A close-up photograph of a field of blue hydrangea flowers. The flowers are in various stages of bloom, with some showing deep blue and others lighter shades. The background is a soft, out-of-focus field of similar flowers, creating a sense of depth and a vibrant, natural setting.

こんにちは！

散歩に読書 ぶらり旅

それでは出かけましょう

蒸気船の幻影を追って

利根川散策

木下河岸を訪ねる



取材・調査の途中ですが  
報告・ご案内します

2017-7-13

於 袖ヶ浦公民館 1:30-3:00

木下まち育て塾 案内人 河野 清一

本日のガイダンスです。

＜江戸時代～明治時代＞の

関東、河川改修、利根川水系の水運事業の変遷についてお話しします。

<http://www.s-kawano.net/s-kawano/2016/11/2009.html>

## 1、川蒸気船のはじまりから、その終焉まで

- ・ 徳川幕府の年貢(回米・物産)・公用文書・物資の地方との伝達システム（継立て、伝馬所や助郷制度）が廃止された。
- ・ → 明治政府により官営による運輸事業の近代化が推進された。  
駅逦寮認可の民営陸運会社 → 陸運元会社 → 内国通運会社へ  
輸送手段は、和船 → 蒸気船へ、  
これにより、河川航路開発・運輸の会社事業化がはかられた。  
そして、事業統合 → 分社化(各地の河岸、廻船所)  
事業独占の禁止から、→ 活動の競争へ、  
さらに → 同盟化へ(内国通運、銚子汽船、吉岡家廻船所等)
- ・ やがて水運・川蒸気船事業 → 陸運・鉄道事業の台頭により  
→ そしてさらに、河川行政の転換により川蒸気船は衰退していった。

## 2、木下 吉岡家「蔵」保全活動と まちかど博物館活動の経過

## 3、「史料」に見る木下の蒸気船「銚港丸」の経営の実態について

- ・ 出資者「結約書」、帳簿、計算資料について

# 「通運丸」と関東地方の川蒸気船について

ペリーが外輪蒸気船を従えて日本人の耳目を驚かせてから約20年、日本の河川にも黒煙を噴出させながら、蒸気船が走る時代が到来した。

明治5年(1872年)、新橋停車場から開港場・横浜に向けて「陸蒸気」車が走り始めたそのころ、関東河川にも「川蒸気」船が登場しました。

大きな音を立てて外輪を回しながら、高瀬船や小舟を押しつけて、東京から小名木川、江戸川、行徳から野田、関宿、境、古河、生井、あるいは、木下、佐原、銚子へ利根川をめぐり、霞ヶ浦の高浜、北浦の銚田へ至る航路が瞬く間に開かれました。

鉄道とは異なり、川蒸気船はすべて民間資本で経営され、多くの船主が現れては消え、消えては現れました。

そうした中、江戸時代以来の飛脚問屋が興した「内国通運会社」の通運丸は、地元資本の「銚子汽船」の銚子丸、木下河岸の河岸問屋・吉岡家の「銚港丸」と同盟を結び、他の中小汽船会社と激しい競争を繰り広げながら、やがて利根川航路を独占していくようになりました。

# 汽船寄航場分布図

※ 通運丸・銚子丸・銚港丸などの汽船寄航場分布図



木下の蒸気船「銚港丸」

(本日の資料の確認)

## 蒸気船航路図と蒸気船の「年表」

## 木下 吉岡まち育て塾、まちかど博物館案内パンフレット

### 寺子屋吉岡

平成23年10月、木下まち育て塾は、木下河岸の歴史を今に伝え、歴史的建造物である吉岡まちかど博物館活用の一環として市民歴史講座「寺子屋吉岡」を開講しました。以来、多数の市民がこの125年余の歴史空間で木下河岸、利根川舟運の歴史を学びました。

今回は「江戸・東京への道、木下街道、行徳航路の歴史を学ぶ」と題し、木下街道沿道5市、行徳航路沿川3区の学芸員、研究者の方をお招きして連続講座を開催し、一層の理解を深めることとしています。吉岡まちかど博物館の相応しい活用と共に木下街道、行徳航路の歴史を通じ、沿川の市民の方々と交流を図りたいと考えています。



「寺子屋吉岡」受講生の様子 (吉岡まちかど博物館2階)



時期	講義内容
1 4月	木下河岸と木下街道 (印西市)
2 5月	木下街道における舟井船の謎を解く！ (白井市)
3 6月	木下街道と鎌倉谷宿 (鎌倉谷市)
4 7月	木下街道の今昔—船橋で読み解く— (船橋市)
5 9月	木下街道の今昔—船橋で読み解く— (船橋市)
6 10月	新川舟運と周辺の村々 (江戸川区)
7 11月	中川番所と小名木川 (江東区)
8 12月	江戸の舟運と行徳河岸 (中央区)

※1：上記は印西市企画室が主催する「木下街道歴史講座」(木下河岸公園)で開催します。江戸・東京への道、木下街道・行徳航路を学ぶ3Dとして行うものです。  
 ※2：各月第3日曜日 (原則) 午前10時～午前12時。  
 ※3：8月9日 (日) 新学期記念特別講座「河橋の謎と行」を開催します。(午後1時～午後4時) 午後1時～午後4時 (中央公民館)  
 ※4：その他、11月以降舟運体験クルーズ、木下街道散策を行います。詳しくはHPをご覧ください。  
 お問い合わせ: kurokura@kobe-bpb.ne.jp

\*\*\*\*\*つづいて制作予定\*\*\*\*\*  
 (5～7月 9～11月 12～2月 第3日曜 午後1時～午後4時)  
 ※詳細はHP・Facebookでご確認ください



(注) この博物館は吉岡家のご厚意により個人所有の土蔵を無償でお借りし、公開しているもので公共施設ではありません。

**木下まち育て塾**  
 メール: machijuku@gmail.com  
 ホームページ: http://kiroschimachijuku.web.fc2.com  
 Facebook: https://www.facebook.com/kiroschimachijuku



吉岡まちかど博物館は、江戸時代より木下河岸で河岸問屋を営んでいた吉岡家が、明治24年(1891)に建てた土蔵です。

- ・開館日: 毎月第1土曜・第3日曜日 午後1時～午後4時 (入場無料)
- ・所在地: 千葉県印西市木下1484 (銚子屋旅館斜め前)

「ガイド・案内」は、この資料や研究図録などを参考にしてます。



入館券

### 「参考資料」

2007年10月20日 発行  
(平成19年)

川蒸気合同展実行委員会 編

- ・物流博物館
- ・江東区中川船番所資料館
- ・木下 吉岡まちかど博物館

品川 物流博物館

<http://www.lmuse.or.jp/about/gaiyou.html>

今日のお話する「川蒸気船」の模型です。「つうんまる」と言います



「日本通運社史」よりますと

第一号通運丸は 明治10年竣工 石川島平野造船所で建造

全長 七十二尺 (21,8 m)

幅 九尺 (2,7 m)

型深 四尺五寸 (1,36 m)

斜置復単式 20馬力 気乾一基

総トン数 六十トン(公称34トン)

平均速力 10.8キロ (六ノット)

通運丸模型 物流博物館

明治10年5月2日から運行されました。

## 石川島平野造船所での通運丸の建造



明治10年 水戸藩の石川島造船所跡ドックをかりて、  
平野富二は、石川島平野造船所を創設しました

蒸気機関の発明は イギリスのジェームズ・ワット。  
これを応用して アメリカのロバート・フルトンのクロモント号が、ミシシッピー河を走り、  
たくさんの燃料 水を使用していました。

1853年 黒船来航は 燃料・水の補給交渉 → 開港、通商条約へ  
日本初の蒸気船は 島津斉彬の薩摩藩で「雲行丸」  
米国に渡った「咸臨丸」は帆装蒸気船 625トン オランダから購入 大砲12門  
時速6ノット 品川～サンフランシスコ 1カ月かかった。

通運丸の建造については、

明治11年(1878年) 8艘                      明治17年                      24艘  
明治10年から昭和期までに              87艘もの 通運丸が建造されていました。

「日本近世造船史」、「日本船名録」などのほか、資料、データが少なく、不明な点が多いのですが、  
石川島平野造船所にて造船された。 創立者 平野富二(→石川島播磨造船所 → いまのIHI)

**当時の新聞記事による情報によると**

明治10年2月、「通運会社持の第一号、第二号小蒸気二艘」が「本港製鉄所」で出来上がり、9日横浜弁天橋で機械の試しがあった」と報道しています。  
本港製鉄所→横浜製鉄所で、船舶用の蒸気機関、ボイラ等の機械全般を製作、船体本体は、石川島で造られ、機械は横浜で製作されました。

中川船番所所蔵の「内国通運会社社史関係資料」によると

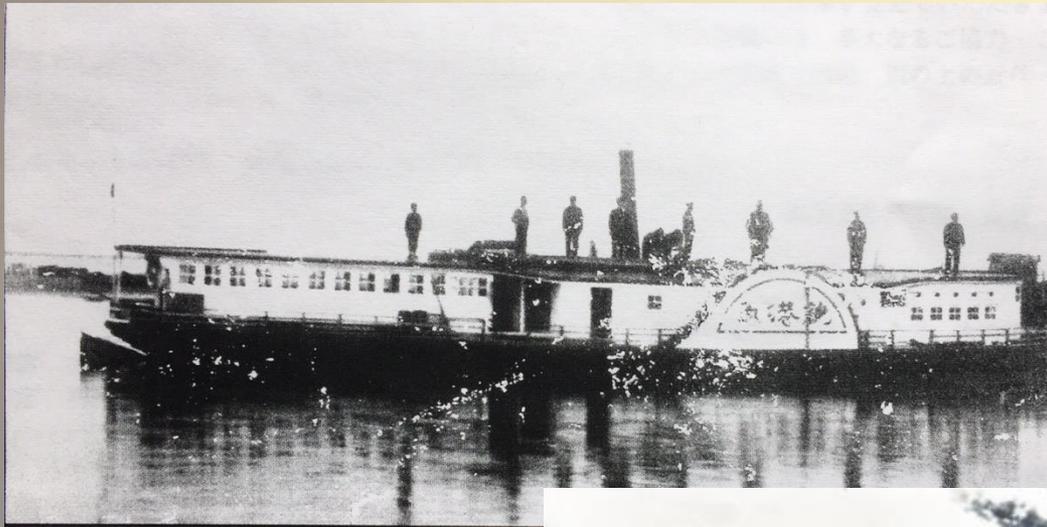
明治9年、横浜製鉄所へ川蒸気船3艘を注文(駅逦頭の指導で)  
しかし、船体構造は、浅喫水を重視し、船体筐体の扁平、客室との権衝のため、船体の傾斜甚だしく、実用化できず、廃船した、と記録されています  
→ したがって、明治10年5月運行の通運丸は、新造船である可能性かも。  
その後は、

明治17年(1884年)内国通運会社は、深川支店内に造船所を設け、通運丸の修理、造船などを通じ、浅喫水船の改良を重ねていった。

残る、蒸気船の実写真

# 利根川の水運

大利根博物館航路図



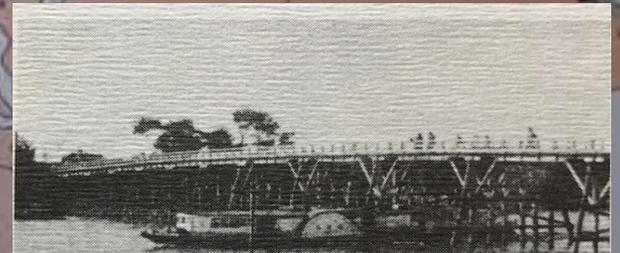
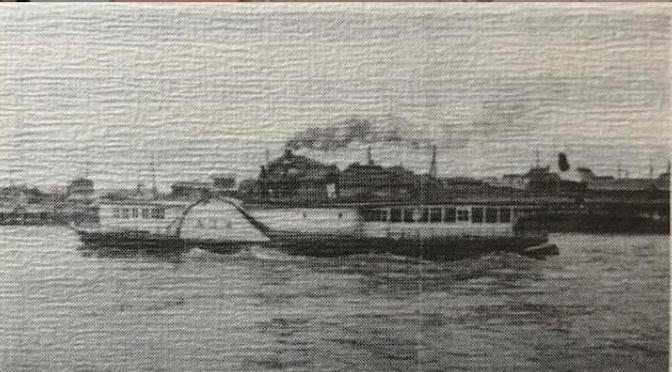
(銚港丸の実)

大利根博物館  
航路図



佐原川口の汽船発着所 『利根川勝地案内』

(銚子丸)



さて、近世の水運のようすから見ていきます



関宿城博物館に展示されている江戸湾、利根川鳥観図です。

## 江戸開幕府

天正18年(1590)7月、小田原の北条氏討伐の功勞により、徳川家康に関東の地があたえられ、江戸に入ったのは、同年8月1日の事でした。

江戸城は、長祿元年(1457)に太田道灌の築いた城ですが、当時の江戸は、江戸城の西北の丘陵地帯を除いて、その大半は低湿地で、海岸線もかなり入り組んでいました。

家康は、まず江戸城周辺に水路を整備して、物資輸送の便を図りました。低湿地であることを利用しました。小名木川を開いて行徳の塩の輸送を図りました。海岸を埋立てて、新しい町の建設に力を注ぎました。

小名木川は、慶長年間(1596－1614)に拡張され、運河の役割を果たすようになりました。(小名木四郎兵衛)

慶長5年(1600)の関ヶ原合戦以後は、江戸を起点とする主要街道の整備を進め、周辺の河川を利用した水上輸送網の整備に着手しました。

関東河川交通の中心は、利根川・隅田川水系、渡良瀬川・太田川水系、鬼怒川・常陸川水系という3水系の本流・支流を利用するもので、複雑にいりくんだ流路の整備が当面の課題でした。

## 利根川の東遷

このころ利根川水系に加えられた河川改修工事は、総称して利根川東遷事業といわれます。

文禄3年(1594)の会の川の締切りに始まって、  
承応3年(1654)に赤堀川を開削して利根川水系と常陸川水系を結ぶまでの60年間で、これによって利根川の本流を常陸川に導き、銚子で鹿島灘へ落とすこととなりました。

常陸川は、中世から江戸時代初期の名称で、利根川東遷以後は、中利根川、下利根川と呼ばれています。

栗橋付近の沼沢から発し、関宿東部の諸沼の水を集めて東へ流れ、途中、鬼怒川、小貝川、手賀沼、印旛沼などと合流して、下流部に広大な低湿地帯を形成していました。

利根川は上越国境の大水上山を源流とし、周辺の子岳部から水を集め渋川付近かで関東平野に入り、乱流して数条に別れ江戸湾に注いでいました。

現在の隅田川は、寛永6年(1629)に荒川の瀬替が行われ荒川の下流部になりましたが、それ以前は、利根川は、江戸湾に注ぐ主要流路でした。

渡良瀬川は、かつて太日川、大井川と呼ばれ、栃木県西部の庚申山を源流とし、大間々(群馬県)で平野に出て、ほぼ現在の江戸川の流路を南下して江戸湾に注いでいました。

## 「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。

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。

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人が乗りこんだ。

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。

日光往還道、鬼怒川水系の

# 江戸後期の境河岸の繁栄のようす



境河岸付近絵図(昌福寺蔵)

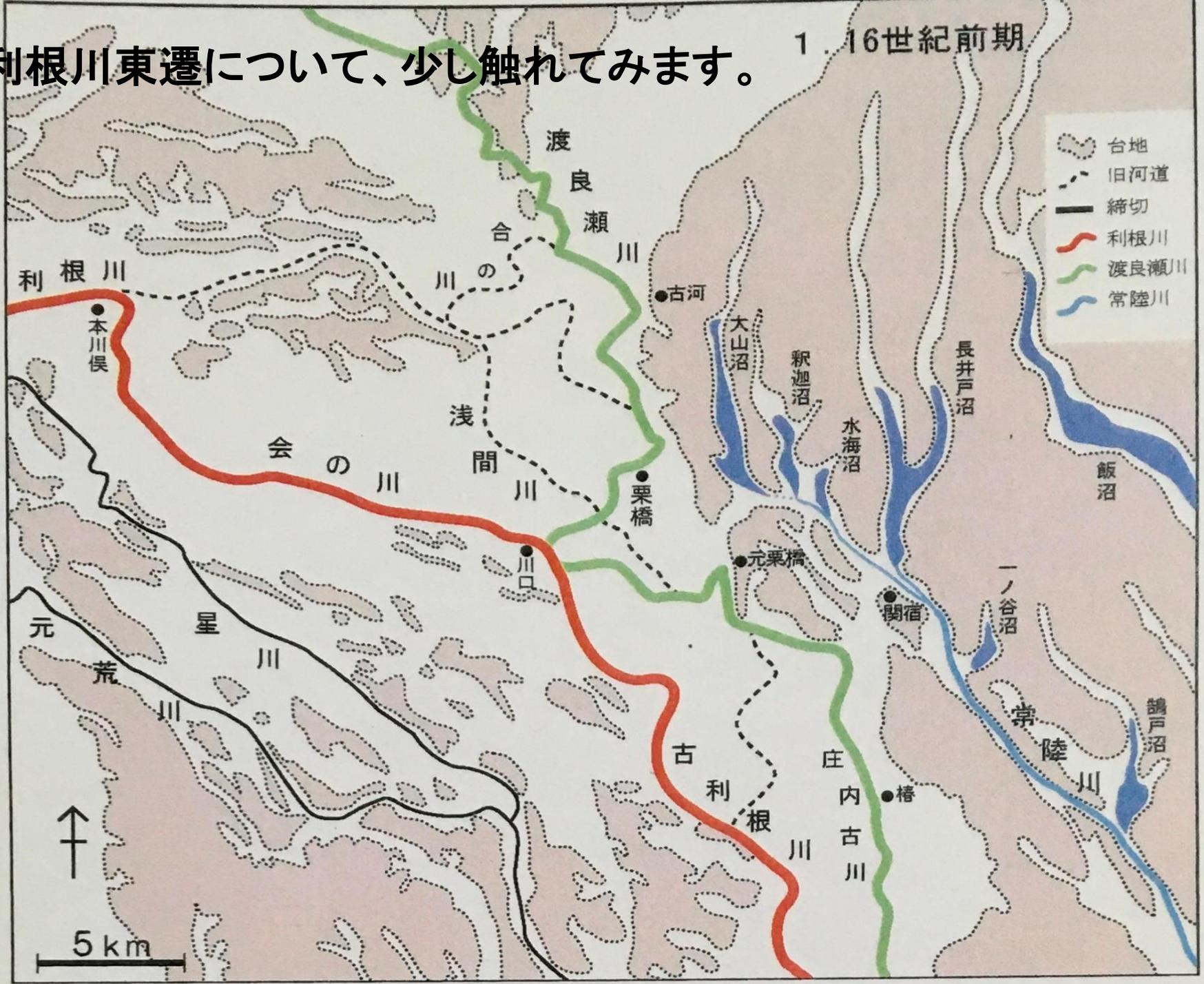


境歴史民俗資料館 境河岸、小松原家・青木家資料

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/57263098.html>

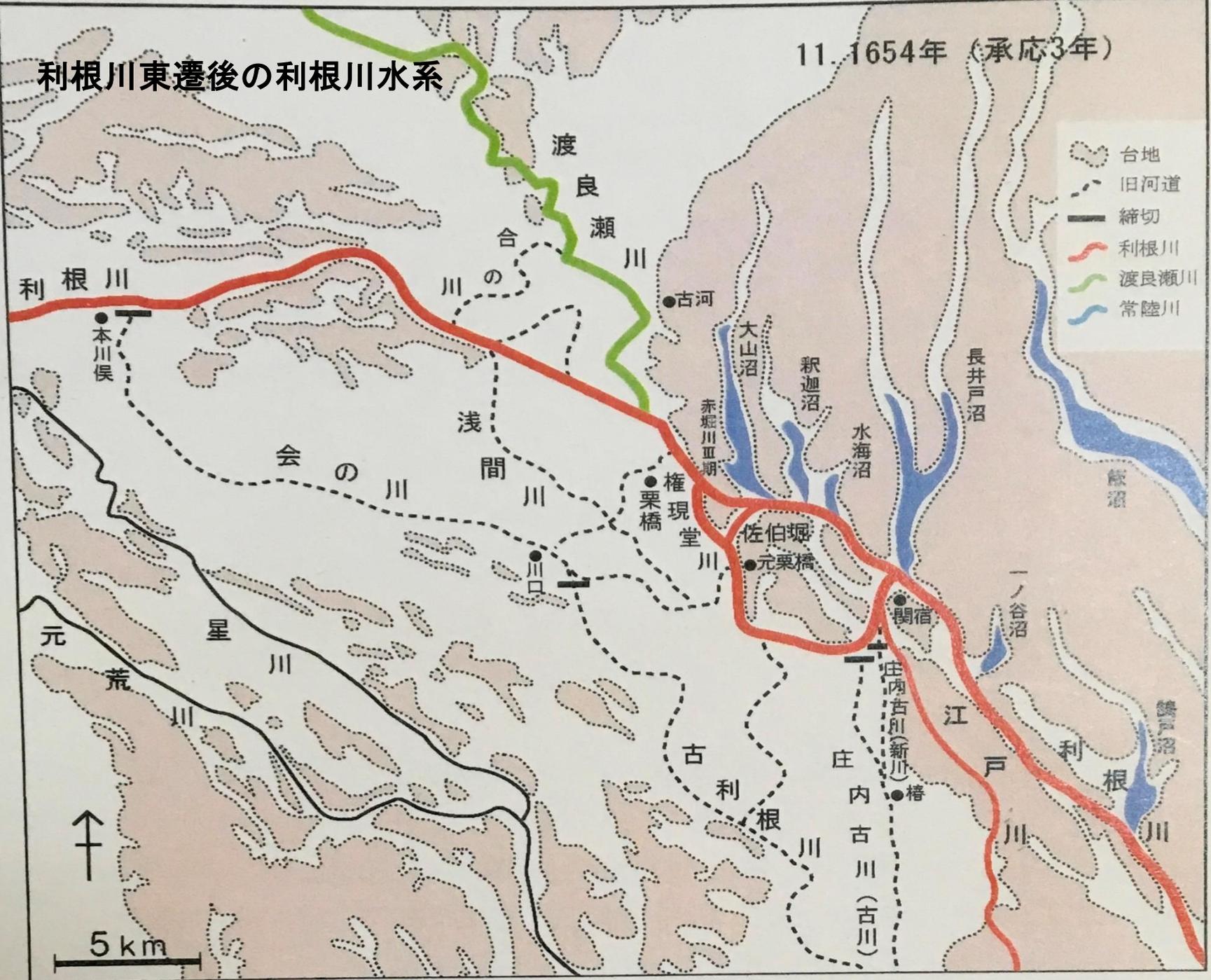
# 利根川東遷について、少し触れてみます。

1. 16世紀前期



# 利根川東遷後の利根川水系

11. 1654年（承応3年）



- 台地
- 旧河道
- 締切
- 利根川
- 渡良瀬川
- 常陸川



5 km



「明治前期」の関東の川蒸気船の歴史を見ていきます。(年表をご覧ください)

明治2年(1869年)明治政府が西洋型の風帆船や蒸気船の民間所有を許可したことから、明治初期の早い時期から、関東地方の湖河川には、蒸気船が走っていたようです。

定期航行で船名の明らかなものでは、  
明治4年(1871年)2月、東京・中田(現古河市) 利根川丸  
定飛脚問屋 嶋屋佐右衛門 蒸気船 昌栄丸  
明治7年(1874年) 盛運丸、衝鳳丸が木下・銚子  
明治8年(1875年) 信義丸(おいらん丸)、  
明治9年(1876年) 利根川丸、盛運丸、信義丸が木下・銚子

これら初期の蒸気船は、詳しいことは不明ですが、廻船問屋、旅籠屋、の経営者、飛脚問屋など、近世以来の交通運輸に関わった人々の一部が、この新しい交通手段を積極的に取り入れていったことが想像できます。

## 明治10年代の 「内国通運会社の設立」迄



内国通運会社本店（部分）『東京商工博覧絵』第2編上巻より  
明治18年（1885）刊 日本通運株『社史』より転載  
もとの飛脚問屋和泉屋の建物が、内国通運の本店として使用  
されました。



佐々木莊助の肖像（油彩） 明治時代  
物流博物館蔵

陸運元会社・内国通運の成立に尽力した  
佐々木は、同社創業の際に中心となった江戸  
の飛脚問屋和泉屋の手代でした。佐々木が中  
心となり、通運丸の就航を含め、初期の内国  
通運会社のさまざまな施策が行われました。

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、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1872年（明治5年）8月、伝馬所と助郷制度は廃止しました。

佐々木莊助は、民間の飛脚問屋を集め、書状は郵便局に荷物や旅人輸送は輸送会社に  
明治5年、駅逋寮へ運輸会社設立の願所を提出し、  
陸運元会社を設立し → 汽船事業に着手しました。

明治8年 陸運元会社は、社名を内国通運会社と改めました。

## 陸運元会社は、

- 陸運元会社のころは、船は和船で利根川・荒川・鬼怒川の三河川を航行とし、少し風波があると、すぐに運行が妨げられ、このため、汽船による航行が計画された。

明治9年 利根川筋の水深の実測、千葉県内では、野田・流山・関宿辺りの水深が最も浅く、汽船の航行に適さず、浚渫を願い出ました。

## そして、陸運元会社 → 内国通運会社へ

- 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、中川を經由して東京～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、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、千葉県域にも汽船を航行し、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、銚子に至る航路が開かれました。

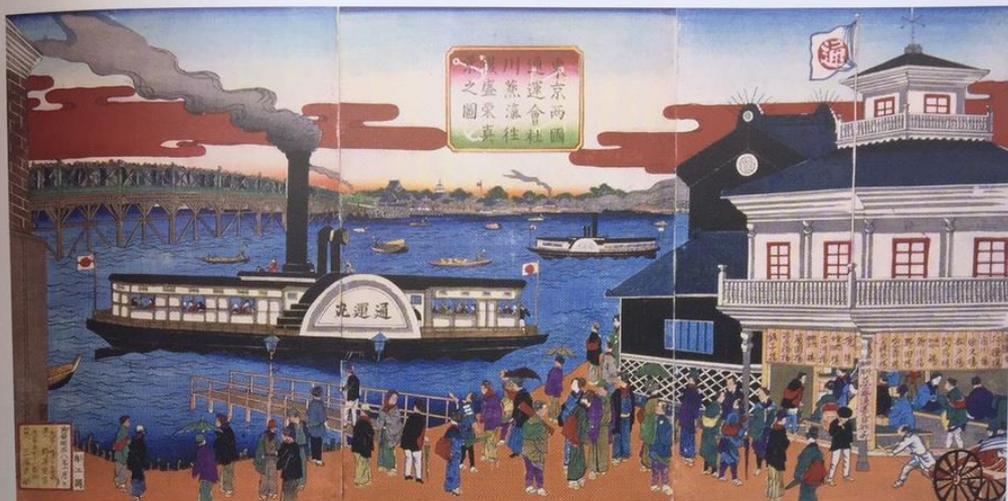
- ➡ 明治12年5月 明治政府は太政官布告を発して、陸運独占を禁止し、誰でも自由に陸運会社を起こせるようになり、各地に内国通運会社に対抗する陸運会社ができ、各社の競争と離合集散が繰り返されるようになりました。

## そして、蒸気船事業は、同盟・共同運航へ

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・吉岡家などと同盟して競争を乗り切り、他の汽船会社は次第に淘汰されていきました。



# 錦絵に描かれた「蒸気船」



東京両国通運会社川蒸気往復盛栄真景之図 野沢定吉 画  
明治10年代 物流博物館蔵



東京名所之内両国橋大花火之真図 豊原周春 画 明治20年(1887) 物流博物館蔵

両国橋が描かれる際には、通運丸もなくてはならない名物となっていたといえるでしょう。画面中央下部、頭の部分のみが見えている建物が、東京における始発地のひとつだった両国橋の乗船待合所。EE⑩EEの社章のついた内国通運会社の旗がひるがえっているのが見えます。

## 同盟関係の成立と航路の安定化

「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ています。

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ていきました。同時に、内国通運は、東京湾にも通運丸の航路を開設しました。

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りました。

そして、鉄道網の普及は、

蒸気船事業の発展に並走して汽船の運行ルートに影響を及ぼす鉄道開設が進められ、関東の水運を取り巻く新たな交通網が形成されていき、蒸気船事業は衰退の運命をたどっていきます。

## 内国通運開業1周年事業実績(明治12年3月)です。

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(経理簿から推察、物博)

(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%

このように、水運業の近代化が急速に推進されましたのですが、、、。



内国通運株式会社高田分社旗 宮城喜明氏蔵

内国通運の社章の旗（本章第2節参照）ですが、②の両脇にEの文字が5つもあり、しかも左右対称に配されている珍しい旗。142cm×74cmの大きなものです。寄航場にこのような大きな社旗がはためいているようすが、いろいろな写真や絵画などで確認できます。

通運丸乗船鑑札 明治17年（1884）4月

千葉県立中央博物館蔵

通運丸の寄航場経営者などに配られたと思われる無賃乗船鑑札。裏面記載の人物のみが使用でき、親族でも勝手に使ってはならない旨、裏面に記載されています。境町・小松原家文書には、この乗船鑑札の受取証が残っています。



宮城家資料(文書館)

内国通運株式会社高田分社  
高田河岸宮城家について

明治8年（1875年）3月陸運元会社  
の分社になり、寄港業務を担った

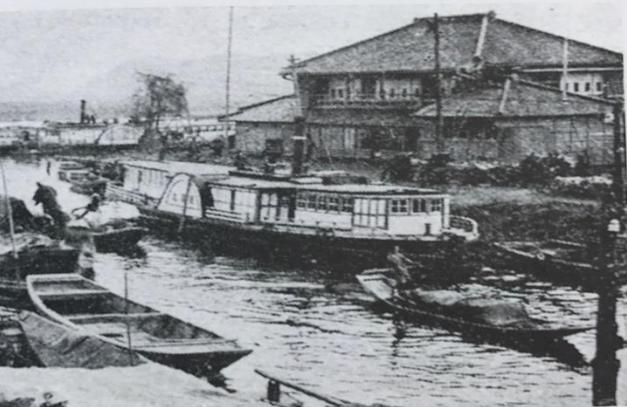
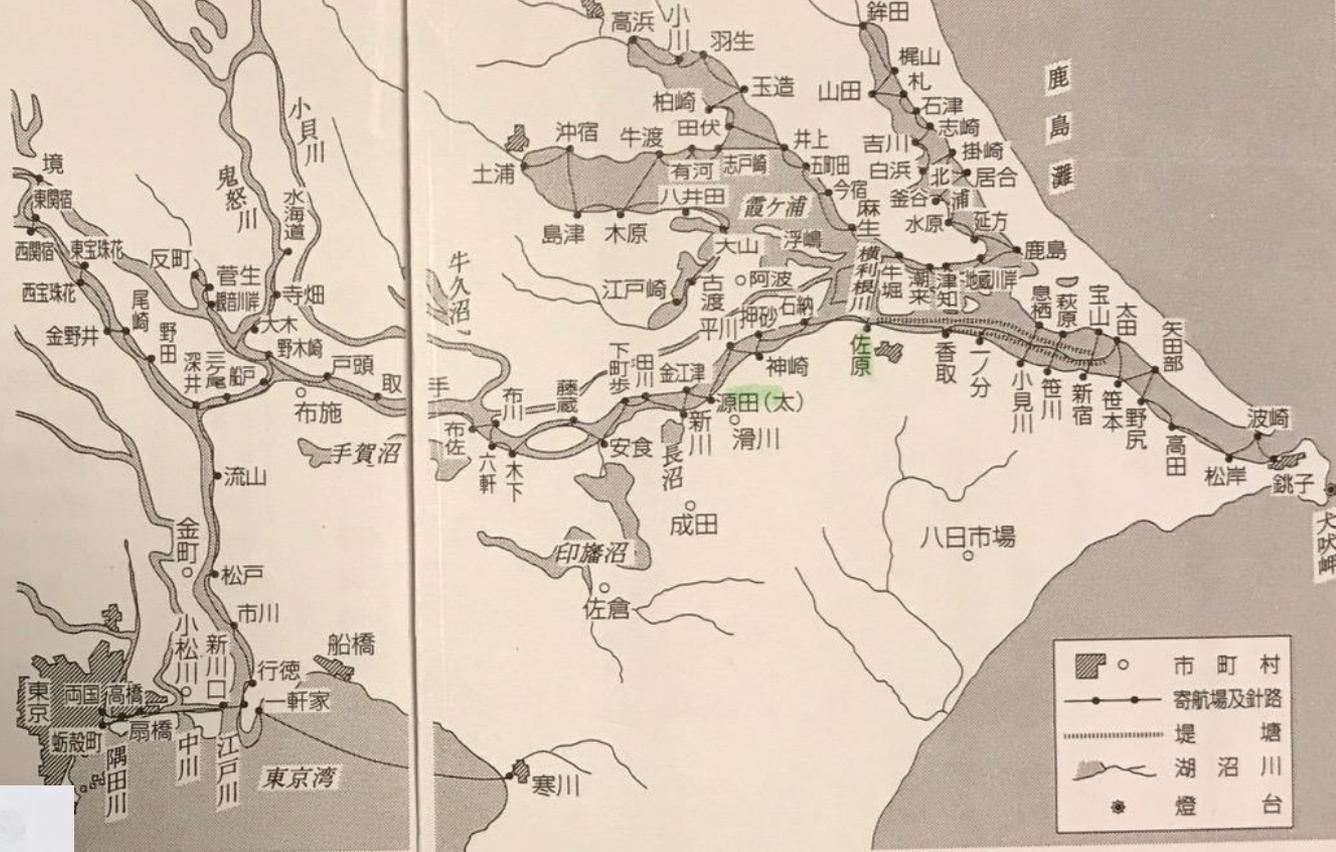
のちに内国通運会社の通運丸の寄  
港所経営を担う



表74 銚子港(河岸)と佐原河岸の入・出荷品 (1887年)

港・河岸	入荷品		出荷品	
	品名	価格(円)	品名	価格(円)
銚子港と河岸	米	56,987	醤油	194,959
	大豆	48,249	鮮魚	86,000
	小麦	34,031	イワシメ粕	22,263
	石油	29,860	ニンシメ粕	19,255
	ニンシメ粕	18,670	鯉節	13,071
佐原河岸	米	595,689	米	883,849
	砂糖	49,899	味醂	70,379
	太物	48,381	太物	32,616
	呉服	14,381	砂糖	23,246
			清酒	14,785

『千葉県統計書』から作成



利根川口の汽船発着所 『利根川勝地案内』より

1887年(明治20年)ころの銚子港と佐原河岸の入・出荷品状況です。

明治中期ごろの蒸気船航路図

## 高田河岸 宮城家 廻船所について

銚子方面では、利根川の高田河岸で、宮城家が1851年（嘉永4年）以来、廻船業を営んでいました。

扱っている商品は、干鰯・鰯粕・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ておりました。

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艘でした。

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」

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円で会社を発足。

**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11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)の船問屋で二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も協定を結び、その内容は、航路を三ツ堀(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くものでありました。三ツ堀と野田の間は、陸上輸送であった。

しかし、明治17年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ました。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、競争は激烈となりました。

翌18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も解約されています。

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ております。

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ました。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ました。

左記の経過などを説明する「銚子丸」の実写資料です。

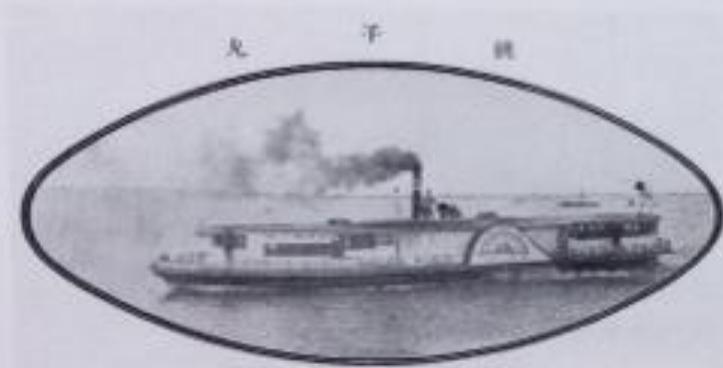
銚子丸



銚子丸 鬼頭日出雄氏蔵



松戸付近を航行する銚子丸  
『はばたき』（松戸市発行）より転載



銚子丸 『利根川汽船航路案内』所載



絵葉書「水郷香取ヶ浦」（部分）  
千葉県立中央博物館蔵



(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 (入船前)

明治26年 39,514人 (試行)

明治29年 58,538人 (導入後)

内国通運は

明治28年 321,684人

**利根運河完成、開通**

「明治20年代」

## 利根運河の開通について

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ました。

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、第三銚子丸を新造しました。

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ました。  
1897年(明治30年)3月、第四銚子丸が新造。

同年6月、総武鉄道は、銚子に延長されました。  
銚子・東京間の運賃を80銭から55銭に値下げされました。

## (利根運河工事の概要)について

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ていました。

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ました。

高度 1,000mから見た利根運河

深井新田

船戸



利根運河 堤 2017-4

# 「明治30年代」になりますと

鉄道の開通が陸続します

明治29年 土浦～田端 (常磐線)

明治30年 銚子～本所 (総武線)

明治34年 成田～木下 (成田線)

(乗降数)

木下駅 72,178人(一日当たり198人)

この影響で、主要蒸気船

通運丸 銚港丸 銚子丸 芳多丸 朝日丸の  
(蒸気船の乗船者数)は、

木下 3,702人

六軒 346人

(一日当たり11人)

河川行政による航路工事も変化し、

航路維持の低水工事から洪水防御の高水工事へ

そして、経営の行き詰まりへ、。。

明治35年 銚港丸、利根丸――>内国通運会社に売却されました

「大正・昭和の水運」へ

蒸気船運行については、昭和9年ごろまでの記述があります。



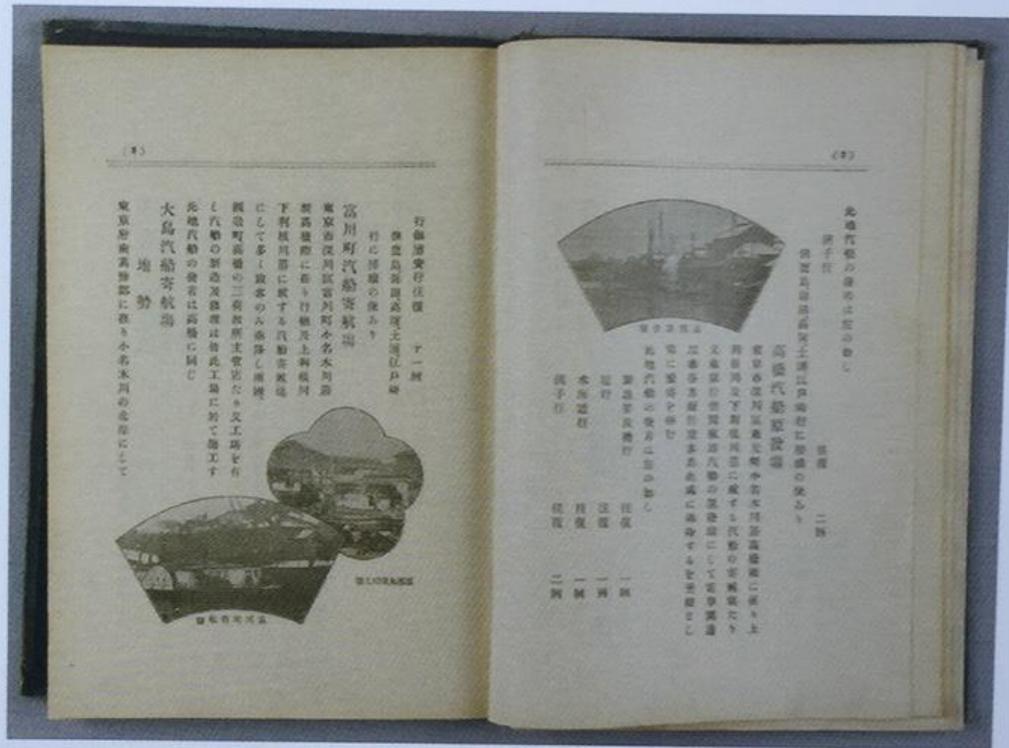
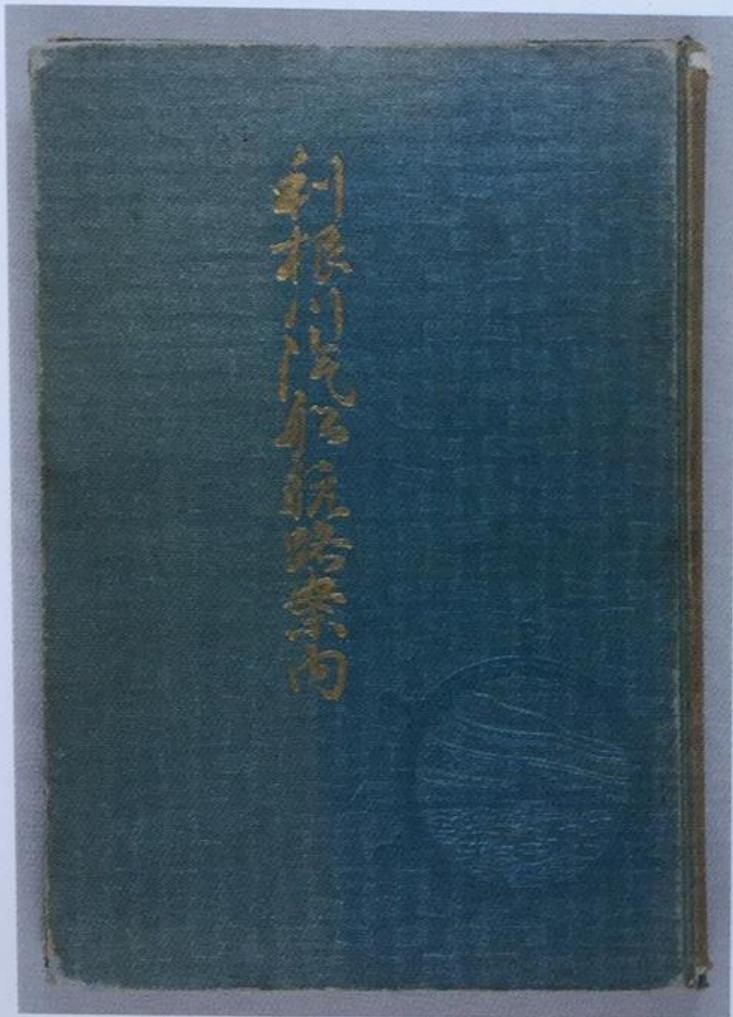
利根運河航通規則 明治23年(1890) 物流博物館蔵

## 関東の水運と関わる主な鉄道の開通 (明治期)

明治17年 5月	日本鉄道 上野・高崎間開通
明治18年 7月	日本鉄道 大宮・宇都宮間開通(利根川橋梁未竣工)
明治19年 6月	日本鉄道 利根川橋梁完成
明治27年 7月	総武鉄道 市川・佐倉間開通(千葉県初の鉄道)
12月	総武鉄道 本所・市川間開通
明治29年 12月	日本鉄道 田端・土浦間開通
明治30年 6月	総武鉄道 本所・銚子間全通/東京銚子間4~4時間半(汽船では18時間)
明治31年 2月	成田鉄道 佐倉・佐原間全通
明治34年 4月	成田鉄道 成田・我孫子間全通
明治44年 5月	千葉県営鉄道 柏・野田間開通

# 「利根川汽船航路案内」 通運丸、銚子丸のガイドブック

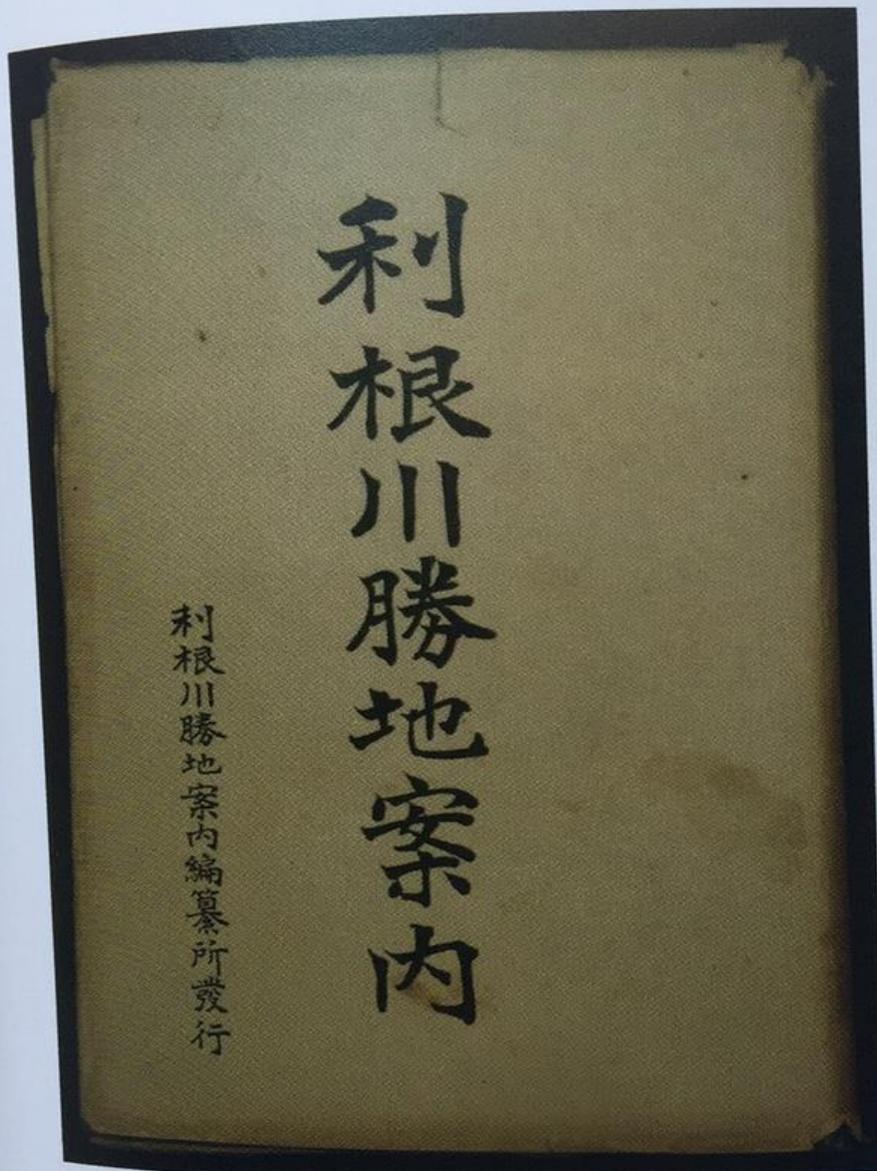
寄港場周辺の人口、交通、物産、史跡などの案内、紹介



『利根川汽船航路案内』 明治43年 (1910)

明治43年 (1910)、汽船荷客取扱人連合会によって発行された『利根川汽船航路案内』は、いわば通運丸や銚子丸のガイドブックとも呼べるもので、蒸気船の寄航場周辺の人口や交通、物産や史跡などを紹介しています。

## 「参考資料の紹介」



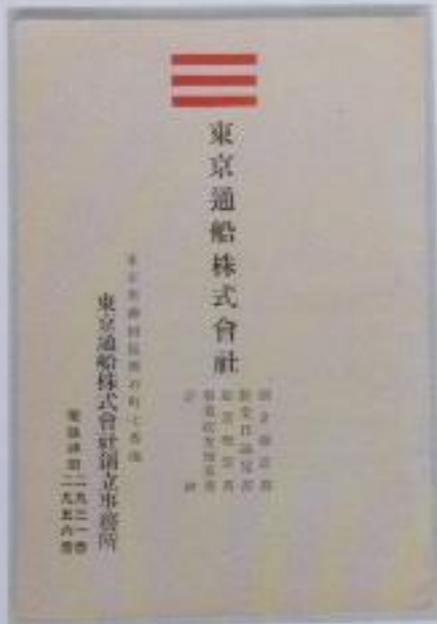
### 『利根川勝地案内』

大正7年（1918） 個人蔵

大正7年（1918）には佐原町の伊藤省三らが中心となって『利根川勝地案内』が発行されました。下利根川流域の紹介が中心となっていますが、『利根川汽船航路案内』と同様、蒸気船による利根川流域観光のための案内書であり、今日では当時を知るための貴重な資料となっています。

左記の航路案内の大正期の改訂版、観光案内版です。

千葉県立中央図書館



東京通船・両国発着所  
東京通船株の発足時のパンフレット 大正8年(1919) 物流博物館蔵  
創立趣意書、起業目論見書などが掲載されています。株主募集のためのパンフレットと思われます(史料編・史料16参照)。上下の写真は本史料に掲載されたものです。

## 内国通運から東京通船へ(大正8年)

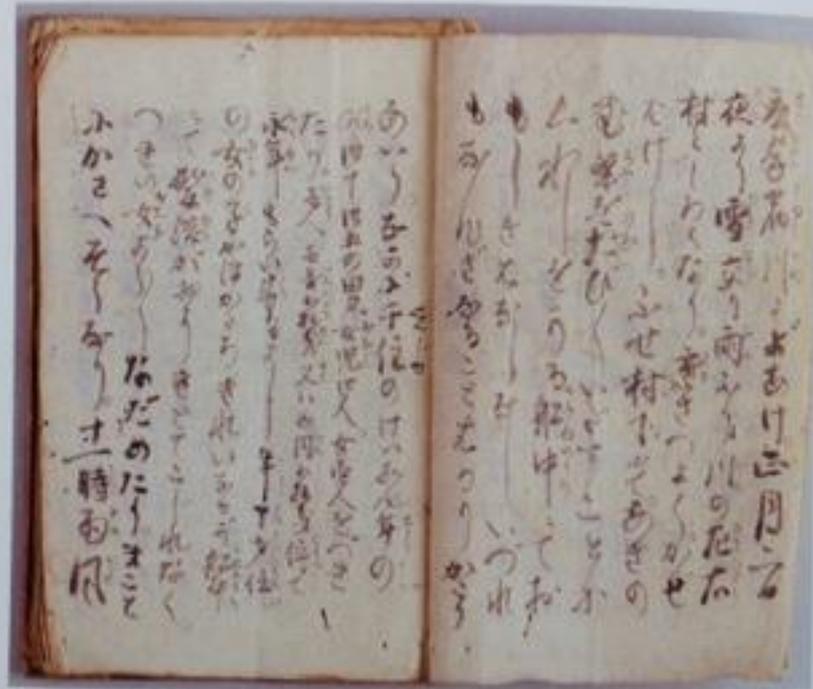
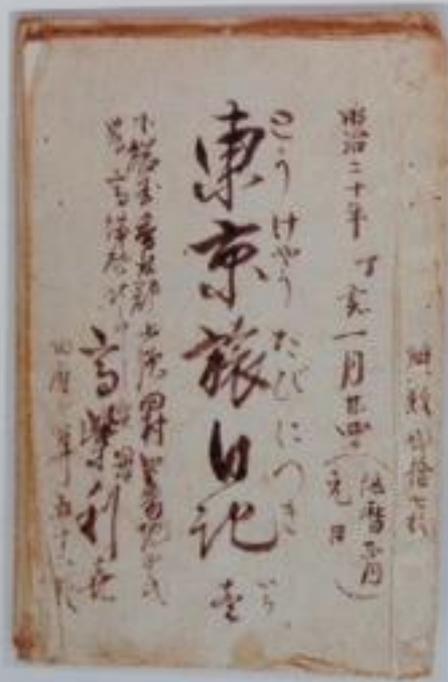


東京通船・高橋発着所に停泊する蒸気船

背景には投機家筋による内国通運の株買い占めによる経営陣の交代・内紛。通運丸や船員もそのまま東京通船に引き継がれました。

蒸気船実写資料

蒸気船の風景は多くの作家によって描かれています。



「東京旅日記」  
明治20年(1887)1月  
高城鎮氏蔵  
稲敷市指定文化財

茨城県稲敷市に残る、明治時代の老夫婦の10日間にわたる旅日記です。夫婦は明治20年の1月24日(旧正月元日)に香取郡上須田村の自宅(現在の茨城県稲敷市上須田)から徒歩で金江津の蒸気河岸(現在の河内町)に出たのち、そこから夜9時に通運丸27号に乗船、午後11時に木下に着き、早朝4時出帆の汽船に乗り換えて午前11時に三ツ堀河岸(現在の野田市)に上陸します。大雨の中を陸路で江戸川の野田・今上河岸まで歩き、今上の蒸気宿・樹田屋で午後2時に昼食、午後5時発の汽船(通運丸と考えられます)に乗り、東京・兩國に午後10時に到着しています。

## 蒸気船が登場する文学作品の紹介

蒸気船が文学作品に登場するようになったのは明治30年代ごろで  
徳富蘆花「水国の秋」1897

大和田建樹「利根川舟」(「雪月花」) 1897

田山花袋「利根川の汽船」(「山へ海へ」) 1917 (水郷めぐり)1920

島崎藤村「利根川だより」1898 「秋の一夜」「汽船の客」1911

小林鍾吉「利根川」(「日本名勝写生紀行」)1908

等が利根川や霞ヶ浦を題材に紀行文を著し、移動手段として蒸気船に乗った様子を描いています。

(散策中に得た情報です)

正岡子規「七草集」のなかに隅田川の墨堤からの景色として

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/57001351.html>

夏目漱石「木屑録」の「銚子から舟を賃して、、、。

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56238690.html>

森鷗外「北旂日乗」、鷗外軍医の兵隊検査随行記として

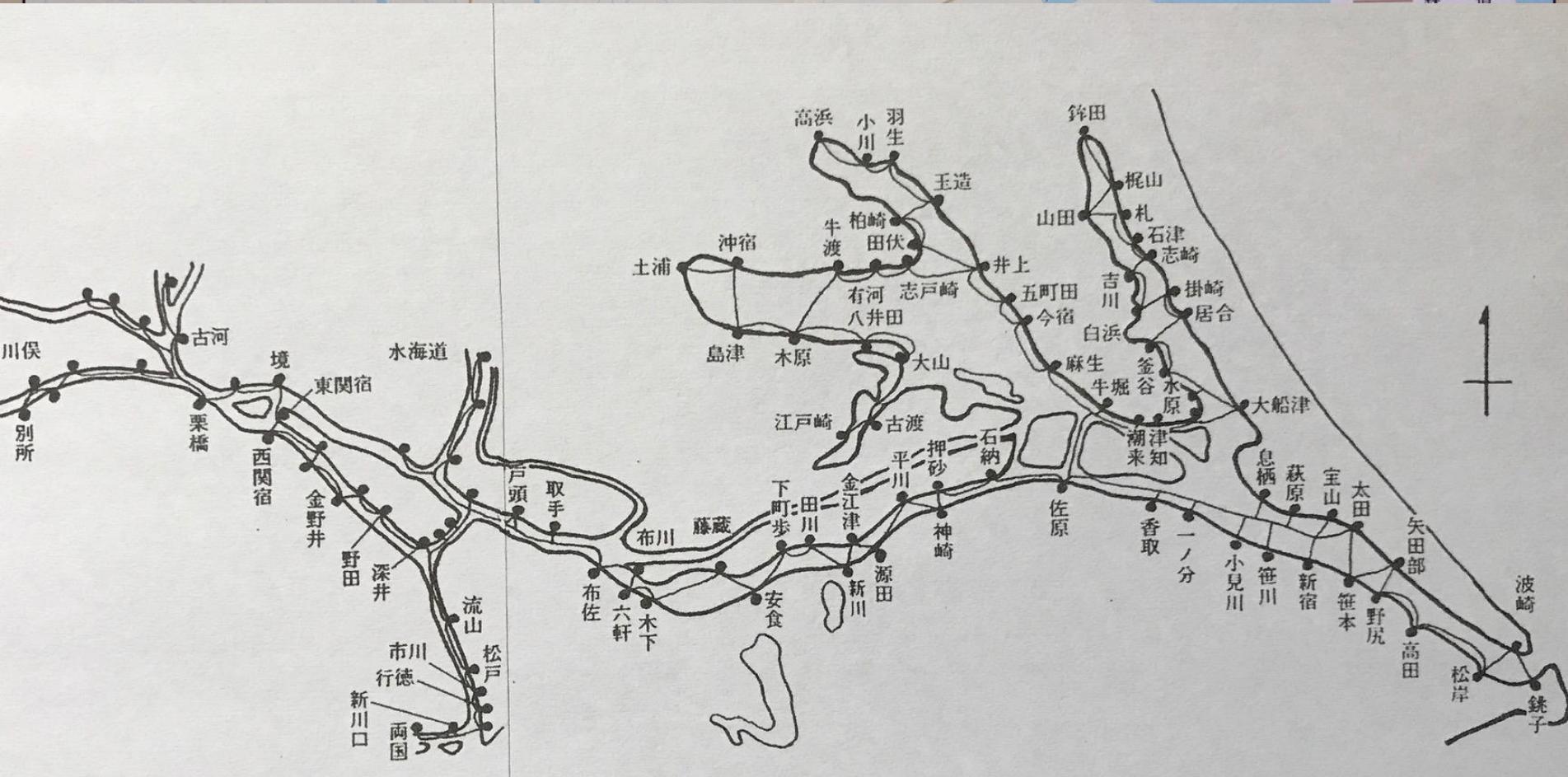
<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56979586.html>

# 汽船寄航場分布図

※ 通運丸・銚子丸・銚港丸などの汽船寄航場分布図

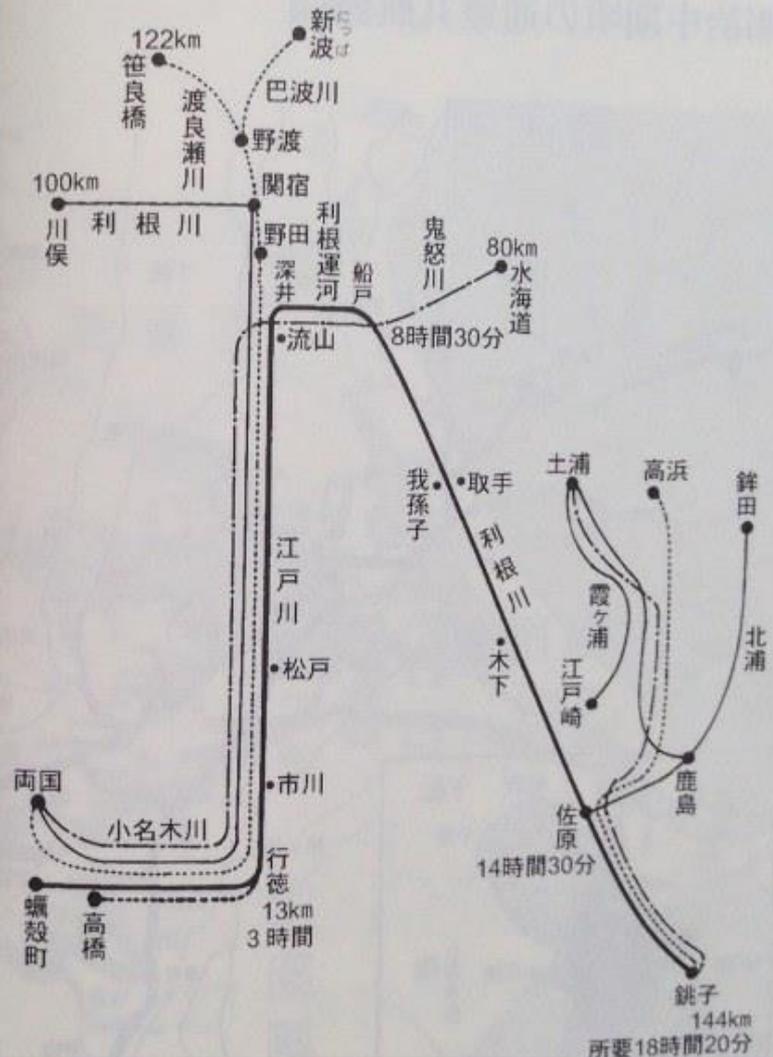


● 寄航場  
 湖沼川  
 鉄道



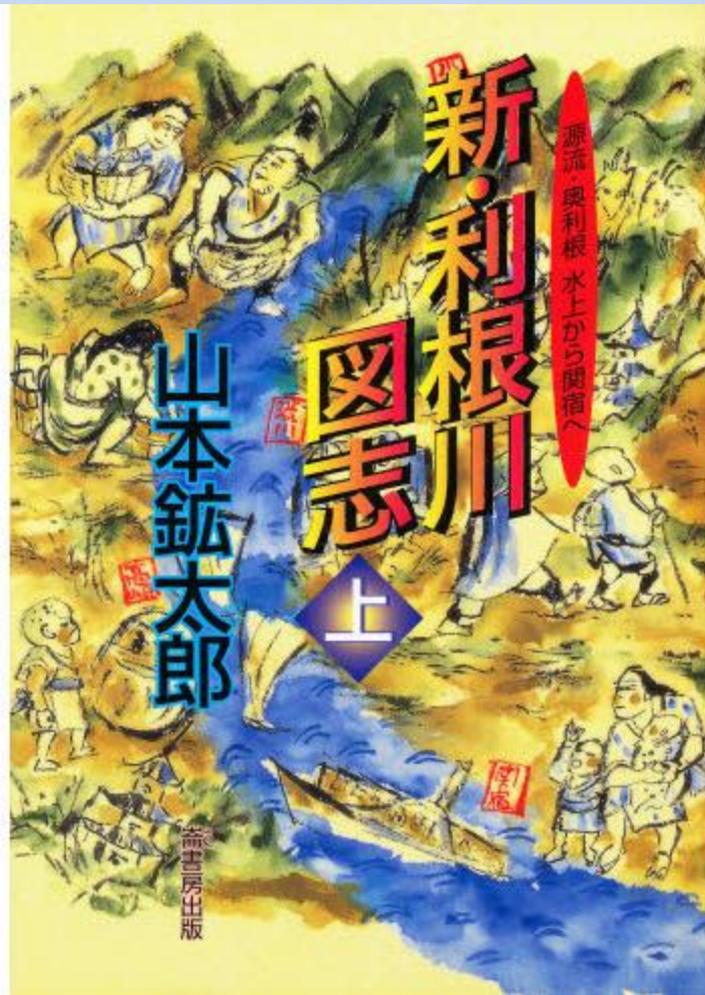
◇ 『利根川汽船航路案内』(明治43年)・『利根川勝地案内』(大正7年)・『汽船寄取役人連合会々員録』(明治37・38年)・『汽船取役人連合会々員録』(明治42年)・各種資料表・新聞記事等から判明し、位置の特定できた汽船の寄航場を年代によらず全て示した。ただし、※印の寄航場は推定。  
 ◇ 地図は『汽船航路略図』(『利根川汽船航路案内』付図)により作成し、河川の流路は必要に応じて修正を加えた。

蒸気船の運行は、明治期～昭和初期  
 これに関連する蒸気船をはじめ、関連資料は少なく、近年では、交通運輸史(物流史)の研究対象、並びに河川土木史として研究されています。



山本鉦太郎さんの著書は、幼い時に聞いた「蒸気船の話」を再現しようと、調査・取材してまとめたものです。  
 昭和49年 崙書房

<https://k>



各地の資料・博物館に通運丸を原型とした蒸気船模型が展示されている



通運丸模型と錦絵を展示する関宿城博物館

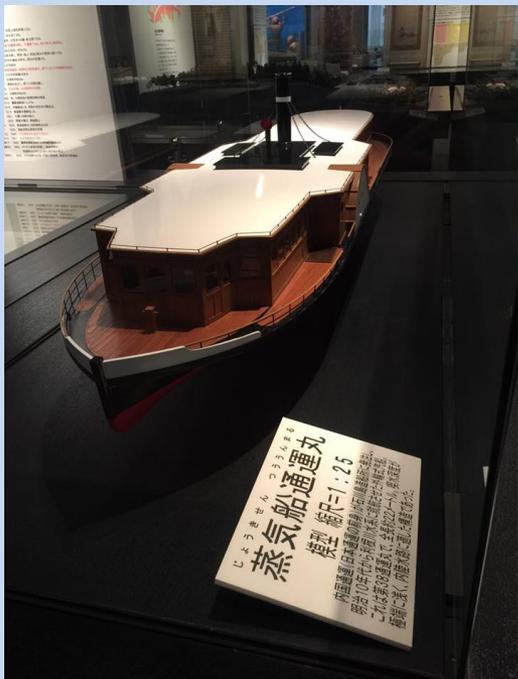


海の科学館



歴史民俗博物館

## 各博物館所蔵の通運丸型模型



千葉中央博物館



ささらばし煎餅屋所蔵



大利根博物館



物流博物館

浦安市郷土資料館



新川口 通運丸モニュメント



江戸川区郷土資料室

それでは

## 利根川 木下河岸散策に出かけましょう

今までは、内国通運の「通運丸」と銚子汽船の「銚子丸」の運行状況をお話ししてまいりましたが、  
明治10年代から内国通運の分社、  
銚子汽船との同盟、協同運行から利根川流域にて活躍した  
木下・吉岡家の蒸気船「銚港丸」にスポットを当ててお話を進めます。



注) この博物館は吉岡家のご厚意により個人所有の土蔵を無償でお借りし、公開しているもので公共施設ではありません。

# 木下まち育て塾



メール

[machijuku@gmail.com](mailto:machijuku@gmail.com)

ホームページ

<http://kioroshimachijuku.web.fc2.com>

Facebook

<https://www.facebook.com/kioroshimachijuku>



# 吉岡まちかど博物館を訪ねる

## 寺子屋吉岡

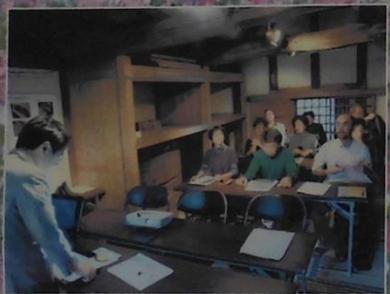


吉岡家蔵は、明治24年(1891)

の土蔵。木下の原点でもあり、塾・大学・市民の協働による修復の意義は大きいものがあると思われれます。

平成23年10月吉岡まちかど博物館のリニューアルを記念し「寺子屋吉岡」市民歴史講座を開催しました。明治24年築の歴史空間で木下河岸と利根川舟運の歴史を学ぼうというものです。受講修了生の中には更に向学心が増したと塾生の刺激にもなり、志民の意識も高まります。

(志民=志を持って考えて行動する市民)



吉岡まちかど博物館2階寺子屋講義の様子



軒下低い瓦敷きも塾生で



塾生手作り竹ベンチ



平成24年塾生手作りの掲示板

講座名(例)	内 容(例)
講座Ⅰ 木下街道と 木下河岸	*木下河岸の歴史 *木下河岸と木下のまち *木下街道の人と物の流れ
講座Ⅱ 蒸気船からみる 木下の明治	① Kioroshi (木下) の蒸気船銚港丸 ② 「偵察録」にみる木下 ③ 明治期の木下のまち
講座Ⅲ 印西の街に 残る歴史的 建造物	① まちに現存する歴史的建造物の種類と現状 ② それらの建てられた時代の町並み ③ 木下地区における歴史的建造物の保存・修復と維持管理の実態 ④ 現在のそれらの活用状況
講座Ⅳ 木下河岸と 近隣の村々	▼安永・天明期、印旛沼干拓後の船問屋めざした下井村・吉植家 ▼文政・天保期、出入り商人の木下出店を助けた龍腹寺村・蝦原家

- 受講料 無料(各回資料代500円)
- 募集人員10名(延30名/年)
- 申し込み先  
電話: 090-3529-4990  
メール: machijuku@gmail.com

- 2012年度 講座予定
- 各月第3日曜(原則)  
10時00分~11時45分
- ・第1期 4月~7月
  - ・第2期 8月~11月
  - ・第3期 12月~3月



注) この博物館は吉岡家のご厚意により個人所有の土蔵を無償でお借りし、公開しているもので公共施設ではありません。

**木下まち育て塾**

メール [machijuku@gmail.com](mailto:machijuku@gmail.com)

ホームページ [kioroshimachijuku.web.fc2.com](http://kioroshimachijuku.web.fc2.com)

★このパンフレットは、印西市との協働事業による助成金により作成いたしました。

## 吉岡まちかど博

平成23年リニューアルした吉岡家土蔵

吉岡まちかど博物館は、江戸時代より木下河岸で河岸問屋を営んでいた吉岡家が、明治24年(1891)に建てた土蔵です。

- ・開館日: 毎月第1土曜・第3日曜日  
午前10時~午後4時  
(入場無料)
- ・所在地: 印西市木下1484  
(銚子屋旅館斜め前)

# JR 「木下駅」に降り立つと

<p>水の駅 きおろし 歴史と文化の 異なる出会いの街 未来へ繋ごう</p> <p>水のみち 木下</p>	<p>安政五年（一八五〇）赤松普正 著 利根川図志</p>		<p>木下河岸 三浦出舟 之図</p>
<p>（伊西市中心市街地活性化街中懇話会）</p>			<p>木下駅周辺の木下・六軒地区は、江戸時代より野場が形成され、伊西地域の中心地として栄えました。利根川に蒸気船が行き交った頃、木下や六軒に河津船が成立し、木下街道や野津道江戸と結ばれた交通の要所として発達しました。特に木下河津は、舟車合、旅船（木下船）の発祥地として知られ、文化・文藝の場には、参勤・産物・品物の三往来や鉄子遊覧に因り江戸参府で賑わいました。また、明治時代には、利根川、熊谷川の蒸気船の渡船も見られましたが、大正時には利根川の堤防工事などにより、往時の河岸の姿は失われていきました。</p> <p>明治十四年の木下の開港は、木下・六軒の二つの町並みを繋ぎ、駅を中心とした一つの市街地として発展し、今日に至っています。</p> <p>平成十九年八月には、市民参加団体が地域の活性化を願い、蒸気船による舟車合を開催しました。駅北口にある六軒川の船場跡を再現すると、昔ながらの風景が残る水空間では、水鳥や魚と出会うことができます。</p> <p>これからも、地域の活性化を願い、地域住民が協働して、歴史文化を継承し、すばらしい水空間を築きました。つくりを定めることを未来に繋げて、いこうと木下駅橋上化及び自由通路の開通に際し、ここに表す所です。</p>
<p>高瀬船 江戸時代に活躍した利根川の代表的な川船。縦・横・幅は流況による長形船用の船で、全長10m-27m、積載量200俵-1,200俵程度。写真は大正期。</p>	<p>木下の蒸気船「鉄港丸」 明治34年建造 利根川・江戸川沿で活躍した外輪蒸気船。 鉄港丸は木下・古園氏が経営した。第五鉄港丸は、明治34年建造、長さ約24m。</p>		

2017年3月 木下河岸跡 巡見・取材



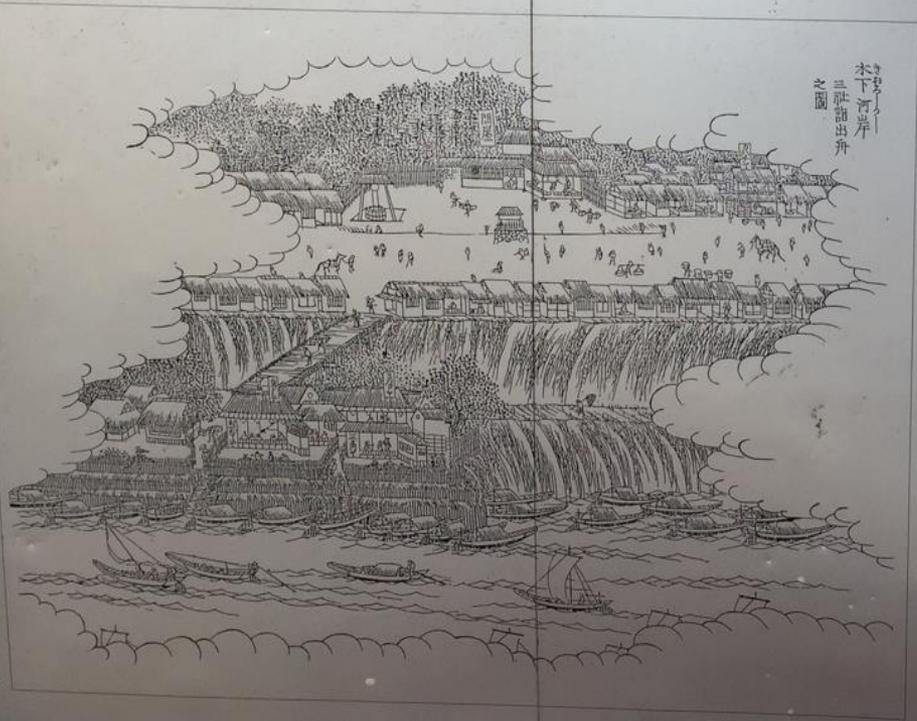
木下河岸 探索

# 木下河岸跡

江戸時代から明治時代にかけて木下河岸は、利根川水運の要衝の地として栄えた。安政五年（一八五八）、赤松宗旦は『利根川図志』のなかで「木下といえは江戸にも隠なく……古この地纔に十軒ばかりなりしが、寛文のころ此処に旅客の行舟を設けたるに因りて、甚だ繁栄の地と為れり。そは鹿島香取息栖の三社に詣し、及び銚子浦に遊覧する人多かればなり」と述べている。

木下河岸は、竹袋村の小字名で、利根川の渡し場として成立したが、明暦の頃（一六五五～五七）から河岸場として発達していく。直接手賀沼へ船が航行できた寛永年中（一六二四～四二）には、木下に寄港する船も少なかったが、寛文の頃（一六六一～七二）、のちに木下茶船の名で知られる乗合船が発着するようになり、利根川下流へ向かう旅客や銚子・九十九里方面からの鮮魚荷物などで賑わうようになった。最盛期には五十軒余りの旅籠屋や飲食店が軒をつらねていた。

文化・文政期（一八〇四～二九）に盛んとなってきた江戸近郊への寺社参詣を兼ねた遊山の旅の流行とともに、利根川を下って香取・鹿島・息栖の三社を参詣し、銚子の磯めぐりを楽しむといった木下茶船の旅が江戸町民の人気を集めた。同船は貸切り遊覧船で、八人乗りの和船である。寛政初め（一七八九）頃には、年間四五〇艘前後の出船が見られ、一万七〇〇〇人程度の乗客があった。木下河岸は、明治期に入っても蒸気船の発着場として地域経済の中心的な役割を荷っていたが、明治三四年（一九〇一）の木下駅の開業に加え、大正初めの利根川堤防の改修工事により、河岸の家並みの多くが移転を余儀なくされ、次第に衰退していった。



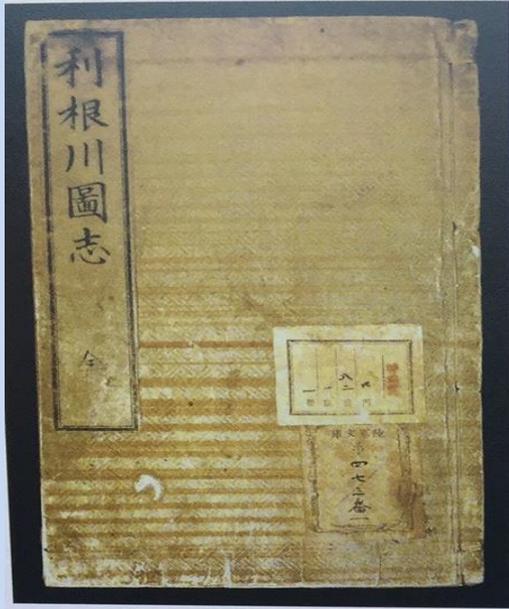
平成十一年三月

印西市

〔利根川図志〕挿し絵より

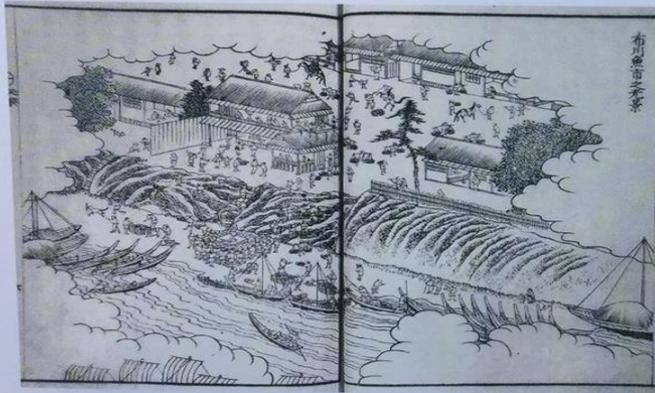
## 関連資料の紹介

# 「赤松宗旦 利根川図志」史料です。



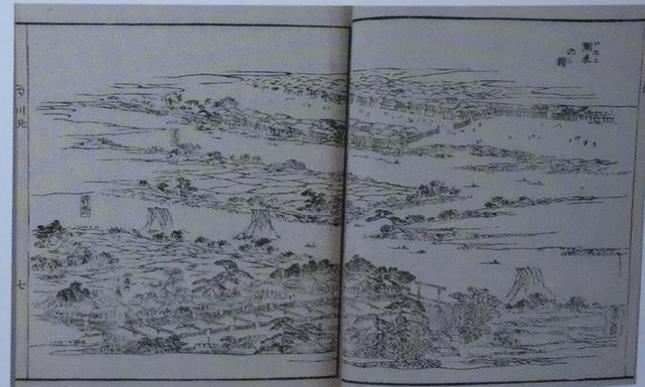
『利根川図志』 安政2年（1855） 江東区中川船番所資料館蔵

『利根川図志』は安政2年（1855）に下総国相馬郡布川村（現在の茨城県利根町）の赤松宗旦によって編まれた地誌書です。宗旦は代々医師を勤める家柄でしたが、天保期の印旛沼開拓を目の当たりにしたことで、利根川流域という範囲に基づいた地誌書を編もうと志したとされています。『利根川図志』は、下利根川、手賀沼、印旛沼、霞ヶ浦、北浦流域を取り上げ、神社仏閣や伝説、歴史、自然など多岐にわたる内容となっています。日本を代表する民俗学者柳田国男にも影響を与えるなど、後の時代にも多く参照され、『利根川汽船航路案内』『利根川勝地案内』などの蒸気船案内書の参考図書としても用いられています。利根川流域という視点を持ち、国郡の領域を越えた地誌書として特筆すべきものと言えましょう。



「布川魚市之図」（『利根川図志』）

赤松宗旦の出身地である布川の繁栄ぶりが描かれています。



「潮来の図」（『利根川図志』）

3月、川面には春の風が吹いていました。



利根川木下河岸跡

河岸跡から市街を臨む。かつての手賀沼落とし堀は、道路に、車の往来、頻繁



土手堤は、快適なサイクリングロード、自転車に注意！

滔々と流れる大河、利根川、

歴史史料センターからの眺望はすばらしい！



歴史史料センターから利根川を臨む

# 開館したばかりの「歴史史料センター」を覗いてみる

## 施設の概要



- 名称 印西市立木下交流の杜歴史資料センター  
所在地 印西市木下1489番地1  
設置目的 市民の歴史及び文化に対する理解と認識を深めるとともに、市民のふるさと意識の醸成と相互理解を図る。  
開所日 平成28年4月27日(水曜日)  
建物構造 鉄筋コンクリート造(一部鉄骨造) 地上1階建て  
建物面積 554.30㎡  
延床面積 499.55㎡  
施設概要 展示室157.1㎡  
収蔵庫222.4㎡(第1収蔵庫・第2収蔵庫・古文書収蔵庫, 資料収蔵庫)  
作業室36.0㎡  
事務室27.0㎡  
駐車場35台(マイクロバス1台, 車イス対応2台を含む)  
敷地面積 5493.76㎡(一部屋外展示場あり)  
隣接施設 木下交流の杜広場  
木下万葉公園  
天然記念物木下貝層指定地露頭

※表紙の瓦塔写真は千葉県教育委員会から提供をいただきました。

## 利用のご案内

- 開館時間 午前9時～午後5時  
■休館日 月曜日・祝日(月曜日が祝日の場合はその後の最も近い休日でない日)・年末年始(12月28日～1月4日)・特別の事情により教育委員会が認めた日  
■入館料 無料  
■交通案内

### □電車・バスをご利用の場合

- ・JR成田線「木下駅」南口下車, 徒歩約20分
- ・ちばレインボーバス「木下駅」下車, 徒歩20分
- ・ふれあいバス「木下小学校下」下車, 徒歩5分

### □自動車をご利用の場合

- ・国道356号線竹袋交差点より県道64号線(千葉井印西線)を印西市街方面に進み約1分
- ◎施設及び駐車場は、木下交流の杜入口から坂を上った高台にあります。

## 案内図



## 印西市立木下交流の杜歴史資料センター

〒270-1326 千葉県印西市木下1489番地1  
TEL:0476(40)3500 / FAX:0476(40)3501  
E-mail: rekicenter@city.inzai.lg.jp  
【ホームページ】 <http://www.city.inzai.lg.jp>

印西市立木下交流の杜歴史資料センター

歴史資料センター

# 明治後期の木下河岸復元図



この図は明治34年頃の木下河岸を再現したものです。

この年の春、成田鉄道の安食・我孫子間が開通し木下駅が開業しました。

午前9時半頃、昨夜の午後8時に東京の船越町を出船し、小名木川、江戸川、利根運河を經由して、  
鏡子へ向かう第四鏡港丸が接岸しようとしています。

鏡港丸は明治28年、通運丸、鏡子丸とともに東京・鏡子間を18時間で結ぶ直行便として活躍していました。

資料提供：(C) TEM研究所

木下まち育て塾 平成19年度企画展「Kisarachi 木下」の歴史船鏡港丸より

明治期の木下河岸の復元ジオラマ、河岸の様子がよくわかります。



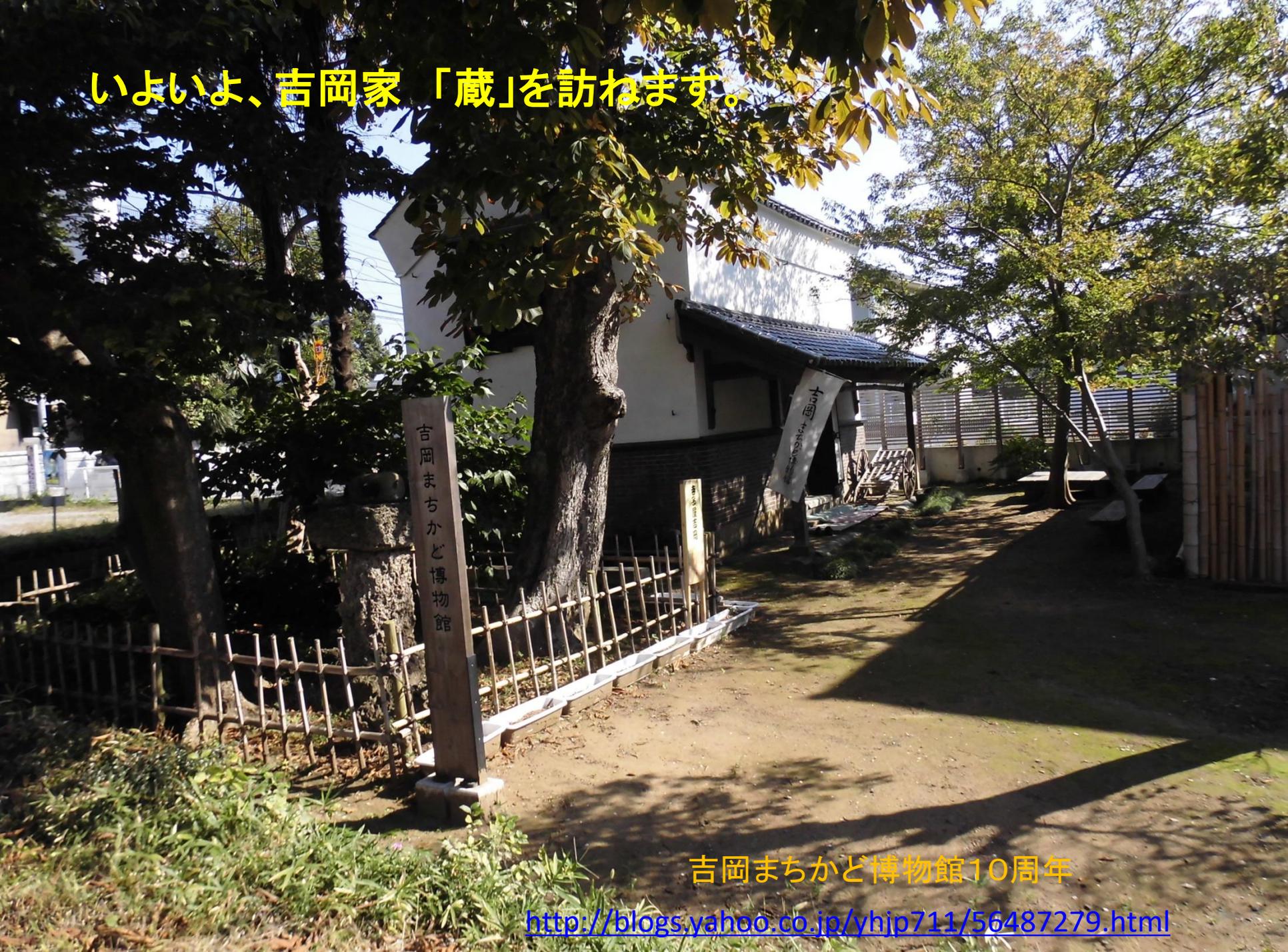
歴史資料センター

復原資料のメイン、川蒸気船「銚港丸」模型です。



吉岡廻船所 銚港丸模型

いよいよ、吉岡家「蔵」を訪ねます。



吉岡まちかど博物館10周年

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56487279.html>



# 吉岡、まちかど博物館の案内パンフレット。表側

## 寺子屋吉岡



吉岡まちかど博物館は、明治24年(1891)に建てられた吉岡家の土蔵です。吉岡家は木下の原産でもあり、塾・大学・市民の協働による保存・再生の意義は大きいものがあると思われます。

平成23年10月、木下まち育て塾は吉岡まちかど博物館のリニューアルを記念し「寺子屋吉岡」市民歴史講座を開催しました。120年前の歴史空間で木下河岸と利根川舟運の歴史を学ぼうというものです。受講を終えた市民の中には向学心が更に増したという方もみえ、塾生の刺激にもなり、市民の意識も高まります。



「寺子屋吉岡」受講生の皆さん  
(吉岡まちかど博物館2階)



軒下伝いの瓦敷きも  
塾生で



塾生手作りの案内パンフレットの複製版(平成24年)

講座名(例)	内 容(例)
講座 I 下利根川通り 木下河岸	*木下河岸の歴史 *木下河岸と木下のまち *木下河岸問屋吉岡本家
講座 II 蒸気船からみる 木下の明治	①Kioroshi(木下)の蒸気船銚港丸 ②「偵察録」にみる木下 ③明治期の木下のまち
講座 III 印西の街に残る 歴史的建造物	①まちに現存する歴史的建造物の種類と現状 ②それらの建てられた時代の町並み ③木下地区における歴史的建造物の保存・修復と維持管理の実態 ④現在のそれらの活用状況
講座 IV 木下・六軒 水辺の歴史	①六軒のあゆみ ②瀧田商店のあゆみ ③江戸喜のあゆみ ④利根川の洪水の歴史

■受講料  
無料(各回資料代500円)

■募集人員10名(各期)

■申し込み・問い合わせ  
メール: machijuku@gmail.com  
電話: 090-3529-4990

### 講座予定

各月第3日曜(原則)  
10時00分~11時45分  
・前期 4月~7月  
・後期 9月~12月  
・夏期・冬期特別講習



(注) この博物館は吉岡家のご厚意により個人所有の土蔵を無償でお借りし公開しているもので、公共施設ではありません。

## 木下まち育て塾

メール  
machijuku@gmail.com

ホームページ  
<http://kioroshimachijuku.web.fc2.com>

Facebook  
<https://www.facebook.com/kioroshimachijuku>

\*このパンフレットは、印西市との協働事業による助成金により作成いたしました。



平成23年10月、リニューアルオープンした吉岡家まちかど博物館

吉岡まちかど博物館は、江戸時代より木下河岸で河岸問屋を営んでいた吉岡家が、明治24年(1891)に建てた土蔵です。

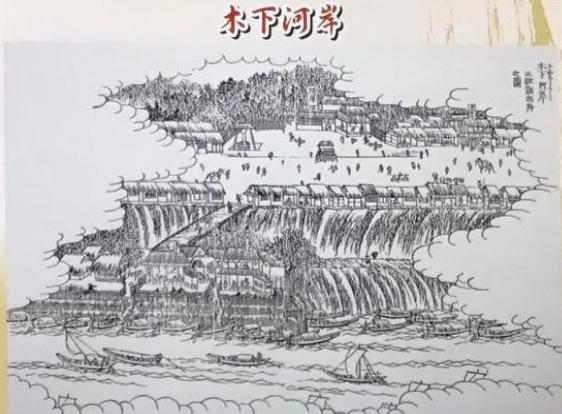
- ・開館日: 毎月第1土曜・第3日曜日  
午後1時~午後4時  
(入場無料)
- ・所在地: 千葉県印西市木下1484  
(銚子屋旅館斜め前)

吉岡まらかど博物館のみどころ 常設展示の案内です。



真野暁亭「下利根川木下河岸眺望図」

明治中期～昭和初期に活躍した日本画家真野暁亭（1874～1934）が下利根川越しに筑波山を遠望し、河畔の木下河岸街並みを描いたものである。利根川を行き交う船はいずれも帆船で、堤防の道には荷馬が見えるなど前近代的な風景に見える。



江戸時代の木下河岸の様子安政5年（1858）  
（「木下河岸三社詣出舟之図」利根川図志より）

中央上に「問屋」とあるのが吉岡家である。香取神宮、鹿島神宮、息栖神社を廻る三社詣や銚子遊覧へと向かう木下茶船の発着で賑わう木下河岸の様子が描かれている。



©TEM研究所

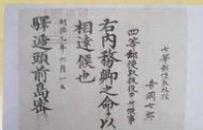
明治後期の木下河岸復元図

利根川の蒸気船や高瀬舟をはじめ、木下小学校や手賀沼落し堀、土橋、そして明治34年の春に安食～我孫子間が開通した成田鉄道も描かれている。街並みには吉岡本家をはじめ、酒屋、時計屋、玩具屋、絹織物等も売る呉服屋、木下銀行、菓子屋など、いかにも下利根川流域と東京を結んだ航路の中心地らしい店が並んでいました。



吉岡七郎 郵便局長辞令

水天宮  
文政9年（1826）  
勧請されたもの。



駅通頭 前島密の名が見える



印袴纏



明治5年5月4日辞令



第3銚港丸銭箱（木製）



山岡鉄舟書「銚港丸」の書

明治天皇の侍従として仕えた山岡鉄舟が明治15年（1881）に吉岡家のために書いたもの。



明治10年代前期に就航した吉岡家の蒸気船「銚港丸」



銚港丸の旗  
縦106cm、横113cm



銚子汽船木下支店の旗  
明治15年8月から17年末のもの



明治14年の  
木下河岸



貝化石灯籠

国指定天然記念物「木下貝層」の貝化石で造られた灯籠では「県下随一！」必見です。



吉岡翁の頌徳碑

銚港丸の船主としても活躍した吉岡七郎を顕彰した巨大な頌徳碑。明治37年（1904）建立

木下河岸 吉岡家の歴史を解説、紹介してます。



小学校社会科見学



2017年3月 講座「三社詣 香取神社 息栖神社 鹿島神社」







平成29年度 まち育て塾講座の様子



2017-4-16 木下河岸巡見の様子

開催日		講演課題		予定講師	実施日
2017年5月20日 (土)	2017年5月21日 (日)	第1回	木下河津と木下街道	小池 徹久氏(印西市立木下交流の歴史資料センター副長)	2017年4月16日
2017年6月17日 (土)	2017年6月18日 (日)	第2回	木下街道における舟井家の跡を歩く!!	関中 政博氏(舟井市郷土資料館副館長)	2017年5月21日
2017年7月15日 (土)	2017年7月16日 (日)	第3回	木下街道と鎌ヶ谷宿	立野 真氏(鎌ヶ谷市郷土資料館長)	2017年6月18日
2017年8月19日 (土)	2017年8月20日 (日)	第4回	木下街道と八幡宿	堂野 祥文氏(市立市川歴史博物館・学芸員)	2017年7月16日
2017年9月16日 (土)	2017年9月17日 (日)	第5回	舞鶴の道と跡	山本 文正氏(交通史学会会長・三歴史民俗博物館教授)	2017年8月6日
2017年10月21日 (土)	2017年10月22日 (日)	第6回	近世の学びと木下街道関係資料	小田 真智氏(船橋市郷土資料館・学芸員)	2017年9月17日
2017年11月18日 (土)	2017年11月19日 (日)	第7回	新川舟運と周辺の村々	樋口 政則氏(江戸川区郷土資料館・学芸員)	2017年10月15日
2017年12月16日 (土)	2017年12月17日 (日)	第8回	中川舟運と小老木川	橋本 真氏(深川東京セゾン館・副館長)	2017年11月19日
2018年1月20日 (土)	2018年1月21日 (日)	第9回	江戸の舟運と行徳河岸	菅原 健二氏(中央区立京橋図書館・河巻)	2017年12月17日

## まち育て塾、アーバンネット中継予定表

# 横綱 鳳谷五郎ゆかいの地 マップ

**鳳谷五郎ゆかいの地**

鳳谷五郎は、千葉県印西市の村田(中宿)大字大田村の出身で、物産(1877年4月21日)生まれ。父は、木下河津と木下街道の舟井家の跡を継いだ。小幡五郎ゆかいの地(1877年1月1日)で、舟井家の跡を継いだ。鳳谷五郎ゆかいの地(1877年1月1日)で、舟井家の跡を継いだ。鳳谷五郎ゆかいの地(1877年1月1日)で、舟井家の跡を継いだ。

平成29年度 木下まち育て塾

駅からハイクに利用されています。

## 印西市出身の横綱がいた! 第24代横綱「鳳谷五郎」展



とき 平成29年8月から30年1月の  
第1土曜日・第3日曜日。午後1時~4時

ところ 吉岡まちかど博物館 印西市木下1484

入場 無料 駐車場 若干あり

主催 木下まち育て塾 後援 印西市教育委員会

問合せ 会長伊藤 090-3529-4990

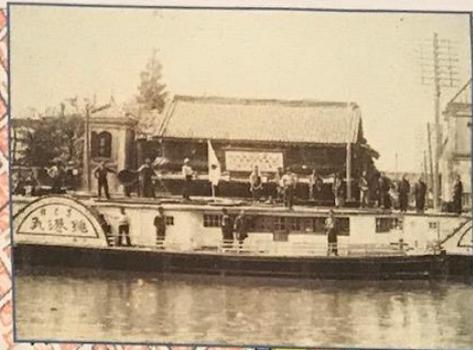
今年度スタッフ巡見中の資料です

# 木下街道周辺図



印西市教育委員会編  
(2011)『印西市歴史読本』  
中世・近世編より作成

# 6/24 行徳航路巡見地図 1



### 行徳河岸

所在地 中央区 日本橋小網町一丁目 番先 地域 日本橋蛸殻町一丁目 番先

かつて箱崎町と小網町・蛸殻町の間には、運河である箱崎川が流れていました。寛永九年（一六三二）南葛飾郡本行徳村（千葉県市川市）の村民が小網町三丁目先の河岸地を幕府より借りうけ、江戸と行徳の間で、小荷物や旅客の輸送を開始して以来、ここは行徳河岸と呼ばれるようになりました。江戸と行徳とをむすぶ船は毎日運航され、成田山新勝寺の参詣などで房総に向かう多くの人びとがこの水路を利用しました。

- 1、河川舟運の近代化がどのように進展し、変容を遂げたか
- 2、史料は、東京都公文書館のモノを主に、偵察録、新聞資料、防衛省防衛研究所所蔵資料、国際日本文化研究センターの「民事判決データベース」の裁判事例等蒸気船進出における行徳河岸、和船業者との軋轢など

# 明治10年代前期行徳関連図



伊勢崎村

河原村

大徳寺

下新宿村

徳願寺

常夜燈

本行徳駅

日本地図センター『明治前期  
手書彩色関東実測図』より転載

## 「行徳船」、明治以降の行徳通船について

江戸時代、行徳新河岸(千葉県市川市行徳四丁目)と小網町三丁目にあった行徳河岸(中央区日本橋小網町)間を「番船」「長渡船」と呼れ、幕藩体制下、特許船が航行していました。

行徳河岸における蒸気船の就航は、...

明治4年利根川丸の就航

明治10年通運丸の就航、

いずれも行徳は通過駅の位置づけであった

明治11年は、和船業者の東行丸の就航

明治12年、7月 蛸殻町・下新宿間 光通丸の就航に際して状況は大きく変容しました。

本行徳の加藤惣右衛門は、文明開化の蒸気船進出にまちの衰退を危惧し、行徳航路への光通丸就航に際し、本行徳を乗船場に、さらに和船業者との共存協栄を意図したが、加藤等の方針に対して、本行徳の和船業者は異を唱えた。地元の紛糾を危惧した千葉県の指導もあって、着船場は北隣の下新宿へ移動、結果、偵察録に見るよう本行徳の衰微を招いてしまいました。

その後、光通丸に反対した和船業者は、明治12年末から蒸気船行徳丸をはしらせ、仁賀保義雄も蒸気船武総丸を東京・河原間に就航させ、以後光通丸と激しい競争をおこない明治15年、光通丸以来関係の深かった本行徳関係者と滑川光亨等が「川汽船会社」を設立するも、内部対立から崩壊を来たしました。

明治17年2月には休業状態に陥りました。

明治前期の行徳通船は、川汽船会社、武総丸の仁賀保義雄、行徳丸関係者が内国通運に蒸気船を譲渡し、同社に収斂していく経過でありました。

保存・研究・活動の様子を紹介しましょう



吉岡まちかど博物館

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56438116.html>

「蔵」 2階、活動のミーティングの様子です



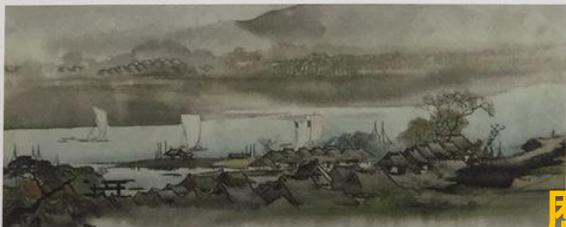
毎月第一土曜日 例会  
事業計画、実行の打合せ

## II章：吉岡家史料紹介(1) (江戸時代：木下河岸)

江戸時代の木下河岸は、東国三社詣などに向かう旅人を乗せた乗合船「木下茶船」の発着場として、江戸にその名を知られた町場でした。

木下河岸は、竹袋村の大字のひとつで、利根川の渡し場として成立しました。川船が利根川から手賀沼へ直接航行できた寛永(1624～42)の頃は、木下に立ち寄る船も少なかったようですが、利根川の河川改修工事や水運網の整備が行われていくなかで、明暦年間(1655～57)の頃より河岸場としての性格が強まり、寛文年間(1661～72)には、木下茶船の営業を開始し、陸奥や水戸、鹿島、鏡子方面へ行き来する旅人を乗船させるようになりました。

元禄年間(1688～1703)には、幕府城米の津出し河岸として公認されており、また木下街道の起点として江戸と結ばれ、鏡子湊や霞ヶ浦周辺から江戸へ運ばれる鮮魚の荷揚げ河岸としても賑わいました。文化年間(1804～17)の頃に最盛期を迎えたとはいわれていますが、利根川水運の要衝の地として幕末に至るまで繁栄を誇りました。



下利根川木下河岸眺望図(部分)

真野晩亭画

真野晩亭は、明治中期から昭和初期に活躍した日本画家です。

この絵画が描かれたのは、明治30年代と推定されますが、その風景は、近世的な色合いが強く見え、往時の木下河岸の姿を想起させてくれます。(全体図は裏表紙参照)



香取 鹿嶋 息栖 成田 阿波 駒木 参詣案内図

江戸時代後期

木下茶船から出船する旅の案内として、吉岡問屋が作成・配布した社寺参詣の案内引き札。木下河岸を中心に江戸から鏡子方面、下利根川流域に広がる河道河岸場・街道宿駅に、香取・鹿嶋・息栖三社などの観光地が記されており、木下河岸から乗船した旅客の主な行路を窺い知ることができます。

図中には、木下河岸から出船先への距離や推奨の船宿が記されているほか、問屋の自家業「安産膏」の広告も書かれています。この刷り物は当時のものではありませんが、現在も版木が残されています。

### 渡船法度差上一札写 寛永8年(1631)

木下の船頭主水が対岸の布川の問所役人に渡船法度の遵守を約定したもので、寛永8年には木下河岸と木下街道が成立していたことを示す証拠のひとつとなっています。(「諸書附類并日記書抜」義ノ巻より)

### 鮮魚荷物継立一件二付請書 正徳6年(1716)

正徳6年、鮮魚荷物継立てをめぐる一件の裁許があり、木下街道の宿継ぎに対し、布佐・松戸道(なま道)の鮮魚荷物の付通しが認められました際の鎌ヶ谷宿・八幡宿の請書。

この正徳の裁許は、木下街道の鮮魚輸送に大きな影響を与えたことになり、次第に布佐・松戸道が鮮魚輸送の中心となっていったといわれています。(「諸書附類并日記書抜」誓ノ巻より)

- 9 -

## 吉岡家史料紹介(2) (江戸時代：河岸問屋)

江戸時代の吉岡家は、代々惣兵衛、七郎左衛門などを名乗り、寛永年中(1624～43)には竹袋村の本村に屋を構え、名主役を務めています。寛永の頃には既に河岸問屋を営んでいますが、問屋業務は手代に任せていました。その後、元禄8年(1696)に利根川端の木下河岸へ屋を移し、享保年中(1716～35)には問屋業に専念するようになります。

延宝5年(1677)、船頭が起こした事件を機に、木下河岸では出船する船から口銭・底銭を取って「問屋場出船日帳」に乗合数や船頭の住所・氏名を記すようになります。それ以降、利根川を下る旅人の宿泊や食事酬いを独占的に行うようになったといわれています。



木下河岸問屋引き札 江戸時代後期

木下河岸問屋の営業案内ちらし

新年の祝詞とともに配布したもので、問屋正面図と木下河岸からの参詣やその途中の観光地までの距離や船賃などを記しています。木下茶船の形を伝える貴重な資料です。

木下河岸の問屋の店前を描いており、問屋場に入り出す武士と庶民の姿、宿の接待の様子、内風呂の存在などが確認できます。「本陣屋敷絵図」などと照合すると、河岸問屋での宿泊客や物資の動きなど、多くの事実がわかります。



川船改役の支配を受け、極印改を打って船年貢・役銀の徴収が行われ、売買や新造・徴給等による船籍の管理が行われていました。極印の種類によって船の種類や年貢・役銀の区別が異なり、ほかに往来河川の範囲、所有者、年号などが記されています。吉岡問屋には多くの徳印札が残されています。

### 関札「仙台中将寓」

安永9年(1780)の5月10日、仙台藩主第7代伊達重村(徹山)が鹿嶋神宮に向かう途中、木下河岸の吉岡問屋に宿泊した際に掲げられた本陣宿札。



諸書附類并日記書抜 (安政6年1859頃)

江戸時代後期に吉岡問屋に伝来する竹袋村や木下河岸、問屋に関する古い記録や文書類を書き留めたもので、全6巻(仁・義・礼・智・信・花の各巻)とその総目録からなります。

河岸と問屋の立ち立ちや様々な事件が記録されており、木下河岸の実態を知るうえで、極めて貴重な資料となっています。

本文書を含め、問屋吉岡家に伝来した文書類は「吉岡家河岸関係文書」として市の文化財に指定されています。



川船札

問屋の川船及び江戸市中に入り入る海船は、川船奉行のち川船改役の支配を受け、極印改を打って船年貢・役銀の徴収が行われ、売買や新造・徴給等による船籍の管理が行われていました。極印の種類によって船の種類や年貢・役銀の区別が異なり、ほかに往来河川の範囲、所有者、年号などが記されています。吉岡問屋には多くの徳印札が残されています。



印半纏

吉岡家に伝えられた印半纏。井桁に「ト」の字と「木」の字を模倣化して染め抜いたもので、作業半纏としては一般的なものです。カタカナの「ト」は問屋を符号化したものと思われまます。このほか、紺無地の刺し半纏もありまます。使用された時代は不詳ですが、問屋で着用していたものと思われる、稲荷神社の祭りに着用したとも伝えられています。

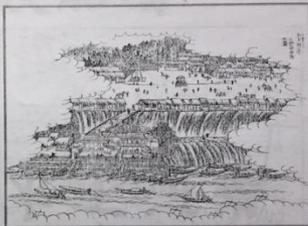
- 10 -

歴史資料研究「図録」です。

# 江戸時代の木下河岸

江戸時代の木下河岸は、東国三社詣などに向かう旅人を乗せた乗合船「木下茶船」の発着場として、江戸にその名を知られた町場でした。

木下河岸は、竹袋村の大字のひとつで、利根川の渡し場として成立しました。川船が利根川から手賀沼へ直接航行できた寛永(1624~42)年の頃は、木下に立ち寄る船も少なかったようですが、利根川の河川改修工事や水運網の整備が行われていくなかで、明暦年間(1655~57)の頃より河岸場としての性格が強まり、寛文年間(1661~72)には、木下茶船の営業を開始し、陸奥や水戸、鹿島、銚子方面へ行き来する旅人を乗船させるようになりました。



木下河岸三社詣出舟之図 安永5年(1858) (松本宗良『利根川図志』より)  
 寛政9年、鹿島神宮へ参詣する旅人と三社詣でや銚子詣でや利根川へ向かう木下茶船の発着で賑わう木下の様子が見えています。

元禄年間(1688~1703)には、幕府城米の津出し河岸として公認されており、また木下街道の起点として江戸と結ばれ、銚子漬や鏡ヶ浦両辺から江戸へ運ばれる鮮魚の荷揚げ河岸としても賑わいました。文化年間(1804~17)の頃に最盛期を迎えたとはいわれていますが、利根川水運の要衝の地として幕末に至るまで繁栄を誇りました。



下利根川木下河岸眺望図(部分) 真野鏡亭画(明治30年代頃)  
 (木下まち育て塾『利根川流域の発展とその歴史』p28より)

# 木下街道と渡船場

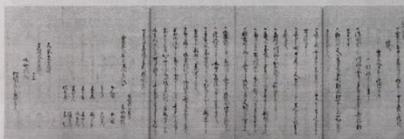
河岸場の成立する以前の木下は、布川村(茨城県利根町)の対岸の渡船場として登場します。布川村は、元和2年(1616)の幕府が定めた関東筋16か所の定船場のひとつで、関所機能を有しており、同10年には布川の渡守三右衛門と木下の船頭主水が船渡し取り決めを交わしています。

当時布川には、佐竹街道(水戸街道)が通り、対岸の布佐から我孫子へと続いており、手賀沼は手賀浦と呼ばれ、利根川から直接高瀬船が出入りしていました。その後、利根川流域の開発が進むなかで、大きな変化を遂げていきます。

寛文10年(1670)の頃、木下城山下と布川の渡しは天地の渡しといわれるようになります。



寛文・延宝期以前の木下付近概図 (山本忠良『利根川史』より転載)



渡船法度並一札写 寛永8年(1631) (『陸奥村振井日記書抜』巻ノ巻より)  
 木下の船頭主水が布川の船頭役人に渡船法度の遵守を約定したもの。寛永年中より木下河岸の存在したことを示す証拠のひとつとされた。(国史館文書、自国市教育委員会保管)

**木下街道**  
 木下街道は、行徳河岸(現市川市)と木下河岸を結ぶ脇道です。行徳河岸では、江戸日本橋小網町の行徳河岸を結ぶ長遠船が就航し、木下河岸では、下利根川に旅客を運ぶ木下茶船が営業するなど、木下街道は、江戸と利根川下流域を結ぶ要路として、江戸時代中後期には多くの人や物資が行き交いました。  
 寛永8年(1631)頃に街道が成立したといわれ、行徳・八幡・鎌ヶ谷・白井・大森・木下の各宿駅が整備されました。

## 史料説明展示パネル (コピー)

# 木下河岸と鮮魚輸送

河川交通網の整備に伴って、江戸への鮮魚輸送は、銚子飯貝根の漁場が開かれた慶安3年(1650)頃から軌道に乗り始めます。利根川流域の開発により輸送路は、変遷を遂げながら、江戸での鮮魚需要の増大とも関連し元禄期(1688~1703)頃に本格化していきます。

木下河岸は、鮮魚の荷揚げ河岸として利用され、行徳河岸へ至る木下街道は、隣村の布佐河岸から松戸河岸を結ぶ布佐・松戸道とともに「生(なま)みち」の名で通称されていました。鮮魚荷は、銚子を夕方出船出発し3日目の朝、日本橋の魚市にかけられるのが仕来りでした。



鮮魚荷物継立一件二付請書 正徳6年(1716) (『陸奥村振井日記書抜』巻ノ巻より) (吉岡家文書、印西市教育委員会保管)

正徳5年(1715)木下街道の鎌ヶ谷宿の者が布佐村の鮮魚荷物を差し押さえるという事件が起こります。江戸時代の往還は、宿継ぎが原則で、宿ごとに馬を乗り換える必要がありましたが、布佐村では、鮮魚荷物を宿継ぎせず、松戸の河岸まで付け通して運んでいました。翌6年の騒動では、布佐村の鮮魚荷物の付通しが認められ、木下街道の宿駅が取訴されています。この正徳の騒動は木下街道の鮮魚輸送に大きな影響を与えるものでした。

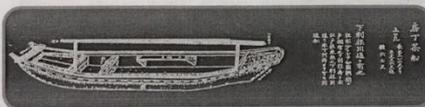
その後、木下河岸では、元文3年(1738)の騒動にも敗れ、明和8年(1771)の河岸吟味の際には通し馬を乗り出しますが認められず、次第に鮮魚輸送は布佐・松戸道が中心となっていきました。年間(8月~2月)の輸送量は、木下街道が寛政2年(1790)当時約2000駄、布佐松戸道が宝暦12年(1762)当時3500駄であったといわれています。

# 木下茶船~乗合遊覧船

利根川の客船として江戸で名高いものに、「木下茶船」があります。木下河岸から下利根川の霞ヶ浦・北浦・銚子方面へ出船する当時の乗合遊覧船といったところです。

木下茶船の多くは、貸切り遊覧船で、乗客たちは利根川の景色を眺めて酒など酌み交わし、鹿島・香取・息栖の三社を参詣し、また少し足を延ばして銚子の磯めぐりを楽しめたり、2、3泊して木下へ帰ってくるといった具合です。

文化・文政期(1804~29)、江戸近郊への寺社参詣を兼ねた遊山の旅が流行するなか、格好の観光コース江戸市民の人気を集めました。



房丁茶船の図(享和2年(1802)『船鑑』、『東京市史稿』より)  
 木下茶船といわれ、下利根川通りで使用された川船のひとつ。全長は10メートルほどで、定員は8人乗り、江戸への往來はなく、木下河岸より下流で通船し、耕作舟などとしても使用された。

赤松宗臣は、『利根川図志』の木下河岸の項で、「寛文のころ、此処に旅客の行舟(世に木下茶船といふ)を設けたるに因りて、甚だ繁栄の地と為れり、それは鹿島香取息栖の三社に詣でし、及び銚子浦に遊覧する人多かりなり」と述べています。

多くの文人墨客が木下河岸を訪れて茶船を利用しており、十代全一の『諸国道中金草鞋』や貝原益軒の『日光名勝記』をはじめ、多くの作品からその様子を知ることができます。



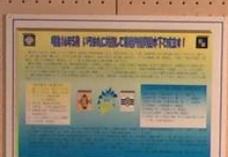
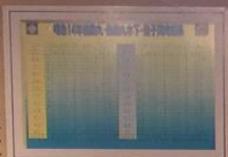
木下茶船の図 (林屋鳳書『木下茶船所説図』より)

文化2年(1805)刊  
 木下は、おきろしと読む、挿し絵中、「此所より飯東太郎を船に乗りて香取息栖船橋に至る由」とある。木下河岸の利根川に架かる土橋の橋より出船する様子が見られている。内川からの出船は、時代により禁止されており、実際のよすなかなは明らかでない。





# 2016 ミニ企画展「木下の蒸気船」



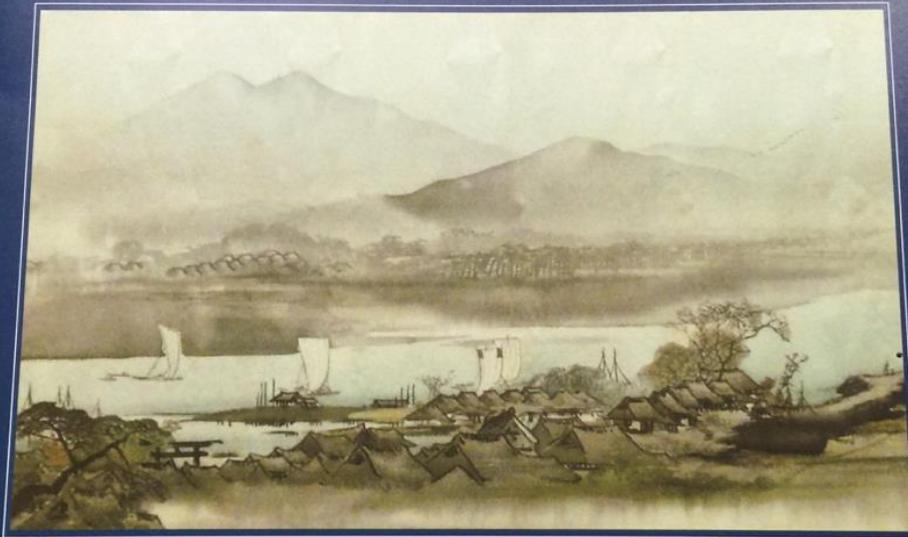


資料、図録、パネル展示

吉岡まちかど博物館リニューアル記念企画展

# 川蒸気船銚港丸の誕生とその終焉

～船主吉岡七郎の活躍～



平成23年10月30日

**木下まち育て塾**

## 「歴史研究誌」

平成19年10月29日  
Kioroshi(木下)の蒸気船

平成23年10月30日  
川蒸気船銚港丸の誕生と  
その終焉

平成26年10月25日  
吉岡まちかど博物館10周年  
記念誌

## 銚港丸の誕生Ⅱ (共同出資と経営実態)

銚港丸は、明治12年8月12日(火)、木下から銚子に向け出航した。約23年間続く銚港丸時代の幕明けであった。銚港丸建造及び経営実態はこれまで史料制約から不明であったが、山本鉦太郎氏旧蔵史料からは、初期銚港丸三船の経営実態、第一銚港丸の建造費内訳及び12月より、初期銚港丸三船の出資者、後、後に銚港丸三代目船主となる孫、吉岡孝太郎が生まれ、郵便事業は長男吉岡吉太郎が9年7月より見習いとなっていた。吉岡七郎は、前月の7月に竹袋村戸長を辞職し、蒸気船事業に本腰を入れ始めたのであった。  
なお、本頁掲載史料は全て山本鉦太郎氏旧蔵史料である。

第一船主 山本鉦太郎  
第二船主 吉岡孝太郎  
第三船主 吉岡吉太郎  
共同出資者 川原代 木下 岩戸 利根川 手賀沼 印旛沼

右：第二銚港丸に係る契約書(明治13年9月)  
契約書から4名の共同出資であることが判明した。  
第一銚港丸の契約書は未発見であるが本史料より第一銚港丸のそれは明治12年6月に作成されていた。  
第3条に吉岡七郎を名義人、第8条に会計担当とする等、銚港丸事業は事実上、吉岡七郎指導のものであることが分かる。  
なお、銚港丸に係る山本氏旧蔵史料の一部は流山市立博物館にも寄贈されている。

上は、初期銚港丸三船に係る利益配分等、右は銚港丸建造費明細等の史料群である。上記史料から銚港丸事業は明治12年から13年頃までは西南戦争後の好景気、少ない競合者等から順調に推移した。しかし、その後4年10月以降の松方デフレ、15年のコレラ禍、多くの競合者の登場により、経営状況は急速に悪化していたことが判明する。  
以上から、本史料群は明治10年代前期の川蒸気船の営実態を当時の社会経済の実情に即した動きを示すものとして興味深いものがある。なお、銚港丸建造者澤辰造(?~明治29年)の人物像は不明である。

第一船主 山本鉦太郎  
第二船主 吉岡孝太郎  
第三船主 吉岡吉太郎  
共同出資者 川原代 木下 岩戸 利根川 手賀沼 印旛沼

初期銚港丸三船経営実態表 (明治12年8月~16年4月)

項目	第一船主			第二船主		
	全体利益	月平均	一往復	全体利益	月平均	一往復
明治12年	558.4	142.1	4.7	*	*	*
明治13年	3,202.6	275.2	9.2	728.6	210.2	7.0
明治14年	3,430.7	285.9	9.5	2,373.0	197.7	6.6
明治15年	71.8	7.2	0.2	76.9	7.7	0.3
明治16年	358.3	89.6	3.0	-255.3	-63.8	-2.1
平均	7,821.7	202.5	6.1	2,923.2	110.4	3.2

項目	第三船主			船主全体		
	全体利益	月平均	一往復	全体利益	月平均	一往復
明治12年	*	*	*	558.4	142.1	4.7
明治13年	*	*	*	4,031.2	260.5	8.7
明治14年	-166.1	-82.7	-2.4	5,337.6	181.6	6.1
明治15年	-1,465.3	-146.5	-4.9	-1,316.6	-63.9	-1.5
明治16年	-40.7	-10.2	-0.3	62.2	5.2	0.2
平均	-1,972.1	-137.0	-4.6	8,772.8	99.9	3.2

第一船主 山本鉦太郎  
第二船主 吉岡孝太郎  
第三船主 吉岡吉太郎  
共同出資者 川原代 木下 岩戸 利根川 手賀沼 印旛沼

第一船主 山本鉦太郎  
第二船主 吉岡孝太郎  
第三船主 吉岡吉太郎  
共同出資者 川原代 木下 岩戸 利根川 手賀沼 印旛沼

第一船主 山本鉦太郎  
第二船主 吉岡孝太郎  
第三船主 吉岡吉太郎  
共同出資者 川原代 木下 岩戸 利根川 手賀沼 印旛沼

左：初期銚港丸三船経営実態表  
上記史料群から明治12年8月から同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る。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89%は、第一銚港丸分であり、第二銚港丸も15年以降は振るわず、第三銚港丸は赤字続きであった。15年は全体で1,316円もの赤字を出していたことが判明するのである。

## 銚港丸の誕生Ⅲ (共同出資者の関係)

初期銚港丸三船は、地域の有力者4人、木下の吉岡七郎(天保8年~明治31年)、大森の宮嶋宗十郎(文政12年~明治19年)、岩戸の篠田謙光(弘化3年~明治22年)及び同じく岩戸の篠田有則(嘉永5年~大正11年)の共同出資であった。4人には色遣い地縁・血縁関係が見られた。(地名は全て現印西市)  
吉岡七郎及び篠田謙光は、川原代(現茨城県龍ヶ崎市の木村家本家から各々吉岡本家及び篠田左衛門家に入った実の兄弟であり、七郎は、木村善松(文化5年~明治29年)長男、謙光は五男であった。謙光については、史料が少なく、不明な点が多いが14年、宗像村の戸長となっている。有則家と謙光家は至近の距離にある本・分家の関係にあった。木村本家から伊能家(茂左衛門家)へ「まい」が伊能節軒(文化5年~明治19年)に嫁いでいた。  
有則は、佐原の伊能家四男。号・緑園、長じて篠田家に入り、明治14年から20年まで千葉県議員を4期務めた他、自由民権運動にも関与し、木下に民権結社「叢叢会」を平山晋等と設立し、その代表となっていた。長男有徳(明治13年~昭和20年)は県会議員、衆議院議員を務めている。



篠田有則  
「千葉県議会議員名鑑」より転載

宮嶋宗十郎は、江戸期には大庄屋、明治期、印旛第五大区第九小区の戸長頭取(この時、吉岡七郎は九小区の戸長)を歴任した地域の有力者であった。

篠田儀右衛門及び儀左衛門兩名が何故、篠田有則であり、篠田謙光であるのか。篠田儀右衛門家及び儀左衛門家各々有則及び謙光両義父の墓誌に、有則義父こと篠田有典(文政9年~明治32年)は「知足翁有典篠田氏にして幼名を猪之助といゆ文政九年二月十日下総國印旛郡岩戸村に生る父は有隣門ハ同姓也その箕裘を承〇通称儀右衛門と(中略)施主篠田有則」とあり、また謙光義父こと篠田孔彰(文政8年~明治28年)は「君諱孔彰性篠田氏幼名仙松俗儀左衛門(中略)娶同姓有典之妹(後略)」と記されていることによる。更に、明治43年刊行の「大日本篤農家名鑑」(306頁)に「篠田儀右衛門」との記載があり、有則、有徳の時代に於いても「儀右衛門」を用いていたことに留意すべきである。

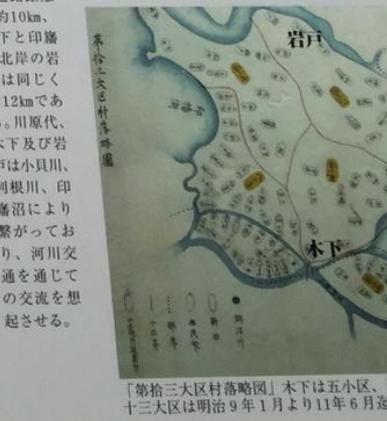


結納書に見られる4人の印影 左：宮嶋宗十郎 中左：篠田儀右衛門 中右：篠田有則 右：吉岡七郎。篠田儀右衛門の印影は「有典」と読める。「儀右衛門」及び「儀左衛門」は書類上、一貫してあり、「有則」、「謙光」とは記名されていないのが特徴である。有則、謙光双方には当時、義父「有典」及び「孔彰」が存在であった。(A)

戸長頭取に「宮嶋宗十郎」、戸長に「第五大区第九小区 竹袋村吉岡七郎」の名がみえる印旛郡期(明治5年9月)の文書 印旛郡は、明治4年11月から千葉県成立の明治6年6月までであった。(宝田家文書75)

伊能節軒の書翰、文中宛名に「伊能伯父様」とあり、親であった。「木下吉岡愚兄」、「川原代老愚父」が見える。「(書簡 藍綬褒章拝領につき)伊能家文書目-61-2-28 国立歴史民俗博物館蔵」

明治18年12月25日、伊能節軒は藍綬褒章を受章した。これをする篠田謙光の書翰、文中宛名に「伊能伯父様」とあり、親であった。「木下吉岡愚兄」、「川原代老愚父」が見える。「(書簡 藍綬褒章拝領につき)伊能家文書目-61-2-28 国立歴史民俗博物館蔵」



## II章：銚港丸の終焉 I（売却手続始まる）

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。右文書に「今回拙家将来ノ永續法方ヲ更改致度」とあり、吉岡家主要事業であった蒸気船事業からの完全撤退を意味するものである。

利根川蒸気船交通の経営環境は厳しさを増してきた。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、30年、本所・銚子間総武鉄道の開通、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であった。吉岡家は蒸気船事業に見切りをつけ、後述の木下銀行、利根肥料設立に大きく係わり、実業家への転進を図るのである。

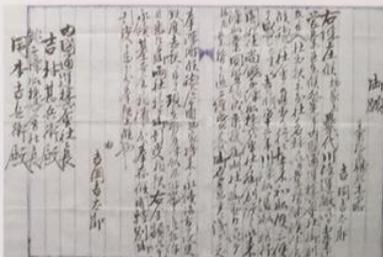
当時、第一、第四及び第五銚港丸は吉岡孝太郎、利根丸は吉岡米の所有船であった。両名の代理を孝太郎の父であり、米、長男の吉太郎が務めていた。

なお、本頁掲載史料は記事を除去、全て吉岡家旧金庫内文書である。

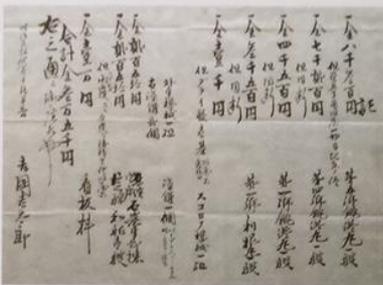
右上：吉岡吉太郎から内国、銚子両社長宛の蒸気船等譲渡依頼書 銚子汽船の明治35年前期決算書に「昨年十一月銚港丸船主吉岡孝太郎氏ノ營業及營業用ノ船舶申込メレク」とある。34年後期のそれには記載がなく、秘密裡に進められたものと思われる。

右：譲渡価格内訳書 4船その他で3万5,000円としていた。看板料1万円が目を引く。

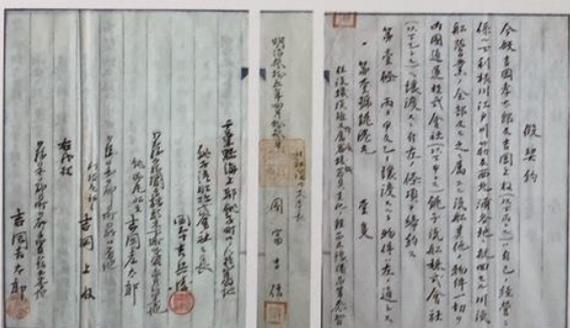
右下：仮契約書 仮契約は三者で締結された。譲渡額は3万円、船員はそのまま両社が引継ぐこととなった。



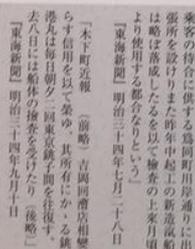
吉岡家が両社へ提出した蒸気船等譲渡依頼文書 (明治34年10月)



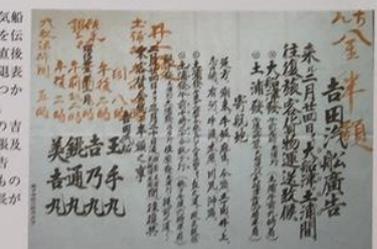
譲渡金額35,000円の内訳書 (明治34年10月13日)



三者間の仮契約書 (明治35年4月13日)



「木下町発報（前略）吉岡河内商店は相變らず信用を以て榮め、其所有にかゝる銚港丸は即日朝夕、東京京橋下町に往後、去八日には船体の検査を受けた（後略）」

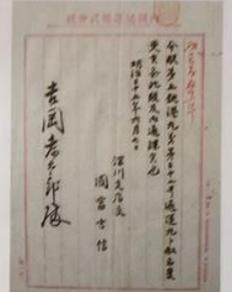


吉岡家の好調ぶりを伝える記事 記事直後に蒸気船事業撤退表明には全く補ひつかない内容である。

右：35年2月の吉岡汽船の路線拡張及び運賃値下げ広告 売却一ヶ月前半分で第一銚港丸船長が報告した。

## 銚港丸の終焉 II

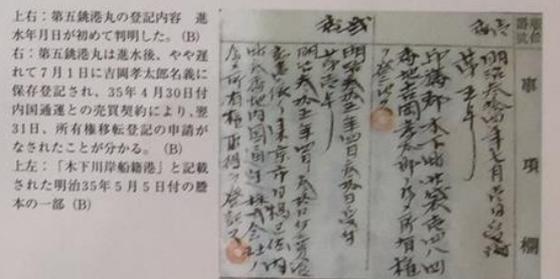
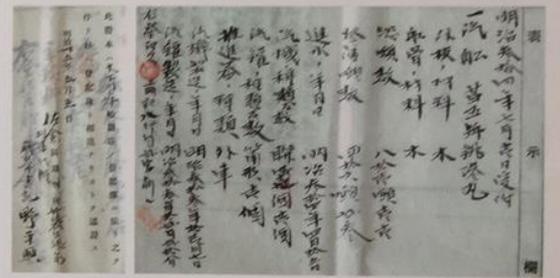
銚港丸・利根丸等の譲渡手続きは明治35年4月13日の仮契約、4月29日の売買契約公正証書作成、30日の所有権移転登記と厳密に行われた。公正証書、進水年月日が判明する船舶の登記簿謄本等今では見ることができないものである。謄本には「木下川岸船舶」と記載され、利根川水運で繁栄した木下を垣間見ることが出来る。



内国通運深川支店長国富信から吉岡孝太郎宛の第五銚港丸船名変更通知 (明治35年6月7日)。該船は第32通運丸となつて活躍した。(B)



銚子汽船に係る営業及び船舶売買公正証書 (明治35年4月29日) (B)



「利根川汽船航路案内」を刊行した「汽船荷客取扱い連合会」は、明治35年4月10日に発足したことが分かる。銚港丸の名が見えるが売却は既に確定していた。

隅田川に臨む内国通運船政町出張所前の第四及び第五銚港丸記念写真 明治34年～35年頃のもの。(吉岡重弘氏蔵)

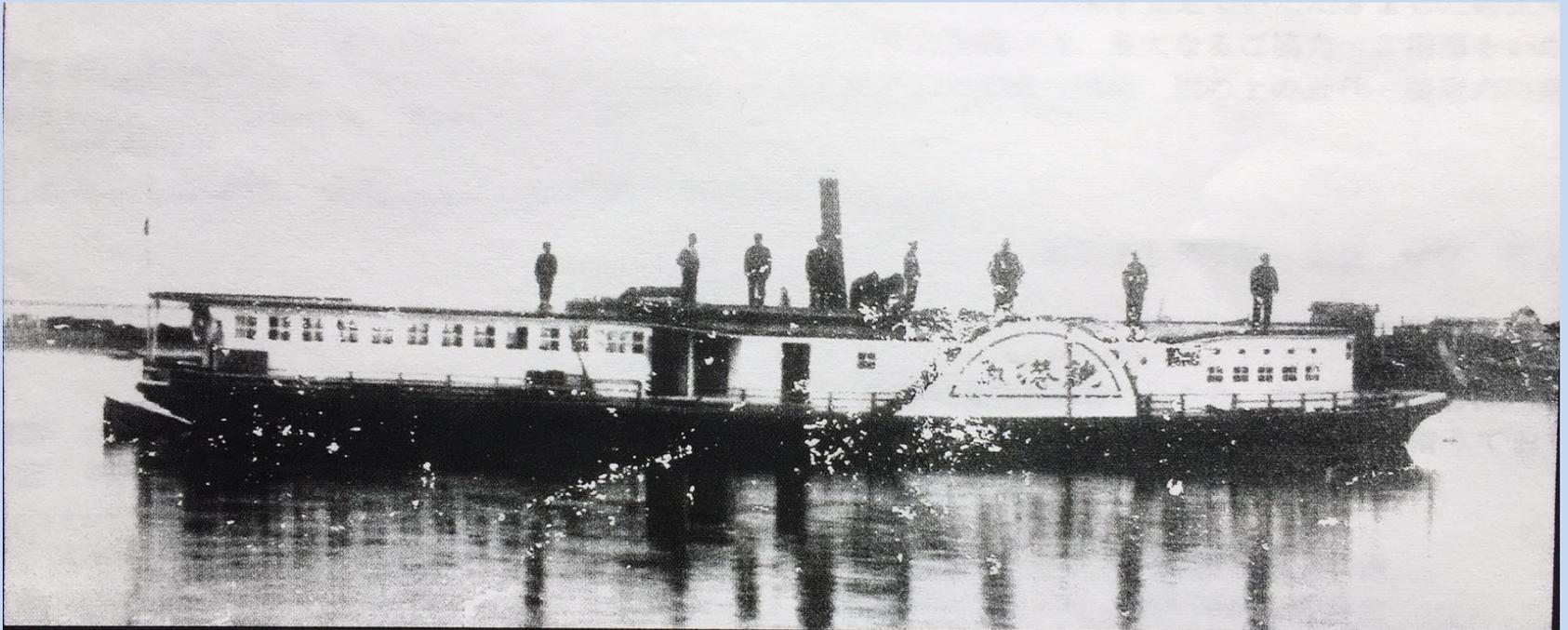
## <研究調査活動>

### 「木下と蒸気船史料」の解題

<http://www.s-kawano.net/s-kawano/2014/07/post-138.html>

(資料内容)

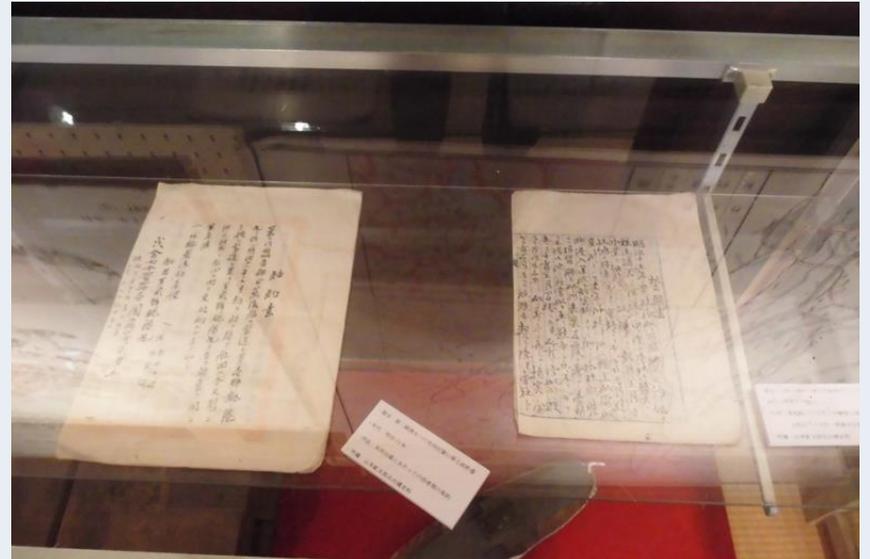
明治期吉岡家及び銚港丸関連年表等



# 銚港丸三船等に係る史料構成

## (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	史料郡
①	契約書	第二銚港丸	「結約書」	明治13年9月 (四者連盟)	A
②		第三銚港丸	「結約書」	明治14年7月 (四者連盟)	A
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	B
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	B
⑤			「明治十四年四月調 第壹銚港丸明細差引計算帳」	明治12年8月分～同14年4月分	B
⑥			「明治壹貳年八月開業 銚港丸利益金控 番号」	明治12年8月分～同15年3月分	C
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	B
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	C
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	B
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	C
⑪			「明治十五年四月ヨリ七月迄従第一号 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	B
⑫		共通	預金証書等	明治12年6月～同15年11月 (吉岡七郎から篠田兩名へ)	D
⑬			「豊田氏 汽船会計簿」	明治14年9月分～同15年11月分	C
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)	E



## < 史料解題 >

- 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

以上、本資料は、明治10年代前期の好景気、明治12年太政官布告第16号に基づく、運輸の自由化に伴う川蒸気船の間の本格的競争期、及び中期以降の不況期に重なる時期の実体を表すものとして極めて興味深い情報を提供しています。

## 第二銚港丸建造に係る「結約書」史料を読んでみる

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56399139.html>



## 第二号銚港丸に係る

### 「結約書」文書を活字に起こしたものの抜粋

#### 印西の歴史 第七号

##### 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、今又別ニ壹艘ヲ製造シ、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

##### 第壹條

一 外輪蒸氣船壹艘 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數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 繋船所ハ、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、聯合者ノ内吉野七郎ヲシテ船主ノ名義者トス、因之、出願許可其他ノ手續ハ、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(吉野七郎ヲ云フ)壹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 全部岩戸村

篠田儀右工門<sup>㊟</sup>

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<sup>㊟</sup>

一金千八百六拾円四拾八錢五厘六式五 全 竹袋村

吉田七郎<sup>㊟</sup>

前記之通、出金株式券状別紙有之

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  
査済ノ上ハ、該帳簿ニ各捺印スルヲ要ス、且、利  
益損失ハ、各株数ニ應シ計算分賦シ、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  
リ戻シ、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(乃チ百  
円ニ付二拾円)ハ、減額相立候約

第八條

一 會計主任ハ、当分吉田七郎擔當タル事

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、吉田七郎  
ヨリ異論申聞數、又、株主ニ於テハ、僅少ノ事故  
ニ托シ、彼是異議申聞數候事

第九條

一 前記結約スル條款ハ、事業ニ関スル極要ノ件々ヲ揚  
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、各意冊ヲ藏シ、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

官島宗十郎<sup>㊟</sup>

全國全郡岩戸村

篠田儀右工門<sup>㊟</sup>

全 全村

篠田儀左工門<sup>㊟</sup>

全 竹袋村

吉田七郎<sup>㊟</sup>

## 第二銚港丸建造に係る結約書、解説要旨

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。

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株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。「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、定繋地を木下、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、署名、押印されている。

なお、結約書前分に「先二、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。

史料解題後まとめられた資料(データ化)

銚港丸三船経営資料

<http://www.s-kawano.net/s-kawano/2017/02/post-197.html>



# 木下 吉岡家 「川蒸気船経営」 についてのレポート



行徳河岸 銚港丸第4号、第5号

## 吉岡七郎と銚港丸(年表を参照ください)

吉岡家は、江戸期、河岸問屋、名主。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)の木村籐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きます。

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ました。

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・小見川間に就航し、

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、銚子丸等との激しい競争展開しました。

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、

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ました。

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させ、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」として結び、木下にも「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、成田鉄道木下駅が開業した。

明治35年には手塩にかけ、育成してきた銚港丸等4隻を吉岡家は手放します。

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りました。

吉岡家の蒸気船経営期の名称は「銚子汽船会社木下支店」でした。

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メートルを超える「吉岡翁の碑」を建てています。

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。

# 史料④より作成しました。

## (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
1	8月12日	火	下り	0.720	1.130	
	8月13日	水	上り	0.410		
2	8月13日	水	下り	4.590	5.680	
	8月14日	木	上り	1.090		
3	8月14日	木	下り	2.880	4.290	
	8月15日	金	上り	1.410		
4	8月15日	金	下り	3.470	4.110	
	8月16日	土	上り	0.640		
5	8月16日	土	下り	23.075	36.000	17日の下りなし
	8月17日	日	上り	12.925		
6	8月18日	月	下り	22.520	32.940	19日の下りなし
	8月19日	火	上り	10.415		
7	8月20日	水	下り	18.610	20.010	22日の下りなし
	8月21日	木	上り	1.390		
8	8月21日	木	下り	30.505	56.030	
	8月22日	金	上り	25.527		
9	8月23日	土	下り	28.275	33.370	
	8月24日	日	上り	5.090		
10	8月24日	日	下り	10.380	25.030	
	8月25日	月	上り	14.648		
11	8月26日	火	下り	10.210	19.930	
	8月27日	水	上り	9.720		
12	8月28日	木	下り	11.860	21.750	
	8月29日	金	上り	9.890		
13	8月30日	土	下り	8.183	18.720	
	8月31日	日	上り	10.533		
14	8月31日	日	下り	12.685	24.770	
	9月1日	月	上り	12.089		
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					21.70	
弁当代餅代				4.125		
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・銚子間を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	30.334	一人につき1銭
銚子屋	0.795	
壁無屋	0.230	
三門屋	0.050	
鈴木屋	0.020	
乗客世話料合計	1.095	
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	椎名
小使	1.000	伊藤
会計	15.000	不明
下会計	5.500	松本
下足番	1.500	渡辺
船中	1.500	
乗組員給料合計	80.250	
乗組員食糧費	35.275	
薪代	88.895	他、含む縄代
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	

支出は、全体で262円、これにより8月の収支は45円の黒字。支出中、最大のもののは88円(33.3%)を占める薪、蒸気船の燃料である。当時の燃料は石炭ではなく薪である。

乗組人とある船員の給料80円(30%)

その他、船員食料、油

茶炭弁当菓子仕入は、船中での弁当や菓子の販売

船員は船長以下13人、器械士(機関士)、罐焚ききの火夫2名、水夫4名、会計は補助者を含み2名、小使い、下足番、その他各1名。

給与水準は、会計が最も高く、表のとおり

蒸気船が寄港する各地に切符販売する「汽船取扱人」売り上げの10%。有力旅館4軒に一人1銭の乗客世話料を支払っていた。地元との共存共栄。

## 経営データを見る

### 第一銚港丸の建造費

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)

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。

(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

## 第二銚港丸の建造費内訳と投下資本回収想定

	内容	単位;円	
		金額	
全体	建造費	6,000.0000	
	罐一個	300.0000	
	諸費1	200.0000	
	諸費2	300.0000	
	諸費3	481.7630	
	諸費4	160.1790	
	小計	7,411.9420	
	13年2月より14年4月迄の利子相当額	823.1250	15%
	総計	8,265.0670	
	一株あたり(全体30株)	275.5022	

## 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

各蒸気船ごとの利益計算の状況です。

## ( 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ました。

明治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、順調でありました。

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ます。

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の回収(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ました。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しています。

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、などです。

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りました。

## 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。

\* 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 氏「研究レポート」より転用

## 調査、見学資料館 等

- 品川物流博物館(石川島資料館)
- 江戸東京博物館
- 中川船番所資料館
- 市川歴史資料館(行徳河岸)
- 流山博物館(利根運河)
- 野田歴史資料館
- 関宿城博物館(関宿藩 関宿河岸)
- 境歴史民俗資料館(境河岸)
- 吉岡まちかど博物館(木下河岸)
- 県立中央図書館
- 千葉中央博物館
- 国立歴史民俗博物館
- 佐原・香取資料館(伊能家文書)
- 大利根博物館
- 高田 宮城家(文書、公文書館)
- 銚子公正市民館
- 他

利根川流域における自然環境変動の河道変遷  
<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/57518010.html>

河岸探索 境歴史民俗資料館  
<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/57263098.html>

江戸と房総の交流史  
<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/57173107.html>

「河岸」 川名 登  
<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56526888.html>

河川水運の文化史  
<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56553150.html>

江戸東京を支えた舟運の路  
<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56484119.html>

利根運河散策

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56340912.html>

利根運河工事・運行

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56343478.html>

漱石：子規房総探勝記念碑建立レポート

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/56238690.html>

漱石と歩く 明治の東京

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/57424301.html>

<http://blogs.yahoo.co.jp/yhjp711/54655550.html>

# おわり



お疲れ様でした