



教育部人文社会科学
重点研究基地基金资助

中国海洋大学日本研究中心主办

海大日本研究

(第三辑)

修 斌 主编



中国海洋大学出版社

教育部人文社会科学重点研究基地基金资助

海大日本研究

(第三辑)

中国海洋大学出版社
· 青岛 ·

图书在版编目(CIP)数据

海大日本研究. 第3辑 / 修斌主编. —青岛: 中国海洋大学出版社, 2013. 9

ISBN 978-7-5670-0438-2

I. ①海… II. ①修… III. ①日本—研究 IV.
①K313.07

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 225659 号

出版发行 中国海洋大学出版社

社 址 青岛市香港东路 23 号

邮政编码 266071

出版人 杨立敏

网 址 <http://www.ouc-press.com>

电子信箱 ouccll@yahoo.com.cn

订购电话 0532-85902478(传真)

责任编辑 陈琳

电 话 0532-85901092

印 制 日照日报印务中心

版 次 2013 年 10 月第 1 版

印 次 2013 年 10 月第 1 次印刷

成品尺寸 170 mm×230 mm

印 张 17

字 数 300 千

定 价 39.00 元

编委会

主 编 修 斌

编 委 (以姓氏笔画为序):

王光民	朱自强	李庆祥	宋宁而
林少华	修 斌	修德健	赵成国
慎丽华	管一颖		

中国海洋大学日本研究中心主办

目 录

海洋日本

- 1923 年成立的近海邮船会社在东亚海域的航运 松浦 章(3)
- 试论日本海洋战略的几个问题 修 斌(30)
- 日本海上保安厅与“领海警备” 川本佑树(46)
- 1019: 刀伊对日本的袭击 吴 起(63)

琉球研究

- 近世琉球的进献问题与萨摩藩 麻生伸一(79)
- 琉球史略 修 斌等(94)

“东亚共同体”论

- 日本学者“东亚共同体论”研究 谢 辰 唐利国(181)
- 东亚秩序重构与中日利益的复合性 徐 磊(200)

日本文化

- 日本祇园祭的文化遗产功能探析 姜春洁 常春霞(215)
- 对日本流行歌曲中「泣く」的考察 王爱静 李 盼(229)

日本与山东

- 日本占领下的淄博煤矿研究(1914~1923) 李 晓(241)
- 德占青岛时期的日本人:经济势力及其政治背景 张慢慢(252)

- 征稿启事和投稿须知 (262)

Contents

Japan as an ocean state

The shipping of the Offshore Yusen Kaisha founded in 1923 in the East Asian waters Matsuura Akira(3)

Several Issues on the maritime strategy of Japan Xiu Bin(30)

Japan Coast Guard and the guarding of territorial waters
..... Kawamoto Yuki(46)

In1019:Toi attacked Japan Wu Qi(63)

Research on Ryukyu

The contribution of modern Ryukyu and Satsuma domain
..... Aso Shinichi(79)

A brief history of Ryukyu Xiu Bin etc. (94)

East Asian Community

The study of East Asian community by Japanese scholars
..... Xie Chen & Tang Ligu(181)

A reconstruction of East Asian Order and the composite of interests of China and Japan Xu Lei(200)

Japanese Culture

The function of cultural heritage of Gion Matsuri
..... Jiang Chunjie & Chang Chunxia(215)

A research on “Naku” in Japanese popular songs
..... Wang Aijing & Li Pan(229)

Japan and Shandong

- A study of Zibo coal mines during Japanese occupation(1914-1923)
..... Li Xiao(241)
- The Japanese in Qingdao during German occupation; Economic activities and
political background Zhang Manman(252)
- Contribution invited and Contribution Rules (262)

(刘啸虎译, 闵锐武校译)

海洋日本

1923 年成立的近海邮船会社在东亚海域的航运

松浦 章

摘要:日本著名海运公司日本邮船会社于 1922 年(大正十一年)4 月设立了负责日本近海航运的“近海部”。在此后一年间,据特别会计统计,由于日本近海及通往中国北部航路的航运状况取得了良好成效,因此在 1923 年(大正十二年)3 月举行的临时股东大会上,决定将“近海部”分离独立出来,成立近海邮船会社。近海邮船会社继承日本邮船会社所经营的航线,如:通信省指定航线分别有横滨—牛庄线、神户—天津线、神户—牛庄线等。1939(昭和十四年)年 8 月近海邮船会社被东亚海运株式会社兼并。近海邮船会社从 1923 年成立至 1939 年被兼并历经短短 16 年,其间的活动鲜为人知。本文将对近海邮船会社的相关记录进行探究,阐明其历史性的活动。

关键词:近海邮船会社 东亚海域 航运 日本邮船会社 1923 年

一、序言

日本著名海运公司日本邮船会社,于 1922 年(大正十一年)4 月设立负责日本近海航运的“近海部”。在此后一年间,据特别会计统计,由于日本近海及通往中国北部航路的航运状况取得了良好业绩,因此在 1923 年(大正十二年)3 月举行的临时股东大会上,决定将“近海部”分离独立出来。^①

其结果是,1923 年 4 月 1 日近海邮船株式会社成立。上述过程表明,近海邮船会社是日本邮船会社的子公司。创立时期的大半股份由日本邮船会社掌控,首任社长伊东米治郎及执行董事岛村浅夫都是日本邮船会社的职员。^②由此,近海邮船会社继承日本邮船会社所经营的航线,如:通信省指定航线分别有

^① 日本邮船株式会社:《日本郵船株式會社五十年史》,日本邮船株式会社,1935 年 12 月,第 285~290 页。日本邮船株式会社:《七十年史》,日本邮船株式会社,1956 年 7 月。近海邮船株式会社编:《三十年史》,近海邮船株式会社,1980 年 7 月,第 2 页。

^② 《三十年史》,近海邮船株式会社,1980 年 7 月,第 2~3 页。

横滨—牛庄线、神户—天津线、神户—牛庄线、函馆—桦太(即库页岛)线,台湾总督府指定航线有基隆—神户线,北海道厅指定航线有函馆—网走—千岛线,东京府指定航线有横滨—小笠原岛线,桦太厅指定航线有横滨—桦太线,自由航线有神户—小樽线、横滨—高雄线、神户—钏路线、小樽—桦太线。^③

其后,根据国策,1939(昭和十四年)年8月近海邮船会社被东亚海运株式会社兼并。近海邮船会社从1923年成立至1939年被兼并历经短短16年,其间活动鲜为人知。^④

本文将对近海邮船会社的相关记录进行探究,阐明其历史性的活动。

二、20世纪20年代日本的海运界

近海邮船会社成立的1923年前后,日本的海运界是怎样的状况呢?对此,《东京朝日新闻》第13174号,1923年(大正十二年)8月18日登载的“海运界不景气与近海竞争·无谓的航线争夺”这一报道进行了生动形象的记述:

“近来海运界处于时好时坏的状态中,虽多多少少有些生意,但没有大交易。特别是抵制日货虽有所缓和但尚未恢复常态,伦敦码头七月一日发生的码头搬运工联合罢工仍旧纠纷重重,导致原定伦敦港的卸货多数临时转移至安特卫普港,因此,货物的进出口自然就受到限制。虽然国外航线运营情况不景气,但由于运费在保证金制约下得到调控,因此尚不至于出现打破行规舍弃保证金的竞争行为。由此,海运界不景气的结果导致各公司在近海航线配备性能良好的船只,从而展开了日本航运公司间的同类竞争,各公司对客货运船重新部署,近海航线上逐步淘汰老朽化及速度慢、动力小的船只。日本邮船会社停运原来南洋航线的松山丸,启用远洋航行的春日丸,大阪商船会社在上海航路计划启用八千吨位的南美船。由此可见,比起远洋海运,各公司显然都更侧重近海海运。目前的近海航线如下:

朝鲜邮船 釜山—浦盐—清韩—敦贺、高尾—基隆—关门、朝鲜—北支那—群山—青岛—大连

^③ 《三十年史》,近海邮船株式会社,1980年7月,第2~3页。

^④ 日本邮船株式会社:《日本邮船株式会社五十年史》,日本邮船株式会社,1935年12月,第285~290页。

日清汽船 上海—汉口—广州、汉口—宜昌—重庆—徐州、汉口—长沙—常德、大阪—汉口

近海邮船 横滨—牛庄、神户—高尾、神户—小樽—钏路—桦太、神户—天津

大阪商船 横滨—马尼拉、神户—爪哇、基隆—西贡—盘谷—新加坡、高尾—汕头—香港—广州、横滨—神户—宇品—长崎、神户—别府

山下汽船 横滨—高尾、横滨—青岛、芝浦—神户”^⑤

除上述航线外，还有北日本汽船会社的北海道航线、南洋邮船会社的横滨—南洋定期航线等。北海道航线方面，北日本汽船会社与近海邮船会社展开竞争，台湾航线方面则是近海邮船会社、山下汽船会社、大阪商船会社，青岛航线方面是近海邮船会社、大阪商船会社、原田会社组成运费同盟，南洋方面则有爪哇甲谷陀同盟，无法垄断降低运费，所以为了竞争，不得不配备性能较为优良的船舶，方便货主集散货物。由于各家轮船公司结成运费同盟，因此在近海垄断航线上，各公司虎视眈眈地寻找抢占航路的机会。近日不仅争夺别府航线，大阪商船会社还抢占山下汽船会社的芝浦航线，于是导致大阪商船会社浦盐线上的横滨货物几近于零，只是因为该航线是政府指定航线的关系，而勉强发船加以维持。近海邮船会社着眼于将来开发航线，进而兼并朝鲜邮船会社，且计划启用四千吨级的船舶前往内地朝鲜沿岸与大阪商船会社开展竞争。由于海运界经济的不景气，导致近海航运中靠配备性能优良的船舶来进行竞争的倾向愈发明显。总之，这些都是毫无意义的过度竞争，徒劳的争霸战。

如上所述，20 世纪 20 年代日本海运界的寡头竞争，导致各家公司都陷入了困境。各公司大力发挥各自特色，开拓自己的航线力求提高收益。在近海航线中，异军突起的是近海邮船会社。近海邮船会社专营近海航路的“近海部”从公司分离独立出来。

《东京朝日新闻》第 13174 号中，1923 年（大正十二年）2 月 3 日登载了一则报导，题为“日本邮船会社·近海邮船会社独立·千万元新会社·董事中存在异议”。相关记述如下：

日本邮船会社去年四月从总部分离出近海部，当时的目的是计划从三月一日起使其完全与总部分离，并实施独立经营。二日午后两

⑤ 《東京朝日新聞》1923 年（大正十二年）8 月 18 日，第 4 页。

点,董事会决定,新会社出资一千万元,即五十元面额共二十万股的资本金,大部分资本金由日本邮船会社总部出资,用于船舶及支店的土地购买及建设。虽然眼下并未确定发起人及股票授权人,但本月末即将举行的创立总会,应当会大体确定。基本商定伊东邮船会社社长为总经理,航线方面,除原有所属近海部的航线外,天津航线也纳入其中。然而,在当日的董事会上,也出现了反对的声音(下略)。^⑥

日本邮船会社设立“近海部”后,又进一步成立近海邮船会社实施独立经营。关于公司内部相关情况,在《东京朝日新闻》第13180号,1923年(大正十二年)2月9日刊登了公司董事的讲话内容,题为“近海邮船会社急于分割独立近海部的真实目的”。

“近海部独立问题始于前任社长近藤之时,继而在去年四月伊东社长将近海部独立出来,这次又往前进了一步,实行完全独立。如在手续上,召开大股东会议谋求认可的话,就可以说是圆满无缺了。然而,近海部支店店长最高工资仅二百九十元,总部支店长却为四百元。至于船长初薪,总部为二百一十元,近海部仅一百三十五元。下级海陆员工的工资以此类推,也有相当大的差距。因此,只要一提及近海部,其员工多抱有不平。该情况近来尤为显著,且出现了怠工的倾向。因此,为清除上述不良影响,于是决定把近海部完全从总部分离,独立经营,顺应其预算及获利程度,为达成与公司外部同等待遇的目标,从而加快了独立进程。此外,独立的第二个原因是,近来社内社外均难以和谐共处,股东大会上甚至到了有碍观瞻的地步。当然其中存在种种原因,未经大阪兜町股市股东商议造成市场混乱。这次为了避免冲突,未同大股东进行商谈,以至于遭到织田穴水等股东总代表的反对。事已至此,对于未召开大股东会议的董事的失误,深感遗憾。”^⑦

《东京朝日新闻》第13212号,1923年(大正十二年)3月13日“近海创立总会”这一报导中有如下记述:

“关于近海邮船会社的创立,经十五日临时总会决议,于本月末举行创立总会,大约自四月一日起以独立会社的身份从事经营,社长由

⑥ 《东京朝日新闻》1923年(大正十二年)2月3日,第3页。

⑦ 《东京朝日新闻》1923年(大正十二年)2月9日,第4页。

伊东社长兼任，岛村诚夫担任事务。”^⑧

如上所述，根据日本邮船会社临时总会决定，近海部作为独立会社运营，日本邮船会社社长伊东兼任社长，事务局负责人由岛村诚夫担任。

《东京朝日新闻》第13227号刊，1923年（大正十二年）3月28日所登载的“近海创立总会”相关内容如下：

“近海邮船会社于本月三十一日举办创立总会，于会上决定董事成员，通信省委托的天津航线、北海道航线以及台湾总督府方面的台湾航线，将在本年度三月三十一日合同期满，

上述航线在近海邮船会社创立的同时，转由近海会社经营，目前正在办理相关手续。”^⑨

如上所述，日本邮船会社意在1923年3月31日通信省指定的天津航线、北海道航线以及台湾总督府指定台湾航线合同期满之际，新成立近海邮船会社以维持此三条航线的运行。

《东京朝日新闻》第13231号，1923年（大正十二年）4月1日刊登一则题为“近海邮船会社董事成员”的报导，内容如下：

“三十一日午后两时在总部召开的近海邮船会社创立总会，针对近海会社的成立进行诸多讨论及董事选举。选举结果正如预期，由伊东米次郎担任董事长，岛村浅夫当选执行董事，石井徹、江口定条当选董事，河村金五郎、黑屋辰六当选监察。”^⑩

如上所述，该公司领导阵营于3月31日的近海邮船创立总会上得到确定。日本邮船会社的伊东米次郎就任公司最高首脑职位。

至此，作为日本邮船会社近海部的继续，近海邮船会社以独立会社的新身份诞生，由此展开其航运活动。

《神户又新日报》^⑪1923年（大正十二年）4月1日第13246号所刊登的轮船广告一栏中，有近海邮船会社船舶出海广告。同日刊登的“日本邮船出海广告”后随附“近海邮船会社”的出航信息，此外，根据同刊中截至4月30日为止所刊

⑧ 《东京朝日新闻》1923年（大正十二年）3月13日，第4页。

⑨ 《东京朝日新闻》1923年（大正十二年）3月28日，第4页。

⑩ 《东京朝日新闻》1923年（大正十二年）4月1日，第4页。

⑪ 此处使用的《神户又新日报》是神户市文书馆收藏的复印本。

登广告信息加以整理,如下表所示:

表 1 1924 年(大正十三年)4~5 月近海邮船会社出航一览表

号数	目的地	船名	出港日	时刻	经由地	停泊港	停泊港	停泊港	停泊港
13246	基隆	信浓丸	401	正午	门司				
13246	基隆	备后丸	406	正午	门司				
13248	基隆	因幡丸	411	正午	门司				
13258	基隆	信浓丸	416	正午	门司				
13258	基隆	备后丸	421	正午	门司				
13265	基隆	因幡丸	426	正午	门司				
13271	基隆	备后丸	501	正午	门司				
13272	基隆	备后丸	506	正午	门司				
13246	高雄	大连丸	402		门司	基隆	安平		
13248	高雄	三重丸	405		大阪	横滨	基隆		
13261	高雄	三重丸	416		门司	基隆	安平		
13271	高雄	明地丸	427		门司	基隆	安平		
13275	高雄	第二养老丸	506		门司	基隆	安平		
13255	大连・牛庄	山东丸	410	正午	长崎				
13271	大连・牛庄	山东丸	430	正午	长崎				
13246	天津	淡路丸	404	上午 10	门司				
13251	天津	芝罘丸	409	上午 10	门司				
13255	天津	营口丸	414	上午 10	门司				
13265	天津	淡路丸	420	上午 10	门司				
13271	天津	营口丸	430	上午 10	门司				
13246	北海道	平仁丸	401		大阪	下津	横滨	函馆	小樽
13248	北海道	赞岐丸	405		大阪	横滨	函馆	小樽	大泊
13251	北海道	第二养老丸	408		大阪	横滨	函馆	小樽	
13255	北海道	仁昌丸	412		大阪	横滨	函馆	小樽	
13261	北海道	仁昌丸	416		大阪	横滨	函馆	小樽	
13265	北海道	第二正木丸	420		大阪	小樽			
13271	北海道	大荣丸	427		大阪	横滨	函馆	小樽	
13275	北海道	神瑞丸	502		大阪	横滨	函馆	小樽	

近海邮船会社的台湾航线,由从日本邮船会社接手过来的“信浓丸”、“后备丸”、“因幡丸”3艘船舶从神户经由门司前往台湾北部良港基隆。此外,“大连丸”、“三重丸”、“明地丸”、“第二养老丸”等船舶经由门司、基隆及其台湾南部的安平航行前往高雄。山东丸的大连—牛庄航线,途经长崎前往中国东北部。“淡路丸”、“芝罘丸”、“营口丸”3艘船舶途中在门司停靠后前往天津。北海道航线方面,船舶从神户出发,途中停靠大阪、横滨、函馆,抵达小樽。

《神户又新日报》第13278号,大正十二年5月3日“通信省辅助航线指令书交付”中有如下记述:

“通信省相关辅助航线中,除横滨—伦敦线、神户—西雅图线、神户—香港线、横滨—墨尔本线及宜昌—重庆线外,远洋近海及地方各指定航线,其补助预算原定于大正十一年或大正十二年末全部终止。但这些航线对我国内外交通贸易来讲,依旧不可或缺,因此决定继续保留。并且新增数条指定航线,如近海航线中添加青岛线,地方航线中添加函馆—青森线。制作完成的上述航线在大正十二年之后的三年间补助预算方案,提交第四十六届议会,获得通过。近畿航线除浦盐巡航线外,内容大体如前所述,于四月一日由通信省直接向各公司分别下达指令书。此外,地方航线则由各地方厅分别向各公司发出指令。于四月三十日完成全部计划。”

之后,在各航线介绍中,公布了船舶名及中途停靠港等。使用船数、航海日数及接受指令公司名称如下所示:

表2 航线介绍表

航路	使用船数	航海次数	经营者
长崎—上海	2	90	日本邮船会社
神户—上海	4	104	日本邮船会社
横滨—上海	3	60	日本邮船会社
神户—天津	3	52	近海邮船会社
神户—牛庄	1	12	近海邮船会社
横滨—牛庄	3	36	近海邮船会社
桦太线	2	60	近海邮船会社

(续表)

航路	使用船数	航海次数	经营者
爪哇盘谷	2	20	大阪商船会社
大连线	4	104	大阪商船会社
浦盐直航	1	48	大阪商船会社
鹿儿岛那霸	2	104	大阪商船会社
爪哇线	4	18	南洋邮船会社
南中国沿岸	2	36	日清汽船会社
上海—汉口	8	270	日清汽船会社
汉口—宜昌	3	84	日清汽船会社
汉口—湘潭	2	68	日清汽船会社
汉口—常德	1	12	日清汽船会社
宜昌—重庆线	2	24	日清汽船会社
青岛线	3	72	日本邮船会社 大阪商船会社 原田汽船会社
本州—北海道联络	2	365	北日本汽船会社
尼古拉那夫斯克线	1	10	北日本汽船会社
彼得罗巴浦洛夫斯克	1	7	栗林商船会社
朝鲜西岸线	1	24	朝鲜邮船会社

上述记述表明,日本政府授权近海邮船会社经营的指定航线有:日本至渤海沿岸、近海的天津、牛庄、大连等航线。

1933年(昭和八年)日本邮船会社的《营业手册》中的“四、近海航路”作了如下记述:

“近海航线由近海邮船会社直接经营,其主要航线如下:

①基隆神户线(每两周三次)

使用船舶 大和丸(总一〇、〇〇〇吨) 朝日丸(总一〇、〇〇〇吨)
吉野丸(总九、〇〇〇吨)

停靠港 神户、门司、基隆