

カントン貿易の研究 (上)

下田 禮 佐

本篇は三宅博士古稀祝賀記念論文集所載拙稿「第十六七世紀に於ける歐洲人の對支貿易に就て」の續篇とも見做すべきものである。

目 次

- 第一章 カントン貿易
- 第二章 海關及び關稅
海關 監督 稅率
- 第三章 禁制品
輸入禁止及び制限 輸出禁止及び制限
- 第四章 行商
- 第五章 外國商館及び外人の生活
- 第六章 貿易方法及び貿易品
- 第七章 結論

第一章 カントン貿易

一五一七年(明の正徳)(十三年)ポルトガル人アシンドラーデ(Andrade)が廣東省の上川島を経てカントンに來

て貿易したのは、近世歐洲人來航の最初である。ポルトガル人は印度のゴア及びマレイ半島のマラツカを占領し、そこを根據として支那に來るやうになつたのであるが、次でスペイン人はフィリッピンを占領して之を根據として福建省に來り、十七世紀早々には和蘭人はジャバアを取り、それから支那に來り、英國人はやゝ遅れ、明末に一度カントンに來たが、清初に至り、海上の勢力が和蘭を壓倒するやうになつてから盛に貿易に來るやうになつた。

明末清初の頃、歐洲船の來舶地は必ずしも一定してゐなかつた。上川島、浪白澳(澳門港外の萬山諸島)、カントン、泉州、厦門、臺灣、寧波等が

そのおもな所であつた。然し之等は地方官憲に贈賄し、又は武力に由て半ば海賊的に貿易したものである。清朝は國防並に海賊取締等の見地から最初鎖國主義で海港を封鎖してゐたが、康熙二十二年(一六八三年)、江蘇、浙江、福建、廣東の四省に海關を置き、その翌年内外人の貿易を許可した。皇朝通考(卷三十三 市糶考)に、康熙二十三年、詔開海禁、……：上曰、百姓樂於沿海居住、原因海上可以貿易捕魚、先因海寇故、海禁不開、今海氛廓清更何所待。下九卿詹事科通議尋議、今海外平定、台灣澎湖設立官兵駐劄、直隸山東江南浙江福建廣東各省先定海禁處分之例、應盡行停止」とある。當時開放したのは右の海關を置いた四省であつて、即ち江蘇省の上海、浙江省の乍浦(舟山列島の中)、寧波、福建省の廈門、廣東省のカントンであつた。その事は皇朝通考卷三十三の康熙二十四年の條、貿易船の課稅率を各省同一にすることゝした條に「至

江浙閩廣俱經開海、若不盡一恐啓外夷趨避之端、應照粵省量減、此等丈抽船隻裝載回國、或因風水不順、飄至他省、查驗印票即便放行、其四省印烙船隻往外國貿易者、亦照此例」とある。即ち臺灣などは清領となつて閉鎖されたが右の各港は内外船とも寄港を許可したのである。然るにかく開國政策をとつた結果、支那人の南洋フィリッピン、ジャヅア方面に貿易に往く者非常に多く、之等の地が海賊の根據地であるのに、支那人には船を多く造つて、之をこの地方に賣り、又船と共に禁制品たる米を輸出し、更に之等の地に移住し、つまり海賊を助ける者が多いといふので、康熙五十六年(一七一七)支那商船の之等南洋に至るものに對し、造船の印烙及び結單(鑑札)を與へ、その取締りを嚴にし、貿易船の米の携帶額を一定し、外國に賣船することを嚴禁し、海外移住を禁じ、外國船で歸る者は死刑に處することにし、海外貿易船は三

年以内に歸國せしむることにした。かく國防上の理由から漸く鎖國主義に傾き、雍正五年(一七二二)には、康熙五十六年、定例出洋貿易人民三年之内准其回籍、其五十六年以後私去者、不得徇縱入口、久已遵行在案、又現住外洋之船、或去來人數不符、或年貌互異者、即係頂替私回、應嚴飭守口官、於洋船回時、點對照票、細加稽查、如有情弊、將船戶與汎口官員分別治罪、至閩粵洋船出入總在廈門虎門守泊、嗣後別所口岸概行嚴禁^(皇朝通考、卷三十三)と定め、取締上から支那船の外國貿易に従事する者も福建、廣東の二省では廈門、カントンに限つた。之は勿論外國船にも適用されたのである。之より先順治四年^(一六四七)、ポルトガル人は、澳門占領その他の海賊的行爲の爲に支那に來りて貿易することを禁せられた。皇朝通考^(卷三十三)同年の條に、佛朗西國^(ポルトガルのこと)互市人、禁止入省、戶部議覆、兩廣總督修養甲疏言、佛朗西國人寓居濠鏡澳^(澳門のこと)

以携來番貨、與粵商互市、蓋已有年、後深入省會、至於激變、遂行禁止、今督臣以通商裕國爲請、然前事可鑒、仍照前明崇禎十三年^(一六四〇年)禁其入省之例、止令商人載貨下澳貿易」とある。即ち當時已にポルトガル人の直接貿易に來る者はなく、スペイン人は最初から支那貿易に熱心でなく、殘る所は和蘭人と英吉利人とであつた。然し和蘭人の支那で優勢であつたのは臺灣占領時代であつて、臺灣を鄭成功に逐はれてからは根據地を失ひ、本國も衰へて來たので、十八世紀になつては主として支那に通商に來るのは英吉利船であつた。英國は支那の開國の翌年^(一六八五年)、東印度會社が、カントンに商館を置くことを許され、同會社は一六八九年第一船をカントンに送つた。之より先き英人は鄭氏時代に臺灣で貿易を開始し、又廈門に商館を置いたが、臺灣は支那領となつて閉鎖され、廈門寧波等は課税が高く、商品の集散が少いので自ら

之を放棄し、十七世紀の末には英人の貿易はカントンに集中された。(一)和蘭人も同様で、臺灣を失つてから厦門で貿易したこともあるが、雍正の頃からカントンに来ることになった。皇朝通考(卷二百九十八、四裔考、荷蘭)に、雍正初年通市不絶、夏秋交來廣、由虎門入口、至冬乃回、歲以爲常」とある。かくて事實上カントンが支那唯一の開港場となつたのは十八世紀の初である。即ち明末對歐貿易の開始から十七世紀の終り頃迄は支那の近世貿易史上の第一期であつて、開港場も、貿易制度等も一定しなかつた。十八世紀初期から鴉片戦争迄の百四十年間が第二期で、この時期は支那は極端な排外保守的な貿易制度を確立して外人を苦しめ、開港場も事實上カントンの一港に限つた時代である。この特殊の時期を私はカントン貿易時代といふ。しかして鴉片戦争から世界大戦後迄の八十年間は前期の反動として支那は諸外國から治外法權、專管

居留地設定、課税權の束縛等を課せられ、外人の壓迫に苦しまなければならなかつた。

さて十八世紀初期に支那は開港場を事實上カントンに限つたが未だ法律を以て一定したのではない。前述の如く厦門も開港場であるし、上海、寧波、定海、乍浦等皆閉鎖されたのではない。但カントン以外は外人は課税が重いので、商況不振なので商館を置かなかつたのである。之等諸港は支那の貿易船(本港商船)即ち日本及び南洋各國への貿易船の出入港となつてゐた。勿論カントンの貿易獨占は外商側から見れば頗る苦痛であつて、カントンの地方官憲、監督及び行商はこの獨占的地位を利用して成るべく課税を重くする。そこで英國東印度會社は、一七五五年(乾隆二〇年)、通事ハリソン(Harrison)、フリント(漢名洪任輝)兩人を寧波に派し、官憲に贈賄してその開港を促した。(二)之は勿論カントン海關の重課に苦しみ、之を牽制する

爲であつたが、カントンでは同地の獨占が打破されるのを恐れ、兩廣總督楊應琚等卒先之に反對し寧波の稅則を改正し、且つ「向來洋船俱由廣東收口、經粵海海稽察征稅、其浙省之寧波不過偶然一至、近來奸牙勾串漁利洋船、至寧波者甚多、將來番舶雲集、留住日久、將又成粵省之澳門矣、於海疆重地民風土俗均有關係、是以更定章定、視粵稍重、則洋商無所利而不來、以示限制意、並不在增稅也」(皇朝通考、卷二)といふ命令を出し、且つ英人の寧波に來ることを禁じた。皇朝通考(卷二百九十八、四裔考、英吉利)に「先是其互市處、或於廣、或於浙、二十二年(一七五七年)部議英吉利不進赴浙貿易、於是皆收泊廣東每夏秋交由虎門入口」とある。かくて一七五七年支那は外船來船の港をカントン一港に限つた。但し支那の貿易船の出入港は依然他の港にも許してゐたのである。

カントン即ち廣東省城の地は本名廣州、今番禺

縣といふ。外人は省名と混同してカントンといふ。その地珠江の三角洲にあつて、水陸交通の要衝を占め、古來南支那第一の商業地である。已に宋の初に市舶司と稱する稅關が置かれた處である。その河口、即ち三角江の頂點に虎門要塞がある。清代外國船のカントンに入る者は、先づ澳門に至りその支那地方官(軍民同知、外人の云ふ「Gouthern」)から許可書を受け、虎門を過ぎ、カントンのやゝ下流の黃埔に投錨したのである。支那人が開港場をカントンに限つたのは、外人の侵略的野心を恐れ、之を要害の地たるカントンに限ることを便とした爲であることは、前掲の皇朝通考の記事に由ても明かである。外人は勿論カントン來航を望むのであるが、この一港に限られたのは非常な苦痛であつて、外人は機會あれば、他の開港を迫らんとしてゐたのである。鴉片戰爭の時、英國外務卿バーマーストン卿が遠征軍司令官エリオット提督

に與へた訓令中にも、カントン、福州、厦門、上海、寧波の開港を迫るべきことがある(三)かくて開港場問題も百四十年間、支那政府と外人との争の種となつて、結局戦争に由てその結末をつけなければならなかつたのである。

第二章 海關及び關稅

海關 支那は國土廣大で、各地方が天然資源、産物、經濟事情を異にし、政治上、財政上にも地方分權制度が行はれてゐるから、政治上、經濟上から見れば一の聯邦國家の如きものである。随つて國內各地相互間の貿易は恰も外國貿易の如き觀がある。由て支那では極めて古くから國內の重要な隊商路、港、運河及び市場に關を置いて税(Toll)を徴した。清朝の制度では關に戶部管轄の戶關と工部管轄の工關とあつた。欽定大清會典(卷十六)に「凡戶關之屬二十有四。京城崇文門、左翼、右翼、通州坐糧廳、直隸天津關、山海關、張家口、山西

殺虎口、歸化城、山東臨清關、江蘇江海關、潯墅關、淮安關兼廟灣口、楊州關兼由閘、西新關、安徽鳳陽關、蕪湖關、江西九江關、贛關、福建閩海關、浙江浙海關、北新關、廣東粵海關、太平關。其殺虎口、臨清關、蕪湖關、由關所設之工關、俱歸工部管理。」とあつて、戶關は二十四個所、その中の四個所には工關が併置されてあつた。尙以上各關の外に重要商業地に廠又は關といふのがあつて、税を徴し、また上記各關の下に主要地に出張所又は監視所の如きものがあつた。この中注目すべきものは海關である。海關は戶關の一種であるが、特に江蘇、浙江、福建、廣東の四省に置いたもので、即ち海外貿易に従事する船及びその貨物に課税する官衙であつて、今日の海關の先驅をなすものである。海關は宋、元、明には市舶司といつたものである。海關の設置につき、清の蕭令裕の粵東市舶論に「康熙二十四年從彊吏之請、設江

海關、浙海關、閩海關、粵海關」とあるが、皇朝通考(卷三十三)、(市糶考) 康熙四十七の條に、米價輸出禁止厲行の爲、海關を閉鎖し、鎖國を斷行せんことの出で

に對し、戸部議、自康熙二十二年(一六八)、開設海關、海疆寧謐、商民兩益、不便禁止」といつて、

之を却下したことが載つてゐて、明かに康熙二十二年に設置されたものである。しかしてその翌年(一六八)には「開海征稅則例」と稱する外國貿易の

「關稅定率表」を發表した。皇朝通考(卷二十六)、(征權考) 康熙二十三年の條に、「定開海征稅則例、其海口內橋津

地方貿易、悉免抽分、九卿等議覆、戶科給事中孫蕙疏言、海洋貿易宜設立事官收稅、應如所請得旨、

海洋貿易、創收稅課、若不定例、恐爲商賈累、當照關差例、差部院賢能、司官前往酌定期例經嗣、

郎中伊爾格圖酌定開海征稅則例、奏請給與各關定例欸項於橋道渡口征收稅課」とあつて、この年始

めて關稅定率表ともものを出したのである、但し

この稅率は重きに過ぎるといふので下記の如く二年後に之を二割減したのである。

監督 關の長官を監督といふ。監督は江浙閩の三海關は地方官(道台又は將軍)が兼務して居たが

粵海關は最重要な處であるから、設置當初から前述の如く「差部院賢能」といふことになつてゐて、

大清會典(戶部)、(十六)に、「由戶部開列、各應放關差人員請旨簡放」と明記してある。即ち最初から戶部から直派してゐたのである。粵海關の第一回の監督

は前述の郎中伊爾格圖である。以後常に滿人を簡派する定であつた。この監督は外人が Hoppo (戶部の訛) と稱するものである。全然總督から獨立

した地位を保つてゐる。何分阿片戰爭以前のカントンは外國貿易の唯一の門戸であるから、その海

關の長官として無限の權取をなし得る監督の地位は、支那でも最も役得の多い羨望の的となつてゐ

たものであつた。隨つてこの地位を得るには莫大

な運動費を使い、在任中は全力を盡して行商及び外商から搾取し、收賄し、一方にはその地位を保つ爲に北京の官廷に對しては上は皇帝から下は妃妾、宦官に至るまで贈賄を怠らなかつたのである。随つて貿易港をカントンに限ること、行商をして外人との取引を獨占せしむることなどは、監督の地位及び收入の維持、増進及びその獨占の上から絶對に必要であつたのである。故に之等についての外人の愁訴、歎願などは一切耳を傾けず、又之を政府に取次がざるは勿論、外人の上訴は之を嚴禁してゐたのである。結局阿片戦争に由て之等の問題が武力的に解決される外なかつたのである。粵海關監督は阿片戦争後まであつたが、已にカントンの貿易獨占が打破され、行商が廢止され、次で外國貿易に對する課稅事務は外人の占むる總稅務司の管轄に歸し、次で舊關の事務まで外人の指揮する海關に歸したので、さすがの監督も全く有

名無實の官となり、結局一九〇四年に全く廢止されたのである。(四)

稅率 清朝の制度では租稅は各地方毎に割賦額を定め、地方は已定の稅率に由て徵稅し、割賦額を中央に貢納する制度である。關稅については、各關に正額(稅本)と盈餘(稅附加)とが定まつてゐた。廣東海關は正額銀四萬三千五百六十四兩、盈餘八十五萬五千五百兩(大清會典事例、卷一百八十八戶部關稅)となつてゐた。それ故官吏は苛斂誅求をなして貢納額をふたし、更に私腹を肥やすことを努める。稅率は「凡稅耗各徵其十之一。經費皆出焉、無耗則取其盈餘」(大清會典卷十、戶部)とあつて、本稅附加稅共に課稅品の從價一割である。

課稅品 大清會典(卷十、戶部)に、「凡各關貨物之稅、有衣物稅、有食物稅、有用物稅、有雜貨稅、各關皆準此四項以爲則」とある。勿論課稅方針は全然收入主義であるから、生活必需品たる食料品、被

服類の如きは取引額の多いものは最も良い課税の目的物と考へられた。之等は凡て内國商品で關を通過するものに課せられたのであるが、却て外國輸入の贅澤品を免税としたのは頗る滑稽である。

皇朝通典(卷十五、食貨市糶)に、「乾隆四十九年(一七八四年)定廣東洋夷珍珠・寶石等不准征收稅課例。」とある。

外國商人の支拂ふ關稅は船料稅(一名船鈔)即ち噸稅を主とし、商品の輸入稅、官吏への心付即ち規禮銀等種々あつた。船料稅は外人は Measurement

といひ、その詳細は皇朝文獻通考(卷二十六、康熙二十四年(一六八五年))の條に、「免外國貢船抽稅、又酌

減洋船丈抽之例、監督伊爾格圖奏言、粵東向有東西二洋諸國來往交易、係市船提舉司征收貨稅、明

隆慶五年(一五七二年)以夷人報貨奸欺難以查驗、改定丈

抽之例、按船大小以爲額稅、西洋船定爲九等、後因夷人屢請量減、抽三分、東洋船定爲四等、我朝未

禁海以前、洋船詣粵、照例丈抽、但往日多載珍奇

今係日用雜物、今昔殊異、請於原額之外、再減二分(二割の)、東洋船亦照例行」とあつて、この年に稅率を輕減したのである。その稅率は大清會典事例(卷一百八十八、戶部、關稅)に、「船稅、東洋第一等大夾板船、長七丈四尺、闊二丈一二尺、長闊相乘、得十有

八丈、徵稅銀一千四百兩、第二等夾板船、及烏白艚船、長七丈餘、闊二丈一二尺、長闊相乘、得十

有五丈四尺、稅千一百兩、第三等長六丈餘、闊一

丈五六尺、長闊相乘、得八丈、稅四百兩、康熙二

十四年准酌減二分、西洋一等、二等、三等夾板船

均東洋船例徵收、西洋第一等船、原徵銀三千五百兩、第二等船、原徵銀三千兩、第三等船、原徵銀

二千五百兩、康熙三十七年均改照東洋例」。即ち船稅は船を大いさに由て三等に區分し、等級に隨ひ

累進的に課稅したのである。尙皇朝通考(卷三十三、乾隆元年(一七三六年))の條に、「朕聞、外洋紅毛夾板船……至輪稅之法、每船按樑頭、徵銀二千兩左右、

再照則抽其貨物之稅、此向例也。……………而於額稅之外、將伊所携置貨現銀、別抽一分之稅(一割の)、名曰繳送、亦與舊例不符、朕思……………至於加添繳送尤非、朕嘉惠遠人之意、著該督查照舊例、按數裁減、並將朕旨宣諭各夷人知之。」とある。之は雍正六年(一七二八年)以來、船稅の外に、繳送と稱し、商品及び銀に對し、從價一割の輸入稅を課したのであるが、この時に之を廢したのである。(Amber; China, an Outline p. 158) しかして船稅徵收の爲船の大いさを測定するには「船料以桅封計、以艙計、以梁頭計、各按丈尺以起科」(大清會典 卷十六)とあつて、前橋から後橋までの距離を長とし、中央の幅を廣とし、この兩者の積を船の大いさとして課稅標準としたのである。之につき、モースは Milburn; Oriental Commerce, Hunter; Fan-kwae により嘉慶時代の標準により一等船の稅金その他を次の通り計算してゐる。

Tls.

Official tariff $\frac{79.9 \times 25.5}{10} \times 7.777$	1387.283
Deduct official allowance, 20 per cent.	273.456
Net.....	1109.827
Conversion into sycee (standard silver),	
7 per cent.....	77.688
1187.515	1187.515

Ten per cent. gratuity to Hoppo	118.752
Two per cent. of net fee to collectors	22.196
Presents (uniform for all ships): Tls.	1328.463

Fee on arrival	1089.640
^A departure	516.561
grain commissioner for public charities	132.000
Two tidewaters remaining on board	150.000
Various gratuities, nine categories ranging from	
Tls. 1.200 to Tls. 16.780, total	52.440
Difference in weights	9.359
Total sum payable.....	3278.463

右は長さ九十七呎四吋、幅三十一呎一吋、總噸數四百二十噸(登簿噸にして三百七十五噸)の一等船

の船税である。この中正税は千百八十七兩餘であつて、他は皆不規則の課税である。殊に入港料、出港料等合せて千九百五十兩は全然法令(大清會典その他)に規定されないもので、且つこの千九百五十兩は船の等級に係らず一様に出さなければならなかつた。右の三千二百餘兩の中、正税と入港税、出港税等を合したものは二千餘兩になる、乾隆帝の詔勅に「徵銀二千兩左右」とあるのはそれである。他の千餘兩は盡く監督への心付その他に徴收されたのである。表に Gravity to Hoppo とあるのは即ち支那人の規禮銀と稱するもので、皇朝通考(卷二十七 征權)乾隆二十五年(一七六〇年)の條に、「議除粵海等關一切規禮名邑、……兩廣總督李侍堯等奏言、查粵海關外洋本港商船貨物出入、向來除按昭則例征收船鈔之外、別有官吏家人通事巡役人等規禮、……經奏報歸公。」とある。

モースはまた Gutzlaff: China opened により、

一等船の税金總計三千三百十五兩、同じく四百二十噸の大いさで二等級の船は二千六百六十六兩とし、それが英貨八百八十九磅にあたる。この大いさの船は今(一九〇一年頃)ならば僅に二十磅の噸税で足りるとしてゐる。尙一等級の船が税金總計三千二百五十兩支拂ふとすれば外に黃浦に三個月間滞在する滞在料金千五十兩、煙草代、酒代等の支那官憲への毎日の心付二百兩で總計四千五百兩、即ち英貨換算千五百磅を要したのである。しかもかゝる高價な入港料を支拂ひ、埠頭、浚渫、照明、給水衛生等何等港々設備をしてある譯でないからこの税金は全くの只拂でひある。加ふるに船内必需品の供給が獨占制度であるから殆ど毎日多大の損失を招くのである。故に、外商は直接商品の輸入税(眞の意味の)を負擔しなかつたとは云へ、その負擔は決して軽くはなかつたのである。

輸入品は黃浦に於て支那側の保商(行商)に賣り

渡され、それ以後は外商は一切關係しない。輸出品も同様に外商に賣り渡される前に、保商が一切の納税をすまず、故にこの輸入品、輸出品にどの位課税されたかは明かでないが、之は前述の如く内國品同様に本税、及び耗（附加税）合せて二割（各一割）を課せられたと見るべきである。之は勿論本税であつて、その他幾多の不規則な課税、心付等があつたのは勿論である。之につき皇朝通考（卷二十七）

によれば、乾隆二十二年（一七五七年）の條に、當時外商が廣東海關の課税が重いために、寧波に來りて貿易せんとするにつき、浙海關の課税を廣東と同一にすべしとした中に、「自粵東原無規避韶贛等關、稅課者悉仍舊則、概不議加正稅之外、仍照加一征收、其粵海關估價一項、係將該商出口貨物、估計價值、按價本一兩征收銀四分九釐、名爲分頭、今應遵照辨理。」とあるから、正税、附加税各一割宛の外に分頭といつて従價四・九%の税が輸出品に

課せられたと見える。かく課税が不規則不公正で外人は支那の官吏及び行商の飽くなき誅求に苦しまなければならなかつた。勿論之は外人の永く堪へられる所ではないのであつて、結局鴉片戦争に由て支那の課税権を拘束するに至つたのである。當時英國外務卿は、關税を一定し、之を公示し、開港場の税關官吏に由て徴收さるべきことを要求してゐる。（五）

文 献

- 一 Morse, H. B.; *The International Relations of the Chinese Empire*, London, 1910 pp 52—53.
- 二 Morse; *ibid* p. 107
- 三 Morse; *ibid* p. 630
- 四 Morse; *ibid* p. 16
- 五 Morse; *ibid* p. 630