

## 三北輪埠会社の汽船航運業について

その他のタイトル	The Chinese Coastal Shipping Business of the Sanbei-lunbu Gonshi
著者	松浦 章
雑誌名	関西大学東西学術研究所紀要
巻	50
ページ	19-40
発行年	2017-04-01
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10112/11242">http://hdl.handle.net/10112/11242</a>

# 三北輪埠公司の汽船航運業について

松 浦 章

## The Chinese Coastal Shipping Business of the Sanbei-lunbu Gongshi

MATSUURA Akira

The Sanbei-lunbu Gongsi was founded by prominent Ningbo merchants Yu Qiaqing, Yu Hede in June 1914 (Republic of China 3), using the one small steamship originally founded to launch operations between Shanghai and Ningbo. Subsequently, as Western forces began to retreat gradually from China by World War I, this company founded using Chinese national capital grew into a well-established steamship company. However, this company was integrated along with a number of private steamship companies into the Shanghai in 1950, after the establishment of the People's Republic of China. Until then it operated over the first half of the 20th century as Sanbei-lunbu Gongsi, yet remains little-known.

This paper is describes the shipping business of the Sanbei-lunbu Gongsi of the Northern route from Shanghai to Tianjin, as well as the Nanyang route from Shanghai to Fuzhou via the Ningbo and Yangtze River route from Shanghai to Hankou.

キーワード：三北輪埠公司(Sambeilunbu Gongshi)、汽船(Steamship)、航運業(Shipping Business)、中国沿海 (Chinese Coastal)、20世紀 (20th Century)

## 1 緒言

近代中国における汽船航運業の発展の経緯について日本の内閣情報部が監修した1939年の『支那に於ける交通機関』において、巨大汽船会社であった招商局輪船公司に続く民間企業がどのように進展していたかについて次のように述べている。

爾來三十年間支那水運業は招商局に依つて代表され、日露戦争後利権回収熱の産物として大遠・政記・甯紹・肇興等が相次いで設立されたが、歐洲大戰に依つて外國船舶の支那引上げに刺激されて、三北・鴻安の有力會社及無数の小會社が創立され、最近に於いて總噸數一千噸以上を有する支那船舶會社は一一六社を算するが、資本額百萬元を超ゆるものは、招商局以下七社に過ぎない。<sup>1)</sup>

と記されるように、近代中国の汽船航運業は、巨大な招商局輪船公司の他に、20世紀初頭に大遠・政記・甯紹・肇興等が相次いで設立され、さらに第一次世界大戰以後に三北・鴻安などが多くの中小の会社が設立された。その一つに三北輪埠公司があった。

『申報』第19,995号、1928年（民国17）11月14日付の紹伯の「日本在揚子流域之航業政策」(上)によれば、1920年代の長江航運の状況に関して次のように記されている。

揚子江之通行輪船也、實始於一八五七年、當時歐美輪、船之航行於吾国者、僅以上海为根據地、……其後開自吳淞上溯揚子江之例者、起於美商之公正洋行、至一八六八年、有美商旗昌洋行出、航行揚子江之輪船數因增、……至一八七三年、吾國招商局成、加以收買旗昌之營業全線、而沿海沿江之航業、幾有統一於招商之勢、然□隔一年、而有英商太古洋行之創設、後二年而又有英商麥邊洋行出現、又隔一年而有英商怡和洋行之參加、從此揚子江航業、日趨於多事、其後更有中英合辦之鴻安公司、亦起 從事揚子江航業、至一八九八年、法國亦辦東方輪船公司、日本大阪商船、亦受政府之命、加入揚子江航路、當時日本於揚子江航業、雖為後進、然日本之得与列強競爭揚子江航業、確肇端於此、當大孤商航之初入揚子江時、太古・麥邊・怡和・鴻安・東方會有一度之關結、而施以排斥、然卒因大阪商船社特造吃水淺、容積大、而適於揚子江之航打故、結果反壓倒五大公司、而執揚子江航業之牛耳、考其最 之航程、僅及於上海・漢口、至是而遂及於宜昌、而營業亦益趨於發達、……<sup>2)</sup>

中国の航運事業が長江航運を中心に発達し、海外とくにアメリカの航運業者が進出し、1873年に中国の招商局輪船公司が成立して、長江のみならず沿海の航運事業を發展させて行く。そ

1) 内閣情報部監修『支那に於ける交通機関』内閣情報部、1939年3月、34頁（1～39頁）。

2) 『申報』影印本、第252冊、上海書店影印、1983年12月、392頁。

の後、さらにイギリスの太古洋行<sup>3)</sup>、怡和洋行<sup>4)</sup>、麥邊洋行<sup>5)</sup>が長江の航運業に参入し、また中英合辦の鴻安公司も長江航運に参加する。1898年にはフランスの東方輪船公司や日本の大阪商船会社が長江航運に参入して激烈な競争を展開した。

このような外国の汽船会社に対して、中国の民族資本をもとに寧波商人の巨匠虞洽卿<sup>6)</sup>が創設した汽船会社に三北輪埠公司がある。三北輪埠公司について、1943年の日本の東亜海運株式会社の調査には次のように記されている。

三北公司（正式名稱—三北輪埠股份有限公司）

一九一四年（民國三年）六月虞洽卿、虞和德等資本金廿萬元を以て設立、當初小型汽船一隻を以て上海、甯波間を航行せるが第一次世界大戦中一、二千噸級約十隻を買収し長江に進出せり、一九一八年百萬元に、翌一九一九年更に二百萬元を増資せり。次いで一九二三年湖南中華輪船公司を買収し湖南地方の航権を獲得せり。

事變前長江線（鴻安と共營）沿岸線及南洋線を經營し民間第一の船主なるも、營業成績不振にして四明銀行其他に多額の負債ありたり。<sup>7)</sup>

三北輪埠公司是、虞洽卿等によって1914年6月に設立され、上海・寧波間の航路を運航し、ついで長江航路さらに湖南航路そして中国大陸沿海へと航路を拡張していた汽船会社であった。さらに樊百川『中國輪船航運業的興起』は三北輪埠公司についてつぎのように指摘する。中国の民族資本による航運業として20世紀以降、拡大して三北航業集団となり、三北輪埠公司、鴻安商輪公司、寧興輪船公司及鴻升碼頭堆棧公司を組織したとし、この企業集団の創設者が虞洽卿である。虞洽卿は寧紹商輪公司を設立して滬甯航路すなわち上海寧波航路を運航し、長江航路にも参入した。三北は虞洽卿の郷里寧波の慈溪の近くの龍山に因む、龍山は浙江の鎮海、慈溪そして余姚の北に位置することから三北と呼称され、それに因んで名付けられたのが三北輪埠公司であり、1913年に創業するとされる。<sup>8)</sup> このように、三北輪埠公司是民族資本の航運業の

3) 太古洋行：Butterfield & Swire、黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』四川人民出版社、2001年12月、37（1～817、索引111）頁。

4) 怡和洋行：Jardine, Matheson & Co.、黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』183頁。

5) 麥邊洋行：Macbain, George、黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』216頁。

松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂、2005年6月、224～233頁。

6) 松浦章「寧波商人虞洽卿のよる寧波・上海航路の開設—寧紹輪船公司の創業—」、松浦章『清代帆船沿海航運史の研究』関西大学出版部、2010年1月、422～438頁。

7) 東亜海運株式會社編『支那の航運』東亜海運株式會社、1943年10月、246～247頁。本書は（代謄寫）「秘」扱いの書であり、序は社長清水安治の「昭和十九年初夏」の日付で書かれたものである。

8) 樊百川『中國輪船航運業的興起』四川人民出版社、1985年10月、479～480（1～667）頁。

重要企業であることは指摘される<sup>9)</sup>が、その具体的な航運活動については明かでない。その後も三北輪埠公司の航運活動に関しては、これまでほとんど注目されることは無かった。<sup>10)</sup>

そこで本稿は、寧波商人虞洽卿によって設立された三北輪埠公司がどのような航運活動を行っていたかについて述べてみたい。

## 2 三北輪埠股份有限公司の設立

1936年（民国25）6月に出版された『航業月刊』第3巻第12期拡大版によれば、「本會會員廣告之一」に三北輪埠公司の広告が見られる。

三北輪埠公司 地址上海廣東路九三號

電話 一二九五八……〇

總經理：虞洽卿

經理：虞順懋 副經理：李志一

所有輪船 十九艘

伏龍・鳳浦・醒獅・萬象・新寧興・衡山・龍山・松浦・清浦・明山・華山・靖安・新浦・三北。鎮北・姚北・嵩山・富陽・富華<sup>11)</sup>

とあり、同書の「上海華商各輪船公司概况」にも上記の広告とほぼ同様の記述が見られ、

成立年份 1914年 資本總額 2,000,000元<sup>12)</sup>

とある。さらに同書の「二十四年我國各航綫中外輪船行駛概况」に三北輪埠の汽船の運航航路が見られる。

滬漢段 自上海至漢口經過南通、江陰、口岸、鎮江、南京、蕪湖、大通、安慶、華陽、九江、武穴、蕪春、黃石港、黃州等處行駛輪船列表如左。

9) 樊百川『中國輪船航運業的興起』四川人民出版社、1985年10月、479～481頁

10) 三北輪埠公司に関する成果として蔡志坤整理「三北輪埠公司史料選輯」（『檔案與史學』1996年10月（第5期）、3～7頁）が、一、上海三北輪埠公司初創時的組織、宗旨、已有組織、二、三北輪埠公司抗戰中的船舶動向、三、日本方面復虞洽卿關於恢復滬甬航綫的信訊文、四、虞洽卿復信、五、抗戰勝利后三北輪埠公司船舶損存記錄、六、三北輪埠股份有限公司被日偽軍擄捕、炸毀各輪的証件に関する史料を紹介している。

陳來幸「虞洽卿について」（『五四運動の研究』第二函5、京都大学人文科学研究所、同朋舎、1983年12月）の中で「三北公司の創設とその発展」（36～43頁）が、三北輪埠公司の設立から1920年代までの状況について概括的に述べているが、その航運活動については触れられていない。

11) 『航業月刊』第3巻第12期（二十四年航業年鑑）、1936年6月、本會會員廣告之一、1頁。

12) 同書、調査、1頁。

船名	国籍	総噸數	淨噸數	造船年	所属公司
新寧興	中國	2,175	1,345	1906	三北輪埠公司
松浦	中國	1,975	1,206	1901	三北輪埠公司
清浦	中國	2,054	1,246	1903	三北輪埠公司
新浦	中國	2,039	1,198	1903	三北輪埠公司
醒獅	中國	2,018	1,239	1898	三北輪埠公司 <sup>13)</sup>

滬宜段 自上海至宜昌經過漢口、沙市行駛輪船列表如左

三北	中國	700	500	1930	三北輪埠公司 <sup>14)</sup>
----	----	-----	-----	------	-----------------------

宜渝段 自宜昌重慶經過秭歸、巴東、巫山、奉節、雲節、萬縣、忠縣、酆都、涪陵、長壽等處行駛輪船列表如左

富陽	中國	987	552	1922	三北輪埠公司
富華	中國	689	371	1929	三北輪埠公司 <sup>15)</sup>

滬閩段 上海直達福州行駛輪船列表如左

萬象	中國	1883	1162	1903	三北輪埠公司
靖安	中國	2145	1316	1907	三北輪埠公司 <sup>16)</sup>

甬定象台甌段 寧波至定海、象山、台州、温州、行駛輪船列表如左

鎮北	中國	173	101	1914	三北輪埠公司 甬定段
姚北	中國	241	148	1922	三北輪埠公司 甬定段 <sup>17)</sup>

1935年時点で、三北輪埠公司は、滬漢、滬宜、宜渝、滬閩、甬定の航路を運航していた。すなわち上海・漢口、上海・宜昌、宜昌・重慶、上海・福建、上海・寧波・定海と上海を起点に長江へ、福建、寧波や浙江の定海への航路へ運航していた。

上海・漢口航路には新寧興、松浦、清浦、新浦、醒獅号が、上海・宜昌航路に三北号が、宜

13) 同書、「二十四年我國各航綫中外輪船行駛概況」2頁。

14) 同書、「二十四年我國各航綫中外輪船行駛概況」4頁。

15) 同書、「二十四年我國各航綫中外輪船行駛概況」6頁。

16) 同書、「二十四年我國各航綫中外輪船行駛概況」12頁。

17) 同書、「二十四年我國各航綫中外輪船行駛概況」16頁。

昌・重慶航路は、富陽と富華号が、上海・福建航路に萬象と靖安号が、上海・寧波・定海航路に鎮北号と姚北が就航していたことがわかる。

この三北輪埠こと三北輪埠股份有限公司の創立の事情について、上海市檔案館に所蔵される檔案「三北輪埠公司概况調査」に見られる。その檔案「聯合徵信所調査報告書 中華民國卅五年拾月二十一日發出」によれば次のような記述が見られる。

#### 三北輪埠股份有限公司調査報告

(一) 簡史：該公司（三北輪埠公司）於民國三年、由已故虞洽卿君獨資創設、原址在圓明園路北京路五。二十年在廣東路九十三號、自置辦公室乙幢、即遷入辦公。二十二年起、先後在南京・蕪湖・九江・安慶・漢口・宜昌・萬縣・重慶・福州・天津・寧波等地、設立分公司、並陸續添購船隻。至二十五年抗戰發生前、止有大小船隻共計三十七艘、總噸位約五萬七千噸、抗戰發生後、船隻被徵及牲牯之用、營業全部停頓、勝利後在廣東路九十三號（電話一二九五〇）開始航運。<sup>18)</sup>

(二) 負責人（略）

(三) 資本（略）

(四) 設備

1. 碼頭及棧房……天津有待碼頭二座、上海十六鋪對面浦東之鴻升碼頭及棧房重座佔地五十畝、上述碼頭棧房均與鴻安輪埠公司對分。<sup>19)</sup>

2. 船隻：該公司現有船隻計長興・龍安・三北・鴻安・鴻貞・武康・嘉安・漢甯・偉東・偉南等拾餘艘、現將該公司主要船隻、長濶、噸位、速力、馬力、吃水等列表於后。<sup>20)</sup>

表 1

船名	長	濶	深	毛噸	淨噸	速力	馬力	造船者	造船年份
長興	350.3	55	12	3408	2121.20	14	249	Ramage&Ferguson, Scotland	1914
明興	278.2	42.9	24.8	2868	1736	12.1/2	210	Dankirk, France	1905
三北	171.10	30	7	699.64	500.26	10	500	本廠自製	1930
龍安	248	30.1	11.9	1681	1047	9	600		1899
瑞泰	238	30.15	11	1816.31	1342.98	9	600		1937
永嘉	195	38	7	1070.85	611.81	9	500	Japan	1903

18) 上海檔案館所蔵「三北輪埠公司概况調査」所収の「聯合徵信所調査報告書」(Q78-2-16289) 3頁。

19) 上海檔案館所蔵「三北輪埠公司概况調査」所収の「聯合徵信所調査報告書」(Q78-2-16289) 14頁。

20) 上海檔案館所蔵「三北輪埠公司概况調査」所収の「聯合徵信所調査報告書」(Q78-2-16289) 15頁。

鴻元	168	26	11.6	504.11	272	9	BK 160	本廠自製	1934
鴻亨	168	26	11.6	504.11	272	9	320	本廠自製	1934
鴻利	168	26	11.6	504.11	297.90	9	350	本廠自製	5934
鴻貞	168	26	11.6	504.11	297.90	9	350	本廠自製	1934
鎮北	116	18.		101		9	150	恒昌祥	1914
渝豊	102	20	8.6	252	174.72	7.1/2			
蜀豊	82.7	184	0.67	185.49	127.93	8			
合計				13,645.20	8,503.80				

(五) 業務：該公司現有船隻十三艘、行駛滬漢線者、計有長興輪・明興輪・三北輪・永嘉輪・龍安輪及鎮北輪六艘。行駛滬甌線者、有瑞泰輪。行駛滬漢宜線者有鴻元・鴻亨・鴻利・鴻貞輪四艘、行駛漢宜線者、有渝豊輪。行駛京滬線有蜀豊輪。除瑞泰輪現在修理外、其他各船舶均在行駛、據出示之七月份月、計表載貨運收入計法幣二〇, 二一〇, 九八八元。明興輪進口水脚計法幣一一, 四〇〇, 〇〇〇元。糧食部川糧運費收入計法幣壹萬々元。<sup>21)</sup>

(六) 財務：據該公司董事長虞順恩稱、最近帳冊與由老式帳簿、改用新式帳簿、及公司内部關係未能出示、附末、卅四年底、經陳憲演會計師證明之資產負債。

中華民國35年すなわち1946年10月21日付の「聯合徵信所調査報告書」から、三北輪埠公司是民國3年(1914)に虞洽卿の独自の資本で創設され、上海の圓明園路北京路五に事務所を設け、民国20年(1931)には廣東路93号に事務所を移設し、民国22年(1933)前後より南京・蕪湖・九江・安慶・漢口・宜昌・萬縣・重慶・福州・天津・寧波等地にも支店を設けて航運事業を拡大し、民国25年(1936)の抗日戦争が発生した時期には大小37艘の船舶、総噸数が57,000噸を保有する汽船会社となっていた。

とくに上記表1に見られる汽船の長興号は総噸数3,408噸、以下総噸数で示す。明興の2,868噸、三北の699.64噸、龍安の1,681噸、瑞泰の1,816.31噸、永嘉の1,070.85噸、鴻元の504.11噸、鴻亨の504.11噸、鴻利の504.11噸、鴻貞の504.11噸、鎮北の101噸、渝豊の252噸、蜀豊の185.49噸と各号合計13,645.20噸の汽船を保有していたのである。

それではこの三北輪埠会社が総噸数一萬噸以上の汽船を保有し、具体的にどのような航運事業を展開していたかについて次に述べたい。

21) 上海檔案館所蔵「聯合徵信所調査報告書」(Q78-2-16289) 3丁a。表1は本稿の記述に際して表示した。



### 3 三北輪埠公司の航運活動

三北輪埠公司の創業当初の汽船に関して、上海の『申報』に報じられている。『申報』第14855号、1914年（民国3）6月19日の「誌謝」に、

昨承三北輪埠公司虞洽卿君、因該公司鎮北新艦、定於二十日二時開始展輪、惠贈入場券一紙、書此誌謝。<sup>22)</sup>

とあり、虞洽卿による三北輪埠公司が新しい汽船である鎮北号を運航するにあたり、披露の運航を行う案内である。三北輪埠が創設されたのが、民国3年（1914）であり、その創設当初の汽船として鎮北號が披露の様子が記事として掲載された。

1920年代には敏順輪船の名が見られる。『民國日報』第1674号、中華民国9年（1920）9月26日付の「敏順輪船撞翻貨船」によると次の記事が見られる。

本埠三北公司之敏順輪船、前日午時進口、駛往陸家嘴浦面、有載運鉛絲之駁船一艘、不及避讓、致被攔腰撞擊一下。駁船登時傾覆、所載鉛絲盡傾浦中、事後由該駁船戶投報水巡捕房、並該公司要求賠償損失、昨並雇入打撈貨物。<sup>23)</sup>

三北輪埠公司の敏順輪船が上海に入港直前に、黄浦江の浦東の陸家嘴附近で貨物を積載した駁船と衝突し、駁船は積載貨物を消失した事件である。この記事から敏順輪船が三北輪埠の所有船であったことがわかる。

この敏順輪船がどこから上海に入港しようとしていたかについて、上海の『民國日報』に掲載された汽船運航が知られる「船期」によれば、敏順輪船は上海と山東半島の烟台との間の航運に従事していた<sup>24)</sup> から、烟台から上海への帰航に際しての海難事故であったことがわかる。

このように、三北輪埠公司の汽船の活動事例の一端が新聞記事に見られるが、定期的な運航の状況を新聞に掲載された汽船運航が知られる「船期」を整理して考えて見たい。

1920年代の三北輪埠公司の輪船の就航実績について、『民國日報』の「船期」から整理すると表2のようになる。

表2 1920年1月-12月 三北輪埠商輪運航表

号数	出版日	入・出港	入港出港日	船名	来港・出航地	冊・頁数
1417	19200108	入	19200107	敏順	福州	25104

22) 『申報』影印本、第128冊、上海書店影印、1982年12月、791頁。

23) 『民國日報』第29冊、人民出版社、1981年影印、360頁。

24) 『民國日報』第29冊、54、278頁。

1429	19200120	入	19200119	甯興	福州	25260
1435	19200127	入	19200126	敏順	福州	25344
1437	19200129	入	19200128	新大	香港	25372
1438	19200130	入	19200129	甯興	福州	25386
1439	19200131	出	19200131	甯興	福州	25400
1484	19200317	入	19200316	甯興	福州	26234
1484	19200318	出	19200318	甯興	福州	26248
1494	19200328	出	19200330	甯興	福州	26388
1495	19200329	入	19200328	甯興	福州	26402
1495	19200330	出	19200330	甯興	福州	26402
1496	19200330	出	19200230	甯興	福州	26416
1499	19200402	入	19200401	新孚	秦皇島	26458
1502	19200405	入	19200404	敏順	烟台	26496
1507	19200410	入	19200409	甯興	福州	26552
1513	19200416	入	19200415	全利	福州	26636
1515	19200418	入	19200417	敏順	烟台	26664
1515	19200418	出	19200419	敏順	天津	26664
1516	19200419	入	19200418	順昌	福州	26678
1516	19200419	出	19200419	敏順	天津	26678
1519	19200422	出	19200422	甯興	福州	26714
1529	19200503	入	19200502	敏順	天津	27026
1539	19200513	入	19200512	甯興	福州	27166
1540	19200514	入	19200512	順昌	烟台	27180
1545	19200519	入	19200518	敏順	烟台	27250
1547	19200521	入	19200520	西就	香港	27278
1547	19200521	入	19200520	新孚	烟台	27278
1550	19200524	入	19200523	甯興	福州	27322
1551	19200525	出	19200525	甯興	福州	27336
1555	19200530	入	19200529	順昌	南京	27408
1558	19200602	入	19200601	升源	海參威	27450
1559	19200603	入	19200602	甯興	福州	27464
1560	19200604	入	19200603	敏順	烟台	27478
1560	19200610	入	19200609	西就	香港	27562
1568	19200612	入	19200611	甯興	福州	27590
1570	19200614	出	19200615	甯興	福州	27618
1571	19200615	出	19200615	甯興	福州	27632
1573	19200617	入	19200616	敏順	天津	27660
1577	19200621	入	19200620	甯興	福州	27716

1577	19200621	出	19200622	甯興	福州	27716
1578	19200622	入	19200621	升平	福州	27730
1578	19200622	出	19200622	甯興	福州	27730
1589	19200703	入	19200702	甯興	福州	28040
1589	19200703	出	19200703	甯興	福州	28040
1597	19200711	入	19200710	甯興	福州	28152
1597	19200711	出	19200712	甯興	福州	28152
1604	19200718	入	19200717	敏順	烟台	28250
1605	19200719	入	19200718	□發	福州	28264
1605	19200719	出	19200719	甯興	福州	28264
1605	19200719	出	19200720	甯興	福州	28264
1606	19200720	出	19200720	甯興	福州	28278
1607	19200721	出	19200723	華利	長江	28306
1608	19200722	出	19200723	華利	長江	28306
1609	19200723	出	19200723	華利	長江	28320
1618	19200801	入	19200731	甯興	福州	28446
1618	19200801	出	19200803	甯興	福州	28460
1619	19200802	出	19200803	甯興	福州	28474
1626	19200811	入	19200810	甯興	福州	28586
1629	19200812	出	19200813	華利	長江	28600
1630	19200813	入	19200812	華利	長江	28614
1630	19200813	出	19200813	華利	長江	28614
1633	19200816	入	19200815	升平	九江	28642
1634	19200817	入	19200816	敏順	烟台	28670
1635	19200818	出	19200818	敏順	牛莊	28684
1637	19200820	入	19200819	甯興	福州	28712
1639	19200822	出	19200824	甯興	福州	28740
1640	19200823	入	19200822	華利	長江	28754
1640	19200823	出	19200824	甯興	福州	28754
1641	19200824	入	19200824	甯興	甯波	28768
1641	19200824	出	19200824	甯興	福州	28768
1648	19200831	入	19200830	甯興	福州	28866
1651	19200903	入	19200902	華利	長江	29040
1652	19200904	入	19200903	敏順	烟台	29054
1659	19200911	入	19200910	惠順	烟台	29152
1660	19200912	入	19200911	甯興	福州	29166
1661	19200913	出	19200913	甯興	福州	29180
1662	19200914	入	19200913	升利	烟台	29194

1665	19200917	出	19200917	升孚	福州	29250
1669	19200921	入	19200920	敏順	烟台	29292
1669	19200921	入	19200920	甯興	福州	29292
1669	19200921	出	19200921	華利	長江	29292
1670	19200922	入	19200921	升平	烟台	29306
1670	19200922	出	19200922	甯興	福州	29306
1671	19200923	出	19200923	升平	天津	29320
1674	19200926	衝突	19200924	敏順		29360
1675	19200927	入	19200926	増利	烟台	29376
1678	19200930	入	19200929	甯興	福州	29418
1678	19200930	出	19200930	甯興	福州	29418
1679	19201001	入	19200930	華利	長江	29432
1682	19201004	入	19201003	升孚	烟台	29474
1683	19201005	入	19201004	升安	秦皇島	29488
1684	19201006	入	19201005	敏順	烟台	29502
1687	19201009	入	19201008	甯興	福州	29544
1689	19201011	入	19201010	華利	長江	29592
1692	19201014	出	19201014	華癸	威海・天津・牛莊	29624
1695	19201017	入	19201016	甯興	福州	29666
1695	19201017	入	19201016	華癸	福州	29666
1695	19201017	出	19201018	甯興	福州	29666
1695	19201018	入	19201017	恵順	烟台	29680
1695	19201018	出	19201018	甯興	福州	29680
1699	19201021	入	19201020	敏順	福州	29720
1700	19201022	入	19201021	華利	長江	29734
1705	19201027	入	19201026	甯興	福州	29802
1709	19201031	入	19201030	恵順	烟台	29858
1710	19201101	入	19201031	華利	長江	30012
1710	19201101	出	19201101	恵順	天津	30012
1710	19201101	出	19201102	華利	長江	30012
1712	19201103	入	19201102	甯興	福州	30040
1719	19201110	入	19201109	升平	烟台	30138
1719	19201110	出	19201110	甯興	福州	30138
1721	19201112	入	19201111	華利	長江	30166
1727	19201129	入	19201118	升安	福州	30264
1727	19201118	入	19201118	甯興	福州	30264
1728	19201120	出	19201120	甯興	福州	30278
1730	19201122	入	19201121	華利	長江	30306

1733	19201125	出	19201125	升平	烟台・天津	30348
1735	19201127	出	19201129	甯興	福州	30376
1736	19201128	出	19201129	甯興	福州	30390
1736	19201129	入	19201128	華癸	天津	30404
1738	19201130	入	19201129	甯興	烟台	30418
1738	19201130	出	19201130	甯興	福州	30418
1739	19201201	出	19201201	升平	烟台・天津	30432
1741	19201203	入	19201203	華利	長江	30462
1742	19201204	入	19201203	惠順	烟台	30476
1745	19201207	入	19201206	升源	福州	30516
1745	19201207	出	19201207	升有	天津	30516
1746	19201208	入	19201207	敏順	烟台	30532
1748	19201210	出	19201210	甯興	福州	30560
1749	19201211	入	19201210	甯興	福州	30574
1751	19201213	入	19201212	華利	長江	30602
1752	19201214	入	19201213	升平	福州	30616
1752	19201214	出	19201214	華利	長江	30616
1752	19201214	出	19201214	華癸	烟台	30616
1753	19201215	入	19201214	華癸	天津	36630
1758	19201220	入	19201219	甯興	福州	30700
1758	19201220	出	19201221	甯興	福州	30700
1759	19201221	入	19201220	升平	福州	30714
1759	19201221	出	19201221	甯興	福州	30714
1762	19201224	入	19201223	惠順	烟台	30756
1762	19201224	出	19201224	升学	烟台・大連	30756
1763	19201225	出	19201225	華利	長江	30770
1763	19201225	出	19201225	升平	烟台・大連	30770
1763	19201225	出	19201225	升学	烟台・大連	30770
1769	19201231	出	19210105	華利	長江	30854

注：冊・頁数の25104は『民國日報』第25冊104頁を示す。□：不明文字。

出版日、入港出港日の19200108、19200107は、1920年1月8日、1月7日を示す。

三北輪埠公司是表2から1920年1年間にのべ144隻による航運活動を行っている。上海から北洋海域では天津、烟台、海參威であり、南の海域では福州、香港があった。長江航路では南京へも運航していたことが知られる。

1920年1年間の航運活動の主力は、上海から南の南洋海域への上海・福州航路では敏順号が、寧興、升平、升利、升学号などが就航し、北の北洋海域では上海・烟台天津航路には敏順・惠

順・升利・升平号などが、上海から漢口への長江航路には華利号が、上海・香港には新大・西就号が、上海・秦皇島航路には新孚号などが主として就航していたことがわかる。

この内、就航日数の多い寧興号の場合は、1920年1月31日から12月21日までの326日間に34回にわたり上海から福州へ航行している。上海・福州間の往航・復航に約9.6日で運航されていた。敏順号は4月5日から12月8日までの248日間に12航海で上海・烟台・天津への往復航に平均20.6日を、華利号は9月3日から12月13日までの上海・漢口の長江航路に8航海で一航海平均12.8日を要する航運を行っていたことがわかる。

三北輪埠公司の活動は、日本でも注目されていた。『日刊海外商報』第71号、1925年3月17日発行に「三北輪埠有限公司の發展（九江）」として次の記事が見られる。

當地江岸なる元獨商美最時汽船會社所有躉船は支那の歐戰參加以來、交通部の管理に歸したるが、同部にては右躉船に修理を加へ、内河航行船舶監督處を開設する計畫なりしが、其後交通部に於ては經費困難の爲、遂に該計畫を實現せず経過し來れるが、聞く處に據れば今般上海支那商三北輪埠有限公司に於て右躉船の外、南京及蕪湖に在るもの二艘並、小蒸氣船二艘、民船數隻を都合十二萬元（或は十五萬兩とも云ふ）にて交通部より買取代金は三期に分ちて支拂ふ契約にて、第一期分四萬元は既に支拂濟の趣なるが、當港に於けるものは、同公司當地支店の使用に充つる趣にて、目下修理進行中なり。同公司、今回の發展策は長江運輸界に相當影響を及ぼすものと思せらる。<sup>25)</sup>

ドイツの美最時汽船会社が所有していた<sup>トンセン</sup>躉船すなわち長江など水深の浅い水域で埠頭に繫留し、倉庫や搭乗客の昇降艇などとして利用される船舶が、第一次世界大戦後、交通部の管理となっていた。交通部はその躉船を修理し、内河航行船舶監督處を設立して管理を委ねる予定であったが、經費の関係で三北輪埠有限公司に売却することとなった。三北輪埠は同躉船の他に南京や蕪湖にある2艘と小蒸氣船2艘や民船數隻を12萬元から15萬元で交通部から買い取ることと成り、代金は3期の分割とし、すでに第1期分の4萬元は支払済みとの報告である。三北輪埠が長江航運に影響力を拡大すると見られていた。

三北輪埠会社が購入した躉船は、ドイツの美最時洋行<sup>26)</sup> すなわち Melchers & Co. の汽船が所有し岸壁に連なる水上施設で、第1次世界大戦後は中華民国政府の交通部の管理下にあったのを、三北輪埠会社が交通部から躉船等を含め買取し、長江航路の九江埠頭の貨客運輸を充実させようとしていたのであった。

25) 『復刻版 日刊海外商報』第2巻、不二出版、2005年5月、115頁。

26) 美最時洋行、Melchers & Co. 黄光域編『近代中国專名翻譯詞典』227頁。

『申報』第19130号、1926年（民国15）6月6日付の「航業要訊」によると、

三北公司航路之擴張、華商三北輪埠公司、自上年將長江班營業擴充、以後現上海至漢口一路、內已有伏龍・鳳浦・萬象・鳴鶴等輪、又上江漢宜間、又有德興・長安兩輪、長沙班有之江號輪。此外如南華之廣東班、今亦已成立開行。共合烟津福州等路、業有航線六條。今該公司尙在續買挪威新輪兩艘、聞現將成交該新輪購入後、便將福州之寧興輪替行寧波新航路、而另派新船、接行滬閩、業定本年六月內實行。<sup>27)</sup>

とあるように、三北輪埠公司是上海・漢口間の長江航路のみならず、漢口より長江上流の漢口・宜昌間の航路、漢口・長沙航路、上海以南の廣東航路を拡充し、それまでの上海・烟台・天津航路、上海・福州航路に加えて6航路を運航し、さらにノールウェイから新造船2隻を購入するなどの業務の拡張を計っていた。

『申報』第19332号、1926年（民国15）12月25日付の「航業要訊」には、三北輪埠公司の上海・寧波航路の増便に関する記事が見られる。

三北增滬甬班輪、三北公司增開寧波班輪、籌辦已久、現因新江天停業後、經寧波各公團之請求、故提前開班、昨日該以司之福州班輪寧興號進口後、今日已令其進本廠修理、準定元旦日、始即開行上海寧波之新航路矣。上海方面、已經議定在十六浦之第二號本公司輪埠停船、而寧波方面則決定在寧紹與東方兩碼頭中間之平陽碼頭、闢出八十八丈地位、以作並靠寧興輪船之埠業、由該公司派趙桂林赴甬、着手丈量、並加工修輯矣。但聞寧紹公司方面、以該埠妨碍其碼頭之故業、向三北提出反對、而三北公司則以行船在即現已去甬疏解、當可不生問題、至於福州班輪、則該公司已決定暫派萬象輪、由下星期二起代班矣。<sup>28)</sup>

三北輪埠公司是上海寧波航路に増便を企図していた。そのため黄浦江の十六浦にある三北輪埠公司の第2号埠頭を専用の埠頭とし、寧波では寧紹輪船公司与東方輪船公司の中間地に新埠頭を造成する方向で進め、寧紹輪船公司との間で調製している。

ついで、上海檔案館の所蔵檔案から、三北輪埠の1935年12月から1937年4月までの期間に航運していた明興<sup>29)</sup>、南山<sup>30)</sup>、東山<sup>31)</sup>、永嘉<sup>32)</sup>、長興<sup>33)</sup>、武康<sup>34)</sup>、龍安<sup>35)</sup>号の7隻の航運実績が知られる。

27) 『申報』影印本、第224冊、上海書店影印、1983年9月、134頁。

28) 『申報』影印本、第230冊、上海書店影印、1983年10月、599頁。

29) 上海檔案館、Q473-1-1403、「三北輪埠公司明興輪船煤油報告書」。

30) 上海檔案館、Q473-1-1403、「三北輪埠公司南山輪船煤油報告書」。

31) 上海檔案館、Q473-1-1406、「三北輪埠公司東山輪船煤油報告書」。

32) 上海檔案館、Q473-1-1404、「三北輪埠公司永嘉輪船煤油報告書」。

33) 上海檔案館、Q473-1-1405、「三北輪埠公司長興輪船煤油報告書」。

34) 上海檔案館、Q473-1-1407、「三北輪埠公司武康輪船煤油報告書」。

35) 上海檔案館、Q473-1-1408、「三北輪埠公司龍安輪船煤油報告書」。

それらを整理したのが次の表3である。

表3 1935-37年三北輪埠汽船運航汽船表

明興輪	35年12月27日-36年1月6日							
20次	開	月日	時刻	到	月日	時刻	行駛時間	消費量煤
上水	上海	104	14:28	寧波	105	14:56	14:08	26噸5/8
下水	寧波	105	15:02	上海	106	7:10	16:08	30噸3/8
25次	36年1月1日15日-36年1月17日							
上水	滬	115	15:04	甬	116	5:37	14:33	24噸5/8
下水	甬	116	14:53	滬	117	7:10	16:13	27噸
26次	36年1月17日-36年1月19日							
上水	滬	117	15:30	甬	118	5:00	14:00	23噸
下水	甬	118	14:57	滬	119	6:30	15:27	24噸1/2
27次	36年1月19日-36年1月26日							
上水	上海	120	15:45	寧波	121	6:12	14:23	24噸
下水	寧波	125	15:00	上海	126	8:00	17:00	28噸
28次	36年1月26日-36年1月29日							
上水	滬	127	15:00	甬	128	5:30	14:30	24噸5/8
下水	甬	128	15:00	吳淞	129	3:30	12:30	21噸1/4
	吳淞	129	5:00	滬	129	7:00	2:00	3噸3/8
南山輪	36年2月18日-36年3月2日							
1次	開	月日	時刻	到	月日	時刻	行駛時間	消費量煤
上水	上海	218	8:10	福州	220	12:00	64時間38分	97噸
下水	福州	227	12:10	上海	302	9:18	69時間8分	103.5噸
2次	36年3月2日-36年3月16日							
上水	上海	307	12:05	福州	309	9:25	55時間20分	83.5噸
下水	福州	313	3:53	上海	316	9:33	66時間30分	99.5噸
東山輪	36年12月22日-37年1月5日							
9次	開	月日	時刻	到	月日	時刻	行駛時間	消費量煤
上水	上海	1224	23:20	吳淞	1225	1:45	2時間25分	3.25噸
	吳淞	1225	11:25	M.S.I	1230	0:45	37時間5分	50噸
	M.S.I	1230	6:10	福州	1230	9:45	3時間45分	4.75噸



下水	福州	103	12:50	吳淞	105	10:15	45時間25分	61.15噸
	吳淞	105	11:10	上海	105	13:50	2時間40分	3.45噸

永嘉輪	36年2月18日-36年3月3日							
12次	開	月日	時刻	到	月日	時刻	行駛時間	消費量煤
上水	上海	219	6:25	漢口	224	17:00	111時間30分	89噸1貫
下水	漢口	227	6:16	上海	303	18:00	76時間30分	61噸2貫
22次	36年5月29日-36年6月28日							
上水	上海	603	5:50	長沙	613	11:20	187時間10分	146噸6貫
下水	長沙	623	6:00	上海	628	12:00	97時間	77噸4貫

長興輪	36年10月14日-36年10月22日							
17次	開	月日	時刻	到	月日	時刻	行駛時間	消費量煤
上水	上海	1014	2:00	南京	1015	7:00	29時間	80噸
	南京	1015	9:35	蕪湖	1015	16:40	7時間5分	20噸
	蕪湖	1016	1:45	安慶	1016	16:45	15時間	41噸
	安慶	1017	1:45	九江	1017	13:00	11時間15分	31噸
	九江	1017	16:30	漢口	1018	10:20	17時間50分	49噸
						共計	80時間20分	221噸
下水	漢口	1020	2:20	浦口	1021	11:00	32時間40分	78噸
	浦口	1021	13:20	南京	1021	13:45	25分	2噸
	南京	1021	16:25	上海	1022	10:00	17時間35分	42噸
						共計	50時間40分	122噸

武康輪	37年3月14日-37年3月18日 (下水のみ)							
1次	開	月日	時刻	到	月日	時刻	行駛時間	消費量煤
下水	漢口	314	5:45	武穴	314	18:10	12時間25分	
	武穴	315	17:45	九江	315	20:50	3時間45分	
	九江	316	5:45	大通	316	19:25	13時間40分	
	大通	317	5:45	南京	317	15:15	11時間50分	
						共計	41時間20分	33噸

龍安輪	37年4月25日-37年5月4日							
8次	開	月日	時刻	到	月日	時刻	行駛時間	消費量煤
上水	上海	425	5:00	蕪湖	426	16:15	35時間15分	61噸
	蕪湖	426	17:30	安慶	427	9:20	15時間50分	28噸
	安慶	427	12:00	九江	427	24:00:00	12時間	21噸

上水	九江	428	7 : 50	黄州	428	20 : 35	12時間45	22噸 1 / 2
	黄州	429	4 : 00	漢口	429	11 : 20	7 時間20分	12時間 1 / 2
						共計	83時間10分	145噸
下水	漢口	501	6 : 05	湖口	501	20 : 15	14時間10分	21噸
	湖口	502	6 : 10	三山	503	2 : 50	20時間50分	31噸
	三山	503	5 : 15	南京	503	6 : 40	1 時間25分	2 噸 1 / 2
	南京	503	8 : 00	吳淞	504	2 : 35	18時間35分	24噸 1 / 2
	吳淞	504	5 : 35	上海	504	8 : 20	2 時間15分	4 噸
						共計	57時間45分	83噸

注：表中の滬は上海、甬は甬江を示し寧波のことである。

ここに掲げた表は、上海檔案館に所蔵される「經濟部上海區燃料管理委員會有關三北輪埠公司申請煤斤文件」とする一連の文書を整理したものである。その一隻明興輪の記事に次のように見られる。

查敝公司明興輪、茲定期行輪駛滬甬綫、交通班每星期一、三、五由開甬、卅六年一月三日、該輪第二次、自申開甬、因適在新年例假期內、該輪來回一次需用燒く煤六十噸、敬希鑒核如預准配購俾利航行至總公感。 此致。

經濟部上海區燃料管理委員會

三北輪埠股份有限公司 虞順懋 啓

中華民國卅五年十二月卅一日<sup>36)</sup>

民国政府の經濟部上海區燃料管理委員會に対し、三北輪埠の責任者であった虞順懋の名義で、明興輪船の燃料の使用に関して報告したものである。明興輪船は上海と甬すなわち寧波への定期運航に就航していた。毎週の「星期一、三、五」すなわち月曜、水曜、金曜に上海から寧波へ運航していた。各一航海の運航にどれほどの燃料の石炭を使用したかが、燃料管理委員會に報告された記録である。燃料の使用量はもちろんであるが、この記録から運航に要した時間が明確に知られる。

明興輪船は総噸数2,868噸で、1936年1月4日から1月29日まで上海から寧波への往航・復航を5度行っている。残された記録では第20次から第28次である。第20次の1936年1月4日には14時28分に上海を出港して寧波には1月5日の14時56分に入港した。所要時間は14時間8分であった。この航海のために消費した石炭は26噸5/8であった。

長江・漢口・長沙航路に就航していた永嘉号の場合は、民国36年(1947)6月から6月28日

36) 上海檔案館、Q473-1-1403、「三北輪埠公司明興輪船煤油報告書」。

までの航行行程が知られる。永嘉号は同年6月3日午前5時50分に上海を出港し、長江を遡航して、6月13日の午前11時20分に到着している。途中で、おそらく鎮江、南京、蕪湖、安慶、九江、黄石、漢口、岳陽などに停泊したと思われるが、187時間10分を要し、燃料は140噸6貫を使用している。帰航は長沙を6月23日午前6時に出港し、おらそら遡航と同様な寄港地に寄り、6月28日正午に上海へ帰着している。下航の運航に関する時間は97時間であり、燃料は77噸4貫を使用した。この記録から永嘉号の航行は長江や洞庭湖などの遡航には187時間を要し、下航が97時間と遡航のほぼ1/2であったことが知られる。この永嘉号1,070.85総トンは、1903年に日本の大阪鉄工所が建造し、湖南汽船に売却した湘江丸である。湘江丸は日本では“浅吃水船”と呼称された平底型の汽船で、水深の浅い水域に適するように建造されていた。その後、日清汽船会社の保有船<sup>37)</sup>となり、日本の敗戦を経て三北輪埠会社の保有汽船となった歴史を有している。湘江丸はおそらく1945年以降に大昌と改名された。その永嘉輪に関して『申報』第22145号、民国23年、1934年12月12日付の「三北永嘉輪加入後 申沙輪船合作解散 各公司跌價競争甚烈」に見られる。

新聲社云、申沙各輪船公司、自組合作辦事處後、今因三北公司代理永嘉輪、加入開航、於是經會議決定、將辦事處解散、茲誌詳情如下、合作以後行駛上海渠明海門啟東之輪船公司如平安公司寶華輪・大達公司廣祥輪・達興公司大興輪・裕興公司新仁和輪・聚豐公司寶豐輪等、共爲五艘、在本年六月十二日、成立申沙輪船合作立事處、實行合作、統一水脚及客票、不得各自競争、成績甚佳、訂約解散三北輪埠公司將前大昌輪改爲永嘉輪、由該公司代理加入行駛申沙錢、於本月六日實行開航、於是申沙各輪船公司、乃經會議決定、將申沙輪船合作辦事處解散、並於本月八日、簽訂解散公約、於九日起實行、將辦公處停止、撤消組織、歸各公司各自辦理、<sup>38)</sup>

永嘉輪は、三北輪埠会社が所有していた大昌輪から改名されたもので、上海から長江流域の漢口上流の沙市までの航運に従事することになっていた。まさに平底型汽船が得意とする水域への航行であった。

『申報』第24918号、1947年（民国36）6月30日付の「三北輪公司甲組將改用鴻安名義」によれば、

37) 船名：永嘉 S.S. “Yung-kia”、造船年1903年、原名：湘江丸、大昌、造船 1903年、Osaka, Japan 總噸數：1070.85（『航業月刊』第3卷第12期（二十四年航業年鑑）、1936年6月、71頁。

松浦章「20世紀前期日本造“平底型船”在中国内河的航行」“东亚視域下的海上交通及異域認知”国際学術研究会、南京大学民族与边疆研究中心、2016年8月20日報告論文。

38) 『申報』影印本、第323冊、上海書店影印、1985年3月、344頁。

〔本報訊〕三北輪埠，鴻安輪船二公司，均係已故之甯波旅滬巨商虞洽卿所手創。鴻安遠在民前創立，三北民三成立，俱有三十餘年歷史。但鴻安於三北創業後，對外即逐漸緊縮，故至今除航業及運輸業外，對鴻安知者甚鮮。戰前兩公司船舶三十餘艘，長江各埠均設分公司，自備碼頭棧房，資產雄厚，為民營航業之冠。抗戰軍興，一部船隻如長興明等入川停航，一部海輪不及上駛，乃改掛洋商旗幟航行。該公司勝利後還滬復業，由處氏次子順愨，三子順慰，担任公司職務。嗣因意見相左，將業務分開，三北分為甲乙兩組，船舶均分。甲組由權負責，乙組由担任，迄將半載。二方各購二海輪。甲組名東山，南山。乙組名偉南・偉東。最近對外因甲乙兩名義不妥，故甲組擬更改名稱，恢復有攸久歷史之隔安公司名義。聞將於明日起實行。現已在改裝門面，油漆牌號中云。<sup>39)</sup>

とあり、三北輪埠と鴻安輪船会社の2社が共同して汽船の運航を始めることとなった。鴻安輪船会社は民国以前に設立されていたが、三北輪埠の設立によって経営が圧迫されていたのであった。そこで両社が合同することになったのであった。

鴻安輪船会社の設立の歴史に関して、『申報』第6116号、光緒十六年三月十四日、1890年5月2日付の「新船試行」に見える。

前二月間、中西商人合股開設鴻安公司、附在英租界二洋涇橋堍、英商所關和興洋行中先購飛龍・飛馬・飛鯨・新汕頭等輪船四艘、開駛外洋・天津・牛庄等處、又在本埠耶松船廠製造寶清・益利兩輪船、開駛長江・鎮江・蕪湖・漢口等處、茲又在該廠造成長安輪船、工程告竣訂。於昨日下午一點鐘試行、……<sup>40)</sup>

鴻安輪船会社は、中国とイギリス商人との合同会社として設立されたのであった。米里紋吉『長江航運史』によれば、

鴻安輪船 Hoong An S. N. Co. は、一八九〇年（明治二十三年）長安、徳興の二隻を以て上海漢口航路を開始したるものが、其當時株主は重に支那人なりしも、諸種の關係上英國人を一部株主とし、Hongkong Ordinance により英國會社として香港政廳に登録設立せられたるものにて英商 Geddeo & Co. 華昌洋行を代理店とし、英國國旗の下に營業を爲せしが、經營困難の爲め一九〇九年（明治四十二年）遂に營業を停止するに至れり。<sup>41)</sup>

と述べられるように、鴻安輪船会社は1890年に設立され、上海漢口航路の運航を開始した。しかし1909年に營業を停止したとされる。

この鴻安輪船会社が売却されることになる。『申報』第14974号、1914年（民国3）10月16日

39) 『申報』影印本、第393冊、上海書店影印、1985年12月、908頁。

40) 『申報』影印本、第36冊、上海書店影印、1983年12月、698頁。

41) 米里紋吉『長江航運史』（日清汽船株式會社）、1927年12月、36～37（1～94、附録1～25）頁。

付の広告に「出售鴻安輪船公司股份廣告」が見られる。

本處現有沒收之鴻安輪船公司股份、計二百股、每股定價元六十兩正、如有願購此項股票者、望即繕具 書聲明出價若干、封送三馬路中國銀行二層樓上、本處查收定、於十月二十七日午後二時、在本處開標特佈。上海大清銀行清理處啓。<sup>42)</sup>

大清銀行が没収した鴻安輪船の株式の売却に関する広告を掲載したのであった。予定価格は200株、1株60円で12,000元であった。

この鴻安輪船公司を買収したのは虞洽卿であった。上海檔案館所蔵の「上海輪船業同業公會整理委員會」の記録に次のように見られる。

上海輪船業同業公會整理委員會 會員登記表

公司或商號 名稱 中文 鴻安商輪股份有限公司 英文 HOONG AN. S. N. Co. Ltd.

總公司或總店所在地及地址 上海廣東路九十三号

分公司或支店所在地及地址 長江各埠、南北洋

成立年月 民國四年 組織性質 股份有限公司

資本 總額國幣 八千萬元 已繳額國幣 八千萬元

營業種類 輪船業

主要航綫 長江各埠、南北洋

董事（或商號股東）姓名 住所

虞洽卿 已故

虞順恩

虞順懋

虞順慰

虞積溇

虞積濤

主要職員姓名住所

職位 姓名 住所

總經理 虞順恩

副總經理 虞順慰

申請公司或商號 上海鴻安商輪有限公司 負責人 虞順慰印<sup>43)</sup>

42) 『申報』影印本、第130冊、上海書店影印、1982年12月、631頁。

43) 上海檔案館所蔵 (S149-1-74-155)

鴻安商輪股份有限公司、英文名がHOONG AN. S. N. Co. Ltd.でその成立が、民国4年1915年とあり、董事が虞洽卿であった。このことから1890年に中外合弁で設立された鴻安輪船会社が、1914年に売却され、1915年には虞洽卿が買収して経営を行う汽船会社となったのである。その新鴻安輪船会社と虞洽卿の創業になる三北輪埠ともに合同することとなった。三北輪埠会社と鴻安輪船会社が合併するのは1918年12月とされる。<sup>44)</sup>

『申報』第24918号、1947年（民国36）6月30日付の「三北輪埠公司甲組將改用鴻安名義」に「三北輪埠，鴻安輪船二公司，均係已故之寧波旅滬巨商虞洽卿所手創」とあるように、三北輪埠会社も鴻安輪船会社も虞洽卿の創業に係わっていたのである。

その後、三北輪埠会社は、1949年の中華人民共和国の成立によって1953年には新たに設立された上海輪船会社に参加することになり、40年にわたる歴史を閉じている。そのことは上海檔案館の1961年7月27日付の「中共長江航運管理局上海分局委員会關於原三北輪埠公司向挪威華輪公司索取英金賠款問題的請示報告」に、

原私營三北輪埠公司于1953年參加合營、併入公私合營上海輪船公司、1955年起上海輪船公司。……<sup>45)</sup>

と見られるように。1953年に三北輪埠会社は、中華人民共和国政府の汽船航運業の合同営業への方針により、新たに設立される上海輪船会社に加わることとなったのであった。上海輪船会社は1955年に成立している。

#### 4 小結

1914年（民国3）6月に寧波商人の巨匠虞洽卿・虞和徳等によって資本金20萬元を基礎に設立された三北輪埠会社は、設立当初は小型汽船1隻を使って上海・寧波間の運航を開始する。その後、第1次世界大戦によって中国から漸次退去していった欧米勢力に対抗して、中国の民営の航業企業が乱立する中で、1,000噸から2,000噸の汽船を買収して長江航路に進出して、次第に運航航路を拡大していった。

三北輪埠は1920年1年間にのべ144隻による航運活動を行っている。この1年間の航運活動の主力は、上海・福州航路に敏順、寧興、升平、升利、升孚号を投入し、上海・烟台天津航路には敏順・恵順・升利・升平号を、長江航路には華利号を、上海・香港には新大・西就号、上海・秦皇島航路には新孚号を投入するなど、上海を中心に天津への北洋航路、寧波、福州方面

44) 米里紋吉『長江航運史』37頁。

45) 上海檔案館、A58-2-144-36「中共長江航運管理局上海分局委員会關於原三北輪埠公司向挪威華輪公司索取英金賠款問題的請示報告」1961年7月27日

への南洋航路、そして漢口への長江航路を主要航運業として活動していった。

三北輪埠公司の汽船運航の実態として、寧興号は1920年1月から12月までの326日間に34回にわたり上海・福州間に就航し、この航路の往復航に約9.6日で運航し、敏順号は4月から12月までの248日間に12航海し、往復航に平均20.6日を、華利号は9月から12月まで上海・漢口の長江航路に8航海を行い、平均12.8日で航運していた。また1936年1月に総噸数2,868噸の明興号は上海から寧波への往復航に5度就航し、第20次の1936年1月4日-5日間に上海から寧波へ14時間8分を要し、石炭を26噸5/8消費するなどが当時の運行記録から知られる。

1923年には、湖南中華輪船公司を買収し湖南地方にも航権を獲得するなど、巨大汽船会社である招商局輪船公司を除けば、最上位に位置する航運会社となって、抗日戦争時期を越え、さらに鴻安輪船公司も吸収して事業を拡大していった。

中華人民共和国の成立を見て、1955年に政府の指導のもとに新たに設立された上海輪船公司に合同され、歴史を終えたのであった。