

## 日本郵船会社の桑港航路案内

松浦 章

**ABSTRACT:** NYK company started the operations of the San Francisco line from March 15, 1926. The Line guidance of the five books have been published on the San Francisco line of this company NYK Line "Line guidance" is the only can see from 1927 to 1937. Both is about 30-60 pages in what became a book form that listed on the cover buildings on behalf of San Francisco. It was those notes or other circumstances of the voyage, boarding fare, Honolulu line boarding fare, upon "boarding" is also described in minute detail. It will be said of San Francisco after the arrival, a simple guide book of United States Travel to explain the line New York, Boston, and Washington to. In this paper, I describe these "Line guidance".

**Keywords:** NYK company San Francisco Line Line guidance 1920-1930's

### 1 緒言

日本郵船会社は、日本を代表する汽船会社として、先行する郵便汽船三菱会社と共同運輸会社の資産を継承して、明治18年(1885)9月29日に創立され、同年10月1日より開業したのである。<sup>1</sup>創業当初は、日本国内の沿岸航路11線の他に、海外を結ぶ横浜・上海航路、長崎・浦鹽航路、長崎・仁川航路の三航路があるのみであった。<sup>2</sup>

その後、日本郵船会社は航路を拡張し、明治21年(1888)にアメリカのオー・オー汽船会社のサンフランシスコ・ハワイ・横浜・香港間の航路の譲渡を受けて運航を企図するが実現せず<sup>3</sup>、太平洋航路の定期航路として運航を開始するのは明治29年(1896)のことで、アメリカ本土の西北のシアトルとハワイ、横浜、神戸、下関、香港を結ぶ航路を同年8月より運航を開始したのであった。<sup>4</sup>第一船は、明治29年8月1日に神戸港を出港した三池丸であり、ついで山口丸、金州丸の3隻を使って毎月1回の定期運行を行ったのであった。<sup>5</sup>第一船の三池丸がシアトル港

---

<sup>1</sup> 日本郵船株式会社編纂『日本郵船株式会社五十年史』1頁。

<sup>2</sup> 同書、83頁。

<sup>3</sup> 同書、88、144頁。

<sup>4</sup> 同書、144-145頁。

<sup>5</sup> 同書、145頁。

に入港したのは同年8月31日のことで、シアトル市民の歓迎を受けた。<sup>6</sup>“*San Francisco Chronicle*” Aug 15,1896 (明治29) ‘Coast Trade of Japan. The Pacific Mail wants it badly. It blames the Nippon Yusen Kaisha for Breaking the traffic agreement.’の記事によれば次のようにある。

The contract entered into between the Nippon Yusen Kaisha, or Japanese Mail Company, and the Great Northern Railway, whereby the Japanese company is to operate a line of steamships between Japan and the port of Seattle, is likely to create a breach between the Pacific Mail Steamship Company and Japanese lines.

日本郵船会社は、アメリカのグレートノーザン鉄道との間で契約を交わし、日本とシアトル港の間に汽船航路を運行することになり、Pacific Mail 汽船会社との間で日本航路に関する問題が生じる可能性があることを指摘している。

このように日本郵船会社は日本シアトル線を確認し、明治34年(1901)5月よりさらに汽船3隻を配船し、合計6隻による毎二週1回の定期運行を行うのである。<sup>7</sup>その後、若干の変遷があるが、大正5年(1916)にはパナマ経由のニューヨーク航路を開設し、<sup>8</sup>東洋汽船会社が明治31年(1898)より運航していたサンフランシスコ線<sup>9</sup>と南米西岸航路を大正12年(1923)より引き継ぐことになったのであった。<sup>10</sup>こうして日本郵船会社は、大正15年(1926)3月15日よりサンフランシスコ線と南米西岸線の運航を開始したのであった。<sup>11</sup>

そこで本稿では、日本郵船会社のサンフランシスコ(桑港)航路に関する「航路案内」について述べてみたい。

## 2 日本郵船株式会社のサンフランシスコ航路

日本郵船会社が大正15年(1926)にサンフランシスコ線を開始するが、その航路に就航したのは次の汽船であった。

天洋丸(命令船)	3月20日	香港向け横浜出帆
春洋丸(命令船)	4月14日	香港向け横浜出帆
大洋丸(命令船)	5月29日	神戸向け横浜出帆、
	5月31日	米向け神戸出帆

---

<sup>6</sup> 同書、146頁。

<sup>7</sup> 同書、149頁。

<sup>8</sup> 同書、337頁。

<sup>9</sup> 東洋汽船株式会社は、明治31年(1898)12月15日に、香港から第1船日本丸による定期航路を開始する。第2船は亜米利加丸、第3船は香港丸で、いずれも香港から出港している(中野秀雄編『東洋汽船六十四年の歩み』中野秀雄発行、1964年6月、37頁)。

<sup>10</sup> 『日本郵船会社五十年史』、347-349頁。

<sup>11</sup> 同書、354頁。

これや丸（自由船）3月30日 香港向け横浜出帆

さいべりや丸（自由船）4月27日 香港向け横浜出帆<sup>12</sup>

これらの汽船は、毎二週に出航し、往航は香港より、復航はサンフランシスコから起点地として、香港・上海・長崎・神戸・横浜・ホノルル・サンフランシスコを定期的に結んだが、臨時として往航の際に台湾の基隆、四日市に、製茶の季節には静岡県清水港に寄港し、ロサンゼルスには自由船が寄港するとする運航であった。<sup>13</sup>

天洋丸は13,420総トンの鋼製汽船<sup>14</sup>、春洋丸は13,039総トンの鋼製汽船<sup>15</sup>、大洋丸は14,458総トンの鋼製汽船<sup>16</sup>、これや丸は11,810総トンの鋼製汽船<sup>17</sup>、さいべりや丸は11,790総トンの鋼製汽船<sup>18</sup>であり、11,000-14,000総トン級の鋼製汽船であった。

香港の“*The Hong Kong Telegraph*” No.21,860、1926年5月20日（右写真）のN. Y. K. Line すなわち日本郵船会社の香港出船広告に、

SAN FRANCISCO via Shanghai, Japan Ports & Honolulu

TENYOU MARU Monday 31<sup>st</sup> May at noon

KOREA MARU Tuesday, 15. June

とある。また“*The China Mail*” No.19,905、1926年9月14日（下写真）のN.Y.K. Line すなわち日本郵船会社の‘SAILING SUBJECT TO ALTERATION’の最初に、

SAN FRANCISCO via Shanghai, Japan Ports & Honolulu.

\*SIBERIA MARU Monday, 21<sup>st</sup> September at Noon.

・TAIYO MARU Tuesday, 5<sup>th</sup> October.

・TENYO MARU Monday, 18<sup>th</sup> October.

\* Omits Honolulu and call Los Angeles.

と記されている。確かに香港から上海そして日本の諸港を経由してホノルル経由でサンフランシスコに赴いていた。日本郵船の大洋丸、天洋丸、これや丸などであった。

THE HONGKONG TELEGRAPH, THURSDAY, MAY 20, 1926.

**NYK**

SAILINGS SUBJECT TO ALTERATION.

SAN FRANCISCO via Shanghai, Japan Ports & Honolulu.

TENYOU MARU ... Monday, 31<sup>st</sup> May at noon

KOREA MARU ... Tuesday, 15<sup>th</sup> June

SOUTH AMERICA via Japan, Honolulu, San Francisco, Los Angeles, Mexico & Panama.

BOKUYO MARU ... Saturday, 19<sup>th</sup> May at noon

MARSHALLS, LONDON & ANTWERP via Singapore & Penang.

HAKUSA MARU ... Saturday, 21<sup>st</sup> May

KATSUMI MARU ... Saturday, 19<sup>th</sup> June

SYDNEY & MELBOURNE via Manila & Port.

MISHIMA MARU ... Wednesday, 18<sup>th</sup> May at 11 a.m.

TAKA MARU ... Wednesday, 23<sup>rd</sup> June at 11 a.m.

NEW YORK and/or BOSTON via PANAMA.

TOBA MARU ... Tuesday, 8<sup>th</sup> June

TOTAKA MARU ... Sunday, 20<sup>th</sup> June

BUENOS AIRES via Singapore & Cape Town.

WAKABA MARU ... Wednesday, 2<sup>nd</sup> June

BOMBAY via SINGAPORE & COLOMBO.

GENOA MARU ... Wednesday, 2<sup>nd</sup> May

CALCUTTA via SINGAPORE, PENANG & RANGOON.

NAGASAKI MARU ... Friday, 21<sup>st</sup> May

OSAKA MARU ... Friday, 21<sup>st</sup> May at 1 a.m.

SHANGHAI KOBE & YOKOHAMA.

ATSUTA MARU ... Tuesday, 14<sup>th</sup> May at 5 p.m.

YOKOYAMA MARU ... Tuesday, 18<sup>th</sup> May

YOKOYAMA MARU ... Tuesday, 18<sup>th</sup> May

YOKOYAMA MARU ... Tuesday, 18<sup>th</sup> May

For further information apply to—NIPPON YUSEN KAISHA.

Tel. Central Nos. 292, 293 & 2427. 3. KINOSHITA, Manager.

THE HONGKONG TELEGRAPH, THURSDAY, MAY 20, 1926.

**NYK**

SAILINGS SUBJECT TO ALTERATION.

SAN FRANCISCO via Shanghai, Japan Ports & Honolulu.

TAIYO MARU ... Tuesday, 18<sup>th</sup> October, at Noon.

TENYOU MARU ... Monday, 18<sup>th</sup> October.

KOREA MARU ... Tuesday, 2<sup>nd</sup> November.

SOUTH AMERICA via Japan, Honolulu, San Francisco, Los Angeles, Mexico & Panama.

BOKUYO MARU ... Friday, 5<sup>th</sup> November, at Noon.

MARSHALLS, LONDON & ANTWERP via Singapore & Penang.

HAKUSA MARU ... Saturday, 21<sup>st</sup> September.

KATSUMI MARU ... Saturday, 9<sup>th</sup> October.

HARUNA MARU ... Saturday, 23<sup>rd</sup> October.

SYDNEY & MELBOURNE via Manila & Port.

AKI MARU ... Wednesday, 20<sup>th</sup> Oct. at 11 a.m.

MISHIMA MARU ... Wednesday, 24<sup>th</sup> November.

NEW YORK and/or BOSTON via PANAMA.

TOBA MARU ... Saturday, 2<sup>nd</sup> October.

LISBON MARU ... Sunday, 17<sup>th</sup> October.

BUENOS AIRES via Singapore, Durban & Cape Town.

KANAGAWA MARU ... Friday, 15<sup>th</sup> October.

BOMBAY via SINGAPORE & COLOMBO.

PENANG MARU ... Thursday, 30<sup>th</sup> September.

TAMBA MARU ... Monday, 11<sup>th</sup> October.

CALCUTTA via SINGAPORE, PENANG & RANGOON.

MALACCA MARU ... Friday, 8<sup>th</sup> October.

NAGASAKI KOBE & YOKOHAMA.

MISHIMA MARU ... Saturday, 12<sup>th</sup> October.

SHANGHAI KOBE & YOKOHAMA.

AWA MARU (Kobe direct) ... Saturday, 2<sup>nd</sup> October.

KATSUMI MARU ... Monday, 4<sup>th</sup> October.

ATSUTA MARU ... Tuesday, 19<sup>th</sup> October.

For further information apply to—NIPPON YUSEN KAISHA.

Tel. Central Nos. 292 (Private exchanges to all departs.)

<sup>12</sup> 同書、354-355頁。

<sup>13</sup> 同書、355頁。

<sup>14</sup> 同書、340頁。

<sup>15</sup> 同書、351頁。

<sup>16</sup> 同書、353頁。

<sup>17</sup> 同書、340頁。

<sup>18</sup> 同書、351頁。

そこで日本郵船会社は、昭和2年(1927)頃より17,000総トンクラスの新造船を三菱長崎造船所等に造船を依頼し、浅間丸16,947総トン、龍田丸16,955総トン、秩父丸17,498総トンの竣工を見て、いずれの汽船も最高速力21ノットであった。浅間丸を昭和4年(1929)10月11日に横浜からアメリカに向け、秩父丸は昭和5年(1930)4月4日に横浜からアメリカに向け、龍田丸は同年4月25日に横浜からアメリカに向けて出港させたのであった。<sup>19</sup>

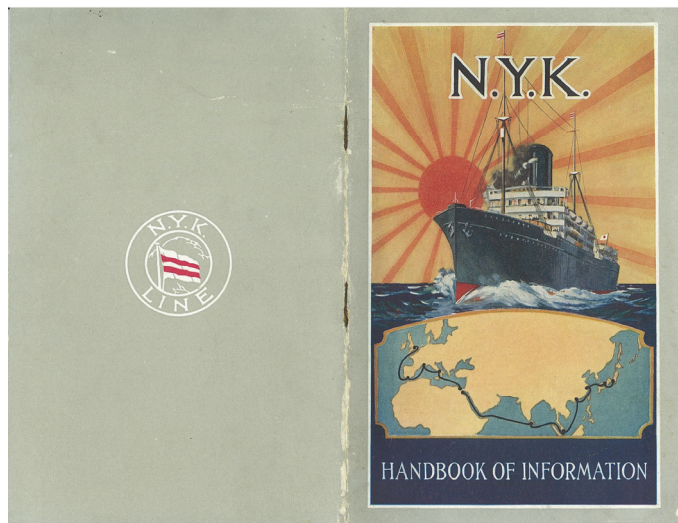
この3船は次のような航海記録を残している。

浅間丸 横浜-ホノルル間 7日16時間34分  
 ホノルル-サンフランシスコ間 4日15時間12分  
 横浜-サンフランシスコ間 12日7時間46分  
 秩父丸 横浜-ホノルル間 7日15時間30分  
 ホノルル-サンフランシスコ間 4日15時間35分  
 横浜-サンフランシスコ間 12日7時間5分  
 龍田丸 横浜-ホノルル間 7日14時間39分  
 ホノルル-サンフランシスコ間 4日18時間35分  
 横浜-サンフランシスコ間 12日9時間14分<sup>20</sup>

この3船の最高記録は、浅間丸の横浜・サンフランシスコ間の12日間3時間22分であった。

<sup>21</sup>かつて1870年代にパシフィック・メール汽船が同航路を20数日で航行していた時代<sup>22</sup>に比較して半減されたのである。

昭和10年当時の同航路の状況は、日本政府の命令航路として3隻の汽船により、主要な寄港地として香港・上海・神戸・横浜・ホノルル・サンフランシスコを毎週1回以上で、1年間に17航海を運航し、製茶時期には往航に清水港に寄港していた。<sup>23</sup>



<sup>19</sup> 同書、358頁。

<sup>20</sup> 同書、359頁。

<sup>21</sup> 同書、359頁。

<sup>22</sup> 松浦章『汽船の時代 近代東アジア海域』清文堂出版、2013年3月、94-95頁。

<sup>23</sup> 『日本郵船株式会社五十年史』363頁。

1926年4月付の“N.Y.K. HANDBOOK OF INFORMATION”<sup>24</sup> p.13 に、‘N. Y. K. SAN FRANCISCO LINE.に次のように見られる。

Fortnightly Mail, and passenger service from San Francisco (Monthly from Los Angeles) via Honolulu to Yokohama, Kobe, Nagasaki, Shanghai and Hong Kong.

Maintained by the following passenger liners:---

Steamer.	Tons Gross.	Passenger Accommodaiton
S.S. “TAIYO MARU”	14,500	1 <sup>st</sup> Class 350
		2 <sup>nd</sup> ” 102
S.S. “TENYO MARU”	13,400	1 <sup>st</sup> Class 250
		2 <sup>nd</sup> ” 70
S.S. “SHINYO MARU”	13,040	1 <sup>st</sup> Class 200
		2 <sup>nd</sup> ” 70
S.S. “KOREA MARU”	11,809	1 <sup>st</sup> Class 170
		2 <sup>nd</sup> ” 40
S.S. “SIBERIA MARU”	11,790	1 <sup>st</sup> Class 170
		2 <sup>nd</sup> ” 40

The S.S. “TAIYO MARU” is the largest steamer operated across the Pacific, calling at Honolulu. The Dining Room, Winter Gardens, Loungers and other public rooms are unusually spacious and attractive. A pleasing feature is the tiled open-air salt water plunge. Other facilities on this steamer are luxurious suites, consisting of Sitting Room, Bedroom and Bathrooms. The cabins are large and well equipped and several rooms have private baths attached.

Other steamers on the service are well equipped to provide the maximum standard of comfort usually demanded by passengers.

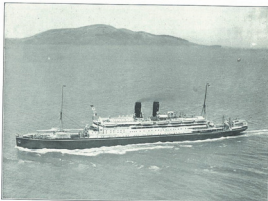
For particulars of Sailings and Through Fares, etc., From EUROPE via SAN FRANCISCO and HONOLULU to JAPAN and CHINA apply to the N.Y.K., 4,

N.Y.K.  
NEW PACIFIC SERVICES.

The Nippon Yusen Kaisha has absorbed the Toyo Kisen Kaisha's two services between

CHINA, JAPAN AND SAN FRANCISCO  
(via HONOLULU)  
and  
JAPAN & SOUTH AMERICAN EAST COAST PORTS  
(via SAN FRANCISCO)

The acquisition of 9 steamers running on these two services has augmented the N.Y.K. fleet by approximately 100,000 tons gross, including the Government-owned steamer "TAIYO MARU."



S.S. "TAIYO MARU"  
16

N.Y.K. SAN FRANCISCO LINE.

FORTNIGHTLY MAIL AND PASSENGER SERVICE  
FROM SAN FRANCISCO  
(Monthly from Los Angeles)  
via HONOLULU  
TO YOKOHAMA, KOBE, NAGASAKI, SHANGHAI  
AND HONG KONG

maintained by the following passenger liners:—

Steamer.	Tons Gross.	Passenger Accommodation.
S.S. "TAIYO MARU"	14,500	1st Class .. 350 2nd " .. 102
S.S. "TENYO MARU"	13,400	1st Class .. 250 2nd " .. 70
S.S. "SHINYO MARU"	13,040	1st Class .. 200 2nd " .. 70
S.S. "KOREA MARU"	11,809	1st Class .. 170 2nd " .. 40
S.S. "SIBERIA MARU"	11,790	1st Class .. 170 2nd " .. 40

The S.S. "TAIYO MARU" is the largest steamer operated across the Pacific, calling at Honolulu. The Dining Room, Winter Gardens, Lounges and other public rooms are unusually spacious and attractive. A pleasing feature is the tiled open-air salt water plunge. Other facilities on this steamer are luxurious suites, consisting of Sitting Room, Bedroom and Bathrooms. The cabins are large and well equipped and several rooms have private baths attached.

Other steamers on the service are well equipped to provide the maximum standard of comfort usually demanded by passengers.

For particulars of Sailings and Through Fares, etc.,  
From EUROPE  
via  
SAN FRANCISCO and HONOLULU  
to  
JAPAN and CHINA  
apply to the N.Y.K., 4, Lloyd's Avenue, London, E.C.3 or to the Company's agents.  
17

<sup>24</sup> “N.Y.K. HANDBOOK OF INFORMATION” NIPPON YUSEN KAISHA, April, 1926, pp.1-23. 縦 20.3cm, 横 13cm サイズ全 23 頁。



見豊前守一行の海路警衛と航海練習の爲に、萬延元年正月十九日浦賀を發し、二月二十六日桑港に着、（ポーハタン號より十數日先着）閏三月十九日桑港を發し、布哇經由五月五日浦賀に歸着した。左記は當時の消息の一端を傳ふるものである。<sup>26</sup>

とあるように、太平洋を往復横断した最初の日本船である咸臨丸の行程を冒頭に掲げ、ついでその咸臨丸に乗船した木村撰津守の自筆の奉使米利堅紀行の一節と、同船の乗組員の一人であった福澤諭吉の自伝の一節を掲げている。

そして次の差し込みの「日本郵船經營主要航路圖」があり世界地図に日本郵船会社の「日本郵船客船航路」を赤色の実線で、「接續航路」を赤色の点線で示している。

ついで「桑港航路」として、最初に「北方航路と南方航路」の記述がある。

日本と北米とを連絡する航路には北方線と南方線と二つあります。北方航路は横濱を出帆して進路を北東に執り、アリューシャン群島に沿つて東航し、英領加奈陀ヴキクトリヤ港を経てシヤトル港に到るもので、太平洋上此北方航路を今から約三十年前創始したのは日本郵船会社であります。爾來此航路に内外幾多の同業者が定期航路を開き、年一年船舶の往來が頻繁と成つて參りました。現在当社が此航路に就航せしめてゐる定期客船は静岡丸、横濱丸、加賀丸、伊豫丸の四艘で、船體の大きさに於てこそ英米船に遜色がありますが、當社の永年の經驗による航海技術の熟練、乗組員の規律の嚴正、船内の清潔、待遇の懇切、設備の完全、食膳の豊美等によつて北方航路中最も安全で且最も氣樂な船と云ふ定評を得て居ります。

南方航路は横濱出帆後東南に航走約九日間でホノルルに達し、更に約五日間で桑港に到達する所謂桑港航路を申します。四時海上平穩、氣候も温暖で、且つ太平洋上の樂園と謂はるるホノルルを経由する事故頗る愉快な航海が出來ます。當航路は永年東洋汽船會社の經營する所でありましたが、大正十五年春当社が之を繼承する事と成り、茲に當社は太平洋の南北二航路を併せて經營する事と成りました。使用船は従前の通り日本一の巨船大洋丸外四艘に、今回大改造を施し、乗組員を精選し舊來の面目を一新致しました。又多年朝野の間に懸案がありました優秀大客船は愈々本航路使用船として、当社に於て建造の事に確定し、其計畫も着々進捗して居ります。要之當社は今後本航路の施設を益充實完備して、太平洋に於ける代表的日本船として江湖の御期待に背かない様最善の努力を拂ふ覺悟であります。就ては近年歐米各國相競ふて所謂自國船主義を高調して居ります折柄、今後一層邦人旅客の御後援をお願い致す次第であります。<sup>27</sup>

日本郵船会社は、桑港航路の開設により、太平洋を横断する2航路を保有することになった。明治29年（1896）8月から運行を開始した横濱・シアトル航路について、大正15年（1926）よ

<sup>26</sup> 日本郵船株式會社『桑港航路案内』1927年1月31日発行、前書。

<sup>27</sup> 日本郵船株式會社『桑港航路案内』1927年1月31日発行、1頁。

り横濱・サンフランシスコ航路である。まさに 30 年の年月を経て、前者を北方航路と言ひ、後者を南方航路と呼称するに至ったのである。

この南方航路すなわち桑港航路の主力船が 1 万 4 千トン級の大洋丸であった。このほかに、同案内の「使用船」では、天洋丸、春洋丸、これや丸、さいべりや丸<sup>28</sup>の名が掲げられている。つぎの「寄港地」には、

香港、(基隆)、上海、長崎、神戸、(清水)、横濱、ホノルル、桑港、(ロサンゼルス)。<sup>29</sup>とある。同案内のその後の記述はつぎのようである。

航海の頻繁、乗船賃、ホノルル行乗船賃、桑港行き乗船賃、米國經由歐洲行割引運賃、合衆國入國税、北米合衆國入國法、携帶品について記述され、つぎに旅行の説明が「渡米の手續」として、

旅券、査證、健康證明、乗船申込、乗船券の購入、船室の豫約がある。「手荷物」として、

携帶品、手荷物貼附用レーベル、無賃輸送制限、危険品携帶禁止、果物、野菜類の移入禁止、手荷物の保険、通船客の御便宜などが見られる。つぎに「乗船」として旅券の検査と出港 2 時間前の乗船が可能であること、見送り者は出港 15 分前には銅鑼の合図で下船するなどの注意が見られる。つぎの「航海中」は、船中での諸注意である。

「時差と日差」は、船による航行により経度の変移に留意する内容を 6 頁にわたって記述されている。

「布哇見物」はハワイの観光地を紹介する。

「到着港の手續」については、

検疫、移民官の訊問、讀書試験、税關、通關の手續、通過客の便法などについて説明されている。

つぎの「米國大陸横断鐵道」は、サンフランシスコにおいて連絡するアメリカの鐵道名を掲げ、ニューヨーク、ボストン、ワシントンなどへの線路を説明している。その最後には、

桑港よりの鐵道運賃、北米鐵道聯絡手荷物引渡及無賃制限、北米鐵道小兒運賃と、北米鐵道に関する説明がある。

「大西洋横断汽船」では、

紐育歐洲諸港間各等最低運賃、小兒運賃、大西洋船室豫約と、北米東岸から大西洋を渡航する汽船会社や運賃などを説明する。

---

<sup>28</sup> 同書、2 頁。

<sup>29</sup> 同書、2 頁。



最後に「船客取扱人」として乗船に関する取扱代行の横濱、神戸、長崎の各旅館、ホテル名を掲げ、「本社及桑港航路関係支店代理店」には、日本郵船会社の国内及び世界にある支店や代理店名を記している。

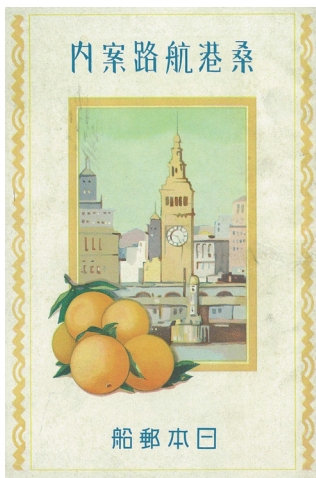
以上が、昭和2年（1927）版の『桑港航路案内』の概要である。日本郵船会社はその後、この案内について、管見の限りつぎの表1のような『桑港航路案内』を発行していることが知られる。



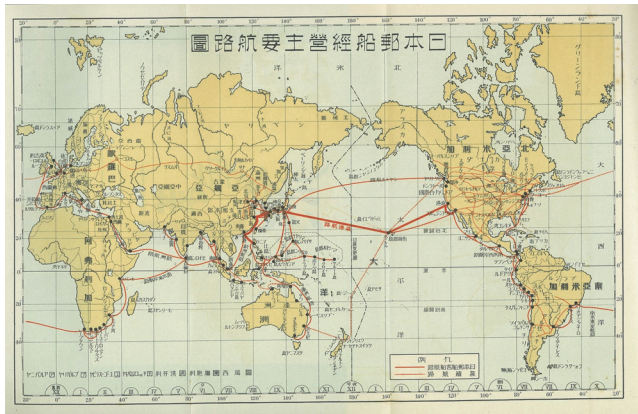
表1 日本郵船会社の「桑港航路案内」一覧

番号	書名	発行年月日	サイズ：縦×横 cm	頁数
①	桑港航路案内	1927年1月31日	22.2×19.0 cm	33
②	桑港航路案内	1928年8月15日	18.8×12.7 cm	61
③	桑港航路案内	1931年4月25日再版	18.8×12.7 cm	65
④	桑港航路案内	1933年4月15日三版	18.8×12.7 cm	62
⑤	桑港航路案内	1937年1月30日改訂4版	18.6×12.5 cm	52

② 1928年版「桑港航路案内」



③ 1931 年版「桑港航路案内」



④ 1933 年版「桑港航路案内」



⑤ 1937 年版「桑港航路案内」



それでは、日本郵船会社の桑港航路はどのように運航されていたのであろうか。神戸港における運航状況を『神戸又新日報』の出船広告から見てみることにする。『神戸又新日報』第 12039 号、1919.12.11(大正 8)付の広告に次の「謹告」に次の記事が見える。

謹告

今般東洋汽船株式會社經營の北米航路桑港線並に南米航路西岸線を其使用船と共に日本郵船株式會社に於て繼承し來る三月十五日より大體從來通りの定期並に運賃率を以て船客及貨物の引受を開始致候間、何卒倍舊の御愛顧に預度此段御披露旁御願申上候也、

大正十五年三月十一日

日本郵船株式會社

日本郵船会社は大正 15 年 3 月 11 日付により、東洋汽船会社が運航していた北米航路の桑港航路を繼承することになった案内広告を掲示した。そして桑港航路を運航するのである。その運航状況を出船広告から整理すると次の表 1 のようになる。

表 1 1926 年 3-12 月日本郵船会社の神戸出港桑港航路表

号数	年月日	船名	出港日	出港時刻	寄港地
14318	19250311	天洋丸	404	正午	横濱・ホノルル
14342	19260404	これや丸	414	正午	名古屋・ビクトリヤ
14353	19260415	春洋丸	429	正午	ホノルル・横濱
14368	19260430	サイベリヤ丸	512	正午	四日市・横濱・ビクトリヤ
14381	19260513	大洋丸	526	正午	ホノルル・横濱
14400	19260601	天洋丸	610	正午	ホノルル・横濱
14411	19260612	コレヤ丸	623	正午	ホノルル・横濱
14440	19260711	春洋丸	711	正午	清水・横濱・ホノルル
14441	19260712	サイベリヤ丸	721	午前 8 時	清水・横濱
14451	19260723	大洋丸	804	正午	清水・横濱・ホノルル
14465	19260805	天洋丸	816	正午	清水・横濱・ホノルル
14492	19260817	コレヤ丸	901	正午	清水・横濱
14507	19260916	春洋丸	921	正午	清水・横濱・ホノルル
14513	19260922	サイベリヤ丸	929	正午	ホノルル
14520	19260930	大洋丸	1013	正午	横濱・ホノルル
14520	19260930	天洋丸	1025	正午	横濱・ホノルル
14534	19261014	コレヤ丸	1110	正午	横濱・ホノルル
14547	19261027	春洋丸	1124	正午	横濱
14564	19261113	サイベリヤ丸	1206	正午	横濱

14588	19261207	大洋丸	119	正午	横濱
-------	----------	-----	-----	----	----

日本郵船会社の桑港航路は3月11日の正午より、ほぼ2週間、15日間隔で神戸を出港し、神戸から横濱に寄港してハワイを経由して桑港に到ったのである。その後、桑港から横濱に回航して神戸、長崎、上海そして香港に到り、香港から再び回航し上海、長崎、神戸に到る航行であったため、同一船が神戸にもどり、再度桑港に就くまで、ほぼ2ヶ月を要していたことが、この表1の運航表から知られる。神戸港からは、天洋丸、コレヤ丸、春洋丸、サイベリヤ丸、大洋丸の5隻の順で運航されていた。

日本郵船会社の桑港航路を利用した乗客の例は、次の『神戸又新日報』の記事から知られる。同紙、第14395号、1926年5月27日付の記事「宣傳に熱心なる來神戸市觀光團



ロスアンゼルス市を北米の大門戸にしたい 在米同朋の一分八分は同市及び同市の郊外に住む」に、

數日前、神戸を素通りして宮島から長崎に向ひたる加州ロスアンゼルス市の實業觀光團二十四名の内、支那見物に赴きたる十數名を除きて男九人女三人の一行は二十六日午後二時第四突堤着の長崎丸にて來神した一行は銀行家、工業家、建築請負業者、材木屋さん及び諸會社社長等同市の代表人物を網羅し、殊に団長クライダー氏は同市商業會議所の港灣及び外國委員として大の親日家なのだ。…一行は同夜オリエンタル、ホテルに於ける縣市の歓迎會に臨むだが、同ホテルを宿として五日間神戸に滞在すると、…

とあるように、アメリカのカリフォルニア州のロサンゼルス商業團が神戸を訪問した、その際に、日本郵船会社の上海航路の長崎丸で上陸した。彼等は神戸に滞在中は神戸埠頭のオリエンタルホテルに宿泊していた。そして帰国の際の記事が『神戸又新日報』第14400号、1926年6月1日付に、「上々機嫌で ロス市實業團去る 神戸市と天女市との提携 八月の博覽會には是非遣つて來給へ」と見える。

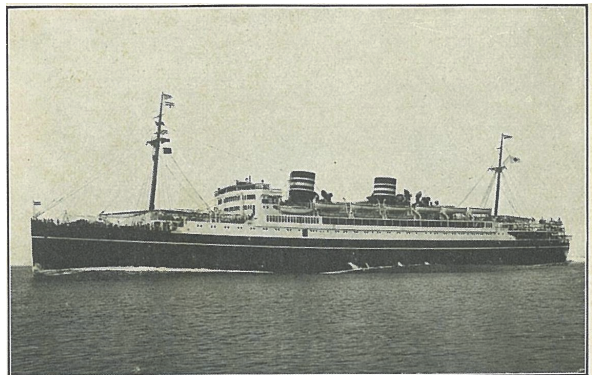
五日間神戸滞在中だったロスアンゼルス實業觀光團十一名は三十日支那見物を終へて着神したる十三名と共に三十一日正午第一突堤の大洋丸で縣市及び商業會議所代表の見送りを受けて上々機嫌民口如何に吾々米國商工業者に趣味を懐いて居るかが明らかに讀まれた之は取りも直さず神戸とロスアンゼルス(天女の都)とが相提携する端緒に有力なる貴紙を通じ

て宜しくし貴士民に傳へてほしい八月十六日から二十日迄ロ市に南加物産博覧會がある。是非來遊し給へ」と団長は如才なく別意を述べた。

ロサンゼルス商業団一行は、5月31日神戸発の大洋丸に乗船してロサンゼルスに向けて帰国したのである。ロサンゼルスへの日本からの直航汽船は無いが、ロサンゼルスの南部に位置するサンフランシスコに赴く大洋丸が最も便利な太平洋航路便であったためであろう。

このサンフランシスコ航路に新造船が投入される。『七十年史』に次のように記されている。

本線使用船はいづれも十五年以上の老齡 船で、ダラー汽船会社の新鋭プレジデント型客船と比べて著しく劣っていた。元來当社と東洋汽船との合併が議せられるに至った動機は、東洋汽船では困難であった桑港線使用線の更新を当社によって実現するためであった。よって当社はかねて了解を得ていた通信当局の内約に基づき、直ちに一万七千総噸級、最強速力二十ノットの優秀客船を建造する準備に着手、設計その他の研究を進め、翌昭和二年五月淺間丸(船価一一、二七四千元)、龍田丸(同一、二一五千元)を三菱長崎造船所に注文した。…かくて淺間丸は昭和四年十月十一日、秩父丸は同五年四月四日、龍田丸は同四月二十五日、それぞれ横浜を出帆、米国向け処女航海の途に上ったが、その優秀な設備と万全なサービスは内外顧客の公表を博し、昭和六年(一九三一年)本航路に就航したダラー汽船の新造優秀客船プレジデント・フーヴァー号及プレジデント・クーリッジ号の二船に対しなんらの遜色がなかった。<sup>30</sup>



と、昭和4年(1929)から翌年にかけて日本郵船会社は、サンフランシスコ航路に3隻の新造船を投入した。淺間丸(右写真参照)は総噸数16,947噸、龍田丸は16,955噸、秩父丸は17,498噸であった。淺間丸は最初の航海で、横浜ホノルル間を7日と16時間34分で、ホノルル・サンフランシスコ間を4日間と15時間12分で航行し、結果的には横浜とサンフランシスコを12日と7時間46分で航海したことになる。秩父丸も龍田丸も12日と数時間で航海したのであった。<sup>31</sup>



<sup>30</sup> 日本郵船株式会社編纂『七十年史』日本郵船株式会社、1956年7月、181-182頁。

<sup>31</sup> 『七十年史』182頁。

この 3 隻の内の浅間丸に関する冊子が上記の写真である。香港の“*The China Mail*” No, 27376、1930 年 1 月 2 日付の 5 頁にも下の記事（前頁写真）が掲載されている。

THE ‘TATSYTA MARU’ ‘Asama Maru’s’ Sister Ship Does 21,930 Knots

Hong Kong office of the Nippon Yusen Kaisha has received a telegraphic advice from Tokyo stating that M.V. “Tatsuta Maru”( sister ship of M. V. “Asama Maru”), made knote 21,930 on her official trial run December 27, off Nagasaki Harbour, which is considered to be very satisfactory.

「龍田丸」は「浅間丸」の姉妹船で 21.930 ノットであり、日本郵船の香港事務所は東京から電信を受け、浅間丸の姉妹船である「龍田丸」は、12 月 27 日に長崎港を出港し、公式に 21.930 ノットの記録を作ったと報じられている。

#### 4 小結

日本郵船会社が太平洋航路の定期航路として運航を開始するのは明治 29 年(1896)のことで、アメリカ本土の西北のシアトルとハワイ、横浜、神戸、下関、香港を結ぶ航路を同年 8 月より運航を開始した。

その後、東洋汽船会社が明治 31 年 (1898) より運航していたサンフランシスコ線を大正 12 年 (1923) より引き継ぐことになり、日本郵船会社は、大正 15 年 (1926) 3 月 15 日よりサンフランシスコ線の運航を開始したのであった。

この日本郵船会社のサンフランシスコ航路に関する「航路案内」が 1927 年から 1937 年まで確認できるだけで 5 冊の「航路案内」が出版されている。いずれもサンフランシスコを代表する建築物を表紙に掲げた冊子体になったもの 30-60 頁ほどで、航海の状況、乗船賃、ホノルル行乗船賃、桑港行き乗船賃、米國經由歐洲行割引運賃、合衆國入國税、北米合衆國入國法、携帯品や旅行の説明が「渡米の手續」として、旅券、査證、健康證明、乗船申込、乗船券の購入、船室の豫約が説明され、また「手荷物」にも詳細な説明があり、「乗船」に際しての注意事項なども事細かに説明されたものであった。サンフランシスコ到着後の「米國大陸横断鐵道」は、ニューヨーク、ボストン、ワシントンなどへの線路を説明するアメリカ旅行の簡便なガイドブックと言えるであろう。