

大阪商船会社の瀬戸内海航路案内 —東アジア海域の汽船運航データ—

松浦 章

1 緒言

1892年（明治25）6月17日付の『東京日日新聞』第6200号、「商海一瀾」に「各鐵道會社の近況」として次の記事が見られる。

山陽鐵道會社 同會社の線路は、…大阪神戸を経て馬關に出で其れより一葦海水を隔てて九州線に連絡すべき本邦鐵道の幹線に當り居れば、軍事上に於ても經濟上に於ても到底敷設せざる可らざるせんろたるは今更云ふまでもなけれど、神戸より馬關に達するの線路を一個獨立の私立會社として敷設して相當の利潤を収め得べきや否や、現に同會社既設の線路は神戸より備中尾ノ道に至る百八十哩にして、以西馬關に達するの線路は工事を中止し未だ容易に着手すべくも見えざれば、先づ既設の線路は如何と云ふに、第一同線は海岸に接近し居るが故に、軍事上に於て甚だ面白からず。第二に大坂灣より播磨周防兩灣を経て長門の瀬戸に至るの内海は潮流静かに波濤穏やかにして、舟楫の使我國第一と稱すべき程なり。此間大坂沼川、共立兩會社汽船の往復絶えず、而して其の運賃は山陽鐵道に依頼するよりも餘程低廉なり。且つ航海の容易なると寄港する所少なきが故に、其の時間に於ても汽車と大差なきを以て、中國筋を往復する乗客荷物は多く船便に依る。此の如く鐵道會社は常に汽船會社に壓倒せらるるの感ありて、同鐵道會社にして若し速かに馬關迄の線路を敷設すれば知らず目下の有様にては經濟の有様甚だ覺末なく思はる。¹

山陽鐵道は、明治25年の時点では、大阪・神戸から岡山県の尾道までしか開通せず、さらに西に行くには、瀬戸内海を航行する汽船会社の船舶を利用するのが最適であった。

その瀬戸内海航路を運航していた汽船会社の一社が、1884年（明治17）に設立された大阪商船会社であった。同社の創業当初の主力航路は瀬戸内海航路であった。

産みの悩みを経て漸く生まれ出でたる有限責任大阪商船会社は大阪府北区富島町十四番地に本社を設立し、資本金百二十萬圓を以て明治十七年五月一日開業の途に就いた。當社の

¹ 毎日新聞社制作マイクロフィルム「明治25年5-6月」による。

財産としては船主の提供せし船舶より外になく、五十五名の船主より當社の創立に提供せし船舶は合計九十三隻であつて、當社は此等の船舶をも以て開業せし譯である。…

開業當時開設せし航路は、大阪より切な威海沿岸を経て山陽及び山陰に至る線路、同じく瀬戸内海を経て九州東西沿岸に至る航路、大阪より和歌山に至る線路、大阪より四國各地に至る線路等十八本及び四支線であつて、其の明細は先の通りである。²

とあるように、大阪商船会社の主要航路は瀬戸内海航路を基幹航路とするものであった。

瀬戸内海航路に関しては多くの成果が見られる。中村由信『瀬戸内海の旅 付山陽道・四国』³は、香川県出身の著者が報道写真家として多様な写真を使用して瀬戸内海の風景を描いている。安山信雄「瀬戸内海地域の交通体系に関する 2.3 の考察」⁴は瀬戸内の道路と鉄道による貨物流動や道路施設などについて考察している。東皓傳・北川建次「交通の移り変わり」⁵は、古代から現代に至る瀬戸内海に面する陸上交通や海上交通の推移を述べる。坂口良昭「商品の流れと都市」⁶は瀬戸内地域における物流に関して述べ、佐伯岩雄「観光地と観光客の動き」⁷は瀬戸内海の観光資源としての優位を指摘している。片山広子「近代瀬戸内海航路の観光地に及ぼす影響—大阪を起点とする旅客汽船航路を通して—」⁸は、瀬戸内海航路の変遷として明治 10 年代から昭和 10 年代までの特徴と主要な観光地や旅客移動の推移などについて考察している。

2001 年に、地方史研究協議会は大会特集として「瀬戸内海地域の生活と交流」を取り上げ、「海と風土—瀬戸内海地域の生活と交流—」と題して討議し、井上淳「瀬戸内海の情報ネットワーク—松山藩津和地御茶屋を中心に—」、山本秀夫「近世瀬戸内の流通史に関する一視点—樺材流通を事例に—」、真鍋篤行「近世讃岐香西浦のサワラ瀬曳網漁業について」、松原弘宣「備後灘・燧灘交易圏について」、山内治朋「芸予諸島と伊予一宮大山祇神社」、畑野順子「中世尾道と「しまなみ海道」—帯の水運上の役割と結びつき」、清水正史「近世伊予の海上交通について」、定兼学「近世領主の無人島利用—備前国和気郡日生諸島の場合—」、長谷川博史「港町に

² 神田外茂夫編輯『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 頁。

³ 中村由信『瀬戸内海の旅 付山陽道・四国』現代教育文庫 349、社会思想研究会出版部、1961 年 10 月、264 頁。

⁴ 愛媛大学瀬戸内地域開発共同研究組織編『瀬戸内の地域開発に関する研究』愛媛大学瀬戸内地域開発共同研究組織、1973 年 3 月、317-331 頁。

⁵ 瀬戸内海文化シリーズ編集委員会『瀬戸内海の産業と交通』瀬戸内海環境保全協会、1979 年 11 月、159-214 頁。

⁶ 瀬戸内海文化シリーズ編集委員会『瀬戸内海の産業と交通』215-251 頁。

⁷ 瀬戸内海文化シリーズ編集委員会『瀬戸内海の産業と交通』253-274 頁。

⁸ 『史泉』第 86 号、1997 年 7 月、20-40 頁。片山広子は、ここで述べる汽船会社のパンフレットに触れ、地理学的手法から考察しており参考になるが、パンフレットを紹介した研究ではない。

おける「名所」の想像一輛の浦を事例として一」、中山富弘「近世瀬戸内海地域の経済発展と他国稼ぎ」、伊東昭弘「近世瀬戸内塩業と地域経済」、引野亨輔「芸備地域の宗教的風土」、布川弘「近代日本社会史研究と瀬戸内海」、印南敏秀「海産資源をめぐるすみわけと交流」、山内譲「中世瀬戸内海航路の変遷」、藤隆宏「出漁小漁民からの自発的關係形成」、西向宏介「幕藩制解体期における芸備の社会経済について」など多くの問題提起が提示された。日本の歴史、地理を考察する上で瀬戸内海が特に西日本の歴史形成に果たした役割の重要性に喚起されつつあると言えるであろう。

そこで本稿は、この大阪商船会社が基幹航路とした瀬戸内海航路に関して顧客等に配布した航路案内に関して述べて見たい。

2 大阪商船会社の瀬戸内海航路

大阪商船会社の創業時に開設された航路は 18 航路があった。

第一本線 大阪、神戸、馬關、博多、長崎、百貫石

第二本線、大阪、神戸、馬關、博多、長崎、百貫石、大川

第三本線、大阪、神戸、多度津、宇島、馬關、博多、長崎

第四本線、大阪、神戸、細島、油津、鹿児島

第五本線、大阪、神戸、多度津、今治、三津濱、室津、三田尻、馬關、博多、唐津、伊萬里

第六本線、大阪、神戸、多度津、今治、三津濱、室津、三田尻、馬關、博多

第七本線、大阪、神戸、高松、多度津、今治、三津濱、室津、三田尻、馬關

第八本線、大阪、神戸、多度津、今治、三津濱、長濱、別府、大分、佐賀關、臼杵、佐伯、延岡、細島

第九本線、大阪、神戸、多度津、今治、三津濱、長濱、別府、大分、佐賀關、八幡濱、宇和島

第十本線、大阪、神戸、高松、丸龜、多度津、鞆津、尾道、竹原、音戸、廣島

第十一本線、大阪、神戸、岡山、小豆島、高松、丸龜、多度津、鞆津、尾道

第十二本線、大阪、神戸、多度津、馬關、瀬戸崎、萩、濱田、境

第十三本線、大阪、神戸、徳島

第十四本線、大阪、兵庫、明石、高松、飾磨、網干、岩見、室津、坂越

第十五本線、大阪、兵庫、假屋、志筑、洲本

第十六本線、大阪、兵庫、撫養

第十七本線、大阪、和歌山

第十八本線、大阪、神戸、高知、須崎

第一支線 長崎、百貫石、大川

第二支線 馬關、三田尻、室津、大畑、外入、新湊、宮島、廣島

第三支線 廣島、宮島、新湊、大畑、阿賀、三津濱、今治、尾道

第四支線 飾磨、網干、岩見、室津、坂越、牛窓、岡山、丸龜、多度津⁹

以上の 18 本線と 4 支線の運航を開始したが、いずれの航路も基本的には大阪を起点に西日本を中心とする航路であった。

明治 17 年 (1884) 9 月付の「大阪商船會社々船出港定日改正表」によれば、第 1 本線の神戸、馬關、博多、長崎、百貫に就航したのは安寧丸、鎮西丸、三保丸の三隻で、安寧丸は大阪を「四ノ日」、最終港出港定日を「七ノ日」と、鎮西丸も同様に「六ノ日」と「九ノ日」、三保丸は「十ノ日」と「三ノ日」¹⁰とする定期運航であったことがわかる。この 3 隻は神戸を出港し各港に寄港して最終港を 3 日後に出港し、11 日目には再度神戸から出港すると毎月 3 回の定期運航を行っていたことがわかる。ところで、この 3 隻はどの程度の船舶であったかであるが、安寧丸は 327.27 噸、49 馬力で明治 13 年 (1887) 6 月に製造された住友吉左右衛門の船であった。¹¹鎮西丸は 370.37 噸、50 馬力で明治 13 年 3 月に製造され大西定兵衛の船であった。¹²ついで三保丸は 212.72 噸、30 馬力で明治 13 年 5 月に製造され猪飼徳兵衛の船であった。¹³

第二本線の神戸、馬關、博多、長崎、百貫、大川に就航したのは六甲丸、長崎丸、此花丸の 3 隻で出港日が「無定日」とされていた。¹⁴六甲丸は 209.24 噸、45 馬力で明治 13 年 11 月に製造された中村新次郎船であった。¹⁵長崎丸は 210.03 噸で 27 馬力の明治 12 年 (1886) 10 月に製造された金澤直兵衛の船であった。¹⁶此花丸は 275.28 噸の 21.6 馬力で明治 12 年 5 月に製造され猪飼徳兵衛の船であった。¹⁷

第 3 本線の神戸、多度津、宇島、馬關、博多、長崎に就航していたのは大龍丸の 1 隻で神戸

⁹ 『大阪商船株式會社五十年史』 37-38 頁。

¹⁰ 『大阪商船株式會社五十年史』 40-41 頁の間の「開業當時の配船表」による。

¹¹ 『大阪商船株式會社五十年史』 359 頁。

¹² 『大阪商船株式會社五十年史』 358 頁。

¹³ 『大阪商船株式會社五十年史』 360 頁。

¹⁴ 『大阪商船株式會社五十年史』 40-41 頁の間の「開業當時の配船表」による。

¹⁵ 『大阪商船株式會社五十年史』 362 頁。

¹⁶ 『大阪商船株式會社五十年史』 359 頁。

¹⁷ 『大阪商船株式會社五十年史』 360 頁。

を「二ノ日」、最終地から「六ノ日」に出港している。¹⁸大龍丸は 187.91 噸で 39.9 馬力の明治 14 年（1881）3 月に製造され小今井宗治の船であった。¹⁹

このように、初期の大阪商船会社の基幹航路は 200-300 噸ほどの汽船で運航が開始されたのである。

大阪商船の社史に「開業當時の所有に歸せし船舶は各船主の持寄りたる百噸内外の小型木船で、其の多くは明治十年以後の製造に係ると雖も、多年過度の競争に酷使されし古船であった」²⁰とされるように、大型新造船の実施が急務であった。

そのような時期に日本政府から助成金が明治 20 年（1887）8 月 6 日付をもって下付されることになり、その「命令書」の第五条に「政府ハ前條の助成金ヲ下付スル間ハ左ノ航路ニ定期ノ航海ヲ開カシムヘシ」²¹として、助成金の下付を受けることで大阪商船会社は定期航路の運航が義務づけられたのである。

- 一 神戸多度津ヲ經テ赤間關間 兩地毎日發
- 一 神戸 岡山 高松 多度津 鞆 尾道 竹原 瀬戸 廣島 柳井 室津 徳山 三田
尻 ヲ經テ赤間關間 兩地毎日發
- 一 神戸 高松 多度津 今治 三津濱 長濱 別府 大分 佐賀關 八幡濱 ヲ經テ宇
和島間 一ヶ月 八回
- 一 神戸 油津 間 同 五回
- 一 赤間關 博多 間 同 二十四回
- 一 博多 長崎 間 同 十五回
- 一 長崎 百貫石 間 同 十四回
- 一 百貫石 若津 間 同 五回
- 一 博多唐津ヲ經テ伊萬里間 同 六回
- 一 神戸鹿兒島名瀬ヲ經テ沖繩間 同一回
- 一 神戸鹿兒島 間 一ヶ月五回
- 一 神戸長濱臼杵佐伯延岡ヲ經テ細島間 同六回
- 一 油津鹿兒島間 同 五回
- 一 大阪洲本間 兩地 五回
- 一 赤間關萩濱田ヲ經テ境間 一ヶ月四回

¹⁸ 『大阪商船株式會社五十年史』 40-41 頁の間の「開業當時の配船表」による。

¹⁹ 『大阪商船株式會社五十年史』 361 頁。

²⁰ 『大阪商船株式會社五十年史』 41 頁。

²¹ 『大阪商船株式會社五十年史』 47 頁。

- 一 大阪徳島間 兩地毎日發
- 一 大阪和歌山間 同
- 一 大阪兵庫假屋ヲ經テ志筑間 一ヶ月三十回
- 一 大阪兵庫明石高砂飾磨網干室津ヲ經テ坂越間 同²²

以上の航路について定期運航が義務づけられた。特に主要航路で毎日の定期が行われたのは次の航路であった。

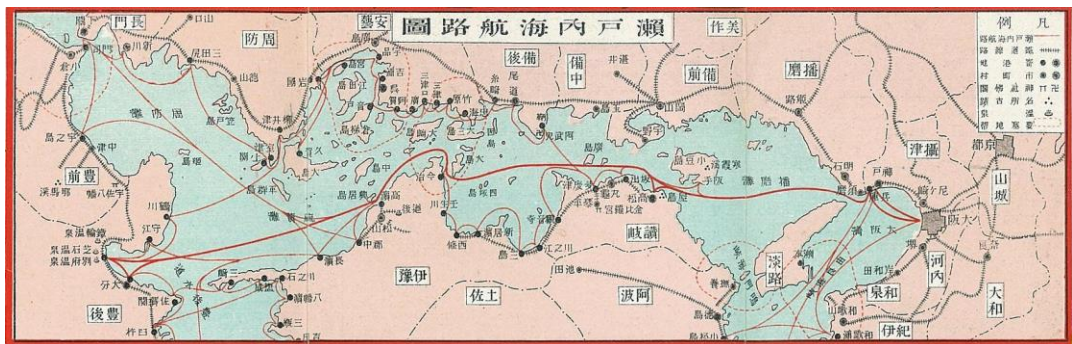
神戸・多度津・赤間關間と、神戸・岡山・高松・多度津・鞆・尾道・竹原・瀬戸・廣島・柳井・室津・徳山・三田尻・赤間關間、大阪・徳島間、大阪・和歌山間の 4 航路である。

神戸と赤間關間の航路は明治 34 年 (1901) 5 月に神戸・下関間の山陽本線が開通²³するまで、西日本の交通を支える重要航路であったことは確かである。さらに大阪と和歌山を結ぶ航路は、明治 36 年 (1903) 3 月 21 日に南海電鉄による難波・和歌山市間の開通まで重要な航路であったことは確かである。

3 大阪商船の瀬戸内海航路案内

それでは大阪商船会社は瀬戸内海航路に関する航路案内にどのようなものを発刊していたであろうかについて次に述べてみたい。

まず、瀬戸内航路の全貌を、大正 11 年 (1922) 5 月現在で配布された大阪商船株式會社「むらさき丸」から瀬戸内海航路図を参考に掲げたい。



同社のむらさき丸の定期発着時刻表では、往航は大阪の天保山より午後 3 時に出港し、神戸に寄港して神戸を午後 5 時に出港、ついで高松に寄港し午後 10 時に高松を出港、そして愛媛県の高濱港に寄港し午前 5 時に高濱を出港し、終着地の別府には午前 11 時に到着することになった

²² 『大阪商船株式會社五十年史』 47-48 頁。

²³ 『日本国有鉄道百年史』 第二巻、日本国有鉄道、1970 年 3 月、553-574 頁。

『日本国有鉄道百年史』 第四巻、日本国有鉄道、1972 年 3 月、第二版、1975 年 4 月、410-439 頁。

ていた。復航は、別府を午後 2 時に出港し、大分に寄港して大分を午後 3 時に出港し、高濱に寄港し午後 8 時 40 分に出港し、高松に寄港し午前 3 時 40 分に出港し、神戸には午前 8 時 30 分に到着し、大阪の天保山には午前 10 時 30 分に到着するスケジュールであった。

このような瀬戸内海航路を航行した大阪商船会社のパンフレットが、管見の限りではあるが次の表 1 のように刊行されている。

表 1 大阪商船会社の瀬戸内海航路に関するパンフレット一覧

タイトル	発行所	印刷所	折本 頁数	発行年月
世界之公園 瀬戸内海地図	大阪商船	和楽路屋	16	191507
世界之公園 瀬戸内海地図	大阪商船	和楽路屋	16	191901
瀬戸内海航路案内	大阪商船			192208
瀬戸内海航路案内	大阪商船	濱田印行	12	192305
瀬戸内海圖繪	大阪商船		18	192311
瀬戸内海名所巡り	大阪商船	濱田印行	20	192608
瀬戸内海名所巡り	大阪商船		18	192709
瀬戸内海	大阪商船	濱田印行	18,1	192812
瀬戸内海と紀州沿岸 遊覧日程と紀州沿岸	大阪商船	濱田印行	12	192903
宮島遊覧	大阪商船		8,1	192905
瀬戸内海圖繪	大阪商船	濱田印行	18	193210
遊覧日程と費用（瀬戸内海と紀州沿岸）	大阪商船	濱田印行	12	193409
世界の公園 瀬戸内海御案内	大阪商船		12	不明
瀬戸内海航路圖繪	大阪商船	森川印行	20	不明
瀬戸内海航路圖繪	大阪商船		20	不明
The Inland Sea	Osaka Shosen Kaisha		36	不明

大阪商船会社の瀬戸内海航路に関する航路案内として管見の限りもっとも古いものは明治 42 年（1909）12 月 20 日発行の「大阪下関線 航路案内」であろう。同パンフレットは、縦 15.2cm、横 9cm の 54 頁からなる冊子体である。表表紙には瀬戸内の島嶼の一部を描くが、広島県福山市沼隈町能登原にある臨済宗妙心寺派の磐台寺の瀬戸内海に面する阿伏兎（あぶと）岬にある阿

伏兎観音を描いているようである。裏表紙には大阪商船会社の社章が描かれている。

第 1 頁に「大阪下関線 航路案内」とあり、

往航 毎日午後三時三十分大阪、午後七時神戸を發し、坂手、高松、多度津、鞆津、尾之道、糸崎、忠海、竹原、阿賀、音戸、呉、宇品、宮島、岩國、久賀、柳井、室津、三田尻を経て門司、下關行

復航 毎日午後三時下關、午後六時門司を發し、三田尻、室津、柳井、久賀、岩國、宮島、宇品、呉、音戸、阿賀、竹原、忠海、糸崎、尾之道、鞆津、多度津、高松、坂手を経て神戸、大阪行

凡そ名所として世の人にうたはるる景色には各それぞれに變りたる趣はあれど、瀬戸内海ほど其景色美しく且ところどころ景色變りて面白きところはあらず、陸は程よく海を隔てて陸と相對し、大島小島は程よく相對し、大島小島は程よく相連りて皆其形同じからず、大きな島凡そ三百、小さきものに至りては數知れず、點々として鏡の如き海上に浮び、青きじゅ樹、黒き岩、白き砂、翠なる山之を飾り網引く舟、帆かけ舟の類其間を往來するなど眞に繪を見るが如く人は皆之を海上の公園と呼び。²⁴

との記述から始まり、続いて瀬戸内海の各地を紹介し、

…海峡の西の方には彦島横はり以て風と濤とを防ぎ續いて西に六連島あり、之を出づれば廣々たる玄海洋となり瀬戸内海は茲に終る。

以上は本航路の概要にして之に使用する汽船は何れも快速美麗の遊覽船なれば乗心地極めてよく内外の設備裝飾完備し、電燈あり、浴室あり、運動場あり、加ふるに船内には蓄音機をも備付けあれば船客は愉快に面白く旅行せらるるを得べし。²⁵

次には「各寄港地の名所舊蹟」として大阪、神戸、小豆島の坂手、高松、香川の多度津、岡山の鞆津、尾の道、糸崎、忠海、竹原、阿賀、音戸、呉、宇品、宮島、岩國、久賀、柳井、室津、門司までの各地の名所、旧跡を紹介するとともに各港における大阪商船会社の支店や貨客取扱の回漕店等の名を記し、各地の末尾に旅館として旅館名と宿泊料金を記している。²⁶

次に大阪から若松までの運賃表、定期発着時刻表、尾ノ道別府線（吉井川丸）、宇品高濱線の時刻表に及ぶ。²⁷付録として大阪商船会社の航路一覧があり内航部航路と外航船航路の各線名と運行回数が掲げられている。²⁸

²⁴ 「大阪下関線 航路案内」明治 42 年（1909）12 月 20 日、1-2 頁。

²⁵ 「大阪下関線 航路案内」明治 42 年（1909）12 月 20 日、11-13 頁

²⁶ 「大阪下関線 航路案内」明治 42 年（1909）12 月 20 日、13-45 頁。

²⁷ 「大阪下関線 航路案内」明治 42 年（1909）12 月 20 日、46-50 頁。

²⁸ 「大阪下関線 航路案内」明治 42 年（1909）12 月 20 日、51-54 頁。

ついで「贈呈 世界之公園 瀬戸内海地圖 大阪商船會社内航部」日下伊兵衛（和樂路屋）、大正4年（1915）7月10日発行 縦18.6cm 幅7.8cmの折り本の冊子体がある。

全長93cmになる「世界之公園 瀬戸内海遊覽地圖」は、右に大阪から左は門司・下関までの瀬戸内海航路を描いている。航路は太い赤線で大阪・神戸・高松・愛媛の高濱・別府に至る本線を描き、細い赤線では各支線を描いている。地図の右側には巖島・寒霞溪・阿伏兔観音・金比羅宮・温度瀬戸清盛墓・道後温泉・別府温泉血池地獄の絵を添えている。

説明文としては「世界の公園瀬戸内海」と「乗心地よき改良汽船」がある。

「世界の公園瀬戸内海」には、

世にも名所は澤山ありますが「世界之公園」と呼ばれる瀬戸内海ほど四季いつ見ても美しい繪の様な處はありますまい。海の景色が麗しのみではなく其沿岸各地の名所舊蹟はそれはまた一段趣味の深いものばかりで、淡路島といひ琴平宮といひ宮島といひ道後温泉といひ別府温泉といひ屋島、壇の浦、栗林公園といひどれ一つを挙げましてもおろかはない眺めと由緒とを有つてみますのに此外幾多の名勝や神社佛閣が瀬戸内海といふ一つの大きな泉水のそこここに散在してゐるのですから、まことに此眺許りは凡そ天下の何處にもない景色でこんな景色を有してゐる吾日本國民の幸福と年來ここに縦横に航路を有つてみます吾社の光榮とは共に吾人の歡びとしてゐる處でござります。

とある。「乗心地よき改良汽船」には、

當社の瀬戸内海航路汽船は旅客の御便利を主としひたすら只管御乗心地のよい様に改良した遊覽船で噸數が大きく 速力が早く 客室が清潔で 待遇の懇切なる 等の點は他船に勝る確信を有つて居ります。船内には電燈もあり運動場もあり雑誌、碁将碁盤、蓄音機、輪投げ等の娛樂機關を備へ、最近就航のくれない丸は活動寫眞、幻燈等も設備して居ます。清潔な什器で新鮮な食事を差上げることを吾社汽船の一特色で痒い所へ手の届く様な待遇をなし愉快な御旅行をして戴きたいのが願ひであります。

■船内貸毛布 二等三等の旅客で寝具を御持ちにならぬ方々には御望により一定の料金で毛布を御貸し致します。

■船内仲賣品 和洋酒、罐詰、菓子、烟草等新鮮なるものを準備して廉價で御望に應ずる設備をしてゐます（湯茶は無料で差上ります）。

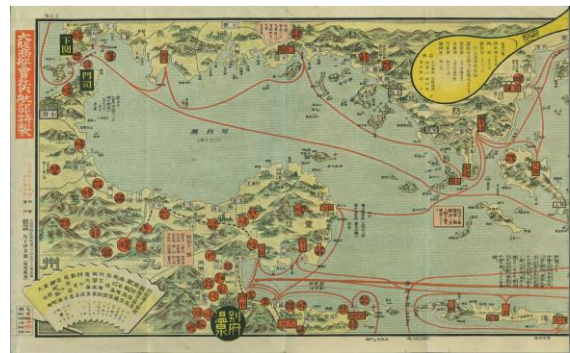
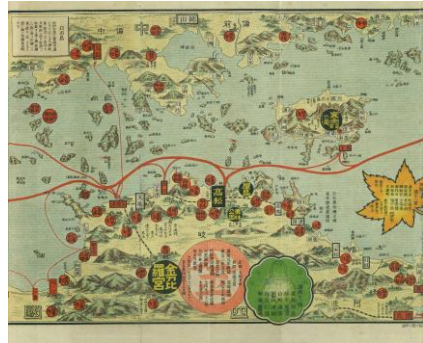
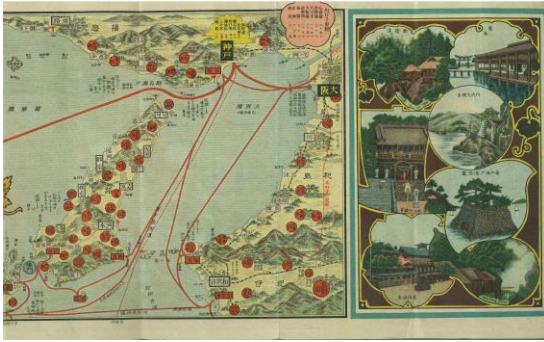
以上がこの冊子の全貌である。

これ以後、パンフレットに「瀬戸内海航路」と明記したものが先の表1である。

そのなかで刊行年の古いものを次に掲げてみた。

大阪商船株式會社監修「世界之公園 瀬戸内海地圖」和樂路屋發行とあるもので、印刷は大

正4年(1915)7月5日、同年7月10日発行とあるもので、著者印刷兼発行者は日下部伊兵衛とある。



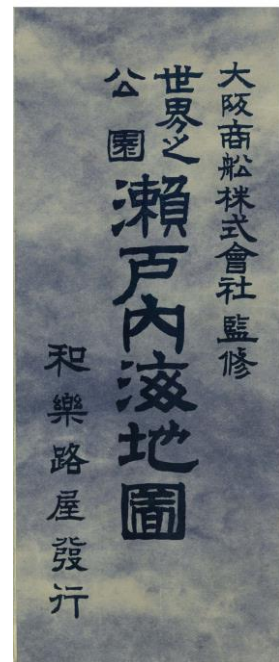
the kawaguchi of osaka.

大阪川口居留地

この大阪商船株式會社監修「世界之公園 瀬戸内海地圖」によれば、大阪の出発地は安治川口の川口(川口居留地の写真参照)であった。

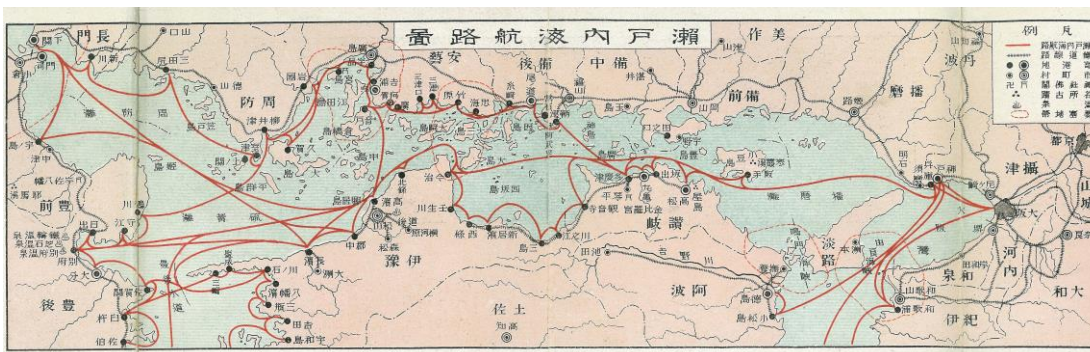
大阪川口を出港して、神戸、高松、高濱に寄港して別府が終着地とした瀬戸内海地図である。

観光地として小豆島の寒霞溪、四国の金比羅宮や讃岐十二勝、道後温泉、広島の大厳島神社、

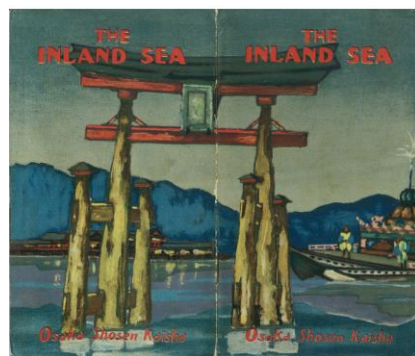


別府温泉などに簡単な説明が加えられたパンフレットである。

大正 11 年 (1922) 8 月大阪の濱田印刷所が印刷した「大阪商船株式会社 瀬戸内海航路案内」になると、下のような地図に変化して、各名勝地の説明と写真が加えられている。



大正末期のものと思われる英文ガイドがある。“The INLAND SEA” Osaka Shosen Kaisha として観光されたもので、刊行年が不明であるが、同書に Capital Yen 100,000,000 とあることから資本金 1 億円時代のもので、大正 9 年 (1930) 6 月から昭和 18 年 (1943) 年 11 月中旬までの時期であった。²⁹

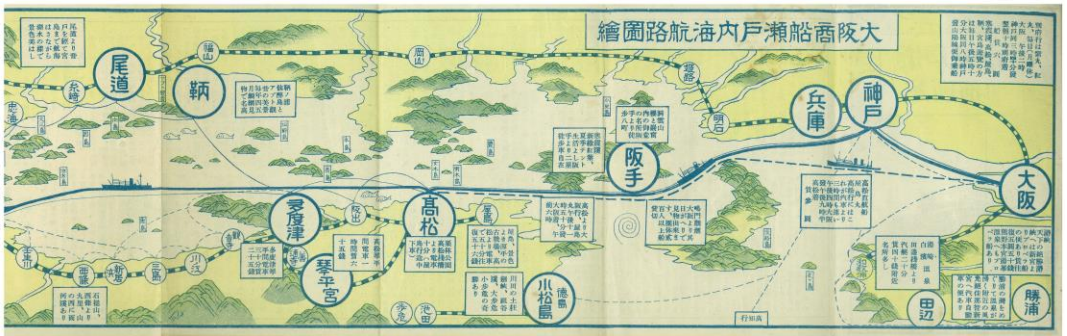
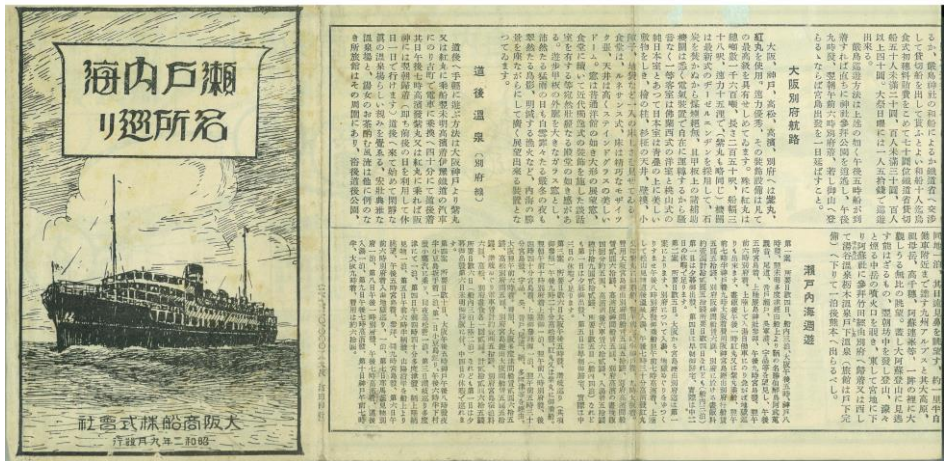


²⁹ 岡田俊雄編集『大阪商船株式会社八十年史』大阪商船三井船舶株式会社、1966年5月、500頁参照。

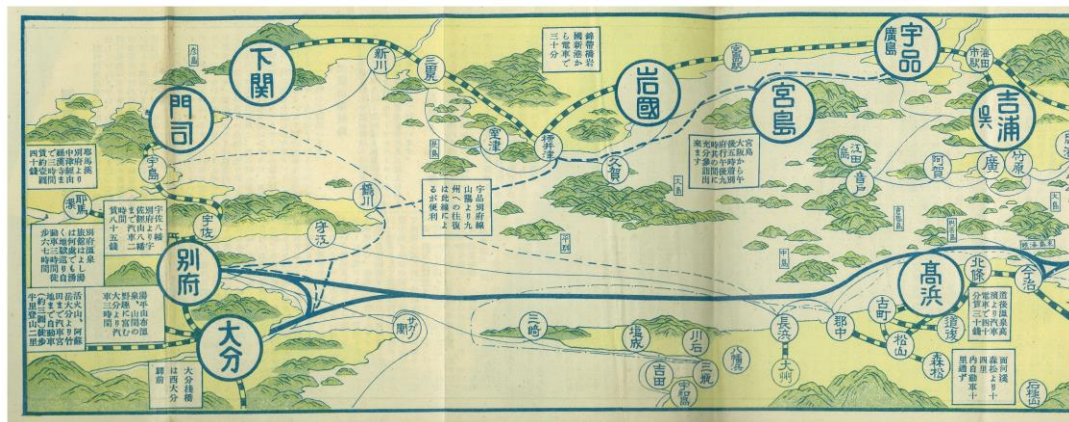


同パンフレットには、S.S.”Murasaki Maru”や M.S.”Kurenai Maru”の案内があることから、むらさき丸が大正 10 年 12 月の造船、くれない丸が大正 13 年 9 月の造船であることあり³⁰、大正末年のものと思われる。ちなみに瀬戸内航路の鳥瞰図は吉田初三郎の絵画になるものである。

昭和 2 年 (1927) 9 月の大阪商船株式会社「瀬戸内海名所巡り」は地図の裏面に説明文がある形式であって、写真は無い。



³⁰ 『大阪商船株式会社八十年史』、440 頁。



昭和4年9月の「大阪商船株式会社 瀬戸内海圖繪」の表紙。



昭和14年(1939)5月発行の大阪商船「瀬戸内海案内」は瀬戸内海国立公園を中心に、四国沿岸地の勝地、別府とその近郊が主要なもので、細部に瀬戸内海の説明や瀬戸内海の諸港路・大阪別府航路。大阪今治航路、其他の航路、神戸-門司間の大型船の旅、そして裏面に別府航路・今治航路の定期と運賃が記され、大阪別府航路としてこがね丸、大阪今治航路にはすみれ丸の写真が見られる。こがね丸は昭和11年8月に三菱神戸造船所で建造された1,906総トンの客船



4 小結

上述のように1884年(明治17)に大阪商船会社が設立されると、同社の主力航路であった瀬戸内海航路が積極的に運航された。神戸から下関まで約530kmに及ぶ山陽本線が開通するのが1894年(明治34)であり、この間、大阪商船の瀬戸内海航路は重要な基幹輸送路であった。

このように大阪商船会社の瀬戸内海航路は重要航路で、とりわけ大阪・下関航路は幹線航路であったと言える。管見の限り最も古い航路案内として、明治42年(1909)12月20日発行の「大阪下関線 航路案内」と言う同社のパンフレットが残されている。同パンフレットは、縦15.2cm、横9cmの54頁からなる冊子体で、表表紙には瀬戸内の島嶼の一部である広島県福山市沼隈町能登原の阿伏兎(あぶと)岬にある臨濟宗妙心寺派の磐台寺の阿伏兎観音を描き、裏表紙には大阪商船会社の社章「大」が描かれていた乗客への航路案内書であった。当時、大阪商船会社は、大阪から往航として毎日午後3時30分に大阪、午後7時に神戸を出港し、四国沿海の坂手、高松、多度津に寄港して中国地方に至り鞆津、尾之道、糸崎、忠海、竹原、阿賀、音戸、呉、宇品、宮島、岩國、久賀、柳井、室津、三田尻を経由して門司、下関に至った。そして下関から大阪に向かう復航は毎日午後3時に下関を出港すると門司に寄港し、三田尻、室津、柳井、久賀、岩國、宮島、宇品、呉、音戸、阿賀、竹原、忠海、糸崎、尾之道、鞆津、多度津、高松、坂手に寄り神戸、大阪に到着する航路を運航していた。

その後、大正年間になると瀬戸内海航路を単なる移動、輸送の航路のみならず、観光遊覧の航路として活用されたことが、大阪商船会社の航路案内が雄弁に伝えているのである。

近代東西言語文化接触研究会

本会は、16世紀以降の西洋文明の東漸とそれに伴う文化・言語の接触に関する研究を趣旨とし、具体的には次のような課題が含まれる。

- I. 西洋文明の伝来とそれに伴う言語接触の諸問題に関する研究
- II. 西洋の概念の東洋化と漢字文化圏における新語彙の交流と普及に関する研究
- III. 近代学術用語の成立・普及、およびその過程に関する研究
- IV. 欧米人の中国語学研究（語法、語彙、音韻、文体、官話、方言研究等々）に関する考察
- V. 宣教師による文化教育事業の諸問題（例えば教育事業、出版事業、医療事業など）に関する研究
- VI. 漢訳聖書等の翻訳に関する研究
- VII. その他の文化交流の諸問題（例えば、布教と近代文明の啓蒙、近代印刷術の導入とその影響など）に関する研究

本会は、当面以下のような活動を行う。

1. 年3回程度の研究会
2. 年2回の会誌『或問』の発行
3. 語彙索引や影印等の資料集（『或問叢書』）の発行
4. インターネットを通じての各種コーパス（資料庫）及び語彙検索サービスの提供
5. (4)のための各種資料のデータベースの制作
6. 内外研究者との積極的な学術交流

会員

本会の研究会に出席し、会誌『或問』を購読する人を会員と認める。

本会は、言語学、歴史学、科学史等諸分野の研究者の力を結集させ、学際的なアプローチを目指している。また研究会、会誌の発行によって若手の研究者に活躍の場を提供する。学問分野の垣根を越えての多くの参集を期待している。

本会は当面、事務局を下記に置き、諸事項に関する問い合わせも下記にて行う。

〒564-8680 吹田市山手町 3-3-35 関西大学文学部中国語中国文学科
内田慶市研究室 (Tel.ダイヤルイン 06-6368-0431)

E-mail: keiuchid@pp.ij4u.or.jp

URL: <http://www2.ipcku.kansai-u.ac.jp/~shkky/>

UPL: <http://we.fl.kansai-u.ac.jp/>

代表世話人：内田慶市