

# 1930年代日本郵船会社の「上海航路案内」

松 浦 章

## The Steamship Route Guide for Shanghai of Nippon Yusen Kaisha in the 1930s

MATSUURA Akira

NYK Co. was established in September, 1885 (Meiji 18) by the joint 11 million yen capital investment of Mitsubishi Mail Steamship Co. and Kodo Unyu Kaisha, and became the most prominent shipping company in Meiji Era. Regular overseas routes of NYK Co. were closely associated with port cities in Chinese coasts from the late 19<sup>th</sup> Century to the early 20<sup>th</sup> Century. Its regular overseas routes were located in Chinese coastal cities such as Tianjin, Qingdao, Shanghai, Xiamen, and Hong Kong, NYK Co. consequently expanded the shipping business.

In this paper, the relationship of the steamship route from Shanghai and Japan will be discussed with a focus on the “Shanghai route (route guide)” of NYK Co. in the sign of 1930’s.

Keywords: 1930s, NYK Co., Shanghai, Kobe, Yokohama, Route guide

### 1 緒言

1875年（明治8）前における日本と外国とを結ぶ汽船航路は、欧米などの外国汽船の寡占状況にあった<sup>1)</sup>。ところが1875年になると日本もその一角に参画することになる。その最初が日本の海外航路として日本と中国・上海を結ぶ汽船の定期航路である。

日本の汽船会社による中国と結ぶ定期航路の開設は三菱郵便汽船会社が最初である（右図参照：横浜日本郵船博物館展示図による）。日本郵船株式会社の『七十年史』によれば、「政府は、（中略）明治八



1) 松浦章『汽船の時代 近代東アジア海域』清文堂出版、2013年3月、31-110頁。

年一月十八日三菱会社に上海航路の開始を命じた。よって同社は、受託船中東京丸（二，二一七総屯木船外車）、新潟丸（一，九一〇総屯鉄製暗車）、金川丸（一，一五〇総屯鉄製暗車）及び高砂丸（二，二一七総屯鉄製暗車）の四隻をもって、直ちに横浜上海間一週一回の定期航路を開始した。これが本邦海外定期航路の嚆矢である」<sup>2)</sup>とあるように、三菱郵便汽船会社が日本政府の指示のもとに横浜・上海間の定期航路を1875年に開始したのである。

その三菱郵便汽船会社を継承して1885年に日本郵船会社が、日本からの上海航路を運航する。その上海航路の搭乗客に配布された「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<sup>3)</sup>に継承された。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下の「神戸定期船発着一覧表」（縦37.8cm、横26.7cm）が次のものである。

上海行きの汽船は次の月日に出港していた。

|             |     |       |           |     |
|-------------|-----|-------|-----------|-----|
| 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 |
| 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、長崎を經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1回の定期運航であったが、明治39年以降は毎週2回一年に104回の運航を行うようになった<sup>4)</sup>。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<sup>5)</sup>。

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。



2) 『七十年史』日本郵船株式会社、1957年7月、8頁。

3) 日本郵船株式會社編纂『日本郵船株式會社五十年史』日本郵船株式會社、1935年12月、1頁。

4) 日本郵船株式會社編纂『日本郵船株式會社五十年史』292頁。

5) 日本郵船株式會社編纂『日本郵船株式會社五十年史』292頁。

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)<sup>6)</sup>

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

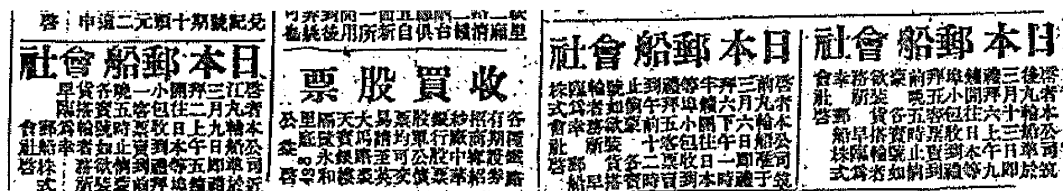
寄港地 往航 名古屋・神戸・門司 復航 長崎又は門司・名古屋

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)<sup>7)</sup>

1915年以降において日本郵船会社の神戸上海線、横濱上海線の汽船が、上海港には毎週3隻が入港する状況になるのである。日中間の交流が極めて活発化していった。

その一端を『申報』第1507号、1915年(中華民國四年)3月6日付の上海から出港する日本郵船会社の汽船広告<sup>8)</sup>に見ることが出来る。



その内容は次のようである。右から左に内容を記した。

日本郵船會社

啓者本公司筑後丸輪船準於三月十三日、即禮拜六、上午九鐘、開往日本等埠、小包收到禮拜五、客票賣到前晚五時止、倘蒙各寶號如欲裝貨搭輪者、務祈早臨為幸。

郵船株式會社啓

日本郵船社會社

啓者本公司筑前丸輪船、准於于三月六日、即禮拜六、下一時半、開往日本等埠、小包收到禮五、客票賣到午前十二時時止、倘蒙 各寶號、如欲裝貨搭輪者、務祈早臨為幸。

6) 日本郵船株式會社編纂『日本郵船株式會社五十年史』291-293頁。

7) 日本郵船株式會社編纂『日本郵船株式會社五十年史』293頁。

8) 『申報』第15107号、中華民國4年3月6日、上海書店影印1982年12月、第133冊、87頁。

郵船株式會社啓

日本郵船社會社

啓者本公司近江丸輪船、准於于三月九日、即禮拜二、上午五鐘、開往日本等埠、小包收到禮一、客票賣到前晚五時時止、倘蒙各寶號、如欲裝貨搭輪者、務祈早臨爲幸。

郵船株式會社啓

日本郵船会社は『申報』の同日の同紙面に3件の広告を掲示した。いずれも上海から日本へ行く汽船の出港日を告知する内容である。

「筑前丸輪船、准於于三月六日、即禮拜六、下一時半、開往日本等埠」、「近江丸輪船、准於于三月九日、即禮拜二、上午五鐘、開往日本等埠」、「筑後丸輪船准於三月十三日、即禮拜六、上午九鐘、開往日本等埠」と1915年3月6日の13:30に筑前丸が、3月9日の5:00に近江丸が上海から、3月13日の9:00に筑後丸が上海港を出発して日本に航行する案内である。3-4日間隔で、上海から日本へ赴く定期汽船があり、日中間の往来に要する時間がさらに短縮される可能性が高くなってきたことを象徴する広告掲示と言えるであろう。

### 3 日本郵船会社の上海への航路案内

三菱郵便汽船会社は、明治8年(1875)1月18日に日本政府の命令により、上海航路を開始する。<sup>9)</sup>この航路は明治18年(1885)9月に設立された日本郵船会社に「横濱神戸下ノ関長崎上海間 毎週一回」<sup>10)</sup>として継承されたが、1915年以降になると毎週3艘の船が上海に入港してきた。

#### 1) 1930年の上海航路案内(縦23.6cm×横19.7cm、12頁)

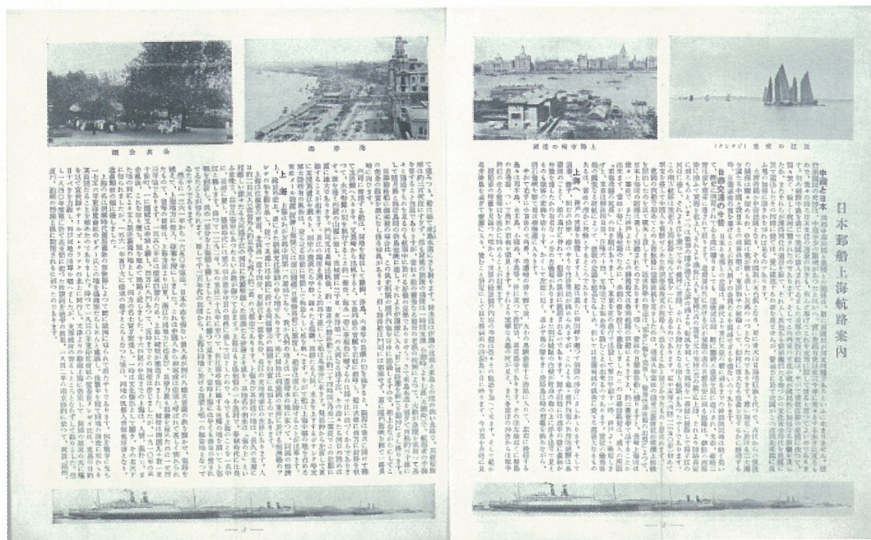
日本郵船会社が顧客に配布した「上海航路案内」は、昭和3年(1928)6月10日三版発行、昭和5年10月改訂四版である。同案内の内容は、「日本郵船上海航路案内」として次の内容が述べられている。

中國と日本、日華交通の今昔、上海へ、上海、日本総領事館、遊覽觀光所、旅館、乗物、土産物、支那料理、海陸聯絡、南支の遊覽地、蘇州、杭州、鎮江、南京、日華聯絡船利用觀光旅程、郵船の上海航路、日華聯絡快速船、長崎丸、上海丸、瀬戸内海と長崎雲仙の遊覽、日本諸港上海間乗船運賃、御乗船案内、【旅行上の御注意】気候、衛生、服装、携帯品、関税、通貨、郵便及電信、【支那揚子江沿岸行】、【日中周遊券】、【省社二線連帯旅客及手荷物輸送取扱】、【上海經由日華片途連絡旅客手荷物運送取扱】



9) 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10月、7-8頁。

10) 日本郵船株式会社編『日本郵船株式会社五十年史』64頁。



以上からなる12葉である。最初の「中國と日本」には、

隣邦中華民國と我國との關係は、單に兩國民が同文同種であるといふに止まりません。彼我兩國間の交渉は、中途多少の斷續があつたとはいへ、實に我國有史以來三千年に垂々とする永きに互るもので、我々の誇る日本文化の淵源の如きも、殆んど擧げてこれを支那に發して居ると言つてよいのであります。初め朝鮮半島を通じて我國に移入されてゐました支那の文物百般は、やがて彼我直接の交通に依つて、弥々繁く、親しく我國に齎されたのであります。そしてこの外來の文化が我國民性に如何なる影響を及したか、またそれらが渾然同化の過程を経て、それぞれ異色アル彩華燦然たる幾つかの文化黄金時代を我國に於て現出したその經緯に就ては、爰に縷述するの要を見ませんが、昔過去に於て我國がこの近隣先進國に負ふ處の如何に深きかを知れば足るのであります。

大清帝國が中華民國となり、その國旗が五色旗となり、更に青天白日滿地紅旗と代つて、古代からの彼我的關係は弥々深められ、中國は我が最も親しい友邦の一つとなつたのであります。殊に極東に於ける二大獨立國たる中國と我日本との共存共榮が、東洋和平の秘鑰として、如何に重大なる意義を有するかに想到する時、日華親善の實を擧げることが吾人刻下の急務たるを痛感せざるを得ないのであります。

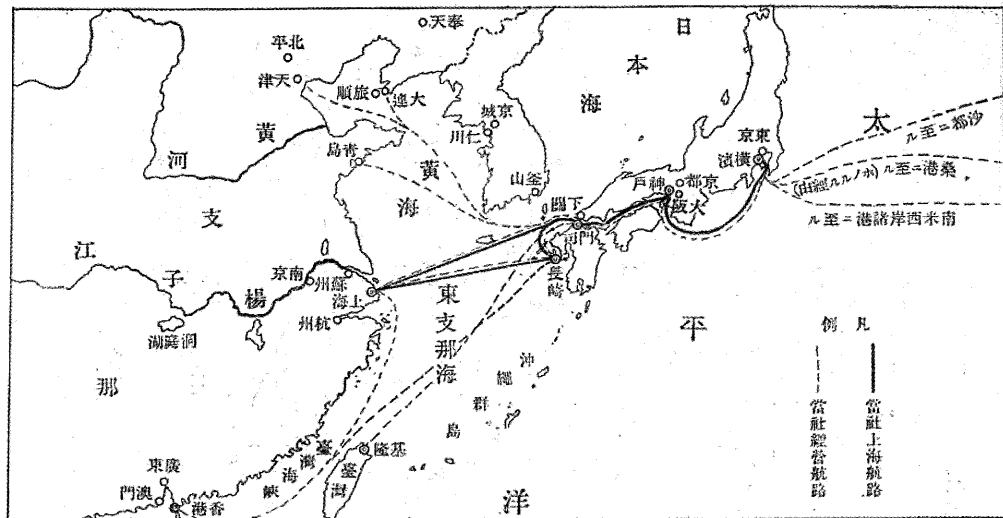
と述べられ、日中友好の必要性が喚起されている。この航路の上海入港直前の光景を「上海へ」において次の様に述べている。

長江の濁流を遡ること約四十浬にして船は呉淞沖に來ます。呉淞沖から左折して更に支流黄浦江を遡ると、兩岸の廣漠たる平野、疎々たる楊柳、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、交る交る眼前に展開して物珍しい感を與へます。やがて船は上海中枢の地を占める當社メール棧橋（阪神上海線）又は匯山棧橋（日華聯絡船）に繫留し、船客は直に上陸することが出來ます。

とある。長江口から呉淞口へそして黄浦江との航路を具体的に叙述している。

この航路に就航していた長崎丸と上海丸についての説明は、次のようにある。

總噸數五，三〇〇噸 速力二十一節 船客定員一等百五十五名 三等二百六十三名



右兩客船は大正十一年英國グラスゴーのデンニュー造船所の建造にかかり、神戸、長崎、上海間の聯絡に従事して居る最新式優良の純客船であります。

とあるように、5,300噸で、21ノットの長崎丸と上海丸が就航し、船客400余名を乗船させ輸送できた船であった。兩船の就航時間は、

往航 神戸發第1日午前11時 長崎着第2日午前9時 長崎發午後1時 上海着第3日午後4時  
 復航 上海發第4日午前9時 長崎着第5日正午 長崎發午後5時  
 神戸着第6日午後3時

とあるように、各船が長崎等の停泊時間を含め5日間4時間で神戸・上海間を航行していたのであった。さらに1920年代後半の中国の經濟事情を知る上で興味を引く記述が「通貨」の叙述である。

支那の貨幣は統一した制度はなく外國鑄造、中國政府並に各省鑄造の貨幣が共に用ひられて居ります。随つて贗造貨幣が少からず流通して居りますから、兩替其他の場合に注意が肝要であります。上海の一般通貨は大略左記の通りであります。

銀貨（一元）。(又は一圓若くは一弗と呼ぶ) 即ち普通墨西哥弗又は墨銀と稱するもの。二角（二十仙）。一角（十仙）。即ち小洋と呼ぶもの。銅貨（一仙）。普通十一乃至十二箇が小銀貨一角に相當します。一文（一厘）。支那人間小賣の標準貨幣で一千三百二三十文が墨銀一弗に該當します。

紙幣 六七種の外國銀行兌換券があります。普通一弗、五弗、十弗、二十弗、五十弗及百弗の六種です。為替相場は騰落定りがありません。在上海日本電信局、横濱正銀銀行支店又は當社支店に御照會にならば判ります。

とあるように、主要通貨は銀貨であった。それも清代の中国に流入した墨西哥銀貨が普遍的に流通していた。その銀貨一枚、1元が銅貨1,200~1,300文と兌換できたのである。清初に公定の銀と銅貨との兌換比率が銀1両に対し銅貨1,000文であったのと比較すると大いに銀貨の價值が上昇していたことがわかる。

この「上海航路案内」が刊行された昭和5（1930）年10月直後の、11月の日本郵船会社の上海船はどのような運航であったかを、『大阪朝日新聞』第17590号、昭和5年11月1日、同17595号、6日付の「日本郵船汽船會社出帆」より整理すると次のようになる。

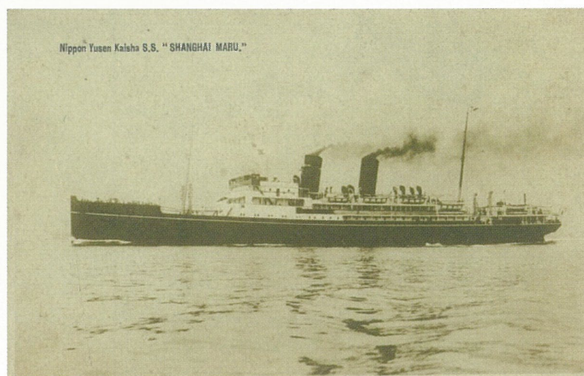
表1 1930年11月日本郵船会社上海行の汽船名

| 出港日    | 出港時   | 出港港名 | 船名  | 備考     |
|--------|-------|------|-----|--------|
| 11月1日  | 11:00 | 神戸   | 上海丸 | 上海行連絡船 |
| 11月2日  | 13:00 | 長崎   | 上海丸 | 上海行連絡船 |
| 11月2日  |       | 大阪   | 摩耶丸 |        |
| 11月3日  |       | 神戸   | 摩耶丸 |        |
| 11月5日  | 10:00 | 神戸   | 六甲丸 |        |
| 11月5日  | 11:00 | 神戸   | 長崎丸 | 上海行連絡船 |
| 11月5日  | 12:00 | 神戸   | 浅間丸 | 上海・香港行 |
| 11月5日  |       | 大阪   | 生駒丸 |        |
| 11月6日  | 13:00 | 長崎   | 長崎丸 | 上海行連絡船 |
| 11月6日  |       | 神戸   | 生駒丸 |        |
| 11月8日  |       | 大阪   | 笠置丸 |        |
| 11月9日  |       | 神戸   | 笠置丸 |        |
| 11月9日  | 11:00 | 神戸   | 上海丸 | 上海行連絡船 |
| 11月10日 | 13:00 | 長崎   | 上海丸 | 上海行連絡船 |
| 11月10日 | 10:00 | 大阪   | 阿蘇丸 |        |

『大阪朝日新聞』による。時刻はアラビア数字24時間制で示した。

11月1日から9日までの間に、上海経由の香港行を含め、神戸港から8隻により上海行き汽船が運航されていたことになる。

この表の「上海行連絡船」として名のある上海丸と長崎丸は、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

2) 1933年の上海航路案内（縦22.8cm×横19.5cm、12頁）

日本郵船会社の昭和8年（1933）3月改訂5版のパンフは次頁の表紙である。

このパンフの初版は昭和5年（1930）に出版され、版を重ねている。汽船の手すりに腰掛けた中国服を着た夫人が大きな扇を背負って座っている光景を描いている。

中国と日本、日華交通の今昔、上海へ、上海、日本総領事館、遊覧観光所、旅館、乗物、土産物、支那料理、海陸空連絡、南支の遊覧地、蘇州、杭州、鎮江、南京、日華連絡船利用観光旅程、郵船

の上海航路、日華聯絡快速船、長崎丸、上海丸、瀬戸内海と長崎雲仙の遊覧、日本諸港上海間乗船運賃、御乗船案内、【旅行上の御注意】気候、衛生、服装、携帯品、関税、手荷物検査、通貨、郵便及電信、【日中周遊券】、【省社二線連帯旅客及手荷物輸送取扱】、【上海經由日華片途連絡旅客手荷物運送取扱】

以上の項目からなる。先の「上海航路案内」と異なる新たな新項目が見られる。それは前の「海陸連絡」が「海陸空連絡」として空路の案内が見られることである。

空路は上海を起點として左記の通り經營されて居ります。

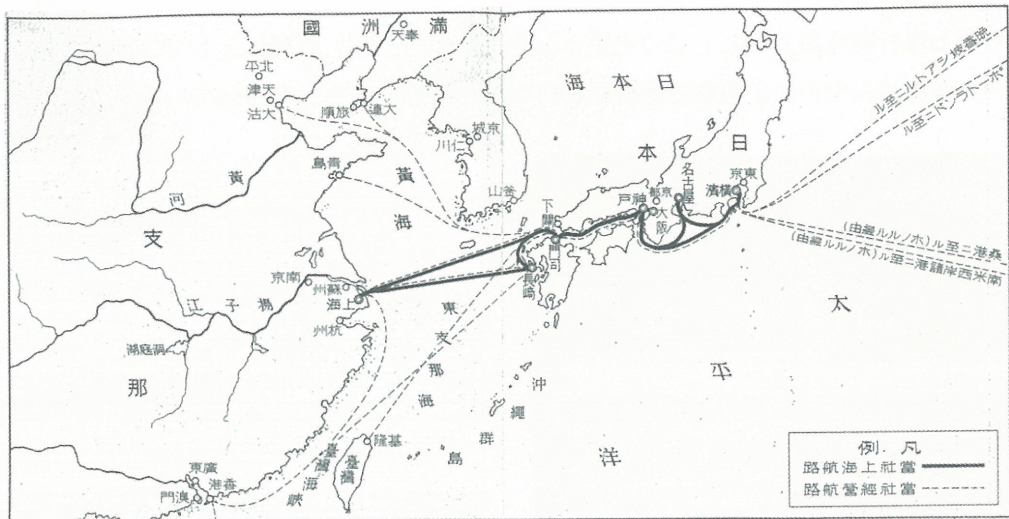
中國航空公司經營線 (イ) 上海—南京—安慶—九江—漢口。

(ロ) 漢口—沙市—宜昌—萬縣—重慶。

(ハ) 上海—海州—青島—天津—北京

歐亞航空公司經營線 (イ) 上海—南京—洛陽—西安—蘭州—肅州—哈密—迪化—塔城。

この航空路が昭和8年(1933)改訂5版に新出したことが時代の変化が如実に見られる。



この冊子が出版されたほぼ一年前の神戸の新聞『神戸又新日報』第16513号、昭和7年(1932年)3月29日付の「日本郵船汽船神戸出帆」の欄に上海行の汽船として次のものが見られる。

日華快速船 長崎丸 卅一日 前十時  
 上海丸 四月六日前十一時  
 (長崎發翌日正午十二時)  
 上海行 近江丸 四月二日 前十時  
 山形丸 四月五日前十時

とある。3月29日は火曜日であり、3月31日は木曜日に長崎丸が、4月2日は金曜日に近江丸、4月5



日は月曜日に山形丸、6日は火曜日に上海丸が神戸から上海に向かって出港していたことがわかる。すなわち一週間に4隻が神戸から上海に赴く日本郵船会社の汽船が運航されていたことがわかる。

さらに同冊子には「民國記者時間並ニ賃金表」が添付され、その「日華聯絡線利用観光旅程」(六日間) 上海・南京・杭州に観光日程が見られる

| 日程 | 観光順序                       |
|----|----------------------------|
| 一日 | 午後三時頃上海着、市中見物、午後十一時上海發     |
| 二日 | 午前七時南京着見物、午後十一時南京發         |
| 三日 | 午前七時二十分上海着、休憩              |
| 四日 | 午前八時三十五分上海發、午後二時九分杭州着、見物一泊 |
| 五日 | 午前杭州見物、午後二時杭州發、同六時五十分上海着   |
| 六日 | 午前九時上海出帆                   |

上海に到着して当日の上海北駅發23:00の京滬線の特急寝台車で南京に赴くと翌日の午前7:00に8時間かけて到着する。そして一日南京見学を終えて、同日の23:00の南京發の特急寝台車で上海に向かい、翌日の午前7:20に上海北駅に到着する。南京から上海へは20分長くかかっている。第四日は、滬甬線により上海北駅8:35の急行で杭州に向かい13:59に杭州に到着し、一日杭州見物し、杭州で宿泊する。翌日の午前中も杭州見物して、午後の14:00の杭州發の急行列車で上海にもどり、翌日の午前9時の日本行きの汽船で帰国すると言う上海、南京、杭州の観光旅行を日本郵船会社の日華連絡快速船の総噸数5,300噸の長崎丸か上海丸を利用するものであった。

この「上海航路案内」が刊行された昭和8年(1933)3月直後の、4月の日本郵船会社の上海船はどのようなものであったかを、『大阪朝日新聞』第18465号、昭和8年4月1日、同18469号、6日付の「日本郵船汽船會社出帆」より整理すると次のようになる。

表2 1933年4月日本郵船会社上海行の汽船名

| 出港日   | 出港時   | 出港港名 | 船名  | 備考    |
|-------|-------|------|-----|-------|
| 4月1日  |       | 大阪   | 筑後丸 |       |
| 4月2日  |       | 神戸   | 筑後丸 |       |
| 4月2日  | 11:00 | 神戸   | 上海丸 |       |
| 4月3日  | 13:00 | 長崎   | 上海丸 |       |
| 4月5日  |       | 大阪   | 三笠丸 |       |
| 4月6日  |       | 神戸   | 三笠丸 |       |
| 4月6日  | 11:00 | 神戸   | 長崎丸 |       |
| 4月7日  | 13:00 | 長崎   | 長崎丸 |       |
| 4月7日  |       | 大阪   | 六甲丸 |       |
| 4月8日  |       | 神戸   | 六甲丸 |       |
| 4月9日  | 12:00 | 神戸   | 龍田丸 | 上海香港行 |
| 4月10日 | 11:00 | 神戸   | 上海丸 |       |
| 4月11日 | 13:00 | 長崎   | 上海丸 |       |

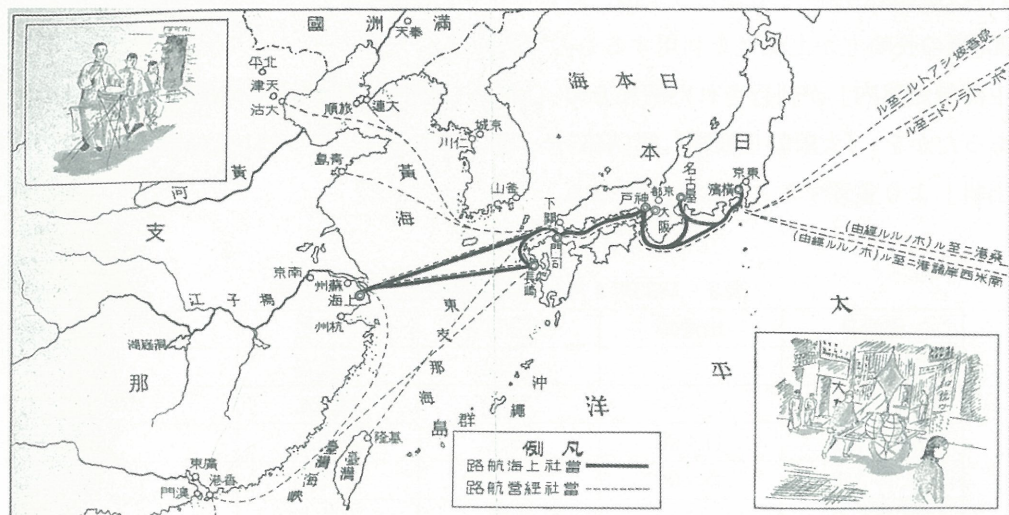
『大阪朝日新聞』による。時刻はアラビア数字24時間制で示した。

4月2日から10日までの8日間に7隻の汽船が、神戸港から上海港に向かっていったことが知られるのである。

3) 1936年の上海航路案内 (縦22.8cm×横19.5cm、4頁、12頁)

1936年2月印刷の「上海航路案内」は、前12頁の縦長サイズの掌中版である。本冊子は「日本郵船上海航路案内」として、次の項目が記されている。

中国と日本、日華交通の今昔、上海へ、上海、日本総領事館、遊覧観光所、旅館、乗物、土産物、支那料理、海陸空連絡、南支の遊覧地、蘇州、杭州、鎮江、南京、日華連絡船利用観光旅程、郵船の上海航路、日華連絡快速船、長崎丸、上海丸、瀬戸内海と長崎雲仙の遊覧、日本諸港上海間乗船運賃、御乗船案内、【旅行上の御注意】、気候衛生、服装、携帯品、関税、手荷物検査、通貨、郵便及電信  
先の2冊とほぼ同項目であるが、若干増加変更が見られる。



この「上海航路案内」が刊行された1936 (昭和11年) 年2月直後の、3月の日本郵船会社の上海船はどのようなであったかを、『大阪朝日新聞』第19521号、昭和11年3月1日、同19526号、6日付の「日本郵船汽船會社出帆」より整理すると次のようになる。

表3 1936年3月日本郵船会社上海行の汽船名

| 出港日   | 出港時   | 出港港名 | 船名  | 備考 |
|-------|-------|------|-----|----|
| 3月3日  | 11:00 | 神戸   | 上海丸 |    |
| 3月4日  | 13:00 | 長崎   | 上海丸 |    |
| 3月4日  |       | 大阪   | 摩耶丸 |    |
| 3月5日  |       | 神戸   | 摩耶丸 |    |
| 3月5日  |       | 大阪   | 六甲丸 |    |
| 3月6日  |       | 神戸   | 六甲丸 |    |
| 3月7日  | 11:00 | 神戸   | 長崎丸 |    |
| 3月7日  |       | 大阪   | 三笠丸 |    |
| 3月8日  |       | 神戸   | 三笠丸 |    |
| 3月8日  | 13:00 | 長崎   | 長崎丸 |    |
| 3月10日 | 10:00 | 大阪   | 筑波丸 |    |
| 3月11日 | 11:00 | 神戸   | 上海丸 |    |
| 3月12日 | 13:00 | 長崎   | 上海丸 |    |

『大阪朝日新聞』による。時刻はアラビア数字24時間制で示した。

1936年3月2日から12日までの10日間に6隻の日本郵船会社の汽船が神戸を出港し、上海港に向かっていた。

#### 4 小結

ここに掲げた「上海航路案内」は、日本郵船会社が1930年10月、1933年3月、1936年2月に発行し、乗船顧客に配布した3種のものである。この7年間に日本と中国とくに上海を結ぶ定期船は、毎週ほぼ3-4隻が確実に運航されていたことが知られる。

1932-1937年の5年間ではあるが、上海港に出入した各国の汽船の総噸数を比較すると、英国籍の汽船の総噸数が圧倒的に他国を制圧していた。それにつぐのが中国籍の汽船であったが、日本籍の汽船が中国籍の汽船の噸数に接近し、1936年には日本籍汽船の総噸数が中国籍汽船のそれを追い越すことに至ったのである(次頁の図1参照)<sup>11)</sup>

このように日本汽船の上海港への出入噸数は漸次増加傾向にあり、日本郵船会社の日本から上海港への定期便もその一翼を担っていたことは確実である。

これら頻繁に日中間を往航、復航する日本郵船会社の上海定期便は、日中間の人的移動、物的流通に大いに貢献していたことは歴然たる事実と言えるであろう。

11) 『民国二十一年 海關中外貿易統計年刊』、『民国二十二年 海關中外貿易統計年刊』、『民国二十三年 海關中外貿易統計年刊』、『民国二十四年 海關中外貿易統計年刊』、『民国二十五年 海關中外貿易統計年刊』、『中國舊海關史料(1859-1948)』京華出版社、2001年10月、第112冊185頁、第114冊172頁、第116冊197頁、第118冊318頁、第120冊368頁を参照。

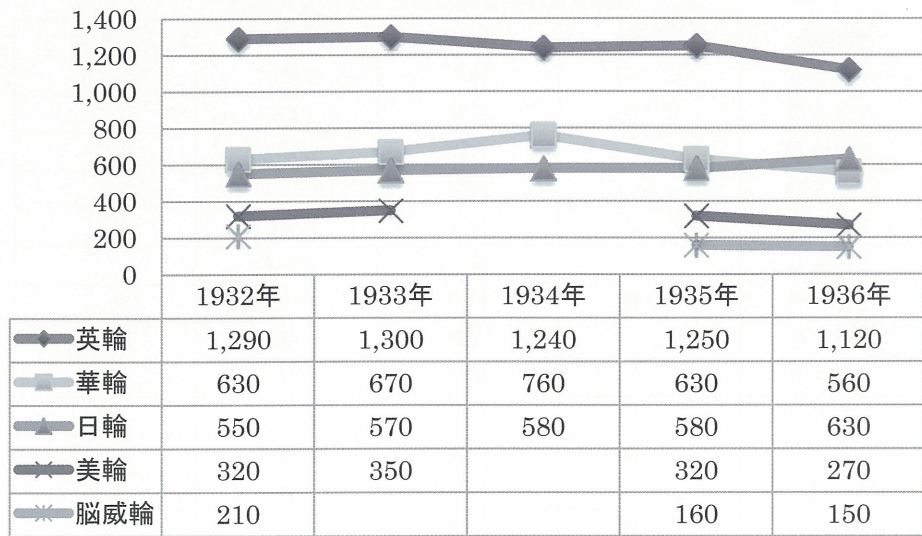


図1：1932-1937年上海港出入各国輪船噸數推移表（単位：萬噸）