

## 20 世紀初期における青島と仁川間の汽船航路

楊 蕾

**Abstract:** In the late 19<sup>th</sup> century, the rising of steamboat shipping brought enormous influences on world economy. In East Asia, with the coming of the era of steamboat shipping, the flows of people and goods became more prosperous. In 1914, Japan Yusen Kabushiki Kaisha opened the regular routes between Qingdao and Japan. After occupying on Korean Peninsula, Korea Yusen Kabushiki Kaisha started the routes between Qingdao and Incheon. These routes were all the components of East Asian transportation net dominated by Japan. This paper analyzes the opening and management of the regular routes between Qingdao and Korean Peninsula, through the newspapers, advertisements and company history of Yusen Kabushiki Kaisha in early 20<sup>th</sup> century.

**Key word:** Qingdao, Incheon, Steamship Route, Korea Yusen Kabushiki Kaisha

### はじめに

「膠州湾の喉」と称されている青島は 20 世紀初期から山東半島の海上運輸の中心港となった。そして中国沿海の大連、天津、上海などの諸港のみならず日本の長崎、大阪さらに韓国の仁川と連携したのみならず、同時にこれらの地区の中心地に位置している。1904 年に開通された山東鉄道によって、背後地も拡大され、山東半島の海運中枢となった。

青島が 1914 年に日本に占領され、其の後、1922 年までの 8 年間は日本の植民地となった。日本の汽船会社は青島と日本間に汽船による定期航路を開設し、大阪商船会社と日本郵船会社そして原田商行がその航運事業を運航したのである。<sup>1</sup>ほぼ同期に朝鮮郵船株式会社は、青島港と朝鮮半島の仁川港間の汽船航路を開始した。青島と日本、青島と仁川への両航路は当時東アジアの形勢が変化するにともなって開設されたのであった。

近代青島と朝鮮半島の関係についての研究はすでに多くの成果があるが、主に政治史と経済史に関する研究であり、近代海運の視点から青島と朝鮮半島間の往来関係性を究明する研究は多くない。松浦章氏は「朝鮮郵船会社と朝鮮半島沿海の航運」<sup>2</sup>において朝鮮郵船株式会社の成立と 1945 年までの朝鮮半島の汽船活動を論じたうえ、朝鮮半島の青島航路と上海航路が東アジ

---

<sup>1</sup> 楊蕾「1914 年—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、関西大学アジア文化交流研究センター、2010 年 3 月、635-650 頁。

<sup>2</sup> 松浦章「朝鮮郵船会社と朝鮮半島沿海の航運」、『関西大学文学論集』第 63 巻第 2 号、2013 年 9 月、29-47 頁。

ア海運との関係について分析しているように、青島と朝鮮半島間の汽船航路は近代青島にとって東アジア海上運輸ネットの重要な構成部分を占め、近代青島の海運の研究と経済発展の理解に不可欠な課題である。

そこで、本論は20世紀初期における新聞広告や新聞記事さらに汽船会社の社史などを利用し、青島と朝鮮半島間の汽船航路の開通と運行状況を考察するものである。

## 一、20世紀初期における青島海運と日本海運

### 1、20世紀初期の青島と日本占領

19世紀末において、青島及び山東省についてドイツにより詳しく実地調査が行われた。1869年から1872年まで、著名な地質、地理学者フェルディナンド・フォン・リヒトホーフェン(Ferdinand von Richthofen, 1833-1905)は上海を中心にして、4年をかけ7回の旅を通じて、清国の江蘇、浙江、江西、湖南、湖北、直隸、山西、山東、陝西、甘肅南部、四川、内蒙、東北などの地方の地理と地質の面から考察した。そして1877年にドイツ政府に『山東地理環境と鉱物資源』という報告を提出し、初めて膠州湾の地理的優位性を強く指摘し膠州湾に海港を建築することを提起した。ドイツは1897年12月に巨野教案を口実にして、膠州湾へ出兵し、青島を占領したのである。1898年3月にドイツと中国が「膠州湾租借条約」を締結し、山東半島はドイツの勢力範囲となった。

開港された青島は、政治、経済、文化などドイツの植民体系により形成された。ドイツは1899年から山東鉄道を敷設し1904年に全線完工した。山東鉄道によって、青島は内陸部の商品集散地と山東の政治中心である済南と接続し、さらに山東鉄道と津浦鉄道との接続により背後地が拡大された。

1914年に第一次世界大戦が勃発し、日本は国内の危機を解決するため、東アジアへの拡張政策を進め、その過程で青島が日本から注目されることになる。日本は青島から山東内陸部および中国華北地方に勢力を拡大させたのである。1914年8月15日から11月7日にかけての2箇月に及ぶ日独戦争によって、日本はドイツに代わり青島を占領し、8年間の経営(1914年11月-1922年1月)を開始した。この8年間に、青島の海上運輸と都市建築など、次第に発展した。山東半島北部沿岸部にあり、歴史のある唯一の貨物集散地である芝罘港(煙台港)を凌駕し、「無名な漁港」から山東の海上運輸の中心港となった。20世紀初期において青島と日本、朝鮮半島間の汽船航路の開通は、このような政治、経済状況と深い関係が背景にあったのである。

### 2、19世紀末からの日本海運

19世紀末から日本の海上運輸業の飛躍的な発展を代表したのは二つの汽船会社の創立である。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である。その内、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、即ち横浜—上海線、長崎—浦汐線、長崎—

仁川線を経営した<sup>3</sup>。日清戦争の勝利を契機に日本の海運業の急速な発展を遂げた。

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権益を獲得したため、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。<sup>4</sup>

『大阪商船株式会社五十年史』が記すように、19世紀末に大阪商船会社は運航する航路をさらに海外へと拡充していった。日本が日清戦争に勝利して以後は、その航路はさらに拡充された。日本政府の支持により海運は大きく発展した。特に日本政府の「造船奨励法」と「航海奨励法」は1896年に公布され、大いに日本海運の発展を刺激した。二つ法案の実施による海外航路の拡充への影響は明らかである。同時期の日本郵船会社の発展も日清戦争以後の日本海運の情勢と二つの法案の実施によるものであった。

わが外国貿易は多年の鎖国政策のため著しく他国に立ち遅れ、開国後も遅々として進展しなかったが、官民努力の結果漸次その額を増加して、明治二八年には輸出入合計二億六五〇〇万円に達した。しかるにその実権は依然外商の手に握られ、船積についても日本船はようやく一割余を積取るにすぎず、その他はすべて外国船に依存する状態であつた。かくて海外航路の拡張は当時わが国の世論となり、政府は明治二五年航路拡張法案と航海奨励法案を議会に提出したが、解散のため法律の成立を見なかつた。次いで日清戦役となり、明治二八年二月議会は航路拡張に関する建議案を可決し、また同年八月東京商業会議所は海運拡張の建議書を政府に提出し…航海奨励法及び造船奨励法の両法案が通過して、明治二九年三月公布、同年十月より実施された。<sup>5</sup>

19世紀末の日本は、海外航路の拡充を通じて、外商と競争し、日本航業の不況の局面を変えていくものであつた。日清戦争の勝利は、世論を受け法整備が進み、東京商業会議所の建議もあり、航海と造船を進める航海奨励法及び造船奨励法が制定され実施されたのである。

20世紀になると、1904年の日露戦争は日本海運の発展を再度刺激した。この戦争により大阪商船会社所属の汽船も日本郵船会社所属の汽船も政府に徴用され、「御用船」と呼ばれた。「日露戦争を控えた明治三六年末のわが国船舶は一〇八八艘六五万七千総トンであるが、戦争中はこの大部分が軍務に服し、最も多く徴発された時は陸軍使用船一一七隻四四万総トン海軍使用船八九隻二三万総トン、合計二六六隻六七万総トンに達した」<sup>6</sup>と言われた。戦争ための徴用に

<sup>3</sup> 長谷川茂『關西汽船25年の歩み』、関西汽船株式会社、1868年12月、28頁。

<sup>4</sup> 大阪商船会社『大阪商船株式会社八十年史』、1966年5月、22-23頁。

<sup>5</sup> 日本郵船会社『七十年史』、1956年7月、53-55頁。

<sup>6</sup> 大阪商船会社『大阪商船株式会社八十年史』、1966年5月、33頁。

よって、各社が正常的に運航できる汽船数が大幅に減少し、欧州航路の正常運航は大きな被害を受け、他の航路にも大きな影響を与えた。そして、数多くの船舶が日露戦争で破壊され沈没した。しかしながら日本の海運業は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。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。造船奨励法の推進の下に各造船所、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た。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、そのため、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たのである。「(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」<sup>7</sup>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現れだと言える。

大阪商船会社と日本郵船会社の船舶数量が増加していくとともに、日清戦争及び日露戦争後の回復をきっかけに、国内航路の他に、新たに外国への近海航路と遠洋航路を開いた。日本郵船会社は、明治43年(1910年)までにロンドン航路など四つの遠洋航路だけであったが、それ以後次々と23航路の遠洋航路を運航した。近海航路は特に中国との航路が主であり、明治26年(1895)以後、上海、天津、漢口、大連などいくつかの大港、そして北部中国、香港、牛莊と青島港に集中させた<sup>8</sup>。大阪商船会社も航路を拡充し、運航能力は創立初期と比べ、10倍にも増長したのである。

明治26年(1893)のロイズ統計によれば日本船腹は15万2,000総トンを保有し世界で12位となったが、日清戦争後明治29年(1896)には33万5,000総トン、日清戦後の明治39年(1906)には1,00万総トンに達し、大正2年(1913)には150万総トンで世界第7位の海運国になった。この20年間における日本船腹の増加は約10倍で世界驚異の進出と言える。<sup>9</sup>

大阪商船会社の社史によると日清戦争と日露戦争は、同社の発展に大いなる推進作用となった。日清戦争前の2万トンに不足する状態から日露戦争後の11万トンに躍進し、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」<sup>10</sup>となったのである。

## 二、20世紀初期の青島と仁川間の汽船航路

青島と朝鮮半島間の汽船航路の開設は植民地と深い関係がある。日露戦争終結後の1905年(明治28年)11月17日に日本と大韓帝国が「第二次日韓協約」を締結(締結当時の正式名称は日韓交渉条約)すると、日本は朝鮮に対して35年間に及ぶ植民統治を開始した。

その後、日本は朝鮮の海運事業を進展するために、当地で海運会社を設立することになった。1912年(明治45年)3月に朝鮮郵船株式会社が成立された。朝鮮郵船株式会社の「会社設立

<sup>7</sup> 大阪商船会社『大阪商船株式会社八十年史』、1966年5月、33頁。

<sup>8</sup> 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704-705頁。

<sup>9</sup> 大阪商船会社『大阪商船株式会社八十年史』、1966年5月、23頁。

<sup>10</sup> 大阪商船会社『大阪商船株式会社八十年史』、1966年5月、23頁。

二関スル第一回發起人協議書」によれば、釜山汽船株式会社、合資会社吉田船舶部と木浦航運合名会社を統一する目的で、各社が解散して、新会社が朝鮮総督府の指導の下に明治44年(1911)12月中に設立準備を完了するとされたのであった。そして、明治45年(1912)1月19日を設立月日として、同年より開業したのである。<sup>11</sup>朝鮮総督府の監督のもとに、朝鮮郵船株式会社は関係航路の拡充を目指した。このことから朝鮮郵船株式会社の成立は日本が朝鮮に対して、植民統治を強める手段であった。さらに、朝鮮総督府は同月に第一回航海補助金を下付した。それは「三年に平均して26万1991円」<sup>12</sup>であり、朝鮮半島における命令航路の経営を促進するためであった。1912年4月から、朝鮮郵船株式会社は正式に経営を開始し、朝鮮半島の釜山で支店を増設し、木浦と元山で出張所を設立し、仁川で代理店を設立した。

1914年12月に日本が青島を占領した後、朝鮮郵船株式会社は仁川から青島への汽船航路を創始した。仁川は朝鮮半島において、有名な海港で、「青島の一度解放せらるるや邦人の移住するもの続々相踵ぎ進んでは山東鉄道沿線へも入込み茲に米の需要は著しく喚起せらるるに至れるに因る、而して仁川港は其地の利を得たと精米業の発達とは相俟って此の如き貿易の昂進を促がすに至れり」<sup>13</sup>と、青島の発展とともに、仁川港の貿易も昇進していくことが期待されたのである。

青島と仁川間の汽船航路の開通について、漢城で発刊されていた新聞『京城日報』には次のような記事が見られる。

青島と仁川間は日独戦争前迄は定期航路なく単に戎克船の来往ありし位に過ぎざりしが曩年朝鮮郵船会社は青島開放と同時に該航路を開始し逸足江原丸をして仁川青島間を直航せしめ大連を寄港とし以て交通運輸の衝に当らしめつつあり江原丸は一千噸に満たざる一小汽船なれど毎月二、三回の往復航路は貨客の来往に敢て不便を感ずることなきが如し、其他帆船として戎克船不定期に来往し原塩、果実、野菜類を積載入津す。<sup>14</sup>

この航路が開設するまでに、青島と朝鮮半島の海上交通は主に帆船を利用していった。汽船直行航路を開設したが、ジャンクも続いて両港の間に不定期な航海を行い、海運の一端を担っていた。日本の青島占領はこの航路を創始する原因である。江原丸はこの航路で運航する汽船で、わずか1,000トンの搭載量であった。「青島からは塩が朝鮮へ出るので朝鮮郵船会社の江原丸が定期船となってる」<sup>15</sup>と、青島から朝鮮まで塩を輸出することは航路開設する目的であった。果物と野菜も両港間の主な貨物であった。

朝鮮郵船会社の青島との汽船航路については次のようであった。

<sup>11</sup> 松浦章「朝鮮郵船会社と朝鮮半島沿海の航運」（『関西大学文学論集』第63巻第2号、2013年9月、36頁）により、『朝鮮郵船株式会社二十五年史』、朝鮮郵船会社、1937年6月、29頁。

<sup>12</sup> 『朝鮮郵船株式会社二十五年史』、朝鮮郵船株式会社、1937年6月、第40頁。

<sup>13</sup> 「仁川対支那三港の經濟關係（三）」、『京城日報』、1916年7月29日。

<sup>14</sup> 「仁川対支那三港の經濟關係（一）」、『京城日報』、1916年7月27日。

<sup>15</sup> 「青島と朝鮮」、『京城日報』、1915年5月10日。

朝鮮郵船会社は 1915 年 (大正 4) に仁川、大連、芝罘間に航路を開き、1931 年 (昭和 6) よりは、甲乙両線をととして、甲線は仁川、鎮南浦、新義州、芝罘、大連、青島から仁川に着着する航路で、乙線はその逆であった。<sup>16</sup>

1915 年 9 月に『京城日報』は初めて青島と仁川間の汽船運航広告を掲載している。「朝鮮郵船会社仁川出帆」(図 1) という広告から、この航路に運航していた汽船の出港地、出港日、汽船名、航路名などが知られる。これらの汽船航路情報を整理したものが次の表 1 である。

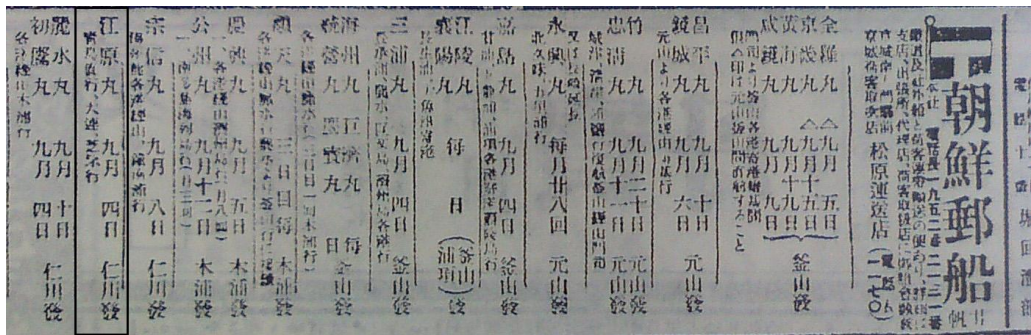


図 1 朝鮮郵船仁川出帆船広告

表 1: 朝鮮郵船会社青島・仁川間汽船運航表

出港日	出港地	航路名	船名	汽船会社	掲載日
19150904	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19150904
19150913	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19150911
19150923	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19150923
19151006	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19150928
19151016	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19151007
19151027	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19151017
19151107	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19151107
19151118	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19151116
19151207	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19151130
19151218	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19151217
19151227	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19151223
19160116	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19160108
19160126	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19160118

<sup>16</sup> 松浦章「朝鮮郵船会社と朝鮮半島沿海の航運」(『関西大学文学論集』第 63 卷第 2 号、2013 年 9 月、38 頁)により、『朝鮮郵船会社二十五年史』、朝鮮郵船会社、1937 年 6 月、149-150 頁。

19160205	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19160128
19160215	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19160206
19160224	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19160216
19160307	仁川	青島直行、大連、芝罘行	江原丸	朝鮮郵船会社	19160229

(1915年9月-1915年12月における『京城日報』の「朝鮮郵船会社仁川出帆汽船広告」により作成)

表1に見られるように、江原丸はこの航路を航海する唯一的の汽船で、毎月2-3回航海した。これは前述の新聞記事の内容と一致する。航路名は「青島直行、大連、芝罘行」で、青島へ運航するほか、大連港と芝罘港にも寄港していた。そのため青島と朝鮮間の航路は青島港と仁川港の連絡を実現するにもかかわらず、朝鮮半島と山東北部と中国東北地方との海上連絡も担っていたと考えられる。この航路により両地域間の人と物の移動を促進することになった。

『京城日報』の広告欄から朝鮮郵船株式会社が開設した直行航路のほか、阿波共同汽船株式会社も仁川から、芝罘、大連に寄港する航路を経営していた。この航路も青島に寄港していた。阿波共同汽船株式会社は1887年に創立され、最初は、日本国内の航路を経営していたが、1906年以後、朝鮮沿岸部と中国北部までの航路を運航した。広告欄の「共同汽船仁川出帆」(図2)という汽船情報から、この会社がどのように青島と仁川間の航路を運航していたか考察してみたい。

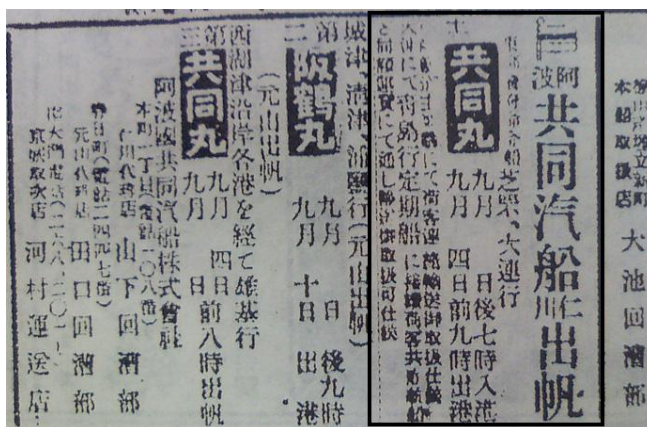


図2 共同汽船仁川出帆広告

表2: 阿波共同汽船会社青島・仁川間汽船運航表

入港日	出入港	出帆日	船名	航路名	経由地	汽船会社	掲載日
19150902	仁川	19150904	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19150901
19150929	仁川	19151001	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19150925
19151007	仁川	19151008	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19151004
19151013	仁川	19151015	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19151013

19151020	仁川	19151024	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19151022
19151104	仁川	19151106	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19151104
19151111	仁川	19151114	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19151108
19151119	仁川	19151121	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19151117
19151126	仁川	19151128	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19151127
19151203	仁川	19151205	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19151202
19151210	仁川	19151212	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19151210
19151218	仁川	19151220	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19151219
19151226	仁川	19151228	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19151226
19160109	仁川	19160111	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19160108
19160116	仁川	19160118	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19160114
19160125	仁川	19160126	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19160121
19160130	仁川	19160201	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19160128
19160206	仁川	19160208	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19160203
19160214	仁川	19160216	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19160214
19160220	仁川	19160222	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19160219
19160227	仁川	19160229	共同丸	芝罘、大連行	青島	共同汽船	19160224

(1915年9月から1915年12月にかけて『京城日報』に掲載された「共同会社汽船仁川出帆広告」により作成)

表2に示したように、共同丸はこの航路を航行した唯一の汽船で、毎月4-5回航海した。これは新聞に掲載された仁川「阿波共同汽船会社所有船第十六共同丸は仁川と芝罘大連間を鼎航しつある」<sup>17</sup>という記事と一致する。青島はただ寄港地であるが、仁川と青島との連携を担い、朝鮮、山東、東北の海運往來を実現した。この占領地間の連絡は日本が東アジアにおける統治意識の拡大と見ることができよう。

仁川と青島間の汽船航路の開設により、両港間の貿易も大いに影響を受けた。『京城日報』には次の記事が見られる。

仁川青島間の貿易は日独戦争前までは殆ど見るに足るものなく、其の貿易額も僅かに一千元に満たざりしが、大正三年には輸出一万円に上り尚四年には一躍して遂に五十二万余円の貿易額を産するに至れり。<sup>18</sup>

<sup>17</sup> 「船舶管理令と朝鮮」、『京城日報』、1917年9月22日。

<sup>18</sup> 「仁川対支那三港の経済関係(二)」、『京城日報』、1916年7月27日。



日独戦争前の貿易額ほぼ1,000円が、1914年に10倍に増加し、1915年には52万円に達したのである。汽船航路の開通は両港間の貿易に決定的な影響を与えたと言える。

### おわりに

1904年に青島が出発地となる山東鉄道が全線開通し、さらに1911年に津浦鉄道と接続し、青島と内陸部との連絡が不十分な欠点を補足することになった。青島と背後地の運輸は質的な変化を起こし、20世紀初期の青島は次第に山東半島の海運の中心地となった。

19世紀末期において明治維新によって、日本は経済と軍事など発展をとげ、日清戦争と日露戦争の勝利により、世界第7位、アジア第1位の海運強国になった。1914年に日本は青島を占領すると、汽船航路を開設させ、日本への直行便と朝鮮への直行便を経営した。仁川と青島間の汽船航路を開設したのは朝鮮郵船株式会社である。江原丸により、毎月2-3回航海していた。また、日本の阿波共同汽船株式会社も青島から、大連、仁川間の汽船航路を経営していた。これによって、青島 - 門司 - 神戸 - 大阪線と青島 - 芝罘 - 大連 - 仁川線が青島での連絡を実現されたのである。青島は日本汽船会社が主導した東アジア海運ネットの連節点に相当していたと言えるだろう。

---

## 東アジア文化交渉学会 第6回国際学術大会のお知らせ

---

東アジア文化交渉学会第6回国際学術大会を上海復旦大学で開催することになりました。

東アジアの近代は、文化衝突、知識環流の時代であります。千年以上続いた中国文化を中心とした知識の伝播、受容、交流は西洋文明の衝撃の元、大きな変化が生まれました。

19世紀に中英間のアヘン戦争、ペリー艦隊の日本来航によって、中国と日本は相次いで鎖国の状態を破られました。東アジアは近代に突入したのであります。個人の知識獲得は、富国強兵、種族保全のレベルに高められ、国家行為となりました。その過程において西洋宣教師が大きな役割を演じました。一方東アジアの先駆者たちは、西洋文化の衝撃に直面し、著述、翻訳そして画像と様々な形で新知識を吸収し、それを広めようとしてきました。近代新知識の獲得は、東アジアの社会、歴史、思想、言語を一変させました。

20世紀では、東アジアの国々は、或いは脱亜入欧の悲願を達成させ、或いは、経済において目覚ましい発展を成し遂げました。とりわけ改革開放は、中国に目を見張る変化をもたらしました。しかし、我々は、東アジアの近代とは何か、近代化のプロセスにおいて伝統の知識がいかに再構築されたのかを問わなければなりません。

21世紀に入り、グローバル化時代のただ中にある現在、東アジアの経済発展は世界の注目を集めており、同地域における歴史上の文化接触、交流に関する研究もますます盛んになりつつあります。

世界史の研究はかつてない高まりを見せようとしています。東アジアは、異文化、ボーダレス、学際といった観察アングルによって重要な視点を提供できるでしょう。我々は東アジアの歴史、文化の交流に関する認識を深め、世界史における立ち位置と意味を考えなければなりません。過去の文献を再読することにより、新しい資料を発掘し、さらに斬新なアイディアに基づく解釈を試みる、これによって東アジアの文化交流研究に新しい方向と課題を提供できるにちがいないと考えています。

我々は、本大会においてそれまでの大会と同様、東アジア文化交渉の諸事象について、全体会と個別パネルセッションの席上で多数の研究結果が発表され、真摯な議論が交わされることを期待しております。

ご多忙のこととは存じますが、ご参加のほどお願い申し上げます。

### 年次大会テーマ

東アジアにおける知識の生産、企画、流通と影響

### 分科会テーマ

- 1 東アジアの書院と知識の伝播
- 2 東アジアの出版と知識の構築
- 3 東アジアにおける教科書の編纂と出版
- 4 東アジアにおける新語訳語の創出と交流
- 5 東アジアにおける地理学文献と地理学ニューターム
- 6 東アジアにおける画像文献について
- 7 新文化史と東アジア知識史研究
- 8 東アジア知識史研究の諸問題

### 会議日程

- 到 着 2014年5月7日(水)  
年次大会 2014年5月8-9日(木、金)  
解 散 2014年5月10日(土)

詳細は、学会のホームページを参照ください (URL <http://www.sciea.org>)