

清末粵海関の展開

— 広州における洋関設立の意味 —

岡 本 隆 司

【要約】 南京条約以前、中国の西洋貿易に当たった外洋行商人の取引は、粵海関の立場からすると徴税の過程にほかならないものであった。外国側の不満を買った附加税や独占などは、このような取引と徴税が表裏一体となった構造から生じた現象である。外洋行商人が包括的に営んでいた、この取引・徴税の機能は一八三〇年代より徐々に分化しはじめ、五〇年代半ばになると、貿易様式の変化によって旧外洋行商人が姿を消し、粵海関の徴税の機能は通事に集約される一方で、広州の貿易は香港やマカオとのつながりが強まり、小汽船やロールチャ船による交易が盛んとなった。通事はこの交易に対処できなかつたため、通事に代わって洋関が設立されるようになる。すなわち、粵海関の徴税が対外取引から分離独立した過程となるのに対応して、徴税のための機構も外洋行から析出され、その最終的な形態が洋関であったのである。以上のような洋関の設立に帰結する粵海関の展開は、従来ほとんど注目されてこなかったが、清末の内外にわたる交易と徴税の関係を考えるうえで、示唆するところ少なくないであろう。

史料 七七卷六号 一九九四年一月

はじめに

一八五九年初め、欽差大臣两江総督何桂清によりレイ (Horatio N. Lay) が総稅務司に任命され、それまでおよそ五年間にわたって上海で試みられていた外国人稅務司制度は、洋関に變貌を遂げる第一歩を踏み出した。そして同年一〇月、上海に次いでまず洋関が設置されたのは、条約締結よりも以前から西洋貿易を経験してきた広州であった。^① この粵海関に

おける洋関の設立はこれまでほとんど注目されてこなかったが、それには理由がないわけではない。一つには、五港開港によって広東一港貿易の体制は解体されたはずで、西洋貿易の中心も上海に移ってしまったため、粵海関に注目すべき必然性が失われるからである。これとも関連するがいま一つには、広州での洋関設置が外国人税務司制度の各条約港への拡充という条約規定適用の一例としかみなされないからである。これらはいずれも事実の一面としては正しいであろうが、多かれ少なかれ南京条約、天津条約の規制力を重視するあまり、にわかには眼を広東から上海に転じてしまった嫌いがある。

このように条約の存在を重視するのは、南京条約以後の広州に注目しないものにとどまらない。その時期の広東貿易をかなり緻密に取りあげている二つの古典的著作がそもそもそうなのである。一方は一八四〇年代より五〇年代前半までの情勢を、あるべき「条約体制」を切り崩す「広東システムの再編」と捉え、他方は一八五〇年代後半の紊乱した状況を、洋関が設置される直接の前提および動因として描写する。時期的にみれば両者はあい補完する関係にあるわけで、それぞれが客観的に明らかにしている旧体制の存在、そこでの脱税、密輸の横行などの事象は、関連する側面が少なくないはずである。にもかかわらず、一八四〇～五〇年代の過程を一貫したものと捉えるとき、それらはたんに条約に違背する事例の孤立的な羅列にすぎなくなる。「広東システム」とまったく対立して、これを克服すべき「条約体制」、その「条約体制」を体現した制度としての洋関という指定を無条件に承認すれば議論が成り立たなくはないが、それからいったん離れてみると、なぜ旧体制が「再編」され、そこで脱税や密輸が生じるのか、それと洋関の設立はどのような関係にあるのか、こうした初步的な疑問すら整合的に説明できない。これは両書の史実解釈が拠って立つ「条約体制」の枠組と洋関の位置づけに内在する限界を表現したものと受けとれる。いまなお両書の内容に具体的な批判が加えられていない以上、この時期における条約というものの性質、影響力を問い直しつつ、洋関の制度的な位置づけを再検討しなければならなくなる。

もっとも、枠組としての「[不平等]条約体制」への懐疑はすでに提起されて久しい。条約を相対化しようとする「朝貢貿易システム」などの枠組も構想されているが、なかならずく交易と密接に関わって表出する制度については、洋関をはじめ

めとする各種徵稅機關の位置をその背後の地域市場関係から漠然と演繹して把握するにとどまっている。それら個々の組織や相互の連関は市場とも決して無関係ではないにもかかわらず、綿密な動態的分析が不十分である。その点では、洋関という一制度の形成と特徴に論点の多くを還元して体制を表現しようとする「条約体制」の枠組を揚棄しうる内容にまで高められていない。こうした現状に鑑みても、いよいよ洋関を位置づけなおす必要が生じてくるわけである。そのさい何よりも要請されるのは、条約の前倣を通じて西洋貿易の経験をもちながらも、ともすれば閑却されがちであった粵海関をあらためて具体的な素材として、交易と徵稅のあり方、関わり方を見ていく作業であろう。それを抜きにしては、清末の粵海関、洋関のみならず、それらを含める万般の理解は必ずしも十分には行なわれないように思われる。

① この間の経緯については、拙稿「清末における稅務司の成立について」『東洋學報』第七〇巻第一・二号、一九八九年、五八頁、同「洋関の成立をめぐる」『東洋史研究』第五〇巻第一号、一九九一年、五八～五九、八二～八三頁、参照。

283, 350-356. S. F. Wright, *Hart and the Chinese Customs*, Belfast, 1950, pp. 137-144.

③ 濱下武志『中国近代經濟史研究——清末海関財政と開港場市場関——』汲古書院、一九八九年、一九二、二一七、三四八～三四九頁。

また前掲拙稿、八三～八四頁、参照。

② J. K. Fairbank, *Trade and Diplomacy on the China Coast, the Opening of the Treaty Ports, 1842-1854*, Stanford, 1969, pp. 248-

一 広東貿易の徵稅構造

まずみておかねばならないのは、南京条約以前に粵海関で西洋貿易に対する徵稅がどのように行なわれていたのかという問題である。その中心をなす機構が官衙としての粵海関そのものではなく、保商制度にあったことは先に指摘したとおりであり、これを通して行なわれた徵稅についてもごく大體みに触れておいた。すなわち、外国商人と取引を行なう外洋行商人が貨稅およびその他の賦課金を納入し、その最終的な責任は、外国船ごとに外洋行商人の中から指定される保商に帰する、というものである^①。しかしながらこれでは、従前しばしばあたかも自明のように扱われてきた外洋行商人による

徴税の請負のしくみをいささか具体的に補足したにすぎない。どのような場で誰がいかなる役割を果たすことで徴税が構成され最終的に実現するのか、ほとんど明らかにされておらず、徴税そのものの内容、性質は不問に付されたままである。そもそも徴税手続のような当時の関係者にとつて常識に属する事務にことさら説明が加えられるはずはないので、現在の我々からみて系統的かつ説得的な記録は望むべくもなく、出処、性格のさまざま断片的な記事が散見されるにすぎない。そのうち比較的まとまったものに乾隆四七（一七八二）年の粵海関監督李質穎の奏摺の一節がある。^② さしあたりこれを手がかりとしてとりあげてみる。

外国船は広東に到着すると、⁽¹⁾ いずれもまず省城の外洋行に投じて「認保」とし、⁽²⁾ 持ち込んできた貨物を陸揚げしてその倉庫（行）に貯蔵し、⁽³⁾ 他方、外洋行商人に代わりに「内地の」貨物を買付けてもらつて、帰国する。あらゆる輸出入貨物は、すべて外洋行商人が「海関に」届け出て検査し、税額を調べ上げ、書類に記入し簿冊に登録し、外国船がすべて出港した後、⁽⁴⁾ はじめて期限を立てて徴税を始める。毎年「こうしたやり方を」踏襲してきたにもかかわらず、⁽⁵⁾ 外洋行商人は「洋貨を代銷し、税は貨より出づ」といひわけし次第に納税を引き延ばすので、送金が遅れ滞るようになった。

以上は戸部への税収送金の延滞に関連して、外国船の入港から徴税に至るまでの一連の手続に説き及んだものである。主要な部分に適宜傍線を付したが、その個々の意味はともかく、それぞれの間の脈絡はこのままではほとんど理解できない。なぜこのように記述されるのかもあわせて検討を加えていく必要がある。

外国商人が広東に到着してまず行なわねばならなかったのは、自らが投宿滞在し、輸入した貨物を陸揚げして預け、輸出する貨物を搬出して船積みする場を提供する外洋行を選ぶことである。それが同時に保商の指定ともなる。傍線部(1)はそれを表現したものである。引用ではあえて「認保」という原文の表現を残しておいたが、これは外国船の商人たちが信頼のおける任意の外洋行を選び、その外洋行商人に依頼して保商になつてもらう謂である。このような手続は主に私商人などが行なったものであり、ひさしく外国側の中心的存在であったイギリス東インド会社の船舶には、一七八四年

以後、外洋行商人が輪番で保商にあたる「輪保」という方法が採られていたようである。^③ 広東の貿易で地方貿易が比重を増してくるにしたがい、「認保」が一般的な形態となり、これを通じて指定された保商自身をも「認保」と称した。

保商の指定が終わると取引の開始が許可される。外国商人は自船の保商だけに取引相手を限定する必要はなく、他の外洋行商人とも取引することは可能であった。ただしそうした場合には、諸税の支払などは保商が最終的に責任を負わねばならないため、外国商人から保商に七〇〇ドルの保証金が支払われる慣例になっており、商品の価格を定める前に、保商に対し実際に税を負担するのは誰であるかを定めておく必要もあつた。^⑤ 個々の取引にさいし諸税の負担は必ず考慮に入れられるべき問題であつたのである。

この点は輸出と輸入の場合に分けて、もう少し詳しくみておかねばならない。輸出税については一七八二年まで、「購入される内地の貨物は、船積みが全て終わってから、「外洋行が輸入の場合と」同様その数量に応じて税を納め、「外国船に」免状を交付して出港させ」ることになっており、先に引用した李質穎の記述もそれに従っている。しかし彼の同じ奏摺において外洋行商人潘振承らの提議が上申され、保商が外国人に代わって輸出品を買付けたさいに、「貨物〔の取引がなされる〕にしたがい逐一〔税額分を〕扣除してしまつて、納税を先にすませる」ことが認められている。^⑥ こうした輸出を代表する茶取引の具体的な内容は、たとえば、第1表のような試算がある。外洋行が納める税額と取得する利益は、その数値を問題にすれば否定的な史料が少なくないが、第1表の計算に近い事例もある。ここではそれに拠つて両者の関係をみてみよう。

これまでイギリス東インド会社は、各外洋行を大股と小股のものに分ち、紅茶・緑茶を契約購入してきた。契約分の茶の数量（正額）と価格を取り決めて頭・二・三盤と等

第1表 外洋行の茶取引（1担）

	両	銭	分	釐
栽培・製造費……………	12	0	0	0
箱籠・包装費……………	1	3	1	6
運送費(産地～廣州)……………	3	9	2	0
広州での諸経費……………	3	0	0	0
(課税, 外洋行商人の経費, はしけ調達費)				
	20	2	3	6
東インド会社への売値……………	27	0	0	0
外洋行商人の利益……………	6	7	6	4

出典：Ball, *Cultivation and Manufacture*, p. 354.

級づけする。ついで外洋行商人のほうは、茶を扱う客商（茶客）と購買請負の契約を交わす。これを包庄という。「外洋行商人は」外国商人への引渡価格に応じて、百斤毎に八、九兩ないし十兩を扣除する。正額以外の茶は押冬というが、これも百斤毎に「餉磅」として五く六兩を扣除することができる。資力のない外洋行で、あらかじめ茶客に契約分の前貸金を交付できない者でも、正額の場合に「餉磅」六兩七錢を得ることは、茶客との契約書に明記される。抑冬の「餉磅」は四く五兩である。外洋行と請負契約を結んでいない茶客もおり、これは売庄というが、この場合も外洋行が外国商人に茶をひきわたして「餉磅」を扣除するのは、包庄の場合と同様である。そのほか、アメリカ、地方貿易商人および他国人が茶葉を買えば、「外洋行は」やはり「餉磅」として五く六兩を得る。以上の慣行は、外人、茶客いづれもよく承知していることで、これまでまったく異議はなかった。東インド会社の正額と押冬、および各人（が買う茶）の「餉磅」を計算、平均すると百斤につき六兩となる。先に税を納めるのを差し引くと、総じて四、五兩をあますことになる。これが「外洋行が」いながらに享受する茶取引の利益にほかならない。^⑧

ここで言及される「餉磅」とは「餉項」と「磅頭」をあわせて略称したものである。^⑨ 前者はいうまでもなく「正税（正餉）」である。「磅頭」は今のところこの史料にしか用例が見いだされず内容を詳らかにしえないが、おそらく粵海関の陋規の一つであった「担頭」の別名であったと思われる。^⑩ いずれにせよ両者を「餉磅」と熟して、外洋行が納税に備えて茶客との取引で扣除する金額を表現しているのは間違いないであろう。茶の輸出から得られる外洋行の利益は引用にも明らかのように、さらに端的には「羨余餉磅」とも呼ばれたように、^⑪ 「餉磅」に含まれるもの、言い換えれば課税額の一部として存在するものと観念されていたのである。

第2表 棉花に対する課税（1担）

	兩	錢	分	釐
正餉 (Imperial Duties).....	1	5		
加耗 (Per centage)		4	5	
担頭 (Peculage)	1	5		
	3	4	5	
行用 (Consoo Charge)	2	4		
事例 (Sze-le)	9	1	5	
	1	5	0	0

出典：Morrison, *Chinese Commercial Guide*, 1834, p. 35.

第3表 棉花の取引と課税 (1担)

	兩	錢	分	釐
「洋貨店 (shopmen)」のつける総価格	11	5	0	0
慣行的な仲介料の控除	1	0	0	0
「洋貨店」使用の銀兩成分=0.974兩; 1兩につき 0.026兩の割引-11.4兩で	2	9	6	4
「洋貨店」使用の銀兩重量の不足; 1兩につき 0.018兩-11.1036兩で	1	9	9	9
「洋貨店」の支払う純価格	10	9	0	3
粵海関の関税及び賦課金	3	4	5	
行用	2	4	0	
黄埔ではしけ料金	6	0		
黄埔での外洋行商人の計量係の経費	1	2		
ドルの成分不足の補填など	1	0		
倉庫保管料	3	5	0	2
外洋行商人が実際に受領する金額	10	2	0	1
以上から想定される外国商人への提示価格	10	0	0	0
外洋行商人の直接の利益	0	2	0	1

出典: Morrison, *Chinese Commercial Guide*, 1834, p. 36.

同様の考え方は輸入においても見られる。棉花についてみると、その課税は第2表のような試算が与えられている。税として課せられる一兩五錢は五つの項目により構成されているが、このうち上四者は規定的なものであり、その額にも一定の基準があった。しかし最後の「事例」はそうではなく、場合によって変動するものであった。その詳細な内訳の一例が第3表である。外洋行商人による棉花引き受けから「洋貨店」による最終的な購入・販売に至る間に要する諸経費のみならず、外洋行が取得すべき利益までも「事例」なる項目の税に含まれている。

こうしてみると、輸出入いずれにおいても、徴税も取引もまったく同一の過程であったといえよう。外国商人には「輸入・輸出いずれにせよ、貨物に課せられた税の詳細について何も知る機会がなく、彼らに「支払われた商品の価格は中国商人が輸入税を支払うのを見込んだものだったし、輸出の場合は税込みの価格」が要求された^⑩といわれるのも当然である。彼らの眼に外洋行の取引と映った事柄は視点を変えればとりもなおさず徴税の過程なのであり、しかもそれは外国商人の輸出入のみに限らず、外洋行商人が介在した内地の商人に至るまでの取引の過程すべてにわたって行なわれたものにほかならない。

以上を踏まえておいてようやく李質穎の記述も理解しやすくなってくる。全体として彼は輸出入での具体的な取引や徴税にはいっさい触れていない。これは粵海関という官衙の立場を表現したものである。傍線部の(1)～(3)で外国商人が外洋行との関わりでなすべき手続、(4)で外洋行商人による諸税の算定や申告に言及するのみで、換言すれば、前者では輸入の有無、後者はそれに伴う諸税の存在を確認しているにすぎない。機能としては税をうけとるにすぎない粵海関からすれば、これだけを押さえておけば十分だという意味にはかならないのである。したがって実際には、(2)(3)の背後に外国商人と外洋行商人の取引が、(4)の背後に輸出入に対する現実の徴税、ひいては外洋行商人と内地の商人との取引が存在していると読まなければならない。

直截に言い直してみよう。輸出入貨物はいずれも保商が所有する行すなわち倉庫に集積され、そこが外国商人、外洋行商人、内地の商人の取引の場となる。保商は自らが取引に携わるかどうかに関わりなく、徴税と不可分な取引の場を管理する以上、諸税に責任をもつのもある意味で当然の論理なのであり、保商制度はそうした考え方に由来したものであろう。茶や棉花のように需要のある商品ならば取引は円滑に進み、同時に徴税も滞りなく行なわれる。取引が成立しないうちは徴税も実現せず、貨物は倉庫にとどめおかれることになる。このような意味で、保商に当たる外洋行商人は「厳密に考えれば、保税倉庫の管理人 (bonded warehouse keepers) であって商人ではない。時には両者の資格で活動する」といわれたのも決して故なしとしない。傍線部(6)の「洋貨を代銷し、税は貨より出づ」という外洋行商人の言も、こうした文脈ではじめて現実には即したものととなる。イギリス商人の持ち込む毛織物製品や綿製品が容易に中国内地に売り捌けなかった事実^④を考えあわせれば、それが納税延滞の弁解たりえたのも了解されよう。

もっとも商取引が何の媒介もなかつただちに徴税に置き換えられたわけではない。その意味からも傍線部(4)には注釈が必要となる。諸税の算定や申告に外洋行商人が手ずから携わったわけではなく、それを担当したのは通事 (linguist) と呼ばれる人々であった。外洋行商人の保証を得て、粵海関監督から任命されたものが「官通事 (mandarin or official Lin-

「*pass*」であり、これは数名に過ぎないが、各々多くの部下を有していた。外国側の史料によると、「貨物の陸揚げ、船積み」の許可証を得る」こと、「*黄埔*に投錨した外国」船舶の貨物を*廣州*まで運び、*黄埔*まで輸出貨物を運ぶはしけ」を調達すること、「陸揚げ、船積みされる商品を検査するさい*廣州*城内からやってくる官吏に随従する」こと、などがその業務として記されており、要するに、外国船と粵海関との間の交渉にかかわる実務一切に従事する存在であった。もちろん諸税の算定やその申告書の作製もその例外ではなかった。^⑮

外国人に関する中国側の史料において、外洋行商人ないし保商と通事とはしばしば並び称されるものの、外国人の行動取締以外ではせいぜい「情詞を道達する」通訳としてしか扱われず、以上のような通事の役割にまで言及されることは、管見の及ぶかぎりきわめて少ない。^⑯ 外国商人は手続上、保商の指定と同時に通事も選ばなければならなかったから、粵海関からは通事の指定も「認保」の一部をなすものと認識されていたのであろう。しかも上に触れたような通事の実務は傍線部(2)～(4)の手続に不可分であるため、その責任は保商が負うものにほかならない。外国商人から見れば、通事と外洋行商人は明らかに機能を異とするものであろうが、傍線部(4)の李質穎の言に端的に表現されているように、粵海関当局に対しては貿易にかかわる通事存在はすべて外洋行商人、より限定すれば保商の名義に包含されていたと考えられる。傍線部(5)についても同じことがいえる。外国船出港後の「徴税」とは、以上の考察で看取されるように、実は取引Ⅱ徴税を終えた外洋行による粵海関への諸税の上納という手続しか残されていなかったわけであるが、そこでもやはり取引Ⅱ徴税を納税に変換する作業が必要であった。外洋行が実際に粵海関に納税するさいには、取引で使用されるドルを足色紋銀に改鑄しなければならなかったからである。第3表では改鑄に要する経費は外洋行が扣除する税額の一部として計上されているが、必ずしも外洋行商人自ら改鑄に従事したわけではない。粵海関の立場からは多くの場合「外洋行商人が自ら改鑄し納税する」といわれながらも、まったく同じ内容が「外洋行商人が自ら〔銀〕匠をみつけて改鑄させ納税する」とも言い換えられている。外国人から *shroff* と呼ばれた改鑄業者は確かに存在していたが、たんに雇用されるにすぎず、

税銀の改铸から粵海関への納入まで、すべて外洋行商人の責任においてなされる慣行であったのである。¹⁸⁾

広東貿易で外国商人が不合理、苦痛と感じた独占や附加税は、こうした徴税のあり方そのものから生じた現象にはほかならない。粵海関が諸税をうけとる便宜のため、徴税Ⅱ取引の場であり担い手でもある外洋行を限定しようとすれば、それはただちに独占となり、あらたに賦課金を設定したとしても、それは容易に外洋行商人の内地商人との取引や粵海関への諸税申告・上納の過程に繰り込まれてしまうからである。他方、企業体としての外洋行が倒産したり、有名無実になって、取引がその手を経ない事態になれば、粵海関は諸税を受領する来源そのものを失ってしまうのであり、外洋行を維持しようと介入せざるを得なくなり、独占や附加税がますます強化されてくるわけである。そうした意味で、何よりも独占という事象に重点をおいてきた通説での、「外洋行が「外国貿易を独占する代償として関税納入の責に任ずる」といった因果関係の捉え方は、根本から改められる必要があるであろう。

外洋行の空洞化と粵海関当局による干渉は現実起こっていた問題であり、一八二〇年代に入っていよいよ顕在化した。¹⁹⁾ それに伴って外国商人はあいついで貿易条件の改善を叫ぶようになるが、彼らとても根底から既成の体制を覆そうとは思ってもよらなかった。一八二八年、アメリカ商人は「洋貨店」との取引を円滑に行なうため、既存の外洋行とは別に、「もっぱらアメリカと取引する」外洋行を設立させようと試みている。ことさらに「新しい外洋行」²⁰⁾の介入を前提として考慮せねばならなかったところに注目すべきである。保商制度に対しより批判的であったイギリス商人は翌年、

外国商人は自由に倉庫を賃借して自ら管理經營しうること、外国人に保商を立てる必要のなきこと、外洋行商人ないし通事の仲介を経ずに税を現金で支払うべきこと。²¹⁾

と要求している。三つの事柄が併記されているように見えるものの、これまで述べてきたような徴税の構造に鑑みれば、この三者は決して別個のものではなく内的な連関を有する一事である。保商制度を廃止するには、倉庫の限定と税支払の仲介を否定しなければならず、これらは一体のものとしていわれなければならなかったのである。しかしそれを実現させ

⑭ 前掲拙稿、八八頁。

⑮ Morrison, *op. cit.*, pp. 15-16. W. C. Hunter, *The 'Fau Kwee' at Canton before Treaty Days, 1825-1844*, London, 1882, pp. 50-53, 98-99.

⑯ 例えば、許地山編前掲書、頁一九四。ただし絶無ではなかったことは、次節註①所引文を参照。

⑰ Morrison, *op. cit.*, p. 14.

⑱ 『官中檔乾隆朝奏摺』第三一輯、台北、故宮博物院印刊、一九八四年、頁五六四、三四一。嘉慶一九（一八一三）年の両広総督蔣攸銘らの奏摺にも、外洋行商人自らの改鋳が述べられ、それに代わる粵海關官銀号の設立を提議している（『清代外交史料』嘉慶朝四、頁一八）が、それが実現された形跡はない。

⑲ 佐々木正哉「イギリスと中国」、榎一雄編『西洋文明と東アジア』

二 南京条約前後の徴税機構

前節で描いたような粵海關の徴税はいわば原則的なもので、いうまでもなく個々の場合によって少なからず例外的事象があり、まったく固定的に運用されたわけではないであろう。とはいえ、そのさい原則的なあり方にまで公式に改変が加えられたとはなおさら思えない。原則そのものに関わる変容が明示されるのは、一八三〇年代になってからである。一七八二年の時点ですでに問題となっていた輸入品の滞貨による納税遅滞は、改善されるどころか、年を逐って貿易量が増加するにつれますますます悪化していった。その対策として一八三一年、前年の両広総督と粵海關監督の提議に従い、以下のような措置が認可された。

癸巳の（一八三三）年より、輸入貨物は、外國船の貨物検査がおわった日に、保商と通事に命じ、どの貨物がすでにいずれの外洋行に買いとられたか、どの貨物がまだ売れていないか、をあらかじめ調べて報告させる。すでに売れた貨物は「買いとった」外洋

平凡社、一九七二年、四三六頁。また、同様の捉え方をする代表的な研究として、同『清代広東の行商制度について——その独占型態の考察——』『駿台史学』第六六号、一九八六年、田中正俊「中国社会の解体とアヘン戦争」、同『中国近代経済史研究序説』、東京大学出版会、一九七三年、一一三頁、をも併照。多かれ少なかれ通説にはほぼ共通するこうした視点は、そもそもモース（Hossa Bailou Morse）の枠組に由来するものである。それについては、前掲拙稿、七〇頁、にごく簡単に触れておいた。

⑳ 前掲拙稿、九一〜九四頁。

㉑ Morse, *op. cit.*, Vol. 4, pp. 168, 170.

㉒ *Ibid.*, p. 206.

㉓ 前掲拙稿、九七〜九八頁。

行商人が納税し、まだ売っていない貨物は外国商人が税を支払い、保商が代わって納税することとする。外国商人はバーター取引を行なうべく、外洋行商人に銀を貸し付けてはならない。^①

一七八二年に輸出貨物の納税方法が改められたのは先に述べたとおりであるが、取引する外洋行商人が徴税を同時に行なうて粵海関への納税に当たるといふ点では輸出入いずれも同じであった。ところがここにおいて、輸入貨物については実際に税を支払う者が外国商人でもありうると規定されたのである。

この規定に付された「まだ売っていない貨物」という限定には注意が必要である。当時の取引慣行は、周知のように、茶を中心とする輸出の額に応じて一定の輸入品を引き受けるバーター基調のものであったから、輸出貨物を調達するのが外洋行商人であるかぎり、輸入貨物を外国商人から引き受けるのもやはり外洋行商人となる。「まだ売っていない」というのは、こうした両者の取引が成立せず、外洋行商人がまだ引き受けていない、という意味でなければならない。言い換えれば、粵海関への納税に当たると外洋行商人が引き受けなければ、実際には他の商人に売っていたとしても、「まだ売っていない」範疇に含まれるのである。だとすれば、外国商人への輸出貨物調達を外洋行商人に限定するという前提が取り除かれた場合にはどうなるであろうか。たとえ実際にバーター取引が行なわれても、輸出品の調達は特定の商人に限られないため、輸入品が「すでに売れた」かどうかを逐一捕捉するのは困難であり、粵海関では一律に「まだ売っていない」範疇に入れて処理せざるをえなくなろう。かくして輸入税は、すべて外国商人が支払うという手続となるはずである。

粵海関の徴税に関するかぎり、外洋行商人の廃止を定めた南京条約第五条はそうした意義しかもちえなかった。いったい、外国商人が「旧〔外洋行商人〕を捨て新〔しい商人〕に趨ろうとはしない」との言に端的に示されるように、条約締結の前後にかけて広東での取引はほとんど変化が見られない。一八四七年にイギリス領事が「輸入貿易の増減は輸出貿易により定められ、前者の存在もまったく後者次第である」と報告しているように、輸出本位のバーターを基調とする取引の形態は変わっていない。その取引においても、「茶栽培者および茶製造者に契約を交わして前貸をなしうる大資本を有す

るのみならず、多量のイギリス製品を売り捌くに足る広範な信用と、古来固定し容易には変わらない取引ルート」を掌握する旧外洋行商人がなお「市場で大きな影響力を保持し続ける」と見られた。さらに条約以前のイギリス商人の要求にもかかわらず、「外国人は倉庫を賃借できない……〔輸入貨物の〕実際の買い手が倉庫の所有者と保管に要するすべての費用を定めて」^⑥おり、そうした倉庫も主要なものは旧外洋行商人の所有であった。輸出貨物の大宗たる茶の調達でも、取引の場となる倉庫でも、条約以前と事態がほぼ変わっていない以上、輸出入貿易で依然として取引がなされるごとに税額分を扣除するという一七八二年の決定^⑦以来の慣行が行なわれ、外国商人は「必ずといっていいほど中国商人が税の支払いを済ませてから船内でひきわた」^⑧される輸出品を購入していたのも不思議ではない。したがって、条約による法的な外洋行商人限定の撤廃は、少なくとも粵海関の側からすれば、外洋行商人が輸出品を引き受けない、という読みかえ範囲の拡大にすぎなかったであろう。

もっとも条約以前では、輸入税を外国商人が支払う場合、粵海関への諸税上納の手續が既存のあり方と齟齬をきたさないよう配慮されたためであろう、「保商が代わって納税する」とされていたが、一八四三年、五港通商章程第一五条で保商の廃止が規定された。当初イギリス側が考慮していた保商を代替する領事による納税は、全權ポティンジャー(Sir Henry Pottinger)が否認し、条約に明記されることはなかった^⑨。領事は自国船舶の出入港を管理し、自国の商人が規定どおり納税をすませたかどうか確認するのみであった。それでは外国商人は保商の仲介がなくなつて、自らあらゆる納税の手續をしたのかといえれば決してそうではなかった。

前節で指摘したように、取引と不可分であった徴税を粵海関への納税に変換する役割は、外洋行商人もしくは保商の名義のもとで、実際には通事と銀匠が果たしていた。これは輸入で「保商が代わって納税する」場合にも同様であったろう。条約締結ののちにも、この両者はそれまでの役割をほとんどそのまま維持しつつ、さらに活動の範囲を拡げているのである。銀匠は税銀をうけとり改鋳に当たるため、海関銀号を組織して納税の窓口となっている^⑩。通事については、やや時代

は下るがパークス (Harry S. Parks) による活動の描写がある。

通事は外国商社に常勤で雇用される場合と船一隻ごとにその事務を行なうべく雇われる場合がある。……後者の場合、……もし「輸入」貨物が六〇〇〇梱からなっており、通事が粵海関にこれを三〇〇〇梱だと申告すると、外国人荷受人はおそらく貨物全体が四〇〇〇〇梱で通関すると告げられるであろう。荷受人はこれに従って、この量に課せられる税率表所定の関税を偽りなく海関銀号に支払う。そして海関銀号と通事は三〇〇〇〇梱にあたる税率表所定の関税が支払われたと粵海関に報告する。この三〇〇〇〇梱とはもともと彼らがその船の貨物すべてだと申告していたものであって、彼らはその差額を着服するのである。^⑪

なるほど外国商人は自ら関税を支払うようになっていたが、それは金銭の納付のみにすぎなかった。外国船が黄埔に停泊し、はしげに貨物を積み換えて広州の倉庫に搬入するという手続が変わらない以上、その過程ではしげ調達、書類作製、税算定などに当たってきた通事の役割は、あらゆる関係者にとって条約以後もなお便利であり、ただちに代替が見いだせるはずもなかったであろう。粵海関への納税に関わる事務は、通事が逐次外国商社から依頼をうけて一手に行なうようになるのも必然的なりゆきであり、そうなれば、外国商人の納税を監視すべき領事館に対する事務手続を彼らが引き受け^⑫るのもやはり当然であろう。通事と海関銀号はその存在を蔽っていた保商の名義が条約でなくなつて、独立した組織として表面に現れたのである。輸入での保商の代納という手続は、彼らの納税手続によって置き換えられたともいえよう。

とりわけ通事によるこのような通関事務の壟断は、往々にして脱税の温床とみなされ、パークスの言に限らず言及されるのはほとんどそうした文脈においてである。もちろん実際に取引される貨物の数量に照らした税率表の実施という点からみれば、これは脱税にはかならない。しかしながら、南京条約第一〇条に従って定められた「公平・正規な (fair and regular) 税率は、清朝側から「裁正帰公」「改正帰公」と称されたように、現実には条約以前の粵海関における附加税の項目を除いたものにほかならず、その附加税には通事や海関銀号の経費や利益のみならず、粵海関衙門の構成員たる監督、家人、胥吏、衙役の収入も含まれていたはずである。これがなくなれば、新たな収入源がないかぎりやはり徴税の過程で

補填しなければならなくなろう。パークスらが捉える脱税とは、こうした附加税分の収入を補填しようとするに付随してあらわれてきた現象にほかならず、いわば附加税の除去が転化したものであった。¹⁵ もっとも粵海関への申告・納税は、虚偽の貨物量であれ税率表に従ったものであり、領事館への報告とは必ず帳尻が合わされていたから、「普通イギリスや他国で理解されている意味での密輸は広東においては、一般に考えられているほど行なわれてはな」¹⁶ かったのであり、必ずしも秩序を乱すものとは認められなかった。そして、「世界で広東ほど大規模な貿易が外国人にとってたやすく行なわれている港はほとんどない。こうした便宜の多くは外国人が粵海関に立ち入れず、通事がそこで必要な事務一切を執り行なっていることによる」とさえいわれているのである。

粵海関での西洋貿易に対する徴税が、従前の取引と不可分な構造から徐々に分化してきたのは間違いないであろう。ただしあえてその画期を求めるとなると、史料にあらわれるかぎりでは、一八三〇年代初めに輸出と輸入で徴税方法が分岐し始めた時に置かざるをえない。イギリスの武力を背景にした条約は、清朝当局に対してはそれなりの規制力を有したものであったに違いない。しかしそれは、決して本質的な変化をもたらしたのではなく、外洋行商人もしくは保商に集約されていた徴税や納税の責任・名義という外被を取り去ったにすぎなかった。旧外洋行商人をはじめとする中国商人の輸出支払や通事の納税手配は、条約を奉ずるイギリス当局者にとって奇異であり憂慮すべき現象であったにしても、潜在していたものが顕現しただけなのである。取引の全体的な枠組が変わらなければ、それに即して構成された徴税のあり方にわかに変化を生ずべくもなかったのである。

- ① 前掲『粵海関志』卷一五、「奏譯二」頁二五～三一。
- ② 藤廷敏編前掲『籌辦夷務始末補遺』道光朝第四冊、七〇頁。また、『籌辦夷務始末』道光朝、卷六八、頁二八、も参照。
- ③ Irish University Press Area Studies Series, British Parliamentary Papers, China, 42 vols. (hereafter cited as *IPBPP*), Vol. 38, *Report from the Select Committee on the Commercial Relations with China: together with the Minutes of Evidence, Appendix and Index*, 12 July 1847, p. vii.
- ④ R. M. Martin, *China: Political, Commercial, and Social, in an Official Report to Her Majesty's Government*, 2 vols., London, 1847,

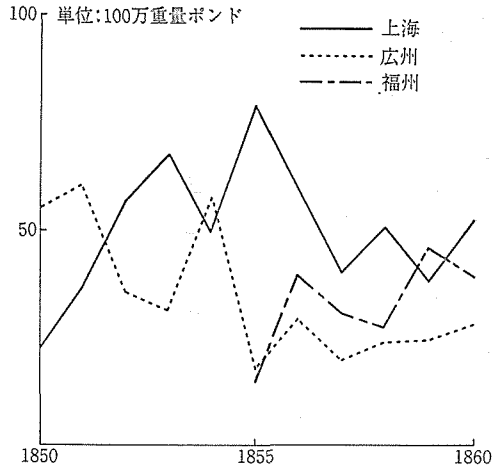
- Vol. 2, pp. 168-169. Embassy and Consular Archives, Series I (1834-1922), FO 228 / 43, Balfour to Davis, No. 68, Sep. 21, 1814.
- ② J. R. Morrison [and S. W. Williams], *A Chinese Commercial Guide, consisting of a Collection of Details respecting Foreign Trade in China*, 3rd ed., Canton, 1848, pp. 197-198.
- ③ *Ibid.*, pp. 209.
- ④ 前節註②と同じ。
- ⑤ General Correspondence, China (1815-1902), FO 17 / 176, Bowring to Bonham, March 22, 1851, Encl. No. 5, Bonham to Palmerston, No. 32, April 10, 1851.
- ⑥ 前掲拙稿、九七〜九八頁。
- ⑦ China, Imperial Maritime Customs, *Reports on the Haikwan Banking System and Local Currency at the Treaty Ports*, Shanghai, 1879, p. 225.
- ⑧ FO 228 / 167, H. S. Parkes, "Note on the Irregularities of the Custom House of Canton," Sep. 1854, Encl., Bowring to Clarendon, No. 246, Dec. 3, 1854.
- ⑨ Morrison, *et al.*, *op. cit.*, pp. 199-200, 206-209. *China Mail*, No. 65, May 14, 1846.
- ⑩ Cf. FO 17 / 176, Bowring to Bonham, no date, Encl. No. 7, Bonham to Palmerston, No. 32, April 10, 1851. R. Hart, "Note on the Introduction and Working of the Foreign Inspectorate of Customs," *IUPBPP*, Vol. 2, *China*, No. 1 (1865), *Foreign Customs Establishment in China*, 1865, p. 2(146).
- ⑪ 黄恩彤『撫遠紀略』「粵東復市第四」中國史学会主編『鴉片戰爭』全六冊、神州國光社、一九五四年、第五冊、四一九頁。前掲『籌辦夷務始末』道光朝、卷六下、四二頁。
- ⑫ Hart, *loc. cit.*
- ⑬ FO 17 / 176, Bonham to Palmerston, No. 32, April 10, 1851.
- ⑭ Morrison, *et al.*, *op. cit.*, p. 202.

三 一八五〇年代の変化

ところが、こうした取引の枠組そのものが一八五〇年代になって明らかに変動を始める。この時期における全中国規模での貿易構造の変化は、すでに周知に属するであろうから省略に従うが、それにともなつて広東にあらわれた現象にはいささか蛇足をつけ加えておかねばならない。一つはこれまで述べてきた取引と徴税の構成要素に関わるものであり、いま一つは一八五〇年代に入り新たに問題となつてくる事象である。

一八四〇年代も末になると、広東の茶輸出には旧外洋行商人とは別に、かなりの数の新たな茶商人が参入しており、「新棧が林立」したといわれている。これに脅威を覚えた旧外洋行商人が一八四九年から五〇年にかけて当局に請願した結

第1図 広州、上海、福州からの茶輸出



出典：宮田道昭「清末における外国貿易品流通機構の一考察」，80頁。

果、彼らの倉庫のみを官許扱いとして、すべての茶商は「茶棧」もしくは「官棧」と呼ばれたその倉庫に茶をおさめ、旧外洋行商人は茶一〇〇斤の保管料五銭から「茶用」二銭を当局に納付するという制度が定められた^③。この「茶用」徴税は、当初より英米が抗議し、引き続き一八五四年の条約改訂交渉の案件にもなっているから、少なくともそれまではこの制度が続けられていたと思われる。五〇年代の前半には、企業としての旧外洋行はその優位を脅かされながらも、なお茶取引や倉庫業での実体は保っていたことが窺われよう。

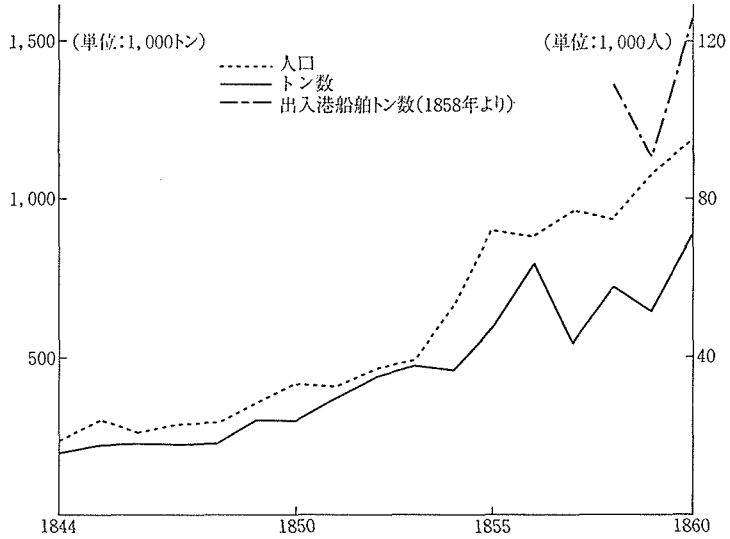
このような茶の輸出をめぐる推移は、別の角度からもたどることができる。第1図は一八五〇年代における各港の茶輸出量を示したものである。前半では広州と上海が相反する動きを見せているが、福州が登場してからは、そうした動きが上海と福州の間に移り、広州は独自の動向となる。相反する動きから容易に見いだせるのは、福建、安徽、江西一帯の産地から搬出されるおよそ八〇〇万〜一億ポンドの茶を上海と広州あるいは福州が争奪している事態である。そして五〇年代後半になると、これら主要茶産地の一定量のパイ争奪から広州がほぼ離脱しているのもあわせてみてとれよう。一八五六年のイギリス領事の報告が湖南産の茶をいうだけでたえて福建方面に論及しないことからも窺われるように、広州独自の動向は湖南茶の輸出によるものであろう。条約以後も旧外洋行商人が広東の取引で優位を保てたのは、先述のように、依然として福建方面の茶買付ルートに有していた影響力によるものであった。そうしたルートそのものが五〇年代後半になって衰微してしまい、福建方面産出の茶が出なくなったのだとすれば、旧外

洋行商人の勢力減退をそこに想定するに十分であろう。湖南茶の買付が旧外洋行商人ではなく、新たに参入した茶商人によってなされたこともつとに推測されている。^⑥

以上を考えあわせつつ、旧外洋行商人が広東貿易から姿を消す時期の特定を試みよう。広東一港貿易時代の一八三四年にモリソン（John R. Morrison）が編纂して以来、中国貿易の至便の手引書となった *Chinese Commercial Guide* は、アメリカ人宣教師ウィリアムズ（S. Wells Williams）の手も加わって都合五回版を重ねており、広東の貿易についても詳細な記事がある。ここでは、二人の編集に係る一八四四年版の重版たる第三版（一八四八年）とウィリアムズが改訂した一八五六年の第四版の記述をつきあわせてみる。後者は前者を祖述したものであるが、この種の編纂物の性格として実務に變更があれば修正は免れないため、後者に施された改訂や増補によって取引に起こった変化も窺い知ることができるからである。第三版は、南京条約によって再編された貿易のあり方、とりわけ関税の支払について、「旧外洋行商人にとってきわめて満足なものであるに違いない（must be highly satisfactory to the old hong-merchants）」と記すが、この文は第四版で、「旧外洋行制度よりも著しく改善されてくる（is great improvement on the old co-hong system）」と書き改められている。第三版は旧外洋行商人を現に存在するものと見て、彼らと条約に基づくはずの広東貿易の関わりを同時に扱うのに対し、第四版では外洋行そのものを過ぎ去った存在として、当時の貿易体制と時系列的に対比する趣きがあり、こうした改訂は随処に散見される。それもそのはずでより直截には、第三版が「もっとも大きな茶の仲買人」たる富裕な旧外洋行商人を「その地位・影響力・名声によって重要商品の市場をほぼ支配できるであろう」と評した部分は、第四版ではその後すべてが削除され、その代わり「すべての旧外洋行商人、およびその共同出資者のほとんどは倒産するか廃業した^⑧」と改められているのである。

倉庫の記述に関してもまったく同様である。「外国人が棧房や〔旧外洋行商人所有の〕行を賃借するのはまったく不可能である」という第三版の記述は、「以前は旧外洋行商人が管理する広い倉庫を賃借するのは不可能であったが、現在ではそ

第2図 香港の人口と入港船舶



出典：G. R. Sayer, *Hong Kong: Birth, Adolescence, and Coming of Age*, Oxford, 1937, pp. 220-221. E. J. Eitel, "Supplement Notes on the History of Hong Kong,—1882 to 1890," *The China Review*, Vol. 22, 1893-4, p. 541.

た香港が中国貿易においてその役割を実質的に担い始めるのは、イギリスのアのゴールドラッシュを契機に中国人移民が盛んになってからのことである。第2図に見られるように、移民

のうちの多くは外国人が使用している」と修正されている。こうなると「茶用」の賦課などは、おそらく沙汰止みになっていたとみなければならぬ。遅くとも一八五六年までには、茶取引でも倉庫業でも旧外洋行商人は旧来の地位を退いていることになろう。しかも第四版の筆致によるかぎり、それが刊行直前ににわかには起こった事態のようにには到底思われない。こうしてみると、旧外洋行商人はほぼ一八五四年の四月以後から五五年にかけて貿易から手を引いたと判断して差し支えない。アヘン戦争のち旧外洋行とほぼ同じ資格で茶の取引に携わった隆記茶行が内乱を理由に一八五四年に廃業しているのは象徴的で、その間の消息を物語るものであろう。

第三版に見られず、第四版で新たに増補された部分で目につくのは、ロルチャ船と汽船に関する記事である。いずれも喫水二一三フィートの小型船で、貨物や旅客を載せて香港、マカオ、広州の間を往来したものである。マカオはともかく、南京条約でイギリスに割譲され

の中継地として一八五三年より香港の人口が著しく増加し、寄港する船舶も翌年には急増に転じる。そしてこれと並行して、広東に入港するイギリス船舶が増加が見られなくなるのであった。このような動向を広東領事パークスは次のように説明する。

香港から入港するといわれる船舶の多くもイギリスから直接に香港に到着したものであるが、香港に寄港するのは、珠江を遡行する前に情報を得るか貨物を卸すためである。……イギリス船舶には実質的な増加はみられない。こうした状況は珠江を航行する汽船 (river steamers) の使用増大という事実で説明できる。……これらのほとんどは週二度廣州、香港、マカオの間を往復し、旅客や郵便も運ぶがそれは銀や商品の輸送ほど多くはない。^⑩

これによれば、イギリスから広東への輸入貿易の経路は多く香港を経由するものとなりつつあり、その場合、香港で貨物を小汽船に積み換えて廣州に到るといふわけである。イギリス船の増加が記録に認められなくなるのは、それまで通常の帆船によっていた貿易が小汽船を利用したものに置き換えられ、しかもそれは後述のように粵海関、ひいては領事館で把握するすべがなかったためであった。寄港地としての香港の比重増大とそれにとまなう小汽船の盛行が、一八五〇年半ばになってはじめて廣州の貿易にあらわれた問題であり、ウィリアムズが加筆せざるをえなかった所以でもある。

茶の調達に生じた変化と旧外洋行商人の脱落、香港の登場と小汽船の利用、こうした新たな局面は徴税のあり方にも影響を与えずにはおかなかった。粵海関から見ると、把握しやすかった大手の茶商であり倉庫業者でもあった旧外洋行商人がいなくなり、「税務を阻撓する」^⑪ような小商人からこれまでどおり税をうけとるのは困難だと感じられたにちがいない。しかし外国側の観察ではこの時期になっても、中国商人による税込価格での商品引き渡しは基本的に変わっていない。いったい輸出で関税の算定や粵海関への申告を行っていたのは、輸入と同じくやはり通事であった。^⑫貨物を買ひ付ける外国商社から依頼を受ければ、通事にとっては売り手の中国商人の把握は困難でなかったはずである。史料によるかぎり輸出ではさほど重視されてはいないが、従前どおりの徴税と納税が行なわれていたとすれば、通事の役割を介してはじめて

それが可能であったと考えざるをえない。一八五〇年代半ばに茶商と倉庫の事実上の限定がなくなつて、輸出入いずれにおいても粵海関の徴税で通事が占める位置はますます重要になつたであらう。

それでは、ちょうど同じ時期に増大しつゝあつた香港やマカオと広州の間を直接往来する汽船やロールチャ船に關してはどうであつたのか。この種の船舶は、「粵海関監督に申請せずに貨物を陸揚げないし船積みし、外国人居留地の対岸に駐する海関の警備艇にいる税関吏のうちの一人に手数料を支払うだけ」^④であつて、粵海関の規制はほとんど及んでいなかった。ただし注目しておかねばならないのは、たとえ実際にはそれらによる交易に対し徴税が行なわれていなかったとしても、「もし粵海関監督が申請を要求すればその貨物を申告し、通事の管理下にあるはしけから陸揚げするか船積みする」と述べられている点である。すなわちこうした船から徴税を行なおうとすれば、やはりそれまでの通事の管轄に繰り入れなければならなかつたのである。通事の管轄が及ぶ範囲はそれまでの組織のあり方からみて、はしけに積載されて、外国船の停泊する黄埔と倉庫のある広州の間を往来する貨物に限られていたであらう。小汽船などが事実上野放し同然であつたのは、通事の手がそこまで及ばなかつたからだともいえる。これは粵海関の徴税が可能ならしめる機能が通事に集約されつゝあつたことを逆説的に示すものであらう。

- ① たとえば、濱下武志『近代中国の國際的契機』、東京大学出版会、一九九〇年、一四三～一七六頁、参照。 pp. 239-258. *Chinese Repository*, Vol. 19, No. 7, July, 1850, pp. 406-408. 佐々木正哉編『鴉片戦争後の中英抗争 資料篇稿』、東洋文庫近代中国研究委員会、一九六四年、一八六、一八八、三五三～三五五頁。
- ② O. Tiffany, Jr., *The Canton Chinese, or the American's Sojourn in the Celestial Empire*, Boston, etc., 1849, p. 118. 一八四六年の時点では、茶貿易を含む外国貿易に携わる「中国人の商社 (Chinese Firms)」の数は一七〇～一八〇と推計されつゝ (China Mail, No. 65, May 14, 1846.)。
- ③ J. Davids, ed., *American Diplomatic and Public Papers: The United States and China, Series I-The Treaty System and the Taiping Rebellion, 1842-1860*, Willington, 1973, 21vols., Vol. 18, pp. 181-182. 同右、一八八頁。
- ④ *IUPBPP*, Vol. 6, Report by Mr. Parkes, *British Consul at Canton, on the Trade of that Port during the year 1856*, p. 24(40).
- ⑤ 重田徳「清末における湖南茶の新展開——中国近代産茶史のための断章——」、同『清代社会経済史研究』、岩波書店、一九七五年、所収、二二二頁。

⑦ Morrison, *et al.*, *op. cit.*, p. 214. S. W. Williams, *A Chinese Co-*

五頁。

mmercial Guide, consisting of a Collection of Details respecting Foreign Trade in China, 4th ed., Canton, 1886, p. 242.

⑧ Williams, *op. cit.*, p. 242.

⑨ Morrison, *et al.*, *op. cit.*, pp. 215, 197-198. Williams, *op. cit.*, p. 222.

⑩ *Report by Mr. Parkes*, p. 25 (41).

⑪ Morrison, *et al.*, *op. cit.*, pp. 208-209. Williams, *op. cit.*, p. 235.

⑫ 佐々木編前掲書、三五四頁。

四 アロー戦争と洋関の設立

このように広東の貿易と徴税のあり方に変化が起こりつつあったなか、一八五六年一〇月、それまでも廣州入城問題などで決して良好ではなかった広東当局とイギリス現地当局の関係はついに抜き差しならぬ状態に陥った。いうまでもなくアロー号事件であるが、この船がもともと香港籍のロルチャ船であったという事実は、それまでの変化において象徴的であり、それ以後の展開においても暗示的である。

一〇月二六日、欽差大臣両広総督葉名琛は粵海関を閉鎖し通商禁止を命じた。これにともない倉庫もすべて封鎖され、外国商人はその商品を差し押さえられた形になった。英米当局はその報復措置として、黄埔に停泊する商船にトン税を支払わずにその投錨地を離れることを許可する^⑬。ここにおいて粵海関の機能はまったく停止し、ならびに合法的な貿易も途絶したのである。なおも事態は悪化の一途をたどる。廣州周辺では激烈な排英運動が起こり、一八五六年一二月半ばには外国人の居留地が焼き払われた。一八五七年になると、イギリス政府はフランスと共同派兵を決定、同年八月七日、英仏連合軍は珠江を封鎖、一二月二九日に廣州を占領し、翌年一月、葉名琛を捕虜としてカルカッタへ送り、廣州城内は占領行政がしかれるに至った。領事館は黄埔に移され、そこで事務が処理されることとなった。

こうして英仏連合軍の制圧下に、情勢はやや平静をとりもどす。珠江の封鎖は一八五八年二月一〇日に解かれ、それと

第4表 広東でのイギリスの輸入額

単位：ドル

	A イギリスからの直輸入				B 植民地からの輸入			C 計	B/C (%)
	毛織物	綿製品	金属	雑貨	インド棉花	他のインド・海峽植民地産品			
1844	2,898,866	4,726,870	222,973	57,985	6,816,382	783,164	15,506,240	45	
1845	1,875,042	2,764,317	87,874	47,823	4,727,834	1,212,612	10,715,502	55	
1846	1,386,534	2,755,223	62,493	38,732	4,925,018	829,583	9,997,583	58	
1847	1,627,346	2,501,052	40,101	30,282	4,685,872	741,107	9,625,760	56	
1848	1,866,980	1,213,344	47,578	19,613	2,791,615	595,467	6,534,597	52	
1849	768,042	1,475,644	133,177	33,808	4,769,641	716,932	7,902,244	69	
1850	992,800	1,616,900	231,971	28,829	3,432,000	594,400	6,896,900	58	
1851	818,817	2,451,945	459,570	46,245	5,500,000	817,684	10,094,261	63	
1852	134,826	678,156	447,642	18,513	8,227,000	467,890	9,974,022	87	
1853	99,989	555,736	21,098	26,094	2,474,825	830,491	4,058,233	83	
1854	30,750	85,820	38,020	18,446	2,706,425	468,983	3,348,444	95	
1855	3,020	368,500	32,500	48,788	2,246,357	906,425	3,605,590	87	
1856	399,955	1,768,300	420,673	—	5,666,977	886,156	9,142,061	72	

出典：Report by Mr. Parkes, p. 33(49).

ともに広東の貿易も再開された。この時期の貿易状況を駐黄埔副領事ウィンチェスター(Charles A. Winchester)は以下のように述べる。

汽船(River steamers)は日々貨物を満載して出入りしている。七〇箱以上の新茶が決済されたとすでに報告を受けている。桂皮もかなりの量が購入された。棉花と米がおもに要求される輸入品であるが、それだけでなく綿糸と綿布の在庫品も運ばれた。²⁾

貿易の復興はこのように少なからず廣州と香港を往来する汽船によっていたのであり、しかもその輸入貨物の品目にも注意を要する。第4表からただちに看取されるように、広東でのイギリス直輸入品は五〇年代に入り激減し、棉花を中心とするインドおよび海峽植民地からの品目の占める割合が増大する。イギリスからの直輸入は先に述べたように、香港に寄港して小汽船に積み換えて廣州に向かう場合が多くなっていたが、植民地からの輸入は必ずしもそうではなかった。一八五六年の貿易報告として、「イギリスから広東にやってくる多くの船舶はボンベイを経由する。そこで貨物を卸して広東向けの棉花を得るからである」と記した³⁾。パスは、このようなインドからの輸入については香港の經由にならないと言及しておらず、おそらくイギリス→インド→黄埔→廣州を

主たる経路だと想定していたと思われる。しかしアロー号事件を経ると、ウインチエスターの報告にみられるように、インドからの輸入も香港を経由し、貨物を小汽船に積み換えて広州に到着する場合が多くなりつつあった。この時期になって広州への輸入は、香港を経由するルートに一元化される趨勢にあったのである。

貿易の再開とともにアロー号事件以来閉鎖されていた粵海関も再開され、関税の徴収などは占領下の広州ではなく、領事の移駐していた黄埔でなされることが取り決められた。一八五八年五月までに粵海関監督は「二〇万両近くをうけとった」^④けれども、このときの「粵海関の組織はまったく紊乱していた」ともいわれ、決して十分な機能を果たしてはいなかったようである。実務に任ずる海関吏や通事は広州と黄埔を行き来するさい、珠江の治安がな良好でなかったため海賊の危険にさらされており、粵海関の分局が襲撃されたという風聞や、通事がイギリス国旗の使用を領事に求めたりする事態すら生じていたからである。^⑤まもなくこうした状況がさらに深刻となる。葉名琛の後任、黄宗漢が広州周辺の排外運動を指嗾したために戦闘は再び激化し、一八五八年六月には広州城内に戒嚴令がしかれるまでになった。七月の末、新たに着任した領事オルロック（Rutherford Alcock）の進言でイギリス領事館が香港に撤収し、^⑥またもや正規の通商関係は事実上断たれるようになった。この緊張した情勢は年末まで続くことになる。

しかしながらこれで広東の貿易がすべて途絶したわけではなかった。香港經由に比重を移しつつあった貿易は、このような情勢の背後で「汽船（River steamers）によって行なわれる広範な組織的密輸」として現象し増加していたのである。^⑦これに対しては、粵海関はまったく不作為をたななかった。前節で論じたように、アロー号事件までに粵海関の徴税を実現する機能は通事に集中していたが、その通事はそもそも小汽船やロールチャ船には対応しきれなかったし、このときには治安が悪化するにつれ、次第に交易にかかわる事務の場から姿を消しており、^⑧機能そのものすら停止しつつあったからである。粵海関の徴税機構としては通事はもはや不十分であり、小汽船などをも包括して管轄できるような新たな機構が望まれるようになっていくのである。

一八五八年一月、イギリスと粵海関当局の間で公式に關係修復がなされると、通商關係の回復に關連してこの密輸の問題もとりあげられ、領事オルコックと粵海関監督恒祺は一二月に書翰を交わして協議を行なった。だが具体的な対策は容易に見いだされなかった。すでに一月八日、上海において通商章程善後條約が調印され、その第一〇条に上海で行なわれていた外国人稅務司制度を他港にも導入して、全條約港に「画一的な制度 (one uniform system)」を実施することが取り決められていた。^⑩ イギリス側としては、密輸の対策は当然これに従っておけばすむはずで、事実そうした意見も有力であった。しかしオルコックが広東で発見したのは、この規定とはほとんど相容れない、「通事という膨大な仲介組織」を中心に行なわれていた「公平を期しがたい稅額私定の常習があまりにも牢平な」粵海関の機構であった。「粵海関監督から仲介人たる通事、そして衙門の門にいる苦力の一人に至るまで、何世代にもわたり粵海関を豊かな遺産とみなしてきたあらゆる人々がつあまりに多くの金銭的利益」に干渉してまで、「広東を上海に同化」し外国人稅務司制度を導入するのは、オルコックには不可能だと思われたのである。^⑪

彼の考えがどうであれ、従前の機構のままでは粵海関の徵稅が實現できないのは明白であった。小汽船などによる密輸はますます巧妙になり、仏山鎮を經由して広州へ商品が運び込まれたりもしていた。年が改まると、恒祺は内務府への稅取滞納で彈劾を受けたこともあって、いよいよ事態の打開をはかる必要に迫り込まれ、輸入品を取り扱う広州の商人二人家に命じ、仏山鎮でこうした密輸を査察させることにした。商人たちはこれをうけて「ギルド」を結成しその任に当たろうとしたのである。いささか拱手傍觀の底であったオルコックも、この措置にはさすがに反対せざるをえなかった。彼は「外洋行の組織では決してない」という恒祺の弁明には一定の理解を示しつつも、いかなる意図であれ実施されれば結果的には「独占以外の何物でもない」として、その撤回を要求した。

おそらく中國商人によって提唱されている關稅の相互保証という計画ほど、あらゆる意味において有害、不愉快なものはないであろう。……彼らは現在の機構では不可能な粵海関の損失防止を口実に、たとえまったく排他的な市場の支配ではないにしても、必ず「イ

ギリスにとつて」危険な貿易の統制を遅かれ早かれ掌握しようとするようなギルドの組織を提案している。……中国商人に普遍的な考え方は団結（combination）であり、その目的は独占である。それに対し外國商人の考え方は競争（competition）である。両者は形式で相反するのみならず、本質的に相容れないものである。^⑭

このオルコックの認識はきわめて重要な内容を含んでいる。もちろんいわゆる西洋と中国の商人間の觀念や「目的」の相違は一考の余地があるが、絶対的な原理ではなく相対的な動態とみれば間然するところはない。彼の指摘の核心は、徴税の責任を中国商人に委ねればいかにしても最後には交易の「独占」にいきついでしまふ組織のあり方なのである。ここから第一節で示したような徴税と独占の關係は確認できるし、それが粵海関と外洋行の間に限られる性質のものではなかったことも窺われよう。

オルコックは同時に、これまで曲がりなりにも「独占」にまで至らなかつたのは、ある程度まで独立的な徴税機構として通事が中国商人と外國商人の間に介在してきたからであり、小汽船をも管理しなければならなくなつた現状では、「黄埔で陸揚げや船積みをする船舶の緩慢な手続にしか対応できない」通事はもはや不十分だとも認めている。求められるのは、通事に取って代わりうる「十分な警備機構と海関行政の設立」^⑮であつたが、オルコック自身にとっては不本意であつても、その実現には外國人稅務司制度しか選択肢は残されていなかったのである。

署理兩広総督勞崇光と粵海関監督恒祺は、かねてより面識のあつたイギリス領事館の通訳官ハート（Robert Hart）に「上海でレイが統轄しているような官庁を廣東に設立」させようと提案した。ハートは躊躇したものの、上海のレイに廣東の状況について長文の覚書を送付し、一八五九年五月二七日領事館に辞表を提出、六月三〇日、正式に通訳官を辭職して勞崇光と恒祺の申し入れを受諾した。レイが一月に廣東に到着すると、洋関が新たに設立され、同月二四日に業務を開始した。^⑯洋関の組織とほぼ時を同じくした小汽船に対する規則の發布、そして、この洋関の最初に直面した困難が通事の試みた抵抗であり、彼らをどう処遇するかであつたというハートの述懐^⑰に徴しても、このとき設立された粵海関の洋関

は、香港と広州を往来する小汽船をも包括して管轄できるような、通事に代位する徴税機構であったことが確認されるであらう。

- ① *IUPPPP*, Vol. 33, *Papers respecting Proceedings of Her Majesty's Naval Forces at Canton with Appendix*, 1857, p. 123(185). Davids, ed., *op. cit.*, Vol. 13, p. 29.
- ② FO 17/287, Winchester to Bowring, No. 37, March 24, 1858, Encl. No. 3, Elgin to Clarendon, No. 82, April 7, 1858.
- ③ *Report by Mr. Parkes*, p. 25(41).
- ④ FO 17/302, Parkes to Elgin, No. 34, May 2, 1858.
- ⑤ 同註④。
- ⑥ FO 228/248, Alcock to Bowring, No. 133, July 28, Encl., Bowring to Malmesbury, No. 202, July 30, 1858.
- ⑦ *Ibid.*
- ⑧ FO 228/247, Winchester to Bowring, No. 108, July 1, 1858, Encl. No. 5, Bowring to Malmesbury, No. 178, July 3, 1858.
- ⑨ FO 228/258, Alcock to Elgin, No. 20, Nov. 25, 1858.
- ⑩ 前掲拙稿「洋関の成立をめぐって」八〇頁。
- ⑪ FO 228/259, Alcock to Elgin, No. 22, Dec. 13, 1858.
- ⑫ 「内務府奏請飭粵海關監督將所收稅銀全行補交欠款摺」故宮博物院明清檔案部編『清代檔案史料叢編』第一輯、中華書局、一九七八年、六六～六七頁。
- ⑬ FO 228/261, Alcock to the British Mercantile Community at the Port of Canton, Circular, April 18, 1859, Alcock to Hang, April 16, 1859, Encl. No. 2, Bowring to Malmesbury, No. 97, April 23, 1859.
- ⑭ *Ibid.*
- ⑮ Inspector General's Circular No. 25 of 1869, Nov. 1, 1869, cited in H. B. Morse, *The International Relations of the Chinese Empire*, 3 vols., Shanghai, etc., Vol. 3, 1918, p. 462.
- ⑯ FO 228/266, Hart to Winchester, May 27, 1859, Encl., Winchester to Bruce, No. 11, May 27, 1859, Same to same, No. 13, June 30, 1859, FO 228/267, Winchester to Bruce, No. 39, Oct. 17, 1859.
- ⑰ Hart, "Note on the Introduction," *China*, No. 1 (1865), p. 5 (49). 通事の組織はまもなく解体され、キの構成員は「ほとんど一般貿易の他の諸部門に就職した。彼らはよく精通してゐるのう有用な助手」(S. W. Williams, *The Chinese Commercial Guide, containing Treaties, Tariffs, Regulations, Tables, etc.*, 5th ed., Hong Kong, 1863, p. 161.)。

おわりに

寧波の洋関に二八年間にわたって勤務した李圭は、その職を辞した光緒一九(一八九三)年の自序をもつ編著のなかで、

南京条約以後の粵海関の西洋貿易に対する徴税を描いて、

広州の洋税は向に、洋商と貿易せるを准よされしもの十三行に由り通事を用いて經理せられたり。「咸豊」七年、十三行廢されしも、其の税・鈔は仍お通事館六七処に由り経取せらる。処々各々數十人あり、故に洋船の進出衆しと雖も料理裕如たり。顯だ、習う所の洋文率ね淺陋、事稍々繁雜にして、謬弊旋いで生ず。時に粵督勞崇光・閩督恒祺、上海は李泰國創辦してより、「稅収」年を逐いて加増せるを聞き、廣州英領事の譯訳官赫德ヘイデルを挙げて勤理せしむ。^①

という。逐語的には必ずしも正確な記述とはいえないかもしれない。けれども粵海関の徴税機構の推移という見地から、その動因として背後で作用していた広東東の貿易形態の変遷を補いつつ読み直せば、かえって正鵠を逸していないのが看取されるであろう。本稿で理解したところに従って、この文章を筆者なりに訳してまとめに代えよう。一八四〇年代から五〇年代前半まではむしろ条約以前のからの継続面が濃厚であり、輸入を左右した輸出という取引のあり方は変わらず、ここでは旧外洋行がなお優位を保ちつづけ、通事が納税の手に任じていた。五〇年代の半ば、アロー号事件前後になると貿易構造の変化で、旧外洋行が没落して通事に徴税の機能が集約されてくる一方で、広東の貿易は香港やマカオとのつながりが強まり、小汽船やロールチャ船による交易が盛んとなる。通事はこの交易には対処できなかったため、それに代わって洋関の設立を見るのであった。

これは言い換えれば、南京条約以前に保商たるべき外洋行が包括的に當んできた機能が分化していく過程でもあった。そもそも外洋行という組織は、周知のように外国商人と内地商人の間に介在した牙行である。彼らの取引は一方で外国商人、他方で内地の商人に対するもので、この両者を連結する過程に西洋貿易の徴税が一体となって組み込まれていた。本稿で注目した外国商人との取引においては、これに対する徴税が次第に分離独立した過程となり、そのための機構が外洋行から析出されてくる。粵海関での通事がまさしくそうであり、これほど典型的ではないにしろ、上海でもほぼ同一の過程をたどっている。^② 誤解を恐れずにいえば、洋関という機関はそうした析出の一所産、一形態にすぎないのである。もっ

とも洋関には洋関独自の機能が付与されたから、いったん設立されてしまうとその機能に立脚しつつ発達を遂げていくが、これは自ずから別に取り扱われるべき問題であろう。

それでは、外洋行商人と内地商人の間の取引のほうは、どのように推移したのであろうか。これはもはや詳細に説き及ぶことはできないが、本稿で得た知見をもとに筆者なりの概観をつけ加えておこう。往時の外洋行商人に代わって外国商人との取引に当たったのは、いうまでもなく買辦に代表される商人たちである。彼らは条約港を起点・終点として到る処に輸出入貨物の購買・販売網を拡げていくが、内地におけるその無数の結節点での取引は、依然として徴税と不可分なままの構造を保っていたように思われる。少なくとも広州や上海の対外取引において洋関の設立に帰結したような徴税過程の分化は、明確な形では見いだすことができない。オルコックの言を借りて動態的にいえば、官庁に対する徴税の責任、納税の保証を触媒に、交易において排他的な「ギルド」を結成し「独占」に達してしまう組織のあり方が内地では普遍的に通用していたのである。これが外国商人に対する中国商人の内地市場支配と表裏する釐金税^③の基盤を提供したものにほかならないであろう。これまでいささか臆測を交えつつ提起されてきた、常関に倣った洋関の設置、常関制度を基礎とした洋関と釐金、という議論は、広東貿易時代の外洋行に集約されていたような徴税機能の分化・未分化という文脈において、はじめて説得力をもつものとなる^④。そうした意味で、本稿で検討した洋関の設立に至る粵海関の展開は、清末の内外にわたる交易と徴税の変遷の典型を示すものであり、清末における「ギルド」、独占、徴税などの問題を体系的に理解する一つの足がかりともなるであろう。

① 『通商表』巻二、「各開始設稅司表說」、三二頁。

② 前掲拙稿。

③ たとえば、彭沢益『十九世紀後期中国城市手工業行会的重建和作用』、

同『十九世紀後半期的中国财政与經濟』、人民出版社、一九八三年、

所収、宮田道昭「清末における外国貿易品流通機構の一考察——ギル

ドの流通支配を中心として——』『駿台史学』第五二号、一九八一年、
本野英一「安昌・裕康洋行対上海潮惠会館事件——芝罘協定後のアヘ
ン貿易紛争に関する一考察——』『中国近代史研究』第六集、一九八
八年、参照。

④ 濱下前掲、『中国近代經濟史研究』、一九二頁、飯島滯「裁釐加税」

問題と清末財政——一九〇二年中英マッケイ条約交渉の歴史的位
置——『史学雑誌』第一〇二編第一一号、一九九三年、二七頁。この
ように抽象できる徴税機構の分化の過程は、洋関設立以後の粵海関で

アヘンの徴税をめぐる具体的な再現され、その後の洋関全体の性格
に多大の影響を及ぼすことにもなるが、本稿では触れる暇がなかった。
その詳細については別稿に譲りたい。

（富崎大学教育学部講師

）

The Revenue-Raising System of the Canton Customs
House in Transition, with special reference
to the Establishment of the Foreign
Inspectorate of Customs at Canton

by

OKAMOTO Takashi

Prior to the Treaty of Nanking, the Hong-merchants' transactions with foreign traders were, from the viewpoint of the customs house authorities at Canton, an important revenue-producing process. The monopoly held by, and the excessive charges placed on foreign trade by the Chinese are the consequences of this particular structure of trade and taxation. Throughout the 1840 s, whilst the structure itself was not transformed even after the first Treaty settlement, the Hong-merchants' functional involvement in both trade and taxation based on it had been gradually diverging since the 1830 s. In the mid-1850 s, due to changes in the Sino-foreign trade system, the old Hong-merchants eventually retired from the Canton trade, and revenue-raising became a function of the linguists who had played the part of customs house clerks and interpreters in the name of the Hong-merchants in pre-Treaty days. Then the trade between Hongkong and Macao and Canton with river steamers and lorchas had been developing rapidly. The foreign inspectorate of customs at Canton, established in 1859, replaced the linguists who were not able to control the river-steamer trade on the Canton river. In other words, the divergence of the revenue-producing process from the transactions with foreign traders gave rise to an agency for levies on foreign trade at Canton independent of the Hong-merchants, which was in its turn succeeded by the establishment of the foreign inspectorate. This development at Canton, throws light on the relationships between the Ch'ing authorities and the Chinese brokers, and thus is significant for research on trade and taxation during late Ch'ing China as a whole.