HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	「中東鉄道海洋汽船」と極東の海運
Author(s)	麻田, 雅文
Citation	研究論集, 6, 41-63
Issue Date	2006-12-20
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/43249
Type	journal article
File Information	asadamasafumi.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

「中東鉄道海洋汽船」と極東の海運

麻田雅文

要旨

1990年代，中東鉄道海洋汽船というロシアの海運会社の旧社屋が日中両国で相次いで観光用に整備された。しかし，建物を所有した同社についての研究はいまだ本国ロシアにおいても等閑に付されている。本論は親会社である中東鉄道の研究の延長で興味を抱いた筆者が，20世紀初めのわずか数年間で姿を消したこの海運会社を，極東における海運史と中東鉄道の研究に改めて位置づけることを企図したものである。

中東鉄道海洋汽船が19世紀末の極東の海運で必要とされたのには三つの理由がある。まず1870年代末からロシア政府と独占契約を結んでこの地域の海運を担ってきたシェヴェリョフ社が，しだいに貨客の増大に対応できなくなったというのが第一点である。第二点はロシアによる関東州の租借による新植民地の経営と，中東鉄道による南満洲支線の敷設に伴う需要の急激な増大である。こうしたロシアの極東政策の新時代を劃す出来事の中で，特に新しい植民地航路創設の受け皿となったのが中東鉄道海洋汽船である。しかし，後手に回った弥縫策の感のある海洋汽船の設立は，シェヴェリョフ社や義勇艦隊の担ってきた従来の国内外の近距離海運や，関東州というロシアの新植民地への航路，それに中東鉄道との連絡(船車連絡)を融合させることによって，極東における総合的な運輸体系の確立で一角を占めようとする，積極的な意義も有していた。これが第三点である。日露戦争前の緊迫した状況下で，ロシア帝国の多大な力添えを受けた海洋汽船は日本側にとって脅威であった。折しも勃発した日露戦争に海洋汽船は巻き込まれる形となり，日本側の攻撃によって同社は壊滅する。本論はその後日談までを追って，海洋汽船の遺産を日本がどのように継承したのかにも言及した。

はじめに

1994年12月13日，福岡県北九州市門司区東港町の通称「門司港レトロ地区」の一角に北九

州市立国際友好記念図書館の建物が完成し，竣工記念式典が行われた。この建物は「ドイツ人建築家がロシア統治時代の明治35年に東清鉄道汽船会社の事務所として建て，戦時中は旧日本橋図書館として利用」[1]されていた，大連市の建築物のレプリカである。門司港レトロ地区での大連の歴史的建造物の復元は，北九州市と大連市の友好都市締結15周年を記念したもので，「日中友好の新たなランドマーク」[2]にする意図があったという。建物は「ドイツ系のハーフティンバー様式」[3]で，「鉄筋三階建て。石材やれんがまで大連市から輸入し，本物を正確に復元した」[4]。建物は翌年の3月25日から門司港レトロの他の主要施設と共に一般公開された。その後は図書館として「中国や韓国など東アジア関連を中心に集めた書籍は約1万5千冊」[5]に及んでいる。また1996年1月からは図書館の1階に中華料理店が開店し，「手ごろな値段で大連の味の文化を味わってもらう」[6]ことを掲げて営業している。門司港レトロ地区自体が「開港百周年を迎えた（中略）門司港地区の再開発プラン」[7]で，「市が三百億円の資金を投じた都市型観光開発」[8]として整備されたこともあり，同図書館も「結婚記念や雑誌の撮影にもよく使われる」[9]観光施設としての役割を担っている。

北九州市での復元に連動して，大連市でも観光資源としてこの建物を活用する動きが起きた。門司港でのレプリカが竣工すると，大連市は民間人の住宅となっていた中山区勝利街の既存の建物を撤去し，その資料を利用して建物を再建した[10]。1998年からは大連芸術展覧館として開館し，「日本現代工芸展」や「中国三大名石彫刻芸術展」等が催され，文化交流活動の拠点となっている[11]。この再建は2000年から大連市が1億7千万元を投じて周辺地域を「ロシア風情街（俄罗斯风情街）」とした整備事業の先がけで[12]，北九州市のレプリカ建設と同様に観光名所創設の一環である。

上記の過程における言説を追うと，そもそもこの建物を所有した「東清鉄道汽船会社」，すな

---

1 「レトロ門司港に新名所，国際友好記念図書館が完成」『西日本新聞』1994年12月13日付夕刊。
2 「門司レトロ地区に大連市の歴史的建造物の復元計画」同紙1991年5月14日付夕刊。
3 「旧門司三井倶楽部と国際友好記念図書館，レトロ整備」同紙1994年11月25日付朝刊。
4 「レトロ門司港に新名所，国際友好記念図書館が完成」同紙1994年12月13日付夕刊。
5 「福岡県／遊悠スポット＝東アジアの書籍を収集：国際友好図書館」同紙2000年12月2日付朝刊。
6 「本場の山東料理，門司港レトロ地区，大連のレストラン開店」同紙1996年1月12日付夕刊。
7 「中華街，観光駅も ── 門司港レトロ計画案，民間準備会が発表」同紙1989年10月24日付朝刊。
8 「門司港レトロ施設がオープン，記念フェスタ」同紙1995年3月25日付夕刊。
9 「元気もん＝国際友好記念図書館館長：吉本五郎さん（61）＝北九州市門司区：東アジア文化に触れて」同紙2000年11月28日付朝刊。
10 西澤泰彦『図説：大連都市物語』河出書房新社，1999年，26頁。
11 大連市文化局［http://www.whj.dl.gov.cn/gov/xg_display.jsp?id＝11］．2006年8月29日現在有効。
12 阿部康久「大連における植民地時代の建造物と観光開発」『名古屋大学文学部研究論集：史学』第50号，2004年，6頁。ただし，阿部はこの建物を「旧ロシア軍司令官別邸」と誤った紹介をしている。

わち「中東鉄道海洋汽船（Морское пароходство Общества Китайской Восточной железной дороги，以下海洋汽船と略す）」についての認識は日中両国共に極めて乏しいことに気づかされる。史実を十分に把握しないでの建物の復元や転用は，その価値を損なうことにもなりかねない。このような危惧から，本論は海洋汽船の詳細を明らかにすることを課題とし，その上でなぜ海洋汽船が必要とされ，筆者のテーマとする中東鉄道の経営とどのような関連性があったのかを探りたい。当時のロシア交通省の説明では，海洋汽船は「中東鉄道の敷設に必要な貨物，資材，労働者の定期輸送を確保し，将来においてロシアや西ヨーロッパから極東へ，またその逆へ運ばれる貨客の定期的かつ迅速な輸送を確立するため」[13] 設立されたとされる。しかし，これだけではなぜ既存の海運会社による運行に頼らずに鉄道会社自らが海運事業へ進出しなければならなかったのか明確ではなく，後述するように鉄道敷設に必要とは思われない北洋への航路を運営したのか疑問が残る。問題点の解明には，極東の海運史を遡って海洋汽船の意義を再検討することが必要であろう。

海洋汽船に関する先行研究にはレマーチコ（Б. Лемачко）の「中東鉄道の汽船」[14] があるようだが，残念ながら未読である。ロシア極東の海運については原暉之，アンドレイ・クルシャノフ（А. И. Крушанов）の先駆的な業績があるものの，両氏は義勇艦隊の果たした役割に重きを置き，海洋汽船には後者が数行を割くのみである[15]。むしろ原の研究からは極東の海運全体に対する見取り図を学び，本論の問題提起につながる認識を培ったことで学恩が深い。肝心の海洋汽船についてのまとまった記述は中東鉄道と南満洲鉄道の関係者の著作に見られる。一つが，ニルス編纂の『中東鉄道の歴史概観，1896-1923年』（以下『概観』）[16] であり，もう一つが軍司義男の遺著『東支鉄道運賃政策史』[17] である。いずれも大部の著作の中で海洋汽船への言及は数

---

[13] Ministry of Ways of Communication, *Guide to the Great Siberian Railway* (St. Petersburg: Typography of the Artistic Printing Society, 1900), p. 498.

[14] *Лемачко Б.* Пароходы КВЖД // Наваль. 1991-1992. №1.

[15] 原暉之『ウラジオストク物語』三省堂，1998年。同「対岸航路と対岸貿易」『ロシア研究』第25号，1997年。*Крушанов А. И.* О развитии торгового мореплавания на русском дальнем востоке в последней четверти XIX - начале XX в. // *Щебеньков В. Г.* (отв. ред.) Материалы по истории Владивостока. кн. 1. Владивосток, 1960. История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. - февраль 1917 г.). *Крушанов А. И.* (отв. ред.) М., 1991.

[16] *Нилус Е. Х.* Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги, 1896-1923: По поручению Правления Общества и под ред. спец. комиссии. Харбин, 1923.

[17] 軍司義男は正教の神学校出身。1906年に亡命ロシア人が発刊した長崎の社会主義新聞『ヴォーリャ（Воля）』の社員となる。和田春樹『ニコライ・ラッセル：国境を越えるナロードニキ』下巻，中央公論社，1973年，144-145頁。1917年には南満洲鉄道に入社し，ハルビン公所（後のハルビン事務所）に勤務して，1935年の接収まで中東鉄道との交渉業務を担当した。1942年に死去。軍司義男『東支鉄道運賃政策史』南満洲鉄道株式会社調査局，1943年，序。

頁でしかないが，中東鉄道の研究からも海洋汽船への言及が皆無な現在，貴重な二次史料である[18]。両者が底本としたのは1914年に中東鉄道事務部が編んだ『中東鉄道の歴史概論第一巻(1896-1905年)』(以下『概論』)[19]であろう。海洋汽船について最も緻密に記した『概論』の記述は，ニルスや軍司のそれと重なる箇所が多い。またビャンキン（В. П. Бянкин）の極東海運の研究[20]はニルスの『概観』を参照し，海洋汽船を極東の海運史に位置づけることに意欲的で，筆者の問題意識と重なる。しかし，『概観』と違って中東鉄道にとって分の悪い事実も記す『概論』を参考にしていないのは彼の研究の瑕疵である。また海洋汽船と競争し，壊滅させることになる日本側の史料は全く省みられていない。

海洋汽船の一次史料はロシア国立歴史文書館（Российский государственный исторический архив)の目録の中に見られる[21]。2006年8月現在，同館は移転のため閉鎖中であり，代わって本論はロシア国民図書館（Российская национальная библиотека）所蔵の一次史料を利用した。その他に『ウラジオストク（Владивосток)』やポルト・アルトゥール（旅順）の『新地方（Новый Край)』といった当時の新聞記事，中東鉄道とロシア大蔵省の発行物を補助的に用いている。日本側の資料ではアジア歴史資料センター（JACAR）によりウェブ上で『極秘明治三十七八年海戦史』を参照できたことが非常に有益であった。これらの資料を基に本論は海洋汽船の歴史叙述を試みている。

なお，以下での日付は断りのない限り露暦を用い，西暦に戻すには19世紀で12日，20世紀では13日を加算する必要がある。また，ロシアの度量衡の単位1ヴェルスタは500サージェンすなわち1.067キロメートルに，1プードは16.38キログラムに換算される。地名は当時の表記に拠り，初出に限りダーリニー（大連）というように括弧内に現在の呼称を併記した。

1．シェヴェリョフ社　――極東における海運事業の創生――

海洋汽船が設立された経緯を知るには，1890年代における極東の海運事情，特に海洋汽船と関係の深いシェヴェリョフ社の活動を前提にする必要がある。後述するように，海洋汽船は同社の海運事業を継承したためだ。当時の極東の海運は，黒海沿岸と沿海州諸港を結ぶ「遠距離

---

[18] 数少ない中東鉄道全史の研究であるアブロバの著作には海洋汽船への言及はない。*Аблова Н. Е.* История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.). Минск, 1999. 2005年には同書の大幅な改訂版が出ているが，言及がないのは同じである。

[19] Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк. Т. 1. 1896-1905. Сост. Канц. Правления О-ва КВЖД. СПб., 1914.

[20] *Бянкин В. П.* Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860-1925). Владивосток. 1979. *Он же.* В дальневосточных морях. Владивосток. 1981.

[21] 『ロシア国立歴史文書館所蔵「中東鉄道文書」にみる中国東北の国際関係』(平成十六年度科学研究費補助金基盤研究(B)(2)，課題番号14401020，研究代表者井村哲郎)，2005年，6，8，105頁。

国内海運」を義勇艦隊が担っていた。これを補完するように沿海州諸港間の「近距離国内海運」および沿海州諸港と東アジア諸国を結ぶ国際海運を担っていたのがシェヴェリョフ社である[22]。この節では，まず同社の設立経緯と事業展開を簡潔にまとめた上で，海洋汽船が必要とされた理由を論じる。

シェヴェリョフ社は当時ウラジオストクに居住していた商人ミハイル・シェヴェリョフ（М. Г. Шевелев）が経営した商社である。彼はキャフタの中国語通訳養成学校を卒業した後，茶の輸入商社に就職し，10年後にこの会社を「トクマコフ・シェヴェリョフ商会（Токмаков и Шевелев и К°）」に改組した[23]。彼が海運事業に乗り出すまでには紆余曲折があった。沿海州諸港間および沿海州諸港と日本，中国を結ぶ国際海運の事業を，政府と契約して請け負ったのは七等文官のヤコフ・ブトコフスキー（Я. Н. Бутковский）を嚆矢とする。彼は地域の鉱物資源の採掘を行う「サハリン（Сахалин）」社の認可を1876年6月18日に受けている[24]。ブトコフスキーはトクマコフ・シェヴェリョフ商会に倣って茶を上海からニコラエフスクに運び，国の委託貨物も扱うことでサハリン産の石炭輸送の支出を補おうと構想した[25]。1876年にブトコフスキーが契約した航路は，ウラジオストクとニコラエフスク間のタタール海峡線，長崎と上海を経由するウラジオストクと漢口（武漢）間，ポシェット湾に至る航路などである。事業の困難に鑑み，最初の10年は年間6万5040ルーブル，次の5年間に年5パーセントずつ削減する補助金が出される契約であった[26]。しかし，汽船を一隻しか所有していなかった彼は上海から傭船を試みて失敗し[27]，事業に着手できなかった。

ここで名乗りを挙げたのが，茶業から海運業にも手を広げようとしていたシェヴェリョフで

---

[22] 原『ウラジオストク物語』，144頁。

[23] シェヴェリョフは海運業の他にも移民受け入れの事務所の営業，北サハリンの油田試掘，アムール地方研究協会の設立と極東で多方面に活躍する人物であった。彼の生い立ちと事績については，原『ウラジオストク物語』，143-144頁。

[24] Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства. М-во финансов. Высочайше учрежд. Комис. по вопросу о мерах к поощрению русского торгового мореходства и судостроения. СПб., 1895. С. 367. サハリン社の定款は Полное собрание законов Российской империи（以下ПСЗ）. Собр. 2-е. Т. 51. №56112. СПб., 1876. С. 682-690. ブトコフスキーは石炭開発を通じたサハリンのロシア化を推進する持論を展開していた人物である。詳しくは，天野尚樹「『ロシア』の範囲：帝政期サハリンにおける『想像のロシア化』」『「スラブ・ユーラシア学の構築」研究報告集』第5号，2004年，40-41頁。サハリン社がドゥエの炭鉱経営で徒刑囚をいかに酷使していたかは，チェーホフのルポタージュに詳しい。チェーホフ（松下裕訳）『サハリン島』筑摩書房，1994年，213-219頁。

[25] *Бутоковская Н. В.* К родословной старообрядцев Бутоковских // Известия РГИА ДВ. Т. 7. 2002. С. 142.

[26] Исторический обзор правительственных мероприятий ... С. 367-368.

[27] *Бутоковская.* Указ. соч. С. 142

ある。彼は特に茶の輸入のために1875年にイギリスで購入した「バトラーク」号を傭船に出して，沿海州とサハリン間などの貨客輸送に当てた実績があった[28]。積荷に耐えられなかったこの船は1878年9月末にドゥエ沖で大破してしまう。だが，この試みが彼に自信を与えたのだろう。シェヴェリョフは海運への展開に反対するトクマコフ（И. Ф. Токмаков）と袂を分かつと[29]，自らペテルブルグに赴いて極東における定期汽船便のために陳情を重ねた[30]。彼が1880年に出版したパンフレットによれば，極東における海運事業への進出は，ロシアへの茶の輸入がキャフタ経由の陸路よりも海路ニコラエフスクを経由してアムール河を遡った方が安価につくことから発想したようだ[31]。努力は実り，1879年11月7日にはサハリン社の汽船に関する契約延長請願の破棄と，シェヴェリョフによる該事業の継承という，大蔵省の提案が大臣会議で認可された[32]。この公布の第2項において，シェヴェリョフはウラジオストクとニコラエフスク間，長崎と上海を経由するウラジオストクと漢口間の航行を15年委ねられ，最初の10年間は1海里ごとに3ルーブル，次の5年間に毎年10パーセントずつ削減する補助金が出されることになった[33]。1880年4月1日には大蔵省とシェヴェリョフの間でより詳細な契約が結ばれる。この契約で，漢口，上海，長崎，ウラジオストク，オリガ湾，コルサコフスキー哨所，インペラトルスカヤ港（ソビエツカヤ・ガバニ），ドゥエ哨所，デカストリ，ニコラエフスクを結ぶ計1万8664海里の5航路が義務付けられた[34]。

開始当初における同社の外国航路の運営状況は需要を満たす程度ではなかったため，1885年に大蔵大臣に対して権利を譲渡するよう請願した者がいたが，この請願は初代プリアムール総督コルフ（A. H. Корф）が議長を務めた委員会で却下されている[35]。しかし，需要の増大は1888年5月25日に新しい契約を結ぶことを彼に強いた。1903年までを期限とする新契約では，ウラジオストクとニコラエフスク間のタタール海峡線と，元山，釜山，長崎，芝罘（煙台）に寄港

---

[28] 「バトラーク」号の共同事業については *Хисамутдинов А. А.* Владивостокъ. Этюды к истории старого города. Владивосток, 1992. С. 108-112. サハリンへの傭船については История Дальневосточного пароходства. *Дворняк Б. М.* (отв. ред.) М., 1962. С. 26-27.

[29] *Бянкин.* В дальневосточных морях. С. 40.

[30] «Хроника» // Владивосток. 28 декабря 1903 г. №52. С. 1.

[31] *Шевелев М. Г.* Срочное пароходное сообщение между Хан-коу и Николаевском. СПб., 1880. С. 1-2.

[32] ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 54. №60150. СПб., 1879. С. 220-221.

[33] Там же. С. 221. 補助金の規定は順守されなかった。1885年に総航行距離が6万6500海里に増加したことから，コルフは総額19万9500ルーブルを渡そうとしたが，国庫への負担が増すというヴィシネグラドゥスキー（И. А. Вышнеградский）の反対で6万8千ルーブルに据え置かれた。*Забугин Н. Л.* О судоходстве на русском дальнем востоке. СПб., 1896. С. 6-7.

[34] Исторический обзор правительственных мероприятий ... С. 368.

[35] *Забугин.* Указ. соч. С. 6-7.

するウラジオストクと上海間の航路，ピョートル大帝湾とプリアムール総督が定める諸地点（スラヴャンカ，ポシェット，ナホトカなど）との航路が課せられ，その総距離は年間5万海里に増えた[36]。シェヴェリョフは外国船の傭船などで要求に応え，コルフは大蔵大臣に対して再三に渡って彼を褒め上げた[37]。しかし，シベリア鉄道の着工（1891年）を挟んで，極東の貨客は増大の一途をたどる。大蔵省商工局が出版した『ロシア極東における船舶航行』に拠れば，ウラジオストクと長崎間の航路の貨物取扱高は1887年に4127ルーブル，1893年には2万8505ルーブルと約7倍になった。ウラジオストクと芝罘間も貨物取扱高は1887年に340ルーブルであったのが，1893年には3万5043ルーブルと約80倍に増加した。同様にウラジオストクと上海間，長崎と上海間も貨物取扱高は急激な増大を示した[38]。同書の巻末に記載されたコルフの後任のプリアムール総督ドゥホフスコイ（С. М. Духовской）による覚書では，「シェヴェリョフとの契約による現在の状況では，彼の汽船会社の改造がより望ましく，地域にとって高額な関税と前記した路線の独占的使用の権利は，地域の利益と国庫にとっておそらく望ましいものではない」[39]と記した。シェヴェリョフは1889年に2隻，1893年には4隻の持ち船と1隻の傭船で定められた航路を経営していた[40]。彼による事業運営が適切だったかは別として，ドゥホフスコイの告発をわざわざ大蔵省が刊行物に転載したのは，シェヴェリョフへの不満を監督官庁が共有していたことを意味しよう。すでに1893年から1896年にかけて，ドゥホフスコイはシベリア鉄道の終点と近隣諸国の港の間との海運の強化を上奏し続けていた[41]。彼は1898年3月4日の大蔵大臣ヴィッテ（С. Ю. Витте）へ宛てた書簡でも，シェヴェリョフの海運事業が需要を満たしていないことを強く訴えた[42]。1890年代に増大した貨客量は，一私人の海運会社によって取り仕切れる範疇を越えたと行政側に見なされるようになっていた。

2．海洋汽船の設立，概要，経営

こうした極東の海運の状況を背景に海洋汽船は創立された。直接の引き金となったのは，1898年3月のロシアによる関東州租借と，中東鉄道の南満洲支線の敷設権獲得である。ポルト・アルトゥールの要塞構築，南満洲支線の敷設，ダーリニーの創建で資材や食料品をウラジオストクから，芝罘からは中国人労働者を緊急に遼東半島へ運搬する必要が生じた[43]。増大する需要を

---

[36] Там же. С. 9. 新契約は ПСЗ. Собр. 3-е. Т. 8. №5238. СПб., 1888. С. 247-248.
[37] *Забугин.* Указ. соч. С. 13.
[38] Там же. С. 18.
[39] Там же. С. 187.
[40] Там же. С. 126-127.
[41] Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 156.
[42] Там же. С. 158.
[43] Там же. С. 156-157.

背景に，中東鉄道は1899年2月5日と6月29日の法令によって，黄海における海洋汽船の創立を委ねられる[44]。1899年2月5日にヴィッテが元老院に提出して勅許を得た中東鉄道会社定款第一追加では，その第3項で事業目標が述べられている。

第3項

a) 中東鉄道の敷設に際しては，鉄道の貨物・資材・労働者のため必要な配送を迅速に供給し，鉄道敷設事業の上首尾な進展に協力する。

б) 中東鉄道の運営に際しては，鉄道の終点であるウラジオストクと大連湾，中国・日本・朝鮮の主要な港を汽船の定期運航で結び，ロシアと西ヨーロッパから極東へ，またその逆へと赴く貨物と旅客の，公正にして迅速な引渡しを保障する。

以上の他に，商業顧問シェヴェリョフが，1900年1月1日に彼の義務である沿海州の諸港（タタール海峡とピョートル大帝湾を結ぶ航路）と，ウラジオストクから中国・日本・朝鮮の開港している港を結ぶ航路の定期運航を放棄するのを受け入れ，中東鉄道株式会社に，1900年1月1日から前記のシェヴェリョフの義務を移す[45]。

第一追加では他に，第7項で汽船会社の貨物・乗客の運賃の最高額は大蔵大臣が決定することが定められた。また，第8項では南満洲支線の敷設と汽船会社設立のため，中東鉄道に追加社債の発行が認められた。海洋汽船は中東鉄道の子会社として，鉄道会社と大蔵大臣の統制下に置かれた。注目すべきは，第3項6のシェヴェリョフに関する言及であろう。彼が「定期航路を放棄」した，というのは修辞である。実はこの公布前にシェヴェリョフと大蔵省は権利譲渡について協議の場を持った。しかしシェヴェリョフ側の要求が大きく，交渉は不成功に終わる。大蔵省は圧力を加え，新航路を開設して保証金の納入を一ヶ月以内に行わない場合は契約を拒否したとみなす，と彼に最後通牒を送った。シェヴェリョフはここで屈し，中東鉄道から15万ルーブルを受け取って，1899年末日限りで極東の航路の契約を解約することに同意した[46]。彼はその後も事業を縮小して海運業を営んだが，1902年に残っていた汽船「バイカル」号を香港のフランス系企業に，「ノビック」号を海洋汽船に売却して廃業した。極東の海運業の草分けであるシェヴェリョフが亡くなったのは1903年11月9日である[47]。

引き続き海洋汽船では1899年2月19日の裁可によって社員の制服がイラスト入りで制定さ

---

[44] *Нилус.* Указ. соч. С. 171.

[45] ПСЗ. Собр. 3-е. Т. 19. №16459. СПб., 1899. С. 109.

[46] Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 159-160. 軍司『東支鉄道運賃政策史』，12頁。

[47] *Бянкин.* В дальневосточных морях. С. 48.

れた[48]。また1901年7月9日に30項から成る定款が公布され，事業の詳細が固められた[49]。定款と第一追加との違いは，定款第1項1で沿海州とサハリン，同項2でウラジオストクとオホーツク，ベーリング海など北洋への航路が追加されている点である。これは1901年5月29日に，海洋汽船がオホーツクとベーリング海の航路を運航し，特別報酬として年間16万ルーブルを受けとる契約が内務省と中東鉄道との間で結ばれたためであろう[50]。代わって，当時タタール海峡からオホーツク海への航行を義務付けられていた義勇艦隊は，1902年の定款の改定で当該航路が除外された[51]。以上のように海洋汽船は中東鉄道敷設の便宜を図るだけではなく，義勇艦隊とシェヴェリョフの内外の航路を譲渡され，極東から東アジアを業務範囲に含みこむことになった。定款では他に従業員をロシア帝国臣民に限ること(第23項)や移民，流刑囚は一般旅客の2割の運賃で運ぶこと(第12項)，会社への官有地その他の提供(第18項)，在外領事による会社への支援（第20項）など[52]，ロシア帝国の規制と保護のもと，海洋汽船は露清合弁を装った中東鉄道と比べてより明確に帝国の統治システムに組み込まれていたように思われる。事実，海洋汽船があえて中東鉄道とは別会社として創立されたのは，海運事業に鉄道の買戻し条項を適用しないためであり，代わって清国政府は海運事業の赤字に責任を持たないことが決められた[53]。中東鉄道はその敷設契約第12項により，36年後に清に買戻しの権利を与え，80年後には無償譲渡される取り決めである。海洋汽船は鉄道会社と別会社として設立されることでこの条文の拘束から逃れることが可能であり，引き続き東アジアの海域で活躍することができる。

では，設立された会社の実態はどのようなものだったのか。以下では人事や航路，所有汽船，日本への影響，経営収支といった観点から海洋汽船の事業を考えたい。初代社長に就任したのは海軍大佐ボステリマン（Бостельман）である。彼はペルシャ（イラン）で伝染病が流行したのに伴い外国資本が撤退する中で，ベルギー人の起こした馬車鉄道を買収して巨利を収めた，財政家の評判をとる人物であった[54]。しかし経営難により，1903年4月からリバウ(リエパーヤ)港建設の副主任であった海軍中佐コチェートフ（Кочетов）に交代した[55]。一般の従業員や船員については，1899年10月の『ウラジオストク』紙に社員募集の記事があり，艦隊の退役者を汽船

---

48 Собрания узаконений и распоряжений правительства. №109. СПб., 1899. С. 1625.

49 ПСЗ. Собр. 3-е. Т. 21. №20504. СПб., 1901. С. 776-781.

50 Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 160.

51 義勇艦隊の旧定款はПСЗ. Собр. 3-е. Т. 12. №8224. СПб., 1892. С. 57-61. 新定款はПСЗ. Собр. 3-е. Т. 22. №21037. СПб., 1902. С. 57-61.

52 ПСЗ. Собр. 3-е. Т. 21. №20504. СПб., 1901. С. 777-780.

53 Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 159.

54 JACAR. Ref. B04010932900 (第5画像目)，明治32年3月・東清鉄道会社付属汽船会社関係雑纂（外務省外交史料館)。

55 Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 167.

の乗組員や沿岸の修理工場，倉庫に採用することが報じられている。それによれば補給係，舵手，檣楼員，砲手だった一等水兵の俸給は月に30ルーブル，食費12ルーブル，順調な航海に対するボーナスが年に20ルーブルとなっている[56]。これに応じた船員がどれだけの割合を占めたのか不明だが，社長も船員も海軍の人材の雇用に積極的だったのは海洋汽船の一つの特徴であろう。

海洋汽船の航路は要となる港が短期間の間に変遷した。1900年3月2日にプリアムール総督によって認可された航路は，①－1；ウラジオストク，元山，釜山，長崎，済物浦(仁川)，芝罘，ポルト・アルトゥール，芝罘，天津，上海間。①－2；ウラジオストク，オリガ湾，コルサコフスキー哨所，インペラトルスカヤ港，アレクサンドルフスク哨所，デカストリ，ニコラエフスク間のタタール海峡への航路。他に①－3；ウラジオストク，ポシェット間，①－4；ウラジオストク，スラヴャンカ，シコータヴァなどをまわる航路。①－5；ウラジオストク，ナホトカ間である[57]。①－3，4，5はいずれもウラジオストク周辺の港を回る航路であり，①－1，2の航路もウラジオストクが基点である。続いて1902年の時刻表に記載された航路は次のようなものであった[58]。②－1；ポルト・アルトゥール，長崎，ウラジオストク間。②－2；上海，長崎，ウラジオストク間。②－3；上海，ポルト・アルトゥール，済物浦，長崎，ウラジオストク間（迂回航路)。②－4；上海，ポルト・アルトゥール，長崎，釜山，元山，ウラジオストク間(朝鮮航路)。就航していたはずのカムチャツカやサハリン島への航路は示されておらず，会社が清や朝鮮，日本といった東アジアの航路の宣伝に力を入れていたことが分かる。またこの年には，ポルト・アルトゥールが寄港地として重きをなしている。それまで義勇艦隊の汽船が寄港するのは月に1，2度だったポルト・アルトゥールに，海洋汽船の船舶は年間95回も寄港した[59]。しかし，次に示す1903年の航路には再び変化が見られる。②－4の航路に加え，③－1；ポルト・アルトゥール，ダーリニー，芝罘間。③－2；ダーリニー，ポルト・アルトゥール，済物浦，上海間。③－3；ダーリニー，上海間。③－4；ダーリニー，長崎間。③－5；タタール海峡線。③－6；ピョートル大帝湾線。③－7；オホーツク，カムチャツカ線[60]。以上8航路のうち，3航路がダーリニーを基点とする。ダーリニーからの直行便は中東鉄道の開業に合わせることが事前に予定されていた[61]。以上が全ての航路とは限らないが，海洋汽船が力を

---

[56] «Морская известия» // Владивосток. 3 октября 1899 г. №40. С. 6.

[57] Справочная книга г. Владивостока на 1900 год. Владивосток. 1900. С. 190-192.

[58] Расписания и пассажирский тариф по линиям заграничным, Морское пароходство Общества Китайской Восточной железной дороги. Порт-Артур. 1902. С. 1-12.

[59] JACAR. Ref. A04017278800（第513画像目)，単行書・大正6年陸甲31号別冊・明治三十七八年戦役満洲軍政史・第三巻，(国立公文書館)。引用部分は関東州長官アレクセーエフの，1900年から1901年における関東州統治状況の上奏文を訳出した箇所である。

[60] Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 171.

[61] Министерство финансов. 1802-1902: Исторический обзор главнейших мероприятий финансов

注ぐ港はウラジオストクからポルト・アルトゥール，ダーリニーへと移行している。この変遷はロシアの極東政策がどの港に重点を置いたのかを反映していよう。

1902年に最も純益を上げた航路は②－1である(売上高26万3136ルーブル，純益6万3136ルーブル)。この航路が一位だったのは，控え目な予算（20万ルーブル）によって説明された。これに②－3（迂回航路），②－4（朝鮮航路）が続く。二，三位の航路は上海と朝鮮の貿易量の増大の賜物だという。逆に収益が少なかったのはタタール海峡線（売上高11万9819ルーブル，損益3万6180ルーブル）と②－2の航路（売上高2万5370ルーブル，損益2万4629ルーブル)である[62]。タタール海峡線の不振はウラジオストクにおける関税の導入，鉄道による北満洲の物産のウラジオストクへの流入に原因が求められた。②－2の路線の赤字の原因は，「ハンムブルグ・アメリカ汽船会社（Hamburg-Amerika Line)」による香港，上海，長崎，ウラジオストク間の航路の開業が一つ。二つ目は，上海でコレラが流行したために路線が閉鎖されて航行回数が減り，漢口からウラジオストクへ向かう茶の交易ができなかったことが原因だという[63]。海洋汽船による茶の交易には説明が必要であろう。茶は価格が高くて運賃の負担力もあるため，極東への低運賃率での貨物輸送という，国策による欠損に悩んでいた中東鉄道の当局者にとって魅力的な商品であった。当時，中国からロシアへの茶の輸出は義勇艦隊によるオデッサ経由と，陸路交易によるキャフタ経由の二つのルートが存在した。オデッサ経由の輸入税(紅茶1プード当たり31ルーブル50コペイカ）に比べキャフタ経由の輸入税は安い（同11ルーブル25コペイカ）ことに着目した中東鉄道は，ダーリニー及びウラジオストク経由の茶に対し，陸路同様の低率輸入税適用の特典に与ることに成功した[64]。中東鉄道が着目したのは上海からの茶であり，そこから上記二港への輸送を担当したのが海洋汽船である。海洋汽船の茶の取扱量は，不利な条件の揃った1902年にも，傭船による運送を含めて24万5530プードに達した[65]。さらに1903年からは，海洋汽船は上海で積み替えを行うことなく漢口からウラジオストクへ茶を輸出することに成功した[66]。

他の航路では何が運ばれたのか。ポルト・アルトゥール，ウラジオストク間の航路は1899年11月25日に陸軍と正式に契約された[67]。陸軍と汽船会社の関係も深いものがあり，義和団蜂起

ого ведомства. Ч. 2. СПб., 1902. С. 600.

62 Отчет по эксплуатации Морского пароходства Общества Китайской Восточной железной дороги за 1902 год. Сост. КВЖД. СПб., 1904. С. VIII.

63 Там же. С. IV.

64 中東鉄道による茶の輸送については，軍司『東支鉄道運賃政策史』，53-59頁。

65 Отчет по эксплуатации Морского пароходства ... С. 62.

66 Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 172.

67 陸軍は同様にポルト・アルトゥール，芝罘間の直通便も要求した。Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 163. «Краткая история Морского пароходства О-ва КВЖД» //

の際にはポルト・アルトゥールと太沽間で軍用食料や負傷兵の輸送に携わっている[68]。北洋への航路は内務省の委託によるものであることは前述した。早くも1899年には，海洋汽船の「シルカ」号がペトロパヴロフスク港に来航し，乗組員は石炭倉庫を建設して灯台を作り，港の浅瀬を侵食から護る工事を行った[69]。カムチャツカ方面には引き続き「スンガリー」号，「ニングタ」号，「ムクデン」号その他が来航して[70]，「航路ノ探検及貯蓄石炭ノ運送」[71]を目的とする航海を行った。また海洋汽船の寄港地には北海道の諸港が含まれている。例えば，1902年7月16日にサハリン島のマウカ（ホルムスク）を出航した「チチカル」号は函館に寄港してマウカに戻り，再び函館，コルサコフへ巡航したのちにマウカを8月9日に出航し，小樽，芝罘，門司を経て9月7日に漢口に到着した[72]。同年10月8日にウラジオストクを出航した「シルカ」号は，函館，室蘭，函館と寄港して上海に10月20日に到着している[73]。海上汽船が函館へ寄港するようになったのは，セミョーノフ商会の支配人ジョージ・デンビー（G. P. Denbigh）の後押しがあったという[74]。マウカにはデンビーが住みこんで働いたセミョーノフ商会の昆布漁場があり[75]，海洋汽船は同商会の貨物を引き受けていたのであろう。慫慂があった函館に限らず，長崎や横浜，神戸，門司，唐津など海洋汽船の寄港地に見える日本の港は，ロシア極東と華南を結ぶ航路で中継地の役割を果たしていたと考えられる。

次に所有汽船だが，当初は12隻の配備が予定されていた[76]。交通省発行の『大シベリア鉄道案内』に拠れば，1899年の時点では6隻で，その内3隻が貨物汽船，2隻が貨客の併用，1隻が旅客専用である。この他にオホーツク方面への航海のため上海で2隻を建造中で，イギリス

Владивосток. 23 ноября 1903 г. №47. С. 6

[68] Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 164.

[69] *Витер И.* Хроника строительства города Петропавловска (1740-1923). Петропавловск-Камчатский. 1997. С. 56-57.

[70] Камчатка: 1740-1940. Изд. «Слово». Шанхай. 1940. С. 206.

[71] 屋代事務官補，倉岡監吏『露領堪察加出張復命書』横浜税関，1902年，72頁。

[72] Отчет по эксплуатации Морского пароходства ... С. 54.

[73] Там же. С. 46.

[74] 清水恵「函館におけるロシア人商会：セミョーノフ商会・デンビー商会の場合」『函館・ロシア：その交流の軌跡』函館日ロ交流史研究会，2005年，186頁。デンビーの伝記と事業については，A.ヒサムトヂーノフ，沢田和彦訳「実業家デンビー一族」『地域史研究はこだて』第28号，1998年，1-15頁に詳しい。海洋汽船の函館代理店となった同商会は，鉄道敷設の際に枕木16万本を請負ってサハリン島の木材輸出に携わったように，中東鉄道とは浅からぬ関係がある。もっとも，この請負はアメリカ企業との競争に敗れ頓挫した。*Сенченко И. А.* Очерки истории Сахалина (вторая половина XIX в., начало XX в.). Южно-Сахалинск, 1957. С. 37.

[75] 清水「函館におけるロシア人商会」，153，185頁。

[76] Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 163.

やドイツに高速の汽船が注文されていた[77]。しかし，新造の船舶の納入はボーア戦争の勃発による船舶需要の増大によって遅れ，価格も上昇することになる[78]。そのため創業当初は所有汽船の大半を中古船が占めることになり，長崎や上海や修理に出したために，手元には曳船1隻を含む5隻しか残らないこともあった[79]。また軍の要求によってポルト・アルトゥール，ウラジオストク間の航路に従事していた「ウスリー」号が1900年5月11日に遭難するなど[80]，操業当時の所有汽船は質量ともに充実しているとは言い難かったと思われる。だが1901年以降になると，オーストリア＝ハンガリー帝国領だったトリエステで建造された「モンゴリヤ」号と「マンチュリヤ」号，上海で建造された「ゼーヤ」号や「ブレーヤ」号といった船舶も配備されるようになった。最終的に，日露戦争直前の所有汽船は曳船2隻を含めて20隻となり[81]，予定を大幅に上回っている（表1）。

海洋汽船の本社は初めポルト・アルトゥールに置かれ，1902年11月1日にダーリニーに移転した[82]。代理店は寄港地のほぼ全てに設けられていたといってよい。ナホトカ，ニコラエフスク，アナディリ，ドゥエ，神戸，函館，室蘭，門司，営口，天津，香港など[83]，その広がりは現在のチュコト自治管区から華南にまでに及ぶ。各支店の営業成績を見ると，1902年における公私合わせた貨物運賃の取扱高の上位は漢口(18万1736ルーブル)，ウラジオストク(17万6666ルーブル)，上海（14万7947ルーブル)，長崎（11万239ルーブル)，ポルト・アルトゥール（4万8888ルーブル)，門司（4万3751ルーブル）の順番である。漢口の統計には茶のトランジットの取扱高も含まれている。同じく公私合わせた旅客運賃の取扱高一位はウラジオストク（13万6502ルーブル）で，芝罘（8万4911ルーブル)，ポルト・アルトゥール（8万4058ルーブル)，長崎（4万120ルーブル）が続く[84]。旅貨客総合ではウラジオストク，上海，長崎の順で上位をを占めていた。これに合わせるように，主要な港には海洋汽船の設備が拡充していった。埠頭は当初からウラジオストク，ポルト・アルトゥール，ダーリニー，芝罘，営口に用意され，すぐにポシェットやデカストリ，ペトロパブロフスク，上海にも用意された。ポルト・アルトゥー

---

77 Ministry of Ways of Communication, p. 499-500.

78 Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 164.

79 «Корреспонденции» // Владивосток. 18 марта 1901 г. №12. С. 7

80 Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 170.

81 Там же. С. 165.

82 Сибирский торгово-промышленный календарь на 1904 г. Изд. Ф. П. Романов. Томск, 1904. С. 156.

83 Отчет по эксплуатации Морского пароходства ... С. 62-63.

84 Там же. С. 62-63.

表1：中東鉄道海洋汽船の所有汽船（1903年）

	船名		艦種	建造年	建造場所もしくは工場	積載能力(トン)	最速(ノット)	日露戦争後の日本による処置
1	Монголия	モンゴリヤ（蒙古）	郵便旅客船	1901	トリエステ	1,145	16.4	ロシア側へ返却，東アジア汽船会社へ
2	Маньчжурия	マンチュリヤ(満洲)	郵便旅客船	1901	トリエステ	1,145	16.4	通報艦満洲　＊＊
7	Нагадан	ナガダン	旅客船	1892	サウザンプトン	60	17.0	長柄丸，売却　＊
3	Амур	アムール（黒龍江）	貨客船	1901	メクレンベルグ,ロストック	1,600	12.0	天草丸，大阪商船へ売却　＊
4	Аргунь	アルグン（愛暉）	貨客船	1901	メクレンベルグ,ロストック	1,600	12.0	羅州丸，航路標識管理長官へ管理換　＊＊
5	Шилка	シルカ	貨客船	1901	オデルベルケ工場	1,630	12.5	石井千太郎へ売却　＊
6	Нонии	ノンニー（嫩江）	貨客船	1901	シュテッティン	1,630	12.5	江森盛孝へ売却　＊
8	Гирин	ギーリン（吉林）	貨物船	1889	スンデルランド造船会社	1,439	10.0	吉林丸，農商務省へ管理換　＊
9	Мукден	ムクデン（奉天）	貨物船	1891	エリザ建設船舶建造工場	1,582	10.0	奉天丸，台湾総督府民政長官へ管理換　＊＊
10	Нингута	ニングタ（寧古塔）	貨物船	1889	ベスト・ガルレプープ	642	14.0	生田丸，鍛治米蔵へ売却　＊
11	Цицикар	チチカル(斉斉哈爾)	貨物船	1894	ニューキャッスル	1,416	9.0	弓張丸，売却　＊
12	Сунгари	スンガリー(松花江)	貨物船	1898	Г.スコット社	740	11.5	海防艦松江　＊
13	Зея	ゼーヤ	貨物船	1901	ボイド社，上海	550	11.0	兵学校付属二河川丸　＊
14	Бурея	ブレーヤ	貨物船	1901	同上	550	11.0	機関学校付属由良川丸　＊
15	Инкоу	インコウ（営口）	貨物船	1898	同上	19	9.0	売却　＊
16	Сибиряк	シビリャック	貨物船	1897	ニューキャッスル	8（甲板上）	9.0	不明
17	Новик	ノビック	貨物船	1887	ベルファスト	194	12.5	鎮海湾防備隊付属老虎尾丸　＊＊＊
18	Лифат	リファット	貨物船	1897	香港	6	8.0	不明
19	Хайлар	ハイラル（海拉爾）	貨物船	1882	イギリス	4,032	12.0	売却　＊
20	Харбин	ハルビン（哈爾浜）	貨物船	1881	リバプール	4,000	11.0	売却　＊

「船名」から「最速」までの項目は全てКитайская Восточная железная дорога. Ист. очерк. Т. 1. 1896-1905. Сост. Канц. Правления О-ва КВЖД. СПб., 1914. С. 299. より作成。「日露戦争後の日本による処置」の項目のモンゴリヤ号についてもКитайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 235. を参照。「日露戦争後の日本による処置」の項目の＊はJACAR. Ref. A04010138000（第4－5画像目），明治三十七八年戦役ニ於ケル戦利艦船処分済ノ件（公文雑纂・明治40年・第18巻・陸軍省・陸軍省，海軍省・海軍省）（国立公文書館）を参照。＊＊はJACAR. Ref. A04010137900（第3－4画像目），明治三十七八年戦役ニ於ケル拿捕船処分済ノ件（公文雑纂・明治40年・第18巻・陸軍省・陸軍省，海軍省・海軍省）（国立公文書館）を参照。＊＊＊はJACAR. Ref. C05110196200（第3画像目），第3編戦利艦船の収容引揚及ひ回航／第1章収容艦船の概要（「極秘明治三十七八年海戦史第10部附記巻2」）（防衛庁防衛研究所）を参照。なお，クエステッドは上記の艦船のうち17隻について『ロイド船舶名鑑』1903年版を参考にトン数を掲載している。しかしトン数の種別は不明。Rosemary K. I. Quested, *"Matey" Imperialists? : The Tsarist Russians in Manchuria, 1895-1917* (Hong Kong: Centre of Asian Studies, University of Hong Kong, 1982). p. 343.

ル，芝罘，長崎には石炭用の倉庫も置かれた[85]。1902年にはダーリニーに海洋汽船の所有船を修理する560平方サージェンの船渠工事が進んでいた[86]。1902年にダーリニーを視察したヴィッテは，この「第二船渠」完成の暁には船舶を修理のために日本へ回航する必要はなくなると上奏している[87]。

活発な海洋汽船の動きに，日本では在外の外交官たちが神経をとがらせていた。日本の汽船は，1899年に日本郵船が神戸から芝罘，天津へ向かう神戸北清線を開通させ，大阪商船も同年9月に天津あるいは芝罘を経由する神戸牛荘線を就航させていた[88]。しかし，日本郵船は華北航路を充実させた代わりに「韓国寄港航路は神戸・韓国・北清線の四週一回となり，定期航路は減便となった」[89]。在韓特命全権公使林権助はこの減便に危機感を抱いて，1901年9月に韓国航路の拡充を主張したが，その際にロシアの汽船会社，中でも海洋汽船が新鋭の2隻によって積極的に韓国沿岸航路へ進出し，「顕然競争ヲ試」みていると報告した[90]。また，1902年12月から満洲を視察した外交官島川毅三郎[91]は，海洋汽船の航路は「我日本船舶ノ利ヲ壟断センモノ」で，「極東ノ海上権ヲ掌握セムトスル希望ヲ以テ，此等線路ノ航海ヲ開始スルコトナリケレバ，其船舶亦我郵船会社ノ此地方航行ノモノニ比シテ遥ニ優等」[92]と警鐘を鳴らしている。国際海運市場における対外自立を達成しようとしていた日本の海運にとって[93]，海洋汽船を通じたロシアの積極的な海運事業進出は危機感を煽るものだったのであろう。20世紀初頭の日露の角逐は東アジアの海運事業にも及んでいた。

しかし他方では，その経営不振も日本でささやかれていた。後に「バイカル博士」の異名を取る戸水寛人は，1902年の満洲旅行後に「原因ハ能ク知リマセヌガ東清鉄道会社ニ折角汽船部ヲ設ケタレトモ一向振ヒマセヌ（中略）。結果トシテ『モンゴリヤ』及ヒ『マンチユリヤ』ノ一

---

85 *Нилус.* Указ. соч. С. 172-173.

86 Министерство финансов: 1802-1902 ... С. 599.

87 *Глинский Б. Б.* Пролог Русско-японской войны: Материалы из архива графа С. Ю. Витте. Пг., 1916. С. 229-230.

88 松浦章「清末中国と日本間の汽船定期航路：明治期日本最初の海外定期航路」『関西大学東西学術研究所紀要』第37号，2004年，39-40頁。

89 小風秀雅『帝国主義下の日本海運：国際競争と対外自立』山川出版社，1995年，244頁。

90 同上。

91 島川毅三郎は1866年に三重県津に生まれ，茗渓師範学校を中退後，近衛歩兵連隊に入隊し，清国公使館付武官の知遇を得て，日清戦争中は東京朝日新聞通信員としてモンゴルからチベットへの潜入を図った。後にペテルブルクの大学を卒業し，当時は小村寿太郎の推薦で外務省に奉職していた。小川琢治「島川毅三郎君を悼む」『地学雑誌』第235号，1908年，491-494頁。

92 JACAR. Ref. B03050320200（第52画像目），満州ニ関スル報告送附ノ件4（島川毅三郎満州視察報告）（外務省外交史料館）。

93 小風『帝国主義下の日本海運』，225頁。

等船ハ亜米利加航路ニ廻ハサルルダロウト云ウコトヲ聞キマシタ」[94]と論じている。同年には『東洋経済新報』も海洋汽船の三航路を伝えた上で，「此外安東縣なる大東溝へ臨時に廻船するとありと。而して其使用船は約三万噸なるも貨客多からざるが故に，其成績思はしからざる状況なり」[95]と補足している。また『ウラジオストク』紙も同様に経営不振の風聞を伝え，従業員の給料が高い，高値な船を買いすぎるなどその経営を謗った[96]。「『海軍』精神の注入と同時に，『商売』精神がますますなくなった」[97]とは，同紙の皮肉である。

では，実際の海洋汽船の収支はどのようなものだったのか。1900年6月にロシア大蔵省が作成した報告書に拠れば，海洋汽船は1899年4月1日から1900年1月1日の間に11万1000海里を運航し，中東鉄道関連の貨物を127万5000プード，鉄道の労働者や従業員を2900人，民間の貨客は145万プード，3万6000人を輸送する実績を挙げている[98]。その後も航行距離は伸び続け，1902年には年間32万6415海里，1903年には年間28万4848海里に達した[99]。表2を見ると，旅客数には波があったものの貨物量は一貫して増大している。しかし，反比例するように収支は毎年大幅な赤字を計上し続ける。『概論』は1900年の義和団蜂起や疫病の流行によ

表2：中東鉄道海洋汽船の輸送実績と経営収支

項目＼年	1899年(4月から)	1900年	1901年	1902年	1903年
旅客数（人）	38,886	62,988	147,219	124,578	92,863
家畜頭数（頭）	—	2,434	11,416	20,973	19,536
貨物量（トン）	22,903.2	62,279.3	108,336.92	145,359.5	180,782.8
収入(ルーブル)	422,065.35	1,376,277.15	1,620,743.36	1,722,101.03	1,698,240.12
支出(ルーブル)	595,296.30	1,928,628.23	2,441,029.56	3,165,787.96	2,935,833.89
収支(ルーブル)	−173,230.95	−552,351.08	−820,286.20	−1,443,686.93	−1,237,593.77

Китайская Восточная железная дорога. Ист. Очерк. Т. 1. 1896-1905. Сост. Канц. Правления О-ва КВЖД. СПб., 1914. С. 300-301. より作成。

[94] 戸水寛人「東亜旅行談」『幕末明治中国見聞録集成：第14巻』1997年，365頁。原著は1903年出版。

[95] 引用箇所には句読点を補った。『東洋商業時事』『東洋経済新報』第230号，1902年，34頁。同文は大蔵省の編纂になる『満洲事情』にも転載されている。大蔵省理財局国庫課『満洲事情』大蔵省理財局，1902年，135頁。

[96] «Морская известия» // Владивосток. 22 сентября 1902 г. №39. С. 5-6.

[97] «Краткая история ... » // Владивосток. 23 ноября 1903 г. №47. С. 6.

[98] О положении работ по сооружению Китайской Восточной железной дороги и постройке коммерческого порта и города Дальняго, а также о положении морского пароходства общества названной дороги в водах Тихого окена. Сост. Министерство финансов. СПб., 1900. С. 46. 同書には1898年4月1日からの数字とされているが，表2の統計と照らし合わせて1899年とした。

[99] Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 171.

る地域情勢の悪化や，中東鉄道との合同事業の調整が始まったばかりだった，利益の上がる寄港地への航行が制限された，という三点で赤字を説明し，日露戦争の開戦時に「海洋汽船会社は自らの立ち上げの時期であったに過ぎない」[100]と弁明する。『概論』の巻末に付されたより詳細な収支を見ると，毎年出費が最も嵩んだのは航行の支出（人件費，燃費，造船や修理）で，1903年には支出全体の50%以上を占める(167万7052ルーブル70コペイカ)[101]。海運会社の核とも呼べるこの部分で毎年経費が嵩んで収支のバランスを崩すのは，むしろ需要と釣り合わない所有船舶の多さなど，不必要な事業規模の拡大に求められるのではないか。収益に対して業績が上向かないまま，1903年までに海洋汽船には1142万7000ルーブルが投下された[102]。この額は中東鉄道の敷設費2億5349万6850ルーブルに比べると少額だが，ダーリニーの創建に投下されていた1885万ルーブルや，河川の汽船とウラジオストク港の整備等に費やされていた1032万1028ルーブルに比べると，引けをとらない巨額である。

巨額の投資に見合わず海洋汽船の経営が順調でないことは徐々に明白となり，地元紙で論争を招いた。批判の先鋒に立ったのは『ウラジオストク』や『極東（Дальний Восток)』といった沿海州の新聞である。それまでも海洋汽船の新鋭艦「ブレーヤ」号や「ゼーヤ」号の設備を嘲笑し[103]，「ムクデン」号におけるコレラの発生を大々的に報じるなど[104]，手厳しい論調が目立った『ウラジオストク』紙は，1902年の秋からの連載で本格的な非難を始める。その論点は，海洋汽船の代理店は長崎における代理店「クンスト&アリベルス（Кунст и Альберс)」社をはじめ外国資本によって運営されている[105]，航路設定が商売に適したものではない[106]，船の修理修繕はロシアの港で行うべきだ[107]，など多岐に渡る。要するに，海洋汽船の事業によって蒙る恩恵が極東のロシア人にとって少ないというのが同紙の主張である。『極東』も1903年9月の社説で，中東鉄道が鉄道と海運の事業を集中することは地域にとって不利益であると論じた[108]。これに対し，ポルト・アルトゥールの『新地方』が海洋汽船を擁護した。「観察者」と称

---

[100] Там же. С. 173.

[101] Там же. С. 301.

[102] Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем. ист. очерк: К 10-летию Комитета сибирской железной дороги (1893-1903). Под главной редакцией Статс-Секретаря Куломзина. СПб., 1903. 所収, Общая строительная стоимость Сибирского транзитного железнодорожного пути и вспомогательных к нему линий.

[103] «Кое-что о пароходах русско-китайского общества Бурея и Зея» // Владивосток. 26 мая 1902 г. №22. С. 7-8.

[104] «Морская известия» // Владивосток. 8 сентября 1902 г. №37. С. 7-8

[105] «Морское пароходство О-ва КВЖД» // Владивосток. 29 сентября 1902 г. №40. С. 6-8.

[106] «Морское пароходство О-ва КВЖД» // Владивосток. 6 октября 1902 г. №41. С. 5-6

[107] «Морское пароходство О-ва КВЖД» // Владивосток. 27 октября 1902 г. №44. С. 6-7.

[108]「浦塩斯徳地方航海業ニ関スル絶東新聞ノ社説」『通商彙纂』第40号，1903年，29頁。

する記事の筆者は，海洋汽船に身売りの噂があるが，「クルバトフ運送店（Транспортная контора Курбатова）」から実際に提案がなされたことを伝え，海洋汽船が私人に渡るのが良いのか読者に問うた。記事の筆者はこれに否を唱え，海洋汽船の使命は自らの利益ではなく，正確で素早い貨客の輸送にあり，鉄道には汽船との連絡が必要だと主張したのである[109]。海洋汽船に対する賛否両論は，その背後にある中東鉄道というロシアの極東政策の核心に触れるだけに激しく意見が戦わされたのだと思われる。

3．日露戦争による海洋汽船の壊滅とその後

こうして膨大な赤字を伴いながら事業を展開していた海洋汽船の息の根を止めたのは，経営の失策ではなく，日露戦争であった。まず外交関係の断絶がロシア側に手交された1904年1月24日には，前日にウラジオストクへ向けて長崎を出航し，釜山港に寄港していた「ムクデン」号が軍艦平遠に拿捕された[110]。翌25日には，前日にダーリニーを出航して長崎へ航行中だった「アルグン」号が韓国南西岸八口浦付近で軍艦吾妻により拿捕された[111]。また日露の海軍が初めて本格的に衝突した仁川沖海戦では，海戦の後に仁川港に逃げ帰ってきた軍艦「コレーツ」が近距離で爆発を起こしたことにより，海洋汽船の「スンガリー」号が激震を受けて漏水し，1月27日夜8時に自沈した。日本海軍は三菱合資会社に委託して同船を引き揚げて長崎港に廻航させている[112]。ところで，ヴィッテが期待したダーリニーの船渠は完成しなかった。そのため，開戦前から長崎港の三菱造船所で修理していた「マンチュリヤ」号は，海洋汽船が極東太守アレクセーエフ（Е. И. Алексеев）に警告を発したにもかかわらず移動されることなく，2月4日に造船所の前浮標付近において軍艦葛城によって拿捕された。ニルスに拠れば，同船は1月31日に修理を止めて門司で石炭を積んだノルウェー船の支援を受けて離岸する用意がなされたが，長崎県知事はノルウェー船が石炭を積んでロシアの港に向かうことは軍事的な密輸であるとして出航を認めなかったという。拿捕に際して長崎の海洋汽船の代理人が，この船は乗組員もいず機械も積み込んでいないので汽船とは呼べず，むしろ不動産である，と抗弁したが受け入れられなかった[113]。

---

[109] «Морское пароходство Китайской Восточной жел. дороги» // Новый Край. 11 мая 1903 г. №52. С. 2-3.

[110] JACAR. Ref. C05110190200（第2画像目），第2号「ムクデン」号事件（「極秘明治三十七八年海戦史第9部国際事件別冊」）（防衛庁防衛研究所）。

[111] JACAR. Ref. C05110190400（第2画像目），第4号「アルグン」号事件（「極秘明治三十七八年海戦史第9部国際事件別冊」）（防衛庁防衛研究所）。

[112] JACAR. Ref. C05110135500（第72画像目），第3編特設船舶の艤装／第1章仮装巡洋艦（「極秘明治三十七八年海戦史第6部艦艇船巻14」）（防衛庁防衛研究所）。

[113] *Нилус.* Указ. соч. С. 384.

その他の汽船は開戦当初，ダーリニーに10隻，ポルト・アルトゥールに6隻が分散していた[114]。1904年2月19日に太平洋艦隊司令長官スタールク（O. B. Старк）がダーリニーから4隻をポルト・アルトゥールに移すことを命じる[115]。結果的に，この命令が会社の破滅を後押しした。周知の通りポルト・アルトゥールでは日露の激戦が繰り広げられ，海洋汽船の船舶は病院船として徴用されていた「モンゴリヤ」号を除いて全て壊滅するのである[116]。かくして中東鉄道海洋汽船会社はその実体を失った。

中東鉄道も拱手傍観をしていた訳ではない。交戦中の1904年4月1日に，中東鉄道理事会は弁護士長島鷲太郎[117]へ日本軍に拿捕された3隻(「マンチュリヤ」，「ムクデン」，「アルグン」号)の保護を要請した。彼には事務処理費5千円と，汽船が戻ってきた場合に排水量1トンにつき1円の報酬が約束された[118]。その上で，中東鉄道は長島を代理人にして佐世保捕獲審検所に対して汽船と積荷を解放する訴願を提出する。訴願人は1903年6月から中東鉄道副理事長に就任していたアレクサンドル・ベンツェリ（A. H. Вентцель）である。「ムクデン」，「アルグン」号の検定は1904年5月に，「マンチュリヤ」号の検定は1905年1月にそれぞれ下された。結果は中東鉄道の全面敗訴と言える。「ムクデン」と「アルグン」号の検定で，代理人は日露が交戦状態に入ったのは西暦1904年2月8日の「旅順海戦」であるという所見を論拠に，それ以前の拿捕の不当性を突いた。しかし捕獲審検所は，日本時間2月6日午前7時に連合艦隊がロシア艦隊攻撃のため出撃していたことを理由に，「抗敵行為ハ本件拿捕以前ニ在リテ公然開始セラレタルモノトス」[119]として主張を斥けた。また両船とも拿捕されたのが韓国領海だったことから韓国を中立と見なすか否かは説明を要するという主張は，「韓国ハ事実上中立国ニ非ザルコト明白」[120]と切り捨てた。結局両船は一部の貨物を除いて日本に没収される。一方，「マンチュリヤ」号の検定でも二点が申し立てられた。敵国商船の拿捕は自国又は同盟国の領海，公海において

---

[114] Китайская Восточная железная дорога. Ист. очерк ... С. 234.

[115] Там же. С. 234-235.

[116] *Илус.* Указ. соч. С. 386.

[117] 長島鷲太郎は1868年に東京で生まれ，東京帝国大学独法科を卒業後に司法省参事官補となる。弁護士を開業してからは破産管財人，法律取調委員を務めた。1908年の第10回衆議院選挙には立憲政友会から出馬し，三期連続当選を果たす。その後は各社の取締役を歴任して1934年に死去。憲政資料編纂会編『歴代閣僚と国会議員名鑑』政治大学校出版部，1978年，647頁。宮川隆義編『歴代国会議員経歴要覧：議会百周年記念』政治広報センター，1990年，1079頁。彼には『民事訴訟強制執行法論』講法会，1893-1894年。と題する著作があり，類例に通暁していたと思われる。

[118] *Илус.* Указ. соч. С. 384.

[119] JACAR. Ref. C05110190200（第3画像目），第2号「ムクデン」号事件（「極秘明治三十七八年海戦史第9部国際事件別冊」）（防衛庁防衛研究所）。

[120] 同上。1904年1月に宣言された韓国の中立は，英独仏清などが承認して，日本とロシアは無視したという経緯があった。海野福寿『韓国併合』岩波書店，1995年，118-119頁。

認められ，船渠で拿捕された点は正当ではないというのが第一点。第二点は，1904年の勅令第20号「ロシア帝国商船拿捕免除ニ関スル件」[121]の第3条で西暦2月16日までに退去した船を拿捕しないことを認めており，船渠で修理中だった同船を期限直後に拿捕するのは行うべきではないという主張である。検定は，拿捕の場所は船渠ではなく造船所の前浮標であったとして第一点を斥け，第二点は敵船の拿捕は国際法上一般の原則であるから，同勅令は「之カ例外ヲ設ケタルニ過ギサルヲ以テ同勅令規定ノ条件ヲ具備セサルニ於イテハ当然拿捕セラル」[122]として，同船と積荷は没収とした。連合艦隊の出撃は軍事機密で余人に知られ難く，「マンチュリヤ」号の拿捕は長崎県知事の出航引き伸ばしがあり，中立宣言国での拿捕は国際法上の機微に触れる論点であったことを考慮すれば，検定はやや牽強付会が目につく。

結果として，中東鉄道の手元に残ったのは「モンゴリヤ」号一隻となった。1904年12月に日本軍の砲撃を避けて患者を上陸させて予備病院船となっていた同船は，ポルト・アルトゥール開城の際にロシア側委員の申し出によって日本側から返却された[123]。中東鉄道は同船をすぐにロシア東アジア汽船会社（Русская Восточная-Азиатская пароходная компания）に売却する[124]。同社は，デンマーク東アジア汽船のロシアの現地法人として1899年に創設された会社である。「ロシアとは名ばかりであった」[125]この会社は，海洋汽船壊滅後の1906年には極東で7航路，16隻を動かすほどに事業を拡大させていた。同社は1906年7月から開設した敦賀とウラジオストク間の週1回の直通定期便に「モンゴリヤ」号を就航させる[126]。翌年4月からは逓信省の認可を受けた大阪商船やロシアの義勇艦隊もこの航路に乗り出して「浦敦航路」が本格的に再開するが[127]，先駆けとなったのがこの船といえよう。

日露戦争による汽船会社の壊滅により，中東鉄道自らが海運へ進出することはなくなった。しかし鉄道と海運が連携する「船車連絡」の需要と必要性は消滅したわけではない。貨客をウラジオストクへ誘致する必要に迫られた中東鉄道管理局は，1905年12月と1906年4月にアメリカの海運会社と契約を交わした。だが，理事会の承認を得なかったこの契約は管理局長ホルヴァート（Д. Л. Хорват）の越権と見なされて，理事会は契約の破棄を命じた[128]。代わって，

---

[121] JACAR. Ref. A03020590700，御署名原本・明治37年・勅令第20号・露西亜帝国商船拿捕免除ニ関スル件（御署名原本・明治37年・勅令）（国立公文書館）。

[122] JACAR. Ref. C05110191200（第2画像目），第12号・「マンチュリヤ」号（長崎）事件（「極秘明治三十七八年海戦史第9部国際事件別冊」）（防衛庁防衛研究所）。

[123] 大山梓「日露戦争と病院船」『広島法学』第3・4号，1978年，7-8頁。

[124] *Нилус.* Указ. соч. С. 386.

[125] *Бянкин.* Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. С. 112.

[126] Там. же. С. 112. 福井県編『福井県史：通史編5』福井県，1994年，926頁。

[127] 原「対岸航路と対岸貿易」，82頁。

[128] 軍司『東支鉄道運賃政策史』，106頁。

中東鉄道は1906年10月にロシア東アジア汽船会社と提携する[129]。これにより，ウラジオストクから上海，敦賀，長崎へ週一便ずつ鉄道と連絡した汽船が運航され，中東鉄道は宣伝に努めた[130]。しかし同社との提携では業績が上がらず，1907年8月20日に中東鉄道は義勇艦隊と連絡運輸協定を締結した[131]。中東鉄道自らの海洋への進出はこのようにして幕を閉じ，極東における一元的な運輸体系の確立も画餅に帰した。

最後に，日本に移管された主な汽船と社屋のその後について触れておこう。「マンチュリヤ」号は拿捕後の1904年6月に，外務省が外国人記者のために主催した「戦地附近を航行し視察する特別のツアー」[132]に使われた。ジョージ・ケナン（G. Kennan）らを乗せた同船は横須賀を出航して済物浦，鎮南浦（南浦）など韓国沿岸を回って7月に横浜に帰港している[133]。この事実を記した松村正義は触れていないが，当時，同船は審検中で日本の所有船と確定していないはずである。日露戦争後，「マンチュリヤ」号は通報艦満洲と名を変えて日本海軍に編入された。他にも「スンガリー」号は海防艦松江，「ゼーヤ」号は兵学校付属二河川丸，「ブレーヤ」号は機関学校付属由良川丸として海軍へ編入された[134]。また「ムクデン」号は奉天丸として1906年10月に台湾総督府民政長官へ，「アルグン」号は羅州丸として1905年9月に航路標識管理長官へ管理換えされた[135]。その他の引き揚げられた船舶は民間へ売却されている[136]。日本海軍に編入されてからの「マンチュリヤ」号すなわち通報艦満洲は，客室装備が豪華なために室内調度はそのままで大演習の際の統監乗艦，観艦式の供奉艦など特別任務によく用いられた。同艦は1932年に除籍廃艦，翌年9月に館山沖で艦隊訓練の標的として魚雷によって沈められた[137]。中には太平洋戦争の戦火に見舞われた船舶もある。航路標識管理長官へ管理換えされた「アルグン」号こと羅州丸はその一隻である。同船はポルト・アルトゥールの閉塞に徴用された船の代船として，1904年5月より海軍省から航路標識視察船としての使用が許可され，その後日本各

---

[129] *Нилус.* Указ. соч. С. 386.

[130] Путеводитель Восточной китайской железной дороги. Сост. Китайская Восточная железная дорога. СПб., 1907. С. 28.

[131] Приложение к соглашению о перевозке пассажиров и грузов в прямом через Владивосток сообщении Китайской Восточной железной дороги с Добровольным флотом. СПб., 1907. С. 1-27. 軍司『東支鉄道運賃政策史』，108-109頁。

[132] 松村正義「日露戦争と外国新聞従軍記者」『外務省調査月報』第2号，2004年，37頁。

[133] 同上，38頁。

[134] JACAR. Ref. A04010138000（第4画像目），明治三十七八年戦役ニ於ケル戦利艦船処分済ノ件（公文雑纂・明治40年・第18巻・陸軍省・陸軍省，海軍省・海軍省）（国立公文書館）。

[135] JACAR. Ref. A04010137900（第4画像目），明治三十七八年戦役ニ於ケル拿捕船処分済ノ件（公文雑纂・明治40年・第18巻・陸軍省・陸軍省，海軍省・海軍省）（国立公文書館）。

[136] JACAR. Ref. A04010138000（第5,6画像目）。

[137] 片桐大自『聯合艦隊軍艦銘銘伝：全860余隻の栄光と悲劇』光人社，1993年，57-58頁。

地の灯台を巡航して航路標識の視察等を行った。1945年3月，戦時輸送に協力して大阪に入港した同船は大空襲に遭遇し，疎開罹災者輸送の任務を受けて出港した。途中アメリカ軍機の機銃掃射を受けて死傷者を出し，船体も破損したため，陸地に擱挫して乗組員や乗船者の避難を行い，その船歴を終えた[138]。社屋に目を転じると，冒頭に登場した海洋汽船の本社社屋は日露戦争に伴う軍政下では軍政署が置かれ，関東州民政署，大連クラブを経て，最終的には日本橋図書館へ転用された[139]。隣接した本社別棟は日露戦争下には野戦鉄道提理部が使用し，南満洲鉄道の創業時には工務課となり，のちに大連工事事務所となった[140]。日本は海洋汽船の遺産を継承して十分に「活用」したと言える。

おわりに

中東鉄道海洋汽船の設立には三つの理由があると思われる。本論で述べたように，1890年代から極東の貨客は増加した。それまで極東の近距離国内海運を担っていたシェヴェリョフ社は，その新しい状況に適応できるとはプリアムール総督や大蔵省など監督官庁には見なされなかった点が第一点である。そこで登場したのが，中東鉄道に汽船会社を付属させる案であろう。中東鉄道の建設資材は満洲以外から輸入されるものが大半で，海運は鉄道建設に不可欠なものであったためである。ロシア極東の新時代を劃す中東鉄道の敷設と遼東半島の租借で機が熟し，大蔵省が海運にも抜本的な改革を行った。ただし，海洋汽船は鉄道の建設に目途がついてからも大幅な欠損を出しながら拡大を続けている。これは，海洋汽船が単なる鉄道敷設のための汽船会社でなかったことが背景にある。シェヴェリョフの事業に見られるように，関東州租借までのロシア極東の海運の要港はウラジオストクであった。しかし海洋汽船が力を注ぐ港は，ウラジオストクから関東州租借地のポルト・アルトゥールや，本社の置かれたダーリニーへと移行した。極東政策の力点が関東州に移るのに際し，海運事業もそれに対応することが求められ，両港を主軸とする海洋汽船が必要とされたのではないだろうか。そうした新しい植民地航路の創設こそ設立の第二の理由である。以上のように，海洋汽船の設立はそれ以前の極東海運の諸問題の解決という性格を帯びた事業であり，単に中東鉄道の便宜を図る海運会社という位置づけでは説明不足である。海洋汽船はこうしてシェヴェリョフ社と義勇艦隊から受け継いだ内国航路，そして関東州への植民地航路，中東鉄道という三者の密接な連携を図り，極東における総合的な運輸体系の確立で一角を占めようとした海運会社であった。これが海洋汽船創設の最も重要な第三の理由である。しかし，肝心のヨーロッパからの直通列車がダーリニーに乗り入

---

[138] 海上保安庁灯台部編『日本燈台史：100年の歩み』燈光会，1969年，212-214頁。
[139] 『大連市史』大連市役所，1936年，113頁。
[140] 西澤『大連都市物語』，28頁。

れるのは1903年2月末まで待たなければならなかった[141]。先走って拡大を重ねていた海洋汽船の経営は傾いてゆく。海洋汽船にとって不運なことに，中東鉄道との「船車連絡」が成功した直後に日露戦争が勃発し，汽船のほぼ全てが失われた。海洋汽船の消滅により生じた極東の海運事業の空隙は，ロシア東アジア汽船会社や大阪商船など，ロシアにとって外資の海運会社が埋めてゆく。意図的だったか否かは別として，日露戦争で日本はロシアの軍事力に痛撃を与えたのみならず，極東の海運事業の中軸に擬せられていた汽船会社をも屠ったことで，この地域の海運の勢力図に大きな変化をもたらしたと言えよう。

（あさだ　まさふみ・歴史地域文化学専攻）

[141] 西暦1903年3月8日，ヨーロッパ・ロシアからの旅客を乗せた初めての直通列車がダーリニーに到着している。Andrew Malozemoff, *Russian Far Eastern Policy, 1881-1904: with Special Emphasis on the Causes of the Russo-Japanese War* (New York: Octagon Books, 1958), p. 190.