

清末湖北宜昌・重慶間の汽船航運

松浦章

一、緒言

中国古来より内陸水運の大動脈たる長江水系であるが、その中でも最難関の航路の一つが長江上流域の有名な長江三峡であった。長江三峡は、瞿塘峡、巫峡、西陵峡の三峡谷の総称で、西の重慶市の奉節縣の白城帝城から東は湖北省の宜昌市の南津関までの全長一九二キロメートルに及んでいる。このことは清末の湖廣總督であった張之洞等の光緒十八年（一八九二）八月初四日付の奏摺にも記されている。

三峡之險、甲於天下、上自四川夔巫交界之涪石起、下至湖北東湖之虎牙灘、止計水程四百餘里、險灘五十餘處、行旅船隻、往來動輒失事、夏秋尤甚、覆溺之患、無日無之。其情狀慘不忍言。³⁾

三峡の險しさは中国第一であり、上流の四川の夔州府奉節縣と巫山縣の交差する涪石から下流は湖北の宜昌府の東湖縣の虎牙山の山麓の虎牙灘までの四〇〇余里の間に五〇余箇所の險しく困難な箇所があった。往來する船隻は時には事故を起こしている。とくに夏と秋の交差時が最も多く、転覆の危険は毎日のようであったと指摘するように船の航運には困難な水域であった。もちろんこれらの船舶は後述する帆

船である。

道光九年（一八二九）の序がある嚴如煜の『三省辺防備覽』は、四川、陝西、湖北三省における地形形勢をまとめた書籍である。嚴如煜は四川や陝西そして湖北三省において調査した記録である。その中で内河の水運についても記している。

嚴如煜『三省辺防備覽』卷十七、藝文下に陳明申の「夔行紀程」が引用されている。同書には四川における水運に利用された帆船について述べ、

川江之船、其名不一、不能備載、就見者記之。

とあるように、四川の帆船の名称にはいくつもあったようであるが、全てを記録できないとした。しかし陳明申が実際に見たものとして次の船名を記している。

板跨子、内装門窓、安棹椅上、蓋頂板為官船。次麻陽船亦有門窓。此外廠船最大。螳螂頭・柏木船亦船之大家、身長艙深、可裝重載。其次有弔釣子・爬網子・板頭船等名。俱「筏」篷船、頭至中艙、兩傍安長、木橈十餘把、至六七十把不等、船大載重、橈不勝水、則用大楫、以五六人。推搖最小者、有五板船、無篷即划子、其廠船、螳螂頭、柏木船均帶五板船、為接縫上下度人之用、

板頭船、其稍上卷而歪、下水只推橈楫、船頭用大木稍與舵相應、上水則豎桅張帆、大船用繙五六十人、小亦二三十人、船頭仍用橈楫、上拉下推、逆流而上、遇灘則合三四船之繙夫百餘人、共拉一船、上灘再拉一船、名爲併繙、繙道忽上。

とあり、ここで見られる船舶の名称として板跨子、麻陽船、廠船、螳螂頭、柏木船、吊釣子、爬網子、板頭船、五板船、划子などがあつた。⁽⁴⁾そしてこれらの船には、長江を遡行するための船曳人夫が必要であり、大型船で五十〜六十名、小型船でも二十〜三十名が必要であつた。これらの水運労働者がいなければ船の遡航が困難であつた。

これらの船舶の運航に関しては、『三省边防備覽』卷五、水道に、在大江之水手、川江大船、載客貨、由漢陽・荊・宜而上水、愈急則拉把手、即繙夫、愈多。每大船一隻、載貨數百石、繙夫必雇至七八十人。夔門不過經過之地、至重慶府卸載、客商改雇小船、分往川北・川西南。其嘉陵・渠・潼・瀘・涪等江、各有熟水道水手・板主、別雇而行。荊・宜所來、拉把手在重慶府河岸各棚、待下水重載之雇募、下水重船、需水手、較上水爲少、每隻多止三四十人、計重慶所至上水船、每日以十船爲率。是水手來七八百人。所開下水船、每日亦以十船爲率、是水手去三四百人、以十日總計、河岸之逗留、不能行者、常三、四千人、月計萬餘矣。

とあり、四川では長江の遡航に際して大型船は船舶の自力遡航が困難で人力による牽引が必要であつた。その仕事に従事していたのが繙夫である。拉把手と呼称される繙夫が必要であつた。數百石を積載した大船の場合では繙夫は七十名から八十名が必要であつた。夔門には停泊せずに重慶に至つて船舶を交換することになつた。そこで嘉隆江な

どの流域に赴く際は各水系の航路を熟知した水手や板主を雇用しなければ航行困難であつたことが判る。

光緒十八年（一八九二）八月初四日付の湖廣總督張之洞等と湖北巡撫譚繼洵の奏摺に、湖北省の宜昌が水運交通の要衝であつたことを記している。

宜昌為川楚通衢、川鹽商人均在該處聚集。自設立通商口岸以來、華洋雜處、益形繁盛、近來重慶開設新關、商賈行旅更倍。⁽⁵⁾

湖北省の宜昌は四川と湖北を結ぶ要衝の地にあり、四川産の井鹽を取り扱う商人は必ず宜昌に寄港していた。宜昌が一八七六年（光緒

二）の芝罘條約⁽⁷⁾による對外開放によつて外國商人も中國商人と同様に聚集し繁榮を極めていた。そして一八九一年三月一日に重慶関が開設されると宜昌に聚集する商人が激増していたのである。⁽⁸⁾

宜昌から長江上流の三峡の一つ瞿塘峽に近い夔州府奉節縣にあつた常關の夔關について、道光七年（一八二七）刻『夔州府志』卷十三、
權政志によれば、

夔關一稅、爲巴蜀下流總滙之區、昔年川貨之出荆襄、達吳粵、與夫各省諸貨之入蜀者、無不道經三峡、途出夔門。⁽⁹⁾

と記されるように、夔關の収税は四川下流域の中心地であり、古來より四川の産物が下流の湖北の荊州や襄陽を経て江南、廣東に到り、各省の諸産物が四川に參入するには、三峡を経なければならず、途中必ず夔州を通過するとまで言われていたように三峡は重要な交通路であつた。

そこで本論において、長江水系の宜昌から上流域において、伝統的な帆船航運から汽船航運に推移していく経過について述べたい。⁽¹⁰⁾

二、清代における宜昌・重慶間の水上交通

長江上流域の航運は、沿江地域の人々にとっても重要な交通手段となっていた。乾隆三年（一七三八）八月二十八日付の四川陝西總督の掲帖によれば、

案准四川提督王進昌咨、據夔州□副將陳玉琳詳、據梁萬營都司楊鶴詳、據外委把總范茂林報稱、乾隆二年十一月二十七日、據陝西客民王化焯・李茂木報稱、緣嶽等陝西民籍、於本年十一月二十二日、在重慶府太平門起程、趕搭枝江縣船戶譚輝緒瓜皮缸正載、係江南陳汝器黑鉛、二十五日行至萬縣准雙魚子住缸、三更時分、忽有強盜「舟秋」缸、不知賊人多少、白布纏頭、白粉抹臉、先用紙煤放火、前後覺有七八人、賊人上缸、進鎗將化焯左眼、□一鉄尺、左手食指、小刀一傷李茂木□□□棍戳傷其缸戶頭傷甚重……⁽¹⁾

とある。乾隆三年のことであるが、湖北省荊州府枝江縣の船戶譚輝緒の瓜皮缸に江南陳汝器と黒鉛を積載して、重慶府の太平門から出帆し、萬縣の雙魚子で停船していたところ賊船に襲撃されたのであった。この缸には陝西客民の王化焯・李茂木も乗船し、盜賊から襲撃されて陝西客民の王も李も負傷している。まさにこの船は重慶から三峡付近の萬縣において襲撃された事例であるが、三峡が商業活動の交通路として利用され、その商船を襲撃する賊船がいたのであった。

三峡は航運には厳しい環境であった。湖廣總督張之洞と湖北巡撫譚繼洵の光緒二十一年（一八九五）三月初一日付の奏摺に、

查峽江之險、甲於天下、上自四川夔巫交界之涪石、起下至湖北東湖之虎牙灘、止計水程四百餘理、險灘五十餘處、行旅船隻往來、動輒失事、夏秋尤甚、覆溺之患、無日無之、其情狀慘、不忍言。⁽¹²⁾と見られるように、三峡の航行の艱難さは際立っていた。とりわけ四川の夔州と巫山の交差する地域から湖北省の東湖縣までの四百余里には危険な箇所が五十余箇所もあり、航行する船隻は常に危険と遭遇する場合が多々あったのである。

このような危険の多い三峡を汽船で航行することが試みられるのである。

清末の一八九六年（明治二十九、光緒二十二）における日本の在重慶領事報告に、重慶からの長江下流の宜昌間の水上交通について述べられている。

同年七月十八日付の在重慶領事館報告の「清國重慶事情」の冒頭に、

重慶府ハ四川省ノ東部ニ在ル樞要ノ府城ニシテ、北京ヘハ陸路五千七百七十清里、省城成都府マデハ九百九十五清里ノ處ニ在リ。州ニ、縣十一、廳一ヲ管轄ス。其面積ハ廣七百五清里、袤五百十清里、前面ニ長江ヲ繞ラシ、左ニ嘉陵江ヲ控ヘ、山頂ヲ開鑿セル石城ニシテ、壁高十丈、周圍十二清里、朝天、東水、太平、金紫、儲奇、南紀、通遠、臨江、干廝ノ九門ヲ有シ、單ニ城内ノミニテ人口大約十一萬、戸數二萬五千戸ト稱ス。⁽¹³⁾と、重慶府の地理的状況を記している。そして「運輸之部」において重慶と宜昌との間の水運事情について記している。

重慶宜昌間ニ於ケル水運ハ、一ニ舊來峽江ヲ上下スル清國形式ノ

篷船ニ藉リテ輸送セラル、者トス。而シテ其船數及容載ノ數量等ヲ知悉スルハ固ヨリ容易ナラズト雖モ、昨年ニ於ケル重慶稅關ノ調査ニ據レバ大小民船ノ上下スルモノ大約一萬八千餘隻ニシテ、英國條約ノ結果ニ因リ、同國人ノ所有、若クハ外國人ノ記名保護ノ下ニ在ル掛旗船ト稱スル載貨船ハ其中ニ含有セザルヲ以テ、殆ド二萬隻ニ近カルベシ。之ヲ出入ニ分別スレバ、入港約八千餘隻、出港一萬餘隻ナリト云フ。以テ其梗槩ヲ知ルニ足ルベシ。茲ニ大小民船ノ種類ヲ列舉シ、併セテ重慶ニ於ケル招商局並ニ太古、怡和ニ洋行ノ支店ガ該民船ヲ利用シテ運輸ノ業ヲ營ム所ノ運賃表ヲ掲ゲ當業者ノ参考ニ充ツ。

麻雀尾（荷船ニテ大小アリ。大船ハ鹽一千包ヲ積ムニ堪ユト。每包凡百五十斤）

辰駁子（同上ニテ湖南省ノ船ナリ） 麻陽子（同上湖北省ノ船ナリ）

五板船（同上湖北省ノ船ナリ） 神遍子（同上）

以上各船ハ其船籍ヲ有スル地方ノ船行即船問屋ノ組合アリ。故ニ多クハ其問屋ニヨリテ貨物ヲ裝載ス。即四川省ノ長涪幫、忠州幫、夔鄩幫、鹽川幫。湖北省ノ官幫、廟幫、歸洲幫等是ナリ。又荷船ノ多數ハ船ノ長三十尺乃至五十尺ニシテ、容量ハ二百担ヨリ五六百担マデノ間ニテ、孰モ屋蓋ナク、苫蓆或ハ油布等ヲ以テ荷物ヲ包套ス。

柏夾頭 湖北省ノ荷船ニテ大船ナリ。

馬耳多 同上此二種ハ辰幫。

老鴉秋 荷船ニテ四川省ノ渠河幫、遂寧幫。

舵龍子 同上合州幫ノ船ニテ、鹽五百包ヲ積ムニ堪ユト。

毛葉秋 同上保寧幫ノ船ニテ中形ノ者ナリ。

寸艙瓢子船 此以下二種ハ重二客船ニテ宜昌重慶成都間ヲ

往復ス。

三艙船

毛篷船

又重慶ヨリ嘉定府ニ到ル上江ノ船ヲ南河船ト云ヒ、大形ノ船ヲ麻快子ト稱シ、又富順、内江、嘉定等ニ到ル大船ヲ毛葉秋、三板船等ト稱シ、成都ニ到ル小船ヲ半頭船ト稱ス。¹⁴⁾

と述べるように、重慶と宜昌との間の水運は、第一に峡谷を遡航、降航する中国式帆船「篷船」が必要であり、この帆船を使用して輸送が行われていた。その帆船のそれぞれの積載量を知ることは不可能に近かった。しかし、一八九五年（明治二十八、光緒二十一年）における重慶稅關の調査によると「大小民船ノ上下スルモノ大約一萬八千餘隻ニシテ」とあるように、大型、小型の中国式帆船は遡航、降航するものがおおよそ一萬八千余隻と言われたのであった。「英國條約ノ結果ニ因リ」とは、一八七五年に雲南を調査中のイギリス外交官であったマ―ガリーが現地で殺害されたことを発端に、英国と清国との外交問題となつて、その結果、一八七六年九月十三日に締結された芝罘条約（Chefoo Convention、烟台条約）によつて、湖北宜昌、安徽蕪湖、浙江温州、廣東北海が英国に開放され、重慶府に英国外交官の駐在が認められるなどの内容を含んだ条約により、日本の報告書も「同國人ノ所有、若クハ外國人ノ記名保護ノ下ニ在ル掛旗船ト稱スル載貨船ハ其中ニ含有セザルヲ以テ」と記し、航行船舶の數量を明らかに出来ない

としているが、おそらくそれらを加えれば、二万隻ほどになるのではなかったかと思われる。それは入港が約八千餘隻、出港が一万余隻と見られた。これらの中国式帆船すなわち民船ノ種類は、大型船は塩を千包み（約九十トン）を積載出来る麻雀尾、湖南省の辰駁子、湖北省の麻陽子と五板船そして神遍子などがあつた。この他に、重慶で活動する企業である中国の招商局輪船公司¹⁶そしてイギリスの太古洋行 (Butterfield & Swire)¹⁷、怡和洋行 (Yardine, Matheson & Co.)¹⁸ が、これら民船を利用して運輸業を経営していたのであつた。

この地方には、船舶を保有する船行すなわち船問屋の組合があり、貨物輸送を手配していた。その組合は四川省の長涪帮、忠州帮、夔鄂帮、鹽川帮の他に、湖北省の官帮、廟帮、歸洲帮等があつた。これらの貨物船の大部分は船の全長が長さ「三十尺乃至五十尺」とあるように、九メートルから十五メートルほどで、容量は「二百担ヨリ五六百反」とあるように約十二トンから三十五、三十六トンほどを積載出来た。どの船にも屋根が無く、「苫席或ハ油布等ヲ以テ荷物ヲ包套ス」とあるように植物繊維で製作された「とま」すなわち「むしろ」のような物か油を含ませた布類をシートのように覆つて降雨を防いで輸送に従事している。このような船に、湖北省の大型貨物船である柏夾頭や馬耳多そして四川省辰帮の渠河帮、遂寧帮の老鴉秋、合州帮の舵龍子は塩を五百包み、約三百キログラムを積載できた。また四川省の保寧帮の中型船の毛葉秋の他に、宜昌・重慶・成都間を往來する客船である寸艚瓢子船、三艚船、毛篷船などがあつた。

その他に、重慶と長江の支流である岷江流域の嘉定府の間を往來する南河船と大型船の麻快子があり、瀘州府下の富順、資州府下の内

江、嘉定等に航行する大型の毛葉秋や三板船などが、そして成都に赴くことができる小型の半頭船が就航していたのであつた。

この報告に記された全ての帆船は中国の伝統的な木造帆船であつた。¹⁹

三、清代末期の宜昌・重慶間の汽船航運

この船舶航行が困難な長江三峡域を通過して航行する汽船航運を企図するものが現れた。

上海の『申報』一九〇〇年五月十八日付の「川江行駛輪船説」によると次のようにある。

自中外通商、中国各省南至閩廣、北迄燕齊、西暨楚蜀之交、凡有江海可通之處、無不有輪船往來、于焉載貨物、附行旅、千里程途旦夕可達、官商士庶莫不便之。獨蜀中限于天險、由宜昌至重慶、雖路不逾千里、而江中巉石棱棱、密如鋸齒、兼之水性湍急、瞬息百里、行船者偶一不慎、即有傾覆之虞。以是數十年來、雖屢議行駛輪船、終不敢輕于嘗試。邇者風氣日開、薄海人心皆有由緩趨捷之意、英人乘時而起、先派駐紮宜昌之兩兵輪船駛行入川、藉探水勢、刻幸安抵重慶、并無意外之優。英商立德洋行主以爲機有可乘、遂又議創行商輪船。俾居民共占利涉。……由立德洋行購定輪船一艘、名曰肇通、一俟修飾齊全、即可展輪上駛。聞由宜昌至重慶須七日、下水則只須三日、時不越一句、已可彼此往返、較之曩時民船之動須月餘者、相去不啻倍蓰。此后各省人士之官于蜀、商于蜀、游歷于蜀者、既免風波之險惡、又無時之稽延、行李往來必

更繁盛。……⁽²⁰⁾

十九世紀末に中国の水路には多くの輪船が登場し、交通の便宜を人々が享受していた。それでも航行困難なのは宜昌より重慶への長江三峡であった。同航路は岩礁が多く水流の変化も激しく、輪船の航行を阻害していた。そこに英国商人の立德洋行が果敢に挑み、肇通号輪船を開通させ、宜昌から重慶への週航に七日間、重慶から宜昌への下航に三日間と、往復が十日ほどになるようになり、人々に便宜を与え、物流が盛んになったとされる。

立德洋行とはイギリス人アーチボルド・ジョン・リトル (Archibald John Little: 一八三八〜一九〇八) が創業した会社であった。⁽²¹⁾ 彼は一八三八年にロンドンに生まれ、一八五九年に中国へ来ている。⁽²²⁾ また彼は、*'He was the first to get a steamer up to Chungking.'*⁽²³⁾ と重慶まで最初に汽船を通行させた人物として知られていた。サミュエル・クーリング (Samuel Couling) は *"The Encyclopaedia Sinica"*、の中で、*Chungking* すなわち重慶の項目に汽船航行に関して次のように記している。

It was opened to foreign trade by an Additional Article (1890) to the Chefoo Agreement of 1876. The first steamer to get up Chungking was Mr. Archibald Little's 9-ton launch the *Leechuan*, which arrived in the low-water season of 1898. The British gunboats, *Woodcock* and *Woodlark*, arrived on May 6, 1899, and the first merchant steamer, the *Pioneer*, on June 20 of the same year.⁽²⁴⁾

一八七六年の芝罘協定の追加条項 (一八九〇年) により、重慶が外国貿易に開放された。重慶に上陸した最初の汽船は、アーチボルド・

リトル氏の九トンのリーチュアン (*Leechuan*) 号で、一八九八年の干潮期に到着した。イギリスの砲艦ウッドコック (*Woodcock*) 号とウッドラーク (*Woodlark*) 号は一八九九年五月六日に重慶へ到着し、最初の商船パイオニア (*Pioneer*) 号は同年六月二十日に到着したとあるように、重慶への汽船航行がアーチボルド・リトルによって開始されたのであった。

アリシア・リトル (*Alicia Little*) が編集した Archibald John Little の *"Gleanings from Fifty Years in China."* の中で、アリシア・リトルは最初に次のように記している。

Archibald Little was a man of marked individuality and force of character. The eldest son of physician, whose name is still honoured throughout Europe and America for his original work in certain branches of surgery and pathology, he was born in the city of London in 1838.⁽²⁵⁾

アーチボルド・リトルは、際立った個性と力強さを備えた人物であった。医師の長男であり、彼の父は、外科および病理学などの分野の業績によりヨーロッパとアメリカにおいても知られた人物であった。その子として一八三八年にロンドンで生まれたのであった。

そのアーチボルド・リトルは著書のなかで、長江上流域の船舶航行の困難⁽²⁶⁾を記している。

A desire to see the Upper Yangtse in flood-time induced us to venture upon voyage from Ichang to Kwei-fu and on to Wan-hien, traversing the four great gorges and the principal rapids at a season when few care to brave the perils on navigation. The up-river trade from Ichang

to Chungking practically comes to a stop by the middle of June, and is not resumed before the middle of September or later, according to the condition of the river and the amount of rainfall in West China. ⁽²⁶⁾

洪水時の長江上流を見たいという欲求から、危険に立ち向かおうとする人はほとんどいない季節に、四大峡谷と主要な急流を横断して、宜昌からクエイフ(夔州府)、そしてワンヒエン(萬縣)への航海に出かけた。宜昌から重慶への上流の貿易は、川の状態と中国西部の降雨量によつて、六月中旬までに実質的に停止し、九月中旬か下旬以降を過ぎない再開されないとしている。

To sum up, in short, when the Upper Yangtse is navigable by steamers it is unavigable by native craft, and vice versa: to the observance of this condition are due the successful voyages of the steamship Pioneer (now metamorphosed into His Majesty's gunvessel Kinsha) in the summer of 1900, and, conversely, to its neglect may be attributed the loss of the German steamer Sui-hsiang in the month December in ⁽²⁷⁾ the same year.

要約すると、長江上流域へ蒸気船で航行する場合、中国の船では航行できず、逆もまた同様であった。この状態を開拓したのが一九〇〇年の夏に蒸気船パイオニア号(現在は英国の砲艦キンシャ(金沙)号となっている。)が航海に成功するが、同年十二月にはドイツ人の汽船の Sui-hsiang 号が喪失している。

Our voyage up the rapids, starting on June 14, 1901, occupied roughly as many days as, at the same date the year before, the s.s. Pioneer occupied hours; thus to reach the big rapid, the "Yeh-tan,"

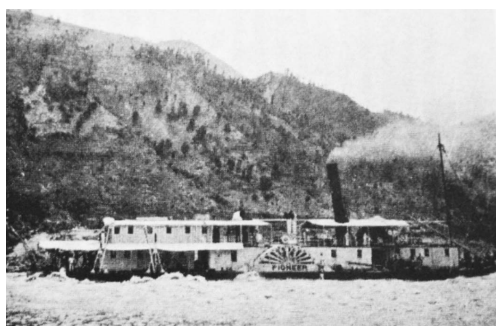
about 60 miles above Ichang, took us six days, as against the Pioneer's eight hours on June 12, 1900. We, on our third day out passed the Tungling rapid, 35 miles distant from Ichang, on the rocks in which the Sui-hsiang was wrecked on the very morning of her departure from Ichang. ⁽²⁸⁾

一九〇一年六月十四日における急流への航行は、前年の同日、一九〇〇年六月十二日の汽船パイオニア号の八時間とは対照的に、宜昌の約六十マイル上流の大急流「イエータン」に到達するのに、六日を要した。宜昌から三十五マイル離れたところにある岩礁でスイシヤン号が難破したところであった。

このように、一九〇一年には汽船パイオニア号によつて宜昌から重慶への航行したのであった。そのパイオニア号の写真が同書に見られる。その写真説明には以下のようにもある。

S. S. "Pioneer," on her first voyage from Ichang to Chungking, the first cargo and passenger steamer to attempt it; since then transformed into H. M. S. "Kinsha," in which character she still patrols the upper reaches of the Yangste. ⁽²⁹⁾

汽船「パイオニア」宜昌から重慶への最初の航海においては貨



長江上流域を航行するパイオニア号

物および旅客を輸送した。その後は「キンシャ(金沙)」号として長江上流域をバトロールしていた。

外務省外交史料館の「重慶宜昌間ノ航路開始ノ件 附同航路假航乃規則制定ノ件」に、明治四十二年(一九〇九)六月十五日付の在重慶領事館事務代理河西信の外務大臣中村壽太郎宛の文書「重慶宜昌間航路開始ノ件」に以下のように見られる。

從來重慶宜昌間ニ汽船航路ヲ開カント計畫セシモノハ二、三アリト雖トモ未タ曾テ成功シタルモノナク、而シテ之レガ汽船航業ノ開祖ハ英人「エ・ゼー・リットル」氏(A. J. Little)ニシテ、同氏ハ多年実測ノ結果去ル二十一年固陵号(三〇四噸)ト称スル汽船ヲ製造シ、之レガ營業ヲ開始セントセンガ、遇種トノ故障生ジ邁江ノ許可ヲ得スシテ、二十三年北京政府ニ買取セラレ、次テ三十一年同氏ハ九節ノ速力ヲ有スル利川号ヲ以テ邁江ヲ試ミシガ、是レト前後シ「リットル」氏ハ更ニ速力十四節ヲ有スル汽船「パイラニヤ」号ヲ製造シ、宜慶間ニ航運業ヲ開カン為メ、三十三年六月初メテ、宜昌ヲ發シ八日ニシテ本港ニ着センガ、同船ハ僅カ一回上下ノ後、遇北清事變發生シタルヲ以テ御用船トシテ英國政府ニ買取セラレ、當砲艦ニ艤裝シテ金州号ト名ケ當地方ノ警備艦ニ編入セラレシガ、先年下江以來再ヒ邁江セズシテ、目今下江ニ在リ。次テ獨逸モ亦宜慶間ニ航運業開始ノ目的ヲ以テ獨商 *Rohrmas & Co.* ヲシテ汽船瑞生号ヲ造ラシメ、同國瑞記洋行ヲ以テ代理店トシ、三十二年十二月中、宜昌ヲ發シ本港ニ向ヒ初航行ヲナセンガ、同地ヨリ約六十哩ニ於テ岩礁ニ觸レ沈没ノ事ヲ見ルニ至レリ。而シテ亦在上海佛商東方輪船公司(Campanie Asiatique de

Navigation)ハ西三年頃ヨリ新ニ宜昌重慶間ニ航業ヲ開辦セントシ、之レガ特權ヲ得ント頻リニ宜昌運動ヲ試ミ、其計畫ハ宜昌ヨリ重慶ニ至ルノ間ニ四ヶ所ノ碼頭ヲ設ク。第一区ヲ宜昌夔州間、第二区ヲ夔州萬縣間、第三区ヲ萬縣涪州間、第四区ヲ涪州重慶間ト定メ、汽船四隻ヲ浮べ、毎区ヨリ相方發航沿岸ノ市邑ニ寄り泊シテ乘客ヲ接續往復セシメ、貨物船ニ對シテハ特ニ峽中ノ要所ニ牽鋼汽器ヲ裝置シ、邁航貨船ヲ曳上グベキ計畫アリトノ報傳播スルヤ、四川商礦總局ハ大ニ之レニ警戒ヲ加へ、自ラ佛國ニ先チ此航權ヲ掌裡ニ収メントシ、一昨四十年夏、成都商礦局總辦周善培ハ當港ニ來リ、英國軍艦「ウキジオン」ニ便乗シ下江、萬縣ニ至リ、航路ノ狀況ヲ視察シ後、當地ニ一ノ汽船會社ヲ創設スルニ至レリ。之ヲ官商合辦川江輪拖有限公司ト名ケタリ。今該公司ヲ創立スルニ當リ、其辦法ノ概畧ヲ公示セシモノヲ見ルニ、該公司ハ資本金ヲ二十万兩トナシ、一株四十兩ニシテ五千株トシ、内二千株ハ官ノ持株トシ、三千株ハ民間ヨリ募集スルコトトナセリ。株金ハ第一回二十兩ヲ拂込ミ、殘二十兩ハ事業ノ成功ヲ見テ拂込ムコトトナセリ。……役員ハ總理一人、副總理一人ヲ置キ、専ラ公司ヲ管理セシム。總理及副總理ハ民間ヨリ撰ビ官ノ認可ヲ得ルヲ要ス。官及株主ハ會議ニ參喫シ意見ヲ陳述スルコトヲ得レトモ猥リニ干渉スル能ハズ、公司ハ先ツ小蒸汽船ニ隻ヲ建造シ試辦ス。其價格ハ每隻約三万兩トス。而シテ汽船ハ宜昌重慶間交通ノ便ヲ計ルル目的トナシ、毎年大水ノ時期七ヶ月間ハ宜昌重慶間ヲ航行シ得ルモ、小水五ヶ月間ハ宜慶間ヲ往復スル能ハザルヲ以テ、之ヲ三段二分ケ、一段ハ宜昌ヨリ新灘ニ至ルノ間トナシ、此ノ間ハ

民船ヲ使用シ、新灘ニテ吃水ノ浅キ汽船ニ接續セシメ、新隆灘ニ至ルヲ二段トナシ、三段ハ新隆灘ニ於テ吃水ノ深キ汽船ヲ運用シ、重慶ニ至ルノ間トナセリ。同公司ハ素排外ヲ主趣トシテ創設セラレタルモノニシテ、當地人ハ其ノ汽船会社ノ設立ヲ利権回収ノ一端ト爲シ可ナリノ應募者アリタルモノ、如ク、現ニ豫定ノ五千株ハ已ニ應募アリタルト云フ。汽船ハ當港淀船英艦「ウキジオン」ニ模シタルモノニシテ、已ニ一隻ハ英國所尼船廠ニテ製造セラレ、清曆四月十二日上海ニ到着、目今江南船塢ニ於テ組ミ立テ、清曆七月十二日ヲ以テ完成シ、約七月末ニハ宜昌ヨリ遡行スルナラント云フ。船長ハ當航路ニ最モ実験ヲ有スル英國人ニシテ近頃達當地佛國警備艦(O.T.)ノ水先ヲナシ居タル「ブランド」氏ヲ聘シ、機関部ハ支那人ヲ採用スト云フ。現時同公司ノ總理及副總理ハ未タ決定セザルモ、當海關道ヲ總辦トナシ、五人ノ經理人アリテ、之レヲ經理セリ。經理人ハ何レモ當地ニ在リテ有力ナル者ニシテ、其ノ人名左ノ如シ。

天順祥 李培之、川源通 曹瓊珊

仁義永 李成之、資生長 趙資生

江西客長 陽子元

同公司事業ノ将来ニ關シテハ豫知シ難キモ、本航路ノ至難ナルハ今更喋ルヲ要セス。果シテ年難ニ航行シ得ルヤ頗ル疑問ニ屬シ、若シ今回ノ試業ニシテ何等ノ故障ナク一、二年營業ヲ持續シ得ルニ於テハ漸次當地方人ノ信用を得、本業ヲ擴張スルハ容易ナルベキモ、創業日浅クシテ破船等ノ損害ヲ蒙ルニ至ラハ、該公司ノ繼續ハ困難ナラント、當地外國人ハ評シ居レリ。

右及報告候、敬具。³⁰⁾

との報告に続いて、河西信は同年六月三十日付で續報を提出した。その報告は以下の通りである。

當港ニ於テ官商合辦川江輪拖有限公司ト称スル一汽船會社ノ創設セラレタルコトハ已ニ報告セントコロナルガ、目下完成シタル汽船ハ一隻ニシテ専ラ曳船用トシテ使用スル目的ニシテ噸數八百五十噸、吃水三「フット」九吋、速力十五節ニシテ、別ニ之レト釣同噸數ノ積量アル曳船ヲ造リ貨物及乗客ヲ積載スル見込ナリト。而シテ埠頭ニハ倉船即チ躉船ヲ設備シ、貨物ノ積卸シ保管ニ便ナラシムト云フ。其ノ船數ノ狀況等ニ至リテハ未タ詳言スルコト能ハサレトモ、某關係者ノ云フ所ニヨレハ干水ノ節ハ毎月二回ハ航行スルコトヲ得、一年中二三ヶ月ハ減水ノ爲メ航行ヲ中止セザルヲ得ザルベシト。本航業ノ前途ニ關シテハ実行ノ曉ニアラサレハ豫言シ難キモ、愈々差支ナク航行シ得ルニ至ラハ充分利益アル見込ニシテ、内聞スルトコロニヨレバ、同會社ハ招商局ト合併セントスル計画モアリト云フ。若シ果シテ然ル時ハ宜昌下流ノ外國汽船ノ積荷ニ莫大ノ影響ヲ及ホスニ至ルベシト。

右及報告候。敬具。³¹⁾

以上河西信の「重慶宜昌間航路開始ノ件」によれば、初期の宜昌重慶間の汽船運航の状況を述べるとともに、中国側が創立した官商合辦の川江輪拖有限公司の事情についても述べている。

そして大正九年（一九二〇）頃の重慶宜昌間の汽船業に関しては、大正九年四月付にて、在重慶領事館事務代理の清明亭が「重慶宜昌間汽船業ニ關スル件」を報告しており、「本年度重慶宜昌間汽船業」で

は、

昨年ニツキテ重慶宜昌間汽船業ハ実ニ近年稀ナル盛況ヲ呈シ、各汽船会社共少ナカラス利益ヲ挙げ得タルニ鑑ミ、既存ノ汽船会社ニシテ今年ニ於テ新ニ汽船ヲ建造、此間ノ航路ニ就役セシメント企圖スルモノ、並ニ今年ニ於テ新ニ此間ニ汽船業ヲ開始セント計畫中ノモノ少カラス。

最近ノ調査ニヨルニ重慶宜昌間ニ汽船業ヲ営メル既存汽船会社並ニ其所屬汽船名左ノ如シ。

會社名	資本金	所屬汽船
川江輪船公司	三十万兩	蜀通号 (七十五噸)
		蜀亨号 (二百五十噸)
川路輪船公司	五十万兩	大川号 (百噸)
美孚洋行	「スタンダード」	石油会社ノ資本 美灘号 (百五十噸) 美川号 (同)
亞細亞公司	亞細亞石油会社ノ資本	安瀾号 (一五〇噸)
聚興誠航業部	聚興誠ノ資本	嘉陵号 (一五〇噸)
鴻江輪船公司	—	鴻福号 鴻江号

即チ会社数六、汽船数九隻ナルカ、今確聞スル所ニヨレハ右ノ中、亞細亞公司並ニ聚興誠航業部ハ各、今年ニ於テ現在所有汽船ノ外、更ニ一隻ヲ増加スルコトハ決定セル由ナリ。而シテ今年ニ於テ新タニ汽船業ヲ開始セント計畫中ノモノニ、英商隆茂洋行、米商貿易洋行(米商ト稱スルモ單ニ名ノミニシテ、全部支那人ノ出資ニ係ルモノナリト云フ)並ニ本邦商新利洋行ノ三アリ。各洋行共ニ各ニ隻ノ汽船ヲ以テ此間ニ航行セシムヘシト云フ。

右ハ勿論此間汽船ノ開航期ニ入ルト同特ニ直ニ就業スルモノニ非サルヘキモ遅クモ本年九月ニ至ラハ重慶・宜昌間ニ汽船業ヲ営ム汽船会社ノ数九、其所有汽船約十三、四隻ニ上ルヘシト豫想セラ

ル。目下此間ノ汽船運賃ハ上下共ニ頗ル商平ナルカ、右様汽船数ノ増加ヲ見ハ運賃ハ漸次低下スルニ至ルヘキコト疑ヲ容レス。⁽³²⁾

大正九年当時において川江輪船公司、川路輪船公司、アメリカの美孚洋行 (Standard-Vacuum Oil Co.)、イギリスの亞細亞公司 (Asiatic Petroleum Co., Ltd.)⁽³⁴⁾、聚興誠航業部 (Chu Hsin Chen Bank, Ltd.)、鴻

江輪船公司の六社が宜昌重慶間の汽船航運を行っていたのであった。就航する汽船は川江輪船公司の蜀亨号の二百五十噸が最大で、他は百〇噸級の汽船であった。

川江輪船公司に関して明治四十四年三月付の在重慶領事館事務代理の河西信の報告である「川江輪船公司収支報告ノ件」に見られる。その中の「川江輪船公司収支報告(自光緒三十四年二月至宣統元年八月末)」に次のように見られる。

重慶宜昌間航行汽船蜀通號ハ去ル明治四十二年十月初航以來、上下航十七回ヲ重ネ、昨年十一月不幸難航ノ厄ニ逢ヒタルモ、既ニ上海ニテ修理ヲ加ヘ、四月初旬更ラニ上航セントシツ、アルハ、免ニ角減水期ヲ除キテ峡中汽船航行ノ可能ナルヲ確認シタルモノニシテ、隨而近來各處ニ汽船新造ノ風聞起リツ、アル。⁽³⁶⁾

川江輪船公司は明治四十二年(光緒三十四、一九〇九)十月から蜀通号ヲ使つて宜昌重慶間を十七回の航海を行っていたのであった。さらに一九一四年には川江輪船公司は新船蜀亨号を英国から購入し、乗客約四百人、荷物七百噸ヲ積載するとされていた。⁽³⁷⁾

川路輪船公司是、先に四川省と湖北省の鉄道敷設を企図した四川人が組織した川江公司が汽船業を經營するとして汽船三隻を新造し、その中の大川號が一九一四年七月より運行を開始している。³⁸⁾

ちなみに新たにこの航路に參入しようとしていた新利洋行であるが、その最初は明治三十四年（一九〇一）に宮坂九郎が重慶において中国人と共同で創業した燐寸製造会社から始まり、大正八年（一九一九）には資本金百円の株式会社となっており、燐寸の他に四川省産物を中心とする貿易業務も行っていた。³⁹⁾

このような状況をほぼ二十年後の一九二二年に、上海・東亞同文書院の第十八期生千葉楠藏が「重慶宜昌間の交通」第三、汽船業に以下のように描いている。

三峽汽船の航行と雖も幾多の困難ありて、到底尋常一様の河川と日と同じくして論ずるべからず、船體の構造、水先案内、船長の選擇に付、特別の注意を要す。船體の構造に付ては十四哩の急流に抵抗して遡り得ること。操縦自由なるを要すること。吃水淺く船體の全長に一定の制限を必要とすること等の諸條件を具備し、且つ、經濟上より荷客を多量に積載し營業上利益を収むるなどを要するを以て二十有餘年前より本水路の汽船航行に關して種々なる經驗と研究を積みし結果、初めて營業的汽船開通を見るに至れり。

此の危険なる三峽の險流を以て大膽なる航行の魁をなしたるものは四川通として有名なる英國人デョージ、リットル氏にして、彼は今より二十五年前即ち一八九六年汽船利川號に座乗して、宜昌より重慶迄遡江し爰に本航路に於ける汽船航行の記録を作りた

り。

尋で同氏は商船パイオニア號を以て遡りしが當時恰も北清事變發し上流揚子江の警備急を要するものあり。同船は英國政府の買収する所となり武装して「金沙」と改名せられ、重慶守備の任に當り其の後、揚子江上流河川砲艦として用ゆ。此の時英國砲艦ウツドラック、ウツドコツクの二隻遡航を企て宜昌より約一ヶ月の後に重慶に到着するを得たるが、其の内一隻は航行の途岩礁に觸れしも航行を續行するを得たり。我帝國軍艦としては明治四十五年砲艦伏見重慶に遡航し、翌年砲艦鳥羽之に次ぎ遡航せり。

リットル氏の遡航に次ぎ獨乙商瑞記洋行は汽船瑞生號を新造して本航路の航運業を企てしが、其の第一航たる一九〇〇年十二月二十八日宜昌出帆後三時間航程二十七哩空零灘に至るや暗礁に觸れ、船體大損傷を蒙り沈没せり。此の失敗は漸く發展の域に向かはんとせし汽船業に一大頓挫を來し、商業上の見地より汽船航行不可の水路として一般に悲觀せられ、此後八年の間全く同航路の汽船業は計劃せざれしが、其の後英國、佛國等の河川砲艦は屢々無事遡航し、又當時佛國軍艦パイロットたりしキャピテン・プラントと云ふ有名なる急流探險家は特別構造の船の航行は比較的安全なることを熱心に主唱したるに由り、本航路の航業熱再び起り、一佛國人は此の間の航行權を北京公使を経て交渉せしが、當時利權回収の論に妨げられ交渉遅々として進まざりき、此時四川總督趙爾巽は重慶勸業道周善培に命じ其の航行の能否を精査せしめ其の可能なりとの報告を得、官民合同汽船會社の創立を發表し、爰に川江輪船公司成る。同社は主としてブランド氏の案を採

り船の建造を英國造船廠に注文し、蜀通號を造る。同船は一九〇九年（明治四十二年）七月上海に到着し、江南機器局に於て組立を了し、重慶に向ひしは、同年十月二十七日にして爾來六年間に五十回の航行を重ね前後二回巖石に接觸せしことありし外、無事航行を繼續し、其の良好なる成績は一般に認めらるゝに至れり。

同社は更に従來の經驗により二本煙筒の比較的大型汽船蜀亨號を建造し、大正二年六月下旬處女航行に就きたるが、同船は蜀通號の如く機關船及び曳船の併廉式に非ずして、全く普通河航汽船の型により吃水、馬力、速力等一層の注意を拂ひ、船體も蜀通號に比して二倍餘の大型なれば、荷客共積載量、前者に比し多し、是より汽船業者の注意する所となり、川漢鐵道創設者の主なる者は一會社を設け大川、利川二隻をつくる。大川號には楚有艦長たりし朱鶴鴨氏を、利川號には、楚泰艦長たりし馬辣石氏を任用せり。

之に次ぎ、四川瑞豐公司設立され、慶餘號及瑞餘號開航し、尚重慶及瀘州の主なる資本家の組織する利濟輪船公司、華川輪船公司、利川輪船公司等起りしが、中には意外の危険故障により其の營業意の如くならざるものあり。外商にては大正二年怡和洋行（英國）計劃する所ありき。其の後幾多の會社公司是盛衰あり。殊に最近の四川雲南の内亂は支那會社所有汽船の存立を危くし、外人多く之に代るに至れり。固より此の外國汽船會社はもとの支那會社所有船を外國籍に移し、以て航業を繼續するなり。

今左に大正九年航行汽船に就き一表を示さん。

船名	會社名	總噸數	積荷噸	船長	吃水	國籍
蜀亨	川江公司	四九五	二二〇	一九四呎	五呎六	(支)
蜀通	隆茂洋行 ⁽¹⁾	一九六	一三〇	—	—	(英)
吉慶	吉利洋行 ⁽²⁾	三六六	一六〇	一六二	—	(佛)
美灘	美孚公司	三八八	一三〇	一二五	四呎八	(米)(石油)
大來裕	大來洋行 ⁽³⁾	三二八	二二〇	一九〇	四呎八	(米)
安瀾	亞細亞煤油公司	八八	一〇八	一三五	五呎〇	(英)(石油)
鴻福	鴻江公司	一九八	一〇〇	一四〇	四呎八	(英)
鴻江	鴻江公司	一五九	六五	一四〇	五呎八	(佛)
安康	安利洋行 ⁽⁴⁾	二二九	五八	一二〇	五呎〇	(英)
隆茂	隆茂洋行	六七五	—	二一〇	八呎〇	(英)(貨物)

註一噸數は海關登記により積荷容量は、通關屋の調査によるものとす。

各汽船は荷客兩様を積載するも、米國美孚會社の「美灘」及び亞細亞煤油會社の「安瀾」は會社の性質より該會社の石油を宜昌より四川に運搬する爲めなれば上荷には石油を運搬する外、客は勿論荷物を積まず、下航の時には荷物は普通汽船の如く積む。業者は之に便乘するを許さず、特種の人にのみ限る。

現在支那人の所有にして支那籍に在るものは只川江輪船公司一社に過ぎず。之れ會社の性質上他國籍に移す事、容易ならず。故に幾多の不利を忍びて支那籍に留るなり。

假令支那人所有の汽船にても外國領事館に登録すれば、其の籍は外國船籍に移る故に登録國の國旗を掲揚し外國船として取扱はる、故、種々便宜あり。苛斂誅求飽くなき軍費の調達に會ふことを免れ、交渉事件起りたる時は其の船籍國領事之に當り、又所屬國軍艦之が保護に當る等、普通支那籍にあるものに比較して特別に外國船と同等の待遇を受くるを以て營業上の利益多し。故に支

那人船舶所有者が外國籍に移すは故なきにあらず。彼の川江輪船会社の蜀亨は昨年中は貴州軍の軍隊の輸送等に使用せられ殆ど營業するを得ざりしと云ふ。

本水道の航行を見るに、第一期は民船時代、第二期は汽船時代（汽船時代）なれ共、第三期には鐵道に代るべく民船時代は既に去り、今や汽船時代に入りたるものと云ふべし。三峽の激灘に汽筒の聲の相和して響くは今後尚十有幾年繼續すべく、現今の如き状態に於ては二十年後に果して川漢鐵道の敷設を見るべきや推測するを得ず。而して今雲南四川の爭亂一旦止むあらば蜀の平野は富裕なる物産の輸出と購買力の擴大とは相俟ちて益々本航路の繁榮を來すべし。

現時此の間の運賃は非常に高く、漢口上海間六百哩、漢口宜昌約四萬哩の運賃の十倍二十倍に當り、實に世界に於ける最高率と稱せらる。

漢口宜昌間は綿花一梱二兩内外なるも其の里程半なる本航路に於ては一梱平均二十兩内外とし、高き時は二十七兩に達す。重慶宜昌には民船時代より渝行なるものあり。此の渝行は宜昌下流を航行する汽船會社の設立にかかり、各々所屬會社の爲めに荷主を勧誘す。現在日清汽船を代理とする大阪渝行、太沽汽船を代表する太沽渝行、怡和洋行を代表とする怡和渝行及び商招渝行あり。⁽⁴⁴⁾

「大正二年（一九一三）怡和洋行（英國）計劃する所ありき」とある怡和洋行であるが、大正三年（一九一四）七月十八日付の在漢口總領事代理高橋新治の報告「宜昌漢口間怡和洋行汽船増加」によれば、漢口宜昌間の航運に上海で建造した汽船通和號を運航させていた。同

船は長さ二百四十二呎、幅四十呎、深さ十呎、吃水八呎で十一海里の速度があつて重量は千噸以上とみられていた。⁽⁴⁵⁾

この中で日清汽船会社が登場してくる。日清汽船会社は、上海を中心に杭州と蘇州を結ぶ内河航路に就航していた大東汽船会社と上海・漢口間を就航する大阪汽船会社と、漢口から湖南省の長沙を始めとする湖南航路を運航していた湖南汽船会社、上海・漢口間を運航する日本郵船会社の四社の中国内河航路を吸収して運航する会社として明治四十年（一九〇七）に日本政府の後援を得て成立したのであつた。⁽⁴⁶⁾

日清汽船会社の社史である『日清汽船株式會社三十年史追補』の第三章第五節「宜昌／重慶線及び重慶／叙州線」において、宜昌・重慶航路について次のように記している。

本航路は大正十一年四月政府の補助命令を受け、同月我社の開航せるものにして、政府最初の命令條項は、五百噸以上、十四海里以上の汽船一隻を使用し、毎月二回、一ヶ年十二回の定期航海を爲すものであつて、途中萬縣に寄港し、香溪・歸州・巴東・巫山・夔府・雲陽・忠州・鄂都・涪州・長壽に碇泊し、一航海の日數十五日と定められたが、水路危険にして夜間の航行危険なる爲、上航は巫山（又は夔府）・萬縣・涪州に、下航は萬縣に、各一泊し晝間のみを航行した。

我社は同年四月二十六日新造船雲陽丸（千餘噸）を以て宜昌出帆、始めて三峽の險を遡航、同航路に就航せしめたが、翌十二年四月の政府補助命令更改に於て、使用船を二隻、航海回數を毎月四回、一ヶ年二十四回に引上げられたるに應じ、購入船宜昌陽丸（九百噸）を増配したる外、自由船德陽丸（四百餘噸）をも加へ、

同年度に於ては命令・自由兩航を合計して三十九航海を爲した。⁽⁴⁷⁾

日清汽船会社は日本政府の補助命令を受けて大正十一年（一九二二）四月より、五百トン、十四海里の汽船一隻を使って、毎月二回、一年に合計十二回の定期航路の運航を開始した。その寄港地は、香溪が長江に合流する香溪口・宜昌府の歸州縣と巴東縣を過ぎると四川省に入り、夔州府となり最初の巫山縣そして夔州府の附郭の奉節縣、雲陽縣、萬縣と碇泊し、次いで忠州府の附郭の忠州縣そして酆都縣、その後、重慶府の涪州縣と長壽縣に碇泊し重慶府の附郭の巴縣に到着したのであった。その上航には巫山もしくは夔府と萬縣そして涪州に一泊して夜間の航行を回避している。下航には萬縣のみに一泊して、これも夜間の航行を回避したのであった。この上航、下航を合わせ十五日の航海と定められていた。当然上航海に四〜五日と長く、下航は船中二〜三日が必要であった。この定期運航には新造船の雲陽丸（千余噸）が使われた。

翌年の大正十二年（一九二三）四月より日本政府の補助命令の更改により、汽船二隻での航海となった。汽船二隻を使用し航海回数を毎月四回、一年に二十四回となった。そのために宜昌陽丸九百トンと自由船として徳陽丸四百余トンも使用したため同年度には命令航海と自由航海を合わせて三十九航海を行っている。一年間に平均毎月三・二五回の航運であったことになる。

最も危険な航区は奉節から巫山の間の瞿塘峽、巫山から巴東までの巫峽、巴東から歸州附近までの西陵峽であった。

大正十四年（一九二五）六月上梓とする日本外務省通所局の『宜昌事情（在宜昌帝國領事館調査）』に、当時の宜昌重慶航路に就航して

いた汽船について触れられている。

宜渝航路（宜昌重慶間三百五十哩）ニハ前項所述ノ如ク所謂三峽ノ難所アリ。急流激灘ノ間、暗礁旋渦枚擧スヘカラス。世界稀ニ見ル難航路タリト雖モ白人航海者ノ熱心ナル調査研究ハ遂ニ今日汽船ノ航行ヲシテ通商的ナラシメ、民船萬能ノ時代ヲ漸ク過キテ汽船之レニ代ラントスルニ至レリ。今本航路ニ就航シツツアル汽船ヲ表記スレハ左ノ如シ。

船名	國籍	所屬會社名	噸數	就航年月	等級
吉慶	佛	吉利洋行	266	大正五年七月	中型
福源	佛	聚福洋行 ⁽⁴⁸⁾	263	大正十年九月	大型
蜀亨	佛	聚福洋行	295	大正三年六月	中型
新蜀通	佛	聚福洋行	263	大正十年八月	大型
江慶	佛	華法輪船公司	516	大正十年十月	大型
美灘	米	美孚煤油公司	188	大正六年四月	中型・石油運送船
大來裕 (Robert Dollan)	米	大來洋行	328	大正九年四月	大型
大來喜 (Aris Dollan)	米	大來洋行	262	大正十年六月	大型
美仁	米	美華公司	475	大正十一年四月	大型
安欄	英	亞細亞石油公司	142	大正六年十月	小型・石油船
蜀通	英	太古洋行	196	明治四十二年十月	小型
隆茂	英	太古洋行	675	大正九年六月	大型
福和	英	怡和洋行	500	大正十一年八月	大型
萬縣	英	太古洋行	473	大正十一年四月	大型
雲陽	日	日清汽船會社	296	大正十一年四月	大型
宜陽	日	日清汽船會社	675	大正十一年四月	大型
字水	米	大來洋行	100	大正十二年	小型
夔門	米	大來洋行	130	大正十二年	小型
其川	米	美華洋行 ⁽⁴⁹⁾	100	大正十二年	小型

大仁	米	大義洋行	120	大正十三年	小型
慶和	英	怡和洋行	100	大正十二年	小型
德陽	日	日清汽船會社	130	大正十二年	小型
巴江	伊	聯華洋行	135	大正十二年	小型
蓉江	伊	聯華洋行	120	大正十二年	小型
陽和	佛	亨通航業部	120	大正十三年	小型

(注：噸数について、もとの漢数字は全てアラビア数字にあらためた。)

可航期間ハ普通最減水期タル十二、一、二、三月ノ候ヲ除ク八月間トスルモ毎年水量ノ増減一定セラルヲ以テ開航終航ハ毎年一定セス。而シテ減水時期タル十二、一、二、三ノ四ヶ月ト雖、一月中旬ヨリ二月中旬ニ至ル最減水期ヲ除クハ小型汽船ハ其航行ヲ續行スルヲ得ヘシ。⁵⁰⁾

長江の水量により毎年四月から十一月には上記の四百噸級から六百噸級の大形船が宜昌から重慶へ遡航していた。しかし減水期の一月中旬から二月中旬までの期間を除けば、百噸級の小型船も航行が可能であった。この航路にフランス、アメリカ、イギリス、日本、イタリア各国が進出していたのであった。

この宜昌重慶間の航路について、日清汽船会社の上海支店長であった米里紋吉⁵¹⁾が一九二七年十二月の『長江航運史』の「宜昌重慶航路」において次のように述べている。

宜昌重慶航路即ち宜昌航路は宜昌重慶間の峡中航路にして、此區間は古來より寶庫を以て目せらるる巴蜀の高原廣茅二十萬方哩、人口四千萬を有する四川省と湖廣平原の間を遮る楚西連山を揚子江が横斷する峽門にして、長さ三百六十哩に達する所謂三峽の險即ち是なり。三峽とは宜昌の西陵峽、巫山縣の巫山峽、奉節縣の

瞿唐峽を稱するものにて、其間最も有名なる灘は崆嶺灘、新灘、洩灘、興龍灘、牛肝馬肺灘等にして其他大小の灘合して百以上に及び、其落差は宜昌海拔百三十四呎、重慶六百十呎差引四百七十六呎にして一哩平均十六呎の割合なり。此勾配は途中何等の障害物なしとするも尚一時間三、四哩の速力を以て流るゝに足る。況んや此間到的處巨巖怪石其水流を遮り、急流激湍旋渦盤渦と相應じ且つ冬夏水量の差九十呎以上に及び、一夜の間に十呎の高低を見ることあり。従つて其流速七八哩より十五哩以上に達し、昨の高岩は今日の暗礁となり、朝の平水は夕の急湍となる等、其水路の變化實に端倪すべからざるものあり。船舶の航行頗る危険にて毎年民船の一割以上は難破しつゝあり。⁵²⁾

宜昌重慶航路の困難さを述べている。三峽の峡中航路のみならず、航路中に見え隠れする岩礁、暗礁が数多くあり、さらに季節ごとの水位の變化が大きく、岩礁が暗礁に、暗礁が岩礁にと大きく變化するために船舶航行が極めて困難な航路であった。

ちなみに米里紋吉は、その後は日清汽船会社の取締役、専務取締役⁵³⁾に就任し昭和十一年(一九三六)四月十九日に逝去している。この米里紋吉が記した『長江航運史』は貴重な記録と言える。米里紋吉はさらに宜昌重慶航路について記している。

抑本水路の航行は一八九五年(明治二十八年)下關係約により初めて開放せられたるものにて、我帝國に取りては最も關係深き航路となりとす。

本航路に汽船遡航の端を開きしは英國人 Archibald John Little 氏にして一八八八年(光緒十四年、明治二十一年)船尾外輪車汽船

固陵號 Kuling と稱する總噸數四九八噸、登簿噸數三〇四噸の淺吃水船を英國にて造り上海にて組立て宜昌間の遡航を企てしても、支那官民の反對に會ひ遂に明治二十二年支那官憲に買取せられ支那官憲は更に之を招商局に賣却し、同船は目下招商局漢口宜昌線に使用せられつゝあり。

次に一八九五年（明治二十八年）下關條約の結果、本航路が外國汽船に開放せられしかば「Little」氏は再び遡江を計畫し、英公使の贊助を得て一八九六年上海に於て長さ五十五呎、幅十呎、速力九浬、吃水三呎六吋の木造船利川號を新造し、一八九九年（明治三十一年）二月十五日宜昌を出帆、三月八日重慶に到着書せり。之れ本航路汽船遡航の嚆矢なりとす。其後「Little」氏は利川號の經驗に基き一九〇〇年（明治三十三年）長さ一八〇呎、幅三〇呎、吃水六呎半、速力十四浬、一五〇噸貨客搭載力ある外輪車船「バイオニヤ」（肇通號）を新造し、六月往航七日復航六日を以て重慶に一往復せしが、當時團匪事件の勃發により同船は英政府に買取せられ、武装の上「金沙」と改名、上流警備の任に當れり。此間軍艦としては英國砲艦 Wood Lark は一八九九年老歸州迄往復し、翌一九〇〇年（明治三十三年）に於て Wood Lark、Wood Cook の二艦、四月五日宜昌發、五月七日重慶に到着せり。

註 前記金沙號は大正十年五月上海通崇海輪船公司に轉賣せられ、現に上海と崇明島海通間の航海に従事せる新仁和號即ち是なり。

然るに同年十二月獨逸汽船瑞生號（長二〇〇呎、吃水六呎半、速力十四浬）は遡航の途、十二月二十八日崆嶺灘にて沈没乗組員の

大部分を失へり。

其後一九〇一年以後は英、佛、獨の砲艦、又一九一一年（明治四十四年）には帝國軍艦伏見一九一四年（大正三年）鳥羽の上航を見たり。⁵⁴⁾

米里紋吉の記述は、航運関係者であつただけに詳細である。ついで米里は「宜昌重慶航路汽船會社の消長」には、同航路に就航した汽船会社について日清汽船会社も含め創業順に五十七社について簡單ではあるが説明している。⁵⁵⁾

「宜昌重慶航路汽船會社の消長」の最初に記されるのは川江輪船公司である。

一九〇八年（明治四十年）時の四川總督趙爾豐が主唱により設立せられたる資本金二十萬兩官民合同の汽船會社にして本航路に永き經驗を有する Captain Plant 氏を聘して同年五級船蜀通號（船長一一五呎、巾一五呎、吃水四呎三吋、馬力六〇〇、速力一一浬五、載貨量六〇噸）を英國に注文して建造し、翌一九〇九年即ち明治四十二年三月同船は初航の途に上れり。

次で同社は一九一四年即ち大正三年二級船蜀亨號を新造せり。同船は Plant 氏が更に考究改良したる特殊船にして同船建造後、本航路に於ける汽船業は急に勃興の氣運に向へり。其後大正九年十月蜀通號を隆茂洋行に賣却すると共に、大正十年新蜀通號を新造して之に配せしが、同年二月之等汽船を全部聚福洋行亨通航業部に賣却せしが、大正十五年更に復活し、現在蜀亨號、新蜀通號、蜀和號の三隻を以て本航路に従事しつゝあり。⁵⁶⁾

川江輪船公司は四川總督趙爾豐によつて設立された官民合同の汽船

会社であった。この航路に詳しい Planer を招聘して載貨量六十トンの蜀通号を英国において建造し、一九〇九年より営業を開始している。その後、一九一四年には新造した蜀亨号を就航させた。

ついで、川江輪船公司に關係する第二番目の川路輪船公司について記している。

蜀通號、開通後本航路の航業が可能なることを認むるや、兼て經營困難の川漢鐵路公司は宜昌重慶間を水路により交通に資せんとする計畫を立てしが、後該鐵道が國有として買取せらるゝ、や其資金を以て川路輪船公司なる汽船會社を組織し、大川、利川の二隻を上海求新造船所にて建造し、大川號は一九一四年七月、利川號は同年十月本航路に就航せしが、利川號は翌大正四年二月洩灘にて遭難沈没せしを以て、其代船として同年十月四級船巨川號、翌大正五年十一月四級濟川號を新造せしも、此等二船は機關船體共本航路に不適當なりとし航行を許可せられざりしが、其後濟川號は美孚洋行に賣却せられ美川號と改名、機關部に大改造を爲し本航路に使用せられつゝあり。大正九年本船は魏國平に賣却せられ大來裕と改名せられ大來洋行の手にて運航せられしが、大正十三年四月遂に沈没せり。次で巨川號は大正九年遭難沈没し、残れる大川號は同年遂に米商美順公司 West China S. S. N. Co. に賣却し船名を美順と改められ本航路に従事せしが、大正十四年牛口灘にて遭難沈没せしが、其後引上げられ、大正十二年春、峽江渝に買取せられ船名を蓉江號と改められ、更に大正十三年聯華公司に買取せられしが、大正十五年本航路は廢船となれり。而して前掲大正九年沈没したる巨川號は其後引上げられ、船名を嘉利と再び本

航路に現はれしが、大正十一年本船は永順公司に賣却せられ大佛と改名せしが、其後四川軍憲の手に渡り揚威と改名、軍隊輸送に従事せしが、大正十二年十二月再び遭難沈没せり。⁵⁷⁾

川漢鐵路公司による川路輪船公司の運営が一九一四年七月に始まり、上海で新造した大川号が最初に就航し、同年十月から利川号も就航する。この二隻による営業となったが、一九一五年十二月に、利川号が洩灘において遭難沈没する事故に遭遇している。

この航路の事情に関して民国二十八年（一九三九）刻本『巴縣志』卷十四、輪船の条にも見られる。

重慶商埠錄盛後、外僑日多、皆垂涎川江航運以爲巨利可圖。先是英商立德據煙臺條約、自置輪船、擬由宜上駛、經官民反對、乃由政府備價接買其船、即後往來宜漢間之固陵船是已。⁵⁸⁾

重慶が対外開放されると最初に進出し、川江航運を行ったのがイギリス商人の立德すなわち、上述の *Little* であった。しかしその事業は地元の官民の抵抗にあつて遂行が困難であった。ついで同書は、その後状況を以下のように記している。

踵英商而起者則有德商瑞生、其船駛到空船峽、觸礁沈没、於時外商購販貨物、恒雇木船運輸、而懸外國商旗爲標識、俗稱曰掛旗船。然英之威進・烏那兩兵艦、託保僑之名、往往乘漲上下矣。⁵⁹⁾

イギリスの立德に次いで、ドイツ商人が瑞生号を使って航運を開始したが、空船峽において岩礁に接触して沈没している。このため多くの外国商人は伝統的な木造帆船を利用して貨物輸送を行っていた。この際に掲揚する国旗は、雇用主の外国籍の旗を掲揚して航行していた。このような船は掛旗船と呼称された。イギリスの「威進・烏那兩

兵艦」すなわち先に触れたイギリスの Wood Lark 号や Wood Cook 号がイギリス本国人の保護との名目で、この航路を往来していた。

清光緒三十三年、勸業道周善培、在重慶商會議集股本銀二十萬兩、創辦川江輪船公司、初購蜀通船一艘、雇英人普南田爲船主、航行宜渝間、頗稱便利。嗣又添購蜀亨・蜀和・新蜀通三船、初尚獲利、及蜀和・新蜀通先後遇險沈沒。公司負債、始將蜀通・蜀亨拍賣、宣告停業、年來民營航運事業、最爲發展者厥爲民生公司、共有大小輪船四十六艘、自有四十三艘、民元・民本・民權・民風・民貴・民俗・民彝・民政・民族・民聯・民耀・民主・民鐸・民康・民來・民蘇・民運・民熙・民憲・民勤・民儉・民亨・民意・民福・民裕・民治・民安・民望・民選・民有・民覺・民生・民殷・民視・民律・民聽・民法・民寧・民約・民信・民慶・民用・民德、租賃三艘、元通・南通・昭通。⁶⁰

光緒三十三年（一九〇七）に勸業道の周善培が重慶商會に呼びかけ資本金銀二十万兩を集めて川江輪船公司を創業している。最初に購入されたのは蜀通号一艘でイギリス人の普南田 (Pland) を船主として宜昌と重慶の間の航運を開始し、極めて評判が良かった。さらに蜀亨号と蜀和号そして新蜀通号の三隻を購入して、多くの利益を計上したようである。しかし蜀和号と新蜀通号が前後して遭難沈没すると、川江輪船会社の負債が増えたことで蜀通号と蜀亨号を売却して停業することとなったのであった。その後も民生公司が出来て大小四十六隻の汽船を運航し、そのうち自己保有は四十三隻であった。四十三隻の船名に全て民が付けられていた。

民生公司而外、尚有植光・三益・永游・興華・永濟・江渝・佛亨

・廣慶等數公司。然多者輪船三數艘、少則一二艘而已、又招商局之峽眉、三北公司之富陽・富華、亦行駛川江輪船也。⁶¹

この民生公司の他に、植光・三益・永游・興華・永濟・江渝・佛亨・廣慶などの数社があつたが、これらはいずれも汽船を三隻程度しか保有せず、少ない会社は一、二隻であつた。さらに招商局輪船公司も峽眉号を、三北輪船公司は富陽号と富華号をこの宜昌重慶航路に投入していた。

『民国巴縣志』は外国船の状況についても触れている。

至外商輪船公司、英商太古則有萬通・萬縣・萬流・康定・嘉定・金堂・秀山・綏定等八艘。怡和則有福和・嘉和・新昌和三艘。日商日清則有宜陽・雲陽・嘉陵・涪陵・長陽等五艘。法商聚福則有福源・福同兩艘。又美商美孚之美鏞・美峽・美平。英商亞細亞之蜀光・滇光・渝光、皆專運輪本公司煤油、不載客貨。⁶²

外国汽船はイギリスの太古洋行が八隻を、怡和洋行が三隻を、日本の日清汽船が五隻を、フランスの聚福公司は二隻を、アメリカの美孚洋行は三隻を投入していた。とりわけイギリスの亞細亞公司は三隻を使って石油の輸送に従事していたとある。

以上のように宜昌・重慶間の危険な航路に中国の汽船会社のみならず外国汽船も参入していた。いずれの会社も四川省の富源を目的として、如何に長江下流域に輸送するかを競っていたのであった。

千葉楠藏の「重慶宜昌間の交通」において最後に述べた次の部分について触れたい。

重慶宜昌には民船時代より渝行なるものあり。此の渝行は宜昌下流を航行する汽船會社の設立にかかり、各々所屬會社の爲めに荷

主を勧誘す。現在日清汽船を代理とする大阪滄行、太沽汽船を代表する太沽滄行、怡和洋行を代表とする怡和滄行及び商招滄行あり。⁶⁴

明治三十三年（一九〇〇）一月に発行された石原市松の『清國長江運輸業現況 増補訂正』の冒頭に「社長中橋徳五郎殿」とある。石原の肩書きは「主事」とある。中橋徳五郎は明治三十一年（一八九八）年から大正三年（一九一四）まで大阪商船会社の社長であった。⁶⁵ その社長宛への報告書の形態で、長江の運輸業の実情を述べた記録である。大阪商船会社は明治三十一年一月一日より通信省の命令航路として上海漢口線を明治四十年（一九〇七）三月に日清汽船会社に同航路を譲渡するまで運航していた。⁶⁶ ついで漢口より長江上流の宜昌までの航路を、明治三十二年（一八九九）五月二日より同じく通信省の命令航路として開航している。この航路も明治四十年三月をもって日清汽船会社に譲渡した。⁶⁷ 石原の肩書き「主事」であるが、大阪商船会社は明治三十二年七月に「支配人制度を廃止して主事を置くことに改めた」⁶⁸ とあるから石原市松は漢口の出張所の責任者であったと思われる。ちなみに石原市松は明治二十三年二月、明治三十年八月に神戸支店の主管者に就任している。⁶⁹ この石原市松の「滄行」についての記述が要領を得ているので以下に示したい。

滄トハ重慶ノ地名ナリ。滄行トハ猶ホ重慶店ト稱スルガ如シ、而シテ滄行ガ各輪船公司ニ專屬シ、各輪船公司ハ多額ノ貸金、多額ノ口銭ヲ與フルノ起源ヲ聞クニ二説アリ。一ハ英國ガ沙市ノ開港ヲ企望スルヤ年久シ、然レトモ遂ニ支那政府ノ應ゼサルニヨリ、宜昌ヲ以テ之レニ換フルニ至レリ（斯ク英國ガ沙市ノ開港ヲ熱望

シタル所以ハ當時沙市ハ四川貨物ト他省貨物トノ交換場ナリシヲ以テナリ）。然レトモ宜昌ハ地勢上蜀楚ノ界ニアリト雖モ蜀楚ノ交易ハ依然トシテ沙市ノ掌握スル所トナリ。宜昌ノ開港毫モ其効ヲ奏セサルヨリ各輪船公司ハ自カラ進ンテ滄行ヲ起シ、四川貨物輸出入ノ場ヲ宜昌ニ移スコトヲ勉メタリト云ハ、一ハ船行、報關行、輪船公司互ニ同業競争ノ結果ヨリ、遂ニ茲ニ達シタリト云フ。夫レハ兎モアレ專屬滄ノ起リタルハ、距今二十年前位ヒニシテ、宜昌開港ヨリ兩三年位ヒ以テ後ニ當ル。最初第一ニ起リタルハ上海ノ盤記號ガ太古滄トナリ、之レト殆ント同時ニ公泰號、招商滄トナリ、招商局ガ階記號ヲ招商滄トナスニ及ンテ、公泰ハ怡和滄トナレリ。怡和洋行ガ朱恭子ヲ以テ怡和滄トナスニ至リテ、遂ニ獨立シテ公泰滄ト號ス。現時三公司ノ滄ハ太古滄ハ盤記、招商滄ハ萊山苞、怡和滄ハ朱恭子ナリト云フ。

滄行ノ取扱フ貨物中ニハ阿片其他高價品多キヲ以テ、其立換ノ關稅モ随ツテ多額ナルヲ以テ、招商局（招商局ハ滄力立替ニ要スル關稅ハ其都度ニ支出ス）ヲ除クノ外、太古、怡和則洋行ヨリ無利息三ヶ年賦ニテ銀參萬兩ヲ各專屬滄ニ貸與シタリ。⁷⁰

滄行とは重慶において船舶の貨物の積卸や税関との手続きなどを専門に行う報關行と称された専門業者であった。そのため汽船会社と密接な関係にあつて、一汽船会社を専門にする滄行があり、日清汽船の代理であつた大阪滄行、太沽汽船の太沽滄行、怡和洋行の怡和滄行、そして招商局輪船会社に專屬する招商滄行などがあつたのである。

明治四十一年（一九〇八）六月発行の東亞同文會編纂局の『支那經濟全書』第七輯、第四編「報關行、滄行及通關行」によれば、四川省

からの貨物を取扱を行う渝行は漢口か重慶に本店を設けて宜昌から上流域の要所に支店をもって営業していた。明治41年当時の主な渝行として、太公渝、元復號、東和公渝、元復號を継承した招商渝、怡和渝、美最時渝、大阪渝などがあつた⁽¹⁾。そして各渝行には業務執行を取り仕切る責任者として買辦⁽²⁾が行つていた。太古渝の買辦は陳雲樵が、招商渝は葉少山、大阪渝は汪炳生、怡和渝は袁鶴州であつた⁽³⁾。

四、小 結

上述のように、中国国内の水運の最難関水域とされた宜昌より長江三峡を航行し重慶に達する間における汽船航運の開始当初の状況について述べた。

最初に宜昌重慶間の汽船航運による運輸業を開始したのが一八九九年のイギリス人アーチボルド・リトルによる商船パイオニア(Pioneer)号がその嚆矢となり、続いてドイツ人が試みるが、三峡の航路の困難さに苦慮した。

下関条約により日本が利権を得て長江における航路の開設が可能となった。その結果、大阪商船会社は、明治三十一年(一八九八)一月一日より通信省の命令航路として上海漢口線を開設し、ついで漢口より長江上流の宜昌までの航路を、ついで明治三十二年(一八九九)五月二日より同じく通信省の命令航路として開航したが、いずれも明治四十(一九〇七)年三月をもって日清汽船会社に譲渡した。大阪商船はこの間に、宜昌上流域への定期航運を行わないままに日清汽船会社に宜昌上海間の航路を譲渡したのであつた。

その日清汽船会社が、大正十一年(一九二二)四月に日本政府から補助命令を受け、宜昌重慶間の航路を開航し、五百噸以上、十四海里以上の汽船一隻によつて、毎月二回、一年に十二回の定期運航を行つたのである。その航行は途中の停泊地として萬縣に寄港し、香溪・歸州・巴東・巫山・夔府・雲陽・忠州・酆都・涪州・長壽などに碇泊し、一航海が十五日として行われた。しかし危険水域が多く夜間の航行は行われず、上航の際は巫山(又は夔府)・萬縣・涪州に、下航の時は萬縣に、各一泊して昼間のみの航行であつた。

中国の川江輪船公司の他に、外国汽船としては日本汽船やイギリスの太古洋行、怡和洋行が、フランスの聚福公司、アメリカの美孚洋行などが定期航運を行つていた。

このように宜昌重慶間に汽船による定期航運がおこなわれるようになったのは二十世紀になってからのことであつた。

注

- (1) 吳徳鎮主編『中国内河航運建設』(人民交通出版社、一九八九)一、二六頁。松浦章『清代内河水運史の研究』(関西大学出版部、二〇〇九)。松浦章(著)、董科(譯)『清代内河水運史研究』(江蘇人民出版社、二〇一〇年六月第一版、二〇二二年五月第二次印刷)。
- (2) 広東省地図出版社編『長江旅游図冊』(広東省地図出版社、一九九一)一一頁。
- (3) 中国第一歴史檔案館編『光緒朝硃批奏摺』第一〇二輯(中華書局、一九九六)六一三頁。
- (4) 文忠毅「川江的木船和船俗」(『中國水運史研究』総第五期、一九八九年第一期、一九八九年四月、一二四～一三〇頁)、同論文の「船名和船型」(同二二四～二二六頁)において、中華人民共和國成立以後

には四川各地の船型は七十二種の名称があると指摘するが、一部を除いて詳細は不明である。

- (5) 中国第一歴史檔案館編『光緒朝硃批奏摺』第一〇二輯、六一三頁。
- (6) 島恭彦「中国奥地塩業における技術と経済」、『東洋社会論 島恭彦著作集第六卷』有斐閣、一九八三、一四三～一七一頁。
- (7) 芝罘(チーフー)条約、一八七六年九月に山東の芝罘で調印された英国・清国間の条約、烟台条約とも言う。そのなかで湖北宜昌が「通商口岸」として認められた(王鉄崖編『中外舊約章彙編』第一冊、生活・讀書・新知三聯書店、一九五七年九月第一版、一九八二年十月北京二次印刷、三四九頁)。
- (8) 魏瀛濤・周勇『重慶開埠史』(重慶出版社、一九八三)四〇頁。
- (9) 道光七年刻本『夔州府志』(『中国地方志集成四川府縣志輯』、巴蜀書社、二〇一七)卷十三、一五一頁。
- (10) 樊百川『中国輪船航運業の興起』(中国社会科学出版社、二〇〇七、二五六～二六四頁)において、中国の輪船業の興起と外国汽船業の勢力との対峙を中心に上海漢口間の長江航路について述べられ、宜昌重慶航路に関しては論じられていない。
- (11) 中央研究院歴史語言研究所編『明清檔案』A八四～一〇八、(第四輯一、二)。
- (12) 中国第一歴史檔案館編『光緒朝硃批奏摺』第一〇二輯、六一三頁。
- (13) 『通商彙纂』明治二十九年(一八九六)第五二号、雜ノ部一丁。
- (14) 『通商彙纂』明治二十九年(一八九六)第五二号、雜ノ部六～七丁。
- (15) 王鉄崖編『中外舊約章彙編 第一冊』三四六～三五〇頁。
- (16) 張后銓主編『招商局史(近代部分)』人民交通出版社、一九八八年九月。
- (17) 江天風主編『長江航運史(近代部分)』人民交通出版社、一九九二年五月、一七二～一七三、三七七～三八一頁。
- (18) 黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』(四川人民出版社、二〇〇一)三七頁。

- (19) 松浦章『清代内河水運史の研究』一七九～一九七、三二三～三六六頁、松浦章著・董科譯『清代内河水運史研究』二二六～二五二、三五七～四三六頁。
- (20) 李玉主編『《申報》招商局史料選輯・晚清卷』(社会科学出版社、二〇一七)一二六四～一二六五頁。
- (21) 黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』(四川人民出版社、二〇〇一)一一、五六七頁。
- (22) 'Little, Archibald Jhon', Samuel Couling, M. A. ed. "The Encyclopedia Sinica", Shanghai, 1917, p.311.
- (23) 'Little, Archibald Jhon', Samuel Couling, M. A. ed. "The Encyclopedia Sinica", p.311.
- (24) 'Chungking 重慶', Samuel Couling, M. A. ed. "The Encyclopedia Sinica", p.116.
- (25) Archibald Jhon Little, Alicia Little ed. *Gleanings from Fifty Years in China. London, 1910*, p.xi.
- (26) *Ibid.*, p.140.
- (27) *Ibid.*, p.140.
- (28) *Ibid.*, p.141.
- (29) *Ibid.*, pp.140-141.
- (30) 外務省外交史料館の「重慶宜昌間ノ航路開始ノ件 附同航路假航乃規則制定ノ件」(レファレンスコード: B 11092489800)。
- (31) 外務省外交史料館の「重慶宜昌間ノ航路開始ノ件 附同航路假航乃規則制定ノ件」(レファレンスコード: B 11092489800) 一八二頁。
- (32) 外務省外交史料館所蔵「重慶宜昌間汽船業ニ關スル件」(レファレンスコード B 11092723800)。
- (33) 黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』三四二頁。
- (34) 黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』一五頁。
- (35) 黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』七七頁。
- (36) 外務省外交史料館所蔵「川江輪船公司収支報告ノ件」(レファレンスコード B 11092744000)。

- (37) 外務省外交史料館所蔵「重慶宜昌間汽船航行開始ノ件」(B 11092499900)。
- (38) 同書。
- (39) 外務省外交史料館所蔵「新利洋行」(レファレンスコード B 10074093400) 所収の「新利洋行救済方ニ付陳情」の「新利洋行ノ沿革」に於て。
- (40) 隆茂洋行：Mackenzie & Co. (黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』二一六頁)。
- (41) 吉利洋行：Societe Francaise du Hant Yang-Tze (黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』三三四頁)。
- (42) 大來洋行：Dollar Co., The Robert (黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』一〇七頁)。
- (43) 安利洋行：Arnold & Co., Ltd. (黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』一三頁)。
- (44) 上海・東亞同文書院研究部『在支外人設立學校概観・重慶宜昌間の交通・上海に於ける醬油製造法』(上海・東亞同文書院研究部、一九二一)三四～三七頁。
- (45) 外務省外交史料館所蔵「重慶宜昌間ノ航運業ニ關スル件」(レファレンスコード B 1109268500)。
- (46) 淺居誠一編『日清汽船株式會社三十年史追補』(日清汽船株式會社、一九四一)三四～三七頁。
- (47) 淺居誠一編『日清汽船株式會社三十年史追補』二一〇頁。
- (48) 聚福洋行：Chu Foo & Co. (黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』七七頁)。在重慶領事阪東末三の「佛國旗掲揚汽船蜀亨号行動ニ關スル件」に「川江輪船公司(民國元年成立)ノ變身タル聚福亨通輪船公司(佛商聚福洋行名義)汽船蜀亨号ハ從來支那ニ船籍ヲ有シタル關係上、連年擾乱毎々或ハ抑留、或ハ徵發セララル等ノ厄ニ堪ヘス(客年ハ雲貴側ニ強用セラレツツアリタリ)終ニ本春前頭佛商名義ニ變更シ、佛國旗ノ下ニ長江上游航行ニ従事シツツアル」(外務省外交史料館所蔵「支那南北軍衝突事變ニ対スル各国ノ態度一件」(レファレンスコード B 08090294000)とあるように、もとは川江輪船公司であつた。
- (49) 美華洋行：Monroe & Co., Ltd., F. C. (黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』二二六頁)。
- (50) 外務省通商局編『宜昌事情(在宜昌帝國領事館調査)』外務省通商局、大正十四年(一九二五)六月、三一～三三頁。
- (51) 米里紋吉は、明治四十年(一九〇七)四月一日から昭和三年(一九二八)十一月二十日まで日清汽船会社に在職し、大正四年二月二六日から同六年九月九日間、上海支店助役、大正六年九月九日から昭和三年十一月二十日間は上海支店長であつた。この間、大正十一年七月十五日から昭和三年十一月二十日まで主事を兼務している。淺居誠一編『日清汽船株式會社三十年史追補』三三一～三三三、三三三六頁。
- (52) 米里紋吉『長江航運史』私家版、一九二七年、六〇～六一頁。
- (53) 淺居誠一編『日清汽船株式會社三十年史追補』三二七～三二八頁。米里紋吉は、上海居留民團行政委員、上海日本商工會議所副會頭、同會頭、在支日本商工會議所聯合會會頭、中日貿易協會理事などの要職に就いていた(国立公文書館アジア歴史資料センター、レファレンスコード A 10113170300「故米里紋吉叙勲ノ件」による)。
- (54) 米里紋吉『長江航運史』六一～六二頁。
- (55) 米里紋吉『長江航運史』六二～八〇頁。
- (56) 米里紋吉『長江航運史』六三頁。
- (57) 米里紋吉『長江航運史』六三～六四頁。
- (58) 『民國巴縣志』(中國地方志集成 四川府縣志輯6)、巴蜀書社・江蘇古籍出版社・上海書店、一九九二)四七九頁。
- (59) 『民國巴縣志』四七九頁。
- (60) 『民國巴縣志』四七九頁。
- (61) 『民國巴縣志』四七九頁。
- (62) 『民國巴縣志』四七九頁。
- (63) 聚福洋行：Chu Foo & Co. (黄光域編『近代中国専名翻譯詞典』一三三

- (64) 上海・東亞同文書院研究部『在支外人設立學校概観・重慶宜昌間の交通・上海に於ける醬油製造法』三七頁。
- (65) 神田外茂夫編『大阪商船株式會社五十年史』(大阪商船株式會社、一九三四)六三三頁。
- (66) 神田外茂夫編『大阪商船株式會社五十年史』二六二～二六三頁。
- (67) 神田外茂夫編『大阪商船株式會社五十年史』二六三～二六四頁。
- (68) 岡田俊雄編『大阪商船株式會社八十年史』(大阪商船三井船舶株式會社、一九六六)五六五頁。
- (69) 岡田俊雄編『大阪商船株式會社八十年史』七九二頁。
- (70) 石原市松編『清國長江運送業現況 増補訂正』(石原市松發行、一九〇〇)二六～二七頁。
- (71) 東亞同文會編纂局編『支那經濟全書』第七輯(東亞同文會編纂局、一九〇八年六月發行、一九〇九年五月四版、二八四～二八八頁。
- (72) 張維安「買辦商人與中國近代工業發展——以輪船招商局爲例」、『食貨月刊』第十六卷第九・十期、一九八七年十二月、五一～六六頁。
香港中文大學中國文化研究所文物館・香港中文大學歷史系合編『買辦與近代中國』(三聯書店(香港)有限公司、二〇〇九)五六～八二頁。
- (73) 同書、二八八～二八九頁。

(関西大学名誉教授)