

20世紀初期における日本・青島航路の渡航記録

楊 蕾

はじめに

青島は中国山東半島の南部に位置する町であり、中国北部の重要な海港都市として名が知られている。1897年、青島はドイツによって占領され、以来、その海港と都市は外来文化の刺激を受け、近代発展の道を歩んできた。1911年、津浦鉄道と膠済鉄道は、済南で連結しており、青島はそれによって、陸上交通がさらに便利となり、青島港の発展の契機となった。第一次世界大戦をきっかけに、日本はドイツに替わって青島を統治し始めた。¹

1914年11月15日の『時事新報』の記事である「青島の価値（五）——貿易及歳入の現状」に、「今より十六年前は無名の一漁場たりし歴史を顧みれば、其発達の状態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」²と記されているように、20世紀初期において、青島を占領したばかりの日本は、その経済的な価値に大きな期待を持った。そのために、1914年12月に大阪商船株式会社は大阪・青島の間で汽船の定期航路を設けた。³それでは、20世紀初期において、人々はこの航路を利用し、日本と青島の間を往来したのか。また、日本の汽船会社の汽船はどのように両地の間を航海していたのか。このような問題についての研究はあまり見当たらない。

そこで、本稿では、日本人の旅行記・日本の汽船会社の社史・当時の新聞などを参考にしながら、日本の汽船会社が日本と青島を結ぶ定期航路を開設して以降の時代を中心に、日本人がどのように両地の間を渡航したかを考察したい。

一、20世紀初期における日本・青島航路の開設

青島は「膠州湾の喉」とも呼ばれている。その後背地が山東省の内陸部だけでなく、河南省・山西省・河北省・江蘇省の一部にまでつながっており、日本の巨大海港都市の長崎・大阪、韓国

¹ 陸安『青島現近代史』第二章、青島出版社、2001年9月、第39頁。

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

³ 楊蕾「1914—1915年の日本・青島汽船定期航路の開設」、『アジア文化交流研究』第5号、2010年2月、642頁。

の仁川、中国沿海部の大連・天津・上海などの港との距離も近い。1897年に開港されて以来、ドイツの植民地として、対内・対外の交通が発達し、ヨーロッパの各地との海運の便も開かれ、漸次に衰微しつつあった芝罘港と比べ、青島は海外貿易において、更に経済的な価値を持っていることが認められた。

表1. 青島、芝罘港外貿輸入額比較表

(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)

表1のように、1905年には、山東半島の北部に位置している芝罘港の輸入量は17,156,771税関両に対し、青島は僅か10,830,947税関両であり、芝罘港の三分の二程に過ぎなかった。しかし、1909年になると、青島港は芝罘港の2倍を越え、大いなる発展を成し遂げた。1914年11月の『時事新報』(第11214号)には、青島・芝罘・大連・天津4か港の貿易総額についての記事が掲載されている。

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、(中略)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。⁴

このように、19世紀末期に無名な漁場であった青島は、1910年に至り、大港であった芝罘の貿易額を凌駕したのみならず、華北第1位の貿易港であった天津の半分ほどに達した。中国の華北沿岸において、天津港以外に、もう一つの経済的な価値のある通商港になれる能力を持つという期待をかけられていた。

1914年、日本の青島占領をきっかけに、大阪商船会社は大阪と青島の汽船航路を創始した。これは日本の汽船会社が運営した日本と青島間の最初の定期航路である。

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。⁵

ついで間もなく、原田商行も松丸で青島への航行を始め、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

⁴ 「青島の価値(五)——貿易及歳入の現状」、『時事新報』第11214号、1914年11月15日、2頁。

⁵ 神田外茂夫編『大阪商船株式会社五十年史』、1934年6月20日、273—274頁。

1月に私設航路として開設（1隻2週1回）」⁶した。また、日本郵船会社も、「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」⁷と、新しい航路を開設した。1914年12月27日の『大阪毎日新聞』には、この航路の開始について、

之より先き青島が愈我軍政部の管轄を受ける事となつて以来、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、其の内實際確定したものは郵船会社、商船会社及び原田商行之三者であつた。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。⁸

と記され、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、原田商行も同月の27日に松丸で青島航路を開設し、日本郵船会社も1915年1月から、この航路を経営し始めた。その後の一年間に、大阪商船会社（汽船二艘、毎月四航海）、日本郵船会社（汽船一艘、毎月二航海）、原田商社（汽船二艘、毎月四航海）と汽船5艘で毎月10回にわたり、大阪から神戸と門司を寄港して青島まで航行していた。⁹更に、「（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。（中略）本航路には、従来原田汽船・日本郵船も定期航路を経営し、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。」¹⁰とあるように、1921年に山下汽船会社も山東同盟汽船も青島との汽船航路を開設し、前の三社と相互に競争し始めた。「青島での海運に占める日本の割合は、第一次世界大戦前におよそ19%だったが、1916年には90%以上に上昇し、1922年の時点でもなお80%を超えていた」¹¹と、日本と青島との間の海上運輸は飛躍的な発展を遂げた。この航路による物の流通が盛んになるとともに、人の交流も頻繁になってきた。

二、日本人の旅行記からみる日本・青島航路の航海日程

1915年（大正4年）5月に出版された『青島遊記』には、大阪・青島の汽船定期航路について、

⁶ 日本経営史研究所『日本郵船百年史資料』、1988年10月、729頁。

⁷ 日本郵船株式会社『日本郵船株式会社五十年史』、1935年12月、264頁。

⁸ 「大正三年海運界概観」、『大阪朝日新聞』第10220号、1914年12月29日、5頁。

⁹ 楊蕾「1914—1915年の日本・青島汽船定期航路の開設」、『アジア文化交流研究』第5号、2010年2月、14頁。

¹⁰ 神田外茂夫編『大阪商船株式会社五十年史』、1934年6月20日、273—274頁。

¹¹ ヴォルフガング・パウワー『植民都市・青島 1914-1931—日・独・中政治経済の結節点』、昭和堂、2007年2月、76頁。

「青島航路は守備軍が居るので船数も多く四五日置に往来して便利であった」¹²と述べ、このように汽船が四五日ごとに青島と日本間を航行し、とても便利であった。日記の作者たる葛西又次郎は、青島から日本へ帰国に際して利用した汽船について、

青島発帰途に上る 明れば三月二十三日午前十時暫しの滞在に一種の親しみを感ぜる青島に別れを告げ、埠頭繫留の大阪商船会社汽船天草丸に搭じ、門司に向ふ…二十五日午前天草丸は豫定通り門司に投錨す。…¹³

と述べた。葛西 1915 年 3 月 23 日に大阪商船会社の天草丸に乗り、25 日に門司に到着したことが知られ、また、この度に利用した汽船の写真も見られる。

1918 年（大正 7 年）6 月に出版された『訪隣記程』には内藤久寛の六か月の旅行日程と感想が見られる。彼は「関釜連絡船」を利用して、大阪から朝鮮半島に向け、釜山において上陸した。朝鮮と中国各地を考察したあと、青島航路を利用して、門司に戻ったのである。彼は日記のなかで、青島航路について、「十一月二十六日（晴）午前十一時台北丸に乗じ青島出発、内地に向ふ。十一月二十七日（晴）船中。十一月二十八日（晴）午後二時三十分門司着、下関濱吉旅館に投ず、青島より下関迄海上五百七十哩」¹⁴と記した。彼が利用した汽船は大阪商船会社の台北丸であることが知られる。また、この遊記には青島と下関との海上距離が五百七十哩であるという明確な記録がある。

1919 年（大正 8 年）に村上猪蔵は青島航路で中国へ行き、山東・天津・北京・大連・武漢・上海などの都市を観光し、上海航路で日本に帰国した。その詳細が記された『支那日記』は 1920 年（大正 9 年）8 月に出版された。この日記には、青島航路の具体的な航海日程について、

大正八年十月七日 火曜 京都驛出発、神戸解纜、（中略）定刻三宮驛下車、（中略）西京丸に上船す、四時船舷見送の近親其他に別を告げて錨を抜く。（中略）大正八年十月八日 水

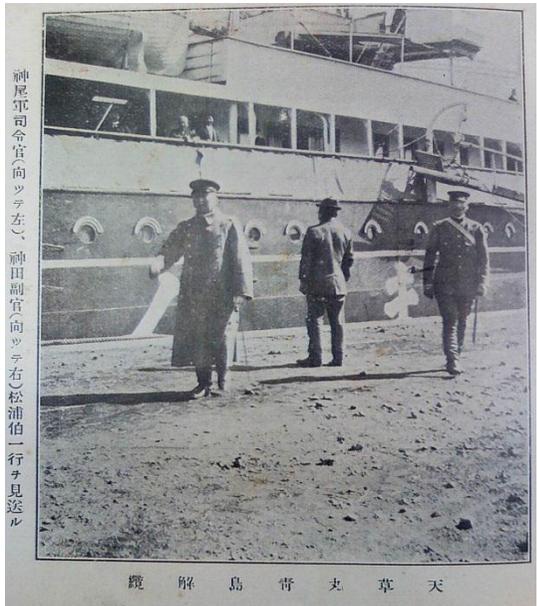


図1：「天草丸青島解纜」、葛西又次郎『青島遊記』、民友社 1915 年、第 1 頁

¹² 『大阪朝日新聞』第 14475 号、1922 年（大正 11 年）4 月 5 日。

¹³ 葛西又次郎『青島遊記』、民友社、1915 年（大正 3 年）5 月、144 頁。

¹⁴ 内藤久寛『訪隣記程』、1918 年（大正 7 年）6 月、「発着摘要」3 頁。

曜 西京丸宇品着発、宮島参拝、三等船室、(中略) 午前九時着港欄に倚て水面を眺むれば水母飄々伸縮浮沈す。(中略) 大正八年十月九日 木曜 西京丸 船は午前七時半門司港外に投錨す。下関に待合せの浅見を迎ふべく小汽船に移りて門司に入り関門連絡船に便して九時五十二分下関に着直に相会す、(中略) 再びランチを駛せて船に帰りたるに出帆前一時間なり、(中略) 大正八年十月十日 金曜 西京丸 黄海洋上…大正八年十月十一日 土曜 青島…十二時半青島湾頭に投錨す。(下略)¹⁵

とあり、村上は1919年10月7日に神戸から西京丸に乗船し、8日宇品に到着した。9日に西京丸は門司に投錨し、10日には黄海を経て、11日の12時半に目的地の青島に到着した。日本郵船会社の西京丸に乗船し、神戸から出発し、宇品と門司を経由して、4日間をかけて、青島に着いたのである。以下の図2はこの日記の第一頁に印刷された旅行経由路線図で、作者の旅行日程のみならず、当時の青島航路の路線の様子が見られる。

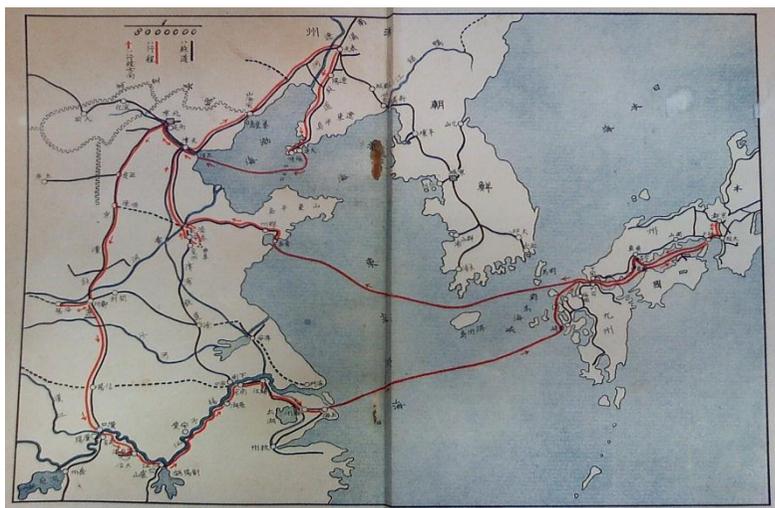


図2： 村上猪蔵『支那日記』、合資商報会社、1920年8月、第1頁

『老大国山河』も1920年代の日本人の旅行記であり、作者の渡辺己之次郎も青島航路を利用し、中国から日本に帰った。「(六月二十三日) 西京丸は十一時を以て埠頭の岸壁を離れたり。(中略) 二十五日 (中略) 十時門司に入港す。」¹⁶というように、彼も日本郵船会社の西京丸に乗船し、2日間をかけて、青島から門司に到着した。

また、1920年代に大阪商船会社の台北丸を利用した木下立安が書いた『乾ける国へ 満鮮支那旅行』という遊記には、作者の満洲と朝鮮での旅行見聞を記録している。彼は復航に際して、大阪商船会社の青島航路の台北丸に乗船した。「十一時には早台北丸の乗客になった(六月十七

¹⁵ 村上猪蔵『支那日記』、合資商報会社、1920年(大正9年)8月、1-4頁。

¹⁶ 渡辺己之次郎『老大国山河』、金尾文淵堂、1921年(大正十年)1月、408-412頁。

日)、(中略)昨夜は十哩の速力で走り、九時頃舟先きに梅加島を望む、船は早朝鮮の多島海に進入したのであった(六月十八日)、(中略)午後四時半下の関に碇を下す、青島より二昼夜と五時間半、此五時間半は台北丸が船渠入の間際で、船脚が鈍かつたためである(六月十九日)」と、木下は 1922 年 6 月 17 日に大阪商船会社の台北丸に乗り、青島から日本に向かって出航した。6 月 19 日の午後 4 時半に下関に到着したのである。この日記には青島から下関までの所要時間「二昼夜と五時間半」と記録したほか、汽船が入港するのにかなり時間を要したことも記した。また、この日記に汽船の航海速度も記されている。

以上の日本人の旅行記から、20 世紀前期における人々がどのように日本・青島航路を利用したかが知られる。彼らの記述と旅行写真などから、汽船名・経由地・航海日程・航海距離・航海速度などといった具体的な渡海状況を知ることができる。次の表 2 は上述の日記の記録により作成したものである。

表 2. 20 世紀前期における日本人の旅行記から見る青島航路の渡海状況

	作者	出発日	到着日	経由地	所要時間	汽船名	来中国経由	出典
1	葛西 又次郎	1915 年 3 月 23 日 午前 10 時	1915 年 3 月 25 日午 前	青島—門 司	約 48 時 間	天草丸 (商船)	佐世保—青 島	青島 游记
2	内藤 久寛	1917 年 11 月 26 日午前 11 時	1917 年 11 月 28 日午 後 2 時 30 分	青島—門 司	51 時間 30 分	台北丸 (商船)	大阪—釜山 —中国	訪隣 記程
3	村上 猪蔵	1919 年 10 月 7 日 午後 4 時	1919 年 10 月 11 日午 後 12 時 30 分	神戸—門 司—下関 —青島	92 時間 30 分	西京丸 (郵船)	上海—長崎 (帰日)	支那 日記
4	渡辺 己之 次郎	1920 年 6 月 23 日 午前 11 時	1920 年 6 月 25 日午 前 10 時	青島—門 司	47 時間	西京丸 (郵船)	神戸—釜山 —中国	老大 国山 河
5	木下 立安	1922 年 6 月 17 日 午前 11 時	1922 年 6 月 19 日午 後 4 時 30 分	青島—下 関	53 時間 30 分	台北丸 (商船)	下関—釜山 —中国	乾け る国 へ満 鮮支 那旅 行

表 2 から、すべての汽船会社の汽船が青島から門司までを航行するのに、50 時間ほどを要し

たことがわかった。そして、20世紀前期において、旅行のために青島航路を利用したのは、主に日本までの帰途であったこともわかった。では、なぜ当時の日本人が中国へ赴く場合、往航として青島航路を利用しなかったのであろうか。『支那を巡りて』という旅行記の作者外山與治郎はその理由について、次のように述べている。

凡そ内地より朝鮮、支那を旅行するには、(中略) 三者を通じて旅行するのが最も便利で経済的である。それには、我が鉄道省で発売して居る日支連絡運輸によるのが一番繁雑がなくて、好都合である。即ち、鉄道省所管の内地主要駅にて、朝鮮・満州・支那内地の連絡巡遊切符を購入することだ。(中略) 船車を通じて旅行し得られ、その賃金も非常に割引せられ、通用期間も最長四ヶ月間あるから悠つくり視察出来得るのである。(中略) 下の関より連絡船にて、釜山に上陸し、朝鮮鉄道にて安東県にて、奉天をすぎ、京奉線にて天津、北京に至り、京漢線にて漢口に出て、或は津浦線にて天津より浦口に行き共に、揚子江を下り上海に出て、船にて内地に帰へるのである。

このように、路線の選択は交通費・旅行の予定と深く関係していることがわかる。そもそも、汽車で旅をするのは、汽船より安価であり、おまけに「連絡巡遊切符」という旅行者向けの格安切符が鉄道省によって発売されている。船車連絡を選択すれば交通費は下がり、青島に上陸するのに比べ、釜山に上陸して朝鮮・奉天・北京・天津・山東を巡遊する行程であり、旅行にとって都合が良い。そのため、旅行者・視察団にとって、この選択は賢明であると思われる。

三、汽船出港広告から見る旅行者の渡航日程

青島航路に関する広告が初めて掲載されたのは、1914年（大正3年）12月24日付の『大阪毎日新聞』第11281号である。「大信丸が廿四日正午に大阪から出発して、門司・神戸を經由し、青島直行」という大阪商船会社の広告である。その後、『大阪毎日新聞』の広告欄には、ほぼ毎日青島航路の出港広告が掲載され、図3（原田商社）、図4（日本郵船）、図5（大阪商船）のように、汽船出港広告欄には汽船会社・汽船名から、出発時間・寄港地など具体的な情報まで詳細に書かれている。



図3



図4

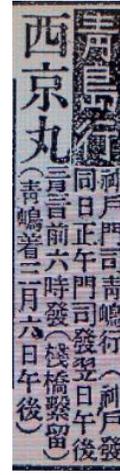


図5

そこで、筆者は『大阪毎日新聞』に掲載された「大阪商船会社大阪出帆汽船広告」・「日本郵船汽船会社出帆広告」などといった汽船会社の出港広告に基づいて、第二章で挙げた旅行記に見られる渡航日程の1915年3月・1917年11月・1919年10月・1920年6月・1922年6月の汽船の運営状況を復元してみた。汽船名・経由地・広告の掲載日とともに表記すれば、次の表3になる。

表3 日本・青島汽船定期航路の運航表

序号	汽船名(会社名)	大阪出発	神戸出発	宇品出発	門司出発	広告登載日	新聞出版号
1	寧静丸(原田)	1915年3月2日午後2時	1915年3月3日正午	1915年3月4日午後4時	1915年3月5日午後4時	2月18日	11337
2	西京丸(郵船)	1915年3月3日午前6時	1915年3月3日正午		1915年3月4日午後	2月18日	11337
3	台北丸(商船)	1915年3月6日午後2時	1915年3月7日正午	1915年3月8日午後4時	1915年3月9日午後4時	2月21日	11340
4	薩摩丸(原田)	1915年3月10日午後2時	1917年3月11日正午	1915年3月12日午後4時	1915年3月13日午後4時	2月24日	11343
5	天草丸(商)	1915年3	1915年3	1915年3	1915年3	3月2日	11349

	船)	月 14 日午 後 2 時	月 15 日午 後 2 時	月 16 日午 後 4 時	月 17 日午 後 1 時		
6	寧静丸(原 田)	1915年3 月 18 日午 後 2 時	1915年3 月 19 日午 後 2 時	1915年3 月 20 日午 後 4 時	1915年3 月 21 日午 後 1 時	3月5日	11352
7	小倉丸(郵 船)	1915年3 月 19 日午 前 6 時	1915年3 月 19 日 正午		1915年3 月 20 日 午後	3月4日	11531
8	台北丸(商 船)	1915年3 月 22 日午 後 2 時	1915年3 月 23 日 午後 2 時	1915年3 月 24 日午 後 4 時	1915年3 月 25 日午 後 1 時	3月9日	11356
9	薩摩丸(原 田)	1915年3 月 26 日午 後 2 時	1915年3 月 27 日午 後 2 時	1915年3 月 28 日午 後 4 時	1915年3 月 29 日午 後 1 時	3月12日	11359
10	天草丸(商 船)	1915年3 月 30 日午 後 2 時	1915年3 月 31 日午 後 2 時	1915年4 月 1 日 午後 4 時	1915年4 月 2 日 午後 1 時	3月17日	11364
11	台北丸(商 船)	1917年11 月 4 日午 前 8 時	1917年11 月 4 日午 後 4 時		1917年11 月 6 日午 後 1 時	11月1日	12324
12	薩摩丸(原 田)	1917年11 月 8 日正 午	1917年11 月 9 日午 後四時	1917年11 月 10 日午 後 3 時	1917年11 月 11 日午 後 1 時	11月3日	12326
13	西京丸(郵 船)	1917年11 月 13 日午 後 3 時	1917年11 月 14 日午 後 4 時			11月1日	12324
14	台北丸(商 船)	1917年11 月 19 日午 前 8 時	1917年11 月 19 日午 後 4 時		1917年11 月 21 日午 後 1 時	11月4日	12327
15	薩摩丸(原 田)	1917年11 月 23 日正 午	1917年11 月 24 日午 後 4 時	1917年11 月 25 日午 後 3 時	1917年11 月 26 日午 後 1 時	11月19 日	12342
16	西京丸(郵 船)	1917年11	1917年11			11月14	12337

	船)	月 28 日午 後 3 時	月 29 日午 後 4 時			日	
17	西京丸(郵 船)	1919 年 10 月 7 日午 後 4 時			1919 年 10 月 9 日午 後 1 時	10 月 1 日	13023
18	台北丸(商 船)	1919 年 10 月 10 日	1919 年 10 月 10 日午 後 4 時		1919 年 10 月 12 日午 後 1 時	10 月 1 日	13023
19	薩摩丸(原 田)	1919 年 10 月 14 日正 午	1919 年 10 月 15 日午 後 4 時	1919 年 10 月 16 日午 後 3 時	1919 年 10 月 17 日午 後 1 時	11 月 11 日	13033
20	西京丸(郵 船)	1919 年 10 月 20 日午 後 4 時			1919 年 10 月 22 日午 後 1 時	10 月 8 日	13030
21	台北丸(商 船)	1919 年 10 月 25 日	1919 年 10 月 25 日午 後 4 時		1919 年 10 月 27 日午 後 1 時	10 月 11 日	13033
22	薩摩丸(原 田)	1919 年 10 月 26 日正 午	1919 年 10 月 27 日午 後 4 時	1919 年 10 月 28 日午 後 3 時	1919 年 10 月 29 日午 後 1 時	11 月 11 日	13033
23	台北丸 (商船)	1920 年 6 月 6 日午 前 9 時	1920 年 6 月 6 日午 後 4 時		1920 年 6 月 8 日午 後 1 時	6 月 1 日	13267
24	西京丸(郵 船)	1920 年 6 月 15 日午 前 10 時	1920 年 6 月 16 日午 前 10 時			6 月 2 日	13268
25	須磨丸(商 船)	1920 年 6 月 21 日午 前 9 時	1920 年 6 月 21 日午 後 4 時		1920 年 6 月 23 日 午後 1 時	6 月 8 日	13274
26	西京丸(郵 船)	1920 年 6 月 30 日午 後 2 時	1920 年 7 月 1 日午 後 4 時			6 月 17 日	13283
27	春日丸(郵 船)	1922 年 6 月 1 日	1922 年 6 月 1 日			6 月 1 日	13997

	船)	月 5 日	月 6 日				
28	台北丸(商船)	1922 年 6 月 10 日	1922 年 6 月 10 日午後 4 時			6 月 1 日	13997
29	寧静丸(原田)	1922 年 6 月 15 日	1922 年 6 月 16 日午後 4 時	1922 年 6 月 17 日午後 3 時	1922 年 6 月 18 日午後 1 時	6 月 8 日	14004
33	春日丸(郵船)	1922 年 6 月 20 日	1922 年 6 月 21 日			6 月 8 日	14004
31	台北丸(商船)	1922 年 6 月 26 日	1922 年 6 月 26 日午後 4 時			6 月 11 日	14007
32	寧静丸(原田)	1922 年 6 月 30 日	1922 年 6 月 31 日午後 4 時	1922 年 7 月 1 日午後 3 時	1922 年 7 月 2 日午後 1 時	6 月 8 日	14004

(注：汽船会社名の「郵船」は日本郵船株式会社、「商船」は大阪商船株式会社、「原田」は原田商社である)

表 3 からわかるように、定期航路が創始された翌年の 1915 年には、この航路で使用されていた汽船は月に 10 航海であり、大阪商船会社の汽船は 4 航海、原田商社の汽船は 4 航海、日本郵船会社は 2 航海であった。そのあと、1922 年までに大阪商船会社・日本郵船会社・原田商社の三社は月に 6 航海ほどを運行していた。そして、「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。五年一月台北丸一隻を以て毎月二航海に減じたる」¹⁷とあるように、1916 年に入ると、大阪商船会社の航海度数は月に 2 航海に減少した。原田商社も最初の週に 1 航海から、毎月 2 航海に変更した。

では、葛西又次郎とほかの旅行者が利用した汽船航路は、この出航広告表とどのような関係にあるのか。前述したように、葛西又次郎は大阪商船会社の天草丸に乗船し、1915 年 3 月 23 日午前 10 時に青島から出港し、1915 年 3 月 25 日午前に門司に到着した。そして、表 2 からわかるように、青島から門司までは、約 2 日間がかかる（葛西又次郎、約 48 時間）。表 3 の出帆広告には、大阪から門司まで航海するのに、約 2、3 日間（郵船の汽船が 2 日間、商船と原田の汽船が 3 日間）を要すると記されている。そうして見れば、大阪から青島まで航海するのに、約 4、5 日間の時間を要するとみられる。このことについて、村上猪蔵が神戸から青島まで 92 時間 30

¹⁷ 神田外茂夫編『大阪商船株式会社五十年史』、1934 年 6 月 20 日、273-274 頁。

分、つまり約4日かかったことから知られる。

また、葛西又次郎が大坂商船会社の青島港で天草丸に乗船したのは3月23日であった。大坂商船会社の広告(序号5)によると、天草丸が大坂から青島に渡海したのは1915年3月14日であった。この航海を5日間と仮定すれば、青島に到着したのは3月19日のことであると考えられる。葛西又次郎の乗船した1915年3月23日までに、この汽船はおそらく青島港に停泊し、荷物の積卸作業を行なったのであろう。

表2と表3を参考し、汽船天草丸の往復の航海を復元すれば、下記ようになる。

1915年3月14日 大阪から出発
 1915年3月19日 青島に到着
 1915年3月19日-23日 青島港碇泊
 1915年3月23日 青島から出発
 1915年3月25日 門司に到着

さらに第二章で挙げた旅行記のデータを用いて作成した表2と新聞の汽船出帆広告から作成した表3を統合して、日本・青島の間を定期航海していた汽船の往復形態を復元すれば、表4になる。

表4 青島航路に航海した汽船の往復形態

汽船名(会社名)	往航		青島碇泊日数	復航		乗船者及び乗船年分、往航又は復航
	日本出帆地及び出帆日	青島到着		青島出帆	日本到着地及び到着日	
天草丸(商船)	3月14日 大阪	3月19日	四日間	3月23日	3月25日 門司	葛西又次郎 1915年(大正3)復航
台北丸(商船)	11月19日 大阪	11月23日	三日間	11月26日	11月28日 門司	内藤久寛 1917年(大正6)復航
西京丸(郵船)	10月7日 神戸	10月11日	三日間	10月14日	10月16日 門司	村上猪蔵 1919年(大正8)往航
西京丸(郵船)	6月15日 大阪	6月20日	三日間	6月23日	6月25日 門司	渡辺己之次郎 1920年(大正9)復航
台北丸(商船)	6月10日 大阪	6月14日	三日間	6月17日	6月19日 門司	木下立安 1922年(大正11)復航

(注：汽船会社名の「郵船」は日本郵船株式会社、「商船」は大坂商船株式会社、「原田」は原田商社である)

このように、20世紀前期の日本・青島航路における汽船運営形態の一つの側面がわかった。青島航路に定期航海をしていた汽船は、大阪から青島へ往航するのに4、5日間の航行時間を要し

た。汽船が青島港に停泊する3、4日間の時間を加えて、大阪—青島—門司という経路を往復する一航海をするには、約10日間の航海日数が必要であると考えられる。

おわりに

1914年の青島占領を契機に、日本の汽船会社は日本・青島間の汽船定期航路を開設した。大阪商船会社・日本郵船会社・原田商社はこの航路を運営し¹⁸、中日両国の間における人的・物的な交流を促進した。この時期において、青島航路を利用して朝鮮・中国へ旅行に行く日本人旅行者の姿が多く見られ、彼等の旅行日程・感想なども旅行記として出版された。

本稿では、『大阪毎日新聞』に基づいて、1914年の青島定期航路の創始と大阪から青島に向かう汽船の出港状況を考察する上で、日本人の旅行記・新聞の汽船出港広告を参照しながら、20世紀初期における汽船の日本と青島の間での往復運航の実態を明らかにした。葛西又次郎をはじめ、多くの旅行者たちは中国旅行の帰りに、青島航路を利用して青島から日本に帰国した。これらの旅行記と汽船の出港広告によれば、日本の汽船会社の汽船が青島から門司まで運航するのに3、4日間要し、青島に到着後、港で2、3日間停泊していたことがわかった。停泊の時間も加算して、大阪—青島—門司という経路での往復航海は、一航海約10日間の航海日数が必要とした。

本稿は、旅行記と汽船の出港広告を研究することを通して、日本・青島間の汽船定期航路の航海日程の復元したものである。これは、旅行記や出港広告の一つの新しい使用方法に過ぎない。近代海運史の研究において重要な資料として、旅行記や出港広告は航海日程の復元だけでなく、当時の人物往来の状況や貿易の実態などといった問題点を考察するにも用いられると考えられる。

¹⁸ 楊蓄「1914—1915年の日本・青島汽船定期航路の開設」、『アジア文化交流研究』第5号、2010年2月、642頁。

ICIS第5回国際シンポジウム:東アジア文化交渉学の新しい展望

日 時: 2011年11月11日(金)～12日(土)

会 場: 関西大学以文館4階セミナー・スペース

主 催: 関西大学文化交渉学教育研究拠点

プログラム

2011年11月11日(金) 午前の部

10:00～10:20 開会挨拶	楠見晴重(関西大学長)
	渋沢雅英(財団法人渋沢栄一記念財団理事長)
	鄭培凱(香港城市大学中国文化センター長)
10:20～10:30 ICIS 五年間活動報告	陶徳民(関西大学 ICIS リーダー)
10:30～11:15 記念講演	斯波義信(東洋文庫)
11:25～12:10 記念講演	Joshua Fogel (York University)

午後の部

14:00～16:30 パネル1 儒教の宗教性と書院ネットワークをめぐって	黄進興(中央研究院歴史語言研究所長)
	吾妻重二(関西大学 ICIS、東アジア文化研究科長)
	徐興慶(国立台湾大学日本語文学研究所長)
	二階堂善弘(関西大学 ICIS サブリーダー)

2011年11月12日(土) 午前の部

09:30～12:10 パネル2 東アジア「地中海」の研究をめぐって	葛兆光(復旦大学文史研究院長)
	松浦章(関西大学 ICIS、東西学術研究所長)
	小島毅(東京大学、元特定領域研究「東アジアの海域交流と日本伝統文化の形成」代表)
	崔官(高麗大学日本研究センター長)
	野間晴雄(関西大学 ICIS)

午後の部

14:00～16:40 パネル3 東西言語文化交流研究の最前線	Federico Masini (Sapienza University of Rome 副学長)
	内田慶市(関西大学 ICIS サブリーダー)
	I. F. Popova (The Institute of Oriental Manuscripts of the Russian Academy of Sciences)
	章清(復旦大学歴史系主任)
	沈国威(関西大学 ICIS)