

19世紀後半から20世紀初頭にかけてのロシアの 茶貿易

——汽船との関連を中心に——

左 近 幸 村

はじめに

本稿は、19世紀末から20世紀初頭にかけて、ロシアが茶をどこからどのような経路で輸入したかを明らかにすることを試みる。それは茶の輸送網の変化を取りあげることで、国際貿易の主導権争いなど帝国間の競合に対するロシア政府の姿勢を、明らかにできると考えているからである。本稿は中でも、海洋貿易との関連に着目する。

本稿が扱う時期において茶は関税収入の稼ぎ頭だった。1887年の貿易統計によれば、茶は関税収入全体の30%以上を占めている⁽¹⁾。また1908年の統計では、ロシアは1億9152万ポンド(532万プード)の茶を輸入しているが、これはイギリスの3億2347万ポンドに次いで、世界第2位の輸入量である⁽²⁾。18世紀の間、ロシアでは茶は貴族の飲み物であったが、18世紀の末には庶民の間にも広がりはじめ、19世紀半ばまで事実上唯一の露清貿易の窓口であったキャフタでの貿易の興隆を支えることになった⁽³⁾。

帝政ロシアの茶貿易に関する先行研究は特に日本で蓄積されている。それらは基本的に露清貿易の研究であり、基本文献として参照されてきたのは吉田金一の研究である⁽⁴⁾。確かに吉田は17世紀初頭からロシア革命までの露清関係史を、中国語、ロシア語双方の文献を用いて手際よくまとめている。だが吉田は茶貿易に関しては、海関統計のみでロシア側の統計

1 1887年のロシア対外貿易年鑑(Обзор внешней торговли России. 以下、ОВТР)によれば、1887年の関税の総額が6436万ルーブルであるのに対し、茶の関税収入は2009万ルーブルだった。ОВТР за 1887 г. III. А. С. 2, 10. 第一次世界大戦のころでも、茶の関税収入は全関税収入の5分の1から4分の1を占めていた。Кун Е. Развитие нашего таможенного обложения в последние десятилетия. Петроград, 1917. С. 40.

2 “Tea and coffee, 1908. Return to an order of the Honourable the House of Commons, dated 30 July 1908; – for, copy of memorandum and statistical tables showing the consumption of tea and coffee in the principal countries of Europe, the United States, and certain British colonies; together with information relating to the principal sources of supply in recent years, so far as the particulars can be stated (in continuation of Parliamentary Paper, no. 304, of session 1905),” in *British Parliamentary Papers (BPP)*, Cd. 378 (1908), p. vii.

3 18世紀から19世紀初頭にかけてのロシア社会における茶の普及については、以下の文献を参照。R. E. F. スミス、D. クリスチャン(鈴木健夫ほか訳)『パンと塩：ロシア食生活の社会経済史』平凡社、1999年(原著発表1984年)、315–340頁。

4 吉田金一「ロシアと清の貿易について」『東洋学報』45巻4号、1963年、39–86頁；吉田金一『近代露清関係史』近藤出版社、1974年。

表1：ロシアの茶の輸入量（単位：千ブード）

年	欧露国境	紅茶・緑茶 (アジア国境)	磚茶 (アジア国境)	年	欧露国境	紅茶・緑茶 (アジア国境)	磚茶 (アジア国境)
1861		342	162	1888	696	487	738
1862	243	359	120	1889	702	439	773
1863	283	265	168	1890	835	382	700
1864	239	244	135	1891	744	411	810
1865	357	220	90	1892	800	502	841
1866	291	221	105	1893	836	507	860
1867	466	166	233	1894	842	616	1012
1868	516	184	186	1895	807	622	976
1869	574	170	198	1896	892	674	1048
1870	543	233	294	1897	891	659	1181
1871	690	186	231	1898	1003	689	1303
1872	790	194	312	1899	984	782	1135
1873	730	287	407	1900	1191	650	1652
1874	723	280	354	1901	1484	432	1571
1875	794	222	487	1902	1451	599	1705
1876	943	264	510	1903	1192	828	1654
1877	374	251	417	1904	1423	951	995
1878	741	297	510	1905	2195	531	528
1879	856	333	523	1906	2305	1520	1921
1880	1146	396	604	1907	1127	2288	2254
1881	625	292	609	1908	715	2326	2279
1882	838	304	617	1909	809	1876	1811
1883	907	347	560	1910	750	1992	1542
1884	989	337	741	1911	583	2115	1547
1885	770	384	580	1912	503	2267	1412
1886	924	384	768	1913	569	2197	1861
1887	607	469	945	1914	361	2478	1940

出典：Материалы по чайной торговле в связи с проектом введения в России чайной монополии. Петроград, 1915. Таб. № 25; Обзор внешней торговли России за 1909-1914 гг.

を使用できていない。吉田自身、海関統計におけるキャフタ経由というのは天津の海関を通過したという意味であって、モンゴル向けの茶も含まれており、必ずしもキャフタを通っているとは限らないという問題点を指摘している⁽⁵⁾。また吉田はネルチンスク条約（1689年）以降の露清関係史を、19世紀半ばを区切りとして、ネルチンスク＝キャフタ条約体制と天津＝北京条約体制に大別しているが⁽⁶⁾、基本的な関心は前者に向けられている。吉田の関心はその後も引きつがれ、キャフタ貿易に関するロシア史、中国史双方の専門家が集ったシンポジウムの記録である塩谷昌史編『帝国の貿易：18～19世紀ユーラシアの流通とキャフタ』にしる⁽⁷⁾、イルクーツク商人の活動実態を明らかにした森永貴子の単著⁽⁸⁾にしる、19世紀半ば以降にはあまり目が向けられていない。

5 吉田「ロシアと清の貿易について」72頁。

6 吉田『近代露清関係史』240頁。

7 塩谷昌史編『帝国の貿易：18～19世紀ユーラシアの流通とキャフタ（東北アジア研究シリーズ⑩）』東北アジア研究センター、2009年。

よく知られているように、1860 年の北京条約以降、中国の開港によってロシア人自身が中国茶の中心的市場、漢口に進出するようになり、露清貿易のあり方が大きく変わった。また 1862 年にロシア政府は欧露国境からの広東茶の輸入を許可し、キャフタによる露清貿易の独占という構図は大きく崩れることとなった。もっとも条約で公式に定められた取引ではないが、1830 年代より清の西部国境からも茶が輸入されている。このルートは 1851 年の露清間の条約により公式に認められた⁽⁹⁾。

ただし、北京条約をもって交易地点としてのキャフタがすぐに衰退したわけではなく、そののちも半世紀の間、露清、または露蒙貿易の拠点として、重要な役割を果たす。むしろキャフタを通過する茶の量は、表 1 が示すように北京条約ののちも伸びつづけるのである。表 1 におけるアジア国境からの輸入量は、19 世紀の間はキャフタの趨勢とほとんど一致していると考えて問題ない。茶貿易においてキャフタの重要性が大きく低下するのは、吉田金一も指摘しているように 20 世紀初頭のシベリア鉄道の開通によるところが大きい⁽¹⁰⁾。だが本稿の観点からつけ加えたいのは、同じころ、中国のみならずインドやセイロンからも茶がロシアに流入するようになったという、茶貿易を取りまく環境の変化である。茶を題材として「帝国の貿易」を描くという点では、本稿は塩谷らと同じであるが、19 世紀半ば以降においては、露清間に限らずより広い国際的な経済関係、中でもイギリス帝国との関係に目を向ける必要がある。

日本では茶と国際貿易史の関連に着目した研究というと、角山栄の『茶の世界史』⁽¹¹⁾がつとに知られている。だが残念ながらロシアについては日本茶の売り込み先としてわずかに触れられている程度にすぎない。それとの関連で述べておけば、本稿の中には日本茶が登場しない。角山によれば、1890 年から日本はロシア市場に対して本格的な磚茶^{たんちや}の売りこみを行ったものの、品質の問題、金融機構の不備、日露戦争の勃発などが重なり、失敗に終わったのである⁽¹²⁾。日露戦争後、ロシア政府は東アジアにおける日本の勢力拡大に警戒心を強め、日本茶のロシア市場への売りこみも歓迎しなかったことは、ロシア側の史料からも裏づけられる。一例を挙げておくと、1913 年 5 月、商工大臣セルゲイ・ティマショフは財務大臣ウラジーミル・ココフツォフに宛てた文書の中で、「日本茶はロシア市場に何ら利益をもたらさない」⁽¹³⁾と述べている。

8 森永貴子『イルクーツク商人とキャフタ貿易：帝政ロシアにおけるユーラシア商業』北海道大学出版会、2010 年、特に第 4 章「19 世紀におけるイルクーツク行政とキャフタ貿易の変化」225–283 頁。

9 詳しくは Jin Noda, “Russo-Chinese Trade through Central Asia: Regulations and Reality,” in Tomohiko Uyama, ed., *Asiatic Russia: Imperial Power in Regional and International Contexts* (New York: Routledge, 2011), pp. 153–173. ただし関税収入でみた場合、清の西部国境からの輸入額は 1850 年代においてキャフタの輸入の 5% 以下である。Крут Н. Материалы для обсуждения вопросов о чайной торговле. СПб., 1864. С. 148.

10 吉田「ロシアと清の貿易について」75 頁。

11 角山栄『茶の世界史：緑茶の文化と紅茶の社会』中公新書、1980 年。

12 角山『茶の世界史』170–177 頁。

13 Ф. 23, оп. 8, д. 50, л. 56. (特に断りのない限り、本稿における史料番号はロシア国立歴史文書館(Российский государственный исторический архив)のものである)

管見の限り、19世紀後半以降のロシアの茶貿易に関する唯一のまとまった研究はスチュアート・トムストンのものである。彼は茶の貿易商に着目し、インド、セイロンからロシアへの茶の流入にも言及している点で、世紀転換期のロシアの茶貿易のあり方を上手くまとめていけると言える⁽¹⁴⁾。これに対し本稿は、茶貿易の変容を時系列的に整理しなおし、20世紀初頭にはロシア市場においてもインド、セイロンの茶が台頭してくる過程を明らかにしたい。

そのためには、ロシアの汽船の活動にも関心を払う必要がある。その代表例として、帝政期ロシア極東の社会経済の発展にとって重要な役割を果たした義勇艦隊が挙げられる。これは1879年以降、オデッサとウラジオストクを結び、1901年まで欧露とロシア極東の間で28.9万人の兵士、囚人、移民を運んだ⁽¹⁵⁾。だがそれ以降の義勇艦隊については、シベリア鉄道完成とともにその歴史的役割は終わったかのようなイメージが流布している。そのためか義勇艦隊の創設から消滅まで扱った研究は、ソ連時代に出たB.П. ビャンキンの著書しかない⁽¹⁶⁾。ただしビャンキンは、『極東におけるロシアの海運』という書名が示すように、もっぱらロシア極東周辺海域の問題に目を向けており、本稿が目をつける南アジアとの関連はあまり描いていない。そうした中、M.T. コジエキナの研究は茶をメインに据えたものではないが、義勇艦隊と南アジアの関連も視野に収めており、本稿に示唆を与えている⁽¹⁷⁾。また海域アジアにおけるロシア帝国とイギリス帝国の関係という点では、帝政期のロシアとシンガポールの関係を描いたカレン・スノーの研究もある。スノーは、在シンガポールのロシア領事の役割として、東南アジアにおけるイギリスの勢力拡張を監視することがあったこと⁽¹⁸⁾、ロシアの汽船の寄港をイギリスが歓迎せず、規制を試みたことなどを指摘している⁽¹⁹⁾。

19世紀半ば以降のロシアの茶貿易や汽船の役割があまり研究されてこなかった理由として、これまでのロシア史研究では、もっぱら「陸の帝国ロシア」というイメージが先行してきたことが挙げられる。たとえば地政学の観点からロシア帝国の拡張を考察したジョン・ルドンは、同時代の他のヨーロッパ列強と比較した場合のロシア帝国の特徴として、海を経ずに直接太平洋につながっていることを挙げ、ロシアを取りまく海を帝国の外枠を規定する障

14 Томпстон С.Р. Российская внешняя торговля XIX – начала XX в.: Организация и финансирование. М., 2008. С. 307–323; Stuart Thompstone, “Russia’s Tea Traders: A Neglected Segment of a Still Neglected Entrepreneurial Class,” *Culture, Theory and Critique* 24, no. 1 (1980), pp. 131–163.

15 Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-ти летнего его существования / Под ред. М. Поггенполя. СПб., 1903. С. 237.

16 Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). Владивосток, 1979.

17 Кожекина М.Т. Добровольный флот и развитие экономических отношений России с Востоком // Восточный архив. 2004. № 11–12. С. 95–106; Кожекина М.Т. Русский Добровольный флот: Создание и становление 1878–1900 // Восточный архив. 2003. № 10. С. 50–62. 本稿との関連では、特に2004年の論文が重要である。

18 Karen A. Snow, “The Russian Consulate in Singapore and British Expansion in Southeast Asia (1890–1905),” *Journal of Southeast Asian Studies* 25, no. 2 (1994), pp. 344–367.

19 Karen A. Snow, “Russian Commercial Shipping and Singapore, 1905–1916,” *Journal of Southeast Asian Studies* 29, no. 1 (1998), pp. 44–62.

壁と見なしている⁽²⁰⁾。こうしたロシア帝国イメージはおそらく多くの研究者に共有されており、ロシア帝国がいかに海域に進出したかという問題は、現在のところほとんど取りあげられていない。海域アジア史の問題意識をロシア極東史に応用した原暉之の一連の業績はあるものの⁽²¹⁾、本稿が着目するのは南アジアを含むより広域の貿易である。

茶貿易を例とした本稿が示すように、ロシア帝国は決して海域に無関心だったわけではない。その背景にはイギリス帝国への対抗意識や、ロシアへの茶の輸送はロシア人が中心になるべきであるという、官民に共有された発想がある。本稿が着目するのはこのような茶貿易の持つ政治性と海運の関係である。

次に本稿が依拠する史料の問題点について解説しておく。

すでに海関統計の問題点については述べたが、ロシア対外貿易年鑑にも不備がある。先行研究でつとに指摘されているように、不備の 1 つは輸出品価格が過小評価され、輸入品価格が過大に評価される傾向にあったことである。もう 1 つは、どの税関から品物が輸入されたかについては詳細に記してあるが、中継貿易や再輸出が考慮されず、品物の正確な輸入元について十分捕捉されていないことである⁽²²⁾。

本稿の表 1 に関する問題点も解説しておこう。これは次に述べる 1915 年にペトログラードで刊行された資料集掲載の表を基にしているが、そこでは 1909 年以降の欧露の輸入量が過大に見積もられている。というのもなぜか 1909 年から 14 年の数値のみ、関税が支払われた税関の場所に対応しているのである。当時、アジア国境から輸入された茶の関税を欧露の税関で支払うことは珍しくなかった。そこで表 1 の 1909 年以降の数値は、対外貿易年鑑から直接引用している。

このようにロシア側の統計にも中国側の統計にも不備がある以上、ロシア、中国双方の統計を比較しつつ、実態に迫るのが適当と思われる。

茶貿易は当時のロシア経済界の注目を集めていたので、茶に関する公刊物も多くある。中でも重要なのが、1915 年にペトログラードで出版されたペトログラード果物・茶・酒・魚介類取引所編『ロシアにおける茶の専売計画に関する茶貿易資料集』⁽²³⁾である。これはロシア国内外の統計資料を収集し、帝政期の茶貿易の最も体系的な資料集となっている。本研究もこの資料集に依拠するところが大きい。

一口に茶と言っても、様々な種類があるが、本稿が依拠している統計資料に登場する茶は、紅茶 (черный чай)、白豪茶 (байховый чай)、緑茶 (зеленый чай)、磚茶 (кирпичный чай) である。このうち磚茶とは茶葉を煉瓦状に固めた茶であり、シベリアで消費された。一方、

20 John P. LeDonne, *The Russian Empire and the World, 1700–1917* (New York, 1997), pp. 16, 19.

21 原暉之「近代東北アジア交易ネットワークの成立：環日本海圏を中心に」左近幸村編『近代東北アジアの誕生：跨境史への試み (スラブ・ユーラシア叢書 4)』北海道大学出版会、2008 年、25–60 頁；原暉之『ウラジオストク物語：ロシアとアジアが交わる街』三省堂、1998 年など。

22 富岡庄一『ロシア経済史研究：19 世紀後半～20 世紀前半』有斐閣、1998 年、6–7 頁；有馬達郎「19 世紀末ロシアの貿易構造の特質：穀物輸出を中心として」『新潟大学教養部研究紀要』12 集、1981 年、17–18 頁。

23 Материалы по чайной торговле в связи с проектом введения в России чайной монополии. Петроград, 1915.

欧露国境から輸入されていたのは、もっぱら紅茶と白豪茶である。ただしこの2つは統計資料の中で同一に扱われていることが多いので、本稿では白豪茶も紅茶として扱う。緑茶は中央アジアやコーカサスで需要が高かった。なお本稿の種類分けはあくまでも統計資料に基づくものであり、実際の消費段階の種類分けとは、差が生じている可能性があることをお断りしておきたい。

本稿における「欧露国境」「アジア国境」という語の用法についても説明しておこう。これはロシア対外貿易年鑑の用法に従ったものである。貿易年鑑では、ロシアの税関は欧露国境の税関とアジア国境の税関に大別されている。欧露国境の税関とはウラル山脈よりも西側に位置する税関を指し、アジア国境の税関とはウラル山脈より東側、ならびにコーカサスにある税関を指す。したがって同じ黒海沿岸の税関でもオデッサは欧露国境、ノヴォロシースクやバトゥミはアジア国境に分類される。

本稿はロシア、イギリス、中国の統計資料に依拠しているが、重量の単位は国により異なっている。ロシアの1プードは16.38キログラム、イギリスの1ポンドは454グラム、中国の1ピクル(担)は60.5キログラムだが、比較を行う場合、本稿はプードに単位を統一している。

以下、第1章で19世紀後半、第2章で20世紀初頭を扱う。第1章では、特に茶への関税をめぐる議論を追いつながりながら、キャフタ貿易がシベリア鉄道完成まで存続した背景を探る。本稿では、キャフタやイルクーツクの商業秩序の変化といったローカルな問題よりも、茶貿易と露中関係や露英関係との関連に着目する。第2章では、インド・セイロン茶が台頭し、ロシアをめぐる茶の流通経路が複雑化していく過程を追う。それとの関連で、茶の流通を支えた汽船の役割を明らかにし、これまでの研究史の空白を埋める。

1. 19世紀後半のロシアの茶貿易

1-1. 1860年代、70年代の茶の輸入量

まずは表1をもとに、1860年代から義勇艦隊が就航するまでの茶貿易の様子を見てみよう。

19世紀後半のロシアの茶貿易は、海路によって欧露国境から輸入されるルートと、陸路によってキャフタから輸入される2つのルートに大別される。前述のように中央アジアからも輸入されているが、先の2つのルートに比べると少量なので、本稿では割愛させていただく。

まず明らかなのは、19世紀から20世紀初頭にかけてのロシアの茶の輸入量は、基本的に右肩上がりということである。だが中国からロシアへの茶の輸入量が増大する一方で、ロシアから中国への輸出は伸びなやんでいった。中国市場におけるロシア製品の売上は、1850-53年の間は年720万ルーブルだったものが、1860-63年には他のヨーロッパ諸国との競合により、498万ルーブルまで落ちこんでいる⁽²⁴⁾。また60年代70年代のアジア側の国境を見ると、磚茶の輸入量が順調に伸びていたのに対し、紅茶は60年代後半から70年代初頭にかけて伸びなやむ。こうした状況が後述するキャフタ貿易をめぐる『モスクワ報知』とA.トラペズ

24 *Соболев М.Н.* Таможенная политика России во второй половине XIX века. Томск, 1911. С. 210.

ニコフの議論の背景にある。

一方、欧露国境の輸入を見てみよう。1862年には24.3万プードだったのが、1872年には79万プードに達している。露土戦争の影響か、1877年に37.4万プードと落ち込んだ以外は、基本的に右肩上がりである。1880年には欧露国境からの紅茶の輸入が114.6万プードだったのに対し、アジア国境からの紅茶の輸入は39.6万プードにすぎない。

海関統計に依拠した吉田金一によれば、1870年代、中国からロシアに向けて輸出された茶のうち、キャフタを経由したのは88%、オデッサを経由したのは10%に過ぎない⁽²⁵⁾。ところが表1によれば、70年代の10年間に欧露国境から輸入された茶は718.4万プードであり、ロシア全体では1377.6万プードだから、欧露国境からの輸入量は全体の52%を占めている。この違いはどこから来るのだろうか。

大きな理由として、この当時の欧露方面に関しては、ロンドン経由による輸入が一般的だったということが挙げられる。しかも、ロンドンから海路で直接オデッサに運ばれるとは限られず、いったんドイツまで運ばれて、そこから鉄道でペテルブルグやモスクワに運ばれるというルートが使われることも多かった⁽²⁶⁾。たとえば1873年の欧露国境における茶の総輸入量は74万プードであったが、そのうちイギリスからの輸入が39%、ドイツ領からの輸入が28%、プロシアからの輸入が11%を占めている⁽²⁷⁾。こうした複雑な経路をたどってロシアに輸入された茶が、中国の海関統計に正確に反映されていたとは考えづらい。

では1879年に義勇艦隊が就航するまで、欧露と中国を船で結ぶ試みがなかったかという点、決してそういうわけではない。ロシア汽船貿易協会（Русское общество пароходства и торговли。英語名はThe Russian Steam Navigation and Trading Company）が、1871年からオデッサと中国を結ぶ航路を開設している。実際1872年には香港からオデッサへ、40万ポンド（約1.1万プード）の茶を輸送した⁽²⁸⁾。その後、露土戦争で中断するまで続けられるが、おそらく便数は年1、2往復程度だった。戦後再開するものの、1899-1901年の間にウラジオストクに來航した義勇艦隊の船が15隻なのに対して、ロシア汽船貿易協会の船は6隻に過ぎない⁽²⁹⁾。

1887年に出されたK. スカリコフスキーの『黒海とアゾフ海におけるロシアの商業船と定期航路』によれば、ロシア汽船貿易協会は自弁してインドで綿花を買いつけモスクワでそれを売ったものの、買いつけの代金を回収したに過ぎず赤字を出したという。中国との茶貿易も似たような状況にあった⁽³⁰⁾。にもかかわらずインドや中国に船を走らせた理由として

25 吉田「ロシアと清の貿易について」72頁。

26 Крит. Материалы для обсуждения вопросов. С. 124-148.

27 ОВТР за 1873 г. Таблица 9. ただしこの中には、中国茶だけでなくインド茶も含まれていると考えられる。またドイツ統一後であるが、プロシアとドイツ領（Германские владения）は別の項目になっている。

28 Ф. 107, оп. 1, д. 465, л. 5-5об. 同年イギリスには5350万ポンドの茶が輸出されている。

29 Крушианов А.И. О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке в последней четверти XIX - начале XX в. // Материалы по истории Владивостока. Книга первая. 1860-1917. Владивосток, 1960. С. 50.

30 Скальковский К. Русский торговый флот и срочное пароходство на черном и азовском морях. СПб., 1887. С. 496-497.

1874年の社内文書では、インドや中国との貿易に対する将来的な期待とともに、インドとの貿易がもっぱらイギリスなどの外国に支配されていることを「遺憾」とする考えが示されている。ロシア汽船貿易協会のプランでは、インドの綿花はイギリス船によってクロンシュタットから輸入されるのではなく、同協会の船がオデッサから輸入し、そこからオデッサ鉄道で内陸まで運ばれるべきであった⁽³¹⁾。

そこでロシア汽船貿易協会は1871年の航路開設に際し、政府に対して1マイル当たり3ルーブルの補助金を申請している。だがロシア政府は却下し、代わりに国庫からスエズ運河の通航料を出すことで妥協が図られた⁽³²⁾。一方、もともと政府と関係の深かった義勇艦隊のほうは、1885年以降、国から年60万ルーブルの補助金を受けとっており、ロシア汽船貿易協会より有利な立場にあったと考えられる。

中国茶の輸送に話を戻すと、上述のように1862年以降ロンドン経由の輸入量が大幅に増えたが、興味深いことは、漢口に出張所を構えていたロシアの3つの商社「イワノフ・オポーリン社」「オクロフとトクマコフ」「ハミノフ・ロディオノフ社」は、紅茶であってもむしろキャフタ経由を好んだということである。これら3つの商社により、1869年には海路で2.7万箱の茶が発送されているが、陸路には6.5万箱発送されている⁽³³⁾。

ロシア商人が陸路を好んだ理由として、ロシア政府の税率によるアジア国境優遇策が挙げられる。そこでここからは、1860年代の茶に対する関税をめぐる議論を検証してみたい。

1-2. 茶への関税に関する1860年代の議論

話を1861年に戻す。1861年4月に、広東茶の輸入をロシア帝国とポーランド王国に許可する勅令が出された⁽³⁴⁾。正確にはこの勅令は、翌年4月から、欧露の陸路国境の税関、ならびにペテルブルグやオデッサなど、8つの港からの広東茶の輸入を許可するものだった。その中で税率については、以下のように定められた。

表2：1プードあたりの関税（単位：ルーブル）

	キャフタ	欧露陸路	欧露海路
上質茶	16	24	26
一般の紅茶	6	12	14

出典：Ф. 1341, оп. 107, д. 1310, л. 8より筆者作成。

* 原史料には露フントで記載されている（40フント＝1プード）。

またキャフタから輸入される磚茶は、1プードあたり80コペイカ（1ルーブル＝100コペイカ）だった。この税率は翌年、欧露方面の陸路から輸入される広東茶（一般の茶）には1プードあたり13ルーブル20コペイカ、海路からの輸入には15ルーブル40コペイカ、アジア方

31 Ф. 107, оп. 1, д. 543, л. 1–2.

32 Ф. 1276, оп. 5, д. 179, л. 2–3об.

33 О русской торговле в Ханькоу за 1869 год. М., 1870. С. 7.

34 Ф. 1341, оп. 107, д. 1310, л. 8–8об.

面から輸入される紅茶には6ルーブル30コペイカという形に改定され、キャフタと欧露の間の差は少しだけ開く⁽³⁵⁾。だがそれでも広東茶の輸入開始は、キャフタ貿易に携わる商人⁽³⁶⁾にとって大きな脅威だった。そこで彼らは、キャフタ貿易の保護策を取るよう、さまざまな形で請願書を提出する。

たとえば1863年10月11日付の覚書の結論部で彼らは、キャフタ貿易が停止した場合の弊害について、シベリアの没落ととともに、イギリス商人にアジア貿易を乗っ取られるという点を強調している⁽³⁷⁾。また1864年10月に東シベリア総督に提出された商人たちの請願書は、欧露方面からの輸入、特に陸路による密輸のために茶の価格が大幅に下落し⁽³⁸⁾、キャフタの貿易商が大きな損害を被っていることを指摘したうえで、キャフタ貿易は、中国へのロシアの影響力を支えるものであるという政治的意義を強調している。そのうえで、キャフタ方面から輸入される茶は無税にするように訴えている⁽³⁹⁾。

1865年の関税局のキャフタ貿易に関する報告書も、キャフタ貿易がなくなれば、ロシアは東アジアと太平洋において力を喪失するであろうと述べている。続いて、中国におけるロシアの政治的弱さゆえに、太平洋の海軍やアムール地域の発展が進まない、1860年の北京条約がイギリス、フランス、アメリカのように効力を持たず、軍事や外交活動が展開できていない、といった弊害が生じていると論じている⁽⁴⁰⁾。

時の東シベリア総督ミハイル・コルサコフも茶貿易の問題を傍観していたわけではなく、1864年1月に財務大臣に対し1) キャフタ経由で輸入される茶への関税を廃止する、2) イルクーツク市と周辺の村まで無関税港制を適用する⁽⁴¹⁾、3) イルクーツク税関をイルクーツク市長の管轄下に置く、という3点を提案した。その1年後にこの改革案に関する審議が財務相を議長として行われたが、結果はすべて否定的なものだった⁽⁴²⁾。

ただし一連の請願の結果、キャフタ経由で輸入される茶が無税になることはなかったが、1865年には欧露の陸路からの輸入も海路と同じ15ルーブル40コペイカとなった。また1877年に、関税の単位が信用ルーブル(кредитный рубль)から金ルーブルになったことで、欧露方面とアジア方面の差は、額面上は9ルーブル10コペイカのままであるが、事実

35 Материалы по чайной торговле. С. 98.

36 19世紀初頭からキャフタ貿易には欧露の商人も参入していたことは、押さえておく必要がある。当時、磚茶はシベリア商人が扱ったのに対し、白豪茶、緑茶に関しては欧露の商人の領分だった。森永『イルクーツク商人』255頁。

37 Ф. 20, оп. 15, д. 949, л. 71–71об.

38 次に引く関税局の報告によれば、密輸は1ブードあたり最大7ルーブルの利益になったという。Ф. 20, оп. 15, д. 949, л. 314.

39 Ф. 20, оп. 15, д. 949, л. 36–39.

40 Ф. 20, оп. 15, д. 949, л. 306об.–307.

41 当時、ロシア極東の港、ならびに清との国境から輸入されるものは原則として関税が免除されており、イルクーツク以東は事実上の無関税地帯であった。コルサコフは、無関税地帯を西に拡張するように求めたのである。帝政期ロシア極東の関税政策についてはH.A. ベリャエウエヴァの著書を参照。Беляева Н.А. От порто-франко к таможене. Очерк региональной истории российского протекционизма. Владивосток, 2003.

42 Ф. 20, оп. 15, д. 949, л. 96–103.

上30%広がることになった（以下、依拠する史料の都合上、本稿では引用部分を除いて税率を信用ルーブルで記す）⁽⁴³⁾。1881年には均一に10%ずつ税率が上がり、差額が13～14ルーブルになる⁽⁴⁴⁾。

関税率で差をつけつつロシア政府が広東茶の輸入を存続させた理由として、1911年に19世紀後半のロシアの関税史を記したM.H. ソボレフは、仮に密輸が横行するとしても、広東茶の輸入によって得られる税収が魅力的だったということを挙げている⁽⁴⁵⁾。ほかに陸路と海路では、輸送にかかる日数の差が明白だったということもある。1870年末に出た漢口の貿易に関する冊子では、1869年の時点で、ロンドンを経由したとしても海路ならば漢口から185日～210日でモスクワに着いたのに対し、キャフタ経由の場合、モスクワまで420日～430日かかったと記されている⁽⁴⁶⁾。おりしも1869年はスエズ運河が開通した年であるが、これはそのことを踏まえた日数である。

さらに欧露国境からの広東茶の輸入開始は、確かにキャフタの商人にとって大きな打撃だったが、この機に成長した商社があったことも確かである。20世紀の初頭にはロシアを代表する茶貿易商となるヴォーガウ（Wogau）社もその1つである。同社は、モスクワに本社を構えたドイツ系資本の総合貿易商社であり、茶以外にも化学製品、建築資材、金属、綿花を扱っていた。茶貿易について創立当初からかかわっていたものの、茶貿易がヴォーガウ社の重要な商品となるのは、1862年に欧露国境からの茶の輸入が開始されてからである。ドイツ資本として西側の貿易に精通していたヴォーガウ社は、いち早くロンドンに乗りだし、茶はヴォーガウ社の重要な商品となった⁽⁴⁷⁾。

こうした政府の関税政策について、賛否両論あったことは言うまでもなく、当時の新聞においても論争が行われている。1874年、まず口火を切ったのは『モスクワ報知』である。『モスクワ報知』は4月から6月にかけて、6回にわたって茶貿易に関する論評を載せ、関税優遇によるキャフタ貿易の保護を批判した。その中身を端的にまとめれば、キャフタ貿易においては紅茶の輸入量の低下が著しく、これまで茶の輸入の代わりにロシアが中国に輸出していたラシャも、価格の高騰のために売れなくなってきた。ラシャのような織物業の市場は、これからは中央アジアに求めるべきである。キャフタ貿易の衰退はロシアにとって大きな損失ではなく、それを優遇関税で無理やり保護する意味はないということである⁽⁴⁸⁾。

これに対し、茶商のA. トラペズニコフが以下のように反論した⁽⁴⁹⁾。『モスクワ報知』はキャフタ貿易が衰退しているというが、それは紅茶の量だけに着目した結果であり、磚茶も含め

43 Материалы по чайной торговле. С. 98. ただし信用ルーブルから金ルーブルへの変換は、従来の関税を一律に引きあげることも意味した。富岡『ロシア経済史研究』10頁。

44 Материалы по чайной торговле. С. 98.

45 Соболев. Таможенная политика России. С. 205.

46 О русской торговле в Ханькоу. С. 11.

47 Документы по истории монополистического капитализма в России (Материалы по истории СССР. Т. VI.) / Отв. ред. А.Л. Сидоров. М., 1959. С. 709–710. ヴォーガウ社の概要については *Тампстон*. Российская внешняя торговля. С. 376–384.

48 Московские ведомости. 1874. № 96, 109, 132, 134, 139 и 140.

49 Трапезников А. О русской чайной торговле. Возражение московским ведомостям, сделанное в №№ 210 и 212 биржевых ведомостей 1874 года. М., 1879.

て考えれば、キャフタを通過する茶の量は決して減ってはいない。またロシアは中国南部と海路で貿易することを長年望んでいながら、実現していない⁽⁵⁰⁾。結局、中国南部では外国との競争に勝てず、海路の輸送は外国の汽船によってなされることになる。それに対し陸路の輸送には多くのロシア人がかかわっており、中国におけるロシアのビジネス⁽⁵¹⁾のためにも、キャフタ貿易は非常に重要である。

このように関税政策をめぐる論争の背景には、キャフタが衰退しているか否かという認識の違いとともに、ロシア商人が茶貿易を手中に収めるにはどうすればいいか、という問題に対する意見の相違が横たわっていた。しかもロシアと覇権争いをアジアで繰りひろげていたイギリスが、茶貿易に大きな影響力を持っていただけに、茶の問題はより重要だった。先に見た1863年から65年にかけてキャフタ貿易の保護を訴える文書においても、キャフタ貿易の政治的意義やイギリスへの対抗意識が現れているのは、そのためである。

1-3. 1885年の関税率改定をめぐる議論

だが1885年から政府は茶の関税率を上げるだけでなく、差額の縮小を模索するようになる。この時、税率が引き上げられた品目は茶だけではなく、農業製品や銅なども含まれている。ロシア帝国は1877年以降、関税率を引きあげて保護貿易的傾向を強めていき、1891年には高率関税体制が完成する⁽⁵²⁾。茶に対する関税の方針転換も、この流れで捉えられる。

1885年の茶に対する関税の引き上げ、欧露国境とアジア側国境の差額の縮小については、商人たちから多くの反対意見が寄せられた。その論拠は大きく2つに分けられる。

1つはこれまでの論拠を基本的に踏襲したものである。たとえば1885年1月17日にモスクワ取引所委員会が財務省に提出した文書においては、シベリア経由の茶に対する関税を低くする必要性を説く中で、シベリア経由の茶の輸入が中国市場におけるロシア製品の販売と結びついていることが述べられている⁽⁵³⁾。

これまでの論拠を踏襲した例としてもう1つ、同年2月9日に財務省の下で開かれた、キャフタの茶に対する課税問題の審議会の様子を紹介する。この審議会にはペテルブルグ、モスクワ、キャフタの茶貿易商が7名出席していた。ここで彼らは、海路貿易は第三国が仲介するものであり、それに対して陸路貿易はロシアと中国が直接取引するという認識を示し、「単に財政的な観点からだけでなく、対外貿易における国益を守る手段として、陸路と海路の課税をより適切なものにすることが重要」であると述べている⁽⁵⁴⁾。これは基本的にこれまで

50 ロシアは19世紀初頭から、広東貿易への参入など露清貿易の見直しを望んでいたが、清側の拒否にあって実を結ばなかった。柳澤明「ロシアの東漸と東アジア：19世紀後半における露清関係の転換」川島真ほか編『岩波講座 東アジア近現代通史1 東アジアの近代 19世紀』岩波書店、2010年、81頁。

51 *Трапезников. О Русской чайной торговле. С. 6.* なお原文ではここは「Русское дело [ロシアの大義]」となっている。これはロシア帝国が辺境などにおいて拓殖を推進する際にしばしば使った言葉であるが、ここは文脈から「ロシアのビジネス」と訳した。

52 富岡『ロシア経済史研究』10-11頁。

53 Ф. 20, оп. 5, д. 554, л. 32об.

54 Ф. 20, оп. 5, д. 554, л. 124-124об.

のキャフタ貿易擁護論を踏襲したものと言える。

次にもう1つの、これまでとは違った新しい論拠も見てみる。それは新しい海上輸送路の開拓、すなわち義勇艦隊の就航を踏まえた上での反対意見だった。上記の審議会においては、次のような意見が出た（残念ながら、具体的な発言者は記されていない）。

中国と行うロシアの茶貿易の利益を、もっぱらキャフタ経由の貿易の発展と同一視しては決してならない。というのも現在もう1つ、我々の汽船会社による茶の輸送がロシアと極東の取引を支えているからだ。（中略）陸路の輸送の際、天津までの汽船による輸送と、そこからキャフタ、モンゴルまでの運送料、すなわち異国における運送料の大部分は外国人の懐に落ちているということ、しかし、上海からオデッサを経由してモスクワに至る世界周遊の輸送を、ロシアの輸送機関ならば実現できるということに関心を払わないわけにはいかない。このことに関して、ありとあらゆる援助の手を我々の汽船会社に差しのべるのが望ましい。彼らは、イギリスの港を経由する茶貿易が有している低率運賃などの優位性に、苦戦を強いられているのだ⁽⁵⁵⁾。

ここでいう外国人とは、中国人のみとは限らない。当時、漢口からは上海を経て天津まで船で運び、その後キャフタまで陸路を行くというのが一般的だったが、天津までの船は英米の船であることが多かったのである⁽⁵⁶⁾。

上記の意見では、これまで見てきた意見とは逆に、キャフタ貿易における輸送に関して、ロシア人が十分な利益を得ていないことが指摘されている。同様の見解を、アジアの地理や民族の研究で有名なグリゴリー・グルム＝グルジマイロフが、1896年に述べている。彼によれば、茶貿易によってキャフタの商人の懐が潤っているという噂は間違っており、実際にキャフタ貿易を牛耳っているのは中国の山西商人であった⁽⁵⁷⁾。

以上の議論から、ロシアから見た義勇艦隊就航以前のキャフタ貿易について、次のようにまとめることができるだろう。すなわち、キャフタ貿易は中国との経済関係の窓口であり、ロンドン経由に比べればまだロシア商人が介入する余地があったので、関税率などの点で優遇されてきた。しかしより有利な新しい輸送ルートを開拓できるのならば、キャフタ貿易の優位性が下がるのは明らかだった。

この点に関連して、少し長くなるが、中国から海路でニコラエフスク・ナ・アムール（以下、ニコラエフスクと略）まで茶を運び、そこからアムール川を使って輸送するという計画もあったことを紹介しておこう。その典型として、ここでは初代プリアムール総督アンドレイ・コルフ（在 1884–1893 年）が 1885 年の税率改定問題に関して、財務省に送った意見書を取りあげる⁽⁵⁸⁾。

コルフは、漢口からオデッサ経由でモスクワまで輸送する場合と、キャフタ経由でモスク

55 Ф. 20, оп. 5, д. 554, л. 126–127об.

56 О русской торговле в Ханькоу. С. 11.

57 Грум-Гржимайло Г.Е. Чайная торговля в России. (Фабрично-заводские производства) // Производительные силы России. Краткая характеристика различных отраслей труда – соответственно классификации выставки. / Под общ. ред. В.И. Ковалевского. СПб., 1896. С. 119.

58 Ф. 20, оп. 5, д. 554, л. 167–172об.

ワまで輸送する場合の輸送量を計算し、9（金）ルーブルという差額はアジア方面の茶貿易を保護することにならず、むしろ 12 ルーブル必要であると主張しているのだが、ここで注目すべきは、コルフのキャフタ貿易に対する見通しである。コルフの考えでは、現在キャフタを通過している茶は、将来的にニコラエフスクからアムール川を使って輸送されるようになるはずで、その経路の発展のためにも、アジア方面の茶貿易を優遇する必要があった。コルフは同様の考えを、皇帝宛の年次報告書の中でも述べている⁽⁵⁹⁾。

コルフがアムール川による輸送に期待をかけたのは、漢口から海路で直接ニコラエフスクまで運ぶことにより、中国商人やモンゴル商人の影響力を排除できるからであった。また、これをきっかけとしてアムール川の輸送力を強化するという狙いもあった。

実際には 1881 年から太平洋岸からの茶の輸入が試みられているが、結果は低調だった。義和団事件をきっかけにキャフタ貿易の取引量が激減するまで、キャフタ経由と太平洋岸経由の差は歴然としており、ロシア側の統計によれば、1899 年においてもキャフタへは 171 万プードの茶が輸出されていたが、ニコラエフスクとウラジオストクへ輸出された茶は、合計しても 5000 プードに満たなかった。特にシベリアで需要のあった磚茶は、キャフタ方面からしか輸入されていない⁽⁶⁰⁾。1885 年 2 月 9 日の財務省の会議でも、アムール川の輸送に関しては成長が見込めないという結論が出ている⁽⁶¹⁾。

アムール川の輸送が低調だった理由としては、アムール川に浅瀬が多く、大型船の航行に適していないこと、90 年代初頭まで川の調査も十分進んでいなかったこと、1 年のうち 8 ヶ月は河川が凍結してしまうこと、1892 年の時点でアムール川を航行していた 45 隻の船は、鉦山などの地元の産業に関する輸送に使われていたことなどが挙げられる⁽⁶²⁾。

だが逆に言えば、こうした多くの問題を抱えているにもかかわらず、キャフタではなくアムール川からの輸入に期待をかける意見が多く出されていたことは、重要である⁽⁶³⁾。したがってシベリア鉄道の建設が着工されると、太平洋岸から茶を輸入する経路に期待が高まったのは、当然のことであった。ではこれをもって、キャフタの歴史的役割が終わったかというところ決してそうではない。コルフも認めているように、キャフタ貿易には、モンゴルに対するロシアの政治的影響力を強化するという意味があった⁽⁶⁴⁾。特にコルフの後任であるセルゲイ・ドゥホフスコイ（在 1893–1898 年）は、そうした狙いを皇帝宛の年次報告書ではっきり述べている⁽⁶⁵⁾。

59 Всеподданнейший отчет Приамурского Генерал-Губернатора за 1884 и 1885 гг. С. 39–40 (Библиотека РГИА); Всеподданнейший отчет Приамурского Генерал-Губернатора с 1886 г. по 1891 г. С. 50.

60 ОВТР за 1899 г. Приложение II-ое к табл. XII.

61 Ф. 20, оп. 5, д. 554, л. 127.

62 Чай и чанная торговля в России и других государствах. Производство, потребление и распределение чая / Под ред. А.П. Субботина. СПб., 1892. С. 518.

63 1892 年の世界の茶貿易の現状をまとめた A. スポーチンも、前注のようにアムール川輸送の欠点を指摘しつつ、コルフと同様にアムール川輸送の意義も認めている。Там же. С. 519.

64 Ф. 20, оп. 5, д. 554, л. 171.

65 Всеподданнейший отчет Приамурского Генерал-Губернатора за 1893, 1894 и 1895 гг. С. 129–130 (Библиотека РГИА); Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, ф. 702, оп. 1, д. 258, л. 31–31об.

コルフとドゥホフスコイが述べていることをまとめると、中国商人やモンゴル商人の影響力を排除するために、主要な茶の輸入ルートはキャフタから太平洋岸へ転換させたい、しかしキャフタ貿易はロシアのモンゴルに対する影響力を維持するために必要である、ということになる。実際、キャフタは日露戦争後においてもモンゴルとの貿易のための重要な地点であると認識されていた⁽⁶⁶⁾。このように、キャフタから太平洋へという茶の輸入ルートの転換は、確かにシベリア鉄道の建設を大きな契機としているものの、その背景には単なる利便性だけではなく、政治的意図もあったことを見落とすべきではないだろう。

結局、1885年の段階では一律に関税率が上がり、差額は縮まらなかった。だが1887年には欧露国境からの輸入が31ルーブル50コペイカ、イルクーツク税関からの輸入が19ルーブル50コペイカとなって、差額が12ルーブルに縮まった。その後もイルクーツク税関の税率が、1899年には22ルーブル50コペイカ、1902年には25ルーブル50コペイカにまで上がり（いずれも欧露のほうは変化なし）、最終的に差額は6ルーブルにまで縮まった。1903年には欧露から輸入される茶への課税額が33ルーブルになったが、後述するように、これはイギリスがロシアからの砂糖の輸入を停止したことに対する対抗措置だった。1907年には、この対抗措置は解除される。その後1915年に一律8ルーブル課税される⁽⁶⁷⁾。

1-4. イギリスの中国茶市場からの撤退と義勇艦隊の就航

以上のように、茶に対する関税をめぐる論争が起きたのは、1880年代半ばまでである。1880年代90年代とそれ以前の違いは、義勇艦隊により中国からロシアへ直接茶を運ぶことが可能になったということに加え、それまで中国の茶市場で主要な購買者だったイギリスが撤退していったことである。これは次章の内容とも関連するが、イギリスはこの時期、茶の供給源を中国からインドとセイロンに本格的に移す⁽⁶⁸⁾。そこで最初に、イギリスの茶の輸入状況を確認しておこう。

ロンドンに最初のインド製の茶（正確にはアッサム産）のサンプルが届けられたのは、1838年11月だった。1839年には、茶樹栽培のためのアッサム会社が設立されたが、経営が軌道に乗ったのは1848年以降のことだった。1860年ごろには、インド各地に茶の栽培が広がっていた⁽⁶⁹⁾。こうしてインドとセイロンの紅茶は、中国茶の市場に挑戦するようになる。1888年にはインドとセイロンからイギリスへの茶の輸出量は1億1241万ポンドに達し、中国（含む香港）からの輸出量1億459万ポンドを抜きさっている。インドの茶の輸出はその

66 *Свечников А.* Русская торговля в северо-западной Монголии по личным наблюдениям с 1905 по 1907 год. // *Вестник Азии.* Май 1912. № 11–12. С. 64.

67 *Материалы по чайной торговле.* С. 99–101.

68 イギリス撤退の大きな要因として、インドやセイロンの茶に比べて中国の茶が質的に劣るためであったことは、つとに指摘されている。*Чай и чанная торговля в России.* С. 382–383; 重田徳『清代社会経済史研究』岩波書店、1975年、279–281頁。それに加え品質改良がなされなかった要因として、本野英一は、1880年代に行われた裁判により買弁の社会的信用が大きく失墜したことが影響したと論じている。本野英一『伝統中国商業秩序の崩壊：不平等条約体制と「英語を話す中国人」』名古屋大学出版会、2004年、211–246頁。

69 角山『茶の世界史』120–124頁。

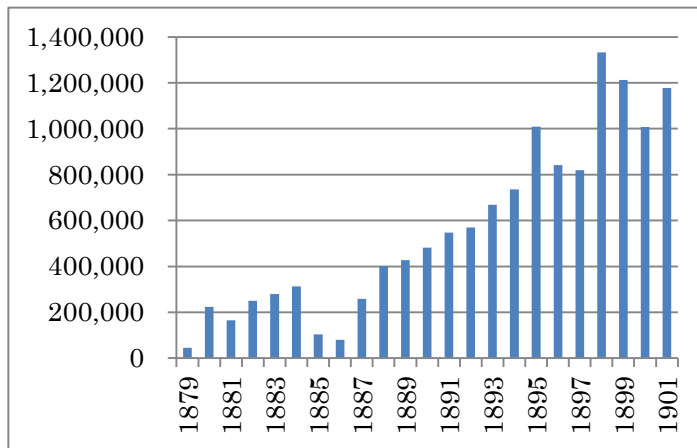
後も順調に伸び、1899年には2億4512万ポンドに達している。同年の中国からの輸入量は3464万ポンドに過ぎなかった⁽⁷⁰⁾。先に述べたようにインドで茶の栽培が本格的に始まったのが19世紀半ばであることを考えると、その後の半世紀の成長は急激であったと言える。

ではそうした中、義勇艦隊就航により露中間の茶貿易はどうなったかを見てみる。

1883年7月にロシア領事は、前年の漢口における貿易の状況を次のように報告している。それによれば、1882年はロシア商人によって漢口からオデッサに18.8万プードの茶が輸出され、前年比で80%の伸びだった。またその多くは義勇艦隊によって運ばれた⁽⁷¹⁾。

ただこの時点ではあくまでも、ロシア商人の扱う茶の輸出が、義勇艦隊によってなされたということである。中国の海関統計によれば、1882年に中国から直接オデッサまで運ばれた紅茶の量は8万ピクル(30万プード弱)であるのに対し、イギリスへは95万ピクル(350万プード弱)であった⁽⁷²⁾。しかし同年、欧露方面の国境から83.8万プードの茶が輸入されている(表1参照)。先に引いた1885年の関税率をめぐる議論からも明らかのように、1880年代前半の時点では、義勇艦隊の茶の輸送における役割は全体で見るとまだ限られたものだったと言える。

図1：義勇艦隊による茶の輸送量



出典：Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-ти летнего его существования. / Под ред. М. Поггенполя. СПб., 1903. С. 238.

70 “Tea and coffee. Statement showing the imports of tea and coffee into the principal countries of Europe and into the United States; together with statistical tables relating thereto for recent years, as far as the particulars can be stated,” in *BPP*, Cd. 351 (1900), p. 7.

71 Ф. 20, оп. 5, д. 407, л. 122.

72 China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1882–91. p. xxvi.

だがその後、図1が示すように、イギリスが中国の茶市場から撤退すると並行して、義勇艦隊による茶の輸出は伸びていく。こうして、中国から直接欧露へ茶が運ばれるようになった。たとえば1890年に欧露側から輸入された茶84万プードのうち、中国から直接運ばれた茶は65万プード、全体の77%を占めている⁽⁷³⁾。この年、義勇艦隊による茶の輸送量は48万プードであり⁽⁷⁴⁾、中国から輸入された茶の半分以上は、義勇艦隊によって運ばれたことになる。

ロシアが1890年代に中国茶の最大の購買者となったことは、中国の海関統計からも裏付けられる。1895年に中国からロシアに輸出された茶の量は、1億2227万ポンド(約340万プード)だったのに対し、イギリス(含む香港)に輸出された茶の量は4347万ポンド(約120万プード)だった⁽⁷⁵⁾。ただしロシアに輸出された茶の大半は、磚茶だったことにも注意しなければならない。1895年にロシアに輸出された茶のうち、陸路経由が8割近くを占めているが、同年にキャプタへ送られた紅茶は18万ピクル(66万プード)に過ぎない。海路の20万ピクル(74万プード)と合わせても⁽⁷⁶⁾、ロシアに輸出された茶の半分以上は磚茶が占めていたと考えられる。

このように義勇艦隊の就航とイギリスの中国茶市場からの撤退により、1890年代には、中国茶市場でロシアの存在感は大きく増すことになった。こうしてロシアは、中国からの自律的な茶の輸送ルートを確認したかのように見えた⁽⁷⁷⁾。だがその直後、インドとセイロン茶がロシア市場にも参入してきたことで、ロシアの茶貿易のルートは複雑さを増すことになる。

2. 20世紀初頭におけるインドとセイロン茶の台頭

2-1. 世紀転換期の変化

本章ではインドとセイロンの茶が、ロシア市場において台頭してくる過程を追う。このことは、ロシアの茶貿易が南アジアにまで拡散する過程を考察することでもある。

茶貿易に大きな転換をもたらした要因の1つは言うまでもなくシベリア鉄道の完成である。これにより、太平洋岸から一気にモスクワまで茶を輸送することが可能になった。

だがインド、セイロンとの関連で見た場合、もう1つ重要なのが汽船である。中でも北方汽船という義勇艦隊と同じく、欧露と極東を結んだ汽船会社の存在が重要である。シベリア鉄道の完成により、極東の物流が活性化することが期待され、デンマーク資本の汽船会社が

73 ОВТР за 1890 г. III. Г. С. 34.

74 Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота. С. 238.

75 “Tea and coffee,” in *BPP*, Cd. 351 (1900), p. 6.

76 China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1892–1901. p. xxxii.

77 実際には茶の輸送以外にも、ロシアと中国の間の決済に関する問題が残っていた。ロシアの銀行は中国に進出しておらず、ロシアの商人たちは香港上海銀行など外国の銀行を通じて、決済を行う必要があったからである。しかし1896年に露清銀行が活動を始めると、この問題も解決した。露清銀行の活動については、以下の文献を参照。矢後和彦「露清銀行・インドシナ銀行 1896–1913年」西村閑也、鈴木俊夫、赤川元章編『国際銀行とアジア』慶應義塾大学出版会、2012年(近刊)。

新たに2社、1900年から義勇艦隊と同じ航路に参入してきた。そのうちの1社、ロシア東亜汽船は、第一次世界大戦直前にこの路線から撤退するが、北方汽船は本章で見られるように、義勇艦隊と茶の輸送競争を繰りひろげるようになる。だがこれまでの研究史では、ロシア東亜汽船も北方汽船もほとんど注目されてこなかった。第2章では、これまでの研究で等閑視されてきた、シベリア鉄道完成後の汽船の活動に光を当てる。

ロシア東亜汽船について詳しくは別稿で取りあげる予定であるが、ここでもその概要を確認しておく。親会社は、1897年に設立されたコペンハーゲンにある同名の会社である⁽⁷⁸⁾。これは1884年にハンス・ニルス・アンダーセンによって設立されたアンダーセン社を母体としており、チーク材をタイからヨーロッパ市場へ運ぶことで成長した⁽⁷⁹⁾。1899年春にセルゲイ・ヴィツェにロシア東亜汽船の設立請願書を提出し⁽⁸⁰⁾、1900年には欧露と極東の間を5往復することで⁽⁸¹⁾、営業を開始した。

北方汽船の場合は、親会社をデンマーク・ロシア汽船という。1899年8月に設立の請願書が出され⁽⁸²⁾、翌年2月に認可されている。1900年10月には、ペテルブルグからポルト・アルトゥール(旅順)へ、ロンドン経由で70日かけて航行した⁽⁸³⁾。1900年には1隻しか船を所有していなかったが、翌年3隻の船を発注している⁽⁸⁴⁾。そして本章で見られるように、日露戦争後には急成長を遂げている。

次に、インド、セイロンとロシアのつながりを簡単に振りかえっておこう。

すでに見たように、ロシア汽船貿易協会が1871年と72年に中国へ向けて船を就航させ、それが同時にインドにも寄港している。だが、それほど大きな成果を上げたわけではなかった。1912年の義勇艦隊のコロンボ出張所からの報告によれば、コロンボからロシアへの最初の大きな輸出は1883年、量は3.4万ブードだったが、品目の内訳は不明である⁽⁸⁵⁾。1884年2月には、ロシア産業貿易奨励会において、Э. コリアンデルにより「インド洋におけるロシアの貿易について」という講演が行われているが、基本的にロシアの灯油をいかに南アジアに売りこむかという話であり、茶のことにはほとんど触れられていない⁽⁸⁶⁾。

実際には19世紀の後半、インド・セイロンの茶はロンドンを通じてロシア帝国にも輸入されていたと思われるが、前述のようにロシアの対外貿易年鑑には中継貿易が考慮されていない⁽⁸⁷⁾。直接の輸入に限って言えば、欧露国境からの輸入よりも先に、中央アジアのブハ

78 デンマークの東亜汽船は第二次世界大戦後、インド洋沿岸を中心に世界中に100以上のオフィスを構えるグローバル企業に成長した。*Det Ostasiatiske Kompagni. The East Asiatic Company Ltd.* (Copenhagen, 1957). 同社は現在も活動を続けている。<http://www.eac.dk/>

79 Akira Suehiro, *Capital Accumulation in Thailand 1855-1985* (Tokyo: The Center for East Asian Cultural Studies, 1989), p. 60.

80 Ф. 95, оп. 3, д. 1006, л. 37.

81 Ф. 95, оп. 3, д. 1006, л. 129.

82 Ф. 95, оп. 3, д. 1027, л. 1-2об.

83 Ф. 111, оп. 1, д. 4, л. 3.

84 Ф. 111, оп. 1. Предисловие. С. III.

85 Ф. 98, оп. 2, д. 868, л. 3.

86 *Кориандер Э. О русской торговле в индийском океане.* СПб., 1884.

87 上述のコリアンデルの講演では、1881年に欧露国境から輸入された茶、62.4万ブードのうち60万ブードがインドからと見積もられているが、これは誇大だと思われる。Там же. С. 21.

ラへの緑茶の輸入が行われている。正確な開始年は分からないが、1894年の初頭には、インドからブハラへ輸入される緑茶への課税が財務省内で論議されていることから⁽⁸⁸⁾、1890年代初頭には、インド産の緑茶がザカスピ州付近で流通していたとみなして問題ないと思われる。この時点で、インド産緑茶の輸入量が年10万プードだった⁽⁸⁹⁾。ロシアの対外貿易年鑑を見ると、欧露国境から初めてインド茶が直接入って来たのは1895年のことであり、4.4万プードである⁽⁹⁰⁾。

いずれにしろ19世紀の間は、インドとセイロンからの茶の輸入量は、中国からの輸入量に比べると微々たるものであったと言える。1890年ごろ、ロシア政府はやっとインドやセイロンの茶に目を向けはじめた段階だった。そのことは、1892年にロシアと世界の茶貿易の状況をまとめたA.П. スポーチン編『ロシアと他の国家における茶と茶貿易』において、ブハラへの輸入を除いてインドからロシアへの茶の輸入という問題が考察されておらず、わずかにセイロンとの関係において、「ロシアの財務省もセイロンとの貿易に関して、ロシア商品を輸出して茶と交換するという問題を提起したが、現在はまだ練れていない」⁽⁹¹⁾ということしか述べていないことから窺える。

1901年のコロomboからの領事報告によれば、セイロンからロシアへの茶の輸出量は、1897年には500万フントだったのが、98年には900万フント、99年には1600万フントにまで増加している⁽⁹²⁾。この統計の作成者は不明だが、20世紀に入る直前から、セイロンからロシアへの茶の輸出が急増したことは間違いなさそうである。

1901年の時点で、セイロンに進出しているロシア系の茶の貿易商は4つあり、そのうち3つは漢口の茶貿易商の支店だった。なおここで、唯一セイロンのみで自営している茶の商社として挙げられているのが、のちに義勇艦隊の代理店として問題を起こすチョコフの会社である。量で見るとセイロンからロシアへ輸出された茶の約半分に、これらロシア系の商社はかかわっていた。それを踏まえて、在コロomboのロシア副領事は次のような見通しを立てた。こうしたロシア系商社の発展により、セイロンにおける茶貿易はロンドン市場から自立し、ロシアはより多くの利潤を得ることができるようになる。その結果、セイロンからロシアへの輸出の急増は、必然的にロシア市場における中国茶との競争を引きおこすことになるが、モスクワ市場においてセイロン茶は中国茶より、1露フント(0.025プード)あたり、安物の茶で5コペイカ、高級茶で20コペイカ安い。このようなセイロン茶の安さは、セイロンにおけるロシアの事業の発展と確立に大いに寄与すると述べている⁽⁹³⁾。

もちろんこれは客観的な観察というよりは、副領事が自分の任地の重要性をアピールした文章と捉えたほうが妥当だろう。実際、世紀が転換した時点では、まだセイロン茶はロンドン経由で輸入されることが多かった。だが歴史は副領事が望んだ方向へ進んでいく。

88 Ф. 21, оп. 1, д. 716, л. 14об.

89 Россия и Индия. М., 1986. С. 181.

90 ОВТР за 1895 г. Таблица VIII.

91 Чай и чанная торговля в России. С. 407.

92 Чайное дело на Цейлоне. Донесение вице-консула в Коломбо В Шнейбера // Сборник консульских донесений. СПб., 1901. Вып. V. С. 385.

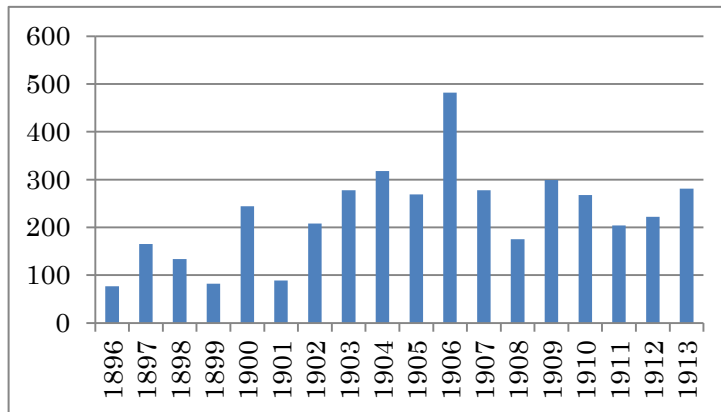
93 Там же. С. 385–387.

これまで見てきたように、ロシア政府は税率によりアジア側からの茶の輸入を優遇してきたが、1903年にその差額がさらに広がる出来事が起きる。この年、イギリスとロシアの間で砂糖と茶の制裁合戦が行われたのである。背景には、日英同盟（1902年）に象徴される英露関係の悪化があると思われる。

1903年9月1日、イギリスは領内へのロシアからの砂糖の輸入を全面的に禁止した⁽⁹⁴⁾。これに対抗するためロシアは、同年8月15日から、欧露ならびに黒海沿岸の税関から輸入されるインド・セイロン産の茶に対する関税を、1ルーブル50コペイカ引きあげた。その結果、欧露とアジア国境の紅茶への関税の差額は7ルーブル50コペイカまで上がった⁽⁹⁵⁾。

だが図2が示すように、1903年以後もイギリスからロシアへの茶の輸出量は減っていない。「はじめに」でも指摘したように、帝政ロシアの税関は中継貿易に関心を払っておらず、そのためロンドン経由の輸入に関しては影響がなかったのだと思われる。また1898年にロシアからイギリスに輸出された砂糖は8千トンに過ぎず、この年のイギリスの砂糖総輸入量165万の0.5%に過ぎない⁽⁹⁶⁾。このように砂糖と茶に対する英露間の制裁合戦は、パフォーマンス的な要素が強かったと言える。

図2：イギリスからロシアへの茶の輸出量（単位：千ポンド）



出典：Материалы по чайной торговле. Таблица № 24⁽⁹⁷⁾ .

とはいえ何の影響もなかったわけではない。この課税により、インドやセイロンの茶がオデッサではなく、ダーリニー（現在の大连）に向かうことになったのである。そのことは、1903年の9月に海軍省長官や駐英ロシア大使が予想している⁽⁹⁸⁾。実際同年8月には、コロンボ

94 Ф. 23, оп. 24, д. 1387, л. 65; Ф. 1276, оп. 4, д. 233, л. 8.

95 Ф. 23, оп. 24, д. 1387, л. 56. ただしザカスピ州とペルシアにトランジットする茶は除くとされた。
Ф. 1276, оп. 4, д. 233, л. 8.

96 Сахар // Энциклопедический словарь. Т. XXIX. / Под ред. Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона. СПб., 1900. С. 31.

97 イギリス側の資料 (Annual Statement of the Trade of the United Kingdom with Foreign Countries) に依拠して算出されている。

98 Ф. 23, оп. 24, д. 1387, л. 55–57об., 110–110об.

からダーリニーまで茶を運んだ際の船荷証券の扱いについて、義勇艦隊と中東鉄道との間で契約が結ばれている⁽⁹⁹⁾。おりしも1903年は中東鉄道が営業を開始し、ダーリニーが商業港として本格的に始動した年でもある⁽¹⁰⁰⁾。いわばロシアの東岸においてインフラの整備が整ったときに、西側国境で課税問題が起きたのである。また1903年12月には、ロシア東亜汽船が中東鉄道と契約し、コロポとカルカッタから茶をダーリニーまで運ぶということが決まった⁽¹⁰¹⁾。詳細な時期は不明だが、北方汽船も同様の契約を中東鉄道と日露戦争前に結んでいた⁽¹⁰²⁾。

一方、1902年の4月にはシベリア鉄道の完成を見越して、イルクーツク税関を通過する紅茶の関税の値上げに関する審議が、モスクワの代表的な茶の貿易商も招いて財務省で行われた⁽¹⁰³⁾。値上げ幅が2～4ルーブルの間で議論されたが、最終的には3ルーブルで決着した⁽¹⁰⁴⁾。また会議の中で述べられているところによれば、この時期、ロシアの貿易商は漢口で茶を購入し、1隻あたり30万プード、5、6隻の義勇艦隊の船で1月半から2ヶ月かけてロシアに発送していた。その状況がシベリア鉄道開通後どうなるかは、結局のところやってみなければ分からないという不安が財務省内にあったことも事実である⁽¹⁰⁵⁾。

現実には1903年からシベリア鉄道のほとんどが事実上開通したことで、中国産の紅茶も太平洋岸に流れるようになった。中国の海関統計によれば、中国からロシアの太平洋岸の港に輸出された茶は、1902年には3.8万ピクル（約14万プード）だったのが、翌年には16.1万ピクル（約59.6万プード）にまで増加している⁽¹⁰⁶⁾。

以上の状況が、全体的な茶の輸入量にどのように反映されたかを見てみる。1902年には欧露方面の国境から輸入された茶は145.1万プードだったのが、03年は119.2万プードになっている。一方、アジア国境から輸入された紅茶は、02年が59.9万プードだったのが、03年には82.8万プードと急増している。表1によれば03年にアジア国境から輸入された茶の総量は248万プードに達しているが、そのうちの192万プード⁽¹⁰⁷⁾、すなわちこれらの統計数値が正しいとすれば、1903年にアジア国境から輸入された茶の4分の3はダーリニー経由だったことになる。

ところが周知のように、1904年には日露戦争が起き、早速太平洋岸（ダーリニー）を経由するルートは使えなくなってしまった。義勇艦隊は、極東へ船を派遣すること自体困難になった。そこで義勇艦隊の委員会は、茶を漢口からオデッサまで運ぶのに際し、安全を期す

99 Ф. 104, оп. 1, д. 61, л. 201–202.

100 茶の問題も含め1903年のダーリニーの状況について詳しくは、麻田雅文「中東鉄道とダーリニー（大連）港の勃興：1898–1904年」『スラヴ研究』55号、2008年、183–216頁。

101 Ф. 104, оп. 1, д. 61, л. 88.

102 Ф. 111, оп. 1, д. 86, л. 2–3.

103 Ф. 560, оп. 29, д. 219, л. 194–203об.

104 Материалы по чайной торговле. С. 100.

105 Ф. 560, оп. 29, д. 219, л. 200об.–201.

106 China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1902–11. p. 346.

107 Ф. 1417, оп. 1, д. 18, л. 24.

ため義勇艦隊の船ではなくドイツのハンブルク＝アメリカ・ライン⁽¹⁰⁸⁾の船3隻に茶の輸送を委託することにした⁽¹⁰⁹⁾。その結果1904年、ハンブルク＝アメリカ・ラインは義勇艦隊に代わって52万プード(1,878万ポンド)の茶を漢口からオデッサまで運んでいる⁽¹¹⁰⁾。

問題は表3に見られるように、日露戦争中の茶の輸送について、中国海関の統計に依拠するのとロシアの対外貿易年鑑に依拠するのでは、中国から欧露への茶の輸出量が大きく違って見えるということである。

表3：欧露の紅茶の輸入量（単位：プード）

	1904年	1905年	1906年
中国から欧露への輸出量（中国海関統計）	55,204	6,057	453,775
オデッサ港の輸入量（露対外貿易年鑑）	726,318	967,951	1,033,403

出典：China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1902–11. p. 346; ОБТР за 1904, 1905 и 1906 гг.

注：海関統計の単位はピクルだが、筆者のほうでプードに計算しなおした。

もちろん、ロシア側の統計にはイギリスやインド、セイロンから輸入された紅茶も含まれているので、海関統計との間に差が出るのは当然である。だがロシア側の統計では、1904年には2.8万プード、1905年には5.8万プード、中国からロシアに海路で紅茶が輸送されているはずであり⁽¹¹¹⁾、やはり海関の統計と合わない。シベリアの陸路（キャフタ）経由の紅茶の輸出を見ても、同様に食い違いが生じている。

表4：シベリアの露中国境を通過した中国産紅茶（単位：プード）

	中国海関統計	露対外貿易年鑑
1902年	246,000	245,000
1903年	117,000	446,000
1904年	147,000	593,000
1905年	249,000	175,000
1906年	196,000	117,000

出典：China. Imperial Maritime Customs. Decennial Reports, 1902–11. p. 346; Статистические сведения о торговле России с Китаем. СПб., 1909. II. Привоз. С. 11–12.

中国の海関統計によれば、1903年にはダーリニーの影響で、シベリア陸路経由の茶の輸送量が落ちこむが、1905年には盛りかえしている。だがロシア側の資料では対照的に、

108 ハンブルク＝アメリカ・ラインについては、次の文献を参照。Frank Broeze, “Shipping Policy and Social Darwinism: Albert Ballin and the *Weltpolitik* of the Hamburg-America Line 1886–1914,” *The Mariner’s Mirror* 79, no. 4 (1993), pp. 419–436.

109 Ф. 98, оп. 1, д. 924, л. 38–38об., 102–103.

110 Ф. 98, оп. 1, д. 924, л. 577.

111 Статистические сведения о торговле России с Китаем. СПб., 1909. II. Привоз. С. 12.

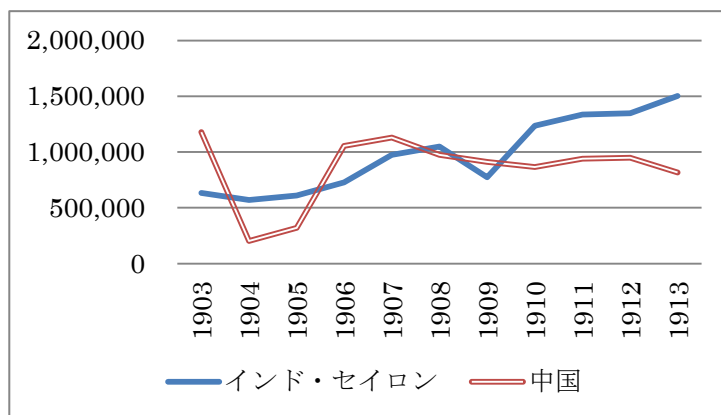
1904年に頂点を迎え、1905年に大きな落ちこみを見せている。なお1903年のロシア側の統計に関しては、ダーリニーから輸入された茶も、イルクーツクの税関においてカウントされている。

おそらく、日露戦争の影響でキャフタ方面への茶の輸送量が増え、太平洋岸からの輸入が困難になったことは間違いないと思われる。だが中国側とロシア側の統計資料があまりにも違うので、その詳細を把握することは難しい。

2-2. 日露戦争後のインドとセイロンの台頭

日露戦争後、インドとセイロンからロシアへ多くの茶が流入してくるようになる。だが正確な輸入量については不明である。ロシア側の統計に依拠すると、第一次世界大戦前、紅茶に限ってもインドとセイロンからの輸入量は中国からの輸入量を上回っていない。最も差が接近した1913年ですら、中国からの輸入量が87.1万プード、インドとセイロンからの輸入量が59.6万プードである⁽¹¹²⁾。だが相手国の統計に依拠すると、図3が示すように別の結果が出てくる。

図3：ロシアに輸入された紅茶の量（単位：プード）



出典：Материалы по чайной торговле. Таблицы № 6 и 10.

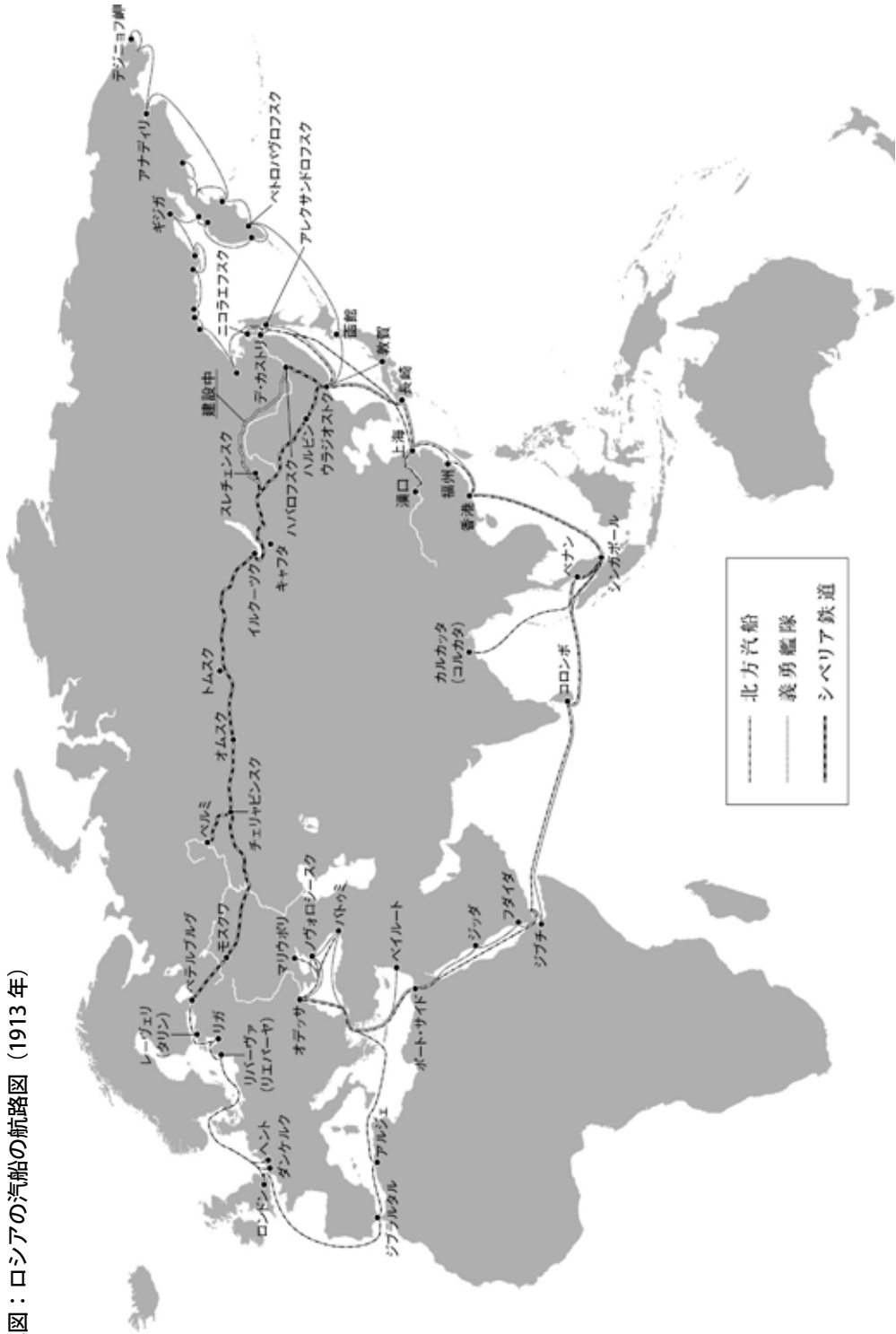
さらに茶とコーヒーの貿易に関する1908年の英国議会への答申の中に、興味深い報告が収められている。世界各地の茶貿易の状況を検証したその報告書によれば、かなりの量のインド茶が中国に送られ、そこからシベリアへ中国茶として輸出されていたのである⁽¹¹³⁾。インド貿易のレビューによれば、1907-08年のシーズンには800万ポンド（22.2万プード）、1909-10年のシーズンには、600万ポンド（16.7万プード）、翌年のシーズンには700万ポンド（19.4万プード）の茶が、磚茶用に中国に輸出されている⁽¹¹⁴⁾。インドの茶がわざわざ

112 Материалы по чайной торговле. Таблица № 32.

113 “Tea and coffee,” in *BPP*, Cd. 378 (1908), p. ix.

114 “East India (traded). Review of the trade of India in 1907-08,” in *BPP*, Cd. 4390 (1908), p. 37; “East India (traded). Review of the trade of India in 1909-10,” in *BPP*, Cd. 5384 (1910), p. 47; “East India (traded). Review of the trade of India in 1910-11,” in *BPP*, Cd. 5909 (1911), p. 53.

地図：ロシアの汽船の航路図（1913 年）



磚茶用に中国に輸出された理由は、インド茶の粉のほうがより強度のある磚茶を作れるからだった⁽¹¹⁵⁾。

在コロンボのロシア副領事も同じことを1911年に報告している。それによれば、1910年に約400万露フント(10万プード)の緑茶がカルカッタとセイロンの市場から中国に送られ、1500万露フント(37.5万プード)の磚茶が製造された⁽¹¹⁶⁾。磚茶というのは二層構造になっており、その表面の部分にインド茶を使い、中の部分は中国茶となっているのである。このように20世紀初頭、ロシアをめぐる茶の流通は、単純な二国間貿易を超えた多様なものになっていたのである。

次に、各汽船による輸送の実態を詳しく見てみる。まず、各々の航路を確認しておこう(航路図参照)。1911年より北方汽船は、オデッサとウラジオストクを結ぶ航路以外に、カルカッタとウラジオストクの間を年9往復、漢口とニコラエフスクの間を4往復、就航させていた。言うまでもなくこれらの路線は、茶を運ぶことを主な目的としている。またオデッサと極東を結ぶ路線にしても、寄港地はコロンボ、ペナン島、シンガポール、香港、福州、上海、長崎と⁽¹¹⁷⁾、東側に偏っており、その多くは茶の積出港である。

これに対し義勇艦隊は東向き航路がコンスタンチノーブル、バイルート(主に9月と10月)、ポート・サイド、ジッダ、フダイダ(不定期)、ジブチ、コロンボ、シンガポール、香港(月1回)、長崎に寄港、西向き航路が長崎、上海(夏と秋)、漢口(5月と6月に2回)、香港(月1回)、シンガポール、ペナン島、コロンボ、ジブチ、フダイダ(不定期)、ジッダ、ポート・サイド、バイルート(12月と1月)、コンスタンチノーブル、フェオドシア(12月と1月)、バトウミ(9月から1月まで)となっていた⁽¹¹⁸⁾。義勇艦隊は、西側においてムスリムのメッカ巡礼者の輸送も重要な任務としており⁽¹¹⁹⁾、そのことが西側の不定期な寄港に反映されている。

茶の輸送に関して重要な違いは、義勇艦隊はカルカッタに寄港しないことである。実はカルカッタとウラジオストクを結ぶ路線は、ロシア東亜汽船が担うはずであった。だがこの路線で1910年9月から1911年9月にかけて37.3万プードの茶を運んだものの、1912年以降は目立った働きをしていない⁽¹²⁰⁾。

では次に、統計資料の分析に移る。まずは義勇艦隊を見てみよう。最もデータがそろっている1912年の茶の輸送実態を整理して見ると、表5のようになる。義勇艦隊の場合は、インドやセイロンよりも中国からより多くの紅茶を積みだしていることが目に着く。特に漢口、上海からウラジオストクへの輸送量が多いが、これはオデッサ-ウラジオストク線ではなく、上海-長崎-ウラジオストク線がすべて担っていた。この路線は、たとえば1912年の決算において26万ルーブルの黒字を出しているが、それは34万ルーブルの国庫からの補助金があつてのことであり、補助金がなければ赤字だった⁽¹²¹⁾。補助金がなければ赤字という状態は、

115 “East India (traded). Review of the trade of India in 1907-08,” in *BPP*, Cd. 4390 (1908), p. 37.

116 Ф. 23, оп. 8, д. 32, л. 38.

117 Ф. 111, оп. 1. Предисловие. С. III.

118 Добровольный флот. Срочные рейсы: 1913 г. С. 18.

119 Там же. С. 22-23.

120 Ф. 98, оп. 2, д. 868, л. 5об.

121 Ф. 1276, оп. 10, д. 359, л. 11об.-16.

表5：1912年の義勇艦隊による紅茶の輸出先と輸入港（単位：プード）

		ウラジオ ストックへ	西側（オデッサ、 バトウミなど）へ	合計
インド茶	コロンボ	73,842	6,031	79,873
セイロン・ジャワ茶	より	296,132	95,379	391,511
中国産紅茶	上海より	383,320		383,320
	漢口より	255,476	167,647	423,123

出典：Добровольный флот. Правление. Отдел коммерческий. Статистика движения грузов и пассажиров. 1913 Таблица № 25. Статистика движения грузов и пассажиров. 1914. Таблицы № 2 и 3.

1907年に上海 - 長崎 - ウラジオストックの路線が就航して以来の慢性的な問題であり、茶の輸送を担ったのも赤字対策の一環だったと思われる。

コロンボからの輸送については、西側よりもウラジオストックへ向けてはるかに多くの茶が輸送されているのが目につく。理由の1つとして考えられる運賃であるが、残念ながら茶の輸送料について、詳細は分かっていない。代わりに、1913年の義勇艦隊の客室代を見てみると、オデッサ - コロンボ間が200ルーブル、コロンボ - ウラジオストック間が170ルーブルとなっている⁽¹²²⁾。おそらく、コロンボからウラジオストックへ運ぶほうが安かったと思われる。次に鉄道の輸送料を見てみると、ウラジオストック - モスクワ間が茶1プードあたり4ルーブル61.14コペイカ、オデッサ - モスクワ間が92.85コペイカとなっている⁽¹²³⁾。また運賃に加えて、これまで考察してきた関税の差額もあった。ここで差額についてもう一度確認しておく、1899年以降、欧露とアジア国境の紅茶に対する差額は1プードあたり6ルーブルであり、1903年8月から1907年8月まで（いずれも新暦では9月）の間は7.5ルーブルだった。以上のような運賃と関税の差額が、インドとセイロンの茶をウラジオストックに引きつけることになったと思われる。

次に北方汽船の輸送を見てみる。

1912年の統計を見ると、北方汽船の東向き航路によってコロンボから11.6万プードの茶、カルカッタから47万プードの茶が運びだされている。また漢口からは37.6万プードの茶が運ばれている。一方、ウラジオストックには57.7万プード、ニコラエフスクには39.3万プード到着している⁽¹²⁴⁾。1912年、北方汽船はオデッサ - ウラジオストック間以外に、カルカッタ - ウラジオストック線、漢口 - ニコラエフスク線を運航していた。上記の数値は、こうした振分けの結果であると思われる。

また西向き航路では、コロンボから2.9万プード、カルカッタから0.5万プード、上海から3.7万プード、福州からの茶2.8万プードの茶が運ばれている。残念ながら茶の種類は未詳だが、茶の種類を度外視しても、北方汽船によってコロンボとカルカッタから輸出された茶の合計は62万プードに達しており、中国から輸出された44万プードよりずっと多い。同年、

122 Добровольный флот. Срочные рейсы: 1913 г. С. 21.

123 Ф. 150, оп. 1, д. 389, л. 334об.

124 Ф. 111, оп. 1, д. 121, л. 111-112.

北方汽船によってオデッサに運ばれた茶の量は2.2万プードである⁽¹²⁵⁾。同時にバトゥミに5.8万プードの茶が運ばれているが、対外貿易年鑑によればバトゥミに運ばれた茶は99%以上が緑茶だった⁽¹²⁶⁾。

第一次世界大戦直前には、中国やインドからの茶の輸入は、中央アジアやシベリアの陸路での輸入を除けば、ほとんどが義勇艦隊と北方汽船によって担われていた。すでに述べた義勇艦隊と北方汽船による1912年のウラジオストクへの紅茶の輸送量を合計すると、158.5万プードになる。一方、対外貿易年鑑によれば、この年のウラジオストクにおける紅茶の輸入量は145.8万プードである⁽¹²⁷⁾。船による輸送量が税関の記録を上回っているという事態になっているが、北方汽船の57.7万プードには、茶の種類の内訳は記載されておらず、磚茶も混じていたものと思われる。ここから、1912年にウラジオストクに輸送された紅茶はほぼすべて、義勇艦隊と北方汽船により輸送されたという推測ができる。

1912年8月の在コロンボ、ロシア副領事の報告によれば、セイロンからロシアに向けて輸出された茶のほとんどは、ロシアの汽船によって輸送された。内訳は、1912年の上半期において義勇艦隊が19隻、北方汽船が13隻であり、外国船は3隻に過ぎない⁽¹²⁸⁾。

オデッサに目を向けてみると、義勇艦隊が21.3万プード、北方汽船が2.2万プード輸送している。対外貿易年鑑を見てみると、1912年にオデッサに輸入されたのは27.6万プードである。またこの年の欧露全体の茶（ほぼすべて紅茶）の輸入量は50.3万プードであるが⁽¹²⁹⁾、同年、イギリスからロシアへ輸出された茶の量が22.2万プードであることを考えると⁽¹³⁰⁾、欧露方面においては義勇艦隊の輸送とイギリスからの輸入が、ほぼ拮抗していたと見ることができ。また義勇艦隊がもっぱらオデッサに輸入したのに対し、イギリスなどの外国経由の茶はペテルブルグやリガなどから入って来たと思われる⁽¹³¹⁾。

ただ輸入量全体で見回せば、イギリスからの輸入茶の占める割合は19世紀に比べ大きく低下していた。実際、在コロンボ副領事は1910年の本国への報告において、ロシアが紅茶の茶葉を輸入している市場として、漢口、コロンボ、カルカッタ、バタヴィア、ロンドン、アムステルダム、ハンブルクを挙げているが、主要な市場は漢口、コロンボ、カルカッタであると述べている⁽¹³²⁾。図2が示すように、イギリスからロシアへの輸出量自体はそれほど落ちていない。表1が示すように、19世紀末から20世紀初頭にかけてロシアの輸入量が大きく増えたのである。

これまで見てきたように、第一次世界大戦が勃発する直前の段階で、紅茶に限れば、中国とインド・セイロンからロシア向けの紅茶の輸出量はほぼ拮抗していたか、インド・セイロ

125 Ф. 111, оп. 1, д. 121, л. 122-123.

126 ОВТР за 1912. Приложение II-ое, А к табл. VI. С. 290. 同年、義勇艦隊は上海からバトゥミまで23.3万プードの緑茶を運んでいる。Добровольный флот. Правление. Отдел коммерческий. Статистика движения грузов и пассажиров. 1914. Таблица № 3.

127 ОВТР за 1912. Приложение II-ое, А к табл. VI. С. 295.

128 Ф. 23, оп. 8, д. 32, л. 52-53.

129 ОВТР за 1912. Приложение II-ое, А к табл. VI. С. 289-290.

130 Материалы по чайной торговле. Таблица № 24.

131 ОВТР за 1912. Приложение II-ое, А к табл. VI. С. 289.

132 Ф. 23, оп. 8, д. 32, л. 36.

ン産のほうが中国産を上回っていた可能性もある。特にインドからロシアへの茶の輸送を支えたのは、デンマーク資本の北方汽船であった。こうした北方汽船の活躍について、義勇艦隊が注視せざるをえなかったことは言うまでもない。ここではその例として、義勇艦隊の商業部主任と次席主任が1912年に書いたレポートを取りあげる⁽¹³³⁾。

それらのレポートによれば、1911年の義勇艦隊のコロンボからの輸送量は前年比で45%も減少したが、その主たる要因として挙げられているのが北方汽船の伸長である。主任は以下のように述べている。

もし義勇艦隊が、上海からの茶の輸送、国からの委託輸送、(メッカへの)巡礼者の輸送を確実に手中に収め、オデッサからの輸出の主要な担い手となるならば、我々のライバルはコロンボ、カルカッタ、漢口-ニコラエフスク間に確実に根を張るだろう。これらの地点から競争相手を追いつくには、競争して船舶を増やすしかない⁽¹³⁴⁾。

続いて、義勇艦隊の代理店であるシェルバチョフ・チョコフ社がまともに仕事をしていないことを指摘しているが、この点については、汽船会社の代理店の形式を説明しておく必要があるだろう。

1908年の時点で、義勇艦隊、北方汽船、ロシア東亜汽船、ロシア汽船貿易協会がコロンボに代理店を構えていた。といっても、その代理店はコロンボに進出している商社に委託する形を取っており、義勇艦隊はシェルバチョフ・チョコフ社、ロシア汽船貿易協会はクズネツォフ社、北方汽船はエイトキン・スペンス社、ロシア東亜汽船はコンチネンタル貿易社となっていた⁽¹³⁵⁾。義勇艦隊とロシア貿易汽船協会がロシアの茶の貿易商に委託していたのに対し、デンマーク系の2つの汽船会社は、グローバル系企業に委託していた点が対照的である。

だが1912年の監査で、チョコフ社はモスクワの顧客の注文に応じて、北方汽船にも荷物を回していたことが発覚する。結局、社主のチョコフは自殺してしまう。義勇艦隊は戦略の見直しを迫られ、主要な商社のモスクワ本店と直接契約するという案も出された⁽¹³⁶⁾。

1912年、すなわち第一次世界大戦前夜には、義勇艦隊と北方汽船の間で中国、インド、セイロンの茶をめぐる輸送競争が行われていた。少なくとも茶の輸送に関して、イギリスの汽船はライバルではなくなっていたのである。ロシアが自らの輸送機関により産地からロシアまで茶を運ぶという目標は、ひとまず達成されたと見なしてよいだろう。

残念ながら、その後の第一次世界大戦期の状況については手元にある史料が限られているので、全容を描き出すことはできない。ここでは限られた史料を使って、義勇艦隊と北方汽船のその後を一瞥しておくにとどめる。

133 Ф. 98, оп. 2, д. 868, л. 3–7об., 144об.–163об.

134 Ф. 98, оп. 2, д. 868, л. 6об.

135 Русская торговля в Цейлоне. Донесение вице-консула в Коломбо А. Булаха // Сборник консульских донесений. СПб., 1908. Вып. II. С. 253.

136 Ф. 98, оп. 2, д. 868, л. 151об.–152. この事件については M.T. コジェキナが言及している。Кожкина. Добровольный флот и развитие. С. 101.

戦争がはじまると、義勇艦隊は1隻を対馬海峡でドイツの巡洋艦に拿捕され、さらに1隻をコロomboで火事のために消失した。またオスマン帝国が参戦したことにより、11月からオデッサ - ウラジオストク間の航路は使えなくなってしまった⁽¹³⁷⁾。だが、すべての活動を停止したわけではなく、表6が示すように、戦火があまり及ばなかったウラジオストク近海の航路は活動を続けていた。

表6：ウラジオストク港への総輸入量に占める義勇艦隊の貨物のパーセント

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
総輸入量 (千ブード)	20771	21622	60847	113983	52851	5874	24540	7195	3173	3878
義勇艦隊の割合 (%)	28.7	26.9	28.5	16.2	23.0	48.9	25.2	17.5	9.7	10.4

出典：Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). Владивосток, 1979. С. 245; Манжин В.В. Добровольный флот. М., 1923. С. 42.

大戦の勃発により西側の国境での輸出入が困難となり、ウラジオストクの重要性が一気に増したことはつとに指摘されている。1915年にウラジオストクは、ロシアの税関別の関税収入第1位に躍りて⁽¹³⁸⁾。

以上の点を踏まえれば、1915年にロシアの茶の総輸入量が増加していたとしても、不思議ではない。1913年の輸入量は463万ブード、1914年は443万ブードだったのが、1915年には511万ブードになっている。そのうち、ウラジオストクからの輸入は424万ブード、80%以上を占めている⁽¹³⁹⁾。

北方汽船のほうは、茶の輸送を継続させるために、1915年に商工相に請願書を提出している。それによれば、北方汽船が所有していた16隻のうち9隻は徴用されてしまい、北方汽船の手元には7隻しか残っていなかった。そのうちの6隻は、インドと中国からウラジオストクとニコラエフスクに茶を輸送するため活動していた。そこで北方汽船は、せめてこの6隻だけは徴用せずに、商業用として活動させてほしいと願いでた⁽¹⁴⁰⁾。こうした請願は、北方汽船に限るものではなかったらしい。北方汽船の請願書の中には船主会議理事会が1915年1月に海運部に提出した覚書が引用されており、そこでは、戦時中にロシアが撤退した路線を外国の船が奪い、そのまま戦後もその路線を奪いとってしまうことに対する強い危機感が表明されている。

こうした船会社の要望がどの程度政府に受け入れられたのか、詳細は不明である。日本の『通商公報』によれば、1916年1月の時点で、義勇艦隊がウラジオストク - 敦賀線、ウラジオストク - 上海線をそれぞれ週1回運航し、北方汽船が日本の田中商会と合同で、ウラジオストクと大連や青島を結ぶ路線以外に、漢口 - ウラジオストク - ニコラエフスク線を年6回、

137 Бянкин. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. С. 140–141; 原『ウラジオストク物語』299–300頁。

138 原『ウラジオストク物語』294頁。

139 ОВТР за 1915 г. С. 300–301.

140 Ф. 111, оп. 1, д. 136, л. 1–3об.

カルカッタ - ウラジオストク線を年 12 回運航していた⁽¹⁴¹⁾。このように、大戦中も茶の流通ネットワークが消滅したわけではなかった。

だが北方汽船に「戦後」はなかった。ロシア革命後の 1918 年 1 月、北方汽船は国有化され、事実上消滅する⁽¹⁴²⁾。

一方、義勇艦隊の上層部は、革命後は基本的に反革命の側に着いた。その後、幹部の一部は国外に亡命し、パリに移民事業部を設立し（設立年は不明）、パリ事務所は 1924 年まで存在した。またロンドンに亡命したグループもあった⁽¹⁴³⁾。このように内戦期に分裂してしまった義勇艦隊であるが、国内に残った組織は 1924 年にソヴィエト商船（Совторгфлот）に統合されることになり、名実ともに消滅することになった⁽¹⁴⁴⁾。

まとめ

以上、19 世紀半ばから 20 世紀初頭まで、ロシアを取りまく茶の流通状況を確認した。まず、明確な 2 つの方向性を指摘できる。

1 点目は流通経路の複雑化である。ロシアと中国の 2 国間貿易から、イギリスやインドを含む多国間貿易へ、とまとめることもできるだろう。19 世紀半ばまで、茶はもっぱらキャフタを經由して中国から輸入されていたが、1862 年以降、ロンドンを經由して欧露に直接広東茶が運びこまれるルートも確立する。日露戦争前には、インドとセイロンからも茶の輸入が行われるようになり、ロシア市場の中国茶の地位を脅かすようになった。こうしてロシアの茶貿易のネットワークは南アジアにまで広がる。流通経路の複雑さという点では、日露戦争後の磚茶の製造に見られるように、インド茶が中国に運ばれ、中国茶と混ぜられて磚茶にされるということも見られた。

2 点目は、茶の運搬が、外国商人からロシアの汽船によって行われるようになったことである。1860 年代、70 年代において、ロンドン経由のルートにしる、キャフタ経由のルートにしる、国境に達するまで外国商人の影響が大きく、ロシアが輸送も把握することは難しかった。そしてこのことは、中国におけるロシアの政治的立場の弱さとも結びつけて考えられ、関税率を議論する際、顕著に現れた。状況が変わったのは 1879 年以降、義勇艦隊がオデッサとウラジオストクを結ぶようになってからである。この後、ロシアの汽船が中国やインド、セイロンといった茶の産地から直接ロシアまで、茶を輸送することが増えていく。特に日露戦争以後は、北方汽船がインドからの輸送に力を入れるようになり、義勇艦隊との間で茶の輸送競争を繰りひろげるようになる。

1 点目の変化の背景にあるのはイギリス帝国の動向である。イギリスが 19 世紀後半に茶の供給元を中国からインドとセイロンに変えたことは、ロシアの茶貿易にも大きな影響を及ぼした。ただしロシアはイギリスの影響をただ受動的に受けたわけではない。この点は 2 点

141 「浦潮斯德出入船舶航路表『一九一六年一月』『通商公報』295 号、1916 年 3 月 6 日、41（807）頁。

142 Ф. 111, оп. 1. Предисловие. С. V.

143 Ф. 98, оп. 6. Предисловие. С. 2.

144 Бянкин. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. С. 221–222.

目の変化とかかわってくる。ロシアは航路網を発達させることで、ロシア人が中心となる茶の輸送ルートを実際には第一次世界大戦前には確立したのである。本論で強調したように、ロシア政府の首脳たちは、経済の問題は純粋に経済分野にとどまるものではなく、国際舞台の政治的角逐の反映であると考えていた。1913年の義勇艦隊と北方汽船の航路図が示すように、イギリスの影響下にある港にロシアの船を多く走らせることは、現在でいうところの *show the flag*、すなわちロシアの力を見せつける意味もあったと考えられる。しかもそのような国家的な任務を、デンマーク資本の汽船会社も担っていたところに、ロシア帝国とグローバル経済の複雑な関係が垣間見える。

これまでの研究では、近代ロシアにおける交通の発達というもっぱら鉄道に焦点が当てられてきた⁽¹⁴⁵⁾。だが本稿が明らかにしたように航路網も大きく発達したのである。本稿はロシア帝国にとっての陸の重要性を否定するものではない。しかし19世紀後半から20世紀初頭にかけての茶貿易の歴史が示すように、英露の帝国間の角逐が海域でも行われていたことにも、今後もっと関心が払われてもよいと思われる。

その一方で本稿では、大幅な茶の輸入の拡大を促した需要の問題は触れることができなかつた⁽¹⁴⁶⁾。茶の需要の問題は、そのままロシアの生活史に直結する問題である。帝政ロシアの社会生活と外国の経済がどのように結びついていたかは興味深い問題であるが、この点については今後の課題としたい。

*本稿は日本学術振興会海外特別研究員(平成21年度採用)としての調査活動による成果の一部である。

145 最近の例では、鉄道の統計をまとめたミハイル・ダヴィドフの労作がある。*Давыдов М.А. Всероссийский рынок в конце XIX – начале XX вв. и железнодорожная статистика*. СПб., 2010. 日本では麻田雅文の中東鉄道史研究が挙げられる。麻田雅文「中東鉄道経営史:ロシアと『満洲』、1896–1935年」北海道大学文学研究科博士論文、2011年。

146 本稿の脱稿後に公刊された次の研究が、ロシア国内における茶の消費の問題を考えるうえで参考になる。*Соколов И.А. Чай и чайная торговля в России: 1790–1919 гг. М., 2011.*

Чайная торговля и пароходы в России на рубеже XIX–XX вв.

Сакон Юкимура

В России чай стал популярным напитком с XVIII века – сначала в высшем обществе, а с конца века чай начали пить и простые люди. В то же время чай являлся весьма важным обогащающим казну продуктом: в 1887 году, например, чай принес в Россию 30% пошленного дохода. Однако история чайной торговли в России до сих пор мало изучена. В Японии данной темой занимаются несколько современных историков, таких как К. Йосида, М. Сиотани, Т. Морианага, но их внимание сосредоточено больше на первой половине XIX века. До 1860 года город Кяхта, находящийся на русско-монгольской границе, был единственным торговым пунктом между Россией и Китаем на основе Кяхтинского договора, заключенного в 1727 году. А после 1862 года китайский чай привозили в Россию не только через Кяхту, но и через границы с европейскими странами, в особенности через Одессу. Таким образом, после 1862 года ситуация вокруг чайной торговли в России радикально изменилась. Хотя японские историки обращают внимание на чайную торговлю в Кяхте с конца XVIII века до начала XIX века, представляется, что стоит анализировать и период после 1862 года, потому что именно в этот период она стала связываться как с Китаем, так и с Индией и Цейлоном.

До 1914 года существовало три пути, по которым чай привозили в Россию. Первый – это путь через Одессу или другие европейские таможи. Второй – путь через Кяхту. Но после открытия Транссибирской железной дороги Владивосток заменил Кяхту. Третий – путь через Туркестан. Первым путем привозили исключительно черный чай. Более половины импортного чая привозили вторым путем, это был китайский кирпичный чай. Импортный чай, привозимый третьим путем, был исключительно зеленым. Кирпичный и зеленый чай был очень дешевым. Эти сорта продавали по Сибири и Средней Азии. Объем импорта чая в Россию все время увеличивался с начала XIX века до 1917 года.

После 1862 года объем импортного чая, который перевозили через Кяхту, увеличивался. Во второй половине 1850-х годов каждый год через Кяхту перевозили около 400 000 пудов чая. Во второй половине 1880-х годов каждый год перевозили уже около 1 200 000 пудов чая. Развитие торговли чаем через Кяхту, несмотря на появление соперника – города Одессы – можно объяснить новыми пошленными законами российского правительства. На азиатской границе взимались более низкие таможенные сборы, чем на европейской. С 1881 до 1886 года сохранялась ценовая разница в 13–14 кредитных рублей с пуда чая. В 1887 году разница сократилась до 12 рублей, в 1899 году – до 9 рублей. В конце концов, в 1902 году разница составила 6 рублей.

Развитию чайной торговли в России после 1862 года способствовали два главных фактора. Первым фактором являлась смена чайного рынка Англии с Китая на свои колонии. В 1890-е годы Россия вместо Англии стала занимать первое место по импорту чая из Китая. До этого периода кантонский чай привозили в Одессу через Лондон, потому что чай возили на английских судах. Однако в конце XIX века

Англия начала покупать чай главным образом в Индии и на Цейлоне, потому что индийский и цейлонский чай был лучше и дешевле, чем китайский. Что касается черного чая, то возможно, что количество ввозимого в Россию из Индии и с Цейлона чая стало больше, чем из Китая после Русско-японской войны.

Вторым фактором было развитие путей сообщения в России. Регулярные плавания российских судов из Одессы во Владивосток и обратно начались с 1880 года. Эти суда стали называть «Добровольным флотом», потому что его денежный фонд составляли добровольные пожертвования купцов из Москвы и Петербурга. Плавание занимало около 40 дней. Сначала в год было только 5 рейсов (туда и обратно), а в 1901 году было уже 23 рейса. На судах перевозили солдат, ссыльных и переселенцев на Дальний Восток, а в Одессу перевозили чай. Суда заходили в китайский город Ханькоу – центр чайной торговли в Китае. Более того, в 1900 году в перевозках на российский Дальний Восток начали участвовать Северное пароходное общество и Русское Восточно-Азиатское пароходство, которые были созданы датскими предприятиями. После Русско-японской войны Северное пароходное общество превратилось в главного конкурента Добровольного флота. Одновременно чай перевозили не только из Ханькоу, но и из Коломбо и Калькутты в Москву через Владивосток. Таким образом, до начала Первой мировой войны в перевозке чая в Россию доминировали российские пароходы.