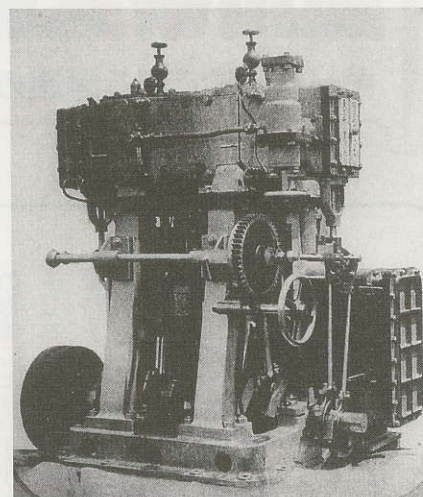
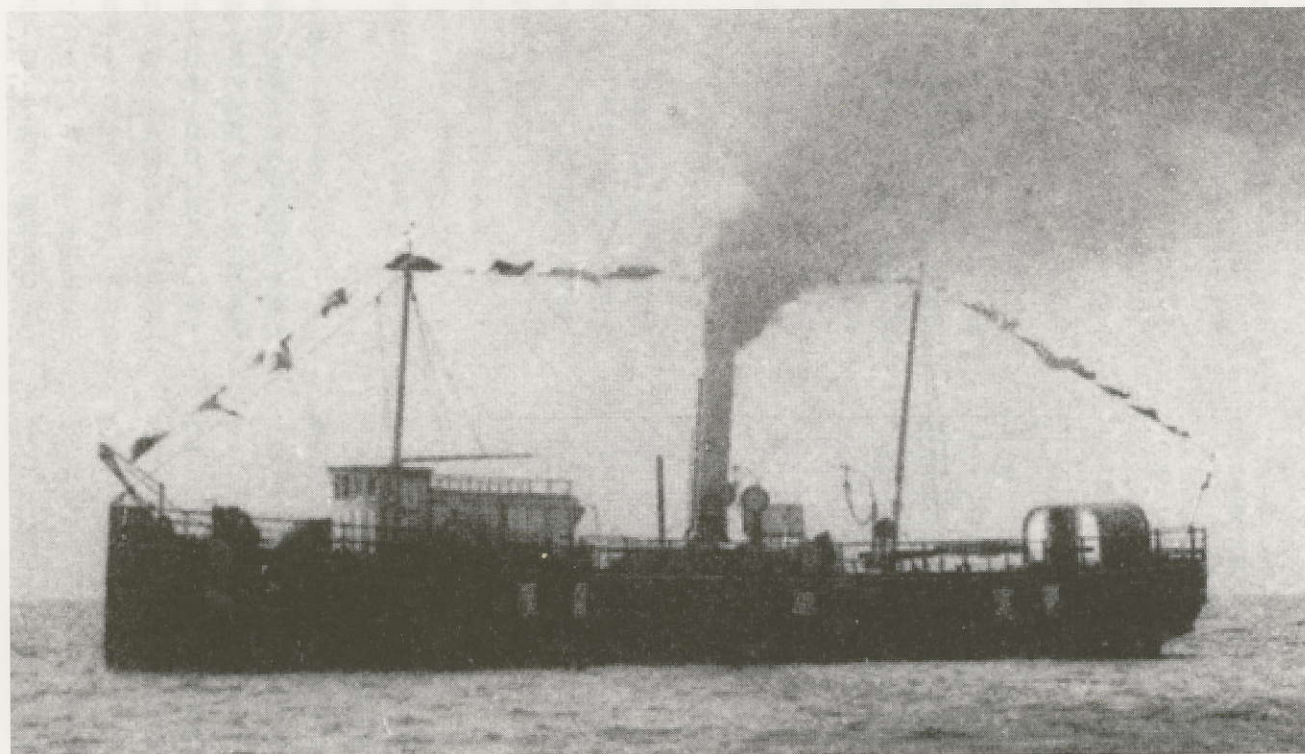


明治の東京湾で 活躍した 木造小汽船

文・山田迪生（日本海事史学会副会長）



第十三通快丸の復水器付き2連成汽機（『東京石川島造船所製品図集』）



第十三通快丸（森田裕一氏所蔵）

第十三通快丸

◀ 主 要 目 ▶ 貨客船、木造、稲木勝所有（のち東京湾汽船）。総トン数65トン、長さ24.2メートル、幅3.3メートル。主機は復水器付き2連成汽機（石川島平野造船所製）、出力19公称馬力、スクリュウ推進。スクーナー帆装。明治21（1888）年5月東京深川の造船所で建造。造船工長桜井亀二（以上は明治23年版『船名録』などによる）。大正9（1920）年9月30日、館山湾で衝突事故により沈没

房州航路の始まり

東京（江戸）と房州をむすぶ航路は、鮮魚輸送の需要があり、江戸期以来、東京湾の有力航路であった。明治10年代に入ると、鮮魚輸送の主役は、押送船（おしおくりふね、櫓を使う和船）から汽船にかわった。明治11（1878）年、館山の押送船業者・辰野安五郎は、日本橋魚問屋の仲介により、石川島平野造船所の造船工長・稲木嘉助から木造小汽船「第三通快丸」の提供を受け、房州航路を開設した。

翌12年4月、石川島平野造船所を經營する平野富二も、稲木嘉助と共同で、東京・浦賀・館山を1日1往復する貨客輸送を始めた。東京発午前8時、館山発正午。片道所要時間は7〜8時間。東京・館山の旅客運賃は大人1人50銭。「第一通快丸」と「第三通快丸」が就航した。この航路は2年後、平野と稲木が主導する東京湾内汽船安全会社の航路として集約され、房州資本の安房汽船（のち安房共立汽船）と激しい競争を演じた。

石川島平野造船所は、長崎出身の平野富二が明治9（1876）年、石川島にあった官営ドックを借り受けて創業したものだ。

稲木嘉助は兵庫出身。上京して洋式船の造船技術を学び、横須賀造船所の職工長になった。次いで、平野が造船所を創業するに際し、造船事業の責任者（造船工長）に適材と評価

され、入社したのである。進取の気性にとむ企業家肌の人物だったらしい。

明治の東京湾で活躍した「通快丸」シリーズは、スクリュウ推進の木造小汽船である。明治11〜18年に石川島で11隻建造された。ほとんどが自主建造船で、稲木嘉助がそれまでの経験をもとに建造指導したはずだ。

「第一通快丸」はその第1船である、石川島で明治11年に完成した。37総トンの木造汽船。2軸船。進水式には福沢諭吉が参列して祝辞を述べ、平野の功績をたたえた。

ちなみに、当時の東京湾航路の汽船発着場は、隅田川の将監河岸から越前堀にかけての川岸にあった。靈岸島発着場である。

「東京湾型」木造汽船群

「通快丸」シリーズと確認できる写真は、現在「第十三通快丸」しかない。右頁の写真は森田裕一氏が発見した貴重な画像である。

「第十三通快丸」は明治21（1888）年5月、東京深川鶴歩町（現・江東区木場）の造船所で桜井亀二により建造された。船主は稲木嘉助の娘の勝である。稲木勝は当時少女だったが、明治15（1882）年に稲木嘉助が44才で急死したため、桜井亀二を後見人として、父の事業の名義を継承したのである。

桜井亀二は鹿児島出身。石川島平野造船所の技術者で、死去した稲木嘉助にかわって造

船工長をつとめた。明治22（1889）年の東京湾汽船（現・東海汽船）の設立に参画し、平野富二とともに取締役となっている。大正期には東京湾汽船の社長に就任した。

稲木嘉助の後継者の桜井亀二が造った「第十三通快丸」は、石川島で誕生した稲木の「通快丸」シリーズを踏襲したと思われる。

右頁の写真から、「通快丸」シリーズのユニークな外形がみてとれる。すなわち――

平甲板船。甲板の反り（舷弧）が小さいこと。2本マスト。フォアマストが操舵室上に立つこと。箱形の操舵室と蒲鉾状の2つの船尾構造物など。森田氏はこうした外形の木造小汽船を「東京湾型」と名付けている。

収益性が高かった房州航路には、明治の東京湾航路を主導した内国通運（のち日本通運）も、当然ながら参入した。開業は明治17（1884）年12月。前述の安全会社から「通快丸」シリーズ2隻を買収し、東京・浦賀・房総諸港・館山航路を開設した。

それまでの内国通運の航路は、利根川・江戸川水系の内陸舟運が中心であり、「通運丸」シリーズが就航していた。研究者も多い。いっぽうの「通快丸」シリーズは、研究者もすくなく、今では忘れられた存在である。

東京湾で活躍した「第十三通快丸」は、大正9（1920）年9月30日、館山湾で僚船「豆相丸」ほか1隻と衝突し沈没した。