

京都女子大学大学院
現代社会研究科公共圏創成専攻
博士学位申請論文

日中比較の視点から見た中国の近代郵便
についての研究

麦力開 色力木

2015年12月2日提出

目 次

序 章	本論文の目的、特徴と構成	1
第一節	本論文の目的	1
第二節	日中比較研究の歴史的展開	2
1.	政治面での比較研究	5
2.	経済面での比較研究	7
3.	人物に関する比較研究	9
第三節	近代日中郵便事業に関する国内外の研究状況	11
第四節	本論文の特徴と構成	16
第一章	日本近代郵便制度の展開と前島の役割	21
第一節	はじめに	21
第二節	新式郵便の成立	22
第三節	日本における外国郵便局の展開	25
1.	在日外国郵便局の成立	25
2.	外国郵便局の撤退—郵便主権の確立	28
第四節	前島密の役割	33
第五節	おわりに	37
第二章	中国における客郵の展開過程	40
第一節	はじめに	40
第二節	中国の前近代郵便機構	41
第三節	中国における外国郵便局の展開	45
1.	中国における客郵とその種類	45
2.	国家郵政と他の郵便機構との関係	52
3.	中国の郵便主権の確立が遅れた原因	53
第四節	中国の郵便ナショナリズムについて	58
第五節	おわりに	64
第三章	ロバート・ハートと近代中国郵便の発展について	65
第一節	はじめに	65
第二節	ロバート・ハートと中国郵政	68
第三節	ハートに対する評価	72
第四節	ハートに関する再評価を目指して	78
1.	国家郵政の発展モデルの形成とその発展	78
(1)	国家郵政の発展モデルの形成	78
(2)	ハートの国家郵政発展モデルの形成における障害	80

①遅れた交通条件	81
②資金不足の問題	84
③全国通信システムの混乱	85
2. 資本主義的経営方式の導入	87
第五節 ハートと中国の万国郵便連合への加盟について	90
第六節 おわりに	98
第四章 客郵としての日本の活動について	101
第一節 はじめに	101
第二節 中国における日本の客郵の種類とその発展	103
第三節 日本客郵局の撤退	113
第四節 おわりに	124
終章 結論	125
参考文献	129

表 一 覧

表 1. 1	在日外国郵便局一覧	26
表 1. 2	在日外国郵便局の料金収納額表	27
表 2. 1	客郵統計	51
表 4. 1	中国 18 省における日本の客郵	103
表 4. 2	中国における外国秘密通信機関	109
表 4. 3	中国における日本の秘密郵便機関 (1919 年 7 月)	111
表 4. 4	関東庁管内の郵便局所	118
表 4. 5	関東庁所管の南満州線道附属地外における郵便局所	119
表 4. 6	逓信省所管の在中国郵便局所	120
表 4. 7	中国東北部における日本の通信機関の変化	122
表 4. 8	中国東北部における日本の郵便路線里程表	123
表 4. 9	中国東北部における日本の取扱い郵便物数	123

序 章 本論文の目的、特徴と構成

第一節 本論文の目的

本博士論文は、日中比較の視点から初期の近代中国郵便事業を分析したものである。まず、日本郵便事業の成立過程を分析し、そこに見られたいくつかの特色が中国ではどのような形で発現していたか見ることによって中国郵便事業の成立過程を整理する。具体的には、両国とも当初は外国郵便という形で近代的郵便制度が発足するが、日本の場合には早くも 1880 年に外国郵便を撤退させることに成功したのに対して、中国では大幅に遅れ、1920 年代に至ってようやく外国郵便を撤退させたのであった（なお、後述するように日本の客郵が最終的にすべて撤退するのは、敗戦後の 1945 年のことだったが、1920 年代に日本の客郵の大部分も他の列強と歩調をあわせて撤退したので、本論文では中国から客郵の撤退する時期を 1920 年代として議論を進める）。この違いは両国の置かれた国際的地位に少なからず起因するものだが、中国における様々な国内事情（清朝の腐敗や混乱、郵政主権を求める民族主義の弱さなど）に加え、日本の郵便制度の確立に貢献した前島密に相当する郵政の事実上の最高責任者がイギリス人のロバート・ハート（Robert Hart）であったことも無視できないと考える。また日清戦争後、中国各地に客郵を設立した日本は、列強の中で外国郵便の撤退に最後まで反対するなど、中国において外国郵便の撤退を遅せるのに一役買っていた。この点も日本と中国の初期の近代的郵政制度の比較を目指す本論文において重要と考える。

本章では以下において、日本と中国の郵便事業についての先行研究を検討し、両国の比較研究が多く分野にわたってなされてきたにもかかわらず、なぜ郵便研究の分野では比較研究がほとんどなされなかったのか、その理由を考えたい。そこでまず、一般的な日中比較研究の動向をたどっておきたい。

第二節 日中比較研究の歴史的展開

中国における中国と外国との歴史比較研究において、成果が最も著しかったのは日中近代に関する比較研究である。関連の研究成果を紹介する前に、これらの研究がなされてきた過程を簡単に振り返ってみる。1860年代に西側の資本主義工業文明の影響で日本では明治維新が行われた。1867年、大政奉還で江戸幕府が倒れると、王政復古の大号令が出され¹⁾、翌1868年には五箇条の御誓文²⁾によって新しい政治の方針が示された。明治新政府は、版籍奉還や廃藩置県³⁾によって、天皇を中心とす

¹⁾ 江戸時代、徳川将軍は日本の統治者として君臨していたが、形式的には朝廷より将軍宣下があり、幕府が政治の大権を天皇から預かっているという大政委任論も広く受け入れられていた。幕末、朝廷が自立的な政治勢力として急浮上し、主に対外問題における幕府との不一致により幕府権力の正統性が脅かされる中で、幕府は朝廷に対し大政委任の再確認を求めようになった。1863年（文久3年）3月と翌64年（元治元年）4月にそれぞれ一定の留保のもとで大政委任の再確認が行われ、それまであくまで慣例にすぎないものであった大政委任論の実質化・制度化が実現した。1867年（慶応3年）10月の徳川慶喜による大政奉還は、それまでの朝幕の交渉によって再確認された「大政」を朝廷に返上するものであり、江戸幕府の終焉を象徴する歴史的事件であった（田中、1996：189）。

²⁾ 戊辰戦争が続いている1868年（慶応4年）3月14日には、福井藩出身の参与・由利公正と土佐藩出身の参与・福岡孝弟が原案を書き、木戸孝允・岩倉具視・三条実美が文章を編集した五箇条の御誓文が發布された。五箇条の御誓文は、天皇中心主義による王政復古・公議政体を目指す建国の基本精神について述べたものであり、京都御所の紫宸殿において謹厳な神道の形式（天神地祇御誓祭）で発表された。

³⁾ 明治政府による中央集権的な国家体制を確立するためには、藩を統治する封建諸侯の領地（版）と人民（籍）を天皇（明治政府）に返還させる必要があり、参与・木戸孝允は1868年2月から岩倉具視・三条実美に「版籍奉還」について打診していた。

る中央集権国家のしくみをととのえ、四民平等の政策を打ち出して身分制度を廃止した。また、富国強兵・殖産興業の政策によって、近代的な軍隊を誕生させ、近代産業の育成をはかり、地租改正によって財政の基礎を確立した。こうした政府の一方的な改革に対して反発がおこり、農民一揆や士族の反乱などが相次ぐが、1877年の西南戦争の平定で、明治維新は一応完成された。封建制度がくずれ、資本主義発展の基礎が築かれ、文明開化の動きが高まる中で、明治維新は近代日本への出発点となった。

中国では、ほぼ同時期に洋務運動が行われた。洋務新政を経験し、明治維新をある程度理解している王韜、薛福成、鄭觀応、李鴻章等は多くの面で日中両国の比較を行った。日清戦争後、康有為、梁启超を代表とする維新派は日中比較を通して、明治維新が洋務新政より優れていて、日本を手本にして、法律を変えようと決心した（李、2001：261）。孫文や黄興、宋教仁らの辛亥革命へのサポートは絶大だった。玄洋社なくして中華民国の誕生はなかった。実際に辛亥革命に参加した北一輝はこの「支那革命」の本質を、日本の明治維新の精神が漢人の民族意識を啓蒙した事にあると見ていたが、事実清朝末期から20世紀初期にかけて来日した多数の留学生達（その多くは科挙試験の落第生であった）が革命の中核であった。欧米の教育がベースにある孫文も故郷の広東省で蜂起を繰り返したが、これらは失敗の連続だった。明治維新の精神の影響で漢

1869年1月14日には、すべての土地と人民は天皇（国王）が所有するという王土王民の思想を根拠にして、大藩である薩摩藩の大久保利通、長州藩の広沢真臣、土佐藩の板垣退助が代表となって版籍奉還（藩主の土地と人民の天皇・政府への返還）に合意した。同年1月20日に、明治維新に功績のあった薩長土肥の四藩が版籍奉還の上表書を提出したので、他の諸藩もこれに追随して次々に版籍奉還に同意することになり、6月17日には274大名が版籍奉還に応じた。

人が覚醒し「中国」が成立したのであれば、辛亥革命とは明治維新の延長線上で起こった事案といえる。孫文は「支那の革命は第二の明治維新になる」（孫、1989:83）と述べていた。かれらは日中両国のさまざまな面での格差を体験し、日中の比較研究を行っていた（孫、1989:84）。そのうち戴季陶が1928年に発表した『日本論』（海南出版社、1994）、郭沫若が1935年に発表した「中日文化的交流」（郭沫若、1957）は最も影響力を持つ。『日本論』は日本民族の特性を解析し、日中の文化および社会における類似点と相違点を比較し、政治理念、宗教意識および人々の個人修養など面で日本が中国より進歩的である原因を探求している。

「中日文化的交流」は近代において日中の外来文化を接収する面での差異を比較分析し、両国の近代化が直面した際の成功点と失敗点を考察している。中華人民共和国が成立してから、中国近代史に関する研究は幅広く行われ、日本近代史に関する研究も開始された。しかし、かなり長い期間、特に文化大革命の時期には、海外に関する研究を行うことは批判され、ほとんど不可能だった。日中の比較研究も余り重視されなかった。文化大革命が終わるまで研究は1本しかなかった（李、2001:262）。中国の改革開放政策の後押しで、中国近代史研究が展開され、日中比較研究も多くの研究者の注目を集め始めた。そして、外国人の著名な学者の近代日中比較研究も次々と現れ始めた。李（2001）によると2000年まで発表された日中比較の学術論文は150本余り、学術著書は8部も出版された。全体的に見れば、比較対象となった時期は19世紀後半に集中し、内容は幅広く、両国の近代政治、経済、軍事、対外関係、社会、思想、文化、教育、重要な人物等の諸側について比較研究が展開された。李の

論文をベースにこれらの研究をもう少し詳細に紹介すると以下のようなになる（李、2001：263）。

1. 政治面での比較研究

日中の近代は激烈な政治闘争が多数起こり、政治的大変革の時代であった。両国の政治は両国の歴史・伝統およびその実現条件の違いから異なる特色を示し、両国の近代化過程に甚大な影響を及ぼしてきた。そのため、近代日中比較研究において、政治的な問題はかなり高いウェイトを占めている。これらの研究を以下のいくつかの点にまとめることができる。

第一に、近代以前の政治制度に関する研究である。これは歴史的連続性を重視する研究が注目する問題であり、ある研究者は日中の政治権力の集中程度に大きな差異があったことを強調し、両国の近代において政治が大きな影響を与えたとみている（丁・杜、1981：41）。ある学者は近代以前の両国政治制度の安定性の差異を分析している（馬・湯、1988:49）。第二に、洋務運動と明治維新の性質に関する研究である。洋務運動および明治維新は近代日中が異なる道を歩むことになる分岐点であり、多くの研究者が重視している点である。彼らは、「洋務運動は西側の近代的な武器と技術を使って封建的な統治を強化した運動だったが、対外的には半植民地的な状態から脱出していなかった。明治維新は抜本的な性質を持つ近代社会変革運動であり、対外的には民族独立を実現させ、さらに日本に軍事主義的な道を取らせた」と見ていた（黄・姜、1992：35）。一部の研究者は洋務運動および明治維新の性質の差異について異なる意見を持っている。一部の研究者は当時の両国の政治、経済、

文化、国際条件における異なる制約を強調している（徐、1981：102）。もう一つの意見⁴⁾は、両国の政治権力の異なる本質、異なる選択の方向が決定的な影響を持っていたと強調している（李、2001：265）。また一部の研究者は主観的、客観的要素に同時に気を配っている（黄・姜、1992：38）。第三は、洋務運動および明治維新の時期における日中の国家体制の性質に関する研究である（黄・姜、1992；呉、1987）。第四は、戊戌の変法と明治維新の性質に関する比較研究である。両者とも近代における政治的変革という意義を持つ運動であり、前者は後者を手本にしていたが、結果は完全に異なっていた。両者の性質について、学界には二つの見方がある。一つは、両者ともに一貫して資産家階級の改良運動であったという見方である（張、1982：25）。もう一つは、戊戌の変法は明治維新を手本にしたのであり、趣旨が同じであったものの、明治維新のような武力により権力を奪い取った訳ではなく、両者は改良と革命という面で区別される（伊、1985：143）。第五に、民衆の反抗闘争に関する研究である。これも両国の近代政治史上重大な問題であり、重視される価値がある。ある学者は洋務運動と明治維新以前の両国国内においての反抗闘争について比較研究を行い、当時の中国は反侵略闘争を行っていて、日本に比べて闘争方式が多様で、期間が長く、大規模で強力な運動となる場合もあり、民衆の役割が突出していたと指摘している。本国の封建統治に対する反抗という面で、太平天国の蜂起も日本幕末の民衆闘争に比べて、準備が更に充分であり、蜂起要領は明確で、リーダーの信念が強硬であった。規模が大きく、長期の闘争となり、独自の軍隊を有し、国家を建設するなど反乱の成果も大きかった。それでも、中国

⁴⁾ 王承仁、苑書義らが代表的な人物である。

は日本とは異なり、半植民地の運命から脱出できず、近代化を順調に展開することができなかった。これは、中国民衆の反抗した相手が日本のそれより強大であり、それと同時に、中国には資本主義の要素が微弱であった。そのため、新たな生産力を担うことができない農民軍が戦ったのであり、日本の幕末のように、民衆の反抗闘争が資本主義的傾向と強烈な民族的危機感を持つ下級武士、新興資産階級、地主が倒幕運動において結合する局面はなかったのである（王、1994：111）。

2. 経済面での比較研究

日中近代の歴史において大きく相違したのは、近代経済発展レベルにおける差異、特に工業化のレベルが異なっていたことだった。研究者は両国の経済分野においてのいくつかの重要な問題について比較研究を行い、一定の成果を上げている。これらの研究をまとめると以下のようになる。

第一に、近代にいたる直前の時期の社会経済状況についての研究である。研究者は主に二つの面から研究を展開している。一つは、日中近代直前の経済発展レベルについての研究である。一部の学者は近代以前の日本の経済発展レベルは中国を超えていたとの見方を示している（徐、1981：77-78）。ある学者は、日本各地の経済発展レベルにおける格差は中国のように大きくなかった、その上、近代より以前に時期日本では全国的な市場が形成されていたが、中国ではアヘン戦争以前には形成されていなかった。これが近代日中の異なる歩みを決定する経済的な原因であると見ている（王、1994：21-30）。もう一つの見方は19世紀半ばにおいて資本主義的な萌芽は日本でより広範に普及したけれど、中国の小

農中心の自然経済は日本よりもっと強固であったということである。しかしこれらの差異は両国の異なる発展の経路を導くか、あるいはそれを決定する程度まで大きくはなかった。両国が相前後して国を開放せざるを得なかった時期、両国とも近代的工業を発展させる可能性を持っていた。日中の工業化の異なる発展経路は、1850年代から1990年代にかけて両国がそれぞれ直面した異なる矛盾と異なる変化、およびこれらの矛盾と変化に適応するために取っていた異なる政策と手段によりもたらされた（管、1996：15）。

もう一つは、日中両国の近代に至る直前の社会経済関係に注目した研究である。研究者の重点は中国の大土地所有制と日本の領主土地所有制の比較と分析にあった（丁・杜、1981：102-104）。

第二に、近代工業の発展についての研究である。両国は1850年代と1960年代に相次いで近代工業の発展過程を開始していた。ある学者は、その初期段階で、日中は一部の共通点を持っていたと考えている。つまり、両国の工業化は西側資本主義の直接的刺激と影響のもとで始まっていた。近代的軍事工業の建設から始まり、軍事工業を中心とし、軍事需要を中心に発展し始めた。近代的な生産技術、機械設備および原材料は、当初は全て西側国家から来たのである。工業化のための資本の原始的蓄積の経路は政府、官僚、内外の金融資本、民間の大小の商人および地主の投資であったが、特に政府投資を主とした。結局両国では結果は異なっていた。日本は基本的に資本主義的工業化を完成したが、中国は工業化を全く実現できなかった（黄・姜、1992：30-35）。

その他には、輪船招商局と日本三菱郵船会社の比較研究（朱、1994）、農業発展の比較研究（武藤、2009）などが行われてきた。

3. 人物に関する比較研究

人は歴史活動の主体である。特に日中近代において大きな変化が発生する過程で、個人の主観的能動性の発揮が歴史進展に対する影響は特別に突出している。そのため、日中の類似の人物を比較することは当時の両国の状況を認識する上で有効な方法である。19世紀後半、両国は多数の類似した課題に直面しており、両国それぞれの代表的人物がこれらの課題に取り込んだことから、かなりの程度比較が可能となっている。日中の近代化において貢献した人物に関する今までの比較研究では日中近代化においてなされた人物比較をつぎのようにまとめることができる。

第一に、林則徐と渡辺華山の両名が挙げられる。彼らは同じ時代条件の下で、それぞれ外交を担当して、外部世界を理解することに専任し、当時の西側諸国に対する認識において最高水準に達していた。彼らの違いは、林の視野は渡辺のように広く、系統的ではなかった。渡辺は社会変化の全体を観察し、その視角から西側社会と東アジアおよび日本社会を見ていた、しかし、林は東方と西方がそれぞれ異なった社会原理に立った立場から、当時の中国の危機の深さを理解することが不可能だった。このような差異が生じた原因は、当時の両国における西側諸国についての知識の蓄積が違っていて、国際情勢に対しても緊迫感を持っていた渡辺と相対的に穏健な見方をした林との違いがあった（趙、1995：42）。

第二に、魏源と佐久間象山が挙げられる。いずれも歴史的転回点を生きた思想家だったが、各々の文化環境が異なっていた。つまり、当時の日本ではすでに西洋の近代的自然科学思想体系と儒学的合理性があり、日本固有のロジックも存在していた。古くから中国には今古学と考証学

の対立が存在していた。そのため、両者の思想が異なっていた。つまり、佐久間象山の合理的な思想は、朱子学の合理主義に西洋の経験主義とテスト重視の精神を加えて身につけられたもので、自然科学を研究する態度はあらゆる学問を指導するための基礎であることを認識していた。魏源は西洋の優れた点を受け入れるべきと考えていたものの、伝統的な思想の影響で、結局西洋の近代科学精神と合理主義を受け入れることはできなかった（呉、1997：344 - 347）。

第三に、李鴻章と大久保利通が挙げられる。両者は洋務運動と明治維新期においてそれぞれの国で大きな役割を果たした人物であり、政治的な地位もよく似ていた。しかし、日中の異なる環境の下で、大久保が西洋文明に接し、近代化の実験を行ったとき、そのスケールは李鴻章のそれを大きく超えていた。両者は「開明先制」を近代化の第一歩とし、いずれも近代化の核心が工業化にあると見ていた。しかし、大久保は民営工業を中心としたのに対し、李は民営工業を歓迎しつつも、その核心的な役割を十分に認識していなかった。両者は政治の民主化が日中両国の発展にとって不可避の方向であると認識していたが、両者はこれを経済近代化の後に置き、近代化の第三段階とした（姚、1995:202）。

上記の比較以外にも梁啓超と福沢諭吉（高、1992：199-206；徐、1993：100-110）、魏源、冯桂芬と横井小楠（李、2000：296-327）、西太后と明治天皇（姜、1991：43-55）の比較研究が行われている。

このように、政治、経済面のみならず、歴史上の人物に関する比較分析についても数多く行われてきた。しかしながら、郵便事業に関する研究は管見する限り存在しない。その一因として考えられるのは両国における郵便事業の置かれた条件の違いから、研究上の接点つまり、比較の

対象とし得る点が乏しかったことである。この点を確認するために、日本と中国の近代郵便事業に関する研究が主に何を中心になされてきたかを見てみよう。

第三節 近代日中郵便事業に関する国内外の研究状況

中国郵政に関する研究は、比較的空白が多い分野である。特に中国郵政近代史に関する先行研究は大変少ないが、1990年代に入ってからこの分野の研究は幅広く行われるようになった。では、中国の近代化にとって郵便事業はいかなる重要性を持つといえるであろうか。中国の近代化は、列強の植民地主義によって、彼らの国土が侵されるという緊急事態を打開しなければならないという時代の必然性があった。中国の初期の近代化運動としては洋務運動、自強運動が代表とされている。洋務運動はヨーロッパ近代文明の科学技術を導入することで中国の国力増強を図ることを意図した運動であるが、清朝の体制をそのまま維持しながら近代化を図るものであったため、政治改革は無視され、列強の侵略に対しても統一した反対路線がなく、早期近代化が失敗に終わったというのが一般的な見方である。しかし、その洋務運動の方針が海関、銀行業、鉄道、軍隊等と同じく郵便事業においても外国人の力によって展開される条件を作っていた。大清郵政が設立されるまでの客郵と民信局などの他の郵便機関との関係、大清郵政設立後の諸郵便機関同士の関係、そして、イギリス人のロバート・ハートの存在も郵便事業を中国近代化の特徴を示した重要なものになっている。

中国郵便事業に関する研究をまとめてみると、近代郵政史の研究に関して下記のような五つの方向性を持っていることがわかる。

第一に、近代郵便と外国との関係に関する研究である。これもまた大きく言うと三つの内容に分けられる。まず「客郵」に関する研究である。中国近代郵政の創立は列強が中国に侵略してから設立した外国郵便局、すなわち客郵と深く関わっており、研究者は清末における客郵の設立、影響、撤退について分析している（李、1966；劉、1989；呂、1996；易、2000）。第二に、中国郵便と万国郵便連合の関係に関する研究である。中国郵政と外国の関係において万国郵便連合は重要な位置を占めているが、丁（1997、1999）は中国政府の万国郵便連合に加入する段階で行った活動を紹介している。胡（2006）は中国の万国郵便連合に遅くまで加入しなかった原因について分析している。第三に、日本との関係において丁（1995）は、日本の客郵の中国東北三省郵政に対する影響を分析している。第四に、中国の郵便主権に関する研究である（成、2011；王、2010）。

第二の方向性としてあげられるのは中国地方郵政史に関する研究である。この例として上海の近代郵便を分析した劉（1999）、新疆郵政について潘（1996）があり、それ以外に天津（森、2004）、湖南（易、2001）、台湾（洪、2004；張、1991）などの郵便についての研究も散見される。

第三の研究方向性は晩清郵政史と郵政近代化に関する研究である。蘇全有らは1994年から中国国内で行われてきた中国郵政史に関する研究を整理し、これらの研究について総括的に述べている（蘇・李、2005）。郵政近代化は、中国における学界では重点的に議論されているテーマである。樊清（2002）は郵驛の撤退する原因を分析し、郵政近代化過程について述べている。麦力開（2009）は中国近代郵便史について分析した。

易（2004）は晩清郵政近代化について述べている。また劉（2003）は郵政主体に重点を置き、中国郵政近代化のプロセスについて分析している。さらに、近代郵政史研究を整理した研究も出ている（蘇、2005）。

第四の方向性としてイギリス人ロバート・ハートに関する研究であり、これらの研究は大きく四点に集約することができる。まず、ハートの人生、人間性についての研究である。盧（1986）の『赫德伝』はハート物語である。ハートの生き方についての研究もある（姚、2002；王、2004、凱瑟琳2005）。第二に、ハートと中国国家郵政、海関との関係についての研究であり、王・江（2000）はハートと晩清国家郵政の関係について述べている。第三に、ハートと中国の制度建設の関係についての研究である。この点で、ハートと国家郵政制度の確立についての研究（徐、1989；徐、2009）、ハートと薪水制度についての研究（李、2003）、ハートと海関簾政についての研究（黄、2006）がある。第四に、ハートに対して評価をした研究である。このうち郵便事業の近代化においてハートを積極的に評価する研究もあれば（張、2010；徐、2009；Smith、1988）、郵便事業への役割を評価しながら、中国への侵略者として批判する先行研究もあった（王・江、2000；劉、1989；周、2000；文、2004；曹・金、2011）。第五の方向性として中国の海関およびそれと郵政の関係を分析した研究である。例えば、中国近代経済史資料叢刊編集委員会（1983）は中国の海関建設と近代郵便事業の成立過程およびそれらの関係を詳しく分析した著書である。それ以外に劉（2010）、陳（1994）は海関を分析したものである。この他に郵便事業そのものではないが、郵便と密接に関する鉄道に関して徐（1986）は鉄道発展史を分析し、また蘇（2005）が中国近代鉄道について行われた研究を総括している。

日本の場合は、井上（2011）で述べているように、日本の郵便制度の成立過程については『逓信事業史』、『郵政百年史』などの正史類や樋畑雪湖の諸研究（樋畑、1930、1931、1937、1939）、高橋（1952、1971、1977、1979）、山口（1979、1983、1987）、橋本（1970、1986）等多くの先行研究（石井、2010：3-15）があるが、中でも藪内（1975、2000、2010）と阿部（1994、1995）の論考は代表的なものとなっている（井上、2011：18）。

藪内は『日本郵便発達史』において、「江戸時代の通信・交通システムからの連続性」を主張している。これは、「日本の郵便制度は江戸時代の宿駅制度（駅制）における継飛脚などのシステムを再利用することで創出された」とし、鉄道や電信などと同様に西洋から輸入された「舶来品」として捉えることに異議を唱えたものであり、現在では通説となっている。また、阿部は、『記番印の研究-近代郵便の形成過程-』において「江戸時代までは交通・運輸と一体化していた通信が交通・運輸と分離する過程」として考察している（阿部、1995：42-51）。これは、藪内と同様に江戸時代の「駅制」からの連続性と併せて、この「駅制が更に明治期において通信、交通、運輸に分離発展していく過程で郵便が創出された」と捉えている（井上、2011：19）。

石井は日本郵政史に関する先行研究を整理し、日本郵政において官営方式の長く維持した理由、近世飛脚制度と近代郵便制度の断絶と連続について分析している（石井、2010：7）。

日本に外国郵便局が存在していたことは一般にあまり認識されていないが、外国郵便局に関する研究も少数ながら出ている。松本は『横浜にあったフランスの郵便局』において、幕末の日本開国直後から明治初

年にかけて、横浜で開設されたフランス郵便局について詳しく述べている（松本、1994）。澤（1999）、石原（1976）、藪内（2000）は横浜にあったイギリス、フランス、アメリカ郵便局の設立、展開と撤退を詳しく述べている。篠原は『外国郵便事始め』において（篠原、1982）、逓信協会は『郵便創業談』（逓信協会編、1936）において、在日外国郵便の設立過程を詳しく取り上げている。

上記の日本と中国の近代郵便事業に関する研究を比較してみると、両国国内では外国郵便という共通課題があることを確認できた。しかし、外国郵便を含めた郵便事業についての厳密な比較研究はほとんどないと言わざるを得ない。なぜ郵便事業の分野では比較研究がほとんどなされなかったのか。中国における客郵について中国国内で数多くの先行研究が行われてきた。しかし、日本において外国郵便が存在していたことについて、日本国内でもあまり知られていないため、ましてや中国でそのことを知っている人はほとんどいなかったと考えられる。だとすれば、中国において外国郵便に関する日中比較がなされなかったのは当然といえようが、本研究では日本の初期郵便事業の展開をかなり把握できたので、このテーマについての比較が可能になった。この点に本研究の一つの意義があると思っている。

また日清戦争後、中国各地に客郵を設立した日本は、列強の中で外国郵便の撤退に最後まで反対するなど、中国において外国郵便が撤退するのを遅らすのに一役買っていた。しかし、学界では日本の客郵としての存在が注目されず、日中両国が直面した外国郵便という共通の問題が注目されてなかった可能性があると考えられる。日本において「条約改正史は明治の前期において外交・内政の重要な課題の一つであり、その重

要性に疑う論者はいない」(五百旗頭、2011:5)。松本(1994)は不平等条約との関連で外国郵便の撤退を扱っている。その意味でも外国郵便というこの両国における共通な課題の研究を重要であると考えている。本研究は学界での両国における外国郵便に関する研究における空白を補って、ほぼ同時に開国した隣国の日本と中国の郵便事業はなぜそのように異なったかを明らかにする。

第四節 本論文の特徴と構成

本論文の特徴として以下のいくつかの点を上げることができる。第一に、まず日本近代郵便事業における出来事、事例、人物を参考し比較した上で中国近代郵便事業を分析する。第二に、本論文研究の対象とした期間は主に1840年から1920年までの期間となる。第三に、研究方法として定性的分析を中心に、定量的分析も加える。最後に、本論文は既存研究に大きく依存し、それを基礎に日中近代郵便事業について比較の視点から分析を行ったものである。

本章では、本論文の背景と先行研究、論文の目的、特徴、そして研究方法と構成を述べてきたが、とくに中国で今まで公刊された研究の中で、日本との比較を試みたものを見つけることはできなかった。本論文は日本と中国の郵便制度に関する初めての本格的比較研究であり、この点に本論文の一つの意義があると考えられる。本論文では以下のような構成をとることによって比較研究を試みた。

すなわち、第一章では、日本郵便事業の成立過程を検討した。日本においては、明治政府が、封建制度を過去のものとして清算するために様々な施策や改革を矢継ぎ早におこなったため、法令伝達のための全国

的な郵便制度を必要とした。新式郵便制度は、公用通信インフラである駅制を改革することにより、旧街道宿駅を郵便取扱所とすることで誕生した。この制度は1872年郵便の全国実施、1872年の均一料金制導入によって、全国に「点と線の郵便システム」（井上、2011、53）として完成した。これは五街道を中心とした駅制（公用通信インフラ）を郵便ネットワークに転換したものであった。つまり、駅制と地方管内公用通信網という公用通信インフラが郵便ネットワークに転換される過程を経て、日本の近代郵便制度が近代的な郵便ネットワークとして成立したと考えられる（井上、2011、54）。

このように、郵便制度が着々と整えられてゆく中で、本論文が注目したのは、日本が郵便主権を早期に回復したことだった。これには、前島密のような郵便事業をけん引していくリーダーがいたことと国家としても郵便事業の重要性について早い時期から認識があったからである。当時王政復古によって発足した明治新政府の方針は、天皇親政を基本とし、諸外国（主に欧米列強国を指す）に追いつくための改革を模索することであった。その方針は、1868年3月14日に公布された五箇条の御誓文で具体的に明文化されることになる。合議体制、官民一体での国家形成、旧習の打破、世界列強と伍する実力の涵養などである。1871年7月に近代的統一国家が誕生し、それから早急に国内体制の近代化が行われた。その際、日本は各分野で特に秀でた諸外国の真似をした。医学をドイツから学んだように、近代郵便の先駆けであるイギリスから郵便制度を輸入した。その一環としての郵便事業も政府施策の基本方針に従って展開された。前島密は1870年、郵便制度調査のためイギリスに出張し、翌年帰国

後、駅逋頭に就任した。この地位から郵便事業の発展と郵便主権の回復を成功させることになる。

こうした日本の事例を参考としつつ、本論文では中国の中国邮政の発展史を分析するに際して、外国郵便の展開過程と前述のハートを重要なテーマとした。すなわち、第二章では、中国の近代郵便制度、客郵の種類、そして、国家郵政とその他の郵政機関の関係を分析し、中国における外国郵便（中国では客郵と呼ばれた）の展開過程を詳述した。客郵は、列強の中国進出の重要な手段となり、中国の国益に大きな損害を与えたものの、世界最新の郵便システムを中国に持ち込み、封建的な背景にあった中国郵便の近代化を進展させたことは評価されるべきであろう。

中国が郵便主権を取り戻すのに 70 年以上もかかったのは、当時の半植民地・半封建的な政治状況に陥っていた中国の事情と深くかかわっている。19 世紀中葉というほぼ同時期に中国と日本では外国郵便が設立されたにも関わらず、それが中国においては日本よりはるかに長期にとどまった原因は開国のタイミングとあり方の違い、両国における欧米列強の進出に対する姿勢の差異、国内外の環境、歴史的伝統と文化的要素の差異、郵便事業に対する認識の差異、郵便ナショナリズムの形成と発展における違いという点に見られる。

また中国で客郵の撤退が大きく遅れた原因として、列強は日本より中国の方を重視したことを認識しなければならない。このため、客郵の設置と運営などの面でも諸列強の中国においてのやり方は日本と違っていった。また指摘しておかねばならないのは、中国国内で客郵の存在に反対する愛国運動が早くから存在したものの、清朝政府体制のコントロールを超えることはなかったということである。

第三章では、ハートが郵便制度と中国の万国郵便連合への加入において果たした役割を分析した。ハートが中国の近代化において果たした役割を積極的に評価する研究もあれば、中国への侵略者として批判する先行研究も早い時期からあった。しかし、ハートは当時の中国郵便事業において日本の前島密のような存在だった。イギリス人としてイギリスの利益のために働き、中国の国益を損なわせた面もあるが、中国郵便主権の回復が遅かったのは、彼自身の責任というよりも当時の清朝の弱体化と郵便事業についての無知さからなる部分が多い。

ハートを評価する時、清朝末期において、中国封建文化の頑迷性と閉鎖性という時代特徴を背景に考えなければならない。ハートが帝国主義者の、特に、イギリスの中国における利益の代表者であることは疑う余地のない事実である。列強の中国における利益と中国の利益の間であって、ハートは疑問なく帝国主義の側にいた。イギリス帝国利益と他の列強の利益の間に矛盾が生じたとき、他の列強を斥けたが、中国とイギリスの利益が矛盾しない時、あるいは、対立が大きくない時、ハートは客観的に清朝のために努力したことも少なくない。ハートは資本主義国家の先進的な管理方法、管理制度、科学技術、管理理念を中国に導入した。個別な事例では中国の立場に立って中国のために「理詰めで押し通した」例もある。ハートがイギリス人であって、中国政府の雇った役人という複雑な身分、複雑な歴史背景があったことが彼の評価を難しくしている。ハートは中国に在住した48年の間、清朝のすべての重要な歴史的イベントに関係し、ある時は先導者となり、提案者になった。中国近代郵政の設立において彼が果たした積極的な役割は認めなければならないだろう。

万国郵便連合の成立は各国の郵政通信の協力を促進した点において重要な役割を果たした。中国はかなり早い時期から万国郵便連合と関わりがあったものの、この国際組織への加入にかなりの時間がかかってしまった。本章の最後には中国の万国郵便連合への加入の遅れた原因とハートの役割を明らかにする。

第四章では、客郵としての日本の活動を分析する。日本は列強の中で遅れて中国各地に客郵を設立したが、列強の中で外国郵便の撤退に最後まで反対するなど、中国において外国郵便が撤退するのを遅らすのに一役買っていた。

最後に、終章において中国の郵便事業を日本と比較した場合にどのような解釈を従来の研究に加えるかについて、考察を行う。

第一章 日本近代郵便制度の展開と前島の役割

第一節 はじめに

日本の郵便制度は、近世の飛脚制度¹⁾ならびにその土台である宿駅制度をその前史として捉えなければならない(藪内、2010:23)。1840年にイギリスにて、全国均一の料金でサービスを提供する全国均一料金制度²⁾と、切手を貼ってポストに投函すれば確実に相手に届くポスト投函制度が始まった。この制度は全世界の郵便制度の見本となり、日本では、前島密により1871年に導入された。安全で確実なこと、迅速なこと、切手を貼りポストにいれることにより、いつでも郵便が差し出せること等、数多くの利点があり、誰にでも利用できる身近なものとなった。

日本の近代郵便の発展の歴史を整理すると、1870年に前島による新式郵便の創業が提案され、1871年に郵便が創業された。1872年に郵便制度を全国的に実施し、書籍類を格安値段で取り扱った。1873年に郵便料金の全国均一制を実施し、官営独占状態が始まった(李、2006:197)。1874年に在日アメリカ郵便局が閉鎖され、1876年に勸業関係の郵便物を無料で取扱った、そして、中国における日本の客郵局³⁾が上海で設立さ

¹⁾ 飛脚制度、宿駅制度というのは、公文書継立のための宿駅及び助郷制度と、それを利用して民間の書状を運送し、後には継飛脚にかわって公文書も運送した三都の定飛脚問屋、及び定飛脚問屋の用役を請負う形で全国に広がっていた「飛脚ネットワーク」をさす。

²⁾ 前島密が1873年4月1日に国家独占により実現させた制度である(李、2006:199)。

³⁾ 「客郵」とは19世紀後半英国、米国、フランス、ドイツ、ロシア、日本などの帝国主義国家が、中国で開設した郵政機構の略称である。

れた（中国近代経済史資料叢刊編集委員会、1983：152）。日本は 1877 年に万国郵便連合に正式に加入し、1879 年に在日イギリス郵便局を閉鎖した。1889 年に鉄道による輸送が本格化し、1894 年に中国に宣戦布告がなされるとともに軍事郵便（李、2006：197）が創設された。

以上から分かるように、日本の郵便事業はかなり短時間で設立され、拡大していった。本章では日本の近代郵便制度の設立を述べた上で、この過程において前島の果たした役割を述べたい。

第二節 新式郵便の成立

明治維新によって、日本は近代統一国家へと発展していく道が開かれた。アメリカのペリー艦隊が来航して徳川幕府に開国要求してから、わずか 15 年で幕府は崩壊し、1868 年に明治政府が誕生した。

明治政府は、封建制度を過去のものとして清算するために様々な施策や改革を矢継ぎ早に行う必要があり、法令伝達のための全国的な郵便制度を必要とした。医学をドイツから学んだように、近代郵便の先駆けであるイギリスから郵便制度を輸入した。その一環としての郵便事業も政府施策の基本方針に従って展開された。日本の近代郵便制度は 1871 年 4 月 20 日に開始された。

日本における近代郵便は、前島の構想に杉浦讓⁴⁾の推進力が加わって創始された。1870 年 5 月、前島が新式郵便創業を太政官に建議した。前島は 1870 年 6 月に郵便制度調査のためイギリスに出張、翌年帰国後、駅

⁴⁾ 杉浦讓（1835-77 年）旧幕臣（外国奉行支配組頭）、1861 年（文久元年）、1863 年（文久 3 年）渡欧、維新後、前島とともに民部省改正掛に勤務、駅逓権正在職 50 日足らずで渡英した前島の後任として実質的に郵便の創業準備・開業を行った。

逋頭に就任した（逋信協会、1936：29）。新式郵便制度は、公用通信インフラである駅制を改革することにより、旧街道宿駅を郵便取扱所とすることで誕生した（井上、2011：53）。その翌年4月にまずは東京・大阪間で開始された（井上、2011：18）。

1872年4月郵便の全国実施に備えて「郵便規則」⁵⁾が制定された。この郵便規則の冒頭には日本が目指さなければならない近代郵便のビジョンが高らかに謳われている。これは前島の郵便構想そのものである。ここから読み取れるのは、「日本郵便を欧米列強の郵便制度と同等と成すため、先ず郵便を全国に実施し政府専掌により均一料金制を実施する。近代化された郵便によって国内の通信主権を回復し、海外と対等な通信の道を開くことで日本の文化や産業を振興しようとしていること」（井上、2011：29）である。そのため、郵便の全国実施のみならず、郵便の均一料金制導入、海外との郵便条約締結へ向けての布石が打たれている（井上、2011：29）。

前島が創案した郵便制度は、いつでも、どこでも、誰にも自由に利用できるものだった。江戸時代に発達した飛脚便は主要な土地を結んではいたが、全国各地をつなぐものではなかった（井上、2012：24）。料金均一制の過程をもう少し詳しく述べてみよう。

前島はイギリス滞在中に、ローランド・ビル考案による料金遠近均一制、及び郵便事業が政府の専掌事業であることが近代郵便の必須条件であることを学んでおり、駅逋頭就任12日後の1871年（明治4年）8月29日、郵便官営独占制と料金均一制を内容とする「郵便新律之伺」を大蔵

⁵⁾ 大蔵省布達5年3月「郵便規則」内閣記録局編『法規分類大全』運輸4 郵便 郵便規則 25～42。

省に提出している。理論的にみて、料金均一制を採用すれば、近距離の料金は原価に比して相対的に高くなる。飛脚という競争相手がいる限りこれは不可能で、独占があってはじめて料金均一制が可能となる。飛脚のドル箱であった東京・横浜間では、官営郵便と飛脚との強烈な競争が見られた。

当時、営業成績を無視した飛脚の攻撃に押され、東京・横浜間の郵便料金は、開設時の1871年7月15日は248文だったのを翌月には48文と大幅に値下げせざるを得なかった（井上、2011：28）。やがて、前島暹頭による東京定飛脚問屋代表佐々木荘助への説得が効を奏し、1872年6月1日に、まず東京・横浜間の信書私送が禁止された。そして、1873年4月より郵便料金は全国均一制が実施され（井上、2011：32）、郵便事業は官営独占、政治の専掌事業となった。

郵便は、1871年4月のスタート時点でこそ東京・大阪間であったが、1872年7月には全国的に実施され、1873年4月には料金も全国統一化がなされた。1871年に179か所しかなかった郵便局は、翌年1159か所となり、1881年には5177か所にもなっている（井上、2012）。郵便ポストの数も、同様に急激に増加した（神西、2001：812）。

均一料金制導入によって、全国に「点と線の郵便システム」として完成した（井上、2011：53）。これは「五街道を中心とした駅制」を「郵便ネットワーク」に転換したものであった。つまり、駅制と地方管内公用通信網という公用通信インフラが郵便ネットワークに転換される過程を経て、日本の近代郵便制度が近代的な郵便ネットワークとして成立したと考えられる（井上、2011：54）。実は、このように日本において近代郵便が成立する前の時期には、日本でも外国郵便局が存在していた。

第三節 日本における外国郵便局の展開

1. 在日外国郵便局の成立

日本に外国郵便局が存在していたことは一般にあまり認識されていない。外国郵便局に関する研究もわずかである（江口、1946；谷、1962；澤、1999；山口、1979）が、以下、それらをもとに日本における外国郵便局の展開過程を分析する。

日本では外国郵便局が設立される前に領事館郵便が存在していた。領事館郵便とは、イギリス、フランス、アメリカが正規の郵便局を設けるまで、便宜的に領事館員に郵便業務を扱わせたものである。つまり、これは江戸幕府が300年の鎖国を破って、1856年7月4日開港に踏み切り、下田、箱館、神奈川、長崎をイギリス、アメリカ、フランス、ロシア、オランダなど5カ国との通商条約によって開港したためである（篠原、1982：128）。

表 1.1 で示されるように、1859年7月にイギリス、フランス、アメリカは、横浜、長崎、箱館に領事館を開設した。兵庫の開港は1868年1月1日であったため、各国はこの時に兵庫において領事館を開設した。これらの領事館は開設当初は郵便業務を扱っていなかったようである⁶⁾。横浜の外国郵便局の設立時期に関しては明確な根拠があるが、他の開港地においての外国郵便局の設立時期については確かな情報がない。日本で初めて正式に設立された外国郵便局は、イギリスによって1860年7月1日、横浜に設けられたものである。イギリスの長崎領事館は1859年6月

⁶⁾ 領事館郵便局が設立する前に、民間のいわゆるフォワード・エイジェント（郵便差出の機能を持つ民間会社）が郵便を送りだしていた。

14日であり、初代領事はジョージ・モリソン (George Morison) である (篠原、1982 : 38)。

表 1.1 在日外国郵便局一覧

局名	領事館開設	確認しうる郵便業務開始 (郵便局の設立)	閉局
イギリス 横浜 長崎 兵庫	1859. 7. -	1860. 7. 1 (郵便取扱記録)	1879. 12. 31
	1859. 7. -	?	1879. 9. 30
	1868. 1. -	?	1879. 11. 30
フランス 横浜 長崎 兵庫	1859. 7. -	1865. 9. 7 (切手・郵便印使用開始)	1880. 3. 31
	1859. 7. -	?	1879. 11. 30
	1868. 1. -	?	1879. 11. 30
アメリカ 横浜 長崎 箱館 兵庫	1859. 7. -	1867. 7. 27 (切手使用開始)	1874. 12. 31
	1859. 7. -	?	1874. 12. 31
	1859. 7. -	?	1874. 12. 31
	1868. 1. -	?	1874. 12. 31

出所：篠原 (1982)、18 頁。

「長崎の郵便係りから郵便局への昇格は横浜局より遅く、70 年ごろではあるまいか」 (篠原、1982 : 38) などの記述から長崎局の設立時期について確定できない。イギリス兵庫 (神戸) 局については、兵庫港が開港したのは 1868 年 1 月 1 日であり、兵庫領事館は 1 月 3 日設けられた。兵庫局に対して抹消印と日付印が配給になったのは 1876 年 6 月以降である (篠原、1982 : 40) ことから、兵庫の郵便係りから郵便局への昇格したのは 1876 年 6 月と考えられる。

横浜フランス局の正式開局は 1865 年 9 月 7 日と考えられる。実際の局の業務は「上海-横浜間のフランス郵船の第一船デュプレー号が 9 月 7 日

に入港し、この船で郵便業務に必要なフランス切手、『5118』の抹消印、日付印などを運んできた」（篠原、1982：15）ことから、そのように考えられる。

在日アメリカ郵便局として、横浜局、長崎局、兵庫局そして函館局があげられる（表 1.1）。横浜アメリカ領事館に郵便係が置かれたのは1865年ごろであり、横浜領事館に正式な郵便局を置く必要性が出てきたのは、一つには、1867年1月から、サンフランシスコ - 横浜 - 香港間のパシフィック・メールサービスが正式に開始されたからである。第二は1867年11月1日から、上海、横浜のアメリカ局と香港郵政庁との郵便直接交換条約が実施されることになり、切手を常備した郵便局が必要になったことである（篠原、1982：42-43）。長崎に米国領事館が開設されたのは1859年7月4日、米国長崎領事館、兵庫領事館、函館領事館が郵便を扱ったようになったのは、いつからなのか、今のところ確認できる資料はない（篠原、1982：42、43、46）。

表 1.2 在日外国郵便局の料金収納額表(単位：ドル)

	横浜局	神戸局	長崎局	計
米国	41,000	3,600	5,300	49,900
英国	19,000	1,450	55	20,505
仏国	16,000	17	65	16,082
計	76,000	5,067	5,420	86,487

出所：藪内（2000）、119頁。

注：篠原（1982：39）によると、本表の数字は駅逡寮雇いのブライアンが1873年2月に提出したもので、1872年のデータだと思われる。

表 1.2 は在日外国郵便局の料金収納額を示したものである。この額を見ると、三港のうち横浜が圧倒的に多く、その理由としては横浜がもつとも早く開港され、規模が大きかったことと外国人の数が多かったことが挙げられる。また、米国が英、仏に比べ断然多いのは、米居留民の利用のみでなく、米大陸横断鉄道の開通と「アメリカ四番館」の名で知られる P.M（太平洋郵便蒸気船会社）のサンフランシスコ・ホノルル・横浜・神戸・長崎を通じる郵便定期航路の開始により、ヨーロッパへの郵便も、米国郵便局を利用した結果と思われる（藪内、2000：118）。長崎局のカバーが極めて少ないのは、実際の差出し数が極めて少なかったことにもよる（篠原、1982：39）。兵庫英国局に限らず、兵庫のフランス、米国局からの差出されたカバーも極度に少ない。というのも大阪と兵庫を合計しても居住する外国人が少なかったからである（篠原、1982：41）。

在日外国郵便局が必要だった原因としては、当時日本の通信が非効率的な通信機構である飛脚制度によっていたこと、そして不平等条約によって居留地が設置され、日本に外国郵便を扱う能力がない以上、その居留地に郵便局が設置されるのはやむを得なかったことが指摘できる（藪内、2000：117-118）。

2. 外国郵便局の撤退—郵便主権の確立

1873年8月6日に調印された日米郵便交換条約は、日本における不平等条約改正の先駆的意義を有して、外国郵便の早期撤退に重要な役割を果たした。日米郵便交換条約の締結が求められたのには、二つの理由が

あった。一つは、日本人が外国と通信する場合、日本で設けられた外国の郵便局を利用しなければならないという不便のほか、アメリカ大陸の移民者からの手紙がはるばる海を渡って横浜まで到着しても、日本国内の受取人の手に渡らず、再び送り主に戻されてしまうという実際上の不便さがあった。しかし、より重要な理由は、外国郵便局の設置経営は国権侵害であるとの認識によるものであった。渡英前、在日外国郵便局を民間飛脚屋ぐらいに認識していた前島はその自伝の中で、「余は英国において、郵便事業は、政府の独占する理儀および独占国は、他国の官衙を我が国疆内に開設せしめざる要義を了得してより、英米らが我が開港地に、各々郵便局を開置し、我が独立権を侵害しつつあると憤慨し帰朝の上は、速に外国郵便局をも開設して、彼らの官衙を撤廃せしめ、わが本然の権利を恢復せんと翼えり」（『前島自叙伝』）と述べている（藪内、2000：120）。

日米郵便交換条約は、1874年4月18日に批准書が交換され、さらに同年7月15日に細目規則が調印された。この時、対英仏郵便交換条約のためにヨーロッパにいたブライアンをワシントンに派遣したが、前島は「同条約に属する細目規則を裁制し、両国同等の権利を以て約するを命ぜり」との電文指令を発している。そして、1875年1月1日よりこの条約は発効し、その結果同条約の第21条に従い、横浜、兵庫、長崎の在日米郵便局は撤去された（藪内、2000：123）。

日本はイギリス、フランス両国に対して、在日郵便局の撤退を求める交渉を1873年に開始した。この年の8月6日、日米郵便交換条約の締結に成功した日本はイギリス・フランスとも郵便条約を結ぶことを考えた。日本はイギリスとの交渉のために本野駐イギリス一等書記官を全権とし、

ブライアンをアメリカの帰途ヨーロッパに立ち寄らせて交渉の補佐に当たらせた（松本、1994：219）。この時点で、イギリスは日本郵便制度の立ち遅れを理由として条約締結に応じず、フランスも同様に応じなかった。1873年当時の日本の郵便管理能力の実態からすれば、やむを得ない結果であった。

その後、アメリカの仲介による日本外国郵便の急成長、イギリス・フランス在日局の郵便取扱数の漸減、さらに1877年2月19日の日本の万国郵便連合加盟と、時代が大きく動いていた。

1877年5月、この新しい事態を背景に交渉が再開され、1878年に入って交渉は具体化した。まず、イギリスは日本のこのような事態を理解し、日本の要請を受け入れた。両国は7月27日に合意に達し、イギリスの在日郵便局の撤退が決まった。そして1879年10月10日撤退に関する条約が調印された。これによって1879年末をもって横浜・兵庫・長崎のイギリス郵便局は閉鎖された（松本、1994：219）。

一方、フランスとの交渉は難航した。1878年4月5日に行われたフランス外務大臣との会談では、フランス側はトルコ、エジプト、清国などに設置していた25か所の在外郵便局に波及することへの懸念を表明した（松本、1994：219）。これに対して日本側は、フランスから満足な解答を得られない場合には、万国郵便連合大会議に付託する旨の外相の書簡を送った。そして、フランスは次の三つの撤退条件を付けた。すなわち、これまでフランス横浜局長であったデグロンの継続雇用を要請し、駅逓局長顧問として一年限り雇用すること、フランス郵船会社に対する補助金の支給、およびフランス外交文書の無検閲通関であった。これらは、

日本外務卿とフランス公使の間の交換文書によって確認することで決着した（松本、1994：220）

このような経緯で、在日フランス郵便局は1880年3月末まで撤退することになった。横浜局は最後まで業務を続けたが、長崎・兵庫の両局は1879年11月30日で閉局した。そして1880年3月31日をもって、フランス横浜郵便局は開局から14年7カ月の歴史の幕を閉じた。フランス横浜郵便局の閉局によって、日本には外国の郵便局はなくなり、日本は完全な郵便主権を確立した。

以上の展開を踏まえて、なぜ日本は早期に外国の郵便局を撤退させることに成功したのか、その理由を考えてみよう。日本側の事情としては、次の二点が重要であろう。

第一に、明治政府が郵便主権の回復に強い熱意を持っていたことが指摘される。アメリカとの交渉やイギリス・フランスとの度重なる外交交渉を行ったのはそうした熱意の表れであった。特に、この点で前島と杉浦譲等の功績は大きかった。しかし彼らだけでなく、明治政府が全体として郵便主権の確立に強い関心を寄せていたことは間違いない。では、どうしてそれほど関心を寄せていたのか。恐らくそれは、明治政府が当時最大の外交課題だった不平等条約の撤廃のためのステップとしようと

したからではあるまいか。この点で、郵便主権は、治外法権⁷⁾と関税自主権⁸⁾という課題よりも、得やすいものであった。

第二に、日本の戦略的成功があった。日本は日本政府の郵便事業を1871年に開始、1877年に万国郵便連合に加盟することが出来た。この加盟を受けて、イギリスも日本の郵便主権の確立を認めるのであり、早期に郵便連合への参加を果たした日本外交は評価できる。

一方、外国はどのような理由から日本に対して早期に譲歩したのであろうか。第一の理由は、上に述べたことだが、治外法権や関税自主権に比べると、郵便主権はそれほど重要性が高くなく、したがって譲歩しやすかったことが挙げられよう。

第二に、外国の対応は決して一様ではなかったが、アメリカが早々と日本からの撤退を決めたことが、他の国の撤退の動きを早めたと考えら

⁷⁾ 治外法権とは、一国の国内であってもその国の三権が完全には及ばず、外国の法によって治めることができるという特権である。日本では、1858年（安政5年）6月19日（グレゴリオ暦1858年7月29日）にアメリカ合衆国の間で結ばれた日米修好通商条約をかわきりとして7月にイギリス・オランダ・ロシアと、9月にフランスと相次ぎ締結した条約（安政五ヶ国条約）に治外法権の問題が含まれていた。この不平等条約は、1894年（明治27年）7月16日に結ばれた日英通商航海条約によえい初めて撤廃され、ついで日本が日清戦争において清に勝利した後で、1899年（明治32年）7月17日に日米通商航海条約（1940年（昭和15年）1月26日失効）が発効されてことにより失効した。

⁸⁾ 関税自主権が無いということは、外国から安い物品が無制限に入ってきてしまうということである。幕末の安政条約によって日本は関税自主権のないままの開国を迎えることになるが、当初は輸出税は一律5%、輸入税は1類（金銀、居留民の生活必需品）は無税・2類（船舶用品・食品・石炭）は5%・3類（酒類）35%・4類（その他）20%であり、神奈川開港の5年後には日本側から税率引上の協議を要求できる、関税賦課は従課税であるという日本側も決して不利益とは言えないものであった。ところが、改税約書によって主要な輸入品89品目と輸出品53品目を当時の従価を基にした5%の従量税とし、無税対象を18品目・その他は一律従価5%に改めた関税を払えばよく、幕末の混乱期のインフレによって事実上の関税免除に近い状態になってしまったのである。

れる。アメリカがなぜこうした政策を採ったかについては後段で検討することにした。

第四節 前島密の役割

前島は今から 150 年前の明治の初め、現代と同じように、いつでも、どこでも、誰にでも情報を行き渡らせるような郵便制度を立ち上げた。幕末から明治という新たな時代に変わる大転換期に、前島は、欧米では国中どこにでも情報のやり取りが出来る郵便制度があり、それが国を豊かにしている事を知る（逓信協会、1936：31）。一方、当時の日本の通信を担っていたのが飛脚だった。雨が降っては休み、時間にもルーズなことがあり、日本の近代化には情報革命が欠かせない。明治政府の役人となった前島は、郵便制度を立ち上げようと動き出す。しかし、その道のりは苦難の連続だった。前島がこれらの苦難を乗り越えた過程の中から彼の役割を見ることができる。

第一に、郵便制度建設に必要な資金調達においてはたした前島の役割である。当時、郵便制度の立ち上げを決意した前島に、初めに立ちはだかったのが資金の問題だった。戊辰戦争に多額の金を費やした明治政府には、新たな制度を立ち上げる資金がなかった。どうすれば財政難の政府を説得することが出来るだろうか。前島は政府の資料から東京から京都大阪まで政府の文書を運ぶために毎月 1500 両を使っていること（藪内、2000：44）を知り、この金をもっと上手に活用する事で政府を説得できるはずだとひらめく。その仕組みとは、①1500 両を元手に東京から大阪まで新たな通信網を作ること、②従来は政府の郵便しか運ばなかったが民間の郵便も請け負うこと、③民間から配達費用をとる事で新たな利益

を生み出すことであった。財政難の新政府にとって付加価値を生み出す前島の提案は、魅力あるものだった。そして前島の案は採用された。

前島は 1500 両を元手にシステム作りに着手し、郵便の試験運用場所に選んだ東海道の 62 ヶ所の郵便取扱所を設置し、近隣から寄せられる郵便物はまずこれらの取扱所に集められることになった（藪内、2000 : 58）。さらに取扱所には役人を置いて、郵便物の引き受け、管理、出立および毎日決められた時間に郵便物を送り出す事を義務付けた。取扱所で作業にかかる時間についても前島は徹底的な実験仕分け時間を決めた（前島、1997 : 86）。1871 年 3 月 1 日から東京・大阪間という限られた範囲であるが毎日決まった時間に運ばれる郵便が始まった（藪内、2000 : 58）。

第二に、既存勢力の飛脚の反発に対する前島の活動である。前島は、江戸時代、地域のまとめ役として活躍していたが、明治になり、役割を失っていた名士たちに自宅を郵便取扱所として開放し、郵便業務に携わるよう呼びかけた。そして前島は引き受けた者に任命状を与えた。これは彼らが政府の国造りを担っている事を認定するお墨付きであった。報酬はほとんど与えられなかったにもかかわらず、全国の名主たちが次々と協力を快諾、スタート時には 62 か所だった郵便取扱所が 2 年で 1100 ヶ所（藪内、2000 : 48）を超えた。

第三に、全国の取扱所に郵便物を運ぶマンパワーの確保と飛脚の処遇問題が挙げられる。前島の郵便制度が始まったことで飛脚たちは仕事が激減した、そのため飛脚たちは近距離配達料金を郵便の半額にするなど対抗姿勢を見せた。たとえば、東京・大阪間の賃金を郵便と同額に引下げ、東京・横浜間は郵便料金の半額に減じた（逓信協会、1936 : 116）。この二つの問題を解決するために前島は、飛脚業者のまとめ役、佐々木

莊助を呼び出し、直談判を始めた（小林、2009：214）。前島は彼らを仲介し、飛脚業者に郵便物の配達業務を請け負ってもらい、代わりに彼らに一定の収入を約束した。佐々木はこの提案を受け入れ、新たな会社を設立、この会社が日本中に郵便を運ぶ重要な役割を担う事になった。こうして全国どこにでも情報を行き渡らせる新たなシステムが日本で始まった。飛脚というライバル、名主、資金など以前からあった力を上手く活かす前島の知恵があってこそ日本の郵便制度は確立した（小林、2009：215）。

第四に、海外郵便局との関わりにおいての前島の役割が挙げられる。在日アメリカ郵便局は開設されてからわずか7年で、フランス郵便局は15年で、イギリス郵便局は19年で撤退し、前島の念願であった「郵便の国権」が回復された。前島はこの郵便主権の回復の礎となった日米交換条約の締結において、非常に重要な役割を果たした。まず、在日外国郵便局が日本国家主権への侵略であるという本質を早い段階で認識した。幕末に日本が開国してから、各国の人たちが来日し、港の居留地で生活をはじめ、本国との通信を確保するために、日本政府の許可なしに自国の郵便局を開設した。このことについて日本人は気が付かず、郵便事業を建議し、近代的な郵便制度を開設したと思っていた前島でさえ、当初は気づいていなかった（小林、2009：205 - 206）。「横浜などの開港地に外国の郵便局ができたのを見ても、丁度日本の飛脚屋位に思って、其役人を飛脚屋の番頭か手代だと思って居た位ですから、それが為に帝国の国権を侵害されて居た事も、少しも知らずに居たように思われる」（逓信協会、1936：41）。

それから、前島は諸外国の郵便局長と交渉し、それまで外国から日本人宛に送られた郵便物は日本についても配達されず、送りがえされてしまう状態を解決した。「外国郵便の準備がなかった帰国直後、前島密が、次善の策として、外国からわが国人に到着した郵便を駅逋寮で配達すべく、外国郵便局の私書函を駅逋寮名義で借りる交渉のため横浜の外国郵便局長に面会した際「数年の内に相互政府の郵便交換条約を締結したい」と、申し込んだのにたいし、外国郵便局長らは「そんな問題は何時の世の事だかまだ判らない。今の様子では仮令幾年を経たところで、貴国がこれを望んでも、我が国は応じなからう。この交換条約というものは、文明国同士が互いに同基の権利でもって結ぶべきものである」（逋信協会、1936：47）と植民地に対するような態度だった（藪内、2000：120）。前島は、外国と条約を結び、郵便と交換するためには、国内の制度が一部の地域だけでの取り扱いでは問題にされないことを知り、長崎までの郵便延長に当たり、書状のほかに、新聞、書籍、見本品など、取り扱い対象を広げた（小林、2009：214）。

日本でも料金前納の証として切手を発行しているが、条約の締結がないため、外国宛てには通用しない。しかし、アメリカ、フランス、イギリスの局で切手を購入し、それで貼ってあれば簡単に、誰でも利用できる。問題は横浜、神戸、長崎以外の外国郵便局が存在しない地域から差し出された場合である（小林、2009：212）。これを解決するために前島は「外国に送る郵便物を別の封筒にいれ、『東京駅逋寮御中』とし、その上に包みの封筒に、あて地別に定められた料金分の切手を貼って発送依頼という形で取り扱う」（小林、2009：213）方法を採用し、日本国内各地から海外に郵便物を送ることができるようにした。

また、S.M.ブライアンを高額報酬で雇い、日米交換条約の早期締結を実現させた。つまり、横浜、神戸、長崎にあった米国郵便局が日米交換条約の発効によって撤廃された。しかし、英仏は応じなかった。

なぜ日米交換条約に米国早く応じたのか。その原因として、筆者は原因が二つあったと考えている。一つは、当時アメリカは日本に対して友好的であったことである。当事者であった前島も、この時の米国の態度を「寛裕大度のことというべき」「米国政府は常に好意をもってわが国にたいした」と見ていた（藪内、2000：122）。

もう一つは、アメリカの国家戦略であった。つまり、米国は、当初米国本土から中国に至る汽船航路が無かったため、ロンドンを経由して郵便の送付を行っていたが、1867年、サンフランシスコから横浜、神戸、長崎を経由して上海に至る航路を開設して以後、中国の客郵局設置に動き、日本の重要性は著しく減少した。当初は領事館の兼務だったが、1907年にワシントンの郵政総局直轄となる郵便局となった（篠原、1982：42）。

1874年4月18日に日米郵便交換条約の批准書を交換し、6月7日にその条約が公布された。日本は横浜、アメリカはサンフランシスコに所在する郵便局を交換局と定めたのである（小林、2009：216）。

第五節 おわりに

本章では日本における新式郵便の展開過程を整理し、在日外国郵便の展開と撤退を分析した。日本郵便の設計者である前島の日本近代郵便制度の発展と国家郵便主権の回復において果たした役割を検討した。

日本においては、明治政府が、封建制度を過去のものとして清算するために様々な施策や改革を矢継ぎ早におこなう必要から、法令伝達のための全国的な郵便制度が欠かせなかった。新式郵便制度は、公用通信インフラである駅制を改革することにより、旧街道宿駅を郵便取扱所とすることで誕生した。この制度は1872年郵便の全国実施、1872年の均一料金制導入によって、全国に点と線の郵便システムとして完成した。つまり、駅制と地方管内公用通信網という公用通信インフラが、郵便ネットワークへと転換されていく過程を経て、日本において近代的な郵便ネットワークが成立したと考えられる。

このように、近代郵便制度が着々と整えられてゆくなかで、本論文が注目したのは、日本が郵便主権を早期に回復したことだった。これには、前島のような郵便事業をけん引していくリーダーがいたことと国家としても郵便事業の重要性について早い時期から認識があったからである。当時王政復古によって発足した明治新政府の方針は、天皇親政を基本とし、諸外国に追いつくための改革を模索することであった。その方針は、1868年3月14日に公布された五箇条の御誓文で具体的に明文化されることになる。1871年7月に近代的統一国家が誕生し、それから早急に国内体制の近代化が行われた。その際、日本は各分野で特に秀でた諸外国の真似をした。医学をドイツから学んだように、近代郵便の先駆けであるイギリスから郵便制度を輸入した。その一環としての郵便事業も政府施策の基本方針に従って展開された。前島は1870年に郵便制度調査のためイギリスに出張し、翌年帰国後は駅逡頭に就任した。それから郵便事業の発展と郵便主権の回復を成功させた。この過程で、前島の果たした役割は非常に大きい。郵便制度が発足した初期において、飛脚というライ

バルをかかえていたが、名主、資金など以前からあった力を上手く活かす前島の知恵があってこそ日本の郵便制度は確立した。そして、イギリスの先進的な郵便システムを学び、在日外国郵便局長と交渉した。外国人有力者を高報酬で雇うなどの方法を用いて、日本において不平等条約改正に先駆的意義を持つ日米郵便交換条約の早期締結を実現させ、外国郵便の早期撤退に成功した。

以上見たように、日本では1854年の開国以来、いくつかの地点に外国領事館が設置され、そこで郵便事業が開始された。しかしながら、日本では外国郵便局は長続きせず、1880年には撤退した。このように撤退が早かった要因としては、第一に、日本の中に早くから郵便ナショナリズムが前島らによって提起され、明治政府もそういう主張に同意していたことがあげられる。明治政府は発足当初から不平等条約の撤廃を国是としており、郵政主権の回復にも熱心だった。第二に、列強は日本よりも中国の方を重視していたことが考えられる。それは、中国の方がはるかに大きな権益を約束するものだったし、南京条約以来、中国の方が外国に容易に服従する体制が出来上がっていた。次章ではこれらの諸点に注目しながら、中国における郵便制度の展開過程を分析する。

第二章 中国における客郵の展開過程

第一節 はじめに

中国の近代化にとって郵便事業はいかなる重要性を持つといえるであろうか。中国の近代化は、列強の植民地主義によって、国土が侵略されるという事態を打開しなければならなかった。中国の早期近代化運動としては洋務運動や変法運動があったが、洋務運動はヨーロッパの近代的科学技術を導入することで中国の国力の増強を図ることを意図した運動であった。これらの運動は、清朝の体制をそのまま維持しながら近代化を図るものであったために、政治改革は置き去りにされ、列強の侵略に対抗して統一路線を組むことはなかった。こうして、中国では早期の近代化に失敗したのだった。しかし、洋務運動の方針が海関、銀行業、鉄道、軍隊等と同じく郵便事業にも及び、外国人によって展開される条件を作っていた。1897年に大清郵政が設立されるまでの客郵と民信局などの他の郵便機関との関係、大清郵政設立後の諸郵便機関同士の関係、そして、イギリス人ロバート・ハートの存在が、中国郵便事業近代化を特徴づけることになった。

前章での分析を踏まえて、本章では日本との比較の視点から、中国における近代郵便制度を分析する。なかでも、本章の主な目的は、19世紀中葉というほぼ同時期に中国と日本で外国郵便が設立されたにもかかわらず、それが中国においては日本よりはるかに長期間とどまったのは何故かを明らかにすることである。これには様々な要因がかかわっていたと思われるが、日本との比較において、問われるべき問題点の一つは、

日本において外国郵便局の早期撤退に役に立った諸要因の中で、注目すべきは何だったのか、それは中国には存在しなかったのか、なかったとすればそれは何故かを探ることである。そうした要因のひとつとして、前章では日本における郵政ナショナリズムの存在を取り上げたが、本章における重要な検討課題はそれが中国にあったか否かということになるだろう。第二の要因として、列強は日本より中国の方を重視したのではないかという点も指摘した。この点を確認するには客郵の設置・運営において列強が中国と日本の重要性の差をどのように捉えていたかを検証することが必要である。

第二節 中国の前近代郵便機構

古代中国において、「郵驛」と呼ばれる官僚に奉仕するための郵政機関があったが、この機関は一般の人々には縁がなかった。各国で切手を使用した近代郵便が始まったのは19世紀中頃であるが、当時中国を支配していた清朝における郵便制度には、政府の公文書を送達する駅と民間の郵便遞送組織である民信局（日本の飛脚のようなもの）があった。やがて、清朝が徐々に開国し、外交上の文書や報告の遞送が必要になると、それまでの駅では対応ができなため、1876年に公文書等を送付するための機関である文報局を設立し、徐々に駅の業務を担うようになった。この機関は、辛亥革命の頃まで存続した。

一般の人々を対象とした「民信局」がいつからあったかについての正確な記載はないが、いくつかの歴史研究では、明代の永楽年（1360年）以降寧波を中心に広がったと見られている。

明代の永楽年間以降は、商業の発展に伴い、商人たちにとって広大な地域間でなんらかの通信手段を確保することは急務であった。このような要請に応じて、まず沿海部で有力な商人によって民信局が設立された。その後、民信局設立の動きは徐々に内陸部に広がり、各地で支局や取扱所が設けられ、新疆にまで至ったのである（麦力開、2009：85）。こうした初期段階で、寧波商人は極めて重要な役割を果たした（張、1935：11）。民信局数の増加に伴い、各地の民信局間の競争が激しさを増すと、民信局は新たに二種類に分けられた。ひとつは「内陸専行信局」と呼ばれ、営業範囲は内陸の12省1地区にわたり、郵便物は主に運搬人夫と木造船によって運送された。もう一つは「汽船（輪船）信局」と呼ばれ、沿海部の汽船運送を独占した（張、1935：12）。

一般に、民信局は2～3人の資本家の共同投資によって始められ、数人から十数人の局員が雇われた。局員の職務は八種類に細分され、全ての営業業務は局員らによって担われたのである（張、1935：13）。

アヘン戦争後、イギリスをはじめとする西欧列強がいち早く郵便機関を開設し、これら外資によって建てられた郵便局は客郵と呼ばれるようになった。これによって、中国商人によって建てられた民信局と外国政府によって建てられた客郵の二つの機関が並存する状況が現れた。そうした混乱した状況にあって、諸外国との交流において中国に不平等な取り決めが多く、中国人に対する差別も存在した。

つまり、アヘン戦争の結果、中国清朝が、イギリスを始め、アメリカ、フランスなどと結んだ、南京条約および追加条約以降の一連の条約は、いずれも中国側に不利なものであった。その内容は、（1）外国の領事

裁判権（治外法権）を認めていること、（2）関税自主権が無かったこと、（3）片務的な最恵国待遇を認めていること、の三点に要約される。

天津条約は 1858 年 6 月、アロー戦争で追いつめられた清朝政府が、イギリス・フランス・ロシア・アメリカの 4 カ国と結んだ条約である。南京条約に始まる中国の不平等条約が、拡大強化された内容であった。1) 外国公使の北京駐在を認める。2) キリスト教の布教を認める。3) 外国人の中国内地での旅行の自由を認める。4) 開港場の増加（牛莊、登州、淡水、台南、潮州、瓊州の 6 港と鎮江、漢口、九江、南京の 4 市）を認める。5) 賠償金支払い（イギリスに 400 万、フランスに 200 万、合計 600 万両）。天津条約では清朝政府は各国の外交文書を沿海部からどこへでも送達することを承諾していた。このように各国の中国での通信権力が条約によって保護されることとなった（田、2009：137）。

日本では、1858 年 7 月 29 日にアメリカ合衆国の間で日米修好通商条約、それから相次いでイギリス・オランダ・ロシアと修好通商条約を、9 月にフランスと条約（安政五ヶ国条約）を締結した。この条約もまた領事裁判権を認め、関税自主権がない、などといった不平等条約だった。なお、天津条約で明記されていた客郵の権利については列強が日本との間に結んだ条約には含まれていなかった。

清国では当時、半植民地・半封建的な社会条件により、郵政の発展は多大な困難を抱え込み、国家郵政を樹立すべきだとする意見が国内で徐々に強まっていた。

中国の郵政近代化は海関の兼業郵便送達から始まったが、1865 年、総税務司ハートが上海から北京に移り、海関文書や各領事館文書を総理衙門が郵送する体制をつくった。清朝政府は郵便の安全性を確保すること

の責任の重大さに気づき、この仕事を総稅務司に任せた。1866年総稅務司が上海、鎮江、天津など都市および沿海部の各地海關に郵便物を送達する実務の部門を設けた。1867年3月ハートは郵政通告を出し、郵便物の發送日と郵便料金を発表した（易、2004：69）。

1878年、總理衙門は北京、天津、煙台、牛庄、上海の五つの都市において、西側諸国の郵便方法を用いて、より正式な郵便機構を設け、総稅務司ハートの管理に任せることを決定した。ハートは当時ヨーロッパに行っていたため、代わりに海關職員の徳瑾琳に、天津を中心に郵政を設けるよう命じた。天津は当時中国郵政近代化の中心になっていた。海關郵政は北洋大臣の李鴻章の支持を得ることとなり、李は軍用船、商用船等の利用にも海關郵便物の無料送達にも協力した（易、2004：70）。

1878年、中国の実情に合わせて、海關は西欧諸国の郵政規則を参考にして郵務章程を作成した。中国で初めて切手が發行され、表面価格は銀5分、3分および1分でそれぞれ10万枚だった（易、2004：71）。

1878年5月1日、清朝政府は天津海關書信館郵送公告を發表し、これより海關郵政が一般民衆へのサービス提供が開始された（晏、1994：215）。上海、煙台、牛庄などで相次いで施行され、1886年には全国の24所で海關郵便局が設けられた（易、2004：70）。

1885年、当時海關総稅務司だった Henry Charles Josep は日本の客郵に打撃を与える狙いから、ハートとともに「国家郵政を設立すれば、客郵を制限できる」ということを理由に、清朝政府の總理衙門、総稅務司、南洋大臣および北洋大臣に国家郵政の設立についての意見を求めた。1890年になって初めて總理衙門が郵政の拡大を指示し、海關が郵政を試験的に開始した。1892年に南洋大臣の劉坤一と北洋大臣の李鴻章は国家

郵政設立の必要性を主張した（王、2010：84）。その後、海関郵政の業績が認められ（黄、2007：55）、1896年3月20日、海関郵便局をベースとした大清国家郵政局が正式に成立した。このように、海関は郵政近代化過程で一貫して主導的な地位を担っていた。

大清国家郵政の設立を境に中国の近代郵政の基礎が敷かれた。しかし、国家郵政の樹立にとって大きな壁となったのが、国内にあった客郵とその発展であった。以下では、中国における客郵の展開過程を検討する。

第三節 中国における外国郵便局の展開

1. 中国における客郵とその種類

客郵とは19世紀後半英国、米国、フランス、ドイツ、ロシア、日本などの帝国主義国家が、中国で開設した郵政機構の略称である。客郵局は、外国人だけでなく中国人の郵便物も取扱い、中国の国家郵政局にとっては、民間の信書輸送業務を担っていた民信局と同様、競合する強力な郵便局であるだけでなく、郵便主権侵害の象徴でもあった。

列強が中国で設けた客郵には、政府機関が設けたものもあれば、個人が設けたものもあり、郵便局、代辦所、単なる受信箱など様々な形態があった。それをまとめると以下の五種類となる。

- ① 工部局郵局。これは通商口岸（貿易港）租界内で列強が設立した市政機構である工部局が設けた書信館或は郵便局であり、「工部局書信館」、「工部局郵局」と呼ばれた。その一部は名前もなく、直接“Local Post Office”と呼ばれるところもあった。最初の工部局郵局は1863年上海にあるイギリス租界に工部

局理事会が設けた「上海工部局書信館」である。1896年の調査によると、この書信館には31名の職員がおり、そのうち一人が外国人局長で、郵便配達人が26人だった。最初の上海工部局が設立されてから、イギリス人は漢口、煙台、重慶、九江、鎮江等のイギリス租界地域に工部局郵局を設けていた（劉、1989：53）。大清郵政局が設立されるまでに上海にはフランス書信館、アメリカ書信館、海関郵政など45社が存在した（黎霞、2000：45）。例を挙げると、フランス書信館は1863年に上海で正式に営業を始め、1922年12月31日に閉鎖された（史志辦資料、1896：4547号公函）。日本書信館は1876年5月に日本の在中総領事館内で、そして同時に煙台、天津、寧波、福州、鎮江、九江、漢口にも上海局受取所を設け、1892年から1910年の間に寧波以外の受取所は郵便局に変更され、1922年12月31日に閉鎖された（史志辦資料、1982：ページなし）。

- ② 個人郵局。一部の外国人投資家、冒険家たちが、中国国内で設けていた様々な書信館で、個人所有でどの機構にも属していないものである。これらの郵局は営利目的のもので、“書信館”の看板を掲げていたものの、「書信」の業務はほとんど行われず、切手の投機に夢中だった。金銭を騙しとるために様々な切手（種類の多い、面值の高いなど）を印刷し、発行した（郵電史編輯室、1984：18）。
- ③ 領事郵政代辦所。イギリスを例にとると、南京条約により5港が開放されてから¹⁾、イギリス政府は各港に派遣したイギリス人領

¹⁾ 南京条約の内容の一つであり、広州、福州、廈門（アモイ）、寧波（ニンポー）、

事をイギリス郵便局の代理人とした。このような領事郵政機構は「領事郵政代辦所」と呼ばれ、ロンドンのイギリス郵政総局の直屬下に置かれていた。アメリカ領事郵政代辦所は 1876 年上海で設けられ、1907 年に郵便局に変更され、1922 年 12 月 31 日に閉鎖された（黎霞、2000：46）。ドイツ領事郵政代辦所は 1886 年にドイツの上海領事館に設けられ、1897 年に郵便局に改められた（史志辦資料、1982：ページなし）。

- ④ 直屬郵局。各々の帝国主義列強が、本国政府の郵便局或は外交当局を通じて中国領土内に設けた郵便局のことである。中国の領土は本国の領土の一部と見なされ、直屬郵局は本国郵政総局の一つの分局として扱われた。中国郵便局が万国郵便連合に加入する前には、中国の郵政業務は直屬郵局を通して他国とつながっていた。
- ⑤ 野戦郵局。これは帝国主義国家が中国の港、租界或は租借地等の地域で駐留する軍隊により設けられた郵便局である。主に軍隊向けのサービスを行い、対外的な業務はわずかだった。これらの郵便局は数が少なく、主にイギリスは北京、天津で 2 カ所、日本は野戦郵局を 7 カ所、野戦通信所を 1 カ所設けていた（劉、1989：54）。

これらの客郵局は、主に上海など租借地のある開港場都市に立地していたが、さらに各国が權益を持つ、或いは權益を持とうとする地域にも設置されることに特徴があった。例えば、英国の客郵局は沿岸部、長江

上海の 5 港を開放して商埠とし、イギリス人の居住・交易を許可した。

沿岸の開港場都市に広く立地したのに対し、ロシアは東北部や新疆、日本は東北南部や山東、河北、仏は仏印に隣接する華南といった具合である。定められた租借地以外にも様々な理由を付けて客郵局は設立され、それらの中には「秘密郵便局」と呼ばれるものが存在していた（森、2007：1）。

中国における客郵の出現は 1830 年代に遡る。中国郵政近代化における客郵の影響については、その侵略的な面を分析した研究もあれば、中国の近代化に貢献した事例として積極的に評価する研究、あるいは総合的に評価した研究も多くある。易（2000）は、客郵の出現、拡張、影響および清朝政府の関連政策の検討を通じて、客郵の侵略的な一面と同時に伝統的な郵政の近代化に果たした積極的な側面を提示している。易（2004）は、帝国主義国の半植民地的存在だった当時の中国において客郵の進出が日々強くなっていった状況は歴史的な必然性を持っていたと指摘している。劉（1989）は、客郵の種類、発展過程および大清郵政との関係について議論している。呂（1996）も、客郵の出現、経営、弊害と撤退について議論している。これらの研究は我々の客郵についての理解にとって重要である。

客郵の発展過程をより詳しく見ると以下のようなになる。中国との貿易の発展に伴い、中国郵便事業への進出を最初に試みたのはイギリスだった。劉（1989）も述べているように、1834 年、イギリス商務監督のウィリアム・ジョン・ネイピア（William John Napier）が広州でいわゆる「イギリス郵便局」を設立した（胡、2007：65）。これは中国に最初に出現した「客郵」である。組織的な客郵便が中国に現れたのは、イギリスが香港を占領してからのことである。易（2000）によると、1842 年 4

月、香港がまだ中国に帰属していた頃、イギリス人が「香港イギリス総監督」の名義で、香港においてイギリス所属の郵便局の設立を宣言した。実はそれが香港郵便局の一つの分局だった（易、2000：68）。イギリスは香港を手始めに、各地の通商港（開港都市）で郵便局を開いた。当時これらの客郵は領事館の中に設立されたので、清朝政府はこれに異議を申し立てなかった。1858年に中英間で締結された天津条約の規定では客郵について触れられていたことから、イギリスによる中国の郵便主権に対する侵害は条約によって保護されることとなり、イギリスの在華郵便局数は迅速に増加していった。その後、他の国もイギリスと同様の権利を主張した。すなわち、フランス、アメリカ、日本、ドイツ、ロシアなどの国も、それぞれ1861年、1867年、1876年、1886年、1897年に上海において自国の客郵局を設立した（易、2000：69）。イギリスはさらに1898年、1902、1903、1904、1906年に漢口、海口、煙台、威海衛、カシュガルで郵便局を設けた。1906年には開平鉱物局内に天津郵便局を設置した（胡、2007：65）。また同年イギリスは新疆カシュガルの疏附県で郵便局を設け、疏附県からインドのギルギットを繋ぐ馬車郵便をスタートさせた（楊、2010：56）。1910年にイギリスに属するインド郵局はチベットの江孜、帕克里、亞東等分局を設けた（胡、2007：65）。

フランスは1861年に上海で最初の在華郵便局を設置した（中国近代経済史資料叢刊編集委員会、1983：152）。これとは別に、北京、天津、煙台、福州、寧波、厦門、広州、海口、昆明、蒙自、北海、重慶の各地に郵局を設置した（尹、2001：98）。

アメリカの中国における郵便活動の歴史は、アメリカの商船「Empress of Asia」号が1784年8月24日に広東に到着した日から始まる。そして、

アメリカにとって最初の領事館が 1786 年、広東に開設された（水原、1982 : 1）。アメリカは、当初米国本土から中国に至る汽船航路が無かったので、英国のロンドンを経由して郵便の送付を行っていたが、1867 年、サンフランシスコから横浜、神戸、長崎を経由して上海に至る航路を開設して以後、中国での客郵局設置に動いた（水原、1982 : 3）。当初は領事館の兼務だったが、1907 年にワシントンの郵政総局直轄の郵便局となった（篠原、1982 : 42）。

清国と最長の国境線を接していたロシアも周辺地帯に客郵局を設置した。ロシアが最初に郵便物の交換所を置いたのは、1727 年のキャフタ条約に依るもので、最初の交換所はキャフタに設置された。1860 年に締結されたロシアと清国との北京条約で、ロシアはキャフタから北京に至る郵便路線を設け、列国の中では最も早く北京に郵便取扱所を設置していた（傅、1984 : 30）。

1870 年には、正式にロシア帝国郵政局の管轄として北京、天津の他、蒙古のキャフタ、ウランバートルにロシア郵便局が設置された。1871 年 7 月ロシアは武力によってイリ地区を占有し寧遠県郵便局を設け、寧遠県からコルゴス間での郵便路線を開いた。1896 年 10 月 27 日に北京以外の庫倫、張家口、天津、煙台、上海、漢口などの都市で郵便局を増設した（傅、1984 : 31）。1900 年には、ウリアスタイ、コプト、シヤラスメン等にロシア郵便局が設置され、新疆ではターチェン、カシュガル、烏魯木齊などに郵便局が設置された（楊、2010 : 56）。

ロシアが最も積極的に客郵局を設置したのは、東北三省だった。1897 年の満洲里を皮切りに、中東鉄道の敷設に合わせ、最終的に 18 局が設置

された。これらは中国の郵政局よりも早い時期に設置されていた（傅、1984：31）。

当初、各国は「中国には郵便局がなく、通信は困難である」ことを口実に各地で客郵局を開設したが、大清郵政が設立された後も、「設備が不十分で、送達郵便の安全性、便利性が足りない、万国郵政連合に加入してない、国際郵便物の扱いを出来ない」ことを理由に客郵の撤退を図るところか、むしろその局数を増加させていった（胡、2007：65）。

表 2.1 客郵統計

	1870 年	1897 年	1906 年	1913 年
イギリス	2	8	14	14
フランス	1	2	14	13
アメリカ	1	1	1	1
ロシア	0	5	5	18
ドイツ	0	2	14	12
日本	0	7	17	129
合計	4	25	65	187

出所：郵便史編集室（1984）、122 頁。

表 2.1 は郵便史編集室が編集した『中国近代郵電史』をもとに作成したものである。これを見ると、1870 年までにイギリス等の 6 カ国が中国で設けた外国郵便局は 4 局しかなかったが 1906 年に 65 局、1913 年に 187 局に増加していることがわかる。日本が設立した郵便局は 1906 年にわずか 17 局だったが、1913 年には 129 局に増加し、その数は外国郵便局の中でも最も多くなった（郵便史編集室、1984：123）。

このように大清郵政の設立後も、清朝政府は客郵を容認する姿勢を取っていたことがわかる。その理由は、列強に強いられたこともあるが、清朝政府が「万国公法」についての理解が十分ではなかったため、客郵が中国の主権を侵害しているという認識がなかったことが挙げられる。そのため、客郵の拡張に対して、それをいわば放任していたのである。

また、大清郵政の設立前から、清朝政府は数回にわたって万国郵政連合への加盟の招待を受けていた。最初は 1878 年のことで、万国郵便連合がフランスのパリで第二回大会を開いた時、フランス政府は清朝政府を招待したが、清朝政府はこれを断った（胡、2006：125）。その後も万国郵便連合は継続的に連合への加入に招待したが、清朝政府は滅亡するまで、この組織に加盟しなかった。清朝政府は近代郵便に対する認識が曖昧であったことから、郵便事業を発展させることに熱心ではなく、中国の万国郵便連合への加盟が利益をもたらすことも明確に認識していなかったのである。

2. 国家郵政と他の郵便機構との関係

客郵の拡大を阻止し、それを撤廃させることが大清郵政局設立の一つの目的であった。しかし、大清郵政が設立された当初は、前述の通り客郵が増え続けた。客郵は沿海地域から内地都市に拡大し、郵送路を独自で開拓するに至った。サービス範囲も当初の外国人居住者の郵便物から中国人の商業的な郵便物にまで拡大していった。客郵は中国の主権を侵害し、国家による郵便事業を妨害しながら、拡大を続けたのである。

客郵の拡大は、列強の中国侵略の具体的な表れであるが、同時に清朝政府が客郵に対して行った規制と妥協的な政策の結果ともいえる。

中国は万国郵便連合に加盟していなかったため、外国との郵便通信においては客郵に頼らざるをえなかった。例えば、中国側が外国に郵便物を送る場合、外国の切手を貼り、その国の客郵を媒介するしかなかった（呂、1996：44）。1900年、ハートはフランスとの間で、郵便物を相互に交換する協定に調印した。中国郵政官局がフランスに郵便物を送るか、あるいはフランスから郵便物を受け取る場合は、フランスの客郵に依頼し、互いに相手国の切手を有効とすることを規定した（呂、1996：45）。フランスの客郵が中国の郵便物を扱った時は、切手にフランス局の郵便印を押さなければならなかった。その後、中国は客郵を持つ他の国々とも類似の協議を行った。これにより、事実上、中国は客郵の地位を承認することになった。各国の客郵は中国国内でより横暴な振る舞いをするようになり、中国国内での商業的な郵便物、小包のサービスを公然と実施し、密輸や脱税行為を行うまでに至った。

本章の最後の課題は、中国において郵政ナショナリズムが存在したのか否かを検討することである。たとえ存在していたとしても、それが国策として具体化されなかったのであれば、その事情を明らかにすることが必要であろう。なお、本章では、列強が郵便政策において日本と中国をどのように区別していたのかを問題とする。そのため、客郵としての日本はここでは扱わず、別途第四章で論じることにした。

3. 中国の郵便主権の確立が遅れた原因

中国は 1914 年に万国郵便連合に加入したものの、各国が協議して客郵を撤退させる決議案が通過したのは 1922 年のことだった。中国では、欧米諸国と結んだ不平等条約により外国郵便局が進出し、侵略目的の実現を支えた一面があるが、他方で、なぜ中国が郵便主権の確立にこれだけの長い時間を要したのか、その要因を考える必要がある。

日本と中国は、開国前にはいずれも閉鎖的な政策を採用し、国内の社会状況も似ており、また外来勢力の侵略に直面したことでも、開国の過程で類似した面があったものの、開国後の歴史的発展は異なっていた。中国では二度のアヘン戦争後、徐々に半植民地化が進み、国内外の反動的な勢力が中国人民による革命を鎮圧する局面も見られた。他方、日本では開国は倒幕さらには明治維新へとつながり、日本の資本主義的近代化の出発点となった。なぜこのような異なる結果が生じたのか。この問題に答えることで、19 世紀中葉というほぼ同時期に中国と日本でともに外国郵便が設立されたにもかかわらず、それが中国では日本よりはるかに長期間とどまった理由を明らかにする。

第一に、開国のタイミングとあり方の違いである。1840 年アヘン戦争が起こった時、清朝政府の国防力は弱体であり、多くの地域で海防が脆弱だった。イギリスの艦隊が天津の白河口に突然現れた時、道光皇帝は動揺し、アヘンを禁止した上、イギリスへの攻撃で功績のあった林則徐をも罷免してしまった。二度の出兵も敗れ、不平等条約である南京条約を結んだことで、半植民地化へ過程が始まった（王、2005：48）。日本ではその 10 年後の 1853 年に、アメリカの艦隊が江戸湾に現れた。当時、中国でのアヘン戦争は日本にとっての警鐘となり、江戸幕府は中国がアヘン戦争で敗れた教訓を受け止め、一定の準備をしていた。一方では開

国を求める意見を徐々に受け入れ、もう一方では改革と海防の改善に急いだ。日本は欧米列強の脅威により、開国を迫られたものの、大規模な戦争による破壊を経験せず、土地を割譲したり、賠償金を支払ったりするという状況に直面することはなかった。そのため日本は半植民地化の危機を回避することができた（王、2005：48）。

第二に、両国では欧米列強の攻撃に対する姿勢が異なっていた。アヘン戦争は清朝のなかの愛国心を持つ一部の官僚たちを覚醒させ、彼らは西側の科学技術を学び、世界情勢を研究し、国防を強化することなどを求めたが、最高統治者である清朝皇帝及び官僚、貴族たちは汚職や腐敗にまみれ、失敗を重ねた。彼らはアヘン戦争以降の失敗から教訓を得ることもなく、彼らが自らの権力と財産の保持をめざしたことは、国家主権と民族の利益を犠牲にすることにつななかった。逆に、日本の統治者は西欧列強の脅威に直面した際、アヘン戦争の教訓をふまえて、西洋の科学技術を学ぶ必要性、旧制度を改革する必要性を認識し、改革を積極的に行った（王、2005：49）。

第三に、複雑な国内および国際環境である。アヘン戦争後の列強の侵略は中国に存在していた社会的矛盾を激化させた。例えば 1851 年に起こった太平天国の乱は直接清朝の封建的な統治と戦うとともに、中国に進出した外国勢力とも戦った。清朝政府は自らの統治を維持するため、国家主権や民族の利益を考慮せず、外国勢力の力を借りて太平天国の乱を鎮圧した。日本では、当時農民や都市貧困者らの暴動が頻繁におこっていたが、いずれも小規模で太平天国の乱と比べるほどのものではなかった。日本の統治者の関心は欧米列強の脅威にいかに対抗するかという問題におかれた。下級武士を中心とする維新の志士たちは、尊皇攘夷の旗

を立て、戊辰戦争による旧幕府勢力の排除を経て、王政復古による新政府を樹立した。

欧米列強にとって、中国は東アジア進出の主要な目標であったことから、彼らは単独あるいは共同で中国に対する大規模な侵略戦争を起こした。また、列強は太平天国の乱では清朝を支持し、これを鎮圧した。これに対し、日本は列強が東アジアに勢力拡張を図る際の主な対象ではなかったことから、日本に対して戦争を起こすことはなかった。また、イギリス、アメリカは日本を東アジアの前進基地と位置付け、倒幕勢力を支持した（王、2005：51）。

第四に、歴史的伝統と文化的な要素の影響が考えられる。政治的な面では、中国には高度の中央集権制が存在したのに対し、日本では地方の独立性がより強い幕藩体制が存在した。中国では科挙制度により選ばれた官僚層が、日本では軍事を重視する武士が権力を握っていた。地理的・経済的な面では、中国は土地が広く、資源が多くて、小農の自然経済の根が強いが、日本は島国であり、海外貿易にとって有利である。思想的な面では、中国では儒家思想が支配的な地位を占めており、知識層のなかには中華文化に優越感を抱いているものが多く、外来文化の吸収をさまたげていた。一方、日本には外来文化を受け入れる伝統があり、古代中国からも大量の文化を受け入れていた。徳川時代には西洋の科学技術を受け入れていたし、幕末時期には世界各地から知識を学ぶことに熱心だった。

第五に、中国における郵便に対する認識不足と指導者の不在である。明治維新で活躍したリーダーたちは能力、気質および用いた方法、戦略などの面で、中国の指導者と似ている面もあったが、異なっていた点も

多かった。似ている点は、両国の改革指導者たちは知識人であって、若く、国を憂え、民を憂える人たちだった。また、多くは西洋の思想文化に接していた。異なっている点は、日本においては、大久保利通、西郷隆盛、伊藤博文、前島密らはいずれも有能な政治家、軍事家であった。例えば、政府内の保守派を排除し、貴族らの特権を排除した。憲法を制定し、不平等条約を改めさせることに成功し（季、2005：151）、自らの達成すべき目的を徐々に実現させた。第二章で明らかになったように、日本の郵便主権の確立には、前島密が重要な役割を果たした。彼は自ら先進国の郵便制度を学び、国内での郵便制度の確立に努力した。そして、日本が外国郵便業務を開始し、発展させるために列強と交渉し、万国郵便連合への加盟に成功した。一方、中国では、日本明治維新のリーダーとおなじく鉄道、郵便局、道路建設を主張した康有為や梁啓超などリーダーたちは政治闘争の経験がなく、改良主義者であり、政治家というよりも教育者であった。逆に、実際の権力を握っていたのは保守勢力であり、彼らは中央と地方の軍事、政治、財政権力を握っていた。改良主義者と保守派の力関係はバランスが取れたものではなく、互いに協力することはあり得なかった。日本が明治維新に成功し、近代化の道を辿り始めた時、中国ではハートのような外国人が中国近代郵便の確立に積極的な役割を果たしたものの、自国の郵便のために尽力する中国人はついに現れなかった。

ここで指摘しておかないとまらないのは中国人の民族主義運動である。中国国内では客郵の存在に反対する民族主義運動が早くから見られたが、清朝政府の方針を覆すには至らなかった。1880年代に、早期の改良主義

者だった王韜²⁾、鄭観応³⁾、陳次亮⁴⁾らが郵便主権を回収するよう呼び掛けた。特に、陳次亮は客郵に強く反対し、「沿海部における海関はとても重要であり、そのカギを握ったものは世の中をコントロールできるのである」。「海関を絶対に外国人を任せばいけない、西側の方法を学んで管理すればよい」（王、2010：85）と主張した。彼は、近代国家郵政の設立と郵政主権回復の最初の提案者だった。だが、彼らの主張が国政に反映されることはなかったのである。

第六に、複雑な国内の郵便環境にある。日本でも、近代（国内）郵便制度が成立した初期には、外国郵便は外国の郵便局に頼らなければならなかったが、短期間で自立できるようになった。しかし、中国では近代郵便が成立した1897年からかなり長い期間にわたって、客郵に頼らざるを得なかった。

第四節 中国の郵便ナショナリズムについて

日本と同じく中国の近代郵政も欧米から導入されたものである。そのため、中国における近代郵政の発展は、官僚、知識人層が世界に対してどの程度開放的な態度を持っていたのか、科学技術の面で西洋に学ぶ必要性をどれだけ自覚していたのか、欧米の民主制度をどれだけ高く評価していたのか、彼らの国の運命を憂慮する愛国意識がどのように形成さ

²⁾ 王韜（1828-97年）、中国の改良主義思想家、清朝末期民国初期の政治家である、天津市の市長になった経験がある。

³⁾ 鄭観応（1842-1921年）清末から中華民国初めにかけての思想家・実業家。別名は官応。字は正翔、号は陶斎、羅浮待鶴人、慕雍山人、杞憂生など。洋務運動期の清の近代企業設立や経営に携わった。

⁴⁾ 陳次亮（1855-1900年）名前は熾。江西省瑞金人。1882年、挙人となり戸部に職を得、さらに刑部や軍機処などに移った。1891年、鄭観応が『盛世危言』を著すのに関わり、さらに序を書いた。1893年、『庸書』、『統国富策』を著した。

れたのか、といった問題と関わっている。近代中国において郵便ナショナリズムがどのように形成されたのかという問題に答える前に、まずは近代中国において改良主義者とされる洋務派、変法派（維新派）そしてそれを軸とする中国ナショナリズムの形成過程を明らかにする必要がある。なぜなら、近代中国が西洋から学んで、西洋の文化を吸収する過程において、洋務運動と変法運動（戊戌維新運動）は連続した一つの重要な過程であり、洋務派と変法派の人物たちはそれぞれ洋務運動期と変法運動期におけるリーダーたちだったからである。睡建英が述べたように、曾国藩⁵⁾、李鴻章⁶⁾、左宗棠⁷⁾、張之洞⁸⁾らの有力官僚らによって推進された洋務運動は、軍事と産業の近代化を進め、科学技術に立脚した教育を興し、近代化のための要素を育てたが、あくまでも従来の王朝体制を維持するための「自強」であって、近代国家の形成を目指す運動ではなかった。王韜、鄭觀応らの早期維新派には、公法の体制に入って万国に列するという主張において、中華中心主義を放棄する発想が現れており、また政治と経済の改革を求める志向においても、洋務派の「自強」思考を超えていたが、「中体西用」の方針を脱したのではなかった（睡、2009：75）。黄遵憲、王韜らは日本の維新の成功をたたえると同時に、

⁵⁾ 湖南省湘郷県の人。1838年（道光18）年の進士。太平天国鎮圧のための義勇軍湘勇を組織。両江総督として太平天国鎮圧に成功。洋務運動の推進者。

⁶⁾ 李鴻章（1823-1901年）は、中国清代の政治家。洋務運動を推進し清後期の外交を担い、清朝の建て直しに尽力した。日清戦争の講和条約である下関条約で清側の欽差大臣（全権大使）となり、調印を行ったことでも知られる。

⁷⁾ 李鴻章（1823-1901年）は、中国清代の政治家。洋務運動を推進し清後期の外交を担い、清朝の建て直しに尽力した。日清戦争の講和条約である下関条約で清側の欽差大臣（全権大使）となり、調印を行ったことでも知られる。

⁸⁾ 張之洞（1837-1909年）は清末の政治家。洋務派官僚として重要な役割を果たした。曾国藩、李鴻章、左宗棠とならんで「四大名臣」とも称される。従兄弟に同時代の政治家である張之万、子に張燕卿・張仁蠡、孫に張厚琬（いずれも中華民国の政治家）などがある。

西洋と日本より学び、中国において変法改革を実行することを提唱した。しかし、当時の多くの中国の士大夫の心の中には、日本に対してなお蔑視的なものがあった。依然として、日本を「ちっぽけな三島」からなる「東夷の小国」とみなし、日本の台頭は「夜郎自大」（身の程知らず）に過ぎないと考える人がいた。近代国家を作るというナショナリズム運動の発生は、少なくとも日清戦争の衝撃を受けた後である（睡、2009：75）。梁啓超⁹⁾の「わが国四千年の大夢をよびさましたのは実に甲午の一役より始まる」にも見られるように、知識人の一部であれ、西洋の文化を認めて受容しようとしたのは1894年に起こった日清戦争による清朝の敗北が契機となっている。なぜなら、日清戦争での敗北はアヘン戦争後に展開された洋務運動が破綻したことを意味し、古来小さな島の東夷にすぎなかった日本に敗れたという事実は清朝にとって、あるいは中国を救おうとする知識人たちにとっては非常な驚きであった（山口、2000：122）。

1894年から95年の日清戦争の結果、巨大で腐敗していた清朝帝国はついに新興の日本に一挙に撃破された。清朝政府が十数年間苦心の末経営してきた北洋海軍が全滅し、最後に、清朝政府は領土割譲、賠償金支払いを含む「馬関条約（下関条約）」の締結を迫られたのだった。

1895年5月2日、康有為は、当時科挙の試験のため北京にいた一千余人の各省の挙人を糾合して、光緒帝に上書し、講話拒否、変法の主張を提起した。これが即ち、中国近代史上有名な「公車上書」であり、維新

⁹⁾ 梁啓超（1873-1929年）中国，清末・民国の学者・政治家。康有為に師事，戊戌（ぼじゅつ）の変法運動では中心となって活躍したが，失敗し，日本に亡命。民国成立後は司法総長。著「清代學術概論」「先秦（せんしん）政治思想史」など。

思想がすでに一つの政治運動に発展し始めたことを示すものであった（王、2005：107）。

康有為、梁啓超らの変法派（維新派）は、日本の勝利の原因を明治維新の成功に帰し、この成功により富国強兵を実現した。そこで中国の維新は、日本をもっと教師とすることは、西洋から学び変法自強を図る近道であり、半分の努力で倍の効果があり、後から来た者が先になることができると思なした（王、2005：107－108）。

中国のブルジョワの変法派（維新派）がなぜ直接欧米の模倣をしないで、日本のモデルを採用しようとしたかについては、さらに奥深い原因があった。彼らは中国の富強を願い、中国で資本主義を発展させようとした。しかし、彼らは弱体で勢力もなく、また下層大衆を動員することを願わず、さらに暴力革命をあえて実行することもなく、ただ変法の希望を光緒帝自身の上に全面的に托するだけだった。彼らは、日本の人民大衆の闘争や戊辰戦争が、倒幕維新の際に果たした役割を無視するという誤りを犯し、明治維新をただ明治天皇の「聖明親政」の結果であると思なした。このため、彼らは、日本のように、天皇の命令により、上から下への変法改革を実行し、立憲君主主義のブルジョワ国家を形成することは、まさに中国維新のもっとも理想的なモデルであると考えたのである。

1898年、中国の変法運動（維新運動）は高潮期に入った。1月24日、光緒帝は、康有為に接見し、広く変法の意見を求めるよう、総理衙門大臣に命じた。そのすぐ後で、彼にも意見を条陳し、著書を進呈するよう命じた。康有為が『上清帝第六書』と『日本変政記』を進呈したところ、光緒帝はこれら読んで非常に啓発され、変法を決意した。康有為は若い

光緒帝が変法によって、親しく政權を握ることを希望し、ついに 1898 年 6 月 11 日、光緒帝は「明定国是」の詔書を下し、変法を実行する決意と方針を宣布して中国近代史上有名な「百日維新（戊戌の変法、戊戌維新）」を開始した（王、2005：107－108）。

百日維新の期間中、康有為を代表とする多くの維新派達は変法の意見を建議した。多くはまず日本の明治維新の経験を紹介し、それから中国の実状と結び付けて、具体的な実施案を提出した。

康有為を筆頭とする変法派（維新派）と光緒帝は、熱心に日本から学び、明治維新を模倣すれば、中国の変法の大事業はすぐ成功すると真面目に考えていた。しかしながら、中国の戊戌の変法（戊戌維新）と明治維新とは置かれた時代と環境、国内外の条件や新旧両派の勢力などの点で全く異なっていた。

日本の明治維新は下級武士を中核とし、反幕の強力な藩を土台として尊王攘夷のスローガンを掲げ、商人、市民、農民の支持を得て、強大な維新陳営を形成した。そして、戊辰戦争を通じて幕府勢力を打倒し、維新派による新政權を樹立して、一步一步各種の改革を実行した。一方、中国の戊戌の変法（戊戌維新）にあっては、変法派（維新派）はただブルジョワ的な傾向を持つ一握りの知識人からなり、権力をもたない光緒帝を頼りに、少数の皇帝派の官員が連合したものの、兵力も、財力も劣り、人民大衆とも遊離していた。一方、これに対して、最高権力を掌握していた西太后を筆頭とし、中央でも地方でも軍事の実権を掌握していた大貴族、大官僚、さらには、変法により打撃と受ける大小官衙の官吏や旧軍人などを糾合した強大な保守陳営が形成されていた。光緒帝の新政の詔令は、中央でも頑迷な反対派勢力の抵抗にあって、多くは一枚の

空文に化してしまった（菅、1987：81-82）。そのため、戊戌維新は1898年9月21日、西太后のクーデターによりわずか103日で、失敗で終わった。

光緒帝については、蘇（1982）が明確に述べているように、一人の皇族青年に過ぎず、1900年に8カ国連合軍が北京に侵攻するまで、ほとんど紫禁城（皇居）を出たことがなく、社会とはほとんど接触がなかった。長年、封建主義の下での教育を受け、日清戦争後、愛国主義が高まる中で、ある程度西側の国情や社会に関する文献を読んでいたとはいえ、体系的なブルジョア思想を身に着けていたとはいえなかった。政治路線においては、李鴻章、張之洞を代表とする洋務派と類似していたが、変法派（維新派）と協力して、頑迷な保守派と対立し、林則徐、鄭観応らの早期変法派（維新派）と近かったとも言える。「維新皇帝」ではなかったが、中国封建主義の破壊に一定の役割を果たしたことは事実である（蘇、1982：164）

以上からわかるように、中国の改良主義を代表し洋務派と変法派（維新派）はそれぞれの時代において中国ナショナルズムの形成に一定の役割を果たしたけれど、頑迷な保守派勢力を崩すことができず、日本の明治維新に見るようなナショナリズムが形成されなかった。洋務派と変法派（維新派）は、いずれも鉄道と道路の建設、郵便制度の確立を主張していたものの、いずれもそれらを実行し、主権を回復させるまでには至らなかった。つまり、中国においては、郵便ナショナリズムというものがあったものの、日本のそれと質的に相違し、郵政主権の早期回復を実現するほど強くなかったのである。

第五節 おわりに

中国が郵便主権を取り戻すのに 70 年以上もかかったのは、当時半植民地・半封建的な政治状況に陥っていた中国の事情と深くかかわっている。19 世紀中葉というほぼ同時期に中国と日本では外国郵便が設立されたにつきも関わらず、それが中国においては日本よりはるかに長期にとどまった原因は開国のタイミングとあり方の違い、両国において欧米列強の攻撃に対する姿勢の差異、国を取り巻く内外の環境、歴史的伝統と文化要素の、郵便事業に対する認識の差異、郵便ナショナリズムの形成と発展の差異という点で見られる。

またその原因として、列強は日本より中国の方を重視したことを認識しなければならない。このため、客郵の設置と運営などの面でも諸列強の中国での政策は日本の場合とは異なっていた。また指摘しておかねばならないのは、中国国内で客郵の存在に反対する愛国運動が早くから存在したものの、清朝政府体制のコントロールを超えることはなかったということである。

以上で見たように、中国における客郵の役割は日本にくらべ、はるかに大きく、それだけに列強は簡単には手放せなかったのである。そうした日本と中国における客郵の果たした違いに深くかかわっていたのが英国人ハートであった。次章では、中国の内政・外交に彼が果たした多くの事績の中で、とくに郵便事業に限って検討する。

第三章 ロバート・ハートと近代中国郵便の発展について

第一節 はじめに

中国近代郵便制度の設立において、イギリスの外交官であったロバート・ハート（Robert Hart、1835-1911 年）の果たした役割は、きわめて重要である。1884 年から 85 年の清仏戦争、1894 年から 95 年の日清戦争に伴う賠償金問題、1900 年の義和団事件などにおいて、ハートは中国と列強との交渉の斡旋を行っている。彼は「局外旁観論」¹⁾、「海関金単位採用」、「幣制改革案」²⁾を論じ、中国の統一と安定を旨とする漸進的改革論を示している（陳、2013：12）。1861 年から、中国の国営郵政制度の設立を提案し続け、後述するように、1897 年には彼の提案に基づく中国の近代的郵政制度が設立された。その後も国家郵政の管理業務を掌握し続け、客郵、民信局に対する政策立案に努め、万国郵便連合への加盟においても重要な役割を果たした。ハートに関しては、ハートの地位の特殊性・活動範囲の広さ、歴史的な影響力の多様性などから、彼が活躍した時期から今日に至るまで 100 年以上にわたって、様々な評価がなされてきた。近年、ハートの日記、書き残したものが整理・出版されたこと、そしてまた、ハートの母校であるクイーンズベルファスト大学（ダブリン）にあるハートに関する文書ファイルの発見とその活用が進むにつれて、ハートに関する研究には多くの成果が得られ、ハートの感

¹⁾ 「局外旁観論」1865 年 9 月 18 日ハートは総理衙門に提出した、自分の中国政治現状と前途に関する観察および意見が書かれた文章である（凱瑟琳、2005：121）。

²⁾ 「海関金単位採用」と「幣制改革案」はいずれもハートが皇帝に提出した自分の海関金単位採用と貨幣改革に対する観察と意見が書かれた文書である（凱瑟琳、2005:121）。

情面の解明、分析的思考、社会的ネットワークに関する考察や文化的背景の検討などの諸点について、質の高い研究成果が得られている。「ハートに関する評価という点では、西側の学者は、徐々に「西方中心論」あるいは「ハート中心論」を放棄し、理性的な角度からハートを観察し、ハートおよび海関の近代中国における役割あるいは業績を客観的に評価し始めた」（陳、2013：12）ことが指摘されている。一方、中国国内の学者は、「革命史観」あるいは「現代化論」といった偏った考え方から脱出し、以前の単純な認識方法を捨て、多くの角度から異なったレベルにおいて、ハートという、この複雑な歴史的人物を解明し始めた。

本論文は日本と中国の郵便制度の設立期における比較、なかでも両国における外国郵便の役割の比較を目指す筆者の研究の一環をなすものだが、日本と中国では、郵便主権の設立過程において、類似性と相違点がないまぜになっていたと言えるであろう。類似点としては、両国とも外国の郵便局によって、郵便事業に先鞭がつけられたことが挙げられる。他方、大きな相違点としては、日本では外国の郵便が1880年には撤退したのに対し、中国では外国郵便（中国では客郵とされた）が撤退するのは、1920年代のことであった。要するに、中国郵政は日本郵政と比較し、約半世紀も遅れをとったのであった。この違いを生じさせたいくつかの要因は、麦力開（2013）で指摘したが、もう一つ注目しなければならない重要な点は、日本郵政の近代化において前島密の存在が大切であると同様に、中国の郵政近代化においても、ハートの存在が重要であったということである。

前島については、本論文の第一章でも論じたが、日本の近代郵政の発展においては、サミュエル・M・フライアン³⁾を除けば前島密をはじめ杉浦讓、野村靖、坂野鉄次郎は日本国籍の政治家であった。

一方、中国ではハートという外国人の役割が決定的であった。では、彼が中国郵政設立期に果たした具体的な役割とはどんなものだったのか。それは上述した日本と中国における外国郵便の撤退時期の問題に如何にかかわったのであろうか。本論文の目的は、近年中国内外の研究者によって再評価が進んでいるイギリス人外交官ロバート・ハートに関する諸研究をもとに、ハートが、黎明期の中国郵便事業にとって欠かすことのできない重要な働きをしたことを確認することである。近代中国郵便システムの初期の混乱した状況にあって、ハートは、自国政府の利益を守りつつ、同時に中国郵政の近代化を推進するという、時として矛盾する困難な課題に取り組んだ。具体的に、ハートは、清朝朝廷の正式な承認と各級の官僚の支持を得て、他の郵送手段との関係を適切に処理するとともに、中国の伝統的郵便制度であった民信局での経験を活かしつつ、近代的な郵便制度の樹立を推進した。またハートは、関税収入を用いて郵便事業を強化するなど一連の措置を実施することによって、西側諸国の郵便制度と中国社会の実情との調和を図った。ハートのこうした多岐にわたる活躍なしには、近代中国郵便のシステムは樹立され得なかっただろう。

³⁾ サミュエル・M・フライアン (Bryan, Samuel Magill) : 1872年(明治5年)に来日したお雇い外国人で、アメリカ人郵便事業家。アメリカ公使デ・ロングの紹介状を携え駅逡頭前島密に面談を求め、翌1873年(明治6)年駅逡寮に年5400ドルで雇用される。当時、国内には英米仏の郵便局が存在したが、彼はまず同年8月に日米郵便交換条約を締結(1875年施行)、これより米国の郵便局を撤退させ、外国郵便を撤退させる第一歩を切り開いた。さらに上海日本郵便局の開設など黎明期の日本の郵便制度の発展に尽くした。

第二節 ロバート・ハートと中国郵政

ハートは中国近代史上、もっとも影響力を持ち、かつもっとも話題に富んだ外国人であった。ハートは英国政府より 1854 年に香港に派遣され、貿易監督庁に勤務した⁴⁾。その後、イギリスの寧波領事館の通訳官、広東領事館の補佐官を務めた。1861 年広州海関副税務司であるハートは恭親王である愛新覚羅・奕訢（日本では、映画『ラストエンペラー』で知られる）と会ったとき、奕訢に、西側国家のやり方にならば、国家郵政の制度を樹立し、国家の郵驛⁵⁾を維持するための歳出の節約を薦めた（成、2011）。しかし様々な理由から奕訢はこの意見を採用しなかった。当時、総理各国事務衙門（総理衙門）が成立したばかりで、奕訢は外交事務で忙しかったため、ハートの意見を重視しなかったのである（成、2011）。

⁴⁾ 中国の早期近代化運動は清朝統治時期の内憂外患の情勢の下で発展していた。つまり、内部からみると、太平天国およびその他の大規模蜂起が清朝政府統治の根本的な基礎に脅威となっていた。外部からみると、列強は強烈に清朝政府に強いプレッシャーを掛けて、外交及び商務政策、外国の宣教活動への態度を変えさせようと図った。このような二重の挑戦は清王朝を一連の自救的な改革に向かわせた。つまり、このような二重のプレッシャーでいわゆる「同治中興」を企図した。全体からみると、“改革”は当時の官僚らにとって“変更”の意味を持っており、“変革”および“整頓”あるいは“整理”の意味を持っていなかった。改革家の頭には伝統的な儒教の価値基準を捨てる考えがなかつただけではなく、“法律”を改める意識が全くなかった。その“中興”の特別な価値は、今まで継承してきた制度の範囲内で不備なところを改良することであり、制度自体を改革するものではなかった（Richard 1988 : 27-28）。中国の海関は 1854 年に設立され、1864 年に 12 カ所に展開した。そして、外国人が軍官、教練官、語学教師、通訳、技術顧問等の身分で清王朝においてそれぞれの業務に携わった。ハートもこういう形で中国で働いていた外国人の一人だった。

⁵⁾ 郵驛とは、官僚に奉仕するための郵政機関のこと。アヘン戦争以前、中国における郵便通信の機構は、主に官側の驛站と民間の民信局が担っていた。はるか 3000 年余りに中国には驛站が存在し、最も早い驛站法は秦の始皇帝の時代に遡ると言われている。清代の初期には、驛站は 1600 箇所余りあり、従事する者 7 万余名、その馬の数は 4 万頭に達し、兵部の管轄下にあった。各省の奥地・内陸に設けられたのを驛といい、軍事伝達のために設けたのを站といった。これによって朝廷と地方または地方と地方とを結ぶ官制の情報ネットワークを形成していた。この制度は 1913 年 1 月に終焉をむかえるまで続いた。

これをきっかけにハートは奕訴と親密な関係をつくることに成功し、総税務司になることと郵便事業を担うための基礎をつくった。1866年に清朝政府は情勢の厳しさと責任の重大さを考え、各国の在中大使館に郵便物を配信する任務をハートが総税務司とした海関に任せ、ハートをトップとする海関システムの形成と国家郵政の設立の基礎が出来上がった（王・江、2000:89）。1863年、ハートは初代総税務司として北京に入り、税関業務の拡充のみならず中国の行政・財政の近代化、さらには外交交渉の仲介などにおいても、重要な役割を果たした。総理衙門に付設された同文館の運営にも当たり、また、1875年には北京および上海・海口・鎮江の海関に郵政部を付設し、総郵務司を兼任した（王・江、2000:89）。1878年ハートは正式に郵便業務の創立を指導し始めた（霍、1962）。1878年3月9日にハートは公務でヨーロッパに行く前に、李鴻章と相談し、海関税務司グスタフ・デットリング (Detring, Gustav von) が天津を中心とし、北京、天津、煙台、營口、上海の五か所で郵便事業を開始するように天津市に派遣した。3月23日から天津で中国人と外国人の郵便物の取り扱いが始められた（郵電部郵電史編集室、1994:25）。ここに中国近代郵便事業のスタートが切られた。これより、中国郵政は国営の新式郵政時代に移行し、過去のように驛站が政府の郵便物を取り扱い、民信局（日本の飛脚のようなもの）が庶民の郵便物を取り扱うという伝統的な慣行を打破することになった。こうして発足した中国郵政通信はサービス対象を政府郵便物から民間および商業郵便物まで拡大させ、郵便物の取り扱い範囲を中国国内各地から海外にまで拡大させた。郵政は経済の発展、政治の安定・発展そして文化交流のための重要な手

段となり、中国の社会・政治・経済・文化、対外交流の発展を大きく促した（王・江、2000:91）。

1878年中国海関が郵便事業を開始してから郵政において相次いで重要な進展⁶⁾が見られ、郵政のさらなる発展に良い条件をつくった。1879年12月22日、ハートは海関内部で“郵政専用のアカウンウト”を設立すると同時に、各海関が郵便業務を厳重に監視し、海関業務に影響しないこと、そして、現金支出を増やさないことを条件として、最大限普及するように各海関に要求した。1884年に全海関に郵政が設けられ、地方では基本的に海関郵政が設けられた（中国大百科全书編集部、1986:596）。それと同時に、ハートは中央から地方まで、官僚から民間まで全ての海関の郵政開設のための対する支持を取りつけるべく積極的に活動した。1890年代に入り国家郵政を開設する条件が日々成熟して来た。劉坤一、李鴻章などが相次いでハートに手紙を送り、できるだけ早く国家郵政の開設

⁶⁾ 王建华、江宏衛氏らによると以下のいくつかの点で進展があったとみられている。1) 中国の実状に適応し、西欧の郵政制度を参考に「郵政章程」（注9参考）を制定した；2) 1878年7月に、中国初セットの切手である大龍切手を発行した。これらの切手の発行は中国が近代郵政を設立した重要な印の一つであり、中国郵政通信のサービス対象を政府郵便物から民間および商業郵便物にまで拡大させ、郵便物の取り扱い範囲を中国国内各地から海外にまで拡大させた。郵便料金の支払いおよび郵送手続きを簡素化し、中国郵政サービス方式、管理方式、サービス水準の重要な歴史的変革と進歩となった；3) 民間から資本を募集し、華洋書信館（著者の理解では中国の郵便物と外国の郵便物を共に扱う郵便局を指す）を設け、総館を天津に置き、北京、天津、煙台、營口、上海などの都市分館を設け、主に中国人の郵便物を集め、海関より無料で郵送した；4) 上海工部局（上海、天津などの外国租界にあった行政機関のひとつ。初め土木工事などの行政事務を行ったが、のちに警察、財務など一切の行政を担当した）と協議を結び、この局により中国北部の貿易港海関と北京に送られた。5) 北洋大の実力者だった李鴻章の支持を得て、李鴻章の命令より各々の軍艦が港から離れる時間を事前に牛庄および天津の海関税務司に通知するようにし、海関がこの機会を利用し郵便物を送り出すようにした。6) 天津海関は汽船招商局、ジャーディン・マセソン（Jardine Matheson Holdings Limited）、太古の洋行（Swire）などと相談し、海関郵便物だけを取り扱いし、民信局のいかなる郵便物も拒否するとの協定を結んだ。（王・江、2000：90）。

を薦めたことを受け、ハートは 1892 年に総理衙門に「この数年間国家郵政の設立は大変困難だった、もし現在設けられなければ、もっと大変なことになるかもしれない」と訴えた（王・江、2000:91）。1895 年、ハートは総理衙門に再び文書を送り、清朝政府に早く決心するように促した。ハートは清朝政府の注意を喚起し、「中国政府は国家郵政を設立すれば、各国は中国で設けた郵便局を回収するだろう。もし、朝廷が国家郵政の設立を公表しなければ、各国は各々の中国で設けた郵便局を回収せず、総税務司が郵政を普及させることの妨げになる恐れがある」と述べた（王・江 2000:90）。9 月にハートは総理衙門が政府郵政局を設立する動きを見て、上海総税務司の造冊処の政務司葛顯礼（Henry Charles Joseph K・psch）に張之洞⁷⁾と会って、海関郵政を支持するように説得するために南京に向かわせた。この後に、張之洞は朝廷に国家郵政を設けることを申請した。1896 年 3 月 20 日、総理衙門が張之洞の申請とハートによる「郵政章程」に基づき皇帝光緒帝が許可を与え、ここに中国の近代郵政が正式に創立された（王・江、2000:90）。

国家郵政局の創立により、中国郵便事業発展のために新たな局面が開かれた。郵政業務が急速に拡大し、直ちに上海工部局郵便局が業務を開始した。1896 年 7 月 1 日、ハートは葛顯礼を総辦⁸⁾に任命し、各地の海関郵便局の職員を充実させるために努め、様々な内部規則及び業務章程を規定した。1892 年に各々の海関郵便局を“大清郵政局”と改称した。さらに、1897、98 年に書留郵便、郵便為替、小包郵便物などの業務を加

⁷⁾ 張之洞（ちょう しどう）は清末の政治家。洋務派官僚として重要な役割を果たした。曾国藩、李鴻章、左宗棠とならんで、「四大名臣」とも称される。

⁸⁾ 清朝末期、中央および地方で臨時的に設けられた役職、最上位は総辦あるいは督辦と呼ばれた。ここではハートを補助し、日常的事務を担ったを役職指す。

えた。1905年11月、大清郵政は速達郵便物業務を正式に開始した。1908年4月にハートは病気で帰国する前には、全国に設けられた郵便局は1896年の24か所から44か所に、これに分局、代辦処を加えると2803か所となった。郵政里程、郵便配達員里程そして航路線を合わせて20万里（10万km）に、郵便物件数は1億6831万7132件に、小包郵便物は192万683に、総重量は50万9168キロに達した。1911年、東は中朝国境から、西はチベットのラサまで、北は内蒙古の庫倫（現在のウランバートル）、南は海南の琼州まで、東南は台湾（1895年まで）、西北は迪化（現在のウルムチ）、西南は雲貴ですべてのところで郵政局が設置され、全国で初歩の郵政ネットワークが形成された（王・江、2000:90）。

第三節 ハートに対する評価

1860年代から20世紀初めの近代中国の歴史上、中国にきた外国人のうちハートほど中国の海関および近代中国の外交、政治、経済と文化教育の分野で広範かつ深甚な影響を与えた人物はいない。同時に、中国に来た外国人のうちハートのような多くの批判および称賛を受けた人もいない。例えば、彼を次のように批判する研究者も少なくない。

「ハートは帝国主義と中国封建勢力を結んだ典型的な帝国主義分子である・・・中国で48年間権勢を振り、悪事を厭わず、帝国主義者の歓心を買った・・・しかし、中国人にとっては極端に恐ろしい強盗であり、重大な罪を犯した、中国人民の最も恐ろしいたいへん腹黒い敵である」（金、1960:57）。

または、「ハートは中国海関主権の徹底的な破壊者であり、中国の資本主義が中国を経済的に侵略するために働いた」（黄、1989:74）。こう

した批判が妥当か否かを問う前に、筆者はハートのような複雑な歴史的な人物を解明するにあたり、まず初めに、彼はどのような人物であったかということをはっきりとせねばならないと考える。彼の文化的背景、性格、考え方、行動スタイルはいかなるものであり、なぜ彼が中国で成功しえたのか、その原因を見なければならない。

ハートは北アイルランドのベルファスト出身で、スコットランド移民の子孫である。このような文化的背景は、ハートの文化観の形成においても重要である。そのため、多文化的背景からハートを解釈することが必要であった。ハートのこのような背景は、国際組織の形成に役立ち、ハートに中国の期待に対する敏感な観察力を与えた。

楊（2004：54）はハートが異文化間価値の融合をいかに確立したか、問題をいかに解決したかを分析した。王（2000）はハートの豊かな人生をつぎのように解明している。すなわち、経歴において、彼は、スマートでタフな、攻撃性が強くかつ野心的な人物だった。彼は中国とイギリスおよび列強の間の政治的な場面では素早く活動し、私生活では愛情豊かで、父親としての慈愛にあふれ、また社会的責任感の持主であった。また、権力欲を駆使する場面でのハートの政治的野心を理解すると同時に、彼の上司、部下、妻、親族、友達などとの間で、異なる社会的役割を果たした時の、彼の複雑な感情も観察しなければいけないと指摘している（王、2000：90）。

賈熟村（2007:100-107）はハートの社交活動に焦点を合わせた。彼の一連の成果はハートの複雑な社交ネットワーク、例えば、彼の英国海軍少佐ラング・ウィリアム・M (William Metcalfe Lang)、李鴻章顧問であったマカートニー・ハリデー (Macartney Halliday)、海関税務司で

あったフランス人の Prosper Marie Giquel ⁹⁾、ドイツ人のグスタフ・デットリング (Detring Gustav von)、大清北洋海の提督であった丁汝昌、中国の外交官だった曾紀沢、羅丰禄などとの関係を分析した。彼の分析はハートの人格、考え方をさらに深く理解する上で役に立つ。方はハートの拳匪との協定 (Boxer Protocol) 過程で果たした重要な役割に着目し、ハートとグスタフ・デットリングのこの時期の行動を比較した上で、彼らは国際化過程の初期に活躍した、国を超えたエリートの代表であり、ハートの持つ様々な社会ネットワーク、行動様式、性格、特質、問題分析力が、ハートにそのような活動を可能としたと見た (方、2006 : 22)。さらに、ハートの文化的仲介者としての役割を指摘する研究も出ている。ハートは近代海関制度の創始者であり、ハートと近代海関制度の設立は、学界がずっと注目してきた問題である。これについての研究成果は主に海関人事管理制度、給与制度、廉政制度 ¹⁰⁾、統計制度などの面に集中されている (李、2003 : 21-24 ; 段、2006 : 116-118 ; 劉、2010 : 57-59 ; 胡、2008 : 51-55)。ハートの活動は郵政、財政、外交、博覧会、海防、教育などの領域に亘っており、この方向で研究成果も現れた。近年、ハートに関する研究領域はさらに深まると同時に、研究者たちは新たな研究視角を探し始めた。また一部の学者は「ハートは中国近代化事業の先駆者であり、『中国近代化の父である』」と評価し、「中国の最も

⁹⁾ Prosper Giquel (1835-86年)、フランス人、フランス海軍大尉、イギリス、フランスが起こした第二次アヘン戦争で、軍隊とともに中国に入った。1857年12月に広州占領活動に参加し、1861年に寧波の海関税務司となった。

¹⁰⁾ 清末期に政府官僚の間で賄賂、汚職行為が深刻化し、このような腐敗現象は清朝の低給与体系と大きくかかっていると考えられた。ハートは1864年に清朝政府に提出した改革建議「局外旁觀論」では、清朝政府に賄賂、汚職行為を防止するために官僚の福利を増やし、給料を高くするべきと提出した (黄、2006 : 117)。

友好で最も賢い顧問である」（馬士、1960：4）と高く評価している外国人研究者もいる。

王宏斌は別の面からハートを観察し、彼の歴史観を分析している。ハートを研究する時、彼のイギリスの利益を代表する侵略者としての側面を認識すると同時に、大清王朝の官僚であるという立場に注意しなければならないと考えている。そして、彼のイギリス政府との緊密な関係を考慮すると同時に、ある面でイギリス政府との対立的な側面にも注意しなければならないと見ている。さらに、彼の西側列強の共同の代表という立場で行った活動を考察すると同時に、彼の個人的な成長過程、道徳的品性と価値観にも注意しなければならないと考えている。ハートはイギリスの利益を代表する主要な侵略者であると同時に、清朝政府に忠誠心のある「外国人官僚」であり、イギリスの利益と矛盾しない状況で、中国の発展に有利に働いた（王、2000：125）。

周熊は唯物論の観点からハートと中国近代化の関係を評価するという立場を堅持している。ハートは中国に在職中、イギリス等の列強の利益を保護することを忘れてはいなかったが、新たに海関を創業することにより、西側の先進的な管理制度と管理方法を中国に紹介し、中国海関の厳格さと効率を実現し、清朝政府の財政困難を緩和し、中国海関の発展に役立ったとしている（周、2000：82）。張海林は、ハートは列強が中国への進出を開始したとほぼ同時期に中国に来たが、彼の身分は他の外国人および政府官僚とは違って、中国に有利に働いた、そして、中国近代企業および、法律、教育、郵便事業の先駆者の役割を果たした、とした（張、2003：241）。

Smithによると、1859年中国海関に入ったハートは、かつて、列強間協調を実現するための努力を自国の利益のためにはらったことを正直に認めていた。ハートは1863年に中国海関総税務司となってから、同治帝¹¹⁾の改革に優れた貢献をした。これらが出来たのは、彼には優れた言語能力、外交技術、行政管理能力および中国伝統文化への理解があったからである。そのため、彼は19世紀後半の清朝朝廷において官僚籍を持っていた唯一の外国人であった。そのお陰で、ハートは毎日のように中国軍機処や総理衙門の官僚と接触する機会を得ることができた。ハートの清朝官僚および西側の「進歩背派」の代表として果たした役割についての分析は、1860年代から70年代初めにかけての中国の早期自強運動を認識する上で有益である (Smith、1988:28)。

また、ハートとプロスペル・ジケル (Prosper Giquel) の間の個人的な対立がハートの物事に対する考え方にある程度影響を与えたことも否定できない (Smith、1988:33)。この対立は1863年から64年の間に突然現れた。この時、ハートは江蘇で李鴻章の秘密顧問となり、ジケルは浙江で左宗棠の主要な外国人の密友であった。彼らの間の競争とは、自国の中国内政への影響力を強化することをめぐる争いだった。

1860年代において列強間の争いのなかで、イギリスは一定の優位を保持していた。それはインドの植民地化の過程での軍隊配置、香港への戦略的立場、中国に対する貿易における通商権益、およびこれによるほとんどの通商口岸（開港地）での有利な地位を保持していた結果であった

¹¹⁾ 同治は清の穆宗の治世中に使われた元号（1862年-1874年）。一世一元の制を採用していたため穆宗は同治帝と称される。

(Smith、1988:33)。それに加えて、イギリスはハートのような人物を有していた。

他国の郵便局について、ハートは客郵の設立を阻止し、撤廃させることが大清郵政官局設立の一つの目的であった。大清郵政を設立した当初、前述の通り客郵が増え続けた。客郵は沿海地域から内地都市に拡大し、郵送路を独自で開拓するに至った。サービス範囲も当初の外国人居住者の郵便物から、中国商人の郵便物までに拡大していった。中国の主権を侵犯し、郵政経営を破壊し、無分別に膨張していったのである。客郵による利益獲得の動きは、列強の中国侵略の具体的な行為であるが、同時に清朝政府が客郵に対して行った妥協的な政策の結果とも言える。

中国は万国郵便連合に加盟していなかったため、外国との郵便通信では客郵に頼らざるを得なかった。例えば、中国側はある国に郵便物を送るか、あるいは受け取る場合に、その国の切手を貼り、その国の「客郵」を媒介する方法しかなかった。1900年、ハートはフランスとの間で郵便物を交換する協定に調印した(王、2010:85)。中国郵政官局がフランスに郵便物を送るか、あるいはフランスから郵便物を受け取る場合は、フランスの客郵に依頼し、互いに相手の切手を有効とすると規定した(呂、1996:48)。しかし、中国は万国郵便連合に介入していなかったため、フランスの客郵が中国の郵便物を扱ったとき、フランスの郵便切手を貼ってフランスの郵便印を押さなければならなかった。その後、中国で客郵を持つ国とも類似の協定を結んだ(呂、1996:48)。こうした協定により、清朝政府は事実上、客郵の地位を承認したのであり、各国の客郵は中国でより強力になり、中国の国内商人のための郵便物、小包

サービスを公然と実施し、密輸や脱税行為までするに至っていた。ハートはこうした状況下で、イギリス以外の客郵の進出を阻みつつ、イギリスの利益を守ろうとしたのであった。

第四節 ハートに関する再評価を目指して

以上見たように、ハートに対する評価は学界の論争の一焦点であり、長い間、二つの対立的な意見が存在している。すなわち、一つは「帝国主義者説」であり、ハートは西側の中国侵略勢力の主要な代表で、中国海関主権の徹底的な破壊者であるという立場であった。もう一つは「近代化の先駆者説」であり、ハートを「中国近代化の父」と見るのである。21世紀に入り、ハートの文書ファイルの十分な利用とそれに対する認識の深まるにつれ、人々は徐々に、二律背反的な認識の罫から解放され、比較的客観的に、中立的な立場からハートの行動を分析するようになった。一部の研究者は未だに帝国主義者説を支持しているものの、ハートの海関設立という面で、彼の業績を認めるにいたっている（姚、2002:57-58；曹・金、2011:128；趙、2004:105-106）。多数の研究者はハートを多面的で複雑な人物であり、彼に対する単純な評価はできないとみている。小論は中立的な視点からハートの中国郵政近代化への影響を国家郵政の発展モデルと資本主義的な管理方式の導入といった面から分析に試みる。

1. 国家郵政の発展モデルの形成とその発展

(1) 国家郵政の発展モデルの形成

国家郵政が設立した時期にハートは次のように述べていた。「一連の難題があり、慎重に考えなければならない。例えば、中国の実際の需要と欧米国家の中国郵政に対する要求は何だろうか。どちらが中国の条件下で実行不可能だろうか。どれだけの問題が将来に残され、徐々に解決していくべきだろうか。如何にして中国の郵便事業において欧米の方法を導入していくか」（中国近代経済史資料叢刊編集委員会、1983：59）。更に次のようにも述べていた。「私がこの問題（郵政の設立）を解決することは可能だろうか、この事業は成功するかどうかの責任は私が担わないといけないから」。こうした発言から蘆は次のように結論づけた。「ハートの最も重視したのは如何に新式郵政という西側の郵政モデルを中国に持って来て、それにより障害物を最大限除去するかということだった。」（蘆、1986：211）。ハートはまた、全国郵政を設ける方針を策定するに際して見習うべきは亀の行き方であり、ウサギの行き方ではないとした。このような方針のもとで、中国郵政は1866年に海関が郵政を兼業で始めてから、1878年中国海関が郵便事業を本格化させ、中国初となるセット売りの切手を発行する。そして、1896年に国家郵政を正式に創立するまで30年間もかかった。郵政業務の発展ははるかに遅く、一時期止まっていたこともあった。1888年以降台湾が開始した郵政ともかなりのコントラストをもっていた¹²⁾。このほか、ハートの態度も海関職員の間には、中国近代郵政の創立と発展に消極的姿勢をとらせることになった。例えば、1885年7月14日、浙江海関の葛顯礼はハートに送った手紙で以下のように苦情を述べていた。「貴方の第523号命令が届きました。

¹²⁾ 1888年に劉銘伝は台湾郵政を改革したが、その年から利益を得て、郵便物管理制度が素早く設立された。

24 号文書で指摘された海関郵便工作の欠点は貴方も知っていて、今の状況では、意図的にそれを継続すると書かれました。私はこれよりこんな結論を出しました。つまり、総税務司はとても忙しく、必要な改革を行う時間がないため、海関と郵便部門が名実共に一致する機構になってしまった。これよりわかるように、貴方は海関郵便機構を改革できず、国家郵政を設立するレベルに達していないので、外国が中国に設けた郵政局（客郵）の業務を引き取る気がない」。そのため、「もし、地方官僚がこの問題を提出し、国家郵政を創立し、列強が中国で設けた郵政機構を撤退させることについて私の意見を求めていなかったら、私は海関郵便工作に対していかなる行動もとるつもりはなかった」（中国近代経済史資料コレクション編集委員会、1983:32-37）。つまり、ハートは中国国家郵政に対して「漸進」モデルを用いたのである。

（2）ハートの国家郵政発展モデルの形成における障害

清朝政府は 30 年にわたる準備の後、漸く国家郵政を正式に開業することを決定した。ハートは国家による制度の発足が立遅れていることについて郵政に恨みごとを言ったものの、その樹立のために最大限の情熱を傾けた。なぜかというところではハートが想定した目標、つまり、本当の意味での全国一律の新式郵政にまた一歩近づいたものだったからである。だからと言ってハートは性急な行動をとっておらず、中国国家郵政に依然として比較的保守的な発展モデルを導入しようとした。ハートがこのような主張をしたのは、彼が中国社会および中国国内通信システムの現状を深刻に観察し、認識したことによるものである。当時、国内通信システムは混乱状況にあり、国家郵政の発展も初期段階にあったことから、

専門的な近代郵政知識を持つ人はほとんどいなかった。他方で、交通の遅れと資金不足などから近代郵政の運行モデルはまだ全国レベルに進められてないなどの問題が国家郵政の発展の制約要因としてあった。もし、国家郵政が創立初期に、大胆な改革を行えば、このような改革は基礎の弱い、体制が完備されてない郵便事業になってしまう。全体から見れば、ハートの主張は正しかった。近代郵政の発展からみると、当時の中国社会においては多くの制約要因が存在していた。

①遅れた交通条件

交通ネットワークは国家の動脈であり、ある国家が完全に、スムーズな交通ネットを持っているかどうかは国家機構の正常な運用にかかわる重要な問題である。郵政は交通システムの一つの構成部分であり、郵便事業を創立し発展させるためには、比較的完全な交通ネットワークで保障しなければならない。中国の国土は広く、地形が複雑かつ多様である。その上、森林面積が広大で、全国国土面積の約三分の二を占め、交通運輸および経済文化の交流に不利である。歴史を振り返ってみると、中国の古代交通事業はかつて非常に輝かしい成績を残し、中国社会の進歩と世界の他の国々との経済文化交流において、積極的な役割を果たしてきた。封建社会の末期に入ってから、中国社会はいずれの面でも衰退がみられた。交通においても、19世紀は依然として主に人力、畜力、および自然力（例えば、水力など）などの古代交通運輸の段階に止まっていた。西側国家で勃興した近代交通運輸業は、1840年から1842年のアヘン戦争後になって初めて、西側列強が中国の通商貿易港において行った不

平等な商業活動によって、中国に入ってきたのである。その当時、近代中国の交通運輸事業の発展はとても緩慢で、永らく遅れた状態にあった。

近代に入ってから、人々は船舶、列車などの名称がわかるようになり、一部の知識人は中国独自の近代交通業を企画し始めた。しかし、西側列強は利益の期待できる権益を容易に手放そうとはしなかった。当時の資本主義は徐々に独占資本主義への移行段階に入っており、相次いで植民地、半植民地国家に商品を輸出し、さらに資本輸出により、権益を拡大していた。

西側列強は様々な方式で中国の沿海と沿江地域における運輸権を獲得し、それにより、中国の運輸市場をコントロールしようとした。中国の最初の運輸会社はアメリカ人が 1862 年に設立した旗昌輪船公司 (Shanghai Stream Navigation Co.) であり、旗昌は中国汽船業を独占し、年々莫大な利益を得た (鈴木、1990 : 11)。その後、他の資本主義国家も相次いで通商貿易港に一連の汽船会社を設立した。もっとも有名なのはイギリスの怡和洋行 (Jardine, Matheson & Co.) と太古洋行 (Messrs, Butterfield Swire Co.)、ドイツの瑞吉洋行などである。中国自身の運輸業は、列強と各国の輪船会社による締めつけがあり、永らく発展することができなかった。国民の抗議と外国輪船会社に対する莫大な利益供与の要求に屈して、清朝政府は 1873 年 1 月 17 日に中国最初の汽船会社として輪船招商局を開業した (鈴木、1990 : 8)。当初その「総弁」(総支配人) となったのは沙船業と呼ばれる旧来の民船業者出身の朱其昂であった。朱其昂が経営を引き受けていた時期には、輪船招商局は保有する船舶も少なく、その業績も振るわなかった。輪船招商局の業務が本格的なものになるのは、広東出身の富商唐廷枢と徐潤がそ

れぞれ「総弁」・「会弁」（副支配人）としてその経営を担当するようになる 1873 年 7 月以降のことである（鈴木、1990：2）。輪船招商局の設立は近代中国輪船運輸の空白を補ったものの、外国運輸会社と競争できるような実力を備えていなかった。そのため、輪船招商局の運輸業務は長期にわたり低迷を続け、運輸ネットを形成し、郵便事業の発展を支えることは不可能だった。

西側列強の中国への進出が拡大するにつれ、沿海と沿江の通商貿易港はすでに彼らの進出の野望を満たせなくなっていた。西側諸国は進出を内陸地区に拡大し、さらに大規模な拡張と収奪を試みようとした。そのため、西側諸国は清朝政府に鉄道建設の要求を出した。最初、清朝政府は列強の要求を拒否した。ただし、自力で中国鉄道を造る準備もなく、腐敗した清朝政府は鉄道に対する認識にも欠け、鉄道を西側国家の奇技淫巧とみて、鉄道を建設する企画にずっと反対していた（徐、1986：5）。1884 年～1885 年の清仏戦争に敗れ、フランスが初めて中国での鉄道敷設権を獲得した。日清戦争後、帝国主義国による鉄道権利争いは高潮期に入った（徐、1986：5）。

これよりわかるように、清期末期になってようやく中国の近代交通産業が出現し、発展を開始した。しかし、近代交通産業の発展は列強の侵略と略奪を伴い、さらに、中国の複雑な地理環境の影響もあり、近代交通は地理が不均衡で、路線も規模を小さく、列強のコントロールを受けたことなどの特徴を有していた。そのためハートは致し方なく「郵便事業は政府の全面的な支持を得ているが、他の国が持っている整備された公路、適切な交通といった有利な条件がないため、歳入から見て、人々の要求は高くなくても、彼らの要求を満たすことは必ずしもできなかつ

た」（中国近代経済史資料コレクション編集委員会主編、1983：⁷⁹）と言っていた。

②資金不足の問題

清朝末期の近代郵政の創立初期、郵政規模が小さかったため、資金需要も比較的少なかった。郵便事業ための資金は海関より提供されていたため、資金問題はさほど深刻化したわけではなかった。しかし、近代郵政が初歩的段階から一つの政府機構へと発展した時に、資金問題は避けて通れない問題となった。ハートはこの問題を提起するにあたり次のように述べていた。「国家郵政が創立される以上、継続していかなければならず、停止することはできない。そのため、国家郵政の創立を公表する前に、必要な人材と資金があるかどうかを確定しなければいけない。事前に政府は歳入の如何にかかわらず、必ず期限通り経費を提供しなければならない」（中国近代経済史資料コレクション編集委員会、1983：49-50）。ハートは、正式な国家郵政を創立するなら、十分なコントロールがなければならず、清朝政府の資金援助は大変重要なポイントであると考えていた。問題は、当時の清朝政府が国家郵政の創立に強力な資金を提供できるかどうかであった。

我々は清朝政府の財政状況を考察する時、日清戦争を分水嶺とみることが出来る。戦前から、清朝政府は既に財政が逼迫していた。国内では、国家機能を維持するための支出が不可欠だった。つまり、軍事支出、農民反乱の鎮圧、国家統一の維持のための歳出が必要だった。それ以外に、1860年代になって起こった「自強（自分を強くする）」、「求富（富を造る）」を目的とした洋務運動も毎年膨大な経費で維持されることを求

めていた。対外的には、清朝政府は貿易において列強の様々な搾取を受けたことに加え、最大の財政支出が巨額な戦時賠償金であった。これらの賠償金には「第一次アヘン戦争後のイギリスに対する賠償金、第二次アヘン戦争後のイギリス、フランスに対する賠償金、同治末日本が台湾に侵略してから発生した賠償金、光緒帝の初期に新疆を平定した後、イリ（伊犁）を回収するためにロシアに払った賠償金を含めると賠償金の総額は3770万両に達した」（汪、2000：1308）。清朝政府は巨大な財政支出に直面して、対外債務の肥大化に追い込まれた。しかし、日清戦争以前の外債はそれ以降の外債金額よりかなり少ないことも事実だった。

ところが、日清戦争が中国近代史の分岐点となった。戦敗の結果、中国は衰退を余儀なくされただけでなく、西側列強の侵略への野心を大きく刺激した。戦後列強は中国に対して大規模な資金輸出を行い、中国を分割する機運を引き起こし、民族的危機が空前のものとなった。清朝政府の財政は支払い不能に陥った。上述のような財政状況から見てわかるように、近代郵政の中国における発展は多くの困難を抱えており、なかでも国家郵政のな創立時におけるこうした財政上の問題を、ハートは最初から承知していた。なぜかという、ハートはその地位から、清朝政府の財政状況をよく承知していたからだった。清朝政府から郵政の発展のための強力な資金保障を提供して貰うのは不可能であることをハートは、はっきりと知っていた。そのため、ハートは国家資金が不足し、郵政経営が赤字を生み出す状況で国家郵政を運営するためには、比較的穏当な方式を選択した方が良いと考えていたのである（汪、2000：1309）。

②全国通信システムの混乱

国家郵政の創立初期において、全国的な通信システムは非常に混乱した状況にあった。古い郵澤システムが継続していて、民信局も依然として国家郵政と郵澤の間に存在していた。外国が中国で設けた客郵も不断に増えていた。これらの通信機構はいずれも独自の利益網を形成していた。これは国家郵政を強化し、発展させる上で極めて不利だった。当時、大清郵政は国家郵政というにふさわしい実力はなく、業務範囲も著しく限られていた。この局面を変えて、統一のある系統的な大清郵政を建立することは非常に難しいことであった。客郵の将来に関しても、ハートだけではなく清朝統治者も、ただ郵政が創立されれば、各国の客郵は自ら撤退すると考えていた。しかし、現実はそうではなかった。国家郵政が30年の準備の後に、ようやく正式に創立されたが、この間、客郵はかなりの発展を見せ、単に数が増えただけではなく、業務範囲も中国における外国人らの郵便物を扱う範囲から中国民衆の郵便物を扱うまでに拡大していた。

当時、民信局は国家郵政の主要な競争者であった。ハートは得失を考え、民信局の廃止を国家郵政統一の切り口にしようと最終的に決定した（中国近代経済史資料コレクション編集委員会主編、1983：80）。しかし、国家郵政が創立してからも、民信局は依然として大部分の民間郵便の輸送業務を行っていた。ハートはさまざまな方法で民信局にプレッシャーをかけたものの、民信局は自らの経営方式の柔軟性、業務種類の多さ、民衆の信頼を得ていたことなどの理由から、国家郵政と競争し続けた。

大清郵政が創立された日から、同組織は客郵、郵澤と民信局など競争相手のチャレンジに直面していた。このような厳しい局面で、国家郵政

はすぐに成功することは不可能であり、これらの問題は創立後の国家郵政の経営政策の策定に深い影響を与えていた。

以上のように国家郵政の発展に不利な要素が客観的に存在していた。

2. 資本主義的経営方式の導入

王建国、江宏衛氏らによると、ハートは清朝末期の中国国家郵政を創立する過程で、さまざまな政令を公布し、徐々に郵政システムにおいて一種の専制体制を形成した。「郵政創立章程」の第一項第二、四、五条項では「各通商貿易港にある郵政局は税務司の管理下に置かれる」、「各貿易港分局は郵政を兼業で管理する税務司により総税務司に報告する」（中国近代経済史資料コレクション編集委員会、1983：81）と書かれている。「総税務司は職員の採用、解雇・降格、さらに配置換えを行い得る権利を持つ唯一のものである（郵電部郵電史編集室編、1983:92）。そのため、郵政の人事調整と行政管理などの権利は総税務司ハートに集中していた。このようなイギリス国籍の人を中心とし、多国籍の職員の共同参加で形成された管理体制は、試験などの方式により職員が採用された結果、中国郵政機構を外国人が統治する国際機構にしてしまった。中国籍職員の数は外国籍職員の数の何倍、何十倍であっても、上司は外国人で、高い給料を受け取り、中国人職員は、下層に位置づけられていた。彼らは行政管理権について何も言うことはできなかった。郵政において中国人職員は統治される立場であって、訓練を受け昇進する機会はなかった。外国人職員と平等な待遇を受けるような立場さえ獲得できなかった。ハートは中国人職員と外国人職員の不平等を合法化した。1899年、つまり、大清郵政が正式に創立されてから3年後に、ハートは外国

人職員と中国人職員の境界を明確に分けた（郵電部郵電史編集室編、1983：94）。大清郵政は中国名義を名乗った植民地機構となった。つまり、外国人が統治し、英語が通用していた。これは中国の郵政主権の確立を大きく損なうことを意味していた（王・江、2000：91）。

もちろん、ハートが清朝末期の国家郵政を何十年間も指導してきた過程では、多かれ少なかれ中国のために一部の権利を取り戻したことも事実である。大清郵政官局は海関組織を基礎に設立され、関税税務司より管理されてきた。中国の人事制度はもともと英国文官制度をもとに形成されたものである。そのため、清朝末期の中国国家郵政は一部先進的な人事管理制度を導入し、郵政職員の採用、格付け、待遇の決定、訓練、業績査定、昇進および休暇、退職などを明確に規定した。これらは清朝の封建的な行政人事制度と完全に異なったものだった。内部人事を調整するに当たっては、本人の影響力を見ると同時に、主に、才能と内部人事の国際的なバランスを考慮した。ハート時代の郵政人事制度は初めて作られたもので、小規模であったものの、後の中国郵政人事制度の確立のための健全な基礎となった。このような比較的近代的で科学的な人事制度、魅力的な給与、そして、海関郵政自身の国際性があり、清朝末期に郵政は諸国から優秀な人材を採用し、彼らに忠実な勤務を義務付け、厳格な規律を規定し、高度の効率性を実現させた。

財務管理において、ハートは最初に全額上納・全額負担制をつくり、財務管理制度を高度に統一化した。財政管理権がハート一人に集中し、各々の財政支出はハートの承認なくしてはできなかった。各々の地方郵政局は独立採算のできる部門であったが、独立の会計単位ではなく、利益があれば上納し、欠損が出れば資金を申請した。このような垂直的で

連結式の会計管理体制は、郵政通信聯合合作の特徴と合わせて、各地の分局の収支欠損への調整に有利なものとなり、郵政初期において重要な意義を持っていた（王・江、2000：92）。

また、郵政機造册処稅務司材の提供という面では、計画と購入を統一する制度を設けた。上海の造册所の造册処稅務司にハートは経験豊かな葛顯礼を任命した。ハートの垂直的リーダーシップのもとで郵政機材が統一的に購入され、各地に提供された。それだけでなく、経費の節減も可能となり、無駄遣いと私利に走ることが避けられた（王・江、2000：92）。

経営方式において、西側国家の資本主義的な経営方式が採用され、効率を重視された。柔軟であったが、原則を失ってはいなかった。ハートはかなり早い段階で各地の郵政局に家畜に引かせる車、人力車等を配備し、郵便の配達速度を高めた。1906年以降は徐々に自転車の配置を進めた。民信局との競争において、経営上の柔軟性を見せた。すなわち、民信局の人材を掘り起し、郵便料金を武器に、民信局と競争した。国家郵政が未発達の時期、民信局を抱き込んで聯合するため、民信局の郵便物などを無料で送るなどの方法を採用した。郵政が強くなってからは、民信局を押しつけて攻撃するため、郵便料金を一挙に引き下げることもあった。たとえば、1903年に客郵が郵便料金を下げたとき、海関郵政に大きな影響を与え、欠損は大きかったものの、民信局に打撃をあたえるために、ハートは普通郵便物の郵便料金を大幅に引き下げた。ハートのこうした経営戦略は一定の効果をあげた。

このように中国郵政はハートの時代に、各々の制度と経営管理において初歩的な資本主義化を実現させた。こうした資本主義体制は、一方で

は郵政設立初期において資金の集中、統一的企画およびその健全な発展を保証した。その一方で、郵政機構を封建勢力および軍閥官僚などの妨害や破壊から守る役割も果たした。封建的な勢力の頑強な妨害工作にもかかわらず、また軍閥が覇を競った時期に、郵政が外部の妨害を受けずに高度な規律を保ちながら発展し、業務を拡大させたのは、ハートの採用した一連の高度集中型の管理体制および柔軟性のある経営方式を無視して考えることはできない。さらに、ハートが総税務司の立場から、郵政を指導したことは、郵政に海関から人事のやり方や資金面での支持をもたらした。これは清朝末期の国家財政が困難を抱え、郵政設立期に深刻な資金不足にあった状況下では、ハートの役割が大きく、彼の政策が効果的だったことを示している。ハート本人の特殊な地位と影響力は、清朝末期の中国国家郵政の創立と発展において甚大な役割を果たしたのだった。

第五節 ハートと中国の万国郵便連合への加盟について

万国郵便連合は国際的な郵政組織である。万国郵便連合の成立は各国の郵政通信の連結の促進において積極的な役割を果たした。万国郵便連合（UPU）は1874年10月9日、国際郵便条約（ベルヌ条約）によって設立された（当初は「一般郵便連合」と称した）。この条約はスイスのベルンで開かれた会議で22カ国によって承認された。

日本の場合は、1871年4月20日から近代郵便制度が開始され、1877年に万国郵便連合に加盟し、わずか3年後の1880年に外国郵便を撤退させた。当時の状況を少し詳しく述べると、1875年から外国郵便の取扱が開始され、同年に横浜・神戸・長崎に分局が開設され、アメリカは在日郵

便局を撤去した。しかし現実には、外国宛郵便の取扱にあたり、日本の船舶が開設したアメリカ行き航路は存在せず引き続いてアメリカの Pacific Mail（太平洋郵船）に委託せざるをえなかった。明治政府は英仏とも郵便交換条約を締結すべく、ブライアンをヨーロッパに派遣したが、両国は乗り気ではなかった。日本に外国郵便物の取扱経験がないことに加え、いわゆる東方問題など、ヨーロッパの政情や国内の政権交代問題などが関係し、些細な問題としか理解されなかったのである。日本居留の外国人たちも、日本の事務能力を疑問視していた。しかし、明治政府の意志は硬く、ヨーロッパ向けの郵便物を一括してアメリカ経由で取り扱うことに決定し、日本居留の外国人たちの声を無視した。また、問題の解決策として、駐独公使青木周蔵の提案もあり、1874年の万国郵便連合条約をうけて、翌年に発足した万国郵便連合への加盟を画策した。そして、スイス政府に仲介を依頼、1877年にアジア最初の加盟国となった。これにより、イギリス・フランスも異議を唱えなくなり、イギリスが1879年に、フランスが1880年に在日郵便局を閉鎖したのであった（鶴飼、2011：59）。

中国は1914年に万国郵便連合に加盟したものの、1922年になってからやっと各国は協議を行い、客郵を撤退させる決議案を通過した。晩清時期、清朝政府は数回にわたって万国郵政連合への加盟の招待を受けた。最初は1878年、万国郵便連合がフランスのパリで第二回大会を開いた時、フランス政府は清朝政府を招待したが、清朝政府はこれを断った（胡、2006：125）。その後も万国郵便連合は継続的に連合への加盟に招待したが、清朝政府は滅亡するまで、この組織に加盟しなかった。1914年3月1日になってから、中国は万国郵便連合に正式に加入した。中国の郵便連

合への加盟にこのような長い時間がかかったのは、ハートと直接の関係がある。しかし、全ての責任をハートに帰することはできない。

1896年に国家郵政が正式に発足する以前の段階では、ハートは中国の郵便連合への加入に消極的で基本的には反対の態度を取った。その原因はいくつかある。まず、ハートは「中国の郵便連合への加入は将来有益で、また必要となるかもしれない、しかし、海関が始めた郵達業務は萌芽的時期にあり、進展が遅く、郵務職員の効率は標準に足してなく、大衆に対して果たすべき責任をはたさなかった。このような状況で、郵便連合に加入する時機はまだ成熟してなく、招待を断るしかなかった」(中近代経済史資料コレクション編集委員会、1983:46)。

次に、当時近代郵便は中国で重視され始めたが、清朝政府の近代郵便に対する認識が曖昧で、近代郵便事業が国家に、人民にどのような利益と便宜をもたらすか知らなかった。そのため、清朝統治者は郵便事業を発展させることに熱心ではなく、中国の郵便連合への加入が利益をもたらすということを明確に認識していないことは言うまでもなかった。1893年8月21日、ハートはロンドン在駐税務司ジェイミス・ダンカン・キャンベル (James·Duncan·Campbell)¹³⁾に書いた手紙で次のように書いていた。「私も大衆と郵便連合に対する責任を担う気がない、なぜかというところの責任の性質はまだ正確に了解されていない。将来は見通すことが難しく、十分な準備も整ってない」(中国近代経済史資料コレクション編集委員会、1983:61)。

¹³⁾ ジェイミス・ダンカン・キャンベル (James·Duncan·Campbell) (1833年-1907年) 中国語姓名は金登干、スコットランド人で、清朝海関の外国人官僚である。1859年にイギリス郵政局に雇われた。1862年2月から中国海関のロンドン代理機構で働き始めた。1863年5月に中国に着き、9月から海関総税務司の総理の文案まとめ人となった。

まとめて言うと、ハートは当時の状況で、国家郵政が正式に設立してなく、国内通信システムは非常に混乱していたとみなした。国内郵政業務は秩序立てて展開されておらず、国際業務を展開する条件は全く揃っていなかったのである。ハートは郵便連合に加入する時機が成熟してなく、これは国内と対外的な郵政業務において不必要なトラブルをもたらすことを懸念していた。そして、その為の責任を担う気もなかった。そのため、ハートは万国郵便連合への加入の招待を断った。これは、ハートが中国の郵便連合への加入自体を望んでいなかったということの意味してはいない。

事実、国家郵政が正式に開業することが決定された時、ハートは郵便連合への加入の準備を企画し始めたのである。1893年8月20日、ハートはロンドン在駐税務司ジェイミス・ダンカン・キャンベルに手紙を書き、「私たちが設立しようと思っているのは国家郵政局である。そのため、やるべき仕事を如何にこなしていくか等の事柄を事前に明確にし、暫定章程に入れていくだけではなく、開業した時に朝廷に報告し、それを中国全土に広げるべきである。また、万国郵便連合と連携し、世界のなかで適当な地位をえるべきである。本日、この手紙をお送りするのはまさにこの目的のためである」（中国近代経済史資料コレクション編集委員会、1983:60）。ハートはジェイミス・ダンカン・キャンベルにスイスのベルンに行き、中国の郵便連合に加入するのに必要な手続きを理解してくるよう指示した。ハートは承知してくるべき事項を具体的に提起し、以下のように述べた。「①加入申請書を如何に提出するのか、総理衙門が正式に文書をスイス外交部に提出するのか、公文は如何に書かれるのか、言葉の使い方はいかなるものなのか？②中国はスイスと条約関係が

なく、直接連絡して良いのか？直接連絡が不可能なら、どうしたら良いのか。スイスと条約を結ぶべきかあるいは中国と条約がある第三国を通して交渉するべきなのか？③加入声明書に誰がサインするべきか、その人はどのような証明書を用いるべきか？④中国の加盟後、どんな基準で経費を支払うべきか？ポンドで計算するといくらになるか？⑤中国郵政は海関総税務司により経営され、造冊処税務司より郵政総辦職務を委任される。スイスは中国海関に国際郵政業務に堪能で青年一人、普通郵政業務に堪能な青年一人、合わせて2名の青年を派遣してくれることは可能なのか、その場合どのような条件を整えるべきなのか？」（中国近代経済史資料コレクション編集委員会、1983:60-61）。上述の資料より、ハートは中国の郵便連合への加入申請準備を詳細に理し、各々の詳細なステップを考えていた。キャンベルはハートの指示に従って国際郵政連合総裁と会談し、加盟に関する要望を提示し、一連の詳細な問題を了解した。最後に双方は、中国政府が正式な国家郵政を開業すれば、加盟申請を出しても良いことと確認した。これよりわかるように、万国郵便連合に加入するかどうか、その最後の決定権は清朝政府がもっていた。

1896年に国家郵政が正式に開業し、郵便連合への加入はようやく実現に向けて動き始めた。この段階で、中国が万国郵便連合に加入するという問題は絶えず客郵という問題と関連していた。当時、多くの人々は中国が郵便連合に加入することにより、客郵による中国郵便主権への侵害に終止符を打つことが出来ると期待していた。ジュールス・ワンアリースト（J. A. VanAalst）¹⁴⁾はハートに代わって国家郵政総辦となった後、

¹⁴⁾ ジュールス・ワンアリースト（1858年～没年不詳）：中国名は阿理嗣、ベルギー人。1881年から中国海関に任務、1884年に『中国音楽』という本を出版、1897年に総税務司の漢文案を管理する税務司となり、その後三水税務司兼郵政司となった。

数回にわたって上司であるハートに中国の郵便連合加入に関する事柄を報告したのである。ワンアリストは「大国小国に関わりなく全ての国が郵便連合に加入すべきであり、今まで加入すべきであったのに加入しなかったのはただ中国だけである。以前から中国は加入しなかったため、各々の大国政府は中国通商港で本国の郵政分局を設け、いわゆる本国官僚や商人らの郵便の便宜を図っていた。これは客郵を設ける合理的な原因に見えても、ここに隠された原因もある」（中国近代経済史資料コレクション編集委員会、1983:100）。すなわち、帝国主義列強は中国で客郵を設けることによって、最も多くの利益を獲得したい、そのため、各国は中国で設けた客郵を撤退させることに簡単に同意しないであろう。そこで、ワンアリストは「加盟すれば、中国は全世界に知られ、統一した郵便体系を作ることができる」（中国近代経済史資料コレクション編集委員会、1983:100）。「加盟により中国の毎年の歳出が増えることはなく、全国で一部の公費を賄えばよい。加盟してから、客郵が万国郵便連合の規定に従わない場合、中国郵政は抗議する理由を持つようになる・・・」（中国近代経済史資料コレクション編集委員会、1983:103）客観的に言えば、ワンアリストの分析と論述は合理的であったが、ワンアリストの観点について、ハートは全てを承認した訳ではなかった。

ハートはすでに述べたように、中国の郵便連合への加盟を支持しなかった。彼によれば、国家郵政を正式に開業しても、郵便連合に加盟する条件が揃うことになるとは思っていなかった。言い換えれば、ハートは中国の郵便連合に加盟する条件を高く設定したのだった。彼が当時中国の郵便連合への加盟を支持しなかった理由は以下の四つであった。「第

1914年に退職した。

一に、中国が加盟しなければ、各国は自国が中国で設けた郵便局を撤退させないであろうか。たとえ中国が加盟したとしても、各国は自国郵便局を必ず撤退させるとは言い切れない。第二に、中国が加盟すれば、各国は郵便物を代理で輸送する為に使っていた汽船のために手当を要求する恐れがある。第三に、今まで創業して来た郵政はある程度進歩してきたものの、加盟各国の郵政のように完全なものではない。第四に、加盟すれば、郵政は海関から離れ、別の衙署を設けるべきだと考えているが、この場合経費がかさむ。このような一連の理由から今まで加盟申請しようとしなかった」（中国近代経済史資料コレクション編集委員会、1983:135）。

ハートが主張したこれらの理由は、彼自身の考えだったのか、実際にハートが述べたものだったのかは、もう少し吟味する必要がある。確かに上述のハートの発想はハート自身がトルコの状況に基づいて推測したものであった。各国はトルコ国内でも自国郵便局を設けていた。そして、トルコはかなり早く郵便連合に加盟したものの、「5年ごとに開かれる公開会議において各国はトルコに設けた郵便局は撤退されるべきだと提案し、毎回声明が出されても、結局各国は撤退させていなかった」（中国近代経済史資料コレクション編集委員会、1983:118）。そこで、ハートは中国でも似たような状況が生じると推測していた。事実はハートの推測が正確であることを証明した。すなわち、中国が1914年に郵便連合に加入したものの、1922年になってからやっと各国は協議し客郵を撤退させる決議案を通過させた。しかし、ハートのこうした合理的な推測にもかかわらず、彼の真の意図が別の所にあったことは明らかだった。それは当時のハートが中国の郵便連合への加盟に反対したのは、主に列強らの圧

力があつたからだつた。この圧力の核心はイギリスから来たものである。あるいは、イギリスとフランス間の中国郵便主権に対する争いからきたものであつた。イギリスは中国に設けた客郵を撤退させることを望んでおらず、様々な方法で中国の郵便連合への加盟を阻止した。フランス政府は中国の郵便連合加盟問題において加盟を支持する態度を取っていた。フランスは、客郵より中国郵政に資本参加したがっており、そのことは既に中国の郵権を握っていたイギリス政府に十分な警戒感を持たせていた。両国の対立は大清郵政を実質的にコントロールしていたハートを警戒させた。ハートは、大清郵政自身による自前の発展はまだ初期段階にあり、まだ効率性も乏しく海関の資金を頼りに収支が均衡を保っていることをよく承知していた。しかし、国家郵政は海関の地位を強化する役割を果たしていた。ハートはこのような役割は今後もっと強化されていくと信じていた。国家郵政の発展に伴って、業務範囲は通商港から内地に延長し、徐々に中国全体を覆うようになり、国家郵政の体系が海関よりも大きくなる。これによりハートの権益は海関とは無関係だった地域をも含むことになる。自分自身の利益のため、イギリスの権益のため、中国政府官僚としてハートは最終的に中国の郵便連合への加盟を阻止する方向を選択したのである。まとめると、イギリスとフランス両国の中国郵便主権を奪い合うことから生じた軋轢は、ハートを中国の郵便連合への加入に反対させ、阻止させた。ハートは、中国郵政の利益を犠牲にして、結果として中国が郵便連合へ加入することを大きく遅らせたのである。

その一方で、清朝政府の統治能力の劣化は、当時の中国が郵便連合へ加入できないもう一つの重要な原因であつた。1897年、総理衙門がスイ

ス外交部との照会で中国は当時郵便連合に加盟できない理由を書いていた。それによれば、清朝政府は郵便連合に加盟しようとしたものの、国家郵政の創立から日が浅く、郵政体制は完全ではなく、国内通信システムも大きく混乱した状況に陥っていたため、加盟後各国との郵政業務の協調を適切にできないことを危惧していた。その後、帝国主義の圧力とハートの反対もあり、万国郵便連合に加盟する計画を途中で放棄した。

実際に、中国が当時郵便連合へ加盟できなかったのは、結局のところ、晩清朝政府が閉鎖的かつ保守的で、無能力だったためである。近代史上、外国列強の中国に対する植民地的侵略は多くの面で国家主権を失わせ、国家権益を全く保障しえなかった。郵便連合に加入する機会を失ったのも、中国が主権を失い、恥辱を受けたことの投影だった。

第六節 おわりに

上述の分析よりわかるように、近年、ハートに関する研究では実り豊かな成果が得られ、新たな研究動向が生まれ、また新たな視点が提出されている。まず、資料の利用面では、ハート文書ファイルの解読が進み、十分に利用され始めた。ハートの日記、手紙などが整理・出版され、研究に必要な基礎資料を提供した。これらの資料の利用により、ハートに関する研究は以前残された空白が補われ始めた。ハートの感情、文化的背景、性格、考え方、行動スタイル、社会ネットワークなどが詳細に検討され、質の高い研究成果が発表され始めた。

また、ハートに対する評価においては、「帝国主義者」か「近代化の父」かという単純な二分法的評価を捨て、ハートという多面性を持った複雑な人物をより客観的に解析し始めた。さらに、ハートに対する研究

領域もさらに拡大し、研究項目も細分化されてきた。つまり、海関および郵政の人事制度、給与制度、統計制度における研究は、我々に「ハート体制」に関する正確な評価をもたらし始めた。

ハートを評価する時、清朝末期において中国封建文化の頑迷性と閉鎖性という時代背景を考えなければならない。ハートは帝国主義者の、特に、イギリスの中国における利益の代弁者であることは疑う余地のない事実である。中国において列強の利害と中国の利益の間であって、ハートは疑いの余地なく帝国主義者の側にいた。イギリス帝国の利益と他の列強の利益の間に矛盾が出たとき、他の列強を斥けた。本章の最後の部分で検討した万国郵便連合への加盟問題における彼の姿勢がこのことをよく例示している。

しかしながら、列強の利益と中国の利益が矛盾しない時、あるいは、対立が深刻でなかった場合には、ハートは清朝のために尽くしたことも少なくない。ハートは資本主義国家の先進的な管理制度、科学技術、管理理念を中国に導入した。個別の案件では中国の立場に立って中国のために“理詰めで押し通した”例もある。ハートがイギリス人であって、中国政府の雇われた役人であったという複雑な身分と複雑な歴史背景を加味すると、彼が清朝末期に行った行為には多様な目的があったことは否定できない。ハートが中国に滞在した48年の間、清朝末期のほとんどすべての重要な歴史的イベントに関わった。ある時は、郵便事業実現のための先導役となり、提案者になった。なかでも、中国近代郵政の設立において彼の果たした積極的な役割は認めなければならないだろう。

最後に小論は冒頭に記したように、近代的郵便制度の確立期における日本と中国との比較を目指す筆者の研究の一環をなすものである。とく

に客郵が日本では 1880 年代に撤退したのに対して中国では 40 年以上も遅れたのは何故か探ることを研究の中心的テーマとしている。このテーマをめぐって筆者はすでに論考を発表した（麦力開、2013）が、小論ではこの問題を検討するために、中国の初期の郵便制度に大きく貢献したイギリス人ハートの事跡を明らかにすることでアプローチを試みた。その結果、彼が中国の郵政近代化に寄与したことは明らかだが、イギリス人として客郵の存続にも一役買ったことも明らかにされたであろう。彼のような外国の権益の代弁者が国の郵便事業の中枢にあったのは、言うまでもなく、アヘン戦争以後、半植民地的状況におかれていたからであった。その点で中国に先駆けて不平等条約の改正に成功した日本とは異なっていたのである。

第四章 客郵としての日本の活動について

第一節 はじめに

客郵局の中国への侵略という点では欧米諸国が最初にはじめたものの、中国の郵便主権に対する侵略がもっとも深刻だったのは日本である。日本は開国が遅れたので、列強の中で中国への進出も最後だった。すでに振れたように、日本国内には 1860 年に英国郵便局（松本、1994：36）、1865 年にフランス郵便局（松本、1994：15）、1867 年に米国郵便局（松本、1994：42）と、外国郵便局が設置され、郵便主権が侵害されていた。そして、外国との郵便交換条約が成立して、外国郵便局が日本から撤退するのとほぼ歩調を合わせるかのよう、中国への郵便進出が始まり、1876 年に上海に最初の在中国日本郵便局が設置された。つまり「欧米に屈従した代償を、中国、朝鮮への侵略にもとめるといふ、天皇制政府の近隣侵略政策の、第 1 号の不名誉は郵便事業が負った。上海への日本局開設は、そのさなかのときだった。」（水原、1985:iv）。日本の郵便事業の中国進出は、上海での開局に続き、天津、煙台、さらに日清戦争の勝利によって杭州、蘇州、沙市の 3 都市に租界を獲得すると、これらの地区にも開局した。1900 年の義和団事件の際の干渉出兵にあたっては多くの野戦局を開き、さらに条約上の開港地ではない都市へも、秘密局と呼ばれる局を開いていった（水原、1984：iv）。日露戦争（1904 年-1905 年）、山東出兵（1914）、とつづく軍事活動に合わせ、日本の客郵はつぎつぎと拡大されていった（水原、1984：iv）。

1922 年末に締結されたワシントン条約によって列強の在中国郵便局は、すべて撤退したが、閉鎖した時の日本の郵便施設は、郵便局が 65、切手売捌所 93、郵便ポスト 146 という多数で、しかも東北（満州）地区の施設は撤退せず、すべて残された。日本の郵便が中国の上海に郵便局を設け活動を始めてから、つまり、上海で開局してから、日本は軍事力を背景に、中国を政治的にも経済的にも、つぎつぎと侵略していった。一世紀以上も前の時代にあっては、郵便は日本の活動に加担し、情報を伝える唯一の手段として、急激に発展していった（水原、1985:iv）。

本章では日本が中国への進出・侵略過程において在中国日本郵便局（客郵）をどのように利用したのか、日本の客郵は中国でなぜ長続きできたのかを分析する。本章での課題の検討には、外務省外交史料館の資料と日中両国における研究者による在中国日本客郵局に関する研究を参照することが必要である。ここではまず参考資料と先行研究を紹介したい。外務省外交史料館に存在する外務省創設から第 2 次大戦終結までの外交活動に関する史料「外務省記録」/3 門通商/6 類交通と通信/10 項郵便の『清国ニ帝国郵便局開設関係雑件』は 3 巻からなり、1875 年から 1921 年までの期間中に中国で設けた日本の客郵局の設置理由、設置場所、開設された時期などについて逋信省、外務省、大蔵省、内務省、陸軍省などの省庁と各出先機関相互の具体的な意見交換、連絡などの電信文が収められている。これらの資料は日本国内の学者による在中国日本客郵に関する研究の基礎となっている。森勝彦は中国における秘密郵便局の立地（森、2007、2012）と清末・民国期における中国各地における郵便局の地域的展開（森、1992、2004）について詳細な研究を行っている。水原明窓は 1978 年から 92 年にかけて水原コレクションを出版し、中国

海関郵便、日本上海郵便局、東北郵便史、在中国日本郵便局、在中国アメリカ郵便局について画像などを用いて述べている（水原、1982、1984）。大平善梧は中国における日本の航行権の確立、つまり、日清汽船株式会社の活動について詳しく述べている（大平、1941：318）。

中国国内では李頌平が中国における日本の客郵が設立されてから撤退するまでの展開過程を具体的に分析している（李、1966）。丁は 1896 年から 1932 年にかけて中国東北三省に設けられた日本の客郵について分析している（丁、1995）。林は 1921 年から 22 年の期間における、日本を含めた列強の中国における客郵の撤退状況を分析している（林、1986）。以上の研究を整理しながら日本は在中国日本客郵をどのように利用したのか、日本の客郵は中国でなぜ永続きできたのかを分析する。

第二節 中国における日本客郵の種類とその発展

中国における日本の客郵は、郵便局（郵政局）、受取所（郵政分局）出張所（郵政代辦所）、及び秘密局と四種類あった。表 4.1 はこの四種類の郵便局の中国 18 省内で設けられた時期と撤退した時期を示したものである。以下ではこの表に基づき日本客郵の展開過程を分析する。

表 4.1 中国 18 省における日本の客郵

所在地	局名	開設日	閉局日
上海	郵便局	1876. 4. 15	1922. 12. 31
	北四川政受取所	1918. 12. 3	1922. 12. 31
鎮江	受取所	1876	1881. 8. 20
		1910	1922. 12. 31
広州	郵便局	1906. 12. 15	1922. 12. 31

蕪湖	受取所	1908. 2. 10	1922. 12. 31
大冶	受取所	1903. 4. 1	?
武昌	受取所	?	?
漢口	受取所	1876	1881. 8. 20
	郵便局	1898	1922. 12. 31
	日本租界出張所	1908. 1. 11	1922. 12. 31
寧波	受取所	1876	1881. 8. 20
福州	受取所	1876	1881. 8. 20
	郵便局	1901. 4. 1	1922. 12. 31
九江	受取所	1876	1881. 8. 20
		1908. 3. 1	1922. 12. 31
長沙	受取所	?	1881. 8. 20
	郵便局	1905. 10. 16	1922. 12. 31
沙市	郵便局	1896. 11. 1	1905. 10. 15
蘇州	郵便局	1896. 11. 1	1922. 12. 31
杭州	郵便局	1896. 11. 1	1922. 12. 31
廈門	郵便局	1898. 9. 1	1922. 12. 31
	水仙宮出張所	1898. 12. 1	?
宜昌	郵便局	?	?
南京	郵便局	1901. 8. 10	1922. 12. 31
	下関出張所	1911. 10. 29	?
汕頭	受取所	1876	1881. 8. 20
		1904. 2. 13	1904. 9. 31
	郵便局	1904. 10. 1	1922. 9. 31
天津	受取所	1876	1881. 8. 20
	郵便局	1892. 10. 1	1922. 12. 31
	塘沽出張所	1900. 7. 3	1901. 1. 11
	北京出張所	1900. 9. 22	1901. 1. 10
	通州出張所	1900. 9. 22	1901. 5. 1
	楊村出張所	1900. 9. 22	1901. 7. 17
	河西務出張所	1900. 9. 22	1901. 1. 1

	山海関出張所	1900. 12. 21	1909
	日本租界出張所	1901. 7. 1	1922. 12. 31
	紫竹林出張所	1902. 9. 1	1922. 12. 31
	新城出張所	1901. 8. 10	1901. 11. 7
北京	郵便局	1901. 3. 2	1922. 12. 31
	通州出張所	1901. 5. 1	1901. 6. 30
	公使館出張所	1901. 5. 1	1901. 6. 3
	城北出張所	1901. 7. 1	1901. 9. 18
山海関	郵便局	1909	1922. 12. 31
煙台	受取所	1876	1881. 8. 20
		1889. 8. 1	1889. 8. 12
	郵便局	1892. 10. 1	1922. 12. 31
秦皇島	受取所	1914	1922
塘沽	郵便局	1901. 1. 11	1922. 12. 31
濰県（山東）	郵便局	1914	1922. 12. 11
済南（山東）	受取所	1914	1922. 12. 11
李村（山東）	郵便局	1914. 11	1922. 12. 11
青州府（山東）	受取所	1914	1922. 12. 11
四方（山東）	郵便局	1914	1922. 12. 11
青島（山東）	郵便局	1914	1922. 12. 11

出所：李頌平（1966）、134-138頁。

日本が中国で最初に設けた客郵は上海客郵局であり、1876年4月15日に開設された。上海に独自の郵便局を開設するという日本、特に前島の構想はいつごろ固められたのか、今のところ確認する材料はないが、篠原氏は日本において一番遅くに客郵として設置された在日米國郵便局が1875年1月1日に閉鎖され、自前の外国郵便を開始したばかりであることから、日本政府と前島がかなり前から準備工作を始めたのであらうと

推測している。また、日本の海運振興策は三菱による横浜・上海間の定期航路の開設¹⁾と切り離して考えることができないとしている（篠原、1994：160）。1876年5月に日本の在上海総領事館内に日本書信館が設けられ、上海領事の品川忠直が局長職を兼任した。そして同時に煙台、天津、寧波、福州、鎮江、九江、漢口にも上海局受取所が設けられたが、業務が低調だったので、1881年8月20日に閉鎖された。1892年10月に日本三菱汽船会社が日本郵船会社に改組されてから、日本の客郵が復活し、活動が活発化した。1892年から1910年までの間で寧波以外の受取所は郵便局に代えられた（李、1966：133）。日本は、1894年の緊急勅令によって軍人・軍属が発送する郵便物は無料とされ、師団ごとの野戦郵便部で逓信省職員が業務を担当した。日清戦争時には戦地から533万通、内地から戦地宛てに707万通の郵便を扱い、日露戦争時には従軍記者の郵便や内地から戦地への郵便も無料とされた（郵政省編、1971：153）。日本は1896年から1897年の間、清国政府が強制的に締結させられた“下関条約”の規定によって新たに開港された蘇州、杭州、沙市、重慶の四港で郵便局を開設したことを清国政府に通知した（劉、1989：54）。1900年に義和団事件が起こると、日本軍は京津（北京と天津）に上陸した。この時は、華北など中国の各地における日本の客郵がかなり発展していて、日本軍の郵便業務の必要に対応できていたため、野戦局を設ける必要はなかった。

¹⁾ 三菱会社は1874年の台湾征討で飛躍的發展の機会を得、1875年1月10日、大蔵卿大隈重信は、同商会に東京丸、金川丸、新潟丸、高砂丸の4隻で横浜・上海間週1回の定期航路を開くことを命じた。三菱は直ちに上海支店を上海駐在領事品川忠直の斡旋で、フランス租界内の開通洋行の一画に開設した（篠原、1994：160）。

日本軍の進出に合わせて設置された郵便局は、全て既に開設されていた天津日本局の出張所という形式が取られ、天津、北京、通州、河西務、楊村、山海関の六ヶ所で出張所を設け、日本軍の郵便業務の必要にこたえた（李、1966：293；森、2007：2）。義和団事件に際して日本軍は8カ国連合軍の一員として出兵したが、他国が野戦局を設置したのに対して、日本は野戦局を設けなかった。日本のみ野戦局が無かったのは、講和が成立すれば野戦局は撤退を余儀なくされるので、日本は本局の出張所という形にすれば、戦後もその地に残すことができると考えていたと思われる（森、2007：2）。1904年から1905年までの日露戦争の後、日本は南満地域において若干の権益を取得し、旅順、大連でのロシア租界地が譲られ、多くの日本客郵が東北三省で設置された（李、1966：134）。

山東省における日本客郵について、日本は1914年8月14日、ドイツに対して、9月15日以前膠州湾において領有していた租界地を無償で日本政府に譲るよう要求した。ドイツが日本の要求を拒否したため、ドイツに対して宣戦した（清水、1994：319）。日本は青島を包囲し、11月に膠州湾の青島、李村、四方、濰県、済南、青州府などで民間用の郵便局と出張所を設けた（李、1966：146）。

日本は客郵の発送手段として、鉄道の普及以前は各国の汽船会社による輸送が原則だった。またロシアや日本が東清鉄道や南満州鉄道付属地に設置した客郵局については、東清鉄道や南満州鉄道を利用して輸送することが要求され、中国の鉄道を用いて客郵局や民信局の郵便物を輸送することは厳禁されていた（森、2007：3；中国近代経済史資料叢刊編集委員会、1983：178）。1910年に「日清間郵便及小包郵便約定」が批准され、客郵局が中国の鉄道を利用する場合は、中国の郵便局の中で予め決

められた交換局を經由し、指定された鉄道路線に依り輸送することが決められた。同様に客郵局にも交換局が指定され、中国の郵便局はその交換局を經由して東清鉄道や南満州鉄道を利用することができた（森、2007：3）。

日本の中国進出の一大部門を占めたものに航行権がある。中国に対して列強はただ港湾都市の開放を迫ったばかりでなく、これらの開港場に対する外洋貿易以外に、沿岸貿易をも譲許せしめ、さらに、揚子江を開放させ、一般内地水路の航行も外国船に許容させた（大平、1941：316）。これらの在中国列強諸国の航行権は、早くからイギリス、アメリカ、フランス、ドイツに付与されていたが、日本が中国の航行業界へ進出したのは日清戦争後であり、その本格的活動は日露戦争後、短時間にイギリスを次いで揚子江の航行権を有するに至った（大平、1941：17）。

在中国日本客郵の中に、日本が中国政府に秘密で中国で設けたいいわゆる秘密郵便局がある。在中国日本秘密郵便局について外務省外交史料館の「外務省記録」に記載されている『清国ニ帝国郵便局開設関係雑件』資料に基づき、その当時の状況を明らかにする。

中国では日本以外にイギリス、アメリカ、フランス、ロシアも中国政府に秘密に郵便通信機関を設置していた。イギリスは自国の租界地など勢力範囲の福州、山海関、秦皇島などで漢英院書館、鉄道、ホテル、開樂鋳務局などに内密に郵便機関を設置し、切手販売を行い、内陸部の自国民との通信を行い、内密に鉄道に近い最寄りの自国郵便機関と通常郵便と小包の郵送を行った。アメリカは福州、北載河、天津、秦皇島などで内密に郵便通信機関を設置した。フランスが中国で設置した秘密通信機関は一か所だけあり、天津におかれた。ロシアは当時の新疆省のアル

タイ、コブド、トルバカタイ、カシュガル、ウルムチ、ヤルカンドに秘密郵便機関を設置した（表 4.2）。

表 4.2 中国における外国秘密通信機関

	所在地	取扱事務	備考
イギリス	福州 漢英院書館	通常・小包郵便	内陸部の自国民との通信
	山海関 鉄道ホテル	切手販売・業務の一部	取扱郵便物は内密に鉄道で最寄りの自国郵便局に遞送
	秦皇島 開樂鋳務局	切手販売・業務の一部	取扱郵便物は内密に鉄道で最寄りの自国郵便局に遞送
アメリカ	福州 美華書局	通常・小包郵便	内陸部の自国民との通信
	北載河 北載河ホテル	切手販売・業務の一部	取扱郵便物は内密に鉄道で最寄りの自国郵便局に遞送
	天津 アメリカ兵營	無線電信	北京の自国海軍 唐山および秦府皇島に入港する船舶と通信をした可能性あり
	秦皇島 開樂鋳務局	有線電信	在天津本局と通信
フランス	天津 フランス兵營	電信	
ロシア	アルタイ	郵便	
	コブド		
	トルバカタイ		
	カシュガル		
	ウルムチ		
	ヤルカンド		

出所：外務省（電子資料）『清国ニ帝国郵便局開設關係雜件（第三卷）』、「在支那本邦及外国秘密通信機関ノ件」所収「支那ニ於ケル外国秘密通信機関」（373頁）。

日本が中国において設けた秘密郵便機関について、外務省外交史料館『清国ニ帝国郵便局開設関係雑件（第三卷）』の「在支那本邦及外国秘密通信機関ノ件」では秘密郵便機関の開始日、設置場所の地名、名称及び為替貯金記録、取扱事務の範囲、集配状況、開始時期と調査年（1919年）の在留日本人数、一ヶ月間の取扱物件数、為替貯金など受取口数、存続必要程度、そしてその他の説明などが詳しく書かれている。本章で必要として整理したものが表4.3である。

結論を先に述べると日本は20世紀初めに、主に中国の華北、東北地域に秘密郵便局、出張所、出張所分室という形で秘密郵便通信機関を設置した。森勝彦氏が述べるように立地場所、名称、集配方法、遞送方法などが徹底的に秘匿された（森、2007：15）。秘密郵便局を設置する目的は主に二つあった。ひとつは、関東軍の活動が活発するにつれ、軍事的諜報活動、すなわち、日本の陸軍と海軍が行う軍事的諜報活動の必要性が高まっていたが、そうした活動が容易になるように、郵便通信上の不便を解消することだった。第二に、寧波、錦州など貿易が盛んな鉄道沿線の物資の主要集散地において、日々その数が増加しつつあった日本商人に対して、郵便業務や、為替貯金、通信上の便宜を与えることであった。集配状況から秘密郵便局の活動がわかるため、中国政府はその動きを厳しく監視し、抗議活動を繰り返していたため、厦門、間島以外のところでは小包などの郵便物の集配業務を行うことができなかった（外務省、電子資料『清国ニ帝国郵便局開設関係雑件（第三卷）』、「在支那本邦及外国秘密通信機関ノ件」：340）。

例えば、厦門局分室については、1895年、日清戦争での中国の敗北に伴い日本は台湾を支配し、翌年、厦門で専管租界を開く権利を獲得した。

1898年9月1日には厦門本島に近い鼓浪嶼に厦門郵便局を開設した。厦門の居住者に郵便の便宜を与えるため、1898年12月1日より厦門市港仔口街に厦門局分室を設け、事務員一名を配置し、郵便切手の販売および書留や小包郵便物の引受を開始した、1899年2月に至り、分室附近でペストが流行したため、8月にこれをイギリス居留地に移転させた。その後厦門在留の日本人が徐々に増加したために、業務拡大の必要が生じ、1915年4月1日より、分室を改めて水仙宮街に移し、一般郵便物の引受配達、為替貯金、受取業務を取り扱うようになった（外務省、電子資料『清国ニ帝国郵便局開設関係雑件（第三巻）』、「在支那本邦及外国秘密通信機関ノ件」：340）。

表4.3 中国における日本の秘密郵便機関（1919年7月）

局番号	設立時期	地名	名称	取扱事務と範囲	有無集配	在留日本人数	
						設立年	調査年
1	1898. 12. 1	厦門市水仙宮	厦門郵便局分室	郵便、為替、貯金、年金恩給	有	3274	3482
2	1903. 4. 1	大治	大治郵便受取所	寧波に同じ	無	56	20
3	1907. 4. 23	哈爾濱	哈爾濱郵便局	錦州に同じ	無	191	148
4	1907. 7. 1	寧波	上海郵便局員寧波出張扱	郵便、為替、貯金、但シ為替及振替貯金ノ居宅拂ヲ取扱ハス且日本人相互間発受ノモノニ限ル	無	17	30
5	1910. 3. 25	齊齊哈爾	哈爾濱郵便局齊齊哈爾城出張所又は第一郵便局第一出張所	郵便、為替、貯金、年金恩給、但シ、日本人相互間発受ノモノニ限ル	無	191	161

6	1910. 8. 11	間島局子街	間島郵便局 局子街分室	郵便、為替、貯金、年金 恩給、但シ、日本人相互 間発受ノモノニ限ルモ支 那人等外国人発受ノモノ モ便宜取扱フコトアルヘ シ	無	148	36
7	1907. 10. 1	間島	間島郵便局	郵便、為替、貯金、年金 恩給、但シ、日本人相互 間発受ノモノニ限ルモ支 那人等外国人発受ノモノ モ便宜取扱フコトアルヘ シ	有	490	144
8	1911. 4. 1	宜昌	沙市郵便局 員宜昌出張 扱	通常郵便、為替、貯金、 但し為替及び振替貯金の 居宅拂ヲ取扱ハス且日本 人相互間発受ノモノニ限 ル	無	66	20
9	1911. 10. 29	南京下関	南京郵便局 分室	郵便、為替、貯金、年金 恩給	有	20	25
10	1912. 2. 21	琿春	慶源郵便局 琿春分室	郵便、為替、貯金、年金 恩給（集配郵便ノ取立事 務ヲ取扱ハス）但シ日本 人相互間発受ノモノニ限 ルモ支那人等外国人発受 ノモノモ便宜取扱フコト アルヘシ	無	130	32
11	1912. 3. 5	灤州	天津郵便局 山海関出張 所員灤州出 張扱	秦皇島に同じ	無	21	96
12	1912. 5. 1	秦皇島	天津郵便局 山海関出張 所員秦皇島 出張扱	郵便、為替、貯金、但し 為替及び振替貯金の居宅 拂ヲ取扱ハス且日本人相 互間発受ノモノニ限ル	無	49	19
13	1916. 10. 20	鄭家屯	四平街郵便 局鄭家屯分 室	錦州に同じ	無	329	132
17	1917. 11. 1	農安	長春郵便局 農安分室	錦州に同じ	無	35	43
14	1917. 11. 1	錦州	奉天郵便局 錦州分室	郵便、為替、貯金、年金 恩給、但シ日本人相互間 発受ノモノニ限ル	無	191	148
15	1917. 12. 1	通化	撫順郵便局 通化分室	錦州に同じ	無	45	46
16	1917. 12. 11	掏鹿	開原郵便局 掏鹿分室	錦州に同じ	無	175	70

出所：外務省（電子資料）『清国ニ帝国郵便局開設関係雑件（第三卷）』、「在支那本邦及外国秘密通信機関ノ件」所収「支那ニ於ケル外国秘密通信機関」（375-376頁）。

寧波は南京条約により開港された都市であり、当時綿花生産および紡績業が盛んな地域でもあった。ここから日本に綿花などの輸出を狙う日本人が増えることを見越して、1907年7月1日に上海郵便局寧波出張扱を開始し、毎月二回上海局員を寧波に出張させ、郵便物の引き受け、為替貯金事務の取扱を命じた。しかし、日本人の経営する紡績業が不振だったため、在留日本人の数が減り、毎月の出張の回数を一回にした（外務省、電子資料『清国ニ帝国郵便局開設関係雑件（第三卷）』、「在支那本邦及外国秘密通信機関ノ件」：341）。

関東軍が勢力を拡大したところでは、どこでも秘密郵便局の出張所や分室を積極的に設置していった。特に日露戦争後の1907年に、東清鉄道沿線にあるハルビン、チチハル、南満鉄道沿線の間島、間島局子街、鄭家屯、京奉鉄道沿線上の秦皇島、灤州、錦州などで、日本軍の勢力拡大に伴い秘密郵便局出張所や分室が設けられた。また朝鮮在駐の日本軍との郵便通信の連絡を容易にし、在留日本人の通信上の便宜を図るために、1912年に琿春において慶源郵便局琿春分室、1917年には農安に長春郵便局農安分室、通化に撫順郵便局通化分室を、掏鹿に開原郵便局掏鹿分室を設けた。

第三節 日本客郵局の撤退

中国における日本の客郵が撤退にまで至った経緯は何だったのか、なぜまた一部が1945年まで存続していたのか議論する必要がある。1920年

10月、交通部郵政司兼郵政総局長の劉符誠は中国の全権代表としてスペインのマドリッドで開催された第七回万国郵便連合の会合に出席し、在中外国郵便局の撤退を要求した（林、1986：368）。

このような主張がなされた背景には、直接ではないが、梁啓超らが提起し始めた中国民族主義、在日中国人留学生の反日運動、中国国内での反日運動、第一次世界大戦期の日本による二十一カ条要求およびそれをめぐり中国政府と日本政府の間に行われた秘密交渉、そして中国政府の対応への不満から発生した五四運動の影響があると考えられる。これらについて詳しく述べると以下のようなになる。

近代における日中関係は日清・日露の両戦争をへて転機を迎えた。日本の朝鮮・中国に対する政治的・経済的な侵略の強化にともない、反日運動が頻発するようになった。清水稔氏によると最初の組織的な反日運動は在日中国人留学生のなかから起き、第二辰丸事件、そして広東の民衆の日貨排斥運動などが代表的な反日運動とされている（清水、1994：313-315）。つまり、在日中国人留学生は日本の中国に対する対応をいち早く知り、当時の中国政府の弱体ぶりと客郵を含めた在中国日本の諸機関、軍人らの本当の目的を知らずにいる中国国民に対して、反日活動によって民族意識が高まるように動き始めたのだった。

第一次世界大戦に際して、日英同盟を口実に参戦した日本は、ドイツ支配下の青島と南洋諸島の獲得に乗り出し、列強の目がヨーロッパに注がれていたことと辛亥革命後の中国の混乱、内部対立に乗じて、袁世凱政府に対し、ドイツの山東省権益の継承と日露戦争で得た日本の権益を拡大することを認めさせようとした。そのため、1915年1月18日、第二次大隈内閣の外相加藤高明の命を受けた駐華公使日置益を通じ、中華

民国大總統袁世凱に二十一カ条要求を直接手交した。これに対し中国外交部はただちに異議をととなえ、1915年2月2日から「4月26日の修正案」といわれる日本提案が出されるまで日中代表と中国政府外交部は25回にわたって協議が重ねられた（羅、2006：8）。この間の外交交渉は難航し、結局双方がある程度合意できたのは南満州の租借地と鉄道の期限延長にすぎず、その他の諸問題については到底歩み寄る目処は立たなかった。そこで、日本政府は最後通牒を付して「4月26日修正案」を突きつけた。中国政府は5月9日やむなくこれを受諾し、5月27日に2条約13交換公文の形で調印された（清水、1994：315）。

第一次世界大戦が勃発する前に、日本を取り巻く外交環境は必ずしも悪いものではなかったが、日本の参戦は、このような状況を一変させた。日本は参戦以降積極的に権益拡張に突き進み、日本の外交環境はかつてないほど悪化した（奈良岡、2015：324）。中国政府と日本政府の間に行われた秘密交渉により提出された二十一カ条要求によって、中国では日本が新国家建設を妨げる存在として急浮上した。

二十一カ条要求以降、第一大戦中執拗に続けられた日本の勢力拡張政策に対し一貫して批判的だった原敬は1918年9月に首相に就任し、中国や英米との関係改善を目指して政策転換を行い、日本外交を再建した。その後の歴代首相も原が設定した国際協調外交路線を継承していたため、1920年代までの日中関係は必ずしも敵対的ではなく、まだ安定した面や友好的な雰囲気も残っていた。1920年代に始まった対支文化事業や中国の不平等条約改正の試みは、そのような中で生まれた取り組みであった（奈良岡、2015：324）。

1921年11月に始まったワシントン会議は、中国にとっては山東問題解決の絶好の機会であった。1921年ワシントン会議において、中国代表の施肇基は「客郵撤退案」を提出し、1921年11月同案について議論を行った。会議では中国代表の施肇基が宣言を発表した。宣言では客郵が撤退すべき三つの理論的根拠を明らかにした。第一の理由は、中国の郵便事業は全国に普及し、諸外国との交流を維持していて、郵便事業は既に国家専有の事業となったことだった。1921年10月12日公表した「郵便条理」の第一節に「郵便事業は国家が専門的に扱う事業である」と記載されている。二つ目の理由は、客郵の存在は中国における郵便事業の発展を妨げ、その運営を難しくしており、中国が受け取るべき正当な収益を奪い取っている。三つ目の理由は、外国政府が中国で郵便局を設置することは、中国の国土と行政の一体性に対する直接的な侵害であり、条約あるいは合法的な権利に基づいた根拠がない（林、1986：371）。この提案の内容をまとめていうと「中国郵政は25年前に開設され、各国の郵便に対する要求を満たすような条件がそろっている。客郵の存在が中国の郵政発展に妨げている。客郵の存在依拠がなく、中国の領土と行政に対する侵略である」ということになる（威、1957：536）。

アメリカ、イギリス、フランスの三国は客郵の撤退をそれぞれ異なる理由で賛成した。アメリカが中国の申し出した「客郵撤退案」に同情を表明した理由は、第一に、アメリカが中国で設けた客郵は上海の一か所しかなく、利害関係がさほど深くなかった。第二に、ワシントン会議はアメリカが主導国であり、主な目的は世界の平和を維持し、将来の戦争を防止することであった。客郵は直接戦争の原因にならなくても、中国主権を侵害するものであり、国際平和に悪影響を与える。中国国内で客

郵を設置することはアメリカの対中国政策に合わないため、中国代表が「客郵撤退案」を申し出した時、アメリカ代表は賛成しただけではなく、他の列強が中国に客郵を維持しなければならない理由はないと発言した。一方、他の列強が中国に設置した客郵は、ほかの権益に比べて、重要度が低く、ワシントン会議に少しぐらい顔を立ててやるため、賛成するしかなかった（林、1986：372）。ただ、イギリスとフランスは中国郵政が外国人によりコントロールされる現状を維持すべきだという意見だった。

表4.4から分かるように、日本が中国の東北地域だけで設置した郵便局所は1920年に142か所、1926年には211か所に上り、列強の中国で設置した客郵のうちもっとも多かった。中国代表が「客郵撤退案」を申し出した時、日本の態度がとても狡猾であり、引き延ばし戦略をとった。先ず、「中国在住の日本人の数は他国の人口の50倍もいる」という言い訳で、「中国は郵便物の妥当な配達を保証するかどうかは確定できない段階で、客郵の撤退を許可しない」と述べた（林、1986：372）。

ワシントン会議が開始される前に日本側は事前にイギリス、フランス在駐の日本大使にイギリス、フランス政府の意見を聴取するように命じ、イギリス、フランス政府の関係者と会って、トルコにおいて両国が自国郵便局の撤退問題に対して今までどういう政策をとってきたかを調査し、中国代表が主張する「客郵撤退案」に対し反駁の準備を重ねた²⁾。そして他国が中国で設置した客郵の撤退案に賛成している様子を見て、「政府を束縛したくない」という口実をあげ、客郵を撤退する期日をなかなか確定しようとせず、ワシントン会議においてはまず、大綱原則を定め、

²⁾ 外務省（電子資料）『在支外国郵便局撤廃問題/分割1』、「在支各国郵便局撤廃其ノ他一般」、288頁。

この案を北京で後ほど協議することを要求した。中国交通部は日本代表が客郵退期日を北京で協議して決めるという要求に強く反対した。長い論争を経て、日本は仕方がなく1923年1月1日を客郵の撤退日と決めたが、交換条件として以下の二点を挙げた。

第一に、中国側に郵便業務の経験のある日本人職員を多く雇うように要求した。各国代表が日本側のこうした要求に同意した。第二に、「南満鉄線路界内にある郵便局所は提案の規定に属していない」（威、1957：537）という主張である。もし、中国側がこの要求を満たすのであれば、在中国日本客郵の三分の二が撤退しなくてもよいことになるのだった（林、1986：373）。

関東、南満州鉄道附属地内外において日本が設けた郵便局所に注目してみると表4.4、表4.5、表4.6が参考になる。これらの表は1920年11月7日から1922年12月26日までに作成されたものである。当時、関東廳管内の郵便局所は合計で49所あり、租借地では郵便局は12局、出張所は1か所、郵便所は6か所あった。満鉄附属地内では合計で30か所あり、郵便局は24局、出張所は6か所あった（表4.4）。

表4.4 関東庁管内の郵便局所

	郵便局	出張所	郵便所	合計
租借地	12	1	6	19
満鉄附属地内	24	6	0	30
合計	36	7	6	49

出所：外務省（電子資料）『在支外国郵便局撤廃問題/分割1』、「在支各国郵便局撤廃其ノ他一般」、348頁。

日本が南満州線道附属地外において14か所に郵便局所を設けたのであり、一等局、二等局、出張所、分室などの形で存在した。公然のものもあれば、秘密に存在したものもある（表4.5）。

表4.5 関東庁所管の南満州線道附属地外における郵便局所

局名	牛莊	新民府	鳳凰城	吉林	遼陽城	奉天大西関	奉天大北関	鐵嶺西門	長春城	安東県旧市街	錦州	鄭家屯	哈爾濱	齊齊哈爾
資格	一等	二等	二等	二等	出張所	出張所	出張所	出張所	出張所	出張所	分室	分室	二等	出張所
公然/秘密	公然	公然	公然	秘密	公然	公然	公然	公然	公然	公然	公然	秘密	秘密	秘密

出所：外務省（電子資料）『在支外国郵便局撤廃問題/分割1』、「在支各国郵便局撤廃其ノ他一般」、348頁。

また関東州には逓信省が管理する郵便局は、公然と設置したもの、および中国政府に秘密で設けられた郵便局所が合わせて28カ所あった。資格として一、二等局、出張所、受取所、出張扱、郵便局分室という形とった。立地場所として多くは居留地内にあったが、未開港地にも4局あった（表4.6）。

表4.6 逋信省所管の在中国郵便局所

局名	資格	公然/秘密	居留地内/外
広東	二等	公然	内
汕頭	二等	公然	内
厦門	二等	公然	内
厦門水仙宮	分室	秘密	内
福州	二等	公然	内
上海	一等	公然	内
上海四川路	受取所	公然	内
鎮江	受取所	公然	内
蘇州	二等	公然	内
杭州	二等	公然	内
南京	二等	公然	内
南京下関	分室	秘密	内
蕪湖	受取所	公然	内
漢口	一等	公然	内
九江	受取所	公然	内
大冶	受取所	秘密	未開港地
漢口居留地	出張所	公然	内
長州	二等	公然	内
沙市	二等	公然	内
宜昌	出張扱	秘密	内
北京	一等	公然	内
天津	一等	公然	内
紫竹林	一等	公然	内
塘沽	一等	公然	未開港地
山海関	出張扱	公然	未開港地
秦皇島	山海関より出張扱	秘密	内
變州		公然	未開港地
芝罘	一等	公然	内

出所：外務省（電子資料）『在支外国郵便局撤廃問題/分割1』、「在支各国郵便局撤廃其ノ他一般」、346-347頁。

1921年12月12日、太平洋遠東問題委員会の第15回会議では、「客郵撤退の決議案」の第二次修正案が決定された。その内容は以下の通りだった。

第一項、中国政府が示した中国国境内で設置された外国郵便局は、租界地或いは約章によって特別に規定された局所以外のものは撤退されるべきという要求は正当と認められ、以下のような決議が出された。(一) 客郵を持っている4カ国は (A) 中国が郵便業務の適切な運営を維持すること、(B) 中国政府は現在の郵便業務行政および外国郵便業務総辦の位置の変えないことを保証するという条件のもとで客郵を撤退することに同意する。(二) 中国および関連国が必要とする設備において、この方法の実行期間は遅くとも1923年1月1日までとする。

第二項、外国客郵が撤退する前に、関係4カ国は、当該国人が中国海関官員になっている場合は、各々の客郵局において、各種類の郵便物（書留あるいは非書留）に対して税金を課すかどうか、禁制品であるかどうか、海関規定および中国法律に違反していないかどうかを調査することを認める（林、1986：383）。

1922年2月1日、ワシントン会議は「客郵撤退の決議案の第二次修正案」を可決し、列強の要求を基本的に満たした。同年末に発効したワシントン条約により租界地或いは約章によって特別に規定された局所以外の客郵局は中国から全て撤退した。ドイツの在中国郵便局は、第一次世界大戦時に中国がドイツと国交を断絶してから、営業が停止され、その多くは日本が所有することになった。ロシアの在中国郵便局は、十月革命以降閉鎖され、撤退した（呂、1996：51）。

列強はなぜ客郵の撤退に同意したかについて、以上に述べたアメリカ側の要因と中国郵便事業の日々の発展、中国人の強い要求以外に下記のいくつかの点が挙げられる。まず、客郵は後期において経営状況が良好ではなかった。「一、二、三等郵局の規模が大きく、その代辦所、ポストの費用が少なくなかった以外に、ほとんどは外国人商店によって兼業され、営業収入が少なかった。その一方で、損失は多く、政府の補助金をもらっていた」（呂、1996：51）。例えば、1881年8月、日本の牛庄郵便所は経営不振で撤退した。フランスが西南に所有していた郵便局は効率が悪く閉鎖された（威、1957：540）。

山東省に日本が持っていた特殊権益も全て中国に返還され、山東鉄道沿いに設置された野戦局や秘密局も撤退したが、満鉄付属地の日本局は残った

1922年のワシントン条約以後、中国の客郵局の殆どが撤退する中で、日本は中国および国際世論の圧力を受けて安東県旧市街及び長春などの16局と関内他の各省で設けた客郵局を撤退したものの、南満鉄道区内と旅順、大連租界地において日本郵便局は急増した（表4.7、表4.8、表4.9）。

表4.7 中国東北部における日本の通信機関の変化

	1906	1912	1916	1920	1926	1927	1928	1929
郵便局所	45	125	131	142	211	217	219	216
電報局所		48	67	81	91	96	98	96
無線電台		3	3	2	14	19	25	44
電話局所		3	7	10	22	22	25	24
公衆電話								106

出所：丁（1995）、106頁。

表4.8 中国東北部における日本の郵便路線里程表

	1906	1912	1927	1928	1929
普通道路（マイル）	103	71	20	20	21
鉄道（マイル）	75	691	1365	1365	1368
水路（海里）	—	580	1875	1875	1875

出所：丁（1995）、106頁。

表4.9 中国東北部における日本の取扱い郵便物数

	1906	1927	1928	1929
普通郵便物数	25835855	103992973	119050597	119791759
小包数	199013	1146543	1324294	1517602

出所：丁（1995）、106頁。

1924年、日本は東北において会屯³⁾郵便制度を実行すると宣言し、関東内のそれぞれの会屯において郵便取報所（郵政代辦所）を設けた。この年東北において設けられた郵便機関は220カ所余りだった。特に、旅順、大連及び南満州鉄道周辺では日本客郵が普及した。関東管内の郵便物の往来は南満鉄道および金福鉄道路線経由で輸送された。鉄道のない地方では、一般道路或いは水路によって輸送された。日本はまた安東、長春、瀋陽、遼陽、營口、鉄嶺、大連、四方などの八箇所郵便局を設け、中国郵便局と郵便業務の交換を行った、さらに、大連、瀋陽、長春などでは国際郵便業務を代理という形で行った（丁、1995：107）。結局、自国

³⁾ 会屯の「屯」は日本で言う「村」に相当する集落を指す。「会」は屯を複数併せたこの地方独自の行政組織で、日本の郡と村の間ほどの規模という。

郵便局の存在を正当化し、日本は満鉄付属地の日本局を存続させ、東北では秘密局も活動し、1945年の敗戦まで残存し続けた。

第四節 おわりに

日本は中国への郵便事業の進出が他の列強より遅れたが、最終的に設けた客郵の数がもっと多く、進出地域は中国面積の三分の一を超え、存続期間も最も長かった。日本は客郵局の設置を通して、中国の内政に干渉し、侵略政策の一助とした。第三章で述べたように国内外の複雑な環境の下で、清国政府と中華民国政府は郵便主権の回復に努めたものの、中国における郵便局所を死守しようとした日本政府の方針の前にはあまりにも無力だった。そのような力の差が中国郵便の歩みを根本的に変えることをできなくし、中国の郵便主権の回復を遅らせた。

終 章 結 論

日中両国では外国郵便の存在という共通の課題があったにもかかわらず、外国郵便を含めた郵便事業についての厳密な比較研究はほとんどおこなわれてこなかった。本研究はこうした状態を少しでも改善したいという意図にもとづいている。確かに、中国における客郵については、中国国内では数多くの先行研究があるが、その一方、日本においては外国郵便が存在していたことについては日本でも知っている人が少なく、まして中国でこのことを知っている人はほとんどいなかった。しかしながら、外国郵便は両国において不平等条約の問題と関連している。その意味で、日中両国にとって外国郵便という共通課題について比較の視点から分析することは極めて有益であろうし、そうした比較を試みた点に本研究の意義があると言える。

本研究では、19世紀中葉というほぼ同時期に中国と日本で外国郵便が設立されたにもかかわらず、それが中国においては日本よりはるかに長期間とどまったのは何故かを明らかにすることに努めた。日本では1854年の開国以来、いくつかの地点に外国領事館が設置され、そこで郵便事業が開始されたが、外国郵便局は長続きせず、1880年には撤退した。このように撤退が早かった要因としては、まず、日本の中に早くから郵政ナショナリズムが前島密らによって提起され、明治政府もそういう主張に同意していたこと、明治政府は発足当初から不平等条約の撤廃を国是としており、郵政主権の回復にも熱心だったことをあげた。そして、列強は日本よりも中国の方を重視していたことに注目した。それは、中国

の方がはるかに大きな権益を約束するものだったし、南京条約以来、中国の方が外国に容易に服従する体制が出来上がっていた（第一章）。

中国は 1922 年になって漸く客郵を撤退させることに成功した。このように客郵の歩みが日本と中国で大きく相違したが、その原因としては、開国の時間と方法の違い、両国における封建的統治者の西側の進出に対する態度が異なっていたこと、両国それぞれが複雑な国内事情をかかえていたこと、国際環境、伝統と文化的な要素の影響、郵便に対する認識不足と指導力の欠如、複雑な国内の郵便環境という 6 つの点から明らかにした（第二章）。

本研究ではまた、ハートが郵便制度の発展と中国の万国郵便連合への加入（より正確に言えば、加入の遅れ）において果たした役割を分析した。ハートは帝国主義国の、特に、イギリスの中国における利益代弁者であったことは疑う余地のない事実である。中国において列強の利害と中国の利益の間であって、ハートは疑いの余地なく帝国主義者の側にいた。イギリス帝国の利益と他の列強の利益の間に矛盾が出たとき、他の列強の要求を斥けた。ただし中国とイギリスの利益が矛盾しない時、あるいは、対立が深刻でなかった場合には、ハートは清朝のために尽したことも少なくない。ハートは資本主義国家の先進的な財務管理制度、科学技術、管理理念を中国に導入した。ハートがイギリス人であって、中国政府に雇われた役人であったという複雑な身分とアイルランド生まれという彼個人の歴史的背景を加味すると、彼が清朝末期に行った行為には多様な目的があったことは否定できない。ハートが中国に滞在した 48 年の間、清朝末期のほとんどすべての重要な歴史的イベントと関わった。ある時は、郵便事業実現のための先導役となり、提案者になった。なかで

も、中国近代郵政の設立において彼の果たした積極的な役割は認めなければならない（第三章）。

本研究ではまた、中国において郵便主権回復の遅れた一因として、郵便ナショナリズムの形成の遅れについても言及した。中国の改良主義である洋務派と維新派はそれぞれの時代において中国ナショナリズムの形成に一定の役割を果たしたけれども、頑迷な保守派との力関係を崩すことができず、日本の明治維新にあったようなナショナリズムが形成されなかった。洋務派と維新派のいずれも鉄道、郵便局、道路建設を主張していたものの、いずれもそれらを実行し、主権を回復させるまでにいたらなかったのである。つまり、中国においても、郵便ナショナリズムというものがあつたものの、日本のそれと質の違いがあり、郵政主権の早期回復に役立つほど強くはなかつた（第二章）。直接ではないが、梁啓超らが提起し始めた中国民族主義、在日中国人留学生の反日運動、中国国内での反日運動、第一次世界大戦期の日本による二十一カ条要求およびそれをめぐる中国政府と日本政府の間に行われた秘密交渉、そして中国政府の対応への不満から発生した五四運動などの影響が中国の郵政ナショナリズムを高めたといえよう。

要するに、19世紀の後半以降、中国国内ではナショナリズムの形成がかなり遅れたこともあつて、郵便ナショナリズムが日本のように単独に現れ、国策に反映されることはなかつた。しかしながら、その中国でも、20世紀の初めより、社会全体に民族主義が高まるにつれ、民族国家形成の一部として郵政ナショナリズムが表れ、政策に具体化されたと考えられる。五四運動の起こつた二年後の1921年ワシントン会議において、中国代表の施肇基が「客郵撤退案」を提出し、列強による客郵の撤

退へとつながったことは、客郵問題が全体としての中国ナショナリズムと深くかかわっていたことを示すものであろう。

しかし、日本は中国における自国郵便局の存在を正当化し、満鉄附属地の日本局を存続させ、東北では秘密局も活動し、1945年の敗戦まで残存し続けた（第四章）。

すでに述べてきたように、日中両国にとって外国郵便局という共通課題についての比較研究は皆無と言ってよく、本研究は学界におけるこのような空白を埋めようとしたささやかな試みである。今後、この分野でのさらなる研究に対して少しでも役に立てば幸いである。

参 考 文 献

中国語文献：

- 曹恒礼·金茂新（2011）「試析赫德在中国現代化建設進程中的“作用”——赫德是中国現代化建設的先驅者？」『赫德与旧中国海关論文選』中国海关出版社、128-134頁。
- 陳秀武（2008）『近代日本国家意識的形成』商務印書館。
- 陳勇（2013）「近年来学界对中国近代海關總稅務司赫德的重新認識和評價」『上海海關學院學報』第5期、12-18頁。
- 陳霞飛主編（1994）『中国海關密档（一）』中華書店出版。
- 成之北（2011）「大龍郵票誕生的背后：英德爭奪中国郵政控制權」『環球時報』、2011年（1月6日）。
- 段樵等編（2002）『公有企業改革與民營』香港中文大學出版社。
- 段普麗（2006）「赫德与中国近代海关制度的确立」『太原師範學院學報（社会科学版）』、第2期、116-118頁。
- 丁三青（1995）「近代以来日本对我国東北郵政的侵奪」『历史档案』、第3期、105-110頁。
- 丁进军（1998）「晚清中国与万国邮联交往述略」『历史档案』、第3期、94-98頁。
- （1999）「晚清中国与万国邮联的早起交往」『中国档案』第七期、44-45頁。
- 丁日初·杜恂诚文·徐泰来（1981）「日本明治维新与中国洋务运动」『湘潭大学学报』、第3期、98-113頁。

- 傅贵九 (1984) 「英、法、俄、日等国把持清代邮政史料选」 『历史档案』、第 3 期、38-41 頁。
- 高力克 (1992) 「福泽谕吉与梁启超近代化思想比较」 『历史研究』、第 2 期、199-206 頁。
- 高華 (2003) 「叙事視角的多樣性与当代史研究-以 50 年代歷史研究為例」 『南京大学學報』第 3 期、82-90 頁。
- 郭沫若 (1957) 『沫若文集』第 11 卷、人民文学出版社、66-72 頁。
- 管宁 (1996) 「中日两国近代工业化道路分歧浅析」 『日本研究』、第 3 期、11-19 頁。
- 胡中升 (2006) 「近代中国迟迟未加入万国邮联的原因探析」 『重庆邮电学院学报(社会科学版)』、第一期、131-133 頁。
- (2008) 「近代中国邮政人事制度探析」 『重慶郵電大學學報(社会科学版)』、第 1 期、51-55 頁。
- 胡门祥 (2007) 「英国在华邮局撤销始末」 『重庆邮电大学学报(社会科学版)』、65 - 69 頁。
- 洪宜勇編 (2004) 『台灣殖民地史學術研討會論文集』、海峽學術出版社。
- 黄丰学 (2006) 「試論赫德在中国近代海關的廉政建設」 『綏化學院學報』、第 26 卷第 1 期、117-121 頁。
- 黄启巨 (1989) 「赫德是中国海关主權的徹底破坏者」 『中山大學學報』、第 3 期、76-80 頁。
- 黄臻 (2007) 「清末海關郵政 50 年」 『中国海關』、第 5 期、54-55 頁。
- 霍錫祥 (1962) 「帝国主義与中国郵政」 『光明日報』 (1 月 31 日)。

- 黃逸峰・姜鐸（1963）「中國洋務運動與日本明治維新在經濟發展上的比較」『歷史研究』、第 1 期、29-49 頁。
- 金立成（1960）「赫德—陰險的帝國主義分子—帝國主義佔領中國海港史」『學術月刊』 第10期、57-63 頁。
- 凱瑟琳・F・布魯納（2005）、「ハート日記1865年9月18日」『赫德日記—赫德與中國早期現代化』中國海關出版社。
- 孔祥吉（2000）「晚清政治改革家的困境」『廣東社會科學』第 2 期、71-77 頁。
- Richard J. Smith（1988）「赫德與中國早期近代化」、中國海關史國際學術研究會、香港大學。
- 李虎（2003）「中國近代海關與清朝政府的薪酬制度比較—以赫德時期（1863-1911 年）為例」『歷史教學』、第 4 期、21-24 頁。
- 李時岳、胡濱（1980）「洋務派與頑固派關於鐵路問題的爭論」『吉林大學社會科學學報』、第 5 期、83-87 頁。
- 李頌平（1966）『客郵外史』嘉年華鑄字印刷公司。
- 黎霞（2000）「工部書信館與近代上海郵政（1843-1897）」『檔案與史學』、第 1 期、45-51 頁。
- 李少軍（2000）『迎來近代劇變的經世學人：魏源與馮桂芬』、湖北教育出版社、296-327 ページ。
- （2001）「近代中日比較研究總述」『近代史研究』、第 4 期、266-306 頁。
- 林泉（1986）「太平洋會議與各國在華客郵之撤銷 1921 - 1922」『中國近現代史論集 第 23 編』台灣商務印書館。

- 連心豪（1993）「論赫德、海关近代化与洋務運動的关系」『中国社会經濟誌研究』 第1期、73-79頁。
- 劉壘中（1989）「試論“客郵”」『淮北煤師院學報（社会科学版）』、第4期、53-58頁。
- 劉広生編（1986）、『中国古代郵駝史』人民郵電出版社。
- 劉潤芝（1989）「赫德新論」『湘潭大學學報（社会科学版）』第3期、24-77頁。
- 劉小萌（2010）「清末海关的薪酬制度」『中国海关』、第10期、57-59頁。
- 羅娜（2006）「留日学生与中日山東問題交涉」曲阜師範大學碩士學位論文。
- 盧漢超（1986）『赫德伝』上海人民出版社。
- 呂元元（1996）「略論“客郵”的興衰」『中山大學研究生學刊（社会科学版）』、第3期、44-53ページ。
- 馬家駿・湯重南（1988）『日中近代化比較』六興出版株式會社。
- 馬建標（2011）「由“反日”而“愛國”：五四時期青年學生國家認同的形成」『青年學報』、第3期、35-38頁。
- 馬士（Hosea Ballou Morse）（張滙文訳）（1960）『中華帝國對外關係史 第3卷』商務印書館。
- 彭雷霆（2013）『近代中国人の日本意識（1871-1915）』社会科学文献出版社。
- 史志辦資料（1896）「海關档案」（6月27日4547号公函）。
- 史志辦資料（1982）『郵展選粹』、1982年（3月）。

- 蘇沛（1982）「戊戌維新中的光緒皇帝是維新派還是洋務派」『社會科學戰線』、第2期、159-165頁。
- 蘇全有（2005）「近年來我國近代鐵道研究綜述」『蘇州科技學院學報』、第2期、115-132頁。
- 孫文（1989）『孫文選集〈第3卷〉』社會思想者出版社。
- 台灣勞工陣線（1999）『新國有政策—台灣民營化政策總批判』商周出版。
- 王承仁主編（1994）『中日近代化比較研究』河南人民出版社。
- 王宏斌（2000）『赫德爵士傳—大清海關洋總管』文化藝術出版社。
- （2010）「略論中國近代郵政主權的收回」『湖南工業大學學報（社會科學版）』、第4期、84-87頁。
- 王健國·江宏衛（2000）「略論赫德與晚清中國國家郵政」『蘇州大學學報（哲學社會科學版）』第1期、89-93頁。
- 汪敬虞（2000）『中國近代經濟史 1895-1927（上冊）』人民出版社。
- 王松（2005）「關於赫德的評價問題」『歷史教學』、第1期、56-61頁。
- 王曉秋（2005）『近代中國與日本—互動與影響』、昆侖出版社。
- 王玉強（2004）「一名侵略者舊清朝政府開具的“藥方”—評清末新政時期赫德的改革思想」『理論學刊』第6期 105-106頁。
- 威羅貝（1957）『外人在華特權和利益』、三聯書店。
- 吳彤（2006）「洋務派與維新派的西學觀之比較」『長春師範學院學報（人文社會科學版）』、第1期、48-51頁。
- 吳廷嘉（1987）「戊戌與明治時期的中日維新運動之比較」『世界歷史』、第4期、85-97頁。

- 吳廷繆（1997）『日本近代化研究』商務印書館。
- 向 卿（2007）『日本近代民族主義（1868-1895）』社會科學文獻出版社。
- 徐建國（2009）「赫德與近代中國郵政制度的確立和初步發展」『歷史教學』、第 20 期、29-35 頁。
- 徐劍梅（1993）「福澤諭吉與梁啟超的政治革新觀比較」、『北京大學學報』、第 2 期、100-130 頁。
- 徐文述（1986）『中國鐵道發展史』中國鐵道出版社。
- 徐新吾（1981）「中國和日本棉紡織業資本主義萌芽的比較研究」『歷史研究』、第 6 期、69-80 頁。
- 晏星（1994）『中華郵政發展史』商務印書館。
- 楊和平（2010）「略論近代新疆“客郵”」『黑龍江史志』、第 13 期、60-61 頁。
- 楊青隆（2004）「海關總稅務司赫德之跨文化衝突說管理意涵：由赫德 1864 年第 8 號通札解析」台灣『吳風學報』第 11 期、53-60 頁。
- 郵電部郵電史編集室編（1983）『中國郵票博物館藏品集、清代卷』文物出版社。
- 郵電史編輯室（1984）『中國近代郵電史』人民郵電出版社。
- 姚壽山（2002）「赫德其人」『上海海關高等專科學校學報』、第 4 期、56-78 頁。
- 姚傳德（1995）「李鴻章與大久保利通的近代化思想比較」『安徽師範大學學報』、第 2 期、199-206 頁。
- 尹斌（2001）「法國與近代中國郵政述論」『信陽師範學院學報（哲學社會科學版）』、第 2 期、101-104 頁。

- 易偉新 (2000) 「略論晚清客郵」 『益陽師專學報』、第 21 卷第 2 期、85-87 頁。
- (2001) 「晚清湖南郵政述論」 『湖南大學學報(社會科學版)』、第 1 期、85-89 頁。
- (2004) 「略論晚郵政近代化」 『株洲工業學院學報』、第 18 卷第 1 期、69-72 頁。
- 伊文成 (1985) 「明治維新成功的原因及其歷史實質 - 與中國戊戌變法略作對比分析」、中國日本史學會編『日本史論文集』 遼寧人民出版社、143 頁。
- 賈熟村 (2007) 「赫德與丁汝昌」 『東方論譚』、第 4 期、100-103 頁。
- 趙德宇 (1995) 「從林則徐和渡邊華山看近代轉折點上的中日西洋學」 『日本研究』、第 3 期、39-45 頁。
- 張鳳琦 (1982) 「對明治維新和戊戌變法成敗的一點看法」 『昆明師範學院學報』第 2 期、21-38 頁。
- 張海林 (2003) 「赫德與中國近代化」 張海林編著『近代中外文化交流史』 南京大學出版社、240-249 頁。
- 張晉芬 (1991) 『台灣公營事業民營化』 中央研究院社會學研究所。
- 張麗 (2008) 「試析北海國家郵政與民間信局的關係」 『太原城市職業技術學院學報』、第 2 期、164-165 頁。
- 張樑任 (1935) 『中國郵政、上·中·下卷』 上海書店。
- 張瑞 (2007) 「法、意、德“客郵”《目錄》補闕」 『郵政研究』、第 9 期、38-41 頁。
- 張仲秋 (2008) 「中國歷史上的“另一個” 赫德」 『法制與社會』、第 10 期、232-235 頁。

- 姜铎（1991）「慈禧与洋务运动」『历史研究』、第4期、43-55頁。
- 中国大百科全书编辑部（1986）『中国大百科全书（交通）編』。
- 中国近代經濟史資料叢刊編集委員会（1983）『中国海関与郵政』中華書局。
- 周熊（2000）「赫德与中国海関關係新探」『上海師範大學學報（社會科學版）』、第29卷第4期、84-89頁。
- 朱蔭貴（1994）『家干預經濟与中日近代化：招商局与三菱・日本郵船會社的比較研究』東方出版社。
- 庄義青（1986）「評洋務派与頑固派的論爭」『韓山師專學報（社會科學版）』、第1期、76-86頁。

日本語文献：

- 阿部昭夫（1994）『記番印の研究—近代郵便の形成過程—』名著出版。
- _____（1995）「近代郵便形成過程の編成原理—運輸と通信の分離」、『郵便史研究』、第1号、42-51頁。
- 五百旗頭薫（2011）『条約改正史—法権回復への展望とナショナリズム』有斐閣。
- 石井寛治（2010）「日本郵政史研究の現状と課題」『郵政資料館紀要』第三期、3-15頁。
- 石川良並（1976）『在日イギリス・アメリカ・フランス郵便局』日本郵趣出版。
- 井上卓郎（2011）「日本における近代郵便の成立過程—公用通信インフラによる郵便ネットワークの形成—」『郵政資料館研究紀要』、第2号、18-54ページ。

- (2012) 「近代日本を創った男、前島密④」 『通信文化』、第5号、18-54頁。
- 鵜飼政志 (2011) 「明治黎明期におけるインフラ事業の性格再考」 『社会システム研究』第23号、41-69頁。
- 大島国雄 (1987) 『公企業の経営学』白桃書店。
- 大野太幹 (1992) 「1920年代満鉄附属地行政と中国人社会」 『現代中国研究』、第21号、92-121頁。
- 大平善梧 (1941) 「支那に於ける我が航権の確立：『日清汽船株式会社三十年史及追補』を読む」 『一橋論叢』、第8(3)期、316 - 321頁。
- 外務省 (電子資料) 『アジア歴史資料センター 収蔵資料一覧』アジア歴史資料センター。
http://www.jacar.go.jp/DAS/meta/MetaOutServlet?GRP_ID=G0000101&DB_ID=G0000101EXTERNAL&IS_STYLE=default&IS_TYPE=meta&XSLT_NAME=MetaTop.xml。
- 外務省 (電子資料) 『在支外国郵便局撤廃問題/分割1』、「在支各国郵便局撤廃其ノ他一般」。
- 外務省 (電子資料) 『清国ニ帝国郵便局開設関係雑件 (第三卷)』、「在支那本邦及外国秘密通信機関ノ件」所収「支那ニ於ケル外国秘密通信機関」。
- 外務省外交史料館 (1993) 「第二巻、3門、通商、6類」 『外交史料館所蔵 外務省記録総目録 (戦前期 別巻) 索引・参考資料篇』原書房。
- 川島真 (2004) 『中国近代外交の形成』名古屋大学出版会。

- 神戸大学附属図書館作成 (2003) 「高岩勘次郎：郵便局の撤廃（上・下）」『中外商業新報』（1922. 11. 6-1922. 11. 7）。
- 小林正義 (2002) 『みんなの郵便文化史—近代日本を育てた情報伝達システム—』、にじゅうに出版社。
- (2009)、『知られざる前島密』郵研社。
- 榊原英資 (2004) 「郵政民営化に反対する」『通巻』324号 (PHP 研究所)、84-89 頁。
- 佐々木寛司 (2004) 『国民国家形成期の地域社会』岩田書院。
- 澤まもる (1999) 「横浜にあった英・仏・米郵便局 (5-最終回) —欧字紙にみる新聞広告を中心に—」『郵便史研究』、第7号、24-41 頁。
- 篠原宏 (1975) 「外国郵便開始時期の諸事情」『フィラテリスト』、第75期、12-23 頁。
- (1982) 『外国郵便事始め』日本郵趣出版。
- 清水稔 (1994) 「近代日中関係史の一断面—21 か条要求をめぐる—」『佛教大学総合研究所紀要』、第一号、312-330 頁。
- 神西雅美 (2001) 「郵便」『大衆文化事典』弘文堂、812 頁。
- 睡建英 (2009) 「中国のナショナリズム形成—日清戦争後の移り変わり—と辛亥革命」『新潟国際情報大学 情報文化学部紀要』、第12号、75-90 頁。
- 菅野正訳 (1987) 「十九世紀末の中国の維新運動と日本」『奈良史学』（奈良大学史学会）、5号、79-88 ページ。
- 鈴木智夫 (1990) 「招商局の内河進出問題について—19 世紀 70 年代の『申報』の論説の検討—」『岐阜薬科大学教養科紀要』、第2号、1-38 頁。

- 高島博（2005）『郵便事業の政治経済学—明治郵政確立史、日英経営比較と地域貢献—』、晃洋書局。
- 高橋善七（1952）『山の郵便局の歩み』、特定局史刊行会。
- （1971）『近代交通の成立過程 上・下巻』、吉川弘文館。
- （1977）『初代駅逋正杉浦讓伝』、日本放送出版協会。
- （1979）『全国特定局草創記—飯島七郎兵衛と先駆者群像—』、通信史研究所。
- 田中彰（1996）『幕末維新史の研究』、吉川弘文館〈日本史学研究叢書〉、188-192頁。
- 谷喬一（1962）「日本の初期外国郵便—在日外国の研究」『関西郵趣』、第63期、16-31頁。
- 田原啓裕（2003）「明治後期における郵便事業の成長と鉄道逋送」、『日本史研究』、490号、34-65頁。
- 逋信協会編（1936）『前島密郵便創業談：郵便の父前島密遺稿集』逋信協会。
- 中村太郎（1996）『民営化の政治経済学—日英の理念と現実—』日本経済評論社。
- 奈良岡聡智（2015）『対華二十一ヵ条要求とは何だったのか——第一次世界大戦と日中対立の原点』名古屋大学出版会。
- 西川長夫・松宮秀治編（1995）『幕末・明治期の国民国家形成と文化変容』新曜社。
- 西川長夫・渡辺公三編（1999）『世紀転換期の国際秩序と国民文化の形成』柏書房。
- 日本郵政公社郵便事業本部（2003）『便生録—「前島密郵便創業談」にみる郵便事業発祥の物語—』アチーブメント出版。
- 橋本輝夫（1970）『日本の郵便』同盟通信社。

- (1986) 『行き路のしるし(前島密生誕 150 年記念出版)』 日本郵趣出版。
- 林田治男 (2009) 『日本の鉄道草創期』 ミネルヴァ書房。
- 馬場元二主編(1942) 『中国郵政概要』 上海事務所調査室。
- 樋畑雪湖 (1930) 『日本郵便切手史論』 日本郵券倶楽部出版社。
- (1931) 『江戸時代の交通文化』 刀江書院出版社。
- (1937) 『日本交通史話』 雄山閣。
- (1939) 『日本駅鈴論』 国際交通文化協会。
- 福井英雄 (1987) 『現代国家の構造と機能』 青木書店。
- 星名定雄 (1982) 『郵便の文化史—イギリスを中心として—』 みすず書房。
- 前島密 (1997) 『前島密自叙伝』 (高野義夫発行) 日本図書センター。
- 松本純一 (1994) 『横浜にあったフランスの郵便局』 原書房。
- 麦力開色カ木 (2009) 「中国郵便事業の近代史と課題」 『京都女子大学大学院現代社会研究科論集』、第 3 号、83-98 頁。
- (2013) 「日中両国の近代化と郵便主権の確立—外国郵便局に注目して—」 『郵政史研究』、第 36 号、31-42 頁。
- (2014) 「ロバート・ハートと近代中国郵便の発展についての研究」 『京都女子大学現代社会学部現代社会研究』、第 17 号、19-35 頁。
- 水原明窓 (1984) 『在中国日本郵便局上、下 (華郵集錦 : 水原コレクション第 2 部 3-第 2 部 4) 』 日本郵趣出版。
- (1982) 『在中国アメリカ郵便局上、下 (華郵集錦 : 水原コレクション第 2 部 3-第 2 部 4) 』 日本郵趣出版。
- 熟美保子 (2012) 「近代初頭における琉球の郵便開設」 『歴史研究』、49 号、1-20 頁。

- 武藤秀太郎（2009）「覆された「小農」の範疇 ——山田盛太郎の日中農業比較研究」『近代日本の社会科学と東アジア』藤原書店。
- 森勝彦（1992）「清末・民国期における郵便局の地域的展開」『地域総合研究』、第20号、1-17頁。
- （2004）「清末の天津における郵便局の展開」、『歴史地理学』、46-3（219）、21-31ページ。
- （2007）「在中国日本秘密郵便局の立地」、『鹿児島大学国際文化学部論集』、第8号、1-15ページ。
- （2012）『中華郵便局の歴史地理』中国書店。
- 森恒夫（1992）『現代日本型公企業の軌跡—公益と私益の対立と融合』ミネルヴァ書房。
- 藪内吉彦（1975）『日本郵便創業史—飛脚から郵便へ—』雄山閣出版。
- （2000）『日本郵便発達史』明石書店。
- 藪内吉彦・田原啓祐（2010）『近代日本郵便史 創設から確立へ—付東海道石部駅郵便創業史料—』明石書店。
- 山口修（1979）『外国郵便の一世紀』国際通信文化協会。
- （1983）『郵政のあゆみ111年』ぎょうせい。
- （1987）『郵便博物館』ぎょうせい。
- （2010）『近代日本郵便史—創設から確立へ—』明石書店。
- 山口隆正（2000）「清朝における留日学生派遣の契機について」『留学生教育』、第11期、121-132頁。
- 山崎善啓（2011）『明治の軍事機密文書を読む：日清・日露戦争と軍事郵便』四国地方郵便史研究会。
- 山田公平（1992）『近代日本の国民国家と地方自治』名古屋大学出版会。
- 郵政省編（1971）『郵政百年史』逓信協会。

郵政省郵務局郵便事業史編纂室（1991）『郵便創業 120 年の歴史』ぎょうせい。

劉迪(2005)「新シリーズ 中国郵便小包配送の現状と今後」『郵政研究』、第 10 期。

渡辺隆喜（2001）『明治国家形成と地方自治』吉川弘文館。

和田民子(2001)「中国経済発展の政治的要素」『日本大学大学院総合会情報研究科紀要』、第 2 期、117-128 頁。

謝 辞

私が京都女子大学大学院現代社会研究科前期課程に入学してから8年が経過しようとしている。この間に多くの方にお世話になった。なかでも、前期課程の指導教員だった橋本行雄教授、後期課程の指導教員だった松下洋教授、そして現在の指導教員の松本充豊教授には特別にお世話になった。記して感謝したい。

また、京都女子大学の事務の方々のご厚意も忘れ難い。とくに、前教務課大学院系の柏木紀子さん、査証の件で親身になって相談に乗ってくださった前国際交流課長の五十嵐勇さんに感謝したい。最後に、夫のオマルジャン・ハサンと二人の子供に感謝したい。家族の支援と理解がなかったならば、この論文は到底書き上がらなかったであろう。