

# 漂流する「夷狄」

— 19 世紀後半、華南における海難対策の変容 —

村 上 衛

## 目 次

はじめに

### 1 清朝の海難対策

- (1) 清朝の「保護」と「送還」
- (2) 「財産」と「生命」の危機

### 2 イギリスの対応

- (1) イギリス海軍の出動
- (2) 地方的協力：囲頭攻撃事件

### 3 秩序回復と海難問題

- (1) 領事の機能とその限界
- (2) 「保護中外船隻遭風遇險章程」の成立
- (3) 烏坵嶼事件
- (4) ザフィーロ号遭難事件

おわりに

## はじめに

1841 年 10 月、イギリスとの戦争で連敗の続く清朝側に、台湾から勝利の報がもたらされた。台湾鎮総兵達洪阿・台湾道按察使姚瑩らの上奏によると、1841 年 9 月 30 日に鷓鴣籠（現在の基隆）の官兵が夷船（イギリス船）1 隻を撃沈し、白・黒・紅夷 32 名を殺害、黒夷 133 名を捕虜にするという戦果をあげたのである<sup>1)</sup>。このまれにみる勝利に対して清朝中央は 11 月 4 日の上諭で達洪阿らを褒賞している<sup>2)</sup>。

だが、この勝利は清朝の官兵が座礁したイギリス船ネルブダ (*Nerbudda*) 号を攻撃し、乗り込んでいたインド兵らを捕虜にしたものであった。その後、難破したイギリス船アン (*Ann*)

号の乗員を含め、187 名の捕虜のうち、23 名が病死し、139 名が処刑されたことから、アヘン戦争の講和交渉でイギリス側からの非難を受け、達洪阿らの解任に至った<sup>3)</sup>。これは、海難事件に関する中英の初めての本格的交渉となった。そして海難事件は、アヘン戦争後の中国沿海においても、中英間の大きな問題となって立ち現れることになる。

東アジアにおける海難の分野に関しては、近十数年、17～18 世紀の漂流に関する研究の活性化が著しい。その中で、日本の対外関係史の視点から、日本を中心として東アジアの漂流民送還体制を論じた荒野泰典の研究が先駆的である<sup>4)</sup>。その後、春名徹によって中国の漂流民送還体制についての研究が本格的に始まり<sup>5)</sup>、日本・朝鮮・琉球との間における漂流民をめぐる問題の具体的検討が進められた<sup>6)</sup>。さらには漂流問題を鍵として東アジア各地域の支配秩序の間

1) 中国第一歴史档案館編『鴉片戦争档案史料』第 4 冊、188～191 頁「福建台湾鎮総兵達洪阿等奏為英船攻撃鷓鴣籠砲台我兵還擊獲勝摺」（道光 21 年 8 月 29 日「軍機処録副奏銷」）。

2) 『鴉片戦争档案史料』第 4 冊、360～362 頁「著賞台湾鎮総兵達洪阿双眼花翎並賞姚瑩花翎等事上諭」（道光 21 年 10 月 11 日「勅捕档」）。

3) 当該事件の先駆的研究としては松永盛長「鴉片戦争と台湾の獄」『台北帝国大学文政学部史学科研究年報』4、1937 年がある。事件の経緯と影響については以下を参照。James M. Polachek, *The Inner Opium War*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1992, pp.185-193.

4) 荒野泰典『近世日本と東アジア』（東京大学出版会、1988 年）117～155 頁。

5) 春名徹「近世東アジアにおける漂流民送還体制の形成」『調布日本文化』4、1994 年。

同「東アジアにおける漂流民送還制度の展開」『調布日本文化』5、1995 年、同「漂流民送還制度の形成について」『海史研究』52、1995 年。

題にまで議論が進みつつある<sup>7)</sup>。

このように漂流をめぐる研究の進展は著しいが、依然として残されている問題は、まず、従来の研究は中国、日本、朝鮮、琉球といった国家の枠組みを重視し、国家によるヒトの送還に関心が集中してきたが、海難をめぐるその他の側面に関してはあまり注意を払ってこなかった。

また、政治的変動と比べて、沿海の社会経済的変動と海難問題との関連性についての検討は十分に行われず、沿海の秩序に関わる治安・海難問題との関連についても不明な点は多い。

さらに、使用史料が漢文を中心とした東アジア諸地域の史料に偏り、欧米側一次史料をほとんど使用しないという問題がある。そのため、東アジアにおける「漂流民送還体制」の特性といったものも十分に把握されていない面があるように思われる。そのうえ、19世紀後半以降への視野は限られ<sup>8)</sup>、イギリスをはじめとする欧米諸国の役割も軽視されてきたといえるだろう。

そこで本論では、海難対策として、生命や財産の保護といった漂流民の送還以外の側面にも

注意を払うことにより、「漂流民送還制度」の性格の再考を試みる。

また、19世紀中葉における沿海の秩序回復との関係も本論の重要な論点となる。19世紀中葉、イギリス海軍の影響もあり、中国東南沿海における海賊問題は大きな転機を迎えていたが<sup>9)</sup>、かかる事態は海難の問題とどのように関係するのか、また海難問題でイギリスはいかなる役割を果たしたのかについて考えてみたい。

以上を考慮して、本論は、開港後、主として19世紀後半を対象とし、第一節では外国船の海難事件における清朝側の役割、第二節では海難事件におけるイギリスの対応、第三節では沿海の秩序回復が進んだ1860年代以降の海難問題について検討する。

地域としては、福建南部を中心とする廈門イギリス領事館の管轄範囲を取り上げる。当該地域は海難にかかわる紛争が頻発し、また広東と同様に沿海の治安が課題となっており、海難問題を検討するのに最も適した地域の一つといえるからである。史料としては主としてイギリス外交文書を用い<sup>10)</sup>、中英の具体的な交渉から、海難問題に対する中英の立場の違いも明らかにしていくこととする。

## 1 清朝の海難対策

### (1) 清朝の「保護」と「送還」

先行研究が明らかにしてきたように、清朝は康熙23年(1684)に海禁を解除するとともに、

9) 村上衛「一九世紀中葉、華南沿海秩序の再編——イギリス海軍と閩粵海盜」『東洋史研究』63-3, 2004年。

10) 本書で主に使用するイギリス外交文書、海軍省文書は以下の通りである。Great Britain Foreign Office (以下FOと略称)、Embassy and Consular Archives. China: Correspondence Series I (以下FO228と略称); FO, Embassy and Consular Archives. China: Amoy (以下FO663と略称); FO, Chinese Secretary's Office, Various Embassies and Consulates, China: General Correspondence (以下FO682と略称); Great Britain Admiralty, China Station, (以下ADM125と略称)。

6) 中国への漂着に関しては、日中間は、劉序楓「清代環中国海域の海難事件研究——以清日両国間対外国難民の救助及遣返制度为中心(1644-1861)」朱徳蘭主編『中国海洋發展史論文集』第8輯(中央研究院中山人文社会科学研究所, 2002年)、中朝間は湯熙勇「清順治至乾隆時期中国救助朝鮮海難船及漂流民的方法」朱徳蘭主編『中国海洋發展史論文集』第8輯(中央研究院中山人文社会科学研究所, 2002年)、中琉間は赤嶺守「清代の琉球漂流民送還体制について——乾隆二十五年の山陽西表船の漂着事例を中心に」『東洋史研究』58-3, 1999年、渡辺美季「清代中国における漂着民の処置と琉球(1)・(2)」『南島史学』54・55, 1999・2000年を参照。

7) 渡辺美季「中日の支配論理と近世琉球——「中国人・朝鮮人・異国人」漂着民の処置をめぐって」『歴史学研究』810, 2006年。

8) 19世紀後半を視野にいれたものとしては台湾を事例にした、湯熙勇「清代台湾の外籍船難与救助」湯熙勇主編『中国海洋發展史論文集』第7輯下(中央研究院中山人文社会科学研究所, 1999年)がある。

冊封国に対して中国人漂着民の保護・送還を求めた。そして、雍正7年(1729)・乾隆2年(1737)の上諭では、中国に漂着した乗組員を保護・送還するだけでなく、貨物も調べて返還し、外国船も修理して送還することが規定されることになった<sup>11)</sup>。

南京条約による開港後にも、かかる規定を背景として、漂着者の保護・送還が行われており、欧米人の場合も例外ではなかった。例えば1843年11月2日の廈門開港から時を経ずして1844年1月27日にイギリス船エライザ・スチュアート(*Eliza Stewart*)号が廈門近郊の金門青嶼港付近で遭難した【2】(以下、【】内の番号は表の番号に対応)。その際、難破船の漂着した浜辺には3,000名以上の武装した中国人が現れたが、エライザ・スチュアート号の船荷監督は清朝の武官と出会い、武官は部下と船舶のその保護のために急遽現場に駆けつけている。一方、遭難の情報を入手した駐廈門イギリス領事もイギリス軍艦の派遣を要請すると共に、興泉永道(以下廈門道台)・廈門海防同知(以下廈防同知)にも保護を要請している。そしてこの事件の際には人員・貨物の保護に成功することになる<sup>12)</sup>。この保護に際しては、在華イギリス公使ポッティンジャー(Sir Henry Pottinger)も両広総督程喬采に対し感謝の意を示しており<sup>13)</sup>、中英間の海難問題処理はきわめて順調な滑り出しを見せたといえるだろう。

また、1849年9月に澎湖島付近の島嶼へ漂着したイギリス船サラ・トラットマン(*Sarah Trotman*)号の場合【3】、その船員も澎湖島の

村落の長老に丁寧な取り扱いを受けた後、署澎湖海防通判張啓瑄<sup>14)</sup>によって保護されて廈門に送られている<sup>15)</sup>。

これらの保護・送還の制度を支える費用であるが、漂着民については公費での衣服・食糧などの支給が定められており、福建省でも康熙末年から乾隆初期ごろの間にその数量的な施行基準が整備され、財源も定められていった<sup>16)</sup>。

開港後においても、1849年11月に銅山付近でインダストリー(*Industry*)号は貨物ごと沈没したが【4】、その船員は銅山營の武官である邵が保護して廈門に移送した。その際、船員については十分保護がなされ、食料購入用に漳浦県の官憲から銅錢1,000文、海澄県の官憲からも銅錢2,000文が提供されている<sup>17)</sup>。

また、1851年10月の澎湖島に漂着したビンタン(*Bintang*)号の場合【6】、澎湖島における清朝側の官僚による保護をうけ、漂流したイギリス人船員に食料購入に対して毎日必要な経費を支給し、規定に基づき廈門へ移送した<sup>18)</sup>。ここからも、従来の規定が機能していることがうかがえる。

ただし、経費については、清朝側の負担だけではなかった。このビンタン号の遭難に関しては、ビンタン号の船主代理人が駐廈イギリス領事に100ドルを支払い、廈門領事は廈門に船員を送還したジャンク乗組員と彼らを世話した武官

15) FO228/98 Incl. in Layton to Bonham, No32, October 22, 1849.

16) 渡辺前掲「清代中国における漂着民の処置と琉球(1)」, 21~28頁, 赤嶺守「清代の琉球漂流民に対する賞資品について——福州における賞資(加賞)を中心に」『日本東洋文化論集』6, 2000年, 183~190頁。福建省以外については、劉序楓前掲論文186~187頁参照。

17) FO228/98 Layton to Bonham, No38, November 22, 1849, FO228/98 Incl.1 in Layton to Bonham, No38, November 22, 1849.

18) FO228/125 Encl.1 in Sullivan to Bonham, No69, November, 11th 1851.

19) FO228/125 Encl.2 in Sullivan to Bonham, No69, November, 11th 1851.

11) 春名前掲「近世東アジアにおける漂流民送還体制の形成」6~8頁, 渡辺前掲「清代中国における漂着民の処置と琉球(1)」4~20頁。

12) FO228/31 Sullivan to Pottinger, No10, February 7, 1844; FO663/50「大英駐廈管事府記致駐廈兵備道恒照会」道光23年12月10日。

13) FO682/1977/18 Pottinger to Ch'eng Yü-ts' ai, February 17, 1844.

14) 張啓瑄は道光28年(1848)に署澎湖通判となった。『澎湖庁志稿』巻3, 職官。

表：在廈門イギリス

番号	遭難時期	難破船名	船籍	船種	出港地	目的地	遭難地点
【1】	1843年5月5日		イギリス	軍艦	廈門鼓浪嶼		金門島付近
【2】	1844年1月27日	<i>Eliza Stewart</i>	イギリス		舟山	廈門	金門島青嶼港
【3】	1848年9月19日	<i>Sarah Trotman</i>	イギリス(リヴァプール)	バーク	上海		澎湖島付近の鳥嶼
【4】	1849年11月11日	<i>Industry</i>	シンガポール	ブリグ			銅山付近
【5】	1850年9月17日	<i>Lapent</i>	イギリス				台湾南部
【6】	1851年10月21日	<i>Bintang</i>	シンガポール	バーク	黄埔	上海	澎湖島の西嶼
【7】	1852年4月8日	<i>Robert Bowne</i>	アメリカ		廈門	サンフランシスコ	石垣島
【8】	1852年10月8日	<i>Gitana</i>	イギリス(アバディーン)	バーク			台湾西岸
【9】	1853年12月	英艦 <i>Hermes</i> のボート	イギリス				銅山
【10】	1856年4月5日	<i>New Packet</i>	イギリス	ローチャ			恵安県巖窟
【11】	1856年6月16日	<i>Ben Avon</i>			ロンドン	上海	晋江県囲頭郷
【12】	1858年8月30日	<i>Richard Battersby</i>	イギリス(リヴァプール)		上海	廈門	晋江県囲頭
【13】	1858年12月27日	<i>Siam</i>			廈門	マカオ・シンガポール	Crescent Reef(コーチシナ沿海)
【14】	1859年8月29日	<i>Chieftain</i>			呉淞	廈門	
【15】	1859年10月23日	<i>Cockatrice</i>			福州	香港	澎湖島の西嶼の北西
【16】	1859年12月17日	<i>Ena</i>	イギリス	ブリグ	廈門	台湾	台湾鶏籠付近の中港
【17】	1860年5月17日	<i>I sere</i>	フランス	軍艦			廈門港内
【18】	1863年1月	<i>Soberana</i>	スペイン				台湾東岸
【19】	1867年7月17日	<i>Elizabeth</i>	イギリス	バーク			澳角湾の宮仔前
【20】	1868年?	<i>Niphon</i>		汽船			漳浦県佛曇白石付近
【21】	1871年2月13日	<i>Don</i>	イギリス	汽船	香港	上海	興化府の烏坵嶼
【22】	1873年	<i>Azof</i>		汽船			廈門港内
【23】	1873年3月26または27日	<i>Mandarin</i>	イギリス	ローチャ船			霞浦県三沙鎮烽火島付近
【24】	1876年4月	<i>Kwangtung</i>	イギリス	汽船			興化府湄州島付近の烏坵嶼
【25】	1885年4月6日	<i>Zafiro</i>	イギリス	汽船	香港	廈門	漳浦県銅山
【26】	1887年2月25～26日	<i>Hangchow</i>	イギリス	汽船			廈門近郊の青嶼
【27】	1887年8月25日	<i>Tientsin</i>	イギリス	汽船			漳浦県銅山湾古雷塞

## 領事館取扱海難事件

船舶・船員の損害ほか	略奪などの人為的被害	イギリス側の対処	清側の対処	出典
		金門鎮に火器引き揚げを要請.	イギリス側の要請に応じて火器を引き揚げ.	FO682/1976/86
船体放棄. 積み荷は保護.		軍艦派遣	官僚を派遣して乗員・貨物保護.	FO228/31, FO663/50
船舶放棄. 船員は無事.		道台を通じて澎湖の官僚に謝意.	澎湖の海防通判が保護.	FO228/98, FO663/52
船舶・積み荷放棄. 船長・船員は無事.	武装した住民による積み荷略奪.		船員を銅山の武官が保護. 廈門に移送.	FO228/98, FO663/52
	19名中16名殺害	軍艦派遣・捜索	情報提供せず.	FO228/125
	住民による船長らの所持品強奪.	厦防庁に官僚の保護に対する感謝の手紙送付.	馬港の官僚は生存者を保護. 廈門にジャンクで移送.	FO228/125, FO663/52, FO663/56
	苦力の暴動	軍艦派遣		FO228/141
船舶放棄. 船員は全員無事.			澎湖島の官吏による手厚い保護. 官吏と兵士の乗るジャンクで廈門に送還.	FO228/141
	兵器・衣服			FO228/171, FO663/61
	船員拘束. 積み荷(大豆・大豆粕等)と火砲掠奪.	火砲の回収. 砲撃により村民1名死亡.		FO228/211, FO663/64
	船員拘束. 衣服等掠奪.			FO228/211, FO663/64
	船員3名殺害, 4名負傷. 掠奪.	罇頭澳に対する報復攻撃.		FO228/251, FO663/64
	漂着地に停泊していたジャンク船に乗り込んでいた中国人による略奪. そのジャンクによる救助.		ジャンクで廈門・汕頭に移送.	FO228/265
				FO228/265
	住民が所持品略奪. 中国人1名殺害. 積み荷もすべて略奪.			FO228/265
	略奪	軍艦派遣		FO228/285
完全に難破				FO228/285
	略奪			
	住民により所持品全て略奪.	イギリス商人→汕頭領事→廈門領事で対処		FO228/450
プロテスタントの教民による漂流物保全.		漳浦知県らによる教民迫害に抗議.	教民への賠償	FO228/469
	漁民による略奪.			FO228/521
				FO228/565
船長殺害後に貨物を販売し. その後遭難.				FO228/565
	漁民ほかによる略奪.	解体作業監視人が略奪を行う住民に発砲. 2名が死亡. 軍艦派遣.	軍艦派遣	FO228/565, FO228/623
	住民による携行品など略奪.		汀漳竜道が兵士を派遣して保護. 賠償.	FO228/788, FO228/848
		アメリカ領事に依頼して米艦による救助.		FO228/848
			住民の手厚い保護.	FO228/848

たちにそれを半分ずつ支払うことにしている<sup>19)</sup>。

また、1852年に台湾西岸でヒターナ (*Gitana*) 号が遭難した際にも【8】、船員は漂着した澎湖島で手厚い保護を受け、イギリス領事は清側が澎湖からヒターナ号の乗組員を送還した際に、彼らを送還した清朝側官員、兵士及びジャンク乗組員に100ドル支払っている<sup>20)</sup>。

同様に1859年10月に澎湖島付近で遭難したコカトリス (*Cockatrice*) 号の場合【15】、船員たちは中国ジャンクに300ドルを支払って澎湖から廈門へ移動している<sup>21)</sup>。

ここからは、漂着者の移送経費や保護の経費については従来の規定に基づいて清朝が負担するだけでなく、漂着者あるいは漂着者の所属する国家が支払うようになっていることが分かる。また後述するように中国沿岸の漂着者移送の際に外国船が利用されるようになりつつあるのも大きな変化であった。

以上のように、開港後の欧米人のケースでも、海難によって漂着して清朝の官僚のもとにたどり着いた時には、その身体については「漂流民送還制度」が機能していたといえる。ただし、費用負担の多元化や外国船による送還から、清朝側の果たす役割は減少し、外国あるいは開港場の役割が増していた。そして、すでに指摘されているように、海難事故における漂着者及び船舶に対する保護の範囲は限定されたものであった。

## (2) 「財産」と「生命」の危機

春名徹は、中国に漂着した日本人漂流民はあらかじめ「親切な取扱い」をされたわけではなく、公的権力のもとに入ってはじめて行き届い

た手配を受けるに至ったとしている<sup>22)</sup>。また赤嶺守も漂流民の救助に関して官吏に対しては保護規制及び撫恤義務が課されているが、一般人民にはそれは及ばず、一般人民は漂流民を保護しなくてもよいとしている<sup>23)</sup>。

しかしながら、漂着した船舶や漂着者に対する略奪行為については明確に禁止規定が存在した。清律でも、難破船から財物を奪い、船舶に損傷を与える者は、白昼に強盗を行うことになり、丈一百、徒三年、人を傷つけた場合、首謀者は斬刑などと規定されており<sup>24)</sup>、例ではさらに罪一等を加えると規定されていた<sup>25)</sup>。

果たしてこの規定によって略奪を防止することは可能であったのだろうか。乾隆31年(1766)、福建巡撫莊有恭は、

福建省沿海の愚民はしばしば危難に乗じて強奪をおこなう事がある。ひとたび商船が強風で岩礁に衝突して擱座すれば、奇貨と見なさないものはなく、群れて(現場に)赴き、あるいは代わりに運ぶと言っておびき寄せ、騒ぎに乗じて奪い去り、あるいは無理に謝礼を主張して、ついには大半を(取るうと)ねらい、あるいは水に潜って(船を)持ち上げて転覆させ、或いは乗船してどやどやと強奪する。ひどい場合は貨物がなくなると船舶を焼き払い、その形跡を消してしまう。残酷で道理を顧みないことで、

23) 赤嶺前掲「清代の琉球漂流民送還体制について——乾隆二十五年の山陽西表船の漂着事例を中心に」、96～97頁。

24) 光緒『大清會典事例』卷787、刑部、刑律賊盜、白昼搶奪一「凡白昼搶奪人財物者、(不計賊)杖一百徒三年、計賊(併賊論)重者、加竊盜罪二等(罪止杖一百流三千里)。傷人者(首)斬(監候)、為從各減(為首)一等並於右小臂膊上刺搶奪二字。若因失火及行船遭風着淺、而乘時搶奪人財物及拆毀船隻者、罪亦如之(亦如搶奪科罪)。」

25) 光緒『大清會典事例』卷787、刑部、刑律賊盜、白昼搶奪一「凡濱海居民、以及採捕各船戶、如有乘危搶奪、但經得財並未傷人者、均照搶奪本律加一等、杖一百流三千里、為從各杖一百徒三年。…」。外国船略奪に対する処罰例は劉序楓前掲論文187～188頁参照。

20) FO228/141 Backhouse to Bowring, No55, October 25,1852.

21) FO228/265 Encl.3 in Morrison to Bruce, No.21, November 23,1859.

22) 春名前掲「漂流民送還体制の形成について」18頁。

これほどひどいものはない<sup>26)</sup>。

と述べ、厳しく取り締まることを命じている。だが、その後も海難船舶に対する略奪は続き、表が示すように、開港後に漂着した欧米船舶も例外ではなかった。先述した1849年のインダストリー号遭難の場合【4】、銅山付近の漂着地には100人近くの槍で武装した船乗りが現れたため、船員は現地の官署に駆け込んで保護を求めた。そこで船舶と貨物保護のために兵士が派遣されたが、兵士らは恐れて手出しができず、船舶は住民により洗いざらい略奪されてしまっている<sup>27)</sup>。

つまり、ひとたび遭難が発生すれば、地域の住民が漂着船に群がってくるため、その地域住民の武力に地方の官兵は圧倒されていたとみてよい。同様の遭難時における略奪は、すでに多くの事例が指摘されている台湾以外の華南沿海でも広く見受けられた現象であった。

たとえば広東省東部の汕頭においては、開港前から外国船による貿易が行われ、多数の貿易船が停泊していたが、1858年9月21～22日に襲来した嵐によって20隻の船舶のうち18隻が遭難した。その際、周辺住民はそれらの船舶の何隻かを略奪し、汕頭の外国人社会に脅威を与えていた<sup>28)</sup>。

では、なぜ住民は漂着した船舶を略奪したのだろうか。1859年12月に台湾淡水付近へ漂着したイギリス船イーナ (*Ena*) 号についてみる

と【16】、12月17日に住民の headman (郷長か?) は船を包囲する住民を立ち去らせるために50ドル要求している。そして金銭での支払いができない中で、官僚が兵士に護衛されて来たが、彼らとの交渉の最中に住民による襲撃・略奪が行われ、文字通り身ぐるみはがれることになる。そして官僚と兵士は略奪をみていながら制止しようともしなかったとされる<sup>29)</sup>。

ここからは漂流船の漂着物は現地住民の所有物であるとみなされており、略奪回避のためには代価が必要であったことがうかがえる<sup>30)</sup>。そして、現地の地方官僚はそれを黙認することもあった。

さらに住民側による攻撃は「財産」に対するものだけではなくた。

1856年6月に晋江県頭頭に漂着したベン・アボン (*Ben Avon*) 号の場合【11】、住民は船荷をすべて略奪し、船員による船荷確保を妨害した。しかもそれにとまらず、船員を8日間監禁して情報漏れを防ぎ、さらには現地の武官が泉州と金門に報告するのを妨害している<sup>31)</sup>。

そして、「生命」の保護も確保できなかった。1858年8月に同じく晋江県頭頭に漂着したりチャード・バターズビー (*Richard Battersby*) 号の場合、船を200～300人を乗せた20艘のボートが取り囲んで攻撃し、船員3名が殺害され、4名が負傷させられて船舶が奪われるとい

29) FO228/285 Encl.1 in Gingell to Bruce, No.47, May 10, 1860.

30) これは、世界各地で普遍的にみられた慣習である。日本においても、漂着(流)船、漂着(流)物はすべて沿岸聚落に帰属するという普遍的で自然発生的な慣行(遭難物占取の慣行)が平安中期以降におこり、鎌倉時代に一般的慣習となっていた。これに対し救難を義務づけ保護が行われるようになったのは織豊期以降であり、荷主の追求権を6ヶ月に限り認めて全国的に統一したのは寛文7年(1667)のことであった。金指正三『近世海難救助制度の研究』(吉川弘文館, 1968年), 5～40, 489～528頁。

31) FO228/211 Morrison to Bowring, No.43 June 30, 1856.

32) FO228/251 Morrison to Bowring, No.83, September 2, 1858.

26) 『福建省例』(台湾省文献委員会, 1997年) 881～882頁, 「查辦乘危搶奪」, 「乃閩省濱海愚民, 每有乘危搶奪之事。一遇商船遭風撞礁擱淺, 無不視為奇貨, 群趨而往, 或誘稱代搬, 趁鬧攘去, 或勒講謝禮, 竟罔多分, 或下水扛翻, 或上船闖奪, 甚至貨尽毀船, 滅其形跡。忍心害理, 莫此為甚。…」略奪の対象は、中国船・外国船を問わなかった。琉球船に対する略奪の事例は渡辺前掲「清代中国における漂着民の処置と琉球(2)」38～39頁参照。

27) FO228/98 Incl.1 in Layton to Bonham, No38, November 22, 1849.

28) 汕頭の住民は沿海でもっとも無法で命知らずとされている。FO228/251, Morrison to Bowring, No.88, September 29, 1858.

う事件が発生するに至った<sup>32)</sup>。

かかる事件に対して、清朝はどのように対応したのだろうか。例えば1859年の台湾淡水のイーナ号漂着事件の場合【16】、現地の清朝官僚は略奪品の回収を約束すると共に、清朝官僚は略奪を行った住民の長 (*headman*) 3人を捕らえて処刑することにし、イギリス船長に対して「自らの財布」から略奪品に対する補償2,000ドルを支払っている<sup>33)</sup>。しかし、責任者の処罰も常に行われるとはかぎらず<sup>34)</sup>、船長に対する補償は、制度的な補償ではなかった。その他の事件においても清朝地方官の側から略奪に対する補償が制度的に行われていることはない<sup>35)</sup>。

以上のように、海難に関する清朝の規定では略奪の禁止がについても定められていたが、送還規定以外はあまり機能していなかったといえる。とりわけ財産(乗員・乗客の所持品・積み荷)の保護についてはほとんど注意が払われず、生命の保護についても不確実な状況であったことがわかる。これは中国船遭難の際も同様であった可能性が高い<sup>36)</sup>。こうした状況は海賊の横行とならび、開港後の貿易にとって大きな問題となっていく。それでは、イギリス側は海難に対していかなる対応をとったのだろうか。

## 2 イギリスの対応

まず、当時のイギリスの海難対策をみておこう。イギリスにおいて海難救助法が規定されたのは1275年に遡るが、海難対策は18世紀までは漂着した「財」の保全のみを規定し、「人」の救助を含まず、船主・荷主の保護を重視してきた。ただし、実際には漂着物の取得をめぐる当局と地方の沿岸共同体が対立するなど、財保全においても不完全であった。これが1820年代になると海難対策は人命救助へ向けて押し進められ、19世紀後半には難破船略奪慣行も聞かれなくなったとされる<sup>37)</sup>。

したがって、海難対策に関する当時のイギリス側の重点は生命と財産の保全両方にあり、財産保護については人命より重視されてきたという特徴がある。これは漂流民送還を重視する清朝の制度とは根本的に異なっていた。

ただし、イギリス外交官の生命に対する関心はイギリス船乗員の全てに及んだとは限らない。例えばビンタン号の遭難の際【6】、遭難時に中国人船員によってボートから海中に投げ込まれた4名を含むインド人水夫5人が死亡したにも関わらず、イギリス領事は5人を除き船員全員が無事であったことを伝えることは喜ばしいと報告している<sup>38)</sup>。したがって、イギリス外交官の生命についての関心はイギリス人(白人)に限定されていた可能性があることに留意する必要がある。

33) FO228/285 Gingell to Bruce, No.23, February 29, 1860. むろん、官僚が私費を投じた可能性は低い。

34) なお、これらの長たちも船長に対して賄賂を1000ドル支払うことを約束するので裁判の際に地方官に対して彼らが無実であると告げて欲しいと述べている。FO228/285 Encl.1 in Gingell to Bruce, No.47, May 10, 1860. これは現地住民と地方官の間で従来海難が処理されてきたことを示しているのだろう。

35) 琉球の漂流船の海賊による被害に対する賠償が行われることはあったが、賠償が保障されていたわけではなかった。渡辺前掲「清代中国における漂着民の処置と琉球(2)」58～59頁。

36) 後述する「保護中外船隻遭風遇險章程」の成立まで、清朝には中国船・外国船を問わず難破船救護を奨励するよう具体的に定めた規則は存在しなかった。

37) 金澤周作「近代英国における海難対策の形成——レッセ・フェールの社会的条件」『史林』81-3, 1998年, 81～102頁。

38) FO228/125, Sullivan to Bonham, No69, November, 11th 1851.

39) 開港当初のイギリス領事は商業関係についての広範な業務を義務づけられており、その中にはイギリス商船の保護も含まれていた。John K. Fairbank, *Trade and Diplomacy on the China Coast: The Opening of the Treaty Ports, 1842-1854*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1953, p.161.



## (1) イギリス海軍の出動

この海難対策において重要になるのが、開港場に駐在し、イギリス人とその船舶の保護を義務づけられているイギリス領事であった<sup>39)</sup>。イギリス領事のもとに海難の情報が入ると、領事は清朝側に保護を要請するとともに、開港場に停泊しているイギリス軍艦に要請して漂着箇所に急行させ、生命と財産の保護を図り、次いで略奪が行われた場合には、清朝側に対して賠償と略奪者の処罰の要求を行った。

例えば1851年5月9日、駐廈イギリス領事バックハウス (J. Backhouse) のもとに、1850年9月17日に台湾において外国船が難破し、漂着した19名のうち16名が殺害されたという情報が入った。バックハウスはただちに閩江 (福州近郊) に停泊するイギリス軍艦レナード (Reynard) 号に生存者救出のための出動を要請している<sup>40)</sup>。

また、1856年12月にも、駐廈イギリス領事モリソン (M. C. Morrison) は、台湾において外国人が抑留されて奴隷にされているという情報から、興泉永道 (以下廈門道台) に対して情報提供を求めていたが、はかばかしい返答がなかったため、1858年4月に再度情報提供をもとめ<sup>41)</sup>、ついには英艦インフレキシブル (Inflexible) 号が派遣された<sup>42)</sup>。

ここから、外国船の中でイギリス船が占める

割合が高かったことから、外国船遭難の情報が入ると、イギリス領事が行動を開始していることが分かる。

そして、情報の多くは商人から提供された。1859年10月の台湾におけるイーナ号の遭難と略奪事件の際にも【16】、翌年1月3日に中国人から情報を得たサイム商会 (Messrs Syme & Co.) が駐廈イギリス領事ジンジェル (W. R. Gingell) に情報を伝え、英艦エイコーン (Acorn) 号が台湾に派遣されている<sup>43)</sup>。3月には賠償と略奪者の処罰を要求するため、エイコーン号に加えて砲艦オポッサム (Opossum) 号も派遣されている<sup>44)</sup>。

台湾以外でも、先述した1858年9月の汕頭港の嵐の際には、ジャーディン・マセソン商会 (Jardine, Matheson & Co.) の代理人から情報を受けた駐廈イギリス領事モリソンはイギリス臣民の財産の保護と回復のために英艦エイコーン号に出動を要請している<sup>45)</sup>。

したがってイギリス領事にイギリス商人などから情報が集まり、開港場である廈門を起点として、外国船の保護のために当時は未開港地で

43) FO228/285 Gingell to Bruce, No.5, January 8, 1860.

44) FO228/285 Gingell to Bruce, No.31, March 21, 1860.

45) FO228/251 Encl.1 in Morrison to Bowring, No.88, September 29, 1858.

46) かかる体制が整っていたのはイギリス船、アメリカ船などに限定されていたことに注意が必要である。例えば1863年1月にスペイン船ソベラナ (Soberana) 号は台湾東岸で遭難して住民の略奪にあう事件が発生した【18】。当時、現地では反乱が生じていたこともあり、その後10年以上問題が放置されることになり、1877年6月11日に廈門のスペイン領事館でスペイン領事と福建巡撫の代理が被害額をスペイン領事に支払い、その後に被害者に分配するという議定書に署名して問題が処理されることになる。FO228/584 Encl.2 in Alabaster to Fraser, No.15, March 2, 1877; FO228/584 Encl. in Alabaster to Fraser, No.34, June 15, 1877.

47) 拙稿「一九世紀中葉、華南沿海秩序の再編——イギリス海軍と閩粵海盜」500～505頁。

40) FO228/125 Backhouse to Bonham, No35, May 14, 1851. この後、この外国船はイギリス船のラペント (Lapent) 号であることが判明し、結局レナード号の代わりに英艦サラマンダー (Salamander) 号が捜索のために台湾に派遣された。また、漂着者はアメリカ船によって福州に送られている。FO228/125 Backhouse to Bonham, No36, May 31 1851. なお、レナード号はこの5月31日に難破している。J. J. Colledge, *Ships of the Royal Navy: The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy*, London: Greenhill Books, 2003, p.273.

41) FO228/251 Morrison to Bowring, No41, April 30, 1858.

42) ただし、この時は捜索は失敗に終わっている。ADM125/2 Brookes to Seymour, July 1, 1858.

あった台湾や汕頭周辺などへイギリス軍艦が派遣される体制が整っていたといえる<sup>46)</sup>。これは、同時期の廈門においてイギリス領事の下に集まった情報を元に、開港場を起点として海賊掃討が行われていたことと類似しており<sup>47)</sup>、イギリス領事とイギリス海軍は海難事件においても海賊事件と同様の機能を果たしていたとみればよいだろう。

むしろ、こうした介入を清朝側は避けようとしていた。とりわけ、開港場でない台湾については反対が強かった。例えば1858年のモリソンの台湾への軍艦派遣の要求に対しては台湾道台が、外国人が漂着すれば現地の地方官が保護して送還すると述べている<sup>48)</sup>。また、閩浙総督王懿徳らの1858年7月19日の上奏でも、同様の理由を挙げ、さらに福州と廈門では華・夷の間でトラブルは生じていないものの、「広東省の夷務（アロー戦争）」が落ち着いていないことから、台湾を搜索する必要はないとして反対している<sup>49)</sup>。

またイーナ号の遭難の場合【16】、船長のミス（H. R. J. Smith）の領事館における宣誓証言によれば、台湾の地方官僚は先述した対応の他に、通訳や船長の従者にも略奪の補償金を支払った。そして地方官は船長に対して、廈門ないし香港に戻った際にこの事件をあまり追求しないで欲しいとし、もし可能ならばイギリス海軍の介入を防止してほしいとも要請している<sup>50)</sup>。

したがって台湾については福州の省当局および台湾現地の地方官僚は、イギリス軍艦の圧力が与えられることを警戒していたといえる。

## (2) 地方的協力：囲頭攻撃事件

それでは、清朝地方官僚はイギリス側と対立し、イギリス海軍の軍事介入の回避を求めただけであったのだろうか。廈門の地方官僚の場合、必ずしもそうではなかった。例えば、1856年の英艦インフレキシブル号の台湾派遣の際には、福建水師提督は台湾の水師に可能な限り協力をさせると約束し、廈門道台も台湾道台に書簡で連絡するとしていた<sup>51)</sup>。したがって、イギリス側との関係は省当局や台湾の官僚とは異なっていることが分かる。これは、海難をめぐる紛争においてより明確な形で現れる。

福建南部における海難をめぐる紛争としては、1856年5月20日に恵安県瀬窟においてローチャ船ニュー・パケット（*New Packet*）号の火砲などを回収に来たカントン・パケット（*Canton Packet*）号が現地住民と交戦した事件がある。この時には砲撃によって住民1名が死亡し、泉州知府がイギリス領事に抗議している<sup>52)</sup>。ただし、これは偶発的事件であり、むしろ、イギリス領事と清朝地方官の交渉が紛糾しなかったことが注目される。

イギリス海軍の本格的な軍事介入は1858年の囲頭付近の町（村）への攻撃である。これは、先述したりチャード・バターズビー号遭難【12】の際における住民の略奪と船員殺傷に対する報復であった。この事件に対し、廈門道台は現地地方官僚に対して犯人の逮捕を命じたが、10日あまりが経過しても犯人は逮捕されなかった<sup>53)</sup>。そこでイギリス海軍が出動することになる。その経過はイギリス領事モリソンおよび英艦マジシエンヌ（*Magicienne*）号の艦長ヴァンシタート（N. Vansittart）報告によると、次のようなものであった。

1858年9月16日、モリソン領事は略奪を行ったとみなされる囲頭の揚塘と淘濶の住民に対

48) FO228/251 Encl. 2 in Morrison to Bowring, No41, April 30, 1858.

49) 中央研究院近代史研究所『四国新档（2）英国档下』（中央研究院近代史研究所，1966年）667頁，咸豊8年6月9日の閩浙総督王懿徳等の上奏。

50) FO228/285 Encl.1 in Gingell to Bruce, No.47, May 10, 1860.

51) FO228/251 Morrison to Bowring, No48, June 9, 1858.

52) FO228/211 Morrison to Bowring, No.42 June 27, 1856.

53) ADM125/2 Brookes to Laymons, September 20, 1858.

する布告を起草した。その布告では、指定された期限以内にリチャード・バターズビー号を攻撃した首謀者ないし殺人に関与した者はイギリス軍艦に出頭し、両地の主な住民は自ら軍艦に来て十分な賠償支払いの約束をするように要求した。そしてこの要求に従わない場合は期限満了とともに村落を完全に破壊するとしていた。

水師提督と道台はこの布告の内容に同意したが、布告に道台と金門鎮総兵の名を記すことは断っている。また、水師提督はイギリス海軍の指揮官らに馬巷庁通判や南安知県らが十分な兵力を集めることができないことを伝え、現地の官僚にイギリス側と現地で合流することを命じることには同意した。

その後、英艦マジシェンヌ号とアルジェリン (*Algerine*) 号はイギリス領事を乗せて出港し、17日に揚塘に布告を手渡しに向かったが、攻撃を受けたために水兵を上陸させて抵抗を排除し、揚塘を焼き払った。この揚塘攻撃の際には金門鎮総兵が6隻のジャンクを引き連れて現れ、イギリス側の行為に責任を負うことを表明している。

翌18日には潮滯に布告が手交された。潮滯からは町の代表がアルジェリン号に乗船して無実を訴えた。彼らに対してイギリス側は1万ドルの要求をし、犯人を引き渡せば6,000ドルに減額するとしたが、結局潮滯側はイギリス側の要求をうけいれず、19日にイギリス軍は攻撃を開始し、潮滯は完全に破壊された。

なおこれらの攻撃の際に、揚塘や潮滯ではリチャード・バターズビー号の機材や備品が隠されているのが発見されており、略奪事件は裏付けられている<sup>54)</sup>。

54) FO228/251 Morrison to Bowring, No.89, September 29, 1858; ADM125/2 Brookes to Laymons, September 20, 1858.

55) FO228/251 Morrison to Bowring, No.89, September 29, 1858.

56) FO228/251 Morrison to Bowring, No.87, September 21, 1858.

攻撃終了後モリソンは、この揚塘と潮滯が政府を無視して税金を納めないうえ弱体な隣人を抑圧していたため、この両地の鎮圧は全ての廈門とその周辺の中国人に歓迎されるだろうと述べ、公使への報告を終えている<sup>55)</sup>。

この事件からうかがえるのは、海難をめぐる略奪・殺傷事件を理由に、軍事・警察力の不足する清朝地方官僚側がイギリス海軍に沿海の政府に反抗的な地域を鎮圧させていることである。揚塘と潮滯はその海賊行為で名高く<sup>56)</sup>、両地の掃討をイギリス側に代行させているともいえ、かかる手法は海賊対策と重なるものである<sup>57)</sup>。そして、清朝地方官が協力姿勢をみせながらも布告への署名を断ったのは、これがより上級の官署の許可を得ずに進められた現地における解決方式であり、証拠が残るのを恐れたからだろう。

この事件にみられるように廈門においては、イギリスとの協調のもとで海賊を含めて政府に反抗する勢力が鎮圧されていくことになる<sup>58)</sup>。イギリスの砲艦は従来、清朝政府に圧力を加えたこととみなされてきたが、華南沿海においては、沿海の住民も砲艦政策の対象であったといえるだろう。かかるイギリスの圧力を利用しつつ、清朝は沿海住民の活動を抑えこみ、地域秩序を回復していった。これが1860年代以降の海難事件における外国人の「生命」の安全確保につながっていった可能性は高い。

もっとも、1860年代以降、イギリス海軍の中国沿海部における活動は抑制されていく<sup>59)</sup>。一方で、開港場における貿易は一貫して増大して

57) 拙稿「一九世紀中葉、華南沿海秩序の再編——イギリス海軍と閩粵海盜」81～85, 92～94頁。

58) 同上, 92～98頁。

59) Grace Fox, *British Admirals and Chinese Pirates 1832-1869*, London: Kegan, Paul, Trench, Trubner & Co., LTD, 1940, p.67.

60) 海関統計(税関統計)が利用できる1864年以降についても、貿易額は一貫して増大している。Hsiao Liang Lin, *China's Foreign Trade Statistics 1864-1949*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1974, pp. 268-269.

おり<sup>60)</sup>、海難事件における安全確保も一層求められていくことになる。そこで重要になるのがイギリス領事および清朝地方官僚の役割である。

### 3 秩序回復と海難問題

#### (1) 領事の機能とその限界

1858年の中英天津条約の第18条では、イギリス人の身体・財産の被害に対する保護と回復および犯人の逮捕が定められ、第20条ではイギリス船の難破・座礁の際には清朝官僚が救助・安全の措置を講じ、必要な場合には船中の人々を領事館に送還することが明確に規定された<sup>61)</sup>。

しかしながら、この規定によって海難問題が解決したわけではない。その後も依然として、難破船に対する略奪は止まなかった。そこでイギリス船の船長らは、領事館を通じて被害の賠償を求めた。

1867年7月14日に福建の澳角湾で遭難したイギリスのパーク型船エリザベス (*Elizabeth*) 号の漂着者たちが宮仔前という村落の住民から略奪を受け【19】、汕頭に戻った船長のダーク (*Darke*) は、在汕頭イギリス領事館を通じて、廈門領事ペダー (W. H. Pedder) に連絡し、清朝側に対する被害賠償を請求した<sup>62)</sup>。

1871年2月には興化府の烏坵嶼付近で難破したイギリス蒸気船ドン (*Don*) 号から脱出した乗組員の乗るボートが、海賊化した漁民に襲撃される事件が発生した【21】。この際には乗

組員が廈門領事館にたどり着き、イギリス領事が清朝当局と交渉に入っている<sup>63)</sup>。

また、略奪事件の調査においても、領事は重要な役割を果たした。例えば1876年に以前ローチャ船マンダリン (*Mandarin*) 号に対する海賊行為【23】を行った者が泉州府で逮捕されたことから、犯人から直接訊問するために清朝官僚と交渉し、清側の反対を説得して泉州府に英艦フラリック (*Frolic*) 号と領事館の通訳官を派遣している<sup>64)</sup>。

しかし、こうした領事の行為には限界があった。例えばエリザベス号の事件【19】をみると、1869年にイギリス海軍大尉ジョンソン (Johnson) も、イギリスの砲艦ドレーク (*Drake*) 号がダークと南嶼の清朝武官を伴い現場を訪れたが、何らなすことがなかったとしている<sup>65)</sup>。つまり、この事件のように事件発生後期間があいた場合、領事の対応はほとんど意味がなくなってしまうため、現地の官僚の対応が重要であった。

そのうえ、沿海の秩序回復にともなう海難にとまなう略奪事件がなくなるわけではなかった。ドン号事件【21】の際、駐廈イギリス領事ペダーは中国政府がその国民の無法な行為とその官僚の無気力と共犯に責任を負うまで、同様な事件は続くともみなした<sup>66)</sup>。さらに、中国人によるイギリス船の生命・財産の救助に対してイギリス領事が報酬を与えるなどの体制整備の必要性を訴えている<sup>67)</sup>。

以上のように、イギリス領事の側の海難対策には限界があり、地域の秩序が回復する中で、その中心となるべき清朝地方政府側の取り組み

61) 外務省条約局編『英、米、仏、露ノ各国及支那国間ノ条約』(外務省条約局、1924年)、20、31～32頁。

62) FO228/450 Encl. 1 in Pedder to Alcock, No.30, December 21, 1868.

63) FO228/511 Pedder to Wade, No.2, February 19, 1872.

64) FO228/565 Alabaster to Wade, No.15, May 16, 1876. なお、通訳派遣は、恵安における教案事件についての視察を兼ねる狙いがあった。

65) FO228/469 Pedder to Alcock, No.6, March 19, 1869.

66) FO228/511 Pedder to Wade, No.2, February 19, 1872.

67) FO228/511 Pedder to Wade, No.3, February 20, 1872.

68) 『清季外交史料』巻6、108～109頁「総署奏德國船主在洋被戕案業已辦結請飭各省照章保護中外船隻摺」。

69) FO228/565 Alabaster to Wade, No.37, July 27, 1876.

が求められるようになってきていた。

## (2) 「保護中外船隻遭風遇險章程」の成立

1875年、福建の沿海でドイツ船が難破し、約3万8,000ドル相当の貨物が略奪されたことを契機に<sup>68)</sup>、ドイツ領事との協議を経て<sup>69)</sup>、1876年7月、福建巡撫丁日昌は「保護中外船隻遭風遇險章程」を制定し、福建省全体で施行した。その内容は次のようなものであった。

- 一 沿海の庁県に兵丁を派遣・駐屯させて、管轄下の救護の責任を負わせる。
- 二 遭難した船舶の船主から基準に基づく救助の報奨金を提供させるなど、賞罰を明確にして責任逃れを避ける。
- 三 章程を定めて混乱を避ける。
- 四 外国人を1名救護すれば通商局が10ドル支払うなど、報酬を定めて救助を奨励する。
- 五 救護した者に賞を与え、救護しない者は有罪という規定を広く論告することで戒めとする<sup>70)</sup>。

6月18日に閩浙総督文煜と丁日昌らはこの章程を沿海地方に拡大することを上奏しており<sup>71)</sup>、その後福建省だけでなく、その他の省にも拡大することになった<sup>72)</sup>。

この章程について湯熙勇は、遭難した船舶の船主と救援者および文武官の責任を明確に定め、救護観念の伝播を重視したことから、中国の海難救助実施の上で先駆的な意義をもつとする。そして、台湾において効果はあったが、送

70) 湯熙勇前掲「清代台湾的外籍船難与救助」568～569頁。山東省における光緒14年(1878)の「保護中外船隻遭風遇險章程」は、第六条に水師についての条項があるのみで、基本的に内容は同様である。台湾銀行経済研究室編『台湾私法商事編』(台湾銀行、1961年)304～308頁。

71) 洪安全総編集『清宮月摺檔台湾史料』(国立故宫博物院、1994年)2316～2317頁。

72) 湯熙勇前掲「清代台湾的外籍船難与救助」569頁。

73) 湯熙勇前掲「清代台湾的外籍船難与救助」568～575頁。

還制度が旧来の状態で地方の負担になったことや、遭難を統括する組織がなく、船舶を略奪した場合の責任の帰属鑑定や賠償を処理する方法がなかったことが問題であったと指摘している<sup>73)</sup>。

それでは、この章程によって福建沿海で発生する海難事件において変化は生じたのだろうか。また、章程の問題はどこにあったのか。主に、2つの海難事件から考えてみることにしたい。

## (3) 烏坵嶼事件

### (i) 事件の発生

1876年4月に興化府の烏坵嶼においてイギリス汽船カントン(*Kwangtung*)号が難破した【24】。そして6月10日にカントン号を解体していたエレス商会(*Elles & Co.*)の雇用人らが漁民に対して発砲し、死傷者が生じるという事件が発生した<sup>74)</sup>。烏坵嶼は湄州島東方の島嶼であり、射殺されたのも湄州島の漁民であった。湄州島は19世紀中葉に海賊の拠点であったうえ、<sup>75)</sup> 烏坵嶼では1871年にも先述したようにドン号に対する略奪事件【21】が発生しており、当該地域は地域秩序にとっても課題となる地域であった。

事件は6月15日、エレス商会から在厦イギリス領事アラバスター(C. Alabaster)に伝えられた。エレス商会は死傷者については触れず、

74) FO228/565 Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876.

75) 村上前掲「一九世紀中葉、華南沿海秩序の再編——イギリス海軍と閩粵海盜」82～83, 89頁。

76) FO228/565 Encl. No.1 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876.

77) FO228/565 Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876.

78) FO228/565 Encl. No.1 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876; FO228/954, Encl. No.2 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876.

79) FO228/565 Encl. No.3 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876; FO228/954 Encl. No.4 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876.

80) FO228/565 Encl. No.7 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876; FO228/954 Encl. No.8 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876.

領事に対して清朝当局を動かして略奪品の返還と略奪者の処罰をさせるように要請した<sup>76)</sup>。

エレス商会から連絡を受けたアラバスター領事は英艦シッスル (*Thistle*) 号を派遣するとともに<sup>77)</sup>、廈門道台章卓標に対して略奪品の返還と略奪者の処罰を要請した<sup>78)</sup>。これに対し章道台は22日のアラバスター領事への照会文で、既に兵員・軍艦も派遣されて保護にあたっているが、近隣の官憲に保護と秩序維持と犯人逮捕のための措置を命じたとしていた<sup>79)</sup>。

また、アラバスター領事は19日、福建水師提督彭楚漢に対し、至急兵士を派遣して暴力行為の拡大を防ぐことを要請した<sup>80)</sup>。彭提督は20日、アラバスター領事に返答し、難破時に湄州営の遊撃が巡船と兵士を派遣していることを伝えている<sup>81)</sup>。実際にも、清朝の軍艦2隻が派遣され、6月21日には烏坵嶼に到着している<sup>82)</sup>。

この時点までは中英の協力は順調に進んでおり、イギリス側の要請以前に、清朝側自らの意思で軍艦が派遣されて保護が行われつつあった。そこで争点は清朝側の保護の期間および略奪品の返還と略奪者の処罰となるはずであった。

ところが、発砲事件により漁民に死者が生じたことが分かり、発砲の責任が問題となったため、略奪問題の解決も困難となる。

#### (ii) 略奪問題

81) FO228/565 Encl No.9 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876; FO228/954 Encl. No.10 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876.

82) FO228/565 Encl. 1 in Alabaster to Wade, No.35, July 19, 1876.

83) FO228/565 Encl. No.4 in Alabaster to Wade, No.30, June 29, 1876; FO228/954 Encl. No.3 in Alabaster to Wade, No.30, June 29, 1876.

84) FO228/565 Encl. No.2 in Alabaster to Wade, No.32, July 8, 1876; FO228/954 Encl. No.1 in Alabaster to Wade, No.32, July 8, 1876.

85) FO228/565 Encl. 1 in Alabaster to Wade, No.35, July 19, 1876; FO228/954 Encl. 1 in Alabaster to Wade, No.35, July 19, 1876.

略奪の問題については、廈門の清朝官僚側では、水師提督はエレス商会が主張するような量の略奪の根拠はないとしている<sup>83)</sup>。また、イギリス、中国及びその他のいかなる国の船舶でも兵士を派遣するのは義務であるとし、また武官は発砲後に秩序を維持しており、保護の義務を果たさなかったという領事側の見方には反論している<sup>84)</sup>。

道台は7月11日の照会で領事に対し、もし略奪があったのであれば、地方官が犯人を逮捕して略奪された財産を回復するとしながらも、中英両国の軍艦や兵士が派遣される中での略奪行為にも疑問を呈している<sup>85)</sup>。

以上のように、清朝側の官僚は略奪については疑問視しており、また保護は十分におこなったということを主張していた。

だが、現地に派遣された兵力はわずか20名であり、湄州営から烏坵嶼に派遣された清朝側官兵を指揮する外委の李逢忠は、漁民は100名以上おり、略奪品を取り戻すことはできていないとしている<sup>86)</sup>。つまり現地において、官兵は漁民らに圧倒され、略奪品を回復するのは困難であった。

また彭提督は、イギリス領事に対し、長期間兵士を難破船保護のために派遣し続ける余裕はなく、中国ではこうした事態の処理に要するの通常2日間、長くても10日間であるとしている<sup>87)</sup>。したがって、通常は難破船の保護の期間も著しく限定されていたことがわかる。

つまり、清朝側官僚の主張とはうらはらに、清朝官僚が難破船の財産保護のために現地をコ

86) FO228/565 Encl No.12 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876.

87) FO228/565 Encl No.9 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876; FO228/954 Encl. No.10 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876.

88) FO228/565 Encl. 1 in Alabaster to Wade, No.28, June 24, 1876.

89) FO228/565 Encl. No.13 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876; FO228/954 Encl. No.14 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876.

ントロールする力は限られていたといえよう。

(iii) 発砲事件をめぐる

発砲事件については、まず、事態の收拾が重要になった。武装した近隣の村民や漁民は死者に対する補償金を要求した<sup>88)</sup>。湄州付近の人々は憤激していたが、莆田県知県呉は6月16日に布告を出し、王小加等は盗みによって命を失っており、その死は自らまねいたこと（「死由自取」）であるとし、これを口実にして騒動を起こすことのないようにきつく警告した<sup>89)</sup>。

6月21日には廈門道台の代理である通商分局委員頼紹杰らも湄州に到着し、翌日には各郷の耆老（名士）らを集めて子弟らが本業に安んじて、騒動を起こさないように警告した<sup>90)</sup>。頼らはさらに布告をだし、その布告では中国船あるいは外国船が漂着した場合、漁民がそれを保護するのは義務であり、略奪は例によって禁じられているとし、発砲を受けた漁民は材木を盗もうとしていたとみなした。そして、かかる行為を知りながら、死亡した漁民の仲間が死亡した人の補償を求めるのは法をも恐れぬ行為であるとした。その上で、各郷の耆老達に船舶から何も盗まず、外国人と紛争を起こさないように命じている<sup>91)</sup>。

以上から、清朝地方官が現地の有力者である耆老などを通じて事態の收拾を図っていることが分かる。

一方で、発砲をめぐる中英間の交渉が始ま

った。イギリス側は清朝側が発砲を是認していたことを主張した。烏坵嶼の二等灯台守グリーン（J. H. Green）はカントン号の解体のために派遣されたシンガポールの英籍民アフザイ（Mahomed Ahsai）に現地の官僚が発砲するように言っていたと証言したうえ<sup>92)</sup>、清朝側の外委李逢忠もカントン号側の射撃を適切とみなすと証言していた<sup>93)</sup>。本土から派遣されたより高位の清朝官僚もマレー人の（発砲の）正当化を決定し、ボートが再び近づいたら再び発砲するようにと告げていたとされる<sup>94)</sup>。さらには、莆田県知県の布告にある「死由自取」も<sup>95)</sup>、イギリス領事側の主張を裏付けていくことになる。

これに対し、廈門の清朝官僚は発砲の不当性を訴えた。水師提督彭は、6月26日のイギリス領事への照会で、中国は慈悲深い統治を行っており、犯罪者でも射殺は許されないとし、また沿海では多数の漁民が漁をしており、判別も困難であったから十分に識別すべきであったとする。さらには「中国は人命を軽視しようとするのではなく、貴国が人命をみるのも我国と同じであろう。」とまで述べている<sup>96)</sup>。また布告で「死由自取」としたのは、事態の沈静化を図るものであると領事に説明している<sup>97)</sup>。さらに、武官が発砲の許可をしたことはないとしていた<sup>98)</sup>。

また廈門道台も同じ立場にたっていた。7月11日の照会文では、解体作業従事者の人数の方が発砲を受けたサンパン船搭乗者にまさっていたのであるから略奪者を逮捕できたであろうし、漁船との識別が困難であったとして発砲を

90) FO228/565 Encl. 1 in Alabaster to Wade, No.35, July 19, 1876; FO228/954 Encl. No.1 in Alabaster to Wade, No.35, July 19, 1876.

91) FO228/565 Encl. No.8 in Alabaster to Wade, No.30, June 29, 1876; FO228/954 Encl. No.8 in Alabaster to Wade, No.30, June 29, 1876.

92) FO228/565 Encl. No.11 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876

93) FO228/565 Encl. No.12 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876

94) FO228/565 Encl. 1 in Alabaster to Wade, No.28, June 24, 1876.

95) FO228/565 Encl. No.13 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876; FO228/954 Encl. No.14 in Alabaster to Wade, No.26, June 22, 1876.

96) 「中国不敢草菅人命，貴国視人命当与中国相同。」FO228/565 Encl. No.4 in Alabaster to Wade, No.30, June 29, 1876; FO228/954 Encl. No.3 in Alabaster to Wade, No.30, June 29, 1876.

97) FO228/565 Encl.2 in Alabaster to Wade, No.32, July 8, 1876; FO228/954 Encl. No.1 in Alabaster to Wade, No.32, July 8, 1876.

98) FO228/565 Encl. 2 in Alabaster to Wade, No.35, July 19, 1876.

99) FO228/565 Encl. 1 in Alabaster to Wade, No.35, July 19, 1876.

批判した。さらに武官が監視者に接近する船舶への発砲を命じたということに関しては、武官が発砲するのは海賊が難破船を襲撃している場合に限られるとして否定した。そして莆田県知県の布告で略奪をしていたために発砲されたとしているのも地方官が騒擾を鎮めるためであったとする<sup>99)</sup>。

ここで問題になるのは、現地地方官（知県）のレベルでは、官兵が現地の沿海住民をコントロールできないことから発砲が黙認され、また地域の安定の必要性から発砲を正当化する布告を出していたが、廈門にいる廈門道台や福建水師提督といったより高位の官僚のレベルではもはやイギリス側による発砲を認めることはできなくなっているということである。そのため、地方は十分コントロールされていると主張したのである。

#### (iv) 発砲者の逮捕について

さらに発砲者の確定と逮捕も問題となった。イギリス領事側が発砲者と考えていたのはエレス商会のアントニオ（本名 Augustine Pereyra）であった。6月29日に廈門に到着したアントニオはマニラ生まれのスペイン籍民を主張してスペイン領事に引き渡されたが、パラグアイ人であることが判明したため、再びイギリス領事に引き渡された。アントニオは保護を求めたがイギリス領事はこれを拒否し、アントニオを釈放することを道台に伝達して道台側の処理にゆだねるとしたが、道台は行動を起こさなかった<sup>100)</sup>。

7月5日になってから水師提督は中英が共同でこの件を捜査するためにアントニオが廈門を離れるのを防止することを強調した<sup>101)</sup>。これに対し、領事は、アントニオはイギリス籍では

ないために領事裁判の管轄外であるとしながらも、逮捕するためには直ちに行動を起こすことが必要と助言した<sup>102)</sup>。しかし水師提督はいかなる措置もとらなかった<sup>103)</sup>。

7月18日になって、水師提督はアントニオがイギリス人ではないとしても雇用者に命令して彼の引き渡しを命令することは容易だとして、また提督の見方ではアフザイが発砲したとして、彼を拘束して処罰すべきだとしている。そして領事が犯人を拘束していないことは義務を果たしていないと非難した<sup>104)</sup>。

ここに至り、イギリス領事と廈門の地方官僚は略奪・発砲・犯人逮捕の三点において真っ向から対立することになった。アントニオのような中英双方にとって把握できない人物の存在も事態を複雑にしていた。

しかも注目されるのが、清朝側が容疑者の確保など、具体的な行動に積極的でないことである。これについて、アラバスター領事は実のところ、照会文の文字の上で精力的であるのはうらはらに、清朝側地方官は積極的な行動をとっていないと報告している。そして清朝側が発砲事件について補償がないことを非難するのは、難破船から略奪された1,000ドル以上の商品を取り戻す責任を回避するためであるとみなしていた<sup>105)</sup>。実際、以後の交渉はほとんどが発砲事件に関することになり、翌1877年2月には、略奪問題についてはアラバスター領事も財産の回復や略奪者の逮捕の見込みがないことを認めるに至った<sup>106)</sup>。

その後交渉は断続的になったが、1878年12

100) FO228/565 Alabaster to Wade, No.32, July 8, 1876.

101) FO228/565 Encl.2 in Alabaster to Wade, No.32, July 8, 1876.

102) FO228/565 Encl.3 in Alabaster to Wade, No.32, July 8, 1876.

103) FO228/565 Alabaster to Wade, No.32, July 8, 1876.

104) FO228/565 Encl. 2 in Alabaster to Wade, No.35, July 19, 1876; FO228/954 Encl. 2 in Alabaster to Wade, No.35, July 19, 1876.

105) FO228/565, Alabaster to Wade, No.39, August 5, 1876.

106) FO228/584, Alabaster to Fraser, No.14, February 5, 1877.



月になると、ロンドンにおける駐英中国公使とイギリス外相ソールズベリー (Lord Salisbury) の交渉を受けて、ソールズベリー外相がエレス商会による補償金支払いによる解決を在華イギリス公使フレイザー (Hugh Fraser) に指示したことがアラバスター領事に伝えられた<sup>107)</sup>。エレス商会も補償金支払いに応じることになり<sup>108)</sup>、結局 1879 年 8 月にエレス商会がアントニオによって射殺された被害者の親族に 100 ドルの補償金を支払うことに合意し、問題は解決に向かった<sup>109)</sup>。しかし、清朝側の被害者の親族に関する情報は限られていたうえ<sup>110)</sup>、イギリス領事の側では親族を捜し当てることができず、事態はうやむやのまま終わっている<sup>111)</sup>。

結局、この事件では、イギリス側の財産保護(略奪防止)重視と清朝側の地域安定重視という視点の違いが明確になった。この時期は清朝地方官がみずから下で秩序を回復していく過

程にあったため、中英双方が交渉を主導できず問題は長期化し、解決も不明瞭なものになった。また、秩序が回復しつつあったとはいえ、略奪防止はできず、また秩序回復も現地の耆老に依存していたように、清朝地方官が沿海住民を把握して統制することができないという清朝の沿海統治の問題が露呈していた。

では、「保護中外船隻遭風遇險章程」の制定は問題の解決になったのだろうか。次に、章程公布後に発生した海難事件を考えてみたい。

#### (4) ザフィーロ号遭難事件

1885 年 4 月 6 日、イギリス汽船ザフィーロ (*Zaffiro*) 号は銅山で座礁し、翌日着岸したが、周辺の村落からの漁民が押し寄せ、船員は貴重な積み荷は保護したものの、船舶の装備が破壊ないし略奪され、乗客の携行品も略奪された【25】。翌日、地方官が派遣した兵士が到着して船舶を保護したが、略奪品を取り戻す手段はなかった<sup>112)</sup>。

その後、漳浦知県は略奪品の奪回や略奪者の逮捕などを何等行わず、イギリス領事フォレスト (R. J. Forrest) は汀漳竜道 (以下漳州道台) に連絡したが、道台が行動する気配はなかった<sup>113)</sup>。領事が漳州道台側にイギリスの保険会社の保家行 (The North China Insurance & Co.) の請求を伝えたのに対し、保家行の主張するよう

107) FO228/606 Fraser to Alabaster, Separate, December 23, 1878.

108) FO228/623, Encl.2 in Alabaster to Fraser, No.5, February 13, 1879.

109) FO228/623 Giles to Wade, No.26, August 29, 1879.

110) FO228/623, Alabaster to Fraser, No.4, January 27, 1879. 道台は被害者親族からの請願について、被害者とその親族についての公的な情報には限りがあると領事に伝えている。

111) FO228/623 Giles to Wade, No.32, October 29, 1879. エレス商会は清朝地方官による着服 (中飽) を警戒して、イギリス領事に代理人を通じて被害者親族に補償金を支払うことを勧めている。FO228/623, Encl.2 in Alabaster to Fraser, No.5, February 13, 1879.

112) FO228/788 Forrest to O'Conor, No.27, May 13, 1885; FO228/788 Encl. in Forrest to O'Conor, No.27, May 13, 1885.

113) FO228/788 Forrest to O'Conor, No.36, June 25, 1885.

114) FO228/788 Encl.2 in Forrest to O'Conor, No.40, July 6, 1885.

115) FO228/788 Encl.3 in Forrest to O'Conor, No.40, July 6, 1885.

116) FO228/788 Encl. in Forrest to O'Conor, No.43, August 7, 1885.

117) FO228/788 Forrest to O'Conor, No.48, November 23, 1885.

118) FO228/823 Forrest to O'Conor, No.19, March 24, 1886.

119) FO228/823 Forrest to O'Conor, No.21, March 26, 1886. 保寧保険会社の総代理店はアメリカ商人の瓊記洋行 (Heard & Co., Augustine) であった。黄光域編著『外国在華工商企業辞典』(四川人民出版社, 1995 年) 495 ~ 496 頁。

120) FO228/823 Forrest to O'Conor, No.33, April 23, 1886.

121) FO228/824 Forrest to O'Conor, No.61, September 2, 1886.

122) FO228/824 Forrest to O'Conor, No.69, November 17, 1886.

貴重品は略奪されていないというのが漳州道台の見方であった<sup>114)</sup>。領事はそれに反駁する書簡を閩浙総督、福州將軍、福建巡撫ら福州の福建省当局に送付したが<sup>115)</sup>、省当局も領事の要求を拒否した<sup>116)</sup>。

この場合、略奪を証明するために乗客の証言が重要であったが、テート商会 (Tait & Co.) が廈門近隣の乗客に呼びかけたものの、乗客らは地方官とのめ事に巻き込まれるのを恐れてその呼びかけに応じなかったため<sup>117)</sup>、イギリス領事側は不利であった。1886年3月5日には領事と廈門道台による合同の審問が電報総局 (Imperial Chinese Telegraph Co.) の事務所で行われたが、廈門道台は記録もとらず、積極的ではなかったため成果をあげることはできなかった<sup>118)</sup>。

交渉が膠着していく中で、保寧保険公司 (Chinese Traders' Insurance Company) はザフィーロ号の貨物を引き上げようとしてアメリカ人ダイバーを派遣したが、引き揚げた貨物を積載したジャンクが遭難して略奪され、アメリカ領事の要求で2,000ドルが保険会社に支払われるという事件も発生している<sup>119)</sup>。

具体的な賠償額が本格的にイギリス側に伝えられたのは1886年4月で、廈門道台側は7,000ドルでザフィーロ号の問題を収めることを提案している<sup>120)</sup>。その後は漳浦県による調査が進展せずに、交渉はさらに長引くが、8月29日になり、漳浦知県は廈門道台に、略奪が行われた地域からは7,000ドル以上を強いるのは困難であり、自らの財源から1,000ドルを足して8,000ドルにすることができると伝え、これは廈門道台を経て閩浙総督に伝えられたと思われた<sup>121)</sup>。11月16日になり、福州から戻った廈門道台は領事に対し、ザフィーロ号が座礁した

場所に住む漁民は極端に貧しく、大変苦勞して8,000ドルを支払わせたと伝え、これによって交渉を終えようとしていた<sup>122)</sup>。

結局、1887年になってイギリス公使もこの総額8,000ドルの賠償金という額を認めたため、領事が保家行への割り当ては6,896.55ドルであると伝えて了解を得た。その後、1887年3月イギリス領事アレン (C. F. R. Allen) と廈門道台の間の交渉によって賠償金8,600ドルの支払いということで妥協が成立し、保険会社もそれに合意して問題は解決することになる<sup>123)</sup>。

以上の事件からは「保護中外船隻遭風遇險章程」の効果には限界があったことが分かる。ザフィーロ号事件に当てはめれば、章程の第一条の沿海への少数の官兵配置は効果がなく、第二条にある報奨金の確保は不確実であり、第四条は外国人への救護よりも略奪の利益が勝ることを考慮しておらず、第五条の目指す救護の観念の普及があったとも思われない。

1867年のエリザベス号の事件【19】の際に、駐廈門イギリス領事に対して厦防同知が、漂着した村落の住民の多くが漁民で1年に3回から4回も転居するほど移動性が高くて手の施しようがなく、略奪者の発見は困難であるとのべていたように<sup>124)</sup>、そもそも沿海住民の把握は困難であった。また、官兵が沿海の人々に圧倒されていたのは烏坵嶼事件もザフィーロ号事件も変わりはない。したがって、沿海へ少数の官兵を配置したとしても、略奪するかどうかは住民の選択にかかっていたといえる。結局、海難時

125) 航路の安全確保のためのインフラ整備は1870年代より海関を中心として進められた。1880年代においても、廈門周辺には灯台や浮標の設置が進められ、航路の安全性が向上していた。*Chinese Imperial Maritime Custom, Decennial Reports 1882-1891*, pp.508-510.

126) 19世紀後半、貿易量の増大にもかかわらず海難事件が減少していくのは、かかるインフラ整備の効果といえるだろう。

127) FO228/848 Allen to Walsham, No.17, September 1, 1887.

123) FO228/848 Allen to Walsham, No.8, March 16, 1887.

124) FO228/469 Pedder to Alcock, No.6, March 19, 1869.

の財産保全は課題として残されたのである。

19世紀後半、清朝地方官は地域の秩序を回復しつつあったとはいえ、その秩序は地方官僚が地域住民を把握し、統制するというものではなかった。それゆえ、ザフィーロ号の事件の場合、漳浦知県が地域に介入して賠償金を確保するのに相当程度の時間を要し、犯人の逮捕も曖昧な形で終わったのである。もとより、「保護中外船隻遭風遇險章程」のような規定だけで海難という事態に対処すること不可能であった。むしろ、灯台・浮標の設置といったインフラ整備によって航路の安全を確保し、海難を回避する方が<sup>125)</sup>、海難対策としてはより効果的であったといえる<sup>126)</sup>。

ザフィーロ号事件の2年後の1887年8月25日、同じ銅山湾の古雷塞で難破したイギリス船テンシン (*Tientsin*) 号の乗組員は当地の漁民らに非常に親切に扱われ、近くを航行する汽船まで漁船で送り届けてもらったという<sup>127)</sup>。【27】これはザフィーロ号事件の影響かもしれないが、むしろ難破船の貨物がなく乗員だけが漂着した場合、略奪をめぐるトラブルは生じなかったことが原因だろう。19世紀後半、海難対策における「生命」の安全は確保されたが「財産」の保全は課題となった。結果的に、確実に機能し続けたのは漂着者を送還する制度だけであったといえる。

おわりに

本論で明らかにしたように、清朝の海難対策は外国人漂流民送還に集中していた。そのため、開港後の海難事故で漂着した外国船の財産は沿海住民による略奪の危機にさらされ、漂着者の生命が危険に瀕する場合すらあった。

これに対し、イギリスは開港場と領事館のシステムを利用してイギリス軍艦を派遣し、イギリス人の生命と財産の保全を試みた。また廈門周辺の清朝地方官などは、この活動を利用して反抗的な地域をイギリス海軍の力を借りて鎮圧し、地域の秩序を回復し、漂着者の生命の安全を確保していくことになる。

1860年代、イギリス海軍の介入が減少する中で、領事の役割の重要性は増したが、その役割には限界があり、清朝側の取り組みが必要となった。その中で、1876年7月には福建省において新たな法規として「保護中外船隻遭風遇險章程」が定められた。しかし、清朝地方官が沿海住民を統制することはできず、略奪事件を防止することはできなかった。

これを華南沿海のより長期の歴史の中に位置づけ直すと、次のようになるだろう。つまり19世紀初頭以来の華南沿海住民の活動は清朝

128) 岩井茂樹「東アジアの一八世紀と『通商の時代』」(公開シンポジウム「一八世紀の秩序問題」)『史学雑誌』114-2, 90～91頁。

129) 村尾進「珠江・広州・マカオ——英文および絵画史料から見た「カントン・システム」小野和子編『明末清初の社会と文化』(京都大学人文科学研究所, 1996年)694頁

130) 荒野は東アジア各国の海禁政策により、東アジアの各国「国民」は原則としてそれぞれの国家領域に封じ込められることになったとする。荒野前掲『近世日本と東アジア』31頁。ただし18世紀以降の東アジアの体制を「海禁」という語で表現する事が可能かどうかは、検討が必要であろう。

131) 1843年10月に締結された虎門寨追加条約第六条では、「開かれるべき五港に居住又は来往する英国商人その他の者は、商業上の如何なる口実を以てするも、地方官憲が英国領事と協議の上指定すべき一定距離の地域を超えて周囲の地方に入込むべからざるものとす。水夫及船員は領事が地方官に通告の上定むべき権力及規則の下に於てのみ上陸することを許さるべし。本条の規定を犯して周囲の地方を彷徨する者は、之を逮捕して適當なる処罰を受けしむる為、英国領事に引渡すべし。」と規定されていた。外務省条約局編『英、米、仏、露ノ各国及支那国間ノ条約』(外務省条約局, 1924年), 53, 58頁。

132) 19世紀中葉の廈門において東南アジアからの帰国華僑が引き起こした問題については、拙稿「五港開港期廈門における帰国華僑」『東アジア近代史』3, 2000年を参照。

の沿海支配を動揺させてきた。しかし、19世紀中葉以降、沿海の清朝地方官とイギリスの協力もあって彼らの活動は抑えられ、大規模な海賊や反乱勢力などの清朝に抵抗する勢力が存在しなくなり、地域の秩序は回復へと向かった。だが、沿海住民を把握しないままの秩序回復のあり方では、海難事故の際における略奪のような個々の沿海住民の選択によって発生する問題を根本的に解決することはできなかったのである。

それでは、従来の秩序が動揺し、再編されていく中で、なぜ「漂流民送還制度」だけが一定程度機能し続けたのか。外国人漂着者の送還は、一面では漂着者に対する恩恵といえるが、見方をかえれば「夷狄」＝漂着者を対外的に開かれた港（条約港）にすみやかに移動させる制度ともいえる。「夷」なるものに関係したトラブルの危険性を排除し、対外的に開かれている港に出来る限り早くつれてくる事が必要であり、送還体制の意味はそこにあったと考えられる。清朝国家は18世紀、明朝の朝貢体制とは逆の互市の制度を広げ、そこでは天朝と各地域の王権の間は疎隔された<sup>128)</sup>。この体制の下で、外国人との接触も広州などに限定され、その広州でも中国人と外国人の接触を禁じ、外国人の行動を制限し見えなくするようにはしていた<sup>129)</sup>。こうした状況では、漂着者の送還は夷狄との接触を出来る限り避けるという方向で機能しているといっ

てよい。同様の傾向は、多民族が雑居する状況から国家の枠組みをはっきりさせていく17世紀以降の東アジア諸国にもある<sup>130)</sup>。漂流民送還制度が機能したのはこれが原因とみてよいだろう。そして、開港場以外への外国人の行動範囲を制約していた五港開港期（1842～1860年）当時の条約港体制は<sup>131)</sup>、この制度の運用を一層容易にしたと思われる。1858・1860年の天津・北京条約を経て外国人の行動範囲の制約は外されていくが、開港場に欧米人商人らが封じこめられていく状況に変わりはなく、その点では、開港後に一定程度の連続性を認めることができる。

しかしながら、開港後に欧米人商人らを開港場へと封じこめていったにも関わらず、別の形で外国人が中国内地に入り込みつつあった。一つは欧米人宣教師であり、もう一つが欧米の植民地から帰国した華人であった。19世紀末から20世紀初頭にかけてはこれに日本の植民地（台湾・朝鮮）からの籍民が加わることになる。中国には新たな「夷狄」が入り込み従来の社会経済秩序に動揺を与えつつあったのである。彼らをめぐる問題については、稿を改めて論じたい<sup>132)</sup>。

（付記）本稿は平成十八年度文部科学省科学研究費補助金（若手B）による研究成果の一部である。

（横浜国立大学経済学部助教授）