

## 上海からアメリカへ Pacific Mail Steamship会社の の上海定期航路の開設

著者	松浦 章
雑誌名	東アジア文化交渉研究 東アジア文化研究科開設記念号
ページ	303-327
発行年	2012-03-24
その他のタイトル	From Shanghai to the United States - Established by the Pacific Mail Steamship Co.'s regular service to Shanghai
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10112/7386">http://hdl.handle.net/10112/7386</a>

# 上海からアメリカへ

—— Pacific Mail Steamship 会社の上海定期航路の開設

松 浦 章

From Shanghai to the United States

Established by the Pacific Mail Steamship Co.'s regular service to Shanghai

MATSUURA Akira

April 1848 organized by the New York businessman, and the New York State license, a joint venture Pacific Mail Steamship Company (PMSS Co.) was established. The company in the United States government permission, not only in the Strait of Barnabas and transportation between California, will also opened to the United States east of California agricultural products transportation services. 1849 started off in California's gold rush greatly promoted the development of San Francisco. In addition, PMSS is also very interested in Asia, in the open gateway to Asia soon, immediately opened by the Japanese port of Yokohama to Hong Kong route, that set sail from San Francisco, arrived in Shanghai via the Japanese route also gave up. Therefore, PMSS steamer of Shanghai to the United States as a tool path and therefore the New World to start.

In this paper, both companies set up by the PMSS Shanghai route details to the United States, hoping to clarify the situation when the steamboat route.

キーワード：上海 アメリカ 汽船 Pacific Mail Steamship Company (PMSS)

## 1 緒言

1847年にアメリカ留学した容闈が中国最初の学者であると言われる<sup>1)</sup>。容闈は1828年11月17日に澳門に近い南屏鎮で生まれ、澳門において少年時代の教育を瑪禮孫学校 (Morrison School) で受けた。その後、機会を得て1847年にアメリカへ留学することになる。その時にアメリカへ渡航した際に搭乗したのが廣州の黄埔から出帆した阿立芬特兄弟公司 (The Olyphant Brothers Co.) の帆船亨特利思 (Huntress) 号であった。

---

1) 容闈『西学東漸記』(走向世界叢書) 湖南人民出版社、1981年1月、1-125、1-16頁。同書の表紙に「第一箇留美華業的中国学者叙述他在中国和美国的生活」とある。

同船は、1847年1月4日に黄浦を東北からの風を受けて出帆し、南半球の大西洋上の聖希利那島（セントヘレナ、St. Helena）に寄港して食料や飲料水を補給し、約姆司担（Jamestown）に寄港して紐譚（ニューヨーク、New York）に向かう航路を取った。紐譚に到着したのは1847年4月12日であった。この間99日を要している。廣州からニューヨークへは、当時の快速帆船で3ヶ月余を要したことになる。

中国から同一の船でアメリカに渡るためにこのような日時を要した。それが時代が変わり、1871年には上海から同一汽船会社の船舶でアメリカに直接に渡航できる定期航路が開設され、上海にとっての新文化導入の窓口が開かれたことになる。

そこで本稿では、上海における新文化導入の契機になった Pacific Mail Steamship Company (P.M.S.S.Co.) によるアメリカと上海を結ぶ定期航路について述べて見たい。

## 2 Pacific Mail Steamship Companyの上海-美国定期航路の開設

1871年1月3日付の上海で刊行されていた英字新聞“*The North-China Daily News*”（『字林西報』）<sup>2)</sup>の Vol.VIII, No. 2032に次の2件の広告記事が掲載されている。

### Pacific Mail S.S. Company

In connection with the Central and Union Pacific Rail-Road Companies.

The Steamship Great Republic, Capt. Freeman, will leave Yokohama for San Francisco, on or about 23<sup>rd</sup> Jan., 1871, taking Passengers, Mails, Freight, &c., for the United States, Canada, Central and South America, and Europe.

The Company's Steamship Costa Rica, Capt. Williams, will leave Shanghai via the Inland Sea Ports, on or about 12<sup>th</sup> Jan., 1871, connecting at Yokohama with the above named Steamer.

The Steamer will be due at San Francisco Feb. 16<sup>th</sup>, 1871, whence daily Passenger trains and daily Freight trains are run over the Central and Union Pacific Railroad Lines for New York and for all the principal cities in the interior, and upon the Atlantic seaboard.

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

Through Tickets and Bills of Lading will be issued for transportation to San Francisco, and thence by the Overland Railroad, and to Europe by connecting lines of Steamers.



図① PMSSの広告

2) “*The North-China Daily News*” 中国名『字林西報』は、1864年7月1日から1951年3月31日まで刊行された英文日刊紙である。王檜林・朱漢國主編『中国報刊辞典（1815-1949）』辞海出版社、1992年6月、4頁。

Through First-Class Passengers purchasing Tickets to points beyond San Francisco, are allowed 250 pounds of Baggage free.

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

Distance, 3,312 Miles.

The Silver Palaces Sleeping Cars are run daily from San Francisco to New York. These Drawing Room Cars by day and Sleeping-Cars by night, are unexcelled for comfort convenience and elegance.

#### THROUGH FARES.

Shanghad to New York.....\$419

Do. to Europe..... 499

And upward, depending upon Lines selected.

To New York or Intermediate points:

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

Passenger Tickets should be procured at this Agency, as, if purchased on board, an additional 10 per cent will be charged on the usual rates.

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

Consignees will please endorse Bills of Lading before presenting them for countersignature.

Teas, Silks, and other cargo taker for the United States or Europeon very favorable terms.

The Overland Railroad Companies Guarantee 12 days' time for silk, and 18 days for Teas and Merchandise, between San Francisco and New York.

Tables of rates of Freight by any of the above routes, furnished on application to any Agent of this Company.

GEO. F. BOWMAN, Agent. tf 2259, Shanghai, 14<sup>th</sup> Dec, 1870<sup>3)</sup>

とある。その内容は以下のものであった。

太平洋メール S. S. (PMSS) 会社 中央・ユニオンパシフィック鉄道と接続しています。

汽船グレート・リパブリック号の船長フリーマンは、1871年1月23日またはその前後に、サンフランシスコに向けて横浜を出港します。米国、カナダ、中南米、およびヨーロッパへの乗客、郵便物、貨物などを搭載しています。

当社の汽船コスタリカ号の船長ウィリアムズは、1871年1月12日またはその前後に、沿海の港を経由する予定で上海を出港します。同社の汽船が横浜で接続しています。

汽船は、1871年2月16日にサンフランシスコに到着予定です。乗客はそこから毎日出発する旅客列車と貨物列車を運行する中央・ユニオンパシフィック鉄道の路線によりニューヨークやすべての

---

3) "The North-China Daily News", Vol.VIII., No. 2032.p4.

主要都市に連絡する路線と大西洋航路に連絡しています。ニューヨークにおいて乗客は、イギリス、フランスやドイツへの様々な汽船の航路を選択することができます。

乗船券と船荷証券は、汽船に接続するサンフランシスコへ、そしてそこからオーバーランド鉄道によってヨーロッパへの輸送のために発行されます。

サンフランシスコから以遠のチケットを購入するファーストクラスの乗客には、手荷物が250ポンドまで無料であります。

旅客列車に乗車するとサンフランシスコとニューヨークとの間を毎日運行する列車で6日と20時間の旅をすることになります。走行距離は、3,312マイル（約5,300Km）です。

宮廷型の寝台車は、毎日サンフランシスコからニューヨークまで運行しています。この列車には食堂車や寝台車が常設されています。そのため快適で利便であり優雅に過ごすことができます。

#### 直通運賃

上海からニューヨークまで 419ドル

上海からヨーロッパまで 499ドル 選択した旅程に応じて加算されます。

ニューヨークまたは中間地点まで、子供は12歳まで運賃は半額です。年齢が5歳未満の場合は無料です。乗客のチケットは、代理店で購入することができます。仮に乗船後に購入すると通常料金に10%が加算されます。代理店から船荷証券の写しを求めるための荷受人は、貨物を搭乗させるために船荷証券を提示して下さい。茶、シルク、他の荷物でも米国またはヨーロッパ向けに非常に有利な料金です。

オーバーランド鉄道会社は、シルクであれば12日間で、茶葉やそのほかの商品であれば18日間でサンフランシスコからニューヨークまで運びます。

他の貨物についての料金表は、この会社のいずれかの代理店において知ることができます。

GEO. F. ボーマン、代理人 TF 2259、上海、1870年12月14日

もう一件のものは次の広告である。

#### Shipping

PACIFIC MAIL S.S.Co.

#### Notice

Untill further notice, the steamers of Shanghai Branch, the New York, Costa Rica, Oregonian, Golden Age, and Ariel, will be dispatched form this Port, for Nagasaki, Hiogo and Yokohama, on or about the 1<sup>st</sup>, 9<sup>th</sup>, 13<sup>th</sup>, and 23<sup>rd</sup> of each month.

The Steamer leaving on or about the 13<sup>th</sup> will connect at Yokohama with one of Company's steamers for San Francisco.

Through Bills of Lading issued for freight to San Francisco, New York, and Europe, (via Panama or Overland Rail Road.)

Through Passenge tickets issued to San Francisco, New York and Europe (via Overland

Rail Road.)

For Freight or Passage apply at the office of Agency, New Masonic Building.

GEO. F. BOWMAN, Agent.

(c.a.) 2072 Shanghai, 14<sup>th</sup> Dec., 1870.<sup>4)</sup>

とある。

出港 PMSS 会社 告知

次の予告として上海支店の汽船であるニューヨーク号、コスタリカ号、オレゴニアン号、ゴールデン・エイジ号、そしてアリエル号は、長崎、兵庫、横浜にむけて毎月の1日、9日、13日、そして23日に発航します。

毎月13日前後に横浜を出港する当社のサンフランシスコ行に接続しています。サンフランシスコ、ニューヨークそしてヨーロッパへの貨物のために輸入許可書が取得できます。(パナマまたはオーバランドレールロードを経由する場合)

サンフランシスコ、ニューヨークそしてヨーロッパへの直行乗車券が発行できます。(オーバランド鉄道会社を利用する場合)

貨物や乗客は代理人の事務室で予約ができます。新マソニック (Masonic) ビル。

GEO. F. ボーマン、代理人 (c.a.) 2072上海、1870年12月14日。

とある二件の広告が、上海からアメリカ、さらにアメリカ大陸を経由して欧州に向かう旅客や商品にとっての新しい交通手段が開かれたことを告知したのであった。

### 3 Pacific Mail Steamship Companyの上海—美国定期航路の運航

上記のような広告を上海で告知したPMSSは、どのように汽船を運航していたかは“*The North-China Daily News*”の毎号に掲載された出船情報から知ることができる。上海から日本への航路を開設した当初の三ヶ月の航運表は次の表1になる。

表1 1871年1-3月 Pacific Mail S.S.Co. の上海入港出港汽船名表<sup>5)</sup>

Date	Ship's Name	A&D	Captain	Tons	From & Destination	Sailed	Cargo	N.C.D. N.No.
18710105	Oregonian	A	Dearborn	1217	Nagasaki	105	Mails, &c.	2035
18710108	Oregonian	D	Dearborn	1217	N'saki, Hiogo. &c.		General	2037
18710110	Goden Age	A	Cobb	1158	Nagasaki	108	General	2039
18710114	Goden Age	D	Cobb	1158	N'saki, Hiogo. &c.		General	2043
18710118	Costa Rica	A	F. Willams	1084	Yokohama	110	General	2046
18710122	Costa Rica	D	F. Willams	1084	N'saki, Hiogo. &c.		General	2049
18710127	Oregonian	A	Dearborn	1217	Nagasaki	125	General	2054
18710131	Oregonian	D	Dearborn	1217	N'saki, Hiogo. &c.		General	2057

4) “*The North-China Daily News*”, Vol.VIII., No. 2032.p.4.

5) “*The North-China Daily News*”, Vol.VIII., No. 2035~No.2115.

18710205	New York	A	Furber		Nagasaki	201	General	2061
18710212	New York	D	Furber	1173	N'saki, Hiogo. &c.		General	2067
18710212	Goden Age	A	Williams	1158	Japan		General	2067
18710218	Goden Age	D	Williams	1158	N'saki, Hiogo. &c.		General	2073
18710220	Costa Rica	A	F. Williams	1084	Japan		General	2073
18710126	Costa Rica	D	Burdett	1984	N'saki, Hiogo. &c.		General	2076
18710309	New York	A	Furber	1173	Nagasaki	307	Mails, &c.	2087
18710313	New York	D	Furber	1173	N'saki, Hiogo. &c.		General	2090
18710316	Ariel	A	Burdett		Nagasaki	314	General	2094
18710322	Ariel	D	Burdett		N'saki, Hiogo. &c.		General	2098
18710323	Goden Age	A	Williams	1158	Nagasaki	321	General	2099
18710330	Goden Age	D	Williams	1158	N'saki, Hiogo. &c.		General	2105
18710330	Oregonian	A	Dearborn	2500	Japan		General	2105
18710405	Oregonian	D	Dearborn	2500	N'saki, Hiogo. &c.		General	2110
18710406	New York	A	Furber	1173	Japan	404	Mails, &c.	2111
18710412	New York	D	Furber	1173	N'saki, Hiogo. &c.		General	2115

注：A は到着、D は出発である。以下の表も同じ。

表1からも明らかなように、PMSS 会社は、1871年1月から上海から日本への航路を開設し、三箇月間に6~12日毎にオレゴニア号、ゴールデン・エイジ号、コスタリカ号、ニューヨーク号、アリエール号などの1,000噸級の汽船5隻を使って、上海から長崎、神戸を經由して横浜に航行していた。横浜から上海までは8日程度、長崎から3-4日の航行日数であった。横浜で同社のアメリカ行きの汽船に乗り換えると10数日でサンフランシスコに到着し、アメリカ大陸横断の鉄道に乗ってニューヨークへは7日ほどで到着した。合計20数日の旅程であった。容閔が1847年にアメリカに渡った時期に比べれば三分の一の日数で渡米が可能となったのである。

その後、この航路は持続され、日本が上海航路を開設する直前まで運行される<sup>6)</sup>。その時期のPMSS 会社の運行表は“*The North-China*”の船舶情報から整理したものが次の表2である。

表2 1875年1-6月 Pacific Mail S.S.Co. 上海入港出港汽船運航表<sup>7)</sup>

1875, Date	Ship's Name	A&D	Tons	Captain	From & Destination	Sailed	Cargo	N.C.D. N.No.
18741231	Oregouian	D	1096	Harris	N'asaki, Hiogo. &c.		Sundries	400
18750101	Costa Rica	A	1084	Conner	N'asaki, Hiogo. &c.		General	400
18750105	Golden Age	A	1158	Wise	N'asaki, Hiogo. &c.	106	General	401
18750107	Costa Rica	D	1084	Conner	N'asaki, Hiogo. &c.		Sundries	401
18750114	Nevada	A	2143	Williams	Nagasaki	113	General	402
18750114	Golden Age	D	1158	Wise	N'saki, Hiogo. &c.		Sundries	402
18750121	Nevada	D	2143	Williams	N'asaki, Hiogo. &c.		General	403
18750122	Oregouian	A	1096	Harris	N'asaki, Hiogo. &c.	120	General	403
18750124	Oregouian	D	1096	Harris	Hongkong		Sundries	403

6) 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂出版。

7) “*The North-China Herald and Supreme Court & Consular Gazette*”, Vol., XIV, No. 400~424.

上海からアメリカへ (松浦)

18750129	Costa Rica	A	1084	Conner	N'asaki, Hiogo. &c.	127	General	404
18750202	Costa Rica	D	1084	Conner	N'asaki, Hiogo. &c.		Sundries	404
18750204	Golden Age	A	1158	Wise	Japan		General	405
18750210	Nevada	A	2143	Furber	Japan		General	406
18750211	Golden Age	D	1158	Coy	N'asaki, Hiogo. &c.		Sundries	406
18750215	Nevada	D	1060	Furber	N'asaki, Hiogo. &c.		General	406
18750218	Costa Rica	A	1084	Conner	Nagasaki	216	General	407
18750223	Costa Rica	D	1084	Conner	N'asaki, Hiogo. &c.		General	407
18750225	Oregouian	A	1096	Harris	Nagasaki	223	General	408
18750302	Oregouian	D	1096	Harris	N'asaki, Hiogo. &c.		Sundries	408
18750304	Golden Age	A	1158	Coy	N'asaki, Hiogo. &c.	302	General	409
18750309	Golden Age	D	1158	Coy	N'asaki, Hiogo. &c.		Sundries	409
18750312	Nevada	A	1060	Williams	N'saki,Hiogo.&c.	309	General	410
18750316	Nevada	D	1060	Williams	Nagasaki, &c		Sundries	410
18750318	Costa Rica	A	1084	Conner	N'saki,Hiogo.&c.	314	General	411
18750323	Costa Rica	D	1084	Conner	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	411
18750324	Oregouian	A	1096	Harris	N'saki,Hiogo.&c.	322	General	412
18750331	Oregouian	D	1096	Harris	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	413
18750402	Golden Age	A	1158	Coy	Japan	324	General	413
18750407	Nevada	A	1060	Williams	Yokohama	330	Mails,&c.	414
18750408	Golden Age	D	1158	Coy	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	414
18750415	Costa Rica	A	1084	Conner	Japan		General	415
18750415	Nevada	D	1060	Williams	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	415
18750422	Oregouian	A	1096	Harris	Japan		General	415
18750422	Costa Rica	D	1084	Conner	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	415
18750429	Golden Age	A	1158	Coy	Yokohama		Mails,&c.	416
18750429	Oregouian	D	1096	Harris	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	416
18750506	Golden Age	D	1158	Coy	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	417
18750508	Nevada	A	1060	Williams	N'saki,Hiogo.&c.	506	General	418
18750514	Nevada	D	1060	Williams	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	419
18750516	Costa Rica	A	1084	Conner	N'saki,Hiogo.&c.	313	General	419
18750520	Costa Rica	D	1084	Conner	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	419
18750522	Oregouian	A	1096	Harris	N'saki,Hiogo.&c.	520	General	420
18750529	Oregouian	D	1096	Harris	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	421
18750530	Golden Age	A	1158	Coy	N'saki,Hiogo.&c.	528	General	421
18750605	Nevada	A	1060	Williams	Japan	529	Mails,&c.	422
18750605	Golden Age	D	1158	Coy	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	422
18750610	Nevada	D	1060	Williams	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	422
18750614	Costa Rica	A	1084	Conner	N'saki,Hiogo.&c.	607	Mails,&c.	423
18750616	Costa Rica	D	1084	Conner	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	423
18750620	Oregouian	A	1096	Harris	Japan	612	General	424
18750624	Oregouian	D	1096	Harris	N'saki,Hiogo.&c.		Sundries	424



表2からも明らかなように、PMSS会社の上海航路開設当初のオレゴニア号、ゴールデン・エイジ号、コスタリカ号、ニューヨーク号、アリエール号などの1,000噸級の汽船5隻であったのに対して、1875年時点ではオレゴニア号、ゴールデン・エイジ号、コスタリカ号は同じく運行していたものの新たにネバダ号が参入し4隻で運行していた。各船はほぼ一ヶ月の運行日程で横浜・兵庫・長崎と上海を航行していたのである。



PMSS アラスカ船内の光景

1876年当時の船内を描いた右上の図像がアメリカのグラフィック紙“*Harper's Weekly*”の1876年5月20日号に掲載されている。Alaska号は上海から日本への定期航路に従事していたので、この図像は上海からアメリカに向かう乗客の船内の様子を描写していることは明かである。乗客の姿に弁髪姿が見られることから左端の二人の西洋人風の人物を除いて全て中国人乗客であったと思われる。これらの中国人乗客の多くは、アメリカへの労働力として渡航した人々であったであろう。

#### 4 Pacific Mail Steamship Companyの汽船でアメリカに渡った中国人

それでは具体的に上海からアメリカに赴くために、P.M.S.S汽船に搭乗した中国の人々を探ってみよう。その乗船記録の一端は次に掲げる新聞の記事から垣間見ることが出来るであろう。

1870年1月22日に横浜で創刊された週刊紙“*Japan Weekly Mail*”は“Shipping Intelligence”には船舶の‘Arrivals’入港と‘Departures’出港、‘Passengers’船客に関する記録がみられる。<sup>8)</sup> その船舶情報から、P. M. S. S会社の汽船に限定して整理したのが次の表3である。

表3 1870年1-12月横浜入港出港 Pacific Mail S.S.Co. 汽船運航表

No	Date	A&D	Ship Name	Captain	Tone	Where, Cargo, Chinese Passengers
I-1	120	A	New York	Furber	2,000	Shanghai, Nagasaki and Hiogo General, 8 (For San Francisco)
I-1	120	D	Oregonian	Dearborn	2,500	Hiogo, Nagasaki and Shanghai General
I-1	121	A	Japan	Freeman	5,000	Hongkong, Mails &c

8) “*The Japan Weekly Mail, A Political, Commercial, and Literary Journal*”, Reprint Series I: 1870-1899, Part 1: 1870-1874, Vol. 1: January to June 1870, In Association with Yokohama Archives of History, *Ibid.* Vol. 1: July to December 1870.

上海からアメリカへ (松浦)

I-2	123	D	Japan	Freeman	5,000	San Francisco, with America, Mails &c Tea 68, 682lbs. For San Francisco Tea 106, 658lbs. For New York
I-3	130	A	China	Warsaw	3,000	San Francisco 18700101 Mails &c
I-3	131	D	China	Warsaw	3,000	Hongkong, Mails &c
I-3	131	D	New York	Furber	2,000	Hiogo, Nagasaki and Shanghai General
I-5	219	D	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai, via Southern Ports General and Males, 6 c
I-6	220	A	New York	Furber	3,200	Kobe, Cattle (Kobe)
I-6	222	A	China	Cavarly	4,000	Hongkong, General Cargo
I-6	224	A	America	Doane	4,454	San Francisco, Mails and General from San Francisco Treasures for Yokohama \$200, 000.00 Do. . . Shanghai \$ 16, 000.00 Do. . . Hongkong \$419, 832.14 total \$635, 832.14 Passenger 78 (in the steerage) From San Francisco for Hongkong
I-7	227	D	America	Doane		Hongkong, Mails &c.
I-7	304	A	Costa Rica	Willams	2,000	Shanghai via Southern Ports General Cargo
I-8	310	D	Costa Rica	Willams	2,000	Hiogo, Nagasaki and Shanghai General Cargo, Passenger 2 (For Shanghai)
I-10	320	A	America			Hongkong 15 (From Hongkong) in the steerage
I-10	320	A	New York			Sanghai, 3 (From Shanghai)
I-10	323	D	America		4,000	San Francisco, Mails &c.
I-11	326	A	Japan	Freeman	3,500	San Francisco, Mails, &c
I-11	329	D	Golden Age	W.B.Cobb	1,860	Shanghai, via Hiogo and Nagasaki Mails and General
I-11	329	D	Japan	Freeman	4,000	Hongkong, Mails and General
I-11	330	A	Costa Rica	Willams	2,500	Shanghai via Southern Ports General Passenger 5 (From Higo)
I-12	402	D	New York	Furber		Hongkong, for repairs
I-13	409	A	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai, via Southern Ports
I-14	418	D	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Southern Ports General
I-14	420	A	Golden Age	Cobb	2,500	Shanghai via Southern Ports · Shanghai left 412 at 8 A.M. · Nagasaki arrived 414 at 7 A.M. Sailed 416 · Hiogo arrived 417 at 5.20P.M. Sailed 418 at 9.25P.M. (p.175) Mails and General 8 (For San Francisco) in the steerage

I-14	420	A	Japan		4,000	Hongkong, Mails and General
I-14	422	D	Japan	Freeman	3,500	San Francisco, Mails and General
I-15	428	D	Golden Age	Cobb	2,500	Shanghai via Southern Ports Mails, &c
I-15	428	A	Great Republic	E.R.Warsaw	3,881	San Francisco Mails, General, and Passengers
I-15	430	A	Costa Rica	Willams	1,917	Shanghai via Southern Ports Mails, General, and Passengers
I-16	507	A	Costa Rica	Willams	2,000	Shanghai via Southern Ports General
I-17	508	A	Oregonian	Dearborn	2,000	Shanghai via Southern Ports General
I-17	512	A	New York	Furber	2,000	Hongkong via Inland Sea 501 General
I-18	517	D	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Southern Ports General
I-18	520	A	Golden Age	Cobb	2,000	Shanghai via Southern Ports General, 91 For Yokohama
I-18	520	A	Great Republic	Calvary	3,000	Hongkong 513, Mails &c.
I-19	522	D	Great Republic	Cavarly	3,000	San Francisco, Mails &c.
I-19	523	A	China	Doane	3,836	Sanfrancisco 430, Mails &c.
I-19	525	D	China	Doane	3,836	Hongkong Mails &c. 143 (in steerage) From San Fransisco For Yokohama
I-19	525	D	Golden Age	Cobb	2,000	Shanghai via Southern Ports Mails &c
I-21	607	D	New York	Furber	2,000	Shanghai via Southern Ports General, 7 (in te steerage)
I-21	608	A	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Southern Ports General
I-22	615	D	Ariel	Burditt	1,736	Kagosima, (750 Japanese)
I-22	617	D	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Southern Ports General
I-23	618	A	China	Doane	3,000	Hongkong 611, at 3 P.M., General 17 (in Steerage) From Hongkong For Yokohama 561 (in Steerage) For San Francisco
I-23	619	A	Golden Age	Cobb	1,800	Shanghai via Southern Ports 611 General
I-23	622	D	China	Doane	3,000	San Francisco, Mails and General
I-23	624	A	Japan	Freeman	3,000	San Francisco 601, at 3 P.M., Mails &c.
I-24	626	D	Golden Age	Cobb	1,800	Shanghai via Southern Ports Mails &c. 8 (in the steerage) for Shanghai via Southern Ports
I-24	626	D	Japan	Freeman	3,500	Hongkong, Mails &c. 6 (in the steerage) For Hongkong
I-24	629	A	New York	Furber	2,000	Shanghai via Southern Ports, General

上海からアメリカへ (松浦)

I-24	701	A	Ariel	Burditt	1,800	Nagasaki and Hiogo. General
I-25	706	D	New York	Furber	2,000	Shanghai via Southern Ports, General
I-25	708	A	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Southern Ports · Shanghai left 630 at 2.15 A.M. · Nagasaki arrived 701 at 6.33P.M. Left 703 at 2.37 A.M. · Hiogo arrived 704 at 5.41 P.M. Left 706 at 5.31 P.M. · Yokohama arrived (p.317) General
I-26	716	D	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Southern Ports, General 4 (in the steerage) for Shanghai
I-27	719	A	Golden Age	Cobb	2,000	Shanghai via Inland Sea, Mails, &c. 12 for Yokohama
I-27	719	A	Japan	Freeman	3,500	Hongkong, Mails, &c.
I-27	722	D	Japan	Freeman	4,000	San Francisco, Mails, &c.
I-28	724	A	America	Doane	4,000	San Francisco, Mails, &c.
I-28	726	D	America	Doane	4,000	Hongkong, Mails, &c.
I-28	726	D	Golden Age	Cobb	2,000	Shanghai, Mails, &c. 3 for Shanghai
I-28	728	A	New York	Furber	2,000	Shanghai via Southern Ports, General
I-30	806	D	New York	Furber	2,000	Shanghai, General
I-30	807	A	Falke	Gottsche	300	Nagasaki, Coals
I-30	807	A	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai &c., General
I-31	816	D	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Southern Ports, General
I-32	819	A	Aden	Andrews	816	Hiogo, General
I-32	819	A	America	Warsaw	4,000	Hongkong, Mails, &c.
I-32	822	D	America	Warsaw	4,000	San Francisco, Mails
I-32	826	A	Great Republic		4,000	San Francisco, Mails, &c.
I-32	827	D	Golden Age	Cobb	2,000	Shanghai via Southern Ports, General
I-32	827	D	Great Republic	Doane	4,000	Hongkong, General 280 (in the steerage) For Hongkong
I-32	827	A	New York	Furber	2,000	Shanghai via Southern Ports, General
I-34	906	D	New York	Furber	2,000	Shanghai, Mails, &c.
I-34	907	A	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Southern Ports, General
I-34	908	D	Ariel	Burditt	1,800	Hakodate, General
I-35	909	D	Costa Rica	Williams	2,000	Shanghai via Southern Ports, General
I-35	915	D	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Southern Ports, General 11 (in the steerage) For Shanghai
I-36	920	A	Great Republic	Doane	3,500	Hongkong 912, 3 P.M. Mails, &c. 8 (in steerage) for Yokohama
I-36	921	A	Golden Age	Cobb	2,000	Shanghai via Southern Ports, Mails, &c., 6 for Yokohama
I-36	923	D	Great Republic	Doane	3,500	San Francisco, Mails, &c. 100 (in the Steerage) from Hongkong for San Francisco (p.458) For San Francisco 394 (in the steerage) (p.474)

I-36	924	A	Ariel	Burditt	1,800	Hakodate, General
I-37	925	A	China	Freeman	3,836	San Francisco, Mails
I-37	925	A	Costa Rica	Willams	2,000	Hiogo, General
I-37	926	D	China			Hongkong, 5 (in the steerage)
I-37	926	D	Golden Age			Hiogo, Nagasaki and Shanghai 4 (in the steerage) for Shanghai
I-37	928	A	New York	Furber	2,000	Shanghai via Southern Ports, General
I-38	1001	D	Costa Rica	Willams	2,000	Nagasaki via Hiogo, General
I-38	1008	A	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Southern Ports
I-39	1008	D	Ariel	Burditt	1,800	Hakodate, General
I-39	1008	D	New York	Furber	2,000	Shanghai via Southern Ports Passenger 17 (in the Steerage) for Shanghai
I-40	1017	A	Costa Rica	Willams	2,000	Hiogo, Nagasaki, General, Passenger 2 (in the steerage) for Yokohama
I-40	1018	D	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Inland Sea General
I-40	1020	A	China	Freeman		Hongkong, Mails
I-40	1021	A	Golden Age	Cobb		Shanghai, Mails Passenger 7 for Yokhama 3 for San Francisco
I-41	1023	D	China	Freeman	3,000	San Francisco, Mails, &c.
I-41	1026	A	Japan	Warsaw	4,000	San Francisco, Mails
I-41	1029	D	Japan	Warsaw	4,000	Hongkong, Mails, &c.
I-42	1029	D	Ariel	Burditt	2,000	Hakodate, General
I-42	1029	D	Costa Rica	Willams	2,000	Shanghai, General 9 for Shanghai
I-42	1030	A	New York	Furber	2,000	Shanghai via Inland Sea, General
I-42	1102	D	New York	Furber	2,000	Shanghai via Inland Sea, General 4 for Shanghai
I-43	1109	A	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Inland Sea Commander H.C. Dearborn Shanghai left 1101 at 2.34 P.M. Hiogo arrived 1106 at 5.58 P.M. Hiogo left 1107 at 5.30 P.M. (Reports p.549) General
I-44	1112	D	Oregonian	Dearborn	2,500	Shanghai via Inland Sea, General 6 (in the steerage) for Shanghai
I-44	1113	A	Ariel	Burditt	2,000	Hakodate, General
I-44	1116	A	Costa Rica	Willams	2,000	Shanghai via Inland Sea Shanghai/1103, Nagasaki/1111, Hiogo/1114 General, 3 (in steerage) for Yokohama
I-45	1120	D	Aden	Andrews	816	Hongkong Mails &c. 4 (in the steerage) for Hongkong
I-45	1120	A	New York	Furber	2,000	Shanghai via Inland Sea, General
I-45	1121	D	Costa Rica	Willams	2,000	Shanghai via Inland Sea, General
I-45	1122	A	Japan	Warsaw	3,500	Hongkong 1112, Mails

上海からアメリカへ（松浦）

I-45	1125	A	America	Doane	3,500	San Francisco/1101, Mails
I-45	1126	D	Japan	Warsaw	3,500	San Francisco, Mails, Passenger 3 (in the Steerage) for San Francisco (p.585)
I-46	1126	D	Ariel	Burditt	2,000	Hakodate, General
I-46	1128	D	America	Doane	3,300	Hongkong, Mails
I-46	1129	D	New York	Furber	2,000	Shanghai via Inland Sea, Mails &c 4 for Shanghai
I-46	1130	A	Oregonian	Dearborn	2,000	Shanghai via Inland Sea, General
I-47	1203	D	Oregonian	Dearborn	2,000	Shanghai, via Inland Sea
I-47	1208	A	Costa Rica	Willams	2,000	Shanghai via Inland Sea, General
I-48	1212	D	Costa Rica	Willams	2,000	Shanghai via Southern Ports, General 2 for Hiogo, 8 for Shanghai
I-48	1213	A	Ariel	Burditt	2,000	Hakodate, General
I-48	1216	A	New York	Furber	2,000	Shanghai via Inland Sea, General
I-49	1220	A	America	Doane	3,500	Hongkong, Mails, &c. 9 for Yokohama, 105 for San Francisco
I-49	1221	D	New York	Furber	2,000	Shanghai via Inland Sea
I-49	1221	A	Oregonian	Dearborn	2,000	Shanghai via Inland Sea, General
I-49	1223	D	America	Doane	3,500	San Francisco
I-50	1229	A	Great Republic	Freeman	3,000	San Francisco, Mails, &c. Cargo 100 Barrels, 220 Gunneys, 200 Half-sacks and 280 Quarter-sacks Flour, 50Sacks Oats, 150 Sacks Barley, 50Blls.Sugar, 40 Cases Salad Oil, 45 Kegs Rents, 24 Cases Clocks, 20 Half-barrels Salmon, 35 Boxes Onions, 16 rolls Leather, 8 cases Books, 29 Boxes fruit, 534 Pkgs. Provisions and Grocers, and 312 Okgs. Merchandise.(p.633), 8 for Hongkong
I-50	1230	D	Ariel	Burditt		Hakodate Mails, &c.
I-50	1230	D	Oregonian	Dearborn		Shanghai via Southern Ports, Mails, &c. 8 (in the sterrage) for Shanghai
I-50	1231	A	Costa Rica	Willams	2,000	Shanghai via Inland Sea, General 8 (in the sterrage) from Shanghai for Yokohama

P. M. S. S 会社の汽船は、1870年1月20日に横浜港に入港した2,000トンの New York 号から12月31日に同様に横浜に入港した2,000トンの Costa Rica 号まで、1年間に129隻が出入している。2.8日毎に1隻が横浜港を出入りした計算になる。極めて旺盛な航運活動である。

1870年1月22日に横浜で創刊された週刊紙“Japan Weekly Mail”は“Shipping Intelligence”には船舶の‘Arrivals’入港と‘Departures’出港、‘Passengers’船客に関する記録がみられる。特に船客情報には1870年1月20日に上海港から横浜港に入港した New York 号には、サンフランシスコに向けて複数の

欧米人の他に、'8 Chinsese'<sup>9)</sup>と8名の中国人が乗船していた。明らかに上海から横浜経由でP. M. S. S 会社の汽船に乗船してサンフランシスコに渡航したことがわかる。

同年6月18日に横浜に入港した3,000トンChina号は、香港を6月11日に開港して8日かけて到着した。同船には香港からサンフランシスコに渡航する'561 Chinese in Steerages'<sup>10)</sup>と561名の中国人が三等船室に搭乗していた。彼らの目的地はサンフランシスコであったため、香港から乗船したと考えられ、おそらく廣東省出身者で占められていたと思われる。

同様に香港から9月12日に開港し、9月20日に横浜に入港したGreat Republic号には、香港からサンフランシスコに向かう'100 Chinese in the Steerage'<sup>11)</sup>と100名の中国人が三等船室に搭乗していた。そして同船が3日後の9月23日に横浜からサンフランシスコにむけて開港するが、その時には'394 Chinese, and 2 Japanese in the steerage'<sup>12)</sup>と394名の中国人が三等船室に搭乗していた。この394名から100名を引いた294名は香港から乗船してサンフランシスコに向かったものではなく、おそらく上海から別の船で横浜に来航し、横浜でGreat Republic号に乗船したと思われる。294名が上海からP.M.S.S汽船によってアメリカに渡ったことは明かであろう。

横浜とサンフランシスコの航行時間はどれほどであったろうか。船舶情報から見ると、China号は、1870年1月1日にサンフランシスコを開港して1月30日に横浜に到着した。サンフランシスコ・横浜間30日を要している。5月23日に横浜港に到着した同じChina号は、サンフランシスコを4月30日に開港し、24日をかけて横浜港に到着している。また6月24日に横浜港に入港した3,000トンJapan号は6月1日の午後3時にサンフランシスコを開港し、24日かけて横浜に到着している。この2例のみであるが、横浜・サンフランシスコ間の航行日数は24日ほどであったようである。

上海・横浜間は4月20日に横浜港へ入港したGolden Age号は、上海を4月12日午前8時に開港し、長崎には4月14日午前7時に寄港し、4月16日に長崎を開港し、兵庫には4月17日の午後5時20分に到着し、兵庫から開港して20日に横浜に到着している。長崎、兵庫での停泊時間を含むが、9日間を要している。これに対して3月19日に香港から横浜港に到着したMalacca号は3月12日に開港し、8日間で横浜に入港している。

上海・長崎間が460海里、さらに兵庫に寄港して横浜まではその倍ほどになるであろうが、香港・横浜間は2,967海里で、こちらは途中の寄港地が無いので、距離は3倍ほど多いが乗船時間には大差がなかったようである。

そうすると上海からサンフランシスコへは、日本の長崎・兵庫・横浜への寄港時間を含めてもほぼ1か月で渡航することができたことになる。

1874年の“*Japan Daily Herald*”の広告に、

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

9) “*The Japan Weekly Mail, A Political, Commercial, and Literary Journal*” .p.11.

10) Ibid. Vol. 1, p.293.

11) Ibid. Vol. 2, p.458.

12) Ibid. Vol. 2, p.474.

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

…… Through Passenger Trains run daily, between San Francisco and New York, making the trip in six days and twenty hours.<sup>13)</sup>

とあるように、PMSS 汽船でサンフランシスコに渡り、セントラルパシフィック鉄道とユニオンパシフィック鉄道の列車に乗車して6日間と20時間でニューヨークに到着するというものであった。

アメリカ横断が鉄道で可能になるのは1869年以降であり、上海から横浜を經由してサンフランシスコまでPMSS 汽船に乗船し、サンフランシスコへは鉄道を利用して50日あまりで到着することが可能となったのである。

容閔が、1847年に99日をかけてニューヨークに渡航した時と比べれば、ほぼ半分の日数で上海からニューヨークに赴くことができるようになったのであった。

## 5 中国からアメリカへの渡航目的

PMSS の汽船によって上海からアメリカへの航路が開設されたことは、上海ではどのように受け止められたのであろうか。『申報』の記事を参考に述べてみたい。

【申報】第48号、同治十一年、1872年6月25日付の「雑聞」によれば、

従前輪船之由中國往金山者、一月一次。今聞止須半月、便有開行者矣。於此可見、中國與歐洲諸國通商生意、漸見廣大、日盛一日也<sup>14)</sup>。

と、汽船で中国から金山すなわちサンフランシスコに赴くには一ヶ月に一度の機会だけであったが、さらにその機会が半月に一度となり、中国と諸外国との通商の機会が増えることを歓迎していた。

【申報】第119号、同治十一年八月十四日、1872年9月16日に「出洋官生到金山電信」の記事が記載され、清国がアメリカに派遣した官生の渡米に関する記事が見える。

出洋肄業官生、於七月初九早、搭輪船、由滬起程、十一日到長崎、十四到大坂、十七到橫濱、沿途各埠欸洽、甚爲周摯、後轉過金山輪船、十九日下午十二點鐘啓行、茲於八月十二日早、得接電報、說各生已於八月初十日七點鐘、安抵美國金山埠、一路風恬浪靜、俱無暈吐足見、福星載道云云。計期十三日、附搭火輪車六天、可抵牛雅格、從此陸路安穩、更可無虞矣<sup>15)</sup>。

清朝政府よりアメリカに派遣された学生等は、七月初九日（8月12日）の早朝に上海を出港した汽船に搭乗して日本の長崎、大阪、横浜を經由してアメリカに赴いた。彼らは七月初九日（8月12日）に上海、十一日（8月14日）に長崎、十四日（8月17日）に大阪、十七日（8月20日）に横濱に寄港した。そして十九日（8月22日）午後12時に横濱からサンフランシスコに向かう汽船に搭乗し、八月初十日（9月12日）7時に美国金山すなわちサンフランシスコに到着している。『申報』の記事の通りであれば、上

13) "The Japan Daily Herald" Vol.XXV, No. 3201, 4<sup>th</sup> April, 1874.

14) 『申報』第1冊、上海書店、1983年1月、186頁。

15) 『申報』第1冊、上海書店、1983年1月、469頁。



海からサンフランシスコまで30日の旅程であった。

【申報】の上海から出船した記録から七月初九日（8月12日）に、上海を出航し日本に赴いた汽船は無く、初九日の直前では七月初七日（8月10日）に出航した「克司脱來克、又下午東洋等處、美公司」<sup>16)</sup>がある。これはPMSSの汽船コストリカであり、その後は二十二日出港の「牛也克、又下午往東洋等處、美公司」<sup>17)</sup>とあるPMSSのニューヨーク号でまで無い。この船は七月二十二日の出港であることから、先の「七月初九日」とあるが、初七日に上海を出航したコストリカ号に乗船したのであろう。彼らは上海からほぼ1箇月でサンフランシスコに到着した。このことからPMSSの汽船に乗船したことは明かであろう。八月十三日（9月15日）にサンフランシスコから大陸横断の列車に乗って6日間でニューヨークに到着している。上海からニューヨークまで約40日の旅程であった。

【申報】第286号、同治十二年三月初九日、1873年4月5日付の記事「輪船往金山」によれば、

啓者本行往金山輪船准於十五日開往、因該埠生意頗好客商雲集、由香港去者每月不下數千人、故艙位已萬、如有欲搭此船前往、須早半月前來行、定見特此佈聞

三月初六日 萬昌公司 啓<sup>18)</sup>

とあり、中国人が金山または舊金山と呼称したアメリカのサンフランシスコへの汽船の出航案内広告である。同治十二年三月十五日、すなわち1873年4月11日に上海を出港するサンフランシスコ行きの汽船の搭乗者を勧誘した。その前例として香港からアメリカに赴く者が毎月数千人を下らずと、乗船客が混雑するため半月前からの搭乗予約を招致したのである。

この【申報】に掲載された上海から日本に向けて航行していたPMSSの汽船の出航表を以下のように作成した。

表4 1872年5月～1873年5月 PMSS 汽船の上海入港出航表<sup>19)</sup>

号数	旧曆 月日	西曆 年月日	船名	進・出口	時刻	何處	公司名	申報 頁数
9	406	18720512	亞力格那	出口		東洋		1-036
13	409	18720515	考司雷克	進口		東洋		1-052
13	414	18720520	考司雷克	出口		東洋		1-052
22	418	18720524	牛也克	進口		東洋	美公司	1-084
25	423	18720529	牛也克	出口		東洋	美公司	1-096
29	427	18720602	美公司	進口		東洋	萬昌	1-112
30	430	18720605	亞利江	出口		東洋	美公司	1-120
35	504	18720609	美公司	進口		東洋	萬昌	1-136
37	507	18720612	美公司	出口		東洋	萬昌	1-144
43	513	18720618	牛也克	進口		東洋	萬昌	1-158

16) 【申報】第一冊、348頁。

17) 【申報】第一冊、396頁。

18) 【申報】第2冊、上海書店、1983年1月、303頁。

19) 【申報】第1冊～第3冊、上海書店、1983年1月による。表右欄「申報頁数」は上海書店版【申報】の冊数と頁数を示す。

## 上海からアメリカへ (松浦)

47	519	18720624	牛也克	出口		東洋	萬昌	1-184
57	529	18720704	考司里克	進口		東洋	萬昌	1-224
62	607	18720712	考司脫克	出口	上午	東洋	萬昌	1-244
68	614	18720719	哥令愛處	出口	早	東洋	萬昌	1-268
69	613	18720718	牛也克	進口		東洋	萬昌	1-272
74	620	18720725	牛也克	出口		東洋	萬昌	1-292
76	621	18720726	亞而江那	進口		東洋	萬昌	1-300
82	629	18720803	亞利江拿	出口	晚	東洋	美公司	1-324
88	707	18720810	克司脫來克	出口	下午	東洋	美公司	1-348
89	708	18720811	哥而愛處	進口		東洋	美公司	1-352
93	711	18720814	里來夫	進口		東洋	美公司	1-368
94	715	18720818	里來夫	出口		東洋	美公司	1-372
95	713	18720816	牛也克	進口		東洋	美公司	1-376
101	722	18720825	牛也克	出口		東洋	美公司	1-400
108	801	18720903	亞利江拿	出口		東洋	美公司	1-428
109	801	18720903	里來夫	進口		東洋	美公司	1-432
115	809	18720911	考司利克	出口	晚	東洋	美公司	1-456
116	809	18720911	利力夫	進口		東洋	美公司	1-460
121	816	18720918	利力夫	出口	晚	東洋	萬昌	1-480
122	816	18720918	牛也克	進口		東洋	萬昌	1-484
124	820	18720922	牛也克	出口		東洋	美公司	1-492
129	824	18720926	利力夫	進口		東洋	美公司	1-512
134	902	18721002	帥特	出口	晚	東洋	美公司	1-532
135	902	18721002	考司利克	進口		東洋	美公司	1-536
138	905	18721006	利力夫	進口		東洋	美公司	1-548
141	911	18721012	可司利克	出口	晚	東洋	美公司	1-560
142	910	18721011	亞利口拿	進口		東洋	萬昌	1-564
151	921	18721022	牛也克	進口		東洋	美公司	1-600
155	925	18721025	牛也克	出口	晚	東洋	美公司	1-612
161	1004	18721104	利力夫	出口	上午	東洋	美公司	1-640
164	1006	18721106	考司利克	進口		東洋	美公司	1-652
167	1011	18721111	考司利克	出口	晚	東洋	美公司	1-644
170	1013	18721113	亞利江拿	進口		東洋	萬昌	1-676
174	1019	18721119	亞利江拿	出口	上午	東洋	美公司	1-692
176	1020	18721120	牛也克	進口		東洋	美公司	1-700
180	1026	18721126	利力夫	進口		東洋	美公司	1-716
180	1026	18721126	牛也克	出口	上午	東洋	美公司	1-716
184	1028	18721128	愛力而	進口		東洋	美公司	1-728
185	1103	18721203	愛力而	出口	晚	東洋	美公司	1-740
190	1108	18721208	考司利克	進口		東洋	美公司	1-760
200	1120	18721220	亞義江以拿	進口	上午	東洋	美公司	1-800
202	1122	18721222	牛也克	進口		東洋	美公司	1-808
206	1127	18721227	牛也克	出口	下午	東洋	美公司	1-824
209	1202	18721231	利力夫	進口		東洋	萬昌	1-8xx
211	1204	18730102	利力夫	出口	晚	東洋	美公司	2-008
218	1210	18730108	考司利克	進口		東洋	萬昌	2-032

## 東アジア文化研究科紀要 創刊号

222	1216	18730114	愛力而	出口	上午	東洋	美公司	2-048
227	1222	18730121	考司利克	出口	晚	東洋	美公司	2-068
233	106	18730203	戈而阿處	出口	晚	東洋	美公司	2-092
237	110	18730207	亞以江拿	進口		東洋	萬昌	2-108
239	113	18730210	亞以江義	出口	上午	東洋	美公司	2-116
240	114	18730211	亞以江拿	出口	晚	東洋	美公司	2-120
245	118	18730215	考司利克	進口		東洋	萬昌	2-140
247	122	18730219	考司利克	出口	正午	東洋	美公司	2-148
253	129	18730226	戈而阿處	進口		東洋	萬昌	2-172
254	201	18730227	戈而阿處	出口	晚	東洋	美公司	2-176
257	205	18730303	牛也克	進口		東洋	萬昌	2-188
259	207	18730305	牛也克	出口	晚	東洋	美公司	2-196
263	215	18730313	亞以江	進口		東洋	萬昌	2-212
265	214	18730312	亞以江拿	出口	正午	東洋	美公司	2-220
281	302	18730329	牛也克	進口		東洋	萬昌	2-281
291	315	18730411	亞以江	出口	下午	東洋	美公司	2-324
293	318	18730414	考司利克	進口		東洋	萬昌	2-332
296	321	18730417	考司利克	出口	晚	東洋	美公司	2-344
305	401	18730427	牛也克	進口		東洋	萬昌	2-380
308	405	18730501	牛也克	出口	晚	東洋	美公司	2-392
313	411	18730507	亞以江義	進口		東洋	萬昌	2-412
316	414	18730510	亞以江義	出口	晚	東洋	美公司	2-424
323	423	18730519	戈登處	進口		東洋	萬昌	2-452
323	423	18730519	考司利克	出口	晚	東洋	美公司	2-452
329	501	18730525	戈而登處	出口		東洋	美公司	2-477
337	510	18730604	亞以江義	進口		東洋	萬昌	2-508
343	517	18730611	亞以江義	出口	晚	東洋	美公司	2-528
350	525	18730619	戈而登處	進口		東洋	萬昌	2-560
355	601	18730625	牛也克	進口		東洋	萬昌	2-580
366	613	18730707	亞以江義	進口		東洋	萬昌	3-028
367	614	18730708	考司利克	進口		東洋	萬昌	3-032
372	625	18730719	亞而光	出口	晚	東洋	萬昌	3-052
377	625	18730719	牛也克	進口		東洋	萬昌	3-072
390	U612	18730804	考司利克	進口		東洋	萬昌	3-124
395	U617	18730809	亞以江	進口		東洋	萬昌	3-144
402	U627	18730819	亞以江	出口	晚	東洋	美公司	3-172
408	703	18730825	戈而登處	進口		東洋	萬昌	3-196
415	711	18730902	考司利克	進口		東洋	萬昌	3-224
423	721	18730912	考司利克	出口	晚	東洋	美公司	3-256
430	728	18730919	牛也克	進口		東洋	萬昌	3-284
435	804	18730925	戈而堅處	進口		東洋	萬昌	3-304
444	815	18731006	美公司	進口		東洋	萬昌	3-340
445	816	18731007	考司利克	進口		東洋	萬昌	3-344
448	818	18731009	亞以江	進口		東洋	萬昌	3-356
455	827	18731018	牛也克	進口		東洋	萬昌	3-384
470	916	18731105	考司利克	進口		東洋	萬昌	3-444

479	925	18731114	利力夫	進口		東洋	萬昌	3-476
486	1003	18731122	亞以江	進口		東洋	萬昌	3-504
491	1010	18731129	美公司	進口		東洋	萬昌	3-528
499	1019	18731208	戈而堅處	進口		東洋	萬昌	3-556
503	1025	18731214	牛也克	進口		東洋	萬昌	3-576
510	1104	18731223	考司利克	進口		東洋	萬昌	3-608

以上のようにP.M.S.S汽船の上海での荷受会社は萬昌公司であり、出港時は美公司与称していた。船名の漢字名が全て一致する者では無いが、考司利克がCosta Ricaで、亞利江、亞利江拿がArielで、牛力也がNew Yorkであったことは明かである。

【申報】第110号、同治十一年八月初三日、1872年9月5日の記事「萬昌公司大輪船被焚」によれば、昨接橫濱來信、有萬昌公司一最大輪船、於英上月二十四號、在彼處失火、船名亞美利加大可四千五百五十四噸、為該公司極大美之船、製造資費下一百六十萬元、今船艙中載銀四十萬元、並金山裝來貨物及附搭裝客一百餘人、船身與銀貨等項皆燬於火、或沈於海、所載乘客、雖經救起多人、前倉猝之際、葬魚腹者亦正不少矣。查此船於英上月初一日、由金山動輪、共搭載華客一百七十七人、西客三十五人、洋銀一百五十萬員、雜貨五百噸、皆來東洋及中國者、既至橫濱、即將載來橫濱之銀貨、概行搬之上岸、竟日無事至夜十一鐘、掌船之人及水手、搭客皆入睡<sup>20)</sup>。

とある。サンフランシスコを1872年8月1日に出航し、橫濱に向かっていたP.M.S.S汽船のアメリカ号4,544噸が200名を越える乗客を搭乗させ、さらに洋銀150万円、日本や中国向けの雜貨500噸を積載していたが、洋上において失火が発生したとする報道である。同船には中国人乗客177名が搭乗し、おそらく橫濱を経由した上海に戻る人々であったと思われる。P.M.S.S汽船による太平洋航路の一端が見えるであろう。

【申報】第356号、同治十二年六月二十六日、1873年6月26日付の「論舊金山事」によれば、舊金山英五月二十日、西友來書云、……見華人之附輪船而來傭工者絡繹不絕、即心中更加怨怒、……查該埠寄居之華人不下十萬人、今土人既濟憤於中意圖差挾、……<sup>21)</sup>

とある。1873年5月20日付にて『申報』編集部が受領したサンフランシスコからの書状によって、汽船に搭乗しアメリカに渡り「傭工」となる人々が急増しており、サンフランシスコで居住する中国人は10万人を下らないとまで言われたのである。

【中西聞見録】第22号、1874年5月、同治十三年四月に掲載された「美國金山」によれば、中國閩粵兩省附近海隅、其民習於水、多恃航海貿遷爲業、而遠徙外洋以謀生計者亦復不少、如婆羅洲、噶羅巴、新嘉坡、與大利亞、呂宋、古巴、秘魯等處、在在有之、其最衆者、莫如美國之金山、查金山一省居大洋東岸、爲美國西界、……至華人居斯土、亦始於道光二十八年、閩粵五六人、附海舶至金門、……迄今約有七十萬、華人居六七萬、……且華人之赴金山、皆出自情願、不因美國招買、而華人到彼、亦得自主、別無管束、或赴山採金、或傭工耕田、或自置田畝而種植、或開設鋪肆而貿

20) 【申報】第1冊、上海書店、1983年1月、433頁。

21) 【申報】第2冊、上海書店、1983年1月、581頁。

易、均無阻碍、……金門美國人、設有火輪公司、每月派二船來華載客旅、並往來運貨物、自金山抵日本計二十日、日本抵上海又十日、以方向準之金山與中國東西適相直、而航天萬里、曾不逾月、可謂迅速。……<sup>22)</sup>

とある。道光二十八年（1848）に福建や廣東からの五、六名が海を渡って金門に到ったのが初期の事情であったが、それが二十数年後には六万から七萬に達した。彼等がアメリカに渡ったのは自己の希望であり、人身売買などの理由でなく、彼等は金山や農業労働者そして商店の経営などに従事した。この人々の渡航を促進したのが、サンフランシスコで開設された汽船会社であり、毎月二船が旅客や貨物を搭載する運航を開始した。サンフランシスコから日本へ20日、日本から上海へは10日と、サンフランシスコから上海へは30日の旅程で渡航することが可能となったのである。

1882年7月13日（光緒八年五月二十八日）付の『滬報』（字林洋行）第49号に掲載された「華人被拘」によれば、

乞輪船、由香港開往美國舊金山船中、載有華客八百餘名、既抵是處。

と、香港から一船に800余名の中国人旅客が搭乗していたことが知られる。

さらに同年7月13日（光緒八年六月初四日）付の『滬報』第53号の「西報論華傭」によるとアメリカに渡った中国の人々はどのような職業に就いたかに関して次のように報じている。

舊金山報云、華人目下至者雖衆、然終不敷用、其製造洋布・棉花、及捲煙等類各大廠、皆四處找尋中國工人有火輪車三公司已修書、至中國數地方請人到彼車路傭工、又有一火輪車公司之董事欲用華工一千人、於諸鐵路上、隨時修整遍出招貼、謂能找得如數者、每一華人謝銀餅十元、總計可得謝銀一萬元如此、重利可居留心者固屬不少、然於諸省華人所聚之地而竟不能得其數、蓋華人之在美者無一儉安懶惰之人各人皆有事業所以難尋也。至僕人一等諸紳富家皆用華人營中兵官用者更多、工錢則每月由二十、二十五至三十元不等、近來葡萄園內、又將用華人耕種、此時尚且此做他日令行之後、華工不准入美正不知作何辦理、按所謂令行者、蓋美國議院議禁華傭之新令、將於六十日後頒行也。

とあるように、アメリカへ渡航した中国人の多くは織布、綿花の製造、タバコの工場、自動車会社、道路建設、鉄道関係の労働者など多くは低賃金労働者としての仕事であった。その労働力の進出を喜ばない雰囲気はアメリカで芽生えていたのである。

## 6 香港におけるP.M.S.S.の汽船発着

香港で発刊されていた新聞“*China Mail*”の1869年の1月から2月当初の第一面の出船広告にP.M.S.S.の汽船出港の広告が見られる。

“*China Mail*” Vol. XXV, No. 1740, 1869年1月2日、同治戊辰年十一月二十日付の第一面の広告にP.M.S.S.の次の広告が見られる。

PACIFIC MAIL STEAM-SHIP COMPANY

Through U.S. Mail Line to New York.

22) 『中西聞見録』、南京古舊書店、1992年6月、第3冊（全4冊）183～186頁。

THE Steamer *China*, Capt. E. R. Walsar, will be despatched for Yokohama and San Franchisco, on the 16<sup>th</sup> January, 1869.

A Steamer will leave Shanghai on or about same date, connecting at Yokohama with above-named steamer.

Passengers ticketed through to California, Mexico, Central and South America, the Atlantic States, and to England or France, both via New York and by lines-from Panama and Aspinwall.

Return tickets issued at a reduction of 10% upon the whole amount for the round voyage.

Connections are made at Panama with Steam Lines upon the West coast of Central and South America, at Aspinwall with the "Royal West India Mail Line," "West Inda and Pacific Steam-ship Company," (Limited) and the "French Transatlantic Company." And, at New York, with the various lines to Europe Tickets issued for the following Steam-ship Lines: Cunard, Inman, National, General Transatlantic Co., New York and Havre Steamship co., Hamburg and American Packet Co., New York and Bremen Steam-ship Co., and North German Lloyds.

Favorable arrangements have been made for through passengers and freight to America, from Calcuta, Penang and Singapore, and, from Swatow, Amoy and Foochow.

Through Bills of Lading give for Ports of Mexico and on the west coast of Central and South America to as far as Valparaiso, to New York, Liverpool, Southampton and St. Nazaire, France.

Freight to United State payable in advance in Mexican Dollars, or on delivery in

American Go'd Coin with 8 per cent additional, at shipper's option.

For further information, apply at the Agency of the Company, Praya West.

GEO. F. BOWMAN, Agent.

とあり、基本的には先にかかげた "*North China Herald*" の広告と同様なものであるが、こちらの方が時間的に早い。基本は1869年1月16日に香港から横浜経由でサンフランシスコへChina号が出港することを告げている。後日の広告で、同船は19日の出港に変更された。その後の広告では、毎月香港を出港する汽船名を掲げている。

"*China Mail*" Vol. XXV, No. 1756, 1869年1月21日、同治戊辰年十二月初9日付の広告では次のように変更されて記載された。

PACIFIC MAIL STEAM-SHIP COMPANY

Through U.S. Mail Line to New York.

Steamers of this line will be dispatched as follows:-

Great Republic,	February	19.
Japan,	March	19.
China,	April	19.
Great Republic,	May	19.
Japan,	June	19.
China,	July	19.

Great Republic, August, 19.

A Steamer will leave Shanghai on or about same date, connecting at Yokohama with above-named steamer.

Passengers ticketed through to California, Mexico, Central and South America, the Atlantic States, and to England or France, both via New York and by lines-from Panama and Aspinwall.

(中略)

For further information, apply at the Agency of the Company, Praya West.

tf GEO. F. BOWMAN, Agent.

とあるように、1869年1月19日からは毎月の19日に香港を出港し、また上海を同様に同日出港するP.M.S.S.の別の汽船で、それぞれ10日間を要して横浜に至り、横浜において上海から来た乗客を搭乗させてサンフランシスコへ向かうという運航行程を行っていたのであった。

### 7 サンフランシスコからのP.M.S.S.の汽船発着

P.M.S.S.の汽船の発着の基点はアメリカのサンフランシスコである。同地で1865年から1868年まで発刊されていた“*The Daily Dramatic Chronicle*”のNew Advertisements欄には次の広告が見られる

FOR JAPAN AND CHINA.

The P.M. S. S. Company's Steamship COLORADO, 4000Tens,

GEORGE H. BRADBURY .....Captain

WILL be dispatched for YOKOHAMA and HONGKONG

ON Tuesday, January 1<sup>st</sup>, 1867. At 12 o'clock, Noon.

とあるように、P.M.S.S.の汽船が1867年1月1日正午にサンフランシスコから横浜、香港へ出港する広告である。

その後、確認できるサンフランシスコの新聞、1869年の刊行の“*San Francisco Chronicle*”からP.M.S.S.の汽船の発着状況は次の表のようになる。

1869-1871年サンフランシスコ発着P.M.S.S.の汽船表

年月日	発着	船名	船長	航海日	目的地	中国人乗客
1869年						
427	着	Japan		504	横浜・香港	
521	発	China		520	香港417 横浜430	
721	着	Japan		620	香港618 横浜627	
1021	着	America		1020午前	香港、横浜929	
1105	発	America		1104	香港、横浜	約1,000名

上海からアメリカへ（松浦）

1870年						
101	着	China		101.12:00	香港、横浜	
224	着	Japan			香港、横浜	
303	発	Japan		302.10:00		
414	着	America		413午前	香港312 横浜323	1,181名 (3等船室)
518	発	Japan		601	香港、横浜	
622	発	America		701	香港、横浜	
729	発	Great Republic		801	香港、横浜	
913	着	America		912午前	香港812 横浜822	
1018	着	Great Republic	Deane	1017	香港33日21時間 横浜22日19時間	
1221	着	Japan	Warasaw	1220	香港38日 横浜25日	
1871年						
118	着	America		117	香港1212 横浜1223	
514	着	Great Republic		513	香港412 横浜422	
518	発	Japan	Freeman	601	横浜、香港	
617	発	China	W.E.Cubb	701	横浜、香港	
723	発	America	W.R.Warsaw	801	横浜、香港	
826	発	Japan	Freeman	901	横浜、香港	
1031	発	America	Seth Doara	1101	横浜、香港	

注：本表は“San Francisco Chronicle”に掲載された船舶情報と船舶広告により作成した。年月日は記事の掲載日を示す。航海日は汽船の入港、出港の期日を示す。月日は全て427のように示した。427=4月27日である。

“San Francisco Chronicle” 1869年11月5日号の ‘Marine New’ に、

The Steanship America sailed yssterday for Hongkong and Yokogana. …… She also took 47 cabin passengers and about 1,000 Chinese.

とある。サンフランシスコから香港に向けて乗客として約1,000名の中国人が搭乗していた。また “San Francisco Chronicle” 1870年4月14日号の ‘From China and Japan’ 欄に、

The Pacific Mail Steamship Company’s steamer America arrived yesterday mornig, from Hongkong March 12<sup>th</sup> and Yokohama March 23d, She brought the following list of passengers: …… also, 1,181 Chinese in the steerage. …… There were no Chinese women brought by this steamer.

とあり、P.M.S.S.の汽船アメリカ号が1870年4月13日にサンフランシスコに到着した。同船は、香港を同年3月12日に、横浜を3月23日に離港をしてきたもので、その三等船室には1,181名の中国人が搭乗していた。全て中国人の男性であった。これらの人々は、香港から直接乗船したか、あるいは同社の上海・横浜線に乗船し、横浜でアメリカ号に搭乗した人々であったろう。

確かに、P.M.S.S.の汽船を利用してアメリカに渡航した中国人の人々の動静が見られるのである。



## 8 小結

上述のように、P.M.S.S会社がサンフランシスコから太平洋を渡り、日本を経由して上海に到る汽船航路を開くと、それまで西回り航路でアメリカに赴いた人々が、太平洋航路を利用してアメリカに赴くことが可能となったのである。その一端は1870年1月22日に横浜で創刊された週刊紙“*Japan Weekly Mail*”が掲載する“Shipping Intelligence”の‘Passengers’船客に関する記録にも見られる。最も初期の記録として1870年1月20日に上海港から横浜港に入港したNew York号によって8名の中国人がサンフランシスコに赴いたのであった。この8名の中国人は明らかに上海から横浜経由でP.M.S.S会社の汽船に乗船してサンフランシスコに渡航したのである。

上海から世界への新しい航路の開通は、上海にアメリカの新しい文化が従来よりも早くもたらされる契機となったことは確かであろう。このP.M.S.S会社の上海航路は、1875年（明治8、光緒元）に日本政府の支援を受けた三菱会社の横浜・上海航路の開通によって大きな打撃をうけるが、横浜・サンフランシスコ間の航路は、しばらくP.M.S.S会社の寡占であった。そのため、中国人のアメリカ渡航は、上海から日本の汽船で横浜に渡り、横浜でP.M.S.S会社の汽船に乗り換え、アメリカに渡ることになる。

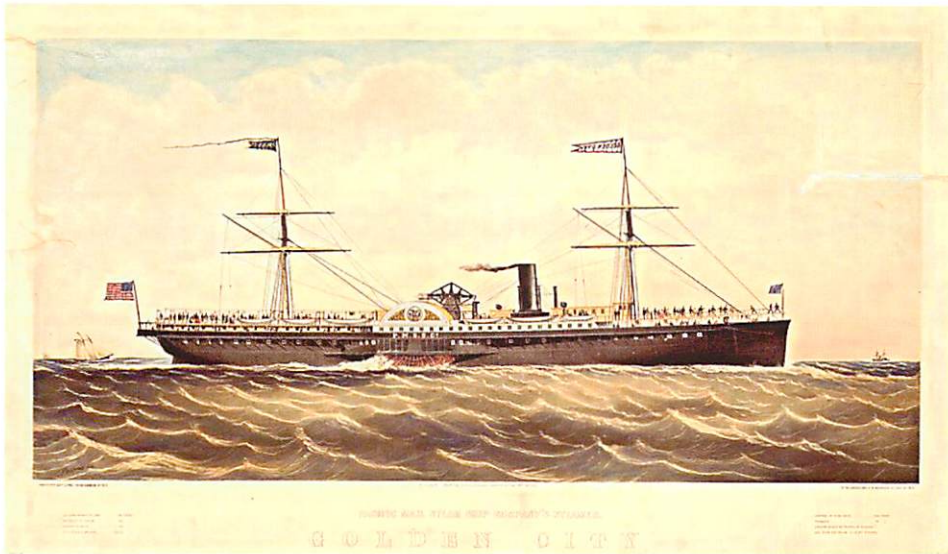
P.M.S.S会社のNew York号は1886年（明治19、1光緒八）5月に三菱会社を継承して設立された日本郵船会社に売却されTokio Maru 東京丸と改名された<sup>23)</sup>。

### 〔図説明〕

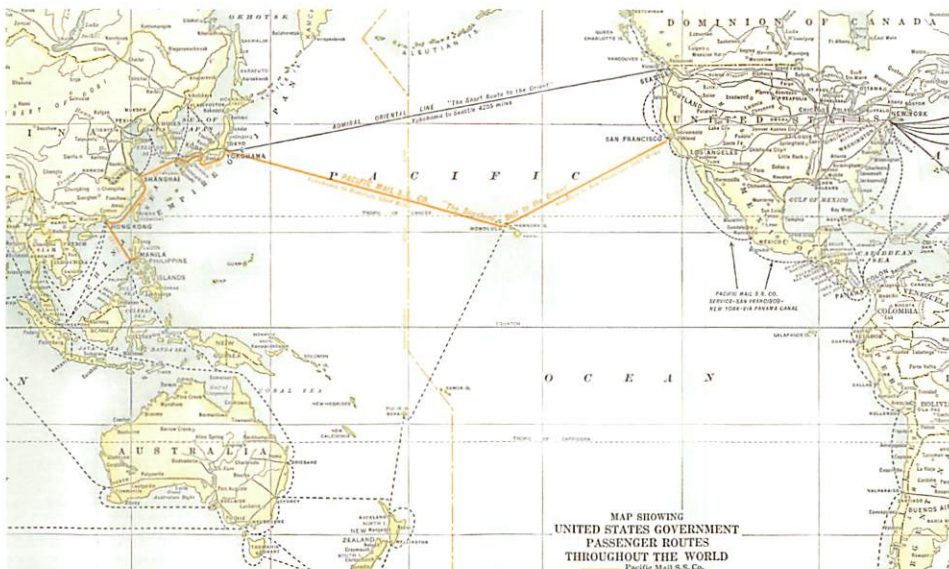
- 図① PMSSの広告、Wikipedia, The Free Encyclopedia, ‘Pacific Mail Steamship Company’ による。
- 図② PMSS汽船Golden City、1860年代後期の絵画、Wikipedia, The Free Encyclopedia, ‘American President Lines’ による。Golden City船は1863年建造、1870年にメキシコ北西部沿海で沈没。
- 図③ 20世紀初頭のPMSSの太平洋航路、“ASIA via Honolulu, from San Francisco to the Orient via Honolulu”, Pacific Mail Steamship Co., 1923年頃のパンフレットによる。

---

23) 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂、2005年43頁。



図② PMSS 汽船 Golden City



図③ 20世紀初頭のPMSSの太平洋航路

【附記】本稿は、2011年12月10日に上海復旦大学で開催された“新文化史与上海研究”国際学術討論会（10-11日）で行った大会報告をもとに補訂したものである。平成23年度関西大学アジア文化研究センター「東アジア文化資料のアーカイヴズ構築と活用の研究拠点形成」（代表者：松浦章）の成果の一部である。