

## 五四運動と日清汽船会社

松浦 章

**要旨**：1919年5月に発生した五四運動によって、中国全土に排日運動、日貨排斥が拡大し、中国において企業活動を展開していた日本企業にとって大きな打撃となった。その衝撃を受けた企業に、長江流域において航運事業を展開していた日清汽船会社があった。五四運動が発生すると間もなく、中国の有力紙が掲載していた汽船の上海港への入港、出港を告知する案内「船期」欄から、日清汽船会社のみならず、日本の汽船会社の船名が全て抹消された。19世紀末以降において汽船が重要な輸送機関となった時代に、汽船の出港日、入港日を告知する新聞の「船期」欄から船名が抹消され、出港・入港日が不明となった状況は、汽船会社にとって致命的な打撃であった。その最大の打撃を受けたのが、中国の内河航路に広く航路を保有し、同時に日本の汽船会社中で唯一中国内河航路を寡占していた日清汽船会社であった。

そこで本論文において、五四運動時期に日清汽船会社が受けた排日の状況について述べたい。

**キーワード**：五四運動 日清汽船 船期 長江航路 排日運動

### 1 緒言

日清戦争後の下関条約により日本は、中国内陸の水路に汽船航路の運航権を獲得して、上海を基軸に、上海から漢口への長江航路、上海から蘇州、杭州を経て上海に回航する江南の三角航路、さらに漢口を起点に長沙、湘潭に至る湖南航路を運航することになる。<sup>1</sup>その航路のうち、上海から漢口への長江航路を運航した大阪商船株式会社や日本郵船会社、上海から蘇州・杭州へ三角航路を運航した大東汽船会社、漢口から湖南の長沙・湘潭へ洞庭湖を航行した湖南汽船会社を統合し、1907年（明治40）2月に800万円の資本金をもって成立したのが日清汽船株式会社であった。<sup>2</sup>

日清汽船会社は、創業後の10年余の活躍の状況に関して、『大阪朝日新聞』第14048号、1921年（大正10）2月2日付の「上流揚子江に於ける航運業（六）」に次のようにある。

吾が日清汽船株式会社は、明治四十年に創立に係り大阪商船会社及び日本郵船会社の長江航路と湖南汽船会社、大東汽船会社を合併して成立した中部支那に於ける唯一の吾が対支経営機関であって、経営十数年幾多の支障困難を排して遂に蔚然たる大勢力を成し、大

<sup>1</sup> 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂出版、2005年6月、151-250頁。

<sup>2</sup> 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年4月、35-36頁。

正七年に倍額増資して千六百二十万円の巨然たる大会社となり長江航運界に覇を称うるに至った。…即ち会社営業の本拠たる揚子江航路に於ては何等積極的施設の跡を求め得ない。今日同社の営業せる航路は全部受命航路で上海、漢口線には総噸数二千噸以上の汽船八隻、漢口、宜昌線には千五百噸以上の汽船二隻、漢口、湘潭船には八百噸以上の汽船二隻、漢口常德線には八百噸以上のもの一隻を配船して頻繁に航海を継続し居り、長江航路汽船会社中隻数噸数に於て第一の位置を占めて居る。…従来日清汽船の漢口宜昌線は他の三社に比し非常に優良なる成績を挙げ来つたもので同社の上海、漢口線に次げる重要航路である。即ち夏期増水の頃は大吉丸、大享丸、大元丸の三隻を配し各期減水の時には大元丸、大享丸の二隻を以て定期航海に従事し盛に荷客を吸収し得た。之に反し他の太古、怡和、招商の三社は皆臨時配船で定期に就航しない而して数年以来乱脈に乱脈を重ねたる支那政局に因し或は招商局汽船の徴発となり或は外国汽船の砲撃となり漢口、宜昌間の汽船航行困難を極め遂には各社共一時停航の余儀なきに至りし事さえあつた

此間日清汽船は受命航路たるの関係上独り危険を冒して航行を継続したので支那人荷主は固より発展の機運に向える支那人荷主の積荷多く、茲に日清汽船の黄金時代を現出したのであつた。<sup>3</sup>

明治40年(1907)に創業した日清汽船会社は、中国や英国系の汽船会社による長江航路の運航の中でも汽船の隻数や噸数において第1位を占め、漢口・宜昌線も優秀な成績をあげており、中国人顧客からも高い信頼を得ていたのであつた。

しかし、五四運動が起こると、上記の状況は一変したのであつた。『大阪朝日新聞』第14048号、1921年(大正10)2月2日付の「上流揚子江に於ける航運業(六)」に次のようにある。

然るに欧戦終熄後昨春突発したる日人排斥、日貨抵制の風潮は、全四百余州を風靡し、比機に乗じて外人は力を尽くして其勢力恢復を計らんとし、就中、日清汽船は其の矢面に立ち、最甚大なる打撃を蒙るに至つた。其後形勢は毫も緩和の兆なく続いて今春内地経済界不況の影響を受け、往年の形勢は一変して同社は非常なる苦境に陥り、殊に其の漢口、宜昌航路の如きは最も悲惨な状態にあるのである。<sup>4</sup>

日清汽船会社は、1914-15年の第一次世界大戦の後に、「昨春突発したる日人排斥、日貨抵制の風潮は全四百余州を風靡し、…就中日清汽船は其の矢面に立ち最甚大なる打撃を蒙るに至つた」と、1919年に起こつた日貨排斥の余波を受け大きな打撃を蒙っている。<sup>5</sup>

そこで本稿は、この時期の日清汽船会社の汽船が、中国の内河を運航していた際に遭遇した困難の一端について述べてみたい。

<sup>3</sup> 『大阪朝日新聞』第14048号、1921年(大正10)2月2日、5頁。

<sup>4</sup> 『大阪朝日新聞』第14048号、1921年(大正10)2月2日、5頁。

<sup>5</sup> 松浦章「日清汽船会社のアーカイヴズ」『関西大学アジア文化研究センター・ディカッションペーパー』Vol.12、2016年2月、33-34(27-39)頁。

## 2 1916 年日清汽船の航運活動

日清汽船会社が成立してほぼ 10 年後の 1916 年 1 月 22 日に上海で創刊された新聞に『民国日報』<sup>6</sup>がある。その創刊号から毎号に上海を発着する汽船名とその発着日時を記した船舶広告「船期」が掲載されている。<sup>7</sup>その創刊から 94 号までについて日清汽船株式会社の汽船について整理したのが次の表 1 である。

表 1 1916 年 1-5 月上海発着日清汽船会社汽船名一覧

号数	入港日	出港日	船名	来航航行地	会社名	出典
1		19160122	襄陽丸	長江	日清公司	1-009
2	19160122		大福丸	長江	日清公司	1-021
3		19160124	大福丸	長江	日清公司	1-033
4		19160125	南陽丸	長江	日清公司	1-045
5		19160126	大吉丸	長江	日清公司	1-057
6	19160126		大利丸	長江	日清公司	1-069
6	19160126		大吉丸	長江	日清公司	1-069
7	19160127		鳳陽丸	長江	日清公司	1-081
7		19160128	大利丸	長江	日清公司	1-081
8		19160129	鳳陽丸	長江	日清公司	1-093
9	19160129		岳陽丸	長江	日清公司	1-105
9		19160131	岳陽丸	長江	日清公司	1-105
9		19160201	大貞丸	長江	日清公司	1-105
9		19160202	襄陽丸	長江	日清公司	1-105
9		19160204	大福丸	長江	日清公司	1-105
10		19160206	大吉丸	長江	日清公司	1-127
11		19160207	大利丸	長江	日清公司	1-139
12		19160208	鳳陽丸	長江	日清公司	1-151
13	19160208		鳳陽丸	長江	日清公司	1-163

<sup>6</sup> 『民国日報』は、「中国近現代著名報紙之一……初爲中華革命党的宣伝工具、力主反帝、反封建、反袁世凱独裁専制」（王榕林・朱漢国主編『中国報刊辞典（1815-1949）』書海出版社、1992 年 6 月、71 頁）とされる新聞であった。

<sup>7</sup> 『民国日報』影印版全 99 冊、人民出版社、1981 年影印出版。「影印者説明」（第 1 冊）によれば、1916 年 1 月 22 日創刊し、1932 年 2 月停刊、1945 年 10 月復刊、1947 年 1 月終刊とされる。この『民国日報』影印版は、上海図書館の所蔵本に依拠した。

14	19160209		岳陽丸	長江	日清公司	1-175
14		19160210	岳陽丸	長江	日清公司	1-175
15	19160210		大貞丸	長江	日清公司	1-187
15		19160211	大貞丸	長江	日清公司	1-187
16	19160211		襄陽丸	長江	日清公司	1-199
17		19160213	襄陽丸	長江	日清公司	1-211
18	19160213		大福丸	長江	日清公司	1-223
18		19160214	大福丸	長江	日清公司	1-223
19	19160214		南陽丸	長江	日清公司	1-235
19		19160215	南陽丸	長江	日清公司	1-235
20	19160215		大吉丸	長江	日清公司	1-247
21	19160216		大利丸	長江	日清公司	1-259
21		19160217	大利丸	長江	日清公司	1-259
23	19160218		鳳陽丸	長江	日清公司	1-283
23		19160219	鳳陽丸	長江	日清公司	1-283
24	19160219		岳陽丸	長江	日清公司	1-283
25	19160220		大貞丸	長江	日清公司	1-307
25		19160221	岳陽丸	長江	日清公司	1-307
26	19160221		襄陽丸	長江	日清公司	1-319
26		19160222	大貞丸	長江	日清公司	1-319
28	19160223		大福丸	長江	日清公司	1-343
28		19160224	襄陽丸	長江	日清公司	1-343
29		19160225	大福丸	長江	日清公司	1-355
30	19160225		南陽丸	長江	日清公司	1-367
30		19160226	南陽丸	長江	日清公司	1-367
31	19160226		大利丸	長江	日清公司	1-379
32	19160227		大吉丸	長江	日清公司	1-391
32		19160228	大利丸	長江	日清公司	1-391
33	19160228		鳳陽丸	長江	日清公司	1-403
33		19160229	鳳陽丸	長江	日清公司	1-403
34		19160301	大吉丸	長江	日清公司	2-009
35	19160301		岳陽丸	長江	日清公司	2-021
35		19160302	岳陽丸	長江	日清公司	2-021

36	19160302		大貞丸	長江	日清公司	2-033
36		19160303	大貞丸	長江	日清公司	2-033
37		19160304	襄陽丸	長江	日清公司	2-045
38	19160304		襄陽丸	長江	日清公司	2-057
38		19160305	襄陽丸	長江	日清公司	2-057
39	19160305		大福丸	長江	日清公司	2-069
39		19160306	大福丸	長江	日清公司	2-069
40	19160306		南陽丸	長江	日清公司	2-081
40		19160307	南陽丸	長江	日清公司	2-081
41	19160307		大利丸	長江	日清公司	2-081
42		19160309	大利丸	長江	日清公司	2-105
43	19160309		大吉丸	長江	日清公司	2-117
43		19160310	大吉丸	長江	日清公司	2-117
44	19160310		鳳陽丸	長江	日清公司	2-129
44		19160311	鳳陽丸	長江	日清公司	2-129
45	19160311		岳陽丸	長江	日清公司	2-141
46	19160312		大貞丸	長江	日清公司	2-153
46		19160313	岳陽丸	長江	日清公司	2-153
47		19160314	大貞丸	長江	日清公司	2-165
48	19160314		大福丸	長江	日清公司	2-177
48		19160315	襄陽丸	長江	日清公司	2-177
49		19160316	大福丸	長江	日清公司	2-189
51		19160318	南陽丸	長江	日清公司	2-213
52	19160318		大利丸	長江	日清公司	2-225
53	19160319		大吉丸	長江	日清公司	2-237
55	19160321		岳陽丸	長江	日清公司	2-261
56		19160323	岳陽丸	長江	日清公司	2-273
57		19160324	大貞丸	長江	日清公司	2-285
58		19160325	襄陽丸	長江	日清公司	2-297
59	19160325		大福丸	長江	日清公司	2-309
61	19160328		南陽丸	長江	日清公司	2-333
61		19160328	南陽丸	長江	日清公司	2-333
65	19160331		鳳陽丸	長江	日清公司	2-381

66	19160401		岳陽丸	長江	日清公司	2-393
67	19160402		大貞丸	長江	日清公司	20405
68	19160403		襄陽丸	長江	日清公司	2-417
68		19160404	大貞丸	長江	日清公司	2-417
69	19160404		大福丸	長江	日清公司	2-429
69		19160405	襄陽丸	長江	日清公司	2-429
70		19160406	大吉丸	長江	日清公司	2-441
71	19160406		南陽丸	長江	日清公司	2-453
71		19160407	大福丸	長江	日清公司	2-453
72		19160408	南陽丸	長江	日清公司	2-465
73	19160408		大利丸	長江	日清公司	2-477
75	19160410		鳳陽丸	長江	日清公司	2-501
75		19160411	鳳陽丸	長江	日清公司	2-501
76	19160412		岳陽丸	長江	日清公司	2-513
77		19160413	岳陽丸	長江	日清公司	2-525
78		19160414	大貞丸	長江	日清公司	2-537
79		19160415	襄陽丸	長江	日清公司	2-549
80		19160416	大吉丸	長江	日清公司	2-561
81	19160416		大福丸	長江	日清公司	2-573
81	19160417		大福丸	長江	日清公司	2-573
82	19160417		南陽丸	長江	日清公司	2-585
82		19160418	南陽丸	長江	日清公司	2-585
83	19160418		大利丸	長江	日清公司	2-597
84		19160420	大利丸	長江	日清公司	2-609
85	19160420		鳳陽丸	長江	日清公司	2-621
86	19160421		岳陽丸	長江	日清公司	2-633
86		19160422	鳳陽丸	長江	日清公司	2-633
87	19160422		大貞丸	長江	日清公司	2-645
88		19160424	岳陽丸	長江	日清公司	2-657
89	19160424		襄陽丸	長江	日清公司	2-669
89		19160425	大吉丸	長江	日清公司	2-669
90	19160425		大福丸	長江	日清公司	2-681
90		19160426	大貞丸	長江	日清公司	2-681

91		19160427	襄陽丸	長江	日清公司	2-693
92		19160428	大福丸	長江	日清公司	2-705
93	19160428		南陽丸	長江	日清公司	2-717
93		19160429	南陽丸	長江	日清公司	2-717
94	19160429		大利丸	長江	日清公司	2-719
94		19160501	大利丸	長江	日清公司	2-729
94		19160502	鳳陽丸	長江	日清公司	2-729
94		19160504	大吉丸	長江	日清公司	2-729

『民国日報』の創刊号から第94号までに掲載された「船期」を整理したが、ほぼ毎日のように日清汽船会社の汽船が上海港に入港し、出港していたことがわかる。襄陽丸、大福丸、南陽丸、大吉丸、大利丸、鳳陽丸などいずれの汽船も、長江航路すなわち上海と長江中流域の最大級の商業市鎮を形成していた漢口<sup>8</sup>との間を往来していたのである。

1916年1月22日から5月初めまでほぼ100余日の間であるが、日清汽船会社は大吉丸、大貞丸、大福丸、大利丸、岳陽丸、襄陽丸、南陽丸、鳳陽丸の8隻を長江航路に投入し、運航していた。これに対し英国系の怡和洋行は瑞和、聯和、吉和、徳和、隆和<sup>9</sup>の5隻の汽船を運航させていた。太古公司是武昌、安慶、大通、聯益、金陵、鄱陽<sup>10</sup>の6隻を運航していた。中国の大汽船会社である招商局輪船公司是、江新、江孚、江裕、江新、江永、江華、江天、江寛<sup>11</sup>の8隻を運航させている。この他に英国系の鴻安洋行が長安、徳興<sup>12</sup>の2隻を、虞洽卿が創業した中国民営の寧紹会社が甬江と寧紹<sup>13</sup>の2隻を、華盛会社が華盛<sup>14</sup>1隻を、美孚洋行が美孚と美安<sup>15</sup>の2隻を運航する状況であった。

長江航路において日清汽船会社の8隻に対して、英国系の怡和洋行、太古公司そして中国の招商総局など計7社の26隻と競合すると言う航運競争を展開していたのである。

防衛省防衛研究所所蔵の昭和13年（1938）11月の「支那事変第2軍兵站関係書類」に見る漢

<sup>8</sup> William T. Rowe, *Hankow; Commerce and Society in a Chinese City, 1796-1895*, Stanford university press, 1984.

William T. Rowe, *Hankow; Commerce and Society in a Chinese City, 1796-1889*, Stanford university press, 1989.

<sup>9</sup> 『民国日報』第1冊、9,21,33,45,57,129,153,167頁参照。

<sup>10</sup> 『民国日報』第1冊、69,81,93,105,117頁参照。

<sup>11</sup> 『民国日報』第1冊、9,21,33,45,57,69,81,93,105,117,129,141頁参照。

<sup>12</sup> 『民国日報』第1冊、153,201頁参照。

<sup>13</sup> 『民国日報』第1冊、93頁参照。

<sup>14</sup> 『民国日報』第1冊、105頁。

<sup>15</sup> 『民国日報』第1冊、213,237頁。

口の交通 (1) 水路の水上交通について次のような記述ある。

当地 (漢口) は揚子江を遡ること四〇〇軒の地点にあり。江を上下する我方の汽船としては日清汽船の独占定期航路にして、南陽丸 (三、三一〇噸)、大貞丸 (二、四二一噸)、鳳陽丸 (三、九七七噸)、岳陽丸 (三、二九八噸)、瑞陽丸 (三、〇七八噸)、襄陽丸 (三、三〇二噸)、大吉丸 (一、八九一噸)、洛陽丸 (四、三七八噸) の七汽船を以て上海、漢口間を就航し、毎日若しくは隔日毎に発着したり。

其の他中国係招商局、民生公司、寧招公司、英国系怡和公司、太吉公司<sup>マツ</sup>の所属汽船も亦定期的に相当頻繁に寄港せるも、当地は比較的江幅狭く流れ急にして水深きを以て碇泊すること尠く、其の所属躉船 (ハルタ) に繫留するを常とす。<sup>16</sup>

1938 年頃の漢口における日清汽船の活動を記した記録であるが、漢口と上海との間はほぼ毎日のように日清汽船会社の南陽丸 (3,310 噸)、大貞丸 (2,421 噸)、鳳陽丸 (3,977 噸)、岳陽丸 (3,298 噸)、瑞陽丸 (3,078 噸)、襄陽丸 (3,302 噸)、大吉丸 (1,89 噸)、洛陽丸 (4,378 噸) の七汽船が就航していた。上記の『民国日報』に掲載された船舶運航の状況から 20 余年後にあっても南陽丸、大貞丸、鳳陽丸、岳陽丸、襄陽丸、大吉丸 (1,89 噸) の 6 隻は同様に上海漢口航路に就航していたことがわかる。

### 3 五四運動と日本の汽船会社

日清汽船会社が中国での操業で遭遇した困難<sup>17</sup>に、1919 年 5 月に発生した五四運動がある。この時期の日清汽船会社の活動に関して、同社の社史第三章揚子江航路、第一節上海/漢口線及び上海/蕪湖線には、

大正七年四月の補助金命令更改に於ては、新に浦口を停船地として加へ、且つ本航路使用汽船を八隻、一ヶ年航海数を二百七十回以上に増大された。然し我社の既に実践せる航海数は遙に之を超ゆるもので同年漢口/宜昌航路に大吉丸を配船せるに係わらず、尚ほ一ヶ年平均二百九十航海前後に及んだ。<sup>18</sup>

とあるように、大正 7 年 (1918) 4 月以降、長江航路に 8 隻の汽船を投入し、1 年に 270 回以上の運行に及んだ。さらに漢口・宜昌航路に大吉丸を投入したにもかかわらず、1 年の運行は 290 航海ほどにとどまったのであった。その原因について同社史には何ら記されていない。

日清汽船会社の 1919 年以降の進展を阻んだのは、1919 年 5 月に発生した五四運動であった。1915 年 1 月に日本の大隈重信内閣による中国の袁世凱政府へ提出した二十一箇条の要求が、

<sup>16</sup> アジア歴史資料センター「支那事変第 2 軍兵站関係書類 (11 分冊の 11) 第 4、漢口作戦」C11110534600 による。

<sup>17</sup> 松浦章「日清汽船会社のアーカイヴズ」『関西大学アジア文化研究センター・ディカッションペーパー』Vol. 12、2016 年 2 月、33-34 (27-39) 頁。

<sup>18</sup> 淺居誠一編『日清汽船株式会社三十年及追補』日清汽船株式会社、1941 年 4 月、194 頁。



1919年1月に開催されたパリ講話会議において、中国による二十一箇条廃棄の要求が拒否されると中国民衆が激高し、全国的な反帝国主義、反封建主義、愛国運動へと発展した五四運動による排日の直撃を受けたのである。

『民国日報』第1179号、1919年5月6日付の第一面に、

國民大會緊急通告 茲爲山東青島問題關係國家存亡、定於本月國恥紀年日（即五月七日）午後一時、在西門外公共體育場開國民全體大會務乞各界屆時踴躍惠一致對外

世界和平共進會 陝西同鄉會 國策進永久和平會 中華工業協會 四川同鄉會  
四川善後協會 華僑學生會 全浙旅滬同鄉會 湖南武岡民權報 湖北善後協會  
江蘇省教育會 山東同鄉會 學術研究會 丙辰學會 民議聯合會 留日學生救國會  
華僑聯合會 全國和平期成會 華僑和平期成會 甘肅同鄉會啓

國民大會籌備事務所法租界霞飛路仁和里一百六十三號留日學生救國團<sup>19</sup>

と言う広告が掲示された。さらに、

五月九日 廣肇義學八校及附屬夜學一律停課特此通告<sup>20</sup>

と、5月9日には廣肇義學8校や付属の夜学の休校が行われ、続いて

五月九日 甯波旅滬同鄉會小學校停課一天<sup>21</sup>

と、5月9日同日にも甯波旅同郷会諸学校の休校が続く。この3件の広告は『民国日報』の7日にも掲載された。<sup>22</sup>同紙の「要聞」欄には、「北京學生愛國運動 ▲各校罷課 ▲教育界憤慨」<sup>23</sup>などの記事が続いている。

日本でもその状況の一端が報じられている。『東京朝日新聞』1919年（大正8）5月9日付の「支那排日氣勢」によれば次のように記している。

北京に勃発せる親日派襲撃の暴動は、其後鎮静に帰し、又懸念せられたる所謂国恥記念日五月七日も支那当局が日支国交に顧み北京国民大会の開催中止を命じ、各省官憲に対しても夫々取締の訓電を發したる結果、静穩なりしは邦交上欣幸とする所なり。然れども是れ表面の事にして内部に潜在する排日的気分に至りては、一朝一夕に之を収熄せしめ難きものあるを思わざる能わず。今其の原因に於て觀察するに、第一因は支那人が排外思想強烈の國民爲る事是也。斯くの如きは惟り支那人のみにあらず、世界最高の文明国を以て誇る英米諸国さえ現に東洋人を公々然排斥を爲し、最近講和會議に於ては世界恒久平和の根本義たる人種差別撤廃案を否決し、去る有様とて、支那の如く常に外人の圧迫を被り其専横に泣く國民が、排外思想の澎湃する怪しむに足らず、但だ従来排外の結果、阿片戦争を初

<sup>19</sup> 『民国日報』第21冊、61頁。

<sup>20</sup> 『民国日報』第21冊、61頁。

<sup>21</sup> 『民国日報』第21冊、61頁。

<sup>22</sup> 『民国日報』第21冊、73頁。

<sup>23</sup> 『民国日報』第21冊、86頁。

め近く義和団事件等に於て国威損傷利権喪失の多大なるを覺り、已むを得ざるに出て柔順を装い居るもの、機会だにあらば爆發するは当然の成行と謂う可し。特に日本は歐洲戰時中、支那を脅迫して種々なる利権を獲得せりとの誤解は、支那国民の腦裏に印象せられ、時機到来せば、日本を排斥せんと期するもの少からず、然るに歐戰は結末を告げ、國際連盟の成立は、將口武力的圧迫の虞を少うせるあり、加うるに日本委員動もすれば孤立に陥る如き形勢あり。為めに強に屈し弱に驕る支那の国民性は、特に日本を輕侮し排日の氣勢を高むるに至れるは蔽う可からず。第二は武斷派排斥より來れる事是れ也。支那革命は滅滿興漢を標榜し一挙清朝を亡ぼし、民国を組織したるも其後南北争鬪は七年を經過するも尚絶えず、北方派は、袁世凱氏大總統時代より今日に至る迄武斷派常に中心となり、南方の革命派との間に支那一流の權謀術策を弄する紛争絶えず、此間に処して我日本の態度は民間一部に於て南方に同情して陰に陽に助力せる外、歴代我政府は其方針として不偏不党、秉公持平にありたらんも、北方政府を主權者と認むる結果は、自然の成行として偏北の傾向を生み、民国成立の後に日支間に締結の諸條約協商悉く北方政府と交渉の結果なり、随つて北方と鑄を削つて争いつつある南方側の対日反感を増大するも理由ありと謂わざるを得ず、特に前寺内内閣の際に於て北方政府所望の諸種の借款に応じ、事実上段政府の援助南方圧迫を補助したる事となれるより、南方派は勿論北方に在りても段祺瑞將軍等の軍閥専制政治に快からざるの徒は、相率いて反対を号ぶと共に、是と接近せる日本を惡み、如何にかして報復手段を執らんと期待せるも、何等理由なく日本に対抗し能わざるより、山東問題失敗の報を得て日支諸協約締結の責任者たる現交通總長曹汝霖、駐日公使章宗祥前日本公使陸宗輿諸氏を襲撃する如き暴動の勃發を誘起し、更に排日氣勢の熾盛を致せるものと觀る可し。第三は新旧思想の衝突より來れる事是也。時勢の進運は支那の思想界に激變を与え極端なる旧思想家の跋扈する間に、極端なる新思想家を産み、思想解放の主張は過激思想の伝播抑止の名の下に全國響の聲に応ずる如く極端より極端に走る国民性を驅つて滔々たる勢いを成し、北京最高学府にも此思想横溢せり。而して現北京大学校長蔡元培氏は、仏国留学出身の國家社會主義者、其配下の文化學長陳独秀氏、理科學長秦汾氏は思想解放論者の領袖と目され、客月守旧派議員より支那文教の最高学府に於て孔教破壞者を學長の要職に置くは、教育總長の責任として張增湘氏の彈劾問題起り遂に陳氏の辭職秦氏の転任を以て一先ず落着せられたるが、新思想派は此等の現象に対し現社會に不満を抱き何等かの破壞を試みんとする際に、山東問題起り茲に示威運動の烽火挙げられたるに外ならず。叙上の外幾多間接直接の原因綜合の結果、今日の排日氣勢を助長したるものにて其一部の責任は日本も分つ可き所なるも、根本は支那人の我對支政策を誤解する間隙に乘じ、一は国内政争の具に供し、政敵陥穽の為めの排日となり。一は日本人の支那發展を嫉視する外人煽動の結果、雷同附加其聲を高め居る形勢なれば、根本的に支那人の誤解を去らしめざる間は、排日氣勢は種々なる形式にて表顕し來るや疑いなし、然も過激なる暴動は、

一般の同情を失うが為め、今後は日貨排斥等の手段にて我国に迫らんとするものあらんも、経済上の事は、利害に敏なる支那人永続せざるは従来例に照して明かなる所也。況や白熱し易き支那民心冷却亦た速し、静かに我に帰りて自己の利害と東亜百年の大計を考え、翻然悟る所ある可きに於てをや。而して此際我国が執る可き態度は、須らく慎重に形勢の推移を監視するに止む可し。区々の小策を施すが如きは、断じて不可なるを疑わず、尤も我東亜に於る特殊地位に鑑み、支那人及び欧米人をして正々堂々一片の野心を挿まざる我対支政策に対し誤解を去らしむる上に、我政府も国民も共に努力するの必要あるは勿論の事たる可き也。<sup>24</sup>

日本に対する反感は「表面の事にして内部に潜在する排日的気分に至りては、一朝一夕に之を収熄せしめ難きものあるを思わざる能わず」として、表面上は穏やかに見えても、修復困難な状況にあったことがわかる。

『報知新聞』1919年5月12日付の「排日と排貨」に、

理議明白疑問の余地なき山東問題に対し直接還附論の如きが講和会議の問題に上れるさえ吾人の甚だ心外とする所、而して其の解決を見るに至る迄の経緯の如き更に大に遺憾とせざる能わざるものあり。既に講和会議の問題に上れる以上、其の如何に解決せらるるに關せず、日誌の関係上我は不利の地位に立つを免るべからず。若し万が一にも支那委員の主張にして貫徹し、而して我国の之に屈従するが如きをあらんか、日本与し易しと為し我を輕侮し将来事毎に我に反抗せんは支那の国民性に徴して明かなり。若し又支那委員の主張にして不採択に了らんか、支那の排日論は更に氣勢を揚げ、其の常套手段たる日貨排斥は到る処に之を見んも知るべからず。本問題は幸いに大体我主張通りに解決せらるるに至れるが、固と是れ当然の帰結にして毫も我の誇とするに足るものなきと共に、支那亦何等失う所あるにあらずと雖も、日本を誤解せる多くの支那人は、果然報復的に排日の氣勢を揚げんとし、其れを利用して支那に於ける日本の政治的及び経済的勢力を駆逐せんとする某々国の巧妙なる魔手は、其排日運動を煽動するに於て到らざるなく尽さざるなからんとす。彼の北京に於て突如排日派の暴動勃発せる如き、二三支那政治家の陰謀も与りたるべけれど、其裏面に某々国の黒幕の潜めることは何人も看取するに苦まざる所たり。此種の排日運動の勃発は夙に予期せられたる所に属し毫も驚くに足らずと雖も、注意すべきは由来排日煽動に妙を得たる某々国の魔手の組織的に到る処に延び、将来随処に猛烈なる排日運動の演出せらるるなきを保せざること是なり。発作的の排日運動は久しからずして鎮静に帰すべしとせんも、某々国が日本の勢力を駆逐し取りて以て之に代らんとする根柢深き陰謀の戦後に一層の強烈を加え來るべきは、巴里に於ける言動に徴して想像するに難からず。即ち某々国の排日煽動の魔手は、北京暴動を序幕として今後の舞台に堪えず無遠慮に

<sup>24</sup> 『東京朝日新聞』第11812号、1919年(大正8)5月9日、3頁。

振わるるものと覚悟せざるべからず。政治的及び財政的の外交関係事項は暫く別問題とせんも、通商方面殊に我輸出貿易に対し、日貨排斥、日貨非買同盟の如き、独り我国の不利たるに止まらず、支那に取りても其経済上其国民の生活上最も必要にして又最も有利なる日貨を排するが如きは断じて賢明なる措置と謂うべからず。吾人は支那の一般国民が彼等の先覚者たる有識階級の態度に学びて眼を大局に注ぎ、深謀遠慮以て彼の恐るべき豺狼の魔手に魅せられ徒に附和雷同自殺的妄動に出るが如き軽挙を慎まん事を衷心より勧告し且つ期待せざるを得ず。同時に我政府並に当業者に於ても、某々国の支那人懐柔の巧妙なるに鑑み、更に深く支那の国民性の真相を研究し理解し、煽動の魔手に乗ずべき機会を与えず、場合に依りては寧ろ某々国の慣用手段に学ぶ所あり正当防禦の途を講ずる亦止むを得ざるべきを考慮せんことを望む。若夫れ赤誠を披瀝して支那に臨み、良品廉売主義に依りて彼我の利益を増進し、両国の親善、東洋平和の確保に資せんは、絮説を俟たざる所なり。<sup>25</sup>

とある。中国の排日論は高揚し、とくに日貨排斥は各地で見られ、その勢力は全国的な展開を見せつつあったことは、日本でも十分に認識されつつあった。

また『大阪時事新報』1919年5月13日付の「日貨排斥如何・断行は不可能か」にも見える。

排日を宣伝せる支那学生を中心としたる北京其他の擾騷は已報の如くなるが之に随伴して起るべき日貨排斥に関しては我対支貿易上極めて重大なる影響を与うべきより各当業者は深く注意を払い居れる次第なるが之に就て最近当市某所に達したる観測に拠れば支那人側に於ては日貨排斥を断行するとするも支那内地商品の九割は日本品なるを以て右の目的を達せんには全然支那人の商業を停止せしめざるべからざる障害あり又若し排貨を実前せしむるに於ては日本品に外国品の商標を附して販売せざるべからずと唱え暗に其困難なる意を洩せり又日本人側の観察は（一）現在支那の状態にて日貨を排斥するは殆んど不可能に属するを以て本邦商人は狼狽せず相互に救済策を採って其期間を維持すべし（二）排斥期間の損失は解除後邦貨の欠乏に却て反動として其高騰を促すべければ此損失を補填するを得（三）支那官庁は通過税の現象より税務署の収入に大打撃を受くるを以て排斥緩和の策を採るべし（四）日貨排斥に抛り日本商品に代るべきはマンチェスター グーズなれど現在にては大なる活動の余力無し或は米国品が案外に成功するやも知れず其他の商品は勢力鈍し（五）排斥の場所は北京及上海最も盛んなるべし即ち北京は政事的中心地にして上海は外国人の煽動甚だしきが故なりと要するに以上の如く一旦は相当激烈なる排斥の声出現するやも図られずと雖も先ず実行は困難有るべしと観せらるされど本邦にては重大なる問題なるを以て当業者は夫々取引先と打合せを為し置き其準備を行うが最も安全なる方法なるべしと。<sup>26</sup>

<sup>25</sup> 神戸大学図書館新聞文庫データベースによる。

<sup>26</sup> 神戸大学図書館新聞文庫データベースによる。





物積載の予定が取り消され、乗船客も激減し、また厦門でも香港向けの日本汽船への貨物の搭載を「扛夫」すなわち荷役に従事する労働者が、荷役を拒否して貨物の積載が困難となって、搭載貨物量が激減していたのであった。

『申報』第 16810 号、中華民國 8 年、1919 年 12 月 4 日付の「日清汽船會社最近營業報告」によれば、日清汽船会社の中国内河における航運事業の苦境が見られるのである。

日本廣知報云、日清汽船會社、近開股東常會、主席報告、上屆營業經過情形、略謂在上屆營業期內、中國市場、方有進步、出入貿易、漸有活動、歐戰停後、商業逐步恢復、乃排斥日貨之風潮、倏於此時發生、於揚子流域、再接再厲、迄今未止、日貨銷路、因以大落、華商運貨、改裝他國船隻、致日清汽船會社大受其累、長江下游、無歐美日貨可裝、統計上屆期內少、裝貨品五萬噸、少收運費、計日洋六十六萬元、幸銀價昂貴、兌有利且前屆、租船合同、未曾滿期、尚有收入、故尚可相抵今、排斥猶繼續進行、下屆營業、未許樂觀、以實際言、宜昌方面購欲裝一噸貨、亦不可得、云云。按日清汽船會社爲日人在華之最重要航業公司、故其營業狀況、尤堪注意。茲將其上海至漢口、漢口至宜昌、大阪至漢口、三路航業、上屆情形、約略言之、上海至漢口一路、初頗發達、裝貨甚多、但自五月中旬、抵制實行後、日清營業、即大遭打擊、華商裹足不來、不以日船裝運貨物、日船惟在長江下游、裝載輸往日本之雜糧與肥料、及輸往歐美之芝麻豈油等品、前赴上海、至於船客人數則少、去一半漢口至宜昌一路、初亦不缺、貨品如棉紗棉織品、與普通商品。多由日船裝運、第抵制蔓、延裝貨日少、所裝載者、僅日託運之生棉、漆器等物耳。船客亦減少、半數大阪至漢口一路、亦因抵影響日貨運往漢口者、有減無增、但漢口方面、尚有豈油棉子等物、運往大阪神戸云。<sup>32</sup>

『申報』は、日本からの報道を転載し、日清汽船会社の株式總會での状況を報じた。日清汽船会社が排日運動の状況下で、中国での航運事業において中国商人から依託貨物の搭載量が激減し、苦境にあった。辛うじて日本への貨物輸送に関する業務に僅かな活路があるのみであった。

日貨排斥は、さまざまな分野に及んだ。『神戸又新日報』1919年(大正8)7月5日付「燐寸輸出激減 日貨排斥影響」によれば、

六月中の当(神戸)港燐寸輸出高は、四万六千五百二十三函。大阪港は七千二百十五函にして、之を前月に比すれば神戸は一万九千四百七十一函、大阪は八百十函を減退せるが、例年梅雨季に際しては輸出減退を免れざるの常なるも、上海輸出如き前月に比し六千四十四函の激減を示し居れるは、排貨の影響と見るを得べし。<sup>33</sup>

<sup>32</sup> 『申報』第 16810 号、1919 年(民国 8)12 月 4 日、上海書店影印、第 161 冊、586 頁。

<sup>33</sup> 神戸大学図書館新聞文庫データベースによる。

と記すように、日貨排斥の影響からか神戸、大阪から中国とくに上海に向けて輸出するマッチの輸出数量が激減していた。

当然、航運業にも大きな影響を与えていた。

『神戸新聞』1919年7月15付の「南北支那航路不振 海運界」の記事に、

支那に於け大戦二年後より頓に盛況を呈するに至りたる支那の造船鉄工業は其前途に就き多少の疑点あれども今日の処にては尚その発展を続け居れるが如く昨年四月天津の下流に設立されたる私人経営の永和造船廠は二千二百噸乃至二千五百噸の帆船三隻三百噸の曳船三隻を建造し目下建造中のもの十八隻一万四千噸あり上海方面にては広東人経営の瑞榮昌は近来特に目ざましき拡張を行い老公茂と求新廠も亦造船の外に滬杭甬鐵道の車輛及び支那人経営の電車を引受くる等成績見るべきもの少からず特に求新廠は本年一月以来五千噸の汽船二隻を進水せしめ更に五千噸級三隻の契約を行い公興廠は蘇州河に用うる鉄質の支那砲艦二隻を建造し上海老船塢は本年一月以来五千噸級四隻の進水を終り若くは建造中、瑞鎔廠は二隻の中一隻は進水し更に二隻の新引受をなすと共に諾威船主のために戦後四隻を請負うべき契約を有せり福建の福州船政局と共に半官立の江南造船廠は昨年七月米國管船局の註文即ち一万噸級四隻の建造を引受けたる以来米人技師の指揮により工場を拡張し着々起工に従事するも米國より供給する材料の延着と降雨のために戸外作業を妨げられたるに因り予定日子狂いたるも既に原料の半以上は到着し機械類の据付は約四割五分を終りカイゼル、オリエンタル等の名を命じたるが四隻とも排水量一万四千三百噸、速力十浬半を有せり同造船廠は尚同型の貨物船八隻を引受くべき優先権を与えられ居れるが以上の外内河用の小汽艇を造り得べきものは数箇所あり何れも多少宛は日貨排斥の好影響を被り居れりと

後も引続き鎮靜するに至らざる模様にして、上海航路の往航出貨の如き依然として不振にて、綿糸布燐寸の積荷も取引捗々しからざる為め減少の傾向なるに、天津航路も綿糸布を始めとして燐寸軸木原料薬品及び昂布等の食糧品の輸出漸次減退し来りて、一向回復の形勢無く、郵商船定期船の如き之れが影響を被りつつあるが若し。今後も此状態にして継続せんか同航の打撃は蓋し僅少ならざるべし。<sup>34</sup>

とあるように、日貨排斥により神戸からの輸出量の激減、そして恒常的に輸出品を運送する船会社も積荷の減少に危惧の念を抱いていた。

『報知新聞』1919年7月31日付の「近海航路概況」の「上海航路」について

例年夏季に載貨の減少を免れざるが、殊に本年は日貨排斥運動今尚熾に行われつつある為、往航貨物は現在定期船の半船腹だも充たすに足らざれど、復航は之に反して支那奥地

<sup>34</sup> 神戸大学図書館新聞文庫データベースによる。



よりの種子類、雑穀、麦等の輸出相当に上り、郵船会社の如きは定期船（八隻）の外に三河、巴陵、金山、新潟、松山、大栄、福岡等の臨時船七隻を就航せしめ居れる状況なり。北支那航路は、排日氣勢最も猛烈を極めつつあるだけに、本邦船舶の蒙る影響は甚大なるものあるも、八月一日より支那改正関税の実施さるべきを見越し、一部思惑者の大口買付を為すものある為め、復航船腹は多少の載貨あるが如し。<sup>35</sup>

この記事から明らかなように、日本から中国に向けて輸出する貨物量が激減していた。しかし中国から日本への輸入品数量にはさほど大きな影響は無かったようであった。

これに対し『大阪毎日新聞』第12987号、1919年8月26日付の「支那造船業発達」によると、日貨排斥によって中国における造船業には好況を呈していた。

大戦二年後より頓に盛況を呈するに至りたる支那の造船鉄工業は、其前途に就き多少の疑点あれども、今日の処にては尚その発展を続け居れるが如く、昨年四月天津の下流に設立されたる私人経営の永和造船廠は、二千二百噸乃至二千五百噸の帆船三隻、三百噸の曳船三隻を建造し、目下建造中のもの十八隻一万四千噸あり。上海方面にては広東人経営の瑞榮昌は、近来特に目ざましき拡張を行い、老公茂と求新廠も亦造船の外に、滬杭甬鉄道の車輛及び支那人経営の電車を引受くる等成績見るべきもの少からず、特に求新廠は本年一月以来五千噸の汽船二隻を進水せしめ、更に五千噸級三隻の契約を行い、公興廠は蘇州河に用うる鉄質の支那砲艦二隻を建造し、上海老船塢は本年一月以来五千噸級四隻の進水を終り、若くは建造中。瑞鎔廠は二隻の中一隻は進水し、更に二隻の新引受をなすと共に、諾威船主のために戦後四隻を請負うべき契約を有せり。福建の福州船政局と共に半官立の江南造船廠は、昨年七月米国管船局の注文即ち一万噸級四隻の建造を引受けたる以来、米人技師の指揮により工場を拡張し、着々起工に従事なるも、米国より供給する材料の延着と降雨のために戸外作業を妨げられたるに因り、予定日子狂いたるも、既に原料の半以上は到着し、機械類の据付は約四割五分を終り、カイゼル、オリエンタル等の名を命じたるが四隻とも、排水量一万四千三百噸、速力十浬半を有せり。同造船廠は尚同型の貨物船八隻を引受くべき優先権を与えられ居れるが、以上の外、内河用の小汽艇を造り得べきものは数箇所あり。何れも多少宛は日貨排斥の好影響を被り居れりと。<sup>36</sup>

中国の造船業が、日貨排斥の中で進展を見せていた。1918年4月に天津の下流にフランス人経営の永和造船廠が設立され、2,200噸から2,500噸の帆船3隻、そして300噸の曳船3隻を建造し、さらに建造中のものが18隻で合計14,000噸にのぼっていた。上海では求新廠が1919年1月から5,000噸の汽船2隻を進水させ、さらに5,000噸級の汽船3隻の契約を成立させていた。公興廠は蘇州河において使用する鉄質の砲艦2隻を建造し、上海老船塢は同年1月より5,000噸

<sup>35</sup> 神戸大学図書館新聞文庫データベースによる。

<sup>36</sup> 『大阪毎日新聞』第12987号、1919年8月26日、4頁。

級4隻の進水を終えるか建造中であった。瑞鎔廠は2隻のうち1隻はすでに進水し、さらに2隻の新規契約を結び、さらに諾威船主のために4隻の造船契約を結んでいた。福建の福州船政局と共に半官立の江南造船廠は、1918年7月に米国管船局から10,000噸級4隻の建造を引受け、アメリカ人技師の指揮により工場を拡張し着々起工にあった。その船は、カイゼル、オリエンタル等と名付けられた4隻で、排水量14,300噸、速力10.5浬が出る能力があった。さらに同造船廠は同型の貨物船8隻を受諾する優先権が与えられていた。この他に、内河用の小汽艇の造船所も同様であった。これまで日本の企業による造船が行われていたものを全て拒否し、中国国内で建造する方式に改変していた。そのため中国の各造船所も、日貨排斥により好景気であった。

#### 4 小結

日清汽船株式会社は、1919年5月に発生した五四運動後の排日運動、日貨排斥のもとで、長江流域の航運業において大きな打撃を受けた。その迅速で象徴的な事象は、中国の有力紙に掲載されていた汽船の上海港への入港、出港を告知する案内「船期」の欄から、日清汽船会社のみならず、日本の汽船会社の船名が全て抹消されたことに見られる。これは中国の新聞紙各社が排日姿勢を明確に表示するためであったことは確かである。

19世紀末から汽船が重要な輸送機関となった時代において、汽船の出港日、入港日を告知する新聞の「船期」欄から船名が抹消され、出港入港日が不明となった状況は、汽船会社にとって致命的な打撃であった。日本から中国の港市に寄港し他国へ赴く日本の汽船会社にとっては、その打撃は大きくは無かったであろうが、その最大の打撃を受けたのが、日本の汽船会社の中で唯一、中国の内河航路の運航を寡占していた日清汽船会社であった。日清汽船会社の汽船は、顧客の主たる割合を占めていたのが中国国内の中国人顧客であった。一般の中国人顧客にとって汽船の出入を知る最も簡便な方法が、各新聞が掲載する「船期」欄であった。その欄から汽船の出港、入港を周知できない状況は、汽船の存在が無きに等しかった。このように「船期」欄から船名が削除されたことは、長江航路を重要な幹線としていた日清汽船会社にとっては、致命的な打撃となったのである。