

## 日本郵船会社の「北支那航路案内」

その他のタイトル	NYK Line's "North-China Route Guide"
著者	松浦 章
雑誌名	東アジア文化交渉研究 = Journal of East Asian cultural interaction studies
巻	10
ページ	549-559
発行年	2017-03-31
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10112/10943">http://hdl.handle.net/10112/10943</a>

# 日本郵船会社の「北支那航路案内」

松 浦 章

## NYK Line's "North-China Route Guide"

MATSUURA Akira

NYK Line Company established by the merger of the Yubin Kisen Mitsubishi Kaisha and Kyodo Kisen Kaisha in 1885, expands the route from Japan to the world, one of which was a route to China. The route to Shanghai was emphasized as the main route since the Yubin Kisen Mitsubishi Kaisha, but also expanded the route to China. We operate a route that goes to the port city of Tianjin, Taigu, Newchwang and Bohai Bay alongside it, which is called "North-China Route Guide". This Route was operated for 6 years from the beginning of September 1913 to the beginning of December 1919.

I will describe the "North-China Route Guide" published as a route guide for that route.

キーワード：日本郵船会社、天津、太沽、牛莊、航路案内

### 1 緒言

日清戦争を契機に、日露戦争を経て、日本の海外進出は顕著になり、特に注視の最大の地は中国の東北部であった。その地への航路が重要な生命線となり、政府も日本の汽船会社に命令航路として指定して、財政的支援を行い、定期航路の確保を企図したのである。

そのような定期航路の状況を「航路案内」と言う、汽船会社が顧客に配布した冊子から考えて見たい。当時の「航路案内」は6折り、8折りの数十cmからなる横長の冊子が一般的で、現在では残されたものは極めて僅少である。

その航路案内の一である日本郵船会社の「北支那航路案内」から20世紀前半の日本の中国渤海沿海への定期航路を考えてみたい。

### 2 日本郵船会社の北清航路

日本郵船会社は明治32年（1899）10月に新聞広告を出して「北清航路開始並に擴張」と謳っている。『讀賣新聞』第7992号、明治32年10月6日付の広告として「北清航路開始並に擴張」を提示した。その広

告には、次の航路が見られる。

- 上海天津線 瀛船玄海丸、肥後丸二艘を以て上海より芝罘を経て天津に至る毎週一回の新航路を開始す
  - 神戸天津線 には従来玄海丸を使用の處、長門丸を以て之に代ゆ
  - 神戸牛莊線 には従来肥後丸を使用の處、東京丸を以て之に代ゆ
  - 神戸牛莊線 従來の定期船の外に仙臺丸、三河丸の二艘を以て北清直航三週二回の定航線を増加す
  - 出帆時日は其都度、出帆廣告欄内に掲ぐ
- 明治三十二年十月 日本郵船株式会社<sup>1)</sup>

同様な廣告は『東京朝日新聞』第4661号、明治32年10月6日付にも掲載され、同紙の8日、10日、12日、14日と記載されている。

同紙、第4770号、10月14日付の「日本郵船會社瀛船出帆」によれば、

- 玄海丸 門司、上海、芝罘、天津行 十九日午前十一時發
- 相模丸 下関、長崎、釜山、元山、浦汐行 廿二日午前八時神戸發
- 長門丸 下関、長崎、對馬、釜山、木浦、仁川、芝罘、天津行  
十九日正午十二時神戸發
- 尾張丸 下関、釜山、仁川、鎮南浦行 廿二日午前神戸發<sup>2)</sup>

とある。

『讀賣新聞』第7991号、明治32年（1899）10月6日付の「日本郵船會社瀛船出帆」欄によれば、神戸港を出港する予定の汽船には次のものがあつた。

- 玄海丸 門司、上海、芝罘、天津行 十月十九日午前
- 肥後丸 門司、芝罘、天津行 十一月一日午前
- 東京丸 下関、長崎、對馬、釜山、木浦、仁川、芝罘 十一月二日正午十二時
- 三河丸 下関、芝罘、天津、牛莊行 十月十四日午前
- 長門丸 下関、長崎、釜山、木浦、仁川、芝罘、天津行 十月十九日正午十二時<sup>3)</sup>

とある。

日本郵船会社は、天津での寄港に対して中国側の埠頭会社と契約を結んでいた。『讀賣新聞』第8138号、明治33年3月2日付の「郵船會社の天津船會社との特約」によれば次のようである。

日本郵船會社は今回天津のライター會社に特別の條件を以て、年利七分にて六萬四百兩の資金を貸付け數艘の船はしけ及曳船を新造せしめ該社の利便を供せしむる事となり、交渉既にまとまりて新造の船二艘は來四月十五日までに出來の筈なるも、その契約書の調印は未だ行はれず。目下尚ほ秘密

1) 『讀賣新聞』第7992号、明治32年10月6日、5頁。

2) 『東京朝日新聞』第4770号、明治32年10月14日、8頁。

3) 『讀賣新聞』第7991号、明治32年10月6日、5頁。

に属し居れりと。<sup>4)</sup>

日本郵船会社は、自社の汽船の天津寄港に関して、乗船、降船の旅客の便宜のためや、貨物の積載、積卸などに利用する船を天津の船会社に依頼する計画を進めていた。

『讀賣新聞』第8936号、明治35年5月9日付の「日本郵船會社汽船出帆廣告」に、神戸出帆として、

伊勢丸 門司、長崎、仁川、芝罘、旅順口、天津（太沽）行 十四日正午十二時

相模丸 門司、長崎、芝罘、牛莊行 十五日正午<sup>5)</sup>

とあり、伊勢丸が朝鮮半島の仁川、山東半島の芝罘、遼東半島の旅順口そして天津の海河口の太沽へ航行し、相模丸は門司、長崎から芝罘そして渤海東岸の牛莊への航行を予定していた。

『讀賣新聞』第8957号、明治35年5月30日付の「日本郵船會社汽船出帆廣告」に、神戸出港には、

相模丸 門司、長崎、芝罘、天津（太沽）行 五日正午十二時<sup>6)</sup>

と見られるように、相模丸が門司、長崎を経て芝罘から天津の外港である太沽に航行する予定であった。

しかし、翌明治37年（1904）2月に始まった日露戦争によって日本郵船会社の北清航路に影響を受けた。『讀賣新聞』第9695号、明治37年6月7日付の「日本船會社の北清再航」の記事によると以下のようにある。

日本郵船會社にては雇船ハベスベルク號を以て北清航路船として天津・神戸間を往復しつつありたるが、過日來危険の恐れありたるより、同航路を一時見合せ居りしが、今日は最早危険の恐れなきより、愈々明八日、天津に向け神戸を出帆せしむる由。<sup>7)</sup>

とあるように、日露戦争の開始によって北清航路の運航には大きな影響を受けていた。

さらに日露戦争期には日本郵船会社等の汽船が多く徴用され、特に日本郵船会社の北清航路に就航していた相模丸の運命は次のようになる。『讀賣新聞』第9925号、明治38年1月23日付の「第三回 旅順閉塞情况（東郷聯合艦隊司令長官報告、明治三十八年一月二十一日）」によると次のようにある。

……湯淺少佐の指揮せし相模丸は當夜午前二時四十分頃、小樽丸に次ぎて港外に達しつつ進入し、午前三時三十分頃、港口防材の切目より東岸に沿ふて水道に闖入し、小樽丸の爆沈位置と殆んど並頭に来りたる頃、船首を約北西に向け水道の右半一部を閉塞する如く完全に爆沈を遂げたり。<sup>8)</sup>

日露戦争で日本海軍の作戦の一つにロシア海軍が基地とした旅順港の湾口を封鎖してロシア軍艦の出入を困難にすることであった。そのために日本の汽船会社の汽船が徴用され湾口で爆破し沈没させ、湾口を通航することを困難にするために使用された。その一隻に日本郵船の相模丸が使われた。

『東京朝日新聞』第7151号、明治39年7月12日付の「北清航路競争（大阪）」には次のように見られる。

北清航路は日本郵船の神戸北清線（竹島、營口、山東、高砂、立神の五隻にて一週二回定期）、同社横濱牛莊線（勝山、三島）と同社神戸大連線（横濱丸）、及商船會社の大阪天津線（大信、大智、温州の三隻にて一週一回の定航）、同社大阪大連線（鐵嶺、海城、吉林、安平の四隻にて一週二回の定

4) 『讀賣新聞』第8138号、明治33年3月2日、2頁。

5) 『讀賣新聞』第8936号、明治35年5月9日、5頁。

6) 『讀賣新聞』第8957号、明治35年5月30日、6頁。

7) 『讀賣新聞』第9695号、明治37年6月7日、4頁。

8) 『讀賣新聞』第9925号、明治38年1月23日、2頁。

航)、及同社横濱牛莊線(二隻)等にて従来兩社とも相當の利益を擧つつありしが、近來郵船商船以外の船主にて此航路に従事するもの漸く多く、内地と北清一帯の交通は非常の頻繁を極め居れり。然るに目下天津地方一帯は旱魃の爲め河川の交通を遮斷せられ、綿絲、綿布、燐寸、硝子、陶磁器其他の雜貨堆積せるもの夥しく商業不振の結果、注文<sup>はかばか</sup>捗々しはずして往航の荷物著しく減少し、復航の荷物亦見るべきものなきより、各汽船とも定期の三分一の積載荷物すらなかなか得難き有様なり。又牛莊方面の主要なる荷物は大豆、豆粕等なるも大豆は昨今見るべき出廻りなく、豆粕は人造肥料の爲め輸入を阻害せられ爲に、運賃は漸次低落して豆粕一枚僅に六錢内外に下り、又大連航路は門司よりの渡航旅客尠からざれども、是又社外線の競争甚でしく、表面は三等八圓乃至十圓を唱へ居るも、實際は三等四圓乃至五圓位にて引受け中には客室の設備なきものに旅客を収容し居るものもありと云ふ。<sup>9)</sup>

明治39年(1906)当時の日本郵船会社の北清航路は、神戸・北清線には竹島丸、營口丸、山東丸、高砂丸、立神丸の5隻が就航し毎週2回の定期運航を行い、また横濱・牛莊線は勝山丸、三島丸の2隻が、神戸大連線には横濱丸が就航していた。

これに対して大阪商船会社では大阪天津線に大信丸、大智丸、温州丸の3隻によって毎週1回の定期運航が行われていた。

しかし、この北清航路は天津地方の旱魃により、中国産品の産額が減少して、また東北地方の有力な産品である大豆粕である豆餅が、人造肥料の登場により安価となり輸送価値が下落するなど、北清航路の汽船運営に大きな打撃となっていた。

さらに冬季に天津河口の結氷による天津航路の終航が決定されている。『讀賣新聞』第10580号、明治39年(1906)11月22日付の「天津の終航」に次のように見られる。

日本郵船会社にては、一昨日神戸出帆雇船日東丸をして臨時天津に航海なさひめ、尚ほ今廿二日午前十時、神戸發の營口丸を以て終航となす由なるが、大阪商船会社にて昨日神戸發の大信丸を以て本航路の終航と爲す事に決定せりと。

日本郵船会社も大阪商船会社も天津航路は11月下旬以降が終航となった。

天津航路における大きな問題は、毎年の冬季の結氷期であった。

### 3 日本郵船会社の「北支那航路案内」

日本郵船会社が上述の北清航路に関して顧客に配布した「航路案内」に「北支那航路案内」がある。「北支那航路案内」は縦21cm横60cm、両面6折りの横長の冊子であるが、発行年月日は不明である。

9) 『東京朝日新聞』第7151号、明治39年7月12日、4頁。



同冊子には「横濱北支那線 毎月三回」と「神戸北支那線 毎六日一回」の二航路に関する航路案内である。

■ 横濱北支那線 毎月三回には、

本航路は横濱を起點とし、名古屋（又は四日市）、神戸、門司を経て仁川、大連、太沽（天津）及牛莊に至り、復航は大連、門司、神戸を経て横濱に歸著するものであります。

濟州丸 （二、〇七二噸）

使用船 營口丸 （一、八四二噸）

高砂丸 （一、六七七噸）

■ 神戸北支那線 毎六日一回

本航路は大阪を起點とし神戸、門司、長崎（長崎は往復交互寄港）を経て太沽（天津）及牛莊に至り、復航太沽より長崎、門司、神戸に寄港の上、大阪に歸著するのであります。

山東丸 （一、九五八噸）

使用船 淡路丸 （一、九四〇噸）

相模丸 （一、八三三噸）

此の他に貨物船華壬號をして大阪天津間を航海致させて居ります。

冬季遼河及白河の結氷期中即ち例年十二月初めから翌年二月末迄は天津（太沽）及牛莊の寄港を省略して秦皇島に寄港します。<sup>10)</sup>

この冊子は、出版年が不明であるが、上記の航路に見られる使用船6隻の就航時期から出版年を考え

10) 日本郵船株式会社編『北支那航路案内』日本郵船株式会社、出版年不明。裏面。

て見たい。

この「北支那航路案内」に見える汽船は、濟州丸の2,072噸、營口丸1,842噸、高砂丸1,677噸、山東丸1,958噸、淡路丸1,940噸、相模丸1,833噸の6隻であり、これら汽船の日本郵船会社の所有状況を確認したい。

日本郵船会社の「当社所有各船別要項」<sup>11)</sup>によれば、濟州丸の2,072噸であるが、同書によれば、次の記録が知られる。

濟州丸 鋼鉄船 総噸数2,117噸、明治45年4月海軍省より払い受け、大正12年3月31日近海郵船会社へ出資のために提供された。<sup>12)</sup>

營口丸 鋼鉄船 総噸数1,966噸、明治36年8月31日竣工、大正12年3月31日近海郵船会社へ出資のために提供された。<sup>13)</sup>

高砂丸(第二) 鋼鉄船 総噸数1,789噸 旧名フォストック号、明治33年5月11日購入、大正12年3月31日近海郵船会社へ出資のために提供された。<sup>14)</sup>

山東丸 鋼鉄船 総噸数2,032噸 旧名ダイヤモンド号、明治36年3月6日購入、大正12年3月31日近海郵船会社へ出資のために提供された。<sup>15)</sup>

淡路丸 鋼鉄船 総噸数2,045噸 明治39年10月23日竣工、大正12年3月31日近海郵船会社へ出資のために提供された。<sup>16)</sup>

相模丸(第二) 鋼鉄船1,943噸 旧名マザガン号、明治38年6月8日購入、大正12年3月31日近海郵船会社へ出資のために提供された。<sup>17)</sup>

この6隻に共通するのは明治末期に日本郵船会社の所有船としたが、すべて大正12年(1923)3月31日に近海郵船会社へ出資のために提供されたことである。

近海郵船会社は、日本郵船会社が大正11年4月に日本近海の航路に関して分離して経営するものとして「近海部」を設け、さらに大正12年3月29日に独立創設した会社である。<sup>18)</sup>

近海郵船会社に日本郵船会社が譲渡した汽船が、上記の6隻である。日本郵船会社は近海郵船会社の創設に出資した汽船は22隻で54,522総トンであった。<sup>19)</sup> その中に先の6隻が含まれている。

濟州丸 総噸数2,072噸、山東丸 総噸数1,959噸、淡路丸 総噸数1,948噸、營口丸 総噸数1,943噸、相模丸 総噸数1,833噸、高砂丸1,675噸とある。<sup>20)</sup>

この日本郵船会社から近海郵船会社に譲渡された6隻の総噸数は「北支那航路案内」に見られる総噸

11) 日本郵船株式会社編『日本郵船株式会社五十年史』日本郵船株式会社、1935年12月、629-661頁(全952頁)。

12) 同書、650頁。

13) 同書、645頁。

14) 同書、642頁。

15) 同書、644頁。

16) 同書、648頁。

17) 同書、646頁。

18) 同書、285-290頁。

19) 同書、288頁。

20) 同書、288頁。

数とほとんど近いものである。

このことから「北支那航路案内」の使用船6隻は、大正12年(1923)3月31日近海郵船会社へ出資のために提供されたことは明かであるから、「北支那亞航路案内」の発行は大正12年3月以前に遡ることは明かである。

6隻の中で、日本郵船会社の所有船として最新の船舶となったのは、明治45年に海軍省より払い受けた濟州丸である。

『東京朝日新聞』第7385号、明治40年3月11日付の「汽船七艘依託」の記事に、

日露戦争中拿捕せられ目下海軍省に所属船たる左の七艘の使用を日本郵船会社に依託せられたり。

若宮丸(總噸數四四二一噸)、高崎丸(四三七〇噸)、烏帽子船(三七九八噸)、……濟州丸(二〇四四噸)<sup>21)</sup>

とあるように、日露戦争によって日本の拿捕船となった1隻に濟州丸が含まれていた。そして明治40年(1907)3月中旬以降から日本郵船株式会社の委託船となった。その後、明治45年(1912)に海軍省から日本郵船会社に売却されたことになる。

以上のことから明治40年(1907)から大正12年(1923)3月までの16年間に6隻は同時期に日本郵船会社の運航に関与したことが可能であったことがわかる。

『神戸又新日報』に掲載された明治末期から大正期の毎年年頭の「日本郵船株式會社發船廣告」に見る上記に関する航路案内を見るに、明治41年(1908)1月3日には「北清行」<sup>22)</sup>と見られ、明治42年1月6日には「韓国北清行」<sup>23)</sup>とあり、明治43年1月3日<sup>24)</sup>、明治44年1月3日<sup>25)</sup>、明治45年1月5日<sup>26)</sup>と同様であったが、大正2年1月1日になると「北清行」<sup>27)</sup>となる。そして大正3年1月7日付には「北支那行」<sup>28)</sup>となる。「北支那行」は大正8年1月1日<sup>29)</sup>まで見られる。ところが大正9年1月1日には「大連、北支那行」<sup>30)</sup>となる。そして大正10年1月4日には「秦皇島行」<sup>31)</sup>として表示される。

『東京朝日新聞』第9747号、大正2年9月12日付の「日本郵船株式會社汽船出帆廣告」によれば、

北清行(太沽糖沽間乗換賃及糖沽天津間貴社賃當社支辦)

營口丸 門司、長崎、太沽、牛莊行 十四日午前十時神戸發<sup>32)</sup>

とあり、翌日の『東京朝日新聞』第9748号、9月13日付の同廣告には、

21) 『東京朝日新聞』第7385号、明治40年3月11日、2頁。

22) 『神戸又新日報』第7708号、明治41年1月3日、11頁。

23) 『神戸又新日報』第8076号、明治42年1月6日、8頁。

24) 『神戸又新日報』第8424号、明治43年1月3日、12頁。

25) 『神戸又新日報』第8784号、明治44年1月3日、12頁。

26) 『神戸又新日報』第7708号、明治45年1月5日、8頁。

27) 『神戸又新日報』第9507号、大正2年1月4日、7頁。

28) 『神戸又新日報』第9875号、大正3年1月7日、7頁。

29) 『神戸又新日報』第11695号、大正8年1月1日、9頁。

30) 『神戸又新日報』第12060号、大正9年1月1日、14頁。

31) 『神戸又新日報』第12427号、大正10年1月2日、4頁。

32) 『東京朝日新聞』第9747号、大正2年9月12日、7頁。



北支那行（太沽糖沽間乗換賃及糖沽天津間貴社賃當社支辦）

營口丸 門司、長崎、太沽、牛莊行 十四日午前十時神戸發<sup>33)</sup>

とあり、大正2年9月13日から「北支那行」の表記が見られる。他方、『大阪朝日新聞』第11339号、大正2年9月3日付の「日本郵船株式會社汽船出帆廣告」には、

北清行（門司發ハ神戸發ノ翌日午後三時）

酒田丸 八日前十時門司、仁川大連門司太沽牛莊行

營口丸 十四日前十時門司長崎太沽牛莊行<sup>34)</sup>

とあり、翌日の『大阪朝日新聞』第11340号、大正2年9月4日付の「日本郵船株式會社汽船出帆廣告」には、

北支那行（門司發ハ神戸發ノ翌日午後三時）

酒田丸 八日前十時門司、仁川大連門司太沽牛莊行

營口丸 十四日前十時門司長崎太沽牛莊行<sup>35)</sup>

とあるように、『大阪朝日新聞』では、9月4日付より「北支那行」の表記に変更されている。『神戸又新日報』第9792号、大正2年10月16日付までの「日本郵船株式會社出帆廣告」には、

北清行 門司、長崎、太沽、牛莊行

十月廿日午前十時 門司翌日午後三時

竹島丸 噸數二、六七三 船長 桑原虎雄

門司、仁川、大連、太沽、牛莊行

十月廿七日午前十時（門司發翌日三時）

相模丸 噸數一、九三四 船長 矢田 —<sup>36)</sup>

とあり、翌日の同紙、10月17日付の「日本郵船株式會社出帆廣告」では、

北支那行 門司、長崎、太沽、牛莊行

十月廿日午前十時（門司翌日午後三時）

竹島丸 噸數二、六七三 船長 桑原虎雄

門司、仁川、大連、太沽、牛莊行

十月廿七日午前十時（門司發翌日三時）

相模丸 噸數一、九三四 船長 矢田 —<sup>37)</sup>

と、北支那行の表記に改められている。

また『神戸又新日報』第12037号、大正8年12月9日付の「日本郵船汽船出帆」では、

北支那行 ◎門司、仁川、大連、太沽又ハ天津行

營口丸 十二月十二日前十時

33) 『東京朝日新聞』第9748号、大正2年9月13日、7頁。

34) 『大阪朝日新聞』第11339号、大正2年9月3日、10頁。

35) 『大阪朝日新聞』第11339号、大正2年9月3日、10頁。

36) 『神戸又新日報』第9792号、大正2年10月16日、7頁。

37) 『神戸又新日報』第9793号、大正2年10月17日、7頁。

濟川丸 十二月廿一日前十時

臨時船 ◎門司、大連經由天津行

▽巴陵丸 十二月十一日<sup>38)</sup>

とあるが、翌々日の11日付の「日本郵船汽船出帆」によれば、

大連、北支那行

◎門司、仁川、大連、太沽又ハ天津行

營口丸 十二月十二日前十時

濟川丸 十二月廿一日前十時

臨時船 ◎門司、大連經由天津行

▽巴陵丸 十二月十一日<sup>39)</sup>

と「大連、北支那行」と表記が替わっている。

この経緯から「北支那」と表示されたのは大正2年(1913)9月上旬から大正8年(1919)12月上旬までの6年間にわたって使用された行き先表示であったことが知られよう。この時期の航路案内が「北支那航路案内」であったとすることができよう。

『東京朝日新聞』第10314号、大正4年(1915)4月2日付の「命令の期間」に、

△北支那線

日本郵船株式會社 大體從來通りの施設にして、之に對して半箇年六萬九千九百七圓の補助を給す。<sup>40)</sup>

とあり、日本政府から日本郵船会社の「北支那線」に対して、半年分で69,907円の補助金が給付されることになった。

『讀賣新聞』第13629号、大正4年4月3日付の「近海航路改定▽日本郵船英斷」の記事に、

四月一日以後に對する東洋近海航路の新命令下附のことは既記の通りなるが、就中面目を一新したるは日本郵船の上海航路にして、(中略)

△北支那航路 は新舊命令に於て格別變更せる所なく航海度數、從來一ケ年四十五回の神戸北支那間は四十七回に一ケ年二十二回の横濱北支那間は三十四回に増加するに至れり。此の北支那方面に對する貿易は漸次發達しつつあるを以て郵船會社は此の航路に適應せしむべく特別の船舶を新造中なるが其出來迄の船線は左の如くなりと。

△神戸北支那線

△竹島丸二六七三噸 △淡路丸二〇四五噸

△山東丸二〇三一噸 △營口丸一九六六噸 (以下略)<sup>41)</sup>

とあるように、大正4年4月以降、日本郵船会社は神戸北支那間の航運を1年間に47回、横濱北支那間

38) 『神戸又新日報』第12037号、大正8年12月9日、8頁。

39) 『神戸又新日報』第12039号、大正8年12月11日、8頁。ちなみに10月の号は、現在欠号で不明である(神戸市文書館の影印紙による)。

40) 『東京朝日新聞』第10314号、大正4年4月2日、3頁。

41) 『讀賣新聞』第13629号、大正4年4月3日、3頁。

を34回と航運回数を微増した。

その後の変更に関して、『讀賣新聞』第14722号、大正7年（1918）4月2日付の「郵船船線變更」によれば、

△北支那線 即ち横濱北支那線、神戸北支那線は使用船寄港地には従来と何等變更なきも起終點地の碇泊を短縮して航海度数を増加し、横濱北支那間は使用船、高砂、相模、三河丸三隻にて十日目一回、神戸北支那線は營口、淡路、山東、竹島丸の四隻を以て五日目又は六日目一回となせり。<sup>42)</sup>とあるように、大正4年には起点、終点の碇泊日数を短縮して航海頻度を増加することになった。

日本郵船会社の「北支那航路案内」は、先に触れたが「横濱北支那線」、「神戸北支那線」に続いて、船客運賃、北支那線里程表、手荷物、船車連絡、寄港地案内、関係地本支店及代理店の順に記述されている。とくに寄港地案内では、以下のように記述されている。

仁川、旅館

大連、旅館、乗物

大連より旅順へ

大連に於ける満鐵及満鐵汽船其他への連絡

大連、青島、上海

大連芝罘線

大連から天津へ

大沽と天津、税関検査、旅館、乗物

天津より北京

牛莊（營口）

の順で記述されている。

大正期から昭和にかけて「シナ趣味」に傾倒し、100余冊の著述を出版した後藤朝太郎<sup>43)</sup>（1881-1945）の著作に、大正13年（1924）に日本郵船会社から出版された『日本より支那へ』がある。その第七に「北支那と青島航路」について述べられている。

北支那航路は上海航路に比較すればその交通の頻繁の度はまたその經濟的意味がそれ程には行ぬ。けれども北支に向ふ航路としては重要な位置をとり南方福州や厦門汕頭香港などに比すれば尚客船カーゴボート共に相當の去徠往復を見てゐるのである。

北支那線は大阪又神戸を基點として門司經由の天津に至る線と今一つは大阪神戸より長崎大連經由の牛莊に至る線との二航路がある。このうち神戸大連間は九百七十一哩長崎を経なければ八百五十五哩である。長崎經由の神戸牛莊間は一千百五十八哩と算せられ、神戸大沽間は一千〇十五哩、大沽天津間は四十五哩と算せられてゐる。天津に向かつては毎月六回一千八九百噸級の船を用ひて往復に従事せしめ客室の設備は固よりよく無線電信があり船内新聞の發行さるゝなどその船客の接待に意を使用せるが十月末より翌三月半まで滿州遼河の結氷期は由來休航する事となつてゐる。

42) 『讀賣新聞』第14722号、大正7年4月2日、3頁。

43) 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、1-18頁。

又同じく牛莊に向かふものに横濱を基點とせるものがある毎月三回で、横濱四日市、大阪、大連、天津、牛莊を往航に、復航には牛莊より直接大阪横濱に向かふのである。之には一千六百噸から一千八百噸級の船三隻を用ひ冬季遼河の結氷中は天津止まりとなり又白河結氷の場合は天津まで遡ることが出来ないので秦皇島に寄港上陸することになつてゐるのである。<sup>44)</sup>

ここに述べられるように、北支那航路は大阪・神戸から天津に赴く航路と大阪・神戸より長崎そして大連を経由して牛莊に至る航路が運航されていた。その航路には1,800から1,900噸級の汽船が使用されていた。

#### 4 小結

上述のように日本郵船会社の「北支那航路案内」は、大正2年(1913)9月上旬より大正8年(1919)12月上旬までの6年間にわたって運航された天津・營口方面への航路に関する航路案内であった。この頃は、冬季には『讀賣新聞』大正6年(1917)11月13日付に「北支航路一部中止」に、

北支那航路牛莊方面は既に結氷期に入りたるを以て郵船にては十一月七日並に十三日神戸發天津行竹島營口丸兩船及び十一月一日十三日横濱發、天津行高砂、三河丸の兩船にて牛莊寄港を終航となす由。<sup>45)</sup>

と記されるように、冬季の11月からは結氷期に入り、汽船の航行が困難として休航になる時期があったのであった。

以上のように、日本郵船会社が渤海沿海への定期航路を開設初期の明治32年(1899)當時には「北清航路」や「北清行」と呼称していたが、大正2年(1913)9月上旬より大正8年(1919)12月上旬までの6年間にわたってのみ「北支那行」と沿海航路に関する航路を呼称していたのである。その時期の航路案内が「北支那航路案内」と言えるであろう。

---

44) 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、1924年10月、127-129頁(156頁)。

45) 『讀賣新聞』大正6年11月13日、3頁。

