

清末の新聞に見る日本汽船の活動

松浦 章

1 緒言

『東京横濱毎日新聞』第 4530 号、明治 19 年（1886）1 月 13 日付の「清國招商局及び日本郵船會社」に、

亞西亞東方諸國の中、航海を業とする二大會社あり。一は清國招商局にして、一は日本の郵船會社なり。此二大會社は孰れも政府又は政府部内の人々が直接間接に関係する者なり。就中日本郵船會社の如きは近時東洋に有名なる會社にして、其資本金は一千一百万圓、此内政府の株に属す者二百六十万圓あれとも、自餘は舊三菱及舊共同會社普通株主の所有に属する者にして政府は此廣大なる株金に対し年八朱の利益を保護するなり。招商局は清國に有名なる李鴻章を始め其他の人々の支出したる資金より成立つ者なり。

と記しているように、19 世紀末の東アジアにおいて巨大汽船会社として存在したのは、清国の輪船招商局と日本郵船會社とであった。この兩会社は、東アジアに進出してきた欧米の汽船会社に遅れ設立された後発の汽船會社であったが、いずれも清国政府、日本政府の後援を得て有数の企業として成長してきた。

日本郵船会社の前身であった三菱汽船会社は、日本からの最初の海外航路として、横浜、神戸等を経由して上海への航路を開設する。その開設の趣旨が“*The North-China Herald*”、No.406、1875 年（明治 8、光緒元）2 月 18 日付の通信欄に、上海での代理店となったコーニングから 2 月 13 日付で三菱商会の名で掲載されている。

…貴紙の紙面に日本の三菱汽船会社のために紙面を割いて頂くことに感謝いたします。我が社の汽船が横浜、兵庫、下関、長崎そして上海を連絡する航路を開設致し、上述の指定された港の間を毎週運航いたします。日本の政府は、日本と中国の人々の間には親愛の情があり、それがさらに促進されるべきであることを切望しております。日本当局の指示により汽船航路の毎週の運航によって双方の取引が進展するという希望のもとに、二カ国の間を定期的に往復するために確立されました。…

と案内しているように、三菱汽船会社はこれ以降毎週汽船を運航し、それは明治 18 年（光緒十

一、1885) に、共同運輸会社とともに合併された新会社日本郵船会社に、この航路は引き継がれていくのである。¹

そこで、これら日本の汽船会社が中国国内でどのような評価を得ていたか、中国の新聞に掲載された記事を中心に述べてみたい。

2 中国内河航路における日本汽船

1895年4月下関条約の締結によって、日本は長江航路のみならず中国の内河航路においても汽船の航運が可能となった。その最初が江南航路であり、その後長江航路、湖南航路が拡張されて行く。²

①江南航路

日清戦争後の下関条約の締結によって、日本は長江航路のみならず中国の内河航路にも汽船の航運が可能となった。その最初を担ったのが岡山出身の白岩龍平によって設立された大東新利洋行である。その大東新利洋行創業直後の活動は、早くも中国国内の新聞の注目することとなる。『蘇報』第43号、1896年(明治29)8月7日、光緒二十二年六月二十八日付の「船照已頒」には、

日商大東新利公司、創設往来蘇杭内河輪船業、經駐蘇日本正領事批准照會、關道憲陸春江觀察、頒給船照、即日開行、從此浙水吳山、朝發夕至、往来行人、無不交口稱便、該公司之生意興隆、更可操券、以待矣。

とあり、日本の大東新利洋行が、蘇州と杭州との間の大運河に汽船を航行させることになったのである。そして、『蘇報』第81号、1896年(明治29)9月14日、光緒二十二年八月初八日付には、大東新利洋行の開業広告が掲載されている。

大東新利洋行内河輪船公司 本月初六日起開赴蘇州

一本公司、奉大日本帝國家允准、創設蘇杭等處内河輪船公司、經駐滬總領事館核准開辦所有拖船、均在總領事署掛號註冊。 一上海總行設英界五馬路十二號。...

とあるように、光緒二十二年八月初六日、1896年9月12日より、上海と蘇州を結ぶ汽船航路を開業することになったことを案内している。なお大東新利洋行の本社は上海の英国租界内にあった。

上海から蘇州への内河航路において汽船運航していたのは、大東新利洋行のみではなかった。

¹ 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂、2005年6月、31～68頁。

² 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』151～250頁参照。

既に『蘇報』第32号、1896年7月27日、光緒二十二年六月十七日付に、広告を掲載している
先行汽船会社があった。同紙に、

戴生昌蘇杭各路官輪船局 本局十七年秋、稟奉前浙撫崧批准、行駛江浙等處、…

とあるように、光緒十七年(明治24、1891)秋には戴生昌輪船局が上海から蘇州等への内河汽
船航路を開業していたのであった。この他にも、アメリカ系の汽船会社もあった。『蘇報』第50
号、1896年(明治29)8月14日、光緒二十二年七月初六日付の広告に、

美商彙利河輪公司 本公司、由駐滬總領事官 稟請京欽使咨會蘇撫部院、暨海關道准在蘇
省通商埠頭、行駛內河小輪、今擇於禮拜一即華七月初九日、先行往來蘇滬、隨後再行推廣
各埠。…

とあり、アメリカ系の彙利河輪会社が光緒二十二年七月初九日、1896年8月17日より上海と蘇
州の間を運航する汽船航路を開設することになった。

このような、上海・蘇州間の汽船航路の活況は、どのように見られていたのであろうか。

『蘇報』第63号、1896年(明治29)8月27日、光緒二十二年七月十九日付の第一面に掲載さ
れた「答客問蘇州近事」に、当時の汽船運航の活況が知られる。

…客曰、近聞辦蘇滬往來小輪者、除河輪局戴生昌而外、聞尚有數家接踵而起、此項生意想
必本輕利重故商人趨之、若鶩耳。答曰數年前小輪私行個人頗獲厚利自官督商辦董事之薪
水需費幾何釐局之捐項需費幾何局中一切用款。需費幾何蓋已所費不資矣倘生意互相爭奪則
更何從獲利且東人通商而後亦必有小輪行駛內河若東商之獲利厚則華商之獲利較薄此固勢所
必至者。…

とある。さらに翌日の『蘇報』第64号、1896年(明治29)8月28日、光緒二十二年七月二十
日付の一面にも、「蘇州近事辦」が掲載され、

…由海濱而長江而內地昔之舟車阻隔往來需時者、今無不電掣風馳計刻日達顧江海各口行駛
商輪中國之招商局、與太古・怡和及麥邊・鴻安諸公司、分道揚鑣雖各不相妨而獲利皆同今
蘇州商輪已有戴生昌與河輪局二家而東商・美商之接踵興辦者且不一起說者或疑洋商輪多、
華商利少、不知今日時局不在嫉人之擅利而在興我之貿易果使貿易日興運載日盛獲利之饒何
分華洋視滬上諸公司益可作左券之操也。…

とある。蘇州をめぐる汽船航路だけでも数社が競合していた。

『蘇報』第74号、1896年9月7日、光緒二十二年八月初一日付の「湖州通輪」に、

戴生昌小輪船局、開已久生意頗佳、今又添設往來湖州小輪一艘、進逢雙日開行、茲定於八
月初二日為始、從此中湖往返、又不難一葦航之矣。

とあるように、上海と蘇州との間の航路において日米中の企業間で競っていたが、先行の戴生

昌小輪船局はさらに湖州へと航路を拡張していくのである。

『國聞報』第45号、1897年12月9日、光緒二十三年十一月十六日付の「東南各省新聞」の欄の「浙省新設輪局」には、

省垣内河小火輪局、向推戴生昌爲首屈一指、邇來開埠通商、凡蘇申嘉湖等處、來往客商日盛一日、而該局添增輪船獲利更覺較厚。・・・

とあるように、戴生昌輪局は江南において蘇州・上海・嘉興・湖州などを結ぶ航路において活躍していた。

その後、大東新利洋行は大東汽船会社となり、江南の汽船航路において一定の役割を担っていた。しかし、運河のような狭い水域では航行事故は避けられなかったであろう。事実、大東汽船会社の時代になってのことであるが、上海の『中外日報』1905年12月20日、光緒三十一年十一月二十五日付の「實業彙報」の「揚州」の項には、

小輪撞沈豆船詳情○大東公司之重慶小輪、由清江浦下駛時、行抵寶應相近之處、有豆船一艘、載黃豆七百餘石、因河流甚淺、行亦甚緩、聞該輪放氣聲、已趨避不及、登時相 全船供沈船上當將小輪扭住、乃該輪水手人等、猶敢恃蠻不理幸寶應局司事某甲、出場排解始免相爭、聞販運黃豆之商、亦係曾掛洋旗者、已至鎮將詳細情形、稟請稅務司查辦、未知如何了結、至今該豆船依旧橫亘水中、往來行舟、多覺不便云。

とあるように、大東汽船会社の汽船重慶号が淮水附近の清江浦で黄豆を積載した帆船と衝突事故を起している。そのことを伝えたのがこの記事である。

②長江航路

長江航路の上海と漢口を結ぶ汽船航路を逸早く開業するのはアロー戦争、即ち第二次アヘン戦争後に、戦争中に清国とイギリス、フランス、アメリカ、ロシアとの間に結んだ1858年の天津条約を批准しさらに1860年の北京条約の締結によって、長江における航行の自由権を得たイギリス、アメリカなどの汽船会社が汽船航運業を開始したことに始まる。そして、アメリカの琮記洋行 Augustine Heard & Co.や怡和洋行として著名な Jardine Mathson & Co.そして宝順洋行 Dent & Co.などが長江航路に参入してきた。1862年には、アメリカのラッセル会社が上海では Shanghai Steam Navigation Co.旗昌輪船公司を設立し、1873年にはイギリスのスイヤーグループが China Navigation Co.太古輪船公司を上海に起して長江航路を競うことになる。³この内、イギリス系の怡和洋行、太古輪船公司とアメリカ系の旗昌輪船公司の三社が、長江航路の有力企業となる。これに対して、清朝中国では1872年（同治十一）に上海において輪船招商局を設立して、1873年に7月に永寧号をもって、上海から鎮江、九江を経て漢口に到る長江航路を開業

³ 『招商局史（近代部分）』中国水運叢書、人民交通出版社、1988年9月、3～7頁。

するのである。⁴

輪船招商局が設立された最大の目的は、『申報』第 184 号、1872 年 11 月 10 日、同治十一年十月十日付の「論中華輪船招商事」に、

輪舟之駛行中國也、已數十年於茲矣。即輪舟之通行於中國也。亦已十數年於茲矣。是華人既已深知其利矣。…輪船招商局之設、所以保中土之利源也。

と記すように、中国の利益を守ることにあつた。

この長江航路に、日清戦争後の下関条約の締結によって日本は中国の内河に汽船航行の利権を得て、1898 年(明治 31、光緒二十四)に大阪商船会社が上海と漢口を結ぶ航路を開設⁵、これに遅れた日本郵船会社は、1903 年(明治 36、光緒二十九)にイギリス系の麥邊洋行 McBain & Co.の汽船や埠頭設備を買収して長江航路を開設する。⁶

その後の長江航路における各社の葛藤について記した記事が、『中外日報』第 3177 号、1907 年 6 月 18 日、光緒三十三年五月初八日付の「論説」に掲載された「論中國宜亟挽回長江航路權利」である。

…查揚子江航業、初興之始、乃爲中英所共有、即招商・太古・怡和三公司之行船契約是也。嗣後乃有法公司・德公司之設立。至乙未年後、日本始注意於揚子江航業之利、設立郵船會社、嗣又設立大阪商船會社、近二十年來、三公司之中、增造新船最多者、斷推英怡和公司、其新造之船、皆艙位寬廣、欸待優渥、故凡從長江爲旅行者、多樂乘怡和之船、至日本郵船會社、及大阪商船會社、亦復多造新船、行駛便捷、艙位清潔、中國之人、亦多樂乘之、獨招商局、開立垂四十年、增建新船甚多、所有來往長江之船、如江永・江寬諸船、率皆機器朽敝、行駛甚緩、船身既舊、艙位尤以不清潔著聞、雖華人生性愛國、每樂乘招商之船、然以其積弊既深、不知振作、近數年來、中國之人、每多喜乘英日公司之船、而不就招商局之船、其營業之利、實已迥不如前。…

とあるように、1907 年(明治 40、光緒三十三年)当時の長江航路における各社の乗客の評価が知られる。清朝中国の招商局とイギリス系の太古と怡和会社が上位を占めていた状況に、後発の日本の大阪商船会社と日本郵船会社が参入して、各社が新造船を導入して乗客の勧誘合戦を競っていた。長江航路と言う中国国内の航路だけあって当然のところ乗客の多数を占めたのは言うまでもなく中国人であった。その中国人の乗客達から最も好評を博していたのは怡和公司であり、また新造船を多く導入した日本の両社であった。自国を最良とする中国人と雖も招商局の

⁴ 『招商局史(近代部分)』58 頁。

⁵ 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』156 頁。

⁶ 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』222 頁。

老朽化した船舶には愛想を尽かし、英国や日本の汽船会社の船に好んで乗船していたことが記されている。

③湖南航路

日清戦争後の下関条約の締結は、日本に中国国内の内河汽船航路の利権を与え、その結果、湖南省の洞庭湖を航行し、主に漢口と湖南省の省都長沙を結ぶ湖南汽船会社が設立される。⁷その日本の湖南汽船会社の運航状況について述べたのが上海の『國民日日報』第47号、1903年9月22日、光緒二十九年八月初二日付の「論日本人之經營湖南航路」である。三日間にわたって掲載された。

嗚呼！中國實業界之墮敗、即中國土地界之淪陷也。競争尚不可保、而況失放、失放尚不可訓、而況鬻賣。

如礦產採掘權、鐵道敷設權、以及江河通航權、何在不與土地有密切之關係。三權之所及、而土地不隱入其範圍者、吾不信也。近來漢奸之徒之以鬻路礦著稱者、上到樞府之奸吏、下及各省之劣紳、屢有所聞。而鬻航權者則僅見於湖南、蓋福建之龔某、浙江之劉鐵雲（皆鬻本省之路礦者）、與湖南之張雨珊、其罪一也。

夫外人之所以謀奪中國之利權者有二道、一謀未成之業、一謀之于已成之業。其手段則不外先控股本以與之合辦、繼則設法以攬其全權。如福建之船廠、以積欠法人三百萬元之故、而該廠隱售于法人是也、然未成之業、其利爲外人所奪、此由於肆應者之不得其法、猶可言也。若已成之業而外人亦能奪之、於其掌握之中不可言也。然已成之業、如開平煤礦在恐怖時代爲外人所逼奪。此由於中國積弱之真相、尤可言也。若湖南之輪埠經一二劣紳營私、資一二船戶之中飽、而甘心而鬻之、不可言也。嗚呼！中國之利權蓋將失盡而無挽回、其萬一可以抵制之法、則我於各種實業須竭力興辦、以免外人之藉口、而圖所以保土而爭存也。若運動大資本家以紳商團結之力、腳踏實地、各經營其本省之所有產、外人雖強何所捷得、則擴充雖不足而保守當亦有餘、此誠談自立者不可不知者也。是水辦者仍思所以辦之而不圖、竟有爲虎作倀將已辦之業而傾賣于外人之事。

既傾賣于外人、則外人則之必著實經營也、自無疑義。今湖南之輪埠已隱附於日本人矣、則日本驟得此絕大之通航路、其矜矜當如何。檢日本報則知其於湖南汽船開業之準備已經完備、其汽船會社由大阪鐵工所製造之新船兩艘、一曰湘江丸、於西曆七月二十二號竣工、一曰沅江丸、於西曆八月十七號竣工、約本月中旬可由日本航至上海、專備湖南航路之用、該船赴湘之期則在十一月前後、又長沙、湘潭兩地水路應用事物、一切備設、如躉船型庫船等、其容積約六百三十噸、亦已制竣。其湘潭碼頭、去冬日本派工役營造、于本年四月亦就完善。

⁷ 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』238頁。

由是觀之、則其於湖南航線之通行、固信而不疑者也。

日本報又曰。『漢口者輸運之要衝也、水面使用之權恒不易得、近日日本郵船會社預買長江沿岸之地、欲以爲停泊之場、現今方與中國交涉、當亦無所障礙』。夫湖南之航權、既爲日本人所得、而漢口、岳州、長沙、湘潭之各埠一概輸於日人。當與張雨珊交涉之時已經關說人之議妥。今何以若有不釋然者、而畏漢口之扼其位也耶。漢口者、湖南航路之總機關也、即湖南通行無阻、而漢口失其寄泊之地、且並扼其水面使用之權、則其所苦心經營、重價得之者已如石田之不可用、此其所以煩日本人之疑慮也、然果何以至此、則其中一段之原曲可得詮序而考知焉。(未完)⁸

とある。本記事は冒頭「中國實業界之墮敗」と中国実業界に対する失望と、中国企業の成長の遅滞を嘆き、それに対する日本企業の湖南における活動を伝え、その代表として湖南汽船会社の設立の動向を伝えた。さらに、『國民日日報』第48号、1903年9月23日、光緒二十九年八月初三日付の「論日本人之經營湖南航路(承前)」には続いて、

湖南之輪船公司有二、一曰開濟、一曰兩湖、皆紳辦也。開濟以前侍郎龍芝生之股本爲多、兩湖則張雨珊與鄂人黃某招股合辦者也。開濟、兩湖皆以經營不善折耗頗多、而兩湖尤甚。蓋兩湖成於私人之手、而張雨珊與黃某爲兒女親、尤便於狼狽爲奸也。今之鬻於日本人者非開濟、實兩湖、非兩湖股東之合意、而張雨珊與黃某壟斷爲之者也。

夫日本人之欲逞志于湖南也、非一日矣。距此事之前數月、各報即載有日本人之“湖南輪船公司”者開辦之經費共五十萬、常年由政府貼以五厘行息以助之成。此甚深謀至計之、急欲乘間而入者無可疑也。而湖南近出之奸人極多、皆不惜賣甚祖宗之鄉以圖一日之欲者。物腐而蟲生、故日本人今日之著手爲易易。聞此事之起源則日本賄通民船船戶石復興等、達甚意於張雨珊、張惑之以告黃、其他中飽之徒復從中慫恿兩湖公司者、湖南北之公司也。張一時利令智昏、竟不謀之、各股東並不謀之、湖北重要之人、而祇以黃某爲湖北之代表、已爲湖南之代表、因中飽之徒、而與日本人訂售賣輪埠之約。

其將訂約也、議價共六萬金其售矣。則兩湖之輪船四屬於湖南者、曰湘清、湘泰、屬於湖北者、曰漢臯、漢南、慨付與之。自漢口以至湘潭之各碼頭亦計在內、而張雨珊稍存有畏物議之心也。則美其名曰、與日本人合股、而日本人又以六萬金之巨矣。一時難於掃數交割、則又議先付三萬金之現款、而另有之三萬金則作爲兩湖人新入之股本、一概由日本人經理。兩湖人無參與辦事之權、惟薄給利而已。議既定、日本人慮其事之翻變也、仍立付二千金於張雨珊以爲質押之具、既而湖南人之稍有權利思想者、竊竊思議、海上各報雖不得其真相、亦相與著論詆之。湖南遊學譯篇尤痛指張祖同之罪狀不遺餘力。湖南人大激勢、而湖北人亦知

⁸ 『國民日日報』史學叢書、台湾學生書局、1965年5月、174頁

其事之大不利、亦力反對之。時則張雨珊之狼狽有不可言狀者、後以湘紳之轉圓商之趙撫、以兩湖公司充作官辦、此六百萬金者由官提出繳還各股東、先交二萬金、其餘四萬金以年付四千作十年完結。湘撫乃移文鄂督以立案、如日本人別有交涉、則以兩湖督撫之力對付之。此售埠者在我之結局、其理想實如是也。

夫日本人果何如、日本人者固未嘗一日忘湖南、況其著手已有如是之端緒、而肯放一步者張雨珊者、自今日視之則爲奸人無左右。湘人之力而在當日、則堂堂之巨紳手握兩湖公司之全權、豈其言之一無足憑者、且二千金之質金誰實收之、此日本人所據以爲言、而將挾全力相理論者也。據近報則日本人之沝湘而上、頤置此事者已有數輩。則以後之風雲尚不知何所底止、嗚呼！湖南之航業果即淪散於此一役耶、抑仍有一分之希望耶、往事已矣。張雨珊者果何足污吾之筆以相責備、但不識兩湖人之不爲張雨珊者、其權利思想達于何度也。(未完)⁹

とある。既設の中国の湖南における汽船会社と、日本の湖南汽船会社を比較している。そして『國民日日報』第 49 号、1903 年 9 月 24 日、光緒二十八年八月初四日付の「論日本人之經營湖南航路（承前）」に、

湖南者湖南人之湖南也、有利不必惟湖南人享之、有害則必湖南人受之、此其義至淺近易知者也、則此種問題於湖南之前途有絕大之危害者、豈熟視而無所見。吾固知鎖港主義之不能行於今日也。則競爭於激烈之場尤在己之絲毫無所放失、故外人不能插足、庶可以保權利於百一果何至以已成之業、祇以區區數萬金之故而不惜以全省之生命拍賣於人、以自扼其咽喉也者。吾聞湖南之巨紳家資可數十萬者不下數十戶、其中急公好意爲社會上營業者尤複不少、今仍聽張雨珊以一己之私意、舞弄全省生命之僅而不一過問、此真無索解者也、湖南雖瘠、豈獨窮于六萬金而無所出乎、嗚呼！其亦可以愧死矣。

雖然此非事之也、可挽回者也、張雨珊雖與日本人有秘密之交涉、有質金之授受、而差可幸者、則未訂有合同、則此事非絕無翻駁之案。湖南人者當持此點以理折之、此固不必大揉大搏、但示以湖南人之實業非張某一人之所能壟斷。今當屏張某於局外、以謝日本、彼二千金者乃張某與日本人之私交際非公衆解決之問題。以此與日本人相抗以理論上觀之、必可挽救。且湖北人於此事之原起未曾與議、已經聲罪致討於張雨珊及黃某、既得其全體之權之半、尤可與日本人相拒、而日本人之所虛衷者亦即在此。故觀其報紙之發議、則深畏漢口之扼其衛、而以江面行駛之權之不易得、非無故也。權利思想之發達者、即已成炊之米、尤不憚十盪十決謀所以轉旋之況、桑榆之未晚者乎。湖北者湖南之門戶也、湖南者湖北之堂奧也、二者互相爲用、失一不可。今有北風潮而不能抵制、則兩湖人能力之弱、必將負大疚於天下。嗚呼！

⁹ 『國民日日報』史学叢書、台湾学生書局、1965 年 5 月、184 頁。

大湖南北、豈竟無一人耶。

凡天下事、有近因、有遠因、有正面、有側面。此事之起由於張雨珊之喪心、此近因也。一千八百九十八年訂河川通航之條約、則早以內地航行之自由權贈與外人、此其遠因也。日本人以六萬金購湖南輪埠、此正面也。若滿洲、山東之路礦爲俄、德之所占、有雲南、四川之礦產爲英、法之所占、有此側面也。嗚呼！中國之亡非亡於一日、非亡於人、非亡於一地。今獨于湖南何尤、于張雨珊何尤、雖然一張雨珊亡一湖南、百張雨珊即亡百湖南也。中國安有如許之地、而亡於若輩奸人之手。如前所言、福建之有龔某、浙江之有劉鐵雲、其明證也。然則吾之此論、其果專爲湖南航路發耶。噓、蓋中國濱於亡矣。(已完)¹⁰

とある。湖南の開発のみならず、中国における外国企業の進出が中国の利権を奪うことを嘆いているのである。さらに『國民日日報』第54号、1903年9月29日、光緒二十八年八月初九日付には「湖南航路之爭奪」が掲載された。

湖南航路之狀況、自前日報告觀之、必將發達。蓋湖南輸出之貨物、日復一日已有遞增、其數之勢也。然怡和、太古兩洋行因長沙、湘潭各處碼頭、棧橋設備未爲完全、故前五十七日、太古洋行已派人往購長沙一帶之沿岸地。

日本湖南汽船公司社員、有自長沙歸漢口者、據云昌和沙市(見後)之長沙、湘潭之航業日後必甚發達。蓋前此商賈之有所懷疑者、今則信而用之、且敢委之以貴重之貨物矣。此汽船兩艘、貨客所搭之數逐日而增也。太古洋行因長沙無碼頭、不便輸運、前已購置沿岸適宜之地一區爲築設碼頭之備。但前十五日在小西門、大西門之間所購地約二百方里(日本里數)、以爲碼頭之用地。因其爲地太狹、故現時再向上流鄰地擴充焉。怡和洋行則已購大西門、草潮門間沿岸之地。然是處一帶水淺沙多、不便系船、又低而且涇湘水暴漲。往往忽增高約五丈許。聞怡和洋行亦以此處不便於用、近又與招商局商議、欲再購一地以爲碼頭。但此議已久、現今尚未著手云。如是則長沙、湘潭沿岸之地日夕之間必爲該公司之碼頭矣。又近時汽船往來米穀輸出之數爲多、然湖南之米輸出過多、則內地米價必騰貴異常矣。該處某道知之、諭示凡汽船一次不得載米三千五百担、故汽船因貨物不足又向長江下流輸米而南下矣。蓋長江一帶非若長沙、湘潭有禁米出口之例也。

湖南航路之最先開者乃怡和洋行所設昌和號之汽船、已往返五次矣。太古洋行於前月二十八日、以沙市號之汽船試用、爲湖南初次之航路。招商局聞之、亦以所屬固陵一艘專爲湖南航路往來之用。統此觀之、則湖南往復之航運只有昌和一艘固未足備其所用。此次三公司之爭開湖南新航路、惟恐落後者、殆鑒此也。近日本設立湖南汽船公司爲大阪商船公司之支部、

¹⁰ 『國民日日報』史学叢書、台湾学生書局、1965年5月、194頁。

亦鯁鯁然圖此湖南航路以先占航業上之利益的目的、噫内河航運權何其旁落亦到是耶。¹¹
とある。さらに、『國民日日報』第71号、1903年10月16日、光緒二十九年八月二十六日には、
次の二件の記事が掲載されている。「專件」欄には、

日本 湖南航業 白岩龍平與湖南劣紳張祖同私約以六萬金、購置兩湖公司、後繼發覺兩湖
督撫梗其議、而日本思以強硬手段行之。現製成湘江丸、沅江丸兩艘已行下水式、冬間準備
泛洞庭而上云。¹²

とある。白岩龍平は湖南の実力者と共同終始で、湖南航路を運航していた兩湖汽船の買収を企
図していた。同第71号の「實業」欄には、

湖南航路 乃怡和、太古二洋行之所經營也。兩洋行不徒得此航路、且陸上之布置亦極其完
備。目下太古洋行在長沙大西門、小西門之間設立湖南汽船公司碼頭於其下流、購入沿岸地
二百余方里、尚擬購置其上流之鄰壤也。怡和洋行亦于大西門、草潮門之間購置沿岸之隙地。

¹³

とあるように、湖南航路においても日商企業はイギリス系の怡和洋行、太古洋行の巨大勢力の
前に苦闘していた。

3 台湾航路と日本汽船

下関条約の締結は、中国大陸のみならず、台湾にも日系企業の活動の場を提供した。その一
例として台湾を起点に中国大陸等を結ぶ汽船航路を開設しようとした人物がいた。上海の『中
外日報』第4号、1898年8月20日、光緒二十四年七月初四日、「外埠新聞・厦門」の欄に、

日開輪船公司○日本在厦、開設輪船公司、出有告白云、本行新開日本北辰館輪船公司、由
淡水至厦門轉香港、循環來往、大概一月中往返六回、本館汽船名隆盛丸、准於華六月二十
二日到、二十六日開往淡水、如有貴客不棄、欲搭各色貨物、及坐頭等客位、價格外克己、
且船内僱傭、皆本地人、照拂食物、亦合中國款式、局設寮仔後街、公司管事人吉田要頓。

とあり、厦門と淡水との間を往来する汽船会社として日本人によって北辰館輪船会社が設立さ
れ、隆盛丸と言う汽船を用いて一箇月に6航海を行うことになった。

『官報』第4452号、明治31年(光緒24、1898)10月14日に、「厦門港船舶出入狀況 本年
七月中厦門港船舶出入狀況ニ附キ同地駐在帝國一等領事上野專一ヨリ本年八月九日附ヲ以テ左

¹¹ 『國民日日報』史学叢書、台湾学生書局、1965年5月、248頁。

¹² 『國民日日報』史学叢書、台湾学生書局、1965年5月、418頁。

¹³ 『國民日日報』史学叢書、台湾学生書局、1965年5月、419頁。

ノ如ク報告アリ 本年八月十七日、本欄内参看(外務省)」によれば、臺灣の經濟發展を予想した馬場禎四郎という人物が北辰館と言う汽船会社を設立し、台湾北部の淡水を起点に厦門を経由して香港と結ぶ汽船航路を開設したことが報告されている。¹⁴

『臺灣日日新報』第101號、明治31年(光緒二十四年、1898年)9月2日付け六頁に掲載された廣告に北辰館輪船会社の同社の航運状況が知られる。

弊館是迄汽船隆盛丸ヲ以テ、淡水・厦門・香港間ノ定期航海相當居候處、本月早々ヨリ汽船勢徳丸(船長 西井新吉 噸數一、四四八、一二)ヲ増加シ、更ニ寄港場所ヲ拡張シ、淡水、厦門、汕頭、香港間ノ定期航海ニ相改メ候間、此段廣告仕候也。

九月 北辰館輪船公司

とあるように、北辰館輪船会社はこれまでの隆盛丸に加え明治31年(1898)9月より勢徳丸1,448トンを導入し淡水から福建の厦門、廣東省の汕頭そして香港への定期航路を拡大していたことが知られる。

華南の汕頭を含む中国沿海部と臺灣とを結ぶ汽船航路に関しては、日本の臺灣統治初期の明治31年(1898)11月に刊行された『臺灣協會會報』第2号に掲載された杉村濬氏の「臺灣と支那沿岸の関係」¹⁵によると、香港を起点に華南航路をほぼ寡占していたダグラス汽船会社¹⁶の優位は揺るぎがたい状況にあった。このように、日本の汽船会社が進出する以前においては、イギリスのダグラス汽船会社が臺灣と大陸を結ぶ航路の寡占状態にあったのである。

このダグラス汽船会社に対抗したのが大阪商船会社である。『臺灣日々新報』第291号、明治32年(光緒二四、1899)四月二五日「舞鶴入港」に、

本月十日、大阪商船会社航輪舞鶴丸、淡水出航、進香港、至十八日、由厦門出帆、回航十九日、午前七時頃、淡水入港、乗客共計五百三十五名、又中等位置内有邦客三名谷近信氏、原口松二郎、手塚八百吉等氏、又下等位内三名、香港搭載貨物三千四百一十一件、汕頭二十五件、厦門九千二百件、内有煉瓦八千七百個、際時香港廻航、得忌利士海龍號、同時泊厦於十八日午後二時間、淡水入港、乗客三百人、搭載貨物、想不及舞鶴丸之重載也。

とあるように、大阪商船会社は舞鶴丸は台湾の淡水からさらに厦門経由で香港への航路を航行していた。しかし、大阪商船、日本郵船などの社船に対して、これら社外船は日本政府の支援を得られること少なく経営が困難であった。それでもなんとか社船に対抗して台湾航路を持続しようとしていた。そのことは『大阪朝日新聞』第10284号、明治43年(宣統二、1910)10

¹⁴ 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』76～77頁。

¹⁵ 杉村濬「臺灣と支那沿岸の関係」『臺灣協會會報』第二号、明治31年(1898)11月、164～165頁。

¹⁶ 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』69～112頁。

月14日付けの「臺灣航路と社外船」に次のような記事が掲載され、さらに同記事は、『台湾日日新報』第3755号、明治43年(宣統二、1910)11月1日付けに「臺灣航路と社外船」として「近著の大阪朝日新聞に左の如き記事を掲げたり。曰く」の前言を付して掲載されている。同記事には、

方今臺灣航路にては大阪商船及日本郵船等二千噸級乃至六千噸級の汽船を廻航して独占的に航路を經營し來りたるが、今次神戸の三上合資会社、岡崎藤吉、當市(大阪)の原田十次郎等の諸氏各自所有汽船を配航し、恰も西廻り山陰北陸線に於けるが如き形式に於て臺灣航路を開始せんとし、過般來協議を凝らしつつあり。勿論三上合資会社は從來其の所有船香取、鹿島、第三仁義丸の三船を以て臺灣航路を經營し、又原田氏の如きも先般買入れたる勝山丸を臺灣方面に向けんとし、尚岡崎氏は今日の處、適當の汽船を有せざるも多年商船郵船等の跋扈に苦しみつつありたる臺灣方面の荷主は、大に社外船の侵入を歓迎し、殊に臺南地方の糖業者は擧つて社外船主に新規契約を結ばんとする氣勢を示しつつあれば、遠からず此計画は事実となつて現るに至るならんか。されど臺灣航路は、多年商船・郵船等は独占せられたる結果、舢ランチ等も殆ど兩社の専属となり、社外船の雇傭に肯せざるもの多ければ、夫等の設備上、今俄に航海を開始すべくもあらず。旁新商社の計畫は成就すべしとするも急激の事にあらざるべしと。

とあるように、社船に対して、神戸の三上合資会社、岡崎藤吉、大阪の原田十次郎等による社船の台湾航路が実行、計画されていた。事実三上合資会社は「定期汽船」として香取丸を大阪から神戸、門司を經由して基隆に至る運航を行っている。¹⁷

同時期、日本郵船会社は無線電信局を備えた6000余トンの信濃丸、老岐丸を交互に1週間おきに神戸から門司を經由して基隆に航行している。大阪商船会社は、総トン数6300トンの笠戸丸やさくら丸は神戸発、門司經由で基隆へ、さらに臺中丸は神戸から宇品、門司を經由して基隆、澎湖島、安平、打狗(高雄)へ、神宮丸と釜山丸は神戸から門司を經由して基隆、安平、打狗へ航行している。¹⁸

5 小結

上述したように、清末の日清戦争後における下関条約の締結は、日系汽船企業の中国や台湾への進出を促進した。その活動の一端は、社船の大阪商船会社や日本郵船会社や、中国国内の

¹⁷ 『大阪朝日新聞』第10301号、明治43年(1910)10月31日、第8頁、広告。

¹⁸ 『大阪朝日新聞』第10301号、明治43年(1910)10月31日、第8頁、広告。

航路を運航していた汽船会社の航路を統合して設立された日清汽船会社などの社史¹⁹が重要な資料を提供しているが、これら汽船会社の活動の一端は、中国側の新聞紙上に掲載された関係記事が、日系汽船企業の中国や台湾における活動を明らかにする上でも重要な資料となるのみならず、日系企業に対する中国側の印象を知る上でも重要な手がかりになる。

特に、一例をあげれば、『蘇報』第 2453 号、1903 年 5 月 8 日、光緒二十九年四月十二日付の「各省紀事」欄の「鎮江」欄に、

小輪開埠○日商大東公司小輪與招商局、新增内河小輪、往蘇常鎮各埠、大東已於本月初一日爲始。招商小輪亦於初五日爲始。由鎮開行、其馬頭均設於獅子街口 便搭客上下云。

とあるように、日系の大東汽船会社が蘇州、常州、鎮江を結ぶ大運河を航行する汽船航路を開設すると、招商局も同様に同航路に汽船運航を開始しているのである。このように日系の汽船会社は中国国内の交通の発展に少なからざる貢献をしたことは確かである。

【附記】本稿は、平成 17 年度文部科学省研究費補助金基盤研究 (C) 「14～20 世紀初頭の東アジア海域諸国における海外情報の研究」(研究代表者: 松浦章) による成果の一部である。

¹⁹ 大阪商船会社の社史には『大阪商船株式会社五十年史』(1934 年 9 月)、『大阪商船株式会社八十年史』(大阪商船三井船舶、1966 年 5 月)がある。

日本郵船会社は、『日本郵船株式会社五十年史』(1935 年)、『七十年史』(1956 年 7 月)、『日本郵船株式会社百年史』(1985 年 10 月)がある。

日清汽船会社は、浅居誠一編『日清汽船株式会社三十年史及追補』(1941 年 4 月)がある。