

近代日本の都市経済と対外関係

Economy and the international relations in the modern Japanese city

山口 由 等

YAMAGUCHI Yoshito

1. 都市化と国際化

日本の大都市と貿易

日本では、20世紀に入ってから都市の発展が加速し、大都市・中小都市の地理的範囲が拡大するとともに（＝都市圏の拡大）、農村部も含めて都市的な生活様式の普及が長期にわたって展開した（＝都市社会化）。本稿は、20世紀前半の大都市の都市化を可能にした要因を、開港や貿易などの国際的視点から検討する。

周知のように、近代以降の日本経済の展開にとって貿易は重要な役割を果たし続けてきた。そもそも、幕末開港と欧米諸国との貿易開始によって資本主義世界に包摂されたことが、日本経済の近代化・工業化の直接的契機であったし、開港後に大量に輸入された綿製品（綿糸と綿織物）・毛織物、および最大の輸出品となった生糸に関して、国内の綿業（紡績業・織物業）や蚕糸業（養蚕業と製糸業）、さらにそれぞれに関わる流通業などが、日本の産業革命・工業化の中心的な部門となった。また、近代資本主義の発展の過程における制度や技術の移転によるキャッチアップ型の経済発展は、とくに資本財の輸入を必須とするものであったため、1960年代半ばに至るまで貿易収支と外貨保有高が日本経済の成長を規定することになった。この、いわゆる外貨制約を緩和す

るための輸出振興は、日本の経済政策・産業政策の長年の課題でもあった。

国全体だけでなく、内陸に位置する京都を除けば、港湾都市である横浜・神戸はいうまでもなく、東京・大阪・名古屋を合わせて日本を代表する六大都市のうちの五つまでが開港地として多額の貿易が行われており、(表1)日本の大都市の発展にとって港と貿易は大きな役割を果たしてきた。開港と貿易によって大都市への道を歩んだ例は、上海や仁川、シンガポールのようにアジア各国に存在しているが、国内の主要な大都市のほとんどが大規模な貿易港を包摂しているというのは、島国である日本の大きな特色といっただろう。表1の開港年をみると名古屋が1907年、東京が1941年の開港となっている。東京の場合、正式な開港以前に関東大震災の復興事業のために税関の出張所が置かれ、実質的な貿易はすでに始まっていた。逆に大阪の場合、開港指定そのものは1868年に行われていたものの、築港工事が進んで貿易額が伸び始めるのはやはり20世紀初頭のことであった。したがって、貿易都市である横浜・神戸に加えて三大都市の貿易が行われるようになったのが、20世紀初頭の特色であるといえる。さらに21世紀に入った現状(2008年)の貿易額をみると、(表1)自動車工業を抱える名古屋が単独では最大の貿易港に成長する一方で、大阪・神戸の地位の低下が進んだ。ただし、京浜合計は他地域を圧倒しており、その中でも東京港はすでに横浜港よりも貿易額が上回るに至っている。21世紀に入ってからの変化は、貿易相手国においてより顕著であり、ほとんどの都市で輸出入ともに中国が最大の相手国となっている。日本との貿易額の総額で中国がアメリカ合衆国を逆転したのは2007年のことであり、中国貿易の台頭が日本各地に及んでいることが分かる。

表1 五大港の開港と貿易

| | 開港年 | 輸出入額と 対全国シェア*1 | 主な貿易相手*2 | |
|-----|------|-------------------|----------|------------|
| | | | (輸出) | (輸入) |
| 横浜 | 1859 | 12,995 (8.1%) | 中国 | 中国 |
| 神戸 | 1867 | 9,180 (5.7%) | 中国 | 中国・USA |
| 大阪 | 1868 | 7,619 (4.8%) | 韓国 | 中国 |
| 名古屋 | 1907 | 16,360 (10.2%) | 中国 | 中国・サウジアラビア |
| 東京 | 1941 | 13,373 (8.4%) | 中国・USA | 中国 |

*1 2008年、単位=10億円 (名古屋港「港湾統計記者発表等資料 平成20年統計速報」より作成)

*2 2008年、金額ベース (財務省『物流動向調査 平成20年9月調査』より作成)

ところで、貿易は税関の置かれた特定の港で行われるから、貿易港として指定されること(いわゆる開港)はその地域(都市)の経済に大きな影響を与える。日本の代表的な港湾都市と考えられる横浜・神戸はいずれも、幕末の開港によって漁村から一挙に近代六大都市にまで発展した都市である。一方で、幕末に開港地として指定された都市の中には、函館や新潟のように貿易港としてあまり発展しなかった例もある。江戸時代に出島が置かれて唯一の正式な貿易が行われていた長崎も、幕末の開港地に指定されたにも係わらず近代貿易港としては十分に発展できず、神戸や横浜に地位を奪われていく。このように、開港がそのまま近代大都市としての発展に直結するわけではないのである。

こうした、欧米との貿易開始を起点にした貿易都市の、日本と中国の代表例としてしばしば比較されるのが横浜と上海である。(加藤1995)この二つの都市は、開港と貿易によって近代に入ってから都市へと発展したという共通の歴史を持ちつつも、居留地(横浜)と租界(上海)という外国人居住地の呼称に示されるような外国人の特権性の違いや、最大の貿易品の違い(横浜が生糸輸出、上海がアヘン輸入)、国内商人の地位・役割の差など、いくつもの相違点が指摘されている。そして、これらは単に横浜と上海の違いというよりは、日本と中国の国際関係や政治経済の違いを反映するものでもあった。つまり、アジア各国の貿易都市の動向はそれぞれの国の国民国家・国民経済としての歴史の一端を示すものに他ならないといえよう。

ここで、日本の工業化開始と貿易に関するこれまでの研究蓄積を振り返ると、日本における居留地貿易の重要性を指摘してきたのが石井寛治である。(石井2000：27-31) 敗戦条約によって徐々に領地や貿易に関する主権を奪われていった清朝では、外国人の内地通商権が認められ、彼らに雇われた中国商人である買弁が外国人のために中国国内で商取引を行い、貿易の利益の多くが外国商社に奪われたとされている。これに対して、外国人の居住と経済活動が開港地の一定の範囲に制限された日本の外国貿易は、居留地において外国商人と日本人の売込商（輸出品）・引取商（輸入品）が取引をする「居留地貿易」という形態を取った。そのため、外国商人は生産地や消費地の実情が分からず、取引上の不利を強制されていた。もっとも、幕府が内地通商権を認めなかったのは国内商人の保護のためではなく、当時の攘夷運動によるトラブルを警戒するとともに、貿易を幕府の統制の下に置こうとしたからであった。その後、長州藩と英仏など四カ国との間で戦われた下関戦争の敗戦処理による関税の引き下げなど、攘夷運動の負の遺産による修正を余儀なくされつつも、居留地貿易は1899年まで維持された。そうした中で、1880年代半ばの綿紡績工場の建設を中心とした「企業勃興」の投資の担い手として、綿糸商が大きな役割を果たすことになるのである。(石井1999：508-515)

以上のような、日本を代表例として西洋からの影響（「ウェスタン・インパクト」）によるアジアの近代化が行われたとみる歴史像に対して、1980年代から提起され研究が深められてきたのが、アジア貿易の重要性に注目する、前近代からの連続的な発展という歴史像である。とくに、アジア内の取引網で活躍する中国人商人による貿易を「上海ネットワーク」と呼んで、実証的に精緻な分析を示した古田2000の研究が注目される。こうした中国人商人のネットワークと競争の中で位置づけるなら、長崎も日本国内だけでなく上海から朝鮮への輸出の中継地という役割があり、19世紀末に朝鮮の港への直接輸出が始まることでその地位が低下したことなどが示されている。また、村上2000も開港後の貿易で中国人商人が大きな役割を果たしたことを指摘するなど、(同書：2-5) 近年の研究の進展によってウェスタン・インパクトの相対化が進んでいるが、

対米輸出を中心とする横浜の発展や大阪の近代綿工業の発展によって、20世紀に入るあたりから近代的発展がアジア在来型の経済発展を凌駕していったと考えるべきであろう。

そうした変化は、19世紀と20世紀の「都市－貿易港」の関係の違いとして現れた。19世紀には内国流通と外国貿易（とりわけ輸出）の分離性が強く、たとえば生糸の場合、北関東や甲信地方で産出されてそのまま横浜から輸出されていた。この時期にも東京や大阪・名古屋など三大都市の「開港」・築港事業は進められていたが、概して河口付近に位置する幕末からの大都市の海岸は遠浅で、大型船の利用には向いておらず、浚渫・築港には莫大な費用を要した。したがって、例えば名古屋の商人が横浜で外国糸を購入し、三菱汽船によって中部地方に回送された後、愛知県一宮の三八市と呼ばれる伝統的な定期市に出品され、濃尾平野の織物産地で消費されたように、複雑な流通経路を辿っていた。

20世紀前半の日本の都市化と国際化の進展を端的に示すのが、貿易港の整備の動きである。日本の代表的な貿易港である横浜・神戸は、19世紀中はそれぞれ東京・大阪という二大都市、あるいは東日本・西日本の貿易を担っていた。しかし、すでにみたように現在では東京・大阪自身も実は東京港・大阪港において貿易を行っているし、第三の都市圏である名古屋も名古屋港を抱え、自動車産業を中心とする輸出指向型の経済を発展させてきた。こうした「貿易港としての大都市」の整備が進んだのは20世紀初頭から半ばにかけてのことであった。19世紀には、これら三大都市の港はいずれも近代的な大型船が入ることができず、これを貿易港として整備するためには巨額の費用が必要であった。そのため築港費用を巡って政治的対立が続き、大都市の港湾の整備は進まなかったのである。

しかしながら、20世紀に入る頃から大都市の工業部門が発展するようになると、貿易振興がより重視されるようになっていく。1907年には名古屋近郊の熱田港の整備が進められて名古屋港として開港した他、1860年代の開港後に停滞していた大阪港も、1929年から1937年にかけて大規模な築港事業が行われて拡

張され、本格的な貿易港として発展していった。最も整備の遅れていた東京でも、東京港の開港が1941年に行われた。(正確には、横浜を含む「京浜港」として開港) このように、大都市はいずれも貿易との関係を深めていくが、本稿では、東京における貿易の展開や開港の背景などを事例として検討することで、1920～1930年頃の都市化や都市問題と国際関係がどのように関連していたのか論じていきたい。

2. 都市化と対外関係

輸入の社会政策的効果

両大戦間期(第一次世界大戦〔1914年～1918年〕と第二次世界大戦に挟まれた時期)に都市問題が最も激しく顕在化したのが、1919年の米騒動であった。これ以降、物価の安定化が両大戦間期を通じて重要な政治行政の課題となり、多くの都市で市町村の運営する公設市場が建設された。東京の場合は東京府系の団体である東京府市場協会が経営する市場(以下、協会市場とする)と東京市の設置した市設市場(以下、公設市場とする)の2種類の市場があったが、いずれにしても市民に米や食料などの日用品を低価格で供給し、生活や社会を安定化させることが目的であった。ただし、市場に入場する業者は民間の業者であり、それぞれ独立した経営を行っているため、協会や市役所が品質・価格・営業、衛生面を監督したが、仕入れ価格を安くしたりコストを引き下げる方法が特にあったわけではないから、低価格の指導にも限界があり、また場外業者との摩擦なども生じることがあった。そのため、低価格の代用品がある場合にはその普及が図られることもあったが、次第に南京米・朝鮮米、青島牛肉、高粱味噌などと呼ばれたアジア各国の輸入食料品を販売することが多くなったようである。(表2) これらは日本人の嗜好や調理の習慣に必ずしも合わなかったために、評判は決してよくなかった。また、協会市場や公設市場の売上高が東京市全体で占める割合は僅かなものであり、市民の生活費を低減する効果を過大に評価することはできないが、生活水準および労賃の低い後進国

との貿易によって、輸入商品の販売・消費の社会政策的な誘導が進んだことは注目される。また、農村でも小作人が価格の高い国産米を販売する一方で外米を購入することで食費（農家にとっては生産費の一部となる）の切り下げを図るなど、とくに食糧では低価格の輸入品の消費は一般化していたといえよう。

表2 東京の公設市場の商品事情

| | |
|-------|--|
| 白米 | 内地米節約の必要…当初は南京米のみ販売して外米食を奨励 →朝鮮米を直売 |
| 牛肉 | 安い青島牛肉を明示して販売 →市中の青島産の混合販売の是正を促す |
| 塩干魚 | 安いカムチャッカ産を販売 →市価の低落・販売方法改善を促す |
| 味噌・醤油 | 日本醸造会社の廉価商品が従来の代替商品として普及 |

出典：内務省社会局『六都市公設市場概況』（1921年）pp.41-42

食糧の植民地依存

全国的な騒擾事件となった米騒動を防止するために政府が取った長期的対応策は、朝鮮半島における産米増殖計画と日本への移出の強要であった。こうした食糧の植民地依存が図らずも露呈したのが、米騒動からちょうど20年経った1939年に起きた、米不足事件である。（戦後日本食糧委：174-177）その発端は、同年夏に朝鮮・台湾で起きた旱害による不作であり、米価の上昇から買い占め・売り惜しみ、さらに在庫不足や店頭販売の中止など大都市の米不足騒動にまで発展した。これについては、以下のような米穀商の証言が参考になる。

「米屋の方として自分で売るだけの米が実際に回ってこないの、ほとんど休業状態で、顔の知らない人は売らない。新規に越してきた人には売らない。結局自分のお得意さんを満たすために他はお断りする。お断りされた人は、非常に困ってあっちこっち回って歩き、しまいには二十何軒米屋を回ってようやく一円の米を買えたというような事実もあるのでございます。」（東京市役所 1940：14-15）

こうした流通の混乱に対する対策は、かつての米騒動の再来を恐れてか、あるいは戦時体制という時代状況の故か、警察管理による政府米の流通という強力なものであった。ある程度情勢が落ち着いてくると直接管理は解除され、最高価格制度という価格統制による取り締まりへと移行するが、結果的にこれが戦時戦後の食糧管理制度の発端となったのである。東京では翌1940年の初頭に東京府米穀商業組合という機関が設立され、卸・小売を問わず、全ての米穀販売業者は自主的営業の放棄を迫られ、同組合の職員となるか、もしくは転廃業や帰農を余儀なくされた。ほとんどの店主はそのまま組合職員となる道を選んだが、当時の米屋には多くの若年従業員（いわゆる「小僧さん」）がいて、彼らの多くは組合職員となることができず、工場労働者となったり、帰農するなどした。組合の職員となった業者も、旧店舗の多くは地区毎の配給所に集約されて統廃合の運命を辿り、1940年の4月から米穀通帳に基づく市民への配給が開始された。さらに、その後二年足らずでより公的な性格を持つ食糧営団が発足し、米の配給事業も食糧営団に吸収されてその中核となるに至る。

植民地からの食糧供給が絶たれたことによる厳しい食糧事情の下で、食糧営団は終戦後も食糧配給公団として存続したが、その解散によって市中にお米屋さんがようやく復活する。それまでは、「お米屋さんのいなかった時代」が約10年間も続いたのである。

輸入木材による都市化

海外からの資源が都市生活を支えたのは、食糧だけではなかった。1920～1930年代は、高度成長期までの日本で例外的に大量の木材輸入が行われた時代であった。

表3 木材輸移入量の推移（単位：1000石）

| | 米 材 | 南洋材 | 北洋材 | 合計 |
|-----------|--------|-------|--------|---------|
| 1912～1915 | 508 | 0 | 399 | 907 |
| 1916～1920 | 1,820 | 0 | 1,461 | 3,281 |
| 1921～1925 | 32,584 | 243 | 34,566 | 67,393 |
| 1926～1930 | 50,706 | 1,335 | 57,458 | 109,499 |
| 1931～1935 | 23,965 | 4,619 | 38,595 | 67,179 |
| 1936～1940 | 11,916 | 9,233 | 8,255 | 29,404 |
| 1951～1955 | 1,757 | 0 | 1,436 | 3,193 |
| 1956～1960 | 575 | 170 | 4,832 | 5,577 |

出典：東京木場製材協同組合『東京木場製材史』1982年、p.46、p.86、p.121より作成。

木材輸入の中心は「米松」と呼ばれた北米産松材、および当時は日本の領土となっていた南サハリンの樺太材であった。（赤井1968：134-138、米材輸入組合1943：25）第一次大戦の末期から戦後ブームの時期にかけて、木材でも投機・買い占めがみられ、建材不足と価格高騰があった。さらに、1923年の関東大震災の後で復興を促進するために特例的な措置が取られたこともあり、1920年代には二度にわたる木材関税引き下げが行われた。（林業共済会1958：79）1920年代の長期不況によって海上運賃が大幅に下落したことも加わり、木材輸入にとって有利な状態が続いたのである。

その中心となったのが北米産の松材であったが、松そのものの木材としての評価は決して高いものではなく、安価な米松を利用したのは貸家などの中下級建築であり、市場は大都市圏に集中した。1926～1928年の京浜地方の木材市場では輸入品が7割を占めたが、そのうち米材だけでほぼ半分を占めていた。（荻野1971：54-55）東京・大阪をはじめとする都市圏の拡大が広く見られたが、大量の木材消費を可能にしたのは海外資源の利用だったのである。実際にこの時期の建築費用は安定ないしは低下したと推計されており、（山口2002：42）木材における輸入の影響は需要増加と価格安定の両立が実現した典型的な例といえる。ただし、国産木材関連の業者にとって低価格の輸入木材は経営の障害であり、保護関税の復活に向けた運動が功を奏し、1930年代か

ら関税は引き上げられて輸入量は大きく減少する。(表3)

両大戦間期は、重工業を中心とした新しい工業化と都市化が幕開けした時代であった。とくに、大都市の都市圏の拡大は大量の資源を消費し、食糧や物資の需給バランスが崩れ、物価上昇や流通の混乱、ひいては社会不安につながった。本稿では取り上げていないが、併合した韓国（大韓帝国）からの朝鮮人労働者による低賃金労働も、都市化の建設工事や紡績工場などで利用されており、労働力も含めて、都市部を中心に日本の社会経済が海外からの輸入・移入・移民などによって多様な形で支えられるようになったといえよう。一方、こうした供給安定化と価格低下とは異なる形で、1930年代になると輸出によるいわゆる有効需要効果がより意識的に促進されることになる。これについては節をあらためて論じることにしたい。

3. 東京市の貿易振興

商工行政の体制整備

前節では、1920年代以降の海外の資源を利用した都市化を取り上げた。1920年代末から1930年代初頭にかけては、日本の長期不況と世界恐慌が重なることで不況が深刻化する中で、中小商工業者問題という新たな都市問題が顕在化し、様々な対応が模索されることになった。そうした中で、東京市では1936年に産業部が設立され、商工業振興行政が本格的に行われるようになった。表4は同年の産業部の組織体制であり、輸出振興に関係した箇所については網掛けで示してある。この時点では貿易を専門的に担当する部署は存在していないが、政府の輸出振興を補足する輸出追加補償制度が勸業掛で行われている他、合計4カ所の海外出張所が設けられており、貿易による商工業振興はすでに検討されていたことが確認できる。

表4 東京市産業部の組織（1936）

| | |
|------------------|--|
| <p>上部 機関</p> | <p>産業常設委員会 中小商工業振興調査会：金融部門・商業部門・工業部門・ 商圏拡充部門</p> |
| <p>産業 局</p> | <p>庶務課 商工課 勸業掛：輸出追加補償制度 金融掛：産業奨励金、産業資金元利支払補償 小売市場掛：市設小売市場（10カ所） 商工相談所：来所・文書相談、巡回相談、臨店診断 農務課 畜産掛：東京市常設家畜市場、市設芝浦屠場 権度課 海外出張所：新京・天津・雄基・上海</p> |

この時期の東京市の商工行政のマスタープランを作成したのが、中小商工業振興調査会であった。（以下、東京市役所1937）1935年6月に同調査会が設立されるとともに東京市長から「金融梗塞打開」、「中小工業の経営改善，協同・統制」、「小売業の経営改善，協同・統制」、「商圏拡充」の4つについて諮問が行われた。工業・商業それぞれの改善等という一般の問題を除けば、金融問題と商圏拡充すなわち輸出振興が特にとりあげられ、このうち後者は「商圏拡充に関する特別委員会」で審議され、その成果として輸出追加補償制度と産業局海外出張所の設立が実現したのである

同じ時期に、おそらく商圏拡充策の検討材料とするために行政への希望などの調査が貿易業者に対して行われている。これによると貿易業者の希望事項194件の主な内訳は以下の通りであった。（東京市役所1935：273）

- (1) 輸出奨励および補助49…市設貿易助長機関の設置27、見本市等の組織13
- (2) 販売拡張63…取引紹介（商人紹介）46
- (3) 貿易調査および統計38…貿易統計ならびに貿易資料刊行16
- (4) その他44…運送関係14、統制12

このうち、(1)に関係するものとして開設されたと考えられるのが東京市海外商

品館である（1937年設立）。また、(3)に応えたものと考えられるのが1938年に新設された貿易課であり、同時に雑誌『東京の貿易』が月刊で刊行されるようになった。それ以前にも、産業部設立以降に刊行されていた『東京市産業時報』に貿易関係の記事が掲載されており、とくに海外出張所についてはたびたび別冊が発行されていたので、『東京の貿易』の刊行開始はこれを発展させたものとみられる。なお、この要望の中では「東京開港」は7件に止まっているが、例として「木材輸入業者が横浜では運輸費が嵩むとして要望」していることが紹介されている。

東京港の開港運動

しかしながら、東京開港に向けた運動はその後急速に展開していくことになる。当時（1930年代半ば）の三大貿易港は神戸・横浜・大阪の三つであり、それぞれ年間輸出入額は10億円以上を示していた。（以下、貿易組合1939：92）これに続くのが名古屋であるが、金額は3億円以下とかなりの格差があった。東京は正式に開港していないが1億円台で、これは門司・若松・四日市と同程度の水準である。「東京の貿易」と呼ばれていたものにはこの既成事実化していた実質的な開港による分と、横浜経由の貿易という二種類があり、東京港の「開港」運動は後者から前者に比重を移すものであったといえる。

1930年代末に行われた貿易業者の要望の調査によると、横浜および神戸・大阪の業者との競争のためには、横浜までの輸送にかかる費用はもちろん、破損などのロス、輸送日数の増加、通関手続きの煩雑さなどが不利となるというのが、開港を要望する動機であった。（貿易組合1939：90-100）

この時期に開港の要望が高まった要因として挙げられていたのは、第一に東京市内の工業化であった。また、産業局の海外出張所の立地にみられるように商圏として期待されていたのが東アジアであり、伝統的にこれらの地域との関係が深い阪神地方との競争が意識されるようになったことも大きい。欧州航路を中心とする横浜の設備は大型船向け中心であり、東アジア方面への便も少なく効率が悪いいため、東京港で中型貨物船向けの施設の整備を行うというのが東

京開港論者の主張であった。(貿易組合1939：84) ただし、こうした主張は施設整備のための築港費用という点で阻害要因にもなった。横浜側の反対が根強かっただけでなく、東京にも従来通り横浜を利用するべきという意見が少なからず存在していたのである。

1930年代（開港前）の東京の貿易

東京市商工貿易組合協会1939によると、東京の貿易の発達は主として加工貿易によるものであり、資源の輸入－消費・生産－加工品（完成品）輸出という流れの中で行われていた。大企業の集中や横浜港の整備も東京の貿易の発展を促し、全国貿易に対する比重は輸出16%・輸入25%と推計されている。この調査は貿易業者を対象として行われたものであるから、税関統計とは概念が異なるものであり、その中身は3種類に分けられている。第一に、「東京港で行われる貿易」は例外的に認められた分のみとされていたものの、すでにみたようにその額は相当な規模となっていた。第二が横浜、大阪、神戸などの市外の業者による東京製の商品の貿易であり、最後に東京市内の貿易業者が東京港以外で行う貿易である。(表5) これは主に横浜経由(60%以上)であるが、他に大阪、神戸を通じて輸出入を行うものや、満洲へは朝鮮経由で輸出する鉄道運送もあった。(貿易組合1939：117)

表5 東京の貿易業者による貿易 (1933年)

| | 地域（東京内の割合） | 対全国貿易 | 主要商品 (対象国内割合 [%]) |
|----|-------------|-------|----------------------|
| 輸入 | アメリカ合衆国 26% | 20% | 原油・重油 28 |
| | オーストラリア 20% | 48% | 工業用薬品 26 |
| | 満洲 13% | 42% | 石炭 34 豆類 27 銑鉄 18 |
| 輸出 | 満洲 26% | 96% | その他機械器具 32 小麦粉 30 |
| | 関東州 14% | 20% | 小麦粉 36 |
| | アメリカ合衆国 12% | 7% | 蟹缶詰 16 その他肥料 14 |
| | 中国 10% | 29% | 小麦粉 31 |

これらの貿易の実態をみると、全体では大幅な入超であり、貿易額の中では輸入が大きな比重を占めていた。このように依然として消費都市としての性格が強いにも係わらず、あるいは、むしろ低水準に止まっていたからこそ、輸出の振興こそが開港運動の目的であった。海外市場、とくにアジア、さらにその中でも満州向けの輸出の増加によって、市内の工業化に発展の展望を求めようというのが東京開港論の意図だったのである。その背景には、世界大恐慌期の中小工商业者問題の解決方法として採られた商圈拡充政策があった。しかしながら、その恩恵を受ける輸出向け工業は東京の中で必ずしも多数派ではなく、東京開港が実現するのは1941年のことであった。こうしたアジアとの関係については、東京開港が「〈大東亜共栄圏〉の形成をもくろむ軍部の要請」によるもので、開港はしたものの「横浜港の補助港」に止まって貿易相手は「満州国・中華民国、関東州等に限られた」という指摘があるように、(小林1999: 78-79) 欧米航路を重視する立場からネガティブな見方がなされることも多いが、そもそも開港運動自体が貿易相手としてアジアを念頭に置いていたのである。戦時体制への関与などの指摘を踏まえつつも、東京や名古屋の築港・開港運動は、20世紀に入ってからの産業—貿易の地域編成の変化への対応として再評価されるべきであろう。

お わ り に

20世紀に入ってから、各都市で政治的な対立を生じさせながらも築港事業や開港運動が進められた結果、人口増加や工業生産の拡大などの都市の発展が、国際的関係を強めながら進展した。現在みられるような、大都市が大貿易港でもあるという関係の原点はこの時期にあるといえよう。各地の大都市の歴史をみても、1910年代以降に都市圏の拡大や市域の拡張が行われて都市化が新しい段階に入ったとみることができる。貿易港の整備は、こうしたいわば都市化の加速と同時期に行われたものであった。

1930年代の戦時体制との結びつきだけが注目されがちだが、日本の大都市と

東アジアとの日常的な関係は1920年代以降から既に強まっていた。大都市商工行政の展開の中にもそれは反映されており、1920年代から東京市で始まった商工行政は社会政策的な目的によって低価格の輸入品を利用していた。1930年代に輸出補償制度や出張所網の形成などがみられた輸出振興行政も、市内の中小工業にとっての有効需要効果を期待するものであった。都市型雑工業の発展がこの間に進んだことが、輸出振興を都市商工行政の中に加えさせたといえよう。

最後に、戦後を含めた貿易振興行政のその後の展開を紹介しておこう。出発時点（1930年代）には社会政策的な性格を持っていた東京の貿易振興は、戦後の本格的な展開期（1950年代）になると、日中関係の政治的・経済的断絶という全く異なる条件の下で、外貨獲得および国際収支改善（「天井」の拡大）というマクロ的・国家的課題に目的が変化し、米国への輸出振興を中心として、見本市やデザイン・包装の指導などの貿易行政手法の洗練化と定型化が進んだ。そうした中でも、中小商工業—中小企業を主な対象としていることや、雑貨製品が多くを占めること、輸出補償が引き続き行われたことなど、戦前戦後を通じて一貫している点もいくつかみられる。目的や相手先は大きく変わったものの、輸出工業の性格は連続性が強く、制度や手法の継承という形で創設期の貿易振興行政は戦後に生かされたとみてよいだろう。

【参考文献】

- 赤井英夫1968、『木材市場の展開過程』、日本林業協会
- 石井寛治1999、『近代日本金融史序説』、東京大学出版会
- 石井寛治2000、『幕末開港と外圧への対応』、石井・原・武田編『日本経済史1 幕末維新时期』、東京大学出版会
- 大阪市社会部1930、『本市に於ける朝鮮人住宅問題』
- 大阪市社会部1929、『本市に於ける朝鮮人の生活概況』
- 萩野敏雄1971、『東京木材市場の史的研究—戦前期における—』、日本林業調査会
- 小林照夫1999、『日本の港の歴史』、成山堂書店
- 日本米材輸入組合1943、『日本米材史』
- 戦後日本の食糧・農業・農村編集委員会2003、『戦時体制期』、農林統計協会

- 東京市商工貿易組合協会編1939, 『東京の貿易組合』
- 東京市役所1935, 『東京市海外貿易調査書』
- 東京市役所1937, 『中小商工業振興調査会組織及審議方法』
- 東京市役所1940, 『配給機構改善に関する座談会 (米・雑穀・木炭の部)』
- 東京都1994, 『東京都政五十年史 事業史Ⅱ』
- 東京都経済局1955, 『東京都の商業・貿易』
- 古田和子2000 『上海ネットワークと近代東アジア』, 東京大学出版会
- 村上勝彦2000, 「貿易の拡大と資本の輸出入」, 石井・原・武田編 『日本経済史2 産業革命期』, 東京大学出版会
- 山口由等2002, 「1920年代の慢性不況下の都市化」, 東京都立大学経済学会 『経済と経済学』 第96号
- 加藤祐三1995, 「二つの居留地」, 『横浜と上海』 共同編集委員会 『横浜と上海』, 横浜開港資料館
- 林業共済会1958, 『木材貿易 = その沿革と現況 = 』, 林業共済会