



## 20世紀前葉タイ国におけるタイ国と中国との汽船航路

著者	王 竹敏
雑誌名	文化交渉 : Journal of the Graduate School of East Asian Cultures : 東アジア文化研究科院生論集
巻	4
ページ	149-163
発行年	2015-02-28
その他のタイトル	The Steamboat Route Between China and Thailand In The First Part of The 20th Century
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10112/9937">http://hdl.handle.net/10112/9937</a>

# 20世紀前葉タイ国におけるタイ国と中国との汽船航路

王 竹 敏

## The Steamboat Route Between China and Thailand In The First Part of The 20th Century

WANG Zhumin

### **Abstract :**

The deal with the Steamboat information, advertisement of route, those examples are based on the 'Thai Chinese newspaper' distributed in the First part of the 20th century in the National Library of Thailand. The purpose is to find out the details of Steamboat Company which moved between China and Thailand, and those Companies' commercial activities in Thailand during that time.

**Keyword :** 20世紀前葉、汽船航路、中国語新聞、タイ国、中国

## はじめに

19世紀後半になると、西欧諸国はアジアに進出し、アジア航路を中心とする汽船会社を成立した。これらの会社は資金が豊富で、経営経験も豊かなため、直ちにアジア市場を席卷した。20世紀初期になると、華人が多く居住していたタイ国では、華商による華暹輪船会社と中暹輪船会社などが成立された。しかし、その経営経験は欧米系の会社と比べ経験が不足していたが、タイ国在住の華商や海外の華商らの支持によって、業績も進展していた。

これまで、20世紀前葉における東アジアの汽船航路に関する多くの研究成果がある。しかし、20世紀前葉における中泰（タイ）航路に関する研究はまだほとんど見られない。

そこで、本稿は、20世紀初期におけるタイ国の華字新聞に掲載された汽船広告、航路通知などを中心に、20世紀初期のタイ国における中タイ航路の問題を究明するものである。

### 一、華字新聞に見る汽船広告

#### 1. タイ国における華字新聞

タイ国への華人移民には長い歴史がある。17世紀から20世紀初に中国の潮州人の多くが移民した国の一つがタイ国であった。19世紀末20世紀初の中国国内における政情の不安定にともない華人の海外移民の潮流が顕著に見られるようになった。そのタイ国では1890年頃に総人口732万人に対し、タイ国に居住している華人は約60.8万人であった。<sup>1)</sup> その後も、華人人口の増加につれ、1917年には約90.6万人の華人がタイに定住していた。タイ国総人口923.2万人に対し華人の比率は9.8%であった<sup>2)</sup>。

清末民初におけるタイ国の華人社会には多くの種類の華字新聞が出現した。新聞の特徴は言論の伝播であり、当時の華人新聞は主に革命派と「先進思想」を持つ知識人によって創立された。彼らは海外から自由民主の思想を受け入れ、南洋において革命を宣伝した。そして、当時の新聞は主に政治関係のことを報道していた<sup>3)</sup>。最初の華字新聞は1903年創刊の『漢境日報』であった。1906年に『漢境日報』と同じ政治立場の『美南日報』も創刊された。さらに、康有為をはじめとする保皇派は、タイ国において新聞を創刊し、革命派と対立した。<sup>4)</sup> ついで、『湄南

1) GW. Skinner: *Chinese Society in Thailand: An Analytical History*, Cornell University Press, 1957, pp.60-61。

2) GW. Skinner: *Chinese Society in Thailand: An Analytical History*, Cornell University Press, 1957年, pp.60-61。

3) 王竹敏「20世紀前半のタイ国華字新聞に見る華人教育」、『或問』第24号、近代東西言語文化接触研究会、83-96頁。

4) 洪林「泰国華人報簡史」、『泰国華僑華人研究』、香港社会科学出版社、643-677頁。

公報』、『唇南日報』、『聯僑報』、『華暹日報』などの「保皇宣伝」の新聞が出現した。<sup>5)</sup>

1920-1930年代に、タイ国の華字新聞業はおよそ28種類の新聞が出版された。しかし、当時の中国語新聞は、創立後に資金の不足や経営方針などの混乱のため短期間で停刊されたものも多かった。1923年に、タイ国において国民党人林銘山は『暹京日報』を創刊したが、経営不振のため、1年以内に廃刊された。『国民日報』は1927年2月7日に創刊され、創刊者は孫中山の同志呉玉波であったが、1939年に廃刊された<sup>6)</sup>。当時の華字新聞は、毎部10「士丹」（1パーツ=100士丹）で、タイの貨幣で毎月2-3パーツ（銖）であった。当時の華工の多くは教育水準が低く、月給が10パーツに達しなかった<sup>7)</sup>。そのため当時の華字新聞の読者は、主に中国商人および華人学校の関係者などの知識人であった。彼らはタイ国に住んでいたが、中国の政情に関心が高く、さらにタイ国へ輸入される中国の上海また香港において流行していた華字新聞の掲載された商品にも強い関心を示した。華字新聞は、華人経済の発展を促進し、中国とタイ華人の距離を縮め、華人社会における重要な知識の情報源となった。さらに華人社会において重要な情報伝達手段としての華字新聞は、自然的に中国に関する情報の宣伝の舞台の一つになったと考えられる。

## 2. 華字新聞に掲載された汽船広告

20世紀前半のタイ国における華字新聞に掲載された「輪船出口日期」（或は「出口輪期）」、及び「到略輪船」（或は「到埠輪期）」は、汽船がバンコク港から出航する広告と入港の月日予告であった。

写真1のように、バンコク港に入港・出航する汽船予告は毎日の華字新聞に船名、出発港名、目的地港目、月日、汽船会社の順番で掲載された。

廣州 汕頭 廿四 租載	香港 廿五 租載	莫撈耶星洲 約廿六 耶社直	日本安南 約廿五 租載	高榜 星洲 廿五 租載	朱他直星洲 廿四 租載	廿八 租載
出口輪期		入口電音		出口輪期		

写真1 『聯僑報』1926年8月25日

- 
- 5) 洪林「泰国華人報簡史」、『泰国華僑華人研究』、香港社会科学出版社、643-677頁。  
 6) 洪林「泰国華人報簡史」、『泰国華僑華人研究』、香港社会科学出版社、643-677頁。  
 7) 李道緝『清末民初潮州人移殖暹羅之研究』、國立政治大學歷史研究部碩士論文、1990年。



写真2 『聯僑報』1926年3月4日

タイ国に入港、出航する汽船広告が掲載された他に、1926年4月8日付の『聯僑報』に「直透汕頭正期輪船」の記事が見られる。

#### 諸君注意船单十株

啟者中暹輪船公司現再調到新造之最新式輪船二隻、名曰夏隆都、夏利南、合湊、夏利士、夏隆都、夏樂士、夏利功共六隻、決每月自暹往汕四次、其行駛快捷准五、對時到汕。夏利士輪定正月初七日、即禮拜二直透汕頭、輪中茶水充足、餐膳豐富、策為僑胞稱許。上落客在久華暹碼頭、茲恐各界未及周知、特登廣告、凡搭船配貨諸君、其思惠臨不勝、歡迎之至。香港總經理多利順洋行。汕頭經理波寧公司。暹京總售單處福興利總代理陳贊利啟<sup>8)</sup>(写真2)

これは、中暹輪船会社の広告である。中暹輪船会社は新しい汽船2隻を購入し、この当時に汽船夏隆都、夏利南、夏利士、夏隆都、夏樂士、夏利功など6隻が所有している。中暹輪船会社の汽船は、毎月4回ずつバンコク港と汕頭の間を往来している。乗船料は10バーツである。中暹輪船会社の香港での代理店は多利順洋行であり、汕頭の代理店は波寧公司である。

中暹輪船会社はタイ国華人の陳慈贊の次子陳立梅により創立された。陳氏は経営を拡大するため、新式汽船隊を組織し、米穀と物産を中心に運送し、乗客も搭載していた。第一世界戦争後、ノルウェーのTTA船務会社はアジア市場に展開するため、陳慈贊の贊利総行に依頼し、本

8) (泰) 聯僑報、1926年4月8日。(泰) 聯僑報、1926年9月8日。(泰) 国民日報、1927年1月4日。(泰) 国民日報、1927年3月4日。

社の船務業務を代理させた。<sup>9)</sup> 陳立梅は、直ちに父親が経営する黃利総行の傘下に、中暹輪船公司を創立した。中暹輪船公司は業務拡大のため、重要な港において支社を設置した。

中暹輪船公司が設立される以前にも、バンコク港と汕頭航路を経営する華商会社の一つがあった。20世紀初期に、タイ国と汕頭の航路は西欧系の輪船公司によって独占され<sup>10)</sup>、華商らの不満があった。そのため、1905年に、タイ国華商の鄭智勇と他の華商らと連合し、「暹羅華僑通商輪船股份公司」即ち「華暹輪船公司」を創立した。この会社は汽船8隻を購入し、タイ国バンコク港からマレーシア、シンガポール、ベトナム、香港、汕頭などの汽船航路を経営した<sup>11)</sup>。その中の4隻は主にバンコク港と汕頭の航路を運航し、汕頭にも事務所を設置していた。しかし、この華商の汽船会社は経営能力が不足のため、3年間しか運営されなかった。1909年に、華暹輪船公司は資本の再編成後に、再びバンコク港と汕頭との航路を運航しはじめた。この結果、汕頭の商人は汕頭からタイ国への貨物輸送をすべて華暹輪船公司に依頼したため、華暹輪船公司は大きな利益をあげた。

## 二、タイ国華字新聞に見る中タイ航路の情況

タイ国国立図書館において管見の限り、汽船広告を掲載したもっとも古い新聞は、1924年3月1日に発行された『暹京日報』である。次に『暹京日報』の1924年3月の「輪船出港日」を整理し表1に示した。

1924年3月の1ヶ月間に、バンコク港から出航した汽船は40隻であった。バンコク港から出航した汽船の目的地は香港7隻・安南3隻・タイ国の尖竹汶11隻・汕頭12隻・シンガポール6隻、海口1隻であった。バンコク港に入港し出航している汽船会社は英商怡和輪船公司、英商太古輪船公司、法輪公司、古晋慕娘輪船公司、耶社直輪船公司など5社の他に、「租載」すなわちチャーター船があった。

表1から、図1と2を作成し、各港と各汽船会社の割合を示した。

図1から、1924年3月にバンコク港から出航した汽船は、汕頭が30%を占め、次はタイ国東部の尖竹汶港が28%、シンガポール15%、香港18%、安南8%、海南島の海口が1%を占めている。図2から、当時バンコク港から出航する汽船の経営会社の最も多いのが耶社直公司であり、次は英商太古輪船公司18%、英商怡和輪船公司15%、古晋慕娘輪船公司9%、及び法輪公司5%であった。古晋慕娘輪船公司是マレーシアの会社に所属していたが、この会社はバンコ

9) 袁偉強「陳黃利家族發展史及其社会功績」、『華僑華人歴史研究』、1997年第4期、華僑華人歴史研究所、36～43頁。

10) 松浦章「シンガポールの新聞に見る中国海外移民の状況」、『東アジア文化交渉研究』（第7号）、2014年3月、412頁（395-412頁）。

11) 陸集源「泰国潮籍華僑与華暹輪船公司」、『潮洲日報』、2009年11月11日。

表1 1924年3月バンコク港出港汽船月日

新聞掲載日	目的港	船名	出航日	汽船会社
1924.3.1	香港	澤生	1924.3.3	怡和
	安南	日本船	1924.3.1	租載
	尖竹汶	亜角	1924.3.1	耶社直
1924.3.3	尖竹汶	常川	1924.3.5	耶社直
1924.3.7	汕頭	貴生	1924.3.10	怡和
	尖竹汶	亜角	1924.3.8	耶社直
1924.3.8	汕頭	貴生	1924.3.10	怡和
	汕頭	広州	1924.3.10	太古
1924.3.11	尖竹汶	常川	1924.3.12	耶社直
	汕頭	貴生	1924.3.10	怡和
	尖竹汶	亜角	1924.3.8	耶社直
	汕頭	広州	1924.3.10	太古
	星洲	盛隆	1924.3.11	租載
	汕頭	張家口	1924.3.17	耶社直
1924.3.12	汕頭	合生	1924.3.17	耶社直
	安南	羅玉	1924.3.12	法輪
	香港	及多羅	1924.3.13	租載
1924.3.13	海口	漢陽	1924.3.14	太古
1924.3.13	尖竹汶	常川	1924.3.12	耶社直
1924.3.14	尖竹汶	亜角	1924.3.15	耶社直
1924.3.15	星洲	膠中	1924.3.14	慕娘
	香港	英丸	1924.3.17	租載
	香港	日本船	1924.3.15	租載
	星洲	莫撈耶	1924.3.14	慕娘
	星洲	甘毛呢	1924.3.16	慕娘
1924.3.18	尖竹汶	常川	1924.3.19	耶社直
1924.3.20	汕頭	恒生	1924.3.24	怡和
	尖竹汶	亜角	1924.3.22	耶社直
1924.3.21	汕頭	美東	1924.3.24	耶社直
1924.3.22	汕頭	広東	1924.3.24	太古
1924.3.24	尖竹汶	常川	1924.3.26	耶社直
1924.3.26	星洲	膠中	1924.3.28	慕娘
	汕頭	澤生	1924.4.1	怡和
	汕頭	江蘇	1924.4.1(31)	太古
	香港	韓信	1924.3.29	租載
	香港	金華	1924.3.27	太古
1924.3.27	香港	瓊州	1924.3.27	太古
	星洲	広和	1924.3.26	租載
	安南	羅玉	1924.3.26	法輪
	尖竹汶	亜角	1924.3.29	耶社直

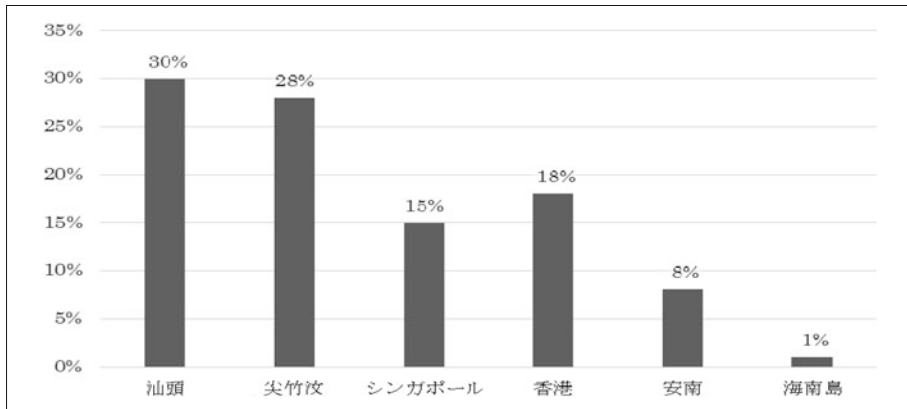


図1 1924年3月バンコク港出港汽船目的港口

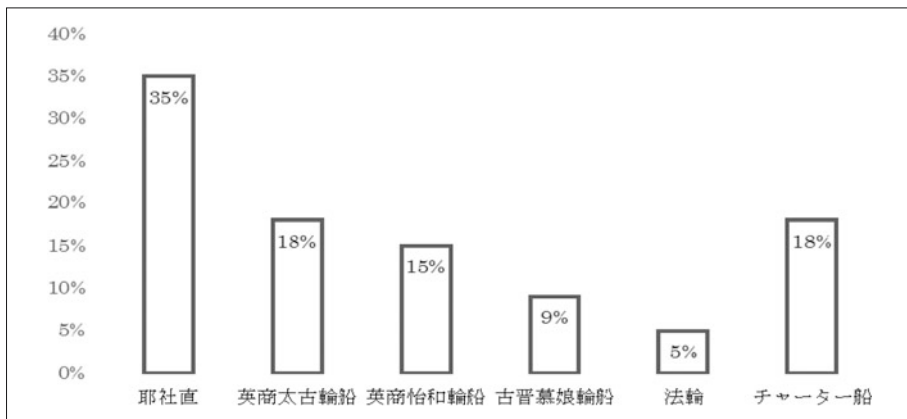


図2 1924年3月バンコク港出港汽船の汽船会社

クの華商とイギリス系の慕娘公司与連合創立<sup>12)</sup>、イギリス資本も大きな部分を占めていた。さらに、太古輪船公司与怡和輪船公司是、同じくイギリス資本に属し、イギリス系の汽船会社が当時のタイ国航路において、重要な地位を占めていたことがわかる。表1から、1924年3月にバンコク港から、出航した汽船の状況は表2のようである。

表2から、英商怡和輪船公司与英商太古輪船公司是バンコク港から運航する航路は主に汕頭と香港であり、1隻のみに海南島に赴いている。マレーシアの古晋慕娘輪船公司是、主にバンコク港とシンガポールの航路を経営した。フランスの法輪公司是、主にバンコク港と安南、すなわち、当時フランス植民地であったベトナムとの航路を経営していた。耶社直公司に関する詳細は不明である。しかし、この会社名と会社が経営するバンコク港と尖竹汶とのタイ国国内

12) 陸集源「泰国潮籍華僑与華暹輪船公司」、『潮洲日報』、2009年11月11日。



表2 1924年3月バンコク港出港汽船表

汽船会社	汽船会社英文名	目的港	目的港英文名	数量	総数
耶社直		尖竹汶(泰国)	Chanthaburi	11	14
		汕頭	Shantou	3	
怡和	Jardine Shipping	汕頭	Shantou	5	6
		香港	Hongkong	1	
慕娘	Borneo Company	星洲(新加坡)	Singapore	4	4
太古	Swire Shipping	汕頭	Shantou	4	7
		香港	Hongkong	2	
		海口(海南島)	Hainan	1	
法輪		安南(ベトナム)	Vietnam	2	2
租載 (雇用船)		星洲(新加坡)	Singapore	2	7
		香港	Hongkong	4	
		安南(ベトナム)	Vietnam	1	

航路から、この耶社直会社はバンコク港当地を拠点とする汽船会社であったと推測できる。次に、1924年3月の『暹京日報』に見る3月の「輪船入港日期」を整理し、表3に示した。

表3から、1924年3月において、バンコク港に入港した汽船は60隻であり、出港汽船数に比べて1.5倍である。バンコク港に入港した汽船の出発港は、香港12隻、安南2隻、タイ国の尖竹汶5隻、汕頭12隻、シンガポール25隻、海口2隻、吉羅1隻、華亀打1隻であった。経営する汽船会社は英商怡和輪船公司、英商太古輪船公司、古晋慕娘輪船公司、耶社直輪船公司等4社の他に、租載すなわちチャーター船があった。

表1に比べ、バンコク港に入港した汽船の出発地は吉羅、華亀打の2地が増えている。さらに、フランス国の法輪公司は出航した汽船のみであり、入港汽船がないのは、法輪公司が経営するバンコク港と安南との航路は同社の重要な航路ではなく、およそ臨時的な運航であったと思われる。

表3から、図3、図4を作成し、バンコク港と各港との航路や汽船会社の比率を示した。図3から、1924年3月に、バンコク港に入港した汽船の出発港は、シンガポールは42%、汕頭と香港は20%であり、そのほか、尖竹汶8%、安南3%、吉羅2%、華亀打2%であった。図4から、当時バンコク港に到着した汽船の経営会社は最も大きいのが租載すなわち雇用船の39%、耶社直輪船公司20%、英商太古輪船公司17%、古晋慕娘輪船公司14%、英商怡和輪船公司10%であった。

ついで、表3から、1924年3月にバンコク港に入航した汽船会社の状況は表4に示した。

表4から、耶社直公司が経営するバンコク港の出港地は主に尖竹汶と汕頭であり、バンコク港への入港は、主に尖竹汶とシンガポールからであった。英商怡和輪船公司の汽船は、1924年3月に入港と出航の汽船が、汕頭線が5隻と香港線が1隻であった。汕頭線と香港線は、英商

表3 1924年3月バンコク港入港汽船月日

新聞掲載日	出発港	船名	到达日期	輪船会社
1924.3.1	星洲	日本船	1924.2.27	租載
	汕頭	澤生	1924.2.28	怡和
	星洲	里蘭	1924.2.28	耶社直
	汕頭	金華	1924.2.29	太古
1924.3.3	香港	韓信	1924.3.1	租載
1924.3.4	香港	梳美	1924.3.2	租載
	香港	華連打	1924.3.3	租号(載)
1924.3.5	星洲	柯撈	1924.3.5	慕娘
	汕頭	広州	1924.3.5	怡和
1924.3.6	汕頭	貴生	1924.3.5	太古
	星洲	北差特北	1924.3.6	慕娘
1924.3.7	海口	鎮安	1924.3.7	太古
1924.3.8	星洲	枝磅	1924.3.8	慕娘
	香港	猛咬	1924.3.6	租載
	香港	富利	1924.3.6	租載
1924.3.11	星洲	華龜打	1924.3.8	租載
	星洲	朱他直	1924.3.10	耶社直
	尖竹汶	常川	1924.3.9	耶社直
	香港	富利	1924.3.6	租載
	星洲	亞夫	1924.3.8	租載
	星洲	漢陽	1924.3.9	太古
1924.3.12	星洲	慶元	1924.3.11	太古
	星洲	膠中	1924.3.11	慕娘
	香港	亞砂	1924.3.10	租載
	安南	馬里隆(馬利隆)	1924.3.12	租載
1924.3.13	香港	日本船	1924.3.13	租載
	尖竹汶	亞角	1924.3.12	耶直社
	星洲	朱他直	1924.3.10	耶直社
	汕頭	張家口	1924.3.12	太古
	星洲	慶元	1924.3.11	太古
1924.3.14	香港	実利	1924.3.13	租載
	汕頭	合生	1924.3.13	怡和
1924.3.15	星洲	馬喜隆	1924.3.12	租載
	星洲	甘毛(口九)	1924.3.14	慕娘
1924.3.16	尖竹汶	常川	1924.3.16	耶社直
1924.3.17	星洲	亞夫	1924.3.15	租載
	星洲	馬喜隆	1924.3.17	租載
1924.3.18	香港	澤生	1924.3.18	怡和
1924.3.19	香港	接生	1924.3.18	租載
	汕頭	恒生	1924.3.19	怡和

1924.3.20	尖竹汶	亜角	1924.3.19	耶直社
	汕頭	美東	1924.3.19	耶直社
1924.3.21	星洲	亜色蘭	1924.3.19	耶社直
	汕頭	広東	1924.3.21	太古
	星洲	朱他直	1924.3.21	耶社直
1924.3.22	汕頭	夏美連	1924.3.19	租載
1924.3.21	星洲	亜色蘭	1924.3.19	耶社直
1924.3.24	尖竹汶	常川	1924.3.23	耶社直
	星洲	枝磅	1924.3.22	慕娘
1924.3.25	香港	広和	1924.3.23	租載
	海口	金華	1924.3.25	太古
1924.3.26	安南	馬利隆	1924.3.26	租載
	星洲	膠中	1924.3.26	慕娘
1924.3.27	星洲	瓊州	1924.3.26	太古
	星洲	北差特北	1924.3.27	慕娘
	汕頭	韓信	1924.3.27	租載
	吉羅	星洲	1927.3.26	租載
	華龜打	星洲	1927.3.26	租載
1924.3.29	汕頭	澤至	1927.3.26	怡和
	星洲	亜夫	1927.3.27	

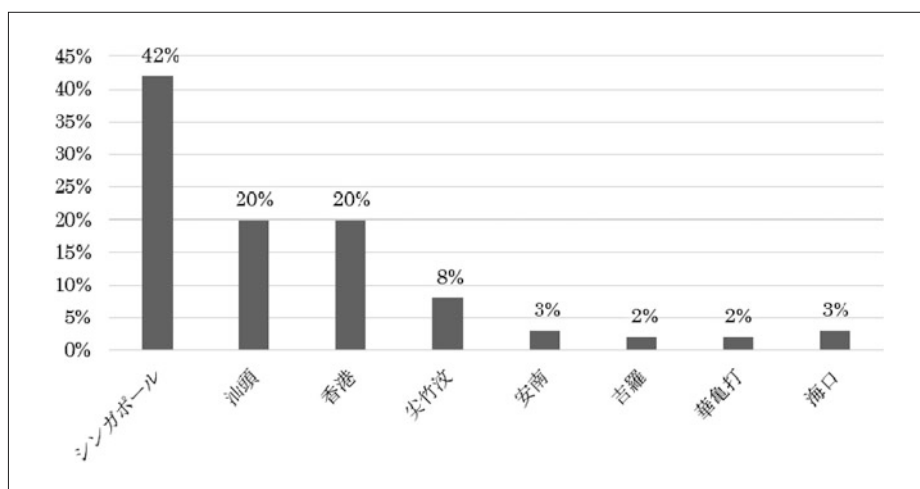


図3 1924年3月バンコク港入港汽船出発港口

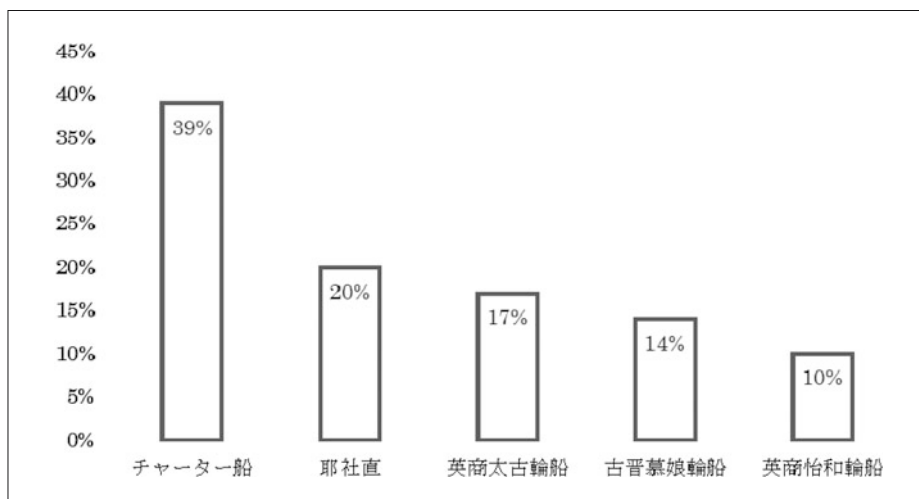


図4 1924年3月バンコク港入港汽船の汽船会社

表4 1924年3月バンコク港入港汽船表

汽船会社	汽船会社英文名	出発港	目的港英文名	数量	総数
耶社直		星洲（新加坡）	Singapore	6	12
		尖竹汶（泰国）	Chanthaburi	5	
		汕頭	Shantou	1	
怡和	Jardine Shipping	汕頭	Shantou	5	6
		香港	Hongkong	1	
慕娘	Borneo Company	星洲（新加坡）	Singapore	8	8
太古	Swire Shipping	星洲（新加坡）	Singapore	4	10
		汕頭	Shantou	4	
		海口（海南島）	Hainan	2	
租載 （雇用船）		汕頭	Shantou	2	23
		星洲（新加坡）	Singapore	6	
		香港	Hongkong	11	
		安南（ベトナム）	Vietnam	2	
		吉羅		1	
		華龜打		1	

怡和輪船会社にとって定期運航の航路であったと考えられる。マレーシアの慕娘輪船会社は、1924年3月に、バンコク港へ入港汽船のすべてはシンガポールからの汽船と、出航した汽船もシンガポールへのものであった。このことから、慕娘輪船会社はバンコク港とシンガポールとの航路を運航していたと思われる。イギリスの太古輪船会社の1924年3月にバンコク港に出入した汽船は汕頭線8隻（進港4隻、出航4隻）、香港線6隻（進港4隻、出航2隻）、海口線3

隻（進港2隻、出航1隻）であり、太古輪船会社は、バンコク港から汕頭、香港、海口との航路を運航していたことがわかる。

「租載」は上記のように、臨時の運送であり外国商社の雇用汽船と考えられる。

### 三、バンコク港に進出する汽船会社

表1と表3のように、当時バンコク港において経営する汽船の会社は英商怡和輪船会社、耶社直会社、英商太古輪船会社、法輪会社、古晋慕娘輪船会社があったことがわかる。

図5のように、1924年4月にバンコク港に入港・出航した各汽船会社は、最も多いのは耶社直会社の26隻で、26%を占めている。その他、太古輪船会社17隻があり、17%を占め、怡和輪船会社及び慕娘輪船会社が12隻で、12%を占めている。バンコク港から安南との航路を経営する法輪会社は、2%を占めている。英商太古輪船会社と英商怡和輪船会社は17%と12%を占め、イギリス系の汽船会社は当時バンコク港の汽船業務において三分の一を占めていた。

イギリス系の怡和輪船会社は、怡和洋行が創立したもので、怡和洋行は1832年に二人のイギリス人によって中国広州で創立した。怡和洋行は初期に中国との貿易は主にアヘンと茶葉貿易であった。1842年のアヘン戦争後に、怡和洋行は広州から香港へ移動し、上海での事務所も開設した<sup>13)</sup>。1872年に、怡和洋行は、鉄道・碇務・船務・保険など多くを経営し、1882年に怡和輪船会社を成立した。この怡和輪船会社は香港と上海などに寄港した<sup>14)</sup>。

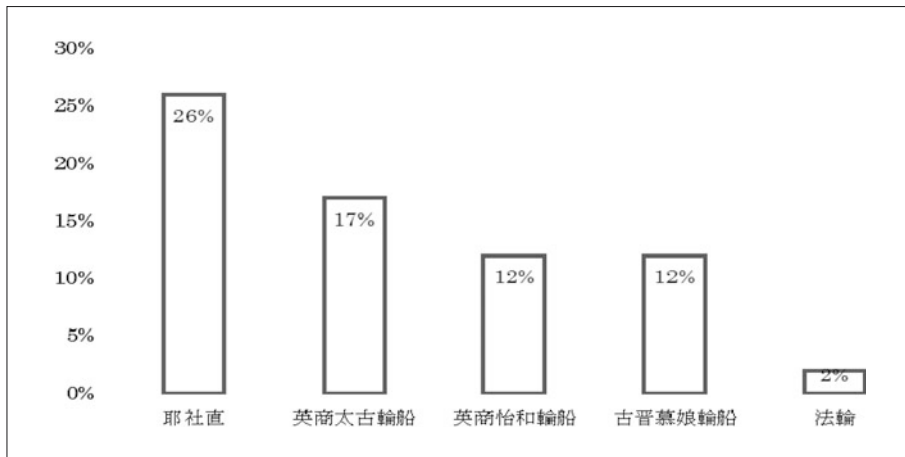


図5 1924年3月にバンコク港の汽船会社

13) 『中国経済史詞典』、湖北辞書出版社、1990年8月。

14) 『外国在華工商企業詞典』、四川人民出版社、1995年9月。

英商太古輪船公司是、1860年に中国で創業した太古洋行で、中国において茶葉とシルクの貿易を展開していた。1866年に上海で事務所を開設した。第二次アヘン戦争後に、汕頭が通商地になると当時の汕頭において最も大きい船会社がロンドン中国航業公司汕頭支社、すなわち太古輪船公司であった<sup>15)</sup>。19世紀に、中国において重要な航運業公司としての太古輪船公司是、自社の汽船に中国の都市名、広州号・福州号・重慶号などを命名した。英商太古輪船公司是最初に中国東北地方の大豆貿易の運送を運営し、その後は、南洋へ移民する人々が増加するにも伴い、乗船客も増加した<sup>16)</sup>。

マレーシアの古晋慕娘輪船公司是、1875年7月にマレーシア華商王友海と英商慕娘公司、そして当時古晋を殖民するイギリス政府と共同出資によって成立された。この汽船公司是、最初に経営するのは古晋とシンガポールの定期航路であり、業務の拡大につれ、バンコク港を含める東南アジア海域へも運航した<sup>17)</sup>。

そのほか、1922年にタイ国の華商陳振敬はバンコクにおいて五福輪船公司を成立した。五福輪船公司に関する業務は主にバンコク港と汕頭、シンガポールを中心にする航路を運航していた。1930-1940年代になると、五福輪船公司是当時タイ国において二つの華商汽船公司の中の一社になった。日本の華僑調査に関する報告の中にタイ国の華商運輸業に関して次のように見られる。三井暹羅室編『暹羅に於ける華僑の動向』<sup>18)</sup>によれば次のようにある。

華僑汽船公司是二軒あり、五福輪船公司と鬻利の経営に係はる中暹汽船公司有ります。前者は主としてNarwey 船を備船して近海即ち盤谷／香港・汕頭・海南島及盤谷／新嘉坡間を航路として営業して居り、後者はノルウエの「トレセン」会社の代理店として香港・新嘉坡・汕頭各地と盤谷との間の航海を営業として居ります。

1930年代に、タイ国の華商汽船公司是、五福輪船公司と中暹汽船公司二社のみであった。五福輪船公司是主にバンコク港と中国沿海、バンコク港とシンガポールとの航路を経営していた。中暹汽船公司是上記のように、欧米系汽船会社の代理会社として営業していた。さらに、高尾爲雄『南洋華僑事情』<sup>19)</sup>にも、タイ国の華商汽船公司のことが見られる。

## 運輸業

暹羅の運輸業に於て華僑は二大汽船公司有している…

15) 劉広京「太古輪船公司的崛起及其与旗昌輪船公司的競争」、『上海經濟研究』、1982年第8期。

16) 姜鋒「略論招商局歴史上の三次發展」、『社会科学』、1993年第3期。

17) 『港口經濟詞典』、人民交通出版社、1993年12月。

18) 三井暹羅室編『暹羅に於ける華僑の動向』三井暹羅室、1940年10月、32頁（1-45頁）。台湾国立中央図書館台湾分館所蔵本による。

19) 高尾爲雄『南洋華僑事情』1938年7月、41-42頁（1-55頁）。台湾中央研究院台湾史台湾総督府図書館による。

- (イ) 五福輪船公司（株式組職）主として諾威船をチャーターして盤谷、香港、汕頭間及び盤谷、新嘉坡間を航路して営業す
- (ロ) 中暹汽船公司（巽利）一九一〇年の創立にして、資本金三百萬銖、チャーター船を以って盤谷、香港、汕頭間の航路を営業す
- (ハ) 愛昌成（海南人、個人経営）沿岸航路たるシンゴラ、盤谷間を航路として営業
- (ニ) 蘇坤興（個人経営）沿岸航路たるバンドン等の各港と盤谷間を航路とす
- (ホ) 光興利（□□□、個人経営）船運送業、盤谷と外港たるコーンチャンとの間の船業を独占
- (ヘ) 成和（個人経営）船運送業

このように、タイ国には華商の汽船会社は五福輪船公司と中暹汽船公司の他に、個人経営の運航業もあったことがわかる。五福輪船公司と中暹汽船公司は、主にチャーター船で東南アジアの航路を運航していた。さらに、個人経営の運航商には、愛昌成、蘇坤興などがあった。これらの個人経営者は、主にバンコク港からの短距離の航路を経営し、バンコク港とシンガラ<sup>20)</sup>、或いはバンコク港とバンドン<sup>21)</sup>との航路を運航していた。

## おわりに

19世紀中葉から20世紀前葉において、アジア地域の定期航路は次々と拡大した。本稿において、タイ国における1924年3月付の『暹京新聞』に掲載された汽船広告を中心に、当時タイ国と中国との航路を明らかにした。

1924年3月に、バンコク港で運航していた汽船は、入港したものが60隻であり、出航した汽船の40隻に対し、1.5倍に達した。さらに、バンコク港から出航した汽船の目的港の最も多いのは広東省の汕頭であったが、入港した汽船の出発港の最も多いのはシンガポールであった。その他、バンコク港に出航した汽船の目的港は、汕頭・タイ国東部の尖竹汶港・シンガポール・香港・安南・海南島の海口であったが、入港した汽船の出発港は、目的港より他に吉羅、華亀打のマレーシアの二地が見られた。ついで、バンコク港において運航した汽船会社は耶社直輪船公司、英商太古輪船公司、英商怡和輪船公司、古晋慕娘輪船公司そして法輪公司があったほか、「租載」すなわちチャーター船も大きいな比率を占めていた。

英商怡和輪船公司の汽船は、1924年3月に、出航と入港の汽船が、汕頭線が5隻と香港線が1隻であった。汕頭線と香港線は、英商怡和輪船公司にとって同社の定期航路であったと考えられる。

20) シンガラ Singora: タイ国南部における都市ソクラーに属する。

21) バンドン Banbung: インドネシア国のジャワ島西部におけるジャワパラット州の州都である。

イギリスの太古輪船会社の汽船で1924年3月に、バンコク港に出入したのは汕頭線8隻（入港4隻、出航4隻）、香港線6隻（入港4隻、出航2隻）、海口線3隻（入港2隻、出航1隻）であり、太古輪船会社は、バンコク港から汕頭、香港、海口との航路を運航していた。

慕娘輪船会社が、バンコク港で経営するのは、シンガポールとの航路であった。慕娘輪船会社は、マレーシアの会社であったが、資本はマレーシアの華商とイギリスの慕娘公司、及びイギリス政府から投資したものである。

フランスの法輪会社は、主にバンコク港と安南、すなわち当時フランス植民地であったベトナムとの航路を経営した。しかし、法輪会社は出港汽船のみであり、入港汽船が無いのは、法輪会社が経営するバンコク港と安南との航路は同社の重要な航路ではなく、およそ臨時的な運航であったと思われる。

耶社直公司に関する詳細は不明であるが、この会社は、バンコク港を経営する出航汽船は主に尖竹汶、汕頭とし、さらに入港汽船は尖竹汶とシンガポールからであることから、この耶社直公司はバンコク港当地を拠点とする、汽船会社で不定期運航を行っていたと推測される。

英商太古輪船会社と英商怡和輪船会社は、イギリス資本に属し、さらに古晋慕娘輪船会社もイギリス資本を背景としていたことから、イギリス系の汽船会社は、バンコク港を中心とする汽船航路において重要な地位にあったと言える。