

一八八二年三菱郵便汽船会社により上海へ輸出された日本産昆布

松浦 章

一 緒言

日本産の海産物は、江戸時代の長崎で行われた中国貿易の頃より、唐船と日本で呼称した中国帆船で中国の沿海部の港に輸出されていた。その海産物の中でも特に干しアワビ（干鮑）は中国では鮑魚や鮑魚と呼称され、鱻のひれは魚翅と、干し海鼠は海參と呼称され珍重された。^①これらの海産物は乾燥されて、江戸時代中後期において長崎から中国に向けて盛んに輸出されていた。その傾向は、明治時代になっても減少することなく、さらにその輸出货量は増大して行くのである。

そのような乾物海産物に、中国で海帯と呼称された昆布があった。明治一九年（一八八六）の『清國輸出日本水産圖説』に、

昆布は北海道十一箇國並に三陸の海に産する所の藻類にして、古來より食膳に賞用意し、又清國の貿易品たり。近年に至り、

輸出の額を増し、水産中屈指の物産となり、實に本邦富源の一に居る所の重要なものとす。^②

とあるように、日本産の昆布は北海道沿海から三陸すなわち陸前・陸中・陸奥、現在の宮城・岩手・青森県沿海の岩礁に着生する長大で帯状の褐色色の海藻で、古くから食用に供されていた。乾燥したものは「幅三、四寸より七、八寸ばかり、或は尺余にして、長さ六、七尺より丈餘に至り、質厚く濃緑色なるものをいふ」^③とあるように、幅が約一〇cmから三〇cm余りにして長さが一八cmから三m余りになり、それを乾燥して「廣く伸ばして折り並べ重ねて二、三ヶ所を縛り把となす」^④とする形態（次頁の圖参照）で各地に搬出され、海外にも同様な形態で輸出されていた。これらの昆布は中国では、洗浄して後に、一度煮て適当に切り、鶏肉や魚肉そして豚肉などと一緒に煮て料理して食膳に出されるのが普通であったこと^⑤から、中国国内では広範に流通していたようである。

このような日本産昆布の日本から中国への輸出が、明治一五年（一八八二）に日本の三菱郵便汽船会社や欧州船籍の船舶によって八月末から一月下旬までの間の短期間ではあるが積載量や積載地などが知られ、各船舶に積まれた昆布（海帯⁶）の積載量が知られる。

本稿ではその三菱郵便汽船会社の汽船が日本産の昆布をどれほど積載して、上海へ輸出し、また上海から中国各地にどれほど運ばれたかについて述べてみたい。

二 三菱郵便汽船会社によって日本から上海に輸出された昆布（海帯）

明治一五年（一八八二）一月七日付の上海の品川総領事から外務大輔吉田清成に宛てた「昆布賣售意見書」の別紙に、明治一五年（一八八二）八月末から日本より中国の上海に向けて輸出された昆布についての記録が知られる。

八月三十一日入港ノ東京丸ニ新昆布大約三千俵ヲ輸入セリ。
百斤價、貳兩七匁ヨリ貳兩七匁分ニ賣售セリ。

とあるように、八月三十一日に上海港に入港した東京丸には、新鮮な昆布が三、〇〇〇俵積載されていた。その価格は、一〇〇斤につき二・七兩から二・七一兩で全て売却されたのであった。ついで、

爾後九月中旬迄ニ、著荷ノ分三百〇八担、其他英國帆走船「ドロッセヒ」号ニテ四千俵入港、價貳兩五六匁ニ販賣セシ由。⁷

とあり、九月中旬に上海港に入港した英国帆船ドロッセヒ号によって四、〇〇〇俵の昆布が輸入され、一〇〇斤につき二・五〜二・六兩の価格で販売された。

その後、二三日には帆走船「ウラルタルシイグフラヒド」と「アングロインジアン」そして「ビルター」号の三艘で一四、〇〇〇



長切昆布 藁蓆160斤
『通商彙纂』明治41年第17号、1908年3月28日

俵余が、一〇月一三日に上海に入港した名古屋丸が三、〇〇〇俵余をもたらした。

その後も日本からの海産物が上海へもたらされる。その輸入された海産物に対して、在上海の總領事品川忠道が明治十五年（一八八二）一二月二日付で外務卿の井上馨に当てた報告に、

清國内地ヨリ來集スル處ノ買客ハ其搬到ノ更ニ増加スルカ如キニ驚キ、皆ナ歩ヲ退ケ思フ儘ニ、手ヲ出サス。

とあるように、上海總領事の品川忠通が日本から大量の海産物昆布が上海に陸揚げされたのに対して、中国商人は価格の下落を懸念して購入を渋っていたことが報告されている。

ここで指摘したいことは、日本産の海産物昆布が外国帆船等を含め多くの船舶によって日本から上海港に輸出されていたことである。とりわけ昆布がどのように梱包されて輸出されていたかの形態については、『通商彙纂』明治四一年（一九〇八）三月二八日に掲載された右の写真が参考になろう。日本の一六〇斤、約九六kgが席で梱包された形態で輸出されていたようである。

それでは具体的にどれだけの船舶によって日本から上海へ海産物が運ばれたのであろうか。それについては同報告の「別紙」に、日本から各社の汽船によって中国・上海へ輸出された日本産昆布の数量が知られる。それを次に掲げてみたい。

○日本昆布輸入表

日	船名	埠頭	数量
八月三十一日	東京丸	函館	四、八七〇担二五斤
九月 八日	玄海丸	長崎	五四担六九斤
		神戸	一七担五五斤
		長崎	一八担五四斤
		神戸	一〇三担〇四斤
九月 一二日	テウカリラン号	横濱	一、二四八担八〇斤
九月 一三日	名古屋丸	神戸	二〇六担
九月 一五日	トロタン号		六、六八一担六〇斤
九月 二二日	廣島丸	函館	三、六一七担
		長崎	二六担
		神戸	一五担
九月 二三日	ワルトルジクライド号	函館	八、九〇二担九二斤
		横濱	二二担九〇斤
		東京丸	一〇、九三〇担七六斤
		タイン号	三六、七二二担〇五斤
共計			六六七担一二斤
一〇月 四日	玄海丸	神戸	三、八〇〇担三〇斤
一〇月 一三日	名古屋丸	函館	八六四担一三斤
		横濱	八担三五斤
		長崎	五五四担五〇斤
		神戸	

一三日	ペンブロケシール号	横濱	二、一五〇担八八斤
二〇日	廣島丸	長崎	九六二担四〇斤
二〇日	タイン号	函館	一〇、一五六担八九斤
二六日	ゼルツー号	函館	一〇、三三一担六六斤
二六日	東京丸	長崎	七担二〇斤
		神戸	二、九九八担
		横濱	一八担八〇斤
		函館	二、四三六担七一斤
	共計		三四、九五六担九四斤
一二月 九日	名古屋丸	長崎	一四担一五斤
		横濱	一四担一五斤
		函館	一、六二六担四〇斤
一二月 一日	トリユムブ号	神戸	一、〇四二担九〇斤
		横濱	三一七担
一一日	ルシタニア号	函館	一六、六二六担一八斤
一一日	ルイザー号	函館	四、九一五担六三斤
二〇日	廣島丸	神戸	一、八三七担八〇斤
二二日	東京丸	神戸	二、二八六担三〇斤
二二日	ラクسفールドシール号	横濱	一、四七四担九八斤
		假メ	三〇、二四一担三四斤 ⁽¹⁰⁾

四

とあり、一八八二年八月三十一日から一月二二日までのあいだに、日本から上海に入港した二三隻の船舶によって昆布が流入した。八月末から九月末までに三菱郵便汽船会社の五隻の汽船が上海へ輸出した日本産の昆布は八、九〇〇担余であったのに対して、欧州船籍の船舶では二七、七〇〇担余であった。その比率は、日本汽船が二四％に対して欧州船籍の船舶が七六％を占めている。一〇月は三菱郵便汽船会社の四隻で二二、三〇〇担余に対し、欧州船籍の船舶が二二、六〇〇担余であった。一〇月は三菱汽船が三五％に対して欧州船が六五％であった。一月は三菱汽船が二四、三〇〇担余である。一月は三菱船が一九％に対して欧州船が八一％であった。以上の三箇月の例から見れば、日本産の昆布でありながら、上海へは六〇―八〇％の割合で欧州船籍の船舶で輸出されていたことがわかる。日本の汽船は、上海と日本の定期航路を維持していた三菱郵便汽船会社の汽船が重要な輸送機関となっていたのである。これらの船舶が上海に入港していたかの確認のために、上海で刊行されていた英語新聞「The North-China Herald and Supreme Court & Consular Gazette」(以下「NCHSCG」と略称す)に掲載されている「Shipping Intelligence」に見える船舶情報から作成したものが次の表である。表1中の船名欄の漢字名は上記の「日本昆布輸入表」に見える船名である。

表1 1882年2月～11月に日本から上海に入港した船舶一覧

No	Date	Ships Name	Flag & Rig	Tons	Captain	From	Sailed	Cargo	Consignees
794	18820831	Tokio Maru (東京丸)	Jap str	1146	Swain	Japan	829	Mails, &c.	M.B.M.S.S.Co.
794	18820907	Genkai Maru (玄海丸)	Jap str	1084	Conner	Japan		General	M.B.M.S.S.Co.
795	18820911	Decucalion (デウカリヤン号)	Br str	1639	Purdy	Kobe	907	General	Butterfield and Swire
795	18820913	Nagoya Maru (名古屋丸)	Jap str	1054	Walker	Japan	911	Mails, &c.	M.B.M.S.S.Co.
796	18820915	Dorethy (ドロタン号)	Br bq	310	Croal	Hakodadi	800	Seaweed	Drysdale, Ringer & Co
796	18820921	Hiroshima Maru (広島丸)	Jap str	1158	Haswell	Nagasaki	918	General	M.B.M.S.S.Co.
797	18820923	Walter Siegfried (ワルトジグライド号)	Fr bq	600	Hauson	Hakodadi		Seaweed	Nils Mollwe
797	18820928	Tokio Maru (東京丸)	Jap str	1146	Hussey	Japan	926	General	M.B.M.S.S.Co.
797	18820929	Tyne (タイン号)	Br str	434	Hazard	Hakodadi	923	Seaweed	M.B.M.S.S.Co.
798	18821004	Genkai Maru (玄海丸)	Jap str	1084	Conner	Japan	1002	General	M.B.M.S.S.Co.
799	18821013	Nagoya Maru (名古屋丸)	Jap str	1914	Walker	Japan	1010	Mails, &c.	M.B.M.S.S.Co.
799	18821013	Pembrokeshire (ペンブロケシル号)	Br str	1716	Richard	Nagasaki		General	Adamson, Bell and Co.
800	18821019	Hiroshima Maru (広島丸)	Jap str	1158	Haswell	Japan	1017	Mails, &c	M.B.M.S.S.Co.
800	18821021	Tyne (タイン号)	Br str	434	Hazard	Hakodadi	1015	Coals	M.B.M.S.S.Co.
801	18821025	Gervase (ゼルター号)	Br str	417	Crawford	Hakodadi	1019	General	W. Hewett & Co
801	18821026	Tokio Maru (東京丸)	Jap str	1146	Hussey	Japan	1024	General	M.B.M.S.S.Co.
802	18821101	Genkai Maru	Jap str	1084	Conner	Japan	1025	Mails, &c	M.B.M.S.S.Co.
803	18821109	Nagoya Maru (名古屋丸)	Jap str	1914	Walker	Japan	1107	General	M.B.M.S.S.Co.
803	18821110	Lusitania (ルシタニア号)	Ger str	787	Niekekzen	Hakodadi	1103	Seaweed	Jardine, Matheson & Co.
803	18821110	Triumph (トリユムプ号)	Ger str	2749	Gould	Kobe		General	Adamson, Bell and Co.
803	18821111	Louisa (ルイザー号)	Ger sch	245	Schierlach	Hakodadi		General	Eduard Schelihass & Co.
804	18821118	Hiroshima Maru (広島丸)	Jap str	1158	Haswell	Japan	1116	Mails, &c	M.B.M.S.S.Co.
805	18821122	Tokio Maru (東京丸)	Jap str	1146	Hussey	Japan	1120	General	M.B.M.S.S.Co.
805	18821122	Oxfordshire (オクスフォールドシル号)	Br str	998	Jones	Japan		General	Russell and Co.

表2 1885年8-12月横濱出港の上海・香港行き汽船一覧

号数	船名	出港日時	出港地	経由地	目的地	頁数
3500	東京丸	823.6pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	34-400頁
3506	玄海丸	830.6pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	34-424頁
3510	新潟丸	902.6pm	横濱	神戸・長崎	香港	35-4頁
3512	名護屋丸	906.6pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	12頁
3516	廣嶋丸	913.6pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	28頁
3525	東京丸	920.6pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	66頁
3529	玄海丸	927.6pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	82頁
3533	新潟丸	930.6pm	横濱	神戸・長崎	香港	98頁
3533	名護屋丸	1004.4pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	98頁
3543	廣嶋丸	1012.4pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	118頁
3548	東京丸	1018.4pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	158頁
3550	玄海丸	1025.4pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	166頁
3556	名護屋丸	1102.4pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	190頁
3564	廣嶋丸	1111.4pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	224頁
3570	東京丸	1115.4:30pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	246頁
3573	玄海丸	1122.4pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	264頁
3579	名古屋丸	1129.4:30pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	290頁
3585	廣嶋丸	1207.4:30pm	横濱	神戸・馬関・長崎	上海	310頁

出典：復刻版『横濱毎日新聞』第35巻、不二出版、1991年7月によった。

前頁の表1中に示したように、八月三一日から十一月二二日に上海港に入港した二四隻の船舶の内、昆布を積載していなかったのは八〇二号掲載の十一月一日に入港した玄海丸だけで、二三隻の全てに昆布が積載されていた。

日本の横濱を出港した表1中に見える汽船を『東京横濱毎日新

表3 1882年8月末-12月上海入港の三菱公司輪船名一覧

号数	入港日	船名	原名	由	公司名	21冊頁数
3353	18820831	托開耶麥魯	東京丸	東洋	三菱公司	376
3360	18820907	成開麥魯	玄海丸	東洋	三菱公司	418
3366	18820913	納格約麥魯	名古屋丸	東洋	三菱公司	454
3374	18820921	希魯西麥魯	廣島丸	東洋	三菱公司	502
3381	18820928	托局魯麥	東京丸	東洋	三菱公司	544
3387	18821004	成開麥魯	玄海丸	東洋	三菱公司	580
3396	18821013	納格約麥魯	名古屋丸	東洋	三菱公司	634
3402	18821019	希魯西麥魯	廣島丸	東洋	三菱公司	670
3414	18821101	托局魯麥 出港	東京丸	東洋	三菱公司	742
3415	18821101	成開麥魯	玄海丸	東洋	三菱公司	748
3418	18821104	希魯西麥魯	廣島丸	東洋	三菱公司	766
3436	18821122	托局魯麥	東京丸	東洋	三菱公司	874
3443	18821129	成開麥魯	玄海丸	東洋	三菱公司	916
3451	18821207	納格約麥魯	名古屋丸	東洋	三菱公司	964
3458	18821214	希魯西麥魯	廣島丸	東洋	三菱公司	1006
3465	18821221	成開麥魯	玄海丸	東洋	三菱公司	1048
3472	18821228	托局魯麥	東京丸	東洋	三菱公司	1084

出典：『申報』第21冊、上海書店影印、1983年7月、『申報』には中国名の船名が掲載されているため、原船名を追加した。

聞』の汽船出港広告により表示してみたのが表2である。『申報』に見える船舶情報を整理したのが次の表3である。『申報』の船舶情報には、三菱郵船会社の船名はあるが、表1に見られる日本以外に船籍がある船舶情報は見られない。

上記の二三隻の汽船の内、ほぼ半数に相当する一二隻は三菱郵便汽船会社の汽船であった。すなわち東京丸が四回、玄海丸が二回、名古屋丸が三回、広島丸が三回にわたって日本から上海へ昆布を輸出したのであった。残りの一一隻は全て欧州船籍の船舶である。

三菱郵船会社以外の船舶はどのようなかについて、表一の記録が参考になる。それらは次の船舶である。

デウカリラン号 Decualion は、英国船籍の汽船で、荷受人が Butterfield and Swire であつた。

ドロタン号 Dorethy は、英国船籍のバーク型帆船、荷受人が



広島丸の図

Drysdale, Ringer & Co. である。

ワルトルジグライド号 Walter Siegfried は、法国船籍のバーク型帆船六〇トンで、Nils Mollwe である。

タイン号 Tyne は、英国船籍の四三三ト汽船で、荷受人は三菱郵便汽船会社である。二度の入港が見られる。

ペンブrokeシール号 Pembrokeshire は一七二トの英国船籍の汽船で、荷受け人は Adamson, Bell and Co. である。

ゼルツァー号 Gervase は、四一七トの英国船籍の汽船で、荷受人は W. Hewett & Co. である。

ルシタニア号 Lusia は、七八七トの獨国船籍の汽船、荷受け人は Jardine, Matheson & Co. である。

トリユムプ号 Triumph は、二七四九トの獨国船籍の汽船、荷受け人は Adamson, Bell and Co. である。

ルイザー号 Louisa は二四五トの獨国船籍のスクナー型帆船で、荷受け人は Eduard Scheihass & Co. である。

ラクスフォールドシール号 Oxfordshire は、九九八トの英国船籍の汽船で、荷受け人は Russell and Co. であつた。

以上一一隻の内二度の航海を行ったタイン号を含め実質一〇隻の欧州船の船籍は、英国籍が実質六隻七航海、独籍三隻、フランス籍が一隻であり八隻が汽船で三隻が帆船であつた。

荷受人から見れば M.B.M.S.S. が横濱・上海の定期航路を利用しての輸送の他にタイン号を備船して二度の航海を行っている。

この他に、一九世紀中後期以降において東アジアに進出してきた英国の Jardine, Matheson & Co.、怡和洋行、Butterfield and Swire、大古洋行と美国籍の Russell and Co.、花旗洋行が、日本から上海への海産物の貿易に関与しつつあったことが、NCHSCCG の船隻情報から明らかになった。

以上の船舶情報から見て、一八八二年の八月末から一月末までの三箇月ほどではあるが、日本から上海に輸出された日本産昆布は、三菱郵船汽船会社の汽船と三菱郵便汽船会社が備船したと思われる英国船籍の四三四トの汽船「Tyne」によって半数近くが、三菱郵便汽船会社が関与していたことがわかる。

三菱郵便汽船会社は、明治八年（一八七五）に日本・上海の定期航路を運航していた。この定期航路が旅客の輸送と貨物輸送も幹線航路として機能していた。

上記のように、上海が一九世紀八〇年代の日本からの海産物の重要な窓口となっていたことは明かである。

三 上海にもたらされた昆布の中国国内への再販出

上海へ日本から輸入された昆布である海帯が、中国ではどのように見られていたのであろうか。

『申報』第一、一四六號、光緒元年十二月念二日、一八七六年一月一八日付の上海縣示に次のようにある。

爲出示曉諭事、照得本州現奉關道憲馮札准、日本總領事品川照會、准外務衙門咨准開拓便咨商、海帶絲一物爲日本出口大宗、製於北海營業者頗多。每用綠礬加於原物之上、希圖顏色蒼翠、易於出售、殊不知綠礬一物嗜之大害於人、自應從嚴普禁、轉請咨會中國地方官、曉諭商民周知等因、照會到道、查海帶絲一項爲日本出口貨物大宗、載明通商稅則、既有加用綠礬之弊、應即通飭曉諭、除呈請南北洋通商大臣檄行各海關知照並札上海縣出示曉諭外、飭即一體示諭等因、奉此合行出示曉諭、爲此示仰租界商民人等知悉、嗣後買賣海帶絲一物、務擇原質之優劣、勿圖顏色之新鮮、免致貽害生民、各宜慎之毋違特示。¹⁾

この『申報』の記事から、光緒元年、西曆一八七五—一八七六、明治七—八年頃に中国へ輸出された海帯すなわち昆布は北海道産が大部分であったようであるが、上海市場では緑色の顔料を使って本物らしく見せる偽物まで横行していたようであった。

『申報』第六、一七五號、光緒十六年五月十四日、西曆一八九〇年六月三〇日付の論説「中日通商議」に次のようにある。

日本海産以海帶絲爲最多、昔年華人之往箱館等處、裝載來華者、每年值銀三百餘萬兩之譜、近則日人自設一公司、將海帶悉數售人、公司中由公司販來我國、我國人之向業此者、不無

表4 1880-1890年中国が輸入した海藻・海帯数量表

西暦年	海藻・海帯(担)	西暦年	海藻・海帯(担)
1880年	439,984.57	1886年	491,464.57
1881年	388,103.74	1887年	428,035.64
1882年	400,106.27	1888年	491,605.50
1883年	339,342.41	1889年	437,188.91
1884年	302,951.25	1890年	480,009.53
1885年	433,584.90		



『中国舊海関史料』に収録される *Import of Foreign Goods from Foreign Countries of Sundries* に見える *Seaweed and Agar-agar* の一八八〇年（光緒六、明治一三）から一八九〇年（光緒十六、明治二三）までの中国輸入量を表示してみたのが次の表4である。⁽¹³⁾

失望之心、經駐日星使駁詰多時、尚未妥洽所望、彼國商務大臣公平辦事、不倚不偏、則庶乎有無相通、彼此均有裨益乎。⁽¹²⁾

その十数年後の一八九〇年明治二三年の中国と日本の通商に關して、日本から中国へ輸入される海産物の大部分が海帯、昆布であつたようである。

表5 明治7年当時の上海輸入海産物の再販出量と比率⁽¹⁵⁾

消費地方	平均輸入額(斤)	各地輸入比 ⁽¹⁶⁾
上海	2020,400	848
鎮江	889,700	370
蕪湖	37,800	15
九江	4287,600	1,800
漢口	1,0010,200	4,202
宜昌	544,700	228
牛莊	188,400	79
芝罘	1,691,000	710
天津	2,422,700	1,019
寧波	614,200	258
温州	255,700	107
福州	678,200	285
厦門	10,200	4
汕頭	79,600	33
廣東	89,200	37
合計15港	23,822,900	10,000

と述べるように、上海にもたらされた昆布は、江蘇省において消費される二〇〇万斤を除き、その他の大多数は長江流域などの地域に再搬出されていた。その状況を示すのが次の表5である。

上海ニ輸入スル海帯ハ、…消費スルハ江蘇省内ニ於テ、毎年概ネ二百万斤、其他ハ都テ長江ノ河口一帯、並ニ再輸セリ。⁽¹⁴⁾

海関報告では *Seaweed and Agar-agar* とあり、中国語では海藻・海帯と翻訳されているが、*Seaweed* が海帯すなわち昆布で *Agar-agar* が海藻で寒天のことである。これらかなりの部分が日本から輸入されていたと思われる。

上海から中国国内のどのような地域に搬出されたのであろうか。領事報告は、

上海へ輸入された日本産海産物がどのように、上海から搬出されていたかを示す明治七年（一八七四）の記録が参考になるであろう。

上海にもたらされた日本産の昆布が、上海から中国国内のどのような地にもたらされたかについては、同報告に、

江蘇省内に於て毎年概ネ式百万斤、其他ハ都テ長江ノ河口一帯、並ニ再輸セリ。¹⁷

とあるように、江蘇省内では二〇〇万斤の消費に止まるが、その他は長江河口流域やその他の地域に再搬出されていた。その輸送経路は、

水運ノ至便ナル漢口ニ及ブナシト雖モ、其處ノ小ニシテ消費ノ甚ダ多キハ芝罘トス。¹⁸

と記すように、上海に輸入された昆布は、上海からさらに中国国内の他の地に運ばれた。その重要な輸送航路が長江の水運を利用したものであった。長江中流域の最大市場である漢口に半数近くがもたらされた。上の表5から一八七四年当時中国に輸入された四二％に相当する一、〇〇〇万斤もの海帯が漢口、武漢にもたらされた。しかし漢口で全て消費されたとは考えられず、おそらく

漢口からさらに長江水運や漢江水運¹⁹によって四川省や湖南省そして陝西省方面へ再々搬出されたことは想像に難くない。

明治一五年（一八八二）当時には、毎年平均八、五六三、二八五斤もの海産物が日本から上海へもたらされていた。その品質が極めて良好で価格が低廉であるが、ロシア産のものよりも市場占有率が高くなると見られた。「清國各港輸入ノ合計並ニ内地消費ノ増進」によれば、明治一三年（一八八〇）には上海市場へもたらされた日本産の海産物は一〇、四〇六、七〇七斤が積み残される事態となったのである。

輸入された日本産の煎海鼠は、明治一五年には總價が銀で三九五、七九〇元、明治一三年より一一九、三二八元も多かった。中国で最も嗜好され、価格も高かった。このため積極的に清國に輸出する施策を行うべきと考えられた。

明治一五年（一八八二）六月二一日付の報告では、日本の煎海鼠は「色黒ク肉薄ク、其味最モ美ナリ」と色が黒く肉が薄く、味が最高とされ、呂宋や東南アジアの「マカサル」等からの産品も上海に輸入されていたが、肉厚で色が薄いねずみ色で味も日本産のものよりも劣るとされ、価格も日本産の半額にも及ばないものであった。

「昆布商況并昆布製造改良意見上申書²⁰」によれば、昆布の上海への輸入によって様々な問題が生じていたことが報告されている。昆布の扱いが不十分であるため、湿気を帯びて劣化していたり、

また塵が含まれているなどの問題点があった。とりわけ生産地の北海道から輸入地の上海まで遠く、「北海道ト絶海ノ地ニシテ、貨物運輸ノ際、波濤浸潤ノ憂アリ」と距離が遠い上に輸送中に海上での波を受けて浸潤するなどの問題があった。さらに上海から中国国内への輸送に際しても基点となった。

本港ハ産地ト消場ノ間ニ介在スル中心市場ニシテ、産地ノ貨物ハ、一應此ニ輸入シ、而シテ后再輸入シ、水路或ハ陸路ニ依リ、許多ノ時日ヲ經過シテ、漸ク消場ニ送達スルヲ得ル。

上海から中国国内へ再輸送されるには水路や陸路の輸送でさらに時間が経過し、昆布の状態が劣化するなどの問題が指摘されている。

上海にもたらされた昆布は、「釧路・厚岸・幌泉・静内産ハ常ニ需用多キ品ニシテ」とあるように、北海道の釧路や厚岸など北海道東部の沿海で産出される物の需要が極めて高かった。しかし「然レトモ根室離島産ハ品質稍劣レルヲ以テ、需用薄」として、根室や離島のは「需用薄キ次等品」とされている。「清國貿易品ノ重要シロメタル昆布」に対する評価を十分に審議し、日本産の昆布を「振興シ海外ニ輸出」するためには「小利ヲ棄テ、永遠ノ大利ヲ期シ、製造改良」の必要が喚起されている。そのためには、日本での産地の問題として、昆布の乾燥度として十分に乾燥し、

収穫時に土や砂が混入しないように乾燥する事、荷造りの問題として枯葉や塵などが混入しないように注意することなどが廣業商會上海分店廣業洋行支配人の鶴田幸吉が、明治二五（一八八二）年六月一九日付で指摘している。

中国国内の販路によつてどれほどの昆布、海帯が中国国内に搬出したのかを明らかにする資料は多くない。中華人民共和国が成立して以降の記録になるが、全国に搬出された昆布の量が知られる記録が残されている。上述の記録から六〇年ほど後の記録ではあるが、一つの参考になろうと考え提示してみたい。

中華人民共和国水産部供給局の「関于調撥一九五八年最后一次海帯的通知」(58) 水供業字第二三号文書に、

上海市水産供給公司…

由日本進口的海帯、已到達上海、爲了供應春節等需要、上海公司除按原計劃供應一九五八年軍需任務二七五噸外、其餘部分根據現有一、二級規格的比例、按附表分配數量、從速聯係調運。鑒于今后貨源組織困難、各地應適當掌握供應。另外各地來函要求調撥海帯文件不另復。

附件…海帯分配表乙份。

一九五八年一月一日 水産部供給局印

抄送…北京・福建・江蘇・安徽・浙江・廣東・廣西・黑龍江

1957年進口海帶最后一次分調表

單位：噸

分調地区	数量	説明
總計	380	
北京	6	
上海	12	
河北	18	
内蒙	15	
吉林	15	
龍江 (黒龍江)	19	
甘肅	15	
江蘇	17	
安徽	20	
福建	15	
河南	20	
江西	10	因58年元月份備省銷社用祿繩與遼寧已換海帶25噸。
廣東	16	
雲南	15	
陝西	18	
山西	18	
貴州	15	
青海	10	
四川	30	
新疆	8	
湖南	25	
廣西	16	
浙江	15	
湖北	10	因爲省内自行組織一部分海帶進口。

省(市) 水産供給公司、河北・内蒙水産局、吉林商業庁・甘肅食品雜貨公司、湖北・河南・湖南服務庁、江西・四川・陝西・新疆貿易公司、青海・貴州蔬菜雜貨公司、山西供給合作食品經營管理處、雲南水産養殖公司。

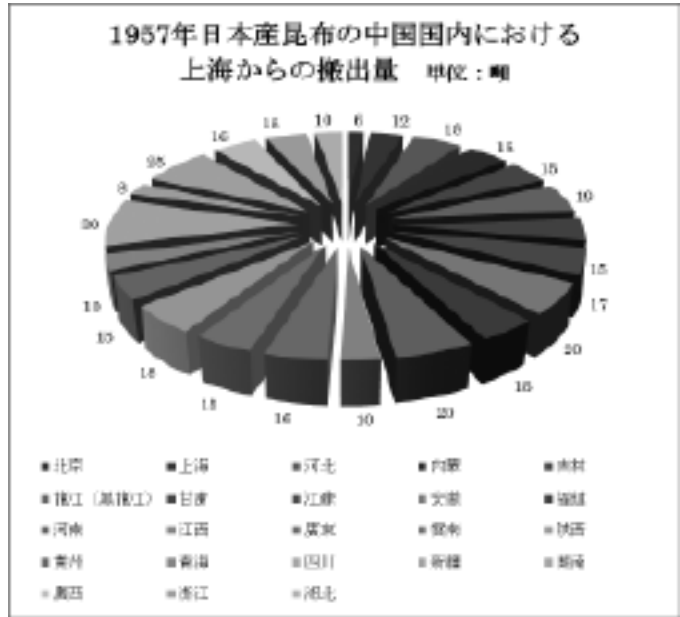
一九五七年に日本から上海に向けて輸出された海帶、昆布は軍需用の二七五噸の他に、全国に搬出された三八〇噸を合わせると

四 小結

一八七五年(明治八)に三菱郵便汽船会社によって日本と中国を結ぶ基幹航路が開かれた。同航路は、横濱から神戸・下関・長崎を経由して上海に赴く唯一の海外航路であった³⁰⁾。その傾向は上記の航路が開かれた数年後の一八八二年(明治一五)においても

合計六五五噸であった。この内三七〇噸がほぼ中国全土に搬出されている。このような大量の昆布は「春節」の需要が大部分を占めていたようである。国内は北京の六噸、新疆の八噸、上海の一二噸を除くと、ほぼ一五噸から三〇噸になるが、最大は四川省の三〇噸であった。相対的に沿海部より四川省や湖南省、河南省などの内陸部が多量の量を占めていることがわかる。上記のように中華人民共和国成立以降の一九五七年時点ではあるが、日本産の昆布、海帶は中国全土で消費されていたと見ることが出来るよう。

1957年日本産昆布の中国国内における
上海からの搬出量 単位：噸



同様であった。横濱・上海航路は人的移動に使われただけでなく、日本産の重要な対中国輸出品であった昆布すなわち海帯の輸出経路として利用されていたのである。しかし、当時の日本には十分な輸送船を備えるだけの船舶保有力が無く、外国船籍の船舶に依存するしか無かった。そのため一八八二年八月下旬から一月下旬までのほぼ三箇月の例から見れば、日本産の昆布でありな

一八八二年三菱郵便汽船会社により上海へ輸出された日本産昆布

がら、上海へ輸出された昆布は、六〇―八〇%が欧州船籍の船舶で輸出されていたのである。換言すれば日本に船舶の保有力が無いために、外国船舶の参入を見過ごさざるを得なかったとも言える。

他方、上海は当時の日本から見れば、中国大陸への重要な窓口であった。表2に示したように、一八八二年八月下旬から一月下旬まで、横濱から出港した上海行き、香港行きの汽船は合計一八隻にのぼるが、上海行きが一六隻に対して香港行きは僅かに二航海のみである。しかも香港行きは一隻の新潟丸の運航でしかなかったことから明なように、日本にとって中国大陸の窓口は上海であったことは確かである。その上、香港は英国領であったことから見ても、明治政府による開国政策を推進して十数年の時期にあっても日本の中国への窓口は上海であったのである。

上海は日本にとって重要な海外への窓口となっていたのである。

【附記】本稿は二〇一二年九月二―三日に上海・復旦大学歴史系主催による「明清江南與近代上海」国際学術研討会の大会報告「一八八二年三菱郵便汽船公司従日本運到上海的海産品」に依拠したが、上海市檔案館における資料調査の結果も追記している。

注

- (1) 松浦章『清代海外貿易史の研究』朋友書店、二〇〇二年一月、三八―四〇二頁。
- (2) 水産局編纂『清國輸出日本水産圖説』農商務省蔵板、一八八六年四月

- 月、「昆布」一頁。
- (3) 水産局編纂『清國輸出日本水産圖説』「昆布」五頁。
- (4) 水産局編纂『清國輸出日本水産圖説』「昆布」七頁。
- (5) 『水産貿易要覧』農商務省水産局、一九〇三年五月、『明治後期産業發達史資料』第九六卷、龍溪書舎、一九九二年三月、三二二頁。
- (6) 『通商彙編』明治一五年、外務省記録局、一八八三年五月、二八九頁。
- (7) 『通商彙編』明治一五年、外務省記録局、一八八三年五月、二八九頁。
- (8) 『通商彙編』明治一五年、外務省記録局、一八八三年五月、二八九頁。
- (9) 『通商彙編』明治一五年、外務省記録局、一八八三年五月、二九五頁。
- (10) 『通商彙編』明治一五年、外務省記録局、一八八三年五月、二九五頁。八月三一日から十一月二二日までの記録は旧漢字記入であるが、整理の関係からアラビア数字に変換して記入した。
- (11) 『申報』第八冊、上海書店影印、一九八三年三月、五七頁。
- (12) 『申報』第三六冊、上海書店影印、一九八三年二月、一〇六九頁。
- (13) 『中国舊海關史料』全一七〇冊、二〇〇一年一〇月の第一、九一―一六冊を参考にした。
- (14) 『明治十四年本邦貨物上海輸入年報』(明治十四年十二月)、『通商彙報』二二二頁。
- (15) 同書、二二一―二二二頁。
- (16) 同表の原史料は一〇、〇〇〇を基準として比例率を算出している。
- (17) 『通商彙報』二二二頁。
- (18) 同書、二二二―二二三頁。
- (19) 松浦章『清代内河水運史の研究』関西大学出版部、二〇〇九年。
- 松浦章、董科譯『清代内河水運史研究』江蘇人民出版社、二〇一〇年。
- (20) 『通商彙編』明治一五年、外務省記録局、一八八三年五月、二八二―二八五頁。
- (21) 『通商彙編』明治一五年、二八三頁。
- (22) 『通商彙編』明治一五年、二八三頁。
- (23) 『通商彙編』明治一五年、二八四頁。
- (24) 『通商彙編』明治一五年、二八四頁。
- (25) 『通商彙編』明治一五年、二八四頁。
- (26) 『通商彙編』明治一五年、二八四頁。
- (27) 『通商彙編』明治一五年、二八四頁。
- (28) 『通商彙編』明治一五年、二八四―二八五頁。
- (29) 上海市檔案館所蔵 檔号：B一二五―二一九八「国営上海水産供給等有關文件」八一―九頁(全七八頁)。
- (30) 松浦章『近代日本中国台湾航路の研究』清文堂、二〇〇五年六月、三三―三九頁。

Mitsubishi Yubin-Kisen Company shipped the Seaweed from Japan to Shanghai in 1882

MATSUURA Akira

Japan's seafood, especially dry abalone, shark's fin, sea cucumber, is from the Edo period in the late start from Nagasaki to China's large export. Until the Meiji period, Japan's seafood exports to China has not only reduced, but a substantial growth. Can be elegant, the number of 1882 (Meiji 15) years and two months from August to October, the Japanese Mitsubishi Yubin-Kisen company ships carrying seaweed, especially kelp.

The Post, introduces Mitsubishi Yubin-Kisen the specific circumstances of the ship and its deadweight of the shipping company, and for Japanese kelp shipped to Shanghai, is the report be shipped from Shanghai to the various parts of China and proceeded.

Keywords: 1882 Shanghai Japanese Mitsubishi Yubin-Kisen Company Seafood
Seaweed