

大連港を中心とした綿織物流通ネットワーク －1907 - 1931 年を中心に－

宋 芳 芳

Abstract

This paper is a research on the relation between harbor and hinterland, which analyzes the cotton piece goods distribution network by Dalian port and South Manchuria Railway before the breakout of the Manchurian Incident. Cotton piece goods input construction of South Manchuria three ports and the transit trade of cotton piece goods in Dalian port are analyzed by using the data of *Trade Return of North China (1917-1930)*, *Trade Return of Manchuria (1931)*, and *Detailed Trade Return of Manchuria (1924-1931)*. It was found that Chinese merchants in Yingkou(Niuzhuang) kept a strong commercial network based on the fact that many cotton piece goods imported through the port of Dalian were transported to Yingkou. It was also indicated that Fengtian (Shenyang) had a close commercial relation with Dalian, and Changchun had a close relation with Yingkou.

キーワード……綿織物流通ネットワーク 大連港 南満洲鉄道

はじめに

中国東北市場の綿織物をめぐる研究としては、塚瀬進の「中国東北綿製品をめぐる日中関係」が挙げられる。この論文は、日露戦争後から「満州事変」までの期間を対象とし、東北地域の綿製品需給構造や綿紡績業の発展が、日本綿製品の販売にどのような影響を与えていたのかを検討し、東北地域の経済構造とのかかわりから、南満洲市場における日本綿製品の位置付けについて分析したものである。

本稿では、以上の研究成果を踏まえながら、1907年から1931年までの大連港とその背後地の関係について具体的に分析するための基礎作業として、綿織物の流通ネットワークに焦点を当てて検討する¹⁾。

大連港貿易については、大連海関の年報や満鉄の『北支那貿易年報』（1917-1931年）、『満洲貿易詳細統計年報』（1924-1931年）、鉄道運輸については、満鉄の『統計年報』（1907-1931）に含まれる資料を中心にデータを整理分析することによって、大連港を中心とする綿織物流通ネットワークの実態を解明していく。

一 大連港の綿織物輸入

1. 概況

大連港からの主要な輸出品は大豆・豆油・豆粕の三品であるが、それに対比される主要な輸入品は綿織物及び綿糸である。

まず、大連港の綿織物輸入および南満三港における大連港の位置を数字から見よう。

表 1 大連港綿糸布類輸入トン数と割合（単位：噸）

	綿糸布類		輸入総数	
	トン数（噸）	割合（%）	トン数（噸）	指数（%）
1907年	2,153	1.1	205,818	24
1908年	7,714	2.7	283,114	32
1909年	7,416	3	251,367	29
1910年	12,420	3.4	371,175	42
1911年	20,123	5.6	362,491	41
1912年	24,863	5.9	424,903	49
1913年	27,842	5.6	500,084	57
1914年	18,347	4.2	436,820	50
1915年	16,715	3.3	513,843	59
1916年	17,701	3.2	553,252	63
1917年	25,009	3.1	809,260	93
1918年	43,996	4.6	943,502	108
1919年	45,969	3.3	1,369,796	157
1920年	27,162	3.6	754,229	86
1921年	34,563	5	688,956	79
1922年	39,681	6	656,953	75
1923年	28,007	3.4	821,145	94
1924年	34,761	4.1	853,335	98
1925年	29,096	3.1	937,600	107
1926年	21,221	2.1	1,005,597	115
1927年	25,590	2.6	976,275	112
1928年	37,805	3	1,252,420	143
1929年	37,314	2.6	1,447,359	166
1930年	27,099	3.1	886,412	101
1931年	41,252	4.7	874,383	100

注. 「表 43 大連埠頭輸入主要品別」（南滿洲鐵道株式會社鐵道部編：『鐵道統計年報 昭和 6 年度 第 5 編 港灣』南滿洲鐵道株式會社鐵道部, 1932 MOJ1741）より作成。

表2 南満洲各港綿織物輸入額及割合（1913年－1930年）

	大連港 (海関両)	大連港 (%)	營口港 (海関両)	營口港 (%)	安東港 (海関両)	安東港 (%)	南満三港合 (海関両)
1913年	8,883,335	39	10,271,314	45	3,551,648	16	22,706,297
1914年	4,918,484	21	9,568,832	42	8,489,846	37	22,977,162
1915年	5,819,298	24	9,533,757	39	8,785,514	37	24,138,569
1916年	5,746,812	26	7,597,145	35	8,619,493	39	21,963,450
1917年	8,724,497	30	8,931,009	30	11,835,763	40	29,491,269
1918年	13,685,716	39	10,472,180	29	11,360,080	32	35,517,976
1919年	27,096,535	53	9,590,057	19	17,381,101	28	51,067,693
1920年	16,204,001	32	14,782,393	30	19,093,149	38	50,079,543
1921年	13,911,355	30	15,638,036	34	16,798,435	36	46,347,826
1922年	15,855,495	32	13,034,254	27	20,188,799	41	49,078,548
1923年	13,265,324	30	17,004,154	39	13,750,223	31	44,019,701
1924年	11,575,896	31	11,892,145	32	14,086,462	37	37,554,503
1925年	15,437,740	27	14,505,990	26	26,280,658	47	56,224,388
1926年	14,588,757	25	15,271,571	26	28,404,556	49	58,264,884
1927年	14,737,668	28	11,189,521	21	26,265,436	51	52,192,625
1928年	17,265,750	31	8,325,804	15	29,690,657	54	55,282,211
1929年	24,715,046	38	11,310,339	17	29,125,247	45	65,150,632
1930年	18,286,632	35	10,024,454	19	24,325,660	46	52,636,746

注1. 1917年-1930年度「南満洲四港輸移入品数量及価額累年比較」「安東港輸移入品数量及価額累年比較」「大連港輸移入品数量及価額累年比較」「營口港輸移入品数量及価額累年比較」（南満洲鉄道株式会社総務部調査課編『北支那貿易年報』大正6年—昭和5年 南満洲鉄道株式会社, 1919-1931）より作成。

注2. 安東港輸入額は大東溝港の分を含む。

表3 南満洲各港綿織物輸入額及割合（1929年－1931年）

	大連港	大連港	營口港	營口港	安東港	安東港	全満輸移入合
1929年	19,619,137	32	10,942,384	18	28,858,412	46	62,251,044
1930年	16,924,867	31	9,954,627	18	24,578,865	45	54,388,636
1931年	15,739,954	52	3,779,809	13	8,495,102	28	29,992,786

注1. 「昭和六年全満洲輸移入品数量及価額仕出国別」、「昭和六年大連港輸移入品数量及価額仕出国別」、「昭和六年大連港輸移入品数量及価額仕出国別」、「昭和六年安東港輸移入品数量及価額仕出国別」各表（南満洲鉄道

大連港を中心とした綿織物流通ネットワーク（宋）

株式会社総務部調査課編『満州貿易年報昭和6年』 南満洲鉄道株式会社 1932年）より作成。

注2. 1929と1930年の綿織物貿易額について『北支那貿易年報』と不一致の原因は、本版における満州内貿易額の削除と輸移出入品目の大改訂にあるだろう。

注3. 表2は南満三港に対する割合であるが、表3は全満洲に対する割合である。

大連港における綿織物の輸入噸数の割合は1907年の1.1%から1911年の5.6%に急増した。しかし、1913年2月6日より鮮満陸境関税三分の一減の特典と1914年5月1日より満鮮特定運賃が実施されたので、大連経由の日本綿織物の多くは安東経由になり、大連港の綿織物輸入が1913年の27,842噸から、1914年の18,347噸に激減した。その後、1918年にようやく43,996噸となり、1913年の記録を超えた。また、1913年綿織物の輸入は南満三港の39%を占めたが、1914年に21%に激減し、1918年に再び39%に増えた。

安東港の綿織物輸入額は1916年から、大連港と營口港より多くなり、南満三港における綿織物輸入の首位を占めるにいたった。大連港と營口港は二位と三位になった。1930年9月15日に実施された中国の関税改正で、陸境関税三分の一減の特典が撤廃された²⁾。朝鮮鉄道側は安東経由輸入品に対し、関税廃止に伴う荷主の損害にほとんど匹敵する程度までの運賃値下げを行っていたが³⁾、大連港経由綿織物の輸入は、安東港を超えトップになった。

また、大連港の日本綿織物輸入の割合が減少するとともに、中国品の輸入が増加した。そして、日本品を主とする安東港、中国品を主とする營口港と日本品と中国品の両方を扱う大連港という南満三港の綿織物輸入構造が形成された。

2. 大連港における綿織物の中継貿易

大連港は、自由港として、外国及び中国諸港からの輸入品の再輸移出について関税免税という特典をもっていた。大連港に輸入された綿織物は、背後地の関東州及び満洲奥地に搬送されると共に、一部は外国及び中国諸港に再輸移出された⁴⁾。

資料の制約上ここでは、『南満洲三港中継貿易』から1921-1923年のデータと『満洲貿易詳細統計』から1925-1931年のデータを使い、再輸移出の構造を検討しよう。

(1) 1921年-1923年の中継貿易

1921年から1923年までの綿織物の再輸移出の概況を表4に示した。

表 4 1921-1923 大連港における綿織物再輸出の貿易額及び割合(海関両)

	外国品綿織物 (A1)	外国品再輸移出総額 (A)	A1/A(%)	中国綿織物再 B1	中国品再輸移出 B	B1/B(%)
1921 年	2,601,218	7,112,326	36.57	17,690	4,151,522	0.43
1922 年	1,261,062	5,453,552	23.12	7,014	4,457,705	0.16
1923 年	1,186,212	8,238,676	14.4	7,857	2,606,878	0.3

	(A1+B1)/(A+B) (%)	綿織物再輸出総額 C	A1/C (%)	B1/C (%)	綿織物の純輸 D	綿織物総輸入 E	純輸入の割合 D/E
1921 年	23.25	2,618,908	99.32	0.68	11,292,447	13,911,355	81.17%
1922 年	12.79	1,268,076	99.45	0.55	14,587,419	15,855,495	92.00%
1923 年	11.01	1,194,069	99.34	0.66	12,071,255	13,265,324	91.00%

注. 「大連港外国品再輸移出数量及価額累年比較 1921-1923」、「大連港支那品再輸移出数量及価額累年比較 1921-1923」(南滿洲鐵道株式會社庶務部調査課『南滿洲三港仲繼貿易 自大正 10 年至大正 12 年』大連、南滿洲鐵道株式會社庶務部調査課, 1924) より作成。

大連港の綿織物再輸移出の 99%以上は外国品であることが、表 4 から分かる。

また、外国綿織物の再輸移出額は、外国品再輸移出総額の 14%-36%であるのに、中国綿織物の再輸移出額は、わずか 0.16%-0.43%である。これは、大連港における外国品再輸移出の構造的特徴であった。

続いて、大連港を中継とする綿織物はどこに再輸移出されたかについて詳しく考察しよう。

外国綿織物の再輸移出

表 5 大連港における外国綿織物再輸出額と割合

	外国へ		中国へ		外国綿織物再輸移出価額
	海関両	%	海関両	%	海関両
1921 年	2,377,458	91.4	223,760	8.6	2,601,218
1922 年	1,061,491	84.17	199,571	15.83	1,261,062
1923 年	510,965	43.08	675,247	56.92	1,186,212

注. 「大正十年大連港外国品対外再輸出数量及価額仕向国別」、「大正十一年大連港外国品対外再輸出数量及価額仕向国別」、「大正十二年大連港外国品対外再輸出数量及価額仕向国別」(南滿洲鐵道株式會社庶務部調査課『南滿洲三港仲繼貿易 自大正 10 年至大正 12 年』大連、南滿洲鐵道株式會社庶務部調査課, 1924) より作成。

表6 大連港における外国綿織物の外国向け再輸出（単位：海関両）

	日本へ		朝鮮へ		香港へ		露西亜(太平洋)		英吉利へ		北米合衆国へ		合計価額	
	海関両	%	海関両	%	額海関両	%	海関両	%	海関両	%	海関両	%	海関両	%
1921年	52,725	2.22	2,315,632	97.4	7,034	0.3	0	0	2067	0.09	0	0	2,377,458	100
1922年	33,178	3.13	1,026,696	96.72	0	0	1400	0.13	0	0	217	0.02	1,061,491	100
1923年	26,267	5.14	391,276	76.58	0	0	89,005	17.42	0	0	4,417	0.86	510,965	100

注. 表5に同じ。

表7 大連港における外国綿織物の中国各港向け再移出（単位：海関両）

	安東へ		牛荘		秦王島		天津	
	額	%	額	%	額	%	額	%
1921年	2,461	1.1	0		1,950	0.87	58,688	26.23
1922年	19,334	9.69	0		0		1,183	0.59
1923年	3,106	0.46	58,002	8.59	0		27,373	4.05

	龍口		芝罘		威海衛		青島		其他山東省諸港		上海		中国各港総計	
	額	%	額	%	額	%	額	%	額	%	額	%	額	%
1921年	417	0.19	7,989	3.57	0		130,228	58.2	94	0.04	48,933	21.87	223,760	100
1922年	7,724	3.87	30,023	15.04	41,930	21.01	60,150	30.14	10,192	5.11	29,035	14.55	199,571	100
1923年	26,362	3.9	105,069	15.56	419,518	62.13	27,158	4.02	4,727	0.7	3,932	0.58	675,247	100

注. 表5に同じ。

表5によると、外国綿織物の再輸移出は、主に外国向けに再輸出されていることが分かる。1921年と1922年では8—9割ぐらいが外国に再輸出された。1923年には中国向けの再移出は外国向けを超え、5割以上を占めるに至った。

表6が示しているように、外国綿織物の外国仕向け地は朝鮮、日本、ロシア、アメリカ、香港、イギリスの順である。其中に、朝鮮が7—9割以上を占めていた。

表7から、外国綿織物の中国諸港向け再移出先は主に山東省諸港であることがわかる。威海衛、青島、芝罘、龍口の順であった。山東省以外では、上海と天津への再移出が多かった。そのほか、満洲三港の安東と牛荘（営口）にも再移出された。

これらのことから、1921年と1922年における大連港の外国綿織物の主要な再仕向け地は朝鮮であったことが判明した。

.中国製綿織物の再輸移出

表 8 大連港における中国品綿織物再輸移出 (単位: 海関両)

	外国へ				中国各港へ								中国品綿織物 再輸出総額 海関両
	朝鮮へ		外国向け総	外国向け割合	安東へ		芝罘へ		上海へ		中国各港向け総	中国向け割合	
	海関両	%	海関両	%	海関両	%	海関両	%	海関両	%	海関両	%	
1921 年	16,584	100	16584	93.75	1106	100	—	—	—	—	1106	6.25	17,690
1922 年	5330	100	5330	75.99	484	28.74	960	57.01	—	14.26	1684	24.01	7,014
1923 年	7437	100	7437	94.65	—	—	—	—	420	100	420	5.35	7,857

注. 「大連港支那品対外再輸出数量及価額仕向国」、「大正十年大連港支那品対外再輸出数量及価額仕向国別」、「大正十一年大連港支那品対外再輸出数量及価額仕向国別」、「大正十二年大連港支那品対外再輸出数量及価額仕向国別」(南満洲鐵道株式会社庶務部調査課『南満洲三港仲継貿易 自大正 10 年至大正 12 年』大連, 南満洲鐵道株式会社庶務部調査課, 1924) より作成。

ここでは、1921 年から 1923 年までの汽船貿易による中国品綿織物の大連港再輸移出の事情を検討する。

中国綿織物の再輸移出は、ほとんど外国向けであった。中国向けがもっとも多い年は 1922 年で、全体の 24% を占めていた。それに対し、1921 年と 1923 年は、外国向けが 90% 以上を占めていた。

外国向けといっても、この 3 年間の国別再輸先を見ると、すべて朝鮮であった。また、中国各港向けの再移出の場合 1921 年は全部安東向けであったが、1922 年には芝罘向けが半分以上をしめ、安東向けは 28.7%、上海向けは 14.3% を占めた。1923 年には、全部上海向けになった。

1920 年代初期における大連港綿織物の再輸移出の構造は、朝鮮を中心的な仕向け地としていたのが特徴である。

(2) 1925 - 1931 年の中継貿易

1925 年から 1931 年までの 8 年間の綿織物再輸移出の構造はどうなっていたのだろうか。

ここでは、『満洲貿易詳細統計』に掲載されている「南満三港再輸移出外国品」の表を整理して作成した外国綿織物の再輸移出仕向地別の一覧 (表 9) を検討する。

大連港を中心とした綿織物流通ネットワーク（宋）

表9 大連港における外国綿織物再輸移出額仕向地別及割合（単位：海関両）

	外国へ				中国諸港（汽船）へ										中国諸港（戎克）へ						中国へ 総計	合計	
	日本	朝鮮	其他 の国	総計	安東	威海衛	龍口	芝罘	青島	其他山 東諸港	天津	秦皇島	其他河 北省	上海	福州	満洲	山東	直隸省	江蘇省	河北省			戎克合
1925年	4,702	135,541	5,985	146,228	4,668	462,224	8,134	6,766	554	5,222	897	0	0	7,503	0	2,345	266	0	696	0	3,307	499,275	645,503
1926年	18,286	286,657	691	305,634	2,768	871,900	25,288	19,381	20,715	1,310	991	0	0	3,349	0	754	546	6,604	774	0	8,678	954,380	1,260,014
1927年	28,726	188,438	5,835	222,999	0	788,785	28,486	83,670	54,951	8,238	238,256	0	0	113,053	0	2,141	1,266	8,661	0	0	12,068	1,327,507	1,550,506
1928年	13,081	183,768	201	197,050	350	482,563	34,972	20,226	59,594	578	504,867	0	0	518,308	690	13,568	3,193	1,499	917	0	19,177	1,641,325	1,838,375
1929年	9,317	3,307	168	12,792	180	857,073	105,683	262,896	8,653	503	13,701	12,012	0	18,614	4,011	22,275	2,777	0	1,754	14,405	41,211	1,324,537	1,337,329
1930年	17,008	26,502	0	222,999	273	1,594,302	25,109	68,278	10,079	1,161	16,438	0	0	6,907	604	1,825	485	0	181	102	2,593	1,725,744	1,769,254
1931年	15,559	5,082	0	20,641	0	25,954	12,711	413,926	8,918	19,463	12,102	0	1,511	837	0						2,902	498,324	518,965

	日本	朝鮮	其他国	総計	安東	威海衛	龍口	芝罘	青島	其他山 東諸港	天津	秦皇島	其他河 北省	上海	福州	満洲	山東	直隸省	江蘇省	河北省	戎克合	中国諸港 総計	合計
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
1925年	0.73	21	0.93	29.29	0.72	71.61	1.26	1.05	0.09	0.81	0.14	0	0	1.16	0	0.36	0.04	0	0.11	0	0.51	77.35	100
1926年	1.45	22.75	0.05	32.02	0.22	69.2	2.01	1.54	1.64	0.1	0.08	0	0	0.27	0	0.06	0.04	0.52	0.06	0	0.69	75.74	100
1927年	1.85	12.15	0.38	16.8	0	50.87	1.84	5.4	3.54	0.53	15.37	0	0	7.29	0	0.14	0.08	0.56	0	0	0.78	85.62	100
1928年	0.71	10	0.01	12.01	0.02	26.25	1.9	1.1	3.24	0.03	27.46	0	0	28.19	0.04	0.74	0.17	0.08	0.05	0	1.04	89.28	100
1929年	0.7	0.25	0.01	0.97	0.01	64.09	7.9	19.66	0.65	0.04	1.02	0.9	0	1.39	0.3	1.67	0.21	0	0.13	1.08	3.08	99.04	100
1930年	0.96	1.5	0	12.92	0.02	90.11	1.42	3.86	0.57	0.07	0.93	0	0	0.39	0.03	0.1	0.03	0	0.01	0.01	0.15	97.54	100
1931年	3	0.98	0	4.14	0	5	2.45	79.76	1.72	3.75	2.33	0	0.29	0.16	0						0.56	96.02	100

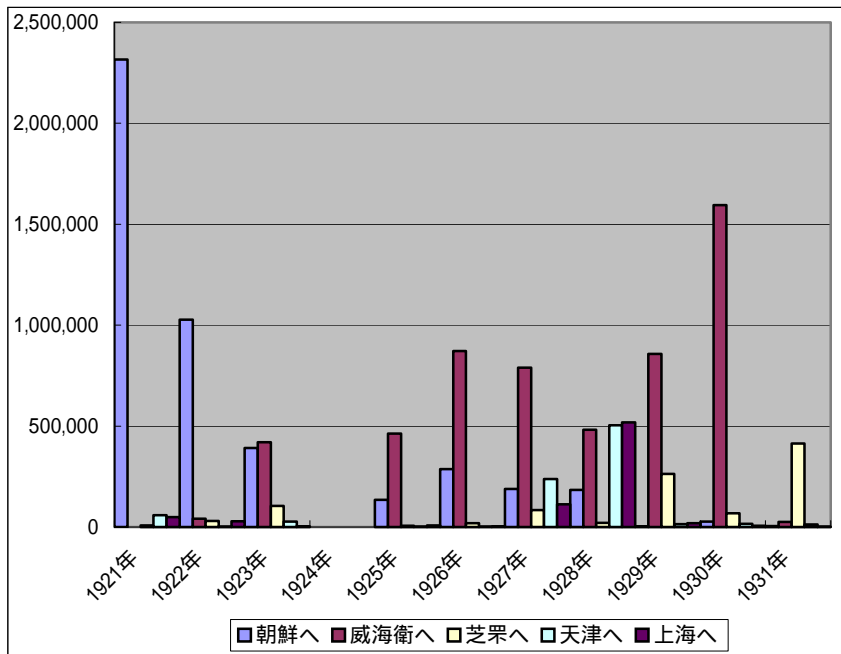
注.各年度「南満三港再輸移出外国品」（『満洲貿易詳細統計』（昭和元年度～昭和六年度）より作成。空白は数値不明。

表9によると、1920年代後半における大連港綿織物の再輸出は、中国諸港を中心的な仕向け地としていたことがわかる。外国仕向けは外国綿織物の再輸出総額の4～32%を占めていた。そのうち朝鮮向けは0.25～22.75%を占めていた。一方、中国諸港のうちでは威海衛がほとんど半分以上を占めていた。特に1930年には、9割を占めていた。1928年には、上海・天津と威海衛はそれぞれ約3割を占めた。また、1931年には、芝罘が8割を占めた。

(3) 外国綿織物再輸出をめぐる大連港と仁川港及威海衛港の関係

1921年から1931年までの外国品綿織物の再輸出状況を総合的に考察すると、大連港の外国綿織物の中継仕向け地は朝鮮から、威海衛港に変化したことがわかる(図1)。

図1 1921-1931年外国品綿織物再輸出の各主要な仕向け地別



注. 表6と表11より作成。1924年のデータは欠け。

次に大連港対中外諸港の輸移出構造を見よう。表10に示したように、大連港の対朝鮮輸出において、外国綿織物再輸出額の割合は減少の傾向を示している。1921年には44%を占めていたが、1929年以降は1%以下に減った。一方、威海衛のデータを見ると、再移出の外国綿織物は、大連港から威海衛への主要な移出品であったことが分かる。

また大連から朝鮮への綿織物再輸出は、主に仁川港仕向けであったことが、表11でわかる。

表 10 大連港対中外諸港の外国綿織物再輸移出額の対各港輸移出額の割合

	朝鮮	威海衛	芝罘	天津	上海
1921年	44.38	0.00	0.29	1.36	0.43
1922年	25.51	43.86	0.93	0.03	0.11
1923年	17.17	58.93	3.06	1.10	0.02
1924年	N	N	N	N	N
1925年	8.47	58.99	0.34	0.01	0.04
1926年	12.91	73.78	0.67	0.01	0.02
1927年	5.07	52.47	2.50	5.49	0.44
1928年	4.78	27.71	0.81	8.03	1.98
1929年	0.13	34.70	10.28	0.31	0.07
1930年	0.90	47.25	3.34	0.50	0.03
1931年	0.18	8.42	13.96	0.49	0.00

注 1. 「大連港輸出入品価額国別累年比較」、「大連港対支那諸港移出入品価額累年比較」各年度（『北支那貿易年報』（大正六年度～昭和五年）、『満洲貿易年報 昭和六年度』）、表 6・表 9（「南満三港再輸移出外国品」「南満三港再輸移出支那品」各年度（『満洲貿易詳細統計』（昭和元年度～昭和六年度））より作成。

注 2. 1924 年外国品綿織物再輸移出額港別数値は元資料が欠落している。

表 11 大連港朝鮮向け輸出綿布噸数累年（1922年－1931年）

	釜山 (噸)	仁川 (噸)	鎮南 浦 (噸)	朝鮮 合 (噸)	総計 (噸)	仁川/ 朝鮮 (%)	仁川/ 総 (%)
1922年		1,758		1,758	2,641	100.00	66.57
1923年		132		132	2,023	100.00	6.52
1924年		44		44	2,025	100.00	2.17
1925年		434		434	2,551	100.00	17.01
1926年	9	469		478	3,610	98.12	12.99
1927年		541	2	543	4,617	99.63	11.72
1928年		21		21	26,931	100.00	0.08
1929年		14		14	15,543	100.00	0.09
1930年	17	70		87	3,231	80.46	2.17
1931年	6	7	22	35	1,147	20.00	0.61

注. 「輸出貨物品目名別噸数及港別（大連）」各年度（南満州鉄道株式会社編：『統計年報』（大正 11 年～昭和 6 年）復刻版 東京：竜溪書舎，1991 年）より作成。

以上の外国綿織物の再輸移出の国別・港別の検討により、以下のことがわかる。1920 年代初期の大連港における外国綿織物の再輸移出先は、主に朝鮮の仁川港であった。それは大連港から朝鮮に輸出される主要な品目でもあった。1923 年以降は、再輸移出の外国綿織物の主な流通港は、威海衛港に替わった。それも大連港から威海衛への移出の主要な品目であった。

綿織物を中心とする大連港と威海衛港の「蜜月」期形成の背景は、以下のように考えられる。

古くから中国の海軍の拠点で、日清戦争の戦場にもなった威海衛港は、1898 年にロシアの旅大租借に對抗しようとするイギリスの租借地になった。イギリスは、威海衛港をイギリス東洋艦隊の拠

点として使用し始めたが、威海衛湾の入口が広がったので、防衛のためには多大の軍隊を必要とした。これは大変効率が悪かったので方針を転換し、関税のかからない自由港に指定し、貿易拠点として発展させようとした。商港としての威海衛港は、以下のような幾つか不利な点をもっていた。

- ①威海衛港は鉄道が敷設されていなかった。自動車は貨物運輸ではなく、主に旅客運輸であった。
- ②競争港が多かった。同じ山東半島の芝罘港と青島港ほか、天津港と大連港があった。
- ③威海衛の特産品が乏しかった。

自由港政策の実施により、山東省内の治安の不穏さと比べれば威海衛は治安がよく、生活費もかからず、金持ちの避難者をひき付けた。その結果、1923年—1927年を最盛期として商業が活発した。1927年秋に旱害で威海衛港主要な輸出品として落花生の減収、翌年の1928年ヨーロッパに落花生の需要激減及びアメリカの重税政策で、威海衛の商業にひどく打撃を与えた⁵⁾。

1930年4月18日に中英の協定より、10月1日に中国に返還された威海衛港は、10月9日から開港地として、芝罘海関の分関を開設したが⁶⁾、自由港制度が廃止されたため、商業活動はかえって衰微して行った。

1931年における大連港から威海衛港への外国綿織物の輸入額は、1930年の1,594,302海関両から25,954海関両に激減した。1922年の30,023海関両にも及ばなかった。この数字が象徴しているように、このとき綿織物を中心とする大連港と威海衛港の「蜜月」期が終わった。

二 大連港背後地における綿織物の流通ルート

表4によると、大連港輸入の綿織物は、8割以上が背後地に搬入されたことがわかる⁷⁾。

そこで、満鉄の『統計年報』を利用し、鉄道を中心として、大連港輸入の綿織物がどのように背後地に流通されたかを検討しよう。もちろん、鉄道のほか、馬車や水運などの交通手段もあったが、その詳細は明らかではないので、ここでは省略する。

1. 鉄道による流通ルート

満鉄の『統計年報』は1907年から刊行されている。1914年以前は、各駅貨物発着のトン数のみが載っている。1914年から貨物の大連発各駅着の統計が掲載されている。そこで、1914年から1931年大連発各主要駅着綿織物トン数を整理し、表12を作る。

表 12 大連発各主要駅着綿織物割合（％）

	奉天以南到着							奉天以北到着				安奉線到着						
	関東州内	金福線	営口	遼陽	撫順	奉天	計	鉄嶺	開原	四平街	四洮線	公主嶺	范家屯	長春	東支線	計	安東	計
1914年	24.52		34.43	1.92	0.27	7.1	69.62	1.83	0.84	1.79	0	1.83	1.27	10.05	10.45	29.75	0.47	0.63
1915年	47.63		17.25	0.51	0.17	6.62	73.57	1.97	0.23	0.87	0	0.63	0.2	5.43	16.32	25.98	0.3	0.45
1916年	14.72		36.13	1.97	0.42	8.32	66.1	2.68	1.63	1.57	0	1.87	0.55	11.89	12.72	33.38	0.16	0.52
1917年	9.45		25.52	3	0.61	11.28	53.33	2.98	1.24	1.4	0	1.84	0.42	32.75	3.81	44.72	0.49	1.95
1918年	3.7		14.22	1.22	0.37	14	34.65	5.31	1.16	0.62	0.15	1.33	0.07	45.83	9.52	64.07	0.25	1.29
1919年	4.01		23.39	1.35	0.54	17.21	48.44	4.41	1.95	0.67	0.4	1.8	0.16	37.63	3.41	50.53	0.44	1.04
1920年	5.64		40.26	1.45	0.49	13.03	63.43	3.75	4.18	0.86	0.58	1.66	0.18	14.42	10.23	35.93	0.47	0.64
1921年	6.27		26.75	1	0.18	13.12	49.03	4.31	1.14	0.56	0.41	1.97	0.1	10.58	29.92	49.2	0.77	1.77
1922年	5.85		29.27	1.52	0.31	13.81	52.17	3.73	1.1	0.39	0.35	1.18	4.58	12.23	26.15	45.43	2.26	2.4
1923年	12.59		26.06	1.01	0.17	16.69	58.03	3.13	0.59	0.34	0.58	0.69	0.02	8.22	26.97	40.94	0.97	1.03
1924年	8.84		40.3	1.85	0.15	16.48	68.79	1.96	0.59	0.3	0.48	0.86	0.06	6.39	17.09	28.59	2.58	2.62
1925年	12.57		33.47	1.33	0.42	16.58	65.36	9.95	0.84	0.28	0.51	0.53	0.03	7.91	20.09	32.15	2.44	2.49
1926年	20.37		26.41	1.39	0.43	9.75	59.82	0.44	0.6	0.28	0.66	0.24	0.04	9.08	26.43	39	1.12	1.18
1927年	19.19	2.23	17.05	0.86	0.6	9.09	50.51	0.63	0.21	0.18	0.76	0.25	0.07	11.22	34.1	48.91	0.49	0.57
1928年	17.77	5.16	23.63	0.94	0.32	9.61	60.23	1	0.18	0.25	0.99	0.32	0.03	14.13	20.39	38.51	1.18	1.25
1929年	13.2	5.67	16.55	0.69	0.17	5.85	44.92	0.45	0.23	0.1	0.48	0.58	0.05	19.9	31.3	53.74	1.31	1.34
1930年	6.82	9.16	4.12	2.28	0.7	10.93	36.65	0.46	0.54	0.57	0.35	0.88	0.02	26.47	32.02	62.02	1.19	1.34
1931年	2.83	2.82	3.05	0.35	0.48	14	24.39	0.21	0.19	0.42	0.08	0.49	11.27	50.8	11.51	75.24	0.26	0.37

注。「海港及奉天、長春各駅発著重要貨物噸数（大連発著ノ分）」1914-1931各年度（南満州鉄道株式会社編：『統計年報』（明治40年—昭和6年）復刻版 東京：竜溪書舎，1991）より作成。

注：表記はすべて％で表示。空白は原資料数値なし。

以上の表 12 から、大連発各駅着の割合をみると、営口・奉天・長春が主要な着駅であることがわかる。営口は奉天と長春よりはるかに多く、ほとんど常に第一位を占めていた。

1930年と1931年の2年を除き1920年には4割を占めた。最も少ない年である1918年でも14.22%を占めた。

この数字をどのように理解すればよいだろうか。営口港は、南満三港の一つとして、毎年大連港に匹敵する綿織物を輸入していた。かつ大連港輸入の綿織物も吸収していたことから、営口の綿織物集散市場としての地位が視えるだろう。19世紀末までの営口が、東北最初の開放港として発展し、過炉銀の金融体制や大屋子など代表的な中国商人を中心とする商業網が発達していたことは、これ

までの研究で明らかになっている⁸⁾。営口は、20世紀に入り、大連港の台頭とともに、東北第一港の地位を大連に奪われたが、19世紀に張りめぐらされた商業網を維持し、20世紀20年代末まで優勢を持った。日本人商人が営口で自己の店舗を開いた後も、大屋子を通じた地方の中国人商人は活発であった⁹⁾。

なお、1915年と1921-1926年に、営口に続いて、奉天が二位になったが、それ以外の時期は、長春が二位を占めた。

2. 大連港が優勢な商業地域

南満奥地は、営口港と大連港共通の背後地であったが、それぞれ別の優勢な商業地域を持っていたことは、表13でわかる。営口発と大連発の奉天着、長春着の綿織物噸数を見ると、奉天では大連発が営口発を超え、長春では営口発が大連発を超えていたことがわかる。すなわち、大連発は営口発より奉天で優勢を保っていたが、営口発は長春で優勢を維持した。

また、表14によると、営口から発送される綿織物の行き先を多い順に並べると、長春、遼陽、奉天という順番になる。長春と遼陽は、営口の主要な仕向け地であった。

表13 奉天着長春着 営口・大連発の綿織物噸数と割合（単位：噸）

	営口発奉天着		大連発奉天着		奉天着総		営口発長春着		大連発長春着		長春着総	
	噸数	%	噸数	%	噸数	%	噸数	%	噸数	%	噸数	%
1914年	128	3.11	396	9.64	4110	100	8000	66.71	561	4.68	11993	100
1915年	134	3.85	441	12.68	3478	100	8446	63.50	362	2.72	13301	100
1916年	418	9.59	677	15.53	4359	100	9240	58.26	968	6.1	15861	100
1917年	326	5.38	999	16.48	6062	100	9874	46.65	2902	13.71	21167	100
1918年	508	7.62	2831	42.46	6668	100	10898	41.36	9268	35.17	26352	100
1919年	219	1.92	3242	28.48	11385	100	9903	41.92	7089	30.01	23621	100
1920年	310	5.24	1396	23.61	5913	100	12887	64.09	1545	7.68	20109	100
1921年	561.2	11.6	1746.7	36.12	4836.4	100	9378.1	49.53	1408.9	7.44	18933.1	100
1922年	695.5	15.12	1816.6	39.48	4601.1	100	8379.6	50.21	1608.5	9.64	16687.7	100
1923年	630	9.31	1464.7	21.65	6765.8	100	8797.3	62.23	721.5	5.1	14135.9	100
1924年	914.7	12.66	2118.2	29.33	7222.4	100	6631.3	54.2	821.8	6.72	12234.8	100
1925年	1008.8	11.1	1868	20.55	9090.8	100	7698.7	48.42	891.5	5.61	15898.8	100
1926年	1344.9	17.86	922.1	12.25	7529	100	7107.8	46.78	858.9	5.65	15195.5	100
1927年	1325.4	17.68	998.1	13.32	7495.3	100	5617.9	37.95	1232.4	8.32	14804.5	100
1928年	1225.4	11.77	1369.1	13.15	10407.9	100	4146.5	28.69	2013.5	13.93	14453.6	100
1929年	883.3	12.77	827.4	11.96	6918.5	100	4387.2	13.53	2814.5	8.68	32423.6	100
1930年	369.5	10.73	938.9	27.26	3444.8	100	3070.9	15.22	2272.8	11.27	20173	100
1931年	125.1	3.83	1480.4	45.36	3264	100	809.8	5.16	5369.7	34.22	15692.9	100

注。「重要貨物発著噸数」、「各駅重要貨物到着噸数月別」、「海港及奉天、長春各駅発著重要貨物噸数（大連発著ノ分）」、「海港及奉天、長春各駅発著重要貨物噸数（営口発著ノ分）」各年度（南満州鉄道株式会社編：『統計年報』（明治40年—昭和6年）復刻版 東京：竜溪書舎 1991）より作成。

表 14 營口発主要駅着綿織物割合（％）

	大連着	遼陽	奉天	長春	東支線
1914年	0.11	6.33	0.96	59.79	3.05
1915年	0.07	6.68	0.95	59.91	6.82
1916年	0.31	5.86	2.92	64.57	5.56
1917年	0.17	8.63	1.98	60.05	0.71
1918年	0.25	0.19	3.13	67.12	2.51
1919年	0.13	5.35	1.51	68.17	0.72
1920年	0.05	4.69	1.64	68.04	2.80
1921年	0.02	7.31	3.09	51.66	0.06
1922年	0.01	7.75	3.96	47.70	0.15
1923年	0.02	7.11	3.15	43.96	0.16
1924年	0.04	7.54	4.87	35.30	24.23
1925年	0.01	7.63	4.38	33.41	24.49
1926年	0.02	6.33	5.72	30.24	27.39
1927年	0.05	5.15	7.45	31.57	26.97
1928年	0.00	5.35	7.98	26.99	2.42
1929年	0.00	5.47	6.00	29.80	16.43
1930年	0.00	5.70	4.16	34.55	0.17
1931年	0.00	9.93	4.27	27.67	17.53

注. 表 12 に同じ。

奉天が大連の商業範囲であることは、奉天側の資料でも証明できる。1925年12月の満鉄調査によると、1922年から1925年までの間に奉天輸移入綿布数量仕出し地別は表15に示されている。

奉天市場仕入れの綿布は、主に日本内地と直接連絡し、仕入れていた。仕入れ地から満洲三港を比較すれば、やはり大連が一番多い。4年平均で21.46%を占める。營口は10.56%で大連の半分であった。かつて綿織物輸入額が一番多かった安東は、6.58%しか占めていない。

表 15 奉天輸移入綿布数量仕出地別 割合（％）

	内地連絡			朝鮮連絡	満洲				上海	東支線	合計
	京都・名古屋	阪神	其他		大連	營口	安東	其他			
1922	0.6	54.87	2.29	0.16	17.49	6.38	8.32	9.42	0.04	0.02	100
1923	0.22	43.52	1.77	0.01	20.14	9.91	8.79	15.19	0.43	0.03	100
1924	0.36	45.8	2.15	0.63	25.23	14.71	2.65	8.34	0.06	0.07	100
1925	0.5	51.89	1.18	0.11	22.99	11.23	6.57	5.07	0.43	0.03	100
4年平均	0.42	49.02	1.85	0.23	21.46	10.56	6.58	9.51	0.24	0.04	100

注. 「奉天輸移入綿布数量仕出地別」（谷村武編、南満洲鐵道株式會社興業部商工課 [編] 『奉天に於ける商工業の現勢』（南満洲主要都市と其背後地第2輯 第1巻）大連：南満洲鐵道株式會社, 1927年、第180頁）より作成。

おわりに

綿織物の流通をめぐる推移を検討した結果、大連港を中心とする綿織物の流通ネットワークの構造上の特徴を以下のように整理することができる。

- (1) 南満三港における綿織物輸入の構造は、日本品が安東港、中国品が営口港、日本品と中国品を含めた輸入が大連港であった。
- (2) 綿織物再輸出についてみると、1920年代初期における大連港綿織物の再輸出において、朝鮮の仁川港を中心的な仕向け地としていたのが特徴的であった。だが1920年代後期における大連港綿織物の再輸出は、威海衛港を中心的な仕向け地とする構造へと大きく変化した。
- (3) 港と背後地の関係を綿織物輸入量からみると、大連港・営口港は安東港に劣っていた。しかし、仕入れ地としては、大連と営口がそれぞれ奉天・長春・遼陽で商業上優勢を保っていた。とくに営口は、大連発の綿織物を多く吸収した。中国商人を中心とする営口商人の商業網の強さを確認できた。

<注>

- 1) 本稿では、綿織物 (Cotton Piece Goods) を海関で規定されている「輸移出共大材料別によること」という基準に沿って、大尺布、金巾布、粗布、綾木綿、細綾木綿などを含む全体とした。当時の資料では綿布と称したものである。綿糸 (Cotton thread cotton Yarn) と綿製品 (Manufactures of Cotton) はそれぞれ別の類に属している。塚瀬進の「中国東北綿製品をめぐる日中関係」では「綿製品」とは、主に綿織物と綿糸を指しているが、ここで用いるのは「綿製品」ではなく「綿織物」である。また、綿糸と綿布は普通綿糸布と称すが、綿布は綿織物に相当する。
- 2) 「大連經由に代る綿布の対満輸出：鮮満陸境関税の特典が来月十五日限り廃止されるので」、『中外商業新報』1930. 8. 16
- 3) 「安東經由輸入綿糸布事情昨今兩年度の比較：本年度は輸入量も減り販売も華商に蚕食さる」、『満州日報』1930. 11. 14-1930. 11. 15
- 4) 大連港中継貿易について、姚永超〈大連港の中轉貿易(1907-1931)〉(《中国历史地理論叢》2004年01期 第69-73、81頁)を参照。
- 5) 実業部国際貿易局編：『中国実業志』(全国実業調査報告之三 山東省)、上海：実業部国際貿易局、1934年。第71(丙)―72(丙)頁。
- 6) 「威海衛港関係」JACAR(アジア歴史資料センター)Ref. B04121050100(第0294画像目)、中国港湾修築関係雑件 (G. 1. 23) (外務省外交史料館)
- 7) ただし、ここでは資料の限界から、密輸の問題を検討できなかった。今後の課題である。大連海関と密輸の問題については山田豪一『満洲国の阿片専売：「わが満蒙の特殊権益」の研究』(東京：汲古書院、2002)で、貴重な資料を用いて、大連港の密輸問題の一端が提示されている。
- 8) 佐々木正哉「営口商人の研究」、近代中国研究委員会編『近代中国研究』(通号1)、第213～267頁、1958/04、小瀬一「一九世紀末中国開港場間流通の構造：営口を中心として」社会経済史学会『社会経済史學』54(5)、第644-672、751頁、1989年1月31日。
- 9) 南満洲鉄道株式会社庶務部調査課編『満洲に於ける紡績業』(満鉄調査資料 第18編) [大連]：南満洲鉄道庶務部調査課、1923、第93頁。

<引用文献>

南満洲鉄道株式会社編 (1991)『統計年報』(明治40年―昭和6年)復刻版 東京：竜溪書舎。

南満洲鐵道株式會社鐵道部編 (1931).『鐵道統計年報 昭和6年度 第5編 港灣』.南満洲鐵道株式會社鐵道部、

大連港を中心とした綿織物流通ネットワーク（宋）

MOJ1741。

南満洲鉄道株式会社総務部調査課（1919-1931）：『北支那貿易年報』（大正6年 - 昭和5年上編） 南満洲鉄道株式会社。

南満洲鉄道株式会社総務部調査課（1932）：『満洲貿易年報』（昭和6年） 南満洲鉄道株式会社。

南満洲鉄道株式会社庶務部調査課（1925）：『満洲貿易詳細統計』（1924）、南満洲鉄道株式会社。

南満洲鉄道株式会社庶務部調査課（2002）：『満洲貿易詳細統計』（1926-1931）（中国近代史資料 59、60） 東京：雄松堂書店。

南満洲鉄道株式会社庶務部調査課編（1923）：『満洲に於ける紡績業』（満鉄調査資料 第18編）、大連：南満洲鉄道庶務部調査課。

南満洲鐵道株式會社庶務部調査課（1924）：『南満洲三港仲繼貿易 自大正10年至大正12年』、大連：南満洲鐵道株式會社庶務部調査課。

谷村武編（1927）：『奉天に於ける商工業の現勢』（南満洲主要都市と其背後地 / 南満洲鐵道株式會社興業部商工課 [編]；第2輯；第1卷）、大連：南満洲鐵道株式會社。

実業部国際貿易局編（1934）『中国実業志』（全国実業調査報告之三 山東省）、上海：実業部国際貿易局。

山田豪一（2002）『満洲国の阿片専売：「わが満蒙の特殊權益」の研究』、東京：汲古書院。

主指導教員（芳井研一教授）、副指導教員（井村哲郎教授・藤井隆至教授）