

海上旅行の近代化と日本郵船

——航路網の形成と『航路案内』の刊行を通して——

荒 山 正 彦

はじめに…問題の所在と課題

海上旅行の近代化は、陸上における旅行の近代化とほぼ同じ時期に起きたと考えられる。陸上における旅行の近代化は、一九世紀前半期に公共鉄道が誕生したことに始まる。イギリスでは一八三〇年代と一八四〇年代における二つの鉄道敷設ブームを経て国内の鉄道整備がすすめられ、同時期にはフランスやドイツなどの周辺諸国、そして北米大陸やアジアなどでも鉄道の敷設ははじめられた。また明治初期の一八七〇年代には、日本においても公共鉄道の整備がはじめられた。⁽¹⁾

一九世紀以降、陸上において鉄道のネットワークが形成されたことに伴い、「鉄道旅行」というあらたな旅行スタイルがうみだされ、また「鉄道旅行」の誕生と普及にあわせて『鉄道旅行案内書』が数多く出版された。日本においても、明治二〇年代には『鉄道旅行案内書』が登場し、大正期にかけて全国各地のさまざまな『鉄道旅行案内書』が刊行された。また、こうした鉄道の敷設と『鉄道旅行案内書』の刊行という一連の出来事は、いわゆる日本内地のみ

ならず、樺太や満洲、朝鮮半島、台湾などの外地や植民地においてもみられた。^②

陸上におけるツーリズムをとりまくこうした出来事と同様に、海上においても蒸気の力を利用したあらたな船舶の登場によって、海上の航路網は急速に再編成され、拡大し、海上旅行の質と量を大きく変えていった。公共鉄道の誕生とはほぼ同じ一八〇七年には、ニューヨークのハドソン川において蒸気船運航の試運転がはじまり、一八三〇年代にはイギリスとスペイン・ポルトガルを結ぶ定期航路が開設され、一八四〇年代にはイギリスからインドやシンガポール、香港などへのアジアへ向けての東回り航路と、イギリスから西回りで北米大陸へ向かう定期航路も開設された。^③これは、イギリスにおける二つの鉄道ブーム（一八三〇年代と一八四〇年代）と同じ時期におきた移動の近代化であった。

日本においては、一八三五（嘉永六）年にアメリカ船の「黒船」が来港して以来、江戸幕府では造船所の設立がすすめられ、大型船蒸気船の建造がはじめられた。一八六八（慶応四）年には、江戸・横浜間に旅客輸送と郵便輸送の定期船運航がはじまり、また同年には、大阪・神戸間において蒸気船「ストンボ」(steam boat)の運航がはじまった。これらはいずれも新橋（品川）・横浜間（一八七二・明治五年開業）、大阪・神戸間（一八七四・明治七年開業）の鉄道開業に先行するものであった。また一八七四（明治七）年には、日本国郵便蒸気船会社が東京・琉球間の郵便定期航路を開設し、さらに同年には日本・台湾間の海上航路も整備されたのであった。日本では、蒸気の力を利用した移動の近代化は、海上が陸上に先行する形となった。そして、こうした海上航路のネットワークの伴い、明治期以降には一般的な海上旅行の案内書が刊行されはじめた。

ところで、鉄道旅行と『鉄道旅行案内書』、海上旅行と『海上旅行案内書』に関して、その歴史的な系譜を明らかにする研究はいまだ十分ではない。ここでは、鉄道旅行と海上旅行、『鉄道旅行案内書』と『海上旅行案内書』のそ

れぞれについて、今日の研究動向を手短かに整理しておきたい。

鉄道旅行に関しては、古典的な研究としてシヴェルブシユ（一九八二）があり、近年では野村（二〇一一）、平山（二〇一五）などのすぐれた著作が刊行されている。⁽⁴⁾とりわけ近代期における鉄道旅行をテーマとした先行研究は充実しつつある。一方で海上旅行に関しては、野間（一九九三）、野間（二〇〇八）、小林（二〇〇九）、松浦（二〇一三）、和田（二〇一六）などがみられるもの⁽⁵⁾、近代期における海上旅行をテーマとした研究には、今後に取り組むべき課題は多く残されているように思われる。

他方で『鉄道旅行案内書』に関しては、戦前期における旅行案内書の系譜を整理することを試み、『旅程と費用概算』の主要ワードを分析した岩佐（二〇〇一）、近代における旅行案内書の成立を近世における道中記の系譜からとらえようとする山本（二〇一〇）、鉄道院と鉄道省によって編纂・刊行された『鉄道旅行案内』を時系列的に一覧し比較を試みた平田（二〇一二）、そして外地／植民地における鉄道旅行案内書の分析を試みる曾山（二〇〇七）など⁽⁶⁾があげられる。

『海上旅行案内書』に関しては、近年の松浦による数多くの研究に注目せねばならない。松浦の一連の研究は、大阪商船と日本郵船から刊行された小冊子『台湾航路案内』をとりあげたもの（松浦二〇一四、松浦二〇一五a）、日本郵船から刊行された小冊子『上海航路案内』をとりあげたもの（松浦二〇一六b）、観光宣伝用の鳥瞰図を数多く製作した吉田初三郎と『航路案内』をまとめたもの（松浦二〇一五b）などがあげられる。⁽⁷⁾

こうした一連の研究動向のなか、筆者は大阪商船に注目し、その航路網の拡大と大阪商船によって刊行された『海上旅行案内書』の整理を試みた。⁽⁸⁾そこで本稿においては、大阪商船と同様に、近代日本において国内外の主要航路を開設し運航を担った日本郵船に注目する。具体的には、その航路網の拡大を時系列的に整理し、日本郵船によって刊

行された『海上旅行案内書』の全体像を明らかにしたいと考える。なお本稿においては、海上旅行の案内書を『航路案内』と標記し、後述するように旅行雑誌やリーフレット、絵はがきなどの印刷物と区別して論じることとする。

そこで第一章では、日本郵船の創業から戦前期に至る船舶の保有隻数の変遷と航路網の拡大、船客数の変化などを、大阪商船との対比を加えつつ整理し、第二章では日本郵船の『航路案内』について、大阪商船の『航路案内』と対比させつつまとめることとする。そして第三章においては、日本郵船の『航路案内』から主なものを取りあげ、その書誌的一覧と内容の概要をまとめる。

一 日本郵船の創業と定期航路網の形成

(一) 創業から戦前期までの保有隻数と輸送業績の変遷

明治初期において、船舶による海上の航路ネットワークは、前述のように国内の各地および外地を含む地域で急速に整えられていった。そして明治一〇年代に、近代日本の海上交通において最も大きな役割を果たした二つの船舶会社が創設された。一八八四(明治一七)年には、瀬戸内海航路の船主五五名による共同設立会社として大阪商船会社が創設され、翌一八八五(明治一八)年には、郵便汽船三菱会社と共同運輸会社という二つの先行する船舶会社の合併によって、日本郵船会社が創設された。大阪商船では関西の大阪と神戸に拠点を置いたのに対して、日本郵船では関東の東京と横浜を拠点とした。

大阪商船では、創業から戦前期の昭和一〇年代まで、保有船舶隻数や総トン数、取り扱いの貨物運賃収入と船客運賃収入が、ほぼ一貫して増加した事と同様に、日本郵船においても保有船舶隻数や総トン数、取り扱いの貨物運賃収

表 1 日本郵船の保有隻数・トン数と輸送貨物・輸送船客
(1890・明治23年から1940・昭和15年)

	船舶の 保有隻数 (隻)	総トン数 (t)	一隻平均 トン数 (t)	輸送貨物		輸送船客	
				輸送 (千t)	収入 (円)	輸送 (千人)	収入 (円)
1890 (明治 23) 年	48	67,310	1,402	1,356	3,749,268	220	755,146
1895 (明治 28) 年	57	101,342	1,778	1,499	5,405,429	176	454,800
1900 (明治 33) 年	67	204,713	3,055	2,292	12,363,710	301	2,450,102
1905 (明治 38) 年	73	250,905	3,437	1,990	7,966,765	331	1,189,085
1910 (明治 43) 年	69	281,223	4,076	2,860	16,179,955	193	2,906,593
1915 (大正 4) 年	93	428,015	4,602	4,450	28,696,360	243	4,753,111
1920 (大正 9) 年	103	494,028	4,796	4,499	118,573,468	237	10,419,290
1925 (大正 14) 年	87	524,312	6,027	3,207	53,245,392	97	9,056,492
1930 (昭和 5) 年	102	729,610	7,153	3,804	49,980,688	176	17,466,944
1935 (昭和 10) 年	85	627,989	7,388	3,927	63,448,034	164	17,667,011
1940 (昭和 15) 年	128	822,544	6,426	7,876	144,302,201	257	22,435,735

財団法人日本経営史研究所編 (1988) 『日本郵船百年史資料』日本郵船会社より作成

入と船客運賃収入の増加がみられた。

表1は、日本郵船の創業時から五年後の一八九〇（明治二三）年から、戦前期の一九四〇（昭和一五）年における、船舶の保有隻数、総トン数、船舶一隻あたりの平均トン数、そして貨物の輸送トン数と収入額、船客の輸送人数と収入額の推移を示したものである。表1によれば、船舶の保有隻数は一定ではないものの次第に増加し、大正期以降はおおむね一〇〇隻である。一方、総トン数は常に増加しているため、船舶の廃船と新造が繰り返されたことを読み取ることができる。つまり、小型船が廃船となり新たに大型船が建造された結果、保有隻数の変化に比べて総トン数の増加が著しいのである。このことは一隻あたりの平均トン数を見ることでも明らかである。

表1右欄の輸送貨物と輸送船客の実績をみると、大阪商船と同様に日本郵船においても、貨物輸送の収入が船客輸送の収入を上回っていたことがわかる。貨物については年次によって増減幅が大きく、時代の状況によって数値が大きく変化するが、一方船客については、輸送人数に大きな増減はみられるものの、船客の運賃収入はほぼ一貫して増加している。そこで次に具体的な航路の状況をまとめたい。

（二）定期航路網の形成と拡大

大阪商船と日本郵船は、国内外における定期航路網の重複と競争をできるだけ少なくし、それぞれ独自の航路網を形成した。大阪商船では、創設期には瀬戸内海から山陽、山陰、九州、四国、紀伊半島などの西日本における航路の運航を担った。そして間もなく琉球航路が開設され（一八八五・明治一八年）、その後明治期から大正期にかけて、朝鮮航路（一八九〇・明治三三年）、台湾航路（一八九六・明治二九年）、中国航路（一八九八・明治三二年）、樺太航路（一九〇九・明治四二年）、インド航路（一九一三・大正二年）、南洋（ジャワ）航路（一九一六・大正五年）、

オーストラリア航路（一九一六・大正五年）が開設され、さらに北米航路、南米航路、ヨーロッパ航路、アフリカ航路などが次々に開設された⁽¹¹⁾。

これに対して日本郵船の航路網の概要は図1に示した通りである。図1は、創業の一八八五（明治一八）年から一九四一（昭和一六）年までのおよそ五十年間において、同社の主要定期航路の中から代表的な航路一九路線を選び出し、航路の開設期間を示したものである。ここでは『日本郵船株式会社百年史』の分類に従い、日本郵船の航路を、アメリカやヨーロッパに至る「外国航路」、台湾を含む日本国内の「内国航路」、そしてロシア・中国・南洋などへ至る「近海航路」として分類し、さらにそれぞれの具体的な航路について、その開設期間を図示している。

まず「外国航路」は、一八九〇年代から航路開設がはじまり、戦前期にかけてその航路をさらに拡大した。その一方「内国航路」と「近海航路」は、会社創業時からの航路の開設がみられるものの、いくつかの航路は一九二〇年代に廃止されている。これは、一九二三（大正一二）年に日本近海郵船株式会社が設立され、ここに航路を委譲したためである⁽¹²⁾。表1にみられる一九二五（大正一四）年における船舶の保有隻数、輸送貨物、輸送船客の減少は、この日本近海郵船の設立と一部航路の委譲によるものである。図1にみられる各航路の開設は、次章においてとりあげる具体的な『航路案内』と関連性がみられるが、この点は第二章において述べたい。

ところで、本稿が課題とする海上のツーリズムと『航路案内』は、貨物ではなく船客に関わるものである。そこでここでは表1における輸送船客を図1の航路別に整理し直しておきたい。表2は、シアトル線、ロンドン線などの「外国航路」が開設され、内国航路、近海航路、外国航路がほぼ揃った一九〇〇（明治三三）年から、戦前期の一九四〇（昭和一五）年に至る四十年間における各航路の航路別運賃収入（船客）の推移を示している。たとえばロンドン・横浜間の欧州航路では、航路開設以来一九三〇年代まで、船客の運賃収入は増加を続けている。とりわけ一九二

13年 から 14年 まで	15年 から 16年 まで	16年 から 17年 まで	17年 から 18年 まで	18年 から 19年 まで	19年 から 20年 まで	20年 から 21年 まで	21年 から 22年 まで	22年 から 23年 まで	23年 から 24年 まで	24年 から 25年 まで	25年 から 26年 まで	26年 から 27年 まで	27年 から 28年 まで	28年 から 29年 まで	29年 から 30年 まで	30年 から 31年 まで	31年 から 32年 まで	32年 から 33年 まで	33年 から 34年 まで	34年 から 35年 まで	35年 から 36年 まで	36年 から 37年 まで	37年 から 38年 まで	38年 から 39年 まで	39年 から 40年 まで	40年 から 41年 まで				
																													シアトル線	外 国 航 路
																													サンフランシスコ線	
																													ロンドン線	
																														ハンブルク線
																														東航世界一周線
																														メルボルン線
																														ボンベイ線
																														南米西岸・東岸線
																														横浜・神戸
																														横浜・小樽
																														小樽・稚内
																														基隆・神戸
																														神戸・ウラジオストック
																														横浜・上海
																														大阪・青島
																														神戸・天津
																														小笠原島線
																														神戸・琉球
																														南洋線

財団法人日本経営史研究所編（1988）『日本郵船株式会社百年史』
日本郵船株式会社より作成

図1 日本郵船の主要航路：創業時（1885年）から戦前期（1941年）まで

		85年	86年	87年	88年	89年	90年	91年	92年	93年	94年	95年	96年	97年	98年	99年	00年	01年	02年	03年	04年	05年	06年	07年	08年	09年	10年	11年	12年	
		年から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から	から
		86年	87年	88年	89年	90年	91年	92年	93年	94年	95年	96年	97年	98年	99年	00年	01年	02年	03年	04年	05年	06年	07年	08年	09年	10年	11年	12年		
		まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	
外 国 航 路	シアトル線																													
	サンフランシスコ線																													
	ロンドン線																													
	ハンブルク線																													
	東航世界一周線																													
	メルボルン線																													
	ボンベイ線																													
南米西岸・東岸線																														
内 国 航 路	横浜・神戸																													
	横浜・小樽																													
	小樽・稚内																													
近 海 航 路	基隆・神戸																													
	神戸・ウラジオストック																													
	横浜・上海																													
	大阪・青島																													
	神戸・天津																													
	小笠原島線																													
	神戸・琉球																													
南洋線																														

表 2 主要航路別収入 [船客]
(1900・明治 33 年から 1940・昭和 15 年)

単位：円

	欧州航路 ロンドン・横浜線	米国航路 シアトル線	豪州航路	ソソベイ航路	東洋および国内航路
1900 (明治 33) 年	812,716	254,361	335,428	21,924	1,025,862
1905 (明治 38) 年	※550,830	※526,934	※279,349	※29,094	999,698
1910 (明治 43) 年	1,165,147	424,098	359,555	2,689	955,106
1915 (大正 4) 年	2,134,628	876,917	477,686	21,755	1,019,153
1920 (大正 9) 年	2,963,442	2,988,166	842,048	24,835	2,914,491
1925 (大正 14) 年	5,305,595	358,327	832,587	172,365	1,770,703
1930 (昭和 5) 年	4,175,607	734,506	521,313	177,238	1,803,345
1935 (昭和 10) 年	5,405,347	1,264,656	777,908	229,389	2,004,108
1940 (昭和 15) 年	3,557,665	2,582,571	572,566	383,793	4,037,886

財団法人日本経営史研究所編 (1988) 『日本郵船百年史資料』日本郵船会社より作成
 ※1905 (明治 38) 年の統計は数値が欠落しておりその前後の年次における数値をここでは使用している。

○年代の増加は著しい。それぞれの航路において収入の増減はみられるものの、ほぼ一貫して増加傾向にある。これはすなわち、日本郵船の航路網を利用した旅行者（ツーリスト）の増加を示すものである。こうした背景の中で、旅行者のための『航路案内』が日本郵船から刊行されはじめることとなる。

二 海上ツーリズムの『航路案内』

(一) 大阪商船の『航路案内』

明治期から昭和戦前期にかけて、日本を拠点とした海上航路のネットワークが形成され、船舶を利用した旅行者（船客）は増加した。ただし、表1ならびに表2などの統計上にあらわされる船客数のなかには、移住や仕事などの娯楽以外の目的を持った旅行者数も含まれており、すべてが「観光旅行」を目的としているわけではない。しかしながら船客の増加に伴い、大阪商船と日本郵船からはさまざまな『航路案内』が刊行されたこともまた事実である。ここではそうした『航路案内』刊行の事実注目して、その書誌をまとめた⁽¹³⁾と考える。

また、定期刊行物である雑誌、一枚もののリーフレット、絵はがきなど『航路案内』の刊行と同時期に発行された印刷物についても目配りすべきである⁽¹⁴⁾と考えるが、これらは今後の課題としたい。

まずここでは、日本郵船から刊行された『航路案内』との比較のために、大阪商船から刊行された『航路案内』の一覧を示しておきたい。大阪商船による主な『航路案内』は次の四点である。

- ① 『大阪商船株式会社航路案内』 駸々堂、一九〇三（明治三六）年、二一〇＋四二四＋二四十一～一九六頁

- ② 『瀬戸内海航路案内』 大阪商船、一九一三（大正二）年、一六二―一頁
- ③ 『航路案内』 大阪商船、一九一六（大正五）年、二三―二頁
- ④ 『航路案内』 大阪商船、一九一九（大正八）年、一九―一頁

大阪商船から刊行された『航路案内』はいずれも比較的ページ数の多いものである。その内容をここに簡潔に示すと、①は九〇〇ページにも及ぶ大著であり、具体的な航路案内四四八（四二四―二四）ページ、そして広告が四〇六（二二〇―一九六）ページ掲載されている。具体的な航路案内の海域と地方は、瀬戸内海、南海、九州、沖縄、山陰、台湾、朝鮮、揚子江など、いわゆる内地と外地をあわせたものとなっている。②はタイトルが示す通り瀬戸内海地域に限定された『航路案内』である。そして③、④ともに瀬戸内海航路を除く国内航路と、台湾、朝鮮、支那（中国）の各航路に関する案内書であり、③の改訂版が④である。⁽¹⁵⁾

以上のように大阪商船から刊行された『航路案内』は、比較的ページ数が多いもので、『瀬戸内海航路案内』以外は一冊の案内書のなかに複数の航路や旅行地を納めた『航路案内』であることに特徴がある。⁽¹⁶⁾ それではこれを踏まえて日本郵船から刊行された『航路案内』をとりあげたい。

(二) 日本郵船の『航路案内』

日本郵船から刊行された『航路案内』のうち、現時点で確認している日本語版の『航路案内』は合計一三種類である。⁽¹⁷⁾ これら一三種類の『航路案内』の初版出版年とタイトルを一覧したものが表3である。⁽¹⁸⁾ すなわち、大阪商船よりも多くの種類の『航路案内』が、日本郵船からは刊行されていたことになる。しがしながら、日本郵船の『航路案

内』は、表3からもわかるように、その多くがB6版で五〇ページ前後の小冊子である。大阪商船の『航路案内』が一六〇ページから九〇〇ページにも及ぶ大著であったのに対して、日本郵船の『航路案内』は相対的にコンパクトなものであったといえる。また表3に示した『航路案内』のほとんどは、初版刊行後に増補改訂がなされた。

表3から、日本郵船による『航路案内』の初版刊行年をみると、およそ一九一〇年代からはじまり、一九二〇年代にさまざまな『航路案内』が出そろっていることがわかる。これは第一章の前掲表1と表2においてみられた航路の拡大と船客数の増加、ならびに船客収入の増加と並行したものである。また個別の『航路案内』については第三章で言及するが、表3で一覧しうる『航路案内』の広がりや、同時期における日本郵船の航路網をほぼそのままカバーしている(図2参照)。

表3 日本郵船によって刊行された主な『航路案内』

初版出版年	タイトル	総ページ数・大きさ
1916 (大正 5) 年	日本郵船株式会社渡航案内	112 p. 18 cm
1916 (大正 5) 年	渡欧案内	60 p. 19 cm
1924 (大正 13) 年	雲仙 (附長崎案内)	36 p. 19 cm
1925 (大正 14) 年	濠洲航路案内	34 p. 22 cm
1925 (大正 14) 年	埃及見物	56 p. 19 cm
1925 (大正 14) 年	欧洲大陸旅行日程	(未確認)
1926 (大正 15) 年	熱帯の航海	22 p. 19 cm
1927 (昭和 2) 年	爪哇の旅	54 p. 19 cm
1928 (昭和 3) 年	桑港航路案内	61 p. 19 cm
1928 (昭和 3) 年	米国鉄道旅行案内	46 p. 19 cm
1928 (昭和 3) 年	北米經由日本行案内	33 p. 19 cm
1929 (昭和 4) 年	郵船の世界一周	12 p. 19 cm
1934 (昭和 9) 年	布哇案内	80 p. 19 cm

三 日本郵船の『航路案内』

(一) 日本郵船の航路網全体を案内する『航路案内』

表3で一覽した『航路案内』から主なものを取りあげ、その概要を整理していきたい。日本郵船から刊行された『航路案内』のなかで、最初に刊行されたのは『日本郵船株式会社渡航案内』（一九一六・大正五年）である。図1からわかる通り、一九一六（大正五）年時点においてすでに、日本郵船の航路網は世界各地に結ばれており、そうした状況を反映して『日本郵船株式会社渡航案内』では、外国航路、内国航路、近海航路のすべてについての案内が記載されている。同書は一〇〇ページ余りの決して大部ではない案内書であるが、世界各地の旅行案内が記載されている点で、日本における旅行案内書全体の系譜においても特徴的である。そして同書において記載された各航路に関する案内が、同一九一六（大正五）年以降に、それぞれの航路ごとに出版されていくこととなるのである（表3参照）。

(二) ヨーロッパ方面の『航路案内』

ヨーロッパ方面の『航路案内』として、『渡欧案内』（初版一九一六・大正五年）、『埃及見物』（初版一九二五・大正一四年）、『欧州大陸旅行日程』（初版一九二五・大正一四年）の三点をあげることができる。『渡欧案内』（図3）は、一九一六（大正五）年の初版以降にも一九二八（昭和三）年、一九三一（昭和六）年、一九三六（昭和一一）年と版を重ねた。その内容は、日本からヨーロッパへ至るもつとも一般的な航路であるスエズ運河を經由するもので、同案内では、上海、香港、シンガポール、インド半島、スエズ運河、エジプト、イタリア、ジブラルタル海峡を経て

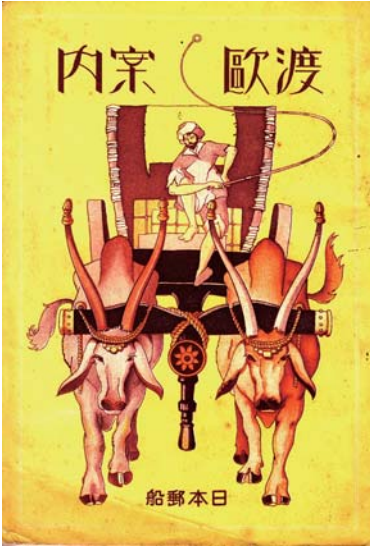


図3 『渡欧案内』初版
1928（昭和3）年 66ページ

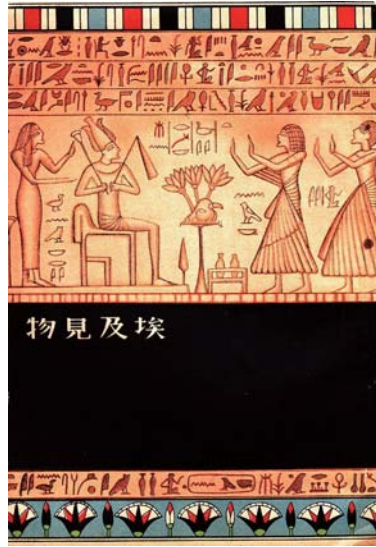


図4 『埃及見物』初版
1925（大正14）年 56ページ



図5 『欧洲大陸旅行日程』3版
1928（昭和3）年 64ページ

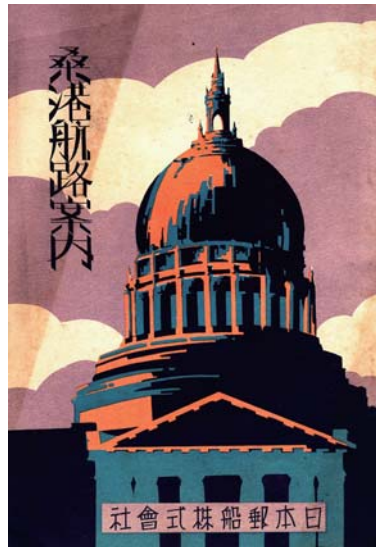
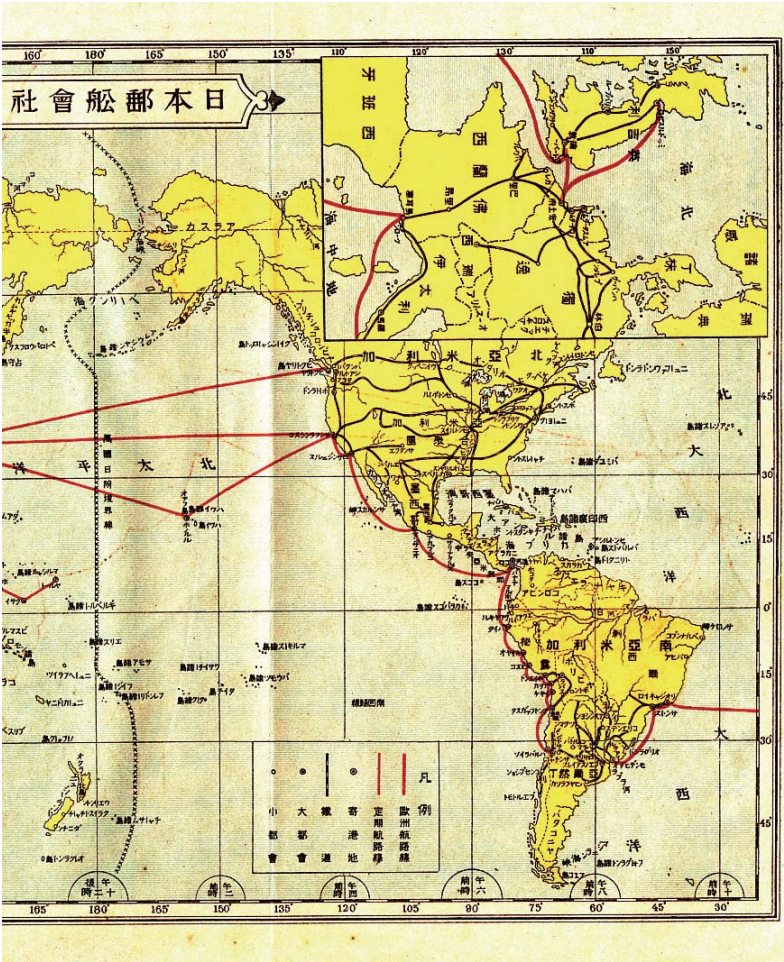


図6 『桑港航路案内』3版
1933（昭和8）年 62ページ



『渡欧案内』(1928・昭和3年)より転載

図2 1920年代後半（昭和初期）における日本郵船の主要航路



海上旅行の近代化と日本郵船



図7 『布哇案内』再版
1936（昭和11）年 80ページ

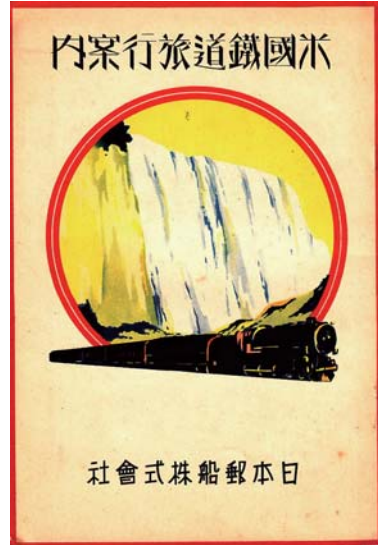


図8 『米國鐵道旅行案内』3版
1932（昭和7）年 48ページ

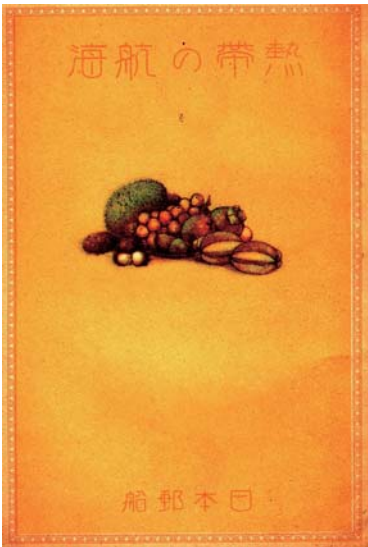


図9 『熱帯の航海』初版
1926（大正15）年 22ページ

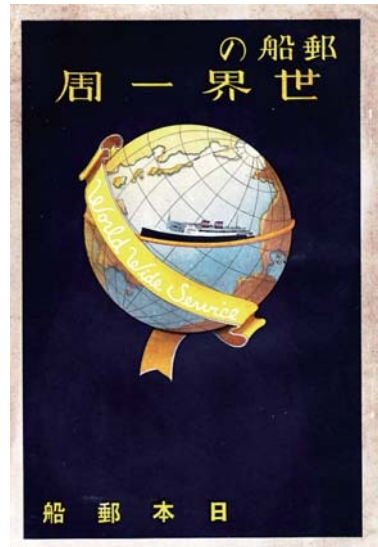


図10 『郵船の世界一周』初版
1929（昭和4）年 14ページ

イギリスのロンドンへいたる寄港地の案内が詳細になされている。ヨーロッパ内の旅行案内ではなく、ヨーロッパ（ロンドン）へ至る航路上の各地を案内するものである。

日本からヨーロッパへ至る航路上の寄港地であるエジプトのみを対象とした『航路案内』が『埃及見物』（図4）である。同案内書も、一九二九（昭和四）年、一九三五（昭和一〇）年、一九三七（昭和一二）年と、それぞれ増補改訂が重ねられている。案内書のタイトルが「航路案内」ではなく「見物」となっているのは、その内容にも関わることで、巻末に納められた「編者の告白」によれば、既刊の『渡欧案内』のように編者の実地踏査によるものではなく、『埃及見物』は、さまざま文献からの翻訳などの「寄せ集め」によるものであるという。ただし、その記述スタイルは紀行文とは異なり、旅行案内書の一覧に加えるものである。

『欧州大陸旅行日程』（図5）は、『埃及見物』に続いて刊行されたヨーロッパの案内書である。同書もまた一九二五（大正一四）年の初版から、一九二七（昭和二）年、一九二八（昭和三）年、一九三九（昭和一四）年と増補改訂が重ねられた。その内容は、『渡欧案内』を補完するもので、『渡欧案内』が日本からヨーロッパへ至る海上航路の寄港地案内を主とした案内書であったのに対して、『欧州大陸旅行日程』は、ヨーロッパ内における具体的な周遊旅行に関する案内書である。たとえば一九二八（昭和三）年の第三版では、寄港地であるナポリやマルセイユ、ロンドンなどを起点とした合計二六コースの旅程案が記されている。

この二六コースの旅程案は、1Aから12Bまでの旅程番号が付されており、そのなかから一二の旅程の概要をまとめたものが表4である。表4の1Aは、イタリアのナポリからヨーロッパ中部の国々を周遊して再びナポリへ戻る三九日間の旅程案である。『欧州大陸旅行日程』では、それぞれの旅行地に関する簡潔な説明もなされており、実用性があつたことをうかがわせる。旅程案のなかには、旅程番号8のように、一五〇日間をかけてヨーロッパ内をほぼ一

表4 『欧洲大陸旅行日程』（1928・昭和3年）に掲載された旅程案

	出発地→到着地	旅程日数	旅程案に記された旅行地（国名など）
1 A	ナポリ→ナポリ	39 日間	イタリア、ハンガリー、オーストリア、チェコ、ドイツ、オランダ、ベルギー、イギリス、フランス
2 A	マルセイユ→マルセイユ	52 日間	フランス、ベルギー、オランダ、ドイツ、オーストリア、スイス、イタリア
3 A	マルセイユ→ロンドン	30 日間	フランス、スイス、イタリア、ドイツ、オランダ、ベルギー、イギリス
4 A	マルセイユ→ナポリ	61 日間	フランス、ベルギー、オランダ、デンマーク、ノルウェー、スウェーデン、ドイツ、オーストリア、スイス、イタリア
5 A	ロンドン→ロンドン	65 日間	イギリス、ベルギー、オランダ、ドイツ、オーストリア、イタリア、スイス、フランス
6 A	ロンドン→マルセイユ	30 日間	イギリス、フランス、ベルギー、オランダ、ドイツ、オーストリア、スイス、イタリア
7 A	ロンドン→ナポリ	28 日間	イギリス、フランス、ベルギー、オランダ、ドイツ、オーストリア、スイス、イタリア
8	ロンドン→ロンドン	150 日間	イギリス、ベルギー、オランダ、ドイツ、デンマーク、ノルウェー、スウェーデン、ドイツ、チェコ、オーストリア、イタリア、スイス、フランス、スペイン
9	(各行程の途中から)	14 日間	カイロ、エルサレム
10 A	ロンドン→ロンドン	7 日間	イギリス国内各地
11 A	ロンドン→ロンドン	11 日間	イギリス国内各地
12 A	カイロ→ウィーン	28 日間	エジプト、バルカン、シリア、トルコ、パレスチナ、ハンガリー、オーストリア

周するものもあり、全体として長期間の旅程案が紹介されていることに特徴があるといえよう。

(三) アメリカ、太平洋、および世界一周の『航路案内』

『桑港航路案内』(図6)は、一九二七(昭和二)年に縦長の判型で刊行され、翌一九二八(昭和三)年にB6版の初版が刊行された。そして一九三一(昭和六)年、一九三三(昭和八)年、一九三七(昭和一二)年と増補改訂が重ねられている。同案内書は、日本とアメリカ西海岸のサンフランシスコを結ぶ航路の案内であり、ここには寄港地ハワイ諸島の旅行案内も含まれている。ハワイについては、一九三四(昭和九)年に『布哇案内』(図7)の初版が刊行され、一九三六(昭和一一)年、一九三七(昭和一二)年と版を重ねた。いずれの『航路案内』も、一九一六(大正五)年の『日本郵船株式会社渡航案内』に記載された当該航路の案内が加筆修正されたものである。

アメリカ合衆国内の旅行案内として、一九二八(昭和三)年には『米国鉄道旅行案内』(図8)が刊行された。このように船舶会社が刊行した鉄道旅行案内書はとても珍しい。同書も一九三一(昭和六)年、一九三二(昭和七)年と増補改訂が重ねられている。ほぼ同じ時期に刊行された『米国旅行案内』(欧米旅行案内社、一九三〇・昭和五年)との共通点もみられるが、昭和初期におけるアメリカ大陸の旅行案内書はたいへんに貴重であると考えられる。

南太平洋の航路では、一九二五(大正一四)年に縦長の判型で『濠州航路案内』が刊行され、一九三二(昭和六)年にはB6版での『濠州航路案内』が刊行された。その後、一九三三(昭和八)年、一九三四(昭和九)年、一九三六(昭和一一)年、一九三八(昭和一二)年と、他の『航路案内』よりも多くの増補改訂が繰り返されている。また一九二六(大正一五)年には、やや異色の『航路案内』も刊行されている。『熱帯の航海』(図9)は、その表紙のイラストにも表されているように、主として熱帯の果物に関する案内である。旅行案内というよりも旅行先で出会う口

「カルな特徴に焦点が当てられたものであるといえよう。同書もまた一九二七（昭和二）年に二版が刊行されている。

『郵船の世界一周』（図10）は、一九二九（昭和四）年に刊行された。文字通り世界を一周する航路の案内書で、北米大陸の東海岸と西海岸の間は大陸横断鉄道を利用するものの、それ以外は海上航路を利用して世界を一周するため『航路案内』である。戦前期においてすでに日本語による世界一周の旅行案内書が刊行されていたことは注目すべきであろうが、同書によるとその乗船券の有効期間は二年間であると記されている。今日の感覚からすればその期間は長すぎるようにも思われるが、一九世紀末になって、世界一周旅行が探険ではなく娯楽になったことを考えると、世界一周にかかる時間感覚は現代とは異なる。

おわりに

図2は、一九二八（昭和三）年の『渡欧案内』に掲載された「日本郵船会社経営客船航路図」である。図の中心には日本列島が位置し、ここから東西南方向に赤い実線の航路が世界の各地に引かれている。本稿でみてきた『航路案内』は、これらの航路上に位置する国や地域への旅行案内書であった。以上のように本稿では、日本郵船による航路網の形成と『航路案内』の刊行を明らかにしてきたが、これらを広く海上旅行史に位置づけることと、さらには日本全体の旅行史に位置づける作業が今後の課題として残されている。

註 (1)

- (1) 一九世紀以降の鉄道敷設の歴史については、湯沢威(二〇一四)『鉄道の誕生—イギリスから世界へ—』創元社、二九八頁、老川慶喜(二〇一四)『日本鉄道史 幕末・明治篇』中央公論新社、二二七頁、ほかを参照。
- (2) 荒山正彦(二〇一四)『解説』、荒山正彦監修『シリーズ明治大正の旅行 第Ⅰ期旅行案内書集成 第五巻』ゆまに書房、一〇〜二四頁。
- (3) 海上航路の歴史については、ブライアン・レイヴァリ著、千葉久枝訳(二〇一五)『航海の歴史—探検・海戦・貿易の四千年史—』創元社、四〇〇頁などに詳しい。
- (4) ヴォルフガング・シヴェルプシュ著、加藤二郎訳(一九八二)『鉄道の歴史—一九世紀における空間と時間の工業化—』法政大学出版会、二六八頁、野村典彦(二〇一一)『鉄道と旅する身体—民謡・伝説からデイスカバー・ジヤパンへ—』青弓社、五六二頁、平山昇(二〇一五)『初詣の社会史—鉄道が生んだ娯楽とナシヨナリズム—』東京大学出版会、三三三頁。
- (5) 野間恒(一九九三)『豪華客船の文化史』N T T出版、三二二頁、野間恒(二〇〇八)『増補 豪華客船の文化史』N T T出版、三三〇頁、小林健(二〇〇九)『日本初の海外観光旅行—九六日間世界一周—』春風社、三八二頁、松浦章(二〇一三)『近海郵船会社の台湾航路について』『南島史学』第八一号、九二〜七五頁、和田博文(二〇一六)『海の上の世界地図—欧州航路紀行史—』岩波書店、二八一頁。
- (6) 岩佐淳一(二〇〇二)『旅行とメディア—戦前期旅行ガイドブックのまなざし—』学習院女子大学紀要三、一一〜二七頁、山本(二〇一〇)『旅行案内書の成立と展開』国立歴史民俗博物館研究報告第一五五集、一〇九〜一三五頁、平田剛志(二〇一一)『鉄道省編『鉄道旅行案内』諸版の比較研究』*CoeEtnis Vol.8* (立命館大学大学院先端総合学術研究紀要)、五二三〜五二三頁、曾山毅(二〇〇七)『台湾鉄道旅行案内』と植民地台湾の「旅行空間」九州産業大学商経論叢四八(二)、九九〜一一八。
- (7) 松浦章(二〇一四)『大阪商船会社の「台湾航路案内」について』『南島史学』第八二号、一六〇〜一四二頁、松浦章(二〇一五a)『日本郵船会社の台湾航路案内』、『南島史学』第八三号、五四〜六六頁、松浦章(二〇一五b)『吉田初三郎と東アジアの汽船航路案内』『東アジア文化交渉研究』第八号、三一五〜三七七頁、松浦章(二〇一六a)『野村治一良と日本海航路—大阪商船・北日本汽船・日本海汽船—』『関西大学東西学術研究所紀要』第四九号、三七〜六〇

- (8) 頁、松浦章(二〇一六b)「一九三〇年代日本郵船会社の「上海航路案内」『東アジア文化交渉研究』第九号、三三五～三四六頁。
- (8) 荒山正彦(二〇〇七)「大阪商船と近代ツーリズム」、『人文論究』第五七卷第三号、一～二四頁。
- (9) 大阪商船会社は、現在の商船三井株式会社の前身である。
- (10) 大阪商船における保有船舶隻数や総トン数、取り扱いの貨物運賃収入と船客運賃収入に関しては、前掲(8)荒山(二〇〇七)において明示した。
- (11) 岡田俊雄編(一九六六)『大阪商船株式会社八十年史』大阪商船株式会社、八六七頁。
- (12) 財団法人日本経営史研究所編(一九八八)『日本郵船株式会社百年史』日本郵船株式会社、九〇一頁。
- (13) たとえば大阪商船からは一九二四(大正一三)年から広報雑誌『海』が刊行され、日本郵船の関連会社である近海郵船からも一九二五(大正一四)年から雑誌『海の旅』が刊行された。また両船舶会社からは、明治後期以降に各種のリーフレット、絵はがき、ポスターなどの広告宣伝用の印刷物が発行されている。こうした印刷メディアも『航路案内』とともに分析すべきであるが、現時点では未調査の部分も多く、今後の課題としたい。
- (14) 大阪商船から刊行された四種類の『航路案内』は、荒山正彦監修(二〇一五)『シリーズ明治大正の旅行 第一期旅行案内書集成 第一八巻(第二〇巻)』ゆまに書房において復刻出版をおこなった。
- (15) 前掲(8)荒山(二〇〇七)。
- (16) 大阪商船からは、これら比較的ページ数の多い『航路案内』以外にも、たとえば小冊子として『浦塩航路案内』(一九〇八・明治四一年)一六頁や、リーフレット類は多数刊行されている。こうしたリーフレット類に関する調査も今後の課題である。
- (17) 日本郵船から刊行された『航路案内』については、前掲(12)などの会社史や、財団法人日本経営史研究所(一九八八)『日本郵船百年史資料』日本郵船株式会社、九一九頁などにおいてもその全容は記されていない。また『航路案内』には日本語版のみではなく英語版も存在するが、こうした他言語の『航路案内』についても現時点では調査の途上である。
- (18) 日本郵船から刊行された『航路案内』のうち、『日本郵船株式会社渡航案内』(一九一六・大正五年)、『埃及見物』(一

九二五・大正一四年)、『渡欧案内』(一九三一・昭和六年)、『欧州大陸旅行日程』(一九二八・昭和三年)、『郵船の世界一周』(一九二九・昭和四年)、『柔港航路案内』(一九二八・昭和三年)、『米国鉄道旅行案内』(一九三二・昭和七年)、『濠州航路案内』(一九三四・昭和九年)、『練った一航海の魅惑熱帯の航海』(一九二七・昭和二年)、『爪哇とバリ』(一九三四・昭和九年)、『布哇案内』(一九三六・昭和十一年)の十一点は、荒山正彦監修(二〇一五)『シリーズ 明治大正の旅行第Ⅰ期旅行案内書集成第二二巻』第三二巻』ゆまに書房において復刻出版をおこなった。