

19 世紀末 20 世紀初期における日本・中国華北間の汽船航路

楊 蕾*

中文摘要 : 19 世紀 60 年代的天津和山东芝罘（烟台）在外国影响下相继开港，步入近代化发展的道路，逐渐成为华北最主要的输出港口。1897 年山东青岛被德国占领，作为殖民地在德国的“经营”下取得了较快的发展，在 20 世纪初期成为山东半岛的大贸易港。这三个港口与日本之间的轮船航路相继开通，可以说，这三个港口逐渐成为该时期日本进出华北的重要据点。有关 19 世纪末以来日本与中国华北地区轮船航路，寿杨宾、樊如森、片山邦雄、松浦章、吴松弟等学者有一定研究，但是有关日本与华北轮船航路的运营实态及华北三港地位变化的研究还不是很多。本文利用日本轮船公司的社史、报纸等资料，考察了 19 世纪末 20 世纪初日本与华北间轮船航路的开通状况，分析了轮船的运营实态及天津、芝罘、青岛三港海运地位的变化。

关键词：日本 天津 芝罘 青岛 轮船航路

はじめに

中国の天津は、北京の門戸と言われ、元代以来、運河漕運と海運によって中国北方の主要港となった。1860 年の「北京条約」によって、天津は対外開港され、イギリス、アメリカなどをはじめとする欧米諸国が天津に租界を建設し拡充するに従い、中国華北地方の海上物流の第一港となった。山東省の芝罘港は 1858 年 6 月の「天津条約」によって 1862 年に開港された。山東における唯一の対外貿易港で貨物の集荷・散荷港としてのみならず中国南北を航行する船舶の寄港地として重要な位置にあった¹。19 世紀末において、1897 年に青島はドイツに占領され、ドイツの経営のもとで、海港設備が漸次に完備され、大いに発展し、20 世紀になると山東半島の大貿易港となった。

19 世紀末から 20 世紀初期における中国華北に位置する天津、芝罘、青島は重要な海港となるが、この三港は日本が中国華北に進出する重要な基点となった地ともいえる。19 世紀末以来の日本と中国華北地方の汽船航路について、壽楊賓『青島海港史』²、『天津港史』³、樊如森『天

* 楊蕾、山東師範大学歴史與社会發展学院講師。

** 本研究は「山東師範大学青年教師科研（人文社科類）項目 13SQR023」の助成を受けたものである。

¹ 東亜同文会調査編纂部著『山東及膠州湾』、博文館、1914 年 6 月、311 頁。

² 壽楊賓『青島海港史』、人民交通出版社、1986 年 1 月。

津與北方經濟現代化（1860-1937）』⁴、片山邦雄『近代日本の海運とアジア』⁵、松浦章『汽船の時代 近代東アジア海域』⁶、呉松弟『近代中国北方經濟地理格局的演變』⁷などに若干の指摘があるが、日本と華北汽船航路の運営実態及び華北三港の地位変化に関する研究はほとんど見られない。

そこで本稿は、日本の汽船会社の社史や新聞などを参照し、19世紀末から20世紀初期における日本・華北間の汽船航路の状況を考察し、汽船の運航実態および天津、芝罘、青島三港の海運地位の変化を分析するものである。

一、19世紀末20世紀初期における日本海運業の発展

明治維新によって、日本は政治、経済、文化などにおいて全面的な変革と発展を遂げ、アジア最初の近代国家に発展した。日本の汽船航運業もこの巨大な社会変革に従い、飛躍的な発展を実現した。明治17年5月（1884年）に創立された大阪商船会社と明治18年（1885年）に東京で創立された日本郵船会社は、日本海運の発展の象徴といえる。大阪商船は主に大阪以西の国内航路に22航路を経営し、日本郵船は主に11航路の国内航路と3航路の外国航路、すなわち横浜―上海線、長崎―浦汐線、長崎―仁川線を運行した⁸。日清戦争の勝利を契機に日本の海運業は急速な発展を迎え、大阪商船会社の社史には次のように述べられている。

日清戦争勝利の結果わが国は台湾を領有し中国に各種の權益を獲得したため、わが国海運の目も自然国外に注がれるようになった。それまでの貿易及び対外航路の実権は外国船社によって独占された観があった。日清戦争下にあつてわが国海運は物質兵員輸送の重大任務を果し、平和回復後は貿易の重大なない手として再認識されることになった、このため明治二十九年（一八九六年）十月には造船奨励法、航海奨励法が実施され、これと同時に特定航路助成の指定も行われた。これら政府の海運助成措置によってわが国海運は近海航路、遠洋航路に躍進した…当社の台湾航路・中国航路への躍進等がその顕著なものである。⁹

日清戦争に勝利して以後、日本は海上航路を拡充した。日本政府の支持により、「造船奨励法」と「航海奨励法」が1896年に公布され、大いに海運の発展を刺激した。

³ 『天津港史』人民交通出版社、1986年4月。

⁴ 樊如森『天津與北方經濟現代化（1860-1937）』、東方出版中心、2007年9月。

⁵ 片山邦雄『近代日本の海運とアジア』、御茶の水書房、1996年3月。

⁶ 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。

⁷ 呉松弟『近代中国北方經濟地理格局的演變』、人民出版社、2013年9月。

⁸ 長谷川茂『關西汽船25年の歩み』、關西汽船株式会社、1868年12月、第28頁。

⁹ 大阪商船会社『大阪商船株式会社80年史』、1966年5月、第22～23頁。

20 世紀になると、1904 年の日露戦争は再度日本海運の発展を促進した。大阪商船会社の所属汽船や日本郵船会社所属の汽船も政府に徴用され、正常的に運輸できる汽船数が大幅に減少し、数多くの船舶が日露戦争で破壊され沈没したりした。しかしながら、日露戦争の勝利でさらに多くの海洋権益を得て、海外貿易も著しい発展を遂げた（表 1）。造船奨励法の推進の下で、各造船所、例えば三菱長崎造船所と川崎造船所など、造船数量は漸次増加していった（表 2）。同時期に日本国内の鉄道も発展し、貨物の運輸はさらに便利になった。各汽船会社は貿易の拡大を目指し、大量に外国から新造船を購入または注文している。日本の海運業は日露戦争によって発展の機会を迎えたと言っても過言ではない。

「(明治) 三十八年末のわが国船舶は一三九〇隻九三万二千総トンに達し、戦前に比べて総トン数において、約五割の増加となった」¹⁰とされる。船舶数量または運航能力の増加は 19 世紀末から 20 世紀初期における日本運航業の発展の顕著な特徴である。

図 2 日本郵船会社横浜出帆広告

表 1：日本と外国の貿易統計（単位：万円）

年		輸出	輸入
明治 31 年	(1898 年)	16575	27750
明治 36 年	(1903 年)	28950	31713
明治 40 年	(1907 年)	43241	49446

（出典：『七十年史』、日本郵船株式会社、1956 年 7 月、第 113 頁による）

表 2：「造船奨励法」による適格船（1896.10-1913.12）

造船所	隻数	総噸数	%
三菱長崎造船所	43	207765	60.29%
川崎造船所	35	101713	29.52%
大阪鉄工所	30	30521	8.86%
その他	4	4568	1.33%
合計	112	344567	100%

（出典：『七十年史』、日本郵船株式会社、1956 年 7 月、第 118 頁による）

日本の汽船航路において、国内航路の他に、外国への近海航路と遠洋航路を拡充した。日本郵船会社は、明治 43 年（1910 年）までにロンドン航路など 4 航路の遠洋航路だけであったが、それ以後次々と 23 航路の遠洋航路を開発した。近海航路は特に中国との航路が主であり、明治

¹⁰ 大阪商船会社『大阪商船株式会社 80 年史』、1966 年 5 月、第 33 頁。

26年(1895年)以後、上海(6航路)、天津(4航路)、漢口(3航路)、大連(2航路)など、そして北部中国、香港、牛莊や青島港への航路を拡充した¹¹。大阪商船は、大正3年(1914)の創立30周年時、汽船の総括トン数は19万トンを超え、44航路の定期航路を保有し、日本郵船に次いで日本第2の大汽船会社となった。¹²

このように19世紀末20世紀初期において、明治維新、日清戦争、日露戦争を経た日本の海運業は大発展時代を迎えたのである。その状況を大阪商船会社の社史は次のように述べている。

明治二六年のロイズ統計によれば日本船腹は一五万二千総トンを保有し世界で一二位にあったが、日清戦争後明治二九年には三三万五千総トン、日清戦後の明治三九年には一〇〇万総トンに達し、大正二年には一五〇万総トンで世界第七位の海運国になった。この二〇年間における日本船腹の増加は約十倍で世界驚異の進出と言える。¹³

日本は、第一次世界戦争前(1913年)までに「一百五十万総トンで世界第七位の海運国になったのである¹⁴。

表3：世界と日本の船腹比較 (単位：千トン)

年度	世界	日本	日本の順位
1893	15,264	152	12
1896	17,738	335	9
与1893年比	116%	220%	
1903	27,183	586	9
1906	31,745	997	6
与1893年比	208%	656%	
1913	43,079	1,500	7
与1893年比	282%	990%	

(出典：『大阪商船株式会社80年史』、1966年5月、第23頁による)

二、19世紀末20世紀初期における日本・天津・芝罘航路

日本郵船会社が成立する以前、日本と華北の貿易を強化するため、華北への汽船航路もあったが、数か月しか存在しなかった。それは1876年に三菱会社に開設され、「明治九年五月一三日に開始され、神戸を起点とし、芝罘、天津、牛莊に至るものであった。使用船は敦賀丸であ

¹¹ 財団法人日本経営史研究所編『日本郵船百年史資料』、日本郵船株式会社、1988年10月、第704～705頁。

¹² 財団法人日本経営史研究所編『創業百年史』、大阪商船三井船舶株式会社、1985年7月、第139頁。

¹³ 大阪商船会社『大阪商船株式会社80年史』、1966年5月、第23頁。

¹⁴ 大阪商船会社『大阪商船株式会社80年史』、1966年5月、第23頁。

り、回数は月一回であった…この航路は僅か数ヶ月で閉止され…上海線とは異なり、旅客もなく、また貨物も集まらなかったのであろう¹⁵という状態であった。日本郵船会社が成立した後、中国華北との航路を設定する際に、華北の中心港である天津に再度注目したのである。天津の背後地を考察し天津航路、長崎－天津線の設立である。また、山東省の豊富な資源を芝罘港より輸出する華北航路の重要な節点を企図した。その状況を日本郵船会社の社史が次のように記している。

長崎天津線（後の神戸天津線）前記三線は創業の際、この方面における本邦貿易の進展に資すると同時に外国船の進出を阻止するため、損失を顧みず維持したものであるが、更に明治十九年二月には政府助成の下に長崎天津間定期航路を開設し、長崎にて横浜上海線及び長崎浦塩斯徳線に連絡した。次いで神戸まで延長して神戸仁川線を合併し、汽船二隻をもって毎四週二回神戸、天津両港から発航せしめた。うち一隻は明治二十四年三月神戸牛莊線開始により同線に転用した。¹⁶

長崎と天津の定期航路は、日本政府の支持により明治19年（1886）に開設された。その後に神戸・仁川線と合併し、長崎で横浜・上海線及び長崎・浦塩斯徳線と連絡した。長崎は、横浜・上海線の寄港地と長崎・天津線の出発地であっただけでなく、天津航路が神戸・仁川線と合併すると、神戸・天津線の寄港地として重要な港となった。芝罘港は、山東省の最主要な海運中樞と見られ、日本の横浜、神戸、馬関、長崎と朝鮮半島の仁川、および中国の芝罘、天津、上海さらにロシアの浦塩斯徳などの海港が、東アジア物流網を構成したといえる。天津と芝罘港は華北航路の重要な基地となり、日本と華北間における物と人の交流を担っていたのである。

（図1）。

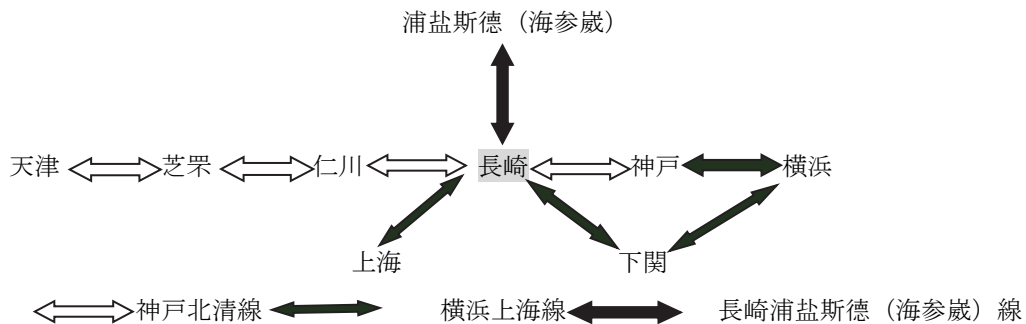


図1

東京で創刊された『時事新報』の「広告」欄に掲載された「日本郵船会社横浜出帆広告」（図2）に、日本郵船会社の国内外航路の運航時間と出発地、経由地、目的地などを予告している。同報第1251号、1886年4月16日の出帆広告に、初めて天津航路についての情報を掲載した。「広

¹⁵ 片山邦雄『近代日本海運とアジア』、御茶の水書房、1996年3月1日、第67～68頁。

¹⁶ 日本郵船会社『七十年史』、1956年7月、第32頁。

島丸 神戸、馬関、長崎、上海行、四月廿一日午後六時、右広島丸ハ四月廿七日長崎出帆仁川芝罘天津行敦賀丸ニ接続ス」とある(図2)。

この『時事新報』に掲載された日本郵船会社の出港広告から、汽船の船名、航路名、寄港地、出発時刻などの情報が知られる。そこで『時事新報』の一年間の広告欄により次の表(表4)を作成した。この表から同航路の具体的な運航状況がわかる。

表4：日本郵船会社長崎 - 天津航路運航表 (1886.4-1887.4)¹⁷

番号	出発日	船名	航路名	連絡地 再出発地	連絡 船	連絡船 航路名	掲載日	出版 番号
1	18860428	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	広島丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18860416	1251
2	18860519	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	名古屋丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18860506	1268
3	18860609	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	東京丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18860527	1286
4	18860630	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	横浜丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18860617	1307
5	18860721	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	広島丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18860708	1322
6	18860811	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	名古屋丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18860729	1340
7	18860901	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	東京丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18860819	1358
8	18860921	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	薩摩丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18860909	1376
9	18861012	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	薩摩丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18860929	1393
10	18861102	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	薩摩丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18861021	1421
11	18861123	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	薩摩丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18861111	1430
12	18861213	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	薩摩丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18861202	1448

¹⁷ 楊蓄「第一次世界大戦前日本・天津間汽船航線の運行」、松浦章編『近代東亜海域交流史』、(台湾) 博揚文化事業会社、2011年2月、第273～74頁。

			芝罘-上海行	丸	-長崎-上海行		
13	18870103	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-上海行	長崎	薩摩 丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18861223 1466
14	18860214	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-上海行	長崎	横浜 丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18870202 1511
15	18870308	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	横浜 丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18870223 1519
16	18870329	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	横浜 丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18870316 1537
17	18870419	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	横浜 丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18870406 1555
18	18870510	敦賀丸	神戸-長崎-仁川- 芝罘-天津行	長崎	横浜 丸	横浜-神戸-下関 -長崎-上海行	18870427 1573

表 4 からわかるように、敦賀丸は 1886 年の一年間に天津航路を担った唯一の汽船であった。長崎港は、神戸・天津線と横浜・上海線の連絡地で、この二つの航路の交差点でもあった。前者は仁川と芝罘を経由して天津に到り、日本—朝鮮—中国華北の連絡を実現し、後者は長崎から上海まで直行し、日本の横浜、神戸、長崎と上海との連絡を可能にした。

10 年後の 1896 年に、日本と中国は「中日通商航船条約」を締結し、日本の汽船会社は相次いで天津との間の海運業務を展開した。『天津港史』には以下の記載がある。

一八九六年、「馬関条約」の条項によって、日本と清政府は北京で中日通商航船条約を締結した。日本郵船会社、大阪商船会社の日本の汽船会社は相次いで天津との海運業務を開設し発展させた。三井洋行、武斎洋行、大倉洋行など進出口貿易を営む専門店も天津で支店を設立した。天津と日本の運航貿易は漸次に発展してきた。¹⁸

「中日通商航船条約」により、日本の汽船会社は、天津との海運関係を発展させた。そして日本は海外貿易の支店を天津に設立し、貨物の運輸と取引を行った。

日本郵船会社は、各国の汽船会社との競争を優先し、1899 年に神戸・天津線を含む 10 航路を拡充し、また神戸・北清線を開設し、天津の大沽に寄港し、神戸と牛荘の間も運航した。これは神戸・天津線の拡充と延長であり、この航路を利用して中国華北部の貿易を支配できるようになった。日本郵船会社『七十年史』に、

航路拡張は「今日列国汽船会社ノ経営未タ完備セス其羽翼未タ伸ヒサルニ当リ急速手ヲ著ケ其機先ヲ制セムコトヲ要ス」として、次の十線の拡充を提議した。…八、神戸天津線

¹⁸ 『天津港史（近代部分）』、（中国）人民交通出版社、1986 年 4 月、第 105 頁。

…¹⁹近藤社長は明治三十二年（一八九九年）八月貨物課長岩永省一、大阪支店長原田金之裕を伴って同方面の視察を遂げ、…このとき当社が開設した新航路は次の通りである。1、上海天津線（略）2、神戸北清線：明治三十二年十月開始、使用船二隻、毎二週一回神戸、牛荘の両港を発航し、往航は下ノ関、芝罘に寄港、翌年十月より補助航路となった。3、神戸韓国北清線（略）4、長崎香港線（略）²⁰

とあるように、日清戦後の華北航路は、日本の中国北部に関する調査に基づいて開設された。日本郵船会社の神戸・北清線が、1899年（明治32年）に初めて神戸、牛荘の両港から出発し、下関、芝罘、大沽を経由し、2艘の汽船を利用し2週間に1回の運航を行った。1899年の華北にとって、芝罘港は相変わらず日本と華北間の重要な拠点であった。

大阪商船会社は、1898年に日本と中国華北の間に臨時航路を運航するが、1899年9月になると日本郵船会社と並行する航路を開設しこの航路の競争に加わった。同社の社史に、次のように記されている。

わが国と華北間の交通が増加したため、まず三十一年に臨時船を同方面へ配船し、三十二年九月からこれを天津経過神戸牛荘線・芝罘経過神戸牛荘線とし、以後日本郵船と並行してこの航路を経営した。²¹

日本郵船会社も航路の運航の調整を行った。日本の通信省は、神戸・北清線を含める六つの定期航路を命令航路として、補助金を交付した。日本郵船会社『七十年史』に次のように見られる。

明治三十三年七月新たに通信大臣より同年十月以後満五ヵ年間、毎年五十五万円内の航海補助金をもって左記六線の定期航路を命ぜられ、…1、横浜上海線（略）2、神戸北清線（神戸天津間及び神戸牛荘間の二線）使用船三隻毎週一回航海、冬季は休航補助金年額10万円 大正十二年近海郵船会社に引継…²²

神戸・北清線は、1900年10月から1905年までの5年間に、毎年政府から10万円の補助金を受けた。日本政府が、中国華北地方を重視した政策がここにも見られる。東京の『横浜毎日新聞』の広告欄に「日本郵船会社

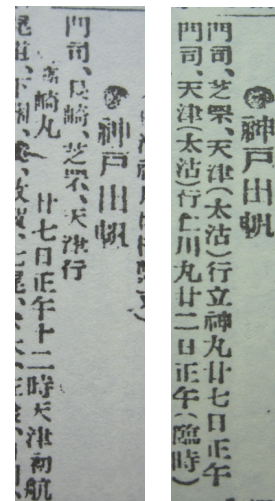


図3 日本郵船会社神戸出帆広告

¹⁹ 財団法人日本経営史研究所編『日本郵船百年史資料』、日本郵船株式会社1988年10月第103頁。

²⁰ 日本郵船会社『七十年史』、1956年7月、第75頁。

²¹ 大阪商船会社『大阪商船株式会社80年史』、1966年5月、第32頁。

²² 日本郵船会社『七十年史』、1956年7月、第77～78頁。

汽船出帆広告」が掲載されている。1902年2月から6月までの出帆広告「神戸出帆」から、この時期の航路の具体的な運航状況を見てみた。1902年2月18日に、「天津初航」の広告が掲載（図3）され、さらに「日本郵船会社汽船出帆広告」から神戸・北清線に関する情報を「出発日」、「出発地」、「航路名」、「新聞番号」、「初載日期」として表5を作成した。

表5：日本郵船会社神戸 - 北清線定期航路運航表（1902年2月-1902年6月）²³

番号	出発日	船名	出発港	航路名	出版番号	掲載日
1	19020227	高砂(崎)丸	神戸	門司、長崎、芝罘、天津行	9552	19020218
2	19020306	相模丸	神戸	門司、芝罘、天津行	9562	19020228
3	19020316	仙台丸	神戸	門司、長崎、芝罘、天津行	9569	19020307
4	19020324	相模丸	神戸	門司、長崎、芝罘、旅順口、天津(太沽)行	9575	19020313
6	19020404	玄海丸	神戸	門司、長崎、釜山、仁川、芝罘、天津(太沽)、牛莊行	9590	19020328
7	19020410	高砂丸	神戸	門司、長崎、芝罘、天津、太沽行	9601	19020408
8	19020416	伊勢丸	神戸	門司、長崎、釜山、仁川、芝罘、旅順口、天津(太沽)行	9605	19020412
9	19020424	相模丸	神戸	門司、芝罘、天津(太沽)行	9611	19020418
10	19020501	玄海丸	神戸	門司、長崎、釜山、仁川、芝罘、天津、太沽、牛莊行	9618	19020425
11	19020508	立神丸	神戸	門司、長崎、芝罘、天津(太沽)行	9625	19020502
12	19020514	伊勢丸	神戸	門司、長崎、仁川、芝罘、旅順口、天津(太沽)行	9631	19020508
13	19020522	高砂丸	神戸	門司、芝罘、天津(太沽)行	9639	19020516
14	19020530	玄海丸	神戸	門司、長崎、釜山、仁川、芝罘、天津、太沽、牛莊行	9646	19020523
15	19020605	相模丸	神戸	門司、長崎、芝罘、天津行	9653	19020530
16	19020611	日东丸	神戸	門司、長崎、釜山、仁川、芝罘、旅順口、天津(太沽)行	9658	19020604

²³ 楊蓄「第一次世界大戦前日本・天津間汽船航線の運行」、松浦章編『近代東亜海域交流史』、(台湾) 博揚文化事業会社、2011年2月、第283～284頁。

17	19020619	立神丸	神戸	門司、芝罘、天津（太沽）行	9667	19020613
18	19020625	玄海丸	神戸	門司、長崎、釜山、仁川、芝罘、天津（太沽）、牛莊行	9674	19020620
19	19020703	高砂丸	神戸	門司、長崎、芝罘、天津、太沽行	9680	19020626

日本郵船会社は、ほぼ6-8日ごとに汽船1艘を運行していた。神戸から出港し、中国北部の各海港まで定期的に航行した。華北航路のすべては神戸から出発し、日本の門司港と中国の芝罘港に寄港し、そして大部分の航路は長崎と朝鮮半島の釜山港と仁川港に寄港した。神戸と門司は、日本の重要な海港で、中国山東半島の芝罘港は、華北地方における人の交流と物流に重要な地理的位置にあり、釜山港と仁川港は朝鮮半島の代表的な海港であった。そのため神戸・北清線は、神戸と天津を中心に、日本、中国華北、朝鮮半島の連絡を実現し、東アジア特に東北アジアの物流網を形成したと言えるだろう。

大阪商船会社は、日本郵船会社の競争に対して有利な地位を占めるため、天津までの航路にも新造汽船を投入した。そして航海回数も増し、天津の埠頭は租界に最も近かった。その状況を大阪商船会社の社史は次のように記している。

大阪天津線 明治三十九年二月二十五日大阪発大信丸を第一船として開設、使用船二隻を以て毎月三航海となし、神戸・門司・芝罘に寄港したるが、冬季結氷中は休航した。当時新造船大信丸・大智丸就航し、両船は従来泊地たる太沽沖を航過して、直ちに紫竹林に繋船せしため、乗客・荷主より好評を博した。幾何もなく温州丸を加へ、使用船三隻を以て月四乃至五航海となし。²⁴

大阪から出港し天津までの航路は、1906年2月に開航し、新造船大信丸（図4）は初航汽船として航行した。

『大阪毎日新聞』1906年2月25日の広告欄「大阪商船会社汽船大阪、神戸出帆」に、「大信丸、廿五日前七時大阪発、二十六日前七時神戸発、門司、芝罘、天津行。天津にて、居留地にまで溯航」との汽船広告がある。そして、数日後の1906年3月3日の広告欄にさらに大きく人目を引く字体で「大信丸」、「大智丸」の天津航海についての広告を掲載している（図5）。

²⁴ 神田外茂夫編『大阪商船株式会社五十年史』、1934年6月20日、第268～269頁。



図4 大信丸

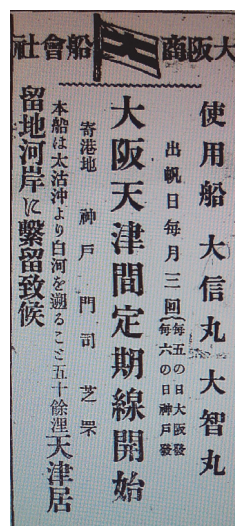


図5 大阪商船会社広告

日本駐屯軍司令部が編集した『天津誌』にも、大阪商船会社の天津航路の開設について記述している。

大阪商船公司、于一九〇五年十月开始天津航路。以大信丸、大智丸、温州丸三条轮船，每六日从大阪出发，经神戸、門司、下関、芝罘到天津。全是新造船舶，由于吃水浅能溯航到紫竹林租借地河岸，使货运和客运得到很大的便利。²⁵

日本駐屯軍司令部が編集した『天津誌』は、侯振彤氏が翻訳し、1986年に『二十世紀初期の天津概況』という書名で天津市史誌編纂委員会から出版された。そこから引用した部分が天津航路に関する内容で、汽船名（大信丸、大智丸、温州丸）と寄港地（神戸、門司、下関、芝罘）、目的埠頭（紫竹林埠頭）などの記述は、殆ど『大阪商船会社五十年史』及び『大阪商船会社八十年史』の記述と一致している。

四十年十一月より芝罘寄港を廃止して門司より直航した。四十一年十一月五日以降神戸（後三宮に変更）・門司を連絡地として国有鉄道と旅客及び手小荷物の船車連絡を開始した。

26

明治40年（1907年）に大阪・天津線は、芝罘への寄港を中止し、門司を経由して天津まで直行した。芝罘港は次第に日本と華北間との航路から撤退した。

以上のように、最初の長崎 - 天津線から神戸北清線、大阪天津線など、19世紀末以来、日本と華北間の汽船航路は神戸、門司、天津、芝罘などの最重要の海運の中心地に寄港した。しか

²⁵ 侯振彤訳『二十世紀初期の天津概況』（中国駐屯軍司令部編『天津誌』、1899年9月）、天津市地方史誌編集委員会、1986年4月、第106頁。

²⁶ 神田外茂夫編『大阪商船株式会社五十年史』、1934年6月20日、第268～269頁。

し20世紀になるとその四海港の中の山東省の芝罘港は、日本と華北間との海運の舞台から脱落していったのである。

三、20世紀初期における芝罘港の衰退と日本・青島航路の開設

19世紀後半以降、日本海運の飛躍的な発展に従い、天津と芝罘は、日本にとって永く華北地方における海運拠点であった。両者は華北の貨物集散地であり、華北の大港であった。しかしながら、20世紀初期において、芝罘港は衰退していったのである。

表6 青島、芝罘港外貨輸入額比較表 (単位：税関両)

	1905年	1906年	1907年	1908年	1909年
芝罘港	17,156,771	14,799,778	10,639,697	9,887,640	9,845,495
青島港	10,830,947	16,940,667	16,416,053	15,718,278	19,422,133

(出典：壽楊賓『青島港史(近代部分)』、(中国)人民交通出版社、1986年1月第1版、90頁による)

1905年には芝罘港の輸入量は17,156,771海関両となり、青島は10,830,947海関両で、芝罘港の三分二ほどに過ぎなかったが、1909年になると青島港の輸入量は、芝罘港の二倍を越えて大いなる発展を遂げた。

1914年11月の『時事新報』第11214号に、青島と芝罘、大連、天津と比較する記事が見られる。1897年当時において青島は無名の漁場であったが、1910年までに顕著な発達を遂げた。青島の貿易状態から、芝罘より経済的な価値があったことが認められた。『時事新報』第11214号に次の記事を掲載している。

之を北支那沿岸諸開港場の貿易状態と比較するに、各港の貿易総額は、一九一〇年の統計に依るに 青島 四二、五八〇、六二四両 大連 五〇、九四〇、二四〇両 芝罘 三〇、一九五、七八三 天津 九八、〇九〇、三五五 の割合にして、北支那沿岸における各開港場中青島の貿易は、独り芝罘を凌駕するに止まりて、天津の二分の一にだに足らざるを以て、世人の誇称するが如く、青島貿易の状態は深く驚くを須いざる所なりと雖も、今より十六年前は無名の一漁場たりし、歴史を顧みれば其発達の状真に顕著なるものありと言う可く。青島にして尚お将来永く独逸の保護下に在らんか、今後に於ても尚お相当の発達を期待する事を得可かりしなり、然れ共之を以て直に青島其のものの経済的価値と目す可きものなりや否やは、尚お重要な研究を要する所にして、青島今日の隆昌を以て直に青島自然の発達と為すは余りに大胆なる即断たらずんばならず。²⁷

1914年11月8日の『大阪毎日新聞』(第11244号)にも山東の二つの海港の輸出入について

²⁷ 「青島の価値(五)一貿易及歳入の現状」、『時事新報』第11214号、1914年11月15日、第2頁。

の記事が掲載されている。

山東の吞吐口として其經濟を司配するものを青島及び芝罘とす、左れど芝罘の勢力は最近漸次青島に圧倒せられて青島は即ち唯一の吞吐口たんとするを示す。是独逸經營の能く其宜に適したるに由るものにして、我国の之を占有する以上亦更に之を助長するの計を講ぜざるべからず。今此兩港貿易の消長を比較するに、芝罘の青島に優りたるは千九百七千を以て終期とし、最近に至りては其輸出入総額が却て青島の半に過ぎざるに至る。²⁸

山東代表する港として、青島と芝罘が挙げられ、その兩港の港湾としての能力を比較した時、芝罘港の輸出入量は青島港の半分に過ぎなかった。芝罘港の衰微する状態と青島港の顕著な発展は、20 世紀初期における山東地域の海運の実態と言えないまでも、基本的な状況だと言っても過言ではない。

青島のドイツ占領期に、青島から日本へ汽船が航行していた。明治 40 年（1907 年）頃、ドイツに属する漢堡亜米利加会社が運航していた。その他に若干の日本船もあった。

青島日本間ノ航路ハ漢堡亜米利加汽船会社ノ外、明治三十九年四月ヨリ神戸在留清商東源號ノ取扱ニ属スル。本邦船北辰丸（最近於坐礁）毎月二回ノ定期航路ヲ営ミ居レリ外、中越丸、香取丸等不定期航海ヲナスモノアリ。²⁹

青島と日本の間を北辰丸という汽船が毎月 2 回の定期航海で運航した、そして中越丸、香取丸が利用され、不定期な運航が行われていた。

1914 年にドイツが日独戦争で敗戦したのを契機に、日本は青島を占領し、これ以降において日中航路が開設されたのである。大阪商船会社の社史に次のようにある。

大正三年八月日独逸開戦の結果、我軍が独逸の東洋根拠地たる青島を占領して、十一月十九日軍政を布くや、当社は内地青島間交通の重要なるべきを深く察し、逸速く十二月二十四日大信丸を第一船として大阪青島線を開始した。³⁰

第一次世界大戦は、1914 年 8 月に始まり、欧州各国は主な戦場であるヨーロッパ地域を中心に争っていた。そのため、東アジアの近海航路に欧州からの危険が相対的に少なかった。航路が開設されて以後、「海運市場としては何等顧慮すべき暗礁のあるなく前途只活躍の一路を認めつつ越年したり、而して次いで来るべき」³¹というように近海海運がもっとも大きく飛躍するとの予測が当時日本の認識であった。その状況を『神戸新聞』の記事は次のよう

²⁸ 「山東經營論（八）山東の港湾」、『大阪毎日新聞』第 11244 号、1914 年 11 月 8 日、第 4 頁。

²⁹ 「青島經濟事情」、『支那經濟報告書（第十一号）』（明治 41 年 9 月）第 15 頁、『明治後期産業発達史資料』第 304 卷、龍溪書社、1996 年 3 月復刻版。

³⁰ 神田外茂夫編『大阪商船株式会社五十年史』、1934 年 6 月 20 日第 273～274 頁。

³¹ 「海運界予想」、『神戸新聞』第 6035 号、1915 年 1 月 4 日第 3 頁。

に記している。

世界的大事変の勃発に際会せる大正三年の海運界は、時に各貨輻輳して、稀有の活躍を示し、或は戦乱に伴う輸送力防止の打撃を受けて運賃甚しく暴落し、常に其高低定まらず、当業者をして前途を補足し難からしめたるが、日独戦争も青島の陥落に依りて、一段落を告げたと共に、近海航路の危険全く除去せられて、平常に復し、更に南洋方面を出没横行し絶えず商船を威嚇したる独艦エムデン擱坐の爲め、遠洋航路亦全く安全に帰するあり、我が海運市場としては何等顧慮すべき暗礁のあるなく、前途只活躍の一路を認めつつ越年したり、而して次いで来るべき……戦局後、即ち本年下半年に於ては、輸出入共旺盛を加うること勿論にして従って近海遠洋を問わず、海運界の大活躍を呈すべき。³²

大阪商船会社が初めて青島航路を開設した。1914年に「当社の近海航路は明治時代にほとんど開拓し終わったが、大正3年日本軍の青島占領直後の12月に大阪青島線を開設した……中国航路網をいっそう充実した」³³とされた。二日後、原田商行も松丸で青島への航行を始めた。1915年に日本郵船会社も大阪青島線を開設した。「大阪青島線（大阪—神戸—門司—青島—門司—宇品—神戸—大阪）は大正4年1月に私設航路として開設（1隻2週1回）」³⁴している、また「本線は世界大戦勃発前より計画せる所なるが、大正3年11月皇軍青島の敵を掃討して其地を管理するに及び、当社は既定の計画に基き、4年1月私設航路として使用船一艘、毎二週一回定期航路を開始し、後命令航路となり現在に及ぶ」³⁵とある。1914年12月27日の『大阪毎日新聞』には以下の記事が掲載されている。

之より先き青島が愈我軍政部の管轄を受ける事となって以来、青島本邦間の定期航海を計画するもの頻々として現れたが、其の内実際確定したものは郵船会社、商船会社及び原田商行の三者であった、商船は二十四日に大信丸を、原田は二十七日松丸を出帆させた、郵船会社は明年一月早々山東丸を差立てる筈である。³⁶

大阪商船会社は、1914年12月24日に大信丸を第一船として、青島への航海を始めた、そして、原田商行も同月の27日に松丸で青島航路を開設した。

大阪商船と日本郵船と原田商行が青島航路を創始した後、1921年に山下汽船会社も山東同盟汽船も青島との航路を開設して前の三社と相互に競争した。

（大阪商船）台北丸・天草丸の二隻を以て神戸・宇品・門司に寄港し、毎週一航海した。五年

³² 「海運界予想」、『神戸新聞』第6035号、1915年1月4日第3頁。

³³ 岡田俊雄著『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月第44～45頁。

³⁴ 日本経営史研究所『日本郵船百年史資料』、1988年10月第729頁。

³⁵ 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』、1935年12月第264頁。

³⁶ 「大正三年海運界概観」、『大阪朝日新聞』第10220号、1914年12月29日、第5頁。

一月台北丸一隻を以て毎月二航海に減じたるが、本航路には従来原田汽船・日本郵船も定期航路を經營し、其後更に山東同盟汽船・山下汽船も参加して相互に競争した。³⁷

大正 3 年 12 月 24 日付の『大阪毎日新聞』第 11281 号に、初めて青島航路に関する汽船名と出発時間と寄港地などの具体的な内容が掲載されている。大正 3 年（1914 年）12 月 24 日の青島航路

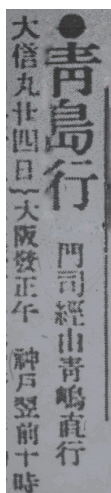


図 6

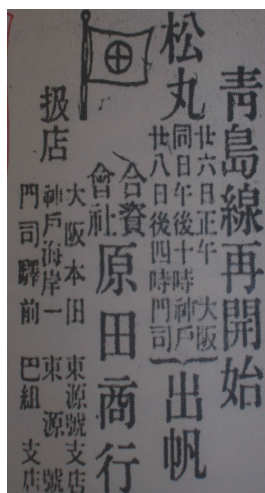


図 7

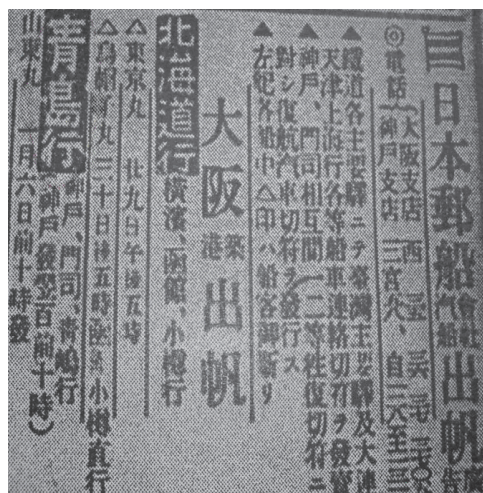


図 8

が開設された日付の広告欄には、大阪商船会社の「青島行」という広告が掲載され、大信丸が廿四日正午に大阪から出発して、門司・神戸を経由し、青島直行という内容である（図 6）。

³⁸同号の広告欄には原田商行の広告「青島線再開始」も掲載され、松丸が 26 日正午に大阪から出港し、神戸・門司を経由し、青島に到着などの内容が見える（図 7）。³⁹

大正 3 年（1914 年）12 月 29 日の『大阪毎日新聞』第 11286 号には、日本郵船会社の広告も掲載された。山東丸は日本郵船会社が大阪青島航路の初航汽船として大正 4 年 1 月 6 日に大阪を出発し、神戸・門司を経由し、青島に到着する広告である（図 8）。⁴⁰

大阪・青島線は 1914 年 12 月から開設されて以後の一年間、日本汽船 5 隻で毎月 10 回にわたり、大阪から青島まで航行し、神戸と門司とが青島への必経の寄港地であった。⁴¹

日本郵船会社『七十年史』では、第一次世界大戦後の「近海航路」に関する内容には既に神戸天津線の記載がなく、大阪・青島線、南洋線、大阪漢口線しか見られない。そして、大阪 - 青島線が、政府の助成金を受けたことに触れている。

³⁷ 神田外茂夫編『大阪商船株式会社五十年史』、1934 年 6 月 20 日、第 273～274 頁。

³⁸ 『大阪毎日新聞』第 11281 号、大正 3 年 12 月 24 日、第 8 頁。

³⁹ 『大阪毎日新聞』第 11281 号、大正 3 年 12 月 24 日、第 8 頁。

⁴⁰ 『大阪毎日新聞』第 11286 号、大正 3 年 12 月 29 日、第 10 頁。

⁴¹ 楊蓄「20 世紀初期日本、青島汽船定期航路的開設」、『東亜文化的傳承與揚弃』、中国書籍出版社、2011 年 7 月。

大正五年一月原田汽船及び大阪商船とともに陸軍運輸部と船積契約を締結し、陸軍省命令航路として運航、大正三年十二月四月から通信省命令航路となり三社にて共同受命した。⁴²

日本の青島占領を契機に、青島と日本間の汽船航路は最初陸軍運輸部の支持で運航していたが、通信省の統轄下が変わった。このことから青島航路は、日本にとって中国華北への航路として重視されていたことがわかるであろう。また日本・青島間の汽船航路の開設と運営は、日本の華北航路網の変化を起こし、青島港は20世紀初期において芝罘港に代わって、山東半島の海運拠点、さらに華北地方における重要基点となった。

おわりに

中国華北地方における天津と芝罘とは、清末の不平等条約によって開港された海港であった。日本政府の支持により明治19年(1886)に日本郵船会社は長崎・天津線を開設した。これは日本と華北間の初期汽船航路であった。その後、日本郵船会社の神戸・北清線と大阪商船会社の大阪・天津線の開設により、日本と華北間の汽船航路は強化された。芝罘港は以上の航路の寄港地として、山東半島の重要な輸出港であり、神戸、門司、天津を結ぶ芝罘は、19世紀末における華北地方の海運の中心地の一つであった。

1897年に青島が開港され、ドイツの経営のもとで、港湾設備が完備されたことで、芝罘港が衰退し、1907年に大阪・天津線は芝罘への寄港を中止し、芝罘港は日本と華北間の汽船航路から脱落したのである。

1914年12月、日本が青島を占領すると大阪商船会社、日本郵船会社、原田汽船の三社が大阪・青島線を開設した。このことは青島が芝罘に代わって日本と華北間の重要な海運中枢となったことを表している。青島の勃興と芝罘の衰退は、日本と中国華北間の海運航路の変化にも象徴的に見られるのである。

⁴² 日本郵船会社『七十年史』、1956年7月、第137頁。