

大阪商船会社の朝鮮航路と「北鮮急行航路案内」

松浦 章[※]

1 緒言

大阪商船会社は1884年（明治17）に西日本の中小の汽船会社の統合、併合により設立され、翌年1885年（明治18）に成立する日本郵船会社に次ぐ大きな汽船会社として成長して行った。

1

大阪商船会社は当初は、西日本とりわけ瀬戸内海航路の整備と航路拡張を進め、漸次海外航路を開始する。その最初の海外航路として近海航路としての扱いではあったが、1890年（明治23）に朝鮮航路の開削を開始した。²

そこで本稿において大阪商船会社の朝鮮航路及び、1937年（昭和12）9月発刊された「北鮮急行航路案内」についても述べたい。同案内は現在では看過され、図書館等でも希有なものとなっているが、当時は日本海を縦断した朝鮮半島北東部の港へと直行する航路の案内であり、「満洲国」への近道の一つとして考えられた航路であった。

2 大阪商船会社の朝鮮航路の開拓

1876年（明治9）に三菱会社は浪華號を使って毎月一回釜山へ航行し、また住友家は1880年（明治13）に新造船安寧丸を釜山に航行して貨客輸送を行っている。³

その後、創業した大阪商船会社は海外航路進出の第一歩として1890年（明治23）7月に大阪釜山航路を開設し、1893年（明治26）3月に大阪仁川航路を開設し、同年6月から同年12月までの短期間ではあったが韓国沿岸線を開設している。⁴

1895年（明治28）7月より大阪仁川航路の航海回数を増加し、釜山線を廃止した。さらに1899年4月から1907年（明治40）の上半期まで大阪鎮南浦線を、1901年（明治34）4月から馬山群山経由の大阪仁川線を開始し、1902年（明治35）2月から1906年（明治39）2月まで大阪釜山線を開設している。⁵これらは主に朝鮮半島の西沿岸航路を主としたものであった。

1903年（明治36）下半期には仁川鎮南浦を開始し、その後に仁川安東縣線となり1906年（明

[※] 松浦章（MATSUUURA Akira, 1947-）関西大学東西学術研究所客員研究員/関西大学名誉教授。

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、1-51頁。

² 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、189頁。

³ 同書、189頁。

⁴ 同書、189頁。

⁵ 同書、189頁。

治 39) 上半期まで運行された。⁶また 1903 年 (明治 36) 下半期に仁川群山線を 1907 年 (明治 40) 4 月まで運行している。⁷1906 年 (明治 39) 9 月には大阪元山線、後の大阪北鮮線をしている。⁸

大阪仁川線は日本政府の逓信省から補助金の下付を受け、1899 年 (明治 32) 4 月 1 日から対馬の厳原と木浦に寄港することになり、ついで 1901 年 (明治 34) 4 月から補助金を受けて馬山・群山にも寄港し、馬山・群山経由の大阪仁川線となった。その後 1906 年 (明治 39) 10 月から逓信省の命令により木浦・群山・仁川・鎮南浦と中国の安東縣に寄港する。この補助金は 1915 (大正 4 年) 3 月末まで継続された。⁹大阪鎮南浦線は 1900 年 (明治 33) 10 月より逓信省の命令航路となるが、1906 年 (明治 39) 9 月末にて補助金の廃止となるとともに同航路は廃航となっている。¹⁰

1905 年 (明治 38) 5 月に長崎鎮南浦線を開設し、同年 7 月に長崎縣及び長崎市からの補助金を受けた命令航路となった。1906 年 (明治 39) 4 月に大連まで延長する航海補助金を受けて、長崎大連線を開設する。その後 1910 年 (明治 43) 6 月にこの二航路を合併して朝鮮經由長崎大連線となるが、1918 年 (大正 7) 3 月に廃航となっている。¹¹

1924 年 (大正 13) 12 月に大阪馬山線後の大阪釜山馬山線を開設し、翌 1925 年 (大正 14) 4 月に九州鮮満線、1926 年 (大正 15) 5 月に京濱朝鮮線その後の東京西鮮線を開設している。この内、九州鮮満線は朝鮮總督府と長崎市と熊本縣そして鹿児島縣より補助金を受けて、朝鮮郵船会社との共同受命航路となったが、1931 年 (昭和 6) 3 月に朝鮮郵船会社に譲渡している。¹²

1932 (昭和 7) 3 月に「滿洲國」が成立すると、同年 7 月に東京北鮮線を開設するとともに、大阪仁川線の就航船を 5 隻に増配し、大阪安東縣線の擴充を図り、京濱朝鮮線を東京西鮮線と改称して毎月 3 回の定期運航を確立し、大阪馬山線を大阪釜山馬山線と改称し、1933 年 (昭和 8) 5 月には大阪清津線を大阪北鮮線と改称して、阪神間と清津間の直航航路である大阪清津線を新設している。¹³この時期になると朝鮮半島東部沿海航路が運航されるようになる。

朝鮮各航路にとっての重要貨物は朝鮮米の日本への移出であり、とくに毎年の 11 月、12 月から翌年の 3 月までが出荷時期として仁川や鎮南浦・群山・木浦等から移出米が殺到して、臨時船を配船し、7 月から 11 月までは魚油・メ (しめ) 粕などが出荷時期となり北朝鮮沿岸から日

⁶ 同書、189-190 頁。

⁷ 同書、190 頁。

⁸ 同書、190 頁。

⁹ 同書、190 頁。

¹⁰ 同書、190 頁。

¹¹ 同書、190-191 頁。

¹² 同書、191 頁。

¹³ 同書、191 頁。

本へ移出された。毎年3月から10月には九味浦から大量の珪砂が搬出され、臨時船によって移出されたのであった。¹⁴

1927年(昭和2)に北朝鮮の興安に朝鮮窒素肥料株式会社が設立され、興安港から日本へ硫安肥料の搬出が激増し、臨時船によって輸送され、1933年(昭和8)末には臨時船が10隻にのぼったとされる。¹⁵

朝鮮航路には大阪商船会社以外の会社も参入し、1930年(昭和5)11月1日に“鮮航同盟會”そして“南鮮同盟會”が、同年12月1日には“北鮮同盟會”が組織され不利益な競争が行われない協定をおこなった。これらの組織に参加した汽船会社には、朝鮮郵船、尼崎汽船部、澤山兄弟商會、山下汽船、川崎汽船、近海郵船、嶋谷汽船、中村組の他に、大連汽船、辰馬汽船、飯野汽船などであった。¹⁶

3 大阪商船会社の朝鮮航路の各航路

1) 大阪釜山線

大阪商船会社の最初の海外航路となったのが、大阪と釜山を結ぶ航路であった。

1890年(明治23)7月16日に開始し、白川丸が神戸、馬關(下関)に寄港して、毎8日目に一回航海している。1894(明治27)6月26日から赤間關(下関)釜山の間を毎月6回以上の航海に改正し、7月12日から隔日航海となった。ついで10月29日からは仁川に延航し、毎月3回に航海に改正している。1902年(明治35)2月1日から手取川丸が就航し、毎9日目に大阪、釜山から出港する日程に変更され、大阪・神戸・下関・博多・嚴原に寄港し、さらに同年8月には尾道へも寄港するようになった。1904年(明治37)上半期は日露戦争のために休航していたが、1905年(明治38)3月3日より再開し、寄港地が神戸、下関、博多、長崎、嚴原となったが、1906年(明治39)9月限りで廃航となった。¹⁷

1903年(明治36)4月の大阪商船会社の『大阪商船航路案内』¹⁸によると釜山について次のように記している。

釜山 嚴原より69海里、木浦へ192海里半

一釜山は大阪鎮南浦線、大阪仁川線、馬山群山經過大阪仁川線、大阪元山線の寄港地にして大阪釜山線の終点なり。

一釜山は韓國南端の貿易港にして古來對馬國主宗氏と通商せし處、港灣廣闊四季波穩にし

¹⁴ 同書、192頁。

¹⁵ 同書、192頁。

¹⁶ 同書、192頁。

¹⁷ 同書、195頁。

¹⁸ 原田和作編『大阪商船航路案内』駸々堂、1903年(明治36)4月、1-424、附録「汽船要目一覧表」1-24頁。

て、大船巨舶の繫泊するもの多く、陸には目下工事中の京釜鐵道あり。市街は全く日本人組織にして、人口七千餘、我領事館始め諸官衙、銀行、会社、學校、病院、新聞社、水道、電信、電話等百般の設備整はざるはなく、内地の市街と毫も異なるなし。

○支店又ハ荷客扱店

大阪商船株式会社 韓國釜山本町一丁目 釜山支店

○汽船碇泊場 汽船碇泊場は波止場を隔る二、三丁（舢舨賃十錢）

○交通

一 我社支店は波止場に在り。

一 釜山には人車なし、波止場の上陸すれば韓人脚夫ありて、手荷物の運搬を爲さしむるに便利なり。市内凡そ韓錢十文乃至二十文（韓錢一文は凡我二厘に當る）

● 我社各港行、定期汽船左の如し、

一 木浦仁川行 毎週二回

右の外、馬山・木浦・群山・仁川行、一ヶ月二回

一 鎮南浦行 毎週一回

但し冬季、鎮南浦結氷中は中止す。

一 元山行 毎月凡三回

一 嚴原・長崎行 毎週一回

右の外、嚴原行は一ヶ月四回乃至五回の社船便あり。

一 博多・尾道行 毎月凡三回

一 下関・神戸・大阪行

右の外、一ヶ月七回乃至八回の社船便あり。

● 内地各港行、臺灣行等は長崎・下関・門司にて接續す。

○旅館料理店

旅館 大池、松井、花岡 宿料一泊壹圓より貳圓までとす。

料理店 東京樓、光月樓、一福樓

○物産名物

米、大豆、小豆、海參、干鮑、天草、布海苔、牛皮、荳子

○名所舊蹟

龍頭山、龍尾山 は市の中央に對峙する二小丘にして、翠松鬱蒼風景佳なり。就中龍頭山は釜山唯一の公園地にして、頂上金比羅宮を奉祀す。龍尾山には加藤清正の墳墓あり（波止場より三、四丁）

古館城址 は釜山鎮に在り、往時豊公征韓の古戦場にして、小西行長の功名地なり（波止場より二十餘丁）

東來温泉 は釜山を距る三里半、道路平坦にして沿道の風光頗る佳、日本旅館光三樓

あり。割烹を兼ね。宿料一泊四拾錢より壹圓までとす。

楚魚寺 は東來を距る二里半に在る巨刹なり。老松枝を交へ翠色滴らんとし、清流瀟灑にして、琴瑟を起す。其幽邃筆紙に尽くすべからず。夏時避暑の好適地とす。¹⁹

以上のように 1903 年（明治 36）版の『大阪商船航路案内』において釜山について記される全文である。さらに同書に、「大阪商船株式会社瀛船發着一覽表」が附され其一に「大阪釜山線（自由定期）」があり、それによれば、大阪から釜山までの毎月三回航程が知られる。

往航	大阪	發	前五時		初日
	神戸	着	前七時	發	前八時
	尾道	着	後九時	發	後十時
	下關	着	正午	發	後一時
	博多	着	後七時	發	後十時
	嚴原	着	前七時	發	後十時
	釜山	着	前五時		四日目

復航	釜山	發	後十時		四日目
	嚴原	着	前五時	發	前十一時
	博多	着	後八時	發	後十一時
	下關	着	前五時	發	前七時
	尾道	着	後九時	發	後十時
	神戸	着	前十一時	發	正午
	大阪	着	後二時		七日目 ²⁰

と見られるように、大阪を出港後、神戸・尾道・下關・博多・嚴原（對馬）に寄港して 4 日目の午前 5 時に釜山に到着した。そして帰港は同日の午後 10 時に釜山を出港して往路と同じ地に寄港して 7 日目に大阪に帰港すると言う行程であった。

これについて 1907 年（明治 40）版の『大阪商船株式会社航路案内』²¹によると釜山の説明は次のようである。

釜山 長崎より 172 海里 木浦へ 192 海里

大阪商船株式会社釜山支店（電話 14. 514 番）

同 草梁出張所（電話 163 番）

¹⁹ 原田和作編『大阪商船航路案内』駸々堂、1903 年（明治 36）4 月、366-368 頁。

²⁰ 原田和作編『大阪商船航路案内』駸々堂、1903 年（明治 36）4 月、「大阪商船株式会社瀛船發着一覽表」其一。

²¹ 竹内直哉編『大阪商船株式会社航路案内』大阪商船株式会社運輸課、1907 年（明治 40）1 月、1-156 頁。

釜山は韓國最南端の貿易港にして、大阪仁川線、大阪城津線、長崎仁川線、長崎大連線の寄港地なり。船は直ちに棧橋に繫留し、棧橋賃を要せず。赤帽夫は旅客の手荷物運搬、案内に任じ、支店は棧橋より二町餘にして、棧橋起點地には我社支店船客待合所を建設する計畫あり。京釜鐵道停車場は目下草梁にありて、棧橋より一里なれ共、釜山海陸聯絡工事の竣成と共に釜山に移轉せらるる筈なり。市街は純然たる日本風にして内地と異ならず。人力車、韓人脚夫の便ありて、市内貳錢乃至五錢を以て旅客の送迎荷物の運搬をなす。釜山公園は市の中央龍頭山にして風景佳なり。

旅館 釜山ホテル、岡野、大池、松井、土肥、石井

宿泊料 一泊貳圓乃至四圓²²

以上が、1907年(明治40)版の『大阪商船株式会社航路案内』の釜山について記された全文である。

1916年(大正5)の大阪商船株式会社の『航路案内』²³が知られる。その記述は次のようである。

釜山 門司より121海里 元山へ297海里

交通上からも、位置の上からも、最も古來親の深い釜山。對馬とは一衣帯水の、その距離僅に四十海里、天気晴朗の日には、水天髣髴の間に島影を見る事が出来る。關門とは海路百二十海里を隔てて居る。

西北の一帶は、赤土色した山を以て圍まれ、東南は海に面して居る。港内は水深くて、大艦巨船を容るるに足り、天然の良港である。最近戸數八千四百四十餘、人口三萬四千を數へ、移輸出入額二千九百萬圓に上り、半島第一位を占め、將來益多望の地である。米・大豆・干魚・魚類・牛皮・砂糖などが重なる輸出品で、輸入品としては、木綿・金巾・石油・食鹽・陶器・煙草等を扱つてゐる。特に魚類は年額六十萬圓。是亦た半島第一位の産出である。朝鮮縦貫鐵道ここに起り、歐亞大陸に通ずる門戸である。京城へは急行十時間の行程、滿洲界の新義州へは廿三時間にて到着することが出来る。

古來對馬國主宗氏と通商を續け來つたので、舊幕時代より邦人の部落存在し、今や邦人の家屋櫛比して、百般の設備内地の都會と少しも違はぬ。²⁴

とあり、続いて名勝、旅館、料理店を説明する。²⁵名勝地では、龍頭山、龍尾山、絶影島、古館城址、東來城址、東來温泉、梵魚寺、蔚山城址についての説明文がある。²⁶

²² 竹内直哉編『大阪商船株式会社航路案内』大阪商船株式会社運輸課、1907年(明治40)1月、94頁。

²³ 大阪商船株式会社編『航路案内』大阪商船株式会社、1916年(大正5)12月、1-230頁。

²⁴ 大阪商船株式会社編『航路案内』大阪商船株式会社、1916年(大正5)12月、111-112頁。

²⁵ 同書、112-114頁。

²⁶ 同書、112-113頁。

この3冊の大阪商船会社の「航路案内」を見る限り、釜山は日本との古くからの関係があり、しかも港湾として優れた地理的要因を保持していた。日本から朝鮮に来港する定期汽船は必ず寄港する重要な港であった。

2) 大阪仁川線

大阪商船会社は1893年(明治26)3月18日より大阪仁川線を開航した。経由港は神戸・赤馬關(下関)・釜山であり、同社の木曾川丸が毎月二回の航海を行っている。²⁷日清戦争後の1894年(明治27)12月27日に再開し、翌年1895年7月より使用船を2隻にして毎月4航海として、臨時に嚴原に寄港している。1900年(明治33)1月からは白川丸、木曾川丸の2隻を使って毎週一航海に改正し、1904年(明治37)9月以降は大阪群山線に合併された。1906年(明治39)6月に大阪仁川線が再開され、汽船一隻で毎月2航海となり、神戸・門司(又は下関)・釜山・馬山・木浦・群山であった。嚴原には月に一回寄港している。²⁸1918年(大正7)6月以降、大阪南鮮線を開設し、汽船4隻によって毎月10航海として、神戸・門司・木浦・群山・仁川・鎮南浦に寄港して中国の安東縣を最終港とした。²⁹同航路は1922年(大正11)11月16日に、大阪仁川線と大阪安東線に分割され、大阪仁川線は汽船3隻により毎月6航海となり、神戸・門司・釜山・木浦・群山であった。³⁰1927年(昭和2)12月以降は5隻の汽船で毎月10航海に改正され、1928年(昭和3)7月に汽船4隻による毎月8航海となり、1930年(昭和5)6月から汽船3隻による毎月6航海に減便された。しかし1932年(昭和7)7月に5隻の汽船により毎月10航海となった。³¹

1903年(明治36)4月の大阪商船会社の『大阪商船航路案内』に見る仁川は次のようである。

仁川 木浦より182海里 鎮南浦へ191海里

一仁川は大阪鎮南浦線の寄港地(冬季ハ終点地)にして、大阪仁川線、馬山群山經過大阪仁川線の終点地なり。

一仁川は韓國第一の貿易場にして國の西岸に位し、首都京城の關門たり。地は漢江河口に臨み、人口約一万五千、内邦人約五千、市街の多くは日本人組織にして、我領事館始め諸官衙、學校、病院、新聞社、銀行、会社等あり。而して京城へは鐵路の通ずるありて、交通頻繁を極む。

一京城は韓國の首府にして、一に漢陽と稱す。居留邦人の數、仁川に譲らず、市街は繞すに周圍五里の城壁を以てし、高さ十尺乃至二十尺、切石にて疊み四方に八大門を設け、鐵扉を開閉して城外と相通ず、城内人口約二十万、諸官衙皆此所に在り。我居留地又城内にあ

²⁷ 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、195-196頁。

²⁸ 同書、196頁。

²⁹ 同書、196-197頁。

³⁰ 同書、197頁。

³¹ 同書、197頁。

り。³²

とあり、同書に附された「大阪商船株式会社汽船發着一覧表」其一に見る「大阪鎮南浦線（冬季仁川止メ）」によると、毎週 1 回の運行がされ、水曜日の午前には大阪を出港後、神戸・下關・長崎・嚴原・釜山・木浦に寄港して仁川には月曜日の午前には到着している。同線は仁川に一日碇泊し、翌日火曜日の午前には出港して鎮南浦に向かい水曜日の午後には到着し、鎮南浦を金曜日の午前には出港して、土曜日の午前には仁川に到着し、日曜日の正午には仁川を出港後、往路と同港に寄港して大阪には金曜日の午後には到着する航程であった。³³すなわち大阪から仁川まで 5 日の旅程が必要であった。

3) 大阪北鮮線

大阪商船会社の朝鮮航路は、主に朝鮮西海岸を中心とする航路だけであったが、東航路の開航は遅れ、1902 年（明治 35）9 月 20 日から開設された大阪元山線が最初であった。汽船 1 隻を使用して毎月 2-3 回の航海で、神戸・下關・釜山に寄港した。1905 年（明治 38）1 月以降は汽船 2 隻で毎月 2-3 の航海となった。この航路は、1906 年（明治 39）4 月以降において浦鹽斯德（ウラジオストック）まで延航したことで、大阪浦鹽線と改称し、神戸・門司（又は下關）・釜山・元山・城津に寄港して、汽船 2 隻で毎月 3 航海を行っている。1910 年（明治 43）4 月に清津を終点とする大阪北鮮線が毎月 5 航海であったが、1912 年（明治 45）上半期から 2 隻の汽船によって毎月 3 航海を行うようになった。³⁴

1916 年（大正 7）6 月に大阪北鮮線と改称されたが、1920 年（大正 9）5 月に大阪清津線と改称され、その後の変遷があるが、1933 年（昭和 8）5 月に大阪清津線が別に開航されたことから、再び大阪北鮮線が開航され、毎週 1 回として往航に城津に寄港するようになった。³⁵

朝鮮東岸の各港に関しては 1916 年の大阪商船会社の『航路案内』に詳しい。その各港の概要を同書によって元山、西湖津、新浦、城津、清津の状況を述べたい。

元山 釜山より 297 海里 西湖津へ 43 海里

朝鮮東海岸に位して、北鮮第一の貿易港。

東朝鮮は、水産・鑛産・畜産・林産の富莫大である。之が中心たるは實に元山である。最近貿易額五百八十六萬圓、釜山・仁川の四分の一である。麻布・大豆・米・干鰯・明太魚・魚類・棉花・棉布・沙金・金地金等が集散貨物の重なるものである。明治十三年五月の開港。

36

³² 原田和作編『大阪商船航路案内』1903 年（明治 36）4 月、370-371 頁。

³³ 原田和作編『大阪商船航路案内』駸々堂、1903 年（明治 36）4 月、「大阪商船株式会社汽船發着一覧表」其一。

³⁴ 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、198-199 頁。

³⁵ 同書、199-200 頁。

³⁶ 大阪商船株式会社編『航路案内』大阪商船株式会社、1916 年（大正 5）12 月、135 頁。

西湖津 元山より 43 海里 新浦へ 41 海里

咸鏡道の首都咸興に至る要津である。相距る八哩 (Mile) 強。輕便鐵道にて即日到着することが出来る。

咸興は、北盤龍山を負ひ、西北に城川江を控へ、西南は廣漠たる廿餘里の大沃野で牛の産地である。³⁷

新浦 西湖津より 41 海里 城津へ 66 海里

咸鏡南道に屬して、西湖津の東北にあたる。

陸臺岬と馬養島とに擁せられ、北東に丘陵連つて、西北南の風を遮るので、碇泊最も安全である。

朝鮮全島民が冠婚葬祭に缺くことの出來ぬ明太魚^{めんたい}の産地で、毎年十月から四月に至る漁期には、八百の漁舟游戈出入して殷賑を極める。一艘の漁獲、よく百駄乃至二百駄に及び、百萬圓乃至百四十萬圓に達してゐる。新浦における製造の状況、中々大仕掛である。

³⁸

城津 新浦より 66 海里 清津へ 83 海里

咸鏡北道の南端にあつて、新浦の東北沿岸。

元山と浦鹽 (ウラジオストック) との殆ど中間に位置して、兩者へ各百十餘海里を隔ててゐる。

明治三十二年五月、馬山、群山と共に開港せられ、北鮮の重要地點を占め、咸北一帶の貨物を集散してゐる。最近貿易額百十五萬圓。³⁹

清津 城津より 83 海里 浦汐 (ウラジオストック) へ 37 海里

間島、鏡城、羅南に出入する咽喉の地。

城津の北八十三海里にあつて、北鮮航路の終端である。

清津會寧鐵道は目下工事中で清津蒼坪間三十二哩 (Mile) だけ開通して居る。全線開通の暁には、間島方面の貿易面目を改めるであろう。更に會寧吉林間鐵道布設せられるれば、北滿洲における豊庫の扉は開かれて、其の物資は悉く此地より集散せられるわけであるので、第二の大連港たること、遠き將來ではない。特に、國交上經濟上政治上、北滿洲との關係に於て、清津の將來は刮目すべきものがある。⁴⁰

以上の元山、西湖津、新浦、城津、清津について『航路案内』とは言え極めて簡潔に各港の状況を具体的に述べている。

³⁷ 同書、138 頁。

³⁸ 同書、139 頁。

³⁹ 同書、140 頁。

⁴⁰ 同書、141 頁。

4 「北鮮急航航路案内」

大阪商船会社は、中国東北部の吉林と朝鮮の會寧間の鉄道が全通すると、北朝鮮からの物資の流通の迅速性を考え、1933年(昭和8)5月に阪神清津間の幹線航路として大阪北線急航線を開設した。そして貨客船貴州丸・武昌丸の2隻を使用して毎週1航海を行い、大阪・神戸・門司・清津に寄港し、雄基・羅津へも延航している。この航路は1941年(昭和16)8月に休航になるまで運航された。⁴¹

同航路に関する「航路案内」がある。大阪商船会社が1937年(昭和12)9月に発行した『北鮮急航航路案内』がそれである。サイズは、縦22.4cm x 横19.1cmの6頁仕立てで2-5頁が9.4cmである。表紙の背景は黄色であり上部に右から左にかけて「北鮮急航航路案内」と、中央部に赤字で「囍」とあり、その全面に太鼓を打つ朝鮮婦人が描かれている。裏表紙には「北鮮航路略圖」がある。その内容であるが、次のようである。



表日本から北鮮へ一急航船で満洲國の裏玄関まで

日本海から入る満洲國の裏玄関、北鮮三港と北九州及び阪神を結ぶ大阪商船の北鮮急航航路は、昭和八年五月貴州丸、武昌丸二隻を以て開設したのでありますが、年々サービスを改善し、使用船も漸次充實せしめると共に、大羅津港の建設計畫も第一期は完成し、一方北鮮三港並にその背後諸鐵道の機能を發揮すべき満鐵鐵道總局の政策も漸次具體化しつつありますので、この新情勢に適應すべく、併せて將來の日滿交通文化への貢献に一段の拍

⁴¹ 岡田俊雄編『大阪商船株式会社80年史』岡田俊雄、1966年5月、276頁。

車をかけんとして、昭和十年末から十一年初頭にかけて三隻の新鋭船洛東丸・大同丸・龍興丸を建造し就航させたのであります。⁴²

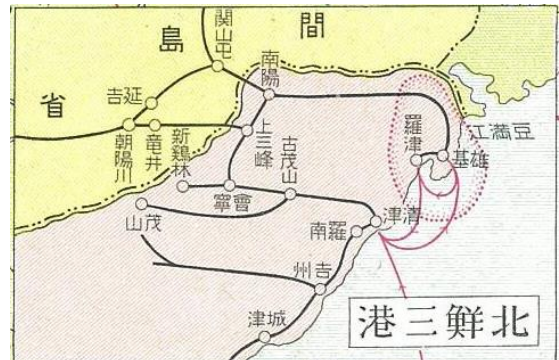
大阪商船会社が、1933年(昭和8)5月から北鮮急航航路を開設した。大阪から神戸・門司を經由して北朝鮮の清津、雄基、羅津への直航船を運航することであった。このパンフレットの「大阪北鮮急航線發着定期」によれば、毎週2回運航した。

往航	大阪	發	第一日	前十時
	神戸	發	第二日	前十時
	門司	發	第三日	後二時
	清津	着	第五日	後二時
	同	發	第六日	前七時
	雄基	着	第六日	正午
	同	發	第七日	正午
	羅津	着	第七日	後三時

復航	羅津	發	第八日	早朝
	清津	發	第九日	正午
	門司	着	第十一日	正午
	同	發	第十一日	後四時
	神戸	着	第十二日	後三時
	大阪	着	第十三日	正午

大阪を出港後、神戸・門司に寄港して北朝鮮の清津・雄基・羅津に至った船は羅津に半日ほど碇泊して、同航路の帰路について13日目に大阪に帰港するという。同一船で約二週間の行程による運航を行ったのである。その目的地である清津・雄基・羅津について同航路案内によれば、「北鮮地方」として清津・羅津・雄基について簡単ながら記している。

清津 北鮮の中心地として、鐵道は南方元山、京城に通じ北は圖們、延敦吉を経て敦化、吉林、新京に達しますので將來は間島から北滿方面の物資の吞吐港として、北方雄基羅津と共に目醒しき發展を見るものと豫想されて居ります。人口五萬、市街は高株山雙燕山の谿谷、山腹を切り開いて建設された狭長な街ですが、防波堤や繫船岸壁も完成して北鮮第一の商港として偉容を整へました。(下略)



羅津 清津と雄基の中間、海水灣入すること六海里、灣口に大草島、小草島等の島嶼が天然の防波堤をなす兩港で人口三萬、滿鐵によつて大築港計畫の第一期工事も竣工しましたので、間島、北滿、東滿の物資集散地として清津と相競ふべき地位にあります。(下略)

雄基 朝鮮北滿の良港で鐵道は京圖線を経て吉林新京に通じ、北鮮から沿海洲への物資集

⁴² 『北鮮急航航路案内』大阪商船、1937年9月、1頁。

散地として繁栄して居ります。人口二萬、清津、羅津と共に三位一體、北滿の門戸であります。(下略)⁴³

清津・羅津・雄基は北朝鮮の重要港であり、北朝鮮のみならず、中国東北部の地域との物資の流通に適し、それらの物資の外港としての機能も有していた。



同航路に就航していたのは洛東丸、大同丸、龍興丸の各 3,000 總噸の汽船で定員は二等が 18 名、三等が 100 名であった。

5 小 結

1874 年（明治 7）年に創業した大阪商船会社は海外航路への進出の第一歩として 1890 年（明治 23）7 月に大阪釜山航路を開設した。その後は 1893 年（明治 26）3 月に大阪仁川航路を開設し、同年 6 月から同年 12 月までの短期間ではあったが韓国沿岸線を開設している。その後も、朝鮮航路の運航を継続して行く。

とりわけ、1945 年以前にあって、1932（昭和 7）3 月に「満洲國」が成立すると、同年 7 月に東京北鮮線を開設し、大阪仁川線の就航船を 5 隻に増配した上に、朝鮮半島の東北部に近い中国の安東との関係を密にするため、大阪安東縣線の擴充を図り、京濱朝鮮線を東京西鮮線と改称し毎月 3 回の定期運航を確立したのであった。また大阪馬山線を大阪釜山馬山線と改称し、1933 年（昭和 8）5 月には大阪清津線を大阪北鮮線と改称して、阪神間と清津間の直航航路である大阪清津線を新設している。この時期になると朝鮮半島東部沿海航路が重視され、さらに中国東北部の吉林と朝鮮の會寧間の鉄道が全通すると、北朝鮮からの物資の流通の迅速性を考え、大阪商船会社は、1933 年（昭和 8）5 月に阪神清津間の幹線航路として大阪北線急航線を開設した。そして貨客船貴州丸・武昌丸の 2 隻を使用して毎週 1 航海を行い、大阪・神戸・門司・清津に寄港し、雄基・羅津へも延航している。この航路は 1941 年（昭和 16）8 月に休航になるまで運航されたのであった。

この時代の航路運航の歴史的証拠と言えるべきものが、大阪商船会社が 1937 年（昭和 12）9 月に発行した『北鮮急航航路案内』である。

⁴³ 『北鮮急航航路案内』大阪商船、1937 年 9 月、6 頁。