



ロシア帝国と広東貿易：19世紀初頭の東アジア海域におけるロシアの貿易構想

著者	中村 朋美
雑誌名	関西大学東西学術研究所紀要
巻	50
ページ	231-244
発行年	2017-04-01
その他のタイトル	The Russian Empire and Guangzhou Trade: The Trading Design of Russia in the Seas of East Asia in the early 19th Century
URL	http://hdl.handle.net/10112/11254

ロシア帝国と広東貿易

— 19世紀初頭の東アジア海域におけるロシアの貿易構想 —

中 村 朋 美

The Russian Empire and Guangzhou Trade: The Trading Design of Russia in the Seas of East Asia in the early 19th Century

NAKAMURA Tomomi

The purpose of this paper is to consider the trading design of the Russian Empire in the Seas of East Asia in the early 19th century. After the treaty of Kyakhta in 1727, the Russian Empire and the Qing Dynasty maintained relations based on trade, and the trade in the only overland border town of Kyakhta increased year by year. At the end of the 18th century, however, Russia attempted to increase its profits from the trade. This request came to the fore when the Golovkin Embassy was dispatched to the Qing Dynasty by the Russian Empire in 1805-06.

Firstly, this paper illustrates the background to growing interest in Guangzhou trade, and how and why the Russian government dispatched the first Russian to circumnavigate the globe and the Golovkin Embassy at the same time. I then consider issues occurring related to the fur trade in Kyakhta by observation of Yu. A. Golovkin. Finally, it shows that analyzing the instruction given to Golovkin and the documents written by Russian government officials, the Russian government attempted to negotiate with the Qing for the rights to enter the Guangzhou Trade and the Amur River navigation rights, and Russia envisaged the establishment of trading routes that connected the three points, Guangzhou and the Jiangnan district (and Japan), the colonies in Kamchatka and Alaska, and central Siberia in the Seas of East Asia.

キーワード：ロシア帝国 (Russian Empire)、広東貿易 (Guangzhou trade)、貿易構想 (Trading design)、ゴロフキン使節団 (Golovkin Embassy)

はじめに

ピョートル大帝（在位1682～1725）の命を受けてV. ベーリングが行ったカムチャツカとアラスカ探検の例があるように、ロシア人は18世紀前半より北太平洋地域に進出し、18世紀後半には彼らの関心は日本や広東にまで広がった。このようなロシア人の活動は東アジア海域における政治・経済・文化交渉にもなんらかの影響を与えたものと考えられ、その活動を研究することは近代におけるこの海域での交渉の歴史に関する研究を進めるためにも意義あることだろう。

18世紀から19世紀にかけての北太平洋海域をも含めた東アジア海域において、ロシア人がいかなる活動をしてきたのかについてはこれまでも研究があり、その先行研究はおおよそ次の3つのテーマに分類できる。1点目はロシア・アメリカ会社に関する研究、2点目はロシア初の世界周航（1803～06年）に関する研究、3点目は日露関係史の一分野である遣日ロシア使節、および日本人漂流民に関する研究である¹⁾。これらはいずれも重要なテーマであるが、これら個々の事例がロシア帝国政府のどのような構想によるものであったのかについては、これまでの研究では究明されていない。ロシア政府が東アジア海域で考えていた政策を総合的にとらえることは、これら個々の事例が持つ意味を再構築することにもなるのである。

本稿は、上記問題関心に基づいて、19世紀初頭のロシア帝国が東アジア海域においてどのような貿易構想をたてていたのかを明らかにすることを目指す。そのために、1805～06年にロシア帝国政府が清朝へと派遣したゴロフキン Yu. A. Golovkin 伯を特命全権大使とする使節団、いわゆるゴロフキン使節団に与えられた訓令、およびそれに関わるロシア政府首脳の著述に注目する。ゴロフキン使節団は、派遣当時、ロシア内外から非常に注目を集めた使節団であった。それにもかかわらず、使節団はウルガ（庫倫）から先の清領内に進むことを許されず、遂行すべき交渉計画が清政府との本格的な交渉に入る前の段階で頓挫したため、キャフタ条約以来の露清関係に変化を与えなかったと評価されてきた。このため、ゴロフキン使節団に関する研

1) 例えば、第1と第2に関しては、森永貴子『ロシアの拡大と毛皮交易』彩流社、2008；同『北太平洋世界とアラスカ毛皮交易』東洋書店、2014；R. K. I. Quedstedt, *The expansion of Russia in East Asia, 1857-1860*, Kuala Lumpur, 1968；E. L. Besprozvannykh, *Priamur'e v sisteme russko-kitaiskikh otnoshenii*, Moskva, 1983；A. D. Voskresenskii, "Kitaiskie khroniki o prebyvanii I. F. Kruzenshterna i Yu. F. Lisianskogo v Guanchzhou," *I ne raspalas' svyaz' vremen...*, Moskva, 1993, str. 151-163；A. N. Ermolaev, *Rossiisko-amerikanskaya kompaniya v Sibiri i na Dal'nem Vostoke (1799-1871 gg.)*, Kemerovo, 2013, 第3に関しては、加藤九祚『初めて世界一周した日本人』新潮選書、1993；寺川恭輔他編『ロシア史料にみる18～19世紀の日露関係』第1～5集、東北大学東北アジア研究センター、2004等がある。

究は驚くほど少ない²⁾。しかし、実はゴロフキン使節は19世紀初頭にロシア帝国が目指したアジア政策を知るにはとても興味深い事例であり、上記課題を検討する事例として最適である。そこで本稿は、ゴロフキン使節団が関わった政策のうち、東アジア海域に関する事例に限定して取り上げ³⁾、19世紀初頭のロシア帝国が東アジア海域においてどのような貿易構想をたてていたのかを明らかにしたい。

なお、年月の表記は基本的にロシア暦（ユリウス暦）を使用する⁴⁾。

1 広東貿易への関心の高まり

1805年にゴロフキン使節団を派遣するに至った経緯を把握するため、ロシア政府内で広東貿易への関心が高まった背景、そして世界周航船と使節の派遣が同時に行われた経緯について説明したい。

1727年キャフタ条約締結以降、露清関係は貿易を主軸に成り立ち、諸々の外交・経済問題から3度の貿易停止と2度にわたるキャフタ条約の補訂追加を経ながらも、18世紀の間、キャフタでの取引は年々増大した。しかし、18世紀も末に近づくと、シベリアの経済的発展を背景にロシアはさらなる貿易の拡大を模索し始めた。露清関係を規定したキャフタ条約体制では、陸路国境のキャフタ（と実質的に機能していなかったツルハイトゥ）のみが露清貿易の取引場所であり、東のオホーツク海からも西のヨーロッパ・ロシアからも遠く離れたそこへの商品の輸送には多大な時間とコストを要したからである。そのため、陸路ではヨーロッパ・ロシアからより近い陸路国境での貿易が可能であるか考えられるようになった。その一方で海路では、18世紀後半、イギリスをはじめとするヨーロッパ諸国が広東貿易で多くの利益を上げており、それを知ったシベリアの植民地建設者たちは海上輸送と広東貿易に期待を寄せたのである。

1803年2月13日までに商務大臣ルミャンツェフ N. P. Rumyantsev⁵⁾ はアレクサンドル1世（在位1801～25年）に覚書を提出し、北アメリカに探検隊を海路派遣することに触れた上で、次のように述べた。ロシア・アメリカ会社が行う貿易を詳しく調べ、露清間の交易を検討した結果、

2) 最近の研究では、陳開科『嘉慶十年：失敗的俄国使団と失敗的中国外交』北京、2014がある。この研究はゴロフキン使節団の全容を描こうとした点で個々の事例に特化した先行研究と一線を画すものであるが、本稿が明らかにしようとする東アジア海域における貿易構想を明示するには至っていない。

3) ゴロフキン使節団に課された貿易構想のうち、陸路貿易経路の開拓に関しては別稿を準備中である。テーマの関係上、一部内容が重複することをご容赦願いたい。

4) 18世紀では11日、19世紀では12日を加えると、現行の太陽暦になる。

5) 1802～14年に商務大臣を務め、1808～14年外務大臣を兼務、1809年から宰相、1810年から国家評議会議長を歴任した。

会社がいかに経営を強化し、キャフタにおける毛皮商品の価格を維持しようとしても、北アメリカから広東に直接海路で毛皮を送っているイギリス人とアメリカ人に対抗できず、ロシア人自らが広東への道を開拓しなければ、貿易面での前者の優位が続くだろう、と。その上で広東貿易の必要性を訴え、また日本貿易についてもアラスカやシベリアの植民地で必要とする物資の補給手段として期待を示した⁶⁾。

ここに出てくるロシア・アメリカ会社とは、当時、ロシアの主力輸出商品であった毛皮の確保を目的にカムチャツカからアラスカにかけて植民地経営を行い、毛皮貿易を営んだロシア初の特権株式会社であり、1799年にパーヴェル1世（在位1796～1801）の勅書により成立した⁷⁾。会社の経営は苦難の連続であった。特に会社がカムチャツカとアラスカに築いた植民地には遠く離れたヨーロッパ・ロシアから物資を供給し、それもシベリアの陸上輸送に頼る状態であった。そのため、物資の補給は常に困難を極め、植民地では価格が高騰するうえ、食糧物資の不足は深刻で、しばしば飢餓に見舞われた。また彼らは主力商品である毛皮をアラスカで確保しても、その後、キャフタで販売に至るまでに、まず海路でオホーツク港まで運び、そこからシベリアの自然環境に左右されながら陸路と河川路を通して、ヤクーツクとイルクーツクを経由してキャフタまで輸送しなければならず、多大な時間とコストを要した⁸⁾。こうした過酷な経営状況を打開しようと、ロシア・アメリカ会社の支配人たちはロシア領アメリカ経営を強化するために世界周航船の派遣を企画した。この企画によりロシア極東と日本や広東とを結ぶ貿易を実現させて、植民地経営に必要な物資の安定的確保と輸送コストの削減を目論んだのである。1802年7月、支配人たちはサンクトペテルブルグでアレクサンドル1世に世界周航の実現を要望する嘆願書を提出した⁹⁾。

ロシア政府は18世紀末には実地訓練のために海軍将校を航海技術先進国であったイギリスに留学させており、世界周航の計画自体はその留学経験者のなかからすでに出ていた。後述するクルーゼンシュテルン I. F. Kruzenshtern はそのひとりである。海軍将校クルーゼンシュテルンはリシャンスキー Yu. F. Lisianskii ら数人の海軍士官とともに1793～99年の間、イギリス留

6) [VPR] *Vneshnyaya politika Rossii XIX i nachala XX veka: dokumenty Rossiiskogo Ministerstva inostrannykh del*, tom 1, Moskva, 1960, dok. No. 157, str. 386; [RAKITS] *Rossiisko-amerikanskaya kompaniya i izuchenie tikhookeanskogo severa 1799-1815: Sbornik dokumentov*, Moskva, 1994, dok. No. 27-28, str. 49-51; [RKO] *Russko-kitaiskie otnosheniya v XIX veke*, tom 1, Moskva, 1995, dok. No. 1, str. 42-43.

7) 森永（前掲2008）111-136頁；森永（前掲2014）；Elmolaev, Ukaz. soch., str. 61-70.

8) RKO, tom 1, dok. No. 53, comment. 1, str. 878; クルウゼンシュテルン（羽仁五郎訳注）『クルウゼンシュテルン日本紀行』上、雄松堂書店、1966、17-27、31頁。

9) RAKITS, dok. No. 17, str. 37-40; VPR, tom 1, dok. No. 99, str. 266-269.

学を命じられ、その間、1796年にイギリス船に乗ってインドに向かい、そこからさらに広東にまで赴いた。彼はそこで、イギリス船がわずか5ヶ月でマカオとアメリカ北西海岸の間を往復し、アメリカ北西海岸から毛皮を積んで広東に入港して交易を行って莫大な利益をあげていることを知り、ロシアの輸送事情と比較して驚愕した。その後、ロシアに帰国したクルーゼンシュテルンは、1799年に広東、バタヴィア、ベンガルなどを結ぶ貿易構想について報告書をまとめ、ロシア最初の世界周航計画とともに、ロシア艦隊長官モルドヴィノフ N. S. Mordvinov と海軍参議会副長官クシェレフ G. G. Kuselev に提出した。クシェレフはこの計画に関心を示さなかったが、モルドヴィノフからはルミャンツェフに報告書が渡り、彼の関心を引くに至った。しかし、その計画がようやく実現に向けて動き始めたのは1802年のことであった。それはロシア・アメリカ会社の要望と合致したからである。この後、イギリスから購入した2隻の船ナジェジダ号とネヴァ号にクルーゼンシュテルンとリシャンスキーが艦長として乗り込み、そこにロシア政府より遣日使節に任命された、ロシア・アメリカ会社支配人のひとりレザノフ N. P. Rezanov が合流した。2隻の船は1803年7月にペテルブルグ近くのクロンシュタット港から出航し、大西洋を西に渡って、南米最南端のホーン岬を回り、太平洋を北上してそれぞれカムチャツカとアラスカに向かった。そして、アラスカ、日本、広東での諸々の任務を終えて、インド洋、喜望峰を回り、1806年8月にクロンシュタットに帰港した。前後3年間に及ぶ世界周航の旅において、クルーゼンシュテルンらが託された任務とは、ロシア領北アメリカの視察と援助、日本との通商関係の樹立、広東を介しての中国南部地域との貿易の確立であった¹⁰⁾。

一方、先述のルミャンツェフは1803年11月3日付覚書で宰相兼外務大臣ヴォロンツォフ A. R. Vorontsov に対し、清政府がキャフタ以外の陸路国境全域での貿易、及びロシアの広東貿易参入を受け入れるかを調べるために、友好の確立とロシア皇帝の即位の通知を理由として清朝に使節を送ることを提案した¹¹⁾。広東開港を実現するために、世界周航船の派遣と同時に清朝に使節を派遣することをアレクサンドル1世とロシア政府宰相に働きかけたのである¹²⁾。このように、ロシア船の世界周航と日本の鎖国体制を揺るがす端緒となったレザノフの来航は、ゴロフキン使節団の派遣と連動して企画されたのであり、この取り組みは日本を含めた東アジアの交易関係に変化を加えようとするものであったといえよう。

10) クルーゼンシュテルン (前掲) 上、1-81頁; 加藤 (前掲); 森永 (前掲2008)、155-158頁; 吉田金一『近代露清関係史』近藤出版社、1974、186-189頁; RKO, tom 1, dok. No. 53, komment. 1, str. 877-880.

11) RKO, tom 1, dok. No. 5, str. 46-47; VPR, tom 1, dok. No. 229, str. 544-545.

12) RKO, tom 1, dok. No. 2-3, str. 43-45; VPR, tom 1, dok. No. 166, str. 403-405.

2 キャフタで観察された貿易に関する問題

前節では、ロシア政府が認識していたキャフタ貿易と広東貿易に関する問題について論じた。しかし、実際にキャフタでの貿易においてどのような事態が起きていたのか、またその状況は広東において欧米諸国船舶が行っていた毛皮貿易とどのように関係したのか。本節では、キャフタに赴いたゴロフキンの観察をもとに、この問題について触れておきたい。

ゴロフキンは1805年7月にペテルブルグを出発して東へと向かい、シベリア各地で露清間の貿易事情と国境情勢について視察と調査を行いながら、10月初めに露清国境にあるキャフタ近隣のトロイツコサヴスク要塞に到着した。しかし、随員削減や叩頭の問題について清側とさらなる折衝を行う必要があったため、すぐに清領内に入国することは認められず、12月20日に清領に入国できるまで2か月以上を当地で足止めされた。

この間、ゴロフキンは近隣のキャフタで貿易状況を調査しており、1805年12月16日付でアレクサンドル1世に宛ててキャフタ貿易の状況と発展の展望について報告を送った。その報告のなかで、ゴロフキンは観察の結果、気づいた問題について次のように述べている。キャフタ貿易は、近年、目覚ましい発展を遂げたが、海上輸送と陸上輸送の費用を比較した場合、前者の方が安価である。それ故、貿易を拡大する唯一の方法は、広東でロシア・アメリカ会社の毛皮を販売することである。しかし、それもイギリスとアメリカが優位な状況で競争すること、彼らが毛皮の保管と加工技術に優れていることを考えると疑わしい、と¹³⁾。

より詳しい記述は、ゴロフキンがシベリア移動中に行った調査の結果をもとに、12月16日までにトロイツコサヴスクでまとめた清朝との交渉に関する計画書のなかに見られる。

航程の近さに左右されるのであれば、貿易はロシアにとって有利なものとなるだろう。しかし、〔イギリス人とアメリカ人の〕海洋科学における優位、経験、海洋探検に用いられる資金の豊富さ、そして、特に彼らが帰還した後の強みは、ロシアにとって大きな障害となると考えられる。つまり、ロシア船は毛皮と引き換えに何を稼ぐことができるのか。その商品をどこに届けるのか。何よりもまずこの問題を調査するべきである。さらに重要な障害は、イギリスとアメリカの毛皮のほうが加工の点でロシアの毛皮よりも優れていることである。キャフタの幾人かの中国人貿易商は、ロシア商人が売りきることができなかったカワウソとビーバーの毛皮を買うように求めると、返事の代わりに〔彼ら中国商人が〕来年、広東から毛皮を彼らに持ってくると言った。その値段はロシアのものより40%も安く、

13) RKO, tom 1, dok. No. 236, str. 373-374.

仕上りの品質や損傷のなさはこの上なく優れている¹⁴⁾。

すなわち、ロシア極東と広東との距離はイギリスとアメリカから広東までの距離と比べると格段に近いゆえに、その点では広東貿易での競争はロシアに有利に働くが、それ以上にロシアの毛皮貿易を劣勢に置いている深刻な原因があるという。その原因とは、第1にイギリス船とアメリカ船は高い航海技術を有しているうえ、貿易環境を整えていること、第2にイギリスとアメリカの毛皮商人のほうがロシア商人より毛皮の加工方法と保存方法に優れていることにあると見解を述べている。

第1の原因について、イギリスがロシアよりも航海技術と経験に長けていたことはクルーゼンシュテルンらロシア海軍将校がイギリスを留学先とし、世界周航船をイギリスから購入したことからも明らかである。またアメリカの航海技術の高さについても、同様にクルーゼンシュテルンがアメリカ人航海者の熟練性と速度を出せる優れた船舶構造を指摘しているところである¹⁵⁾。それでは、「彼らが帰還した後の強み」とは、何か。この後に続く文脈で、ロシアが広東貿易で輸入すべき商品は何であり、それをどこに輸送すべきかを問題としていることから、イギリス船とアメリカ船が取り扱う輸入品目とその商品の販売先について示しているのではないかと考える。例えば、アメリカ船はアメリカ北西沿岸部、広東、喜望峰、ボストンを結ぶ周回航路を用い、アメリカ北西部から広東へ毛皮を運び、広東で南京木綿、絹織物、陶磁器、特に茶を積み込んでアメリカ東海岸へと運んだ。そこでは茶の消費が甚だ大きいことから、彼らはアメリカで常に商品を確実に売却しえる見込みを持っており¹⁶⁾、この貿易で富を築くことができた。「帰還した後の強み」とは、この貿易ルートによる販路と取扱商品の確立のことを指しているものと思われる。

ところで、第2の障害に関連してゴロフキンが示したキャフタでの状況から、すでにキャフタでの毛皮貿易自体が、毛皮の加工・保存方法と価格抑制に勝る英米商人による広東貿易のありを受けつつあったことがわかる。ゴロフキンは状況を打開するためにも広東貿易参入を清側に提議しなければならないと考えていたが、その場合でもイギリス人やアメリカ人との競争はロシア商人に不利である現状を把握し、貿易事情の調査と毛皮の加工技術の改善によって対抗策を講じる必要があると訴えたのである。

本節では、実際にキャフタでは毛皮貿易がどのような広東貿易の影響を受けていたのかについて、状況を一端ながら明らかにした。次節では、時間軸的にはゴロフキンのキャフタ貿易観

14) RKO, tom 1, dok. No. 235, str. 362-363. 以下、引用文中の〔 〕は訳者による補足である。

15) クルウゼンシュテルン（前掲）、下、368-370頁。

16) クルウゼンシュテルン（前掲）、下、364-367頁。

察時以前の議論となるが、ロシア政府が認識していた問題に対して事態を打開するためにどのような構想をたてていたのかについて検討する。

3 ゴロフキン使節団への訓令から見える貿易構想

ロシア政府は使節団を派遣するにあたって、派遣目的や行動の指針を定めた訓令を与えるのが常であった。ゴロフキンにも1805年7月6日付でアレクサンドル1世より訓令全19項が与えられた¹⁷⁾。このうち、広東貿易と東アジア海域に関係する項目は第3～5、7項であり、その内容の概略は次の通りである。

第3項。豊かな資源の源であるカムチャツカと北アメリカのロシアの村落は、彼らに不可欠な生活物質の不足に耐えている。それは現在利用する経路での物資の配送には多大な費用と非常な困難を伴うためである。その地域は居住者がいなくなり、ロシア臣民は海洋船を増強する機会を失い、日本、そして広東を経由した清との貿易を強化することができないでいる。アムール川はロシアの辺境近くから流れ出て、まさにこのカムチャツカに面してオホーツク海に流れ込み、そこに豊かさをもたらすことができると考える。そのため大使は道中や北京において、船がアムール川をオホーツク海へと通ることができるか、それはどのような船か、すなわち海洋船か平底船か、事情を探り出すことに努め、もしその川が航行可能であると分かったなら、この課題にすべての注意を払い、毎年せめて数隻のロシア船がアムール川を通過するのを許すよう、あらゆる手段を用いて中国政府を説得するよう努めよ。しかしながら、もし海に出ることができない小舟もしくは平底船のみがこの川を通行できるのであれば、その場合、アムール川河口に我々の商品の集積所を設置することを要求する必要がある。そこでロシアから来た船が荷をおろし、カムチャツカや北アメリカのロシアの村落からやってきた海洋船が積荷を運んでいくためである。

もし中国人がこの提案に同意したうえでアムール航行を許可するロシアの船の数を非常に制限し、航行時にこの川の川岸や河口で交易を行わないよう、もしくは船を武装しないよう求めるのなら、その場合は彼らの条件の受け入れを決して拒否しないように。とはいえ、もし提案の利益にもかかわらず何も得られないのなら、どのようにこの提案を提示するか、どのように中国の大臣を説得するかは、完全に大使の判断と技量に委ねられる。

第4項。レザノフが貿易を試みるために彼の管轄下にある船のうちの1隻を広東に派遣するよう指示することは、大使も承知しているところである。ロシアの船が初めてそこに

17) RKO, tom 1, dok. No. 130, str. 178-184.

現れることを不審に思われぬように、大使はこの課題に関する中国政府の考え方を調べる必要がある。大使は交渉中に、ロシアはすべてのヨーロッパ国民に与えられている広東貿易の権利を行使してそこに1隻の船を送ったのであり、ロシアは今後も時折、当地へ船を派遣するつもりであると彼らに伝えること。大使は彼らにロシアの船が広東に来る許可を与えるよう請願する必要がある。

第5項。あらゆる方法で中国政府からロシアと南京間の結びつきを整える同意をとりつけるよう努めよ。もし中国政府を説得して特にロシア・アメリカ会社の船のみが接岸できる埠頭を指定することに成功したなら、この結びつきは黄海を介して便利に機能するだろう。黄海はカムチャツカやアメリカの海と非常に近いため、容易に毎年数回の交易を繰り返すことができるだろう。また〔ロシア・〕アメリカ会社はロシア政府の直接保護下であり、中国人がヨーロッパの商人に対して常に警戒している軋轢や不調から完全に中国人を保護する。その結果、中国人は特許会社〔ロシア・アメリカ会社〕と仕事をするを好むだろう。

第7項。もし双方の貿易の拡大を中国政府に同意させることに成功したなら、アムール川河口のそばの集積所に貿易代理人をひとり、広東にひとり、さらに北京に外交代理人をおく必要がある。もし中国政府がそれを拒否するならば、その時は少なくとも北京にいる掌院¹⁸⁾がロシア商人のことにに関して政府と連絡をとり、その代理人となる権利を獲得すること。その際、大使は掌院にその任務にそった指示を署名付きで与えなければならない。

上記引用部分以外の訓令内容も含めると、この訓令の趣旨は清朝との国境沿いに自由貿易の拠点を複数設けることにあるが、もしそれが不可能ならば、キャフタ貿易を維持したまま、場所を限定して新たな貿易経路を開くことにあった。このうち東アジア海域に関しては、中国南部地域との貿易という新たな貿易経路の開拓を目指した。このため、訓令から読み取れるように、ロシア政府は、広東貿易への参入、アムール川の船舶航行、アムール川河口における商品集積所の設置、黄海沿岸の港湾への独占的船舶入港と南京との貿易関係の確立、広東とアムール川河口での貿易代理人の設置と北京での外交代理人の設置を求め、これらの要望について清政府から承認を取り付けるよう、ゴロフキンに指令を出している。なお、第4項にある「レザノフ」とは、前述したように日本との貿易交渉のために派遣されたレザノフ遣日使節のことであり、広東に派遣する船舶とは世界周航中のナジェジダ号、もしくはネヴァ号のことである。

18) 掌院とは正教会における高位の修道司祭に与えられた称号である。18世紀初めに北京にいるロシア人への布教を目的として、ロシア政府は清の合意を得て北京に伝道団（いわゆる、北京伝道団）を設立した。この北京伝道団長は掌院が務めており、北京にいる掌院とはこの北京伝道団長のことを指す。

訓令の内容を明らかにしたところで、訓令の作成に深く関わったふたりの政府首脳、すなわち商務大臣ルミャンツェフと外務副大臣チャルトリースキー（チャルトルスキー）A. A. Chartoryiskii¹⁹⁾の著述をもとに、上記訓令の内容をより詳しく検討したい。両者のうち、ルミャンツェフは世界周航や広東貿易参入の必要性を強く主張しただけではなく、陸路貿易経路の開拓をも主張してアジアの広範囲に及ぶ貿易構想を企画した人物であり、チャルトリースキーは訓令の作成部署であった外務省を実質的に統括し、使節団の派遣を実行した人物であった。そのため、彼らの見解は訓令に色濃く反映された。

ルミャンツェフは、1805年1月16日付の上申書で「広東と黄海での貿易の開放」と題して次のように述べている。

ロシア・アメリカ会社は毛皮製品の価格を維持することができない。なぜなら、イギリス人とアメリカ人は〔北アメリカ北西部の〕ヌートカ湾とシャーロット諸島から〔海路で直接〕広東にそれらを運ぶが、会社は同様のものを困難なオホーツクの経路を通してキャプタへ送るからである。つまり、後者自身が広東への道を切り開くまで、前者は恐らく常にこの商売において優位に立つだろう²⁰⁾。

このように1803年2月の覚書の内容を繰り返したうえで、ロシア・アメリカ会社が造船業を営む点とアラスカと広東の距離が近い点を利点としてあげ、ロシアの毛皮貿易の生き残りを賭けて、毛皮貿易の維持と発展には広東貿易参入が必要であることとそれがロシアに有利に働く可能性を示唆した。広東貿易参入を目的とした世界周航探検の派遣を推進したことは先に述べたとおりである。

同時にルミャンツェフは、「天然資源の豊かさが、住民の多さ相応に中国帝国の他のすべての地方よりも際立っており、以前に中国の首都があったところであり、綿花が生産され、その綿織物は自然な色を保っており、それは同じ中国の他の省では同様の長所を保って生育できない」²¹⁾ところである南京、すなわち中国江南地方との関係を構築することを強く求めた。さらに、彼は次のように主張を続けている。

マカートニー²²⁾が少し前に初めてこの海を航行し、どれほど北京までの経路が短縮され

19) ポーランド出身の公爵。アレクサンドル1世の若き友人たちのひとりであり、1802～06年に外務副大臣となり、1804年1月～1806年6月には実質的に外務省を統括した。

20) RKO, tom 1, dok. No. 53, str. 88.

21) RKO, tom 1, dok. No. 53, str. 88.

22) J. マカートニーはイギリスの外交官、植民地行政官。1792～94年貿易改善を目的に清に大使として派遣された。RKO, tom 1, dok. No. 53, komment. 2, str. 880-881; マカートニー（坂野正高訳注）『中国訪問使節日記』平凡社、1975。

るか、それに対して広東からこの首都まで〔の空間が〕どれほど広大であるかを説明したことはよく知られている。しかし、どれほどイギリス人がこの地での自分の埠頭を求めて執拗に要求したとしても、その点で彼は成功しなかった。黄海がアメリカ〔アラスカ〕、カムチャツカと非常に近いことは我々のためになるだろうし、このような好条件のもと、毎年、数回商取引を繰り返すことができるだろう²³⁾。

ルミャンツェフはこのように述べて、中国江南地方の物質的豊かさとロシアの植民地からの距離の近さをあげて、ロシア・アメリカ会社が当地方と取引をする利点を説いた。この記述や訓令第5項の内容からだけでは、当時のロシア政府首脳が黄海とロシア極東との距離に関してどのような地理的知識を持っていたのか分からない。ロシア政府首脳が広東貿易や中国に関して、どのように知識を得ていたのかについては、今後の調査が必要である。ただ、ルミャンツェフは第1節で触れたクルーゼンシュテルンが提出した貿易構想に関する報告書及び世界周航計画書を読んでいたほか、上述のマカートニー使節団で副使格の書記官を務めたストーンンの手記など、ヨーロッパで入手できた書籍から情報を得ていたと考えられる。そのマカートニーは、当時のヨーロッパ船にとって未知の領域であった黄海とその沿岸に関する地理的知識を得たことを自身が中国に派遣された成果のひとつとしており、また寧波とその沖合の舟山列島と天津で貿易すること、及び舟山近くの島に売れ残った商品を貯蔵する倉庫と商品を管理する者の住居を建てることをイギリスに許可するよう清政府に対して求めたこと²⁴⁾、舟山と寧波での貿易が許可されることを望んだのは南京を中国市場の中心と見なしたためであることを書き記している²⁵⁾。クルーゼンシュテルンもまた中国の最重要の外国貿易港として、広東と廈門のほか、舟山島近くの寧波を挙げた²⁶⁾。このことから推測するに、ルミャンツェフが想定した黄海沿岸の埠頭とは、少々地理的に南方に位置するが、寧波と舟山であったと考えられる。そうであるならば、ルミャンツェフがいう黄海沿岸の埠頭はただの中継地ではなく、高い生産力を有する江南地方を後背地とする新たな貿易地として想定するものであったに違いない。そのうえで、ルミャンツェフは、広東においてアラスカで確保した毛皮を販売すると同時に、広東と中国江南

23) RKO, tom 1, dok. No. 53, str. 88.

24) [The letter book of] Lord Macartney [during his embassy to China] : [beginning with letter written by him from Ship] Lion, Torbay, Saturday, September 29th, 1792, [and ending with unfinished letter from] Lyon [i. e. Lion?] in the Channel, 1794, [both to] Henry Dundas: [including copies of the letter of instructions from Henry Dundas and some other letters] : [in the handwriting of the private secretary], [Various places], 1792-1794, p. 85. (公益財団法人東洋文庫所蔵)

25) マカートニー (前掲)、130-131、192、212頁。

26) クルーゼンシュテルン (前掲) 下、399頁。

地方で物資を購入し、広東及び寧波と舟山からカムチャツカとアラスカの植民地に物資を運送するという構想を打ち出したのである。

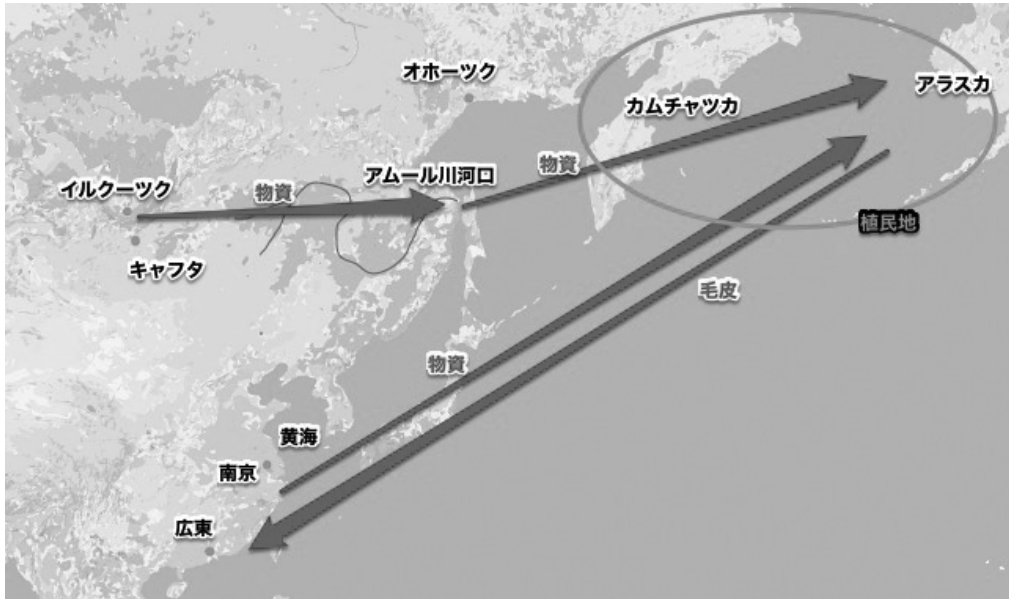
一方、訓令第3項のアムール川自由航行は、アムール川をシベリアとカムチャツカの間の連絡路とする計画であり、イルクーツクなどシベリアの中心部からカムチャツカへ食糧をはじめとした植民地に必要な物資を運ぶ輸送路としてアムール川を利用することを目的とした。ただし、訓令からわかるように、ロシア政府は当時まだアムール川の河川状況を把握していなかった。そのため、まずアムール川を航行できる船の種類を調査するよう命じ、もし海洋船が航行可能である場合は清政府からロシア船が航行する許可を得られるよう交渉するが、もし海洋船が通行不可能である場合はアムール川河口に集積所を設置してロシアから来た船から植民地へと向かう海洋船へと荷を積み替える拠点を構築するようにと指示を出している。複数の事態を想定して、それぞれに即した課題を提示したのである。

さらにアムール川航行は広東貿易とも組み合わせて考えられた。チャルトリースキーは次のように述べる。

この新たな道が開けることはカムチャツカの蘇生を助け、どうにもならない困窮を体験しているこの未開の地方にロシアから必要な物資を供給する最短の方法を与えるのである。そうしてその地方に少しずつ人が住むようになり、日本貿易や広東貿易を拡大するための更なる手段となるだろう²⁷⁾。

すなわち、毛皮の獲得地であるカムチャツカとアラスカの植民地と毛皮の売却地で物資の供給地である広東と江南地方（及び日本）のあいだをつなぐ交易路を確立し、さらにその植民地とシベリアの中心部をアムール川の河川交通で結び付けようと構想したのである。河口における商品の集積所と貿易代理人の設置（訓令第3、7項）はそれを補助する中継地として必要とされた。さらにアムール川を輸送路とすることによってカムチャツカへの入植が進み、東アジア海域での貿易拡大を促すことを期待したのである。

27) RKO, tom 1, dok. No. 56, str. 94.



東アジア海域におけるロシアの貿易構想図：Google map より作成

おわりに

1805年のゴロフキン使節団を手掛かりに、18世紀末から19世紀初頭にかけて、英米船による広東における毛皮貿易のあおりを受けつつあったキャフタ貿易の問題と、食料・物資の輸送難・確保難から苦境に陥っていたカムチャツカとアラスカの植民地が抱えていた問題を打開するため、19世紀初頭のロシア帝国政府が東アジア海域において広東（及び日本）と江南地方、カムチャツカとアラスカの植民地、シベリア中心部の3地点を結ぶ貿易路を確立しようと構想していたことを明らかにした。訓令とルミャンツェフ、およびチャルトリースキーの見解から読み取れる輸送路と貿易物資の種類を描いたものが、地図（東アジア海域におけるロシアの貿易構想図）である。ただし、ロシアが中国から確保しようとしたのは植民地での生活物資だけではない。19世紀初頭において中国からロシアへの主要輸入品であった綿織物と絹織物の輸送路については、引用史料に記述がないため地図に示さなかったが、ルミャンツェフが江南地方の綿織物に注目していたことは先の引用より明らかであるし、クルーゼンシュテルンもまた綿織物と絹織物とともに、19世紀前半のあいだに輸入量が急増する茶の輸送経路として、喜望峰周り

でヨーロッパ・ロシアに海路送る構想を提示していたことを指摘しておかねばならない²⁸⁾。

訓令にでてきた広東貿易開放の要求は、すでに18世紀前半のキャフタ条約締結に至るまでの交渉でも出ていたし²⁹⁾、アムール川を連絡路に利用する計画もすでに18世紀半ばに出ていたが、清朝に拒否されていたという歴史がある³⁰⁾。ロシア政府はこうした構想を19世紀初頭まで引き継ぎ、さらに19世紀後半まで細々と長く抱き続けたのである。

28) クルウゼンシュテルン (前掲) 上、34-36頁；下、371-377頁。

29) 松浦茂「ヴラジスラヴィッチ 1726年 北京 (上)」『アジア史学論集』7、2014、12-13頁；同「ヴラジスラヴィッチ 1726年 北京 (中)」『アジア史学論集』8、2014、4、9頁。

30) 矢野仁一『満洲近代史』東京、1941、70-71、74頁；吉田 (前掲)、167-168頁；柳澤明「1768年の「キャフタ条約追加条項」をめぐる清とロシアの交渉について」『東洋史研究』62 (3)、2003、597頁。