

博士論文（要約）

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）

金 賢 貞

本研究の課題は、天津条約以後長江開放と洋商・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、清朝政府は如何なる制度を構築したのか、長江の洋関体制がどのように形成されたのかを究明することであった。清末の内港、つまり長江の通商港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、条約関税と内地関税が混在するツーシステム (Two Systems) 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。長江における洋関体制の形成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、清末のツーシステムの抜け穴を狙って脱税を図る奸商の存在と、「洋」と「華」を区別して条約関税と内地関税を適用するために制度の設計と改善を担う官の立場に注目した。そして既存の体制と新たな条約体制の規定が混在する中で発生した、未だ明文化されていない問題に対する清朝中央と地方当局の対応を分析した。その結果、既存の体制と新たな条約体制のはざまで、洋商や中国側の諸商人の行う活動と、それに対する清朝中央や地方の対応の結果として、天津条約から芝罘条約まで長江における洋関体制が形成されていったのではないかとの結論を得た。つまり、天津条約から芝罘条約まで長江における洋関体制の形成過程は、実態の変容が先にあり、それへの対応として、またその変容と対応の連なりによって、「体制」が形成されたことを明らかにした。

第1章では、天津条約以後1860年代初頭に長江章程が作成・改定される経緯を分析する一方、漢口に江漢関が設置される過程を検討し、初期内港体制の成立とその性格を考察した。1858年の中英天津条約によって開放された長江では、漢口・九江・鎮江の三港が通商港として指定され、初めて洋関が設置されることになった。しかし、この三港で沿海の通商港のような洋関が設けられ、それと同一の機能を持つようになったのは、2回に渡る長江章程の改定後の1863年であった。そして長江交易に課される洋税を上海で代理徴収することを主張した清朝中央に対し、長江の内港にも洋関を設置して直接に徴収すべきだと要求したのは地方当局であった。

地方当局にとって洋税は洋商及び洋船から徴収するものとして認識され、新税による税収の増加が期待されたが、実際には条約体制を利用した華商による釐金の脱税という予期せぬできごとが起こった。湖広総督官文は、漢口では長江交易に対する新税であった洋税の徴収によって、広州や上海のような沿海の通商港と同様の財源確保を狙った。しかし、洋商の名義を借りて釐金の納付を回避する華商が出現し、その結果既存の税収まで脅かされた。そこで、洋商及び洋船に対する洋税の賦課のみならず、釐金の脱税を防ぐために貨物の検査を行う制度的装置として洋関が必要となり、漢口では地方当局による江漢関の設置として現れ、これが初期内港における洋関体制の始まりであった。

ところが、1860年代初頭の長江章程は、英国の要求による長江の早期開放と、太平天国が未だ鎮圧されていないという不安定な状況の中で構想された。天津条約によって長江の開放が決まったものの、太平天国の影響のために、清朝政府が長江交易に対する統制と徴税を有効に行える状況ではなかった。この点について、長江貿易章程と長江通商章程の作成をそれぞれ主導した英国側と清朝中央の見解は一致しており、各章程の焦点は治安の維持と脱税の防止に当てられ、長江への通過許可証の発給とともに、洋税の上海での代理徴収が定められた。しかしその後、上海の代理徴収に対する度重なる地方当局の改定要求があり、その結果作成された長江統共章程によって遂に漢口と九江で洋税を直接徴収できるようになった。また、その時すでに長江では交易の再編が行われ、通商環境が変化しており、それが章程の規定にも反映され、定期的に運航して長江交易に参加する内江輪船と、非定期交易を行う大洋船（後に外洋輪船）などを区別して管理・徴税することになった。そして長江への通過許可証の発給は引き続き行われ、治安の維持と脱税の防止という以前の章程が目指した目標はそれ以降内港における洋関体制の特徴となった。

しかし、長江開放以来内港の地方当局は、「洋」と「華」を区別して条約関税と内地関税を適用することに困難を感じていた。第2章では、長江開放以降のツーシステムの中で「洋」と「華」を区別する必要に迫られた地方当局の様相を考察した。清末のツーシステムの中、洋商及び洋船が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ではなく条約関税が適用された。それに加え、洋商と結託して内地関税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、あるいは内地関税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。漢口で行われた独占茶行による釐金の徴収と、九江での两江総督による茶葉落地税の徴収は、その事例として挙げられる。「洋」と「華」をどのように区別して徴税を行い、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、内港での洋関体制が形成される過程において解決すべき重要な課題であった。

当初は洋関の徴税対象、つまり条約関税の適用対象は、洋商及び洋船に限定されていたと思われるが、その中には、洋商の名義を借りて洋船を雇用、もしくは所有した華商もいた。また、洋商が民船

を利用する場合もあり、この洋商民船は内地船照と外国旗号の組み合わせによって「洋船」になったり「民船」になったりした。このように、条約関税と内地関税の適用対象を単純に「洋商及び洋船」と「華商及び民船」の区別によって判断するのは容易ではなかった。

第3章では、1860年代初頭長江における洋商民船の規定が定められ、洋商民船が「洋船」でありながらも「民船」である存在として洋関体制に編入される過程を追跡した。長江の地方当局によれば、洋船は釐金の徴収対象ではなかった。そして、釐金の徴収対象をひとまず洋船か否かのような船舶の種類から判断していた。ここで汽船はその外観からそれが洋船であることを容易に識別できた。問題は、洋商が借りたり買ったりした民船、つまり洋商民船の場合であった。英国側は、船舶の種類にかかわらず、英国商人の所有船舶は専ら条約関税に従うべきであり、釐金は納めないという立場であった。しかし、条約にせよ章程にせよ洋商民船に対し、それを「洋船」として条約関税を適用すべきか、もしくは「民船」として内地関税を徴収するべきかについて明確な規定はなかった。

何を以て洋商民船と単なる民船を区別できるかという問題に直面した地方当局であったが、外国旗号のみでは内地奸商による洋商の詐称か否かを判別できないので、洋船として認められないと表明した。これに対し、英国側は外国旗号を掲げた船舶は洋船として認めるべきだと主張した。長江交易に参加する英国商人は、彼らの民船を英国の保護下で「洋船」として清朝や太平天国の妨害なく運航するために、外国旗号を掲げられる特権を英国領事に求めた。そこで英国当局は、英国商人の便宜と交易上の利益のために外国旗号を掲げるよう許可した。その一方、漢口当局は、洋商と取引する華商に釐金を賦課するために、貨物の内訳を提出した洋商民船に限って通過証明書を発給していた。そして、洋商民船に対する関税の徴収は「洋船」と同様の取り扱いとした。

その後、洋商民船に対する管理・徴税に対する明文規定が定められ、それが長江通商章程の内地船照の規定であった。「洋船」からは釐金を徴収しないことを悪用した内地奸商が民船に外国旗号を掲げて釐金を納めないという地方当局の批判に対し、清朝中央が、連帯保証書である保單の提出と、洋商民船の証明書である内地船照の発給を定めたのであった。そして長江統共章程では、洋商民船の関税は「洋船」と同じく条約に照らして、トン税は「民船」と同じく内地船例に照らして納付することになり、徴税の二分化が実現した。かくして、洋商民船を「洋船」として取り扱うには、外国旗号と内地船照が必要となったが、実際は依然として洋商民船が「洋船」であるか、あるいは「民船」であるかという問題は残されていた。

それでは、華商洋船は「洋船」であるか、「民船」であるか。第4章では、華商洋船章程の成立経緯を分析し、清末の華商洋船の管轄を巡る通商港政策を考察した。華商洋船は、従来洋関の徴税対象であった洋商洋船と同一の待遇、つまり条約関税が適用されると同時に、通商港に出入りする権利を享受した。しかし、清朝政府による華商洋船章程の作成は、条約関税と内地関税の適用問題による既存の体制の混乱と、それを悪用する内地奸商への対応として政策であった。

清朝中央が華商洋船の問題に注目したのは、太平天国と東南沿海の洋人勢力との結託に対する憂慮が高まったからであった。その対策として最初に提起されたのは、華商による洋船の購入及び雇用を官が監督する一方、通商港の外国領事に華商洋船に対する管轄の責任を一部負わせる方案であった。しかし、英国商人による船舶の売買や、英国船舶による華商の雇用は、英国法で許される民間の自由によるものであり、領事に華商洋船の管轄責任を負わせるのは困難であるという英国側の反対があった。そこで、清朝中央と地方当局は中国単独での管轄を念頭において華商洋船章程の作成に着手した。

閩浙総督左宗棠は、華商洋船に条約関税ではなく内地関税を賦課し、「民船」と同じ取り扱いをすべきだと主張した。しかし総稅務司ハートは、華商による洋船の利用を公式に認め、洋商洋船のように条約関税を適用し、華商が洋商の名義を借りるのを防止すること、但し内地民船の生計を保障するために、華商洋船は専ら通商港のみを往来するべきであることを主張した。その一方、上海当局は、上海通商大臣李鴻章の指示に従い、上海の英国領事と協議して華商洋船に関する章程を作成した。江海関稅務司ジンゲルの章程は、商人同士の連帯保証である保結を通じて華商洋船の管理を一部商人に任せる一方、華商洋船の申告及び登録手順などの業務は外国領事に責任を負わせる左宗棠の章程とは異なり、華商洋船に対する責任の全てを洋関が負うようにした。英国側は、雇用洋船の場合、英国領事にその賃貸契約に介入する権限がなく、その船舶が掲げている旗号の国家の法律に照らして処理すべきだという立場であった。李鴻章は、内地進出を狙って洋商が華商の名義を詐称することを防止し、内地民船の生計を保護して洋税を確保するために、華商洋船が通商港のみを往来するように規制することを主張した。

このような議論を踏まえ、ハートの修正章程では、華商洋船の管轄は洋関に任せ、華商洋船に条約関税を適用することが定められた。また、外国への渡航や通商港間の往来のみを許し、非通商港への

出入りを禁止した。李鴻章は、この章程に雇用洋船に関する規定を加えて章程6カ条、つまり華商買用洋商火輪夾板等項船隻章程を定めたが、章程の施行には至らなかった。その後、華商洋船の議論は、漕運の状況が深刻になったことをきっかけに再開された。しかし、雇用洋船の規定に対する英国側の反対などのために、総理衙門とハートは雇用洋船の規定を削除した4カ条の施行を決定した。雇用洋船は、船舶の所有権が華商に属しており中国法に照らして処理できる購入洋船とは異なって「洋」と「華」を区別して管轄するのが容易ではなく、そこで条約と外国の干渉を避けるために関連規定を設けない方を選んだのであった。

こうして定められた華商洋船章程、つまり華商置用火輪夾板等項船隻章程が実際に施行されたのは、輪船招商局が設立され、その所属汽船の運航が始まってからであった。そして、長江では中国旗号を掲げた華商洋船が登場し、海関報告では「中国 (Chinese)」として表記され始めた。また、華商洋船の公認は、従来洋商及び洋船を対象とした長江統共章程の華商への拡大適用を意味した。それまで洋商及び洋船のみを取り扱っていた洋関の管轄領域に公式的に「華」が入ってきたのであった。

一方、1876年の芝罘条約によって長江では新たな通商港の蕪湖・宜昌の開港とともに、長江六処の大通・安慶・湖口・武穴・陸溪口・沙市が指定され、汽船の暫定的な停泊が許された。汽船をはじめとする洋船を通商港に縛り付けていた清朝政府であったが、この長江六処の指定によってそれまでの「洋」と「華」を区別する政策に抜け穴ができるという懸念が浮上した。そこで清朝政府は、まず長江六処は通商港ではなく「内地」であるため、汽船は民船を利用して貨物を陸揚げ・船積みをしなければならない、条約ではなく内地例に従うべきであり、納付すべき洋税と釐金は中国の地方官が独自に処理することを条約内に明記したのであった。長江六処章程の作成は、この原則に基づいて行われた。第5章では、1876年芝罘条約以後の長江六処章程を巡る清朝中央と地方当局の議論を分析し、長江六処の指定による新たな貿易環境において清朝政府が如何に「洋」と「華」を区別して管理・徴税しようとしたのかを検討した。

長江六処章程に関する議論は、長江六処における汽船の運航をどのように統制するか、税釐、つまり洋税と釐金をどのように徴収して損失を補填するか、通商港と六処を如何に区別して管理するかなどに重点を置いており、江漢関の章程12カ条と、ハートの章程7カ条にもその特徴が現れている。江漢関の章程12カ条では、汽船に対する管理と徴税をするために洋関の派出機関を六処に設け、汽船が六処から通商港まで貨物を運ぶ場合と、六処から六処まで運ぶ場合などに分けて洋税を差等賦課し、釐金は貨物を載せる装貨処で徴収するようにした。しかし、洋税と釐金は別々に取り扱われ、徴収した釐金は本省の釐金局に送る必要があった。これに対し、ハートの章程7カ条は、六処と通商港の既存の章程と制度、機関を活用し、六処では汽船の貨物の陸揚げ・船積みに利用される民船を登録させて貨物に対する監督をするようにした。また、欠損が生じる中途釐金は、徴収した洋税から補填することを主張し、税釐を別々に取り扱うことには否定的であった。

しかし北洋大臣李鴻章は、洋税を徴収して中途釐金を補填するとしてハートの主張に反対した。洋税と釐金の取り扱いは別々にしなければならず、六処も内地であるため通商港と同一の待遇をすべきではなかった。総理衙門は李鴻章と同様の見解を表明し、ここで代案として挙げられたのが、南洋大臣沈葆楨が提起した途中で納付すべき釐金の金額を計算して一括して精算する方法であり、中途釐金の欠損を釐金で補う方法であった。

1877年の長江六処章程によれば、長江六処の交易に参加する汽船は、(一)内江輪船のみに限られ、六処では登録民船を利用して貨物の陸揚げ・船積みをするようになった。そして(二)六処から六処まで、六処から通商港まで、通商港から六処までの各場合によって洋税が差等賦課され、(三)中途釐金は洋税から補填されるのではなく、一度に精算することになった。こうして、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ざらないようにすることができた。

以上のように、19世紀後半における清朝政府の通商港政策は、特に洋船を通商港のみで往来するように規制することによって、ツーシステムの中で「洋」と「華」を区別して管轄と徴税の問題を解決しようとした。洋関は、このような清朝政府の通商に対する統制と徴税を担当した機構であり、洋関で作成した統計や報告はこの清朝政府の政策が現実にどのように帰着していたのかを示す。第6章では、1870年代の江漢関と九江関の海関資料を分析し、長江開放以後形成された内港における洋関体制の実態を考察した。

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、清末には洋船を通商港に縛り付ける政策は奏功したが、それと同時に洋商のみが享受できた条約の権利は華商に拡大適用されることになった。

内港における洋関体制の形成・運用からより明らかになるように、清末の洋関は「対外」・「対内」貿易の双方を担当する機構であった。初期の洋関は主に外国と通商港間を来往する洋商及び洋船のみを管理・徴税の対象としたが、洋商及び洋船が中国国内の通商港間の沿岸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につれ、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。そこで清末の貿易管理・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いったと見るべきで、洋関は通商港の部分を担当していたのであった。また、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の対象を民船のような内地関税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。