

論文の内容の要旨

論文題目 清末長江における海関体制の形成：天津条約から芝罘条約まで（1858-1876）

氏名 金 賢 貞

19世紀後半の長江の通商港では、沿海の通商港とは異なり「対外」・「対内」貿易がより一層複雑に絡み合い、条約関税率と内地関税率が混在するツーシステムの中で「洋」と「華」をどのように区別するかが次第に深刻な問題になっていった。内港における洋関制度の形成と通商体制の運用はこのような問題を解決していく過程であった。本研究は、天津条約以後長江の開港と洋商・洋船の本格的な参入によって現われた、既存の体制では対応しきれなかった新たな局面において、長江の洋関制度と通商体制がどのように形成・運用されたのかを究明した。

第1章では、1860年代初頭の長江章程が作成・改定される経緯、そして江漢関の設置過程を分析し、初期内港体制の成立とその性格を考察した。1863年に長江統共章程が実施されるまでは、長江交易に参加する洋商及び洋船が納めるべき関税は、九江と漢口では徴収できなかった。清朝中央は、長江交易に対する関税の徴収を専ら上海に集中させ、太平天国の影響による徴税の困難に備えて長江での税収を確保しようとした。しかし、これは長江の地方当局の反発を招き、漢口を管轄する湖広総督官文は度重なる上奏を通じて長江章程の改定を要求した。九江と漢口の関税を上海で代理徴収することにした長江章程の規定のために、開港による新税の増加という期待は霧散し、漢口に出入りする貨物に対する監督権も制限され、洋商と取引する華商から釐金を徴収するのにも支障をきたすようになった。太平天国の鎮圧のための軍備調達に困っていた官文は、漢口に洋関を設けて関税の徴収と貨物の検査を実施しようとした。清朝中央は地方当局の要求を受け入れ、漢口と九江で洋関を正式に設置することにし、そこで初めて内港の洋関は沿海の通商港の洋関と同様に機能するようになった。

しかし、長江開放以来内港の地方当局は、「洋」と「華」をどのように区別して徴税すべきか、あるいは区別できない場合はどう処理すべきかという問題に直面した。清末のツーシステム（Two systems）の中、洋商及び洋船は内地交易に参加したにもかかわらず、彼らには本来内地交易に課される内地関税率ではなく条約関税率が適用された。それに加え、洋商と結託して内地関税率の適用を免れようとする華商の出現は、地方当局が条約関税率、あるいは内地関税率を各々どのような場合に適用すべきか判断するのをより一層困難にした。第2章で扱った、漢口で行われた独占茶行による釐金の徴収と、九江での両江総督による茶葉落地税の徴収は、その具体的な事例である。「洋」と「華」をどのように区別して徴税し、不正や脱税を防止できるのか。これは、長江開放によって洋商及び洋船の内港への接近が許された1858年の天津条約以降、内港での洋関制度と通商体制が形成される過程において解決すべき課題であった。

第3章では、1860年代初頭に長江の洋商民船に対する規定が定められる過程を検討した。まず、長江の洋商民船が「洋船」として認められ、釐金を免除されるためには外国旗号・単照が必須の条件となった。洋商民船に対する英国国旗と単照の発給は、英国側としては英国商人の利益を図るために、また地方当局としては「奸商」による脱税行為を防ぐために導入された。清朝中央は、内地船照の発給を以って洋商民船を管理しようとしたものの、漢口当局はそれとは別に地方独自の方式で洋商民船から徴税しようとした。しかしその試みは英国領事の反対によって挫折し、結局洋商民船に対する課税と管轄は長江総共章程が実施される1863年になって公式に行われるようになった。一方、洋商民船には洋関に洋税を納めるか、または常関に常税を納めるかの選択権が事実上与えられていた。そこで条約や章程には明記されていないが、内地法あるいは地方の暗黙のルールによって洋商民船を扱っていた当時の状況を想定することができよう。但し、貨物に対する関税は洋関に納めながらも、トン税は常関に払うようにした徴税の二分化を定めた長江章程の規定から窺えるように、洋商民船の分類に対する清朝中央及び地方当局の基準は明確ではなかった。洋商民船は、外洋旗号を掲げている「洋船」でありながら、内地船照を持っている「民船」であり、旗号と単照の組み合わせによってそれが「洋船」になったり「民船」になったりした。

第4章では、華商洋船章程の作成過程を分析し、華商洋船に対する清朝政府の管轄はどのように行われたのかを考察した。清朝政府が華商洋船の管轄に本格的な関心を持つようになったのは太平天国のためであった。清朝中央は太平天国が洋船、特に汽船を入手することをもっとも憂慮しており、それを防ぐことが華商洋船章程作成の重要な目的であった。地方大官にとっては新しく登場した華商洋船というカテゴリーをどのように制度の中に組み込み、脱税と未登録船舶がもたらす弊害を防ぐのかという問題も大事であった。章程を議論した当初には、外国領事に華商洋船の管轄責任を一部負わせる領事代辦論が主流となったが、英国当局の反対によって霧散した。清朝政府は中国自らの手で章程を作成することに腐心し、海関総稅務司ハートの章程の他に、閩浙總督左宗棠による章程7カ条、上海通商大臣李鴻章と江海関を中心とする江海關稅務司ジケルの章程9カ条、章程18カ条が提示され

た。ハートがそれらを収斂して修正章程にまとめると、李鴻章はそれを再び修正して章程 6 カ条を作成した。そこで華商洋船は、洋商洋船と同様に条約関税率の適用を受けるのみならず、通商港を来往して洋関の管轄を受けることになった。華商洋船章程の成立と施行に伴って華商の洋船所有が公認されると同時に、それまで洋商洋船のみに付与された、いわゆる条約の特権を華商洋船も享受できるようになった。しかし清朝政府の狙いは、決して条約特権の均霑にあったのではなかった。清朝政府の立場から見れば、それは華商洋船を通商港に閉じ込めたにすぎず、その主な目的は洋船、特に汽船の内地への進出を止めることによって民船業を保護し、釐金徴収額を確保することにあった。

第 5 章では、長江六処章程の作成過程を分析し、長江六処の指定による、以前とは異なる通商環境において清朝中央と地方はどのように対応したのか、どのように「洋」と「華」を分別して管理・徴税したのかを考察した。1860年代初頭の長江章程では、徴税対象を「洋」と「華」を区分する明確な規定がなく、それが釐金の徴収に特に否定的な影響を与えたという問題意識は清朝内部で共有されており、長江六処章程作成の際に反映された。清朝中央と地方当局は、通商港の洋関で徴収すべき洋税と、非通商港の六処の釐卡で徴収すべき釐金が漏れなく確保できるように章程の条文を調整した。

「洋」と「華」を区別して徴税するためには、徴税対象である洋船と民船に対する厳格な規制が必要であり、長江六処章程は六処での汽船による直接的な貨物の積み下ろしを禁止し、専ら民船を利用して貨物の陸揚げ・船積みをするように許可した。それにより、六処は内地の非通商港であり、汽船、つまり洋船が自由に接近してはいけないという原則が堅持され、民船を介して汽船の貨物に対する釐金の徴収も可能になった。また、六処から六処まで、六処から通商港まで、通商港から六処の場合において、洋税は通商港の洋関で差等徴収し、釐金は六処の釐卡で当地の釐金と中途釐金を一度に徴収することになった。かくして長江六処の指定にもかかわらず、清朝政府は内港の洋船を通商港に制限できるのみならず、通商港と六処を区別して管理すると同時に、洋税と釐金が互いに混じらないようにすることができた。

以上のような内港における洋関制度と通商体制の形成に基づき、第 6 章では、1870 年代を中心に長江交易の構造を分析し、洋関制度と通商体制が実際にはどのように運用されていたのかを検討した。19 世紀後半の清朝政府は、洋船を通商港に縛りつける政策を通じて洋商及び洋船によって行われる通商に対して徹底的な統制を加えるのみならず、条約関税率と内地関税率のツーシステムの中で「洋」と「華」の区別した徴税と管理を行うことができた。しかし洋船が、中国の通商港間を来往して洋貨のみならず土貨の交易にも参与できるようになると、自然に華商と結託、もしくは協力するようになった。そこで清末の洋船政策、つまり洋船を通商港に縛り付ける政策は奏功したが、それと同時に条約の権利を享受する華商が増えていた。1870 年代の長江交易の構造を分析すると、洋船による交易において中国国内の通商港間の移入出が少なからぬ比重を占めていたことが確認される。そして「対外貿易」というより、「対内貿易」というべきこの内港での交易では、当然内地商人と内地資本による影響が大きくなっていった。また、洋船の中で長江交易の大半を担っていた内江輪船は、華商洋船の公

認以降次第に中国旗号による交易規模が増え続け、1870年代末には英国旗号と中国旗号の二強体制に再編された。

このように、洋商及び洋船が通商港間の交易に参加するのみならず、長江開放によって内地交易と直接的な接点を持つようになると、華商及び民船が洋商民船や華商洋船のような形で洋関の管轄領域に入ってきた。清末の貿易管理・徴税体制は「洋」と「華」、「対外」と「対内」ではなく、通商港と非通商港を分けるシステムとして構築されており、清朝政府にとって通商港体制（treaty port system）は、洋商及び洋船によって条約の特権が享受されるシステムというより、特に洋船を中心とした条約関税率の対象を民船のような内地関税率の対象と区別して統制するシステムとして機能していた。