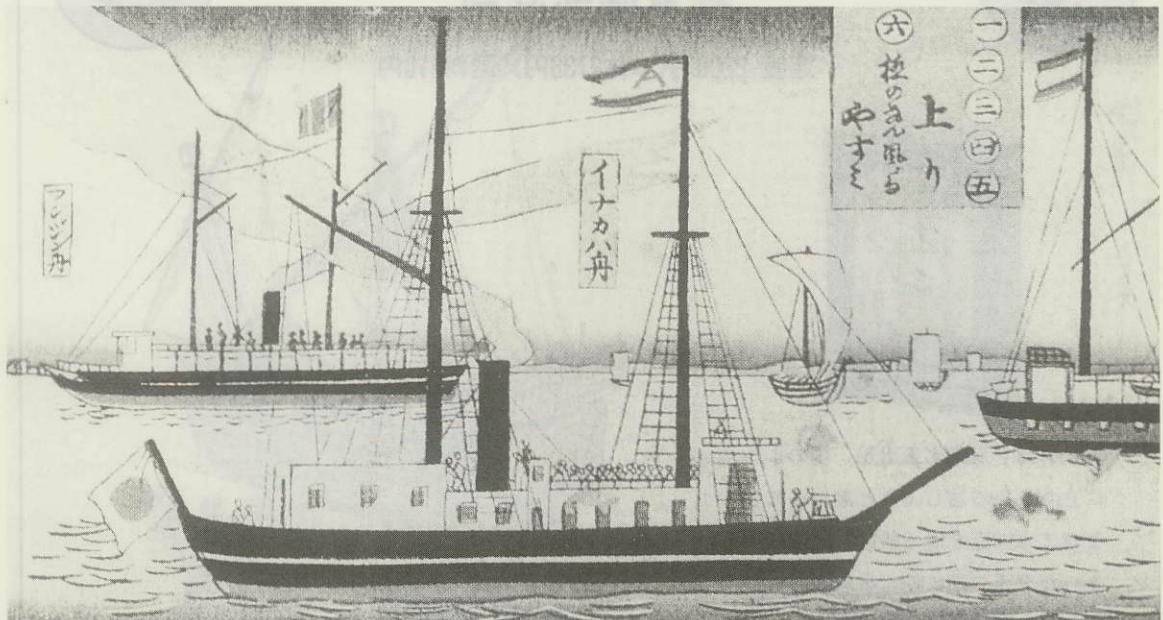


稻川丸

《主要目》客船、岸田吟香（銀次）運航、2本マスト、15総トン、長23.6メートル、幅3.6メートル、主機スチーム・エンジン（スクリュー・プロペラ装備）、出力25馬力、1861年清国で建造

横浜と江戸を結んだ草創期の定期客船



幕末に開業したフェリー航路

開国後、鉄道が普及するまでの間、国内交通はどのような方法によつたのだろうか。

むろん旧来の手段、つまり馬や駕籠とか、徒歩による方法が主体であつたろう。明治になつてからは、馬車と人力車がさかんに使われたことは、ご承知のとおりである。

一方、海上では和船が主役であり、渡海船に便乗する方法もあつた。が、潮流や風の不定さがネックとなり、利用できる海域は、瀬戸内などに限定されていた。和船による交通は、貨物輸送が中心だったのである。

こうした時期、横浜～江戸間に「稻川丸」（いなかわまる）によるフェリー航路が誕生していることは、大いに注目していい。

既成の日本の海運史では、汽船による定期サービスといえば、三菱会社の航路あたりから記述が始まるのがふつうだ。つまりは、企業の社史が国の海運史になつていてゐるわけであるが、これでは片手落ちといえよう。そういう意味からも、「稻川丸」のサービスは、近代海運史の第一ページを飾る記念すべき史実として、なごく記憶すべきものである。

神奈川（横浜）開港は一八五九（安政六）年である。開港後、当地には外国人居留地が形成され、江戸との間の交通が次第に頻繁に

なつた。一八六七（慶應三）年には、江戸にも外国人居留地が設けられた。このため幕府は同年、許可制によつて江戸と横浜を結ぶ定期船の運航を認める規則を施行した。

この機運をとらえ、岸田吟香ら横浜の企業家仲間が客船業を計画し、小型汽船「稻川丸」をチャーター、横浜～江戸の旅客輸送を開業した。開業の時期は、「万国新聞」の航路広告によると、一八六八（慶應四）年三月である（一八六七年十月説もある）。

横浜～江戸間を三時間で結ぶ

岸田吟香は美作国津山の出身。目薬の販売などいろいろな事業を手がけたが、横浜居留地の新聞「横浜新報もしほ草」の発行と、米国人ヘボンの和英辞書の編纂に従事したことで知られている。

当時の引札（広告ちらし）によると、この航路の横浜側ターミナルは本町一丁目の渡船場（今の万国橋のあたり）、江戸側は永代橋であつた。便数は一日一便。所要時間は三時間。往航は横浜発五ツ（八時）、江戸着四ツ半（十一時）。復航は江戸発八ツ（十四時）、横浜着七ツ半（十七時）となつていた。

船賃は一人につき金一分二朱。ほかに船賃として錢三百文が必要だつた。ということは、乗下船は沖がかりだつたわけだ。

明治に入つて、この航路にはライバルが出現した。横浜居留地の米国人が運航する「シティ・オブ・エド」と横浜の弘明商会の「弘明丸」で、ともに木造外輪船である。

このうち「シティ・オブ・エド」は、一八七〇（明治三）年八月一日午後、築地居留地の沖でボイラの爆発を起こして沈没、百人をこえる死傷者を出している。出港直後の事故で、船は満員だつた。犠牲者に数人の外国人がいたため、事故は居留地の外字新聞はもとより、「ニューヨーク・タイムズ」でも報じられた。が、日本の海運史書で、この事故について触れたものは皆無である。

競争相手が減つたが、「稻川丸」の最大のライバルは、船よりも鉄道であつた。新橋～横浜間の鉄道が開通したのは一八七二（明治五）年。「稻川丸」のサービスは、その時点まで続けられた。就航期間は五年。線香花火のような短命のフェリー航路だつた。

二年後の一八七四（明治七）年九月、「稻川丸」は、かつてのライバル客船「弘明丸」とともに、開拓使の青森～函館航路に投入された。横浜～江戸航路で競合した二隻が、ランニングメートとなつて、初期の青函航路で稼働したのだから、不思議な縁である。

一八八二（明治十五）年に開拓使は廃止となり、所有船は民間に払い下げられた。この年の「船名録」をみると、「稻川丸」は個人船主の所有となつてゐるが、終焉については研究によつて明らかになつた。

「稻川丸」は一八六一（文久元）年に清国（香港とする記録がある）で誕生した小型汽船で

ある。船材については、鉄船か木造船か不明だ。ここに掲げたイラストは、「横浜往返寿古録」という双六絵に描かれた同船。ご覧のようにスクリューボルトである。

これを日本に輸入したのは横浜居留地の外国人である。糸余曲折のすえ、行政庁（神奈川裁判所）に託されたが、最終的には金一万両で岸田吟香に払い下げとなつた。

この草創期の有名船が、晩年、北海道で活躍したことはあまり知られていない。

（山田　廸生）