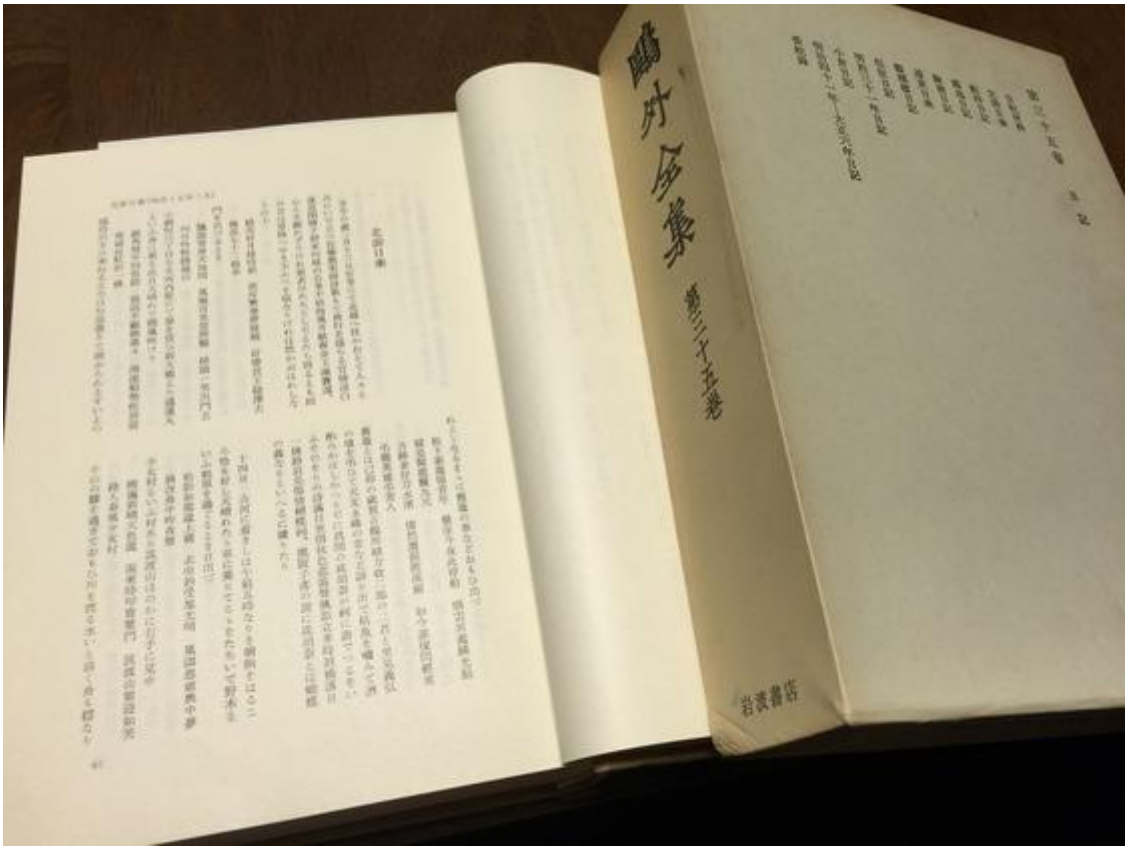
森鷗外「北游日乗」の解説。
鷗外全集 第３５巻 日記 岩波書店 昭和５０年１月
「北游日乗」参照。



鷗外の「北游日乗」日記に、川蒸気船通運丸乗船の表記

この「北游日乗」の記述のうちの冒頭から蒸気船「通運丸」乗船に関する記述が見受けられ、江戸から明治に移行する過度期の交通機関として機能した利根川・江戸川水系の川蒸気の姿を再現されているように思われる。

鷗外一行の出発は明治１５年２月１３日。この日は晴天で、北風が吹いていた。「北游日乗」にはこう書かれている。

「小網町三丁目なる河内屋にて券を買ひ新大橋より通運丸という舟に乗る 此日天晴れて朔風吹けり」

家を後にした鷗外が、北風に吹かれながら最初に目指したのは、通運丸に乗船すること

であった。最初の目的地栃木町へ行くために、古河までの船便を利用するのである。「官事」に赴く一行と合流したのは船の中であったかもしれない。
　通運丸は、日本通運株式会社の前身、内国通運株式会社が、この当時利根川水系に就航させていた民間の蒸気船である。明治１０年開業の折に、社名にちなんで通運丸と命名された。利根川水系は度重なる土砂の堆積で浅瀬が多い、この点を考慮して船は外輪式であった。船体は木造で白と黒の２色に塗り分けられ、中央部分の半円型の水かきカバーに通運丸の字が描かれている。航行中に低い橋下を通過するときは、船体中央部の黒い煙突を二つに折り倒した。燃料は当初は薪だったか、のち石炭に替えた。一時間の走力６ノット。当時としては蒸気船が日常の交通機関として毎日運航することは、鉄道に次ぐ壮大な事業であった。船体も瀟洒であったから、物見高い江戸っ子たちの人気の的であった。

「十四日　古河に着きしは午前五時なり」

しかしながら、「北游日乗」の文中、東京から古川までの航行について書いていない。

　この時期の上利根川航路は、隅田川から小名木川に入り、新川（舟堀川）、江戸川下流を経由する行徳航路のルートを航行。市川の国府台の下を通り、夜を徹して江戸川を遡行。関宿付近で利根川に入ったあと、栗橋の北で利根川と別れて渡良瀬川に進む。東京出航後の寄港地は、行徳、市川、松戸、流山、加村、新川、野田、宝珠花、関宿、境、栗橋、中田、古河に寄港と、明治１４年４月改正の通運丸運賃表に記されている。

鷗外一行は２月１４日の早朝５時、通運丸は渡良瀬川沿いの古河の船戸河岸（現：古河市錦町）に到着した。
　そして、一行は船戸河岸で人力車に乗り換え、日光街道を小山まで北上、ここから西進した。北上中、乙女河岸付近を通過し、「少女村という村あり、筑波山ほのかに右手に見ゆ」と、、、。一行はその日（１４日）の午後２時に栃木に入った。当地に４泊し、県庁で徴兵検査を行った。

　２月１８日、栃木を出発。西に向かい、翌１９日の夕方、群馬県の前橋に着いた。ここでも４泊し、徴兵検査を行っている。前橋を出発したのは２３日。中山道を西に向かった。厳冬の碓氷峠を超え、追分から北國街道に沿って行き、２７日に長野についた。２泊し、徴兵検査の任をはたした。

　月が替わって３月１日、雪降る中、長野を出発。高田（現：新潟県上越市）、柏崎で徴兵検査を実施。同１１日、長岡に到着し、徴兵検査の任を果たす。
　長岡から新潟へは信濃川の川蒸気を利用。「北游日乗」には、

「十五日 信濃川を下りて新斥に着きぬ 豊丸という汽船なりしがいたく破れ損じたるさま危なげなりき、、、。

信濃川では、明治７年１０月から、川汽船会社の木造外輪船魁丸が新潟～長岡を結んでいた。

長岡の次の目的地は新発田である。このあたり一帯は古くから信濃川・阿賀野川の水運の利用が盛んにおこなわれていたが、このころすでに長岡～新潟間を蒸気船が航行していた。一行はこの蒸気船を利用してまず新潟（古名・新斥）に下り、新潟から新発田へおそらく和船が利用されたと思われる。ただ、一行は新潟から直ちに新発田へ向かったのではなく、この二から十七日までを新潟に逗留しているが、その理由は不肖である。また、旅宿についても記載はない。

一行が長岡から乗船した蒸気船豊丸は、川汽船会社の持ち船である。開業当初、同社は魁丸・和唐丸二隻の蒸気船を所有していたが、和唐丸が明治 13 年に機関の爆発事故を起こして二十余名の死者を出す大惨事があり、船も使用不能になったことから、急きょ購入されたのが豊丸であった。しかし豊丸は、それより以前、明治 7 年ころから琵琶湖航行にさんざん使用しつくされた挙句、大阪で売りだされた老朽船であったから、鴎外が「委託破れ損じたるさま危なげなりき」と不安に感じたのももっとものことであった。魁丸と豊丸は新潟～長岡間を一日一便、毎日交互に往復していたので、前日 14 日に長岡に着いた豊丸に一行は乗船したことになる。乗船場所は渡里町津・草生津・蔵王津（いずれも長岡町）の三か所の船着場に着船したのは午後二時前後であった。なお余談ながら一行の乗船した三か月後の明治 15 年 6 月に、新進のライバル会社の安全社によって、魁丸・豊丸・栄丸三隻ならびにその施設とも買収されている。

ついで一行は、新潟から和船と徒歩で新発田へ行き徴兵検査の任にあたり、そして３月２０日、新発田～新潟に戻り、公用旅行で最後の徴兵検査業務を行った。

帰途に就いたのは ３月２４日である。

二十四日　晴れたり、新斥を立ちて安全丸という舟に乗り信濃川を溯る小浜三条依田などいふ処を漕ぎ行く長岡に至りて升屋に宿りぬ。

帰京の途についた 24 日、一行は新潟白山浦から蒸気船に安全丸に乗った。安全丸は明治 14 年 2 月に開業した安全社の持ち船である。豊丸同様、信濃川の新潟から長岡まで上り下り各一日便交代で航行していた。老朽化していた豊丸に比べ、安全丸は新型船であった。

長岡から三国街道を南下した。高崎に着いたのは 3 月 28 日。よく 29 日に高崎を発った。ここから帰京するまで、「北游日乗」には「二十九日　高崎を発ちて都に帰りぬ」とあるだけで、経路や交通手段については、何も書いていない。

三十日　東京に還る

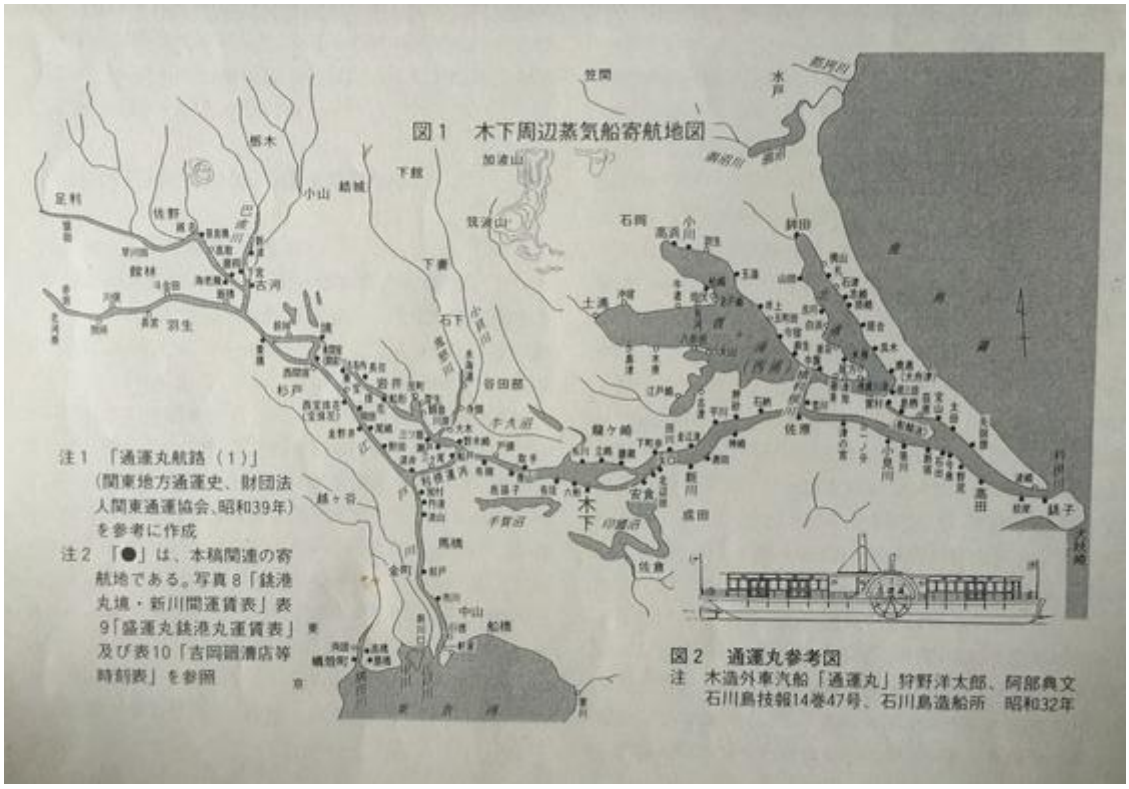
とあり、高崎からは往来の盛んな中山道を使って東京へ帰ることもできたが、おそらく一行は高崎の宿舎で 29 日昼過ぎまで十分な休養を取り、同日午後、高崎倉賀野から蒸気船通運丸の夜行便に乗船したと思われる。当時内国通運株式会社所有通運丸の利根川航路遡行の最終地点は高崎倉賀野であった。これば同社がもともと高崎の駅逓組合から出発したからである。

以上大雑把な旅程です。

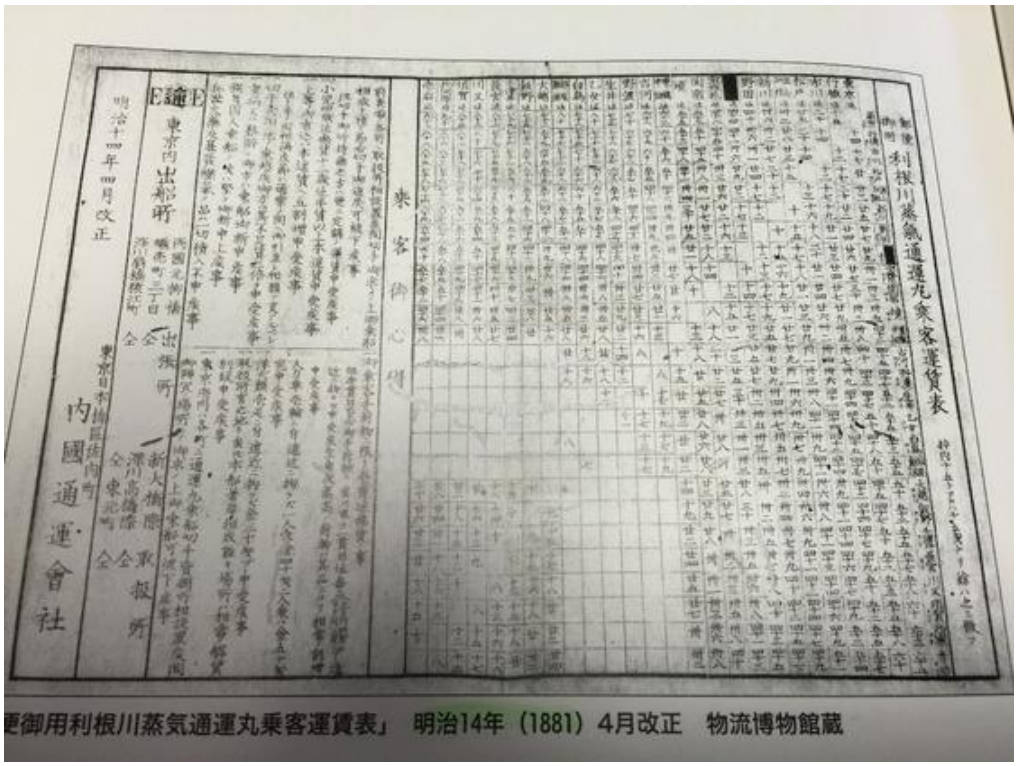
以上、鷗外は、明治 15 年時点ですでに川蒸気船通運丸に乗船していた。
漱石が明治 22 年 8 月子規あてに送った漢文紀行文「木屑録」に銚子にて「舟を雇いて、、、、翌日未明、三ツ堀にいたる」と記す、以前のエピソードだった。
漱石と違ってはっきりと「通運丸」という船名を記していました。驚きの発見です。

掲載資料は、図説「川の上の近代」-通運丸と関東の川蒸気船交通史- 川蒸気合同実行委員会 編 2007 10 から引用させていただきました。

漱石の銚子～三ツ堀、利根川遡行も当時、明治 22 年８月の蒸気船運行状況（運行表は不明）からすると、銚子丸か銚港丸に乗船していたのではないかと推測されます。明治２３年の「利根根運河」開通の前年にあたり、三ツ堀から今上河岸までは徒歩。そして江戸川を下ったかははっきりしない。



通運丸航路図



便御用利根川蒸気通運丸乗客運賃表」　明治14年（1881）4月改正　物流博物館蔵

通運丸運賃表　明治１４年４月改正　物流博物館所蔵

関宿城博物館展示模型

森鴎外「北游日乗」の足跡と漢詩　安川　里香子 著　審美社　1999 年
上記図書を参考に「北游日乗」を読んでみた。

　明治十五年二月~三月にかけて二十一歳の鴎外は、軍医副として徴兵検査立合に、群馬、長野を経て越後に入り、高田、柏崎、新発田、新潟、長岡を回り、三国峠越えをして帰京。旅中日誌『北游日乗』の綿密な考証と旅中詠漢詩二十八首の読解が出色。

　明治 15 年 2 月から 3 月にかけて、21 歳の鴎外が徴兵検査の立ち会いのために北越に赴いた折に記した「北游日乗」。その綿密な考証と旅中詠漢詩 28 首の読解を収録。

目次
旅だち
古河～栃木
太田
前橋
安中
碓氷越え
上田～長野
牟礼～高田

柿崎～柏崎～長岡
新発田～新潟
帰京

著者
　安川　里香子
　川村学園女子大学
　人間文化学部　日本文化学科准教授
　文学修士

信濃川では、明治７年１０月から、川汽船会社の木造外輪船魁丸が新潟～長岡を結んでいた。

齋藤喜十郎のルーツ

　明治六年に長岡往来の川汽船を運航。その後数年海運事業に専らの力を注ぐ。すこぶる成功する。 その後海運事業を見切り、所有船をすべて売却し土地を購入する。
「越佐大観」「舟江遺芳録」を抜粋し総合。

新潟川汽船会社を設立

明治 5 年に着任した楠本正隆県令は、施政だけでなく、文明開化の風を取り入れて旧来の風習を改めることにも努力をしました。明治 7 年 7 月、県令からの命令に近い奨励で新潟川汽船会社が設立しました。齋藤喜十郎、鈴木長蔵、鈴木長八、桜井勘蔵ら 13 人の出資によるものでした。新潟と長岡間で上り 11 時間下り 8 時間ほどを要した。就航した船は外輪式の木造蒸気船（火車船）で魁丸といいました。県が横浜でイギリス商人から購入し貸与しました。（越佐大観では明治 6 年となっていますが正確には明治 7 年です。）

新潟古老雑話で四代喜十郎は「乗客も貨物も沢山で溢れ落ちる位・・・儲かったから、其翌年は大坂から和唐丸を買い、その後近江の琵琶湖にあった豊丸を求めたがいずれも古船であった。」と回想しています。

この回想は二代喜十郎のものではなく四代喜十郎のもので氏は当時 10 歳ほどです。少し事実と異なる点があるようなので補足します。

豊丸を購入したのは明治 8 年で間違いないのですが、和唐丸は明治 8 年に加茂の富商一派が大阪から購入し新潟三条間に就航させました。この一派に小池内広という人がおり、明治 12 年に不幸にも自身の船和唐丸の外輪に着物をまき込まれて死亡します。この現場は現在の江南区花ノ牧付近でした。小池内広は神仏混交を正すという信念をもっていて、花ノ牧鎮守の仏体の両手を折り箱詰めにするという行動を起こしたことがありました。よってこの事故は仏罰だと騒がれました。その後和唐丸は川汽船会社に買収され旭丸と改称し三

条航路に就航しました。しかしこの船はよくよく人を喰う船のようで、明治 13 年に白山の繋留所でボイラー爆発を起こし多くの死傷者を出しています。

政府は明治 12 年に交通運輸業を自由化しています。この頃は川汽船に競合会社も現れ、事故も災いし、新潟川汽船株式会社は船を競合他社へ譲り休業します。これ以降、川蒸気の会社は競争と合併などが続きます。魁丸は後々、中野平弥が県から払い下げを受け、阿賀丸と改称し新川や小阿賀野川航路に就航しました。後述しますが豊丸は改造され改進丸になり、新潟両津航路に就航します。

齋藤喜十郎の先見性

幕末から廻船問屋業で巨利を得てきた喜十郎ですが、越佐大観によると明治 10 年代早々には船を売り払って撤退したとあります。廻船問屋の衰退を早々に感じていたということです。為替会社や第四銀行などに携わり、近代化の潮流を人よりも早く感じることができ、そして行動力があったということでしょう。幕末の酒の直輸や蝦夷樺太交易から、この撤退までの動きは非常に興味深くエキサイティングです。

明治 10 年代は日本経済に大きな波がありました。前半は好況で明治 14 年はインフレの頂点。そして明治 18 年は一転して“松方デフレ”になります。齋藤喜十郎は好況の頃に持船を売り払うことができたのでしょうか。土地の集約については“新潟市史”に解説があり、デフレで疲弊した農村から土地を買ったということのようです。明治 20 年頃から～30 年頃に土地を増やしています。

明治 36 年「富之越後」抜粋＝新潟市在住の大地主（PDF 6.1MB）

農村部の土地を集積しており、小作地の“地主経営”をしている訳だが、在郷の地主と比較すれば齋藤喜十郎が所有している農地は決して広大なわけではありません。これを本業にしていたとはいえないでしょう。

また、船を売り払っても海運業から撤退したということではないようです。後々明治 33 年に新潟回船問屋業組合が結成されますが、齋藤家は庫造（齋藤支店）がそこに加盟しています。齋藤支店の業務は江戸時代の廻船問屋とは少し内容が異なりますが海運交易です。海産物や米、塩といったものを幅広く動かしています。本家は倉庫業と保険代理店業を行っていますし、様々な形で海運には携わっているのです。そして越佐汽船を設立し沿岸航路やウラジオストク航路にも進出しています。

「齋藤家の歴史」は「新潟の近代化の歴史」

齋藤家は、幕末から明治にかけて清酒醸造から廻船問屋と家業を興し、汽船業・銀行業・化学工業という発展をとげてきました。また、その中で蓄積された富は、土地や株式といったものへも投資されています。この流れは新潟の近代化の歴史そのものです。

北前船で栄えた日本海側の他の港町と比べても、家業から法人化、企業勃興、銀行金融の発達、工業の発達など、新潟が先駆けている事は多くあり、これらに齋藤家は重要な位置

で関わっています。比較する他の港町は新潟と同じく大きな米の集積地として栄えたわけですが、新潟はそれにプラスして、幕末の開港地であったことや県庁所在地として中央との結びつきが強かったことも影響しています。そのような点をふまえると「新潟らしい近代化の歴史」と言ってもよいでしょう。

また、齋藤家は確かに土地を多く所有しており地主とも言えますが、どちらかといえば「株主」であったと言うべきです。鉄道や電力など大きな資本が必要な産業へ積極的な投資を行い、近代化を下支えしています。その原資を辿れば新潟の農業生産にあるわけですが、その資金を社会インフラへ投資する流れを実践していた“社会的性格の強い”資産家として齋藤家は筆頭です。

にいがた文明開化ハイカラ館　資料より