

石崎汽船株式会社の航路案内

松浦 章[※]

要旨：江戸時代の帆船から明治・大正期においては汽船海運業を創業し、現代におけるまで瀬戸内海航路の海運業の一端を担ってきた石崎汽船会社はこの間に幾つかの航路案内を刊行してきた。その中には、大正・明治期の有名画師であった吉田初三郎の描いた「石崎汽船航路鳥瞰圖」がある。吉田は全国各地のみならず、戦前の日本統治下の外地を含め鳥瞰圖を描いている。「石崎汽船航路鳥瞰圖」は、20 世紀前半の瀬戸内海航路の状況を描いた貴重な史料となっている。

本稿は、石崎汽船会社の航路案内を紹介することで 20 世紀前半を中心とする瀬戸内海航路の一端を述べたい。

キーワード：瀬戸内海航路 石崎汽船会社 航路案内 吉田初三郎 鳥瞰圖

1 はじめに

瀬戸内海は古くから海運の重要航路として発展し、19 世紀の後半には汽船が登場すると、瀬戸内海沿海の各地に多くの汽船会社が誕生した。その最大が大阪商船会社で多くの瀬戸内海航路案内も出版した。¹しかし幕末から 150 年以上にわたり営業するのが愛媛県の石崎汽船会社である。昭和 11 年（1936）の『海事要覧』によれば、石崎汽船株式会社は、愛媛県三津ヶ濱町栄町九二として、次のように記されている。

沿革 同社は文政三年海運業を創めたのが濫觴にして、明治六年汽船天貴丸を大阪にて新造し、汽船営業を開始した。明治二十三年三津ヶ濱廣島間定期航路を開設。同三十六年新に尾道三津ヶ濱間航路を設け鐵道省及伊豫鐵道との間に貨客の連帶運輸を締結した地爾來船舶の改善に意を用漸次優秀船を建造して航路の改善に努め今日に至っている。

営業状況 同社は石崎家一族の共同経営にして業態は堅實性に富み資本金五拾萬圓、目下所有汽船四隻一千餘総噸の貨客船を前記航路に配して順調なる成績を挙げてゐる。

所有船舶

船名 総噸数 第十二相生丸 三〇四 第十相生丸 二〇七

[※] 松浦章、関西大学名誉教授。

¹ 松浦章「大阪商船会社の瀬戸内海航路案内——東アジア海域の汽船航路データー」『或問』No. 24、1-15 頁、2013 年 12 月。

第十一相生丸 二〇八 第十五相生丸 二八九²

ここに見られる石崎汽船会社の 1936 年当時の状況であるが、石崎汽船の創業家は文政三年 (1820) に海運業を創業したとされ、昭和 11 年 (1936) 当時にはすでに 100 年以上の歴史を有していた。

石崎汽船会社は現在も発展している会社³であるが、大正 7 年 (1918) に石崎汽船株式会社となる。この石崎汽船会社の大正末期から昭和初期にかけての「航路案内」が知られる。右写真は石崎汽船会社本社で、1924 年竣工の「国登録文化財」である。



そこで、本稿では、1920 年代の愛媛県松山市の三津浜を拠点にした石崎汽船会社の「航路案内」について述べたい。⁴

2 石崎汽船会社の創業

石崎汽船会社を創業したのは伊予国和気郡新浜村の平八郎であった。平八郎は天保九年 (1838) 八月に新浜村に生まれ、万延元年 (1860) 頃には三津浜で廻船業を営んでいた。⁵

文久二年 (1862) には、松山藩の御用達の廻船問屋となり、明治二年 (1869) に松山藩庁に新造船 2 隻の申請をしたのが「石崎庄兵衛」の名で知られている。⁶

ついで明治 6 年 (1873) には石崎平八郎が三津浜―阪神間の旅客船業を経営するため 64 トンの外輪船天貴丸を購入している。⁷

² 畝川鎮夫『海事要覧』海事彙報社、1936 年 12 月発行、1937 年 5 月再版、152 頁。

³ 石崎汽船株式会社は、愛媛県松山市に本社を置く海運会社で、創業 150 年を超える老舗の旅客船事業者で、伊予鉄グループの関連会社である。

⁴ 石崎汽船に関する論考として、管見の限り次のものが知られる。

愛媛新聞社編『石崎汽船史 海に生きる』石崎汽船株式会社、平成 7 年 (1995) 9 月、1-495 頁。

山崎善啓「連載くまつやま 人・彩時記」⑦ 愛媛汽船業界の草分 石崎汽船創業者石崎平八郎」、松山市文化協会編『くまつやま 人・彩時記』松山市文化協会、2006 年 3 月、14-15 頁。

石崎嗣夫「5. 高速船の運航について」『関西造船協会 らん』第 64 号、2004 年 7 月、23-25 頁。

塩見春也「石崎汽船株式会社」『海員』(全日本海員組合) 第 76 巻 1 号 (894 号)、2024 年 1 月、106-107 頁。

⁵ 愛媛新聞社編『石崎汽船史 海に生きる』石崎汽船株式会社、平成 7 年 (1995) 9 月、83 頁。

⁶ 同書、90 頁。

⁷ 同書、38、92-93 頁。

石崎平八郎が三津浜を拠点に汽船業を展開した頃の引札が知られる。

縦 20cm、横 10cm とされる⁸もので、右側、中央、左側と、

愛媛縣三津濱

㊦廻漕店 石崎平八郎

汽船乗客荷物取扱所

とあることから、明治前期のものと思われる。

『公文類従』第 17 編、明治 26 年、第 36 卷、交通 3、通信 2 に「西洋形船へ信号符字ヲ附ス」に、明治 26 年（1893）1 月 14 日付にて

通信省告示、通信省告示第九号、客年十二月中西洋形船へ左ノ信号符字ヲ点附ス。

明治二十六年一月十四日 通信大臣伯爵黒田清隆

とする通信省の告示中に、石崎平八郎の名が見られる。

西洋形船

信号符字：HJPC 免状番号：一三一五 1315 船名：第二相生丸 Aiwai Maru NO2.

種類：汽 定繫場：伊予国三津ヶ濱 船主氏名：石崎平八郎⁹

と見られ、石崎平八郎所有の第二相生丸が通信大臣から信号符号が授与された。

第二相生丸は、明治 25 年（1892）に就航した汽船で、三津浜一字品に就航している。同船は、大阪の空幾太郎が造船し、総トン数 60.47 トン、全長 24.00 メートル、船幅 3.56 メートル、吃水 2.73 メートルの木造船で 15 馬力であった。

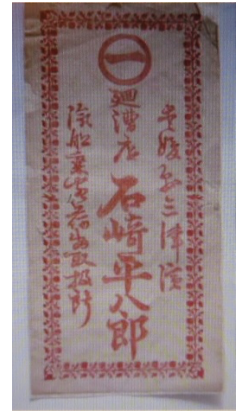
この船と「第一相生丸」で芸予航路を運航し、競合していた広島汽船、肱川汽船に対抗した。その後、経営が厳しくなり、島嶼部航路の中島汽船に売却した。¹⁰

第二相生丸が売却されたのは明治 30 年（1897）¹¹であるから、同船が芸予航路に就航していたのは 5 年ほどであった。

『公文類従』第 19 編、明治 28 年、第 27 卷、交通 3、通信 2 に「汽船第九度津丸外十二艘へ信号符字ヲ点附ス」に、明治 28 年（1895）3 月 20 日付にて

通信省告示○通信省告示第六十五号

汽船第九度津丸外十二艘へ左ノ信号符字ヲ点附ス。



⁸ ヤフーオークションに「マルイチ（屋号）廻漕店 石崎平八郎」として掲示された。

⁹ 国立公文書館デジタルアーカイブ、レファレンスコード：A15112721500。

¹⁰ 愛媛新聞社編『石崎汽船史 海に生きる』39 頁。

¹¹ 同書、39 頁。

明治二十八年三月二十日 通信大臣渡邊国武

とする通信省の告示中にも、石崎平八郎の名が見られる。

信号符字：HKDR 船免状番号：一四五九 1459

船名：第三相生丸 Aiwai Maru. No. 3. 種類：汽

定繫場：伊予国三津浜 船主：石崎平八郎¹²

とある。この第三相生丸は明治 27 年（1894）11 月に就航し、就航航路は三津浜一字品・尾道であった。総トン数 95.75 トン、大阪の空幾太郎が造船し、全長 28.76 メートル、船幅 4.21 メートル、吃水 2.41 メートルの木造船で 22 馬力であった。

当初は芸予航路で、大阪商船や早速汽船を相手に活躍した。明治 36 年 8 月には、この船で、“鉄道連絡便”の尾道航路を開設した。37 年、日露戦争に徴用され、同航路を一時休止したが、38 年 9 月に復帰した、40 年、尾道港に係留中に火災に遭ったため、広島県木江で運動甲板付きに改造、総トン数は 103 トンになった。「第五相生丸」とともに、大阪・東京への鉄道連絡便として活躍した。¹³

第三相生丸は、明治 27 年（1894）から明治 36 年（1903）までは主に芸予航路で、それ以降は、鉄道に連絡する汽船として尾道航路において運航されていた。

上記の記述や後述でも石崎汽船会社にとって航路の起点となった尾道であるが、江戸時代の日本海沿海を経て下関からさらに瀬戸内海を通り大坂に至る西廻り航路の一中継地として尾道は重要な港であった。¹⁴とりわけ日本海海運の主役であった北国船である北前船¹⁵が尾道に寄港すると尾道商人は、北越からの入荷品である米や魚肥は商圏である瀬戸内の島嶼部や四国の北沿海部への流通に貢献し、尾道商港の勢力を拡大させたのであった。¹⁶このような歴史のある中国地方の尾道は四国松山に拠点を構える石崎汽船会社にとっても重要な港であった。

明治 30 年（1897）に石崎回漕店の当主が石崎平八郎から長男兵太郎に移る。¹⁷

明治 41 年（1908）12 月 5 日付の愛媛県の『海南新聞』の広告には、

三津濱尾道間

航海汽船出発

第五相生丸 三津濱發 午前七時 尾道着 正午十二時卅分

¹² レワレンスコード：A15113036800。

¹³ 愛媛新聞社編『石崎汽船史 海に生きる』40 頁。

¹⁴ 青木茂編『新修尾道市史（第二巻）』尾道市役所、1972 年 8 月、112-122 頁。

¹⁵ 石井謙治『江戸海運と弁才船 海の歴史選書 2』日本海事広報協会、1988 年 5 月、125-134 頁。

¹⁶ 『新修尾道市史（第二巻）』、114-115 頁。

¹⁷ 愛媛新聞社編『石崎汽船史 海に生きる』414 頁。

鐵續尾道鐵道發後一時廿五分 大阪着九時廿九分

第三相生丸 三津濱發 午後二時 尾道着 午後九時

鐵續尾道鐵道發後十時〇一分 大阪着六時三十分

第三相生丸 尾道發 午前六時 三津濱着 正午十二 時

第五相生丸 尾道發 午後二時 三津濱着 午後八時

北條 菊間 御手洗 木之江 宮ノ浦 忠海 糸崎 尾ノ道

三津濱高濱港 ○石崎運送店

同 海岸 ○石崎出張所¹⁸

と見られ、石崎汽船会社になる前の石崎運送店による汽船出港広告である。

当時、石崎運送の航路運航の主力は第三相生丸、第五相生丸による三津浜―尾道間の航路であったことがわかる。

そして大正 7 年（1918）8 月、石崎汽船株式会社が資本金 20 万円で設立され、初代社長に兵太郎、専務取締役には長男仙太郎が主任する。¹⁹

『大阪朝日新聞』1920（大正 9）年 11 月 27 日付の「汽船三隻の衝突 お互に先着を争うて」の記事に、

尾道港内向島沖合に於て二十五日午後零時四十分頃、尾崎所有汽船上り神栄丸、伊予高浜石崎汽船第六相生丸、伊予今治木村汽船第二早速丸の三隻が突然衝突して相生、早速の両船は早速、神栄、相生の順序に各船とも先着を競争して、最後部の相生は神栄を追越したるが其際、神栄は相生の船尾に衝当り、相生は右転横様になりたるが其船首が早速の左舷胴腹機関部に衝突したるものの由にて、尾道水上署は双方関係者を呼出し取調中だが、一時は中々の騒ぎであった、幸に人命には異常はなかったが相生、早速の船体損害と荷物に多少の損害があった（尾道電話）²⁰

大正 9 年（1920）石崎汽船の第六相生丸が尾道港内の向島沖において尾崎汽船²¹の神栄丸と伊予今治の木村汽船の第二早速丸との衝突事故が発生した。3 隻ともに先着を競ったことから起きた事故であったが、人身事故には至らなかったと報じられている。

その後、戦時下になると各汽船会社の統合が問題になった。その余波を石崎汽船会社も逃れ

¹⁸ 山崎善啓「愛媛汽船業界の草分 石崎汽船創業者 石崎平八郎 連載〈まつやま 人・歳時記〉⑦」15 頁。

¹⁹ 愛媛新聞社編『石崎汽船史 海に生きる』420 頁。

²⁰ 『大阪朝日新聞』1920（大正 9）年 11 月 27 日。

²¹ 尾崎汽船：1880 年（明治 13）に尾崎汽船部として海運業を開始し、瀬戸内海航路の一端を担った。（『大阪商船株式會社五十年史』大阪商船株式會社、1934 年 6 月）。

ることはできなかった。

『大阪毎日新聞』 1941 年(昭和 16)4 月 25 日「瀬戸内航路一元統制 新会社を設立 各社も原則的に賛成」の記事には、

海運統制強化の線に沿うて瀬戸内海航路の一元的統制会社の設立計画が目下関係業者間に進められており近く保有船舶三、四万トン、資本金一千四、五百万円の新会社が創立されることになった。

現在の海運統制は機構それ自体としてはすでに十分に整備し尽くされており、今後に待つべきものは円滑な運営と統制の基底たる経営単位の内容強化にあるが、この海運界の情勢に即応するため瀬戸内航路経営者の間に航路を本位とした一元的統制機関を設置すべしとの意見が高まり、旧臘来その具体的方策について極秘裏に意見の交換が行われてきたがこのほどにいたり関係各社とも原則的には賛意を表明し大体の成案を得た模様である、同案に対してはかねてから経営単位強化と航路別一元統制機関の設置を痛感してきた通信省当局も全面的な支持を与えているので可及的速かに具体化すべく目下残された細目の問題を協議中で新会社実現の時期は案外早いものと見られる、その大体の統合方針は次の通りである

統合方針骨子

- 一、新会社は原則として瀬戸内海航路全部を一元的に経営するものとする
- 一、企業合同の形式をとらずに航路本位に出資するものとする
- 一、従って関係会社は自社の経営航路中瀬戸内に関する航路および附属設備、就航船舶だけを出資するものとする

関係各社航路

現在瀬戸内海航路に関係を有する会社は次の通りであるが統合の範囲についてはなお研究中のものもあるらしい

大阪商船（資本金一億円、社長岡田永太郎氏）経営航路、大阪-別府線▲大阪-今治線

摂陽商船（二百万円、太田丙子郎氏）大阪-山陽線▲大阪-若松線▲大阪-小松島線▲大阪-徳島線▲広島-呉-別府線

阿波国共同（徳島市、一百万円西野嘉右衛門氏）大阪-小松島線▲同急行線▲大阪-徳島線▲兵庫-小松島線

非常に有意義 通信当局談

土佐商船（高知市、百五十七万円、野村茂久馬氏）大阪-高知線▲高知-宿毛線

宇和島運輸（宇和島市、三百万円、堀部俊介氏）大阪-大分線▲大阪-四国線▲門司-宇和島

線▲宇和島-別府急行線

尼崎汽船（大阪市、五百万円、尼崎伊三郎氏）大阪-九州線▲大阪-若松線▲大阪-中国線▲
大阪-高松-多度津線

瀬戸内商船（尾道市、四十万円野間信熙氏）尾道-今治線

石崎汽船（愛媛県三津浜町、四十万円、石崎仙太郎氏）

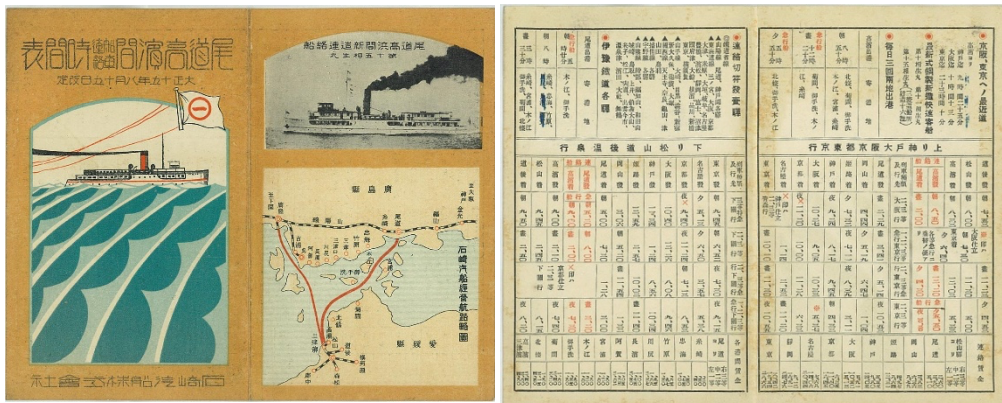
瀬戸内海航路が一元的に統合されるということはすでにきいている瀬戸内海航路は以前から資本的にみて大阪商船の支配下にあるがこれが新会社の下に一元化されることは内海の海運を統制する意味から誠に結構なことである、新会社によって運航が合理化され、たといわずかの船腹でも現在の輸送難を緩和するとすればそれだけでも大きな意義があるといえよう。

瀬戸内海航路も統合の対象となり、石崎汽船会社も統合の中に加えられている。

さらに昭和 17 年（1942）3 月に出された戦時海運管理令により「船舶運営会」が創設され、石崎汽船の第十相生丸総トン数 207.82 トン、第十一相生丸総トン数 208.22 トン、第十二相生丸 304.00 トン、貨物船第一天昭丸機帆船が徴用され、同社に残ったのは第十六相生丸一隻総トン数 90.14 トンだけとなったのである。²²戦後、石崎汽船会社は第十六相生丸一隻で、昭和 20 年（1945）9 月 3 日より芸予航路を一日一便で再開する。²³

3 石崎汽船の「航路案内」

石崎汽船会社の初期の「航路案内」として管見の最古のものは「尾道高濱間船車連絡時間表 大正十五年八月十五日改定 石崎汽船株式會社」縦 13.4cm、横 16.7cm の 2 折が知られる。



表面は、海を航行する汽船と、石崎汽船会社の社旗である○の印が見られる。裏表紙は上に

²² 愛媛新聞社編『石崎汽船史 海に生きる』201、45、47、74、49 頁。

²³ 同書、439 頁。

「尾道高浜間新造連絡船 第十五相生丸」の写真があり、下面は「石崎汽船経営航路略圖」として広島県の尾道と愛媛県の三津濱、広島と三津濱を結ぶ航路が描かれている。

第十五相生丸であるが、石崎汽船の『石崎汽船史 海に生きる』によれば、

就航年月が大正 13 年 (1924) 11 月 6 日、就航航路が三津浜―尾道であり、総トン数 290.04 トン、造船所は長崎三菱造船、旅客定員 308 人、全長 42.42 メートル、船幅 6.36 メートル、吃水 3.33 メートル、鋼鉄船、速力 16 ノット、57 馬力であり²⁴、

「第十三相生丸」の名称で発注したが、数字が不吉なため「十三」を「十五」に変更した。青函連絡船用の建材や豪華装飾品を使い、船底の設計を何度もやりなおすなど、凝った造りが自慢であった。当時としては驚異的な速力 16 ノットで航海し、“鉄道連絡便”の尾道航路急行便として活躍した。昭和 9 年と 11 年には、大阪―洲本間を季節運航した。13 年、燃料の石炭の価格が暴騰し、経営困難となり、売却した。²⁵

とある第十五相生丸は、大正 13 年 (1924) から昭和 13 年 (1938) までの 15 年にわたり石崎汽船会社の尾道・三津浜航路の汽船として就航していた。

裏面の上段は「京阪、東京への最近道」、「最新式鋼製新造快速客船」、「毎日三回兩地出港」、「連絡切符發賣驛」、「伊豫鐵道各驛」が見られ、下段は「上り神戸大阪京都東京行」、「下り松山道後温泉行」の時刻表からなる。

「京阪、東京への最近道」は、

高濱ヨリ神戸迄九時間二十五分、大阪迄 十時間十三分 東京迄 二十三時間十分

「最新式鋼製新造快速客船」、

第十相生丸 第十一相生丸 第十五相生丸 (三菱造船所十六渚)

「毎日三回兩地出港」、

高濱出港 朝八時十五分 寄港地 北條、菊間、木ノ江、宮浦、糸崎

急行船 晝十二時二十分 寄港地 菊間、御手洗、木ノ江、糸崎

急行船 夕五時五十分 寄港地 北條、御手洗、木ノ江

「連絡切符發賣驛」、

◎鐵道省線

▲山陽線 尾道、神戸間各驛

▲東海道線 三ノ宮、大阪、京都、大津、米原、大垣、岐阜、名古屋、豊橋、濱松、静岡、富士、沼津、國府津、大船、横濱、品川、新橋、東京、横須賀

²⁴ 愛媛新聞社編集『石崎汽船史 海に生きる』48 頁。

²⁵ 同書、48 頁。

▲山手線 大崎、目黒、渋谷、新宿、新大久保、池袋、大塚

▲關西線 天王寺、奈良、龜山、津、山田、鳥羽

▲播但線 各驛

▲宇野線 各驛

▲山陰線 綾部、福知山、和田山、城崎、鳥取、上井、伯耆大山、米子、松江、穴道、出雲今市、温泉津、濱田、大社、舞鶴

「伊豫鐵道各驛」

尾道出港

急行船 朝五時廿分 寄港地 木ノ江、御手洗

朝八時 寄港地 糸崎、忠海、竹原

晝三時三十分 寄港地 糸崎、宮浦、木ノ江、御手洗、菊間、北條

とある。同時刻表に見える就航船の第十相生丸と第十一相生丸であるが、広島県東南部の尾道と愛媛県松山市の西部の三津浜と広島県の呉港を結ぶ三角航路に就航していた。

『石崎汽船史 海に生きる』によれば、第十相生丸は、大正 10 年（1921）10 月 11 日就航で、就航航路は三津浜―宇品・尾道であり、総トン数は 307.82 トン、尾道の向島船渠で、旅客定員 300 人、全長 37.42 メートル、船幅 6.06 メートル、吃水 3.03 メートルの鋼鉄船で 35 馬力であった。²⁶

当社の客船では初の鋼船。不況下、船価の下落を機に鋼船導入計画を実施に移し、「第十一相生丸」とともに発注した。縁起をかつぎ、船名の「第十」に合わせて大正 10 年 10 月 10 日に竣工させた。芸予航路に就航した後、12 年 3 月から尾道航路に回った、昭和 6 年と 7 年の夏には、兵庫県の淡路西北協会に賃貸、阪神―淡路間に就航した。戦時徴用中野 18 年 6 月 30 日、マニラ湾外の珊瑚礁で座礁、引き揚げができなかったため 11 月 4 日に放棄した。²⁷とある経緯ある第十相生丸は、大正 10 年（1921）から昭和 18 年（1943）に戦時徴用されるまでの 22 年間にわたり、芸予航路、尾道航路に就航していた。

第十一相生丸は、大正 11 年 4 月 9 日に就航し、就航航路は三津浜―尾道・宇品であった。総トン数 20.8.22 トン、尾道の向島船渠が造船し、旅客定員 320 人、全長 37.51 メートル、船幅 6.06 メートル、吃水 3.03 メートルの鋼鉄船で、速力が 13 ノット、35 馬力であった。²⁸

尾道航路に就航した後、芸予航路に移った、昭和に入り、大阪不定期航路や臨時観光船とし

²⁶ 愛媛新聞社編『石崎汽船史 海に生きる』45 頁。

²⁷ 同書、45 頁。

²⁸ 同書、45 頁。

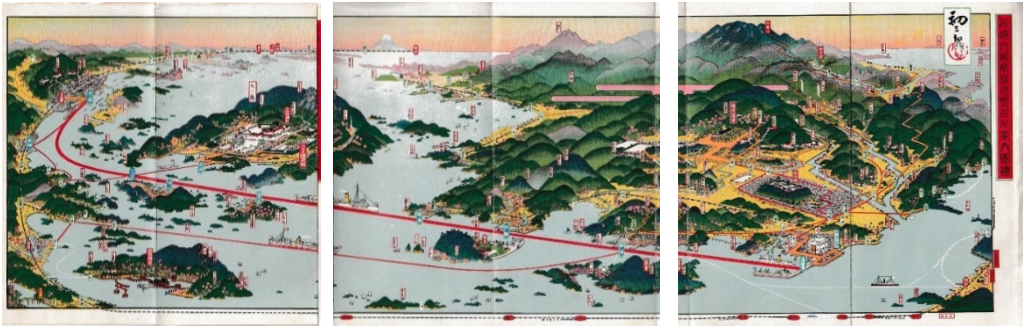
で大活躍。昭和14年3月10日にブリッジから出火、15年1月26日には高浜栈橋に激突した。17年10月1日、戦時海運管理令に基づき「第十二相生丸」とともに船舶運営会へ引き渡し、同会の指示で19年11月に曳き船への改造を完了、北九州から瀬戸内海沿岸にかけて石炭輸送を行った。20年4月29日、福岡県恒見沖で米軍の機雷に接触し、沈没した。²⁹とある。第十一相生丸は、大正11年(1923)から昭和17年(1942)までの20年間にわたり、尾道航路、芸予航路の就航していた。

昭和五年(1730)10月1日改訂の「石崎汽船時間表」を納めた“GUIDE TO ISHIZAKIKI S.S. CO.”「伊豫堂後温泉と松山。大三島」がある。表紙の裏面には「高濱港と桃の興居島」と「鶏啼くや小富士の麓桃の花 子規」と正岡子規の俳句が記された横長写真と「尾の道港全景」の横長写真がある。「石崎汽船時間表」の地図では広島県の尾道と愛媛県の松山に近い高濱への航路と広島と高濱を結ぶ航路が描かれている。



²⁹ 愛媛新聞社編『石崎汽船史 海に生きる』45頁。

吉田初三郎³⁰の芸予航路の鳥瞰図「石崎汽船航路遊覧名所案内圖繪」が附載されている。吉田の昭和二年（1927）春「繪に添えて一筆」が掲載されている。



麗らか春陽を浴びて瀬戸内をうかいする位愉快的ことはない。況んや其の行手に道後別府の二名泉が我等の来るを待受けてゐるにおいておやである。我が石崎汽船は省線尾の道驛より連絡して、直ちに天下の霊場道後へ赴く最捷路で、而かも其の航路は瀬戸内海中でも屈指の名勝を網羅し、風光は明麗、史跡は豊富、舟は迅速且清浄、海は鏡を延べて清螺の浮むにまかせてゐる。

海港尾の道の邊りは最も瀬戸内海情緒の横溢せる所、糸崎、木の江、御手洗の海は、今も猶夜をこめて、舟ながら夫よぶ聲のしみに聞こゆとかや。刺して大三島なる大山祇の神の貴さ、其處に納められたる國寶は、實に日本全國の七割強を占むるといふ。其の昔此の島々を根據として世界に雄飛せし八幡船の故事も眼前に想い出でられ、限りなき感慨に打たれるのである。

鹿島は又俳人にいたく愛好さる麗島、即ち予の俳友青木月斗氏の句あり。

鹿を呼ぶ翁哀れめ冬茂り

三津朝市の奇観、松山城の英姿、いづれも此行を飾る代表的のもの、更に仙湯道後に一泊して、ふりさけ見れば石槌山、面河のあたり、春とも言わず秋とも言わず遊心を咬つて止まないものがある。

本園今や刻なりて世に出づ、冀くば諸氏遊覧の栞りともがな。終に臨み予の今日を恵み給ひし恩師鹿子木孟郎先生並に歴代鐵道省當局の鴻恩を銘記し、併せて當社々長石崎仙太郎の高嘱を拝謝す。

昭和二年

下草萌ゆる日本ライン蘇江々時の假満室にて

吉田初三郎

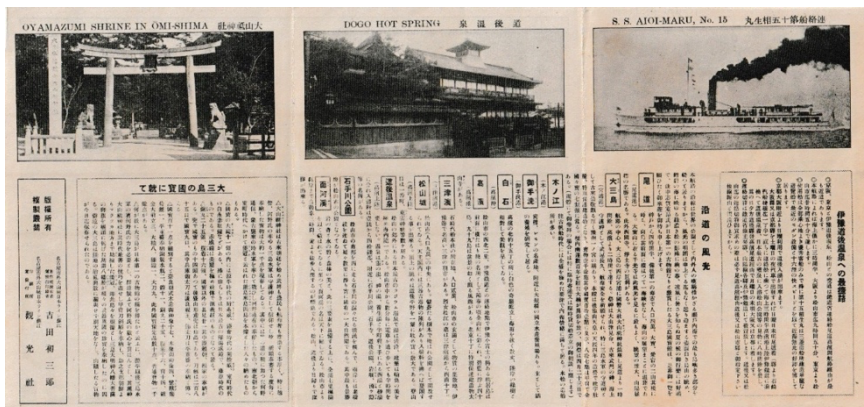
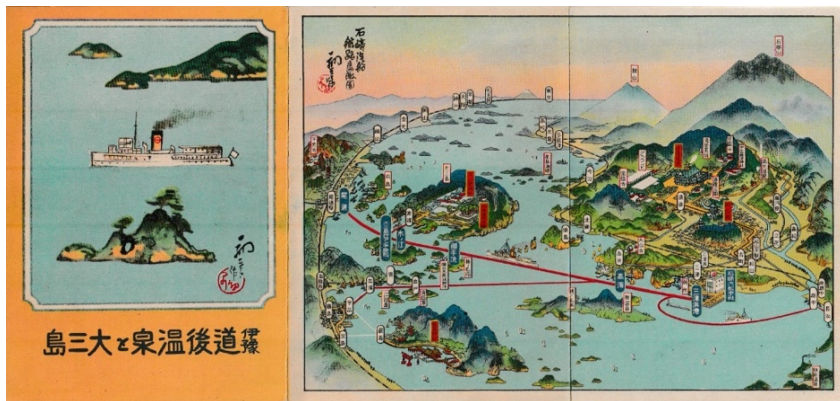
³⁰ 松浦章「吉田初三郎の東アジア汽船航路案内」『東アジア文化交渉研究』第8号、2015年3月、315-327頁。

とあり、その後の記述は、「伊豫道後温泉への最捷路」があり、ついで「沿道の風光」として「尾道」、「大三島」、「木ノ江」、「御手洗」、「鹿島」、「白石」、「高濱」、「三津濱」、「松山城」、「道後温泉」、「石手川公園」、「面河溪」と簡単ながら各地の風光が延べられる。最後に、「大三島の國寶に就て」が述べられている。

先の吉田初三郎の鳥瞰図「石崎汽船航路遊覧名所案内圖繪」が附載されている。吉田の昭和二年

(1927) 春「繪に添えて一筆」が掲載されている表紙が「石崎汽船航路案内」「“GUIDE TO ISHIZAKI S. S. CO.”」がある。内容は全て同じである。

さらに「伊豫道後温泉と大三島」の表紙があり、吉田初三郎の鳥瞰図「石崎汽船航路鳥瞰圖」がある横長3折の案内図がある。裏面は「伊豫道後温泉への最捷路」から「沿道の風光」は尾道から面河溪までの案内と最後に「大三島の國寶に就て」まで、昭和2年版を軽便にした「航路案内」である。



昭和 14 年 (1939) 2 月 14 日付けの「呉鎮守府検閲許可済」がある。「中國と四國の連絡船 石崎汽船」は「尾道＝高濱＝松山・道後連絡航路沿線御案内」には「道後温泉」、「石手寺公園」、「松山市」、「三津濱港」、「高濱港」、「御手洗港」、「木ノ江港」、「大三島」、「尾道港」とあり、「広島＝高濱＝松山・道後連絡航路沿線御案内」では、「宇品港」、「吉浦港」、「鍋港」、「音戸港」について案内が述べられる。



以上戦前のものであるが、「四国・松山と本土を結ぶ 瀬戸内海の観光連絡船 石崎汽船 ISHIZAKI LINE」がある。刊行記述はないが、本文の説明文の「道後温泉センター」のなかに、「昭和 39 年 3 月 1 日開館」との記述があることから、それ以降の出版物と思われる。

この戦後の「航路案内」も「尾道観光案内図」、「松山観光案内図」、「広島観光案内図」の三地点を中心とするものである。



「石崎汽船歴代船舶」によると、明治6年（1873）6月に三津浜―阪神間に就航した総トン数64・00トン、蒸気船天貴丸、から35トンの函洋丸、43・46トンの第一相生丸、60・47トンの第二相生丸、95・75トンの第三相生丸、157・15トンの第四相生丸、99・99トンの第五相生丸、119・02トンの第六相生丸、以上は明治期の就航。大正期になると112・26トンの第七相生丸、121・88トンの第八相生丸、207・82トンの第十相生丸、208・22トンの第十一相生丸、傭船の第三内海丸と福盛丸と、304トンの第十二相生丸、290・04トンの第十五相生丸がある。昭和期は、90・14トンの旅客船第十六相生丸、48・07トンの第十七相生丸、335・61トンの第十八相生丸、297・37トンの春洋丸、251・06トンの錦洋丸が昭和39年（1964）までの前期の竣工である。昭和40年（1965）以降の494・89トンの旅客フェリー旭洋丸、496・15トンの同観洋丸、652・88トンの同恵洋丸、699トンの同晴洋丸、696トンの同旭洋丸、696トンの同翔洋丸があり、水中翼船としては63・75トンの金星、131・88トンの光星、61・48トンのつばさ丸、62・87トンの明星、129・80トンの彩星、129・36トンの春星、61・67トンの歓星、56・75トンの隆星があり、スーパージェットの189トンの瑞光、189トンの祥光、高速船の68・51トンの晴光が昭和40年代の就航である。この他に、帆船が2隻、機帆船が10隻が幕末から昭和期に建造されている。³¹

4 結語

石崎汽船会社の前身は江戸時代の帆船、すなわち和船・弁才船の時代に創業し、大正時代には石崎汽船株式会社として海運事業を展開し、愛媛と広島を結ぶ芸予航路や尾道と三津浜を結ぶ尾道航路などを運航し現在まで活躍する海運会社である。

その石崎汽船会社の活動の足跡の一端が、ここに紹介した数々の「航路案内」に見られる。

石崎汽船会社の残された「航路案内」の中には、大正・昭和期の画師として有名な吉田初三郎³²の鳥瞰図からなる「石崎汽船航路案内」がある。とくに「石崎汽船航路鳥瞰圖」は昭和2年（1927）より少なくとも昭和14年（1939）まで石崎汽船会社の「航路案内」に使われていた。その後は、一般的な形式の観光案内を中心とする「航路案内」となり、戦後は大形のカラー写真を多用する形式に変化している。

上記のように、江戸時代の弁才船から明治・大正・昭和を通じて海運業を展開してきた石崎汽船株式会社の「航路案内」を中心に述べたが、同「航路案内」を通じて瀬戸内海航路の多様性の一端を知ることが出来るであろう。

³¹ 愛媛新聞社編『石崎汽船史 海に生きる』38-74頁。

³² 松浦章「吉田初三郎と東アジアの汽船航路案内」『東アジア文化交渉研究』第8号、315-327頁。

近代東西言語文化接触研究会

本会は、16 世紀以降の西洋文明の東漸とそれに伴う文化・言語の接触に関する研究を趣旨とし、具体的には次のような課題が含まれる。

- 1、西洋文明の伝来とそれに伴う言語接触の諸問題に関する研究
- 2、西洋の概念の東洋化と漢字文化圏における新語彙の交流と普及に関する研究
- 3、近代学術用語の成立・普及、およびその過程に関する研究
- 4、欧米人の中国語学研究（語法、語彙、音韻、文体、官話、方言研究等々）に関する考察
- 5、宣教師による文化教育事業の諸問題（例えば教育事業、出版事業、医療事業など）に関する研究
- 6、漢訳聖書等の翻訳に関する研究
- 7、その他の文化交流の諸問題（例えば、布教と近代文明の啓蒙、近代印刷術の導入とその影響など）に関する研究

本会は、当面以下のような活動を行う。

- (1) 年 3 回程度の研究会
- (2) 年 2 回の会誌『或問』の発行
- (3) 語彙索引や影印等の資料集（『或問叢書』）の発行
- (4) インターネットを通じての各種コーパス（資料庫）及び語彙検索サービスの提供
- (5) (4) のための各種資料のデータベースの制作
- (6) 内外研究者との積極的な学術交流

会員

本会の研究会に出席し、会誌『或問』を購読する人を会員と認める。

本会は、言語学、歴史学、科学史等諸分野の研究者の力を結集させ、学際的なアプローチを目指している。また研究会、会誌の発行によって若手の研究者に活躍の場を提供する。学問分野の垣根を越えての多くの参集を期待している。

本会は当面、事務局を下記に置き、諸事項に関する問い合わせも下記にて行う。

〒564-8680 吹田市山手町 3-3-35 関西大学惟謙館 2 階

言語研究班室

E-mail: u_keiichi@mac.com

代表世話人：内田慶市