



??海?体系下的大阪商船会社琉球航路

その他のタイトル	The Ryukyu Route of Osaka Merchant Shipping Corporation under the East Asian shipping system
著者	? 蓄, 祁 ?
journal or publication title	東アジア文化交渉研究 = Journal of East Asian cultural interaction studies
volume	13
page range	613-620
year	2020-03-31
URL	http://hdl.handle.net/10112/00020042

东亚海运体系下的大阪商船会社琉球航路

杨 蕾·祁 鑫

The Ryukyu Route of Osaka Merchant Shipping Corporation under the East Asian shipping system

YANG Lei, QI Xin

Japan's forcible annexation of Ryukyu in the middle and late 19th century is an important event in the history of East Asian international relations. With the support and support of the government, Osaka Shosen Kaisha opened Ryukyu route, which strengthened the exchange of materials and personnel between Ryukyu and Japan, Korea, China and other places. After the Sino Japanese War, Taiwan was incorporated into the shipping system of Japan. The Ryukyu route of Osaka Shosen Kaisha was combined with the Taiwan route to construct the circular shipping structure of Japan Okinawa Taiwan. In the early 20th century, with the support of the Japanese government's policies and funds, Osaka Shosen Kaisha monopolized 80% of the operation of Okinawa's routes and took the lead in the Okinawa centered shipping industry. It not only cooperated with the Japanese government to strengthen its control over Ryukyu and Taiwan, but also promoted the formation of the East Asian route network centered on Japan.

Based on the history of Osaka Shosen Kaisha, Japanese news reports, newspaper advertisements and other historical materials, this paper makes an investigation of the Ryukyu (Okinawa) route in the late 19th century and the early 20th century, and explores the process and significance of the Ryukyu route in Modern Japan.

Key words: Osaka Shosen Kaisha, Ryukyu, Ryukyu route, Shipping industry

キーワード：大阪商船会社、琉球、琉球航路、海运业

前言

明治时期，日本以“富国强兵”、“殖产兴业”、“文明开化”三大政策为核心，进行全方位的近代化改革，成为亚洲第一个走上工业化道路的国家。在这个过程中，作为日本近代航运企业代表的三菱会社、大阪商船会社、日本邮船会社等大型航运会社相继建立，并开通了多条国内外航线，参与国际市场的竞争，配合日本的海外扩张。在日本政府政策和资金扶持下，大阪商船会社于1885年开设了琉球航路，既促进了琉球和日本本土的经济和政治往来，也使日本进一步加强对琉球的“开发”和控制。甲午战争后，大阪

商船会社又将台湾纳入到该航运网络中，形成了日本本土-琉球-台湾的环状航运结构。本文利用的大阪商船会社社史、日本新闻报道、报纸广告等史料，对大阪商船会社的琉球（冲绳）航路的开设进行梳理和考察，探究19世纪末20世纪初该航路开设和运营的重要意义。

一 日本近代航运业的崛起和大阪商船会社的成立

日本幕末思想家佐藤信渊在其代表作《混同秘策》中说：“察我日本全国之形势，自赤道以北30度至45度，气候温和，土壤肥沃，万种物产无不满盈，四边皆大洋海，航运便利，万国无双，地杰人灵，勇决殊于他邦。其有约之势堂堂八表，充分具备可天然鞭打宇内之实证。若以神之雄威，征伐蠢尔之蛮夷，则混同世界、统一万国有何难哉？”¹⁾ 作为一介书生的佐藤信渊，虽然上述言论充满了对日本物产和资源的自信，并包含让日本“混同世界、统一万国”的妄想。但他对日本“四边皆大洋海，航运便利”的描述还是非常客观的。作为岛国的日本，四面环海，海洋是其实行政治、军事和经济扩张的必由之路。可以说，海上运输业的发展源于其得天独厚的地理优势，更是其生存和发展、进而走向对外扩张的必不可少的条件。

1853年，美国的培里将军率领四只船来到日本浦贺港，提出与日本通商，美国船只可在日本补给等条件，震动日本朝野，后来被日本称之为“黑船来航”。日本幕府与之签订《日美亲善条约》，又称《神奈川条约》，之后又补订《下田条约》，日本国门由此被打开，开始对外实行以建立国交和开港贸易为中心的开放政策。日本历史翻开新的一页，东亚格局也由此产生了深刻的变化。

1862年（文久二年），日本解除了禁止船只进行海外渡航和贸易的禁令，标志着长达二百三十余年的锁国令被废除。日本政府实行开放政策，鼓励造船和发展海运。

1870年5月岩崎弥太郎创建三菱会社，1875年1月，为了合理利用征台战役后的船只，以及和美国的航运公司相竞争，日本政府将征台作战时购入的13艘船舶交付三菱会社使用，经营东京、大阪、高知间的国内航运。1875年1月，在日本政府主导下，三菱会社开通了首条外国航线——横滨·上海线，利用东京丸、新潟丸、金川丸、高砂丸四艘轮船，每周航行1次，并在与P&O公司竞争中逐渐取得优势²⁾。三菱会社的近代海运事业开始兴起。



（资料来源：《东京日日新闻》上海航路出帆广告，1875年1月）

1) 《日本思想大系 45》，岩波书店，1977年，第425页。

2) 参见冈田俊雄编《大阪商船会社80年史》，大阪商船三井船舶株式会社，1966年5月，第6页。

上图是《东京日日新闻》对上海航路的报道，兼有出帆广告的作用。这则广告上的轮船悬挂着日本国旗和三菱会社的社旗。写明该航线从横滨和上海同时出发，途经日本著名港口神户和门司。广告右侧明确写有航行于横滨和上海之间的四艘轮船的名字，即东京丸、新潟丸、金川丸、高砂丸。横滨和上海之间的定期航线是日本海运业首条海外航线，具有开创性意义。

由于1877年日本西南战争的爆发，日本国内海运界迎来一个小的发展契机。尤其大阪为中心的航运活动非常频繁，这是因为当时的大阪由于经济发达，是西南战争的军需基地，这就急需有更多的轮船投入到战争运输中，大大刺激的新船的建造和买卖。在大阪附近创立了很多私人的轮船公司，如冈山的偕行会社、广岛的广凌会社、丸龟的玉藻社、和歌山的明光会社、共立会社、德岛的船场会社、太阳会社、淡路的淡路汽船会社等，还有很多其他以个人名义从事海运业的人和公司，总船舶数达到110只，船主有70余人以上³⁾。

西南战争结束后，军需运输的急务瞬间缓解，这些新增加的轮船和轮船会社仍然需要维持，就需要解决合理经营和避免恶性竞争的问题。因此，众多船主经过多次商议，决定联合成立“大阪汽船取扱会社”。明治十四年（1881）4月宣布成立后，各船主加入，遵守新会社的章程，比如遵守一定的运费、按照统一安排进出港口、商议合理的手续费等。但毕竟都是小公司的联盟，所以时有船主为了私利不遵守章程。为了继续强化这些同盟约定，又增资改名为“同盟汽船取扱会社”。但仍然没走出组建同盟——破坏规程，恶性竞争——再组建同盟，完善规程——再破坏规程，恶性竞争的怪圈。

明治十五年（1882），由大阪财界人士和17名大船主作为发起人，决定成立新的会社，并进行了创立的准备，成立7人组成的创立委员会，商议创立证书，向大阪府知事提出向社会募集股份的申请⁴⁾。以下是大阪商船会社创立证书：

大阪商船创立证书

- 第一条：当会社名称为责任有限大阪商船会社
- 第二条：当会社地点位于大阪府，支店、出張所等设置于大阪以西通航各地。
- 第三条：当会社经营漕业，目的是运送客货。
- 第四条：当会社的资本金一百五十万元，分三万股，每股金五十元。
- 第五条：当会社营业期限自创立之日起满三十年。
- 第六条：当会社是有限责任制，股东的责任受其股份所限。
- 第七条：当会社股东拥有和其股份相应的权利责任。
- 第八条：当会社的股东只限于本国人。

由以上大阪商船会社创立时所商议的申请书可以看出该会社的基本性质和主要业务范围。大阪商船会社主要经营大阪以西的日本沿海航运，不涉及日本东部及海外航线业务。从大阪商船会社成立的过程和资本来源来看，它起源于多家经营大阪附近航海业务的私人航运公司，创立的资本金一百五十万元直接分成

3) 冈田俊雄编《大阪商船会社80年史》，大阪商船三井船舶株式会社，1966年5月，第8页。

4) 冈田俊雄编《大阪商船会社80年史》，大阪商船三井船舶株式会社，1966年5月，第10页。

股份，一方面由创立者们入股，一方面向社会进行股份征集，并严格按照占有股份的数量享受权利和承担责任。因此，“有限责任大阪商船会社是由创立委员、大量官民的共同努力协力而成立，其资本集结了零细的民间资本，在会社成立的过程中采取了最为民主的方法，这些和明治18年10月开业的日本邮船比，其历史背景、资本形成的过程和其他特点上是有着巨大差异的”⁵⁾。

明治十七年（1884），有限责任大阪商船会社在大阪府北区设立本社，主要经营旅客货物运输、货物交换等业务，5月1日正式开业。全部股份分为汽船出资股东和资本出资股东两种，其中汽船出资股东占86%⁶⁾。开业当初的支店和出張所如下：

支店：马关、博多、德岛、长崎、熊本、广岛

出張所：百贯、宇品

主要代理店：神戸、兵庫、和歌山、岡山、尾道、高松、多度津、今治、新居浜、宇和岛、三津浜、高知、境、别府、大分、细岛、鹿儿岛

由以上支店的分布可以看出，大阪商船会社经验的是大阪以西的各港口业务。

大阪商船会社自商议成立之时开始，其背景、资本、业务范围就有自己的特点，可以说，大阪商船会社的性质是真正的民营轮船会社，肩负着加强日本国内航线开发和扩张的重要使命。

二 日本对琉球的吞并和大阪商船会社的琉球航路

吉田松阴是江户幕府末期被改革派武士奉为师表的著名维新思想家、“海外雄飞论”晚期代表，明治维新先驱。他和佐藤信渊在社会思想上保持一致，尤其在对外政策的观点上，受了佐藤信渊的影响，并发展了其思想。在吉田松阴的著作中许多问题都涉及琉球的内容。他发表了《幽室文库》，其中，提到维护国家的强大和稳定，必须“先定之于内，操所张弛，徐应之于外”，利用武力加速对外扩张，“果丰国之所未果”：

凡英雄豪杰之立事于天下，贻谋于万世，必先大其志，雄其略，察时势，审时机，先后缓急，先定之于内，操所张弛，徐应之于外……为今之计，不若谨疆域，严条约，以霸糜二虏（“二虏”似指英美两国，引者注）。乘间垦虾夷，收琉球，取朝鲜，拉满洲，压支那，临印度，以张进取之势，以固退守之基。遂神功之所未遂，果丰国之所未果也。收满洲逼俄国，并朝鲜窥清国，取南洲袭印度。

幕府末期，吉田松阴提出了修建军舰，参与海战的重要性。“急修武备，一旦军舰大炮大体充实，即可开拓虾夷，封立诸侯，收复琉球”。他的思想，受到日本明治政府当政者的重视。1868年3月14日，政府以天皇名义发表的《宸翰》（即天皇御笔信），宣布要“继承列祖列宗的伟业”，“开拓万里波涛，布国威于四

5) 冈田俊雄编《大阪商船会社80年史》，大阪商船三井船舶株式会社，1966年5月，第12页。

6) 冈田俊雄编《大阪商船会社80年史》，大阪商船三井船舶株式会社，1966年5月，第14页。

方”⁷⁾。

日本侵占琉球的目的和对台湾的侵略密不可分。曾起草太平洋战争宣战诏书的思想家德富苏峰曾提出“南方经营”理论，所谓“南方的经营，就意味着占领台湾……台湾是南太平洋要冲，我国防要害，可与英国争雄，将旭日旗插在北进或许犹豫一日，将台湾纳入大日本皇帝陛下主权内决不可迟疑。”⁸⁾ 他还在《占领台湾意见书》中说：“我国的前途必须采取北守南攻的方针，此乃识者所夙知，台湾恰可谓第一驻足之地，由此而及海峡诸半岛和南洋群岛乃当然之势”⁹⁾。甲午战争后，占领台湾是日本推行对外扩张的实质性一步。日本海运业也因此出现了新的发展。

日清战争使政府看到了海运业和造船业的盛衰可以左右国家的发展，于是明治29年（1896）10月日本政府施行了造船奖励法、航海奖励法，资助国内的造船和航路的开设¹⁰⁾。

甲午战争期间，为了供应军需，日本政府大量购买船舶，1894年日本轮船的吨位为174000吨，1895年就达到了312000吨，几乎翻了一倍¹¹⁾。日本通过对台湾及其附属岛屿的侵占，实现了对中国东部岛链的控制，台湾成为日本继续向南洋扩张的跳板。造船奖励法和航海奖励法的颁布和实施，大大促进了日本造船和海运的发展。

大阪商船会社开业第二年，就接受了政府命令和补助，于1885年9月开通了大阪和冲绳之间的航线，逐渐成为琉球航路的运输主力，进一步加强了日本本土和琉球的物资输送。

这一时期大阪商船会社运营琉球航线的情况，可以参考《大阪每日新闻》所刊载的“大阪商船株式会社大阪出版广告”。下图1是第4777号《大阪每日新闻》（1897年3月3日）广告栏的一部分。可以清晰地看到“千代田丸，三月五日二时神户、鹿儿岛、大岛、冲绳、基隆行”以及“与淡水、安平、打狗行在基隆接续”。可见，基隆是大阪商船会社冲绳航线与台湾航线的接续港口。根据明治30年（1897）3-4月间的“大阪商船株式会社大阪出版广告”制成表1。

除轮船的出发广告外，《大阪每日新闻》的广告栏还刊登负责轮船货业的广告。图2是货物公司的广告。“开南合资会社”和“南盛合资会社”是负责该船货物收集和转运的主要会社，为了方便货物的集中、搬运、转运，这两个货物公司也在《大阪每日新闻》的广告栏中刊载了轮船名、出港时间、寄港地、货物仓库等详细信息。

7) 关捷《日本侵华政策与机构》，社会科学文献出版社，2006年6月，第8页。

8) 德富苏峰《明治文学全集34德富蘇峰集》，筑摩书房，1974年4月版，第258-260页。

9) 矢野畅《日本人の南洋史観》，中公新书，第108、208页。

10) 冈田俊雄编《大阪商船会社80年史》，大阪商船三井船舶株式会社，1966年5月，第28页。

11) 韩庆、王娟、逢文昱《明治时期日本政府的海运扶持政策探究》，《大连海事大学学报》第13卷第1期，2014年2月，第76页。



图 1

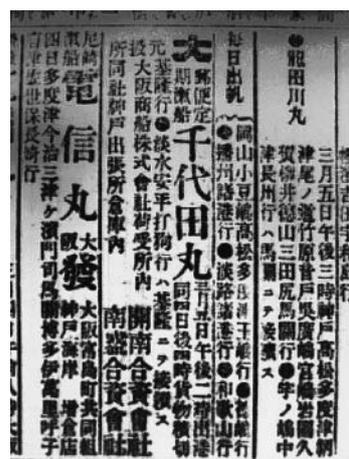


图 2

以下图 3¹²⁾ 和图 4¹³⁾ 分别是大阪商船会社明治26年（1893）和明治36年（1903）的定期航线图的截取部分。可以清楚地看到日本本土到琉球之间航线的变化。左图由鹿儿岛经由大岛直接到那霸，而右图航线则更为复杂，呈环状。日本本土的出发地除了鹿儿岛，增加了长崎等港。而且鹿儿岛到那霸之间不仅多了寄港港口，还将航线延伸到台湾，在台湾与长崎方面的航线相接续。日本政治和军事上占领台湾之后，经济方面也对台湾进行了“开发”和“规划”，在航运经济方面，利用定期航线的开设，将台湾纳入自己的航运体系中，实现以日本为中心的物流网络。

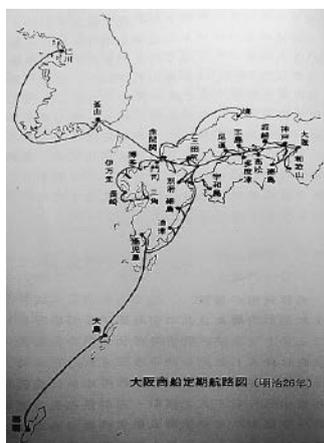


图 3

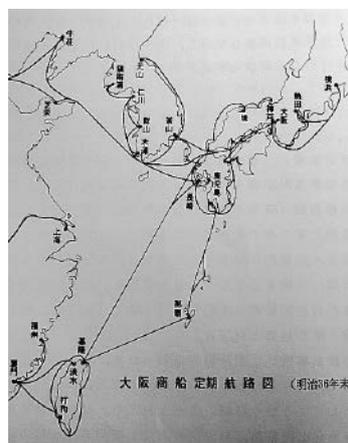


图 4

1916年横滨冲绳线和鹿儿岛那霸线成为递信省的命令航线。可见，在日本政府的资助和支持下，日本

12) 本图截取自《大阪商船定期航路图（明治26年）》，《大阪商船株式会社80年史》，大阪商船三井船舶，1966年5月，第18页。

13) 本图截取自《大阪商船定期航路图（明治36年末）》，《大阪商船株式会社80年史》，大阪商船三井船舶，1966年5月，第34页。

本土和琉球、台湾形成一个更紧密的航运联合体。

《大阪商船会社五十年史》第二编《航路》第三款《九州航路》之《十、大阪冲绳线》中对大阪商船会社开设的琉球航线的沿革作了详细地归纳。根据这段记述，可以简略概括成以下图表，可以明晰明治时期该社琉球航线的变迁情况。

大阪商船会社的大阪冲绳航路沿革表（1884-1906）¹⁴⁾

时 间	事 项
1884年	大阪鹿儿岛间，不定期航海，平安丸随时延长到大岛、冲绳
1885年	9月 大阪冲绳线开设，汽船1艘 神户、鹿儿岛、大岛停泊
1886年	上半年以后 每月1次航海
1887年	朝日丸、金龙丸、球阳丸 每月1-2次航海
1888年	上半年以后 油津港停泊
1891年	5月 每月19日 两地出发 只运行邮件定期航海，在细岛、油津停泊 大阪商船以外，冲绳广运株式会社、冲绳亲睦会、日本邮船三社经营大阪冲绳航路。激烈竞争之后，三社协定，进行共同结算。
1893年	多摩川丸等就航
1894年	1月 改作每月1次发航
1896年	12月 鹿儿岛汽船株式会社成立 萨摩丸开始冲绳航路（鹿儿岛汽船1901年买进冲绳共同汽船（会社），1905年5月与鹿儿岛邮船株式会社合并）
1898年	3月 大阪商船和鹿儿岛汽船、冲绳广运三社从日本邮船购买航权，日本邮船退出本航路 3月4日 大阪冲绳航路再开 二见丸、隅田川丸、舞子丸等
1901年	4月 经过冲绳的台湾线开始
1901年	7月以后 再次休航
1902年	二见丸、舞子丸 停止在三津滨停泊
1906年	大阪商船、鹿儿岛邮船、冲绳广运三社成立琉球航路同盟
1908年	9月以后 马山丸、平壤丸和冲绳广运的广运丸投入使用，每月7次航行
1910年	5月鹿儿岛邮船的协定船萨摩丸加入，5艘船每月10次航行
1916年	3月 收购冲绳广运株式会社

由上表可以看出，大阪商船会社的大阪冲绳定期航路开设于1885年。明治19年（1886）上半年，每月航线一次，明治20年（1887）以后，利用朝日丸、金龙丸、球阳丸等汽船每月航行1-2次¹⁵⁾。逐渐由不定期航海到定期航海，使用的汽船和航行次数几经变化，中间还经过停航的困难时期，明治末期稳定在每月10次航行的频度。大正初年，大阪商船会社完成了对既是对手又是合作者的冲绳广运株式会社的收购。和鹿儿岛邮船进行协定，各自经营大阪、鹿儿岛间和大岛、冲绳间的航线，实行同样次数的定期运行。

1914年9月5日的《冲绳实业新闻》中，大阪商船会社内航部部长中川浅之助的的谈话《冲绳航路与砂糖运费问题所见冲绳产业开发》一文中所说的那样：

冲绳近来得到越来越显著地开发，物产也随之不断增加。如砂糖就可见其增进程度，甚至可以说

14) 参见松浦章《「海上の道」の汽船航路》，榕树书林，2016年2月，第24-27页。

15) 松浦章《「海上の道」の汽船航路》，榕树书林，2016年2月，第28页。

这实为冲绳县产业的生命。我社经营冲绳航路，与冲绳的开发密切关联，我社因此要继续努力¹⁶⁾。

这段话既体现了航路扩张与琉球开发密不可分，也体现了海运业在日本政府推进南进政策时的重要作用。

1916年，大阪商船会社实现了对冲绳广运会社的并购，该社社史中有如下论述：

随着大阪商船此次对广运会社航权的收买，广运会社撤出大阪、那霸间定期航路同盟……大阪商船占有同航路80%的势力，继承了冲绳县命令航路权。由此，以冲绳为中心的海运界，以大阪商船而统一起来的倾向越来越显著¹⁷⁾。

可以看出，到20世纪初期，随着大阪商船会社对冲绳广运会社的收购，大阪商船会社已经稳坐以冲绳为中心的海运界头把交椅。该航线80%的经营被大阪商船会社垄断，冲绳县的命令航路权也被其把持。这一时期，日本政府通过命令航路，以资金支持的方式，让大阪商船会社控制和垄断了琉球航线，促进了东亚海运体系的建立和完善，加强了对琉球和台湾实际的统治和控制。

三 小结

19世纪末20世纪初，大阪商船会社日本・琉球（冲绳）航线的创设和发展以日本对琉球的吞并、对台湾的占领及日本近代海运业的崛起为背景。1885年，大阪商船会社接受日本政府命令开通日本本土和冲绳的航线，加强了日本本土和冲绳之间的联系。甲午战争以后，大阪商船会社将台湾纳入到本社的航运体系中，利用定期航线的开设巩固了日本本土－冲绳－台湾环状线结构。20世纪初期，在日本政府政策和资金的扶持下，大阪商船会社垄断了冲绳航线80%的运营，坐上以冲绳为中心的海运业的头把交椅，既配合日本政府加强了对琉球和台湾的支配，又促进了日本为中心的东亚航路网络的形成。

16) 《沖繩航路と砂糖運賃問題を論じて沖繩産業の開発に及ぶ》，《沖繩実業新聞》，1914年9月5日。转引自松浦章《「海上の道」の汽船航路》，榕树书林，2016年2月，第36页。

17) 《大阪商船新航路 鹿島線受命と沖繩方面統一》，《時事新報》，1916年3月6日。转引自松浦章《「海上の道」の汽船航路》，榕树书林，2016年2月，第40页。