

日本郵船会社の「支那パンフレット」と「上海航路案内」

松 浦 章

NYK Line “China Pamphlet” and “Shanghai Route Guide”

MATSUURA Akira

In 1875, a Steamship route from Yokohama, Japan to Shanghai was opened. The NYK Line, which was established in 1885, inherited and developed the route. In 1923, NYK Line, which sought even greater speed, introduced two excellent high-speed passenger ships, two 5,000-class ships, the Nagasaki Maru and the Shanghai Maru, and will carry out regular operations connecting Nagasaki and Shanghai in 26 hours. At that time, a series of “China Pamphlet” and “Shanghai Route Guide” will be published as guidebooks for passengers on board.

Therefore, this article describes this series and the Shanghai route at that time.

キーワード：日本郵船会社（NYK Line）、支那パンフレット（China Brochure）、
上海航路案内（Shanghai Route Guide）、長崎丸（Nagasaki Maru）、
上海丸（Shanghai Maru）

1 緒言

1868年（明治元年）に誕生した明治政府は、近代的な海運組織を保持していなかった。海運を担っていたのは、江戸時代以来の伝統的な大和型帆船であった。明治3年（1870）に汽船回漕会社が半官半民によって組織されるが成績は振るわず、明治5年（1872）に日本国郵便蒸気汽船会社を創設したものの成績不振により、明治8年（1875）に閉鎖して、岩崎弥太郎の三菱会社に引き継がれた。¹⁾

三菱会社は、明治3年10月に九十九商会を起業し、東京・大阪・高知間の廻漕業を行い、同5年1月に三川商会と改称し、翌年3月に三菱商会と改名した。その後、同7年4月に本店を大阪から東京に移し、翌8年3月に三菱汽船会社と改称している。²⁾ 明治政府は征臺の役に購入した船舶13艘を戦役終了後に、三菱汽船会社に委託するとともに、日本へ寄港し米国と上海・香港と結び運航していた太平洋郵船会社、パシフィックメール（Pacific Mail Steamship Co.）汽船会社に対抗すべく、明治8年（1875）1月18日に、三菱汽船会社に横浜・上海間の定期航路の開設を命令し、日本の海運会社による最初の海外航路となった。³⁾ 三菱汽船会社は明治8年9月18日に郵便汽船三菱会社と改称し、日本政府から受け入れた汽船等を含め総計37艘、2万385噸の陣容となったのである。⁴⁾

郵便汽船三菱会社に対して、反三菱系の輸送会社を合併して明治15年（1882）に新汽船会社である共同運輸会社が成立していた⁵⁾ が、三菱と共同との統合が企図され、明治18年（1885）9月29日に両社が合併して誕生したのが日本郵船会社である。⁶⁾ この日本郵船会社が重視した航路が、前身の郵便汽船三菱会社から引き継がれた横浜・上海線であった。『日本郵船株式会社五十年史』にも、

横濱上海線 本線は舊三菱會社時代の創設に係ることは既に述べた所なり。當社は初め汽船三艘を以て、每一週横濱・上海兩港を發船し、往復共神戸・下ノ關・長崎に寄港し、横濱に於て米國太平洋郵船會社及びオー・オー汽船會社の太平洋橫斷航路船に連絡し、船客・

1) 山下幸夫『日本海運経営史六 海運と造船業 市場の拡大と騒然技術』日本経済新聞、1984年2月、9-10頁。

2) 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』日本郵船株式会社、1910年12月、5頁。

3) 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』7-8頁。

4) 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』13頁。

5) 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』22-53頁。

6) 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』57-79頁。

貨物を接續したり。而して本航路は、日清貿易竝に國交上極めて重要なに鑑み、其使用船の如きも特に意を用ゐて聲譽を發揚するに力めたり。⁷⁾

と記しているように、横浜・上海線が重要視された航路であったことは確かである。この上海航路に関して岡林隆敏氏の『上海航路の時代 大正・昭和初期の長崎と上海』⁸⁾がある。同時代の絵葉書、写真等を利用して当時の情景を再現された。しかし同書は長崎と上海とに限定して上海航路を取り上げたが、運航の実態については詳しくはない。

そこで、本論において日本郵船会社が重視した上海航路への顧客案内として刊行され配布された「支那パンフレット」と「上海航路案内」について述べたい。

2 日本郵船会社の上海航路

日本から上海への航路は、明治18年（1885）10月1日に開業した日本郵船会社⁹⁾が郵便汽船三菱会社から継承した。その4年後の明治22年（1889）年1月の神戸港から発着する日本郵船会社の「神戸定期船発着一覧表」（縦37.8cm、横26.7cm）が残されている。その一覧表に見える上海航路に関する汽船の発着は次のものである。

上海行きの汽船は次の月日に神戸港を出港していた。

明治22年1月3日木曜日 午後6時 馬関、長崎、
上海 横濱丸

1月10日木曜日 午後6時 馬関、長崎、
上海 東京丸

1月17日木曜日 午後6時 馬関、長崎、
上海 西京丸

1月24日木曜日 午後6時 馬関、長崎、上海 横濱丸

7) 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』84頁。

8) 岡林隆敏編著『上海航路の時代 大正・昭和初期の長崎と上海』長崎文献社、2006年10月、1-71頁。同書は長崎と上海とに限定して上海航路を取り上げている。

9) 日本郵船株式会社編纂『日本郵船株式会社五十年史』日本郵船株式会社、1935年12月、1頁。

1月31日木曜日 午後6時 馬関、長崎、上海 東京丸

毎木曜日の午後6時に神戸から下関、長崎を経由して上海へ正確な定期運航がなされていたのである。

20世紀にはいると日本郵船会社は他の外国汽船会社に対抗するために、上海航路を充実させて行く。明治39年（1906）以前の状況は毎週一回の定期運航であったが、明治39年以降は毎週二回一年に104回の運航を行うようになった。¹⁰⁾そして明治42年（1909）6月には、あらたに神戸・上海間に一年に16回以上の「定期自由船」の運航を行っている。¹¹⁾

この上海航路が大きく変化するのが、大正4年（1915）年以降のことである。日本政府の命令によって、日本郵船会社の上海航路は次のようになった。

神戸上海線（命令本線）

寄港地 大阪・門司（往復共）

航海度数 一週一回・年五十二回（従来二週一回）

使用船 二艘、八幡丸（三千四百九十二噸）・春日丸（三千四百八十噸）（従来一隻）

横濱上海線（命令附属線）

寄港地 神戸・門司・長崎

航海度数 一週二回・年百四回

使用船 五艘、博愛丸（二千六百三十六噸）・山城丸（三千六百六噸）近江丸（三千五百八十二噸）・筑前丸（二千五百七十八噸）・筑後丸（二千五百六十三噸）¹²⁾

この二航路を基軸にして、大正8年（1919）2月には、横濱・名古屋・上海線を開設している。

横濱名古屋上海線

寄港地 往航 名古屋・神戸・門司 復航 長崎又は門司・名古屋

航海度数 毎月一回又は二回。

使用船 一艘、和歌浦丸（二千四一噸）¹³⁾

芥川龍之介は、大阪毎日新聞社より依頼を受け、大正10年（1921）3月下旬から7月上旬まで、上海、南京、九江、漢口、長沙、洛陽、北京、大同、天津等を遍歴している。¹⁴⁾その紀行記の『上海游記』の最初の章である「一海上」に次の記述がある。

10) 日本郵船株式会社編纂『日本郵船株式会社五十年史』292頁。

11) 日本郵船株式会社編纂『日本郵船株式会社五十年史』292頁。

12) 日本郵船株式会社編纂『日本郵船株式会社五十年史』291-292頁。

13) 日本郵船株式会社編纂『日本郵船株式会社五十年史』293頁。

14) 芥川龍之介『支那游記』改造社、1925年11月、自序、1頁。

……門司から船に乗れば、二晝夜経つか経たない内に、すぐもう上海^{シャンハイ}へ着いてしまふ。高が二晝夜ばかりの航海に、船酔いの薬などを携帯するやうぢや、長野氏の臆病も知るべしである。——かう思つた私は、三月二十一日の午後、筑後丸の舷梯に登る時にも、雨風に浪立つた港内を見ながら、再びわが長野草風畫伯の海に怯なる事を氣の毒に思つた。¹⁵⁾

芥川龍之介は、大正10年（1921）3月に筑後丸に乗船して門司から上海へ渡つた。龍之介が乗船した筑後丸は、2,563総トンの汽船で、明治40年（1907）4月に英国グラスゴーで建造され、同年6月25日に竣工した汽船であつた。¹⁶⁾

龍之介が到着した上海は、

建物はどちらを眺めても、赤煉瓦の三階か四階である。アスファルトの大道には、西洋人や支那人が気忙しさうに歩いてゐる。が、その世界的な群衆は、赤いタバアンをまきつけた印度人の巡査が相圖をすると、ちゃんと馬車の路を譲つてくれる。交通整理の行き届いてゐる事は、いくら眞眼に見た所が、到底東京や大阪なぞの日本の都會の及ぶ所ぢやない。車屋や馬車の勇猛なのに、聊恐れをなしてゐた私は、かう云ふ晴れ晴れした景色を見てゐる内に、だんだん愉快な心もちになつた。¹⁷⁾

と記すように、三階、四階の赤煉瓦の建物が建ち並び、道路はアスファルトの大道と、上海の近代的景觀に驚くとともに、雑踏の中で交通整理をするインド人の巡査の手際よさに好感を持ち、上海の第一印象が良好であつたようである。

このように大正期の日本人の多くが日本から上海へ渡航する際には、ほとんどの人が日本郵船会社の上海航路の汽船を利用したのであつた。

3 日本郵船会社の「支那パンフレット」

上記のように、日本郵船会社にとって日本から上海への航路は基幹航路の一つとなり、多くの乗客を集客するための宣伝媒体の一つとして、中国へのパンフレットを作成した。それが「支那パンフレット」である。その広告文に次のようにある。

15) 芥川龍之介『支那游記』『上海游記』1頁。

16) 日本郵船株式會社編纂『日本郵船株式會社五十年史』649頁。

17) 芥川龍之介『支那游記』『上海游記』8頁。

良く善隣を説いても、友邦支那の物情を詳かにせぬ爲め、その實が擧らぬのは遺憾な次第であります。日本郵船が兩國民相互の了解の一助にもと、支那通後藤朝太郎氏に嘱して支那百般の事物中興味ある問題を平明に解説した「支那パンフレット」の刊行を企て、大正一三年十二月その第一輯「日本より支那へ」を江湖に供して以來、毎輯出づる毎に好評を重ね、第五輯に及びました、後藤氏の支那文物に關する權威なるは世人周知のこと、その觀察は能く事物の表裏を極め、説く處情を盡し、趣味豊かに、實益を併せ、單に、讀物としても興味深いものであります。支那パンフレットが輯を重ねるに従ひ益々好評價噴々たるものがあるのもあながち偶然のことではありません。敢て茲に「支那パンフレット」を大方に御薦めする次第であります。

既刊支那パンフレット 後藤朝太郎 述 日本郵船會社編纂 四六判約百二十頁

定價 金五拾錢

第一輯 「日本より支那へ」 第二輯 「歡樂の支那」

第三輯 「支那の田舎めぐり」 第四輯 「長久の支那」

第五輯 「不老長生」

續刊豫告——順序不同

○夜の城外○蘇州杭州○名硯佳話○翰墨夜話○南船北馬○支那の家庭○廬山莫子山

○支那料理○江南の印章其他

發賣元 株式會社 北隆館

東京市京橋區銀座、電話銀座一七八八 振替口座七五〇¹⁸⁾

以上の広告文から「支那パンフレット」は日本郵船會社が、「支那通」と呼称された後藤朝太郎¹⁹⁾に執筆を依頼したことがわかる。ここには第五輯までであるが、第六輯も刊行されている。その第一輯から第六輯までを一覧表にすると次のようになる。

第一輯 『日本より支那へ』	1924年10月23日發行	156頁	地図一葉
第二輯 『歡樂の支那』	1925年3月25日發行	118頁	
第三輯 『支那の田舎めぐり』	1925年9月1日發行	104頁	
第四輯 『長久の支那』	1927年1月17日發行	112頁	
第五輯 『不老長生』	1927年6月10日發行	96頁	

18) 後藤朝太郎『不老長寿』日本郵船株式會社營業部船客課、1927年6月、卷末広告。

19) 石川泰成「後藤朝太郎の支那学の構想」『九州産業大学国際文化学部紀要』第19号、2001年8月、1-18頁。

第六輯 『老朋友』

1927年12月10日発行 90頁。

以上6冊であるが、いずれも発行所は日本郵船株式会社営業部船客課であるが、発売元は東京市京橋区元数寄屋町3丁目7番地にあった北隆館であった。

上記の全六輯の他に、刊行を予告された「夜の城外」その他のパンフレットが出版された形跡は見られ無い。それは、おそらく日本郵船会社が、パンフレット発行の方針を転換して冊子スタイルの「上海航路案内」を発行するようになったためかと思われる。

日本郵船会社が最初に刊行した「支那パンフレット」第一輯の後藤朝太郎述『日本より支那へ』の口絵1頁には「北京北郊明の十三陵石人」と「浙江省杭州西湖雷峰塔」の写真があり、第2頁には「支那住宅建築と役人出勤の道中」と「北京正月の風俗」そして第3頁には「日支聯絡船（長崎丸、上海丸）の船内」の設備に関する3枚の写真が掲げられている。その序において、後藤朝太郎は上海と日本を結ぶ航路の重要性を指摘する。

今や上海は日支聯絡船の開けて以來東海道の延長の觀があり神戸から一空二晝夜の距離の處となり民國から云へば神戸は上海の延長地帯となつた譯である。互に去來往復の交を繁くし同時に我が支那視察觀光の方法改善の道も逾益攻究せられなくては御祭り騒ぎの見物で終つて了ふ嫌がある。²⁰⁾

と述べるように、日本の神戸から上海へは「日支聯絡船」によって3日間の航程となり、上海と神戸間の交流が進展することを予見している。そして同書の内容は次のように構成される。

- 一、支那の事情を理解せんとする人へ
- 二、行詰らんとする日本
- 三、海に親しめ船に親しめ
- 四、樂しき對岸の中華民國
- 五、神戸より長崎を経て上海へ
- 六、上海に上陸
- 七、北支那と青島航路
- 八、日本より支那諸港への費用

20) 後藤朝太郎『日本より支那へ』日本郵船株式会社営業部船客課、1924年10月、序1-2頁。

と構成されている。三、海に親しめ船に親しめにおいて、上海航路の便利さを次のように記している。

……中にも上海であれば郵船の快速船を利用し得る便利がある。上海丸・長崎丸何れにしても長崎港から二十六時間で上海につく、神戸からなら二晝夜で行かれる。上海から揚子江の大陸的風光を賞美せんとすれば、上海で日清汽船の三千噸級の船に乗替へれば、鎮江金山寺塔下に一日でつき、蕪湖に二日目、九江に三日目、そして漢口のバンドには四日目につく。それから上流の宜昌、重慶に遡るにしても湖南洞庭湖に這入るにしても漢口まで進んでゐれば、あとは譯はない。神戸を船出して一週間内には兎も角上海から奥六百哩の漢口まで乗り續へて行かれるのである。²¹⁾

日本郵船会社の快速船の上海丸か長崎丸に搭乗すると長崎から上海へは26時間、神戸からは2晝夜で行けたのであった。さらに上海から日清汽船会社の長江航路を利用すれば鎮江、蕪湖、九江、漢口へと遡航出来た。上海から漢口までは4日の航程であったのである。

日本郵船会社の昭和7年(1932)9月の『社外秘 我社各航路ノ沿革』の「長崎上海線(命令航路)ノ開始ト上海線命令航路ノ變更」によるとつぎのようにある。

本邦上海間船客ノ増加ト日支交通ノ進歩ニ伴ヒ、我社ハ長崎丸、上海丸ノ快速優秀客船ヲ新造シテ日本上海間ノ航海日數ヲ短縮シ、大正十二年二月十一日長崎發長崎丸ヲ第一船トシ左記ノ通り「長崎上海」(命令)ヲ開始セリ。

寄港地 長崎、上海

定 期 一週二回 年百四回(大正十二年四月ヨリ毎四日一回年九十回ニ改ム)

使用船 二隻 長崎丸總噸五、二七一噸 上海丸五、二五八噸

而テ上海線命令航路ハ本航路開始ト共ニ「長崎上海線」ヲ本線トシ、其航海度數ニ對シテノミ補助金ヲ交附セラレ「神戸上海線」及「横濱上海線」ノ兩線ハ附屬線トナリ。又「横濱上海線」ハ大正十二年四月以降左ノ通り定期寄港地ヲ變更セリ。

寄港地 (往航) 横濱、名古屋、大阪(大正十二年四月ヨリ一隻、同十四年四月ヨリ二隻) 神戸(十二年四月ヨリ二隻、十四年四月ヨリ一隻)、門司、上海
(復航) 上海、名古屋(二隻) 又ハ四日市(一隻) 横濱

21) 後藤朝太郎『日本より支那へ』日本郵船株式會社營業部船客課、42-43頁。

定 期 六日目一回 年六〇回

右ノ通り「長崎上海線」ハ最初起點地ヲ長崎トシテ開始シタル處之ヲ神戸迄延長スレバ貨客運賃ノ増収ニヨリ損失ヲ輕減スルト共ニ阪神及京濱方面トモ聯絡ヲ密接ナラシメ、本航路ヲ一層有意義ナラシムルヲ以テ、大正十三年五月六日神戸發長崎丸ヨリ神戸起點トシ、左ノ通り變更セリ。

寄港地 神戸、長崎、上海（往復）

定 期 毎四日一回 年九十回（從來通り）

但シ對通信省命令關係ハ從來通り長崎上海ヲ命令寄港地トシ、神戸延長ハ自由廻航ノ形式ニ據ル事トシタリ。²²⁾

中国と日本との交流の増大により、日中間の迅速な交通を円滑にそして航海日数を短縮するために、大正12年（1923）2月より快速優秀客船の長崎丸、上海丸が導入され、当初、両船は長崎上海間を往来していた。

この長崎丸に乗船するため神戸からは、つぎのような方法があった。『神戸又新日報』第13187号、大正12年2月1日付の「日本郵船汽船出帆廣告」によればつぎの案内が見られる。

日支聯絡快速船 長崎上海間廿六時間

長崎丸 最新式客船 速力廿一浬

初航二月十一日 午前九時長崎發

上海行（二月十日午前八時七分神戸發第五列車ニテ接續）

姉妹船上海丸三月下旬ヨリ航海

兩船ニテ毎週二回兩地出帆²³⁾

2月11日午前9時に長崎港を出港する長崎丸に搭乘するために、前日の午前8時7分に神戸駅を出発する第5列車に乗れば、接続したのであった。大正10年8月号、第323号の『公認汽車汽船旅行案内』によれば、第5列車とは東京から下関行きの急行列車で、神戸を8時7分に出発して、下関に午後8時50分に到着し、午後9時18分發の関門海峡聯絡船で門司に9時36分に到着し、門司發午後10時55分發の長崎本線を経由する第25列車の長崎行に乗車できれば、長崎

22) 日本郵船株式會社貨物課編『社外秘 我社各航路ノ沿革』日本郵船株式會社貨物、1932年9月、77-78頁。

23) 『神戸又新日報』第13187号、1923年（大正12）2月1日、

には翌日の午前7時30分に到着した。²⁴⁾ 長崎駅から長崎港まで1時間30分の時間があつた計算になる。この列車を利用すれば、東京駅から前々日の午後5時30分発下関行きで、翌日の午前7時58分に神戸駅に到着した。²⁵⁾ あとは、先の通りである。

その後、大正13年(1924)5月より長崎丸、上海丸両船は神戸を始発港として長崎に寄港して上海を終着港とする定期航路に変更されたのであった。

『日本より支那へ』のさらに五、「神戸より長崎を経て上海へ 十六、日支連絡船の利用」によれば、次のように記している。

大正十二年二月紀元節の日は日支交通史上特筆紀念すべき日である、支那大陸と我が國の版圖が五千噸級の快速船で直接に結付けられた最初の日である。彼我の交通はこれによつて定期的に頻繁になることを得た。最新式の客船本位の氣持ちよい連絡船長崎丸が先づその光榮ある處女航海を始めた。間もなく姉妹船上海丸が又同じ使命を擔つた。航路は船名の示す如く最初長崎上海間であつたのが、今や時勢の要求に迫られ十三年五月六日より神戸を基點に門司を抜き長崎に寄り、一空上海入港と云ふことになつた。神戸上海間の八百六十一浬は歐洲航路の五日目、日光・熊野・山城・近江の上海メールで四日目に着いてゐたのが連絡船によるならば僅かに二晝夜しか掛からぬ。長崎上海間の四百六十七浬も僅々二十六時間ざつと一晝夜で着いて了ふ。それも普通十二ノット位しか出ない船とちがひ此の姉妹船は十八ノット半からの快速力が出る。そして四日目毎に定期に神戸と上海の兩方から年が年中休まず出てゐると云ふ、便利な世の中になつた。神戸を晝の十時に出帆すると翌々日の午後の二時頃には上海の匯山棧橋ウエーサイドに横付けされる。實に速くて氣持ちのよい話である。つまり東京から上海に渡らうとするには、晩の七時の急行で東京驛を立ち、神戸埠頭から朝十時に連絡船で立ち、瀬戸内海を過ぎ長崎から先きは五島沖の風光など賞したりしてゐると、出發の夕方から三日目には上海の租界に上陸が出来る。若し又汽車の苦にならぬ人は長崎まで鐵道でとはし長崎の港で連絡船をキヤッチしても時間は同じである。現にその名の示す如く快速船丈あつて急行の汽車と競争して長崎神戸間の汽車よりも一時間計り速かつたこともレコードに見えてゐる。

無論また日數構はず神戸から上海へ四五日もかけ得る人は歐洲航路の伏見なり諏訪なり一萬噸級の船もあれば宮崎、白山、榛名、のH型の新造船もある。又上海メールの日光、

24) 『公認汽車汽船旅行案内』第323号、株式會社旅行案内社、1921年(大正10)8月1日発行、52、55、120、124頁。三宅俊彦編『復刻版明治大正時刻表』新人物往來社、1998年10月第三刷による。

25) 同書、48、51頁。

熊野、山城、近江、の四船もある、何れも皆門司に寄港するが長崎へはつけぬ、それぞれ特色を有して居るが、何と云つても快速船で行く時は長崎碇泊の時間を省き神戸上海間が正味四十八時間である。汽車の急行で水上を走つて行くやうなものである。²⁶⁾

ここで述べられる「東京から上海に渡らうとするには、晩の七時の急行で東京驛を立ち、神戸埠頭から朝十時に聯絡船で立ち」に関して、大正10年（1921）8月の第323号『公認汽車汽船旅行案内』によれば、東海道本線下りとして「急七 神戸行 午後七、〇〇」の急行列車が存在した。この急行列車は、神戸駅に到着する予定時刻は翌日の午前8時45分であった。²⁷⁾ 時間的には神戸駅から神戸港まで約一時間で到着することは可能であったろう。ちなみに同書の大正12年（1923）7月の第346号には、午後7時の神戸行き急行は見られず、午後7時30分発で、神戸駅到着予定は翌日の午前8時55分になっている。²⁸⁾ いずれにしても、東京駅を夕刻に東海道本線の急行列車に搭乗すれば、翌朝の神戸港発の上海行の日華聯絡船に搭乗することは可能であった。

この中で触れられた日華連絡船に関して、日本郵船会社の社史『日本郵船株式會社五十年史』には次のように述べられている。

日華連絡線の開航 當社は日・華兩國の交通の進展と、上海・本邦間の船客往來に便せんが爲め、更に長崎・上海間に日華連絡線を開かんと欲し、特に巨資を投じて快速優良なる純客船長崎丸（五千二百七十二總噸、最強速力二十一節）・上海丸（五千二百五十九總噸、最強速力二十一節度）を英國に於て新造し、前者は大正十二年二月十一日紀元の佳節を以て、後者は同三月二十五日を以て、各々長崎・上海間毎週二回の定期命令航海に上らしめたり。是れ實に日華交通に一新紀元を劃したるものにして、當時此姉妹船の處女航に就くや好評嘖々、長崎・上海兩港に於ては祝賀の催あり、殊に學校・新聞社等の主催に係る旅行團の乗船は繰返し續行され、又航海時間の短縮に關し兩國貿易業者より幾多の讃辭に接したり。²⁹⁾

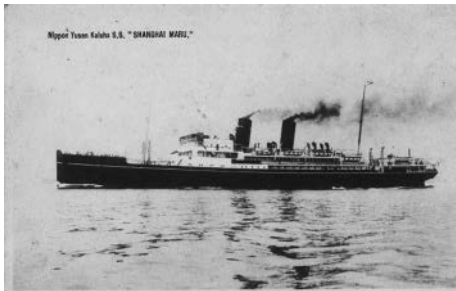
26) 後藤朝太郎『日本より支那へ』日本郵船株式會社營業部船客課、65-68頁。

27) 『公認汽車汽船旅行案内』第323号、株式會社旅行案内社、1921年（大正10）8月1日発行、48、51頁。三宅俊彦編『復刻版明治大正時刻表』新人物往來社、1998年10月第三刷による。

28) 『公認汽車汽船旅行案内』第346号、株式會社旅行案内社、1923年（大正12）7月1日発行、38、47頁。三宅俊彦編『復刻版明治大正時刻表』新人物往來社、1998年10月第三刷による。

29) 日本郵船株式會社編『日本郵船株式會社五十年』日本郵船株式會社、1935年12月、294頁。

日本から上海への連絡船の操業は明治に始まるが、日華連絡船として開航したのは大正12年(1923)2月11日からであった。そこに専用の快速船が投入されたのである。「上海行連絡船」として5,272総トンの長崎丸と5,259総トンの上海丸が投入され、快速船として毎時21ノットのスピードで神戸と上海を結んでいた。両船の雄姿は当時の絵葉書にも取り上げられている。



上海丸



長崎丸

当時の長崎丸、上海丸の神戸から長崎までの時刻表が『日本より支那へ』に見られる。

神戸港を午前11時に出港し、昼間に瀬戸内海を經由し、早朝に関門海峡を経て長崎には午前10時30分に到着した。³⁰⁾ この乗船中に瀬戸内海の風光を賞味することを指摘している。³¹⁾ 船内での楽しみの一つが食事である。同書の「連絡船気分の食堂」にその様子が叙述されている。

サルーンの食堂は明かるく清楚であつて且つ廣い。入口や卓上には季節の挿華が飾られて居る。テーブルはレストラン式に四人宛随意の席に銘々つく。デイナーが始まる。メヌを眺めて銘々好きな品をボーイに小聲で命じる。御口取りが済むと澄ましのスープ。それからボーイはお次はと窺つてゐる。メヌが佛蘭西語や英語の羅列ばかりではチンプンカンプンの方も少なくないのでテーブルの調和を損ぜぬ程度に日本文の献立表も一輪差の蔭に立て掛けてある。今その



30) 後藤朝太郎『日本より支那へ』日本郵船株式会社営業部船客課、74-75頁。

31) 後藤朝太郎『日本より支那へ』日本郵船株式会社営業部船客課、68-73、76-77頁。

一例を示す爲め長崎丸上海丸のメニューの御馳走の品目を窺つて見よう。³²⁾

長崎丸、上海丸の食堂の光景を描いている。テーブルは四人掛けのもので、乗客が随意に着席するとボーイが現れ、乗客の好みの料理を聞き用意していた。同書には、朝食、昼食、晩餐の献立が表示されている。そこで「日華聯絡船長崎丸 大正十三年五月二十三日 晩餐献立」をこころみに記してみたい。

オードブル各種 / 鼈入スープ / 蒸魚ノルマンデ風 豚肉カツレツ アオ豆添 オクステール スコットランド風 カレーライス 牛肉蒸焼 ヨークシエア プデング 家鴨蒸焼 果實 ソウス サラダ 花キャベヂ / プデング アイスクレーム 小菓子 / セボリー チース 乾葡萄 乾果物 果實 珈琲 / (冷肉) 羊蒸焼 鶏肉ガランテン³³⁾

西洋料理のメニューが列記されている。朝食も昼食献立も同様に西洋料理であった。これ一等乗客の専用であったようで、三等乗客には「三等の和食のところには支那客には特に支那料理が配膳されて居るのである。」³⁴⁾とあるように、三等乗客は日本人乗客には和食、中国人乗客のための中華料理も用意されていた。

ついで、船内の設備に関しても同書に述べられている。

上海に着く迄には船内の設備の如何に新式に又文化的に出来てゐるかを見ておく事も海上趣味鼓吹の上に大事な力を與へる譯になる。船尾の三等の方から見て廻ると第一疊の廣い婦人室ベットの區劃整然たる十四人室、其の他共同の大廣間社交室、浴室、化粧室、賭所、配膳室バゲージルームがあり、階下に便宜民國人に振向けられた仕切りなしの大廣間があり、社交室、喫煙室の前に酒バーと珈琲店があり、船酔その他の診察に待つてくれるドクトルも居る。食事は一般向きの和食が綺麗な食器で出されてゐる。何一つ不自由はない。若しそれ一等の方を見ると、一等客室はすべて中央部に在るが、その一等の方のAデツキ特別室（嘗て上海丸にては高松宮殿下の御使用になられたる個室）を始め各キヤビン、又デツキの長廊下に沿へる各キヤビン、又Cデツキの方のキヤビンこれはそのソファを別にして、各二人のベットが上下にあり、Cデツキは四人室と云ふことになつてゐるが、そ

32) 後藤朝太郎『日本より支那へ』日本郵船株式會社營業部船客課、86-87頁。

33) 後藤朝太郎『日本より支那へ』日本郵船株式會社營業部船客課、89頁。

34) 後藤朝太郎『日本より支那へ』日本郵船株式會社營業部船客課、92-93頁。

の客室内の窓、洋服箆筒、鏡、化粧の設備、小抽斗、ベッド、ランプ、呼鈴、救命胴衣、扇風機、暖房器あらゆる必要な設備を英國式に最もコンファブルに拵へ之に定め客室ボーイがついてゐることは云ふ迄もない。キャビンの完全に気持ちよく出来てゐる計りでなくすべてこの船内生活は第一に清潔に、そして自由闊達に出来るやうにあらゆる文化的の嗜好を十分に凝らし、娯楽にピアノ、蓄音機、活動寫眞、麻雀、カルタ、トランプ、碁、將棋、花卉盆栽、遊戯にゴルフ、輪投の備へがあり、その外、社交室には圖書雜誌内外支那に關するものを集め、スモッキングの室には上海及び日本各地の新聞類が揃へられ、醫局、藥局、診察室より無電の設へは、上に述べたる如くであるが、又その浴槽は様式にてその用水熱湯はキャビンのそれと同様、悉くこれ眞水のみがたつぷりと供給され鹹水の一滴も客の所に噴出して來ないやうになつてゐるのは此の兩船の最も特筆大書すべきことである。船客に鹽水を使はさず、眞水のみ優遇と云ふことは恐らく今日本にては他船にその例を見ない點であると思ふ。

他船で度々航海して見た經驗からするも入浴の時、その浴槽の湯が鹹水であると云ふことは致しかたがないことと心得てゐたのであるが、長崎丸、上海丸ではその揚がり湯ばかりでなく、浴槽にも噴出して來る。ホツトとコールドの兩方の口からして何れも鹹水でない陸上の湯と同じ湯がいくらでも供給されると云ふ設備を見るに至つては勿體ない氣がしてならぬ。からだにべとつかない丈でも洵に氣もちがよい。夏向きは殊によろしい。吾人は出来る事ならば多くの他船も漸次此の聯絡船式に倣つて眞水を用ひる事に至らん事を希望する次第である。³⁵⁾

船内の設備について後藤朝太郎はことこまかに述べている。長崎丸、上海丸は英國で建造されたこともあり、英國式のホテルのような設備を完備していた。ただ三等船室には日本人に喜ばれる量を使った船室があった。また三等の中国人船室は大広間のように多様に使用できる形式であつた。とくに後藤が特筆したのは、兩船の船内で乗客が使用する水はすべて眞水であつたことで、とりわけ浴室で使用する水がすべて眞水で、日本国内ではこの方式を使用しているのは長崎丸、上海丸の兩船しかなかったようである。他船も見習うべきとまで記している。

日本郵船会社の長崎丸、上海丸は上記の船内設備や乗客配慮を考慮した船であつた。

その後、後藤朝太郎の「支那パンフレット」のシリーズは第二輯から第六輯へと続く。

第二輯は、『歡樂の支那』（1925年3月25日発行、118頁）で、つぎのような内容からなっている。

35) 後藤朝太郎『日本より支那へ』日本郵船株式會社營業部船客課、96-99頁。

一、歡樂の前に國家なし。二、世界に並なき五味八珍。
 三、詩酒琴書の清遊。四、音曲趣味を編込める民衆生活。
 五、國を擧げて麻雀の楽しみ。六、濃厚にして清楚なる
 巷の瞥見。七、南京秦淮の情緒。八、揚州綠蔭の情緒。
 九、支那社會の芝居氣分。十、民衆に賑ふ茶館の盛況。
 十一、庭園の清香情趣。十二、祭祀に見える歡樂氣分。
 十三、支那手品の趣味。十四、有求必應の思想。十五、
 同情すべき歡樂生活の半面。



以上の目次に見られるように、中国の歡樂に関する項目で
 あり、食から歌舞音曲にいたるまで事細かな状況が述べられる。
 たとえば、料理に中国的な特徴が示されている。

日本料理であると、五人前、十人前と豫め用意の人数が定められたなら配膳の用意まで其
 れで制限せられ、刺身の数までも融通がつかかねるやうに出来て居る、支那料理の方は、
 そこへ行くと實に融通の利いたもので、二人や三人俄かに來客の増加があつても一向に平
 氣なものである、八人一組の圓卓の周圍にはどこにか割り込ませれば何とかなる。それで
 よいのである。皆でどうせ中央の大皿に向かつて長い象牙箸を差し向け喙つき合ふのであ
 るから、二人や三人増したからと云つて配膳部たる司厨長が狼狽する如きことはないので
 ある。³⁶⁾

日本料理の懷石風の提供の方法と、中華料理の配膳とを比較し、日中の食文化の相違を述べ
 ている。

同書の最後の広告欄に次のものが見られる。

日支聯絡船 長崎丸 上海丸

總噸數 各五千三百噸 速力 各二十一節

神戸 長崎 上海間聯絡 四日目毎に各地出帆

スピードの速いこと、船内設備の完全なこと善美を盡せる食事、丁寧懇切なる待遇、

36) 後藤朝太郎『歡樂の支那』日本郵船株式會社營業部船客課、1925年3月25日発行、9-10頁。

船からの眺め（殊に瀬戸内海）がよいこと等、他船に優れた特徴が数限りなくあります。³⁷⁾

まさに『日本より支那へ』の中で触れられた内容に関する長崎丸、上海丸に関する広告である。

第三輯『支那の田舎めぐり』（1925年9月1日発行、104頁）は、第二輯について半年後に刊行された。その目次は以下のようである。

一、城門を出て田舎へ。二、天空開豁なる田舎の舞臺。
三、田舎生活の特色。四、田舎旅行は趣味から出発す可きこと。五、安徽省田夫の奇聞。六、安徽省田舎の旅社。
七、我が愛する護衛兵離別の情趣。八、珍らしい江南山郷の民船行脚。九、江南農夫との閑話。十、田舎めぐり所どころ。



以上から構成される。日本から上海に到着して、さらに上海から中国の内陸部への旅行の醍醐味を述べる。とりわけ本書で強調する田舎であるが、第三節に次のように述べられる。

支那の社會の雰囲気は一體に吞氣であつて島國の人などの想像もつかぬ位のんびりしたものである。殊に都會から一步出た城外は上にも云つたやうに、その生活田舎方面の氣持ちと云つたら何と云はうか洵に文字通りの悠々自適で少しも屈託のない太古の國のような感じがする。殆んど皆其の無意識の間にさう云つた悠々迫らない氣分で年が年中居られると云ふ田舎の田舎らしい面目が現はれてゐるのである。³⁸⁾

解放以前の中国社会とりわけ地方の農村などの特徴を、後藤朝太郎は述べた。これが20世紀前半までの中国の農村社会の一般的傾向であつたのであろう。

ついで第四輯『長久の支那』（1927年1月17日発行、112頁）は、第三輯の1年4箇月後に出た。その目次は次のようである。

37) 後藤朝太郎『歡樂の支那』日本郵船株式會社營業部船客課、奥付後の広告による。

38) 後藤朝太郎『支那の田舎めぐり』日本郵船株式會社營業部船客課、1925年9月1日発行、10-11頁。

一、長江萬里の春色。二、山色天に連なる巴蜀の幽境。三、萬里同風の氣分。四、滿堂生春。五、人間味の濃厚なる支那。六、世界最終の勝利者。七、眼中國家なし。八、科學を超越せる大國。九、悠悠迫らざる風懷。十、支那民族の理想郷。十一、清濁併せ吞む雅量の一例。十二、工藝美術に見る永久性。十三、對人信用の絶對性。十四、社交術の巧妙。十五、老朋友の意味深重。十六、自給自足の體驗。十七、不老長壽の研究。十八、世界を樂土とする長所。十九、眼中日本なきに似たり。二十、支那文化と趣味の研究。廿一、轉換期に於ける日人の支觀。廿二、支那は日本の延長地帯と見るべし。



以上21節に分節された、旅行案内と言うより後藤朝太郎の「中国觀」とも言うべき書である。その第一節「長江萬里の春色」の冒頭に中国の広大さを述べる。

支那の天地は廣い。日本に居て支那の廣い天地を想像することはむづかしいが、海の洋々たる氣分を以つて支那に適用すれば先づ近いであろう、實に支那には天地長久の空氣が漲り古の老子、莊子が天長地久の説を唱へだすまでもなく、抑も支那の國土の出來初めからして既にその大自然が地理的にちゃんと偉大なる山水を拵へておいて呉れてゐるのである。³⁹⁾

と記された記述からも中国の広大さを論じていることは明白であるが、本書は地理、空間的広まりに止まらず、その地に暮らす中国人の人間論まで記述が及んでいる。

第五輯『不老長壽』（1927年6月10日発行、96頁）は、第四輯の5箇月後に出された。その内容は以下のように、後藤朝太郎の「中国觀」とも言うべき第四輯の続編と言える。

一、永古不磨の不老長生。二、不老長生研究の苦心。三、支那に見る若返り法。四、支那人が仙藥として尊重せる鹿角。五、蛇酒——藥酒としての三蛇膽酒。六、長生の酒としての虎骨酒とトカゲ酒。七、罐詰にされた周公百歳酒。八、壽星を尊重する思想。

39) 後藤朝太郎『長久の支那』日本郵船株式會社營業部船客課、1927年1月17日発行、1頁。

本書は、まさしく不老長生を願う中国人の健康術とでも言うべき案内書になっている。最初の記述に次のように見られる。

人間學を修め、其のあらゆる甘い苦い百般の科目を卒業しれ、而かもそのすべてを身に體得し、之を實行し得て現代生活の享樂の上に十二分に浸ることの出來てゐる者は、恐らく世界で支那人の右に出る者はあるまい。實に支那の人々は見様によつては世界で最惠の人民であると評しても差支あるまい。⁴⁰⁾



とあるように、『日本より支那へ』の本当の意味での旅行案内から始まった「支那パンフレット」のシリーズは、第五輯に至って、中国人の人生観、人間観を叙述するに至っている。

端的に言えば、日本から中国への交通案内から内陸部の特徴や中国文化の特質などを述べてきた、人間の内部まで浸透したような案内のシリーズになったと言えるであろう。

その後、第六輯『老朋友』（1927年12月10日）が、90頁で刊行された。⁴¹⁾

一、武漢の國政府と宣傳の力。二、國よりも先づ個人の交誼に努むべし。三、老朋友の味を目標にすべし。四、支那の友人の爲めに。五、支那人士の苦悩に同情す。六、支那民族の樂天氣分。七、支那住民の運命觀。八、支那各地方の衣食住の問題。九、支那文明を背景としての自覺心の勃興。十、支那民族の經濟能力。十一、支那人氣質の大陸美。十二、支那客の胸のうちを讀みて。十三、日本人の經濟成功を祈らんが爲め。十四、外人の眼に映じたる支那の昨今。十五、地方郷土の生活狀態。十六、最も恵まれたる支那の國土。十七、軍閥をよそに和平に生活を營む山廊水村。十八、自治萬能の支那。十九、支那の事は支那人自らに解決させるを賢明とすること。二十、青天白日旗の下に漲る南軍士氣の横溢振り。二十一、支那の将来に對する極意。二十二、支那服の禮讃。⁴²⁾

以上の目次から明らかなように、同書は1927年當時の中華民國の国情に関する後藤朝太郎の

40) 後藤朝太郎『不老長生』日本郵船株式會社營業部船客課、1927年6月10日発行、1頁。

41) 国立国会図書館デジタルコレクションによる。

42) 後藤朝太郎『老朋友』日本郵船株式會社營業部船客課、1927年12月10日発行、1-90頁。

いわゆる「現代中国論」が展開されている。

「支那パンフレット」は第六輯で終了したようで、日本郵船会社の予告された中国案内書は、これ以降発刊されなかったようである。

しかし後藤朝太郎の筆は止まらなかった。昭和2年(1927)には『支那游記』⁴³⁾や昭和6年(1931)には『翰墨行脚』⁴⁴⁾を刊行している。

『支那游記』の序文において、後藤朝太郎は次のような言葉で始めている。

支那は觀樂の郷であり、風流の樂土であり、時とスペースを超越した地球上無二の別天地である。さうかと思ふと又反對に支那は動亂の國であり、破壊の國であり糜亂に糜亂を重ねたひどい國であるとも云へる。けれども又その中葉を採つて、國としては見込みの立たぬ國でも社會としてはあれで要領がよく自覺を看板に自治本位に進み得べく、共產を利用しては新しい支那を創造せんとしてゐる國だとも云へる。⁴⁵⁾

と、中国を地球上無二の別天地と評する一方、辛亥革命以降10余年の中国社会は政体が動揺し、国内の治安が安定していなかった。1920年代初期より台頭してきた中国共産党の動向を察知していた。そして最後には、

要するに支那と云ふ所は十人十色に如何やうにとも見える所であるから讀者は誰れ彼れの別なく機を見てそれぞれ北支、中支、南支にと游歴を試みられ、そしてそれぞれ天下に各種各様の支那游記を出し、芥川龍之介君の支那游記はジャーナリズムとしてかくかくに、拙著のはかくかくに、曰く誰れ曰く誰れと續々その社會に家庭に學校に之が提供せらるるの盛時を見、且つさう云つた機運をここに蔚蒸して行かんことを希望して止まないのである。
昭和二年丁卯嘉平月 北京行の途に上らんとするの時 後藤朝太郎 しるす⁴⁶⁾

と結んでいる。中国社会の多様性は、個々人では描ききれない社会であり、その多様性を旅行者は各個人が感じ記録して「游記」をまとめればと示唆した。同書は、江南の農村部から書き始められ、上海、南京、鎮江、杭州、揚州、廬山、長江流域から武昌、長江上流域、四川、山

43) 後藤朝太郎『支那游記』春陽堂、1927年12月、1-846頁。

44) 後藤朝太郎『翰墨行脚』春陽堂、1931年11月、1-606頁。

45) 後藤朝太郎『支那游記』序文、1頁。

46) 後藤朝太郎『支那游記』序文、10-11頁。

西に及び、さらに中国社会の多様な問題について論述している。

『翰墨行脚』は、中国の翰墨史および翰墨の探究紀行をものにした。同書の末尾に『支那游記』と『翰墨行脚』の関係について次のように記している。

因みに、翰墨行脚の先駆として、曩に『支那游記』（春陽堂發行）を公にしておいた。游記の方は主として、著者が漫歴中、各般に亘る見聞録を、隨筆的にとりまとめておいたが、本書は目標を、翰墨の一點に集中し、その眼で南北支那の情緒を味ひ、それから大陸氣分の悠久なるものを取り出し、時間を超越して江湖の士に提供し敢へて叱正を仰がんとしたものである。讀者に之を諒せよ。⁴⁷⁾

後藤朝太郎の中国書に関して日本郵船会社から依頼された「支那パンフレット」のシリーズは第六輯で終了したようであるが、後藤の中国に関する探究は絶え間なく続いた。昭和13年（1938）に刊行された『面白い國・支那』に付せられた「後藤朝太郎先生著作目録」によれば、93冊の書名が列記され、昭和2年（1927）の『老朋友』以降も、51冊を数える。⁴⁸⁾

4 日本郵船会社の「上海航路案内」

日本郵船会社が、後藤朝太郎に依頼して作成した「支那パンフレット」のシリーズが、中国への交通案内の趣旨から、中国論へと展開した関係か、このシリーズとは別に、軽便な冊子による航路案内を刊行していた。

航路案内の中心はなんと言っても日本郵船会社の中国への基幹航路と言うべき上海航路に関するものであった。

管見の最も古い「上海航路案内」と考えられる大正11年（1922）頃のものが存在する。表紙には「上海航路案内 長崎上海間就航 日支聯絡船 日本郵船株式會社」とあり、縦23cm×横60.9cmで両面印刷7折



47) 後藤朝太郎『翰墨行脚』春陽堂、606頁。

48) 後藤朝太郎『面白い國・支那』高陽書院、1938年12月第一刷、1939年1月五版、「後藤朝太郎先生著作目録」による。同目録によれば、最初の著作は51番の『現代支那語學』（明治41年（1908）2月）である。明治期に9冊、大正期に17冊が見られる。

である。説明文の「新造日支聯絡船 長崎丸 上海丸」の項に次のように見られる。

豫てより英國で建造中でありました五千五百噸級の純客船長崎丸及び上海丸も愈々來春より本航路に就航の豫定であります。

と見られ、先に触れたように、長崎丸、上海丸が上海航路に就航するのは長崎丸が大正12年(1923) 2月、同3月には上海丸が定期運航を開始しているから、同「上海航路案内」は大正11年(1922)のものであったことは確かであろう。同案内は次の記述から始まる。

上海へ 門司から船出して巖柳、彦島、六連等の島嶼の間を過ぎると眼界は漸次に開けて船は玄界洋へと入ります。又長崎から出帆すると、五島列島の青螺を右舷に指點し船は次第に西方に針路を執つて水天渺茫の間を航行すること約一晝夜海水一帯に茶褐色に變ずるのは楊子江に接近するからであります。源を遠く西藏の山嶺に發し流域實に三千里、東洋第一の大河なる楊子江、其の洋々たる河口の眺めは眞に雄大であります。門司又は長崎出帆後約一晝夜半乃至二晝夜でこの壯觀に接することが出來ます。長江の濁流を遡ること約四十浬、船は吳淞沖に來ます。吳淞沖から左折して更に支流黃浦江を遡ると兩岸の廣漠たる平野、疎々たる楊柳、陸上絡繹たる人馬、水上を上下する「ジャンク」等支那大陸特有の風物は交るぐ眼前に展開して物珍らしい感を與へます。やがて船は上海中樞の地を占める我社「メール」棧橋又は滙山棧橋に繫留し船客は直ちに上陸することが出來ます。

上海は西曆一千八百四十三年英支間に起つた阿片戦争の結果開港されたもので楊子江流域の豐穰なる中部支那の口を抱して居りますから物産の吞吐頗る盛んで大船巨舶常に輻輳帆檣林立、實に支那第一の港であります。當地に在留する諸外國人中本邦人は其の數約二萬に達し其の首位を占めて居ります。⁴⁹⁾

門司から出港して玄界灘、五島列島沖を通過して東シナ海を往航し、長江口に入りついで吳淞から黃浦江を遡航して上海の外灘付近の日本郵船の棧橋に到着する光景と、上海の歴史的地理的狀況を簡便に記している。

同冊子は、その後、上海航路使用船、新造日支聯絡船 長崎丸 上海丸の説明、運賃表、時

49)『上海航路案内 長崎上海間就航 日支聯絡船 日本郵船株式會社』日本郵船株式會社、東京印刷株式會社印行、出版年不明、「上海へ」による。

刻表、「支那揚子江沿岸行」、「日支周遊券」、「省社二線連帶旅客及小荷物運送取扱」、「上海經由日支片途連絡旅客及手荷物運送取扱」、「上海經由日支片途連絡旅客及手荷物運送取扱」、「旅行上の注意」、「衛生上の注意」、「關稅」、「遊覽所」、「郵便」、「電信」、「乗物」、「海陸聯絡」、「旅館」に関する説明文があり、最後に日本郵船株式會社の本店と横濱、名古屋、大阪、神戸、門司、長崎、上海支店の住所と電話番号が記されている。

これに次ぐのが大正15年（1926）4月印刷の「上海航路案内」である。^{50）}同冊子は、縦12、横76cm 両面七折の冊子型である。「上海航路案内 日本郵船」と表紙が赤地に龍の紋様をデザインしたものである。内容は次のように展開される。

上海へ 神戸長崎上海線 横濱上海線 大阪神戸上海線
 日支聯絡客船 神戸長崎上海線定期 大阪神戸上海線定期 横濱上海線定期
 【瀬戸内海の遊覧】 【長崎雲仙の遊覧】 【上海の遊覧所】 【南支の遊覧地】
 【關稅】 【旅行上の注意】 【衛生上の注意】 【郵便及電信】 【乗物】 【旅館】
 【支那揚子江沿岸行】 【日支周遊券】 【省社二線連帶旅客及手小荷物運送取扱】
 【上海經由日支片途連絡旅客手荷物運送取扱】 【海陸聯絡】

とある。先の大正11年のものよりは、「瀬戸内海の遊覧」、「長崎雲仙の遊覧」の案内が増加している。

同冊子の冒頭には「上海へ」と門司から上海への案内が記される。

上海へ 門司から船出して巖柳、彦島、六連等の島嶼の間を過ぎると限界は漸次にかけて船は玄界灘へと入ります。又長崎から出帆すると、五島列島の青螺を右舷に指點し船は次第に西方に針路を執つて水天髣髴の間を航行すること約一晝夜海水一帯に茶褐色に變ずるのは揚子江に接近するからであります。……門司又長崎出帆後約一晝夜半（聯絡船では二十六時間餘）乃至二晝夜でこの壯觀に接することが出来ます。長江の濁流を遡ること約四十浬、船は吳淞沖に來ます。吳淞沖から左折して更に支流黃浦江を遡ると兩岸の廣漠たる平野。疎々たる楊柳、陸上絡繹たる人馬、水上



50) 『上海航路案内 日本郵船』日本郵船株式會社、凸版印刷株式會社印刷、1926年4月。

を上下する「ジャンク」等支那大陸特有の風物は交る交る眼前に展開して物珍らしい感を與へます。やがて船は上海中樞の地を占める我社「メール」棧橋又は匯山棧橋に繫留し船客は直ちに上陸することが出來ます。⁵¹⁾

先の大正11年版のものとはほとんど同文である。門司から東シナ海を渡航して上海に赴き、上海港に入港するまでの長江口から呉淞沖を経て外灘の埠頭に到着するまでの光景を紹介している。

同冊子の末尾に「支那パンフレットの創刊と發賣」が見られる。

最近當社は日支親善の實を擧ぐる積極的手段として支那通として令名ある文學士後藤朝太郎氏に委嘱して支那百般の事物中實益と趣味ある諸問題を極めて通俗的に解説したる小冊子を成るに従ひ刊行して實費發賣を企てましたが、其の第一輯「日本より支那へ」、第二輯「觀樂の支那」及び第三輯「支那の田舎めぐり」は既に發行され全國主要各書店に於て發賣中であります。四六判百頁内外の書物で携帯に便に装幀も瀟洒です。支那問題に興味を持つ人、又は支那への旅行者は必ず一讀せらるべきであります。⁵²⁾

と見られるように、同冊子は、後藤朝太郎の著述である「支那パンフレット」とともに刊行されていたことがわかる。この冊子が出たときは、後藤による第一輯「日本より支那へ」、第二輯「觀樂の支那」と第三輯「支那の田舎めぐり」の3冊が既刊であった。ここでも述べられるが、「支那パンフレット」は中国問題に関心がある読者へ、そして携帯に便利な軽便な体裁であったので、中国旅行への読み物として推薦されている。

この大正15年版について、昭和3年(1928)6月に「上海へ 上海航路案内 日本郵船」が刊行されている。⁵³⁾ 19.4×23.4cm、8頁の冊子で中折の形式である。表紙には上に「上海へ」とあり、埠頭にたたず果物でも売るような老人の背後に海洋を航行する汽船が描かれた表紙がある。

「上海航路案内」の案内の最初も「上海へ」で始まる。

上海へ 神戸の突堤を解纜しますと、船は直に和田岬を廻つて須磨の沖合にさしかかります。そして須磨、舞子、明石の沿岸、繪のやうな白砂青松が眺められますが、これより

51) 「上海航路案内」日本郵船株式會社、大正15年(1926)4月印刷。

52) 「上海航路案内」日本郵船株式會社、大正15年(1926)4月印刷。

53) 『上海へ 上海航路案内 日本郵船』日本郵船株式會社、日清印刷株式會社、1928年6月10日發行、1-8頁。

愈々世界的な瀬戸内海の絶勝は萬華鏡のそれのごとく、船の進行に伴れて、船客の眼前に展開されるのであります。⁵⁴⁾

とあり、先の大正11年、15年のものとは異なり、神戸港出港からの風景描写が始まる。その後の瀬戸内海の光景を描かれ、上海に近づく叙述は、先の大正15年版とほぼ同様に記されている。

同書の末尾にも「支那パンフレットの創刊と發賣」が見られる。

當社は日支親善の實を擧ぐる積極的手段として、支那通として令名ある文學士後藤朝太郎氏に委嘱して支那百般の事物中實益と趣味ある諸問題を極めて通俗的に解説したる小冊子を成るに従ひ刊行して實費發賣を企て、其第一輯「日本より支那へ」第二輯「觀樂の支那」第三輯「支那の田舎めぐり」第四輯「長久の支那」第五輯「不老長生」及び第六輯「老朋友」は既に發行され、全國主要各書店に於て一冊五十錢で發賣中であります。四六判百頁内外の書物で携帯に便に、装幀も瀟洒です。支那問題に興味を持つ人又は支那への旅行者は必ず一讀せらるべきであります。⁵⁵⁾

先の「上海へ 上海航路案内 日本郵船」と同様な説明文ではあるが、時間経過とともに「支那パンフレット」が、第一輯から第三輯、そして第四輯「長久の支那」第五輯「不老長生」及び第六輯「老朋友」の紹介が加えられた。

その後、日本郵船会社は昭和3年(1928)の改訂四版として昭和5年(1930)にも『上海航路案内』を刊行している。その昭和5年当時の夏季の「日支聯絡快速船定期表」⁵⁶⁾がつぎの表1である。



54) 「上海へ 上海航路案内 日本郵船」日本郵船株式會社、昭和3年(1928)6月10日發行、2頁。

55) 「上海へ 上海航路案内 日本郵船」日本郵船株式會社、昭和3年(1928)6月10日發行、8頁。

56) 日本郵船株式會社『夏の船旅 日本郵船』日本郵船株式會社、東京・三間印刷所、1930年5月、「日本郵船 東洋諸港間定期表(自昭和五年六月至同九月末日)」の「日支聯絡快速船定期表」による。同冊子、「日本郵船主要客船」には「日支聯絡快速船(神戸—長崎—上海間)一週約二回、長崎丸、上海丸(各五千五百噸)」とある。同項目によれば、日本郵船の客船は桑港航路の船が二週に一回以上、シャトル航路の船が二週一回、歐洲航路の船が二週一回、阪神上海線の船が週二回いずれも上海に寄港している。これから日

表1 1930年5-10月 日支聯絡船快速船定期表(月日)

港名 船名	神戸発 午前11時	長崎着 午前9時	長崎発 午後1時	上海着 午後3時頃	上海発 午前9時	長崎着 正午頃	長崎発 午後5時	神戸着 午後3時頃
長崎丸	530	531	531	601	602	603	603	
上海丸	603	604	604	605	606	607	607	608
長崎丸			609	610	611	612	612	613
上海丸	611	612	612	613	614	615		
長崎丸	615	616	616	617	618	619	619	620
上海丸			621	622	623	624	624	625
長崎丸	623	624	624	625	626	627	627	628
上海丸	627	628	628	629	630	701	701	702
長崎丸	701	702	702	703	704	705	705	706
上海丸	705	706	706	707	708	709	709	710
長崎丸	708	709	709	710	711	712	712	713
上海丸	712	713	713	714	715	716	716	717
長崎丸	715	716	716	717	718	719	719	720
上海丸	719	720	720	721	722	723	723	724
長崎丸	722	723	723	724	725	726	726	727
上海丸	726	727	727	728	729	730	730	731
長崎丸	729	730	730	731	801	802	802	803
上海丸	802	803	803	804	805	806	806	807
長崎丸	805	806	806	807	808	809	809	810
上海丸	809	810	810	811	812	813	813	814
長崎丸	812	813	813	814	815	816	816	817
上海丸	816	817	817	818	819	820	820	821
長崎丸	819	820	820	821	822	823	823	824
上海丸	823	824	824	825	826	827	827	828
長崎丸	826	827	827	828	829	830	830	831
上海丸	830	831	831	901	902	903	903	904
長崎丸	902	903	903	904	905	906	906	907
上海丸	906	907	907	908	909	910	910	911
長崎丸	909	910	910	911	912	913	913	914
上海丸	913	914	914	915	916	917	917	918
長崎丸	916	917	917	918	919	920	920	921
上海丸	920	921	921	922	923	924	924	925
長崎丸	923	924	924	925	926	927	927	926
上海丸	927	928	928	929	930	1001	1001	1002
長崎丸	930	1001	1001	1002	1003	1004	1004	1005

本郵船の各船が二週に最低11隻が上海に入港していたことになる。

日本郵船会社はついで昭和8年(1933)には改訂五版を、昭和11年(1936)にも「上海航路案内」を刊行している。⁵⁷⁾ このうち昭和5年、8年の2冊については先に述べた。⁵⁸⁾



1936年2月版「上海航路案内」もそれ以前のものを踏襲したもので、大差は無い。表紙の絵が前三書が人物が描かれていたが、これには7層の塔を中心に描いている。内容的には大差が無いが、昭和5年、8年版と大きく相違するのは12頁に掲載された「日中周遊券」、「省社二線連帯旅客及手荷物運送取扱」と「上海經由日中聯絡旅客手荷物運送取扱」の三項目が見られないことである。

【日中周遊券】 本周遊券は日本支那観光客の便利を圖り汽船一割引、鐵道二割引の低廉賃金で日本、朝鮮、支那間海陸の兩徑路即ち日本各港と上海間及上海漢口間の汽船航路と朝鮮、滿洲、北支那經由の鐵道連絡徑路とを接續せしめた環狀周遊徑路に對して發賣するも

57) 『上海航路案内 日本郵船株式會社』日本郵船株式會社、Toppan Printing Co.、1936年2月、1-12頁。

58) 松浦章『近代日本の中国・台湾汽船「航路案内」——船舶データベースの一端』関西大学アジア文化研究センター、2015年2月、9-12頁。

ので、詳細は当社へ御照會願ひます。⁵⁹⁾

とあり、昭和5年、8年版に見られた案内が、昭和11年版では削除されている。おそらく1931年（昭和6）9月の柳条湖事件が発端となった満洲事変や1932年1-5月の上海事変など日中関係の悪化に伴う反日運動の激化などが、中国内の交通網を使って順調に移動する便利な周遊が困難になっていったためと思われる。

5 小結

1875年に郵便汽船三菱会社が開設した横浜・上海線は、1885年に創立した日本郵船会社によって継承され、同社は横浜・上海航路を維持発展させた。その一環として、乗船顧客に広く周知するためのガイドブックである「支那パンフレット」のシリーズを、中国通であった後藤朝太郎に依頼したのであった。後藤はその要望に応え、第一輯の『日本から支那へ』を初めとして第二輯『觀樂の支那』、第三輯『支那の田舎めぐり』、第四輯『長久の支那』、第五輯『不老長生』、第六輯『老朋友』と中国論を展開して行くのである。後藤の「支那パンフレット」に関する著述は、日本郵船会社が日本から上海への渡航案内書とした内容とは別に、中国社会を深く探究する中国論へと展開し、上海航路への顧客を多く勧誘することは困難であったと思われる。

それに対して、日本郵船会社はより軽便な冊子である「上海航路案内」の配布を企図し、順次刊行していった。1923年以降の日中関係がより緊密になる時期には、日本から上海への快速船として5,000噸級の優秀客船の長崎丸と上海丸⁶⁰⁾を新造し、長崎から26時間ほどで上海に至る路線を構築し、さらに顧客の便宜を考え、長崎からさらに神戸へ起点を延長して、神戸と上海を結ぶ定期航路を発展させたのであった。その快速船の就航に応じて、軽便な「上海航路案内」が出版されたと考えられる。この「支那パンフレット」や「上海航路案内」が刊行された時代は、新造船の長崎丸や上海丸が日中間に海上を往来した盛時であった。

59) 『上海航路案内 日本郵船株式會社』日本郵船株式會社、東京印刷株式會社、1928年6月10日三版、1930年10月改訂四版、12頁。

『上海航路案内 日本郵船株式會社』日本郵船株式會社、日清印刷株式會社、1930年10月四版、1933年3月改訂五版、12頁。

60) 松浦章「長崎丸・上海丸の時代——日中汽船航路の新時代」『或問』第38号、2020年12月、1-14頁。

