

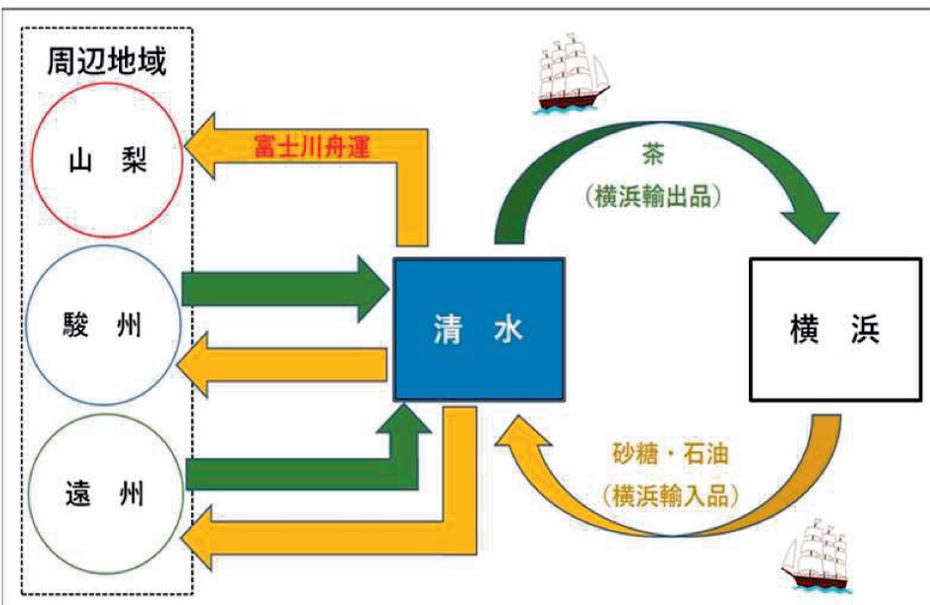
静岡茶と開港前後の清水港—開港はしたけれど……—

その清水港の存在は、静岡茶の輸出に欠かせません。清水港は1899年に開港し、貿易港としての機能を持つこととなりますが、それでは、それ以前の静岡茶と清水港との関係はどうだったのでしょうか？

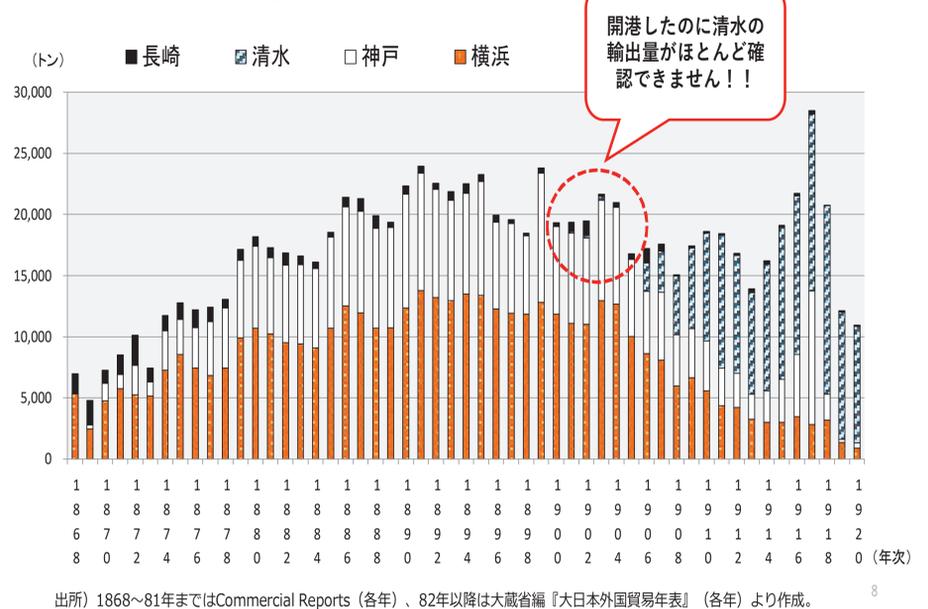
開港する前でも、清水港から静岡茶は出されていました。しかし、その目的地は海外ではなく**横浜**でした。その横浜で**再製**を経て輸出されていたのです。さらに、その静岡茶の横浜への海運によって、清水に戻ってくる船には、**砂糖や石油といった輸入品**が積まれていました。そして、それらは清水港に荷揚げされたあと、静岡県の中西部や、富士川を經由して（**富士川舟運**）山梨県などにもたらされました。すなわち、清水港は**横浜の輸出入品の流通の結節点**としての役割を果たしていたのです。しかしながら、**1889年の東海道線の開通**により静岡茶も鉄道で横浜に運ばれるようになり、この役割は終わりを迎えました。

その後、静岡茶と清水港との関係はやや希薄になりましたが、1899年に清水港が開港したことで、ようやく静岡茶も直接静岡県から輸出できる！と静岡の茶業界に期待が高まりました。ところが、残念なことに実際はそう上手くいきません。理由は再製工場の不備にありました。開港しても、茶を再製する設備がなければ、輸出はできなかったのです。**結局今までと同じように、東海道線で静岡茶は横浜まで運ばれます。下右図のグラフをみても、1900年から1905年までは、横浜や神戸と比べて圧倒的にその数量が少ない**ことがわかります。静岡茶の輸出が軌道に乗るのには、今少し時間がかかるのでした。

東海道線開通前の清水港を起点とした商品流通



横浜・神戸・長崎・清水4港の茶輸出货量



静岡茶と鉄道—東海道線と静岡鉄道—

静岡茶の輸出振興、および静岡茶業の発展の要因には、上記で触れた清水港の港湾機能の向上（開港場化）をそのひとつにあげることができるかと思われます。しかしながら、これまであまり注目されてこなかったのが、**東海道線と静岡鉄道（静鉄）**の存在です。

すでに述べたように、東海道線は、**1906年頃まで静岡茶の横浜への輸送**という重要な役割を担います。また、輸送面とは直接関係ないのですが、**東海道線開通を契機に鈴木与平・天野九右衛門といった清水港の回漕業者が奮起して開港運動が展開されます**。1906年に日本郵船のアメリカ直航船が清水に寄港するようになったこと、またそのころまでに**静岡市など静岡県内で茶の再製設備が整えられた**ことなどから、それ以降清水からの茶の輸出量は劇的に伸びていきました。すると今度は、**東海道線が全国の輸出茶を静岡に運ぶ役割を担う**ことになったのです。

また、**1908年に開通した静岡鉄道**の存在も忘れてはいけません。これは**もともと静岡市と清水港との間の茶の輸送促進のために建設されたものでした**。静鉄が開通したことで、静岡県外、さらには県内の**掛川・堀之内・金谷・島田・藤枝**といった周辺に茶畑が広がる県西部の東海道線の各駅から静岡に茶が集められる→静岡市内の再製工場て茶が再製される→静鉄が清水港までその茶を運ぶ、という**茶が輸出されるまでの一連の流れ**が作られることになったのです。こうした静岡茶をめぐる歴史を踏まえながら、東海道線や静鉄を利用してみるのもおもしろいのではないのでしょうか。

静岡県内の東海道線各駅（1905年時点）



注) 静岡県の白地図は、Craft Map (<http://www.craftmap.box-i.net/>) よりダウンロード。