

成田鉄道建設の先駆者 縦横に活躍の事業家僧正

三池照鳳らが結束し 成田鉄道の免許を取得

「汽笛一声新橋をはや我汽車は離れたり」と、鉄道唱歌に歌われた日本で初めての鉄道が開業したのは、明治5年（一八七二）9月、開通式に臨席された明治天皇が新橋 横浜間を乗車された日が始まりである。

その後、同22年7月に東海道本線が全通、新橋 大阪間は19時間で結ばれた。

下って同26年7月、千葉県下埴生郡成田町（現在の成田市）で三池照鳳他23名の発起人による下総鉄道が資本金50万円をもって、総武鉄道駅の佐倉から成田を経て佐原に至る鉄道免許を申請したのである。

この鉄道建設の経緯について、『成田鉄道線全通 成田線一世紀（大貫晴美著）』によれば「成田線は明治30年1月



三池照鳳（みいけ しょうほう）

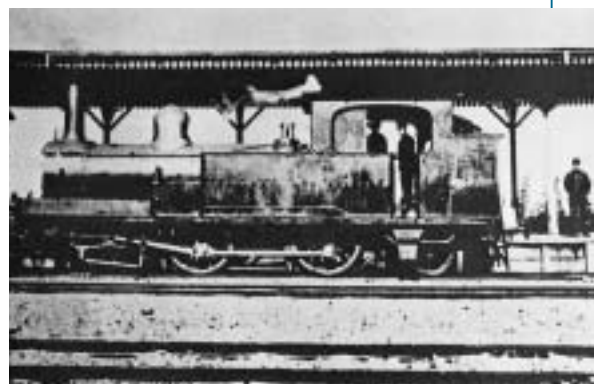
成田市仲町に生まれる。9歳で成田山に入り、35歳の若さで第14世新勝寺貫首となる。

成田鉄道の敷設に大きく貢献した。教育事業にも熱心で成田英漢義塾（現成田高校）を設立し、千葉にあった矯正教護施設を成田山感化院（現成田学園）としてスタートさせた。

19日の成田 佐倉間の開通に始まりますが、その発足は明治26年7月、佐倉 佐原間の建設計画を出願した下総鉄道に始まります。下総鉄道とは成田山新勝寺のご住職、三池照鳳氏を中心とする23名の有志が計画結末した鉄道で、時を同じくして佐倉 佐原間を出願した総武鉄道と競願となっていました。そこで時の千葉県知事は『総武鉄道はこの建設計画を下総鉄道に譲ること。下総鉄道は免許状を得てから2力年以内に竣工しなさい。もしそうでないときは、総武鉄道がその既成部分を

借り受けて営業し、実際費額の100分の4にあたる借料を支払い、もし下総鉄道が会社成立に至らなかったときは、敷設権の全部または一部を総武鉄道が譲り受ける』旨を協定させたのでした。こうして下総鉄道は明治27年7月25日に仮免許を受け、翌28年8月22日、社名を成田鉄道と改め、8月30日に認可されたものです。」となったのである。

この経過で見る限り、後から発足した下総鉄道が免許を得た背景には、社長に小倉長則（衆議院議員）、株主に三



成田鉄道1号機関車（成田市史研究第2号から）

池照鳳750株、大倉喜八郎600株、柴原和450株、というそうそうたるメンバーが名を連れ、それぞれの持てる力を最大限に発揮しての成果であったと見ることができ。

しかし、当時、町は経済基盤が貧弱で投資力を持たず、わずかに門前町の町民が石井百助70株、諸岡勝太郎50株、石井愛之助40株が多い方で、他の町民は20株以下の微々たるものであった。（成田市史研究第2号）

幕末の激動期に 江戸、京都を何度も往復

三池照鳳は、幼名を弘宣といった。享永元年（一八四八）8月18日、三池半兵衛の長男として成田町仲町（現在の成田市）に生まれた。



成田停車場の構内。右奥に駅舎とプラットホームが見える。
大正9年撮影（川辺春光氏提供）

安政4年（一八五七）3月21日、9歳の折、成田山新勝寺の照獄上人の室に投じ、12月12日に得度した。

同5年12月12日、海上郡の幸蔵寺に於いて加行を勤修し、慶応2年（一八六六）2月、18歳の折、京都智積院に於いて灌頂を受けた。明治元年に長福寺の住職となり、同6年、密蔵院の住職に転じた。その間、文久2年より明治13年まで前後18年間智積院に於いて顕密二教を兼修した。（新修成田山史）
ここで智積院と成田山の関係についてふれると、成田山においては歴代僧正が、智積院を『学山』、『智山』として修学課程とする伝統があり、中興第

5世照峯、第8世照胤、第11世照獄、第13世照輪など、いずれも短い人で6カ年、長い人は20カ年にも及んで研学に励んでいる。

もともと智積院は、紀州の根来寺から京都に名称を移し、270年に及ぶ歴史を経て新義真言宗智山派総本山となってきた。全盛期には70有余の学寮と1700人の学徒を有した時代もあった。

しかし、照胤が智積院に学んだ時代は幕末の動乱期であり、とても学業に身を入れられる時代ではなかった。そうした中で文久3年（一八六三）

土佐藩兵が智積院を屯所として、明治2年には土佐藩の弾薬庫が爆発し勸学院を焼失、同5年には放火により金盞堂まで焼失するという事態も起こっていた。

しかし、照胤が、この激動期に成田から江戸、京都と何度も往復した見聞と体験は、何事にも動じない胆力や時代の変遷を見究める見識を蓄えることにおいて、照胤の豊かな力となったこととは言うまでもない。

35歳の若さで 成田山貫首の要職に

江戸時代、江戸から成田に来る16里余の旅は、江戸から行徳を経て船橋に

一泊、大和田、佐倉を経由して成田に至る街道が主であった。

明治3年、深川不動堂の受持人代理となり、同13年、新勝寺副住職となる間、交通機関は馬が麗籠の時代であった。

その後東京、成田間に人力車が登場、同12年には成田の人力車組合の車夫が90名にのぼった。

同16年、照胤が35歳で第14世成田山貫首の要職についた年、東京、成田間に乗合馬車なるものが開通した。日本橋から成田町上町の薬師堂まで片道8時間余り、朝東京を出発すれば、夕方には成田に着くことができた。

参詣客の便宜のためにと目論まれた事業であったが、当時は晴れば埃、雨が降ればぬかるみと化す悪路で、この馬車旅も死ぬ苦しみの道中と言われ、女性の日本髪などは江戸から成田に着いた時は、ぐしゃぐしゃで見る影もない風情だったという。

鉄道に成田の将来を賭け 活発に運動を展開

照胤は東京や大阪、京都において見聞してきた鉄道の敷設を是非成田に実現したいと考えた。その中に、東京から佐倉までは鉄道建設の見通しがついてきた状況がわかった。

そこでこの鉄道をなんとか成田まで建設したいと、この事業に成田の将来を賭けた照胤は、当時珍しい2頭立ての馬車をこしらえ、県庁の車寄せに乗り込むといった意気込みで、活発に運動を展開した。

当時の県令（現在の県知事）兵頭正懿は舌を巻いて、「三池さん、あんたは僧侶になるよりも政治家になればよかった」「敬服しましたよ」と言わせるほど大胆な演出、政治的手腕を発揮した。こうして照胤は、成田鉄道（下総鉄道改称）の建設に大きな役割を果たした。

しかし、その業績は鉄道だけでなく、成田英漢義塾の創設から成田中学（現在の成田高校）への改称発展や千葉感化院（現在の成田学園）の経営の承継・独立、成田山公園の整備など事業の功績は多方面にわたるものであった。明治27年、照胤は病を得て退蔵、同29年6月3日、49歳で病没した。

同30年、佐倉、成田間の鉄道が開通、参詣客の激増をもたらした成田の町はおおいにきわうふうになったが、この喜びの目を見ずに世を去った照胤には一人追惜の思いが深い。しかし、豪放磊落な人柄と近代成田の礎を築いた業績は今も人びとの語り種として伝えられている。

（文中敬称略）