

## 1933年の原田汽船会社「青島航路案内」

松浦 章

**要旨**：20世紀前半において日本から山東半島の要港青島への定期航路を運航していたのは、1874年創業の大阪商船会社と1875年創業の日本郵船会社の巨大汽船会社であり、その2社に拮抗して大阪の原田汽船会社があった。しかし前二会社に比較し、原田汽船会社の青島航路の活動に関してはほとんど知られていない。

そこで、最近見出した1933年の原田汽船会社発行の「青島航路案内」とともに青島における原田汽船会社の足跡を探訪した記録をもとに述べるものである。

**キーワード**：1933年 原田汽船会社 青島 青島航路案内

### 1 緒言

東洋の真珠と謳われた山東半島南西沿海の膠州湾東湾口の良港青島港は、19世紀末から知られるようになる。1897年に発生したドイツ人宣教師の殺害を契機に、ドイツ帝国が膠州湾岸を占領し、1898年には99ヶ年の期限により膠州湾岸を清朝政府から租借し、海軍基地を設け、後の大都市となる Tsingtau Shi 青島市を建設したのであった。<sup>1</sup>その後、第一次世界大戦においてドイツ帝国に宣戦した日本は、1914年11月に膠州湾岸を占領したが、1922年のワシントン会議で中国に返還した。<sup>2</sup>その後の国民党政府は1929年青島特別市を成立させ、1930年に青島市と改称した。1937年日中戦争が始まると、青島は再び日本軍の占領下に置かれ、1945年のアジア太平洋戦争の日本の敗戦にいたるまで日本が統治していた。<sup>3</sup>

この青島と日本を結ぶ航路は、日本にとって重要な海外航路の一つで、日本郵船会社、大阪商船会社が定期航路を就航させている。この二社が社船と称された巨大海運会社であったが、これに対抗したのが中小の汽船会社であったいわゆる社外船の大阪に拠点を持った原田汽船会社

---

<sup>1</sup> 浅田進史『ドイツ統治下の青島 経済的自由主義と植民地社会秩序』東京大学出版会、2011年3月、31-62頁。青島市檔案館編『青島城市歴史讀本（1891-1949）』青島出版社、2013年11月、61-80頁。

<sup>2</sup> 本庄比佐子編『日本の青島占領と山東の社会経済 1914-22年』財団法人東洋文庫、2006年3月、iii-v頁。青島市檔案館編『青島城市歴史讀本（1891-1949）』青島出版社、2013年11月、81-110頁。

<sup>3</sup> 青島市檔案館編『青島城市歴史讀本（1891-1949）』青島出版社、2013年11月、156-174頁。

であり、同社が大阪から青島までの汽船定期航路を運航したのである。<sup>4</sup>

原田汽船会社の青島航路に関しては、すでに「原田汽船会社と青島航路」<sup>5</sup>において述べたが、今回新たに見出した昭和 8 年（1933）11 月に原田汽船株式会社が発行した案内書「青島航路案内」と同社の青島支店を中心に述べてみたい。

## 2 日本汽船会社と青島航路

1932 年（昭和 7）3 月に成立した「満洲国」への日本からの汽船航路の就航を企図した日本の汽船会社は、各社ともに繁忙を来していた。

『満洲日報』に 1932（昭和 7）年 4 月 16 日から同 19 日まで連載された記事「満蒙めざして本邦汽船会社の積極的躍進計画」に、昭和 7 年当時の日本の汽船会社の状況が見られる。

### トップを切った商船

平和と自由の楽土振興満洲國、門戸開放と機会均等の原則による産業の開發—これだけでも輝かしい前途を有つ満蒙を讃えるに充分である。満蒙は今や政治経済上の一変革を来した。即ち満洲國自体の王道による善政の施行並に皇軍の匪賊討伐による治安の徹底的維持策の振興と共に民衆の生活安寧が期待せられ、一方に於ては内地資本家の進出によって諸種の生産工業も徐々に着手せられんとし、日本と満蒙との貨客の往来は日を経る毎に頻繁を加えている。見よ、大連埠頭に於ける入船出船、を！その悉くが旅客は満員、貨物は満載の姿である。久きに亘って沈滞の色愈々濃く、如何なる対策も二回から目薬程の効能もなかった本邦海運界は今、振興満洲國の生誕を迎えて一脈の活気を吹き返したのだ。本邦各汽船会社の眼は満蒙に向って集中せられた。満蒙に対する各社の新計画は如何か。既に着手せられたものもあり計画中のものであるが、この際これを一瞥することも強ち徒爾ではあるまい。

### 一、大阪商船

満洲國の出現と同時に逸早く積極方針に出でたのは何とんでも大阪商船である。阪神大連航路は日満間を結ぶ唯一の命令航路であると共に商船にとりての弗箱である故にこれが充実改善は当然の責務であらねばならない。果然四月一日より二隻を増配して六隻となし従来の三日目出帆を隔日出帆としたことは流石に業界のトップを切ったものであった。先年うらる丸を新造した商船は、これが姉妹船うすり丸を新造し、香港丸を廃する予定であったが貨客の激増に備うるため、代船たるあめりか丸をも復活し都合六隻を以て本航路に於ける独壇場たるの地位を確保している。只識者の物足らず思うのは商船として何故こ

<sup>4</sup> 松浦章編著『近代日本の中国・台湾汽船「航路案内」船舶データベースの一端』関西大学アジア文化研究センター、2015 年 2 月、15-23、25-32 頁。

<sup>5</sup> 松浦章「原田汽船会社と青島航路」『或問』第 26 号、2014 年 12 月、1-22 頁。

松浦章『汽船の時代と航路案内』清文堂、2017 年 2 月、231-257 頁。

の機会にスピードアップを実行しなかったかということである。新造優秀船うすり丸の万般の設備は感嘆に値するとしても、大連門司間の航海に依然として三日二晩を要することは商船会社としては一考すべきである。スピードを尠くとも二十一二節とし、今朝十時出帆すれば翌夕刻には門司着にすることは決して不可能な事ではない。折角の機会にこれを断行し得なかつたことは頗る遺憾とされている。

大連航路の充実に次ぐ商船会社の計画は新國家の成立を機会に内地と北支那及滿蒙を繋ぐ航路網の拡張であつて従来の大阪大連線、大阪天津線、大阪青島線等の外に今回横浜大連間に自由航路を新設した。第一船として「めなど丸」は四月十五日横浜発、二十日大連入港の予定である。右自由航路の寄港地は往復共主要港の外、清水、宇品、今治、宇野、芝罘、胡盧島、青島等貨物の都合によって、臨時寄港せしむるものである。而して四月下旬には巴陵丸、五月上旬には「ひよどり」を就航せしむることとし、五、六月中は使用船決定し居らざるも、右三隻の外、甲子丸、日東丸、朝熊丸、志摩丸、青山丸等より船繰都合よきものを配することになるらしい。七月以後に於ては朝熊丸、志摩丸、巴陵丸の三隻を以て月三回乃至四回の自由定期となす模様である。これは横浜天津線が毎週火曜日に横浜を出帆、月四回の定期航路を営んでいる結果、横浜大連線にありては横浜出帆日を、その中間に挟み、一週一回乃至十日一回の予定で蒐貨の上に遺憾なきを期せんとするものである。更に横浜、天津線の復航に限り大連より今治に直航寄港せしむることとし四月より実施している。

## 二、近海郵船

横浜牛莊間を六隻とし、月六、七回の定期航路を三月二十八日より実施した。即ち横浜牛莊線には従来玄武、勝浦、相模、淡路の四隻を毎週一回就航せしめたが、今回右航路から天津寄港だけをやめた横浜、名古屋、阪神、大連、牛莊間を結ぶ横浜滿洲線を開始したもので、東京小樽線に使用していた二千五百噸級の宮浦丸、竹島丸の二隻を増配し、第一船宮浦丸は去る二十八日横浜を出帆したものである。

## 三、朝鮮郵船

朝鮮郵船も滿蒙とは直接の關係を有し居るため、早くも新航路の設定に腐心しつつあったが、四月より左の通り二航路を新設し蒐貨運動に努力している。

イ、群山、仁川、鎮南浦、大連、營口の自由定期航路を開始、京幾丸を就航せしめ月二航海の予定である。

ロ、長崎、大連線往復航共各船の博多寄港を開始し、四月の新定期より実施す。

但し長崎大連線は沿岸命令航路の廃止と共に七百噸級の雄基、新義州、忠清丸の三隻がフリーとなったため之が配船に就て調査研究の結果によるものである。但し博多寄港が不許可の場合は、右三船の内、一船は釜山を中心とする南朝鮮と博多、若松を中

心とする北九州との連絡をなさしめ、一船は南朝鮮、一船は北朝鮮に配船する筈である。

#### 四、大連汽船

大連汽船会社の最近における躍進は顕著なるものがあり、昭和三年七月元郵船の専務たりし安田征氏が社長となるや、増資の断行と共に増船又増船、今や郵船、商船、国際に次ぐの一流会社として押しも押されぬ確固たる基礎に立ち、遂には内地業界に一大センセーションを捲き起した事実があり、振興満洲國の実現に当っては大汽としても絶好のチャンスであるから必ずや斬新の計画が発表されるものと期待されるのは当然であろう。曾て山本満鉄総裁当時、大連、上海、門司の三角航路を計画した経験を有するので、今回も内地航路には貨物第一主義の旧殻をかなぐり捨て、貨客船主義に転ずべきは容易に予想し得るところだ、但し目下の所では何等具体的な新計画線の発表を見ぬが、果然、大阪商船の弗箱たる阪神大連間の独占航路割込計画が何処からともなく喧伝さるるに至ったのは相当注目に値する。

かつて太平洋航路にその勇姿を誇った一万三千噸級の天洋丸、さいべりや丸、これや丸は秩父丸、竜田丸、浅間丸等一万六千噸級の優秀船が相次いで新造されるに及び現在繋船中であるが、これ等の巨船も今では百万円程度で購入することが出来ると言われる。大連汽船が如何に逆立ちしたところで巨船の新造は資金関係の上からみて到底覚束かない。そこで大汽の社内保留金が現在三百五十四万円に達しているので、この保留金のうちから前記天洋丸、さいべりや丸を買収し、相当の修繕を加えて、阪神大連線に配せば船体が大きいのと速力が速いので充分に大阪商船の独壇場を脅かし、よくこれを牽制することが出来る手筈なのだ。殊に大汽としてはその昔東洋汽船の代理店としてさいべりや丸を取扱った経験を有し、現に長春丸の岡事務長の如きはかつてさいべりや丸の事務長であったのだ。只問題は採算がどうなるかにあるが、満蒙の産業開発による貨客の来往が愈々頻繁を加え行く実情を考察すれば十分に確信あるものの如くである。然し先般安田社長の更迭あり、後任社長の決定もおいそれとは運びそうになく、一先ずこの計画も中止の姿に置かれている。

#### 五、北九州商船

本社は福岡市海岸通、資本金百万円、当地沢山兄弟商会はその代理店である。事変後の満蒙の情勢一変化を早くも看取り対策樹立中のところ、今回佐世保、博多、朝鮮大連、三角、長崎線の定期航路を開始し、其第一船として珠丸(一二〇〇噸)は四月十九日大連入港の予定である。本航路は朝鮮総督府の命令航路として補助金を受くる外、佐世保市より補助金を与える計画があると言われている。毎月定期に二回就航せしめ一般の乗客をも取扱う筈である。

#### 六、原田汽船

大阪に本社を有する原田汽船は、現在青島航路と大連航路を経営している。但し大連航路というも、大連、門司、三津浜、宇品、今治、尾道間であるが、今回更に岡山県宇野と大連間をつなぐ定期航路の新設を計画中である。

#### 七、島谷汽船

近海就航船ディーゼル化のトップを切ったのがわが島谷汽船である。満洲事変直後の荷動き増大を見越して、三井玉造船所に注文中であったディーゼル貨客船二隻の内、第一船たる朝海丸は、先月初旬既に竣成、朝鮮総督府の命令航路として、大連、朝鮮、北海道線に就航し澁刺たる意気を見せている。姉妹船たる日本海丸は来る五月五日頃大連に回航の予定であるが、近海方面にディーゼル船を配した最初のものであるだけに一般業界の注目する所であり、朝鮮沿岸並に北日本方面の旅客にとっては非常な便益を供するわけである。当地では大三商会在が代理店であるが、商会の経営者なる三村元介氏は、海運同業組合の会長であり、その重厚真摯な人格と相俟って今後の蒐貨に多大の期待を払われている。

#### 八、三井船舶部

満洲國の出現は直接に諸種の建築材料の需要を喚起した。ここに着目したのが三井船舶部である。大分セメントの満洲出貨を基礎とし九州、大連間の定期航路開発を計画中である。而も復港には満洲の特産物を底荷としようとするもので、所謂一石二鳥の計画と思われる。尚北米航路における箱根山丸、白馬山丸等六千噸乃至九千噸級の船舶を神戸より大連に延長せんとする計画はすでに先年来より樹立せられたが、北米向けの目ぼしき貨物が相当数量に達しないために、未だ実現に至っていない。貨物の出来次第大連に延長する予定である。

#### 九、北日本汽船

小樽に本社を有する大阪商船系の会社である。敦賀、清津間に新高丸を月三回運航しているが、これを通信省の命令航路たらしむべく運動中である。実現の暁は関釜連絡船たる高麗丸、新羅丸を譲り受けんとするもので、目下これが画策中であると伝えらる。殊に吉会線の終端港決定と同時に満蒙物資の裏日本への動きは当然期待せられる所であり近海郵船と共に相当熾烈な活躍をみるものと思われる。

#### 十、栃木商事

内地行の南滿鉄を基礎貨物として大連内地間の定期航路新設を計画中であり、これがため大連支店復活の準備中である。若松市に本社を有し資本金二百万円である。

#### 十一、山下汽船

#### 十二、日本郵船

当地に支店出張所を有し当然飛躍すべき大会社であつて尚静観中のものに山下汽船、日本郵船がある。勿論日本郵船としては、近海方面の蒐貨には近海郵船がこれに当たっている関係上、内地航路に対しては殆ど無関係の状態に置かれている。歐洲向滿洲輸出品が殆ど農産物に限られて居り、而も現在の特産界の実勢は、配船を増加する程でないので、将来の事は暫く問わずとしても、現在に関する限り何等の新計画はないようである。

山下汽船は本邦海運界に於ける惑星であり、傭船八十万噸乃至百万噸に余る船舶を遠洋近海に動かしつつある特異の存在であるから、今回の滿蒙情勢の一変革に際しては、相当の準備あるものと期待せられるが、現在の所ではそれらしい何等の計画あるを聞かない。主として遠洋方面に出動せしめている関係もあろうが、滿蒙に於ける産業開発の進展と共に、電光石火的に惑星としての威力を發揮する時が来るかも知れない。

事の序に大連に支店、出張所を有しながら何等表面化さぬものを附記して置こう。阿波共同、清和商会、東和汽船、松浦汽船がそれである。然しながら是等の各社と雖も、滿洲事変を一転機として日滿の取引関係は一変事を來たし、相当活躍を与えられていることは事実であるから、現在表面化さぬまでも相応の積極策の樹立に腐心して居ることは容易に予想し得らる。同時に滿洲にはこれ迄無縁の会社であつて、而も滿蒙に活路を發見すべく、着々として計画中のものもあろう。何れにせよ萎靡沈滞の極に達していた本邦海運界が、滿洲國の出現を機として、活気を吹き返したのは否み難き事実と言わねばならぬ。かくして滿蒙を目指す各社今後の競争こそは相当に興味ある問題である(手島生)。

この記事からも明らかなように、1932年3月の「滿洲國」の誕生は、日本の汽船会社においても航路の拡張、充実等と大きな課題を背負うことになった。

このような時期に『神戸新聞』第12366号、1932年(昭和7)6月7日付の「青島航路改善と民国査証料対策 神戸会議所役員会で審議決定」に、神戸と青島の関係が次のように見られる。

神戸商工会議所では、六日正午より定例役員会を開き、(一)曩に鉄道電化に反対出来ぬという交通部決議を承認し、(二)青島商工会議所の陳情にかかる青島内地間定期航路短縮の件、即ち現在青島航路は郵船、商船、原田汽船の三社が従事し、一ヶ月六航海になって居るが、青島方面の貿易發展実勢に伴い、これを七航海半に、年に十八航海を増加せしむ様、尽力して貰いたいという件に関しては、日本商工会議所に於ても提案されるが、神戸会議所としては利害関係が深いから賛成し、政府に陳情することとし、(三)中華民國が最近貨物発証費弁法を公布と貨物の価格、又は数量に拘らず一輸出毎に(同一商人の同一船舶による貨物と雖も輸入港、又は荷受人を異にする時は夫々別口の貨物と看作す)八元(一元は七十錢故約五円六十錢)の在外支那公使館、又は領事館の証明書発給手数料を要すること



とし、八月一日より実施する筈であるが、これに対しては神戸としては最も打撃が甚大であるが、神戸のみの問題でないから日商常議員会に提案して対策を講ずることに決定した。尚お右査証料実施については駐神支那領事館でも問合せ殺到して困っていると。<sup>6</sup>

神戸商工会議所において青島商工会議所の要請である青島と日本を結ぶ定期航路の時間短縮と船便数の拡充案に賛同していた。

このことは日本と青島を結ぶ定期航路がさらに拡大される時期にあったことがわかる。

しかし日本青島間の定期航路を運航していたのは日本郵船会社、大阪商船会社と原田汽船の3社のみであり、この3社がその対応に逼迫していた。

### 3 1933年の原田汽船会社の青島航路案内

ドイツ帝国の青島占拠時期から、日本の青島占拠期にかけて、日本と青島との定期航運をおこなった大阪商船、日本郵船の2社に互して同航路を運航した原田汽船会社があった<sup>7</sup>が、その原田汽船会社の前身の原田商行が1909年当時、青島航路を運航していたことが、ドイツの青島での官報であった中国名『青島官報』に見られる。それをまとめたのが次の表1である。<sup>8</sup>原田汽船会社の前身であった原田商行の汽船による1909年当時の青島航運は表1のようになる。

表1 1909年青島港出入日本船籍原田商行汽船の航跡

入港日	船名	船長	噸數	来港地	出港日	目的地
19081229	Banseigen Maru	Muro	502	天津	19090101	上海
19090105	Fuyo Maru	Nakata	783	神戸		
19090105	Fuyo Maru	Nakata	783	神戸	19090106	神戸
19090204	Fuyo Maru	Matushita	783	門司	19090206	
19090210	Banseigen Maru	Muro	502	神戸	19090210	天津
19090217	Fuyo Maru	Matushita	783	神戸	19090218	神戸
19090314	Fuyo Maru	Matsuchita	783	神戸		
19090314	Fuyo Maru	Matsushita	783	神戸	19090321	天津
19090510	Fuyo Maru	Matsushita	783	神戸	19090511	牛莊
19090616	Fuyo Maru	Matsushita	783	神戸		

<sup>6</sup> 『神戸新聞』第12366号、1932年(昭和7)6月7日、3頁。

<sup>7</sup> 松浦章「原田汽船会社の青島航路案内」、松浦章編『近代日本の中国・台湾汽船「航路案内」—船舶データベースの一端—』関西大学アジア文化研究センター、2015年2月、25頁。

<sup>8</sup> 松浦章「1909-1910年ドイツ占領期の青島における汽船航運の記録」、『関西大学文学論集』第69巻第2号、2019年9月、35-79頁。

19090616	Fuyo Maru	Matsushita	783	神戸	19090618	牛莊
19100313	Hiogo Maru		891	神戸	19100316	神戸
19100315	Hiogo Maru		891	神戸		
19100711	Hiogo Maru		891	神戸	19100712	天津
19100805	Hiogo Maru		891	神戸	19100806	天津
19100819	Hiogo Maru		891	神戸	19100820	天津
19100904	Hiogo Maru		891	神戸	19100905	天津
19101006	Hiogo Maru		891	神戸	19100906	天津
19101108	Canton Maru		1,998	小樽		

原田汽船会社の先行会社である合資会社原田洋行の汽船に芙蓉丸 (Fuyo Maru) があった。船主が大阪市西区阿波堀通五丁目 合資会社原田商行、船籍港は摂津國小濱、船具装置はスクーター、船質は鉄、製造年月は 1878 年 5 月、製造所イギリス・サンダーランド、製造者ショート、総トン数 1,250 噸 52, 登簿噸須 775 噸 32 であった。<sup>9</sup>この芙蓉丸が表 1 の Fuyo Maru783 噸と見てほぼ誤りないであろう。

芙蓉丸は、日本側の記録でも確かに青島に航行していた。『神戸又新日報』第 8099 号、明治 42 年(1909)1 月 29 日付の「神戸郵便局船便廣告」によれば、

芙蓉丸 青島行 通常一月廿九日午後十時 書留同午後九時半 小包同午後八時<sup>10</sup>  
とあり、翌日 30 日には、

芙蓉丸 青島行 通常一月三十日午後十時 書留同午後九時半 小包同午後九時<sup>11</sup>

とある。芙蓉丸はおそらく 1 月 30 日の午後 10 時以降か 31 日に神戸を出港し、門司に寄港して 2 月 4 日に青島港に入港した。これが青島のドイツの官報に記録された Fuyo Maru であることは歴然であろう。

ついで『神戸又新日報』第 8133 号、明治 42 年 (1909) 3 月 6 日付の「神戸郵便局船便廣告」に、

芙蓉丸 青島行 通常三月六日午後十時 書留同午後九時半 小包同午後九時<sup>12</sup>

とあるように、芙蓉丸が青島に向けて、郵便物を積載して航海していたことが知られる。翌日 3

<sup>9</sup> 菅谷甚三郎編『日本汽船件名録』海運週報編集部、1913 年 9 月発行、471-472 頁。

<sup>10</sup> 『神戸又新日報』第 8099 号、明治 42 年 1 月 29 日、8 頁。

<sup>11</sup> 『神戸又新日報』第 8100 号、明治 42 年 1 月 30 日、8 頁。

<sup>12</sup> 『神戸又新日報』第 8133 号、明治 42 年 3 月 6 日、8 頁。



月7日と翌々日3月8日の広告では、

芙蓉丸 青島行 通常三月八日午後三時半 書留同午後三時 小包同午後二時<sup>13</sup>

と、通常郵便、書留郵便、小包郵便の締め切り時間が数時間早くなった。この3日間に芙蓉丸への搭載郵便物の記事が掲載された。このことから3月8日の午後3時半以降に神戸を出港して青島に向かい、3月14日には青島に入港したことは確かである。このことから芙蓉丸が確かに青島へ航行していたことが、ドイツ側と日本側とで確認できる。

原田商航の汽船とおもわれるのが、他に表1の Banseigen Maru 号 502 噸、Hiogo Maru 号 891 噸がある。Banseigen Maru 号 502 噸に関しては『日本汽船件名録』に見える萬成源丸であろう。萬成源丸は、船主が原田商航で、船籍港が摂津國小濱、船具装置がスクーター、船質が鉄、製造年月が1886年、製造所がイギリス・レース、製造者がラメージ・エンド・ファガツソン、総トン数が886噸94、登簿噸数が502噸46とある<sup>14</sup>から登簿噸数からも Banseigen Maru が萬成源丸であろう。Hiogo Maru 号に関して、船主は原田商航で、船籍港が摂津國小濱、船具装置がスクーター、船質が鉄、製造年月が1874年、製造所がイギリス・サダーランド、製造者がアール・トムソン、総トン数が1,438噸45、登簿噸数が891噸84とある。<sup>15</sup> Hiogo Maru 号が891噸であることから登簿噸数がほぼ一致することからこれが兵庫丸であったことは確かであろう。さらに Canton Maru 号がある。廣東丸について、船主は原田商航で、船籍港が摂津國小濱、船具装置がスクーター、船質が鉄、製造年月が1883年、製造所がイギリス・バーケンヘッド、製造者がレアード・ブラザー・コンパニー、総トン数が2,742噸27、登簿噸数が1,997噸63とある。<sup>16</sup> Canton Maru 号、1,998噸とほぼ一致することから Canton Maru 号は廣東丸であったと見られる。

原田商航は、1913年(大正2年)6月末時点で、日本の汽船会社の保有する汽船総トン数5,000噸以上の所有者中で、日本郵船、大阪商船、東洋汽船、岸本汽船、辰馬汽船、三井物産に次いで第7位にあり、汽船11隻、29,289噸を保有する有力汽船会社であった。

原田汽船会社の航路案内によれば、明治39年(1906)4月より、日本と青島との定期航路を開始したとされており、<sup>17</sup> そのことから鑑みても、上表の Banseigen Maru こと萬成源丸、Fuyo

<sup>13</sup> 『神戸又新日報』第8134号、明治42年3月7日、8頁。

『神戸又新日報』第8135号、明治42年3月8日、8頁。

<sup>14</sup> 菅谷甚三郎編『日本汽船件名録』海運週報編集部、1913年9月発行、423-424頁。

<sup>15</sup> 菅谷甚三郎編『日本汽船件名録』海運週報編集部、1913年9月発行、71-72頁。

<sup>16</sup> 菅谷甚三郎編『日本汽船件名録』海運週報編集部、1913年9月発行、71-72頁。

<sup>17</sup> 松浦章「原田汽船会社の青島航路案内」、松浦章編『近代日本の中国・台湾汽船「航路案内」—船舶データベースの一端』、29頁。

Maru こと芙蓉丸、Hiogo Maru 号が兵庫丸、Canton Maru 号が廣東丸の就航の事実は、このドイツの青島官報からも裏付けできると言える。原田商行は以上 1909-1910 年の 2 ヶ年に 4 隻の汽船を使って 14 航海を行っていたことがわかるのである。

ちなみに昭和 8 年 (1933) 11 月の「青島航路案内」に見る時期の、原田汽船の運行状況を『大阪朝日新聞』に掲載された出航案内をもとに次の神戸発、門司経由の一覧表である。

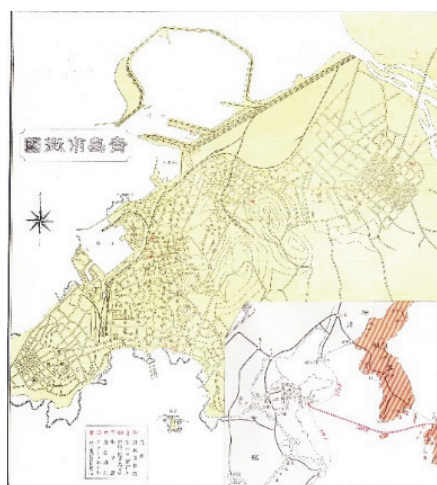
表 2 1933-1935 年原田汽船原田丸の神戸・青島航路運行表

大阪朝日新聞	出版年月日	原田丸 神戸出港年月日	門司出港年月日
18677 号	19331101	19331109	19331110
18693	19331117	19331122	19331123
18706	19331130	19331206	19331207
18728	19331212	19331219	19331220
18734	19331228	19340102	19340103
18741	19340105	19340115	19340116
18759	19340124	19340129	19340130
18767	19340131	19340211	19340212
18783	19340215	19340225	19340226
18796	19340301	19340310	19340311
18807	19340312	19340324	19340325
18821	19340326	19340406 照國丸	19340407 照國丸
18837	19340412	19340420	19340421
18851	19340426	19340503	19340504
18860	19340505	19340517	19340518
18876	19340521	19340530	19340531
18887	19340601	19340613	19340614
18901	19340615	19340626	19340627
18918	19340702	19340710	19340711
18930	19340714	19340723	19340724
18943	19340727	19340806	19340807
18955	19340808	19340819	19340820



18970	19340823	19340902	19340903
18986	19340908	19340915	19340916
18997	19340919	19340929	10340930
19009	19341001	19341012	19341013
19027	19341020	19341026	19341027
19039	19341101	19341108	19341109
19050	19341112	19341122	19341123
19064	19341126	19341205	19341206
19075	19341207	193401219	19341220
19089	19341221	19350102	19350103

表2から原田丸は、神戸出港がほぼ13日間隔で運行されていたことがわかる。1934年4月初めに原田丸にかわって照國丸が代行しているが、昭和9年の一年間に27航海を行い、照國丸の一回を除いて、26航海を原田丸一隻がおこなっていた。原田丸は出航日の午前11時に神戸を出航し、翌日の午前中に門司に寄港し、門司を午後1時に出航して青島へ航行した。極めて正確な定時運航であった。同航路を原田汽船とともに運行していた日本郵船会社と大阪商船会社とともに正確な定時運航を実施していた。<sup>18</sup>



日本郵船会社と大阪商船会社とともに日本政府から命令航路として日本青島間の定期航路を

<sup>18</sup> 松浦章編『近代日本の中国・台湾汽船「航路案内」—船舶データベースの一端—』147-158頁。

運航していた原田汽船会社は、1933 年（昭和 8）11 月に「青島航路案内」を発行している。同案内は、縦 21.8 x 横 62.2cm の 6 折の冊子である。



原田汽船の「青島航路案内」には「我が社と青島航路」について述べられている。

青島と吾社とは因縁浅からざる関係があります。吾社が青島の将来発展に着眼し微力を以て卒先本航路を企図したのは實に遠く明治三十九年四月（今から二十八年前）に定期航路を開きたるに始まります。當時は貿易も微々たるもので幾多の苦き経験を嘗めましたが、国運開発上本航路は吾社に於て維持経営の必要あるを認め不撓不屈の精神を以て努力せし結果、逋信省より郵便物輸送の御下命あり、暫時輸出入貨物も膨張せし爲め更に使用船を増加し以て日支兩國人に多大の便利と交驩とを與へました、大正三年我軍占領後、吾社船舶も御用船として就航する事となりましたから吾社は飽迄素志を貫徹する方針にて此處青



島にて支店を設置し一層業務の改善を圖り、国運発展の萬一に貢献せんといたしました結果、新に大正十二年四月より政府の命令航路として定期就航することとなりました、これ吾社が長き歲月の下に隠忍自重したると廣く一般人士の愛顧御引立の賜なりと深く感謝してゐる次第で御座います。<sup>19</sup>

原田汽船は、青島の将来的展望を看取して、いち早く日本からの青島航路を開削し、明治39年(1906)4月から定期航路を開設した。その当時は搭乗者も積載貨物も僅少で経営が困難ではあったが、第一次世界大戦時期の大正3年(1914)に日本軍が青島を占領し、原田汽船の船舶も注目されることとなり、経営は改善の方向に進展したようであった。この頃に原田汽船は青島に支店を設置したようである。

この1933年(昭和8)11月の「青島航路案内」には、原田汽船の青島支店名が記され、「青島中山路八十二号」と所在地の地番が見られる。2019年11月16日に現地における同地番の建造物を調査したところ、現在は「錢莊咖啡」が営業していた。



この建物には、「山東省文物保護單位 青島中山路近代建築 義聚合錢莊旧址 山東省人民政

<sup>19</sup> 原田汽船会社編「青島航路案内」原田汽船会社、1933年(昭和8)11月、「我が社と青島航路」による。

府 2006 年 12 月 07 日公布 2015 年 10 月 10 日立」の標識が見られる。店のロゴから 1928 年昭和 3 年に建築されたことがわかる。

そうすると、同建築物に原田汽船が青島支店を設置したのであるならば、その一部の部屋を貸借していた可能性が考えられる。具体的な証拠は明らかでないが、原田汽船株式会社が設けられていた可能性は高かったと思われる。

#### 4 小結

先に紹介した出版年不明で昭和初期のものと思われる原田汽船株式会社「青島航路案内」の支店として「青島山東路八十號」の所在地が、<sup>20</sup> 1933 年（昭和 8）11 月発刊の原田汽船会社編「青島航路案内」では「青島中山路八十二號」と移転したことがわかる。そして、両航路案内においても「航海日数と湮程」によると、汽船は原田丸總噸数 4,109.31 噸、速力毎時十五海里であり、収容船客一等 36 人、二等 42 人は同じで、三等は前者が 162 人であるのに、<sup>21</sup> 昭和 8 年版が 177 人と増加している。



原田丸 「青島航路案内」より

おそらく改装して乗客数を増やしたのであろう。この原田丸が往航 4 日間、復航が 5 日間と約 10 日間で神戸・青島間を航行していた。

第一日目 午前 11 時神戸を出港して、二日目の午前中に門司に到着し、午後 1 時に門司出港し、三日目は航海中で、第四日目の午前に青島に到着した。復航の第一日目は青島を午前 11 時に出港し、二日目は航海中で、三日目の午前に門司に到着し正午に門司を出港し、四日目の午前に広島に到着、同日正午に広島を出港して、第五日目の午前に神戸に入港する航程によって運航されていた。

この原田丸による神戸・青島間の航運は毎月 2 回運航されていた。原田汽船会社とともに青島航路を運航していた日本郵船会社は日光丸が、大阪商船会社は泰山丸が昭和 9 年（1934）1-3 月ではあるが、それぞれ毎月 2 回の航海を行なったことから、<sup>22</sup> 日本郵船、大阪商船、原田汽船 3 社の汽船をあわせれば、1930 年代には神戸から毎月 6 回の青島への定期運航が行われていたことがわかる。

<sup>20</sup> 松浦章編著『近代日本の中国・台湾汽船「航路案内」船舶データベースの一端』160 頁。

<sup>21</sup> 松浦章編著『近代日本の中国・台湾汽船「航路案内」船舶データベースの一端』160 頁。

<sup>22</sup> 『神戸又新日報』第 17132, 17164, 17184, 17194, 17204 号、昭和 9 年 1 月 1 日、13 日、2 月 2 日、12 日、22 日参照。