

受けざることをし、嘗つて合同して北京交通部に自由運送を要求したが、交通部に厳しく斥けられ、各民局は又駐滬信業聯合會を組織してボイコットを圖つた。

民國十年十一月郵政條例が公布された。其の第一條には「郵政事業ハ専ラ國家經營ニ由ル」第二條には「封信、端書ノ收取、寄與及投遞ヲ郵政事業ト爲ス」又第五條には「何人ノ論無ク第二條の事業ヲ經營スルコトヲ得ズ」とある。只當時民局に従事するもの多く、其の生活を保證せんとする見地より、同條例第四十六條には「本條例施行以前ニ於テ第二條ノ事項を營業トシ曾テ郵局ノ許可ヲ經タルモノ或ハ本條例施行後三箇月以内ニ於テ郵政局ノ許可ヲ申請セルモノハ郵政局ノ代理機關ト見做シ第五條ノ規定ヲ適用セズ但シ郵政局ハ必要ト認メタルトキハ其ノ營業ヲ停止スルコトヲ得」と定めたと如くで、之が取締の中に亦體恤の意を寓するものである。民國十七年全國交通會議の議決は、從來或る民局を同十九年（一九三〇年）内に廢止せんとするものである。次いで駐滬各省信業聯合會、寧波總商會等各方面より之が取締の緩和を申請した。即ち各民局をして改業準備及生計維持に充分なる時間あらしめる爲である。同十九年に至り交通部は同年以内に一律に廢止すると云ふ一節は暫時猶豫することにした。但し各民局は一律に登記許可を受くべく、且つ取扱ふ信件は總包にして郵局に送達するものである。而して左記の如く暫行民局登記許可辦法五條を議定し、交通部の認可後各區に通達した。

(一) 民局許可證の發行は以後概ね本總局より各管理局に交付し轉發す。

(二) 登記済の民局は舊許可證を各該管理局に差出し新許可證と代へ、其の未登記のものは所在地の郵局に向けて登記

して許可證を申請すべく、其の登記期限は本年末迄とす。

(三) 毎年一回新許可證を換發し信據とす。

(四) 各區に在る登記済、未登記のものにして、既に新許可證を申請せるもの及未だ申請せざる各民局の本年末迄の狀況を表を以て報告すべく、又毎月々報に之を記載し参考に資するを要す。

(五) 從來或る民局の取扱ふ信件は均しく一袋に封じ纏め郵局より寄遞す。

民國二十年に至るも各區民局の登記は尙ほ行はれ、更に交通部の認可を経て、前記辦法の第二條に依る登記期限を二十年末迄延すことゝ爲つたが、之は二十年以前營業開始の民局に限つた。而も登記許可を申請せざるものは尙ほ少ない。凡そ信件には内河、外江の分があり、外江の信件は既に郵局より轉寄し、内河信件は再び悉く郵局より轉寄するが如きは、其の生計を妨礙すること甚しきを口實として、暫時之が取締を緩め或は其の登記期間を延長或は過磅（信件を郵局より轉寄し、重量に依つて納費するを云ふ）を緩和せんことを請願した。之等の通報に對し前項辦法第五條に次の如く修正を加へた。

既存民局の取扱ふ信件は均しく總包に封じ、郵局より運送するも、發信或は受信の地方に未だ郵便局、或は信櫃なく、或は其の他村鎮にして投遞の及ばざる場合には、暫時民局自ら寄遞を行ふ。又經過する中途の地方に、二箇處或は二箇處以上の郵局の設けあり、同時に該民局の分局、或は代理人の設けある場合には郵局より寄遞する。其の民局或は信客營業の及ぶ範圍を民局より調査し、其の調査書を當地の郵局に呈出し参考に備ふることを要する。



本改修を経た後民局に對する取締を嚴密にしたので、民局は之に反抗して新法を遵行しなかつたが、其の後民國二十二年十一月國內の各民局に對して嚴命し、營業を翌二十三年末迄に停止することにした。而して民局より郵局を経て轉送された郵便は近年著しく減退した(註二)。

各地民局數は光緒二十四年(一九〇八年)總計一千七百七十四局で、其の取扱郵便物數は八百四萬二千件に達し、内局數の最も多いのは廣州總局管轄の二百八十九局であるが、取扱數は九十五萬餘件であり、上海總局管轄は三十七局に過ぎないが、取扱數は最高二百萬件を突破し、福建の三都澳、福州及廈門の各總局を合算せば百三十局、三十一萬八千餘件に止つてゐる。其の後民局扱の郵便數は、左表の如く福建省は全國の半數内外を占めてゐる。

民局扱郵便數對照表

省 別	一九一八年		一九二〇年		一九三三年	
	封裝數	重量(斤)	封裝數	重量(斤)	封裝數	重量(斤)
直 隸(含北京)	四八五〇	一三三六	五八〇〇	二二七〇	五五〇〇	二二、一〇〇
湖 北	二六、一〇〇	二、四三三	二五、五〇〇	三、五七四	—	—
江 蘇	二二、六〇〇	一、七〇〇	一九、三〇〇	一、六〇〇	一、一〇〇	八〇、〇〇〇
上 海	五九、三〇〇	五、八九二	四八、三〇〇	七、七〇〇	五九、六〇〇	九、九〇〇
浙 江	四、一〇〇	六〇〇	六、九〇〇	九〇〇	七、五〇〇	一、四〇〇
福 建	一六、五〇〇	四、三〇〇	二八、七〇〇	六、八〇〇	四三、〇〇〇	一〇、六〇〇

廣 東	一九二〇年		一九三三年	
	封裝數	重量(斤)	封裝數	重量(斤)
其 他	三、九〇〇	一、四〇〇	一六、八〇〇	五、四〇〇
合 計	一、五、六、六、六	二、一、五、三、七	二、九、二、九、六	三、二、八、九、七、〇

×印は安徽を含む

(The China Year Book, 1929, 1934)

而して最近に於ける福建省の民局數は民國二十四年の中國年鑑に依れば、登錄數二百三十一局に上り、尙ほ未登錄數十一局ある。

江蘇、浙江一帶の民局は國內各處の信件を取扱ふが、福建、廣東一帶の民局は又同時に多くは國外華僑の信件と爲替業務を兼營し、或は之を專營する。之等民局を特に批局、僑批局、又は銀信局と云ふ。銀信局と云ふのは銀信(現銀封入の書狀)を取扱ふに依つて名づけたのである。又批局は福建、廣東兩省内地の住民にして、前に國外に出で、生計を謀る者の中、唯南洋馬來各地(即ち新嘉坡、コランボ、イポー、タイピン、マラツカ、ペナン、セレンバン等)に就いて云へば、僑民は總計二、三百萬居る。上記各地は熱帯に近く、土地肥沃、産物豊富で、護謨、椰子、檳榔、黃梨を大宗とし、栽培は極めて容易である。更に錫鑛が諸處に在り開採も亦困難でなく。故に多くの労働者を必要とする。但し従前各地に出掛けた支那出稼人は殆んど智識なく、其の毎月一回、或は數箇月に一回、本國の家族に送金する場合にも、爲替の組方を知らず、批局に託送して來た。故に批局は信函の取扱以外に爲替業務を兼營する。

爲に南洋に設置された批局は、新規に渡來せる僑民をして、其の本人及家族の姓名、住所、職業等の諸事項を詳細に



登記して番號を附し、副本を作つて厦門、汕頭等の聯絡ある批局に送る。以後該僑民にして送金せんとする場合に、批信の上に僅か番號と家族の姓名を書くのみで、之が厦門、汕頭の批局に送られる。此處に於て登記副本と照合して其の家族の住所を記入し、人を派して宛名人に金錢を送達し、且つ返信を求め受取證とする（之を回批と名づくる）。而して受取人が文義を諳んぜざる場合には、批局の配達人が之に代つて之を認め即時に持ち回へる。

又此の種の送金が新嘉坡幣で發せられたるものは、本國に送られた後國幣に換算される。而して其の計算に至つては僑民の家族は之を知らず、多くは批局が代つて取扱ひ、其の回批の郵費を控除する。此の外受取る金額の多き場合には別に配達人に報酬を給與する。

南洋批局は毎月一回か或は數回人員を華僑の聚集せる地方に派して現銀を集め、或は差出人に代つて家信を書く。故に華僑よりの本國への送金には、爲替料及送料を納める以外に報酬を要する。間々華僑にして送金を欲するも現金無き場合は、批局が之を立替へるが之には利息を附する。

然れども批局は送金を受取る毎に輸送せずして、常に相當多額に至る迄を俟ち、其の後銀行に依つて運送するか、或は購入商品の販賣に依つて得たる金を受取人に渡すのであるから、批局の利益は頗る多いものである。

前視察員林卓午の民國十八年十一月二十六日の視察報告に據れば、厦門民局の南洋群島及馬來聯邦よりの取扱ひ信件は半月で約四萬件あり、若し國際郵費例の半數を以て計算すれば、厦門一箇處で毎年約七萬二千元の増収があることゝなる。又汕頭管理局の民國十九年十二月の月報に依れば、同地の南洋群島及馬來聯邦よりの批信は十萬八千三百九十二

件で、之を計算すれば毎年約百二十九萬件となり、前者と同じく國際郵資の半數を以て計算すれば、汕頭一帯では約九萬六千餘元の増収を見ることゝなる。但し近年南洋護謨の價格慘落し、華僑が失業して歸國する數頗る多く、之に伴つて批信も減少した。汕頭局の民國二十一年の統計に依れば、南洋よりの批信は既に降つて八十三萬一千七百九件となり、約三分の一を減じた。此の外尙ほ閩侯、番禺、瓊山、嘉積、北海等の民局に於ても南洋よりの批信あり、之等を悉く計算すれば毎年約十餘萬元を増加することゝなる。

次に參考迄に全國現有の民局統計表中、各區の本局よりの通令第一、〇一七號に依る調査數は下表の如くである。

郵 區	登記済の民局數	登記未済の數	備 考
湖 北	二〇	一	
上 海	三七	九	
江 蘇	三二	一	
河 南	七	一	
山 東	三	一	
北 平	六	一	
浙 江	九	二	
	四	一	

然し各區の以前の報告數は左表の如くである。



郵 區	登記済の民局數	登記未済の數	備 考
蘇 東 川 皖	一七七		
廣 西 東 川	六		
廣 東	一七九		
福 建	一三四	一五	汕頭には登記済の民局八十八あり 廈門には登記済の民局百六十九あり
新 疆			

福建民局國外華僑の信件と爲替とを經營するものが、廈門一箇所で百五十三軒、其他各處に三十二軒、合計百八十五軒あるが、廣東民局國外華僑の信件と爲替とを經營するものは汕頭一箇所で六十六軒、其他各處に二十七軒、合計九十三軒ある (民國二十三年中國經濟年鑑)。

前記批局は總包辦法に依り、批信局で受理した信件を一包に封裝し、郵便局より送達するもので、重量二十五瓦に付國際郵便條例に照らし二角五分を納付せしめ、其の後南洋各地の郵局は該法が倫敦國際郵政條約の規定と合致せざりし爲に、國際郵便規則に照らし郵税を取ることゝ改め、同二十二年九月より施行された。

南洋群島、馬來聯邦及英領北ボルネオ各地への批信は每件一角二分半となり、又暹羅への批信も民國二十四年一月より同様に取扱はれることゝ爲つた。民國二十三年末に於ける福建省内の登録許可せる批信局數は總計百七十二である。其の内譯は次表の如くである。

思 東 閩 詔 洛	明 山 侯 安 陽	一三八 一七 八 三 二	白 金 雲 水	石 門 青 春	計
					一七二

(民國二十五年中國經濟年鑑)

(註) 信局 (Hsin Chu, Native Postings Houses) 又は民局と稱し、南方に至つては多く之を批館又は批郊と稱し、私人の經營に係り、一定の料金を得て信書の送達を爲すを業とするものである。即ち從來の郵驛又は文報局なる官設郵政に對し、純然たる私設機關である。

信局の起源は明の永樂年間(一四〇二年)以降と云はる。支那郵政局(一九二一年)の報告に依れば、老夫子(Lao Fu Tzu)から起ると曰はる。老夫子は明代大官の秘書役であるが、又兼ねて通信上の秘書をも勤めた者であり、其の殆んど全部は浙江の紹興府出身であり、寧波は貿易の中心地であると共に、亦全國信局の中心地であつた。福建に於ける信局の起源は未詳であるが、清の道光時代南支廣東、佛山、香山、澳門等の都會には廣く傳はつたのであり、廈門の如きは南洋華僑の出稼地であるから、一層早く之が設置を見たと思はれる。廈門地方には未登録の信局も少くなつた。我が邦に於ては私設郵便である所謂飛脚業は明治四年(一八七一年)新郵便制の開始後、同六年より廢止されたが、支那に在つては一九二一年(民國十年)大總統令を以て一律に民局の廢止を公布し、總て民局は三箇月内に登録を爲すべきものとしたが、廈門地方は前記の如く、南洋華僑の送金を取扱ふ爲に、今日尚ほ熾んに利用せられてゐる。







開封副總局	西安副總局	牛莊總局	天津總局	烟台總局	濟南總局	膠州總局	重慶總局	成都副總局	宜昌總局	關縣副總局	沙市總局	岳州總局	貴陽副總局	漢口總局	長沙總局	九江總局	蕪湖總局	
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	
七六	六五	二九	四一	二六	六五	二七	五四	六八	五	一一	一六	一一	一一	九一	二二	二二	二二	
一九、〇五六	四〇、〇六二	二一、三五五	六〇、一七四	一一、三一〇	一〇、〇七七	七、七四二	六、四二八	四、八五五	二、四九三	二、四九三	二、四九三	二、四九三	二、四九三	二、四九三	二、四九三	二、四九三	二、四九三	
大通總局	上海總局	蘇州總局	寧波總局	杭州總局	溫州總局	三都澳總局	福州總局	廈門總局	汕頭總局	廣州總局	瓊州總局	蒙自總局	思茅總局	騰越總局	梧州總局	計	計	
同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	
二四	三七	一五	三〇	三七	一三	一一	四三	七六	四八	二八	二〇	二〇	二〇	二〇	二〇	一、五七四	一、五七四	
二、〇七四、一一八	六九八、八六六	三三八、一五六	八二、六九一	二三五、八一	五八八、九四七	九五〇、二四二	一二、九四八	二七四、八二一	二七四、八二一	二七四、八二一	二七四、八二一	二七四、八二一	二七四、八二一	二七四、八二一	二七四、八二一	二七四、八二一	二七四、八二一	二七四、八二一

第二項電 信  
第一 有線電 信

本省の有線電信局處は清末光緒三十二年（一九〇六年）には、廈門、漳州、泉州、福州、水口、浙江、建寧、馬尾、浦城、三都澳、延平、雲霄等十三箇處であつたものが、民國初年には十五箇處に、民國九年（一九二〇年）には十九箇處に、同二十四年には三十五箇處に増加し、其の局處種類は管理局（福州）、一等及二等局各一、三等局二、四等局三、支局二十七、合計三十五局で、之に營業處十二を加へれば四十七箇所に達する。

局處名は民國二十四年六月以前は三都、上杭、水口、川石山、仙遊、永定、汀州、同安、延平、長門、建寧、建陽、泉州、浦城、馬尾、浙江、莆田、廈門、惠安、詔安、雲霄、鼓嶺、漳州、漳浦、福州、福州上杭街、福州城内、福清、龍巖等を主としたが、民國二十四年中には全國の増加數二十六箇處に對して福建省は比較的多く永定、泰寧、朋口、長樂、建寧等五局に達したのは、蓋し本省が江西省同様に同年中剿匪軍事が著しく緊張した爲である。

海底線の施設は比較的早く、（一）廈門、香港線は一八七一年丁抹の大北電報公司（The Great Northern Telegraph co., Ltd. of Denmark）の敷設に係り（二）廈門、上海線は一九〇八年又同公司の敷設に係り（三）上海、川石山線（川石山は又舊蕪湖と曰ひ、閩江水道入口に在る小島である）は一八八三年英國大東電報公司（The Eastern Extension, Australasia and China Telegraph Co., Ltd. British）の敷設に係り（四）香港、川石山線も亦同年同公司の敷設に係り（五）淡水、川石山線は一八八七年八月同公司の敷設に係るも、一八九八年我が政府は墨銀十萬弗を以て、同公司から之を買収したものである。外に曾て佛國が廈門鼓浪嶼大北電報公司内に一支局を設けた廈門、佛印ツウーラン線があつたが、既に今日より十數年に使用せられなくなつた（聞く所に依れば本線は佛國が支那側の承認を得ずして敷設したもので、一般に「は使用せられず、曾て佛國は之の買入を支那側に申出たこともあつたと云ふ」）。



電信線の延長は陸上線は一九一五年(民國四年)には官私兩線を合し、下表の如く二千八百餘支里(分の一哩は三)であつたが、一九三四年には修條四箇所、延長七百四十杆、設條十二箇處、延長五百八十二杆、加線二箇處、延長百五十二杆に達したので、同年末現在の總延長は二千四百餘杆、線條五千杆を越えたのである。

陸上電線延長對照表

一九一五年	官線	一四四 <sup>支里</sup>	二、八一四 <sup>支里</sup> 〇
同	私線	二、六七〇	二、四二五 <sup>杆</sup> ・七
一九三四年	線路	二、四二五 <sup>杆</sup> ・七	五、二二七 <sup>杆</sup> ・七
同	線條	五、二二七 <sup>杆</sup> ・七	二九、九四四 <sup>本</sup>
同	電柱數	二九、九四四 <sup>本</sup>	

海底電線は従前に比して特に延長を示さざるも、之を遠近兩方面に分てば左表の如くである。

長距離線(一九三三年末現在)

線	稱	設置年度	所屬別	延長(哩)
厦門上海	線	一九〇八年	大北公司	六二二・〇八
厦門香港	線	一八七一年	同上	三二八・九六
上海川石山	線	一八八三年	大東公司	四五三・一二

香港	石山線	一八八七年	同	四七五・〇〇
淡水	石山線	一八九八年	日本政府	一一九・五七

短距離線(一九三三年八月現在)

條	數	心線(本)	數	電線延長(哩)	心線延長(哩)
厦鼓第一水線	一	一	一	一・二八	一・一八
同第二水線	一	一	一	一・二八	一・八二
同第三水線	一	一	一	一・二五	二・五〇
同第四水線	一	一	一	一・二三	三・六九
集美第一水線	一	一	一	〇・九九	一・九八
同第二水線	一	一	一	一・六四	一・六四
三都水線	一	一	一	二・〇七	二・〇七
川石山水線	一	一	一	九・六四	一四・八八
計	七	七	七	一三・七六	一七・四〇
一九三四年末現在					

(The China Year Book, 1912, 1914, 1919, 1920, 1923, 1928, 1930, 1934, 1938, 民國二十三年, 同二十五年中國經濟年鑑)

次に電報國內通信状況を見るに、回數は一九三一年は下表の如く十六萬五千餘が其の後減退し、一九三三年は十四萬臺に下つたが、翌一九三四年には十七萬臺に上つたのである。







無線電信事業の内、短波無線電信通信は効果が最も大である。交通部は各地に無線電信局を設立してゐるが、其の他に山東、安徽、江西等の諸省に於ては、軍事通信の迅速な傳達を圖る爲に、多く各縣に無線電信局を設け、専ら軍の通報及命令の傳達の用に供してゐる。本省も此の情勢に鑑み、保安處で土匪討伐に緊要な區域に無線通訊(信)隊を設けてゐる外に、各縣に殆んど設備中である。

省建設廳は最近沙永連公路築造工事を迅速に行ふ爲に、特に本省の公路總工程處、沙縣總工程師駐沙辦事處及三元、貢川、姑田等に各十五ワット短波無線電局を設立し、通信の便を圖ることに爲つた。

左に各局の設立状態を概述する。

(一) 各局の組織及經費

各局に報務員(通信員)一名を置く、手搖(手動)機工人二名乃至三名、各臺の一切の通信事務は悉く報務員が其の責に任じ、一箇月の經常維持費は毎月平均百五十元とし。公路建築費中より捻出補助する。

(二) 各局の機械

各局の機械は左の三部よりなる。

- (イ) 手搖(動)發電機 此の機械は上海振華電機製造廠の製品で、手動に依り發電し、發電機の真空管屏極の高壓及燈絲の低壓の電源用に供する。
- (ロ) 發報(信)機 各局の發信機は上海建設委員會電機製造廠の製品で、ハートレー式 ACRIO の真空管各二箇を使

用して組立てゝあり、發信力は十五ワットである。其の天線(空中線)は電流輸接式を用ひ、波長三〇乃至一〇〇米で隨時變更し得る。

- (ハ) 收報(受信)機 各局の受信機は、上海建設委員會電機製造廠の製品で、三管再生式と爲し、一球は檢波、二、三球は音の擴大を爲し、空中線は單線倒「L」式を採用する。

(三) 報務(通信事務)

各局は元來工命令の傳達の爲に設けたもので、通信事務の發受は公路工事關係の分に限る。一日平均各局收發件數は約五百通内外であり、各局間は隨時直接通信を爲し得る。  
今建設廳公路總工程處臨時無線電臺の各處別に表示を掲げる。

所 在 地	呼 出 番 號	波 長	電 力	機 式
福 州	F O	五 (m)	一 五 (w)	手推式機直流式
沙 縣	F A	五 (m)	一 五 (w)	同
三 元	F B	五 (m)	一 五 (w)	同
貢 川	F C	五 (m)	一 五 (w)	同
姑 田	F D	五 (m)	一 五 (w)	同







中華民國建設委員會の無線電信局の毎字の電報料金は、同所收發規則第十二條に依れば、左の如くであつた。

一 國城電報華文明語	銀 三分
華文密語又は洋文明語	同 五分
洋文 密語	同 七分
二 同省電報華文明語	同 五分
華文密語又は洋文明語	同 一角
洋文 密語	同 一角
三 隔省電報華文語	同 一角
華文密語又は洋文明語	同 二角
洋文 密語	同 三角

同規則第十三條に依れば、各局汽船無線電報費は別に之を定むることとし、第十四條には新聞報は本省隔省を論せず、華文每字收費二分、洋文每字四分としてゐる(南支那開港場第二編)。

第三項 電話

第一 電話会社の設立

福建省の電話事業は、前清時代に福州及廈門に設立せられ、支那私人の經營に始まる。福州に於ては光緒三十二年(一九〇六年)、當時の洋務局會辦及財政局の發起に依り設立せられ、資本金三萬弗で、之を六百株とし、内二百株は財務局之を引受け、残り四百株は支那商人より之を募集し、福州電話有限公司と稱し、當時加入者は僅かに一百戸であ

つたが、其の後加入者は増加し、民國四、五年の交には四百戸に上り、其の収入は一箇年約一萬弗に達した。而して使用料は普通一箇月五弗、卓上用六弗で、市中に交換所が二箇所あつた。

廈門に於ては翌光緒三十三年の設立に係り、廈門德律風公所の名の下に紳商林爾嘉の出資に依り開設したもので、資本金は八千弗であつたが、民國三年に燒失したので更に資本を増加した。之より先同三十、三十一年(一九〇五年)日本人荻野某が道臺の許可を受けて鼓浪嶼に電話會社を設立し、廈門側とも連絡する計畫を樹てたが、支那側から故障が出で、民國六年(一九一七年)に至り中絶し、一方支那各地に電氣熱の勃興した際であつたので、川北電氣會社は一切を讓受け、新に日支合併の電話會社を設立し、德律風公司をも買収し、當地の該事業を統一せんと試みたが、當時恰も利權回收の氣勢高まり、支那人の反對を蒙り時機を失し、一九二二年には却つて德律風公司に買収せられた。德律風公司は當地有力者黃突住等主となり、資本金三十萬元を有し、社名も廈門電話股份有限公司と改め、獨占的地位を占め、數年後に加入者數は一千戸に増加したのである。

當時漳州にも電話会社の設立があり、本省内には現在三箇の電話公司がある。最近の之等三公司の狀況を掲ぐれば左記の如くである。

福建省民營電話公司

一 廈門電話股份有限公司

所 在 地

廈 門



資本總額	三〇〇、〇〇〇元
機式	共電式
容量	一、四四〇箇

二 通敏電話股份有限公司

所在地	龍溪漳州市
資本總額	一〇〇、〇〇〇元
機式	磁石式
容量	二〇〇箇

三 福建省電話股份有限公司

所在地	福州
資本總額	一五〇、〇〇〇元
機式	自動式
容量	一、五〇〇箇

四 莆田電話股份有限公司

所在地	莆田
-----	----

資本總額	一五〇、〇〇元
機式	磁石式
容量	二〇〇箇

以上は民國二十二年六月以前交通部の認可並に許可證支給のものである(民國二十五年中國經濟年鑑)。

第二 電話事業の發達

一 公路電話及縣聯絡電話

本省の電話架設工事は、民國二十三年二月から建設廳で積極的に進行したが、福延(福州、延平)、福漳(福州、漳州)、福温(福州、温州)の各長距離電話線を除き、交通部で直轄してゐる。建設廳は委任を受け縣に命令して、電柱の準備、貯藏、施用を促がしてゐる。

龍華、漳龍、延沙、邵泰、永寧の軍用電話は、各軍隊長官の命に依り、縣が電柱の準備をし、架線は軍隊自ら實施してゐる。

以上の外、公路の通車連絡電話及各縣聯絡電話は、建設廳で別に電話工事隊二隊を設け、専ら之が建設に任じてゐる。更に翌二十四年三月、本省の行政會議に於て、全省の電話建設事業に關する方策を提案し通過した。民國二十三年二月から同十年六月迄に完成した公路電話は、浦甌、甌延、延沙、峽宏、福馬、福泉、漳龍、仙郊、沙永、朋連、龍汀の各線である。縣電話に屬するものは、全省電話建設事業計畫に基き、全般的計畫を樹立し、期間を分つて完成する。



民國二十四年六月末迄に完成したものは、閩長線、清甯線で、其の他は逐次架設することにした。  
左に各區の電話連絡狀況を掲ぐれば左表の如くである。

省政府建設廳電話架設情況(自民國二十三年六月至同二十四年六月)

種別	起終地點	杆程	種別	起終地點	杆程
公路電話	浦城—建甌	一四四・五〇	公路電話	福州—晉江	一三三・六〇
同	建甌—南平	六九・一二	同	龍溪—龍岩	一四八・〇〇
同	南平—沙縣	六九・一二	同	仙遊—郊尾	二〇・〇〇
通車電話	峽兜—宏路	三九・八六	同	沙縣—永安	九二・〇〇
縣連絡同	福州—長樂	三八・〇〇	同	明口—連城	二五・〇〇
公路同	福州—馬尾	三一・七〇	同	龍岩—長汀	一八三・〇〇
縣連絡同	福州—莆田	三九・一〇	同		

(民國二十三年二月—同二十四年六月建設報告第一冊)

交通部の計畫に依れば、三大長途電話幹線の計畫を樹て、福州を中心とし、第一線は水口を経て延平に至り、第二線は泉州を経て同安に至りて兩路に分ち、一は廈門に至り、一は漳州に至り、第三線は分水關を経て直に浙江省の温州に至るものである。

第二線は商業上の需要に應ずるものであり、第一、第三線は軍事上の必要に出で、現に第一線は既に福延電信柱に銅線

一對を架し、民國二十三年十二月に完成し、合計延長二百五十杆である。第二線は新樹木の電柱を使用し、同廈間は銅線兩對を架設する外に、他は銅線一對を掛け、同二十四年四月に竣工し合計延長四百二十杆あり、第三線は構築中である(民國二十五年)。  
(中國經濟年鑑)。

民國二十四年末迄に長距離電話を架設された地點は、延平、水口、福州、福清、莆田、仙遊、惠安、泉州、同安、廈門、海澄、漳州、連江、羅源、寧德、三都澳等十六箇處であつたが、閩南の南安、永春、德化、大田等の長距離電話架設も完成し、同二十五年一月二十日から營業を開始した。

次いで省政府は聯縣電話の架設を中心工作として、民國二十五年末迄に建設することにし、同年九月には各縣長に積極的に準備を命じ、各區、各郷にも及ぼし、省内電話網の完成を期し、省内の聯縣電話の既に架設を終つたものは、閩南の永春、南安の各縣、閩東等の二十餘縣で、其の他の閩西北等の諸縣も準備に着手した。尙ほ閩侯縣の聯區電話は全部完成し、聯郷電話の架設も同じく準備に著手し、其の經費は縣郷で負擔し、縣政府は扈岐郷に一總機を設け、接線を司らしめ、十七郷と相互に通話することとし、目下電柱を設け、電線の架設其の他一切の工事は同年九月中には完成の豫定であつた(民國二十五年)。  
(九月九日閩報)。

福州、泉州間の電話は從來單線であつた爲に、時間が著しく制限されたので、本省の電政管理當局は民國二十五年春交通部に之が複線架設を申請し、鋼鐵質の複線に改むることにし、第一段の工事は晉江から楓亭迄を完成し、後仙遊、莆田、福清、福清を経て福州に至るものとし、更に將來は仙遊から永春、德化、泉楓に支線を架設する豫定で、同年三月



に起工することに定めたのである(民國二十六年十月十八日閩報)。

閩侯縣は聯區電話架設竣工後、縣と區、區と區の間は頗る便利と爲つたが、只郷と縣、區及郷と郷との間は未だ不通の爲に、聯區電話架設の必要を認めたが、工程浩大で經費不足の爲に、縣府を急とし、行政消息及剿匪軍事消息の迅速通信を求むる目的を以て、民國二十六年に於て既定計畫に基き、架設を爲すことにしたものは、第一區城門、臺嶼郷、洪塘、登平、第二區後嶼、瑄官、嘉登、馬江、第三區瀨嶼、尙幹、南通、虎口、第四區鳳山、竹岐、白沙、鴻尾、第五區新店、下寮、第六區東源、洋裏、小箬等の十餘郷中、先づ其の重要なものに就いて架設に著手し、竝に各區署は自ら區辦事處の直接管轄に歸し、聯區電話の架設は當に先づ各郷區辦事處の駐在地より之を開始し、第一區後嶼、第五區新店に於て既に裝置を完成するものを除くの外、第一區の洪塘、登平、第二區の嘉登、第三區の瀨嶼、虎口、第四區の竹岐、鴻尾、第五區の下寮、第六區の東源、小箬の如きは、均しく各區の區辦事處の駐在地とし先づ架設に著手すべく、架設の費用は縣府に於て各郷長及關係ある聯保主任を召集して議決することにし、電柱は縣府の負擔と爲し、電線機械架設等は郷の負擔に係り、別に電柱を立てざるもの、電線機械架設等は縣と郷との分擔支出に依ることにした。

又建設廳の二十六年度計畫は各縣聯區電話を主要工作の一とし、曾て何健侯等十餘人を派し、各重要縣に分派し、電話柱の架設を促進し、茲に建廠、古田等の縣に於ける木柱は既に適當に架設せられ、電話線は速かに裝置することにし、建設廳は先に同年十月電話隊を派し、該隊長張蔚楨は隊を率ゐ建廠、古田一帶に往き先づ裝置し、本年末迄には竣工することに決定した(民國二十六年十月十六日閩報)。

## 二 省外連絡長距離電話

省外長距離電話に就いては、公路幹線の延長に伴ひ之が施設の必要を認め、民國二十五年初滬杭福(上海、杭州、福州)間の一線を増設することとし、即ち上海より發し杭州を経て、本省の浦城、延平を過ぎ福州に達するものである。本計畫は既に交通部より測量隊を派遣して勘测せしめたが、只本線沿途の電柱の多くは従前よりの分に係り、其の増補は甚だ容易であり、民國二十五年二月より架設に著手し、三月中旬には試験的通話を爲し、同月末には正式通話を開始する豫定である。將來本省竣工後は更に上海より八省に長距離電話を架設し、全國の通信網を完成せんとするものである。

民國二十六年には、積極的に工事を進捗した結果、上海、温州間は同年四月一日より通話を開始することにし、各通話時の音聲を明晰にする爲に、全線を銅線に改めたのである(民國二十五年一月三十日閩報、同二十六年三月二十一日新聞報)。

## 三 無線電話

支那に於ける無線放送の嚆矢は民國十一年(一九二二年)上海の電力五十ワット米國系支那無線電話公司であるが、成績不良で間もなく閉鎖した。

現在全國には八十九の放送局があるが、福建省には福州に交通部經營の一廣播電臺(放送局)あり、其の使命は政府の命令通達に在る。同臺は電力一キロ、波長二九・二米、周波數一、〇三〇キロサイクルで、經費は一萬二千元である。XGOLが局名で、福州市東大路湯井巷に在る。



尙ほ廈門に同文中學の試験放送局(局名X L I M)があるが、極めて小規模なもので、電力五十ワット、周波數九一〇キロサイクルであり、所在地は廈門市同文路である(North China Daily)。(News Apr. 27, 1937)。

本省は山地多く交通不便で、文化の程度は處に依り著しい差があるので、政府は此の間の事情に鑑み、民智啓發、政事の傳播を計る爲に、民國二十二年五月福州市省政府と上海亞洲電氣公司との間に契約を成し、東大路湯井巷の既設無線電信局(一九一五年シーメンス會社架設電力五キロ)の敷地内に、一千ワットのラヂオ放送局を設け、同年十月十六日より一日三回の放送を開始し、翌二十三年中央放送局の直轄となり、漸次内容の改善を爲し、南京放送の中繼を爲してゐるが、放送種目は黨政の報告に重きを置き、次に各種の常識、國語(北京官話)、福州語、廈門語の會話並に商況、氣象、音樂等である。創立當初は建設廳より經費を支出して、英國製亞司令四球受信機を購入して、各縣に分配して備付けさせた。然るに未だ普及しない内に、人民革命政府事變が発生したので、分配残りの受信機は全部海軍艦隊に收められた。先年省政府成立の際、建設廳は同様な案を樹て、機械を回收し、前に必要と認めた縣に配付した。但し之等受信機及その他の附屬品は、概して舶來品で之が配置も容易でない。殊に邊僻の縣では一度機械に故障を生じ、部分品が破損したとき、或は高壓電池等は入手の方法がなく、偶々ストツクが有つても高價で粗惡な品を買はされるやうなことがある。本廳は這般の事情に鑑み、特に中華無線電信公司に命じ、右附屬品を購買し、原價で配給することにした。爲に本廳は詳細の説明及聽取試験の便を計り、縣に専門家を派して完全設置を圖つてゐる。

最近本廳は各縣の聽取狀況及施設狀況を調査し、各縣に命じて記入せしめた。各縣よりの報告に依れば、未設備の

もの、破損して聽取不可能のもの、土匪の爲め損失したものと等種々の事情があることが判つたので、方法を講じて之が普及に努めんとしてゐる(同上建設報告其他)。

## 第二節 運輸

### 第一項 陸運

#### 第一 道路

##### 一 在來の道路

福建省は東南に臺灣海峽を控へ、内地には幾多の河川溪流があつて、省内外の交通運輸は殆んど水運に依るも、概して云へば省内は海岸を離れるに従つて、漸次階段狀を成し山岳地帯となるが故に、各河共に上流地方には大船を通ずること能はず、地勢相通り山脈連互するが爲に、陸運の發達は從來見るべきものがなく、其の主な通路と雖も、交通機關としては旅客用に轎子があり、貨物運搬用に挑夫があるのみである。

今公路の發達以前の在來の主な道路は、左の八線を擧ぐることを得る。

(一) 福州、福安、平陽間道路 本路は福州より海岸に並行して北上し、連江、羅源、寧德を過ぎ福安に到り、東折して福鼎を經、浙江省平陽に到るもので、海路と並行するから交通は盛でない。

(二) 福州、延平、光澤、建昌間道路 福州より閩江に沿ひ閩清、延平、順昌、邵武、光澤(現在は江西)を經、江西省に通ずるもので、光澤下流は閩江水路と並行するので水運に依るものが多い。



- (三) 延平、浦城、江山間道路 本路は延平より第二路と分れ、建溪に沿ひ浙江の江山に到るもので、浦城以南は水運に依るもの多いが、浦城、江山間の交通は稍盛んである。
- (四) 浦城、龍泉間道路 本路は第三路と浦城で分れ、浙江の甌江上流龍泉に到るものなれど、山路は險惡なるばかりでなく、兩地附近には物産少きが爲に交通は盛んでない。
- (五) 延平、歸化、石城間道路 本路は延平より沙溪に沿ひ沙縣に至り、歸化、清流、寧化等を経由し、江西の石城に到るので、水流の便があり、其の以西は山間の諸都市を通ずるものである故に交通上重要ではない。
- (六) 延平、大田間道路 本路は延平より南下し、尤溪、大田を連ぬる捷路ではあるが、大田、尤溪は閩江の支流が尤溪に沿ふてゐるので、稍迂回するが、此の間の交通は水路に依るものが多い。
- (七) 福州、漳州、潮州間道路 本路は福州より興化、仙遊、泉州、同安、長泰、漳州、漳浦、雲霄、詔安等の海岸又は海に近き諸都市を連ね、廣東省の潮州に到るものなれど、此の間の興化、泉州、漳州、潮州(汕頭)には、福州より汽船、小蒸汽船の便があるので、陸路に依ることは交通不便である。
- (八) 漳州、龍岩、汀州、瑞金間道路 漳州より漳平を経、龍巖に到る間は、漳江の水利がある故に、陸路交通は不便である。龍巖より連城を経、汀州に到る間は、山路で交通は更に不便である。只汀州、瑞金(西江)間のみは、稍交通の便があり、而して汀州貨客の出入口は連城ではなく韓江の水利に依る。

## 二 新道路

### (一) 公路の延長

新道路に就いては民國初頭諸省官憲が漸く注意を拂ふに至り、本省の首都福州に在つても民國五、六年頃マカダム路十二哩の築造を見、一箇年内に人力車八百三十八臺、自轉車九十臺、馬車四十輛が之を利用したと云はれた。次で福州に於ては又民國十二年頃、百哩の近世式道路建設の計畫が樹てられた(*The China Year Book*, 1919, pp. 252 op. cit., 1923, pp. 403)。

其の後民國七年には安海、泉州間に新道路が築造されたときに、一般大衆は其の價値を認識し、厦門には市政局中に道路機關が設けられ、林爾嘉が其の局長に就任し、道路計畫を作製の上、地方官廳の許可に依つて敷設した。

而して民國八年以降南部各路の開鑿を開始し、同年廣東軍が本省に入り漳州に工務局を設け、人民の出資に依り民工を使用して築路し、官私兩種の道路は相踵いで築造され、數年間に幹支線完成したものの約七百三十餘支里、未完成のもの又七、八百支里に達した。同八年中に完成した公路には、例へば漳浮路(漳州より石碼、海澄を経)六十支里、漳靖路(漳州より南靖に至る)三十支里、泉安路(泉州南門新橋より安海に至る)五十五支里、青石路(青陽市より石碼に至る)十五支里、泉水路(泉州より永春に至る)百三十支里であるが、之等は創業草々に屬し、計畫は不完全で且つ時局が悪化した爲に、其の多くは中止状態であつた。民國九年には漳南路(漳州より浦南に至る)三十支里一線を、同十年には漳江路(漳州より江中に至る)三十支里(同年九月中止)、宏程路(漳九路宏仁廟より南靖に至る)十一・四哩、靖林路(南靖より寶善に至る)二十五支里、漳莊路(東新橋頭より龍巖に至る)六・三哩、漳九路(漳州より九龍に至る)三十支里の五線を築造し、同十一年には停止し、同十二年には漳坂路(坂社に至る)三十支里、泉園路(園頭嶺石より泉州に至る)八十一支里の二線を築造し、同十三年には坑亭路(漳南路南坑より南靖縣管下の都口に至る)八支里の一線を築造し、同十四年には漳島路(龍巖市より島石亭埕に至る)三十支里、泉洛路(泉州東門



より洛陽)十七支里餘の二線を築造し、同十五年には烏蕉路第一站(烏石亭坪より)十支里、雲洞巖路(路潭江邊より)四支里、漳徑路(漳州中山橋より南靖)二十支里、泰浦路(長泰縣治より)十二支里の四線を築造し、惠洛路(惠安より洛陽橋に至る)五十五支里は築造に著手したが年度は未詳である。其の路幅は狭きは十呎のものあれど、長きは三十呎のものがある。

民國十一年以降同十六年頃迄に築造を開始し未完成の道路には、民國十一年の巖湖路(龍巖より水湖に至る)百三十支里、同十二年の馬湖路(馬山より水湖に至る)四十支里、同十五年の寶馬路(寶林より馬山に至る)二十五支里、江角路(江東橋より角美に至る)三十支里、靖山路(南靖より山)三十支里、山平路(平和より南靖)百二十支里、浦鎮路(漳浦より舊鎮に至る)二十五支里、浦龍路(漳浦より馬口橋に至る)六十八支里、浮白路(浮宮より泉屬に至る)十二支里、浮港路(浮宮より港尾に至る)三十五支里、同十六年の烏蕉路第二站(漳州烏石亭より)十支里、泰巖路(長泰城より巖溪に至る)三十支里、琯洪路(平和の琯溪より洪湖口に至る)、澄碧路(海澄縣治より碧浦に至る)十八支里等があり、外に築造の著手年度は未詳であるが、石泉路(石西より泉屬に至る)三十支里、溪安路(安岩より溪尾に至る)五十八支里、泉秀路(泉州城より後緒郷に至る)十八支里餘、鴨杏路(鴨山より杏田に至る)十一支里等があり、其の路幅は二十四呎のもの六線、三十呎のもの十一線、未詳三線である。

民國十五年(一九二六年)國民革命軍本省に入り、公路委員會を設立し、全省を閩海、延建、泉永、莆仙、漳龍、邵汀の六區に分ち、各區に公路委員會を設け、翌十六年夏省政府の正式に成立するや、路政は建設廳の經理に歸し、遂に省公路委員會を改めて省分路局と爲し成績を擧げた。泉永、漳龍兩區に各分局を設け路政を處理し、同時に福清より莆

田を経て仙遊に至り、竝に福州より延平に至る兩幹線の築造を計畫し、遂に福莆仙幹路籌備處及福延幹路籌備處を設立したが、次で經費不足の爲に福延幹路は暫時停止したのである。

當時全省道路幹支兩線の狀況は左表の通りである。

福建省幹線國道經路及里程表

線路名	經路	距離(支里)	經路	距離(支里)
閩浙第一幹線	閩侯連江	一一〇	江連江	一〇五
閩浙第二幹線	羅源寧德	四〇	寧德浦	一八〇
閩奧幹線	霞浦福鼎	一一〇	福鼎浦	六〇
閩贛第一幹線	南平建甌	一一五	建甌浦	三〇〇
	浦城浙江界	一〇〇		
	侯馬清	一一〇	清浦	一二〇
	莆田惠安	一〇二	惠安浦	五七
	莆田同安	一六三	同安浦	一三〇
	龍溪漳浦	一〇五	漳浦雲霄	七〇
	雲霄詔安	八〇	詔安廣東界	二〇
	侯水口	一八〇	水口南平	二〇〇
	南平順昌	一三〇	順昌邵武	二〇七
	邵武光澤	八〇	光澤江西界	四〇







た。然して従来の既成道路の状況を見ると、往々路線の分布が偏し、到底全省各縣との交通を同時に發展せしむる主旨に適つて居らず、且つ西北各縣の如きは、地勢は實に峻險、運輸最も困難で、一面土匪等の根據地にも成り易いので、西部、北部一帯の路線の開鑿に力を注いだ。又從來各地で開鑿した公路の多くは、各自任意に處理し、毫も統制や系統がないので、建設廳に於ては全省公路の路線網を決定し標準とすることにした。而して既成道路に對しては改善を加へ、豫定道路は積極的に計畫の進行を圖つた。同時に工事の遂行方策も改良し、最少の勞力を以て最大の利益を收めるやうに力めた。本省の財政状態は窘迫し何等餘裕はないが、凡有る方法を講じて計畫を進めた。他方軍事委員會及全國經濟委員會の協力をも得て、民國二十三年より翌二十四年六月迄の一年數箇月間に二百數十萬元を投じ、路線延長約一千杆を完成した。此の延長は本省の既成主要公路の總延長に殆んど等しい。

路線の系統を見るに本省の重要路線は合計二十二あるが、内主なるものは左記の八線である。

- 福州起より連江、羅源、寧德、霞浦、福鼎經由、浙江省平陽に至る線
- 福州起より莆田、泉州、同安、漳州、漳浦、雲霄、詔安經由、廣東省黃崗に至る線
- 福州起より古田、建甌、建陽、崇安經由、江西省鉛山に至る線
- 南平起より建甌、建陽、浦城經由、浙江省江山に至る線
- 南平起より沙縣、永安、連城、朋口、長汀經由、江西省瑞金に至る線
- 南平起より順昌、將樂、泰寧、建寧經由、江西省南豐に至る線

漳州起より龍岩、新泉經由、朋口に至る線

建陽起より邵武經由、江西省光澤に至る線

以上八線の既成及未成道路の延長を見れば、左表の如くである。

八幹線公路表 (民國二十四年六月現在)

線別	起終、經過地點	全線總延長	既成線	未成線	既成延長百分率
福州平陽線	福州より福鼎、浙江省界	三三〇	三三〇	—	一〇〇
福州汕頭線	福州より詔安、廣東省界	五〇八	五〇八	—	一〇〇
福州武夷線	福州より崇安、江西省界	二二三	二二三	—	一〇〇
南平江山線	南平より浦城、浙江省界	二八〇	二八〇	—	一〇〇
南平長汀線	南平より長汀、江西省界	二六〇	二六〇	—	一〇〇
南平建寧線	南平より沙溪口より建寧、江西省界	二五九	二五九	—	一〇〇
漳州長汀線	漳州より朋口	二五〇	—	二五〇	—
建陽邵武線	建陽より邵武、江西省界	二〇六	—	二〇六	—
合計		二五三〇	一六六一	八六九	六五

既成公路の近状を見るに、本省に於いて最も早く完成した公路は、龍溪より南靖に至る線で、漸次其の他に及んだのである。即ち民國八年より同二十二年に至る十五箇年間、各縣の縣路を除き、主要公路の相前後して完成した延長は一千十三・七二杆、同二十三年より同二十四年六月迄の一年數箇月間に完成したものは九百四十三・一〇杆である。



民國八年以降同二十二年迄の主要公路完成程表

線路名	起終、經過地點	里	程	線路名	起終、經過地點	里	程
福馬路	福州、馬尾	二三・〇〇	計	同永路	同安、官橋、安溪、魁斗、詩山	×	九四・六三
福莆路	福州、峽南、宏路、涵江、莆田	一〇〇・一〇	計	漳澄路	漳州、海澄	×	二二・〇〇
莆仙路	郊尾、仙遊	一九・八九	計	漳龍路	漳州、南靖、水湖、適中、龍岩	×	一四八・〇〇
莆泉路	莆田、郊尾、惠安、泉州	八七・六〇	計	龍嶺路	南靖、山城、小溪、小坪嶺	×	五七・〇〇
泉同路	泉州、官橋、水頭、馬巷、同安	七二・〇〇	計	龍岩	龍岩、坎市	×	四三・〇〇
泉頭路	泉州、青陽、石獅、金井、圍頭	三六・五〇	計	漳州	漳州、長橋、漳浦、杜灣、雲霄、	×	一五五・〇〇
泉永路	泉州、南安、詩山、詩山、永春	七四・〇〇	計	總計			一、〇一三・七二
同潭路	同安、角尾、江東橋、潭州	八〇・〇〇	計				

備考 ×詩山より永春迄十軒は泉永路内に屬す

△段は「區間」を表はす、

民國二十三年以降同二十四年六月迄の主要公路完成程表

線路名	起終、經過地點	里	程	線路名	起終、經過地點	里	程
浦延路	浦城、建陽、建甌、延平	一三三・〇〇	計	龍連路	龍岩、新泉、連城	△	一四五・五五
崇建路	崇安、興田、建陽	六一・〇〇	計	明汀路	明口、河田、長汀	△	六三・二四

線路名	起終、經過地點	里	程	線路名	起終、經過地點	里	程
建邵光路	建陽、邵武、和順、通津	×	一一一・〇六	汀瑞路	長汀、牛頭嶺、古城、瑞金	×	四四・六六
延沙路	延平、沙溪、青州、沙縣	×	六一・九二	古谷路	古田、谷口	×	三二・〇〇
沙永路	沙縣、徐坊、貫川、永安	×	八二・六七	長營路	長樂、營前	×	七・〇〇
永連路	永安、苦竹、姑田、連城	×	一〇一・〇〇	總計			九四三・一〇

備考 ×内一部分は江西省内に在るも本省より築造す

△雁石支線を含む

※古城より瑞金迄は江西省内に在るも本省より築造す

以上二表に依り、過去及現在の築路状況を窺ふことが出来る。只最近開鑿した公路は、餘りに期限が切迫してゐたので、大抵の路線は開鑿と測量とが同時に行はれ、爲に路線は尙ほ改善を要すべき個所があるが、大體適當な状態に在る。路基の幅員は七・五〇米と定めた。山地を切開いた單車道路は幅員四米、雙車道路は六米とした。路基は普通の土工事で、多くは義務勞役及軍隊の手に依つて建造し、爾餘のものは商人の請負工事とした。橋梁工事は時間の制限があるもので、多くは木架式に依つたが、石の土臺に橋面木造のものが之に亞ぐ。本省は材木の産出多く、木橋にすれば單價は頗る低廉なものである。溝渠工事は多くは單孔又は多孔の石造溝で、附近の石材を利用して築造した。混凝土水管又は織紋鐵管を使用したところもあるが、比較的少數である。各路線の建築費用は一軒當り平均二千六百五十元である。本省の山岳が極めて峻險である事情を考へれば、此の費用は他省の夫れに比し、實に低廉であると云へる。尙ほ各路の所要工事期間も迅速で、最近の延沙永連路の如きは、全線延長二百四十六軒、で且つ城頭及羊口仔等の石工事は相當大なる



ものがあつたが、僅々四箇月で完成したのである。

民國二十三年以降同二十四年迄の完成路工事費比較表

線路名	里	程	起工年月	竣工年月	工事期間	全線工事費	一軒當り工事費
浦 延 路	一六軒	民國	二三年一月	二三年六月	五月	四〇,〇〇〇元	二,八〇〇元
延 建 路	五		二三年一月	二三年八月	七月	三五,〇〇〇	三,八〇〇
崇 建 路	六		二三年一月	二三年八月	七月	一七,〇〇〇	二,八〇〇
建 邵 光 路	二二		二三年一月	二三年八月	七月	三三,〇〇〇	二,〇〇〇
龍 汀 瑞 路	二五		二三年一月	二三年八月	七月	三三,〇〇〇	二,〇〇〇
延 沙 水 連 路	二六		二三年一月	二三年八月	七月	五五,〇〇〇	二,一〇〇
古 谷 段	二		二三年一月	二三年八月	七月	六三,〇〇〇	二,六〇〇
長 營 段	七		二三年一月	二三年八月	七月	六〇,〇〇〇	一,八七〇
						三九,〇〇〇	x 四,一〇〇

其の後全國幹支線公路延長の状況を述べれば、民國八年以降民國二十二年(一九三三年)末迄に合計二千五百餘軒を完成したが、歴年の政局不安と經營不良の爲に發達を見ず、殊に之等公路は東南沿海各縣に偏したので、現政府成立後は剿匪軍事上の必要からして閩北閩西の公路に對し力を注ぐに至り、民國二十四年に完成したものには左記七縣がある。

民國二十四年中完成公路表

線路名	線	路	里	程	通車開始年月
浦 延 路	閩	浦城、建陽、延平に至る	二七・二七〇	民國二十三年八月	
崇 建 路	崇安より建陽に至る	六一・二〇〇	同	八月	
建 邵 光 路	建陽より邵武を經、江西光澤に至る	一一・〇〇〇	同	二十四年十月	
延 沙 水 連 路	延平より沙縣に至る	一四・五〇〇	同	六月	
永 安 路	永安より連城に至る	一〇・〇〇〇	同	七月	
龍 汀 瑞 路	龍巖より新泉明口を經、連城に至る	一三・三二〇	同	二十三年二月	
明 汀 瑞 路	明口より長汀を經、江西瑞金に至る	一〇・七七〇	同	二十四年二月	

右の外に民國二十四年九月には長樂縣城より營前迄及漳港區迄三十一、二軒を完成し、通車を開始してゐる。  
民國二十四年十二月末現在の成績は、全國經濟委員會路政處の調査に依れば、左表の如く五幹線、百二十支線の總延長は六千八百四十四軒で、其中路面(舗装せる道路)通車一千三百一軒、土路(舗装せざる道路)通車二千二百六十七軒を占め、其他未完成のもの三千二百四十八軒である(民國二十四年)。

福建省公路調査表 (民國二十四年十二月全國經濟委員會公路處調査)

路線名稱	起終點及經過地名	全距離	中間各段地名	里	程	現狀
浙 粵 幹 線	楓嶺(省境)より浦城、營頭、建陽、建甌、南平、沙溪口、沙	六八八	楓嶺—沙縣—連城	三四一	一八四	路面通車 土路通車



京 閩 幹 線	閩 粵 幹 線	閩 贛 幹 線	閩 湘 幹 線	麗 浦 支 線	南 建 支 線
縣、徐坊、永安、連城、朋口、新泉、上杭、廣福鄉(省境)に至る。	汾水關(省境)より福鼎、霞浦、寧德、羅源、羅源、祥樓、連江、馬尾、福州に至る。	福州より大湖、古田、玉山、建甌、豐縣、建陽、麻沙、界首、邵武、漢口、和順、光澤(閩贛省境)に至る。	廈門より角尾、龍溪(漳州)、南靖、水湖、適中、龍岩、小池、新泉、朋口、河田、長汀、古城(省境)に至る。	浦城、花橋(浙江龍泉縣)間	沙溪口より下洋、洋口、順昌、
三五一	五〇三	三五五	三三二	五〇	一三九
連城—新泉	上杭—廣福鄉	汾水關—羅源	羅源—馬尾	馬尾—福州	福州—大湖
福州—大湖	大湖—下歷	下歷—建甌	建甌—光澤	光澤—龍溪	龍溪—角尾
角尾—廈門	廈門—南靖	南靖—水湖	水湖—適中	適中—龍岩	龍岩—小池
小池—新泉	新泉—朋口	朋口—河田	河田—長汀	長汀—古城	古城—(省境)
浦城—花橋	花橋—(浙江龍泉縣)間				
沙溪口—將樂					
五〇	一四	一五〇	二〇〇	一〇〇	一〇〇
路面通車	路面通車	路面通車	路面通車	路面通車	路面通車
中築	中築	中築	中築	中築	中築

福州嵩口支線	福州寧化支線	建陽武夷支線	浦城福安支線	邵武長汀支線	峯市武平支線	華安安溪支線	永安晉江支線
福州より東張を経て永泰縣嵩口に至る。	漢布、高灘、將樂、沙溪、泰寧、建寧、江西省境に至る。	福州より玉浦、閩清、金沙、尤溪、沙縣、寧化に至る。	建陽より興田、黃土、崇安、江西省邊境に至る。	浦城より松溪、政和、周墩、福安に至る。	邵武より大埠崗、泰寧、挽舟嶺、建寧、安遠、寧化、安樂、連城に至る。	峯市より上杭、中田を経て武平に至る。	華安より良村、西坪、官橋に至る。
一四七	三三四	九八	二四二	二七一	八九	八八	三〇四
將樂—泰寧	泰寧—建寧	建寧—江西省境	福州—東張	東張—塘前	塘前—永泰	永泰—嵩口	嵩口—金沙
金沙—沙縣	沙縣—寧化	寧化—崇安	崇安—江西邊境	浦城—福安	邵武—大埠崗	大埠崗—寧化	寧化—連城
連城—上杭	上杭—廣福鄉	廣福鄉—羅源	羅源—馬尾	馬尾—福州	福州—大湖	大湖—下歷	下歷—建甌
建甌—光澤	光澤—龍溪	龍溪—角尾	角尾—廈門	廈門—南靖	南靖—水湖	水湖—適中	適中—龍岩
龍岩—小池	小池—新泉	新泉—朋口	朋口—河田	河田—長汀	長汀—古城	古城—(省境)	(省境)—浦城
浦城—花橋	花橋—(浙江龍泉縣)間						
沙溪口—將樂							
六二	四八	三四	一三	三三	三一	六九	二五
路面通車	路面通車	路面通車	路面通車	路面通車	路面通車	路面通車	路面通車
中築	中築	中築	中築	中築	中築	中築	中築















泰角支線	長泰、角尾間	一〇	長泰—角尾	一〇	未	土	未	土	未	土	未	土	未
岩沙支線	龍岩より老下、雁石、白沙に至る	四六	龍岩—雁石	二二	未	土	未	土	未	土	未	土	未
岩土支線	龍岩より后門、前月山、白土に至る	一一	龍岩—白土	一一	未	土	未	土	未	土	未	土	未
岩峯支線	龍岩より坎市、永定、峯市に至る	一〇二	龍岩—坎市	四三	未	土	未	土	未	土	未	土	未
南安支線	南平、安濟舖間	一一	坎市—峯市	五九	未	土	未	土	未	土	未	土	未
長寧支線	長汀より彭坊、寧化に至る	一一〇	南平—安濟舖	一一	未	土	未	土	未	土	未	土	未
雲湖支線	佛曇、西湖間	一〇	長汀—寧化	一一〇	未	土	未	土	未	土	未	土	未
新劉支線	新店、劉五店間	六	佛曇—西湖	一〇	未	土	未	土	未	土	未	土	未
詩溪支線	詩口、陶溪間	二	新店—劉五店	六	未	土	未	土	未	土	未	土	未
羅店支線	羅溪、下店間	五	詩口—陶溪	二	未	土	未	土	未	土	未	土	未
隘峯支線	隘頭、五峯間	五	羅溪—下店	五	未	土	未	土	未	土	未	土	未
合計		六、八一六	隘頭—五峯	五	未	土	未	土	未	土	未	土	未
			上杭より峯市に至る	六〇・六八	同	同	同	同	同	同	同	同	同

次いで民國二十五年(一九三六年)中に完成したものは左表の如くである。

(民國二十五年申報年鑑)

民國二十五年申完成路線

線路名	經	路里	程	通車年	月
上新路	上杭より新泉に至る	六五・〇〇	民國二十五年七月		
坎峯路	龍岩縣坎市より永安縣峯市に至る	五九・二四	同		
雲詔路	雲霄より詔安に至る	五八・二〇	同		
浦和路	漳浦より平和に至る	五九・七〇	同		
杭峯路	上杭より峯市に至る	六〇・六八	同		

尙ほ其の他繼續して急造中のものを掲ぐれば、左表の如くである。

民國二十五年以降構築中の路線

線路名	經	路里	程	備	考
泰建路	泰寧より建寧に至る	四七・九四	福州、洪水橋間四軒及古田、谷口間三十二軒は、二十四年四月通車		
閩古路	福州より古田を経て建寧に至る	二五一・〇〇	同		
延順路	延平より順昌を経て將樂に至る	九六・二三	同		
和饒路	平和より廣東省饒平に至る	三三三・〇〇	平和、松柏間は通車		

101111



馬	連	羅	路	馬尾より連江を経て羅源に至る	八〇・二六	馬尾、君竹間及馬尾、羅星塔間は二十五年七月通車
永	塘	路	路	永安縣城より塘前に至る	三一・二四	
永	大	路	路	永安より大田に至る	九九・六六	
福	賽	路	路	福安縣城より賽岐に至る	二九・〇〇	
霞	鹽	路	路	霞浦縣城より鹽田に至る	二四・〇〇	
潘	湖	路	路	安溪縣潘田より湖頭に至る	五二・〇〇	
閩	水	路	路	閩清縣鹿角より蓮浦に至る	一七・一四	

(建設廳長陳體誠報告)

民國二十五年八月現在の成績は、全省總工程處の統計に依れば、幹線延長合計二千二百二十六軒中、自動車運轉可能距離九百四十二軒、土路の自動車運轉可能距離七百八十軒、既に建設せるもの百三十三軒、測量を終れるもの二百五十八軒、未だ建設せざるもの七十五軒、支線の延長合計四千七十八軒、自動車の運轉可能距離百四十二軒、土路の自動車運轉可能距離一千五百十九軒、既に建設せるもの五百七十八軒、未だ建設せざるもの一千八百三十九軒、幹支線の總計延長六千三百四軒、自動車の運轉可能距離一千八十四軒、土路の自動車運轉可能距離二千二百三十七軒、既に建設せるもの八百一十一軒、未だ建設されざるもの二千七百七十軒で、完成せるは全線の十分の五以上である。更に全省公路幹線の里程を見れば左の如くである。

浙粵幹線 楓嶺(省界)より起り、浦城、營頭、建陽、建甌、南平、沙溪口、沙縣、海烈、永安、連城、朋口、新泉、上杭を経て嚴前(省界)に至る。延長六百八十四軒、自動車運轉可能距離三百二十二軒、土路の自動車運轉可能距離三百六十二軒である。

京閩幹線 汾水關(省界)より起り、福鼎、寧德、霞浦、羅源、祥樓、連江、馬江を経て福州に至る。延長三百五十一軒、自動車の運轉可能距離二十七軒、既に建設された距離一百二十三軒、測量済の距離一百二十六軒、未だ建設せられざる距離七十五軒である。

閩粵幹線 福州より起り、峽南、宏路、江口、莆田、楓亭、惠安、洛陽橋、泉州、同安、角尾、龍溪、(漳州)長橋、漳浦舊鎮、雲霄、梅州、四都、詔安を経て福建、廣東省境の汾水關に至る延長五百十軒、自動車の運轉可能距離三百一十二軒、土路の自動車運轉可能距離百八十八軒である。

閩贛幹線 福州より起り、白沙、古田、玉山、建甌、豐樂、建陽、麻沙、界首、邵武、漢口、和順を経て省境に至る延長三百五十六軒、自動車の運轉可能距離百十五軒、建設中のもの百九軒、測量を終れるもの百三十二軒である。

閩湘幹線 思明(廈門)より起り、角尾、龍溪、南靖、水湖、適中、龍岩、小池、新泉、朋口、河田、長汀を経て古城(省界)に至る延長三百二十五軒、自動車の運轉可能距離百五十七軒、土路の自動車運轉可能距離百六十八軒である。

閩粵支線の公路は既に五條決定し、一は武平より新泉に至り、一は西寺より蕉嶺に至り、一は峯市より大埔に至り、一は平和より饒平に至り、一は詔安より汕頭に至るもので、武平より新泉に至る一線は既に完成して自動車を通じ得る



も、其の餘の四線は建設中で、八月上旬中には全部完成し自動車を通じ得る見込であつた(民國廿六年八月五日庸報)。

尙ほ閩粵公路其の後の進行を見るに、本公路は汀漳龍公路工程處の監督の下に築造するもので、工程處主任は吳文華であり、工事は夙に著手中であるが、延長は數百支里に至り、工事も亦大規模である。廣州より梅縣に至る大埔の一般は既に廣東省の側で之を完成し、平和、大埔間は福建省公路工程處で測量を終了し、土木工事の請負も契約済であるから、民國二十七年三月末には竣功すべく、涵洞(暗渠)、橋梁も工程處に依り、設計中であるから四月末には竣功し、本幹線に連絡することになる。其の他和溪より永福を経て漳平に至る一線の工事も大概完成して、暗渠及橋梁の構築を待つのみである。該段の工事計畫は既に工程處より、建設廳に認可申請中である。故に近く著手せんとする(民國二十七年三月二十五日マニラ新報)。

全國に對する福建省公路の延長を對照するに、一九三六年十二月末現在に於ける全國(内地十八省)合計左表の如く十五萬五千七百九十八軒中、福建省は六千八百三十五軒、完成路全國合計十萬九千七百四十九軒中、福建省は三千八百二十軒を占め、各省面積、人口の順位に比して高位に在り、總延長に於ても亦完成路に於ても、第八位を占めてゐる。

一九三六年末現在福建對全國十八省公路表(全國公路委員會報告)

完成路線	福建省	全國	完成路線	福建省	全國
鋪裝路	一、四五三軒	二四、二五九軒	構築中の路線	一、〇一六軒	一三、〇四九軒

土路	計	計畫中の路線	計
大	二、三六七	五五、二八一	一、九九九
小	三、八二〇	一〇九、七一〇	六、八三五
		合	一五七、七九八

(The China Year Book 1938, pp. 261)

(一) 自動車事業の發達

公路の延長に伴ひ、自動車の運轉は逐年發達を來したのである。公路の運輸業務は從來民營の汽車(自動車)公司が經營し、政府の監督機關としては福建省公路局があつた。民國二十三年二月、省政府の改組に當り、公路局を公路總工程處と改め、専ら道路に關する事務を取扱はしめ、自動車に關する事務の管理は、建設廳が直接管轄することに爲つた。同年七月に至り、新路線が次第に完成したので、官營通車事務を開始した。

各民營自動車公司に對する管理規則及整理方案も施行すべく、管理を統一し、事務を集中する爲に、自動車管理處を設置し、全省の公私有客車及貨車を管理することにした。又個人經營或は商社經營の自動車公司の營業及運輸に關する一切の事務の指揮又は監督を爲してゐる。

次に自動車管理處設置後の本省公路運輸の民國二十四年六月頃迄の發展狀況に付、左に之を略述する。

(イ) 官營自動車業

福泉線 福泉公路とは、閩侯、福清、莆田、仙遊、惠安、晉江の六縣を經由するもので延長百九十軒あり。以前本線の區間は概して民營自動車公司が借賃を納めて經營してゐた。是等公司是福峽、峽宏、融西、魚宏、錦漁、涵錦、莆



涵、城郊、仙遊、楓洛、洛角等の十數公司である。界を劃し區を分つてゐるので交通に不便である。且つ其の間峽宏、錦漁、涵錦、黃涵、城郊、仙遊等の各公司の營業は極めて腐敗し、所屬自動車の如きは殆んど破壊して用に堪へない。租期は何れも民國二十三年満期と爲つたので、建設廳は交通の便利を計る爲に、遂に福泉路線を買収し、官營で通車營業を爲すこととした。福峽自動車公司の營業は成績良好であり、且つ政府との間に於て借款關係が有つたので、營業を認めたが、其の他は同年七月峽宏線、同十月漁宏、錦漁、涵錦、黃涵の各區間を夫々買収し、之を延長して莆田に達せしめた。

民國二十四年二月城郊、仙遊を買収し、仙遊迄延長する。同四月宏路を買収して福清區間に繋ぎ、七月楓洛線を買収し福州直通車の計畫を完成する。計畫完成に依つて、主管事務所を福興泉事務所とし、福泉間の貨物運輸は、各區間の民營自動車公司の所有自動車に修繕を加へれば尙ほ使用に堪へるので、各民營公司を増資し新車を購入し、合併して福興泉貨物運輸公司を組織せしめた。

本公司は専ら貨物の運輸に従事し、存續期間五箇年として民國二十四年一月創立された。斯くて貨物自動車も亦統一を見るに至つた。

延建郡線 延建郡公路は民國二十三年の新築に係る路線で、延平、建甌、建陽、浦城、邵武、崇安の六縣を貫き、全線延長四百六軒で、翌年七月先づ建陽より通車して浦城に至り、八月建陽より延平迄通車を實現した。又同二十四年二月建陽より邵武迄一部通車を實施したが、其の後路線が破壊したので停車し、修築の後十一月一日更に通車を繼續し

た。又建陽より崇安迄は路面修築中で、同二十五年三月通車の豫定であつて、主管事務所は延建郡事務所である。

茲に附記すべきは本線の浦城より浙江江山に至る區間であるが、之は福建及浙江兩省を貫通する要路で、浙江省建設廳より營業を引受けてゐる。

貨物運輸は開放し、民間の貨車所有者は、許可を受け税を納めて、自由に營業してゐる。

福馬線 福馬公路は民國二十三年十一月通車し、延長二十三軒であり、福馬事務所を設け、専ら旅客運輸營業を營む。貨物運輸は羅星塔埠頭の竣工を俟つて事務を執る豫定であつた。

延沙永線 延沙永公路は民國二十四年の新築に係り、延平、沙縣、永安、連城の四縣を貫き、西部、北部連絡の最短路である。延平、沙縣間延長六十一軒は、同年十一月通車し、沙縣、連城は路面修築中で、翌二十五年四月通車の豫定である。

各線の設備及營業狀況比較 官營々業路線の總延長は六百八十軒に達し、一切の設備は何れも尙ほ草創時代で、財力に制限ある爲に、期を逐つて次第に擴張充實を計るのは止むを得ないのである。

各路線に於ける營業狀況を見るに、福興泉線が最も好成绩である。福馬間の旅客往來は元來最も發達してゐる筈であるが、水路運賃の低廉なるに伴ひ、自動車運賃も低減せねばならなく爲つて、各路線に比し約四分の二を切下げた。故に收支相殺し、利益にも限度がある。延建部、延沙永の兩線は、沿線地方が農林區で、年來の兵亂及匪禍の影響を受け、經濟は凋落してゐる。加之、該路の工事を促進し、爲に路面は未だ固まらず、従つて油の消耗が甚だしく。又雨天



には運轉を中止するので収入は容易に擧らない。

民國二十三年度各路線の營業收入及同二十四年度各路線の乗客数は左表の如くである。

民國二十三年度各線路營業收支 (單位元)

線路別	年	月	收入	支出	損益表		備考
					利益	損失	
福興泉線	二十三年七月	九月	一八五四四	一四二七四	四三六〇		
同 峽浦區間	二十四年十月	十一月	六九八五八	四五〇八四	二四七七四		
同 興 泉 線	同 年二月	六月	一〇七六四九	八〇一九三	二七四五二		
福馬線	二十三年九月	十月	四二二五	三八七〇八	二五六八		
同 延建邵線	同 年七月	十月	六三六六七	五九〇五七	四八一一〇		
同 延建邵線	同 年七月	十月	四〇七五	一五九九六	一二二四三		
同 延建邵線	同 年九月	十月	三三三〇六	八〇九九三	五三六六七		
同 延建邵線	同 年七月	十月	四八四二四	八〇三〇九	二五四六三		
同 延建邵線	同 年七月	十月	三六二五七〇	三六七九七九	六六六九三		
合 計	同 年七月	十月	三六二五七〇	三六七九七九	六六六九三		差
							別 利 益 一九、三五九・四

民國二十四年度線路乘客人數比較表

線路別	程	全年乘客人數	每月平均人數	每月平均人數	備考
福 馬	一三、〇〇〇	四八三、八五〇	四〇、三二〇	五八・四四	十二箇月平均

線路別	程	全年乘客人數	每月平均人數	每月平均人數	備考
福 興 泉	二〇四、五七五	三〇七、三七三	二五、六一四	四・〇〇	同
延 建 邵	四〇六、六六〇	五九、七四八	五、八一二	〇・四八	同
延 沙 永	一四四、五九〇	一、三六二	六八一	〇・三七	半箇月平均
合 計	七七八、八三三	一、〇三八、三五〇	一〇一、七六二	六九・三九	

官營線の警備 官營線の警備事務は、福興泉線の峽南、浦江間は省政府より憲兵一中隊を派遣し、峽南、宏路、融城、浦江の四停車場に分駐せしめて防衛に當らしめ、毎車に護衛として二名を派する外は、別に民國二十五年一月、省政府の認可を経て護路隊一中隊を編成し、兵士九十名を九隊に分ち、福興線路の莆田より泉州の各停車場に三十名を分駐せしめる。其の他鐵甲車二輛を設け、兵士十名を配して沿途を巡邏せしめる。延建邵線の各停車場には二十名、延沙永線は十名、福馬線は二十名を夫々分駐せしむ。將來尙ほ之を擴張し、警衛力を増強し、公路の治安を益々強固にする計畫である。

従業員の訓練 官營通車路線は次第に延長して行くので、従業員に不足を感じる。民國二十四年三月、車務人員訓練所を設け、全省の公路に沿ふ各縣の縣政府に命じ、訓練學生を送らせた。第一期は訓練期間三箇月、三月一日開講、五月末訓練期満了したので、各路に分遣し實習に當らせた。站務班(停車場事務員)六十二名、駕駛班(運轉手)十九名の各修了生を出してゐる。

第二期は各路線の現在站務員を召集して訓練し、期間一箇月、修了生合計三十名、第三期も第二期も同様とし、交代



的に訓練を加へた。期間一箇月、修了生合計二十三名。第四期は南部各民營自動車公司より、現在站務員を送つて來たので、之れに訓練を施した。期間は三箇月で同年九月一日より開講し、同十一月末閉講し、修了生は三十九名で、修了後は各公司に歸り服務せしむ。

以上民國二十四年三月一日より、同十一月末迄合計九箇月間に四期の訓練を施し、修了人員合計百七十三名に上つた。各路線の事務員は之れで一應足りるので該訓練所は十一月末から一時閉所した。

福厦聯帶運輸の準備 泉州より厦門に通ずる公路は、洛角荅南及厦禾自動車公司が區間を分つて營業して居る。本處が泉州迄通車した後洛角自動車公司是、營業の成績が逐日振はなく爲つたので、職員を派して整理せしめた。尙ほ新車六輛を借入れ厦禾線と聯絡し、泉厦間の聯帶運送を開始した。然し福厦間の旅客は甚だ多いのに、直通車が無い爲に尙ほ不便であり、多くは水路を利用する。而して旅客の便を圖り、要求に應ずる爲に、洛角荅南自動車公司を買収するに決し、禁業補償金を評定して買収した。同時に全國經濟委員會に要請してガソリン車六臺を購入せしめ、福厦間直通を開始することにした。

既に完成してゐる車は三臺で、福州の福峽自動車公司、厦門の厦禾自動車公司及海通船務公司との間に聯帶運輸を協定し、民國二十四年三月一日開始した。福厦間の旅客運賃は八元である。非聯絡車に依り乘繼ぐ場合に比し、運賃は十分の二を減じてゐる。之に依つて福厦間直行旅客を誘致し得る。

(F) 民營自動車業

漳州、泉州地方の人民は、資金を募つて自動車公司を組織し、公路を建設し、自動車營業を經營してゐる。民國十八、九年の民營自動車公司の總資本額は三百萬元以上に達したが、其の後該地方に種々の事情が発生し、營業も仲々順調に進まず、次第に衰落し、營に舊觀を失つたばかりでなく、往々交通の阻碍を來すに至つた。

建設廳の成立に依り、之等を管理統一する爲に、次第に買収し官營に移した。斯くて整頓したが、現存の民營自動車公司としては、僅か二十社を算するのみである。建設廳は救済、指導を加へてゐるが、左に其の方法の概況を記述する。

全禾自動車公司の整理 民國二十三年二月、厦門全禾自動車公司是多大の缺損に依り、停業する旨公告したので、當地の黨政軍警機關は直ちに交通維持委員會を組織し、代つて營業の管理を爲した。次で同公司是株主總會を開催し、維持員五名を選出し、交通維持委員會に對し車輛の回收と營業繼續を要請した。但し株主間の意見は仲々一致せず、其の管理方法に就き何等改善の跡がなく、七月漸く自動車を運行したものは僅かに三輛のみで、厦門市に於ける交通は殆んど停頓の状態に陥つた。而して使用人數百六名の多きに達し、未拂月給數箇月分捻出の途なく、喰込みが甚だしかつた。

建設廳は厦禾交通の維持及同公司の殘餘資金を庇護する爲に、自動車管理處に命じて八月四日全禾自動車公司整理事務所を設立せしめた。即ち職員を派して代つて事務の整理を爲し、同時に建設廳より資金を貸付し、未拂俸給を支出し、漸く四十餘名の使用人を減じ、經費の節約を爲した。尙ほ破壊し使用に堪へぬ車輛は修繕を施して營業の増進を計つた。



十二月末整理も一段落を告げ、同時に該公司与泉漳厦自動車公司とを併合し、同年十二月末管理事務所は全禾自動車公司の理事の會同を求め、全禾路線及同公司所有財産を泉漳厦自動車公司に移讓し、營業を引渡すると爲つた。引繼ぎの際は車輛及機械は完備し、運轉可能のもの二十二輛あつた。

尙ほ該公司の同年末迄の政府に對する路租及税捐三萬元を免除し、業者の困難を救済した。

漳龍自動車公司の整理 漳龍公司の租借路線は、漳州より水湖に至る區間の延長六十六軒であり、數年來政府は逐次之を擴張し、民國二十三年末に至り龍岩、長汀、連城の各縣に及ぼした。是は當時西部地方の剿共軍事輸送に就いても最も重要であつた。各縣との連絡がつき外來の食糧及日用品の搬入を仰ぐことが出来た。漳龍自動車公司の車輛は使用に堪へないので、建設廳は地方民衆及軍事當局の要請に依り、同年五月より漳龍汀間の貨物運輸を開放し、多數の貨物自動車を行せしめて交通に利し、同時に漳龍公司の責任を感じ整理に便ならしめた。

數月來該公司の事務は次第に窳敗し、益々不振の状態に陥り、特に全路交通の貫通を期せられず、該公司の全財産も最早蕩盡して残りが無く爲つた。仍て遂に翌二十四年一月、當管理處は漳龍汀整理事務處を設け、暫く漳龍自動車公司を接收し、次で六箇月の期間で整理を加へたと共に、該公司の増資を行ひ新車を購入し、契約の改正を爲し、専ら漳州、龍岩間の乗客運輸に當つた。同年七月一日に至り漳龍の路線及引受け當時並に整理期間内に増資した分をも悉く該公司に移讓した。整理期間内の營業成績は、收支差引利益二萬一千餘元は悉く公司の所得とした。

洛角自動車公司の整理 該公司の租借路線は、洛陽橋から泉州及同安を経由して角尾に至り、殆んど泉漳厦公路交

通の大部分を占めてゐる。公司在地方の擾亂より受けた損失著しく、建設廳は福泉漳厦間の交通整理及該公司を扶助復興せしめんが爲に、屢々其の組織の擴張を促し、泉厦公路も營業圈に入れ、同公司の專營とした。該公司是約六箇月計畫を進めたが何等の效果を見ない。建設廳は該公司の營業不振と之が組織擴張の實施困難を認め、遂に同二十四年七月、當管理處をして泉漳厦業務整理委員辦事處を設けしめ、暫時洛角自動車公司を接收し、代つて整理を行つた。新車六臺を借入れ、營業の増進を計つた。整理期間を四箇月と限定し、同公司の増資及改善を促したが、終始無統一で誠意がなく、且つ營業能力なく、徒らに時日を経過し、泉漳厦交通も統一を期し難いので、近く之を買收して官營とし、整頓することにした。人を派し同公司の資産を評價し、補償金算定の準備を爲した。整理期間に於ける營業収入は、同公司引受け當時に比較し逐月向上しつゝある。後日決算して利益があれば、同公司の所得と爲る。

路租辦法の廢止と專營費の徴收 本省内の各自動車公司是、政府より公路を租借して營業してゐるもので、一定の租約がある。即ち毎月若干の路租を納めることにも一定の條件があり、之を遵守せねばならぬ。近年來各公司の營業状態は次第に衰落し、既存契約租借料の負擔も重過ぎる感があるので、建設廳では業者の窮狀に鑑み、省政府委員會に對し路租辦法を廢し、各公司の營業収入に應じ百分の八乃至百分の十五迄の專營費を徴收することを要請した。同時に車輛の多少に依り、徴收期を分ち、民國二十四年一月分から實施した。同年の各自動車公司の專營費實收高は、原定期約に依る路租に比し、十五萬四千五百餘元の減少を見た。

閩南長途(距離)自動車業務改善委員會の設立 自動車管理處及閩南長途自動車公司に於ては、營業の改善、管理の



劃一を爲し、公路交通の發達を計らんが爲に、特に共同して閩南長途自動車業務改進委員會を組織した。政府側からは代表五名、公司側からは閩南各公司の投票に依り六名の代表を選出した。委員會は民國二十四年に設立し、之を廈門に置いた。

毎月一回定例会合を爲し、又委員中より常務委員を推選し、平素會務を處理せしむ。同會の目的とする所は左の通りである。

- 一、營業の合併及聯合に關する事項
- 二、購買及機械事務の合作に關する事項
- 三、聯帶運輸方法の計畫に關する事項
- 四、公司の業務規程の改廢に關する事項
- 五、官民間又は同業者間の紛糾調停に關する事項
- 六、各公司の事務員の訓練に關する事項
- 七、各公司の職工及旅客衛生の聯合設備に關する事項
- 八、各公司間の共同福利其他に關する事項

(ハ) 全省自動車鑑札及運轉手免許の統一

福建省公路局は道路開鑿工事に全力を注いだが、車輛の検査及運轉試驗事務等に就いては、未だ著手してゐない。僅

かに福州、廈門に於て自動車及運轉手に對し、當該地の公安局に於て鑑札を發給し、免許を爲してゐるが、關係規則は未だ統一を見てゐない。其他各縣の自動車公司是各自々動車番號札を製し、運轉手は免許もなく未だ何等取締も行ってゐない。民國二十三年五月、建設廳は福建省管理汽車章程及管理司機人章程を定め、管理方法を統制した。同時に過去に於ける公路局及公安局所定の自動車管理規則を全部廢止し、事務權限を統一した。本管理處成立後は職員を派し、適當地點に於て全省の自用及營業用自動車の検査を爲し、鑑札の發給及運轉手試験を爲し免許狀を下付した。本管理處發給の鑑札を有せざる自動車及免許狀を携帶せぬ運轉手に對し取締を行つてゐる。全省に於て鑑札を有する自動車は六百二十一輛、運轉手免許狀を有する者は七百五名を算した(民國二十三年二月同二)

(ニ) 自動車數の増加

福建省に於ける最近民國二十四年十二月末現在の自動車數は、全國經濟委員會公路處の調査に依れば、左記第一表の如く福州及其附近に三百四十二臺(中自動自轉車十臺を含む)、廈門及其附近に四百五十四臺(中自動自轉車三臺を含む)合計七百九十六臺であり、内バス用最も多く七割以上を占め、使用別に於ては民國二十五年同省統計時報に依れば、左記第二表の如く長距離用客車最も多く、營業用貨車自家用乗用車之に亞ぐるのである。

第一表 民國二十四年末現在自動車數

種別	種別		計	種別	種別		計
	福州及附近	廈門及附近			福州及附近	廈門及附近	
普通用	八一	六三	一四四	自動自轉車	一〇	三	一三







士一行は廈門漳州間、漳州同安間、廈門泉州間、福州三都澳間等の鐵道敷地の踏査を爲したことがある(閩浙兩省視察復命書)

一 漳厦鐵道(現在廢線)

日露戰爭當時一九〇四年(明治三十七年)福建省の故陳寶琛が南洋より回國し、福建鐵道の敷設を計畫してより以來、朝野の問題に上り、時の光祿寺卿張亨嘉等の發起に依り、閩路公司を設立し、陳寶琛之が總理に任ぜられた。而して翌一九〇五年十月發表の同總理の起草した福建全省鐵路假章程の大意は左の如くである。

- 一、株金六百萬元とし、其の内六十萬元を優先株とす
- 二、線路は廈門漳州間、泉州安海間、福州馬尾間の三線とし、他は追つて之を敷設す
- 三、廈門を以て總經理所と爲す

而して同年陳寶琛は福建以外の資本を使用すべからざる意見の下に、廈門を根據とし香港、新嘉坡其の他南洋華僑を始め、福建全省に互り資金募集を開始し、東奔西走の結果、一九〇六年五月迄に先づ株金十萬元内外を得、一方陳寶琛は資本金を二百萬元とし、公司の利益配當を保證する爲に、各縣の田賦銀一兩又は米一石に付、路捐二百文宛附加し、年額約二十萬元及鹽斤に付、同じく路捐一文宛を附加し、年額約五萬元を徵收することにし、同年株金百七十萬元の拂込を約したので、廈門の對岸大陸側嵩嶼、江東橋間線路の測量に著手し、翌一九〇七年起工したが、一九〇九年に至り、資金は既に盡き、殘額株金の拂込は不能なるに鑑み、交通銀行廣東分行から五十萬元を借入れたので、翌年五月始めて嵩江線約十九哩を完成し、次で一九一〇年五月列車の運轉を開始し、其のケージは四八呎である。而して途中驛は九箇

處で時間は一時間と四十八分とした。

然るに江東橋附近に在る東江鐵橋の架設は頗る難工事であり、其工費のみで少くとも五十萬元を要するに、現地株主連は拂込資金の百六十餘萬元を既に消費した上に、更に投資することを肯んじないから、資金の調達は出來ない。殊に支那人の通弊たる中飽、即ち中間の私收續出し、株金、糧捐、預金利子等の收入約百六十萬元餘を費消し終り、全部完成迄には尙ほ百六十一萬元の不足を來すに至つたので、陳總辦に對する批難甚しく、僅かに一部の竣功を見たのみで、江東橋、漳州間十二哩(但し浦南を過ぐれば二十二哩)は未成の儘工事を中止したのである。其の經路として江東橋附近の東江を渡り、西北方に漳州迄敷設する原案が撤廢されたので、新たに北江の右岸に沿ふて、江東橋の市街を經由し、北江を渡つて南方に漳州迄敷設せんとする案が採用されたのである。其の案は嵩嶼から江東橋附近東江經由、漳州迄九十支里に對し、里程は長く百二十支里に至るも、前者に比して遙かに便利であるが、一九一一年中資金缺如し工事は完全に停頓し、資本家が容易に投資しない傾向であるから、本線敷設の見透しは全くつかない状態であつた。今既成線驛名、里程及運賃を示せば次の如くである。

驛名	嵩嶼より	嵩嶼より	驛間距離	各地間乗客貨銀
海嵩	四・〇	一・二	一・二	六
滄嶼				三・〇



江東橋	吳宅	蔡店	石美	後溪	通亨	下廳
一九・三	一二・二	一三・四	一一・七	一一・〇	九・六	七・九
五六	五〇	三九	三四	三三	二八	二三
六	一	五	二	四	五	一
一	一	二	三	四	四	五
一〇	一〇	一〇	一〇	一〇	一〇	一〇

廈門、江東橋間當時の主要貨物及其の運賃を見るに、廈門より嵩嶼間の小蒸汽貨を含み、葉煙草一俵五十擔入、米穀類一俵百斤入各一角であつた。沿道状況は嵩嶼は鼓浪嶼を挟みて廈門島に對し、漳厦鐵道の起點として、對岸棧橋より小蒸汽船を以て廈門島及鼓浪嶼間を連絡する棧橋は、長さ二十間餘で、一千噸の船を横付けにするを得たが、嵩嶼停車場は埤頭を隔る數町にあつたから不便尠からず、又此の地は人家百餘戸の一村であり、嵩嶼より江東橋に至る間五十六支里間に存する海滄、通津亭、石美、蔡店、吳宅等皆小部落で、北部は一帶の岩山長蛇の如く横はり、海岸との間狭きは十町、廣きも二十町に過ぎざる小平地に水田を見るのみであり、江東橋は人家十數軒に過ぎざる寒村であり、只漳厦鐵道の假終點たるを以て知らるゝのみであるが、當驛を距る五町餘に在る江東橋は幅二十間、長一町に互る石橋であり、唐代の建設に係ると云はれる。橋畔より漳厦鐵道に連絡せる曳船は一日二回、漳州に通ずる船は江東橋より北溪を下ること十五支里、石碼の上流に溯ること二支里、南溪との合流點に出で、南溪を溯ること三十支里で、漳州城外大碼

頭に至る。

該鐵道の營業成績は當初から甚だ振はず、年々收支償はず、一方民國成立後地租、鹽の正稅及各種附加捐稅は悉く軍政府の收入に規劃せられ、公司の經營は非常に困難に陥り、民國三年(一九一四年)三月國有に改めんとするの議起り、委員を北京に派し、株券は原價の二分の一で讓渡する意見を以て協商せしめたが、政府より同年五月丁、曹の二委員を派遣し、調査せしめた結果、中央政府に於ても當時の財政状態に於ては直に繼承するを得ざれども、將來支途ある場合には、之を買収するの保證を與へ、民國三年以降交通部の管理とし、毎年三千元の補助を與ふるに決した。民國二年度の營業成績を見るに、乗客數十八萬三千三十四人、貨物總噸數七百七十六噸で、之等運賃收入は三萬一千餘元に過ぎないのである。同二年以降兵亂の勃發した同七年迄は運轉され、後一時又中止したが、同九年動亂終熄後再び恢復され、破壊された軌條や車輛の修理を爲した。一方之より先民國八年(一九一九年)交通部は嵩嶼碼頭及漳江線延長構築費用として六十七萬元を支出したが、此の額を以てしては全工事の半分にも足りず、僅か碼頭基礎工事の一部分だけ仕上げたに止つた。依つて同十五年(一九二六年)南洋華僑は救郷會なるものを組織し、鼓浪嶼に於て開會討論の結果、漳厦線を起點と爲す全省鐵道の敷設と、鑛業兼營の資本銀二千萬元の大公司を創立することに意見一致され、將さに實現せんとする時、恰かも北京政變の勃發に因り、右計畫も自然畫餅に歸したと同時に、革命軍入閩後、漳厦鐵道の管理權は遂に福建省政府に歸することに爲つたのであるが、經營法不良の爲に民國二十二年又運轉を中止し、次で同二十三年一月人民革命政府が瓦解し、十九路軍が閩西に退却するに當り、之が軌條を撤去し、省内各線公路の橋梁用に供した。



要するに本鐵道は土地買収及建設費用合計二百二十萬元に達してゐるが、未成區分はモーターに依り代へられて居り、廈門發並に漳州發は何れも船車連絡に不便があり、運轉も毎日双方から往復一回のみで、毎回の乗客は四、五十人、貨物二十數擔、其の收入合計僅かに百元臺に止り、收支到底償はず、其の運轉を停止して今日に至つたが、其の營業不振の主な原因は左の如きものである。

- (一) 線路連接の缺如 廈門は閩南の咽喉、海運貿易の樞軸で、漳州は閩南貨物集散の大都市であるに拘はらず、兩地の直行連接を缺いて居る。
- (二) 脱線の頻發 本線の枕木全部が殆んど朽腐し、時々列車脱線の故障を生じ、積荷の大宗たる果物、舶來品硝子、陶器類等は、其の急激な震動で、常に破損毀傷を蒙るのみならず、果物類は時間の延引で腐敗する等損害は甚しき故に、荷主は脱線を虞れて積載を爲さぬ。
- (三) 水流に依る時間の阻誤 嵩嶼は廈門より海を隔て、指顧の間に在るも、波濤激甚、汽船さへ半時間以上かかり、江東橋、漳州間の水流は迂餘曲折、且つ砂灘暗礁多く、航行不便を極め、風に乘じ順流するも四時間、六時間乃至八時間を要し、殊に漳州附近には砂礁が重塞され、退潮の場合は滿潮迄待たねばならぬ状態で、廈門より漳州迄の旅は常に一日を費す。
- (四) 發車時間の不便 江東橋發下り列車は、早朝に發車し、漳州から廈門行の貨客の連絡が不便であると共に、其の復り列車の江東橋到着時間が已に晩に入り、廈門より漳州への貨客は、江東橋で隔夜を餘儀なくせしめられる。

即ち廈門、漳州間往復共に各一回しかない。

- (五) 他の交通機關との競争 廈門、漳州間の交通は本鐵道の外尙ほ兩線あり、一は廈門より石碼迄汽船で、石碼より漳州迄は民船又は自動車に乗換へ、他の一は廈門より汽船で浮宮より乗合自動車で漳州に至る。運賃は鐵道連絡一人七角一分に對し、浮宮經由の乗合連絡線は倍額の一元五角五分なるも、時間は鐵道八時間以上なるに、乗合は半分の四時間位で到着し、貨物は主に民船を以て直航し、或は鐵道沿線海滄、石美兩港より廈門迄汽船で往來して居る。漳州間交通三線中最も便利なるは、浮宮經由の乗合線で、石碼經由は之に次ぎ、本鐵道は最も不便である。

(福建近代民生地理志上卷、支那省別全誌福建省 The China Year Book, 1919, pp. 239)。  
(C.M.C., The Decennial Reports, 1902-11, vol. II, pp. 110; op. cit., 1912-21, vol. II, pp. 162)。

最近民國二十四年春中央鐵道部は、漳厦鐵道を買収して國有に決定し、粵漢線の辦法に倣ひ公債を發行することにし、粵漢鐵路工務處李國鈞は、福建に赴き買収價額を評定したことがある(民國二十四年四月十三日申報)。

## 二 豫定線計畫

前記漳厦鐵道時代の一九〇六年八月、福州當局から發表した福建鐵道計畫なるものがあり、其の計畫線路は福州、瑣頭線(馬尾、福)、廈門、漳州線、漳州、福州線(泉州、興)及漳州、潮州線(潮州、廣東線)等であり、自ら漳厦線は其の計畫中の一支線に當つたのである(C.M.C., The Decennial Reports, 1902-11, vol. I, pp. 110)。

民國二十四年建設廳は漳厦鐵道の修築を計畫し、全線を二段に分ち、第一段の廈門、漳州間舊線路を連絡すると共に、第二段として漳州、長汀間豫定線の敷設計畫を樹つたのである。其の他豫定線計畫としては閩粵線、閩粵線、京滬線等



である。

(一) 閩贛線(福建江西鐵道)

閩贛線は今日より數年前に計畫せられ、福州より閩江に沿ふて廻り、延平、順昌、邵武、光澤等の都邑を連らね、杉關に出で、江西省の建昌、撫州(臨川)を経て、玉萍(玉山、萍鄉間)鐵道に連絡すべく計畫せられた。全線七百軒の豫定線であつたが、其の後浙贛(浙江、江西)鐵道の支線とし、本省の延平を起點とし、建寧、建甌、浦城を経て、江西省上饒に至る二百餘軒の計畫線で、其の建設費約二千萬元とし、民國二十四年に測量を了した。

尙ほ一方延平を發し順昌、邵武等を経て、江西の光澤、資溪を過ぎ、貴溪に至り、浙贛線に連接するものである。三中全会で本省主席陳儀が、中央政府と協議を遂げたもので、經濟委員會第一回の調査に依れば、其の延長は二百九十六軒、建設費三千五百萬元で、中央は三分の二を引受け、残り三分の一は兩省折半して支出し、測量費六萬元は江西省に於て調達することとした豫定線である(民國二十六年三月二十日申報)。

(二) 閩粵線(福建、廣東鐵道)

閩粵線は廈門の對岸嵩嶼より起り、漳州、南靖、龍岩、永定、大埔を経て、廣東省の潮安に至るものであるが、右閩贛線と同時に之を實施することは、本省財力の許さざる所であり、固より中央及關係省政府の援助協力に俟つべきものである。最近閩粵公路の完成を見越し、兩省當局は經濟上並に軍事上の關係よりして、閩粵線の建設を議し、既に數回に亘つて協商し、共に國民政府經濟委員會に向つて建議した。其の豫定線路は前記の如く廣東省の潮安より潮汕鐵道に

連接するが、大埔を経て福建省の永定、龍巖、南靖、漳州に入り、直ちに嵩嶼海邊に至り、モーターボートに乗り換へて廈門に通ずるものとし、其の工程經費は財政部に請ひて閩粵築路公債を發行し、某項の稅收を以て擔保とし、將來兩省の收益より分期して元利を償還することにした。福建建設廳長陳體誠は既に前に停廢せる漳廈鐵道の舊軌を以て、閩北、閩西兩公路築橋の用に充て、新軌を設くるに便せんとしたが、舊軌は既に用に適せざるが故に、先づ之を撤去すべきである。陳氏は前月京に至り鐵道部經濟委員會と交渉せる結果、同委員會は閩粵鐵道の爲に費用の支出を認めたのである。本線の費用總額は五千萬元であるが、其の中鐵道部の補助は一千五百萬元、廣東は二千萬元、福建は一千五百萬元を負擔することとした。而して七月に著手し二年で完成の豫定であり、福州に辦事處を設くることにした(民國二十六年四月十四日及十七日新聞)。

(三) 京 詔 線

京詔線は南京より本省の詔安に至る鐵道である。即ち本線は江蘇、安徽、浙江、福建各省の開設を目指し、國都南京より安徽省の蕪湖、孫家埠、浙江省の江山等を経由し、殆んど最北端の地點から本省に入り、建溪の本支流に沿ふて南平(延平)に出で、更に南下して本省最南端の詔安に達する延長一千二百軒の豫定線である。

民國二十三年春、江南鐵路公司是鐵道部の許可を得て蕪湖、孫家埠間六十七軒は、江南鐵路会社が計畫した蕪乍線(安徽省作浦間)中、蕪孫線を利用することにし、先づ南京、蕪湖間九十四軒の工事に著手し、民國二十四年四月完成したのである。即ち京詔豫定線中の南京、孫家埠間は開通してゐるので、今後詔安迄竣工し、更に廣東迄延長せんとするの豫定



である(安藤元節、南支大觀)。

一〇四八

第二項 航 運  
第一 河 川 航 通  
一 航 路

(一) 閩 江

閩江の航路は多く在來の民船に依るもの大部を占むる。其の航路は福州から延平に至り、分れて三支となり、一は順昌に、一は沙縣に、一は建甌に達するが、近年は汽船を通ずるもの日に多く、競争日に劇烈となり、航程が頗る紊亂したので、後述の如く特に閩江運輸處を設け、之が整理に努めたのである。

閩江は本省第一の巨川で、其の流域は約全省面積の三分の二を占め、全長凡そ九百八十支里あり、沿岸風景の絶佳なるは歐洲のライン河に比する程である。富屯溪、建溪、沙溪の三源流は南平で合し、流れて閩侯附近に至り分れて又合し、中に一島を圍む。即ち南臺島以下に又小さき羅星島があり、江流は此處より東に向ひ、閩安門に至つて更に二分する。南は即ち梅花江で北は閩江の本流である。閩江口には五虎島があり、島外に内外兩門洲があり、外門洲は江口より十八支里距り、大船の出入には頗る阻碍を受け、爲に滿潮時の水深二十七呎乃至三十呎になるを待たねばならぬが、吃水十九呎の船は此の時に出入することが出来る。内門洲は外門洲の南に在り、低潮時は水深六尺、高潮時は十八尺あり、船舶の出入は外門洲に比して容易である。江口には尙ほ金牌、閩安兩門あつて共に甚だ通航困難である。金牌は五虎島

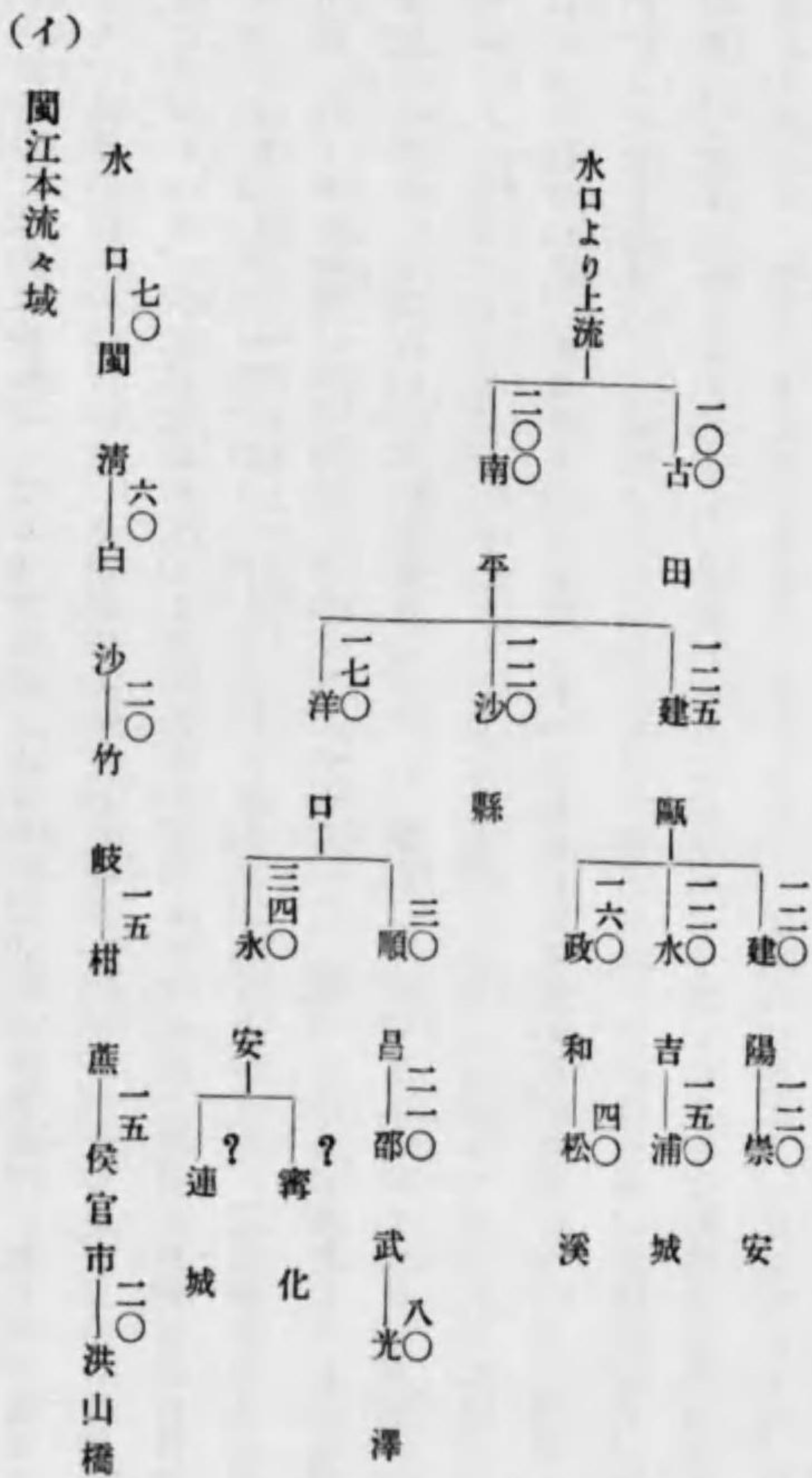
の北に在り、水路は狹隘ならざるも水流甚だ速かで、江中に大旋渦起り、航行甚だ危険である。閩安の水流は稍緩なるも、滿潮の際其の速度亦四、五海里である。羅星塔は二門洲の間に位し、江口より約百餘支里、福州城より約六十支里の距離に在り、大船は此處に碇泊し得られるが、但し水流迅速で附近の沙洲は常に移動し、碇泊せんとする場合、水先案内がなければ不可能である。若し將來閩江航路を調査する際には、之を數區域に分けて實行しなければならぬ。即ち閩江口より羅星塔に至る間は、大船を通行せしむべく、閩侯より水口鎮に至る二百十餘支里の間は小汽船を、水口より南平に至る三百支里の間は大民船を通すべく、閩侯より南平迄は潮航に九日、下航に四日を要する。南平以上は三支流に分れて居り、即ち富屯溪に在つては洋口より邵武に至る二百四十支里は民船を通すべく、光澤に至る三百二十支里は小舟を通すべく、夫より上流は水淺く貨物輸送には筏を用ふる。建溪に在つては南平より建甌に至る百二十五支里の間は大民船を通すべく、建甌より上流は又東西二溪に分れ、東溪は政和、松溪に通じ、西溪は浦城、崇安に通じ、皆小船を通行せしむることが出来る。沙溪に在つては洋口より永安に至る三百四十支里の間は大民船を通すべきも、半月で始めて達する。永安より上流は亦南北二溪に分れ、一は寧化に通じ、一は連城に至る。以上三源流の中、建溪最大なるも、但し巖灘甚だ多く、僅か春夏水漲の時に大船を建甌に達せしめることを得、平時の航行は小舟に過ぎぬ。閩江上流は冬季には皆減水し、夏季に増水する。然し南平より下流は冬季に於ても水量多く、流勢も緩かである。而して水口以上は險灘少からず、水口以下は四季を問はず小蒸汽船を通行せしむることを得る。南平より上流は又東西兩溪に分れ、西溪の港門は狭小なる爲に、閩清の雀船以外の他種の船の通航は皆容易でない。光澤、邵武は福建米の産地で、雀船が

一〇四九



なければ米穀を輸送出来ず、又濱海よりの鹽の如きも輸送不可能であり、爲に省城では米荒を來し、上流地方では鹽の不足を告げる。

閩江交通一覽 (水口より上流は帆船を通じ、水口より下流は汽船を通ずる) (單位支里)



江口、馬尾間二十五哩、相當大型の汽船を通ずる。馬尾、福州間九哩、吃水七呎以下の小蒸汽船竝に四、五百擔積大型民船を通ずる外に、近年改修の結果普通汽船をも通ずる。水口、洋口間三百二十支里、洋口より福州迄五百支里、四、五百擔積大型民船を通じ、上航八日下航三日である。洋口、光澤間三百二十支里、小型民船を通じ上航七日乃至十日、下航三日乃至四日である。

- (ロ) 古田溪流域  
水口、古田間百支里、民船を通ずる。
- (ハ) 尤溪流域  
水口、大田間二百二十支里、民船を通ずれども、難行個處少くない。
- (ニ) 沙溪流域  
南平、沙縣間百二十支里、大型民船を通ずる。  
沙縣、永安間百六十支里、中型民船を通ずる。  
永安、寧化間二百六十支里、小舟通ずれど急灘多く、減水時は航行困難である。  
永安、小陶間百二十支里、小舟を通ずる。
- (ホ) 建溪流域  
建甌、南平間百二十五支里、百擔積大型民船を通じ、上航三日、下航一日である。



建甌、石堂間二百支里二、三十擔積民船を通ずる。  
 建甌、松溪間二百支里二、三十擔積民船を通ずる。  
 建甌、浦城間三百支里四、五十擔積麻雀船を通ずる。  
 建甌、建陽間百二十支里百擔乃至二百擔積の大型民船を通ずる。  
 建陽、崇安間百二十支里二、三十擔積の民船を通ずる。

(へ) 金溪流域

建寧、順昌間三百支里、民船を通ずる。  
 右の中、江西、浙江、廣東の各省に至る経路は左の如くである。  
 江西省光澤を經、陸路建昌に出で、汝水の水運に聯絡する。  
 崇安より陸路江西省河口に出で、信江の水運に聯絡する。  
 寧化より陸路江西省石城を經、廣昌に出で、汝水の水運に聯絡する。  
 浦城より陸路二百五十支里、浙江省江山に出で、錢塘江の水運に聯絡する。  
 浦城より陸路百五十支里、浙江省龍泉に出で、甌江の水運に聯絡する。  
 永安より陸路寧洋、漳平、龍岩、永定を經、峯市に出で、韓江を下つて廣東省に入る。  
 永安より陸路連城を經、上杭に出で、韓江を下つて廣東省に入る。

(二) 晋 江

(イ) 大 鵬 溪

晋江、永春間百二十支里、百擔内外の民船を通じ、下航増水時半日、減水時一、二日である。

(ロ) 藍 溪

晋江、湖頭間百六十支里、舟便あれど溯江に時間を要し、下航も安溪、晋江の間は増水時一日を要し陸行と等しく、減水時は二日を要する。

(三) 漳 江

(イ) 漳 江 本 流

厦門、石碼間七十支里、小蒸汽船竝に戎克を通ずる。

(ロ) 龍 溪

石碼、龍溪間四十支里、帆船其他大型民船を通じ、溯江には多く滿潮時を利用する。

龍溪、南靖間三十支里、下航二、三時間である。

南靖、琯溪間八十支里、民船を通ずる。琯溪上流には尙ほ舟便あれど、溯行時間多大であり、陸行九十支里、平和縣城に至る。

南靖、水湖間六十五支里、民船を通じ、水湖より陸路百二十支里で龍岩に至る。



南靖、船場間七十支里、民船を通すれども激湍多く、船場より陸路百五十支里で永定縣城に至る。

(ハ) 九龍江

浦南、嶺兜間六十五支里、水流は緩かた、二百擔積の民船を通ずる。

嶺兜、華安間二十支里、激湍で僅かに筏を通ずる。

華安、漳平間百二十支里、百擔積の民船を通ずる。

漳平、雁石間九十支里、八十擔積の民船を通ずる。

雁石、津頭間二十支里、激湍で舟楫を通じない。

津頭、龍岩間二十支里、十五擔積の民船を通ずる。

漳平、溪口間百三十支里、八十擔積の民船を通ずる。

(四) 長溪

三都澳、白石間百支里、大型民船を通ずる。

白石、賽岐間四十支里、民船は溯上しない。

賽岐、福安間四十支里、溪船を通ずる。

福安、斜灘間九十支里、航行困難である。

(五) 汀江

新橋、汀州間二十五支里、民船を通ずる。

汀州、峯市間三百六十支里、二十擔乃至四十擔積民船を通じ、水量多き時は下航一日である。

峯市、虎頭沙(廣東)間二十支里、激流で舟行は不能である。

蔞湖營、朋口間六十支里、十擔積小船を通ずる。

朋口、磯頭間八十支里、三十擔積民船を通ずる。

磯頭、上杭間五十支里、大型民船を通ずる。

永定、爐市間三十支里、二十擔積小船を通ずる。

二 船舶の種類

民船(戎克)には海洋を航行する内外貿易船がある。例へば福州の泉州船、山東船、寧波船、臺灣船等、厦門には廣東船(紅頭)、寧波船(烏槽)臺灣船(白底)等があれど、茲には主として内地河川航行に従事するものを擧ぐ。

(一) 福州の民船

(イ) 福州上游の民船

江西船 船頭は何れも江西人である。江西人は性慍悍で掠奪殺人を事とし、私鹽を盗運する事は屢々聞く所である。江西船には刀子船、鷄公船及千金標の三種ある。刀子船の運輸量は百擔、鷄公船は七、八十擔、千金標は三、四十擔である。又航路は刀子船は福州、延平、洋口、建寧、汀州各地、鷄公船は延平、邵武、光澤間で、後者は船頭三、四



名に過ぎず、速力は甚だ遅い。

福州船 大型船は閩船と稱し、搭載量四、五百擔、船頭も多い時は二十餘名に達し、速力も甚だ迅速であるから一般商人に歓迎される。小型船は墟船と稱し、搭載量は約二百擔であり、最小型船は舢舨で四、五十擔の搭載量をする。

麻雀船 福州、邵武間の九百餘支里を航行し、主として下流へ米を、上流へ鹽を運搬する。搭載量も十擔乃至四、五百擔であつて、常に十數艘が一群を成して航行する。

(ロ) 福州下游の民船

洋駁 福州、馬尾間の貨物を運送し、五十噸乃至百噸の搭載量を有する。

小駁 舢舨より稍大で、搭載量は十五噸乃至二十噸、福州、馬尾間を航行する。

舢舨 福州、馬尾間を往來する客を運搬し、帆を掛ける。

鼠船 蟹結が之を漕ぐ、又帆を掛けることもある(福建近代民生地理志上卷)。

又福州民船の航行區域を二段に分ち、(一)西港より來省の船には鳩尾船約一千隻、鼠船約二千隻あり、(二)萬壽橋左側より閩江口瑯頭に至る船には、圓底船(漁船を含む)三千餘隻、洋轉船(舢舨)百餘隻、貨轉船(無蓋舢舨)三百餘隻、渡船百餘隻、夾板船二十餘隻、船仔(小船)三百餘隻等があり、之等船舶は外洋船である。毎年入港の寧波船八百餘隻、山東船十餘隻等を含めて、總隻数は七、八千隻と云はる。而して各船隻の積載量は、鳩尾船は二萬餘斤、鼠船は千數百斤、

舢舨は一萬數千斤、洋轉船は二萬餘斤、貨轉船は一萬餘斤、漁船は千數百斤、渡船は千數百斤、帆船は四千斤、夾板船は三千五百斤、船仔は千斤内外である。而して各種船舶の價格は鳩尾船は五千餘元、鼠船は五百餘元、舢舨は千餘元、漁船は四百元内外、洋轉船は六千餘元、貨轉船は三千餘元、渡船は七、八百元、帆船は五百元内外、夾板船は一千餘元、船仔は五十元乃至百元である。

各船の用途は鳩尾船、鼠船、舢舨等は上流各縣から、米穀、薪材、紙類、筍、茶等を福州に移入し、福州から外國粉、石油、綿布、鹽魚其他日用雜貨を轉輸し、上流各縣の運送に供し、又外洋各汽船から各種外國粉、砂糖、綿布、綢緞、魚類等を運搬し、福州に入港し、圓底船は多く漁船を含み、又はハウスボートとして使用し、渡船は多く客を搭載し、帆船は瓦、煉瓦、土砂等を運搬し、夾板船は多く遊客用とし、又は福州、馬江間の旅客を運搬する。船仔は専ら閩江南北岸に於て乗客を運送する。

各船の航路は西港は水口、延平、建甌の各地に至るもの、南港は福州から永泰縣の各地に至るのである。之等船舶は多く個人經營に係るも、或は組合組織に依るものもあり、鼠船其他舢舨は公司を組織してゐる。

福州には以上普通民船、又は小蒸汽船の外に、他地方と同様に近年モーターボートの利用があり、一九二四年以來漸次發達し、萬壽橋の上(西)、下(東)を航行してゐる。但し其の數は少いのである(民國十四年十二月十九日經濟討論會中外

economic monthly vol. III, No. 1, Jan. 1926, pp. 15-22)

(二) 廈門の民船



魚船 搭載量五十擔乃至三百五十擔である。  
 大駁 搭載量三百五十擔乃至四百擔である。  
 大船 搭載量百五十擔乃至三百擔である。  
 同安船 搭載量六十擔乃至七百二十擔である。  
 石碼渡船 搭載量百八十擔乃至三百擔である。

(三) 瀟江の民船

瀟江民船には溪船(長さ三丈、幅五尺)及溝船(長さ一丈八尺、幅五尺)の兩種があるが、此の外に木蘭溪中を往復する石油發動機船がある。

(四) 汀江の民船

安香船 本船(長さ三丈餘、幅五尺)の搭載量三十擔、多く紙の運搬に用ひる。  
 新橋船 本船(長さ三丈餘、幅二尺)の形は魚の如く前後は尖起して居り、肥料運搬に用ひる。  
 帮子船 安香船に相似し、搭載量は八十擔である。  
 大埔船 搭載量は二百擔である。  
 岐嶺船 大埔船に似て居るが、船が比較的長い。  
 舟江船、大河船、小河船、五度船、羅江船、掃馬船、鹽船、

尚ほ各地の航行日数を掲ぐれば左の通りである。

閩江の航行日数

各地名稱	週航日数	下航日数	各地名稱	週航日数	下航日数
福州水口間	三日	二日	洋口光澤間	七、一〇日	三、四日
古田水口間	二日	半日	洋口福州間	九日	四日
延平水口間	七日	三日	洋口延平間	八日	三日
延平水口間	半日	一日	洋口泰寧間	?	?
延平水口間	半日	一日	洋口建寧間	七日	四日
延平水口間	半日	一日	洋口政和松溪間	五日	二日
延平水口間	六時間	二時間半	建寧浦城崇安間	九日	二日
洋口順昌間	三日	一日	建寧建陽間	十二日	五日
洋口將樂間	三日	一日	建寧建陽間	十一日	四日
洋口邵武間	五、七日	三日	建寧崇安間	八日	三日
洋口拿口間	三日	二日	建寧崇安間	八日	三日

沙溪の航行日数

各地名稱	週航日数	下航日数	各地名稱	週航日数	下航日数
沙縣福州間	九日	四日	永安沙間	一日	一日
沙縣夏茂間	一日	一日	永安小陶間	一日	一日
沙縣永安間	五日	二日	永安桂口間	一日	一日



各地より三都迄の航行日数

一〇六〇

各地名稱	行程	距離	各地名稱	行程	距離
飛 寧 寧 飛	半日	二五	溪 南	二日	一一〇
寧 寧 飛	半日	三〇	鹽 田	二日	一一五
寧 寧 飛	一日	七〇			

(福建近代民生地理志上)

第二 外洋航通

一 福州の航運

福州は開港以來日、英、獨等の諸船舶が漸次福州及外國間を往復し、上海又は香港に事務所を設け、外國汽船會社は福州に支店又は代理店を置いた。歐洲大戰後閩江に入港する外國の航洋汽船は製茶貿易衰頹の爲に、其の數を減退したが、近年迄はブリュファンネル、ハンブルグ・アメリカ、オランダ、エースト・アジア、エラーマン等の各線があり、各自ドットウイイル、シームセン・クローン・ハリソン・キング、イルウイーン、バスゲート等が福州に代理店等を設けてゐた。

之等各線の船舶は、先年茶市況活潑の期間には福州に直航し、他の大洋船は一旦香港に碇泊し、香港、福州間往來の船舶に其の貨物を仲繼したのである。

沿海線としては従前福州と北支那、山東及寧波間は専ら戎克船の航通であつたが、一九〇二年支那招商局は福州に支店を設け、上海、福州間の定期航路を開始し、盛時には一週間の定期で、一千噸級の汽船三隻を使用した。三北汽船公司は一九一九年福州に事務所を設け、上海、福州間の定期航路を開始し、一千六百噸級の汽船寧興を廻航し、其の後常安及寶亨兩公司是福州、上海、芝罘、天津及牛莊間の航路を開いたが、不定期で一箇月平均一回、又は二回の廻航に過ぎない。常安公司是英利の一船のみであつたから、他のチャーター船をも廻航し、又大連の政記汽船公司の代理店であつた寶亨公司も太利の一船のみであつたから、必要の際には他社から備船したのである。此の兩公司の所屬船の運送する重要貨物は木材及其他福州輸出品である。

其の他支那沿岸船中には、大華汽船公司の福州、廣東線、華記公司の福州、三都澳線、正記及乾泰兩公司の福州、泉州線等あれど何れも不定期である。

日本汽船としては大阪商船會社は、當初一九〇〇年(明治三十三年)十月一日より福州、香港線、福州、三都澳線を、翌年三月より福州、興化線を開始し、一九〇五年には福州、厦門、淡水の三角航路を設けたが、三年後に停航し、一九一一年(明治四十四年)には福州、香港線(厦門、汕頭)を開き、一千八百噸級の長春丸を廻航し、月二回の定期とし、又打狗、福州、上海線を設け、同じく一千八百噸級の撫順丸を廻航せしめ、月一回の定期とし、翌年之を大連、天津に延長し、湖北丸(總噸數二、六五〇噸)及其隆丸(總噸數一、五六五噸)の二隻を使用し、月二回の定期に増加した。其の後北支那線としては、湖北丸及盛京丸(總噸數一、五六五噸)を配給し、次で一九一五年南支那丙線として基隆、福州



線を設け、温州丸（總噸數一、一八五噸）を使用し、月二回の定期とし、北支那航路には前記一船の外に、福建丸（總噸數二、六五八噸）を追加し、更に一九二八年には基隆、福州線を廈門に延長し、大球丸（總噸數一、五一七噸）を使用することとした。

英國汽船としてはダグラス汽船會社は、當初一八八八年香港、福州線を開始し、一九一一年大阪商船會社の北支那線及南支那線の改航以來獨占する所となり、會社は香港に本店を置き、福州に於ては義和洋行（ジャイオンマツヤク）を代理店とし、廻航以來汽船海澄（總噸數二、一〇八噸）、海陽（總噸數二、二八〇噸）、海檀（總噸數一、九七二噸）、海門（總噸數一、三二一噸）の四隻を使用した。後海澄の外一千五百噸の汽船海康、海寧等を使用し、毎週二回の定期とした。客船としては大阪商船會社船に比し、設備並に航走力に於て優る所があり、殊に福州、廈門間は獨占的地位を占むる。

民國十九年末現在福州外洋航路調査表（×は其の後の分追加）

定期船

會社名	航路	船名	登簿噸數
大阪商船會社	福州、基隆、廈門 福州、高雄、基隆、上海、天津、大連	大球丸	九〇六
		盛京丸	一、五七八
		福建丸	一、五七〇
		長沙丸	一、五五六

不定期船

會社名	航路	船名	登簿噸數
日清汽船會社	×日本廣東線、(廈門、汕頭、香港、福州間)、一九三五年十一月再開 天津、大連、青島、上海、福州、廈門、汕頭、香港、廣東(往航) ×一九三五年末現在(月三、四回)	甲子丸	二、一九三(總噸數)
		唐山丸、華山丸、嵩山丸	九、七〇七(總噸數)
義和洋行(英)	福州、廈門、汕頭、香港	海陽丸	一、二六三
		海檀丸	一、二六七
三北公司(支)	福州、上海	裕生丸	一、二二二
		新寧丸	八三三
招商局(同)	同	嘉禾丸	一、三四五
		福州丸	一、〇〇六
仁安公司(同)	福州、平陽	福州丸	一、〇〇〇
		三都澳丸	三三〇
平和洋行(日)	福州、日本、淡水、基隆、上海、廈門、汕頭、温州、香港等	鹿島丸	六〇八
		廣龍丸	六三三
		神戶丸	六一一
		早洋丸	六一八
		千扇丸	六五五



源	乾泰公司(同)	共和公司(同)	泰安公司(同)	大華公司(同)	劉正記公司(同)	寶亨公司(同)	常安公司(支)	施合發洋行(日)								
茂(日)	福州、沙埕、三都澳	福州、平陽、沙埕、泉州	福州、三都澳、興化、泉州	福州、上海、香港	福州、淡水、基隆、大連	福州、基隆、香港、又は三都澳、天津	福州、上海、天津、香港(又は廣東)	福州、淡水、基隆、高雄								
源	源	海	鎮	川	同	中	長	中	長	家	唐	東	建	恆	大	神
安	泰	鄒	波	平	濟	興	康	興	門	安	山	新	新	九	九	吉
一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	一〇〇〇	五五三

以上の外に天津洋行、亞細亞洋行、美孚洋行等航洋汽船の臨時入港がある。(南支那の開港場第三編)  
福州に在る支那航業會社は民國二十三年中國經濟年鑑に依れば左記三公司ある。

名	稱	船	隻	總	噸	噸	數
劉正記	輪船公司		二				二、二四六
常安	輪船公司		四				一、七八九
正記	輪船公司		一				一、二三七

二 厦門の航運

厦門には福州と異り河川通航の必要がない爲に、沿海船の外に外國航洋汽船の入港もあり、而して他の南支那航路と同じく、英國籍船舶の入港最も多いのである。左に民國十八年大阪商船會社厦門出張所の調査を掲ぐ。

民國十八年現在厦門外洋航路表 (×は其の後の分追加)

會社名	航路名	經道	地	船名	回數
大阪商船會社	基隆 厦門 線	厦門、汕頭		鳳山丸、(一九三六年五月香港丸と交換)、廣東丸	一週一回
	高雄 厦門 線	淡水、福州		地球丸	月一回
	日本 廣東 線	厦門、汕頭、香港		デリー丸	月一回
	×基隆比律賓線	内地各港、厦門、汕頭、香港、復航		日東丸、甲子丸	月一回
	一九二八年開始、一九三二年命令航路に改む	臺灣經由			月一回



日清汽船會社	上海廣東線 南北支那線 ×一九三五年末現在	廈門、汕頭、香港、復航汕頭、香港 大連、青島、上海、廈門、汕頭、香港等不定	蘆山丸、嵩山丸 巴陵丸、金山丸 唐出丸、華山丸 海寧、海澄、海陽	月二回乃至三回不定
ダグラス汽船會社(英)	香港福州線 上海廣東線 南北支那線	廈門、汕頭 廈門、香港 各開港	使用船二十數隻	東航一週二回 北航一週一回 不定期
支那航業會社(英)	香港新嘉坡線 日本甲谷陀線 日本甲谷陀線	(往)香港、廈門、(復)海口、汕頭又は 盤谷、關貢、彼南、新嘉坡、香港、廈門、上海、日本	使用船數隻	復往一週一回 月二回乃至四回
英印汽船會社(同)	日本甲谷陀線	同 上	使用船八、九隻	同 上
印度支那汽船會社(同)	バタビア上海線 スラバヤ廈門線 スラバヤ大連線	香港、廈門、上海、マニラ、マカツサル、スラバヤ、サマラン、スラバヤ、マカツサル、バークババン、香港、汕頭、サマラン	使用船三隻	月一回又は二回
ジャバ・チャイナ、 ジャパン汽船會社	スラバヤ大連線	スラバヤ、ラスチエドス、マカツサル、バリツババン、マニラ、廈門、上海、バタビア、サマラン、大連、日本	使用船三隻	月一回
ローヤル、バケット、 ダイゲイシヨソ會社	新嘉坡廈門線	新嘉坡、香港、汕頭、ブタワン、德里、彼南	使用船三隻	月二回
和豐公司(支)	香港關貢線	關貢、彼南、新嘉坡、香港、汕頭、廈門	使用船二隻	月二回
レーン、ライン社	關貢香港線	關貢、彼南、新嘉坡、香港、汕頭、廈門	使用船一隻	月一回乃至三月一回
安記洋行(支)	マニラ廈門線	マニラ、廈門	使用船一隻	月三回

招商局(支)	上海廣東線 ×廈門、比律賓線一 九三七年三月開始	廣東、廈門、上海	使用船數隻 一隻	月二回 一週二回
--------	--------------------------------	----------	-------------	-------------

(南支那の開港場第二編)

廈門に在る支那航運會社は民國二十三年中國經濟年鑑に依れば左記二公司ある。

名	稱	船隻數	總噸數	名	稱	船隻數	總噸數
吳安	祿	一	四、〇〇七・五〇	大中輪船	股份有限公司	一	一、四八九・〇〇

第三 航政機關

一 航政局と航業團體

民國二十三年交通部は航政附屬機關を改革し、全國の中上海、漢口、天津、廣州の四箇所に航政局を設け、而して各局の下に辦事處二十箇處を設置することを規定した。然るに廣州航政局及該局所屬辦事處は、特殊の事情ある爲に未だ組織成立せられず、同二十三年六月迄に僅かに上海、漢口、天津の三航政局及之等所屬の十三辦事處、並に交通部直轄の廈門航政辦事處が設けられた。同二十三年十一月に至るも廣州航政局は、種々の關係に依り尙ほ成立を見ざるも、福建省は既に廈門航政辦事處が設けられ、而も全省航政の統一を計るべく、人員を福州に派して航政辦事處の設置を急ぎ、



十二月四日に之が成立を見た。

航業團體としては商船公會規則公布後、本省に於ては福州商船總會が設立された。又民國二十四年國民政府交通部は航業公會の組織規則を頒布し、各地航業公會をして工商同業公會法（民國十八年公布）及中央黨部規定の人民團體組織方案を適用する以外に、組織規則に照して辨理せしめた。而して同二十四年六月末迄に交通部の認可を得て設立されたものは、本省に於て閩侯縣輪船業同業會（會員數一三、立案民國二十四年五月）及福建福安縣航業同業公會（會員數二、立案民國二十二年九月）がある（民國二十五年）。

## 二 船舶管理所の組織

本省の海岸線は蜿蜒曲折し、其の延長約二千支里に達するも、船舶の管理に就いては從來専門の管理機關がなく、自然の消長に委したので、従つて航業の發達を期し得なかつたのである。就中共の主因は捐税が繁苛に亘り、之が整理に困難を來した爲である。

過去に於ける船舶管理機關を見るに、毫も制限なく、或は建設廳が、或は財政廳が、或は水上警察又は縣政府が計畫處理し、政令多岐に出で杆格多く、爲に税種多く負擔も増加した。従つて船業者は苦痛の餘り多く公會を組織し、會費を徴收して之れに對應し、次第に船舶の制限權まで公會に歸してゐるものがある。又汽船及民船（帆船）の利害衝突し、互ひに相譲らず、紛糾相繼いで起り、訴訟事件が頻發した。

建設廳は船商の苦痛に鑑み、全般的對策を樹立することゝした。

乃ち浙江省の船舶管理法を參考とし、本省に於ける河流の船行狀態を參酌し、區を分つて船舶管理事務所を設け、交通部所定の船舶管理法の範圍に基き、丈量、検査、登記、納税、證明等の事務は、擧げて該事務所に取り扱はしめることにし、更に航路の改良、埠頭の建設、船舶安全の設備に意を注ぎ、尙ほ雜税を廢し、各同業公會の職權及經費の劃一負擔を定めた。而して船鑑札費收入の内、相當額を水上公安局の經費並に船舶管理事務所經費として控除する外、殘餘金を船政の改善費、即ち埠頭及上流石灘の爆破並に各縣の港道開鑿等に充當することゝした。福建省船舶管理規則案及事務所組織の規程案並に各區事務所、管理人所在地の一覽表を作成し、民國二十三年四月六日、省政府臨時會議に提出し、其の議決通過を見た。其の要項は左の如くである。

(一) 省政府の下に暫定的に船舶管理委員會を設け、本省の船舶税を整理し、船舶の管理事務を統一し、委員數は五名とし、省政府より二名、民、財、建三廳より各一名を出して之を組織す。

(二) 委員會を三處（或は三科）に分ち、イ 財務處は徴收及會計事務を取扱ひ、ロ 技術處は検査及登記事務を取扱ひ、ハ 巡查處は取締、調査、巡視の事務及水上公安事務を取扱ふ。各處の主任は三廳より選出した人員を以て之れに充つ。

(三) 準備工作は三廳より二名又は三名を指定し、合議に依り會議の準備を爲し、建設廳は必要に應じ隨時之を召集し、準備の工作を爲し、遅くとも六月末迄に完了し、下半年度より管理の統一を實行す。

(四) 民、財、建三廳に於て、従前管理及徴收の根據と爲した舊規則並に今回本廳より提出した新規則を、準備委員



に手交して更正せしめ、三廳合議の上省政府に提出し、決裁を経て施行するものとす。

以上の要綱に基き各關係機關より委員を派し準備に著手した。民國二十三年四月二十七日より同五月三十一日迄、前後六回の會議を爲し、各項に付詳細に互り討論した。水上運送業税及び火砲機械の鑑札費を除く外、何れも舊規則に依ることにした。

尙ほ省會工務處より徴收する埠頭停泊費、積卸費其他税金は性質が同じくないので、依然建設廳に於て徴收し、埠頭工事維持費及建設費に充當するものを除くの外、民政廳所屬の警察機關鑑札費徴收事務、財務廳所屬の船税局の各縣徴收事務、建設廳所屬の驗船所並に本省に屬する其の他の各機の徴收する、沿途經過中の船舶等に關する各種重複又は繁雜の雜税は、總べて一切廢止し、以て商人の苦難を和けた。今後は只船舶管理委員會が徴收する牌照費(鑑札費)一種となる。其の標準の税率は、暫時舊鑑札税率を倍額にして徴收する。船舶業者は毎年一回納税する丈けであるから、従前の如き重複納税の手續の繁雜なのに比し、頗る簡便で且つ負擔も輕減された。

右の外、委員會の組織に關しては、特に必要な事項其他財務、技術、巡查の三處の所管として定めてない各種事項は、別に秘書處を設けて處理し、責任を分つことにした。又委員會及四區事務所並に十六分所は新設機關であるから、一切の器具は悉く新に購入して備付ねばならぬ。依つて毎月の經常費も再三之を減額し支出を節約した。委員會に於ては毎月一千三十八元と決定し、四區及十六分所は毎月三千三百五十二元、支出費目を分別して定め、事務の圓滿進行を圖る。尙ほ審査原則第四項の規定に基き、各項に關する規則を定め、省政府委員會を経て六月十三日の第十四次會議

で議決した。而して民、財、建三廳に移牒して左記四原則の審査及決定を行はしむることにした。

- 一、船舶の利便を圖る
- 二、稅收に付一本の方法に依る
- 三、組織範圍を縮少すること
- 四、事務經費は一萬元を超えざること

民國二十四年五月、民政廳は右四原則に關し、財、建二廳の會同を求め意見を開陳した。即ち本省船舶管理所組織規程(總務、技術、會計の三部を設く)及本省船舶検査手数料辨理法要綱を定めること。管理船舶の種類に關しては、本省の沿海河川に停泊し又は航行する船舶にして、總噸數二十噸未滿及容量二百擔以内のもの又は櫓權を以て主なる運轉方法と爲すものを含む。船舶にして毎年鑑札(鉛製)の發給を受けるときは、同二十二年三月修正原定率に百分ノ五十を増加して徴收すること。火砲機械の免許費、水上運送業營業税及び埠頭停泊積卸費は、特別の性質を有するので別の規則に依り納税を爲す外、以後如何なる機關に於ても船舶所徴收の一切の雜税は概して之を廢止し、永く之が徴收を禁ずる。尙ほ民國二十三年度に徴收した手数料は、管理所の經費に充當した殘餘分を、先づ水上警察の設備充實に充當する。當該設備費の支出方法に就いては、豫算を編成し認可を経ることを要した。更に民、財、建廳より省政府委員會に對し、五月二十日の第四十四次會議議決を受ける爲に提出した。職員を派して船舶管理所を設立すること、該所の検査手数料徴收法要綱及組織規程には、尙ほ修正を加ふべき個所があるので、別に管理規則及組織規程及船舶鑑札手数料表



を修正し、民、財、建三廳會議の上、前後して省政府委員會に提出し、六月十二日第四十六次及同二十六日第四十八次會議の議決に依り修正案が通過し、前に定めた要綱、規程を廢止した。管理船舶の範圍は、本省の沿海及内河航行の船舶とし、船舶の丈量、検査、證明等各種手数料に關しては、交通部の規則を參照し處理する。鑑札手数料は、民國二十二年三月公布の修正船舶鑑札手数料一覽表の原定率に基き之を處理する。

船舶管理所は福州に置き、辦事處を厦門に置く。委託代理處を設ける必要ある地方に於ては、當該地方の縣政府或は縣公安局或は區公所又は鄉鎮聯保の各機關を撰んで之れを委託することを得る。但し代辦處の事務費支出は、収入の百分ノ五乃至十五を超えざるものとする。

又管理所及技術部の經費は毎月一千一百元と定む。而して建設廳の驗船處は六月三十日廢止した。其の船舶検査手数料の各事項は、船舶管理所に於て規定に基き處理する。斯くて政府の命令は統一され、事業の進展も圓滿なるを得る。又船舶業者の捐稅納入手續も簡便となり、其の負擔も輕減し、自ら航業の進展を豫期し得べきである(民國二十三年、四年)。(建設報告第一冊)。

### 三 閩江驗船處の設置

建設廳に於て船舶検査の事務を開始したのは民國二十年に溯る。當時は閩江の下流に於ける各汽船の検査測定事務は、閩海關をして處理せしめ、萬壽橋より上流に航行する汽船に就き、同年二月省委員會に於いて議決した單行法(輪船取締規則、查驗輪船簡章及び驗船罰則等)に依つて検査したが、常に政府は經費の關係より施行力も限られて居り、一般の商民も一種の形式と認め、容易に之を實行せざるを以て、船舶用機械の變換には變更登記を要すべきこと、乗客の

定員、貨物の積載定量は規定の制限を超過すべからざること等は、船舶検査處が常設機關でない爲に、之が處置は困難であつた。而して船舶業者は手数を省く爲に毎に之を避け、依つて過失事故を演出することはあつたが、船舶検査處未設前に比較せば改善の跡を見たのである。民國二十四年度建設廳は地方航政の統一整理をする爲に、下記三項の船舶即ち一は本省に於て航行する小汽船にして總噸數二十噸未満のもの、二は福州萬壽橋の上流及峽兜以内に於て航行する汽船にして、總噸數二十噸以上又は二十噸以下のもの、三は海商法規定の船舶に屬せざるものは、何れも船舶検査處に於て之れを處理する。尙ほ検査處の所管規定は次の如くである。

- 一、船舶の測定に關する事項
- 二、船舶の検査に關する事項
- 三、船員の管理に關する事項
- 四、船舶の登記に關する事項
- 五、其の他航政に屬する事項

尙ほ本廳の技士林家鏡を委任し、該處の事務を兼務せしむる。交通部の汽船測定、検査及登録證明規程に基き徵收方法を定め、同時に各種の證書様式を制定し、何れも認可を経て實施する。即ち二月一日、壩兜地方に事務所を設けて事務を開始した。當時上流の汽船は運輸處の關係に由り、下流は本年度より始めて本處に於て處理する。但し之に關し趣旨が徹底しないので觀望の形であるから、極力勸導に努めた結果、二月末に至り始めて上流全部の汽船の初歩調査を完了



した。繼いで一面に於て上流の汽船の検査、測度手續を實行すると共に、他面に於て下流及南港の汽船に對し初歩調査を爲し、同時に之に對し測度を實施した。其中下流の汽船業者は不況の爲に、測度手数料等の納入困難なる者は建設廳の許可を経て、下流汽船の検査期間は閩海關の客船營業證明期間に準ずることとした。之に依り納入費に於ては何等差異はないが、時間の上に非常に經濟である。依つて六月中旬現在、建設廳に於て測度を實施した船舶總計は、上流九十一隻、下流六十三隻（南港を含む）中、上述の検査期間の關係に依り證書を與へ、手数料を納入したものは、合計百十四隻である。而して測度手数料収入は合計七千六百八元に上つた。當時恰も全省船舶管理所に於て驗船處を設立し、規程に基いて同處に於て整理事務を行ふことに爲つたが、上、下流の汽船業者の状況を調査するに、従前に比し一落千丈の状態に在り、其の原因は船隻の過剩及運賃の切下競争、貨物の收奪等に在る。故に之に適切な制限を爲し、運輸を統制し、集中管理する必要がある。船舶数を統制し、剩餘の場合は之を除き、不足の場合は之を補ふことに依り、本省に於ける航業の前途は始めて稍々光明を認めるに至らんとした。上流に於ける汽船の航行安否問題に關しては、表面的觀察では、其の機械が使用に堪へ得るや否やに直接關係が有るが、其の實從來汽船の過失は船用機械の損壞に因ることが尠い。蓋し上流航路には淺瀬が縦横に在り、其の流れも時に依り變ずる。例へば、某瀬に於て前の船は安全に通過し得たが、其の後時間が多少經過した丈で其の淺瀬が全然變化することがある。従つて前船の船跡を辿つて行駛すると、動もすれば危險があるから、舵を操る者の責任は非常に大である。故に此の點は慎重に審査を行はねばならぬ。又下流の船舶は皆二十噸以下のもので、多く瑄江以内を航行し、營業の範圍は乗客を主とし、航行の安危如何の問題は乗

客数が標準となる。之も亦航政管理機關より専門家を派して、實際狀況に就き検査せねばならぬ。以上は今後上下流の船舶を検査する上に於て最も注意を要することである（民國二十三年、四年建設報告第一輯）。

#### 四 閩江運輸處の設立

閩江の上流は本省北部の交通の要道である。以前は僅かに民船が航行し、交通は甚だ不便であつたが、民國十三年に至つて始めて汽船が通じ、爾後快速船も數を増して來た、爲に營業の發達著しきものがある。

近來建甌、洋口、沙縣、延平各地の船舶業者は相繼いで船舶を建造し、夫々航路を區分して營業して居る。船數の増加に伴ひ船腹過剩となり、運賃を競つて低下し、時々荷奪ひを爲すこともある。而して民船は速力も船腹も到底汽船に及ばないので、其の營業も一落千丈の状態に陥つてゐる。爲に民船、汽船間に荷争ひの風潮を生じ、黨政各機關では之が仲裁を行ひ、又省政府は公共交通を維持し紛争絶滅の爲に、民國二十三年十月十七日、第二十六次省政府委員會に於て閩江運輸事業を議決し、建設廳が計畫を樹てることに爲つた。

乃ち建設廳は閩江運輸處の設立を認可し、上流全部の汽船を集中し、之が統一管理及各線の營業方法を講ずることにした。即ち各船舶業者より擧げた理事と、建設廳から選出した理事に依り理事會を組織する。本會は汽船の營業方針を決定し、又汽船商會より職員を選出して運輸處の營業部の事務を處理せしめる。

現在存する汽船は百十九隻の多きに達し、其の内驗船處の検査に依れば、機械が完全で、船體の堅固なもの八十三隻に對しては、分別して航行せしめる。其の他の船體及機械が比較的劣つてゐるものは、航行の安全を期する爲に暫時禁



船せしめる。航行許可の船と繋船汽船とを問はず、何れも理事会で公平に財産を評價した後、上流汽船の全株主大會を召集して公司組織を議した。新資本を充足する爲に新株券を與へ、共に其の利益を享有する。營業利益は汽船の株主に配當する。運輸の管理は閩江運輸處が主管する。政府は毎年專營費として全額の千分の二五を徴收し、上流航運整理の費用に充當する。閩江運輸處は民國二十四年四月一日業務を開始したが、成績は不良で營業は不振である。一體汽船業は惡習の累積すること多く、一旦之が改善を圖つても容易に效を收め得ず、殊に運輸原則と現行簿記に至つては、更に明瞭にし難いが、只閩江上流に於ける航線は既に專營となり、従前の分線航行制度は一律に之を廢止した。

現在汽船乗組員の現に航行に従事してゐる者は、暫らく服務費を支給し、將來改めて月給を支給し、繋船してゐる者は暫らく手當を支給して生活を維持する。其の航行班數及運賃は、運輸處に於て適當に規定する。建設廳所定の試辦期間三箇月滿了後、更に其の成績を考察して取扱方法を確定し、閩江上流の航路交通の秩序を安定する。斯くして汽船業の資本家及労働者雙方共に利益を均霑する。民船船員の失業は多數に上ると思はれるが、既に運輸處は洪山橋及南平の兩所で登記を爲した後、船舶管理處に移牒し、以て將來に於ける整理救済の準備と爲してゐるといふ(民國二十三年、四年)。

第四 船舶入出港數

福建三港の入出港海洋汽船數は、一九二二年以降十五箇年間に於て貿易と異り、最近増進を示し、一九三六年は五千隻に近く、最高七百十六萬噸に達した。而して三港中廈門を首とし、隻數は約五割、噸數は約七割を占め、福州は之に亞ぎ隻數は約四割弱、噸數は約二割九分である。

國籍別に於ては支那船、英國船及日本船を以て大部を占め、隻數並に噸數に於ては英國船は第一位に在り、支那船之に亞ぐも、下表の如く一九三一年の例を見るに、英國船は一千六百餘隻、三百萬噸を越え、支那船は一千二百六十餘隻、百十一萬噸とし、日本船は隻數に於て支那船に次ぎ、八百三十餘隻であるが、噸數は伯仲に在り一千百餘噸である。殊に廈門に在つては日本船は支那船に比して多い。

福州の入出港汽船は、歐州戰爭當時は、日、英船は減退し、支那船が優勝の地位を占め、戦後英國船は著しく減退し、日本船は支那船に次ぎ増進を示し、殊に省港罷工事件後は英國船は又不況に在り、日本船は支那に次ぎ、其の後に至るも日本船は臺灣北支航路を有する關係上、英國船と大差はないが、廈門に於ては日本船は英國船に及ばず、殊に入貨數量に於ては英國に比して著しく遜色あるは下表の如くである。

第一表 一九二二年以降一九三六年迄福建三港海洋汽船入出港對照表 (單位千噸)

年次	福州		廈門		三都澳		計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
一九二二年	1,180	1,102	1,913	2,966	334	36	3,653	4,300
一九二三年	1,456	1,463	2,054	3,156	366	36	3,878	4,674
一九二四年	1,403	1,434	2,116	3,427	362	45	3,921	5,711
一九二五年	1,432	1,219	2,093	3,365	345	36	3,876	4,660
一九二六年	1,444	1,433	2,930	4,633	363	45	4,777	6,119



國別	三都澳		福州		廈門		計	
	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數	隻數	噸數
米	11	66	11	73	11	63	33	202
英	11	66	11	73	11	63	33	202
和	11	66	11	73	11	63	33	202
九三一年								
九三二年								
九三三年								
九三四年								
九三五年								
九三六年								
九三七年								
九三八年								
九三九年								
九四〇年								
九四一年								
九四二年								
九四三年								
九四四年								
九四五年								
九四六年								
九四七年								
九四八年								
九四九年								
九五〇年								
九五一年								
九五二年								
九五三年								
九五四年								
九五五年								
九五六年								
九五七年								
九五八年								
九五九年								
九六〇年								
九六一年								
九六二年								
九六三年								
九六四年								
九六五年								
九六六年								
九六七年								
九六八年								
九六九年								
九七〇年								
九七一年								
九七二年								
九七三年								
九七四年								
九七五年								
九七六年								
九七七年								
九七八年								
九七九年								
九八〇年								
九八一年								
九八二年								
九八三年								
九八四年								
九八五年								
九八六年								
九八七年								
九八八年								
九八九年								
九九〇年								
九九一年								
九九二年								
九九三年								
九九四年								
九九五年								
九九六年								
九九七年								
九九八年								
九九九年								
一〇〇〇年								

一〇七九

第三表 福建省三港國別海洋汽船入出港對照表 (單位千噸)

年次	支那	英	日	本
一九三一年	五六七	三四二	四六三	三二四
一九三二年	六五一	二二二	二七〇	三八六
一九三三年	三九四	一一七	一六八	一九五
一九三四年	四二〇	一一五	一八四	一七七
一九三五年	三六二	九一	一二六	二一八
一九三六年	三六八	一〇七	一三四	二五二
一九三七年	四三七	一〇九	一三六	一四六
一九三八年	四四八	七一	九一	一七〇
一九三九年	二九一	七九	九九	八七
一九四〇年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九四一年	二九一	七九	九九	八七
一九四二年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九四三年	二九一	七九	九九	八七
一九四四年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九四五年	二九一	七九	九九	八七
一九四六年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九四七年	二九一	七九	九九	八七
一九四八年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九四九年	二九一	七九	九九	八七
一九五〇年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九五一年	二九一	七九	九九	八七
一九五二年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九五三年	二九一	七九	九九	八七
一九五四年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九五五年	二九一	七九	九九	八七
一九五六年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九五七年	二九一	七九	九九	八七
一九五八年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九五九年	二九一	七九	九九	八七
一九六〇年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九六一年	二九一	七九	九九	八七
一九六二年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九六三年	二九一	七九	九九	八七
一九六四年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九六五年	二九一	七九	九九	八七
一九六六年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九六七年	二九一	七九	九九	八七
一九六八年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九六九年	二九一	七九	九九	八七
一九七〇年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九七一年	二九一	七九	九九	八七
一九七二年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九七三年	二九一	七九	九九	八七
一九七四年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九七五年	二九一	七九	九九	八七
一九七六年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九七七年	二九一	七九	九九	八七
一九七八年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九七九年	二九一	七九	九九	八七
一九八〇年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九八一年	二九一	七九	九九	八七
一九八二年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九八三年	二九一	七九	九九	八七
一九八四年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九八五年	二九一	七九	九九	八七
一九八六年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九八七年	二九一	七九	九九	八七
一九八八年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九八九年	二九一	七九	九九	八七
一九九〇年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九九一年	二九一	七九	九九	八七
一九九二年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九九三年	二九一	七九	九九	八七
一九九四年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九九五年	二九一	七九	九九	八七
一九九六年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九九七年	二九一	七九	九九	八七
一九九八年	四四八	八二	一〇〇	九〇
一九九九年	二九一	七九	九九	八七
二〇〇〇年	四四八	八二	一〇〇	九〇

第二表 一九二二年(民國元年)以降一九三一年迄、日、英、支三國福州海洋汽船入出港對照表 (單位千噸)

年次	支那	英	日	本
一九二二年	二七三	一四七	二三一	八四
一九二三年	二六八	一五三	二五四	一〇三
一九二四年	二九三	一四〇	二三〇	一四六
一九二五年	三三七	一三四	一九八	一四六
一九二六年	三三二	一〇六	一三二	一三〇
一九二七年	二七三	一四七	二三一	八四
一九二八年	二六八	一五三	二五四	一〇三
一九二九年	二九三	一四〇	二三〇	一四六
一九三〇年	三三七	一三四	一九八	一四六
一九三一年	三三二	一〇六	一三二	一三〇

一〇七八

年次	支那	英	日	本
一九二二年	二七三	一四七	二三一	八四
一九二三年	二六八	一五三	二五四	一〇三
一九二四年	二九三	一四〇	二三〇	一四六
一九二五年	三三七	一三四	一九八	一四六
一九二六年	三三二	一〇六	一三二	一三〇
一九二七年	二七三	一四七	二三一	八四
一九二八年	二六八	一五三	二五四	一〇三
一九二九年	二九三	一四〇	二三〇	一四六
一九三〇年	三三七	一三四	一九八	一四六
一九三一年	三三二	一〇六	一三二	一三〇
一九三二年	二七三	一四七	二三一	八四
一九三三年	二六八	一五三	二五四	一〇三
一九三四年	二九三	一四〇	二三〇	一四六
一九三五年	三三七	一三四	一九八	一四六
一九三六年	三三二	一〇六	一三二	一三〇



計	支	日	獨	諸
一九二八年	一九二八年	一九二八年	一九二八年	一九二八年
三六二	三〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇
一〇九	三三三	一〇〇	一〇〇	一〇〇
一三五	五七一	三五六	六〇	二〇三
一三六	三〇〇	三〇三	三〇五	五五
二四六	三〇三	五〇八	二四	三〇
四九七	三〇一	七三三	五九	三九
四〇五	一三五	八三六	八四	三〇
五八五	一〇三	二〇二	五九	三〇
六五三	一〇三	二〇二	五九	三〇

第四表 一九三四年上半期厦門別入港船調査表

會社名	入港隻數	%	入貨噸數	%
太古洋行 (Butterfield Swire)	一五一	三二・五	四四、七五六	三三・五
得忌利士洋行 (Douglas Larrak & Co.)	九四	一九・五	一一、二四七	一六・五
英印鴨加輪船公司 (British India S.N.&Co.)	一八	三・五	三〇〇	〇・五
渣甸輪船公司 (Imbia S.N. & Co.)	一三	三・〇	三三、九〇一	二四・五
大阪商船會社	九六	二〇・〇	八、〇一三	六・〇
日清汽船會社	一三	三・〇	五、七〇五	四・五
招商局 (China merchant S.N.&Co.)	二四	五・〇	五、六〇四	四・五
捷和洋行 (Chiat Ho & Co.)	一一	二・五		
合計	四八二	一〇〇・〇	一三三、六七一	一〇〇・〇

永福輪船公司 (Eural Hok & Co.)	三	〇・五	四、〇七九	三・〇
和記洋行 (Boyd & Co.)	一	一	二、五〇〇	二・〇
和輪船公司 (Ho Hong S.S.&Co.)	八	一・五	六、六三四	五・〇
渣華輪船公司 (J.C.J.F.)	三〇	八・〇	九三三	〇・五
荷國輪船公司 (K.P.M.&Co.)	一〇	二・〇		
合計	四八二	一〇〇・〇	一三三、六七一	一〇〇・〇

(大阪商船會社厦門出張所調査)

第三項 航 空

第一 軍 航 空 施 設

一九一六年(民國五年)海軍部は海軍大將陳兆鏞指導の下に、米國大學出身支那人數名の力に依つて、福州馬尾海軍造船所附近に海軍航空學校を開始し、船渠の擴張計畫と共に練習用の飛行機三臺を試作したが、當初のものはエンヂンに故障を生じ失敗に終つた(The China Year Book, 1921-2, pp. 508)。

次で一九二八年三月には南洋華僑が出資し、殊に比律賓在住支那人の努力に依り十萬元を支出し、厦門海軍司令部並に國民黨黨部の援助に依つて、飛行場を厦門に建設することにした。其の時航空練習生二十五名を選抜し、福建民用航空學校長陳國樞の外に獨逸人 Carner を聘して練習に當らしめた。飛行場は一九二九年に完成したが、其の敷地は同市の西方二十二支里の禾山壘五通をとし、長さ二百五十米、幅員百五十米で、格納庫はバラック式であつたが、六臺の飛行



機を收容する能力があり、庫内の一隅には機械修理工場をも附設した。使用の飛行機は米國製單式一臺、複式二臺であり、其の最大飛行時間は七時間である。又獨逸製單式一臺、複式二臺あり、其の飛行時間は三時間乃至八時間である。海軍航空處々長（海軍少佐）の陳文麟は曾てアヴィアン式航空機に依つて、歐亞長途飛行の経験ありと云はれてゐるが、一九一九年五月十二日には、獨逸廈門間試乗を爲し、當時大衆の關心を高めたのである。

此の廈門飛行場の施設は固より小規模ではあるが、政府の剽匪工作に裨益すること大なりと期待されたのである。  
(C.M.C., 'The Decennial Reports', 1923-31, vol. II, pp. 147-8)

其の後今日より七、八年前には、福州郊外の鼓山角王庄飛行場が出来たのであるが、其の面積は長さ約一千米、幅約六百米である。

龍溪飛行場は民國二十二年、三年の交十九路軍が建設した後、曾て綏靖公署が縣政府に命じて一回之を擴張し、更に大擴張の計畫を樹てしめ、南山麓の廣野を飛行場敷地として均らし、且つ兵營を新築することにした爲に、同縣當局は各區に一定の人工を派し、工事に著手することにしたのである（民國二十四年十月十四日閩報）。

永春飛行場に就いても、省軍事當局は閩南、泉永の形勢重大化に鑑み、之を三倍大に擴張するの必要を認め、準備に著手したのである（民國二十四年十月十日閩報）。

第二 民間航空事業

現在支那の民間航空路中一九三一年以來開始した中國航空公司 (China National Aviation Corporation) 及一九三二年

以來開始した西南航空公司は現在共に福建を中繼區域とするが、一九三二年以來開始した歐亞航空公司 (Eurasian Aviation Corporation) も一九三七年初新四線中の一線として、廣東、福州間の航路を開通する計畫を樹てたのである (Canton Daily Sun Feb. 2, 1937)。

一 中國航空公司

中國航空公司の航空路中の滬粵路線（上海、廣東間）は福建省を經過區域とし、該線は一九三〇年以來開航準備に著手し、一九三三年十月二十四日正式開航を見、上海を起點とし、浙江省温州、福建省福州、廈門を經由し、廣東省汕頭を經、廣東に達するものである。

著陸地は福州鼓山角、及廈門黃厝港とし、使用機はダグラス・ドルフィンである。上海より發し毎週火曜及金曜の兩日に南下し、木曜日には北上するものである。

左に各區間の距離を掲げる。（單位軒）

上	海	四四三	・ 一三二	一、〇〇一	一、二〇四	一、六三三
	溫	州	二八八	五五六	七六一	一、一八〇
	福	州		二七〇	四八七	八九二











十餘、看護人四百餘人あり、消防方面には救火會三十四、救火員三千餘人あり、警報防禦兩方面は福州の軍警及學生に於て之を擔任し、調査完了して、既に其の編制に着手し、之を終了を俟ち訓練を開始する筈であり、演習飛行機は既に中央航空署に向つて、之に借用を申請したのである。現に王庄飛行場を航空驛とし起工修築したのである。

(民國二十五年四月二十五日申報)

#### 第四項 開港施設

##### 第一 三都澳

###### 一 港灣の形勢

三都澳 (Santuo) は福州の北方海路七十哩を隔て、三都港 (Santu Intel) の入口から約二十四杆に位する。澳口に二半島があり南北は包圍され、澳内には飛鷺、寧徳、白石、鹽田、三沙 (東七洋)、東冲等の内灣があり、港界は青山島 (Crag Island) より橄欖嶼 (Olive Island) 至るに線で、水道入口の羅湖灣は相當水深がある。港内は大體以浪平靜で、四季常に大汽船の碇泊に適し、港の前後は皆五、六百呎の山が蔽屏を成し、颱風の損害を受けず、潮汐の差は十七、八呎で、満潮時は全港悉く水と爲り、退潮時には水は海岸を去る五、六百呎、海岸の高さ六呎乃至三十呎ある。而して堅固な幅十二呎、高さ二十四呎の石堤がある。

###### 二 港灣の施設

錨地は入出港船舶が少いので定まつてゐず、小型の定期船は海關及對側の錨地に碇泊する。海關の所有船は港口山

(Mt. Stevens) 丘陵側に二箇の白石を以て標識されて居る。本港の外方取締官局として三都港入口の東冲トリニチー、チャンネルの北端賽岐及三都から約九哩の寧徳に在る。埠頭設備はアジア石油公司所有の油船、戎克船用の私設波止場を除いては記すべきものはない。荷役能力は、使役の苦力に依つて港の貿易を處理するに充分である。港の負擔として入港料並に碇泊料はないが、埠頭税は外國輸入品に對しては一九三一年の輸入税率表金單位從價五分の〇・五%を、内國輸出品に對しては一九三〇年の輸出税率表の〇・五%を、沿岸運送の國內品 (紅茶を含む) に對しては一九三一年の轉口税率表の〇・五%を、關稅納入濟證明ある貨物並に無稅品に對しては從價五分の〇・五%を、金銀に對しては從價千分の一の〇・〇七五%を徴する。

外國商船で當港に入港するものは少いが、太古洋行及ダグラス汽船會社の商船が時々寄港し、支那軍艦及外國軍艦も亦時々入港するが、何れも水先案内を雇用するものはない。港口は良好で有名なる障礙物 (チャンネル岩並にカイゼル岩) には標識があり、又海圖に示されて港口は判然區劃せられてゐる。船舶は海潮に關係なく入出港することを得る。大潮は狹隘な場所に強く流るゝも、普通の航走力ある船舶の入出港に支障を來す程度ではない。

平均朝望高潮時 (H. M. W. F. & C.) は十一時間四十分であり、大潮は二十六呎に、小潮は二十一呎に達し、潮汐は多少不規則であるも、常に十分な水深を保つてゐる。タイフーン信號は福州より接受し、タイフーン襲來前に日中は二箇の黒球を上下に掲げ、夜間は二箇の赤燈を水平に掲げる (福建近代民生地理志上巻、The China Year Book, 1938)。(C.M.C. Report of the Marine Department, 1937, pp. 80)



福州港は河港で、閩江の河口金牌門より福州市と南臺を連接する萬壽橋（元代創建、民國二十年補修）に至る一帯の河川を含む。福州市の位置は北緯二十六度七分、東徑百十九度十五分とし、河口を距る三十四哩の下流右岸に在る。閩江は福州の上流侯官縣の下流に於て左右に分岐し、（右は烏龍江）下流九哩を距る馬尾に於て合し、更に二十五哩を下つて海洋に注ぐ。左右兩支流の間に介在せる小島は南臺である。

河口五虎門より壺江、王埔、金牌、長門、館頭、閩安鎮、員山寨、鼓山、林浦等は古來何れも形勢の區と稱せられ、主として前清道光二十七年頃長門及閩安南北岸の諸砲臺を修築又は新設し（臺灣夷務始末、成豐朝卷二）、今日其の殘壘を目撃し得る。閩江の河口には三角洲なく、岩礁亂立し、潮江馬尾に至る間は、河岸に近く二、三千呎の高峯聳立して眼界を遮り、水路は砥に似て、宛然一大湖の如く、開港當時外人（一八四六年コリンソンの福州記事）は之をライン河に比べてゐる。馬尾港には羅星島があり、通濟橋に依つて相通じてゐる。上流は干潮時水深六呎を出ないので、汽船又は軍艦等の碇泊地に適しない。羅星島には宋代建立の古塔（閩都記卷十二）があり、外人は同處をバゴダ、アンカレッジと稱する。其の河幅の大なる處は約五百間で、水深く四圍の山岳江に迫り、風浪を防ぐに足る。但し九、十月は北東の風強く、七、八月又は九月には颶風起り、時に荷役に支障を來すことがある。又五、六月の雨期には江水氾濫すれど、荷役に困難なることは稀である。而して海水干満の差は江口に於ては約十八呎に及ぶを以て、船舶は潮汐を見て入港し、満潮時には五千噸級以上の船舶が通航することを得るも、馬尾港以上は開港以來水道が狹隘で、外國船の擱淺したことがあるが、近年

は後述の如くに改修の結果相當な汽船の航行に堪へる。

閩江の外方約六哩の位置に干潮時に露出する外礁があり、大沙洲を形成し、水深二十四呎なれど、普通低潮時は十四呎、高潮時は二十八呎乃至三十呎で、吃水十九呎の船舶の通航に堪ゆ。

シャープビーク、アイランド（石川島）の南方に當りても内礁があり、普通低潮時は十一呎、高潮時は二十五呎乃至二十六呎である。而して閩江に入り、金牌礁の北に金牌門水道があり、廣さ一千三百呎に達し、低潮時は十六呎乃至二十呎、高潮時は二十八呎乃至三十二呎で、從來満潮時と雖も通航危険の個處があり、潮勢は急で又著しく渦流を爲してゐる。溯上して閩安水道があり、低潮時は十呎乃至十四呎、高潮時は二十一呎乃至二十五呎で、其の水道は長く、且つ潮流は満潮時四哩乃至五哩に達するが危険は少い。錨地のバゴダ・アンカレッジは、海關角上流より長尾礁に至るを内港とし、下流約半哩の地點に至るを外港とし、内港は一・二平方哩、外港は一・七五平方哩とし、水深は干潮時平均十一呎六吋であるが、内港の最深は六十呎、最淺は五呎、外港は最深七十呎、最淺二十四呎の如く差がある。而して入港汽船の税關指定錨地は、普通十二箇處であるが、大小船隻の種類に従つて増減があり、又干満潮勢の如何に依りて變更する（福建近代民生、地理志上卷）。

## 二 港灣の改修

閩江は河口より馬尾迄は干潮時吃水二十二呎、満潮時吃水二十七呎あり、船舶の潮江容易なれども、馬尾、福州間は小蒸汽船、小型モーター等の外に航通に堪へざるが如き實況で、貿易を阻碍するを以て、省政府は夙に一九一四年十二



月水路浚渫の爲に福建水利分局を設け、陳培錕局長と爲り、李督軍命令下に事業の計畫を立て、次で翌一九一五年秋海關理船廳は深吃水船を使用して、バゴダ・アンカレッジ及ミツドルグラウンド（金牌礁）を測定し、翌年海圖を公表した。一九一六年改修の議を進め、翌一九一七年十一月には上海黃浦改修局技師長瑞典人エツチ・フォン・ハイデンスタムを招聘し、ハイデンスタムは十二日間水路及潮流の測定其の他の調査を爲したが、其の豫定計畫は左の通りである。

第一は南臺より馬尾碇泊處迄の水道を干潮面下十呎の水深に改修し、満潮時には吃水十六呎の沿岸船の通航に適せしむる爲に、三箇年の計畫を以て事業を完成し、經費九十萬弗を計上した。其の方法は竹石を使用し、導水工事を施すに在る。

第二は經費の支辨として關稅附加稅及改修稅及政府の補助金に依る。

第三は年賦償還計畫として三十一萬元中、資本金十萬元及追加公債二十萬元を見積り、事業開始後十四箇年、課稅開始後十五箇年を以て完済する（“Preliminary Project” by H. von Heidenstam）。

改修稅（浚河捐）の徵收法は、支那中央政府及外交團の承認を得たもので、其の規定に依れば（一）噸稅を除くの外、海關に於て徵收する各課稅を百兩に付五兩とし、（二）噸稅（船鈔）及登録手数料（柱號公債）を除くの外、常關に於て徵收する課稅を百兩に付五兩とし、（三）免稅貨物に對しては、海常各關共稅額千兩に付二兩五錢とし（但し備荒米穀政府所用の軍需品及官用物品は除外す）、金銀は一千兩に付半兩、官鹽は一千兩に付一兩とし、（四）南臺に入港する海洋船に對しては、五百噸以下は每噸銀三分、五百噸及五百噸以上は銀五分とし、（五）南臺に入港し、又は馬江船政局以上に航通す

る海洋戎克船に對しては、積載貨物一擔に付銀一分とす、但し一元を下ることを得ず、（六）乗客用小蒸汽船に對しては一箇月五元とし、客用に供せず、且つ官民有に屬するものに對しては三元とす、（七）カーゴボート（駁船）に對しては一箇月一元とする（“Conservancy Surtaxes” approved by the Chinese Government and the Foreign Diplomatic Body）。

改修局は海關稅務司フアーガソン等の盡力に依つて一九一七年一月に組織せられ、改修の管理は上海、天津、牛莊及芝罘等と大差なく、改修局の管理權を有するものは總務部（General Board）である。

改修局長は省長より委任せられた支那官憲（福建水利局長）の外、各國領事、日、英、米商業會議所代表者、福州總商會船業組合の代表者より成る。而して關稅の徵收關係あるを以て稅務司を加へる。但し常務執行の爲には支那官吏の代表者、領事及稅務司の各委員より成る執行委員會を設け、又實際の計畫及之が決定を爲す所の諮問委員會を設け、同會は必要と認むるときは總會議を開催する權限を有する。

改修事業は前記ハイデンスタムの豫定計畫に基き、同局の技師長としてジー・アール・ウイストが繼承し、一九一七年三月三日より工事に著手し、同年十二月には借入金六十三萬元を計上し、改修稅に關しては總稅務司アグレンの援助に依りて之を補填することにした。

工事計畫は南臺より漣浦（魁岐の對岸）迄を第一區、漣浦より壁頭迄を第二區、壁頭より馬尾碇泊地迄を第三區として實施することにした。

一九二一年に於て第一區は同年中に完成し、第三區水道の北側工事に著手し、同年香港よりブリストマン式撈揚浚渫船



を購入し、十一月には一八八四年清佛戦争の際佛軍に對する防禦の爲に、魁岐附近を横過し、數隻の戎克を以て沈下した石を破碎して除去し、導水作業は第一區を通じて水道を短縮し、第三區の下方に當り導水壁に接近して新水道を形成し、低潮時小蒸汽船の通航を自由ならしめた。一九二二年第三區の導水工事を進捗し、水道の北側に當りて縦堤を延長し、南側の中岐州、南臺島間二千呎を作り、又中岐洲、縦堤間には石堤の代りに竹柵を設置した。

一九二三年壁頭下方水道の南側縦堤を大部分延長し、水道の北部（壁頭の反對側）石堤を竹柵に改めた。

一九二四年水道上流區域は又石堤を竹柵に代へて、下流區域に當る縦堤を完成して、同年末には吸上浚渫機を使用するに至つた。

一九二五年七月十二日現在に於て、江邊村の對岸迄浚渫作業を遂行し、一時罷工の爲に石炭の供給が不足したが、又颶風時を除き、同年十二月二十一日迄繼續し、低潮時小蒸汽船の通航し得る幅員三百呎の水道を改修し、鰲峯洲の上方に對する浚渫工事を進捗した。

一九二六年九月末迄前記地方水道の擴張工事を爲し、之に依りて幅員二百五十呎の水道三千呎及幅員百五十呎の水道一千呎を浚渫し、同年九月初旬に浚渫船を下流に移して新作業を開始し、低潮時九呎乃至十呎の水深を保つ幅員百五十呎の水道を完成し、浚渫前には鼓山沖方面は低潮時十呎以上の水道一千二百五十呎、五呎以上の水道八千五百呎に過ぎなかつたものが、十呎以上の水道五千五百呎、五呎以上の水道一萬呎に上り、更に進んで水深八呎の水道二千二百五十呎を八千九百呎に擴張する計畫を立てた。其他南臺及魁岐間に對して時々浚渫工事を實施した。浚渫能力は平均一

時間土砂百七十五立方碼乃至二百立方碼で、一箇年二十一萬一千五百立方碼とした。

以上導水堤の築造並に浚渫工事の結果、高潮時には水深八呎乃至十四呎の水路に改修することを得、經費約五百萬元弱を支出したのである。

一九二七年春頃には上下兩區の工事は殆んど其の緒に著いたが、稅務司カンベルの報告に依れば、尙ほ中區は干潮時の水深僅かに五呎のみで、更に之を浚渫するには工費七萬元餘を要することであり、當時迄の工事成績としては下總地方一小部分を疏通すれば滿潮時には吃水十三呎の汽船は南臺迄溯江し得る様になつた。

然れども革命の進展、南京政府の成立に伴ひ、一九二七年四月省政府は改修局の主要外人を解職し、黃翼運を同局長に任命し陣容を一新し、十月技師長としてウイストの後に白河改修局に在つた陳鴻泰が襲任し、翌年提督楊樹莊が凡て管理權を有することになり、一九二九年三月改修局は遂に解散せられた。

陳は就任後半年當局に向ひ閩江の改修に就いて研究及實行の兩法を建議し、研究法としては地形、地質、海口岸、流量等の測定及雨量氣候の觀測を根本とし、費用百萬元を見積り、實行法としては大小兩種規模の計畫を立て、大規模計畫は洪山、萬壽兩橋を除去し、南北兩港々口に水流調節の水閘を設置することにして、其の費用六百萬元を見積つたのである。蓋し閩江北港の水深の浅いのは泥砂甚だ多く、河床逐年昂起する爲であり、洪山、萬壽兩橋は臺柱極めて高く、潮水の潮退を妨げるのみならず、洪水の排泄を著しく遲滞せしめ、洪水發生の際兩橋上下流の水準は何れも三尺餘の高位を示して居るから、此の兩橋を除去して新橋を架設すれば、北港々道の深度を維持し得る外、洪水の際にも江水の水準



が六尺低下し、福州市の水害を減退せしむる。水閘は北港々口淮安に進水閘を設け、閘に砂を堰止める防砂門を設け、南港々口には洩水閘を築き、閘に開閉自在の鐵門を設け、砂を多量に含んで居る大水の流下する場合に南港の洩水閘を開き、北港の防砂門を閉づれば、砂粒は南港に、清水は北港に流入し、冬季水、砂共に少量の時は洩水閘を閉めて防砂門を開けば、清水は悉く北港に流注し、更に又南港の尾閘地方に別に水閘二基を建築し堰止めれば、潮水を北港に導入することも出来る。

小規模計畫は河床を縮小するに在る。前任技師の設計改修すべき河幅は餘りに廣く、水流が所要深度を維持することはざる爲に、入潮時は直線に潮航し得るも、退潮時は迂曲して航行せねばならず、入退兩潮の河流が相互に幫助して、河床を洗刷し、能く水深を増加することが出来ないのみならず、反つて兩潮相尅し水道を淤塞する故に、天然水力を以て沙泥を排除せん爲には、水道を狹窄するに非れば效を爲さず、依つて河床の幅を南臺三縣洲に於て三百五十尺のところを基點と爲し、東方へ向ひ下碇地方を七百六十尺迄に縮少規劃し、防砂堤を多數築造すれば滿潮時は深度二十尺を保持せられ、吃水十七、八尺の汽船は妨げなく航行することが出来、此の費用は先づ二十數萬元を要する。而して原定設計に従ひ進行し、上流並に下流地域に於て堤防は其の效力増大の爲に築造された。導水壁水路内の本流は浚渫六回から二回に減小し、最小水深は二呎から六呎に改修せられた。一九二九年一月二十四日滿潮と共に三北公司所有の上海、福州線汽船甬興號は試みに上海から南臺まで吃水十二呎十吋で週航したが、同船は長さ二百六十五呎、吃水十三呎の一千噸級で、貨物四百噸を積載し、滿潮前一時間に著航し、投錨後潮水は又一尺五寸の高漲を見た。若し滿潮に乗じて進航すれば尙

ほ吃水二尺迄貨物を多く積載し得たと云はれる。是れ海洋汽船の南臺臺江への第一回の進航であつた。而して同年四月十四日十四呎十一吋の吃水で作業を繰返した。甬興號の經驗から水路の中流は航行に困難であることが明になり、従つて中流地域の改修が後に着手せられた。堤防の長さを約六千三呎、潮水面の半分まで粗石積とした。舊右岸から其處迄の最大距離は約一千八百呎である。此の堤防が半ば完成された時、之に沿ふて新しい水路が浚渫され、同時に更に堤防の延長工事が進められ、一九三一年の秋、此の部分の水路航行が開始さるに至つた。而して舊水路は堤防の堤尾と舊海岸堤防との接続に依り堰止められた。次いで上流地域の上部に於ける擴張掘削作業が企圖され、一九三二年の秋約二哩の水路が完成された。現在本流は三曲線内で導流壁に二度打當つて流れてゐる。斯くて最初の計畫は實行された。南臺に入港することの可能な吃水は小潮十五呎より大潮十八呎迄である。而して開始以來の改修工事は約二百萬元を支出した。現在に於ける改修局の事業は水路を維持し、更に大なる水深を得ることに在るが、南臺の新埠頭は福建省建設廳に依り築造され、一九三五年九月に竣功され、汽船靖安號(三北汽船會社所屬の長さ二百六十五呎、幅四十呎、吃水十四呎、登薄噸數一千百十六噸)が現在南臺、上海間を定期航行し、相當規則的な時間表通り大凡十日目毎に出港する。該船の船尾吃水は通常十三呎であるから、該船の航行する河水は時に十五呎の深さ(鼓山角に於ける最小測定)に過ぎない。汽船新銘、萬象、靖安等は吃水十二呎であり、不定期ではあるが、一九三六年に於て新埠頭に碇泊した。其の他一九三六年九月建設廳は三倉庫を有する埠頭を馬尾羅星塔に建設した。埠頭附屬浮棧橋外側の水深は干潮時二十五呎である。該埠頭を使用した最初の船は支那汽船新華安號であり、一九三六年十月三日上海から入港し、政府機關及關係商人の代表者列席の下に繋船した。現在に於ては該新埠頭



は、支那海岸汽船及シー・エヌ会社南方通ひの船舶に依つて使用されてゐる。浚渫作業は馬尾より南臺迄一九二七年八月迄一隻のドレッツチャーに依り行はれた(福建近代民生地理志上巻、南支那の開港)。  
(場第三編 The China Year Book, 1938)。

三 港灣の設備

(一) 埠頭設備

港界は羅星塔塔地は馬尾はA、B、Cストレーションの下方第七號バース迄とし、南臺はシームセン・アイランドより南臺石橋迄とする。

南臺埠頭の水位(羅星塔零點上)は過去約半世紀間に於て大差なきが、一九一四年六月十三日最高二十三呎一時とし、一九二五年以降一九三〇年迄は十八、九呎、最近一九三五年六月二日は二十二呎七吋であり(附録一)、最近最低干潮時は十四呎である。

羅星塔埠頭最近の水位は最低干潮時二十三呎である。

南臺埠頭の船座には長さ三百呎、吃水十七呎の汽船二隻、吃水十三呎乃至十五呎の汽船三隻を同時に繋留し得、干潮時も擱座の虞がない。浮棧橋の長さは百八十二呎五吋である。同埠頭には一九三四年十月浮筒(繋船浮標)四箇を設置し、汽船の碇泊に資してゐる。

同埠頭の設備が完成したので、民國二十五年五、六月には招商局及三北汽船の船舶が各四回、福懋公司の船舶が一回入港し、相當貨客の積卸をした。羅星塔埠頭の船座は通常沿海船型凡そ二十五隻を繋留し得る。

一九三五年六月建設廳は、馬尾大道路の福馬路に自動車の開通を見るに於て、海潮時に棧橋及倉庫を建設することにしたが、其の計畫内容は(一)鋼鐵浮棧橋は二箇で、其の一隻は長さ百呎、幅三十呎とし、鋼鐵可動橋は三本で、其の一は長さ六十呎幅十五呎とし、(二)鐵筋混凝土固定棧橋二箇で、其の一は長さ百二十呎、幅十八呎とし、(三)鐵筋混凝土倉庫一棟で、長さ二百八十呎、幅七十五呎である(民國二十四年六月二十七日閩報)。

其の後一九二七年建設廳は、臺江岸第七埠頭及第二倉庫並に臺江岸道路建設工程の爲に、曾て臺江岸第六及第七又は第二及第二倉庫、其の他各倉庫の收入を福州交通銀行に擔保として十二萬元を借入れ、已に同年三月二十三日契約を締結したが、前日に建設廳は該借款契約を省政府に呈し審議に附した(民國二十六年四月二十三日閩報)。

次に南臺及馬尾の現在設備を擧ぐれば左表の如くである。

埠頭	延長	干潮時水深	倉庫敷地面積	倉庫數	使用者
南臺	一八二五呎	一四呎	七九〇〇 <small>平方呎</small>	一	三北汽船會社
馬尾	三〇〇	二三	三〇八六	一	各種船會社

(C.M.C., Report of the Marine Department, 1937. pp. 38)

(二) 船 渠

羅星島海軍所屬の一船渠は、長さ三百五十呎、幅五十九呎十九吋、吃水十六呎の船舶を收容し、引揚機械は二十五噸



まで使用することを得る。

他の同處の新船渠は民國二十五年五月完成されて、其の長さ三百七十五呎、幅は上部に於て九十呎、底部に於て三十九呎九吋であり、本船渠は吃水十四呎の船舶を收容することを得る(附録二)。

(三) 航路標識

(イ) 燈 臺

福州外海には牛山島(Tunaou)燈臺、中犬島(東犬島)燈臺、東引(湧)島燈臺、蜘蛛島(Spider Island)燈臺、インコツク(Incoog Island)燈臺等があるが、南は海壇島沖合より北は三都澳の東北海上に在るのである。

牛山島燈臺は臺灣海峡北端の標識となる四大燈臺中第二番目に屬し、海壇島東南海角を去る四哩半に位し、一八七三年四月十日點火し、現在の光力は白色七十五萬燭光である。

中犬島燈臺は前者に亞ぎ四大燈臺中の第三番目に屬する。白犬群島中最大島の東北端に位し、一八七二年七月十二日點火し、一九二八年改造後の光力は六十一萬八千燭光であり、本燈臺は主として福州の爲に利用せられてゐる。

東引島燈臺は臺灣海峡航路の六、七十裡北方に當り、前者に亞ぎ四大燈臺中最後のものに屬する。一九〇四年七月一日點火し、現在の光力は三十六萬燭光である。

蜘蛛島燈臺は三都澳の水道外海に在り、一九〇八年一月十六日點火し、現在光力は一萬五千燭光である。

インコツク燈臺は一九〇八年六月十四日點火し、現在の光力は五萬燭光である(C.M.C. The Coastwise Lighthouses of China, 1932)。

(ロ) 閩江内では羅星島附近のバゴダロツク(一八七二年設置)並に馬尾礁(一九二三年設置)の燈標がある。

浮標及標桿

浮標は一八八四年頃より一九二〇年頃迄に大部建設せられたのであるが、閩江には十數箇所あり、赤黒の二種あれど赤色のものが多い。

(C.M.C. Lists of Lighthouse etc, 1926; The Decennial Reports, 1882-91, 1892-1901, vol. II.)

(四) 水 先

水先は三區に分れ、外區は白犬島より川石山迄、中區は川石山より馬尾上部迄、内區は馬尾より南臺石橋迄である。水先は強制ではないが、料金は羅星塔錨地海口間往復共に各吃水十八呎若くは夫れ以下は一呎に付七弗、十八呎以上は一呎に付八弗、川石山、羅星塔間の船舶に對しては、一呎に付三弗五十仙、羅星塔、南臺石橋間の船舶に對しては一呎に付三弗、錨船若くは錨船變更は十五弗、埠頭船渠間の曳船は二十弗である。現在(民國二十四年)水先人は七名居るが皆支那人である(The China Year Book, 1938; The Decennial Reports, 1882-91, 1892-1901, 1922-31, vol. II; The Coastwise Lighthouses of China, 1932; C. M. C., Report of Marine Department, pp. 83-4. 閩江改修事業報告書、福建近代民生地理志上卷)。

(五) 其 の 他

(イ) 信 號

タイフーン信號は各船無線施設に依るの外に、海關に於て信號旗を掲揚する。

天氣豫報は香港及上海徐家匯天文臺より接受する。



(ロ) 曳船

政府の船渠には三百馬力、排水量百三十五噸、唧筒能力一時間百五十噸の曳船一隻を有する。

(ハ) 給水

給水能力は極めて少く、當地給水船會社(Assee water Company)が一噸二弗で供給するが、帆船で地方から運搬するので時間を要する。

(ニ) 船用炭及燃料油

船用炭は舢舨に依り搬入する。支那及日本よりの諸會社又は英國の一會社より買入れる。石炭の種類は開鑿炭、日本粉炭及鴻基無烟炭である。

燃料油は主な石油會社の供給を仰いでゐる。

(ホ) 海港檢疫

本港には檢疫所の施設はないが、臨時にスパイトフル・アイランドに開設せられ、港醫は馬尾の病院所屬である。

入港船舶で檢疫旗を掲げるときは、税關海務部員は之を港醫に報告し、個別の場合には病院で取扱ふ。船舶側で檢疫を依頼するときは、手数料二十五弗を支拂ふを要する。船内に傳染病が発生したときにはスパイトフル・アイランドの檢疫鋪地に碇泊するを要する(C. M. C. Report of Marine Department, 1937, pp. 84-5)。

附録一 福州南臺累年最高水位表

期	日	水位(羅星塔零點上呎)	期	日	水位(羅星塔零點上呎)	期	日	水位(羅星塔零點上呎)
一八七六年	六月一日	三三四	一九二二年	六月七日	三〇四	一九二九年	五月二七日	一八八
一八七七年	六月一八日	三三〇	一九二三年	八月一四日	一九五	一九三〇年	七月二八日	一八九
一八八六年	八月一九日	三三三	一九二四年	八月二三日	三三三	一九三一年	六月二四日	三二二
一九一四年	六月一三日	三三二	一九二五年	九月五日	二八三	一九三二年	六月二三日	一九七
一九一九年	八月二七日	一九二	一九二六年	六月二四日	二八四	一九三三年	六月一日	二〇二
一九二〇年	六月二六日	三七	一九二七年	十月一三日	二八七	一九三四年	六月二〇日	二〇七
一九二二年	五月一八日	一九四	一九二八年	八月一八日	一九二	一九三五年	六月二一日	三七

(福建近代民生地理志上卷、福建建設報告第一册)

附録二 福州船廠(海軍造船所)の由來

福州船廠(船塢)は馬尾に在り、固より上海及香港の造船所とは比較にならないが、當時支那としては大規模の施設に屬し、福建海軍志に「船政公署建於馬尾之山麓」、製造兵輪、設廠十有三、而輪機廠、鑄鐵廠尤爲江粵所罕見」と記してゐる。

其の創立は同治五年(一八六六年)で、大平亂の靖定後、福建は全省海軍の根據地であり、邊防急を告ぐに當り、時の閩浙總督左宗棠の奏請に基いて船政局を設け、海關稅務司たりし佛人日意格(Prosper Giquel)主管の下に馬尾山下の地幅百三十丈、長百十丈を選定し、九月左宗棠陝甘總督に轉任するに及び、沈葆楨總理船政となり、銳意畫策した。而



して佛人技師達士博を總監督とし、佛國より職工數十人を傭入れ、又英國技師をも聘用し、外國より機械を購入し、支那人技工を養成し、工作を進捗し、同六年には職工百餘人に達し、十二月初旬以來船臺の築造を開始し、前面左方百餘丈の地を劃し、船臺四箇を作り、後面左方百餘丈の地を劃し、鐵廠五箇（鐵廠、水缸廠、打鐵廠、合攪鐵器廠）を設備した。造船所の管理は後には特設の船政大臣を置かず、督撫將軍等をして之を兼攝せしめたのである。

修船渠としては、當初同治五年既に馬尾山麓の中岐に在る周圍四百五十丈の地を買上げ、外方三面に深濠を環らし、其の後光緒十二年（一八八五年）以來船渠擴張工事の計畫に着手し、經費不足の爲に停工したれど、同十六年再び起工し、同十九年に完成した（福建船政奏議中には開辦年、度を光緒十四年としてゐる。）。

造船並に設備の經費に關しては、創立當時は閩海關收入中より之を支出し、次で福建の厘金收入よりも之を補填し、當初の建造及機關費用は政府より四十萬兩を支出した外、經常費として五十萬兩を充當し、一八七六年之を實行したが、其の後減額せられた爲に、機械及勞銀費に不足を來し、經營に支障を來したが、創設當時より光緒三十三年（一九〇七年）迄四十餘年間を通じ、造船經費は八百五十二萬兩に上り、設備其他一式の費用を加算すれば、總額は一千九百二十一萬兩に達するのである。

現在の設備經營は往時に及ばないが、尙ほ使用人職工等は一千名以上を存し、設備の種類には繪事院（Drawing office）鑄鐵廠（Foundry）、船廠（Boat Shop, Carpenter Shop&Joiner Shop）、鐵骨廠（Plate and Angle Shop）、輪機廠（Machine Shop）、拉鐵廠（Blacksmith Shop）、鍋爐廠（Boiler Shop）、帆纜廠（Sail and Rigging Department）、船槽（Slip, Docking）、

船塢（Dry Dock）、儲庫（Store House）、煉瓦工場（Fire Brick Factory）等がある。

繪事院は製圖部で、船體の全部又は一部其他船機、或は鍋爐等の製圖を掌る。鑄鐵廠は船艦需要の各種鑄鐵鍋を鑄造し、又は實際船殼及機械の製造をも爲す外、船舶及機械の製造に關して準備をする。船廠は船體の製造を掌り、船舶の噸數、排水量、速度等の事項を掌り、時に或はマストの製造をも爲し、舢板を製造するときには、舢板工場を附設する。石製船臺一臺の長さは二百九十七呎、木製船臺一臺の長さは二百七十六呎あり、鐵骨廠は銅鐵の船骨、船殼、龍骨、橫梁等の製造を掌る。輪機廠は大小機械の製造及配置を掌り、現在の作業に於ける使用職工數は輪機廠に亞ぐ。船槽は船渠設置以前に之を建造したもので、一千噸級以上の船艦を容るゝに足るも、船渠築造後は専ら小船の修理に任じ、長さ三百二十二呎で、曳船機四十架、大螺絲四十條を装置した。船塢は船渠の長さ四千二十呎、幅百十呎（福建船政奏議中には石底船塢は長さ三十八丈、幅十丈、深さ二丈八尺と記してゐる）で仰筒装置に依り、相當大型船の入渠修理を爲し得る外、建造にも堪へる。使用職工は三等に分れ、一等級は二十一名、二等級は三十九名、三等級は二十五名である。儲庫は銅、鐵、石炭、其の他の船艦材料を藏置し、管理者を置いて保管する。煉瓦工場は船艦の製造及修理に使用する耐火煉瓦、煉瓦、セメント、石炭、其の他の製造を掌るものである。

左に是等諸施設の敷地面積、機械及使用職工等を示す。

繪事院	敷地面積	機械設備數	最盛時の使用職工數	現在の使用職工數
	五、八〇〇 <small>平方呎</small>	1	六〇 <small>名</small>	八 <small>名</small>



煉瓦工場	備庫	船塢	船塢	帆槽	鍋爐	電機	輪機	拉鐵	鐵骨	船廠	鑄鐵廠
七八、四〇〇	五七、二六〇	二九三、〇〇〇	一七、三〇〇	一八、四九〇	二九、六〇〇	三三、二四八	九四、四六四	七九、八九五	一五六、四〇〇	四三、九九六	五三
		四〇	四一	二二	三一	三五	三三	三三	三三	三三	三三
		九六	六〇	七〇	三五〇	三八〇	三六〇	三六〇	三六〇	三六〇	三六〇
		四五	三七	五八	一三九	五〇	二九〇	七七	一〇七	七八	七八

造船狀況を見るに、創設當初の沈葆楨時代には其の發達著るしく、沈は同治六年（一八六七年）に事務を開始し、前記の外人を顧問又は監督とし、佛人技師は艦船の建造を擔任し、英人監督は航通部の進捗に従事し、海軍學堂設置前の同八年（一八六九年）始めて長さ百九十八呎、幅二十三呎、速力十浬、一千三百七十噸の商船萬年清を建造し、其の建造費は十六萬三千兩であつた。造船所の作業は三人の佛人技師及五、六十名の補助者に依つて完成を見た。其の後同八年より十三年（一八七四年）迄五箇年間に船艦十五隻以上を建造し、中十二隻は佛人技師監督の下に竣功したが、同十二年十二月には佛人が辭職したので、新に練習した支那人技術者の手に依つて作業を進捗せしめ、其の成績は相當見るべきものがあつた。

造船成績は當初の一箇年は三隻の船艦を進水し、其の後同治十三年以降、光緒三十三年（一九〇七年）迄三十餘年間を通じ、殆んど外人の援助を藉らず、専ら支那人技師に依つて二十四隻の船艦を進水した。蓋し光緒元年（一八七五年）には、海軍練習生を特に英、佛の兩國に派遣し、造船技術の研究を爲さしめた結果、支那の新式造船事業は一時長足の進歩を爲したのである。然れども光緒三十三年（一九〇七年）より民國五年（一九一六年）迄造船事業は中止し、民國七年に僅かに砲艦二隻を建造したに過ぎない。民國元年海關收入を借款の擔保に供したので、造船所の經費支辨は省政府の負擔に移り、維持費として同額三萬弗を計上したが、名義に止り、實際の支出額は極めて少く、一箇年三萬弗を出でざるが如き状態であつたから、自ら機械は舊式の儘で用を爲さざるゝものが多く、最近は只小蒸汽船其の他の小官船の修理を爲すに過ぎない。

要するに造船所開設以來、總數四十二隻の船艦中八隻の商船及一隻の曳船を除けば、總て各種の砲艦（水雷艇を含む）である。船型は平均千噸級で、最高二千二百噸とし、建造費は最高二隻の水雷艇で六十三萬七千兩に達した。而して之等船艦の多くは既に廢滅に歸し、只僅かに十二隻の殘船を存するのみである。

民國十九年末現在の調査に依れば、八廠の船渠能力は三百二十呎迄の船舶の入渠修繕に足り、乾船渠は三百噸級迄の船舶の修理を爲すに堪へ、新造船は千噸級迄の船舶を建造し得べく、而して使用事務員は約五十名で、職工は平時六、七百人なれど、臨時には一千人を下らずと云ふ（福建船政志並海軍志、民國二十一年十二月清華學報第八卷第一期王信忠福州船廠之沿革、Chinese Economic Journal vol. V, No. 6, Dec. 1929, C. M. C., Trade R



ports, 1869, pp. 89, Decennial Reports, 1882-91, pp. 427, 1892-1901, vol II, pp. 112-2)

最近の状況に就いては、民國二十三年の中國經濟年鑑に依れば、福州馬尾海軍造船廠の施設は左の如くである。

工場設備 輪機、鍋爐、鐵骨、鑄鐵、拉鐵、木帆纜、船塢、電光等の九工場

造船臺設備

一 石船臺

長 三〇〇呎

二 船槽

長 一八二

三 小拖槽

造船編設備

一號

長 三六〇呎  
深 九三

二號

長 三六〇呎  
深 二五  
幅 六七  
深 一三

造船能力五千級の船舶を造り得る。

最近一箇年中修理せる工程は海軍艦艇以外に商船三十五艘を修理した。

營業概況

收入 二二四、五三一・七五元  
支出 三七八、五一九・〇〇

人員

技師 二〇人  
職工 八八

### 第三 厦門港

#### 一 港灣の形勢

厦門港は北緯二十四度、東經百八十度に位し、周圍三十五哩の厦門島の西南端に位し、周圍三哩の鼓浪嶼と相對し、内外兩港に分れ、其の外港は鼓浪嶼と大陸との間に介在する島の西方を云ひ、内港は厦門島と鼓浪嶼との間を云ふ。外港々界は北は厦門島の西北に在る新墾地より西北の白嶼 (South Chalk Island) を經て大陸に到る直線と、南は厦門島の南角に在る白石頭より東南に當る大擔島に到り、該島より南大武高塔を望み、同地海岸を劃せる直線を指す。内港々界は黃礁 (Thumb Island) より厦門島海岸に到る東方向に劃する直線で、北は鼓浪嶼より猴嶼の南端に到り、同島より東北に外界線を引ける直線以内に限る。

外港は海門及鼓浪嶼兩島間に存し、北口は厦門島の北端と對岸滯尾灣との間で、其の幅員一千五百米、深水部は狭少で僅かに戎克船の通路に適するが、東口は本島南端と仔尾岬間で水深く、且つ港口廣く、水先を要せずして大汽船の出



入が自由である。内港は廈門島と鼓浪嶼と相抱く所とし、長さ約二哩、幅六百七十五碼乃至八百四十碼の水道で六區に分れ、水深中央部は六十呎乃至三百呎に達し、淺きものも尙ほ三十呎に達する。

潮流は内港は漲潮時南より北に流れ、落潮時は之に反する。従つて船舶の入港するものは漲潮時には北口よりし、落潮時には南口よりする。潮汐の差は大潮時は十八呎、小潮時は十四呎餘で、潮は八月より十二月迄が最も高く、十二月より四月迄は減じ、四月には最低と爲り、八月に至りて増加する。潮流の速度は落潮大潮のとき始めの三時間は四節乃至五節、其餘の時間は二節乃至三節で、落潮小潮のときは平均二節乃至三節である。

當港の地形は深く陸地に侵入し、其の灣口には多數の島嶼散在し、自然の防波堤を形成してゐるので、四時港内靜平で、タイフーンに依るの外、風波の爲に荷役を妨げらることは稀である。只七月より十月迄はタイフーン季節であり、呂宋地方に發生した低氣壓は、年に一、二回臺灣海峡を通過して當港附近に襲來することがある。然し鼓浪嶼の西方大陸に對する處は、水底泥濘、三方山を繞らし、好個の避難錨地に當るので、タイフーン季節には各船は内港より出でて之に假泊するを例とする。海關に於ては特に之を Good Typhoon Anchorage と呼び、又暴風時は廈門島と鼓浪嶼との交通遮断されるので俗に之を Typhoon Holiday と稱してゐる。

## 二 港灣の施設

### (一) 埠頭設備

廈門港は古來天然の良港を成すので埋立工事少きも、一八七七、八年英國和記洋行は租界(一八四四年設置)海面の埋立

を爲し、其の後一八八五年初テート商會倉庫の南角及香上銀行の間に延長五百四呎のバンドを海關及附近の外國洋行前に在る既存のバンドに連接し、支那官憲は經費三萬元を投じ埋立て、次で一八八八年マルカムボ公司(Malcampo & Co.)所有の北方新地前面百八十六呎を埋立て、バンドを築造し、幅四呎の棧橋を建設した。而して一九二六年支那側は市街海面の埋立計畫を立て、殊に市街の東端より虎頭山一帯の地四萬坪の日本租界(註一)に廈門司令部内の路政署に提工部を設け、一九二八年五月提工辦事處第二段護岸工事の一部として、協定を無視し之が埋立に著手し、埋立地の岸壁は延長一千百呎、高さ滿潮時水面六呎の混泥土造りとし、一九二九年頃に埋立費用約十五萬弗を計上したが、埋立地は道路使用分を除き一方丈(一丈は我が一丈一尺一寸餘)二百元内外の市價で民間に拂下げた。更に海關前の岸壁が崩壊した爲に、之を修理すると同時に、延長一支里餘の混泥土造りの新埠頭増築工事に付和蘭築港會社と契約し、一九三三年之が完成を告げたのである(C. M. G., The Decennial Reports)。

現存する埠頭の舊造としては、廈門側の舊路頭、洪本部路頭、典寶路頭、打鐵路頭、提督路頭、磁街路頭、史巷路頭、新路頭、港仔口路頭、島美路頭、水仙路頭、媽祖路頭、瑞記路頭、魚仔路頭、草垵路頭等があり、鼓浪嶼側では鹿耳礁、西子路頭、龍頭渡、黃家渡、三埕田路頭等があり、新造としては、約三十支里の廈門側岸壁を第一乃至第九碼頭に分割し居るもの、外に、前記和蘭會社の手に依つて更に新設した大碼頭には、數隻の汽船を碇繋せしむることを得る。

更に最近民國二十六年(一九三七年)初公共碼頭の新建築を計畫し、同市電燈會社の北方約百丈の海岸を選定し、公共棧橋一箇、躉船(倉庫船Hulks)五隻を設備することにし、同處は水深く大汽船數隻を同時に收容するに足るのであ



り、其の工事費約百二十萬元を計上した(民國二十六年三月二十六日閣報)。  
主要倉庫所屬埠頭の施設を表示すれば、左表の如くである。

埠頭名	岸壁延長	干潮時水深	倉庫建坪面積	倉庫數	起重機數	錨地延長
支那航業會社 チャイナナヴィゲーション・カンパニー	七〇〇	三	五,〇〇〇	一五	—	浮橋 110(二箇)
スタンダード石油會社	四〇〇	一九	10,000	三	—	上屋及錨地長を最大 三〇(一箇) 三〇呎の船舶を碇繋
アジア石油會社	六〇〇	二五	10,000	三	—	(二朝場)

(C. M. C., Report of the Marine Department, pp. 76)

廈門港の船座數は十八箇あり、汽船長さ五百呎のもの三隻、二百呎乃至三百呎のもの十七隻、合計二十隻を同時に碇繋し得る。

繫船浮標は六錨地中第三及第四の兩區に存し、第三區には大阪商船及太古洋行所屬のもの、第四區はダグラス汽船公司所屬のものがある。各社共に之を一般に貸與しないが、協諾の上は一定の貸付料を徴し利用せしめる。

最近廈門市政府は長さ五十呎、幅十八呎の二箇の浮橋を建設し、一は廈門中山路の埠頭に、一は鼓浪嶼龍頭の埠頭に在り、兩地間渡船の往復に便した。一九三七年初同市は百萬元を計上して四防波堤の建設計畫を立て、其の經費は海關に於て埠頭料を代徴することに財政部の認可を経た(民國二十六年五月九日閩報錄、C. M. C. Report of the Port of the Marine Department, pp. 79)。

(一) 船 渠

廈門船渠は従前個人の經營に屬したものを民國十年福州海軍の所有に歸し、次で廈門海軍造船廠所屬と爲つた。現在の海軍ドック(Army Naval Dockyard)は長さ三百四十呎、幅四十呎、吃水満潮時十五呎、干潮時十二呎の船舶を入渠し得、又六十噸迄の船舶に對する一スリツブウェー及重量三百噸迄の小蒸汽船に對する一ベースがあり、又十八噸揚及十噸起重機各一臺ある(附録三)。

(二) 航路標識

航路標識中には燈臺の外に、浮標、潮流標識、礁識等がある。

(イ) 燈 臺

廈門附近の燈臺は大嶺、青嶼、東椀(艇)島、北椀島(Dodd Island)と廈門福州間海上の約中間島龜嶼に在る。東椀島燈臺は南方汕頭東海のラムコックス燈臺を溯航し、支那沿海線中第二の地位に當り、大陸より八哩半を隔てた小島に在り、一八七一年十二月十五日點火し、一九二七年改造後の光力は五十七萬燭光である。本燈臺は設置の翌年總稅務司ロバート、ハートが始めて公式に巡視したので有名である。青嶼燈臺は東椀燈臺より廈門港に向ふこと十四哩以内で、外港に入る水道の南端に當る。一八七五年十二月十三日點火し、一九二九年改造後の光力は白色八千燭光、赤色三千燭光である。大嶺燈臺は青嶼燈臺の北東方僅かに三哩以内に在り、外港に入る水道の北端に當る。本燈臺は支那人の設置に係り、幾百年を経て其の起源は不明であるが、當時稅務司の報告に徴すれば、一八六三年頃支那僧の手に依つ



て點火されてゐたものを一八六五年海關に移管されたのである(註二)。北椏島燈臺は金門島の東端に在り、厦門四燈臺の最後のものに屬する。一八八三年十月十八日點火し、一九二九年改造後の光力は六十九萬燭光である。

烏龜嶼燈臺は大陸平海を去る十五哩に位し、臺灣海峡より北航路の標識となる四箇の大燈臺の一に屬し、一八七五年十二月三日點火し、一九三〇年改造後の光力は六十萬燭光である(C. M. C., The Coastwise Lights of China, 1932)

(ロ) 浮標其他

浮標は厦門管轄區域に十箇あり、其の中厦門港に屬するものは九箇である。

潮流標識は大阪商船埠頭より約一町の龍頭と西路頭との中間及錨地より約半町餘の地點に存し、礁識は新路頭及利記路頭に各一箇を礁上に建立してゐる。標桿の總數は現在十二本ある。

(四) 水 先

厦門港の水先は強制的ではないが、港内狹隘の上に水底岩礁より成り、泥濘多く、錨地の状態に精通するに非ざれば投錨困難である爲に、各船浮標繫留の場合を除くの外は、實際水先を使用するを常とする。

船舶の入港、出港、移動、入渠に對する水先案内料は下の通りである。

(イ) 汽船又は發動機船

一千噸未満 二十弗

二千噸未満 登簿噸數一噸に付一 $\frac{3}{4}$ 仙

登簿噸數二千噸以上三千噸未満 最低三十五弗及一噸に付一 $\frac{1}{2}$ 仙

登簿噸數三千噸以上 最低四十五弗及一噸に付一 $\frac{1}{4}$ 仙

轉錨 水先人乗船のときは半額其他全額

(ロ) 帆 船

登簿噸數五百七十一噸未満 二十弗

登簿噸數五百七十一噸以上 一噸に付三 $\frac{1}{2}$ 仙

(ハ) 軍 艦

排水噸一噸に付 $\frac{1}{4}$ 仙、但し最低料金十弗を下ることを得ず

民國二十四年には水先人は英人二名、米人一名、諾威人一名あつたが、一九二七年には二名に減退した。

(五) 倉 庫

厦門港に於ける倉庫を大別すれば貸用倉庫、自家用船舶積荷保護の倉庫、船舶業者の保税倉庫及自家用倉庫の四種となる。

貸用倉庫には會社、個人等十餘種二、三十棟あり、自家用船舶保護の倉庫には太古洋行所有三棟及同行並に招商局所有の倉庫船(躉船)各一隻あり、船舶業者の保税倉庫には太古洋行及大阪商船會社所有のもの各一棟、ダグラス汽船公司所有のもの二棟あり、自家用倉庫には家根を有するものと、有せざるものとあり、スタンダード及アジア石油公司、太



古、徳記、和記、怡和、三井等外國商社所有のもの十數棟、支那側のもの若干ある。

(六) 其の他

(イ) 信號

信號はタイフーン信號及船舶入港信號があるが、時間信號はない。信號所は鼓浪嶼の丘上に在り、港内各所より之を觀望することを得べく、タイフーン信號は無線に依り香港、上海徐家匯天文臺其の他より接受し、之を税關信號所の標柱上に掲ぐる。入港船舶が信號を受けたときは應答旗を掲ぐるを要する。

(ロ) 給水

船用及飲用水は廈門水道會社 (Amoy Waterwork & Co.) より十分に供給せられ、外港碇泊の船舶に對しては、會社の船舶に依つて毎米噸に付六十五仙、内港碇泊の船舶に對しては五十仙を以て給水する。

(ハ) 船用炭及燃料油

石炭の供給は豊富であり、平時主たる炭商は三千噸乃至五千噸を貯炭してゐる。燃料油も亦同様に主たる石油會社より供給してゐる。

(ニ) 檢疫

廈門港に在る檢疫病院は南側、海口に面し、一名の駐在軍醫及男女各一名の看護人の外に、定期に三名の醫師が出勤してゐる。一九三七年二月新檢疫所が太古洋行の傍らに開設された。

入港船舶が檢疫醫の乗船を求むるときには、前橋にQ字のある旗を掲揚する。船舶は電話に依つて日中は檢疫所に、夜間は病院と通話する (C. M. C., Report of Marine Department, 1937, pp. 77-8)。

附録三 廈門船渠の由來

廈門の船渠は今日より約七十年前已に相當設備を存し、當時廈門側に在つたが、一層完全のものは鼓浪嶼に築造計畫があつた。其の構造は花崗石を以て造り、底長二百八十六呎で、平均滿潮時に吃水十六呎乃至十七呎の船舶が入渠することを得るケーソンゲートを有し、能力大なる求心唧筒を備へ、修繕用の材料としてはオレゴン松其の他の用材、眞鍮又は器具材料等を貯蔵し、大工、鍛冶等の附屬工場又は倉庫をも設け、技術部には歐洲人の監督があつたと云ふ (一八六五年) (マイヤー著)。然し現在存する新船渠と稱するものは廈門城外西海岸に在り、遠く舊英國租界北方に位し、徳記、和記、太古洋行並に支那人等が六萬七千五百弗を以て乾ドツ一箇と粗製工場を設置したもので、約千噸級の汽船の入渠に堪へるが、多く港内小蒸汽船の修繕をしてゐる。會て一八九七年に之を擴張しが三千噸級の船舶の入渠に適せしめ、職工も一時百餘名を使用した。事業不振で一時期解散した處、歐洲戰爭の結果稍活況を呈したので、一時官民合同の經營に移したこともある等の變遷を經、一九二二年福州海軍の所有に移し、廈門海軍司令の管下に入り、軍艦の修理を爲すの外に一、二千噸級商船の入渠をも爲し、又尙ほ多く小蒸汽船又は奥地通ひ小汽艇の修繕を繼續し來てゐる。

最近に於ける廈門造船廠の施設は民國二十三年の中國經濟年鑑に依れば、固定資本は約四十萬元で、工場設備は木作、機械、造爐、打鐵、鑄鐵、木模等六工場とし、造船場 (船渠) は、長さ三百四十呎、造船能力は六百噸の汽船を造り得る。同年の修理工程は海軍艦艇大小商船數隻を算した。營業狀況は收入十一萬二千四百四十二元、支出十三萬、八千百



四十元とし、使用人員は技師四名、職工百四十八名である。

(註一) 日本專管居留地設定の経緯に就いては、明治三十二年(一八九九年)十月十九日、日支通商航海條約締結後、翌三十一年一月我が邦は廈門に租界を設定せんことを提議した。當初福州將軍は廈門の地面は狹隘で、天津、上海、漢口等と異り、從來各國の商行、倉庫等隨時租界地民家と雜居し、專管區域なく、若し特に日本に之を許容すれば、後日各國も之に倣ふの慮ありとして承認しなかつたが、後利益交換を約して協定を進行し、遂に日支通商航海條約議定書第三條に依り、明治三十二年十月二十五日、廈門上野領事と福建布政司代理周との間に於て廈門日本專管居留地取極書を協定した。當時廈門市街の東端に隣接せる虎頭山一帯の地に四萬坪を日本居留地に充てんとしたが、支那側は虎頭山を越えて更に東方沙坡尾に之を設置せんことを希望し、英國租界地に連續するを以て、該地に日本租界の設置せらるるに於ては、直に影響を受くるなる事情を以て反對する所があつたが、我が強硬の主張に依り、豫定の如くに劃定せられた。而して此の境界線劃定に當つては、同地に民家及墓地が多かつた等の關係からして、同年七月支那土人は街路に投石し、罷市を實行し、次で同年八月三日の如きは、支那老女連かち成る或る一揆の爲に、日支兩國の境界線は妨害を受け、掲旗を破棄され、我が方では負傷者さへ出した様な情況であつたが、日本巡洋艦の入港に依つて事なく終末を告げたのであつた(C.M.C., The Decennial Report, 1891-1902, p. 11, pp. 123, 陳衍福建外交志)。

(註二) 大擔島燈臺の前身は幾百年前よりの支那燈臺であつたと云はれた如く、一八八〇年海關稅務司の報告に依るも同様であり、其の事實に關しては、例へば一八四三年三月の "Chinese Repository" に掲載した司令官アール、コリンソンの「廈門港の踏査」にも本燈臺の存在に就いては、何等記述したものがなく、次で一八六四年に印行した英國海軍の「支那の水先」の中にも、其の實際の地位に關して、只「其の東端に圓形の一小番屋と煙突二本があつた」と記述してゐるのみで、燈臺に關しては言及してゐない。

此の燈臺の緣起に就いては、大擔島の西北端に在つた寺廟僧侶の話題を擧ぐることが出来る。それは當處に往來して

油代を寄贈した船乗の注文に依つて、僧侶が此の寺の門にランプを掲げたのが最初の史實であるとのことである。其の後三年目に海關が燈臺を點火し、舊燈を撤去し、僧侶等は海關の新燈臺の世話を爲す爲に、月九十弗の手當を給せられた。此の事實は前の海關燈臺看守であり、現に同處に一九二二年から一九二五年迄勤務した本年七十二歳の老人の言に依れば、彼の父から聞いたことには、此の燈臺は最初は僧侶等に依つて點火されたのは事實であるとのことだ。

一八七二年始めて發行された燈臺年報に依れば、大擔燈臺の創設は一八六三年と記録されて居り、又廈門海關稅務司の一八六五年の貿易報告中に在るものが最も早い記載である。それは一八六六年一月三十一日附で「昨年燈臺が本港の入口に在る大擔と稱する六群島の一に建設された」とある。之に依つて見れば燈臺は一八六三年僧侶に依つて點火され、一八六五年海關に移管されたことが明かである。

次に往時燈臺の性質に就いては、一層不明であるが、今日の僧侶に訊ぬるに、大擔島は細長い啞鈴形を成し、狹少の部の南側に寺があつて、東南方の廣く高き處の頂上に燈臺が立つてゐたのである。而して僧侶の點火した燈臺は南京豆の油のランプで、それを島頂に樹てた竹竿に結び付けてゐた。

更に本燈臺の性質を始めて明にされたのは、一八六七年十月三十日海賊の劫掠に遭つて油ランプや反射器が竊取された時からである。地方官が竊取者を搜索したときに、三箇の反射器が発見され、燈臺を恢復したときに反射器は再び使用されたが、ランプは廣東製のものに取り替へられた。一八七二年の燈臺表に依れば、石油ランプの一種を使用する様になつたのである。

右の寺廟は康熙二十四年(一六八五年)の創建に係ると云はれ、船乗りが毎年三月に巡禮する爲に媽祖を祭つたのである。丘陵の下には城砦の跡があり、現在でも見張塔、城門、外廓等の石が既に取り去られたのを明かに認め得る。

青嶼島の砦壘同様彼の國姓爺が廈門の外面防禦の爲に建設したと傳へらる(C.M.C., The Coastwise Lights of China, 1932, pp. 88-89)



## 第四章 金融

1110

### 第一節 幣制改革前

#### 第一項 福州及廈門の金融

#### 第一 福州

#### 一 金融機關

#### (一) 外國銀行

#### (イ) 香港銀行(滙豐銀行 The Hongkong & Shanghai Banking Corporation.)

同行は香港に本店があり、福州には支店を設け、外支巨商を顧客とし、主として外國商人の茶爲替を取組み、臺灣銀行が圓爲替に對し獨占的地位を占めたと同様に、磅及弗爲替に對し獨占的地盤を有し、其の取扱高一九三四、五年頃年三百萬弗と云はれる。又革命後は稅關收入をも取扱ひ、其の額は一箇年約百五、六十萬弗に達する。他の地方の支店と異り、當地に於ては紙幣を發行せず、貸出は地方不安の爲に殆んど之を差控えた。利子は支那銀行に比し低率である。同行は茶業の盛時には著しく活躍したが、近年は其の營業不振である。富者階級には財産の安全を計らんが爲に、無利子で預金を爲すもの或は通貨の對外價值不安定の爲に、同行發行の送金手形を買取り之を所持するものがあつた。銀行

員としては幹部に二名の外人、支那人買辦及書記十餘名が居る。

#### (ロ) 臺灣銀行

當地臺灣銀行支店は明治三十八年七月一日の開設に係り、一時は豊富な資力に依り、爲替、貸出共に積極的活動をなし、殊に革命後には錢莊に對しても親銀行の地位を占め、預金の如き著しく多額に上り、貸出、買爲替等の資金は本店よりの供給を仰がずして足りた。其の後大戰後の恐慌と共に資力十分ならず、近年は日本内地、臺灣と輸出入貿易金融を主とし、新規貸出は地方不安の爲に之をせず、自ら往時に比して業務を縮少したが、只圓爲替取扱の業務は他の追隨を許さざるものがあつた。例へば一九二六年は預金百二十萬元を占めたが、其の後一九二九年には約半減した。輸入手形も一九二六年には相當あつたが、其の後減退し八十萬元臺である。その他爲替は相當額に上り、一九二八年以降三年間を通じて各年共百六十萬元臺に達した。但し銀票は明治三十九年三月以降、番票は同年十一月以降發行して來たが、其の後排日貨其他革命運動の進展に伴ひて減退し、殆んど其の跡を絶つた。

滿洲事變以來の日貨排斥に係る邦人の不況を救済せんが爲に、同行は一九三五年五月より中小商業資金の低利貸付を實施したことは多とすべきも、其の範圍局限せられ十分に効果を收め得ない。

#### (ハ) 渣打銀行 (The Chartered Bank of India, Australia & China)

本行は革命前には香港銀行と相對し、歐米向茶爲替の買付及外國茶商より支那茶商に對して前渡すべき資金を供給し相當活躍したが、革命後は關稅收入を取扱ふに至つた香港銀行の爲に壓倒せられ、一九一八年九月以後は實際其の營業



を中止し、當地茶商の天祥洋行を代理店として繼續して来たが、茶及雜貨輸出入の内約五十萬元臺の爲替を取扱ふに過ぎざるが如く、殊に近年茶業の不況に伴ひて其の存在を疑はるゝに至つた。

(#) 美豐銀行 (The American Oriental Bank of Fukien)

本行は米系に屬し、一九二二年五月の創立に係り、福州に本店を置き、資本金二十一萬弗であるが、出資者は主として米人で六割を占め、他は支那人である。支那側の大株主は革命時福建省財政廳長であつた陳之麟で、當時同行は陳の銀行なりと迄傳へられた。營業は預金貸出を主とし、又銀の賣買をも爲し、主として當地造幣局に賣却する。爲替の取引もあれど極めて少く、又支拂手形を發行する。銀行員は二名の外人と十數名の支那人から成る。

同行は從來より其の營業成績良好ならず、一九二九年二月には反陳派の策動に依つて取付に遭ひ、後一時小康を得たが、銀安に依る財界の不況に伴ひ、其の銀行の内情不安なることが漸次曝露され、同年十一月には五十弗の拂込株は僅かに一弗に下り、外人側も所有株を投出し、陳に引受を迫り、陳は己なく一株一元を以て全部引受け、陳個人の銀行化するに至つた。偶々盧興榮(盧興邦の弟)の不正預金(三萬弗)拂戻強要事件があり、一方大株主たる上海の美豐銀公司の同行債券處分の提議等があり、以來其の營業を停止したものである。

(ホ) 中法銀行 (Banque Industrielle de Chine)

同行は一九一九年九月當地に開設し、一時信用を博し、多くの顧客を吸収したが、翌一九二〇年には不安の風説があり、一九二一年には無警告に支拂を停止し、其の後復活しない。

(二) 支那新式銀行

福州は前清時代に關稅收支の取扱を爲す爲に稅關銀號があり、政府の出納を爲す官銀號があり、官銀號は特別功勞あるもの、又は多額の納金をしたものに許可し、官金の預入は殆んど無利子か又は甚しく低率であるので、官銀號の利益は莫大なるものがあつた。光緒三十年(一九〇四年)には福建官錢局を設立し、宣統三年(一九一一年)には福建銀行と稱した。革命後は從來の官銀號を廢止し、福建銀行は民國二年(一九一三年)福建國庫規定を設け、國庫關係の金銀出納を司り、其の他一般銀行業務をも營み、又番票を發行して政府の支拂に使用し、一時其の發行額は三十餘萬兩に達したことがある。内部の組織は舊式銀行たる錢莊に異る所なく、錢莊の親銀行たる地位に在つたが、次で一九二二年廣東軍變入の政變に依り、當地督軍李厚基が失脚した結果遂に閉鎖した。其の後省政府の機關銀行として、資本金二十五萬弗(實際は約十萬弗)を以て福建省銀行を開設し、兌換紙幣を發行し、市中に流通せしめたが、其の流通は不良で、日中は市場に幾分の流通を見るも、午後には殆んど還收せらるゝの状態であつた。

現に新式銀行として營業を繼續するものには、前清時代よりの中國銀行支店、交通銀行支店及國民政府の中央銀行支店がある。中國銀行支店は北京政府時代と異り、近年は本支店の區別なく獨立分離し、若干上海、香港間の爲替取引を營み、支那銀行中最も信用があり、紙幣を發行し、市場の流通多きも、其の發行高及準備高等は公表しない。

其の他民國十七年七月開店の東南銀行あれど、一般錢莊に異ならず、紙幣の發行あるも其の發行高、準備額等は極めて少い。其の他當地の新式銀行は何れも民國二十三年以降の設立に係り其數八行あり、漸次増加の傾向がある。



近年支那銀行の營業を見るに、省政府に對する貸出額最も多く、其の所在地は何れも萬壽橋通りの中心地なる南臺又は下杭街等の股賑なる中樞地で、店舗は瀟洒な新式行舎であり、之に反し外國銀行は行舎古く、其の位置甚しく市の中心地より偏在して居る。而して中國銀行は預金總額約三百萬元、貸出金總額約三百五十萬元と推定せられる。尙ほ下記支那銀行の民國二十三、四年頃の營業狀況を見るに、省政府に對する貸出額最も巨額に上り、農村投資の如き農民銀行の四十萬元あるのみである。

省 政 府	中 央	中 國	交 通	實 業	東 南	農 民	辛 泰	合 計
省 政 府	三〇〇 <small>千元</small>	一、〇〇〇 <small>千元</small>	一〇〇 <small>千元</small>	四〇 <small>千元</small>	二、〇〇〇 <small>千元</small>	一、九〇〇 <small>千元</small>	一、八三〇 <small>千元</small>	一、八三〇 <small>千元</small>
商 業	一、〇〇〇 <small>千元</small>	一、〇〇〇 <small>千元</small>	一〇〇 <small>千元</small>	一八〇 <small>千元</small>	六〇 <small>千元</small>	一、三〇〇 <small>千元</small>	一、三〇〇 <small>千元</small>	一、三〇〇 <small>千元</small>
工 業	一、五〇〇 <small>千元</small>	一、五〇〇 <small>千元</small>	一〇〇 <small>千元</small>	一、五〇〇 <small>千元</small>	一、五〇〇 <small>千元</small>	一、五〇〇 <small>千元</small>	一、五〇〇 <small>千元</small>	一、五〇〇 <small>千元</small>
農 業	三〇〇 <small>千元</small>	三、五〇〇 <small>千元</small>	二〇〇 <small>千元</small>	四〇 <small>千元</small>	三、八〇〇 <small>千元</small>	四、五〇〇 <small>千元</small>	二、五〇〇 <small>千元</small>	五、一二〇 <small>千元</small>
計	三〇〇 <small>千元</small>	三、五〇〇 <small>千元</small>	二〇〇 <small>千元</small>	四〇 <small>千元</small>	三、八〇〇 <small>千元</small>	四、五〇〇 <small>千元</small>	二、五〇〇 <small>千元</small>	五、一二〇 <small>千元</small>

中國銀行の利子は左表の如くである。

貸 出	證 書 貸 付	百 元 に 付	日 歩	二 仙 五 厘 — 七 厘
當 座 貸 越	同	同	同	三 仙

手 形 貸 付	同	同	三 仙 二 厘 — 五 厘
手 形 割 引	同	同	三 仙 三 厘 — 五 厘
預 金			
定期預金	銀 勘 定	年 六 分	六 ヶ 月 四 分
當 座 預 金	同	年 二 分 — 二 分 五 厘	
特別當座	同	年 四 分	

(三) 錢 莊

錢莊は舊式支那銀行で、從來支那人間に於ける唯一の金融機關である。從來番票其の他の莊票を發行し、兩替の賣買、預金、貸出、割引等一般銀行業務を營む。

從來福州の錢莊は、番票發行の有無に依つて大小二種に分れてゐる。又番票十萬元内外を發行するものを一等錢莊とし、三萬元乃至六萬元程度を發行するものを二、三等錢莊とする。或は資本額の多寡に從て三等級に分つことを得る。番票を發行するものは、之を出票店又は大錢店と云ひ、單に兩替を爲すに止まるものは之を錢樣店と云ふ。但し後者は番票の代りに直に處理せらるゝ一種の信用證券たる回票を發行する。從來番票を發行し、信用ある錢莊は四十軒以内である。

錢莊の資本は組合出資に係り、錢莊中には從來資本二百萬元に達すると謂はれたるものと、實際額より遙かに少



い。今一九三〇年に於ける錢莊を資本額に依つて分類すれば下の如くである。

一等錢莊 公會は資本額十五萬元、昇和、祥康、隆慎、恒春、泉裕、恒宜、新春、通源、崇吉は資本額十萬元、天泉、源餘は資本額八萬元、仁春は資本額六萬元である。

二等錢莊 瑞餘は資本額五萬元、昇餘、公昌、資豐、天吉、久和、晋餘は資本額四萬元である。

三等錢莊 阜通は資本額三萬元、瑞春、厚光、長餘、源隆、資春は資本額二萬元である。

以上の中、昇和、恒宜、恒春、隆慎、崇吉、源餘、昇餘、久和、天吉、資豐、源隆、資春等は従前より其の名を知られてゐる。其の他錢莊の發行能力の貧弱なもの及全然發行しないものを合算すれば、其の數は百數十軒に達する。

近年木材及茶の貿易は衰落したにも拘らず、福州の貨幣市場又は錢莊の業務に對して著しき影響を見ず、殊に錢莊の營業は繁盛を極め、錢莊の多くは一は番票又は其の他證券の發行に對し、一は貸出に對する利子に依つて相當利益を収めた。信用ある錢莊から發行した番票は、現銀同様に一般の信用を博し、福州の有産階級は何れも相當額の番票を有し、其の發行錢莊の手に回收せらるゝ前に長期間流通しつゝある。但し小錢莊から發行した番票は、長く市場に流通せず、朝に發行し、交換の午後後には發行錢莊の手許に戻るが如きことは稀でない。而して錢莊は貸出に依つて相當の利益を収め、大錢莊に至つては預金利子一箇年一割以下を支拂ひ、貸付利子は一箇月一分六厘五毛を得るが如く、小錢莊も亦兩替、爲替等の業務に依つて利益を得つゝある。斯くして福州の資本家は銀行業に向ふものが多く爲つたので、一方錢莊は規定を設け、總商會又は錢莊組合の補則を以て、一時其の數を四十五軒に制限した結果、新錢莊を開設せんと

するときは、從來の錢莊の閉店を俟ち、又は他錢莊の財産及營業權を買收せねばならぬ。其の何れの場合に於ても、開設資本は高額に達し、新に開業すると舊錢莊を買收するとを問はず、福州總商會に登記手数料六百元の外、金融維持會に納入する準備金として三千元の支拂を要する。

而して新錢莊は又錢業研究所の會員たるべく、入會手数料三百元を納入するを要する。錢業研究所は百餘年前から存し、其の業務は金融維持會の例と異り、主として會員間の爭議調定を爲し、又は會員の爲に地方官廳に交渉する。近年福州の錢莊は、其の營業狀態の如何に拘らず、官憲より苛誅せらるゝを以て、従前の如き有利な地位ではない。官憲は經費不足の際には錢莊に對して貸金を強要し、錢莊團體が是等貸金を承諾するときには、各錢莊は其の財力に應じて之が負擔を忍ぶのである。

錢莊の業務は、前記の如く番票を發行し來た外、預金、貸出を主とし、爲替及兩替を副とする。

番票は後述の如くに一九二八年中に廢止せられ、大洋票を發行しつゝある。預金(存款)には隨時存款(當座預金)、定期預金の二種があり、貸出(放款)には又當座貸及割引手形の二種があり、爲替の取扱は主として厦門及上海に對し、其の他香港、臺灣、南洋方面又は福州の上下流地方に對しても之を爲す。

錢莊は大取引に於ては新式銀行に及ばないが、外國銀行等の危険視する事業に對しても、對人信用に依つて金融の便を計り、又當地貿易に裨益すること尠少でなく、獨り臺灣貿易關係でも數十萬元を運轉すると云ふ。預金利子の如きは、外國銀行に比し著しく高率であるものを除くの外、小取引に對しては寛大の條件を以て放資し、缺くべからざる金融機



關であるが、一方政府の幣制改革に伴ひ錢莊の基礎を確實にせんが爲に、大洋票に對する發行準備を設定すべきこととしたので、舊正月前後には仁春、恒泰、晉餘、源長、厚光、長春、崇豫等の錢莊は、遂に紙幣の發行を停止し、又其の回收に努め、且つ各錢莊とも互に警戒し、手持の他錢莊發行の紙幣の取付を爲すに及んだ。小錢莊並に之と關係を有せる中錢莊も手許行詰を生じ、協源、恒餘、開泰等は相繼いで倒閉し、他面一般商人側も一九三〇年秋以來、銀價暴落の影響に依つて打撃を被り、舊正月後に於て新春、恒吉、宜和等の布店及永利、福泰、永隆、正隆等の木行等は倒産し、尙元昌、雲章等の如き整理中に屬するものもある。其の群小の店舗にして不況に陥り、破産したるものも枚舉に遑あらずと稱せられる。一九三〇年上半年中に於て破綻を來した各地錢莊を舉ぐれば、下の如くである。

直路	倒閉したるもの	一軒
	休業したるもの	四軒
横路	倒閉したるもの	一軒
	休業したるもの	三軒
橋南	倒閉したるもの	三軒
	休業したるもの	一軒
城内	倒閉したるもの	三軒
	休業したるもの	三軒

合計 倒閉したるもの 三軒  
 休業したるもの 十三軒

現に營業をなすものは、下の如くである(括弧内は元で表した資本額とし、大洋票を數倍額發行すると云ふ)。

- 直路 晉餘(五萬)、資春(四萬)、復餘(八萬)、派餘(八萬)、崇豫(十萬)、謙裕(十萬)、瑞裕(十萬)
  - 横路 天吉(六萬)、崇康(八萬)、長餘(三萬)、隆慎(十萬)、隆祥(五萬)、泉裕(十萬)
  - 橋南 昇和(十萬)、厚餘(八萬)、福餘(八萬)、新春(十萬)、公昌(三萬)
  - 城内 天泉(十萬)、久和(六萬)、祥康(十萬)、恒宜(十萬)、資豐(二萬)
- } 二十三軒

尙ほ同年六月末に於ける錢莊の金利を示せば、左の如くである。

當座貸日歩五仙五厘、割引手形日歩三仙五厘、預金利率日歩二仙—二仙五厘

而して錢莊は金融界の動搖後、何れも營業を手控えた關係上、資金吸收の要なく、従つて預金利率の利率も約五厘方低下したが如く、近年一般に臺灣銀行、香上銀行等外國銀行に預金するものが著しく増加した。

其の後幣制改革前の狀況を見るに、總數約六十軒で、單に兩替のみを營む者は約五十軒あり、資本金は一、二萬元豪ものが最も多く、中には十萬、二十萬を擁するものもある。尙ほ錢莊發行の直票流通額は約八十萬元に達するものがある。

斯くの如く金融機關としては大なる勢力を有した錢莊も、其の貸出は無擔保又は不動産擔保に依るもの多き爲に、近



年の如き不動産の値下り、且つ不況深刻化に依る債務者の倒産者續出し、錢莊は債權回収の途なく、金融に梗塞を來たし、一九三四中に閉店數九店を數ふるに至つた。此の破綻錢莊中には昇餘の如く二十年の歴史を有する老舖があり、又新春の如く預金十七、八萬元、貸出二十餘萬元に達するものもあつて、經濟界に甚大な影響を及ぼしたのである。

尙經營を縮少して再び開店するものもあるも再起は覺束なく、年々其の數を減じ、新式銀行に其の地盤を侵蝕せらるる有様である。政府としても新たな商號に依る錢莊の開店を許可せざる方針を採つた。

#### (四) 典 舖

本省の典當は原と乾隆年間には大、小典戸に分れ、資本五百兩以上を大典と云ひ、五百兩以下を小典と云ひ、大典は二分の利子で二十六箇月を満期とし、小典は二分四厘の利子で二十四箇月を満期とした。清末宣統三年(一九一二年)現在各縣にある總數は四百二十七戸で、税金は二萬一千三百五十兩を納付した。而して各縣中最も多きは詔安縣の五十四戸とし、惠安縣の三十八戸、晉江縣、仙遊縣の各三十七戸、福清縣の三十六戸、閩侯縣の三十三戸、同安縣の三十五戸等が之に亞ぐものである(福建財政)。

典舖は一人若くは數人の出資に依つて經營する庶民金融機關で、動産を擔保とし、資金を融通するは、本邦の質屋と同様である。現在約二十軒を存し、資本金二、三萬元程度のもが多く、資本總額六、七十萬元と見られる。金利は十元に付一箇月二十四仙の高率である。

近年福州の典舖は三十七軒あつたが、民國十一年迄は入質期間は三十箇月、利子は毎月二分であり、其の後は期間は

十八箇月に短縮し、利子は表面上は二分四厘と公稱すれども、利息以外に抵補(銀と豪伏との換算相場)と稱して、一元に付毎月六厘づつ附加するから、實際の利率は月歩三分迄利上を爲した。民國十九年厚安典舖は顧客を吸收する爲に、質額八元以上のものは月利二分、十六元以上のものは月利一分六厘に、質額多き程利率を低減することにしたが、八元以下のものは従來通りとした。同業者は厚安の獨斷に對し、故意に同業規約を破壊し、利益を獨占せんとする者であると爲し、厚安を相手取つて訴訟を起したが、數年経ても解決を見ず、只厚安に被せた當好の二字は、民衆の口癖の様に殘されてゐる。

各典舖の資本は恒生の四萬元及即成の三萬六千元を最高と爲し、其の他は三萬元以下が多數を占めてゐる。資金の運用は大抵錢莊の融通を頼りとする。例へば某典舖は某々錢莊(普通四、五軒)と取引關係があるとすれば、其の錢莊の屋號を必ず典舖内の窓口前に掲示し指定してあるから、質受者は必ず其の指定錢莊の紙幣を使用しなければならぬ(典舖から出た其指定錢莊の發)故に福州では城内の典舖は南臺錢莊の紙幣を使用せず、南臺の典舖も城内錢莊の紙幣を使用しないのが習慣である。注意しない質受人は、指定錢莊以外の紙幣を持參して、受取を拒絶されることが屢々あり、已むを得ず附近小錢莊(兩替屋)へ走つて、其の指定の紙幣と兌換し、一元に付銅貨二、三枚(一仙位)の兩替料を損しなければならぬ。

十年前に在つては、質物の受出率が十分の七、八あつて、相當の利益を擧げたが、最近の受出は十分の二、三に過ぎず、毎月の流質品は山積し、大口の卸先がないので止むなく自ら拍賣場を附設し、之等流質品の投資を兼營せねばなら



ぬ。投資の値段は質入額の九掛しかないから、入質者は態と質受を怠り、拍賣場へ行つて投資物を買ふ様になる。最近各典舖は殆んど損失せざる者はなく、閉鎖廢業する者續出し、殘存業者も或は規模を縮小し、或は質貸率の低下何へば十元價値のものに對し、從來四、五元まで貸すのを僅か一、二元しか貸さないと云ふ風に緊縮してゐる。

要するに福州典當業は、近年未だ閉鎖せざるものもあるも、新設のものなく、臺灣籍民開設の私押(典當公會に加入しない私設質屋)は、時勢の要求に應じて漸次頭角を露し、遂に三十數軒の多きに達してゐる。私押の期限は一箇月乃至四箇月、利息は月歩五分乃至三、四割の高利なるも、質貸率が比較的高價の故に貧民は喜んで之に入質する者が多い。最近私押(小押とも云ふ)は別に屋號はなく、外觀は兩替屋の如く、内部も簡單で典當業らしい造作を施してゐない。高利を以て衣服類の入質を取る外、質札の又質入も取つてゐる。大抵質札の額面一元に對し一角以内を貸付け、期限は二十日間位、満期に至り受出さないものは、其の質札を以て典舖より質物を受出の上、任意に之を處分することに爲つてゐる。此の外に贖押と稱して専ら贖物の質入を營むものがある。時間は早晚を論ぜず、隨時其の門を叩いて入質することが出来る。期間は一箇月位、利子は日割計算で、一元に付毎日十文であるが、臺灣籍民なるが故に之を禁止する方法がなかつたのである(民國二年八月版密公) 辭著典當論

二 通 貨

(一) 硬 貨

福建に於て古來鑄造せられた硬貨は、各省と同様の銅貨で、造幣局の設けられたのは明代以前に在る。福建通志に依

れば、明萬曆五年(一五七七年)寶源局(芝山寺に在る)を増建すと記して居るを見れば、其の起源は遙かに古い。清順治六年(一六四九年)再び造幣局を設け、同十七年以來寶福局と名づけ、康熙十九年(一六八〇年)漳州府に鼓鑄局を開設し、同二十四年福建の錢文頗る雜駁の爲に、所轄州縣は前代の舊錢を一切銷毀したことがある。同二十八年臺灣に造幣局を設け、同年福建巡撫張仲舉の疏には、臺灣は海外に孤懸し、郡縣を建設して以來、民間尙ほ偽錢を用ゆるが故に、制錢式様を頒發し、開爐鼓鑄し、次で同三十一年鑄造を停止したのである。

又福建寶福局の鼓鑄に關しても、時に廢興があるが、咸豐三年(一八五三年)寶福局には兩爐を増設し、當十、當二十、當五十、當百の大錢を試鑄した。次で同治四年(一八六五年)同局に於て銅錢四千三百二十萬箇を鑄造した。新造幣局は清末から開設せられたものである。左に當地流通の新舊内外通貨に就いて概述する。

(イ) 銀 貨

福州通用の銀貨には從來外國銀貨及支那銀貨がある。外國銀貨の通用は舊貨と共に比較的良値の爲に、一九三四、五年頃には其跡を沒したのであるが、其の起源は開港前に在つたもので、既に十六世紀の終頃、西班牙は比島を根據として南支那と通商し、廣東から廈門地方に西班牙の貿易銀を多く輸入したのである。福建省例の乾隆三十四年(一七六九年)の記録中には、内地僻邑は紋銀缺乏した爲に、番銀一員を紋銀六錢として使用せしめたと記し、次で開港後道光、咸豐時代より墨銀の外に新嘉坡銀等が通用せらるゝに至り、同省例には咸豐七年(一八五七年)新到騰番と捧番と一體に通用するを記してゐる。蓋し咸豐三年廣東に於ける先例に則つたもので、同奏文中には「各國洋商携帶の騰番銀色は捧



番に下らず、光潔完全之に過ぐ」とあつたが、現銀缺乏した爲に、應番と捧番とを一律に行用せしめ、福州政府は英米二國領事と會同し、各商人をして之を使用せしめた外に、臺灣内地各屬にも普及せしめ、海關税としては咸豐六年九月より同七年八月迄に、南臺一港の銀番税額合計四千三萬六千兩中、紋銀三十萬九千兩に對し、應番銀十二萬七千兩を占めた。銀番は實質差なきも、當時錢舖等は口實を設けて八二折或は九二折とし、貼水(プレミアム)を附したので、貼水を禁止し、一律通行の諭告を發したことがある。當時の新嘉坡は英國王ウィリアム及ジョージ四世の刻印があつた(近年迄はエドワード七世の刻印に屬するものが通じた)。

福州に於て鑄造した支那銀貨には、開港前の道光十三年(一八三三年)西班牙弗と略同形の定紋銀餅を鑄造し、其の量目は七錢二分で、表面に壽神像(壽星)があり、其の左縁に道光年鑄、右縁に足紋銀餅、上部に庫平柒貳の銘を附し、裏面には三足の鼎を畫き、臺灣發行の意を表示し、嘉義の文字を刻してゐる。其の量目は四一七・四グレインとするも、粗造なので一八四二年頃には其の價値は低落し、一八四五年には正量に比して五%下つた。又漳州では道光二十四年(一八四四年)漳州軍餉を鑄造した。同貨の表面上部には足紋、下部には通行の刻印があり、裏面には漳州軍餉の刻印があり、量目は七錢四分とするも、忽ち十五%を低落し、自ら流通市場から其の跡を没した。是等兩種の銀貨は、福建及臺灣に於ける軍隊に對する支拂用の爲に鑄造したものである。

今當地通用の各種銀貨を擧ぐれば下の如くである。

龍銀(Dragon Dollars)

福州に於て龍銀、龍番又は龍洋と稱するは、日本政府鑄造の圓銀のことで、表面に龍紋が

あるので之を名づけた。恰も龍紋は支那人の嗜好に適し、品位量目共に優れ墨銀を凌駕し、當地の銀貨流通高中一位を占め、龍銀千枚は新議秤で七百四十二兩半であつたから、相場は常に七百四十二兩半から七百四十八兩位の間在り、殊に茶季に至れば、茶商が原産地の買付には必ず之を携帯した爲に其の需要を増加し、一時相場騰貴し、龍銀相場千枚に付七百四十五兩のとき、福州弗は一千四弗三仙八厘に當つたことがある。然れども近年茶業の不況と同時に、大阪に於て鑄造せざることとなり、一方支那人の政策上又は營利上、市中に流通するものは、漸次支那貨幣に改鑄せられたので、既に一九〇二年福建官銀局は龍銀を鑄造し、後一九二四年福州造幣廠は一定數の弗貨を鑄造した。一九三一年五月頃の状況を見るに、孫、袁首銀と共に流通、品質良好の爲に一弗十一仙位で市中に取引されたが、外國銀行は無取のものに限り銀一弗として受入れ居るが故に、臺灣銀行支店の如きも亦同様の取扱をしてゐる。

數年前龍銀の流通時代即ち孫文弗の流通僅少の時代には、市中取引には日本舊一圓銀貨も多額に流通したが、舊一圓銀貨は優良の爲に墨銀と共に鑄造して上海等に移出され、又は小銀貨鑄造用に供せられ、其の後は市場取引に散見するのみで、數年前に市場流通高無取及有傷を合して二、三千圓に過ぎない。又死滅並に奥地所在のものを加算して漸く一萬圓程度を出ない様であつた。

墨銀(Mexican Dollars)

墨銀は光洋、光鷹又は鷹洋と云ひ、古來鷹番と稱せられたことは前述の如く、表面に鷹圖

のあるに因て之を名づけたのである。近年は閩江下流の魚類買付に用ゆる外、一般商取引には使用すること殆んど稀である。又墨銀は上海の通貨と爲つた關係上、上海に對する爲替の決済困難な時、又は上海宛爲替率現送費以上に高き



場合には、偽替決済の手段として上海に現送せられ、時々其の需要を増加したることがある。然れども當地墨銀の流通高は少いから相場は常に高く、一千枚は新議秤の約七百四十四兩で、七百四十四兩より七百六十兩の間を上下した。而して新墨銀は雜銀として取扱はれるのみであるから、相場に依つて賣買せられることがなく、墨銀一千枚七百四十九兩五錢のとき、福州弗は一千十弗六仙五厘に當つた。

英銀(Hongkong Dollars) 英銀は主として香港に流通する新鑄銀で、當地に於ては英洋又は杖番と稱する。杖番と云ふは背を戴き、槍即ち杖を持つる武士の立像を印するが爲に之を名つけたと思はれる。従来日本圓銀と其の用途同じく、其の需要も多く、一千枚の量目は一新議秤の七百四十二兩八錢に當る。而して市中の需給に應じて相場に異同あることは勿論であり、常に其の高低は龍銀と歩調を一にした。英銀一千枚七百四十四兩五錢のとき、福州弗は一千三弗三仙であり、近年の流通高は前二者と同じく極めて少かつた。

雜銀(棒番)(Foochow Dollars) 雜銀は前記の如く従来棒番と稱せられ、又棒銀と云ふ。支那各省の鑄造圓銀の外、損傷多く銀一枚として通用せぬ墨銀、龍銀、英銀等雜多の銀貨を云ひ、其の毀損方法には雜多のものがあり(Chopped Dollars, Punched, Cut, Broken, Scooped, Scraped Dollars)、所謂チョップ弗と云ふのは之を駝背銀と稱してゐる。雜銀は福州通用銀及錢莊の發行に係る七兌番票の基礎であり、又錢莊は番票發行準備としたこともある。福州通貨一千弗の手形を以て錢莊及銀行に取付くるときは、新議秤を以て秤量した雜銀七百四十一兩六錢を受取つた。而して雜銀は福州通貨として墨銀、香港弗、海峽植民地銀、印度支那銀、比島ペソ、日本圓銀等十數種で、一千弗を混じ一袋として授受する

を例とした。近年一時は福州に於ける雜銀の流通高は、銀行手持を加へて約百三、四十萬弗と云はれた。

一九二八年省政府は、財政廳長陳煥焜をして幣制改革を實行せしめ、福州通貨の標準を國幣となし、個數授受に依ることに改めたので、雜銀は標準通貨たる性質を當然失ふべきも、従来雜銀は一般商取引に直接授受せられず、銀行を介しての決済のみに使用せられた爲に、其の存廢は一に之が取引中心を爲した香上銀行の態度如何に依つて定まつた。然れども當時同行は雜銀手持二十萬弗以上に達し、之を鑄潰すことの損失を虞れ、依然同制度を維持し來たが、漸く一九二九年七月一日以降同制度を廢止し、各銀行も亦之に追隨し、漸く福州に於ける通貨制度は大洋銀に統一せられたのである。

大洋貨(Chinese Dollars) 大洋票には袁世凱弗、孫文弗(中山幣)及船幣の三種があつた。

袁世凱弗は袁世凱の胸像を現はした表面の上方周圍に「中華民國何年」とし、又裏面に花環模樣物(嘉禾)の中に「一圓」と記してあるもので、民國三年二月の國幣條例に依り、同年十二月天津及南京の兩鑄造廠で造られたものであるが、其の他の各省でも鑄造され、殊に漢陽製のもの相當流通した。量目は二六・八八瓦、品位は八九%で不良であるが、自國の鑄造貨として良惡の鑑別は他に比し比較的容易である外、支那人の營利的政策もあり、却つて良質の銀貨を驅逐し、近年市場に多く現はれた。

中山幣は表面の胸像は孫逸仙を現はし草花模樣を挟み、上方に「中華民國」、下方に「開國記念幣」と記し、裏面に花環模樣物(嘉禾)の中に「一圓」、其の外側に★Memento★Birth of the Republic of China と記してある。民國十六年よ



り二十一年に互り南京及杭州兩造幣廠で鑄造されたものが數十億枚と稱せられた。其の量目は二六・八六瓦、品位は八九％である。民國二十年一月下旬には銀行の調節を計らんが爲に、福州に約四十萬弗の移入を見たことがある。然れども當地では大洋票其の他紙幣が漸次流通するに至つた爲に、銀貨の流通は少く、同年五月頃に僅かに二十萬弗程度の流通に止つたのである。

船幣は表面に孫逸仙の胸像を現はし、上部に「中華民國二十二年」、裏面は二帆を有する戎克の航行する圖を挟み、右方に「壹」、左方に「圓」を表してゐる。

尙ほ裏面の戎克の外に洋上を出る旭と上空を鷲鳥が三羽飛翔してゐる模様を出したが(民國二十一年鑄造のものもある)、此の鑄造は五萬枚に過ぎず、翌年亞米利加合衆國に造られた打型に依り、上海に於て改鑄せられ、標準元銀として流通を見た。其の品位は八八％である。

小銀貨 福州市場に流通する小銀貨は從來五仙、十仙(一角)、二十仙(二角)の三種で、本省の外に廣東、江南、湖北等、外省鑄造の小銀貨及香港の小銀貨も通用した。又鑄造所別に依つて之を廣角、福角、官角、新角の四種があつた。

廣角は一八九〇年始めて廣東造幣廠で鑄造し、各省にも之を鑄造し來り、市中に流通するものは甚だ少いが、市外の縣鎮では却て福建鑄造のものよりも多かつた。

福角は素と當地紳士孫葆楨の私設した銀元局の鑄造に係るもので、其の品位は銀八二、銅一八の割合であるが、後には品位を下げ七五、二五の割合迄にし、相場は自ら低落した。同銀元局は一九〇〇年福建總督の官營に移り、福建官

銀局と改稱した。造幣廠の鑄造銀貨は官角と稱し、品位は福角に比して稍優つた。一九〇二年二角、一角半及半角の補助銀貨(輔貨)を鑄造し、官銀局は小銀貨を濫鑄した爲に、小銀貨の價格を著しく低落した。一九〇六年一時浙江造幣廠に歸併したことがある。次で一九一〇年末全然之を閉鎖し、約十年間鑄造を中止したが、革命時の一九一二年頃、福建都督府鑄造並に福建銀幣鑄造の庫平一錢四分四厘の中華元寶なるものがあつた。而して革命後省政府は財政困難の爲に、一時新銀貨たる新角を鑄造したが、其の品位は福角に比して劣つた。而して一九二四年再開した兵工廠及馬尾の支局に於て、粗惡の補助貨を鑄造することに努めたれど、是等新銀貨の流通は陸海軍の勢力區域に限られた。而して其の純量は標準量より下落し、量目及純分共に統一を缺き、純分は銀五〇％乃至三〇％の間に在る。福建省政府は福州造幣廠に於て鑄造した貨幣は、法貨として通用すべき旨を公布したれど、不正な商民は幣制の紊亂を利用し、更に低價の銀貨を偽造して益々幣制を惡化せしめた。當時小銀貨を鑄造したのは福州造幣廠の外に延平、沙縣、尤縣、馬尾等の各支局であつた。

一九二五年秋又福州造幣局に於て二十仙及十仙の新銀貨を鑄造し、其の價格は豪伏弗に對して十進法に依り、又十仙貨は百文に當れど、忽ちにして價格低落し、六十文臺に下つたことがある。政府は是等銀貨の流通を擴張せんが爲に、一九二六年二十仙又十仙の舊貨(廣東形)を十仙に付銅貨五文を以て回收すべきことを公布する所があつた。

福建に於ては一時同省政府鑄造輔幣委員會管轄下に、一箇月五百餘萬箇の鑄造能力ある番錢仔廠をして小銀貨を鑄造せしめたが、市場は忽ち供給過多となり、加ふるに品位の不同及貶質、贗造等の諸原因に依り市場の變動著しかつた。



近年通用の多きものは、一九二七年製の孫文記念幣及一九二八年製の黃花崗記念幣で各一角及二角の二種があり、前者は改鑄當時は大洋一角即ち十仙に當つたが、後多少粗悪となり、又需給關係からして七仙五厘となり、後者の一角は大洋十仙に當り、熾んに流通し來た爲に、前者は殆んど其の跡を絶つた。

一九三一年五月頃現在に於て二十錢銀貨並小洋(舊貨)を合算して、其の流通高は二十萬弗見當で、外國銀行に集中されつゝあり、其の後一九三四、五年頃黃花崗記念幣は尙ほ十萬元許り流通してゐたと云はれる。

(ロ) 銅貨

福州通用の銅貨は銅元又は銅片と稱し、其の形狀は舊日本一錢銅貨と殆んど同形で、重量又約同一であるが、其の種類は福建の外湖北、湖南、河南、江蘇、江南、廣東、浙江、安徽、戶部等の各造幣廠鑄造のものがある。

廣東に於て一九〇〇年始めて銅元局を設けた後、一九〇二年(明治三十五年)福州に於て銅元局を設け、銅貨の鑄造をした。

福州に於て最も多く銅貨を鑄造したのは一九〇四、五年頃であるが、其の價格著しく下落したので、中央政府は之が整理を實行し、其の後減退したけれども革命後に又熾んに鑄造せられたのである。當地流通の銅貨は福建に於けるもの外、漢陽、廣東其の他外省の造幣局で鑄造したるものに係り、二十文、十文、五文、一文の四種ある。

福州に於て當初鑄造した十文錢は信用があり、市場では十三文に通用し、有傷弗に對して九十九乃至百を以て交換し得、上海に對しては九十二乃至九十五の交換率を示したので、無傷墨銀と引換へる爲めに上海に輸出したこともある。

一九〇五年洪山橋兵工廠及馬尾造船廠の二支局を開設し、本支三局に於て一日合計十二文銅錢二百萬箇を造り、價格は急に下落したので、北京政府は他省に輸出するを禁じ、一日の鑄造量を三十萬箇に制限し、爲めに右二支局を閉鎖した。

福州本局は一九〇七年以降一九一〇年迄に新二文錢を試鑄したが、前記の如く一九一〇年に閉鎖した。福建に於て鑄造した銅貨は前記の外、黃銅製の二文錢たる福建通寶なるものがある。

革命後は多く一錢銅貨を造り、殆んど強制的に市中に流通せしめた。

舊小洋貨と同じく相場下落し、殊に數年前には他省から良質の銅貨を輸入した爲に、銅貨の價格は約五%下落し、十文錢は五文に低下し、一時四文以下に低落したることもある。

一九三二年一月下旬の大洋に對する相場は、廈門其他へ輸出した爲に、一枚四文のものが五厘に上り、又其の後四文に低落した。

要するに十文、當十、又は當制錢十文、一分「Ten Cash」等の文字で其の一仙銅貨なることを表はすも、其の通用價値は其の後一九三四、五年頃は僅かに三厘に下つた。

(ハ) 銅錢(穴錢)

銅錢は一文錢の一種で、舊時代には一般に通用せられ、官鑄と私鑄とがある。官鑄には樣錢及制錢があり、樣錢は素と戶部又は各省總督に命じて鑄造せしめたるもので、銅六鉛四との割合で鑄造し、戶部官庫に貯藏し、主として有事の



用に供する準備金であるから、市中には多く流通しない。

制錢は官の鑄造に係り、品質は銅五四と鉛四六の割合で、重量は樣錢の四分の三に相當する。

制錢の價格は、往時道光年代には每兩二千文に下つたことがあつたので、之を一千四百文又は一千五百文とし、紋銀七錢に交換して公納に供したことがある。

其の後海關兩に對する相場を見るに、一八八二年以降一八九一年は各年平均一千六百五十文内外に在り、一八九二年以降一九〇一年は、最低一八九七年には一千五百文、最高一八九三年及一八九六年には一千八百文、平均一千六百六十四文であつた。

從來通用の制錢中には、清初順治以來、康熙、雍正時代のものは品質良好なれど、乾隆、嘉慶、道光時代のものは稍劣る。

私錢は又市錢と曰ひ、民間の鑄造に係るもので、品位、形狀共に一定せず、大小、形狀種々雜多のものがあり、前清時代に一時銅貨を以て市錢に代へ、惡錢を市中から驅除せんとしたが、貧民階級に需要多き爲に目的を達し得なかつた。革命後には福建省政府の鑄造に係る新一厘錢を通用したが、品位劣等で舊來の市錢に異る所がない。

要するに一文錢は現今普通一般の會社、銀行、商店等には使用せられず、只舊商家、小商店又は苦力等下層階級者間に限り流通するのみである。

以上小銀貨、銅貨、銅錢等は名目を補助貨となせども、實價に依つて變動があり、全然獨立の貨幣と看做すべきである。

## (二) 軟貨

### (イ) 銀行券(銀票)

福州に於ける紙幣には從來銀行發行紙幣である所謂橫紙と、錢莊發行紙幣に該當する所謂直票とがある。銀行紙幣には臺灣銀行、美豐銀行、福建省銀行其他各地銀行の發行に係る銀票があつたが、近年は大洋票を主とし、其他中國銀行、中央銀行、東南銀行、廈門中南銀行等の紙幣である。

臺灣銀行券は日本圓銀を代表する一覽支拂手形で、一回券、五圓券、十圓券、五十圓券の四種がある。従前相當額の流通を見たが、近年他地方と同様に其の發行を停止し、殆んど流通せぬ。

美豐銀行券も亦同行開店當時は米人の宣傳があり、出資者に支那人有力者の關係で一時多額の發行を見たが又殆んど流通せぬ。

福建省銀行券は當地銀行間では殆んど認められず、各銀行は之を取扱はず、僅かに市中商人間に流通を見たことがあるのみである。

其他各地銀行券には、上海、蘇州、杭州又は香港等の外國銀行で發行したるものを市中に散見すれど、主として錢莊間に限つて賣買せられるのみであつた。只福州、廈門、上海等で押捺した中國銀行券中、福州のものは平價として通用すれど、他は普通の商取引では若干低價であると云ふ。

殊に廈門に於て發行したるものは偽造著しく多きが故に、流通極めて僅少である。而して番票廢止後、中國銀行は福



州の二字を印せる一種の鈔票(紙幣)を發行し兌換に應じたることがある。又舊福建銀行は廈門に於て若干之れを兌換した外、當地中國銀行でも相當割引の上兌換に應じた。

一九三一年五月頃現在流通の紙幣は左の如くに錢莊發行の大洋票を始めとし、中國銀行及中央銀行紙幣は之に次ぐ。

- 錢莊發行紙大洋票 三百萬弗
- 中國銀行紙幣 六、七十萬弗
- 中央銀行紙幣 五、六十萬弗
- 東南銀行紙幣 七、八萬弗
- 廈門中南銀行紙幣 七、八萬弗

其の後の状況を見るに、中央、中國、交通、中國實業、中國農民(舊四省農民)及福建東南の各銀行に依つて金額十元、五元、一元、二角及一角の五種類を發行してゐたが、一九三五年に於ける以上六行並に瀨豐、辛泰、福州、商業銀行の推定正貨準備高を示せば次の如くである。

福州銀行正貨準備高表

銀行名	正貨準備高(千元)	銀行券發行高(千元)
中央	三〇〇	八六、〇四九
中國實業	二〇〇	四三、五〇一

銀行名	正貨準備高(千元)	銀行券發行高(千元)
中國農民	三〇〇	六、〇一三
福建東南	三〇〇	二、五〇〇
中國	六〇〇	二〇四、七一一
合計(約)	二、七〇〇	一一一、五一一

(臺灣銀行調査)

本省に於て紙幣を發行せんとする場合は、省財政廳の許可を要し、自行發行の紙幣に對しては、何時にても無制限に元銀兌換に應じ得る事を必要條件としてゐる爲に、自ら發行限度を生じ、又最近は錢莊倒閉に依る錢莊發行紙幣減少に伴ひ、銀行發行紙幣激増の傾向があり、其の流通高約百八十萬元と稱せられてゐる。而して横紙は總て元銀一で兌換し得ることとなり居るも、福建獨立運動の際元銀の死藏盛んで、元銀一千元に付き紙幣一千五、六十元を要したことがあり、現に中央、中國兩銀行券は一般商取引に流通せるも、其の他各銀行券は需要關係に依り、一千元に付二、三元割引せらるゝを通常として、錢莊は此の銀行券市場流通高の増減に従ひ、隨時其の割引率を定めて暴利を貪り、多大の弊害を伴つたので、中央銀行は之が弊害除去の爲に毎朝之が建値を告示し、之に據らしむることにしてゐた。民間銀行では紙幣の圓滿な流通を圖らんが爲に、毎日中央銀行に當日受入超過の他行紙幣を持ち寄り、恰も手形交換の如く之を交換し、貸借勘定を中央銀行の帳尻で振替決済したが、之は國民銀行が他行紙幣の手持を喜ばないことを如實に物語るものである。

(口) 番票(豪伏)



番票は従來福州特有の紙幣に屬し、弗勘定を以て標準とする。銀行、會社、郵務局、洋商等を除かば、大小一般の取引は何れも之れを受授した。

雜銀の七百兩は番幣一千元を代表するものと定めたので、又七兌番票と稱する。番票又名臺伏と云ひ Tai Fook, Tai Fu, Tai Fuk, Dai Fook 等と記するも、一般商用語は番票又は單に票と稱する。

蓋し福州の商家が大取引を爲すに當り、一々重き銀貨の受授並に幣制繁雜の煩を避け、又は通貨不足の不便を補はんが爲に、主として信用厚き錢莊で發行し、或は銀行も銀票と並んで之れを發行し、市中に廣く流通せしめ、後に錢莊は資金を得る唯一の目的として、資本金二、三萬元位のものにても二、三十萬元の番票を發行し、貸付及爲替賣買の資金とした。

番票の性質は紙幣と大差なきも、一種の一覽拂約束手形で、請求次第何時にても雜銀と交換せらるべき信用證券と謂ふ。

今日福州の番票は既に廢止せられたが、多年福州の通貨として流通せられ、他地方に其の例を見ざる特色を有するから、左に番票制度及其の商慣習に關する一九二七年二月の經濟討論處の雜誌記事を若干加除修正し、之を説明せんとする。

起源 番票を臺伏と稱する由來に關し、臺は福州城外の通商地たる南臺の臺字を採りたることは明なれど、伏に就いては異説がある。

或は番票より轉化したとし、財政部の各省通貨調査報告には、伏は即ち番錢番字の轉音となせども、何れも當らず、通商當初より番銀たる新嘉坡弗に刻印せる王面が佛頭に類似したが爲に番佛と唱へ、即ち南臺佛票より臺伏と名づけられたると信する、佛は伏と同音である。

臺伏の起源は紙幣に存し、紙幣たる鈔幣は既に南宋時代(一一六六年頃)に流通を見るに至り、爾來政府は之が發行を停止したことがあつたが、民間では著しく發達し、福州でも金銀に代ふるに多く紙幣を以てし、往時銀莊は幾百を算し、官の監督なきにも拘らず信用があり、紙幣は平價を下ること殆んどなく、各種の銀莊等破綻を來したものがなかつたと云ふ。紙幣は主として銅版を以て造り、價格は百文乃至一千弗の種類があり、前清時代では、福州商家で發行したものに錢票、銀票があり、錢票は額面に從つて、票條、大票、小票等に分れ、銀票は少きは一兩より多きは二萬兩に達したるものもあり、一方官票があり、咸豐四年(一八五四年)には福建省城に官錢館を開設し、銀錢票を試用したることがある。次で同八年には一萬八千文及二萬文のものさへあつたと云ふ。

而して銀錢票はバーカーに依れば、一九〇〇年頃尙ほ存在したことを記してゐる。又大洋票、小洋票又は城錢票等があり、後者は一千二百文で、臺伏よりも約二十パーセント大であると云ふ。

斯く福州の幣制は雜駁で、商家は記帳上不便を感じたので、今日より三、四十年前以來臺伏以外の紙幣を使用しないことに爲つたと云はる。

開港後臺伏發行前に於ける錢票に關してチャイニース、レポジトリの記事には、其の發行機關、形式其他に於て



酷似したものがあるから、左に参考に要點を摘記する。

五港中の福州は紙幣を發行する唯一の市場なれど、北京又は山東、河南方面の都市にもあり、福州の錢票は香上銀行の紙幣に比し寧ろ大形で、幅四吋、長十吋位あり、票面には青、赤及黒の各色の圖形文及字を混じ、外觀は美である。用紙は竹を材料として製したもので、強靱で且つ堅固であつた。

縁は紙幣に比して狭く、右縁に印せる文字を折半し、一片は支拂提示の際に票を査證する爲に錢莊に保管する。

發行商社名を周圍に書し、日附其の他の文字を記入する爲に、空欄を存し、發行の年月日を記入し、偽造を鑑別し得る爲に、巧に作られた深紅色の符牒等があり、又轉々する裏書人の名もある。但し裏書人は責任を負擔せず、發行商社は信用あつて破産するが如きことなく、發行に際しては一定の手數料をとる。

一般商民は銀錢同様に價值を認め、輕くて取扱に便利であつたので、寧ろ硬貨以上に喜んで之れを使用した。福州の大錢莊たる大生の發行した錢票は、青色の刻印を施し、黒文字を記入し、至誠の發行したものは右側に約支順路錢票なる文字を印し、銅錢八百文に當ることを記入し、咸豐元年一月八日の日附があり、又一特色として票縁には錢の效能を述べた句がある。或は獅子が三匹の子熊を相手にし、一の球を弄する諷刺的の畫を表はし、或は三脚の鼎圖等を現すものもある。額面價格は普通百文乃至千文を多しとするも、或は一萬文又は七弗に達するものもある。發行錢莊が破産するときは、票の所持者は殺到して取付をなし、建物を破壊するに至ることさへある。而して原票價格の僅かに一パーセント位の現金の支拂を以て満足するの已むなきことがある。

#### 交換率

豪伏の交換率は慣例上一弗に付標準制錢一文と定められ、實際上の通用貨と其の性質を異にする。

實際の通用貨たる銅錢又は補助銀貨或は銀元等は、時々相場に變動あるに反し、豪伏弗は現今から數十年前に他の粗錢より高き實價を有する制錢を標準として決定したるものである。尙ほ今日の粗錢は標準制錢に比し、形體は稍小で量目少く、爲に原貨よりも五十パーセント以下に在る。現に流通せる十文錢も粗錢と同じく制錢四、五文に該當するに過ぎない。

福州市場の物價は從來豪伏又は制錢を以て計算し、一弗以上のときは豪伏に依り、一弗に満たざるときは制錢に依る。例へば若し市價が制錢百文のときは、買主は銅の交換率に従ひて銅貨二十五仙又は粗錢二百五十文を支拂ふものとする。然れども便宜補助銀貨を使用することが多い。但し小銀貨は當初政府は額面制錢百文又は豪伏十仙として鑄造したけれども、後約八十文程度に下落した。従つて殊に商取引には銅貨よりも小銀貨を多く使用し、商店にては相場の變動甚しき爲に、多くは銅貨の支拂を拒絶した。數年前政府は支拂が五十仙を越えたときに限り、銅貨の強制通用を爲すべき規定を發布したことがある。

銀元の交換率も又標準制錢又は豪伏に依りてなされ、例へば一九二六年十月頃普通の大洋は一千五十七文で、香港弗は一千百二十文に當つたので、前者は豪伏一弗及銅錢五十七文とし、後者は豪伏一弗及銅錢百二十文とした。豪伏及制錢は福州に於ける二種の標準通貨であるから、若し他の貨幣を以て取引を行ひ、豪伏又は制錢で支拂はるべきときには之が換算をするのである。



發行 豪伏の發行は外國銀行券に比較せば單純で粗笨なれど、發行錢莊の印を押捺し、金額及月日を毛筆を以て記入し、豪紙は福建省の産品たる大貢紙を用ひ、銅版を以て印刷する。大貢紙は他の紙類に比して比較的耐久力に富むも、容易に破損し易く、普通の銀行券に比し堅固でない。空地のフォームは發行錢莊名及日附を記し、青色とし、發行に際して錢莊は總て赤色を以て金額、月日及サインを記入し、寸尺は幅は多く約四吋、長さは約十吋大で、外觀は紙幣よりも寧ろ質札に近く、支拂に關する文字は奇態の草書を以て記し、獨り經驗ある専門家のみが眞偽の鑑識をすることが出来る。自ら新來者は豪伏票は價值ある通貨たるを知らず、一九二二年廣東軍が福州を占領したとき、大量の豪伏票を紙屑と誤つて燒毀したることがある。票の寸尺、外形等は大體同様なれど、發行錢莊の記入、刻印等に依つて識別することを得る。數年前某錢莊の新式豪伏は、紙は正方形又は長方形なれど、英語又はアラビア字を記入し、外人に容易に識別し得るが如く、舊式豪伏の模寫を作成した。本票は作製單純であるから復々偽造品が発見せらるゝが、又眞贋の判定は獨り専門家のみが能く爲し得るが如く、巧妙に偽造せられるものもある故に、錢莊仲間でも偽造票を発見すること殆んど稀である。故に各錢莊其他大商社では専ら票を吟味する爲に、年長にして經驗に富む一、二名の書記が居る。彼等の鑑識の技術は直に他人に傳受することは出来ぬ、只多年の實地經驗に依つてのみ識り得るものである。而して其の唯一の鑑識法は刻印、色相及筆蹟の如何に依るものである。是等専門家を雇備せざる商店は、検査の爲に近隣の錢莊に送つて依頼し、検査後該錢莊は票に裏書し、眞正なる旨を表示する。其の裏書に依つて検査人は責任を負ひ、誤りの場合には辨償の義務がある。一方各商店からは検査手数料として錢莊に對し取扱手数料毎月五十仙を支拂ふべきべ

ものである。但し右手敷料は各當業者が收受せざるも、報償として其の組合間に分配せらる。番票を商店に對して支拂の爲に提示する者は該票が検査せられ、専門家に依りて眞正なることの通知を受取る迄商店に待つべきものとされる。時として専門家を見出し得ず、又は商店より遠隔の地に居るとき顧客が商店の得意なる場合には商店は票面に署名し、後日偽造が発見せらるれば商店は賠償に對して義務がある。古き番票中には幾百の署名あるものがある。斯かる番票は多數取扱者の手を経由して證明せられたる爲に、最も信用すべきものである。偽造番票と謂つても又多くは新に作成したものでなく、故意に信用ある古き種類に擬するものがある。

番票は多くは福州に於ける錢莊で發行すれど、又前記の如く臺灣銀行又は美豐銀行支店に於ても銀票と共に又之れを發行する。但し福建省銀行に於て發行した錢票は、一九二二年の恐慌以來市場から其の影を没した。而して美豐銀行の番票は、新式で一見銀行紙幣の如くであつた。

福州錢莊中番票を發行するものは、出票店又は大錢店とし、其の數は四十六軒(一九二六年頃現在)あり。其の額面は一弗、二弗、三弗、五弗、十弗、三十弗及五十弗の七種があり、就中五弗以下のもの多く、又稀には百弗又は二百弗の種類あれども、自由に市場に流通せず、是等大番票は白條と云ひ、普通のものより稍異つた形式を以て發行する。番票を發行せざるものを錢様店とし、番票の代りに直に決済をなす所の一種の信用證券たる向票を發行する。番票は自由に發行に委せられ、其の發行額に關しても一定の限度がなく、又發行準備なく、而して錢莊は他地方に於ける例と同じく無限責任で、其の流動資本は極めて少きも、錢莊自體各自の對人信用及德義に基き、其の間不文律の制裁がある。若し



新錢莊を開店して番票を發行せんとするときは、先づ總商會に對して保證金として約一千元の積立をなし、尙ほ金融維持會及市中主たる錢莊數軒の了解を得た後、始めて之れを發行し得るもので、若し此の習慣を無視して發行したときは、各錢莊は一齊に其の番票を受けず、従つて錢商として信用を失墜し、營業は閉止の己むなきに至る。而して破産の際には、其の番票の所持者其他の債權者は、錢莊の總財産に對して共同して賠償の請求權を有する。

第一等級の錢莊は番票約十萬弗を發行し、第二等、第三等の錢莊は番票三萬弗乃至六萬弗を發行する。番票の發行高は固より精微ならざれど、從來の調査に徴すれば、革命後福建銀行は約三十萬弗の發行を認められ、厚坤、崇裕、天泉等は各十一萬弗を發行し、最近數年前に於て泉裕は十一萬弗、新隆は八萬弗を發行し、一九二二年に成立した金融維持會は發行限度八十萬元を許され、其の種類は一元、二元、三元、五元、十元、二十元、三十元、五十元、百元及千元の十種ある。而して普通の番票と異なる所は、一旦還收されたものは總商社の検査を受けた後、再發を認められぬ。發行番票中の三十萬元は本會々員の連帶保證した商人へ貸出し、五十萬弗は擔保品徵收の上に各錢商へ貸出し、期限を二箇年と定め、六箇月を一期とし、四期に分ちて償還せしむることとした。然れども當時市中に流通した額は、僅かに二、三萬元に過ぎなかつた。

臺灣銀行支店は一九〇六年十一月より番票を發行し、當初一圓及び五圓の二種であつたが、一九一四年九月以降十圓及五十圓の二種を加へた。當初は支那側錢莊の激烈な反對を受け、流通しなかつたが、其の後地盤強固となり信用を博し、革命後は發行高を激増し、一九一四年上半期には三萬六千餘弗を占めたが、其の後再び減退した。

美豐銀行も近年約十萬弗の發行をした。近年福州に於ける番票の流通總額は前記白條及向票をも合算すれば、一九二六年頃には約一千萬弗と稱したれど、一九二八年初の調査に依れば、其の高四百萬元以内と云はれる。其の流通區域は福州城内及南臺に止るも、南臺の小錢莊に於て發行せるものは、城内に通用せず、只錢莊の中心地たる下杭街に於ける信用ある錢莊の發行に係るものは南臺、城内共に通用する。

向票は小錢莊の錢樣店で發行する手形的一種で、又個人が錢樣店より金錢を引出す爲に發行することがあり、番票と同一形式を備ふるも、通貨の性質を有しない。由來錢樣店又は田舎地方の錢莊が顧客の便宜を計る爲に發行したものに係り、田舎地方の商人が買出の爲に福州に往くとき、現金を携帯するは不安で又不便であるから、地方錢莊から他地方の錢莊又は福州に於ける本店に對する振出手形を購入するを利益とする。之が爲に向票は一般に流行し、福州の錢莊も他の錢莊に手形を振出し、向票は遂に本來の性質を喪失したのである。

向票の發行に關して二箇以上の錢莊は共同連絡を爲し、例へば若し證券發行の手段に依りて流動資本を増加せんとするときは、錢莊は普通一定數の向票を乙錢莊の爲に振出し、甲錢莊の顧客に對して之れが發行を要求せしめ、斯くして兩錢莊の流通資本は著しく増加し、若し更に多くの錢莊が共同連絡を爲すに於ては、流動資本は激増するに至る。然れど福州の錢莊は不健全な商取引に附帶する危険を虞れ、是等證券の多額發行をしない。但し向票は普通の番票の如く正規の額に於て發行せずとも、多額の發行をする場合がある。又向票は振出錢莊以外の錢莊に於ては現金に引換へられなから、番票の如く自由に轉々しない。



福州錢莊の交換事務は五箇處に於て行はれ、中央交換所は上杭街金融維持會の建物内に在り、其他支局は城内、南臺の直街及橫街及萬壽橋に在る。各錢莊は各自所持の番票を持ち寄り、相互交換尻の決済を爲し、借越番票に對しては一千弗に對して一日二十五仙乃至五十仙の利子を支拂ひ、而して日歩は金融維持會に於て毎日決定する。其の利子は之れを番水と稱する。錢莊にして其の番票の交換尻を決済すること不可能なるに於ては、公衆より信用を失ひ、取付を受ける。番票が錢莊に預入れられたるときは、其の預金は一定の期間を経過する迄は、預金者の計算に於て貸方に記入しない。之れを包坪と云ひ、預入れたる番票の眞偽如何が日々の交換に於て決定せられる爲の時間を要することを意味するものである。若し番票が同期間中に眞正のものに非ざることを發見したるときは、錢莊は之れを預金者に返送する。包坪の期間は二十四時間乃至三日間とし、番票が南臺の錢莊に於て發行せられ、又南臺の錢莊に預入れられるときは、包坪の期間は日曜又は休日を含まざれば二十四時間とする。若し福州市の錢莊に於て發行せられ、南臺に預入れられたるときは、其の期間は普通三日間とし、若し其の期間に發行錢莊が閉鎖し、番票が交換せられざるときは、其の損失は預金者の負擔となる。

錢莊の取付 錢莊の取付に遭ふとき、其の錢莊の資産信用が尙ほ健實で市場に於ける番票の數量に超過するに於ては、他の錢莊は恐慌の救済に對して努力すべきも、若し之れで救済の途に出でず、又は救済不能のときには、其の錢莊は清算の爲に閉鎖せざるを得ぬ。然れども福州に於ける錢莊の慣習としては、一錢莊の失敗は其の影響全部に波及するを以て、他の錢莊は同胞及利害關係の立場に依り、相互救助の實を擧げて來たのである。

錢莊の資力が取付を止むるに適せざるときは、一般に候支と呼ぶ所の一種の支拂延期を實施する。其の間番票の償還を除くの外、一切の銀行業務を停止し、此の場合には現金引換の爲に期限を定むる。候支を聲明した錢莊は、固より番票に對して銀の引換拂をなすことが出来ないで、他の錢莊の發行する番票を使用するを例とする。總て他の營業を停止するが故に、預金者は其の預金を引出し得ざるのみならず、又候支の期間満了に至る迄は、其の番票所持者以外の債權者も請求をなすことが出来ない。然れども預金者に對し錢莊は無限の責任あり、其の組合員には多く錢莊の義務を負擔すべき他の財産を有するものであるから、究竟預金全部の償還を受け得る。

金融維持會設置以來取付に遭ふ所の錢莊は同會の爲に救済せられ、破産を見たることは殆んど稀である。維持會は一九二二年の恐慌後番票を發行する四十五軒の錢莊に依つて組織せられた。同年廣東軍の福州占領中、福建銀行は未償還證券約百萬弗を殘して閉鎖し、地方金融市場にパニツタを起したので、之が救済方法の一として設立を見たのである。各組合員は準備として贖金三千弗を支出し、之れに依つて同會は福建銀行の殘した前記未償還證券を完済する爲に、直ちに番票百三十萬弗を發行した。蓋し同會組織の目的は、一に當時の金融市場の安定に存し、右百三十萬弗を完済せば、解散すべき苦であつたにも拘はらず、其の後繼續して普通銀行業務を經營して來たが其の利益は大ならず、未だ全部の償還を完了するには至つてゐない。

貸出及預金 福州錢莊に於ける貸出(放款)及預金(存款)は總て番票を以てし、貸金の利子は従前一箇月一分五厘であつたが、其の後一九二六年現在は一分六厘五毛に上つた。貸出は錢莊が主として當地商人に對して爲すもので、擔保



を要せず、商人に信用あるときは要求通りの貸出を爲し、其の條件は信用業務の状態を主とし、例へば小商人に對しては二、三百弗、中商人に對しては三千弗乃至五千弗、大商人に對しては十萬弗以上の貸出を爲す。貸出金額は如何に巨額でも毎舊年關には決済をなし、利子は月賦拂とする。

預金利子は外國銀行の新式支那銀行に比して高率に在り、大錢莊に在つては僅かに一箇月七厘又は八厘に過ぎざれど、小錢莊、小商店は一箇月一分乃至一分二厘に上る。預金は多く當座預金に屬し、預金者は隨時引出をなし得、之を隨時存款と云ふ(又當座預金の外に定期預金たる定期存款あり、取引には期票を發行する)。

錢莊は預金者に對して特約に基く小切手式の引出證たる向票を發給するが、普通預金者が錢莊に預入をなすときは、便宜上日附、預金額、利子等を記入した通帳又は預金證書を受く。前記向票は新式銀行の振出す小切手の如く一般に流し行せず、従つて新式銀行は之れが受入をしない。又現金支拂の爲に振出した錢莊に提示するときは、向票の拂戻をなすも、錢莊は常に銀の代りに番票を以て支拂をする。福州錢票の習慣として向票の支拂は午後に限る、其の空白には午後支拂ふべき旨を記載する。

向票は又約束手形の一つで、商人が手許保有の現金に缺乏するときは、常に急迫した義務を負擔する爲に使用することがある。其の支拂期限は一箇月餘を普通とすれど、稀には三箇月に達することもある。満期日に近き向票は恰も現金の如くに轉々する。現銀又は番票を取引に多く使用せざる福州に於ては、向票は商取引上重要部を占むるもので福州の商業會に於て信用を博することは、満期日に到達した證券の償却を誤らざることに存する。若し之が償却を誤るときは、

對人的信用を失墜し其の後の商取引より排除せられ、其の發行した信用證券は錢莊又は其の同業者より價値を認められざるに至る。

兩に對する番票の關係を見るに、福州の錢莊は實際の記帳には番票即ち豪伏の名義を表示しない。豪伏に依つて受授せらるゝ金額は、記帳前に兩に換算せられ、兩と豪伏票との從來の關係は尙ほ豪伏票の上に表示され、其の上部右端に約支順路捧番票又は約支本街議法番銀票の文字を刻してゐる。

番票の廢止 番票一千元は棒銀七百兩と爲すも、市價に依りて任意現銀に兩替し、發行者は他の發行錢莊の番票と交換を約するのみで、實際現銀兌換の義務を負はざる信用證券の一種たるが上に無準備に發行し、又危險も少なくないことがあるから、南軍政府は福州に入城以來、油頭同様に幣制改革の一手段として番票の廢止を企圖した。偶々一九二七年當初には銀元百元が番票百六元であつたが、年末には現存銀元の多きこと、商況不振に依り番票九十一元上つたが如く、當市開港以來未曾有の記録を示したので、益々改革の必要を感じ之が實現に努力したが、當地錢莊は他地方に比して資本薄く、加ふるに先年福建銀行の倒産に依り、發行番票背負込の缺損尙ほ多額に上り、資金の運轉困難なものが多く、自ら無準備發行の番票を以て運轉資金と爲さずんば營業困難で、其の發行番票を廢止せらるゝに於ては、死命を制せらるゝものがあり、又是等錢莊から資金の供給を受けて居る商人も、彼等の貸金回收又は閉店に依つて打撃を受くること大いなるを以て、各錢莊は連署の下に、番票は長き歴史を有し且つ商取引に支障なき旨の理由書を提出し、廢止に反對する所があり、商會も之に呼應した。番票は爾來約二箇年間存続したが、省政府は遂に民國十七年七



月三十一日之が廢止を斷行し、之に代ゆるに錢莊に對して大洋銀貨と交換すべき兌換券たるべき大洋票の發行を許すこととし、經過的便法として棒銀七百兩即ち番票一千元を大洋九百五十元と評定し、隨時番票の回收に努めしむることとした。

(ハ) 大洋票(直票)

大洋票は大洋銀(袁世凱又は孫文像の銀元)を代表すべき兌換券である。其の形状は横三寸、縦七寸五分位で、一定の用紙に金高、月日を毛筆を以て記入し、各自錢莊の印を押捺したもので、眞偽の判別困難なことは番票に同じく、其の種類には一、二、三、五、十、二十、三十、五十、百及三百(二百)元等がある。本票は當地一般取引の通貨として流通すれど、銀行、會社、郵便局等では受授せられず、其の發行後、錢莊相互間に於ても兌換に應ぜざるより、一九二八年末より翌年に互り繼續して其の價格は下落し、番票と選ぶ所なきに至つた。即ち大洋銀元一千弗に對して大洋票の相場は一九二九年一月には一千二元となり、二月以降四月迄はバーであつたが、下半季より漸次低落し、十月よりは一層甚しく下落し、十一月二十日には一千四十五元となり、市中兩替店に於ては大洋一元に對して、大洋票は九十五仙に下り、番票と同様に至つた。之が爲に錢莊に對する怨嗟の聲高まり、自ら省政府は財政廳を經由して總商會に注意を促し、一方各新聞も亦錢莊を攻撃した如く、錢莊は之が辨疏すると同時に各方面から現銀の集中に努めた。就中上海香港銀行より現銀五十萬弗借入手配の報市場に傳はるや、千二十弗迄に回復したれど、未だ不安は去らず、一九三〇年中財政廳は銀紙の平價の兌換を錢莊に通達した爲に、表面は其の方針に依ると稱すれど、實際に於ては錢莊は千元に付尙ほ十元

即ち一分位手数料を收めた。

斯く銀紙の差違大なるに至つた事由としては(一)輸入超過と同時に、主して露國、北支等に對する茶の輸出不振(二)銀安竝に政情の不安に基く購買力の減退、貸金回收不能(三)上海地方に弗銀の流出等、福州市場に於ける現銀數量を減退したることが指摘せられた。

一九三一年一月幣制委員會(圓法委員會)は各錢莊の大洋票の發行に關して規律なきを以て、通源等二十軒の既に登録した錢莊をして連帶保證の上、總商會に對して大洋票の發行額を報告せしめ、之が取締を爲すこととし、次で同委員會は財政廳に歸併せられた。本票は民間には便宜融通し來り、一九三四、五年頃に尙ほ七、八萬元の流通を見た云ふ。

以上の外、外見直票に酷似して全然別個の向單及期票なるものがある。向單は取引關係ある錢莊を支拂場所とする小切手で、直票と同一寸法の紙片の上方に錢莊名を、右方に憑單撥付、大洋幾何正と金額を表はし、左方に振出年月日、其の下方に振出人の捺印竝に向單番號を記してゐる。之は一枚の紙片を錢莊、顧客、振出人の三者間に戴斷せられ、其の向單を指定の錢莊に呈示する時は、番號に依りて其の所有の紙片と合し、割印等を照合の上、支拂を爲すもので、裏面は二仙印紙を貼布し、白紙の儘である。

期票は一種の約束手形で、様式寸法は向單と同じく、唯向單及錢莊名無く、右方に憑票支大洋幾何又は年月日期と支拂期日を表示してある點が向單と異なる。右向單及期票は直票と共に、其の外見貧弱なるに拘らず、當地方の取引上缺く可からざるもので、圓滑に流通してゐる模様である。

(大清會典事例卷二一九、皇朝掌故彙編內編卷一九、一〇、民國十九年財政部錢幣司章制彙編及各省通貨調查報告二、福建通志卷一八、臺灣銀



行調査南洋の通貨(大正九年)、同福州の通貨と金融事情(大正十五年)、臺灣銀行十年後志(大正五年)、外務省通商局編纂福建事情(大正六年)、楊錦廣對福州最近金融恐慌及救済意見、福建省例卷九、二〇、三六、臺灣銀行編福州金融經濟事情、E. K. Ann, The Currency of China, pp. 149-150 441-443, 581; The Chinese Repository vol. XV, pp. 221, op. cit. vol. XX, pp. 280-292; Mayer, The Treaty ports of China and Japan, pp. 285-9; The Anti-Cowweb Club, "Fukien", pp. 70-1; Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society (1889-1900) vol. XXIV, pp. 81; op. cit. vol. XVIII, pp. 127-8; C.M.C., The Decennial Reports, 1882-1891, pp. 415, op. cit. 1892-1901, vol. II, pp. 102 op. cit. 1902-1911, vol. II, pp. 140-1; C.M.C., Annual Trade Reports and Returns, 1927-1929, of Foochow, The Chinese Economic Journal, vol. I, No. 2, Feb. 1927 (The Dai Fook Dollar of Foochow); Yu'e, The Book of Marco polo, vol. I, pp. 428; Hakloyt Society, Cathay and the way Thither, vol. I, pp. 290 op. cit. vol. III, pp. 150

第二厦門

一 金融機關

(一) 銀行

前清時代厦門に於ける金融機關には外國銀行、海關銀行、山西銀行、錢莊(又は滙兌莊)等があり、外國銀行には中華銀行、香上銀行の二支店、德記洋行の代理をした印度特殊銀行、義和洋行の代理をした日清銀行があり、何れも外國人の管理に屬し、外國商人の爲に海外金融に従事した。海關銀行は一名官銀號と稱し、本店は福州に在り、普通の銀行事務を取扱はず、専ら海關稅を徴收し、福州總督より一定の收入を受領したのである。

山西銀行は一に山西幣又は滙兌票局と呼び、山西省の銀主に依つて開設せられ、各商埠の重要地に支店を置き、厦門港には蔚泰厚、新泰厚、蔚長厚、協同慶、源豐潤の五軒があり、何れも資本金二、三十萬兩であつた。總督、布政使、提督、道

臺等各衙門の御用達を爲し、金庫、租稅、糧餉、俸給等を取扱ひ、一百萬兩以上の金額に對しては二、三軒が共同して之を辨理した。預金利子の如きは他の地方銀行の八、九分に對し五、六分に過ぎず、平時は遊金の準備多く信用も確實である。其の預金は諸官衙の多額なる公金とし、諸稅金、厘金等を取扱ひ官吏階級を相手と爲し、殊に放官債と稱し官吏候補者に對して高利の貸付を爲し、任官を俟つて之を償却せしむる規約があつた。後に至つては商人其の他の者と取引を開始し、其の主務は商業組合十途郊の一に屬する北郊即ち天津、牛莊、芝罘、上海地方に對する貿易に従事する各商店と取引を爲し、殊に是等銀行は、當地天津間の送金爲替を引受け、當地に於ける商人は、土貨を北部天津其の他諸港に輸出する爲に、是等銀行より借入を爲し、四箇月乃至六箇月の期限に於て天津の市平兩を以て支拂をした。之が取引より生ずるプレミアムは一千兩に付二兩乃至三兩なるも、時に依つて異り、其の率は天津に於ては四分乃至六分、上海に於ては一分五厘乃至三分、福州に於ては五厘乃至一分であつた。是等銀行の組織中に特記すべき奇習がある。それは各地支店に在る銀行員には、凡て山西省同一郷貫の者を選抜し、若し支店長に採用したときは、其の家族は本人の信用及善行誓約の保證として銀行の費用に依つて世話し、本人が郷里に對する書翰は、本店の檢閲を経ざれば家族に手渡すを得ず、又在動中は無給で、一式の費用は皆銀行の支辨に係り、任期は三箇年とし、期限滿了後には、本店在任期間中に於ける一式の收支計算書を呈示し、検査の結果誤りなく、銀行業務の成績良好なりと認めるときには、相當額の報酬を與へ、家族を解放するも、若し缺損其の他成績の不良と認めるときには、相當の過料を支拂はせる迄本人身柄を拘禁



し、家族を人質にしたのである (C.M.C. Decennial Reports, 1882-91, pp. 516-91.)

革命後一九二二年迄十箇年間に於ける厦門の銀行業は一般に健全な状態に在つた。而して歐洲大戰中貿易は不振を極めたにも拘らず、其の銀行数は内外國共に増加した。大銀行中には香上銀行出張所、臺灣銀行支店(一九〇〇年開設)、新高銀行支店(一九一八年)、中國銀行支店(一九一五年)、福建銀行支店(一九一八年)、厦門商業銀行(一九二一年開設)、厦門農工銀行(一九二〇年)、中南銀行等があつた。

外國銀行としては臺灣銀行、蘭印商業銀行、中興銀行、華僑銀行等がある。

臺灣銀行は預金、貸出、爲替其他一般銀行業務を營んでゐるが、明治三十三年五月當地に支店を開設して以來、一般銀行業務殊に爲替銀行として、日支貿易の發展助長に資すると共に、支拂手形(兌換券)の發行を爲し(支拂手形は排日に動搖ありし爲めに一九二五年自發的に回収)、又一九三五年五月より在留邦人に對する中小商業資金の低利貸付をも實施した。

香上銀行は當市にては主として香港爲替を取扱つてゐる。

蘭印商業銀行(Nederlandsch Indische Handels Bank, N.V.)は主として爪哇爲替を取扱ふも、時々對日爲替に乗出すこともある。

中興銀行(China Banking Corporation)は主としてマニラ爲替を取扱ふ。米國籍で本店は新嘉坡に在るも、實質は支那人銀行である。

華僑銀行(Oversea Chinese Bank)は主として新嘉坡向爲替を取扱ふ。英國籍で本店は新嘉坡に在るも、實質は又支

那人銀行である。

以上何れも本國資本の支配下に活動するもので、當地に抜くべからざる勢力を有してゐる。次に支那新式銀行としては、左記の諸種が存するが、多くは兌換券を發行する發券銀行で、主として不動産擔保又は信用に依る貸付業務を營んで居り、不動産擔保貸出は近年價格暴落した爲に大體差控へ中である。

中國銀行(Bank of China)は發券銀行で、民國十七年十一月設立され、本店を上海に有し、國庫事務及海關の税金を取扱つてゐる。

交通銀行(Bank of Communications)は發券銀行で、當地に支店開設以來日尙ほ淺く、取引未だ頻繁ならざるも、支那側銀行としては第一流銀行である。

中國通商銀行(Commercial Bank of China)は發券銀行で、民國に於て最も古き歴史を有する銀行である。

中國實業銀行(National Industrial Bank of China)は又發券銀行である。

國華銀行(China State Bank)は大株主中には中央政府要人が多し。

新華信託儲蓄銀行(Sin Hwa Trust Savings Bank)は發券銀行ではないが禮券と稱する一種の證券を發行する。本券は色彩の頗る美麗な證券で、結納、結婚祝賀等に現銀の代りに贈答用として使用せられ好評がある。

中國農民銀行(Farmers Bank of China)は發券銀行である。



廈門商業銀行 (Amoy Commercial Bank) の大株主は錢莊業者で、錢莊の取引銀行であるが、一九三五年二月十日以來營業を停止したのである。

(一) 錢 莊

錢莊は地方銀行で貸付預金を取扱ひ、兼ねて爲替を司り、其の資本金は五、六千兩より十萬兩内外で、福建省人の所有及經營に係る。一八八二年—一八九一年の海關十年報に依れば、相當信用あるものは其の數十軒で、就中著名なものには鴻記行、水建興、鎮泰祥、史建源、恒陶元、瀛記號等があり、營業は上海、福州、汕頭又は香港等に對する爲替の取組を爲す外、金錢其の他の諸交換、預金受入等もする。業務は投機的性質を有するが爲に、既に過去十年間に十四軒以上倒閉した。預金の利子は均一ならず、基礎確實のものは六分乃至八分なれど、其の他には一割二分以上に達するものがあつた如く、高利を以て世人を誘導して資金を集積した。利子は一八九六年迄は月賦拂であつたが、其の後年期拂に改めた。貸金利子の決定は擔保確實なときは年一割なれど、信用薄き者に對しては一割五分乃至二割五分に至ることがあつた。之等錢莊が他港に對し爲替の取組を爲すには、多く外國銀行の手を経由する。錢莊の引受けた爲替手形は仕向地の代理人に送つて決済するが、其の率は時に依り固より一ではなく、一般に外國銀行に比すれば僅かに一分多い。又地方商人中には錢莊の手を藉りず直接外國銀行に依頼すれど、送金支拂の能力なきときには有利な條件を以て銀行より借入を爲すを常とし、只上海に對して取引を爲す時は、山西銀行に依頼するが、錢莊の利益は一千兩に付三、四兩で

ある。錢莊は上海其の他北部諸港に代理店を有せざるに依り、商人より北部地方に對する爲替取組を依頼されるときは、北部地方と取引計算を有する商人より手形を得て周旋し、手数料として一分五厘乃至二分を取得した (C.M.C, Decennial Reports, 1892-1901, )。

錢莊は一八九二年より一九〇〇年に至る頃には三十三軒であつたが、其の後十一軒破産し、一九〇一年現在には二十軒を残存し、一九〇二年より一九一一年に至る間には三十九軒と爲つた。錢莊中大なるものには炳記、建源、建祥、泰興、捷順、心記等七軒あり、小なるものは三十二軒である。而して其の後閉店したものは亦三十二軒を算した (C.M.C, Decennial Reports, 1892, 1901, vol. pp.141, )。

錢莊(又は銀莊)は銀行と略同様に預金、貸付、爲替賣買等の營業を爲し、取引先に對しては原則的當座貸越を許し、貸付又は貸越は主として對人信用に由り、簡便な取扱を爲す。爲替取引の如きは採算以上の競争に出づる等極めて有力な金融機關で、其の數百數十軒に及んだことがある。

然れど最近新式銀行の進出と南洋華僑の不況に依る送金の激減及土匪、軍閥の暴舉等に依り、輿地商況衰微の影響を受け、信用薄弱なものは漸次其の勢力を失ひ、倒産又は淘汰せられたが、一九三五年頃は尙ほ四十餘軒を存した。

(三) 典 當 業

廈門の典當業は他業に比し比較的健實であり、未だ巨大な損失を受けてゐない。廈門に在る十數軒は何れも數十年の



營業歴史を有し、資本は多きは數十萬元以上を擁し、信用尚ほ厚きものである。近年一、二軒の閉鎖を見たが、何れも他の債務の連累を蒙つた爲で、典舖自身の營業失敗が致らしめたものではない。

典舖の職員は多きは數十人ある。店東（店主）の外に經理即ち掌盤とも稱する支配人が一切を統括し、其の下に看當即ち看贖（質品鑑定）、取贖（質品取戻）、寫票（質札作成）、錢櫃（現金出納）各係の職員を置き、之等職員の俸給は夫々等級があつて、皆規定せられて居る。質品の貯藏所を「庫號」と謂ひ、庫號には號長と號弗の職員を置く。凡そ典舖に入り典當業を習ふ丁稚は先づ號弗として採用し、次いで號長に上げ、更に寫票、取贖、看當の順序で躰上りに昇進せしめ、此の順序を飛越えて抜擢することを得ないことになつてゐる。

廈門市典當業調査表 民國二十四年六月十日 廈門市公安局調査

種 類	三年中全市總店數			三年中全省典當業の資本總額			開 設 年 月	現 在 の 利 息 (月 步)
	民國二十一年度	民國二十二年度	民國二十三年度	二十一年度	二十二年度	二十三年度		
當	十四軒	十五軒	十五軒	三一八、五〇〇元	三四八、五〇〇元	三四八、五〇〇元	最初の 民國二十一年	最後の 民國二十二年
當代	一軒	一軒	一軒	四〇〇	四〇〇	四〇〇	民國二十一年	民國二十二年
押小	四軒	十三軒	三十軒	三四、〇〇〇	一五、〇〇〇	三五、六〇〇	民國二十一年五月	民國二十三年九月
<p>金銀二分、絹、布、羅紗、絨は三分</p>								

種 類	利息以外の徴取		満期の期限	質物の種類	衰落の原因	當局の措置	業者の意見
	目 名	金 額					
當	印 紙	十元以下は文は 十元以上は文は	金、銀器具は二十箇月 衣類等は十二箇月	金、銀、銅、錫の器物及衣服、首飾並に日常生活の重物品	景氣の不良、金銀相場の下落、小規模の營業旺盛を極め質物の受出稀少		政府に小押の取締及満期々限と利率の統一を要望
當代	印 紙	十元以下は文は 十元以上は文は	四箇月	同上	市況日に萎凋に傾き貧困者日に多きを加ふる故此種營業は未だ衰落を見ず	利息過重、期間過短、盜賊の贖物を收納する者も多し、日本籍業者は多く日本籍民に屬する故、當局は正に取締方考究中である	利益が多いから随て意見なるものはない
小			一箇月乃至四十日迄一定せず	金、銀、珠玉、布疋、綢緞、衣服、鞋、帽子、零碎雜物及貴重物件（贓物）			

(四) 信 局 (第三章第一節、第四參照) (廈公幹典當論)

(五) 邦人庶民金融機關  
終りに同市に於ける邦人金融機關としては臺灣籍民より成る廈門金融組合及廈門日本人商工金融組合がある。前者は



大正九年六月信用組合に倣つて規約を定め、出資金十萬元を以て創立せられたが、大正十三年より昭和三年間に不良貸出を生じ、回収困難に陥り、剩へ脱退者があつて、現在は出資金四萬三千五十元(内拂込済一二)と爲つた。然るに組合員は殆んど全部臺灣籍民なるを以て、籍民の金融圓滑を圖る爲め、一日も早く整理を斷行し、新規營業復活すべしとの要望に鑑み、目下折角領事館並に臺灣公會援助の下に、規約改正、内容整備手配中である。

後者は在厦門帝國領事館管轄區域内在住帝國居留民中、昭和六年來の事變影響に依り、經濟上の打撃を蒙り、事業の繼續困難又は不能に陥れるものに對して、事業復興資金として政府より銀塊四百五十貫が貸付けられたので、彼等は債務者團を組織し、連帶を以て之れを借受け、出資金として本組合を設立した。政府に對する償還方法は五箇年据置十箇年年賦拂である(註六)。

二 通 貨

(一) 硬 貨

(イ) 大 洋 銀

從來當地の大洋銀は外國貨幣としては龍銀で、日本圓銀に附された名稱なれど、尙ほ市場に於ては油頭同様に一弗(又は一元)に相當する銀貨の數種混淆したものと所謂雜銀 (Mixed Dollars) を總稱し來り、完全に龍銀として流通したも  
 のには日本圓銀の外に、英銀、新墨銀、首銀、其他小額の安南銀、新王銀、舊墨銀、香港銀、滿洲弗等があり、日本圓銀は其の表面に在る圓章が支那人の嗜好に適したので最も愛用され、十數年前迄は各種大洋銀の約半數を占め、英銀

は叻銀又は杖銀とも稱せられ、新嘉坡の鑄造に係り、日本圓銀に亞ぎ當市場の流通高は多かつた。新墨銀は他に比し量目重きに拘らず、偽造の多かつたこと、其の意匠が支那の嗜好に合はなかつたとに依つて他に比して流通不良であつた。首銀は一九一四年の鑄造に係り、袁世凱の肖像を刻したもので、品價、量目共に極めて不統一である外に、日本圓銀に比し千枚に付三枚弱軽く、純分に於て十二枚強遜色がある。而して當時通用銀たる混淆銀は多くは軽く、極印損傷せられたもので、其の甚しきものは無傷又は其の程度のものに比し、千弗に付三、四弗を割引するに非ざれば通用しなかつたのである。往時破銀又は破碎銀とも稱し、著しく形態を損し或は量目を減じたものは、秤量に依つて受授されたが、漸次流通力を失ひ、既に數十年前から地金として賣買された。近年に至り各種大洋銀は首銀の外、其の流通額を漸減し、新墨銀の如きも従前勢力があつたが、首銀増加の影響を受け、一九二一年には殆んど其の跡を没した。首銀に對する外國弗の品價量目並に其の流通比例を示せば、左表の如くである。

種 別	量 目	品 位	歩 合	
			一九一六年	一九二一年
袁 世 凱 弗	二六・八八三五	八九一・四七	一〇%	七〇%
香 港 弗	二六・九五六〇	九〇〇・〇〇	三〇	一五
日 本 弗	二六・九五六三	九〇〇・〇〇	五〇	一五
新 墨 銀 (西 班 牙 弗)	二七・〇三〇〇	不 明	一〇	一

(G. M. C., Decennial Reports, 1912-21, vol. I, pp. 154.)



従前盛んに流通した當時の日本銀の價值は、一八九〇年頃香港銀行紙幣に依つて代表せられた西班牙銀が百弗に付七十三兩三錢、墨銀價值の七十二兩五錢乃至七十二兩七錢なるに對し、七十二兩九錢乃至七十三兩二錢で、次で一八九二年より一九〇〇年頃迄は七十二兩八錢乃至七十三兩三錢に上り、一九〇〇年には日本が厦門を占領するとの風評があつた爲に、一時に七十五兩二錢に暴騰し、數箇月間同市場を繼續したが、其の後平常状態に恢復した(op. cit., 1882-1891, 1892-1901, vol. I, pp. 104)。次で一九〇二年より一九一一年に至る期間に於て錢莊は新嘉坡の爲替及當地有傷銀の賣買に没頭し、新嘉坡爲替の騰貴に依り、一九〇八年一月には十三軒の錢莊が倒閉し、其の他も一時營業を停止した如く、當地爲替の變動は著しく、七十二兩乃至七十七兩を示した(op. cit., 1902-1911, vol. II, pp. 104)。内國自鑄の銀元としては其の名稱に就いても民國三年國幣條例に於ては之を一圓銀貨と稱し、民國二十二年銀本位幣鑄造條例に於ては之を元と名附けた。一般には又元は大元銀と呼ばれ、外國人は(Silver Dollars)と云ふ。支那自鑄の銀元は之を左の三種に分類することが出来る。即ち(一)清朝時代の舊銀元、(二)民國三年國幣條例以後のもの、(三)民國二十二年銀本位幣鑄造條例に依るものである。(一)に屬するものは光緒十三年(一八八七年)廣東省鑄造のものを始め、各省造幣廠の鑄造に係るもの、及清末革命の際市場に現はれた大清銀貨等である(現在當地には殆んど流通はない)。(二)に屬するものは民國三年公布の國幣條例に基き發行された袁世凱幣及中山幣其の他各種の總統幣である。而して國幣條例に依る新銀元は、民國三年(一九一四年)十二月二十四日、天津造幣廠に依つて始めて鑄造せられたもので、爾來其の繼續的鑄造に依り漸次全國的に流通するに至り、新銀、本位幣の銀元と共に依然本位貨幣の位置を保つた。此の銀元は貨幣面に袁世凱の上半身側面像を刻してゐる。更に現政府は嘗て

一九一二年に發行した中山開國記念幣の模型を使用して、新に中山幣(孫逸仙の肖像を有するもの)を發行して大に民間の信用を博し、各地に圓滑に流通した。各總統幣は民國以來各總統の就任記念の爲に發行したのであるが、流通高は極めて少い。(三)に屬するものは民國二十二年三月八日公布の銀本位幣鑄造條例の規定に基き、新銀本位幣を鑄造し、七月一日から發行したものである。本銀元の表面には孫文の肖像と中華民國二十二年の八字を現はし、裏面には帆船の模様と「壹圓」の二字を刻してゐるものである。

從來大洋銀たる袁世凱幣は前表に示した如く、多額に流通するに對し、日本圓銀、墨銀、香港弗、ピアストル銀等外國幣は雜然として通用せられてゐたが、前記中國銀貨が供給豊富と爲つてから、比較的品質優良な外國銀貨及舊貨幣は漸次減退し、殊に日本圓銀は良質の上に數次の排日貨に依り其の跡を没し、最近一九三五年頃には獨り新帆船銀の流通を見たのみである。但し密輸出の目的を以て紙幣を以て銀元を買収する者あるが爲に、各銀行共殆んど現銀賣却若くは兌換に應ぜぬので、最近に於ては全く現銀は之を發見することが出来なくなつた。

#### (ロ) 小 銀 貨

一元銀貨を大洋銀と呼ぶのに對して小銀貨は小洋又は小銀圓と稱する。小銀貨には二角(二十仙)、壹角(十仙)の二種がある(五仙も稀にある)。

小銀貨は光緒十六年(一八九〇年)始めて廣東省に於て鑄造せられ、次で湖北、江蘇、福建其の他の各省に於ても、之に倣つて鑄造せらるゝに至つたのである。