

Title	植民地支配移行期における青島の工業化と貿易構造： 日本勢力圏・東アジア経済・世界経済のはざままで
Sub Title	Industrialization and trade structure in Qingdao in the transition from the German colonial rule to the Japanese rule: among the Japanese Empire, the East Asian economy and the world economy
Author	浅田, 進史(Asada, Shinji)
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	2008
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.101, No.1 (2008. 4) ,p.89- 105
JaLC DOI	10.14991/001.20080401-0089
Abstract	<p>本稿は、工業化の視点からドイツ植民地統治期と日本統治期における青島港の貿易構造の比較を試みたものである。ドイツ統治期には山東農畜産物の輸出加工業を基盤とした工業化が展開したが、日本統治期には綿紡績業を基軸とした輸入代替型工業化が新たに現出した。本稿では、青島貿易構造の分析を通じて、この2つの工業化に関わる貿易流通が「日本勢力圏」とより広域の東アジア経済・世界経済それぞれにどのような関係性をもっていたのかが明らかにされる。</p> <p>This study compares the trade structure of the Qingdao Port during the German colonial period with that during the Japan colonial period, from the industrialization perspective.</p> <p>Although industrialization was based on processing of Shandong agricultural and livestock products for the export markets under the German rule period, a new type of import substitution industrialization based on the cotton spinning industry emerged under Japan's rule.</p> <p>Analyzing the Qingdao trade structure, this study clarifies the type of relationship between the trade circulation concerning these two types of industrialization and the so-called "Japanese Sphere of Influence" and the larger regions of the East Asian and world economy.</p>
Notes	小特集：日本帝国勢力圏都市の形成と膨張の比較史
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-20080401-0089

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

植民地支配移行期における青島の工業化と貿易構造—日本勢力圏・東アジア経済・世界経済のはざままで—

Industrialization and Trade Structure in Qingdao in the Transition from the German Colonial Rule to the Japanese Rule —Among the Japanese Empire, the East Asian Economy and the World Economy—

浅田 進史(Shinji Asada)

本稿は、工業化の視点からドイツ植民地統治期と日本統治期における青島港の貿易構造の比較を試みたものである。ドイツ統治期には山東農畜産物の輸出加工業を基盤とした工業化が展開したが、日本統治期には綿紡績業を基軸とした輸入代替型工業化が新たに現出した。本稿では、青島貿易構造の分析を通じて、この 2 つの工業化に関わる貿易流通が「日本勢力圏」とより広域の東アジア経済・世界経済それぞれにどのような関係性をもっていたのかが明らかにされる。

Abstract

This study compares the trade structure of the Qingdao Port during the German colonial period with that during the Japan colonial period, from the industrialization perspective. Although industrialization was based on processing of Shandong agricultural and livestock products for the export markets under the German rule period, a new type of import substitution industrialization based on the cotton spinning industry emerged under Japan's rule. Analyzing the Qingdao trade structure, this study clarifies the type of relationship between the trade circulation concerning these two types of industrialization and the so-called "Japanese Sphere of Influence" and the larger regions of the East Asian and world economy.

植民地支配移行期における青島の工業化と貿易構造

——日本勢力圏・東アジア経済・世界経済のはざままで——*

浅田進史

要 旨

本稿は、工業化の視点からドイツ植民地統治期と日本統治期における青島港の貿易構造の比較を試みたものである。ドイツ統治期には山東農畜産物の輸出加工業を基盤とした工業化が展開したが、日本統治期には綿紡績業を基軸とした輸入代替型工業化が新たに現出した。本稿では、青島貿易構造の分析を通じて、この 2 つの工業化に関わる貿易流通が「日本勢力圏」とより広域の東アジア経済・世界経済それぞれにどのような関係性をもっていたのかが明らかにされる。

キーワード

青島, 貿易, 工業化, 日本, ドイツ

1. はじめに

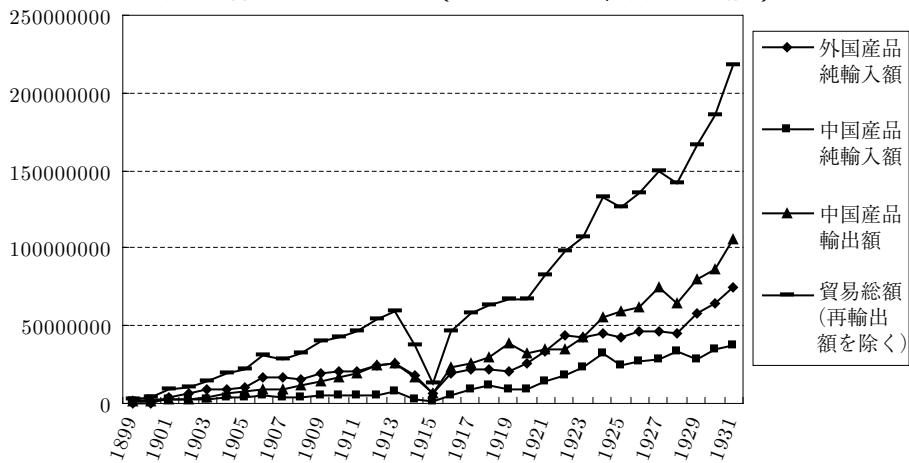
1914 年 11 月 7 日、膠州湾租借地のドイツ総督マイヤー＝ヴァルデック (Alfred von Meyer-Waldeck) と日本軍独立第 18 師団長神尾光臣の名のもと、日独両軍の間で青島引渡しに関する規約 (「青島開城規約」) が調印された。1897 年 11 月 14 日の膠州湾占領に始まり、およそ 17 年におよんだドイツの膠州湾支配はこれをもって終焉を迎えた。以後、膠州湾支配は新たに編成された青島守備軍に引き継がれ、民政期を経て 1922 年 12 月 10 日に中国政府へ還付されるまで続くことになる。⁽¹⁾

ドイツ・日本という 2 つの事実上の植民地支配のもとで、その経済的中心地であった港湾都市青島の輸出入額は、図 1 に見られるように、日独戦争の影響による一時的な落ち込みを経験したもの

* 本稿は、2007 年 8 月 20 日に慶應義塾大学経済学会ミニコンファレンス「日本帝国勢力圏都市の形成及び膨張に関する比較史的検討」で報告した内容および討論を基に執筆したものである。ミニコンファレンス当日のコメンテーターおよび参加者各氏のコメント、またその後の研究会にて拙稿について関係者より有益なコメントをいただいた。ここに記して謝意を表したい。

(1) 日独戦争の具体的な経過については、斎藤聖二『日独青島戦争』(ゆまに書房、2001 年)を参照。膠州湾租借地におけるドイツ統治については、さしあたり拙稿「膠州湾租借地における『中国人』——ドイツ植民地法と植民地政策の関連から」(『歴史学研究』第 797 号、2005 年 1 月)を、また日本の占領統治の概観については、本庄比佐子「膠州湾租借地内外における日本の占領地統治」(同編『日本の青島占領と山東の社会経済——1914-22 年』東洋文庫、2006 年) 1-26 頁を参照。

図1 青島港輸出入額変遷（1899-1931年，単位：海関両）



出典：交通部煙台港務管理局編『近代山東沿海交通商口岸貿易統計資料（1859-1949）』
 対外貿易教育出版社，1986年，10-13頁。

の，1917年には早くもほぼ戦前の水準に回復し，以後，1930年代初頭まで飛躍的に増加していく。

この経済趨勢に関して，近年の山東経済史研究では，ドイツ統治から日本統治への移行期に青島経済に質的転換が生じていたことが指摘されている。久保亨氏は，19世紀前半から1930年代初頭までの青島経済を俯瞰したその分析において，ドイツ統治期に特徴的であった国際市場向けの輸出指向型工業化と異なり，日本統治期には新しい特徴として山東域内市場向けの輸入代替工業化が進んでいたことを明らかにした。また，劉大可氏もこの輸入代替工業化に着目し，日本統治期の在青島日系工業資本を輸入代替工業・輸出指向型工業・一般加工業に類型化し，それぞれの個別分析を行っている⁽²⁾。さらに，日本統治期に新たに勃興した輸入代替工業化に着目した久保論文は，現地における日中経済勢力の競争・依存・棲み分けといった複雑な関係を析出し，当該期の山東地域経済の実態に迫ろうとするものであり，その分析は日本統治期の青島経済への評価を，単にドイツ・日本の支配にもかかわらず，あるいはそれゆえに青島経済が本来見込みうる経済成長を実現できた，もしくはできなかったというような支配側のインパクトに力点を置く研究と異なるアプローチを打ち出している⁽³⁾。

(2) 久保亨「近代山東経済とドイツ及び日本」(本庄編『日本の青島占領』)，55-81頁，劉大可(吉田建一郎訳)「占領期における日系工業資本」同上，155-180頁，庄維民・劉大可『日本工商資本与近代山東』(社会科学文献出版社，2005年)，119-151頁。また，ドイツ統治期の輸出指向型経済については，拙稿「膠州湾租借地におけるドイツ植民地政策と近代化(1897-1914) 膠州領総督府の経済政策を中心に」(本庄編『日本の青島占領』)，27-53頁参照。

(3) 久保「近代山東経済とドイツ及び日本」，74-77頁参照。また，同「青島における中国紡—在華紡間の競争と協調」(『社会経済史学』第56巻第5号，1991年2月)参照。視角は異なるものの，近年，近代山東経済の歴史的変容に関して，多くの優れた研究成果が公表されている。その代表的な研究として，対外経済の作用を視野に入れながら山東地域経済の流通・生産局面における改良・革新に

輸出指向型・輸入代替型の2つの工業化を類型化したうえで青島経済の変容を把握する上記の視角は、山東地域経済史の枠組みのみならず、本特集「日本帝国勢力圏都市の形成と膨張の比較史」の中心的な分析対象である都市工業化の意味を検討することにも有効なアプローチとなるだろう。世界市場に販路を求める輸出指向型にせよ、国内市場に販路を求める輸入代替型にせよ、都市部の工業化は労働力と資源を集中させ、物流・人流の規模をともに劇的に拡大させることになる。植民地統治がその支配下にある都市の工業化を企図する場合には、その生産・流過程を管理し、同都市が宗主国経済に貢献することを要求するだろう。しかし、植民地支配側がそのように試みたとしても、その思惑通りに現地経済が宗主国経済圏に包摂されるとは限らない。ドイツ統治期においては、当初の思惑と異なり、ドイツ総督府は植民地統治以前から存在した現地経済の動態に適合的な経済政策を採用せざるを得なかった。すなわち、総督府は、青島経済・山東経済とドイツ経済を結びつけるというよりも、青島を東アジア市場の流通網と結びつけ、そのうえで山東農畜産物加工品を世界市場へ輸出する戦略を採ることになった。⁽⁴⁾ 日本統治期においても、青島経済は、もっぱら日本勢力圏に包摂されるというよりも、日本勢力圏とより広域的な東アジア経済、さらには世界経済の吸引力のはざまに位置することになる。

このような視角から、本稿では、ドイツ統治期の輸出指向型工業化によって形成された貿易構造と、日本統治期の輸出指向型および輸入代替型工業化によって形成されたそれを比較し、それによって1910年代から20年代初頭までの植民地支配移行期の青島経済の特質を浮き彫りにすることを意図している。先行研究が山東地域経済史における当該期の青島経済の位置づけ、あるいは日本帝国主義の対外膨張における青島の位置づけを試みてきたのに対し、この作業は当該期の青島経済の特質を日本勢力圏および東アジア経済・世界経済の関係性から論じようとするものである。⁽⁵⁾

本稿は、主としてドイツ統治期・日本統治期の当局が発行した統計資料を分析する。まず、主要輸出入品目ごとに各移出入地が占める割合を算出し、その上で、日本内地及び植民地・租借地（「日

着目した、庄維民『近代山東市場経済的変遷』（中華書局、2000年）を挙げておく。

(4) 拙稿「膠州湾租借地におけるドイツ植民地政策と近代化」、34-47頁参照。

(5) 注1~3に挙げた研究のほか、在青島日系企業の詳細な事業活動・経営分析を行った柳沢遊「1920年代前半期の青島居留民商工業」（『久留米大学 産業経済研究』第25巻第4号1985年3月）及び同「1910年代日本人貿易商人の青島進出」（『久留米大学 産業経済研究』第27巻第1号1986年6月）、また民政期の当局者の統治構想と市街地拡張を分析した桂川光正「日本軍政と青島——1914~1922年」（千田稔・宇野隆夫編『東アジアと「半島空間」——山東半島と遼東半島』思文閣、2003年）を挙げておく。日本統治期の青島経済と第一次大戦後のドイツ商人層が中国事業を再開する過程を分析した、Wolfgang Bauer, *Tsingtau 1914 bis 1931: Japanische Herrschaft, wirtschaftliche Entwicklung und die Rückkehr der deutschen Kaufleute*, München: Iudicium 2000 [ヴォルフガング・パウワー（森宜人・柳沢のどか訳）『植民都市青島 1914-1931 日・独・中政治経済の結節点』昭和堂、2007年]は、当該期の青島貿易について主要な品目ごとに詳細に論じている。しかし、そこでの青島貿易構造の分析は貿易相手国ごとの国家単位に限定されており、地域的な連関は視野に入っておらず、全体として青島経済における日本経済勢力の優位を確認するにとどまっている。

本勢力圏」と、より広域的な東アジア経済・世界経済への結節点であった上海・広東・香港などの流通拠点で青島港の貿易構造のなかでそれぞれが有していた比重を明らかにする。このような作業によって、当該期において日本勢力圏・東アジア経済・世界経済という互いに重なり合い、かつせめぎ合う複数の経済空間のなかで青島経済がどのような位置にあったのかが明らかになるだろう。⁽⁶⁾

本稿の構成は以下のとおりである。まず第2節では、先行研究の成果に依拠し、日本統治の青島都市社会を概観する。その際、とくに青島社会がドイツ統治期と比べて大きく異なる3つの要因、すなわち人口動態・工業用地の大規模拡張・日系居留民の商工業活動について概略する。次に第3節では、旧稿に基づきながらドイツ統治期の青島港の貿易構造の変遷とその特徴について説明し、その上で日本統治期の青島港の貿易構造を分析する。同節では、ドイツ統治期からの変化に加え、青島流通における日本勢力圏・東アジア経済・世界経済それぞれの比重が日本統治期を通じてどのように変化したかを明らかにする。

2. 日本統治期の青島概観

——ドイツ統治期との比較の視点から——

(1) 人口動態

先行研究がしばしば指摘するように、ドイツ統治期と日本統治期のもっとも顕著な違いは、膠州湾租借地都市部であった青島のなかで支配国の国籍民と被支配下におかれた中国系住民の人口比が大きく変容したことである。ドイツ統治期の1913年時点での人口構成は、欧米系2069人（うち男性1183人、女性883人、内ドイツ籍1855人）、日本籍316人、中国籍5万3312人（都市部在住のみ、総数は18万7000人）であった。このほかにドイツ兵2401人が膠州湾租借地に駐留していた。膠州湾租借地の政治情勢がおおよそ安定した1902年時点と1913年時点の欧米系住民の人口を比較すれば、1902年には688人であったので、11年間で約3倍の増加となる。同期間の青島都市部在住中国籍民の人口も、1902年時点の1万4905人と1913年のそれと比較すれば、それぞれ約3.5倍と

(6) このような問題設定は、もちろん国民国家を単位とした経済分析を批判し、アジアにおける広域的な流通ネットワークの形成過程に着目した近年のアジア経済史の動向を意識したものである。浜下武志氏・杉原薫氏の先駆的な研究のほか、代表的な論集として杉山伸也／リンダ・グローブ編『近代アジアの流通ネットワーク』（創文社、1999年）を挙げておく。また、本稿が対象とする青島は、古田和子氏の上海ネットワーク論とも密接に関わるものである。古田氏のこれまでの研究が19世紀後半に焦点をあて、世界経済と地域経済を結びつける上海を基軸とした流通ネットワークとその上に黄海を中心とした交易圏が存在したことを論じている。古田氏は、19世紀末から20世紀初頭にかけてそのネットワークが変質することを指摘しているが、本稿が事例とする青島経済は、まさにその変質の重要な要因の一つであったと思われる。古田和子『上海ネットワークと近代東アジア』（東京大学出版会、2000年）参照。

約 2 倍の増加となる。⁽⁷⁾

これに対して、日本占領以後、青島在住の日本籍民は、1913 年時点の 316 人から 1915 年 4 月に 1 万 666 人、1918 年末には 1 万 9260 人へと急増した。⁽⁸⁾ また、青島還付直前の 1922 年 9 月時点では、日本籍民は 2 万 4105 人（男性 1 万 2596 人、女性 1 万 1509 人）であった。⁽⁹⁾ 1913 年と 1922 年 9 月の日本籍民の人口を比較すれば 9 年間で約 76 倍、1915 年 4 月と 1922 年 9 月を比較すれば 7 年間で約 2 倍の増加となる。1913 年と 1918 年の青島都市部在住中国籍民人口を比較すれば、5 万 3312 人から 7 万 8804 人へと 1.4 倍の増加を示しており、また租借地全体の中国籍民人口でいえば、1922 年時点で 22 万 3027 人（男性 13 万 5984 人、女性 8 万 7043 人）と報告されており、1913 年の 18 万 7000 人と比較すれば、租借地全体の中国籍民の人口増加は約 1.2 倍であった。

以上のように、ドイツ統治期にはドイツ籍民の人口増加と青島都市部在住の中国籍民の人口増加の割合はほぼ等しかったのと比べ、日本統治期においては中国籍民の人口増加の緩慢さに対して、占領直後の日本籍民の人口急増が際立っている。植民地支配下の社会における支配国籍民の存在感の高まりは、ドイツ統治期には都市部のドイツ籍対中国籍の人口比がドイツ兵を含めても 1 : 12 であったのが、日本占領期には 1918 年時点で日本籍対中国籍の都市部人口比がおよそ 1 : 4 へと変化したことに端的に示されよう。

(2) 市街地・商業地・工業用地の拡張

占領直後に膨大に流入した日系居留民のために居住区域を確保し、また日系商業資本・工業資本の経済活動基盤を創出するため、青島軍政署（1917 年 10 月以降、民政へ移行）は青島市街地の拡張事業に着手する。まず、行政当局はドイツ総督府の公有財産およびドイツ籍民の不動産・家屋を接收し、当局の公有として使用する以外の不動産・家屋を日系居留民に売却ないし貸与した。次に、青島都市部および工業用地として開発予定の区域に住む中国籍民の土地を半ば強制的に安い価格で売却させていった。ドイツ統治期に整備された土地価格設定によれば、青島・滄口付近のそれは上・中・下に区分され、それぞれ一畝あたり 125 元、85 元、50 元であったが、日本統治期には一畝 30

(7) ドイツ統治期の青島人口動態については、Mechthild Leutner (Herg.), Klaus Mülhahn (Bearb.), „Musterkolonie Kiautschou“: *Die Expansion des Deutschen Reiches in China. Deutsch-chinesische Beziehungen 1897 bis 1914. Eine Quellensammlung*, Berlin: Akademie Verlag, 1997, S. 238 を参照。また、1913 年の青島人口構成については、Bevölkerung im Schutzgebiete nach Ende Juni-Anfang Juli 1913 erfolgten Zählung, in: *Tsingtauer Neueste Nachrichten*, 3. August 1913 を参照。

(8) 庄・劉, 前掲, 74-75 頁。また、山東研究会『山東の研究』1916 年, 56-58 頁には、1915 年 1 月から 10 月までの日本籍民・中国籍民の人口構成が記載されている。

(9) 青島守備軍民政部『民政概況』1922 年, 7 頁。

~60 円で土地の購入が進められた。⁽¹⁰⁾このように半ば強制的に取得された土地を基盤に、市街地・商業用地・工業用地の拡張事業が開始された。

ドイツ統治期には、青島都市部は、青島区（欧米商社用の商業地区）、大鮑島区（中国系住民用の居住区・商業地区）、邸宅地区（ヨーロッパ系住民の居住区）、台東鎮・台西鎮（中国系労働者用居住区）に区分され、さらに大港付近の埠頭区には加工製造工場が設置されていた。⁽¹¹⁾日本の統治機関は、新たに日系商業資本・工業資本の経済活動を促進させるために、このドイツ統治期の都市区画の再編を企図して、以下の3期に及び市街地・商業地・工業用地の拡張事業を計画・実施した。⁽¹²⁾

第1期の対象は、1916年2月に着工し1918年4月に完成した「新市街区」であり、それは大鮑島と埠頭区の間建設された。ドイツ統治期には同敷地にレンガ工場が建てられていた。日本行政当局は、ドイツ統治期に市街地中心であった青島区が大港から地理的に遠く不便と考え、埠頭区に隣接する区域に新たな商業地の建設を図ったのである。総面積は約26万坪で、区内の「所沢町」には横浜正金銀行、三井物産、江商株式会社、伊藤忠商事、原田汽船会社など資本規模の大きい金融機関・商社が支店を構えた。さらに同区内には青島製粉、青島塩業、大倉商事、大連製氷、山田鉄工所など日系工業・商業資本が進出した。また、指定「三業地」が設置され、そこには料理業・芸妓業・娼妓業の店舗が集中した。

第2期は、ドイツ統治期の中国系労働者居住区であった台東鎮・台西鎮の拡張事業であった。この事業は青島還付の1922年までには基本的に完成していた。この43万坪におよぶ台東鎮の新市街地は商店ないし工場用地に指定され、蚕糸業・紡績業・卵粉業・搾油業・石鹼業・醸造業・マッチ工場などが相次いで建設された。同地の「若鶴町」には、青島糸廠・東和油房・三井油房・山東油房・青島燐寸など10余りの日系資本工場が新設された。台西鎮の新市街地は26万坪の広さを持ち、主に住宅用として建設された。

第3期の事業は、大港防波堤内の埋立て（60万坪）、台東鎮以西の高地の整地（26万坪）、四方の東北区域の開発（200万坪）であった。これらの敷地は将来の工業用地として整備されることになっ

(10) 庄・劉, 前掲, 93-95 頁。ドイツ統治期においても、その占領直後の土地購入は半ば強制的かつ現地価格よりも低い水準で実施され、その後競売にかけられた。そして、植民地統治の安定後に、区域ごとの土地価格が設定された。以下を参照。Klaus Mühlhahn, *Herrschaft und Widerstand in der „Musterkolonie“ Kiautschou: Interaktionen zwischen China und Deutschland, 1897-1914*, München: Oldenbourg, 2000, S. 211-215. 青島の植民地化におけるドイツと日本の土地獲得の相違は、強制性の有無というよりも、むしろその行政の介入のあり方にある。ドイツの場合、植民地行政は、企業を誘致する土地を確保するために、現地住民の土地売買を禁止し、行政が優先的に土地を購入できる権利を確保した。そのうえで、新たに流入する民間人に競売を通じて土地を売却した。日本の場合、日系移民・企業の大量流入と並行して植民地統治が開始されたために、現地行政はドイツ統治期の土地取得優先権を廃止し、その上で民間主導で現地中国籍民の所有地の取得を促すために、土地売却価格を低く抑えるといった介入を行った。

(11) ドイツ統治期の居住規制については、拙稿「膠州湾租借地における『中国人』」参照。

(12) 以下、市街地拡張事業については、庄・劉, 前掲, 95-97 頁, 桂川, 前掲, 246-250 頁参照。

ていたが、1922年の青島還付の時点では一部着工にとどまり、未完成に終わった。

青島守備軍民政部は、この3期に及び市街地・商業用地・工業用地拡張事業によって青島都市部がドイツ統治期の約60万坪から約350万坪へと拡大したことを誇っている⁽¹³⁾。1915～1919年に青島市内およびその郊外で新たに完成した新建造物は966件、建設面積は8万5868坪に及んだが、しかし実際にはその約3分の2を日系居留民が、残り3分の1を中国系が所有し、欧米系は3%にも満たなかった⁽¹⁴⁾。大規模な日系居留民の人口流入とそれを吸収するための市街地・商業地・工業用地の拡張は、青島に形成される新たな産業構造の基盤となった。

(3) 日系居留民の商工業活動

それでは青島の占領から還付まで日系居留民の経済活動はどのような変遷をたどったのか。占領直後の1915年1月時点で、日本籍民の営業者総数1400戸余りのうち、主な業種は「旅館兼料理」210戸、「料理店専業」115戸、「露店」125戸、「土木建築請負業」101戸、「雑貨及食料店」91戸等であった。これらは日本統治の開始に伴う新たな事業機会の獲得を狙った零細な営業者が中心であったと推定され、その戸数は租借地社会が安定するにつれて激減することになる⁽¹⁵⁾。

旅館業・料理店業に代わって、その後の日系居留民の事業活動の中心となったのが貿易業・各種輸出入業であった。青島還付前の1922年9月末時点での日本国籍個人営業者総数5047戸のうち、100戸以上が従事する各業種の全体に占める割合は、それぞれ「雑貨商」6.0%（306戸）、「諸請負業」5.7%（292戸）、「貿易業」4.3%（221戸）、「運送業」4.2%（212戸）、「仲立業」3.3%（170戸）、「機械器具商」2.6%（132戸）、「落花生主実売買輸出業」2.4%（129戸）、「石炭商」2.4%（124戸）、「菓子商」2.3%（119戸）、「金融業」2.3%（118戸）であった。また、青島港主要輸出品取扱業者、すなわち「落花生油売買輸出業」（96戸）、「生牛売買輸出業」（53戸）、「牛肉輸出業」（53戸）、「鶏卵売買輸出業」（52戸）を、上記の「貿易業」・「落花生主実売買輸出業」に加えると、貿易業・主要輸出品取扱業者が全体に占める割合は、11.9%（604戸）となる。ちなみに中国籍民の営業構成は、事業者総数3197戸のうち「雑貨商」が33.6%（1076戸）と他の業種を圧倒している。また、青島港の主要輸出品取扱業の一つであった「落花生主実売買輸出業」（103戸）、「落花生油売買輸出業」（98戸）の中国系事業者数が日系事業者数とほぼ同数であった点に注目すべきであろう⁽¹⁶⁾。

日本統治期にみられる日系居留民の主たる営業が貿易業・輸出入業であったことは、ドイツ統治期のドイツ系事業者の営業構成と類似している。1913年時点で、ドイツ行政機関によって作成さ

(13) 青島守備軍民政部『民政概況』1922年、56頁。

(14) 庄・劉、前掲、99頁。

(15) 柳沢「1910年代日本人貿易商人の青島進出」、205-206頁。

(16) 数値は青島守備軍民政部『民政概況』（1922年）、21-26頁参照。すでに柳沢「1920年代前半期の青島居留民商工業」（115頁）において、1921年時点の青島の日系居留民営業構成の分析がなされているが、ここでは青島還付前の1922年時のデータを使用した。

れた事業者登記簿によれば、中国系以外の登録事業者総数 73 社のうち輸出入業は、1913 年時点で 32.8 % (24 社) を占め、他業種を圧倒していた。⁽¹⁷⁾ しかし、それでも人口規模において、ドイツ系住民と日本統治期の日系居留民とでは、青島在住の中国籍民にとって、その存在感は全く異なっていたであろう。

日本統治期の日系居留民の営業構成に占める輸出入業の優位は青島の工業化と密接に関係したものであった。主な輸出指向型工業としては、鶏卵加工業（日支鶏卵公司・大星公司）、精製油加工業（三井物産・湯浅洋行・鈴木商会・蜂村洋行・東和公司・吉沢洋行・大杉洋行など）、畜産品加工業（青島屠獸場・大連製氷会社・青島缶詰株式会社・徳盛洋行など）、ビール醸造業（大日本麦酒会社）、製塩業（青島塩業会社・大日本塩業株式会社など）であり、主な輸入代替型工業としては、綿紡績工業（内外棉・大日本・富士・長崎・鐘淵・日清）、蚕糸業（青島糸廠）、マッチ製造業（青島燐寸株式会社・東魯燐寸株式会社・山東火柴工廠）、製粉業（青島製粉株式会社）が挙げられる。⁽¹⁸⁾ 一般加工業に関して言えば、占領直後の市街地拡張に伴う好況を経験するも、第一次大戦終結後の不況期には経営基盤の脆弱な多くの中小企業は倒産ないし業務縮小を迫られることになる。また、その不況期には工業化の主要な担い手である業種においても、例えば鶏卵加工業者は解散・休業、畜産加工業者も業務不振に陥り、マッチ製造業者は縮小整理せざるを得なかった。⁽¹⁹⁾

3. 植民地支配移行期の青島港の貿易構造

(1) ドイツ統治期の青島港の貿易構造

青島港の輸入貿易

上述した日本統治機関による工業用地の整備事業と日系商業資本・工業資本の経済活動は、ドイツ統治期と比較して、青島港の貿易構造にどのような変化を与えたのか。その変化を把握するため

(17) 1898 年 8 月から 1913 年まで「商業登記簿」に登録した事業者は 120 社であり、そのうち廃業は 47 社を数えた。日本統治期と同様に、膠州湾 占領後、事業機会を狙って多くのドイツ商人が開業するも、資本力あるいは東アジアでの事業経験に乏しい事業者の多くは倒産していった。安定的な経営を展開しえた輸出入業者の多くは、すでに上海・香港・天津で事業経験を持ち、青島に支店を構えるか、本社を移転するかのどちらかであった。他業種としては、植民地政策に密接関係した山東鉄道会社、山東鉱山会社、ドイツ＝アジア銀行、また都市建設に不可欠な建設業者、あるいはドイツ兵・ドイツ商人層向けの生活必需品を扱う小規模事業者が存在した。以下を参照。Verzeichnis der in das Handelsregister des kaiserlichen Gerichts von Kiautschou eingetragenen Firmen unter Angabe des Geschäftszweiges nach dem Stande Ende des Jahres 1913, Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg, RM 3/6733, Bl. 244-254.

(18) 庄・劉，前掲，127-142 頁参照。

(19) この不況期における日系居留民の各種事業の苦境については、柳沢「1920 年代前半期の青島居留民商工業」に詳しい。

に、以下ではまずドイツ統治期の青島の貿易構造について説明する。⁽²⁰⁾

1904年6月1日に青島—済南間本線395キロメートルおよび鉱山地区への張店—博山間支線40キロメートルの山東鉄道（膠済鉄道）全線が開通し、またそれに先立って同年3月6日に青島の大港第1埠頭の運営が開始された。この港湾都市としてインフラ建設が一段落した1904年から1913年までの青島港の輸入貿易額は、外国産品純輸入額では874万6768海関両から2620万7915海関両へと約3倍に増加し、また同時期における中国産品（開港場からの輸入を含む）の純輸入額は386万海関両から726万8592海関両へと約2倍に増加した。⁽²¹⁾これらの輸入品のうち、最大の割合を占めた品目が綿製品および綿糸である。1908年10月から1909年10月までドイツ総督府の年次報告書によれば、青島港の外国産主要品目別輸入額の割合は、綿糸26.5%、綿製品24.9%、石油8.9%、染料5.3%、砂糖5%、マッチ4.8%であり、中国産主要品目別輸入額の割合は中国紙22.9%、綿糸（上海）22.7%、原綿2.8%、陶磁器1.6%であった。⁽²²⁾

1910年代においても綿糸・綿製品が青島港の外国産輸入額の中心を占める構造は変わらないが、注目すべきは日本からの輸入量の増加である。1911年には青島港の対外直接輸入において、日本からの輸入額は480万9000海関両を記録し、ドイツからの輸入額466万5000海関両を上回った。膠海関報告によれば、青島に輸入されるインド綿糸と日本綿糸の関係は1対4.53の比率にあり、今後とも日本綿糸の輸入増加によって、最終的に日本綿糸がインド綿糸を青島市場から排除する可能性を指摘していた。⁽²³⁾

青島港の輸出貿易

ドイツ統治期の青島港の貿易構造として特筆すべきは、中国産品輸出貿易の増加である。1904年の中国産品輸出額が624万9071海関両であったのに対し、1913年には2569万2373海関両へと4.1倍の増加を示した。対外輸入貿易額との対比で見れば、1906年には中国産品輸出額1に対して対外輸入貿易額は1.99と約2倍の開きがあったのに対し、1909年には1:1.31、1911年には1:1.20、1913年には1:1.0とほぼ同等の比率にまで変化した。この輸出貿易の拡大は、ドイツ統治

(20) ドイツ統治期の青島経済については、すでに拙稿「膠州湾租借地におけるドイツ植民地政策と近代化」で論じている。ここでは日本統治期との比較の視点から、再整理を行うものであり、要点が重複することをあらかじめ断っておく。

(21) 交通部煙台港務管理局編『近代山東沿海交通商口岸貿易統計資料（1859-1949）』（対外貿易教育出版社、1986年）、10-13頁参照。

(22) 各品目輸入額は以下の通り（単位は銀元）。綿糸 = 6,764,406、綿製品 = 6,364,669、石油 = 2,276,647、染料 = 1,373,381、砂糖 = 1,281,232、マッチ = 1,237,698、中国紙 = 3,012,953、上海綿糸 = 2,984,869、原綿 = 374,351、陶磁器 = 211,659。Denkschrift betreffend die Entwicklung des Kiautschou-Gebiets im der Zeit von Oktober 1908 bis Oktober 1909, hrsg. v. Reichsmarineamt, in *Stenographische Bericht über die Verhandlung des Reichstags*, Bd. 272, Berlin 1910, S. 17.

(23) Der Handel Tsingtaus in Jahre 1911, in: *Tsingtauer Neueste Nachrichten*, 6. und 7. August 1912.

期の青島貿易における最大の特徴と見るべきだろう。1908年10月から1909年10月までのドイツ総督府の年次報告書によれば、その主要輸出品構成は、麦稈真田 38.1%、落花生油 11.5%、落花生 9.3%、絹布 7.1%、絹糸 7.0%であった。1910年代には、原綿・食肉加工品・鶏卵加工品も輸出品目として記載されることになる。⁽²⁴⁾

膠州湾租借地統治の開始当初、青島港湾設備・山東鉄道建設・都市インフラ整備のために、青島港の貿易は輸入貿易偏重であった。ドイツ総督府の最大の懸念は、このインフラ整備による建設ラッシュが一段落した後も、青島に持続的な経済成長が見込みうるかどうかであった。もし、青島港が山東経済、さらに東アジア経済・世界経済の流通と結びつくことができなければ、青島は陸の孤島となる危険性があった。ドイツ総督府の課題は、いかに既存の山東地域経済・東アジア経済の物流・人流を青島にひきつけるかということであった。

統治当初、ドイツ総督府は山東炭の輸出とドイツ工業製品の山東市場への販売の流れを青島港の物流の中心と考えていた。しかし、山東鉱山会社が採掘した山東炭は東アジア市場で他の石炭に対して競争力を持つことができず、またドイツ工業製品も容易に中国内陸部に販路を拡大しえないことが認識されるようになったとき、ドイツ総督府は新たに山東農畜産品の輸出加工業に活路を見出そうとした。その制度的帰結が1905年末の自由港制度の事実上の撤廃であり、それによって総督府は山東経済と青島経済の関税制度上の一体化を図り、租借地を山東農畜産物を原材料とした輸出加工区に成長させようとしたのである。⁽²⁵⁾ このようなドイツ総督府の輸出戦略を受けて、麦稈真田の家内工業発展のための行政指導、民間資本主導の蚕糸工場の建設、ドイツ商社による搾油工場の建設、また最新設備を整えた官営の屠獣場やドイツ商社による鶏卵加工場が建設されることになった。⁽²⁶⁾

これらの山東農畜産品・加工品の輸出先は主に欧米市場であった。1911年の対外直接貿易輸出額の国別割合をみれば、フランスが41.3%（432万9000海関両）で最大の顧客となり、次いでドイツ15.2%（159万6000海関両）、イギリス14.8%（155万1000海関両）、日本11.2%（117万4000海関両）であった。アメリカ合衆国向けの輸出は、主に上海を経由するため統計に現れにくい⁽²⁷⁾が、青島からの同国への輸出額はおよそ164万海関両と推定される。

(24) 注22の文献19頁を参照。各品目輸出額は以下の通り（単位は銀元）。麦稈真田 = 10,089,824、落花生油 = 3,065,211、落花生 = 2,465,512、絹布 = 1,902,322、絹糸 = 1,861,380。原綿が輸出貿易統計に現れるようになったきっかけは、1908年に清朝政府が綿業振興を提唱したことを受けて、山東省でも米国品種の導入や栽培方法の改良を図ったことであり、1910年頃からその成果が出るようになった。張玉法『中国現代化的区域研究 山東省（1860～1916）』（中央研究院近代史研究所，1982年），612-613頁参照。

(25) 拙稿「膠州湾租借地におけるドイツ植民地政策」，35-39頁，また青島港の自由港制度の事実上の廃止に関しては、拙稿「植民地支配と自由貿易 ドイツ統治下の膠州湾租借地における自由港制度とその改廃（1897-1905）」歴史学研究会編『帝国への新たな視座 歴史研究の地平から』（青木書店，2005年），165-166頁参照。

(26) 拙稿，「膠州湾租借地におけるドイツ植民地政策と近代化」，39-43頁。

青島港と東アジア流通網

最後に青島の輸出入貿易が東アジア流通網とどのように結びついていたかを概観しよう。青島港を経由する汽船交通は青島－上海を軸に拡張した。開港当初、政府助成を受けたイエブセン汽船会社が上海－青島－煙台－天津間を、またチャイナ＝ナヴィゲーション会社が上海－青島間の定期便を開設した。1901年にはイエブセンよりハンプルク＝アメリカ汽船会社が政府助成航路を引き継ぎ、さらに上海－青島間の定期便を増設した。以後、1907年までに、上海－青島間交通を軸に、青島港は煙台・天津・牛莊の華北沿岸諸港、さらに神戸・仁川・ウラジオストクなどの東アジア諸港と結びつくようになった。1908年以降、P&O汽船会社、日本郵船会社、北ドイツ＝ロイド会社など7社が欧米ないし日本向けの積荷をめぐって青島港で競合することになった。⁽²⁸⁾

ドイツ総督府の官報には青島港に寄港した汽船の出港地と次の寄港地が記載されている。それをもとに1913年に青島に寄港した汽船の出港地別割合を算出すると、上海28.5%（37万1499トン）、神戸19.3%（25万1824トン）、煙台11.8%（15万4168トン）、大連8.3%（10万8652トン）、門司4.9%（6万4882トン）、香港4.3%（5万7153トン）、ウラジオストク3.8%（4万9876トン）、牛莊2.3%（3万1079トン）であった。次に、同年に青島を出発した汽船の次の寄港地別割合を算出すると、上海41.1%（53万5027トン）、煙台13.5%（17万6467トン）、ウラジオストク10.1%（13万2151トン）、大連8.0%（10万4284トン）、神戸7.5%（9万8728トン）、牛莊2.9%（3万8217トン）、香港2.8%（3万6893トン）、門司0.8%（1万1013トン）になる。⁽²⁹⁾

以上の分析から、ドイツ統治期の青島港の特徴として、①上海との流通を基軸としながら、同時に華北沿岸諸港・東アジア諸港と緊密な流通網を形成していたこと、②1910年代にいたって、輸入においてはとくに綿糸・綿製品の分野で日本との関係が深まり、輸出においては山東農畜産物加工品の市場として欧米の比重が高まっていたこと、③輸出指向型の工業化の進展により、山東農畜産品が世界市場に販路を見出し、対外貿易輸入額と拮抗するまでに輸出額が増加していったことの3点が挙げられる。

(2) 日本占領期の青島港の貿易構造

青島港の輸入貿易

日独戦争の影響によって、青島港の貿易総額は1913年の5916万8880海関両から1914年に3780万7748海関両、1915年に1319万6247海関両と急激に落ち込んだものの、1916年に4686万2827海関両、1917年に5778万2991海関両を記録してほぼ戦前と同水準にまで回復した。さらに、1918年には6344万7330海関両にまで増加し、ドイツ統治期の貿易額を上回り、以後1920年代を通じて

(27) 注21参照。

(28) 拙稿「膠州湾租借地におけるドイツ植民地政策と近代化」43-45頁。

(29) Amtsblatt für das Schutzgebiet Kiautschou, 1913の各号より算出。

一貫して上昇を示していく。1918年から1922年の間に青島港の外国産品純輸入額は2219万4381海関両から4412万2135海関両と約2倍に増加し、同時期の中国産品純輸入額も1171万8409海関両から1851万6701海関両へと1.5倍に増加した。⁽³⁰⁾1919年から1920年にかけて、青島経済は第一次大戦終結後の不況に見舞われるが、全体として見れば貿易量は増加傾向にあったと言えるだろう。

1918年に青島港に陸揚げされた主要貨物トン数の全体に占める割合を算出すれば、綿糸9.4%(3万3516トン)、高粱8.4%(2万9906トン)、木材8.0%(2万8574トン)、石炭(日本以外)5.2%(1万8705トン)、中国紙4.0%(1万4353トン)、マッチ3.8%(1万3636トン)、白砂糖3.7%(1万3358トン)、綿布3.7%(1万3166トン)、赤砂糖3.7%(1万3150トン)、煙草3.1%(1万1223トン)、麦粉2.9%(1万450トン)、米2.7%(9852トン)、セメント2.5%(9143トン)、マッチ材料2.1%(7694トン)であった。これに対して、1921年の青島港に陸揚げされた主要貨物トン数の全体に占める割合を算出すれば、木材12.3%(5万3334トン)、石油7.1%(3万873トン)、鉄(古鉄を含む)5.3%(2万3063トン)、綿糸5.2%(2万2720トン)、中国紙4.8%(2万1045トン)、高粱4.4%(1万9046トン)、鉱石4.4%(1万9037トン)、マット類3.8%(1万6697トン)、マッチ材料3.6%(1万5853トン)、セメント2.7%(1万1687トン)、赤砂糖2.6%(1万1340トン)、白砂糖2.5%(1万870トン)、綿花2.4%(1万366トン)、綿布2.3%(1万132トン)であった。⁽³¹⁾

これらの数値から明確に看取されることは、①ドイツ統治期に最大の輸入品であった綿糸・綿製品の比重が劇的に低下していること、②建築資材および綿紡績業・マッチ製造業といった輸入代替工業向け原料となる綿花やマッチ材料の占める割合が増加傾向を示していること、である。

上述の陸揚貨物は主にどこから運ばれてきたのであろうか。表1は1918年と1921年の主要品目の仕出地別トン数およびその割合を丸カッコにて示したものである。この表1から読み取れることは、①木材・白砂糖・洋物雑貨・米といった品目において1918年に比べて日本勢力圏(ここでは日本「内地」および日本の植民地・租借地を指す)の比重が低下していること、②木材・マッチ材料・セメント・洋物雑貨・機械類の品目では日本勢力圏の比重が大きいこと、③綿糸・赤砂糖・白砂糖・綿花・綿布・米の品目では上海・香港の比重が大きいこと、④日本統治期に現出した輸入代替工業化に必要な資材供給、すなわち木材・綿花・機械類の品目においても日本勢力圏とより広域的な東アジア経済・世界経済(その接点としての上海・香港)が競合していることである。

日本統治期に青島港の輸入貿易が日本勢力圏と東アジア経済・世界経済のはざまに位置していたことは、1921年の青島港陸揚貨物仕出地別トン数割合からも看取できる。すなわち、日本「内地」32.6%(14万681トン)、朝鮮1.6%(7105トン)、台湾0.5%(2497トン)、大連10.1%(4万3587トン)、上海27.0%(11万6512トン)、香港7.9%(3万4300トン)である。⁽³²⁾これらの数値から、日

(30) 交通部煙台港務管理局編、前掲、10-13頁。

(31) 青島守備軍民政部鉄道部埠頭事務所『大正十年青島埠頭年表』(1922年)、39頁より算出。

(32) 同上、232-237頁。

表1 1918年および1921年の青島港陸揚重要貨物仕出地別トン数・割合比較表*

	1918	1921	1918	1921	1918	1921
木材	日本「内地」		大連		大連を除く中国諸港	
	19094 (66.8)	22294 (41.8)	5439 (19.0)	5753 (10.7)	4032 (14.1)	18048 (33.8)
石油	日本・中国・朝鮮以外(含香港)		上海		—	
	15745 (69.4)	22495 (72.8)	3732 (16.4)	8351 (27.0)		
綿糸	上海		大阪・神戸		—	
	19959 (59.5)	12511 (55.0)	12981 (38.7)	10105 (44.4)		
高粱	大連		—		—	
	29544 (98.7)	18912 (99.2)				
マッチ材料	大阪・神戸		—		—	
	7342 (95.4)	13602 (82.4)				
セメント	門司・下関		天津		大連	
	1638 (17.9)	5926 (50.7)	3800 (41.5)	1964 (16.8)	2851 (31.1)	1889 (16.1)
赤砂糖	香港		上海		—	
	12902 (98.1)	10058 (88.6)	219 (1.6)	1032 (9.1)		
白砂糖	香港		高雄		大阪・神戸・門司・横浜	
	6466 (48.4)	6384 (58.7)	1157 (8.6)	2020 (18.5)	3303 (25.4)	1557 (14.3)
綿花	上海		大阪・神戸		—	
	371 (75.1)	6313 (60.9)	11 (2.2)	3231 (31.8)		
綿布	上海		大阪・神戸		—	
	5574 (42.3)	6178 (61.0)	6749 (51.2)	3449 (34.0)		
洋物雑貨	大阪・神戸		上海		香港	
	3425 (72.9)	5215 (52.1)	777 (16.5)	2965 (29.6)	201 (4.2)	669 (4.2)
米	香港		仁川		上海	
	615 (6.2)	4427 (26.2)	2990 (30.3)	2595 (27.1)	5994 (60.8)	1398 (14.6)
機械	大阪・神戸		上海		—	
	2161 (32.5)	5813 (61.1)	485 (16.9)	2150 (22.6)		

* 数値はトン、カッコ内の数値はその全体に占める割合(%)。品目は1921年時点で総トン数が大きい順に並べている。

出典：青島守備軍民政部鉄道部埠頭事務所『大正七年青島埠頭年表』1918年，32頁，同『大正十年青島埠頭年表』1922年，160-207頁より算出。

本の「内地」・植民地(朝鮮・台湾)・租借地大連といった日本勢力圏と世界経済の結節点たる上海・香港が拮抗していることが判るだろう。ちなみに1918年と1921年の青島港到着汽船国籍別トン数割合を比較すれば、日本籍汽船の比重が1918年の77.8%(62万9458トン)から1921年に65.5%(87万7535トン)へ低下したのに対して、イギリス籍は12.4%(10万466トン)から16.7%(22万4996トン)へ、中国籍は1.0%(8351トン)から6.6%(8万9434トン)へと増加した。ここに輸入貿易流通における日本のシェアの明確な低下を見ることができよう。⁽³³⁾

青島港の輸出貿易

日本統治期の青島港の輸出貿易額は、日独戦争の影響により1915年に631万8642海関両にまで落ち込んだ後、1916年に2293万4187海関両まで回復し、1917年には2571万1770海関両と早く

(33) 同上，18頁，58-65頁，青島守備軍民政部鉄道部埠頭事務所『大正七年青島埠頭年報』(1918年)，19頁より算出。ちなみに米国籍の汽船は7.3%(5万9633トン)から6.8%(9万2331トン)へとトン数は上昇したものの全体に占める比重は低下している。

もドイツ統治期の輸出額を上回った。1918年に2953万4540海関両、1919年に3874万4603海関両を記録した後、1920年に3265万3098海関両、1921年に3416万7008海関両、1922年に3495万2092海関両と第一次大戦後の不況の影響によって一時的に停滞するものの、1923年には4223万2330海関両へと急増し、以降、青島港の輸出貿易額は1920年代を通じておおよそ増加傾向を維持した。⁽³⁴⁾

次に、日本統治期に青島港より移出された貨物品の構成を見てみよう。1918年に移出された主要品目のトン数別割合は、塩30.2%（18万5425トン）、石炭（淄川）14.5%（8万8998トン）、石炭（博山）8.9%（5万4758トン）、コークス8.8%（5万4105トン）、落花生実5.6%（3万4665トン）、落花生油5.3%（3万2699トン）、葉煙草4.4%（2万7184トン）、綿花2.1%（1万2975トン）、豆油1.5%（9241トン）、牛肉1.4%（8815トン）、桐材1.1%（7012トン）であり、1921年に移出された主要品目のトン数別割合は、塩19.1%（16万4607トン）、石炭（淄川）13.5%（11万7027トン）、落花生実10.5%（4万3416トン）、鉄鉱9.0%（7万8230トン）、石炭（博山）6.4%（5万5700トン）、鶏卵6.1%（5万3343トン）、落花生油5.0%（4万3416トン）、石炭（その他）4.2%（3万6950トン）、鉛石3.9%（3万3634トン）、葉煙草3.4%（2万9399トン）、桐材3.1%（2万7462トン）、コークス2.2%（1万9253トン）、牛肉1.4%（1万2167トン）であった。⁽³⁵⁾

上記の数値より、ドイツ統治期との相違点と共通点が浮かび上がるだろう。相違点は、工業原料としての塩とエネルギー資源としての石炭・コークスの比重の増大であり、共通点は、落花生・落花生油・鶏卵・葉煙草・牛肉といった山東農畜産物加工品の比重の高さである。後者の点はドイツ統治期の貿易構造の延長線上にあるものと見て構わないだろう。輸出加工業における変化としては、ドイツ統治期に最大の輸出品であった家内工業の麦稈真田はもはやその主導的地位を失い、輸出加工業の中心は落花生実・落花生油などの工場生産へと移行していることが挙げられよう。

それではこれらの貨物がどこへ移出されたのか。表2は1918年と1921年に青島港で船積みされた主要品目ごとの仕向地別トン数およびその割合を丸カッコにて示したものである。

表2より読み取れることは、①輸出加工業のうち、主力の落花生実・落花生油において、日本「内地」の比重が劇的に低下し、1921年には世界市場向けの輸出が中心となったこと⁽³⁶⁾、②租借地内および山東権益からの工業原料・エネルギー原料、すなわち塩・淄川炭・鉄鉱・鉛石・コークス・桐材はほとんど日本「内地」ないし植民地・租借地に移出されたこと、③山東権益設定外の地下資源、すなわち博山炭・大崑崙炭は上海の比重が高いこと、④また、塩においては香港の比重が大きくなり、

(34) 交通部煙台港務管理局編、前掲、10-13頁。

(35) 『大正十年青島埠頭年表』、38頁より算出。

(36) 落花生実・落花生油の対欧米市場向け輸出に新規参入するために、1920年代初頭に東和・蜂村・三井・三菱・吉沢・大杉など青島の日系商社は搾油のための最新設備の導入や欧米商店の代理業務提携を行っていた。これについては、柳沢「1920年代前半期の青島居留民商工業」、138-139頁を参照。

表2 1918年および1921年の青島港船積重要貨物仕向地別トン数・割合比較表*

	1918		1921		1918		1921	
	トン数	割合(%)	トン数	割合(%)	トン数	割合(%)	トン数	割合(%)
塩	日本「内地」		釜山・仁川		—	香港		
	147258(79.4)	96454(65.9)	34267(18.4)	25216(15.3)		38707(23.5)		
石炭(淄川)	日本「内地」		上海		—	香港		
	48399(54.3)	66911(57.1)	39086(43.9)	37073(31.8)		4333(3.7)		
落花生実	大阪・神戸		上海		—	広東		
	16218(46.8)	22890(25.1)	12299(35.4)	20842(35.4)		24095(26.5)		
鉄鉱	—		日本「内地」		—		—	
	—		78230(99.9)		—		—	
石炭(博山)	上海		—		—	日本「内地」		大連
	51427(96.2)	34983(62.8)	—			9600(17.2)	2208(3.9)	
鶏卵	日本「内地」		—		—		—	
	543(96.7)	53136(99.6)	—		—		—	
落花生油	大阪・神戸		大連		—		香港	
	16824(51.4)	22975(52.9)	12903(39.4)	7591(17.4)	—		—	
石炭(大崑崙)	—		上海		—		厦門	
	—		19145(81.9)		—		1508(6.4)	
鉱石	—		日本「内地」		—		—	
	—		33599(99.8)		—		—	
葉煙草	上海		大連		—		天津	
	23171(85.2)	22757(77.4)	2816(10.3)	3372(11.4)	—		2353(8.0)	
桐材	大阪・神戸		—		—		—	
	6740(96.1)	23937(87.1)	—		—		—	
コークス	日本「内地」		—		—		大連	
	51165(99.4)	17075(88.4)	—		—		1125(5.8)	
牛肉	門司・下関		ウラジオストク		—		大阪・神戸	
	1413(16.0)	5381(44.2)	2201(24.9)	4370(35.9)	3704(42.0)	1040(8.5)	マニラ	

* 数値はトン、カッコ内の数値はその全体に占める割合(%)。品目は1921年時点で総トン数が大きい順に並べている。

出典：青島守備軍民政部鉄道部埠頭事務所『大正七年青島埠頭年表』1918年、38頁、同『大正十年青島埠頭年表』1922年、70-145頁より算出。

淄川炭においては上海の比重もかなり大きいことから、工業原料・エネルギー原料の分野においても日本勢力圏とより広域の東アジア経済・世界経済との間の競合が看取されることである。

日本統治期を通じて青島港の輸出貿易において、より広域的な東アジア経済、さらには世界経済の比重が次第に増していったことは、1921年の青島港船積仕向地別トン数割合にも示されている(丸カッコ内は1918年の割合)。すなわち、その数値は日本「内地」55.8(59.1)%, 朝鮮4.1(6.0)%, 大連2.7(6.0)%, 上海18.7(24.5)%, 広東5.5%(記載なし), 香港6.4%(0.8)%, ヨーロッパ諸港1.9%(記載なし)⁽³⁷⁾であった。日本「内地」および日本植民地・租借地の比重の大きさは異論の余地はないものの、1918年と比較して広東・香港・ヨーロッパ諸港とより広域的な経済圏との結びつきが強まっていることは否定できないだろう。

上記のような青島経済をめぐる日本勢力圏とより広域的な東アジア経済・世界経済との競合状況

(37) 『大正十年青島埠頭年表』, 146-153頁, 『大正七年青島埠頭年報』, 33-34頁より算出。

は、青島を出港した汽船国籍別トン数割合にも現れている。すなわち、1921年のその数値は、日本籍 65.5 % (88万 1935 トン)、イギリス籍 16.8 % (22万 6352 トン)、米国籍 6.8 % (9万 2331 トン)、中国籍 6.6 % (8万 9434 トン)、フランス籍 1.6 % (2万 2644 トン)であり、また、同年に青島より上海に向かった汽船の国籍別トン数割合では、日本籍 48.7 % (19万 2184 トン)、イギリス籍 35.9 % (14万 1964 トン)、中国籍 7.9 % (3万 1276 トン)であった。上海のような世界経済との結節点においては、その競合がますます激しさを増していたことが看取される。⁽³⁸⁾

4. 結びにかえて

本稿が対象とした 19 世紀末から 1920 年代初頭までの 20 年は、その後に来る世界恐慌を前に世界経済が大きく変容した時期であった。第一次世界大戦以前には、ドイツに代表される重化学工業の発達とともに、工業化の資源となる一次産品の価格が、工業製品に対して絶対的にも相対的にも上昇した。そして、黒田明伸氏が指摘したように、植民地支配下にあったインド・エジプトなどの地域や南米あるいは中国において、工業国向けの第一次産品輸出、それも各地域に特定の品目の輸出が伸長し、それらの地域の農村経済が世界経済への依存度を高めていくことになった。⁽³⁹⁾ まさにその時期に、ドイツ統治期の青島港では、植民地行政によって麦稈真田・落花生などの山東農畜産物の輸出中継地、さらには輸出加工区としての港湾都市形成が図られたのである。第一次世界大戦後になると、ヨーロッパ経済が疲弊したと同時に、インド・オーストラリア・中南米などの植民地や周辺国では輸入代替工業化が促されることになった。⁽⁴⁰⁾ 中国においても、日本がその政治・経済的影響力を強めていくさなか、民族資本による輸入代替工業化の兆しが現れていた。この時期に、青島経済は、ドイツ統治期に形成された山東農畜産物に依拠した輸出指向型工業化に加え、さらに日系資本と中国系資本が対立・競合・依存関係を孕みながらも綿紡績業に代表されるような輸入代替型の工業化が進むことになる。

さて本稿の目的は、まずドイツ統治期から日本統治期への移行期に青島経済の基軸となった二つの工業化、すなわち輸出指向型工業化と輸入代替工業化を支えた青島港の貿易構造の特徴を、ドイツ統治期と日本統治期を比較することによって明らかにすることにあつた。次に、その貿易構造の分析を通じて、青島経済が日本勢力圏・東アジア経済・世界経済とどのような関係にあつたのかを測定することにあつた。以下、本稿の分析の結論と今後の課題について述べたい。

第一に、輸入貿易においては、ドイツ統治期に最大の輸入品目であった綿糸・綿製品の比重が低下し、綿紡績業の勃興などによる輸入代替工業化に応じた工場建設資材・原料輸入が著しく増加し

(38) 『大正十年青島埠頭年表』, 18 頁, 46-54 頁より算出。

(39) 黒田明伸『中華帝国の構造と世界経済』名古屋大学出版会, 1994 年, 228-240 頁。

(40) 石見徹『世界経済史』(東洋経済新報社, 1999 年), 88 頁。

た。当初、木材・セメント・機械類の輸入における日本の優位は明らかであったが、1920年代初頭には資材・原料輸入のいずれにおいても上海の比重が高まることになり、東アジア経済・世界経済の結節点たる上海と日本勢力圏の拮抗が看取される。

第二に、輸出貿易においては、塩・石炭・鉄鉱など工業原料・エネルギー資源の日本への集中的な輸出が明らかである。これは本来、ドイツ植民地政策担当者が当初目指していた資源収奪的な路線であり、日本統治期に多数の商業資本・工業資本が関与したことによってはじめて実行可能となったと言いつても可い。同時に、ドイツ統治期に勃興した輸出加工業が本格化した。その主力輸出品であった落花生実・落花生油の場合、その輸出先はすでに1920年代初頭には日本勢力圏から世界市場へ移行しており、この分野ではドイツ統治期の貿易構造への回帰とも言うべき現象が看取される。

第三に、1920年代初頭には中国経済勢力の成長が貿易構造に反映されるようになったことを指摘しておく。とくに青島―上海・香港間の汽船流通における中国籍船舶の増加は、ドイツ統治期には見られなかった現象である。久保亨氏が華新紡の研究によって、先駆的に明らかにしたように、青島経済における現地経済勢力と日系資本・欧米資本との間には、対立・競争・相互依存・棲み分けといった多面的な関係が存在した⁽⁴¹⁾。今後は、そのような多面的な関係を踏まえた上で、ドイツ・日本統治期、さらには国民党政府統治期・日本再占領期とその支配権力が目まぐるしく変転した青島において、本稿が論じた2つの型の工業化による産業構造の形成と、それに伴う社会変容がどのような様相を見せたのかが明らかにされる必要があるだろう⁽⁴²⁾。

(千葉大学公共研究センター・COEフェロー)

(41) 注3の文献を参照。

(42) 橋谷弘氏は、日本の植民地都市と開発途上国の都市との間に共通性を見だし、日本の植民地支配下にあった都市にも、工業化に先行した「過剰都市化」とそれに伴う「非公式部門」が存在したことを指摘し、植民地都市における産業構造と都市空間における支配構造を分析している。橋谷弘『帝国日本と植民地都市』(吉川弘文館、2004年)、とくに「支配の構図」、48-109頁参照。本稿に即して言えば、今後、第2節で取り挙げた青島における都市化現象と第3節で分析した貿易構造をつなぐ作業に取り組んでいく必要がある。