

## 別紙 2

### 審査の結果の要旨

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）

論文提出者：金 賢貞

提出論文は、19世紀後半の中国での洋関（開港場に設けられた海関〔税関〕）が外国との条約や従来の国内制度に基づいていかに徴税をおこなったのかということ、1858年の天津条約で開港場が設けられた長江流域を取り上げて解明した。当初、清朝では、国内向けに設けられた常関とは別に、開港場には洋関を設けたが、その洋関の課税対象としては「洋商の洋船（欧米式船舶）」が想定されていた。だが、その後中国域内の交易に洋商が参画するなどしたこともあって、洋商の民船（中国式帆船）、華商の洋船などが出現し、条約に基づく関税率と国内の内地関税率を、誰に対して、どのように適用するのかということが問題となった。本論文は、当時のイギリス外務省文書・海関文書などの一次史料や清王朝側の公文書などを丹念に読み込むことで、その複雑な状況に対してどのように制度設計がなされたかを解明した。そして、当時の長江流域の洋関が複雑な事態に対応して、単純に外国人、あるいは外国船に課税するのではなく、開港場に設けられた洋関が対外貿易と域内貿易の双方を管轄し、長江全体から見れば開港場は対外、域内ともに洋関が、非開港場では常関が管轄するようになったこと、さらにこうした制度が複雑な状況への現実的な対応の蓄積によって結果的に形成された、と結論づけた。

本論文は序章で課題設定、先行研究の整理をおこない、第一章「清末長江章程と初期内港体制 (River Port System) の成立」では、まず長江流域に洋関が設けられる過程を考察する。当初、太平天国の反乱に直面した清朝は、長江に開港場が設けられても、そこに洋関は設けず、上海で関税を一括徴収する制度を整えた。しかし、これは長江流域の諸地方の税収にも影響したので、湖広総督らが清朝中央に洋関設置を強く求め、最終的に漢口と九江に洋関が設けられた。これにより、内港の洋関が沿海の通商港の洋関と同様に機能するようになった。

第二章「漢口の独占茶行と両江総督による茶葉落地税徴収-19世紀後半長江における『洋』・『華』の区別」は、西洋人商人たちが長江流域の域内貿易に参入し、外国人商人が現地の船を用いたり、逆に現地商人が外国船を用いたりしたために、外国人向けと国内向けとを弁別した税制が商業活動の実態に対応できなくなる様を描き出している。中には外国人商人と結託して、内地関税の適用

を免れようとする「奸商」も出現し、釐金の徴収にも影響するなどしたため、太平天国の乱に直面していた地方大官にとっても事態は一層深刻になった。

第三章「19世紀後半長江流域における洋商民船の管轄問題について—江漢関と九江関の事例を中心として」は、第二章のような状況を踏まえ、長江の洋商民船への課税制度が形成される過程を描き出した。まず、洋商民船が「洋船」と位置付けられ、釐金免除のためには外国船の証明などが必要となった。これは清英双方のそれぞれの思惑が反映した制度だったが、湖広総督が別途制度を設けるなどしたため混乱をきたした。しかし、湖広総督案はイギリスの反対もあって否定され、従来の制度設計通り1863年に長江総共章程が実施された。しかし、この制度の下では洋商民船は納税に際して、洋関と常関の選択権が与えられており、またこれらの船は洋船、民船双方の証明書を有していたので、自らに都合の良い方を選び、税金から逃れようとする問題などが発生した。

第四章「華商洋船の管轄をめぐる通商港政策—清末華商洋船章程の成立経緯について」では、中国人商人が洋船を利用する「華商洋船」をいかに位置づけるのかという課題に直面した清朝が、主に太平天国が汽船を利用することへの憂慮や脱税などの弊害から、華商洋船章程を定めて事態の收拾を図る過程を描き出した。イギリスや総稅務司などとの調整を経たその章程では、華商洋船は洋商洋船と同様に条約關稅率の適用を受けるのみならず、通商港を利用することとして、洋関の管轄下におかれることとなった。この結果、華商による洋船所有が公認され、またその華商もまた洋船を使えば条約特権を享受できるようになった。だが、清朝にとってこの制度は、華商洋船を通商港の管轄下に置き、その内地進出を抑え、民船の活動を保護し、釐金徴収額を確保することに繋がるものと理解された。

第五章「長江六処章程と洋・民船政策」では、「洋／華商」と「洋／民（華）船」との間の組み合わせが多様に存在し、「洋商の民船（中国船）使用、華商の洋船使用などの新たな組み合わせが出現したが、それに対応した貿易の管理、徴税をおこなうために策定された長江六処章程について、その制度背景や制定過程が描かれた。この制度では、清朝中央と地方当局との合意の下で、非開港場である六処での洋船の貨物の積み下ろしを禁止し、開港場では洋船から徴税し、非開港場では民船が（あるいは民船を通じて）陸揚げ、船積みをして、この六処の釐卡で釐金を徴収することになった。また、開港場と非開港場との間を行き来する場合についても、それぞれ規則が定められた。このようにして、清朝政府は内港の洋船を通商港に関連づけて管理するとともに、洋税と釐金の徴収を弁別しておこなえるようにした。

第六章「1870年代長江貿易の構造と内港体制の性格—漢口と九江を中心として」では、ここまでの各章で取り上げてきた諸制度が1870年代に実際にはいか

に運用されたのかということが描かれた。長江六処章程などで策定された制度は貿易の管理と徴税に一定の成果を挙げたが、洋船が通商港間を来往して洋貨のみならず土貨（現地の貨物）の交易にも参与するようになると、華商とも協力するようになり、むしろ条約特権を享受する華商が増加し、取引量の面から見ても、華商による洋船を用いた内地貿易が増えていった。そして、1870年代末に長江貿易は英国船と中国船の二強体制へと再編されていったのだった。

終章では、天津条約以降、1870年代までの長江流域における通商状況の変遷と、そこでの管理、徴税体制の形成過程が概括されている。この時期の長江流域の貿易管理・徴税体制は「洋」と「華」、「対外」と「対内」という弁別でなされていたのではなく、むしろ通商港と非通商港を分けることにより構築されていた。これは、この時期の通商港体制（treaty port system）が、「洋」に対して条約特権を与えたものであるというよりも、いかに管理、徴税を効率的におこなうのかという発想の下で形成されており、そこでは「華」が条約特権を得つつその域内通商活動を拡大するという事象が生まれていった。これらの特徴は、中国沿岸部の通商体制とは異なるものであった。

以上が提出論文の要旨であるが、本論文は主に以下の三つの長所を持っている。

第一に、近年グローバルヒストリーの主要課題として従前以上に注目を集めている19世紀後半の中国の海関制度について、先行研究の多くない長江の海関（洋関）制度と通商体制の形成・運用に関して新たな史実を解明したことである。本論文では、従来の諸研究が用いていたレポート類よりも一段階掘り下げられた手書きの領事報告史料を用いることにより、この問題に関わる多様なアクター間、例えば清朝中央、両江総督、イギリス、総税務司などの間の関係性を精緻に明らかにすることに成功した。

第二に、長江流域の特徴を描き出すことに成功したことである。沿岸部の遠距離貿易では、この時期にはジャンク船が撤退しており、洋商民船という状況は生まれにくい。長江流域では洋商民船が活動をおこない、華商と協力しつつ域内貿易に多く関与することになった。他方、華商もまた洋船を利用して条約特権を得て有利に活動をしようとしたために、華／洋、内／外ではなく、開港場と非開港場とを分別する体制が形成され、華商がその活動の幅を広げ、イギリス商人と対峙する様相を呈するようになった。これらの長江の特徴は、従来の研究では十分に解明されておらず、本論文の学界への大きな貢献となった。

第三に、長江流域での制度形成について、制度が先行したというよりも、先に実態とそこでの課題があり、それらへの対応を中央政府や地方当局がおこなう過程で制度が形成されていったことを描き出した点である。清朝中央や地方当局にとり、太平天国鎮圧の必要性もあり、いかに関税や釐金を徴収するのか

ということが主要課題だった。他方で華、洋双方の商人たちは、税の徴収から逃れようとし、そしてイギリスや総税務司にもそれぞれ思惑があった。それぞれの利益の摩擦、調整の結果としてそうした制度が生まれ、生まれては新たな事態が生じるという繰り返しであった。本論文はそうした実態と制度と、そこに関わる諸アクターによって育まれる歴史のダイナミズムを描き出すことに成功している。

他方、もう少し精査、検討が必要な点も見受けられる。まず対象とする時期の問題がある。長江の通商体制は、重慶や鎮江の開港を含めることで全体像を把握できるだろう。次に、史料のレベルを現場に近づけたために、多くのアクターが描かれ出し、全体像が描かれにくくなったという面もある。そして、史料の面でも関連する新聞やイギリスの議会史料を利用することで一層叙述が充実するであろう。

しかし、これらの点の多くは本論文の問題点というよりも、今後の課題とすべきものであり、また仮に上記のいくつかの点で弱点があったとしても、提出論文が、従来の研究にない新たな視点を提示したことは疑いえない。したがって、本審査委員会は博士（学術）の学位を授与するにふさわしいものと認定する。