

横浜開港150年の歴史

— 港と税関 —



横浜税関

はじめに

横浜港は、国内の他の主要な港のように江戸時代に上方を中心とした国内流通経済の一翼を担いながら発展してきたものではなく、幕末の開国騒ぎの中で、横浜という海辺の小さな村に、幕府によって唐突かつ人為的に、それもかなり強引なやり方で開設された港である。しかも出島時代の長崎とは異なり、貿易や通関の主導権を幕府ではなく外国の側に相当程度握られ、その1世紀半にわたる歴史の約3分の1を不平等条約の下でその重圧にあえぎながら過ごすことを余儀なくされた港である。

しかしいったん港が開かれると、横浜という地は我が国貿易の一大中心地となり、外国の文明が真っ先に流入する最先進の地となった。もとよりその道は平坦とばかりは限らず、数十年に及ぶ粘り強い交渉を経て不平等条約の撤廃にこぎつけた後も、恐慌、震災、戦火に見舞われるなど幾たびも壊滅的な打撃を蒙った。そのいずれの災厄をとっても、今日の私たちであれば到底耐え難いようなマグニチュードを持つものであった。しかし私たちの祖先や先輩諸氏はそうしたたび重なる災厄にもかかわらず、強靱な精神力をもって降りかかる厳しい試練に耐え抜き、横浜の地を、そしてこの横浜の港を見事に復活させ、今日の輝かしい繁栄をもたらしたのである。これは驚きを超えて、ほとんど奇跡と言ってもよいぐらいのものである。

当横浜税関も横浜の開港以来の長い栄光と苦難の歴史を港と共に歩んできた。かつては新港埠頭を建設するなど、港づくりの面で中心的な役割を果たしたこともあった。税関の仕事は貿易の発達段階やそれぞれの時代背景に応じて幾多の変遷を重ねてきたが、いつの時代にも税関は横浜港と運命共同体の関係にあった。そしてそのことは、今日においてもなお変わってはいない。

ここでは、そうした横浜港の発展と横浜税関の歴史を開港当時にまで遡って振り返ってみたい。先人の苦労の跡を辿ることを通じて私たちは現在の私たちのあり方をより客観的にとらえることができるし、そうした客観化を通じてこそ私たちは将来のあるべき姿についての洞察を得ることもできる。歴史を学ぶことは単に過去を懐しむという以上の意味を有するのである。そうした意味で、本冊子がこれを手にする方々にとって将来の横浜港のあり方を考えるうえでの何がしかの御参考になることを心から願う次第である。

ところで、本冊子は昨年5月に発行した「横浜港の発展と税関の歴史」を大幅に加筆修正したうえで、タイトルも開港150周年にちなんで表題のように改めたものである。内容については、港湾に何らかの形で関わっておられる方々を念頭に置いて、港と税関に関わる事柄をなるべく広くカバーするよう努めたが、逆にその分、一般の方々にはなかなか御理解いただきにくい箇所も随所にあると思われる。御寛恕を乞うほかないが、せめて第1章、第2章の主要箇所だけでも御一瞥いただければと思う。

本冊子の作成と今般の改訂にあたっては、横浜税関の調査統計課及び企画調整室の諸君の力に負うところが大きかった。彼らの協力と貢献がなければそもそもこの冊子をこういう形で世に出すことはできなかつたであろう。また執筆にあたっては、「税関百年史」「横浜税関百二十年史」をはじめ、数多くの文献を参考にさせていただいた。調査統計課及び企画調整室の諸君の労をねぎらうとともに、大変貴重な文献を執筆された諸賢・諸先生方に対し、ここに心から感謝の念と敬意を表することとしたい。なお、本冊子の内容については、十分に吟味をしたつもりではあるが、なお思い違いによる誤りや調査不足の点が多々あるかもしれない。読者の皆様のご叱正を乞う次第である。

(本冊子の文中、意見にわたる部分は執筆者の個人的見解にすぎないことをあらかじめお断りしておく。)

平成19年7月

横浜税関長

谷川浩道

目 次

第 1 章 ゼロからの出発と対外不平等の半世紀

第 1 節	安政の五か国条約	1
(1)	条約の締結	1
(2)	ハリスとの交渉経緯	1
(3)	貿易に関する取決め	3
第 2 節	横浜港の開港と神奈川運上所の設置	3
(1)	横浜開港の経緯	3
(2)	横浜開港場の建設と神奈川運上所の設置	5
第 3 節	開港後の貿易と経済	7
(1)	国内経済への影響	7
(2)	五品江戸廻送令	8
(3)	幕末動乱の中での対外譲許	10
(4)	明治期の貿易・経済	10
第 4 節	開港当時の神奈川運上所の業務	11
(1)	入出港時の業務	11
(2)	初期の通関手続	12
(3)	保税制度の萌芽（借庫制度）	13
(4)	臨時開庁制度の始まり	14
(5)	明治政府の成立と税関	14
第 5 節	対等な貿易取引を求める横浜商人の動き	15
(1)	貿易取引の形態	15
(2)	初期の外国商人	17
(3)	横浜商人の団結	18
(4)	横浜生糸検査所の設立	20
第 6 節	港湾関係業務の発展	20
第 7 節	関税自主権の回復と近代的税関制度の確立	21
(1)	関税自主権回復のための努力	21
(2)	関税関連法規の整備	22
(3)	監視取締手段の整備	23
(4)	適正通関確保へ向けての前進	23
(5)	保税制度の確立	23
第 8 節	新港埠頭の整備	25

第 2 章 京浜工業地帯の発展と相次ぐ試練の半世紀

第 1 節	資本主義の発達と動揺	30
(1)	京浜工業地帯の誕生	30
(2)	第一次世界大戦と戦後恐慌	31

第2節	関東大震災とその深刻な後遺症	33
(1)	関東大震災の発生	33
(2)	神戸港の発展と鈴木商店	34
(3)	昭和金融恐慌	35
(4)	世界恐慌と日中戦争・太平洋戦争への突入	36
(5)	生糸の地盤沈下と近代工業の発展	36
(6)	東京港の開港と京浜港の誕生	37
第3節	港湾行政の一元化とその後の税関史	38
(1)	港湾行政の一元化	38
(2)	戦時統制下の貿易と税関	38
(3)	税関の再開	38
(4)	東京税関の独立	39
第4節	戦災と大規模接收	39
(1)	空襲により焦土と化した横浜	39
(2)	米軍による港湾施設・市街地の接收	41
第5節	戦後復興と港湾管理者問題	42
(1)	戦後の復興期	42
(2)	港湾法の制定と港湾管理者問題	42

第3章 戦後高度成長と近年における国際化の進展

第1節	戦後の我が国経済と貿易	47
(1)	高度成長期の産業	47
(2)	コンテナ船時代の到来と埠頭の整備	47
(3)	ニクソン・ショック、石油危機と高度成長の終焉	48
(4)	プラザ合意と前川レポート	49
第2節	戦後の横浜の経済と貿易	51
(1)	高度成長期以降の横浜港及びその周辺の状況	51
(2)	横浜港の主要貿易品目の変遷	53
(3)	横浜港の主要貿易相手国の変遷	54
(4)	横浜港の国際競争力とスーパー中核港湾	56
第3節	戦後の関税政策と税関行政	56
(1)	関税法規の近代化	56
(2)	多角的貿易交渉の進展と自由貿易協定・経済連携協定	57
(3)	戦後の密輸取締りと適正通関の確保	58
(4)	国際物流の進展に伴う通関手続の迅速化	63
(5)	保税行政の効率化	67
(6)	適正かつ公平な課税の実現	67
(7)	新たな政策課題への対応	69

おわりに	81
------	----

編 著 者 : 谷川 浩道

編集協力者 : 安部 勝
(五十音順) 大橋 洋一
大淵 達夫
菊池 正二
木原 尚子
桜井 和仁
下村 静
関 幸恵
高見 和宏
田汲 直貴
柳岡 順子
山内 正智

第1章 ゼロからの出発と対外不平等の半世紀

第1節 安政の五か国条約

条約の締結

安政5年(1858)、徳川幕府はアメリカをはじめとする欧米各国との間で次々に通商条約を締結した。翌安政6年(1859)には横浜、長崎、箱館(函館)の3港(注1)が開港し、それぞれの港に税関の前身である運上所が設置された。

日米修好通商条約は14か条の条文から成り、公使の江戸駐在、領事の開港地駐在、神奈川・長崎・新潟・兵庫の開港、江戸・大坂(大阪)の開市、自由貿易、協定関税制、領事裁判権(注2)、外国人居留地の設定等に関する規定が設けられた。また条約に付属する文書として貿易章程が定められ、輸入税及び輸出税の具体的内容や通関手続等について規定された。同条約に続き、同じ年にオランダ、ロシア、イギリス及びフランスとの間にも同様の条約(いわゆる「安政の五か国条約」)が締結され、その後、さらにプロシア、ポルトガル等とも同様の条約が締結された。これにより我が国は急速に開国への途を歩むに至ったが、これらの条約は、外国人に居留地内での領事裁判権を認め(治外法権の付与)、関税についても我が国に税率の決定権を与えず、外国と相互に協議して定める協定関税制を採用し(関税自主権の欠如)、しかも片務的な最恵国約款(注3)が付されているという極めて不平等な内容を抱えていたので、後に述べるように(21頁の第7節 参照)我が国外交は、これらの不平等が撤廃される明治の末に至るまで、大変な重荷と苦痛を抱え続けていくことになるのである。

ハリスとの交渉経緯

ハリスとの信頼関係

ところで、開国と言えば、多くの方々はペリー(Matthew Calbraith Perry, 1794~1858)を思い出し、ペリーと言えば、黒船の来航や砲艦外交(gunboat diplomacy)といった言葉を思い起こされるであろう。確かに鎖国日本は外国、なかならずアメリカの軍事力によってその扉をこじあけられたと言ってよい。次の有名な狂歌は、黒船の来航にあわてふためくその当時の日本人の様子を實に見事に描写している。

「泰平のねむりをさます正(上)喜撰^{じょう}たった四はいで夜もねられず」

ここで上喜撰というのは上質な茶の銘柄であり、それを飲むと神経が高ぶって眠れない。言うまでもなく、これを蒸気船(=黒船)にかけているわけである。

このような騒ぎのうちに安政元年(1854)、ペリーによって力づくで結ばされた日米和親条約に比べて、その4年後(安政5年)の日米修好通商条約は、かなり平和友好裡に締結交渉が進められた。アメリカ側は下田駐在総領事のタウンゼンド・ハリス(Townsend Harris, 1804~78)が代表をつとめ、幕府側は積極開国論^{きよく}を唱える論客・岩瀬忠震(文政元年(1818)~文久元年(1861))と交渉力に優れた井上清直(文化6年(1809)~慶応3年(1867))(注4)が全権委員に任じられた。双方の代表は、時には相手方と厳しく対立することはあっても、お互いを深く信頼し合いながら条約の締結交渉を進めたのである。

ハリスは最初から、幕府に対して日本が貿易をすることの利を説くとともに、イギリスの侵略性・危険性を強調し、イギリスがやって来る前にアメリカと平和的・友好的な条約を締結した方が得であると持ちかけた。確かに当時のイギリスはアヘン戦争(1840~42)

で清を食い物にし、続くアロー戦争（1857～60）でも清をどんどん不利な状況に追いやっていった。インドではセポイの乱（インド大反乱。1857～59）が契機となってムガル帝国が廃され、イギリスによる植民地化が完成しつつあった。

ハリスは、アメリカはイギリスのような領土的野心を持っていないことを強調し、その証として条約の交渉過程で日本側に有利になるような条件をあえて持ち出した。例えば条約第2条には「日本国と欧羅巴中の或る国との間に差障起る時は日本政府の囑に応じ合衆国の大統領和親の媒と為りて扱ふべし」という規定があるが、これは、日本とヨーロッパのある国との間に差し障りが起きたときには、アメリカが日本のために仲をとりもってやりましょうという意味であり、アメリカの日本に対する好意のあらわれであった。また、条約第4条には「阿片の輸入厳禁たり」という規定があるが、これもハリスの側から持ち出したものであった。ハリスはアヘン問題を利用して幕府のイギリスに対する警戒心と反発心をかきたて、アメリカを信頼すべきパートナーとして売り込むことによって条約締結交渉を自分の方に有利に運ぼうとしたのである。さらに、貿易章程には輸出入品に対する関税率が規定されているが、これはハリスが日本側の言い値（主要輸入品目に対して12.5%）より高い関税率（20%）を提示して日本により多くの関税収入を得させようとしたためである。

このようなハリスの交渉態度について、幕末・明治のイギリス外交官アーネスト・サトウ（Ernest Mason Satow, 1843～1929）は次のようなイギリス人ならではの見解を述べている。

「アメリカ人は、こうした古い時代の受難（当方注 独立戦争）をよく覚えていたので、世界空前の大貿易と大海運を擁する強国（訳者注 イギリス）に対抗しがたい諸国に対しては、自然同調する念が強かった。そして、独立権を守ろうとする東洋の諸国民に同情を寄せると共に、これらの国々と親しく交際しておけば、通商上の特権を得る上に少なくともイギリス人と同等の資格を得ることができるものと信じていた。この通商上の特権については、アメリカ人はイギリス人に劣らぬ関心を有していたのである。」（アーネスト・サトウ著、坂田精一訳「一外交官の見た明治維新」より）

国際法に無知だった幕府

ところでこれに対して、アメリカがそのように日本に対して好意的であったとするならば、幕府は後々になって自国を大いに苦しめる不平等な条約を何故にそのアメリカと締結してしまったのかということが疑問に思われてくる。そしてそれは確かにもっともな疑問であろう。この点については、やはり幕府にとってはアヘン戦争以降のアジアの政治情勢が大きな心理的圧迫要因となったであろうし、そもそも外国の軍勢力・腕力というものが背景になかったならば、我が国が開国を迫られ、不平等な内容の条約を締結させられるというようなことはなかったであろうと考えられるのである。

ただ他方で、幕府側が国際法についておよそ無知だったという事情も考慮に入れなくてはなるまい。通商条約で規定された事項のうち、領事裁判権（治外法権）、協定関税制（関税自主権の欠如）、片務的最恵国待遇などは我が国に著しい不平等を強いるものであったが、交渉の過程においてこれらはほとんど議論の対象にならなかった。これは、要はそれらの重要性について幕府の側に認識がなく、問題意識が全くと言ってよいほど欠如していたからであると言うほかはない。

これらのうち領事裁判権の問題については、既に日米和親条約第4条に、難破船員あるいは在日アメリカ人は、他の国におけるのと同様に自由に拘束されることなく、公正な法律（「正直の法度」）に服するべきであるとの規定があり、それをハリスがさらに一歩推し進めた日米協約（安政4年（1857）締結。下田協約ともいう）第4条には「日本人、亜米

利加人に対し法を犯す時は、日本之法度を以て日本司人罰し、亜米利加人、日本人へ対し法を犯す時は、亜米利加之法度を以て、コンシユル・ゼネラール或はコンシユル罰すべし」というように領事裁判権が明確に定められていた。現に幕府の方でも、外国人の裁判を我が国の役人がやるなどというのはとても面倒なことだから、御免を蒙りたいというぐらいの考え方であったようであり、交渉の過程ではこの点についての議論はほとんどなされずにハリスが出した原案のとおり決定された。また、アメリカに一方的に最恵国待遇を与える片務的最恵国待遇についても日米和親条約第9条にこれを定めた規定があったが、通商条約の草案にはこれを双務的なものとする条項があったにもかかわらず、幕府はハリスに輸出税の賦課を認めさせるのと引換えに、日本に対してアメリカの側から供与されるべき最恵国待遇に係る規定をあっさり放棄してしまった。さらに協定関税制についても、幕府の側に何ら問題意識がなく、やすやすとこれを通してしまったのである。

こうした経緯も考慮に入れると、ハリスは、イギリスならばこういう条約にしたであろうという不平等な内容の条約案をベースにしつつ、そこにアメリカならではの「好意」をもって少しだけ味つけをしたということであろう。

貿易に関する取決め

さて、条約のうち貿易に関する部分についてここで若干触れておきたい。

条約の締結交渉では、どの港を開港するか、江戸・大坂に外国人を住まわせるかなどといった問題のほかに、会所貿易か自由貿易かということが大きな問題となった。当初幕府側は、開港場に広い場所（交易場）を設置して内外人一同が品物を持ち寄り、互いに入札して取引をする（居宅では取引をしない）という貿易仕法を主張した。これは従来長崎で行われてきた奉行所支配下の会所を通じる貿易取引のやり方に若干の変更を加えたもので、既に安政4年（1857）の日蘭追加条約及び日露追加条約（注5）でもオランダ及びロシアに対して承認されていたものであった。ところがこれに対し、ハリスは取引に対して役人が直接に介入することを嫌い、税金さえ払えば商人がどこでも自由に取引できるようにすべきであるとの主張を強硬に行った。このハリスの決然たる態度が効を奏し、彼の唱える自由貿易論が交渉のかなり早い段階であっさり勝ちを収めた。

関税に関しては、前述のように、条約に付属する文書である貿易章程で定められた。その中で関税率については、輸入品のうち金銀、家財等は無税、食料、船具、石炭等は従価5%、酒類は35%、その他は20%、輸出品はすべて従価5%とされた。関税率以外の部分はすべてハリスの案どおりとなった。貿易章程は、後の関税法及び関税定率法に相当するものであるが、関税率が慶応2年（1866）の改税約書により引き下げられたことなどを除くと、明治後期に条約の一部改正がなされて関税法等の法律が制定されるまでの実に約40年間（税率に関しては約50年間）、関税法規範として機能することになるのである。

第2節 横浜港の開港と神奈川運上所の設置

横浜開港の経緯

岩瀬忠震の横浜開港論

安政元年（1854）に締結された日米和親条約の定めに基づき、下田駐在総領事としてハリスが来日し、幕府との間で通商条約の締結に向けて交渉を行ったが、ハリスの条約草案では、既に開港している下田と箱館のほか、大坂・長崎・平戸・京都・江戸・品川を開港・開市すること（ただし下田は江戸・品川の開港後閉鎖）が提案されており、神奈川あるいは

は横浜は開港の候補地には含まれていなかった。

ハリスとの交渉に先立ち幕府の側では老中首座・堀田正睦^{まさよし}(文化7年(1810)~元治元年(1864))に外国事務取扱いを命じ、外務専任の閣老としていたが、この堀田に対して横浜開港を求める開明的な意見書を提出したのが貿易取調御用を命じられていた目付・岩瀬忠震(後に外国奉行等を歴任)であった。岩瀬はこの意見書の中で横浜開港を主張し、大坂開港は絶対に避けなければならないとした。大坂は地理的にみて水陸両面における交通の要衝で、我が国の商業の中心地であった。ここを基盤に全国の利権の7、8割を上方商人が握っていたが、岩瀬は、これに外国貿易の利が加わると、江戸をはじめ全国が衰退し大坂だけが繁栄するのではないかと懸念し、むしろ、江戸から適当な距離にある横浜を開港して、全国の輸出品を江戸に輸送し外国からの輸入品は江戸を通じて全国に配給するというシステムによって、全国の利権を江戸に集中させ幕府の権力を強めるべきであると主張した。岩瀬は明言していないが、大坂には西国雄藩の蔵屋敷が数多く存在しており、上方にいったん外国との貿易を許すと、これら西国雄藩が勝手に貿易に乗り出して、その動きにますます手がつけられなくなるということを懸念していたものと思われる。

岩瀬は条約締結に際しては幕府側の全権委員の一人として対米交渉にあたり、その結果、日米修好通商条約には神奈川の開港が明記された。ただしその際、幕府としては横浜も含めて「神奈川」と表現したつもりであった。条約上、単に「神奈川」とのみ表現されたのは、幕府の側で「神奈川・横浜」という煩雑な表現を避けようとしたためであるとみられる。

横浜開港へ向けての幕府の決断と各国の抵抗

ところで、条約を締結して幕府が実地に調査すると、神奈川湊は遠浅(注6)で良港としての条件を備えていないうえに、神奈川宿付近(注7)は台地と海にはさまれた地形で外国人居留地等を開設するだけの広さがなかった。さらに東海道沿いにあり交通の要衝であるため取締り上問題があることから、幕府は神奈川宿ではなく横浜村を開港場として選定した(注8、9)。実際、当時の幕府の懸念は当たり、後に神奈川宿に近い東海道沿いの生麦村で生麦事件(文久2年(1862))が起きることになる。

しかし当時、神奈川宿が開港場になると思っていたハリスら各国代表は、交通の便の悪いそのような僻村の横浜が開港場となることに猛然と反発した。彼らは横浜で行う貿易の発展性に疑問を持たただけでなく、横浜が出島化することについても強く警戒した。長崎の出島が外国人にとってオランダ商館を半軟禁状態に置く極めて悪名の高い存在であったことから、各国の外交団は、横浜の町づくりが第二の出島を目指すものではないかという疑念を抱いたのである。

ハリスは自身の著書「日本滞在記」でも「神奈川は繁栄する町の様相を呈している。(中略)江戸が一番近い港であり、江戸が外国貿易のために開かれるときには、非常に大切な場所となるに相違ない」(安政4年10月12日の記録。なお、新暦では1857年11月28日)と記し、神奈川宿に多大の期待をかけていた。それだけに、神奈川宿に代えて横浜村が開港されることに大いに腹を立てたのである。イギリスの外交官サトウ(前出)によれば、その後ハリスは横浜開港は約束違反であるとして領事の駐在を拒み、「自身もあくまでも反対をつづけて一步も横浜の地を踏まずに日本を去り、自分の誓いを貫いた」ということである(アーネスト・サトウ著「一外交官の見た明治維新」より)。

では、神奈川か横浜かということが条約の締結交渉の過程で全く明らかにされていなかったのかというと、そうではないようである。幕府側から神奈川を持ち出したとき、ハリスが「横浜村も神奈川湾の中にあるのだから、同じく開かれるべきである」と述べたのに対し、幕府側は「そのとおりにこれあり候」と明確に答えており、その点については両者

の間に争いはなかった。ただ、ハリスが当然のこととして神奈川湊がメインの港として開港され、横浜は付け足しで開かれるぐらいに思っていたところ、案に相違して幕府が横浜だけを開港場として選定してしまったものだから話がこじれてしまったということであろう。こうして幕府は、ハリスらの合意が得られないまま一方的に横浜開港の準備を進め、強引かつなし崩し的にこれを既成事実化してしまった（注10）。

開港日の設定

アメリカ、オランダとの条約では開港日は安政6年6月5日（新暦1859年7月4日）と定められた。その日はアメリカの独立記念日である。イギリス、ロシアとの条約では6月2日（新暦7月1日）、フランスとの条約では7月17日（新暦8月15日）とされた。当時のフランスはナポレオン3世による第二帝政期であり、この日は皇帝の誕生日として国民的な祝典が行われる日であった。このように条約上は様々な開港日が設定されたが、実際には、最恵国約款によって6月2日（新暦7月1日）が開港日とされた。

開港の当日、記念の行事は何一つなかったというが、翌万延元年（1860）からは記念行事が行われるようになった。明治41年（1908）までは6月2日が記念日であったが、42年（1909）からは7月1日に変わり、昭和3年（1928）になって再び6月2日に戻された。

横浜開港場の建設と神奈川運上所の設置

神奈川奉行所の中核的機関としての運上所

横浜の開港を控えて、幕府はその準備を行わせるために水野忠徳、村垣範忠、堀利熙、酒井忠行及び加藤則著の5名を外国奉行（安政5年（1858）7月に海防掛を廃止して新設）に任命し交替で神奈川に出張させていたが、繁忙のため、そのうちの2名を常駐させるようになった。神奈川奉行が正式に設置されたのは開港直後の安政6年（1859）6月4日であり、当初は外国奉行との兼任であったが、翌年には専任制に切り換えられた。神奈川奉行の下には地域（横浜、生麦、鶴見等の9町村）の政治・警察上の事務を取り扱う戸部役所（現在の神奈川県立図書館付近に所在）と外交・通商上の事務を取り扱う神奈川運上所（現在の神奈川県庁本庁舎所在地）とが置かれた。もとより神奈川奉行の本来の設置目的は対外関係の円滑な処理にあったので、奉行所の職務内容や陣容は運上所が中心であった。運上所では、今日の税関が行っている業務のほか、艦船の入出港手続、洋銀両替、各国領事との交渉や外国人の取締りなどの幅広い任務に従事した。特に軍事力を背景に強圧的な態度をとる各国領事との外交交渉や一部の山師的な悪徳外国商人が引き起こす貿易上のトラブルの処理は、不平等条約というハンデを背負っている運上所にとっては大変に厄介な問題であった。

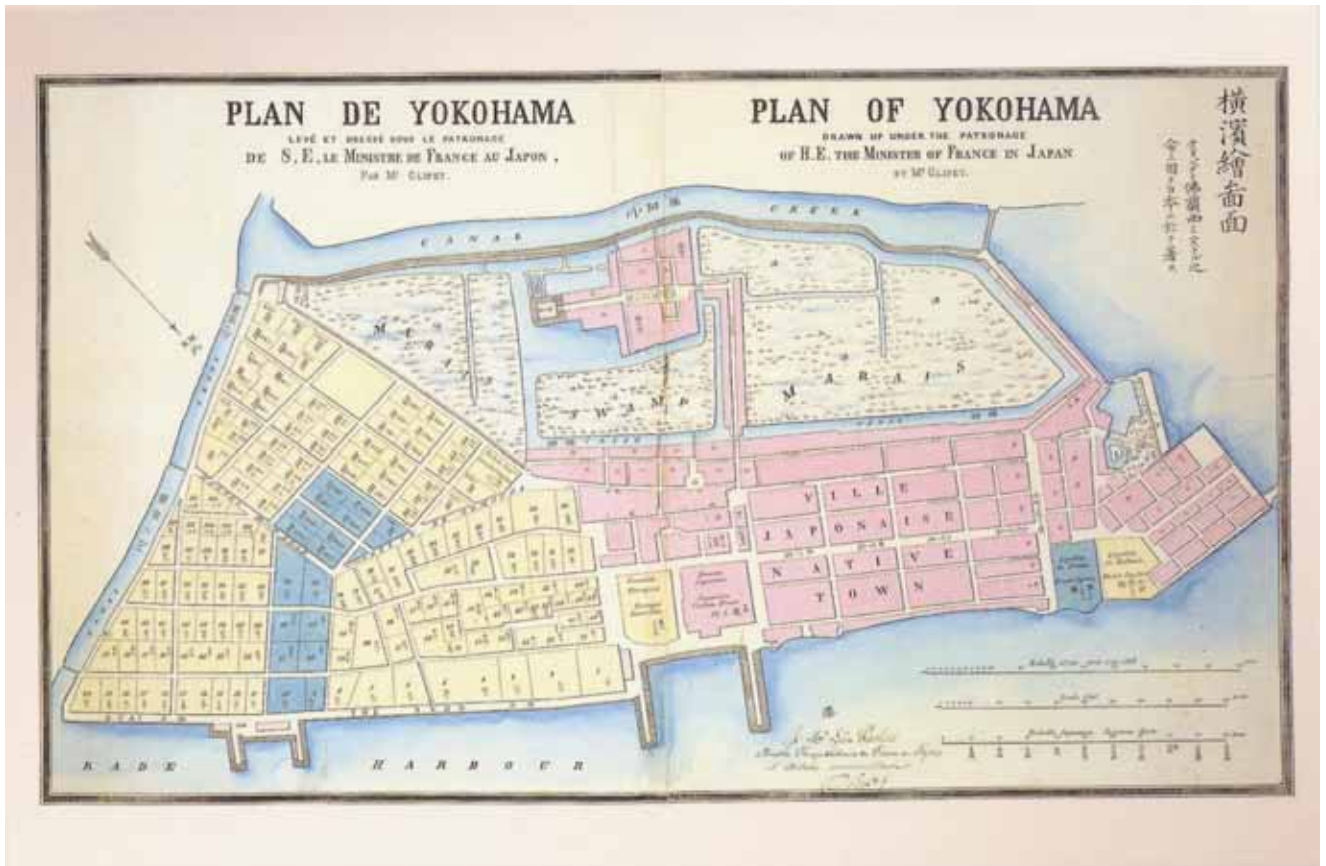
開港場の建設

横浜開港場の建設は開港までの約3か月のうちに突貫工事で進められ、波止場、運上所、役宅、道路、橋などが急ピッチで造成された。運上所の庁舎や関連施設は横浜開港場の中心付近に設置・整備され、さらに運上所の海側の東西2か所には長さ109m、幅18mの石積みの波止場が築かれた（注11、12）。また、運上所をはさんで西側（資料1の地図では右側）に日本人居住地、東側（同じく左側）に外国人居留地が形成された。造成した土地は商人たちに賃貸された。その時期の様子について、日本に着任したばかりのイギリス総領事ラザフォード・オールコック（Rutherford Alcock, 1809～97。後に公使）は、開港場が「人の住まぬ湾のはしの沼沢から、魔法使いの杖によって」忽然と現れた、と表現している（「大君の都」より）。

こうして安政6年6月2日（新暦1859年7月1日）横浜は無事開港し、同時に運上所

(資料1)

横浜最初の本格的実測図(慶応元年(1865))



赤色部分が日本人居住区、黄色が外国人居留地、青色はそのうちフランス人の借地(出所)「横浜繪圖面(フランス人土木技師M・クリペ製作)」(横浜開港資料館所蔵)

も仕事を始めたのである。初めて入港してきた船はアメリカのハード商会所属のワンダラー号(176トン)であった。この船は6月1日には横浜に到着していたが、6月2日を待って入港手続を行ったという。

開港当初の横浜に出店した商人は、幕府から半強制的に出店させられた三井八郎右衛門などの江戸の豪商や、関東甲信越等から新しい取引機会を求めて出て来た在方商人などであった。後者の中には投機的な商人も多く、相場の変動等によりかなり多くの者が破綻して早々に横浜から撤退していった。開港場にはそのほか、雑貨小売商や技術者・職人など様々な職業を有する人々も集まって来た。

ところで、条約上は「其居留場の周囲に門墻もんしょうを設けず出入自在にすべし」ということであつたが、開港直後に攘夷の志士による外国人殺傷事件が相次いで起こったため、間もなく開港場に通ずる道には関門が設けられるようになった。さらに、翌万延元年(1860)には開港場を防衛する観点から周囲の河川を延長して新たに運河が開削された。例えば元町や山手のあたりはもともとは陸続きであつたが、運河が開削されて切り離された。このような一連の工事により横浜開港場は周囲を河川や運河に囲まれ、あたかも長崎の出島のような観を呈するようになった。開港場と周辺地域の間には何本もの橋がかけられ、それぞれの橋のたもとには関門番所が設けられた。後に、その内側が「関内」、外側が「関外」と呼ばれるようになった(関門番所は明治4年(1871)に撤去)。

横浜開港と井伊直弼

幕末外交において華々しく活躍した開明派の岩瀬忠震らであるが、將軍継嗣問題も絡み、

極めて保守的な考え方の大老・井伊直弼(文化12年(1815)~安政7年(1860))により、条約締結後、次々に左遷され(安政の大獄)開港時においてその地位を保っていたのは、開明派の中でもどちらかといえば保守的な水野忠徳(注13)らわずかを数えるのみであった。

ところが、その井伊直弼が横浜開港時の幕閣の最高責任者であったことから、旧彦根藩士らは井伊を横浜開港の恩人であるとして明治15年(1882)頃からその銅像を造立する動きを見せていた。市の有力者などからも助力の申し出があったようであるが、これを断って旧藩士らだけで造立し、開港50周年を記念して明治42年(1909)、銅像の除幕式を行った。

この除幕式の挙行にあたっては一波乱あった。当時の県知事・周布公平すふの父が長州の周布政之助(文政6年(1823)~元治元年(1864))であったことから、関係者は式の中止を要請したが、旧藩士らがこれを強行。しかし翌日には銅像の首が切り落とされるという事件があった。

大正3年(1914)には、庭園、銅像などの一切が横浜市に寄贈され、一帯は掃部山公園かもんやまと名付けられた。ところが昭和18年(1943)になると、戦時中の金属回収のため銅像そのものが取り払われた。その際、勅許を得ずして通商条約を調印し、安政の大獄を起こして吉田松陰をはじめとする勤王の志士を多数殺した悪逆無道の間人であるという評価も加えられたようである。

現在の銅像は、開港100周年の記念行事の一つとして昭和29年(1954)に再建されたものである。

第3節 開港後の貿易と経済

国内経済への影響

商品経済全体の活発化と一部地域・産業への打撃

開港後の横浜は急速な勢いで貿易港としての町並みを整え、貿易額も開港2年目(万延元年(1860))には全国の約7割、その後も明治を迎えるまで約8割を占め、我が国最大の貿易港となった。

横浜港のシェアが高かった理由としては、日本の政治の中心であり一大消費地である江戸、生糸の主要産地である関東・甲信、茶の産地である静岡を背後に有していたという立地条件の有利性が挙げられる。

当時の主要輸出品は、生糸、茶、銅類等であった。特に生糸は横浜港の発展に大きく貢献した品目で、昭和16年(1941)まで実に82年間連続で横浜港の輸出品目第1位を占めた。当時、世界における最大の生糸消費地はヨーロッパであったが、蚕の病気が長期間蔓延したため、生産量が落ち込んでいた。さらに、最大の輸出国であった清からの輸出量が、アヘン戦争や太平天国の乱(1851~64)の影響により減少していた。丁度その頃開国したばかりの日本で高品質の生糸が手に入るのことがわかり、外国商人は不足する分を日本からの輸入に求めるようになった。生糸が外国商人の関心商品であることに気付いた日本商人たちは、全国で生産された生糸の大部分(約8割)を買い占め、外国商人を通じて横浜港から輸出した。多くの生糸商人たちが横浜に集まり、原善三郎(文政10年(1827)~明治32年(1899))、茂木惣兵衛(文政10年(1827)~明治27年(1894))ほか数多くの商人たちの活躍により横浜港は発展していった。

一方、主要輸入品は、欧米産の工業製品である綿織物、毛織物等であった。もとより当

時の輸入品は、「舶来品」という言葉にそのニュアンスが込められているように、日本人にとっては文明そのものの輸入でもあった。

開港によって我が国全体の商品経済も活発化した。特に輸出産業が発展し、当時の主要輸出品である生糸、茶は、技術の改良もあって生産が大幅に増大していった。

反面、この時期には、貿易の拡大によって打撃を受けた地域や産業もあった。生糸を扱う商人が輸出のために買占めを行ったことにより、織物の原料である糸の価格が高騰し、桐生、西陣、博多、八王子、秩父等の絹織物業は不振に陥った。特に文久3年(1863)は大霜害があった年で、繭の収穫が半分くらいになってしまったことも桐生、西陣等の不振に拍車をかけた。また、機械生産による安価な綿織物がイギリス等から輸入されることによって、下野真岡、武蔵塚越(現在の埼玉県蕨市塚越)、足利、河内等の綿織物業も不振に陥った。

洋銀両替問題と金貨の海外流出

開港後間もなく、通貨問題が我が国の経済を混乱させた。通商条約には「外国の諸貨幣は日本貨幣同種類の同量を以て通用すべし」「双方の国人互に物価を償ふに日本と外国との貨幣を用ゆる妨なし」「日本人外国の貨幣に慣ざれば開港の後凡一箇年の間各港の役所より日本の貨幣を以て亜米利加入願次第引換渡すべし」(以上は日米修好通商条約第5条)との諸規定があり、また金貨・銀貨の輸出も認められていた。そこで運上所ではハリスとの下田以来の交渉に基づき、外国人が持ち込む洋銀(メキシコ銀)1枚につき一分銀3枚の比率で両替に応じた。ところがこれは市場での実勢(洋銀1枚に対し一分銀2枚)に比べ洋銀を持ち込む側に有利な比率であったので、外国商人のみならず外国の官吏や軍艦の乗組員までもが大量の洋銀を運上所に持ち込み、交換差益を得た。

それに加え、当時の日本では金1に対し銀は約5という交換比率であったが、諸外国では金1に対し銀が約15というのが相場であった。これは、国際的に見て日本の銀が金に対して割高であり、逆に金が銀に対して割安であったことを意味する。運上所で有利な条件で大量の一分銀を取得した外国人は、これを用いて国際相場に比べ大幅割安の日本金貨を大量に取得し、それを海外に持ち出すことによってさらに巨額の交換差益を懐にすることができたのである。これはまさに濡れ手に粟であった。こうして海外に流出した金貨は10万両以上にものぼったという。

さすがの外国も、ハリスやオールコックがこれでは貿易の正常な発展が損なわれてしまうと憂慮し、幕府に金貨の改鑄を行うべきであるとの意見書を提出した。そこで幕府は万延元年(1860)金貨の品質を大幅に低下させる改鑄(万延貨幣改鑄)を行って事態の悪化を防止した。

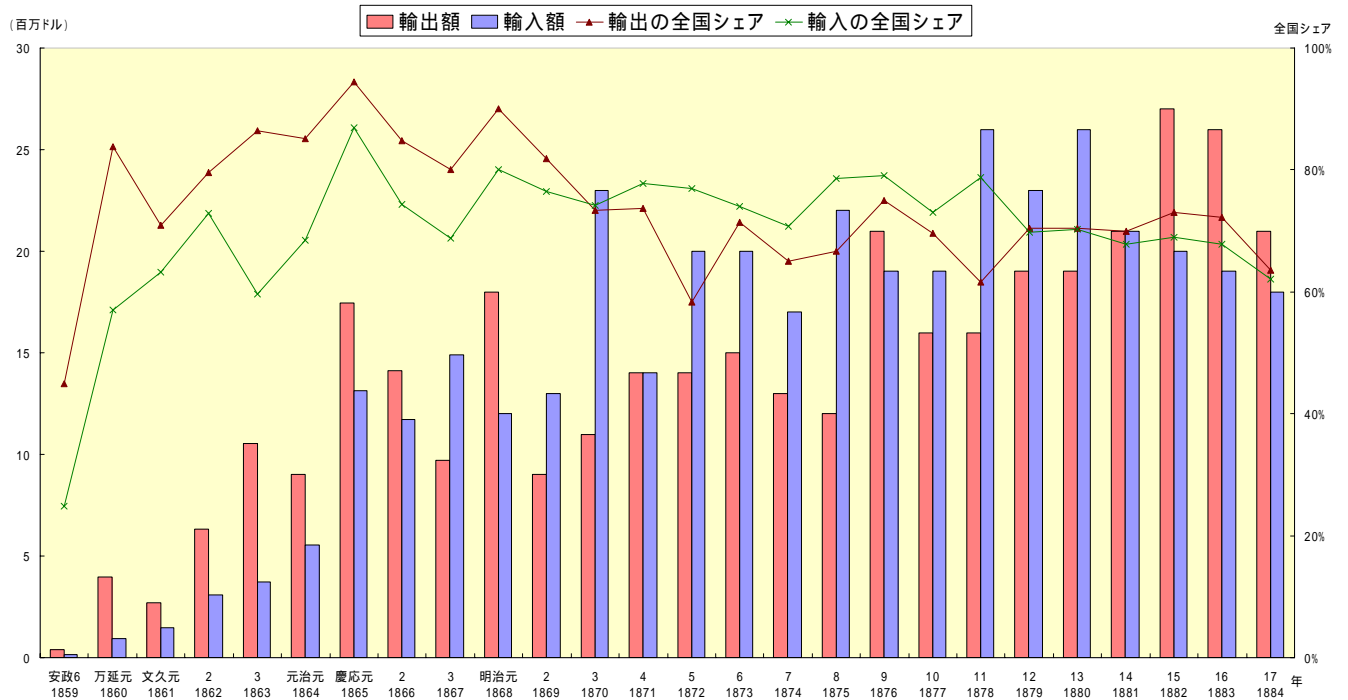
しかし、これによって貨幣の実質価値が下がり物価の上昇に拍車をかけたので、庶民の生活はますます圧迫された。そのために人々の外国貿易に対する反感が強まり、攘夷運動が激化していく大きな要因ともなった。

五品江戸廻送令

貿易商が生糸等の集荷に力を注ぐことによって輸出は急速に拡大したが、生産技術がいまだ発展途上であったため、需要の増大に供給が追いつかなかった。こうした需給のアンバランスが価格の急騰を招き、それが他の商品へも波及して全般的に物価が騰貴し、庶民の生活不安が増大していった。さらにこれに拍車をかけたのが前述の通貨問題であった。このような事態は我が国の経済界のみならず、封建体制全体をも揺るがしかねないものであったので、幕府は何とかして貿易の発展を抑えようとし、開港の翌年の万延元年(1860)

(資料2)

開港～明治17年(1884)の横浜港の貿易額



(出所) 在横浜英国領事作成の「英国領事の報告」

には早くも、雑穀、水油、蠟、呉服、生糸の五品について江戸の間屋を経由せずに横浜に直接送ることを禁ずる旨の五品江戸廻送令を発出した。また幕府は、五品に続いて銅についても同じ取扱いを決定した。

これらの幕令は、通商条約には直接抵触しない幕府の権力による国内限りの措置であったが、実質的には江戸の需要を賄った残りについてのみ貿易を認めるという極めて貿易制限的な内容のものであったので、外国商人や横浜をはじめとする地方の商人には極めて不評であった。また幕府内でも、江戸の間屋を支援する江戸町奉行と外国との関係や横浜商人への影響を懸念する神奈川奉行との間で意見の対立があったとされる。

この政策は当初はかなり成果が上がったようであり、文久元年(1861)の輸出額は前年(万延元年)の実績を下回った(資料2参照)。しかし国内外からの反発があまりにも強く、たびたび江戸の特権商人と地方の商人間で紛争が繰り返されるようになり、やがては命令をかいくぐって横浜に商品を送る者も出てきて、そのうちに完全に有名無実化してしまった。幕府は五品江戸廻送令を補強するため、文久3年(1863)にも生糸の輸出制限政策をとったりしたが、この年は前述の大霜害により生糸の原料が半減したり、生麦事件の発生により外国との関係が悪化したりして、およそ五品江戸廻送令を強められるような環境にはなかった。また、当時は攘夷の志士がしきりに横行しており、出島のような形で水路と関門番所で隔離されていた横浜とは違い江戸では貿易に関わる商人を対象とした殺傷事件も発生していたので、この頃には江戸の間屋も生糸等の取引から手を引きたいと考えてようになっていた。そこで幕府は、翌元治元年(1864)には輸出制限を解除せざるをえなかった。

このようにして、五品江戸廻送令は実質的に4年ほどで終わってしまった。形式上も廃止されるのは慶応2年(1866)になってからのことであるが、いずれにしても、開港前から幕府が抱いていた、経済の実権を握り幕府財政の再建を図ろうとする考えはこれにより完全に空しいものになってしまったのである。

幕末動乱の中での対外譲許

以上のような幕府の動きとは反対に、欧米諸国は幕末の動乱に乗り、ロンドン覚書（文久2年（1862））、日仏パリ協定（元治元年（1864））、改税約書（慶応2年（1866））などの協約を締結することによって、関税の引下げや貿易を阻害する要因の撤廃を次々にかち取っていった。

すなわち、国内の攘夷運動が活発化し治安が極端に悪化したことから、幕府は兵庫・新潟の開港や江戸・大坂の開市の延期を図った。文久2年（1862）イギリスとの間にロンドン覚書が交わされ、開港・開市を同年11月12日（新暦1863年1月1日）から5年間延期する代償として、輸入酒類とガラス製品の関税率引下げや貿易を阻害する制限の撤廃が約束され、また横浜・長崎に保税倉庫建設（条文上は倉庫を「納屋」と表現）の準備をすることについて取決めがなされた（続いてロシア、フランスとも同様の協定）。続く元治元年（1864）の日仏パリ協定（パリ約定）でも、四国艦隊下関砲撃事件、薩英戦争等の国内混乱の代償として大幅な関税率引下げが行われた（最恵国約款により他国にも自動適用）。その後、イギリス、アメリカ、フランス及びオランダの4か国は、突如として武力を背景に四国艦隊下関砲撃事件の未払賠償金の放棄を提案するとともに、大坂・兵庫の早期開市・開港、条約の勅許及び関税率の引下げを強硬に要求してきた。その結果、慶応2年（1866）に改税約書等が交わされ、従量税の導入、従価税率の5%への一本化、神奈川・長崎・箱館での保税倉庫建設（条文上は倉庫を「蔵」と表現）の準備等が取り決められた（最恵国約款によりこれら4か国以外にも適用）。なお、条約の勅許は実現したものの、兵庫開港等が実現しなかったことから、未払賠償金の放棄は実現しなかった。

明治期の貿易・経済

開港によって我が国の経済は徐々に発展していったものの、自由貿易の下で先進諸国との競争に耐えられるだけのレベルには達していなかったため、政府自らが事業を興してこれを経営し、民間に範を示し、事業の払い下げを行うといういわゆる殖産興業政策が推進された。特に繊維産業は軍需産業と並んで重要視され、政府は群馬県に富岡製糸場を設立したのははじめとして、イギリスから輸入した紡績機を奈良、栃木、山梨、静岡等の希望者に払い下げるなどして産業の育成を図った。

明治期に入ってから横浜港の主要輸出品目は輸出額の50～60%を占めていた生糸であり、次いで茶であった。生糸は糸として輸出されるだけでなく、羽二重（注14）や絹製ハンカチーフといった二次製品としても輸出されるようになった。また、輸用量が増えるに従って品質の悪い生糸が出回るようになり、そのままでは日本の生糸の評判が下落し輸出に悪影響を与えることが懸念された。そこで、明治28年（1895）に生糸検査所法が制定され、翌年、横浜生糸検査所（現在の横浜第二合同庁舎付近）が設立された。生糸の輸出は、生糸貿易の開始当初はイギリス、フランス等ヨーロッパ向けが中心であったが、明治10年代後半頃にはアメリカ向けが中心となっていた。なお、茶の輸出は、明治32年（1899）の清水港開港以来、横浜港から徐々に清水港にシフトしていった。このほか、大正期には高級婦人帽の材料である麻真田（注15）の製造が横浜の地場産業として大いに発展し、輸出に貢献した。

一方、輸入品目は、綿糸、綿織物、毛織物、鉄、兵器、薬品、砂糖、染料等多岐にわたっており、大部分はイギリスをはじめとする欧米諸国の近代工業製品であった。明治40年（1907）頃になると、砂糖、綿織物及び毛織物の輸入が著しく減少し、原綿（繰綿）及び羊毛が増加した。砂糖の輸入が減少したのは、日清戦争後の下関条約によって我が国に割譲された台湾で精糖業が著しく発達したためであり、綿織物及び毛織物が減少し原綿

(繰綿) 及び羊毛が増加したのは、政府の殖産興業政策により国内の紡績業が著しく発達したためである。

第 4 節 開港当時の神奈川運上所の業務

入出港時の業務

入出港手続

運上所では、前述のように、今日の税関が行っている業務のほか、艦船の入出港手続、洋銀両替、各国領事との交渉や外国人の取締りなどの幅広い任務に従事した。

当時の波止場はいずれも大型船を接岸することはできず、単なる物揚場にすぎなかったため、大型船は沖合に停泊し、波止場との間を、貨物は舢舨や小船が、船客は伝馬船や小型蒸気船が連絡した。外国貿易船(本船)が入港すると、運上所から来意尋問掛の役人(定役)が部下(下番)2名を率いて、立会いの御目付及び通詞と共に沖合に停泊している本船に赴き、船長に面会して「このたびは遠路の航海つつがなくご来着にて、恐悦至極に存ず」などと切り出し、来航の目的、国籍、船名、積荷等について尋問した。入出港に際しては手数料を徴求した。

また、取締りにあたっては、運上所の役人(下番)が本船に乗船して貨物を監視するという方法がとられた。夜になると通関未済の貨物についてはハッチ(艙口)を封印したうえで2名の役人が船に泊り込み、密輸(抜け荷)の防止に努めた。

シュリーマンの日本上陸

トロイ遺跡の発見で有名なハインリッヒ・シュリーマン(Heinrich Schliemann, 1822~90、ドイツ人)が慶応元年(1865)に日本を訪れている。彼は入国の際の神奈川運上所職員の様子を次のように記している。

「日曜日だったが、日本人はこの安息日を知らないので、税関も開いていた。二人の官吏

(資料 3)

明治初期(3 年(1870) 頃) の東西波止場



中央の建物は輸出入貨物を検査するための神奈川運上所(横浜税関の前身)の上屋(出所) 「横浜海岸通之図(第3代歌川広重画)」(横浜開港資料館所蔵)

がにこやかに近付いてきて、オハイヨ（おはよう）と言いながら、地面に届くほど頭を下げ、三十秒もその姿勢を続けた。次に、中を吟味するから荷物を開けるようにと指示した。荷物を解くとなると大仕事だ。できれば免除してもらいたいものだと、官吏二人にそれぞれ一分（2.5フラン）ずつ出した。ところがなんと彼らは、自分の胸を叩いて『ニッポンムスコ』（日本男児？）と言い、これを拒んだ。日本男児たるもの、心づけにつられて義務をないがしろにするのは尊厳にもとる、というのである。おかげで私は荷物を開けなければならなかったが、彼らは言いがかりをつけるどころか、ほんの上辺だけの検査で満足してくれた。一言で言えば、たいへん好意的で親切な対応だった。彼らはふたたび深々とおじぎをしながら、『サイナラ』（さようなら）と言った。』（「シュリーマン旅行記 清国・日本」より）

初期の通関手続

開港当時は陸上に貨物の蔵置施設がなかったため、貨物を外国貿易船（本船）に積んだまま通関手続が進められていた。しかし、施設が整ってくると、当然のことながら貨物を陸揚げしたうえで手続が行われるようになった。以下は、「横浜税関沿革」（明治35年発行）の「緒編 開港当時事務扱振」等による初期の通関手続の様子である。

提出書類

貨物を輸入する場合は、運上所に「差出書」（後の「陸揚願」。輸入申告書を兼ねたもの）を提出しなければならなかった。運上所では陸揚免状を荷主に交付し、貨物が陸揚げされてくると、貨物の検査を行い価格を鑑定して関税の納付を受けた。納税が完了すると、運上所は受取証を荷主に発給したが、輸入免状は交付せず、陸揚免状にこれを兼ねさせるのが例であった。

ところで、貿易章程では「差出書」に仕入書（インボイス）を添付することとされていたが、運上所側では外交上の紛議を恐れ、外国商人が添付を怠るのを黙認した。その結果、仕入書を提出する者が誰もいないというおかしな状態になり、それが明治期まで続いた。勿論、そのために多くの虚偽申告が行われ、運上（関税）収入は極めて少なかった。当時は10分の1ぐらいの低価申告が行われていたという。

価格鑑定

仕入書が添付されようとされまいと難しかったのが価格鑑定である。というのは、当時の人々は舶来の品物などは滅多に見ることがなかったのであるから、それがいくらのものなのか、そう簡単にはわかりようがなかったからである。そこで運上所では、輸入貨物の価格鑑定のために目利人を置くこととした。この目利人には、横浜の日本商人のうち、西洋小間物商、薬種商など、外国商品を取り扱った経験があり、かつ、資産のある者から3名が選任された。しかし目利人の中には、裏で荷主と馴れ合う者もいたため、運上所の役人が自ら価格鑑定を行わざるをえなくなることもあった。

これについて次のような話が残っている。

当時、改掛（輸出入貨物の検査・鑑定の係）の中に高畠久治という老人がいた。この老人は横浜を訪れた幕府の閣老や奉行所の役人の指示を受けて、外国の珍しい品物を買う使いをしていたので、外国商品の相場をよく知っていた。このため、改掛の役人はこの老人に価格の標準を聞いておき、出退勤の途中で実際に商品を確認する等して鑑定価格の算定に当たっていた。このような苦心の結果、運上所の役人はやがて目利人に頼らなくともある程度自分で貨物の価格を鑑定できるようになったという。

(資料4)

運上所の内部の様子



(出所) 「イラストレイテッド・ロンドン・ニュース」

明治期に入ると、税関は日本人の目利人では十分な鑑定を期待できないとして外国人鑑定役の傭聘に踏み切り、横浜では明治5年(1872)から26年(1893)にかけてアメリカ人を鑑定役として雇い入れた。また、アメリカ人鑑定役の建言に基づき、明治11年(1878)以降は日本人の鑑定役も置かれることとなった。

なお、運上所(税関)の役人が輸入申告価格が低額であることを発見し、関税を増徴したときは、当該増徴税額を「増し税」といい、運上所(税関)では税務担当役人一同に対しその一部を報酬として支給したという。この制度は幕末から明治10年(1877)頃まで続けられた。

通関書類の翻訳

外国貿易船や外国商人から提出される書類は外国語で記載されていたので、運上所の翻訳方(通詞)が和文に翻訳した。当時の翻訳方からは寺島宗則(天保3年(1832)~明治26年(1893)。後に神奈川県知事、外務卿等を歴任)、福地源一郎(天保12年(1841)~明治39年(1906)。号は桜痴。後に東京日日新聞社長、衆議院議員)、子安峻(天保7年(1836)~明治31年(1898)。後に日本初の日本語日刊新聞・横浜毎日新聞の編集者を経て読売新聞社長)、星亨(嘉永3年(1850)~明治34年(1901)。後に横浜税関長、衆議院議長、逓信大臣等を歴任)などの逸材が輩出した。

保税制度の萌芽(借庫制度)

(2)でも述べたように、開港当時は貨物の蔵置施設がなかったため、貨物を本船に置いたまま輸入手続に入っていた。それでは貨物が船上に滞留するとして各国から強い要請があり、慶応2年(1866)、イギリス、アメリカ、フランス及びオランダとの間で締結された改税約書の中に借庫(保税倉庫の前身)制度が規定された。借庫制度とは、政府が所有しまたは借り受けた倉庫を保税倉庫として民間人に貸し出す制度である。この改税約書の規定に基づいて、同年、神奈川、長崎及び箱館の各奉行が借庫規則を制定した(注16)。同規則では、倉庫を借り受ける権利が外国の「荷物引請人」に対して認められ、寄託される貨物も外国人が取り扱うものを対象とするとされた。ただし、やがて日本商人に対して

も等しくその利用が認められるようになった。

同規則の制定後、まず神奈川運上所においてオランダ商人から買い取った倉庫（注17）を借庫とし、輸入者の求めに応じ、保管料を徴収したうえで輸入貨物の蔵置を認めることとした。この借庫の誕生が、陸揚げされた貨物を国内に引き取るまでの間、関税の徴収を猶予するという今日の保税制度の始まりである。これによりそれまで主に本船上に貨物を置いたまま進めていた輸入手続を、借庫に貨物をいったん収納・蔵置したうえで行うことができるようになった。また、借庫内の貨物を再輸出する場合、いちいち戻税の手続をするという手間も省けるようになった。この借庫制度は、2か月間だけ試行し不都合があれば再協議を行うこととされていたが、試行期間満了時に各国から再協議の申し入れがなかったため、そのまま明治元年（1868）まで延長された。明治2年（1869）、神奈川運上所から政府に提出された改正意見に基づき、改正借庫規則が制定され、借庫制度が確立した。

臨時開庁制度の始まり

運上所の執務時間外に貨物の積卸しをすることは原則として禁止されていたが、神奈川運上所では、商業目的を持たない郵便船に限って、手数料を徴収することなくこれを認めていた。これが臨時開庁制度の始まりである。明治期に入って入港船舶が増加したことに伴い、郵便船にのみ認められていた臨時開庁の特典を一般の商船にも認めてほしいという要請が強まったことから、横浜運上所（横浜税関に名称変更される直前の名称）では、明治5年（1872）に臨時開関規則を制定し、税関の執務時間外に貨物の積卸しをすることを認める一方で、当該臨時開庁については所定の手数料を徴収することとした。同規則の制定を契機として臨時開庁制度は全国に広まっていった。なお、当時の執務時間は「朝五ツ半（午前9時）開門、夕方七ツ時（午後4時）閉門」であったが、明治23年（1890）に税関規則が制定され、午前10時から午後4時までに改められた。

明治政府の成立と税関

運上所から税関へ

神奈川運上所は慶応3年（1867）に横浜役所に引き継がれた。慶応4年（1868）に新政府が成立すると神奈川奉行が廃止され、代わって神奈川裁判所（当時の「裁判所」は役所の意）が置かれた。同裁判所は横浜裁判所（横浜役所の後身）と戸部裁判所（戸部役所の後身）を総括したが、建物や人員も職務の内容も旧幕府時代のものとはほとんど異ならず、運上所も以前と同じ建物で横浜裁判所の下、海関事務に携わった。神奈川裁判所は慶応4年（9月8日に改元して明治元年）のうちに神奈川府、神奈川県とめまぐるしく名称が変更され、その下部機構である横浜裁判所についても戸部裁判所を吸収統合するなどの機構改革が行われた。その後、明治4年（1871）になると、神奈川運上所は神奈川県のもとを離れて大蔵省に所属することになり、その名称も横浜運上所に変更されたが、さらにその翌年（1872）11月28日には横浜税関へと名称変更された。

対外交渉の重要性と役所の人事

横浜開港場において各国領事との交渉や外国商人を含む居留外国人の取扱いがいかに重要かつ大変な行政課題であったかは、当時の神奈川県令（県知事）や神奈川運上所長官（横浜税関長）の経歴によって窺い知ることができる。当時、運上所（税関）や県庁は外国人との関係で絶えずトラブルを抱え、大いに神経を使った（注18）。このため、代々の神奈川運上所長官（横浜税関長）はその大部分が欧米長期出張等の在外経験を有する者であった。また、関税自主権が完全に回復される明治末期まで、多くの神奈川県令（県知

(資料5)

税関を所轄する大蔵省の機構の変遷

年	機 構 名
明治 4 年(1871)7 月～10 年(1877)1 月	租税寮
" 10 年(1877)1 月～17 年(1884)5 月	関税局
" 17 年(1884)5 月～19 年(1886)2 月	主税局第一部(後に税関部)
" 19 年(1886)2 月～24 年(1891)8 月	関税局
" 24 年(1891)8 月～42 年(1909)10 月	主税局海関課(後に関税課)
" 42 年(1909)10 月～大正 2 年(1913)6 月	関税局
大正 2 年(1913)6 月～昭和 20 年(1945)3 月	主税局関税課(昭和 18 年(1943)に税関は運輸通信省に吸収統合)
昭和 21 年(1946)5 月～24 年(1949)6 月	主税局関税課
" 24 年(1949)6 月～36 年(1961)11 月	主税局税関部
" 36 年(1961)11 月～	関税局

事)が政府の外国事務の経験者か欧米諸国滞在歴を有する者から官選により任命された(例えば前述の寺島宗則や陸奥宗光)。

県名の由来

県名が神奈川で、何故、横浜ではないのか。

開港場となったのは実際には横浜であるが、条約上(タテマエ)は「神奈川」開港であった。そこで幕府は「神奈川」奉行を置き、「神奈川」運上所を開設した。明治政府もこれを受け継いで、行政機関として神奈川裁判所を置き、これが神奈川府を経て神奈川県となる。明治初期は足柄県、六浦県など他にも県が分立していたが、これらが統合されて明治9年(1876)、現在の神奈川県の原型ができた(さらに明治26年(1893)、多摩郡の一部(三多摩)が東京府に移管されて現在の県域が確定)。結局、神奈川の県名は、横浜が条約上は「神奈川」ということで開港したところから始まったようである。

第5節 対等な貿易取引を求める横浜商人の動き

貿易取引の形態

商館貿易と直貿易

開港当初の貿易形態は、日本商人が産地から仕入れた品物を横浜の外国人居留地内にある外国商館に持ち込み、または外国商館が海外から輸入した品物を日本商人が引き取るという商館貿易(あるいは居留地貿易)であった。日本商人は売込商または引取商として外国商人を相手に商館で取引をすることは許されていたが、自ら直接外国との間で貿易をすること(直貿易)は認められていなかった。日本商人による直貿易が初めて本格的な形で行われたのは明治9年(1876)の生糸輸出である。これには明治政府の後押し(注19)があった。当時、我が国は輸入増加によって貿易収支が赤字に陥っていたが、それに加え、外債の利払いや償還、外交活動の本格展開等によって外貨への需要が高まっており、政府としては直輸出によって少しでも多くの外貨を獲得する必要に迫られていたのである。

直貿易はその後、外国商人の抵抗を排しながら徐々に一般化していく。しかし、明治20年代中頃でも貿易全体の1、2割程度にすぎず、関税自主権を完全に回復した時点(明

治 44 年 (1911)) でもなお外国商人の取扱いシェアは約 5 割を占めていた。大半の取引が日本商人の手に移り、その商権が確立されたのは大正期もようやく中頃になってからのことであった。

初期の貿易取引の実情

開港に伴い横浜に進出した商人には、江戸の大規模な問屋に始まり関東甲信越などから集まってきた商人まで、様々な出自・性格の者がいた。彼らの多くは売込商や引取商として外国商館を相手に堅実な取引を行う真面目な商人であったが、中には投機的な取引に走って多額の損失を蒙り、あるいは違法な取引を行って財産を没収され、横浜開港場から姿を消して行く者も少なからずあった。山梨出身の甲州屋篠原忠右衛門や群馬出身の中居屋重兵衛などはその例であり、そうした商人の多くは明治の初期頃までには淘汰されてしまった。

また、一部の悪徳商人は、外国商人に品質の劣る商品を売りつけたり、商品の目方をごまかして取引を行ったりした。前出のアーネスト・サトウは文久 2 年 (1862) における横浜での取引事情を外国人の立場から次のように記述している。

「横浜の場合は、外国の商人が取引きの相手にしなければならなかったのは、主として無資本の、そして商売に無知な山師連中だったのである。契約の破棄や詐欺は珍しいことではなかった。外国商人は、荷の渡る見込みのない商品購入を目当てに、こんな当てにならぬ男どもに大枚の前金を支払ったり、また相場が下がれば荷受けを拒絶して自分の懐を痛めぬようにする者どもを相手に、本国へ製品の注文を発したりしていたのだ。生糸には砂が混じっていたり、重い紙ひもで結わえてあったりするので、代金を支払う前に梱を一々念入りに検査せねばならず、茶も見本通りの良品質と信用するわけにはいかなかった。日本の商人も、往々同様な手段で相手に返報されたが、不正行為を差引きすれば日本の方がはるかに大きかった。そんなわけで、外国人たちの間に、『日本人と不正直な取引者とは同意義である』との確信がきわめて強くなった。両者の親善感情などは、あり得べくもなかったのである。」(「一外交官の見た明治維新」より)

サトウの見方はあまりにも身びいきで到底承服するわけにはいかないが、それでも開港当初の事情としてはあながち誇張とばかりも言い切れぬ面もあったであろう。

不利な立場の日本商人

以上のような一部の日本商人による目に余る取引は貿易取引全般にも悪影響を与え、明治初期における生糸輸出停滞の大きな要因ともなる。しかしながら、開港後約半世紀の間は、貿易の商権ないし主導権が不平等条約を背景に外国商人の側に握られ続けていたということも否めない事実であった。

すなわち日本商人は、言葉のハンデがあるうえに取引上の知識が不足しており、また相手方たる外国商人の側には治外法権があったことから、取引面で不利な立場に立たされることが多かった。外国商人は補助者として中国人(買弁)を雇い有利な交渉を行った(注 20)。

例えば外国商人は生糸を買い入れるとき、見本をあらかじめ売込商から出させておき、商品が入荷するたびにこの見本と照合のうえ検査して値段をつけた。これを「拝見」といい、それがすむまで手付金や契約証書を渡さなかった。中には品物に何やかやと文句をつけて買いたたいたり、品物を持ち逃げする者もいた。あるいは、現物を倉庫に入れさせた後で本国の値を見て安くなれば検査不合格として破談にしたりした。日本商人は役人に「おそれながら……」と訴え出ても、裁判権は外国人領事にあるから(領事裁判権)、日本の役人ではどうしようもなかったのである。また、荷造り費用や運搬費用に関しても

日本商人が一方的に負担させられる慣行があった。

当時の状況について「横浜商工会議所百年史」では、「外商の買入れ価格は、明治初年には海外市場価格の2分の1から3分の1であったといわれ、いかに外商が内商の無知に乗じて買ったとき、法外な利益をあげていたかがうかがい知られる」と記している。また、イギリス公使のオールコックは、「金の採掘のためならいざ知らず、そうでもないのに、これほどありとあらゆる国から無法で身もちの悪い連中が大量に流れこんでいるところは、東アジア以外にはない」と述べている（「大君の都」より）。

さらに、貿易金融、外国航路などが外国人に押さえられていた当時においては、日本人の立場はますます弱いものとならざるをえなかった。

初期の外国商人

代表的な外国商人

横浜に進出した初期の外国商人は、対清貿易で経験を積み、豊富な資金と船舶を持つイギリスのジャーディン・マセソン商会やデント商会のような大商社で、これらがアジア全域での貿易で当時、主導的な役割を果たしていた。

ジャーディン・マセソン商会は系譜的には1782年のコックス・リード商会に遡ることができるが、1832年に、元・東インド会社の船医でマニアック商会のパートナーであったウィリアム・ジャーディン（William Jardine, 1784～1843）と、カルカットで貿易商として独立し、同じくマニアック商会のパートナーでもあったジェームズ・マセソン（James Matheson, 1796～1878）という2人のスコットランド人が広東において設立した。同商会は、東インド会社の貿易独占廃止以降も引き続きインド・清間のアヘン・茶貿易を取り扱い、1841年には拠点を香港に定め、さらに46年に上海、59年には横浜に支店網を拡張して、1860年代には東アジアで最大の貿易商社となった（現在も活動中）。

安政6年（1859）、同商会は神奈川運上所に隣接する1番の区画を借り入れ、翌年には耐火倉庫などを建築して横浜に腰をすえ、その建物は「英一番館」と呼ばれるようになった。横浜での取扱い商品は生糸、茶、水油、寒天、昆布、銅、樟脳、椎茸等であった。ちなみに、現在の鹿島建設(株)の創業者・鹿島岩吉が「英一番館」の建物を施工したといわれる（注21）。

続いてアメリカのウォルシュ・ホール商会、オーガスティン・ハード商会、イギリスのデント商会、デビッド・サスン商会も2番以下の土地を借り入れ、オフィスを構えた。これらのうちウォルシュ・ホール商会（建物は「亜米^{あめい}ー」）は生糸、茶、絹物を取り扱い、デント商会（「英二番館」）は専ら生糸取引に従事した。ジャーディン・マセソン商会とこれら2商会を合わせた3社が横浜では外国人居留地の始祖と呼ばれた。

なお、グラバー邸で有名なトーマス・グラバー（Thomas Glover, 1838～99、スコットランド出身）は文久元年（1861）に長崎でグラバー商会を興し、ジャーディン・マセソン商会等と取引するとともに、同商会の長崎での代理人となった。

横浜外国人商業会議所の設立

開港後、横浜港での貿易がめざましく伸びていくにつれて幕府と外国商人との間の軋轢も増していった。当時の幕府は国内の攘夷勢力に押されて貿易の国家統制を図ろうとしていたが、これは外国人の側からすれば、幕府の役人が貿易や商業に対して不当な干渉・妨害を加えているということにほかならなかった。そこで慶応元年（1865）、居留地の外国商人により横浜外国人商業会議所が設立された。同会議所はやがて東京の会議所と合併して横浜東京外国人商業会議所となる。

横浜外国人商業会議所では、日常的に内外商の紛議の調停に携わるほか、各国の公使に対しても商人・居留民の利益のためにしばしばその影響力を行使した。例えば、後述の日本商人による生糸改会社の設立や連合生糸荷預所事件に際しては、外国商人の利益を守るために一致団結したほか、後に横浜築港に関する建議なども行った。

同会議所の活動は横浜商人が横浜商法会議所を設立するうえでも大きな刺激となった。

横浜商人の団結

商人団体の組織化

横浜開港場には開港当初から横浜町会所という半ば自治的な町政機関が存在していた。町政を担ったのは総年寄 2 名とその下の名主（各丁目ごとに 3 名）であり、神奈川奉行所が彼らを指名し役人を常駐させて監督した。行政経費は、売込商・引取商からその貿易額に 1000 分の 5 を掛けて算出した歩合金を自ら徴収して賄った（注 22）。しかしながら、明治新政府が成立すると、明治 5 年（1872）に町役人制度（総年寄・名主）が廃止され、翌年には町政が官選の区長・戸長の手に移されたので、町会所は町政機関としての機能を失い、貿易商等の商人の集会所となった。

横浜町会所と同じ頃にスタートしたものとしては商人会所というものがあつた。これは横浜商人による組織的活動の始まりともいえるもので、町会所の活動を支える歩合金の徴収・管理事務もこの商人会所が請け負っていたものとみられる。

明治 13 年（1880）になると、商人会所を発展させる形で横浜町会所内に横浜商法会議所が設立され、初代会頭には生糸貿易で活躍した原善三郎が就任した。そもそも商法会議所は、商工業の保護育成を図ることを目的に、明治 11 年（1878）、渋沢栄一（天保 11 年（1840）～昭和 6 年（1931））、五代友厚（天保 6 年（1835）～明治 18 年（1885））等によって東京・大阪・神戸に設立されたのが始まりであるが、横浜における同会議所設立の最大の動機は、不平等条約の下における外国商人の専横な商行為を何としても是正したいということであった。当時、いわゆる「商権回復」運動が盛り上がりつつあり、外国人商業会議所の実力のほどを見せつけられていた横浜商人も同会議所の下に結束・連携して外国人の勢力に対抗しようとしたのである。ところが、横浜商法会議所では、内外商間の紛争解決などの実際上の活動は原善三郎、小野光景、大谷嘉兵衛など主要会員の個人的力量に負うところが大きく、また具体的な対応も個々の同業組合に委ねられることが多かったようであり、同会議所の組織自体に内外商の紛議を調停するだけの機能が十分に備わっているわけではなかったようである。その活動はやがて明治 10 年代半ばから 20 年代にかけて停滞するようになった。

商法会議所は法律によらない私設の団体として活動していたが、我が国の経済発展に伴い会議所制度の抜本的強化を図るため、明治 23 年（1890）商業会議所条例が制定された。同条例において商業会議所は法人格を有する地域経済団体であると規定され、全国組織として商業会議所連合会が結成された。横浜では、明治 10 年代以降、共有物事件（注 23）に代表されるように、住民が一般商人や地主を中心とする地主派と貿易商を中心とする商人派に分裂して内紛を繰り返し、さらに同条例が画一的すぎて開港場である横浜の実情には合わないと考えられたことなどもあって、他地域のようにすんなりと商業会議所は設立されなかった。しかしながら、明治 28 年（1895）になると共有物事件が長い抗争の末、ようやく決着し、条例も改正され、さらには中野健明県知事らの熱心な働きかけもあって、横浜商人はようやくここに大同団結して横浜商業会議所（初代会頭：原善三郎）を設立することになったのである。（なお、明治 35 年（1902）、同条例は廃止され、商業会議所法が制定された。）

昭和 2 年（1927）には、会議所の組織を一層強化するとともに経済界における指導的役割を期して商工会議所法が制定され、全国組織として日本商工会議所が設立された。横浜においては昭和 3 年（1928）、横浜商工会議所が設立されている。

生糸改会社

生糸輸出に伴い、前述のように粗悪な品質のものも出回るようになったことから、そのままでは日本の生糸の対外的信用が大きく損なわれるおそれが出てきた。そこで陸奥宗光神奈川県令が呼びかけたのがきっかけとなって明治 6 年（1873）、生糸売込商が団結して生糸の自主的検査をするために横浜生糸改会社を設立した。しかし、その実態は生糸売込商の同業組合だったようである。他方で、横浜の生糸商人が政府の後押しを受けて一つにまとまって行動することに危惧を感じた外国商人は、横浜外国人商業会議所を通じてイギリス公使パークス（Harry Smith Parkes, 1828-85。オールコックの後任）に対し、生糸改会社が貿易の自由を侵し通商条約に違反するとの申し入れを行っている。

生糸に続いて明治 8 年（1875）には茶売込商が横浜製茶改会社を設立している。

生糸改会社は連合生糸荷預所（後述）等を経て明治 19 年（1886）には蚕糸売込業組合へと発展し、製茶改会社は茶商協同組合（明治 12 年（1879）設立）を経て 17 年（1884）には茶業組合へと発展していった。さらに明治 22 年（1889）には横浜貿易商組合が結成されるに至る。

てつわ 鉄輪問題

明治 12 年（1879）に起きたのが鉄輪問題である。当時、外国からの輸入品である綿糸、金巾、ラシャ等は、輸送の安全のために布で包装した上を鉄輪で固くくくる慣習があった。日本商人がこの貨物を買取る際、外国商人お抱えの中国人蔵番くらばんが鉄輪をはずして貨物を引き渡した。そして、蔵番は不用になった鉄輪を鉄商に売却して収入を得ていた。その背景には、欧米の外国商人が中国人を前述の買弁や蔵番として雇用しておきながら、まともな給与を支給していないという問題が横たわっていた。

ところが、この鉄輪の代金は前もって外国商人に支払ってあったので、日本商人にとっては損失となり、その額は年に 8 万円ともいわれた。そこで横浜の引取商たちは明治 12 年（1879）10 月、結束してこの不公正な商慣習をやめると通告、それに同意しない外国商人とは取引を拒否する旨宣言して同月 23 日よりこれを実行に移した。そして 12 月初旬までにはすべての外国商人に同意させ、完全な勝利を収めることができた。

連合生糸荷預所事件

横浜商法会議所が設立されたのと同じ年の明治 13 年（1880）、原善三郎、茂木惣兵衛、渋沢喜作の 3 名から佐野常民大蔵卿にあてて「連合生糸荷預所設立願」が出された。これは、横浜へ入る生糸をこれまでのように外国商人のところへ個々に持ち込むのではなく、荷預所がこれから建造する倉庫（共同倉庫）に独占的に集めることにより、地場の加盟生糸問屋が団結して流通機構を押さえようというものであったが、却下された。この願いは翌 14 年（1881）、三井物産と三菱の主宰する貿易商会が加わって再提出され、ようやく受理された。同年 9 月、荷預所は開業の第一歩を踏み出す。

しかし、これに対して外国商人は一切の取引を拒否するなどして激しく抵抗した。このため、横浜では 9 月半ばから 2 か月間にわたって貿易がストップする事態となった。いよいよ対立が深まった 10 月、事態を憂慮したアメリカ公使ビンガム（John A. Bingham）の斡旋により日本側から渋沢栄一と益田孝（嘉永元年（1848）～昭和 13 年（1938））、横浜外国人商業会議所側からウィルキン会頭（A.J. Willkin）とウォルシュ（Thomas Walsh）

が出て妥協工作が行われた。ウィルキンは、日本側が提案している「中央市場」(= 共同倉庫) の設立は認めるが、それができるまでの間は、現品を外国商人の倉庫に搬入し検査のうえ、代価支払その他について記入した約定書を交換するという妥協案を提示した。迂余曲折の末、この案が日本商人、外国商人の双方に受け入れられた。

その結果、旧来の取引上の悪い慣習はいくらか改められたが、それでもなお契約後に破談になるといった例は相変わらず続き、また共同倉庫も不況の影響により関係者の足並みが乱れ、いったんは看板を掲げたものの、たちまちのうちに、東京に設立された他の新会社に吸収されてしまった。この事件は、横浜の有力貿易商人の力を伸ばすうえで効果はあったが、商慣行の改善という面では必ずしも成功とはいえなかった。

横浜生糸検査所の設立

明治 29 年 (1896) になると、横浜生糸検査所が設立された (10 頁の第 3 節 参照) 。外国人に検査されるのではなく日本商人自らが検査しようということでフランスから機械を買い入れて事業を始めたが、当初は利用者が少なかった。そこで、大正 14 年 (1925) になって広大な庁舎や倉庫を作り、昭和 2 年 (1927) からは輸出生糸のすべてに対して強制的に正量検査を行うこととなった。これにより生糸の品位が確保され、安心して取引できるようになったが、皮肉なことに横浜における生糸取引は既にその頃から徐々に衰退していく運命にあった。

第 6 節 港湾関係業務の発展

明治 20 年代後半頃から日本商人と諸外国との直貿易が増え始め、大正期に入ると、それが商館貿易を上回るようになった (注 24) 。これは、政府が直貿易を奨励したこと、条約改正により我が国が諸外国と対等な関係になったこと及び以下に述べるように日本人自身により貿易業、海運業や貿易金融業務等の港湾関係業務が発展したことなどによるものであった。

貿易業

例えば、貿易業をみると、横浜では三井物産会社 (明治 9 年 (1876) 設立。後に (旧) 三井物産株) の活躍が貿易の発展に大きく寄与した。同社は明治 7 年 (1874) に初代社長・益田孝 (前出) が井上馨 (天保 6 年 (1836) ~ 大正 4 年 (1915)) と共に設立した先収会社がその前身であり、創業とともに生糸、茶等の売込みを始め、10 年 (1877) には早くも直輸出を手がけている。横浜正金銀行が誕生するまでは大蔵省から海外荷為替の特権を賦与され、海外各地にも支店網をめぐらした。明治後期には生糸、綿糸・綿布、石炭をはじめ数多くの種類の商品を取り扱い、明治 40 年代には当時の我が国貿易総額の約 2 割を占めていたといわれる。このように同社の発展は横浜のみならず日本の貿易の興隆に大いに寄与した (注 25) 。

海運業

海運業をみると、横浜では日本郵船株の存在と役割が大きかった。同社の前身の一つは、明治 3 年 (1870) に設立された三菱商会である (設立当時の社名は九十九商会) 。明治 8 年 (1875) 政府は三菱商会の海運事業に対し手厚い助成策を講じるとともに、国有会社であった日本国郵便蒸気船会社の解散に伴い、その所有船舶も無償で提供した。こうして郵便汽船三菱会社ができる。もう一つの前身は、明治 15 年 (1882) に三菱独占の弊害抑制と海軍の補助機関としての役割を期待して設立された三井系の国策海運会社・共同運輸会社であった。この郵便汽船三菱会社と共同運輸会社が運賃値下げ競争でお互いをつぶしあうような消耗戦を展開し

始めたことから、政府の仲介で明治 18 年（1885）に対等合併してできたのが日本郵船会社である。同社は明治 26 年（1893）に日本最初の株式会社の一つとして日本郵船(株)となった。

日本郵船(株)は外国の有力海運会社と激しい競争を展開しながら世界各国に向けて次々に定期航路を開き、日本人自身の足として大いに活躍する。

貿易金融業

また、貿易金融に関しては明治 13 年（1880）、横浜正金銀行が設立された。

その頃既に国内金融に関しては、明治 2 年（1869）に設立された横浜為替会社が発展的に解消して 5 年（1872）、第二銀行が誕生し、11 年（1878）には第七十四銀行も誕生していたが、日本商人に何としても望まれたのは日本人の経営する外国為替銀行であった。それまでの日本商人は外国為替や正貨である銀貨の供給がオリエンタル銀行、香港上海銀行、チャータードマーカンタイル銀行等の外国銀行に握られ、それを利用して外国商人がうまく立ち回り巨利を得ているのを苦々しくながめていた。そうした中で、周囲の期待を担って横浜正金銀行が設立された。現在の神奈川県立歴史博物館がかつての本店である。同行は明治 20 年（1887）の横浜正金銀行条例により外国為替専門銀行となり、なお勢力の強い外国銀行に対抗しながら、徐々にその地歩を固めていった（注 26）。

倉庫業

倉庫業の発展も重要な要因である。もともと保税倉庫は運上所（税関）自身が保有・管理する借庫という形でスタートしたが、これを借り受けることができるのは原則として外国商人に限られていた（やがて日本商人にも開放）。自らの倉庫を持つということは商品の現物を自ら押さえているということの意味し、治外法権を有する外国商人との関係では自らの商売の安全性・有利性を確保するという意味も持っていた。そこで明治 10 年代になると、日本商人に自らの倉庫を作ろうという動きが始まり、20 年代からその動きが本格化した。しかし、横浜の倉庫業が独立した企業として営業の基盤を固めるようになるのは明治もようやく 30 年代以降のことであり、収益が安定して着実な成長を開始するのは大正期に入ってからのことであった。倉庫会社は大雑把に言えば財閥系や地場系などに分かれるが、多くの老舗倉庫が明治 20、30 年代から大正期、昭和初期にかけて創業している。

なお、明治 30 年（1897）に保税倉庫法が成立したが、同年にこの法律の下で民営倉庫として横浜で初めて保税倉庫の許可を受けたのは中央倉庫(株)である（注 27）。横浜商人の貿易面での活躍は、その商品を保管管理したこれらの倉庫の存在を抜きに語ることはできない。

港湾関係業務と言えば、上記のほかには荷役作業、港湾運送、水先案内などといった業務も開港時以来、港を支える業務として連綿と続いてきた。本章では対外関係に焦点を当てているのでそれらの業務についての説明は省略するが、そもそも港に埠頭さえ整備すれば船がひとりだけでやって来るものではなく、必要な一連の業務がきちんと備わってこそ港が港としての機能を発揮しえ、入港船を招き入れるものである。そのことをあえてここに付言しておく。

第 7 節 関税自主権の回復と近代的税関制度の確立

関税自主権回復のための努力

安政 5 年（1858）に欧米各国と締結された通商条約は、日本に関税自主権がなく、また外国人に治外法権を認めるなど極めて不平等な内容であった。そのため我が国にとっては、

この不平等条約を改正することが極めて重要な国家的政策課題となった。例えば関税自主権の問題については明治4年(1871)、伊藤博文大蔵少輔(天保12年(1841)~明治42年(1909))が保護関税論と併せて関税自主権回復の必要性を建議・提唱しているが、これに同調した大久保利通大蔵卿と井上馨大蔵大輔は同年、富国強兵の原資である関税収入を決定する権利を外国の手に握られているのは「実に苦痛の至りに存じ奉り候」として関税自主権の回復を求める意見書を正院に対し提出している。

政府は、明治4年(1871)、岩倉具視(文政8年(1825)~明治16年(1883))を全権大使とする使節団を派遣しアメリカとの交渉にあたらせたが、成功しなかった。明治11年(1878)には寺島宗則外務卿が関税自主権回復のための新条約をアメリカとの間で締結し調印したが、他国の反対により発効にまでは至らなかった。次いで明治15年(1882)、井上馨外務卿が領事裁判権の撤廃、外国人に対する国内居住権・営業権の開放、外国人判事の採用等を発案するとともに、欧化主義を唱え洋風生活を奨励するという、いわゆる鹿鳴館時代を現出した。しかし、人々の欧化主義への反感もあり、井上卿の大幅な譲歩案に対する国内の反対運動が高まり、この試みは失敗した。明治21年(1888)には大隈重信外相(天保9年(1838)~大正11年(1922))が先の井上馨案を若干改善した案を作成し、これをもとにアメリカ、ドイツ、ロシアとの交渉に成功したが、その内容がロンドン・タイムズ紙に載ると国内の反対運動が再燃し、また大隈外相に対する爆弾テロもあって、再び挫折した。大隈外相の後を継いだ青木周蔵外相の交渉は改正目前まで進んだが、明治24年(1891)、来日中のロシア皇太子が大津で遭難するという大事件(いわゆる「大津事件」)が起きたため、青木外相はその責任を取って辞職し、条約改正作業は中断した。

その後陸奥宗光外相によって作業が再開され、明治27年(1894)、日清戦争の開始直前に我が国はイギリスと新条約の締結に成功したのをはじめとして、30年(1897)末までに各国との新条約調印に成功し、32年(1899)の条約発効を待つようやく治外法権の撤廃、相互対等の最恵国待遇の獲得及び関税自主権の一部回復に成功した。しかし、関税自主権の完全な回復はなお遅れ、明治44年(1911)、小村寿太郎外相(安政2年(1855)~明治44年(1911))の時にようやく改正に成功し、ここに長年の懸案であった条約改正が完全に実現した。これにより、政府は関税政策を通じて国内産業の保護と輸出の拡大を図ることが可能となった。

関税関連法規の整備

開港時から明治期の初めにかけては、我が国に外国貿易に関する国内法はなく、各国との間で締結された貿易章程等の条約法規が唯一の法規範として用いられていたが、貿易の進展とともに我が国の実情に合致しない適用事例が数多くみられるようになったため、関連法規の整備の必要性が高まっていた。

こうした中、明治23年(1890)に税関法及び税関規則が制定されたが、これらの法規は領事に裁判権があるために外国人に対しては実質的に適用されず、ほとんど有名無実の存在となっていた。したがって、まず不平等条約の改正を行う必要があり、前述のように各国との交渉の結果、明治27年(1894)から30年(1897)にかけて各国との間で新条約の締結が行われた。新条約の締結を契機に国内法の整備が行われ、関税定率法(明治30年(1897))、保税倉庫法(明治30年(1897))、関税法(明治32年(1899))、屯税法(明治32年(1899))、税関仮置場法(明治33年(1900))及び税関貨物取扱人法(明治34年(1901))がそれぞれ制定され、自主的な税関行政の基礎が確立された。

監視取締手段の整備

税関の監視部門においては、開港時以来、入港船舶に対し積荷の有無、種類等を調査して取締り上の手段を講ずるとともに、税関の執務時間外に貨物の積卸しができないよう積荷の搬出入を行うハッチ（艙口）に施封を行うという方法をとってきた。

明治 32 年（1899）になると前述のように関税法が制定され、船陸交通に対する取締りや犯則事件の調査、処分等に関する規定が定められるとともに、関税法上の犯則として、輸入禁制品の密輸入、関税ほ脱、無許可輸出入及び虚偽申告書の提出等が規定された。また、同法の制定により、犯則調査の際の倉庫等への立入り、搜索、物件の差押え及び警察官吏に援助を求めることなどが可能となった。

適正通関確保へ向けての前進

明治 23 年（1890）の税関規則には、輸入者は輸入手続の際、「陸揚願」に仕入書（インボイス）を添付すべきことが明記された。これに加え、関税法で、仕入書を添付しない場合は税関官吏の鑑定価格に異議を申し立てることができないと規定されたことから、仕入書の添付が促されることとなった。

輸出手続においては、明治 32 年（1899）に輸出税が全廃されたため、手続が著しく簡素化された。

また、明治 34 年（1901）には、通関手続を代行する税関貨物取扱人に関する初めての法律として税関貨物取扱人法が制定された。税関貨物取扱人制度は、税関長会議での横浜税関長からの提案をきっかけに海外出張報告（外国にはライセンス・カスタム・ブローカーがいるから通関がスムーズにいと報告）を参考にしながら立案されたといわれる。同法においては、税関貨物取扱人の営業を許可制とすることや業務に関して税関長の監督を受けることなどが規定された。

保税制度の確立

幕末期に誕生した借庫によって我が国に初めて保税の概念が登場したが、明治期には上屋、保税倉庫及び税関仮置場等の保税地域が誕生し、現在の保税制度の原型ができ上がった。輸入貨物が我が国に到着すると、短時日のうちに国内に引き取られる貨物は上屋に、一定期間保管されたうえで引き取られる貨物は保税倉庫（かつての借庫）に、加工・製造等を行う貨物は税関仮置場にそれぞれ搬入された。これらのうち上屋と保税倉庫の違いは蔵置期間の差異であり、上屋は輸出入手続を行う通関施設であるため蔵置期間が短く、一方保税倉庫は商取引の利便を図るために設置されたものであるため長期にわたる蔵置が可能とされた。

それぞれの制度のあらましは以下のとおりである。

上屋

上屋は、輸出入貨物を一時的に蔵置するために官によって運上所（税関）構内に設けられた施設である。蔵置された貨物は、商人によって引き取られるまでは運上所（税関）の監視下に置かれた。明治維新以前は、上屋は単なる物揚場と考えられていたため、上屋内を整理する規則はなかったが、貿易の進展により貨物が増加するとこれを整理する規則が必要となった。そこで明治 5 年（1872）横浜税関が上屋規則を制定し、まず横浜港においてこれを実施し、順次各港に適用することとなった。同規則により、蔵置期間は 72 時間以内とすることやその期間を超える場合、税関長は貨物を借庫に送ることができることなどが定められた。上屋は当初は官設のみであったが、蔵置場所不足を補うため、明治 6

年（1873）には私設上屋も認められるようになった。ただし、私設の上屋は、実際には日本人のみが設置した。その後、上屋規則は明治 32 年（1899）に制定された関税法に吸収された。

保税倉庫

明治 30 年（1897）に保税倉庫法が制定されたが、これは借庫規則を発展させたものであり、従来の官設に加え私設の倉庫も認められた。横浜における許可第 1 号が中央倉庫（株）であることは前に述べたとおりである（21 頁参照）。私設保税倉庫も税関の強い監督下に置かれた。上屋が輸入手続未済貨物を一時的に蔵置するための施設であるのに対して、保税倉庫は長期間の蔵置（1 年以内）が可能となる施設であった。また、同法によって輸入手続未済貨物の運搬（保税運送）ができることなども定められた。

税関仮置場

明治 33 年（1900）に税関仮置場法が制定された。従来、輸入者は、陸揚貨物を 72 時間以内に引き取る場合は上屋を利用し、その期間を超えて蔵置する場合は保税倉庫を利用していた。しかし、貨物の改装、仕分及び破損品の手入れを行う必要がある場合にはこれらの施設の利用ができないこととされていた。税関仮置場法はこの不便を解消するために制定された法律である。

ところが、同法によって設けられた仮置場はすべて官設であり、その機能も輸入手続未済貨物の改装、仕分及び破損品の手入れができるにすぎなかった。そこで、機能を拡大し加工貿易の一層の発達を図るため、大正元年（1912）に仮置場法が制定された。これによって、仮置場では単なる改装や仕分だけでなく、外国貨物の加工や外国貨物を原料とする製造ができるほか、これらの加工・製造に内国貨物を使用できることとなった。さらに、従来の官設に加え、税関の監督の下に私設の仮置場を設置することも認められた。この仮置場法は、昭和 2 年（1927）に保税工場法へと発展した。

一棟貸倉庫と仮置所

上記の保税上屋、保税倉庫及び税関仮置場以外の保税地域として、横浜税関には一棟貸倉庫及び仮置所という名称の倉庫が存在した。これらは保税上屋等を補完するものとして設置された倉庫であった。

明治元年（1868）、アメリカ及びイギリスの商人から運上所構内に倉庫を建築したいという申し出があったが、神奈川運上所はこれを官費によって建築し、その永代使用を認めた。これが一棟貸倉庫の始まりである。その後、他国の商人に対しても同様に倉庫の永代使用が認められた。これは、外国商人に対する特別待遇であり、借庫が本来は条約締結国の国民の利便のために設けられたものであるにもかかわらず一般の商人に対しても等しく開放されていたのに対して、一棟貸倉庫は特定の外国商人にのみ倉庫 1 棟の独占的使用を半永久的に認めるというもので、いわば治外法権的な性格を持つものであった。一棟貸倉庫は機能的には借庫と同じであり、当該特定の外国商人たちにとっては非常に便利な施設であったと考えられる。歴代の横浜税関長は、そのようなあり方を改めようと試みたが、諸外国の抵抗にあって目的を遂げることはできなかった。しかし一棟貸倉庫は、明治 33 年（1900）、税関仮置場法の制定を機に廃止された。

仮置所は、明治 22 年（1889）に横浜税関前の西側の波止場（いわゆる「税関波止場」）に接した海面を埋め立ててその上に官費によって建築された 5 棟の倉庫で、上屋の混雑解消を図るために貨物の引取りまでの間の一時的な置場として設けられたものであるが、機能的には上屋と同じ施設である。それまでの横浜税関構内の上屋は非常に狭隘であり、貨

物が上屋の内外に置かれ、そのため検査や通関手続が遅れがちになっていた。そうした状況について苦情を訴える外国商人が多くなり、イギリス総領事が横浜税関に改善を要望したが、それが受け入れられなかったため外務省に問題を提起した。そこで、外務省が大蔵省（本省）と交渉した結果、大蔵省から横浜税関に対して外国商人の意向を確認するよう指示があった。その結果としてこの仮置所が設置されたのである。前述の棟貸倉庫が外国商人に対する独占的使用を認めたものであったのに対して、この仮置所は外国商人の要望によって設置されたものではあるが、内外の商人に利用を認めたものであった。これが大いに利用され活況を呈したため、明治 23 年（1890）にさらに 1 棟が増築された。その後、仮置所は明治 33 年（1900）の税関仮置場法の制定に伴い廃止され、6 棟の倉庫のうち、1 棟は税関仮置場の倉庫に、また 1 棟は収容倉庫に、他の 4 棟は輸入貨物の上屋としてそれぞれ使用されることとなった。

第 8 節 新港埠頭の整備

横浜港での貿易は、開港以来、神奈川運上所またはその後身の横浜税関の前の波止場（象の鼻地区）（27 頁の（注 12）参照）において行われていたが、貿易量の増大にその処理能力が追いつかなくなってきたことから、横浜に市制が敷かれた明治 22 年（1889）に象の鼻地区の整備工事（第 1 期築港工事）が開始され、29 年（1896）に竣工した。この工事においては鉄棧橋（大棧橋の前身）が建築されるとともに（明治 27 年（1894）完成）、税関前から鉄棧橋基部まで（現在の神奈川県庁より海側の区画）が埋め立てられ、陸上設備として倉庫、上屋、起重機等が設置された。この工事は神奈川県庁と内務省が行い、完成とともに閣議決定を経て横浜税関の所管に移された。

明治 30 年（1897）になると、横浜商業会議所が横浜税関長に対し「税関貨物渋滞に関する具申書」を提出し、税関施設等の改善を要望した。これを踏まえ、横浜税関では新たに新港埠頭を建設する案を準備した。この案を時の水上浩躬税関長（文久元年（1861）～昭和 7 年（1932））が大蔵省に上申し帝国議会に提出するよう要望したところ、かねてより横浜港建設に積極的であった井上馨蔵相は、「このような小規模な計画はやめて、将来の貿易の発展にも応じられる大規模なものを作るように」と指示した。そこで水上税関長は、前・内務省土木局長の古市公威博士に依頼して新港埠頭の設計図を作成した。ところが、横浜市民はこのような大規模埠頭では港内が混雑して船舶の航行に支障が出るとして強く反対した。横浜貿易新聞（神奈川新聞の前身）、時事新報等も反対の論陣を張った。これに対し水上税関長は繫船岸壁けいせんの重要性を熱心に説き、様々な手立てを講じて何とか市民の理解を得ることができた。

こうした迂余曲折を経て、新港埠頭の建設（第 2 期築港工事）は大蔵省臨時税関工事部及び横浜税関により着手された。工事は明治 32 年（1899）に始まり、6 年半余の歳月をかけて 38 年（1905）末に終了した。

しかしこの工事は日露戦争による財政難のため既存計画の一部（現・新港埠頭の西側突堤の埋立て等）を諦めざるをえなかったことから、地元より大蔵省に対し、未着手部分の早期着工に向け強い要望が出された。この要望は大蔵省の受け入れるところとなり、工費の約 3 分の 1 を横浜市が負担するとの条件の下に残りの工事（後期工事）が開始され（明治 39 年（1906）起工）、大正 6 年（1917）に完成して現在の新港埠頭の形ができ上がった。なお、水上税関長が自らの 8 年間の税関行政を綴った「八年記」には、工事決定にまつわるある秘話が記されている。すなわち、大蔵省内では横浜市が総工費の 3 分の 1 以上を負担するなら工事を行ってもよいとの結論に達していたが、それを踏まえて水上氏が市原盛宏市長（安政 5 年（1858）～大正 4 年（1915））の感触を内々に探ったところ、「望アルヲ発見シ当港ノ将来ノ為メニ多

少ノ望ヲ懷^{いだ}」いたというのである。

後期工事においては、赤レンガ倉庫も税関倉庫として建設された。赤レンガ倉庫のうち、北側の第 2 号倉庫は、大蔵省臨時建築部（部長：妻木頼黄^{つまきよりなが}）の設計による直轄工事で、明治 40 年（1907）11 月起工し、44 年（1911）5 月竣工した。南側の第 1 号倉庫は、大蔵省臨時建築部の設計、原木仙之助の施工により、第 2 号倉庫より少し遅れて明治 41 年（1908）4 月起工し、大正 2 年（1913）3 月に竣工した。この倉庫は関東大震災で半分が壊れた。

新港埠頭は、その後関東大震災により大きな被害を受けるといった曲折はあったものの、昭和 30 年代まで横浜港の中核的施設として貿易取引の面で主導的な役割を担うことになった（注 28）。

[第 1 章の注]

- （注 1） 箱館は日米和親条約に基づき、安政 2 年（1855）外国船に薪水、石炭及び食糧を供給する基地として既に開港していたが、外国貿易港としての開港は 6 年（1859）6 月 2 日（新暦では 7 月 1 日）になってからであり、横浜・長崎と同時である。
- （注 2） 領事裁判権とは、外国人が被告となった場合にその外国人が属する国の領事はその国の法律に従って裁判を行うことができる権利をいう。
- （注 3） 最恵国約款とは、ある条約締結国にとって有利な取決めをした場合にそれが他の条約締結国にも自動的に適用されることを認める条項をいう。
- （注 4） 井上清直は、幕末の外交家でめざましい業績を残した川路聖謨（享和元年（1801）～慶応 4 年（1868）。勘定奉行など数多くの役職を歴任）の実弟で、自身も下田奉行としてハリスの応接にあたるなど幕末の外交において大きな役割を果たした。
- （注 5） 日蘭追加条約は安政 4 年（1857）にオランダとの間で締結された我が国最初の正式な通商条約で、オランダ人宣教師の行動の自由を保障するために同 2 年（1855）に締結された日蘭和親条約の追加条約（40 か条）である。また、日露追加条約は、日蘭追加条約に続き同じ年にロシアとの間で締結された通商条約で、ロシア船への補給のための箱館・下田・長崎の開港等を内容とする安政元年（1854）の日露和親条約の追加条約（28 か条）である。
- （注 6） 例えば当時の大型船である太平洋航路客船のコロラドは喫水が 7m あった。遠浅の神奈川湊沖に対し、横浜地先は陸から 500m も行くと水深が 7、8m 以上もあり、港として適していた。
- （注 7） 神奈川宿は、現在の国道 15 号線（第一京浜）の京浜急行神奈川新町駅付近から青木橋付近を通り、台町の坂を登って上台橋にまで至る海岸線に沿って存在していた。そして現在の横浜駅（当時は海の中）の北方 500m ほどのところに東西に細長く町並みが形成されていた。神奈川湊は、現在の中央卸売市場から青木橋にかけての一带にあった。
- （注 8） 外国奉行は神奈川宿付近を実地検分した結果、神奈川宿は土地が狭隘で開港場としては不適當であるとし、一方、横浜村は遠浅の神奈川に比べて良港の条件を有し、また、土地が広いので、港町を建設するのにより適しているとした。しかし、その真意は、東海道筋にあたる神奈川宿は人々の往来が激しく、そこに外国人が居留するとすると、当時の不穏な情勢の下で自然いろいろ紛争が起こるおそれがあるので、日本人が外国人に直接接触する機会をできるだけ少なくしようとしたところにある。外国奉行は断固、横浜村を開港場にすべく準備作業を進めることとしたが、この時の幕閣の最高責任者が大老・井伊直弼であった。

- (注9) 当時の横浜は、現在の元町付近から北西方面に細長く突き出た小さな半島で、「横に長い浜」というのがその地名の起こりであるとされている。東海道からは野毛山と入り海に隔てられており、「横浜沿革誌」(本田久好編集、明治25年(1892)発行)によれば、もともと石高合計335石余、戸数101戸の一小村で田地も少なく、そのために漁業を生業とする漁村にすぎなかったようである。
- (注10) 当初、各国の代表は幕府の強引な横浜開港に反発し、神奈川宿の寺院の一角を借りてそこに総領事館を構えた。しかしながら来日した外国商人たちは、大型船舶を停泊させることができ、貿易取引が実際に行われている横浜開港場にこぞって商館を建設し、神奈川宿に本拠を構える者はいなかった。そこでやがて各国代表も、オランダを皮切りに次々に総領事館を横浜に移してしまった。
- (注11) 当時の横浜には現在のような高層の建物がなく、富士山がよく見えたようである。例えば慶応2年(1866)にフランス海軍士官として来日したエドゥアルド・スエンソン(Edouard Suenson, 1842~1921、デンマーク人)は、「日本人の聖なる山、この尊大なる岩山は……とても身近に感じられ、ひと足歩けばたどり着けそうに思われる。……横浜の日本人にとって富士山の意味は深遠である」と述べている(「江戸幕末滞在記」より)。
- (注12) 神奈川運上所前の二つの波止場のうち東側のものはイギリス総領事館の近くにあったこと等から「イギリス波止場」「異人波止場」などと呼ばれ(後には「メリケン波止場」とも呼ばれるようになったが、その名の由来は不明)、外国からの輸出入貨物を取り扱った。一方、西側の波止場は内航船(ことに江戸との間を往来する船)が内国貨物を積卸しするのに用いられたことから、「御国産波止場」「日本波止場」と呼ばれたが、運上所(税関)の建物に近かったせいであろうか、後に「税関波止場」とも呼ばれた。また、両者を総称して「西波止場」と呼ばれた。その後、貿易量の増大に伴い、「西波止場」の東方(現在の山下公園中央付近)に「東波止場」(または「新波止場」)が増設された。この波止場はフランス海軍の物置場前にあったことから「フランス波止場」とも呼ばれ、荷物改めのために東運上所が置かれた。なお、「横浜税関沿革」「横浜税関百二十年史」などでは神奈川運上所前の二つの波止場のうち東側のものを「東波止場」、西側のものを「西波止場」と表記している。いずれにしても、これらの波止場には定着した呼称はなかったようである。
- (注13) ただし、その水野忠徳も、開港直後に起きたロシア人将兵殺害事件の責を問われて安政6年(1859)8月、加藤則著と共に神奈川奉行の職を免ぜられた。
- (注14) 羽二重はふたえは日本の代表的な絹織物で、縦横糸に無撚りの生糸等を使用した、主として平織りの後練織物(生糸を織物に織り上げてから精練・染色する織物)。
- (注15) 麻真田あさきなたはマニラ麻の繊維を真田紐さなだひものように編んだもの。
- (注16) 明治35年(1902)に発行された「横浜税関沿革」によれば、幕末から明治期にかけて、神奈川運上所(横浜税関)では外国人を高額の報酬で顧問に雇い入れることが多かったという。その第1号は慶応2年(1866)、借庫規則の制定にあたり雇い入れたイギリス人のベンジャミン・シールとトーマス・ホッグであった。当時の日本人には借庫の何たるかを解する者がおらず、したがって規則の制定作業を担いうる者もいなかったため、これら両名を運上所に顧問として迎え入れたのである。借庫規則はシールの起草になるもので、運上所では同規則制定の後も両名をして共に借庫に関する事務に携わらせ、その傍ら、運上所の役人から3名を選び、両名に付き従わせて当該事務を研修させた。シールは明治維新の際解雇されたが、ホッグはなお1年間引き続き勤務したという。
- (注17) この倉庫が慶応2年(1866)の横浜大火(いわゆる「豚屋火事」)により消失したため、神奈川運上所ではその翌年(1867)に運上所前の両波止場間の埋立を行い、そこに石造

りの倉庫4棟を新築して借庫とした。

- (注18) ここでは横浜港で起きた二つの特筆すべき事件を紹介しよう。一つは、ジョン・ハートリーあへん密輸入事件である。ジョン・ハートリーはイギリスの貿易商であったが、確信犯的にあへんの密輸入を繰り返し、明治5年(1872)の初回摘発以来横浜税関に何度密輸入を摘発されようとも、そのたびに横浜税関長を相手どって執拗に法廷闘争を繰り返した。この闘争は明治26年(1893)まで続いたが、一連の訴訟のうちハートリーを被告人とするものについてはイギリス領事に裁判権があることから、領事裁判所において同人に対し微温的な判決が下されることもあった。しかし、歴代税関長はハートリーに対し終始断固たる姿勢を貫き、最後には見事勝利した。さて、もう一つの出来事は、マリア・ルース号事件である。明治5年(1872)6月1日、230人の中国人船客を乗せたペルー船マリア・ルース号が横浜港に入港して来たが、彼ら中国人は船客とは名ばかりで、実はペルーに売られていく奴隷であることが判明した。この取扱いについて政府内では、我が国に法的権限のない問題に関わって外国ともめるのはよくないとする江藤新平司法卿(天保5年(1834)~明治7年(1874))、陸奥宗光神奈川県令(弘化元年(1844)~明治30年(1897))、後に外相等を歴任)らの意見と、人道と正義に立脚して対処すべきであるとする副島種臣外務卿(文政11年(1828)~明治38年(1905))、大江卓神奈川県権令(弘化4年(1847)~大正10年(1921))、神奈川県令を経て、後に衆議院議員、東京株式取引所会頭等を歴任)らの意見がぶつかった。結局は副島らの意見が通り、陸奥県令が辞任するという事態になった。後任の県令に任じられた大江は神奈川県庁で特別法廷を開き、自らが裁判長となって中国人の解放等を内容とする判決を下した。この大江の裁判は、ペルー政府より越権であるとの強い抗議を招いたが、国際的には世界共通の道義に立ったものであるとして称讃の対象となった。
- (注19) 明治8年(1875)、大久保利通内務卿(文政13年(1830)~明治11年(1878))が「海外直売の基業を開くの議」を提出し、直貿易の必要性を訴えた。
- (注20) 居留外国人という欧米人のみを連想しがちであるが、実は数としては中国人が最も多かった。明治32年(1899)に外国人居留地はその40年間の歴史に幕を下ろしたが、その前年には横浜に約5,400人の外国人が居住していたといわれる。実にその3分の2が中国人で、次いでイギリス人、アメリカ人の順に多かった。中国人は欧米人に雇われて貿易関係実務に携わったり、自らアジア諸国を相手に貿易を行ったりと、港における活動領域は広がった。
- (注21) 天保11年(1840)、現在の鹿島建設(株)の創業者・鹿島岩吉は、独立して江戸に「大岩」という屋号の店を構え、水戸徳川家、松平越中守、土井大炊守などの大名屋敷に出入りした。横浜開港は開港場に役所、商館、住宅などの一大建築ブームを巻き起こし、岩吉も江戸の店をたたんで横浜に進出したが、日本人居住地の建物はいち早く進出していた大工たちによって既に請け負われていた。そこで、出遅れた岩吉は日本人大工が敬遠する外国商館の建設を手がけることになり、まずジャーディン・マセソン商会の「英一番館」を請け負い、続いてウォルシュ・ホール商会の「あめい垂米」を建築した。伝統的な日本の建築技術を生かしながら洋館の建築を手がけた岩吉の実績が評価され、鹿島岩吉とその長男・岩蔵が明治初期までに手がけた工事は横浜の居留地の3分の2、神戸の居留地の半分以上に及んだという。鹿島父子は、「垂米」のウォルシュ兄弟の推薦により第十五銀行の洋館、高輪の毛利邸和洋折衷邸宅など数々の建築を手がけたほか、横浜水道木管の大修繕工事などにも携わった。明治13年(1880)になると、岩蔵を初代組長として鹿島組が創立され、これが(株)鹿島組(昭和5年(1930))を経て今日の鹿島建設(株)(昭和22年(1947)に社名変更)へと発展していく。
- (注22) 歩合金の徴収が始まったのは、売込商については万延元年(1860)、引取商については

慶応3年(1867)であった。

- (注23) 明治6年(1873)に町政が横浜町会所から区長・戸長に移管された際、町会所が所有していた多額の資産の帰属が問題となった。貿易商はそれらの資産は自らの積み立てた歩合金(前出)が原資となっているのであるから貿易商組合の共有物であると考えた。これに対し明治22年(1889) 沖守固^{もりがた}神奈川県知事は共有物であることを否定する措置を打ち出した。この対立が遂に約500名いた貿易商のうちの390名が13町の戸長を相手に集団訴訟を提起するという事態にまで発展する。訴訟は長期化したが、明治27年(1894)になって、横浜に深い縁のある川田小一郎日銀総裁の仲裁により、共有物のすべてを横浜市の財産とするということで決着を見た。横浜ではこの事件以前にも明治10年代初頭に歩合金の取扱いをめぐる県と貿易商の対立やガス局事件と呼ばれる区長と民権論者との対立などがあったが、この共有物事件が終結したのを機にそうした市民間の対立も沈静化の方向に向かった。
- (注24) 外国人居留地は条約改正に伴い明治32年(1899)に廃止されたが、横浜港及び神戸港では旧外国人居留地を中心とする貿易がなおも続いた。
- (注25) (旧)三井物産(株)は戦後の財閥解体によりいったんは解体されたが、昭和22年(1947)に第一物産(株)として復活した。昭和34年(1959)には、この第一物産(株)を中心にかつての三井物産系企業が再結集し、新生・三井物産(株)としてスタートした。
- (注26) 特殊銀行であった横浜正金銀行は第二次世界大戦後に閉鎖され、その資産をもとに昭和21年(1946)、(株)東京銀行が設立された。同行はその後の再編を経て平成18年(2006)、(株)三菱東京UFJ銀行となる。
- (注27) 私設保税倉庫として全国で初めて許可を受けたのは神戸棧橋(株)であり(明治30年(1897)10月)、横浜の中央倉庫(株)は二番目であった(同年11月)。
- (注28) 新港埠頭建設の詳しい経緯については、「横浜港の生い立ちと税関」(横浜税関HP)参照。

第2章 京浜工業地帯の発展と相次ぐ試練の半世紀

第1節 資本主義の発達と動揺

京浜工業地帯の誕生

明治期も半ばを過ぎると、我が国は日清戦争（明治27年（1894）～28年（1895））での勝利によってアジア市場への進出を果たし、また、中国からの償金（2億両）を用いて官営八幡製鐵所の設立（明治30年（1897）。操業開始は34年（1901））をはじめとする産業振興策を実施した。このことにより我が国の経済と産業は飛躍的に発展し、貿易も急速に拡大した。

この日清戦争から日露戦争（明治37年（1904）～38年（1905））にかけての時期が我が国の資本主義の確立期であり、まず繊維産業を中心とする軽工業分野が発展し、その後、鉄鋼、造船、機械等の重工業分野が発展していった。

横浜でも明治24年（1891）に横浜船渠会社（後に三菱重工業㈱と合併）が設立され、29年（1896）から本格創業を開始するなど工業化が始まっていた。京浜臨海部においては、川崎市から現在の横浜市鶴見区にかけての埋立地に工場が次々に誕生し（資料6参照）京浜工業地帯が形成されていった。例えば、明治41年（1908）に東芝が、大正期には日本鋼管、味の素、旭硝子、日本石油、富士電機、日清製粉、キリンビールが工場を新設した。

この時期になると、我が国の貿易は原料や食料品を輸出して製品を輸入するという形態から、原料を輸入して製品を輸出するという工業国型へと変貌していった。明治33年（1900）には、保税工場法の前身である税関仮置場法（24頁参照）が制定され、関税制度の面からも加工貿易が奨励された。

（資料6）

京浜工業地帯に誕生した主な工場

年	会社名
明治 24 (1891)	横浜船渠会社(後に株式会社化し、さらに三菱重工業㈱と合併)
" 29 (1896)	横浜電線製造㈱(後に社名変更し古河電気工業㈱となる。)
" 41 (1908)	東京電気㈱(後に芝浦製作所㈱と合併し東京芝浦電気㈱となる。その後社名変更し㈱東芝となる。)
" 42 (1909)	㈱日本蓄音機商会(後に社名変更しコロムビアミュージックエンターテインメント㈱となる。)
大正元 (1912)	日本鋼管㈱(後に川崎製鉄㈱と合併しJFEスチール㈱となる。)
" 3 (1914)	(資)鈴木商店(後に社名変更し味の素㈱となる。)
" 5 (1916)	㈱浅野造船所(後に日本鋼管㈱と合併。日本鋼管㈱は後に川崎製鉄㈱と合併しJFEスチール㈱となる。)
" 5 (1916)	旭硝子㈱
" 11 (1922)	小倉石油㈱(後に日本石油㈱と合併。その後社名変更し新日本石油㈱となる。)
" 12 (1923)	富士電機㈱
" 13 (1924)	日本石油㈱(後に三菱石油㈱と合併。その後社名変更し新日本石油㈱となる。)
" 15 (1926)	日清製粉㈱
" 15 (1926)	麒麟麦酒㈱(現キリンビール㈱)

(資料7)

明治末から大正初期にかけての大棧橋



左手奥のレンガ建物が税関の監視部庁舎、手前の方の建物が税関旅具検査場
(出所) 「大棧橋(絵はがき)」(横浜開港資料館所蔵)

なお、この頃我が国の勢力範囲にあった樺太、台湾及び朝鮮に対しても我が国の関税制度が適用され、これら外地と内地との間の貿易は、移出入すなわち内国貿易としてとらえられた。

第一次世界大戦と戦後恐慌

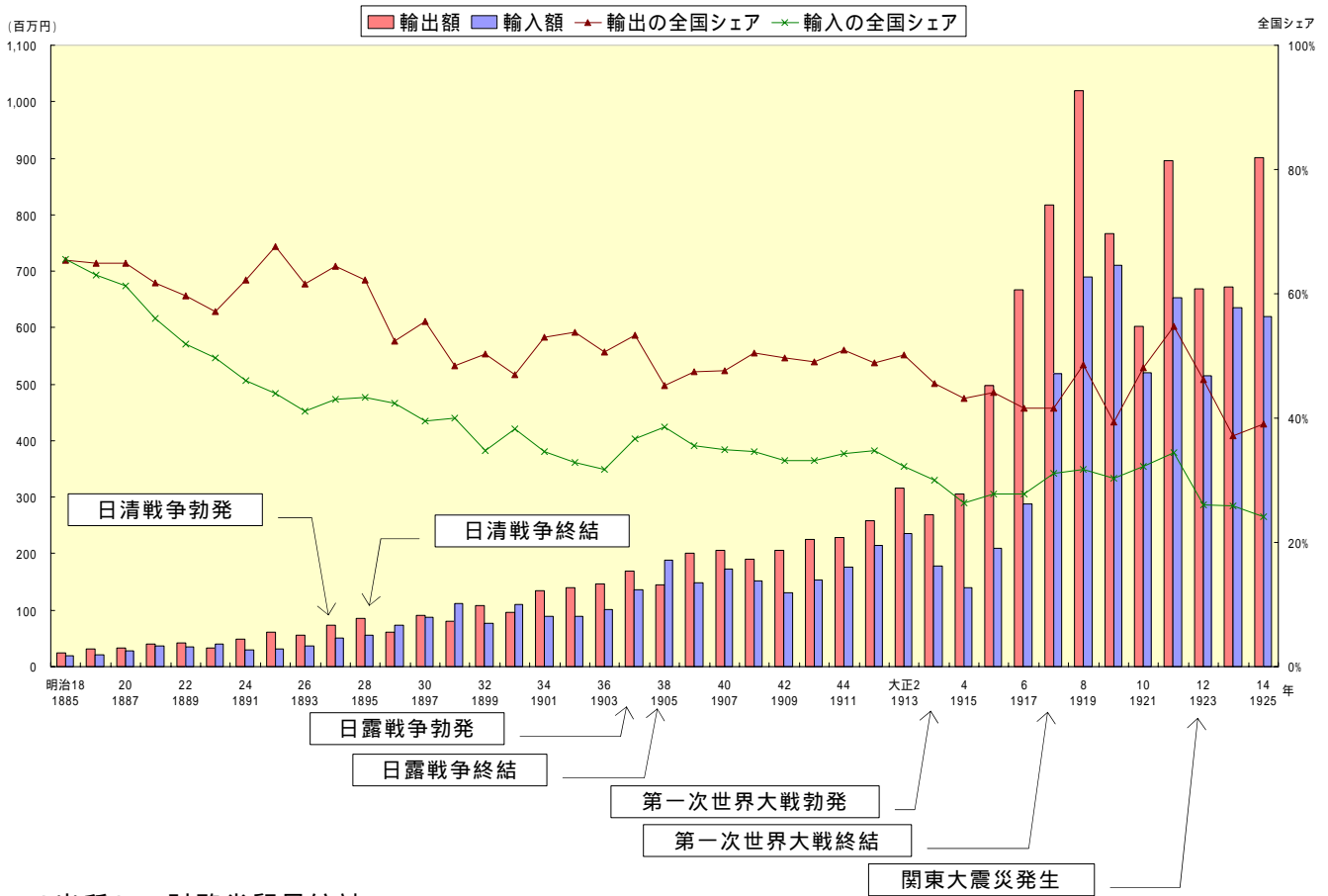
大正期に入ると、我が国経済は数々の試練に直面した。まず、大正4年(1915)に生糸の価格が暴落した。そこで政府のバックアップにより帝国蚕糸(株)が設立され、生糸を大量に買い上げるにより市況を回復させ、何とか危機を脱した。

その後、第一次世界大戦(大正3年(1914)~7年(1918))の特需、すなわち井上馨が形容するところの「大正新時代の天佑」によって日本経済は潤い、それまでの数々の政治・経済・財政上の難問題を雲散霧消させ、さらにはいわゆる「成り金」を生んだりした。大戦特需が発生したのは、交戦国から兵器等の軍需品の注文が殺到したことや、アジア・アフリカ諸国が戦争によりヨーロッパから雑貨等を輸入できなくなったためその代用品を我が国に求めたこと、さらには、ドイツからの輸入に頼っていた染料、薬品等の供給が途絶えたことにより、日本国内においてこれらの製造業が台頭してきたことなどの要因によるものであった。そのほか、造船業や海運業なども空前の活況を呈した。

しかし、第一次世界大戦が終結するとやがて反動がきて、大正9年(1920)3月15日の株価暴落を機に一気に戦後恐慌に陥った。主要商品は短期間のうちに半値以下となり、特に生糸は再び価格が下落した。今回は糸価があっという間に4分の1近くに下がり、その結果、同年5月には当時横浜で最大規模の生糸輸出商であった茂木合名会社が倒産するという事態にまで立ち至った。政府は窮地に陥った経済界を救済するため、日銀の信用と大蔵省預金部の資金を動員し、日銀・勸銀・興銀の3特殊銀行を通じて救済融資を行った。

(資料8)

明治18年(1885)～大正14年(1925)の横浜港の貿易額



(出所) 財務省貿易統計

また、特に打撃の大きかった生糸については同年9月、第二次帝国蚕糸(株)を設立して事態収拾に努めたが、市況が回復したのは翌年後半になってからのことであった(注1)。

茂木合名会社以外にも多くの企業が倒産し、横浜では遂に茂木惣兵衛(3代目)が主宰する第七十四銀行と横浜貯蓄銀行が休業に追い込まれた。当時の横浜には幾つもの中小銀行があり、もし事態をそのまま放置すれば手のつけられない状態に陥るおそれがあった。特に第七十四銀行は横浜の全戸数の約7割に相当する預金口座数を抱える一大地方銀行で、その破綻は単に生糸業界や横浜経済界への影響にとどまらず、我が国経済全体にも及ぼすところが大きいものと懸念された。そこで原富太郎(慶応4年(1868)～昭和14年(1939))をはじめとする横浜財界人は政府に救済資金の貸付けを要望した。これに対し高橋是清蔵相(安政元年(1854)～昭和11年(1936))は当初、一私立銀行の救済に大蔵省が乗り出すことには断固反対であるとの態度を示していたが、原敬首相(安政3年(1856)～大正10年(1921))の懇懇により救済に応じることになったという。こうしてようやく政府から1600万円の救済資金(大蔵省預金部資金の日銀経由貸付け)を得て破綻2行の整理を行い、同年12月、新銀行として横浜興信銀行(初代頭取・原富太郎)が設立された。この処理については後に、「ハラ(=原敬首相)とハラ(=原富太郎)がハラを合わせた」と語られた。

第 2 節 関東大震災とその深刻な後遺症

関東大震災の発生

大正 12 年（1923）9 月 1 日、関東大震災が発生した。被害は死者・行方不明者 14 万 5 千余人（うち東京府 10 万 7 千余人、神奈川県 3 万 3 千余人）、住家全半壊 25 万 4 千余戸、家屋焼失 44 万 7 千余戸と甚大であった。収容された死体の半分以上が男女の別さえわからなかったといわれる。東京の被災世帯の割合が 73%であったのに対し、震源地に近い横浜では 95%であった。

横浜では、横浜税関本庁舎（第二代庁舎。象の鼻地区に所在）、神奈川県庁舎、日本郵船㈱横浜支店ビルその他多くの施設が倒壊した。税関では当時、3 万 1,000 坪の上屋や倉庫を有していたが、その 4 分の 3 が使用に堪えなくなった。建造して間もない赤レンガ第 1 号倉庫が半分壊れ、近くの税関事務棟も倒壊した。民間の倉庫は約 7 割が焼失した。中でも、横浜の主要倉庫会社 8 社のうち横浜新港倉庫㈱等 4 社はそのすべての倉庫を失った。

震災後の復興は東京が優先され、横浜は後回しとされたが、これは当時の横浜の力が中央に対して弱かったためであるといわれている。

ところで、震災で漁夫の利を得たのが神戸であった。震災により横浜からの生糸輸出がストップしたことを受けて、神戸市は緊急市議会を開催し、神戸市立生糸検査所の設立を決定した。この結果、震災のあった大正 12 年（1923）の末には早くも神戸港が生糸輸出を手がけることになり、昭和 5 年（1930）には全国で約 3 割のシェアを占めるようになった。

震災に続く神戸港の生糸輸出開始により横浜の生糸貿易は極めて大きな打撃を受けたが、それでも昭和 16 年（1941）までは横浜港からの輸出品の中で何とか第 1 位を保つことができた。しかしながら、徐々にその勢いは衰えていき、横浜の力はかげりを見せていく。

（資料 9）

関東大震災により焼け落ちる横浜税関と県庁（大正 12 年（1923）9 月）



写真の左側は県庁。日本大通り（中央の道路）の突き当たりに横浜税関庁舎があった
（出所） 「横浜みやげ」（横浜開港資料館所蔵）

(資料 10)

関東大震災により倒壊した埠頭 (大正 12 年 (1923) 9 月)



(出所) 「横浜港史 総論編」

神戸港の発展と鈴木商店

開港以来、横浜港は我が国最大の貿易港として発展を続けていたが、慶応 3 年 12 月 7 日 (新暦 1868 年 1 月 1 日) に開港した神戸港 (開港当初は兵庫港。明治 25 年 (1892) に神戸港へ名称変更) が徐々にシェアを増加させていくに従って、横浜港のシェアは相対的に低下していった。

神戸港が発展した背景としては、阪神地域において、渋沢栄一らが設立した大阪紡績会社 (明治 15 年 (1882) 設立。後の東洋紡績(株)) 等の綿糸紡績業や綿織物業がめざましい発展を遂げ、それに伴い原料の輸入 (原綿 (繰綿)) と製品の輸出 (綿糸、綿織物) が増大したことが挙げられる。

このほか、明治期から大正期にかけて神戸の地を本拠に世界的な規模で活躍した商社として合名会社鈴木商店 (明治 7 年 (1874) 設立) の存在が挙げられる。同社は、当初は神戸の小さな砂糖問屋にすぎなかったが、明治 32 年 (1899) に台湾産樟脳 (防虫剤等の原料) の販売権を獲得し、これを欧米諸国に輸出して大きな利益を上げた。明治 38 年 (1905)、(株)神戸製鋼所の前身である小林製鋼所を買収し、大正 4 年 (1915) には、後に帝人(株)となる米沢の織物工場を買収し人造絹糸の製造事業を始めた。そのほか、数多くの企業を傘下に収め、工場を増やし、海外にも支店網を拡げ、スエズ運河を通行する船舶の 1 割は鈴木商店の船であるとまで評された。第一次世界大戦が始まると、世界中で投機的な買付けを行い、本国を介さない三国間貿易を我が国企業として初めて手がけ大きな利益を得るなど日本一の商取扱高を誇った。しかしながら同社は、大正 9 年 (1920) の恐慌に際して保有商品・株式の価格急落により莫大な損失を抱え、その翌年頃からの関係会社の相次ぐ事業不振によりさらに経営が逼迫していった。言うなれば、積極経営が裏目に出たわけであるが、同社は苦しくなっていく資金繰りを主力行である台湾銀行からの借増しにより何とか

凌いでいた。

昭和2年(1927)金融恐慌が起き、信用不安が増幅する中、日銀に追加的資金供給を拒絶された台湾銀行は鈴木商店に対し、新規融資を打ち切らざるをえない旨通告した。同社は、台湾銀行1行に大きく融資を依存しており、三井物産(株)、三菱商事(株)等のように系列銀行を持たなかったため資金調達ができなくなり、破産に追い込まれた(注2)。

鈴木商店への不良貸付により台湾銀行も破綻の危機に直面した。当時の若槻禮次郎内閣は、同行が植民地である台湾の開発を目的とした特殊銀行であり、台湾の発券銀行でもあったことから、破綻を回避すべく、その救済のための緊急勅令案を準備した。しかしこれが枢密院においてあえなく否決されてしまったため、その責任をとって総辞職した。

このような曲折はあったが、前述のように関東大震災による横浜港の退潮もあって、神戸港の台頭は著しいものとなった。

昭和金融恐慌

関東大震災は震災手形問題等の形でその後の銀行経営を圧迫した。昭和2年(1927)3月14日午後3時頃、その問題を国会で審議中に片岡直温蔵相が「今日正午頃において、渡辺銀行がとうとう破綻をいたしました」(衆議院速記録より)との大失言を行い(注3)、それが直接の引き金となって昭和金融恐慌が発生した。翌日、もともと資金繰りが限界にきていた東京渡辺銀行は蔵相の失言に藉口して周囲の説得も聞かず、これ幸いとばかりに姉妹行のあかぎ貯蓄銀行と共に休業を断行し、これが口火となって預金の取付けと中小銀行の休業が東京ばかりか地方にも飛び火していった。この3月の金融恐慌は確かに直接的には蔵相の失言により引き起こされたものであるが、実はその底流には、第一次世界大戦後の幾度かの恐慌に際して政府が積極的な財政金融政策によりその緩和・回復に努めたことがかえって仇となって企業や銀行の整理・合理化が図られず、その結果として既に京浜地区の弱小銀行には静かな取付けが始まっており、いつそれが爆発してもおかしくないという状況があったのである。この恐慌状態に対し、政府は日銀に非常貸出しを行わせる等により何とか混乱を收拾することができた。

これを金融恐慌の第一波とすれば、第二波はその約1か月後にやってきた。上述したように、鈴木商店に対する台湾銀行の不良貸付問題を取り扱う過程で枢密院との調整に失敗した若槻内閣が総辞職をしてしまったため、一般預金者の間に特殊銀行の台湾銀行でさえ救済されなかったとして動揺が拡がり、これが再度、全国的な取付け騒ぎに発展していったのである(注4)。騒ぎは大銀行にも波及し、華族の銀行として高い格式を持ち当時5大銀行の一つに数えられていた第十五銀行までもがあつという間に破綻してしまった。同行は宮内省(天皇)が大株主であっただけに、世間に与えた衝撃は大変なものであった。そこで、新しく発足した田中義一内閣は全国の銀行を2日間休業させるとともに日銀に非常貸出しを行わせ、さらには3週間のモラトリアム(支払猶予令)を発出して恐慌を何とか鎮静の方向に向かわせた。なお、日銀が非常貸出しを行うにあたって紙幣の準備が不足し、やむをえず片面だけ印刷した裏白の200円札で急場を凌いだという話が後々にまで語り伝えられている。

この年の5月までに休業した銀行は台湾銀行も含めて37行に及び、そのうち9行はその後何とかして立ち直った。しかし、他の銀行は整理されて金融の世界から姿を消していった。また休業に至らなかった銀行でも、数多くの銀行が深い痛手を負った。

この金融恐慌では、横浜でも幾つもの銀行の経営が行きづまってしまった。かつて第七十四銀行等の整理を目的として設立された横浜興信銀行は、金融恐慌発生のに左右田銀行の業務を引き受け、その翌年には第二銀行、横浜貿易銀行及び元町銀行を吸収した。金融機関の破綻は多くの地場企業の資金繰りをも行きづまらせてしまった。中でも横浜の地

場の生糸商人（増田、安部、左右田、中山、平沼などの一族）が軒並み経営破綻してしまい、残ったのは亀屋（原）などごく一部の商人であった。なお、この時の混乱を収めた後も横浜興信銀行を核とした金融再編が続けられていくが、これが後の横浜銀行の基を形成することになる（昭和 32 年（1957）に現在の行名に変更）。

世界恐慌と日中戦争・太平洋戦争への突入

昭和 4 年（1929）、アメリカのニューヨーク・ウォール街に端を発した経済恐慌は、その後、世界恐慌へと発展し、我が国経済も、折り悪しく政府が実施した金解禁政策（昭和 5 年（1930）～6 年（1931））の失敗が重なって、未曾有の恐慌状態に陥った。

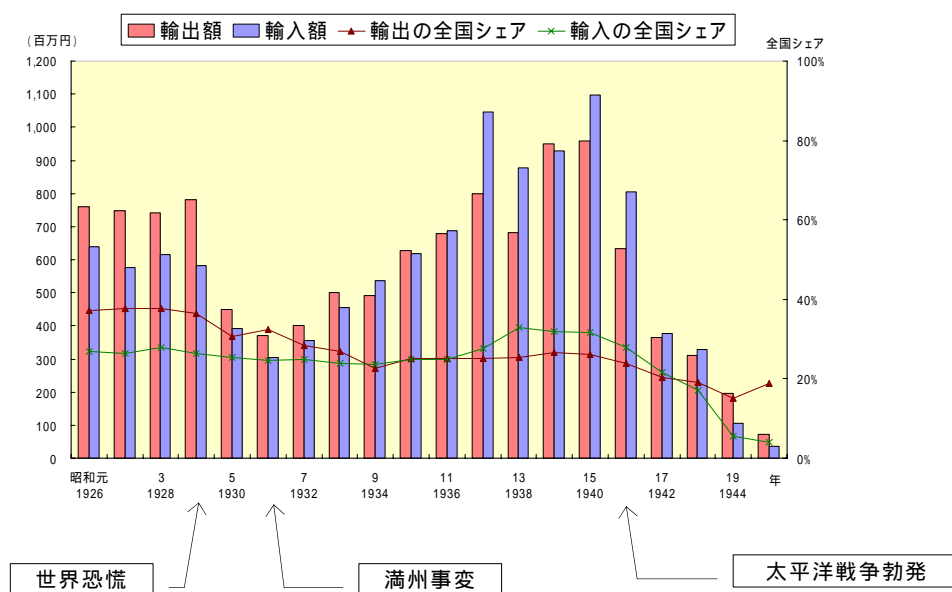
この世界恐慌の頃から、各国は競い合うように関税障壁を拡大し始め、貿易統制を強化する一方で、自国の勢力圏を独占して自給自足的な経済領域（ブロック経済）の樹立を目指すようになった。このため、日本の安価な工業製品は世界各地で締め出されるようになり、我が国はこの閉塞状況を打破するため、満州の経営を目指して満州事変（昭和 6 年（1931））へと突き進んだ。しかしながら、そのようなことでは我が国独自のブロック経済圏を建設することはできず、むしろ国際的に孤立し、昭和 8 年（1933）には国際連盟を脱退するまでに至った。その後、我が国は大陸進出を一層積極化して昭和 12 年（1937）には日中戦争に突入、さらに 16 年（1941）には、中国における利権をめぐり以前から対立関係にあったアメリカとの間で太平洋戦争に突入した。

生糸の地盤沈下と近代工業の発展

明治後期から大正期にかけて京浜臨海部に誕生した諸工場を中心に京浜工業地帯は着実に発展し、それにつれて横浜港の貿易額も増大していった。世界恐慌により一時的な減少はあったものの、満州事変を契機とする軍需景気によって再び貿易額は増加に転じた。その後、太平洋戦争に突入し主要相手国であるアメリカとの貿易が途絶えたため、貿易額は再度減少していった。

（資料 11）

昭和元年（1926）～20 年（1945）の横浜港の貿易額



（出所） 財務省貿易統計

そうした中、前述のように関東大震災によって横浜商人は大打撃を受け、その後の金融恐慌によってさらに追い討ちをかけられた。特に開港以来横浜の貿易に大きく貢献してきた生糸商人は一部を除いて倒産してしまうという惨憺たる有り様であった。また、関東大震災によって横浜の生糸商人が大打撃を受けたために神戸港からも生糸が輸出されるようになり、横浜港による一港独占状態は崩れてしまった。

ただ、そうした状況にはあったものの、昭和前期の主要輸出品目は大正期と同様に生糸であり、我が国の生糸輸出における横浜港のシェアは依然として高く、昭和16年(1941)まで82年間連続して横浜港の輸出品目第1位であった。その後、昭和17年(1942)から20年(1945)にかけては、円ブロックといわれた満州、関東州及び中国向けの機械類が輸出品目第1位となり、横浜港の輸出額の20%前後を占めた。機械類以外では、満州、関東州及び中国向けの鉄、自動車とその部品類、紙製品などが上位にランクされた。輸入は、昭和10年(1935)頃までは、大正期と同様に原綿(繰綿)、小麦、羊毛、木材等の農産品が大半を占めていたが、11年(1936)頃から、京浜工業地帯の発展とともに原油、重油、生ゴム、機械部品等の比率が高くなっていった。

なお、昭和期には外資系の日本フォード(株)(大正14年(1925)設立)、日本ジェネラルモーターズ(株)(昭和2年(1927)設立)が、それぞれ横浜(子安)、大阪に自動車の組立工場を建設し、中でも日本フォード(株)は年間1万台を生産し日本国内で圧倒的な組立台数を誇っていた。日本企業では昭和8年(1933)に横浜で誕生した自動車製造(株)が翌年には横浜工場を生産を開始し(同年の生産台数は年間940台)、社名も現在の日産自動車(株)に変更した。さらには昭和11年(1936)に制定された自動車製造事業法(注5)の許可を(株)豊田自動織機製作所(注6)と共に受けて生産を拡大していった。その後、日産自動車(株)は、昭和13年(1938)頃には年間生産台数で日本フォード(株)を追い抜き、16年(1941)には年間2万台を生産するなど京浜工業地帯の主力産業として発展していった。

東京港の開港と京浜港の誕生

明治期以来長い間、東京港の開港問題が論議されてきた。特に東京港の側では大正から昭和にかけて大がかりな工事を行い、開港に向けて着々と整備を進めていた。また当時、横浜港における輸入貨物の仕向先及び輸出貨物の仕出地として東京市のシェアが高かったことから、東京港の開港は東京市にとっては切実な願いであった。しかし、横浜港の地位低下を危惧する横浜市が「百万市民の死活問題」であるとして猛反対し、東京市との間で膠着状態に陥っていた。

横浜市が掲げた反対理由は、隣接した二つの開港場を設けるのは巨額にのぼる国費の重複投資となって国民経済上失うものが大きい、東京湾を自由にすると防疫上問題である、というものであった。しかし、昭和16年(1941)に横浜市長が交替したのを契機に事態収拾へ向けての動きが始まった。

後述するように当時は大蔵省(税関)が港湾に関する広範な権限を有しており、時の蔵相・河田烈かわた たけしが横浜市議会の田辺徳五郎議長ほか数名を呼び、説得にあたった。その結果、震災復興外債の償還に苦しんでいた横浜市を国が救済し、その見返りに横浜市が東京開港を承諾するという妥協が行われた。ただし、東京港は京浜港の中の東京区であると位置づけられ、東京港は原則として満州国、中華民国及び関東州との間の就航船に限ることとされた。

こうして昭和16年(1941)、東京港が明治初期以来の悲願である開港に指定され、それに伴い横浜税関東京出張所が設置された(明治35年(1902)に設置された横浜税関東京税関支署を組織変更)。なおその際、東京港、横浜港及び川崎港(昭和元年(1926)開港)

の3港を合わせて京浜港と称するようになった。

同じく昭和16年(1941)東京(羽田)飛行場が産声をあげたのに伴い、我が国最初の空港税関である横浜税関東京飛行場出張所が設置されたが、本格的な航空機時代の幕開けは戦後になってからであった。

第3節 港湾行政の一元化とその後の税関史

港湾行政の一元化

第一次世界大戦を契機に貿易量が飛躍的に増大する中で、船舶管掌の業務は通信省に、関税の業務は大蔵省に、衛生・警察業務は地方庁に、修築拡張の土木業務は内務省に、植物検疫業務は農商務省に属するというように行政がバラバラで、港湾行政を統括する機関が存在しなかったため、貿易業者、海運業者等の関係業者に不便を与えるばかりでなく、このことが港湾行政の円滑と統一的な運営を妨げているとの批判が絶えなかった。大正期には、こうした貿易の発展を阻害しかねない状態を改め統括的な行政官庁を設置しようとする動きが高まり、帝国議会における建議や港湾関係の民間団体による陳情が幾度も行われた。その結果、関東大震災後の加藤高明内閣による行政整理の実施方針を直接の契機として、大正13年(1924)税関官制の改正が行われ、従来の府県港務部や検査所の所管業務(港湾管理関係業務、検疫業務)等がすべて税関に統括された。こうして税関は、港湾における総合行政官庁となった。

戦時統制下の貿易と税関

日中戦争に突入して以来、我が国経済は次第に戦時統制色を強め、そのあおりを受けて貿易が徐々に停滞していったが、そうした中、軍需資材の輸送促進という観点から昭和18年(1943)戦時行政特例法及び許可認可等臨時措置法に基づき関税法戦時特例が制定され、船舶及び保税地域に対する税関の取締りの緩和等の措置が講じられた(同年5月施行)。

しかし、こうした税関手続面での対応だけでは軍部内に台頭していた通関手続無用論者を満足させることはできず、政府は遂に、軍部の掲げる海運能率化の命題の下に同年11月、通信省と鉄道省を統合して運輸通信省を設立し、さらには税関の業務と施設・人員についても、戦時海運行政の実施機関として各地方に設置された同省海運局にそのすべてを吸収統合してしまった。当時の海運は、人員・物資輸送のため民間船が軍に徴用されるなど、軍民一体の運用がなされていたが、軍はさらにこれを一歩進め、税関を廃止してこれを海運局に統合せしめ、もって税関が管理している港湾施設の軍への供用や軍需物資輸送の効率化を図ろうとしたのである。ここに、その名称統一以来70年間にわたって貿易と港湾に深い関わりを有してきた税関は、いったんはその歴史の幕を閉じることになる。

税関の再開

昭和18年(1943)に運輸通信省海運局に統合された税関は、外国貿易船の入出港が激減したため細々と業務を続けるのみであったが、第二次世界大戦が終結すると、税関がなくなっていることを奇異に感じ、かつ、旧外地との密貿易の横行に手を焼いていた联合国総司令部(GHQ: General Headquarters)からの積極的な指示に基づき、21年(1946)6月、運輸省(20年(1945)運輸通信省から通信院(後の郵政省)が分離されたことに伴い発足)から分離独立して再開された。しかしながら、統合に際して海運局に移管され

た税関所管の国有財産は返還されず、職員についても統合された当時、全国の税関から数千人を移管したにもかかわらず、千人足らずしか復帰できなかった。また、大正 13 年（1924）の税関官制改正以来所管していた港湾管理業務や検疫業務も他省の所管となった。

戦後の我が国貿易は全面的にGHQの管理下に置かれたが、GHQは具体的な措置として昭和 20 年に覚書を発し、金銀、通貨、有価証券、手形・小切手等の輸出入を禁止するとともに、海外から引揚者が持ち帰る所持金の額等を制限し、限度額を超える部分については保管証を発行して国が保管することとした。これを受けて政府は勅令及び大蔵省令を発し、海外との金融取引を全面的に禁止した。また、当該勅令によって、台湾、樺太及び朝鮮は外国とみなされ、取締りの対象とされた。GHQの覚書が発せられた翌年に税関は再開されたが、再開直後の税関の主な仕事は、こうした引揚げの処理や極端な物資不足等から激増していた密輸の取締りであった。これらの業務のほか、税関はGHQから発せられた覚書によって国際郵便の通関検査も開始している。

なお、税関が再開された昭和 21 年（1946）、大蔵省主税局に關稅課が設置された。昭和 24 年（1949）にはこれが主税局税関部となり、36 年（1961）11 月には同部が昇格して再び關稅局が設置されている（資料 5 参照）。

東京税関の独立

昭和 28 年（1953）8 月には、横浜税関東京税関支署が独立して東京税関として出発した。同支署は、税関が再開された昭和 21 年（1946）に横浜税関の東京出張所として設置されたが、翌年には支署となり、25 年（1950）に同じく支署となった羽田支署と並んで、首都東京の空と海の玄関口として重要な地位を占めていた。独立当初の東京税関は東京都のみを管轄区域としていたが、昭和 30 年（1955）になると、新たに埼玉、群馬、山梨、新潟及び山形の 5 県が横浜税関から管轄換えされるとともに、新潟税関支署及び酒田税関支署が同税関から移管された。昭和 46 年（1971）には、千葉県のうち成田市、香取郡大栄町（平成 18 年（2006）3 月、香取郡下総町とともに成田市と合併）及び多古町、並びに山武郡芝山町が横浜税関から管轄換えされた。さらに、翌年、航空貨物シティターミナルにおける事務処理のため、東京航空貨物出張所が設置され、市川市原木地区が横浜税関から移された。

第 4 節 戦災と大規模接收

空襲により焦土と化した横浜

大正期から昭和初期にかけての恐慌や関東大震災により横浜及び京浜工業地帯は経済的に深刻な打撃を蒙ったが、昭和 6 年（1931）の満州事変以降の軍需の増大はそれらにとって息を吹き返す大きな要因となった。しかし昭和 20 年（1945）になると激しい空襲に見舞われた。4 月 15 日の夜半には米軍の B29 が横浜・川崎両市に焼夷弾の雨を降らせた。5 月 29 日には B29 とノースアメリカン P51 の大編隊が横浜上空から大量の爆弾を投下し、市街を瓦礫の山に変えた。5 月 29 日の大空襲で投下された爆弾は東京大空襲（3 月 10 日）の 1.5 倍であったといわれる。死者はその日だけで 4 千人を超えた（8 千人、1 万人といった説もある）。前後 25 回の空襲で市街地の 41%（23 km²）が焼失し、被災者数は 40 万人、被災した戸数は全市の約半分にのぼった。

当時の模様を行天豊雄氏（元・大蔵省財務官）が次のように語っている。

「45 年 5 月、数百機の B29 が横浜に襲いかかった。横浜大空襲だ。焼夷弾の嵐で、横浜

(資料 12)

終戦直後の横浜税関 (昭和 20 年 (1945))



写真中央の建物が横浜税関本関

(出所) 「写真で見る横浜大空襲」

(資料 13)

終戦直後の汐汲坂から見た横浜税関方面 (昭和 20 年 (1945))



写真中央上部の塔が横浜税関本関の「クイーンズの塔」

(出所) 「写真で見る横浜大空襲」