

1933年当初の大連発着定期航路

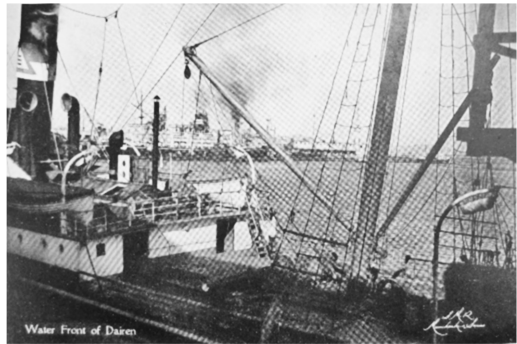
松 浦 章

- 1 緒 言
- 2 1910年代の大連港発着定期航路
- 3 1933年当初の大連港発着定期航路
- 4 大連港発着航路拡大の背景
- 5 小 結

1 緒 言

1929年（昭和4）3月に発行された大連汽船株式会社の「大連汽船 航路御案内」の「寄港地名所畧記」によれば、大連について次のように見られる。

日露戦争直後、露西亞から殆んど其の礎石と都市計畫だけの骨組を繼承して以來、茲に二十有餘年、今や大連市は歐米の諸都市に比して敢て遜色のない程度に、日本の力で建設され、擴張され、そして洗練せられたる東亞の代表的文化都市とな



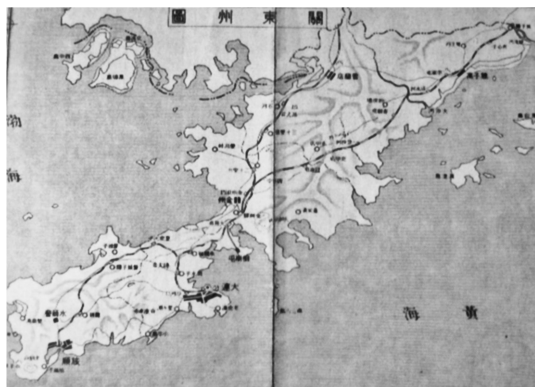
1936年頃の大連港

つた。其處に大連の都市としての誇りがあるのである。¹⁾

日本が大連と関係を生じる契機は、日清戦争直後であったが、その後の1895

年のロシア・フランス・ドイツによる三国干渉によってその関係は途絶えた。その後、日露戦争によって日本軍が1904年5月30日に大連を占領した。²⁾ それから20数年後のこととして大連汽船株式会社の「大連汽船 航路御案内」は大連の港湾都市の変貌を記している。

さらに1932年(昭和7)3月には、日本政府の後援により中国東北部に「満洲国」が成立した。その満洲国の対外的港湾となったのが満洲国に隣接する関東州³⁾(右図⁴⁾参照)の大連であった。大連は1898年に清国から租借し、1904年の日露戦争の結果、日本に割譲され港湾都市として発展



關東州圖

していたが、満洲国が成立すると、その外港としての重要性が高まり、各社が競って大連を発着する航路を開設した。

しかしその具体的な大連発着の各社の汽船航路についてこれまで看過され研究されることはなかった。

そこで本論では、1933年当初の『満洲日報』に掲載された各社の汽船発着記録に依拠して当時の大連港発着の定期航路の実情について述べるものである。

2 1910年代の大連港発着定期航路

1910年代における大連港の状況は、南満洲鐵道株式會社埠頭事務所編『大連港』に、

船舶ハ沿海・近海及遠洋航路船ノ出入極メテ頻繁ニシテ、是等ハ季節ニヨリ差異アレトモ、一箇年平均一日ノ出入汽船、凡ソ十一隻、二萬噸ニシテ、

1933年当初の大連発着定期航路（松浦）

此乗降旅客數六百名内外ナリ。⁵⁾

とあるように、1910年代には大連港に出入する汽船数は毎日11隻、総計2万トンで乗降旅客は600名前後であったことがわかる。

そこで1912年（大正元）から1915年までの4年間の大連港の出入汽船数と船客数を表示した。

表1から1912-1915年の間の船舶数の出入においてそれほど大差は見られ無いが、ところが乗降旅客数には大きな差が見られる。とりわけこの4年の間で、大連港で下船した旅客が乗船旅客数より遙かに上回っている。これは大連港において下船し、大連もしくは近郊に滞在して商業のみならず様々な活動に従事する人々が多かったことを示している。

この当時の大連港に寄港した定期航路は先の『大連港』によれば以下のようであった。

大阪商船株式會社

大阪大連線 打狗大連線 横濱大連線

日本郵船株式會社

横濱北支那線

南滿洲鐵道株式會社

大連上海線 大連南支那線

大連汽船株式會社

大連安東天津線 大連龍口線 大連青島線 大連貔子窩線

表1 1912-1915年大連港出入船舶数及乗降旅客数⁶⁾

	入港船数	出港船数	下船旅客数	乗船旅客数
1912年	1,895隻	1,893隻	131,070名	86,966名
1913年	2,182隻	2,181隻	145,685名	84,291名
1914年	2,111隻	2,097隻	124,983名	76,919名
1915年	2,140隻	2,153隻	148,140名	82,344名

大連柳樹屯線
阿波共同汽船株式會社
大連芝罘仁川線 大連芝罘安東線 大連芝罘青島線
朝鮮郵船株式會社
仁川大連線
Hamburg American Line
上海北支那線 歐洲東洋線
Ocean Steamship Co.
歐洲東洋線
Rickmers Line
歐洲東洋線⁷⁾

以上が1910年代の大連港に寄港した各社の航路である。大連を基点に日本の横濱、大阪などを結ぶ定期航路、朝鮮半島の西部沿海の主要港に寄港する航路、大連から渤海湾沿海、山東半島沿海に寄港する航路、さらに上海に到る航路、そして欧州への航路があった。

3 1933年当初の大連発着定期航路

1933年（昭和8）当初の『滿洲日報』の汽船発着航路の案内を見ると次の航路が見られる。なお大連港入港日、出港日、噸数等は漢数字で記されているが、全てアラビア数字に改めた。

川崎汽船大連出帆

貨物及船客 各船 重量屯5,100噸 製造1920年 速力11浬
横濱、芝浦行

呉淞丸 大連着 1月11日 大連發 1月14日 横濱着 1月19日

浦鹽丸 大連着 1月20日 大連發 1月24日 横濱着 1月29日

川崎汽船大連代理店 大連市山縣通199 山下汽船株式會社大連支店

日清汽船大連出帆

1933年当初の大連発着定期航路（松浦）

青島・上海行

嵩山丸 1月10日 唐山丸 1月16日 華山丸 1月25日

代理店 大阪商船株式會社大連支店

専屬荷揚所（大連山縣通）國際運輸株式會社營業課

日本郵船出帆

歐洲行 敦賀丸 1月15日 漢堡行 だあばん丸 1月9日 李浦行

近海郵船大連出帆

神戸、大阪、横濱行

淡路丸 1月7日 花咲丸 1月13日 宮浦丸 1月20日

勝浦丸 月 日

天津行

花咲丸 1月8日 宮浦丸 1月15日 玄武丸 1月23日

淡路丸 1月 日

基隆、高雄行

第二養老丸 1月 日 岩手丸 1月19日

朝鮮郵船大連出帆

青島・仁川行 會寧丸 1月9日

朝鮮・博多・長崎・鹿児島行 錦江丸 月 日

朝鮮鐵道各主要驛及本會社寄港地は貨物及證券發行。滿鐵との連絡貨物取扱致候。

右汽車汽船出帆日時は天候其他の關係に依り變更すること有之候。

水路圖誌海圖販賣所 キューナード汽船會社船客業務代理店

近海郵船株式會社大連代理店

朝鮮郵船株式會社大連代理店

日本郵船株式會社大連出張所 大連市山縣通

専屬客荷取扱所 丸二商會 大連市監部通吾妻橋

船切符發賣所 ジャパンツーリスト・ビュロー 大連市伊勢町案内所

阿波共同汽船

芝罘・威海衛・青島行

第十六共同丸 1月10日午後7時

第二十六共同丸 1月13日午後7時

芝罘・威海衛・仁川行

第二十六共同丸 1月12日午後7時

芝罘行

第十八共同丸 1月9日午後7時

仁川・鎮南浦行

長山丸 1月9日

天津行

長山丸 1月15日前8時

青島行

第二十六共同丸 月 日

滿鐵とは貨物連絡取扱致候

阿波國共同汽船會社大連支店 大連市山縣通二〇〇番地

切符發賣所 大連市伊勢町 ジャパンツーリスト・ビュロー

松浦汽船大連出帆

芝罘行 福壽丸 1月7日前6時

龍口・西口行 奉康丸 1月9日前6時

廣島縣廳・愛媛縣廳・岡山縣廳命令定期大連瀬戸内課

門司・宇品・尾道・今治・宇野行 照國丸 1月13日午後4時

門司着 1月16日前6時 宇品着 1月17日前5時

今治・尾道 1月18日後5時 宇野着 1月19日後5時

宇品より今治へ接續いたします。

廣島・愛媛・岡山三縣人に限り二割引致します。

滿鐵とは貨物連絡取扱致候

松浦汽船株式會社 大連市加賀町三〇

大阪商船出帆

門司、神戸（大阪）行 毎偶數日午前十時出帆

うらる丸 1月8日 はるびん丸 1月10日 香港丸 1月12日

うすりい丸 1月14日 ばいかる丸 1月16日 亞米利加丸 1月18日

上海・福州・基隆・高雄行 後三時出帆

1933年当初の大連発着定期航路（松浦）

盛京丸 1月19日 長沙丸 2月1日 福建丸 2月9日
歐洲行（上海・香港・新嘉坡經由）船客設備なし
紐育行（神戸、四日市、横濱經由、船客設備なし） 南海丸 1月30日
天津行

貴州丸 1月4日 河南丸 1月10日 武昌丸 1月25日
今治直行・横濱行（客室完備）

河南丸 1月9日 武昌丸 1月16日 貴州丸 1月25日
大阪商船株式會社大連支店

御乗船切符發賣所 ツーリストビューロー 大連伊勢町案内所

同沙河口出張所 營口案内所 撫順案内所 奉天案内所

長春案内所 哈爾濱案内所

御乗船切符取次所 滿洲旅館協會 大連市伊勢町

專屬荷扱所 大連市山縣通 國際運輸株式會社營業課

大連汽船出帆

青島・上海行 午前11時

長春丸 1月9日 奉天丸 1月12日 大連丸 1月15日

天津行（天津遡航）

長平丸 1月9日後4時 天潮丸 1月12日後3時

長平丸 1月15日前10時

登州・龍口行 龍平丸 1月6日後6時

芝罘・青島行（船客搭載） 濟通丸 1月9日前8時

基隆・高雄行（船客搭載） 山東丸 月 日後4時

山西丸 1月8日後4時

長崎・基隆・高雄行（船客搭載） 山東丸 1月18日後4時

新潟・伏木・敦賀行 河北丸 1月20日

大連汽船株式會社

專屬荷客扱店 大連敷島町 永和公司

阪神航路荷扱店 大連須磨町 澤山兄弟商會
臺灣航路荷客取扱店 大連敷島町 丸二商會
乗船切符發賣所 大連敷島町 ジャパンツーリスト・ビュロー

島谷汽船大連出帆

朝鮮・北陸・北海道行

鮮海丸 1月7日 日本海丸 1月17日 朝海丸 1月28日

寄港地 鎮南浦・仁川・群山・木浦・釜山・浦項・境・宮津・舞鶴・
新舞鶴・敦賀・伏木・函館・小樽

青森・新潟行 伏見丸 12月28日

島谷汽船株式會社大連出張所 大連市山縣通一五三
代理店 大三商會

乗船切符發賣所 ジャパンツーリスト・ビュロー 伊勢町案内所⁸⁾

『滿洲日報』昭和8年(1933)1月の各紙を見ると、汽船会社の掲載順は毎号異なるが、ほぼここに掲げた各社の「出帆広告」が記載されている。そこで、『海事要覽』記載によって、昭和11年(1936)4月末時点の各汽船会社の保有総トン数の多い順に各社の状況について述べたい。

その順位は63万トンを超えていた日本郵船、49万トン以上的大阪商船、16.5万トンの大連汽船、13.6万トンの近海郵船、12.7万トンの川崎汽船、5万トンの嶋谷汽船、4.5万トンの日清汽船、3.6万トンの朝鮮郵船、9.6千トンの阿波國共同汽船、2.3千トンの松浦汽船の順となる。⁹⁾ この10社の出港広告である。そこで各社の概況を若干述べたい。

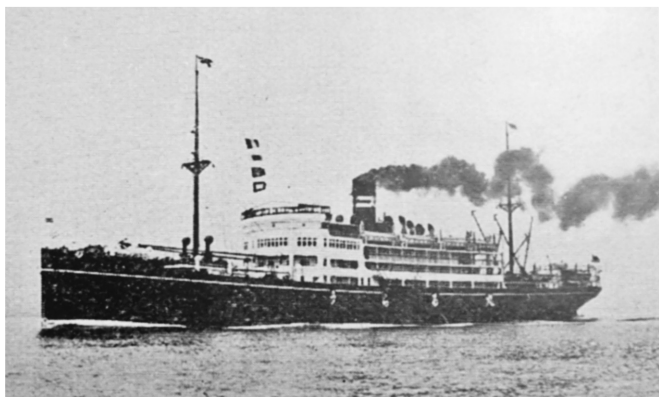
日本郵船会社は、明治18年(1885)日本政府の命令により創立し、日本を代表する汽船会社である。同社は世界への航路を保有していたが、政府すなわち逓信省の命令航路としての欧州航路とは別に私設航路としての欧州線があった。それは大正6年(1917)5月に開設された横濱・李浦(リバプール)線である。寄港地は小樽、名古屋、大阪、神戸、三池、大連、上海、香港、西貢(サイゴン)、新嘉坡(シンガポール)、等を経てスエズ運河を経由し地中海から馬

耳塞（マルセイユ）に寄港し、イギリスの李浦（リバプール）への航路であった。この航路に、だあばん丸7,163総トンが就航している。毎月1回の航海であった。¹⁰⁾ この路線が大連に寄港していたのである。『満洲日報』第9601号、昭和8年1月11日には李浦行へ、でらごあ丸が2月7日大連出港とある。でらごあ丸は7,148総トンであり、この航路には、他にだかあ丸7,169総トン、豊岡丸7,097総トン、とりおん丸7,017総トン、りま丸6,989総トン¹¹⁾と計6隻の7,000総トン級が就航していた。

さらに同社が李浦線と同様に開設した私設線が横濱・漢堡（ハンブルク）線である。大正8年（1919）10月に開設された。釧路、函館、小樽、崎戸、神戸又は大連、セビ、マカッサ、バタビヤ、新嘉坡に寄港しスエズ運河を経由して、倫敦（ロンドン）、ロッテルダム、アントワープ、ブremen、リスボンそして漢堡（ハンブルグ）への毎月1回の航路であった。この航路に就航していたのが敦賀丸6,987総トンであった。¹²⁾ 両航路ともに運航距離が長距離に及ぶため7,000総トン級の船舶が使用されていた。大連が日本郵船会社のこれらの航路の重要な寄港地であった。『満洲日報』第9608号、昭和8年1月18日には漢堡行に水戸丸2月14日出港とある。水戸丸は7,061総トンと他に松江丸7,061総トン、豊橋丸7,031総トン、松本丸7,024総トン、但馬丸6,995総トン¹³⁾の計6隻の7,000総トン級が就航していた。

大阪商船会社は、明治17年（1884）大阪に本社を設置して資本金120万円によって、5月1日に開業した。当初は大阪を基点に西日本への航路を保有していたが、近海航路として明治29年（1896）に台湾航路、同31年（1898）に揚子江往路、同32年（1899）に南支那航路、北支那航路を開始している。¹⁴⁾ 満洲航路と称された大阪・大連線は明治38年（1905）1月より開航した。¹⁵⁾ 昭和2年（1927）2月より使用船5隻により毎週2-3航海を実施し、同3年（1928）8月から使用船4隻によって毎週2航海を行っている。同5年（1930）7月からは5隻をもって毎月10航海を実施した。昭和6年（1931）9月にはじまった満洲事変以降は同航路の重要性が増し、同7年（1932）4月以降は新造船のうすり

い丸を就航させ
6隻として隔日
運航を行い毎月
15回となった。¹⁶⁾
うすりい丸は鋼
鉄船の貨客船
で、6,385.57総
トン、神戸三菱
造船所で昭和6
年(1931)11月
25日に製造さ



うらる丸

れ、タービン船として近海航路の貨客船であった。¹⁷⁾

昭和9年(1934)3月末での大阪・大連線は、大阪を出港して神戸、門司に寄港し大連へ直航した。扶桑丸、うすりい丸、うらる丸、亞米利加丸、香港丸、ばいかる丸、はるびん丸、志あとり丸、たこま丸の9隻を使用して毎月約25回の航海を行っていた。¹⁸⁾

扶桑丸は木造船で明治28年9月製造であるが、明治32年(1899)12月5日に加能汽船会社から購入した324.29総トンの貨客船であった。¹⁹⁾ うらる丸は鋼鉄船の貨客船6,374.84総トンで長崎三菱造船所で昭和2年(1927)12月15日に製造されている。²⁰⁾ 亞米利加丸は鋼鉄船の貨客船、6,312.53総トンで明治44年(1911)9月20日に東洋汽船会社から購入してい



大連埠頭に繫留のばいかる丸

る。²¹⁾ 香港丸も大正3年（1914）6月23日に東洋汽船会社から購入した鋼鉄船の貨客船で6,185.60総トンであった。²²⁾ ばいかる丸は鋼鉄船の貨客船で5,243.14総トン、大正10年（1921）5月10日に神戸三菱造船所で製造されている。²³⁾ はるびん丸は鋼鉄船の貨客船の5,169.28総トンで大正3年（1914）7月7日に川崎造船所で製造されている。²⁴⁾ 志あとの丸は鋼鉄船の貨客船で6,182.12総トン明治42年（1909）5月3日に川崎造船所で製造され、同じくたこま丸も川崎造船所で明治42年2月5日に製造された鋼鉄船の貨客船6,178.31総トンであった。²⁵⁾ 以上の9隻であるが、扶桑丸を除いた8隻は5,000-6,000総トン級の鋼鉄船であった。

『満洲日報』の出港広告にも、うる丸1933年（昭和8）1月8日、はるびん丸1月10日、香港丸1月12日、うすりい丸1月14日、ばいかる丸1月16日、亞米利加丸1月18日と6隻が隔日運航していたことがわかる。

大連汽船会社は、大連を基点に中国の渤海・黄海沿海の航運に従事していた北清輪船公司を継承する大連汽船合名会社を基に大正4年（1915）2月11日営業を開始し、大連を基点とする航路を運航していた。²⁶⁾ 昭和7年（1932）2月に起こった上海事変等により中国沿海への定期船が困難となり、香港航路に就航していた山東丸、山西丸の2隻を、昭和7年11月より大連・台湾航路へ変更し、同12月から河北丸と河南丸の2隻を大連から日本海沿海への航路に変更している。²⁷⁾ 昭和8年（1933）5月には東京事務所を開設し、49隻、16万9032総トンの体制により、満洲国建国による貨物量の激増とともに日本との物流の安定流通を企図し、大連上海航路に青島丸、奉天丸、大連丸を毎月13回の就航、大連天津航路に天津丸、長平丸を毎月10回、大連天津安東航路に天潮丸を毎月4回、大連天津鎮南浦航路に日東丸を毎月3回、大連龍口航路に龍平丸を毎月6回、大連北鮮航路に遼河丸が二箇月に3回、大連裏日本航路に河北丸、河南丸を毎月3回、大連横濱清水名古屋航路に東崗丸と永安丸を毎月2回、大連阪神航路に天山丸、千山丸を毎月3回、大連台湾航路に山東丸と山西丸を毎月3回、大連壺盧島航路に濟通丸を毎月6回の定期航路11線と不定期航路の大連香

港航路、大連北鮮航路を運航することとなった。²⁸⁾

大連・青島・上海航路に就航していた青島丸、奉天丸、大連丸ではあるが、青島丸は4,017.39総トン、奉天丸は3,974.11総トン、大連丸は3,748.19総トンのほぼ4,000級であった。日本への航路に就航した河北丸は3277.99総トン、河南丸は3,280.09総トン²⁹⁾、東崗丸は4,168.65総トン、永安丸は3,825.97総トン³⁰⁾、大連阪神航路の天山丸は2,775.82総トン、千山丸は2,775.82総トン³¹⁾を毎月3回、大連台湾航路に就航した山東丸は3,234.31総トンと山西丸は32,234.31総トン³²⁾と同一であった。大連天津航路の天津丸は2,352.10総トン、長平丸は1,717.81総トン、大連天津安東航路に天潮丸は1,269.89総トン³³⁾と大連から近距離の航路に就航したのは2,000総トンから1,000級の船であった。

近海郵船会社は、大正12年(1923)4月1日より、日本郵船会社の近海部から分離して開業している。³⁴⁾ 昭和14年(1936)の時点で、横濱天津線、神戸天津線、鹿児島長崎大連線、大冶八幡線、基隆神戸線、高雄東京線、高雄大連仁川線などを保有していた。³⁵⁾ 『満洲日報』の出港広告に見られる淡路丸1,948総トン、花咲丸は1,463総トン、宮浦丸は1,856総トン、勝浦丸は1,726総トン、玄武丸は1,872総トン、第二養老丸は2,210総トン、岩手丸は2,984総トン³⁶⁾といずれも1,000総トンから2,000総トン級の船であった。

川崎汽船会社は川崎造船所船舶部から独立し、大正8年(1919)4月1日より営業開始し、³⁷⁾ 昭和7年(1932)になると日本と満洲国との貨客の移動が頻繁になるとして京浜と大連間の貨物急行便を同年11月より浦鹽丸とほかの1隻を使って毎月3回の横濱大連直航航路を開設した。³⁸⁾ この航路に就航した呉淞丸と浦鹽丸は共に英国から購入した船舶で、呉淞丸は大正12年(1924)12月18日に購入された3,090総トンで、浦鹽丸は大正15年(1926)4月16日購入の3,110総トンといずれも3,000総トン級の船舶であった。³⁹⁾

島谷汽船会社は『満洲日報』の出港広告では島谷汽船とあるが、正式には嶋谷汽船株式會社である。昭和11年の『海事要覧』によれば、同社は神戸市神戸区明石町に本社を設けていた。⁴⁰⁾ 嶋谷徳三郎が明治28年(1895)より経営して

いた個人営業を大正6年（1917）5月に継承して資本金50万円により株式会社を創立した。昭和8年（1933）には500万円に増資している。昭和11年（1936）当時には18隻4万9千トン余の規模であった。⁴¹⁾ 経営定期航路としては、朝鮮北海道大連航路が毎月4回、北海道北鮮航路が毎月2回、小樽稚内航路が毎月6-7回、伏木根室航路が毎月4回であった。⁴²⁾ 『満洲日報』の出船広告に見られる朝鮮・北陸・北海道行の鮮海丸は2,113総トン、日本海丸は2,681総トン、朝海丸は2,681総トンで他に1隻明石丸3,173総トン⁴³⁾ とともに4隻によって大連から朝鮮半島北東岸の鎮南浦そして中部の仁川、南部の群山や木浦そして釜山さらに慶尚北道東海岸の港湾都市浦項を経て日本海沿岸の境・宮津・舞鶴・新舞鶴・敦賀・伏木・函館・小樽まで航行していた。

日清汽船会社は、日清戦争以降に中国大陆へ進出していた大東汽船、大阪商船、湖南汽船、日本郵船の中国内河航路を中心に日本政府の指示の下に明治40年（1907）3月25日に創立した。⁴⁴⁾ 創業以降、中国の内河航路、揚子江航路そして沿海航路も経営するが、北方線として上海天津間の航路を運航する。大正15年（1926）4月の日本政府からの補助命令により上海から天津へ赴くが途中に青島に寄港し、復航にのみ大連に寄港する1航海18日の日程と定められ、2,000余トンの華山丸と同噸数の唐山丸とともに1隻の3隻が就航していた。⁴⁵⁾ 華山丸は2,089.96総トンと唐山丸2,089.96総トンはともに貨客船として大正15年3月5月とともに大阪鉄工所で建造されている。⁴⁶⁾ 『満洲日報』の出港広告に見える嵩山丸は2,529.69総トンで大正10年（1921）2月に浦賀船渠会社で建造された。⁴⁷⁾ 同航路も日中関係の悪化とともに営業打撃をうけている。⁴⁸⁾

朝鮮郵船会社は、朝鮮半島を統治した朝鮮総督府の後援のもとに明治45年（1912）1月に海運業を目的とする会社として成立する。⁴⁹⁾ その営業は主に朝鮮半島沿海の航運にあったが、近海航路として日本や中国への航路も運航していた。『満洲日報』の出港広告に見られる同社の青島・仁川行と朝鮮・博多・長崎・鹿児島行であるが、青島・仁川行は、朝鮮総督府の命令航路として朝鮮北支那線が仁川・大連・芝罘間で運航され、昭和6年（1931）度より甲乙二線

を運航する。甲線は朝鮮半島の仁川・鎮南浦・新義州から山東半島の芝罘に赴きその後は遼東半島の大連・營口に寄港してまた山東半島の青島を経て仁川に戻る航路であった。乙線は仁川・青島・營口・大連・芝罘・新義州・鎮南浦・仁川の航路であった。⁵⁰⁾ 同航路に就航していた會寧丸は1,010.11総トン、大正9年(1920)8月に進水した船で因島の大阪鉄工所が造船している。⁵¹⁾ 朝鮮・博多・長崎・鹿児島行は、朝鮮総督府からの命令航路として朝鮮・長崎・大連線であり、甲線として仁川・大連・鎮南浦・仁川・群山・木浦・釜山・博多・長崎・三角・鹿児島—三角・長崎・博多・仁川と乙線として仁川・鎮南浦・大連・仁川・博多・長崎・三角・鹿児島—三角・長崎・博多・釜山・群山・仁川を各線毎月1回以上1年に16回以上を航海することになっていた。⁵²⁾ 同航路に就航していた錦江丸は、大正13年(1924)10月に帝國製糖株式会社から購入した1,264.19総トンであった。⁵³⁾

阿波國共同汽船会社は、大阪商船会社が成立後、徳島の輸送を寡占し、阿波藍の全国流通を企図した徳島県民の産業の発展を阻むとして、徳島県民の出資による共同汽船会社が設立された。それにより明治20年(1887)9月に誕生した有限責任阿波國共同汽船会社である。その後、明治26年には阿波國共同汽船会社と改称している。同社の運航航路は徳島、小松島、和歌浦航路を中心としていたが、日清戦争において軍需品の輸送船として日本政府に協力し、それを機会に徳島、兵庫、大阪への定期航路の墓に瀬戸内海から九州へと航路拡大を行った。その後、日露戦争に際しても政府に協力し、軍需物資の輸送に従事した。明治38年(1905)10月から明治39年(1906)4月の間に政府の御用船としての役目が解除されると、大連を根拠に明治39年3月より仁川、鎮南浦、龍岩浦、安東縣、大連、旅順、芝罘間の定期航海を開始した。さらに大連、安東航路、朝鮮半島東沿海、北中国諸港との交通運輸を担っている。⁵⁴⁾ 大正3年(1914)10月に大連出張所を設置し、大正8年(1919)6月には大連市山縣通に大連支店を設置して大連での開業を行っていた。⁵⁵⁾ ついで青島、安東縣、龍口、仁川、營口、芝罘に出張員事務所を設けている。⁵⁶⁾

1933年当初の大連発着定期航路（松浦）

『満洲日報』の出港広告に見る同社の芝罘・威海衛・青島行に就航していた阿波國共同汽船会社の第十六共同丸は木造の貨客船で1,477.19総トン、1890年（明治23）に英国で製造された。第二十六共同丸は木造の貨客船2,010.60総トンで大正9年（1920）3月に三菱造船所で製造された。⁵⁷⁾ 芝罘・威海衛・仁川行就航の第二十六共同丸は上記の通りであり、芝罘行の第十八共同丸は木造の貨客船794.66総トンで明治41年（1908）4月製造⁵⁸⁾、仁川・鎮南浦行の長山丸は鋼鉄船の貨物船1,150.80総トンで大正13年（1924）2月に小野鉄工所で製造されている。⁵⁹⁾ 阿波國共同汽船会社は東北沿海航路を運航していた。⁶⁰⁾

松浦汽船会社であるが、昭和11年（1936）の『海事要覧』によれば、次のようにある。

松浦汽船株式會社 大連市加賀町三〇番地

沿革 本社は現代表取締役松浦静男氏が昭和三年十二月田中商事株式會社大連支店の権利義務一切を繼承して海運業松浦洋行を獨立開業したるを其後昭和四年五月是れを全額拂込資本金貳拾萬圓の株式會社に改組して今日に至つて居る。

營業狀況 現在所有船三隻を有し客船は左記定期航路に就航し、貨物船は支那沿岸及内地に配船して業績頗る舉がり益々發展を遂げつつある。

所有船 船名松浦丸（貨物船）一，二一八總噸數 一，八八八重量噸

昌平丸（客船） 一，〇九三總噸數 一

日東丸（貨物船） 四七一總噸數 五六〇重量噸

經營航路 大連芝罘線 一ヶ月十航海定期就航 昌平丸

代理取扱船 大連瀨戸内線定期航路 照國丸（原田汽船會社）

大連仁川線 定期航路 利通號（利通輪船公司）

會社幹部 代表取締役 松浦静男⁶¹⁾

とあり、『満洲日報』の出港広告の大連瀨戸内航路の照國丸は原田汽船会社⁶²⁾からの傭船であつた。大正15年（1926）の『日本汽船件名録』によると、照國丸は原田汽船会社の船で、1899年（明治32）にイギリスのグラスゴーで製造さ

れた鋼鉄船の貨客船3,589.56総トンであった。⁶³⁾ 芝罘行の福壽丸は同書によると兵庫県の村尾汽船合資会社の船で、1883年（明治16）7月に英国のニューカッスルで製造された鉄船の貨物船2,784.90総トンであった。⁶⁴⁾

以上、各社の状況と大連航路の使用船舶について述べた。このような多くの汽船会社と数多くの汽船が大連航路に従事していた背景には以下のような理由があったと思われる。

4 大連港発着航路拡大の背景

当時の大連の状況について『満洲日報』の次の記事が参考になる。

『満洲日報』第9620号、1933年（昭和8）1月30日付の「大連市の日本人は遂に十万突破 奉天は五割九分まで日本人 七年度末人口調査」の記事である。

關東州及び南滿洲鐵道附屬地における昭和七年十二月末の人口は百三十二萬三千八百六十四人で同年十一月末に比して一萬六千十一人の増加である。これを過去二年に比較して見ると昭和五年末百二十九萬一千二百一十一人、同六年末は百二十七萬五千八百八十五人で昭和六年より四萬八千六百七十九人の増加を示しているが、六年末は滿洲事變發生直後であったため人心動揺して遂に施政以來かつて見ない減少を來したわけである。男女別にみると男七十七萬九千三百九十七人に対する女五十四萬四千四百六十七人で男の女を超過すること二十三萬四千九百三十人、即ち女百につき男百四十三人一分の割合で相變らず男女の權衡がとれない。これは主として都會地における滿洲人の單獨者の多いのが原因である。地方大別は關東州九十六萬一千四百四十六人、鐵道附屬地三十六萬二千七百十八人でその割合は前者七割三分後二割七分である。殊にこれで目立つのは鐵道附屬地の増加率の高いのに一驚する。國籍別にすると滿洲人百四萬九千三百二十五人（七割九分）、内地人二十四萬二千五百二十四人（一割八分）、朝鮮人二萬九千九百五十八人（二分）、外國人二千五十七人（〇、〇）の割合である。

昭和六年末に比し増加した四萬八千六百七十九人を國籍別に見ると増加の筆頭は内地人の二萬二千四百八十六人に次いで滿洲人一萬八千八百四十一人、朝鮮人七千四百十七人で外國人は六十五人の減少である。これを率に付て見ると人口千について朝鮮人は六百二十八人九分、内地人九十二人七分、滿洲人の七人一分の順位で朝鮮人の進出は特に目覺しいものがある。更にこれを主要都市によって見ると旅順市は總人口二萬九千四百三十人で昭和六年末に比して千三百八十三人の減少であり、殊に内地人は四百十四人を滿洲人は九百八十一人を減少している。大連市は總人口二十八萬五千六百十四人で昭和六年末に比し一萬二千十一人の増加を示し滿洲人十七萬七千七百五十四人、内地人十萬五千三百八十六人、朝鮮人千四百人、外國人六百二十四人である。奉天は總人口四萬九千八百八人で昭和六年末に比し七千三百六十五人の激増である。男三萬一千二百六十九人女一萬八千五百三十九人で内地人は二萬九千三百十九人で最も多く、總人口の五割九分を占め他の都市と全然趣きを異にしている。次いで滿洲人一萬八千六百四十八人、朝鮮人一千十八人、外國人八百二十三人の順位である。安東は總人口六萬二千六百三人で六年末に比し七千三百六十五人の増加で男は三萬七千四百二十八人、女二萬五千七百七十九人である。國籍別に見ると支那人の四萬六百七十六人、内地人一萬一千七百六人、朝鮮人一萬一千百九十五人で内地人と朝鮮人と相半しているのは國境であるがためで外國人は僅かに十四人に過ぎない。新京は總人口四萬七百二十七人で同年十一月に比し一千三百三十八人を増加、更にこれを昭和六年末に比較すると八千九十一人即ち人口千に付き百九十八人七分で一年間に約二割の激増振りである。男女別は男二萬七千四十八人、女一萬三千六百七十九人、國籍別に見ると最も多いのは滿洲人の二萬百五十七人（五割四分）、内地人一萬百六十一人（三割八分）、朝鮮人千八百七人（五分）外國人四百四十六人（一分）の順位でありこの激増は新首都を背後に控えての躍進振りを如実に物語っている。⁶⁵⁾

この記事から1932年当時の関東州と南満洲鉄道の付属地における人口が同年末において132万3864人に達していた。男女比率は男性が77万9397人、女性が54万4467人で女性が100人に対して男性が143人と男性が多かったことがわかる。その理由は「都會地における満洲人の單獨者の多いのが原因である」とされている。地方別では関東州が96万1046人、南満洲鉄道付属地が36万2718人と、大連のある関東州が73%、付属地が27%と関東州が圧倒していた。それは大連の人口が圧倒的に多かったことによる。ことに大連は総人口28万5164人の内、日本人が10万5386人と40%近い比率を示すように増加していたのであった。

以上のように、大連における日本人の人口増加は、満洲国設立による好況を求めるものであったと思われる。

そのことは次の『満洲日報』第9609号、昭和8年1月19日付の「満洲景氣目がけ出稼熱熾烈 田中商事會社社長來連談」に見る大阪の船舶業者田中商事社長の談話からも窺い知れるであろう。

十八日入港のうる丸船客中には市内松浦汽船會社に代理店を置く大阪の船舶業者田中商事會社々長田中末雄氏があつたが氏を船中に訪へば語る。

私は大正七年まで大連で矢張りこの商賣をしてゐました。内地はインフレーションの呼び聲の爲めかあらゆる方面に景氣が出て來たか、殊に船舶の方は一昨年まで世界的な海運不況で我國などは夥しい繋船がありましたが、今日では殆ど完全にといつてゐ、位に皆錨を上げてゐる有様で、殊に満洲事變以後は非常に活況を帯びて來ました。商船の大連内地定期が、四隻から六隻に増えても乗客の率は以前と變らないと云ふ話だけ五割方飛躍した事になります。つまり圓落の暴落と満洲景氣で内地企業家は海外出稼が容易になつた事を物語るものです。海上保險會社との問題ですが、それは四五年前保險會社のトラストである保險協同會といふものが結成され、船主に相談なしに無茶な保險料を押しつけた事に起因してゐるので、これは日本は老朽船の多い事と船舶の被害が最近非常に多い所から、殊に有償證券で利益が尠くなつたので、保險屋の方では

船主を搾つて浮び上らうといふので、船價の一割の保険料を押しつけようとしたのですが、これでは船主の方で大打撃ですから神戸の船主協會が主となつて全国的に運動してゐる譯です。支那は排日で駄目ですし、今後は滿洲に全力を盡す積りです。

尚氏は二三日大連滞在の上、三週間の豫定で奥地の視察に向ふ筈。⁶⁶⁾

ここに掲げたのは1月18日の大阪商船のうらる丸に搭乗して大連に到着した田中商事の社長の談話を記したものである。ところでその田中商事のことであるが、昭和11年（1936）の『海事要覧』によれば次のようにある。

田中商事株式會社　　大阪市北區小松原町

沿革　現社長田中末雄氏は横濱不二井商會に入り専ら海運の實際に就いて修得し、のち鳥羽造船所に移り支配人として大いに其の腕を振つたが、期する所あり大連に合資會社田中商會を創立し、大阪に支店を設け船舶業の經營を始め船主として沿岸航路を開始した。而して大正六年十一月資本金五十萬圓を以て組織を株式會社に變更し本店を大阪に移し、從來の大連本店を支店とし以て今日に及んで居る。尚田中氏は大連汽船株式會社の前身である北清輪船公司の創立者であつて大連海運界に於ける重鎮である。

大正十一年七月大連に一族を以て田中汽船合資會社を創立し汽船英龍丸を所有して海運業を開始したが不幸昭和十一年同船の沈没に遭ひ閉鎖した。⁶⁷⁾

田中末雄は海運業に関与し、大連において合資會社田中商會を經營し、その後大阪に本社を設置した田中商事會社を設け、さらに1922年（大正11）7月より大連において田中汽船合資會社を運営していた。このことから大連の海運界の事情に精通していたと思われる。ことに滿洲国の成立で、大連を中心として日本との関係が増大するとの見通しを確実にしていた。

さらに大連における海運界の発展に関心を持っていたのが山下汽船の社長である。『滿洲日報』第9609号、1933年（昭和8）1月19日に掲載された「船腹大不足　業界はこれから　一段の活躍を期する爲と　山下汽船社長の來滿談」

に山下汽船社長山下龜三郎の意気込みが知られる。

今次の我が海運界景氣の好轉に最初より華々しい活躍ぶりを見、社船は勿論群小船會社を尻目に堂々勝名乘りをあげて、正に海運界の惑星として注目されてゐた山下汽船社長山下龜三郎氏は同社取締役、納賀雅友氏、浦賀ドックの近藤昇次郎氏外一名帶同の下に十八日入港うる丸で來連したが、來滿の目的、海運界の近況並びに將來に關し次の如く縦横談を試みた。「滿洲には一昨年に來たそのときも單なる視察だつたのだが色々噂を立てられたものだ。今度は事變後初めてだし、而もこちらには色々取引上の關係もあるので挨拶に來たので、滿鐵並に關東廳等のお得意がおおいからね。どの位と日取りの豫定はないが、新京邊り迄行つてくるつもりで居る。御承知の通り我々海運業者は世界のタクシーなんだから滿鐵邊りからも精々利用して頂きたい。奥地の貨車ぐりの方も總裁にお會ひした時、河本理事等の肝入りで順調に行くらしいので安心して欲しいとの事なので、精々勉強したいと思つてゐる。私の豫想では浦鹽があゝなつたんだから少くも百五十萬噸から二百万噸を歐洲に送り込む様にならうが、二百萬噸送るとして少くも二百三十萬噸の船腹が必要だ。目下のところではあらたに二航海するとしても百萬噸の船腹が足りない事になるので、このまゝではどうしてもあがきがつかない。十河理事は曾てかう云はれた。滿鐵は大連迄レールで運んでくる文では駄目だ。少くも更に歐洲にアメリカにレールを延ばす事が肝要だ。と云ふのは大連からのレールは正に自分達海運界のものを指す事と思うが、自分等も折角結構な滿洲國が出来て特産物をドシドシ出してくれても海運業者が意氣地がなくては駄目だと思ふ。自分は今度滿鐵方面の色々な計畫を聞き、八田副總裁にもお會ひして腹案を尋ね、萬一新造船の計畫でもあれば、大いに應じようと浦賀ドックの人も一緒に來た様なわけだ。自分達の計では目下九十八萬噸の船腹があり、下半期に三十萬噸運んだ。外國船に奪はれるのはどう考へても忍びないところだからね。日本は今船腹不足で苦しんでゐる。四百萬噸位あろうがそれでは

仲々活動する迄にはいかないよ。少い船腹で無理をすれば運賃が嵩む丈だから損だ。孰間の合同問題これはあり得べき事であるが、やがて時期の問題として各船會社がトラスト化する様なことになるだらう。大汽の内地定期船就航云々、同業者のことは餘りしやべらない方が好いと思ふ。今度の景氣は定期的に來たもので線香花火式のものではないと信じる。秋頃からずつとよくなるだらう。丁度十二年目に當るからね。干支も酉年じゃないか」。上陸と共に鵜木支店長等に出迎へられ遼東ホテルに投宿した。⁶⁸⁾

大連の海外窓口としての重要性が増大するが、その激増する物流に相応する船腹が不足していた。とりわけ不足する日本海運の船腹不足を打開する方策に苦慮していた。

ついで、日本海運の船腹不足を打開する施策が行われる。その一端を『滿洲日報』第9619号、昭和8年1月29日付の「商船の大連中心 臨時船去來活潑 日滿貿易殷盛のため」に見られる。

大阪商船會社では神戸大連間の貨客定期の外に横濱天津線、昨年十二月より横濱大連線、本年二月中旬より大連臺灣線と大連を中心とする四定期航路を繼營してゐるが、滿洲國の治安維持確保と銀高による購買力の増大、諸建設事業遂行に伴ふ需要の増大で滿洲への輸入貨物は逐月洪水の如き勢ひを以て流入しつつあるので、舊臘十二月より、更に積極的配船を決定し臨時利用の方針を確定するところがあつた。従來商船の臨時船は定期船の補助として使用したのであつたが、日滿兩國の取引は今後年と共に旺盛なるは疑ふ餘地がないので、茲に愈々臨時船採用主義を決定したもので、現に一月中に於ける臨時船の入港は十八隻に達し、商船大連支店では意外の繁忙に逐はれてゐる。右に關し高見支店長は語る。

滿洲への輸入貨物は御承知のように非常な勢を以て激増を來して居り。今後の趨勢は一段と増加すべきは決定的の事實であるから、昨年末から臨時船使用の方針を決定した。その結果今月に入りては隔日毎に、時には毎日臨時船の入港をみて、豫想外の繁忙を來してゐる。輸出貨物にありては

輸入貨物程に激増はしてゐないが、兎に角、船腹を満たすだけの大體の荷物はあるやうだ。今年は前年に比して一層忙しくなることと思つてゐる。⁶⁹⁾

大阪商船会社は神戸と大連との間の貨客定期の外に横濱・天津線そして、昭和7年(1932)12月より横濱・大連線、昭和8年(1933)2月中旬よからは、大連・臺灣線と大連を中心とする四定期航路を經營するようになり、満洲国成立によるところの貨物量の増大は、積極的な増便による配船を決定していたのであった。

その貨物の増大に関する積荷について『満洲日報』第9623号、第9624号、1933年(昭和8)2月2日より翌2月3日にかけて連載された「満洲大豆の歐洲向輸送は日本船で充當 此目標を翳す山下汽船 新設海陸運送會社の使命」に見られる。

満洲農産物の大宗たる大豆は今や世界的商品として日本、支那、南洋はもとより歐米諸國への輸出は年と共に旺盛を加えている、殊に歐洲に於ける油房工業の顯著なる發達と満洲國建設による北滿一帯に亘る特産物の増産に鑑みるときは、今後の歐洲向輸出は更に一段の増加を來すことが豫想される即ち現在百五十萬噸に上る歐洲向輸出が二百萬噸となり、二百五十萬噸となるのは決して遠い將來ではないと期待される、勿論歐洲の經濟界回復の如何と、世界各地に於ける農産物の今後の推移に重大なる關係があるわけだが概括的にみて、右の見解は間違いないものと斷定して、差支えはあるまい。

然るに年額百五十萬噸の歐洲向大豆の中約八割を外國船によって積取られ残る二割を日本船が積取るに過ぎなかった從來の歴史は甚だ面白からぬ實勢であつた、しかも昨年の圓爲替の急激なる低落を見て以來、日本船の遠洋出動が頗る有利となるや、本邦船の郵、商兩社を除く社外船主は争うてその所有大型船を遠洋に就航せしむるに至り、就中百萬噸に餘る船舶を動かしつつある山下汽船の活躍は實に目覺しきものがあつた。殊に歐洲向大豆の積取りに對する犠牲的配船は遂に豫想外の効果を奏し漸次外國船を

駆逐して昨年における大連、歐洲航路の日本船六十萬噸中實に山下のみを以て四十七萬噸に達したと言われている即ち山下汽船としては「少くとも歐洲大豆だけは日本船で」をスローガンとしその全能力を擧げて外國船に對抗したものであり、且つ不況に沈淪していたわが海運界の打開に資せんとする逋信省方面の示唆も與って力あるものと信ぜられる。

昨年五月以來、大連輸出の歐洲向大豆は毎月十萬噸を超え、旧臘十二月には二十三萬噸餘に達し實に大連港開設以來の新記録を示し跳躍的激増を來したことは尠からず關係方面を驚嘆せしめた、勿論これは滿洲事變以來北滿貨物の浦鹽出廻りがハタと杜絶して必然的に南下貨物の激増を來したがつたため北鮮の終端港が完成したり、浦鹽輸出が復活すれば自然大連としてはこの繁榮を維持することは困難である、それにしても歐洲向特産物の全數量から見ればたとえ輸出が三分されたとて何の變化もある筈はない、殊にここ兩三年の間に於て大連輸出がそう急激に減退すべきものとは到底信ぜられぬ、何れにより圓爲替低落による好調に乗じた山下汽船が滿洲特産物積取りのため本年は一段と積極的に乗出すであろうとは一般の容易に豫想し、且つ期待したところであつた、果せるかな、今回新京に資本金百萬圓四分の一拂込の滿洲海陸運送會社が山下によって新設された、これこそ滿洲特産物の歐洲向に對し、積極的に優越的地歩を確保すべき第一段階であるとして關係方面に於て重大視するに至つたのである。

滿洲海陸運送會社は新京に本店を置き支店を大連、神戸、羅津に置くことになっているが、これが運用を如何にするかの方針に至つては未だ何等の決定をみていない要は貨物輸送の迅速を本旨とし、海陸連絡を一段と圓滑ならしむるにあつて具体的には鐵道沿線から直接目的地迄の輸送積取扱いや、一貫せる賃率の制定、大連、歐洲間の季節的航路の開設並に北鮮終端港完成後の同地の確保等と解してよからう。只速斷してならぬことは、新會社の設立を目して單に山下が特産物の歐洲向輸出を一手に掌握して他の關係會社に挑戦せんとするが如きものとしなないことである、過日山下龜

三郎氏が來滿の際も「新運送會社は單に頭を造っただけで、これから手をつけ足をつけなければならぬ」といったに徴しても推知し得る如く必ず關係船會社、運送會社との緊密なる連絡の下に着々運ばれているものと推斷されるのである。

昨年十二月郵、商兩社の合同が今にも實現するかの如く喧傳せられた當時も、その背後に山下龜三郎氏が一役買って暗躍していたことは疑いの餘地がなく、關係方面では夙に知悉している事實であるここ數年來打續いた海運界の不況は世界的であつて強ち日本の船會社だけの苦境には止まらない、各社が各個に対立して熾烈なる競争を演ずることは共倒れの恐れこそあれ、何等益するものではない、宜しく大局に眼を注ぎ蝸牛角上の争いを止めて日本船を打って一丸となし、外國船と堂々勝敗を決すべしというのが識者の唱道するところであり、時代は瞭かにそれを指示している。

日滿の連絡を緊密にし、内地大連航路を充實革新するため大連汽船が優秀船を建造して内地定期航路を計畫し商船の獨占航路に肉薄せんとすることに何等の意義はない、競争によってこそ貨客へのサービスはよりよく改善されるからである、然しながらこれに對する商船側の言分にも一理なしとは云えない、即ち大汽が阪神、大連航路へ割込めば兩虎共に傷つくの外はない、區々たる内地航路へ割込むよりも寧ろ何が故に歐洲航路へ眼を注がぬか、滿鐵を背景とする大汽としてはそれが当然の使命であらうに、特殊會社たる滿鐵が大汽の内地割込みを援助するが如きは正に民業への圧迫であるというのである、國際運輸の築島專務は先般重役増員の際に、大汽の増田專務と商船の村田副社長を取締役に推薦した、彼の期するところは商船と大汽とが徒らに不當の競争を敢てすることは海運國策の見地からみて面白くないからこの際兩社の重役を國際の重役とし國際を通じて兩社の圓滿なる協調を促進し、以て海運政策に寄與したいという抱負を實現したいというにあるようだ。

國際運輸は去る昭和四年に傭船を以て滿洲大豆の歐洲向輸送に成功した

が現在の築島専務も海陸運送の圓滑を期するには自ら船を動かす必要ありとし、從來の海運係を海運課に獨立昇格せしめ、広く遠洋方面への進出を企圖している殊に北鮮終端港完成後の同地の地位確保は最も重大なる關心事であらねばならない、大連汽船も亦ここ数年來所有大型船を歐洲航路に配し、一段と飛躍の機會を窺いつつあることは贅言する迄もない、親會社たる滿鐵は大連迄貨物を搬出するが万事は滿鐵の意向次第だと冷靜を持する大汽の胸中鬱勃たるものがあるのは察するに難くない、かくて各社各様に秘策を練りつつあるとき、今山下の資本になる滿洲海陸運送會社が生れたのだが、山下社長いう所の「手をつけ足をつける」その手足こそは右に述べた滿鐵、商船、大汽、國際等々の緊密なる連絡を意味し、これ等の賛同を得て更に大きな海陸連絡機關が生れるべき一前提に外ならないであろう。

圓爲替の低落に恵まれて去年は郵船、商船の外に山下、大汽、三井、三菱兩船舶部、勝田汽船が歐洲向大豆の輸送をなし得たが、三井、三菱兩船舶部の歐洲航路への進出は注目に値する、過半十幾年間かの永い間全く外國船に壟斷されていた大連歐洲線は山下の非凡なる活躍によって漸く外國船を圧倒するに至り「滿洲大豆は日本船で」をモットーとした大半の目的が達せられつつある、建國第二春を迎えた滿洲國もまた自らこれが輸送の欲求あるは自然の歸趨であり、山下汽船が滿洲國政府と提携し、日滿合辦の船會社を作るなど取沙汰されるのも寔に故なしとしない、筆者は滿洲海陸運送會社の生誕とさらにこれを土臺とする大規模の運送機關が生れるであろうことを重要視して已まないのである（一記者）。

「滿洲農産物の大宗たる大豆は今や世界的商品として」と掲げられたように、中国東北部は世界有数の大豆の生産地であった。その地で生産された大豆が、当時の日本や中国本土のみならず、東南アジアや欧米諸国へ輸出されていたのであった。⁷⁰⁾

その世界的需要量の高い大豆をどのように各地に供給するかが問われた。従

来は年額150万トンの欧州向大豆の内、約80%が外国船によって積載搬出され、残りの20%を日本船が搬出する状況であった。それが経済状況の関係で日本郵船、大阪商船そして山下汽船、大連汽船、三井船舶、三菱船舶さらに勝田汽船も欧州向大豆の輸送を行うことになり、大連港は活況に湧いていた。

そのような大連港の盛強の一端が、上記の大連港発着汽船数に見られると言えるであろう。

5 小 結

上述のように「満洲國」が誕生して1年以内の活況を呈していた大連港の定期汽船の発着状況について述べた。1930年代当時の大連は日本人が大連人口の4割に達するほどの盛況を見せ、さらに東北各地で生産された世界的に需要度の高かった大豆の搬出港としても重要な機能を有していた。そのため「満洲國」にとって最大の関係国であった日本との連繫を強固にする手段として頻繁な汽船航路の安定的頻度の高い運航が求められたのであった。

その第一が人的移動に、そして物流にと大連港は活況を呈していた時期であったといえる。物流の代表が世界的需要量の高い大豆をどのように世界各地に供給するかであった。1930年代以前は、欧州向の大豆の内、約80%が外国船によって海外に搬出され、残りの20%を日本船が搬出する状況であった。その状況を変革したのが日本の汽船会社の台頭であった。とりわけ日本郵船会社、大阪商船会社そして山下汽船会社、満鉄系列の大連汽船会社、日本の商社系列の三井船舶会社や三菱船舶会社さらに勝田汽船会社も欧州向大豆の輸送に参入して、大連港は各社の汽船が日々出入して活況を呈していたのである。

このように多くのとりわけ日本の汽船会社が大連を発着港とした背景には、第一次世界大戦中の海運ブームにより急成長を遂げた汽船会社が、昭和5年(1930)からの農業恐慌から始まる昭和恐慌によって低迷する。ところが1933年には日本の海運界が余剰ある船腹を活用するために積極的に航運力を使ったこととも関係するであろう。⁷¹⁾

1933年当初の大連発着定期航路（松浦）

注

- 1) 大連汽船株式会社『大連汽船 航路御案内』（大連汽船株式会社，1929年3月），「寄港地名所畧記」の「大連」による。
写真「1936年頃の大連港」は，「満鐵エハガキ」第1輯，1936年版による。
- 2) 井上謙三郎編『大連市史』大連市役所，1936年9月。『大連市史〔普及版〕』地久館，1989年4月，206頁。
- 3) 井上謙三郎編『大連市史』大連市役所，1936年9月。『大連市史〔普及版〕』地久館，1989年4月，112-114，311-314，398-400頁。
- 4) 「關東州圖」は，南滿洲鐵道株式會社編『大連地方案内』南滿洲鐵道株式會社，昭和四年（1929）年版に依拠した。
- 5) 南滿洲鐵道株式會社埠頭事務所編『大連港』南滿洲鐵道株式會社埠頭事務所，1918年6月，41頁。
- 6) 同書，41-42頁。
- 7) 同書，43-44頁。
- 8) 『滿洲日報』第9597号，昭和8年（1933）1月7日，4頁。
- 9) 畝川鎮夫『海事要覽』海事彙報社，1936年12月初版。1937年5月再版，76-77頁。
- 10) 日本郵船株式會社編『日本郵船株式會社五十年史』日本郵船株式會社，1935年12月，513頁。
- 11) 同書，513頁。
- 12) 同書，513頁。
- 13) 同書，513頁。
- 14) 神田外茂夫編『大阪商船株式會社五十年史』大阪商船株式會社，1934年6月，37，60頁。
- 15) 同書，243頁。
- 16) 同書，245-246頁。
- 17) 同書，428，431頁。
- 18) 同書，248頁。
「うる丸」，「ばいかる丸」の写真は，大阪商船株式會社『大連航路案内』大阪商船株式會社，昭和四年（1929）十二月發行に依拠した。
- 19) 神田外茂夫編『大阪商船株式會社五十年史』，384，408頁。
- 20) 同書，427頁。
- 21) 同書，398頁。
- 22) 同書，414頁。
- 23) 同書，411頁。
- 24) 同書，409頁。
- 25) 同書，395頁。

- 26) 水地慶治編『大連汽船株式會社 二十年畧史』大連汽船株式會社，1935年6月，6-34頁。
- 27) 同書，63頁。
- 28) 同書，63頁。
- 29) 同書，211-212頁。
- 30) 同書，206頁。
- 31) 同書，207頁。
- 32) 同書，215頁。
- 33) 同書，214-215頁。
- 34) 近海郵船株式會社編『三十年史』近海郵船株式會社，1980年7月，2頁。
- 35) 同書，8-9頁。
- 36) 同書，11-12頁。
- 37) 川崎汽船株式會社編『川崎汽船五十年史』川崎汽船株式會社，1969年8月，32-34頁。
- 38) 同書，77頁。
- 39) 同書，494頁。
- 40) 「海運興信錄」63頁。畝川鑛夫『海事要覽』海事彙報社，1936年12月初版。1937年5月再版所収。
- 41) 同書，63頁。
- 42) 同書，64頁。
- 43) 同書，64頁。
- 44) 浅居誠一編『日清汽船株式會社三十年史及追補』日清汽船株式會社，1941年4月，34-36頁。
- 45) 218頁。
- 46) 同書，243-244頁。
- 47) 同書，241頁。
- 48) 同書，219頁。
- 49) 小武家芳兵衛編『朝鮮郵船株式會社二十五年史』朝鮮郵船株式會社，1937年6月，15-29頁。
- 50) 同書，150頁。
- 51) 同書，162頁。
- 52) 同書，148-149頁。
- 53) 同書，168頁。
- 54) 天羽壽郎編『阿波國共同汽船株式會社五十年史』阿波國共同汽船株式會社，1938年12月，5-9頁。
- 55) 同書，142-143頁。
- 56) 同書，143-147頁。

1933年当初の大連発着定期航路（松浦）

- 57) 同書, 27頁。
- 58) 同書, 27頁。
- 59) 同書, 28頁。
- 60) 松浦章「阿波国共同汽船会社の中国東北沿海航運」, 松浦章『汽船の時代と航路案内』清文堂, 2017年2月, 258-283頁。
- 61) 「海運興信録」140-141頁。畝川鎮夫『海事要覧』海事彙報社, 1936年12月初版。1937年5月再版所収。
- 62) 松浦章「原田汽船会社と青島航路」, 松浦章『汽船の時代と航路案内』231-257頁。
- 63) 菅谷子頼編『日本汽船件名録』日本汽船件名録発行所, 1926年12月, 1048頁。
- 64) 同書, 930頁。
- 65) 『滿洲日報』第9620号, 昭和8年1月30日, 2頁。
- 66) 『滿洲日報』第9609号, 昭和8年1月19日, 4頁。
- 67) 「海運興信録」125頁。畝川鎮夫『海事要覧』海事彙報社, 1936年12月初版。1937年5月再版所収。
- 68) 『滿洲日報』第9609号, 昭和8年1月19日, 4頁。
- 69) 『滿洲日報』第9619号, 昭和8年1月29日, 4頁。
- 70) 松浦章「国際運輸株式会社と南滿洲鉄道」, 『関西大学文学論集』第71巻第1・2合併号, 21-22頁。
- 71) 中川敬一郎『兩大戰間の日本海運業』日本海運経営史1, 日本経済新聞社, 1980年9月, 161-183頁。