

越佐 歴史漫筆 ～ 往ったり来たり ～

1

小蒸気船「新潟丸」という船

新潟市歴史博物館(みなとぴあ) 館長 伊東 祐之 氏



PROFILE

伊東 祐之 (いとう すけゆき)

1952年長野県の生まれ。新潟市で育ち、新潟大学人文学部・東北大学大学院で日本史を学び、『新潟県史』『山古志村史』など自治体史の編さんに参加する。江戸時代から近代の新潟地域の民衆社会を主に研究する。1987年から新潟市に勤務し、新潟市史の編集にたずさわる。2001年から新潟市歴史博物館みなとぴあの開設準備に加わり、2004年3月の開館後も新潟市歴史博物館に勤務する。2018年から館長を務める。

■ ごあいさつ

越後や佐渡の近世・近代の歴史について、書かせていただく機会を頂戴した。拙い文章だが、楽しんでいただきたいと思います。

私は、ずっと新潟県や新潟市の歴史の本を編んだり、展覧会を催したりする仕事に携わってきた。今も新潟市歴史博物館みなとぴあに籍がある。私たちは、みなさんにみなとぴあの館内で楽しく歴史を知っていただきたいと思っているのだが、残念ながら世間では「みなとぴあといえばロケーション」という評価の方が高いらしい。それでも「みなとぴあができて新潟の港を感じる場所ができた」と言われれば、自分が場所を決めたわけでもないのにうれしい。

みなとぴあの風景のなかでも是非眺めてほしいのが、私たちが「大回頭」と呼んでいる風景である。船は左舷を埠頭に着けて左側から乗り降りするものらしいので、佐渡から着いたフェリーは万代島では川の上流に向かって着岸する。そのため佐渡へ向か

う時には、みなとぴあ前で巨大な船体を180度回転させて出航する。なかなか勇壮なシーンである。まだ見たことのない方は、佐渡汽船の出航時刻に合わせてご来館を。

■ 新潟一両津定期航路のはじまり

さて、その佐渡汽船であるが、佐渡に暮らす方々には物流にも往来にも欠くことのできない航路である。この新潟と両津を結ぶ定期航路がいつ始まったのかというと、1881（明治14）年7月28日である。その初航海を告げる新聞記事を掲げよう。読みにくい漢字を仮名にし、今の仮名遣いに改め、句読点を付けた。

今度本港の荒川太二氏が発起し、官準を得て設立されし運輸会社は、新潟と佐渡夷港の間を往復する汽船会社にて、最初は税関の御備船北越丸（五百石積）新潟丸（四百石積）の二艘を引請け往復する手筈にて、本社を船場町一丁目に設け、支社を佐渡国湊町に置き、資本金五万円を募集されしに、たちまち多数の同志者を得、



佐渡汽船ときわ丸の「大回頭」

ほとんど満数になりたりければ、いよいよ来る二十七日午前九時に本港を抜錨し、佐州夷港へ向け初航海をなすよし故、両国の間を往返する旅客の便利を得るなるべし。（「新潟新聞」明治14年7月24日）

前号に掲げし本港運輸会社の新潟丸は、去二十八日佐渡へ初航海せしが、昨日（30日）午前九時同所より入港せしに、往復共海上は六時間ずつにて着し、乗客も意外に多く、いずれもその便利を喜びし。尚本日荷役をなし明一日午前九時頃に再び出帆するよし。（「新潟新聞」明治14年7月31日）

記事には正確でない部分もある。運輸会社は石川島造船所の平野富二が事実上の経営者で、荒川太二は地元で名義を貸して発起人に名を連ねただけであった。船は、7月28日午前9時新潟を出港して、6時間を要して佐渡夷港に着いた。夷は両津港の北側の部分のこと。両津は夷と湊という二つの港町からなるので両津という。そして30日午前3時に夷を出港し、6時間かけて午前9時に新潟港に着いた。

■ 新潟開港と新潟丸の建造

新潟丸とはどういう船なのか。明治新政府は、新潟港を明治元年11月19日（西洋暦では1869年1月1日。以下、日本暦で記す。暦の話はまたいつか。）に開港する。戊辰戦争の前、幕府は慶応3（1867）年に諸外国と交渉し、慶応4年3月9日（1868年4月1日）に新潟を開港することを決めた。幕府は、開港の準備を進め、11月には「越後新潟佐州夷港外国人居留取極」を結んだ。取り決めでは、荒天時の避難港として佐渡夷港を同時に開港することが明記され、幕府は、夷と新潟の連絡船として、また荷物を運ぶ船を牽引する船として、小蒸気船を新潟港に配備することを約束した。

しかし、戊辰戦争によって新政府は新潟開港を延

期して11月19日に開港した。だが、開港時には、新潟港を管理する新政府の地方機関も混乱を極め、最高責任者である府知事が不在となり、その後も責任者や名称・支配地域などが頻繁に変わった。もちろん開港に必要な設備や規則もできていなかった。外務省から派遣された実務担当者は、税関などの施設を設け、規則を作り、体制を整えていった。かれらは、外国との約束を守るために、中央政府に小蒸気船の配備を求めた。政府は適当な船をなかなか見つけることができず、配備は遅れた。ようやく明治3年、政府は新たにイギリスから購入した3艘の蒸気船のうち1艘を新潟港に配備することにした。

この船は日本で組み立てることになっていた。この船の船体や部品は明治3年9月、船で佐渡へ運ばれ、新潟県がイギリス人造船技師「マクニール」（「マクニール」とも記される。どちらが正しいか不明）の指導の下、加茂湖畔で組み立てられた。



建造当初の新潟丸 『図説新潟開港150年』から

■ 明治16年の運輸会社3船の新潟と他港との往復数

月	新潟丸			北越丸			相川丸			夷計	夷以外計	合計
	夷	夷以外	計	夷	夷以外	計	夷	夷以外	計			
1月	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
2月	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
3月	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
4月	2	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2
5月	9	1	10	0	1	1	0	2	2	9	4	13
6月	11	1	12	1	4	5	1	3	4	13	8	21
7月	1	12	13	14	0	14	0	0	0	15	12	27
8月	3	10	13	7	1	8	0	0	0	10	11	21
9月	7	9	16	0	4	4	0	2	2	7	15	22
10月	1	3	4	0	0	0	0	0	0	1	3	4
11月	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12月	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	36	37	73	22	10	32	1	7	8	59	54	113

※相川丸は運輸会社所有船。伊東参考文献から引用。

材料の不足や技術の未熟もあって手間取ったが、佐渡県や佐渡鉱山の援助を受けて完成し、明治4年7月4日に新潟港へ回航された。

この船は「新潟丸」と名付けられた。明治20年1月刊行の『船名録』には、本船番号35、信号符字HBJO、鉄製、スクーネル形、定繋地新潟、長82フィート、横17フィート、深6フィート、製造地佐渡国夷港、製造年月明治4年7月、総トン数64トン、登簿トン数49トン、公称馬力10馬力、船主新潟税関と記載されている。後に日本造船史で「日本で最初に造船された鉄製蒸気船」と評価されるようになるが、実態は「造船」というよりは「組み立て」であった。

その後、新潟で設備・内装が整えられ、試験運航を経て、翌年には運航可能となった。

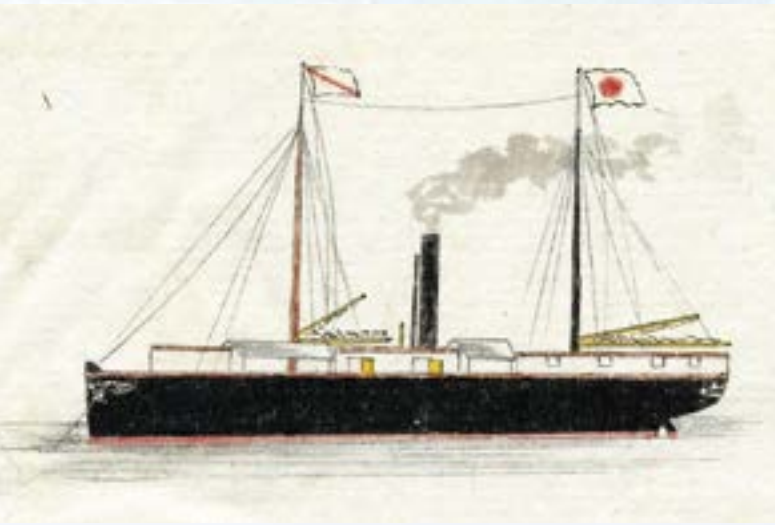
■ 新潟一直江津定期航路の試み

新潟港への外国船の来港はわずかであった。そのため税関が新潟・夷間の連絡船として新潟丸を運航することはほとんどなかった。そこで税関業務を

行っていた新潟県は、新潟丸にあらたな役割を担わせた。新潟丸を用いて、新潟—今町（直江津）間に月3往復の定期運航航路を開設する計画である。その目的は、碇泊する新潟・寺泊・尼瀬（出雲崎）・柏崎・今町の各港に新潟丸の運航を担う運漕会所を設けさせ、その運漕会所に各港の船や移出入を管理させ、越後沿海の海運業を統制することにあった。県の意向を受けて新潟税関脇に置かれた新潟運漕会所が、各港に働き掛け、各港に急遽運漕会所が設立された。新潟丸による定期航路は、明治6年8月1日に第1便が新潟を出港した。しかし、9月1日の新潟出航の便で、新潟丸は今町港を出港する際に故障し、佐渡で修理をすることになった。新潟丸の定期航行はわずか1か月、3往復半で終了した。

■ 運輸会社による越佐定期航路

新潟丸は、故障を繰り返したため、外国との取り決めを守るために、もう1艘蒸気船を配備することになった。神戸居留ドイツ人の所有していた小蒸気船ビクトリアを大阪駅通寮出張所が購入し、それを



明治16年の新潟丸 伊東参考文献から

新潟県が購入した。船は新潟へ回航されて明治8年9月30日に着港し、「北越丸」と改名された。

しかし、新潟丸・北越丸の2艘は新潟・夷の連絡船としてはほとんど仕事がなく、新潟港のはしけ船として税関の業務を担った。それも年10数回程度であった。

明治13年、石川島造船所を創設した平野富二が、新潟を訪れた際に、運航されずに碇泊している新潟丸を見て、新潟一夷間の運航に使うので船を払い下げてほしいと願い出た。大蔵省は、14年5月、新潟丸と北越丸を10年間貸すこととし、貸借料は補助金と相殺して無償とし、10年後には無償で引渡すことにした。ただし、条件として税関の業務を優先し、業務に支障のないよう、新潟一夷航路に限ること、1艘は朝に新潟港に碇泊していること、外国船からの出動要請期限の時刻を過ぎてから出港することなどを求めた。2艘は7月から貸し渡された。

平野は運航のために新潟に運輸会社を設立し、佐渡や新潟の多くの人々の期待を担って7月28日に最初の運航をする。明治16年の運航状況を見ると、冬の就航は困難で、定期的な就航は夏季に限定されていた。また、貸渡の条件は守られず、夷以外に直江津・柏崎・伏木・函館との航路などに従事してい

た。時には2艘が同時に夷と直江津へ出航している場合もある。また、どの船も夷へは午前6時から8時に出港し、翌日の正午から午後2時に帰港している。直江津へは午前6時から8時に出港し、翌日の午後6時から8時くらいに帰港することが多い。その後、5月から9月の間はほぼ1日1便の航路を実現した。

■ 新潟丸の最期

明治18年9月、運輸会社は事業を共同運輸会社へ譲り渡したが、翌10月には共同運輸会社と郵便汽船三菱会社が合併し、日本郵船が開業するので、この業務も日本郵船新潟支店が行うことになった。

明治23年10年間の貸渡期間が終了すると、当初の規定通りに、新潟丸・北越丸は日本郵船に無償で払下げられた。しかし、両船とも建造から20年近くを経て損傷と修理を重ね、航行能力も低く、日本郵船は社有船として運航することなく廃船とした。24年2月、「新潟新聞」に「右両船解き船の筈をもって売却いたし候」と売却広告が出された。それによれば北越丸は港内に繋留されていたが、新潟丸は新潟港内川岸へ引上げられていた。3月1日に入札が開かれ、入船町の小島倉次郎が落札した。小島倉次郎は明治10年代半ばから蒸気船の造船を始めていた小島造船所の関係者と思われ、新潟丸・北越丸は解体され、使用できる部品が再利用されたのではなかろうか。

新潟丸は小さな船だったが、新潟開港を支えた船であり、新潟地域の近海定期航路のさきがけとなった船であった。そんな新潟丸だが、図はあるが、写真が見つかっていない。どなたか写真を知りませんか。

(参考文献：伊東祐之「新潟税関備船「新潟丸」の建造と運航」 「新潟市歴史博物館研究紀要」14)