

清末におけるロシアと日本の大連経営

宋 芳 芳

要 旨

20 世紀初、租借地大連取代了通商港口牛庄（營口），成为东北第一大港，体现着近代东北亚政治经济关系的重组。而大连建市开港的历史本身，就是近代东亚史的一个缩影：在短短十年间，作为日清甲午战争和日俄战争这两场震荡和改变东北亚国际关系格局战争的重要战场，大连先是成为了俄国的租借地，后又由俄转让给日本，由日本租借达 40 年之久。自由港大連成为日本开拓东北地区市场建立以日本为中心的新贸易秩序的主要桥梁。

本文通过收集和梳理相关史实，简单地考察了清末时期俄日两国在大連的自由港经营策略及其贸易状况，希望能为考察纷纭复杂的东北亚国际关系提供一种新的视角。

キーワード……大連租借 自由港 日露戦争

はじめに

大連港の発展は、近代中国東北の唯一の条約港であった牛莊（營口）港の衰退と直接に関わる¹⁾。大連はそもそも漁村であった。重要な軍事戦略基地であった旅順が、日清戦争と日露戦争の戦地となったのにもない、大連は東北地域の門戸として位置付けられ、ロシアそして日本によって租借された。

大連港についての研究を振りかえると、芳井研一氏が「大連港を中心とする環日本海地域の物流」で大連港の自由港化をめぐる日本の政策決定過程および物流実態を、また北野剛氏は「日露戦後における大連税関の設置経緯」²⁾で大連関税の設立をめぐる政治過程を解明した。本稿は、両氏の研究を前提としつつ、ロシアと日本による初期の大連経営及び大連貿易の実態を整理する。

一. ロシア租借の大連経営

1. ロシアの大連租借交渉

ロシアは 1898 年に、ドイツの膠州湾占領を口実として旅順を占領した。ロシアは英独仏日等の列強と同じように清朝の総理衙門に対し、中国内にロシア海軍の駐在地を求めた³⁾。同時に、

列強の同意を得るために、列強各国と交渉した。その際に、ロシアは英国政府に、清の港湾を自由港にするという書面上の保証を与えたという。日本側の情報によると、以下のような経緯であったという。すなわち、「電文中ニハ libre ナル文字ヲ用ヒアリタルニヨリ free ト訳シ自由港ナル語ヲ用ヒタル次第ナリシカ本日露国大使来訪ノ節右ハ誤解シテ露国政府ニ於テハ港湾借入レノ場合ニハ之ヲ清国内地ノ開港場ト同一ノ取扱ニシ即チ条約港トナスヘキノ意味ナリト云ヘリ尤モ両者間ニハ大ナル差異モナキ事ユエ實際何レニ帰スルモ其利害ハ挙テ云フニ足ラスト思ウ」⁴⁾（下線は筆者による添加）、という。

条約港と自由港の差異は大きかった。清朝と列強諸国の交渉の結果、旅大租借地と自由港が実現した。

1898年3月の清露条約で、ロシアは清国から旅順と大連などの関東州を租借した。その第六条では「両国政府ハ旅順口ヲ以テ専ラ軍港ト為スコトヲ承允シタル上ハ露清戦艦ニ之カ享用ヲ許スト雖モ各国ノ軍艦商船ニ対シテハ不開港トナシテ猥リニ出入ヲ許ササルヘシ大連湾ニ至テハ港内ニ於ケルケ所ノミ旅順ノ例ニ照シ専ラ露清軍艦ノ用ニ供シ其余ノ場所ハ通商港ト為シ各国商船ニ自由ニ往来スルヲ許ス」⁵⁾とした旅順口を軍港とし、「ダルニー」市を商港と規定したのである。

7月30日に「ダルニー」（大連）は自由港として各国に開放された。

2. ロシアの大連経営策

1. ロシア租借地時代の二重統治体制

「ダルニー」市は、大蔵大臣と関東都督の二重統治を受けた。関東都督の任免はロシア皇帝自ら行った。その後元老院を招集して公布した。1899年8月16日に裁可された『関東州管理假規則』⁶⁾によると、「ダルニー」市の経営は大蔵大臣の指揮を受けて東清鉄道会社が行うことになった。また「ダルニー」市は居住地と関連施設の区域全体を大蔵省の下におき、特別市政区とした。市長と市の管理の責任は関東総督が握っていたが、その市長の任命は関東都督の同意により、大蔵大臣が上奏裁可を得て行うことになっていた。

また大連市と東清鉄道会社の関係は次の通りである。「ダルニー」市における商業港の営業は東清鉄道会社が行う。その管理は市長の推挙によって総督が任命する。もし「ダルニー」市と東清鉄道会社との間で紛擾事件が起こった時、民事裁判所が対応できない時は、大蔵大臣が裁決する。民事上の権利をめぐる紛争は、市と同会社との同意によって大蔵大臣の裁判を受けることができる。ただしその場合、両者は普通裁判の手続きを踏むこととなり、それ以上の措置はとれないことになっていた。

このように、「ダルニー」市と東清鉄道会社の二重統治が実施され、いずれも最終的にはロシア政府が権限を確保する体制が整えられた。

2. ロシアの大連経営策

ロシアの経営戦略では、大連はハルビンを起点として東北を縦断し南部にいたる終端の商港として位置づけられていた。当時日本側は、ロシアの大連経営を以下のように観察していた。

経営中、端なくも千九百年団匪事件起り好機逸すべからずとして一瀉千里の勢を以て之に乘じ忽ちにして満州全部を蹂躪し全然之を露国化せしめんとする鋒芒を現せり前蔵相ウィッテ氏は東方視察の時大連をして絶東経略の策源地たらしめ以て北方亜細亜の上海とし欧洲より東洋に來り東洋より欧洲に至る旅客貨物の吞吐口とし經濟上の有らゆる主力を集中し平和の手段なる美名の下にすらぶ的大野心を逞うせんとしたり⁷⁾

大連市の経営設計はウィッテの支持下に東清鉄道会社重役ケルベツチ技師が行った。当時ロシアの政権内部では、この経営策に反対の声があった。日本側の情報によると、アレキセーフらは、大連の経営を全く不生産的で無益の事業だと反対した。海軍の根拠地である旅順を整備することこそが重要だと唱えた。しかし、ウィッテは、シベリア鉄道も黄海につながってこそ価値があると唱え、一步も譲らなかつたという。

1899年8月16日に、経営と管理に関する規則が発令された。「ダルニー」市の経営のための予算は、当初1800万ルーブルを見込んでいたが、実際にはそれを超える費用が次々必用となった。しかしウィッテは、土地を競売することによってそれを賄うことが出来る、実際第一回の競売で1万6843露里平方を売却して42万5027ルーブルを得たではないか、と述べたという。大連港が発展すれば、十分採算がとれると見込んでいたのである。

ロシアの大連建設は日露戦争によって中止となった。ロシアの経営は、時期も短く未完成であったが、貿易港としての基本的枠組みが作られたことで、その経営を引き継ぐ日本にとって重要な意味をもった。

3. ロシア租借期の大連港貿易の情況

ロシア租借期の大連港貿易の実態は、資料上の制約もあり、全体像はよく分からない、日本側の情報によると、1902年と1903年の貿易状況は以下の通りである。

1902年に「ダルニー」港に出入りした汽船は591艘である。表1のように、その大部分は、シベリア鉄道と東清鉄道を經由してヨーロッパに輸出される茶で、そのほかは少量の雑貨であった⁸⁾。

表1 1902年1903年大連港主要輸出入品価額（単位：ルーブル）

品名	1902年輸入	1903年輸入	1903年輸出
石炭	421,048	1,121,923	
木材	325,755	591,960	
「セメント」入樽	639,485	945,273	
小麦其他粉	171,089		178,285
果実等ノ乾物類	140,858		
白米	77,099	577,028	135,767
玉蜀黍及其粉	81,701		145,017
馬、牛、綿羊及豚	113,402		
雑貨	908,592	10,585,715	
茶	1,059,910	19,284,744	1,282,822
豆			127,215
貨物合計価額	4,816,126	33,106,643	1,869,106

出典：「ダルニー事情（承前）」『通商叢纂』（第28号 雑）第39-43頁。「清国船舶による輸入貨物」と「千九百二年間「ダルニー」港ニ入港セシ清国船舶及其輸入貨物」により作成。

1903年輸出入のデータは、《大連近百年史》を参照（顧明义等主编，沈阳，辽宁人民出版社，1999年，211頁）。原出典：伊藤武一郎：『満洲十年史』（満洲十年史刊行会 1916年）。

注：大連港で1902年露歴1月-9月の間に輸出は郵便物のみであったという。《大連近百年史》参照（211頁）

1902年、1903年においては大連港と鉄道は未完成であった。またロシア運営の定期汽船は1900年に開通したが、半年後の海難で中止となった。1902年に再開したが、大連港は安定的かつ優越性を持った貿易港としての機能は果たさず、茶を主とする輸出品が主であった。綿製品を主に輸入品とする日本租借地時期になると、大連港を欧州向けの中継港とする機能、中国東北を背後地とする機能が新たに生まれ、貿易構造が変化した。前者は茶に象徴される伝統的な貿易網の延長線に立っているのに対し、後者は綿製品を代表とする資本主義、そして新興の帝国主義国家日本による貿易網の再編に繋がる。

二. 日本の大連経営

日清戦争後の下関条約で、清朝の東北地域は日本に割譲されることになったが、ロシア・ドイツ・フランスの三国の干渉によって、清朝に返還された。日露戦争後、ポーツマスで調印された日露講和条約の第五条と第六条で、日本はロシアから旅順・大連と長春・旅順口間の鉄道

とその一切の支線、附屬地の権利を譲渡された。旅大租借は期限付きであったが、日本は最初から、領土と同様の地と見なして経営しようと考えていた。代表的な意見は山県有朋の1907年1月25日付の「対清政策所見」と1909年4月29日付の「第二対清政策」で、「関東半島の租借期限を延長し之れをして實際帝国の領土と同様の者たちしむるには半島は勿論南満洲一体に亘りて大々的經營を進行」⁹⁾する必要があると述べていた。日本は、大連を「満洲」貿易の中心として經營することを意図した。

1. 日本の旅大租借経営策

大連租借地の経営権は、ロシアの大蔵省・総督・東清鉄道会社から、日本の外務省・大蔵省・都督・南満洲鉄道会社などに移った。注目されるのは、この時新しく作られた日本の関東州管理体制が、ロシアの管理機構制度を大幅に受け継いだものとなったことである。

旅順と大連における日本の統治は、ロシア時代と同じように多重的な機関によって行われた。そのことについて満鉄初任総裁の後藤新平氏は以下のようによく不満を口にしていた。

従って満洲に於ける三頭政治即ち領事と南満洲鉄道会社と都督府と斯う云ふものに別れて其統一を缺くこと、それが従って又陸軍と海軍と都督府と一致せぬために遂に五頭政治になりまして統一を缺くと云ふことに対して……¹⁰⁾

大連港の自由港化政策も外務省、陸軍などの諸勢力の均衡の結果生まれたものである。

また、旅順港について、清露条約では旅順を軍港として經營するという項があったが、『関東都督府統計書』で公布された関東各港の貿易状況によると、旅順港の一部も事実開放されたことが分かった。1910年8月27日に清朝外務部の鄒家来は駐清伊集院公使に尋ねた後、日本外務省から清朝に正式に通告したという¹¹⁾。

2. 日本経営下の大連港貿易¹²⁾

1906年6月に満洲経営調査委員により提出された報告「遼東租借地ニ於ケル関税ニ関スル件」では、七条の議決がなされていることが分かる。其の中に、第七条は「本邦輸出主要港ト大連トノ間ノ貨物運賃及満洲鉄道ノ貨物運賃ハ可成的低廉ナラシムルコト」¹³⁾である。そのような議決の下にいろいろ具体的な政策¹⁴⁾が実施された。その結果、表2aにあるように東北第一港であった牛莊（營口）に対し、大連港の貿易は急速に伸びた。表2bと図1に見られるように、日本を主に貿易相手とする外国貿易¹⁵⁾の割合が高いという特徴があった。これを牛莊を例とする「19世紀末中国開港場間流通の構造」¹⁶⁾と対照すると、大連港の貿易構造は新たな特徴を持っていることがわかる。それは、大連港は横浜・神戸と緊密な貿易関係を持ち、上海を中心とするネットワーク¹⁷⁾に編成されるのではなく、上海を離れ日本によって新たな貿易網に巻き込まれたといえる。

表 2a 1907-1912 年における大連港と牛荘港の貿易総額統計（単位：海関両）

年次	大連港合計 (100%)	牛荘港合計 (100%)
1907年	14,498,068	39,936,527
1908年	35,927,129	53,538,739
1909年	48,996,130	70,442,493
1910年	53,379,374	65,601,200
1911年	67,820,106	74,533,967
1912年	69,653,630	62,335,082

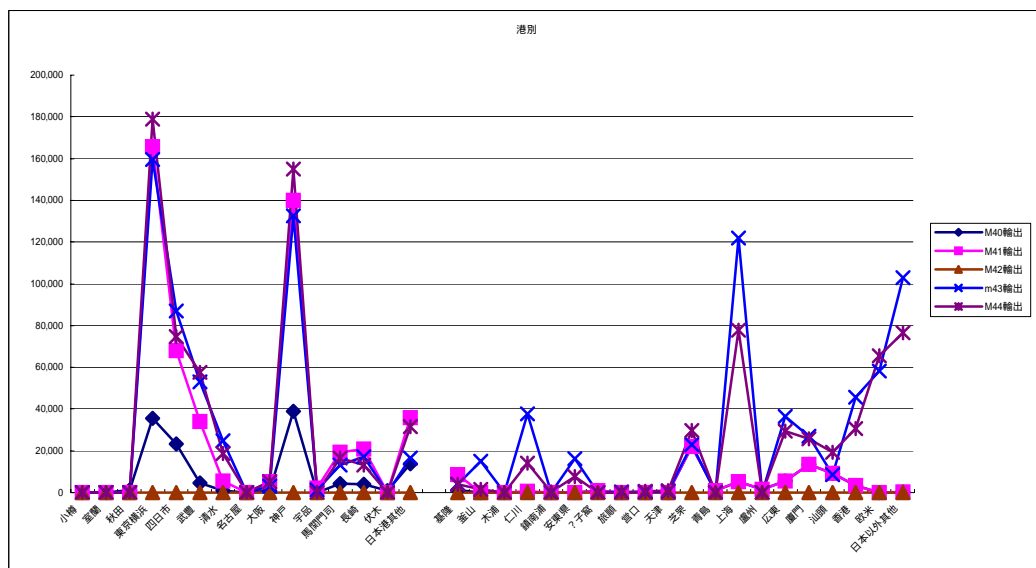
出典：『大連・營口両港に於ける支那沿岸貿易』（大連商工会議所 昭和四年一月 1、43 頁）より作成。

表 2b 1907-1912 年大連港と牛荘港 外国貿易統計（単位：海関両）

年次	大連港外国貿易		牛荘港外国貿易	
	貿易額	比率 (%)	貿易額	比率 (%)
1907年	12,542,783	87%	13,155,772	33%
1908年	24,858,702	69%	15,723,145	29%
1909年	34,895,323	71%	19,335,355	27%
1910年	39,095,189	73%	20,763,785	32%
1911年	48,423,022	71%	21,511,373	29%
1912年	48,146,400	69%	17,200,337	28%

出典：表 2a に同じ。

図 1 大連港輸出噸数（諸港別 1907 後半—1911 年度）



出典：『統計年報』（明治 40 年度—明治 44 年度）南滿州鉄道株式会社編 復刻版 東京 竜溪書舎 1991 年 3 月 各年のデータより作成。

清朝の崩壊までの時期の大連港貿易の実態をみよう。

1. 清朝諸港に於ける大連港の位置

租借地としての大連は二重の性質を持っていた。日本の租借地であるとともに、清朝の主権を象徴する海関も設置されていたからである。だから、日本の政策には、日本諸港と大連港の間の貿易は外国貿易であるので、大連港貿易額を清朝其他開港と比較できる。

1908 年に、大連（関東洲と大連經由清朝内地との輸出入額合算）の総貿易額は清朝諸港のなかで第 9 位であり、徴税額は、16 位であった。1912 年に、大連港は中国の第 4 位の貿易港に躍進した。

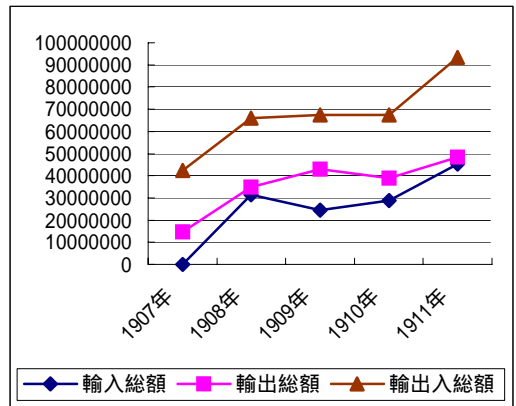
2. 主要輸出入品

表 3 と図 2 に見られるように、1907 年—1911 年度大連港輸出入の特徴の一つは、輸出超過である。

表 3 大連港輸出入総額推移（単位：円）

	輸入総額	輸出総額	輸出入総額
1907 年	N	14,570,398	42,462,294
1908 年	31,355,647	34,726,896	66,082,543
1909 年	24,549,283	42,812,302	67,361,585
1910 年	28,732,797	38,797,927	67,530,724
1911 年	45,107,278	48,392,398	93,499,676

図 2 大連港輸出入総額推移（年度別）



出典：『関東都督府統計書』（第 1, 3 - 5, 6 (明治 39, 41 - 44 年、関東都督府) 所収各年データにより作成。N は数字欠。

大連港の主要な輸出入品目を見よう。

A 輸出品

大豆三品

自由港化の大連港の主要な輸出品は、中国東北の代表的な商品である大豆三品であった。大連港の大豆豆粕輸出総量は 1908 年に営口を超えた。「豆の大連」という名もあったという¹⁸⁾。

表 4 大連港輸出大豆豆粕噸数（各港別）

		大豆					豆粕				
		1907年 後半	1908年 度	1909年度	1910年 度	1911年 度	1907年 後半	1908年 度	1909年度	1910年 度	1911年度
日本 内地 諸港	東京横浜	5,128	30,924	9,674(9,597)	51,091	37,256	30,049	104,773	75,303(74,705)	85,169	108,086
	武豊	3,814	26,256	29,373(29,140)	34,690	36,342	713	9,358	7,996(7,933)	15,246	19,152
	四日市	8,350	18,228	4,494(4,458)	29,161	16,820	14,900	49,420	37,667(37,368)	54,737	55,406
	大阪	1	3,058	1,292(1,281)	151	42	37	62	1,856(1,841)	242	—
	神戸	14,005	39,266	15,808(15,683)	30,311	16,466	23,921	53,267	39,305(38,993)	76,171	109,410
	関門	469	2,655	937(930)	2,050	1,802	3,612	15,780	11,933(11,838)	9,217	13,307
	長崎	161	2,408	987(979)	2,183	291	3,598	16,573	11,233(11,144)	12,046	8,831
	日本其他	4,584	13,071	13,268(13,163)	7,799	4,413	12,184	23,937	17,140(17,004)	32,596	42,885
	合計	36,512	135,866	75,833(75,231)	157,436	113,432	89,014	273,170	202,433(200,826)	285,424	357,076
其他 諸港	基隆	—	—	—	—	—	—	7,105	9234(9,161)	3,222	3,955
	芝罘	16,205	12,069	1,373(1,362)	2,014	3,536	3,743	47	—	16	—
	上海	2,376	6,033	6,637(6,584)	42,109	10,920	724	—	1653(1,640)	38,321	42,031
	広東	5,084	30,579	22,386(22,208)	23,189	14,281	237	315	58	676	—
	汕頭	8,684	15,229	738(732)	5,396	3,824	—	1,327	6	573	14,881
	廈門	7,626	22,576	3,406(3,379)	9,607	13,985	2,315	2,212	4613(4,576)	12,218	11,484
	香港	3,277	10,438	5,323(5,262)	5,132	3,343	—	46	31	—	—
	欧米	—	英国 53,668	400,603(341,239)	38,090	29,819	—	15	1,224(1,214)	270	—
	其他	5,543	2,307	5,645(61,804)	14,579	3,718	285	1,812	755(748)	17,162	22,058
	日本港以外ノ港 総計	48,795	152,896	446,111(442,570)	140,116	83,426	7,304	12,879	17,574(17,434)	72,458	94,409
合計	85,307	288,762	521,944(517,801)	297,552	196,858	96,318	286,049	220,007(218,260)	357,882	451,485	

出典：『統計年報』（明治40年度—明治44年度各年）（南満洲鉄道株式会社編 復刻版 東京 竜溪書舎 1991年3月）各年の「重要輸出品仕向地別」のデータにより作成。

注：明治42年度『統計年報』の当年度データと明治43年度『統計年報』で使われた前年度数字即ち明治42年度のデータは不整合である。

1909年を除いて、日本へ輸出大豆の4-5割を占めていた。表4に示すように、大豆の主要な仕向け港は、東京・横浜、神戸、上海、広東、汕頭であった。豆粕の主要な仕向け港は、東京・

横浜、神戸、上海であった。19 世紀末には大豆貿易は中国汕頭、広東など南方へ輸送が主であったが、ついに日本への輸出中心に変わった。

また、欧州市場への大豆輸出ルートも開発された。1909 年は中国南部及び日本への輸出が減少したが、三井物産の取り組みにより、欧州への輸出が増加した。

大豆の欧州への輸出では、大連港が浦塩斯徳港と競争していた。表面的には両港の大豆輸血量の競争であったが、実際は、鉄道運賃の競争であった。1910 年満鉄会社調査課員はハルビンより浦塩斯徳港までの実地調査を行い、「寛城子ヲ中心トシテ大連ニ至ル大豆ト浦塩斯徳港ニ至ルモノトノ運賃ハ表面一噸ニ付東清線ハ約一円三四十銭高率ナルモ裏面ニ或種ノ手心ヲ施スタメ余程低廉トナリ」¹⁹⁾と報告した。表 5 のように、浦塩斯徳港経由大豆の輸出は大連港を上回っていた。

表 5 欧州輸出大豆港別比較表（単位：担）

年度	大連	浦塩斯徳港
1908 年 11 月－1909 年 11 月	3,373,474	
1908 年 12 月－1909 年 12 月		3,611,591

出典：関東庁「千九百九年貿易概覧 大連」、JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B03050338500(第 45 画像目)、各国事情関係雑纂／支那ノ部／奉天省 第二卷（A-6-1）（外務省外務史料館）。

大豆の港別輸出の競争は、背後地の鉄道運輸と密接に繋がっていた。三井物産を中心とする大豆市場の開拓と関わっていた。大豆流通をめぐる貿易網の争奪戦が繰り広げられた。

B 輸入品

（1）綿製品

輸入品のうちで、首位を占めるのは、シーチング及びシャーチングである。表 6 に見られるように、東北の全体市場から見ると、英米製品は 62%であるのに対し、日本製品は 34%である。大連港の輸入量は東北主要な各港輸入総額の 22%しか占めていないのに対し、日本製は 83.3%と高い割合を占めていた。

清国製土布をみよう。表 7 のように、東北の全体市場から見ると、日本製充土布は 4%しか占めていない。大連港輸入の日本製充土布は大連港の土布輸入量の 77%、日本製充土布総量の 80%を占めていた。

即ち、大連港経由の輸入日本製綿製品は、英米製だけではなく、中国の伝統的な土布とも対立し、東北の市場で競い合った。

表 6 1907-1909 年二年間東北主な港各国製シーチング及びシャーチング輸入比較表（単位：反）

港別	英米製品	日本製品	上海製品	小計	割合
大連	82,477	431,114	☆3,854	517,445	22%
營口	1,180,510	321,280	80,562	1,582,352	68%
安東県及 大東溝	180,497	37,501	3,140	221,138	10%
合計	1,443,484	789,895	87,556	2,320,935	100%
割合	62%	34%	4%	100%	—

出典：「満二ヶ年間輸入品種及港別比較表」、関東庁「千九百九年貿易概覧 大連」、JACAR：B03050338400（第 22 画像目）、各国事情関係雑纂／支那ノ部／奉天省 第二卷（A-6-1）（外務省外務史料館）

注：☆のところは、原注により、このデータは 1909 年中の輸入額 5854 反より算出され、実数ではない。

表 7 1907-1909 年二年間東北主な港土布及び日本製充土布輸入比較表（単位：反）

港別	土布	日本製充土布	小計	割合
大連	93,165	317,515	410,680	4%
營口	8,652,060	61,417	8,713,477	95%
安東県及 大東溝	96,533	16,727	113,260	1%
合計	8,841,758	395,659	6,237,417	100%
割合	96%	4%	100%	—

出典：「満二ヶ年間輸入品種及港別比較表」、関東庁「千九百九年貿易概覧 大連」、JACAR：B03050338400（第 22 画像目）、各国事情関係雑纂／支那ノ部／奉天省 第二卷（A-6-1）（外務省外務史料館）

日本製綿製品増加の背景には、日本五大綿積会社が 1906 年にトラストを組織したこと、三井物産会社により販売されること、また海陸運送と横浜正金銀行が長期荷為替などいろいろな手段を取った²⁰⁾ことにある。大連港が自由港であり、商品の関東州内へ輸入免税があったため、大連港輸入量が多くなった。

（2）米

米の消費主体は中国東北の住民ではなく、南満鉄道沿線一帯に駐屯する日本軍と日本人であった。その多くは、朝鮮から輸入された。

「連朝間貿易の一連鎖は実に白米輸入によりて保持せられつつある」²¹⁾という指摘がある。表 8 に見られるように、朝鮮諸港からの輸入額は大連港総輸入額の 4.6~5%しか占めていないが、輸入の九割は米であった。また、大連港から朝鮮諸港への輸出額はわずか 0.16~0.9%であった。

大連と朝鮮の貿易は、朝鮮の陸路国境貿易の影響があり、それが大連と朝鮮貿易が脆弱であった理由である。

表8 朝鮮から大連港へ輸入米の推移(単位:円)

	輸入米価額	総輸入額	米の占める割合
1907年	928,140	1,023,793	90.66%
1908年	1,467,775	1,572,180	93.36%
1909年	1,025,983	1,136,014	90.31%
1910年	1,342,567	1,496,985	89.68%
1911年	1,966,979	2,212,398	88.91%

出典：『関東都督府統計書』（第1, 3-5, 6（明治39, 41-44年） 関東都督府）明治40年-45年所収の各年データにより作成。

おわりに

清末におけるロシアと日本の大連経営の概要を整理した結果、次の三点を指摘できる。

第一に、ロシアと日本の大連経営成立の前提は、軍事力による戦争の勝敗にある。日清戦争と日露戦争は、ロシアと日本の大連経営の転機となるものであった。

第二に、大連経営の方法を比較すると、日本はロシアの経営組織を大幅に受け継いでいたことが明らかになった。

第三に、軍事により得た大連経営の権利は、通商により発展させたということである。旅順港を優良な軍港として持つ一方、大連港を自由港とし、通商により関東州地方を発展させた。背後地としての中国東北市場に入り込み、新たな貿易網を編成した。

ロシア租借地時代について、資料上の制約で、貿易の特徴をはっきり知ることが出来ないが、茶という伝統的で比較優勢な商品を中心に中国貿易網により、欧州への貿易手法が確立した。大豆の輸送について、浦塩斯徳港経由で北満大豆を輸送することができたため、ロシア時代の

大連港に影響を与えた。
日本の租借地時代に入ると、背後地としての東北の農産品が貿易の主要商品となり、また、日本製綿製品も輸入された。だんだん英米製を超え、輸出の大豆三品と輸入の綿製品というような貿易構造が生まれた。大連港の背後地は、日本に主導された東北アジア貿易網に巻き込まれた。

<注>

- 1) 拙稿「清末の牛莊港の貿易」『環東アジア研究センター年報』第2号、2007年3月、第89-103頁。
- 2) 芳井研一「大連港を中心とする環日本海地域の物流」(『環日本海論叢』第17号 2000年) 第26-50頁。
北野剛「日露戦後における大連税関の設置経緯」(『史学雑誌』第114編 第11号 2005年) 第87-104頁。

- 3) 『日本外交文書』M31-1-245 「露国ノ旅順口並ニ大連湾永久ニ借入申込ニ関スル往電並ニ露代理公使ヨリ総督王大臣へ直渡ノ覚書等写申進ノ件」 p 273-274。「近來情勢，明露數國有侵犯中國土地之意，而中國顯然無力以設法自禦此侮，故俄國不得不籌刻即保持各法，惟暗目下情勢，俄國水師，在東方僅有冬季凍冰距中國沿岸四千里之遙海參崴，為駐足之地俄較他各國，如英德法日本今在中國沿岸，各有水師駐足之地者，獨所居最為不便之勢，事以，本國大皇帝，以為即今必須在黃海濱，籌備妥當可靠水師駐足之地，本國政府請貴國政府，照一下所列辦法，即刻明定一約……」
- 4) 『日本外交文書』M31-1-218 「清国事件ニ付英外務大臣ト對話ノ要領通報ノ件」駐英国加藤公使ヨリ西外務大臣宛。1898年2月10日。
- 5) 駐清国矢野公使ヨリ西外務大臣宛「旅順口並ニ大連湾貸借ノ義ニ関シ清露条約写相添申進ノ件」1898年4月23日 外務省『日本外交文書』第31巻第1冊 p 284.劉瑞霖（編）《東三省交渉輯要》（沈云龍主編《近代中國史料叢刊 第十七輯》文海出版社）第218頁。《中俄会订条约》（光绪二十四年）（旅大租地条约）第六款 两国政府相允旅順一口既专为武备之口独准华俄船隻享用而于各国兵商船只以为不开之口至于大連湾除口内一港亦照旅順口之例专为华俄兵艦之用其余地方作为通商口岸各国商船任便可到。
- 6) 「ダルニー事情（承前）」『通商叢纂』（第二十号 雑） 第34、42、45、46頁。
- 7) 坂本辰之助編：『実業の満洲』（東京：集成堂，明38）、1905年。第271頁。
- 8) 「ダルニー事情（承前）『通商叢纂』（第27号 雑） 第45頁。
- 9) 山県有朋（著）大山樺（編）『山県有朋意見書』東京：原書房，1966。p301
- 10) 後藤新平（著）「日本植民地政策一斑 第二（大正三年六月五日幸倶楽部に於て講演）」『日本植民地政策一斑』（東京：拓殖新報社，1921年）第42頁。
- 11) 参照『日本外交文書』M43-1-521 「旅順開放清国へ正式通告方申出に付請ノ件」在清国伊集院公使ヨリ小村外務大臣宛（電報）。1910年8月27日。『日本外交文書』明治43年第1巻、第632頁。
『日本外交文書』M43-1-522 「旅順開放ニ付清国へ説明方回訓ノ件」小村外務大臣宛ヨリ在清国伊集院公使（電報）。1910年8月29日。『日本外交文書』明治43年第1巻、第632-633頁。なお、「旅順開放清国へ正式通告方申出に付請ノ件」において、次のように述べている。「旅順開放ノ件ニ付テハ曩に御訓令ニ基キ当国政府ニ対シ何等ノ手續ヲモ執ラサリシ所昨日別用ヲ持テ外務部ヲ訪問ノ際鄒家来ハ突然本官ニ対シ貴国政府ハ旅順ノ一部ヲ開放セラレタリトノコトナルカ右ハ事実ナルヤトノ問ヲ発シタルニ付本官ハ事実ナリトノ旨ヲ答ヘタルニ鄒家来ハ旅順ノコトハ旅大租借ニ関スル露清条約中ニ明白ノ取極モアルコトナレハ之ニ反スル施設ニ付テハ貴国ノミニ於テ任意ニ処置スルコトト相成難キ次第ナリ但清国ニ於テハ旅順開放ニ反対ノ意向ヲ有セス寧ロ之ヲ歓迎スルモノナリト雖右ニ関シ貴国政府ヨリ何等申込ヲ受ケサルニ於テハ理ニ於テ之ヲ黙過スルコト能ハサル次第ナリ就テハ本件開放ノ義ニ付正式ニ照会アラント望ムトノ旨ヲ述ヘタルニ付本官ハ兎モ角政府ニ訓令ヲ請ヒ何分ノ措置ニ出ツヘキ旨ヲ答ヘ置ケリ」。
- 12) 山本有造『「満州国」経済史研究』（名古屋：名古屋大学出版会，2003）の第五章「「関東州」貿易統計」では、大蔵省編『日本外国貿易年表』と関東州政府の『関東州貿易統計』（昭和3年—昭和13年）及び『関東州貿易年報』（大正10年1月—昭和16年1月）、また大蔵省管理局の『日本人の海外活動に関する歴史的調査』（満洲編）などの史料を挙げられる。
山本は、「関東州貿易統計は、その主要機関において「陸路輸入」ないしその中心をなす「汽車便輸入」の計数を欠いていることを知らなければならない。問題の第2は、『関東州貿易統計』と『日本外国貿易年表』『朝鮮貿易年表』『台湾貿易年表』の対応すべき数値間にみられる大きな食違ひである」と指摘した。（山本、2003、197頁）
また、「関東州貿易の実態をこれら甲乙いずれの統計をもって計るにせよ、両統計の間に見られる食違ひの因って来る原因を検討しておくことは、「関東州貿易論」にとって不可欠の前提といわなければならない」（山本、2003、198頁）
- 13) 「満洲経営調査委員報告遼東租借地ニ於ケル関税ニ関スル件」JACAR: A03023074100、(第5画像目)、公文別録・大蔵省・明治十九年～大正六年・第三巻（国立公文書館）。
- 14) 参照 前掲拙稿「清末の牛莊港の貿易」第100頁。
- 15) 租借地の大連と日本各港の間の貿易は、外国貿易と位置づけられた。その詳細は、前掲「満洲経営調査委員報告遼東租借地ニ於ケル関税ニ関スル件」に記載している。「六 租借地ト本邦トノ通商関係ハ左記ノ如ク変更シテ実施スルモノトス イ大連ト本邦諸開港間ハ從來外国船ノ往来ヲ為シタル場所ナルヲ以テ大連カ我租借地トナリタル今日ニ於テモ帝国政府ハ当分特ニ從來ノ通り外国船ノ往来ヲ許スノ宣言ヲ為スモノトス ロ租借地トノ往復船ハ日本船舶ト雖モ本邦開港ニ非レハ出入スルヲ得サルモノトス 海陸軍運送船ト雖モ本邦ニ於テハ開港以外ニ入港スルヲ許サルモノトス ハ本邦ト租借地トノ間ニ於ケル貨物ノ出入ハ本邦ニ於テ之ヲ輸出入ト看做スコト ニ本邦租借地開貿易ニ従事スル船舶ニ

ハ本邦ニテハ関税法中外国貿易船ノ手續ヲ履行セシムルコト　ホ租借地ノミニ往来スル船舶ニハ本邦入港ノ時ニ噸税ヲ課セサルコト　ヘ租借地生産ノ貨物ニハ協定税率ヲ適用スルコト　ト租借地ニ輸出スル酒精、酒類、醬油、織物、売薬、骨牌ニ対シテハ戻税、免税、其他ノ特典ヲ奨メスルコト　チ政府専売品ヲ租借地ニ輸出スルトキハ外国輸出ト同一ニ取扱フコト　リ輸入禁制ノ取扱モ亦外国ヨリ輸入スルト同様ナルコト」。

即ち、日本と租借地大連の間の貿易は外国貿易として取扱わされた。これは、大連を日本の領土として領有しようという政治的な意図と異なるが、国際法における租借地の複雑性を示すもの。

- 16) 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」(『社會經濟史學』Vol.54, No.5(1989年1月31日)) 第 644-672, 751 頁。
- 17) 古田和子『上海ネットワークと近代アジア』(東京: 東京大学出版会 2000年)。また、小瀬一前掲論文 図1、第 657 頁。
- 18) 関東庁「千九百九年貿易概覧 大連」、JACAR: B03050338500 (第 42 画像目)、各国事情関係雑纂／支那ノ部／奉天省 第二卷 (A-6-1) (外務省外務史料館)。
- 19) 前掲「千九百九年貿易概覧 大連」JACAR: B03050338500 (第 45 画像目)。
- 20) 前掲「千九百九年貿易概覧 大連」JACAR: B03050338400 (第 23 画像目)。
- 21) 「大連に於ける輸入朝鮮米の集散状況」『大連実業報』第 74 号, 大正 2 年 4 月, 第 2 頁。

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)