

嶋谷汽船会社と日本海定期航路

松浦 章

- 1 緒言
- 2 嶋谷汽船会社の沿革
- 3 嶋谷汽船会社の日本海航路と航路案内
- 4 小結

要旨：明治以降における日本の近代化の中で、重要な産業の一つであったのが海運業であった。日本は明治末期から大正期にかけて世界の強国と肩を並べるほどの海運国に成長し、とりわけアジアを中心に世界各地に航跡を残している。その海運国を担っていたのが社船と言われた巨大汽船会社であった日本郵船会社と大阪商船会社であるが、その他に社外船と呼称された中小の汽船会社も多くあった。その社外船の一汽船会社であり、明治期に旧式帆船の回漕業から漸次近代的汽船会社に成長し、社船に拮抗して日本海航路に定期航路を運航した嶋谷汽船会社があった。嶋谷汽船会社は乗客顧客のために航路案内を発行するのなどの足跡を残したが、これまでほとんど看過され注目されることはなかった。

そこで嶋谷汽船会社の足跡を探るとともに同社の発行した航路案内について述べるものである。

キーワード：日本海航路 嶋谷汽船 新潟 雄基 航路案内

1 緒言

近代日本の交通史を見るに、鉄道網が未発達のと時期に重要な交通手段として活躍していたのが汽船航運であった。その中でも注目されるのが西日本を中心に発展した九州・瀬戸内海航路であった。この航路の運航を中心に巨大企業に成長したのが1884年（明治17）に誕生した大阪商船会社である。¹大阪商船会社は、その後において日本を代表する海運会社に成長して行く。しかしこの航路において一翼を担った船舶業主に、山口県岩国市の由宇港を基点に海運業を展開した嶋谷汽船会社があった。嶋谷汽船の創業者嶋谷徳三郎は、江戸時代から発展してきた大和型帆船と幕末明治にかけて日本に導入された西洋型帆船とを使って海運業を展開し、さらに蒸気船を購入して近代的な海運業者と成長していった。²

¹ 神田外茂夫編『大阪商船株式会社五十年史』大阪商船株式会社、1934年6月。

² 嶋谷汽船会社の草創期に関する成果として管見の限り唯一と言える佐々木誠治の「嶋谷汽船」（佐々

その後、嶋谷汽船会社は朝鮮総督府の命令航路を受命し、北海道から日本海沿海の諸港に寄港して朝鮮半島の西沿海諸港に至る定期航路を開設して、さらに新潟から日本海を横断し、朝鮮半島北西部の諸港に至る定期航路を開設するなど、現在では忘却の彼方にある航運事業を展開して行った。

この嶋谷汽船会社が一時期ではあったが、日本海航路において北日本汽船会社³などに拮抗して大陸との航運業を行っていたことはほとんど知られていない。

そこで、本稿において近代日本の一社外船としての汽船会社であった嶋谷汽船会社の日本海航路に関して述べてみたい。

2 嶋谷汽船会社の沿革

嶋谷汽船会社の歴史を簡潔に記したのものとして、畝川鎮夫編『海事要覧』第三編「海事興信録」に収録された「嶋谷汽船株式會社」⁴が知られる。

沿革 同社（嶋谷汽船株式會社）は前社長嶋谷徳三郎氏が、明治廿八年より經營せる個人營業を大正六年五月繼承し、資本金五十萬圓を以て組織を株式會社に變更し其創立を見た。爾來同社は順調の發展を遂げ逐年隆昌に赴き大正七年二月には資本金を倍額に増資し、同年八月には二百萬圓に大正十五年六月には三百萬圓に、昭和八年七月には更に五百萬圓に増資し、昭和九年十一月には昭和三年十二月來分離し居りたる嶋谷商船株式會社（本社小樽、資本金百萬圓）を合併せる爲、六百萬圓に増資し今日に及んで居る。

創業當時同社の所有汽船は六隻總噸數六千五百七十二噸であつたが、現在に於ては十八隻、總噸數四萬九千四百五十二噸に激増せる外、更に造船中のもの二隻約四千噸がある。⁵

と記されている。嶋谷汽船会社の前身は、明治 28 年（1895）に嶋谷徳三郎が經營していた個人企業を、大正 6 年（1917）5 月に株式會社に改変し、嶋谷汽船株式會社が誕生する。そして昭和 9 年（1934）11 月には昭和 3 年（1928）12 月から分離していた嶋谷商船株式會社と合併して資本金 600 万円の嶋谷汽船株式會社となつたのであつた。

この記事が書かれた昭和 11 年（1936）当時の嶋谷汽船会社の「經營定期航路」として次の定期航路があつた。

朝鮮總督府命令航路	朝鮮・北海道・大連航路	月四回
	使用船	明石丸、天海丸、朝海丸、日本海丸

木誠治『日本海運業の近代化——社外船發達史』海文堂、1961 年 4 月、222-249 頁）がある。

³ 田辺禎造・畠中隆輔編『北日本汽船會社二十五年史』北日本汽船會社；松浦章「野村治一良と日本海航路——大阪商船・北日本汽船・日本海汽船」『関西大学東西學術研究所紀要』第 49 輯、2016 年 4 月。

⁴ 畝川鎮夫『海事要覧』海事彙報社、1936 年 12 月發行、1937 年 5 月再版、第三編、63-64 頁。

⁵ 畝川鎮夫『海事要覧』63 頁。

地方廳命令航路	北海道・北鮮航路	月二回
北海道庁命令航路	小樽・稚内航路	月六、七回
同	伏木・根室航路	月四回 ⁶

嶋谷汽船会社が、北海道沿海の航路と日本海航路を中心に定期航路を運航していたとしていたことが知られる。朝鮮総督府の命令航路として朝鮮・北海道・大連航路に就航していたのは、明石丸総噸数 3,173 噸、天海丸総噸数 3, 204 噸、朝海丸総噸数 2,681 噸、日本海丸総噸数 2,681 噸の 4 隻であった。⁷

嶋谷汽船会社は、昭和 11 年（1936）当時、本社を「神戸市神戸區明石町十八番地」⁸に設け、支店を小樽と大連に、出張所を富山県の伏木と朝鮮の「京城」⁹に設けていた。

大正時期の嶋谷汽船会社の活動を知る手がかりが、幾つかの新聞記事に見られる。『讀賣新聞』第 1652 号、大正 12 年（1923）4 月 14 日付の「外國船購入 船價上向く」に、嶋谷汽船会社が外国船を購入する記事が掲載されている。

【横濱電話】 海運界は漸く安定を見るに至つたので最近は海外汽船の賣買漸く盛んとなり、既に本年に入り、本邦船主の外國汽船を購入したものは暹羅政府所有汽船レーンハムド號（一六〇〇噸）ハンハムド號（二〇一九噸）の二隻を嶋谷汽船會社で、噸當り四磅半位で買入れた兩汽船は元獨逸汽船で、大戰當時暹羅の港に進入したのを暹羅が聯合國側に加入した爲め没収したもので、何れも貨物船である。…¹⁰

この記事では「嶋谷汽船」とあるように、以下に引用する記事のほとんどが、「嶋谷」であつて「嶋谷」ではないが、本稿では引用を除いて嶋谷として述べたい。嶋谷汽船会社は、暹羅国が第一次世界大戦の際に連合国側に属していたことから、連合国の一員としてドイツ汽船を接收した汽船を、暹羅国から嶋谷汽船会社が購入することになっていた。

嶋谷汽船が日本海航路に定期航路を保有するのは大正 15 年（1926）からである。『讀賣新聞』第 17537 号、大正 15 年 1 月 7 日付の「裏日本が 命令航路 年六万圓の補助で四月一日から」によれば、「京城」すなわちソウルからの情報が知られる。

（京城六日帝通發）仁川・大連・釜山・敦賀・北海道の裏日本航路は來四月一日より年六万圓の補助を以て命令航路とするに決定したが、受命會社は大阪の嶋谷汽船に決するだろうと。¹¹

ここでも嶋谷とあるが嶋谷汽船のことで、同汽船が北海道と敦賀から朝鮮半島の釜山、仁川

⁶ 畝川鎮夫『海事要覽』64 頁。

⁷ 畝川鎮夫『海事要覽』64 頁。

⁸ 畝川鎮夫『海事要覽』63 頁。

⁹ 畝川鎮夫『海事要覽』64 頁。

¹⁰ 『讀賣新聞』第 1652 号、大正 12 年（1923）4 月 14 日、2 頁。

¹¹ 『讀賣新聞』第 17537 号、大正 15 年 1 月 7 日、2 頁。

と遼東半島の大連を結ぶ命令航路を受託する予定になっていたことが知られる。この航路は、嶋谷汽船会社が朝鮮総督府から受命した命令航路であった。

『新潟新聞』昭和4年(1929)4月17日付の「大泊、仁川航路寄港地に新潟差加へらる 嶋谷汽船會社の命令航路 寄港地整理行はる」の記事に、嶋谷汽船の北海道と大連を結ぶ航路の運航状況が知られる。

従来大連、南朝鮮、日本海沿岸諸港、函館を嶋谷汽船會社で二隻をもつて朝鮮総督府の補助のもとに命令航路をしてゐたが、該航路は新潟港へは寄らず、且つ又樺太へは往復しなかつたばかりでなく、裏日本寄港地中には餘り必要なきところもあつたのを朝鮮総督府並びに同會社では深く感ずるところがあつた上に、朝鮮米の樺太方面への販路擴張の必要にせまられたため該航路を樺太まで寄港地の整理もなすこととした。その結果五月五日から同社では、長成丸といふ一、三等乗客、重量噸數二千九百噸、速力十二哩半、無線電信装置の船を更に増加して次のやうな豫定で貨客輸送を實現することになつた。これによつて満洲、南朝鮮、裏日本、北海道、樺太往復航路が開始され寄港地を整理され、新潟港は大陸的活躍に一段の進歩をなしたもので、北鮮航路の叫ばれる昨今喜ぶべき現象である。それについて新潟港の水深維持問題が一層緊急事となつたことが痛感されてゐる。

往航

仁川 五月五日發

	着日	發日		着日	發日
大連	六	八	鎮南浦	九	一〇
仁川	一一	一一	釜山	一三	一四
舞鶴	一六	一七	敦賀	一七	一八
伏木	一九	二〇	新潟	二〇	二一
函館	二三	二三	小樽	二四	二五
大泊	二六日				

復航

大泊	二十七日發		利尻島	二八	二八
禮文島	二八	二八	小樽	二九	三〇
函館	三一	三一	新潟 [六月]	二	二
伏木	三	三	敦賀	四	五
舞鶴	六	六	門司	七	八
釜山	八	九	仁川	十一日 ¹²	

¹² 新潟市合併町村史編集室編『新潟市合併町村の歴史基礎史料集6 新潟新聞・新潟毎日新聞 昭和編一』新潟市合併町村史編集室、1984年3月、224-225頁。

この『新潟新聞』の記事から、嶋谷汽船が北海道から朝鮮半島の仁川までの航路をほぼ一ヶ月かけて運航していたことがわかる。この記事中の見える長成丸重量噸は2,900噸であるが、畝川鎮夫編『海事要覧』には「長成丸 總噸數一，七二八 重量噸數二，七〇〇」¹³とあるように、総噸數は1,728噸、重量噸は2,700噸であった。

嶋谷汽船にとって重要な航路が大陸への航路であった。『新潟新聞』昭和5年（1930）2月4日付の「嶋谷會社から専務取締役來港 北鮮定期航路開設について 各方面に挨拶廻り」の記事に、その状況が見られる。

嶋谷商船株式會社専務取締役嶋谷俊郎氏は、二日來港、…會議所その他諸關係へ挨拶をなし、今回嶋谷汽船會社による北鮮定期航路開始に關し説明し了解を求むるところあつた。

多分明四日神戸に向つて歸路につくはず。記者に向つて、

伏木、敦賀の北鮮航路も最初は十七萬圓、二十萬圓といふ補助を貰つて命令航路となつたものであつて縣市費補助により船舶の寄港地を整理して運賃の低下をはかり、ますます貨物の集中を有意義ならしめるものです。その結果、今では八萬圓位でしたかと思ひます。新潟における現在の北鮮定期航路では勿論損失は覺悟で、その損失額は先般補助請願中に示したやうに、一年十八回乃至二十回航海で約五萬八千圓位の見込みです。我々は決して前の伏木、敦賀の様な大額の補助はあてにしてゐません。北鮮新潟兩者の關係特に東京との距離近接の暁に於ける新潟港の使命開發に貢獻する覺悟で新潟港に客貨集中の實積を促進せしむる意味に於て或期間一定の補助を得て命令航路を開設繼續したいと思ふのです。某新聞紙上で鍵三船舶部が朝鮮に於ける船主と荷主との契約である運賃協定に加入することを嶋谷が邪魔して入れなかつたと云はれましたが、そんな卑怯な画策は決してしません。運賃協定加盟會社は現在は大阪商船、川崎汽船、北日本汽船、朝鮮郵船、嶋谷汽船、同商船、栃木商船です。云々。

と語つた。¹⁴

嶋谷汽船會社が、朝鮮北東部の港市と新潟との定期航路を開設するに当たり、新潟の商工關係者に事前の挨拶をしたことをこの記事が伝えている。この航路における嶋谷汽船會社にとっての競争相手は、大阪商船、川崎汽船、北日本汽船、朝鮮郵船などであった。

大阪商船會社は、「大阪北鮮線」として、大阪元山線、大阪浦鹽線、大阪城津線、大阪北韓線、大阪清津線、大阪北鮮線などを明治35年（1902）9月以降、改廢を繰り返して運航し、明治44年（1911）9月以降は大阪清津線と改稱して、2隻の汽船で毎月3航海を運航していた。¹⁵その

¹³ 畝川鎮夫『海事要覧』64頁。

¹⁴ 新潟市合併町村史編集室編『新潟市合併町村の歴史基礎史料集6 新潟新聞・新潟毎日新聞 昭和編一』328頁。

¹⁵ 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、198-199頁。

後、昭和5年(1930)当時には、大阪清津線として2隻の汽船で毎月4航海を運航していた。¹⁶

川崎汽船会社は、大正13年(1924)11月より阪神・北鮮航路を開設し、阪神から朝鮮半島西沿海の元山、雄基間の諸港に寄港して帰阪する航路を運航し、冬季には月3回、夏季には月1回の配船を行っていたが、昭和3年(1928)5月以降は、不定期配船となっていた。¹⁷

北日本汽船会社は、昭和4年(1929)当時、昭和3年に創始した敦賀・清津線を毎月3回と昭和4年に通信省の命令航路であった敦賀浦潮線を毎週1回運航していた。¹⁸

これらの競争会社と競争関係にあった嶋谷汽船会社が、「北鮮航路」の設置を強く望んでいたことが知られる。この記事に見られる嶋谷俊郎は、昭和11年当時においても嶋谷汽船株式会社の専務取締役であった。¹⁹

以上のように、瀬戸内の海運業者であった嶋谷は、大正末期から日本海を横断して大陸へ赴く汽船の定期航路を運航する汽船会社に成長していったのであった。

3 嶋谷汽船会社の日本海航路と航路案内

それでは嶋谷汽船会社が日本海航路を具体的にどのように運航していたかについて、同社の残された航路案内から探してみたい。

『新潟毎日新聞』昭和8年(1933)4月27日付に「嶋谷汽船会社が新潟北鮮直通航路 日満を結ぶ吉會線全通を機会に 五月三日第一航」の記事が掲載されている。

日満聯絡の輝く使命のもとに新潟北鮮間の海路を繋ぐんとすることは嶋谷汽船会社、大連汽船会社の両社が最も熱心に要望し競争の形となつて縣民の關心をあつめてみたが、こんど嶋谷汽船会社は愈々就航計畫を發表し滿洲國獨立後の北鮮航路に新紀元を劃することになつた。すなはち嶋谷汽船会社は既報の鮮海丸(總噸數二、〇二六噸、重量噸數三、二〇〇噸、速力一三・五浬)を以つてこの就航船とし、來る五月三日朝新潟港から紀念すべき第一航海に乗り出すことになつた鮮海丸は、准客船で客室は一、二、三等を有し娛樂室の設備を完備してゐるもので新潟雄基間二晝夜を樂々と過し得る見込である。なほ鮮海丸の毎月の寄港並に定期發着日時は左の通りである。

新潟發	三日	十三日	廿三日
雄基着	五日	十五日	廿五日
同發	五日	十五日	廿五日
清津着	五日	十五日	廿五日

¹⁶ 神田外茂夫編『大阪商船株式會社五十年史』199-200頁。

¹⁷ 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、384頁。

¹⁸ 田邊貞造・畠中隆輔編『北日本汽船株式會社二十五年史』北日本汽船株式會社、1939年6月、86頁。

¹⁹ 畝川鎮夫『海事要覽』64頁。

同 發	八日	十八日	廿八日
雄基着	八日	十八日	廿八日
雄基發	九日	十九日	廿九日
新潟着	十一日	廿一日	一日

なほ同會社はこの他に從來の笠戸丸をも運航せしむるのでこれを通ずれば一ヶ月に四航海乃至五航海となるわけで日滿交通の上に重大なる役割をつとむることになったわけである。

20

新潟港を起点に「日滿聯絡」として、朝鮮半島東北沿海を結ぶ嶋谷汽船会社の定期航路を同社の鮮海丸總噸數 2,026 噸、重量噸數 3,200 噸、速力 13.5 海里を使って毎月 3 回の定期航海に就航することになった。

嶋谷汽船会社の鮮海丸が就航するに際して『新潟新聞』昭和 8 年 5 月 4 日付の記事「新潟＝北鮮定期直通航路 春雨煙る新潟港を 鮮海丸初の船出 雄基港指して一路直航 賑はふ縣營埠頭」を掲げ、

日滿新捷路を結ぶ新潟―雄基、清津間定期直通航路就航船鮮海丸はいよいよ三日正午縣營埠頭を解纜、一路北鮮さして初航海についたが、これより先に朝來より鮮海丸の新潟港解纜に押しかけた一般觀覽者に雑踏を呈した。日滿新航路の開設に重き任務を擔ふた鮮海丸はけふの輝かしき門出を祝ひ萬船飾を施し春雨に煙る岸壁に巨體を横たへて出帆の時刻を待ち受てゐる。埠頭には平和の使者の門出を祝福するため

安藤縣議、若松實業聯合會主事、森重島谷汽船專務、鹽野運送船專務、鹿島同支人その他多数名士の見送りあり。

かくて島谷社長乗船して正午のサイレンを合圖に船中に祝杯を擧げ鮮海丸は静々と埠頭を放れ、絹糸のやうな春雨を衝いて雄基港さして一路直航の途上につき間もなく水平線の遙か彼方へ船影を没した。²¹

とある。嶋谷汽船会社の鮮海丸の雄基、清津港へ向け



²⁰ 新潟市合併町村史編集室編『新潟市合併町村の歴史基礎史料集 7 新潟新聞・新潟毎日新聞 昭和編二』新潟市合併町村史編集室、1984 年 3 月、224-225 頁。108-109 頁。

²¹ 新潟市合併町村史編集室編『新潟市合併町村の歴史基礎史料集 7 新潟新聞・新潟毎日新聞 昭和編二』109 頁。

での直航航路への出港が、「輝かしき門出を祝ひ」として表現されるように、新潟県民にとっていかに大きな希望を抱かせるものであったが如実に知られるであろう。

鮮海丸による雄基・清津への直航航路の開削は、新潟県民のみならず横濱の貿易商にも商機の機会拡大ととらえられた。『新潟毎日新聞』昭和 8 年 5 月 4 日付の記事に「新潟港經由で支那料理の原料輸出 抜け目のない横濱の貿易商 新潟會議所へ依頼」に次のようにある。

吉會線の全通と相俟つて新潟港が裏日本唯一の日満連絡最短距離に置かれることになつたので、商域の開拓に抜け目のない横濱貿易商は早くも新潟港に着岸し、満鮮方面へ支那料理の原料を當港を經由して輸出したいから何分よろしく頼むと新潟商工會議所へ依頼してきた。…²²

嶋谷汽船会社による「新潟北鮮定期直通航路」の開設は、新潟県を中心とする日本海沿海部のみならず、関東地方の経済界にも商機の拡大と見られたのである。

その機会を創出したのが嶋谷汽船会社であった。そこで嶋谷汽船会社の「新潟北鮮定期直通航路」がどのように運航されていたか管見の知り得た嶋谷汽船会社が発行した航路案内として次の 3 種が知られ、それらから 1933-1935 年当時の嶋谷汽船会社の運航状況を見てみたい。

- ① 「満蒙へ 嶋谷汽船會社」(縦 18.0x 横 20.8cm、2 折) 嶋谷汽船會社客船係、昭和 8 年 (1933) 7 月発行。
- ② 「満洲への近道 新潟北鮮直航々路案内 日満連絡船・鮮海丸 附・船車連絡地圖 嶋谷汽船會社」(縦 35.8x 横 38.6cm、上下 2 折、左右 4 折) 嶋谷汽船株式會社船客係、昭和 9 年 (1934) 11 月 1 日発行
- ③ 「満洲への近道 新潟北鮮直航線案内 嶋谷汽船會社 SHIMATANI-LINE」(縦 36.0x 横 38.6cm、上下 2 折、左右 4 折) 嶋谷汽船株式會社船客係、昭和 10 年 (1935) 2 月 1 日発行。

1) 1933 年版の「満蒙へ 嶋谷汽船會社」の説明文は、満蒙へ、日満新捷路—新潟北鮮直航線、新潟・北鮮直航線旅客運賃表、臨時運賃割引規定、命令航路北海道北鮮線からなる。「日満新捷路—新潟北鮮直航線」において、

満洲への道は種々ありますが、五月三日より開始の当社經營「新潟北鮮直航線」は兩國の首府「東京—新京」を結ぶ最も短い路であります。東京附近を始め東北奥羽地方より御入満の御方は本航路を御利用なさるのが最も早く且つ經濟的であります。満洲國視察には是非本航路の御利用の程お願い致します。²³

と述べ、就航船の鮮海丸総噸数 2,126 噸、速力 13.5 海里、客室定員一等 12 名、二等 27 名、三

²² 新潟市合併町村史編集室編『新潟市合併町村の歴史基礎史料集 7 新潟新聞・新潟毎日新聞 昭和編二』109 頁。

²³ 嶋谷汽船株式會社「満蒙へ 嶋谷汽船會社」裏面説明文右頁。

等 202 名とあり、合計 241 名を乗船可能であった。²⁴

海鮮丸は、毎月の 3 日、13 日、23 日に新潟を出港し、朝鮮半島東北沿海の雄基には毎月の 5 日、15 日、25 日に到着し、同日に羅津に寄港し、同日に清津に入港した。そして清津を毎月 8 日、18 日、28 日に出港し、毎月の 9 日、19 日、19 日に雄基へ寄港し、新潟には毎月の 11 日、21 日、1 日に帰港する運航であった。²⁵先に触れた『新潟毎日新聞』の記事と同様である。

嶋谷汽船の「新潟北鮮直通航路」は開設当初において好調であった。『新潟毎日新聞』昭和 8 年 7 月 20 日付の「新潟北鮮直通航路 鮮海丸の利用激増 統計に示された乗客」にその光景の一端が見られる。

満洲國の建國、吉會鐵道の全通により新潟港は北鮮を通じ日滿聯絡の最短距離に在り、國策上より見る實に重要な地位に在るが、嶋谷汽船株式會社では今後に於ける新潟港の使命の重大なることを痛感、現在本縣市並に朝鮮總督府の命令になる新潟、北鮮間的航路笠戸丸一航では尚ほ足らずとなし、多大の犠牲を拂ひ去る五月三日から更に新潟、北鮮間直通航路（月三回）を開設、優秀船鮮海丸を就航せしめ日滿鮮交通、貿易のため多田な貢献をなしつつあるが、去る五月三日の初航以來七月十三日までの乗客は二百二十五人で、これが地方別に見ると、

北海道	六六	縣下	四三
樺太	三四	新潟市	二七
東京	一五	朝鮮	一三
山形	九	三重	五
秋田	三	福島	二
岩手	三	長野	一
大阪	一	愛知	一
山梨	一	青森	一

で何んと言つても地元たる本縣人が首位を占め、これに繼ぐは北海道である。次に右利用者の職業別を見ると左の如くである。

土木請負及土工	二七	湯屋	一
商人	四六	大工	二一
家族	四八	官吏	四
学生	六	家根職	一
石工	一	會社員	一一



²⁴ 同上、「毎月定期發着表」による。

²⁵ 同上、「毎月定期發着表」による。

桶職	一	鋸目立	一
女工稼人	二八	農夫	一〇
教員	二	漁業者	四
料理業	五	理髮業	一
遊藝稼人	一	旅館業	五
木材業	一		

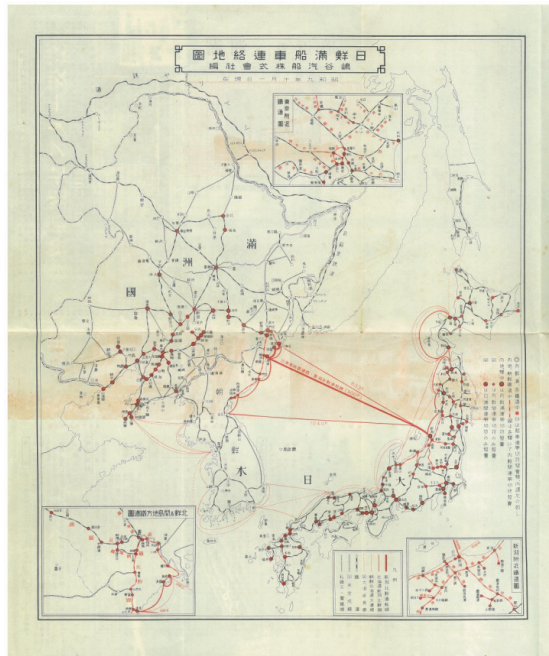
桶この外貨物の輸移出量は一航毎日に激増を示してゐる。²⁶

とある。嶋谷汽船会社の鮮海丸の雄基・清津と新潟との航海は、新潟県のみならず、東日本の地域を中心にさまざまな変化をもたらしつつあったことが、この新聞記事から読み取ることが出来る。

2) 1934 年の「満洲への近道 新潟北鮮直航々路案内 日満連絡船・鮮海丸 附・船車連絡地圖 嶋谷汽船會社」の説明文は、満洲へ、満洲への近道、新潟-北鮮直航線、定期發着日時、乗船、船客運賃、手荷物、北海道新潟北鮮線、北海道新潟北鮮旅客運賃表、就航船、切符購入、団体取扱、船車連絡、連絡乗車船券からなる。「満洲への近道」において、

日本から満洲へ、満洲から日本への経路は種々ありますが、我が社の日満連絡航路「新潟—北鮮直航線」の利用は、其の所要時間の點より見ても其の経費の點を比較しても他の何れの経路よりも最も早く且つ低廉であります。又従來は何れの経路も鐵道、船舶と二重にも三重にも切符を購入する煩はしさが有りましたが、弊社の「新潟—北鮮直航線」は昭和九年八月十日より鐵道省線、朝鮮鐵道局、滿鐵北鮮線、鐵路總局線、滿鐵線と船車連帶運輸が開始されましたから一枚の切符で目的地に行かれる様になり、非常に便利になりました。日満間御旅行の際は、何卒一日「日満連絡最捷路」たる新潟北鮮直航線並に北海道新潟北鮮線を御利用の程御願ひ申上ます。²⁷

とあり、内容的には 1933 年の「満蒙へ 嶋



²⁶ 新潟市合併町村史編集室編『新潟市合併町村の歴史基礎史料集 7 新潟新聞・新潟毎日新聞 昭和編二』115 頁。

²⁷ 嶋谷汽船株式會社「満洲への近道 新潟北鮮直航々路案内 日満連絡船・鮮海丸 附・船車連絡地圖 嶋谷汽船會社」の「満洲への近道」による。

谷汽船會社」の説明文を踏襲しているが、新たに汽船と鉄道との連絡切符が開始され、乗客に幾度かの乗船券、乗車券購入の煩雑さを排除したことを謳っている。

就航船の鮮海丸は1933年版と同様であるが、新たに発着時間が記されている。往航は新潟の出港は毎月3,13,23日の午前11時、清津が毎月の5,15,25日の午前8時着、午前11時発、羅津が毎月の5,15,25日の午前3時着、午後6時発、雄基には毎月の5,15,25日の午後8時に到着した。復航は、雄基を毎月の9,19,29日の午前9時に出港し、清津には毎月9,19,29日の午後1時半に到着し、午後5時に発して新潟に向かい、新潟には毎月の11, 21, 1日の正午に入港した。²⁸

さらに同案内には、1933年版には無い昭和9年10月1日現在とある「日鮮満船車連絡地圖」(縦31.0x横26.5cm)が掲載されている。新潟から北西方向に赤字の太字で「日満新捷路・新潟北鮮直航線(900K)とある。

この航路を挿んでいるのは、上部が新潟・雄其航路(833K)であり、下部は新潟・元山航路(1,040K)である。

3) 1935年版の「満洲への近道 新潟北鮮直航線案内 嶋谷汽船会社 SHIMATANI-LINE」(縦36.0x横38.6cm、上下2折、左右4折)嶋谷汽船株式會社船客係(昭和10年(1935)2月1日発行)は、満洲への近道、新潟-北鮮直航線、定期發着日時、乗船、船客運賃、手荷物、北海道新潟北鮮線、日鮮満船車連絡地圖、北海道新潟北鮮旅客運賃表、就航船、切符購入、団体取扱、船車連絡、連絡乗車船券、鮮満旅行上の注意、携帶品と服装、標準時、土産品と税關、撮影禁止場、鮮満旅行の費用と日程、旅費、日程、朝鮮北海道大連線、御案内所及切符發賣からなっている。

新潟-北鮮直航線に就航していたのは鮮海丸で、基本的には1933年版、1934年版と同様に、毎月3,13,23日に新潟を出港する定期運航であった。

「北海道新潟北鮮線」については次のようにある。

本線は本邦の北門即ち樺太、北海道、東北地方より北鮮に至る航路で弊社は夙に今日あるを豫期し、拾數年來多大の犠牲を拂つて經營して参りました、現在では朝鮮總督府を始め函館市役所、青森市役所、秋田縣、山形縣等の命令航路で樺太、北海道、東北地方と北鮮、満洲國との運輸交通の利便を圖る重大使命を帯ぶる航路となり、最近満洲國行旅客の激増は各方面より注目され



²⁸ 同書、「定期發着日時」による。

て居ります。

(就航船) 笠戸丸 二、〇〇〇噸、速力一二哩、旅客定員特等二一人、並等九七人

[寄港地] 往航…小樽、函館、新潟、雄基。

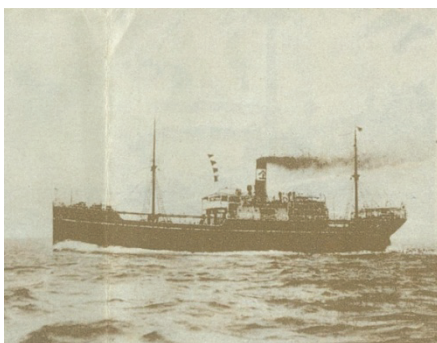
復航…雄基、清津、城津、西湖津、元山、新潟、土崎、船川、青森、函館、小樽。²⁹

この「北海道新潟北鮮線」は、2,000 噸の笠戸丸を使用して、小樽を基点に、往航は函館、新潟に寄港し、朝鮮半島東北部沿海の雄基を目指すものであった。復航は、雄基から朝鮮半島東北部沿海部の清津、城津、西湖津そして同半島東部の元山に寄港し、日本海を東へ横断し、新潟そして秋田市の土崎港、男鹿市の船川、青森、函館に寄港して小樽に帰港する航路の運航であった。

『昭和財政史資料』第 6 号、第 63 冊に抄録された「北鮮関係航路」の「東日本方面」によると、使用船舶 総噸数 速力 旅客定員 一等 二等 三等 進水年月 起点地、寄港地、終点地 航海回数 備考の項目が掲げられ、嶋谷汽船会社の 2 航路が記されている。

(ニ) 新潟雄基清津直航線 嶋谷汽船會社
 鮮海丸 総噸数 2,198 速力 12 (中略)
 進水年月大正 15 年 2 月 (中略)
 航海回数月 3 回以上

(ホ) 北海道新潟北鮮線 嶋谷汽船會社
 笠戸丸 総噸数 1,422 速力 11 (中略)
 進水年月大正 11 年 2 月 (中略)
 航海回数 月 1 回以上 年 8 回以上³⁰



と見られることから、笠戸丸は毎月 1 回の定期運航を行っていたことがわかる。

社外船として日本海航路において新潟、北海道から朝鮮半島北東部の港との定期航路を運航してきた嶋谷汽船であったが、アジア太平洋戦争期になると国策による整備に従わざるを得なくなった。

『讀賣新聞』第 23891 号、昭和 18 年 (1943) 7 月 17 日付の「三井船舶、嶋谷汽船合併」に見られる。

三井船舶 (資本金五千萬圓) では海運企業整備の國策に順應して、今般嶋谷汽船 (資本金九百萬圓) を合併する事に決定、十四日調印を終り、兩社とも十六日臨時株主總會を開きこれを承認。

²⁹ 嶋谷汽船會社編「満洲への近道 新潟北鮮直航線案内 嶋谷汽船會社 SHIMATANI-LINE」嶋谷汽船株式會社船客係、昭和 10 年 (1935) 2 月 1 日発行、「北海道新潟北鮮線」による。

³⁰ アジア歴史資料センター、レファレンスコード：09050537600 による。

合併株式比率は一対一で三井船舶は五千九百萬圓に増資し、嶋谷汽船から取締役一名を加へることとなつてをり、目下逋信省に對して認可申請中である。³¹

昭和 18 年 (1943) 7 月、嶋谷汽船会社は三井船舶会社と合併したのであった。

この結果、三井船舶会社は、嶋谷汽船の所有船舶 18 隻、78,715 重量噸の他に権利義務を継承することとなった。³²この 18 隻の中に、総噸数 3,000 噸以上に昌平丸 7,277 噸、武津丸 5,949 噸、若津丸 5,123 噸、玉津丸 4,646 噸、黄海丸 3,871 噸、玄海丸 3,850 噸、明石丸 3,227 噸、天海丸 3,203 噸の 8 隻が含まれていた。³³

明治中期に山口県の由宇港を基点に海運業を興した嶋谷徳三郎が、それまでの組織を改編して大正 6 年 (1917) 5 月に嶋谷汽船会社として発足してから昭和 18 年 (1943) まで 26 年に及ぶ海運事業に終止符を打つことになった。

しかし、アジア太平洋戦争後の昭和 26 年 (1951) 10 月に、父祖伝来の海運業の再建に対する希望と熱意をもって嶋谷汽船会社は再興された。³⁴昭和 18 年の三井船舶との合併で、三井船舶が取得した 18 隻の内、昭和 26 年時点で残された常磐丸が三井船舶後の多聞山丸が再興された嶋谷汽船会社に移譲されている。³⁵ついで昭和 27 年 10 月に三井船舶会社は夕張丸を嶋谷汽船会社に売却している。³⁶夕張丸は総噸数 4,245 噸で、大正 14 年 (1925) に英国で建造され、昭和 26 年 (1951) に香港から三井船舶会社が購入した船であった。³⁷この夕張丸は、昭和 34 年 9 月下旬に三重県から愛知県を襲った「伊勢湾台風」の際に座礁している。

『讀賣新聞』第 29775 号、昭和 34 年 (1959) 9 月 27 日付の「23 隻が沈没、座礁 伊勢湾内」の記事に夕張丸の座礁の記事が見られる。

【名古屋発】二十七日午後二時までに第四管区海上保安部に入った連絡によると伊勢湾内の海難事故は沈没四、大破六、座礁十三にのぼった。大型船では松岡汽船松盛丸 (六五〇〇ト) と島谷汽船夕張丸 (四二四二ト) 大同海運高昌丸 (四六八四ト) の三隻が木曾川河口で、米船 LST (二四〇〇ト) と同チャンシャ号 (七四一ト) の二隻が四日市港沖でそれぞれ座礁。³⁸

とあるように、島谷汽船とあるが嶋谷汽船であることは確かであり、その夕張丸 4,242 噸が、伊勢湾台風の衝撃を受け木曾川河口で座礁したのであった。

³¹ 『讀賣新聞』第 23891 号、昭和 18 年 (1943) 7 月 17 日、2 頁。

³² 三井船舶株式会社『三井船舶株式会社創業八十年史』三井船舶株式会社、1958 年 9 月、233 頁。

³³ 三井船舶株式会社『三井船舶株式会社創業八十年史』554 頁。

³⁴ 三井船舶株式会社『三井船舶株式会社創業八十年史』234 頁。

³⁵ 三井船舶株式会社『三井船舶株式会社創業八十年史』554、584 頁。

³⁶ 三井船舶株式会社『三井船舶株式会社創業八十年史』584 頁。

³⁷ 三井船舶株式会社『三井船舶株式会社創業八十年史』557、579、584 頁。

³⁸ 『讀賣新聞』第 29775 号、昭和 34 年 9 月 27 日、3 頁。

この嶋谷汽船の廃業のニュースが『讀賣新聞』第 36546 号、昭和 53 年（1978）5 月 2 日付の「嶋谷汽船が自主廃業」として掲載されている。

【神戸】近海海運会社のしにせ、島谷（本社・神戸市生田区海岸通三、岩松次彦社長）がこのほど全日本海運組合神戸支部などに自主廃業を通知、職員の退職金や持ち船処分などの残務整理をはじめた。同社は四十六年から経営が悪化。帝国興信所神戸支店などの調べでは、四十七年三月期から五十二年三月までの累積赤字は約三億円、五十二年三月期の長期借入金などの負債総額は六億七千万円余りで、売り上げも年々減少していた。³⁹

とある。三井船舶会社から昭和 26 年（1951）に独立して、再興した嶋谷汽船会社であったが、27 年の活動で廃業することとなった。

4 小結

明治中期に海運業を中心に起業した嶋谷家は、日本の海運業の進展と共に、汽船会社を独立させ大正 6 年（1917）5 月に嶋谷汽船会社として発足し、主に日本海の航運事業を推進し、とりわけ新潟から日本海を横断して朝鮮半島東北沿海に至る航路の開削に邁進していたが、国策により昭和 18 年（1943）には三井船舶会社と合併することとなり、また昭和 26 年に再興後は日本の近海海運業の老舗として活動していた。

この嶋谷汽船会社の勇姿の一端を象徴するものが、ここに掲げた「日満新捷路—新潟北鮮直航線」を謳った航路案内であった。

1945 年前の日本の中国大陸とりわけ東北部への交通路の一翼であった重要な汽船航路の一端を担う汽船会社として中小の社外船にありながらその航運活動を担っていたのであった。

³⁹ 『讀賣新聞』第 36546 号、昭和 53 年 5 月 2 日、8 頁。