

## 日本人旅行記からみる 20 世紀前期の大連航路

劉 婧

**要旨** 20 世紀における大連港は漁港から東北地方を代表する第一の大港となった。1898 年にロシアは大連を占領し、大規模な港を建設し、自由港として開放した。日露戦争が勃発した際、1904 年に日本は大連を占領し、各国との通商のために大連港を開放すると公表した。日本が大連を租借した 40 年間、日本と大連の交流は船舶、特に汽船に依拠しなければならなかった。そのため、1905 年に大阪商船会社は大阪・大連航路を開設した。その後、数多くの人はこの航路を利用した。

そこで本稿では、日本の汽船会社が日本と大連とを結ぶ定期航路を開設した以降、満洲国建国の時代を中心に、消滅までの 13 年間にわたって大連に汽船で渡来した日本人がどのように汽船を利用したかを日本人旅客の旅行記から明らかにするものである。

**キーワード** 日本 大阪 神戸 大連 門司 汽船航路

### 1 はじめに

日露戦争後、租借地「関東州」すなわち東北地方の経営、大連の開発および南満洲鉄道事業の繁栄と相まって、日本人の大連への往来が活発となり、大連と日本各港間の航路の重要性は増した<sup>1</sup>。1905 年 1 月に旅順の開城と共に、満蒙開発の先導として、大阪商船会社は大阪・大連線を開設し、第一船として舞鶴丸が 1 月 14 日に神戸から発航した<sup>2</sup>。大連の占領が報じられると、日本人から多くの人が大連に押し掛けた<sup>3</sup>。1905 年陸軍省は「大連湾出入船舶及渡航商人規則」を告示した<sup>4</sup>。大阪・大連線は 1906 年 4 月から逓信省の命令航路に指定され、使用船 4 隻で毎週 2 回の航海を行い、大阪から神戸・門司を経て大連へ至る航路を開設した。1910 年 4 月に日滿

<sup>1</sup> 岡田俊雄、『大阪商船株式会社八十年史』、1966 年 5 月 1 日、大阪商船株式会社、281 頁。

<sup>2</sup> 岡田俊雄、『大阪商船株式会社八十年史』、1966 年 5 月 1 日、大阪商船株式会社、281 頁。

<sup>3</sup> 蘇崇民、『満鉄史』、葦書房、1999 年 7 月 31 日、35 頁。

<sup>4</sup> 『大連市史』、大連市史刊行会、1972 年 5 月 10 日、240 頁。

連絡運輸、1911年3月に日満露連絡運輸、1913年6月に欧亜連絡運輸を開始したため、大阪大連線は欧亜連絡幹線として国際交通上重要な役割を分担することになった<sup>5</sup>。

大連に関するこれまでの研究は、大連建設に関する日本の侵略性を問う研究が主流であった<sup>6</sup>。他方、大連からの汽船航運については片山邦雄の『近代日本海運とアジア』<sup>7</sup>が主に明治前期の東北地方の大港牛荘港の航路について述べるが、大連港と日本の航路については検討されていない。松浦章の「清末中国と日本間の汽船定期航路—明治期日本最初の海外定期航路—」<sup>8</sup>は日本と上海の航路、また清末中国・日本間の汽船航路乗船記録について述べているが、20世紀前期日本・大連航路の旅客乗船記録については触れていない。しかし、本稿では旅行記からみる航運状況の考察方法など多いに参考した。陳建平の「満洲国—官僚の日本観—『袁金鎧東渡雜詩』を中心に」<sup>9</sup>には中国人が汽船で日本に訪問視察したことを指摘するが、乗船記録は詳しく述べていない。以上のように、旅行記録にみる日本・大連間の汽船航路に関する研究はほとんどないと言える。

そこで本稿では、日本の汽船会社が日本と大連とを結ぶ定期航路を開設して以降、満洲国建国の時代を中心に、消滅までの13年間にわたって大連に汽船で渡来した日本人がどのように汽船を利用したかを日本人旅客の旅行記から明らかにするものである。

## 2 20世紀における日本・大連間汽船航路の開設

『満洲日日新聞』1919年9月7日付の記事「大連は満蒙の海運として生れたり」によれば、大連海運の発足を次のように述べている。

我が帝国が満蒙開発の海港として大連を選定したるは、単に露国の声に倣いたるに非ずして、充分科学的研究の結果に外ならず、乃ち地理的満蒙の中心たる奉天より、営口は百一哩の最短距離に在るも、港内水浅くして、入港し得る船舶は三千噸以下に過ぎず、且つ農産物の出盛りなる冬季四五ヶ月間は結氷し、航通杜絶す、奉天より安東県は百七十哩にして、距離に於て第二位に在るも千噸以下の小型船の外入港不能にして且つ営口同様、冬季結氷不通となるを以て、二者共に海港として適當なる地に非ず、而して大連たるや、奉

<sup>5</sup> 岡田俊雄、『大阪商船株式会社八十年史』、1966年5月1日、大阪商船株式会社、283頁。

<sup>6</sup> 郭鉄庄・関捷、『日本殖民統治大連四十年史』上・下、社会科学文献出版社、2008年5月、405～425頁。

<sup>7</sup> 片山邦雄、『近代日本とアジア海運』御茶の水書房、1996年3月、81～85頁。

<sup>8</sup> 松浦章、「清末中国と日本間の汽船定期航路—明治期日本最初の海外定期航路」、『近代日本中国台湾航路の研究』、第一編第一章、清文堂、2005年6月、31～68頁。

<sup>9</sup> 陳建平、「満洲国—官僚の日本観—『袁金鎧東渡雜詩』を中心に」、『千里山文学論集』第66号、関西大学大学院文学研究科、2001年9月10日、157～178頁。

天より二百四十八哩にして、距離に於て第三位にあるも、甞に不凍港たるのみならず、港内広く、潜水深く一万噸内外の大船巨船一時に数十隻を横付けするに足るの要素を備え、満蒙沿岸唯一無二の良港なり、是れ大連が満蒙の吞吐口たる一大使命を以て生れたるものにして、同時に満蒙経営と離る可からざる楔子なり<sup>10</sup>。

とあり、「奉天」すなわち今の瀋陽により近くの營口港は水域が浅い上に、冬季になると結氷する。それに対して大連港は有利な地理位置があり、中国東北部唯一の不凍港で、深い水域に囲まれている天然の良港である。「満蒙」開発の先導として、日本が大連港を重視するのは、大連と東北各港との競争を高め、大連と日本との関係を強化できることを意味していた。

1905年1月に旅順の開城と共に、大阪商船会社は大阪大連線を開設し、第一船として舞鶴丸が1月14日に神戸から発航した<sup>11</sup>。大阪商船会社による大阪・大連線は1906年4月から逋信省の命令航路に指定され、使用船4隻で毎週2回の航海を行い、大阪から神戸・門司を経て大連へ至る航路を開設した。1907年末、大阪・大連線に就航した汽船は大義丸・開城丸・鉄嶺丸・天草丸である。大義丸・開城丸・鉄嶺丸・天草丸はほぼ隔週つまり2週間隔にて大連港を出港し、各船は月2回～3回の航海を行った<sup>12</sup>。さらに、1914年、逋信省の「近海航路継続命令」によって、航路が改善され、新造大型船のばいかる丸を使用した。大阪商船株式会社は大阪・大連線を担っていた。大阪・大連線は、日本とアジア大陸を経由してヨーロッパに到る鉄道と連絡する大幹線となるため、大型の新式の快速船であるばいかる丸・はるびん丸・臺中丸・臺南丸が就航し、更に1924年8月以降は、臺中丸・臺南丸に代わり亜米利加丸・香港丸が使用された。1927年2月より讚岐丸を加え、使用船5隻によって毎週2～3便の航海に改めたが、1928年8月以降は再び従来の通り使用船4隻、毎週2回の航海に回復した。その後、大連港と満洲鉄道の建設は次第に完備し、1929年に新造した最新式快速船のうら丸が大連線に就航した。1931年にうすり丸を使用し、1934年には使用船が9隻となり毎月約25回の航海となった<sup>13</sup>。

日本の大連占領時代において、日本人は満洲へ頻繁に往復するようになり、大阪・大連線の存在が重要になったのである。

---

<sup>10</sup> 『満洲日日新聞』第4232号、1919年9月7日付に掲載の「大連は満蒙の海運として生れたり」。

<sup>11</sup> 岡田俊雄、『大阪商船株式会社八十年史』、1966年5月1日、大阪商船株式会社、281頁。

<sup>12</sup> 劉婧、「20世紀初期大連から朝鮮・日本への汽船航路」、『千里山文学論集』第84号、関西大学大学院文学研究科、2010年9月、292頁。

<sup>13</sup> 劉婧、「20世紀初期の日本と大連間の航路の開設」、『東アジア文化還流』第3編第1号、東方書店、2010年1月15日、133頁、135頁。

### 3 日本・大連間の航行記録

#### 3-1 旅行記からみる大連航路

##### 3-1-1 日本から大連へ

橋本十王は『満洲を振出しに』において、大連に行く時の乗船記録は「1925年8月19日、はるびん丸の航海は實に面白かつたでした、神戸を出帆して途中宇品に寄港し、ここで荷役をする間自分達は巖島に参詣してまだ色つかぬ紅葉を賞し午餐を執つて船に歸り大連に直航しました。」<sup>14</sup>と記している。1925年8月19日にはるびん丸に乗船し、神戸を出帆した。乗船日付のみを記すが、出帆の時間が不明である。そこではるびん丸に関して、『大阪毎日新聞』第15166号、1925年8月13日付の大阪商船会社汽船出帆広告には「はるびん丸 大阪十八日前九 十九日神戸後四」とあるから、正しく『満洲を振出しに』に見える通り、1925年8月19日に、はるびん丸は神戸を出港した。出港時間は午後4時であった。

『満洲を振出しに』の著者橋本十王が大連に赴いた1925年8月の時期において大阪商船会社の大阪・大連線はどのように運行されていたのであろうか。

そこで『大阪毎日新聞』に掲載された出港広告に基づいて、1925年8月～12月の大阪商船会社による運航表(表1)を作成した。

表1 1925年8月～12月間『大阪毎日新聞』大阪・大連線出港広告

番号	出帆日	曜日	船名	出港地	到着港	掲載年月日(曜日)	号数
1	8月1日	土	ばいかる丸	大阪	大連	1925年8月1日(土)	15154
2	8月4日	火	香港丸	大阪	大連	1925年8月1日(土)	15154
3	8月11日	火	亜米利加丸	大阪	大連	1925年8月3日(月)	15156
4	8月12日	水	ばいかる丸	大阪	大連	1925年8月8日(土)	15161
5	8月16日	日	香港丸	大阪	大連	1925年8月13日(木)	15166
6	8月18日	火	はるびん丸	大阪	大連	1925年8月13日(木)	15166
7	8月24日	月	亜米利加丸	大阪	大連	1925年8月16日(日)	15169
8	8月30日	日	香港丸	大阪	大連	1925年8月27日(木)	15180
9	9月1日	火	はるびん丸	大阪	大連	1925年9月1日(火)	15185
10	9月5日	土	亜米利加丸	大阪	大連	1925年9月1日(火)	15185
11	9月8日	火	ばいかる丸	大阪	大連	1925年9月3日(木)	15187

<sup>14</sup> 橋本十王、『満洲を振り出しに』、大阪国文社、1925年11月20日、1頁。

12	9月12日	土	香港丸	大阪	大連	1925年9月7日(月)	15191
13	9月15日	火	はるびん丸	大阪	大連	1925年9月10日(木)	15194
14	9月19日	土	亜米利加丸	大阪	大連	1925年9月14日(月)	15198
15	9月22日	火	ばいかる丸	大阪	大連	1925年9月16日(水)	15200
16	9月26日	土	香港丸	大阪	大連	1925年9月21日(月)	15205
17	9月29日	火	はるびん丸	大阪	大連	1925年9月25日(金)	15209
18	10月3日	土	亜米利加丸	大阪	大連	1925年9月28日(月)	15212
19	10月6日	火	香港丸	大阪	大連	1925年10月1日(木)	15214
20	10月10日	土	はるびん丸	大阪	大連	1925年10月6日(火)	15219
21	10月13日	火	亜米利加丸	大阪	大連	1925年10月8日(木)	15221
22	10月17日	土	ばいかる丸	大阪	大連	1925年10月12日(火)	15225
23	10月20日	火	香港丸	大阪	大連	1925年10月15日(木)	15228
24	10月23日	金	はるびん丸	大阪	大連	1925年10月19日(月)	15232
25	10月26日	月	亜米利加丸	大阪	大連	1925年10月22日(木)	15235
26	10月31日	土	ばいかる丸	大阪	大連	1925年10月25日(日)	15238
27	11月3日	火	香港丸	大阪	大連	1925年10月29日(木)	15242
28	11月7日	土	はるびん丸	大阪	大連	1925年11月2日(月)	15246
29	11月10日	火	亜米利加丸	大阪	大連	1925年11月5日(木)	15249
30	11月14日	土	ばいかる丸	大阪	大連	1925年11月9日(月)	15253
31	11月17日	火	香港丸	大阪	大連	1925年11月12日(木)	15256
32	11月20日	金	はるびん丸	大阪	大連	1925年11月16日(月)	15260
33	11月24日	火	亜米利加丸	大阪	大連	1925年11月19日(木)	15263
34	11月28日	土	ばいかる丸	大阪	大連	1925年11月23日(月)	15267
35	12月1日	火	香港丸	大阪	大連	1925年11月26日(木)	15270
36	12月5日	土	はるびん丸	大阪	大連	1925年11月30日(月)	15274
37	12月8日	火	亜米利加丸	大阪	大連	1925年12月3日(木)	15277
38	12月12日	土	ばいかる丸	大阪	大連	1925年12月7日(月)	15281
39	12月15日	火	香港丸	大阪	大連	1925年12月10日(木)	15284
40	12月19日	土	はるびん丸	大阪	大連	1925年12月14日(月)	15288
41	12月20日	日	亜米利加丸	大阪	大連	1925年12月17日(木)	15291

42	12月25日	金	ばいかる丸	大阪	大連	1925年12月21日(月)	15295
43	12月29日	火	香港丸	大阪	大連	1925年12月23日(水)	15297

表1からも明らかなように、1925年8月初より12月末の間において大阪・大連線に就航していた大阪商船会社の汽船は、ばいかる丸、香港丸、亜米利加丸、はるびん丸の4隻である。ばいかる丸、香港丸、亜米利加丸、はるびん丸は、ほぼ毎週の火曜日と土曜日に大阪港を出港し、各船は月1回～3回の航海を行った。汽船4隻で週2回、毎月8回の航海を行っていたことがわかる。『大阪毎日新聞』に掲載された出港広告は、ほぼ毎週の月曜日と木曜日、すなわち大阪港出港日の5日前に掲載されていた。

1932年に東京市教員会の訪問視察旅行団が中国東北部と朝鮮の視察のため、汽船で大連へ向かった。その旅行記『鮮満旅行記』には、

九月十七日午前八時四十分三の宮に到着した。...はるびん丸出帆の神戸港岸壁に到着した。時に午前十一時。正午出帆合圖のドラが鳴り、氣笛が秋の碧に響いて、五千五百噸の巨船はるびん丸は岸壁を離れようとしてゆらぎ出した。...九月十八日午前七時半門司に入港した。直ちに税關棧橋に上陸した。...門司の大阪商船税關棧橋より小蒸汽船で本船に歸る。午前十時四十五分。...愈々正午ドラと汽笛の合圖により門司を出帆。...九月十九日 未明朝鮮の多島海に入る。...九月二十日 午前一時頃山東半島の燈臺の光か左の遥が地平線に間歇的に淡く見えた。目指す大連港も近くなったのだ。...午前七時半頃港内に入る小蒸汽船より新聞記者、税關官吏等が先を争ふて本船内に跳び込む。午前8時愈々出迎人の群がるベランダより本船に架した可動装置の橋を渡って上陸した<sup>15</sup>。

とある。さらに『大阪毎日新聞』第17736号、1932年9月16日大阪商船会社汽船広告によれば、「はるびん丸 神戸九月十七日正午 関門翌(翌日)正午」とあり、『鮮満旅行記』に記載されている「はるびん丸」と相違する。『大阪商船株式会社八十年史』に「大正4年(1915年)4月はるびん丸を配船したが...」<sup>16</sup>とあることから、鮮満旅行団が搭乗した汽船は「はるびん丸」であって「はるびん丸」ではなかった。また、はるびん丸を5,500噸と記しているが「総噸数5168.28噸」<sup>17</sup>であるから彼等が乗船したのははるびん丸であったことは確かである。はるびん丸は1914年に建造され、1915年から1942年まで大阪・大連線に使用された<sup>18</sup>。

<sup>15</sup> 東京教員会編、『鮮満旅行記』、標準教科書出版協会、1933年8月30日、4頁。

<sup>16</sup> 岡田俊雄、『大阪商船株式会社八十年史』、1966年5月1日、284頁。

<sup>17</sup> 神田外茂夫、『大阪商船株式会社五十年史』、大阪商船株式会社、1934年6月、421頁。

<sup>18</sup> 劉婧、「20世紀初期の日本と大連間の航路の開設」、『東アジア文化還流』第3編第1号、東方書店、2010年1月15日、134頁。

以上のように1932年9月17日正午に東京市教員会訪問視察旅行団ははるびん丸で大連へ向かって神戸を出港し、9月18日午前7時半に門司を入港し、10時45分に門司を出港した。9月19日に朝鮮多島海に經由し、9月20日午前1時に山東半島に入った。9月20日午前7時半に大連に到着した。そこで、神戸から大連への汽船航行時間は67時間30分がかかった。門司に寄港・停泊する時間の3時間15分を除き、実際の航行時間は64時間15分であった。神戸から門司への汽船航行時間は19時間30分であった。このように旅行記から航行時間の具体的なことがわかる。

藤山雷太が1934年に大連へ行く際の『満鮮遊記』によれば、「偕、満鮮旅行の爲め、西原雄次郎、矢次弘、三富健次の三君を随伴して、見送りの人々の厚意を謝しつ、バイカル丸で神戸を出帆したのは、十月八日正午であつた。連日の雨晴れて、海上波静かに、夜は星が降るように輝いて居た。翌日午前六時半下關着、...正午出帆する。...翌日も亦海上穏かで、船は朝鮮沿岸の多島海を縫つて進む。...十一日午前七時二十分には早くも大連港外に達し八時に入港、岸壁に着いた。」<sup>19</sup>とある。1932年10月8日に乗船し、大連に向かったと記している。『大阪毎日新聞』第18479号、1934年10月5日付の「大阪商船汽船出帆広告 ばいかる丸 神(神戸)八日正午 門(関門)翌(翌日)正午」とあるから、この1932年10月8日正午に、神戸から出港した大阪商船会社のばいかる丸が、10月8日の大連に行く時に藤山雷太が乗船したことは確かであろう。

1935年に、山浦護は『どろやなぎ』において、大連に行く時に乗船した記録において「四月二十九日故國の春を惜みつつ満鮮の旅に上る。...脚下に戯るゝ春潮を蹴つて、吉林丸は静かに神戸埠頭を離るゝ。」<sup>20</sup>とある。1935年4月29日に山浦護は吉林丸で神戸から出港したとあるが、『大阪商船毎日新聞』第18681号、1935年4月28日付けの「大阪商船汽船出帆広告 吉林丸 神(神戸)三十日正午 門(関門)翌(翌日)正午」とあるから、旅行記の日付は誤って記述されたものと思われ、吉林丸は1935年4月30日に神戸から大連へ赴いた。吉林丸は総6784噸であり、1935年1月に建造され、1935年～1942年間に大阪・大連線に使用された。

1935年に大連に赴いた岩崎清七の『満鮮雜録』には、

私が満洲特産協会の一行と共に満鮮旅行の途に上つたのは、昭和十年九月五日神戸乗船に始まつたのである<sup>21</sup>。...一行は九月四日、神戸出帆の商船「うらる」丸で渡満し、大連を起

<sup>19</sup> 藤山雷太、『満鮮遊記』、千倉書房、1935年1月10日、15～16頁。

<sup>20</sup> 山浦護、『どろやなぎ』、高田尚亮、1935年9月8日、3頁。

<sup>21</sup> 岩崎清七、『満鮮雜録』、秋豊出版部、1936年11月20日、自序1頁。

点として四洮、齊北、賓北、沿線の主要地を視察し、所定の日時に哈爾濱市に到着した<sup>22</sup>。  
 ...船の大連港に着いたのは朝五時頃であつた。晴天の朝暈が海上から輝々と光彩を放ち  
 堂々と顯れ出づる壯観は繪にも筆にも出来るものではないと思つた<sup>23</sup>。

とあり、神戸からうらる丸で大連へ渡つた。『大阪毎日新聞』第18807号、1935年9月1日付の  
 「大阪商船汽船出帆広告 うらる丸 神（神戸）四日正午 門（開門）翌（翌日）正午」とあ  
 ることが明らかなように9月4日の神戸発のうらる丸に乗船したことは確かである。

うらる丸に関して、大阪商船会社の事務長の布田虞花は視察のために大阪・大連航路に乗り、  
 船内の模様などを記した。その視察記『海・港・船』には

さて、我が「ミス麗<sup>うらる</sup>」だが、これは、総噸数六千三百七十七噸、速力十七浬、一等六十八  
 人、二等百三十人、三等五百七十七人からの船客定員を有する、優秀快速客船で、昭和四  
 年四月からこの航路へ就くやうになつたもの、うすり丸と共に、まだほんの出来たての  
 ホヤホヤの船である<sup>24</sup>。

とあり、うらる丸は総噸数6,377噸であり、775人の船客定員であり、一等室68人、二等室130  
 人、三等室577人である。1929年に大阪・大連航路に就航した。『大阪商船株式会社五十年史』  
 によれば、うらる丸は1928年12月に建造され、1929年～1942年間に大阪・大連航路に就航し  
 た。

### 3-1-2 大連から日本へ

次に大連からの日本航路を利用した日本人旅客の乗船記録を主に旅行記から見てみたい。  
 1911年に詩人の小林愛雄は中国を訪問するが、その際に横浜・上海線を利用し、上海に上陸し  
 た<sup>25</sup>。『支那印象記』によれば、1908年12月に小林愛雄は中国に赴いた。1909年1月に日本に  
 帰つたが、その際に乗船した記録『支那印象記』には

十九日の夜が明けると、自分は寢室の上に座つた。今日は大陸に別れなければならない日  
 である。...開城丸は正午の出帆といふので、十一時頃乗込む。ここで送られた人々に別れ  
 る船は小さいが居心地はいい<sup>26</sup>。

とあり、大連から開城丸に乗船したが、さらに途中沿岸の風景に作れた詩が記されている。1909  
 年1月19日に出港した船として、『満洲日々新聞』第437号、1909年1月12日付の「大阪商船

<sup>22</sup> 岩崎清七、『満鮮雜録』、秋豊出版部、1936年11月20日、緒言1頁。

<sup>23</sup> 岩崎清七、『満鮮雜録』、秋豊出版部、1936年11月20日、58頁。

<sup>24</sup> 布田虞花、『海・船・港』、創元社、1933年1月25日、172頁。

<sup>25</sup> 松浦章、『近世東アジア海域の文化交渉』、第1編第3章、思文閣出版、2010年11月3日、105頁。

<sup>26</sup> 小林愛雄、『支那印象記』、敬文館、1911年、11月13日、428頁。



大連出帆広告 門司 神戸 大阪行 開城丸 一月十九日正午」とあることが明らかなように 1 月 19 日の大連発の開城丸に乗船したことは確かである。開城丸は総噸数 2084.76 噸、1905 年 11 月に建造され、1906 年～1911 年に大阪・大連線に使用された<sup>27</sup>。

1932 年に智山専門学校の満鮮旅行団は満鮮へ旅行の帰国に際して、大阪・大連航路を利用した。帰航の記録は『満鮮旅行記』の旅程表(表 2)に見られる。

表 2 1932 年智山専門学校満鮮傳道見学旅行團旅程表<sup>28</sup>

日次	地名	発着時間	宿泊	摘要
八月六日	大連	一〇、〇〇	船中	時計ヲ一時間進メルコト 船内ニテ税關検査アリ
八月七日	航海中		船中	木浦郡山沖通過
八月八日	門司	着 早朝 發 正午	船中	停泊時間ヲ利用門司市見学
八月九日	神戸	着 早朝		

資料 8 によれば、1932 年 8 月 6 日午前 10 時に智山専門学校満鮮旅行団には大連から出航し、8 月 7 日に朝鮮の木浦、郡山を通過し、8 月 8 日午前門司に入り、8 月 9 日午前神戸に着したが、船名を記していない。『満洲日報』第 9439 号、1932 年 8 月 2 日付によれば「大阪商船大連出帆広告 門司 神戸 大阪行 毎偶数日午前十時出帆 香港丸 八月六日」とあり、1932 年 8 月 6 日午前 10 時に大連から神戸に向けて出港したのは香港丸である。香港丸は総噸数 5,993.50 噸で、1898 年 7 月に建造され、1924 年～1942 年の間にわたり大阪・大連線に使用された<sup>29</sup>。

1932 年に中国に赴いた京都小学校満鮮視察団の紀行『満鮮のたび』には、

第十七日(十一月二日)今日は愈々歸路に着く日、一同早く起き早く朝食を済ませて午前八時半には埠頭に向ふ。一行の乗船うすり丸は就航後まだ間もない新造船、六千何百噸といふ巨船である。それが大岸壁にピタリと横付けされてある。…やがて時計十時を示す。銅羅が鳴り渡る。纜が解かれる。…第十九日(十一月四日)午前十時頃、門司の岸壁につく。…午後一時門司出帆、瀬戸内海の島々の間を縫つて進む。…第二十日(十一月五日)午前七時三十分、神戸岸壁着。一同上陸<sup>30</sup>。

とあり、1932 年 11 月 2 日午前 10 時に京都小学校満鮮視察団は、うすり丸で大連から出港し、

<sup>27</sup> 同注 18。

<sup>28</sup> 智山専門学校、『満鮮旅行記』、智山専門学校満鮮旅行団、1932 年 11 月 3 日、3 頁。

<sup>29</sup> 同注 18。

<sup>30</sup> 京都小学校満鮮視察団、『満鮮のたび』、竹田謄写堂印、出版年不明、1932 年 7 月序、119 頁。

11月4日午前10時に門司に着き、午後1時に門司を出港した。11月5日午前7時半に神戸に到着した。『満洲日報』第9530号、1932年11月1日付の「大阪商船大連出帆広告 門司 神戸 大阪行 毎偶数日午前十時出帆 うすりい丸 十一月二日」とあることが明らかなように11月2日の大連発のうすりい丸に乗船したことは確かである。以上のように大連から神戸への汽船航行時間は69時間30分がかかった。門司に寄港・停泊する時間の3時間を除き、実際航行時間は66時間30分であった。門司から神戸への汽船航行時間は18時間30分であった。こうした大阪・大連線の神戸・大連間の汽船運行時刻は容易に知られるであろう。

### 3-2 中国旅客の乗船記録

日本から大連航路を利用した中国人旅客の乗船記録を新聞から見てみたい。満洲国の参議が日本を視察した。そのことは1934年11月3日に『大阪毎日新聞』第18504号、1934年10月31日付の「満洲國四参議」に、

満洲國の袁金鎧、増韞、寶熙、胡嗣瑗の四参議は商船うすりい丸で卅日早朝神戸に入港、東道役の矢田七太郎参議とともに日満關係者多数に出迎へられ、袁金鎧氏は「山環水繞」の一詩を示し日本の文化を絶讃して上陸、午後零時廿五分三宮驛發燕で東上した。

とあり、1934年10月30日に満洲国の袁金鎧、増韞、寶熙、胡嗣瑗の四参議は大阪商船のうすりい丸で神戸に入港した。出港地と出港期日は記されていない。うすりい丸に関して、『大阪商船株式会社五十年史』によれば、1932年～1942年の間に大阪・大連線に使用された。1934年10月30日に満洲国の参議は大連から出港したことがわかる。10月30日の前に大連から出港したうすりい丸の記録は『満洲日報』第10249号、1934年10月21日付の「大阪商船大連出帆広告 うすりい丸 十月廿七日 神戸 大阪行」とあり、満洲国の参議たちが乗船したのは10月27日に大連発のうすりい丸であったと思われる。

帰国の記録は『盛京時報』第8900号、1934年11月27日付の「四参議袁金鎧、増韞、胡嗣瑗、寶熙蓬島遊畢過奉回京」に、

於十月二十六日、由新京出發就赴日之満洲国参議袁金鎧、増韞、胡嗣瑗、寶熙四氏、在東京、日光、箱根、伊勢及京阪地方、約視察一月間、約二十五日午前八時半、由烏拉爾丸駛抵埠頭（大連）、二十六日午後一時四十分、過奉（奉天）回京（新京）、隨員松井理事官、曾語新聞記者、略云、各参議訪問東京、大阪、及其他日本名勝、对其風光之美麗、文化之完備、大為贊賞以相酬云。<sup>31</sup>

<sup>31</sup> 『盛京時報』影印本第92冊、第8900号、1934年11月27日付に掲載された「四参議袁金鎧、増韞、胡嗣瑗、寶熙蓬島遊畢過奉回京」。盛京時報影印組編輯印、1985年2月、478頁。

とある。10月26日に新京から日本へ赴く満洲国参議袁金鎧、増韞、胡嗣瑗、寶熙は東京、日光、箱根、伊勢、京阪地区に一箇月の視察を行い、25日午前8時半に「烏拉爾丸」すなわちうらる丸で大連港に帰港し、26日午後1時40分に奉天を経由して新京に戻った。帰国した際、随員の松井理事官は記者会見で袁金鎧らが日本の各方面から熱烈な歓迎を受けたと報告している。

以上のように、袁金鎧らの帰路は大阪・大連線に就航するうらる丸で1934年11月25日午前8時半に大連港に帰港したが、日本からの出港期日はわからない。11月25日の前に神戸から出港したうらる丸の記録は『大阪毎日新聞』第18523号、1934年11月19日付の「大阪商船汽船出帆広告 うらる丸 神(神戸)二十二日正午 門(関門)翌(翌日)正午」とあり、袁金鎧らは11月22日正午にうらる丸で神戸から出港し、25日午前8時半に大連港に到着した。

以上のように、日本人の大連紀行の旅行記より中国人の来日に関する記録は少ないが、多くの人は大阪商船会社の大阪・大連航路の汽船を利用したと考えられる。

### 3-3 汽船の運賃

大阪・大連航路の汽船運賃については旅行記に記されていないが、『満洲支那交通便覧』にこの航路の汽船乗船賃金表(表3)<sup>32</sup>が見られる。この航路では客室は三等に分けられていた。

上海・神戸間の汽船運賃に比較して一等、二等船室ともに大連・神戸間と青島・神戸間のほうがはるかに安価であった。1919年と比べ、1920年に大連・神戸間の運賃は1.3~1.4倍ほど高騰し、二等、三等船室は上海・神戸間より高くなっている。

表3の備考欄に見られるように〈はるびん丸〉の運賃は他の船より高かった。同年に大阪・大連線に就航していた嘉義丸(2508.51噸)<sup>33</sup>、臺中丸(3357.63噸)<sup>34</sup>、臺南丸(3450.05噸)<sup>35</sup>と比較して、〈はるびん丸〉は1914年に新造された5168.28噸<sup>36</sup>の巨船であり、船室の内装などが優れていたため、運賃が高かったのは当然であろう。

表3には大阪・大連線の大連・神戸間の運賃は示されているが、大阪からの運賃が記されていない。その理由として次のことが考えられる。

『大阪毎日新聞』第15166号、1925年8月13日付けの大阪商船会社汽船出帆広告には「はるびん丸 大阪十八日前九 十九日神戸後四」とあるように、大阪から神戸まで汽船に乗船すると一日以上時間を必要とした。しかし、1905年4月に大阪・神戸間に開通していた阪神電車に

<sup>32</sup> 『満洲支那交通便覧』、南満洲鉄道株式会社、1919年7月、43頁、46~47頁。

<sup>33</sup> 神田外茂夫、『大阪商船株式会社五十年史』、大阪商船株式会社、1934年6月、421頁。

<sup>34</sup> 神田外茂夫、『大阪商船株式会社五十年史』、大阪商船株式会社、1934年6月、421頁。

<sup>35</sup> 神田外茂夫、『大阪商船株式会社五十年史』、大阪商船株式会社、1934年6月、421頁。

<sup>36</sup> 神田外茂夫、『大阪商船株式会社五十年史』、大阪商船株式会社、1934年6月、421頁。

乗車して大阪から神戸に向かえば標準的な所要時間は 90 分<sup>37</sup>で済んだのである。そして運賃は 20 銭<sup>38</sup>であった。その後、同区間の運行時間は 1910 年 10 月に 63 分<sup>39</sup>に短縮されたことから、1919 年には少なくとも 63 分を要した。当然多くの旅客は、神戸から乗船するのが、時間的制約と運賃の格安から考えても有効であったことは歴然である。このことから大連航路に乗船する旅客は、大阪・神戸の間は汽船より汽車とか電車を利用した人々が大多数を占めていたと考えられる。そのため、大阪・大連航路において大阪港からは主に貨物だけが積載され、乗客の搭乗の殆どが神戸港からであったためと思われる。

表 3 乗船賃金表

年度 地名	一等		二等		三等	
	1919 年	1920 年	1919 年	1920 年	1919 年	1920 年
大連—門司	36.00 円	47.00 円	26.00 円	36.50 円	12.00 円	15.50 円
大連—神戸	42.00 円	54.50 円	30.00 円	43.00 円	14.00 円	18.00 円
青島—神戸	40.00 円	40.00 円	28.00 円	28.00 円	14.00 円	14.00 円
上海—神戸	57.00 円	57.00 円	35.50 円	35.50 円	13.50 円	13.50 円
はるびん丸ハ下ノ割増金ヲ要ス						

『満洲支那交通便覧』1919 年、1920 年の汽船乗船賃金表より作成<sup>40</sup>

以上のように、表 3 には航路の乗車運賃しか見られないが、当時の日本の陸上の交通機関との関係も看過することは出来ないと言える。

#### 4 おわりに

上述のように 20 世紀前期における日本と中国東北地方とを結んだ主要汽船航路は、大阪商船会社が開設した大阪・大連線であった。

1906 年 4 月に、大阪商船会社が開設した大阪と大連を結ぶ航路は、日本人の中国東北地方への渡航航路として利用されただけでなく、東北地方の中国人が日本へ渡航する航路としても利用された。

日本人の中国東北大連への渡航の記録は、この航路に乗船した人々が残した旅行記などから容易に知られる。大阪・大連線に就航した汽船は、毎週火曜日と土曜日の正午に大阪から出港

<sup>37</sup> 『阪神電気鉄道百年史』、阪神電気鉄道株式会社、2005 年 12 月 27 日、57 頁。

<sup>38</sup> 『阪神電気鉄道百年史』、阪神電気鉄道株式会社、2005 年 12 月 27 日、836 頁。

<sup>39</sup> 『阪神電気鉄道百年史』、阪神電気鉄道株式会社、2005 年 12 月 27 日、828 頁。

<sup>40</sup> 『満洲支那交通便覧』、南満洲鉄道株式会社、1919 年 7 月、43 頁、46～47 頁。

し、翌日正午には神戸から出港し、第 3 日目に関門を経て、第 4 日目の午前は大連港に入港する行程で運行されていた。神戸から大連への航行時間は 67 時間 30 分がかかった。門司に寄港・停泊する時間である 3 時間 15 分を除き、実際にかかった航行時間は 64 時間 15 分であった。神戸から門司への航行時間は 19 時間 30 分であった。大連から神戸への汽船の航行時間は 69 時間 30 分がかかった。門司に寄港・停泊する時間の 3 時間を除き、実際の航行時間は 66 時間 30 分であった。門司から神戸への汽船の航行時間は 18 時間 30 分であった。

この航路に乗船した旅客の旅行記から見る乗船者たちはすべて神戸港から搭乗し、大阪港から乗船した人がいなかった。また、管見の限り知られる乗船賃金表には大連から大阪までの運賃が記されていない。実際に汽船に搭乗すると大阪から神戸まで一日が必要であった。ところが、例えば阪神電車を利用して大阪から神戸へ赴けば標準の所要時間は 90 分<sup>41</sup>で済んだのである。そこで、多くの旅客は大阪・神戸の間は汽船より汽車とか電車を利用したと考えられる。このことから、大阪・大連航路の汽船に搭乗する多数の乗客が、大阪からではなく神戸港から乗船したと思われる。

大連から日本の神戸、大阪に通じる航路は当時、日本から中国東北地方への幹線航路として注目された。そのことは『満州日日新聞』第 4206 号、1919 年 8 月 11 日付の記事に「大連内地航路の繁栄は、益々増進し嘗て門司に渡満客を取残して問題となりしより」<sup>42</sup>と指摘されたように、日本から大連に進出する日本人が急増したのである。

以上のように大阪・大連航路は日本人旅客にとっても中国人旅客にとっても日本と中国東北地方の間に最も利用しやすい定期航路であったと言える。

**Abstract:** Dalian port is recognized as the biggest and most representative fishing port in Northeast China in the twentieth century. A large scale of port construction was launched since Dalian was occupied by Russia in 1898, and Dalian Port was forced to open as a free port. During the Russo-Japanese War, Dalian was occupied by Japan in 1904, and a claim was made by Japanese that Dalian Port would continue to open for the benefit of the international trade. In the forty-year period when Dalian was leased to Japan, Shipping, particularly steamship thus became the essential link from Dalian to Japan. As a result, Osaka- Dalian line by Osaka Merchantman Co.,Ltd. was started in 1905. Since then a large

---

<sup>41</sup> 『阪神電気鉄道百年史』、阪神電気鉄道株式会社、2005 年 12 月 27 日、57 頁。

<sup>42</sup> 『満州日日新聞』第 4206 号、1919 年 8 月 11 日付に掲載された「大連航路改善必要—競争戦を開始せよ」。

number of people used this route.

This paper draws on exclusive resources, such as the private journals and memos kept by Japanese passengers who came to Dalian, and the time period covers 13 years during which “Manzhou Guo” or Manchuria was established and then perished. The paper endeavors to give a detailed account of how the Dalian- Osaka line was developed and managed since it was opened in 1905.

**Key words:** Japan, Osaka, Kobe, Dalian, Moji, the transportation of steamship