

# 三代目・木村半兵衛の日誌（明治一六〇一～一九〇一年）にみる鉄道誘致運動の展開と 東京および近郊（本庄、四萬温泉、栃木、足利等）との往来に関する考察

——東北本線「第二区」で熊谷から足利、栃木等を経由して宇都宮に至る路線を主張——

麻生 千明

元・足利大学教授

Consideration about Transition of Railway Attraction Campaign and Traffic to Tokyo, Suburbs (Honjou, Shima, Tochigi, Ashikaga etc.) Revealed in Third Generation KIMURA HANBEI's Diaries Meiji 16~19

Chiaki ASOH

## Abstract

The Railway Trains were opened from Ueno to Kumagaya on 16 Meiji-Era. Since then, HANBEI and his families, relatives, acquaintances use railway trains going to Tokyo. And about the route of Tohoku Main Line, HANBEI and his group assert the route through ASIKAGA, TOCHIGI etc. to UTSUNOMIYA from the viewpoint of growth of the textile manufacture. But their claim was not adopted from standpoint Main Line of Japan.

And, consider about traffic on coming and going to Honjou, Shima hot spring, Tochigi bank, and Ashikaga bank, etc. He often go to Ashikaga bank on foot. He build Second house in Ashikaga town, and set it home base of life.

**Keywords:** railway train, Tohoku main line route of the Second Section, transportation, second house

## はじめに

小侯の織物買継商、木村半兵衛は、明治六年から亡くなる一九〇一年三月まで毎年、日誌を書き残している。別稿(二)では、彼の明治六年から一五年までの日誌を資料に、明治六年から一〇年までの学区取締としての活動に関

わる交通手段、明治一〇年の第四十一国立銀行の設立にむけての栃木県内奔走の様子、明治一一年の銀行開業後の栃木本行への往来や足利支店への通勤状況、木村家の私生活面での足利町や遠隔地との往来、そして半兵衛や彼の家族、親戚知人、木村商店の従業員、銀行関係者等、多くの人たち

が上京しているが、彼らの東京との往来における交通手段の変遷について考察した。サブタイトルに示したように当初は専ら人力車であったが、明治一〇年代に入ると乗合馬車や舟便の利用がみられるようになり、特に明治一四、一五年には蒸気船の利用が急増した。

別稿の続編として本稿は、明治一六年から亡くなる明治一九年三月までの日誌を資料に、まず半兵衛をはじめいろいろな人の東京との往来における交通手段について考察する。まず注目されることは、明治一六年七月に東京と熊谷間に鉄道が開通、九月には本庄まで延長、以後、上京の際は鉄道が利用されるようになる。(第一章)そして鉄道問題に関し、半兵衛らは明治一六年末以降、東北本線第二区(埼玉県と宇都宮)の路線に関し、地元有志と協力し、産業振興の観点から足利、栃木等を経由する路線を主張、県令にも働きかけて鉄道誘致運動を展開する。第二章では半兵衛らの鉄道誘致運動の展開について考察する。中央での検討結果、大きく迂回を要する半兵衛らの主張は「幹線」の趣旨から受け入れられない結果となるが、半兵衛らの鉄道誘致運動が四代目半兵衛(勇三)の代に幹線の支線として両毛鉄道が実現することにつながったと言えよう。両毛鉄道の開設については終章で考察している。第三章では東京以外の遠隔地として武州本庄の内田家への訪問、四萬温泉への湯治、その他の行楽について考察、第四章では栃木本行との往来、第五章では銀行足利支店への通勤の状況について考察する。当時、遠隔地との移動は人力車しかなかったが、道路泥濘や烈風など、道路状況や天候の影響を直接に蒙らざるを得ない乗り物であった。まず明治一六と一九年の半兵衛をはじめ、その他の人々の東京との往来における交通手段について考察することにする。

## 第一章 明治一六と一九年における東京との往来における交通手段

### 一. 明治一六年

(一) 三月、半兵衛が上京……往路は人力車、帰路は船と人力車を利用

半兵衛は、明治一六年は三月三日から一六日まで一回だけ上京している。

出発日の三月三日は「前八時出車腕車五郎平道路泥濘甚し困却ス糟川氏へ年始禮に立寄酒肴馳走ニナル午後三時乗車本庄へ進車内田家一同安全然し老母ハ不相替不例」とある。半兵衛は、上京の際は「大抵糟川家と内田家に立ち寄っているが、前年の明治一五年一月一日、上京の折り内田家に立ち寄り「内田老翁持病ノ氣味不出來老母持病不立」と日誌に記していた。今回も内田家を訪れ、老母のみ相変わらず病気がちであるが、老母以外は「内田家一同安全」と記している。老翁も元氣だったようで安堵したものである。翌四日は「前八時本庄宿出車驛路大悪泥濘甚困却腕車不撈午後四時鴻巣宿伊勢半へ泊ス」と午前八時、本庄を出発するが道路泥濘の大悪路で「甚困却腕車不撈」と記している。ようやく午後四時に鴻巣宿に着、一泊。翌五日も「大悪路」で難渋、東京支店到着まで約一時間も要している。途中の道路状況について日誌に次のように詳述されている。「午六時過鴻巣宿いせ半出車ス驛路大悪路鴻巣桶式里間別而大泥濘凸凹式尺余ノ處數ヶ處アリ腕車五郎平克強勉スト雖も如何セン比年稀成大悪路困却ニ不堪宿驛ノ内道路良キハ桶川大官蔵板橋四宿然し宿前後村ニて泥濘甚し漸ニシテ午後五時東京支店へ無事安着ス」。特に鴻巣と桶川間の道路は泥濘がひどかったようである。なお鴻巣辺りは昔から川の氾濫等も多く、最近の治水工事により川幅日本一になったようである。次は平成二九年(二〇一七年)九月一二日付『朝日新聞』掲載の「荒ぶる川」治水対策で「との見出し記事である。

埼玉県から東京都に流れる荒川の語源は「荒ぶる川」に由来、特に鴻巣と吉見の堺付近は「川幅日本一」。川幅の平均は千五百メートル、最も広いところは二千五百メートルに達するという。明治末には大洪水が続き、時の政府は抜本的な治水対策に乗り出し、大正九年(一九二〇)から昭和二九年(一九五四)まで続いた大工事で現在の大堤防が築かれ、結果「川幅日本一」となった。現在、ふだんの川幅は数十メートルであるが、大雨が降ると堤防間一杯に広がる恐れがあるという。(二)

東京では約一〇日間、水産共進会の見物をはじめ知人宅を訪問し、三月一六日に帰途につく。日誌に「二時過出車兩國通運丸第一号蒸氣船へ搭シ西風不止河水満々依テ舟路迅速進行翌十七日午前六時半新波川岸へ到着」とあるように、東京から蒸氣船（兩國通運丸第一号）を利用、「河水満々」で「舟路迅速進行」と記している。その日は船中で夜を明かし翌一七日朝方、新波川岸に到着している。新波（につば）河岸は、栃木町藤岡地区の巴波川舟運の中心として対岸の部屋河岸とともに、江戸期から明治にかけて中継積換河岸として栄えた。麻ひもなどの商品作物を上流の栃木河岸から部屋河岸・新波河岸まで小舟で運び、同所で大船（高瀬舟）に積換えて渡良瀬川、利根川関宿を経て江戸方面まで送り、逆に江戸からの荷物をこの両河岸で小舟に積換え上流まで運んだ。明治一〇年には蒸氣船が新波河岸まで入るようになり隆盛を極めたが、明治一八年の東北本線、明治二一年の両毛鉄道の開通により舟運は次第に衰退していくこととなった。

一七日は「新波より舫車二乗シ午前九時半榎木銀行へ出頭」と新波河岸から人力車で榎木本行まで行き、その後「余ハ午前十一時過出車後五時足利支店へ到着榎木出車〆足利町着迄西大烈風困却ス道路も泥濘不宣」とある。榎木本行からは大烈風と道路泥濘のなか足利町まで行き、その夜は足利店舗で一泊。翌一八日「午前八時過足利町典舗出車帰宅ス」とある。すなわち上京に際して往路は人力車、帰路は蒸氣船と人力車を利用している。そして同年七月末には東京〆熊谷間に鉄道が開通、以後、鉄道利用もみられるようになるが、鉄道開通前の明治一六年上半年の半兵衛以外の人たちの東京との往来についてみておこう。

## （二）鉄道開通前の同年上半年の半兵衛以外の人たちの東京との往来

半兵衛の長男、勇三は例年同様、頻繁に上京している。まず二月四日「午前九時勇三榎木へ廻り出京ス」。以後、勇三は約一ヶ月間、東京に滞在し三月一日「午後六時勇三帰宅ス」。二月二〇日は「耕観堂東京へ出立ス」。耕

観堂（合観堂）は半兵衛家に居候していた放浪画家、田村三次郎である。

なお川蒸氣船の利用もみられる。半兵衛が東京滞在中の三月一〇日の日誌に「支店より常一郎守平及常蔵蒸氣船へ乗込帰郷」とある。すなわち松本常一郎、粕川守平、常蔵の三人が蒸氣船で帰郷している。四月三〇日は「早天乗車高取川岸〆川蒸氣船へ搭ス藤本きた子同舟帰京ス」と、半兵衛宅を訪れていた藤本きた子が高取川岸より川蒸氣船で帰京している。高取河岸は、旧藤岡町（現・栃木市）の渡良瀬川北岸にあり、問屋の小曾根氏の名から「小曾根河岸」とも呼ばれ、明治三〇年頃まで船が運行している。

五月二五日は「小泉兵八郎氏私用ニ付出京ス」。小泉兵八郎は銀行用等ではしばしば上京している。交通手段は記されていないが、恐らく人力車であろう。五月二六日は「夜十時過本所緑小林まさ子女中てつ兩人乗車重吉無事安着」と、東京本所緑町の親戚、小林家（商店）のまさ子と女中てつ二人が車夫重吉の人力車で半兵衛宅に到着している。そして三日後の五月二九日、車夫重吉の「帰り車」を利用してであろう、「〇常一郎出京舫車緑町重吉小高清兵衛氏病氣見舞状外二金壱圓菓子ヲ求メ遣ス常一郎へ托ス」と、松本常一郎が小高氏への病氣見舞い状と菓子を托され、車夫重吉の人力車で上京している。五月三〇日は「敬三小又へ帰ル」。慶應義塾に入塾していた半兵衛の二男敬三が帰郷している。恐らく人力車であろう。

## （三）七月末、鉄道開通以後、上野〆熊谷間で鉄道利用

わが国における鉄道の普及について、『明治世相編年辞典』には明治三年（一八七〇）三月一九日 鉄道掛事務局を築地旧尾張藩邸に置き、東京神奈川間の鉄道敷設を開始し測量す。〈太政官日誌〉<sup>①</sup>とあるように、明治三年三月に東京〆神奈川間の鉄道敷設計画が実施開始された。なお当時、鉄道に関しては一般に知識が全く無く、輿論はこの文明の利器を無用視し反対意見が支配的であったという。そして明治五年（一八七二）には品川〆横浜間に汽車が開通する。同書に明治五年の出来事として「品川横浜間汽車開通 五月七日 午前一回、午後一回の二往復だったが、三日後の九

日から三往復となり、七月には八往復にまでおよんだ。」<sup>(四)</sup>とある。品川と横浜間の汽車が開通するや短期間で往復回数も増えていった。そして同年九月には新橋と横浜間の鉄道開通式もおこなわれた。さらに明治九年には「京阪間鉄道開通、これにより淀川の水運、人力車など衰微した。」<sup>(五)</sup>と京都と大阪間と関西方面にも鉄道が普及するようになった。

明治一〇年代には鉄道網も全国的に拡大、明治一六年(一八八三)七月には上野と熊谷間の鉄道が開通する。前掲『明治世相編年辞典』に、明治一六年「七月二十八日 日本鉄道会社の上野と青森間のうち、埼玉県熊谷まで開通、九月には本庄まで延びた」<sup>(六)</sup>とある。すなわち七月末には東京と熊谷間に鉄道が開通、九月には本庄まで延長、以後、多くの人が上京の際に鉄道を利用して半兵衛の日記に確認される。以下、列記すると、八月二二日は「前田氏午前三時半出車熊谷鍔道へ搭し出京ス」と銀行員前田泰二郎が午前三時半に人力車で出車、熊谷から鉄道を利用して上京している。九月二八日は「敬三及堀越善十郎兩人足利典舗午前九時發熊ヶ谷宿瀛車ニ搭し出京ス」と敬三と堀越の二人が午前九時熊谷発の汽車で上京しており、一〇月一二日は「〇耕観堂治助熊ヶ谷宿鍔道瀛車ニ搭し一寸帰京ス」と、木村家に居候していた放浪画家、耕観堂治助が熊谷から鉄道を使って上京している。一〇月一五日の日記には「明十六日熊ヶ谷發鍔道瀛車ニ乗シ甲府永楽や和二郎東京#平吉氏帰京ス」と中田庄兵衛ら三人が熊谷鉄道で帰京予定とあり、一〇月一九日は「常一郎帰府午後熊ヶ谷鍔道瀛車ニ搭ス」と松本常一郎が帰京に際し熊谷鉄道を利用しての。一二月四日は「東京より堀越善十郎来ル同夜一泊翌五日午前六時瀛車ニ搭し出京ス」等、いずれも上京に際して熊谷から汽車を利用した旨の記述が数多くみられる。そして明治一六年の日記の末尾メモには「十月廿四日 上野熊谷停車場發車時限」と題して上野、熊谷、深谷、本庄等の各所の汽車の發車時刻、到着時刻、運賃等が記されている。東京上野と埼玉県熊谷、深谷、本庄等の間で汽車が普及していた状況がうかがえよう。ちなみに本庄から東京までは従前、人力車では一〇数時間を要していたが、汽車だと上野と

本庄間はわずか三時間余で、汽車は極めて快速で便利な乗り物であった。反面、汽車の普及は、従来の日本人、特に江戸時代の庶民の旅はもっぱら徒歩で、「東海道中膝栗毛」にもうかがわれるような、「道中」の物見遊山を楽しむという旅のあり方を大きく変貌させることにもなったという。<sup>(七)</sup>

なお右記は汽車利用が明記されているケースであるが、右記以外に「前田氏東京出發」(九月一日)、「東京芝小泉岩太郎來臨」(九月二四日)、「午前三時半中島氏再ヒ出京病療ノ為」(九月二九日)、「東京〆卯二郎植木持込」(十一月一九日)、「〇東京〆敬三 三日足利支店へ着 本日午前に到着ス」(十一月五日)、「東京〆敬三歸宅堀善(注、堀越善十郎)同伴ス」(十二月二九日)など東京との往來の記録がある。なかには汽車利用もあつたかも知れないが、それらは人力車だつたと思われる。

## 二. 明治一七年

### (一) 五月、半兵衛自身が上京に際し往復とも鉄道を利用

翌明治一七年になると汽車の利用が一層増加する。まず半兵衛自身が五月一八日から二四日までの一週間上京しているが、往復とも汽車を利用している。出発日の五月一八日は「午前七時出車カス川へ立寄夫〆本庄宿へ罷出亡父四十九日當墓參ス」と人力車で出發、糟川に立ち寄り、本庄到着、亡父の四十九日の墓參を行っている。上州の糟川家と本庄の内田家には上京の折に大抵立ち寄っているが、本稿第三章には、上京の際以外の両家への訪問について述べているが、老翁(内田忠造)は明治一七年三月末に危篤状態となり、三十一日深夜に訃報が届く。半兵衛からも駆け付け、翌二日葬送、出棺、安養院への埋葬が行われた。したがって五月一八日は亡父の四十九日にも当たっていた。四十九日の墓參を終えて日記には「午後五時本庄宿〆瀛車ニ乗シ全作共午後九時前支店へ安着」とある。粕川から同行した全作と共に本庄からは汽車で上京している。本庄を午後五時に出發、四時間余で九時前に東京支店に到着している。

東京到着の翌一九日は全作、常一郎、宇七らと四人で上野共進会を見物、

日誌に「午後二時過ニ至出場山下岡村ニおいて酒食午飯夫々全作午後ノ瀛車へ搭シ本庄宿へ帰ル」と、同行した内田全作は午後の汽車で本庄に帰っている。また半兵衛は五月二〇日、中村治平と共に「午十二時十五分瀛舟新橋乗し神奈川高島山へ遊覧ス午後四時瀛車ニ搭シ帰京」と新橋から汽船で神奈川高島山に遊覧に出かけ、汽車で帰京している。

そして五月二四日、帰途につく。当日の日誌に「午前十時過出車上野ステーションノ瀛車ニ搭シ本庄宿へ赴ク：午後三時本庄宿ステーションより上野内田氏へ参ル夫々佛参致シ同氏夜泊ス」とある。すなわち人力車で上野に行き「上野ステーション」から「本庄宿ステーション」まで汽車を利用して「ステーション」とは勿論「ステーション」、駅のことである。駅については当時、いろいろな呼称があったようである。二〇一九年三月一四日付『朝日新聞』の「天声人語」に「日本に鉄道が敷かれ始めた明治のころ、「駅」は様々な名前で呼ばれていたようだ。英語のステーションをもじって「ステーション」、さらには「蒸気会所」や「鉄道館」などの呼び名もあった。鉄道史家の原田勝正さんが書いた『駅の社会史』に教わった。」<sup>(八)</sup>との記述がある。本庄で内田家に立ち寄り仏参、宿泊。翌二五日「本庄午前四時出車冷寒車上甚シ冷寒午前九時三十分無事帰宅家内一同健全也」と午前四時の早朝に人力車で本庄出車、午前九時半に小俣に無事帰宅している。

## (二) 半兵衛以外の人物の東京との往来における交通手段

半兵衛以外でも上京に際して鉄道の利用がみられる。三月二六日は「鍬道線路ニ付勇三代理トシテ岩善供ニ午前七時熊谷ノ瀛車ニ乗シ出京ス」とある。「鍬道線路ニ付」とあるが、東北本線の埼玉県と宇都宮を結ぶ「第二区」の路線に関して半兵衛たちは足利、栃木等を経由する路線を主張する。この鉄道誘致運動の展開については、第二章で考察するが、半兵衛らの主張を受けて二月には鉄道界の大御所たちが線路調査に足利を訪れ、中央でも路線の検討がおこなわれる。その最中に中央から呼び出しがあり、冒頭の日誌は、勇三を代理に上京させた旨の記事である。勇三は上京に際して熊

谷から汽車で上京している。五月一五日は「午前九時小林らく子足利支店迄老母共舫車乗シ別ル今朝ノ内東京へ帰ルよし明十六日午前ノ瀛車ニ乗シ帰京ス附添商店手代一人出京ス」と、東京本所緑町の小林らく子が明一六日、午前の汽車で帰京予定と記されている。九月八日の日誌にも「小源氏足利支店へ向帰行同店一泊夫々熊ヶ谷瀛車明九日帰京ノよし」と、「小源氏」すなわち東京緑町の小林源三郎が明九日、熊谷から汽車で帰京予定と記されている。東京の親戚、小林家の人たちは半兵衛宅をよく訪れており、従前は専ら人力車、特に車夫重吉の人力車を利用してしたが、鉄道開通の珍しさもあつてか今回は汽車を利用してゐる。また二一月五日の日誌には「小泉兵八郎ハ東京支店常一郎大事件在京勇三ノ電報ニ付小泉氏午前一番瀛車ニ乗込出京ス」とある。半兵衛の二女とよの婿となり、木村商店東京支店の経営を任せていた松本常一郎に何か不祥事があったようで、在京中の勇三からの電報を受け、小泉兵八郎が急遽、一番汽車で上京している。なお松本常一郎の不祥事を電報で知らせた勇三は直後の六日「東京ノ勇三小又へ帰宅ス」と急遽小俣に帰宅、半兵衛は足利町の典舗に宿泊していたが、翌七日「午前九時頃勇三小又ノ来車常一郎事件相談直ニ出京ス」と足利町にいる半兵衛にも報告相談<sup>(九)</sup>、そして上京している。そして二二月二三日「夜ニ入東京より勇三帰宅ス」と常一郎事件をめぐって東京との間を頻繁に往復している。

右記以外にも、特に勇三は明治一七年にも頻繁に上京している。「勇三本庄へ廻り出京ス」(四月二三日)、「午後四時過東京ノ小林とく子かつ勇三共三人無事帰宅ス」(四月二八日)、「小又ノ勇三 善十郎出京」(五月二一日)、「午後四時過東京ノ勇三帰宅ス」(六月二日)、「午後東京ノ勇三帰宅」(九月一日)、「午後五時頃ニ勇三東京ノ帰宅ス」(一〇月三日)等。

勇三以外の家族の上京に関しては「午前七時前 かつ 敬三 本庄へ廻り東京行舫車ニ乗シ出發ス」(四月八日)とかつと敬三が「舫車」(人力車)で本庄を経由して上京している。松本常一郎は前述したように二二月末に東京商店での不祥事が発覚するが、以下のように東京との往来が多い。「常

一郎帰京ス」(二月一四日)、「常一郎敬三出京ス」(三月一九日)、「夜二入東京〆常一郎来着ス」(四月二二日)、「午後二時過東京〆常一郎同伴帰宅」(二月二日)等。また半兵衛の二男、敬三は慶応義塾に学んでいたが、「敬三昨廿六日東京〆来着ス」(五月二七日)、「〇敬三東京ヨリ足利迄帰郷ス」(二〇月九日)と、よく帰郷している。九月七日の日誌には「昨六日東京緑町小林源三郎氏来臨ス」と東京の親戚小林源三郎が来臨している。

一月二九日は「〇耕観堂一先帰京〇久保田亡寅吉長男才助十三才本日〆東京表経師修行トシテ満十ヶ年間豫約耕観堂ニ托し出京致ス也」とある。亡くなった大工久保田寅吉の長男才助が経師修行のため上京することとなり、半兵衛家に居候していた放浪画家耕観堂に託している。四月一七日は「午後東京〆耕観堂帰村ス」。三月二七日は「〇東京より板橋茶師来臨泊ス」。板橋将聖は半兵衛の四女まさの茶道の師匠で三月三一日に帰京、日誌に「〇前八時過板橋氏帰行木綿縮玉カスリ一反代七十五弔位遣ス」とある。

また銀行員の銀行用での出京も多い。特に小泉兵八郎は以下に列記したように頻繁に上京している。「小泉今朝出京ス」(二月一六日)、「小泉兵八郎私用ニ付出京休暇遣ス」(五月一日)、「午後三時過東京〆小泉帰店ス」(七月二三日)、「小泉兵八郎自宅〆出京行用」(八月八日)、「小泉東京〆帰店ス」(八月一三日)、「小泉兵八郎事申中田和二郎事故ニ付前十一時一先自宅へ帰り明五日早天出京イタス」(二〇月四日)、「昨九日午後小泉東京〆猿田自宅へ帰郷ス」(二〇月一〇日)、「午後三時東京〆小泉内忠(注、内田忠造の略記)兩人到着同夜典舗へ泊ス」(二月九日)、「夜七時過東京より 小泉内田 帰宅ス」(二月一六日)、「小泉兵八郎出京」(二月二六日)等。その他、「〇東京〆鈴木氏午前七時過帰行」(三月一日)とは栃木本行の鈴木要三であろう。「昨廿九日午後東京〆中島喜代次氏足利支店迄帰店」(九月三〇日)。その他、「商店廣四郎出京ニ付」(七月二五日)、「藤本半次東京〆帰ル」(七月二二日)、「△東京支店〆宇七凶事ノ電信正午過藤本半次富岡常蔵宇七妻くま三人出京ス」(十一月九日)、「高橋大道東京〆来臨泊ス〇十三日桐生市場見物夫〆帰京ス」(十一月一〇日)、「午前八時高橋大道桐生へ廻り

帰京ス」(二月一三日)など木村家の従業員等の上京がみられる。いずれも交通手段は明記されておらず、多分人力車であろう。

### 三. 明治一八年：上京の記録が極めて少ない

明治一八年は半兵衛自身の上京はなかったようであり、また半兵衛以外の人物の上京も極めて少ない。例年ながら勇三は「午後三時東京〆帰店ノよし」(九月一九日)。「勇三 二番瀛車 出京ス」(九月三〇日)、「勇三東京〆帰店ス」(十一月一〇日)。「前五時過勇三出京ス」(二月三日)。「勇三東京より帰店」(二月二九日)と東京との往来が多く、うちの一件は汽車利用が明記されている。また小泉兵八郎も恐らく銀行用での上京が多い。「小泉氏ハ同日午後出京ニ付館林迄出張」(六月六日)。「小泉氏猿田より来ル銀行金操ニ付明廿八日栃木本行へ出張夫〆出京スル手配也」(九月二七日)。「小泉東京〆栃木へ廻り帰店ス」(十一月一八日)。「小泉午前正六時出發登京」(二月二二日)。「夕刻小泉氏東京より帰店ス」(二月一六日)。

その他の上京について月日順に列記する。四月一九日は東京より渡辺工部少輔が田畑山林の売買の件で小俣村に来村、半兵衛家で昼食を馳走しているが、「午后四時過乗車熊ヶ谷〆瀛車ニ搭し御帰京也」と午後四時過発の遅い汽車で帰京している。六月二五日は「午前六時敬三画学修行トシテ草雲老翁相場場氏出京ス」。敬三の画学修行のための上京に草雲と相場両氏も同伴したようである。七月一四日、半兵衛が栃木本行に行くと「鈴木氏単勤中島氏ハ出京」とあり、翌五日「午前十一時中島君東京より帰行ス」とある。銀行員中島喜代次がわずか二日間で東京を往復している。銀行用だったかも知れないが、中島は直後の七月一八日から持病のため銀行を欠勤、自宅療養となることから、東京で名医の診療を受けるための上京だったと思われる。八月一二日は「遠藤氏出京足利へ廻り出京ス」と、栃木本行勤務の遠藤保太郎が銀行用で上京している。九月二日、半兵衛が白石山房を訪れると「翁健全昨一日午後三時東京〆帰山ス」と、草雲翁が前日に東京から帰郷している。九月七日は「〇川上氏妻子一同藤本半次附添出京ス」

と川上広樹夫妻が上京。附添った藤本半次は四日後の一日、「藤本半次東京より帰店ス」とある。川上は上京後、田口卯吉との親交を深め、田口と勇三とを引き合わせ、それが両毛鉄道会社設立の契機となる。(両毛鉄道会社設立については終章で考察する) 一月二七日は「かつ東京へ帰宅」。右記のうち汽車利用が明記されているのはわずか二件のみで、ほかは交通手段については記されていない。また銀行員の上京は少なく、木村家の従業員の上京の記録は全くない。年末には木村商店も廃業となるが、そうした状況が背景にあつてのことであろうか。

#### 四・明治一九年

半兵衛は明治一九年三月二日に足利町の別荘で急逝する。したがって同年の日誌は三月一九日で途切れている。その間、上京に関する記述は二件のみである。一件は一月二九日「小泉出京」と小泉兵八郎の上京であり、もう一件は三月二六日「午前四時起かつ歯痛療養ニ勇三共ニ出京ス前六時出車熊谷停車より瀛車ニ搭ス」とある。すなわち半兵衛の妻かつが歯の治療のため勇三が付添い、午前六時人力車で出発、熊谷驛から汽車で上京している。また三月三日は「東京より忠造氏来着商業向東京支店移轉改革事件協議ス」とある。先代の内田忠造(日誌には「内田老翁」と記されていた)は明治一七年三月末に死去、全作が忠造を襲名していたが、また明治一八年末には木村商店東京支店の経営を任されていた松本常一郎に不祥事があり、その後、東京支店の経営を任されていたのである。その東京支店移轉改革等の件で半兵衛に相談で訪れている。また二月一八日には「小侯本家へ午後六時東京より小林源三郎氏勇三同伴到着ス」と、東京から小林源三郎と勇三が同伴で「小侯本家」を訪れている。後述するように半兵衛は明治一七年六月には足利町に設けた別荘を生活の本拠とし、小侯の本家は勇三夫婦に居住させていた。したがって小林源三郎は翌一九日「午後四時過小又々小林源三郎氏来荘同夜商店へ泊ス」と、半兵衛のいる足利の別荘も訪れ商店に宿泊、翌二〇日、銀行退行後「小林源三郎氏晚餐馳走ス」、

その夜も商店に宿泊、翌二一日「午前八時小林氏帰京ス」と帰京している。

以上、明治一六〜一九年の半兵衛はじめいるいるな人たちの東京との往來における交通手段についてみてきた。明治一六年七月に熊谷鉄道が開通、以後、上京に際して鉄道利用がみられるようになったが、鉄道路線に関して、東北本線の埼玉県と宇都宮を結ぶ「第二区」の路線が懸案になっていた。明治一六年末、半兵衛ら有志は、地元の産業振興の観点から足利、栃木等を経由する路線を主張、県令を通して鉄道誘致運動を展開、明治一七年二月には吉井鉄道会社社長や井上鉄道局長ら鉄道界の大御所が線路調査のため足利を訪れ、中央でも路線についての検討が行われる。次章では、東北本線「第二区」の路線をめぐる動向について考察することにする。

### 第二章 東北本線「第二区」(埼玉〜宇都宮)の路線をめぐる半兵衛らの主張とその経過

#### 一・明治一四年、東北本線計画の登場と藤川栃木県令の要望

鉄道の全国網が広がるなか明治一四年には東京上野と青森を結ぶ東北本線の計画がもちあがった。前掲『明治世相編年辞典』に、明治一四年「一月一日岩倉具視の斡旋によつて、華族団体の事業として、東京、青森間の鉄道建設を計画し、日本鉄道公社を設立。八月仮免許状が下付され、一月一日三二条の特許条約書が交付された。わが国における私設鉄道のはじめ。以後、鉄道企業は一種の流行となつて多数の私設鉄道計画の申請が行なわれ、政府は二〇年五月私設鉄道条例を發布して、これに準拠させた。」(二〇)とある。

ところで東北本線に関して栃木県令藤川為親は、明治一四年二月九日付で東北本線のルートとして、福島県の白川と県北の氏家を結ぶ十八里の鉄道の敷設を要望していた。『栃木県史 史料編 近現代7』に「藤川県令上申」と題する文書が掲載されている。その要旨をまとめると、栃木県下、下野の地勢は「奥羽ノ咽喉」にあたる枢要の地である。また鬼怒川の水運は東京に達する便があるが、白川より氏家に至る行程およそ十八里は漠た

る原野があり運輸の便を欠いている。那須、塩原は沃野で物産を蕃殖する好適地であるが、運輸の便を欠き人民は窮乏している。ゆえに「為親常ニ焦思苦慮鉄道ヲ開設シ陸運ノ便ヲ開カント欲スルコトアリ」と述べ、今後鉄道路線を精査し、工事費の詳細や着手の順序等、具体策を建言する予定であると述べられている。(一) なお半兵衛の明治一四年三月七日の日記に、栃木本行勤務後、夕刻に藤川県令宅を訪問、県令より「鉄道美峯ノ御懇話切ナリ」との記述があるが、二月九日付の県令の鉄道開設に対する要望を上申したことを裏付けるものといえよう。

さらに『栃木県史』には、明治一四年における東北本線に関する栃木県に関する出来事に関して次の記述がある。「明治五年(一八七二)新橋―横浜に開通した鉄道は、明治十四年県内でも鉄道敷設運動がはじまり、日本鉄道会社の設立により、十八年七月十六日大宮―宇都宮間が開通した。当初栃木町を通る計画であったが町民の反対によって小山町に変更された。文明のシンボル陸蒸気に対する強い抵抗もあつたのである。十九年宇都宮―黒磯間、二十年上野―白河間が開通した。宇都宮が大都市へ轉身したのも鉄道開通によるところが大であつた。」(二)

すなわち東北本線の路線に関して、明治一四年は栃木県内でも鉄道敷設運動が起り、明治一八年七月に大宮―宇都宮間が開通、「当初栃木町を通る計画であつたが町民の反対によって小山町に変更されていた」とあり、その変更理由について、町民の「文明のシンボル陸蒸気に対する強い抵抗もあつた」と記されている。右に指摘の、町民たちの「陸蒸気に対する強い抵抗」があつたのかどうかはともかく、木村半兵衛の日記をみると、東北本線の埼玉県と宇都宮を結ぶ「第二区」の路線に関し、半兵衛ら足利地方の有志は、明治一六年末に産業振興の観点から、熊谷から足利、栃木など織物都市を経由して宇都宮と結ぶ路線を強く要望、同年一二月に着任したばかりの三島通庸新県令にも嘆願書を提出、県令を通して中央に働きかけるなど強力な鉄道誘致運動を展開していたのである。次に半兵衛らの鉄道誘致運動について考察する。

## 二. 東北本線第二区(埼玉―宇都宮間)の路線をめぐる半兵衛らの主張

### (一) 半兵衛の明治一六年一二月の日記より

半兵衛の明治一六年の日記をみると、同年一二月に鉄道の件が浮上、鉄道誘致をめぐる奔走している様子がうかがえる。一月一日の日記には「新縣令入縣ス栃木町中國旗ヲ揚ル煙火等賑々敷繁昌也」とあり、三島通庸を新しい栃木県令として町をあげて歓迎している。そして一月五日の日記に「安生順四郎氏來臨典舖へ泊ス鍊道一件也御小里仁も同伴ス」とある。すなわち、かつて共に学区取締を務めた安生順四郎が小里仁と同伴で半兵衛の典舖を訪れ「鍊道一件」の話を持ち込んでいる。そして翌一六日の日記には「午前十時過ニ安生氏東京へ出車市川安左衛門氏小里仁氏同伴郡役所控處へ出頭本日休暇ナレドモ丸山治平氏臨席鍊道事件談示ス 荻野佐太郎 岩下善七郎 大山岩二郎 戸叶角藏 等也 未夕全員出頭セス午後二時頃余ハ小里氏へ托し帰車ス」とある。その日は日曜であつたが、鉄道の件で安生順四郎が上京、半兵衛は市川安左衛門、小里仁と共に郡役所に出頭、丸山治平臨席のもと「鍊道事件」について談示をする。荻野、岩下、大山、戸叶等の面々も臨場していたようである。一月二〇日には「先ノ足利郡長廻武彦君栃木へ帰縣ニ付足利銀行支店へ御立寄鍊道架設等ノ談話有之直ニ歸縣ス」、前の足利郡長、廻武彦氏が帰県の途次、足利銀行支店に立ち寄り「鍊道架設等」の談話があつた。さらに一二月二三日は「午前八時過出車足利郡役所へ出頭夫々郡長佐藤氏宅へ罷出鍊道事件談示数刻」と朝、足利郡役所に出頭その後佐藤郡長宅を訪れ「鍊道事件談示数刻」に及ぶ。その後「北猿田村へ小泉氏へ立寄兵八郎ト談話数時間午後二時過暇ヲ乞佐野町へ赴キ正田氏老人ニ面會章次郎氏ハ鍊道周旋ニ付不在」と鉄道の件で北猿田村の小泉宅を訪れ談話数時間、その後佐野町の正田宅を訪れている。なお正田章次郎氏は「鍊道周旋ニ付不在」であつた。翌二四日には「十時過栃木銀行へ出勤ス鈴木氏単勤中島氏ハ鍊道事件ニ付鹿沼郡役所へ出張不勤」と栃木本行に出勤するが、中島氏は「鍊道事件ニ付鹿沼郡役

所へ出張不勤」とある。続いて同日「午後四時過縣令三嶋君御宅へ伺拝顔節レ懇御談話有之」とある。すなわち同日の夕刻、三嶋県令宅を訪れ面謁、県令より懇切な談話があったと記されている。この時、県令に鉄道誘致に関する嘆願書を提出したと思われる。翌二五日、銀行勤務を終えて「午後四時河又旅宿市川小里両氏尋面話数刻其後廻郡長佐藤郡長両君二面接」している。県令にも会い、嘆願書提出等について報告したと思われる。

## (二) 明治一六年二月二八日 三島通庸県令へ嘆願書提出

既述したように、半兵衛の日記によると二月二四日に三嶋県令宅を訪れ、県令と面談しているが、その際に鉄道路線に関して県令に嘆願書を提出したと思われる。『栃木県史』に二月二八日の日付で、木村半兵衛をはじめ安生順四郎、市川安左衛門、小里仁、正田章次郎等、連名で栃木県令三島通庸宛てに「鉄道路線之儀ニ付御願」と表記された嘆願書が掲載されている。その要旨をまとめると、東北本線の路線に関して東京上野から埼玉県内に至る「第一区」はほぼ落成間近であり、埼玉県と宇都宮を結ぶ「第二区」の路線が懸案となっているが、木村らはその「第二区」の路線に関して「熊谷ヨリ足利、佐野、栃木、鹿沼、宇都宮ヲ歴テ白河ニ達スル線路モ不日着手之レアルコトト企望罷在候処、近日伝承スル所ニ依レハ浦和ヨリ幸手、古河ヲ経テ宇都宮ニ達スル直線ヲ可トスル説勢力ヲ占ムル哉ノ趣」(二三)とある。すなわち半兵衛らは熊谷から地元の足利、佐野、栃木、鹿沼等を経由する路線を要望していたが、一方、浦和から幸手、古河を経由して宇都宮に至る路線の主張もあり、後者が優勢な状況にあることを述べたあと、木村らは、前者の路線は「両野有名ナル市場ノ隆替物産ノ盛衰ニ関係ヲ生ス」として、以下のように主張を展開している。まず鉄道の敷設にあたって最も重要なことは運輸交通の便であり、故に「最モ物産貿易交通の市場及衆庶往復ノ繁劇ナル地ヲ貫通セシムルハ必要ノ儀ト被存候、然ラハ上州ノ桐生、大間々、野州ノ足利、佐野、栃木、鹿沼、宇都宮ノ如キハ商業盛ニシテ物産貿易及ヒ車馬往來輻輳ノ要地」(二三)であると述

べる。そして足利、桐生等における織物をはじめ各地の物産の輸出入にかかる総額を示し、それら数市場は関東随一で幸手、古河の二市場の比ではない。故に是非、右記の町を結ぶ線路を選択すべきであると主張している。

次に工事費の点からも、熊谷から足利に出る線路は五里を迂回することにはなるが、幸手より栗橋に至る三里余りは「卑湿汚瀝之レニ水害予防ヲナス工事亦容易ナラス、右架橋防水工事ノ難ハ尋常工事ニ十倍スルノ費ヲ要セン」(二三)と工事費の点からも後者には難点が多いこと、加えて「鹿沼以北二日光ノ勝地アリテ内外貴紳來遊セラレ為メニ生スル予算外ノ利益モ又大ナリトス」(二三)と、前者には日光などの観光地との連絡の便という「予算外ノ利益」も期待されると主張している。

## 三. 明治一七年二月、線路調査のため鉄道界の重鎮等が相次いで足利来訪

### (一) 二月九日、鉄道会社社長、吉井友実が線路見分で足利来訪

こうした半兵衛らの鉄道誘致の要望を受けてか、明治一七年二月に日本鉄道会社社長吉井友実や工部卿鉄道局長井上勝という鉄道界の重鎮が足利を訪れ線路見分をおこなっている。すなわち半兵衛の二月四日の日記に「午後郡書記丸山治平氏岩下善七郎氏市川安左衛門氏來臨鑛道事件協議談話致ス数刻後ニ帰ル」とあり、四日後の二月八日の日記に「午後二時足利町へ東京電報鑛道會社社長吉井友実公線路御見分御出張ニ付依テ直ニ乗車足利町荻野佐太郎隱居へ出張ス同席丸山治平氏岩善戸叶大山等會ス明九日ノ手配當ナリ」とある。すなわち東京電報鑛道會社社長、吉井友実公が線路見分のための足利を来訪するとの足利町からの知らせを受け、早速、足利町の荻原隱居宅に半兵衛、丸山治平、「岩善」(岩下善七郎)、戸叶角藏、大山岩次郎等が集合し打ち合わせを行っている。そして翌二月九日の日記には、吉井社長を出迎えた時の状況について次のように詳細に記録されている。

九日晴寒氣強シ午前八時丸山治平氏共ニ式人挽付車ニ乗シ熊谷宿ヲ差シテ吉井公出迎トシテ出張熊谷宿凡十町斗手前ニ而出逢東京上野漁舟ニ

搭シ熊谷宿へ八時午後御着也 吉井公林賢徳君栃木縣勸業課長折田君郡長廻君足利郡長佐藤君従車市川小里石原岩下都合十人出迎丸山木村二人 仇車十式輻線路御見分夫(ひが欠か?) コカイ利根川ヲ渡り小泉宿うの花ニ而茶漬緩々休息午後三時一同出車線路御見分足利町へ午後五時過無 滞御着也吉井公ハ荻野隠居へ御泊外一同ハ旭香社櫻上ニおいて懇親會酒 宴大盛各郡栃木鹿沼佐野等ハ株主總代數十人凡宴會四五十人斗也午後十 時過無滞一同散ス余ハ典舗へ帰り泊ス

すなわち当日は吉井公一行を熊谷宿で出迎え、人力車十輛を連ねて線路見分、小貝川、利根川を渡り、小泉宿うの花で休憩。午後も線路見分し午後五時に足利町に到着、旭香社で盛大に懇親会が挙行されている。「コカイ」とは利根川水系の支流、小貝川で関東平野を北から南に貫流している。また懇親会場となった旭香社は足利町通四丁目にあり、足利初の新聞『叢鳴珍談』を発行していた。その後、四代目木村半兵衛(勇三)の時代に通三丁目に木造二階建ての洋風建築として新築移転された。一階が印刷所、二階が畳百畳余りの広間で演説会や集会などに利用された。

翌二月一〇日は「午前七時吉井公始一同栃木へ向出張ス」と吉井公一行は栃木町に向かう。なお吉井友実の略歴は以下のとおりである。

#### \*東京電報鉄道会社社長吉井友実(よしいともざね)の略歴

吉井友実は文政十一年(一八二八)二月二六日、薩摩藩士・吉井友昌の長男として生まれた。維新前は西郷隆盛、大久保利通らと精忠組の中心人物として藩政をリード、尊王討幕運動を推進。維新後は民部少輔兼大蔵少輔、民部大丞等を歴任。明治四年(一八七二)、大久保の推挙で宮内大丞、宮内少輔に就任、宮中の改革にも尽力、明治天皇の輔導に努める一方、明治六年(一八七三)の政変で大久保に協力して西郷と袂を分かった。明治八年(一八七五)に元老院議員、明治一〇年(一八七七)侍補に任命され、翌明治十一年(一八七八)の大久保暗殺を機に元田永孚・佐々木高行らと

共に天皇親政を政府に提案したが採用されず、翌明治十二年(一八七九)年三月、政府より工部少輔兼務を命じられ工部省に異動。同年一〇月の侍補廃止後も工部省に留まり、明治十三年(一八八〇)六月、工部大輔に昇進したが、翌明治十四年(一八八一)、日本鉄道会社への転出が決まり、翌明治十五年一月に工部大輔を辞任、二月に日本鉄道社長となり一旦官界から離れた。日本鉄道の方針として東京へ前橋間の開通を実現すべく、工事を政府に委託する代わりに資金を会社が負担する折衷案で工事を進めた。当時、会社には鉄道技術がなく政府の独占だったためである。着工前は東京方面の始発駅をどこにするかで品川を主張する政府側の建設担当者・鉄道局長井上勝に対して上野を主張した。明治十五年(一八八二)九月、上野を始点とした工事が始まった。井上が品川―赤羽間の線路工事を並行して進めるなど、両者の意見は対立していた。明治十七年(一八八四)六月二五日に上野駅―高崎駅間(高崎線)が開業、翌明治十八年(一八八五)三月一日に品川―赤羽間(山手線)も開業した。吉井は明治十七年七月、上野開業を機に辞職、明治天皇の任命で宮内大輔として復帰、同月、維新の功により伯爵に叙せられた。明治十九年には宮内次官、明治二十一年には枢密顧問官も兼任、大日本帝国憲法の審議にも参加した。明治二十四年(一八九一)四月二二日死去、享年六三歳。

その後、二月一七日の日記に「午前足利ハ鍬道測量方明十八日熊谷宿ハ始メ漸々足利地へ及ス電報郡役所へ了戸叶角蔵氏ハ報知ニ依リ午後三時過出車足利町へ出張直ニ戸叶氏へ罷出概況了承」と鉄道路線の測量が、翌十八日、熊谷宿から始まり、ほどなく足利に及ぶ旨、電報が郡役所に到着したことが戸叶氏より報告があり、直ちに足利町の戸叶氏宅に出向き概況をうかがっている。地元としては鉄道会社社長吉井公を迎え、足利等を経由する路線の実現に期待が大きく高まったことと思われる。吉井に続いて二月二〇日には鉄道局長、井上勝が線路調査のため足利を訪れている。

## (二) 二月二〇日、鉄道局長井上勝の足利来訪と線路見分

半兵衛の二月二〇日の日誌に「鐵道局長井上君来足二付小里氏小又出出張ス」とある。鉄道局長、井上勝が足利を訪れるという事で小里仁が出迎えるため出張している。そして翌二一日の日誌に「午時過妻沼泊二而井上鐵道局長足利町へ御来着荻野佐太郎隠居へ休午飯ヲ餐シ足利町裏渡良瀬川筋見分夫々午後二時過佐野町へ向御出張也」とある。すなわち井上鐵道局長は前日、妻沼に宿泊、小里が出迎え二一日正午に足利町に到着、荻野隠居宅にて休憩、昼食後、足利町裏の渡良瀬川筋を見分、午後二時には佐野町に向け出張している。次に鐵道局長井上勝の略歴を記しておく。

## \* 鐵道局長井上勝(いのうえまさる)の略歴

井上勝は天保一四年(一八四三)八月一日、長州藩士・井上勝行の三男として萩城下に生まれる。藩校明倫館で学ぶが、開明派で蘭学重視の父に従い西洋学を学ぶことを志す。以後、藩命で長崎に遊学、さらに江戸の蕃所調所に入學、航海術を中心に学ぶ。それでも飽き足らず密航等によりロンドンに行きユニヴァーシティ・カレッジ・ロンドン(UCLE)で鉱山技術・鐵道技術など幅広く学ぶ。維新後は明治二年(一八六九)、木戸の呼び掛けに応じて新政府に出仕、同年一〇月に大蔵省造幣頭兼民部省鉱山正となる。大蔵省においては伊藤博文や大隈重信など鐵道敷設推進派と鐵道事業に尽力、明治三年(一八七〇)一〇月に新設された工部省に移り工部権大丞、翌明治四年、工部大丞に昇進、同年八月、鉱山寮鉱山頭と鐵道寮鐵道頭を兼任(のちに鐵道頭を専任)、鐵道事業に本格的に取り組むようになる。明治一〇年、鐵道寮が鐵道局に改称され、井上は鐵道局長に就任、鐵道技術者の養成にも力を入れる。そして地形的にも困難性の高い東海道や中山道の鐵道敷設にも尽力、東海道開通の功績で勲一等に叙せられ瑞宝章も授けられた。その後、井上は明治三年(一八九〇)、貴族院議員となり、九月六日には鐵道局が鐵道庁と改称され、内務省に移管されると鐵道庁長官として鐵道事業の発展に尽力した。明治四三年(一九一〇)八月二日死

去、享年六六歳。東京丸の内駅前広場に銅像が設置されている。

## 四、東北本線「第二区」の路線に関する中央における検討の経過

## (一) 吉井社長と井上局長の線路見分の背景

明治一七年二月の吉井鐵道会社社長と井上鐵道局長の相次ぐ足利来訪による線路見分の背景には、東北本線の埼玉県と栃木県宇都宮を結ぶ「第二区」の路線に関する懸案があった。吉井友実が明治一七年一月一六日付けで工部卿佐々木高行に宛てた測量実施に着手する願書がある。その要旨を紹介すると、東京上野始発からの「第一区」は、数カ月で前橋まで完成予定であり、したがって「第二区」の計画が目下急務であると次のように述べる。「其起工ハ先ツ栃木県下宇都宮ニ達スル針路方向ヲ相定メ申度、然ル処頃日同県下足利其他四郡人民総代ヨリ鐵道敷設願出、該県令ヨリ添書ヲ以テ請求之次第モ有之、人民之氣向大二憤発之好機會ニ投シ候ニ付」(一四)。すなわち地元の要望を受けて三島栃木県令からの要望も出ており、「人民之氣向」も大いに盛り上がっている。かかる機運を逃さず早急に実地測量に取り掛かりたい旨が述べられているのである。右の文中、「同県下足利其他四郡人民総代ヨリ鐵道敷設願出」とあるのは、前述した明治一六年一二月二八日付、半兵衛をはじめ数人連署で三島県令宛てに提出した嘆願書である。このように地元の鐵道敷設への強い要望があり、そうした状況のもとでまず当地方の線路見分を行うことが喫緊との認識のもとでの吉井鐵道会社社長の足利来訪であった。

なお明治一七年一月には林工部大書記官と吉井鐵道会社社長の間で測量に関してのやりとりがあった。すなわち一月一九日付、林工部大書記官より吉井宛に「栃木県下宇都宮ニ達スル第二区鐵道線路実地測量之義御願出候処、右ハ線路測量ノミニ止リ候義歟、将夕建築モ併セテ御出願相成候義歟」(一四)と、測量のみに留まるのか、線路建設も含むのか鐵道会社の意向を伺っている。それに対し一月二八日付、吉井より林工部大書記官へ「宇都宮迄ノ測量ハ工事ヲ併セ御施行相願度精神ニ御座候間、此段御了承被成

下度奉願候也」(二四)と宇都宮までの測量は、工事も併せて施工する旨、回答している。その回答を受けて一月三十一日付、林工部大書記官より吉井社長に「依テハ線路之鑑定及測量並工事等政府ニ於テ施行相成度旨、更ニ工部卿へ御願立相成度此段尚申進候也」(二五)と申し出ている。さらに同日付、林工部大書記官より吉井社長に、測量の件について再度照会として、「第二区線路測量之義ニ就テハ、昨年中鉄道局長之意見ニ拠リ野蒜ヨリ仙台ヲ経テ福島ニ至ル間、測量着手之運ニ相成居候処、」(二五)と、すでに野蒜から福島までの測量に着手しており、今般、埼玉県から宇都宮に至る第二区の測量に着手せよとのことであるが両方並行して着手するのか、前者を差し置いて第二区の測量に着手するのか明確にして欲しいと要望する。

それに対して二月一日付、吉井社長より林工部大書記官に「孰レ御指示ノ通廉々明記之上出願候様可仕ニ付御領知被成度…」と回答し、同日に工部卿佐々木高行宛てに「本社鉄道線路第二区工事之儀ハ特許条約ニ拠リ候得ハ、会社ニ於テ負担スヘキ筈ニ御座候得共未タ工事着手之準備諸事整頓不仕、最早第一区之工事数月ヲ不出前橋へ相達シ可申折柄地方人民之氣向大ニ噴発之好機モ有之、此際迅速次区興業ヲ計画仕度候ニ付、第一区中央ヨリ宇都宮迄之線路測量工事共併セテ御施行被成下度奉願候、」(二五)と、地元住民の熱意も高まっている状況でもあり、まず第二区の測量及び工事に着手したく、なお野蒜より仙台を経て福島までの測量は「追テ請願仕候迄御見合セ置被成下度此段奉願候也」と願ひ出ている。これを受けて二月四日付、佐々木工部卿より三条実美太政大臣宛てに「第二区之儀モ第一区之振合ヲ以テ測量其他当省ニ於テ執行可致哉」(二六)と第二区の測量に着手したく、至急、指示をいただきたいと申し出ている。それに対して二月七日付、第一局太政官大書記官山崎直胤より工部書記官宛てに「第二区工事着手ノ儀御伺出相成御書面中、第一区中央ヨリ宇都宮迄云々ト有之、右第二区線路ノ儀ニ付テハ曾テ鉄道局長意見ノ趣為参考御上申相成居候儀モ有之候得共、該社定款第一条ノ区分ニ拠レハ第二区ハ第一区線路中ヨリ阿久津ヲ経テ白河迄ト有之候」(二七)、ただしその構想が今度修正になるかは不明と

している。そして翌二月八日付、林工部大書記官より太政官第一局へ「右ハ第二区之総路線ハ白河迄ニテ有之候得共、其内宇都宮迄之工事等着手之儀ヲ該社ヨリ願出候ニ付、其通同相成候儀ニテ別段区割改正相成候義ニハ無之候間、左様御承知相成度此段及御答候也」(二七)と回答している。要するに第二区の路線については、まだ明確に定まっていなかった。そうした状況のもとでの二月の鉄道会社社長吉井友実および鉄道局長井上勝の線路見分のための足利来訪であった。

東北本線「第二区」の路線をめぐるはその後、鉄道中央界でも検討が進められるが、三月下旬には鉄道路線に関して半兵衛への呼び出しもあつたようであるが、勇三を代理として派遣している。三月二十六日の日誌に「鍊道線路ニ付勇三代理トシテ岩善供ニ午前七時熊谷ノ瀛車ニ乗し出京ス」とある。勇三と岩下善七郎が同伴で熊谷から汽車で上京している。なお同年五月には上野ノ高崎間の鉄道が開通、六月二五日には開通式が挙行されている。この時は天皇が上野から高崎まで臨幸され、上野駅での開通式に勅語を下賜された。またこの時、上野駅には白熱電灯——当時は熱熾灯といつた——二四個を取り付け、中央にはアーク灯一個がつけられたという。(二八)

## (二) 明治一七年一月五日 佐々木工部卿の来足

鉄道路線問題のその後の経過に関して、一〇月にも在京中の佐藤郡長より半兵衛に急遽上京するよう要請があつたようである。一〇月一四日の日誌に「午前七時過足利郡役所飯塚郡書記来車鍊道事件ニ付余ニ出京スべく旨在京郡長佐藤氏ノ電報ニ付是非トモ出京可致示諭有之」とある。佐藤郡長より足利郡役所に電報が到着、飯塚郡書記が半兵衛の許に駆け付け電報の内容を伝えるが、日誌には続けて「然し余モ無人何分遠足難致故今日十二時前敬三ヲ以本庄へ廻り夫ノ瀛車ニ搭し出京為致熱海温泉滞浴勇三ヲ呼戻し帰府該件ノ立合方被斗取斗事」とある。半兵衛は出京が困難のため敬三を上京させ、熱海温泉に滞在中の勇三を東京に呼び戻し対応させる旨が記されている。その後、十一月一日の日誌に「足利郡役所ノ呼用状到着川上小

里余等也小里ハ道路奔走ニ付出頭イタシカネ川上氏余兩人獨歩足利郡衛へ午後一時過出頭郡長佐藤氏ニ面謁ス来五日佐々木工部卿足利町地へ鑛道線路見分トシテ御出張ニ相成ニ付御用談也午後三時退廳ス」とある。すなわち鉄道路線に関して足利郡役所より川上、小里、半兵衛に呼び出しがあり、川上と半兵衛が徒歩で郡役所に赴き、佐藤郡長と面謁、来たる一月五日に佐々木工部卿の足利来訪が伝えられる。そして一月五日当日の日誌には「本日佐々木工部卿議官河田君鹿沼宿御泊栃木午飯足利町へ午後五時過ニ御着相洲亭御旅館夕六時頃雨降七時過ニ旭香社ニテ宴會盛ナリ煙火數十本打揚ル」と、佐々木工部卿が前夜は鹿沼に宿泊、当日は栃木で昼食、午後五時に足利町の旅館、相洲亭に到着、夜七時過ぎに旭香社において歓迎の宴會が盛大に行われている。花火も数十本打ち上げられる。そして翌六日「前貴官方午前八時足利町御發車熊ヶ谷宿停車場ハ瀛車ニ御塔シ御郷京也」と、佐々木工部卿一行は熊谷から汽車で帰京したことが記されている。地元足利では東北本線「第二区」の路線について、地元經由の路線にまだ幾分かの期待もあったかも知れないが、この頃、中央においては大宮から小山經由で宇都宮と結ぶ路線にほぼ確定しつつあったのである。佐々木工部卿の鹿沼、栃木、足利の来訪は、むしろ慰撫的な意味合いがあったとみられよう。ここで工部卿佐々木高行の略歴を記す。

#### \*工部卿佐々木高行の略歴

佐々木高行は文政一三年（一八三〇）一月二六日、土佐藩士、佐々木高頭の次男として生まれる。土佐藩においては重責を務め、山内豊信（容堂）の側近として藩政をリードする。明治維新後は新政府のもとで主に司法界で活躍、明治四年（一八七一）に司法大輔に昇進、同年一月、岩倉使節団の一員（理事官）として随行、欧米各国の司法制度の調査に携わる。佐々木は、急進的な改革には批判的で、明治一〇年には土佐に帰郷し、不平士族と板垣ら民権派の扇動の鎮静化に尽力する。明治一一年には明治天皇の教育を担当する侍補・元田永孚らの推挙で一等侍補に就任、天皇親政

運動を推進する。内務卿大久保利通と天皇輔導を協議、大久保を宮内卿とする構想の実現を図るが、明治一一年五月、大久保の暗殺により挫折。その後も政界のいろいろな動きがあるが、明治一四年の政変による人事異動により参議・第五代の工部卿に就任することとなる。工部卿時代は工部省の改革にも尽力、明治一五年には工部省の実権を掌握、井上勝を工部大輔に任命、鉄道敷設に尽力していた井上を支援する。同年二月には中山道を通る区間（長浜駅〜大垣駅間、東京駅〜高崎駅間）の建設を上申した井上の提案を採用したり、明治一六年には鉄道工事の継続と中山道路線敷設を井上と協議する一方、私設鉄道の設立を極力阻止、井上の要請に基づいて日本鉄道の東北本線敷設を認可している。木村半兵衛らは東北本線「第二区」について足利、栃木等を経由する路線を主張、嘆願していたが却下される。明治一七年、維新以来の功績により伯爵を授かり、明治二十一年以降、枢密顧問官を務めた。明治四三年（一九一〇）三月二日病歿。享年七九。板垣退助、後藤象二郎とともに土佐三伯の一人とされている。

#### （三）明治一七年一二月、大宮〜小山〜宇都宮の路線が決定

明治一七年二月には足利方面の線路調査も実施され、その後、鉄道界の中央においては東北本線「第二区」の路線について種々検討がなされてきたが、一二月には大宮から小山を経由して宇都宮に至る路線がほぼ確定していたようである。そこには軍事的な観点もあった。一二月一三日付、陸軍卿川村純義が佐々木工部卿に宛てた文書のなかに「本線路ハ漸次仙台鎮台へ連接スヘキ線ナルヲ以テ兵要上ヨリ論スレハ成ル丈ケ直路ニシテ短縮ナル方、即チ浦和ヨリ分岐スルヲ最モ利アルモノト存候、其浦和・大宮間ハ路程甚タ遠カラサルカ故ニ工事ノ都合ニ依テハ大宮ヨリ分岐スルモ差支無之候間此段及御回答候也」（九）とある。すなわち軍事的観点からは東京と仙台鎮台を最短距離で結ぶべく、埼玉県の浦和もしくは大宮から宇都宮を直線的に結ぶ路線を推奨、したがって半兵衛らが主張していた足利等を経由する路線は、大きく迂回を要するものであり、軍事的観点からも否定

される案であった。

そして同日付、井上鉄道局長より日本鉄道会社社長奈良原繁に対し、宇都宮までの線路に關しては甲乙両線の主張があるようであるが、ともかく「政府御確定前其意御願出」るよう、別紙意見書を参考として付している。

(二九) その別紙意見書とは、一月に鉄道局長井上勝が佐々木工部卿に提出した上申書で大宮と宇都宮を直線的に結ぶ甲案と熊谷、足利・佐野・栃木を経由する乙案の二案について、実際に測量を実施し、工事費や営業上の経費など、いろいろな観点から検討した結果、甲案を採用すべきと結論づけているのである。その要旨は以下の如くである。

東北本線においては「第一区」より宇都宮に至る「第二区」の路線が懸案になっており、二月から路線の实地測量を行ってきたが、図面予算書を具して意見を上申すると前置きし、まず「第一区」の浦和・大宮は、西は中山道、北は東北線への分岐点になるので、そこまでは一線を敷設するのが得策と述べる。「然ルニ近来足利・栃木等ノ人民熊谷ヨリ岐シテ足利・佐野ニ接近シ栃木ヲ経テ宇都宮ニ達スルノ敷線ヲ願望シ県庁ニ於テモ頗ル之レニ左袒シ為メニ周旋スル処アリ」(三〇)と、半兵衛らが誘致運動を展開していた、足利、佐野、栃木等を経由する路線を熱望する声があるが、「蓋シ此路線ハ甚タ迂回ヲ極メ縦令一小地方ニ利アリトスルモ大ニ他ニ損失ヲ被ラシムヘク到底幹線敷設ノ主旨ニ適セサルモノナリト認メ…」(三一)と、その案は一地方に利あるかも知れないが、かなり迂回を要し、また川も多く工事費、営業上の負担が大きいと述べる。以下、「今春以来二線測量ニ従事セシメ今ヤ果シテ實際ノ得失ヲ詳悉スルヲ得タリ」(三二)と、今春以降おこなってきた实地測量に基づいて、工事費、建築上、営業上などの諸観点から甲乙両案の得失を詳しく述べている。

まず仮に大宮を岐点として栗橋を経て利根川を渡り宇都宮に達する路線(甲)は里程四十八里。工費は概計百六十九万五千五百三十四円。一方、熊谷より足利・佐野・栃木を経由する路線(乙)は利根川、渡良瀬川、小倉川、黒川、姿川等、複数の川がある。また里程は四十三英里で(甲)に

比べれば五英里ほど短い、工費概計は二百二十二万七千五百五十八円と極めて高額になる。(甲)は利根川の架橋が大工事であるが、工事期間は約一年である。一方、乙線は橋梁が極めて多く、建築に要する期間は二年以上を要す。(甲)は(乙)より五里ほど長い、工費は四十余万円少なく、落成の期限も約一年早いことから建築上の得失からも(甲)を採用すべきと結論している。なお(乙)は五里ほど短いといっても大宮と熊谷間が二里あり、それを加えれば(乙)の方が一六里長く、軌道の補修や汽車運轉諸経費など営業上の費用は(乙)の方が毎年約四万八千円の増費になると計上している。このように工地上、建築上の経費では甲案に利があるとしている。

そして、そもそも東北本線は東京と青森を連絡する「幹線」であり、国全体の観点から考えるべきで一小地方の得失で考えるべきではないと結論づけているのである。そして付け加えて「若シ夫レ足利地方ハ従来ノ道路ニ安スル能ハストセハ鉄道幹線ニ最モ接近セル所ヨリ別ニ馬車道或ハ鉄道支線ヲ開設シ他ヲ傷ハスシテ自ラ便利ヲ得ルノ方案無キニ非ルヘシ」(三三)と述べている。すなわち足利地方は、従来の道路で満足できないとすれば、鉄道幹線の近くから馬車道あるいは鉄道の支線という方法もあり、その方法は「他ヲ傷ハスシテ自ラ便利ヲ得ルノ方案」と述べている。半兵衛らの鉄道誘致運動は、実らない結果となるが、「支線」という示唆が、四代目半兵衛(勇三)の代に小山と前橋を結ぶ両毛鉄道として実現することとなるが、それについては終章で考察することにする。

そして一月二十九日付、佐々木工部卿より太政大臣三条実美宛て「伺案」として提出された文書には、第二区の路線について、井上鉄道局長の意見書を踏まえ、「其論疏至当ノ義ニ有之、勿論乙線即チ熊谷ヨリ栃木、足利ヲ経ルノ岐線ハ容易ニ採用スヘカラサル者ニシテ甲線即チ大宮ヨリ岐スルノ線ハ幹線ノ趣旨ニ基キ且将来鉄道ノ便不便等ニ候間、甲線ニ御裁可相成度…」(三四)と伺いを立てており、それに対して三条太政大臣より、一月一六日付で「伺ノ趣ハ甲線路ニヨリ起工可致事」と裁可が下されている。なお佐々木工部卿は、直前の一月五日には足利を訪れていたことは前述

したところである。これで東北本線における第二区の路線問題は決着することとなるが、井上鉄道局長の意見が極めて大きかったと言えよう。以後、東北本線の鉄道工事もおこなわれ、「第一区線」（東京―高崎）から延伸する大宮―白川の「第二区線」は明治一八年一月五日から二〇年一月一日にかけて、最後の「第五区線」（盛岡―青森）が明治二四年九月一日に完成、現在の東北本線が全線開通することとなったのである。

以上、東京との往来における交通手段、半兵衛らの東北本線「第二区」に関する鉄道誘致運動の展開について考察してきたが、次に明治一六〇―一九年における東京以外の遠隔地（武州本庄の内田家、四萬温泉、その他、行楽地等）との往来について考察することにする。

### 第三章 明治一六〇―一九年の東京以外の遠隔地との往来

#### 一 家族の様子見や墓参等で本庄の生家、内田家をしばしば訪問

武州（埼玉県）本庄の内田家は半兵衛の生家でもあり、上京の際は上州（群馬県）の糟川家と本庄の内田家には立ち寄り老両親をはじめ家族の状況等を伺っていたが、上京の折以外でも糟川家や内田家は度々訪れている。明治一五年までの糟川家、内田家の訪問については注（一）掲別稿で述べ、また明治一六年以降についても本稿第一章では、上京の際の糟川家と内田家への立ち寄りについては述べたので、上京の際以外における両家、特に内田家への訪問について考察することにする。

#### （一）明治一六年四月、七月、十一月：老翁の健康無事を確認

明治一六年四月二二日は「午前八時出車新川吉田両家へ年禮致ス」と上州新川村の吉田家に年礼で訪れ、吉田源造氏の案内でお角桜を見物している。翌二二日は大原村の阿部、加藤両家に年礼、その後粕川家を訪れ宿泊。翌二三日、本庄に向かう。日誌に「午前七時半過粕川氏出車境町萬和氏へ祝義及店卸検査ニ出張馳走ニナリ午後二時乗車本庄宿内田氏へ罷出老翁始一同安全同夜泊ス」と午前七時半に糟川家を出車、境町の萬和宅を訪れ、

祝儀、店卸検査等をし、午後二時、本庄に向かい内田宅に到着、老翁はじめ家族一同の健康無事を確認、安堵する。翌二四日は「午前八時頃本庄宿内田伊六氏及堺屋へ立寄夫々墓参ス〇午前九時過出車帰宅午後一時ナリ」と、朝方、近隣の内田伊六氏、堺屋に立ち寄りその後、墓参を済ませ午前九時に出車、午後一時に小俣に帰宅している。走行は順調だったようである。

次は七月二日「午前八時過出車本庄内田氏へ車行ス正午十二時本庄へ到着」。内田家では六月二六日に老母が亡くなっており、初七日の焼香で訪れたものと思われる。翌三日の帰路は「午前雨降甚し本庄宿午前九時過出車道路泥濘頗ル困難漸々午後四時帰宅ス」と午前九時に出車し午後四時に小俣に到着している。途中、昼食もとったであろうが、順調だと四時間程のところ、降雨による道路泥濘がひどく、到着まで七時間も要している。

一〇月一九日は「十二時半本庄宿〆かつ まさ及内田せい節三よし守婆〆 仇車四輛無事安着」とある。かつとまさが内田家を訪れていたのであろう、その二人と内田家の人たちが人力車四輛に分乗して半兵衛宅を訪れている。そして三日後の二二日「前八時過内田せい及節三よし供ば、仇車式輛帰行ス」と内田家の人たちが人力車二輛に分乗し帰行している。

一月四日は「午前八時明十郎余共ニ出車仇 兵蔵 五郎平 糟川へ立寄直二本庄宿へ出張ス粕川宗造氏本庄滞留内田老翁健全也」と半兵衛と明十郎が午前八時に出車、糟川家に立ち寄り、直ちに本庄に向かい内田家に到着、「内田老翁健全也」と日誌に記している。そして「午後〆粕川氏同伴停車場〆一挽安養院へ墓参夕刻帰宅ス」と午後は粕川氏と共に墓参を行っている。そして翌五日「午前十時本庄出發漸々映晴ニ赴キ道路よく午後三時過帰宅」と帰途につく。道路状況はよく五時間で自宅に到着している。

#### （二）明治一七年：三月末に老翁死去、葬送、その後墓参等で訪れる

明治一七年は二月一二日の日誌に「有風大風ニアラズ午前十時出車粕川氏へ年始立寄馳走ニナル午後五時カス川出車六時過本庄驛内田氏へ着老翁始メ一同健全也同夜泊ス夜ニ入風伯鎮静墓参ス」とある。午前一〇時に出

車、粕川家に年始に立ち寄り、馳走になったあと午後五時に本庄内田家に向かい出車、内田家では老翁はじめ家族一同の健全を確認し、安堵したと思われる。夜、墓参をしている。内田家に宿泊し翌一日は「午前九時内田半八郎及菊屋等へ年始十時出車路中無事午後二時三十分帰宅ス」と近隣に年始をし、午前一〇時出車、「路中無事」で午後二時半に帰宅している。

次は三月七日、日誌に「午前九時出車境町横山店ニ出張ス店卸帳簿検査午後四時出車本庄内田氏へ着老翁壯健及せい小児輩一同健全」とある。午前九時に本庄内田家へ着、境町横山店で店卸帳簿検査をおこない、午後四時出車、本庄内田家に到着、老翁はじめ小児たちも含め家族全員の健康無事を確認、翌八日は帰途につくが、午前一〇時頃「内田氏出車道路泥濘俣車不涉漸ニシテ午後三時過帰宅」とある。道路泥濘で走行も捗らなかつたようである。

三月初旬に老翁の健壯を確認したばかりであったが、三月二十九日に老翁危篤の報が全作より入り二人挽で内田家に急行する。日誌に「○本庄老翁大患危篤症ナル報知全作より到来午後六時乗車二人挽 五郎平 安 太田町灯提ヲ附ケ同九時本庄へ着ス」とある。午後六時に二人挽で出車、車夫の「安」は「安蔵」の略記であろう。日没で暗くなり太田町からは提灯を灯して急行、午後九時に内田家に到着。「老翁言語不通食氣ナシ然し眼視力耳ハ慥ナリ看護人尽力注意致ス老翁徹夜安眠ナラス心下折々苦痛スル」と老翁の大患危篤の状況について記している。翌三〇日も「老翁同事苦痛ハナシ何分食氣不出」と危篤状態は続くが、一旦帰宅する。日誌に「正午十二時余ハ乗車 五郎平 安 式人挽路中西烈風寒氣及砂土黒烟甚し故ニ俣車不涉漸ニシテ午後五時帰宅ス」と正午に二人挽で出車するが、烈風と寒氣、砂土黒煙が舞う状況で走行も捗らずようやく午後五時に帰宅している。翌三一日は「午前七時かつ鏡 本庄宿へ出車 五郎平 安」と二人挽の帰り車でかつと鏡が本庄に出車、その日の「夜十二時本庄宿内田老翁赴音為知二人到来ス」と老翁の「赴音」（訃報）が届く。二人挽の車夫が折り返し知らせに戻ったのであろう。翌四月一日「午前八時出車俣二人挽 五郎平 安

風雨ヲ冒シ午後二時過本庄宿へ着ス」と車夫五郎平と安蔵の二人挽で午

前八時に本庄内田家に出車、午後二時に本庄内田家に到着する。そして翌二日「内田老翁葬送出棺午後三時半同五時安養院埋葬」と老翁の葬送、出棺、埋葬を済ませる。翌三日は「○仁讓院初七日供養及道場祓致ス午後五時過粗仕舞：夜十二時一同退散終席ス」と、初七日の供養と道場払いも無事に済ませる。翌四日は墓参をし、翌五日帰途につく。日誌に「十時雨ヲ冒シ余かつきやう俣車三輛ニ乗し出車太田宿午後二時過漸々着ス道路泥濘甚困却何分俣車不涉雨降小然ルニ太田小又道へ掛り雨降強シ漸々ニシテ午後五時無事安着」とある。半兵衛、かつ、鏡の三人、人力車三輛にて午前一時、降雨のなかを出車するが、雨による道路泥濘に困却、人力車の走行も捗らず漸く午後五時に小俣に到着、昼食もはさんで七時間も要している。

五月十八日は「午前七時出車カス川へ立寄夫本庄宿へ罷出亡父四十九日當墓参ス」と、老翁の四十九日の墓参をおこなっている。今回は上京の途次で、墓参を終えて同日の「午後五時本庄宿ノ瀛車ニ乗シ全作共午後九時前支店へ安着」と本庄から全作と共に汽車で上京している。

七月八日は亡父の百ヶ日であるが、「前八時本庄宿内田氏亡父百ヶ日相當ニ付平次使ニ遣ス」と平次を代理で遣わしている。そして八月六日は墓参で内田家を訪れる。「午前五時半出車甚冷氣：カス川へ前八時前到着前十一時本庄内田へ着ス一同無事夕刻墓参」と早朝に出車、糟川家に立ち寄ったあと午前十一時には本庄内田家に到着、家族全員の無事を確認し夕刻に墓参をしている。翌七日の帰路も順調だったようで、「午前五時出車：前十時帰宅」と出発と到着の時刻のみが記されている。その後、九月一日は「午前六時出車かつとよ きみ 俣車 五郎平 安蔵 乗本庄内田氏へ墓参行ス」と半兵衛の家族らが人力車二輛に分乗し本庄に墓参に赴いている。そして四日「正午十二時頃かつとよ等帰宅」とある。

### (三) 明治一八年：老翁の一周忌、墓参等で訪れる

明治一八年にも三月上旬に祝儀や所用等で上州の何軒かを訪れたあと、内田家の墓参に赴いている。三月三日の日誌に「前九時過出車途中烈風雪

風吹因却下新田村の大間、町ニ至途次尤も甚し漸ニシテ新川村へ着墓参ス夫々吉田源造長男犬太婚儀祝ニ宴席連ナリ山海珍味美酒佳肴馳走ニナリ余大酔午后四時過帰車大原阿部氏へ着同夜阿部氏へ泊ス」とある。すなわち午前九時に下車後、烈風、雪風が吹きさぶ悪天候のなか新川村に着き墓参。その後、吉田源蔵の長男の婚儀の宴席にも参列し、馳走にあずかる。

その夜は大原村の阿部宅に宿泊する。翌四日は「午前九時過大原阿部氏出車糟川氏へ年始ニ立寄午飯酒肴馳走ニナル午後三時烈風ヲ冒シ本庄内田氏へ着ス」と午前九時に阿部家を出車、糟川家に年始挨拶に立ち寄り、昼食、酒肴を馳走になり、午後三時、烈風のなかを出車、本庄の内田宅に到着する。翌五日は「氷ル寒氣再冷墓参」と朝方の凍りつくような寒気のなか墓参をし、「前九時半出車直ニ帰宅ス午後一時過ナリ」と午前九時半に出車し、午後一時過には小俣に帰宅している。寒気は強かったが、人力車での走行は順調だったようである。所用時間は四時間足らずであった。

さらに月末の三月三〇日には老翁の一周忌で本庄内田家に赴いている。日誌に「午前七時出車大原阿部氏へ立寄新築見分夫々出車午後二時頃本庄宿内田氏へ着ス夫々墓参内田老翁一週忌明三十一日正當石塔建立ス同夜内田氏へ泊ス」とある。すなわち午前七時に下車、大原村の阿部氏宅に立ち寄り新築を見分、その後本庄に向かい午後二時に内田宅に到着、墓参をおこない、明三十一日の内田老翁の一周忌を祈念して石塔を建立している。そして内田宅に宿泊、翌三十一日「午前九時過出車足利町へ後一時過車着普請場等一見午後三時頃出車帰宅ス」と午前九時出車、午後一時には足利町に到着、普請場を一見して小俣に帰宅している。「普請場」とは、半兵衛が足利町に新築していた別荘であろう。同年春から庭の植樹等、整備を進め六月下旬にはそこを生活の拠点とするのである。

同年には一月二二日にも「午前八時出車（五郎平仲車）カス川へ立寄午飯酒食馳走ニナリ午後三時乗車本庄内田氏へ到着ス」と糟川家に立ち寄り昼食を馳走になり午後三時に糟川家を出車、本庄の内田家を訪れている。仏参のためである、翌二三日「午前佛参前十一時半出車カス川へ趣平塚

川雨降同氏へ一泊」と午前に墓参をし午前一時に内田家を出車、帰路も糟川家に立ち寄り一泊している。そして翌二四日「午前九時糟川氏出車午十二時半無事帰宅」している。

#### (四) 明治一九年三月：内田忠造と東京支店の移転改革等相談

半兵衛は明治一九年三月二一日に急逝する。したがって明治一九年の日誌は三月一九日で途切れているが、半兵衛は三月三日にも内田家を訪れている。日誌に「午前九時雪ヲ冒シ乗車カス川へ年甫禮ニ立寄馳走ニナリ漸々本庄内田氏へ到着」とある。すなわち降雪のなか午前九時出車、糟川家に年礼に立ち寄り馳走になり、その後本庄内田家に赴いている。日誌の続きに「夜七時東京より忠造氏来着商業向東京支店移転改革事件協議ス」とある。夜、東京から内田忠造氏が帰宅、東京支店の移転、改革等について協議している。木村商店東京支店の経営は、半兵衛の二女とよの婿となった松本常一郎に任せていたが、明治一七年末に常一郎の不祥事が発覚、以後、東京支店の管理経営を内田忠造に任せていたようである。今回の内田家訪問は、東京支店の移転改革等について忠造と相談するためであったと思われる。相談を終えて半兵衛は、翌四日「午前十時本庄出車午後三時半無事帰宅ス」と足利町の別荘に帰宅している。一八年六月以降、半兵衛は足利の別荘に生活の拠点を移していた。

#### 二、四萬温泉に家族で湯治

半兵衛が上京した際や最寄りの群馬県、栃木県の名所等の観光・行楽や温泉場への湯治については拙稿(三)にまとめた。半兵衛は明治一四年一月から翌一五年五月まで半年間、東京で療養生活を送ったが、療養を終えて帰郷直後の六月一杯は家族五人で四萬温泉に湯治に赴いている。それまで半兵衛自身が湯治に向くことはあまりなかったが、長期の療養生活を経験し、自身も含めて家族の健康に一層留意するようになったものと思われる。明治一五年の四萬温泉への湯治の様相については注(一)掲出別稿

で述べたが、明治一六年六月、明治一七年六月も家族全員で、また明治一八年は一〇月に敬三と二人だけで四萬温泉に湯治に向いている。以下、明治一六〇一八年の四萬温泉への湯治について考察することにする。

(一) 明治一六年六月二日〜三日

明治一六年六月二日の日誌に「四万行荷物洪紙包四箱琴一箱洋酒其外食物明ランプ箱入一箱都合六箱也馬一駄二付平次附添午前九時過出發ス」とある。すなわちまず平次が湯治生活に必要な荷物六箱を馬で四萬温泉まで搬送している。そして翌三日、「午前二時起同四時前出車ス四万温泉行 家長 かつ とよ まさ 明十 きみ一緑町 小林まさ 下婢てつ 都合八人 人力車五輛 五郎平 甚之介 久蔵 安蔵 兵蔵 内ノ者 代一人ゞ五人」と、家族ら総勢八人が人力車五輛に分乗して午前四時に出発している。続いて日誌には「午前十一時前橋田村や茶漬仕度夫の川原通渋川宿へ午後三時一同無事到着梅澤氏へ泊ス」と、前橋で茶漬を食し、渋川宿に午後三時到着、宿泊している。翌四日は「午前五時渋川宿梅澤出車午前十一時中ノ条池田屋橋二而昼食午後五時四万温泉関善氏へ安着ス」と午前五時に渋川を出車、中ノ条で昼食をとり夕刻の午後五時に四萬温泉に到着している。四萬温泉には約三週間滞在、高野山、日向見温泉、小倉山瀑布、水晶山等に足を運んでいる。そして同月二十九日帰途につく。日誌に「午前三時二起出発ノ用意ス一同午前六時出車雨なし好天氣候人力車五輛馬一駄平次宰料午後四時無滞渋川宿梅澤仁平へ泊ス」と人力車五輛に分乗、馬に荷物一駄をつけて出発、午後四時に渋川宿に到着、宿泊する。翌三〇日は「午前五時半渋川宿出車前橋田村や茶漬道中無滞午後三時半帰宅家族一同無事安全也」と午前五時半に渋川を出車、前橋田村屋で茶漬を食し、道中滞りなく午後三時半に家族全員無事に帰宅している。

(二) 明治一七年六月二日〜三日

翌明治一七年も六月二日に「〇四萬温泉行荷物為宰料出發」と宰料が馬

で荷物を搬送。翌三日「家長 かつ とよ まさ 明十郎 きみ 出半 卓三 都合九人 人力車六輛 午前六時出車ス」と家族ら総勢九人が人力車六輛に分乗して午前六時に出車している。続けて「新川村休吉田本家へ立寄直ニ帰ル新川村竹内ニテ一同休ス雨降漸々甚シク驟雨雷鳴聊アリ暫時雨ヲ止メ一時間斗ニテ小降トナル一同出車大湖町手前又々夕立雨強シ直ニ止ム漸々霽前橋ニ至頃ハ晴天西風ニナル田村屋ニ而昼飯酒食致し午後二時出車渋川驛へ午後六時無事安着梅澤仁平方へ泊ス」と途中の行程が詳しく記されている。出発後、新川村で休憩、一時、驟雨雷鳴もあつたようである。大胡町を経て前橋田村屋で昼食、渋川驛に午後六時到着、その日は渋川梅沢方に宿泊する。翌四日は「映晴冷氣渋川驛午前六時出車午後一時中ノ条池田屋昼飯夫直ニ出車ス天狗坂下茶屋ニ而休聊夕立雷鳴アリ暫時ニシテ止漸々晴天午後六時過四万温泉関氏へ安着ス」とある。渋川を午前六時出車、中之条池田屋で昼食、天狗坂下の茶屋で休憩、夕立雷鳴もあつたがほどなく晴れ、午後六時過、無事に四萬温泉に到着している。

四萬滞在中は、草津温泉、長野の善光寺にも足を延ばしており、六月二十九日に帰途につく。朝、雨が止むのを待つて「午前十一時過一同出車午後三時半過中ノ条池田屋へ休夫の二見屋平八方へ投宿ス」と中ノ条池田屋で休憩、二見屋に宿泊する。翌三〇日は「映晴午前六時半過中ノ条二見や出車正午過渋川達磨茶屋ニ而昼飯午後四時前橋桑町住吉や泊」と、午前六時出車、正午過、渋川達磨茶屋で昼食、午後四時前橋到着、住吉屋に宿泊する。なおその日は「本日暑氣□八十度已上ナラン」と暑熱であつた。翌七月一日は「雨降午前六時前橋住吉屋出車道路泥濘困却ス前十一時新川村吉田氏へ余かつ 明十立寄昼飯馳走ニナリ外ノ者ハ先へ帰宅余等ハ午後四時無事帰宅一時雨止ム帰宅闔家一同健全也」とある。午前六時に出車するが、前日とうって変わって降雨で道路泥濘、半兵衛、かつ、明十の三人は新川村吉田宅にて昼食を馳走になる。三人以外は先に帰宅、半兵衛らは午後四時に無事帰宅、「闔家一同健全也」とある。

## (三) 明治一八年一〇月三日〜二三日：榛名神社も参詣

翌明治一八年は六月ではなく一〇月に、しかも敬三と二人だけで四萬温泉に湯治で出かけている。出発は一〇月三日。日誌に「午前六時乗車 車夫五郎平 出発午前十一時前橋田村や到着：午後一時敬三到着ス敬三前橋〆力車四万込傭ヒ午後五時渋川驛梅澤へ投宿ス」とある。すなわち半兵衛は午前六時に車夫五郎平の人力車で出発、午前十一時前橋着、そして敬三は午後一時に前橋到着、二人が合流している。敬三は四萬まで人力車を雇い、その日は渋川に宿泊。翌四日は「午前七時渋川梅澤出車中ノ条池田や午飯午後五時無事四万温泉関善氏安着ス」と午前七時に出車、中之条池田屋で昼食、午後五時に無事に四萬温泉に到着している。

四萬滞在中は比較的近場の榛名山、榛名神社に足を運んでいる。一七日は「午四時前朝飯ヲ喫シ五時過灯燈ヲ付 関主人 余 敬三 宮崎茂十郎都合四人出立ス前十時中ノ条竹のや萬吉仮宅立寄昼飯仕度酒及鳥等充分馳走ニナリ正午十二時過中ノ条出發五丁目小松や休ミ山道へ登り后四時伊香保温泉小暮武太夫へ投宿ス」と早朝に提灯をもって四人で出発、伊香保温泉小暮旅館に投宿する。翌一八日は「午前九時榛名山へ案内者頼ミ登山伊香保より式里半 余 関 敬三 茂十郎 都合四人榛名神社へ参詣」と榛名神社に参詣する。伊香保から二里半の山上にあった。そして夕刻、小暮旅館に帰るが、「榛名山往復敬三大疲労足痛外三人ハ大健全」と敬三は榛名山の往復で疲労と足痛になったようである。したがって翌一九日は午前八時に小暮旅館を出発するが、「敬三 五丁目目迄駕籠 外三人ハ獨歩中ノ条茶漬 敬三五丁目〆挽車ニ乗ス 四萬温泉関氏へ午後五時一同健全到着ス」とある。すなわち敬三のみ五丁目まで駕籠に乗せ、他の三人は徒歩で中之条まで行き茶漬を食し、敬三も五丁目からは挽車（人力車）で四萬温泉まで戻っている。注（一）掲出別稿でも述べたが、明治に入ると人力車が普及、従前の駕籠は駆逐されたのであるが、病人や怪我人等を安静に搬送するのに駕籠が利用されることもあった。今回は敬三が足を痛め駕籠で移動している。そして翌二一日「午前七時四萬温泉関善氏出車ス 五郎平 玉

なや 中ノ条池田や小休道中無事午後五時過前橋田村やへ投宿主人在宅馳走ニナル」と帰途につき、その日は前橋田村屋で宿泊。翌二二日「午前九時前橋田村や出車路中無事午後三時小又本家へ安着闔家一同安全也」と前橋を午前九時に発つて「路中無事」、午後三時に小俣の本家に到着している。

当時は四萬温泉への往来は人力車しかなかったが、明治末には馬車、大正入ると乗合自動車（バス）も運行されるようになったようである。明治一七年刊の『諸国温泉一覽』には東の方前頭筆頭に「上州四万之湯」があり、四萬温泉は東日本有数の湯治場であった。明治二二年には中之条、四万間の県道を人力車・馬車を通るようになり、明治四二年には四万温泉馬車合名会社が設立され、明治四三年には吾妻温泉軌道会社が営業を開始、馬二頭で箱形車体を引く馬車が運行されるようになり、大正二年には乗合自動車が走るようになるなど時代と共に交通の便は良くなっていった。(二四)

## 三. 行楽や見学等で各地を訪れる

半兵衛や家族は行楽や見学等で足利町をはじめ遠隔地等、各所を訪れている。明治一六年四月一九日は「午前八時老母及きね明十足利連臺及草雲翁地櫻花見物ニ出車午後五時帰宅ス」と、半兵衛の家族三人が人力車で足利町の蓮岱山、画聖田崎草雲翁の園地に櫻花見物に出かけている。蓮岱山は明治一六年に整備され、「足利公園」として開設、現在も桜やツツジの名所として親しまれている。草雲の園地には自宅兼アトリエとして「白石山房」があり、半兵衛もしばしば訪れている。

同年九月二三日は「午前八時過川上大人余明十供才助都合四人太田金山新田神社及吞龍上人高山神社等参詣午後五時無事一同帰宅」と半兵衛、明十郎、川上広樹らが上州（群馬県）の太田金山、新田神社等に行楽に出かけている。「吞龍上人」とは、浄土宗の寺院・大光院で、江戸時代、捨て子や子殺しが横行するなか吞龍上人が多くの子どもを引き取って育てたことから「子育て吞龍」と呼び慕われた。半兵衛は従前からも学校関係者を中心に太田金山、新田神社にはよく参詣に赴いていた。そして翌二四日は「午

前八時半頃ひきねとよ 両児女及鏡小杉附添ついで三輛太田へ遊歩ス」と半兵衛の家族ら総勢六人が人力車三輛に分乗して太田に行樂に出かけている。太田金山等、同じ所を参詣に訪れたものと思われる。七月二四日は午前八時に敬三が診療のため人力車で出車するが「まさ子同時出車足利町祇園廿五日本二付見物二行」と四女まさが足利町祇園祭に赴いている。敬三と人力車に同乗したのであろうか。なお「本」とは本祭りの意味であろう。

明治一六年一月下旬、半兵衛は富岡製糸場を見物している。一月二〇日、上州新川村の吉田貞助が来臨。翌二一日「前九時 余 吉貞（注、吉田貞助の略記） 仵車式輛 五郎平 新川車夫 乗シ發車伊セ崎町胡川屋茶漬夫ひきね玉村町及新町宿藤岡町ヲ經テ（式里山道）下日野村木村藤七氏宅へ午後五時半着ス同家へ泊ス」と、吉田貞助と人力車二輛で日野村の木村藤七宅を訪れ宿泊。そして翌二二日、木村藤七の案内で富岡製糸場を見物している。日誌に「木藤氏案内山路近道ヲ通過吉井町へ出ル山路凸凹坂路峻険頗ル困難ニシテ午後一時過吉井町へ到着夫直ニ富岡町へ出車此間式里半道路よろし別而橋梁堅固ノ新設ナリ」と途中の行程について記している。そして「午後三時前富岡町へ着直ニ製糸場熟覽ス」と、富岡製糸場を熟覽している。そして「同四時過乗車三人とも吉井町へ戻ル午後六時頃山木や久八方へ投宿」とある。翌二三日は「午前九時吉井町山木やヲ出車木藤氏袂袖吉貞共ニ新町宿へ赴ク午前十一時該宿紡績所参り案内ヲ乞イ器械場悉皆熟覽正午十二時退場致ス」と吉井町を出車、新町宿において紡績所の器械場を熟覽。そして新町宿で茶漬を食し、「夫ひきね直ニ乗車玉村町及いセ寄町ヲ經過午後六時新川村吉貞氏方へ到着同夜同家ニ泊ス」。そして翌二四日「午前八時過吉田本家へ罷出馳走ニナル佛参致し午後五時帰宅ス」とある。このように織物買継商でもあった半兵衛は、産業人として特に各地の織物関係の工場等には強い関心をもって視察している。

明治一八年三月一四日も「前九時乗車安楽土村縮緬會社へ出張：工場一覽午后二時過帰車」と、群馬県安楽土村の縮緬會社の工場も見学に赴いている。同年五月一日は、相場、小泉と三人で館林の小室宅を訪問、小室

氏の案内で躑躅ヶ崎の見物に出かけている。日誌に「午前八時相場氏及小泉吉太郎余三人仵車三輛ニテ館林小室氏本支両家へ訪へ酒肴馳走ニナリ午後二時過躑躅ヶ崎へ小舟二乗し見物ニ小室両氏ノ案内ニ而参ル」とある。小室氏の案内で躑躅ヶ崎では小舟に乗って見物している。その夜は小室宅に宿泊。翌々二日は小室氏も同伴、佐野の唐沢山神社に参詣している。日誌に「小室氏午前九時過辞し一同乗車佐野在唐澤山神社へ登山小室吉右衛門氏同伴ス山上茶屋ニテ喫飯午後二時下山乗車小室氏とハ佐野町ニ而分別前二氏とも足利町へ帰車ス」とある。

以上、行樂、見学等での各地との往来についてみたが、次に明治一六〇九年の栃木本行との往来について考察することにする。

#### 第四章 栃木本行との往来：道路泥濘や天候の影響で走行難渋

明治一〇年の銀行開業前後より半兵衛は年二回の株主總會をはじめ銀行用等で栃木町の栃木本行とはしばしば行き来している。注（一）掲出拙稿では明治一〇〇一五年の栃木本行との往来について考察した。遠距離なので当然人力車での往来しかないが、大抵は道路状況が劣悪で、特に融雪期や降雨の時は道路泥濘がひどく、馬力のある二人挽でも困却することが少なくなかった。以下、明治一六〇一九年における栃木本行との往来の状況について、時期ごとにまとめてみていくことにする。

##### 一、年初の一月は株主總會の開催：走行は比較的順調

毎年、一月と七月の二回、栃木本行で株主總會が行われている。年次順にみていくと、明治一六年は一月一四日の株主總會に向けて前日の一三日に出車、日誌に「不冰前八時出車足利支店へ立寄出栃午後二時ナリ」とある。翌一四日は株主總會が開催され、夜は新年宴會が開催されている。翌一五日は栃木本行に勤務、翌一六日の帰路については「前八時栃木出車後一時前足利支店へ到着」と出発時刻と到着時刻のみが記されている。道路状況も特に問題はなく往復とも人力車の走行は順調だったようである。

明治一七年は一月一三日の株主総会に向けて一日に出車、日誌に「厚氷寒氣強シ午前八時出車佐野町正田氏へ立寄年禮ス馳走ニナル午後三時銀行に着」と厚氷で寒氣が強かったが走行は順調だったようである。途中、佐野町の正田氏に年礼に立ち寄り、馳走になっている。一三日の株主総会を終えて翌一四日の帰路も「寒氣弛ム午前八時栃木出車後一時前足利銀行支店へ着」と寒氣も緩み走行は順調だったようである。

明治一八年は一月一日の総会に向けて七日出發、日誌に「午前九時出車曇天雪ノ空合佐野町正田氏へ年禮ニ立寄直ニ出車ス大寒氣強シ犬伏三軒屋昼飯夫ハ出車午後二時到着ス」とある。途中、佐野町で正田氏に年禮に立ち寄っている。寒氣が強かったようであるが、走行は順調だったようである。午後二時に栃木本行に到着している。一日に株主総会、夜に宴会、翌一二日の帰路は「晴嚴寒々々」午前十時二人挽物車ニ而出發道路泥濘頗ル苦ム又烈寒風アリ漸午後三時頃足利支店へ到着」とある。午前一〇時に二人挽物車を出車するが、道路泥濘に「頗ル苦ム」とあり、そのうえ烈寒風もあり、五時間後の午後三時ようやく到着している。「烈寒風」とは、この土地特有のいわゆる「からつ風」であろう。

明治一九年一月一七日の株主総会に向け一四日に出發、日誌に「晴寒氣増氷ル午前九時出車栃木本行へ午後一時着」とある。一七日に株主総会、夜に宴会があり、一九日の帰路は「晴薄氷午前七時過出車微風寒氣可也前十一時足利支店ニ到着ス」とある。薄氷が張り、寒氣が強かったが、走行は支障なく順調だったようである。四時間足らずで到着している。

## 二、二〇六月、積雪と融雪、梅雨等で道路泥濘の日が多い

二月は降雪による道路泥濘で難渋している。明治一六年は二月二三日に栃木本行に赴いているが、日誌に「曇陰午前八時出車大悪路足利銀行へ立寄直に乗車犬伏ハ二人挽物午後三時半漸々栃木銀行へ着」とある。大悪路で途中足利銀行に立ち寄り、犬伏からは二人挽物に乗り換えるが到着まで七時間半も要している。銀行で中島、瀧澤らと協議、「夕刻ハ又々降雪積ル」二寸

位」と積雪があった。したがって翌二四日の帰路も「正午過出車連日雨雪道路泥濘甚し挽物車人挽漸々午後五時過無事安着ス」と連日の雪雨で、道路泥濘がひどく、二人挽物で走行するが足利到着まで五時間を要している。

また五〇六月は梅雨の時期で道路泥濘がひどかった。明治一八年五月二日も栃木本行に赴いているが、日誌に「午前七時過出車栃木足利支店へ立寄直ニ出車犬伏迄ハ道路不悪下津原村ハ富田宿迄ハ道路泥濘甚シク困却和泉宿前後尤も悪シク挽物不抄富田宿内ハ栃木迄ハ道路よく午後二時漸々本行へ到着」と、途中の道路が比較的よい箇所と泥濘が甚大な箇所など詳述されている。翌二二日の帰路は天氣もよく走行は順調だったようである。「晴冷氣午前八時出車午後一時過到着」と五時間で足利支店に到着している。同年は六月一八日にも栃木本行に赴いているが、日誌に「小雨前六時足利支店出車出栃ス道路泥濘困却ス足利ハ佐野迄ハ挽物一人犬伏ハ栃木ハ二人挽物呂宿前後ハ富田宿迄ハ大悪路也本行へ午前十時三十分到着」とある。

足利から佐野までは道路状況も良かったようであるが、犬伏からは二人挽物に乗り換え、特に茂呂宿辺から富田宿までが「大悪路也」と記されている。翌一九日の帰路は「晴午前五時栃木本行出車道路泥濘昨日よりハ聊よし午前十時足利銀行へ到着近頃ノ好天氣」と、道路泥濘ではあったが、好天氣のためか「昨日よりハ聊よし」と記されている。

## 三、七月は第二回目の株主総会：暴風雨の時期で道路泥濘

七月は二回目の株主総会の時期であるが、暴風雨等で道路泥濘の日が多かった。明治一六年は、七月八日の株主総会に向けて五日に出發、日誌に「雨降少シ午前七時過出車雨止ム道路泥濘物車不抄足利銀行へ立寄夫ハ車行悪路甚シ犬伏三升屋茶漬午後四時漸々栃木町志鳥氏へ安着」とある。梅雨で前四日も「終日雨不止」、当日は小降りだったものの「道路泥濘物車不抄」、「悪路甚シ」とある。八日に株主総会を終え、翌九日の帰路も「風雨不止益暴風雨頻ナリ正田氏共式人挽物車ニ乗前八時栃木銀行出發路中大困難甚危険漸ニシテ午後一時足利支店へ安着」とある。当日は暴風雨が止まず「路

中大困難甚危険」と人力車の走行で身の危険も感じた記している。

明治一七年も七月一三日の株主総会に向けて一〇日に出発、日誌に「午前五時足利支店ヲ式人挽付車ニ乗シ出發道路大泥濘頗ル困却九時半頃漸朽木銀行へ到着」とある。前日は足利町の典舗に宿泊したが、「夕立一時暴風雨」で徹夜降雨が続いていた。一三日に株主総会を終え、翌一四日の帰路は「曇陰午前七時栃木出車前十時三十分足利支店着」と道路状況に特に問題はなく走行は順調だったようで三時間半で足利支店に到着している。

明治一八年は、七月一六日の株主総会に向けて一四日に栃木本行に向かっている。日誌に「午前四時雨止ム曇天五時半単身獨歩足利銀行へ出勤前十時乗車路中不悪午後二時半栃木本行へ着」とある。午前五時半、小俣から徒歩で銀行足利支店に出勤、そこから午前一〇時、人力車で栃木本行に向かった。「路中不悪」と道路は良好だったようである。一六日に株主総会が挙行されるが、「余ハ足利支店金繰ノ都合有之正午出栃午後四時足利銀行へ着事務調理ス」と半兵衛は足利支店の急用で正午に栃木本行を出車、午後四時に足利支店に到着している。

#### 四. 八月は暑熱に苦しむ

明治一八年八月一二日、半兵衛は銀行検査のため栃木本行に赴いている。当日の日誌に「早朝曇霧甚し前五時出車足利支店へ立寄直ニ出車栃木銀行へ着ス午前十一時也」とある。早朝で濃霧だったが、走行には特に問題なかったようである。その日は銀行勤務後、定宿判に投宿、「夜二入蒸熱甚シ夜半苦熱難堪」と熱帯夜で寝苦しかったようである。一四、一五日の両日は銀行用務、翌一五日、午前は銀行勤務を終え午後帰途につく。日誌に「午後一時過出車犬伏夕晴炎照甚シ午後五時過足利別荘へ到着」とある。道路状況に問題はなかったようであるが、「炎照甚シ」と記している。「足利別荘」とあるが、当時半兵衛は足利町の別荘を生活の拠点にしていた。その日の夜は豪雨だったようで、日誌に「後七時頃雷鳴甚シ夕立降雨追々強シ夜半尤も大雨傾盆ノ勢也真ニ喜雨々々」と記されている。

#### 五. 九〜一〇月は暴風雨の時期で道路泥濘

九〜一〇月は昔から「二十十日」、「二十廿日」と称され、暴風雨の時期であった。明治一六年九月二日に栃木本行に赴いているが、日誌に「午六時半足利出車道路泥濘シ泥付車不抄漸ニシテ午前十一時過栃木本行へ到着」とある。道路泥濘で人力車の走行も抄らなかつたようである。所用を終えて翌二日の帰路も「曇天午前六時出車冷氣前十時半足利銀行へ到着道路泥濘」とある。同年一〇月二九日も「半晴午前六時後出車足利銀行へ立寄夫々栃木本行へ午後二時半到着道路泥濘困却」と記されており、翌二〇日の帰路は「曇天雨模様午前六時栃木本行出車前夜雨道路一層泥濘大困却漸々シテ午十二時三十分足利銀行へ着ス」と前夜の大雨で道路泥濘が往時よりも一層ひどく栃木本行から足利銀行まで六時間以上も要している。

明治一八年は一〇月二六日に栃木本行。日誌に「午前大霧咫尺不分見午前六時三十分出車道路犬伏夕當田宿迄大悪路付車不進漸ニシテ前十一時半栃木本行へ到着」とある。「咫尺（しせき）」とは極めて短い距離で濃霧のため至近距離も見づらいな午前六時に、犬伏から富田宿（\*當田とあるが富田の間違い）までが特に「大悪路」で走行も難渋したようである。翌二七日の帰路は「映晴冷氣午前九時出車犬伏夕西風追々甚シク吹ク午後一時過足利支店へ安着ス」と西風が強かったが無事に走行している。

#### 六. 年末：不完全な道路修理、烈風に困却

明治一六年の年末には道路補修がおこなわれたが、極めて不十分でかえって人力車での走行も困難だったようである。一二月一日の日誌に「映晴午前八時半出車栃木へ出勤勸農村寺岡村迄ノ里程道路修繕至而不信切大悪路川原ノ如シ大困却也午後二時過栃木銀行へ到着」とある。勸農村から寺岡村までの道路修理が極めて不親切で「大悪路川原ノ如シ大困却也」と酷評している。到着までに六時間も要している。

明治一八年一二月四日も「映晴午前八時過出車栃木銀行へ午後一時到達

ス」と栃木本行に赴く。所用を終えて翌五日の帰路は「映晴午前十一時過栃木銀行出車午後三時足利銀行へ着」とある。往復とも天候もよく走行は順調だったようで、いずれも発車時刻と到着時刻が記されているのみである。同月二一日も栃木行。日誌に「映晴静冷氷ル午前八時半過出車栃木本行へ午後一時過着ス」とある。所用を終えて二二日の帰路は「映晴西風吹ク午前十一時三十分栃木本行出車途次烈風車上困却漸ニシテ午後三時半帰宅ス」とある。帰途の途次、烈風で「車上困却」と記している。

#### 七、明治一八年八月、銀行創立以来の同志、中島喜代次の病死

明治一八年八月二六日には第四十一国立銀行創立以来、共に精励してきた同志ともいべき中島喜代次が病死する。明治一六年九月二九日の日誌に「中島氏再ヒ出京治療ノ為也」とあり、従前から病氣治療のため出京することもあったようである。明治一八年四月二一日に栃木本行に赴いた際、中島喜代次の病氣による欠勤が判り、翌二二日、油田村の中島宅を「存問」、すなわち病氣見舞いに訪れている。日誌に「午前六時乗車 挽夫藤吉 油田村中島氏宅へ同氏存問ス道路泥濘大困苦栃木〆里程四里半渡舟二ヶ處アリ」とある。栃木町から油田村までは行程四里半、途中、渡し船が二カ所、「道路泥濘大困苦」と記している。見舞いを終えて栃木本行に戻り宿泊。翌二三日「曇陰前六時栃木銀行出車式人挽道路 川連〆下津原迄 大悪路大困難犬伏三榭屋ニ而車継替式人挽午前十時足利銀行へ安着ス」と「大悪路」のなか銀行足利支店に戻り、「午後四時乗車帰宅」している。

同年七月一四日も中島は東京に出張、翌日午前帰郷している。銀行用かも知れないが、むしろ東京の名医の診療を受けるための上京だったと推察される。そして八月六日「午前五時半出車午前十一時栃木本行到着」と栃木本行に赴いた際、「鈴木君単勤中島君不在病病ノ由」と中島が「病阿」、すなわち長引く病氣のため欠勤と分かり、翌七日「午前六時前出車油田村中島氏へ病氣見舞及銀行事務協議ニ出張ス」と、病氣見舞いのため中島宅を訪れる。続けて日誌には「同氏病症ハ水種脾臓病不軽ノ容体也」と中島

の病状について記されている。同日午後、栃木本行に戻り銀行に宿泊。翌八日「午前五時半栃木本行出車道路よろし午前九時半足利銀行へ着ス」。

八月二四日も「午前五時起床同半乗車栃木銀行へ午前九時十分到着出勤ス」と栃木本行に赴き、翌二四日から二六日まで栃木本行に勤務、二六日に中島の訃報が入る。日誌に「△△廿六日午前一時中島喜代次氏病卒ス

七月十八日〆病症不宜自宅ニオイテ療養ス廿五日午前六時頃〆病症変化廿六日午前一時苦痛煩悶格別ナク臨終ノよし訃音栃木銀行ニ到着驚愕悲歎ニ不堪也」とある。すなわち二五日の朝方に病状が急変、翌二六日「午前一時苦痛煩悶格別ナク臨終ノよし」とある。続けて日誌には「嗚呼同氏我か四十一国立銀行設立己来にて茲に春秋十四回取締役より副頭取ニ進ミ着実正直勤勉ノ忠士也天之ニ命脈ヲ延ル〆不欲享年三十八歳ヲ一期トス悲哀悼惜ニ不堪也」と中島の略歴と人物像について記されている。第四十一国立銀行創立以来の同志ともいべき中島の、しかも三八歳という若さでの死去に半兵衛の無念な思いも一入であったと思われる。半兵衛は一旦足利に戻り、九月三日、再び栃木本行に赴き銀行に宿泊、翌四日「午前七時出車油田村中島宅へ悔ミ及墓参ス」と油田村の中島宅に墓参に訪れている。そして墓参を終え、「午後二時乗車同五時銀行へ帰ス車上炎熱難堪困苦汗出ル〆雨ノ如シ」と栃木本行に戻るが、真夏の炎天下での車上も堪え難かったようである。「車上炎熱難堪困苦汗出ル〆雨ノ如シ」と記している。

以上、栃木本行との往來の様子について考察してきた。道路泥濘で難渋することが多く、また烈風や暑熱など天候の影響が大きかった。なお半兵衛は銀行足利支店への勤務の日常であった。次章では銀行足利支店への通勤の状況について考察する。

#### 第五章 銀行足利支店への通勤状況

小俣から足利町の銀行足利支店への通勤は、大抵は人力車であった。人力車での走行も、栃木との往來ほど大変ではなかったが、それでも時期によって道路泥濘、凍結、雷鳴や豪雨、烈風等、天候の影響が大きかった。

以下、年次ごとに通勤の状況をみていくことにする。

## 一、明治一六年

### (一) 大抵人力車で通勤、平日は足利典舗に宿泊、週末は小俣に帰宅

一月五日は仕事始めで、日誌に「午前八時出車足利銀行へ出勤」とある。大抵は人力車での出勤、夜は「典舗へ泊ス」とある。平日は足利町の典舗(木村商店)に宿泊する日が多く、週末の土曜日には小俣に帰宅している。例えば一月二〇日の土曜日は「前七時足利銀行へ出車：午後六時過帰宅ス」とある。小俣から出勤した日は人力車での出勤ゆえ「出車」と記されているが、足利町の典舗に宿泊した翌日は「余午前九時足利銀行へ出勤ス」(一月二六日)と「出勤」と記されている。足利町の典舗からほど近い銀行へ徒歩での出勤であったと思われる。

### (二) 道路泥濘、烈風、炎熱、雷鳴、暴風雨等で困惑

栃木本行との往来においては「道路泥濘」で難渋することが多かったが、足利支店への通勤においても天候や道路状況が大変な時もあった。一月二七日は「三時過乗車帰宅大烈風甚シ困却ス」と帰宅時の大烈風に困却している。一月は烈風も多かったようである。二月一〇日は「映晴静氷ル寒氣甚シ：午後五時出車帰宅雪後道路泥濘」と積雪による道路泥濘があった。また三月二五日は「雨降終日不止」と終日降雨で「午後五時帰宅道路泥濘甚困却ス」と記しているが、以下に列記したように、雨の日の帰宅時は大抵道路路泥濘であった。「終日雨降午後四時帰車大悪路困難ス」(五月五日)、「終日雨不止：午後六時帰車道路泥濘甚シ」(五月一〇日)、「午後一時頃雨降頻ナリ午後五時帰車道路泥濘也」(五月一五日)。

また七月二一日は「正午〇八十六度午後二時帰宅炎熱甚し車乗困却ス」と夏の炎熱で困却、八月一三日も「午後四時帰車炎熱甚シ」と記している。また夕立、雷鳴もあった。七月二五日は「午四時退社直ニ乗車帰宅午後四

時過〇雷鳴夕立追々強雨七時前後〇八時二至雨降車軸覆ス如甚し」と雷鳴と強雨で人力車が転覆する程だったと記している。八月一五日は「午後五時半出車帰車途中大前村取付〇夕立雷鳴漸々甚し葉鹿村松田川橋ヲ渡り大雷一聲真ニ震縮ス雨益強し車夫兵藏勉馳よく挽ク其後葉鹿〇小又村路中雷鳴数度アリ漸ニシテ無事帰宅」と度々の雷鳴と大雨のなかを帰宅している。

また九〇一〇月は暴風雨の時期である。一〇月八日は「△△八日夜午前一時〇大雨降増強シ午前八時頃漸々丑寅風強ク九時頃〇暴風雨大荒：本年秋第一等無比ナル暴風雨渡良世及桐生川等出水四合余利根川六合位トノ評判」と本年無比の大暴風雨で川も増水した。一〇月一三日も朝から暴風雨で「正午前後風雨可恐々」、午後風雨は止むが「四時前映晴帰宅道路大泥濘困却ス」、同月一五日も「午后四時帰宅道路泥濘困却ス」とある。

### (三) 道路修理が不完全

一二月には道路の補修工事も行われたが、恐らく砂利を敷いただけであろうから、人力車での走行にも歩行にも難渋したようである。一二月四日の日誌に「單身獨歩帰宅道路修繕而却而大小石砂利ヲ出シ困難ス」とあり、同月一〇日の日誌には「小又村〇足利町へ道路修繕甚不信切往来ハ川原ノ如シ真ニ困却之至寧道路悪修繕ナキニシカズ」と非難している。そんな道路状況もあつてか徒歩での通勤も多い。一二月一四日は「午前七時獨歩足利銀行へ出勤」、一二月二〇日も「午前七時前單身獨歩足利銀行へ出勤」と徒歩で出勤、帰路は人力車を利用しているが、「午後四時過帰車烈風如矢車上大困苦ス」と矢のような烈風で「車上大困苦」と記している。

## 二、明治一七年

二月は積雪期で、二月五日の日誌に「雪降積ル」六七寸：〇小又村邊ハ雪積ル「八九寸余」とかなりの積雪量であった。そのためか出張していた小泉兵八郎が「午后五時過帰店道路泥濘二人挽竹車ナレトモ遅刻ス」とある。また七月一五日は「雨降銀行支店例刻出勤：午後四時過帰宅道路大泥濘」

と降雨の日は道路泥濘、連日雨が続き、同月一日は「午前五時半出車足利銀行へ出勤道路泥濘困却ス」と出勤時に道路泥濘で困却している。出勤にも時間がかかるためか、早朝の午前五時半に出車している。

### (一) 八月下旬以降、足利町を縦貫する道路工事がおこなわれる

八月下旬には三島県令の施策で足利町を縦貫する道路工事がおこなわれる。『新編 足利浪漫紀行 知られざる歴史を訪ねて』に「三島県令と足利の土木事業」と題して次のような記述がある。

「明治一六年当時の足利では、中心街（足利町）と周囲の村々とを結ぶ道路は貧弱であった。江戸時代の幹線道路例幣使街道は南の八木宿を通り、古代から中世に至る幹線道路は東山道は既にその価値を失っていた。足利と江戸を結ぶ江戸時代の交通動脈は渡良瀬川水運があったので、東に出る道はまず横町河岸に寄り、そこから川に沿って本河岸である猿田（やえんだ）河岸へ向かった。その途中から佐野道が分かれて東に向かい、猿田を抜けて南東に向かうと館林道となる。西に出る道は市街西の丘陵を越え、山麓の集落を縫って桐生へ向かう。南への道は渡良瀬川に橋がなかっただけに、憐れであった。」<sup>(二五)</sup>

すなわち古来、足利地方の道路事情は未整備の状況であったが、江戸中期以降、織物の製造が盛んになり、足利の中心街は織物流通の中心、周囲の農村は織物製造（下請けの賃機）地域となり、糸を配り製品を回収するための道路の整備が喫緊の課題となった。前掲『新編 足利浪漫紀行』には、「明治十七年の八月二十四日三島県令は、東端の寺岡村から西端の小俣村に至る現足利市を東西に貫通する道路の改修を命じた。新設・改修部分計二四キロ、架橋もあった。費用は地元町村の負担、人足（延べ二万七五〇〇人）も同じく町村負担であった。」<sup>(二六)</sup>との記述がある。すなわち三島県令の指示により、東端の寺岡村から西端の小俣村まで足利町を縦貫する道路の大改修が行われることとなった。

ところで三島県令の施策による道路工事の様子は、半兵衛の日記にも確

認される。まず八月二十九日の日記に「同日同夜中足利市中へ往還改良修繕二付各戸庇又ハ孫庇シ等ハ勿論本家ニ至迄往来巾七間外へ聊ニ而も出過分ハ断然取崩ス真ニ火事場ノ如ク箝口過激キノ壓制法修繕長大息ノミ」との記述がある。すなわち足利市中の道路改修にかかわり、庇や孫庇をはじめ各家において道路幅七間外にいささかでもはみ出している部分は即座に取り崩すよう指示が出されたのである。前掲『新編 足利浪漫紀行』には「三島県令のやり方は常に独断的で、命令と強制で押しまくったところに問題があった。」<sup>(二六)</sup>との指摘があるが、半兵衛も日記に「箝口過激キノ壓制法惨刻長大息ノミ」と記すなど三島県令のやり方に大いに憤慨している。日記をみると、道路工事の費用や工事に携わる人員等、すべて地元で手配調達していたようで、大きな負担であったと思われる。

道路工事の進捗状況をみていくと、一〇月八日の日記に「十月五日より今福村ノ道路測量始ム六日小又村迄済八日小又村宿通測量再ス今度可也公平ナルベシ」とあり、一〇月五日に今福村から小俣村までの道路の測量に着手、一〇月一日には「小俣宿往還測量ハ相済」と測量は完了、一月には道路工事に着手している。一月二日の日記に「道路修繕二付日々夕飯ヲ焚炊ス 一日四斗 二日九斗……夜ニ入道路修繕人足村内惣出凡四百五六十人ナルベシ夜十二時迄夜業ス真ニ困苦愍然也」と記されている。すなわち道路工事に携わる人員等、小俣村で約四百五、六十人が動員され、彼らの夕飯に米を一日に四斗、二日で九斗炊き出しをおこなっている。そして工事も夜一二時までの「夜業」で「真ニ困苦愍然也」と記している。

翌一月三日は天長節で日記の欄外に「天長節」とあり、「同日午時川上洪井丸山石直四氏ヲ招キ馳走ス」とある。半兵衛は例年、天長節の日は学校関係者を中心に祝宴を催しているが、この日も正午に川上、洪井、丸山、石直の四氏を招いて馳走をしている。川上（川上広樹）と洪井（洪井祐賢）は小俣学校の教員であり、丸山（丸山治平）は学区周旋人、「石直」は小俣村の用係、石井直兵衛の略記である。昼間はこのような天長節の祝宴を行っているが、日記の続きに「村道路人足四百余人へ酒一駄肴菜煮シ

浸祝酒遣ス午後六時前也今夜ハ夜業ナシ」と、夕刻には道路工事の人足四百余人に祝酒と肴菜煮物等を提供、慰勞している。「今夜は夜業なし」とあるが、連日夜半まで工事が続く強行軍だったのであろう。そして一月六日の日誌には「小又村道路落成」とあり、一二月末には足利町を縦貫する道路工事がすべて完了したようである。『明治十八年六月乙酉 日誌』と表記された日誌には明治一八年六月から一二月までの日誌が記録されているが、その末尾メモの一番最後に次の記述がある。

栃木縣足利郡道路改修十七年十二月末略落成ス

安蘇郡寺岡村ヨリ足利町ニ至ル○新道里程二里一丁四十六間四尺二寸  
○全旧道里程二里三十丁○足利町ヨリ同郡小俣村山田郡塚ニ至ル○新道里程二里○一丁五十七間三尺六寸○全旧道里程二里三十丁○新道合計四里十三町四十四間一尺八寸○旧道合計五里廿九丁○以上比較スレハ旧道ヨリ新道ノ近キ一里一丁十五間四尺二寸也

すなわち安蘇郡寺岡村から足利町までの新道と旧道の距離、足利町から同郡小俣村山田郡塚までの新道と旧道の距離、そして新道合計と旧道合計の距離を示し、全体で新道は旧道より「一里一丁十五間四尺二寸」距離が短縮されたと記されている。当然、小俣から足利町の銀行足利支店に通勤する半兵衛にとって通勤距離は若干短くなったであろうが、新道路の完成により半兵衛の通勤に何か変化が生じたであろうか。

## (二) 道路工事中も新道路完成後も徒歩での通勤が多くなる。

半兵衛は銀行足利支店への通勤は大抵人力車であったが、八月下旬に道路工事が始まってからは徒歩での通勤が極めて多くなる。例えば九月二日は「曇陰午前五時獨歩足利銀行へ出勤」と「獨歩」すなわち徒歩で出勤している。帰路も「午後四時单身帰行大前村邊ニ至雷鳴聊夕立ノ氣小雨五時過帰宅炎熱蒸甚し」と雷鳴、夕立、炎熱の悪天候のなかを「单身帰行」、す

なわち徒歩で帰宅している。翌三日も「小雨曇陰午前五時獨歩午前七時足利支店着前八時銀行へ出勤ス」と小雨降るなか徒歩で木村商店足利支店まで行きその後銀行に出勤している。日中は「暑氣〇八十四度」と暑くなるが、「午后四時退行獨歩帰宅ス炎熱甚シク」と炎熱のなか徒歩で帰宅している。九月六日は土曜で午後三時まで勤務し夜は「典舗へ當直」、その翌七日は「午前五時半足利典舗獨歩前七時帰宅」と早朝に店舗から小俣まで徒歩で帰宅している。九月一日は「近年無比ノ暴風雨」のなかを徒歩で帰宅している。次は当日の日誌で暴風、洪水の状況について詳述されている。

午前二時前〇雨降頻り四時過〇辰巳大風雨東北交り増々強ク五時過風雨ヲ冒シ足利銀行支店へ出張ス事務暴風雨ニ不関可也繁融金運轉アリ正午前後風雨尤も猛烈也近年無比ノ暴風雨午後四時退行单身帰宅其頃ハ雨ハ小降西烈風ニ變風伯頗猛烈也小俣村午後六時前後洪水上桐生街道往來一はい溢水戸張上へ打越ス一四時四五寸土俵積水防敵誠村人多数尽力七時過ニ至漸々減水出水盛ナル時〇二尺余引裏軒堀人家水入大溜石垣一はいノ水積其他裏手一面ノ沼湖ノ如し実ニ明治元年已來無比ノ大洪水也然し減水迅速故人家流失ナシ上文三橋兩側ハ大破損橋無難一番上ノ橋流失其他上戸張外〇桐生川ノ間道路路數ヶ所大破損出来ス田方ニハ格別損害ナシ勿論西風モ夜ニ入漸々止ム十時頃ハ静夜也真ニ天災可恐可謹也

なお同日「欄外」には「△△大風 洪水 大嵐」と記されている。

一〇月も以下に列記したように徒歩通勤が極めて多い。「晴午前六時〇六十度也冷氣單身獨歩足利銀行へ前九時過〇出勤ス」(四日)、「午后三時退社直ニ单身帰宅」(八日)、「正五時単歩同七時足利支店へ着ス同九時銀行へ出勤」(九日)、「午後二時過退行直ニ獨歩帰宅四時過也小俣宿往還測量相濟」(一一日)、「午前七時獨歩足利銀行へ出勤ス」(一六日)、「曇陰午前七時獨歩足利銀行へ出勤ス…午後三時半銀行退社獨歩帰宅午後五時過也」(二〇日)、「午前六時〇五十四度獨歩足利銀行へ出勤」(二五日)、「映晴冷氣前六

時過單身獨歩足利銀行へ出勤ス」(二七日)、「午後四時過獨歩帰宅赤城山ノ方ニ雷氣あり」(二八日)等、出勤か帰路のいずれかが徒歩、また往復とも徒歩の場合もあった。工事期間中は工事の邪魔にならないようにとの配慮も考えられるが、一月六日に小俣付近までの新道が完成、一月一〇日の日誌には「獨歩新道ヲ通行シ足利支店へ到着銀行へ出勤ス」と新道路を徒歩で出勤しており、以後も一五日、一七日、二一日、二四日、三〇日、翌一二月も四日、五日、一〇日、一一日、一五日、二〇日、二四日、二八日、二九日、三一日とほぼ連日のように出勤か帰路のいずれか、あるいは往復とも徒歩で通勤している。年末の一二月三〇日は「夜十一時過通帳ベ夫々社員一同へ酒肴振舞十二時過退社典舗へ泊ス」と夜遅く仕事を終えて社員一同に酒肴を振舞っている。忘年会といったところか。その夜は典舗に宿泊。翌三一日の大晦日は「晴氷ル午前六時起床單身獨歩帰宅ス」と早朝の午前六時に起床し徒歩で小俣まで帰宅している。

### 三、明治一八年

#### (一) 連日のように徒歩で通勤

明治一八年に入っても徒歩出勤が多い。一月五日は仕事始めて「余ハ前七時半過單身獨歩足利銀行へ出勤ス事務可也午後三時獨歩帰宅ス」と往復とも徒歩で出勤。一七日は典舗で新年宴会、夜は典舗に宿泊。その翌一八日は「晴寒氣厚氷午前六時半獨歩帰宅」と早朝に道路凍結のなか徒歩で帰宅。翌一九日は「晴薄氷寒氣聊弛ム午前六時半獨歩銀行へ例刻出勤」と寒氣は少し緩むが薄氷のなか徒歩で出勤、二一日は「午後二時銀行事務小泉へ引渡し直ニ獨歩帰宅ス」と徒歩で帰宅。三〇日も「映晴寒威厚氷前七時獨歩足利銀行へ出勤ス」と「寒威厚氷」のなかを徒歩で出勤している。

二月一日も、前日夜、典舗に宿泊した翌朝「寒氣聊弛ム氷ル午前七時足利支店獨歩帰宅ス」と徒歩で帰宅。その後も「寒氣可也午前七時單身獨歩足利銀行へ出勤ス」(五日)、「映晴寒氣強シ厚氷午前六時三十分獨歩足利銀行へ出勤ス事務可也午後三時半過退社帰宅単歩風アリ」(一〇日)、「午前六

時半單身獨歩足利銀行へ出勤ス」(一六日)、「午前六時起床單身獨歩帰宅ス」(一八日)、「烈風甚シ午前七時半單身獨歩足利銀行へ出勤ス」(二〇日)、「雨中獨歩足利銀行へ出勤」(二五日)、「午後三時退社直ニ獨歩帰宅ス」(二七日)と、寒冷で道路凍結の状況でも徒歩での通勤が多い。

三月も「前七時獨歩足利銀行へ出勤ス：午後三時單身帰宅ス」(一日)、「午前六時半單身獨歩足利銀行へ出勤ス：午後三時半獨歩帰宅ス」(二〇日)、「午前八時過獨歩足利支店へ出張ス」(二七日)とある。なお通勤以外でも「午前九時單身獨歩北猿田村小泉氏へ罷出ル」(一日)、「午後一時過單身獨歩蓮岱老翁居へ立寄馳走ニナリ夫々支店へ着」(二七日)等、足利の知人宅訪問も徒歩で赴いている。春先で気候も良かったこともある。

四月も五日は「午前六時單身獨歩持もの多く加古一供ニ連足利支店へ出張ス」と多くの持ち物を携え、加古一を連れて徒歩で足利支店に出張。八日夜、足利支店に宿泊した翌九日は「前六時足利支店出發獨歩雨ヲ冒シテ同七時三十分帰宅ス」と雨の中を徒歩で小俣に帰宅している。翌一〇日は「午前六時獨歩足利支店へ出勤」。一五日は「獨歩午後五時過帰宅」。二九日も「午後四時獨歩帰宅」。月末の三〇日も「前六時獨歩足利銀行へ出勤ス」。五月も、足利支店に宿泊した翌一四日「午前四時起床四時半單身獨歩帰宅ス」。一六日「午前五時單身獨歩足利銀行へ出勤」。同夜、支店に宿泊、翌一七日は「午後二時頃又々雨小降同時獨歩帰宅ス」。二〇日は「前六時獨歩足利銀行へ出勤」。その日は午後雷雨となるが「午後四時雨中雷鳴ヲ冒シテ獨歩帰宅湿濡午後五時半過也」と雷雨のなかを徒歩で帰宅している。二五日も「午前五時半過獨歩足利銀行へ出勤」。その夜は支店に宿泊、翌二六日は「午後六時獨歩帰宅ス」。二八日夜、足利店舗に宿泊、翌二九日は「午前五時足利支店出發單身獨歩帰宅ス」。月末の三〇日は「午前五時獨歩足利銀行へ出勤ス」。徒歩出勤の日は午前五時の早朝に出發している。

以上みてきたように、もちろん人力車で出勤した日もあるが新道路完成後、むしろ徒歩での出勤が多くなっているのである。新道は旧道に比べ若干距離が短くはなった。ただし現在のようなアスファルト舗装ではなく、

ただ砂利を敷いただけであろうから人力車の走行もかえって大変だったのかも知れない。明治一六年一二月に勸農村寺岡村の道路補修についても日誌に「道路修繕至而不信切大悪路川原ノ如シ大困却也」と記されていた。しかし徒歩通勤の最大の理由は健康への考慮であったと思われる。明治九年八月二四日、半兵衛は足利の和洋舎に赴いたが、日誌に「往復トモ獨歩運動可ナリ」と記していた。歩行運動は健康にも良いと考えていたと思われる。特に明治一四年暮れから約半年間、東京で療養生活を経験、以後、毎年六月一杯は家族で四萬温泉に湯治に赴くなど、自身と家族の健康には一層留意するようになった。なお半兵衛は明治一七年に足利町に別荘を新築していたが、明治一八年春から別荘の庭園の植樹や家屋内の整備を進め、六月下旬以降、そこを生活の拠点とするようになる。

## (二) 六月下旬、足利に新築した別荘を生活の拠点とする

明治一七年三月一三日の日誌に「○足利別宅地形始メ」とあり、足利町に別宅の新築に着手している。三月二日は午後銀行足利支店に出張、「夫々四丁目営繕場検査直ニ帰車」と建築現場をみている。そして三月二十七日の日誌には「足利四丁目新築上棟」とあり、午後、五十部村の岡田宅に年始に赴いた後「夫々足利上棟見分：午後五時前首尾克相濟大工仕事師等へ祝酒及祝義包もの遣ス」と大工、仕事師等に祝酒を振舞い、祝儀包ものを贈っている。翌二八日の日誌に「四丁目家作土居杉皮葺萱家分落成ス」と新築した家屋の造作が記されている。しばらく間をおいて九月二一日には「足利ブリキヤ小出式人来リ隠居家根及共外ペンキヌリイタス」と「隠居」(別宅)の屋根その他、ペンキ塗りをしている。翌二二日の日誌にも「昨廿一日ブリキヤ式人余リ隠居家根及其他西ノ方庇不残黒ペンキ塗り直シ済」と前日のペンキ塗りのことが記されている。

このように足利町四丁目に別宅の建物は完成していたが、明治一八年四月以降、小侯から樹木を移植するなど別宅の庭の整備に取り組んでいる。四月一日は「川上氏より柳六角堂大木一本貰受足利宅へ車送ス 卯二郎

丑太郎 はしめ 三人荷車運送ス」と川上広樹から貰い受けた樹木を足利別宅に荷車で移送している。同月一五日は「足利隠宅へ柘榴大木小又引込植付ス」とある。ところで足利町に新築した家について、日誌には「別荘」、「別宅」と記されていたが、ここでは「足利隠宅」と記されており、半兵衛自身に隠居の意識が萌していたことがうかがわれよう。同月二四日には「他行所松不残足利宅へ運般ス残松白石山房へ植ル」と他行所松を足利別宅および田崎草雲の白石山房に運搬移植している。そして同月二十七日には「別宅床下不残掃除ス幸四郎励勤ス竈不干炭火ヲ入レ乾干ス」と家屋床下の掃除、竈の乾燥など家屋内の整備に取り組む。翌二八日は「別宅障子建もの箆込ム」。五月一日は「小又平次呼寄セ隠宅掃除イタス其外建物悉皆箆嵌込ム」。「建物」とは障子、襖等の建具類である。そして六月八日には「小又別荘白米四斗入馬薪粗朶木附来ル」と小侯より白米、薪等を馬で運ぶ。翌九日には「小又足利別荘へかつ及雇女 そて せむ 兩人来ル其外諸物品夜具等荷馬車一輛附着ス」と小侯から家族や使用人等呼び寄せ、夜具等の諸物品も荷馬車で運び込み、「同夜仮祝酒 余 かつ 敬三 平二女二人 大為 い七頭 車夫五郎平等也」と、夜は家族や従業員等で「仮祝酒」の酒宴を催している。そして六月一三日には「四丁目別荘へ懇意ノ各家内婦人ヲ十五六名招キ午飯及酒等馳走ス午後四時頃草雲翁始相場小泉其他七八人招キ馳走ス草雲翁尤快然也」と別荘に懇意の各家庭の御婦人方を招いて午飯、酒等を馳走、夕刻からは草雲翁、相場、小泉等の各氏七八人を招いて馳走、特に草雲翁は上機嫌だったようである。午後九時に散会、半兵衛は支店に宿泊。翌四日「午前五時足利支店出發獨歩帰宅前七時過老母及きね さた せつ 挽車二輛足利別荘へ行」と半兵衛は早朝、徒歩で小侯に帰宅、老母、きねと子どもたちが人力車二輛で足利別荘に赴いている。同月一六日には、銀行勤務終了後、「午後五時頃於別荘 早川俊堂 山口善 福島定一郎 廣瀬定兵衛 絹川佳蔵 長 内田 相場準二郎 馳走ス 其外 大為 いセ 民吉等ナリ 午後八時頃不残退散」と大勢の知人、出入りの職人等を別荘に招いて馳走を振舞っている。

そして六月二十四日以降は日誌にほぼ連日「別荘ニ泊ス」と記されており、以後、半兵衛はこの別荘を生活の拠点とするようになる。そして注目されることは、その前日の六月二三日の日誌に「北裏別荘きね小児式人雇女二人本家へ移轉ス諸道具悉皆本家へ運輸ス」とある。すなわち雇女たちを含めて勇三の家族を小俣の本家に移住させているのである。勇三夫婦は、それまでは足利の別荘に居住していたようである。『明治十七歳一月 同 十八年一月ヨリ五月至』と表記された日誌の末尾メモに「別荘二月七日移住 勇三夫婦 雇男 常造 雇女 子守 二人 飯炊」との記述がある。すなわち明治一七年、足利町四丁目に新築した別荘に明治一八年二月七日、使用人を含めて勇三夫婦を居住させていたようである。

### (三) 半兵衛、齡五〇を超え「隠居」の意識の兆し

半兵衛は足利町に新築した家を「足利隠宅」とも称し、六月下旬にはそこを生活の拠点とする一方、勇三夫婦を小俣の本家に移住させているところに半兵衛自身に隠居の意識が萌していたことが察せられよう。明治一四年暮れから一五年にかけて東京で半年間の療養生活も経験、齡五十を超えて体力の衰えも自覚するようになっていたと推察される。小俣から銀行足利支店への通勤において徒歩が多くなったのも、体力と健康を維持していることとの意識の表れであったとも解することも出来よう。

もつとも足利町の別荘に定住するようになってからは、銀行足利支店への通勤もかなり楽になったことは確かであろう。なお半兵衛は時折、小俣の本宅に赴くこともあった。七月三〇日の日誌に「午後四時退行単身獨歩炎暑ヲ冒シ帰宅ス惣身流汗如飛泉苦熱困歩不堪也自宅へ泊ス」と記されている。午後四時に銀行業務を終えて、夕刻とはいえ炎暑のなかを小俣まで徒歩で帰宅、日誌に「惣身流汗如飛泉苦熱困歩不堪也」と苦痛を吐露している。八月三一日も「午前五時過出車帰宅ス」と早朝に人力車で小俣に帰宅しているが、「早朝故車上至而凌克」と早朝でもあり、人力車での走行は凌ぎ良かったと記している。十一月一日も「午後一時単身獨歩帰宅路中温

暖流汗暑ノ如シ」と、秋が深まった十一月でも小俣までの徒歩で暑夏のようにならぬ発汗したようである。齡五十も超えると、徒歩で二時間程の往來も身体的にかなり苦痛になっていたようである。小俣に帰宅した二日後の三日は「午前八時出車足利別荘へ前九時着ス」と帰路は人力車を利用して。二月二日も「前九時出車小又本家へ帰り午後五時過乗車又、足利別荘へ来ル」と往復とも人力車を利用、月末の二月二七日も「午前七時出車小又本家へ行午後四時過帰着ス」と人力車で往復している。大晦日の二月三一日も「午前十時出車小又本家へ帰宅家族一同無事」と人力車で小俣の本家に赴き勇三夫婦ら家族一同の無事を確認している。

### 四. 明治一九年：晩年の三カ月、所用等で小俣本家を何度も訪れている

『明治十九年一月 日誌』と表記された半兵衛の明治一九年の日誌は三月一九日の天候の記述が途切れており、二日後の二二日に急逝する。三カ月にも満たないこの期間にも、半兵衛は連日銀行に出勤し、その合間に何度も小俣の本家を訪れる。一月一日、半兵衛は銀行に出勤しているが、「午前 かつ まさ 小又本家へ年始二行」と妻のかつと四女まさを小俣本家に年始挨拶に遣わしている。足利の別荘には半兵衛、かつ、まさの三人が住んでいたようである。一七日は栃木本行で株主総会、一八日は足利支店で賞与金配布と新年宴会が行われているが、それらを終えて二一日「午前十時出車小俣本家へ行十二時過出車新宿常見氏へ年始及預り金利子持参渡ス直ニ帰車同夜本家単泊ス」と小俣の本家に向いているが、新宿村の常見氏への年始と預かり金利子を届ける用務のためであった。翌二二日「正午過常見喜太郎氏年始ニ来車午後三時過出車足利別荘来車ス」と常見氏が年始の返礼に訪れ、午後には人力車で足利別荘に帰っている。月末の三一日は「降雪：雪積ル凡八九寸位」と積雪があったが、「午前十一時出車小又本家へ到着諸勘定ス午後四時足利別荘へ着」と、諸勘定のため小俣本家へ人力車で往復している。その後も「降雪頻々タリ」とある。

二月六日は「寒氣弛ム薄氷無風午前十時出車小又本家へ帰ル」と小俣に

帰宅、そして午後「小又学校修繕場所見分大工太吉渡ス」と小俣学校の修繕箇所を大工太吉に依頼、本家のきねの具合が悪くなり、河内医師の診療で快癒するのを見届け、九日「午後三時出車足利別荘着」。二月二三日も「厚氷寒氣強シ午前十時出車小又本家へ帰ル」と小俣本家に行く。そして翌四日「午前獨歩葉鹿村の近藤隆甫氏へ年礼ス午後三時乗車五十部村岡彦氏へ年禮馳走ニナリ四時過帰車」と葉鹿村の近藤隆甫氏と五十部村の「岡彦氏」（岡田彦助氏）に年礼に赴いている。一日には「小俣本家へ午後六時東京より小林源三郎氏勇三同伴到着ス」と東京から小林源三郎が勇三と同伴で小俣の家を訪れている。半兵衛は足利の別荘にいたようで、翌一九日「午後七時過小又△小林源三郎来莊同夜商店へ泊ス」と小林源三郎氏が足利の別荘に来る。翌二〇日、半兵衛は銀行に勤務、「午後四時過退行小林源三郎氏晚酌馳走ス同氏夜商店へ泊ス」と夜、小林源三郎氏と晚酌、馳走し、翌二一日「午前八時小林氏帰京ス余ハ獨歩小俣へ出張午後五時過帰店ス」と小林氏は朝、帰京、その後、半兵衛は所用があったのか徒歩で小俣に出張、夕刻に帰店している。二四日も「午前六時過獨歩小又本家へ芳秀院佛參ニ出張ス午後三時單身獨歩帰店ス」と仏參のため小俣本家を徒歩で往復している。月末の二八日は日曜であるが、「晴天静和薄氷午前八時明十郎及酒正倅孝八余共三人單身獨歩小又へ行午後四時過兩兒ハ乗車余ハ獨歩五時過帰莊ス」とある。日曜で勤務はなく、明十郎ら三人で小俣本家まで徒歩で赴き、帰路は二人の子どもは人力車で、半兵衛は徒歩で帰荘している。

三月六日も「映晴寒氣弛ム不氷午前八時獨歩商店子供寛吉供ニ連本家へ帰宅ス」と、天気も良く商店の子どもらを連れて徒歩で小俣の本家に赴いており、翌七日「午後二時出車帰莊ス」と午後人力車で帰荘している。特に用事はなくても商店の子どもらを連れて小俣本家を訪れるのは老後の楽しみだったのであろう。一四日も「映晴風有午前九時單身獨歩小又本家へ行午後三時獨歩帰莊ス」と、何か所用があったのか、徒歩で小俣本家に往復している。一七日は「曇晴不定雨降模様午前九時足利別荘出車帰宅終日事務繁忙也」と雨模様であったが、人力車で小俣本家に赴き、翌一八日

は「大川茂八呼寄貸金督促方代理依頼ス」と貸付金の督促等、仕事の後事を大川茂八に託している。隠居の意識が兆しつつあったとは言え、貸金等家業のことが最期まで念頭から離れることはなかったようである。また仕事の後事を人に託したということは死の予感もあったのであろうか。翌一九日は「曇陰前九時 40 暖氣」と天候の記述のみで途切れており、そのわずか二日後の二一日に半兵衛は急逝する。享年五四歳であった。長期間病床に伏すこともなく足利の別荘で脳溢血による急逝であったという。小俣の村人たちは「小俣村の救世主・生神様」が亡くなったということで大勢が仕事を休んで足利の別荘に駆け付け告別式に臨んだと伝えられている。

以上、本稿は、まず第一章で熊谷鉄道が開通した明治一六年以降、明治一九年までの半兵衛をはじめ家族、親戚知人、従業員、銀行員らの東京との往復における利用交通機関について考察、汽車利用がみられるようになるが、従前通り人力車、蒸気船等の利用も少なくなかったとみられる。第二章では鉄道に関して当時懸案となっていた東北本線の埼玉県と宇都宮を結ぶ「第二区」の路線をめぐる問題について考察。半兵衛ら有志は、地元の産業振興の観点から足利、栃木など織物産地を経由する路線を主張、鉄道誘致運動を展開したが、半兵衛らの主張は、「幹線」の趣旨や工事費等の観点から退けられる結果となった。第三章では東京以外の遠隔地として本庄の内田家、四萬温泉、その他行楽地への往来について考察、第四章では栃木本行との往来、第五章では銀行足利支店への通勤状況について考察した。遠距離の移動は人力車しかなかったが、人力車は、道路泥濘等の状況や烈風、砂塵、暑熱等、天候の影響を直接に受けざるを得ない乗り物であった。なお足利町への通勤や移動では徒歩も多かった。半兵衛は明治一八年六月には足利町に新築した別荘を生活の本拠地とするようになる。そこを「足利隱宅」とも称し、勇三夫婦を小俣の本宅に移り住まわせていることも隠居の意識の表れとみることができよう。亡くなる寸前まで仕事のことが念頭から離れなかった半兵衛であったが、商店の子どもたちを連れて徒歩で小俣の本家を訪れるなど、老後の楽しみでもあったと思われる。

最期に終章として、四代目半兵衛(勇三)の代に両毛鉄道が開通するが、そのことについて考察する。第二章で考察したように、東北本線「第二区」に関して半兵衛ら地元有志は、熊谷から足利、栃木等を経由して宇都宮に至る路線を要望、鉄道誘致運動を展開したが、大きく迂回を要する半兵衛らの主張は、「幹線」の趣旨から受け入れられない結果となった。そして四代目半兵衛(勇三)の代に両毛鉄道が開通することとなるが、その下地は三代目半兵衛らの鉄道誘致運動にあつたと言えよう。

### 終章・明治一九年、四代目半兵衛(勇三)の代に両毛鉄道が開通

老川慶喜著『日本鉄道史 幕末・明治篇』に、三代目半兵衛らの鉄道誘致運動が実らなかったことを述べたあと、四代目木村半兵衛(勇三)の時代に東北本線の小山駅と高崎線の高崎駅を結ぶ「両毛鉄道」が開通したことについて次のように記述されている。冒頭の「木村半兵衛」とは三代目半兵衛の長男、勇三で四代目半兵衛のことである。「木村半兵衛らは一八八六年一月に「両毛鉄道創立願書」を提出し、日本鉄道第二区線(東北線)の小山駅から栃木、佐野、足利、桐生、大間々、伊勢崎を経て同第一区線(高崎線)前橋駅にいたる鉄道の設立を計画した。両毛鉄道は翌八七年五月に設立され、木村半兵衛と親交のあつた田口卯吉が社長に就任し、木村は副社長になった。」<sup>(二七)</sup>すなわち両毛鉄道会社は半兵衛と親交のあつた田口卯吉が社長、木村半兵衛が副社長として一八八七年に設立された。

『両毛線足利驛沿革史 足利驛』(足利市学校遺蹟図書館 木村半兵衛顕彰会)には「此両毛線一帯の地は古来織物生産地として名あり。殊に足利、桐生、伊勢崎、佐野は東武線の館林と共に両毛の五大機業地としてその名を知られ、別して足利、桐生、伊勢崎は我国に於ける有数なる織物産地として広く其名を知られたり。其他前橋は古来生糸の集散地として、又栃木は農産物の集散地として知らる。」<sup>(二八)</sup>と両毛地域の織物地域としての特性について述べたあと、「されば此区間に鉄道を計画せられしこと明治以降一再ならず、或は仲仙道線熊谷驛を起点とし足利もしくは伊勢崎に敷設せん

とし、或は鴻巣、桶川より足利へ敷設せんとし、其他足利を起点として佐野、栃木、鹿沼、宇都宮へ鉄道を計画したるもありき」<sup>(二九)</sup>と、この地域に鉄道敷設の計画は幾度もあつたが、多くは大都市周辺に留まり、「いずれも全線開通には居たらざりしなり。かゝる状勢下に両毛鉄道会社はその建設計画を立てたるものなれば、蓋し私設鉄道としてはその先駆をなしたるものと云ふべきなり。」<sup>(三〇)</sup>と両毛鉄道の開設は、私設鉄道の先駆と評している。そして両毛鉄道会社設立当初の社長は法学博士田口卯吉であるが、主唱者は小俣村の木村半兵衛(四代目、勇三)であるとし、木村家は代々、地元では「木半」の愛称で知られ、「両毛鉄道会社を計画したるは実に其次代の半兵衛氏にして通称勇三と称し足利織物の発展には又大に功労ある人物なり。」<sup>(三一)</sup>と述べ、続けて「当時半兵衛(勇三)は、両毛の機業地に鉄道なきは産業の進展上最も遺憾なりとし、明治十四五年の頃より奇々之を人に語りしが未だ時期尚早にして機運至らず、私に心を痛め居りしに、時偶々同郡小俣村の人にして舊足利藩の大参事たりし川上廣樹氏が、田口鼎軒氏の経営せる東京経済雑誌社に入り、有名なる「大日本人辞書」の浩瀚なる編輯に従事することとなりしを機会に、木村氏は田口博士と深く知るところとなり、両毛地方に鐵道敷設の計画を進めたき由を告げたるに、田口鼎軒博士の大に共鳴するところとなり、遂に其會社を見るに至れるなり。」<sup>(三二)</sup>と鐵道敷設の経緯について述べている。すなわち川上広樹が、田口が経営する東京経済雑誌社に入り、その機縁で木村半兵衛(四代目)を田口に引き合わせたことが会社設立の契機になったと述べている。

ところで両毛鐵道敷設が実現したのは四代目木村半兵衛の代であるが、三代目半兵衛の鐵道誘致運動にその下地はあつたと言えよう。第二章で考察したように、三代目半兵衛らの鐵道誘致運動があり、明治一七年二月には鐵道会社社長吉井友実および鐵道局長井上勝が相次いで足利を訪れ線路調査を実施、鐵道界中央でも路線の検討が進めらるが、その検討最中の明治一七年三月二六日の日誌に「鐵道線路ニ付勇三代理トシテ岩善(注、岩下善七郎)供ニ午前七時熊谷の瀛車ニ乗シ出京ス」とある。すなわち半兵衛

に中央から呼び出しがあったが、勇三が代理として岩下善七郎とともに上京するなど、勇三は父親の鉄道誘致運動に大いに関与していたのである。そして既述したように、中央での検討の結果は、「幹線」の趣旨から半兵衛らの主張は退けられる結果となったが、井上鉄道局長は、足利地方がどうしても馬車道や鉄道の敷設を強く望むのであれば、幹線からの「支線」という形での実現を示唆していたのであり、両毛鉄道はまさにその幹線からの「支線」という形の実現であった。

また両毛鉄道会社の社長になった田口卯吉は、三代目半兵衛宅を訪れたこともあった。明治一四年三月二一日の日記に「同夜商店へ田口卯吉氏来臨泊ス」とあり、翌二一日の日記にも「午前八時本家へ田口氏及伴氏両氏ヲ招キ朝飯及酒ヲ馳走十時過雨ヲ冒シ乗車出發ス」とある。三代目半兵衛と田口は既知の間柄であった。また田口が主宰する『東京経済雑誌』は木村家でも購読していたようで、明治一二年一月二九日の日記に「経済雑誌社 九十三銭六厘七分九分残 右之處へ金三圓也 廿九日手形郵送」との記述がある。

また田口卯吉に四代目木村半兵衛(勇三)を引き合わせる仲介をした人物は川上広樹であるが、三代目半兵衛は明治初年から学区取締を務めており、地元小俣小学校の教頭(校長)を務めていた川上広樹とは昵懇の間柄であった。半兵衛の日記にも、例えば明治一〇年一月一日の日記に「足利草雲氏相庭小泉両氏同伴川上先生活計云、談示ナリ川上氏同席酒宴ス」など川上も参加しての酒宴の機会も極めて多く、また明治一二年六月六日の日記には「午前六時登車川上先生 勇三伊香保温泉行」と川上広樹と勇三の二人で伊香保温泉に湯治に赴くなど川上と勇三(四代目半兵衛)も昵懇の間柄であった。その後、川上は明治一五年二月に足利学校内で漢学の講義が復活されると、その講師として招聘されたり、また彼の『足利学校事蹟考』は学界の注目を浴び、足利学校遺跡保護事業の発端にもなった。かくして川上広樹の名声は高まり、中央からの誘いもあり、意を決して上京することとなる。半兵衛の日記には川上(夫婦)が上京する際のこ

とも記されている。すなわち明治一八年八月三一日の日記に「正午過川上氏ヲ招キ馳走ス」とある。この機会に川上が上京する旨を半兵衛に伝えたのである。一週間後の九月六日の日記には「午後六時過川上氏ヲ招キ馳走餞別ス」と馳走でもてなし、餞別を与えている。そして翌七日「○川上氏夫妻一同藤本附添出京ス」と夫婦で上京している。川上と田口が、もともと面識があったかは不詳であるが、先述したように、川上の上京後、川上が田口の主宰する経済雑誌社から刊行された『大日本人名辞書』の編集に携わるようになって両者の関係が深まったのである。『大日本人名辞書』は明治一十九年四月に初版が出されたが、明治二四年一二月の再版と跋を春山・川上広樹が寄せている。また田口は第三版の『訂正 増補 大日本人名辞書』の跋に「通計千六七百人に下らず、その力を假された諸君」に敬意を表し、その人物数十名が挙げられているが、そのなかに旧足利藩士だった川上広樹と金井知義の二名の名があげられている。そして川上の仲介で勇三(四代目半兵衛)を田口に引き合わせたのを契機に、両者が鉄道敷設の件で意気投合し、両毛鉄道会社の設立となったのである。(三〇)

明治一十九年一月二六日、両毛鉄道創立委員田口卯吉と小松頭兩名が日本鉄道会社社長、奈良原繁に宛てた「依頼」文は次のようになっていた。「陳者此度某等有志之者両毛鉄道会社を創立シ上野国桐生町ヨリ下野国足利、佐野、栃木之各町ヲ経テ貴社第二区線路小山ニ連絡シ又桐生町ヨリ大間々ヲ経テ貴社第一区線路前橋ニ接続スル計画ニテ、昨今其筋へ出願中ニ御座候御許可ノ上ハ何卒貴社之支線ト見做シ工事上運輸上之事一切貴社ニ於テ御引請御施設被下候様御願申上候、尤モ右ニ要スル資金之義ハ弊社ニ於テ負担可仕候：・：(三三)すなわち小山から前橋を結ぶ貴社の「支線」として敷設したく、工事上、運輸上の事は一切、貴社に任せ、必要な資金は弊社で負担するので是非、御許可願いたいと申し出ている。

また両毛鉄道会社の設立の経緯、鉄道敷設の状況等に関して、足利工業大学(現・足利大学)の『土木史研究 第18号』に次の記述がある。

「一八八六(明治一九)年一二月、浅野総一郎、安田善次郎、田口卯吉、

足利の織物買継商として有名な木村半兵衛、戸叶留蔵らと足利銀行の創設者の荻野佐太郎ら十七名が発起人となり、両毛鉄道会社の創立願書を群馬県知事、栃木県知事に提出した。両県知事は願書を受領し、それを内務大臣に提出した。内務大臣は、閣議への請議書の中で、日本鉄道会社との性格の違いから両社の合併は困難であるとして、両毛鉄道会社の許可を要請している。その後、一八八七（明治二〇）年五月、政府は両毛鉄道会社の発起人に命令書を交付した。その業務内容は、鉄道業務一切は日本鉄道会社に委託、運輸営業一切、その費用等は両毛鉄道会社が負担するなどであった。命令を受けた両毛鉄道会社は初代社長に田口卯吉、副社長に木村半兵衛、他の各役員を選出して資本金一五〇万円で会社を設立した。一八八七（明治二〇）年七月に栃木く佐野間が着工し、一八八八（明治二一）年五月に小山く足利間、同年一月に足利く桐生間、一八八九（明治二二）年一月に桐生く前橋間がそれぞれ開通し、これによって小山く前橋間（八・九km）が全通した。両毛鉄道の開業に伴い、栃木では舟運から鉄道へと輸送機関の転換が生じた。<sup>(三三)</sup>

ところで前掲『日本鉄道史』によると、両毛鉄道開設直後は、開業路線が短いえ、まだ渡良瀬川の舟運貨物が依然として盛んで、営業成績は必ずしも良好ではなかったという。ところが一八九六年（明治二九年）上半期には「従来川船に抛りたるもの、水運の衰退と共に漸く鉄道を利用」するようになり、経営が好転した（『各私設鉄道運輸営業概況』『鉄道雑誌』第二八号、一八九六年一月）。足利や桐生の織物は、北猿田河岸から渡良瀬川を下って利根川に出て、古河、関宿を経て東京に輸送されていた。また伊勢崎織物も利根川の平塚河岸から東京に舟運で輸送されていたが、これらの織物が両毛鉄道や日本鉄道によって輸送されるようになったのである。<sup>(三四)</sup>と、明治二〇年代末には舟運が衰退し、両毛鉄道も盛況となるが、その後の経過について、「両毛鉄道は、一八九五年九月、神奈川や東京方面への延長線の敷設を計画した。神奈川への延長は、これまで「内地」の市場に依存してきた織物の「海外輸出」が増え、原料も八割近くを「横浜市

場」に仰ぐようになったからである。また東京への延長線も、日本鉄道に依存することなく東京市場に自社線を乗り入れるためであった。しかしこの計画は毛武鉄道などの競合線が出現したため実現せず、両毛鉄道は一八九七年一月に日本鉄道に合併され、短い生涯を閉じたのである。<sup>(三五)</sup>と私設鉄道としての両毛鉄道の歴史は短命に終わったのである。

## 注

- (一) 拙稿「三代目・木村半兵衛の日記（明治六く一五年）にみる交通手段の変遷——専ら人力車から馬車、蒸気船利用の拡大——」『足利大学研究集録 第56号』二〇二一・三
- (二) 「荒ぶる川」治水対策で広々 埼玉県鴻巣市・吉見町」『朝日新聞』平成二九年九月一二日
- (三) 『明治世相編年辞典』朝倉治彦・稲村徹元編 東京堂出版「明治三年 鉄道」三五頁
- (四) 同右書「明治五年」七一頁
- (五) 同右書「明治九年 京阪間鉄道開通」一三六頁
- (六) 同右書「明治一六年 上野熊谷間開通」二二二頁
- (七) 老川慶喜著『日本鉄道史 幕末・明治篇』（中公新書 二〇一四年刊）に次の記述がある。「江戸時代の人々は、神社・仏閣への参詣にかこつけて旅を楽しんだが、基本的に徒歩や馬背に頼らざるを得ず、峠や大河など自然の障害が大きかった。その点は明治以後も基本的に変わりはなかったが、鉄道は峠や舟路をたどった従来の交通路とは全く異なったルートをとり、目的地までの所要時間を著しく短縮した。反面、従来のように「道筋」を楽しむこともなくなった。（一五〇〜一頁）
- (八) 二〇一九年三月二四日付『朝日新聞』「天声人語」
- (九) 『足利市史料所在目録 第1集 木村半兵衛家文書』（足利市教育委員会文化課 二〇〇五年）に記載された資料目録中、明治一七年

一二月二三日の日付で、常一郎より「木村御父親様 同兄上様」宛てに「差上申一札事」と表記された文書があり、その内容の要旨について「不始末に寛大な処置を」と記されている。また翌明治一八年六月付、勇三が作成した「常一郎事件取調書」と表記された資料もある。不祥事の詳細は同資料に記録されているであろう。なお明治一九年一月一日の日誌に「○常一郎本家及足利別荘へ出入免ス」とあり、不祥事後、小俣の本家と足利町の別荘への出入りが禁じられていたことがわかる。

(二〇) 注(三) 掲出『明治世相編年辞典』『明治一四年 日本鉄道会社』二〇一頁

(二一) 『栃木県史 史料編 近現代7』栃木県史編さん委員会 一九七八年刊 「藤川県令文書」六九一〜二頁

(二二) 『栃木県史 通史編6・近現代1』栃木県史編さん委員会 一九八二年刊 九七頁

(二三) 注(一一) 掲出『栃木県史 史料編 近現代7』『鉄道線路之儀二付御願』六九四〜五頁

(二四) 同右書 七〇一頁

(二五) 同右書 七〇二頁

(二六) 同右書 七〇三頁

(二七) 同右書 七〇五頁

(二八) 注(三) 掲出『明治世相編年辞典』二二三頁

(二九) 注(一一) 掲出『栃木県史 史料編 近現代7』七〇五頁

(三〇) 同右書 七〇六頁

(三一) 同右書 七〇七頁

(三二) 同右書 七〇八頁

(三三) 拙稿「三代目・木村半兵衛の日誌(明治八〜一八年)にみる名所の観光、行楽、寺社の参詣、温泉場への湯治等に関する考察」『足利

(二四) 中之条町歴史と民俗の博物館「ミュゼ」企画展『世のちり洗う四万温泉』平成二九年 一三頁 「四万温泉の歴史」

(二五) 日下部高明・菊地卓『新編 足利浪漫紀行 知られざる歴史を訪ねて』随想社 一九九七年四月刊 六六〜七頁

(二六) 同右書 七七頁

(二七) 注(七) 掲出『日本鉄道史 幕末・明治篇』一六六頁

(二八) 『両毛線足利驛沿革史 足利驛』二〜三頁

(二九) 同右書 四〜五頁

(三〇) 『足利の人脈 江戸時代から現代まで』下野新聞社 昭和五四年 一一三〜四頁

(三一) 注(一一) 掲出『栃木県史 史料編 近現代7』『日本鉄道会社へ依頼』七四五頁

(三二) 「鉄道開業による舟運の衰退過程に関する一考察 鈴木盛明・福島二郎・為国孝敏・中川三朗」『土木史研究 第18号』一九九八年五月

(三三) 注(七) 掲出『日本鉄道史 幕末・明治篇』一六六〜七頁

原稿受付日 令和3年2月8日