

# 明治期から昭和戦前期における内地と 朝鮮・満州を結ぶ定期航路

中 西 僚 太 郎



# 明治期から昭和戦前期における内地と 朝鮮・満州を結ぶ定期航路

中西 僚太郎

## 1. はじめに

明治期から昭和戦前期の近代日本は、台湾や朝鮮半島、樺太などを植民地として、満州へも勢力を伸ばし、いわゆる外地の空間を拡大していった。外地は現在の日本国土空間に相当する内地と海上交通によって結びつき、さまざまな地域間関係を形成していた。地理的環境から見れば、外地と内地の間には、日本海、東シナ海、黄海といった東アジア海域が広がっており、当時の東アジア海域における海上交通の実態や交通網を明らかにすることは、近代日本の地域構造研究において重要な意味を持っている。

近代日本の東アジア海域を対象とした海上交通に関する研究は、歴史学の分野を中心に行われてきており、海運政策や外国の海運会社との競争などが主な論点となってきた<sup>1)</sup>。一方で、海上交通の基本となる船舶や航路に関する基本的な情報を提示した研究は、管見の限りでは、松浦章による中国航路を中心としたものがあるほか<sup>2)</sup>、民間で情報の蓄積と公開が行われているものの<sup>3)</sup>、東アジア海域の航路網や各航路の輸送力を一望できるような研究は見出せない。そこで本稿では、近代日本の東アジア海域における海上交通網の基礎的研究の一環として、内地と朝鮮・満州を結ぶ定期航路を取り上げ、日本の主要な海運会社の社史を資料として、情報を整理して提示した上で、各航路の継続性や輸送力について検討し、各航路の重要性や果たした役割について考察する。なお、当時の東アジア海域における海上交通（いわゆる近海航路）においては、貨物船は不定期便が多くあり、また中小の船会社による輸送が少なくなかったため、本稿における検討は当時の海上交通の一端を示すものであることには留意する必要がある。

## 2. 明治期から昭和初期の海運会社と定期航路の概観

### (1) 主な海運会社と社史

明治期以降昭和戦前期までの日本の主な海運会社としては、日本郵船と大阪商船の2大企業が

あった。そのほかに東洋汽船、川崎汽船、山下汽船、三井物産船舶部などがあり、日本郵船や大阪商船が出資して設立された海運会社としては、日清汽船、朝鮮郵船、近海郵船があった。このうち、最大規模の日本郵船は、欧米やインドなどとの遠洋航路に重点があり、東アジア海域では上海航路に力を入れていたが、その他の航路については、朝鮮郵船や近海郵船に委ねており、その役割は大きくなかった。一方、大阪商船は日本郵船に比べると東アジア航路が重要であった会社であり、本稿では最も重要な検討対象となる。そこで、本稿では大阪商船を中心としつつ、日本郵船と朝鮮郵船、さらには大連航路に関しては満鉄の後援によって設立された大連汽船を対象にして、昭和戦前期に発行された社史を検討対象とする。取り上げる社史は『大阪商船株式会社五十年史』<sup>1)</sup>、『日本郵船株式会社五十年史』<sup>5)</sup>、『朝鮮郵船株式会社五十年史』<sup>6)</sup>、『大連汽船二十年略史』<sup>7)</sup>である。このうち、大阪商船と朝鮮郵船の社史では航路に関してまとまった記載があり、比較的詳しい情報が得られる。日本郵船の社史では、近海航路についての記載は少なく、検討できるのは断片的な情報となる。大連汽船に関しては、大連と中国や朝鮮を結ぶ航路が多かったが、本稿の趣旨から大連と内地を結ぶ航路のみを取り上げる。なお、この点は他社に関しても同じであり、大阪商船や日本郵船、朝鮮郵船が、朝鮮内の各港間や朝鮮と中国と結ぶ定期航路は検討の対象外とする。また、各社史の発行年次は、上記の順に示すと、昭和9、10、12、10年であり、すべて昭和10年前後ではあるが多少のばらつきがある。各社の航路情報を扱うに当たっては、最後の年次については調整することはせず、社史の記載のまま扱うこととする。なお、東アジア海域に定期航路を運航していた他の有力な海運会社として川崎汽船、近海郵船、三井物産船舶部があったが、本稿では大連航路に検討において、各社の運航状況を参照するに留める。

## (2) 社史に見る定期航路の情報

上記の大阪商船、日本郵船、朝鮮郵船、大連汽船の社史から、朝鮮・満州と内地を結ぶ定期航路の情報を抽出してまとめたのが、表1～4ならびに図1である。表1～4では各社の定期航路について、航路名、開設または廃止、改称などの事項があった年月、事項の内容、発着地と寄港地、運航回数、使用船数、使用船名とトン数、合計トン数について、基本的に開設年次の早いものから一覧にして示したが、朝鮮郵船に関しては、社史の記載順（航路の方面別）に従って示した。航路名が太字になっているのは命令航路であり、大阪商船と朝鮮郵船の航路名に○があるのは、何度か航路名が改称されるなかで、各社史が編集・発行された時点（大阪商船は昭和9年、朝鮮郵船は昭和12年）に認識されていた航路名（社史ではそれらの航路名で項目立てがなされている）を意味している。なお、表中では基本的に社史に記載がある情報のみを記したため、空欄の部分は社史に該当の記載がないことを示している。発着地については、社史には記載がない場合が少なくないが、航路名や前後関係から推測できる部分は記した。船のトン数（総トン数）は基本的には各社史に記載の数値を用いたが、不明の場合はWebサイトの情報<sup>8)</sup>により補った。



合計トン数とは各年の使用船舶のトン数の合計であり、これによって各年における航路の輸送力を推し量ることができる。なお、大正期までの船は多くが貨客船であり、昭和期は貨物船が目立つようになるが、本稿では概算の輸送力を問題とするので、貨客船と貨物船の区別はしないで検討する。

さらに、合計トン数に運航回数を加味することによって、より実際に近い輸送力を知ることができる。たとえば、1,200 トンの船 1 隻が、月 1 回航海（航路を往復）する場合、月間の輸送力は 1,200 トンであるが、月 2 回航海する場合、月間の輸送力は倍の 2,400 トンとなる。また、1,200 トンの船 2 隻が月 4 回航海する場合、合計トン数は 2,400 トンであるが、1 隻当り月 2 回航海するとみなせるので、月間の輸送力は 4,800 トンとなる。社史で運航回数については、月何回のか週何回などの記載があり、統一はされていないが、月間のおおよその航海数に還元することによって、月間の輸送力を推察することができる。後述の各航路の輸送力の考察においては、合計トン数とともに、運航回数を加味した月間の延べ合計トン数を適宜算出して（概算値なので 100 トン未満は四捨五入）、輸送力を考察する際の参考とする。

図 1 は各社の定期航路の変遷を一覧できるように、表 1～4 の内容に従って、航路の開設・廃止・改称・合併等の情報を図化したものである。これによって、各社の定期航路の開設、廃止の時期や持続期間を相互に比較することが容易となる。

### (3) 定期航路の概観

朝鮮・満州と内地を結ぶ定期航路は表 1～4 に見るように様々なものがあるが、朝鮮方面に関しては、朝鮮半島南岸、西岸および東岸を航行する 3 つにおおよそ分類することができる。朝鮮半島南岸航路は、内地と釜山あるいは馬山や麗水、木浦を結ぶ航路で、済州島と内地を結ぶ航路も含まれる。朝鮮半島西岸航路は、当時は西鮮線もしくは南鮮線と呼ばれた航路である。内地と仁川を結ぶものが代表的であるが、内地と群山までのものや、北上して鎮南浦や安東県まで延びるものも含まれる。内地は阪神方面と結ぶ航路が中心であったが、大正期以降には京浜と結ぶ航路が見られるようになる。朝鮮半島東岸航路は元山を中心に内地と結び、北は清津や雄基まで延びるものがある。これは当時、北鮮線と呼ばれるもので、内地は明治期に阪神方面と結ぶものから始まり、大正期以降は京浜方面と結ぶものも出現した。また、敦賀などの日本海側の港町と結ぶ航路もあることに特徴があった。

満州方面に関しては、古くからの港町である牛荘または營口と内地、大連と内地を結ぶものがある。牛荘と内地（阪神）を結ぶ航路は明治期の早い時期に開設されるが、明治期には廃止されてしまうものが多い。大正期以降に活発になるのが、大連と内地を結ぶ航路であり、阪神間を結ぶものが早く開設され、後に京浜間を結ぶものが開設される。これは朝鮮半島の諸港を経由する形で内地と大連を結ぶ航路もあったが、内地と大連を直結する航路が中心であった。大正期から

表1 大阪商船の朝鮮・満州方面の定期航路

番号	航路名	年次	月	事項	発	寄港地	船	運航回数	合計 トン数	船名	トン数	船名	トン数	船名	トン数	船名	トン数		
1	大阪釜山線	M23	7	開始	大阪	神戸・馬場	釜山	毎8日1	1	562	白川丸	562							
		M27	6		赤坂間			釜山	月6以上										
			10	口へ返航	赤坂間			仁川	月3										
		M28	6	大阪1隻増加、大阪発に改める	大阪														
			7	大阪仁川線の航路回送増加により廃止、手荷物積木の船には普通郵便船	大阪														
		M35	2	航路再開	大阪	神戸・下関・門多・釜原	釜山	毎9日1	1	428	手助丸	428							
			8		尾浦寄港を開始														
		M37	上	ロシア郵船出港のため休航															
		M38	3	再開	大阪	神戸・下関・門多・釜原	釜山												
		M39	9	廃航															
2	大阪仁川線	M26	3	開始	大阪	神戸・赤坂間・釜山	仁川	月2	1	685	木蘭丸	685							
		M27	6	日東競争のため休航															
		M28	7																
		M30	10																
		M31	4																
		M33	1																
		M37	2																
			9	大阪釜山線に合併せり廃航															
		M34	4	大阪仁川線と並んで開航、政府の命令の理書を新約	大阪	神戸・馬場・釜山・木浦	仁川	月2	1	562	白川丸	562							
		(大阪釜山線)	M37	2	船務を縮減して改称	大阪	神戸・下関・釜山・木浦(月回寄港、月2回馬山)	釜山	週1	2	1,134	木浦丸	780	第五馬川丸	354				
M39	6		再び仁川へ延長して大阪仁川線と改称	大阪	神戸・門向(釜山は下関)・釜山・馬山・木浦(釜原に月回)	仁川	月2	1											
M40	4		汽船を復配																
	7																		
T6	上		仁川遠航を廃止、釜山を最終港	大阪	馬山、釜原の寄港廃止														
T7	6		般	大阪	尾浦馬山に寄港														
T8	4		般	大阪	尾浦馬山に寄港														
T11	11			大阪	尾浦馬山に寄港														
T15	8			大阪	尾浦馬山に寄港														
S3	7			大阪	尾浦馬山に寄港														
S4	7																		
S5	6																		
	10																		
S7	7	汽船を復配																	



船号	航路名	年次	月	日	期	航	寄港地	往	航路	通航回数	船名	合計 トン数	船1 船名	トン数	船2 船名	トン数	船3 船名	トン数	船4 船名	トン数	船5 船名
			11																		
		S5	3				西浦寄港地を開始、宇治寄港地を廃止			月5	3	4,651	山陽丸	1,358	船橋丸	2,031	船橋丸	1,262			
		S6	1				姫路寄港地を開始			月4	2	2,620	新1号小樽丸	1,358	船橋丸	1,262					
			7							月3											
		S7	1				徳航、広島、唐津を交互寄港地とする			月5	3	4,351	船橋丸	1,285	船橋丸	1,517	船橋丸	1,519			
			9				往航、姫路に船定寄港														
	大阪北群線	S8	5				往航、姫路に船定寄港	大阪		週1											
	8. 〇大船大連線	M38	1				神戸	大連		月4	2	2,276	興隆丸	1,098	興隆丸	1,178	興隆丸	1,669	安平丸	1,698	
										週2	4	5,643	興隆丸	1,098	興隆丸	1,178	興隆丸	1,669	安平丸	1,698	
	大船大連線	M39	4				大船大連線の船名順次に船定			月4	4	7,372	大船丸	1,568	大船丸	1,576	船橋丸	2,143	船橋丸	2,085	
		M40	4				月2回宇治寄港を開始			月4	4	9,246	船橋丸	2,509	船橋丸	2,509	船橋丸	2,143	船橋丸	2,085	
		M41	4							週2	4	11,650	船橋丸	2,509	船橋丸	2,509	船橋丸	2,143	船橋丸	2,085	
		T2	6				欧亜連絡運輸開始			月4	4	14,310	船橋丸	2,509	船橋丸	2,509	船橋丸	2,143	船橋丸	2,085	
		T4	3							月4	4	17,044	船橋丸	2,509	船橋丸	2,509	船橋丸	2,143	船橋丸	2,085	
		T10	9							週2	4	22,910	船橋丸	5,243	船橋丸	5,169	船橋丸	6,313	船橋丸	6,185	
		T13	8							週2	4	22,910	船橋丸	5,243	船橋丸	5,169	船橋丸	6,313	船橋丸	6,185	
		S2	2				大船大連線の船名順次に船定			週2	5	29,027	船橋丸	5,243	船橋丸	5,169	船橋丸	6,313	船橋丸	6,185	
		S3	8							週2	4	22,910	船橋丸	5,243	船橋丸	5,169	船橋丸	6,313	船橋丸	6,185	
		S4	4							月9分10	5	29,285	船橋丸	5,243	船橋丸	5,169	船橋丸	6,313	船橋丸	6,185	
		S5	7							月10	5	29,285	船橋丸	5,243	船橋丸	5,169	船橋丸	6,313	船橋丸	6,185	
		S7	4				航路運力増加、各港での留泊時間を短縮			月15	6	35,671	船橋丸	5,243	船橋丸	5,169	船橋丸	6,313	船橋丸	6,185	
		S8	5							月20	8	47,217	船橋丸	5,243	船橋丸	5,169	船橋丸	6,313	船橋丸	6,185	
		S9	3				徳航、唐津と留泊船、10隻			月25	9	55,405	船橋丸	5,243	船橋丸	5,169	船橋丸	6,313	船橋丸	6,185	
			4				往航3回、復航2回広島に寄港			月3	1	505	朝日丸	505							
9	長崎福岡線	M38	5				長崎	長崎		月3	1	505	朝日丸	505							
			7				長崎福岡線福岡市の命名取決となる														
	長崎福岡線		8				長崎	長崎		月6	2										
			12				長崎	長崎		月3	1										
		M39	4				長崎	長崎		月2	1										
			9				長崎	長崎		月2	1										
	長崎安東線	M40	4				長崎	長崎		月2,3	1										
	(長崎大連線)	M39	4				長崎	長崎		月2,3	1										
			6				長崎	長崎		月4	2	1,514	長崎丸	710	安東丸	804					
	朝鮮釜山長崎大連線	T3	7				長崎	長崎		月2	1	708	徳島丸	708							
			17				長崎	長崎													
		M38	8				大船	大船		月4	2	3,143	船橋丸	1,473	船橋丸	1,670					
		M39	6				大船	大船		月6	3										
			10				大船	大船		月4	2										
		M40	上				大船	大船		月2	1	1,473	船橋丸	1,473							
		M42	7				大船	大船		月4	2	3,085	船橋丸	1,473	船橋丸	1,612					
		T6	4				大船	大船													

大坂御船線	T7	6	大坂・三川線を合併して改称	大坂	安東線	月6	3	3,372	先島丸	1,224	千山丸	1,151	順丸	997
大坂安東線	T11	11	大坂御船線を分割し大坂安東線と御船・船橋・名古屋・船平へ運航	大坂	安東線	月3								
	T14	6		大坂										
	S3	4		大坂										
	S5	4		大坂										
大坂安東線	S7	7	改称、結末中は御船浦止	大坂	安東線	月3								
11 O大坂馬山線	M3	1,2	開航	大坂	馬山	月3	1	1,055	秀丸	1,055				
	M40	16	廃航、大坂・三川線を臨時馬山に寄港	大坂										
12 O強経由大坂安東線	M40	1	松原へ船頭丸の船種3分の1を改称との見直し、初年度は船に開港	大坂	安東線	第3週1	1	2,135	成興丸	2,135				
	M41	1	廃航	大坂										
13 大坂馬山線	T13	12	閉港40年所の大坂馬山線を再開	大坂	馬山	月5	2	1,577	天醫丸	804	石見丸	773		
	T14	7		大坂										
	T15	3		大坂										
	S2	4		大坂										
	S5	5	臨時船水に運航	大坂										
	S6	6		大坂										
大坂茶山馬山線	S7	7	船水運航を廃止して、改称	大坂	馬山	月3	1	773	石見丸	773				
	S8	6		大坂		月8	2	1,449	石見丸	773	密彦丸	676		
		11	臨時船水に運航、3～9月は汽船2隻で御船	大坂		月9	3	2,475	石見丸	773	密彦丸	676	運天丸	1,026
04 九州幹線	T14	4	御船船船と共同受領船種となる	長崎	大連	月1	1	1,202	大醫丸	1,202				
	T15	7	甲乙便に分ける	長崎										
	S6	3	臨時船水に運航、船種別の安東丸を豊永に本流線と御船船	長崎										
15 熊本御船線	T15	5	開始	熊本	安東線	月3	3							
	S3	7	新港地を改正	熊本	御船浦									



4	運送東京線	S3 8	自営航路として開始	笠原	東京	1	2,131	長白山丸	2,131				
	運送東京線	S3 10	船隻所の命令航路となる	盛原	東京	2							
		S9 4		盛原	東京	2							
		S12	宮林丸、定州丸の他に5000トン型貨物船の登記予定	笠原	東京	3	10,000	安州丸	2,500	定州丸	2,500	(貨物船) 5,000	
5	釜山運送線	M45	突命して開航	釜山	釜原								
	釜山運送線	T4	門向へ運送	釜原	釜原								
	運送大阪線	T14	阪神へ運送	盛原	阪神								
6	北群係船急行線	S9	5000トン型貨物船を使用	盛原	大阪	1	5,000	?	5,000				
7	開群係船急行線	T9	運送船の補助を強行開始	新群州	横浜	2	3,723	盛原丸	1,723	?	2,000		
	新群州東京線	T12 9	大群係船に朝群丸を定州丸へ転送										
		S7 4	船隻所の命令航路となる										
		S12		新群州	大阪	4	13,484	朝東丸	3,590	朝西丸	3,590	合衆丸	3,204
8		T6	運送より朝群丸を運航して阪神に航路延長、盛原船を船中 に転航										
	新群州大阪線	T9 4	船隻所の命令航路となる	新群州	大阪	3	2,129	新群州丸	708	忠清丸	719	盛原丸	702
		S10	北群係船と南群係船に分割、北群係船は4000トン型貨物船2隻、 南群係船には3000トン型2隻を当てる	新群州	大阪	2	8,000	?	4,000	?	4,000		
9	大群系州島線	T13	その他、使用船を改更	大群	大群	2	6,000	?	3,000	?	3,000		
		S10	一時的に	大群	大群	1	751	成盛丸	751				
		S2	全群南群の地方命令により開始	大群	大群	1	1,127	平建丸	1,127				
		S5		大群	大群	1	751	成盛丸	751				
11	水浦番付線	T2	開航	水浦	水浦								
	水浦番付線	T6	群山に運航	群山	水浦								
12	大群州大阪線	S7	船中形を改更、新群州大群線の船中寄港により、廃止	大群	大群	1	1,281	成盛丸	1,281				
		?	開航本運り変更して自営運航	大群	大群	1	1,005	成盛丸	1,005				
13	大群州大阪線	S10	開航本運り変更して自営運航	大群	大群	1	2,473	大盛丸	2,473				
⑩	朝群係船大阪線	T14	大阪船船之共同運命、開港より1隻見航	大群	大群	2							
		S6	開群係船、甲線、乙線に区別	大群	大群								
		S12	2000トン型貨物船2隻使用	大群	大群	2	2,549	成盛丸	1,281	成盛丸	1,268		

注) 群群船船株式会社二十五年度より作成。船名は各航路の一部として記載されているもの、新群船等が丸印のみは九州方面の航路、船名のトン数は各航路の航路、船名のトン数が異なる場合はWebサイト「なつかしい日本の汽船」の情報による。



表3 日本郵船の朝鮮・満州方面定期航路

番号	航路名	年次	月	事項	発	寄港地	着	運航回数	船数	合計トン数	船名	トン数	船名	トン数	船名	トン数
1	神戸・仁川線	M18	10	開始	神戸		仁川									
		M21	9	廃止												
2	神戸・牛莊線	M23	10	開始	神戸		牛莊									
		M33	9	廃止												
3	神戸・鎮南浦線	M31	10	開始	神戸		鎮南浦									
		M33	9	廃止												
4	神戸・北青島線	M32	9	開始	神戸		牛莊									
			10		神戸	往航：下関・芝罘 天津、復航：芝罘	牛莊	2週1	2							
		M36 T12	12 9	廃止					3	5,687	宮口丸	1,966	高砂丸	1,788	芝罘丸	1,933
5	神戸・鎮南浦北青島線	M33	10	命令航路として開始	神戸											
		M34		自甲船1隻増配				4週1 4週2(自由1)	1 2							
		M45	3	命令廃止とともに廃止					2	4,957	大連丸	2,926	山東丸	2,031		
6	大板・元山線	M38	10	開始	大板		元山									
		M39	9	廃止												
7	神戸・大連線	M39	4	開始	神戸		大連		1~3							
		M42		廃止												
8	大板・鎮南浦(安東嶽)線	M39	5	開始	大板		鎮南浦		1~3							
		M40	11	廃止												
9	横浜・牛莊線	M39	10	命令航路に指定	横浜		牛莊									
		T12	3	近海暴風によるため廃止												
10	佐世島・大連線	M40	4	海軍との協働により開始	佐世島		大連		1~3							
		M44	3	廃止												
11	根室・青島・大連線	S8	5	開始				月1	1	3,145	藤原丸	3,145	※			
		S10	初頭		根室	根室・青島・函館・ 横浜・名古屋・大板・ 広島・岡山	大連	月1	2	7,624	秋田丸	3,817	山形丸	3,807		

注) 日本郵船株式会社五十年史より作成。航路名の太字は命令航路。航路番号が丸囲みは満州方面の航路。船舶のトン数が同世で不明な場合はWebサイト「なつかしい日本の汽船」の情報をよる。?は不詳。※昭和9年には主基丸、豆石丸、萬代丸、神愛丸、山形丸、秋田丸の6隻を配した。

表4 大連汽船の大連・内地間の定期航路

番号	航路名	年次	月	事項	発	寄港地	着	運航回数	船数	合計トン数	船名	トン数	船名	トン数
1	大連・青島線	T11	4	冬期は大連を起点	釜口		阪神		1	2,246	長順丸	2,246		
		S3							2	4,403	長順丸	2,246	英順丸	2,157
		S4							2	4,116			天津丸	4,116
		S5							1	2,246	長順丸	2,246		
		S6							2	4,403	長順丸	2,246	英順丸	2,157
		S7							2	5,707	長順丸	2,246	煙台丸	3,461
		S8							2	5,437	長順丸	2,246	龍崎丸	3,191
		S9							2	8,084	東崗丸	4,168	第五大連丸	3,916
2	大連・名古屋線	S4	4	愛知県の命令航路として開航	大連		名古屋	月2	2	8,084	東崗丸	4,168	第五大連丸	3,916
		S8		貨物活発のため臨時増船を行う				2	8,084	東崗丸	4,168	第五大連丸	3,916	
3	大連・青島線	S8	5	河北丸を不定期運航	大連	往航：敦賀、復航：伏木	新潟		1	3,277	河北丸	3,277		
		S9		定期第1船増配				1	3,280	河南丸	3,280			

注) 大連汽船株式会社五十年史より作成。航路名の太字は命令航路。船舶のトン数が同世で不明な場合はWebサイト「なつかしい日本の汽船」の情報をよる。

昭和戦前期にかけての大連と日本との関係強化により、次第に航路は増強され、内地と朝鮮・満州方面を結ぶ航路としては最も重要なものとなっていった。

以下では上記の分類により、各方面の航路について、表1~4と図1に基づき検討を進める。なお、以下の記述では、表中の航路を示す際には、表1-1(表1の番号1)のように簡略した表記を用いる。





### 3. 朝鮮方面の定期航路

#### (1) 朝鮮半島南岸航路

内地から朝鮮半島への最初の定期船は、明治9年に三菱会社が釜山へ回航したものとされ<sup>9)</sup>、日本郵船は明治18年に神戸仁川線(表3-1)を開始しているが、明治21年には早くも廃止している。大阪商船による最初の航路は大阪釜山線(表1-1)であり、明治23年7月に開始している。寄港地は神戸と馬関(下関)であり、白川丸(562トン)が8日に1回運航していた。8日に1回は月間になると3、4回となるが、3回と考えると月間1,700トンの輸送力があったことになる。この航路は明治27年には、赤間関(下関)発着となり、仁川へ延航したりしているが、釜山にも寄港する大阪仁川線の航海数が増加したため、翌年には廃止となっている。しかし、明治35年には再開され、大阪と釜山の間を神戸・下関・博多・厳原を寄港地として、9日に1回、手取川丸(428トン)が運航している。これをおおよそ月3回の運航とみなすと、月間1,300トンの輸送力があったといえる。その後、日露戦争中の休航と戦後の再開を経て明治39年9月には廃止となっている。廃止の理由は明治38年に下関と釜山間に関釜連絡船が就航するようになったことが影響していると考えられる。

大阪釜山線が廃止されたとはいえ、釜山から西へ50キロほど離れた馬山へは、大阪商船によって、大阪からの航路(大阪馬山線、表1-11)が明治39年12月に開始している。これは翌年には大阪仁川線が随時馬山へ寄港することになったため廃止となったのち、大正13年には再開され、昭和7年には大阪釜山馬山線(表1-13)と改称され、昭和期へと続いている。その間、馬山から西へ100キロほど離れた麗水へ臨時に延航も行われ、神戸・門司・釜山のほかに、坂出や尾道などが寄港地となっていた。大阪馬山線の輸送力は、明治39年には秀丸(1,055トン)が月3回航行していたことから月間3,200トン、大正13年には天智丸(804トン)、石見丸(773トン)の2隻で月5回航行しているため、月間3,900トンの輸送力があったといえる。その後、昭和7年には石見丸1隻の航行となっているが、昭和8年6月には石見丸と常彦丸(676トン)で月8回運航、同年11月には両船に運天丸(1,026トン)を加えて3隻で月9回運航している。それぞれ月間5,800トン、7,400トンの輸送力があったことになり、明治末期に比べて昭和初期には輸送力は倍増している。

大阪と麗水を結ぶ航路は、朝鮮郵船によって大阪麗水線(表2-10)として全羅南道庁の地方命令を受け昭和2年に開始しているが、昭和5年には廃止となっている。開始当時は平壤丸(1,127トン)が月3回航行しており、月間3,300トンの輸送力があった。

また、朝鮮郵船は大正2年に木浦若松線(表2-11)を開始しているが、大正6年には廃止している。また、同社は済州島住民の要望に応じて、大正13年に大阪済州島線(表2-9)を開設し、月1回、咸鏡丸(751トン)、京城丸(1,033トン)が運航していたが、昭和10年には休航となっている。

## (2) 朝鮮半島西岸航路

日本郵船は、先に述べた神戸仁川線を明治 21 年に廃止した後、明治 31 年に神戸鎮南浦線（表 3-3）を開始するも明治 33 年には廃止、明治 39 年には大阪鎮南浦（安東県）線（表 3-8）を開始するが、明治 40 年には廃止となっている。いずれの航路も短命に終わっている理由は詳らかでないが、遠洋航路に力を入れていた同社は、大阪商船との競合のなかで、朝鮮航路からは退いていった結果とみることができよう。

大阪商船は明治 26 年に大阪仁川線（表 1-2）を開始し、これはその後、他の航路との合併や分割、終点の変化を繰り返して、系統や名称は変転しているが昭和期まで継続している同社の朝鮮半島西岸の主力航路である。航路の変化を追うと、明治 37 年には大阪群山線（明治 34 年に開始した馬山群山経過大阪仁川線が航路を群山までに短縮して改称したもの）に合併され（形式上は廃止）、明治 39 年に同線は再び仁川へ延長して大阪仁川線と改称、大正 6 年には再び仁川延航を廃止して、群山を終点とした。大正 7 年には大阪安東県線を合併して大阪南鮮線となったが、大正 11 年には同線を大阪仁川線と大阪安東県線に分割したため、再度大阪仁川線が開始する形となっている。大阪仁川線の寄港地は、神戸・下関（のちには門司に代わる）・釜山・木浦・群山のほか、明治期には厳原や馬山があったが廃止され、昭和期には釜山寄港が廃止され麗水への寄港が行われている。同線の航行船舶数は、明治 40 年までは 1～2 隻であったが、同年に増配されて 4 隻となり、その後は航路の合併・分離の影響もあるが、大正・昭和期は、おおむね 3～5 隻となっている。運行回数は、明治期は月 2 回か 4 回であったものが、大正期以降は月 6 回から 10 回（大阪南鮮線の時期は 13 回）へと増加している。使用船舶は、開始当初の明治 26 年は木曾丸（685 トン）であり、その後明治期は同等の船舶が用いられ、大正期にはやや大型化し、昭和期には 1,000～2,000 トンの船が用いられるようになっている。使用船舶数の増加や大型化、運航回数の増加により、輸送力は飛躍的に増加しており、明治 26 年は月間 1,400 トンであったものが、明治 39 年には 2,900 トン、大正 7 年には 8,900 トン、昭和 2 年には 12,800 トン、昭和 7 年には 13,600 トンに増加している。

大阪商船は大阪仁川線の開始後の明治 32 年に大阪鎮南浦線（表 1-3）を開始し、翌年には通信省の命令航路となっている。鎮南浦が冬期結氷期は仁川止まりで、大阪仁川線が明治 37 年に大阪群山線と合併して、仁川までの便が一時期無くなった明治 37 年には汽船を増配した。しかし、大阪仁川線が復活した明治 39 年には減便し、明治 40 年には廃止となっている。この航路は、寄港地は大阪仁川線と同様であり、仁川までは大阪仁川線を補う形の航路といえ、仁川より北へ航行する役割は、のちに開始した大阪安東県線に代替されて役割を終えた航路とみることができる。運航船舶数は、明治 37 年に増配されるまでは 1～3 隻で、明治 37 年には 6、7 隻に増えたが、明治 39 年には 2 隻に減少している。運航回数は月 2～3 回程度であったものが、明治 37 年には月 12 回に増加し、明治 39 年には月 4 回に減っている。輸送力を算出すると明治 33 年には月間 2,000

トンであり、増配期は不詳であるが10,000トンに及んだと考えられる。

大阪商船は大阪鎮南浦線に続いて、明治38年に大阪安東県線（表1-10）を開始している。当初は鎮南浦には寄港していなかったようであるが、明治40年には寄港するようになり、大正6年には航路を短縮して鎮南浦止となり、安東県への寄港が再開後も、昭和7年に安東県付近が結氷中は鎮南浦止となっている。この航路は既述のように、大正7年に大阪仁川線と合併して大阪南鮮線となったが、大正11年には同線分割により、大阪安東線となり、昭和7年には大阪安東県線として復活している。寄港地は、明治38年は神戸・門司・仁川であったが、大正11年には釜山・木浦・群山が加わり、大正14年には内地では吉浦（呉）・尾道への寄港も行われるようになっていく。運航船数は2～3隻であり、運航回数は一時を除いて月2～3回であった。船舶は明治38年の開始当初より、福州丸（1,473トン）をはじめとする1,000～2,000トン規模の比較的大きな船が使用されており、昭和3年には加賀丸（2,309トン）が航行している。輸送力を算出すると、明治38年に月間6,300トンであり、開始当初より比較的大きかったといえる。その後は大きな変化はみられないが、昭和3年には約8,000トンに増加したとみられる。

また、大阪と安東県線を結ぶ航路としては一時期、宇品経由大阪安東県線（表1-12）があった。これは陸軍と航行船舶の一部使用契約を期に明治40年に開始したものであるが、翌年には廃止となっている。寄港地は神戸・宇品・門司・仁川・鎮南浦・龍巖浦であり、船舶は成興丸（2,135トン）で3週に1回の運航であった。

大阪商船が東京方面と朝鮮半島西岸を結ぶ航路として開設したのが東京西鮮線（表1-15）である。これは東京と安東県もしくは鎮南浦を結ぶ航路であり、京浜朝鮮線との名称で大正15年に開始している。寄港地は横浜・名古屋・大阪で、以後の寄港地は大阪鎮南浦線や大阪安東県線と同様であるが、復航時には清水に寄港していた。船舶は2～3隻が月2～3回運航していた。1隻が約1か月をかけて往復していた航路とみなすことができる。運航船舶は、昭和5年は江龍丸（2,251トン）、ひよどり丸（1,794トン）の2隻で、合計トン数は4,045トン、昭和7年の合計トン数は5,419トンであった。

朝鮮郵船は大正6年頃から朝鮮半島西岸から阪神地方へ米の輸送を行っていたが、それは大正9年に新義州大阪線（表2-8）となり、朝鮮総督府の命令航路となっている。寄港地は鎮南浦・仁川・群山・木浦・釜山・関門・神戸であり、3隻の船が年間36回（月にすると3回）航行していた。船舶は新義州丸（708トン）ほか1,000トン未満の船3隻であり、合計トン数は2,129トンであった。これは昭和10年には新義州から仁川と内地を結ぶ北部線と仁川から釜山を内地と結ぶ南部線とに分割され、北部線には4,000トン型の貨物船2隻、南部線には3,000トン型の貨物船が2隻当てられていた。

新義州大阪線と同時期に、朝鮮郵船は東京方面と新義州を結ぶ航路である朝鮮西岸横浜線（表2-7）を大正9年に開始している。この航路は、大正12年の関東大震災時には、昌福丸（1,723

トン) ほか、朝鮮米を東京へ輸送するなどの活躍をして、昭和7年には新義州東京線として朝鮮総督府の命令航路となっている。昭和12年には、興東丸(3,590トン)ほか、3,000トン級の船舶4隻が月4回運航しており、合計トン数は13,484トンに及んでいた。ほぼ同時期の大阪商船の東京西鮮線と比べると輸送力は大きかったと考えられる。

朝鮮郵船は、昭和初期には海州と大阪、東京を結ぶ航路を運航しており、それは昭和7年に開始した海州大阪線(表2-12)と昭和10年開始の海州東京線(表2-13)である。海州大阪線は当初、桜島丸(1,281トン)が運航していたが、後に京畿丸(1,005トン)に変更され、年次は不明であるが、新義州大阪線が海州に寄港するようになったため廃止となっている。海州東京線では昭和10年に大速丸(2,473トン)が運航しており、運航回数は不明であるが、新義州東京線の例からすると月1回程度であったと考えられる。

### (3) 朝鮮半島東岸航路

大阪商船は明治35年に大阪と元山を結ぶ大阪元山線(表1-7)を開始した。この航路は朝鮮方面の終点変更により、幾度も名称変更がされたが昭和期へと続いている。明治37年には日露戦争の影響により休航したが、翌年には再開し、明治39年には一時ウラジオストクへ延航しているが、5か月ほどで城津止に変更し、翌年には元山止めに戻り、明治41年には再度城津ならびに清津へ延航、明治43年には清津が終点となっている。この間、名称は大阪浦塩線、大阪城津線、大阪元山線、大阪北韓線と目まぐるしく変わり、明治44年には大阪清津線と改称して落ち着いた。その後、大正4年には一部の船がウラジオストクへ延航を再開するも大正6年には廃止され、翌年には航路名称は大阪北鮮線改称されたが、大正9年には大阪清津線という名称に戻り、大正10年には清津へ停泊中に雄基へ延航が行われている。そして、昭和8年には別途大阪清津線が開始したため、大阪北鮮線に再度名称変更している。寄港地は大阪元山線の時期は神戸・下関・釜山であったが、ウラジオストクや城津、清津へ延びるようになってからは、西湖津や新浦に寄港し、それが廃止された昭和初期には浦項への寄港が行われるようになっている。内地では宇品や広島、尾道が一時期、寄港地となっている。航行船舶は日露戦後の再開後は2～3隻であり、運航回数は月3～5回程度であった。明治末期以降の清津を終点とする場合、各時期を通して、2隻で月3回、3隻で月5回運航していることから、1隻で月に2往復するのは難しく、月に1往復半であったと考えられる。使用船舶は、明治35年は隅田川丸(743トン)であるが、その後は1,000トン以上の船となり、昭和初期には河南丸(2,567トン)など2,000トン級の船も用いられている。合計トン数は、開始時の743トンから、明治38年には1,903トン、明治43年には6,063トンとなり、最大の昭和3年の6,767トンに近い値となっている。そのほかの年次では3,000～4,000トンとなっている。運航回数と合計トン数から、月間の延べ合計トン数を算出すると、最大の明治43年、昭和3年で10,200～10,300トン、明治38年は1,900トン、明治45

年は4,400トンとなる。大阪商船の大阪仁川線と比較すると、やや少ないものの、それに匹敵するほどの輸送力を持っていたといえる。

大阪商船の他の朝鮮半島東岸の航路としては、昭和7年開始の東京北鮮線（表1-16）と昭和8年開始の大阪清津線（表1-17）がある。東京北鮮線は、当初は清津を終点としていたが、昭和8年には雄基を終点に変更している。昭和7年の寄港地は、横浜・名古屋・門司・釜山・元山・西湖津・城津であるが、往航には大阪・神戸に臨時寄港し、復航には雄基へ延航して、城津寄港は省略し、西湖津・神戸・大阪・四日市・武豊に臨時寄港している。船舶は、昭和7年は雲南丸（2,202トン）で月1回の運航であったが、昭和8年には、めなど丸（2,166トン）が加わり、2隻で月2回の運航となっている。

大阪清津線は先に検討した同名とは別の航路で、大阪・清津間を神戸・門司を寄港地として、貴州丸（2,565トン）、武昌丸（2,569トン）の2隻が、週1回（月にすると4回）航行している。2隻は月に2往復していたと考えられ、合計トン数は5,134トンであるが、月間の延べ合計トン数は10,300トンとなる。これは先の検討した大阪清津線（大阪北鮮線）のピーク時に匹敵するトン数であり、大きな輸送力を持っていたといえる。ちなみに、この航路は昭和11年には大阪北鮮急行線と改称され、新造の貨客線洛東丸（2,962トン）型3隻が配されており<sup>10)</sup>、いっそうの輸送力増大が行われている。

日本郵船による朝鮮半島東岸の航路としては大阪元山線（表3-6）があったが、これは明治38年に開始するも、翌年には早くも廃止となっている。これは、先に検討した同社の大阪鎮南浦線が同時期に開始後1年足らずで廃止となっているのと同様に、日露戦争後の需要を背景として朝鮮半島の東岸へ航路を設けたものの、大阪商船などとの競合のなかで撤退した結果と考えられる。

朝鮮郵船は朝鮮東岸の航路をいくつも開設しているが、内地の日本海側の港湾と結ぶ航路を設けている点に特徴がある。その例が北鮮敦賀線（表2-1）であり、大正6年に試験的に北鮮（清津と想定される）と敦賀間に運航を開始している。翌年には清津敦賀線の名称で朝鮮総督府の命令航路となり、昭和11年には命令更新に際して北鮮敦賀線と改称している。寄港地は、大正7年は城津、元山であったが、大正14年には宮津・舞鶴・新舞鶴が加わり、昭和11年の寄港地は、雄基・羅津・清津・城津・元山・敦賀・新舞鶴・舞鶴・宮津・境となっている。使用船舶は、大正6年は平壤丸（1,127トン）であったが、大正7年に立神丸、大正14年には慶安丸といった2,000トン級の船に代わっており、大正14年には2,000トン級の貨物船が増配されている。そのため、合計トン数は大正14年には4,091トンとなっている。同年の運航回数は年34回（月にすると約3回）で、2隻で運航されていたため、月間の延べ合計トン数は6,100トンとなり、かなりの輸送力があったといえる。

朝鮮郵船の北鮮新潟線（表2-2）は、昭和7年に北鮮伏木新潟線として自営運航されていたものが、昭和10年に、北鮮新潟線として朝鮮総督府の命令航路となったものである。発着地は詳らか

ではないが、朝鮮側は清津か雄基、内地側は新潟か伏木であったと考えられる。昭和7年の寄港地は発着地のほかは、七尾・元山・興南・新昌・城津であったが、昭和10年には日満の直航コースとなっており、新潟と清津もしくは雄基との間の寄港地は省略されていたようである。それが昭和11年には、北鮮方面と新潟との循環航路となり、もっぱら貨物輸送で陸軍の御用を兼ねて軍需品の輸送に当たっている。朝鮮側の寄港地はそれまでのものに羅津が加わり、内地側は新潟のみとなっている。運航回数は不明であるが、船舶は1隻で、昭和7年は釜山丸（1,642トン）、昭和10年は新京丸（2,672トン）が用いられていた。

以上の朝鮮郵船による内地の日本海側の港湾と朝鮮東岸とを結ぶ航路とは異なって、大阪あるいは東京方面と朝鮮東岸を結ぶ航路が、以下の4つの航路である。まずは、釜山浦塩斯徳大阪線（表2-3）であるが、これは大正4年に航海命令を受けて開始した元山とウラジオストクを結ぶ航路（元山浦塩斯徳線）が、大正6年に阪神へ航路が延長され、釜山浦塩斯徳大阪線と改名されたものである。また、並行して大正14年には他社（神戸互光商会）から陸軍の御用航路の権利を継承して大阪と雄基との間の航路を開始していたが（大阪雄基線）、この航路は昭和12年に釜山浦塩斯徳大阪線に合併され廃止されている。大阪雄基線を合併した釜山浦塩斯徳大阪線は、使用線3隻のうち1隻（新京丸）が神戸・広島・清津間で陸軍御用航路を兼ねることとなっていた。寄港地は、大正14年の大阪雄基線は、神戸・広島・関門・釜山・元山・興南・城津・清津であったが、合併後の昭和12年の釜山浦塩斯徳大阪線では、これらに雄基とともに羅津が加わっている。使用船は大正14年の大阪雄基線では立神丸（2,483トン）1隻であり、年18回の運航であったが、昭和12年の釜山浦塩斯徳大阪線では、新京丸ほか3隻で、年30回以上の運航となっていた。昭和12年の合計トン数は6,984トンで、年30回以上の運航は月にすると約3回である。3隻で月3回運航の場合、1隻が月1回運航と考えられるので、月間の輸送力は合計トン数と同じである。6,984トンは、船舶が大型化した昭和12年としては特に大きいとはいえないが一定の輸送力を持っていたといえる。

雄基東京線（表2-4）は昭和3年に■営航路として開始したものが、同年に朝鮮総督府の命令航路となったものである。寄港地は清津・城津・元山・釜山・萩・関門・名古屋・横浜である。同年には長白山丸（2,131トン）1隻が月1回以上、年16回運航しており、月間の輸送力は2,131トンをやや上回るものであったと考えられる。運航回数は昭和9年には年29回に急増しており、月間の輸送力も倍増したと推測され、昭和12年には2,500トンの船2隻と5,000トンの貨物船の増配が予定されている。昭和初期に輸送力はかなり増加していったとみることができる。

朝鮮郵船による雄基と大阪方面を結ぶ航路である雄基大阪線（表2-5）は、明治45年に開始した釜山と雄基を結ぶ航路（釜山雄基線）が、大正4年に門司へ延長し、さらに大正14年に阪神方面へ延長して成立したものである。釜山雄基線の際には、朝鮮半島東岸の大小13もの港を寄港地として釜山から雄基に達しており、門司へ延長してからはさらに小規模な寄港地が追加され

たが、阪神方面へ延長してからの寄港地は不詳である。

朝鮮郵船が昭和9年に開始した北鮮横浜急行線（表2-6）は、東京・横浜と北鮮方面を結ぶ航路である。寄港地には大阪・神戸・名古屋・関門・釜山の他、大船渡や塩釜も入っており、本州の太平洋側を一周する形で北鮮諸港と結ばれ、5,000トン型貨物船が約1か月で周回する航路であった。

#### 4. 満州方面の定期航路

##### (1) 牛荘・営口航路

牛荘・営口への定期航路の初期のものは、日本郵船が明治23年に開始した神戸牛荘線（表3-②）であるが、同線は明治33年には廃止となっている。それを継承した形となっているのが、同社による明治32年開始の神戸北清線（表3-④）であり、神戸と牛荘を発着地として、往航は下関・芝罘・天津、復航は芝罘に寄港し、2隻の船が2週に1回（月に約2回）運航していた。同線は明治36年には、営口丸（1,966トン）ほか2隻、合計3隻が運行しており、運航回数は不明であるが、明治32年の例からすると月3回（1隻が月1回）運航していたと推定される。そのため明治36年の月間の輸送力は、合計トン数5,687トンと同じであったと考えられる。この航路は比較的長く続いたが、大正12年には廃止となっている。その理由は前年に近海郵船が設立され、日本郵船の近海航路事業が同社へ委譲されたことが影響したと考えられる。また、日本郵船は明治39年に命令航路として横浜牛荘線（表3-⑨）を開始しているが、これは同様に大正12年に廃止となっている。これはまさに近海郵船にその航路が委譲されたためである。ちなみに、委譲を受けた近海郵船は昭和10年には逓信省の命令航路として横浜営口線を運行している<sup>11)</sup>。

日本郵船にやや遅れる形で大阪商船は、明治32年に天津經由神戸牛荘線（表1-④）と芝罘經由神戸牛荘線（表1-⑤）を開始している。これらは文字通り天津や芝罘を經由して神戸と牛荘を結ぶ航路で、3週に1回の頻度で舞子丸（1,178トン）や打狗丸（1,695トン）が運航したが、翌年に北清事変のために両航路ともに休航となっている。これらの航路を受け継いだ形となっているのが、明治35年に開始した神戸北清線（表1-⑥）である。これは神戸と牛荘を結び、門司・芝罘・天津を寄港地としていた。盛航丸（1,513トン）ほか2隻（船名は不明）が週1の頻度で運行していたが、明治37年には日露戦争の影響で、芝罘もしくは天津止となり、牛荘に航行が可能となっても、12月以降の結氷中は牛荘や天津には寄港せず、秦皇島に回航していた。同線は明治38年には大阪に延航し、大阪北清線と改称して、4隻の船が月4、5回運航していたが、明治39年下半期には牛荘方面の出荷減少のため廃止となっている。



## (2) 朝鮮經由満州航路

朝鮮半島を經由して満州の大連あるいは牛莊・營口へ至る定期航路の最初と思われるのは、日本郵船が明治33年に命令航路として開始した神戸韓国北清線（表3-⑤）である。この航路の発着地や寄港地については、社史からは窺えないが、明治37年において、神戸を發し、門司・長崎・釜山・仁川・芝罘・大沽を經由して牛莊に着いていた（芝罘・大沽間で旅順口に寄港することもあり）<sup>12)</sup>。明治34年の運航回数は4週に2回（月2回）であり、2隻が運航していたことから、1隻が月1回の運航であったと考えられる。明治36年には、大連丸（2,926トン）と山東丸（2,031トン）が運航しており、合計トン数は4,957トンである。当時としては比較的大きな輸送力を持っていたが、明治45年には命令廃止とともに廃止となっている。

大阪商船は明治39年に長崎大連線（表1-9）を開始しているが、これは明治38年に開始していた長崎鎮南浦線と明治43年に合併して朝鮮經由長崎大連線となり、大正7年に補助金廃止により廃止するまで続いていた。朝鮮經由長崎大連線となってからの動向に注目すると、明治43年の寄港地は、伊万里・郷ノ浦・厳原・釜山・木浦・群山・仁川・鎮南浦となっており、釜山までの間に伊万里や郷ノ浦（壱岐）、厳原（対馬）に寄港している点に、長崎からの航路である特徴がみられる。同年の使用船は筑後川丸（710トン）、安東丸（804トン）の1,000トン未満の船であり、合計トン数は1,514トンである。2隻で月4回運航していたことから、各船は月2回長崎・大連間を往復していたとみられ、月間の輸送力は3,000トンであったと考えられる。長崎という地方からの航路としては比較的輸送力が大きかったといえるが、大正5年には1隻で月2回の運航に縮小しており、大正7年の廃止に至っている。

この航路の後継とも言えるのが、大阪商船による大正14年開始の九州満鮮線（表1-⑭）である。これは朝鮮郵船と共同で命令航路の受命を受けたもので、長崎と大連間を結び、釜山・木浦・群山・仁川・鎮南浦に寄港し、復路は安東県・鹿兎島・三角・若津に寄港していた。大正15年には甲乙便に分かれ、寄港地は同じであるが、寄港の順番が異なっていた。船舶は大智丸（1,202トン）1隻で、月1回から1回半運航していたが、昭和6年に長崎発の安東丸を最後にこの航路は朝鮮郵船へ譲渡され、大正14年に共同で受命を受けた朝鮮郵船の朝鮮長崎大連線（表2-⑭）に吸収されている。九州満鮮線を合併吸収した朝鮮長崎大連線は、朝鮮經由で長崎と大連を結ぶ航路を単独で受命した形となり、昭和6年には九州満鮮線の甲乙便を継承する形で、航路を甲線・乙線に分けて運航していた。昭和12年には桜島丸（1,281トン）、錦江丸（1,268トン）の2隻を使用し、合計トン数は2,549トンであり、運航回数は月1回以上（年16以上）であった。

## (3) 大連航路

内地と大連を直接結ぶ代表的航路は、大阪商船による明治38年開始の大連大連線（表1-⑧）である。日本郵船は翌年に神戸大連線（表3-⑦）を開始し、対抗する構えをみせたが、両社の間

で協定が成立し、大連航路はもっぱら大阪商船が経営することとなり<sup>13)</sup>、日本郵船の神戸大連線は明治42年には廃止となっている。大阪大連線とはいえ発着地は神戸で、寄港地は門司であり、その後、月に2～3回の頻度で宇品や広島が寄港地に加わることがあったが、昭和初期まで寄港地に変化はなかった。明治38年の開始当初の使用船舶は、舞鶴丸(1,098トン)、舞子丸(1,178トン)の2隻で、月4回の運航(1隻が月2回)であったが、同年の下半期には、舞鶴丸ほか3隻の合計4隻で週2回(月8回に相当)の運航となり、合計トン数は5,643トン、月間の延べ合計トン数は11,300トンとなっていた。当時としては大きな輸送力であるが、その後船舶は大型化し、2,000トン級から3,000トン級、さらには5,000から6,000トン級の船舶が航行するようになり、運航船数も昭和初期には4隻から9隻にまで増加している。合計トン数をみると、明治44年には11,650トンと1万トンを超え、その後も増え続けて昭和9年には55,405トンにまで増加している。また昭和9年は9隻で月25回運航しており、1隻の運航回数も明治38年の月2回から月約3回に増えたとみることができ、昭和9年の月間の輸送力は153,900トンに及んでいたと考えられる。合計トン数からみると明治38年の下半期からは約10倍、月間の延べ合計トン数では約14倍も輸送力が増加したといえ、他の航路と比べても大阪大連線の輸送力は群を抜いて大きかった。

大連汽船の定期航路は、大正11年に開始した大連阪神線(表4-①)が最初である。この航路は、当初は営口を発着地として、冬期に大連を起点としていたが、次第に大連を起点として、大阪もしくは神戸を終点するようになったと思われる。船舶は長順丸(2,246トン)ほか2,000～3,000トン級が1～2隻運航していた。次いで昭和4年には大連名古屋線(表4-②)が愛知県の命令航路として開始し、約4,000トンの東崗丸、第五大星丸の2隻が月2回運航していたが、昭和8年には貨物活況のため臨時増配が行われている。合計トン数は8,000トンを超えており、相当な輸送力を持っていたといえる。そして、昭和8年には、大連と新潟を結ぶ大連裏日本線(表4-③)が開始しており、往航では敦賀、復航では伏木が寄港地となっていた。同年の運航回数は不明であるが、使用船は河南丸(3,280トン)1隻であった。

大連航路では上述の大阪商船と大連汽船の航路が重要であったと考えられるが、本稿では検討対象としていない他の汽船会社の大連航路を含めて、その位置づけを考えてみよう。表5は昭和10年における主な大連定期航路の概要を示したものである。当時の大連航路を運航する会社としては、大阪商船と大連汽船のほかに、近海郵船、三井物産(船舶部)、川崎汽船、島谷汽船があった。近海郵船は鹿児島発に特徴があり、2,669トンの貨物船1隻が長崎経由で月3回運航していた。三井物産と川崎汽船の発地は横浜で、2隻の貨物船が月2～3回運航しており、合計トン数はいずれも6,300トン程度であった。島谷汽船の定期航路は2線あり、発地は大泊と根室となっている。樺太の大泊が発地となっている航路は貨客船が3隻で月3回、小樽と朝鮮を経由して大連着となっていた。1隻が月1回運航していたとみることができ、合計トン数は約9,000トンである。根室

表 5 大連定期航路（昭和 10 年）

運営会社	区間及び主要寄港地	貨客船別	運航回数	船数	合計トン数
近海郵船	鹿児島・長崎・大連	貨物	月 3	1	2,669
大阪商船	大阪・神戸・広島・門司・大連	貨客	月 22, 23	8	48,999
大連汽船	(1) 新潟・伏木・敦賀・大連・宮口	貨客	月 4	2	6,557
	(2) 横浜・清水・名古屋・大連	貨物	準定期	4	17,601
	(3) 大阪・神戸・大連・宮口	貨物	準定期	2	5,707
	合計			8	29,865
三井物産（船舶部）	横浜・名古屋・大阪・神戸・門司・大連	貨物	月 2	2	6,352
川崎汽船	横浜・名古屋・大連	貨物	月 3	2	6,294
島谷汽船	(1) 大泊・小樽・朝鮮・大連	貨客	月 3	3	8,987
	(2) 根室・名古屋・大阪・大連	貨物	準定期	1	1,824
	合計			4	10,811

注) 『日本郵船株式会社五十年史』より作成。

が発地となっている航路は 1,824 トンの貨物船が 1 隻、準定期で運航していた。大阪商船と大連汽船の航路情報は、先に検討したものと年次が異なっているため若干異なっているが、同様の内容である。大連汽船の (1) は、既述の大連裏日本線、(2) は発地が横浜となっているが、名古屋に寄港しているので、名古屋大連線が横浜まで延びたもの、(3) は大連阪神線に相当するとみなすことができる。各社の定期航路を合計トン数で比較すると、大阪商船（大阪大連線）が 48,999 トンで、最大のトン数を示し、次ぐのが大連汽船（3 線分）の 29,865 トンである。この 2 社は他社よりも格段に合計トン数は大きく、大連と内地間の定期航路の主要な担い手は両社であったといえる。

なお、日本郵船が経営する旅順と内地を結ぶ航路としては、海軍との特約により明治 39 年に開始した佐世保旅順線（表 3-⑩）があったが明治 44 年に廃止となっている。また、同社が昭和 8 年に開始した根室青島大連線（表 3-⑪）は、昭和 10 年には、根室から釧路、室蘭、函館、横浜、名古屋、大阪、広島を経て青島経由で大連へと向かう航路となっており、秋田丸（3,817 トン）、山形丸（3,807 トン）の 2 隻で月 1 回の運航をする航路であった。これは島谷汽船の根室を発地とする航路と類似しており、秋田丸、山形丸ともに貨物船であった。日本郵船は大阪と大連や京浜と大連を結ぶ航路から撤退していたが、昭和初期には北海道と大連を青島経由で結ぶ貨物線の経営は行っていた。

## 5. おわりに

本稿では、明治期から昭和戦前期における大阪商船、日本郵船、朝鮮郵船、大連汽船の内地と

朝鮮・満州方面を結ぶ定期航路について、各社が昭和戦前期に発行した社史から情報を抽出・整理して一覧可能にした上で、各航路を持続期間、輸送力の面から検討し、その重要性や果たした役割について考察した。輸送力に検討においては、各航路に使用された船舶の合計トン数と運航回数を考慮した月間の延べ合計トン数を算出して検討した。

朝鮮方面の航路は、朝鮮半島南岸、西岸、東岸を航行するものに分けられる。南岸の航路は、釜山や馬山、麗水、木浦などと内地を結ぶものであるが、釜山や木浦は、仁川方面へ航行する西岸航路の寄港地でもあり、明治38年には関釜連絡線が就航したことによって、明治末期以降は、ローカルな需要を満たすものとして存在したが、内地と朝鮮を結ぶ輸送力としては大きなものではなかった。

西岸航路で重要であったのは大阪商船による大阪仁川線と大阪安東線である。両者は大正中期には合併して大阪南鮮線となるなど、複雑な航路の合併・分離や名称変更を行っているが、持続性や輸送力の面から阪神方面と朝鮮との輸送に重要な役割を果たしており、とりわけ大阪仁川線は明治中期から始まり持続期間は長く、大正後期以降の輸送力はかなり大きい。また、朝鮮郵船の新義州大阪航路は、昭和期には大型の貨物船が使用され大きな輸送力を持っていた。西岸航路は大正中期から京浜方面との定期航路が開始するようになったが、大阪商船の東京西鮮線とともに朝鮮郵船の新義州東京線が重要な役割を果たしていた。

東岸航路では、大阪商船の大阪北鮮線が日露戦争期から航行しており、持続期間の長さや輸送力の面でもっとも重要であったが、明治末期から大正期にかけて、朝鮮郵船が大阪方面や日本海側の敦賀との航路を開始、昭和期には京浜方面との航路も開始し、東岸航路での重要性を増していた。一方、大阪商船は昭和期には京浜方面と東岸を結ぶ東京北鮮線を開始、大阪清津線も開始するなど、朝鮮郵船に対抗していた。

満州方面の航路で早くに開始したのは牛莊と内地を結ぶ航路である。これは日本郵船の神戸牛莊線が最初であり、明治中期に10年ほどで終わるが、明治後期から大正期にかけて横浜と牛莊を結ぶ航路が運航しており、日本郵船は牛莊への航路維持という面で一定の役割を果たしていた。満州方面の航路で重要なのは大連と内地を結ぶ航路であり、朝鮮半島を経由する航路もあったが、大連と内地を直接結ぶ航路がとくに重要であった。その航路で圧倒的な地位を占めていたのが、大阪商船による大阪大連線である。大阪大連線は日露戦争直後から運航しており、その輸送力は他の大連への航路を圧倒し、朝鮮・満州方面の全航路のなかでも群を抜いて輸送力は大きかった。大正後期から昭和期になると大連汽船が大連と内地間の航路を開き、名古屋および京浜方面と大連を結ぶ航路を中心に比較的大きな輸送力を持っていた。また、大正末期からは大阪商船および朝鮮郵船によって長崎と大連を結ぶ航路、昭和期には日本郵船が北海道と大連を結ぶ航路を運航し、地方の需要に答えていた。

以上、明治期から昭和戦前期の内地と朝鮮・満州方面を結ぶ定期航路に関して、社史からの限

られた情報ではあるが、整理して一覧することができ、各航路の位置づけを行うことができた。今後は各航路の航路案内や、発着地および寄港地での新聞などによる汽船運行情報によって、各航路の運航実態を解明していくのが課題である。

## 注

- 1) 小風秀雅『帝国主義下の日本海運—国際競争と対外自立—』山川出版社、1995。片山邦夫『近代日本海運とアジア』御茶の水書房、1996、など。
- 2) 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂、2005。同『汽船の時代—近代東アジア海域—』清文堂、2013。同『近代東アジア海域の人と船—経済交流と文化交渉—』関西大学出版部、2014。同『汽船の時代と航路案内』清文堂、2017、などがある。これらのなかでは、朝鮮や大連を中心とする朝鮮郵船や大連汽船の航路についても情報の提示が行われている。また、大阪商船の朝鮮航路については、松浦章「大阪商船会社の朝鮮航路と「北鮮急行航路案内」」或問 35、2019、1-22 頁、において、大阪釜山線、大阪仁川線、大阪北鮮線に関して、後述の社史（五十年史）に基づき本稿と同様の記述がなされている。
- 3) 個人が運営する Web サイト「なつかしい日本の汽船」には、近現代の日本の船舶や航路の情報が非常に詳しく掲載されており有益である。本稿でも船舶の情報や航路に関する一部の情報は同サイトを参照した。<http://jpnships.g.dgdg.jp/>（最終閲覧日：2022 年 12 月 12 日）。
- 4) 大阪商船株式会社編『大阪商船株式会社五十年史』、1934。
- 5) 日本郵船株式会社編『日本郵船株式会社五十年史』、1935。
- 6) 朝鮮郵船株式会社編『朝鮮郵船株式会社五十年史』、1937。オンデマンド版『社史で見る日本経済史：植民地編；第 2 巻』ゆまに書房、2017、所収を参照した。
- 7) 大連汽船株式会社編『大連汽船株式会社五十年略史』、1935。オンデマンド版『社史で見る日本経済史：植民地編；第 21 巻』ゆまに書房、2017、所収を参照した。
- 8) 前掲 3)。
- 9) 前掲 5) 189 頁。
- 10) 大阪商船三井船舶株式会社編『大阪商船八十年史』、1966、84 頁。
- 11) 前掲 5) 838 頁。
- 12) 前掲 3) の Web サイトの「神戸韓国北清線」の情報による。
- 13) 前掲 4) 243-244 頁。

(付記) 本稿は科学研究費補助金（課題番号 21H00633）による研究成果の一部である。