

# 近代日本における外国貿易港の配置と貿易額の地域的構成

葛 西 大 和\*

**要 旨** 一国の経済地域の構造は経済の構成と発展の地域的投影であるから、この経済地域の構造に現われた特質を分析することによって、その国の経済現象の地域的展開と連関にみられる特異性を把握することができるはずである。本研究は、外国貿易の展開を日本の近代の経済地域構造にみられる「求心的構造」の形成を解明するための重要な要因であると考えて1859年～1919年の開港場の設置経過と、各貿易港における貿易額のシェアを統計的に分析した。

その結果、幕末から維新期に条約によって開港場に指定された貿易港が、1859年～1899年の40年間、貿易を事実上独占していること、とくに横浜と神戸の占める割合が圧倒的であること、そして外国貿易の初期こそ開港指定の早い横浜が外国貿易をリードしたが、国内における資本制生産の発展過程で、明治20年代以降に神戸が、また30年代以降に大阪が貿易のシェアを大きく伸ばして、関東沿岸と近畿沿岸の貿易港のシェアが拮抗するような貿易港の地域的パターンが産業革命期に確立していることが、明らかとなった。

**キーワード** 外国貿易、開港場、ヒンターランド、工業立地、産業革命、経済地域

## I. 近代日本の地域構造に関する研究の現状と本研究の研究視角

### 1. 近代日本の地域構造に関する研究の現状

日本工業の地域構造研究については、西日本主導型の地域構造から東日本主導型の地域構造への転換を軸とする北村・矢田ほか(1977)の共同研究が、経済地理学界の共有財産となっている。そこでは、立地体系と市場圏を地域構造分析の二つの柱として日本資本主義の地域構造の変化を解明する点に力点が置かれているが、経済地域の研究という観点からすると、日本工業の地域構造研究においてわれわれが取り組むべき論点や研究対象は、なお少なからぬ拡がりをもっていると認識すべきであろう。

生産と消費の、そして流通を媒介として成立する多様な地域性の分析と、その上に展開していく社会的分業の全国的再編、およびそれによってつくりだされる地域構造の多面的究明を主たる研究の対象と

すべき経済地理学は、近代に限定しただけでも既存の研究成果によってはカバーされない未開拓の研究領域をなお広範に残している。

ところで、今ではあまり知られていないが、およそ半世紀前に、石田(1948)は、日本の産業革命期における地理的諸相を解明することの重要性を指摘した。この問題提起が果たして戦後の地理学研究を発展させる契機となった否かの議論はさておき、実際のところ、経済地理学研究は日本の近代における生産の地域性の解明と、そして歴史地理学研究もまた産業の発展と地域の変貌に加えて商品流通や総体としての地域性の解明と取り組んできた<sup>1)</sup>。ところが地理学研究という共通の目標をもちながら、この二つの研究は、国民各層の生活の具体的様相を生産と消費の両側面について究明しつつ、その地域的な全体像を明らかにするという点で、また人間活動にともなう環境の改変を究明しつつ、その影響を明らかにするという点でも協力的であったとはいえず、

\* 山形大学農学部地域環境科学講座 〒990 山形市小白川町1-4-12

結果として地理学界は折角の地域研究の成果を体系的に深化させることができていない現状である<sup>2)</sup>。

翻って、近代日本の地理的諸相に関する研究に対して、その研究成果を提供してきた産業革命研究をみると、ここでは国内市場の形成をめぐる日本資本主義論争以来の争点をめぐって、その克服に向けた試みが、商品流通研究という形態をとって進展している。例えば、石井 (1986) は近代日本の経済生活の全体像の把握は、「地域分析」と「階層分析」を通じて初めて解明できるという視点を提起し、その場合、「交通手段の変革が地域経済を変えてゆく側面」とともに、「商品を生産し消費する地域経済のあり方の変化」(pp. 5-14)を究明すべきであると主張して、自らも商品流通研究に着手している。

本研究は地理学界内外の以上の研究状況を意識した上で、生産と消費と流通とを統合した日本の近代の地域構造研究の発展に向けての一着手として実施するものであり、さしあたり後進資本主義国であった日本の外国貿易の展開が国内の工場立地に及ぼす意味を考える時に、その前提となる外国貿易の地域的構成を、貿易港に即して明らかにすることを目的としている。

## 2. 本研究の研究視角と既往の研究

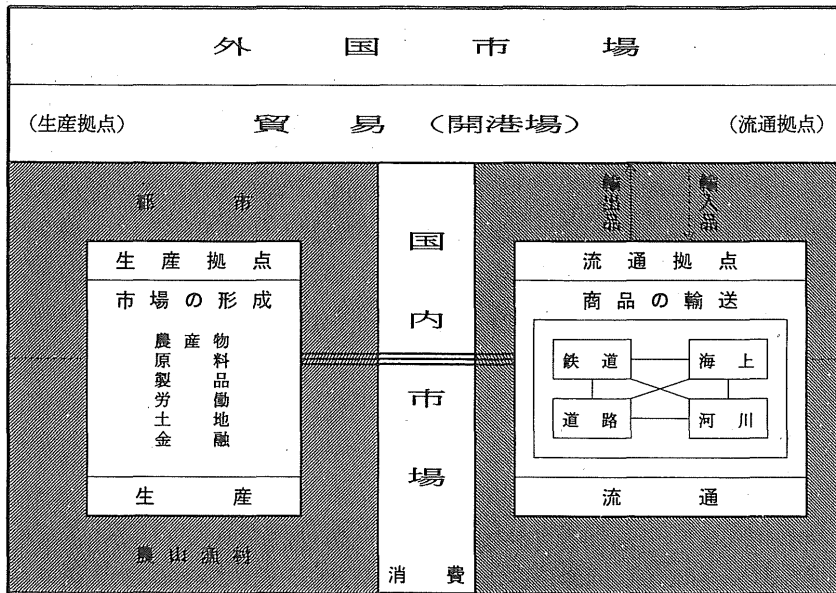
繰り返すまでもなく、一国の工業立地は国内市場の形成の問題と深く関係している。そうであるが故に、川島 (1963, p. 47) は国内市場の狭隘説の立場から、輸出市場への偏重を日本工業の局地的集積と集中の一因とみなしたのであり、この点で、川島の問題意識は、等しく、日本工業の地域的構成や巨大工業地帯の形成の原因を考究しながらも、資本と賃労働の集中とならんで、大都市市場を形成要因として重視している山本 (1959) の見解とは、いくぶんニュアンスを異にしている<sup>3)</sup>。

世界市場への編入と資本主義化の進展につれて、やがて国内における経済発展の地域差が明瞭となりこの格差を反映した地域間の連関構造をもつ統一的

国内市場が形成される。狭隘説に立つか拡大説に立つか、そのいずれの立場に拠るにしても、われわれは実証的な地域分析によってこの国内市場をめぐる難問に答えなければならない。

ところで、外国商船の来航を長崎と平戸に制限した 1816 年の禁令と、外国商船の入港を長崎に限定する一方で日本人の海外渡航と帰国を禁止した 1835 年の二度の「鎖国令」をもって、実質的に通商の道を閉ざした日本の外国貿易については、McCulloch<sup>4)</sup> (1837, 1842, 1866) の諸辞典や Royal Geographical Society (1856) に拠るまでもなく、それは「禁制甚だ多く、範囲極めて狭く、貿易と称するに足らず」(益田, 1908, p. 719)というきわめて制限された状態にあった。かくして 1859 年に始まる外国貿易の制限撤廃と世界市場への編入は、国内市場が十分に発達していない後進資本主義国の工業立地に関して特別の意味合をもって来る。

さて、第 1 図は外国貿易を前提として国内において進展していく生産と流通と消費の連関を模式的に示したものである。経済地域に関する研究は、生産と消費の、そしてさらに流通を媒介として成立する多様な地域性の分析と、その上に展開していく社会的分業の全国的再編と、それによってつくりだされる地域構造の多面的究明を要請しているとすれば、われわれは、問題の各局面についてこれを究明していかななくてはならない。ところで、先進資本主義国からの通商要求によって強制的に外国市場に編入させられる時の外国貿易は、一般にその開始にあたり種々の制度的制約をとまうので、資本主義的生産が発展し確立する期間の外国貿易の在り方は、輸出市場に大きく依存しながら発展していく国内の生産活動の立地に対して少なからぬ影響を及ぼすことが予想される。したがって、近代日本の経済地域研究を深めるためには、幕末の開港以降の外国貿易港の配置とその貿易額の構成を、制度的ならびに統計的に明らかにしておくことが不可欠の作業となる。本



第1図 生産と流通と消費の連関に関する模式図

研究は、1859年から1919年にいたる60年間の日本の近代における外国貿易の趨勢を貿易港に即して明らかにすることを当面の課題としているが、それは、国内市場と外国市場との関連も含めて、国内の工業立地を理論的かつ実証的に解明するための究極的な課題に向けての第一歩となる。

外国貿易港の配置という制度的な側面と各貿易港の貿易全体に占めるシェアの変化を統計的に把握しておくことが、日本の近代の経済地域研究にとって重要であるというのがここでの立場であるが、この種の研究視角を別にすれば、日本の近代の外国貿易を貿易港に即してその特質を解明したすぐれた研究成果がすでにある。石橋(1923a)の神戸港の貿易に関する、そして山口(1965)と海野(1971)の横浜港の貿易に関する研究は、今日においてもなお日本の外国貿易に関する基本文献としての価値をもっている。近年の宮川(1990)の研究は関税制度の変遷と産業配置の変容を既存資料に依拠しながら概観したものであるが、そこでは外国貿易港の設置過程が、これまで以上に明らかにされている。

日本以外の国でも自国の外国貿易港の配置とその貿易額の構成を検討した研究が、管見の範囲ではあるが、いくつかある。アメリカの外国貿易におけるニューヨーク港の役割を後背地の工業立地と関連づけている Colby and Foster (1940, pp. 380-381) の研究、産業革命期以来のイギリスの外国貿易港のシェアの変化を国内の産業立地の変化を意識しながら検討している Smith (1949) の古典的ともいえる研究、そしてヒンターランドをめぐるドイツ帝国の諸港の競合関係を分析している Rühl (1920) の研究等は、その代表である。なお、アルフレート・ウェーバーの指導のもとに、ドイツの産業革命期の工業の立地変化を検討した Schlier (1922) の研究においては、外国貿易の役割と貿易港の配置については意識されていない。

以上が本研究に関連した内外の研究動向であり、自国の外国貿易港の配置とその貿易額の構成を検討することは、その問題意識は同じではないが、工業立地の問題につながっていることが分かる。

## II. 幕末の開港以降の日本の近代における外国貿易と貿易港

### 1. 開国開港と外国貿易に関する統計資料

#### 1) 開国と開港

開港にいたる歴史的経緯は省くとして、1854年に調印された「日本国米利堅合衆国和親條約」(神奈川条約)の第二條「伊豆下田松前箱館の両港は日本政府に於て亜墨利加船薪水食料石炭欠乏の品を日本人にて調候丈は給し候為め渡来の儀差免し候尤下田港は約條書面調印の上即時相開き箱館は来年三月より相始候事」<sup>5)</sup>により、1854年に下田、1855年に箱館、また1854年に長崎で調印された「日本国大不列顛國約定」により、約定日より長崎に、上記の港と同様「薪水食料石炭欠乏の品」の補給を目的として外国船の入港が認められた。これを外国貿易開始の前史とする。

そして、1858年7月29日に江戸で調印され翌年ワシントンで交換された「日本国米利堅合衆国修好通商條約」によって、出島の小窓を開閉するだけで長く閉ざしてきた外国貿易の重い大きな扉が開放されることになった。この通商条約の第三條に「下田箱館の外に次にいふ所の場所を左の期限より開くべし」<sup>6)</sup>と規定し、神奈川と長崎は1859年7月4日から、新潟を1860年、兵庫を1863年より開港すること、併せて江戸と大阪をそれぞれ1862年と1863年より開市、つまり商いの目的でその間に限りその場所に逗留することを承認するということが締結された。なお下田は神奈川港の開港の半年後に閉鎖するという条約の規定に従い、幕末の対外交渉の玄関口としての役割を終えることになったので、日本の外国貿易は後に横浜<sup>7)</sup>として知られる神奈川と長崎と箱館の3港をもってスタートしたことになる。当時横浜の名は、Royal Geographical Society (1856)が編集した地名辞典に「神奈川条約」の調印地として漸く採録されるにいたった程度の知名度でしか

かった (p. 595)。

ところで、「日米修好通商条約」で開港開市を規定された新潟と兵庫の開港は、幕末の国内の騒乱に影響されて大幅に延期となり、前者は1869年、後者は1868年の開港となった。一方1863年に予定された大阪の開市はやっと1868年1月1日から実現するが、大阪は同年に開港場にも指定されている<sup>8)</sup>。また、1862年に開市を予定された江戸を改め東京となった東京開市は紆余曲折をへて1869年から実現した<sup>9)</sup>。かくして、1856年に3港体制をもって始まった外国貿易は、兵庫と新潟と大阪を加えた6港体制に移行するとともに、日本を代表する東西の大都市であった大阪と東京での自由な商業活動が可能となった。

幕末から明治維新にかけてのこの開港と開市の過程に、われわれは3つの注目すべき事実を指摘することができる。第一点は外国貿易への編入にあたり神戸港<sup>10)</sup>がほぼ10年間横浜港に後れをとっていること、第二点は東西の大消費地での自由なる商業活動の承認において大阪が東京に1年先行しているが、その時間差は横浜と神戸の開港ほどの違いではないこと、そして第三点は、大阪が東京では実現されなかった開港場の指定を受けていることである。これらの事実、開国の初期段階における横浜の神戸に対する優位性を意味すると同時に、すでに幕末段階の経済発展の水準で、江戸を中心とする関東地方をはるかに凌駕していた畿内地方の中心である大阪に近代の商業発展に不可欠の社会資本である開港場が早期に設置されたことは、(後述のようにその本格的な築港事業への着手の遅れはあったけれども、)横浜を外港とする以外に貿易の拠点をもたなかった東京に対する大阪の有利さを意味している。

#### 2) 外国貿易に関する統計資料

1854年の神奈川条約を契機として1859年に始まった外国との通商は運上所を設置した関税管理を実施したにもかかわらず、貿易が事実上外国商館に



よって支配されたいわゆる「居留地貿易」であったことや貨幣換算上の混乱などの理由で、幕末から明治維新期については、信頼できる日本側の資料は存在していない。明治維新後の1870年8月4日に、外務省から諸省へ廻達した文書「各開港場輸出入物品高去已年中之分上木ニ付三部宛御達申候乍御面倒御順達留ヨリ御返却有之度候也」の見出しに続き、「外国貿易品輸出入ノ多寡ヲ調査シタルモノハ此書ヲ以テ始トス」<sup>11)</sup>という説明があるから、この刊行物は旧暦の明治2年分であると確認できる。これ以前についても同種の調査があったかは定かではないが、刊行物としてはこれが最初である。この種の調査が、その後も継続されていることは、「爾後外国貿易ノ事務大蔵省ニ属スルヲ以テ租税寮ニ於テ前年ノ成模ニ倣ヒ各港輸出入物品高ヲ編輯シ其時ニ之ヲ頒布セリ後関税局ニ於テ外国貿易年表ヲ刊行シ」<sup>12)</sup>という説明から明瞭である。

かくして旧暦の明治2年から5年まで『各開港場輸出入物品高』が、最初の外国貿易統計として編纂された。この資料は、現在『明治初年の貿易統計』として復刻されているが、その解説によると『各開港場輸出入物品高』に記載される貿易統計は、量に関する記載と比較して金額の記載に難点がある、といわれている（山口・大内編、1968、序）。記載内容に関してはこのような不備があるとはいえ、本資料は明治初年の貿易を記録した日本側の唯一の統計であり、貴重な情報をわれわれに提供してくれる。ところで、ここで把握の対象となっていない旧暦の明治元年以前の幕末の開港から維新期にかけては、日本側のまとまった貿易統計がないので、従来からこの期間の日本の外国貿易研究は、当時日本と通商関係にあった諸外国が作成した資料、なかんずく、イギリスの政府刊行物のうち、ブルー・ブックスに報告された商業報告の統計が利用されてきた。

なお、日本が太陽暦を採用した1873（明治6）年以降の貿易統計のタイトルは、『大日本各港輸出入

（物品）年表』、『大日本各港輸出入半年表』と改称され、明治15年以降分からはさらに『大日本外国貿易年表』と改称されている。

以上の貿易統計が、以下の検討において利用する資料である。

## 2. 幕末から明治維新期の外国貿易と貿易港

周知のように、日本における外国貿易研究は資本主義の再生産構造の特質を解明しようとする立場と外国貿易の進展状況を考究しようとする立場に大別される。ここでは後者の立場にあるが、この方向での研究の多くは、従来幕末から明治初年にかけての考察に集中している。横浜、長崎、函館の3港について1859年から1868年の収税額と1860年から1867年の輸出入額を最初に報告した河合（1895a, b）の、1863年から1867年の3港の貿易額を英国政府刊行物であるブルー・ブックスを主な依拠資料として報告し、幕末期の外国貿易の不振の原因に言及している石橋（1923a, b）の、そして1859年から1867年について既存の統計数値の比較検討と新資料の提示をしている加藤（1930a, b）の、さらには1860年から1863年について外国文献から貿易額に関する新資料を紹介した猪谷（1931）の研究がその例である。以上の諸研究で採録された統計を比較考量しつつ、幕末におけるわが国の貿易の趨勢とその特徴を要約する一方で、輸出入品の分析と関税改正あるいは外国貿易の影響などに言及しているものとして、山口（1943）の研究がある。

さて、密貿易や貿易統計に記録されていない大量の武器類の輸入を考慮の外に置いて、これらの研究に掲載されている統計数値に依拠して3港の貿易額構成を計算してみる。最初に石橋が作成した「幕末に於ける外国貿易価額」表（1863年から1867年）<sup>13)</sup>を基礎にすると、輸出入の合計で横浜83.4%、長崎14.3%、函館2.3%となる。これを輸出と輸入に分けると、輸出の場合、横浜85.85%、長崎10.25%、函館3.9%、輸入は、横浜81.0%、長崎18.2%、函館0.8%

となる。これによると、開港以前に唯一の取引港であった長崎に代わって、開港後は横浜が外国貿易における中心となっていること、しかも輸入以上に輸出において横浜が一層高い占有率を記録していることが判明する。貿易統計に関する諸種の統計を比較検討した山口の指摘を待つまでもなく、われわれは1860年前後の、開港まもない頃の外国貿易において3港が取り扱った正確な貿易額を知ることにはできないが、河合(1895a)の報告にある収税額表は、3港の比重に関して有力な手掛かりをわれわれに与えてくれる。この表には函館についての実績が欠落しているようであるが、すでにみた1863年以降の趨勢からみて、函館の割合はこの時期についても微小であったと想定してもよいであろうから、この表から横浜と長崎の割合の変化を推定することができる。収税額に占める横浜の割合は、1859年の32.4%から1860年の76.5%、1861年の72.5%、1862年の77.9%へと上昇傾向にあり、しかもこの傾向は石橋が作成した統計に基づいてすでに確認した1863年以降の趨勢と一致している。

以上の考察から、長崎に代わって、横浜が日本の外国貿易において中心的役割を果たすようになったのは開港直後のことであったと、推定することができる。幕末の貿易で首位の座にあった横浜の発展の理由を、山口は「同港がその背後に主要輸出品たる生糸・茶・蚕卵紙の生産地を有してゐたこと、及び政治経済上の一中心地たる江戸に近接してゐたこと等に求めらるべきであろう」(p. 23)と述べているが、この山口の説明方法は、港を養う貨物集散の区域を「給配区域」と形容して、前と後の給配区域の性質から貿易港の競合関係を考察しようとした石橋の観点そのものである(1908, pp. 23-24)<sup>14)</sup>。

### 3. 明治初年から新開港場の設置にいたる外国貿易と貿易港

#### 1) 明治初年の動向

幕末から明治維新にかけての3港の貨物取扱は、

大略以上のような状態にあったのであろう。それでは、6港体制になった明治維新以後に外国貿易をめぐる各開港場の地位はどのように変化していったのであろうか。

すでに指摘したように、日本で編集刊行されたものとしては最初の貿易統計である『各開港場輸出入物品高』は、ほぼ西暦年の1869年から1872年までの日本の外国貿易の実績を今日に伝えている基本資料であるが、神戸市史の編纂にも携わり、この資料の存在を当然知っていたはずの石橋は、港別貿易額に関するその記載の不備を熟知していたためか、自らも明治初年の外国貿易を検討した際に、この資料を利用していない。明治初年の貿易の動向を考察するにあたり、石橋は太陽暦採用後の1876(明治9)年の貿易統計を利用しており、輸入の24%、輸出の11%を占めるまでになった神戸の大躍進と、横浜を除く諸港の不振に注目している(1932, pp. 11-14)。

幕末から明治維新にかけての外国貿易における3港の地位の変化とその比重に関心を払ってきたわれわれの当面の検討課題は、資料としての不備を指摘されてはいるが『各開港場輸出入物品高』が記録している時期の貿易動向を明らかにすることである。ところで、『各開港場輸出入物品高』を資料として吟味すると、旧暦の明治5年(西暦1871年2月9日～12月31日)に関しては、貿易港別の分析を行うことが許されそうである。確かに、この年次の記載においても、「無税品」についての数字を欠くために、貿易額全体を正確に把握できないという統計上の欠陥があるが、そもそも、貿易額に占める「無税品」の割合は、前年の実績でみても8.7%にすぎず、「従価品」や「定額品」の数字を大きく下回っていることから、仮に「定額品」と「従価品」の分だけで外国貿易を考察したとしても、十分に貿易港別の貿易額構成の近似値に接近できるからである。第1表はこのようなして作成した6港の貿易額とその構成を示したものである。これによると、輸出入の合計でい

第1表 明治5年（西暦1871年2月9日～12月31日）の外国貿易港別の貿易額とその割合

貿易港（円）	横 浜	神 戸	大 阪	長 崎	函 館	新 潟
輸 出 16,848,033.63 100.0%	11,729,635.85 69.6	1,983,623.42 11.8	1,311,694.47 7.8	1,519,929.44 9.0	299,750.16 1.8	3,400.29 0.0
輸 入 24,741,269.70 100.0%	18,557,403.69 75.0	4,275,341.76 17.3	389,215.22 1.6	1,511,286.60 6.1	8,022.43 0.0	—
合 計 41,589,303.33 100.0%	30,287,039.54 72.8	6,258,965.18 15.1	1,700,909.69 4.1	3,031,216.04 7.3	307,772.59 0.7	3,400.29 0.0

山口・大内編（1968）『明治初年の貿易統計』より作成。  
原資料名は、『各開港場輸出入物品高』。

えば、横浜が全体の70%余を占めて、依然として最大の貿易港の地位を維持していること、1868年に開港となった神戸が長崎と函館の第一次の開港場をすでに凌駕して、15%のシェアを占めるにいたったこと、また長崎はすでに10%の水準を下回り、函館と新潟の貿易は全く不振であることなどが読み取れる。輸出と輸入の構成を加味すると、長崎と大阪が輸入よりは輸出での、対照的に横浜と神戸は輸出よりは輸入でのウェイトが大きいこと、そして輸入の90%以上がすでに横浜と神戸に集中していることが注目される。実際のところ、長崎を加えると3港で輸入の98%に達するほどの特定港への集中は、これらの開港が、当時わが国の沿岸航路を独占していた諸外国の汽船会社の定期航路の寄港地であったことと関係している。船舶の入港によって成立する輸入は、荷揚げの後に今度は貨物を積み込んで出港する輸出に対応しているから、輸出の場合も横浜と神戸で全体の80%余、これに長崎を加えて全体の90%の貿易額を記録している。ところで、輸出入の合計では第4位ながら、隣接する神戸港と比較してもそれほど遜色のないほどの輸出額を記録している大阪の動向が目を引くが、これは「従価品」の領域で大阪が6港中最大の割合を占めているためである。

以上が、『各開港場輸出入物品高』を基礎として解

明できる明治5年当時の貿易港別の外国貿易の姿である。ここでは幕末の開港である長崎と交代して神戸（兵庫）が横浜に次ぐ貿易港の地位に上り、また輸出の分野で大阪が急成長していることを確認することができた。このような変化がいつごろ発生したのかを遡って検討するとしたら、その目的のために利用できそうな資料は、明治3年上期（西暦1870年2月1日～7月27日）の「定額品」の税額に関する資料だけである。「定額品」は輸出入とも商品の主体を構成していることを前提として、この期間の貿易港別の輸出入の割合を計算した結果によれば、神戸は輸入の14%、輸出の13%余をこの期間に占めるまでになっていて、長崎をすでに凌駕している。対照的に、大阪は、わずか0.3%程度の貿易額しかなく、函館や新潟と同列の水準にとどまっていたということが明らかとなる。かくして、神戸は開港後数年足らずのうちに横浜に次ぐ貿易港となっていること、そして、大阪の発展はやや後のことに属するという事実が判明する。

## 2) 新開港場の設置にいたる時期の動向

1866年6月25日に英仏米蘭の四公使との間に江戸で調印された「改税約書」に「慶応元年乙丑十月四箇国の名代人大阪に赴きし折日本政府より輸入輸出の諸品都て価五分の運上を基本とし右運上目録を猶予なく改むべき趣を約束し」<sup>15)</sup>とあるのは、すで

にみた兵庫と新潟の開港、ならびに大阪と東京の開市の延期行為の代償として日本側が従価五分への輸入税率の引き下げを要求されたことを意味している。これは、1859年の貿易開始当初の輸入税原則二割という保護関税の事実上の放棄であり、この低率関税は、1866年から1899年の関税定率の改正にいたるまで適用された。この変更は、関税改正を基本とする改正条約の実施によって幕末の条約が廃棄され、新開港場が設置されて、内地雑居の時代となつてからのことである。この時点までが事実上、6港体制での外国貿易の時代に相当する。この期間がここでの検討対象となる。

最初に、6港体制の例外として、この期間に外国貿易を特別に許可された3種の貿易港があったことについて、一定程度解説しておく必要がある。第一の港は隣国との貿易に関する政府の特例措置、第二の港は特別輸出制度、そして第三の港は開港以外の外国貿易の取扱に対する特例措置によってそれぞれ指定されたものである。

いわゆる朝鮮国貿易は、1876年の勅令第百二十九号<sup>16)</sup>によって、いったんは日本国内と同様の取扱とすることを定めたが、1883年の法律第四十号によって外国貿易扱いに変更したことから、この処置に対応するため、日本人所有の船舶に限定して特例措置として厳原と下ノ関<sup>17)</sup>と博多の3港が「朝鮮国貿易港」に指摘を受けた。こうした取扱は対馬の佐須奈と鹿見(1890年の勅令第五十四号)、宮津(1893年の法律第十三号)、及び伏木と小樽(1897年の法律第二号)に対してもなされた。貿易対象国ないしは地域を限定したこのような特例措置は朝鮮国貿易港以外にも、那覇を清国貿易港に指定(1894年の法律第三号)した例があり、またウラジオストックとの貿易を許可された宮津、さらに沿海州とサガレンとの貿易を許可された伏木と小樽の例がある。これら3港は、いずれも朝鮮国貿易港に指定されたときの法律によって当該地域との交易を許可されている。

第二の特別輸出制度とは、1889年の法律第二十号をもって公布された「特別輸出港規制」の制定に係わるものである。これは、日本人に対して「米・麦・麦粉・石炭・硫黄」に限定してその輸出を特別に許可するという内容を含み、この目的を遂行するために「特別輸出港」が指定された。本規則第七条をうけた勅令第百四号により下ノ関と博多と口ノ津と小樽の4港に、次いでやはり同年の勅令百十四号により四日市と門司と唐津と三角と伏木の5港に本規則が適用された。この「特別輸出港規則」はその後釧路(1890年の法律第百七号)、室蘭(1894年の法律第一号)に対しても適用された。なお本規則においては、第一のケースと、次に述べる第三のケースとは異なり、外国船の雇入れが認められた。

第三の措置は、1896年の法律第十八号を根拠とするもので、開港以外に外国貿易を日本人が所有する船舶に限定して許可するという制度であり、同年の勅令第三百十六号により博多と唐津と口ノ津と敦賀と境と浜田の6港が、そして1897年に清水と四日市と七尾の3港(勅令第二百二十六号)が、さらに翌年に三角(勅令第三九十三号)が追加指定を受けている。これらの港はいわば法律第十八号による外国貿易港である。

以上の外国貿易港は、その裏づけとなった法律や勅令の廃止を決めた、1899(明治32)年の法律第六十一号「関税法」によってその根拠を失うが、同年の勅令第三百四十二号で正式に「開港」に指定される。本勅令第一條に基づく開港は22港を数えるが、武豊を除く21港は、いずれも上記の特例措置によって制限的ながらも外国貿易が実施されていた諸港である。したがって、再び外国貿易が許可されたという点では、大部分の港は以前と変わらないが、外国船が自由に出入りできるという点、取扱品目の制限を通常は受けないという点、さらには、貿易相手国を特定されないという点で、これらの港は文字通り「新開港場」となった。なお新開港場については、「満

第2表 外国貿易港の貿易額の割合（1874年～1899年）

貿易港		1874 (明治 7)	1879 (明治 12)	1884 (明治 17)	1889 (明治 22)	1894 (明治 27)	1899 (明治 32)
横 浜	輸 出	67.5%	68.3%	64.5%	59.8%	64.5%	50.4
	輸 入	71.4	71.6	65.6	51.9	42.9	34.7
神 戸	輸 出	17.6	20.4	19.5	29.0	26.0	35.1
	輸 入	20.3	21.5	26.3	39.4	48.4	54.6
大 阪	輸 出	3.4	1.2	2.6	0.4	0.7	2.9
	輸 入	1.4	1.7	4.1	3.2	3.4	2.9
長 崎	輸 出	10.1	7.4	11.9	8.8	3.1	2.9
	輸 入	6.8	5.2	3.7	4.4	4.6	5.1
函 館	輸 出	1.4	2.5	1.1	1.1	0.6	1.0
	輸 入	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.8
新 潟	輸 出	0.0	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0
	輸 入	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
その他の貿易港	輸 出			0.2	0.9	5.1	7.7
	輸 入			0.3	0.9	0.5	1.9
合 計	輸 出	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	輸 入	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

『大日本外国貿易年表』より作成

端数があるために各欄の合計は100%にならない場合がある。

二年毎ノ輸出入貨物ノ価格五万円ニ達セサルトキハ之ヲ閉鎖」(第三條)するという条件が付与されたが、いま新潟とその補完港である夷港を双子港として1港と数えれば、幕末の開港場を含めて開港場は28港となった。

さて、日本が太陽暦を採用した1873年から関税法の公布にともなう新開港場の指定となる1899年までの間に、6港以外にも限定的ではあるが外国貿易を許可された3種の港が存在したことを確認してきたが、この期間の貿易港別の貨物取扱の動向を検討することが課題となる。ところで、明治年間の貿易統計一般については、統一性を欠き不正確であるという石橋（1924）の指摘もあるが、1873年以降の貿易統計に記載されている貿易港別の統計は、物価指数による更正が必要な貿易額の推移を検討するのではなく、単に貿易港別の割合を問題にする場合には、統計の利用にあたって問題はなく、実際にこれまで

も、『神戸開港三十年史』（1898）を先駆として、石橋（1923）と山口（1965）と海野（1971）が、この統計を使って明治以降の貿易において神戸と横浜の果たした役割についての検討を行っている。

ここでは、1884年の朝鮮国貿易の外国貿易扱いと1889年の特別輸出港の指定及び1896年の法律第十八号貿易港の指定を勘案して、1899（明治32）年から遡って、1894年と1889年と1884年と1879年と1874年を検討対象年とする（第2表）。1874年と1879年は貿易がなお6港体制で行われているが、横浜は輸出の70%弱、輸入の70%強を占めており外国貿易港として不動の地位を保持している。神戸は輸出入とも全体の20%台に達し、1872年頃と比較してシェアを増加させている。長崎は割合を低下させているが、それでもこの時点で輸出の7%、輸入の5%を維持している。大阪は輸出入とも1%台にとどまり、むしろ低下傾向にある。函館は輸出でこそ

大阪を凌ぐ大きさにあるが、外国貿易に占める割合は新潟ともども目立った存在ではない。かくして、1879年までの動きでは、神戸の躍進傾向が特色となっている。

1884年になると、貨物輸入での神戸の進展が顕著となる。神戸の輸出はそれまでの水準にとどまっているので、一層輸入割合の増加が目立つ。対照的なのは横浜で、輸出入とも65%前後のシェアを記録しているが、その割合は減少傾向を示している。長崎は輸入割合を低下させているが、逆に輸出で11.9%に回復しており、国内第3の貿易港の地位を維持している。大阪の貿易は微増傾向にあり、函館と新潟の貿易は不振である。朝鮮国貿易が認められた3港の外国貿易に占める割合は1%にも達しない状況にある。

神戸港の増勢傾向は、1889年になると一層明確な形をとり、輸入の39.4%、輸出でも29.0%のシェアに達している。長崎と大阪にはさしたる変化がないから神戸の躍進は横浜の縮小を意味している。実際のところ、横浜は輸出で59.8%、輸入で51.9%の水準までその割合を低下させている。なお朝鮮国貿易港と特別輸出港の合計は1%程度にすぎず、貿易全体に占める割合は微々たるものとどまる。

1894年には、遂に神戸が輸入で横浜を逆転して、首位の座につくが、この逆転現象は1893年に発生している。神戸は今や日本の輸入総額の半ばを占めるまでになり、輸入に関してはこれ以降横浜の追随を許さない存在となる。この神戸港の輸入割合の上昇は工業原料に対する旺盛な需要を反映したものであり、それはヒンターランドにおける経済活動の進展を意味している。ところで、朝鮮国貿易港も含めて、その他の開港場のシェアには見るべき変化はないから、神戸港は横浜港の取扱分を削って、その地位についたことになる。輸出の分野では、横浜の回復と長崎の低下、そして函館と新潟を上回る特別輸出港の増勢傾向が目をはく。

1899年は新開港場の許可年であるが、これらの貿易港は半年以上はなお制限された貿易下にあったので、貿易のシェアの面では大した変化は認められない。ひとり神戸は輸入の54.6%、輸出でも35.1%を占めるまでになり、輸出入とも1874年と比較して、二倍を上回るシェアを記録するまでになった。これに対して、横浜は輸出では50%を維持しているが、輸入では1874年の半分のシェアに低下している。

これまでの検討によって、われわれは、明治維新の年に開港場となってほどなくして、長崎にとって代わり横浜に次ぐ貿易港として、その名を海外に知られるようになった神戸港の、明治20年代におけるめざましい躍進の跡を確認することができた。この神戸港の発展の様子を、同時代の『神戸開港三十年史』は、「独り神戸港に於ける貿易進歩の伴ふ能はざりしものは蚕糸の輸出なり」『神戸港貿易の進歩発達』は、関西諸地方の工業をして、全国一般よりも優勢なる速度を以て進歩せしめたるものと謂つべし(1898, p. 34)と、後背地の工業の発展が神戸港の飛躍と関係している点に着目している。横浜港は、これに対して、山口が、日本の「(生糸)の全輸出額のうちの九九パーセント内外が横浜から輸出されていた」『その輸出額は横浜全輸出額の五割内外を占めていた』(1965, p. 9)と、記述しているように横浜の貿易は生糸を主体とするものであり、輸入を促進させる後背地の経済活動が関西地方と比較して活発でなかったために、国内における資本主義的な生産の発展の過程で、輸入分野での地位を神戸港に奪われている。

以上を要約すれば、明治20年代の神戸の大躍進によって、日本の外国貿易は、新開港場が指定される1899年までに横浜と神戸の東西の2つの貿易港を軸として展開する構造になっているといえる。

#### 4. 新開港場の設置以後の外国貿易と貿易港

##### 1) 関税自主権の回復期の動向

関税自主権の完全実施は12年後という条件はつ

いたが、1899 年から実施された「関税定率法」<sup>18)</sup> の制定と同時に 22 の新開港場が設置されたことは、条約によって初めて開国、すなわち外国との通商関係に入った日本の外国貿易にとっては、大きな転換点を意味した。そして翌年の 1900 年に糸崎（勅令第四百六十号）、1904 年に若松（勅令第四百四号）、1906 年に住ノ江と青森（勅令第三十号）、1907 年に名古屋（勅令第三百三十号）、1908 年に三池（勅令第三十四号）の諸港がまた外国との通商の道を開かれた。かくして、今や幕末維新期の 6 港に限定されることなく、全国のあちこちの港で貿易を行い得るという制度的環境は整備された<sup>19)</sup>。

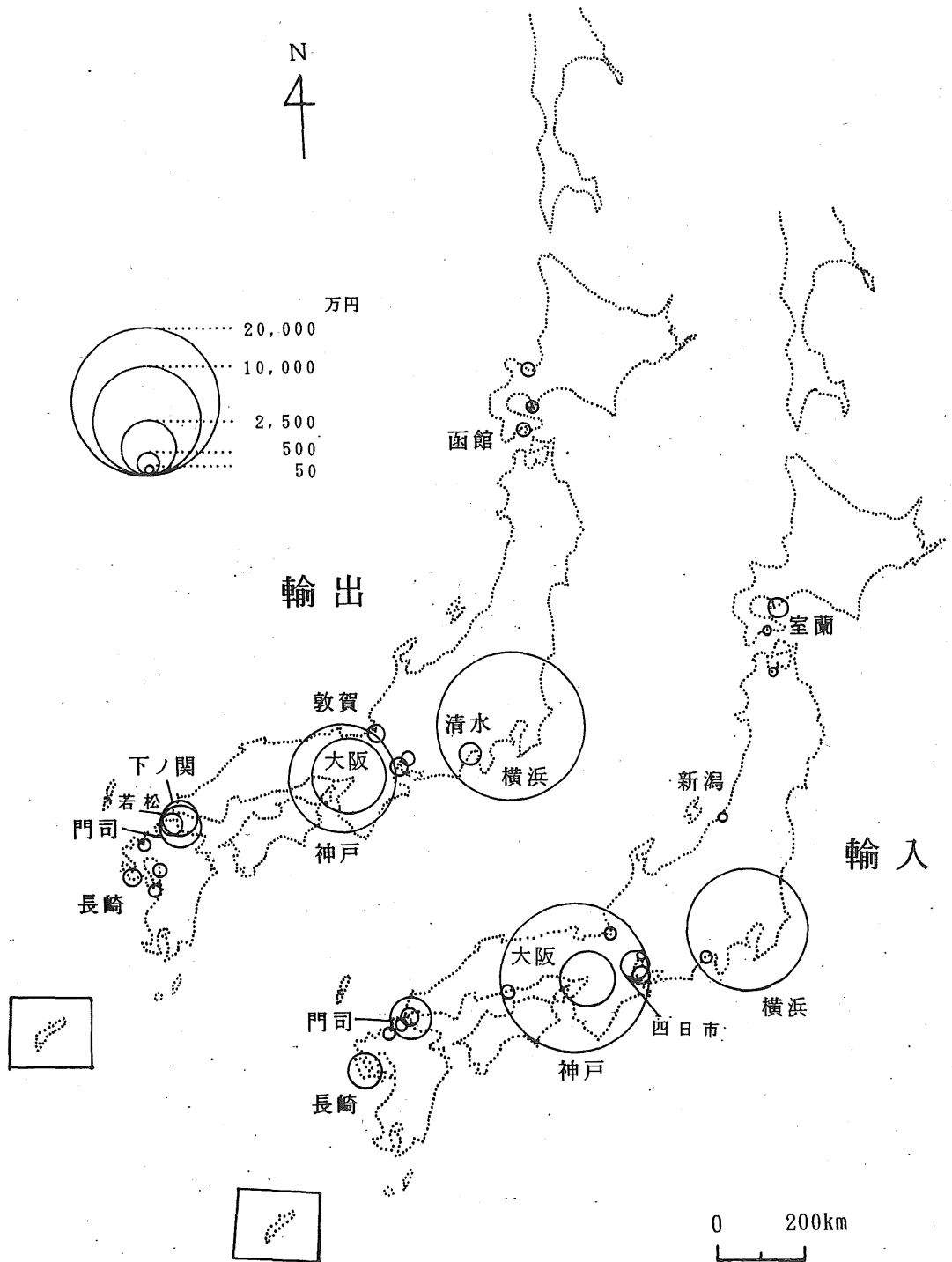
さて、幕末維新期に開港した 6 港による貿易独占は、1884 年以来的の特例措置によって部分的に崩されていたとはいえ、日本の貿易は、依然として横浜と神戸を軸にして展開していた。新開港場の指定は、制度的にこの貿易の独占を廃止することを意味しているが、それでは、1899（明治 32）年の新開港場の指定以降、貿易港の貨物取扱はどのように展開したのであろうか。それが、ここでの検討課題である。当時、資本主義的生産の確立過程にあったわが国の産業は、関税自主権の完全実施を目前に控え、一層の拡大過程にあったが、この時期の動向を考察するために、われわれは、1904 年と 1909 年を検討の対象としよう。1904 年は、1899 年以降に指定された開港場を含めると、新潟と夷を 1 港と数えて、全体で 30 の貿易港、同様に 1909 年は 34 港の貿易港が存在した年次である。われわれはここでも横浜と神戸の両港に注目しながら、貿易港別の貨物取扱の動向を追跡することにする。

横浜は、輸出で 1904 年にいったんは割合を高めているが、1909 年には再び 1899 年の水準に戻っていること、また輸入においても 1909 年に 33% までシェアを低下させているので、6 港時代の水準を維持するのがやっとの状況にある（第 3 表）。神戸もまた、輸出で 35% から 24% 台へ、輸入でも 54% 台か

ら 46% 台へと、いずれもそのシェアをかなり大きく低下させている。したがって、横浜港と神戸港への貿易の集中度は、輸入で 1899 年の 89.3% から 1909 年の 79.9%、輸出で同じく 85.4% から 74.1% へと、それぞれ 10 ポイント前後落ち込んでいる。長崎もまたこの間に、シェアを低下させており、とくに輸出での後退が顕著である。函館と新潟の割合は輸出入とも 1% にもみたく、ここでも増勢は認められない。以上の貿易港に代わってこの期間に躍進をとげたのが大阪港と門司港である。大阪港は、1909 年に輸入で過去最高の 6.6%、輸出で同じく 11.4% にシェアを急上昇させており、明治 30 年代にめざましい発展を記録している<sup>20)</sup>。この大阪の伸張が神戸の輸出の落ち込みを結果的に相殺している。門司港は輸出入とも着実にシェアを伸ばして、1909 年までに長崎に代わって九州を代表する貿易港に成長している。門司港を含む新開港場のシェアは 1904 年以後急上昇を記録し、1909 年になると、輸出入いずれの場合も 10% を上回る水準に到達している。これは商品流通が全国的な拡がりをもってきた証拠である。こうした動きは、貿易における内国船扱いの伸張なしには考えることはできない。実際、内国船の載貨実績は 1903 年には金額ベースで 37% となり、明治 30 年代に急進展をとげている<sup>21)</sup>（益田、1908, p. 739）。

以上の検討によって、われわれは、大阪港の大躍進と新開港場の貨物取扱の増加がこの間の外国貿易を特徴づけていること、換言すれば、横浜と神戸の貿易に占めるシェアが低下傾向にあることを確認することができる。だがしかし、それは個々の貿易港レベルの現象にすぎず、これを貿易港のヒンターランドとの関係を考慮すれば、事実の解釈は違ったものとなる。実際のところ、日本の近代における最大の工業集積地として発展しつつあった大阪地方を後背地としながら貿易港として発展してきた神戸港のシェアに大阪のそれを加え、さらにこれに横浜港の取扱高を合計すると、1909 年の割合は輸出が





第2図 外国貿易港（50万円以上取扱港）の貿易額（1909年）

85.5%、輸入が86.5%であるから、関東沿岸と近畿沿岸への外国貿易の集中という構造は存続していることになるからである。1906年の「関税定率法」の改正により、実質的に関税自主権の完全実施を果たしている1909（明治42）年時点の貿易港別の貿易額は、確かに新開港場の発展の跡を記録しているが、それ以上に、横浜と並んで近畿沿岸の神戸と大阪への、貿易の顕著な集中を表現している（第2図）。

ところで、日本の産業革命研究においては産業資本確立の理論的基準についての見解の対立があるため、その画期については統一的な見解を得るにはいたっていないが、通説の立場はほぼ1897（明治30）年ないし1907（明治40）年を資本主義的生産の体制的確立とするものである（大石、1975）。したがってこの時期は、東西の二大貿易港であった横浜と神戸を軸に日本の貿易が展開していた頃から大阪が新たに貿易港としての重要性を増してきた時期に相当することになる。これまでの検討に横浜と神戸の貿易品目の構成を加味して類推すれば、産業革命期以前は横浜や長崎のような最先発の貿易港が国内各地の産業発展の成果を大きく吸引したが、国内で資本制生産が進展するにつれて、今度は国内における各地域の産業発展の度合いに応じて各貿易港の役割が方向づけられるから、この過程で製糸業の発展を背景とした横浜と、ヒンターランドにおける紡績業の発展を背景とした神戸が、そしてやがて大阪が外国貿易の中心となるという形で、外国貿易と工業立地が相互に関連しあいながら日本の産業革命が展開したと考えることができるであろう。それ以上の議論はこれからの課題である。

## 2) 第一次大戦前後の動向

1909年までに明確な形をとるようになった大阪港の大躍進と、新開港場の趨勢に焦点をあてて、その後の動向を補足するのがここでの検討課題となる。すでに産業資本の確立を果たしたとはいえ、日本における資本主義的生産の一層の発展は第一次大

戦を経てからのことであるので、1914年と1919年について各貿易港の貿易額の構成を検討しよう。最初に大阪港についてであるが、神戸港に匹敵するほどの1919年の21%弱という輸出額のシェアに端的に表現されているように、大阪港の発展はめざましいものがある。輸入においてもそのシェアは着実に増加しており、これらの数字は築港工事の効果を反映している。この大阪港を除けば、四日市と敦賀と小樽のような貿易港での貨物取扱の増大が目立つ程度である。神戸港は1909年の現状を辛うじて維持しているにすぎず、横浜は輸入の落ち込みが大きい。長崎は輸出入ともにさらにシェアを低下させ、函館と新潟は、小樽と敦賀を下回っている。関門の3港は健闘しているが、1914年の実績の方が1919年を上回っており、結果として外国貿易で伸張が著しいのは大阪港だけである（第3表）。

ところで、横浜と神戸を合計した貿易のシェアは幾分低下しているとはいえ、1919年時点でなお輸入の78.4%、輸出の69.7%を占め、外国貿易における両港の地位は不動であるが、この両港に、今や輸出分野では神戸港に匹敵するまでの貿易港に成長した大阪港の貿易額を合計すると、貿易のシェアは、輸出の90.6%、輸入の86.1%となる。この数字は3港の貿易額の合計が依然として1909年当時と同じ水準にあることを意味している。それどころか、輸出においてはむしろ集中度を高めてさえいる。したがって、開港場に指定された年次は大阪港と同じながら貿易港としては大阪港に先んじた神戸港が大阪地方を有力なヒンターランドとして明治20年代に急成長を遂げる過程で1899年までに明白な形をとった横浜港と神戸港を二極とする近代日本の貿易体制が、今やこれに大阪港を加えた体制、すなわち横浜港と、神戸大阪の両港の連合という二極をもった貿易体制へと移行しているといえる。この構造的変化は明治30年代の大阪港の急成長によって1909年までには、すでに明瞭となっている。

第3表 外国貿易港の貿易額の割合 (1904年～1919年)

貿易港		1904 (明治 37)	1909 (明治 42)	1914 (大正 3)	1919 (大正 8)
横 浜	輸 出	53.3%	49.7%	45.6%	48.6%
	輸 入	36.7	33.2	30.0	31.7
神 戸	輸 出	27.6	24.4	28.3	21.1
	輸 入	47.1	46.7	47.3	46.7
大 阪	輸 出	9.7	11.4	12.6	20.9
	輸 入	4.6	6.6	7.0	7.7
長 崎	輸 出	1.3	0.9	0.7	0.4
	輸 入	5.6	2.4	2.2	1.9
函 館	輸 出	0.6	0.5	0.8	0.3
	輸 入	0.2	0.1	0.1	0.1
新 潟	輸 出	0.0	0.1	0.0	0.1
	輸 入	0.2	0.2	0.1	0.1
新開港場	輸 出	7.4	13.0	12.0	8.6
	輸 入	5.5	11.0	13.1	11.9
合計	輸 出	100.0	100.0	100.0	100.0
	輸 入	100.0	100.0	100.0	100.0

『大日本外国貿易年表』より作成

端数があるために各欄の合計は100%にならない場合がある。

### III. 分析結果の要約と今後の課題

#### 1. 分析結果の要約

日本の外国貿易は、欧米の諸国との間に締結した通商条約によって開始された。日本は自ら海外に向かって門戸を開いたのではなく、すでに汽船段階に達していた欧米の国々の通商要請によって、日本は浚々錆びた扉を内に引き寄せたのである。この事実、近代日本の経済地域構造の問題を考える上で極めて重要な意味をもっている。

長崎の出島を唯一の取引地として、海外との交流を長期間に亘って閉ざしてきた鎖国政策が、とくにキリスト教の国内布教を禁止するという観点から行われたことはよく知られているが、このような考え方は幕末の開港に際しても支配していた。開港を迫られた幕府は、できるだけ少数の開港場を提供することでこの問題を処理しようとしたし、また開港や

開市の延期策をとったことも、その方針の表われであったと考えてよい。幕末の通商条約によって開港された6港以外の開港は、実際のところ形式的には1899年まで実現されなかったからである。

本研究はこのような経緯をもって開始された日本の外国貿易の変遷を制度的な側面と統計的な側面から、1859年から1919年までの60年間について検討したものである。以下においては、これまでの検討の結果を要約する。

最初に、外国通商を許可された開港場の設置経過と外国貿易の体制について要約することにして。すでに言及したように新開港場の指定は1899年のことであるから、1859年の開港から1899年までの40年間は、本来ならば幕末から維新期に開港された6港による外国貿易の完全独占の時代であるはずであるが、1883年の法律第四十号に基づいて1884年に朝鮮国貿易港が出現し、また1889年に特別輸出港

第4表 日本の近代における累積貿易額の地域別構成（1873年～1919年）

	輸 出				輸 入			
	1873 ∫ 1883	1873 ∫ 1898	1873 ∫ 1909	1873 ∫ 1919	1873 ∫ 1883	1873 ∫ 1898	1873 ∫ 1909	1873 ∫ 1919
北海道（樺太を含む）沿岸	2.0%	1.3%	1.6%	1.5%	0.2%	0.2%	0.6%	0.4%
東北沿岸			0.0	0.0			0.0	0.1
北陸・山陰沿岸	0.2	0.1	0.3	1.6	0.0	0.1	0.3	0.4
関東沿岸	69.7	61.2	53.3	48.0	72.4	50.0	40.1	34.4
東海沿岸		0.0	0.6	1.75		0.0	1.3	3.1
近畿沿岸	19.3	28.0	34.7	40.1	22.8	43.7	49.8	53.5
瀬戸内・四国沿岸			0.0	0.05			0.1	0.2
九州（沖縄を含む）沿岸	8.8	9.4	9.5	7.0	4.6	5.9	7.7	7.8
合 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
関東・近畿沿岸	89.0	89.2	88.0	88.1	95.2	93.7	89.9	87.9
関東・近畿・九州沿岸	97.8	98.6	97.5	95.1	99.8	99.6	97.6	95.7

『大日本外国貿易年表』より作成

ただし、「下ノ関港」は九州沿岸に含める。

が、さらに1896年に法律第十八号による外国貿易港が、制限的ながら外国貿易を許可されたことから、1884年（明治17）年から1899年（明治32）年までの間は、形式的には6港体制を基本としながらも、特例措置による外国貿易が同時に試みられた期間にあたり、この15年間は全面的な開港への過渡的な時期であったといえる。しかしながら、特別貿易港が指定された1889年時点の6港のシェアは、輸出入とも99.1%を占めているので、外国貿易は実質的に6港の、さらに厳密に言えば、横浜と神戸の2港の独占状態にあった。したがって、1859年から、新たに22の開港場が指定されて外国貿易が新体制になる1899年までの、外国貿易の開始から体制的確立にいたる40年間は、幕末維新期の開港場が外国貿易において完全に主導権を発揮したことになる。この期間に、日本の産業革命が構造的にほぼ確立していることを考えると、幕末維新期の開港場の配置が、近代日本の経済地域の形成に少なからぬ影響を及ぼしていることを否定することはできないだろう。

以上のような開港場の設置経過の下で展開されて

きた日本の外国貿易を、ここでは貿易港別の貨物取扱高の構成とその変化を検討するという極めて単純な方法によって、貿易の各段階について考察した。その結果、1859年の開港後ほどなくして、横浜（神奈川）が開港以前の取引地であった長崎を凌駕し、貿易の主導権を確立していること、そして維新期に開港された神戸（兵庫）が、明治初年の早い時点でやはり長崎を追い越して第2の貿易港になっていること、またこの2港がその後の外国貿易を長期間に亘って独占していること、さらに明治20年代に神戸港、30年代以降大阪港が、それぞれ輸入と輸出の分野で大躍進をとげていること、換言すれば、日本の産業革命期に、神戸と大阪が貿易港として急成長を遂げていることが明らかとなった。

最後に、日本の近代における特定地域への貿易の集中の問題について考えてみたい。第4表は、日本沿岸の各地方について1873年以降の累積貿易額を算出してその割合を示したものであるが、各期間とも関東沿岸と近畿沿岸が輸出入とも圧倒的なシェアを誇っている。かように日本の近代の貿易は一貫し

て特定地域、具体的には、関東沿岸の横浜と近畿沿岸の神戸と大阪に集中して行われてきたと言ってもよいのである。それでは、なぜこのような構造が形成されたのであろうか。この問題に全面的に回答するためには国内の産業立地と各貿易港の輸出入貨物を分析して、両者の連関を明らかにしなければならないが、現段階で言えることは、久しいこと鎖国状態にあった日本の開港が条約によって初めて実現したという事情が、この構造の形成に与っているということである。1859年から明治維新の1868年にかけて開港場に指定された貿易港による貿易体制は1899年に新開港場が設置されるまで事実上日本の外国貿易を支配しており、この間に居留地にある外国商館を中心として開始された貿易において横浜と神戸が長崎以外の貿易港を圧倒して貿易において中枢の座を占めたことが、貿易の地域的集中をもたらしたといえる。この場合、幕末に開港場に選ばれた神奈川（横浜）が時の政治の中心地であった江戸（東京）に近く位置し、兵庫（神戸）が時の経済の中心地であった大坂（大阪）に近く位置していたという相対的位置関係以上に、江戸と大坂がともに、開港当時世界的にみてもたぐい稀な大都市であったことに加え、江戸と大坂は生産都市である以上に消費都市であり、幕藩体制下の全国の商品流通の東西の結節点であったという事情が、この集中を可能にしたといえる。そしてやがて、資本制生産の進展とともに、これらの大都市に工業が集積し、この過程で最終的に特定地域への貿易の地域的集中が構造的に完成したと考えられる。

## 2. 今後の課題

本研究は、外国貿易ないしは外国貿易港と国内の工業立地との関係をこれから究明するための基礎的作業として、近代日本における外国貿易を貿易港別の貿易額構成から考察したものである。

外国貿易の開始はこれを産業立地との関連でいえば、それまでの国内市場を唯一の市場とした環境と

は異なり、今や海外市場をも視野に入れた産業立地の時代に突入したことを意味している。日本の産業革命期の工業立地に関するこれまでの検討は、都市部への工業の集積と集中の度合いが相対的に弱いという一般的特徴の下で、こと都市部においては大阪や東京といった旧来の大都市から神戸や横浜といった貿易港を起源とする大都市まで、大都市への工業の極度の集積と集中を特徴としていることを明らかにしてきた（葛西，1978, 1994）。このような工業の集積と集中傾向は、すでにわれわれをして外国貿易と工業立地とのある種の連関を予想させるのであるが、日本の近代における外国貿易と工業立地との関係は、単に貿易港とそのヒンターランドとの関連を究明すればよいという性質のものではなく、究極的には国内市場の広がりをめぐる理論的な問題を視野に入れなければならないので、そう簡単な問題ではない。

国内市場の広がりをめぐる問題の究明は一挙にはできないので、当面は貿易港とそのヒンターランドとの関連を解明することが必要である。日本の近代の貿易、とくに産業革命期の外国貿易において圧倒的なシェアを記録した横浜と神戸の、そして大阪も含めてこれらの貿易港の輸出入品目構成とその変化を国内の工業立地と関連づけて究明することが次の検討課題となる。

付記 本論文は、1993年の東北地理学会春季大会で発表したものに加筆したものである。本発表について貴重なコメントをいただいた板倉勝高先生の追憶として、この小論を捧げたい。

(1996年10月30日 受理)

## 注

- 1) それぞれの分野における近代を対象とした研究動向については、文献に示した経済地理学会編の成果と課題、日本歴史地理学会研究会と歴史地理学会編のテーマ研究を参照されたい。
- 2) 「歴史地理学的研究の現段階からすると、日本を

- 対象とした場合、近代ないし近代化を主題とする考察は、ようやく着手されつつあるというほかない」という黒崎千晴の指摘(1983, p. 5)は、われわれとしても重く受けとめなければならない。
- 3) 川島のこの立場は1967年の論放でも同様である。
  - 4) McCulloch (1837) は、鎖国日本の貿易を以下のように記述している。“notwithstanding Japan has some thousand miles of sea-coast, all foreigners are rigidly excluded from it, with the exception of the Dutch and Chinese; and they are only allowed to visit Nangasaki, the former with 2 ships, and the latter with 10 junks” (p. 811).
  - 5) 内閣官報局編『法令全書』(明治元戊辰年付録目録), 1887, p. 6.
  - 6) 内閣官報局編『法令全書』(明治元戊辰年付録目録), 1887, pp. 28-29.
  - 7) 貿易統計において「神奈川港」が「横浜港」と表記されるのは、明治4年以降のことである。
  - 8) 明治元年七月十五日(西暦1868年9月1日)に、大阪の開市を開港に改称する布告が出される。
  - 9) 明治元年十一月十五日の「東京府布令」に「八月十五日東京開市ノ積先達テ相触候趣モ有之候処御都合モ有之御差延被置候処彌来ル十九日開市相成候」(内閣記録局編輯『法規分類大全』第一編, 外交門四, 開港開市, 1891, p. 18) とある。
  - 10) 貿易統計において「兵庫港」が「神戸港」と表記されるのは、明治6年以降のことである。
  - 11) 内閣記録局編輯『法規分類大全』第一編, 外交門四, 開港開市, 1891, p. 429.
  - 12) 内閣記録局編輯『法規分類大全』第一編, 外交門四, 開港開市, 1891, p. 429.
  - 13) ただし、慶応元年の輸出合計が17,891,425 弗とあるのは、17,890,525 弗の誤植と見なす。
  - 14) 研究史を繙くと、近代日本の外国貿易研究においてその先駆者であった石橋は、今からおよそ90年前に「給配区域」, すなわち後背地の観点から港の盛衰を把握することの意義を認識している。こうした事実は、日本の外国貿易研究の分野での彼の貢献ともども、地理学界では忘れがちである。なお、石橋は、別のところで「背域」(貨物集散区域)という表現も用いている(1923a, p. 31)。
  - 15) 内閣官報局編『法令全書』(明治元戊辰年付録目録), 1887, p. 124.
  - 16) 法律や勅令の引用はすべて『法令全書』による。
  - 17) 「下ノ関」が「下関」と改称されるのは1927年の「勅令第三百五十一号」による。
  - 18) 明治32年から実施された「関税定率法」の品目別税率は、協定税率の場合、依然としてほとんど一割以下の低率であった。品目別詳細は、大蔵省主税局編(1928)『関税率沿革』を参照されたい。
  - 19) 石井甲子五郎は、欧米の「人工を加へたる完全の港」に対比して「全裸体の天然港」(1898, p. 38)と当時の日本の港湾の現状を形容し、日本の港湾整備の遅れを指摘している。
  - 20) 大阪港は1868(明治元)年に開港されたとはいえ、大型の船舶が入港できないという事情にあり、港湾としての機能を十分に発揮することができなかった。神戸港が後に日本のマンチェスターと形容される大阪をヒンターランドとして急成長できた背景には、このような理由があった。大阪の築港工事が国庫補助の下に本格的に着手されるようになるのは1897(明治30)年のことである(内務省土木局編『日本之港湾』第二巻。港湾協会, 1925, pp. 79-81)。
  - 21) 1892(明治25)年当時の内国船による輸出入載貨の割合は金額ベースで10%弱(益田, 1908, p. 739)にすぎなかったとあるので、これは日本の海運業の一大進歩である。なお、海運業に関する一資料によれば、同年の内国船による輸送割合はトン数ベースで23%であった(近藤, 1907, p. 618)。この二つの数字の間にやや隔りがあるが、外国船によって独占されていた沿岸航路権を回復するために挺入れられた日本郵船会社が欧州航路へ航海するのが、「航海奨励法」と「造船奨励法」が公布された明治29年のことであることから考えれば、日本の海運業の発展はそれ以降のことである。日本の運送会社の外国航路がアジア航路を中心とするものであったという事実が、横浜よりは神戸を有利にした一因であったのであろう。

## 文 献

- 石井甲子五郎(1898): 日本の港湾。時事新報社。  
 石井寛治(1986): 国内市場の形成と展開。山口和雄・石井寛治編: 近代日本の商品流通。東京大学出版会, 1-74。  
 石田龍次郎(1948): 日本産業革命期の地理的諸相。日本史研究, 7, 98-105。  
 石橋五郎(1908): 港の盛衰。地学論叢, 3, 1-31。

- 石橋五郎 (1923a): 神戸港外国貿易の変遷. 神戸市役所編: 神戸市史別録二. 神戸市役所, 1-191.
- 石橋五郎 (1923b): 維新前後に於ける外国貿易に就いて. (上), (下). 史林, 8, 183-193, 418-427.
- 石橋五郎 (1924): 明治年間の外国貿易額に就いて. 国民経済雑誌, 36-3, 1-17.
- 石橋五郎 (1932): 明治初年の外国貿易に就いて. 歴史と地理, 29-1, 1-14.
- 猪谷善一 (1931): 幕末開港の社会的意義. 社会経済史学, 1-1, 113-137.
- 海野福寿 (1971): 横浜港貿易の動向. 横浜市編: 横浜市史, 第五巻上. 有隣堂, 横浜, 188-253.
- 大石嘉一郎 (1975): 課題と方法. 大石嘉一郎編: 日本産業革命の研究. 上巻. 東京大学出版会, 1-42.
- 葛西大和 (1978): 大正中期における本邦都市の工場所在状況と工場労働者構成. 岡山大学地理学研究所報告, 3-2, 1-31.
- 葛西大和 (1994): 日本の産業革命期を中心とした「工場」に関する統計資料とその活用方法について. 特定研究報告書. 東北日本における環境変化に関する研究. 山形大学, 77-101.
- 加藤清一 (1930a, b): 幕末の貿易額に就いて (上), (下). 経済史研究, 4, 21-37, 5, 29-41.
- 河合利安 (1895a): 旧幕時代の貿易額. 統計学雑誌, 107, 5-7.
- 河合利安 (1895b): 幕末の貿易額. 統計学雑誌, 109, 4.
- 川島哲郎 (1963): 日本工業の地域的構成—とくにその局地的集積・集中の問題を中心に—. 経済学雑誌, 48-4, 19-59.
- 川島哲郎 (1967): 日本の工業地域の形成—日本工業の地域的展開の歴史—. 日本国土大系編集委員会編: 図説日本国土大系, 第5巻, 日本の工業と工業地帯. 誠文堂新光社, 74-96.
- 北村嘉行・矢田俊文編著 (1977): 日本工業の地域構造. 大明堂.
- 黒崎千晴 (1983): 解題にかえて—一つの願望的展望—. 歴史地理学会編: 近代の歴史地理. 古今書院, 3-20.
- 経済地理学会編 (1967, 1977, 1984, 1992): 経済地理学の成果と課題. I, II, III, IV, 大明堂.
- 近藤廉平 (1907): 海運業. 副島八十六編: 開国五十年史, 上巻. 開国五十年史発行所, 599-653.
- 日本歴史地理学会編 (1964): 産業革命期前後の歴史地理. 古今書院.
- 益田 孝 (1908): 外国貿易. 副島八十六編: 開国五十年史, 下巻. 開国五十年史発行所, 717-770.
- 宮川泰夫 (1990): 関税制度の変革と産業配置の変容 (1). 産業立地, 29-6, 16-29.
- 村田誠治編 (1898): 神戸開港三十年史(坤). 神戸市開港三十年記念会, 神戸, 1-55.
- 山口和雄 (1943): 幕末貿易史. 中央公論社.
- 山口和雄 (1965): 明治後期の横浜貿易. 横浜市編: 横浜市史, 第四巻上. 有隣堂, 横浜, 1-36.
- 山口和雄・大内 力編 (1968): 明治初年の貿易統計. 東京大学出版会.
- 山本正雄 (1959): 工業地帯の形成. 山本正雄編: 日本の工業地帯. 岩波書店, 1-15.
- 歴史地理学会編 (1966): 明治後期の歴史地理. 古今書院.
- 歴史地理学会編 (1970): 生産の歴史地理—第二・三次産業を中心として—. 古今書院.
- 歴史地理学会編 (1983): 近代の歴史地理. 古今書院.
- Colby, C.C. and Foster, A. (1940): *Economic Geography, Industries and Resources of the Commercial World*. Ginn and Company, Washington D.C.
- McCulloch, J.R. (1837): *A Dictionary, Practical, Theoretical, and Historical, of Commerce and Commercial Navigation*. Vol. 2. New Edition, Longman, Rees, Orme, Brown, Green, and Longman, London.
- McCulloch, J.R. (1842): *A Dictionary, Geographical, Statistical, and Historical of the Various Countries, Places, and Principal Natural Objects in the World*. Vol. 2. Longman, Orme, Brown, Green, and Longman, London.
- McCulloch, J.R. (1866): *A Dictionary, Geographical, Statistical, and Historical of the Various Countries, Places, and Principal Natural Objects in the World*. Vol. III・IV. New Edition, Longmans, Green, and Co., London.
- Royal Geographical Society (1856): *A Gazetteer of the World, or Dictionary of Geographical Knowledge*. Vol. VI, VII. A. Fullarton & Co., London.
- Rühl, A. (1920): *Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Aussenhandel, Untersuchungen über das Hinterland der am deutschen Ein- und Ausfuhr beteiligten Häfen*.



Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde Berlin, Neue Folge B-3, E.S. Mittler & Sohn, Berlin.

Schlier, O. (1922) : *Der deutsche Industriekörper seit 1860, Allgemeine Lagerung der Industrie und Industriebezirksbildung. Ueber den*

*Standort der Industrien von Alfred Weber, II. Teil : Die Deutsche Industrie seit 1860.* Verlag von J.C.B. Mohr, Tübingen.

Smith, W. (1949) : *An Economic Geography of Great Britain.* Methuen & Co., London.

## The Location of the Ports of Foreign Commerce in Modern Japan and the Regional Pattern of Port Trade

Yamato KASAI\*

Marco Polo was the first to make known to Europeans the existence of a country called by him *Zipangu* (Japan). However, owing to the Edict of *Sakoku*, published in 1616 and 1635, foreign commerce was vigorously opposed by the government until 1859, substantially opening year of external trade with the Western nations. By treaties made with the European and American governments in 1858, the three ports of Nagasaki, Kanagawa (Yokohama), and Hakodate were thrown open to foreign commerce. Japanese Government, moreover, opened two treaty ports, Hyogo (Kobe) and Osaka in 1868, and also Niigata in 1869.

Under the treaties of foreign commerce, these six ports obtained the exclusive possession of external trade for 40 years, 1859-1899. Yokohama was indisputably the largest port of the country, collecting 80 per cent and over of the total trade of Japan in the beginning of external trade. Kobe was the second port of the country, handling about 20 per cent of trade in the 1870's. The Industrial Revolution since the 1880's, by reason of the geographical shift of industry which it had produced, had decreased the predominance of the port of Yokohama. Kobe had now become the first port of the import trade, continued to handle a greater import trade than Yokohama since then. Osaka had also grown the third port of the country in the 1900's.

**Key words** external trade, foreign commerce port, Hinterland, industrial location, industrial revolution, economic region

---

\* Section of Regional Environment Science, Faculty of Agriculture, Yamagata University, 1-4-12 Kojirakawa-machi, Yamagata 990, Japan