

## 日治時代台湾烏龍茶の海外輸出と汽船

松浦 章

要旨：19世紀後半以降における台湾烏龍茶は、砂糖、樟脳とともに世界市場に進出し、台湾産の農産品の中で重要な地位を占めていた。台湾が日本に統治されると、港湾設備が整備され、大型汽船の寄港が可能となり、台湾産茶葉の収穫期に多くの外国汽船が基隆に寄港し、台湾産の烏龍茶を積載して北米大陸へ輸送した。これまで台湾烏龍茶の生産と輸出に関して論じられてきたが、台湾からどのように北アメリカへ輸送されたかについては明らかにされていない。そこで汽船によって海外にとりわけ北アメリカに輸出された状況について明らかにしたい。

キーワード：台湾 烏龍茶 基隆 北アメリカ 汽船 日治時代

### 1 緒言

台湾における烏龍茶は、台湾産の農業産品が世界市場に進出する上で、砂糖、樟脳とともに重要な地位を占めていたことはすでに明らかにされてきた。<sup>1</sup>さらに日本の台湾統治による1895年以降どのように推移したかについて述べたい。

光緒二十三年（1897）九月一日付の代理淡水関稅務司湛瑪斯申呈總稅務司の「訪察茶葉情形文件」によれば、同治六年（1867）以降の台湾淡水からの茶葉の輸出推移が知られる。

同治六年、淡水茶葉由洋船裝運出口、只有二千三百担。迨至光緒十二年（1886）、共有十二萬一千担。迄二十年内、約増六十倍之多。其光緒十二年出口淡茶中、有往美國者十萬三千担、往英國七千担、其余分運他處銷售。查此足見淡水茶市推美國銷流最巨、甲于他處。<sup>2</sup>

同治六年（1867）当時の淡水から外国船によって輸出された台湾は2,300担に過ぎなかったが、光緒十二年（1886）には12万担を越えて、この20年間に約53倍に上昇した。その輸出先が、光緒十二年には85%がアメリカへ、約5.8%がイギリスであり、残りの9%が諸外国であり、圧倒的に台湾茶葉の輸出先がアメリカ市場であった。

その後、日本による台湾統治が開始され数年後の1908年（明治41）の台湾総督府殖産局が

---

<sup>1</sup> 林満紅『茶，糖，樟脳業與臺灣之社會經濟的變遷(1860-1895)』聯經出版事業公司、1997年。

<sup>2</sup> 李文治編『中国近代農業史資料』第一輯、生活・讀書・新知三聯書店、1957年12月、393(1-1023)頁。

作成した『臺灣總督府製茶試験場事業概況』によれば、烏龍茶について、

其産地ハ淡水港口ヲ距ル甚タ遠キニアラサルヲ以テ、若シ有為ノ事業家進テ、之レカ改良ヲ盡サハ将来必ス有望商品タルヘシト。<sup>3</sup>

と記されるように、台湾烏龍茶の産地は台湾北部の港である淡水港に近い地であったことから、生産地と搬出港との立地条件が最適と見なされていた。その後まもなくに刊行された『臺灣茶業一斑』には、早くも烏龍茶の輸出地として次のように指摘されている。

烏龍茶ノ最大需用地ハ北米合衆國ナリ。英國ニモ輸出スルト雖、其數多カラス。<sup>4</sup>



視察出張茶製場、ウチ於ニ岸河堤畔大船園橋

と、台湾烏龍茶の海外輸出地として北米合衆国すなわちアメリカ合衆国が注目され、それに次ぐイギリスへの輸出はほとんど看過されるほどの数量しか無かったようである。同様のことは1915年に刊行された『臺灣茶業一斑』においても指摘されている。<sup>5</sup>

1935年(昭和10)の台湾總督府殖産局特産課の『臺灣の茶業』に「臺灣茶の貿易」として次のように述べられている。

現在生産せらるゝ烏龍茶の九割は島外に輸出せられ、更に其の八割乃至九割は北米合衆国に仕向けらる。<sup>6</sup>

とさら、同書には1934年(昭和9)における烏龍茶のアメリカ合衆国に向けて台湾から輸出された烏龍茶の數量が提示されている。その數量は4,354,627斤であり、全体の輸出量5,080,474斤の85.7%になり、その価格は2,450,102円、全体の3,125,618円の78.4%に相当する。數量では80%を越え、金額でも80%に近いものであった。<sup>7</sup>

さらにアメリカ合衆国の他の地を比較すると烏龍茶全体では、アメリカ合衆国が94.5%に対し、英国が0.6%、日本が4.9%<sup>8</sup>であることから見ても、1934年当時の台湾烏龍茶のほとんどが、アメリカ合衆国に輸出されていたことが知られる。

<sup>3</sup> 臺灣總督府殖産局編『臺灣總督府製茶試験場事業概況』臺灣總督府殖産局、1908年11月22日発行、3頁(全17頁)。

<sup>4</sup> 臺灣總督府茶樹栽培試験場編『臺灣茶業一斑』臺灣總督府茶樹栽培試験場、1911年(明治11)3月31日発行、47頁(全69頁)。

<sup>5</sup> 臺灣殖産局編『臺灣茶業一斑』臺灣殖産局、1915年(大正4)3月31日発行、84頁(全112頁)。

<sup>6</sup> 臺灣總督府殖産局特産課『臺灣の茶業』臺灣總督府殖産局特産課、1935年9月20日発行、31頁(1-52頁)。

<sup>7</sup> 同書、31頁。

<sup>8</sup> 同書、32頁。

それでは台湾烏龍茶がどのように海外に輸出されたのであろうか。次ぎに述べたい。

## 2 台湾烏龍茶の海外輸出

上海の『申報』第 47 号、同治壬申（11 年、1872）五月十九日付の記事「淡水植茶」に、  
淡水地方向多種植靛樹、參天黛色、一望如染。顧居人之藝此者、其利雖溥、然較之栽植龍  
團雀舌者誠未若也。茲者該境人心慕業茶之利、而又審厥風土甚宜於茶、乃改植茶樹、凡高  
隴平壤多藝此焉。今該境生理漸廣於前、實由此巨宗之所致也。<sup>9</sup>

とあるように、淡水ではもともと多くの靛樹が植えられていた。しかし茶葉栽培の利益が大き  
いことを知り、茶樹栽培に変換していったことが指摘されている。

『申報』第 1008 号、光緒乙亥七月初十日、1875 年 8 月 10 日の「厦門茶市行情」に、  
○頃接厦門來信、知該處茶價業已開盤、工夫茶每擔在十八元至二十七元。烏龍茶未有沽者、  
故尚無定價。惟淡水廳所產之烏龍、茶則價銀二十四元至二十七元。然消路亦未十分暢旺也。  
又聞此次新茶貿遷者、頗有折耗之慮云。<sup>10</sup>

と、厦門からの通信ではあるが、淡水茶葉の有力な交易市場が台湾対岸の厦門であった。

『申報』第 4103 号、光緒十年七月二十五日、1884 年 9 月 14 日付の「茶商獲利」に、  
厦門茶客、歷年所做淡水洋庄、皆多虧本、本年茶商因洋庄不旺、至五月間始行開盤、各商  
又致虧本、惟旗昌洋行買辦黃維泰、存茶六千餘箱不售、今因法人開釁福州、茶商相顧束手、  
而厦門洋庄銷場大旺、每箱漲價三元左右、黃維泰乃將存茶售脫獲利萬餘金、說者謂其操奇  
計贏固、非他人所匪及也。<sup>11</sup>

と見られるように、清仏戦争でフランス軍が福州を攻撃した余波を受け、台湾淡水の茶葉の取  
引に大いに影響を受けた。ここで重要なのは、淡水茶葉を取引する中心は厦門の茶商であった。

『申報』第 4153 号、光緒十年九月十六日、1884 年 11 月 3 日の「台厦雜錄」に、  
厦門茶商在淡水辦茶者、現均一律回厦、即在淡水辦茶之西商、亦皆收帳遷回、日前旗昌洋  
行、又連到外洋載茶輪船三隻、是以厦門洋庄茶復漲價、每箱舊價半元左右、每担漲銀三元  
以外、今年厦門茶棧、無不利獲三倍、聞忠記元和昌廣合和聯升號各茶棧、獲利尤多。<sup>12</sup>

とあるように、淡水茶葉の取引は厦門に居住する欧米商人に寡占されていた状態であった。

その取引の状況を台湾における茶業の開始時期に関して述べた明治 41 年（1908）年の台湾総  
督府殖産局が出版した『臺灣總督府製茶試験場事業概況』に次のように見られる。

<sup>9</sup> 『申報』第 47 号、同治壬申（11 年、1872）五月十九日、「淡水植茶」4 頁。

<sup>10</sup> 『申報』第 1008 号、光緒元年七月初十日、1875 年 8 月 10 日、「厦門茶市行情」2 頁。

<sup>11</sup> 『申報』第 4103 号、光緒十年七月二十五日、1884 年 9 月 14 日付の「茶商獲利」2 頁。

<sup>12</sup> 『申報』第 4153 号、光緒十年九月十六日、1884 年 11 月 3 日の「台厦雜錄」2 頁。

始メ臺北附近ノ農家ニ於テ自家用料トイシ、僅カニ栽培セルニ過キサリシカ、西曆紀元千八百六十年頃、淡水在留英國領事 Robert Swinhoe ハ當時、本島茶業ニ關シ報告シテ曰、淡水附近ノ山地ニ生産スル茶ハ、其品質純良ナラサルモ濠洲・新嘉坡等ノ如キ下等品需用地ニハ容易ニ賣レ行クヘシ。其價格ハ一擔十弗即百三十二封度ニ付、英貨二磅五志ニシテ、廈門及福州ノ支那茶商ハ其地方ノ佳良品ト混合スルタメニ、之ヲ買取り工夫茶、小種茶トシテ外國商人ニ販賣ス。蓋シ臺灣茶ノ風味ハ甚タ佳良ナルモ缺點ハ茶葉製法不完全ナルト、荷造方法ノ粗ナルトニアリ。然レトモ其産地ハ淡水港口ヲ距ル甚タ遠キニアラサレヲ以テ、若シ有爲ノ事業家進テ、之レカ改良ニカヲ盡サハ、將來必ス有望ノ商品タルヘシト。之レニ依レ見ルモ、亦當時茶業ノ頗ル微々タリシヲ證スルニ足ルヘシ。而シテ貿易品トシテ始メテ海外ヘ輸出セルハ、實ニ四十餘年前、英國人 John Doaa 及ヒヤート商會等ノ手ヲ經テ輸出セルヲ以テ濫觴トス。<sup>13</sup>



表1 1897年台湾茶葉海外輸出数量月別表

月別	数量 (斤)	月別	数量 (斤)	月別	数量 (斤)
1月	15,122	3月	963	5月	645,929
2月	320	4月	2,003	6月	1,333,052
7月	1,520,718	9月	970,159	11月	337,217
8月	1,050,142	10月	854,756	12月	175,651
合計	6,906,032				

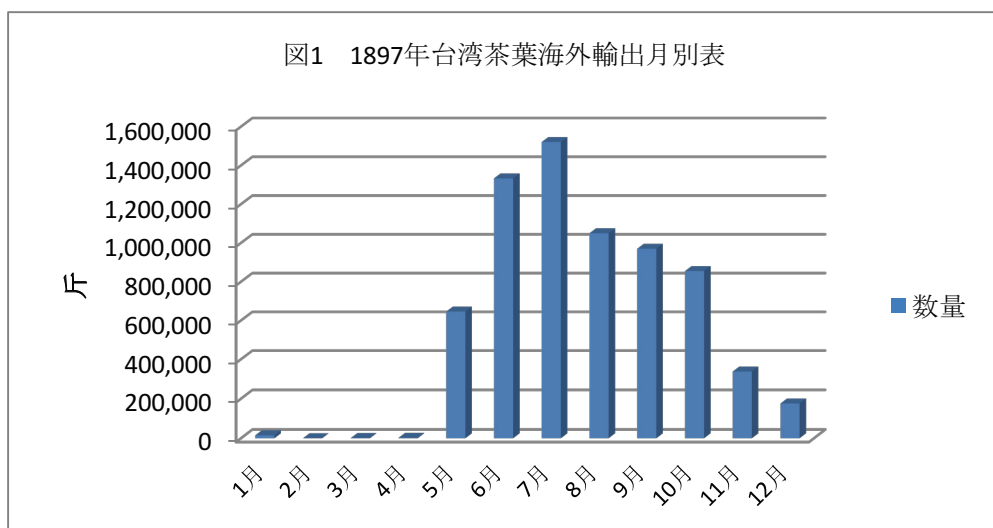
第二次アヘン戦争後の中国とロシア、アメリカ、イギリス、フランスと結んだ1860年(咸豊10)天津条約によって、南京条約による広州、廈門、福州、寧波、上海の5港開港に続いて、牛莊(東北)、登州(山東)、漢口(長江沿岸)、九江(長江沿岸)、鎮江(長江沿岸)、台南(台湾)、淡水(台湾)、潮州(広東省東部、後に汕頭に変更)、瓊州(海南島)、南京(長江沿岸)など10港が開港されるが、その中に台湾では唯一淡水が含まれていた。淡水は翌年の1861年7月に正式な通商が開始され、ついで1862年には海関税務司が設置されるなど、対外開港が漸

<sup>13</sup> 臺灣總督府殖産局編『臺灣總督府製茶試験場事業概況』臺灣總督府殖産局、1908年11月22日発行、2-3頁(全17頁)。

次進展していく。そのような淡水が目される重要な要件に茶葉の生産地と近いと言う立地条件があった。しかし開港当時の淡水から搬出される茶葉は上記に指摘されるように粗製品が多く、生産と梱包方法において外国商人から見て劣った状況であった。

台湾の日本統治時代の統計的な記録は 1914 年に最初に刊行された『臺灣総督府第一統計書』以来ほぼ半世紀にわたる記録が残されている。<sup>14</sup>

同書の第 16 が貿易であり、外国貿易の第 101 項に「輸出品價額種類別累年比較」に、品目として紅茶が掲げられ、明治 21 年が 4,489,087 円であったが、明治 30 年には 6,906,030 円<sup>15</sup>と 10 年の間に 1.5 倍に成長している。紅茶であるが、『臺灣総督府第一統計書』に続く第二統計書以降は、後述のように紅茶は少なく烏龍茶がほとんどを占めていることから紅茶ではなく烏龍茶であったことが考えられる。『臺灣総督府第一統計書』の第 109 項目の「輸出品價額種類月別」によれば、明治 30 年の一年間の月別の紅茶の輸出額は次のようになる。



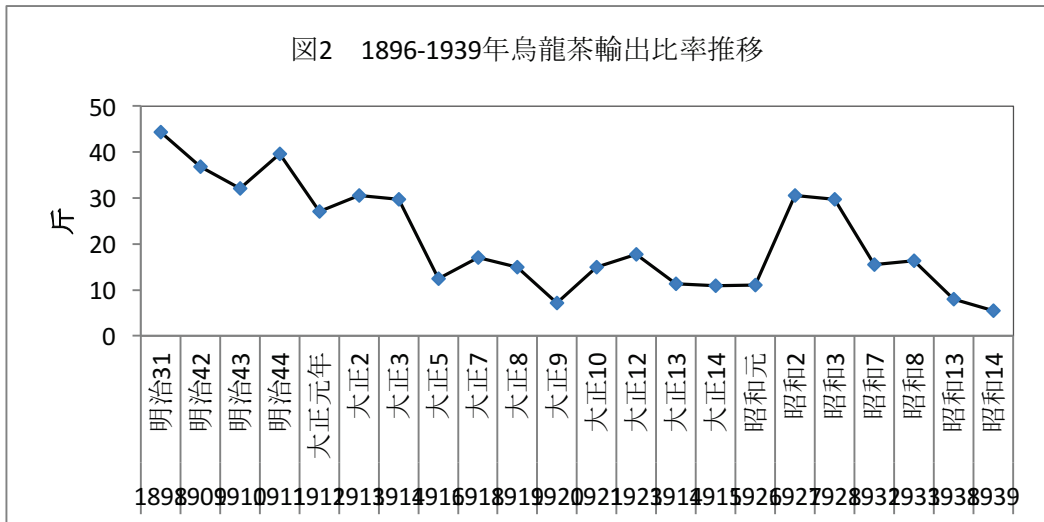
1898-1939 年台湾烏龍茶の対外輸出額に占める比率 (%)

西暦	日本暦	比率	西暦	日本暦	比率	西暦	日本暦	比率
1898	明治 31	44.4	1918	大正 7	17.1	1927	昭和 2	30.5
1909	明治 42	36.8	1919	大正 8	15	1928	昭和 3	29.7
1910	明治 43	32.14	1920	大正 9	7.2	1932	昭和 7	15.5

<sup>14</sup> 臺灣総督府民生部文書課編『臺灣総督府第一統計書』臺灣総督府民生部文書課、明治 33 年 8 月 5 日発行、全 426 頁。

<sup>15</sup> 同書、168 頁。

1911	明治 44	39.67	1921	大正 10	15	1933	昭和 8	16.4
1912	大正元年	27.1	1923	大正 12	17.7	1938	昭和 13	8
1913	大正 2	30.5	1914	大正 13	11.4	1939	昭和 14	5.5
1914	大正 3	29.7	1915	大正 14	10.9			
1916	大正 5	12.4	1926	昭和元	11.1			



台湾烏龍茶の明治31年(1898)以降の台湾輸出品目に占める割合を示したものが表2、図2である。19世紀末、20世紀初めに50%近くを占めていたものが、時代の趨勢とともに減少し、1930年代後半では10%以下に下落していることが知られる。それに対して増加していくのが、包種茶と紅茶である。

アメリカで人気があった茶葉は臺灣烏龍茶、福州烏龍茶、廈門烏龍茶が上位を占めていた。<sup>16</sup> それらの烏龍茶は主にニューヨークからアメリカ各地に搬出されていた。『臺灣日日新報』第236号、明治30年(1897)6月24日付の「米國に於る臺灣烏龍茶(日本茶業紐育支部の調査)」によれば、「消費地名」として、

需用の區域は北米の支部を以て第一とし紐育の市場之れが配送し、北方メインマサチューセット、シツワーモント地方、ペンシルウアニア、コロンビヤ縣各州に渡り、西チカゴ中心市場を経て、ミスシツピー河岸、ロツキー山下に至るも此邊は未だ充分其需用をなさず。多額の消費地の紐育市、ボストン、ヒジデルヒヤ、パワラワーロー市に於る臺灣烏龍茶は他茶と等しく配送され、市場に集合して再び各地に消散するものなれば、各地各縣の需用

<sup>16</sup> 『臺灣日日新報』第214号、明治30年(1897)6月9日、2頁。

を知らんとするときには殆ど至難の事とす。加奈太諸州は未だ絶へて製茶の輸入を見ず。<sup>17</sup>と見られるように、ニューヨークを基点に東部、北東部、中部へとかなり広範囲に需要が見られたのである。飲用の方法として「砂糖のみを混入する者あり、砂糖牛乳を混合するものあり。其飲用法は各人の敵意とするものなれば」<sup>18</sup>とされるように、今日の紅茶飲用の方法で使用されていたようである。また『臺灣日日新報』第 432 号、明治 31 年（1898）2 月 22 日付の記事「茶に對する米國各地の嗜好」に、アメリカ西海岸の状況が見られる。

米國太平洋沿岸各地にては日本及び支那兩種の茶を用ひ、就中日本茶を嗜好するの傾多きに居り。ニュー、インクラント即ち大西洋の北部沿岸に於ける地方に於ては重に臺灣、烏龍及福州茶を用ひ中央部のオハヨー、イリノーズ、ミシガン及其西北に當れる各州に於ては重に日本茶を用ひ、南部各地方に在ては日常の飲料は之れを珈琲に取り茶を用ふること甚だ多からずとなり。<sup>19</sup>

アメリカ合衆国の西部、太平洋岸の地域では日本茶や中国茶が好まれ、日本茶の人気が高かったようである。しかし北西部のニューイングランドなどでは台湾烏龍茶や福州産の烏龍茶が人気が高かった。中部のオハイオ、イリノイ、ミシガン州などでは日本茶が好まれたようであった。南部では茶葉よりコーヒーが嗜好されたとされた。

それでは台湾茶葉とりわけ烏龍茶が海外に輸送されたことについて次ぎに述べたい。

### 3 台湾烏龍茶と汽船の搬出

台湾産の茶葉がどのように海外輸出されていたかについて、先に触れた 1937 年の臺灣總督府殖産局特産課編『臺灣の茶業』に、「現在生産せらるゝ烏龍茶の九割は島外に輸出せられ、更に其の八割乃至九割は北米合衆國に仕向けられる」<sup>20</sup>と、昭和 9 年（1924）時点の輸出総量が 5,080,474 斤に対し、北米合衆國へは 4,354,627 斤にのり、第二位の英国が 633,629 斤で、輸出総額は 3,125,618 圓であり、北米合衆國が 2,450,102 圓、第二位の英国の 500.542 圓<sup>21</sup>であった。輸出量ではアメリカへは 85.7%、第二位のイギリスが 12.5%で、輸出金額ではアメリカが 78.4%、イギリスが 19.2%を示し、この二カ国で輸出量では 98.2%、輸出額では 97.6%と寡占する状況であった。とりわけアメリカが他国を圧倒していた。

台湾産の烏龍茶が、基隆から汽船によって海外へ輸出されたことについて、『臺灣日日新報』

<sup>17</sup> 『臺灣日日新報』第 236 号、明治 30 年（1897）6 月 24 日、2 頁。

<sup>18</sup> 同紙、2 頁、「飲用の沿革」による。

<sup>19</sup> 『臺灣日日新報』第 432 号、明治 31 年（1898）2 月 24 日、2 頁。

<sup>20</sup> 臺灣總督府殖産局特産課編『臺灣の茶業』臺灣總督府殖産局特産課、1937 年 3 月、31 頁。

<sup>21</sup> 同書、31 頁。

第1581号、明治36年(1903)8月7日付の「汽船」記事欄に次のように見られる。

英國船出帆、昨基隆寄碇之英國汽船、美馳篤惹號、係積烏龍茶四千三百四十一箱、合大小箱均配搭其載、去三日、直向上海出帆云。<sup>22</sup>

イギリス汽船の「美馳篤惹號」が基隆港に来航し、烏龍茶 4,341 箱を積載して上海に向けて出航したとある。1 箱が後述の『臺灣日日新報』に記事から 56 ポンド<sup>23</sup>、約 25.4kg であるから、4,341 箱は約 110.3 トンにのぼる大量の台湾烏龍茶がイギリス汽船によって基隆から上海に搬出されたのである。

外国汽船が入港した基隆港は、日本の台湾統治以後の明治 32 年(1899)以降、日本政府の財政援助を得て、築港工事が継続して行われ、漸次大型の汽船の岸壁に係留することが可能となっていたことも大いに関係していた。<sup>24</sup>

『臺灣日日新報』第 2712 号、明治 40 年(1907)5月21日付の「烏龍茶の一番船」に、  
單に烏龍茶積取りの目的を以て基隆に入港し、他に積替無く直接米國に達する烏龍茶の一番船は來る二十四日未明、基隆に入港の筈にて大稻埕義和洋行が取扱に係る加奈多太平洋汽船會社の所有船にて、香港晚香坡間の定期船モートイーグル號にて積取りを終わり次第、即日出帆の筈。又二番船としての豫定船は郵船會社の同航路定期船信濃丸にて來る二十九日寄港する筈なりと。<sup>25</sup>

とあり、1907年5月24日未明に基隆港に入港するカナダ太平洋汽船会社の香港とカナダ南西の港バンクーバーとを結ぶ定期船モートイーグル号が烏龍茶を北アメリカに、それに次いで日本郵船会社の北太平洋航路の信濃丸が同様に北アメリカに台湾産の烏龍茶を輸送することになっていた。「カナダ太平洋汽船会社」とは、カナダの鉄道会社 Canadian Pacific Railway と関係する汽船会社で、1912年当時は Canadian Pacific Railway Company's Royal Mail Steam-ship Line と称していた。カナダ西南岸のバンクーバーを起点に横濱を経て香港への航路を運航していた。<sup>26</sup>「モートイーグル號」は、カナダ太平洋鉄道汽船会社が、太平洋航路を強化するため 1906 年に導入した汽船 *Monteagle* 号である。同船は特別二等室を 97 室と多数の三等客を搭乗させるためリバプールで改装し、1906 年 5 月以降太平洋航路に就航していた。<sup>27</sup>1907

<sup>22</sup> 『臺灣日日新報』第 1581 号、明治 36 年(1903)8月7日、3 頁。

<sup>23</sup> 『臺灣日日新報』第 2755 号、明治 40 年(1907)8月7日、4 頁。

<sup>24</sup> 林東辰『臺灣貿易史』日本開國社臺灣支局、1932 年 10 月、277-282 頁。

<sup>25</sup> 『臺灣日日新報』第 2712 号、明治 40 年(1907)5月21日、4 頁。

<sup>26</sup> 松浦章編著『北太平洋航路案内のアーカイヴズ ―船舶データベース』関西大学アジア文化研究センター、2015 年 6 月、25-37 頁。

<sup>27</sup> George Musk, *Canadian Pacific The Story of the Famous Shipping Line*, London, 1981, p. 17, 242.



年5月に基隆港に入港した *Monteagle* 号は、太平洋航路に就航して1年ほどの時期であった。さらにアメリカへ台湾産の烏龍茶が輸送されている。そのことを具体的に示しているのが『臺灣日日新報』の次ぎの記事である。『臺灣日日新報』第2755号、明治40年（1907）7月11日付の「米國輸出茶の運賃」によれば、次のようである。

本島烏龍茶の米國輸出に就ては英米兩國人の手にのみ輸出せられ、偶ま或る内地人により計畫輸出されたる事ありしも失敗に終り、爾來外商の占有する所以となりし…基隆より紐育迄の汽船鐵道連絡運賃一圓六十八錢なり。此の運賃諸費用は原價百斤三十圓の茶を輸出する場合に於て一箱三十斤入、乃ち五十六封<sup>ほんど</sup>度入なれば、正味原價は十圓三十五錢となるなり。以上は基隆よりする太平洋航路に由るものなるが、蘇士線にて輸出するときは鐵道運賃無きにより、結局一箱に對し五十六錢を遞減し、二圓十八錢一厘にて紐育に到着するも、航路に要する日數に於て甚だしき差あり。其太平洋航路によるものは大概二十七、八日間にて紐育に到着するも、蘇士線は最も速達するものにて、尚ほ且つ五十七、八日間を要し、遅きは六十五日間を要するを以て商機を重んずる洋行の輸出は太平洋航路に傾むく趨勢ある所以なり。<sup>28</sup>

基隆からニューヨークへの烏龍茶のアメリカ輸出について述べられている。この輸出業務はイギリス商人やアメリカ商人によって独占されていた。基隆からニューヨークへの輸送には、東回りの太平洋航路と、西回りのスエズ運河経由とがあった。太平洋航路はアメリカ大陸横断鐵道の運賃に係るため1箱56£が、原価10円35錢であった。これに対してスエズ運河経由は、1箱2圓18錢1厘の安価でニューヨークに到着した。しかし太平洋航路による輸送日数は27-28日で、スエズ運河経由は57・58～65日が必要であった。スエズ運河経由は、太平洋航路より運賃は安価であったが、日数では2倍以上になっていたのである。このため太平洋航路による汽船運航が重視されたのである。

『臺灣日日新報』第3283号、明治42年（1909）4月13日付の「初茶船寄港豫定」に、本年の初茶船として基隆に寄港すべきは來二十二香港出帆の東洋汽船會社の新造船地洋丸の豫定なりしも、既報の如く本年は茶期大に遅れたるを以て同船は寄港せぬこととなりたれば、五月二十五日に基隆に寄港すべき商船會社の加賀丸は其第一著の初茶船となるべし。次に加奈陀汽船會社の初茶船アジア號は、昨年は五月二十八日に寄港せしも本年は矢張り少しく遅れ、六月六日頃寄港の豫定なり。其他郵船會社の土佐丸は六月八日に寄港すべし。兎に角六月一杯は烏龍茶の輸出初めにして眞に大に積出さるゝは、七、八月の兩月とす。今左にパシツクメールの茶積船として基隆に寄港すべき船名及び日割を示すべし。

<sup>28</sup> 『臺灣日日新報』第2755号、明治40年（1907）8月7日、4頁。

船名	月	日	船名	月	日
アジア號	六月	六日	コレア號	六月	十三日
コレア號	七月	一日	シベリア號	七月	十九日
マンチュリア號	八月	二日	アジア號	八月	十九日
天洋丸	九月	五日	コレア號	九月	十三日

右は何れも相當の噸數を有する汽船のみにて、殊にアジア號は八千噸、コレア號は一萬噸以上なり。<sup>29</sup>

とある。台湾の烏龍茶の出荷時期になると外国汽船が基隆港に來航し、基隆から大量に海外に搬出していた。その汽船は、日本の大阪商船会社、日本郵船会社、東洋汽船会社のみならず、アメリカのパシツクメールこと Pacific Mail Steamship Co.のみならず、カナダの汽船も來航してきたのであった。

『臺灣日日新報』第 3916 号、明治 44 年（1911）4 月 19 日付の「茶積船寄港期」には、本年 5 月以降、烏龍茶積出のため基隆に寄港する汽船中各洋行の取扱に係る船名並に發著日は未だ確定せざるも大阪商船會社の分は此程已に決定したり。其船名並に發著日は即ち左の如し。

▲大阪商船會社の分

入港月日	船名	入港月日	船名
5.18	タコマ丸	6.1	パナマ丸
6.13	シアトル丸	6.29	メキシコ丸
7.14	シカゴ丸	7.27	カナダ丸
8.11	タコマ丸	8.24	パナマ丸
9.8	シアトル丸	9.18	メキシコ丸
10.5	シカゴ丸		

▲日本郵船會社の分

入港月日	船名	入港月日	船名
5.25	阿波丸	6.22	因幡丸
7.20	丹波丸	8.17	阿波丸
9.14	因幡丸		

右の汽船は孰れも寄港の當日直に出帆する豫定なり。又日本郵船會社の寄港船は僅かに 5 回に過ぎざるも同會社にては別に臨時船を寄港せしむることあるべく、東洋汽船會社にて

<sup>29</sup> 『臺灣日日新報』第 3283 号、明治 42 年（1909）4 月 13 日、「初茶船寄港豫定」、3 頁。

も亦臨時船を寄港せしむることあるべし。<sup>30</sup>

と、大阪商船や日本郵船会社の汽船も基隆から烏龍茶を海外搬出する予定が決まっていた。さらに日本郵船会社は臨時船を基隆に寄港させ、東洋汽船会社も寄港を予定していた。

大阪商船会社は、タコマ丸が5月18日、8月11日に、パナマ丸が6月1日、8月24日に、シアトル丸が6月13日と9月8日に、メキシコ丸が6月29日と9月18日に、シカゴ丸が7月14日と10月5日に、カナダ丸が7月27日にと合計11隻が入港する予定になっていた。タコマ丸、パナマ丸、シアトル丸、メキシコ丸、シカゴ丸の5隻は2回の基隆入港を予定していたが、いずれも2回目は80-86日間隔での寄港であったことがわかる。

ここに見られるタコマ丸、パナマ丸、シアトル丸、メキシコ丸、シカゴ丸、シアトル丸の6隻であるが、大阪商船会社の記録ではひらがな名で、いずれも明治42年（1909）から明治44年までに新造された鋼鉄船の総噸數6,000級の汽船であった。たこま丸（6,178.31 総トン）、志あとる丸（6,182.12 総トン）、志かご丸（6,182.12 総トン）は川崎造船所で明治42年2、5、10月に製造され、ぱなま丸（6,059.21 総トン）、めき志こ丸（6,063.98 総トン）、かなだ丸（6,063.98 総トン）は長崎三菱造船所において明治43年1、7月、明治44年1月に製造された。<sup>31</sup>

大阪商船会社は明治42年（1909）に香港・タコマ線を開始し、その後、西部のワシントン州のピーゼット・サウンド線に変更し運航していた。<sup>32</sup>大阪商船の社史には、

本航路は〔明治〕四十三年一月一日より逋信省の命令航路となり、第三次航海に就きたるたこま丸が受命第一船として發航し、爾後使用船四隻年十八航海となした。四十四年新造船たこま丸型六隻即ちたこま丸・志あとる丸・志かご丸・ぱなま丸・めき志こ丸・かなだ丸が全部竣工して茲に陣容全く成り、一月以降年二十五航海となし、寄港地はマニラ・上海・長崎・門司・神戸・四日市・横濱・ビクトリア・シアトルであった。而して生絲に關してはシアトルに於て特に生絲輸送車を仕立てゝ紐育に急送した。尚夏季に限り往復基隆・清水に寄港し、又長崎・マニラ・上海・門司は隔建寄港した。<sup>33</sup>

とあり、たこま丸・志あとる丸・志かご丸・ぱなま丸・めき志こ丸・かなだ丸の6隻は、香港・タコマ線に就航していた汽船であった。この6隻が夏季に台湾の基隆港に寄港していたのは、先に見たように台湾産の烏龍茶を積載し、北アメリカに輸送するためであったことは明かであ

---

<sup>30</sup> 『臺灣日日新報』第3916号、明治44年（1911）4月19日、5頁。なお引用に際して、漢数字をアラビア数字に改めた。以下同。

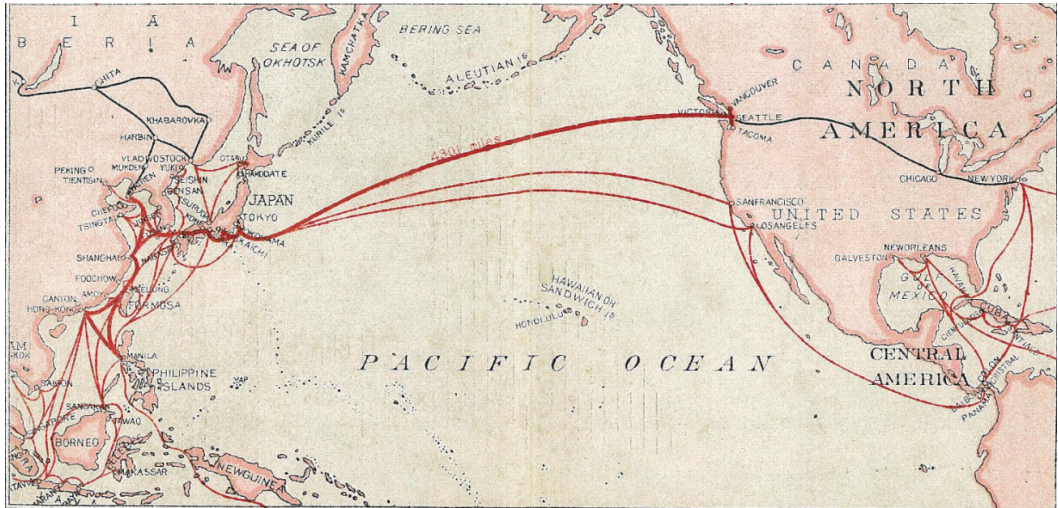
<sup>31</sup> 神田外茂夫編『大阪商船株式會社五十年史』大阪商船株式會社、1934年6月、395頁。

<sup>32</sup> 松浦章編著『北太平洋航路案内のアーカイヴズ ―船舶データベース』関西大学アジア文化研究センター、2015年6月、75-77頁。

<sup>33</sup> 神田外茂夫編『大阪商船株式會社五十年史』311-312頁。

る。

大正12年(1923)11月の「北米航路案内」に航路図が見られる。それを次ぎに掲げた。



日本からアメリカ合衆国北西のシアトルへの航路が太字で描かれている。

日本郵船会社の阿波丸、因幡丸、丹波丸については次ぎに述べたい。

『臺灣日日新報』第4616号、大正2年(1913)4月12日、1頁、「茶積取船船線」によれば、輸出烏龍茶期近寄りたるより日本郵船及東洋汽船並にパシフィックメールは何れも基隆寄港の船線を決定發表せり。其の入港船及び豫定期日左の如し、

船名	會社別
5月8日	サイベリヤ號　　パシフィックメール
同22日	マンチュリヤ號　　同上
同日	静岡丸　　　　　日本郵船
同26日	地洋丸　　　　　東洋汽船
6月5日	丹波丸　　　　　日本郵船
同12日	モンゴリヤ號　　パシフィックメール
同26日	天洋丸　　　　　東洋汽船
7月17日	春洋丸　　　　　東洋汽船
同19日	阿波丸　　　　　日本郵船
8月3日	佐渡丸　　　　　同上
同7日	マンチュリア號　　パシフィックメール
同14日	地洋丸　　　　　東洋汽船
同17日	横濱丸　　　　　日本郵船

同 28 日	モンゴリヤ號	パシフィックメール
同 31 日	因幡丸	日本郵船
9 月 11 日	天洋丸	東洋汽船
同 14 日	静岡丸	日本郵船
同 25 日	コリヤ號	パシフィックメール
同 28 日	丹波丸	日本郵船
10 月 11 日	阿波丸	同上
同 25 日	佐渡丸	同上

右の外、大阪商船會社及び加奈太太平洋汽船會社の定期基隆寄港日取りも近く發表する筈なるがパシフィックメールの本期一番船として決定せるサイベリヤ號は茶の出廻り遅延により休航となりマンチュリア號及び郵船の静岡丸を以て見本新茶の初輸出船として差立らるべしと。<sup>34</sup>

とある。大正 2 年 (1913) になると、基隆港から烏龍茶を海外とりわけアメリカに搬出する各社の予定が、事前に知られるようになる。大正 2 年 (1913) 5 月 8 日から 10 月 25 日までのほぼ 6 箇月の間に、パシフィックメール、日本郵船会社、東洋汽船会社、さらに大阪商船会社やカナダの汽船会社が基隆に来航して、台湾産の茶葉を北米大陸に輸送したのである。

この記事に見える「パシフィックメール」とはパシフィック・メール汽船会社であり Pacific Mail Steamship Co. のことで、1867 年にはサンフランシスコから横濱を経由して香港へのアジア航路を運航していた太平洋航路の老舗である。その Pacific Mail SS Co. はサイベリヤ號、マンチュリヤ號、モンゴリヤ號、コリヤ號の 4 隻がマンチュリヤ號が 2 回とのべ 5 隻が基隆に入港して、台湾産の茶葉をアメリカサンフランシスコへ輸送している。Siberia と Korea は 1902 年にアジア航路に投入された 11,300 トンの汽船である。<sup>35</sup> Manchuria と Mongolia も同クラスの汽船であった。<sup>36</sup>

日本郵船会社、静岡丸と丹波丸、佐渡丸が各 2 回、さらに阿波丸、横濱丸、因幡丸が 1 度と、同社だけで合計 9 度の来航が見られる。

静岡丸は明治 45 年 (1912) 6 月に神戸川崎造船所で竣工した鋼鉄船 6,568 総トン、横濱丸 (第二) も鋼鉄船で、明治 45 年 5 月に長崎三菱造船所で竣工した 6,469 総トンであり、<sup>37</sup> 因幡丸は

<sup>34</sup> 『臺灣日日新報』第 4616 号、大正 2 年 (1913) 4 月 12 日、1 頁。

<sup>35</sup> Robert J. Chandler and Stephen J. Potash ed. "Gold, Silk, Pioneers & Mail The Story of the Pacific Mail Steamship Company", San Francisco, 2007, p.38.

<sup>36</sup> Ibid, p.39.

<sup>37</sup> 日本郵船株式會社編『日本郵船株式會社五十年史』日本郵船株式會社、1935 年 12 月、650 頁。

明治30年(1897)6月にイギリスのグラスゴーで建造された鋼鉄船で6,192総トン、丹波丸は鋼鉄船6,102総トンで明治30年8月に同じくグラスゴーで建造され、佐渡丸は明治31年8月にイギリスのベルファストで建造された6,219総トン<sup>38</sup>、阿波丸は明治32年(1899)11月に長崎三菱造船所で竣工し、6,309総トンの鋼鉄船であった。<sup>39</sup>

日本郵船会社は、明治29年8月から香港・下関・神戸・横濱からハワイを経由してアメリカ西海岸のシアトルと結ぶ北太平洋航路を運航していた。<sup>40</sup>

東洋汽船は5月26日の地洋丸、6月26日の天洋丸、7月17日の春洋丸、8月14日の地洋丸、9月11日の天洋丸と5隻の入港が予定されていた。先の天洋丸、地洋丸について新たに春洋丸が加わっている。天洋丸と地洋丸は東洋汽船会社がPacific Mail Steamship Co.に対抗して、明治41年に就航した新式のタービンエンジンを装備した13,000総トン級の汽船である。<sup>41</sup>春洋丸も同クラスの13,000総トン級の汽船で明治44年(1911)に竣工している。<sup>42</sup>

東洋汽船会社は、日本からサンフランシスコへの直行便を運航した日本の汽船会社であり、明治29年(1896)からサンフランシスコへの航路を運航し<sup>43</sup>、ここに見られる13,000級の大型船が台湾茶葉をサンフランシスコへ直接輸送する日本では唯一の会社であった。

大正2年に入港予定の汽船に大阪商船会社やカナダの汽船会社があった。

『臺灣日日新報』第6095号、大正11年4月25日付のコラム欄「無絃琴」に、台湾の烏龍茶に関して見られる。

▲臺灣名産の烏龍茶も愈々5月上旬から市場に出廻り中旬から輸出を開始される段取りとなり、外人茶商なども來月初めまでには全部揃ふこととなつて居る▲本年の烏龍茶の産額は頗る増産の豫想で尠くも35,000噸を下るまいと云ふ見込みである。▲さて此の積取船はと云へば東洋汽船、郵商船、米國汽船など何れも10,000噸以上の巨船が來て米國に持つて行くのだが▲假りに1隻で500噸宛を摘取るとしても1萬噸級の汽船が70隻基隆に入港せねば積取れない勘定となつて居る▲而も之が5月から10月まで半箇年間に入港するのであつて船の入港する毎に焚料炭や水や其他の物資を購入するから、烏龍茶のお蔭で石炭屋

---

<sup>38</sup> 同書、641頁。

<sup>39</sup> 同書、642頁。

<sup>40</sup> 松浦章編著『北太平洋航路案内のアーカイヴズ ―船舶データベース』関西大学アジア文化研究センター、2015年6月、55頁。

<sup>41</sup> 中野秀雄編『東洋汽船六十四年の歩み』中野秀雄、1964年6月、96-103、448頁。

<sup>42</sup> 同書、448頁。

<sup>43</sup> 松浦章編著『北太平洋航路案内のアーカイヴズ ―船舶データベース』46-47頁。

が儲り基隆市街が潤うことになる。何しろ結構なことだ。<sup>44</sup>

とあるように、大正 11 年(1922) 当時において台湾の烏龍茶の生産額は 35,000 トンと見られ、そのほとんどが、東洋汽船や日本郵船会社、大阪商船会社そして米国汽船とは Pacific Mail SS Co.の汽船によって台湾産烏龍茶が海外に販出されたのである。台湾の茶期とりわけ 5・10 月にかけて日本汽船や外国船の 10,000 級の巨船の入港により、烏龍茶が海外に搬出されると同時に、台湾の石炭も汽船の燃料の「焚料炭」として利用されていた。

『臺灣日日新報』第 6913 号、大正 11 年 6 月 11 日付の「米船が積取つて行く 臺灣の烏龍茶 茶の商権を日本人が奪回せぬ内は仕方がない」に烏龍茶の海外輸出に関する記述が見られる。

近頃——と云つても 3 月末のことであるが内臺間の定期船以外に日本郵船、東洋汽船などの米國航路船が續々茶積取してやつて来る。殊に最近は内地の大汽船會社の積荷の有無に拘らず一種のポリシイから□□すると云ふことさへ傳へられてゐるが、更に此頃は米國の太平洋航路船が□□入港してゐるが、是は何を積んで行くか云ふと何の船も船も皆我臺南の烏龍茶を積んで行く、尤も之には大稲埕の茶輸出の外商が米國汽船の代理店を兼てゐるので萬事都合がよいから米國船に積むのだと云ふことである。右に就て逋信局の浮木海軍課長を訪ふと『イヤ斯う定期船意義に續々世界航路の汽船が入港つて來ると云ふことは我が臺灣に取つて非常に好いことである。1 隻船が入ればそれだけ臺灣外の人に此臺灣が新しい眼を以て見られ、そしてそれが今まで臺灣を知らない内地なり外國の人々に何かしら紹介の種になるのであるから諸手を舉げて□□するところである。之と云ふのは近年來海運界が非常な□れ方で今まで少し位の荷揃なら積まないなどと威張つていた會社も此頃では極く僅かの荷物でも客でも積むやうになつたからである。唯遺憾なのは我が臺灣茶が外國船の手でドシドシ運ばれると云ふことである。此原因の最も大なるものは我臺灣烏龍茶の商権が殆ど全部米國輸出商人の手に握られてゐるからである。日本で出来る支那が全然外國人の手で買賣されそしてそれが外國船が輸出されると云ふことは非常に残念なことである。然し之は窮感するところの茶の商権を外人の手から奪取しなければ如何とも仕方がないことである。而も外國輸出商を自前の船にすると種々非常な便宜を蒙るからであるが、兎に角心□□ことである』云々。<sup>45</sup>

台湾の茶期になると台湾と日本を結ぶ定期船の他に、台湾に来航する日本郵船、東洋汽船の北太平洋航路の汽船とアメリカの汽船会社、Pacific Mail Steamship Co などの汽船が次々と基

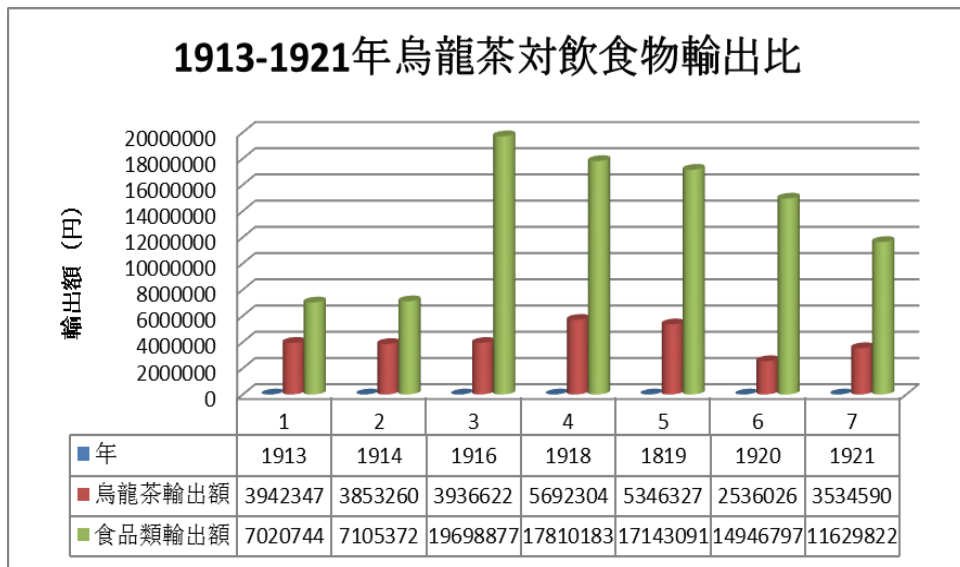
<sup>44</sup> 『臺灣日日新報』第 6095 号、大正 11 年(1922) 4 月 25 日、2 頁。

<sup>45</sup> 『臺灣日日新報』第 6095 号、大正 11 年(1922) 6 月 11 日、2 頁。なお、□は判読不明。

隆港に入港し、次々と台湾産茶を積載していた。

これらの汽船が積載する茶葉は「皆我臺南の烏龍茶を積んで行く」とほとんどが台南産の烏龍茶であった。その積載のために「大稻埕の茶輸出の外商が米國汽船の代理店を兼て」と、台北の淡水左岸の大稻埕には、茶葉を取扱い外国船に積載する業務を担当する代理店業務を行う商人等がいたのであった。これらの商人を通じて、台湾産の烏龍茶がアメリカへ輸出されていたのである。台湾の烏龍茶を海外に販出する業務を掌握していたのが「臺灣烏龍茶の商権が殆ど全部米國輸出商人の手に握られ」とあるように、台湾産烏龍茶の販売に関する取引は、ほとんどがアメリカの貿易商人が掌握していたのであった。

臺灣総督府官房統計課編『臺灣総督府官房統計第十七統計書』より同、第二十五統計書までの大正2年(1913)より大正10年(1921)までの時期の台湾から輸出された「飲食物及煙草」類の総金額に占める烏龍茶の輸出金額を下記の表に示した。



上記に示した日本やアメリカ、カナダ汽船によって台湾烏龍茶が、基隆から北アメリカへ輸出された貿易額の推移を知ることができる。1914年(大正3)ころまでの烏龍茶の輸出比は半数近くを示しているが、1916年(大正5)以降は、他の飲食物が増加したことで烏龍茶の比率は低下するものの、輸出額には大きな変化は少なく、重要な輸出品であったことは確かである。

#### 4 小結

19世紀後半以降において台湾の淡水、高雄が対外貿易に開放され、さらに日清戦争後の1895年以降になると日本の台湾統治が開始され、台湾産の烏龍茶葉は、砂糖、樟腦とともに世界市場に進出し、台湾産の農産品の中で海外輸出品の重要な地位を占めた。台湾が日本に統治され、港湾設備が整備され、大型汽船の寄港が可能となり、台湾産茶葉の収穫期に多くの外国汽船が



基隆に寄港し、台湾産の烏龍茶葉を積載して北米大陸へ輸送されていったのである。

1934年(昭和9)に、台湾烏龍茶葉のアメリカ合衆国に向けて輸出された数量は4,354,627斤に達し、烏龍茶葉の総輸出量5,080,474斤に対して85.7%を占め、その輸出価格は2,450,102円となり、烏龍茶葉の総輸出額3,125,618円に対し78.4%に相当した。このように台湾産の烏龍茶葉のアメリカへの輸出は、烏龍茶葉の総量で80%を越え、金額でも80%に近いものであった。これら全の烏龍茶葉が、日本の日本郵船会社や大阪商船会社の汽船によってシアトルへ、そして1925年までは東洋汽船会社の汽船でサンフランシスコ<sup>46</sup>、さらにアメリカのPacific Mail Steamship Co.の汽船によりサンフランシスコへ、カナダのCanadian Pacific Railway Company's Royal Mail Steam-ship Lineの汽船によってバンクーバーへと北アメリカに向けて輸出された。

これまで台湾烏龍茶葉の生産と輸出に関してその趨勢は究明されてきたが、台湾からどのように北アメリカへ輸送されたかについては明らかにされていなかったが、上述したように日本やアメリカ、カナダなどの北太平洋航路の定期航路の汽船によって、海外にとりわけ北アメリカに輸出されていたのである。

---

<sup>46</sup> 松浦章・笹川慶子『東洋汽船と映画』関西大学出版部、2016年9月、90頁。

## 近代東西言語文化接触研究会

本会は、16世紀以降の西洋文明の東漸とそれに伴う文化・言語の接触に関する研究を趣旨とし、具体的には次のような課題が含まれる。

- I. 西洋文明の伝来とそれに伴う言語接触の諸問題に関する研究
- II. 西洋の概念の東洋化と漢字文化圏における新語彙の交流と普及に関する研究
- III. 近代学術用語の成立・普及、およびその過程に関する研究
- IV. 欧米人の中国語学研究（語法、語彙、音韻、文体、官話、方言研究等々）に関する考察
- V. 宣教師による文化教育事業の諸問題（例えば教育事業、出版事業、医療事業など）に関する研究
- VI. 漢訳聖書等の翻訳に関する研究
- VII. その他の文化交流の諸問題（例えば、布教と近代文明の啓蒙、近代印刷術の導入とその影響など）に関する研究

本会は、当面以下のような活動を行う。

1. 年3回程度の研究会
2. 年2回の会誌『或問』の発行
3. 語彙索引や影印等の資料集（『或問叢書』）の発行
4. インターネットを通じての各種コーパス（資料庫）及び語彙検索サービスの提供
5. (4)のための各種資料のデータベースの制作
6. 内外研究者との積極的な学術交流

## 会員

本会の研究会に出席し、会誌『或問』を購読する人を会員と認める。

本会は、言語学、歴史学、科学史等諸分野の研究者の力を結集させ、学際的なアプローチを目指している。また研究会、会誌の発行によって若手の研究者に活躍の場を提供する。学問分野の垣根を越えての多くの参集を期待している。

本会は当面、事務局を下記に置き、諸事項に関する問い合わせも下記にて行う。

〒564-8680 吹田市山手町 3-3-35 関西大学文学部中国語中国文学科  
内田慶市研究室 (Tel.ダイヤルイン 06-6368-0431)

E-mail: [u\\_keiichi@mac.com](mailto:u_keiichi@mac.com)

URL: <http://keiuchid.sakura.ne.jp>

代表世話人：内田慶市