

1940年代後半における輪船招商局の航運活動

その他のタイトル	The Shipping Activity of the China Merchants' Steam Navigation Co. in the Late 1940s
著者	松浦 章
雑誌名	関西大学東西学術研究所紀要
巻	51
ページ	A135-A157
発行年	2018-04-01
URL	http://hdl.handle.net/10112/16143

1940年代後半における輪船招商局の航運活動

松 浦 章

The Shipping Activity of the China Merchants' Steam Navigation Co. in the Late 1940s

MATSUURA Akira

Abstract: The China Merchants' Steam Navigation Co. (CMSN) was founded in 1872 as The CMSN Co. and would then grow as a representative company of East Asia. Since the end of the 19th century, however, as well as the mainly European and US steamship companies operating in China, a Japanese steamship company would enter the fray and compete intensely in the navigation business. During the Sino-Japanese War period in particular, the ring ships of the CMSN were recruited to Chinese warships and the navy business remained sluggish. However, after the anti-Japan war, the new voyage project was restarted, amid the withdrawal of Japanese steamship companies.

This paper thus describes how the CMSN after the anti-Japanese war developed the navigation business

キーワード：1940年代後半 (the Late 1940s)、輪船招商局 (China Merchants' Steam Navigation Co. (CMSN))、長江航路 (Yangtze River route)、北洋航路 (Northbound Route)、南洋航路 (South Ocean Route)

1 緒言

1872年に清国の巨大汽船会社である輪船招商局が成立する。総本社を上海に設けた。

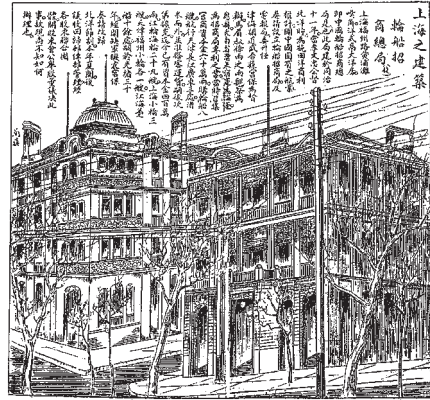
その建築物を象徴するのが『圖畫日報』第27巻1909年「上海之建築 輪船招商總局」(右図参照)として掲載された上海の総局の社屋である。同記事には「上海福州路黃浦灘嘴角、洋式高大洋房、即中國輪船招商總局是也。此局建於同治十一年。……購輪船八艘、航行天津・長江・廣東三處、漕米而外、並准搭客運貨、嗣後次第擴充。」とある。

この建物は現在上海・外灘に史跡として保存されている(下写真)。

右写真の中央が招商局総局の旧社屋で、右側が中国海關の建物である。

近年、中国ではこの輪船招商局に関する多くの出版物が刊行され、研究の進展が見られる。張后銓主編『招商局史(近代部分)』¹⁾(1988年)を

はじめとして、輪船招商局に深く関与した盛宣懷が残した記録が『輪船招商局』(2002年)²⁾として公刊され、招商局史研究会の『招商局與近代中国研究』³⁾(2005年)は、近代中国の発展に貢献した輪船招商局の諸問題を考察した22編の論文を収録し、胡政主編『招商局画史 一家百年民族企業的私家相簿』⁴⁾(2007年)、張后銓主編『招商局史 近代部分』⁵⁾(2007年)、胡政主編、朱耀斌・李亞東編著『招商局與上海』⁶⁾(2007年)、胡政主編、王玉国著『招商局與台湾』⁷⁾(2010年)な



(中央が旧招商局 2017年8月撮影)

- 1) 張后銓主編『招商局史(近代部分)』人民交通出版社、1988年9月、1-628頁。
- 2) 盛宣懷檔案資料選輯之八、陳旭麓・顧廷龍・汪熙主編『輪船招商局』上海人民出版社、2002年11月、1-1391頁。同書には1,300余編の檔案を収録している。
- 3) 招商局史研究会編、易惠莉・胡政主編『招商局與近代中国研究』中国社会科学出版社、2005年11月、1-694頁。
- 4) 胡政主編『招商局画史 一家百年民族企業的私家相簿』上海社会科学院出版社、2007年5月1-308頁。
- 5) 張后主編『招商局史 近代部分』中国社会科学出版社、2007年7月、1-559頁。
- 6) 胡政主編、朱耀斌・李亞東編著『招商局與上海』上海社会科学出版社、2007年10月、1-212頁。
- 7) 胡政主編、王玉国著『招商局與台湾』香港文匯出版社、2010年7月、1-200頁。

どがあり、胡政主編『招商局與重慶 1943-1949年檔案史料匯編』⁸⁾(2007年)、陳潮『晚清招商局新考 外資航運業與晚清招商局』⁹⁾(2007年)は、晚清期における輪船招商局と外資航業との関係を究明している。虞和平・胡政主編『招商局與中国現代化』¹⁰⁾(2008年)、胡政主編『招商局珍檔』¹¹⁾(2009年)、胡政・李亞東点校『招商局創辦之初』¹²⁾(2010年)などや、とりわけ招商局140周年を記念して刊行された招商局文庫・研究叢刊の張后銓『招商局與漢冶萍』¹³⁾(2012年)は、招商局と石炭鋳業、鉄工業の関係を詳述した。黎志剛の『黎志剛論招商局』¹⁴⁾(2012年)は、輪船招商局の創業時の問題を考察し、易惠莉の『易惠莉論招商局』¹⁵⁾(2012年)は、招商局創業時の歴史と商人の問題を論述し、朱蔭貴の『朱蔭貴論招商局』¹⁶⁾(2012年)は、招商局の諸問題と外国汽船企業や民族資本の問題を解析し、劉廣京の『劉廣京論招商局』¹⁷⁾(2012年)は、招商局と外国汽船企業との葛藤等の問題を論究している。さらに陳玉慶整理『国民政府 清查整理招商局委員会報告書』¹⁸⁾(2013年)、孫慎欽『招商局史稿 外大事記』¹⁹⁾(2014年)などがある。

この他に、買弁商人と招商局との関係に関する成果も多い。²⁰⁾日本では輪船招商局に関する論考は決して多くはないが、宮崎市定「招商局の略史——中国の独占的汽船会社——」²¹⁾をはじめ

-
- 8) 胡政主編『招商局與重慶 1943-1949年檔案史料匯編』重慶出版社、2007年12月、1-692頁。
 9) 陳潮『晚清招商局新考 外資航運業與晚清招商局』上海辭書出版社、2007年12月、1-240頁。
 10) 虞和平・胡政主編『招商局與中国現代化』中国社会科学出版社、2008年11月、1-458頁。
 11) 胡政主編『招商局珍檔』中国社会科学出版社、2009年4月、603頁。
 12) 胡政・李亞東点校『招商局創辦之初』中国社会科学出版社、2010年6月、1-98、1-26頁。
 13) 張后銓『招商局與漢冶萍』社会科学文献出版社、2012年9月、1-330頁。
 14) 黎志剛『黎志剛論招商局』社会科学文献出版社、2012年11月、1-239頁。
 15) 易惠莉『易惠莉論招商局』社会科学文献出版社、2012年11月、1-373頁。
 16) 朱蔭貴『朱蔭貴論招商局』社会科学文献出版社、2012年11月、1-344頁。
 17) 劉廣京『劉廣京論招商局』社会科学文献出版社、2012年11月、1-340頁。
 18) 陳玉慶整理『国民政府 清查整理招商局委員会報告書』社会科学文献出版社、2013年12月、1-661頁。
 19) 孫慎欽『招商局史稿 外大事記』社会科学文献出版社、2014年9月、1-211頁。
 20) 張維安「買弁商人與中國近代工業發展——以輪船招商局爲例」『食貨月刊』第16卷第9・10期、1987年12月、405-420頁。同論文には参考文献を付す。
 21) 宮崎市定「招商局の略史——中国の独占的汽船会社——」『東洋史研究』第11巻第2号、1951年3月、153-159頁。宮崎市定『宮崎市定全集24』岩波書店、1994年2月、16-23頁。
 北村敬直「招商局史の一局——旗昌公司買収事件について」、『東洋史研究』第20巻第3号、1961年12月、302-324頁。
 大沢一雄「洋務官僚と清仏戦争——上海招商局を中心として——」『慶應義塾大学言語文化研究所紀要』11、1979年12月、63-89頁。
 大沢一雄「清末外交の一側面——清仏戦争と招商局——」『横濱商大論集』第13巻第1号、1979年12月、73-81頁。
 鈴木智夫「招商局の内河進出問題について：1970年代の『申報』の論説の検討」『岐阜薬科大学教養科器用』2、1990年10月、1-36頁。
 泉谷陽子「南京国民政府の水運業政策——招商局の国有化を中心に——」『史学雑誌』第106編第4号、1997年4月、531-573頁。
 松浦章「清国輪船招商局汽船の日本航行」『関西大学東西學術研究所紀要』第39輯、2006年4月、1-48頁。松浦章「輪船招商局汽船の日本航行」、松浦章『近世東アジア海域の文化交渉』思文閣出版、2010年11

として幾つかの成果が知られる。

これらの先行研究の他にも多くの論考が見られる。しかし輪船招商局史のなかでも研究の成果が少ないのが抗日戦争時期、抗戦後の1940年代中期に関する研究である。²²⁾

そこで本稿は、抗日戦争後すなわち1940年代中期における輪船招商局の航運活動について述べたい。

2 抗日戦後の中国の輪船業

1947年10月時点の中国の汽船航運業がどのような状況であったかについて、日本の昭和海運社長であった田中有蔵による上海を起点とする調査『中國汽船会社の現状とその沿革』が残されている。²³⁾ 田中有蔵は同書の最後に「六社ノ沿革寸観」として、1947年時点の中国の巨大汽船会社を紹介している。

○支那航業會社 (China Navigation Co. 英)

支那航業ハ中国航業界ニ於ケル、最モ経歴長キ会社にシテ、一八六七年(同治六年、慶應三年)設立サレ、本店ヲ“ロンドン”ニ置キ大古洋行(上海)之レガ代理店タリ。一九二五年ノ五卅事件以來、各地ニ於ケル拜英熱に續キ、一九二六年廣東北伐軍ノ長江進出ニヨリ、著シキ影響ヲ受ク。

○招商局 (China Merchant S. N. Co. 中国)

招商局ハ一八七一年(同治十年、明治四年)ノ創立ニ係ル。

○印度支那航業會社 (英)

印度支那航業會社ハ、一八七五年(光緒元年、明治八年)創立、本店ヲ倫敦ニ置キ、怡和洋行(上海)総代理店タリ。

○三北公司 (中国)

三北公司ハ一八九〇年(明二十三年)上海漢口航路ヲ開始。株主ハ主ニ中国人ナリシモ、当時諸種ノ事状ニ依リ、Hongkong Ordinance ニヨリ香港政廳ニ登録設立サル。

月、112-158頁。

22) 抗日戦争前後の輪船招商局に関しては、張后銓主編『招商局史(近代部分)』(人民交通出版社、1988年9月)に、第七章「抗日戦争時期的招商局」として取り上げて、抗日戦争時期的招商局の負担等について述べている。また朱蔭貴に「1927-1937年の中国輪船航運業」(朱蔭貴『朱蔭貴論招商局』、300-330頁)、同「抗戦勝利後の輪船招商局」(朱蔭貴『朱蔭貴論招商局』、92-104頁)があるが、輪船招商局の経営問題を中心に考察しているが、両成果ともに運航問題に関しては十分に明らかにされていない。

23) 『中國汽船会社の現状とその沿革』上海経済協会、1948年油印本、1-18頁。同書の内容は、一、はしがき、二、一九四七年末現在ノ上海汽船会社、三、大戦前ノ長江航運界ノ實勢、四、中國海運業ノ沿革 A 上海ヲ起点トスル經營航路 B 六社ノ沿革寸観(支那航業會社(英)、招商局(中国)、印度支那航業會社(英)、三北公司(中国)、日清汽船會社(日本)、甯紹公司(中国)の六社)からなる。

○日清汽船會社（日本）

日清汽船會社ハ、一九〇九年（明治四十年四月）当時邦人ノ経営ニ係ル大阪商船會社ノ上海漢口線、漢口宜昌線、及ビ日本郵船ノ上海漢口線、湘^{ママ}〔湖〕南汽船會社ノ漢口湘潭線、大東汽船會社ノ上海蘇州杭州線、鎮江清江浦線ノ各航路ヲ合同シテ設立サル。

○甯紹公司（中国）

甯紹公司ハ一九〇九年（明治四十二年）五月甯波商人ニ依リ設立サル。

以上のイギリスの支那航業会社、招商局、イギリスの印度支那航業会社、三北公司、日本の日清汽船會社、甯紹公司の6社が有力航業企業と見られた。この内招商局、三北公司、甯紹公司の3社が中国の航運会社であった。

とくに招商局に関して田中有蔵『中國汽船會社の現状とその沿革』に次のようにある。

招商局（廣東路20号）は所有屯数300,000、航路は天津、觀光、海洋線、全部客貨船海洋線、宜昌、長沙、重慶であり、「四月二十二日申報ニ依レバ、資産総額ノ半分ヲ売却、民営トスルコトニ決定セル由、総資産ハ二億米弗以上トノコト」、「何レモ大型艇、一千名収容、内二隻ヲ最近、天津線へ廻ス」²⁴⁾とある。その他の中国の各社についても以下のようにある。

民成公司（本店重慶）（所有屯数54,000）「専ラ揚子江ノ上流ニ就航（略国営ト異ナラズ）」²⁵⁾とある。

中國油輪公司、所有屯数52,000「獨逸製、日本ヨリ接収（原油一万吨積載）」²⁶⁾とある。

中興輪船公司、所有屯数34,000、航路：台湾、青島。²⁷⁾

台航輪船公司、所有屯数33,000、「主トシテ台湾航路、貨物船」²⁸⁾とある。

三北輪埠公司、所有屯数22,000、航路：長江。²⁹⁾

大達大通聯營處、所有屯数12,000、航路：漢口。³⁰⁾

華商輪船公司、所有屯数10,000、航路：寧波。³¹⁾

以上が所有屯数一万以上の会社であった。その他については、

福民輪船公司、航路：天津、「萬里号ハ本年（1948年）四月十二日山東海岸榮成湾ニテ擱坐

24) 同書、3-4頁、各船名を省略、以下同じ。

25) 同書、5頁。

26) 同書、5頁。

27) 同書、5-6頁。

28) 同書、6頁。

29) 同書、6頁。

30) 同書、6頁。

31) 同書、7頁。

沈没]³²⁾とある。その他の汽船会社についても次のようにある。

泰昌祥輪船公司、航路：天津、海門。³³⁾

中聯企業公司、航路：天津、青島。³⁴⁾

華新公司、航路：台湾、沿海。³⁵⁾

永耀航業公司、航路：天津。

鼎奉輪船行、航路：台湾。

瑞安商輪公司、航路：福州。

海鷹輪船公司、航路：台湾。

茂利商輪公司、航路：寧波、温州。

平安輪船公司、航路：寧波、温州。

穿山輪船公司、航路：定海、温州。³⁶⁾

奉北航業公司、航路：漢口、福州。³⁷⁾

達興商輪公司、航路：漢口。

上海實業公司、航路：漢口。

衆航輪船公司、航路：南通。

遠東實業公司、航路：九江。

淞滬輪船局、航路：吳淞。

太古公司、航路：香港（英系）、福州。³⁸⁾

怡和船務行、航路：香港（英系）。

怡太運輸公司、航路：長沙（英系列）。

United corporation of China 「独商カルロウイチ系」

W.S. Toog & Son Co. 「独商メルチャース系」

「以上総屯数 843,315」³⁹⁾とあるように1947年末時点で約84万噸余の航運力を有していた。

以上の状態が、抗日戦直後の中国の汽船業の状況であった。同書に次のように評している。

32) 同書、7頁。

33) 同書、7頁。

34) 同書、7頁。

35) 同書、7頁。

36) 同書、8頁。

37) 同書、8-9頁。

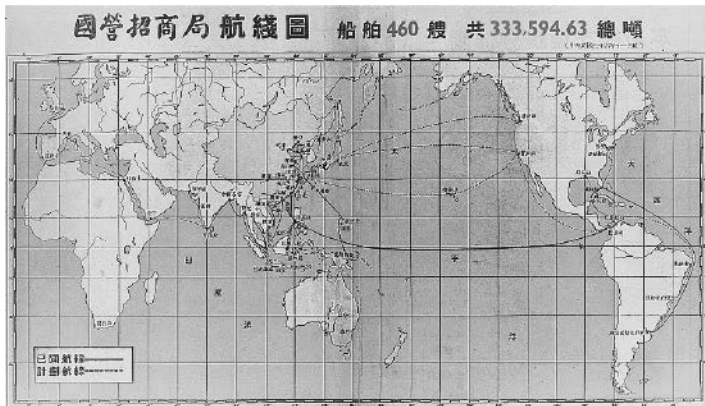
38) 同書、9頁。

39) 同書、10頁。

業績比較的良好ナモノガナイワケデハナク、最近開業シタ益詳公司ヤ、中興輪船ノ名ガ挙ゲラレテ居ル。マタ、海員モ経験浅キ爲メカ、海難率ガ一〇パーセントニ達シ、彼此レ初産・苦痛ヲ体験シテ居ルノデ、……⁴⁰⁾

抗日戦後の中国汽船業は、一部に好況のものがあったが、多くは苦境におかれていたと言えるであろう。

中華民国36年（1947）12月に輪船招商局は75周年を迎え、『國營招商局七十五週年紀念刊』⁴¹⁾を刊行した。その最初に「國營招商局航綫圖 船舶460艘 共333,594.63總噸（中華民國三十六年底）」（下左図）そして「本局總支機構分佈圖」（下右図）が掲載され、1947年当時の輪船招商局の規模が知られる。



3 抗日戦後の輪船招商局

抗日戦争後の輪船招商局は定期航路について早期の運航の再開を考えていた。上海の『申報』第24481号、中華民国35年、1946年4月14日付に、「招商局增強客運」として、終戦後の定期運航について次のように企図している。

40) 同書、2頁。

41) 國營招商局編『國營招商局七十五週年紀念刊』國營招商局、1947年12月26日刊行。

同書は、徐學禹の序に次いで、肖像、題詞、挿圖、本局之過去與現在、論文、國外實習報告、統計圖表から構成されている。

〔本報訊〕招商局海平新輪改名延問號，已自美抵滬，約下星期二派員接收。該局以往因供應復員，協助軍運，客運船舶特少。最近對於長江及沿海南北洋各綫，力謀增加商運。江安輪定十六晨駛漢，海康輪下星期二直駛汕頭，海濱輪直駛廣州，海蘇輪駛天津，海川輪駛青島，兩輪均供軍運，預定今日出口。如裝貨不及，須延期起碇。⁴²⁾

輪船招商局は新汽船海平を延問号と改名して船舶の不足する長江航路へ投入し、北洋や南洋への沿海航路の増強を考え、江安号を漢口に、また海康号を汕頭へ、海濱号は廣州へ、海蘇号は天津へ、海川号は青島へ就航させる予定であった。

『申報』第24672号、中華民國35年、1946年10月22日付の、「請加開滬杭路夜車、邵炳榮」には次のように見られる。

（在松江縣屬的海濱）再搭帆船赴浙東沿海，這種帆船大都是裝貨用的，所以污穢不堪，而且很多危險，常有傾覆沉沒等事發生。

自從勝利以後，各處交通口岸完全開放，這是大家都很欣喜的。滬甬線雖有招商局的定期航輪行駛，但是所包括旅客的範圍，並不廣泛，多數屬於甬籍旅客，因為寧波的交通工具遭戰時破壞後，所以要到餘姚上虞等地的旅客，甚至還要在中途夜宿，如上述行旅的不便，都放棄滬甬綫航輪，而改搭滬杭路火車，至杭州過錢江，搭錢娥公路。⁴³⁾

輪船招商局は抗日戦後に、中国各地の口岸が開放され航行が自由になり、先ず上海・寧波航路の定期航路の開始が求められた。特に上海に在住する寧波籍の旅客の移動手段としての早期に定期航路を回復することにあつた。

『申報』第24676号、中華民國35年、1946年10月26日付の「招商局接收靖安輪澳洲皇后號昨離滬赴日」には次の記事が見られる。

〔本報訊〕招商局昨日又接收海軍部移交之靖安輪，該輪原係敵輪江隆號，勝利後經海軍部接收後，改名靖安艦。因不適於軍用，故仍交招商局接收，作為商船。該局接收後，仍將改名江隆。⁴⁴⁾

42) 『申報』第24481号、中華民國35年、1946年4月14日、3頁。

43) 『申報』第24672号、中華民國35年、1946年10月22日、3頁。

44) 『申報』第24676号、中華民國35年、1946年10月26日、5頁。

輪船招商局は海軍が接收した汽船靖安号が、軍用に不適であるとして招商局に払い下げられ、招商局はそれを商船とし江隆号と改名して航運に利用することになった。

さらに同日の記事に、以下のようにある。

〔另訊〕招商局爲增強各錢海運，曾向美加等國訂購客輪及貨輪等。頃據確悉：招商局爲訂購便利計，特派該局韋副總經理赴加拿大向造船公司而訂航輪，韋副總經理已定下月出國赴加。⁴⁵⁾

輪船招商局は、海運力の増強を企図し、船舶を増やすために、アメリカやカナダの造船会社
に新船の造船を依頼する方策を進めている。

上海の『大公報』(Ta-Kung-Pao (L'Impartial)) 第15449号、1946年(民国35)11月4日付の「招商局增強水上交通、完成國內定期航綫網、政府規定定期班輪優待辦法、分給官價配給煤並免除軍差」によれば、以下の記述が見られる。

交部月前曾送次電令國營招商局統籌國內航綫、以增強水上交通。招商局奉命、當即擬定整個計悉：招商局現有自一千噸至一萬噸之海輪共計五十三艘、此外尚有九百噸至三千三百噸之登陸艇共十五艘、總噸共作定期航綫之船舶爲①南洋綫：漢民、延闔、仲愷、培德(以上廣州爲終點)、海湘(以廈門爲終點)、海廈(途經廈門、香港、以小呂宋爲終點)共計七艘。②北洋綫、執信・其美・黃興(以天津爲終點)海冀(途經青島、以連雲港爲終點)、海蘇(途經青島、以天津爲終點)、共計五艘。③滬台綫：海浙、海康、海黔共計三艘。④滬甯綫：江亞、江靜。⑤滬溫綫：鄧錦・林森。⑥川江綫：載重三千噸之中字號登陸艇五艘、及載重九百噸之華字號登陸艇十艘、共計十五艘。此外、載重一萬噸之自由輪海天、海地、海玄、海黃、海宇、海宙、海辰。海宿・海列、海時等、備作北洋綫之特別差運。載重二千六百噸之勝利輪海皖・海贛・海鄂・海川・海桂・海粵・海閩・海魯・海隴等九艘、備作南洋綫之特別差用。以載重一千五百噸之大輪・大緯二輪、作川江綫之特別差運。尚餘二千噸之蔡鏗、及一千五百噸重之海穗・海甬・海坑・海漢等四艘、及載重一千噸至四千噸之江安・江順・江新・江華・江漢・江平・江甯・江泰・江和・江慶・江利・江濟・江陵等十四艘、視各線事實需要、加以運用。又交通部爲鼓勵民營航商協助政府確定航綫起見、現擬定獎勵辦法、凡參加定期班輪之各航輪、得享以官價配給煤及免除軍差公用之優先權。

45) 『申報』第24676号、中華民國35年、1946年10月26日、5頁。

交通部によって発表された内容によれば輪船招商局は、1946年11月の時点で1,000噸から1万噸の汽船53隻と、900噸から3,300噸の登陸艇を15艘保有して、次の航路を企図していた。

㊶南洋線として廣州を終点とする航路。厦門を終点とする航路。さらに厦門、香港を經由して小呂宋（マニラ）に至る航路に7艘を投入する計画であった。

㊷北洋線は天津を終点とする航路。連雲港を終点とする航路。そして青島を經由して天津を終点とする航路などに5艘が投入予定であった。

㊸滬台線には海浙、海康、海黔の3艘を。

㊹滬甯線に江亞、江靜の2隻が投入される計画であった。

㊺滬温線には鄧錦と林森の2隻が投入される計画であった。

㊻川江線では3,000噸の中型が5艘、900噸級の浮棧橋に用いる船舶を10隻とする予定であった。

『大公報』第15476號、1946年（民国35）12月1日（右写真）付に「招商局今日實施 規定班輪不應差 五十餘艘定期航駛國內外線」と題する記事が掲載されている。



國營招商局、經一年來之努力、成績頗佳。記者昨據該局胡副經理時淵宣稱：招商局現有船隻、參加客貨航運者計有海字號二十五艘、江字號十五艘、人名號十三艘、連同其他專供差運等船隻之總噸位、已超出六十萬噸之上。爲免除無謂損失、調劑碼頭倉庫之擁擠、以及便利客貨之往來興起卸起見、特將內江與外洋之全部輪航班次、予以決定。凡規定班頭之輪隻、概不應差、自今日（十二月一日）起正次實施。一切登記及購票手續、一律照舊辦理、今後行駛北洋線之船隻、由上海直放天津者、有海甬・海穗・黃興・其美・蔡鏗等五輪。由上海至青島者、有海濱・海翼、一歸程兼灣連雲港、一由青島至天津者有海漢輪。由天津青島至營口者有海津・海平二輪、行駛南洋線之船隻、由上海至廣州者有漢民・仲愷・培德三輪。由上海至福州者有海鄂號。由上海經汕頭至香港者有海蘇輪。由上海至汕頭回程兼灣厦門者有海湘輪。由上海經厦門香港至小呂宋者、有海夏輪。國外線班輪僅此一輪、其他行駛上海至台灣基隆間者、有海黔・海康二輪。其中雖有不無需要改裝或修理者、招商局亦指定由不定班線之延闔・林森・執信・鄧錦・自忠・登禹・麟閣等七船、隨時補充。或客貨頻繁、原定輪不敷時、亦可由上列七船隨時添航。招商局今後外洋線之航運、已定可奠定基礎、關於

内江船隻之支配、亦頗合理想。並於此十三艘江字號内江輪内、擬定七艘專事行駛滬漢線之正班。滬漢兩埠每逢二・四・六開航。又每隔兩星期、於星期日加開一班。星期六結關星期日開航。關於長江線各埠頭裝卸貨件、招商局亦有規定、上海以三天計、漢口以二天計、沿途各埠停靠時間、應隨貨物多寡而定。一般應以一小時至四小時爲標準。關於上下水航行時間、亦規定上水以五日計、下水以四日計、滬漢兩埠總計停留五天。滬漢往返一次、以十四日爲標準。中間各埠、計停靠設站者、爲鎮江・南京・蕪湖・安慶・九江等五站、上下水相同。⁴⁶⁾

抗戰後の中国とりわけ上海を中心に輪船招商局の航運活動の展開について述べた記事である。招商局は1946年時点で所有する船隻の客貨船には「海」字号を付した船隻が25艘、「江」字号が15艘そして人名号が付された13艘などを含め60万噸にのぼっていた。

輪船招商局が1947年以降に展開する航路に関して、北洋線の中で上海から天津へ直航する航路には海甬・海穗・黄興・其美・蔡鏢の5隻が、上海から青島へは海滇・海冀の2隻が、この上海から航行には連雲港に寄港した。また青島から天津への就航に海漢号が、天津・青島から營口に到る汽船には海津・海平の2隻が航行する予定であった。

南洋線には、上海から廣州へは漢民・仲愷・培徳の3隻で、上海から福州へは海鄂号が、上海から汕頭を經由して香港に赴くのは海蘇号であった。上海から汕頭へ到る汽船で、厦門に寄港するのが海湘号であった。

海外へは上海から厦門・香港に寄港して小呂宋（マニラ）に赴く海夏号が国外線と唯一の運航であった。この他に上海から台湾の基隆へは海黔・海康の2隻があった。不定期運航の汽船として延闔・林森・執信・鄧錦・自忠・登禹・麟閣等の7隻があった。

上海からの航路として重要な航路が上海・漢口の長江航路であった。上海・漢口の各埠頭から毎週の星期二・四・六（火、木、土曜）に出港し、上海から漢口への遡江には5日間が、漢口から上海への順流には4日間の行程で、上海と漢口の各埠頭では5日間の碇泊があり、上海・漢口往復には14日を基準とする運航であった。途中の寄港地は江蘇省の鎮江・南京、安徽省の蕪湖・安慶、江西省の九江等の5港であった。

また『申報』第24712号、中華民國35年、1946年12月1日、「國營招商局 調整各航輪班次 定期船隻概不應差 自今日起正式實行」として『大公報』と同様な記事が見られる。

46) 『大公報』第15476號、1946年（民國35）12月1日、4頁。

國營招商局，經一年來之努力，成績頗佳。記者昨據該局胡副經理時淵宣稱：招商局現有船隻，參加客貨航運者計有海字號廿五艘。江字號十五艘，人名號十三艘，連同其他專供差運等船隻之總噸位，已超出六十萬噸之上。為免除無謂損失，調劑碼頭倉庫之擁擠，以及便利客貨之往來與起卸起見，特將內江與外洋之全部輪航班次，予以決定。凡規定班頭之輪隻，概不應差，自今日起正式實施，一切登記及購票手續，一律照舊辦理。

北洋綫

今後行駛北洋綫之船隻，由上海直放天津者，有海甬，海穗，黃興，其美，蔡鏗等五輪，由上海至青島者，有海濱，海冀，於歸程兼灣連雲港，由青島至天津者，有海漢輪，由青島至營口者有海津，天津至營口者有海平。

南洋綫

行駛南洋綫之船隻，由上海至廣州者有漢民，仲愷，培德三輪。由上海至福州者有海鄂號，由上海經汕頭香港者，有海蘇輪。由上海至汕頭回程兼廈門者，有海湘輪，（該輪現尚在沖城灣）。由上海經廈門香港至小呂宋者，有海夏輪，（現在港修理，約本月中工竣，即行復航。）國外綫班輪僅此一輪。

滬台綫

其他行駛上海至台灣，基隆間者，有海黔，海康二輪，其中雖有不無需要改裝或修理者，招商局亦指定由不定班綫之延·林森·執信·鄧鏗·自忠·登禹·麟閣等七船隨時補充。或客貨頻繁·致原定輪隻不敷時，亦可由上列七船隨時添航。招商局今後外洋綫之航運已可奠定基礎。

滬漢綫

關於內江船隻之支配，亦頗合理想，並於此十三艘江字號內江輪內，擬定七艘專事行駛滬漢綫之正班，滬漢兩埠每逢星期一，三，五對航，又每隔兩星期於星期日加開一班。

裝卸貨件 規定標準

長江綫各埠裝卸貨件，招商局亦有規定，上海以三天計，漢口以二天計，沿途各埠停靠時間，應隨貨物多寡而定，一般應以一小時至四小時為標準。關於上下水航行時間亦經規定，上水以五日計，下水以四日計。滬漢兩埠總計停留五天，滬漢往返一次，以十四日為標準？中間各埠計停靠設站者，為鎮江，南京，蕪湖，安慶，九江等五站，上下水相同。本月三日江甯輪，由滬駛漢，為實行第一輪，嗣後沿途各埠，無特殊情形，可照預定班期行駛。⁴⁷⁾

以上が1946年末から1947年当時の輪船招商局の運航状況である。長江航路の運行時間について

47) 『申報』第24712号、中華民國35年1946年12月1日、5頁。

で問題になっていた。

その運航状況を具体的に示しているのが、次の『大公報』に掲載された「國營招商局船期公告」である。次に1946年12月中の公告を掲げてみたい。

『大公報』第15476號、1946年12月1日の「國營招商局船期公告」に次のようにある。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
江亞	客貨	鎮海・甯波	12月2日下午	金利源碼頭
江甯	客貨	漢口及各埠	12月3日上午	金利源碼頭
林森	貨・不載客	福州	12月3日中午	金利源浮筒
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月3日下午	金利源碼頭
延闔	貨・不載客	汕頭・廣州	12月4日上午	金利源浮筒
海相	貨	廈門	12月4日上午	虬江碼頭

貨物歡迎直接向本局託運

〈船期如有更改恕不另行通知隨向本局售票處洽詢〉

售票處：上海四川路一一〇號 電話一九六四三……六號

運貨 保險 報關：上海廣東路二〇號 電話一九六〇〇號⁴⁸⁾ (下写真参照)

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
江亞	客貨	鎮海甯波	12月2日下午	金利源碼頭
江甯	客貨	漢口及各埠	12月3日上午	金利源碼頭
林森	貨 不載客	福州	12月3日中午	金利源浮筒
江靜	客貨	鎮海甯波	12月3日下午	金利源碼頭
延闔	貨 不載客	汕頭廣州	12月4日上午	金利源浮筒
海湘	貨	廈門	12月4日上午	虬江碼頭

貨物歡迎直接向本局託運

〈船期如有更改恕不另行通知隨向本局售票處洽詢〉

售票處：上海四川路一一〇號 電話一九六四三……六號

運貨 保險 報關：上海廣東路二〇號 電話一九六〇〇號

48) 『大公報』第15476號、1946年12月1日 8頁。

『大公報』第15478號、12月3日付にも下記のようにある。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
延闔	貨・不載客	汕頭・廣州	12月4日晨	金利源浮筒
海滬	貨・不載客	基隆	12月4日晨	19-20號浮筒
江亞	客貨	鎮海・甯波	12月4日下午	金利源碼頭
江安	客貨	漢口及各埠	12月5日晨	金利源碼頭
海相	貨	廈門	12月5日晨	U.S.6-7號碼頭
黃興	貨・不載客	天津	12月5日上午	金利源浮筒 ⁴⁹⁾

『大公報』第15480號、12月5日には、次のように見られる。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
江静	客貨	鎮海・甯波	12月5日下午	金利源碼頭
黃興	貨・不載客	天津	12月6日上午	金利源浮筒
江亞	客貨	鎮海・甯波	12月6日下午	金利源碼頭
江漢	客貨	漢口及各埠	12月7日晨	楊家渡碼頭
海蘇	貨	天津	12月8日上午	13-14號浮筒
執信	貨・不載客	天津	12月8日上午	金利源浮筒
海相	貨	廈門	12月5日晨	U.S.6-7號碼頭 ⁵⁰⁾

『大公報』第15482號、12月7日付には以下のものである。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
江静	客貨	鎮海・甯波	12月7日下午	金利源碼頭
江漢	客貨	漢口及各埠	12月8日晨	金利源碼頭
海蘇	貨	天津	12月9日上午	13-14號浮筒
江亞	客貨	鎮海・甯波	12月9日下午	金利源碼頭
江建	客貨	漢口及各埠	12月10日晨	金利源碼頭
執信	貨・不載客	天津	12月10日上午	金利源浮筒 ⁵¹⁾

『大公報』第15484號、12月9日付にも見られる。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
海蘇	貨	天津	12月9日晨	楊家渡碼頭

49) 『大公報』第15478號、12月3日 8頁。

50) 『大公報』第15480號、12月5日 8頁。

51) 『大公報』第15482號、12月7日 8頁。

江建	客貨	漢口及各埠	12月10日晨	第三碼頭
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月10日下午	第三碼頭
執信	貨・不載客	天 津	12月11日晨	金利源浮筒
蔡鏢	貨・不載客	天 津	12月12日晨	金利源碼頭
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月12日下午	第三碼頭 ⁵²⁾

『大公報』第15486號、12月11日には以下のようなのである。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月12日下午	金利源碼頭
蔡鏢	貨・不載客	天 津	12月13日晨	金利源浮筒
江泰	客貨	漢 口	12月14日晨	金利源碼頭
林森	貨・不載客	天 津	12月14日晨	金利源浮筒
海津	貨・不載客	天 津	12月14日晨	金利源浮筒
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月14日下午	金利源碼頭 ⁵³⁾

『大公報』第15488號、12月13日付には次のようである。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
海津	貨・不載客	天 津	12月14日晨	金利源浮筒
林森	貨・不載客	天 津	12月14日晨	金利源浮筒
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月12日下午	金利源碼頭
江泰	客貨	漢口及各埠	12月15日晨	金利源碼頭
海黔	客貨	基 隆	12月15日晨	楊家渡碼頭
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月17日下午	金利源碼頭 ⁵⁴⁾

『大公報』第15490號、12月15日付は次のように見られる。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
海黔	客貨	基 隆	12月16日中午	18-19號碼頭
江亞	客貨	鎮海・甯波	12月16日下午	金利源碼頭
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月17日下午	金利源碼頭
其美	貨・不載客	天 津	12月18日中午	金利源浮筒
江亞	客貨	鎮海・甯波	12月18日下午	金利源碼頭

52) 『大公報』第15484號、12月9日 8頁。

53) 『大公報』第15486號、12月11日 8頁。

54) 『大公報』第15488號、12月13日 8頁。

江安 客貨 漢口及各埠 12月19日晨 金利源碼頭⁵⁵⁾

『大公報』第15492號、12月17日付には次のようにある。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月17日下午	金利源碼頭
培德	貨・不載客	廣 州	12月18日晨	中棧碼頭
江亞	客貨	鎮海・甯波	12月18日下午	金利源碼頭
江安	客貨	漢口及各埠	12月19日晨	金利源碼頭
其美	貨・不載客	天 津	12月19日晨	金利源浮筒
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月19日下午	金利源碼頭 ⁵⁶⁾

『大公報』第15494號、12月19日付は以下のようにある。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月19日下午	金利源碼頭
培德	貨・不載客	廣 州	12月20日晨	中棧碼頭
江亞	客貨	鎮海・甯波	12月20日下午	金利源碼頭
江平	客貨	漢口及各埠	12月21日晨	金利源碼頭
海湘	貨	廈門・汕頭	12月21日晨	楊家渡碼頭
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月21日下午	金利源碼頭 ⁵⁷⁾

『大公報』第15496號、12月21日付は次のようである。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月21日下午 3・00	金利源碼頭
江平	客貨	漢口及各埠	12月22日晨	金利源碼頭
海湘	貨	廈門・汕頭	12月22日晨	20-21號浮筒
江亞	客貨	鎮海・甯波	12月23日下午 4・30	金利源碼頭
江建	客貨	漢口及各埠	12月24日晨	金利源碼頭
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月24日下午 4・30	金利源碼頭 ⁵⁸⁾

『大公報』第15498號、12月23日付には次のようであった。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
----	----	------	------	------

55) 『大公報』第15490號、12月15日 8頁。

56) 『大公報』第15492號、12月17日 8頁。

57) 『大公報』第15494號、12月19日 8頁。

58) 『大公報』第15496號、12月21日 8頁。

江亞	客貨	鎮海・甯波	12月23日下午4・30	金利源碼頭
仲愷	貨・不儻客	廣 州	12月24日晨	楊家渡碼頭
江建	客貨	漢口及各埠	12月24日晨	金利源碼頭
海鄂	貨・不儻客	連 雲 港	12月24日晨	三井一棧
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月24日下午4・30	金利源碼頭
黃興	貨・不儻客	天 津	12月25日晨	楊家渡碼頭 ⁵⁹⁾

『大公報』第15500號、12月25日付には次の広告が見られる。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
江亞	客貨	鎮海・甯波	12月25日下午	金利源碼頭
黃興	貨・不儻客	天 津	12月26日午	楊家渡碼頭
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月26日下午	金利源碼頭
江亞	客貨	鎮海・甯波	12月27日下午	金利源碼頭
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月28日下午	金利源碼頭
江亞	客貨	鎮海・甯波	12月29日下午	金利源碼頭 ⁶⁰⁾

『大公報』第15506號、12月31日付は次のものである。

船名	船別	開往地點	離滬日期	停泊地點
江靜	客貨	鎮海・甯波	12月31日下午	金利源碼頭
江安	客貨	漢口及各埠	1月1日晨	金利源碼頭
江亞	客貨	鎮海・甯波	1月1日下午	金利源碼頭
海康	貨・不儻客	青 島	1月2日晨	楊家渡碼頭
江靜	客貨	鎮海・甯波	1月2日下午	金利源碼頭
江泰	客貨	漢口及各埠	1月4日下午	金利源碼頭 ⁶¹⁾

以上1946年12月一箇月の「國營招商局船期公告」を見ると、江亞号、江靜号が乗客と貨物を積載して鎮海・寧波に航行し、江甯号が同じく客貨を搭載して漢口及各埠の長江航路に就航していた。この上海・寧波航路と上海・漢口への長江航路が重要な基軸運航であり、その他に、天津、福州、厦門、汕頭そして廣州などへの沿海航路の運航が中心であったことがわかる。それを一覽にしたのが、次の1946年12月輪船招商局の航運表（1）～（3）である。

59) 『大公報』第15498號、12月23日 8頁。

60) 『大公報』第15500號、12月25日 8頁。

61) 『大公報』第15506號、12月31日 8頁。

南洋	青島	海康	貨船																1/2	
	連雲港	海鄂	貨船																	
	福州	林森	貨船																	
	厦門	海相	貨船																	
	厦門・汕頭	海湘	貨船			○														
	汕頭・廣州	延闈	貨船																	
	廣州	培德	貨船																	
		仲愷	貨船				○													
	基隆	海滬																		
		海黔																		

[註] ○印は運航日、12月31日の欄註の1/1、1/2、1/4は翌月1947年1月1日、2日、4日を示している。

『申報』第24814號、1947年（民國36）3月18日付の「滬台航輪開始恢復」によれば、

[本報訊區] 上海台灣間航運，自台北區發生暴動後，即行停航，迄將二週，暴動業已平靜，現悉台灣航業公司開始復航，台南號已在基隆裝貨，將於本星期日到滬，台東號定本星期五復航，由滬駛基隆。招商局計有海皖，海湘，海黔三輪泊 隆，係應差駛台，該局何日恢復商運，尙未規定。⁶²⁾

とあり、上海・台湾航路が運航されたが、台湾の政情不安によりしばらく運航が停止していた。運行後は一週に一度の定期運航であった。

『申報』第24885號、1947年5月28日付の「厦門馬尼刺綫 海隴輪將復航」によれば、

國營招商局厦門至馬尼刺綫停航已久，該局爲加強華南與南洋各地之客貨運業務，已決定由海隴輪於短期內恢復行駛，此一航綫，現海隴正加裝舖位中。⁶³⁾

と見られ、招商局は厦門から呂宋（フィリピン）の馬尼刺（Manila）に到る航路を復旧させ、華南と東南アジア諸国とを結ぶ航路の回復と増強を企図し、その一環として海隴輪を厦門 Manila 航路に就航させる予定であった。

62) 『申報』第24814號、1947年（民國36）3月18日、4頁。

63) 『申報』第24885號、1947年（民國36）5月28日、4頁。

ついで『申報』第25014號、1947年10月4日付の「招商局復航海外 新輪一艘下週到」に次のようにある。

〔本報訊〕招商局海外綫各輪，前因□差，暫停出國，現悉已有數輪即將復航，行駛廈岷（馬尼刺）綫之海隴輪，已於本月二日自廈駛岷。中印綫之海玄輪於本月二日抵仰光，昨日離仰駛印，預計明日可抵加爾各答。海地輪定明日離滬，駛往塞班島，關島，澳屬曼納斯島，及芬起海文港等處，裝運剩餘物資。又談局在美訂購新輪N3型十五艘，昨據確悉：首批來滬新輪共有八艘，四艘由美駛出，四艘由英駛出、一艘 TENGGO 一四〇五號，將於下星期二到滬，並載來中信局採購之汽油七千六百九十四桶。⁶⁴⁾

招商局は海外航路の拡張を企図し、厦門 Manila 線に続いて中国とインドへの航路に海玄輪を、さらに海地輪が塞班島 (Saipan)、關島 (Guam)、澳屬曼納斯島 (Australia Manas Island) 等へ運航を開始した。ついで新型輪船をアメリカや英国から購入し、輸送力の増強を図った。

『申報』第25018號、1947年（民國36）10月8日付の「駛甬輪起碇提早一小時 招商局滬烟錢將復航」によると、

〔本報訊〕招商局滬甬綫江亞。江靜兩輪，規定除星期氏外，星期一至六滬甬對開，上海定下午六時自金利源碼頭起碇，寧波下午五時起程，現因天日較短，該局爲便利旅客起見，已於本月五日起提早一小時起碇，準下午五時離埠，由甬返滬仍定下午五時啓碇。

又該局爲謀早日恢復上海烟台間航運起見，已派民一一五號輪，載青島分局經理方重及幹員多人前往烟台，籌備復局，及恢復航運事宜，最短期內，將有正式班輪開航。⁶⁵⁾

とあり、上海・寧波航路に江亞号、江靜号を投入し、毎週星期一から六（月曜から土曜日）まで運航することにし、上海を午後6時に金利源碼頭から、寧波から午後5時に出航する定期運航を予定していた。さらに上海・烟台間にも近日の内に運航を開始する予定であった。

『申報』第25044號、1947年11月4日付には、次の記事が見られる。

紗布南運〔本報訊〕招商局海天輪，昨日復航中印綫，計運出棉紗六百件，棉布二百八十五件，係中信居報運曼谷。豆子一百噸，洋山芋一百噸運香港，雜貨二十餘噸運新加坡，運略

64) 『申報』第25014號、1947年（民國36）10月4日、4頁。

65) 『申報』第25018號、1947年（民國36）10月8日、4頁。

爾各塔者寥寥。⁶⁶⁾

招商局の海天輪は、印度航路に就航してインドから「棉紗六百件、棉布二百八十五件」を積載し泰国（タイ国）の曼谷（Bangkok）へ輸送し、「豆子一百噸、洋山芋一百噸」を香港へ、そして「雜貨二十餘噸」を新加坡（Singapore）へ輸送している。

『申報』第25574號、1949年（民國38）5月1日付の「臺東輪駛南洋綫 首次自星島載物資返臺」によれば、輪船招商局の他にも南洋航路を開始する汽船会社があった。

〔中央社臺北卅日電〕臺航公司臺東輪，上月向新加坡所作處女航，獲得當地華僑熱烈歡迎後，公司當局頃決定以該輪定期行駛南洋航綫。該輪已於十九日駛離星島，載回廢鐵，木材，肥皂，樹膠及火柴一千餘噸，可望於卅日經香港抵臺，預定於五月十日二次駛檳榔嶼，馬尼刺及新加坡。現除招商局曾派輪行駛南洋航綫外，民生實業公司最近亦派一代表赴新埠，據稱亦擬派輪行駛該綫。⁶⁷⁾

輪船招商局について臺航会社が臺東号を新加坡へ就航させ、また民生實業公司も新たに南洋航路を企図していた。

4 小結

抗日戦争によって混乱した中国の汽船航運状況を刷新すべく輪船招商局は、1946年11月頃より国内とりわけ上海を中心とする航路の復活を企図した。招商局が1946年時点で所有した「海」字号が付された貨客船が25艘、「江」字号が15艘などを含め60万噸の輪船を使つての再開であった。

招商局が、抗日戦後に再開した定期航路で最も重視したのが上海・寧波航路と長江航路であった。上海・寧波航路は日曜日を除き毎日運航され、それと同等に重視されたのが、上海・漢口の長江航路であった。上海・漢口へは、長江の各埠頭から毎週の星期二・四・六（火・木・土曜日）に出港し、上海から漢口への遡江には5日間が、漢口から上海への順流には4日間の行程で、上海と漢口の各埠頭では5日間の碇泊があり、上海・漢口往復には14日を基準とする運航であった。途中の寄港地は江蘇省の鎮江・南京、安徽省の蕪湖・安慶、江西省の九江等の5港であった。長江航路はほぼ隔日運航とその定期航路の運航頻度は極めて高く、上海・寧波

66) 『申報』第25044號、1947年（民國36）11月4號、7頁。

67) 『申報』第25574號、1949年（民國38）5月1日、1頁。

航路とともに、抗日戦後の疲弊した社会の再建に大いに貢献したことは歴然である。

その他に、1947年以降に運航した航路は、北洋線すなわち上海から天津へ直航する航路に海甬・海穗・黄興・其美・蔡鏗各号の5隻が、上海から青島へは海濱・海翼各号の2隻が就航を開始する。また青島から天津へ海漢号が、天津・青島から營口へは海津・海平各号の2隻が航行する予定であった。

南洋線には、上海から廣州へは漢民・仲愷・培德各号の3隻で、上海から福州へは海鄂号が、上海から汕頭を經由して香港に赴くのは海蘇号であった。上海から汕頭に到る汽船で、廈門に寄港するのが海湘号であった。

海外へは上海から廈門・香港に寄港してマニラに赴く海夏号が国外線と唯一の運航であった。この他に上海から台湾の基隆へは海黔・海康各号の2隻があった。不定期運航の汽船として延闔・林森・執信・鄧錦・自忠・登禹・麟閣等各号の7隻があった。

上述のように抗日戦後の輪船招商局は、上海を中心に寧波、漢口への航路を基軸に天津や青島などの北洋へ、福州・廈門・廣州などの南洋へさらに東南アジアへの定期航路を回復させて行ったのである。

【付記】本稿は、2017年10月26-27日に中国・深圳蛇口・明華國際會議中心において開催された“招商局歴史與创新发展”——紀念招商局創立145年國際學術研討会の「專家主題發言」として報告した原稿に依拠したものである。

