

清末西江の「海賊」…「緝捕権」問題と貿易・航運

村 上 衛

【要約】 西江の外国船貿易への開放の結果、海賊事件に小型の外国船が巻き込まれることになり、海賊問題がイギリスなどの諸外国に認識されるようになった。こうした中で発生した西南号事件はイギリス人が犠牲となったため、イギリス側は賠償金を要求するとともに、中国の主権を侵害しない形で海関の外人に巡視を監督させようとした。一方、両広総督はその両方に反対し、イギリスが西江の軍艦を増強して圧力をかけたのに対し、イギリス側の主権侵害という形で理解した広州の紳商らの反発が強まる中、海関に監督の意思がないこともあり、双方が妥協、西南号事件の賠償金支払いによりイギリス艦隊が撤収して問題は解決した。結果的に広東省当局は外国人や海関の関与を排除することに成功し、西江においては中国人が商業を掌握、イギリス船籍は減少した。そのために外国船・外国人の被害は減少したが、それは外国のみならず清朝側の「海賊問題」への関心低下を招いた。

史林 一〇〇巻一号 二〇一七年一月

はじめに

一九〇六年七月一二日、省港澳輪船公司 (Hongkong, Canton and Macao Steamboat Company, Limited) の所有する西南 (Saiam) 号に対する海賊襲撃事件が発生した。西南号は香港で建造され、一九〇〇年に該公司に引き渡された三四〇トンの汽船であり、広州と梧州を結ぶ西江航路に就航、導入以来、貿易拡大に貢献していた貨客船であった^①。七月一日午前八時、一二五名の中国人乗客を載せて広州を出発した西南号は、容奇・馬寧・甘竹・九江に寄港し、甘竹で三一人、九

江では三七人が乗船した。そして午後六時半過ぎ、甘竹や九江などで乗客として乗り込んだ海賊の襲撃が始まり、海賊の発砲により船長が重傷を負い、旅客のイギリス人メソジスト会宣教会医師マクトナルド (R. MacDonald) が死亡、インド人見張り人も四名が負傷する事態に至った。船を乗っ取った海賊は海賊の根拠地として名高い村（高要県富湾）で西南号を停船させ、共謀者の搭乗した五隻のボートと合流、海賊は五〇人以上にふくれあがった。彼らは現金二〇〇〇ドルと乗員・乗客らの所持する貴重品を強奪した後、船を解放した。この西南号事件は故意にヨーロッパ人を殺害したと見なされたために外国人社会に衝撃を与え、清朝ならびにイギリスはあらためて西江の海賊問題への対処を迫られることになった。この事件が示す二〇世紀初頭の海賊問題であるが、主に広州を中心とする政治社会史の文脈から検討されてきた。そこでは、イギリス側がこの事件を契機に西江の「緝捕権」ないしパトロール権を要求したとされ、それに反対する広州の紳商（紳士・商人）の活動について、清末広州における地方自治運動の進展と絡めながら考察が進められた。そこでは、紳士・商人（商會）・学界の広東地方当局及び清朝中央との関係も注目され、西南号事件をめぐる運動は、一九〇八年の第二辰丸事件につながる問題として考えられてきている^③。

こうした研究は主として中国側史料に依拠し、イギリス側が「緝捕権」を要求したことを前提として、それを問題視してきた。しかし、政治社会史のアプローチは断片的かつ時として扇動的な新聞・雑誌を主要な史料とするため、中英の外交交渉の争点や西江のパトロールの実態とかけ離れた、広州を中心とする言説分析になりかねない。また、イギリスと海関の利害を同一視していたり、海賊が深く関わる貿易・航運などの経済的視点が欠如していたりするのも問題である。

そこで本論では、中国側の視点だけではなく、もう一方の当事者であるイギリス側の視点を考慮し、主にイギリス側の史料を用いつつ、中英の交渉を中心に考察を進めたい。その際には、イギリス側としては北京の駐華公使、駐広州総領事ら出先のイギリス外交官を中心として、香港総督や、香港のイギリス人商人らの役割を、中国側としては、北京の外務部や広州の両広総督・水師提督ら広東省当局ならびに海関の役割を視野にいれたい。

貿易・航運については、当該期の一九世紀末～二〇世紀初頭の時期は廣州や珠江における外国勢力の浸透という見方があり、政治社会史研究もそれを前提にしている。一方で、当該期は中国側の民間汽船航運業の興起ともみられている。^⑥そこで本論では、西江の貿易・航運と海賊問題の關係について船籍に配慮しつつ考えてみたい。

また、本論は海賊研究の空白を埋めるという意味をもつ。アヘン戦争後、中国沿海では中国人海賊が活性化するが、清朝はこれをイギリス海軍などの列強海軍の力を利用して鎮圧する。その後も、地域的な海賊は存続したが、中国近代海軍の誕生もあり、外国船貿易を中心とする幹線貿易に対して脅威を与えなかった。^⑦そのため、世紀転換期における中国沿海の海賊についての関心は低く、広東省については社会秩序が混乱する中での盗匪問題ととらえられている。^⑧したがって、海賊に関しては応俊豪が対象とした一九二〇年代まで研究は手薄な状況にある。本論は、この空白を埋めることを目指すが、それは、当該期が西江への外国船貿易の開放による海賊問題の国際化という大きな転換期にあったからである。

以上を考慮し本論は、まず西江の開放および西江開放後の「海賊」問題と中英の対応を概観した上で、西南号事件をめぐる中英の交渉とその決着について重点的にとりあげ、最後に、当該事件が海賊問題と西江貿易に与えた影響を考えることとする。

① FO228/1498, Encl. in Scott to Townley, Separate, April 16 1903, Intelligence Report.

② FO228/2632, Wai Wu Pu to Carnegie, No. 95, July 16, 1906, FO228/2632, Encl. No. 1 in Mansfield to Carnegie, No. 36, July 17, 1906.

③ Michael Tsin, *Nation, Governance, and Modernity in China: Canton 1900-1927*, Stanford: Stanford University Press, 1999, pp. 38-39. 覃寿偉「從西江緝捕權的爭奪看清末中外各社会力量的互動」『江西社会科学』二〇〇六年二期、二〇〇六年、何文平「清末広東

的盗匪問題と西江緝捕權風波」『學術研究』二〇〇七年四期、二〇〇七年。

④ Great Britain Foreign Office Archives, Embassy and Consular Archives, China Correspondence Series I (FO228).

⑤ 程浩編著『廣州港史（近代部分）』海洋出版社、一九八五年。

⑥ 齊易責任編集『廣東航運史（近代部分）』人民交通出版社、一九八九年、七一—九二頁。

⑦ 村上衛『海の近代中国——福建人の活動とイギリス・清朝』名古屋大学出版会、二〇一三年、一三六—一八一頁。

⑧ 何文平『変乱中の地方権勢——清末民初広東の盜匪問題と社会秩序』広西師範大学出版社、二〇一一年。

⑨ 応俊豪『英国与広東海盜的較量——一九二〇年代英国政府の海盜剋防対策』台湾学生書局、二〇一五年。

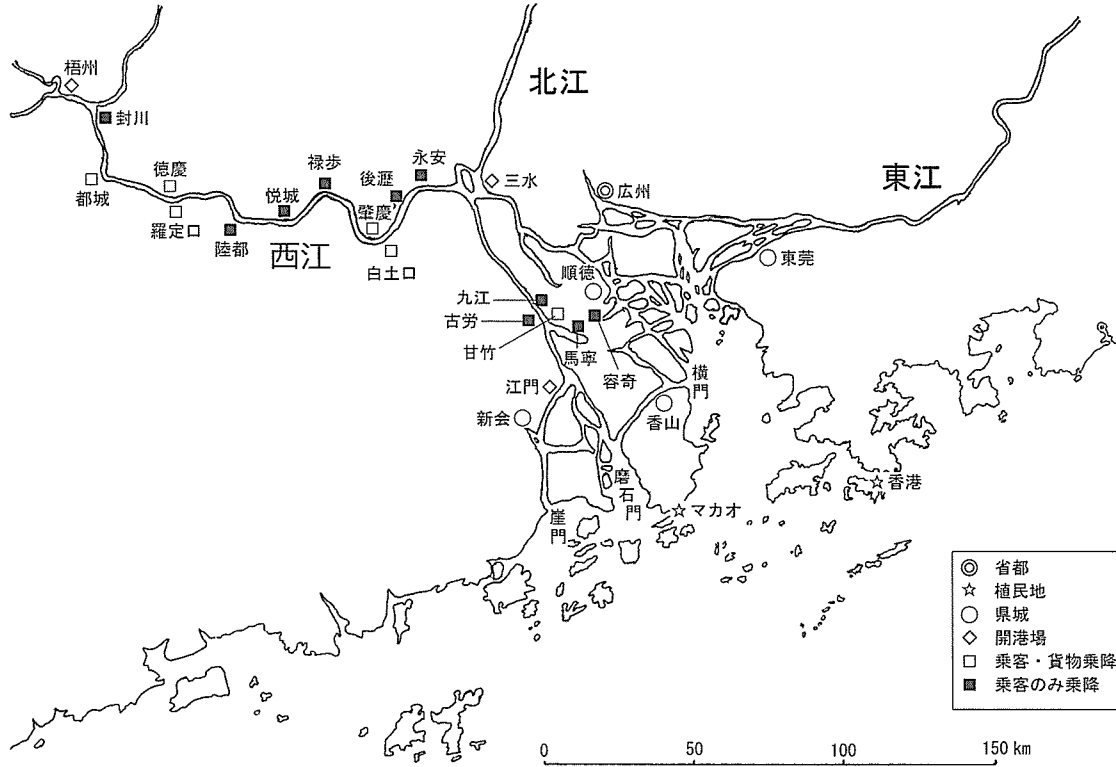
I 広州の貿易と西江の開放

まず、本論の舞台となる西江と広州について概観しておきたい。珠江は広東省最大の河川であり、主に西江、北江、東江、流溪河、潭江から成る。そのうちの最長の西江は全長二二一四キロメートルで、雲南省に発し貴州・広西省を経て広東省に至る。北江は全長五七三キロメートルで、江西省から広東省に至り、三水で西江と合流する。この珠江の下流域には面積九七五〇平方キロに及ぶデルタが形成され、そこには水路が縦横に走っている（地図参照^①）。

この珠江デルタ最大の都市広州は、一八世紀中葉以降、対欧米海上貿易が集中したこともあり、中国最大の貿易港として発展してきた。しかし、一九世紀初頭以来、その貿易管理体制は破綻、アヘン戦争に至る。開港後、生糸・茶の輸出港の広州から上海・福州への転換にみられるように、対外貿易の広州から他の開港場や香港への移転が進み、一八六〇年代まで広州貿易は低迷した^②。一方で、イギリス領香港には一九世紀中葉以降、広州から貿易だけでなく決済の中心も移動し、貿易・金融・労働力移動の面で中継的特性を有するようになり、上海とともに中国の対外経済を担うことになった^{③④}。つまり、広州の機能は香港が吸収しており、珠江デルタ全体としては経済的に拡大していた。

一八七〇年代になると停滞していた広州の貿易は再び発展したが、これを牽引したのが生糸・茶・肉桂・むしろ・砂糖・爆竹などの輸出増大と、外国の汽船会社の進出であった。西江に関していえば、一八七二年に太古洋行（Butterfield & Swire Co.）がロンドンで設立した太古輪船公司（China Navigation Co.）、同年に怡和洋行（Jardine, Matheson & Co.）が上海で設立した華海輪船公司（China Coast Steam Navigation Co.）、一八六五年に香港で設立された省港澳輪船公司などのイギリス系汽船会社が有力であった^⑤。

地図 珠江デルタ



出典：『支那省別全誌 第一巻広東省』

表1 西江の貿易

単位：海関両

年	広州	梧州	三水	江門	合計
1894	45,659,659	-	-	-	45,659,659
1895	50,322,073	-	-	-	50,322,073
1896	46,981,958	-	-	-	46,981,958
1897	50,680,736	1,817,318	101,827	-	52,599,881
1898	50,529,205	4,068,813	1,510,054	-	56,108,072
1899	59,833,118	5,909,327	2,795,992	-	68,538,437
1900	53,151,506	6,290,684	2,230,967	-	61,673,157
1901	60,920,154	7,121,396	2,561,800	-	70,603,350
1902	82,006,068	6,502,988	2,169,254	-	90,678,310
1903	112,529,713	7,968,094	2,803,053	-	123,300,860
1904	96,247,076	11,080,037	3,046,808	2,574,126	112,948,047
1905	92,243,650	11,185,513	3,883,259	3,461,444	110,773,866
1906	94,108,696	10,554,816	3,378,840	3,732,207	111,774,559
1907	103,782,947	9,663,395	3,945,891	3,763,950	121,156,183
1908	103,696,530	10,179,451	4,779,891	4,652,827	123,308,699
1909	107,067,267	10,173,689	6,628,550	5,301,242	129,170,748
1910	113,766,687	12,239,791	6,708,750	6,138,386	138,853,614
1911	102,224,621	10,657,662	5,685,249	5,501,892	124,069,424

出典：各年度の海関報告

この状況を進展させたのが西江の開放である。一八九七年に締結された「中英続議緬甸条約附款 (Agreement modifying the Convention of March 1, 1894, Relative to Burmah and Tibet)」によつて西江の対外貿易への開放が決まり、一八九七年に梧州・三水が、一九〇四年に江門が開港した。これらの開港場以外に、「西江通商暫行統共章程 (Provisional Regulations of Trade on the West River)」に基づいて江門・甘竹・肇慶・徳慶における貨物と旅客の乗降が認められていた。^⑦

さらに、一九〇五年四月に「西江通商章程 (Regulations Covering Trade on the West River)」が施行され、乗客の乗降と貨物が取り扱われる地点として白土口・羅定口・都城の三カ所が追加された。また、乗客の乗降のみが認められた地点は容奇・馬寧司・九江・古勞・永安・後

瀝・禄歩・悦城・陸都・封川となった(地図参照^⑧)。ここから順徳県を中心とする珠江デルタと三水・梧州間が集中的に開放されたことがわかる。

この西江の貿易を担っていた船舶の種類としては、香港・広州間の河航汽船、数百トン以下の小蒸気船および在来船舶のジャンクがあったが、次第にジャンクから小蒸気船への転換がみられた。また、旅客輸送も活発化し、広州―香港・マカオ間の汽船乗降客は二〇世紀初頭には年間一五〇―二〇〇万人に達しつつあった^⑨。

西江開港期の貿易を示すのが(表二)である。ここからみると広州は二〇世紀初頭の急速な増大と一九〇四年以降の停滞がみられ、梧州も開港後の増大と一九〇六年以降の停滞がみられる。三水は開港後の増大と一九〇〇年以降の停滞、一九〇八年以降の増大があり、江門は開港後一貫して増大している。したがって、一九〇四年の江門開港の影響はあるものの、西江貿易全体としては二〇世紀初頭に大きく拡大、一九〇四年前後にやや減少するが、その後は漸増しているとみることができると。

こうした西江の開放は経済的な機会を提供すると同時に、海賊にも機会を与えることになった。西江の開放直前の一八九八年一月、駐広州イギリス総領事ブレナン(B. Brennan)は、西江における海賊の活動は大胆になっているが、汽船への開放は海賊に従来なかった機会を与えるとして懸念していた^⑩。以下、西江開放後の状況をみていきたい。

- ① 広東省地方史志編纂委員会編『広東省志・地理志』広東人民出版社、一九九九年、一八五―一九〇頁。
- ② 岡本隆司『近代中国と海関』名古屋大学出版会、一九九九年、九五―一〇九頁。前掲拙著、二六―一〇二頁。
- ③ 程浩前掲書、五一―六三頁。
- ④ 濱下武志『中国近代経済史研究』汲古書院、一九八九年、二五〇―二五四頁、久末亮一『香港「帝国の時代」のゲートウェイ』名古屋大学出版会、二〇一二年、三三―四八頁。
- ⑤ 程浩前掲書、一〇〇―一〇六頁。清末の広州からの生糸輸出については曾田三郎『中国製糸業史の研究』汲古書院、一九九四年、六四―七九頁、劉永連『近代広東対外絲綢貿易研究』中華書局、二〇〇六年、五一―一二〇頁を参照。
- ⑥ 齊易前掲書、五六―六六頁。なお、華海輪船公司は一八八一年より揚子輪船公司と合併して怡和輪船公司となった。
- ⑦ FO28/1498. Encl. in Scott to Satow. No. 4, February 8, 1901.
- ⑧ 外務部檔案「西江通商章程」光緒三〇年一月三日(中央研究院

近代史研究所蔵外交檔案〇二一四〇〇二一〇一〇三三。

⑨ 一九〇六年広州海関報告によれば、広州港の乗降客数は約一八六万人で、そのうち一八〇万人が広州・香港・マカオ間を往来していた。

China Imperial Maritime Customs (北C.I.M.C.と略称), Trade Reports and Returns 1906, Canton, p. 433.

⑩ 一八六四年から一九〇三年までの海関統計の輸出入額は商品の量と市場価格を乗じる計算方式をとり、輸移入額には輸入税が含まれ、輸出額には輸出税が含まれなかった、そこで輸入額はC.I.M.C.に価額にするた

Ⅱ 西江の「海賊」

(一) 海賊の増大

一八九八年十一月、マンスフィールド(R. W. Mansfield)駐広州イギリス代理領事はブレナンの予想通り、海賊行為が拡大していると報告している。^⑪一九〇〇年の広州海関報告も、海賊行為は一八九九年に二二件、一九〇〇年に三〇件となったと述べる。^⑫

「海賊」とされるものには二種類が存在した。一つは、西江などの内河において水運や村落を対象とする盗賊であり、もう一つは外洋でジャンクを襲撃する海賊であり、主として崖門、磨刀門、横門などの西江への出入り口に出没した（地図参照）。^⑬本論では主として前者を取り扱う。

前者は「海賊」と呼ばれていたが、より正確には「普通の強盗」と呼ぶべきものであった。^⑭こうした「海賊」は本論の冒頭で触れた西南号事件が示すように、ほぼ同じ行動パターンをとった。つまり、海賊側が乗客に偽装して船に乗り込み、陸地側と連携して略奪を行うというものである。

めに純輸入額から輸入税を引き、さらにその額の七%およびアヘン税を差し引く必要がある、輸出額はC.I.M.C.に価額にするために純輸出額に輸出税を足し、さらにその額の八%を足す必要がある。Hsiao Liang Lin, *China's Foreign Trade Statistics 1864-1949*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1974, pp. 266-267. 本表は、上記の修正を加えた。

⑪ FO228/1282, Encl. in Brennan to MacDonald, No. 4, January 20, 1898, Intelligence Report

したがって、その攻撃対象は多くが旅客ボートで、時に汽艇 (launch) が襲われた。それらの船舶の多くは貨物をほとんど積載せず、海賊が乗客から金目のものを略奪するという形をとった。^⑥ また、一八九八年の広州海関報告は、定期船は予期できるので襲撃が容易だとしており、汽船の定時運行が狙われていた可能性が高い。^⑦

海賊の規模も限定され、一九〇二年の駐三水イギリス領事報告は盗賊の規模は数人から百数十人としている。^⑧ こうした海賊による被害額も数百ドルから一千ドル程度が多かった。^⑨

海賊の発生時期は夏・秋であるとされる。^⑩ また、三水においては一八九八年や一九〇二年の凶作の時に増大し、一九〇六年の豊作の際には秋以降海賊活動がないとされることから、豊凶が海賊活動の盛衰に影響を与えている。^⑪

また、駐梧州イギリス領事ブラット (J. T. Pratt) が、一九〇四年二月から一九〇五年一〇月に西江の海賊の被害がなかったのは広西省における反乱のために軍隊が絶えず移動していたためであり、一九〇五年一〇月以降に再発したのは反乱鎮圧による軍隊の解散が原因であると述べているように、^⑫ 軍事行動と兵士の失業も深く関連していた。^⑬

こうした海賊事件に巻き込まれる外国人も増えていった。例えば一九〇一年一月二六日にはドイツ系のカルロヴィッツ商会 (Messrs. Carlowitz & Co) のハウスボートが襲撃され、外国人二名が負傷し船頭が殺害される事件が発生した。この事件に際しては駐広州外国領事団の要請もあり、順徳県の李家焯の郷勇二〇〇名と虎門寨の兵士一〇〇〇人が派遣されて搜索を行った。そして逮捕者の取り調べの後、二名が領事立ち会いの下に処刑、他の七名も斬首となった。^⑭

また、一九〇二年一月一二日夜には、広州から香港に中国ジャンクに搭乗して移動中の元駐広州イギリス総領事館巡査のエヴァンズ (H. Evans) が虎門付近で海賊に襲撃されて、その傷がもとで同月一六日に死亡する事件が発生した。両広総督は自発的に二万ドルの賠償金の支払いを行い、海賊団全体が逮捕され、六人が死刑となった。^⑮ このように、西江の外国船への開放により「海賊」が「認識」されるようになり、対策が必要となってきた。

（二） イギリスの対応と海関

西江の海賊事件に際して最も利害関係を有するイギリス側の対応であるが、一八九九年一二月に中国の武官の要請によつてイギリス海軍砲艦ツウイード（Tweed）^①が蒸気船上で海賊容疑者二名を拘束し、清朝側に引き渡し、両広総督によるイギリス側の協力への感謝がしめされたように、海賊とその容疑者の逮捕にイギリス側は協力していた。

一方で、清朝側が海関の関与を提案することもあった。一九〇二年一月のスコット（Scott）駐広州イギリス総領事の報告で、両広総督陶模は広州の海関税務司に対して海関の下でパトロール部隊を設置し、その蒸気船は外国人によつて指揮されることを提案したが、これは実行されなかった。^②また、先述した一九〇二年一月のエヴァンズの事件の際には両広総督德寿が海関に外国人将校を派遣して二隻の砲艦を指揮し、珠江デルタをパトロールすることを提案したが、これも実現していない。^③

このように、清朝側から海関が海賊対策の主導権を握る提案がなされていたことは、清朝側が主権問題と海関の関与を関係づけていなかったことを示し、西南号事件の際にイギリス側が海関によるパトロールを主張する前提となる。いずれにしても、海賊事件に際しては清朝側の対策が重要となる。

（三） 清朝の対策

海賊問題への清朝側の対応は主に（一）手荷物検査の強化、（二）護衛の搭乗、（三）担当区域のパトロール、（四）水師の艦艇投入、（五）巡警制度の導入が挙げられる

（一）手荷物検査の強化は、乗客による乗っ取りが海賊の常套手段であるために重視された。一八九九年五月に発生した汽艇和安（H. O. No. 110）号の事件の後、両広総督譚鍾麟は海関税務司と総領事に対して、船長が乗客の武器の検査に注意す

ることを促すように連絡し、それはそれぞれ中国船と外国船の船長に通達されたが、実際に徹底された可能性は低い。また、地方当局は船舶の停泊場所で全乗客を厳重に検査する方策が有効だと考えていたが、船を長時間停船させて貿易を阻害するという問題があり、完全な実行は困難であった。^{②①}

(二) 汽艇に護衛を搭乗させることについては、一九〇二年一月のスコット総領事の報告によると、広東省当局が汽艇にライフルと拳銃で武装した兵士一〇人を乗船させて護衛させることを計画していた。これに対してスコット総領事は広東省の武器庫には小火器がなく、汽艇の護衛のための兵士を武装させることができないことを懸念していた。^{②②}

また、同年七月のスコットの報告では、地方当局は乗客の運賃を一〇%増しにすることによって護衛費用の調達を図り、汽艇所有者ないし買辦を介して徴収しようとしたのに対し、汽艇所有者は徴収代行に反対、官側が自ら乗客から徴収することを要求するなど、その経費負担と徴収方法も問題となっていた。^{②③}

さらに、(三) 警備する区域を分けてパトロールすることもしばしば提案された。一八九八年の海関報告によれば、両広総督が海賊防止のために、七隻の汽艇を主要な水路の特定の区域に配置する新しいシステムを導入した。^{②④} また一九〇〇年には署両広総督李鴻章が護衛艇・ジャンクのパトロールの区域を定め、盗賊で名高い新会の猪頭山に駐屯地を設置したところ、効果があつたとされる。^{②⑤}

パトロールと関連して、(四) 広東水師の艦艇の投入も重要になる。しかし、マンスフィールド代理領事は一八九九年一月、黄埔には魚雷艇が数隻あるが、速度が一八ノットにすぎず無力であると報告しており、戦力面で不安があつた。^{②⑥}

(五) 巡警の制度についてみると、清朝が各省における警察設置を命じたのに応じて、一九〇二年末に広州で巡警総局が成立し、一九〇四年から広州府の一四県に警察が設置され、一九一一年の時点で正局・分局は計六〇カ所、警員三四五七人を数えた。広州において当初は巡警の多くは元来の兵勇を充当し、警察官も文武官を充当したために、近代的な警察業務を理解しなかつたとされ、各県状況も同様であつたとされる。^{②⑦} また、一九〇五年にスコット総領事は清朝の巡警と

海賊がしばしば結託していることは周知の事だと述べている。^{②⑧}したがって、海賊対策を巡警制度に依存することも困難であつただろう。

（四） 清朝地方当局の姿勢

イギリス側は清朝地方当局の海賊問題への姿勢も海賊問題に影響していると考えていた。例えば一八九九年一月、マンスフィールド代理広州領事は、両広総督譚鍾麟は病気で会談できないうえ、イギリス側の討伐要請に同じような返事しかせず、水師提督何長清は怠惰であると述べており、当時の地方官の対応を批判している。

一方、一八九九年末、李鴻章が署両広総督に赴任すると、一九〇〇年には香港総督と会談して海賊対策が協議され、双方の協力や、拷問を受けないことを条件に海賊を香港側から中国側に引き渡すことが確認された。^{②⑨}さらに李鴻章は五月（七月上旬）にかけて、広州だけで毎週数十人を処刑したという。^{③①}こうした弾圧により、強盗事件などは減少、義和団事件にもかかわらず、全体的に平静であつたと駐三水イギリス代理領事リトル (H. A. Little) も報告している。^{③②}

李鴻章の政策は一九〇〇年九月に両広総督となつた陶模にも引き継がれ、大量の処刑により海賊活動は中断していた。^{③③}

一九〇一年八月、駐広州総領事スコットも軍事当局の精力的な鎮圧により海賊事件が減少しており、清郷も展開されていると報告している。^{③④}この時点では先述の水師提督何長清は在任中であることから、両広総督陶模の役割が大きいことが予想される。

また、スコット総領事は同年一〇月に、順德県においては先述した李家焯の郷勇の汽艇や護衛艇のパトロールで水路は安全になつたと報告し、^{③⑤}一九〇二年四月にはスコット総領事はイギリス砲艦の海軍将校も順德県の李家焯の活躍や両広総督の努力もあつて海賊は沈静化したと述べている。^{③⑥}したがって、少なくとも地域防衛にあたる郷勇が海賊抑制に一定の役割を果たしたことがうかがえる。

一九〇五年五月になると、署広東水師提督として南澳鎮総兵の李準が広東に派遣された。李準は赴任前の五月二五日にイギリス公使サトウ (Sir E. Satow) を訪問して会談し、海賊対策について意見を交わした。^⑦ これを受けて同日、サトウ公使は外務部に対し、李提督に十分な装備と人員をもつ十分な数の河航砲艦を供給し、両広総督岑春煊の精力的な活動を促すように要請した。^⑧ ここから、署水師提督李準に対するイギリス側の期待を見て取ることができる。

事実、一九〇五年の広州海関報告は、広東省当局が多数の海賊の首領を逮捕して処刑し、広州付近では成功を収めたことを伝えた。^⑨ 同年の江門海関報告も水師提督の活動の影響で海賊活動は減少したとする。したがって、署水師提督李準の活動は海関側にも高く評価されていた。

もともと、同じ一九〇五年の広州海関報告は同年に一〇隻の汽船が海賊に襲撃されたことも伝えているから、海賊の根絶にはほど遠い状況であった。こうした中、一九〇六年七月一三日、西南号事件が発生する。^⑩

- ① FO228/1282, Mansfield to MacDonald, No. 47, November 7, 1898.
- ② CIMC, Trade Reports and Returns 1900, Canton, p. 550.
- ③ CIMC, Trade Reports and Returns 1904, Kongmoon, p. 832.
- ④ CIMC, Trade Reports and Returns 1906, Kongmoon, p. 458.
- ⑤ CIMC, Trade Reports and Returns 1903, Canton, p. 655.
- ⑥ CIMC, Trade Reports and Returns 1904, Sanshui, p. 852.
- ⑦ CIMC, Trade Reports and Returns 1898, Canton, p. 459.
- ⑧ FO228/1461, Encl. in Little to Satow, Separate, January 2, 1902, Intelligence Report.
- ⑨ 駐広州総領事スコットの報告した一九〇四年の事例からみると、河の被害額は少ないが、外洋の被害額は一万ドルを超えていた。
FO228/1590, Scott to Satow, No. 29, June 21, 1905.
- ⑩ CIMC, Trade Reports and Returns 1906, Kongmoon, p. 463.
- ⑪ FO228/1290, Prady to MacDonald, No. 10, May 5, 1898, Intelligence Report; CIMC, Trade Reports and Returns 1902, Sanshui, p. 722.
- ⑫ CIMC, Trade Reports and Returns 1906, Sanshui, p. 476.
- ⑬ FO228/2622, Encl. in Pratt to Carnegie, No. 18, August 28, 1906.
- ⑭ 緑營の削減も広東の盗匪増大の一因であった。何文平前掲著「一四一―一七頁」。
- ⑮ FO228/1384, Encl. in Scott to Satow, Separate, April 15, 1901, Intelligence Report.
- ⑯ FO228/1498, Encl. in Scott to Townley, Separate, April 16, 1903, Intelligence Report.
- ⑰ FO228/1358, Encl. in Scott to MacDonald, Separate, January 5, 1900, Intelligence Report. 以下は海部になげる中英の協調関係は一九世紀中葉以来形成された。前掲拙著「一四五―一五三」。

六六一—六九頁。

- ②⑨ FO228/1453. Encl. in Scott to Satow, Separate, January 20, 1902. Intelligence Report.
- ③① FO228/1454. Scott to Satow, No. 88, December 20, 1902.
- ③② FO228/1321. Encl. in Mansfield to MacDonald, Separate, October 2, 1899, Intelligence Report.
- ③③ CIMC, Trade Reports and Returns 1906, Kongmoon, p. 463.
- ③④ FO228/1453. Encl. in Scott to Satow, Separate, January 20, 1902. Intelligence Report.
- ③⑤ FO228/1454. Encl. in Scott to Satow, Separate, July 16, 1902. Intelligence Report.
- ③⑥ CIMC, Trade Reports and Returns 1898, Canton, p. 461.
- ③⑦ FO228/1358. Encl. in Scott to MacDonald, Separate, October 9, 1900, Intelligence Report.
- ③⑧ FO228/1321. Encl. in Mansfield to MacDonald, Separate, January 12, 1899, Intelligence Report.
- ③⑨ 英領「安南」領事館「安南領事館文書」1901年4月11日—1901年4月15日。
- ③⑩ FO228/1590. Scott to Satow, No. 29, June 21, 1905.
- ③⑪ FO228/1321. Mansfield to MacDonald, No. 7, January 31, 1899.
- ③⑫ FO228/1358. Encl. in Scott to MacDonald, No. 4, January 17, 1900.
- ③⑬ FO228/1358. Encl. in Scott to MacDonald, Separate, October 9, 1900, Intelligence Report.
- ③⑭ FO228/1358. Encl. in Little to MacDonald, Separate, October 5, 1900, Intelligence Report.
- ③⑮ FO228/1411. Encl. in Little to Satow, Separate, July 9, 1901. Intelligence Report.
- ③⑯ FO228/1384. Encl. in Scott to Satow, Separate, August 1, 1901. Intelligence Report. 「ベトナム」領事館「ベトナム」領事館文書。1901年4月11日—1901年4月15日。
- ③⑰ FO228/1384. Encl. in Scott to Satow, Separate, October 9, 1901. Intelligence Report.
- ③⑱ FO228/1453. Encl. in Scott to Satow, Separate, April 17, 1902. Intelligence Report.
- ③⑲ FO228/2622. Satow to Nathan, No. 14, May 25, 1905.
- ③⑳ FO228/2622. Satow to Lansdowne, No. 181, May 27, 1905.
- ㉑ CIMC, Trade Reports and Returns 1905, Canton, p. 396.
- ㉒ CIMC, Trade Reports and Returns 1905, Kongmoon, p. 461.
- ㉓ CIMC, Trade Reports and Returns 1905, Canton, p. 396.

Ⅲ 西南号事件とイギリスの介入問題

(一) 清朝の対応

西南号事件発生の翌一四日朝、広州のマンスフィールド総領事から北京の公使館への電報で事件発生と宣教師殺害が伝えられた。^①そこで同日、カーネギー (G. L. D. Carnegie) 代理公使は直ちに外務部に対し、海賊逮捕に必要な措置を講じるように両広総督に連絡することと、総督からの報告を公使館側に連絡することを要求した。^②

これに対する一六日の外務部からカーネギーの返答には、両広総督から伝えられた事件の詳細とともに、総督が文武官に海賊と略奪者の逮捕と処罰を命じたこと、部隊を現場に派遣したことが記されていた。^③以下、まず犯人の逮捕が課題となる。

翌一七日には両広総督岑春煊から外務部への電報で事件に関わる二名が逮捕され、二人が自白したことが伝えられ、その内容は外務部を通じて公使に伝わった。^④さらに七月二日のマンスフィールド総領事の報告は、署水師提督の指揮の下、七〇〇人の兵隊と一〇〇人のスパイが搜索に当たっており、五人が逮捕されたとする。^⑤

九月になると、按察使衙門における裁判にマンスフィールド総領事が招待され、代理として派遣された副領事らの報告では、逮捕された八人のうち罪が明白な七人に死刑が宣告されたという。^⑥このように、当初から現地の広東省当局も外務部も迅速に対応し、情報を提供していた。もっとも、イギリス側が清朝側の対応に完全に満足していたわけではない。

(二) 両広総督岑春煊の責任問題

西南号事件が発生すると、マンスフィールド総領事は両広総督岑春煊に対し、管轄下の一般的な海賊と盗賊に対する徹

底的な対処策を講じる機会であるとして、海賊対策を強く促した。^⑦ グレイ外相は七月一七日にカーネギー代理公使に対して、西江において警備および貿易を海賊から保護する手段を講じるように強く中国政府に要求するように電報しており、イギリス外務省側は清朝側の対策を要求していた。

また、事件発生後、香港のイギリス商人の団体である中国協会（China Association）香港分会はロンドンの中国協会に電報を打ち、イギリス汽船が西江で競争力をもつのは、イギリスの国旗と船長が海賊の攻撃から回避することを保証すると思われているからであるとし、中国協会が外務省に中国政府の海賊鎮圧を促すように要請した。そこで七月二三日に中国協会はその旨を外務省に伝えた。^⑧ これは香港のイギリス人商人側からの圧力であった。

七月二四日、マンスフィールド総領事は黄埔で両広総督岑春煊に面会した。そこで、総領事は中国協会などの影響力を伝えたくて、海賊行為の根絶のための手段がとれないならば、外国の干渉の可能性があることを示唆し、また徹底的な手法が必要だとした。岑春煊は署広東水師提督李準の対応にふれたうえで、赴任以来一万五〇〇〇人の盗賊を斬首し、二日前にも五十人を処刑したとし、治安回復のために全力を尽くしていることを強調し、この二年間で犯罪は減少していると主張した。^⑨

岑春煊は対策として兵員を護衛として外国船籍の汽船や汽艇に搭乗させ、所有者が一人に六ドル支払うことを提案したが、マンスフィールドは兵士が信用されていないために不可能だとした。一方、マンスフィールドが警察制度の整備のために外国人を雇用することを勧めたのに対して、岑春煊は外国人の雇用に反対ではないが、外国人が非常に費用を要することを理由に断っている。^⑩

同じ頃、香港のイギリス人商人はイギリス政府に対し両広総督岑春煊の更迭を求めるようになった。七月二八日に香港商業会議所はグレイ外相に対し、最近の治安悪化は岑春煊の弛緩した管理に原因があり、西江開放以来一〇年が経つが、現在が最も危険だとして、新しい両広総督が任命される時期だとしている。^⑪ さらに八月一日、中国協会香港分会の電報を

受けたロンドンの中国協会は、岑春煊に責任があるとし、その罷免を外務省に提起するに至った。^⑫

一九〇六年八月一〇日、梧州付近でイギリス船籍の汽艇が襲撃され、中国人の護衛に死傷者が出る事件が発生した。また、八月一七日には広州付近で海賊事件が発生してイギリス船の中国人船員が死傷した。^⑬そこでイギリス代理公使カーネギーは八月一九日にグレイ外相に対し、梧州や広州で海賊事件が相次いだことから、岑春煊の更迭が適当と判断した。これに対して八月二五日にグレイ外相もカーネギーに対して総督更迭が望ましいとしつつも、賠償の解決を優先するように訓令している。^⑭

同年九月一日、岑春煊は雲貴総督に転じ、同日、周馥が両広総督となった。こうして、総督の責任問題は一旦解決する。一方、懸案となってきたのが賠償問題であった。

(三) 賠償問題

まず、賠償金額についてみると、八月二九日、カーネギー代理公使はグレイ外相に対し、船と船員の実際の損害が二二〇〇〇ドル、負傷者への賠償は船長が五万ドル、技師は二万四〇〇〇ドル、三人のインド人見張りは四五〇〇ドル、間接的損害は一五万ドルだと報告した。^⑮これに対し、グレイ外相とジョーダン (Sir J. N. Jordan) 公使は、間接的被害について過大と見做す点で一致し、^⑯間接的被害は請求されないことになった。その後一九〇七年一月、マンズフィールド総領事は賠償額を八万五〇〇〇ドルと確定し、^⑰公使もそれを是認する。^⑱

一方、中国側との交渉であるが、一九〇七年四月五日、マンズフィールド総領事は両広総督周馥と賠償について会談をもった。そこで総督は死亡したマクドナルトの家族に対しては募金によつて数千ドルを支払うとは述べたが、条約上の義務である海賊の処罰を行ったことを強調した、また省の銀庫が空であることをほのめかしたため、交渉は中断した。^⑲

その後も周馥から岑春煊への両広総督の再度の交代により、交渉は遅滞した。六月一日、ジョーダン公使は広州に向

かう新任の総督岑春煊と会談したところ、岑春煊は、総督側に責任はなく、また先例もないとしてマクドナルドの家族に對する賠償の支払いさえ拒否した。^{②①}

また、一九〇七年九月のイギリス人宣教師に對する強盜事件の際に広州で刊行されていた『七十二行商報』が「条約では犯人逮捕と盜まれた財産の返還のみを規定しており、賠償は義務ではない」と主張したように、^{②②} 広州の商人も賠償に反對していた。

さらに岑春煊の後任の両広総督張人駿からマンスフィールド総領事への一〇月二八日の返答でも、西南号事件の賠償の支払いは拒否され、^{②③} 支払われる当てはなかった。そして賠償問題は同時に行われていた海関による西江巡視監督問題の交渉と絡めて議論されていく。

（四） 海関の西江巡視監督問題

一九〇六年七月一日には香港の商業會議所は外務省に打電し、将来的な西江と隣接する水域の警備の保証を中国政府から得ることを要請し、もしそうでなければ、イギリスが中国政府の支出の下で警備を行うことを提案した。^{②④} つまり、イギリス商人らはイギリス側の西江の警備を提起したのである。

こうした動きに對して七月二三日に香港總督ネイザン (Sir M. Nathan) は植民地相エルギン (John Earl of Elgin) に對して、商業會議所の提起したイギリスによる警備は列強との協調がなければならぬため、以下の別の方法を提起した。

この件に關して最も現実的かつ満足のいく方法は中国政府に要求して広州までの水路を中国海関の下に置かせ、現在密輸を防止するための部局で行われていると同様の方法で海賊を防止させることである。これは中国の主権を損なうことなく、また完全にイギリスがコントロールするという試みだとして他の西洋諸国から反對されることもなく、さらに新たな國際的事業を立ち上げるこ

とに伴う摩擦を生じることなく、外国（すなわち西洋（原文注））のコントロールの下での鎮圧活動を保証するものである。もし提案のように中国海関が海賊鎮圧を担当することになったら、彼らはそれを遂行するための計画を立てなければならない。その計画はイギリス政府にも伝達されるべきで、珠江のイギリス海軍砲艦の士官は、この計画を十分に認識し、河川のパトロールおよびその他の行動がこの計画に沿った形で行われたことを定期的に報告するように命じられることが望ましい。……²⁴⁾

すなわち、ネイザン総督は、中国の主権と他の列強の懸念に配慮したために、イギリス主導のパトロール活動を否定し、海関主導の海賊鎮圧活動を提案したのであり、それは中国の主権を損なったり、イギリスが「緝捕権」を要求したりするということではなかった。

これに対しカーネギー代理公使は八月八日、ネイザン総督の提案に対しては、海関当局は本来の職分から離れた事を進んで行わないであろうし、中国政府は砲艦が外国人の指揮下に入ることには反対であろうと伝えており、²⁵⁾海関への委託に消極的であった。

七月二八日に香港商業会議所はグレイ外相に対し、広州の海関税務司の下で白人の指揮下、武装した汽艇が密輸取り締まりを行っていることから、それを拡大してイギリス人ないしアメリカ人士官のもとで水路を警備することを提案した。それでも、この提案が中国の主権侵害が生じないという利点があると指摘されていた。また、それが実行できない場合は中国政府が経費を支出してイギリス海軍が水路の警備を行うことも提案している。²⁶⁾ここでは、香港総督と同様に海関の利用が提案されている。また、八月一四日に香港商業会議所はカーネギー代理領事に対しても同様の提案を行っている。²⁷⁾

以上からは、ネイザン総督の海関による海賊鎮圧という提案の背景には、香港商業会議所に代表される香港のイギリス人商人達の要求があったと考えてよい。こうした香港側の度重なる働きかけは外務省側を動かしていく。

香港側の提案は植民地省から外務省に伝えられ、九月二一日にグレイ (1st Viscount Grey of Fallodon) 外相はジョーダン

公使に対して、海関に水路を管轄させることに對して広東省当局は非常に嫉妬するであろうが、それによつて広東省当局は海賊鎮圧により積極的になるかもしれないとし、中国側に提起することを命じた。^{②③}ここに、外務省も両広総督側への圧力を考慮し、本格的に海関による巡視監督を要求するようになった。これは清朝の外務部に伝えられ、外務部は両広総督に對して海関稅務司と協議するように命じた。^{②④}

これに對して翌一九〇七年一月十五日、署水師提督李準はマンスフィールド總領事に對する書簡で、パトロールする汽艇を海関の外国人士官の指揮下に置くことは先例がないとして拒否した。さらに外国人の士官は広東語や地方の状況について無知であるために、もし委託されたら際限のない困難に至るだろうとしていた。^{②⑤}ここから海賊掃討に責任をもつ李準が強く反対していることがわかる。

一月二三日、マンスフィールド總領事は両広總督周馥の幕友と面会したが、その際に幕友は中央政府の許可なしに海関のパトロール用汽艇を雇用することはできないとしたが、總領事は両広總督が躊躇する本當の理由は外国人雇用に關する民衆の感情であるとしている。^{②⑥}つまり、両広總督側は民衆の感情を懸念しており、その点からも海関による監督には反対であつた。

一九〇七年七月六日には広州付近でイギリス船籍の汽艇其昌号が襲撃され、四〇〇ドルの被害が生じた。マンスフィールド總領事はこの事件の際に海関による巡航を主張したが、同時に、現在の広州の海関稅務司キング（P. E. King）がこの計画に肯定的でないと報告している。^{②⑦}しがたつて、担当すべき海関側が必ずしも肯定的にみていないことがみてとれる。七月二五日、ジョーダン公使はグレイ外相に對して、広東省当局の反対は、總稅務司のハート（Sir R. Hart）の煮え切らない態度と広州海関稅務司の反対が助長したものだとなした。そして、広州海関稅務司がこの計画について共感を持つて取り扱うよう、ハートが取りはからうようにすることが必要としている。^{②⑧}ここから、そもそも海関が、總稅務司のハートを含めてこの計画について消極的であることがうかがえ、イギリスと海関の意向が全く異なることがわかる。したがっ

て、イギリスと海関を同一視する見方は全く不適切である。

かくして、海関の消極性から、イギリス側の計画にも無理があることがはつきりしてきた。こうした中、イギリス側は西江に軍艦を展開するところが最終手段へと移って行く。

- ① FO228/2622, Mansfield to Carnegie, Tel. No. 17, July 14, 1906.
- ② FO228/2622, Carnegie to Wai Wu Pu, No. 101, July 14, 1906.
- ③ FO228/2622, Wai Wu Pu to Carnegie, No. 95, July 16, 1906.
- ④ FO228/2622, Wai Wu Pu to Carnegie, No. 96, July 17, 1906.
- ⑤ FO228/2622, Mansfield to Carnegie, Tel. No. 18, July 21, 1906.
- ⑥ FO228/2622, Mansfield to Jordan, No. 45, September 12, 1906.
- ⑦ FO228/2622, Mansfield to Carnegie, No. 36, July 17, 1906.
- ⑧ FO371/183/8, J. Welsh (China Association) to Foreign Office, July 23, 1906.
- ⑨ FO228/2622, Mansfield to Carnegie, No. 38, August 1, 1906.
- ⑩ FO228/2622, Mansfield to Carnegie, No. 38, August 1, 1906.
- ⑪ FO371/183/19, Hewett (Hong Kong General Chamber of Commerce) to Grey, August 28, 1906.
- ⑫ FO371/183/14, J. Welsh (China Association) to Foreign Office, August 1, 1906.
- ⑬ FO228/2622, Mansfield to Carnegie, tel. No. 23, August 17, 1906.
- ⑭ FO371/183/18, Carnegie to Grey, August 19, 1906; Grey to Carnegie, August 25, 1906.
- ⑮ FO228/2622, Carnegie to Grey, Tel. No. 25, August 29, 1906.
- ⑯ FO228/2622, Grey to Jordan, Tel. No. 175, October 15, 1906.
- ⑰ FO228/2624, Mansfield to Jordan, Tel. No. 60, November 21, 1907.
- ⑱ FO228/2624, Jordan to Mansfield, Tel. No. 59, November 22, 1907.
- ⑲ FO228/2623, Mansfield to Jordan, No. 14, April 5, 1907.
- ⑳ FO228/2623, Jordan to Grey, No. 284, June 12, 1907.
- ㉑ FO228/2624, Encl. No. 1 in Mansfield to Jordan, No. 43, September 18, 1907.
- ㉒ FO228/2624, Mansfield to Jordan, No. 54, November 1, 1907.
- ㉓ FO228/2622, Copy of H. O. wire of the 18th July 1906.
- ㉔ FO228/2622, Encl. in Nathan to Carnegie, Confidential, July 23, 1906.
- ㉕ FO228/2622, Carnegie to Nathan, August 8, 1906.
- ㉖ FO371/183/19, Hewett (Hong Kong General Chamber of Commerce) to Grey, August 28, 1906.
- ㉗ FO228/2622, Hongkong General Chamber of Commerce to Carnegie, August 14, 1906.
- ㉘ FO228/2622, Grey to Jordan, No. 331, September 21, 1906.
- ㉙ FO228/2622, Wai Wu Pu to Jordan, December 3, 1906.
- ㉚ FO228/2623, Mansfield to Jordan, Tel. No. 5, January 19, 1907 ; FO228/2623, Encl. No. 2 in Mansfield to Jordan, No. 30, January 25, 1907.
- ㉛ FO228/2623, Mansfield to Jordan, Tel. No. 6, January 24, 1907.
- ㉜ FO228/2623, Mansfield to Jordan, Tel. No. 42, July 9, 1907.
- ㉝ FO228/2623, Jordan to Grey, No. 366, July 25, 1907.

IV イギリス海軍の西江展開と西南号事件賠償問題の解決

(一) イギリス海軍の西江展開

西南号事件後、イギリス中国艦隊司令官ムーア (Sir A. W. Moore) 海軍大將は砲艦三隻による西江ならびに隣接水域でのパトロールを開始していたが、それ以上の艦艇は配備されていなかった。しかし、この状況は一九〇七年後半に変化をみせる。

事態を進展させたのは海賊事件の頻発であった。一九〇七年一月一日に惠州でイギリス船籍の汽艇航達 (Hang Tai) が襲撃されたのに続き、^①一九〇七年一月二日には、黄埔付近でイギリス船籍の汽艇同豊 (T'ung Feng) が海賊に襲われる事件が発生した。^②二六日、ジョーダン公使は外務部に対し、この事件を取り上げて、海関の巡洋艇による巡視の計画の受け入れの是非を問い、もし受け入れられなければ、イギリス艦隊が水路を警備するであろうと伝えた。^③ここに、イギリス海軍の介入が正式に通告されたのである。

イギリス側の度重なる要求に対し、外務部はついに妥協した。一月五日、外務部はジョーダン公使に対して度支部が二〇万両を巡洋艇の購入のために用意していること、外務部が両広総督にこれらの船舶のための経費を確保することと、海関と調整して密輸防止と海賊逮捕のための対策を採用することを命じ、総督がそれに対応し、章程の策定を行っているとした。^④

一方、外務部からの提案を受けた両広総督側の対応であるが、一月一日、外務部はジョーダン公使に対して両広総督張人駿からの報告を伝えた。それによると両広総督は、西江を多数の船舶が航行し、海賊が乗客を偽装する中で、少数の艦船の追加は効果が少ないとしていた。そして総督が海関税務司と協議して策定した新たな「緝捕章程」では以下のこ

とが決められていた。

- (一) 四隻の吃水の浅い高速船を購入すること。
- (二) 現存の警備艇一九隻を二隻ずつに分けて担当場所をパトロールさせること。
- (三) (二) で組み合わせる警備艇を調整すること。
- (四) これらの艦船に乗り込む下士官らの明確な賞罰のシステムを確立すること。
- (五) 商船の停泊する港を税務司が調整し、そこに警備艇を停泊させること。
- (六) 汽船のルートを決め、どの地点が混雑するかを確かめ、警備の便宜を図ること。
- (七) 商船は警備艇の声が届く範囲を通過すること。
- (八) 中国船・外国船を問わず護衛として兵士を搭乗させること。
- (九) 地元の当局による船舶検査を行う局を設置すること。

さらに、海関税務司キングとの協調を主張し、新たな艦船購入や年次経費などの経費は広東省が負担し、度支部の負担は必要ないというものであった。これに対して外務部は一〇万両を海関に送金して二隻を購入し、それを海関の管轄下に置くことにするとしていた。^⑤ここから両広総督側が、広州の海関当局と協調しつつも、海関主導の緝捕を排除し、また経費を中央政府に負担させないことで広東省側の主導権を確保することを図っていたとみてよい。そしてこれに対する外務部の案は、経費の半額の負担など、妥協を図るものであった。広東省側の提案に対しジョーダン^⑥は、章程の策定にイギリス総領事が関与していないことを問題視し、総領事らと協議することを要求した。

一月二〇日、ムーア大將・マンスフィールド総領事と両広総督張人駿の会談が行われ、そこで両広総督は四隻の高速艇の配備には同意したが、海関による監督や外国人士官の乗船は拒否した。^⑦そこでムーア大將は一定期間以内に西南号事件の賠償金を支払わなければ、可能な限りの海軍艦艇を西江に投入してパトロールを行うことを提起し、それは一月二

三日に両広総督に伝えられたが、二七日の両広総督の返答は満足のいくものではなかった。^⑧

そこで一月三〇日、ムーア大將はパトロール拡大を決定、同日、マンスフィールド総領事は両広総督に対し、翌週よりイギリス海軍のパトロールが拡大され、武器の搜索対象はイギリス船の乗客に限定されることを伝達した。^⑩これは、条件付きのパトロール拡大であり、清朝側のパトロール権の侵害ではあっても、その権利を奪うものではなかった。

（二） 中国側の報道と広州の紳商の反応

この一連の中英間の交渉については、中国側においても報道が始まっていた。一〇月一四日、マンスフィールド総領事は広州で刊行されている『時敏新報』の一九〇七年一〇月九日の記事を抜粋・翻訳してジョーダン公使に送付した。そこに添付された九月二七日の両広総督張人駿の外務部宛電報では、外務部が海賊逮捕は広東省当局の管轄であるが、密輸防止のために海関が艦船を使用する可能性を伝えたのに対して、両広総督側がこれを省当局の権限を侵すものとし、外務部がイギリス公使に対して、艦船の購入は認めても、それは広東の水師・陸路提督の指揮下に置き、海関税務司の管理にすることを許さず、それによって主権が損なわれないようにすることを要請していた。^⑪同内容の記事は一〇月一七日の『申報』をはじめとして各新聞で報道された。ここから、広州に『時敏新報』から交渉の情報が最初に流れたことがわかり、その背景には広東省当局の関与が考えられる。また両広総督側から「主権」の問題が提起されたことが重要である。

『申報』によると、一月一九日、広州の同業団体（七十二行）らは外国人の西江における「緝捕」という主権への干渉に抗議するために広州の華林寺で戒煙会を開催した。そこでは、外務部が両広総督に相談しないで兵権を外国人に与えることを拒絶し、両広総督に対しては水師を肅正して関卡を嚴重に懲罰することを要求、さらに中国・外国の汽船を一律に扱うこと、海関税を省の経費に充当することを主張し、粵商自治会を成立させた。そして、北京や上海に電報を打ち、共闘を呼びかけた。ここから、広州の商人達が、「緝捕権」問題を利用して各種の懸案をとりあげて、その解決を図ってい

ることがわかる。実際、広東の紳商らはその後、地方自治を主張するようになる。^⑭

先述したように、イギリス側は中国の主権を侵害しないために海関の関与を提案したし、そもそも海関への委託は以前の両広総督が提起した方法であった。しかし、両広総督の電報を契機に、広東の紳商らが一方的に「主権侵害」とみなして運動することになり、イギリス側の中国の主権に対する配慮は意味がなくなってしまうていた。

二月三日に両広総督張人駿はマンスフィールド総領事に対し、海賊防止は内政問題で、イギリス海軍の行動は中国の主権の侵害であり、中国人は徐々に啓蒙されているから、人々の憤激は高まり、結果的に貿易に影響を与えるだろうとした。^⑮これは明らかに広州の民衆の感情を利用した脅迫であり、ボイコットを示唆していた。

これに対してマンスフィールド総領事はジョーダン公使に対して、汽船の大半がイギリス人の所有であり、香港と広州の相互依存性から、いかなるボイコットの試みも失敗するだろうから、貿易に影響を与えることはない^⑯と見なしていた。結局、広州の民衆の感情を利用した圧力は、イギリス側には影響を与えなかったのである。また、ムーア大將は一八九八〜一八九九年に西江で海賊活動が活性化した際にイギリス艦隊が派遣された先例を挙げ、イギリスの警察権はそれ以来認められていると主張している。^⑰

(三) 交渉の妥結

二月七日、イギリス海軍は以前から配備されていた砲艦に加え、新たに二隻のスループ型軍艦、四隻の駆逐艦、三隻の魚雷艇、二隻の哨戒艇を西江に配備した。マンスフィールド総領事は、両広総督がイギリス側の行動と中国メディアの扇動の間で動揺していると報告している。^⑱もともと、両広総督よりも北京の外務部の方が圧力を受けていたであろう。そもそも広州の紳商の批判の矛先は外務部に向いており、西江の「緝捕権」問題は全国に伝わり、反対の気運が高まっていた。同日、両広総督張人駿も外務部に対する電報で、外務部が駐英公使李經方^⑲にイギリス外務省と協議させ、速やかに艦

隊を撤収させることを要請していた。^⑮

二月八日、外務部はイギリス艦隊の即時撤収をジョーダン公使に要求したが、ジョーダン公使は西南号事件解決と現地当局による有効な海賊鎮圧手段の採用を条件とした。^⑯

二月二〇日になると、外務部はイギリス海軍軍人から訓練を受けた元北洋艦隊士官らを利用した計画を提示した。ジョーダン公使は、海関側が自らの巡視監督に乗り気でないことから、この代わりの提案の方に関心をもちようになった。^⑰
二月二三日、ムーア大將もそれに同意し、また西南号事件の賠償が支払われ次第、清朝側の行動が改善されるのに応じて西江から艦艇を撤収させる意志があることをジョーダン公使に伝えている。^⑱ マンスフィールド総領事も二月二四日のジョーダン宛電報で、現状で海関に軍艦の統率を要求することは無意味であるため、西南号事件賠償金の全額支払いと、陸上・水上を問わず盗賊に打撃を与えるための十分に詳細な計画を条件に艦艇の撤収を行うことを提案している。^㉑ これをうけて二月二七日、ジョーダン公使もグレイ外相に対する電報で、西南号事件の賠償を支払うことと警備計画を条件に艦艇を撤収する方針を伝えた。^㉒ この背景には外務部が非公式に西南号事件の賠償支払いをジョーダン公使に伝えていたこともあった。^㉓ この方針はグレイ外相も認め、二月三〇日にジョーダン公使に電報が打たれた。^㉔ そしてその旨は同日、外務部にも伝えられた。^㉕ ここにイギリス側は明確に海関による巡視監督の方針を変更し、海賊鎮圧対策の強化と西南号事件の賠償金支払いで問題の幕引きを図る方向に向かい、問題は解決に向かった。

一方、二月二八日に外務部はジョーダン公使に対し、両広総督がすでに署水師提督李準に有効な対策をゆだねたこと、マクドナルドに関して賠償金を支払うことに同意したと伝えた。^㉖ 一月四日、マンスフィールド総領事はジョーダン公使に対し、両広総督が西南号事件の賠償金を支払うことに合意したと伝えた。^㉗ 支払額は六千ポンド（一万七九〇両）で数日内に支払われることになっていた。^㉘ これは二万七〇〇〇ドル弱に相当するから、元々イギリス側が予定していた請求額からすると大幅な減額であった。また、イギリス海軍のパトロール拡大の範囲からの撤収に応じて李提督がその区域を引き継

ぐことでも合意した。^②

一月一六日、マンズフィールド総領事はジョーダン公使に対し、賠償金が支払われたと述べた。^③ 一月一九日、ムーア大將はジョーダン公使に対して広東省側の手法が署水師提督李準によつて実行されて、満足のいく結果をもたらしているため、一部を除いて艦艇を撤収させたとし、李準の留任の有無、イギリス海軍で訓練をうけた士官四人が派遣されること、李準の計画した無線システムが実行されること、各区域に軍隊の駐屯地が設置されることを確認してから残りの艦船を撤退させると報告しており、李準の対応に満足を示している。そして一月二三日、上記の点も両広総督の保証がとれたので、翌日、ムーア大將は残りの艦船を撤退させた。^④

このように西南号事件を契機とする中英の交渉は妥結したが、それは双方の妥協の産物であつた。イギリス側は、海関側の消極的態度もあり、海関による巡視監督という外国人の関与するシステムを創設するという目的を果たせなかったが、広東省側の海賊掃討体制を整備させることに成功し、また西南号事件の賠償金を獲得した。一方、両広総督側は海関、ひいては外国人の関与を最終的に排除し、イギリス海軍を撤収させ、西南号事件の賠償額も大幅に減額することができた。

この背景には、現地においてイギリス海軍側と広東水師側の関係が維持され、イギリス側が李準の活動を信頼していたことがあるだろう。一九〇七年の広州海関報告は、イギリス側のパトロールに際して、広州市内の短気な人々は興奮し、不正確な理解により激しい言動もみられるが、パトロールを行うイギリス海軍と広東水師の二つの艦隊は友好関係にあってゐる。^⑤ 広州市内がこのような状況になったのは、両広総督側が、情報を操作していたからだと思われる。一九〇八年四月、マンズフィールド総領事は報告の中で、

西南号事件の賠償金が支払われた時、両広総督は布告を出し、そこでは彼がイギリス総領事との間でイギリスの軍艦と魚雷艇が徐々に撤収することを協定したと述べていた。布告や、いかなる中国側の新聞も西南号事件の賠償金支払いについて言及しなかつ

た。そこから推測できるのは、イギリス軍艦の撤収を両広総督の賢明な交渉に完全に帰するということである。^{①⑦}

また、両広総督張人駿は先述のように情報を操作して広東の紳商を扇動し、外務部に圧力をかけて、イギリス側の意図をくじいた可能性が高い。一年半の交渉の中で一九〇七年一〇月に突然報道が始まり、両広総督側に有利な情報が全国的に拡散した背景に、両広総督らが全く関与していないとは考えられない。そもそも海関による巡視監督は、中国の主権を侵害するものではなく、むしろ広東省当局の権限を奪うものであった。それを中国の主権侵害とみなして反対運動が起こったことを両広総督は利用して、外務部の方針転換を導き、自らの権限を確保したのである。もともと、「緝捕樞」をめぐる広東紳商らの運動は広東の地方自治を主張し、両広総督にも圧力をかけたから、紳商らの運動が両広総督にコントロールされていたとはいえない。いずれにせよ、広州における運動は、中英の間で交渉されていた事柄とも、パトリールの現場における中英の良好な関係ともかけ離れたものであった。

- ① FO228/2624. Mansfield to Jordan, Tel. No. 52, October 18, 1907.
- ② FO228/2624. Mansfield to Jordan, Tel. No. 54, October 25, 1907.
- ③ FO228/2624. Jordan to Prince Ching, October 26, 1907.
- ④ FO228/2624. Wai-Wu Pu to Jordan, November 5, 1907.
- ⑤ FO228/2624. Wai-Wu Pu to Jordan, November 11, 1907.
- ⑥ FO228/2624. Jordan to Wai-Wu Pu, November 12, 1907.
- ⑦ FO228/2624. Mansfield to Jordan, Tel. No. 59, November 20, 1907.
- ⑧ FO228/2624. Mansfield to Jordan, Tel. No. 62, November 28, 1907.
- ⑨ FO228/2624. Moore to Jordan, Tel. No. 11, November 30, 1907.
- ⑩ FO228/2624. Mansfield to Jordan, Tel. FO228/2624. No. 63, November 30, 1907.
- ⑪ FO228/2624. Mansfield to Jordan, No. 51, October 14, 1907. 『中報』一九〇七年一〇月一七日「西江添設巡船問題」では、「擬請鈞部照復英使、允出粵省購置快輪四艘、認真籌辦緝捕、以靖盜風、惟各輪仍歸水陸提督管轄、萬難准由稅司管理、庶免有碍主權、乞堅持駁復為荷、人駿、號」とある。
- ⑫ 『中報』一九〇七年一〇月一七日「西江添設巡船問題」。
- ⑬ 『申報』一九〇七年一月二五日「粵人議爭西江緝捕權案誌」。
- ⑭ 何文平前掲論文、一七一一八頁。
- ⑮ FO228/2624. Encl. No. 3 in Mansfield to Jordan, No. 60, December 1, 1907.
- ⑯ FO228/2624. Mansfield to Jordan, No. 60, December 1, 1907.
- ⑰ FO228/2624. Encl. in Moore to Jordan, No. 212, December 5, 1907.
- ⑱ FO228/2624. Mansfield to Jordan, Tel. No. 64, December 7, 1907.

① 外務部檔案「西江收發電」收兩広總督電、光緒三十三年一月初三日（中央研究院近代史研究所藏外交檔案〇一一三一—〇四〇—〇一—〇〇1）。

- ② FO228/2624, Wai Wu Pu to Jordan, December 8, 1907.
- ③ FO228/2624, Jordan to Wai Wu Pu, December 11, 1907.
- ④ FO228/2624, Jordan to Mansfield, Tel. No. 63, December 20, 1907.
- ⑤ FO228/2624, Moore to Jordan, December 23, 1907.
- ⑥ FO228/2624, Mansfield to Jordan, Tel. No. 66, December 23, 1907.
- ⑦ FO228/2624, Jordan to Grey, Tel. No. 221, December 27, 1907.
- ⑧ FO228/2624, Jordan to Grey, No. 595, December 24, 1907.
- ⑨ FO228/2624, Grey to Jordan, Tel. No. 146, December 1907.
- ⑩ FO228/2624, Jordan to Wai Wu Pu to, December 30, 1907.

- ⑪ FO228/2624, Wai Wu Pu to Jordan, December 28, 1907.
- ⑫ FO228/2625, Mansfield to Jordan, Tel. No. 2, January 4, 1908.
- ⑬ FO228/2625, Mansfield to Jordan, Tel. No. 3, January 7, 1908.
- ⑭ FO228/2625, Mansfield to Jordan, Tel. No. 3, January 7, 1908.
- ⑮ FO228/2625, Mansfield to Jordan, Tel. No. 5, January 16, 1908.
- ⑯ FO228/2625, Moore to Jordan, Tel. No. 11, January 19, 1908.
- ⑰ FO228/2625, Moore to Jordan, January 23, 1908; FO228/2625, Mansfield to Jordan, January 24, 1908.
- ⑱ CIMC, Trade Reports and Returns 1907, Canton, p. 478.
- ⑲ FO228/1694, Encl. in Mansfield to Jordan, Separate, April 23, 1908, Intelligence Report.

V 海賊問題の継続と西江貿易の変動

(一) イギリス艦隊撤収後の状況

イギリス海軍撤収後の状況であるが、マンスフィールド総領事は一九〇八年四月の報告で英軍撤退後、水師提督李準の下で十分にパトロールされていると伝えている^①。また一九〇八年の広州海関報告も、香港で製造された四隻の砲艦は李準提督によって見事に指揮され、海賊掃討に寄与しているとした。そして、この年の夏から秋にかけての洪水の発生による珠江流域の困窮にもかかわらず、海賊活動が比較的少ないとみなしている^②。したがって、当面のところ、海賊活動は抑制されていたといえる。

もつとも、一九〇八年十一月になるとマンスフィールド総領事はデルタ地帯ではしばしば海賊行為が発生し、現在行われている海賊鎮圧の手法がとりわけ効果的かどうかは疑わしいとしており、完全な海賊根絶にはほど遠い状況であった。^③しかし、その後も外国船について深刻な事件は発生せず、一九一〇年広州海関報告は海賊の猖獗を伝えるが、大きな被害を被っていたのは中国船の貿易であつた。^④したがって、イギリスが介入することなくなった。この状況が変わるのは、辛亥革命後のことである。

つまり、恒常的な盗賊の存在が外国船の内河開放によって浮上したが、外国船の被害が少なくなることによって海賊問題が減少したのである。それでは、海賊問題は貿易・航運とどのように関係したのだろうか。

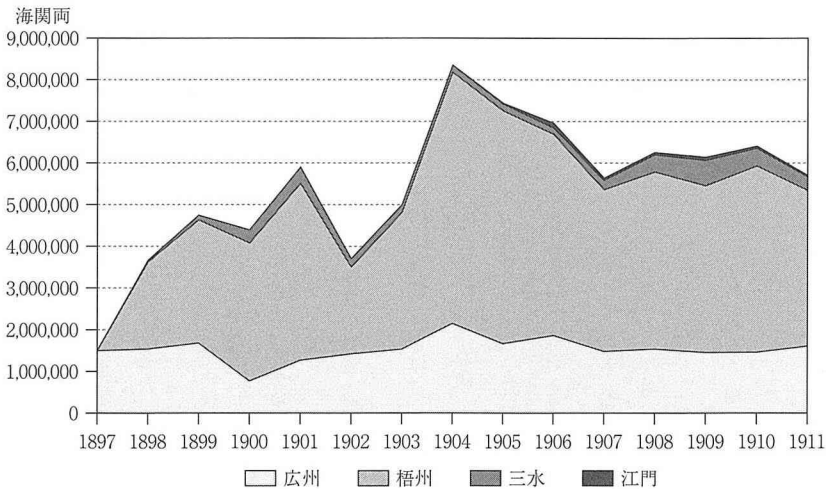
（二） 西江の貿易・航運と海賊問題

先述したように、海賊の襲撃対象は貨物船ではなく、旅客船であつたことから、海賊活動の活性化は貿易に深刻な影響をもたらすものではなかつた。^⑤西南号事件の発生した一九〇七年、江門の海関報告は、海賊活動の拡大は地方の貿易を大きく阻害し、ジャンクの運賃は上昇したが、汽船の運賃は影響を受けていないとする。そして、海賊は中国船ないし汽艇を襲撃するが、大型汽船の被害はないと述べている。^⑥つまり、大型汽船貿易への影響は少なかつた。そして停滞していた西江の貿易は一九〇七年以降、回復へと向かう（図一参照）。

それでは、西江の貿易の拡大は、イギリスをはじめとする外国の影響力拡大とみることができるのだろうか。その指標となるのが、通過貿易である。^⑦このシステムが導入された背景には協定関税制度による低関税にも関わらず、中国地方政府によって釐金をはじめとする内地諸税が課せられていたことがある。逆に言えば、この貿易の拡大は外国の「自由貿易」原則の拡大、ひいては外国人商人の影響力拡大ともみてとることができる。

西江における輸入通過貿易の展開を示すのが図一である。開港後は、梧州は大きな伸びを見せ、三水も一九〇七年以降

図1 西江輸入通過貿易



出典：各年度の海関報告

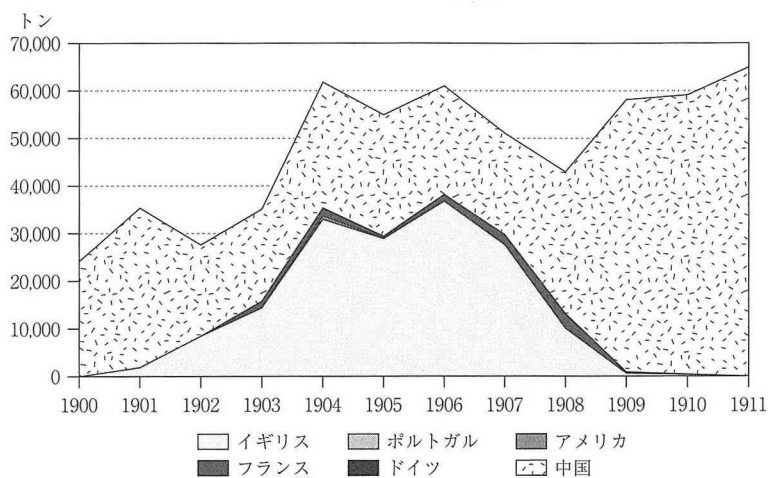
拡大するが、広州は全体的に停滞している。一九〇七年の南寧開港もあり、一九〇七年以降は全体的に停滞している。この点から見ても、外国人の影響力の内河浸透の限界を示すことができる。

西江貿易の発展は、広西における鎮・墟といった市場町の発展をもたらしていたが、それは広東人商人の広西城鎮への進出と関連しながら進展した。^⑧梧州においても外国人商人は汽船会社やその代理店など少数で、中国人商人、特に広東商人が商業を掌握していた。^⑩

また、航運をみると、一九〇五年の江門海関報告によれば、トン数で見るとイギリス船籍が最大であるが、本地に来る香港汽船のうちイギリス人が所有するのは一隻にすぎず、残りは中国人商店が香港で登録してイギリス国旗を掲揚したものであった。そして江門の実際の貿易は中国人の掌中にあるとされた。^⑪つまり、内河の商業は中国人商人に掌握されていた。

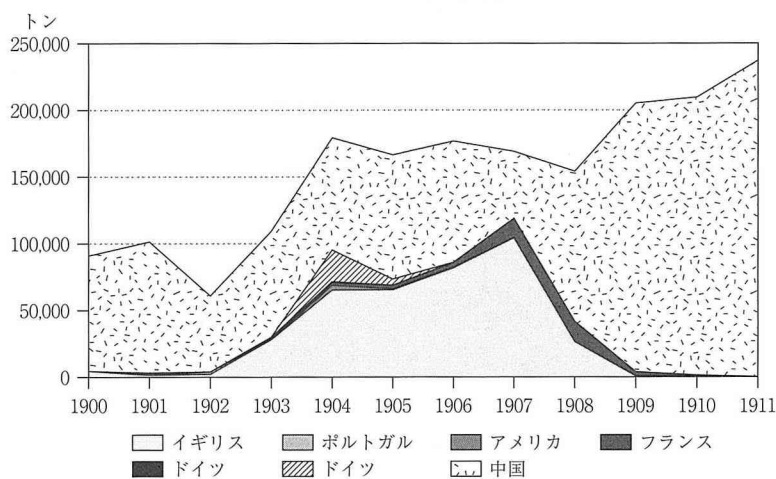
小型汽船の貿易を見るとそれは一層顕著である。梧州・三水の内河汽船貿易を示す図二・三をみても、ジャンクから汽船への転換によって全体的に増大しているが、一九〇六・一九〇七年以降、イギリス船籍をはじめとする外国船籍が激減し、中国

図2 梧州内河汽船貿易



出典：各年度の海関報告

図3 三水内河汽船貿易



出典：各年度の海関報告

船籍が独占していくことがわかる。

この背景には船籍の転換がある。つまり、従来は外国船籍の汽艇に対する関卡の検査がなかったのに対し、中国船籍の汽艇は海関が検査したため、中国人商人の不満が多かった。しかし、西南号事件の際に広州の紳商がこの点を問題視したため、両広総督張人駿は中国人商人の小型輪船の検査を海関から善後局から派遣された人員による検査に切り替え、中国旗を掲げる小蒸気船からの徴税を免除した。その結果、店百数十軒が旗と牌（許可証）を申請し、外国旗を龍（中国）旗に改めるものが三〇余軒あったとされる。^⑬小蒸気船における中国船籍の増大はこれが背景にあると考えられる。つまり、中国人商人は従来、課税回避のために外国船籍を利用していたが、省当局が免税としたために、中国船籍に転換したのである。

こうして、中国船籍の圧倒的優位が生まれたが、それは海賊問題にも影響した。一九〇九年二月、駐広州イギリス領事館員のフォックス (H. H. Fox) は、清朝側の四隻の巡視艇のパトロールについて、もしこのパトロールが完成したら、外国船籍の汽艇がほとんど消滅したことにより、外国の干渉から解放されたことを十分に認識している清朝側当局の海賊問題への関心を失わせるだろうとしている。^⑭実際、海賊対策の大幅な強化はその後進まなかった。つまり、外国人・外国船が全体として内河の小型船貿易から排除され、「海賊問題」が減少した結果、外国の干渉がなくなつて清朝官僚も関心を抱かなくなり、一層の海賊対策が進められることはなかった。

- ① FO228/1694, Encl. in Mansfield to Jordan, Separate, April 23, 1908.
- ② CIMC, Trade Reports and Returns 1908, Canton, p. 521.
- ③ FO228/1694, Encl. in Mansfield to Jordan, Separate, November 5, 1908, Intelligence Report.
- ④ CIMC, Trade Reports and Returns 1910, Canton, p. 617.
- ⑤ CIMC, Trade Reports and Returns 1904, Samsui, p. 852.
- ⑥ CIMC, Trade Reports and Returns 1907, Kongmoon, p. 545.
- ⑦ 通商貿易とは、天津条約によって規定された貿易で、外国人商人がアヘン以外の外国商品を国外から持ち込む場合と、中国国産品を内地から持ち出す場合に、海関で関税の半額、免税品は従価二・五%という代替税（子口半税）を支払えば、その納税証明書（子口半税）の提示によって全

ての内地諸税を免除されるというシステムの下で行われた内地貿易である。

『經濟發育』中国社会科学出版社、二〇〇五年。

⑧ 鍾文典主編『廣西近代圩鎮研究』廣西師範大學出版社、一九九八年、三〇五—三一八頁、陳宇恩「近代華洋交流中的西江流域口岸研究——

⑩ 東亜同文会『支那省別全誌 第二卷広西省』東亜同文会、一九一七年、九〇—九一頁。

以一八九七年至抗戰爆發前夕梧州港為例」『經濟与社会發展』二〇一二年第六期、二〇一二年。

⑪ CIMC, Trade Reports and Returns 1905, Kongmoon, p. 460.

⑫ 齊易前掲書、一五七頁、何文平前掲論文、一一九頁。

⑨ 鍾文典主編前掲書、六八—七三頁、黃濱『近代粵港客商与広西城鎮

⑬ FO28/1724, Fox to Jordan, Separate, February 1, 1909, Intelligence Report.

おわりに

本論で示したように、西江の外国船貿易への開放と貿易の拡大によって、海賊事件に外国船が巻き込まれることになり、結果的に外国人の被害が生じ、海賊問題がイギリスなどの諸外国に認識されるようになった。この西江における「海賊」は小型船を対象とした強盗のような形式をとった。

こうした中で発生した西南号事件はイギリス人が犠牲となったために、あらためて清朝側の対策をクローズアップさせた。清朝側の対応に不信感を抱いていたイギリス側は、西南号事件の賠償金を清朝側に要求するとともに、香港当局や香港のイギリス人商人の影響もあり、中国の主権を侵害しない形で海關の外国人に巡視を監督させようとした。一方、両広総督はその両方に反対し、イギリスが西江の軍艦を増強してパトロールを強化して圧力をかけたのに対し、イギリス側が主権を侵害して「緝捕権」を要求し、それに外務部が妥協しているという形で理解した広州の紳商を中心に反発が強まる中、海關に監督の意思がないこともあり、双方が妥協し、西南号事件の賠償金支払いと清朝側の新たな対策制定の見返りに、イギリス艦隊は撤収することで西南号問題は解決した。以上からみれば、広州の「緝捕権」をめぐる運動は、実態とは異なる形で理解されたことがわかるが、その「誤解」が運動を拡大させ、影響力をもったともいえる。

結果的に広東省当局は外国人や海関の関与を排除することになり、西江の貿易に対する影響力を強め、汽艇に関しては中国船籍への切り替えを促すことに成功した。そして、西江において中国人が商業を掌握し、外国人を内地市場から「排除」する傾向も強まった。これは、上海を中心とする租界や香港に外国人商人が追い込まれていく全国的な動向と一致していたといえる。西南号事件への清朝側の対応は、それを後押しするものであった。その結果として外国船・外国人の被害が減少したことは、清朝側の「海賊問題」への関心低下を招いた。西南事件後の海賊活動の一時的「減少」もあったが、清朝側は根本的対応を行うことはなかった。このため、辛亥革命以降の政治的不安定は直ちに海賊問題の拡大へとつながり、香港船の被害続出により、再びイギリスの介入を招くことになる。^①その点で、西南号事件前後の海賊は、開港以来繰り返されてきた海賊の盛衰とイギリスの介入のパターンの一例とみることもできる。

もともと従来とは異なり、当該期のイギリスの「海賊問題」への関与は全国的に情報が伝わり、広州では大きな運動となった。しかしそれが交渉内容や現地の実態を反映したものではないことに、注意が必要である。通信技術やメディアの発達、人々の正確な認識をもたらすものではなく、情報操作が加われば、むしろ逆方向に作用することを示す事例といえ、今後はそうした史料の性格を踏まえた政治社会史研究の再考が必要であろう。

① 応俊豪前掲書参照。

Miyazu domain can only be explained as a part of the policy of promoting production, but considering the frequent appearance of foreign ships in its ports and the circumstances that Japan found itself at the time with each domain strongly conscious of maritime defense, it can be hypothesized that the problem of maritime defense motivated various domains and enticed them to initiate new whaling operations. Furthermore, whaling initially began as a part of the promotion of industry, but it can reasonably be hypothesized at the time that there was also a switch in purpose to the goal of maritime defense. Further investigation including the movement of other domains on the Japan Sea side of the main island is a task for the future.

“Pirates” on the West River during the Late Qing Period: Trade, Shipping and the Dispute over “The Right of Patrol”

by

MURAKAMI Ei

The West River 西江 is the longest of the rivers that comprise the Pearl River 珠江system, and with the decision to allow foreign trading ships in the river at the end of the 19th century, ten small ports in the Pearl River Delta area were recognized as embarkation and disembarkation points for passengers in addition to the opening of the ports of Wuzhou 梧州, Sanshui 三水, and Jiangmen 江門. As a result, trade on the West River greatly expanded, and the transport of passengers between Guangzhou and Hong Kong / Macao mushroomed, and there was a shift from junks to small-scale steamboats. In response to the increase in maritime transport, bandits disguised as passengers would board these small boats that plied the West River and other interior rivers, and many incidents of robbery occurred in coordination with those on land. Resultant injury to foreign ships and foreign passengers led to the recognition of the problem of piracy on the West River by Great Britain and other foreign nations. In regard to West River “piracy,” the Qing government implemented a policy of strengthening inspection of passengers placing guards on board, and introducing patrols and Qing naval forces, which had a positive effect to a certain degree, but was far from a total solution.

Amidst this situation in July of 1906, the S.S. Sainam, owned by the Hong Kong Steamship Company, was attacked by pirates, and the incident resulted in the death of an English missionary doctor. After the incident, the British who were dissatisfied with the policy of the Qing government towards the pirates sought to pin the blame on Cen Chunxuan 岑春煊, Governor General of Guangdong and Guangxi, for the continuing incidents of piracy. When Cen Chunxuan was transferred, the British demanded reparations for the victims of the Sainam incident. Additionally, the authorities in Hong Kong and the British merchants there exercised their influence and tried to have foreigners of Chinese Imperial Maritime Customs oversee patrols on the West River in a form that would not violate Chinese sovereignty. The Qing Foreign Office (Wai-wu Pu) was inclined to cooperate in negotiations with the British, but the local authorities in Guangdong opposed the British demands. As the negotiations were stalled, the British strengthened the deployment of naval forces on the West River due to the continuing piracy against British ships, and thus placed pressure on the Qing side. In response, Chinese newspapers reported in regard to the Qing Foreign Office's readiness to recognize the use of naval forces in maritime customs and that Governor General of Guangdong and Guangxi opposed it and argued that the naval forces should be placed under the control of Guangdong Provincial government without violating Chinese sovereignty. As a result, Guangdong gentry and merchants began a movement opposed to the British demand for the right of patrol that would violate Chinese sovereignty. As a result, British consideration of Chinese sovereignty became meaningless.

Ultimately, because the Chinese maritime customs did not have any intention of overseeing patrols, the British and the Chinese compromised, with the Qing government paying reparations for the Sainam incident after which the British naval forces were withdrawn, thus resolving the issue. Behind this resolution to the problem were the maintenance of relations between the Chinese and British navies in the region and British faith in the actions of the Admiral of the Qing naval forces in Guangdong.

After resolution of the incident, the activity of the pirates was suppressed by the Admiral of the Qing naval forces for some period. In addition, the authorities in Guangdong were successful in removing intervention by foreigners or maritime customs. Trade on the West River expanded, but this did not involve an expansion of Western influence, but instead Chinese maintained their grip on commerce. In terms of shipping as well, due to the

Guangdong authorities promotion of the transfer of the registration of small steamers from foreign to Chinese ownership, foreign and chiefly British registry decreased and Chinese registered vessels predominated. The resulting decrease in the losses to foreign ships and foreigners instigated a decreased concern with the “problem of piracy” among not only foreigners but the Qing government as well. Because of this fact, the response of the Qing government did not fundamentally address the problem, and the political instability in Guangdong after the Xinhai Revolution once again led to a spread of piracy.

The Second Taiwan Strait Crisis and U.S. Taiwan Policy: Towards an Understanding of the Historic Dynamism that Brought about the Alteration of Taiwan Policy in the Latter Half of the 1950s

by

FUKITO Masami

In the summer of 1955 shortly after the resolution of the First Taiwan Strait Crisis, a newer form of political order called the “establishment of separation” arose in the Taiwan Strait. The core elements of this system were containment of China and security for Taiwan with the aim of stability in the Far East, including the Strait, as the embodiment of the Eisenhower administration’s (hereafter the administration) thinking. Under this system, the administration’s Taiwan policy of the mid-1950s then emphasized strengthening the military of the Republic of China (hereafter the ROC) and political stability within Taiwan, and the long-term economic development of Taiwan was subordinated to these political demands. However, four years later there was a conspicuous change in the character of the policy. From 1959 the administration repeatedly pressured the ROC to restrain military spending that was impinging on Taiwan’s economic development, and at the end of the same year hinted at the termination of economic assistance in the near future, pushing the ROC to promote systematic economic reform to make economic growth possible and enable Taiwan’s economic self-sufficiency. The character of Taiwan policy changed as the economy became the first priority.