近代日本汽船会社の中国への航路案内

松浦　章*

19 世紀末開始，日本輪船公司擴大了中國方面的航線。為了招攬遊客，公司製作了一頁或冊子樣式的「航路案內」航路指南分發給遊客。隨著時代的推移，這些資料都漸漸被世人淡忘。但是，這些航路指南卻是證明輪船公司曾經盛極一時的重要文獻。所以，本稿依據當時有關上海、天津、青島的航路指南，對中國與日本文化交涉上具重要性的交通路線進行資料分析。

關鍵字：近代、中國、日本、汽船會社、航路案內

臺灣大學學術期刊資料庫

* 關西大學亞洲文化研究中心主任、文學部教授

一、緒言



19 世紀末から日本汽船会社は中国への航路を拡大していった。[1]その最初が 1875 年（明治 8 年）の三菱郵便汽船会社による横浜･神戸･下関から上海への航路であった（右図参照：日本郵船歴史博物館展示パネルによる）。その後、大阪商船株式会社が明治 17 年（1884）に設立され、明治 30 年（1897）頃より上海以外の中国航路が拡充されていった。その際に乗客を勧誘する手段として利用したものに「航路案内」と云う折り込みで 1 枚程度のものから、数頁になる冊子体の印刷物があり、乗船顧客に配布していた。しかし時代とともにその多くは忘却の彼方に置き去りにされていた。ところが、それらの「航路案内」は、汽船会社の活躍した時代の重要な証拠である。そこで本発表では、日本の汽船会社の上海、天津、青島に関する航路案内について、中国と日本との文化交渉に重要な交通機関であったデータとして報告するものである。

二、近代日本の中国への汽船航路

1875 年（明治 8 年）前における日本と外国とを結ぶ汽船航路は、欧米などの外国汽船の寡占状況にあった。[2]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･上

[1] 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂出版、2005 年 6 月。松浦章『汽船の時代　近代東アジア海域』清文堂出版、2013 年 3 月。松浦章「近代東アジア海域の汽船航運と物流」『海事史研究』70、2013 年 11 月、22-36 頁。

[2] 松浦章『汽船の時代　近代東アジア海域』清文堂出版、2013 年 3 月、31-110 頁。

臺灣大學圖書館 期刊資料庫

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郵便会社が最初である。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」[3]とあるように、三菱郵便汽船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」は、「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、尤來二月三日、東京丸横浜抜錨、神戸へ二十四時、馬關へ六時、長崎へ十二時間碇泊、直チニ上海へ發舶ノ筈。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」[4]と明治 8 年 1 月 18 日付にて大隈大蔵卿から汽船が停泊等に関係する東京府知事、大坂府権知事、神奈川縣令、兵庫縣令、長崎縣令、山口縣令、小倉縣権令宛に伝達されている。これから三菱商会は、明治 8 年 2 月 3 日水曜日より毎水曜日ごとに東京丸他 3 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し、経由地として日本国内では神戸、下関そして長崎に寄港した。

『東京日日新聞』第 923 号、明治 8 年 2 月 3 日付の「報告」に掲載された広告欄に掲載された「太平海郵船會社條目改正」[5]では、太平洋郵船会社すなわちPacific Mail S.S. Co.の汽船が横浜から兵庫、長崎を経由して上海に航行する汽船を運航していた。この時はネバタ号を 2 月 3 日に出港する広告を 1875 年 1 月 29 日付をもって新聞広告を出したのである。アメリカの汽船会社の広告だけあって西暦年号をつけたものがユニークであったと言える。この先行実績を持つ汽船会社と競合することになるのが日本の三菱郵便汽船会社の汽船であった。

---

[3] 『七十年史』日本郵船株式会社、1957 年 7 月、8 頁。
[4] 『横浜毎日新聞』第 10 巻、不二出版、1989 年 9 月、67 頁。
[5] 『東京日日新聞』第 928 号、明治 8 年 2 月 3 日、8 頁。

臺灣大學學術期刊資料庫

これに関して上海で刊行されていた新聞『申報』第 854 号、光緒元年正月初六日、1875 年（明治 8 年）2 月 11 日付に次の記事が見られる。

> 日本于上海、設輪船公司〇本報登有日本三菱輪船洋行之告白、因知該公司、今開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。此事係属創挙、亦以見日本與中華通商增盛之一斑云。[6]

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）のあった地に、旧暦正月十二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。この三菱公司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」として次の記事が掲載された。「啓者、本東洋三菱輪船洋行、今議定在横濱上海一路來往、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氣及長崎三處、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、自横濱開來中國、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、･･･上海一千八百七十五年二月四日　禹氣大僉名」[7]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 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」[8]とあるように、三菱商会の托局麥魯、即ち東京丸が

6 『申報』第 6 冊、上海書店影印、1983 年 2 月、121 頁。
7 『申報』第 6 冊、上海書店影印、123 頁。
8 『申報』第 6 冊、上海書店影印、124 頁。

臺灣大學學術期刊資料庫

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 日の第一面には、「三菱輪船公司減價　〇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、與萬昌老公司争業、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将各價又大減色、計華客往長崎者僅需銀圓三元五角。往横濱者七元五角。貨往長崎毎担七分五、往横濱一角二分半。按此價公道之至係往常所未聞者、商賈既可藉以大装其貨、而尤願遊客可乗、此機會往東洋一遊也。･･･」[9]とあり、三菱商会が萬昌公司の日本への汽船運航と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 3 元 5 角、横浜へ行くものは 7 元 5 角とし、貨物は上海から長崎までは毎担 7 分 5、上海から横浜まで 1 角 2 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。

三、近代日本の汽船会社の中国への航路案内

(一)上海航路案内

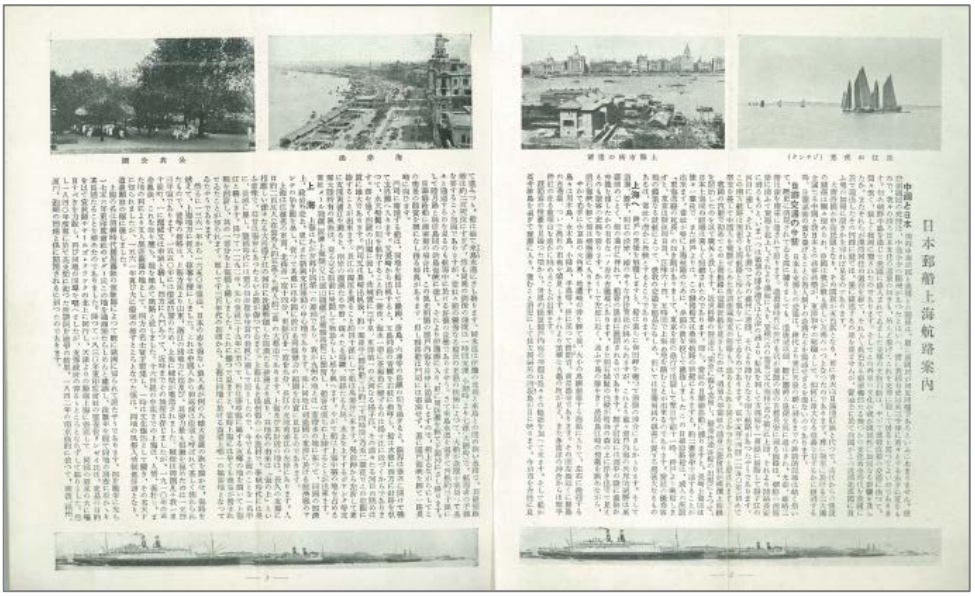
三菱郵便汽船会社は、明治 8 年（1875）1 月 18 日に日本政府の命令により、上海航路を開始する。[10]この航路は明治 18 年（1885）9 月に設立された日本郵船会社に「横濱神戸下ノ関長崎上海間　毎週一回」として継承された。[11]

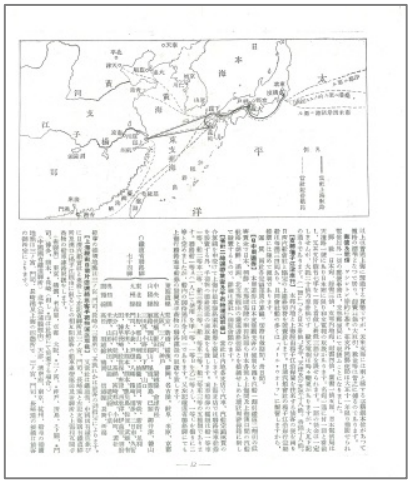
ここに掲げた「上海航路案内」は、昭和 3 年（1928）6 月 10 日三版発行、昭和 5 年（1930）10 月改訂四版である。同案内の内容は、「日本郵船上海航路案内」として次の内容が述べられている。

[9] 『申報』第 6 冊、上海書店影印、129 頁。
[10] 日本郵船株式会社編『日本郵船株式会社五十年史』日本郵船株式会社、1935 年 10 月、7-8 頁。
[11] 日本郵船株式会社編『日本郵船株式会社五十年史』64 頁。

臺灣大學學術期刊資料庫

中國と日本、日華交通の今昔、上海へ、上海、日本総領事館、遊覧観光所、旅館、乗物、土産物、支那料理、海陸聯絡、南支の遊覧地、蘇州、杭州、鎮江、南京、郵船の上海航路、日華聯絡快速船、長崎丸、上海丸、瀬戸内海と長崎雲仙の遊覧、日本諸港上海間乗船運賃、御乗船案内、【旅行上の御注意】、衛生、服装、携帯品、関税、通貨、郵便及電信、【支那揚子江沿岸行】、【日中周遊券】、【省社二線連帯旅客及手荷物輸送取扱】、【上海經由日華片途連絡旅客手荷物運送取扱】







臺灣大學學術期刊資料庫

以上からなる 12 葉である。最初の「中國と日本」には、

隣邦中華民國と我國との関係は、單に兩國民が同文同種であるといふに止まりません。彼我兩國間の交渉は、中途多少の斷續があつたとはいへ、實に我國有史以來三千年に垂々とする永きに亙るもので、我々の誇る日本文化の淵源の如きも、殆んど擧げてこれを支那に發して居ると言つてよいのであります。初め朝鮮半島を通じて我國に移入されてゐました支那の文物百般は、やがて彼我直接の交通に依つて、弥々繁く、親しく我國に齎されたのであります。そしてこの外來の文化が我國民性に如何なる影響を及したか、またそれらが渾然同化の過程を經て、それぞれ異色アル彩華燦然たる幾つかの文化黄金時代を我國に於て現出したその經緯に就ては、爰に縷述するの要を見ませんが、啻過去に於て我國がこの近隣先進國に負ふ處の如何に深きかを知れば足るのであります。

大清帝國が中華民國となり、その國旗が五色旗となり、更に青天白日滿地紅旗と代つて、古代からの彼我の関係は弥々深められ、中國は我が最も親しい友邦の一つとなつたのであります。殊に極東に於ける二大獨立國たる中國と我日本との共存共榮が、東洋和平の秘鑰として、如何に重大なる意義を有するかに想到する時、日華親善の實を擧げることが吾人刻下の急務たるを痛感せざるを得ないのであります。

と述べられ、日中友好の必要性が喚起されている。この航路の上海入港直前の光景を「上海へ」において次の様に述べている。

長江の濁流を遡ること約四十浬にして船は呉淞沖に來ます。呉淞沖から左折して更に支流黄浦江を遡ると、兩岸の廣漠たる平野、疎々たる楊柳、絡繹たる人馬、水上を上下するジャンク等支那大陸特有の風物は、交る交る眼前に展開して物珍しい感を與へます。やがて船は上海中枢の地を占める當社メール桟橋（阪神上海線）又は匯山桟橋（日華聯絡船）に繋留し、船客は直に上陸することが出來ます。

とある。長江口から呉淞口へそして黄浦江との航路を具体的に叙述している。

臺灣大學學術期刊資料庫

この航路に就航していた長崎丸と上海丸についての説明は、

總噸數五，三〇〇噸　速力二十一節　船客定員一等百五十五名　三等二百六十三名

右兩客船は大正十一年英國グラスゴーのデンニュー造船所の建造にかかり、神戸、長崎、上海間の聯絡に従事して居る最新式優良の純客船であります。

とあるように、5,300 噸で、21 ノットの長崎丸と上海丸が就航し、船客 400 余名を乗船させ輸送できた船であった。兩船の就航時間は、

往航　神戸發第1日午前11時　長崎着第2日午前9時　長崎發午後1時　上海着第 3 日午後 4 時

復航　上海發第 4 日午前 9 時　長崎着第 5 日正午　長崎發午後 5 時　神戸着第 6 日午後 3 時

とあるように、各船が長崎等の停泊時間を含め 5 日間 4 時間で神戸･上海間を航行していたのであった。

さらに 1920 年代後半の中国の経済事情を知る上で興味を引く記述が「通貨」の叙述である。

支那の貨幣は統一した制度はなく外國鋳造、中國政府並に各省鋳造の貨幣が共に用ひられて居ります。随つて贋造貨幣が少からず流通して居りますから、兩替其他の場合に注意が肝要であります。上海の一般通貨は大略左記の通りであります。

銀貨（一元)。(又は一圓若くは一弗と呼ぶ）即ち普通墨西哥弗又は墨銀と稱するもの。二角（二十仙)。一角（十仙)。即ち小洋と呼ぶもの。銅貨（一仙)。普通十一乃至十二箇が小銀貨一角に相當します。一文（一厘)。支那人間小賣の標準貨幣で一千三百二三十文が墨銀一弗に該當します。

紙幣　六七種の外國銀行兌換券があります。普通一弗、五弗、十弗、二十弗、五十弗及百弗の六種です。為替相場は騰落定りがありません。在上海日本電信局、横濱正銀銀行支店又は當社支店に御照會にならば判ります。

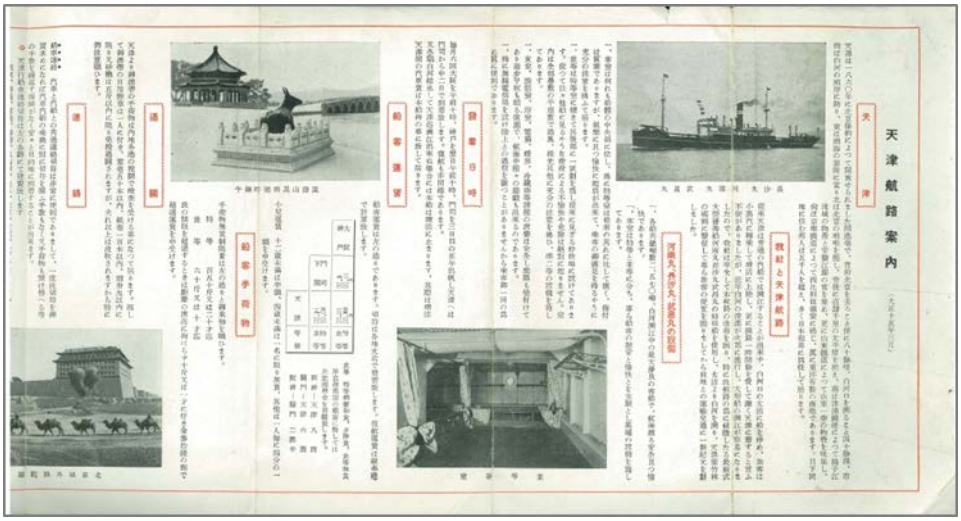
とあるように、主要通貨は銀貨であった。それも清代の中国に流入した墨西哥銀貨が普遍的に流通していた。その銀貨一枚、1 元が銅貨 1,200~1,300 文

臺灣大學學術期刊資料庫

と兌換できたのである。清初に公定の銀と銅貨との兌換比率が銀 1 両に対し銅貨 1,000 文であったのと比較すると大いに銀貨の價値が上昇していたことがわかる。

(二)天津航路案内

大阪商船株式会社の天津航路は、明治 39 年（1906）2 月 25 日に大阪から大信丸を第一船として開設し、毎月三航海を行い、神戸･門司･芝罘に寄港する航路で運航を開始されたのである。[12]





[12] 神田外茂夫編『大阪商船株式会社五十年史』大阪商船株式会社、1934 年 6 月、268-269 頁。

臺灣大學學術期刊資料庫

「天津航路案内」は大正 15 年（1926）3 月に大阪商船會社が発行した 6 折りにできる一枚ものである。同案内の内容は次のように構成されている。

［表面］天津、我社と天津航路、河南丸･長沙丸･武昌丸の設備、發着日時、船客運賃、船客荷物、通関、連絡、天津高雄線、［裏面］天津及北京名勝　天津　北京、関係各店

特に「我社と天津航路」において、

從來天津は普通の汽船では遡航することが出來ず、白河口の大沽に船を停め、旅客は小蒸汽に轉乗して塘沽に上陸し、更に鐵路一時間餘を費して漸く天津に着すると言ふ不便がありましたが、近年白河の浚渫が次第に進行し、大型船の遡江が容易になりましたので、我社は卒先して本航路の改善を圖り、特に此航路の爲に建造したる最新式大型優秀船河南丸長沙丸武昌丸の姉妹船を使用し、大沽より白河を遡り、天津紫竹林の碼頭に繋留して専ら旅客の便宜を圖りましてから彼地との運輸交通に一新紀元を劃しました。

と述べるように、大阪商船會社は 2,570 噸級の河南丸、長沙丸、武昌丸を大阪･神戸から門司、下関を経由して天津にいたる航路に就航させた。「發着日時」によれば、

毎月六回大阪を午前十時、神戸を翌日午前十時、門司を三日目の正午出帆し天津へは門司から中二日で到着致します。復航も亦同様であります。又冬期白河結氷して天津迄遡航出來ぬ場合には本船は塘沽に止まります。其際は塘沽天津間の汽車賃は本船持の事に致して居ります。

と見られるように、大阪･神戸から門司･下関を経由して往航 6 日の航海であった。定期的には毎月 6 回の運航を行っていた。

(三)青島航路案内

大阪青島航路は、大阪商船株式会社が、大正 3 年（1914）12 月 24 日に大信丸を第一船として開始された。神戸･宇品（四国）･門司に寄港し毎週一航海であったが、大正 5 年（1916）1 月からは毎月からは 2 航海に減少した。[13]

[13] 神田外茂夫編『大阪商船株式会社五十年史』273-274 頁。

臺灣大學學術期刊資料庫


青島航路案内



「青島航路案内」は、昭和 7 年（1932）2 月に大阪商船株式会社が発行した 6 折り 1 枚ものである。内容は次のようである。

青島、市街の一・風土及気候、定期船泰山丸（一等室、二等室、三等室）、航海日数、船室運賃、船車連絡、青島旅館、車馬賃、高雄天津線、運賃、各所案内、「青島市街図」

から構成されている。最初の「青島」では次のように記述されている。

青島は支那山東半島の東南膠州湾に面し、今より三十年前までは、僻陬の一漁村に過ぎなかつたが、獨逸の之を占領するや鋭意開發に努め、終に今日見るが如き商業上東洋有数の海港となりました。申す迄もありませんが、大正三年日獨戦争の結果日本の領有に轉じ、同十一年日本から支那へ還付されたのでありまして、東は東京、桑港、西はマルタ島、ジ

臺灣大學學術期刊資料庫

ブラルタルを結ぶ一直線上に位してをります。西北約四百六十哩にある天津、北平へは膠濟津浦兩鐵道により二十餘時間にて達すべく西南は膠濟、津浦（濟南連絡）汴洛（徐州府連絡）及び京漢（鄭州連絡）鐵道によりて漢口と相呼應してゐます。尚津浦鐵道により浦口から船で揚子江を渡り對岸南京からは、滬寧鐵道によりまして上海に達することが出來ます。或は將來山東鐵道が延長して直接京漢線に連接することになれば、之れによりて、直に漢口に達することが出來一層便利になりますから、日本と支那の首府及び中部主要地域を連絡する點よりして要衝の地を占むること、青島の右に出づるものはありません。

以上のように青島の地理的優位性を記述している。この青島への航海は、「航海日数」に、

本航路は逓信省の命令航路でありまして、神戸を午前に出帆し門司を經由し四日目の午前青島に到着致します。若し途中門司迄陸行を御望みの方は、東京、横濱、名古屋、京都、大阪、神戸の各支店及代理店にて船車連絡切符を發行致します。各地發着日時は左記の通りであります。

往航　第一日午前 11 時神戸發　第二日午後 1 時門司發
　　第三日　航海中　第四日早朝青島着
復航　第一日午前 11 時青島發　第二日　航海中　第三日早朝門司着
　　同日正午發　第四日午前宇品着　同正午發　第五日早朝神戸着

このような航海日程で神戸･青島航路が運航されていたい。この航路に就航していたのは泰山丸で、「定期船泰山丸」に、

使用船泰山丸は總噸數四千噸二本煙突を有する新式快速船でありまして、設備の優秀既に定評あり、

とあるように、總噸數 4,000 噸の新式汽船であった。神戸･青島･神戸の航海に停泊時間を含め 7 日間を要していた。

臺灣大學學術期刊資料庫

四、小結

上述のように、1875 年以降、日本の汽船会社は中国への航路拡充に努め、日本から最初の国際航路となった上海への航路のみならず、中国の華北沿海への航路も拡充していったのである。その当時の足跡の一端が、上記に掲げた「航路案内」である。

「航路案内」は日本の汽船会社にとって、海外である中国航路への案内だけではなく、日本の国内航路に関しても「航路案内」を発行している。瀬戸内海航路を創設の基盤とした大坂商船株式会社は 1915 年（大正 4 年）7 月に「世界之公園　瀬戸内海地図」を発行し、1922 年（大正 11 年）8 月には「瀬戸内海航路案内」として発行している。[14]

ここに掲げた日本郵船株式会社の「上海航路案内」、大阪商船株式会社の「天津航路案内」、「青島航路案内」のいずれもが、上海や天津そして青島等のみならず、それぞれの近郊都市の観光案内そして乗船時刻表などを兼ね備えた軽便なものであった。今日のガイドブック、時刻表などを一紙片または小冊子にまとめたものであった。同様なものは大連航路や台湾航路などについても各社が作成していた。[15]

このような市井に埋もれた、当時の使い捨てであった汽船の「航路案内」によって、汽船時代の往時を追懐することは可能であろう。

【附記】本稿は、2014 年 5 月 8-9 日に上海・復旦大学において開催された第 6 回東アジア文化交渉学会の分科会 C1, 2 パネル「近世近代東アジア海域交流」（松浦章：担当）において報告した（9 日）原稿に依拠したものである。

[14] 松浦章「大阪商船会社の瀬戸内海航路案内――東アジア海域の汽船航運データ――」『或問』24、2013 年 12 月、1-15 頁。

[15] 松浦章『汽船の時代 近代東アジア海域』清文堂出版、2013 年 3 月、183-187 頁。松浦章「20 世紀初期東アジア海域における近海郵船会社の航運」『関西大学文学論集』63：1、2013 年 7 月、128-130 頁。

臺灣大學學術期刊資料庫

參考文獻

『横浜毎日新聞』第 10 巻、不二出版、1989 年 9 月。

『申報』第 6 冊、上海書店影印、1983 年 2 月。

『東京日日新聞』第 928 号、明治 8 年 2 月 3 日（関西大学図書館所蔵マイクロフイルム）。

松浦章「20 世紀初期東アジア海域における近海郵船会社の航運」『関西大学文学論集』63：1、2013 年 7 月、128-130 頁。

松浦章「近代東アジア海域の汽船航運と物流」『海事史研究』70、2013 年 11 月、22-36 頁。

松浦章「大阪商船会社の瀬戸内海航路案内――東アジア海域の汽船航運データ――」『或問』24、2013 年 12 月、1-15 頁。

松浦章『汽船の時代　近代東アジア海域』清文堂出版、2013 年 3 月。

松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂出版、2005 年 6 月。

神田外茂夫編『大阪商船株式會社五十年史』大阪商船株式會社、1934 年 6 月。

日本郵船株式會社編『七十年史』日本郵船株式會社、1957 年 7 月。

日本郵船株式會社編『日本郵船株式會社五十年史』日本郵船株式會社、1935 年 10 月。

臺灣大學學術期刊資料庫

The China Line Travel Pamphlet by the Japanese Steamship Company in the First Half of the 20th Century

Akira Matsuura
Director, Center for the Study of Asian Cultures
Professor, Faculty of Letters General Department of Humanities Department of World History
Kansai University

At the end of the 19th century, the Japanese Steamship Company began expanding routes to China. In order to attract tourists, the company produced a "route information" page or brochure style route guide that was distributed to tourists. But with the passage of time, this information is slowly being forgotten by the world. However, these route guides are important evidence to prove that the Japanese Steamship Company was once a vibrant business. Therefore, this paper takes route guides for Shanghai, Tianjin, and Qingdao as the foundation to analyze the data of this important means of transportation in Chinese and Japanese cultural interaction.

Keywords: the first half of the 20th century, China, Japan, steamship company, line route guidance

臺灣大學學術期刊資料庫

松浦　章

関西大学アジア文化研究センター長・文学部教授

19 世紀末から日本の汽船会社は中国への航路を拡大していったが、その際に乗客を勧誘する手段として利用したものに「航路案内」と云う折り込みで 1 枚程度のものから、数頁になる冊子体の印刷物を配布していた。しかし時代とともにその多くは忘却の彼方に置き去りにされていた。ところが、それらの「航路案内」は、汽船会社の活躍した時代の重要な証拠である。そこで本発表では、上海、天津、青島に関する航路案内について、中国と日本との文化交渉に重要な交通機関であったデータとして報告するものである。

キーワード：近代、中国、日本、汽船会社、航路案内

臺灣大學學術期刊資料庫