九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

戦前の上海航路と昭和期の文学者

河田, 和子
九州大学大学院比較社会文化学府

https://doi.org/10.15017/16009

出版情報：Comparatio. 5, pp.91-98, 2001-03-20. Society of Comparative Cultural Studies, Graduate School of Social and Cultural Studies, Kyushu University
バージョン：
権利関係：

戦前の上海航路と昭和期の文学者

河田　和子

1　林京子の『上海』と長崎

戦前の日本、特に長崎において、上海は、パスポートなしで行ける最も近い外国であった。終戦直前まで上海で少女時代を過ごした林京子は、その頃のことを『上海』（昭和 58 年５月、中央公論社）で、次のように回想している。

> 上海そんなに遠くない。 ── 国民学校五、六年生の副読本に掲載されていた、詩の一節である。昭和十六、七年ごろ、私は、上海の第四国民学校で、この詩を習った。記憶が違っていて、四年生かもしれない。（略）詩に綴られていた他の言葉は忘れてしまって、上海そんなに遠くない ── 一節だけが頭に残っている。そのころ私は、内地、日本をよく知らなかった。上海で、日本と中国との市街戦が起きるたびに、両親の故郷である長崎に逃げ帰っていたが、日本と上海との距離が、どの程度あるのか、実感として知ることが出来なかった。当時、上海－長崎間は、定期連絡船で ── 上海丸・長崎丸、速度二〇・九ノット ── 二十四、五時間かかっていた。上海そんなに遠くない、というつぶやきは、詩を書いた少年が内地を発って、船内で一昼夜を送り、翌朝、上海に入港したときの感想である。（『上海』４頁、傍線は引用者による。以下も同じ。）

林は、昭和５年長崎市に生まれ、満一歳の誕生日を迎えないうちに上海に渡り、昭和６年から 20 年春まで居留した。それは三井物産の社員だった父親が、上海支社勤務だったことによる。当時、上海には共同租界[1]があり、列強諸国と競いつつ、日本の企業も上海に進出していくが、彼女の父もその商社マンの一人であった。日中間で紛争になると、母と京子ら姉妹四人は長崎へ帰郷し、しばしば長崎と上海の間を行き来したが、敗戦間際、父を上海に残し長崎に引き揚げて来る。彼女自身、上海そんなに遠くないとつぶやくようになったのは引き揚げ後のこと、戦争に勝てばまた上海に帰ろうと思っていた。けれども、敗戦により、彼女が再び上海の地を踏んだのは、36 年後の昭和 56 年のことである。『上海』では、少女時代の上海が回想されながら、その 36 年ぶりの上海の旅が語られるのだが、その時も「上海は、そんなに遠くなかった」。

だが、上海がそんなに遠くないと感じられるようになったのは、一体、いつ頃からなのだろうか。そうした感覚は、長崎と上海とを一昼夜で結ぶ定期航路の開設と深く関わっているとみられる。特に、長崎県人にとって、上海は大阪よりも近く、租界の居留民の多くも同県の者であっただけに内地の延長といった感じを抱いていたことは、小牧近江・里村欣三「青天白日の国へ」の「第五信」（昭和２年６月「文芸戦線」）でも触れられていた。

> 長崎の人たちの話ぢや、上海は大阪よりはずつと近いといふわけなんだ。そのせいだらう、上海在留邦人の七割は長崎県人だといふ勘定だ。／長崎の県人から見ると、何しろ旅券なしの一昼夜で届く上海なんである。内地の延長位の気になれるのも当然の話だ。そこへ行くと割の悪いのは東京人だ。長崎が内地であっても上海は天国かなんかの遠い外国の気持が頭から離れない。（略）上海はヨーロツパか何んかの気がへびりついて離れられないものらしい。（「文芸戦線」45 頁）

四年前の大正 12 年、日華連絡船長崎丸・上海丸の定期航路が開設された。この長崎－上海間の定期航路開設によって、「上海そんなに遠くない」という意識ももたらされたのである。もっとも、長崎人にはそんなに遠くない「内地の延長」でも、東京人には、まだ遠い楽園のようなイメージがあった。

大正末、昭和初年あたりから、多くの文学者やジャーナリストが上海に渡っており、上海を舞台とした詩や小説、紀行文等も多数書かれるようになる。上海に在住する者も急激に増えるが、その契機となったのが、長崎－上海間の定期航路開設であり、日華連絡船の旅は、文学者の上海観にも少なか

らぬ影響をおよぼしていたと見られる。本稿では、上海の交通、航路との関わりから文学者の上海行を見ていき、上海航路の旅がどのような空間であったのか、それが文学者の言説空間にどう作用していたのか考えてみたい。

2　上海航路の歴史と海運における列強の争覇戦

そこで、まず、上海航路の歴史を辿ってみることにしたい[2]。上海の交通は、日本の近代化、特に列強諸国との、航行権をめぐる争覇戦の中で整備され発展してきたものである。上海航路の開始は、安政６年にまでさかのぼり、神奈川、長崎、函館の開港直後、英国の汽船会社Ｐ＆０が早くも長崎に来航して航路を開き、明治３年には、米国の太平洋郵船会社が、横浜より神戸・長崎をへて上海に至る定期航路を開設した。明治政府は、こうした英国・米国の海運に対抗すべく、明治８年１月 18 日、三菱商会に上海航路の開始を命じた。これが日本における海外定期航路開設の嚆矢ともなる。一週一回、横浜－上海間（神戸、下関、長崎経由）を運行することで、太平洋郵船を駆逐し航行権を確保するものの、英国のＰ＆０も明治９年２月に香港上海横浜線を開設、これとの競争となった。

航行権をめぐっての競争は、外国のみならず、国内の郵便汽船三菱会社（三菱商会がその前身）と共同運輸会社の間でも激化し、政府の勧告により両社が合併、明治 18 年 10 月、日本郵船が開業することになった。以後、海外における日本の海運業は、日本郵船の独占体制となる。ちなみに、明治 30 年から 33 年まで日本郵船上海支店長を務めたのが永井荷風の父、久一郎で、33 年には荷風も久一郎とともに上海に渡航している。

明治 39 年５月、外国船が上海－横浜間に定期航路を開いたのに対抗して、日本郵船は直ちに従来の毎週一回を二回に倍加、同 42 年６月には、神戸－上海間で週二回の自由航路を開始した。また、大正４年以降、上海航路は、神戸上海線を本線に、横浜上海線を附属線に変更して、神戸－上海線は使用船二隻をもって週一回、横浜－上海線は使用船五隻をもって週二回の運行となる。

このように、明治大正にかけて、日本と上海を繋ぐ上海航路は、列強諸国の船舶との競争によって整備されていったのであるが、やはり大きかったのは、長崎と上海を一昼夜で結ぶ日華連絡船の定期航路開設であった。大正９年３月、日本郵船では、日中間交通がますます重要化することをかんがみて、最強速力 21 ノットの快速客船長崎丸・上海丸の二隻を建造し、日華連絡航路を開設することが決定される（表１）。ちょうど第一次世界大戦後、独占資本主義体制も進み、列強諸国との国際競争も激化していく最中である。上海航路の整備は日本の近代化の体現でもあり、「海運国」日本を背負い国威伸長をかけて、日本郵船は、列強諸国の客船と競って航行権の争覇戦を勝ち抜こうとする。定期航路開設も、その「船戦」[3]の一方策としてなされたのだろう。長崎丸は大正 12 年２月 11 日、上海丸は同年３月 25 日、それぞれ長崎上海間の連絡航路に就航し、週二回の定期運行となる。日華連絡線開設に伴って、これが上海航路の本線となり、神戸上海線と横浜上海線は附属線に変更、大正 13 年５月以降は起点を神戸に移し、それに長崎生まれの神戸船が加わって三隻体制となる。

表１　日華連絡船（日本郵船株式会社編纂『七十年史』昭和 31 年７月、日本郵船発行　参照）

船名	総屯数	船客収容施設		最強速力	建造地	竣工年月日
		一等	三等			
長崎丸	5272トン	155名	200名	20.87ノット	英国	大正11.10.23
上海丸	5259トン	155名	189名	20.17ノット	英国	大正12.1.15

こうして、大正 12 年の上海と長崎を結ぶ定期航路の開設により、上海は長崎にとって「そんなに

遠くない」、より身近な外国となったのであり、上海を旅行する人や上海で暮らす在留邦人の数も急速に増加していった。上原蕃『上海共同租界誌』（昭和 17 年 1 月、丸善）によれば、上海の共同租界における日本人人口は、大正 9 年 8,058 人、昭和元年 9,822 人、 昭和 5 年 12,788 人、昭和 10 年 14,184 人、越界道路地域における日本人人口は、大正 5 年 2,157 人、昭和元年 3,982 人、昭和 5 年 5,960 人、昭和 10 年 6,057 人と増加の一途をたどっている。その多くは長崎出身の者であり、昭和 5 年で三千人（共同租界において）も増えているのは、この定期航路開設によるところが大きい。さらに「支那事変」後、「中支進出」によって居留民数は急増、昭和 17 年に至っては八万人を突破する趨勢にあった（『上海共同租界誌』）。

列強との「船戦」の中、日本人の上海進出に一役買った日華連絡船であったが、大正末から昭和初年、即ち定期航路開設の数年後、金子光晴や横光利一も上海に渡航している。彼らの抱いた上海のイメージにも、日華連絡船の旅の空間が微妙に作用している。

3　金子光晴の詩と上海航路

金子光晴の『どくろ杯』（昭和 46 年 5 月、中央公論社）では、運航しはじめて数年の、上海丸・長崎丸について、次のように回想されている。

> 長崎から上海は、連絡船でわずか一晩の航路だった。（略）長崎から上海への連絡船は、長崎丸と上海丸が、交代して、休みなく行ったり来たりしている。このときの上海ゆきは、また、私にとって、ふさがれていた前面の壁が崩れて、ぽっかりと穴があき、外の風がどっとふきこんできたような、すばらしい解放感であった。狭いところへ迷いこんで身うごきがならなくなっていた日本での生活を、一夜の行程でも離れた場所から眺めて反省する余裕をもつことができたことは、それからの私の人生の、表情を変えるほど大きな出来事である。青かった海のいろが、朝眼をさまして、洪水の濁流のような、黄濁いろに変って水平線まで盛りあがっているのを見たとき、咄嗟に私は、「遁れる路がない」とおもった。舷に走ってゆく水の、鈍い光にうすく透くのを見送りながら、一瞬、白い腹を出した私の屍体がうかびあがって沈むのを見たような気がした。

（『どくろ杯』「最初の上海」／『金子光晴全集』第 7 巻、昭和 50 年 11 月、中央公論社、38 頁）

金子は戦前の上海に三回、いずれも長崎から連絡船で渡っている。最初の上海行は大正 15 年 4 月、妻三千代と一ヶ月ほど逗留したが、プロレタリア文学の台頭により、「こがね蟲」の新進詩人も既成詩壇とともに没落していく「ブルジョア詩人」と意識されて、詩作上の行き詰まりと生活苦を抱え込んでいた時だった。その鬱屈した生活も距離をもって省察する事が出来たのは、上海航路の旅の作用による。船上で感じた「解放感」には、まだ三年しかたってない日華連絡船に乗った新鮮な空気も作用していただろう。この時の上海行では、谷崎潤一郎の紹介状によって、田漢や郭沫若など中国の文学者や、書店を経営していた内山完造とも会っている。

金子は、この上海行を契機として、「上海より」（「日本詩人」大正 15 年 6 月）や「鱶沈む ― 黄浦江に寄す」（「詩神」大正 15 年 9 月／金子三千代共著『鱶沈む』有明出版社、昭和 2 年 5 月に所収、初出タイトル「黄浦江に寄す」）といった詩を発表する。日華連絡船の旅は、詩を喚起するような情趣があったのだろう。『どくろ杯』の先の引用と、「鱶沈む ― 黄浦江に寄す」の次の箇所を対照してみれば分かるように、詩に出てくる「大洪水後」や「水屍」「沈む」といったイメージは、金子自身が連絡船上で「見た」ものである。つまり、揚子江を見て「遁れる路がない」と金子が感じたのも、一時期、足を洗おうかとも思った文学、詩の世界からやはり「遁れる路がない」という認識にいたったからだった。

白昼！／黄い揚子江の濁流の天の押すのを聞け。／水平線上に乗りあがる壊れた船欄干に浮浪人、

亡命者たちの群……。／流れ木、穴のあいた莫蓙の帆、赤く錆びた空罐、／のはうずな巨船体が、川づらに出没するのみ。／おゝ、恥辱なほどはれがましい「大洪水後」の太陽。／盲目の中心には大鱶が深く沈む。／川柳の塘添いに水屍、白い鰻がぶら垂つてる。

（『金子光晴全集』第1巻、昭和51年4月、中央公論社、411・412頁）

この最初の上海航路の旅によって、自ら鱶となって濁流に身を沈めていくような詩が喚起されたのであり、いわば揚子江は、自己を映し出す鏡でもあった。

そして、二回目の上海行は、昭和3年3月、この時も生活苦打開の為、国木田独歩の息子、虎雄とともに渡航した。この時、上海にやって来た横光利一とも出会って旧交を深め、ゼスフィルド公園を歩いたり、ダンスホールをぶらついたりして、帰りは長崎丸に乗る。が、帰国後、東京に残してきた妻三千代の不倫が発覚、今度はその恋愛問題精算の旅でパリに向かい、その途中で、上海に立ち寄る（この三回目の上海行は、昭和3年12月）。これら三度の上海行は、いずれも閉塞感から抜け出そうとするものだったが、特に三回目の渡航は、長崎丸三等、畳敷きの船艙であって、換気設備もない、人の呼吸と臭気で淀んだ空気の旅であった。

私たちの乗った船は、長崎丸であった。（略）上海航路の二隻は、双生児のようになにからなにまで似ていた。先には、上海丸にも乗ったことがあるので、私は知っているのだが、一般船客の下りてゆく、畳敷きのひろびろとした船艙からタラップのほうへ吹きあげてくる人いきれのにおいまでまったくひとつだ。これが人間といういきものの正真正銘の臭気かもしれない。（『どくろ杯』「上海灘」／『金子光晴全集』第7巻、80頁）

上海への旅を契機として、「上海 ― 郁達夫君へ」（「若草」昭和3年11月、「詩集」昭和3年12月）や「上海唄」（「週刊朝日」昭和3年12月23日）、「上海を俺の棺材に…」（「文学時代」昭和4年5月）も発表される。「船戦」の場たる上海航路も、金子にとっては詩を喚起する空間、詩的情趣を醸し出す場であった。三回目の旅で、「看板にあがって眺めるその日の眺望は、とりわけ感動的だったが、私は、もう自分の詩を肥そうなどという目安を立ててはいなかった。」と述懐しているのも、逆に言えば、それまでの日華連絡船の旅で詩が肥やされたという意識があったからだろう。そして、「鱶沈む ― 黄浦江に寄す」で捉えられていたのは、植民地化された上海の苦力・浮浪人達の群、「地獄門を救え！と正義は云ふ」ものの、「聾のやう」になっている「大揚子江」の虚無そのものであった。

4　横光利一の『上海』と国際競争

一方、横光利一は、昭和3年4月、上海に居住している友人今鷹瓊太郎を訪ね、一月程滞在した（金子の二回目の上海行と同時期）。その時の体験から、長編小説『上海』（昭和7年7月、改造社）も書かれたのであり、世界不況の時、銀行勤めをしていて辞職した今鷹は、主人公参木のモデルともなっている。列強の資本獲得競争が激化する中、全ての価値観が相対化される虚無的な都会、上海が捉えられている。その点では、金子の虚無的なイメージとも共通し、同時代的な雰囲気でもあったのだろう。だが、横光は、汚濁にわが身を沈めていくような金子の上海のイメージに対し、国際競争の舞台たる上海の煌びやかさ、近代都市上海のダイナミズムを多角的に表出しようとした。「『上海』序」（『上海』前出）でも、「外国関係を中心とした此ののつぴきならぬ大渦を深く描」こうとしたと述べている。『上海』で、「村松汽船会社」に勤務する甲谷が、外国との資本主義競争で優位に立とうと野心を燃やす所など、上海航路が列強との国際競争の中で発達したものだったことを反映している。

そのように、金子と横光で上海の捉え方が異なるのは、詩人と小説家の資質的な相違もあろうが、日華連絡船の空間的な差異も関わっているのではないか。金子は、日華連絡船三等 18 円の旅、横光は神戸から一等二人室88円の旅であった（表2）。そうした場の問題も、その後の上海のイメージに

少なからぬ作用をおよぼしていたとみられる。横光は神戸から長崎丸に乗船したが、昭和３年４月９日午前９時頃、長崎に到着、午後１時に長崎を発ち、翌 10 日午後３時に上海に到着したとみられる（表３）。その渡航の様子は彼の書簡からもうかがえる。

「昭和３年４月９日・長崎丸船上より静岡県伊豆熱海鳥尾別荘　川端康成宛」

今は瀬戸内海を走つてゐる。感想も何も浮かばない。／一等なので面白くない。ときどき綺麗な娘さんが綺麗なだけだ。船室のボーイが俺の名前を知つてゐたので、親切にされるので、どうもいかん。変名で来たのだが、見破られた。

「昭和３年４月９日消印・長崎丸船上より山形県鶴岡市鳥居町　日向豊作方　横光千代子宛」

長崎へ今着く所。／お前さんも今頃は鶴岡へ着いた所かと思はれ候。朝の八時過ぎにて候。汽車の中では林房雄と偶然一緒になり、神戸を出帆するときはテープを持つてくれ候。／もう直ぐ長崎へ降りて、二三時間街を見て来る所にて候。（『定本横光利一全集』第 16 巻、昭和 62 年 12 月、河出書房新社、92、93 頁）

なお、上海丸・長崎丸の時間表、費用は、以下の通りであった。昭和３年時の物価では、東京－長崎間の列車と連絡船（三等運賃）が約 12 円、煙草「ゴールデンバット」が７銭であったから、渡航費の点でも長崎県人は、東京より上海がより近く感じられただろう。

表２　上海丸・長崎丸運賃（「上海へ　上海航路案内」昭和３年、日本郵船歴史資料館所蔵　参照）

	一等特別室	一等二人室	三人室	五人室	三等運賃
	一人使用／二人使用	一人使用／二人使用			
長崎－上海	200 ／ 150	65 ／ 55	50	45	18
神戸－上海	230 ／ 180	99 ／ 88	83	79	23
神戸－長崎	161 ／ 118	46 ／ 37	33	29	10

表３　上海丸長崎丸発着時間表（杉江房造『新上海』昭和７年６月改版、日本堂書店 23、24 頁）

	発着地		発着日	発着時刻
往航	神戸	発	第１日	午前11時
	長崎	着	第２日	午前９時
		発		午後１時
	上海	着	第３日	午後３時
	発着地		発着日	発着時刻
復航	上海	発	第４日	午前９時
	長崎	着	第５日	正午
		発		午後５時
	神戸	着	第６日	午後３時

※就航当時は、朝９時に長崎を出発し、翌朝 10 時頃に上海に到着していた。

横光が、一等でおもしろくないと書いたのは、金子が三等で経験した、「人いきれ」と「臭気」の空間ではなかったことによるだろう[4]。その代わり、一等は、例えば甲谷のような、資本主義競争の激しい上海に進出して成功を掴もうとするエリート層の多い、煌びやかな空間であった。『上海』では、資本獲得競争が熾烈になされ、マルキシズムの革命運動で激動する国際都市上海の混沌とした様を描き出すとともに、金子の詩にも出てくるような最下層の、食い詰め者らの姿も捉えられている。が、横光の小説や随筆に、上海航路について言及したところは見あたらない。それは、上海航路が、散文的空間であったというより、詩的空間、叙情的なものを喚起する場であったからではないか。それは、

戦時、上海に渡航して「上海航路」を作詞した西條八十の場合をみても言える。

4　戦時下の上海と西條八十の従軍

第二次「上海事変」（昭和 12 年 8 月）勃発後の昭和 13 年 12 月、上海航路は歌謡曲でも歌われた。

「上海航路」（作詞・西條八十／作曲・竹岡信幸／歌・松平晃　コロンビアレコード）

1

これから船出だ、愉快な航海だ／夢に見たあの上海へ／南支那海度胸で渡る／泣くなチャルメラ、夜霧の中で／ないて飛ぶのは信天鳥（ｱﾎｳﾄﾞﾘ）／紅いあかりがゆらめく、招く／上海！あこがれの上海！

2

ゆくては大陸、薔薇色の夜明だ／若い生命の白帆がのぼる／柳青々、揚子江に／太馬路（ﾀﾏﾛ）、四馬路（ｽﾏﾛ）は夜咲く花だ／可愛い眼も待つ、酒も待つ／紅いあかりがゆらめく、招く／上海！あこがれの上海！

3

おれたちやマドロス、荒波稼ぎだ／月の支那海、小唄で越える／海の飛魚、渡り鳥／吼えろ荒波こころも躍る／夢の港はもう近い／紅いあかりがゆらめく、招く／上海！あこがれの上海！

（『西條八十全集』第９巻、平成４年４月、国書刊行会、41、42 頁）

西條八十は、従軍する形で二度上海に渡航している。最初の上海行は、昭和 12 年 12 月、読売新聞の委嘱により南京総攻撃に従軍した。長崎から長崎丸に乗船して 12 月 14 日午後２時半ごろ、上海に到着（『戦火にうたふ』昭和 13 年７月、日本書店）。この時には、南京陥落と同時に単身、上海から揚子江を遡上して南京入城式を見、10 日間の旅を終えて長崎丸で帰国。さらに、その翌年９月、今度は陸軍の要請で、音楽部隊隊長として中支戦線に従軍、上海から揚子江を遡上して南京入りし、林芙美子や佐藤惣之助にも会う。「上海航路」は、その二度の従軍後、作詞されたものである。

けれども、西條が昭和 12 年末に見た戦時下の上海は、「さらば上海」という詩の、次の一節のようなものであった。それは、「上海航路」で歌われた「夢の港」とはあまりにもかけ離れている。

夢摩の都をさまよひて／見るべからざるものを見ぬ、／十日の旅の血地獄に／身も魂も疲れたり。／（略）／長崎丸の甲板に／白痴のごとく佇みて、／「さらば」も言はず去りてゆく／われを咎めそ、上海よ。／無智残虐の軍閥を／呪ふ想ひは、舌の根を／かたく塞ぎて、旅人は／ただ涙のみ流すなり。／希（ﾈｶﾞﾜ）くば皇軍の／正義の盾よ、愛の手よ、／一日も早く薔薇いろの／和平をここに投げよかし。（『戦火にうたふ』前出、197~198 頁）

西條は、砲火を浴びた「血地獄」の上海を眼前にし、「見るべからざるものを見」たことによる疲労を感じながら、廃墟となった上海を後にする。もっとも、戦争の早期終結を願う彼も、「支那」の「無智残虐の軍閥」に対し、皇軍は「正義の盾」で戦っており、それによって和平の日も迎えられると信じていた。それは、その当時の一般的認識でもあった。

「上海航路」では、大砲や銃弾の飛び交う戦争をうかがわせる所は何一つない。歌われているのは、上海への「憧れ」、「夢の港」である。そもそも、行きの長崎丸では、まだ上海の戦禍を眼前にしてないだけに、日本から離れて解放的な旅の気分に浸っている所が西條にあった。従軍記録詩集『戦火にうたふ』では、上海に向かう長崎丸船上で、「船出の為にのみ船出し行く者こそ真の航海者である。」というボードレールの一節を想起し、「たゞ旅を楽しむのだ」としているのは、これから戦場となった上海に行くのにしては、随分と楽しげで違和感さえあるのだが、そうした旅情も従軍の一コマだったのであろう。「上海航路」には、そうした「船出」の浮かれた気分が歌われている。

『大衆歌謡のつくり方』（昭和22年11月、全音楽譜出版社）でも述べられているように、「上海航路」の歌詞は、「初航海に胸をどらせてゐる若い船乗りの気持」になりきって書かれたものであり、大衆の抱いている上海のイメージを喚起する形で作詞されている。他に西條が作詞した「上海もの」に、「上海みやげ」（昭和13年7月、作曲・服部良一／歌・松平晃　コロンビアレコード）や「上海夜船」（昭和16年4月、作曲・服部良一／歌・高峰三枝子　コロンビアレコード）などがあるが、いずれも旅心を感傷的に歌うもので、「支那娘」とか「花」とかが上海おきまりの風物となっている。西條自身、「大衆の胸を容易に動かす謡は、大衆がすでによく経験してゐて、いはゞ、その謡によつてかれらの過ぎた日の感情を想ひ出すやうな世界に取材した」（『大衆歌謡のつくり方』）ものだとしているが、彼は、大衆（＝読者）の上海に対する想念を歌おうとする。特に、「太馬路」や「四馬路」は、紀行文や歌謡曲[5]でお馴染みの歓楽街であり、上海に渡航した者は勿論、実際に渡航してなくても、「上海もの」の言説空間の中でお馴染みとなった風景が、異国への憧れとともに歌われる。創造性の面では、純文学の詩に及ばぬとされた歌謡だが、言葉の音楽を重視していた西条[6]は、歌謡の世界に音楽性を求めながら、読者たる大衆の心を掴もうとしていた。特に「上海航路」には、言葉の繰り返しによるリズムがあり、船旅の浮かれた気分が醸し出されている。換言するなら、大衆的なイメージを喚起しながら上海航路の旅情を表現するのに、言葉の音楽性＝〈歌〉が必要とされたのである。なお、「さらば上海」も、七五調の文語体で書かれることで音楽性が付与されている。

対照的な雰囲気の「さらば上海」と「上海航路」だが、双方とも、西條が、長崎丸の旅の空間で抱いた旅情を反映している。「上海航路」は、ボードレールの言う「航海者」を大衆の感覚から表現しようとしたもので、人々が上海に抱いている夢と憧れを船乗りの気持ちにたくして歌う。それは、一見、戦争とは全く無縁の世界であるように見える。しかし、そうした、一見戦争と無関係な上海のイメージを歌うものも、戦火の後に頻出するのであり、「上海事変」勃発後、上海を素材とした歌謡曲は一層増えてくる。寧ろ、今日、上海を歌うことの方が少ない。戦時、戦線の武功を歌う「上海だより」（昭和13年1月、作詞・佐藤惣之助／作曲・三界稔／歌・上原敏／ポリドール・レコード）も流行するが、戦争を背景として、上海での恋や夢も歌われるのであり[7]、それが上海おなじみの風景を再生産して大衆の間にさらに広がり浸透していく。戦火の後、そういう形で、日本軍の「支那」進攻も国民大衆に追認されていった面があるのではないか。西條にしても、感傷的な歌詞を書いて時局に合わぬという理由で検閲に引っかかったりしたが、一方で戦争協力的なものも書いた。戦争によって銃後の人々の関心は上海に向けられ、「上海もの」もこの時期、集中的に書かれていく。

平時のみならず、戦時も、上海航路即ち日華連絡船の旅は、日本から離れた解放感や詩的情趣を喚起する空間、リアリズムの散文よりも詩や歌が創出されていった叙情的空間であった。冒頭で触れた、林京子の『上海』に出てくる少年の「上海それほど遠くない」という詩の一節も、日華連絡船の旅で作られたものである。が、その日華連絡船の往き来も、「大東亜戦争」のさなか、途絶えることになった。長崎丸は、昭和17年5月13日長崎港伊王島北方で日本軍の機雷に触れ撃沈、上海丸の方は、昭和18年10月30日に揚子江沖で衝突して沈没した[8]。その最期は、上海航路における列強との争覇戦、海運国日本の「船戦」が、軍艦の「海戦」になっていったことの表徴だったのかもしれない。

上海丸

長崎丸

（木津重俊編『日本郵船船舶100年史』昭和59年9月、海人社190、191頁）

注

[1] アヘン戦争後、1842年8月に締結された南京条約により、上海をはじめとする五港が開港され、1845年11月29日、南京条約第2条を根拠としてイギリス租界が登場、1848年にアメリカ租界、1849年にフランス租界が設置され、1863年9月、イギリス租界とアメリカ租界とが合併して共同租界が形成された。共同租界のうち、特に日本人が多く住んだ虹口（ﾎﾝｷｭｰ）地域、蘇州河北部の北四川路、呉淞路付近や北部の越界路地域は、「日本租界」と呼ばれた。上海に一般の日本人が姿を見せはじめたのは、1871年の日清修好条約締結後のことである。共同租界は、行政の実施機関たる工部局管轄のもとでその面積を拡張していったが、第二次世界大戦が勃発して1941年12月、上海は日本軍の占領下に入る。1943年、国民党政府と米・英政府の間で、中国における治外法権と租界の撤収が決定、8月、汪精衛政府（南京政府）によって共同租界は接収された（高橋孝助・古厩忠夫編『上海史　巨大都市の形成と人々の営み』平成7年5月、東方書店等を参照）。

[2] 航路の歴史については、日本郵船株式会社編『七十年史』（昭和31年7月、日本郵船発行）を参照。

[3] 日本郵船は、独占資本主義体制の下、海運業における国際競争で列強としのぎを削っていた。河東碧梧桐は、『支那に遊びて』（大正8年10月、大坂屋號書店）で、米国造船能力の発達を鑑み、「欧州大戦」中、「東洋の航海は、殆ど我が商船の独占」となったが、「平和克復後の東洋航運の争覇は、それは必然的に起るべき事相」であり、「今日海運界の覇者を以てをる郵船会社は、戦時利益の配当を思いきり過分に頒つてゐ」て、「やがて来るべき近き将来の船戦に何程の準備があるかゞ同時に示されてゐない」（68頁）と苦言を呈していた。

[4] 西條八十の『戦火に歌ふ』でも、長崎丸に乗った時、三等の方が「却つて面白い材料が獲られたかもしれない。」（昭和13年7月、日本書店、203頁）と書かれている。

[5] 同時期、「四馬路」を歌ったものとして、「霧の四馬路」（昭和13年4月、作詞・南条歌美／作曲・山下五郎／歌・美ち奴／テイチクレコード）「霧の四馬路（ｽﾏﾛ）で　別れた人は／無事に海峡　越えたやら／忘れぁしませぬ　お国のために／いのち捧げた　人じゃもの」や、「上海の街角で」（昭和13年7月、作詞・佐藤惣之助／作曲・山田栄一／歌・東海林太郎／ポレドールレコード）「今宵別れる　街の角／紅の月さえ　瞼ににじむ／夢の四馬路が　なつかしや」（古茂田信夫・他『日本流行歌史』昭和45年9月、社会思想社、306頁）などがある。

[6] 西條は、「詩には言葉の音楽が無ければならない。詩が散文と区別される理由は、（略）この言葉の音楽性を持つか持たないかに在る。」（『大衆歌謡のつくり方』／『西條八十全集』第14巻、平成5年7月、国書刊行会、159頁）としていた。

[7] 西條が作詞した前述の流行歌の他に、「霧の四馬路」（前出）、「上海の街角で」（前出）、「上海ブルース」（昭和14年1月、作詞・島田磬也／作曲・大久保徳二郎／歌・ディック・ミネ／テイチクレコード）、「上海の花売娘」（昭和14年5月、作詞・川俣栄一／作曲・上原げんと／歌・岡晴夫／キングレコード）などがある（『日本流行歌史』）。

[8] 木津重俊編『日本郵船船舶100年史』（前出）参照。なお、戦後になってから、平成6年、上海と長崎を結ぶ定期航路が復活、海華号（13,481トン）が就航した。長崎より週一便で1泊2日（運賃19,000円より）、平成8年3月には、旅客定員382人のフェリー長崎上海号（11,008トン）に更新され、新航路は日中双方の合併会社で運航された。しかし、利用率の低迷で平成9年1月から運休中の状態である。