

## 明治期に於ける港湾事情と商品流通

—東北諸港報告書から見た場合—

安彦正一

(日本国有鉄道)

## 目 次

- はじめに
- 港湾の展開と商品流通
- 諸港湾と資料検討
- 東北諸港と商品流通—事例—
- おわりに

## 1. はじめに

港湾が、我が国経済において重要な役割を占めていることは改めていうまでもない。

我が国港湾の立地をみると東西に細長く伸びた海岸線に位置し、多くの場合、主要港湾のいづれも河航河川の河口部付近に立地している。このような港湾も 100 年を経過してきたが、これまでの港湾の史的研究に関する研究の多くは、個別研究であって実態分析を見た事例は乏しい。だが寺谷氏も指摘するように日本資本主義の成立・展開過程で港湾がどのような機能・役割をはたし、どのような「日本的特殊性」を刻印され、変質していくかを分析することは重要な課題である<sup>(1)</sup>と述べていることも傾聴しなくてはならない。

さしあたり、小稿は、我が国港湾の史的考察の視点から商品流通の分析を中心にして、港湾がどのように変化をとげ、東北諸港の港湾とどのような関係があったかを考察するものである。<sup>(2)</sup>

この場合、商品流通の問題は個別事例の研究はもとより、それ以上に総合的な研究が必要であると思われる。今回は特に明治期の東北諸港のみに限定し、西南諸港については次回に期したいと思う。

小稿ではそのような課題設定に対し、「東北諸港報告書」「府県統計書」「大日本港湾統計」等によって商品流通の実態を見ることにした。以上の諸点をふまえ、以下にわたってまず、港湾と商品流通の関係について簡単に概観しておきたい。

注 (1) 寺谷武明「日本港湾史序説」はしがきp. 1

(2) さしあたり、本稿との関連でいえば、山口和雄「明治前期の経済分析」。

古島・安藤編日本史叢書「流通史Ⅱ」などを指摘しておこう。

## 1. 港湾と商品流通の展開

日本の幕藩制社会の商品流通の発展は、貢租米移出を中心とした水運に負う所が大きい。

なかでも港湾は、年貢米の移出場としての接点とされ、例外なく遡航終点近くに立地し諸々の内陸水運の輸送物資のターミナルの役割を演じてきた。

だが、幕藩制社会を市場経済と規定するとき、単なる貢租米のみならずあらゆる財貨の地域間輸送が問題となる。しかし、経済近代化の前提条件としては、社会的間接資本の充実が重視され、また市場経済を促進していくためには、港湾、交通の発展はその指標として特に重要視された。<sup>(1)</sup>従って、港湾の経済社会に果した意義は極めて大きいといえる。

それ故、幕藩制社会においては、各諸藩がこぞって港湾の改修、整備に力を注いだことは、多くの事例によても明らかである。<sup>(2)</sup>ちなみに、海保青陵も「新懇談」の中で、港湾整備の必要なことを力説している点をみても、港湾の重要性が明らかである。<sup>(3)</sup>

さて、明治維新による幕藩体制の解体は従来の領主的商品流通に大きな変化を与えるとともに港湾の整備の必要性をますます強くした。

即ち、各藩蔵屋敷を中心とした商品流通や年貢諸物品の輸送は消滅し、地租改正による金納化は、従来の商品流通を完全に払拭した。こうして維新以後の商品流通は、独立して展開される近代的商品流通の性格を備えるに至った。

もとより資本主義経済の発達は、商品流通を量的に拡大し、また質的にも

資本制的商品の増加がはかられ、それらの多くは、海上輸送手段の近代的発展を促がし、それに伴なう港湾の改修と整備を促進させた。

では、海上輸送の起点となる港湾はどのような発展をとげていったのであるか。

幕藩制社会における港湾は、前述のように改修・整備などが試みられ、わずかに発達はしたもの船舶の近代化にすぐ様対応できるものではなかった。まして港湾の状態については、いづれも停泊できるものではなかった。<sup>(4)</sup>

改めるまでもなく、我が国は資本主義経済の確立をはかるため「富国強兵」「殖産興業」のスローガンを掲げ強力に押進めたことは周知のとおりである。

このように「万国対峙」のため「富国強兵」をはかるべく、西欧的近代経済の発達を指向するのであるが、その意味においては近代産業の導入発達政策は、民業中心の施策にその主力を注ぐべきである。だが実際には維新当初から官営による近代産業の導入を急速に進め国家の主導権によるところが大きい。

明治初年の港湾建設についても例外でなく維新政府が積極的に御雇い外人<sup>(5)</sup>を招へいし、あい次いで港湾の建設を実施したことその現れである。

何故なら、近代港湾建設に必要な資本、意欲が民間において動員し得ず、専ら資本形成に動員した主体者は、政府によるそれが、大きな比重を占め、少なくとも明治10年代までは、政府がその主体者とならざるを得なかったのである。以上の明治前期の諸政策についての政府の役割については多くの研究者が指摘しているところである。<sup>(6)</sup>だがこの事実は当時の我が国のおかれた経済社会的諸事情を充分に考慮する必要があろう。

では、当時の商品流通の形態はどのようなものであったか。港湾との相互関係について簡単に言及しておこう。

明治初年から10年代にかけて展開された殖産興業政策の中で、交通・輸運政策は最も基本的なものと考えられていた。なかでも鉄道はその中心とされたが資金源の欠乏などで建設はなかなか進まなかった。<sup>(7)</sup>従って明治前半期における商品流通は、既存の河川舟運等、内陸水運がその中心となった。すなわち、内陸水運は米穀をはじめ諸物資を大量に輸送する手段として効率的か

つ、海陸双方の連絡役として重要な継ぎ手となったからに他ならない。鉄道の影響が極めて少なかった時期において、内陸水運の役割は商品流通の面においていかに重要な交通、輸送手段であったかが知り得る。

むしろ、鉄道、汽船等の近代的運輸機関が我国に寄与するのは、明治20年代以降のことである。

ところで、我国の本格的港湾築港が開始されるのは、明治22年の横浜築港を以って初めとされる。<sup>(8)</sup>

その後、日清戦争前後から修築工事が活発化を呈するのである。この時期にあっては、鉄道事業の勃興、海運、貿易の著しい発展を示すのである。かような、産業革命の急速な進展にもかかわらず、港湾の状態は低かった。当時の農商務省次官であった前田正名は、明治25年においてなお、次の所見を発表している点は注目したい。<sup>(9)</sup>「我国ノ港湾一トシテ～略～ 是レ唯ダ資金ノ出所ナキガ為メ……漁夫船客財産ト生命トヲ擧ゲテ一沫ノ水泡ニ帰セシムルモノ亦頗ル大ナリ」と当時の港湾の不備な状況を知ることができる。少なくとも、明治前半期に於ける港湾の諸工事の大半は、いわゆる応急施設にすぎないものであったからに他ならない。

こうした状況であるにもかかわらず、明治20年代に入ると維新以来の経済変動もやがて安定化に向い、全国市場が形成され商品取引量の増大がはかられるようになった。

それとともに、海運業の近代化によるところの船舶の大型化は積荷量の増大を可能とし輸送の拡大化をもたらした。また、河川の流域別に分散していた市場は西洋型帆船から蒸気船への船舶近代化の中で、汽船の航路を中心とした港所在の都市を拠点とした港湾都市を中心に、市場ブロックに統合され多くの中継港が全国市場の窓口としてのかなめとなったのである。その意味では、明治20年代を中心にして、全国的流通を表現している港湾の役割は大きいといえよう。又同じく、和船—西洋型帆船へ、さらに西洋型帆船—蒸気船への転換は、港湾ならび商品流通に大きな影響を与えたことは否定できない。

むしろ、海運業の近代化への脱皮は、港湾の改修築等を急務とさせ、維新政府の積極的な港湾施設への国家投資が急激に動きはじめることでこの役割を演

じたのである。

さて、日清戦争後の飛躍的発展をへて、明治30年前後に産業革命が達成され、産業資本の確立がもたらされたのであるが、<sup>(11)</sup> 日清戦争に際しての軍事的輸送ならびに戦後経済界の好況は鉄道事業を勃興させるとともに、海運業、貿易の著るしい発展を示した。<sup>(12)</sup>

こうした交通と貿易の発展は、当然港湾整備を急務とし、積極的な投資を行っている。（表・港湾事業費の推移、省略、編集委員会）

これらは、日清戦争後の資本主義の発展、軍事的対立の激化に対応して、政府がその所管する「社会資本」の充実を行ったものである。

こうして日本資本主義の体制的基礎は軍備の拡大と社会資本の拡充（港湾投資を含めて）を基盤として据えられたのである。したがって、特に港湾への財政投資による築港整備は、当然行政、管理にも國家が主導権をもって行ったことを意味している。<sup>(13)</sup>

さて、明治後期に入ると39年西園寺内閣による鉄道国有化問題が精力的に論議され、その結着がつけられた後、原敬は西園寺内閣に「港湾ニ関スル制度調査ノ件」を「刻下最も緊要ナル時務ノニ属ス」として提出している。ここにおいて港湾調査会が成立し港湾に対するヨリ統一的な調査を開始したのである。すなわち、我が国では「從来港湾に対する国家の方針未決定」のため、我が国の各地の港湾について「大凡ノ等級」<sup>(14)</sup>を決めておく必要があったのである。

かくして、港湾問題は「重要港湾ノ撰定」の原案が、港湾調査会によって諮詢され、ここにおいて「重要ト認ムヘキ港湾」として14港湾が決定したのである。<sup>(15)</sup>

その概要は以下のとおりである。<sup>(16)</sup>

- (1) 横浜、神戸、関門、敦賀の4港を第一種重要港湾とする。第一種重要港湾は国が建設及び管理を行ない、その費用の一部を関係地方公共団体の負担とする。（修築に対する地方負担の割合は港により一様ではなかったが、埠頭施設で最高1/2程度であった。）
- (2) 大阪、東京、長崎、青森、新潟等10港を第二種重要港湾とする。第二種

重要港湾は地方公共団体において経営し、国は、場合により、相当の補助をする。（修築に対する国の補助率は、 $\frac{1}{2}$ が標準であった。）

(3) その他の港湾は、関係する地方公共団体の独力経営に委ねる。（第三種港湾）

こうしてこの方針にしたがって重要港湾各地の整備計画が立案され、大規模な港湾工事が次々と着手され、長らく我が国港湾行政の基本方針となった。ちなみに、東北諸港は第二種、第三種港湾である。以上のように我が国港湾と商品流通の過程は展開してきた。

それならば、以上の展開過程で、東北地方の港湾はどのような役割を負わされたのか、とりわけ商品流通との関連はどのようにであったのか等について考察する前に、その場合の資料の利用はどのようなものであるか、について若干言及しておきたい。

注 (1) 江見康一、塩野谷編「日本経済編」P9

(2) 土木学会編「明治前日本土木史」P320～380 同書には、各藩の港湾改修についての記述が多く見いだせる。以下はその例である。

※津軽藩 寛永3年（1626）4月、家臣森山弥七郎を外浜中奉行に任じ、青森港を開かせ3年にして完成、同11年3月22日、外航船の碇泊を同港に限定。（仙台藩以下17例を省略。編集委員会）

(3) 日本思想体系「本多利明・海保青陵」44巻所収論文を参照せよ。

(4) 「横浜市史」第2巻 p279 及び「神戸築港問題沿革史」p8～9

(5) 御雇外人については多くの文献があるが代表的なものとして尾佐竹猛「御雇外国人一覧解題」（明治文化全集第16巻）

(6) ここでは代表的な欧米研究者である。 G.C. ALLEN's: A short, Economic History of Japan London, 1946, p130

同書で「19世紀の終りに近い20～30年についていかぎり、およそ日本における重要な西欧流の産業で、国家の主導力によって確立されなかったものはほとんどなかった」と指摘する。

中山伊知郎監訳W.W.Lockwood:「日本の経済発展」昭和33年下巻P445 同書で著者は「国家を顕著な役割の中に投入し、そして工業化の機構を生みだす

- うえでの広範な役割を与えたのだ」と指摘する。
- (7) 中西健一「日本私有鉄道史研究」p 7~18
  - (8) 寺谷武明「日本港湾史序説」及び「横浜市史」同著者「港湾編」参照
  - (9) 前田正名「興業意見」上巻P 245
  - (10) 佐々木誠治「日本海運業の近代化」p15~49を参照せよ。
  - (11) 我が国の産業資本の確立をどこにおくか、ということについては、かなりの諸説があるところであるが、古くは野呂栄太郎「日本資本主義発達史」P 84~85。山田盛太郎「日本資本主義分析」P 11、それらはいづれも、30年前後に展開を遂げるとしている。その他、樋西、加藤、大島編「日本資本主義の発展 1」P53~60を参照せよ。
  - (12) 服部一馬「明治20年代の産業発展」(「日本経済史大系 6、近代下」) P 5頁以降
  - (13) 鈴木正幸「日本資本主義形成期の国家権力の把握のために」(「歴史学研究 383号」) P 33
  - (14) 北見俊郎「国民経済と港湾」P 18 以下
  - (15) 「港湾ニ関スル制度調査ノ件」(「公文類聚」)
  - (16) 「原敬日記」第2巻 P. 249
  - (17) 「速記録」第一号 P. 4
  - (18) 細田徳寿「港湾・運河編」P. 35~37
  - (19) 同著 「同 上」P.36
  - (20) 内海孝「日露戦後の港湾問題」(「社会経済史学」47巻6号) P 22~以下に負うところが多い。
  - (21) 「日本港湾修築史」P 25~28

### 3. 諸港湾と資料検討

商品流通と港湾の状況を考察するに当ってまず関係資料について述べておこう。

明治初期から中期にかけて、各個別港湾関係の全国的資料はきわめて乏しい全国的な数字がともかくえられるのは明治後半以降のことである。

一方では、当時発表された一般的な統計資料として与えられているが、そ

の大部分は明治40年以降にかぎられている。それゆえ、ある程度の断片的なものを利用し、それにある程度加工を加え、港湾の状況を把握する以外はない。とりあえず、小稿では三つの資料を提示するが、いづれも十分なものとは言い難い、以下簡単に触れておくにとどめる。

まず、港湾関係と商品流通との状況把握について、統計資料（統計的なものとは言い難いが…）「東北諸港報告書」があげられる。

同書は、明治維新政府が、北海道を開拓する目的を以って各省と同格の開拓使を設置し以後15年2月廃止になるまで、開拓使の事業の一環として、特に官員が、東北、北陸、西南の各地域の港湾を調査した報告書である。<sup>(1)</sup>

特に北海道との関係を主体にし、物産の輸出入状況、その他を調査し、その調査結果をA「二府四県采覧報文」B「東北諸港報告書」C、「西南諸港報告書」として刊行したのである。いづれも、これら報告書は、A、B、Cがセットになっており、商品流通を把握するうえでいづれも貴重なものといえる。

本稿は、時間的な制約あるいは紙幅の関係から、(B)を中心検討した。

ここで若干、「東北諸港報告書」の内容についてみると、開拓使書記官小牧昌業と小寺秀信が、明治13年5月7日～7月20日にかけて、新潟県をはじめとし、以下、山形・秋田・青森・岩手・宮城・茨城の7県の港湾調査を実施する。<sup>(3)</sup>

だが、注目すべきは、このような短期間によく総括的に調査が実施整理された点にあるといえる。だが「報告書」が作成された段階は明治政府の経済政策がまだ着手された当初の時期で数値的なものについては疑問なしとは言い難い。

いづれにせよ、(B)を利用すれば、明治初期の港湾別商品輸出動向、港湾別船舶出入、港勢などの状況把握が、可能になる。

しかし再度繰返せば少なからず不十分であることは否めない。だが、(A)(C)の両資料に依拠すれば、明治初年における内陸諸港に関する全国展望も可能になると思う。

次に、明治中期においての資料は、「府県統計書」の利用である。

同書は、大日本帝国港湾統計が出揃う明治30年代後半までの本統計書の意義は大きい。<sup>(4)</sup>

さて、府県統計書所収の事項をみると、大きく分けて以下のようになる。

1. 海運に関するもの、2. 鉄道輸送関係統計、3. 路面輸送に関する統計、4. 各府県の主要特別移出入調査である。

本稿では、1を利用したが、それを更に小類すると、①港湾別移出入額と商品別内訳、②港湾別船舶出入数、③都市別船籍統計などがある。いづれも各年次、各県によって所収統計の掲載様式や粗粗の差が著るしく大きいなど、かならずしも網羅的ではないが、一応我慢しなければならぬ。先に触れたように10年代から30年代にかけての分析については同統計書に負うところが非常に大きいといわねばならない。

さて、次の利用データは、明治後期を対象とした「大日本港湾統計」である。<sup>(5)</sup>

明治39年、内務省土木局は、河川道路港湾の調査を何度か試み、それらは臨時調査であったが、以後も継続して調査を実施することになり、明治41年訓令第9号により、内務報告会の様式に則った地方庁に基いて、「大日本帝国港湾統計」が上梓されたのである。

しかし、各道府県に遡って、39、40年の報告も提出せしめ、まず「明治三十九年、明治四十年日本帝国港湾統計（前編）」が43年に、中編が、翌44年には後編が刊行された。

後編においては、改めて全港湾を対象に、出入船舶総数、出入商船、出入漁船又は避難船、商船噸数階級別、輸出入品価額総数などを網羅しており、詳細な統計である点は、商品の国内流通、海上交通の研究、港湾事情などには欠くことのできない資料であるといえよう。

以上、主要データについて簡単に言及したが、明治期の港湾関係に関する考察は、資料的制約が大きい。しかも「粗漏ノ調査」が多く、数字だけでは十分というわけにはいかない。

いづれにせよ、前置きはそのぐらいにして港湾と商品流通の関係を問題に設定すれば、上掲の資料により実態把握ができるものと思われる。

以下、その事例として、各県別、新潟、山形、秋田、青森、岩手、宮城、茨城の港湾の個別実態を、「諸港報告書」からアプローチしてみよう。

注 (1) 開拓使「開拓使日記」明治2年より10年。大蔵省「開拓使事業報告・全5卷」

(2) 大蔵省「開拓使事業報告」第3巻に同報告書が所収されている。

(3) 「東北諸港報告書」には、開拓使書記官の調査日程が記載されている。

明治13年5月7日 東京発

5月10日 新潟県高田着 石油会社視察

5月11日 直江津着 同港調査

(5月12日以降、7月20日までの行程省略、編集委員会)

(4) 同統計書の発刊の意義については「近代日本商品流通史」第4巻解題参照

(5) 「大日本帝国港湾統計」の沿革については「前掲書」第6巻解題参照

#### 4. 事例－東北地方の港湾と商品流通

##### (1) 新潟県の諸港と商品流通

開拓使の港湾調査は、新潟県をもって開始されている。「報告書」によると、新潟港をはじめ、直江津、柏崎、出雲崎、寺泊の五港の掲示がある。

だが、海港は新潟、直江津を中心に廻米の移出によって発展していった。<sup>(1)</sup>

新潟港は幕末から明治期において内国貿易港の中心となり、「報告書」も「北海道ニ関シ物品輸出入盛ナル新潟港ヲ以テ第一トス」と、北海道との交易な盛んな状況を伝えている。だが「本邦開港場五港ノ1ニ列シ著名タリトイエドモ良港ニ非ス」と「巨船ハ港外ニ碇繫シ風波起レハ之ヲ佐渡、若クハ粟生島ニ避ク」というのが港勢であった。<sup>(2)</sup>

先ず、明治初期の港別輸出入状況についてみておこう。与えられた資料は乏しいが、一応整理したのが表・1である。

表・1 新潟県港別輸出入額

港名	明治10年		明治11年		明治12年		明治16年	
	輸出額	輸入額	輸出額	輸入額	輸出額	輸入額	輸出額	輸入額
新潟	662,690	701,117	1,501,536	2,139,301	2,556,331	2,564,037	2,011,161	2,141,217
直江津	424,618	429,195	493,246	458,001	484,692	452,785		
柏崎	216,339	107,510	212,280	169,652	236,405	203,379	104,422	41,642
出雲崎	?	?	?	?	555,827	366,740	その他	555,027
寺泊	?	?	37,668	56,837	66,792	79,259		
計	1,203,647	1,246,822	2,244,730	2,823,791	3,900,047	3,666,200	2,291,218	2,737,886

(備考) 「東北諸港報告書」18-123頁により作成す。

第4統計年鑑, 2599

表・1をみると、新潟港輸出入額比率は65%~69%（12年）ともっとも多く、つづいて出雲崎13~14%，直江津10~12%，柏崎6~7%を占めている。ついで、商品別数量および商品輸出入額についてみることにしよう。

表・2：新潟県輸出品

品名	明治10年	明治11年	明治12年
米	654,634俵	956,753	円 1,080,904俵
麦	6,121俵	10,908	2,645,247 9,050俵
大豆	44,931俵	69,920	18,041 27,808俵
小豆	15,591俵	25,585	77,751 14,254俵
肥料	1,213箇	22,924	3,823俵 1,376箇
縮縞	35,136反	106,813	305,321 25,952
煙草	3,218箇	24,504	7,971 27,343
酒類	酒 30,091樽 焼酎17,124箇	酒 28,050樽 焼酎13,221箇	131,811 36,985反 1,984箇 27,379
石油	16,090箱	28,980	17,031 92,952樽 焼酎42,935箇 21,949箱
其他		32,923	69,365 600,101
合計		1,303,647	2,244,730 3,900,047

新潟県輸入品

品名	明治10年	明治11年	明治12年
木綿類	1,154箇	円 45,853	円 3,072箇
反物綿	12,209本	147,758	5,050反
古手	1,999箇	439,196本	165,671 184,353
金巾	—	61,924	22,836本
唐絲	—	2,225箇	66,307
鮭	470,915本	—	2,105箇
監鱈	396,788本	66,686	204,867
身缺鱈	36,089箇	600,640本	3,073箇
監	414,343俵	43,975	528,447
砂糖	143,216	40,788箇	346,600
蠅紙	11,748枚	166,667	1,219,274本
鉄		268,094俵	97,291
金物類	3,939箇	143,216	327,443
座類	132,910枚	83,178	369,330俵
木材類		47,109	295,674
手挽物		38,505	338,336
其他		36,815	61,000
合計		8,068箇	19,490
		24,933	146,401
		9,413箇	31,383
		3,191	339,340
		579,061	676,650
		2,823,791	3,666,200

〔備考〕 鮭については明治10年及び11年に夫々表記以外に900,000本が輸入されているが代價不詳である。

監鱈についても表記以外に明治10年600,000本、11年450,000本が輸入されているが代價不詳である。

身缺鱈については表記の外に明治10年40,000箇、11年47,000箇が輸入され、代價不詳である。

「東北諸港報告書」18頁-123頁により作成す。

「東北諸港報告書」の五港を新潟県全体の輸出入港と仮定した場合の輸出入品を整理したものが、表・2である。

これら輸入品目のうち最大の輸入額をしめすのは、木綿反物類・綿・古手・金巾などの衣類品関係である。明治10年の輸入額は255,000円余と総輸入額の25%，翌11年には58%に、12年には104,9000円余と31%を占めている。

なお、11～12年にかけて唐絲、金巾などの外国品が輸入されていることは注目すべきであろう。さらに、北海道の水産物（鮭、身欠鯉）なども大量に輸入され、10年には全輸入額の12%を、11年には7%，12年には21%を占めている。つづいて塩も重要輸入品であった。その比率は5～10%を、さらに砂糖が6～11%を占めていた。

次に輸出品構成について目を転じると、新潟県の輸出の最大品は、米である。その代表的輸出港である新潟港には、阿賀野川・小阿賀野川、信濃川を経由して新潟港で出港されるものであって、中には会津産米も含まれていたと推測されるが、数量的には不明である。明治期における新潟港がわが国最大の米移出港であったことは次によっても明らかである。例えば、明治12年の新潟港の総輸出額は256万円余であり、そのうち米は213万余で84%をしめていることも、この港は米移出に限ぎられていたことを特徴づけるものである。

したがってこの港の背後地にもっている商品供給は、おおむね稻作に限られていることを知りえる。

直江津港も、新潟港同様米移出港であるが、その数量は12年で67,910石にすぎず、背後地の米供給力の低さを示すもので、移出額に占める米の割合も67%と新潟港より低い、したがって、米の他直江津港には地域の特産品がかなり移出されたのであろうと思われる。

米の移出先は大部分が北海道向であるが、明治後期からその移出先は大都市＝消費地へと変化していくことが表3によって明らかである。

前述のように「報告書」は、新潟県の主要港として五港を掲示しているが、海岸には更に数ヶ所の地方小港があり、いづれも米の移出が僅かながらあったことは推測される。かかる意味で、新潟港、直江津を以て米移出港として

表・3 新潟産米の移出先の変化 (単位 %)

移出県	移出先	明治38~39	明治40~42	明治43~45
新潟	北海道	52	32	28
	東京	11	15	24
	神奈川	0	1	3
	群馬	4	5	5
	長野	29	39	30
	山梨	—	8	6
	阪神	1	—	2
	その他	3	1	2
合計(千石)		721	794	834

資料：新潟県統計書 P 518 頁より作成

の地位を圧倒的なものにしているのである。

かのような傾向は、明治後期に入っても大きな変化はみられずその後新潟港からあらたに、石油 644,841 トン、鉱油 166,677 トンが輸出されはじめたことは、注目してよいであろう。<sup>(3)</sup>

## (2) 秋田県の諸港と商品流通

一般に秋田県の主要港は、土崎・能代両港が重要港であり、幕藩体制以来西廻り海運の発展とともに「土崎湊、能代湊ともに売買出入の荷物段々と繁昌」という状況を呈していた。<sup>(4)</sup>

特に秋田藩の主要港である土崎港は、商品流通の発達にともない雄物川水運の米の集散地として重要な役割を担っていた。「港内狭隘ト雖モ大小船舶の 150 隻位ヲ碇泊スルヲ得ル」というのが同港の港勢である。<sup>(5)</sup>

明治期に入っても土崎港の地位は変らず秋田県の重要港としての役割を保持した。

「諸港報告書」によって、明治10年代の秋田県の輸出入状況を検討するが、報告書は土崎港のみの記載だけで、能代港の記載はない。

その事由を「報告書」は「当地方米穀、木材ヲ産シ陸運モ亦不便ナラス」だが「本年 5 月下旬市街 7 分火災に罹り商家ノ諸牒焼失シ實際ニ就キ物品輸

出入等ヲ審査スルヲ得ス」ためであるとしている。それゆえ、土崎港のみの数字だけしか得られない。表・4、表・5はそれを整理したものである。

表・4 秋田県土崎港輸入品

品名	明治10年	明治11年	明治12年
綿	?	97,974円	?
古手	2,000箇 (30枚入)	52,000	2,000箇 60,000
伸継	10,000箇 (10貫入)	80,000	8,000箇 65,600
木綿	430箇 (60反入)	10,230	340箇 10,200
塩	140,000俵 (5斗入)	49,000	126,000俵 47,250
砂糖	?	44,348	?
身欠鰯	11,900丸 (24把入)	27,370	6,720丸 15,321
鮭・監引	131,500本	17,390	223,000本 40,360
監鱈	?	4,779	?
蠅・蠅燭	?	36,900	?
石油	11,000箱 (2斗入)	36,300	9,300箱 33,480
紙	?	30,201	?
暁表	9,300丸 (10枚入)	9,875	8,950丸 12,520
鐵	?	10,630	?
梨子	6,000箱 (10貫入)	6,600	6,400箱 8,000
其他		39,269	53,919
合計		552,926	538,249
			764,274

〔資料〕「東北諸港報告書」187-201頁により作成す。

表・5 秋田県土崎港輸出品

品名	明治10年	明治11年	明治12年
米	131,000石	383,150円	149,000石
大豆	6,400石	16,704	5,400石
小豆	2,450石	9,800	2,800石
干・鰯・干鰯	47萬貫	20,210	54萬貫
酒	14,000樽	10,724	16,000樽
酒粕	10萬貫	2,800	12萬貫
油粕	14萬貫	5,740	14萬貫
其他		30,416	20,214
合計		479,544	600,414
			829,005

〔備考〕「東北諸港報告書」187-201頁により作成す。

輸入品構成をみると、各種の商品を輸入していることが明らかである。最大のものは綿古手・伸継・木綿等の衣類関係が全輸入額の30~40%を占め、次いで塩9~18%，砂糖8%，北海道からの水産物（身欠鰯・塩鮭）10%，蠅6~10%，石油6%，紙5%などである。

明治30年代に入ると輸入構成の大きな変化はみられないが、第一の輸入品は、塩10%，酒1.8%，大豆小豆0.26%と食料品関係の輸入が増加してきている点が、注目される。

次に、輸出品構成についてみると、輸出に占める割合は米が各年度とも80%を占め輸出品の中でも高い比率をしめ、鰯干類が5%，大豆小豆約4~5%である。これによつていえることは新潟港と同様に土崎港は米の移出港であったといえる。ちなみ秋田県の米の生産高に占める、土崎港の輸出割合を示したのが表・6である。

さて、明治後期になると鉄道の開通及び舟運の衰退は土崎港の輸出入構成に大きな変化を与えた。例えば、「秋田県統計書（明治30年）」をみると、輸出量及び輸出額の最大のものは、銅で全輸出額の63%を占め、各年最大移出

表・6：米の輸出高と生産高

秋田県米生産高	土崎港米輸出高	百分比
835,168 石	137,333 石	16.4

〔備考〕生産高は第二統計年鑑による明治14年の数字、それ以前は国別生産高であるので採用できない。

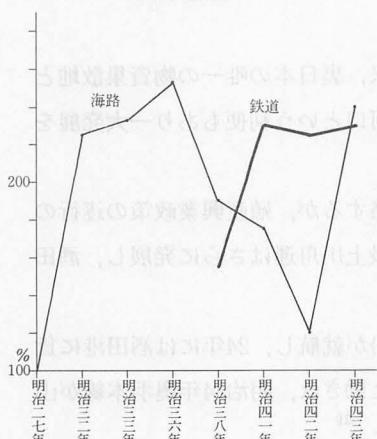
輸出高は前掲第19表の明治10, 11, 12年の平均値。

を占めていた米は約 26.5 %、材木 2.16 % と大きく減少している。

このような結果は、かって河川に沿って土崎港に集散された米が、流域の各駅から河川とは逆の方向に鉄道によって輸送された結果である。

その状況を年次は後になるが、日本銀行秋田支店の大正10年「秋田米に関する調査」はつぶさに記載している。「從来船運ノ便ニ依リ土崎ニ集中セル米穀ノ大部分ハ直接鉄道ニ依リ輸送セラルルニ至り、県南地方ニテハ湯沢・十文字・横手・大曲ノ各駅ヨリ直接東京方面又ハ北海道ニ輸送セラルルニ至レ<sup>(7)</sup>リ」と輸送手段が鉄道に移行した事実を指摘している。

表・7：秋田県の鉄道開通後の米の移出変化



表・8 明治39年 港名別輸出入額

港名	輸入額	輸出額
能代	1,849,328	4,520,366
船川	709,706	343,577
土崎	2,833,923	2,295,069
古雪	217,842	648,070
その他	111,798	222,118
合計	5,722,597	8,029,200

資料 大日本港湾統計より作成 328頁

### (3) 山形県の諸港と商品流通

山形県の主要港は酒田港と加茂港であるが、「報告書」は酒田港のみを掲載している。

酒田港について「報告書」は次のように指摘している。「酒田港ハ最上川ノ海ニ入ル所ニシテ西北方ニ面シ港内深サ凡一丈二尺及至一丈二尺及至一丈八尺巨船碇繋ス可シ」と。<sup>(9)</sup>

かなりの港勢であることが知れる。

周知のように、酒田港は幕藩体制社会以来、裏日本の唯一の物資集散地として、最上川水運に依存し、内陸水運との河口という利便もあり一大発展をとげたことは良く知られている。<sup>(10)</sup>

酒田港の細かい動きを一々追うことは省略するが、殖産興業政策の遂行の中での全国的運輸機構の確立の一環として最上川舟運はさらに発展し、酒田港の発展をもたらした。

明治22年には、大石田～清川間には蒸気船が就航し、24年には酒田港に貨物廻漕問屋組合が設立されるなど、こうした動きは、明治34年奥羽本線が山形に達し、最上川と平行して走るまで続いた。<sup>(11)</sup>

このように明治前期からの酒田港の商品流通の発達は、かような輸送体系を基盤に発展した。

では、酒田港の商品流通はどのようであったのであろうか、明治10年代の

山形県港別輸出入額によってみておこう。

表・9は、「第二統計年鑑」によって港別輸出入額を整理したものである。

表・9：明治13年山形県港別輸出入額（明治39年）

港名	輸出額	主要輸出品	輸入高	主要輸入品	輸出額	輸入額
酒田港	1,267,614	米、酒	671,777	監、繰綿、鮭類	2,477,769	1,200,843
賀茂港	241,822	米、酒、油	136,025	監、砂糖、繰綿	531,630	147,700
其他 2カ所	4,247	—	2,108	—	192,000	95,476
合計	1,513,683		809,910		3,201,399	1,444,019

〔備考〕「第二統計年鑑」202頁による。

— 大日本港港統計 —

表・9をみると、明治10年代の酒田港は、山形県の全輸出額の83%，輸入額82%をしめ、その比率は、明治後期において輸出額77%，輸入額80%と、唯一の移出港である酒田港の輸出額比率は減少している。これは、交通革命、すなわち、鉄道の開通によるものであって、大きく内陸経済圏を変化させ、その結果、加茂、酒田港経由の商品流通体系に影響を与えたのである。

加茂港においては、その影響は酒田港より大きく、同港とつながりのあった大山（鶴岡市）等は、移出米27,600石のうち84%が東京へ向け鉄道輸送という形態をとるようになった。

次に、酒田港の輸出入構成についてみておこう。

表・10は、明治10年の酒田港の商品別輸出入構成を「報告書」から整理したものである。

輸出品は、第一に米（80～85%）がかなり大きな比重を占め、つづいて酒（11%）、大豆（4%）その他、小豆、醤油などである。

輸入品構成に目を転じると、輸入品の最大なものは身欠鰯、鮭塩引、数の子、干鰯などの水産物が、輸入総額の60%を占め、その他、塩10%，繰綿8%，砂糖5%が主なものであった。

以上のことから、酒田港は、輸出品は米を主体とそれらの大部分を北海道へ（表・12参照），輸入品は水産物を、という商品輸出入構成を示す港湾

表・10：山形県酒田港輸入額

品名	明治11年	明治12年
鹽	45,232石	3636,185
砂糖	219,169斤	17,438
蠟	14,406貫	12,057
木線	11,917反	8,342
繅綿	21,562貫	28,030
古手	5,430貫	5,845
半紙	3,055枚	4,178
鉄	20,020箇	4,410
陶器	3,942箇	3,059
身缺鱗	45,599箇 (1箇=20束)	86,524
生鱗	831,100本	20,777
鮭監引	447,850本	53,742
鮓監引	498,880本	9,977
節子	3,223樽 (9貫入)	9,027
数ノ子	57,654貫	16,143
干鱈	36,560貫	14,624
		19,522
合計	349,880	451,964

山形県酒田港輸出品

品名	明治11年	明治12年
米	119,372石	494,629
酒	14,127枚	84,765
大豆	5,456枚	14,025
小豆	1,923枚	5,295
醤油	170枚	1,360
合計	600,074	733,978

〔備考〕「東北諸港報告書」171-178頁により作成す。

表・11：米・大豆・酒の輸出高と生産高（酒田港）

品名	山形県生産高	山形県酒田港輸出高	百万比分
米	755,332石	113,882石	15.1
大豆	68,941石	5,393石	7.1
酒	94,134石	10,240石	10.8

〔備考〕生産高はいずれも第二統計年鑑による明治14年の数字。

輸出高は前掲第22表の11年12年の1カ年平均値。

表・12：明治12年酒田港の北海道向け輸出高

品名	全輸出高	北海道向輸出高	百分比
米	108,391石	39,413石	36.4
酒	6,353石	5,883石	92.6
大豆	5,330石	48石	9.0
小豆	1,852石	385石	20.8
醬油	183石	180石	100.0

〔備考〕「東北諸港報告書」169-171頁により作成す。

#### (4) 青森県の諸港と商品流通

「報告書」は、青森県の項において、青森、深浦、鰺ヶ沢、十三、野辺地、大湊、川内、大間、鮫、湊、大畑の11港を掲示している。（小稿においては、青森港のみを取上げた）このように調査港が多いことは北海道に近く港湾立地としても充分可能なものであったと推察される。主要港である青森港も報告書の指摘にあるように「北方ニ面シ全ク一大港湾ノ船舶ヲ碇泊ス可キ所ナリ、海岸ヨリニ百間以内、深サ凡四丈二尺及五丈四尺アリ」しかも「県庁所在地ニシテ近傍多ク米穀ヲ産シ輸出入年々增加」し、その内「北海道ヘ輸出品ハ筵繩ノ類ヲ以テ最要トス」と述べていることによっても知り得る。  
さて、然らば、青森県の各港における明治前期と後期の輸出入総額はどう

であったのか。

「報告書」によって、整理したものが表・13である。

表・13：青森県港別輸出入額

港名	明治10年		明治11年		明治12年		明治30年		明治39年	
	輸出額	輸入額	輸出額	輸入額	輸出額	輸入額	輸出額	輸入額	輸出額	輸入額
青森	円 206,624	円 116,228	円 257,065	円 227,289	円 453,658	円 399,832	円 26,199,184	円 31,746,091	円 10930,808	円 10,498,222
深浦	6,262	8,947	10,000	9,143	14,417	11,262	25,380	19,328	15,000	6,270
鰺ヶ沢	69,614	66,218	101,552	72,028	104,999	131,249	138,555	28,842	120,624	33,653
十三	1,426	841	4,482	1,699	31,383	3,518	95,676	21,260	353,883	3,206
野辺地	82,118	103,810	75,442	104,413	132,646	172,542	114,526	138,977	46	—
大湊	5,638	617	2,919	1,227	6,090	3,405	15,869	110,781	46,107	246,147
川内	?	?	?	?	7,870	8,036	33,155	47,784	85,700	24,096
六間	?	?	?	?	2,914	5,624	9,210	9,800	32,039	106,855
鮫湊	78,346	63,264	209,755	240,785	211,569	598,758	142,585	22,865	—	—
大畠	?	?	?	?	15,505	20,942	17,900	18,340	40,604	40,604
合計	450,028	409,925	661,215	656,584	981,051	1,355,168	27,136,851	32,369,380	13,416,774	11,813,108

(備考) 開拓使編「東北諸港報告書」(明治13年刊) 227-420頁により作成 一 府県統計書 一 一日本港湾統計より作成 一

これによると、明治前期の青森県の輸出入額は、青森、鰺ヶ沢、野辺地、<sup>(4)</sup> 鮫・湊の五港で90%近くに達している。ちなみに、明治16年「第四統計年鑑」も、「報告書」と同様の港湾を抽出しており、数値においても大きな相違はない。したがって上記五港をもって明治前期の青森県を代表する主要港であったとみて差支えないと思われる。

さて、上記の港湾からは如何なる商品群が輸出入されたのであろうか。

先にも述べた「報告書」は五港の他、その他の諸港の商品別の詳細なデータを計上しているが、一々掲載することはできないので、その点、山口教授が上記の数値を整理しているので、<sup>(5)</sup> それを利用させていただき、掲示すれば表・14となる。

まず、輸出商品群別にみると、米、大豆、味噌鰯粕が主要なものである。その比率は、全輸出額の50~70%を占め、なかでも米は全輸出総額の30~50%を占め、その大半が北海道向けである。ちなみに、明治10年を例にとると6

表・14：青森県輸入品

品名	明治10年	明治11年	明治12年	
木綿紬服	192,165反 1,560箇	99,765 25,834	282,770反 2,812箇	193,729 52,446
古手	(1箇=40枚)			536,555反 3,501箇
伸継	2,446箇 (1箇=10貫)	18,902	3,512箇	48,402 5,306箇
綿	?	24,534	?	25,034 ?
綿絲	?	4,154	?	7,261 ?
綿西洋	1,618反 47箇	5,586	5,682反 284箇	2,963反 535箇
呉服	39貫	1,827	78箇	64,247
洋絲	67箇		5,257	207箇
監	82,212俵 (1俵=12貫入)	24,640	65,732俵	29,107 65,776俵
白	40,372斤	白	56,263斤	白
砂糖	玉 249,096斤 黒 204箱 焚込 300斤	16,939	玉 188,994斤 黒 994箇 焚込 4,200斤	玉 422,426斤 黒 2,676箇 焚込 22,400斤
身缺鱗	13,737本 (1本=24把入)	31,207	12,419本	24,838 18,689本
監鮎	94,923本	15,912	141,890本	23,514 147,058本
監鱈	205,176本	11,134	158,229本	9,414 181,178本
半紙	1,644箇 (1箇=6貫)			半紙 2,717箇 中保紙 680箇
紙	中保紙 804箇 (1箇=4貫)	22,664	半切紙 105箇 美濃紙 70束 仙過紙 30束	半切紙 182箇 渡紙 20本 美濃紙 66束 仙過紙 20束
煙草	国分 107箱 阿波粉 1292箱 刻莢 216箱	9,170	国分 268箱 阿波粉 1037箱 刻莢 252箱	国分 153箱 阿波粉 553箱 煙草 2336箱 刻莢 593箱
其他		97,657		168,026 363,167
合計		409,925	656,584	1,355,168

〔備考〕「東北諸港報告書」227-420頁により作成す。

青森県輸出品

品名	明治10年	明治11年	明治12年
米	67,734石	224,963	57,289石
大豆	20,189石	61,530	29,162石
味噌	199,952貫 8本	20,422	101,589 207,974貫
鰯粕	1,690貫 3,430石 26,709俵	3,37,346	2,440貫 3,100石 34,521俵
干鰐	5,018束 3,660貫	3,134	4,051束 2,000貫
切昆布	1,782俵	565個	72箇
煎海鼠	12,980斤	4,594	17,523斤
蓮藻	23,489束	5,752	52,125束
漆飴	94,727丸	2,761	52,828丸
材木	169樽 6,262貫	5,823 1,191	437樽 22,083貫
其他	?	4,365	5,636 5,577
合計	—	76,162	—
		450,028	661,215
			981,051

万7,000石に達し、全体の90%に及んでいる。

次に輸入品であるが、各種の物資が商品として輸入されていたことが明らかである。

主要品は、木綿、呉服、古手・綿、西洋呉服など衣料品をはじめとし、塩、身欠鯨、塩鮭、塩鱈などの水産物であった。

明治10年の比率をみると衣料品類の輸入額は44%，北海道からの水産物14%，塩6%であった。

以上で明らかのように、青森県の港諸は、北海道に近い関係から、北海道との交易に占める比重は大きく、取引の盛んなことを窺わせる。明治中、後期に入ると、交通機関の発達は、同港をして輸出入総額を増加させる現象を生みだしている。

一般に、鉄道の開通は、港湾に大きなインパクトを与えるが、むしろ青森港は県内小港の衰退が、青森港に物資の集散をもたらし、輸出入の増大という現象を呈したと思われる。

同時に北海道への唯一の連絡港というターミナルとして、当然港湾機能の拡大と港湾整備を急務としたと見てよいと思われる。

以上、青森港の場合について概観したが、明治前期、後期を通じて青森港のはたした役割は大きい。中でも内国貿易の飛躍的な発展は、青森港を一層重要なものにしたといえる。

（紙幅の都合で、岩手県、宮城県、茨城県の事例の報告を割愛させていただきます。  
編集委員会）

注 (1) 新潟市史編纂会「新潟市史」2巻を参照せよ。

(2) 開拓使編「東北諸港報告書」P123。「渋沢栄一伝記資料」第17巻 p672~5

(3) 新潟商業會議所編「新潟商業會議所報告」P 40~50

(4) 今村義孝「土崎湊小宿文書について」秋大史学14号

(5) 開拓使編「前掲書」P 425

(6) 開拓使編「前掲書」P 428

(7) 日本銀行編「日本金融史資料」明治大正編12巻P 321

(8) 体系日本史叢書 古島敏雄「産業史Ⅲ」P 371~72

(9) 開拓使編「前掲書」P 170~178

- (10) 東北史学会「酒田商人の研究」(「東北水運史の研究所収」) P 26~30
- (11) 山川出版会編「流域をたどる歴史」第2巻 P 106~111
- (12) 斎藤正一・佐藤誠朗「大山町史」P 50~70
- (13) 開拓使編「前掲書」P 230
- (14) 「第四統計年鑑」P 262~263
- (15) 山口和雄「明治前期の経済分析」P 146~147

## 5. おわりに

東北諸港報告書から見た港湾事情と商品流通の実態を、明治期の港湾の展開過程から分析する作業をすすめてきたが、明治20年代までの国内経済の展開は、総じて、生産地と消費地を結ぶという商品流通網の形成であった。

しかし、すでに検討してきた諸点をふまえ港湾がもつ本質的な役割を史的考察の中でどのように、また当時の商品流通構造の中で、どのような相互関係をもち変化していったかを、みると三つの要因があると考えられる。

第一は、和船から蒸氣船への転換、第二は内陸水運の衰退、第三は、鉄道の開通である。

以上の要因はいずれも、港湾が展開から何がしかの要因によって衰退、ないし消滅した現象である。

なかでも、商品流通に決定的な影響を与えたのは鉄道の開通である。

一般に鉄道の発達の歴期は、明治30~40年におかれるが、東北諸港の港湾も、奥羽線及び、東北線の開通は、港湾経由の、物資輸送を大きく変化させ鉄道へと移行する形態をとった。

すでに事例でも触れたように、米穀移出を主体とした港湾の影響は特に大きいものである。また幕藩体制から盛んであった舟運の衰退も東北諸港に大きく影響を与えたといつてよい。特に河川依存型港湾はそのインパクトが大きいといえる。

このようにみると、明治期の港湾の発達はむしろ停滞的にみられがちであるが、明治30年代からの産業発展は内陸地域の諸産業を発展させ、港湾の後背地の拡大とともに、衰退から発展へ、という型を生みだした事例も多く見られる。

然らば明治期を通じての東北諸港の港湾の実態はどのようにであったのであらうか。

東北諸港の多くは、米穀移出を主体とした河川依存型港湾であるとともにむしろ全体的に港湾の近代化に脱皮するのが遅れた港湾が多かったと見ることができるのではないかと思われる。

(附記) 本稿は港湾産業研究会にて報告したものに加筆・訂正を加えたものである。その際多くの諸先生からご教示いただいたが、中でも北見俊郎先生には多くの御助言を受けた。

また、資料その他の面では、麻生平八郎先生、山口和雄先生に御教示いただいた。記して謝意を表したいと思います。