

日本植民地時代における台湾米の関東地方への移出

| | |
|----------|---|
| 著者 | 林 敏容 |
| 雑誌名 | 東アジア文化交渉研究 = Journal of East Asian cultural interaction studies |
| 巻 | 6 |
| ページ | 519-530 |
| 発行年 | 2013-03-27 |
| その他のタイトル | Exports of Taiwan Rice to the Kanto region during the Period of Japanese Rule |
| URL | http://hdl.handle.net/10112/7634 |

日本植民地時代における台湾米の関東地方への移出

林 敏 容

Exports of Taiwan Rice to the Kanto region during the Period of Japanese Rule

LIN Minjung

The booming economy influenced by the World War I caused thus the population growth of urban areas and an increase of industrial laborers. The Rice market in the Kanto region has been expanding due to the country's population growth and the improving living standards that have accompanied its rapid economic expansion. The rice problem was going to be very serious. In 1898, therefore, the Japanese Government started to promote rice production, which made Taiwanese rice increasingly important.

The Feng-lai rice quickly gained popularity in Japan and helped to solve Japan's rice shortage problems. This paper analyzes the process of the Taiwanese rice exports to the Kanto region during the Japanese period.

キーワード：台湾米、朝鮮米、代用米、関東地方、米価高騰

はじめに

周知のように日本の関東地方は日本で最も人口の多い地方であり、日本の首都がある東京は経済貿易の発展に伴い、世界の主要都市として発展した。近代工業化の発達とともに、関東地方において人口の自然増加及び地方からの上京による社会増加などの原因によって、日本人の主食である米の需要が増加することになった。大正7年（1918）第一次世界大戦後、重要物資の輸入途絶、海上運賃と傭船料が高騰したことにより、物価騰貴を招き、日本国内の物価とともに米価も高騰した。米価騰貴時に、日本における米不足に伴い国内の安定供給確保のため、東南アジア産の米の輸入のみならず、また日本植民下の台湾米や朝鮮米が日本国内産米と同様の品種として広汎に需要された。しかし、外国米に依存することは正貨の流出を招く問題があったため、植民地からの移入は最善の方法であった。

日本主要の米穀消費市場は関東地方であった。近代関東地方の米穀市場の展開については、江戸幕府において政府によって集荷された米は、江戸、大坂を中心に蓄えられ、廃藩置県以後には東京での集荷が多くなっていった。明治19年（1886）現品売買の正米市場として開場された深川正米市場はその後に東京米穀取引所と名を変え、昭和16年（1941）戦時体制による食糧統制のため廃止され、いわゆる東京

米穀取引所は明治中期から昭和初期にかけて関東地方における重要な米穀取引所であった。

台湾米の関東地方の米穀市場への移出条件は、第1に台湾総督府が米作を重視し、第2に関東方面の横浜港や東京港と台湾との航路の開設により、台湾米の関東米穀市場において頻繁に取引が行われたのである。

そこで本稿では、台湾米が日本最大の人口集中地である関東地方へ移出され、米穀市場においてどのような役割を果たしたのか、日本経済の実態と台湾総督府の政策などから関東地方の米穀消費及び台湾米の関東地方への移出状況を明らかにしたい。

一、台湾米の関東地方への移出条件

1 台湾米の生産

台湾の農業は日本領有以前には、東アジアにおいて後進農業国の例にもれず、停滞的なものであった。領有初期には、日本国内において日清戦後の景気と米価騰貴などの原因によって米不足が本格化し始めた。この頃、内地の米不足を充たすために、台湾米の日本への移出が開始された。しかし、当時の台湾の米は品質も劣り、外米のように品質粗悪と言われ、その移出量は非常に少なかった。当初、台湾米の評価は、「従来本島米ハ品質粗悪品種雑多ニシテ一品種中ニ於テ異品種特ニ赤米、烏米、茶米其他種ノ混淆甚シク且ツ単位面積ノ収量極メテ寡少ニシテ…¹⁾」と指摘されている。

日本政府は台湾施政直後、「工業日本、農業台湾」という政策に基づき統治し、先づ着手したのは農業改良の一つとして稲および米に関する試験研究であり、その米の品種に着目して米作改良を進めていった。台湾総督府は米作を重視し、水田の拡張、水利施設の新設改修と、一方米種改良の奨励施設と相まって、1920年代に米穀の改良と栽培が成功した²⁾。それ以降、蓬莱米の植付けは迅速に全島へと普及し、米の生産量及び移出量が激増し、その結果蓬莱米の味が日本市場の中級品と変わらず、低廉な価格で購入でき、日本への移出は画期的進展をもたらした³⁾。台湾米と朝鮮米とともに日本内地の代用米として移入された。台湾米の日本への仕向地は主要都市である横浜、大阪、神戸のみならず、北は北海道の小樽、函館そして南は沖縄に至るまでの販路が拡張され、台湾米の名声が漸次拡大した⁴⁾。ここで取り上げたいのは、関東地方にある横浜港と東京港、その理由は台湾米の最大の消費市場は関東地方であった。台湾総督府民政局編纂の『台湾之米』には「本島米ノ移出仕向地ハ内地ノ重ナル都市並ニ海港ニシテ横浜、神戸、東京ヲ最トシ…⁵⁾」及び鉄道省運輸局の調査により「台湾米ノ供給ヲ受クルコト多キハ神奈川県…⁶⁾」と記載され、いわゆる当時の横浜港及び東京港は台湾米対日本の重要な貿易港であった。

1) 上野幸佐『台湾米穀年鑑』（大正12年刊本）、成文出版、2010年10月、8頁。

2) 遠藤東之助編纂『台湾を代表するもの（一）』（昭和10年刊本）、成文出版、2010年6月、226頁。

3) 『台湾の米』、東京米穀商品取引所検査課、1934年、104頁。

4) 台湾総督府殖産局編『移出米概況』、台湾総督府殖産局、1912年、53頁。

5) 台湾総督府民政局編纂『台湾之米』、台湾総督府民政局、1925年4月、48頁。

6) 鉄道省運輸局編纂『米ニ関スル経済調査』、鉄道省運輸局、1925年、163頁。

2 関東地方と台湾間の海運航路と運輸

関東地方の重要な貿易港である横浜港、東京港は、両港の発展により東日本と海外や各地域との貿易拠点として繁栄している。横浜港は日米修好通商条約により安政6年（1859）6月2日に国際貿易港として開港し、巨大な消費市場である東京と、さらにその先に広がる広大な背後圏を持っており、特に明治38年（1905）日露戦争に日本が勝利し、初めて重工業を興して横浜市域において重工業が発展した⁷⁾。一方、大正12年（1923）9月1日に襲った関東大震災は横浜港の震災被害が甚大で、港の機能を停止させた。関東地方への救援物資の輸送を水運による芝浦一带に集中し、当時の港湾整備が不備で、横浜港は全壊しており、多大な被害を受けて荷揚げ不可能となり、物資運送は困難を極めたのである。東京港への交通の不便さを改善するため、水陸連絡施設工事および臨時鉄道敷設工事を行った⁸⁾。それ以後、この両港は関東地方を代表する国際商業貿易港として発展した。

関東地方と台湾間の海運航路の開設は、日本の領台後、台湾総督府は命令航路と自由航路との二つの航路を定めた⁹⁾。明治29年（1896）4月に民政が施行され、日本人の自由渡航が許され、陸海軍御用船、民間船が不定期に日本と台湾間を連絡したが、海運交通が不便であったため、同年5月に大阪商船会社¹⁰⁾に命じ、この神戸・基隆定期航路は、関西地方、九州、沖縄諸島と台湾間を連絡した。関東地方の航路は、明治45年（1912）頃に横浜港と台湾南部の高雄港の新たな航路を開拓し、台湾南部産の米は直接に関東地方への移出を優位に進めた。

第一次世界大戦の勃発は世界的に船舶不足時代を招来し、海上運賃及び用船料の高騰を招いたため、大正5年（1916）日本と台湾間の航路も影響を受け、世界大戦のため内台線2隻を減じ4隻、毎週二航海とし、神戸・基隆間の運航を継続した¹¹⁾。同年4月より横浜基隆間に自由定期航路を開き、一千五六百噸級の小型貨物船2隻をもって横浜を起点として、勝浦、大阪、鹿児島、沖縄を経て、終点港は基隆港、こうして台湾北部産の米にも直に横浜港へ移入することが可能になった。さらに、大正14年（1925）に至って、生果物輸送を目的とする定期航路横浜・高雄線を新設し、3000トン級6隻年に72回の航海を命じ、日本郵船、大阪商船、山下汽船三社が共同受命した¹²⁾。こうして海運の基礎的輸送条件を満たすことで、台湾北部の基隆港や南部の高雄港から直に関東地方の主要な貿易港——横浜港への輸送が可能となったのである。しかし、その時東京への直航便がなかったため、台湾米の輸送方法は基隆港や高雄港から搬出し、横浜港に到着した後、陸上の輸送機関を使って東京まで運ばれるか、あるいは横浜からの舢舨輸送することにより東京港に搬入された。輸送時間の短縮やコストを削減するためには、東京港の本格

7) 【横浜港史】総論編、横浜港湾局企画課発行、1989年3月、92頁。

8) 【横浜港史】総論編、108頁。【東京港史】第1巻 通史総論、東京港湾局発行、1994年3月、84～85頁。

9) 日本植民地時代における台湾海運の発展は、松浦章著：卞鳳奎譯『日治時期臺灣海運發展史』、博揚出版社、2004年を参考。

10) 大阪商船株式会社の設立時間は明治17年（1884）5月、資本金は1650万円、所在地は大阪市北区富島町（現在西区川口）、其他全国および各国樞要の地に支店12箇所及び出張所7箇所代理店488箇所を有し、台湾に於いては基隆、淡水、打狗、安平の4ヶ所に支店在り。大園市蔵『台湾人物誌』、谷沢書店、1916年、附録1頁。

11) 台湾総督府官房調査課編『施政四十年の台湾』（昭和10年排印本）、成文出版、1985年3月、277頁。

12) 台湾総督府官房調査課編『施政四十年の台湾』、277頁。大園市蔵『台湾施政四十年史』（昭和10年排印本）、成文出版、1985年3月、454頁。台湾総督府編『台湾事情』（昭和11年排印本）、成文出版、1985年3月、338頁。

的築港に取り掛る必要があり、大正7年(1928)8月、東京市内外交通調査会により出版された『東京市内外ニ亘ル高速交通機関軌道、道路、運河、築港、公園ニ関スル下調書』の第六章、東京築港の第二節の「参考記事」において内国貨物の東京への輸送に関する状況は以下のようにある。

茲ニ特ニ注意ヲスベキハ東京市ガ年々直接ニ需用シ消費シツ、アル莫大ナル内国貨物ノ水運状態ニアリ、即チ事ノ外国貿易ニ関スルモノハ暫ク之レヲ別トシ、単ニ内国品ノミニ就テ見ルモ石炭、米穀、雑貨、砂糖、食塩ヲ主トシ其他ノ雜品ノミヲ以テスルモ一年二百二十三万噸ノ内国品ハ何レモ本市日常ノ需用ヲ目的トシテ、北海道、九州乃至台湾ヲ出デザル距離ヨリ僅、二三千噸級ノ内国船舶ニ依リテ回送シ、來ルニ過ギザルモ如何セン東京市水運ノ利便未ダ挙ガラザルガ為メニ直接東京市ニ回航ノ途ナク止ムナク横浜若クハ品川沖合ニ投錨シテ夫レヨリ舢舨ニ移載シ…東京市ニ到達スルニ非ズヤ、即チ之ガ為メニ蒙ル運賃手数遲滞手違ヒ並ニ危険ノ負担ハ当然市民ニ転嫁サルベキモノニシテ市民ハ常ニ夫ニ相当スル高価ノ物品ヲ使用シツ、アルモノニ外ナラズ¹³⁾。

近代化の発展と東京の産業都市化は東京への人口の集中を進めた。人口の増加とともに、市民の消費水準が高まり、消費量も年々増加した。その消費物の中で、内国品には石炭、米穀、雑貨、砂糖、食塩など毎年約223万トンが必要とされた。しかし僅かに3,000トンぐらいの内国船舶による回送でしかなかった。また、外地からの雑品の東京市への運送が不便であったため、大正7年(1918)当時の東京市長田尻稲次郎は築港調査会員を招集し、解決方法および意見を求めた。大正9年(1920)9月に「東京築港計画書」を決定し、東京港の取扱貨物を将来年間4,000万トンと想定し、3,000トン以上の貨物船34バースなどの施設整備を目指した¹⁴⁾。昭和7年(1932)頃に至り、内国貨物の輸送においてほぼ自足の域に達し、横浜港からの2次輸送の力を借りることを減らした¹⁵⁾。

激しい競争が行われていた台湾航路において昭和10年(1935)に横浜・高雄線を東京・高雄線に改め、使用船の改善と回数の増加を図り、日本郵船の使用船数は2隻、一年間航海回数は120回、大阪商船には使用船数4隻があり、航海回数は60回であった¹⁶⁾。関東地方・台湾航路の開設によって、両地の物流などが頻繁に行われ、商業や貿易を促進し、産業の発展にも影響を与えた。

二、関東地方における米穀消費

日本資本主義が成長する大正期を通じ、東京は日本の商業、政治の首都としての役割を確立していった。東京と横浜との距離は僅か30キロ程であり、横浜市の東京湾岸にある横浜港は日米修好通商条約により国際貿易港として開港した。日露戦争の前後、日本は軍備拡張などにより重工業化の発展が見られ、工業化により経済成長と都市化が急速に進展し、関東地方の東京および横浜には京浜工業地帯が形成された。この経済成長によって農村から都市への人口流出をもたらし、工場労働者をはじめとする就業者

13) 『東京市内外ニ亘ル高速交通機関軌道、道路、運河、築港、公園ニ関スル下調書』(『戦間期都市交通史資料集』第20巻所収)、丸善、2004年9月、75~76頁。

14) 『東京港史』第1巻 通史総論、81頁。

15) 『東京港史』第1巻 通史総論、102頁。

16) 台湾総督府編『台湾統治概要』(昭和20年刊本)、原書房、1973年6月、180、182頁。

とその家族人口が東京と横浜とに急激に増えた。日本国民の食生活は消費水準の向上に伴い、主食である米の消費が増加し、日本で最も消費量が多いのは東京であった。大正10年（1921）から12年（1923）の三ヶ年平均は、「東京府ノ三百六十三万石最モ多ク、兵庫、大阪、福岡、愛知ノ府県之ニ並ギ、沖縄県ニ於テ最モ少ク、僅カニ二十六万石ニ過ギズ¹⁷⁾。」とあるように、その消費米の数量は人口の多寡と工業の発展程度、運輸・交通の利便性などの条件によって大きく異なっていた。東京及びその周辺地域の米消費状況と移入状況は、以下のようであった。

消費状況

東京及其附近ニ於テ一箇年幾何ノ米ヲ要スルヤヲ推算スルニ人口二百五十万人トシテ老若男女ヲ平均シ、一人一日三合¹⁸⁾宛（玄米）ヲ食スルトセハ、一日約七千五百石（約一万九千俵）ヲ要シ之レヲ一箇年ニ積算セハ実ニ二百七十余万石（約六百八十万俵）トナル之レニ毎年地方ヨリ上京滞在スルモノ酒造用、味噌製造用、其他雜種用ノ消費ヲ加フレハ少クモ八百万俵内外ノモノヲ要スルカ如シ。

移入状況

東京ニ於ケル内国米移入高ノ調査資料トシテ見ルヘキモノニアリーハ「深川諸倉庫蔵入米調」ニシテ、之レハ深川ニ於ケル重ナル保管倉庫、即チ東京、渋沢、商業、中村、東神、帝国、住友、日本、ノ各倉庫会社其他二三個人倉庫ニ於ケル日々ノ出入高ヲ調査セシモノナリ、他ノ一ハ「市中各駅廻着米調」ト称シ、現在秋葉原、錦糸、隅田、汐留、両国、板橋、品川、浅草、千住、飯田町、新宿、渋谷、恵比壽ノ各駅ニ廻着スル内国米ノ調査ナリ、此外東京ニ移入セラルル米ニハ「市中直輸米」ト称シ即チ東京附近、地廻地方ノ最モ河船ノ便ナルトコロヨリ右側調査以外ニ舢舨等ニテ直接市中ノ商人へ廻送セラルルモノアレトモ之レニ付テハ未タ調査ノ手段ナシ¹⁹⁾。

とあるように、大正時期の人口は250万人として、一人一日三合宛を食べることにより一日約7,500石（約1万9000俵）を要し、一年間の消費量を積算すると270余万石（約680万俵）が必要とされ、その米穀の移入状況は、海運によって東京に運ばれてくる台湾米、朝鮮米、外米、日本国内産米のほとんどが深川市場の扱いであった。深川付近において東京、渋沢、帝国、住友、日本など大手倉庫会社が米穀保管倉庫を建造し、米の購入、交換、売却を容易にした。

次の表1は、大正12年（1923）と13年（1924）にかけて関東地方の東京、千葉、神奈川、茨城、埼玉、群馬、栃木における米穀消費高である。この2年間において消費高が最も多いのは東京、次いで千葉、神奈川であった。全国の米穀消費総数量は125,502,088石であり、その内訳を見ると、東京は8.03%の10,087,801石、それに続くのが千葉の2.78%で、神奈川が2.41%、茨城が2.16%、埼玉が1.83%、群馬が1.54%、栃木が1.52%であった。関東地方の総消費高は、全国の約20%（四捨五入）を占めていた。しかし、この20%に対し、日本国内産の米穀では供給不足となり、このため台湾米、朝鮮米や外米などが恒常的に輸移入されたのである。

17) 鉄道省運輸局編纂『米ニ関スル経済調査』、鉄道省運輸局、1925年、163頁。

18) 一合=180.39ミリリットル

19) 日本銀行調査局編『東京深川市場ニ於ケル正米取引ニ関スル調査』、日本銀行調査局、1919年（大正8）10月、1～2頁。

表1 関東地方における米穀消費高（単位：石）

| 年度 | 東京 | 千葉 | 神奈川 | 茨城 | 埼玉 | 群馬 | 栃木 | 全国 |
|-------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| 大正12年(1923) | 3,629,075 | 1,729,016 | 1,476,001 | 1,378,068 | 1,042,976 | 954,326 | 978,163 | 61,928,050 |
| 大正13年(1924) | 6,458,726 | 1,762,922 | 1,559,995 | 1,409,652 | 1,253,806 | 989,360 | 932,661 | 63,574,038 |
| 総計 | 10,087,801 | 3,491,938 | 3,035,996 | 2,787,720 | 2,296,782 | 1,943,686 | 1,910,824 | 125,502,088 |
| % | 8.03% | 2.78% | 2.41% | 2.16% | 1.83% | 1.54% | 1.52% | 100% |

出典：『米ニ関スル経済調査』、鉄道省運輸局、1925年、178～182頁から作成。

三、台湾米の関東地方への移出

日本の領台以後において台湾総督府は農業を推進し、インフラ整備等の事業を拡大した。大正9年(1920)に台湾銀行調査課から出版された『台湾ノ米』に、台湾米の販売市場の拡張について、以下のよう

に記している。
領台以後米作ノ奨励、交通機関ノ整備等、諸多ノ原因ニ基キ、本島米移出ノ機運ハ、大ニ促進セラ
ルルニ至リシカ、偶々明治三十七八年ノ日露戦争役及ヒ三十八年(1905)ノ東北ノ凶作ハ俄然之カ
需要ヲ喚起シ、内地ニ対スル台湾米市場ハ、著シク拡張セラルルニ至レリ²⁰⁾。

上記の多くの要因により日露戦時の非常特別税として新設された米穀輸入税があった。また東北地方
大凶作により台湾米の需要を喚起し、食糧支援に大きく寄与することを目的に、台湾米の改良と増産努
力もあり、台湾米が日本や海外に輸移出することができた。台湾米の日本内地への主な仕向地は、関東
地方の横浜、東京および関西の神戸、大阪である。要するに、明治37年(1904)の日露戦争及び翌年東
北地方の大凶作により台湾米の需要を喚起した。明治42年(1909)に東京米穀貿易商組合総代の岩崎清
七が台湾民政長官大島久満次に提出した「台湾米ニ関スル改良陳情書」には、「方今内地ニ於ケル台湾米
ノ需用日々ニ増加シ年々ノ統計ニ其発展ノ一階段ヲ示セルハ吾邦ノ産業上真個ニ悦バシキ現象ト存候然
レモ産業ノ発展ハ単純ニ品質ノ佳良、数量ノ多大、価格ノ低廉…²¹⁾」と記している。また、その理由と注
意事項は以下の四点があった。

- 一、各産地ニ於ケル該品等ノ検査ヲ一層嚴重ニナサレタキ事
- 二、包装ヲ改良スル事
- 三、袋入斤量ヲ一定シ各産地米トモ正味百五十斤トスル事（麻袋ノ斤量除外）
- 四、第一期米ト第二期米トハ一見識別シ得ベキ検査標章ヲ之ニ附スベキ事²²⁾

日本内地において台湾米の需要は増加傾向にあり、需要に応じた台湾米の供給を推進することとし
た。1911年～14年に内地米価格の激動によって、農商務省が米価の引き下げを目的に、ただし、大正2
年(1913)深川米穀取引所において台湾米約5万袋が堆積され、「既に変質季に入り蔵米の処分に窮しを

20) 台湾銀行調査課編『台湾ノ米』、台湾銀行調査課、1920年、53頁。

21) 『台湾総督府公文類纂』「移出米改良ニ関スル陳情書ノ件（東京米穀貿易商組合総代外一名）」、殖産門、商工業類、冊
号5231、文号1、1909年6月1日。

22) 同上。

るに拘はらず、殆んど売口なく当業者も持余しをる由なるが、右は過般来本島米の相場下落の真相を語るもの、如く劣等米視せられつゝある、今日五月限より実施の代用制度により内地米同格品の代用として定期の賣道具に使用さるべし売方は早くも此台湾米に著目せる事実ありと²³⁾。」という状態であった。だが、一般庶民は米価騰貴に苦しみ続けていた。米穀取引所における植民地米代用を許可し、受渡代用米として台湾米、朝鮮米の需要がさらに拡大した。

大正7年（1918）8月に米騒動が勃発し、東京米穀商品取引所における米の先物取引の米価が上昇し、社会不安が深刻化するなかで、さらに対外政策としてシベリア出兵を行ったことで、米穀をはじめ必要物資の日本国内での調達を必要とし大量の物資の買付けを行った。第一次世界大戦終戦の1ヶ月前、東京深川正米市場における取引環境は非常に厳しい状況が続いて、「東京深川ノ在米ハ大正七年十月二十日ニ於テハ僅カニ五万二千五百七十俵ト云フ最極度マデニ其数量ヲ減ジマシタ、此数量ハ東京市民ノ食料二三日分ニモ当ラザル極メテ心細キ状態デアリマスカラ、正米ノ価格ハ益々騰貴…²⁴⁾」とあり、当時の東京深川正米市場における取引は5万2,570俵にすぎず、その数量は東京市民の食料二、三日分にも相当せず、非常に厳しい状況の中で、正米の価格はますます高騰した。このような状況の下では、食糧支援に大きく寄与することを目的に、台湾米の増産と移出が進められ、大正7年（1918）から大正8年（1919）年間にかけて台湾米の日本への移出量は2年連続で100万石を超えた。関東大震災（1923年）の発生により、翌年東京をはじめとする消費地において物流の混乱が発生し、米穀が品薄状態となり、台湾米が空前の受注を記録した。昭和に入ると、1930年に台湾米の日本への移出量は2,219,525石に達し、その中で東京への移出量は489,099石（22%）、横浜が309,839石（13.9%）、関西地方の神戸が460,049石（20.7%）、大阪が179,362石（8%）²⁵⁾であったことから明らかによように、東京・横浜を中心とする関東地方において台湾米の市場占有率が高かった。

台湾米の歴史上においてもっとも重要な時代は、1922年に蓬莱米の栽培に成功し、台湾米の生産が飛躍的に進展したことである。台湾米の日本内地市場の状況に関する調査について、台湾総督府財務局編の『台湾の貿易』次のようにある。

米は明治三十四、五年迄輸出を主として居たが其後は内地市場に於て品質の優良なるを認められ海外売に比し内地売が有利となった為輸出は次第に衰乏し竟に今日の如く全く移出本位となった、殊に大正十二、三年頃から蓬莱米の栽培が旺になり、之が内地市場で歓迎せらるゝや益其の増産を図り、飯米は之を在来米及外米に俟ら蓬莱米は殆ど之を挙げて移出に向けんとする現象を呈し近年の移出は驚異的發展を告げた、尤も内外米作の豊凶或は当局の米穀政策等で其の過程は他の一般商品の如く平凡でばく相当波瀾を示して居る²⁶⁾。

蓬莱米栽培の成功は、台湾の米生産にさらなる画期的進展をもたらした。台湾総督府の長期的な策略の下に、積極的な推進を図り、蓬莱米は急速に全島に普及し、米の生産量は急激に増加して大量に日本

23) 『台湾日日新報』第4641号、大正2年（1913）5月7日「深川の台湾米」。

24) 指田義雄『米穀取引に就て』、東京米穀商品取引所、1919年、12頁。

25) 『台湾米穀要覧』（1940年版）、台湾総督府米穀局、1940年、89～91頁。

26) 台湾総督府財務局編『台湾の貿易』、台湾総督府財務局、1935年10月、110頁。

表2 東京地方移入米調 (単位:石)

| | 昭和3年(1928) | 昭和4年(1929) | 昭和5年(1930) | 昭和6年(1931) | 昭和7年(1932) |
|----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 各道府県総移入高 | 6,241,796 | 5,944,709 | 6,295,365 | 6,234,956 | 6,313,918 |
| 蓬莱米移入高 | 341,363 | 256,797 | 369,776 | 778,387 | 927,056 |
| 総計 | 6,583,159 | 6,201,506 | 6,665,141 | 7,013,343 | 7,240,974 |
| 蓬莱米(%) | 5% | 4% | 5.5% | 11% | 12% |

出典:吉田嘉四郎「取引所と台湾蓬莱米」『台湾米報』第38号、昭和8(1933)7月3日、1頁から作成。

内地に移出された。

表2は、昭和3年(1928)から7年(1932)にかけて、東京地方において蓬莱米の移入高は増加傾向にあった。また、昭和時代に入り、昭和東北大飢饉(1930~1934年)、昭和14年(1939)に朝鮮での大旱魃が発生などの要因により、台湾から米穀を移入する必要があった。そのため、1930年代初頭から1937年にかけて、台湾米移入量はほぼ一貫して増加し、東京市場において「近時台湾蓬莱米の東京市場への進出は驚異的な成績を示してゐる²⁷⁾」とされたように、また台湾米が朝鮮米の代用食としての需要増加を示した²⁸⁾。台湾米の関東地方への本格的な進出は、台湾における全島の優良品種の普及および生産技術の改善による米の増産を強力に推進する意図を示してきた。台湾米の量的質的な大進展は京浜地方の消費地を背景とする内地米の声価に著し影響を与えた。

昭和5年(1930)から昭和14年(1939)にかけて日本の関東地方および関西地方における台湾米の流通状況は表3に見られる。とりわけ、1930年代の時期に、世界的規模の経済不況と大量失業があった。世界大恐慌の頃の環境と、日本の米業もこの世界不況に相当な関心を持っており、米の業界にも不況の暴風が吹きあれ、台湾米の移入も恐らく影響を受けたのであろう²⁹⁾。1935年に関東地方の東京には台湾米の割合は44.8%を占めるピークがあり、一方、横浜の場合は減少に転じた。

図1は、1930年代における関東(東京、横浜)、関西(大阪、神戸)の米市場における台湾米の移入推移を示したものである。大量の台湾米が東京に移入されたが、横浜への移入高は減少傾向にあった。横浜において台湾米が減少した主な原因は、昭和7年(1932)頃に至り、東京港は貨物の輸送においてほぼ自足の域に達し、横浜港からの2次輸送の力を借りることが減少した。また、昭和10年(1935)に横浜・高雄線を東京・高雄線に改めた。

さらにもう一つ注目すべきは、関東・関西地方における植民地米の消費割合はどのくらいであったかである。昭和8年(1933)日本政府は、第63議会の米穀法改正に基づき、日本内地米価を維持するため植民地米に対して買上調査の結果は、台湾米の移入が朝鮮米に比して内地米価に影響するところ比較的僅少であったため、農林省では係官を台湾に派遣し、米作状況、米穀販売の現況、蓬莱米の貯蔵適否などを調査することになった³⁰⁾。

27) 吉田嘉四郎「取引所と台湾蓬莱米」、『台湾米報』第38号、1933年7月3日、1頁。

28) 『京城日報』影印本(116)、第9776号、1935年2月14日、「湾米移入激増傾向:鮮米の代用として需要拡大す:十一月累計で四倍増」(韓国統計書籍、2006年)、474頁。

29) 「米の座談会」、『台湾米報』第1号、昭和5年(1930)5月20日、2頁。

30) 「湾米買上調査」、『堂島米報』第168号、大阪堂米會、昭和8年(1933)6月、18頁。

日本植民地時代における台湾米の関東地方への移出（林）

表3 1930年～1939年台湾米の関東、関西港市への輸出（単位：石）

| | 関東地方 | | 関西地方 | | 輸入総額 | 各年割合 | | | | 各年指数 | | | |
|-----------------|------------|-----------|-----------|-----------|------------|------|------|------|------|------|-----|-----|-----|
| | 東京 | 横浜 | 大阪 | 神戸 | | 東京 | 横浜 | 大阪 | 神戸 | 東京 | 横浜 | 大阪 | 神戸 |
| 1930年 (昭和5) | 489,099 | 309,839 | 179,362 | 460,049 | 2,219,525 | 22.0 | 13.9 | 8.0 | 20.7 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 1931年 (昭和6) | 750,928 | 434,699 | 155,555 | 415,140 | 2,656,242 | 28.2 | 16.3 | 5.8 | 15.6 | 153 | 140 | 86 | 90 |
| 1932年 (昭和7) | 975,812 | 299,376 | 195,300 | 377,209 | 3,338,501 | 29.2 | 8.9 | 5.8 | 11.2 | 199 | 96 | 108 | 81 |
| 1933年 (昭和8) | 1,886,833 | 291,120 | 238,192 | 473,477 | 4,123,082 | 45.7 | 7.0 | 5.7 | 11.4 | 385 | 93 | 132 | 102 |
| 1934年 (昭和9) | 2,060,479 | 349,359 | 362,984 | 513,217 | 5,050,770 | 40.7 | 6.9 | 7.1 | 10.1 | 421 | 112 | 202 | 111 |
| 1935年 (昭和10) | 2,013,121 | 232,934 | 317,552 | 427,098 | 4,492,810 | 44.8 | 5.1 | 7.0 | 9.5 | 411 | 75 | 177 | 92 |
| 1936年 (昭和11) | 1,853,495 | 213,491 | 495,370 | 528,735 | 4,787,681 | 38.7 | 4.4 | 10.3 | 11.0 | 378 | 68 | 276 | 114 |
| 1937年 (昭和12) | 1,809,876 | 208,447 | 540,886 | 570,322 | 4,842,383 | 37.3 | 4.3 | 11.1 | 11.7 | 370 | 67 | 301 | 123 |
| 1938年 (昭和13) | 1,749,600 | 269,077 | 464,912 | 729,822 | 4,877,983 | 35.8 | 5.5 | 9.5 | 14.9 | 357 | 86 | 259 | 158 |
| 1939年 (昭和14) | 1,262,106 | 221,943 | 440,310 | 725,815 | 4,106,172 | 30.7 | 5.4 | 10.7 | 17.6 | 285 | 71 | 245 | 157 |
| 総計 | 14,851,349 | 2,830,285 | 3,390,423 | 5,520,884 | 40,495,149 | | | | | | | | |
| 割合(%) | 36.67 | 6.98 | 8.37 | 13.63 | 100 | | | | | | | | |

出典：①『台湾米穀要覧』、昭和15年版（台湾総督府米穀局、1940年9月）、89～91頁。昭和16年版（台湾総督府米穀局、1941年10月）、89～91頁。昭和17年（台湾総督府食糧局、1942年12月）、75～77頁。②『台湾食糧要覧』、昭和18年版（台湾総督府農商局食糧部、1944年1月）、85～87頁。③『台湾の米』、昭和13年版（台湾総督府殖産局、1938年9月）、50～51頁から作成。

注：1石=180.391リットル、約142.5キロ。

図1 台湾米の関東、関西港市への輸出（単位：石）

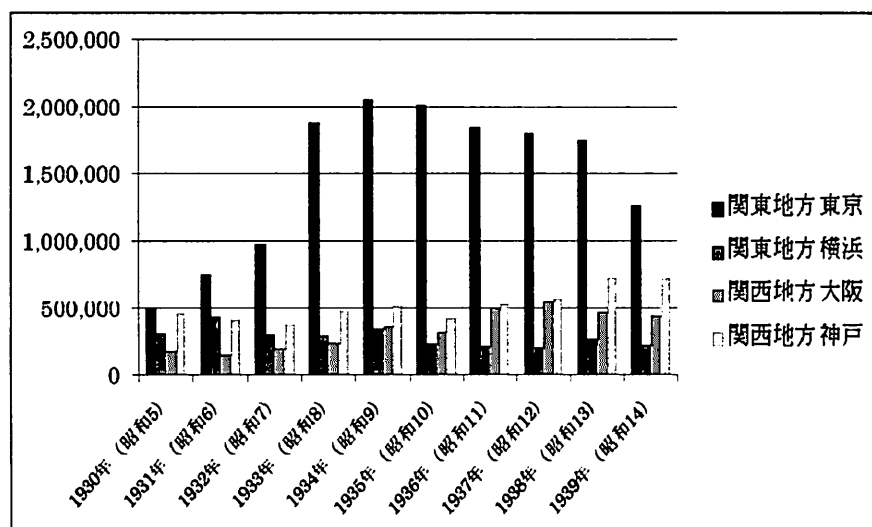


表4 関東・関西地方主要消費地の植民地米消費の割合(単位:%)

| 消費地 | 大正11～15年(1922～26)平均 | | 昭和9～11年(1934～36)平均 | |
|-----|---------------------|-----|--------------------|-----|
| | 朝鮮米 | 台湾米 | 朝鮮米 | 台湾米 |
| 東京 | 6 | 13 | 23 | 37 |
| 神奈川 | 1 | 5 | 2 | 6 |
| 大阪 | 53 | 1 | 34 | 8 |
| 兵庫 | 9 | 7 | 12 | 2 |

出典：持田恵三『米穀市場の展開過程』、東京大学出版会、1970年、139頁第2・7表から引用。

表4は大正11年から15年及び昭和9年から11年の関東、関西地方の植民地米消費の割合である。従来、阪神市場は大量の朝鮮米を移入していたため、台湾米の占有率は朝鮮米には及ばなかった。大正11年から15年の間に大阪では、朝鮮米の割合は53%を占め、いわゆる米穀市場の5割以上の比率になっていた。朝鮮米が台湾米より市場規模が大きかったのは、大阪は朝鮮の釜山と地理的に近く、朝鮮米の移入に最適地であった。大阪の朝鮮米の消費は他の大都市と比較すると大量に消費されたが、関東方面の東京と横浜は台湾米の占有率は朝鮮米より割合が高かった。昭和9年から11年にかけて東京において台湾米を食べられている方が多く、関東地方における台湾米の移入は無視できない役割を担っていた。

昭和10年(1935)から13年(1938)の4ヶ年における台湾米の生産量の平均において、台湾米の生産は約930万石、日本への移出量は約470万石、約50%を超える数量が台湾から積出されている³¹⁾。昭和11年から13年まで台湾米の関東市場への移出数量の3ヶ年の平均数量と割合は、東京が1,804千石の37.32%、横浜が230千石の4.76%であった³²⁾。台湾米移出先別のなかで、関東地方の場合は42.08%を占め、関西地方の場合は22.94%を占めた。いわゆる、当時台湾米の移出先は関東地方が中心であった。

太平洋戦争直前の昭和15(1940)年6月5日の第14450号『台湾日日新報』、「男を上げた蓬莱米 東京人を無上に喜ばせる」には、当時、台湾から蓬莱米約1万袋が送られた記事には次のように述べている。

三日午後四時、芝浦の東京港に入港のいくしま丸で台湾から蓬莱米の走り一万袋が送られて来た、外米に食場した東京人を無上に喜ばしてゐる、某新聞四日朝刊には日本米穀会社で蓬莱米の味を炊き方等に就いて粒の大きさも色も殆ど内地米と大差はなく粘りも相当あります、特に今年の走りは出来も良かったので味も美味しいと思ひます、炊き方は新米ですから殆ど内地米と同じで水の分量等も内地米を炊くときと同じ程度で差支へありませんと掲載してゐるが考へて見る。

とあるよう、1940年6月3日の午後4時に、いくしま丸が芝浦に入港し、台湾から蓬莱米1万袋が「走り」すなわち先物として送られてきた。蓬莱米の味が日本市場の中級品と変わらず、粒の大きさも色も殆ど日本内地米と大差はなく粘りも相当であり、低廉な価格で購入でき、外国産の主食用の米穀市場に大きな影響を与えることなく、東京人にとって無上の喜びであった。

31) 川野重任『台湾米穀経済論』、有斐閣、1941年、285頁。

32) 川野重任『台湾米穀経済論』、296頁 表146。

表5 1940年～1943年間台湾米の関東、関西地方への輸出（単位：石）

| | 関東 | | 関西 | | 輸入総額 | 指数 |
|-------------|-----------|---------|-----------|-----------|-----------|-----|
| | 東京 | 横浜 | 大阪 | 神戸 | | |
| 1940年（昭和15） | 724,706 | 46,620 | 679,716 | 391,727 | 2,825,931 | 100 |
| 1941年（昭和16） | 610,601 | 23,100 | 395,868 | 287,851 | 1,948,588 | 69 |
| 1942年（昭和17） | 382,670 | 145,741 | 378,006 | 265,060 | 1,865,838 | 66 |
| 1943年（昭和18） | 167,660 | 65,801 | 447,253 | 338,836 | 1,809,441 | 64 |
| 総計 | 1,885,637 | 281,262 | 1,900,843 | 1,283,474 | 8,449,798 | |
| 割合（％） | 22.31% | 3.32% | 22.49% | 15.18% | 100 | |

出典：『台湾食糧要覧』、昭和18年版、87頁から作成。

表5からみると、1938年以後日中戦争の影響で、日本政府が「臨時米穀配給統制規則」（1940年8月20日、農林省令第74号）及び「米穀管理規則」（1940年10月24日、農林省令第97号）を發布し、食糧の統一配給と管理政策を実施した。一方、台湾では1939年に台湾米穀移出管理令が公布され、正米市場は停止されて市場主義的な政策が終わり、米穀配給統制法の施行により米の自由売買を禁止した³³⁾。1940年に台湾米の日本への移出量は2,825,931石にのぼり、1941年から1943年までの3年間の移出量はいずれも200万石以下であった。この4年間で関東地方の台湾米の移入量は2,166,899石であり、その割合は25.63%を占め、一方、関西地方が3,184,371石の37.67%を占めた。こうして戦時中、台湾米の関西地方への移出量は関東地方より多かった。それ以後、戦争の規模拡大に伴って台湾米の日本の港市への移出量が激減した。

おわりに

上述のように、日本最大の米穀消費市場は関東地方であった。日本は20世紀以後、恒常的な食糧輸入国となり、輸入貿易の中で、食糧は原料に次ぐ重要な位置にあった。

横浜港は国際貿易港として開港し、巨大な消費市場である東京と、さらにその先に広がる広大な後背圏を持っており、とりわけ日露戦争の前後、日本は軍備拡張などにより重工業化の発展が見られ、工業化により経済成長と都市化が急速に進展し、関東地方の東京および横浜には京浜工業地帯が形成された。この経済成長によって農村から都市への人口流出をもたらし、工場労働者をはじめとする就業者とその家族人口が東京と横浜で急激に増えた。人口増加及び大戦景気によって、米穀消費高も年々増加傾向を示した。その上、大正7年（1918）に米騒動と第一次世界大戦後と相まって、米価高騰や米の自給率が低下するなどの問題が生じ、日本は国内産の米穀だけでは市場の供給を充足できず、台湾、朝鮮、外国からの米を輸移入する必要があった。それに伴い台湾総督府の政策において最も重要な蓬莱米の登場とその対日移出に成功した。激しい市場競争の中で、1935年において関東地方の東京では台湾米の割合は44.8%を占めるピークとなり、台湾米は関東米穀市場において一定の市場占有率を有した。

33) 中嶋航一「台湾総督府の政策評価——米のサプライチェーンを中心に」、『日本台湾学会報』第8号、2006年5月、16頁。

関東米穀市場の消費動向や台湾側の対応についての考察を通じ、植民地であった台湾の対日貿易が大きく強化されていく中で、台湾米と関東米穀市場との関係が、世界や日本の情勢の変化に影響を受け、台湾産の優良なる蓬莱米の増産が台湾米の市場を拡大していった文化交渉の過程を明らかにした。大正初期から戦前まで、台湾米が日本国民の食料の安定供給上において重要な役割を担っていたと言えるであろう。