

「船が結ぶ東京と房総」のレポート

はじめに

「自立的資本主義」が形成

内務卿大久保利通等の明治4年～6年の「岩倉欧米使節団」の欧米近代の巡遊を契機に、4つの条件を明治政府が作った。それは、

「先進産業技術」と「資本」と「労働力」と「平和」です。

具体的には

- ①官営事業に象徴される国家による先進産業技術の導入、
 - ②地租をはじめとする安定度の高い歳入を保障する租税制度、
 - ③質の高い労働力を生み出す公教育制度(初等および高等教育制度)の確立、
 - ④資本蓄積を妨げる資本の非生産的消費としての対外戦争の回避、
- です。

これらの条件の下で、まず、日本における資本主義の類型としての「自立的資本主義」が形成された。

「日本近代化とは何であったか」 三谷太一郎 著 岩波新書

(経過)

自立的資本主義の財政路線

松方財政の2本柱

政府主導の産業化路線と前田正名

前田と原の確執

大久保後の二つの路線

日清戦争と自立的資本主義からの転換

松方の外債導入

明治天皇の日清戦争観

国際的資本主義へ

江戸幕府による関東土木・水路治世

伊奈忠次、忠治、忠克三代による利根川東遷事業（門井慶喜 著 家康、江戸を建てる）など

関東河川水運史研究について概括

1、河岸の公認・河岸問屋株の設定・極印統制に基づく船の掌握など、幕府の水運政策を問題とする研究。川船奉行の成立と展開、河岸問屋株の公認等の諸問題など。

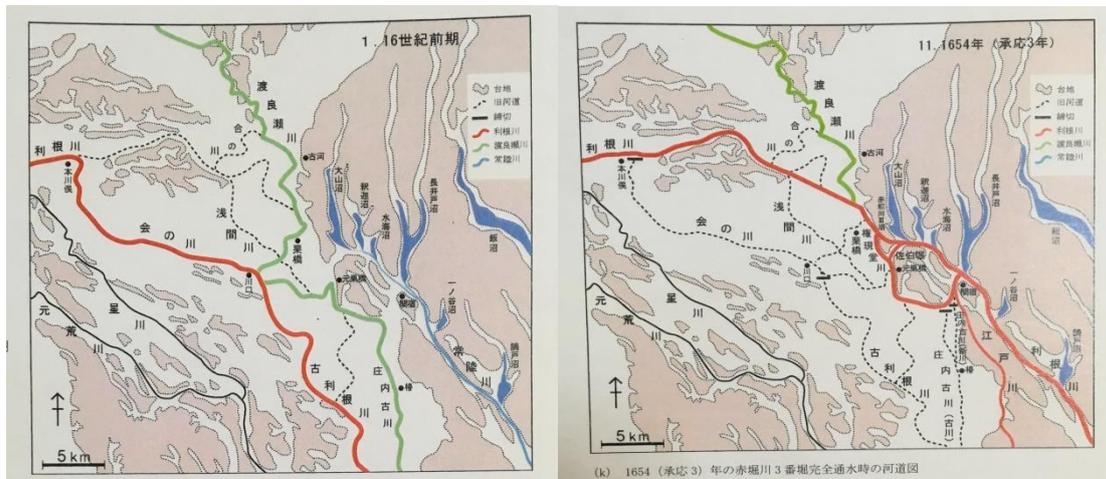
2、河岸問屋の経営や河岸の構造分析。新道新河岸論争、新たな農民的商品流通の展開、流通ルートの開発をめぐる問題、商品流通の視点からの研究など。

3、利根川の東遷事業と言われる近世前期に幕府が関東平野に施した大規模な水路の建設をめぐる問題等の研究など。

この流域における研究は地方史的視野から 2、の方向性を持つものが多い。

近世河川交通史についての基本となる史料は、個別河岸ごとの河岸関係文書である。

河岸関係文書は、河岸問屋が没落した諸事情により、一般文書に比較し消失・散逸の度が高い。



利根川改修工事の推移（江戸時代前期）

1546 年代 新川開削

1574 年 古利根川締め切り

1594 年 会の川締め切り 本流は浅間川に

1596～ 中田・栗橋、権現堂川開削

1621 年 新川通が開削される 赤堀川一番掘り開削

1625 年 赤堀川二番掘り開削

1626 年～江戸川開削開始

1635 年 庄内古川の古川締め切り

1647 年 江戸川通水 庄内古川の新川が締め切られる

1654 年 赤堀川三番掘り、通水、新川通り・赤堀川が利根川本流となる。

これまでは洪水、新田耕地確保のため河道の東流を図って行った。

1600 年代は、 年貢米の回漕、産品流通の合理化、水運事業に伴う改修工事、および灌漑整備

幕府の命を受けた伊奈忠次、忠治、忠克親子による東流事業(赤堀川開削事業)

～**1800 年代中頃まで**（江戸時代後期）の**各地河岸の発展**

境河岸→小松原家文書 河岸の成立構造

布施河岸→後藤家文書 駄賃馬稼ぎ

小堀(おほり)河岸→寺田家文書 舩の機能(津出しと舩機能)

木下河岸→吉岡家文書 旅人河岸、木下茶船、諸荷物の他に旅人運送も請負う

・利根川・江戸川狭窄地域の輸送機構

水路、陸路の併用、舩による積替え、馬による駄賃輸送

・利根川・鬼怒川などからの舟運→荷宿(荷受問屋)での荷の積み卸しと管理、
駄送馬の差配→江戸川沿いの河岸まで駄馬による付け通し輸送→河岸問屋(船問屋)による船の差配→江戸への舟運

木下(印西)～行徳(市川)

布施(我孫子)～松戸

布施(柏)～加村(流山)

三ツ堀(柏)～今上(野田)

・下総鮮魚街道略図

利根運河(船戸-野田) 日本橋→銚子直通
渡良瀬川→関宿→江戸川
鬼怒川→境→江戸川

1800年代後半から

水運の活況化から衰退化へ

原因としての鉄道交通手段への移行。明治30年代後半から

利根川改修工事は、

それまで水運のための低水工事から、洪水制御のための高水工事へ変換されて行った。

すなわち、河道の改修・浚渫から築堤、護岸、水制、構造物構築へ

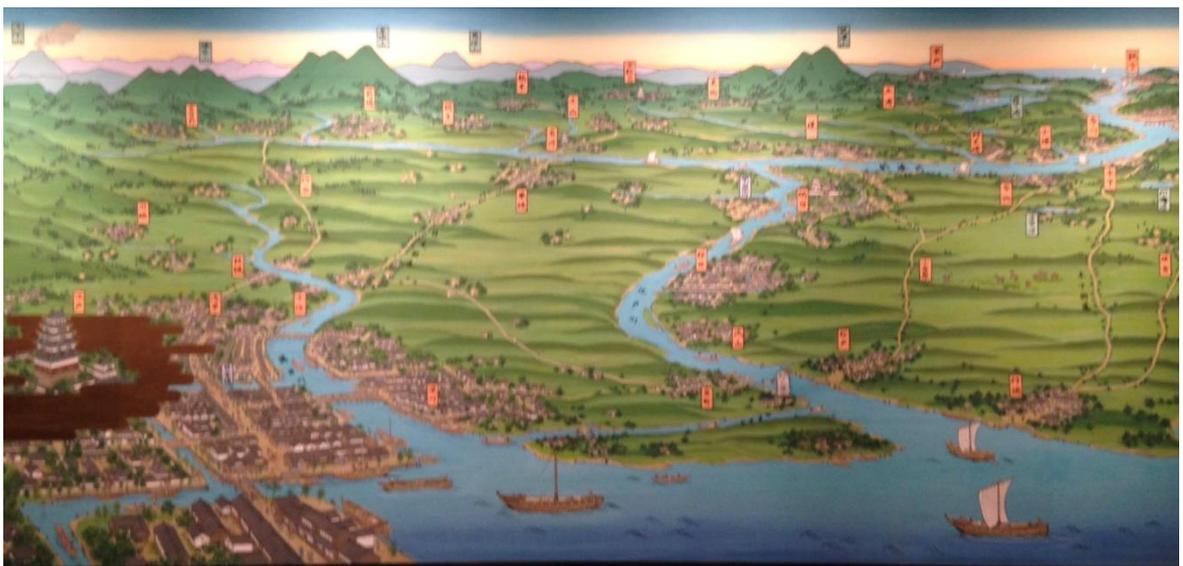
第1期 佐原から銚子河口 42km 明治20年代

第2期 取手から佐原 52km 40年代

第3期 群馬県玉村から取手まで 110km 42年から

そして、大正、昭和期に至る

利根川水運の歴史



関宿城博物館、所蔵絵図

「近世の水運」

利根川・江戸川の水運は、18世紀後半ごろから江戸の消費経済の発展によって、それまでの年貢米の輸送に加え、銚子の海産物、銚子・野田の醤油、そのほか酒や薪炭などの輸送が加わりました。

本日、ご案内する利根川にある木下河岸（印西市）は、印旛沼北岸一帯の材木や薪炭を積み出したことからその名がつけられたということです。

江戸方面からは、醤油の空き樽や、醤油の原料の小麦・大豆・塩が運ばれ、また、漁網の材料となる麻も運ばれました。

行き来する船は、高瀬舟と呼ばれ、4～6人が乗りこみました。

高瀬舟は、多くは利根川から関宿を通過して江戸川に出ましたが、銚子の新鮮な魚を江戸に運ぶ時は、夕方に銚子を出発して、明け方に相馬郡布佐河岸（我孫子市）で陸揚げし、松戸河岸（松戸市）まで陸送されました。

ここから、再び船で江戸川を下って行徳河岸（市川市）へ行き、行徳河岸から新川・小名木川という運河を通過して隅田川に出て、日本橋に運ばれていました。

「明治時代の利根川水運」を見ていきます。

～明治10年まで、「内国通運会社」の設立へ

明治に入ってから、しばらくは、公用文書・貨物の地方への伝達は、江戸時代と同じく「伝馬所や助郷制度」が利用されていました。

明治政府は、1871年（明治4年）5月に陸運会社規則を制定し、同年10月になると、いっさいの「官有の貨物は、陸運会社に行わせること」とし、翌72年8月、「伝馬所と助郷制度を廃止」しました。

こうしたなかで、1872年（明治5年）3月、飛脚問屋の佐々木荘助が、駅遞寮に運輸会社設立の願書を提出し、ほかの飛脚問屋らもこれに追随しました。そして、同年4月に社名を「陸運元会社」とし、

同年6月に本店を日本橋左内町（中央区）におきました。

社名を「陸運元会社」としたのは、「各地の陸運会社と連絡し、その元締めとなって陸上運輸の便益を図るため」ということでした。

陸運元会社は、駅遞寮の直轄となり、飛脚問屋のころの「信書の取扱い業」を閉鎖して、もっぱら「貨物の運送業」に従事することとなりました。

駅遞寮では、同年6月、飛脚の禁止を打ち出すとともに、陸運を営業とする者は、「陸運元会社に入社するか同社と合併すること、あるいは新たに免許を受

けること」を定めました。

「陸運元会社」は、
1872年（明治5年）8月、上野国高崎河岸（群馬県高崎市）などに回漕所を設け、水運の業務に着手した。

1873年（明治6年）6月には、利根川・荒川・鬼怒川に航路を開き、
1874年（明治7年）3月には、日本橋小網町河岸にも回漕所を設けた。

翌1875年（明治8年）3月、同社が全国の貨物輸送を一手に取り扱うことになり、社名を「内国通運会社」と改めました。

他の陸運会社は5月末日限りで解散を命じられ、内国通運会社だけが政府の庇護下に入りました。

内国通運会社は、全国の主要地に直轄店を置き、従来の同業者を糾合して、分社や取扱所・継立て所を置きました。

なお、同社は、1893年7月に、会社法の一部改正で「内国通運株式会社」と改称した。現在の日本通運株式会社の前身である。



内国通運と通運丸関係年表

年	年代	内容
1872	明治5年5月	陸運元会社発足
	8月	陸運元会社、上野国高崎河岸・下野国阿久津河岸に廻船所を設け、和船漕運に着手
1873	6年6月	利根川・荒川・鬼怒川に水路物資運漕の便を開始
	9月	陸運元会社、奥羽海道下総国猿島郡境町の水陸運漕を開く
1874	7年3月	本社内に水運課を新設、日本橋小網町河岸に廻船所を開き、「陸羽筋水陸兼行の賃銭」を策定し、大荷物の取扱い

		開始
1875	8年2月	陸運元会社、内国通運会社に改称
1876	9年	利根川筋の水深を実測
	9月	内国通運会社は、諸物貨取扱規則・水路運漕規則を制定、 駅通寮の承認 を受ける
	9年	駅通寮の指示により 横浜製鉄所へ川蒸気船3艘の製造を注文、建造後利根川上流域に回航 、吃水が浅く、バランス悪く実用不可。直ちに平野富二石川造船所に1号は修理、2,3号の新造発注された。
1877	10年1月10日	川蒸気船就航に付き、「寄航郵便御用物運漕御用」を願い出る
	1月～2月	「蒸気船旅客・貨物の賃銭及び乗船人心得書」を制定、認可される
	10年2月8日	第1号通運丸完成 し、検査を願い出る
	2月24日	第1号通運丸の 試運転 を行い、東京から堅川、中川を経て 利根川筋武州大越まで往復 。3～5号通運丸の完成。
	3月	社費により江戸川及び利根川の 浅瀬を浚渫 （幅6間、長さ1560余間）
	5月1日	通運丸就航 *通運丸の仕様
		「川蒸気船水上衝突予防規則」を定め、警視庁へ上申
1883	16年4月	「汽船乗組員心得規則」を定める（16年汽船諸達綴）
	9月	「船中郵便物取扱心得」を定める（汽船関係書類綴）
		「各船現金取運賃及び日計表出納表取扱手続き」を定める（汽船関係書類綴）
		深川汽船事務所勤仕入事務章程、汽船職工心得、深川汽船事務所職制、同工場取扱規則等を定める（汽船関係書類綴）
	10月11日	利根川河川改修の為汽船を就航するよう千葉県庁の達を受ける（汽船関係書類綴）
1884	17年	行徳航路が内国通運会社の独占 となる
	5月24日	深川区富川町1番地に汽船附属器械製造鍛冶場（造船所）を 建設 （汽船関係書類綴）
1885	18年1月	航運会社の所有船の内2隻を買収し、 利根川汽船業をほぼ内国通運が独占
	6月	汽船運賃値下げ

1886	19年1月	深川支店内構内鍛冶工場内に5馬力の汽缶1個、煙突1本を設備（汽船関係書類綴）
1889	22年11月	東京汽船会社創立に際し、下田・三崎・館山方面の冬航路を同社に譲渡
1890	23年3月	利根運河開通
1893	26年1月	汽船乗組員服務規程（7章・34条）を制定
	4月	内国通運、利根運河の蒸気船通航を開始
1895	28年2月	東京・銚子間直行便（利根運河経由）就航
1897	30年度上期	日本鉄道水戸線の延長・総武鉄道銚子間の開通により、汽船運賃値下げ
1898	31年度上期	不況・天災により乗客数大幅減少
1900	33年	このころより船内設備は取扱上に改良を加え、特に行徳航路の乗客数増加
1901	34年11月	11月1日より通運丸東京・新波間賃銭に大幅値引きを実施し、佐野鉄道会社と汽車汽船連絡運輸を開始（34年社報340）
	34年4月1日	汽船乗組員服制を施行（34年社報181号）
	34年度下期	古川丸との競争により上利根川方面運賃値下げ
1902	35年度	風水害により休航路日数100日
1903	36年度上期	船体・客室等の改良に努める
1905	38年8月	船員規定を改定（「水夫長、機関士補」の名称廃止し、「汽船会計」を「汽船本務長」「汽船会計補」を「汽船事務」）
1906	39年	行徳航路、上州航路、川俣航路、早川田航路、境航路、水海道航路、下川航路、西浦航路、北浦航路、土浦航路、佐原銚子間航路、の十航路における船舶数24艘
1907	40年	浅喫水船に関する特許取得
1919	大正8年5月	江中六助に内国通運の所属船舶・動産・不動産・営業権を売却し、6月以降は委託により代理経営を行う
	8年度上期	期末現在の社員819名、職員378名、船員60名、合計1257名
	8年9月	東京通船（株）創立趣意書（通運丸事業を受け継ぐ）
	昭和4年	東京通船（株）、上川航路から撤退、この前後に東京通船（株）と改称
	5年	東京通船（株）、行徳航路を分離（東京汽船（株））
	9年	この頃、東京・銚子間航路（銚子合同汽船（株）廃止

「明治10年代」は、

陸運元会社ころ、船は小型の和船で利根川・荒川・鬼怒川の三河川を航行し、少し風波があると、すぐに運行が妨げられたり、

このため、汽船による航行が計画されました。

1876年（明治9年）利根川筋の水深の実測が行われ、

千葉県内では、野田・流山・関宿あたりの地先が最も水深が浅く、汽船の航行に適さないことがわかり、浚渫の願いを出しました。

翌1877年（明治10年）2月、内国通運会社は利根川筋往復の蒸気船の「旅客・貨物の運賃と乗船人心得書を制定」し、

中川を経由して東京～埼玉間で汽船の「第一号通運丸」の試運転を行いました。

さらに、同年3月に、利根川・江戸川の浅瀬を社費で浚渫。

ついで、第二号通運丸が製造竣工すると千葉県域にも汽船が航行し、

小名木川・新川を通して江戸川をさかのぼり、

関宿を経て、利根川に入って、銚子にいたる航路が開かれました。

1879年（明治12年）5月になると、政府は太政官布告を発して陸運独占を禁止し、だれでも自由に陸運会社をおこせるようになりました。

このため、各地に内国通運会社に対抗する陸運会社ができ、各社の競争と離合集散が繰り返されることとなりました。

1880年、「千葉県統計表」によれば、利根川・江戸川の沿岸の個人によって、6艘の蒸気船が所有されていた。

主要運行蒸気船は

通運丸 銚港丸 銚子丸 永島丸 いろは丸 高浜丸 高田丸など

こうした中、内国通運会社は、千葉県・銚子の地元資本によって設立された銚子汽船会社、汽船営業を行っていた木下河岸の河岸問屋・吉岡家などと共同し、そして、明治10年代後半の航運会社との競争を通じ、利根川水系では内国通運・銚子汽船・木下の吉岡家などによる同盟が成立した。

明治20年代に入ると、主に江戸川・上利根方面は、内国通運、

下利根方面は、銚子汽船・吉岡家という棲み分けが成立し、

内国通運の航路も安定し、同時に、内国通運は東京湾にも通運丸の航路を開

いた。

明治23年(1890年)3月には江戸川と利根川を結ぶ「利根運河」が営業を開始し、当初は運河堤防の保護のため汽船の通行は許可されませんでした。同26年4月以降からは通航が許可され、

明治28年2月には、東京・銚子間直行便が運航されるようになった。

通運丸模型 (物流博物館)



内国通運開業1周年実績(明治12年3月)

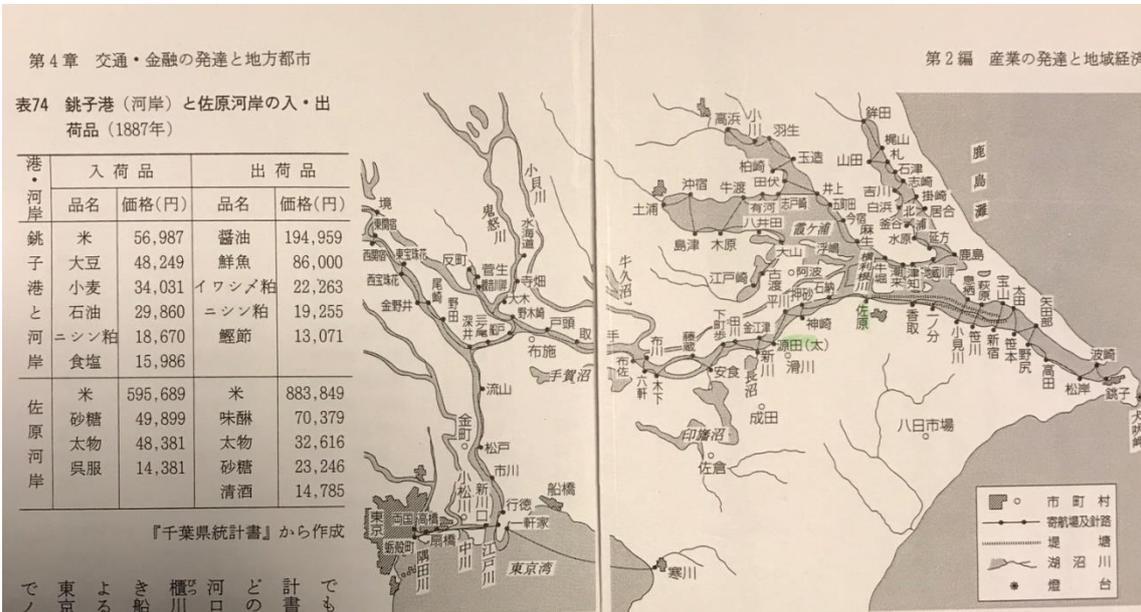
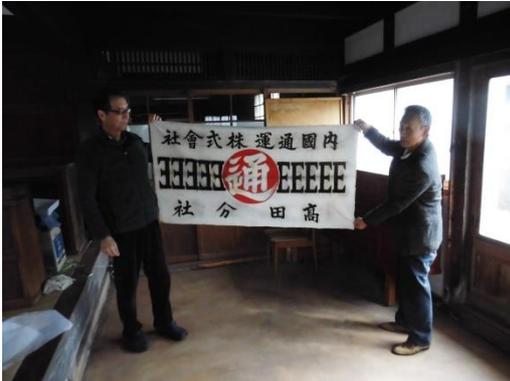
年間収入	25,330 円
総支出	15,383 円
純益	9,947 円 21 銭 (39.3%)
投資総額	37,000 円 (蒸気船 8 隻)
利回り	26.8% (投資総額に対する純益)
期間	4 年

内国通運の経営実態

(単位;円)

	明治12年	明治13年	明治14年	明治15年
収入	37,826.168	46,379.231	74,201.897	93,844.277
支出	21,154.020	34,012.044	71,750.348	89,514.756
利益	16,672.148	12,367.187	2,451.548	4,329.521
利益率	44.1%	26.7%	3.3%	4.6%
利回り	45.0%	33.4%	6.6%	11.7%

内陸の水運 銚子汽船会社 高田河岸 宮城家



銚子では、利根川の高田河岸で、宮城家が1851年（嘉永4年）以来、廻船業を営んでいた。扱っている商品は、干鰯・メ粕・魚油などの水産加工品が多く、それについて、米・大豆・菜種などの農産品、赤穂塩。空き樽などの醤油生産の材料など。

宮城家も政府の陸運政策の波を受け、1875年（明治8年）3月陸運元会社に入社した。1877年（明治10年）、宮城家の所有船は、450俵積の高瀬舟のほか、それぞれ300俵積・120俵積・100俵積・7.80俵積の小船の計5艘であった。

宮城家は、独立した廻船業者であるとともに陸運元会社の社員でもあり、同

社の変遷とともに、内国通運会社から日本通運株式会社にいたるまで社員であり、株主であった。また、同時に銚子汽船会社にも所属していた。

「銚子汽船会社」は、
1881年（明治14年）5月、醤油製造業者の浜口儀兵衛が数千円の資金を拠出して創立に着手し、
同年12月に資本金1万1250円で発足した。
社長に岡本吉兵衛を選任して、
翌1882年（明治15年）1月に開業となり、航路は銚子～木下間で、銚子丸一隻で隔日の航行であった。

当時の航路の状況は、木下以東の下利根川に銚港丸・信義丸・銚浦丸などが航行し、霞ヶ浦と北浦には通運丸・豊通丸・高浜丸・開運丸・大吉丸など数十隻が航行し、それぞれの船主が異なり、競争していた。

同15年3月には、第十一号通運丸と小型汽船の大吉丸が先を争う競争をし、猿山村（下総町）地先と神崎本宿地先の間の下利根川で衝突し、大吉丸が沈没する事故を引き起こした。

銚子汽船会社では、銚子～木下間の隔日の運行では不便であったので、
1883年（明治16年）8月に第二銚子丸を就航させ、以後、二隻の汽船で毎日航行となった。このとき、印旛郡竹袋村（印西市）の船問屋で三隻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。

1884年（明治17年）8月、この同盟汽船と内国通運汽船会社は協定を結んだ。

その内容は、航路を東葛飾郡三ツ堀（野田市）に延長し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、こうして銚子～東京間の連絡輸送の便を開こうというものであった。三ツ堀と野田の間は、陸上輸送であった。

しかし、この8月に東京の航運会社の汽船いろは丸が下利根川にあらわれて、同盟汽船と競争を始めた。両社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にするなど、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」にはいり

「利根運河の開通」

1890 年（明治 23 年）に利根運河が完成、運河内は舢舨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・東京間にそれぞ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、利根運河を通過して銚子・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、銚子に延長された。

銚子・東京間の運賃を 80 銭から 55 銭に値下げ。

（利根運河工事）

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

銚子を正午発と、東京を午後 8 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。つぎ替えがな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。

（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。



(利根運河開通による乗船者数の実態)

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」は、

鉄道の開通が陸続します

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 72,178 人 (一日当たり 198 人)

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)

経営の行き詰まり

汽船の運行ルートに影響を及ぼす鉄道開設が始まり、関東の水運を取り巻く新たな近代の交通網が形成されていく。

明治 35 年 銚港丸、利根丸——>内国通運会社に売却された

航路工事に変化

航路維持の低水工事から洪水防御の高水工事へ

「大正・昭和の水運」

蒸気船運行については、昭和9年ごろまでの記述がある。

利根川中流域の「蒸気船事業」 木下の吉岡廻船問屋

1880年（明治13年）の「千葉県統計書」によれば、利根川・江戸川の沿岸の個人によって6隻の蒸気船が所有されていた。

西洋型蒸気船の所有状況（1880年）

船名	トン数	所有者	定繁地名
三倉丸	14	東葛飾郡野田町 茂木佐平治	東葛飾郡今上村 (野田市)
信義丸	42	印旛郡竹袋村 山口コン	印旛郡竹袋村 (印西市)
第一銚港丸	13	印旛郡竹袋村 吉岡七郎	同上
第二銚港丸	10	同上	同上
開運丸	8	南相馬郡中峠村 千浜惣左衛門	南相馬郡中峠村 (我孫子市)
有功丸	5	南相馬郡布佐村 石井左右平	南相馬郡布佐村 (我孫子市)

注) 三倉丸は、1,878年新造。信義丸は、1878年3月購入。（千葉県統計表）

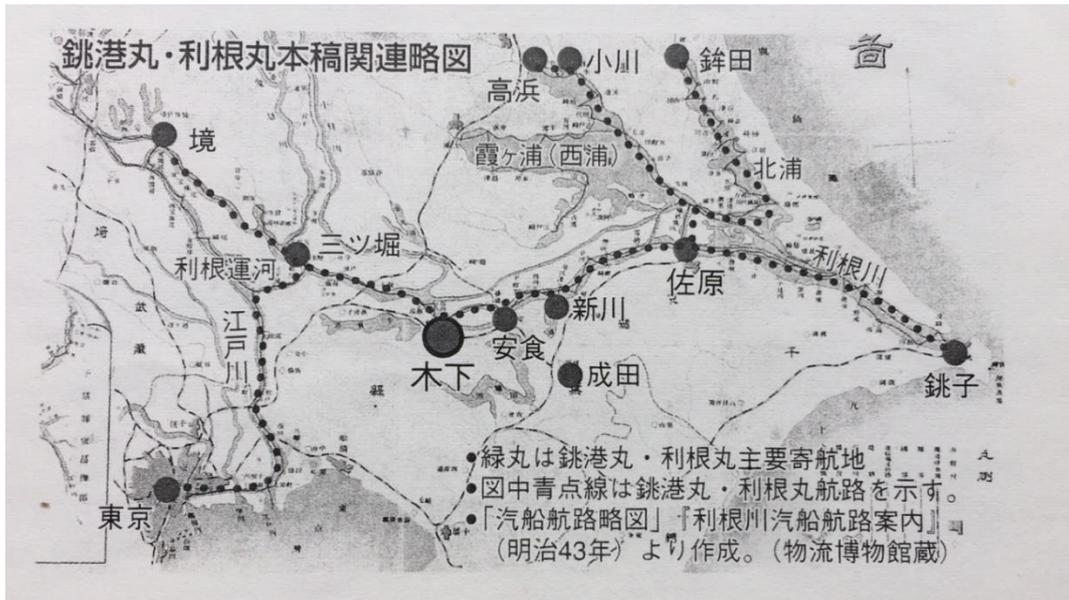


木下蒸気船概要									
船名	長さ	幅	深さ	製造地	製造年月	登簿噸数	馬力	購入代価	主な船主
信義丸	27	4.4			明治7年12月	42	20	3500	山口 コン
第一銚港丸	23	3.6	1.2	霊岸島	明治12年8月	16	10	6500	吉岡 七郎
第二銚港丸	22	3.6	1.1	霊岸島	明治13年9月	14	21	7300	吉岡 七郎
第三銚港丸	24	3.6	1.2	霊岸島	明治14年7月	15	23	7550	吉岡 七郎
第一銚子丸	21	3.4	1.2	木下	明治27年5月	31	25		吉岡 ヨネ
第四銚港丸	25	3.7	1.4	木下	明治30年6月	50	29		吉岡孝太郎
第五銚港丸	24	3.8	1.3	銚子	明治34年4月	46	32		吉岡孝太郎

明治期の吉岡家及び銚港丸関連年表

時 期	事 項
明治4年2月	利根川丸、東京・中田間に就航（利根川最初の蒸気船）
明治5年7月	吉岡七郎、郵便取扱人となる
7月	利根川丸、布佐・銚子間に就航（下利根川就航の最初の蒸気船）
9月	利根川丸、布佐・銚子間で鮮魚輸送をする
明治8年6月	吉岡七郎、信義丸の汽船取扱人業務を加川勝敏から受諾
明治9年11月	吉岡七郎、内国通運会社の分社となる
明治10年夏	通運丸、木下・銚子間に就航
明治12年6月	第一銚港丸建造に当たり吉岡七郎等4人が共同出資者となる
8月	吉岡七郎、信義丸船主山口コンと競争回避の協定締結
8月	第一銚港丸、木下・銚子間に就航（12日）
明治12年	吉岡孝太郎生まれる
明治13年9月	第二銚港丸竣工（吉岡七郎等4人が共同出資者）
明治14年5月	銚港丸、木下・銚子間で郵便物を運送
5月	第三銚港丸竣工（吉岡七郎等4人が共同出資者）
明治15年1月	第一銚子丸、布佐・銚子間に就航
8月	吉岡七郎及び山口コンが銚子汽船と同盟関係になる
明治15年冬	山岡鉄舟、吉岡家の求めに応じ、「銚港丸」の書をしたたむ
12月	東京に本社を置く航運会社のいろは丸、東京小見川間に就航
明治16年5月	いろは丸関係者が加・花野井間にドコーピル鉄道計画を出願
5月	千葉・茨城両県の蒸気船業者、木下で常総汽船同盟を発足させる

8月	いろは丸、銚子、銚田へ航路延伸し、銚子丸等と激しい競争を展開
明治16年9月	銚港丸、銚子丸、いろは丸に対抗して三ツ堀へ航路延伸
10月	山口コン、銚子汽船との同盟から脱退、航運会社へ信義丸を売却
明治17年	この頃、銚港丸、木下・銚田間に就航
4月	山口コン、航運会社への信義丸売買契約を破棄する
11月	この頃、いろは丸、銚子丸等の競争に敗れ、利根川筋から撤退
明治18年	吉岡吉太郎、木下郵便局長になる
明治21年4月	吉岡七郎、利根運河第三工区の工事を請け負う
明治22年4月	吉岡七郎、布佐の小山誠一郎から誠長丸（元大吉丸）を購入
明治22年夏	吉岡七郎、利根運河第三工区の工事請負人を解除される
明治23年3月	利根運河工事が竣工し、通船が開始される（蒸気船は26年4月～）
明治24年3月	銚港丸、境・新川（成田市）間に就航
4月	吉岡吉太郎、土蔵（吉岡まちかど博物館）の棟上げを行う
明治25年5月	銚港丸、小川、高浜航路就航
明治26年2月	吉岡吉太郎、木下郵便電信局の開局式を行う
明治27年5月	利根丸（船主：吉岡米）、境・安食間に就航
12月	総武鉄道、本所・佐倉間が開業し、東京と千葉が繋がる
明治28年2月	銚港丸、通運丸及び銚子丸と共に東京・銚子間直行便に就航
明治30年6月	総武鉄道、本所・銚子間が開業する
6月	第四銚港丸竣工（船主：吉岡孝太郎）
明治31年2月	成田鉄道、佐倉・佐原間開業
6月	吉岡七郎が亡くなる
明治33年6月	木下銀行設立、吉岡吉太郎、取締役となる
明治34年4月	第五銚港丸竣工（船主：吉岡孝太郎）
4月	成田鉄道の成田・我孫子間が開通し、木下駅開業
5月	高浜に吉岡家、内国通運、銚子汽船三者共有の石炭庫が完成
明治35年4月	吉岡孝太郎、銚港丸等を内国通運と銚子汽船に売却
明治36年 10月	吉岡米なくなる
明治37年6月	吉岡吉太郎、父、吉岡七郎の為、頌徳碑を建てる



この航路図は、明治43年ころの「蒸気船」の航路図です。

「木下吉岡家の蒸気船経営」について



吉岡七郎と銚港丸

吉岡家は江戸期、河岸問屋、名主を、明治期になっても戸長、郵便取扱人を務め、そして蒸気船経営と木下の政治経済の中心にいました。

銚港丸船主三代は吉岡七郎（1837～1898）、その長男で木下郵便局長を長く務め、大正期には木下町長になった吉岡吉太郎（1859～1919）、吉太郎長男の吉岡孝太郎（1879～1936）です。

吉岡七郎は、「下総国北相馬郡川原代邑」（茨城県竜ヶ崎市の木村藤左衛門長男として生まれ、その後、吉岡家へ養子に入り、以後目覚ましい活躍をします。

明治5年7月、利根川丸の布佐・銚子間就航、そして、明治9年吉岡家は、内国通運の分社となり、その後の内国通運との密接な関係が続く。

明治10年夏、内国通運は通運丸を木下・銚子間に走らせ、

明治12年(1879年)第一銚港丸が木下・銚子間に就航、

明治13年、第二銚港丸建造

明治14年、第三銚港丸と矢次早に建造し、早くも最大の個人汽船業者になった。その後、内国通運、銚子汽船の二大汽船会社とも巧みに同盟関係を結び、個人業者の淘汰の危機を乗り切り、

明治15年1月 第一銚子丸、布佐・銚子間に就航

8月 吉岡七郎及び山口コンが銚子汽船と同盟関係になる

明治15年12月 東京に本社を置く航運会社のいろは丸、東京・小見川間に就航

明治16年5月 いろは丸関係者が加村・花野井(流山市～柏市)間にドコーピル鉄道計画を出願

8月 いろは丸、銚子、銚田へ航路延伸し、銚子丸等と激しい競争展開

9月 銚港丸、銚子丸、いろは丸に対抗して三ツ堀へ航路延伸

10月 山口コン、銚子汽船との同盟から脱退、航運会社へ信義丸を売却

明治17年4月 山口コン、航運会社への信義丸売買契約を破棄する

12月 いろは丸、銚子丸等の競争に敗れ、利根川筋から撤退

10年代後半には木下より上流の三ツ堀(野田市)、北浦の銚田(茨城県銚田市)、

明治24年には、成田山参詣客を意図した境(茨城県境町)・新川(成田市)間、

明治25年、霞ヶ浦の小川、高浜へ航路を伸ばし、そして、

明治28年2月、東京・銚子間(利根運河経由)を18時間で結ぶ直行便を就航しました。銚港丸は利根川を中心に千葉、茨城、東京と多くの旅人、荷物を運ぶと同時にこれら三府県の文化を「水の回廊」を結び、「木下」をも交通の結節文化を運んだ。

吉岡七郎は、明治31年に亡くなり、その3年後には成田鉄道木下駅開業、

明治35年には手塩にかけ、育成してきた銚港丸等4隻を吉岡家は手放す。

吉岡家は内国通運や銚子汽船とことなり会社組織の形態はとらず、一貫して個人事業者であった。

吉岡家の蒸気船経営期の名称は「銚子汽船会社木下支店」

吉岡家の庭内には吉太郎が父、七郎を顕彰して、明治37年に高さ4メートル

ルを超える「吉岡翁の碑」が建てている。

吉岡七郎は、蒸気船事業という当時の最先端事業を資金調達、事業リスク等を勘案し、共同事業という「事業モデル」を選択し、用意周到に銚港丸の運航を開始したのである。

第一銚港丸建造に係る4者共同出資事業（結約書参照）



< 史料解題 >

(一)初期銚港丸三船等に係る史料構成				
史料	分類	船名等	表題等	作成時期又は掲載期間等
①	契約書	第二銚港丸	「結約書」	明治13年9月（四者連盟）
②		第三銚港丸	「結約書」	明治14年7月（四者連盟）
③			「明治十二年八月船卸 銚港丸新造代金並諸費簿 番号 会計係」	明治12年9月
④		第一銚港丸	「明治十二年八月十二日開業同三十一日迄 銚港丸利益差引簿 会計係」	明治12年9月
⑤			「明治十四年四月調 第一銚港丸明細差引計算帳」	明治12年8月分～同14年4月分
⑥			「明治十四年八月開業 第二銚港丸利益金控 番号」	明治12年8月分～同15年3月分
⑦	経営関係		「明治十四年四月 第二銚港丸平均計算帳 篠田氏」	明治14年4月
⑧		第二銚港丸	「明治十三年九月開業 第二号銚港丸利益金之通」	明治13年10月分～同15年3月
⑨			「明治十三年九月開業 第二号銚港丸船代金受払差引取調簿 明治十四年四月調」	明治14年4月
⑩		第三銚港丸	「明治十四年七月開業 第三号銚港丸利益金之通」	明治14年7月～同16年4月
⑪			「明治十五年四月ヨリ七月迄第一号 第三号ヲ通過不足計算割賦帳」	明治15年4月分～同15年7月分 明治15年8月25日
⑫		共通	預金証書等	明治12年6月～同15年11月（吉岡七郎から篠田両名へ）
⑬			「豊田氏 汽船会計簿」	明治14年9月分～同15年11月分
⑭	その他		「誓願書」	明治17年6月10日（吉岡七郎から銚子汽船株主へ）

1、初期銚港丸三船が四者の出資による共同事業であったことが判明する「結約書」（史料①・②）

2、第一銚港丸建造費内訳及び四者の持株割合が記載された史料③

3、第一銚港丸就航時の明治12年8月12日から同年9月1日までの上り・下り別の航行日、運賃収入、乗員数、人件費、及び燃料代等が記載され、収支実態が判明する史料④。

- 4、第一銚港丸に係る利益配分額、出資者への期待利回りに基づく予想配当並びに利益配分額及び予想配当額との差額が記載され、出資金回収実態が判明する史料⑤。
- 5、第二銚港丸に係る建造費及び四者の持株割合が記載された史料⑦。
- 7、第二銚港丸建造に係る四者の出資実態及び差入時期別利子調整実態が判明する史料⑨。
- 8、持株数に応じた利益配分及び赤字となった場合の徴収額が記載された史料⑥、⑧及び⑩。
- 9、明治 15 年 4 月以降、各船別記事から三船を統合して利益配分額が記載された史料⑪
- 10、吉岡七郎が篠田両家から銚港丸建造費用を徴収した際の預かり証である史料⑫
- 11、明治 17 年 6 月、吉岡七郎が銚子汽船会社株主当て提出した請願書である史料⑭

主な資料を解説

第一銚港丸の建造

(建造費)

造船費	4,449 円
諸経費	334 円
計	4,784 円
当初予算	4,500 円
差し引き	△284 円

資金調達 (出資者及び額)

宮嶋宗一郎	10 株 × 150 円	=	1,500 円 (33%)
篠田儀左衛門	3 株 × 150 円	=	450 円 (10%)

篠田儀右衛門	3株×150円	=	450円 (10%)
吉岡七郎	14株×150円	=	2,100円 (47%)
計	30株×150円	=	4,500円

(期待配当表試算)

元金	4,784円	
期待利回り	20%	
期間	6年	
期間中利子相当額	5,740円	(4784円×20%×6年)
元利合計	10,524円	(4784円+5740円)
年間利益	1,754円	(10524円÷6年)
月刊利益	146円	(1754÷12月)
原価回収予定	2年7月	(4784円÷1754円)

実際は、明治14年4月、一年九ヶ月で回収した。

(九) 第一銚港丸就航月の運行実態及び売上高					単位:円
日付	曜日	上り下りの別	金額	往復一航海の売上高	備考
8月12日	火	下り	0.720		
8月13日	水	上り	0.410	1.130	
8月13日	水	下り	4.590		
8月14日	木	上り	1.090	5.680	
8月14日	木	下り	2.880		
8月15日	金	上り	1.410	4.290	
8月15日	金	下り	3.470		
8月16日	土	上り	0.640	4.110	
8月16日	土	下り	23.075		17日の下りなし
8月17日	日	上り	12.925	36.000	
8月18日	月	下り	22.520		19日の下りなし
8月19日	火	上り	10.415	32.940	
8月20日	水	下り	18.610		22日の下りなし
8月21日	木	上り	1.390	20.010	
8月21日	木	下り	30.505		
8月22日	金	上り	25.527	56.030	
8月23日	土	下り	28.275		
8月24日	日	上り	5.090	33.370	
8月24日	日	下り	10.380		
8月25日	月	上り	14.648	25.030	
8月26日	火	下り	10.210		
8月27日	水	上り	9.720	19.930	
8月28日	木	下り	11.860		
8月29日	金	上り	9.890	21.750	
8月30日	土	下り	8.183		
8月31日	日	上り	10.533	18.720	
8月31日	日	下り	12.685		
9月1日	月	上り	12.089	24.770	
売上高(運賃収入)合計			303.748	303.750	
上り売上高			115.777	38.10%	
下り売上高			187.910	61.90%	
一航海平均売上高					
弁当代積代			4.125	21.70	
総売上高			307.873		

第一銚港丸の就航当初、明治12年8月12日から同年9月1日までの運行実態及び売上高はほぼ毎日一往復し、8月中に木下・鏡子間を14往復した。

注1: 史料④より作成
注2: 史料中の売上高、(運賃収入のみ)に係る記載値合計は、303円33銭6厘であり、41銭2厘異なる。本表では修正値を記載。

(十) 第一銚港丸就航月の支出内訳

単位:円		
内容	金額	備考
各所手数料		
鏡子屋	30.334	一人につき1銭
壁無屋	0.795	
三門屋	0.230	
鏡木屋	0.050	
鏡木屋	0.020	
乗客世話料合計		
船長	14.000	板垣
器械師	8.000	金子
火夫	6.500	吉村
火夫	5.750	廣野
水夫	6.500	宮内
水夫	6.000	斎藤
水夫	6.000	安井
水夫	3.000	権名
小使	1.000	伊藤
合計	15.000	不明
下会計	5.500	松本
下足番	1.500	渡辺
船中		
船中	1.500	
乗組員給料合計		
乗組員食糧費	80.250	
薪代	35.275	
薪代	88.895	他、含む積代
油代	20.271	
茶炭弁当菓子仕入	6.570	
支出計	262.960	
総売上高	307.873	
支出計	262.690	
差引	45.182	

(第一銚港丸就航月の運航実態及び売上高)

(明治12年8月12日～9月1日)

売上高 303.748円

他売上	4.125 円
総売上げ	307.873 円
各所手数料	30.334 円
乗客世話料	1.095 円
乗組員給料	80.250 円
他支出（薪、油代）	151.011 円
支出計	262.6907 円
差引	45.1823 円

初期銚港丸三船の経営実態

初期銚港丸三船経営実態表(明治12年8月~明治16年4月)												
												単位:円
項目	第一銚港丸			第二銚港丸			第三銚港丸			三船全体		
	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

(経営の概観)

明治12年8月から明治16年4月迄3年8ヶ月間に3艘全体で8,772円、月平均95円、一往復約3円の利益を挙げていた。14年後期からの不調があるものの12、13年の獲得利益が高く、順調であった。

しかし利益の80%は、第一銚港丸分であり、第二銚港丸も15年以降振るわず、第三銚港丸は赤字続き、15年は全体で1316円もの赤字を出している。

明治12年の就航直後から明治14年中期頃までは好景気及び業者間の競争激化前の「創業者利益」に支えられ、期待利回り20%以上の確保、予想を上回る投下資本期間の短縮をもたらした。

しかし、その後、14年10月以降の松形デフレ、15年のコレラ等、競合者の登場による要因が重なり、経営は急激に悪化した。この経営実態は内国通運及び銚子汽船の経営実態と軌を一にする。

資金調達面では、第一銚港丸の好成績、明治10年代前期の好成績に支えられ、篠田両家が積極的に出資に応じたこと、など。

吉岡家は内国通運会社や銚子汽船会社とことなり、会社組織の形態はとらず、一貫して個人事業者であった。

銚港丸の終焉

吉岡家は、第五銚港丸建造半年後、明治34年11月、蒸気船4艘（第一、第四、第五及び利根丸）、石炭庫及び営業権等一切の譲渡を内国通運及び銚子汽船両社に申し出た。吉岡家主要事業であった蒸気船事業からの撤退である。

利根川蒸気船交通の経営環境は、

明治29年、洪水予防を主眼とする河川法の制定、それに伴う33年からの利根川河川改修工事の開始、

明治30年、本所・銚子間総武鉄道の開通

明治34年、成田線木下駅開業等、

河川舟運には不利な要素ばかりの状況になった。

銚港丸・利根丸等の譲渡手続きは明治35年4月13日の仮契約、4月29日の売買契約書作成、30日所有権移転登記が行われた。

吉岡家は、蒸気船事業に見切りをつけ、木下銀行、利根肥料設立へ実業家への転進を図った。

以上

*情報・データは、印西市木下、「まちかど博物館発行図録」、及び印西市教育委員会発行「印西の歴史」第7号 村越博茂さん「研究レポート」より転用