

經濟論叢

第155卷 第1号

山田浩之教授記念號

献 辞	浅 沼 萬 里	
時系列分析の新展開	森 棟 公 夫	1
交通混雑制御への待ち行列モデルによる アプローチ	小 林 清 晃	22
明治期日本海運と長江	片 山 邦 雄	36
年功賃金とヒックスの平均期間	逸 見 良 隆	53
景気変動と雇用調整：日本に関する研究展望	村 松 久 良 光	75
市場経済移行の基本問題	高 阪 章	98
線形費用三者立地交渉問題	今 井 晴 雄	117
高齢化、人口移動、地方財政	西 村 周 三	132

山田浩之 教授 略歴・著作目録

平成7年1月

京 都 大 学 經 濟 學 會

明治期日本海運と長江

——農商工高等会議の議論を中心として——

片 山 邦 雄

I はじめに

1970年代末に始まった，中国の改革・開放路線は多大な経済的成功を治め，世界の注目の的となっている。当初，それは，沿海部を中心としたものであったが，近年においては長江（揚子江）流域にまで拡大されてきており，外国船の入港を促進すべく，流域の重要港湾の改修にも着手されている（丸山，参照）。そして今日においても，すでに北欧船主等は武漢まで定期航路を延ばしてきているのである。また，各国の輸送企業も中国企業と協力しつつ，その活動を活発化させている¹⁾。そこには，アジアを中心とする広大な交通ネットワークの出現が予想される。実は，戦前においても各国の対中国投資のうち非製造業投資は大きな役割を占め，就中運輸業は，その最大の成功事業とされる時代もあったのである。

もとより現在の中国における改革・解放政策は中国の自主的判断によるものであるが，戦前における中国の開港は外国勢力によって強制されたものであった。この外国勢力のうちには日本も含まれるのである。

著者はこれまで，日清戦争前後における日本海運の近海進出について，若干の考察を試みてきたが，本稿においては長江と日本海運および日本政府との関

1) 例えば，1994年12月9日づけの日経新聞によると，韓国の大手財閥大宇は中国四川省の運輸業者と合併会社を設立し，同地における運輸及びその関連事業に乗り出す。長距離バスの運行が中心で，出資比率は対等であるが，経営は大宇が行う。これはこの種の事業として最初のものではなく，各国とも同種の投資をすでに開始している。

係について取上げる。というのは、戦前における日本定期船業の発達に関しその長江関与は一つの画期となったと考えるからである。本論文を献呈申し上げる山田教授はイギリス定期船業の発達の解明に輝かしい貢献をされた。それに比し、本稿は農商工高等会議における長江定期航路調査に関する議論の検討という限られた目的を持つものにすぎないが、日本定期船業の発達過程の一齣として考察することとする。

まず最初に、背景となる、初期における中国航路全般について述べておこう。

II. 日清戦争前の状況

1 中国関係航路

日本船社による最初の海外定期航路は、周知の如く、三菱の上海航路である。これは華中への航路ということになる。明治8年に始まり、横浜、神戸、馬関、長崎、上海間において週1回の定期航を行った。これには政府の多大な援助が与えられ、諸外国の競争を却けた、という史実は著名である。

当時、上海は、極東の国際海運ハブであった。したがって、三菱の上海線は、この最重要のフィーダーを確保したものである。もっとも岩崎弥太郎は、これを香港経由のサンフランシスコ線の予備的段階として位置づけた²⁾。さらに、三菱に続いて、三井もまた、その三池炭を上海へ輸出したが、明治11年より、工部省所属の千早丸を上海へ運航する。ただしこれは、定期船ではない（佐々木：1961、参照）。

華北については、天津、芝罘（煙台）、また満州においては牛莊（營口）が開港場であった。天津は、首都に近い重要港湾であるが、この天津に関しては、三菱が明治9年に定期航路を開設したが、半年もたたないうちに閉航している。その後はしばらく、三菱、三井の散発的な入港が見られるだけであったが、19年に日本郵船が定期航路を開始し、三井の船舶入港も増加している（『官報』

2) 『三菱社誌』東大出版会版（3）参照。結局、サンフランシスコへは東洋汽船が進出し、日本郵船の北米航路はシアトルに始まるのであるが、これらは日清戦争後に実現するものである。

明治21年1月20日、による)。日本からの輸出品は茶、銅、海産物などがあつた。

芝罘は華北の不凍港であり、渤海のハブ・ポートであつたと考えられる。明治10年代から日本帆船の散発的入港が認められるが、19年に郵船の天津航路の寄港地となり、以後日本蒸気船の入港が急激に増大する。また、明治22年には、郵船の(準)三国間航路である上海/ウラジボストーク線が開始されるが、芝罘は寄港地となっている(『我社各航路ノ沿革』、参照)。

牛莊の場合は、明治10年代においては、日本船の入港はまれであつたとみられるが、20年代なかば頃より日本船が多数入港するようになった。これは、満州が、日本にとっての大豆の供給地となつたことが主たる原因である(『神戸海運五十年史』、81ページ、参照)。この大豆は、食用と言うよりは肥料としてのものである。

このように、華北における日本船の活動は、日清戦争前においてすでに活発であり、輸出において木材、輸入において大豆が目立つが、これらを取扱つたのは、主として、大阪川口、神戸在住の中国人貿易企業家であつたことに注意されなければならない。ただし、例外的な日本商社として三井物産がある(『神戸海運五十年史』、119ページ)。

南方においては、英領香港が初期より目立っている。まず、三菱が、明治12年より、定期航路を開始している(『日本郵船株式会社五十年史』、17-18ページ、参照)。これは、自営であり、先に述べた如く、将来の遠洋航路進出の爲の準備として行なわれたものかと思われる。この定期航路は、共同運輸との戦いの中で、17年に中止されている。18年に日本郵船が成立した後には不定期船が寄港している(通信省管船局、参照)。日清戦争より少し前の頃には日本郵船のみならず、日本船主による石炭輸送が目立っている³⁾。

3) 「明治27年2月中香港入港日本船表」『通商彙編』明治27年(1894)5月、参照。日本炭の香港輸出そのものは、明治10年代のなかば頃より行われているが、初期においては、外国(備)船によるものと想像される。

そのほか、華南においては、日清戦争前に、厦門、汕頭、台湾、などが明治24年開設の日本郵船マニラ航路の寄港地となっているが、あまり振るわなかったようである。

次に中国内陸部への航路である長江に関してであるが、1871（明治4）年の日清修好条規および通商章程により上海、鎮江、九江、漢口が日本に対して開港されていた。（*ただしこの条約には最惠国条項が含まれていなかったため、欧米がその後開港場をさらに上流まで獲得しても日本はその利益に均霑することはなかった）。この長江について、上海に進出した三菱社員は無関心であったわけではない。三菱上海支店の江南哲夫は、明治13年10月1日づけで、揚子江巡遊の件につき伺を出している⁴⁾。特に、巡回地方として、鎮江、蕪湖、九江、漢口、といった、長江下流域ばかりではなく、中流域になる宜昌、いわゆる内水にあたる蘇州にまで目が向けられていることも興味ある事実である。

ところで、江南は、長江における英国船の活躍ぶりに羨望の念をしめし、将来における世界海運の大舞台における三菱の競争参加の希望を表明しているのであるが、当時英国船が、世界において圧倒的な勢力を示していたのであるから、このことは、極めて自然なことであろう。しかしながら、日本にとって、さらに身近に、外国からの競争が存在していた。明治10年代から、日本においては、中国および、ロシアの海運の活動に対して注意を払わざるを得なくなっていた。中国は日本より早く1872年（明治5年）に大規模な蒸気船会社を発足させていた。この招商局は半官半民の近代的蒸気船会社として発展しつつあった。特に、その朝鮮、日本に対する進出意欲が日本から警戒の目をもって眺められていた。

また、その警戒の念はロシアの海運の極東における活動に関しても同様であった。三菱自体、明治14年（1881）、命令航路として、神戸／長崎／釜山／ウラジオストーク線を開設したのであるが、ロシア側でも、明治15年（1882）、商人セウレエフが極東における海運活動を開始した。セウレエフは若くして中

4) 日本経営史研究所〔編〕『近代日本海運生成史料』日本郵船株式会社、247～249ページ、参照。

国に留学し、漢口において製茶業を営んでいたのであるが、明治15年、ウラジボストークに渡来し、本格的な事務所を設け、汽船バイカル号を購入した。そして、ロシア政府と契約を結び、郵船として同年定期航路を開設した。この定期航路は、漢口を發し、上海、長崎、ウラジボストーク、オリガ、コルサコフ、インペラートル湾「ツエエ」、[デカストリ]、を経て、ニコラエフスク港に至るものであった。これら諸港間の郵便物、ロシア政府関係貨物は専ら、このセウエレフのロシア郵船の取扱うところであった⁵⁾。

興味ある点は、このロシア郵船の定期航路によって、漢口と長崎が結ばれていることである。すなわち、漢口／日本間の定期航路は、まずロシア側において着手されているのである。この定期船によって、漢口／長崎間にいかなる貨物が輸送されていたのかはわからない。このロシア郵船の長崎寄港は比較的長く継続し、明治19年に黒竜江地方の貨物増加により、ロシア郵船が繁忙となった際に廃止された⁶⁾。

明治18年(1885)、漢口に日本領事館が設置された。この領事館は、九江をも兼轄した。『通商報告』に掲載の漢口領事報告には、日本から漢口に輸入される商品の記事はかなりあるが、日本船に関する記事はほとんどない。例外的なものとして明治20年(1887)10月18日付在漢口日本領事館報告がある。これは、漢口における日本産石炭の輸入を伝えていおり、日本汽船芙蓉によるものだとする。記事内容からして頻度は多くなかったようであるが、この頃における日本船の漢口入港が具体的に確認できるのである。なお、「芙蓉号」は、日本郵船の船舶ではなく、社外船主たる三菱社の船舶である。佐々木教授は、船名を芙蓉とし、畝川は芙蓉丸とするが、領事報告及び船名録に鑑み、当時芙蓉には丸はついていなかったのである⁷⁾。

5) 寺見機 - 「明治十五年七月乃至九月浦潮港報告」『通商彙編』(明治十五年)、参照。寺見は、かつて、ロシア留学生であった。なおチェホフはこのバイカル号に乗りサハリンへ旅した。

6) 「露領浦潮港商況」『通商彙編』(明治十九年の)。

7) 佐々木(1961)、144ページ、および畝川鎮夫『海運興国史』海事叢報社、1927、262ページ、参照。なお、三菱が海運部門を明治18年に日本郵船に委ね、19年に三菱会社から三菱社に改称したこと、26年に三菱合資会社となったこと、については、三島康雄、166-167ページ、参照。

いずれにせよ、芙蓉は不定期船であったことはまちがいないが、明治22年(1889)には日本船による長江定期航路の計画が提起されている。これは、神戸の船主、山田謙吉によって企てられたものと思われる。山田は上海／漢口間に安心丸という所有船によって、定期航路を開設しようとしたものである。そして、問題は、山田が、この航路の保護を在上海領事に求めてきたことである。保護というのは、結局、蕪湖寄港を可能にするということである⁸⁾。

先に述べたごとく、蕪湖は日清修好条規締結の後に開港されたものであり、最恵国条項を欠いた日本には開港されていなかったのである。しかし、他の外国および清国の船主の定期航路は、みな蕪湖に寄港するのであるから、日本船のみ蕪湖に寄港できないのでは、事業上圧倒的に不利になるので、山田はこの解決策を上海領事に求めたのである。領事も外務省に連絡するのであるが、条約上如何ともしがたく、実現はしなかったものとみられる。

しかし、神戸船主による、長江定期航路の計画がこの頃すでに存在したことは注目に値する。当時、日本船主の近海活動は活発化していた。たとえば、明治22年には、日本汽船会社の第一丸が、ビルマ米の積取りのため、ラングーンへ出かけている。また、日本郵船は、香港中心の三国間航路を開始しているのである。

政府もまた、各国海運の長江航路権益の拡大について注意を払っている。長江本流の主要部は、下流域(上海／漢口：現在の武漢)、中流域(漢口／宜昌)、上流域(宜昌／万縣／重慶／叙州)、にわけられる。上流の宜昌／万縣間においては、著名な三峡(宜昌峡、巫山峡、瞿唐峡)の急灘が存在し、蒸気船航路開発は容易ではなかった。(なお、現在、中国は、三峡に壮大なダムを計画している)。重慶蒸気船航路の開発、重慶開港に関する英国の動向に関しては、1887(明治20)年から1891(明治24)年にかけて、日本外務省と在中国日本外交当局の間で情報交換が行われている(『支那各地開港市関係雑纂、一』(外務省記録局、3-1-1-11)参照)。1890年、中英間に重慶府開港追加条約が締結され、

8) 『支那各地開港市関係雑纂 一』(外務省記録、3/1/11)、参照。

1891年、重慶は、欧米に対して、条件つきながら開港されたのである。条件つきというのは、宜昌／重慶間の外国汽船による航行は即時には認められず。中国汽船の航行の成功の後とされたからである。

このようにして、欧米はこの時点までに重慶までの開港場を獲得していたのであるが、先に述べたように日本はその権利に関して均霑することはなかった。

2 航路拡張論

結局、明治24年(1891)8月に、漢口領事館は閉鎖された。31年(1898)10月まで再開されない(角山, 493ページ, 参照)。明治18年(1885)に漢口領事館が開設されたことは、当時における、日本のこの方面に対する関心を示すものであろう。しかし、24年には閉鎖せざるを得なかったのである。領事館が閉鎖されたということは、漢口において、日本との通商も、交通もあまりなかったということを示している。

しかし、他方、明治24年(1891)頃から、日本海運の活動はますます盛んになるのみならず、さらに社会的にも海運に対する関心が昂りつつあった。

というのは、先に述べたごとく、華北、渤海において、日本郵船が、明治24年3月に神戸／牛莊線を開始し、社外船もまた、大豆、木材輸送のため不定期船活動を活発化しているのである。香港においても、この頃より、年間3～40隻の日本船が、安定的に入港するようになっている。日本郵船は、遠洋航路の計画を具体的に検討しはじめ、明治26年(1893)には、段米豪の三大航路の計画案をつくり、さらに、現実に、同年ボンベイ航路を開始した。

1890(明治23)年には議会が発足した。そして議会はやがて経済政策に関心をもつようになった。この中には、海運に対する関心も含まれている。ひとつには、このころ、世界で、中米における運河構想、シベリア鉄道の建設が話題になっており、世界交通の大変化が予想されていたことがある。25年に自由党より、航路拡張建議案が提出される。これは、欧州航路、豪州航路を中心に海外航路拡張のための政府の施策をせまるものであった。これは、修正を経て26

年には議会において確定される。

民間においても、航路拡張は、識者の中で大きな話題となった。日本経済会は、明治26年、「日本海運論」の題目で論文の募集を行った。36篇の応募があり、そのうち、寺島成信、踏海散史、斎藤和太郎、八木太一郎のものが優秀として印刷に付された（矢野、参照）。

このうち、寺島成信、踏海散史は、中国にふれていないが、斎藤和太郎、八木太一郎は、中国にも関心をしめしている。

斎藤和太郎は、牛莊、天津、芝罘、上海、寧波、福州、厦門、広東等、沿岸貿易を行う範囲が極めて広いので、日本海運にとって機会が少なくない、としている。しかし、長江流域については触れていない。

八木太一郎は、華北への航路を別として、現在する中国への2線をあげ、その改良を提言している。その、現在する2線とは、(イ) 横浜より神戸下ノ関長崎を経て上海に至る一週一回双方発船、(ロ) 神戸より下ノ関長崎福州台湾厦門を経て「マニラ」に至る一月一回、である。漢口は中国内陸部の要衝として極めて重視されている。さらに、漢口は、重慶に近く、重慶は、ビルマ、インドへ鉄道によって結ばれる予定であることが考慮されている。

実は、日清戦争前、明治27年（1894）に上海／漢口航路に従事した日本船に瓊港丸がある。前掲の『神戸海運五十年史』には、「社外船にして揚子江流域に逡巡したるは、明治二十七年橋本雄三所有汽船瓊港丸総噸四六八が上海／漢口航路に従事したりを以て嚆矢とす。同船は後支那人に売却され、徳和と改名せり。」とある。

しかし、社外船で長江を逡巡したものとしては、先に述べたごとく、明治19年における三菱社の芙蓉の例があるので、瓊港丸をもって、嚆矢とすることはできないであろう。もっとも、瓊港丸は、定期船という意味で嚆矢であるのかもしれない。日清戦争の勃発により中断するのであるが、戦後は中国人企業家に用船され長江における運航を再開している。

III 日清戦争後の長江

1 第一回農商工高等会議

日本政府は、もともと長江流域に無関心であった訳ではない。それは、日清戦争前において、1885(明治18)年から1891(明治24)年まで漢口に領事館が設置されていたことにも現れている(角山, 1986: 493ページ, 参照)。また、さきに述べたように、重慶開府の状況は注目されている。そして、日清講和条約に当たっては、長江に関して、多くの要求を出し認めさせているのである。

日本の日清戦後経営の構想については、多くの研究者によって言及されている。ここで注目されるのは、1896(明治29)年10月19日を初日として政府によって開催された第一回農商工高等会議である。これは、外国貿易振興を目的とする諮問並びに建議機関であり、当時最高の経済指導者(財界15名, 各省5名)が参画している。

会議の初日における第一諮問案が、長江航路調査の件であり、この件に関しかなりの議論が戦わされている。以下この議論の内容を検討していくこととする。

まず会議の構成員の氏名をあげよう。議長は佐野常民(枢密顧問官)、副議長は金子堅太郎(農商務次官)、議員は、鈴木大亮(通信次官)、藤田四郎(農商務省農務局長)、安藤太郎(農商務省商務局長)、藤井三郎(外務省通商局長)、添田寿一(大蔵書記官)、洪沢栄一(東京商議所会頭、第一銀行頭取)、藤田伝三郎(藤田組社長)、土居通夫(大阪商議所会頭)、園田幸吉(横浜正金銀行頭取)、中上川彦次郎(三井銀行専務理事)、大倉喜八郎(大倉組社長)、原善三郎(横浜商議所会頭)、広瀬幸平(住友家総支配人)、益田克徳(東京海上保険会社支配人)、益田孝(三井物産会社社長)、近藤廉平(日本郵船会社社長)、森村市左エ門(森村組社長)、浜岡光哲(京都商議所会頭)、山本亀太郎(神戸商議所会頭)、であった⁹⁾。さらに幹事として、有賀長文(農商務省参

9) 洪沢以下民間人の肩書きは山口和雄教授の解題による。

事官)、織田 一 (農商務省参事官)、の2名が任命されていた。なお、このうち岡田及び井上は外国旅行中のため欠席している。また、藤田も第一諮問案の掛かった初日には欠席している。

有賀幹事の朗読した第一諮問案は、清国長江航路調査員派遣の件、であり、その主旨は、日清講和条約の結果、日本は長江において航路拡張の特権を得たのでその実をあげたいが、困難も予想されるので、まず調査員を派遣したいというものである¹⁰⁾。

まず益田 孝より、これほどこからか航路を開きたいから調査をしてほしいとの願いでもあったのでしょうか、という質問があった。含蓄に富む質問であると考えられる。有賀幹事は、沙市領事の報告、および農商務省委員の視察の結果であると答えている。これに対して益田は、別に人民が申し出てもいないのであれば急ぐことはない、また中国人との大葛藤が予想されるとして反対を表明している。有賀は、益田 孝は平素中国を大顧客とすることに関心であるではないか、と反論し、さらに、日本商人の中国進出に当たっては日本船でなければ不便であると述べている。つづいて広瀬が質問にたち、地理等に関しての調査がなければ商人は進出しにくいとし、調査員派遣に賛成している。添田もまた調査することは有益なことであるからと賛成を表明する。金子は、航海奨励法の下に日本郵船が遠い欧米に航路を開いているのであるから、近い中国を調べるのは当然であるとして本案の成立を強く希望した¹¹⁾。益田 孝は特に宜昌/重慶の間は中国人との間に葛藤を引き起こす恐れがあるから蒸気船航路を開かぬがよいと強調している。これは宜昌/重慶間には三峡という急灘が存在し、民船を曳くのに多数の労働者が従事しており、蒸気船航路の開設は彼らの職を奪いかねないことを懸念したものと思われる。さらに益田は、上海/宜昌間についてはすでにわかっていることであるから調査に及ばないとする。

10) 長江という語が用いられており揚子江とはなっていない。

11) 金子は後日の他の諮問案に関する会議においても、この初日における長江調査諮問に反対論が出されたことに対して痛憤の情を隠しきれない発言を繰り返している。

、洪沢もまた益田 孝に賛成し、長江には中国の招商局の経営する航路の存在もあり、日本郵船の研究においても時期尚早との見方であるとする。近藤も私見として、もし長江航路を開設するのであれば相当な助成が必要であろう、人を派遣して調査するまでもないことだとする。これに対して有賀は、助成が必要であろうと思われるからその程度を調べるのも調査員派遣の主旨だと政府の真意と思われることを述べている。中上川は、時期尚早と反対論を述べた。

結局、賛成の意を表明したのは民間においては、大倉、原、広瀬、浜岡、山本、であり、反対の意を表明したのは、洪沢、中上川、益田 孝、近藤、であった。

これを見ると反対論者がすべて日本郵船関係者であることが明らかになる。すなわち、近藤は社長であり、洪沢、中上川、は取締役である。益田 孝は共同運輸の創立委員の一人であり、周知のごとく、共同運輸と三菱の海運部門が合併して日本郵船が成立したのである。

他方、賛成論を最初に唱えたのは広瀬であるが、広瀬は大阪商船の初代頭取を務めている。そして、結果において、長江本流において逓信省補助航路を担当したのは大阪商船であったのだ。

大阪商船は、日清戦争前においては内航を主とする船社であり、海外航路は釜山線、仁川線にとどまっておき、所有船舶の規模においても日本郵船に比しはるかに小さい船社にすぎなかった。日清戦争後、日本の台湾領有の結果として重要となった内台航路を大阪商船が日本郵船とともに受命することとなったのは、日本郵船にとっては意外なことであったと思われる。さらに、上に述べた第一回農商工高等会議の議論から判断すると、この時すでに長江線の命令航路を大阪商船が担当することは決まっていたと思われる。それが日本郵船側の反発を招いたのであろう。結果として大阪商船の海外進出は決定的となったのである。

もう一つ重要なことは、政府の航路調査が、補助金の決定に関連していることが明らかになっていることである。すなわち、調査は補助金下付の正当性を

示すことになっているのである。日本郵船側の不満はこのこととも関連していると思われる。というのは、第一回農商工高等会議の直前、10月1日に航海奨励法が実施になっていたが、対象がきわめて一般的であり、かつその条件が細かく、遠洋定期航路助成としての実効に疑問がもたれていたのである。欧州航路、北米航路を開設していた日本郵船としては、これらが特定航路助成を受けられず、単に航海奨励法の適用を受けるにすぎないことは、不満であったことが会議中の議論においてうかがえる。なお日本郵船のボンベイ航路と豪州航路には特定航路補助が与えられており、政府の施策の重点がどこにあったかがわかる。さらに、会議中における政府と日本郵船の対立の背景として、1893（明治26）年の商法改正により、日本郵船が民営化され、政府の統制力が弱まったこともあると推測される。

会議中意見を表明しない議員も多かったが、決を採ると賛成多数であった。早速、二日後の1896（明治29）年10月21日には、逓信大臣野村 靖から、外務大臣大隈重信にあてて、長江航路の調査依頼が出されている（『清国揚子江航路取調一件』（外務省記録局、3-6-4-11）、参照）。調査項目は、1. 船舶の構造、2. 航路、3. 航海費目、4. 営業費、5. 収入、6. 現時本航路における航海の実況、7. 保護金（郵便保護金）、であった。

2 長江航路の開設

そして長江本流に関しては、大阪商船が、1898（明治31）年1月1日、上海／漢口定期航路（558マイル）を開始し、さらに1899（明治32）年5月には漢口／宜昌航路（384マイル）を開始した。これらには逓信省補助金が与えられた（浅居、参照）。

しかし、全般に長江航運の実態も十分把握せず、準備も不足したまま開始されたものである。開始後、大阪商船には長江航路の運航状況、貨客数、収支、等の結果が明らかになってきた。また長江市場の特質、競争船社の設備、営業方法、についても情報を積み重ねていくことができた。さらに、広く長江航路

および関連航路について調査を繰り返していった。その結果、新鋭船の投入、ターミナル施設の充実、貨客収集のためのネットワークの整備、接続線ないし培養線の構築、が長江線の維持確立のため不可欠なものであることが明瞭になったのである。

長江航路に関してはその後ゆっくりとではあるが整備が進んでいく。たとえば、1900（明治33）年6月、大和丸（2,247トン）、大亭丸（2,245トン）が完成し、上海／漢口航路において天竜丸、大井川丸に代わった。1901（明治34）年8月に大貞丸（2,712トン）が完成し上海／漢口航路に配された。また同年9月には大吉丸（2,076トン）が完成し、漢口／宜昌航路に配された。したがって、上海／漢口航路は3隻、漢口／宜昌航路は2隻による運航となった。また、1905（明治38）年5月には大福丸（2,836トン）が購入され、上海／漢口航路に配され、計4隻となった。

他方、1902（明治35）年9月には日本郵船を中心として各界を糾合した湖南汽船会社が設立された。同社は、1904（明治37）年3月、洞庭湖を中心とする漢口／湘潭航路（246マイル）を開始した。これにも、逓信省補助金が与えられた（浅居、参照）。さらに、日本郵船は、長江本流についても進出の機会をうかがっていた。そして日本郵船は上海／漢口に定期航路を運営していた英国系の麦辺洋行（McBain & Co）を1903（明治36）年6月買収し、上海／漢口航路に参入した。これは、逓信省命令航路ではない。経営は赤字であったが、日本郵船は将来性を期待したものと思われる（『日本郵船株式会社百年史』135～138ページ、参照）。

大阪商船の長江航路の採算も良くはなく、日露戦争前、1898（明治31）年1月から1904（明治37）年12月までの期間において、総収入の37.2%にのぼる補助が与えられたにもかかわらずほとんど毎期赤字であった（付録の図表参照）。これは、ドイツ船の参入等による競争の激化、上海、四川の施設の不備、洪水、故障、遭難、など様々な原因によるものであった。

そして、長江における日系4社の並立は問題となり、日露戦争後、政府の介

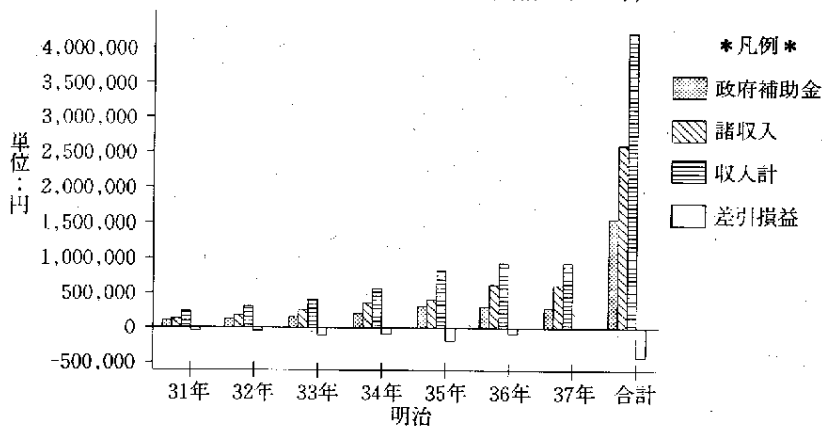
入があり、これらの各社が合併し、1907（明治40）年、日清汽船株式会社が成立した。そして、同社が長江航路を経営したのである（浅居、参照）。これに対しては、逓信省補助金が与えられた。この日清汽船は朝鮮郵船と並んで日本郵船と大阪商船の共同出資会社として珍しい存在であった。

大阪商船長江航路收支比較表（明治31年～37年）

	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年	合計
政府補助金	88,989	120,960	159,064	217,896	345,772	343,221	304,718	1,580,620
諸収入	122,825	203,125	266,345	358,396	469,657	606,979	640,466	2,667,793
収入計	211,814	324,085	425,409	576,292	815,429	950,200	945,184	4,248,413
差引損益	-27,759	-19,537	-69,942	-68,288	-162,757	-62,894	7,149	-404,028
補助金%	42.0	37.3	37.4	37.8	42.4	36.1	32.2	37.2
諸収入%	58.0	62.7	62.6	62.2	57.6	63.9	67.8	62.8
収入計%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

*大阪商船株式会社『事業参考書』により作成。

大阪商船長江航路收支比較図（明治31年-37年）



IV おわりに

まず、以上で明らかになった、日本海運と長江の関わりについてのいくつかの注意すべき事実をまとめてみると、日清戦争前については、ア. 長江沿岸港

湾のうち、下流域の鎮江、九江、漢口は、当初から日本に対して開港されており、とりわけ、漢口は内陸の経済的要衝であった。イ。明治9年から、三菱上海支社に、長江沿岸港湾の調査計画があった。ウ。ロシア商人セウエレフは明治15年に漢口／長崎／ウラジボストーク航路を開始しており、これが、漢口／日本間における最初の定期航路であったと思われる。エ。明治20年、日本船「芙蓉」が2度にわたって、日本石炭を輸送のため、漢口に入港している。オ。明治22年、神戸の船主により、上海／漢口航路の計画があったが、条約上、蕪湖に寄港できないことが障害になった。カ。明治26年に日本経済会が主催した日本海運論に関する懸賞論文のなかで、八木太一郎は、長江関連航路の将来性を強調している。キ。明治27年に橋本勇造の瓊港丸が、上海／漢口間に航路を経営している。といった点があげられる。

日清戦争後の講和条約においては日本政府の要求の結果として日本の長江航行権は大きく拡大された。この権利の実行は政府側によって強く希望されたものと考えられる。このことは過去における、朝鮮の開港場の例や、ウラジボストークの例からも推測できることである。すなわち長江定期航路は政治的、外交的要因の大きい航路となったのである。

長江航路の開設が公式の課題として取り上げられたのは、1896（明治29）年10月19日の第一回農商工高等会議においてであった。会議における第一の諮問は長江調査員の派遣という一見技術的な問題であったが、その内容の意味するところは、当時の日本海運を理解する上において少なからぬ意義を持つものであった。それはまず大阪商船の台頭を意味した。また、さらに政府の調査が補助と関連することが明らかになったのである。

結論としていえることは、第一回農商工高等会議は、間接的ながら、大阪商船の外航船社としての台頭を示す一つの象徴的な会議として捉えることができるということである。

参考文献

日清汽船、その他船主・船社関係：

浅居誠一〔編〕『日清汽船株式会社三十年史、及追補』日清汽船株式会社，1941.

神戸海運業組合『神戸海運五十年史』神戸海運業組合，1923.

日本経営史研究所〔編〕，中川敬一郎，小林正彬，田付茉莉子，前田和利，柴垣和夫

〔執筆〕『創業百年史』大阪商船三井船舶株式会社，1985.

大阪商船株式会社関係：

『営業報告書』各年各期.

『事業参考書』各年各期.

『大阪商船株式会社五十年史』1934.

『大阪商船株式会社八十年史』1966.

日本郵船株式会社関係：

『我社各航路ノ沿革』1932.

『日本郵船株式会社五十年史』1935.

日本経営史研究所〔編〕，山口和雄，小風秀雅，杉山和雄，山下幸雄，三和良一，今城

光英〔執筆〕『日本郵船株式会社百年史』1988.

日本経営史研究所〔編〕『近代日本海運生成史料』1988.

外務省関係：

『通商彙編』各年各号.

『通商報告』各年各号.

『通商彙纂』各年各号.

農商務省関係：

農商工高等会議〔編〕，山口和雄〔解題〕『農商工高等會議事速記録（上）第一回會議』原書房，1991.（復刻原本：1897年刊）.

藤原正人〔編〕『明治前期産業発達史資料，補卷(27)』明治文献資料刊行会，1972.

逓信省関係：

管船局『日本郵船会社事業監査一斑』1894.

日本語文献：

浅原丈平『日本海運發展史』潮流社，1978.

今津健治『近代日本の技術的条件』柳原書店，1989.

小風秀雅『帝國主義形成期における日本海運業』『史学雑誌』1983.

佐々木誠治『日本海運業の近代化』海文堂，1961.

角山 栄〔編著〕『日本領事報告の研究』同文館，1986.

中橋徳五郎翁伝記編纂会〔中橋徳五郎，下巻〕中橋徳五郎翁伝記編纂会，（東京）1944.

- 古田和子「上海ネットワークの中の神戸」『近代日本研究』14号, 1992.
- 堀江保蔵「日清戦後経営と農商工高等会議」『経済論叢』第58巻第5号, 1944.5.
- 丸山伸郎(編)『長江流域の経済発展』アジア経済研究所, 1993.
- 三島康雄『三菱財閥史——明治編——』教育社, 1979.
- 南満州鉄道株式会社庶務部調査課「支那における列国の海運勢力」南満州鉄道株式会社, 1929.
- 矢野芳弘(編)『日本海運論』日本経済会, 1894.
- 山田浩之「イギリス定期船業の成立」『経済論叢』第85巻第4号, 1960.
- 同「イギリス定期船業の発達と海運政策(一)」『経済論叢』第87巻第1号, 1961.1.
- 同「イギリス定期船業の発達と海運政策(二)」『経済論叢』第87巻第3号, 1961.3.
- 同「不定期船業の成立」『国民経済雑誌』第147巻第6号, 1983年6月.
- 米里紋吉『長江航運史』1927.
- 日本海事振興会『各国植民地海運政策と植民地海運の資本関係』日本海事振興会, 1943.
- 拙稿「日本近代海運の長江進出——前史——」『海運経済研究』第27号, 1993.

謝辞:

本稿の資料収集に当っては、京都大学経済学部図書室、神戸大学経済経営研究所のご高配を賜った。ここに記して厚くお礼申し上げる次第である。