

## 資 料

## 支那に於ける我が航權の確立

『日清汽船株式會社三十年史及  
追補』を讀む

大陸は吾人に政治家的意識を與へる。其の支關に入つた時からすでに民族的・商業的精神の昂揚を感じざるを得ない。船が長江の河口に通り、四圍の海が一面の濁水に變つた時、甲板上の人は先づ驚異の眼を開く。黃浦江兩岸に翻々と翻る英米國旗の敵性權益の示威と、大厦高樓の林立する上海共同租界の威容に對し、我々は國民的反駁感情の湧き出でることを禁じがたい。揚子江に蟠踞する英米の勢力は、現在退却しつつありとはいへ、尙實に驚くべきものである。一八四二年八月の南京條約締結以來ユニオンジャックは支那大陸を支配し來つた。今や東亞新秩序の旗幟のもとにこの英米の資本的侵略を驅逐せんと我が商權は苦闘を續けて居る。亞細亞人の亞細亞はいつ本當の

實を結ぶのか。

「上海經濟」の實相に觸れば觸れる程、日本の果すべき使命の重大さを痛感される。上海に上陸して支那の現實をいやが上にも見せつけられて、日本人の持つ政治性乃至經濟性の貧弱さを思はざるを得ない。一旅人の心もただ國土的興奮で一ぱいとなる。支那に向かふ態度は一體如何なるものでなければならぬのか。又英米權益に對する處置は如何なる方法を探らなければならぬのか。現地は問題を以て我々に挑むのである。

支那問題を解く鍵は歴史に依つて與へられるのではなからうか。支那に對する人は、歴史に基いた健全な常識の保持者たることを要する様に思はれる。支那人に接する人は、中國の傳統を理解した大きくて而かも深い人物たることを必要と考へる。今日の大體政策にも、もつと支那の歴史を尊重した方策が欲しい。所謂支那通を排撃したことに理由があつたにしても、支那を識らぬ新人が内地的な尺度を以て登場したことは必ずしも良いことではなかつた。もつと吾人は支那に就いて學ばねばなら

ない。先づ歴史を繙くべきである。それはどの分野にでも當嵌ることである。せめて我が日本人の大陸進出史を讀んでその經驗を生かすことを忘れてはならない。

我が大陸進出の一大部門を占めるものに航業權がある。支那に對して列國はただに港市の開放を迫つたばかりでなく、これら開港場に對する外洋貿易の外、沿岸貿易をも讓許せしめ、更に揚子江を開放せしめ、又一般内地水路の航行をも外國船に許容することになつたのである。この在支列國航行權は、英・米・佛・獨等に依り、就中英國によつて開拓擴張せられた。これらの列國に比すれば、我が國の支那航業界へ進出したのは甚だ遅く、日清戦争後であり、その本格的活動は日露戦争後日清汽船株式會社新設の時に始まると言つても過言ではない。而かもこの立後れに拘らず、我が官民一致の努力によつて着々と航業權の立の實を擧げ、今や英國に次いで揚子江の王者とならんとする所まで到りつつある。この支那航業發展史を學ぶことは、列國の經濟角逐史を識るものにて、又わが商權發展史を緒くこととなるものである。

今春、四月、淺居誠一氏の編輯のもとに『日清汽船株式會社三十年史及追補』の一本が發刊されたが、實に支那に於ける我が航業の生成並びに發達の歴史として、寔に得がたき資料を提

資 料

供して居る。この種刊行物としては、同じく支那の航業に關係する所の、『大連汽船株式會社二十年略史』（昭和十年六月五日發行、三六五頁）があり、廣く一般航運發達史の資料として、『大阪商船株式會社五十年史』（昭和九年六月二十日發行、八八〇頁附錄年譜七二頁）並びに、『日本郵船株式會社五十年史』（昭和十年十二月十日發行、九五二頁）の大冊の二本が有る。後の大阪商船並びに日本郵船の五十年史は、我が支那航業の濫觴を物語る頁を有するが、極めて僅少部分であり、前の大連汽船の二十年史は渤海灣を中心とした、即ち北支の我が航業史を語るもので、未だ全支的なものではない。然るに今回の『日清汽船株式會社三十年史及追補』は、同社の性質上、揚子江を中心とした全支に於ける我が航業確立史を記するものにて、全卷は十編に分れて四二五頁、挿入の圖表並びに寫眞を加へ、全く興味津々たる敘述に終始して居る。

日清汽船株式會社の創立されたのは、明治四十年三月二十五日にて、その前身會社たる大東汽船會社（明治二十九年五月大東新利洋行として誕生）、大阪商船會社（明治三十一年揚子江航路の開始）、湖南汽船會社（明治三十五年九月創立）、並びに日本郵船會社（明治三十六年麥邊洋行の權利を買収し揚子江に進出）の四社の合同出資に依つて生誕したもにて、我が在支航

## 一橋論叢 第八卷 第三號

權確立史上の一大黎明なのである。日清汽船會社の設立された當時の支那の航業状態を一瞥してみよう。支那の開國が一八四二年の南京條約に始まり、長江は一八五八年六月の天津條約に依つて開放され、沿岸貿易権は一八六三年七月の丁抹・清國間の天津通商條約に依つて承認された。英國を先頭とする列強はこれ等の條約上の權利を基礎に、先づ沿岸開港場間の航海に乗出し、次に揚子江を溯り、更に支那内地水路へも船を進めることになつた。本『日清汽船株式會社三十年史及追補』の第一編創立の記事はこの間の事情を説きて詳しく、支那沿岸航運史の概要を支那沿岸の開放、各國汽船會社の登場の二節に分けて説明して居る。今日本を除く各汽船會社の進出振りを一括して説明して行かう。

一、上海汽船會社（旗昌洋行） Shanghai Union Steam Navigation Co. (米支合辦)

上海汽船會社は一八六二年米商ラッセル商會が主力となり、米支合辦の資本金百萬兩を以て設立せられたもので、支那沿岸のみの航運を目的とした、最初の大汽船會社であつた。本店は上海。一八七七年に招商局に買収さる。

二、香港・廣東・澳門汽船會社（省港澳輪船公司） Hong-kong, Canton & Macao Steamboat Co. (英國)

一八六五年英人の設立せる會社で、支那沿岸を根據とする、純然たる外國汽船會社の最古のものである。本店は香港、南支に於ける航路數線を經營す。

三、支那航業會社（中國航業公司） China Navigation Co.

英國商社太古洋行は支那貿易を目的として設立せられたが、一八六六年自ら主體となり、他の船主を糾合して、China Coastwiseなる一組合を組織し、汽船約五隻を廻航翌年上海——福州航路及び南支方面の航運を開始した。其の後揚子江航路に着目し、一八七一年上海——漢口航路を開始するに至つた。之れを機會として China Coastwise を解散し、一八七二年資本金五拾萬兩を以て新に支那航業會社を組織し、之を繼承した。本店を倫敦に置き、大株主たる太古洋行 (Butterfield & Swire) が、總代理店として一切經營の任に當つて居る。

四、印度支那航業會社（印度中國航業公司）

Indo-China Steam Navigation Co. (英國)

怡和洋行 (Jardine, Matheson & Co.) は、英國東印度會社の解散と同時に設立せられたもので、最も古き印度——支那貿易商である。當時に於ける貿易商は、大部分船舶を自ら所有運航したのであつて、怡和洋行の船は常に支那沿岸に來航し、南京條約締結後逸早く香港——廣東間の小定期航路を開始し、

後に揚子江に進出するに到つた。印度支那航業會社は一八八一年十一月にその航權掌握する子會社として怡和洋行によつて設立され、公稱資本百貳拾萬磅、本店を倫敦に置き、怡和洋行が之が總代理店である。

#### 五、麥邊洋行 MacBain & Co. (英國)

麥邊洋行は上海に本據を置く、英人ジョージ・マクベインの經營に係る貿易商であるが、一八七三年小形船二隻を以て、上海—漢口航路を開始し、獨力以て強敵の中に侵入した。經營三十年にして一九〇三年我が日本郵船會社に買収せらるるに至つた。麥邊洋行の九江・漢口等の碼頭設備は英租界に在つて、英國以外の他國に之が使用を禁じて居たため、買収後も表面上は依然同洋行の名の下に、英國旗を掲げて營業を繼續し、日清汽船會社設立の時に至つて、初めて一切の引繼を完了したのである。

#### 六、輪船招商總局 China Merchant Steam Navigation Co.

(支那)

李鴻章の提唱に基き一八七二年十二月、四拾七萬兩の資本金を以て設立された、支那人經營の最古にして又最大の汽船會社である。略稱は「招商局」。その社業の起伏常ならぬものは有るが、支那政府を背景として極めて鞏固なる地盤の上に立つて、

多年の努力を傾注した爲め、其の經營する航路は沿岸及び揚子江の各方面に互り、優に太古・怡和兩洋行に拮抗する勢力として謳はるること久しいのである。

#### 七、漢米汽船會社 (享寶公司) Hamburg Amerikanische

Packetfahrt A.-G. (獨逸)

獨逸汽船會社の確漢米汽船會社は、一八九九年享寶公司の名の下に、汽船二隻を以て上海漢口航路を開始した。獨逸勢力始めての揚子江侵入であつた。獨商瑞記洋行を代理店として活躍したが、遂に業績舉らず、揚子江航路を斷念するに至つた。

#### 八、北獨ロイド社 Norddeutscher Lloyd (獨逸)

北獨ロイド社も亦、一九〇〇年汽船三隻を以て上海—漢口航路を、同一隻を以て漢口—宜昌航路を開始し、獨商美最時洋行を代理店として、揚子江に侵入し來つたが、之亦大なる發展を許されなかつた。

#### 九、東方輪船公司 Compagnie Asiatique de Navigation (佛

國)

獨逸に稍後れて、一九〇五年佛蘭西も亦資本金百拾萬兩を以て東方輪船公司を設立して、汽船三隻を新造し、上海—寧波上海—漢口航路を開始した。佛商立興津行之が代理店として活躍したが、各社との競争激烈にして業績不振であつた。

## 一橋論叢 第八卷 第三號

これ等の航運會社に伍して、我が航權を確立することは容易なことではなかつた。日・英・支・獨・佛のビッグ・ファイヴが、各國旗の面子を賭して角逐した情形は、今に想ふだけでも壯觀である。我が四會社の勢力を合同して、協力以て外國に當らんとした事實は、日本海運發展史上特記せらるべきものにて、新設日清汽船株式會社は政府後援の下に、着々經營に努力し、次第に社業の發達を見るに到つたのは喜ばしい限りである。本三十年史の記述に依れば、航權確立の爲めには、先づ船腹の改良、水陸設備の充實を第一要件とし、船員の質的向上、經營の健實化を第二要件とするが如くである。日清汽船會社はこの物心兩面の條件を漸次整備し、収益の遞増を告げ得るに到つた。支那に於ける會社事業の利潤率は決して低いものではない。同業者の競争、排日、内亂、飢饉、銀下落等の事故が起らぬとすれば、航行業者の利益は實に尢大なものになつたであらう。殊に排日の影響は甚大であつて、かかる危険が随伴する所に半封建的半植民地的支那に於ける外國人企業の特徴が見出されるのである。本書第二編事業概況の記事は、會社の發展史を語るものにて、第十編我社の特殊性の記事と共に、這般の事情を明らかにして居る。

日清汽船會社が、當面した最初の障害は英國側の妨害であつ

た。揚子江は當時英國汽船の獨壇場であつたと見做して良く、日本郵船會社の如きさへ、麥邊洋行の權利を買収しても、九江・漢口等の設備使用を許されず、英國旗を掲げて航行せざるを得なかつた事は既述した所である。英國側太古・怡和兩洋行は招商局を使喚して、共同して競争を挑み、運賃同盟はまだしも日清汽船の船が海難するも之を救助せずと祕かに約束したときへ噂されて居る。先住者たる英商が最善の水陸設備を獨占して居るのは致し方がないとしても、彼等は後進の日本側が碼頭等の設備充實のため土地を買収せんとするのを極力妨害し、佛國上海租界の外灘の土地、蕪湖の稅關所有地等の我が買入交渉を不調に終らせてしまつたのである。

次に受けた而して最も大きな障害は排日抗日運動である。本三十年史は、我が國獨り最大の支那排外運動の對手となり、斷續三十年前後九回の排日抗日史を記録するに至つたと記して居り、この間日清汽船の經營が眞乎「國權の死守」たるに在つたと述ぶる所は、吾人の襟を正さしめるものがある。そのうち最も大なる排日運動は大正四年二十一ヶ條日支交渉に基因する第三回日貨排斥運動と昭和六年萬寶山事件、滿洲事變、上海事變に基因する、第九回日貨排斥運動との二つである様に思はれる。二十一ヶ條問題に基因する排貨運動は從來に見ない激烈さ

で、日支貿易に及ぼした影響は甚大なるものがあり、揚子江各航路とも支那人積荷は久しく皆無の状態に陥り、相當の打撃となつたのみならず、排貨運動が政治運動と結び且職業的運動者を生じたこと、及び五月九日が國恥記念日となつたこと等、禍を後日に遺したものである。又昭和六年滿洲問題に基因する排日運動は最近のものであつて、過去數次に亘る經驗により、戰術は細に入り、組織整然として、嘗つて見ない險惡の徵候を示し、遂に戰鬪状態にも立ち到つたもので、今回の支那事變の遠因とも成るのである。幸にして今次支那事變の結果、新國民政府の日支提携主義に基き、排日精神は一掃されんとするに到つた。我が航權は、茲に一大障害を超克し得たのであつて、今後の發展は期して待ち得る所である。

今や東亞新秩序に於ける我が航權の確立の必要が痛感され、不用有害の競争を一掃し、我が海運力の糾合を計る爲め、昭和

十四年八月東亞海運株式會社が新設せられ、日清汽船會社は創業以來三十二年四ヶ月餘になる其の營業を全部之に移讓するに到つた。本書が三十年史たるばかりでなくその追補と稱するはこの東亞海運株式會社の設立史を記述したからである。本書の價値はこの追補に依つて極めて歴史的なものとなつた。

吾人は歴史を忘れてはならぬ。大陸の經綸また然りである。終りに本三十年史の序文、日清汽船株式會社取締役會長岡田永太郎氏の言葉を掲げたい。「本書編纂の目的は固より社業の變遷を明らかにするに在るも、又自から故きを温ねて新しきを知るの意なきに非ず。若し夫れ、隱約の裡に大陸經營の要諦を語り新秩序の建設に資するものあらば、幸甚之に過ぎざるなり。」と。その意を得たものである。我等は國土的信念を以て大陸發展史を續くべきであると思はれる。(在上海——大平善悟)