

## 長崎丸・上海丸の時代——日中汽船航路の新時代

松浦 章<sup>※</sup>

**摘要**：1875年に郵便汽船三菱会社によって開かれた横浜・上海航路は、1885年に成立した日本郵船会社によって引き継がれ、ついで1922年にはこの上海航路を充実するために5,000総トンの優秀快速船2隻、長崎丸と上海丸が投入され、長崎・上海間を26時間で往復する定期航路が運航され、日中の海上旅客輸送が発展して行く。さらに1939年には国策により成立した東亞海運会社により同航路は継承された。

そこで本稿は、長崎丸・上海丸が運航された1920代から1940年代における上海航路の運航状況について述べたい。

**キーワード**：1920-1940年代 上海航路 長崎丸 上海丸 神戸丸

### 1 緒言

1885年に創立した日本郵船会社は、前身の一社の郵便汽船三菱会社が開設した横浜・上海線を継承した。<sup>1</sup> その後も、同航路は同社の海外への基幹航路となる重要航路であった。しかし1920年代になると、日本と中国を結ぶ航路に、他社が進出し、日本郵船会社の寡占性が揺るぎだしたのである。その状況を『東京日日新聞』1921年(大正10)8月13日付の「上海線の競争郵船会社焦る」には次のようにある。

現在の日支連絡航路は長崎上海間、門司青島間、門司大連牛莊間の三線であるが、大連航路は近時各社船及社外船が各自定期或は不定期航路を開いて居るに対し、門司青島間は郵船、商船及原田汽船の三社が毎月二回宛の定期航海をなして居る。然るに上海航路のみは郵船会社の独占状態で毎月五回の命令航路を維持して居るが、最近関西方面の社外船主は船腹過剰の折柄、同航路に割込みとする計画を進めつつある模様で、今後は必ず各方面からの割込み運動が起るであろうと観測されて居る。其処で郵船会社は同航路改善の為に来年度から配船する予定の長崎丸及上海丸(総噸数五、四五〇噸速力十八浬半)二隻の竣工を成丈速ならしむるよう、英国の建造所へ打電した由であるから、多分明年五月には竣工成し、七月中には就航の見込みである。右新造船はギヤード・タービン式汽缶付快速力の

---

<sup>※</sup> 松浦章 (MATSUURA 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。

<sup>1</sup> 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、84-85頁。

客船で、現行航海時間より十時間を短縮する事が出来、旅客は従来の二等を廃し、三等室を改造して上等並等と判ち、上等百五十五人、並等二百人を搭載し得る設備である。而して現在の就航船春日丸、八幡丸、竹島丸(各三、八〇〇噸)の三隻は、門司青島間に配船し、日支航路の改善に努力する筈であると。<sup>2</sup>

1920年代初において日本から中国を結ぶ航路は、長崎・上海間、門司・青島間、門司・大連・牛莊間が主要航路であった。大連・牛莊へは各社が運航し、門司・青島間には日本郵船と大阪商船、原田汽船が寡占していた。<sup>3</sup> その中で、上海航路は永きにわたり日本郵船が寡占していたのに対し、各社が新たに参入する計画が浮上し、日本郵船はそれを阻止すべく、新型の優秀船を投入する計画を表明したのであった。

『大阪毎日新聞』1921年(大正10)8月13日付の「対支航路改善」にも同様の記事が見られる。

日本連絡航路中、上海航路のみは郵船会社が独占し、毎月五回の命令航路を維持して居るが、最近社外船主は船腹過剰の折柄、同航路への割り込運動を起しつつあるが、郵船会社は之に対抗すべく、上海航路の改善に努め、来年度より配船する予定の長崎丸及び上海丸の竣功を英国の造船所へ急いだ由で、明年五月には竣成し、七月中には就航の見込である。右新造船は現行航海時間より十時間を短縮する事が出来、旅客は従来の二等を廃し、三等を改造して上等、並等の二に分ち、上等百五十五人、並等二百人を登載し得る設備である。然して現在の就航船春日丸・八幡丸・竹島丸の三隻は、門司・青島間に配船し、日支航海の改善に努力する筈であると。<sup>4</sup>

日本郵船会社が、上海航路に参入する企図を持っている社外船を阻止することを目的として、5,000総トンの大型船の長崎丸と上海丸を英国において造船し、上海航路に投入することとしたのであった。この上海航路に関して、長崎と上海を扱った岡林隆敏氏の『上海航路の時代 大正・昭和初期の長崎と上海』<sup>5</sup>があるが、図版や写真を中心に編集され、航路の運航状況については詳論されていない。

そこで、本稿において日本郵船会社が上海航路に投入した長崎丸、上海丸がどのように運航

---

<sup>2</sup> 『東京日日新聞』1921年(大正10)8月13日。神戸大学新聞文庫データベースによる。

<sup>3</sup> 松浦章「原田汽船と上海航路」、『或問』第26号、2014年12月、1-22頁。

松浦章『汽船の時代と上海航路』清文堂、2017年2月、231-257頁。

松浦章「原田汽船会社の1933年「青島航路案内」、『或問』第37号、2020年6月、17-30頁。

<sup>4</sup> 『大阪毎日新聞』1921年(大正10)8月13日。神戸大学新聞文庫データベースによる。

<sup>5</sup> 岡林隆敏編著『上海航路の時代 大正・昭和初期の長崎と上海』長崎文献社、2006年10月、1-71頁。

されていたかを述べてみたい。

## 2 日本郵船会社の上海航路

『大阪毎日新聞』1922年(大正11)9月13日付に「上海長崎間を僅か二十七時間の快速船 郵船が新に二隻を造る」の記事が掲げられている。

海運界の不況で昨今大型船の近海航路就役制限や共同繋船案などと議論の喧しい昨今、郵船では損得を度外して新しい航路の開拓をはかり海運戦に最後の覇を占めんと計画の下に、今回長崎上海間を二十七時間で乗りきるという快速船上海丸、長崎丸の二隻を建造し来年の一月初旬から輸送をはじめることとなった。

現在同社では横浜上海間に近江山城、筑後の三船を大阪上海間に日光、熊野、八幡、博愛の四船を配して一年に数万の船客と数十万噸の貨物とを輸送しているが、今回の上海長崎航路は右の二航路の外に設けられるもので、両船とも総噸数五五〇〇噸速力十八浬という快速船でこれまで上海長崎間約四十時間を二十七時間に短縮し、隔日に長崎上海の両港を午前十時に出帆し翌日午後一時に入港する仕組みである。

両船とも貨物は絶対に積載せず、船客専用とし船客も一等と三等との二級にし、三等はこれ迄の二等待遇に改善し、一等乗客百六十名三等乗客二百名を定員とし船中には船医検査官、税関監吏等を搭乗せしめて航海中に船客の検査事務及旅具の検査を済まし、目的港に入港しながら検査や旅具の検査で数時間乃至十数時間を浪費するの煩を避けることとなった。船客の食事も一等客洋食、三等客和食の規定の外に、支那人の旅客には支那食を供給する設備で、万事が便利且愉快にする計画で、船舶乗組員のごときも二百名の多人数を配置することとなっている、会社では右両船を就役するために一年間に最初百万円位の損失は覚悟するという素破らしい意気込である。

因に両船とも英国グラスゴーのジレニイ造船所で建造されたもので、本年十二月中に二船とも廻航の予定であるが愈両船が就航の暁は、神戸上海間航路の諸外国汽船会社にとっては一大打撃を蒙るだろうと観測される。<sup>6</sup>

1922年当時、日本郵船会社は横浜・上海間の定期運航に近江・山城・筑後丸の3船を、大阪・上海間に日光・熊野・八幡・博愛丸の4船を配して一年に数万の船客と数10万噸の貨物とを輸送していた。そこに、上海・長崎航路は、上記の2航路の外に、新たに総噸数5,500噸、速力18海里の快速船を投入し、これまで上海・長崎間の航路に約40時間を要していたものが、27時間に短縮して、しかも隔日運航を行い、長崎・上海の両港を午前10時に出港し、翌日午後1時に上海・長崎港へ入港する定期運航を実施したのである。

---

<sup>6</sup> 『大阪毎日新聞』1922年(大正11)9月13日。神戸大学新聞文庫データベースによる。

長崎丸の初航に関する日本郵船会社の広告が『神戸又新日報』第 13187 号、大正 12 年 (1923) 2 月 1 日付の「日本郵船汽船出帆廣告」に見られる。

**日支聯絡快速船** 長崎上海間廿六時間

長崎丸 最新式客船 速力廿一浬

初航二月十一日午前九時長崎發

上海行 (二月十日午前八時七分神戸發第五列車ニテ接續)

姉妹船上海丸三月下旬ヨリ航海

兩船ニテ毎週二回兩地出帆<sup>7</sup>

とあり、同広告は同紙の第 13197 号、2 月 11 日付まで毎日掲載され、同紙第 13198 号、2 月 12 日付の「日本郵船汽船出帆廣告」では以下のように変更される。

**日支聯絡快速船** 長崎丸

二月廿一日午前九時長崎發 (二月廿日午前八時七分神戸發第五列車ニテ接續)

以後毎水曜日長崎發

日支聯絡船ニハ低廉ナル船車聯絡切符發行<sup>8</sup>

との内容に変更され、さらに同紙、第 13207 号、大正 12 年 2 月 21 日付では次のような内容になっている。

**日支聯絡快速船** 長崎丸

毎水曜日午前九時長崎發 (毎火曜日午前八時七分神戸發第五列車ニテ接續)

以後毎水曜日長崎發

○日支聯絡船ニハ低廉ナル船車聯絡切符發行<sup>9</sup>

長崎丸が毎水曜日の午前 9 時に長崎港を出港して上海に向かったのであった。

その後、3 月には新広告に変更される。『神戸又新日報』第 13228 号、大正 12 年 3 月 14 日付の「日本郵船会社汽船出帆廣告」に次の新広告が見られた。

**日支聯絡船長崎上海間** 長崎丸 上海丸

長崎丸 毎水曜日午前九時長崎發

(毎火曜日午前八時七分神戸發第五列車ニテ接續)

上海丸 廿五日午前九時長崎發

(廿四日午前八時七分神戸發第五列車ニテ接續)

○日支聯絡船ニハ低廉ナル船車聯絡切符發行<sup>10</sup>

<sup>7</sup> 『神戸又新日報』第 13187 号、大正 12 年 (1923) 2 月 1 日、8 頁。『神戸又新日報』は神戸市文書館所蔵の影印版による。以下同じ。

<sup>8</sup> 『神戸又新日報』第 13198 号、大正 12 年 (1923) 2 月 12 日、8 頁。

<sup>9</sup> 『神戸又新日報』第 13207 号、大正 12 年 (1923) 2 月 21 日、8 頁。

<sup>10</sup> 『神戸又新日報』第 13228 号、大正 12 年 (1923) 3 月 14 日、8 頁。

とあるように、大正12年3月25日以降は、長崎丸に加えて上海丸も同航路に参入し、5,000噸級の優秀快速船の2隻が同航路の定期運航を維持することとなったのである。

以上の広告は、神戸から長崎港で上海行きに搭乗するための案内であるが、どの搭乗案内にも神戸駅から長崎駅への列車の時刻案内が見られる。そこでこれについて少し触れたい。

大正10年（1921）8月号、第323号の『公認汽車汽船旅行案内』によれば、上記の神戸駅発の第五列車とは東京駅から下関駅行きの急行列車のことで、神戸駅を8時7分に出発して、下関駅に午後8時50分に到着し、午後9時18分発の関門海峡連絡船で門司駅に9時36分に到着し、門司駅を午後10時55分発の長崎本線を経由する第25列車の長崎駅行に乗れば、長崎駅には翌日の午前7時30分に到着した。<sup>11</sup>長崎駅から長崎港まで1時間30分の時間的余裕があった計算になる。この列車を利用すれば、東京駅を前々日の午後5時30分発の下関駅行きに搭乗すれば、翌日の午前7時58分に神戸駅に到着した。<sup>12</sup>各広告に見られる「日支連絡船ニハ低廉ナル船車連絡切符発行」とは、列車と長崎丸、上海丸への搭乗への連絡切符を販売して、上海行の顧客に便宜を計っていたことがわかる。



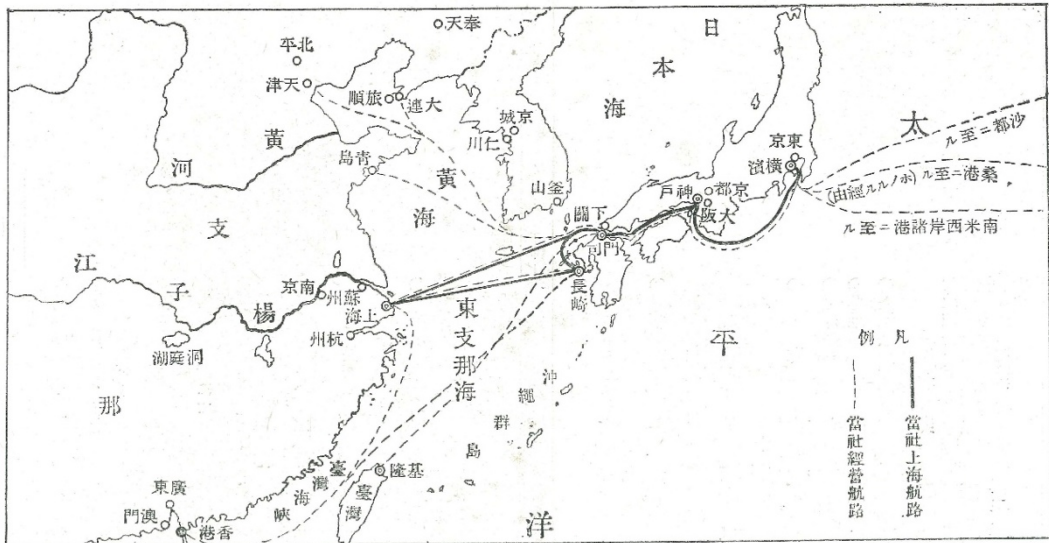
上海埠頭繫留の日支連絡船  
日本郵船会社『上海航路案内』（1926年）による。

### 3 「日支連絡船」から「日支快速船」そして「日華快速船」、「上海聯船」、「日華連絡船」 『神戸又新日報』に掲載された「日本郵船汽船廣告」から、長崎丸、上海丸の案内が微妙に変

<sup>11</sup> 『公認汽車汽船旅行案内』第323号、株式会社旅行案内社、1921年（大正10）8月1日発行、52、55、120、124頁。三宅俊彦編『復刻版明治大正時刻表』新人物往来社、1998年10月第三刷による。

<sup>12</sup> 同書、48、51頁。

化していくことが知られる。



1930年代の上海航路日本郵船株式会社『上海航路案内』（1930年）による。

『神戸又新日報』第13522号、大正13年（1924）1月1日付「日本郵船汽船廣告」では、

**日支聯絡快速船 長崎上海間** 長崎丸 上海丸

長崎丸毎水曜日午前九時長崎發（毎火曜日午前十時十三分神戸發第七列車ニテ接続）

上海丸毎日曜日午前九時長崎發（毎土曜日午前十時十三分神戸發第七列車ニテ接続）

○日支聯絡船ニハ低廉ナル船車連絡切符發行<sup>13</sup>

とあるように、長崎は毎週の水曜日に、上海丸は毎週の日曜日の午前9時に長崎港を出港して上海へ赴いていた。

『神戸又新日報』第13887号、大正14年（1925）1月1日付の「日本郵船汽船廣告」になると、

日支快速船 長崎丸 二日前十時 上海丸 五日前十時

（翌日午後一時長崎發）<sup>14</sup>

と見られ、日支聯絡船が日支快速船へと表記が変わる。日支快速船の表記は昭和5年（1930）中まで続き、昭和6年（1931）になると「日華快速船」と表記される。

『神戸又新日報』第16063号、昭和6年（1931）1月1日付の「日本郵船汽船神戸出帆」には、

日華快速船 上海丸 四日前十一時 長崎丸 八日前十一時

<sup>13</sup> 『神戸又新日報』第13522号、大正13年1月1日、5頁。

<sup>14</sup> 『神戸又新日報』第13887号、大正14年1月1日、2頁。

（長崎發翌日午後一時）<sup>15</sup>

とあるように、長崎丸、上海丸は日華快速船となった。それは長崎港の出港時間が同じであるが、神戸港出港時間が、以前の午前 10 時から午前 11 時と 1 時間短縮されたこととも関係あるであろう。両船の長崎・上海相戸の航行時間が短縮されたのである。

ついで『神戸又新日報』第 18589 号、昭和 13 年（1938）1 日 1 日付では、

日華聯絡船 上海丸 六日長崎發 長崎丸 八日長崎發<sup>16</sup>

と変更され、日華聯絡船となり、神戸発着では無くなり、長崎発着に変更されている。

『神戸又新日報』の停刊直前の昭和 14 年（1939）6 月の日華連絡船を一覧表にしてみた。

表 1 1939 年 6 月 日華連絡船 長崎出港日時表


神戸又新日報（刊行日）	長崎丸	上海丸	出港時刻
第 19105 号（6 月 4 日）	6 月 3 日	6 月 5 日	午前 11 時長崎發 翌日上海着
第 19107 号（6 月 6 日）	6 月 8 日	6 月 10 日	
第 19116 号（6 月 15 日）	6 月 13 日	6 月 15 日	
第 19119 号（6 月 18 日）	6 月 18 日	6 月 20 日	
第 19122 号（6 月 21 日）	6 月 23 日	6 月 25 日	
第 19129 号（6 月 28 日）	6 月 28 日	6 月 30 日	
第 19131 号（6 月 30 日）	7 月 3 日	6 月 30 日	

表 1 から明らかなように、長崎丸と上海丸は、それぞれ 5 日間隔で長崎港を出港して上海に向かっていた。各船とも長崎港を出港すると翌日第 2 日は東シナ海洋上を航行し、翌々日第 3 日は上海港に入港した。その日の内に上海を離港し、第 4 日は洋上にあり、第 5 日は長崎に帰港し、同日の午前 11 日に長崎を出港する航程であったことがわかる。

この日本郵船会社の日華連絡船も大きな変化を受ける。昭和 13 年（1938）12 月 16 日の日本政府の閣議により、各社の日本中国航路を統合する東亞海運株式会社が昭和 14 年（1939）8 月 5 日に設立される。<sup>17</sup> しかし設立当初は諸航路の諸準備が整わないため、しばらく日清汽船会社に委託していた。<sup>18</sup> 東亞海運会社の昭和 14 年（1939）9 月 30 日時点の株主は 27 名であり、株数は 146 万株であった。この内、大株主は 588,262 株の日本郵船株式會社、439,676 株の大阪商

<sup>15</sup> 『神戸又新日報』第 16063 号、昭和 6 年 1 月 1 日、夕刊、2 頁。

<sup>16</sup> 『神戸又新日報』第 18589 号、昭和 13 年 1 月 1 日、3 頁。

<sup>17</sup> 『東亞海運株式會社概要』、昭和 16 年 9 月、油印本、5-6（1-50）頁。

<sup>18</sup> 『東亞海運株式會社 營業報告書 損益計算書 貸借對照表 財産目錄 利益金處分案』第一期自昭和十四年八月五日至昭和十四年九月三十日、1（1-26）頁。

船株式会社、286,459株の日清汽船株式会社であり、<sup>19</sup> 日本郵船が40.3%、大阪商船が30.1%、日清汽船が19.6%とこの三社で90%を占めていた。

長崎丸・上海丸が日本郵船会社から東亞海運へ所属変更になった後の運航について触れたい。『朝日新聞（大阪）』第20764号、昭和14年8月6日付の「東亞海運會社の創立」によれば、

…同社の營業は部分的には今月中（8月）にも開始されるが、本格的には十月ごろとなる見込みで、こゝ數年間經營上には相當の苦心を要することは免れまいが、ともあれ同社の設立によつて東亞海運制覇の礎石が置かれたわけであり、今後の發展が興亜の大業に寄與するところけだし大なるものがある。<sup>20</sup>

とあるように、東亞海運の創業は8月であったが、事実多くの航路で実質的には10月以降であったようである。長崎丸と上海丸が担った長崎上海航路も、次の表にみられるように、移行は10月初旬であった。

表2 1939年9月-1940年1月  
長崎丸・上海丸の運航日程

朝日新聞 （大阪）号数	日本郵船會社汽船出帆（年月日）	
	長崎丸	上海丸
20790	19390903	19390906
20796	909	912
20802	914	916
20805	918	921
20811	923	926
20813	928	
20816	1003	1001
	東亞海運 上海聯船	
	長崎丸	上海丸
20822	1008	1006
20828	1013	1016
28836	1018	1021
20838	1023	1026
20845	1028	

<sup>19</sup> 同書、25頁。

<sup>20</sup> 『朝日新聞（大阪）』第20764号、昭和14年8月6日、9頁。



20845	1102	1031
20849		1105
20850	1107	1110
20858	1112	1115
20863	1117	1120
20868	1122	1125
20874	1127	1130
	東亞海運 日華聯絡船	
	長崎丸	上海丸
20878	1202	1205
	1207	1210
	1212	
20901	1217	1215
	1222	1220
	1227	1225
20905	1231	1229
	19400106	1940104

長崎丸・上海丸の運航上において日本郵船会社所属から東亞汽船会社所属に変更されたのは昭和14年（1939）10月初旬で「上海聯船」と呼称された。そして12月初旬からは「日華聯絡船」として運航された。

東亞海運会社は新たな客船を三菱長崎造船所に発注する。その船が神戸丸である。昭和14年11月9日に起工式、昭和15年6月7日に進水式、同年10月19日に竣工した全長130m、幅18m、深さ9.75m、吃水6.047m、7,938総トン、速力21.572海里の神戸丸であった。<sup>21</sup>

神戸丸は昭和15年10月末より、長崎丸、上海丸とともに長崎・上海間に就航する。

『東京朝日新聞』第19669号、昭和16年1月1日付の出港広告には、東亞海運株式会社の「日華連絡船」として、

上海丸 一月五・十・二十日

長崎丸 一月二・七・十二・十七日

神戸丸 一月四・八・十四・十八日

<sup>21</sup> 三菱造船株式会社編『創業百年の長崎造船所』三菱造船株式会社、1957年10月、494、560-561頁。

午前十一時長崎出帆<sup>22</sup>

とあり、同紙第 19683 号、昭和 16 年 1 月 16 日付には、

上海丸 一月二十・廿五日

長崎丸 一月十七・廿二・廿七・卅一日

神戸丸 一月十八・廿四・廿八日

午前十一時長崎出帆<sup>23</sup>

とあるから、これらを月日で列記すると以下ようになる。

1 月 2 日長崎丸 4 日神戸丸 5 日上海丸 7 日長崎丸 8 日神戸丸 10 日上海丸

12 日長崎丸 14 日神戸丸 17 日長崎丸 18 日神戸丸 20 日上海丸

22 日長崎丸 24 日神戸丸 25 日上海丸 27 日長崎丸 28 日神戸丸

31 日長崎丸

となり、1 月中に長崎港から上海港に向かう日華連絡船は 17 隻が就航していた。1.8 日間隔で運航されていたことがわかる。同年 3 月以降になると神戸まで延長される臨時便<sup>24</sup>があり、3 月下旬には神戸起点の日華連絡船が設けられる。

『東京朝日新聞』第 19747 号、昭和 16 年 3 月 21 日付の東亞海運株式会社の出港広告に、

日華連絡船

長崎發 (午前十一時)

長崎丸 三月廿三・廿八日

上海丸 三月廿六日・卅一・四月四日

神戸丸 三月廿五・廿九日

神戸發 (午前十一時)

神戸丸 四月五・十五・廿一日

長崎翌午後一時發<sup>25</sup>

とあるように、昭和 16 年 (1941) 4 月 5 日からほぼ 10 日間隔で神戸丸が神戸から長崎を経由して上海に向かうことになった。

神戸丸が日華連絡船として参入したことに関して東亞海運株式会社の営業報告書には、

日華連絡船客況ハ十月末、新船神戸丸ノ就航ニヨリ航海度数、輸送力共ニ増加セル割合ニハ旺盛ナラズ、又神戸上海線ハ鹿島丸ノ返船、大洋丸ノ航海度数減少等ニ禍ヒセレテ収入

<sup>22</sup> 『東京朝日新聞』第 19669 号、昭和 16 年 1 月 1 日、8 頁。

<sup>23</sup> 『東京朝日新聞』第 19669 号、昭和 16 年 1 月 1 日、8 頁。

<sup>24</sup> 『東京朝日新聞』第 19727 号、昭和 16 年 3 月 1 日、6 頁。

<sup>25</sup> 『東京朝日新聞』第 19747 号、昭和 16 年 3 月 21 日、6 頁。

減ヲ免レザリキ。<sup>26</sup>

と見られるように、神戸丸は昭和15年（1940）10月末より、日華連絡船に就航したが、搭乗客数の大きな増加と同社の増益には関係しなかったようである。

『東京朝日新聞』には昭和16年7月までは東亞海運会社の出港広告が見られるが、それ以降は掲載されなくなる。その最後の広告は同紙第19867号、昭和16年7月20日に見られる。

東亞海運株式會社

日華聯絡線

長崎發（前十一時）

長崎丸 七月廿三・廿七・八月二日

上海丸 七月廿五・卅一・八月四日

神戸丸 七月廿九日（後一時）

神戸發（前十一時）

神戸丸 七月廿一日・八月十五日

長崎發翌日午後一時出帆<sup>27</sup>

とあるように、長崎丸、上海丸は主として長崎・上海間の往復を、神戸丸は神戸・長崎・上海間を往来していたのであった。

同時期、日華連絡船の他に、大洋丸が上海行として神戸から出港している。

上海行 大洋丸 七月七日後三神戸<sup>28</sup>

上海行 大洋丸 七月十八日後三神戸<sup>29</sup>

上海行 大洋丸 七月卅一日前十神戸<sup>30</sup>

大洋丸は神戸から直航で上海に向かっていた。

---

<sup>26</sup> 『東亞海運株式會社 營業報告書 損益計算書 貸借對照表 財産目録 利益金處分案』第一期自昭和十五年十月一日至昭和十六年三月三十一日、3（1-32）頁。

<sup>27</sup> 『東京朝日新聞』第19867号、昭和16年7月20日、6頁。

<sup>28</sup> 『東京朝日新聞』第19846号、昭和16年7月2日、4頁。

<sup>29</sup> 『東京朝日新聞』第19858号、昭和16年7月11日、6頁。

<sup>30</sup> 『東京朝日新聞』第19867号、昭和16年7月20日、6頁。

東亞海運会社の「上海航路案内」が知られる。その「使用船」の説明に次のようにある。



東亞海運株式會社「上海航路案内」(出版年不明)

- (一) 長崎—上海航路には新造優秀船神戸丸並にお馴染の長崎丸、上海丸の三隻の快速船が旅客並に貨物輸送の爲め就航し、長崎、上海間を僅かに一晝夜で連絡致して居ります。

各船とも優秀な船客設備を有し、二人室、三人室、五人室の各種一等室の外に、豪華なる特別室の設備もあり、殊に神戸丸一等には浴室附船室及びベランダ附船室もあります。三等室は清潔な日本室であります。神戸丸は特に十人位の部屋に區別されてゐます。

- (二) 神戸—上海航路には現在大洋丸が就航して居ります。本船には特別室、浴室附船室の設備もあり、一、二、三各等あり、設備萬端の優秀なる事は云ふまでもありません。<sup>31</sup>

とあるように、日華聯絡線として神戸丸 8,000 総トン、速力 22 ノット、上海丸 5,300 総トン、速力 22 ノット、長崎丸 5,300 総トン、速力 22 ノットがあり、神戸—上海線として大洋丸 14,500 総トン、速力 17 ノットが見られる。<sup>32</sup>

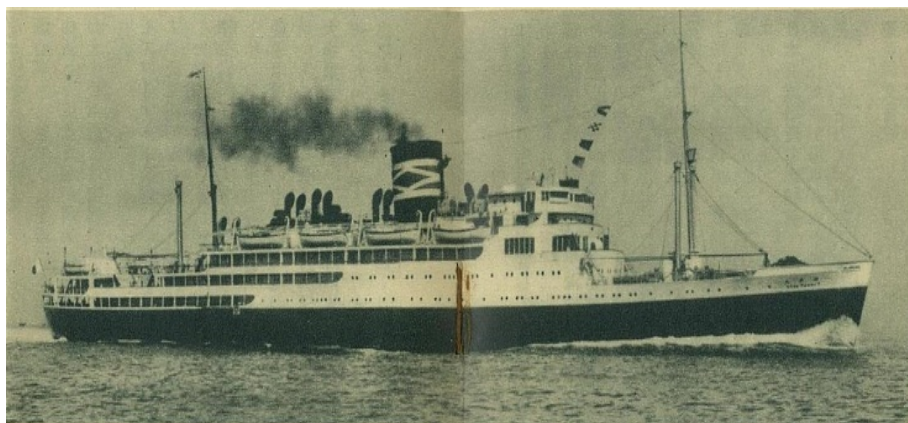
昭和 16 年 (1941) 9 月の『東亞海運株式會社概要』によれば、日本と上海を結ぶ定期航路には次の 3 線があった。

<sup>31</sup> 『上海航路案内 東亞海運株式會社』東亞海運株式會社、大日本印刷株式會社印刷、出版年不明、縦 22.3cm x 横 22.2cm、表紙、裏表紙とも 16 頁。

<sup>32</sup> 『上海航路案内 東亞海運株式會社』。

イ	長崎上海線	月一六回	客船	三隻	一八、四六五總屯
ロ	神戸上海聯絡線	月二・五回	貨客船	一隻	一四、四五七總屯
ハ	横濱上海線	月五回	貨物船	四隻	一六、三七一總屯 <sup>33</sup>

東亞海運会社になっても、日本上海航路の旅客運航の中心は長崎・上海航路であったことは確かである。毎月16回の定期運航を行っていた。ほぼ隔日に長崎から上海への日華聯絡船が運航されていたのであった。



神戸丸 東亞海運『上海航路案内』による

#### 4 小結

1875年に郵便汽船三菱会社によって開かれた日本の最初の国際航路であった横浜・上海航路は、同社を継承し、1885年に成立した日本郵船会社によって引き継がれ、日中の基幹航路となって運航されていた。

しかし、1920年代になると日本郵船会社が寡占していた日本上海航路に他社の参入がみられ、そこで日本郵船会社は上海航路を充実すべく1922年に英国において建造した優秀快速船の5,000総トン級の長崎丸と上海丸を投入して、長崎・上海間を26時間で定期航行することになった。長崎丸、上海丸が上海航路において運航を開始した1922年当初は、両船は毎週一回から2回の運航となり、そして大正14年（1925）以降はほぼ3日間隔で運航されるようになっていった。

1939年（昭和14）10月以降の上海航路は、日本政府による国策によって成立した東亞海運会社によって継承され運航され、長崎丸・上海丸のほぼ隔日運航が行われる。

以上、長崎丸・上海丸は、1922年の運航の開始より、「日支聯絡船」、「日支快速船」そして「日

<sup>33</sup> 東亞海運株式會社編『東亞海運株式會社概要』東亞海運株式會社、1941年9月、油印本、1-50頁、表紙に秘の朱印が見られる。

華快速船」、「上海聯船」、「日華聯絡船」などと呼称され、日本と上海を聯絡する重要航路の汽船としてあり続けたのであった。さらにこの航路を拡充するために、東亞海運会社は、長崎丸・上海丸より大型の8,000総トンの神戸丸を長崎三菱造船所に発注し、同航路に投入するのである。

1941年以降の日華聯絡船は、長崎丸と上海丸につづく神戸丸の3隻が運航され、日本のアジア・太平洋戦争の敗戦を迎えたのであった。