4	14.1	3,433.3							423.4	14.1	3,433.3
明治13年05月	381.6	12.7	3,109.0							381.6	12.7	3,109.0
明治13年06月	252.1	8.4	2,908.7							252.1	8.4	2,908.7
明治13年07月	375.5	12.5	2,581.7							375.5	12.5	2,581.7
明治13年08月	368.1	12.3	2,256.6							368.1	12.3	2,256.6
明治13年09月	273.3	9.3	2,015.9	-48.0	-3.4	7,442.0				225.3	5.2	9,457.9
明治13年10月	-250.2	-8.3	2,015.9	341.3	11.4	7,224.7				91.1	1.5	9,240.6
明治13年11月	249.2	8.3	1,800.4	212.4	7.1	7,132.7				461.6	7.7	8,933.1
明治13年12月	278.6	9.3	1,551.8	222.9	7.4	7,028.7				501.5	8.4	8,580.5
明治13年計	3,302.6			728.6						4,031.2		0.0
月平均	275.2	9.2		210.2	7.0					485.4	8.7	0.0
明治14年01月	230.0	7.7	1,347.6	255.8	8.5	689.0				485.8	8.1	2,036.6
明治14年02月	243.8	8.1	1,126.2	311.0	10.4	6,693.8				554.8	9.2	7,820.0
明治14年03月	796.3	26.5	348.7	-37.7	-1.3	6,693.8				758.6	12.6	7,042.5
明治14年04月	655.9	21.9	-301.4	-110.7	-3.7	6,693.8				545.2	9.1	6,392.4
明治14年05月	302.4	10.1		720.4	24.0	6,085.0				1,022.8	17.0	6,085.0
明治14年06月	299.4	10.0		313.1	10.4	5,873.3				612.5	10.2	5,873.3
明治14年07月	585.4	19.5		427.1	14.2	5,544.1	11.2	0.9	7,089.6	1,023.7	14.2	12,633.7
明治14年08月	-126.2	-4.2		97.1	3.2	5,539.3	180.1	6.0	7,027.6	151.0	1.7	12,566.9
明治14年09月	29.7	1.0		42.4	1.4	5,539.3	-220.2	-7.3	7,364.9	-148.1	-1.6	12,904.2
明治14年10月	123.6	4.1		192.4	6.4	5,439.3	-57.6	-1.9	7,545.3	258.4	2.9	12,984.6
明治14年11月	165.6	5.5		182.6	6.1	5,347.3	-353.5	-11.8	8,024.6	-5.3	-0.1	13,371.9
明治14年12月	124.6	4.2		-20.5	-0.7	5,347.3	-26.1	-0.9	8,184.4	78.0	0.9	13,531.7
14年計	3,430.7			2,373.0	6.6		-446.1	-15.5		5,357.6		0.0
月平均	285.9	9.5		197.7	6.6		-82.7	-2.4		400.9	6.1	0.0
明治15年01月	0.0	0.0		-34.5	-1.1	5,347.3	-66.5	-2.2	8,387.3	-101.0	-1.1	13,734.6
明治15年02月	-997.0	-33.2		-120.9	-4.0	5,347.3	-11.1	-0.4	8,538.2	-1,129.0	-12.5	13,885.5
明治15年03月	147.0	4.9		174.2	5.8	5,262.2	31.3	1.0	8,649.2	352.5	3.9	13,911.4
明治15年04月	165.0	5.5		55.1	1.8	5,317.3	-394.8	-13.2	8,649.2	-174.7	-1.9	13,966.5
明治15年05月	135.9	4.5		23.2	0.8	5,340.4	-115.8	-3.9	8,649.2	43.3	0.5	13,989.6
明治15年06月	35.8	1.2		-26.6	-0.9	5,313.9	-292.4	-9.7	8,649.2	-283.2	-3.1	13,963.1
明治15年07月	208.8	7.0		-111.8	-3.7	5,202.1	-252.0	-8.4	8,649.2	-155.0	-1.7	13,851.3
明治15年08月										0.0		0.0
明治15年09月										0.0		0.0
明治15年10月	67.7	2.3		69.2	2.3		-192.7	-6.4		-55.8	-0.6	0.0
明治15年11月	71.8	2.4		-6.1	-0.2		69.3	-2.3		135.0	0.0	0.0
明治15年12月	236.9	7.9		55.2	1.8		101.9	-3.4		394.0	2.1	0.0
15年計	71.8			76.9			-1,455.3			-1,306.6		0.0
月平均	7.2	0.2		7.7	0.3		-146.5	-4.9		-131.6	-1.5	0.0
明治16年01月	244.1	8.1		-2.3	-0.1		-70.2	-2.3		171.6	1.9	0.0
明治16年02月	-9.5	-0.3		-513.7	-17.1		-17.2	-0.6		-540.4	-6.0	0.0
明治16年03月	30.6	1.0		119.4	4.0		-61.1	-2.0		88.9	1.0	0.0
明治16年04月	93.0	3.1		141.3	4.7		107.8	3.6		342.1	3.8	0.0
16年計	358.3			-255.3	-2.1		-41.0	-0.3		62.0	0.2	0.0
月平均	89.6	3.0		-63.8	-2.1		-10.2	-0.3		15.6	0.2	0.0
全体系	7,921.7			2,923.2			-1,972.1			8,872.8		0.0
月平均	202.5	6.1		110.4	3.2		-137.0	-4.6		175.9	3.2	0.0

「銚港丸事業」を主催した吉岡七郎は、内国通運の社員であり、銚子汽船の共同経営者で、事業に対する先見性やリスクを十分に認識していたであろうが、あくまで個人事業者として対応したもので、会社経営の手法としてのいわゆる「財務諸表」に基づいての経営認識、経営活動（マネジメント）ではなかったと思われる。

残された会計帳簿は、**出資者に対する利益の配当や出資元金の償還情報**で、事業全体を俯瞰するには、すなわち、「決算書」として読むには大変困難を要するものであった。はっきり言って利益予想データから現状を判断するのは難しい。きちんとした収支帳簿のデータ等があった方が、客観的な経営実態が明らかになると思慮する。



以上の考察は、木下まち育て塾の村越博茂さんの研究報告「明治十年代、初期銚港丸三船の建造及びその経営実態について」（印西の歴史 7 号（25 年 3 月）印西市）を参考にさせていただいた。原典史料は、山本鉦太郎さんから託された史料を村越さんが、解題、解析、帳簿等の再構成、解析、推測など、真摯な研究の成果によるものです。

銚子汽船会社

1881 年（明治 14 年）12 月 銚子汽船会社が設立された。資本金 11,250 円。初代社長 岡本吉兵衛、明治 15 年 1 月には銚子・布佐間に第一銚子丸が隔日運航し、8 月には、第二銚子丸が就航し、**毎日の運行**となった。

当時の航路状況は、木下以東の下利根川に銚港丸・信義丸・銚浦丸など

霞ヶ浦と北浦には、通運丸・豊通丸・高浜丸・開運丸・大吉丸等が航行しそれぞれの船主が異なり、競争していた。

銚子汽船会社では銚子・木下間の隔日の航行では不便であったので、1883年（明治16年）8月、第二銚子丸を就航させ、以後二艘の汽船で毎日の航行となった。このとき、印旛郡竹袋村の船問屋で二艘の銚港丸の船主であった吉岡七郎は、競争を回避して、営業の管理を銚子汽船会社に委託する連合同盟を結成した。

明治15年、連合同盟締結（銚子汽船 銚子丸、木下の吉岡七郎 銚港丸、高浜の笹目八郎 兵衛 高浜丸、小川の井崎雄三郎 豊通丸、中峠の千濱宗右衛門 開運丸、銚子の玉澤善吉 銚浦丸、そして第11通運丸船主の代理天野清三郎）銚子丸、銚港丸は連合汽船と呼ばれた。

1884年（明治17年）8月、連合汽船と内国通運会社は協定を結び。江戸川筋は内国通運、利根川筋は連合汽船の連絡郵送を開始した。

その内容は、航路を東葛飾郡三ツ堀（野田市）に延長して下利根川は同盟汽船が、野田以南の江戸川は通運丸が航行し、銚子・東京間の連絡輸送の便を開こうとした。三ツ堀と野田の間は、陸上輸送であった。

江戸川筋 通運丸

野田・三ツ堀 陸上輸送

利根川筋 銚子丸 銚港丸

しかしこの8月、東京の航運会社の**汽船いろは丸**が下利根川にあらわれ、同盟汽船と競争を始めた。両者は進路の前後を争い、三ツ堀・野田間の陸上では人力車の料金を無料とするなど、**競争は激烈**となった。

翌1885年11月いろは丸は競争に敗れ撤退。同年12月銚港丸船主吉岡七郎との同盟汽船の期限が切れ、銚子汽船と吉岡との業務の提携は解約された。

1888年（明治21年）2月、銚子汽船会社は、銚子丸を北浦に就航させ、通運丸・銚港丸とともに輪番で就航させた。

1890年（明治23年）12月の霞ヶ浦への就航にあたっては、内国通運会社や吉岡七郎と提携し、共有汽船としての誠長丸を走らせ、銚子汽船会社が管理した。やがて共有汽船が解散すると、各自の汽船を輪番で就航させた。

明治20年代

1890年（明治23年）に利根運河が完成、運河内は艀船を使って乗客や荷物の輸送をしていた。

1893年（明治26年）4月、銚子汽船は利根運河内に汽船を入れ、江戸川を走る通運丸へ直接貨客のつぎ替えをはじめた。やがて、鉄道との競合が始まる中で、銚子・東京間にそれ

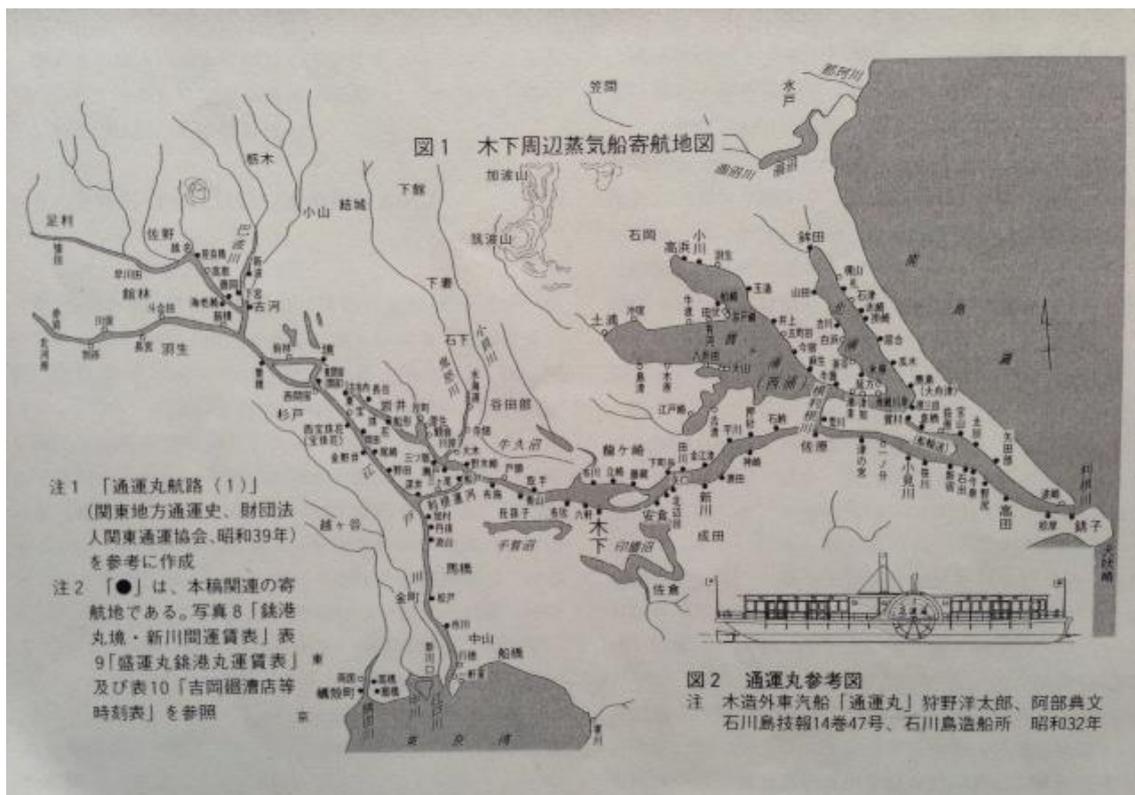
どれ一回ずつ定期船を直行させ、銚子汽船会社は、第三銚子丸を新造。

1895年（明治28年）1月、利根運河を通して銚子・東京間の直行を始めた。

1897年（明治30年）3月、第四銚子丸新造。

同年6月、総武鉄道は、銚子に延長。

銚子・東京間の運賃を80銭から55銭に値下げ。



明治23年 深井新田（流山市）と船戸（柏市）間に8キロの利根運河開通。

総工費57万円 人夫220万人 竣工23年2月25日

24年、37,590隻（蒸気船4隻）

蒸気船の本格航行は26年4月1日、この年551隻

東京・銚子間直行便が就航した。28年には1,383隻に増加

銚子・東京間の運賃

1888年（明治21年）63銭、上等は三割増し、4歳までの幼児は、無料、12歳までは半額。

銚子を正午発と、東京を午後八時発があり、所要時間は、各地に寄港して客の乗降や荷物の積み下ろしをするため23時間程度かかった。利根運河が開通した後も、つぎ替えがあるときは時間がかかった。つぎ替えが亡くなって直行するようになると、銚子東京間は17時間程度に圧縮された。

(乗船数)

銚子汽船は、

明治 22 年 23,739 人

明治 26 年 39,514 人

明治 29 年 58,538 人

内国通運は

明治 28 年 321,684 人

明治 30 年代

鉄道の開通

明治 29 年 土浦～田端

明治 30 年 銚子～本所

明治 34 年 成田～木下

(乗降数)

木下駅 72178 人 (一日当たり 198 人)

航路工事

航路維持の低水工事から洪水防御の高水工事へ

主要蒸気船

通運丸 銚港丸 銚子丸 芳多丸 朝日丸

(蒸気船の乗船者数)

木下 3,702 人

六軒 346 人

(一日当たり 11 人)

明治 35 年 銚港丸、利根丸——>内国通運会社に売却された

PS:

それから、「通心」の伊勢行きですが、一応、参加の予定ですが、体調と相談してということにしています。どうせ出かけるなら、ついでに和歌山の「和歌の浦、紀三井寺」へ行きたいと思っています。もちろん漱石の「行人」の世界の検証散策であります。

漱石と和歌山講演

明治時代の文豪、夏目漱石(1867 ~ 1916)は、1911(明治44)年8月、和歌浦に2日間滞在し和歌山市で講演を行ないました。漱石は、『坊っちゃん』『吾輩は猫である』『こころ』などの作品で有名な小説家ですが、社会の在り方や人間の生き方を真摯に探究した思想家としても知られています。この漱石の思想が最もよく語られていると評されるのが、和歌山市で行なわれた「現代日本の開化」という講演です。

夏目漱石は東京大学で英文学を専攻しました。卒業後は、東京・松山・熊本で英語の教師をし、1900年から2年間、英国留学をした後、東京大学の講師となります。その後、教職を辞め、東京朝日新聞社に入社し、小説家として多くの作品を新聞に発表しました。

1911年、当時の大阪朝日新聞社が、記者を動員して関西各地で講演会を催しました。漱石も請われて参加し、明石・和歌山・堺の三か所で講演をしました。漱石は、明石で講演した後、8月14日の昼過ぎ、当時の和歌浦にあった望海楼という旅館を訪れます。夕方、旅館の裏手にあったエレベーターに乗り、玉津島神社背後の奠供山から和歌浦を一望し、その後、紀三井寺に向かい、高い石段に息を切らしながら夕暮れの和歌浦湾を眺めました。翌日は完成したばかりの新和歌浦遊園地を見学し、東照宮に立ち寄った後、片男波の砂浜で波と遊び、昼過ぎには和歌山市の現在の和歌山中央郵便局付近にあった当時の県議会議事堂(根来寺一乗閣として現存している)で講演を行いました。漱石の和歌浦体験は、理性的に生きようとする人間の苦しみをテーマにした『行人』という小説で、詳細に描かれています。



和歌の浦屏風絵



漱石の近代化論

当時は日露戦争に勝利した後で、多くの人々はこれで西洋と同じ「一等国」になったと思いき、後はもっと文明開化(西洋化,近代化)が進み、強い豊かな国になるだろうと考えていました。漱石が講演した前日、同じ会場で著名な教育者による講演会があり、そのような内容が話されていました。しかし漱石は、こうした一般的な考え方に批判的な話をしたのです。日本は明治維新以来、西洋風に文明化し、“開化”することに努めてきたが、それは外部から無理やり強いられたもので、自ら発展の順序をたどった文明化で“外発的”開化であり、やむをえず西洋の“真似”をしたもので、“皮相上滑り”の開化である。

したがってこれからは、多くの問題を抱かかえて苦しむことになる、実に困ったことだ...と話したのです。

会場には約 1,200 人もの聴衆が詰めかけていましたが、漱石の真意を聴衆が十分理解したとは言えない講演でした。しかし、その後の日本の社会は、漱石が語った通り、近代化に伴う多くの矛盾に直面することになりました。このことから今では、百年前の和歌山講演は、的を射たすぐれた文明批評であると高く評価されています。

講演終了後は近くの「風月庵」で慰労会が催されますが、台風接近による暴風雨が激しくなり、和歌山市内の旅館(本町3丁目付近にあった富士屋旅館)に泊り、不安な一夜を明かします。この体験も『行人』に興味深く記してされています。

ところで漱石は関西での講演を依頼されたとき、ぜひ和歌山を講演先に入れてほしいと返事しました。なぜ和歌山を希望したのか、理由は不明ですが講演会は漱石の希望に沿う

ように計画され、当初和歌山は、最終の講演地に予定されていました。漱石自身もこの和歌山で、自らの思索の結論を思い切って語ろうとしたのでしょう。和歌山は、漱石にとってたいへん重要な場所となったのです。