

北清輪船会社の汽船による渤海航運について

松浦 章

要旨：1911-1913年の時期に大連において本拠地を置き、渤海海域や山東半島沿海との間に汽船航運を展開した北清輪船会社の活動について述べたい。北清輪船会社は僅か2年ほどの間しか存在は知られないが、その後設立された大連合名汽船会社、それを継承した大連汽船会社の前進として活動したが、残された記録は少ない。そこで大連で発刊された新聞を参考に、北清輪船会社の活動について述べるものである。

キーワード：20世紀初期 北清輪船会社 大連 渤海 山東半島

1 緒言

20世紀初頭の東アジア海域には多くの汽船会社が勃興し、その最前線を走破していたのが清朝中国と日本の汽船会社であった。¹その内、日本が中国大陸に進出を展開する過程において、遼東半島の良港大連が中国東北部への基幹港として重視されていた。その大連において汽船航運業を興起した会社が大連汽船会社がある。²その大連の汽船会社の領袖が次のように記している。

海運業の盛衰は一國の通商、産業及び殖民事業の盛衰に至大の關聯を有するや言を俟たず。

3

と言う記述によって序を記した増田義男は、大連を基点に中国東北地方において基軸鉄道の事業を展開していた南満洲鉄道株式會社の後援を得て設立された大連汽船會社の専務取締役であった。

大連汽船會社は、大正2年（1913）1月に大連において資本金10万円により設立された大連

¹ 松浦章「海運——清朝中国と明治日本の海運競業」、岩波講座『東アジア近現代通史 別巻アジア研究の来歴と展望』岩波書店、2011年9月、203～218頁。

² 『大連汽船株式会社二十年略史』大連汽船株式会社、1935年6月。『社史で見る日本經濟史 植民地編 第21卷 大連汽船株式会社略史』ゆまに書房、2003年7月による。以下同。

³ 『大連汽船株式会社二十年略史』大連汽船株式会社、1935年6月、序1頁。

汽船合名会社に始まる。その後、日本郵船會社、大阪商船會社などの有力汽船會社に次ぐ企業として成長していった。

しかし大連汽船會社が一举に設立されたわけではない。その前史に相当する時期に活動し、現在では看過された汽船會社として短期の命ではあったが北清輪船公司があった。

そこで本稿において北清輪船公司の航運活動に関して述べてみたい。

2 渤海湾・黄海における汽船航運

中国沿海における汽船による航運活動は、欧米の汽船会社が主力となり上海、廣州を中心に展開されていた⁴が、1892年には招商局輪船公司在天津と東北遼河の河港である牛莊との間で汽船による定期航路を開始する。⁵その後、1898年にドイツが山東半島の膠州湾周辺の地域を租借するとまもなく、青島と上海を結ぶ汽船の定期航運を開始している。⁶長江口以北の海域である黄海、渤海においても汽船航運が漸次展開されていくのである。そのような時期の1894年に日清戦争が勃発する直前に山東半島の芝罘を拠点として日本人高橋藤平が経営した高橋洋行が、渤海湾内の汽船航運を開始したとされている。⁷高橋洋行に関して詳細は不明であるが、『官報』第1964号、明治23年(1890)1月18日付の「芝罘港穀物商況」によれば、山東半島の芝罘現在の煙台において商業活動を展開していたことが知られる。芝罘で白米の不足から、他地域からの米穀の搬入が考えられた。しかし江蘇、浙江省等においても米穀が昂騰していたため搬入が困難であった。具体的には上海経由で江蘇省の鹽城米などの移入が行われるが高額であったのである。このため、芝罘の商号順泰号は、朝鮮半島から白米の輸入を企図したのであった。このため朝鮮国の仁川港から芝罘に向けて朝鮮米の輸入が行われたのである。

本月(明治22年12月)一日、同港ヨリ入港ノ肥後丸ニテ五百十三噸、同二日入港ノ敦賀丸ニテ六百七十八噸、合計千百九十一噸(我五百九十五石五斗)ノ朝鮮白米ヲ輸入シタリ。

即其輸入者店號及噸數ヲ擧クレハ左ノ如シ。⁸

とあり、この朝鮮白米の芝罘への輸入に従事したのは次の店舗等であった。ここで述べられている「噸」とは袋に相当する。三井物産會社が498袋、怡順号が136袋、永來盛号が59袋、興來盛号が20袋、履太謙号が114袋、雙盛号が171袋、高橋洋行が15袋、錦盛号が55袋、新祥

⁴ 早期の重要な成果が、Kwang-Ching Liu, *Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1974*, Harvard University Press, 1962. である。

⁵ 『大連汽船株式会社二十年略史』19頁。

⁶ 松浦章「ドイツ占領期の青島と上海間の汽船航路」『海事史研究』第67号、2010年12月、1~16頁。

⁷ 同書、19頁。

⁸ 『官報』第1964号、明治23年(1890)1月18日付「芝罘港穀物商況」。

和号が 16 袋、仁昌号が 7 袋、公和順号が 100 袋を輸入している。これらの店舗等で合計 678 袋を「清商九舗ニテ輸入」⁹している。そして 513 袋が「在仁川港我商人ヨリ當港三井物産會社外人ヘノ委託販賣品」¹⁰として、三井物産に次いで関与していた店舗として高橋洋行の名が知られるのである。

今回我商人ヨリ三井及高橋洋行等ニ回送セシ米ハ、同時ニ仁川港ヲ積出シタル清商ノ輸入米ニ比スルニ、其品質ニ非常ノ等差アリ。米粒ハ可ナリ齊一ナルモ、精磨頗ル粗ニシテ、清商輸入米ノ如ク純白ナラス。且ツ砂石糟糠等ノ混合物甚タ多キカタメ、随テ其市價モ清商輸入米ヲ上白トシ、一斛ニ附キ九兩五錢、我商人ノ分ハ、中白ト爲シ八兩五錢ノ價格ヲ附スルニ至レリ。¹¹

とあるように、三井物産と高橋洋行が、仁川港から芝罘に輸入した白米には品質の点で中国商人の輸入白米より劣っていたとされた。

このころの芝罘を中心とする海上航運に関して、『官報』第 2083 号、明治 23 年（1890）6 月 11 日付の「芝罘ノ商業習慣及例規」の運輸によれば、

山東省ハ東南北ノ三方海ニ到ル處海運ノ利アリ。殊ニ本港ハ本省東北嘴ニ突出シ、大小船舶ノ碇泊ニ便ナルヲ以テ、往來船舶ノ寄港スルモノ常ニ百ヲ以テ數フヘシ。而シテ往時ハ輸出貨物トモ一切蓬船ヲ以テ運送セシカ、近年ニ至リテハ清國人モ汽船ノ蓬船ニ比シテ便利且ツ堅牢ナルヲ感シ、又汽船ノ運賃逐年低落セルニ由リ、蓬船ハ其數ヲ減スルニ至レリト雖モ、仍ホ一年中江南ヨリ來ル沙船ト名クルモノ三百餘艘、寧波船三四十艘、廣東船十餘艘、福州船五六艘、盛京省ヨリ來ルモノ三千餘艘、直隸船百餘艘ニシテ、合計三千四百餘艘ニ下ラス。又外國輸入品ハ大概上海ヨリ來ルニ由リ其十分ノ八九ハ汽船ニテ運送シ、内國産ハ一般蓬船ニ搭載スルモノノ如シ。而シテ當港ヨリ山東省内各地ヘ貨物ヲ運輸スルニハ、沿岸地方ハ海運ニ依リ、海濱ヲ距ル數十里ノ地方ハ人馬牛ノ力ヲ籍ルヲ例トスレトモ、省内有名ノ城市及市場、或ハ貨物産出地ハ河海ニ臨近シ、貨物運搬上自然便利ノ地形ヲ占ムルヲ以テ、從來大小蓬船ヲ利用セシカ、昨年三月以來本港海關道ニ於テ内地民輪局ナルモノヲ新設シ、當港ヨリ西北登州府龍口灣、青州府大平灣マテ百二十五哩ノ間、毎二週一回ツツノ定期航海ヲ開キ、廣濟號ト稱スル四百餘噸積ノ汽船ヲ以テ之ニ充テタレハ、爾來蓬船、汽船交々往來シ、内地トノ交通運輸一層迅速ニシテ且ツ便利ト爲レリ。又龍口灣及大平灣ヨリ内地ヘ前進スルニハ、大小ノ江河アルニ由リ、之ヲ利用シ該地ニ於テ更ニ

⁹ 『官報』第 1964 号、明治 23 年（1890）1 月 18 日付「芝罘港穀物商況」。

¹⁰ 『官報』第 1964 号、明治 23 年（1890）1 月 18 日付「芝罘港穀物商況」。

¹¹ 『官報』第 1964 号、明治 23 年（1890）1 月 18 日付「芝罘港穀物商況」。

小船ニ積換へ輸送スルト云フ。¹²

とある。1890 年当時の芝罘において旧来の帆船がなお活動する一方、汽船の台頭が見られた。光緒十五年（1889）三月に芝罘に民輪局が新設され、芝罘と登州府龍口灣、青州府大平灣の間 125 哩を隔週に 1 航海の定期航路を開設したように、沿海の汽船も漸次拡大している状況にあったことがわかる。このような環境で高橋洋行も芝罘を起点に汽船業や貿易業務に従事していたと思われる。

このような時期に大連において汽船の定期航運を行う汽船会社が設立されるのである。

3 北清輪船会社の活動

北清輪船会社が設立されたのが明治 44 年（1911）6 月である。そのことについて『大連汽船株式会社二十年略史』は、「北清輪船会社の設立」として次のように記している。

[明治]四十四年六月、松茂洋行の河邊勝、田中商會の田中末雄兩氏は大連を基點とし、北支沿岸に於ける各航路開拓の目的を以て組合事業として資本金二萬圓の北清輪船公司を設立し、本店を大連市東郷町二十四號地に置き兩氏代表社員となり、海運業及び倉庫營業を開始せり、即ち同公司是福星丸（七八九總噸）及び龍平丸（七五七總噸）の汽船二隻を使用し、福星丸は毎月二回大連を起點として芝罘、安東縣、天津間を又龍平丸は毎月五回大連を起點として旅順、登州府、龍口間の航路を爲すものなり、而して本航路は南滿洲と直隸、山東兩省との交通貿易上至大の關係を有するを以て關東都督府に於ては、これを同府の命令航路と爲し、福星丸に對しては一箇年金一萬六千圓、龍平丸に對しては一箇年金一萬七千七百圓の航路補助金を交付する旨發令せり。¹³

とあり、1911 年 6 月に北清輪船会社が設立された経緯を述べている。

北清輪船会社の設立に参画したとされる松茂洋行と田中商會について触れてみた。松茂洋行について詳細は不明であるが、『泰東日報』¹⁴第 650 号、宣統三年正月十六日の広告に、

松茂洋行 運輸公司 大連監部通二丁目

電話 長五一五番 二五九番

とあり、同洋行の旗印には「河」を図案化した文様が描かれている。その「河」は「河邊勝」の河を意匠化したものであ



¹² 『官報』第 2083 号、明治 23 年（1890）6 月 11 日付「芝罘ノ商業習慣及例規」。

¹³ 『大連汽船株式会社二十年略史』27～28 頁。

¹⁴ 本稿で使用した『泰東日報』は上海図書館のマイクロフィルムに依拠した。以下同。

ろう。

田中商会に関して『泰東日報』にも広告などが見られる。北清輪船会社が設立される以前の田中商会における汽船事業の一端を『泰東日報』の記録からみてみたい。

『泰東日報』第 647 号、宣統三年正月十一日、1911 年 2 月 9 日付の広告に、

田中商會輪船由大連開往各埠頭日期廣告

◎第二十永田丸 廿八日早十一點鐘 由大連開往 烟臺 龍口

◎龍平丸 廿九日晚五點鐘 由大連開往 每四天開往

旅順 烟台 登州府龍口

撫順煤發賣

大連市加賀町 電話二七八番 田中商會

とある。

翌日の『泰東日報』第 648 号に掲載された同商会の広告はほぼ同文である。しかし第二十永田丸の航行先が、山東半島の煙台・龍口ではなく、急遽日本の門司に替わっている。これは翌日の『泰東日報』第 649 号でも門司のままである。その後、『泰東日報』第 653 号、宣統三年正月二十一日、1911 年 2 月 19 日付の広告では、第二十永田丸の目的地が「海州」となっている。

田中商会には他に所有船があった。その第 22 号永田丸の記録が、『泰東日報』第 711 号、宣統三年四月初二日、1911 年 4 月 30 日付の「大連」記事覧に、「永田丸沿岸巡邏之成績」として次の記述が見える。

本埠田中商會二十二號永田丸、前爲防範單疫傳染、開行關東洲沿海、巡邏取締帆船、迄日前、旋航歸港、頗著成效、迨日昨更開往長山列島巡邏矣。」

とあり、この時期に流行していたペストの防疫のために田中商会の第 22 号永田丸が使われている。東北沿海を巡航し、遼東半島南岸の島嶼にある長山列島にも至っている。この時期に流行した疫病は、中国大陸に進出した日本にとっても緊急の課題であったことは確かである。大連における疫病の防疫に従事した軍医であった光畑三郎は、当時を回顧して、

明治四十二年にコレラの大流行がありました。…四十三年に引續き又コレラがありました…四十三年にもコレラが流行った。その頃は殆ど毎年のやうに流行致しました。…明治四十四年の十一月満洲里方面でペスト患者が出まして、時恰も舊正月を控へて、山東省に歸省する苦力の南下につれて病毒が侵入して参りました。¹⁵

¹⁵ 光畑三郎「大連海港檢疫に就て」、『海友 開港三十年周年記念號』通卷 316 號、大連海務協會、1936 年 10 月。「大連開港三十周年記念 海事座談會」54 (53~56) 頁

とされたように、明治 44 年 (1911) 当時のペストの流行に関して、『泰東日報』第 647 号、宣統三年正月十一日、1911 年 2 月 9 日付の「白話」欄に容蕨泉の「防疫白話」として「大連醫院會医長、河西博士、説く起如今南北滿洲各地、開的這瘟災的病原」と見られるように、「瘟災」すなわち急性伝染病、それは『泰東日報』の同時期の各号に見られる「鼠疫」であり、それは当時黒死病と呼称されたペストで核子瘟と呼ばれ、このペストが東北各地に蔓延していたようである。

このような疫病の防疫に田中商会の第 22 号永田丸が協力していたのである。

そして北清輪船会社の広告が、『泰東日報』第 833 号、宣統三年八月初一日、1911 年 9 月 22 日号に見られる。

北清輪船公司

奉准關東都督府命令、由大連開往各埠、日期廣告

◎龍平丸 華廿九日正午開往旅順 登州府 龍口

◎福星丸 二十九日、八月六日午後六點鐘開往 天津 烟台 安東

大連東郷町 北清輪船公司啓 電話五一五

代理 裝貨客票 大連加賀町 田中商會帳房 電話二七八 (一一七五)

とある。同広告は『泰東日報』第 835 号、宣統三年八月初三日、9 月 24 日にも見られそして同第 836 号 (9 月 26 日) も掲載されている。

『泰東日報』第 842 号、八月十二日、10 月 3 日の広告では形式は同様で、

◎龍平丸 華十五日正午開往旅順 登州府 龍口

◎福星丸 八月十七日、八月十五日午後六點鐘開往 天津 烟台 安東

とあって、龍平丸と福星丸の 2 隻の航行先は同じであるが、出港時間が変わっている。

以上の広告から北清輪船公司是龍平丸と福星丸の二隻を使って、大連から山東半島の烟台・登州龍口と天津そして遼東半島の付け根の南、朝鮮半島と接する安東とを結ぶ定期航路を運航していたことがわかる。

その後、『泰東日報』第 1214 号、中華民國 2 年 (1912) 1 月 26 日付の広告には、

北清輪船公司

關東都督府指定行輪

・龍平丸 陽一月二十六日正午開往旅順・登州府龍口・石島嘴

・天潮丸 陽一月廿六日下午三時開往 神戸行

・濟通丸 二月一日下午五時開芝罘

大連東郷町 (電話五一五番)

北清輪船公司啓

代理 装貨客票 田中商會帳房

大連加賀町 電話(二七八番 一一七五番)

とあるように、福星丸に替わり天潮丸と濟通丸が加わっている。大連と山東半島とを結んだのみならず、日本の神戸までの航路を拡大したのであった。

北清輪船会社が航運を開始した当初の『泰東日報』の広告は同紙が残されていないため不明であるが、同紙第 835 号には宣統三年七月二十九日、1911 年 9 月 21 日付の広告が残されている。

北清輪船公司

奉準關東都督府命令由大連開往各埠日期廣告

◎龍平丸華廿九日正午開往旅順 登州府 龍口

◎福星丸二十九日、八月六日午後六點鐘開往 天津 烟台 安東

大連東郷町 北清輪船公司啓 (電話五一五)

代理 装貨、客票 大連加賀町

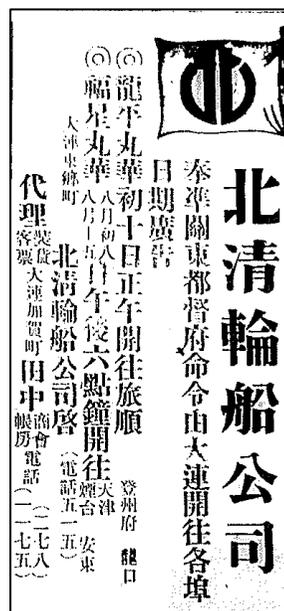
田中 商會 帳房

電話(二七八)(一一七五)

とある。その後の『泰東日報』に掲載された広告から北清輪船会社の旧暦七月末から八月分の出船汽船名を整理すると次の表 1 になる。

1911 年 9-10 月北清輪船公司の大連出港日程 表 1

号数	出港日(西暦)・時刻	旅順 登州府龍口	天津・烟台・安東
835	7月29日(9月21日)正午	龍平丸	
835	7月29日(9月21日)午後6時		福星丸
837	8月5日(9月26日)正午	龍平丸	
835	8月6日(9月27日)午後6時		福星丸
838	8月8日(9月28日)午後6時		福星丸
838	8月10日(10月1日)正午	龍平丸	
838	8月15日(10月6日)午後6時		福星丸
840	8月15日(10月6日)正午	龍平丸	
840	8月17日(10月8日)午後6時		福星丸
846	8月20日(10月11日)正午	龍平丸	



843	8 月 23 日 (10 月 14 日) 午後 6 時		福星丸
846	8 月 24 日 (10 月 15 日) 午後 6 時		福星丸
850	8 月 25 日 (10 月 16 日) 正午	龍平丸	
850	8 月 30 日 (10 月 21 日) 午後 6 時		福星丸

以上のように北清輪船公司是、龍平丸を 4~5 日毎に大連から旅順を経由して芝罘より西の登州府龍口を最終目的地として航行していた。大連と龍口の間は 117 海里の距離であった。¹⁶この航路の間を往路、復路が各 2 日程の航海であったと思われる。また福星丸は大連から烟台に寄港し、天津そして安東に寄港して大連に戻る周遊航路を運航していたと考えられる。運航表から見てその周遊航運はほぼ 7 日程であったと思われる。安東は朝鮮国境に近い遼東半島の付け根に位置して、大連とは 159 海里、大連・烟台は 89 海里、烟台・天津は 202 海里¹⁷であるから、周遊海路は 900 海里であったと思われる。

『泰東日報』第 922 号、宣統三年十二月初一日、1912 年 1 月 19 日付の広告から北清輪船公司は一隻を増便した。その広告は次のようにある。

北清輪船公司

奉准關東都督府命令由大連開往各埠日期廣告

◎濟通丸華十二月初四日午後五點鐘開往芝罘

◎龍平丸華十二月初二日正午開往旅順 登州府 龍口

◎福星丸華十二月初五日開往龍口

大連東郷町 北清輪船公司啓 (電話五一五)

代理 裝貨、客票 大連加賀町 田中 商會 帳房 電話 (二七八)

(一一七五)

とあり、新たに濟通丸を大連・芝罘航路に投入している。

外務省外交史料館に「北清沿岸各港航行ノ目的ヲ以テ滿鉄会社ニ於テ船舶建造一件」文書が残されている。同文書は、明治 45 年 1 月 11 日、1912 年 1 月 11 日付の在芝罘日本領事館の公信である。

公信 第五號 主管政務局 第一課

明治四十五年一月十一日

在芝罘

¹⁶ 『中華人民共和国分省地図集』中国地図出版社、1992 年 10 月、66 頁。

¹⁷ 『中華人民共和国分省地図集』26、66 頁。

副領事 相羽 恒次

外務大臣子爵内田康哉殿

北清輪船公司取扱汽船濟通丸ニ関スル件

関東都督府補助ノ下ニ、北清沿岸各港間ニ航行ノ爲メ南滿鐵道會社ノ新造セシメタル汽船濟通丸(總屯数千百三十九屯)ハ今回愈北清輪船公司取扱ノ下ニ航海ニ従事スル事トナリ、本月十日大連ヨリ當港エ入港シ來リ、同日其後衆人へ觀覽ヲ許シ、夕刻大連ニ向ケ出帆セリ。冬期中ハ天津・安東届等ハ結氷スルヲ以テ、当分仁川・大連及當港間ノ航海ニ従事スト云フ。

右報告申進候

敬具¹⁸

この文書は、在芝罘副領事の相羽恒次が外務大臣内田康哉宛に提出した公信であり、明治 45 年 1 月 11 日、1912 年 1 月 11 日付において南滿洲鉄道株式会社が新造した濟通丸、総噸数 1039 噸を北清輪船会社の取扱として北洋航路に就航させるとしたものである。濟通丸は 1 月 10 日に芝罘港に入港後、同船を人々に觀覽させ同日夕刻に出港したことがわかる。冬期は北洋海域で結氷する港もあるためしばらくは大連と朝鮮国の仁川港そして山東の芝罘との間を航行させるとするものであった。

北清輪船会社が、北洋航路に濟通丸を投入して後の航運日程は、『泰東日報』の広告から次の表 2 のようになる。

1912 年 1 月北清輪船公司の大連出港日程 表 2

号数	出港日(西曆)・時刻	旅順 登州府龍口	龍口	芝罘
922	12月2日(1月20日)正午	龍平丸		
922	12月4日(1月22日)午後5時			濟通丸
922	12月5日(1月23日)		福星丸	
924	12月8日(1月26日)	龍平丸		

『泰東日報』第 1216 号、1913 年 1 月 29 日付では、龍平丸の出港時間が変更されている。

・龍平丸 陽一月三十一日正午開往旅順・登州府龍口・石島嘴

このことから、龍平丸はほぼ 5 日間の日程で大連・旅順・登州府龍口・石島嘴の港に寄港する定期航路を運航していたようである。

その後、『泰東日報』第 1221 号、中華民國 2 年 2 月 4 日、1913 年 2 月 4 日付の広告は次のようにある。

¹⁸ 外務省外交史料館 登録番号：B-3-6-3-87

北清輪船公司

關東都督府指定行輪

- ・龍平丸 陽二月六日正午開往旅順 登州府龍口 石虎嘴
- ・天潮丸 陽二月七日下午五時開往神戸行
- ・濟通丸 二月十六日下午五時開往芝罘

大連東郷町 北清輪船公司啓 (電話五一五)

代理 装貨、客票 田中商會 帳房

大連加賀町 電話 (二七八) (一一七五)

この広告は次に見るように北清輪船公司の大連出船広告としては最後のものになった。そして翌日の『泰東日報』第 1222 号、2 月 5 日付の広告から次のように変更されている。

關東都督府指定行輪

- ・龍平丸 陽二月六日正午開往旅順 登州府龍口 石虎嘴
- ・天潮丸 陽二月七日下午五時開往神戸行
- ・濟通丸 二月十六日下午五時開往芝罘

大連監都通一丁目二十六番地

大連瀛船合名會社

東郷町二丁目二十四番地 (電話二五九、五一五)

松茂洋行

北清輪船公司

加賀町十八番地 電話 (二七八)

代理 装貨、客票 田中商會

同販房 (電話一一七五)

とあるように、中華民國 2 年 2 月 5 日の広告から、大連瀛船合名會社の名が登場し、その搭乗等を扱う事務所として松茂洋行と並び北清輪船公司が見られる。このことから北清輪船公司は一取扱所になってしまったことが判る。

それ以降の汽船運航は『泰東日報』の広告から次の運航表が作成できる。

1913 年 2 月大連瀛船合名會社の大連出港汽船名 表 3

号数	出港日・時刻	旅順 登州府龍口 石虎嘴	神戸	芝罘
1222	2 月 6 日正午	龍平丸		
1222	2 月 7 日午後 5 時		天潮丸	
1223	2 月 11 日正午	龍平丸		

1223	2月12日午後5時		天潮丸	
1222	2月16日午後5時			濟通丸
1224	2月17日午後5時		天潮丸	

北清輪船公司による大連からの北洋航路の開設は、この航路に関係した地域との間でどのように海上交通の効果が生じたのであろうか。その具体的な事例の一端を『泰東日報』の記事から見てみたい。同紙第844号、宣統三年八月十四日、1911年10月5日付の論壇に「歡迎山東紳商團之來連考察」の記事が掲載されている。

自海通以來、渤海沿岸惟有芝罘首開商埠、故除上海及長江一帶外、中國與外國之通商、芝罘實居其重要口岸之一、故山東之文物比他省早見進步、此則衆所齊悉者也。泊大連爲俄所經營、膠州爲德所經營也。渤海之商潮忽然一變、膠埠聯鐵路、引礦山一控制直魯兩省一面、直成東海之吞吐口、連埠賴東清路、遠聯歐洲、而直成滿洲之吞吐口、至此芝罘一埠、殆爲連膠兩埠所牽制兩臂全無所用、商務一落千丈、致無人復說煙埠者、則理之所應然、亦屬商路一開一闔之妙機、未始其所以鼓動進步也。

自烟埠商務漸形零落以來、魯省有志者無不悉心挽回、如烟灘鐵路一案、雖因籌款匪易迄無端倪、然其維持大局之熱心則竟無艾、亦可爲山東之將來祝也。近來連埠與魯省之交通日殷一日、中外船舶皆可按期來往、乃如龍口一埠、向爲蕭條之一漁村、今則與芝罘駢驅、爲魯北之一吞吐口、如此後逐漸改良口岸、修關商埠、一面出修路政策、而妥全交通之便、吸收中外船舶於此、北與滿洲隔一衣帶水、而大興交易、則山東實業之振興、亦庶幾由是可負擔一部分之功、而況黃縣地方住民殷富、出產豐饒、凡振興實業經營商務之事、皆有可以實行而發展之實業乎。側聞前游有提倡修築龍口至黃縣間之鐵路者、雖未悉其事能否實行、然似未可謂不合機宜也。則或者將來有見諸實行之一日、亦未可料、總而言之、山東開發則能以鼓吹滿洲之開發、滿洲之開發亦實爲吹山東開發之巨鐸也。然悉兩方面之心目、聯絡兩方面之感情、融洽兩方面之肺肝、而後商情可以考查、商策可以講求也。則爲之之道尤莫先於考察實情矣。

山東黃縣及龍口等處鉅紳殷商早已有見及此、此次組織一考察團、本日抵大連、將詳視人所設施一切事業以資考鏡也、連埠日人等皆熱心歡迎之、均無不願與其照料一切、以期於考察上俾莫缺憾、至連埠華商界之熱心歡迎更莫論已、記者於此不禁爲中日兩國人之睦誼祝、並爲山東商務勃興之將來祝。

とある。

20世紀後半に至るまでの山東半島及び山東半島渤海沿海の最大の商港は芝罘であった。¹⁹芝

¹⁹ 劉素禁『烟台貿易研究(一八六七～一九一九)』台湾商務印書館、1990年10月、8～35頁。

果が長江口の上海以北の巨大な貿易港として山東半島における商品流通の重要な基幹港であった。そのような状況においてロシアが大連に、ドイツが青島に進出して、大連、青島が対外開放された。これら外国勢力の進出によって青島や大連が急速に近代的な船舶が寄港できる良港として浮上してきたのであった。

そのような時期の 1911 年 10 月に山東半島からの紳商団体が大連を訪問した。その最大の理由は、山東半島と大連を結ぶ汽船航路が開通したことであった。その汽船航路に関して述べられてはいないが、北清輪船公司による定期運航が大きな契機になったことは想像に難くない。山東半島には古くから良港とされる芝罘があるが、青島や大連の急速な発展によって、旧来の繁栄は終息する傾向にあったなかで、山東半島の芝罘に近い地に居住する紳商の中には危機感が生じていたものと思われる。特に龍口から近い商業隆盛地である黄縣と北清輪船公司が寄港する龍口との間に鉄道を敷設する計画が持ち上がったとしていることが山東半島と大連との連携を企図されていたと見る事が出来よう。

このよう北清輪船公司の北洋航路の開設は、大連を擁する遼東半島及びその沿海地域のみならず、同半島と対峙する山東半島地域にも大きな影響を与えていたと考えられる。

ここで述べられた「山東黄縣及龍口」について触れてみたい。黄縣は登州府に属していた。同治『黄縣志』卷一、疆域志によれば、

風俗黄縣地狭人稠、故民多逐利四方、往往致富、遠適京師、險泛重洋、奉天吉林方萬里之地、皆有黄民履迹焉。²⁰

とあるように、黄縣は土地の面積の割合よりも人口密度が高く、余剰人口は各地に赴き利益を得る仕事に従事していた。その多くは都北京や海を越えて活動し東北地方へも進出していたとされる。

その黄縣の商業区について同治『黄縣志』卷三、食貨志によれば、黄縣の市場は東関、南関、北関、西関が中心であり、これに続いて同書に、

凡四郷都之市、則有六焉。…大者、小者集則不可勝紀也。其居肆而賈者、東街有衣肆、南關有糧肆、西關則列肆數百、銀錢之肆、多至數十。閩廣蘇杭、西洋巧麗之物産、不畢有儼然、一小都會矣。龍口海口也、一名金沙灘、海舶之所集也。官設稅局焉。黄河營亦海口置稅、與龍口同海舶之集、稍亞於龍口。黄地不産木綿、豐年之穀、不足一年之食、海舶木綿、來自江南、稻菽來自遼東、民所仰給也。其商於外也、遼東爲多、京都次之、距遼東數千里、風帆便利、數日可至。…黄民而計之、農十之三、士與工十之二、商十之五。語曰本富爲上、

²⁰ 『同治黄縣志』、中国地方志集成、山東府縣志輯 49、鳳凰出版社、2004 年 10 月、413 頁。

末富次之。…黄縣地寡人衆、惜地如金、沃土一畝、價直五、六十緡。²¹

とある。黄縣の市場には数多くの店舗があり、東街には衣服関係の店舗があり、南関には糧食の店が、西関街には数百の店があった。とりわけ金融関係の店舗だけで数十あったとされる。これらの店舗には福建や広東から蘇州や杭州の品々が並び西洋の珍奇な品々もあったとされ地方の小都会を形成していたのであった。その黄縣の外港が龍口港であった。黄縣は土地が少ない割に人口が多いので、豊作でも一年の収穫では不足して、他の地より食料の供給を仰がねばならなかった。船舶が江南から木綿布を遼東から食料を供給されることが恒常的な状況になっていた。また黄縣の人々も遼東に進出する者が最も多く、それに次ぐのが北京であった。遼東へは帆船を利用しても数日で赴ける利便さがあった。黄縣の人口の内、10分の3が農業に従事し、10分の2が士大夫や工人であり、半数のひとが商人となっていたと言われる。そのため富民も大きく本富と末富と呼称された二層あったようである。黄縣の土地は高く金と同様であったと言われたようである。

このような黄縣の外港が龍口港であり、先の『泰東日報』に記載された山東の大連考察団は黄縣の商人集団の訪問であったことは間違いないであろう。

龍口港と大連港との関係は重要であったようで、大正元年(1911)の東亞同文書院の調査によれば、

我が満洲經營が根據を大連に置く以上は、大連と山東沿岸諸港との航海を開始し、一方に航海権を獲得すると同時に他方貿易の擴張を圖らざるべからず。先づ其の第一歩として明治四十三年より天城丸此の航海に従事し居りしに四十四年五月二十六日關東都督府の公議により北清輪船会社の名称の下に六月一日より北清沿岸諸港間の貨客運輸並びに之れに附帯する業務を営むを以て目的とせる汽船會社開始せらるるに至れり、即ち其の航行線を分ちて二となす。

(イ) 大連龍口線 毎月四回旅順、登州府を経て龍口に至り逆航して大連に歸航するもの。

(ロ) 大連天津線 大連より芝罘、安東縣に至り、これより大連を經、天津に至り、天津より大連に直航するを一航海となす。但し冬期は大連、芝罘仁川間の定期航海をなすもの。

此等航路は都督府の命令航海なり、關東都督府は本公司の航業を保護するため、大連龍口線年額一萬七千六百圓、大連天津線年額一萬六千圓を補助せり。

以上の如くなるを以て普通の營利會社と異なり、運賃も比較的低廉に且つ大連より北清各港に輸出する日本商品に對しては、規定運賃の二割引をなす等、銳意對岸地方の開拓に従事し居れり。而して其の開始以來日尚淺く成績見るべきものなしと雖も、日に月に隆盛を

²¹ 『同治黄縣志』、中国地方志集成、山東府縣志輯 49、鳳凰出版社、2004年10月、425頁。

見、撫順炭の龍口向輸出の同航路によるは勿論豆粕、雜貨等大連より輸入せらるるもの日に多きを加ふるに至れり。²²

とある。大連と龍口との間の汽船航運は日本の会社により、明治 43 年（1910）に始まり天城丸がこの航路の航運に従事したようである。そして翌年明治 44 年（1911）年 5 月 26 日に関東都督府の命により北清輪船会社が 6 月 1 日に設立され、渤海沿海等諸港間の貨客運輸などの業務をおこなうようになった。

この報告から大連港と龍口港を結ぶ航路は、毎月 4 回旅順に寄港して龍口港に至たり、また大連港に帰港する行程で運航されていたとされるが、先に示した北清輪船会社の設立当初の運航日程は、ほぼ 5 日おきに大連港と龍口港とを往復していることから、1 ヶ月 5-6 回の運航が行われていたことになる。

北清輪船会社の汽船に対して中国側でも汽船の航運事業が展開していた。『盛京時報』第 1,346 号、宣統三年四月初九日、1911 年 5 月 7 日付の「東三省新聞」の營口欄に「肇興輪船來客之多」に、

華商肇興公司之肇興輪船、月前開往山東登州龍口、運送客位、於前日晚、潮進口、由龍口返來、載有零碎包件無算、共裝來客人六百七十餘人、據聞風氣、漸開一般行旅、悉皆坐用華商輪船、藉表愛國之忱、得以保守利權、可概見矣。²³

とあり、中国資本で設立された肇興輪船が東北の營口と山東との間に汽船航運を開始したことが記録され、乗客 670 余名が乗船していたことが報じられている。

『盛京時報』第 1,383 号、宣統三年五月二十五日、1911 年 6 月 21 日付の「東三省新聞」の營口欄に「航業又起小潮」に、

本埠（營口）各輪船航行、山東各口者、向有怡和・芝罘・温州三船、去年増出肇興共計四艘、今年温州去、而返換到彰州、仍如前數近來、又有二永田丸亦走龍口登州、各港生意未免減色、本月初間、芝罘因肇興相爭、致出免票、不取搭客分文衝突、累日經人調說議定每次兩來兩往、各不相擾始行相安無事、乃近日二永田丸、又出減價票每客僅收二角適芝罘在埠、遂亦放出免票以相抵制不知、又將如何口結也。²⁴

とあり、營口と山東半島の港湾とを結ぶ汽船が怡和、芝罘、温州各船の 3 隻にさらに肇興輪船の 1 隻が加わり競争が激しくなっていた。さらに「二永田丸」とあるおそらく田中商会の汽船が營口と大連との間の航運を行うなど、近距離の汽船航運が活発化していた。

ここに見られる『盛京時報』第 1,368 号、宣統三年五月初七日、1911 年 6 月 3 日付の「東三

²² 東亞同文會編纂『支那省別全誌 第四卷山東省』東亞同文會、1917 年 9 月、131～132 頁。

²³ 『盛京時報』影印本 19 冊、盛京時報影印組、1985 年 2 月、43 頁。

²⁴ 『盛京時報』影印本 19 冊、227 頁。

省新聞」の營口欄に「輪船衝突未了」とあり、

太古行芝罘輪船、與肇興公司之肇興輪船、因航行山東各港往來、搭客争減票、價兩不相、下致啓競争七八日間、雙方輪船、未賣票開行、經本埠各客棧執事數十人、出爲調處。…²⁵とあるように、太古行とは太古洋行 Butterfield & Swire²⁶の汽船芝罘号と肇興公司に汽船肇興号とが營口と山東半島との航運事業で競争し、乗船料を減額して競争を激化させていた。

このように、大連のみならず營口からも山東半島の港市との航運を展開していた。



大連・芝罘・登州府龍口地図 (『支那省別全誌 第四卷山東省』附圖による)



芝罘港と龍口港地図 (『支那省別全誌 第四卷山東省』附圖による)

²⁵ 『盛京時報』影印本 19 冊、150 頁。

²⁶ 黄光域『近代中国専名翻譯詞典』四川人民出版社、2001 年 12 月、37 頁。

4 小結

上述のように北清輪船会社は、1911年6月1日に大連を基点として日本の中国東北部に進出した関東都督府の後援を得て設立され、大連から山東半島の芝罘並びに登州龍口そして天津さらには安東との間、さらには神戸を結ぶ定期航路を運航する。しかしその経営の時期は短く、出船広告から見る限り1913年2月4日付の広告を最後に、同社の汽船航運事業は新たに設立された大連汽船合名会社に引き継がれていくのであった。このように北輪船会社の命運は1911年6月1日から1913年2月4日までの1年8箇月の短い間であった。

このため北清輪船会社の航運活動に関する史料は少なく、管見の限り纔に外務省に残された記録を知るのみであるが、大連で刊行されていた新聞『泰東日報』に掲載された同社の出船広告が、その航運活動を知る重要な史料を提供しているのである。北清輪船会社は、大連を基点に山東半島の中北部の登州龍口そして天津、安東との遼東半島南岸、山東半島北岸を基軸航路として、さらに日本の門司や神戸とを結ぶ航路を運航していたのであった。

北清輪船会社が山東半島の登州龍口を寄港地として選択した理由として、龍口からほど近い内陸部に山東半島の商業隆盛地として見られた黄縣があったためと思われる。