

幕末明治の写真師列伝 第二十回 下岡蓮杖 その十九

横浜は明治になるとしだいに開けてきて、交通もますます忙しくなってきたが、東京・横浜間の交通は海では帆掛船か艘で押す船くらいなもので、陸路では駕籠か馬より他に利用する物はなかった。そのため蓮杖は写真館を営む傍ら外国より馬車を輸入し、東京・横浜間に乗合馬車を開業しようと考えた。

明治2年(1869)2月に8名の連名で、資本金六千円で乗合馬車の開業を神奈川県裁判所へ出願したら、すぐに許可となった。しかしながら、この実現にはさらに多くの資金も必要のため出資者を集める必要もあったし、また乗合馬車についての知識がある協力者も探さなければならない。そこでその道に詳しい人物をまず見つけなければと考えていたところ、元紀州藩士で由良守応という人が、後藤象二郎の後援を得て、東京において京浜間乗合馬車往復の免許を得たことを知って、この由良と協同して乗合馬車事業を営むことができないうらうかと考えた。

この由良守応という人は、明治4年(1871)の岩倉具視の欧米使節団に参加した人物で、英国で二輪馬車や四輪馬車、オムンボスという二階建ての乗合馬車を見て、日本でもこれを走らせたいと夢を持った。特に、イギリス女王の馬車と同じものを明治天皇の御召馬車として購入するように使節団会計係の田中光顕に嘆願し、実現させている。明治6年(1873)に帰国後は、御召馬車の手綱をとる皇宮御馬車係となったが、皇后、皇太后を乗せた馬車が転覆し、その責任をとって辞任している。

そこで早速、蓮杖は後藤象二郎の邸に赴き、この由良の計画と自分の計画とを合併して貰えないだろうか頼みこんだ。後藤はすぐにそれを承知して資本金も一万円出してくれた。これで資本金総額一万六千円となり、馬車も25台と馬60頭を買い入れて、「成駒屋」を作り、この「成駒屋」で明治2年(1869)5月吉日に東京・横浜間に乗合馬車を開業させた。そして蓮杖が横浜にいて東京行きの馬車を、由良が東京から横浜行きの馬車を管理することになった。横浜での発着所は吉田橋際の官有地に、間口八間、奥行二十間という大きな家を新築し、東京の方の発着所は新橋のそばで、三井が松坂屋という店を開店していた跡を月40円で借りることにした。この当時の東京・横浜間の馬車代は一人3円で、かなり法外な料金であったという。

またこのことは、横浜市図書館編『横浜郷土双書 第一巻 横浜もののはじめ』(横浜市図書館、昭和36年)に、「明治二年(一八六九)二月に横浜新浜町川名幸左衛門弁天通二丁目下岡久之助綿屋喜八綿屋仁兵衛同三丁目三浦屋秀次郎植木屋与七三州屋松五郎南仲通五丁目金太郎の八名が連名で東京横浜間の乗合馬車の営業を神奈川県裁判所へ出願した。又海岸通二丁目の中山健治も三月に同様の出願した。裁判所では取締上此二つの出願を一つにして共同営業させる事にし乗客にも営業者にも便利な場所である吉田橋の官有地(現在の真砂町四丁目横浜信用金庫のある地)百六十坪を貸して営業を許可した。」と書かれている。

しかしながら、この蓮杖の乗合馬車事業も明治5年(1872)9月12日に新橋・横浜間に鉄道が本開業することになり、ついには廃業となってしまった。新橋・横浜間の鉄道区間距離は当時29キロで、所要時間は



人力車

53分であったという。

一方、その後の由良守応は、明治7年(1874)に乗合馬車会社「千里軒」を開業し、東京浅草から新橋間に日本で初めての30人乗りの二階建て馬車(オムンボス)を走らせたが、同業者の増加や鉄道等の発達により、明治13年(1880)に廃業してしまった。その後も、明治19年(1886)に発動機の製造会社「大日本発動機」を設立するがうまく事はいかず、和歌山に帰郷後の明治27年(1894)3月30日に享年68歳で亡くなっている。

ジョナサン・ゴープル(Jonathan Goble 1827年3月4日~1896年5月1日 アメリカ北部バプテストの宣教師、建築家、聖書販売人、アメリカ海軍軍人)は、日本の荷車と馬車の良い点を折衷して人力車を考案した人で、それを図にして蓮杖に示して、蓮杖にこの人力車を使った新規事業を勧めた。ちょうど蓮杖の方も神奈川、川崎付近の駕籠舁(かごかき)などが、乗合馬車に客が奪われて仕事が無くなることを憤り、たびたび妨害などを行うことに苦しんでいたため、この人力車を新たに駕籠舁たちに授けて、彼らに人力車を引く車夫としようとも考えていたが、多忙なためこれを果たすこともできず、そのうちにこの人力車の図も紛失してしまった。

ところが、偶然のことだが明治3年(1870)に、東京の和泉要助がゴープルの工夫した人力車と同じものを製造してしまった。そのためゴープルは自分に何も言わずに蓮杖が人力車を製造したと誤解して、蓮杖を責め立てたため、蓮杖はこの誤解を解くために大変苦労してしまった。人力車はゴープルが発案したものではあったが、実際に製造してこれを元に営業したのは日本人であったため、明治11年(1878)にゴープルは東京府が徴収している人力車税の一部は自分がこれの発明者であるからいくらかの特許料を支払って欲しいと訴えている。記録上では日本の和泉要助、高山幸助、鈴木徳次郎の三名が人力車の発明者として明治政府から認定されている。この三名は東京で見た馬車から着想を得て明治元年(1868)に人力車を完成させたと言われる。但し、これ以外にも諸説があるようだ。

(森重和雄)