

台湾バナナと日本

— 繁栄したバナナ産業の記憶 —

古関 喜之

1 バナナといえば台湾

バナナは、今や日本人の食生活に欠かすことができない果物である。消化がよいのでマラソンのときの補助食等、アスリートにも愛されている手軽な果物であるが、甘くておいしいバナナは、かつては高級果物の象徴であった。バナナは「風邪をひいて寝込まないと食べられない」「黄色いダイヤ」といわれるくらい貴重で高価¹⁾な果物で、東北地方の出稼ぎ者がバナナを土産に帰省するという時代もあった。今ではむしろバナナは安い果物として親しまれているが、日本人にとって特別な存在である。今日、日本の生鮮果実輸入量の約6割を占め²⁾、20世紀を通じて日本人の食生活に定着したバナナであるが、その原点は台湾にある。

北回歸線を挟んで北部が亜熱帯、南部が熱帯に属する台湾は、恵まれた気候を利用し、熱帯果実の生産が盛んである(古関 2020)。観光などで台湾を訪れた人の中には、台湾の果物を食したことがある人も多いだろう(写真1)。バナナやマンゴー、パパイヤ、パイナップル、グアバ、ライチ、リュウガン、レンブなど熱帯果実の種類も豊富である。中でも、バナナは台湾を代表する果物の一つで、戦後は外貨を稼ぐ重要な輸出用産品でもあり、日本市場と独自の結びつきを維持してきた(Koseki 2006)。日本と台湾との関係を考える際に、バナナが一つの重要な鍵となる。

今日、日本のバナナ市場では、産地による競争だけではなく、同じ産地でもこだわりや食味の違いによるバナナが現れ、バナナのカテゴリーが細分化されている(古関 2017)。このことは、バナナに貼られているシールからもうかがい知ることができる(写真2)。2018年現在、台湾バナナの日本市場でのシェアは、1%にも満たない(財務省貿易統計による)。しかし、戦前から戦後の1970年頃までは台湾バナナが大半を占めていた(図1)。なぜ日本人は安価なフィリピン産バナナを大量に消費することになったのだろうか。本章では、バナナをテーマに台湾と日本、世界について考えてみよう。



写真1 台湾のマンゴーかき氷
(2013年8月, 著者撮影)



写真2 バナナのシール
(フィリピン産(上), エクアドル産(右下), 台湾バナナ(左下))

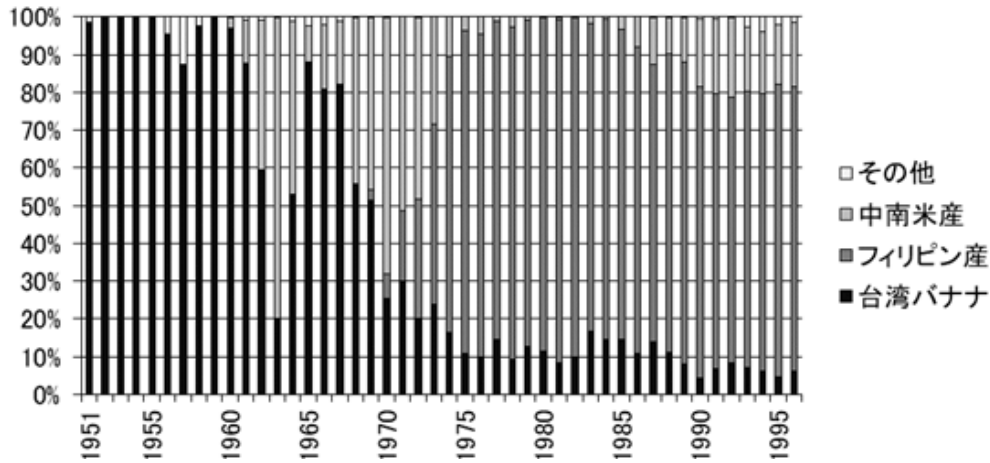


図1 日本市場における台湾バナナの割合の推移
 (財務省『貿易統計』により作成)

2 植民地による商業的バナナ産業の始まり

台湾では、バナナは台湾西部と北部地域において自給的に栽培されていたが、1895年に日本による統治が始まると、バナナの商業的生産と市場での販売が行われるようになった。1903年(明治36年)に大阪商船会社基隆支店に勤める都島金次郎によって、初めて台湾バナナが商品として神戸へ移出された(若槻 1976)。この成功を契機として、冬に比較的寒くなる台湾北部ではなく、集集(現在の南投県)を中心とした中部地域で商業的バナナ栽培が行われるようになり、1910年頃までには、台湾中部は台湾を代表するバナナの生産地域となった(図2)。日本への移出および輸出向けバナナの産地として大きな役割を果たすようになった。

バナナの叩き売りの唄にも「生まれは台湾台中の阿里山麓の片田舎、現地の娘に見染められポット色気のさすうちに、国定忠治じゃないけれど1房2房もぎとられ、唐丸籠につめられて阿里山麓をあとにして、ガタゴトお汽車にゆすられて着いたところが基隆港」という口上があり、バナナが台湾中部でつくられ基隆港から船積みされていたことがわかる(図3)。バナナの叩き売りは、もともと竹籠(48kg詰め)で輸送されたバナナの中で傷んだものを安く売るために行われたのが始まりで、北九州の門司で初めて行われたことから、門司は「バナナの叩き売りの発祥の地」と呼ばれている(写真3)。



図2 台湾のバナナ生産地域



写真3 門司港のバナナの叩き売り
 (2009年9月, 高畑幸撮影)

<p>春よ3月春雨に 弥生のお空に桜散る バナちゃんの因縁聞かそうか 生まれは台湾台中の 阿里山麓の片田舎 現地の娘に見染められ ポット色気のさすうちに 国定忠治じゃないけれど 一房二房もぎとられ 唐丸籠につめられて 阿里山麓をあとにして ガタゴトお汽車にゆすられて 着いたところが基隆港 基隆港を船出して 金波銀波の波を越え 海原遠き船の旅 艱難辛苦のあかつきに ようやく着いた所が門司港 門司は九州の大都会 仲仕の声も勇ましく エンヤラドッコイ掛け声で 問屋のムロに入れて 夏は氷で冷やされて 冬はタドンでうむされて 80何度の高熱で 黄色のお色ついた頃</p>	<p>バナナ市場に持ち出され 一房なんぼのタタキ売り サーサー買うたサー一買うた こういバナちゃん600円 かわなきや五九、五八か 権八や昔の色男 それにほれたがこむらさき 五八高けりや五五か ゴンゴン鳴るのは鎌倉の 鎌倉名物鐘の音 かねが物云う浮世なら 奥州仙台伊達公に 何故に高尾がほれなんだ 五〇負けて四九か 四九八九は縁起が悪い お次を負けて四八か 四八や久留米の連隊で いつも戦に勝ちどうし 私のバナちゃん負けどうし そりゃ冗談そらそうよ ハイハイありがとうさんハイハイ サーサー売れたサー売れた 今の兄ちゃん有り難うさん こういバナちゃん買う兄ちゃん 末は博士か大臣か 青年団なら団長さん</p>	<p>これも負けとけ三五か 買わなきや三四三三か 三三九度の盃で 新郎新婦が出来上がり こんな目でたいことはない ツイデニ負けとけ二八か 年は二八か二九の 江戸で云うなら玉川の 京で云うなら賀茂川の 水にさかせしあら玉の 私のバナちゃん買いなはれ 色は少々黒いけど 味は大和の吊し柿 一皮むけば雪の肌 小野小町じゃあるまい 照手姫じゃあるまいか 裏も表もきんきらきん そら冗談そらそうね 始めがあつて終わりなし サーサー買うたサー買うた ハイハイアリガトサン アリガトサン</p>
--	---	---

図3 バナナの叩き売りの口上（神戸洋行の長谷川弘道氏提供）

当時の船は通風船（換気設備のある船）であったため³⁾、バナナを最短距離で輸送する必要があった。地理的に台湾に近い門司港は重要な中継港でもあったため、大量にバナナが荷揚げされるようになった。竹籠で輸送されていたため、バナナが傷つきやすかった上に現在のような冷蔵船ではなかったため、輸送中に熟してしまったバナナ（籠熟バナナ）や、追熟加工によって不良品となったものをいち早く売りさばき換金した。

1908年に基隆—高雄間の縦貫鉄道が開通し、1921年に二水で縦貫鉄道と接続する集集線が開通したことによって、集集は輸出港である基隆港や高雄港まで鉄道で直接結ばれ、バナナの輸送手段が確立した。集集線はもともと水里（日月潭）にある大観発電所建設のための資材運搬用として1919年に建設が始まった鉄道であるが、資材運搬の帰りおよび大観発電所の完成後は、日本へ移出するための水里のヒノキとバナナの運搬に利用された。収穫の最盛期には夜にバナナを載せた専用列車が走ることもあった。集集では、バナナの需要が増加するにつれ、山地斜面を切り開いてバナナを栽培するようになった。

バナナの取引および移・輸出に携わる青果物同業組合が各地に形成された。台湾省青果運銷合作社（1985）に基づいて、その概要を説明してみよう。

台湾總督府は1914年に台湾重要物産同業組合法を公布し、それ以前の生産者と仲買人による自由な売買から、生産者と仲買人が組合を通して行う売買へと組織づくりを促した。これによって、1915年に中部台湾青果物移出同業組合が設立された。しかし、この組織に参加したのは移出業を行う仲買人57名で、生産者は加わらなかった。仲買人が結束したことによって、仲買人の間の競争が減少したため、バナナの買い取り価格が低下し、生産者は不利な立場に置かれるようになった。

1924年、中部台湾青果物移出同業組合は平地でバナナ1甲（約1ha）以上、山地でバナナ3甲（約3ha）以上栽培している生産者の加入を認め、1925年には台中州青果同業組合と改称した。このように台湾中部において最も早く同業組合がつくられていたということは、日本統治時代、台湾中部が早

くからの移・輸出向けバナナの産地であったことを示している。

台湾中部におけるバナナ生産の発展に追随する形で、中部に比べ気温が高くバナナ栽培に適した条件を備えた南部でも、1920年頃からバナナ栽培が盛んになった。上述の台湾省青果運銷合作社（1985）によると、移・輸出業者と生産者によって、1924年に高雄州青果同業組合が、1925年には台南州青果同業組合が設立された。

上記三州の青果同業組合の成立後、台湾總督府は台湾全島のバナナ産地の集荷および輸送業務の統括を図るため行政指導を行い、新たに設立された台湾青果同業組合聯合會は、1926年1月に業務を開始した。總督府の命令により、台中州知事であった本山文平が台湾青果同業組合聯合會組長を兼任した（台湾省青果運銷合作社 1985）。

これに先立ち、1924年12月には日本（内地）への移出のより一層の発展を図るため、台湾青果株式会社（以下、台湾青果会社という）が設立された。本社は台中市に置かれ、社長は高田元治郎、当時の金額で資本金150万円、総株数3万株であった。3万株のうち、日本側（移入業者、すなわち仲買人）が6,000株を、台湾側（同業組合、移・輸出業者および生産者）が2万4,000株を保有した。台湾側の株式は、台中地区に1万7,000株、台南および高雄地区にそれぞれ3,500株ずつ配分された。その後、移・輸出業者は撤退し、株式を各同業組合および聯合會に譲渡したので、台湾青果会社の最大の株主は3つの同業組合とその聯合會となった（台湾省青果運銷合作社 1985）。

台湾青果会社は、委託販売制度の拡充と販路拡大に務めた。販売したバナナの集金の安全と最大の取引利益を確保することを目的とし、1925年に日本（内地）各地に仲買人とバナナ問屋からなる荷受組合ができた。台湾青果会社は荷受組合に委託販売したバナナの糶市場すなわち、バナナの競買市場を経営させた（台湾省青果運銷合作社 1985）。当初は浜相場がなく、糶市場ではじめて価格がつけられた。

販路については、日本（内地）の各港のほか、当時、日本の統治下であった朝鮮の釜山・仁川・漢城（ソウル）・平壤・新義洲・安東、満州国の大連・奉天・哈爾濱、中華民国の北京・天津・上海・南京・福州・厦門および香港などにも達した。それらの地区では、最有力の問屋を代理店に指定し、指定価格で販売させる制度をとり、これは指定代理商制と呼ばれた（台湾省青果運銷合作社 1985）。なお、第二次世界大戦が始まると、貨物船が日本政府によって徴用されるようになり、生鮮バナナの輸送が困難になった。このとき、バナナを乾燥させて輸送する方法がとられ、干バナナがつくられるようになった。

3 存続するバナナ産業と日本市場

戦後の日台間のバナナ貿易と日本のバナナ市場についてみていく。日本統治時代にバナナの集荷・選別・包装・輸送などの流通システムがある程度整備されたため、第二次世界大戦後も植民地時代のバナナ生産とこれらの流通システムが維持され、台湾中部を中心とした生産地域から、日本へのバナナの輸出が継続した。1963年（昭和38年）に日本政府がバナナの輸入自由化をするまで、台湾バナナは日本市場を独占した（図1）。

1950～1960年代後半までの時期は、台湾バナナの黄金期と呼ばれている（写真4）。この時期、バナナは儲かる魅力的な作物であり、酒場では正装している男性よりも黒く汚れた服を着ている男性の方が、しかも服が汚れているほど女性にもてたという。バナナを収穫する際に切り口から出る透明な樹液が服につくと黒く変色し、洗濯しても落ちなくなるためであり、黒く汚れた服は金持ちの象徴であった。

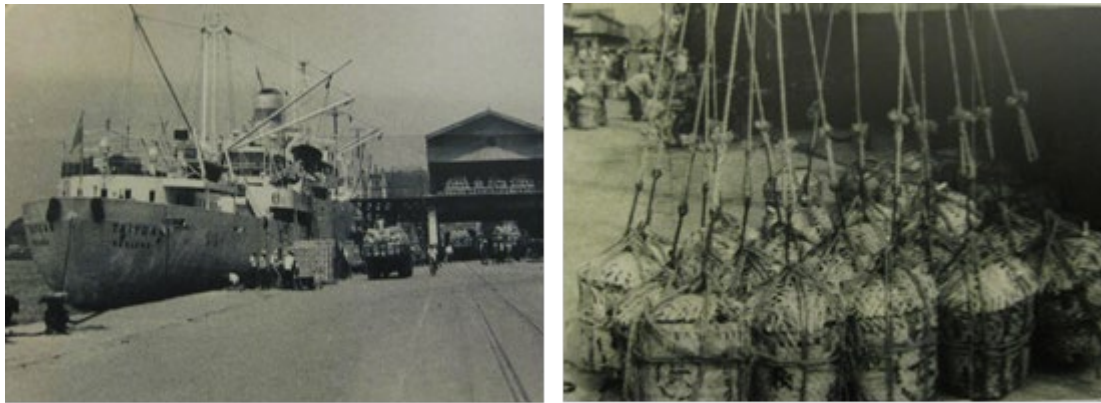


写真4 高雄港のバナナ専用船(左)と船積みされるバナナ(右) (1963年)
(香蕉故事館にて2013年9月, 著者撮影)

1965年7月、高雄港に輸出向けバナナの定温倉庫「香蕉冷氣庫」が完成した。日本統治時代から1973年までは基隆港あるいは高雄港からバナナが日本へ輸出されていたが、香蕉冷氣庫の完成に伴い、また、台湾中部におけるバナナの生産量が減少し、基隆港から専用船で輸出できるだけのまとまった数量が集まらなくなったことから基隆港が廃止され、1974年からはバナナの輸出港が高雄港のみになった。

台湾バナナの輸出が全面的に高雄港からになると、日本市場での他国産バナナとの厳しい競争を背景に、輸出港に近く輸送コストの面で有利な南部の高雄県旗山鎮(現在の高雄市旗山区)が、日本への輸出向けバナナの主要な産地となった。現在では、パナマ病⁴⁾による被害が深刻である高雄市よりも南に位置する屏東県が主要なバナナ生産地域となっている(図2)。屏東県には、国内最大規模の農業企業である台湾糖業股份有限公司の土地が豊富にあり、輸出用バナナの栽培は、製糖会社の土地を利用しても行われている。

1963年に日本でバナナ輸入が自由化されると、輸入量が急増した。それまでは台湾からのバナナ輸入が主流であったが、1970年代からはエクアドル産のバナナが多く輸入されるようになった。エクアドルは日本から見ると地球の反対側に位置し、輸送に時間とコストがかかる。そのため、日本により近くてバナナが栽培できる場所として、フィリピンの特にミンダナオ島で大規模農園の開発が行われた(写真5)。アメリカ合衆国の多国籍アグリビジネスのキャッスル・アンド・クック社(ドール社)、チキータ社、デルモンテ社が日本のバナナ市場の将来性に注目し、フィリピンでのバナナ生産を開始した⁵⁾。フィリピンはアメリカ合衆国の植民地を約50年経験し、スペイン時代にフィリピンでは財閥がサトウキビやココナッツ等のプランテーション栽培を行っていた。そうした大土地所有と大規模農園栽培の歴史があり、プランテーションを展開してバナナ栽培を行える環境があったことが進出の背景にあると思われる。この3社に日本のスミフルを加えた大手4社がフィリピンから日本に輸出されるバナナの多くを占めている。



写真5 ミンダナオ島の大規模バナナ園
(2009年7月, 高畑幸撮影)

日本におけるバナナの輸入量は、2018年現在、1,002,849 t でフィリピン産が 83.6%、エクアドル産が 11%を占め、台湾バナナが 0.17%である（財務省貿易統計による）。2018年の総務省家計調査（2人以上世帯）によれば、1世帯当たり年間 18.4 kgバナナを購入しており、1998～2018年の過去20年においてミカンやリンゴ、モモなどの国産果実は購入数量が減少する一方、バナナの購入数量は増加傾向にある。また、1人当たりでは輸入バナナを年間 7.93 kg消費していることになる⁶⁾。これは、バナナ約 47～50本（1本の重量を 160～170 gで計算）に相当する。つまり、1人がほぼ毎週バナナ1本を食べているということになる。手で簡単に皮をむいて食べられる便利さと、従来、スーパーでの房売りが基本であったが、コンビニエンスストアなどですぐに全部を食べることができる1本売りの販売が定着していることから、消費の増加傾向をうかがい知ることができる。

バナナは追熟加工を必要とする果物であるため、輸入後、加工という工程を経なければ、販売することができない。日本の伝統的なバナナ流通では、輸入業者が加工業者や加工施設を備えた青果市場内の卸売業者（荷受会社）に青バナナを販売し、追熟加工されたバナナが小売業者、あるいは競りによって仲買人から小売業者へと売り渡されてきた。台湾バナナの場合、この流通形態が主流である。

一方、フィリピン産の場合は、大手のバナナ企業が加工・流通・販売を行っている。日本市場で垂直統合を進め、それを経営戦略としている。バナナの所有権が移行してきた台湾バナナとフィリピン産との大きな差異である。

このことは、輸送システムの違いにも現れる。フィリピン産の場合、企業内で生産から加工、流通が行われるので、現地のパッキングハウスで箱詰後、パレットに積み、補強材等を使用しパレットとバナ



写真6 ドールの輸送システム（2014年3月、著者撮影）



写真7 台湾バナナの輸送システム（2014年3月、著者撮影）

ナの箱が一体化され輸出される。日本においてもこの状態で輸送される（一貫パレチゼーション）（写真6）。手間が省けるだけでなく、輸送中のバナナへのダメージも軽減できる。台湾バナナの場合、日本の港に着いてから1箱ずつコンテナから下し、加工業者から小売業者に納品されるまでに何度も手作業による荷積み・荷下ろしが行われる（写真7）。また、価格形成においても、フィリピン産では小売価格からの価格形成やコストの調整を行うことができるのに対し、台湾バナナでは伝統的な取引や流通によって産地から価格が形成されていく。買い手市場で川下主導で価格決定が行われる日本のバナナ市場で、売り手市場であった頃の価格形成は時代に

適さなくなった。

バナナの追熟加工は、以前は「地下むろ」で行われていた。青バナナを黄色いバナナに加工することを「色付け」といい、バナナに色付けをする人は「バナナの色付け師」と呼ばれ、職人としての技が求められる職業であった。地下むろでは、都市ガスをむろ内で燃焼させ温度を上昇させ、バナナ自体から生成されるエチレングスを利用して追熟を行うため、加工作業ではガス爆発や酸欠による事故なども起こった。バナナ輸入が自由化され、バナナが竹籠からダンボール箱による輸送が行われるようになった頃から、「地上のむろ（おかむろ）」による追熟加工に移行し始めていく。フィリピン産バナナの輸入を手掛けるアグリビジネスなどは、専用の加工施設を所有している（写真 8）。日本のバナナ市場が多国籍アグリビジネスの影響を受けて大きく変化する中で、台湾のバナナ産業が日本で一定の市場を確立するためには、生産・流通の面でさまざまな工夫が必要である。



写真 8 専用の加工施設
(2014年3月, 著者撮影)

4 繁栄したバナナ産業の記憶

台湾バナナを輸出さえすれば、輸入さえすれば儲かるという時代は過ぎ去った。それでも台湾は、日本へのバナナ輸出にこだわっている。台湾にとって、日本は台湾バナナに対する知名度を活かした販売が期待できる唯一の市場だからである。日本との歴史的な結びつきを重視した輸出戦略が続いている。

バナナの商品化と消費がグローバル化した背景には、熱帯・亜熱帯地域の植民地化と、欧米の多国籍アグリビジネスによる主導的な役割が存在する。日本でのバナナ消費をみると、そのことは容易に理解できるだろう。バナナは熱帯や亜熱帯地域で自給作物として、幅広く栽培され消費されているが、同時に世界の特定の地域においては、特定の消費市場向けに生産される商品作物でもある。

日本の植民地となり展開されてきた台湾のバナナ産業は、今日でも台湾と日本の双方がかつて繁栄した時代の名残をとどめている。最も早く商業的バナナ栽培が行われた台湾の伝統的バナナ産地である集集には、その歴史を伝える「集集山蕉歴史文化館」がある（写真 9）。山地の斜面で栽培される集集のバナナは、日本統治時代に天皇陛下にも献上されたことがある特に高品質のバナナで、日本でも高値がついていた⁷⁾。台湾バナナの発祥の地と称されている集集産のバナナは、台湾国内でも有名である。バナナの輸送を担った集集線で旅行していると、日本統治時代を偲ばせるようなレトロな駅舎を目にすることができる（写真 10）。

戦後、日本へのバナナ輸出で重要な役割を果たした高雄港には、1963年に輸出用バナナを保管するために、風通しをよくした2階建ての倉庫（香蕉棚）が建設された（写真 11）。しかし、バナナ輸出の減少とともに使用されなくなっていた。2010年に文化的・歴史的観点からその価値が認められ、「香蕉碼頭（バナナ埠頭）」として整備された（写真 12）。そこには「香蕉故事館（バナナ物語館）」があり、日本統治時代からのバナナ産業の歴史を理解することができる。



写真9 集集山蕉歴史文化館
(2014年8月, 著者撮影)



写真10 記憶に残る趣のある駅舎
(2014年8月, 著者撮影)



写真11 輸出用バナナの倉庫(香蕉棚)
(香蕉故事館にて2013年9月, 著者撮影)



写真12 整備されたバナナ埠頭
(2019年3月, 著者撮影)

台湾の日本市場向けバナナ産業は、完全に消滅してしまっただけではない。台湾を旅行するとき、バナナ産業の足跡をたどり、日本と台湾の歴史的な関係性に触れ、地域を理解するきっかけにしてみたいかがだろうか。そして、産地ごとに食味が異なり、標高によっても品質が異なるバナナを食べるとき、バナナの栽培歴史やバナナ栽培にかけた人々に思いを馳せて味わってみてはいかがだろうか。台湾の甘い果物で日本人が最初に魅了された台湾バナナは、台湾に行き行って食べる時代なのかもしれない。

【註】

- 1) 1954年(昭和29年)当時、大卒の国家公務員の初任給が8,700円で、そば(もり・かけ)の値段が25~30円(週刊朝日1988)であったが、バナナは1kg当たり(約6本)227円であった(台湾生鮮バナナ輸入協議会での聞き取りによる)。バナナ1本では約38円と、とても高価な果物であった。
- 2) 財務省『貿易統計』によると、2018年における日本の生鮮果実輸入量は約170万tで、そのうちバナナが100万2,849t(59%)、パイナップルが15万8,993t(9.4%)、キウイフルーツが10万6,082t(6.2%)であった。
- 3) 現在は冷蔵船が使用されているが、1951年までは台湾バナナはすべて通風船での輸送であった。
- 4) パナマ病は、バナナの葉が黄色になり、やがてバナナの本自体が枯れる病気で、1880年代末にパナマで最初に発生したことから、パナマ病と呼ばれている。台湾では、1980年代以降パナマ病による被害が深刻である。

- 5) アメリカ合衆国の多国籍アグリビジネスによるフィリピンでのバナナ生産については野沢（2012）が詳しい。
- 6) 2018年のバナナの輸入量を当該年の総人口である1億2,644万人で割った値である。
- 7) 天皇陛下にも献上された集集産のバナナは、竹籠に「千」という文字が記されており、この文字が献上バナナの郷を示す重要な意味をもった。

【参考文献】

- 古関喜之 2020.台湾農業と東アジア市場. 矢ヶ崎典隆・加賀美雅弘・牛垣雄矢編著『地誌学概論 第2版 (地理学基礎シリーズ3)』59-60. 朝倉書店.
- 古関喜之 2017.グローバル化時代の台湾バナナと日本市場—台湾の輸出戦略と日本市場向けバナナの生産・流通の動向. E-journal GEO 12(2): 261-279.
- 週刊朝日編 1988.『値段史年表—明治・大正・昭和』朝日新聞社.
- 野沢勝美 2012.フィリピンのバナナ生産と協同組合—農地改革による生産農家自立の構造. アジア研究所 紀要 39: 75-165.
- 若槻泰雄 1976.『バナナの経済学』玉川大学出版部.
- 台湾省青果運銷合作社 1985.『台湾省青果運銷合作社十週年誌』台湾省青果運銷合作社. (中国語)
- Koseki, Y. 2006.Taiwan's banana producing regions and the Japanese market. *Geographical Review of Japan* 79: 216-236.

(こせき よしゆき 平安女学院大学国際観光学部)