

近代における我が国から海外へのシルクロードについて*

A Study on the Modern Silk Road from Japan to Europe and America*

西尾敏和**・湯沢昭***

By Toshikazu N. NISHIO**・Akira YUZAWA***

1. はじめに

生糸は近代における我が国の主力産業であった。関東各地で生産された生糸は横浜港へ運搬され、横浜港から海外へ輸出された。1859（安政6）年6月2日、前年の日米修好通商条約により横浜港は開港した。2009（平成21）年、横浜開港150周年という節目を迎えた。このことが近代における我が国から海外へのシルクロードに関して筆者らが調査研究するきっかけとなったのである。

生糸が近代における我が国の主力産業であったことについて、今井¹⁾は以下のように述べている。貿易が開始された1860（万延元）年から1872（明治5）年まで、2位の茶を引き離し蚕糸類（生糸と蚕種）が圧倒的な地位を占めている。特に開港4年後の1862（文久2）年から1867（慶応3）年まで、蚕糸類は70～90%に近い数値を示している。明治期に入ると貿易国の増大と多面的な貿易品が加わったこと、さらに粗製濫造によって評価が下がったため、蚕糸類の割合は減少するもののほぼ50%以上を保っていたのである。いずれにしても我が国の輸出産品の中でこれだけの割合を保つことができた品物は現在を含めても存在しなかったということが特徴づけられる。換言すれば、我が国の国際化は蚕糸類から始まったとも言うことが出来るのである。

関東各地で生産された生糸の横浜港への運搬について、佐瀧²⁾は以下のように述べている。唐の長安から西域を通してローマまで続く古代のシルクロードに対して、養蚕地帯を背後に控え生糸の一大集散地で絹織物でも栄えた東京・八王子から生糸輸出の拠点であった横浜港まで続くルートが狭義のシルクロードである。更に明治から現代まで130年余りにわたり、富岡製糸場をひとつの起点として各地に広がった新たなシルクロードが存在する。世界遺産候補物件「富岡製糸場と絹産業遺産群」が群馬県各地に広がっているように、群馬県全体がほぼシルクロードである。明治後期から戦前まで、我が国の製

*キーワード：近代、日本、海外、シルクロード

**正員、群馬県立高崎工業高等学校土木科

（群馬県高崎市江木町700、TEL:027-323-5450、

E-mail: tn1048240-sakai@jcom.home.ne.jp）

***正員、工博、前橋工科大学工学部社会環境工学科

糸業、とりわけ富岡製糸場で始まった大規模な器械製糸の一大中心地になった長野県は、富岡製糸場との深いかわりという意味においても、群馬県に勝るとも劣らないシルクカントリーであった。富岡製糸場で最新の技術を学んだ技師や工女は、全国各地で新たな製糸工場を立ち上げた。

横浜港の開港当時について、今井³⁾は以下のように述べている。徳川幕府は諸外国の圧力に押されて寛永年間以降固く守ってきた鎖国令の一部を解除して、アメリカ・イギリス・ロシア・フランス・オランダ等と和親条約を結んだ。次いで友好通商条約の締結により幕府は箱（函）館・横浜・長崎の三港を開いた。徳川幕府が横浜港を開港した際、第一番目に横浜へ商館を設置したのがイギリスのジャーデン・マゼラン商会である。同商会は早くから清国との貿易を始めた実績を持っている。次いでウォール商会（アメリカ）、デント商会（イギリス）等が続き、初年度は6月以降の半年間だけでも横浜に商館を構えた国はイギリス5社・アメリカ1社・オランダ1社を数えるほどであった。当時の貿易は友好通商条約の規定に基づき居留地貿易が原則であった。つまり外国貿易商は原則として横浜の10里以内の行動に制限されていた。取引が成立するためには我が国の商人が横浜に品物を持ち込んで売買する方法が取られていたのである。外国商館が建てられると、幕府の積極的な奨励により主に関東近県の売込問屋が次々と横浜に赴き、今まで一寒村に過ぎなかった横浜がにわかに脚光を浴びる場所となっていたのである。

以上より、生糸が近代における我が国の主力産業であったこと、関東各地で生産された生糸が横浜港へ運搬されたこと、横浜港から生糸が海外へ輸出されたこと、がそれぞれ明らかにされている。本研究では、近代における我が国から海外へのシルクロードに着目して、生糸の運搬について明らかにすることを目的とする。研究の方法は、近代における我が国から海外へのシルクロードについて記されている「生糸貿易史」、スエズ運河開通前後の我が国への欧米海運資本の進出について記されている「19世紀の世界と横浜」、近代における世界のシルクロードについて「THE MODERN SILK ROAD」の3つの史料を活用する。

2. 「生糸貿易史」

近代における我が国から海外へのシルクロードについて、1935（昭和10）年、本多岩次郎が編集した「日本蚕糸業史第一巻」所収「生糸貿易史」⁴⁾に原文が掲載されている。我が国の蚕糸業という特定産業部門に関する史料を編集し、これを系統的に整理記述したものが「日本蚕糸業史」である。「日本蚕糸業史」は、第一巻「総論・宮中御養蚕史・生糸貿易史」、第二巻「生糸貿易史（続）・製糸史」、第三巻「養蚕史・蚕種史」、第四巻「栽桑史・政策史」、第五巻「学術史・年表」で構成されている。以下原文を引用してみよう。但し、原文については筆者らが旧漢字に常用漢字を補っておいた。

開港以来（来）の生糸輸出地は主に英國倫敦であつて、此處（処）から歐（欧）米各國に再輸出せられたものであつたが、千八百六十九年（明治二年）蘇土（すえず）運河が開鑿（業）せられ従（従）来喜望峰迂回（回）の航路を廢（廢）して地中海に直入して時日の短縮となつて佛國マルセーユ港に上陸し里昂（りよん）は歐洲（州）中枢の生糸市場となつた、伊佛輸入の生糸は最早英國を煩はさずして茲（ここ）に直接輸入の途が開かれた。是と同年に北米合衆國の太平洋鐵道は貫通され米大陸の横斷（断）で紐育（にゅーよーく）行の生糸は太平洋を横切つて米國に直航することゝ（と）なつた、即ち千八百七十年（明治三年）米國太平洋汽船會社は桑港（さんぷらんしすこ）横濱線を開通したるを手始めに神戸長崎上海に達する支線を開いた為め米國との交通は一變（変）して兩（両）國の握手は生糸貿易上共に永久の覇權（権）を掌握せしむるに至つた。

横濱開港以来、我が国の生糸輸出先は主としてイギリスのロンドンであり、ここから欧米各國に再輸出された。1869（明治2）年、スエズ運河が開通したため、従来の喜望峰に迂回する航路を廢止して地中海を通過することで運搬時間が短縮された。フランスのマルセーユ港にも生糸が運ばれ、リオンはヨーロッパ中枢の生糸市場となった。イタリア及びフランスは我が国から直接生糸を輸入できるようになった。1869（明治2）年、アメリカ合衆國の太平洋鐵道が貫通した。アメリカ大陸を鐵道で西から東へ横斷することによりニューヨークまで生糸が運搬された。1870（明治3）年、アメリカ太平洋汽船會社はサンフランシスコ・横濱間の運行を開始した。その後、横濱から神戸・長崎・上海へ航路が延長されたため、我が国もアメリカも共に生糸貿易上の永久の覇權を掌握した。

以上より、近代における我が国から海外へのシルクロードの歴史について、①我が国からイギリスへの生糸輸出とイギリスから欧米各國への生糸再輸出②1869（明治2）年のスエズ運河の開通による喜望峰經由の廢止③我が国からイタリア及びフランスへの生糸輸出④1869（明治2）年のアメリカ合衆國における太平洋鐵道の貫通⑤1870（明治3）年の我が国とアメリカ合衆國を結ぶ太平洋汽船の運行開始、の大きく5つに分けられる。

3. 「19世紀の世界と横浜」

スエズ運河開通前後の我が国への欧米海運資本の進出について、1993（平成5）年、横浜開港資料館横浜近世史研究会が編集した「19世紀の世界と横浜」に原文が掲載されている。横浜開港資料館が開館した1981（昭和56）年以来、館の調査研究員と外部の研究者とが共同で組織してきた横浜近世史研究会の研究成果をまとめたものである。第一部「開港」、第二部「幕末」、第三部「地域」の三部構成で、幕末維新时期における我が国の政治・外交・経済・社会・生活の各方面にわたる問題を取り上げた14編の論文からなる。「幕末開港期の研究」もしくは「横浜地域史」の研究に貢献している。以下原文を引用してみよう。

この時期（1860年代）に日本航路に進出した代表的なヨーロッパ海運資本として挙げられるのは、イギリスのP&O汽船である。同社は1842（天保13）年のスエズ・カルカッタ線によってアジア航路への本格的進出を開始し、その後しだいに航路を東に延伸させ、1864（元治元）年に開設された上海・横浜線によってその定期航路網を我が国に到達させた。P&Oにつづいて、翌1865（元治2）年にはフランス帝国郵船が上海・横浜航路を開設した。スエズ運河開通以前、アジアに進出したヨーロッパ定期海運資本は限られていた。政府から補助金を支給される企業のみがヨーロッパ・東アジア間航路への進出が可能であり、イギリスのP&O社とフランス帝国郵船だけであった。

1869（明治2）年のスエズ運河の開通により、従来の喜望峰經由ルートに比較して、ロンドン・シンガポール間の距離は29%短縮した。またアレキサンドリア・スエズ間のスエズ地峡によって二つに分断されていたヨーロッパ・アジア間航路が合体し、アジア向け直航航路が実現したが、このルートを利用できたのは汽船のみであった。スエズ運河開通によってアジアに進出するヨーロッパ汽船は急増し、19世紀の第4・4半期（10月～12月）における列強のアジア進出を加速させる大きな要因となった。

しかし、来航外国船のトン数を見る限り、日本航路においてスエズ運河開通の影響は直ちに現れていない。我が国に来航する欧米船舶は 1867（慶応 3）年以降激増し、1870（明治 3）年には 1865（慶応元）年の 6 倍に達したのに対し、スエズ開通後の 1870 年代にはむしろ停滞的であり、70 年代後半にはむしろ減少している。最大の開港場であった横浜港で見ると、国籍別では、アメリカ船の減少とイギリス船の増加という相反する動向が存在しているが、全体としてはやはり停滞している。

スエズ運河開通の影響が小さかった理由について、スエズ運河が前年の我が国向け貨物輸送に大きく貢献したことは勿論である。ところが、著名な海運会社の汽船は別として、運河経由の不定期船の輸送実績に鑑みて、喜望峰経由の長距離航路船舶への需要が再び増加すると予想。運河経由の汽船の所要日数は喜望峰経由の帆船より多いと、1871（明治 4）年のイギリス領事報告が記している。

ヨーロッパ汽船の対日航路進出が本格的に増加に転じたのは、鋼製汽船の登場と三段膨張エンジンの開発によって汽船が大型化と燃料効率の向上を実現した 1880 年代に入ってからである。

一方太平洋航路では、1867（慶応3）年にアメリカの太平洋郵船がアメリカ政府から補助金を得て、サンフランシスコ・横浜・香港間に定期航路を開設した。これにより、我が国は欧米の定期航路網のなかに完全に組み込まれた。ヨーロッパから東漸してきた定期航路と、一方ゴールドラッシュ以降開発が進む北米大陸西海岸から太平洋を横断する定期航路が横浜で連絡したことにより、世界は周回ルートを手に入れたのである。

以上より、1869（明治2）年のスエズ運河開通以前、アジアに進出したのはイギリスとフランス海運のみであった。スエズ運河開通後、アジアに進出するヨーロッパ汽船は急増した。ところが、運河を通過できたのは汽船のみであった。汽船が大型化して燃料効率の向上を実現した1880年代に入るまで、運河経由の汽船の所要日数は喜望峰経由の帆船より多かった。ヨーロッパと我が国を結ぶ航路においてスエズ運河開通の影響は小さかった。更に1867（慶応3）年、アメリカからの太平洋航路の開通により、我が国は世界周回ルートを手に入れた。従って、1869（明治2）年のスエズ運河の開通、我が国とヨーロッパやアメリカと結ぶ汽船の発達が我が国への欧米海運資本進出が発展する歴史的なきっかけであったとい

える。汽船が大型化して燃料効率の向上を実現した1880年代は、喜望峰経由の帆船からスエズ運河経由の汽船へヨーロッパと我が国を結ぶ交通手段が変化した時期であったといえる。

4. 「THE MODERN SILK ROAD」

近代における世界のシルクロードについて、1996（平成 8）年、ロンドンスクールオブエコノミクス（LSE）教授であるデビン・マー（Ma, Debin.）の研究成果「THE MODERN SILK ROAD: THE GLOBAL RAW-SILK MARKET, 1850-1930.」⁶⁾（以下、「THE MODERN SILK ROAD」と記す）に原文が掲載されている。学術雑誌「The Journal of Economic History」に「THE MODERN SILK ROAD」は掲載された。世界の歴史学及び経済学の総合的な研究成果をまとめたものが「The Journal of Economic History」である。19 世紀中頃から生糸貿易は当時まだ大部分が排他的な東アジア経済と工業化した西洋との間をつなぐ最も重要なものとして機能してきた。「The Journal of Economic History」は 1850（嘉永 3）年から 1930（昭和 5）年までの世界の生糸市場の発展について明らかにした。生糸の価格と数量の包括的なデータを使用し、レプリコン複合体形成理論を活用することで、世界の製糸技術と工場の発展について考察して、経路と技術の相関関係を明らかにした。但し、原文については筆者らが英文和訳しておいた。

1801（享和元）年、ジャガード機の発明がヨーロッパの織物業を大きく変化させた。養蚕や製糸において、最先端の技術革新が行われていたイタリア及びフランスでかなり改良された。19世紀初め、蒸気機関で生糸を巻くようになった。ヨーロッパの製造規格を満たす高品質な一流の生糸を扱ったのは、イタリア北部及びフランス南部の製造業者及び輸出業者であった。19世紀中頃以前、供給地であるシリア近くのトルコや後にインド及び中国からヨーロッパは大部分の生糸を輸入していた。ヨーロッパ以外の生糸は安価であったが、輸送や交易が困難で低品質であった。

1820年代、蚕病が発見された。フランス及びイタリアにおいて、最初はゆっくりであるがその後急速に蚕の減少が広がり始めた。1855（安政2）年、生糸生産の崩壊が始まった。フランスでは1853（嘉永6）年に生糸を2100トン生産した。翌1854（嘉永7）年に約1790トンに減少し、1855（安政2）年までに約600トンに減少した。イタリアでは蚕病になる前に生糸を約3500トン生産していた。1863年までに1607トンに減少し、1865年にわずか826トンになり、蚕病となる

前と比較するとほぼ75%生糸生産量は減少した。トルコ及びシリアの養蚕地帯にも蚕病は打撃を与えた。ヨーロッパ中心部における生糸不足により、ヨーロッパでは生糸の供給地開拓調査が熱心に行われた。

ヨーロッパ特にフランスにおいて、織物輸出の需要量が増加していた。イギリスのロンドン経由で東アジアの生糸をフランスは輸入していた。このことが生糸供給量の減少と織物需要量の増加というギャップの原因となった。18世紀以降、養蚕業が発展しないイギリスでは中国から生糸を輸入していた。中国とのアヘン取引が原因で起きた1840年代及び1850年代のアヘン戦争後、東アジア貿易においてイギリスは主要な地位を得た。1850年代初期、世界で最も生糸輸入量が多いフランスでは、生糸輸入量の16~18%がイギリスの東アジアから輸入した生糸の再輸出量により占められていた。1854（嘉永7）年までに生糸輸入量に占めるイギリスの割合は34%に増加し、1861（文久元）年までに48.8%に急上昇した。フランスによるイギリスからの生糸輸入量の増加は、中国からイギリスへの生糸輸出量の急な増加につながっていた。1850（嘉永3）年と1860（万延元）年とを比較すると、イギリスへ4倍以上中国は生糸を輸出していた。フランスをはじめとするヨーロッパの生糸取扱い業者にとって、イギリスと東アジアとの貿易が一流の生糸の供給危機から解放されたと言っても過言ではない。生糸を輸入するためにイギリスの再輸出に依存することは、フランスの業者を無気力にさせていた。貿易で利益を得ているイギリス商人だけでなく、フランスの業者は生糸品質の信頼性、型、品質の管理が不十分であった。イギリスの仲介を回避して直接中国と我が国へのアクセスを定着するために、フランス政府や財界は根強い努力を始めた。1862（文久2）年までに、フランスの巨大船はスエズとカルカッタ間の定期便を設け、1864（元治元）年までに中国及び我が国まで延長された。1869（明治2）年、スエズ運河が開通した。1870年代、イギリスより東アジアにわずかに近いフランスに移ったこともあり、ヨーロッパと東アジアとの航海距離はかなり減少した。1863（文久3）年、中国から最初の生糸の直輸入について、フランスの輸出入関税記録に初めて記録されるようになった。我が国の場合は1866（慶応2）年であった。フランスによる東アジアからの生糸輸入量は急激に増加した。

イタリア及びフランスの生糸と比較すると、東アジアの生糸は質が一樣でなく傷んでいた。（中略）19世紀後半、輸送及び通信など様々な意味で、世界の

生糸市場における東アジアの再出現と支配は、伝統的なシルクロードの歴史的な復活を象徴している。ユーラシア大陸の両端を結ぶ東アジアからヨーロッパへ生糸は再び輸出された。

中国からの蒸気船運航開始後の1867（慶応3）年、生糸はサンフランシスコに運搬され始めた。太平洋側への大陸横断鉄道開通後の1869（明治2）年、アメリカ東海岸へ毎月運航していた。他の商品と比較すると、生糸は高価で軽い。生糸の大部分がアメリカ北東海岸へいわゆる特別の生糸列車により太平洋側から陸路で運搬した。

20世紀、我が国の生糸輸出は目を見張る成長であった。1909~1924年にかけて、アメリカ生糸輸入量の50%以上が我が国からであり、その割合は増加傾向であった。1912（明治45）年以降は3分の2以上、1916（大正5）年以降は10分の7以上であった。アメリカによる中国からの輸入量は増加しているにもかかわらず、割合はほとんど変化していない。フランス及びイタリアからの輸入量は完全に減少していた。1920年代中頃から1930年代後半にかけて、世界生糸市場では我が国が目立っていた。この期間、世界生糸市場における我が国の生糸輸出量の割合は約70%から90%に上昇していた。20世紀特に1920年代、世界へ生糸輸出量の並ならぬ増加は、主として我が国によるものであった。アメリカ市場の絶え間ない拡張により、我が国のほとんどの生糸が輸出された。

以上より、13世紀以降、ヨーロッパの地中海沿岸で養蚕が行われるようになった後、イタリア及びフランスで高級な生糸が生産された。1820年代、蚕病が発見された後、ヨーロッパでは生糸の供給地開拓調査が熱心に行われた。中国から輸入した生糸をイギリスはフランスへ再輸出していた。1869（明治2）年のスエズ運河開通後、フランスは生糸を中国及び我が国から直輸入するようになった。一方、中国から太平洋への蒸気船運航開始後の1867（慶応3）年、生糸はサンフランシスコに運搬され始めた。1869（明治2）年、大陸横断鉄道開通後、太平洋側から生糸が陸路でアメリカ北東海岸まで運搬された。従って、1820年代以降、蚕病による生糸不足により、イタリア及びフランスの生糸と比較すると、東アジアの生糸は質が一樣でなく傷んでいたものの、我が国や中国の生糸に頼らざるを得なくなった。そのおかげで我が国から欧米への生糸の供給量が増大したといえる。

5. おわりに

近代における我が国から海外へのシルクロードに着目して、生糸の運搬について、「生糸貿易史」、「19世紀の世界と横浜」、「THE MODERN SILK ROAD」の3つの史料を活用して明らかにすることが本研究の目的である。

本研究により得られた知見は以下のとおりである。

- (1) 「生糸貿易史」より、近代における我が国から海外へのシルクロードの歴史について、①我が国からイギリスへの生糸輸出とイギリスから欧米各国への生糸再輸出②1869（明治2）年のスエズ運河の開通による喜望峰経由の廃止③我が国からイタリア及びフランスへの生糸輸出④1869（明治2）年のアメリカ合衆国における太平洋鉄道の貫通⑤1870（明治3）年の我が国とアメリカ合衆国を結ぶ太平洋汽船の運行開始、の大きく5つに分けられる。①について、「THE MODERN SILK ROAD」には、欧米ではなくフランスをはじめとするヨーロッパと記されている。20世紀に入り、我が国からアメリカ合衆国への生糸輸用量が増大して、フランスやイタリアからの輸入量が減少しているため、1869（明治2）年のスエズ運河の開通前はイギリスから欧米ではなくヨーロッパへ生糸が再輸出されたといえる。②について、「19世紀の世界と横浜」には、スエズ運河開通後も1880年代まで喜望峰経由の航路が主流であったと記されている。⑤について、「THE MODERN SILK ROAD」には、1870（明治3）年に対して1867（慶応3）年と記されている。

「生糸貿易史」にも、「米大陸の横断（断）で紐育（にゅーよーく）行の生糸は太平洋を横切つて米國に直航することゝ（と）なつた」、すなわち、1869（明治2）年のアメリカ合衆国における太平洋鉄道の貫通前に我が国とアメリカ合衆国を結ぶ航路が存在していたことが明らかである。我が国とアメリカ合衆国を結ぶ太平洋汽船の運行開始は、1870（明治3）年ではなく1867（慶応3）年であるといえる。

- (2) 「19世紀の世界と横浜」より、スエズ運河開通前後の我が国への欧米海運資本の進出について、1869（明治2）年のスエズ運河の開通、我が国とヨーロッパやアメリカと結ぶ汽船の発達我が国への欧米海運資本進出が発展する歴史的なきっかけであったといえる。汽船が大型化して燃料効率の向上を実現した1880年代は、喜望峰経由の帆船からスエズ運河経由の汽船へヨーロッパと我が国を結ぶ交通手段が変

化した時期であったといえる。

- (3) 「THE MODERN SILK ROAD」より、近代における世界のシルクロードについて、1820年代以降、蚕病による生糸不足により、イタリア及びフランスの生糸と比較すると、東アジアの生糸は質が一様でなく傷んでいたものの、我が国や中国の生糸に頼らざるを得なくなった。そのおかげで我が国から欧米への生糸の供給量が増大したといえる。

以上の（1）～（3）をまとめると、近代における我が国から海外へのシルクロードに関する歴史の出発点は、1820年代以降の蚕病によるヨーロッパにおける生糸不足であった。イタリア及びフランスと比較して良質な生糸ではないにもかかわらず、我が国や中国の生糸に頼らざるを得なくなった。我が国とイギリス及びフランスを結ぶ航路が実現した。1869（明治2）年のスエズ運河開通後も、汽船が大型化して燃料効率が向上した1880年代に入るまで、交通手段は主として帆船であり、喜望峰経由の航路であった。帆船から汽船に交通手段が変化したことにより、ヨーロッパからスエズ運河を経由して我が国を結ぶ航路と、1867（慶応3）年、太平洋を横断してアメリカ合衆国のサンフランシスコと我が国を結ぶ航路が発達したといえる。更に鉄道技術の発達により、1869（明治2）年、ニューヨークまで大陸横断鉄道開通したのであった。

参考文献

- 1) 今井幹夫：富岡製糸場の歴史と文化、みやま文庫、2006.
- 2) 佐滝剛弘：日本のシルクロード・富岡製糸場と絹産業遺産群、中央公論新社、2007.
- 3) 前掲書1)
- 4) 本多岩次郎：日本蚕糸業史第一巻所収、生糸貿易史、大日本蚕糸会、1935.
- 5) 横浜開港資料館横浜近世史研究会：19世紀の世界と横浜、山川出版社、1993.
- 6) Debin MA：The modern silk road: the global raw-silk market 1850-1930, The Journal of Economic History, 56(2), pp. 332-339, 1996.

本研究は財団法人鹿島学術振興財団研究助成金による。