

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

著者	松浦 章
雑誌名	関西大学東西学術研究所紀要
巻	37
ページ	A15-A48
発行年	2004-04-01
その他のタイトル	Sino-Japanese Steamship Line from Yokohama to Shanghai during Late Qing Era. : The First Overseas Regular Service of Japan in Meiji Era
URL	http://hdl.handle.net/10112/12577

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 —

松 浦 章

Sino-Japanese Steamship Line from Yokohama to Shanghai during Late Qing Era.

—The First Overseas Regular Service of Japan in Meiji Era—

Akira Matsuura

The Sino-Japanese steamship lines were started by the foreign steamship companies that came to Japan in the last days of Tokugawa regime. The leading character in Jules Verne's 'Le Tour du Monde en Quatre-Vingts Jours', published in 1873, crossed the Pacific between Yokohama and San Francisco on a steamship run by Pacific Mail Steam Company. This company also had a line extending further from Yokohama to Shanghai. The steamship lines between Japan and other countries were monopolized by American and other foreign companies before 1875. But in 1875 a Japanese company entered the scene.

The first one was the steamship line between Japan and Shanghai, China as the first overseas line in Japan. Under the instructions of the Japanese Government, M.B.S.S.Co, opened a line from Yokohama to Shanghai via Kobe, Shimonoseki, and Nagasaki on February 3, 1875. It was a regular service leaving Yokohama for Shanghai every Wednesday, and Shanghai for Yokohama every Sunday. The line was succeeded by N.Y.S.S.Co. that was newly founded on October 1, 1885.

This paper discusses the use of the steamship lines by the Chinese and the Japanese people in the 30 and some years from the opening of the regular line between China and Japan by the Japanese steamship company to the fall of the Qing Dynasty.

— 目 次 —

1. 緒言
2. 清末中国・日本間の汽船航路の開設
3. 清末中国・日本間の汽船航路乗船記録
4. 小結

1. 緒 言

1861年（文久元年、咸豊十一年）十一月十三日（12月14日）に長崎へ来航した英国籍のクリミア号が西一番船として中国商人による長崎貿易の最後の船となり、所謂長崎の唐人貿易の終焉を迎えたのである¹⁾。その後、日本と中国とを結ぶ定期的な船舶の往來は頓挫する。そして、中国・日本間の船舶による定期航路は汽船の時代に突入し、アジアに進出していたヨーロッパの汽船会社の汽船が新たな時代を開くことになり²⁾、上海と横浜を結ぶ定期航路が開設された。ついで間もなく日本政府の支援を得た日本の汽船会社も横浜と中国の上海との間に定期航路を開設することになった³⁾。

そこで本稿は、日本の汽船会社が日本と中国とを結ぶ定期航路を開設して以降の時代を中心に、清朝が崩壊するまでの三十余年間にわたって日本に汽船で渡来した中国人⁴⁾、また日本から中国へ渡航した人々がどのように汽船を利用したかを明らかにするものである。

1) 松浦章「ジャーディン・マセソン商会と日清貿易—文久元年一番ランシフィールド船の来航をめぐって—」『海事史研究』第25号、1975年10月。

2) 幕末明治期に日本に来航していた外国帆船、汽船について次のものが参考になる。

M. Paske-Smith, C.B.E.; *Western Barbarians in Japan and Formosa in Tokugawa Days, 1603-1868*, New York, 1968, の Appendix No. II, List of British ships calling at Nagasaki, 1859-1860, p.339, Appendix No. 11a, List of ships calling at Nagasaki 1861, pp.340-341, Appendix No. 11b, List of all ships calling at Yokohama, November, 1861-December, 1865, pp.342-353.

洞富雄「幕末維新期の横浜・箱館入港船リスト—イギリス議会資料を中心に検証して—」『郷土よこはま』第128号、1996年3月、64~106頁。

3) William D. Wray, *MITSUBISHI AND THE N.Y.K., 1870-1914 Business Strategy in the Japanese Shipping Industry*, Harvard University Press, 1984があるが、上海航路に関しては十分な検討はされていない。

4) 清末に来日した際の乗船記録を検討したものに、北岡正子『魯迅 日本という異文化のなかで 弘文学院入学から「退学」事件まで』関西大学出版部、2001年3月、がある。同書「魯迅の弘文学院入学」の「神戸丸で日本へ向かう」において魯迅の来日時の乗船汽船を考証し日本郵船会社の神戸丸とされた(39~43頁)。

2. 清末中国・日本間の汽船航路の開設

日本と中国とを結ぶ汽船による定期航路の開始は、1864年（元治元年，同治三年）の英国のP & O汽船会社⁵⁾が上海と横浜の間に月2回の定期航路を開設したことに始まる。ついで翌1865年（慶応元年，同治四年）にフランス郵船が同じく上海・横浜間に月一回の定期航路を開設するのである⁶⁾。そして1867年（慶応三）1月1日にアメリカのパシフィック・メール汽船会社，太平洋郵船汽船会社がコロラド号を発船し，サンフランシスコから横浜を経て香港を結ぶ航路を開設し，さらに木造外輪船のグレイト・リパブリック号，チャイナ号，ジャパン号，そしてアメリカ号を新造してこの航路に投入した。その後，パシフィック・メール汽船会社は同航路の支線の一支線として横浜，神戸，長崎を経て上海を結ぶ航路を開設している⁷⁾。

『横浜毎日新聞』第1号，明治3年（1870）12月8日の広告によれば，

米飛脚船出入日限 ゴールデンエーシ來 十五日開帆 チヤパン船今八日香港へ開帆せり⁸⁾

とある。そして同第3号，12月14日の広告に，

米飛脚船出入日限 ゴールデンエーシ來 十五日開帆 ジャパン船來る正月元日香港より當所へ入津 アメリカ船同正月九日サンフランシスコより到着⁹⁾

とあるように、『横浜毎日新聞』創刊初期にはパシフィック・メール汽船会社は米飛脚船の名前で日本に浸透して，サンフランシスコ・横浜・香港を結ぶ航路を運航していた。

年が明けて明治4年（1871）になるとその広告の形式は大きく替わる。

『横浜毎日新聞』第29号，明治4年（1871）1月20日付け一面に掲載された広告「太平洋飛脚蒸気船社中」によれば，ゴールデンエイジ，ニューヨーク，コスタリカ，オレゴン，エリエルの五隻の蒸気船を使用して「兵庫長崎上海」への定期航路を開設していたことが知られる¹⁰⁾。

1874年4月4日付けの『ジャパン・デーリー・ヘラルド』No.3201に掲載された広告（【資料

5) Boyd Cable; *A Hundred Year History of the P. & O. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 1837-1937*, London, 1937.

中川敬一郎「P. & O.汽船会社の成立—イギリス東洋海運史の一齣—」『資本主義の成立と発展 土屋喬雄教授還暦記念論文集』（『経済学論集』第26巻第1，2号）有斐閣，1959年3月，276～301頁。

6) 小風秀雄『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年2月，27頁。

7) John Haskell Kemble; *A Hundred Years of the Pacific Mail, The American Neptune*, April 1950, p.131.

8) 『横浜毎日新聞』第1巻，不二出版，1989年10月，1頁。

9) 『横浜毎日新聞』第1巻，3頁。

10) 『横浜毎日新聞』第1巻，5頁。

1】参照)によれば、アメリカの汽船会社である太平洋郵便汽船会社が中国及び日本からアメリカまで運航し、さらにサンフランシスコからアメリカ横断のセントラル・ユニオン・パシフィック鉄道を利用して太平洋岸のニューヨークまで行くことが出来た。さらにニューヨークまたはAspinwallから英国、フランス及びドイツなどヨーロッパ方面への汽船の様々な航路の選択が可能であったのである。

1873年(明治6)に刊行されたジュール・ヴェルヌの『八十日間世界一周』¹¹⁾はまさにこの航路を利用しているのである。同書は「横浜—サンフランシスコ間を横断する客船は「パシフィック・メール・スチーム」会社に所属し、ジェネラル・グラント号といった。それは二五〇〇トンの大きな外輪船〔水かき水車を備えた初期の汽船〕で、十分な設備を持ち、相当のスピードが出せる船であった」¹²⁾と叙述していることから当時の状況の一端が知られよう。

1875年(明治8年)前には日本と外国を結ぶ汽船航路は、アメリカなどの外国汽船の寡占状況にあったのである。ところが1875年になると日本もその一角に参画することになる。その最初が日本の外国航路として日本と中国の上海を結ぶ汽船の定期航路である。

日本の汽船会社による中国と結ぶ定期航路の開設は三菱会社が最初である。日本郵船株式会社の『七十年史』によれば、

政府は、(中略)明治八年(1875年)一月十八日三菱会社に上海航路の開始を命じた。よって同社は、受託船中東京丸(二, 二一七総屯木船外車), 新潟丸(一, 九一〇総屯鉄製暗車), 金川丸(一, 一五〇総屯鉄製暗車)及び高砂丸(二, 二一七総屯鉄製暗車)の四隻をもって、直ちに横浜上海間一週一回の定期航路を開始した。これが本邦海外定期航路の嚆矢である¹³⁾。

とあるように、三菱会社が日本政府の指示のもとに横浜・上海間の定期航路を1875年に開始したのである。

『横浜毎日新聞』第1241号、明治8年1月20日に掲載された「大蔵省布達」によれば、

當省汽船三菱商會へ相托シ有之候東京丸外三艘、横浜・上海ノ間ニ不断通航為致可申、



『横浜毎日新聞』第29号

11) Jules Verne; Le Tour du Monde en Quatre-Vingts Jours, 1873. 鈴木啓二訳『八十日間世界一周』岩波文庫, 2001年4月。

12) 鈴木啓二訳『八十日間世界一周』287頁。

13) 『七十年史』日本郵船株式会社, 1956年7月, 8頁。

尤來二月三日，東京丸横浜拔錨，神戸へ二十四時，馬關へ六時，長崎へ十二時間碇泊，直チニ上海へ發船ノ筈。自後八日目即水曜ニ相當候日毎ニ横浜・上海両港ヨリ無相違發航可致候條，此旨府縣區長戸長へ為心得通知有之度，此段相達候也。

八年一月十八日 大隈大藏卿
 大久保東京府知事殿 渡辺大坂府権知事殿 中島神奈川縣令殿
 神田兵庫縣令殿 宮川長崎縣令殿 中野山口縣令殿
 小幡小倉縣権令殿¹⁴⁾

とある。三菱商会は明治8年(1875)2月3日水曜日より毎水曜日ごとに東京丸他三隻の汽船を使用して横浜と上海の間において定期航路を開設すること、経由地として日本港内では神戸，下関そして長崎に寄港することにした。

『東京日日新聞』第928号，明治8年2月8日，28頁に掲載された三菱商会の広告では，

東京丸 新潟丸 金川丸 高砂丸

當社今般右ニ記ス四艘ノ汽船ヲ以テ，上海・横浜之間ヲ往復致サセ，本月三日ヲ以テ横浜拔錨，神戸・馬關・長崎ヲ經テ上海ニ至リ，爾後八日目即每週水曜日上海横浜双方ヨリ發艦致サセ候。乗組人ハ練熟セル西洋人ニシテ航海之安心，荷物取扱之嚴重ナルハ申ニ及ハス，賄方等モ至テ清潔丁寧ナリ。且支那・西洋并我國人ヲ論セス，都テ運賃之等級ニヨツテ一般之取扱ヒヨナスヘシ。伏テ乞フ四方船客各港ニ掲ケ有之。當社ノ社章ヲ目的ニ御來臨，御乗船アランコトヲ。

大日本國東京第一大區拾五小區 南茅場町拾八番地 三菱商會本店¹⁵⁾

とあり、『横浜毎日新聞』第1241号の「大蔵省布達」では東京丸他三隻の汽船としていたが，他の三隻とは新潟丸，金川丸，高砂丸であることが判る。英語新聞『ジャパン・デーリー・ヘラルド』にも同様な内容の広告がされている。後掲の【資料2】①～④参照。

これより前、『横浜毎日新聞』第1255号，2月6日付けに先の『東京日日新聞』と同様の広告が掲載された。ただ異なる点は次の記事が追加されている。「○蒸氣新潟丸 來ル十日神戸，下ノ関，長崎，上海エ向出帆」¹⁶⁾とある。同紙，第1265号，2月19日の広告は，「○蒸氣高砂丸 來ル二十四日午後四出帆，荷積ハ十二時限り，人客切手渡方午後二時限り」¹⁷⁾とある。

14) 『横浜毎日新聞』第10巻，不二出版，1989年9月，67頁。

15) 『東京日日新聞』第928号，明治8年2月28日，28頁。同号より同956号，明治8年3月12日，40頁まで同広告が断続的に掲載されている。

『七十年史』10頁。

16) 『横浜毎日新聞』第10巻，132頁。

17) 『横浜毎日新聞』第10巻，174頁。

『横浜毎日新聞』、第1270号、2月25日の広告には、「○元名ニューヨーク 蒸気東京丸 三月三日午後四時出帆 但シ客切手ハ午後二時限度リ、船積ハ午前十一時限り相仕舞候間可成、其以前ニ御申入可被下候以上 二月二十五日 横濱海岸通三丁目 三菱商會」¹⁸⁾ とある。『横浜毎日新聞』、第1277号、3月5日の広告には、「原名 ビハール 船客切手ハ午後當日二時限り 新潟丸 船積切手ハ同午前十一時限り、送状渡方ハ同午後一時限り」¹⁹⁾ とある。『横浜毎日新聞』、第1283号、3月12日の広告には、

金川丸 三月十七日出帆直様御廣告之十七日迄

高砂丸 同二十四日同十八日ヨリ二十日迄

東京丸 同三十一日同二十五日ヨリ三十一日迄

新潟丸 四月七日同四月一日ヨリ七日迄²⁰⁾

とあり、各船の出港期日と広告の有効期間を明示している。

その後、『横浜毎日新聞』に掲載される広告に大きな変化が見られる。同紙、第1291号、3月23日の広告では、

上海へ向神戸馬關長崎寄港 横濱出帆日

高砂丸 三月二十四日 東京丸 同三十一日 新潟丸 四月七日 金川丸 同十四日

右四艘共當日午後正四時出帆致候、船客切手ハ午後四時限り、積込切手ハ午前十一時限り、送り状渡方ハ午後一時限度リ 横濱海岸通三丁目 三菱商會²¹⁾

とある形式で広告された。この形式に変更が加わるのは同紙、第1311号、4月15日付けの広告からである。

上海へ向神戸馬關長崎寄港 横濱出帆日

原名マドラス 金 川 丸 同十四日

同ニューヨーク 東 京 丸 同三十一日

同ビハール 新 潟 丸 四月七日

同デルダー 高 砂 丸 三月二十四日

右四艘共當日午後正四時出帆致候

船客切手ハ午後二時限り、積込切手ハ午前十一時限り、送り状渡方ハ午後一時限度

18) 『横浜毎日新聞』第10巻、194頁。

19) 『横浜毎日新聞』第10巻、230頁。

20) 『横浜毎日新聞』第10巻、264頁。

21) 『横浜毎日新聞』第10巻、310頁。

り 横濱海岸通三丁目 三菱商会²²⁾

とあり、この形式で続き、同紙、第1451号、9月28日付けより本紙一面上段に同様の広告が掲載される²³⁾。それまで長らく郵便蒸気船の「東京・横浜往復大坂・神戸」広告が掲載されていた。それに代わって三菱商会の上海・横浜航路の出港広告が第一面上段を飾ることになったのであった。

これら東京丸、高砂丸、新潟丸、金川丸の内、『日本郵船百年史資料』には、「東京丸（I）2217総トン、元治1年建造、米国・ニューヨーク建造、旧名ニューヨーク 木船 明治19年5月17日売却」、「高砂丸（I）2121総トン、万延1年建造、英国・ロンドン建造、主機関二連成、旧名デルタ 鉄船 明治31年1月28日売却」、「新潟丸（I）1910総トン、安政2年建造、英国・バーケンヘッド建造、二連成、旧名ベハール 鉄船 明治26年4月11日売却」²⁴⁾とある。金川丸は、明治18年（1885）9月29日付けにて日本政府の指示のもとに三菱商会が共同運輸会社と合併し日本郵船会社となるが、日本郵船会社には移行していないため、記録が不明である。しかし後掲の表2のKanagawa Maruより749トンであった。

これに対して上海で刊行されていた新聞『申報』第824四号、光緒元年正月初六日、1875年（明治8年）2月11日付けに次の記事が見られる。

日本于上海、設輪船公司○本報登有日本三菱輪船洋行之告白、因知該公司、今關在法租界泰來洋行之舊基、定于華正月十二日開設也。每禮拜、上海與東洋之間、有火船來往。其初來之船、則前向萬昌公司所購買者、其船名曰牛約、現已改名曰託局麥魯、是為一大船也。此事係屬創舉、亦以見日本與中華通商增盛之一斑云²⁵⁾。

とある。日本が上海に汽船会社を設けたとの記事であるが、三菱商会がフランス租界の泰來洋行 (Telge & Co. か) のあったところに旧暦正月十二日、西暦1月17日に事務所を開設し、毎週日曜日に上海と日本との間に定期航路を開航することになった。その最初の船は萬昌公司 (Wolf & Co. か) から購入した旧名ニューヨークで、漢名である託局麥魯は現在の普通語では Tuo-ju-mai-lu となり Tokyo-maru 即ち東京丸であることは明かである。この三菱会社の上海事務所開設と上海日本間航路の開設は中国側からも通商の拡大として歓迎されていたことが知られる。さらに同紙、告白の欄には、

創設火輪船公司

22) 『横濱毎日新聞』第11巻、不二出版、1989年9月、50頁。

23) 『横濱毎日新聞』第12巻、不二出版、1989年9月、441頁。

24) 『日本郵船百年史資料』日本郵船株式会社、1988年10月、660頁。

25) 『申報』第6冊、上海古籍出版社、

啓者、本東洋三菱輪船洋行、今議定在橫濱上海一路來往、每禮拜創走火輪船、均不停止、其船亦順路到神戸及實莫尼西及長崎三處、現在船名托局麥魯、即先名牛約者、准於西歷二月初三日、即中歷去臘二十七日、自橫濱開來中國、議於二月十七日、即華正月十二日、自上海開回東洋等處。本公司各船皆請用者西國船主及執事、暨司器各人咸精於航海者、辦理諸事、亦照西國規例、今托船主可兒寧駐札上海經理本公司各事。貴客欲裝貨搭客、及訪問各事、向上海租界泰來洋行舊基、本公司新開分局便是。上海一千八百七十五年二月四日
禹氣大倉名

と、三菱商会は、上海と横浜を結ぶ定期航路を開設するが、毎日曜日に汽船を出帆し、神戸、下関、長崎の三箇所に寄港する。船名は東京丸で旧名ニューヨークであること、西暦の2月3日に横浜を出港し、上海からは2月17日に日本に向けて出航すること。さらに同船は西洋船舶であり、乗組員は西洋人であり、航海に関する規則等は西洋方式で行うなどの広告が掲載された。同広告は、この日からしばらく掲載されている。

また同日の同紙の船舶の入港出港表に、「十二日出口船列左…托局麥魯往東洋等處 三菱洋行」²⁶⁾とあるように、三菱商会の托局麥魯、即ち東京丸が正月十二日、西暦2月17日に日本へ向けて出港する予告である。

『申報』第856号、光緒元年正月八日、1875年2月13日の第一面に、

三菱輪船公司減價 ○本館前日登有日本三菱輪船洋行告白、知已創行火輪船往來於上海東洋段、萬昌老公司争業、故先是萬昌公司放一告白、謂搭客水脚、皆可大減價云。乃逾一日則三菱公司亦登告白將減價又大減色、計華客往長崎者僅需銀圓三元五角。往橫濱者七元五角。貨往長崎每担七分五、往橫濱一角二分半。按此價公道之至係往常所未聞者、商賈既可籍以大裝其貨、而尤願遊客可乘、此機會往東洋一遊也。謂異境風俗景緻既多異中土、故一遊而大可賞心娛目、惟是現在之價、恐未必可以耐久、故於定住去之價、亦應問其回來之價也。追憶數年以前、美國有一野獸戲班、在大陸相隔少遠之一海島、開演大戲、將所有各火船雇定、而頒貼告白、謂曰貴客欲渡海看戲者、皆可坐、不取船價、諸客喜極、皆擁搭有萬餘人、不料日以昏暮、各客欲回家、而戲班主人從容告白、曾經許空坐船而來、但其回去、未曾立議、敢請貴客各出數元、始可便於從命二此事、於今往東洋、亦可為前鑒也。

とあり、三菱商会が萬昌会社の日本への汽船運航に対抗して運賃の値引き競争を行っていることを伝え、この際に安価な運賃を利用して中国人の日本観光を勧めている。三菱商会の運賃は、中国人の旅客の長崎へ行くものは銀圓三元五角、横浜へ行くものは七元五角とし、貨物は上海

26) 『申報』第6冊、上海古籍出版社、

から長崎までは毎担七分五、上海から横浜まで一角二分半であった。しかし過去においてアメリカ汽船の安価な運賃に勧誘され悲惨を嘗めた例を挙げて、安価な運賃に注意するように警告している。

『申報』第860号、光緒元年正月十三日、1875年2月18日の第一面に、

勸華人往東洋赴博覽會說

本報之内、列有告白一則、詳言東洋今年在該國西京開設博覽會一挙、自正月二十四日起、此後歷百日而止。吾聞此事、不禁勃然而興遍告同人曰、我國好遊人、何不乘此機會、廣數日之光陰、赴東瀛之勝境、而廣博見聞、開廣心胸乎。此實向來、所未見之機會也。且適值東洋火船公司、將搭客水脚銀兩格外減額、俾令華人可以結群聯袂、以往觀勝會。不至于又有踽踽獨行之歎矣。…

とあり、日本の京都で開催される博覽会に関する広告「東洋大博覽會」が同日の『申報』の広告欄に掲載され、博覽会の見学を勧める社説であるが、勧める理由の一つが日本の汽船会社、即ち三菱商会の低廉な運賃もその大きな要因であった。

『申報』の記す「西京開設博覽會」とは日本の京都で開催された博覽会であるが、光緒元年、1875年即ち明治12年に京都において京都博覽会社が主催し3月15日より6月22日まで開催された第八回京都博覽会であった。仙洞、大宮御所において33万余人の入場者を集めたと言われている²⁷⁾。この第八回京都博覽会への参加のためには日本へ蒸気船で渡航する必要があったのである。

The North-China Herald, No. 406, 1875年2月18日に掲載された「通信欄」に、

三菱商会

北華捷報編集者殿

貴紙の紙面に日本の三菱商会のために紙面を割いて頂くことに感謝いたします。我が社の汽船が横浜、兵庫、下関、長崎そして上海を連絡する航路を開設致し、上述の指定された港の間を毎週運航いたします。

日本政府は、日本と中国の人々の間には親愛の情がありそれがさらに促進されるべきであることを切望しております。日本当局の指示により汽船航路の毎週の運航によって双方の取引が進展するという希望のもとに、二カ国の間を定期的に往復するために開設されました。そして、中国及び日本の商人の利益は、それらの製品の相互の交換によって促進され、また双方の国のみならずヨーロッパ人やその他取引もこの航路を利点として利用でき

27) 山本光雄『日本博覽会史』理想社、1970年6月1日、48頁。

るでありましょう。したがって、その目的は純粹に商業的であり、我社は航路を開設し、定期的に規則正しく、迅速にそれらの汽船を運航し続けます。この航運業によって生じるであろう損失によって邪魔されることのないようにするつもりであります。敬具
三菱汽船社の代理人コーニング。上海, 1875年2月13日。

という記事が掲載されている。

三菱会社は、明治8年(1875)9月15日に日本政府から命令書を受け、東京丸以下13隻の無償供与を得て、運航費助成金として今後15年間にわたり毎年25万円を受けることになった。このため、三菱商會は社名を郵便汽船三菱会社と改名したのである²⁸⁾。

同社は共同運輸会社と日本政府の指示のもとに合併し、明治18年(1885)9月29日付けにて日本郵船会社が創立されたのである²⁹⁾。

日本郵船会社になってからの横浜上海航路については、『七十年史』に、

横浜上海線 本線は旧三菱会社時代に創設されたもので、当社は初め汽船名護屋丸(二, 五七四総屯), 廣島丸(二, 四五三総屯), 横濱丸(二, 三〇五総屯), 薩摩丸(一, 八六六総屯)の四隻, 明治十九年十月以降は東京丸(二, 一九四総屯), 横濱丸, 薩摩丸の三隻をもって、毎週一回横浜, 上海兩港を發航して往復とも神戸, 下ノ関, 長崎に寄港し、横浜において太平洋郵船及びO&O汽船の太平洋横断航路船に連絡し船客, 貨物を接続した。本線は日清兩國間の貿易上はもちろん国交上にきわめて重要な航路であったので、使用船その他の点についても特に留意して声価の高揚に努めるとともに、本航路の維持確保のためには政府当局とも連絡を密にしてあらゆる手段を尽した³⁰⁾。

と記されている。

『東京横浜毎日新聞』明治18年(1885)10月1日の広告に、

今般政府ノ特許ヲ得テ日本郵船会社ヲ設立シ、海運ヲ以テ專業トシ當分東京日本橋區南茅場町十八番地ニ本社ヲ設ケ來ル十月一日ヨリ致開業候。此段及廣告候也。

東京日本橋區南茅場町十八番地 明治十八年九月 日本郵船會社³¹⁾

とあり、同紙の広告に「日本郵船會社 汽船 横濱 出發」には

○名護屋丸 神戸・馬關・長崎・上海 一日正午十二時³²⁾

28) 『七十年史』9～10頁。

29) 『七十年史』23頁。

30) 『七十年史』30頁。

31) 『東京横浜毎日新聞』第四四卷, 不二出版, 1992年4月, 108頁。

32) 『東京横浜毎日新聞』第四四卷, 108頁。

とある。日本郵船会社として最初の上海行の船は名護屋丸であった。

『東京横濱毎日新聞』十月二日に掲載された「雑報」には、

○日本郵船會社 同社の創立願書規約書及び命令書は左の如し（本年十月一日中外物価新報）

創立願書

今般共同三菱兩会社ノ資産ヲ以テ、新ニ日本郵船會社創立候儀ニ付、私共創立委員ノ命ヲ拜シ、別紙創立規約ヲ議定致シ候ニ付、同會社設立御許可被成下度、此段奉願上候也。

日本郵船會社創立委員

明治十八年九月二十五日

堀 基 印

莊田平五郎 印

小室 信夫 印

岡本健三郎 印

同 委員長

森岡 昌純 印

農商務卿伯爵西郷従道 殿³³⁾

とある。そして「日本郵船會社創立規約」が掲載され、さらに「命令書」の第八条に、

第八条 前條ノ利益ヲ補給スル間派別団助成金ヲ下附セスシテ、左ニ掲クル中外ノ航路ヲ開カシムヘシ。

横浜神戸下ノ関長崎上海間毎週一回（米國郵船ト接續ノ為メ出帆日ヲ伸縮スルコトアリ）（以下略）³⁴⁾

とあるように、日本郵船會社となっても横浜を起点に神戸、下関、長崎を經由して上海に毎週一回の定期便を航行することになった。

3. 清末中国・日本間の汽船航路乗船記録

1) 中国人旅客の乗船記録

それでは、1875年に日本の三菱汽船会社によって開設された横浜・上海航路が中国人旅客にどのように利用されていたかを中国人旅客の旅行記から見てみたい。

三菱商會が横浜・上海航路を開設して間もない時期に、同社の汽船を利用して来日した中国

33) 『東京横濱毎日新聞』第44巻，109頁。

34) 『東京横濱毎日新聞』第44巻，109頁。

人の記録がある。著者不明の『東遊日記』がそれであり、光緒二年（明治9、1876）4月下旬の約一週間の上海からの日本紀行を記したものである。上海において乗船し長崎到着までの乗船、下船記録のみを記すと次のようである（以下の乗船記録も同様な形式で引用する）。

光緒二年（1876）四月二十日 夜 上海 日本公司宜發達輪船 搭乘…二十一日 丑刻
開船…二十二日 十鐘 長崎 登岸³⁵⁾

光緒二年四月二十日、明治9年、西暦1876年5月13日に日本の「宜發達」船に乗船して、上海を出帆した。宜發達輪船に関して、『申報』第1238号、光緒二年四月十七日、1876年5月10日付けの船舶入港出港表には「二十日出口船 禮拜六」に、「宜發達 又晚往東洋美國 三菱行」³⁶⁾とあるから、正しく『東遊日記』に見える通りであり、旧暦四月二十日、5月13日に宜發達船は上海を出港した。

帰りは光緒二年四月二十六日、1876年5月19日に三菱会社の東京丸に乗船して長崎を經由して帰国している。『東遊日記』には、

四月二十六日 晩 横浜 東京丸 搭乘…二十七日 夜 長崎…五月初一日 早一鐘 長崎 開行³⁷⁾

とある。さらに『横浜毎日新聞』明治9年（1876）4、5月の記事によれば、横浜から上海へ向けて出港したのは、4月5日が広島丸、4月15日が名護屋丸、4月22日が東京丸、4月28日が玄海丸、5月3日が広島丸、5月10日が名護屋丸、5月17日は東京丸、5月27日は子バタ（ネバタ）号、5月31日は玄海丸である³⁸⁾。『東遊日記』に著者が四月二十六日、西暦5月19日に乗船したとする東京丸は5月17日に出港であったことになる。

『東遊日記』の著者は光緒二年四月二十日に三菱会社の宜發達船に搭乘し上海を出帆し、光緒二年四月二六日に横浜で三菱会社の東京丸に乗船し、長崎を經由し五月一日に長崎を出帆して帰国した。西暦では5月13日に上海を出港し日本に到り、帰国には5月19日に横浜で乗船し、長崎を5月23日に出帆したことになる。

この時期の三菱商会の航運状況を上海の“The North-China Daily News”に掲載されている船舶出入表に見れば、5月13日に上海を出港した三菱商会の船は無いが14日に出港したNevada号がある。『東遊日記』や『申報』では「宜發達」と記されているが中国語では“Yi-fa-da”となり、Nevadaの中国語音訳であることは容易に知られるであろう。帰国時には横浜で

35) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙、三〇二丁表

36) 『申報』第8冊、428頁。

37) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙、三〇三丁裏、三百四丁表

38) 『横浜毎日新聞』第15巻による。

東京丸に乗船し長崎を5月23日に出帆したことになる。“The North-China Daily News”第3682号には5月23日に日本を出帆して5月25日に上海に入港した三菱商会の船は“Tokio Maru”であり「東京丸」の英文表記であることは明かである。この東京丸は旧名ニューヨークで、総トン数2217トン、元治元年（1864）米国ニューヨークで建造された木船で日本郵船会社時代の明治19年（1886）5月17日に売却された³⁹⁾。

ところで、Nevada号であるが、三菱商会が後に共同運輸会社と統合され日本郵船会社となるが、その社史には同船の名は見られない。それは次のような理由であった。

“The North-China Daily News”第3671号、1頁の「沿海港及び日本行」によれば、ネバダ号は三菱商会が用船契約した蒸気船であった。同広告の内容は、

船長はフランク・ウィリアムズで今月（5月）14日に長崎、下関、兵庫、及び、横浜へ向け出港する。貨物も乗客も低価格で航行する。横浜においてネバダ号は、サンフランシスコ行のP.M.S.S.Co.蒸気船City of Pekingに接続している。日本、サンフランシスコ向けの貨物や乗客は次の事務所に申し込み下さい。ライス、エージェント⁴⁰⁾。

とある。P.M.S.S.Co.とはパシフィック・メール汽船会社のことである。

『申報』第1238号に、「宜發達 又晚往東洋美國 三菱行」とあるように、ネバダ号は日本・アメリカ行と記されていた理由は、同船が横浜でパシフィック・メール汽船会社の船に接続してサンフランシスコへ時間的無駄が無く渡航できたからであったことはこの“The North-China Daily News”の記事から了解できる。

上記のことから『東遊日記』に著者は、三菱商会が用船契約していたアメリカ船籍のネバダ号に搭乗して5月14日に上海を出国し、5月25日に三菱商会の東京丸で帰国した。上海・日本間の航海を含め合計11日間の日本旅行であった。

『東遊日記』の著者の日本紀行を行った時期の三菱商会の航運表を次に示してみた。

39) 『日本郵船百年史資料』660頁。

40) “The North-China Daily News” No.3671,p.1

Mitsu Bishi Mail Steamship Co. ? The Company's (Chartered) s.s. Nevada, Frank Williams, commander, will be dispatched for Nagasaki, Shimonosaki, Hyogo and Yokohama, on Sunday, the 14th instant, at daylight, and take Freight and Passengers at low rates. At Yokohama the Nevada will connect with P.M.S.S.Co.'s s.s. City of Peking for San Francisco. For Freight or Passage, to Japan, San Francisco and place beyond, apply at this offices.....Ad. Reis, Agent.

1876年（明治9）5月中旬～6月上旬 三菱商会船舶上海出入表（表1）

号数	月日	出入	船名	船籍・船式	噸数	船長	航行地	月日	積荷	荷主
3669	510	D	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3672	514	D	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3676	518	A	Nagoya Maru	Jap str.	1914	Young	N'saki, Hiogo, &c.	516	General	M.B.S.S.Co.
3681	524	D	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3682	525	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.	523	General	M.B.S.S.Co.
3687	531	D	Nagoya Maru	Jap str.	1914	Young	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3690	603	A	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.	601	Mails, &c.	M.B.S.S.Co.

Nevada号が三菱商会と用船契約を交わして上海に最初に入港するのは、“The North-China Daily News” 第3572号、1876年1月15日によれば、1876年1月14日のことである。同3573号に、ネバダ号が三菱商会の用船であることが掲載されている⁴¹⁾。

以上のようにアメリカ船籍ネバダ、Nevada、宜發達は日本郵船会社の社史には見えない用船契約をした蒸気船であった。

清末の有名なジャーナリスト王韜が来日するが、その紀行文『扶桑遊記』巻上によれば、「光緒五年（明治12, 1879）閏三月初九日 丑正船始開行…十一日 夜半 長崎⁴²⁾とあり、そして「十四日 午正 神戸」⁴³⁾とある。光緒五年閏三月初九日に乗船し、日本に向かったと記しているが、『申報』第2152号によれば、「閏三月初十日 成開麦魯 天亮往東洋等處 三菱公司」⁴⁴⁾とあり、閏三月初十日、1879年4月30日早朝に、上海から出港した三菱汽船の成開麦魯（Cheng-kai-ma-lu）とある玄海丸に乗船したものと思われる。『横浜毎日新聞』第2508号、明治12年（1879）4月15日の「出入船舶併碇泊船」の「出港スベキ船」によれば、「四月十六日 神戸馬關長崎上海 玄海丸」⁴⁵⁾とあることから、この4月16日に横浜を出港して上海へ赴いた玄海丸が、4月30日の帰帆時に王韜が乗船したことは確かであろう。

王韜は帰国に際して、『扶桑遊記』巻下には、「七月六日 横浜 「回申正輪舟啓行」⁴⁶⁾とあ

41) North-China Daily News”No.3572, Jun.15,によると1876年1月14日のことである。同3573号に、ネバダ号が三菱汽船会社の用船であることが掲載されている。

Mitsu Bishi Mail Steamship Co. ? The Co's Chartered s.s. Nevada, Frank Williams, commander, will be dispatched for Nagasaki, Shimonosaki, Hyogo and Yokohama, on Tuesday next, the 18th instant, at midnight. (以下略)

42) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙、三〇九丁表

43) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙、三一〇丁表

44) 『申報』第14冊、412頁。

45) 『横浜毎日新聞』第24巻、352頁。

46) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙、三三二丁裏。

り、そして「八日 晨 神戸…十日 長崎…十二日 長崎 開行…十四日 辰正 上海」⁴⁷⁾と記している。七月六日、八月23日に乗船し、七月十四日、八月31日に上海に到着したとある。『横浜毎日新聞』第2618号、明治12年8月22日の「出入船舶併碇泊船」の「出港スベキ船」によると「八月二三日 上海 玄海丸」⁴⁸⁾とあるから玄海丸に乗船したと思われる。この玄海丸は旧名コスタリカ号で、総トン数2,493トン、文久三年(1863)に米国のニューヨークで建造された木船で明治21年(1888)に日本郵船会社の保有船となった時代に売却されている⁴⁹⁾。さらに『申報』第2267号、七月初六日付けの船舶入出表では「七月初五日 托局麦魯輪船由東洋 三菱公司」⁵⁰⁾とあり、同第2272号には七月初十日に「老達輪船 由長崎 天祥行」⁵¹⁾とある以降に、日本からの入港船の記録はない。同第2278号、七月十七日付けの船舶入出表に七月十七日、西暦の9月3日に日本へ出港した「成開麦魯 正午由東洋等処 三菱公司」⁵²⁾とある成開麦魯、即ちCheng-kai-ma-lu、玄海丸に乗船して王韜は帰国したことは確実であろう。

清末の高官であり、『國朝柔遠記』の著者として知られる王之春が、光緒五年(1879)に来日しその際の紀行日記が『東遊日記』であるが、その時の来日に際して乗船した船のことを次のように記している。同書には「光緒五年(1879)十月二十日 上海 東洋公司輪船」⁵³⁾とあり、「二十一日 早七鐘 展輪…二十二日 戌刻 長崎」⁵⁴⁾、「二十四日 西初 神戸」⁵⁵⁾、「二十九日 横浜」⁵⁶⁾とある。光緒五年十月二十日、1879年12月3日に上海から日本の汽船会社の船に搭乗したことになる。『申報』第2369号、十月二十日付けによれば、「十月二十日出口 蘇米達麦魯 二十日正午 往東洋・美國等 三菱公司」⁵⁷⁾とあり、十月二十日の三菱商会の蘇米達麦魯(Su-mi-da-ma-lu)即ち隅田丸に

十月十四日 三菱公司啓	處等國美洋東往船輪 啓者本行未達 准於禮拜三即華歷十月二 十日正午開行往長崎西門 舍革神戶橫濱已抵橫濱即 有倍而其克輪船接赴儘金 山等處如各貴商欲做貨 以及搭客位者可請至本帳 房訂定提單簽字開行之日 概不納簽先此佈知
----------------	---

『申報』廣告

47) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙，三三三丁表。
 48) 『横浜毎日新聞』第25卷，396頁。
 49) 『日本郵船百年史資料』660頁。
 50) 『申報』第15冊，216頁。
 51) 『申報』第15冊，226頁。
 52) 『申報』第15冊，260頁。
 53) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙，三三四丁表。
 54) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙，三三四丁裏。
 55) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙，三三五丁表。
 56) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙，三三五丁裏。
 57) 『申報』第15冊，624頁。

乗船したものと考えられる。これより前、『横浜毎日新聞』第2692号、明治12年11月20日付けには11月20日に隅田丸が上海へ向けて横浜を出港したことが記されている⁵⁸⁾から、王之春はこの隅田丸の日本への帰航に際して乗船したこと確かであろう。帰国は「十一月十六日 晩間 神戸…十九日 申初 長崎…二十二日 長崎 開輪…二十四日 午前 上海」⁵⁹⁾とあるように、十一月十六日即ち1879年12月28日に神戸から乗船し、十一月二十四日、1880年1月5日に上海に戻ったとある。この時期に上海へ向けて横浜を出港したのは12月17日の広島丸、12月24日の東京丸⁶⁰⁾そして1880年1月7日の玄海丸⁶¹⁾が知られるが時間的には東京丸が最適である。ところで『申報』第2410号、十一月二十三日、1880年1月4日付けに王之春の「東京将来帰筒装作」⁶²⁾と題する詩が掲載されていることから、その前日の十一月二十二日、1月3日に上海へ入港した「托局麦魯」⁶³⁾即ち東京丸にて帰国したものと考えられ、日記の日付は誤って記述されたものと思われる。王之春の場合は、日本への渡航は三菱商会の隅田丸で、帰国に際しては同社の東京丸を利用したものと思われる。

『日本紀遊』の著者も三菱会社の汽船を利用した。光緒六年（明治13、1880）に「三月二十六日 申刻 上海 高砂丸 三菱公司 長三十丈」⁶⁴⁾そして「二十九日 巳初 長崎…四月初一日 正二刻 神戸」⁶⁵⁾とある。この高砂丸であるが、旧名デルタで、総トン数2,121トン、万延元年（1860）英国ロンドンで建造された二連成の鉄船で日本郵船会社の保有船となった明治31年（1898）1月28日に売却された⁶⁶⁾。そして帰国に際して、「五月初二日 東京丸…初六日 戌初 長崎」⁶⁷⁾とあり、「初九日 長崎…十一日 巳刻 上海」⁶⁸⁾とあるように、日本への渡航は三菱会社の高砂丸、帰航には東京丸を利用している。

顧厚焜は『日本新政考』の中で、日本への渡航には、「光緒十三年（明治20、1887）九月二

58) 『横浜毎日新聞』第26巻、272頁。明治12年11月に上海へ向けて横浜を出港するのは11月5日に名古屋丸、12日に玄海丸があり、19日に広島丸が出港の予定であったが、20日に隅田丸に変更されている。隅田丸は横浜から北海道への航路に就航していたが、おそらく広島丸の故障で隅田丸に変更されたようである。20日の隅田丸、16日の東京丸が11月中の上海行である（『横浜毎日新聞』第26巻参照）。

59) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙、三三九丁表。

60) 『横浜毎日新聞』第26巻。

61) 『横浜毎日新聞』第27巻。

62) 『申報』第16冊、15頁。

63) 『申報』第16冊、12頁。

64) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙、三四三丁表。

65) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙、三四四丁表。

66) 『日本郵船百年史資料』660頁。

67) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙、三四九丁表。

68) 『小方壺齋輿地叢鈔』第十帙、三四九丁裏。

十六日（11月16日）東京丸 日本郵船⁶⁹⁾と、日本郵船会社となった時代の東京丸を利用した。この東京丸は総トン数2,194トンで明治18年（1885）に英国グラスゴーで建造された主機関二連成の鉄船であったが明治33年（1900）4月1日に沈没し、4月25日に売却されている⁷⁰⁾。

江西の人朱綬は、日本へ渡航した際の記録である『東遊紀程』に「光緒二十四年（明治31, 1898）六月二十五日 上海 神戸丸 日本郵船…運賃 一等八十余元 二等五十余元 三等 三十余元…七月初二日 神戸⁷¹⁾」と記し、日本郵船会社の神戸丸を使用した。神戸丸は総トン数2,901トン、明治21年（1888）8月に英国グラスゴーで建造された主機関三連成で明治21年10月から大正10年（1921）7月20日まで日本郵船会社の保有船であった⁷²⁾。帰航には神戸から乗船して、「八月十六日 神戸…二十日 上海⁷³⁾」とあるように、八月十六日、10月1日に神戸から乗船し、八月二十日、10月5日に上海へ戻ったとある。9月27日に横浜を正午12時に出港した西京丸⁷⁴⁾がその船と思われる。『申報』には日本からの入港記録はないが、八月二十日の後に出港した船として、『申報』第9152号、光緒二十四年八月二十一日、1896年10月6日付けには、「八月二十二日出口 西京丸 輪船 下午三點半鐘、開往長崎・神戸・横浜等埠 郵船会社⁷⁵⁾」とある八月二十二日、10月7日に上海を出港した西京丸であることは確かであろう。西京丸は総トン数2,913トン、明治21年（1888）6月に英国グラスゴーで建造された主機関三連成で明治21年8月から大正11年（1922）5月7日まで日本郵船会社の保有船であった⁷⁶⁾。

沈翊清は『東遊日記』の中で、日本への渡航には、「光緒二十五年（明治32, 1899）九月初三日 十二点 山城丸…七日 七点半 神戸⁷⁷⁾」とあるように、山城丸を利用した。山城丸は、元は共同運輸会社の船で総トン数2,528トン、明治17年（1884）に英国ニューカッスルで建造された主機関二連成の鉄船で明治43年（1910）9月1日に売却されるまで日本郵船会社の保有船であった⁷⁸⁾。帰航には、「十一月初六日 西京丸…十一日 午十二点 上海⁷⁹⁾」と、

69) 『日本政法考察記』上海古籍出版社、2002年3月、解題1頁。

70) 『日本郵船百年史資料』660頁。

71) 『教育考察記』（上）97頁。

72) 『日本郵船百年史資料』662頁。

73) 『教育考察記』（上）118頁。

74) 『横浜毎日新聞』第103巻、156頁、明治31年9月22日。

75) 『申報』第60冊、258頁。

76) 『日本郵船百年史資料』662頁。

77) 『教育考察記』（上）126頁。

78) 『日本郵船百年史資料』661頁。

79) 『教育考察記』（上）161頁。

西京丸に乗船している。

羅振玉は日本への渡航の記録である『扶桑兩月記』に「光緒二十七年（1901）十一月四日 上海 神戸丸…八日 晨 神戸」⁸⁰⁾と記し、日本郵船会社の神戸丸を使用した。帰国には「光緒二十八年（1902）正月八日 神戸 博愛丸…十二日 一点鐘 上海」⁸¹⁾と、日本郵船会社の博愛丸を使用している。博愛丸は総トン数2,629トン、明治31年（1898）12月に英国・レンフリーで建造され、主機関三連成で明治32年4月10日から大正15年（1926）2月16日まで日本郵船会社が保有していた。元は日本赤十字社の船であった⁸²⁾。

繆荃孫は『日遊彙編』の『日本考察学務游記』において日本への渡航に際して、「光緒二十九年（明治36, 1903）正月十七日 上海 西京丸 日本郵船…二十一日 晨 神戸」⁸³⁾と記し日本郵船会社の西京丸を利用している。そして帰国に際しては、「三月六日 晩 神戸 宏濟丸…十一日 巳刻 上海」⁸⁴⁾とあるように、宏濟丸を利用したが、宏濟丸とは日本郵船会社の弘濟丸のことである。弘濟丸は総トン数が2,627トンで明治32年（1899）4月に英国のレンフリーで建造された主機関が三連成で、明治32年6月28日から大正15年（1926）1月30日まで日本郵船会社の保有船であった⁸⁵⁾。

張謇が1903年に来日した際の『癸卯東游日記』によれば、「光緒二十九年（明治36, 1903）四月二十六日 博愛丸 郵船…五月初一日 晨三時 神戸」⁸⁶⁾とあり、帰国に際しては、「六月初四日 長崎 弘濟丸…初六日 上海」⁸⁷⁾とある。往復ともに日本郵船会社の汽船を使い、来日には博愛丸、帰国には弘濟丸を使用している。

林炳章の『癸卯東遊日記』によれば、来日には、「[光緒二十九年（1903）]五月初三日乘宏濟丸…初六日 長崎…初八日 神戸」⁸⁸⁾と日本郵船会社の弘濟丸を、帰国にも、「六月初一日 弘濟丸」⁸⁹⁾とあるように弘濟丸を利用した。

胡景桂は、『東瀛紀行』の中で天津から来日し、「光緒二十九年（明治36, 1903）五月十九日

80) 『教育考察記』(上) 218頁。

81) 『教育考察記』(上) 232頁。

82) 『日本郵船百年史資料』664頁。

83) 『教育考察記』(下) 523頁。

84) 『教育考察記』(下) 534頁。

85) 『日本郵船百年史資料』664頁。

86) 『教育考察記』(下) 540頁。

87) 『教育考察記』(下) 559頁。

88) 『教育考察記』(下) 563～564頁。

89) 『教育考察記』(下) 595頁。

七鐘 芝罘丸 郵船 長二十八丈、寛三丈…二十五日 午前八鐘半 神戸」⁹⁰⁾とあるように、日本郵船の神戸・北清航路を利用し、芝罘丸に乗船している。芝罘丸は総トン数1,934トン、明治36年(1903)3月24日に長崎の三菱造船所で建造された主機関三連成の日本郵船会社の保有船⁹¹⁾で、胡景桂は建造間もない時期の芝罘丸に乗船したのであった。帰国には、「六月初九日 神戸 郵船…十三日 上海」⁹²⁾とあるように、六月初九日、8月1日に日本郵船の上海航路を利用し、8月5日に上海に帰着したようであるが、船名を記していない。明治36年(光緒二十九, 1903)7月から9月初めまでの2ヶ月間の日本郵船会社の横浜・上海航路に就航した船舶は、いずれも横浜から7月2日に弘済丸、9日に神戸丸、16日に博愛丸、23日に弘済丸、30日に神戸丸、8月6日に博愛丸、13日に弘済丸、20日に山口丸、27日に博愛丸、9月3日に弘済丸があった⁹³⁾。この就航記録からみて胡景桂が乗船したのは7月30日横浜発の神戸丸であったと思われる。『申報』の入港出港船表には、日本からの入船の記述は無いが、六月十六日、8月8日に日本に向けて出港したのは神戸丸である。「神戸丸 輪船 上午十一點鐘、開往長崎・神戸・横浜・釜山・元山…等 郵船会社」⁹⁴⁾とあるように、神戸丸であったことは確かであろう。

劉瑞燐の『東遊考察録』によれば、劉瑞燐は、「光緒三十一年(1905)六月十一日 午後九時 天津発 日本郵船 日東丸…六月二十日 午後五時 神戸着」⁹⁵⁾と天津から日本郵船会社の日東丸に乗船して来日している。そして帰国に際して、「八月十八日 午後九時 神戸発 日本郵船会社 奥国丸…二十日 午前十時 長崎着」⁹⁶⁾とあり、八月十八日、9月16日に神戸を、八月二十日、9月18日に長崎を経て帰国しているが、乗船した汽船は日本郵船会社の奥国丸とあるが、この時期の日本郵船の横浜・上海航路には日本式の船名でない船舶が就航している。『横浜毎日新聞』第10857号 明治38年(光緒三十一, 1905)9月15日付の「日本郵船株式会社汽船出帆広告」(98頁)にはチナン号が9月16日午前10時神戸発とあることからこのチナン号に乗船したと思われる。ちなみに上海入港の記録はないが、『申報』第11651号、光緒三十一年八月二十五日、1905年9月23日には、「八月二十五日出口 鎮安 輪船 早天明時

90)『教育考察記』(下)601頁。

91)『日本郵船百年史資料』665頁。

92)『教育考察記』(下)618頁

93)『横浜毎日新聞』第132巻参照。

94)『申報』第10882号、光緒二十九年六月一四日、1903年8月6日、『申報』第74冊、66頁。

95)『日本政法考察記』103頁。

96)『日本政法考察記』123頁。

開往長崎・神戸・横浜等埠 郵船株式会社⁹⁷⁾とある鎮安が八月二十五日、9月23日に上海を出港している。鎮安は普通語ではZhen-anであり、チナン号のことと思われることから劉瑞燐が帰国に際し神戸から上海まで乗船したのは鎮安、チナン号であったのは確実である。

徐福田は『東瀛見知録』に、来日の際の乗船記録として次のように記している。「光緒三十二年（1906）三月二十一日 午後三時 上海発 三菱公司 博愛丸…二十三日 早朝三時 長崎…二十五日 早朝七時 神戸」⁹⁸⁾とあり、上海から日本郵船会社の博愛丸に搭乗し日本へ来航した。帰国には「十一日 神戸 春日丸」⁹⁹⁾とある。帰国には春日丸に乗船している。春日丸は総トン数3,797トン、明治31年6月に英国グラスゴーで建造され、主機関は三連成で、明治31年9月24日から昭和10年（1935）3月13日まで日本郵船会社の保有船であった¹⁰⁰⁾。

郭鍾秀は『東遊日記』において来日時には、「光緒三十二年（明治39, 1906）三月二十七日 春日丸 郵船…四月初二日 早八時 神戸」¹⁰¹⁾とあるように、日本郵船会社の春日丸で来日し、帰国に際しては、「五月初二日 大阪 川口六十六番 元慶昌 張元臣 天津人…十一日 午後二時 鎌倉丸…十五日 上海」¹⁰²⁾とあるように、鎌倉丸で帰国した。鎌倉丸は総トン数6,123トン、明治30年（1897）5月に英国のベルファストで建造された主機関三連成二基の大型汽船で明治30年8月25日から昭和8年（1933）2月26日まで日本郵船会社が保有していた¹⁰³⁾。

呉蔭培は『嶽雲龕扶桑遊記』において、来日時の乗船記録は、「光緒三十二年（明治39, 1906）七月二十五日 山口丸 3320噸 三菱公司…二十九日 午前 神戸」¹⁰⁴⁾とある。三菱公司とあるが日本郵船であり七月二十五日、9月13日に山口丸に乗船したとあるが、『申報』第11998号、光緒三十二年七月二十五日、1906年9月13日に、「七月二十五日出口 山口丸 輪船 下午六點鐘 開往長崎・神戸・横浜 郵船会社」¹⁰⁵⁾とあるから、山口丸に乗船したことは確かである。山口丸は総トン数3,287トン、明治23年（1890）5月に英国サンダーランドで建造され、主機関は三連成、旧名バックリング、明治29年（1896）11月1日に海軍省

97) 『申報』第81冊, 192頁。

98) 『日本政法考察記』126頁。

99) 『日本政法考察記』147頁。

100) 『日本郵船百年史資料』664頁。

101) 『教育考察記』（下）746頁。

102) 『教育考察記』（下）758頁。

103) 『日本郵船百年史資料』664頁。

104) 『教育考察記』（下）768頁。

105) 『申報』第84冊, 732頁。

から払下げられ大正2年(1913)5月13日まで日本郵船会社が保有していた¹⁰⁶⁾。呉蔭培は帰国には神戸から乗船して上海へ戻っている。乗船の記録には、「十月二十三日 巳刻 神戸 登舟…二十七日 晨 上海」¹⁰⁷⁾とあるが、船名が記されていない。『申報』には入船記録は無いが、『申報』第12089号、光緒三十二年十月二十八日、1906年12月12日に、「弘済丸 輪船 上午十點鐘 開往長崎・神戸・横浜等埠 郵船会社」¹⁰⁸⁾とある十月二十八日、12月12日に上海を出港した日本郵船会社の弘済丸であったものと思われる。

李文幹は『東航紀遊』において次のように記している。「光緒三十二年(1906)十月初一日 上海 春日丸 三菱公司…墨銀 一等五十六元,二等三十三元,三等十三元…初六日 午前八時 神戸」¹⁰⁹⁾とあるように、上海から日本郵船の春日丸に乗船して来日している。帰国には、「十一月二十日 神戸…二十一日 十点 博愛丸…二十五日 上海」¹¹⁰⁾とあるように、日本郵船会社の博愛丸に乗船している。

趙詠清は『東遊紀略』の中で来日に際して乗船した船を、「光緒三十三年(明治40,1907)正月五日 上海 弘済丸…十一日 横浜」¹¹¹⁾と記し、日本郵船会社の弘済丸に搭乗して来日した。帰国には、「四月十三日 神戸 独国公司船 旋国敦位…十七日 上海」¹¹²⁾とあるように、ドイツの汽船に乗船して上海に戻っている。

黄黼の『東遊日記』、楼藜然『蒋奩東遊日記』によれば、「光緒三十三年三月二十一日 晚三時 上海 春日丸 郵船…二十六日 晨六時 神戸」¹¹³⁾とあり、上海から日本郵船会社の春日丸に搭乗している。そして帰国には、「六月十一日 午後四時 横浜 小倉丸…十九日 三時 上海」¹¹⁴⁾とあるように、同社の小倉丸に乗船している。小倉丸は総トン数2,389トン、明治20年(1887)9月に英国ミドルスブラにおいて建造され、主機関三連成で旧名ターターで、明治29年(1896)11月1日に陸軍省から払下げられ、大正9年(1920)11月10日座礁し、12月16日に沈没している¹¹⁵⁾。

鄭崧生の『瀛洲客談』には、来日の際に、「光緒三十三年(1907)九月二十一日 上海 山

106) 『日本郵船会社百年史資料』664頁。

107) 『教育考察記』(下)793頁。

108) 『申報』第85冊,648頁。

109) 『教育考察記』(下)801頁。

110) 『教育考察記』(下)608頁。

111) 『日本政法考察記』277頁。

112) 『日本政法考察記』291頁。

113) 『教育考察記』(下)811,831頁。

114) 『教育考察記』(下)824,855頁。

115) 『日本郵船百年史資料』664頁。

口丸 三千三百二十噸…二十五日 早八鐘 神戸¹¹⁶⁾とあるように、日本郵船会社の山口丸に搭乗していた。山口丸を3,320噸と記しているが山口丸は「総トン数3,287トン」¹¹⁷⁾であるからほぼ正確に記している。帰国には、「十二月初三日 神戸 春日丸 三千八百噸…初八日 上海」¹¹⁸⁾とあり、春日丸で上海に戻っている。春日丸を3,800噸と記しているが、日本郵船会社の記録では「総トン数3,796トン」¹¹⁹⁾と正確に記していると言えるであろう。

劉擣は『蛤洲遊記』において、来日に際して乗船した船を、「光緒三十三年（1907）十月三日 上海 博愛丸 日本郵船…十月九日 晨六時 神戸」¹²⁰⁾とあり、帰国に際しては、「光緒三十四年（1908）正月十二日晚 横浜 博愛丸」¹²¹⁾とあるように、日本訪問の往復に日本郵船会社の博愛丸を利用している。

定樸は来日の記録である『東遊日記』において、上海から日本への乗船記録は、「光緒三十四年（1908）十月二十六日 八時 上海 済南 太古輪船…三十日 下午二鐘 神戸 同和客棧」¹²²⁾とある。帰国には、「十二月十四日 神戸 合盛元…十五日 太古 金華…十六日 上午五鐘 開船」¹²³⁾とあり、上海から太古輪船の済南号に乗船し、帰国には金華号に乗船した。太古輪船とは英名China Navigation Co., Ltd.で太古輪船公司として知られ、中国に進出していた太古洋行、英名Butterfield & Swireの汽船運輸部門を担当していた¹²⁴⁾。なお定樸が一二月一四日に寄った合盛元は、中国山西省の票号合盛元が明治40年（1907）6月10日に日本に設けた神戸支店であった¹²⁵⁾。

賀綸夔は『鈍齋東遊日記』において来日には次の船を利用している。「宣統元年（1909）閏二月三日 下午二時 上海 博愛丸 日本郵船…七日 早九鐘 神戸」¹²⁶⁾とあり、来日には日本郵船会社の博愛丸に搭乗した。そして帰国には、「五月初二日 二鐘 神戸 平野丸 八千五百余噸…初六日 上海」¹²⁷⁾とあるように8,500余噸の平野丸に乗船している。平野丸は、

116) 『教育考察記』（下）910頁。

117) 『日本郵船百年史資料』664頁。

118) 『教育考察記』（下）940頁。

119) 『日本郵船百年史資料』664頁。

120) 『日本政法考察記』350頁。

121) 『日本政法考察記』378頁。

122) 『教育考察記』（下）950頁。

123) 『教育考察記』（下）982頁。

124) 「上海外商各輪船公司一覽」1頁、『二十四年 航業年鑑』上海市輪船業同業公会、1936年6月。

125) 松浦章「清国山西合盛元銀行神戸支店」『関西大学博物館紀要』創刊号、1995年3月。

126) 『日本政法考察記』402頁。

127) 『日本政法考察記』427頁。

総トン数8,520トン、明治41年（1908）12月3日に長崎の三菱造船所で建造された主機関三連成二基を備え、大正7年（1918）10月4日に戦禍によって沈没した日本郵船会社の船であった¹²⁸⁾。

2) 日本人旅客の乗船記録

日本からの上海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。明治17年（1884）5月に上海に赴いた岡千仞の『観光紀游』に収められた「航滬日記」には5月30日に横浜から乗船して上海に赴いた。

明治十七年甲申五月二十九日、光緒十年五月五日、晨装促發、新橋停車場辞送客…詣三菱館、…三菱社長岩崎君弥太郎深嘉余志、驢乗券、…三十日、艦號東京、長五十餘丈、中設食堂。…¹²⁹⁾

とあり、東京丸に乗船し31日に神戸を経て6月2日に下関、長崎に寄港し6日には長江河口から黄浦江を遡航して午後には上海に上陸し、岸田吟香の出迎えを受けている¹³⁰⁾。岡千仞が乗船したのは三菱商会の東京丸であったことは明かである。

同じく明治17年に尾崎行雄は9月上海に赴いている。彼の「遊清記」には、

今茲甲申の八月二十七日、余事を以て清國に遊ばんと欲し、単身一橐を提て駿臺の家を發す。送りて新橋に至る者十餘名、…横濱に至れば知己数名既に待て停車場に在り、…汽船名古屋丸に至れば、…六時汽船横濱を發す¹³¹⁾。

とあり、28日に神戸、31日午後に長崎、9月1日午後4時に長崎を出港し、3日には長江河口に至たり、上海に上陸したのは9月4日であった¹³²⁾。尾崎行雄は三菱商会の名護屋丸に乗船して上海に渡ったのであるが、名護屋丸を勘違いして名古屋丸と記録している。

大谷光瑞の中国紀行である「清國巡遊誌」には、明治32年（1899）1月19日に神戸で乗船した。その船は、

猊下が御便乗ある可き汽船は、佛國郵船ラオス號と稱し横濱、神戸、長崎、上海、香港間の定期航海船にして四千餘噸の大船なり。船體構造の堅固なる、室内裝飾の善盡し美盡せる。其他諸事整頓し、乗客をして些の遺憾を感ぜざらしむる等は、流石に佛國郵船の外見

128) 『日本郵船百年史資料』667頁。

129) 「観光紀游」『幕末明治中国見聞録集成』第20巻、ゆまに書房、1997年10月、24頁。

130) 「観光紀游」『幕末明治中国見聞録集成』第20巻、25～29頁。

131) 「遊清記」『幕末明治中国見聞録集成』第3巻、ゆまに書房、1997年6月、11頁。

132) 「遊清記」『幕末明治中国見聞録集成』第3巻、12～14頁。

るべからず。ラオス號は同夜（1月19日）十二時抜錨の筈なれば、狓下は八時旅館を出でさせられ、東の棧橋より御乗込みあり。…¹³³⁾

と、大谷光瑞は23日の12時前に上海埠頭へ到着している¹³⁴⁾。

大蔵省の官吏であった木村正憲は中国、朝鮮に派遣されているが、明治33年（1900）4月14日に神戸で乗船した。

郵船會社支店ニ至ル流石ハ大會社丈アリテ、其客扱ノ状何トナク役所然タリ。午前九時半…汽船博愛丸ニ乗船ス。船長ハ西村昌亮氏ニシテ登簿噸數ハ千四百拾九噸ナリ¹³⁵⁾。

と記している。4月18日午後2時に上海の日本郵船会社の棧橋に上陸している¹³⁶⁾。木村正憲は上海の日本郵船会社のことを、「上海ノ支那人ハ三菱公司ト云ヒ洋人ハN.Y.K.ト呼フ」¹³⁷⁾と注釈を記している。

明治43年（1910）に南中国に赴いた佐藤善治郎の紀行「南清紀行」には、

明治四十三年七月二十八日午前十時、横濱解纜の筑前丸に投じて南清に向つて出發した。…筑前丸は日本郵船会社の船で二千七百噸、これは容積を以て言ふので、一噸は四十二立尺餘である。米を積みば三萬石を積むことが出来る。上海、横濱間を往復するので、片道に満六日かかる。その四分一は神戸、門司、長崎に碇泊して居る時間である。その往復を一航海といふ。一航海の平均収入高は荷が一萬圓、人が千三百圓といふ事である。乗員は船長以下五十七人、一日の消費石炭三十一、二噸、此價格二百圓である。定員は一等十二人、二等十六人、三等百七十一人といふ事である。横濱上海航路には春日、博愛、弘濟、筑前、筑後の五隻がある。毎週日、木の両日に順次出發するのである¹³⁸⁾。

とあり、横浜から日本郵船会社の筑前丸で中国へ渡った。佐藤は「南清紀行」に見られるように日本郵船会社の航運経営に関して極めて興味深い記述を残している。なお筑前丸は総トン数2,578トンで明治40年（1907）4月20日に英国グラスゴーで建造され主機関三連成、昭和7年（1932）2月23日に近海郵船に売却されるまで日本郵船会社の保有船であった¹³⁹⁾。

詩人の小林愛雄は明治44年（1911）に上海に赴くが、その際に乗船した船は、

此が北独逸露以土会社の汽船BULOW號かと、燈火を見上げた時、わが胸は欲しい儘に

133) 「清國巡遊誌」『幕末明治中国見聞録集成』第14巻、ゆまに書房、1997年10月、108～109頁。

134) 「清國巡遊誌」『幕末明治中国見聞録集成』第14巻、115頁。

135) 「清韓紀行」『幕末明治中国見聞録集成』第5巻、ゆまに書房、1997年6月、53頁。

136) 「清韓紀行」『幕末明治中国見聞録集成』第5巻、83～84頁。

137) 「清韓紀行」『幕末明治中国見聞録集成』第5巻、83～84頁。

138) 「南清紀行」『幕末明治中国見聞録集成』第5巻、25～27頁。

139) 『日本郵船百年史資料』667頁。

躍った¹⁴⁰⁾。

と、北ドイツエルロイド汽船会社のBulow号に乗船したが、さらに船内の内装に驚嘆した記述が記されている。

以上が、中国人の来日に関する旅行記よりは数少ない日本人の記録であるが、多くは日本郵船会社の横浜・上海航路の定期便を利用して中国へ渡っている。

しかし、明治32年(1899)になると、日本からの中国への定期航路は日本郵船が2週間に1回ではあったが神戸から下関を経て山東半島の芝罘を経由し天津の大沽に赴く神戸・北清線が開設され、日本から天津・大沽への直接航路が開かれた¹⁴¹⁾。

この航路を利用した内藤湖南は明治32年(1899)9月5日に神戸から日本郵船会社の仙台丸に乗船し、途中寄港地の芝罘で下船しているが、11日午前11時過ぎに大沽に到着している¹⁴²⁾。嘉納治五郎も清国に派遣された際、船を利用した。彼の「予の清國行に就いて」¹⁴³⁾において「七月二十三日神戸に於て」として「予は、今回清國に差遣せらるることとなり、本日出帆の玄海丸に搭じ、当港を發することとなれり。此行凡そ二个月半を費し、北清に於ては、北京、天津、保定等、揚子江方面に於ては、上海、蘇州、杭州、南京、安慶、武昌、長沙等の各地方を巡遊する豫定なり。」¹⁴⁴⁾と神戸から玄海丸で天津方面へ赴いた。『横浜毎日新聞』第9701、明治35年7月17日～第9706、7月22日の各号に掲載された「日本郵船会社汽船出帆広告」の「神戸出帆」の欄に「門司、長崎、釜山、仁川、芝罘、天津(太沽)、牛莊園行 玄海丸 二十三日正午十二時」¹⁴⁵⁾とあることでも明らかのように7月23日の神戸発の玄海丸に乗船したことは確かである。

これらの事例でも知られるように、20世紀になると横浜・上海航路だけではなく多様な航路がみられるようになる。日本郵船会社にとっての競争相手の一でもあった大阪商船会社もその例にもれない。明治29年(1896)臺灣総督府の命令航路として大阪臺灣航路を開設していた大阪商船会社が、臺灣航路とは別に明治32年(1899)9月に天津経由の神戸牛莊航路、芝罘

140) 「支那印象記」『幕末明治中国見聞録集成』第6巻、ゆまに書房、1997年6月、219頁。

141) 『日本郵船会社資料』718頁。

142) 「燕山楚水」「禹域鴻爪記」『内藤湖南全集』第二巻、筑摩書房、1973年3月、19～26頁。

143) 嘉納治五郎「予の清國行に就いて」『國土』第5巻第47号、1902年8月、1～2頁。嘉納治五郎の清国紀行に関して彼の「清國巡遊所感(一)」『國土』第6巻第50号、1902年11月、1～5頁、「清國巡遊所感(二)」『國土』第6巻第51号、1902年12月、1～4頁がある。さらに随行員の老谷報「嘉納会長清國巡遊記」が『國土』第48号、22～28頁、『國土』第49号、28～31頁、『國土』第50号、26～37頁、『國土』第52号、31～39頁、53～57頁、『國土』第54号、35～38頁に連載されている。

144) 『國土』第47号、1頁。

145) 『横浜毎日新聞』第126巻98、104、109、116、120、126頁参照。

經由の神戸牛莊航路を開設したが、明治35年（1902）2月に神戸北清線として統合された。明治38年（1905）1月には大阪大連線、同年五月には大阪漢口線が、明治39年（1906）2月に大阪天津線と新航路が新設されている¹⁴⁶⁾。

4. 小 結

上述のように明治期の日本が汽船による海外への最初の定期航路として開設したのは、横浜と上海を結ぶ航路であった。その創設時期の事情と、この航路の利用状況について述べた。

明治8年（光緒元，1875）2月3日より三菱商會が横浜から神戸，下関，長崎を経て上海へ至る航路を開設した。横浜を毎水曜日に定期的に出港して上海に到り，上海からは毎日曜日に横浜に向けて就航する定期航路であったことは表2で示したように上海で刊行されていた英字新聞の記録からも知られる。明治8年9月15日には，この航路が明治政府の命令航路となり補助金を受け，そして明治18年（光緒十一，1885）10月1日には逓信省から命令航路として新設された日本郵船会社の中国航路となって継承されて行くことになる。

この新たに日本側が1875年（明治8）2月に開設した横浜と上海を結ぶ航路は，日本人の中国への渡航の航路として利用されただけでなく，清末の中国人の日本への渡航航路として頻繁に利用されていたことは彼等の残した日本への紀行録などから容易に知られるのである。とりわけ，日清戦争，甲午中日戦争に日本が清国に勝利し下関条約を締結する1895年（光緒二十一，明治28）までのほぼ20年間において日本にとって中国との間に結ばれた唯一の幹線航路であったことは確かである。そのため日本人旅客にとっても中国人旅客にとっても最も利用しやすい定期航路であったと言えるであろう。

【資料1】 The Japan Daily Herald No. 3201, Saturday, 4th April, 1874

Through U. S. Mail Line from China and Japan to New York

Pacific Mail Steamship Co., in connection with the Central and Union Pacific Railroad Companies.

At New York and Aspinwall, Passengers have selection of various lines of steamers to England, France and Germany.

Through Tickets will be issued to San Francisco, and thence via Panama or by the Overland Railroad, and to Europe by connecting lines of steamers.

146) 『創業百年史資料』大阪三井船舶株式会社，1985年7月，16～17頁。

Though First-class Passengers purchasing Tickets to points beyond San Francisco, are allowed 250 pounds of Baggage fee.

Though Passenger Trains run daily between San Francisco and New York, making the trip in six days and twenty hours.

Distance, 3,312 Miles

Through Fares

Yokohama to New York, Overland	\$ 320.00
Via Panama	\$ 300.00
Europe,	\$ 350.00
Overland	\$ 400.00

And upward, depending upon Lines selected.

From Ports of China, \$50 additional.

Yokohama to Hongkong	\$ 75.00
to & return	\$ 120.00

To New York or Intermediate Points:

Children not over Twelve (12) years of age, Half Fares; under Five (5) years of age, Fares.

Passenger Tickets should be procured at this Agency, as if purchased on board, an additional 20 per cent, will be charged on be usual rates.

In future this Agency will require but one extra copy of Bill of Landing.

Consignees will please endorse Bills of Landing before presenting them for countersignatures.

Freight Rates.

Tea	\$0.02 per lb.
General Merchandise	0.40 per cubit foot.

To New York, via Panama.

Raw Silk	\$0.08 per lb.
Waste Silk	0.04
Tea	0.04
General Merchandise	1.25 per foot

Geo. E. Lane, Agent

Yokohama, March/ 28. 1874

【資料2】『ジャパン・デーリー・ヘラルド』掲載の三菱汽船各船の広告

① 東京丸 The Japan Daily Herald No.3452, Thursday, 28th January 1875

The Mitsu Brishi Steam Ship Company

Regular Steam Communication between Yokohama & Shanghai, calling at Simonoseki, and Nagasaki.

One of the splendid Steamers of this Company will be despatched every WEDNESDAY for the above Ports, taking Freight and Passengers at current rates. The whole of this Company's fleet are commanded and engineered by experienced European officers, are first-class risks in the Marine Insurance Offices, and have unsurpassed Passenger accommodation.

The well-known Steam Ship "TOKIO MARU," (Late "New York,")

Will be despatched from Yokohama for SHANGHAI, via Coast Ports, on WEDNESDAY, the 3rd February, at 4o'clock p.m.

For Freight or Passage, or other particulars, apply to the MITZU BISHI STEAM SHIP Co., Kayaba-cho, Tokio; or Motokoisogaisho, Kaigan Duri, Sanhome, Yokohama.

Yokohama, Jan. 28, 1875.

② 新潟丸 The Japan Daily Herald No.3458, Thursday, 4th February 1875

The Mitsu Brishi Steam Ship Company

Regular Steam Communication between Yokohama & Shanghai, calling at Simonoseki, and Nagasaki.

One of the splendid Steamers of this Company will be despatched every WEDNESDAY for the above Ports, taking Freight and Passengers at current rates. The whole of this Company's fleet are commanded and engineered by experienced European officers, are first-class risks in the Marine Insurance Offices, and have unsurpassed Passenger accommodation.

The Steamship "NIGATA MARU," (Late BEHAR) Captain W. Walker,

Will be despatched from Yokohama for SHANGHAI, via Coast Ports, on WEDNESDAY, the 3rd February, at 4o'clock p.m.

For Freight or Passage, or other particulars, apply to the MITZU BISHI STEAM SHIP Co., Kayaba-cho, Tokio; or Motokoisogaisho, Kaigan Duri, Sanhome, Yokohama.

Yokohama, Feb. 4, 1875.

③ 金川丸 The Japan Daily Herald No.3467, Monday, 15th February 1875

The Mitsu Brishi Steam Ship Company

Regular Steam Communication between Yokohama & Shanghai, calling at Simonoseki, and Nagasaki.

One of the splendid Steamers of this Company will be despatched every WEDNESDAY for the above Ports, taking Freight and Passengers at current rates. The whole of this Company's fleet are commanded and engineered by experienced European officers, are first-class risks in the Marine Insurance Offices, and have unsurpassed Passenger accommodation.

The Steamship "*Kanagawa Maru*," (Late MADRAS,) Captain A. Roper,

Will be despatched from Yokohama for SHANGHAI, via Coast Ports, on WEDNESDAY, the 3rd February, at 4 o'clock p.m.

For Freight or Passage, or other particulars, apply to the MITZU BISHI STEAM SHIP Co., Kayaba-cho, Tokio; or Motokoisogaisho, Kaigan Duri, Sancho, Yokohama.

Yokohama, Feb. 13, 1875.

④ 高砂丸 The Japan Daily Herald No.3470, Thursday, 18th February 1875

The Mitsu Brishi Steam Ship Company

Regular Steam Communication between Yokohama & Shanghai, calling at Simonoseki, and Nagasaki.

One of the splendid Steamers of this Company will be despatched every WEDNESDAY for the above Ports, taking Freight and Passengers at current rates. The whole of this Company's fleet are commanded and engineered by experienced European officers, are first-class risks in the Marine Insurance Offices, and have unsurpassed Passenger accommodation.

The Steamship "*Takasago Maru*," (Late DELTA,) Captain Eckstrand,

Will be despatched from Yokohama for SHANGHAI, via Coast Ports, on WEDNESDAY, the 3rd February, at 4 o'clock p.m.

Rates of Passage

Yokohama to Hiogo, Cabin \$ 7.50

Yokohama to Nagasaki, Cabin \$10.00

Yokohama to Shanghai, Cabin	\$20.00
Yokohama to Hyogo, Steerage	\$ 3.50
Yokohama to Nagasaki, Steerage	\$ 5.00
Yokohama to Shanghai, Steerage	\$ 7.50

Rates of Freight:

Yokohama to Hiogo	\$ 1.00 per Ton.
Yokohama to Nagasaki and Shanghai	\$ 2.00 per Ton.

No Shipping Orders grated after 11 a.m., and no Bill of Landing signed after 1 p.m. on day of sailing.

For further particulars apply to the MITZU BISHI STEAM SHIP Co., Kayaba-cho, Tokio; or Moto Kaiso-gai-sha, Kaigan Duri, Sanhome, Yokohama.

Yokohama, Feb. 17, 1875.

1875年～1876年上海入港出港三菱汽船会社一覧 (表2)

号数	月日	出入	船名	船籍船式	トン数	船長	航行地	月日	積荷	オーナー
406	214	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	Japan	209	General	M.B.S.S.Co.
407	217	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	Nagasaki, &c.		General	M.B.S.S.Co.
407	218	A	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	Nagasaki	216	General	M.B.S.S.Co.
408	224	D	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	Nagasaki, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
408	225	A	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Roper	Nagaasaki	223	General	M.B.S.S.Co.
409	303	D	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Roper	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
409	304	A	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	Japan	302	General	M.B.S.S.Co.
410	310	D	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
410	312	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	Nagasaki	309	General	M.B.S.S.Co.
411	317	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	Nagasaki, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
411	318	A	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	Nagasaki	316	General	M.B.S.S.Co.
412	324	D	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
412	327	A	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Roper	Nagasaki, &c.	322	General	M.B.S.S.Co.
413	401	A	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	Japan	324	General	M.B.S.S.Co.
413	403	D	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
414	407	D	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Roper	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
414	408	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	Nagasaki	405	General	M.B.S.S.Co.
415	414	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
415	415	A	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	Yokohama	407	General	M.B.S.S.Co.
415	421	D	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
416	428	A	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Roper	Nagasaki	427	General	M.B.S.S.Co.
416	428	D	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
417	502	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
417	505	D	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Roper	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
418	508	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
418	509	A	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	Nagasaki, &c.	507	General	M.B.S.S.Co.
419	515	A	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.	513	General	M.B.S.S.Co.
419	515	D	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
420	523	A	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Roper	Nagasaki, &c.		General	M.B.S.S.Co.
420	523	D	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
421	529	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
421	529	D	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Roper	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
422	604	A	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	Japan		General	M.B.S.S.Co.
422	605	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
423	612	D	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
423	613	A	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
424	619	D	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
424	620	A	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Allen Moore	Japan	612	General	M.B.S.S.Co.
425	626	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	Japan		General	M.B.S.S.Co.
425	626	D	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Allen Moore	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
426	703	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
426	704	A	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.	702	General	M.B.S.S.Co.
427	710	A	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
427	710	D	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
428	717	A	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Young	N'saki, Hiogo, &c.	715	General	M.B.S.S.Co.
428	717	D	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.

429	724	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.	722	General	M.B.S.S.Co.
429	724	D	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Young	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
430	731	A	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.	724	General	M.B.S.S.Co.
430	731	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
431	807	D	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
431	808	A	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.	731	General	M.B.S.S.Co.
432	814	D	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
432	815	A	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Young	N'saki, Hiogo, &c.	807	General	M.B.S.S.Co.
433	821	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.	814	General	M.B.S.S.Co.
433	821	D	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Young	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
434	828	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
434	829	A	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
435	904	D	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
435	905	A	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.	903	General	M.B.S.S.Co.
436	911	A	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Young	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
436	911	D	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
437	918	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.	916	General	M.B.S.S.Co.
437	918	D	Kanagawa Maru	Jap str.	749	Young	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
438	925	A	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
438	925	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
439	1002	D	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
439	1003	A	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.	925	General	M.B.S.S.Co.
440	1009	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun			General	M.B.S.S.Co.
440	1009	D	Takasago Maru	Jap str.	1019	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
443	1102	D	Niigata Maru	Jap str.	1090	Walker	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
444	1104	A	Nagoya Maru	Jap str.	1914	Ekstrand	Nagasaki, &c.	1102	General	M.B.S.S.Co.
445	1109	D	Nagoya Maru	Jap str.	1914	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
445	1110	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
446	1117	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
446	1118	A	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	N'saki, Hiogo, &c.	1116	General	M.B.S.S.Co.
447	1124	D	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
447	1125	A	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	N'saki, Hiogo, &c.	1122	General	M.B.S.S.Co.
448	1201	D	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
448	1204	A	Nagoya Maru	Jap str.	1914	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.	1126	General	M.B.S.S.Co.
449	1208	D	Nagoya Maru	Jap str.	1914	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
449	1209	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.	1201	General	M.B.S.S.Co.
450	1215	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
450	1216	A	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	N'saki, Hiogo, &c.	1214	General	M.B.S.S.Co.
451	1222	D	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
451	1224	A	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	N'saki, Hiogo, &c.	1222	General	M.B.S.S.Co.
452	1229	D	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3561	10102	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
3565	10107	D	Tokio Maru	Jap str.	652	Young	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3570	10113	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3572	10115	A	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.	10114	General	M.B.S.S.Co.
3575	10118	A	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	N'saki, Hiogo, &c.	10116	General	M.B.S.S.Co.
3576	10119	D	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3581	10125	A	Nagoya Maru	Jap str.	1914	Ekstrand	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.

3581	10127	A	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
3585	10202	D	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3587	10203	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
3591	10209	A	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.		General	M.B.S.S.Co.
3592	10210	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3597	10215	D	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3599	10217	A	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	N'saki, Hiogo, &c.	10208	General	M.B.S.S.Co.
3604	10223	D	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3605	10224	A	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	Japan	10216	General	M.B.S.S.Co.
3610	10301	D	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3613	10304	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.	10303	General	M.B.S.S.Co.
3616	10308	D	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3619	10311	A	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.	10309	General	M.B.S.S.Co.
3619	10311	D	Nagoya Maru	Jap str.	1914	Young	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3622	10316	D	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3623	10316	A	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	N'saki, Hiogo, &c.	10314	General	M.B.S.S.Co.
3627	10321	A	Genkai Maru	Jap str.	1064	Conner	N'saki, Hiogo, &c.	10318	General	M.B.S.S.Co.
3628	10322	D	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3634	10329	D	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3635	10330	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.	10328	General	M.B.S.S.Co.
3637	10402	A	Tokai Maru	Jap str.	652	Edward	Japan		General	M.B.S.S.Co.
3641	10406	A	Nevada	Am str.	1060	Willams	Japan	10404	Mails, &c.	M.B.S.S.Co.
3643	10498	D	Tokai Maru	Jap str.	652	Ward	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3647	10413	A	Hiroshima Maru	Jap str.	1156	Furber	N'saki, Hiogo, &c.	10405	Mails, &c.	M.B.S.S.Co.
3648	10414	D	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3651	10419	D	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3654	10423	A	Nagoya Maru	Jap str.	1914	Young	Japan	10415	General	M.B.S.S.Co.
3660	10429	D	Nagoya Maru	Jap str.	1914	Young	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3661	10501	A	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.	10420	General	M.B.S.S.Co.
3665	10505	A	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	N'saki, Hiogo, &c.	10503	General	M.B.S.S.Co.
3669	10510	D	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3672	10514	D	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3676	10518	A	Nagoya Maru	Jap str.	1914	Young	N'saki, Hiogo, &c.	10516	General	M.B.S.S.Co.
3681	10524	D	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3682	10525	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	N'saki, Hiogo, &c.	10523	General	M.B.S.S.Co.
3687	10531	D	Nagoya Maru	Jap str.	1914	Young	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3690	10603	A	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.	10601	Mails, &c.	M.B.S.S.Co.
3694	10608	A	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	Japan	10531	General	M.B.S.S.Co.
3700	10615	A	Hiroshima Maru	Jap str.	1158	Furber	Japan	10607	General	M.B.S.S.Co.
3700	10615	D	Nevada	Am str.	1060	Willams	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3705	10621	D	Genkai Maru	Jap str.	1084	Conner	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3711	10628	D	Hiroshima Maru	Jap str.	1185	Furber	N'saki, Hiogo, &c.		Sundries	M.B.S.S.Co.
3712	10629	A	Tokio Maru	Jap str.	1146	Duun	Japan	10621	General	M.B.S.S.Co.

[注] 号数：406～452はThe North-China Herald, 1875年2月18日～12月29日参照。

3561～3712はThe North-China Daily News, 1876年1月3日～6月30日参照。

月日の4桁までは1875年中で214は2月14日を, 5桁は1876年中で10102は1876年1月2日を示す。

出入のAは上海入港, Dは上海出港を示す。航行地は入港地, 出港地である。

オーナーのM.B.S.S.Co.は三菱汽船会社の英文名の略称である。

1897年7月3日～7月31日 “The Kobe Chronicle weekly edition” ‘Shipping News’ (表3)

7月3日	No.1	Saikio-Mar	Jap. Str.	1653	Conner	Sanghai via ports	General	Nipponn Yusen Kaisha	6.28	Arrival
7月10日	No.2	Satsuma-Mar	Jap. Str.	1157	J. Nirei	Sanghai via ports	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.07	Arrival
7月17日	No.3	Kobe-Mar	Jap. Str.	1645	R. Swain	Sanghai via ports	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.14	Arrival
7月24日	No.4	Saikio-Mar	Jap. Str.	1653	Conner	Sanghai via ports	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.21	Arrival
7月31日	No.5	Satsuma-Mar	Jap. Str.	1157	J. Nirei	Sanghai via ports	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.28	Arrival
7月3日	No.1	Kobe-Mar	Jap. Str.	1645	R. Swain	Sanghai via ports	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.02	Departsure
7月10日	No.2	Saikio-Mar	Jap. Str.	1653	Conner	Sanghai via ports	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.09	Departsure
7月17日	No.3	Yechigo-Mar	Jap. Str.	712	Umesono	Sanghai via ports	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.14	Departsure
7月17日	No.3	Satsuma-Mar	Jap. Str.	1157	J. Nirei	Sanghai via ports	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.16	Departsure
7月24日	No.4	Kobe-Mar	Jap. Str.	1645	R. Swain	Sanghai via ports	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.23	Departsure
7月31日	No.5	Saikio-Mar	Jap. Str.	1653	Conner	Sanghai via ports	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.31	Departsure
7月10日	No.2	Saikio-Mar	Jap. Str.	1653	Conner	Yokohama	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.07	Arrival
7月17日	No.3	Satsuma-Mar	Jap. Str.	1157	J. Nirei	Yokohama	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.14	Arrival
7月24日	No.4	Kobe-Mar	Jap. Str.	1645	R. Swain	Yokohama	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.21	Arrival
7月31日	No.5	Saikio-Mar	Jap. Str.	1653	Conner	Yokohama	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.28	Arrival
7月31日	No.5	Tokio-Mar	Jap. Str.	1360	I. Miyngi	Yokohama	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.31	Arrival
7月10日	No.2	Satsuma-Mar	Jap. Str.	1157	J. Nirei	Yokohama	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.08	Departsure
7月24日	No.4	Saikio-Mar	Jap. Str.	1653	Conner	Yokohama	General	Nipponn Yusen Kaisha	7.22	Departsure

出典：横浜開港資料館所蔵 “The Kobe Chronicle” No.1～5, 1897年（明治30）による。

1897年7月の一ヶ月間に神戸に寄港した日本郵船会の上海航路の船名を一覧にした。

西京丸，薩摩丸，神戸丸，越後丸，東京丸の五隻が知られる。

○西京丸（Ⅰ）2913トン，明治21年6月建造，英国・グラスゴー建造，三連成，鋼船 明治21年8月回着，大正11年5月7日売却 『日本郵船百年史資料』662頁。

○薩摩丸（Ⅰ）1866トン，英国・グラスゴー建造，二連成，鋼船 共同運輸会社からの継承船，明治44年5月27日売却 『日本郵船百年史資料』661頁。

○神戸丸（Ⅰ）2901トン，明治21年8月建造，英国・グラスゴー建造，三連成，鋼船 明治21年10月回着～大正10年7月20日売却 『日本郵船百年史資料』662頁。

○越後丸（Ⅰ）1149トン，明治16年建造，英国・グラスゴー建造，二連成，旧名ペトリシオ 鉄船 明治42年3月18日売却 『日本郵船百年史資料』661頁。

○東京丸（Ⅱ）（Ⅰ）2194トン，明治18年建造，英国・グラスゴー建造，二連成，鉄船 三菱会社からの継承船，明治33年4月1日沈没，4月25日売却 『日本郵船百年史資料』660頁。