

関東大震災における東京湾内の海路避難の事例について

東北大学文学部人文社会学科* 中川 喜弘

Case Study of Evacuation Using Sea Routes in Tokyo Bay During the Great Kanto Earthquake

Yoshihiro NAKAGAWA

27-1, Kawauchi, Aoba-ku, Sendai city,

Miyagi, 980-0862 Japan

The Kanto Earthquake of September 1, 1923, which hit Tokyo and Yokohama, caused a large number of victims. It is said that as many as 700,000 to 800,000 people fled to the countryside. Many were evacuated by land transportation or on foot, but it is also known that some were transported to Shimizu Port, in Shizuoka Pref. and Kobe by navy vessels and civilian merchant ships. I reported from the newly discovered memoir of Akira KAMADA that small civilian vessels not only transported evacuees between cities, but also across Tokyo Bay. The previous paper only showed the existence of a few other examples of such evacuations by sea. In this paper, I have confirmed many cases of evacuation across Tokyo Bay. The paper points out that ships powered by oil engines were used, that fast delivery was important, and that transportation by ferry was widely used. Although the reasons for crossing the gulf were different, I confirmed that the transportation of evacuees and supplies was not the only reason for crossing the gulf, and that the transportation of information was also expected. The existence of a sea route across the bay may have been temporarily important for the south Boso, where land transportation had been cut off. Keywords: 1923 Kanto Earthquake, Evacuation on the sea, Piggyback passenger, Oil engines ship.

§ 1. はじめに

大正 12(1923)年 9 月 1 日に発生した関東地震では、東京や横浜が被災したことから、多くの罹災者が発生した。地方に逃れた人々は 70 万から 80 万人にのぼるともいわれている。多くは陸上を交通機関や徒歩によって避難したが、一部が海軍の艦船や民間の商船で清水港や神戸へ運ばれたことも知られている[北原ら(2012)]。本稿では、官民の別や海上を通行する区間の長短に関わらず、海路を使用した避難の行動を海路避難として取り上げたい。

筆者は浅草区で小学校教師をしていた鎌田章の手記で、令和 3(2021)年に新たに発見された『震災避難記』から、都市間の輸送だけでなく、小型の民間船が東京湾上を横断し、避難者たちを輸送したという実態があったことを報告した[中川(2023)・以下前稿と呼称する]。このような東京湾を横断する海路避難の事例が少数ながら他にも存在していることも紹介したが、前稿ではその存在を示すに留まった。このため本稿では海路避難を示す複数の記録から様相につ

いて状況の整理分析をおこなった上で、若干の考察をおこなう。なお各人の避難行程は表 1(比較表)と図 1(地図)にまとめている。適宜参照されたい。

§ 2. 鎌田章の海路避難

最初に、前稿で報告した鎌田章(手記では幼天鵠を名乗る、1883-1964)による海路避難について整理する。資料の発見経緯や鎌田の避難の詳細については前稿を参照されたい。

鎌田は明治 16(1883)年福島県に生まれ、震災当時は 39 歳であった。この当時家族は妻と二男二女の 6 人家族、明治 40(1907)年より東京市浅草区福井町一丁目にあった福井尋常小学校の訓導として勤務していた。自宅も職場の近く、浅草区福井町内に所在していた。

2.1 海路避難に至る経緯

鎌田は地震発生時福井尋常小学校の勤務中だっ

* 〒980-0862 宮城県仙台市青葉区川内 27-1
電子メール:nakagawa.yoshihiro.s8@dc.tohoku.ac.jp

た。蔵前にあった東京高等工業学校を火元とする火災の接近により、家族と共に福井町を離れ、上野公園に避難した。翌日午後からは小石川区老松町(現在の文京区目白台)にあった妻の叔父の家を頼り、6日午前中までそこで生活した。

しかし、この6日当時、鎌田のストレスは極限に達していたことが手記の記述から判明している。自宅も、大切にしていた蔵書も、職場も全て焼けてしまった上に、地震で破損し雨漏りのする座敷で、親戚とは言え肩身の狭い環境下で避難生活を強いられていた。その上、水道の断絶に伴う台地下への水汲み、朝鮮人が暴動を起こすというデマに伴う夜警など過重な労働が重なり、福井町からの避難、食料の調達、同僚の捜索などにより、既に疲労困憊していた鎌田を追い詰めていた。

そのような中、鎌田の元に千葉方面への避難の機会が訪れた。6日午前中に妻の実家から小石川の叔父宅に向け白米や薪炭を持って使者が出されたのである。通信手段が途絶えていたため、本家としても分家の安否の確認を兼ねていた行動と思われる。この使者から千葉県君津郡檜葉村にあった妻の実家は被害が軽微であるとの情報を受ける。実は鎌田はこれ以前、福島県から訪れた自身の親戚の訪問に対して、幼い子供たちを連れて遠方まで避難することは負担が大きいと考えて避難を断っていた。この考えを変え、小石川での避難を継続するのではなく、海を渡って千葉県側へ避難することを決意した。この決定の背景に、小石川での避難生活に対しての精神的・肉体的な限界があったことは言うまでもない。

使者らの帰路に便乗する形で、直ぐに小石川を出発し、陸路で千葉側から来た船を留めていた品川まで移動している。

2.2 海路避難の様相

使用した船は「僅か三百石位積の藁船」と記されており、木造の和船であった。平時には袖ヶ浦と東京の品川間を往復し藁の輸送をするが、波の高い日には航海できない小船であった。大きく揺れたことで妻子らは船酔いが酷かったという。手記には「発動船」と明確に記されており、動力を積んでいたことが明らかである。しかし袖ヶ浦から木更津で保有された船に、この条件に当てはまる船は現時点で見出し得ず、前稿での報告以来調査を続けているが、船の特定には至っていない。ただ、船が到着した牛込地区においては、昭和5(1930)年頃に導入した動力船「妙見丸」が

最も早い例だったことが明らかとなり、牛込ではない他地域から船をチャーターして使用していた可能性も高まっている。

船は檜葉村から物資を輸送するために出されたものであるが、品川に輸送した後、陸路で小石川へ届ける間は品川に留め置かれていたものと考えられる。使者らが小石川へ往復する間の時間に、千葉方面に逃れる人と船頭が知り合い、便乗を受け入れることになっている。この人物の詳細は明らかでないが、深川区霊岸町の住人で、火災に追われて逃れてきた人物である。

船は品川を出て木更津方面に進路を取ったが、途中風のため大森方面へ迂回したという。結果的に航行したルートは現在の東京湾アクアラインのルートにほぼ一致するものと思われ、東京木更津間の最短ルートを取っている。(図1 藍色破線参照)どのくらいの時間が掛ったのかは記述がなく、不明である。船は妻の実家のある村の隣村である金田村牛込地区の海岸沖に到着し、舳舟によって上陸した。

なお、石油が流出したために1日から3日までは船を出せなかったことや、石油で漁業に影響が出ていること、海上で流出して来た行李に遭遇したことなども手記に記されている。また、海上から海軍による救援活動の様子を記しており特筆されるが、前稿で紹介したため割愛する。

§3. 須藤鐘一の海路避難

次に紹介するのは、鎌田とは逆に千葉側の岩井から東京に向けて海上を避難した須藤鐘一(本名:須藤荘一, 1886-1956)の事例である。須藤は島根県の出身で震災当時37歳、妻と8人の子供を持つ10人家族で、下大井町に自宅があった。

須藤は作家で震災の5年前から文壇に登場していた。自身の体験は震災発生の同月中に雑誌『太陽』[須藤(1923a)]と『婦人倶楽部』[須藤(1923b)]にいち早く掲載している。2つの記事は共に被災から帰宅までを記す体裁となっているが、前者が震災当日の体験を中心に記されている一方、後者は2日目以降の出来事を中心に記され、重点を異にしている。

3.1 海路避難に至る経緯

妻と子供4人と共に、千葉県岩井海岸に海水浴に来ていた須藤は、海からわずか100mほどの宿で地震に見舞われた。近隣の人々の声掛けにより津波の襲来を恐れ、700mほど内陸の岩井神社へ避難した

が、雨風を十分に凌げる場所を求め、夜には内陸の合戸村の知人宅の庭へ移動した。知人宅の裏山に小屋掛けして数日を過ごす間に、次第に帰京の手段を模索する。須藤が帰京を決意したのは、自宅に他に4人の子を残していたからであった。街道を歩いてきた人々の口伝えに、断絶した交通状況や東京の被害の様子が徐々に明らかになっていくことで、子供たちへの心配は一層膨らんだ。妻と相談の上「生命がけで」東京湾を横断することを決定している。

3.2 海路避難の様相

使用した船は縦三間弱、幅一間程の「モーター船」であった。船の用途などは不明で「モーター船」との記述だが、「石油発動機の音」を記しているから、石油発動船の可能性が高い。小型船故の激しい揺れや、湾内で海面に浮かぶ流出物を見たことなどが記されている。

船を出した主体や目的は不明だが、船で避難することを思案するなかで「買い切って」と記述していることから、始めのうちは須藤が一家の避難のために船を出させようと考えていたことがわかる。しかし実際に避難した船には乗客が他に20人ばかりいたといい、舳で漕ぎつける「土地の者らしい男女」を目撃していることから、須藤が直接出したものではなく、何らかの船に便乗する形で湾を横断したことが窺われる。同じように東京方面へ移動する人々がそれなりの数いたこともこのことから判明する。

船は9月5日午前10時頃に勝山の港を出発して、観音崎を昼過ぎに越え、約7時間をかけて、浜離宮裏の水路へ到着した。(図1 青色実線参照)経由地について記述はなく、比較的沖合を航行したと窺わせる記述がある。水路から上陸した時は焼け跡の惨状に驚くが、陸路で大井町の自宅に戻ると自宅も子供たちも無事であった。

§4. 野田九浦の海路避難

最後に紹介するのは館山から東京に向けて海上を避難した事例である。野田九浦(本名:野田道三, 1879-1971)は明治末から昭和にかけて活躍した日本画家である。野田は東京生まれで震災当時43歳、妻と長男の3人家族と考えられる。画室が下谷区根岸にあった。被災直後の大正12(1923)年10月から12月にわたって雑誌『藝術』の中へ自身の体験記を連載し、後世に残した(1923a, b, c)。全3回の連載中、後半の2回に海路避難の様子が記される。

4.1 海路避難に至る経緯

野田は地震発生当時、千葉県館山の柏崎海岸の寄寓先で病後療養中だった。妻子と、当時野田に学んでいた画家吉岡堅二の3人と一緒にいたが、地震発生後は同じ料亭にいた梅原という大学生も行動を共にした。地震直後に地元の人に促され裏山へ逃げて津波を避け、その後高台にある国司神社へ避難する。

同じく東京へ向けて海上を移動した須藤の例と異なる点として、野田の場合は、情報の欠乏から東京が被災している状況を理解していなかったことが挙げられる。野田がいた館山は甚大な被害を受け、野田の寄寓先の旅館では食料が欠乏していたため、こうした状況から脱するために帰京を決意したのである。東京が火災になったことすらデマと信じ、「ひそかに思ふに、漁夫等の二三が海上より品川高輪あたりの焼くるを遠望して伝へし流言のみ何程の事かあらんと意に介せず」と記している。

4.2 海路避難の様相

使用した船は「石油発動機の極めて小形の魚荷船」と記され、舷が低くて「甚だ危険なものだったという。この船は、梅原らが奔走して村吏に頼み、手配したものであった。野田の求めに応じて出された船だったと推測されるが、村が漁夫に依頼して出した可能性が高い。また「船主求むる所のもの五十金、別に米茶の料を取つて」と、渡船料を取られた旨の記述がある。更に、途中で船の食料が少なくなったため、野田は他船から食料を調達するための資金も供出している。

船は東京視察を名目としており、船は館山鏡浦を出る「第一船」であった。船には船員を含め17人が乗ったとあり、そのうち半分は東京の者だったという。浅草に自宅があり、野田と同じく自宅に帰るため帰京する者もいたが、ほかに奉公に出ている娘の安否を確認しに行く者などが便乗している。3日に館山を出発した船は、途中「シビレ」と呼ばれる嵐に遭い、この日は浦賀へ碇泊し、翌日霊岸島に到着した。(図1 橙色点線参照)焦土と化した東京を見て驚くも、吉岡・梅原らが状況を確認めに行く間野田らは船に留まった。船は館山に向け戻ってしまったが、野田らは付近にあった別の伝馬船に飛び移って吉岡・梅原らの帰りを待った。自宅の様子を見に行った者らの帰船を待たずに、船が館山に向け出発したことについて、渡船料が目当てだと批判的に記している。

野田の記述で注目すべきは千葉方面へ向かう和

船が他にも多く存在したことを示している点である。野田は少なくとも4艘、千葉方面へ逃れる和船とすれ違ったことを記している。また霊岸島に到着した後、「此時より続々として此船に乗来る避難の者あり、皆房州へ逃るゝもの、既にして船上に充つ」とあり、この船も房州への避難民を乗せて館山へ戻ることになった。すれ違った和船は「同じく石油発動船」で、乗客には女子供を「満載」していたとも記しており、徒歩避難が難しい者が船を積極的に利用した可能性を指摘できる。

なお、野田九浦の作品として「大震浦賀所見」という絵画が残されているが、これは大正12(1923)年10月31日から11月4日にかけて開催された「震災慰安スケッチ展覧会」への出展作品である。野田が浦賀の様子をスケッチに遺すことが出来たのは、「シビレ」に遭って浦賀へ碇泊したためであることが、手記の記述から判明する。

§5. 比較検討

ここまで紹介してきた海路避難の諸相を比較すると、類似する点、相違する点は次のように整理される。

まず使用する船が全て小型の木造和船、特に石油発動機を動力としている点で共通している。鎌田が避難した船は、船を出した村に石油発動船が見つからなかったために特定できなかったが、むしろそれは房総の村にとって石油発動機船が当時最先端の船舶であったことを窺わせる。つまりわざわざ最新の動力船を選んで使用していることになり、東京と房総を結ぶ船舶の活動は重要かつ速達性を要するものと認識されていたと推定できる。

また直接関係のない者の便乗が盛んにおこなわれていることも共通している。鎌田は東京に来た使者らの帰路に便乗したものであるが、更に無関係の深川の住人の便乗を許していた。須藤も何らかの船に便乗したものとみられるほか、野田の船にも多くの便乗者がいた。鎌田・須藤の例における渡船料の有無は明らかでないが、縁故に関わらず寛容な対応がおこなわれていたものと見られる。なお今回紹介しているような事例ではないが、医療関係者や新聞記者の軍艦への便乗などは多く認められ、当時は規模に関わらず広くおこなわれていたものである。

船が出された時期も近い。確認できる避難例はいずれも地震発生から3~7日の間におこなわれたものである。地震直後に船が出されていなかった理由については、須藤や野田の記述から津波の危険性、鎌

田の記述から石油流出による引火の危険性があったためと考えられる。また直接記述されているものではないが、港湾機能の停止も原因の一つとして考えられる。房総半島では地殻変動による隆起が発生しており、元々遠浅だった地域では船を海面に戻す必要があったものと考えられる。こうした要因から地震発生から少し間をおいて避難船が活動を開始したものと理解できる。一方この後に類例が続かないことについては、現時点では海軍による輸送や定期旅客船の復旧などの比較的大規模な輸送に取って代わられたものと考えているが、単に記録が残っていないことによる可能性もあるため、断言することはできない。

以上のような共通点がある一方で、湾を渡った目的は実に様々であった。鎌田とその船の便乗者、野田がすれ違った船の乗客などは、震災と大火災によって被災した東京での生活から脱するために海を渡った人々である。反対に東京にある自宅に戻るため、野田や野田の船に便乗した浅草の住人らは海を渡っていた。野田の場合には東京の状況を信じずに、甚大な被害を受けた館山からの脱出ということが一番の目的にあったようだが、これはやや稀なケースであろう。他方で、東京にいる家族や親類を案じて海を渡る者もいた。鎌田の避難していた小石川に物資を届けた本家からの使者、野田の船に便乗していた奉公に出ている娘の安否を確認しに行く者、自宅に残っていた子供たちを案じて帰宅する須藤の例がこれに当たる。この場合、輸送されるのは単なる「人」だけでなく、支援のための「物資」や郷里に持ち帰る「情報」も船によって運ばれた。すなわち、分家を見舞った本家からの使者、奉公先へ娘を見舞う者には「帰路」が存在している。帰路のために船を留めていて他の人の避難に繋がった例もあれば、他の避難者が多かったために置いて行かれてしまった例もあり、その分かれ目は船を出した主体と乗客の関係性にあったと観察されるだろう。その点で、船を出した者と乗客の関係にも3例の間で様々な相違点が認められる。

表 1：海路を避難した 3 者の足取りと比較（体験者名の背景色は図 1 の線の色と対応する）

Table 1: Footage and comparison of three persons evacuated by sea

| | 体験者 | 鎌田章（幼天鶴） | 須藤荘一（須藤鐘一） | 野田道三（野田九浦） |
|---------|-----|--------------------|---------------------|---------------------|
| | 史料名 | 『震災避難記』 | 『遭難覚え書』『波に浮く屍体を分けて』 | 『遭難日記』 |
| 9月1日 | 発生時 | 職場（浅草区福井尋常小学校） | 千葉県岩井 高崎海岸の宿（夏季休暇中） | 千葉県館山 柏崎海岸の宿（病後療養中） |
| | 午後 | 自宅へ火が迫り、上野公園へ避難する | 岩井神社へ避難、夜に内陸知人宅の庭へ | 裏山へ津波を避け、国司神社へ避難する |
| 9月2日 | 午前 | 荷物を取りに戻るも火中のため引返す | 合戸村知人宅裏山に小屋掛けする | 料亭の庭に移るも、地震再来を恐れ戻る |
| | 午後 | 叔父宅（小石川区目白台）へ避難する | 東京に残した子供を思い、帰京を決意 | 帰京を決意し、村吏より船を手配 |
| 9月3日 | 午前 | 小石川より焼け跡の小学校へ向かう | 勝山町の汽船所に人を送る | 船の支度をして、乗り込む |
| | 午後 | 自宅焼け跡を片づけ、小石川へ戻る | 勝山から陸海不通の状況が伝えられる | 柏崎海岸を出るも、嵐に遭い、浦賀寄港 |
| 9月4日 | 午前 | 同僚の安否を確かめるべく被服廠へ | 三日からこの頃、東京の状況が伝わる | 逆方向の船とすれ違いながら、霊岸島着 |
| | 午後 | 被服廠の焼け跡を見て、小石川へ戻る | 妻と「生命がけ」東京湾横断を決める | 別の船に移り周囲の様子を見て、夜帰宅 |
| 9月5日 | 午前 | 小石川の叔父宅で過ごす | 線路伝いに勝山へ行き、船に乗り込む | |
| | 午後 | 夜間の自警に参加させられる | 七時間の航海で浜離宮へ着、夜帰宅 | |
| 9月6日 | 午前 | 千葉県木更津の嫁実家から物資届く | | |
| | 午後 | 木更津へ行くべく、一家で品川へ向かう | | |
| 9月7日 | 午前 | 波のため、この朝品川を出る | | |
| | 午後 | 牛込高須海岸着、親戚らの歓迎を受ける | | |
| 史料の執筆時期 | | 大正12年12月 | 大正12年9月中 | 大正12年10月～12月 |
| 避難先・目的 | | 妻の実家 東京の生活から逃れるため | 自宅 残っていた子供たちとの合流 | 自宅 館山での避難先での食糧の欠乏 |
| 船の様相 | | 三百石積位の薬輸送船で「発動船」 | 縦三間弱、幅一間程の「モーター船」 | 石油発動機の極めて小形の魚荷船 |

§ 6. おわりに

東京湾を横断して避難した事例は鎌田章『震災避難記』の例だけでなく多数確認することが出来た。石油発動船が使用され、速達性が重視されていたこと、便乗による輸送が広くおこなわれていたことを指摘した。湾を横断する理由はそれぞれであるが、単に避難民や物資の輸送だけではなく、情報の輸送を期待されていたことだったことも確認した。

陸上交通が途絶した房総半島南部にとって、湾を横断する海路の存在は一時的に重要な意味を持った可能性がある。今後引き続き調査を進めていく。

謝辞

本稿の執筆に際しまして、木更津市牛込の勝畑幸雄氏、同 長島栄一氏、館山市博物館、武蔵野市市民部市民活動推進課に情報提供を頂きました。記して感謝します。

対象地震：1923 年関東地震

文献

- 北原糸子ら（編）、2012、日本歴史災害事典、吉川弘文館、867pp.
- 中川喜弘、2023、海路を使う避難記史料の発見—大正 12 年『震災避難記』の分析、歴史地震、38、127-146.
- 日本赤十字社編、1925、大正一二年関東大震災日本赤十字社救護誌、日本赤十字社.
- 野田九浦、1923a、遭難日記、藝術、1、23、4-5.
- 野田九浦、1923b、遭難日記（二）、藝術、1、24、2.
- 野田九浦、1923c、遭難日記（三）、藝術、1、25、1-2.
- 離騒社編、1923、震災スケッチ畫集、画報社.
- 須藤鐘一、1923a、遭難覚え書、太陽、29、12、83-86.
- 須藤鐘一、1923b、波に浮く屍體を分けて、婦人倶楽部、4、10、32-38.
- 東京朝日新聞社編、1923、震災と新聞、関東大震災記、東京朝日新聞社.

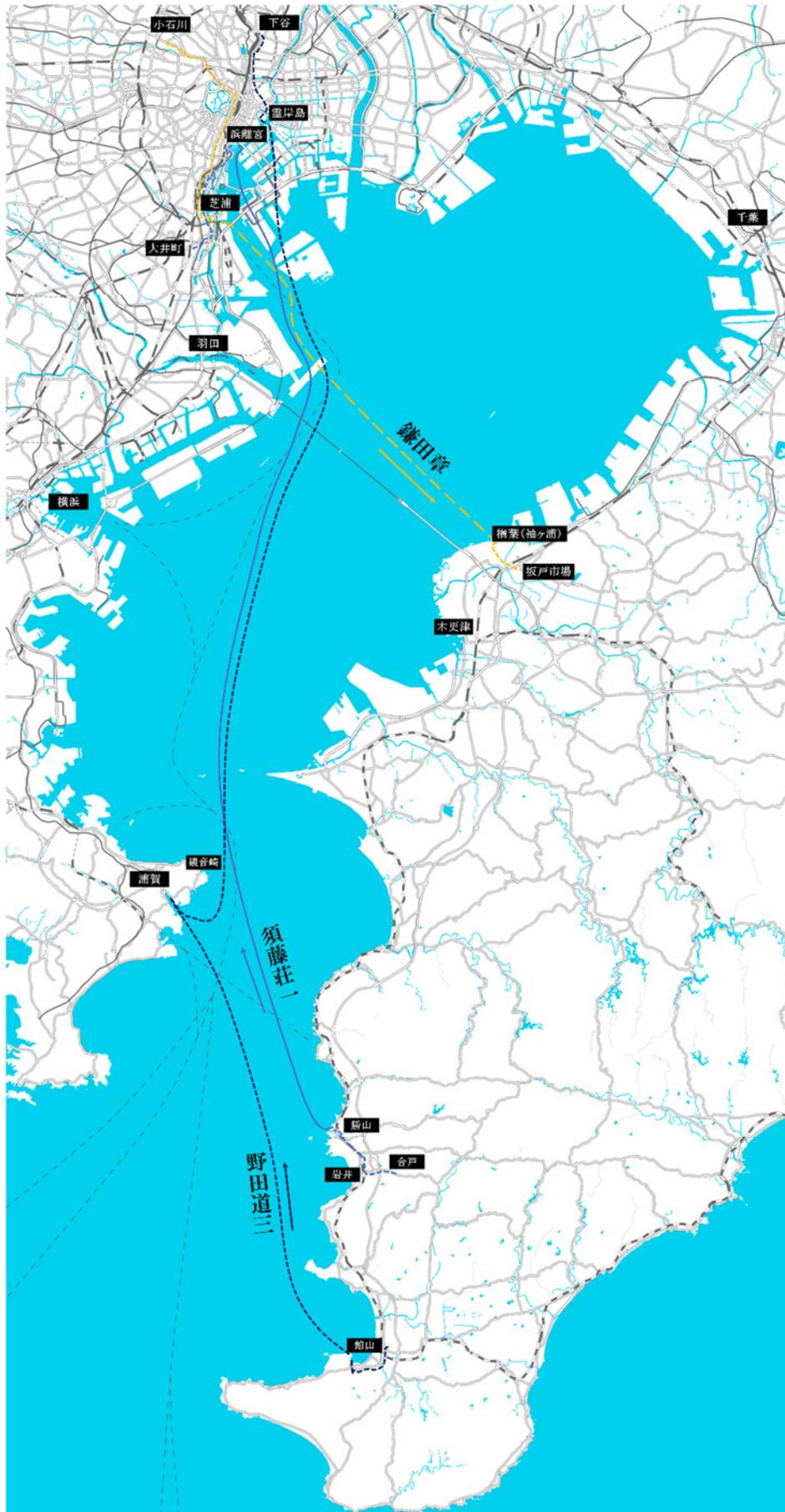


図 1:それぞれの避難行程と推定される航路
 (地理院地図 vector を使用して作成, 地形などは現在のもの)
 Figure 1: Evacuation routes and estimated shipping routes
 (Using GSI vector, topography is current)