1930年代における日本の在華置籍船

劉　　素　　芬
（翻訳：箱田恵子）

緒　　論
一　研究史の整理と資料の紹介
（一）研究史の整理
（二）資料の紹介と分析
（１）日本海軍省「公文備考」の貿易許可資料
（２）新聞・雑誌の変態輸入船資料
（３）『(民国）二十四年航業年鑑』の中国籍汽船資料
二　貿易と海運経営の分析
（一）貿易運航の類型
（二）船舶国籍と船籍港
（三）船主の国籍
（四）傭船主と自営船主
（五）船長の国籍
（六）海運と貿易貨物
結　　論

緒　　論

中国における近代的汽船海運業は，その誕生の当初より，外国汽船との厳しい競争にさらされ，さらに清朝政府がもっぱら官督商辦の輪船招商局を扶植することにのみ意を注いだため，民間部門の発展は立ち遅れた。中でもとくに遅れていたのが，中国北方地区の海運業であった。しかし，1912年以後，このような状況は一変する。辛亥革命により中華民国が成立，加えて第一次世界大戦の勃発により外国汽船の来華が途絶，また中国民族主義による日本製品ボイコットという日本の汽船にとっては不利な情勢が現出するなど，これら時代環境

の変化をうけ，中国の汽船海運業は長足の発展を遂げる。特に北方地区の政記公司は，一躍中国第３位の汽船会社となり，わずかに招商局と三北航業公司に次ぐばかりとなった[(1)]。中国汽船の中で，なぜ北方地区の海運が目覚しい発展を遂げえたのか。また，政記公司と日本人との協力はいかなるものであったのか[(2)]。そこで鍵となるのが，日本の変態輸入船の存在である。多数の変態輸入船が中国の貿易港に籍を置き，政記公司などの中国人商人の名義下で庇護を受けながら，中国沿海で中国，日本，韓国，ロシア間の東アジア海運に従事していた。日本船が中国の港に置籍した背景については多岐に渡る問題が存在するが，しかし関連の研究はなお乏しく，更なる検討が求められる。

一　研究史の整理と資料の紹介

（一）　研究史の整理

日本で俗に「変態輸入船」と呼ばれた船とは「便宜置籍船」の一種であった。一般に国際海運の慣例では，所有権の違いに基づき船舶を自国籍船，外国籍船，便宜置籍船に分類する。いわゆる自国籍船（Nation-flagged Ship）は，船籍港が本国の港である船を指し，本国の交通主管機関より発行される船籍証書を所有するものである。外国籍船（Foreign Ship）とは外国商船の船主が自国で発行された船籍証書を所有するものである。便宜置籍船（Flag-of-convenience Ships, FOC's）とは，自国商人が所有する船舶が，以下に列挙する理由により，便宜置籍国の国旗を掲げ，その国籍に入ったものを指す。その理由とは，（１）低い税率や検査基準などにより，運航経費が削減できるため，（２）戦時における自国政府の徴用により運航できなくなる事態を避けるため，（３）航路経営

(1)　樊百川『中国輪船航運業的興起』（成都，四川人民出版社，1985年），405，450～453，460～472，481～482ページ。

(2)　樊百川の指摘によれば，日本の汽船会社の中には中国進出の便宜のため，汽船を関東州都督府に登録し，支店を開設するものもあった。その数は，1912年から1921年で合計15社，それぞれ１～５隻の汽船を所有しており，合計で27隻，総トン数は10万トン以上に達した。このほか，上海などに分散させていた企業もあった。樊百川前掲書，562ページ参照。

において政治的要素による制約を受けないため，（４）運送料も本国の取り締まりを受けず，弾力性を持たせることができるため，などである。この定義からは，便宜置籍船とは自国船と外国船との中間に存在し，曖昧模糊とした立場であったことが分かる。このため，日本ではこれを「変態輸入船」と呼んだ。

近代東アジアにおける民族主義と近代国家の勃興は，西洋国家による海からの侵略と大きく関わり，国家主権観念はまず海防思想の上に投影された。たとえば，日中両国は近代的海軍の建設に積極的に加わり，造船・海運事業の発展を奨励したことは，すでに先行研究の明らかにするところである(3)。これらの研究の多くは，近代海運の発展において国家が果たした積極的な役割には注目するが，その一方で便宜置籍船に関する研究は少なく，その原因は非常に考えさせられるものである。本来，便宜置籍船とは国際海運市場の一環をなし，それは市場メカニズムの高度な流動性を備えたものである。このため，この制度が近代東アジアへ導入された過程を検討することは，この制度が本質的に船舶国籍の不確定性を伴うこと，およびその背後には海運発展に対し国家が関与することによって生ずる負の影響が隠れていること，さらにそれは民族主義や国家アイデンティティーの問題にも関連することから，却って近代東アジアの国際体系の構造を理解するうえで重要な意義を有する。本稿では，1937年の，日中戦争勃発の前後の時期における日本の変態輸入船を例として，その出現の時代背景を明らかにする。それと同時に，不定期船の賃借経営といった新たな視点から，日中両国の近代海運業の発展において国家が果たした役割とはいかなるものであったのかを改めて検討する(4)。

民族主義的な史観からすると，近代東アジアの海運市場の形成における重要な特色として次の２点が認められる。第一は，英国を主とする外国汽船によっ

(3) 日本を中心とした近代東アジア海運の発展に関しては，近年多くの研究が上梓されている。例えば，小風秀雅『帝国主義下の日本海運国際競争と対外自立』（東京，山川出版社，1995年），片山邦雄『近代日本海運とアジア』（東京，御茶の水書房，1996年），松浦章『近代日本中国航路の研究』（大阪，清文堂出版社，2005年）など。

(4) 朱蔭貴は中・日両国が近代海運業の発展をいかに扶植したかについて詳細な比較を行っている。朱蔭貴『国家干与経済与中日近代化―輪船招商局与三菱、日本郵船会社的比較研究』（北京，東方出版社，1994年）を参照。

て構成される定期航路網，第二は東アジア各国の民族資本による海運業の勃興と外国海運業との競合関係，である[5]。この二大特色を主要課題としてきた研究のありかたは，これまでの東アジア海運に関わる研究に必然的にある種の偏向をもたらした。例えば，定期航路を不定期航路よりも重視してきたこと，大会社の自社保有船を重視し傭船市場を軽視してきたこと，社船を社外船より重視してきたこと，などである[6]。特に，東アジア各国政府がいかにして国策会社を扶植し，国内および国際定期航路を設立し，外国人より海運自主権を取り戻したのかという点にばかり研究は集中してきた。実際には，東アジアの伝統的な海運と貿易は傭船による不定期航路市場を主としていた。それが海運の近代化の過程において，政府によって立ち遅れた，国際競争力を持たない弱小部門とみなされ，淘汰すべき対象とされてしまった。加えて，海運史の研究資料は多くが政府の関連法令や公文書および大海運会社の企業経営資料であって，小規模の海運会社や不定期航路の経営資料はたいてい散逸してしまっており，結果としてこの部門はあるべき研究者の関心を集め得なかった。これもまた従来の研究が均衡を失してきた重要な原因である。

近年，駐外領事の報告や企業経営資料，新聞雑誌などの刊行物を含む多種多様な資料が利用されるようになり，またデジタルアーカイブスの構築により大量の公文書が公開されたことで，海運史研究も豊富な成果を上げているが[7]，これはまた東アジア海運史において，伝統と近代が，政府と民間が，定期船と不定期船がいかに接続するのかという課題の検討にも可能性を与えるものである。1930年代の日本の変態輸入船，つまり日本の関東州租借地の大連，華北の煙台（之罘あるいは芝罘）や青島，華中の上海など中国の港湾に置籍した日本船が本稿の考察対象であるが，これらの多くは小規模会社に属する社外船であり，

(5) 小風秀雅は1860年代から1870年代までの東アジア海運市場の急速な変遷を称して「革命」と呼んでいる。小風前掲書，84ページ参照。

(6) 東アジア海運市場における不定期船と社外船の重要性に関しては，すでに片山邦雄の指摘があるが，なお研究は不十分であり，さらなる考察を要する。片山前掲書，9，320ページ参照。

(7) 例えば，松浦章は The China Mail，『大阪朝日新聞』，『廈門日報』，『台湾日日新報』など各種の報刊資料に掲載された大量の船舶積荷の広告を利用して汽船定期航路の経営実態を研究しており，これは際立った事例である。

また船舶の借用による経営方式を主とし，不定期航路を運航していた。本稿は，変態輸入船の研究を通じて，国家の市場に対する関与が近代東アジア海運業の発展に与えた影響とはいかなるものであったのかについて，更なる理解が得られんことを期待するものである。

（二） 資料の紹介と分析

東アジア海運における不定期船経営に関する資料の多くは新聞・雑誌に散見するもので，またその大部分はある一時期のある一地域に関する簡単な報道であり，詳細な内容を持つ完全な叙述は少ない。本稿で利用する主な資料は，日本の海軍省の「公文備考」，『（民国）二十四年航業年鑑』，当時の新聞報道，および中央研究院近代史研究所檔案館所蔵の実業部と経済部商業司檔案である。

（1） 日本海軍省「公文備考」の貿易許可資料

1937年に日中戦争が勃発すると，日本は軍事物資の輸送を強化するため，日本内地と台湾，関東州，樺太，朝鮮の各植民地間の沿岸貿易，および不開港場での船舶の停泊・貿易を特別に開放した。1899年の条約改正によりカボタージュ（cabotage 沿岸貿易）の権利を回復した日本は，日本籍船以外の国内航行を禁じており，たとえ植民地の船舶であっても許可を経なければ進入することはできなかった。このため，各船舶は逓信省管船局に貿易許可申請を行い，管船局が海軍省軍務局に通知した後，審査の上，航行が許可された。この貿易許可証の内容は豊富で，船名，船舶種類，船籍，船籍港，トン数，船主とその国籍，傭船者とその国籍，船長とその国籍，出発地と目的地および寄港地，輸送貨物，許可証の有効期限と発行日など貴重な資料を含み，日中戦争勃発前後の東アジア海運市場における不定期船の経営実態を検討する上で参考となる(8)。

これらの貿易許可証の発行日は1937年８月から12月，合計で326件が確認さ

(8) 1937年の日中戦争勃発以前でも，1926年以降（つまり昭和年間）に外国船あるいは台湾，関東州（大連），朝鮮などの置籍船が逓信省に対し，日本内地あるいは植民地の不開港場への寄港や貿易を申請している事例が見られる。資料はまばらで様式も不統一であり，本稿での貿易許可証の分析対象には含められないが，少なからざる参考価値を有している。

れる[9]。海運と軍事国防とは関連するため，主管部門の逓信省は海軍省に通知する必要があり，このため海軍省の「公文備考類」の文書にこれら貿易許可証が収められることとなった。「公文備考」は海軍省の通常文書の総称で，文書は編集し冊子体に整理されており，その中は若干の類に分けられている。逓信省発行の貿易許可証は「外事」類の「外国艦船，航空機」項の「外国艦船不開港場寄港」條に分類されている。本稿ではアジア歴史資料センターのデジタルアーカイブ資料を利用して分析・研究を行う[10]。326件の貿易許可証には合計で115隻の船舶に関する資料が含まれており，その中の少なからざる船の置籍港は関東州や煙台，青島，上海などであって，許可証に直接その船が「変態輸入船」であると注記されていることさえある[11]。このため，以下にみる新聞記事に現れた変態輸入船との比較が可能である。

（2） 新聞・雑誌の変態輸入船資料

日中戦争前後の変態輸入船の資料は，当時の新聞・雑誌に散見する。1937年5月22日の『読売新聞』の報道によれば，世界貿易の景気回復と軍需工業の発

⑼ 1937年8月5日発行の貿易許可に「第特一号」の番号が付されており，同年12月23日まで，許可書の発行番号は「特第三七二号」に上る。ただ，残っている貿易許可証は326件のみで，欠漏があるのだろう。ほかに観光や娯楽を目的とする外国船に内地航行を認めた許可証もあるが，貿易とは無関係であり，また文書番号も連続しておらず，別に分類されているので，本稿での考察対象には含めない。なお，貿易許可証の文書番号は様式が不統一で，「第特某号」と「特第某号」の2種類の表記方法がある。本稿での引用は原文に従う。

⑽ この文書は，米軍が太平洋戦争中に奪った資料や日本本土で押収した陸海軍省などの機関の文書とともに戦後，米国ワシントンＤ．Ｃ．郊外 Franconia の公文書館に長期間保存されていた。その後，日本政府の返還要請により，1958年3月に米国国務省より返還され，同年10月，防衛庁防衛研究所戦史室の保管に帰した。その後，アジア歴史資料センターによって副本が作成され，デジタルアーカイブスに収められ，インターネット上でも利用が可能となった（http://www.jacar.go.jp）。このため，読者の検索の便宜を考え，本稿では資料典拠を注記する際にはデジタルアーカイブスの整理番号を直接用いることとする。

⑾ 例えば，文書番号「特第一九〇号」の平安号は，船名の下に手書きで小さく「準変態輸入船」と注記がある。この船は1937年5月22日と8月8日の変態輸入船リストにその名が挙がっている。参照「海軍省公文備考」，C05110779700；「禁圧の法網を潜り古船変態輸入続出」『読売新聞』，1937年5月22日；「変態輸入船の全貌」『神戸新聞』，1937年8月8日。

展に伴い，日本の原料輸入は大いに増加したが，船腹不足により傭船料や運賃が高騰，このため本来は価値のない老朽船さえ利用しようとする動きが起こり，業者は外国の旧船を輸入して運航することを計画した。しかし，海運を主管する逓信省は，本国造船業を扶植し海運競争力を高める「優秀船主義」を堅持して旧船の輸入に反対した。このため業者は便宜的手段を採り，外国人の名義を借り，外国置籍船の方式で海運経営を行った。これがいわゆる「変態輸入」である。逓信省はこの種の脱法行為を阻止する術をもたず，たとえ大蔵省の協力を得て「為替管理法」を利用しても，業者を阻止できなかったばかりか，さらにその種の脱法行為が蔓延るばかりであった[12]。こうした船は1937年１月より５月までに約10万トン増加し，1934年からの累計では40万トン近くになっており，日本船舶の総トン数のおよそ７％を占めるに至っていた。これらの船舶の内容はその性質上秘密が保たれ，はっきりしないものが多いが，38隻についてはその実態が判明している。名義上の中国人船主としては，范先和と宋文魁がもっと多く，それぞれ11隻と８隻を所有していた。日本の出資者としては宮地商店が最も多く８隻を所有していた。傭船経営者について言えば，大同海運，山下汽船，川崎汽船の順に多く，それぞれ10隻，７隻，６隻を賃借していた[13]。この38隻の変態輸入船の中で船名が判明しているものは33隻，そのうち17隻，つまり51.52％の船がその後貿易許可証を申請して日本内地の貿易に従事している。

このほか，1937年８月８日の『神戸新聞』の記事によると，1937年７月の日中戦争勃発の後，逓信省は船腹不足を緩和するため，変態輸入船に対し関東州

⑿　日産汽船の説明によれば，変態輸入船には２種類あり，１つめは高額の船舶輸入税を避けるため，船を購入したのち直接に日本に輸入するのではなく，第三国の人物の名義で大連あるいは中国に置籍し，それから廉価な傭船料で賃借して経営を行うもの，２つめは，大蔵省の「為替管理法」に阻まれて外貨での船舶購入が出来ないため，第三国の人物が船を購入し，それから高額の傭船料を支払って借り出して経営し，購入費用を相殺するというものである。例えば，山下汽船はPride Navigation社を利用して，1936年５月に４隻の船を購入して青島に置籍し，船名を高星，肇星，吉星，寿星と改めた。日産汽船友和会『日産汽船の歩み』（日産汽船友和会，1965年），佐藤正之『船舶解体――鉄リサイクルから見た日本近代史』（花伝社，2004年），143～144ページ参照。

⒀　「禁圧の法網を潜り古船変態輸入続出」『読売新聞』，1937年５月22日。

置籍船と同等の取り扱いをし，本国沿岸貿易に従事することを特別に許可した。このため，７月末までに変態輸入船の数は149隻，総トン数は41万トン余りにまで増加した。その中には船主不明のものが79隻，合計で13万トンに上る。またこれらの変態輸入船のうち，中国以外に置籍しているものは10隻，約５万トンで，残りの船はみな中国置籍船であった。さらに，日本曹達と宮地商店がそれぞれロンドンと北米から輸入を予定していた各3.5万トンを合わせると，変態輸入船の合計は163隻，総トン数は48万トンに達する[14]。ここから，戦争による国防の必要性と政府による法令の緩和により，変態輸入船が急速な成長を遂げたことが看取される。

1937年５月と８月の新聞記事に現れる２種類の変態輸入船のリストを比較すると，８月のリストに見える149隻のうち，船名が不明の26隻と資料の欠けている１隻を除外した残り122隻について見ると，そのうち44隻，36.07％の船が貿易許可を申請している。このほか，19隻の船名は５月のリストにも認められ，この重複部分を差し引くと，船名の判明している変態輸入船は合計で136隻，そのうちの49隻，36.03％が貿易許可を申請していたことになり，その総数に占める割合は３分の１以上となる。ここから，これまで知られていなかった変態輸入船による貿易活動を探る上で，貿易許可証が多くの情報を提供してくれる資料であるということが確認できる。

（３）『（民国）二十四年航業年鑑』の中国籍汽船資料

日本の変態輸入船の判断基準は次の２点である。１．船齢が旧いこと，２．外国に船籍を置いていること，であり，両者は密接に関わっている。船齢が旧いと性能が劣り，運航の経済的効果と利益が乏しくなるため，政府によって輸入を許可されず，よって外国に船籍を置かざるを得ない。しかし，1937年８月８日の『神戸新聞』の記事が提供する変態輸入船の資料は簡略に過ぎ，船舶のトン数と置籍港を記すのみで，しかも置籍港についても，小数の船に対して上海，煙台などと記すほかは，多くが中国籍と総称するのみである。この資料的

⒁　「変態輸入船の全貌」『神戸新聞』，1937年８月８日。

不足を補ってくれるのが，1936年出版の『(民国）二十四年航業年鑑（航業月刊第３巻第12号拡大号)』掲載の，上海市輪船業同業公会提供の「(民国）二十四年上海華商各輪船公司所有輪船一覧表」と「国籍輪船明細表」である[15]。そのうち船主に関する資料は記載年代が統一されておらず，また食い違いも見られるが，これは船舶の製造年やトン数などの資料に影響するものではない。よって，この資料は信用できる船齢統計を提供するものであり，さらに中国の汽船や各海運会社の経営資料をも提供し，日中両国の海運経営を比較する基礎資料たりうるものである。1935年の華商公司の統計によれば，「国籍輪船明細表」には合計で256隻が記載されており，そのうち1937年の日本の変態輸入船と重なるものは54隻で，全体の21.09％を占める。この中で後に日本の貿易許可を申請したものは23隻で，8.98％に当たる。

これに対し，日本の逓信省が発行した貿易許可証を有する115隻の船のうち，変態輸入船は54隻で，46.96％つまり全体の半数近くを占める。その中で中国籍汽船にも見えるのは23隻で，20％を占める。以上の３種類の資料を総合すると，19隻の船がいずれにも共通して現れ，これらの資料が相互に補足するものであることを示す重要な証左である。

以上の資料的分析によって，1935年の中国では，100トン以上の中国籍汽船のうち，少なくとも５分の１以上が実は日本人所有の老齢船であったことが判明した。日中戦争勃発の後，日本がそれまで保護を与えてきた国内海運市場を開放したことで，これらの船はより利潤性の高い日本内地と植民地間の沿岸貿易に転向した。これを中国側から言えば，136隻を数える日本の変態輸入船のうち，54隻が中国籍汽船として登録されていたことになり，その全体に占める割合は39.71％，しかもその多くの船籍港が煙台や青島など北方の諸港であった。

日本の変態輸入船が中国人名義で中国の港に置籍したことから，中国籍汽船の統計上の数字が高くなったのであり，特に北方地域の汽船海運の勃興をもた

---

⑮　上海市輪船業同業公会全体執行委員編『(民国）二十四年航業年鑑（航業月刊第３巻第12号拡大号)』(上海，上海市輪船業同業公会，1936年)。

らしたが，中でも政記公司の発展はこの情勢を最も端的に表すものであった[16]。つまり，いわゆる中国民族海運業の発展とは，その実，日中両国の商人の協力と密接に関わっていたのである。このことは，日中戦争勃発ののち，なぜ華商の海運勢力が日本企業の資本による支配を脱し得なかったのか，また日本が国内海運市場を開放したことで，変態輸入船がそもそも有していた不定期船としての高い流動性という特徴を活かし，さらに自由市場のメカニズムを充分に発揮し得た理由を説明してくれる。しかし，民族の大義や国家主義の観点からすれば，日本人と協力した華商は漢奸と見なされることとなり，政記公司の責任者であった張本政は戦後，法により罰せられた[17]。このような状況は，後発の近代中国商工業の発展にとって一層不利に働いた。

また，日中戦争は日本国内の海運市場の開放をもたらしたが，華商だけでなく，日本人や外国人の商人もこの新興市場に次々と参入した。従来の研究が日中戦争のもたらした影響として民族主義の高揚という要素を考慮に入れたのと同様に，戦争が変態輸入船に及ぼした変化や東アジア海運市場の発展を促進した側面もまた，更なる検討を加えるに値するのではないか。以下，まずは貿易許可証の内容を分析し，それが反映するところの東アジアにおける不定期船海運市場の概貌を明らかにし，ならびに華商や日本商人，外国商人の海運経営に対し変態輸入船が与えた影響について比較を行う。

---

⑯　政記公司は張本政によって煙台に創業，日本の華北・東北における勢力伸張に協力して発展した。このため，1930年代には本社は煙台であったが，管理と業務の重点は東北の大連港に集中し，航路も日本，南方の閩越各港，ベトナム等に集中していた。汪徳培「海国春秋：招商局、船校、我――為招商局一二〇週年慶――」，『鏡海山房詩文選集』（米カリフォルニア，自費出版），164ページ参照。

⑰　戦後の1947年，政記公司の責任者張本政は大連人民法院で懲役12年の判決を受け，その後保釈中に逃亡した。1951年，反革命分子鎮圧運動が展開されると，天津で逮捕・起訴され，同年５月６日死刑判決を受けた。左域封整理「張本政与輪船公司」，『遼寧文史資料』第６輯（瀋陽，遼寧人民出版社，1981年），190ページ参照。

二　貿易と海運経営の分析

1937年８月から12月の間に逓信省が発行した326件の貿易許可証は，当時の東アジアにおける不定期船の海運市場と貿易の経営実態に関する情報を与えてくれる。以下，貿易地域，船主，傭船主，船長，港，貨物についてそれぞれ分析を加える。

（一）　貿易運航の類型

1899年以降，日本はカボタージュ（沿岸貿易）の権利を回復し，日本国内の航行は日本籍船に限定していたが，1937年の日中戦争勃発により，軍需物資などの輸送のため，外国籍船にも沿岸貿易を開放した。このため，外国籍船は逓信省に貿易許可の申請を行わなければならなかったが，申請にはふたつの要件が含まれた。つまり，１．外国籍船であること，２．日本内地と関係する海運貿易であること，である。例えば1937年８月５日発行の「第特一号」では，許可文書の表題は「中華民国在籍船東隆号内地不開港場寄航並ニ沿岸貿易ノ件」である[18]。この貿易許可証の発行には海軍省軍務局の同意を要し，公文書の書式は逓信省と海軍省軍務局との間での電話協議の結果決められた。海軍省軍務局が残す公文書の最初の書式を見ると，両者が当初合意した方法とは，逓信省管船局から海軍省軍務局に文書を送ること，その内容は船名，出入港地および寄港地，許可期間の三大要件を含むこと，であった[19]。しかし，そのご逓信省が添付した許可証は，植民地海域に基づいて貿易区域を区分しており，また船舶の詳細な資料を公文書に添付している。このような差異は，海軍省と逓信省との立場・関心のあり方の違いを表している。つまり，海軍省は国防や軍事機密への配慮から，慣例を踏襲して電話による三大要件の通知を求めた。ただ逓信省発行の書面での特別許可の取得を外国船の日本内地の不開港場への入港・

⒅　「海軍省公文備考」，C05110741300。
⒆　この両者が協議した原案の内容は，８月12日発行の「特第一一号」より推測できる。「海軍省公文備考」，C05110741300参照。

表　貿易区域類型

地域別	貿易区域	許可件数	百分比(%)	小計	百分比(%)
内　地	内地不開港場寄港並沿岸貿易	128	39.26	188	57.67
	内地沿岸貿易	59	18.10		
	内地不開港場寄港	1	0.31		
朝　鮮	内地・朝鮮不開港場寄港並沿岸貿易	39	11.96	63	19.33
	内地・朝鮮沿岸貿易	24	7.36		
樺　太	内地・樺太不開港場寄港並沿岸貿易	34	10.43	34	10.43
関東州	内地・関東州不開港場寄港並沿岸貿易	2	0.61	25	7.67
	内地・関東州沿岸貿易	23	7.06		
台　湾	内地・台湾不開港場寄港並沿岸貿易	12	3.68	16	4.91
	内地・台湾沿岸貿易	4	1.23		
	合計	326	100	326	100

典拠：〈海軍省公文備考〉所収の貿易許可証より作成

貿易に課し，それ以前にとられていた、大蔵省所管の各開港場の税関長名義による電話報告の方法に代えた。これに対し，海運管理者である逓信省は，外国船に多くの関連資料の提出を要求し，その管理・支配に役立てようとしたのである。

逓信省は，貿易許可証発行にあたり，各植民地とそれぞれの港が開港場かどうかを基準として，日本帝国海域を10の貿易区域に区分した。つまり，日本内地地域は「内地沿岸貿易」,「内地不開港場寄港並沿岸貿易」,「内地不開港場寄港」，台湾地域は「内地・台湾沿岸貿易」,「内地・台湾不開港場寄港並沿岸貿易」，関東州地域は「内地・関東州沿岸貿易」,「内地・関東州不開港場寄港並沿岸貿易」，樺太地域は「内地・樺太不開港場寄港並沿岸貿易」，朝鮮地域は「内地・朝鮮沿岸貿易」,「内地・朝鮮不開港場寄港並沿岸貿易」，である（**表**参照)。これらの許可証は日本帝国の国内貿易に従事するためのものであるが，唯一の例外がイタリア船 Burma 号で，この船は不開港場の崎戸港への寄港を申請したが，その目的は燃料の補給であった[20]。

表の統計によれば，日本内地の貿易許可が188件で全体の57.67％を占めてお

[20]　「海軍省公文備考」，C05110793200。

り，最も主要な海運市場であったことが分かる。内地と朝鮮との貿易がこれに次ぎ，63件，19.33％を占めている。ついで内地と樺太の貿易が34件で10.43％，内地と関東州の貿易が25件で7.67％，最も少ないのが内地と台湾の貿易で16件，4.91％となっている。さらに各区域の貿易を細分してみると，不開港場寄港の沿岸貿易が開港場沿岸貿易よりも多いことが分かる。ただ，関東州が例外なのは，内地と関東州との間には大量の旅客輸送があり，他の地域とこの点で異なるためである。また，日露戦争によってロシアから獲得した樺太地域は対外的に開放された開港場がなく，その点で日本帝国内の唯一例外的な地域であった。

東アジアの中国，日本，朝鮮はみな条約体制による貿易港開放の要求の影響を受けた点で共通性を有する。しかし各国の受けた条約による制約の程度は一様ではなく，沿岸貿易に対する保護の程度もそれにより異なっていた。特に日本内地の海運に対する保護の程度は最も高く，かつ不開港場は開港場よりも沿岸貿易の保護をうける程度は高かった。市場のメカニズムに基づけば，産業は保護の程度が高ければ高いほど利益も大きくなる。つまり，貿易許可証の統計は，海運市場における利益追求の動機を充分に反映している。日本は，内地と各植民地との間に法律の施行上において区別を設けていたため，日本帝国勃興の後も東アジア海域を統一するには至っていなかった。しかし，日中戦争が勃発すると，日本海軍は中国沿岸を封鎖したものの，かえってしばしの間日中両国の海上での境界を取り払って各国船に開放し，活発な不定期船海運市場の形成を促したのだった。

（二） 船舶国籍と船籍港

近代東アジアにおける国家体制の形成過程において，地域主義から国家主義への変容はいかにして進んだのか。反対に，地域利益が国家のそれを凌駕したとき，地方政府は中央政権からの離脱を志向するのだろうか。日本帝国の内部では，中央政府と台湾，関東州租借地，朝鮮，満洲国および中国の華北地域等の地方政府との間には微妙で複雑な関係が存在したが，各政府の動向は海運業者の行動にいかなる影響を与えたのだろうか。船舶は国家領土の延長上にあるとみなされ，国家の領域管轄権を陸地から海上に拡張させる。日本の変態輸入

船をめぐる論争は，船主による船舶国籍と置籍港の選択に問題を集約しているが，しかしそこには一般的な国際慣例による便宜置籍船の定義を超えた問題があるのではないだろうか。そしてそれは正しく東アジア海域と海運業近代化の過程を検討する際に有意義な視点を与えるものである。

日本国内の貿易に従事していた115隻の船のうち，中国船は50隻（43.48％），日本船24隻（20.87％），英国船24隻（20.87％），満洲国船５隻（4.35％），ノルウェー船５隻（4.35％），ギリシャ船３隻（2.61％），イタリア船とフランス船がそれぞれ２隻（1.74％）であった。船舶の置籍港の状況はより複雑である。24隻の日本船はみな関東州租借地の大連に置籍し，5隻の満洲国船もまた中国東北の営口に置籍していた。しかし中国船はそれぞれ煙台（23隻，20％），青島（21隻，18.24％），天津（５隻，4.35％），上海（１隻，0.87％）の４港に置籍していた。英国船の置籍港もまた上海（14隻，12.17％），英国本国の各港（９隻，7.83％），香港（１隻，0.87％）などの６港であった。中国船の多くは華北の各港に置籍し，英国船の多くは華中の上海に置籍していたわけである。上海への置籍は英国船に限ったことではなく，フランス船２隻とギリシャ船１隻，中国船１隻も上海に置籍していた。外国船の場合，本国や大連，香港などの海外植民地を除くと，多くが上海港に置籍しており，ここから上海が当時の東アジア国際海運の中心であったことが確認される。しかし，ここに名の挙がっている港の中では，華北の煙台が日本との地理的な利便性から最も活用されており，当該港に置籍した船の貿易申請回数は102回，全体の31.29％を占める。以下，貿易申請回数の多い順に，青島（65回，19.94％），大連（65回，19.94％），上海（52回，15.95％）と続く。また，満洲国は成立後も国際社会の承認を受けていなかったので，日中交戦という状況のもと，英米による船舶の差し止めという国際的紛糾も生じていた。

（三） 船 主 の 国 籍

日本の変態輸入船の定義は，日本人が資本を提供し，中国人を名義上の船主とし，中国籍船として登録するというものである。しかし，実際には船主の国籍は二重国籍の問題に関わるため，状況はもっと複雑であった。船主の国籍は

多い順に，中国（19人），英国（14人），日本（10人），満洲国（６人），ノルウェー（４人），ギリシャ（３人），イタリア（２人），フランス（１人）である。船主の国籍と船舶国籍を比較すると，日本船の状況は最も単純で，24隻すべてが大連に置籍，そのうち大連汽船所有が15隻，残りの９隻はそれぞれ９人の日本人船主が所有していた。英国人所有の24隻は，12隻が賚賜洋行の所有船で，すべて上海に置籍，残りの12隻はそれぞれ12人の英国人の所有であった。

一方，19人の中国籍船主が50隻の船を所有しており，最大のものは政記公司で，12隻を所有していた。しかしその12隻のうち，泰利号と福慶号はそれぞれ１回づつ貿易許可を申請しており，その際は船舶・船主ともに中国籍で登録しているのに対し，残りの10隻は中国籍船と登録されているが，船主は中国籍と満洲国籍との記載が交互に見える。申請日を見ると，1937年10月29日発行の同利号に対する貿易許可証に，船主・政記公司を満洲国籍とする記載がはじめて現れる[21]。その後，最後の許可証発行日である同年12月22日までの間に政記公司は30回の申請を行っているが，船主が中華民国国籍と登録されているのはわずか３回（10月30日，11月22日，12月８日）だけである。政記公司はおよそ1937年10月末から11月初めの時期に満洲国籍として姿を現すが，しかしそれ以降も時には中華民国籍を使用しており，日本の主管機関である逓信省や海軍省軍務局もそれを厳しく追及してはいない。政記公司の申請は合計で59回に上るが，そのうち中華民国籍で登録しているのは31回，満洲国籍では28回であった。

永源輪船行の申請にも政記公司と類似した状況が見えるが，両者の間には多少の違いも認められる。永源輪船行の興源号は煙台港に置籍し，中国籍船として登録されていた。しかし，1937年８月31日と９月10日付けの貿易許可証では，船主は満洲国籍になっている。だが10月になると，当該船主はまた中華民国籍

---

(21) 政記公司の同利号が船主を満洲国籍と登録した最初の事例であるのは，決して偶然ではない。1932年２月９日満洲国が長春で成立した時，同利号はちょうど安東港に停泊しており，長白山の原木を積載して上海に向かう途中で，２月10日には満洲国国旗が中華民国国旗に取って代わる易幟の経過を目撃していた。さらに鴨緑江河口の安東港を管理していたのは，1929年に政記公司の中華輪船長を務めていた中也昇兵衛であった。ここから，政記公司と日本，満洲国との密接な関係が見て取れる。汪徳培「海国春秋：招商局、船校、我――為招商局120週年慶――」，165ページ参照。

を回復している（10月４日，10月18日，11月２日の許可証）。該社の最後の貿易許可証である12月１日付けの許可証では，船舶国籍は満洲国に，置籍港は営口に変わっており，船主は永源輪船公司に[22]，その国籍も満洲国に改まっている。永源輪船行の貿易許可申請は合計で13回，そのうち中華民国籍では10回，満洲国籍は３回であった。政記公司と永源輪船行の事例を比較すると，永源輪船行のほうが国籍に対する認知はやや早かったことが分かる。永源輪船行は適応期の試行の後，最終的に会社組織に改め，置籍港も改め，船舶と船主の国籍を統一した。それは，この会社が国籍の意義を明確に認識していた表れである[23]。

上述の２例のほかに船舶と船主の国籍が異なるのは，中国籍の生有号だけである。この船の船主は日本籍の栗林商船と登録されており，置籍港は煙台，三井物産に賃貸された傭船で，北海道の室蘭から大阪まで，石炭や鉄，雑貨を運送していた。このような状況は一般的な便宜置籍船の定義と完全に符合する。しかし，日本の変態輸入船はこれとは異なり，ただ名義上は中国籍船主の所有として登録されるが，実際には背後で日系商社が出資しており，日本人の傭船主に貸し出されていたことは，当時の人々の共通認識であった。例えば，1937年５月の統計によれば，当時38隻の変態輸入船が確認され，総トン数は40万トン近くになっていた。そのうち11隻は中国人船主・范先和の名義になっているが，それぞれ岡田（３隻），甘粕（３隻），赤井（２隻），近快（１隻），坂本（１隻），石崎（１隻）の６社の日系商社の資本系統に属し，船主が名ばかりである投機性は明らかである。このほか，宮地商店出資の８隻はすべて宋文魁名義になっており，神戸海運の２隻（萬順号と福慶号）は政記公司の名義になっている。

日中戦争勃発の後，1937年８月には変態輸入船は149隻に増加，総トン数は41万トンを超え，10月になると65万トンを超えていた。これらの船を出資して購入した日系商社は，さらに廃船解体業者と船主の２種類に大別でき，それぞ

---

(22) 貿易許可証の申請記録から，興源号，順源号，鎮源号の３隻は，それぞれ永源輪船行，永源行，永源輪船公司の所有となっているのが分かる。このため，本稿ではこれらの船舶を同一の船会社に所属するものと見なす。

(23) このほかに満洲国籍として登録されている船には，毓通号，栄興号，興華号，日昌号があり，置籍港から国籍に至るまで高い同質性を有している。ここから，満洲国政府は日本的な近代的行政管理に近づいていたことが推測される。

れ宮地商店と大同海運が代表格であった。このほか，37隻，25万トンが輸入手続中で，その中には政記公司の20隻，計10万トンと，宮地商店の17隻，計25万トンが含まれていた[24]。５月と10月の日系商社の資本系統を比較すると，戦争により日本国内の海運市場が開放されたことで，元来は傭船を用いて海運業経営に従事していた傭船主たちもまた船舶の購入に投資し始めたことが分かる。もともとは三大傭船主であった大同海運と山下汽船，東和汽船が変態輸入船の購入に参加しているのが何よりの証拠である。

（四） 傭船主と自営船主

傭船主の国籍統計は最も単純である。115隻の船舶に対する326件の貿易許可申請のうち，305件が傭船で，その比率は総件数の93.25％に上る。そのうち１件が英国系の太古洋行の日本支店（Butterfield & Swire (Japan) Ltd.）であるが，残りの304件はすべて23社の日系商社によるもので，この305件は合計105隻の傭船に対する申請であった。つまり，115隻の船舶のうち105隻に傭船記録があるわけであり，これは実に総船舶数の91.30％に上る。このふたつの比率は，この海運市場が日系商社の完全に支配する不定期傭船市場であったことを物語っている。主な傭船主は多い順に，大同海運（申請69回，19隻），山下汽船（42回，22隻），川崎汽船（34回，13隻），大阪商船（30回，６隻），三井物産（16回，７隻）である。唯一の例外は英国籍の太古洋行日本支店が1937年11月24日に賃借したリバプール港置籍の英国船・Bellerophon 号で，神戸から横浜まで木材を輸送している。これは日本が国内沿岸貿易を対外的に開放していたことを示す貴重な事例である。

大部分の傭船事例を除き，少数ではあるが傭船記録のないものがあり，これは自社保有船による経営と見なしてよいだろう。そのうち大連汽船が最も多く，９隻の船に対し15回の貿易申請を行っている。また，黒姫汽船と政記公司，石原合資会社とがそれぞれ１回づつ申請を行っている。そのうち，石原合資会社は南光丸を石原産業海運に貸し出しており，政記公司も自社の福利号を大同海

---

(24) 「変態輸入汽船の処理法原案決る」『神戸新聞』，1937年10月５日。

運に貸し出している。

大連汽船は最多の船舶を所有しており（15隻，47回），また最大の自社船経営の船主（９隻，15回）でもあったが，貸し出していた６隻の貿易申請回数は32回にのぼり，高効率の経営を行っていたことが分かる。しかもその貸し出し先は大阪商船に集中していて，貿易申請回数は29回（奉天丸10回，青島丸９回，大連丸８回，赤峰丸１回，新京丸１回）に達し，山下汽船に貸し出していた船の貿易申請は３回であった（羅津丸２回，赤峰丸１回）。このほか，大連汽船は傭船主としての側面も有し，７隻を借りて９回の貿易申請を行っていた。大連汽船以外にも同じように船舶所有主と傭船主の立場を兼ね備えていた業者に栗林商船がある。この会社は自社の生有号を三井物産に貸し出す一方，賚賜洋行のAlice Moller号（５回）や宋文魁の祥和号（２回），龍運汽船の龍運丸（１回）を賃借していた。

船主と傭船主との関係がいかなるものであったのか，貿易申請許可証が８月から12月までの短い期間しかないので，長期の観察はできない。しかし，105隻の傭船のうち，複数の傭船主に貸し出された船は７隻しかなく，残りの98隻（93.33％）は同一の傭船主に貸し出されており，貸借関係はきわめて安定していたと言えよう。複数の傭船主に貸し出された７隻についていえば，船主が変わったため傭船主や船長まで変わった広和号の１例を除き，ほかの６隻は政記公司の同利号と純利号，興華輪船の興華号，大連汽船の赤峰丸，賚賜洋行のWinifred Moller号，宋文魁の祥和号で，祥和号に至っては大同海運→松岡汽船→栗林商船→大同海運の順に貸し出されていた。この種の貸借関係の安定性は，おそらく東北アジア海運市場の持つ地域的特性と関連しているだろう。当時の日本全国の海運会社は，規模の大きい順に日本郵船，大阪商船，山下汽船，大連汽船，三井物産船舶部であり，傭船が最も多いのは三井物産であった[25]。し

---

[25] 1940年の統計によれば，日本郵船の保有船舶数は126隻，約80万トン，大阪商船101隻，約53万トン，三井物産船舶部33隻，約17万トン，それぞれ日本の第１位，第２位，第５位を占める。しかし傭船をあわせると，三井物産船舶部は82隻，約39万トンとなり，山下汽船や大連汽船を抜いて一躍第３位となる。ここから，不定期船と傭船市場の重要性が見て取れる。三井文庫編『三井事業史』本編，第３巻下（東京，財団法人三井文庫，2001年），637～638ページ参照。

かし，この新興の東北アジア海運市場では，船主としては大連汽船，政記公司，賚賜洋行の規模が最大となり，傭船主としては大同海運，山下汽船，東和汽船の順であった。山下汽船を例外として，大阪商船や三井物産，日本郵船の子会社である近海郵船などの大海運会社ははるかに後塵を拝していた。このような状況は，不定期船市場が強烈な地域性を有し，一般に良く知られた大会社によって形成される定期船市場とは明らかに異なったものであったことを物語っている。

（五） 船 長 の 国 籍

船主と傭船主の安定した貸借関係は，船長の雇用関係にも影響していた。115隻のうち，船長の資料が不明な2例を除き，同一船で船長の変更があったのは9例である。そのうち3例は船主あるいは傭船主の変更に伴うもので，例えば広和号は，船主が宋文魁から文記輪船青島支店に変わったため，傭船主も山下汽船から東和汽船に，船長も中山和平から倉本芝郎に変わった。他の2例は同利号と赤峰丸で，傭船主の変更に伴うものであった。大連汽船の赤峰丸は，山下汽船から大阪商船に貸出先が変わり，船長も石山泰三から塩田泰裕に変わった。同利号はより微妙な情報を提供してくれる。1937年12月15日に政記公司は大同海運から日下部汽船に貸出先を変更したが，船長は槙八三郎のままであった。だが，12月21日には明らかに船長は小林要次郎に変わっている。

しかし，以上の3例から雇い主の変更が必ず雇い人の交代を伴ったと断定することはできない。なぜなら傭船主が変わっても船長に異動のなかった例もまた3例あるからである。それはWinifred Moller号，純利号，祥和号の事例である。賚賜洋行のWinifred Moller号は1937年9月8日にまず大同海運に貸し出され，11月11日に大阪商船に変更，12月21日にまた大同海運に貸し出されたが，船長は英国籍のT. P. Hamlinのままであった。これはあるいはこの船が若松から芝浦までの同一航路に就航し，石炭を輸送していたことと関連があるのかもしれない。純利号は同じく政記公司所属の同利号とは対照的な貴重な情報を提供してくれる。純利号はまず東和汽船に貸し出され，1937年8月24日から11月8日までの間に7回の航海・貿易記録があるが，いずれも船長は高橋策市

であった。11月30日と12月21日には日下部汽船に貸し出されたが，この時も船長は高橋策市だった。これは，12月15日と21日に同じように日下部汽船に貸し出された前述の同利号とは対照的である。このように，傭船主の変更が船長の交代を伴うのが通例であったのか，あるいはケース・バイ・ケースであったのか判断することはできない。宋文魁の祥和号の場合は，順に大同海運→松岡汽船→栗林商船→大同海運に貸し出されたが，船長は一貫して片山次郎であった。以上の３例から，船長と船との関係は最も密接で，所有者である船主や経営者である傭船主を上回るものであったことが分かる。

船主と傭船主に変更がないにも関わらず船長の異動が行われた事例は６例で，総船舶数の5.22％を占める。例えば隆和号の船長が山本長三から清水一乗に，乾利号の船長が中川林五郎から永井俊に， Lilian Moller 号の船長が R.Maragravesから H.R.Edmondson に変わっている。このほか，大連丸，利安号，興源号も船長の異動が認められるが，その事情はそれぞれ異なる。大連汽船所有の大連丸は，大阪商船に貸し出され，９月10日から11月28日まで８回出航，そのうち9月30日と10月10日の２回だけ茂本龍二が船長を務めているが，他の６回は平尾四郎が船長である。大連丸は内地と関東州の間の旅客・貨物貿易を主としており，この船長の交代はおそらく臨時的な代理であったのだろう。

利安号と興源号の船長の異動は相互に関連している。利順行は利安号を三井物産に貸し出し，８月12日から12月24日まで10回の運航を行っているが，そのうち初めの２回は三隈稔太郎が船長であったが，９月１日以降は池田栄太郎に変わっている。しかし，これと同時期，８月31日に北日本汽船が永源輪船行からチャーターした興源号の船長もまた池田栄太郎であった。両者の日付は近接しており，利安号の船長が三隈稔太郎から池田栄太郎に変わったのは，おそらく突発的な事件だったと推測される。三隈稔太郎の離職が自らの意思によるものだったのかどうかは知る由もないが（彼はのちに北方航業公司の北安号の船長になっている），しかし池田栄太郎の異動は本人の選択によるものであったと推測することは可能である。そして，その際の選択基準として，船主よりも傭船主のほうが重要な意味を持っていたと思われる。利順行と永源輪船行は２，３隻の船を所有する小規模な船主にすぎないが，三井物産は日本最大の傭船会社で

あった。1940年を例にとってみると，三井物産船舶部は33隻，計17万トンの船舶を所有していたが，傭船は49隻，計22万トンに達し，自社保有船よりも重要であったことが分かる。船舶部の下には海事部が設けられ，管轄下の船長など高級船員の人数は一般職員よりも多かった[26]。つまり，池田栄太郎が三井物産を選択する十分な理由があったのである。なお，北日本汽船は興源号の船長として，べつに川崎備一郎を雇っている。

船舶の経営者である傭船主は，時には実質上の出資者であり，船長ら高級船員の人事に影響力を有した。その一方で，船舶保有者の船主は下級船員の人事に比較的影響力を有していた。これが，変態輸入船の名義上の船主と下級船員がともに中国籍であることと関係しているのかもしれないが，さらなる検討を要する。個別の要素を除外すると，一般的に言って，船長の異動は航海回数の密度と関係がある。115隻のうち就航回数が６回以上の船は15隻，そのうち６隻で船長が交代しており，40％を占める。また，船長が交代した９隻のうち６隻が就航回数６回以上で，３分の２以上にあたる。当時，政府や業者は「不定期船の定期化」「社外船の定期化」を提唱していたが，この数字は，船長など高級船員の調整が難しく，流動性が高くなっていたことを示している。

船長の国籍の統計に関して，資料で検討可能な117人について言えば，多い順に日本（83人，70.94％），英国（24人，20.51％），ノルウェー（６人，5.13％），イタリア（２人，1.71％），フランスとギリシャ（各１人，0.85％）となっている。日本籍と英国籍の船長で全体の９割以上を占める一方，中国籍の船長は一人もいない。中国籍や満洲国籍の船舶の船長はすべて日本人で，上海置籍の英国船神光号とギリシャ船 Erato 号でさえ日本人船長を雇っていた。ただ，唯一の例外として，中国船の嵩山号の船長はノルウェー人の J.Bergerman であった。日本人船長が近代東アジア海域の海運業を壟断していた状況からは，船舶職員を養成し，外国籍船員に取って代わらしめんとした日本政府の政策が，完全に目

(26) 1943年三井船舶会社の職員は1,246人，そのうち海事部所轄の船長など高級船員は725人であった。普通船員は2,000人と見積もられる。1944年８月には職員数は6,569人に増加し，一般職員は2,566人，高級船員は1,497人，普通船員は4,003人であった。財団法人三井文庫編『三井事業史』，本編，第３巻下，637～638ページ参照。

的を達成していたことが看取される[27]。これに比べ，中国の人材不足は，中国が近代海運業の発展においてはるかに日本の後塵を拝していたことを物語っている。しかし，東アジアの不定期船市場に対する国際海運勢力の進出に伴い，英国など外国籍の高級船員が船と共に日本の傭船主に雇われ，新たな活躍の場を得ていた。これは，外国人が個人的に日本の海運会社に雇われていた19世紀後半の状況とは完全に異なるものである。

船長の国籍と船舶国籍の巨大な差異からも，日本の変態輸入船と一般の便宜置籍船や国際海運の不定期傭船市場との違いがはっきりと分かる。英国籍の賚賜洋行を例に取ってみると，この会社は12隻の船舶を所有し，15隻を所有する大連汽船に次ぎ，政記公司と並ぶ第２位の船主である。所有船はすべて上海に置籍，傭船主はすべて日系商社であったが，しかしすべての船で自社の英国籍船長を採用していた。賚賜洋行は12隻の会社船を６社の商社に貸し出し，合計で44回の運航を行っていた。そのうち大同海運が７隻を借り，航海は30回，ここから傭船主との関係は集中的で安定していたことが分かる。賚賜洋行は上海に登記していたが，1935年以降は自社船による経営をやめて東アジアにおける不定期船の傭船市場に参入した[28]。これは，日本を中心とする東アジア海運市場が，すでに国際海運資本の参入と拡張を引き付けていたことを物語っているが，さらに進んで，多国籍による傭船経営方式は，日本の海運業者の注意と警戒をも喚起するに至っていた[29]。しかし，中国では，定期航路や招商局といった大海運会社を除いた不定期船市場に注意を払うものは少なく，今後の検討が待たれる。

---

(27) 日中両国の船舶職員の養成政策については，朱蔭貴が詳細な比較を行っている。『国家干与経済与中日近代化――輪船招商局与三菱、日本郵船会社的比較研究』参照。

(28) 1935年の中国航業年鑑「上海外商各輪船公司一覧」の中に，英国籍の Moller & Co.，中国名は賚賜洋行の名があり，住所は上海市福州路外灘30号となっている。

(29) 「本邦傭船市場への重圧・三十万トン――モーラーの貸船主義と変態輸入船」『神戸又新日報』1936年１月29日を参照。この記事は，賚賜洋行の傭船と変態輸入船を並列しており，両者が結合して日本の傭船市場に対する圧力となっていると述べている。これは，賚賜洋行が決して日系商社の資本系統にある名ばかりの会社ではなく，国際傭船市場の競争者を代表する存在であったことを示している。

賚賜洋行の安定した経営状況とは対照的に，変態輸入船の名義上の船主たちには大幅な変動が見られる。1937年５月から12月の間に船主が変更したものが９例ある。そのうち東隆号の船主は蔡式から東隆輪船行に変わったが，出資者と経営者は依然として東和汽船のままであった。船主の変わらなかったものも９例あるが，そのうち Ortri 号の経営者はもともとの出資者であった日本産業汽船から山下汽船に変わっている。日本産業汽船は最も注目に値する会社で，その前身は1915年に旧船の転売業によって起業した日本汽船株式会社である。のち，不定期船の経営がうまくいかず，1933年に休業したが，1934年に営業を再開，まず龍運汽船が大連に置籍していた変態輸入船の龍運丸を借り入れ，経営を始めた。1937年７月，龍運丸を購入して社船とし，ついで３隻のノルウェー船籍の変態輸入船を相次いで購入した。同年12月に社名を日本産業汽船株式会社に改め（略称は日産汽船），以前と同様に日本鉱業がマレー半島で採掘した鉄鉱石の輸送を主要業務とした。日中戦争が拡大するにつれ，この会社は樺太汽船，共和汽船，萩布海商，松田汽船，北川海運産業の５社と合併し，10隻の船を所有，さらに国内外から６隻を購入し，また14隻と小型船１隻を新たに建造し，その保有船は合計で31隻，16万7000トン余りに達した[30]。日産汽船は変態輸入船の中で最も驚異的な成長を遂げた例といえ，それはもとより戦争がもたらした海運市場の繁栄によるものであった。ただし，これは変態輸入船の活動が東北アジア海域から東南アジア海域にも拡張していた例であり，東アジア海運成長のもうひとつのモデルとして鮮明な例証を提供してくれる。もっとも，日産汽船の例は，日本の変態輸入船が大量で廉価な農・鉱産物の輸送を主とする特徴を有していたこと，その点で地域的な差異は見られないことをも示している。

（六） 海運と貿易貨物

前述の通り，東北アジア地域の海運は，貿易許可証の審査基準に基づき，10

---

(30) 松井邦夫「日産船舶の部」『日本商船・船名考』（http://www5b.biglobe.ne.jp/~zensenk/kaiho/98kaiho/nihonshousen/nihonshousen52.htm）。

の類型に区分される。そのうち，日本の「内地不開港場寄港並沿岸貿易」が最も多くて128件，全体の39.26％を占める。日本の「内地沿岸貿易」がこれに次いで59件，18.10％を占める。両者を合計すると187件で57.3％を占め，日本の国内海運市場を分析するに足る数字である。

「内地不開港場並沿岸貿易」に分類される128件のうち，具体的な航路に関する資料を欠く２件を除いた残り126件について，その海運貿易の具体的状況について検討してみよう。海運貿易の起点は，石炭・鉄の産地（若松42回，33.33％；八幡５回，3.97％；合計47回，37.3％）と，北海道の各港（室蘭22回，17.46％；小樽20回，15.87％；留萌８回，6.35％；釧路７回，5.56％；合計57回，45.24％）の二つに大別できる。目的地はだいたい以下の三大工業地帯に分類できる。つまり，東京湾の京浜工業地帯（芝浦33回，26.19％；東京５回，3.97％；横浜４回，3.17％；川崎３回，2.38％；合計45回，35.71％），大阪湾の阪神工業地帯（大阪12回，9.52％；神戸12回，9.52％；尼崎3回，2.38％；合計27回，21.43％），伊勢湾の名古屋工業地帯（蒲郡15回，11.90％；四日市６回，4.84％；名古屋５回，3.97％；半田１回，0.79％；合計27回，21.43％）である。126回の航海のうち直行便は21例で，全体の16.67％に当たる。途中で寄港した場合の寄港地は全部で30港，寄稿回数は304回に上る。ここでも重要なのは上記の三大工業地帯で，多い順に名古屋工業地帯（名古屋50回；半田35回；四日市30回；蒲郡16回；合計131回，43.09％），京浜工業地帯（横浜41回；芝浦27回；川崎15回；合計83回，27.3％），阪神工業地帯（大阪17回；神戸７回；尼崎２回；合計26回，8.55％）となっている。北海道や石炭・鉄産地の各港から農・鉱産物を積んで出航した船が，東京湾の京浜工業地帯や大阪湾の阪神工業地帯に向かい，途中で名古屋工業地帯の伊勢湾各港に寄港する，というのが日本の国内貿易が最も集中していた海運市場であったことがよく分かる。

一方，日本の開港場間における沿岸貿易はこれとは異なった様相を呈している。航海の起点はやはり北海道が主であり（室蘭27回，小樽４回，釧路２回，合計33回，55.93％），石炭産地がこれに次ぎ（三池５回，若松４回，合計９回，15.25％），阪神がさらにこれに次ぐ（大阪６回，神戸２回，合計８回，13.56％）。目的地は阪神が第一位（大阪14回，神戸８回，尼崎１回，合計23回，38.98％），京浜がこれに

次ぎ（横浜11回，川崎６回，合計17回，28.81％），次いで名古屋地区となる（名古屋３回，四日市２回，合計５回，8.11％）。途中の寄港地は大幅に減り，７港，37回のみである。そのうち最も多いのが神戸（14回，37.84％），ついで大阪（７回，18.92％）で，名古屋はたった３回（8.11％）のみである。ここから，日本の開港場間の沿岸貿易は直行便を主としていたことが分かり，その例は30例で，総数の59例の半数以上を占める（50.85％）。これに比べ，不開港場間の沿岸貿易は126例で，そのうち直行便は21例に過ぎない。つまり，内地不開港場こそ変態輸入船の最大の海運市場であり，そこでは主にかさばって廉価な農・鉱産物が輸送されていた。

貿易申請許可証の資料中に４回以上現れる貨物を大口貨物と見なして統計を行ったところ，以下のような結果となった。まず石炭が最も重要で（199回，61.04％），以下多い順に木材（52回，15.92％），雑貨（39回，11.96％），貨客（25回，7.67％），銑鉄（20回，6.13％），雑穀（19回，5.83％），鉱石（17回，5.21％），粘結炭（15回，4.6％）と続き，そのほか紙パルプ，米，セメント，肥料，塩が確認できる。一般の農産物や工業原材料以外で最も注目に値するのが旅客運送の発展で，これは大阪商船が大連汽船から比較的性能の優れた船舶を借りて従事したものである。また，洋紙やセメント，肥料などの工業製品の出現は，日本帝国の拡張が東北アジア地域経済の発展に対して有した意義を顕著に示している。

結　　論

1937年の日中戦争勃発による軍需工業の急速な発展は，日本に再び国内沿岸貿易の海運市場の開放を迫ったが，その中には内地と各植民地との間の開港場および不開港場との貿易も含まれ，中国北方の港に置籍した変態輸入船にも国内海運貿易に従事する機会を与えた。また，それにより，これまであまり知られてこなかった近代東アジア海運市場における不定期海運の傭船経営について，貴重な資料が残されることにもなった。

この新興の海運市場は，北海道や朝鮮，関東州など日本帝国の辺縁地域ある

いは植民地から内地の京浜，阪神，名古屋の三大中心地域に，石炭，鉄，鉱石，木材，米穀などの農・鉱産物を大量に輸送し，上述の大工業地帯が発展する基礎を提供した。これらの海運貿易はおもに大同海運，山下汽船，東和汽船などの会社が，傭船方式や旧船の購入によって経営していた。これは，一般によく知られた日本政府によって扶植された日本郵船や大阪商船，東洋汽船などの国策会社が，性能の優れた船を購入したり自ら建造したりした自社船を使い，国内外の定期航路を経営した方式とは明らかに異なる。このため，日本の変態輸入船は東北アジア海運市場に特殊な地域性をもたらした。変態輸入船は，一方では中国人船主の名義を借りることで，日本政府が老朽船に対して課していた高い輸入税を回避した。当時の日本政府は船舶改善助成施設によって老朽船の淘汰を迫り，本国造船業を扶植する政策を進めていたからである。その一方で，中国沿海における海運貿易に便宜を与え，中国籍汽船の統計上の数字を跳ね上げ，とくに中国北方地域の民族海運が急成長したかのような偽りの印象を与えた。

日本の変態輸入船が代表する近代東アジアにおける不定期船の海運市場は，おおよそ３つの部分に区分して考えることができる。一つめは，大連港に置籍した日本籍の船舶。大連汽船を中心とし，自社船で運航したり，傭船を賃借したりと総合的経営が行われていた。特に大阪商船に長期にわたり船を貸し出し，旅客運輸の便に提供したことは，政府の提唱する「不定期船の定期化」「社外船の定期化」など近代化を志向する海運業の発展の方向に合致していた。二つめは煙台・青島などの港に置籍した中国籍の船舶。政記公司を中心とし，出資者である日系商社と協力していたが，実際には日本籍の傭船主が船長など高級職員の人事や業務経営を決定していた。戦争による不確かさという危険に直面し，一部の船主は中華民国と満洲国の二重国籍を取得して，民族主義の排外的圧力を軽減しようとした。三つめは上海に置籍した英国籍の船舶。賚賜洋行を中心とし，自社船を自ら運航する経営方式を捨て，傭船として日系商社に貸し出す戦略を採用した。この会社は船とともに人員（船長）も貸し出す方式を採り，それによって外国籍の高級船員たちに東アジア海運市場での雇用機会を取り戻した。賚賜洋行の事例は，民族主義が高揚する東アジア海運市場において，

不定期傭船の経営方式を通じ，いかにして東アジアが再び国際海運市場に統合されたのかを物語っている。

つまり，日本の変態輸入船は，船舶や船主の国籍の曖昧さを有していたとはいえ，1930年代における日本帝国の拡大と日中両国の経済・工業の発展という背景のもと，東アジア海運市場の好況を導き，不定期傭船市場に持続的な繁栄をもたらした。このことは傭船の貸借や船員の雇用関係における高い安定性にも表れている。特に，日本籍の出資者と傭船主は多くの日本人船長を雇用して運営に従事し，中国籍の船主はただ有名無実の存在にすぎなかった。これは，日本の変態輸入船と一般の便宜置籍船との最大の違いである。しかし，このことは同時に，日中両国政府による船舶職員の人材育成における成否を示している。これこそが日本による東アジア新興海運市場の掌握を決定づけた鍵だったのであり，それは定期航路だけでなく，不定期船市場においても同様であった。

this policy was that of temporary or emergency measure. Fourth, during the Ming and Qing periods, court officials recognized the harm that was caused by the illegal actions of county clerks and runners that accompanied the detention of those involved in the lawsuits and they resorted to makeshift methods to hold them somewhere. This, however, made no progress toward ameliorating the fundamental flaw that was the insufficient compensation for their service, which was in reality the basic problem. Furthermore, the situations should be viewed in the larger context of the population explosion from the mid-Qing onward. There was, however, no increase in the number of government offices at the lowest-level, which also functioned as courts, in the localities, and thus there was no attempt to respond to the increase in lawsuits that accompanied the population explosion. In short, the increasing numbers of people involved in lawsuits had already surpassed the capacity of the local authorities, and it appears that the reality was that they had to rely on the inns even though they were aware of the various negative effects of doing so.

NATIONALISM AND FLAGS OF CONVENIENCE: JAPANESE SHIPPING IN NORTH CHINA IN THE MID-1930S

LIU Sufen

The Japanese government had long subsidized coastal shipping lines to ensure regular and efficient service. The government subsidies designated the line as well as the number and the type of ships. After the Sino-Japanese War, a liner strategy was shaped by the Navigation Encouragement Law and the Ocean Lines Subsidy Law to concentrate on overseas lines and near-seas services, but led to the coastal retrenchment in many local services and feeder lines. What happened to the unqualified ships during the recession in 1930s is the topic of this paper.

Famous shipping companies, like Nippon Yusen Kaisha as well as Osaka Shosen Kaisha and Toyo Kisen Kaisha, operated trunk lines which were in the national interest with expanding empire. Other smaller firms operated tramps and charters on unscheduled routes freeing themselves from the government controls that accompanied the subsidies. They might have been able to exploit their opportunities more effectively against the competition on the shipping market with British companies in East Asia.

The Japanese government tended to form "exclusive spheres" based on the

doctrine of the 1930s, which had violated the principles of economic multilateralism and political cooperation of the Washington Conference system and provoked radical resistance of Chinese nationalism. The Washington system also led to a broad retrenchment program of shipping tonnage and imposed prohibitive tariffs on importing old ships into Japan. The companies turned to registering their ships in the ports of North China as well as Manchuria and diversified into foreign enterprises. After 1931, these ships were transferred to Chinese or Manchurian flags providing them the convenience to operate their businesses along China coast.

When the war was beginning in the mid-1930s, the domestic market of Japan was opened to them again. These tramps carried goods between the core and the periphery of the Japanese Empire. The "core" consisted of industrialized areas, like Tokyo-Yokohama, Osaka-Kobe and Nagoya. Hokkaido, because it was not industrialized and because it had coal and iron ore, acted as the "periphery." Taiwan, the territories in South Manchuria and Korea were also peripheries of the empire because of their abundant natural resources. Both areas were parts of an integrated operation. The distinction of core and periphery also placed Japan and China within the context of the world economy. Thus, ships with flags of convenience were a veiled response by the shipping companies to the military ventures of Japanese empire against radical nationalism in China, and also reveal the realities of the different stages of industrial development between Japan and China.