

〔研究ノート〕

帝政期におけるサハリン税関の設置とその活動： 極東の辺境開発に対するロシア政府のアプローチ⁽¹⁾

アントネンコ・ヴィクトリア

はじめに

1870年代後半から、ロシア帝国は国内産業の発展、外国との競争からの保護、国家収入の増加を目的として、保護主義的な関税政策を実施し始めた。これらの政策は、ロシア革命まで関税に反映された⁽²⁾。

ロシアの極東地域（当時はプリアムール地域と呼ばれた）がロシア領に編入されて以来、対外貿易政策に対する規制は経済的要因だけでなく、この地域の地政学的状況にも影響を受けていた。例えば、1856年にロシア極東地域で無関税港制⁽³⁾が導入されたのは、本地域の辺境性、人口の少なさ、未熟な交通網に起因しており、「ロシアの商人のみにこの問題を委ねるのは不可能であり、必需品を供給する手段を住民に提供する」ことを目的としていたからである⁽⁴⁾。加えて、中国との明確な国境が存在せず、効果的な税関の管理を確立できなかったことも、この制度が導入される動機となった⁽⁵⁾。

極東地域の発展とロシアにおける保護貿易主義的な傾向が強まった結果、1860年代初頭から導入された一連の制限が、無関税貿易で許可される商品の範囲を大幅に狭めた⁽⁶⁾。

- 1 この原稿は、ロシア史研究会 2024 年度大会（東京、10 月 6 日）における報告「帝政期におけるサハリン税関の設立と活動：極東の辺境開発に対するロシア政府のアプローチの起源と結果」に基づいている。
- 2 Vincent Barnett, *The Revolutionary Russian Economy, 1890–1940* (London and New York: Routledge, 2004), pp. 28, 30–31; Соломеев А.Ю. История таможенного дела и таможенной политики России. СПб., 2011. С. 150.
- 3 特定の地域内で外国製品を含む商品の無関税貿易の権利を付与する制度である。詳細については以下の本を参照。左近幸村『海のロシア史：ユーラシア帝国の開運と世界経済』名古屋大学出版会、2020 年、41 頁。
- 4 Дамтан А.В. Исторический очерк развития Приамурской торговли. М., 1897. С. 46.
- 5 N. A. ベリャーエヴァは、極東における保護主義の進展についての研究書で、ロシア帝国外務省がこの地域における税関の設置を早急に講ずべき措置と見なしていたことを指摘している。Беляева Н.А. От порто-франко к таможене: Очерк региональной истории российского протекционизма. Владивосток, 2003. С. 12, 13.
- 6 ロシア帝国の 1860 年代の政策は穏やかな保護主義的性格を有しており、より強固な保護主義への移行は 1870 年代に生じた。Ерешко Е.В. Протекционизм и фритредерство в таможенной политике Российской империи // Историческая и социально-образовательная мысль. 2009. № 1. С. 76. ベリャーエヴァは、ロシア極東における無関税貿易の制限について綿密に記述し、ロシアにおける保護主義的傾向の強まりと特定の外国製品への課税との関連に着目している。Беляева. От порто-франко к таможене. С. 25–40. さらに、原暉之は、1880 年に義勇艦隊によってオデッサとウラジオストク間

1888年までに、アルコール、タバコ、灯油などのロシアの消費税の対象となるほぼ全ての外国製品に関税が課せられるようになった。これらの外国製課税品の流通を管理するために、1899年に極東の主要な港湾であるウラジオストクとニコラエフスクに一時的に税関が設置された⁽⁷⁾。1900年6月10日、無関税港制の廃止に関する国家評議会の決議が裁可され、翌年5月23日に、同じ港湾への税関の設置に関する法律が裁可された⁽⁸⁾。この政策は、ヨーロッパ・ロシアと東部辺境を結ぶシベリア横断鉄道の敷設と密接に関連していた⁽⁹⁾。さらに、大蔵大臣であるS. Yu. ウィッテが、中国から借り受けた遼東半島の開発、特に大連港の建設に焦点を当てていたことも、プリアムール地域における無関税港制の廃止に影響を与えた⁽¹⁰⁾。

一方、日露戦争の勃発に伴い、民間物資の鉄道輸送は完全に停止し、ロシア極東の港は日本海軍によって封鎖された⁽¹¹⁾。既存の貿易ルートが途絶されたため、極東地域で無関税港制が復活した。この無関税貿易措置は、孤立した極東地域における物資の確保のために導入された。したがって、これは中央政府の極東地域における無関税貿易政策への転換と見なすべきではなく、むしろ戦時下の一時的な措置と考えるべきである。無関税港制の復活後も、地元の税関は規模を縮小しつつ活動を続け、簡略化された税関手続きを実施し、主に密輸対策と物品税の徴収に焦点を当てていた⁽¹²⁾。

日露戦争での敗北を受け、ロシア中央政府は極東地域の領土保全と帝国への統合を図る政策を推進した。その手段として、軍事力の行使のみに依存するのではなく、当該地域における経済政策やロシア人の入植を重視した⁽¹³⁾。この方針のもと、ロシア極東の無関税港制度の廃止が重要な課題として浮上することとなった。1909年にロシア政府が極東地域の無関税港制を廃止する決定を下した理由と、その決定に付随するロシアの官僚や社会の活発な議論については、日ロの研究者によって研究が重ねられ、知見が蓄積されてきた⁽¹⁴⁾。この決

の定期航路が開設されたことが、地域発展の重要な要因となり、特定の外国製品の課税を促進したことを指摘している。原暉之「日露戦争後のロシア極東：地域施策と国際環境」『ロシア史研究』72号、2003年、10頁。義勇艦隊とは、有事に即応可能な商船隊であり、国民の義援金を財源として設立された。1878年に皇帝の裁可を得て正式に発足し、アレクサンドル皇太子が議長を務めた。原暉之『ウラジオストク物語：ロシアとアジアが交わる街』三省堂、1998年、104-105頁。

7 Беляева. От порто-франко к таможене. С. 43-44.

8 Для пользы и процветания: из истории внешнеэкономических связей Российского Дальнего Востока со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. 1856-1925 гг.: Документы и материалы. Владивосток, 2012. С. 142, 154.

9 左近『海のロシア史』46頁。

10 原「日露戦争後のロシア極東」10頁。

11 Беляева. От порто-франко к таможене. С. 116.

12 Там же. С. 122, 125.

13 Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск, 2004. С. 448-467.

14 原暉之「対岸航路と対岸防疫：日本海を挟む日露海運の歴史から」『ロシア研究』25号、1997年、83-84頁；原「日露戦争後のロシア極東」10-13頁；Беляева. От порто-франко к таможене. С. 133-148；Яковлева О.А. Вопрос о закрытии порто-франко на Дальнем Востоке в законодательной деятельности государственной думы в начале XX века // Вестник Новгородского государственного университета. 2006. № 39. С. 73-74；左近『海のロシア史』45-49頁；Турбин А.Д. «Русский» Дальний Восток? Националистическая риторика в дебатах о свободной торговле на дальневосточных территориях Российской империи // Вестник Пермского университета. История. 2020. № 2 (49). С. 51-53.

定の理由には、交通インフラの発展により、ヨーロッパ・ロシアと極東地域との接続が改善されたことに加え、この地域をロシアの経済圏に統合しようとする意図が含まれていた。さらに、極東における日本のような外国の経済的影響力に対抗することも、政府の目的であった。

その一方で、1909年1月16日の法律により、プリアムール総督府とイルクーツク総督府のトランスバイカル地域における無関税港制が廃止されたにもかかわらず、アムール川河口より北にある港とサハリン島の港は、無関税貿易地域として残された⁽¹⁵⁾。1856年に無関税港制度が導入されるに至った根本的な問題は、同制度の廃止が議論されていた時点においても、これらの遠隔地域では依然として解決されていなかった⁽¹⁶⁾。そのため、ロシア政府は、これらの地域への物資供給に対する制限措置を講じることに慎重な姿勢を示しており、たとえそのような措置が経済的利益をもたらす可能性があったとしても、導入には消極的であった⁽¹⁷⁾。ようやく1910年には、サハリンとカムチャツカに税関が設置された。しかし、無関税港制は、この二つの税関においてロシア帝国の崩壊までほぼ変わらず維持されたこともあり⁽¹⁸⁾、これらの一連の措置は、無関税港制廃止の予兆を示すものではなかった。したがって、サハリンおよびカムチャツカに税関を設置するという政府の決定は、これらの地域における貿易規制に対する政府の一般的な方針と矛盾しているように考えられる。

遠隔地であり、人口が希薄かつ経済的に未発達なこれらの地域では、政府は国家の統一経済圏への統合よりも物資供給の確保を優先していた。そのため、こうした地域に税関が設置されたことは、ロシア極東の発展に向けた包括的な戦略の一環とは言い難い。本稿では、この政策の背後にある論理を解明することを目的とし、ロシア極東の無関税貿易地域における税関設置の背景、無関税港制の下でのサハリンにおける税関業務の実態、さらにプリ

15 Для пользы и процветания. С. 326–330.

16 プリアムール総督 P. F. ウンテルベルゲルは、サハリンおよびカムチャツカにおいて農業に適した土地の面積が「僅少」であり、これが地域の定住可能性を制約していると指摘した。さらに、1908年3月13日に皇帝の裁可を受けた大臣評議会の決議により、サハリンは自由移住のために正式に開放されたものの、この決議は期待された成果を上げるには至らなかったと認めている。加えて、沿岸航路の船舶不足が、プリアムール地域の遠隔地への生活必需品の供給を著しく困難にしている点にも言及した。Унтербергер П. Ф. Приамурский край. 1906–1910 гг. СПб., 1912. С. 11–12, 34–35, 205, 270, 332.

17 プリアムール総督府および大蔵省は、サハリン州における酒類消費税の導入の必要性に対して、明らかに緊急性を欠いた対応を示していた。このような姿勢は、本措置の明白な利点にもかかわらず維持された。酒類消費税の導入は、酒類の価格を引き上げることで地域の消費を抑制し、さらに国家財政の収入増加にも寄与することを目的としていた。さらに、サハリン住民への安価な酒類の悪影響と、それが最終的に地域経済に及ぼす壊滅的な影響について、地元知事から繰り返し提出された請願も、高官らに対してほとんど影響を与えなかった。詳細については以下の文献を参照。Viktorii Antonenko, “The Political Economy of Russia's Farthest Borderland: A History of Sakhalin Customs between Capital Intentions and Local Realities, 1910–1950s” (PhD diss., Hokkaido University, no. 15116, 2022), pp. 16–20.

18 サハリンの無関税港制に対する唯一の制限は、1909年2月13日の法律によって課された。この法律により、ロシア国内外を問わずサハリン島に輸送されるアルコールは、物品税の支払いが義務付けられた。この決定は、サハリンから大量の無課税酒類がニコラエフスクを経由してロシア大陸へ密輸されている実態が明らかとなったことを受けて下されたものであった。РГИА (Российский государственный исторический архив), ф. 1276, оп. 4, д. 271, л. 2–5; РГИА ДВ (Российский государственный исторический архив Дальнего Востока), ф. 702, оп. 2, д. 449, л. 105, 115.

アムール総督府および中央政府によって実施された規制措置について検討する。その上で、税関の設置が本来の目的に照らして効果的な措置であったのか、また、この措置が極東地域、特にサハリンの発展に与えた影響について明らかにする。

1. ロシア極東における航行規制とサハリン、カムチャツカにおける税関設置

1-1. サハリン、カムチャツカにおける税関設置に関するウンテルベルゲルの提案

サハリン州における税関設置の理由を理解するには、サハリンへの税関制度導入を推進したプリアムール総督 P. F. ウンテルベルゲル（1905–1910）の政策を検討することが重要である。税関制度導入の提案はサハリンだけでなくカムチャツカにも及んでいたため、両地域に関する政策も合わせて検討することが求められる。

ウンテルベルゲルのプリアムール地域における政策は、日露戦争の結果に大きく影響を受けたものだった。彼は、朝鮮半島や満洲での日本の積極的な活動を、極東における政治的支配の拡大政策と見なした。また、日本のロシア北部水域での漁業活動はほぼ野放しに等しい状態であり、これも経済的拡張の一形態と見なされた。このため、ウンテルベルゲルは、極東地域におけるロシアの軍事的な存在感の強化、ロシア人によるプリアムール地域の植民地化の奨励、密猟者からの自然資源の保護を進め、日本の影響力の排除を目指した⁽¹⁹⁾。

この時期の極東の行政改革も、そのための措置の一環であった。1909年6月17日の「沿海州およびサハリン島の行政再編に関する法律」によれば、サハリン島北部とカムチャツカ半島は沿海州から分離され、プリアムール総督府の下で独立した地域となった⁽²⁰⁾。ウンテルベルゲルが税関の設置場所として提案したのは、これらの新しい行政単位の中心地であるアレクサンドロフスクとペトロパブロフスクであった⁽²¹⁾。

ウンテルベルゲルは、サハリンとカムチャツカを外国勢力、特に日本に対するロシア北部の戦略的拠点と見なしていた。彼は、1909年に新たな行政区としてのカムチャツカ州とサハリン州を設立したことは、日露戦争の直接的な結果であると指摘した⁽²²⁾。1908年3月24日付の報告書「プリアムール地域の領有確保に関する当面の課題」および同年4月7日と5月7日の大臣評議会において、プリアムール総督は1907年の日露漁業協定後、日本の漁師のカムチャツカへの侵入が著しく増加していることを述べた。彼らは獲得した権利に満足せず、協定範囲を超えてカムチャツカを搾取し、地元住民に経済的な負の影響を与えており、

19 原「日露戦争後のロシア極東」6–7頁；Ремнев. Россия Дальнего Востока. С. 450–453; Дубинина Н.И. Приамурский генерал-губернатор П.Ф. Унтербергер. Документально-историческое повествование. Хабаровск, 2008. С. 276–281; Шулатов Я.А. На пути к сотрудничеству: российско-японские отношения в 1905–1914 гг. Хабаровск, 2008. С. 157–158.

20 原「日露戦争後のロシア極東」14頁；Умрихин А.В. Из административно-территориальной истории Владивостокского военного губернаторства, Камчатской и Сахалинской областей во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Амурского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки. 2010. № 50. С. 27.

21 РГИА ДВ, ф. 702, оп. 2, д. 221, л. 89–92.

22 Унтербергер. Приамурский край. С. 387.

重要資源の枯渇を招く恐れがあった。このような状況下で、ウンテルベルゲルはこの地域をハバロフスクから分離し、独自の知事を持つ独立行政区として設立することが必要であると主張した⁽²³⁾。カムチャツカ州の設立は、内務大臣によって大いに支持された。1908年10月29日付の報告書「海事地域における行政変更」において、P. A. ストルイピンはカムチャツカを独立した地域として分離する理由として、「外国人の活動を監視し、彼らによる地元住民への影響と搾取を防ぐため、また、地元住民の福祉向上と地域の植民地化を促進するため」と述べた⁽²⁴⁾。

サハリンに関して、ウンテルベルゲルは島の北部における日本の経済的脅威に対抗するため、軍事と民間の権限を統一し、単一の行政官の下に置く必要性を強調した。一方で、内務省は当初、島の北部のみから成る独立したサハリン州の創設を支持せず、北部サハリンを沿海州に統合することを検討していた。しかし、オホーツク・カムチャツカ地方における日本の活動の増加に懸念を抱いた皇帝の介入があり、その結果、プリアムール総督は地域の行政区分に関する自身の計画を実現することができた⁽²⁵⁾。

1908年12月17日付の商工大臣宛の書簡において、ウンテルベルゲルはカムチャツカとサハリンに税関を設置することを提案した⁽²⁶⁾。この措置の主な理由は、日露戦争後のプリアムール地域への日本人の流入増加とその経済的影響の拡大に関係している。彼は、「日本人は我が国の天然資源を破壊するだけでなく、国内に根を下ろし、極めて低い発展段階にある現地住民を文化的・経済的影響力によって従属させている」と指摘している⁽²⁷⁾。

ロシア帝国の海域における国際航行の規制は、ロシアの法律および国際条約を基盤とした。1904年の税関法第139条に基づき、外国からの船は税関のある港への入港が許可されていた。また、1907年の日露通商航海条約第2条に基づき、日本人には「他国〔ロシア〕の現在開かれている、または今後開かれるすべての場所、港、河川に自国の船舶と貨物を持ち込む権利」が認められていた⁽²⁸⁾。しかし、サハリン島を含むアムール川河口以北の地域の港は無関税貿易のため、正式に開かれた港ではなかった。ウンテルベルゲルは、この地域で航行の監視が事実上行われておらず、また当局がこの状況にほとんど関心を持っていなかったため、太平洋沿岸への外国船の自由なアクセスが可能であったことと説明した。これは、船舶航行の取り締まりがない状況が「過去数年間において深刻な危険をもたらさなかった」ためである⁽²⁹⁾。しかし、「現在、状況は変わった。一方では、北方における外国人の活動が明らかに我が国の利益を脅かす規模に達しており、他方では、我が国の監視手段が不十

23 原「日露戦争後のロシア極東」13-14頁；Дореволюционный Петропавловск (1740-1916). История города в документах и воспоминаниях. Петропавловск-Камчатский, 2020. С. 415.

24 1908年10月29日付の内務省で作成された「沿海州の行政再編に関する報告書」より。Дореволюционный Петропавловск. С. 428.

25 原暉之「日露戦争後ロシア領サハリンの再定義：一九〇五～一九〇九年」原暉之編『日露戦争とサハリン島』北海道大学出版会、2011年、268-269頁。

26 РГИА ДВ, ф. 702, оп. 2, д. 221, л. 89-92.

27 Там же. Л. 89.

28 Там же. Л. 90.

29 Там же. Л. 90.

分ながらも以前に比べて著しく強化」されている⁽³⁰⁾。確かに、税関の設置時期は、ロシアの極東で天然資源の密輸に対抗するための保護措置が段階的に強化された⁽³¹⁾。それにもかかわらず、ロシアの監視を逃れるべく、日本人はロシア領海内で違法活動を継続するための様々な手段を用いていた⁽³²⁾。

ウンテルベルゲルは、外国貿易のために開かれる太平洋岸の港を限定すべき、と主張した。したがって、税関の設置は、外国貿易の規制によって、主に日本人に対して極東におけるロシアの政治的威信を高めるのに寄与すると考えられた。アレクサンドロフスクがサハリンの軍務知事府の所在地であり、ペトロパブロフスクがカムチャツカ地方行政の中心地となる予定であったことから、ウンテルベルゲルは、この場所で税関を設置することを提案した。税関を設置する主な理由が、この地域における外国の活動規制を通じ、ロシアの立場を強化することであるため、この措置は明らかにプリアムール総督府における一般政策の継続を示している。

しかし、先行研究では、カムチャツカおよびサハリンに税関が設置された理由は、ロシア極東における保護主義政策の拡大に関連付けられ、1909年の無関税港制廃止に続く次のステップとして描かれてきた⁽³³⁾。実際には、税関の設置を提案したウンテルベルゲルは、ロシアの産業保護を新しい機関の設立の前提とは考えていなかった。さらに、日露戦争後のプリアムール地域における無関税港制の急速な廃止には反対していた。ウンテルベルゲルは、ニコラエフスクやウラジオストクの港の施設が不十分であるため、税関手続きが港湾荷役を妨げると考えていた。また、税関設置が最終的に価格上昇を招く可能性があるとは主張すると共に、無関税港制の廃止が陸上国境を通じた密輸を増加させる恐れについて懸念していた⁽³⁴⁾。

これらの懸念は、アレクサンドロフスクとペトロパブロフスクにも同様に当てはまった。サハリンおよびカムチャツカでは、未発達な輸送インフラ、特に地元港湾の劣悪な状態が、

30 Там же. Л. 90.

31 1905年に、この目的のために「リューテンナント・ディディモフ」号と「コマンダー・ベーリング」号の巡洋艦がニコラエフで建造された。さらに、複数の小型スクナー、ボート、カッターがロシア極東の沿岸保護のために配備された。これらの船はすべてアムール国有財産管理局に登録されていた。加えて、「コリマ」号や「シルカ」号の軍事輸送船、「マンチュール」号の砲艦などのシベリア軍艦隊の船舶も、日露戦争終了後にロシアの生物資源を保護するために北方海域を巡回していた。*Ляпустин С.Н.* Крейсерство на Дальнем Востоке России в борьбе с контрабандой биоресурсов. Вторая половина XIX – начало XX в. Владивосток, 2011. С. 65, 72; Дальневосточная контрабанда как историческое явление: борьба с контрабандой на Дальнем Востоке России во второй половине XIX – первой трети XX века: монография / Под общ. ред. Н.А. Беляевой. М., 2022. С. 103–104.

32 日本人はロシアの巡視船の時刻表や航路に関する情報を入手し、それに応じて一時的に違法活動を中断していた。また、サハリン沿岸では、ロシアの漁業会社を装って活動を行っていた。*Богданов Д.* Наши богатства. Промыслы Приморской области, Камчатки и Сахалина. Владивосток, 1910. С. 33–34; *Мандрик А.Т.* История рыбной промышленности российского Дальнего Востока: 50-е гг. XVII в. – 20-е гг. XX в. Владивосток, 1994. С. 166.

33 *Кисловский Ю.Г.* История таможенного дела и таможенной политики России. М., 2004. С. 254–255, 259, 261; Таможня на Тихом океане: документы и материалы. Вып. 3. Сахалинская таможня. Владивосток, 2005. С. 6.

34 *Дубинина.* Приамурский генерал-губернатор П.Ф. Унтербергер. С. 181–182.

地域産業や貿易の発展に対する巨大な障壁となっていた⁽³⁵⁾。しかし、プリアムール総督の提案は、これらの遠隔地の経済発展に対する税関業務の潜在的な影響には触れておらず、単にロシア極東における国際航行を制限することで、日本の活動を抑制しようとする意図に基づくものであった。

1-2. 大臣評議会および第三国会におけるウンテルベルゲル提案への決議

1909年4月18日の大臣評議会において、ウンテルベルゲルによるカムチャツカおよびサハリンでの税関設置の提案が審議された際に、プリアムール総督府の発展を促進するためのその他の措置も取り上げられた⁽³⁶⁾。審議された15件のうち、約三分の一が外国の影響力の排除に関連しており、その中の3件が特に日本に関するものであった。大臣評議会は「総督が計画しているプリアムール地域の文化的および経済的発展、ロシアの国家統治の強化、および外国人による天然資源搾取からの保護を目的とした政策に対して、全般的に非常に共感」を持って接した⁽³⁷⁾。

ウンテルベルゲルは、サハリンおよびカムチャツカに税関を設置する必要性を、極東の海域における無秩序な外国船の航行を抑制するための行政的措置として正当化した。この論理は、極東の他地域における税関の主たる目的、すなわち、関税対象となる外国貨物の流通を管理することとは異なっていた。以下、サンクトペテルブルクでロシア極東辺境における税関設置の必要性が審議された際、設置推進派であるウンテルベルゲルの主張が政府高官によってどのように受け止められたのかを整理する。

まず、ウンテルベルゲルおよび主要省庁（内務省、司法省、外務省、商工省）は、ロシア極東の海域で、外国船が自由に航行する状況を規制する必要性を強調したが、実施手法については十分に検討しなかった。「何らかの形」⁽³⁸⁾での税関監視の確立は、極東におけるロシアの権威を示すものとして構想され、アムール川河口以北における日本船の活動を制限することを意図していた。しかし、大臣評議会のメンバーである上院議員P. A. カリトーノフ⁽³⁹⁾と枢密顧問官S. V. ルフロフ⁽⁴⁰⁾は、ロシア太平洋岸への日本船のアクセスを制限することは、日本に報復措置を取らせ、ロシアの航行を制約する可能性があるかと警告した。また、この制限は、新たに制定された規則の厳格な遵守を確保するための効果的な手段が不足しているため、意図した目的を達成できない可能性が高いと指摘した。

35 *Троицкая Н.А.* Александровская пристань // Краеведческий бюллетень. 1996. № 2. С. 22–29; *Гаврилов С.В.* Вдоль камчатских берегов (Транспортное и рыбопромышленное освоение охотско-камчатского побережья в конце XIX – первой трети XX вв.). Петропавловск-Камчатский, 2003. С. 8, 24; 天野尚樹「サハリン石炭と東北アジア海域史」左近幸村編『近代東北アジアの誕生：跨境史への試み』北海道大学出版会、2011年、85, 97頁。

36 *Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909–1917 гг. 1909 год.* М., 2000. С. 135–145.

37 Там же. С. 135.

38 Там же. С. 140.

39 *Россия帝国国務監察官 (1907–1916).*

40 *鉄道大臣 (1909–1915).*

これに対してウンテルベルゲルは、ペトロパブロフスク港とアレクサンドロフスク港を除く沿海州の北部を外国船に対して閉鎖した場合においても、ロシアの商船に悪影響が及ぶことはないと言明した。というのも、既存の条約の下では、日本が単独でロシア船に対して排他的な措置を講じることはできず、また、すべての国に適用される規則が制定されれば、他国からの強い抗議を引き起こすことになるからである。また、ロシア太平洋岸には、主に日本の船舶が訪れていることから、ロシアが航行の規制をしたとしても、日本以外からの抗議を受けることはないだろう、ということも期待されていた。さらにウンテルベルゲルは、アムール川以北およびサハリン島の港に関して、外国貿易のために開放されている港を除き、外国船の進入禁止措置は「ある程度まで、我々の沿岸での日本人の略奪的な行動を抑制する」ことになるだろうと主張した⁽⁴¹⁾。

他方、新しい措置がサハリンやカムチャツカの経済発展に及ぼす影響は一般的に軽視された。この点に関して唯一の例外は、税関を管轄する大蔵省の当局者が地域の物資供給に対して懸念を示したことである。具体的には、外国貨物を運ぶロシアの船舶が新たに設置される税関に寄港する必要があることが、物資供給にどのような影響を及ぼすかについての不安があった。「外国貨物を外国船によって輸送するための税関の未設置により地域が閉鎖された場合、結果として、当該地域へのロシア臣民による貨物の輸入も排除される」ことが指摘された⁽⁴²⁾。しかし、1907年の日露通商航海条約に基づき、ロシアの船舶は外国貿易専用港においてのみ、日本の船舶と同等の権利を有することが明らかにされた⁽⁴³⁾。

税関を設置する一般的な目的である国境を越える物流の管理や経済成長の促進については、審議の中で提起されなかった。また、無関税港制の廃止についても議論されなかった。サハリンとカムチャツカにおける税関設置の理由は、帝国の北方海域の航行を緊急に規制する必要性からであり、「天然資源を搾取し、自らの影響力によって極めて低い発展段階にある現地住民を従属させる日本人のさらなる流入を阻止する」ためである⁽⁴⁴⁾。審議の際、税関設置に関する懸念が提起されたにもかかわらず、大臣評議会はウンテルベルゲルの当初の提案に示された論理を採用したと言える。

1910年4月2日の非公開会議で、第三国会は大蔵大臣が提出したカムチャツカおよびサハリンにおける税関設置のための資金配分に関する法案を審議した。大蔵委員会の報告者であるクリャーキンは、ペトロパブロフスクとアレクサンドロフスクに税関を設置し、アムール川以北の地域への外国船による貨物輸入をこれら二つの港湾に限定することを提案した。これは「我々の太平洋岸の北方港およびサハリン島のロシア沿岸への外国船の到来を規制する」を企図したと説明された⁽⁴⁵⁾。

41 Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909 год. С. 140.

42 Там же. С. 140.

43 大臣間の意見の相違は、1909年4月2日および6日に内務省の主導で開催された特別会議で初めて浮き彫りにされた。この会議は、ブリアムール総督から提起された問題を検討するために開かれたものであり、問題に関する根本的な対立については大臣評議会にて解決が図られるべきであると結論づけられた。РГИА, ф. 1276, оп. 4, д. 294, л. 225–231.

44 Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909 год. С. 140.

45 Государственная Дума. III Созыв. Стенографические отчеты. 1910 г. Сессия третья. Часть III. Заседания 65–94 (с 8 Марта по 9 Апреля 1910 г.). СПб., 1910. С. 2681–2682.

大蔵省はアムール川河口以北の地域での輸入貨物の数量統計データを持っていなかったため、新たに設置される機関がこれらの輸入監視と統計データの作成を担当することになった。日本に関連する要素は提案から削除され、内容はロシア極東の北方海域における外国船の公式航行規制および税関の権限に対応するものとなった。税関の新設に要する資金源については議論があったが、法案は「討論や修正なしに」採択された⁽⁴⁶⁾。

1-3. ロシア太平洋海域における航行規制

1910年5月における税関設置法案の審議中、外務大臣 A. P. イズヴォリスキーは、新規制の導入に際して他国との緊張を避ける必要性を指摘した。同じ懸念は、プリアムール地域における無関税港制の廃止に関する議論の際にも表明された⁽⁴⁷⁾。イズヴォリスキーは、新しい航行規制の施行において外国からの異議を防ぐために慎重であるべきだと強調した。「外国船舶に対する長年の航行規則に対して提案されている根本的な変更を考慮し、北太平洋の巡視船の対応として、閉鎖港に入港する外国船舶を拘留するのではなく、ロシアの領海から退去するよう要求し、事例ごとにプロトコルを作成するよう提案した。このプロトコルは、関連政府との外交交渉の基礎として利用されるべき」である⁽⁴⁸⁾。この提案は、大臣評議会によって承認された。

1910年8月27日、内務省は「税関業務の秩序」に関してプリアムール総督に連絡し、ペトロパブロフスクとアレクサンドロフスクでの税関業務の開始に伴い、アムール川河口以北のプリアムール地域およびロシア領サハリンの他の港に外国船が入港することは許可されないことを明確にした。閉鎖港に到着した外国船舶については「初期は」拘留せず、領海からの退去を求め、プロトコルを作成することが求められた⁽⁴⁹⁾。総督はこれらの指示をプリアムール税関局長に伝達し、プリアムール総督によって対岸航行が許可された外国船舶⁽⁵⁰⁾および義勇艦隊が借用した外国船舶は、ロシア船舶と同等に扱われると明示した⁽⁵¹⁾。

1910年6月1日付の法律に基づいてペトロパブロフスクとアレクサンドロフスクで税関が設置され⁽⁵²⁾、ロシア極東海域における外国船の航行が制限されたことに伴い、船の監視についての議論が大臣評議会でも再度行われた。1911年2月3日、海軍大臣 S. A. ヴォエヴォズスキーは、外国船舶が既定の手続きを遵守しない場合に護衛艦長がどのような対応をすべきかについて指示を求めた。ヴォエヴォズスキーは「ロシア軍事旗の威厳のためには、従わない者に対して直ちに武力を行使することはやむを得ない」と提案した⁽⁵³⁾。一方、外務

46 Государственная Дума. III Созыв. Стенографические отчеты. 1910 г. С. 2684.

47 原「日露戦争後のロシア極東」10-11 頁；*Беляева*. От порто-франко к таможене. С. 140-141.

48 1910年5月11日付「カムチャツカおよびサハリン島における税関監督の設置に関連するいくつかの措置について」大臣評議会特別記録。Для пользы и процветания. С. 338.

49 Таможня на Тихом океане. С. 20.

50 1909年9月11日付の勅令に基づいて。Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909 год. С. 317-319.

51 Таможня на Тихом океане. С. 20-21.

52 Для пользы и процветания. С. 338-339.

53 Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909-1917 гг. 1911 год. М., 2002. С. 93.

大臣はこの問題を平和的に解決すべきだと提案した。議論の中で、外務大臣 S. D. サゾーノフは、太平洋のロシアの港の閉鎖することが正当なのか、議論の余地が全くないとは言えないと説明した。

1824 年および 1825 年に米国および英国と締結された協定によれば、これらの国々の船舶は「指定された〔太平洋〕沿岸の内海、湾、港湾を自由に訪れ、現地住民と交易を行うことができる」とされている⁽⁵⁴⁾。さらに、この協定は違反があった場合でも船舶の拘留を明示的に禁止していた。協定の有効期限は過ぎていたものの、その取り消しを確認する公式文書は発行されていなかった。大臣評議会は「もし我々が、太平洋沿岸の港を外国人に対して閉鎖する権利が自明でないと考えるのであれば、明らかに、これらの港から外国船舶を強制的に退去させることも容認しがたい」と結論付けた⁽⁵⁵⁾。したがって、護衛艦の権限は、ロシアの太平洋海域における外国船舶の監視と、その情報をロシア当局に提供することに制限されることになり、ロシアの水域を外国船舶の航行から閉鎖する権利が米国、英国および日本に正式に伝達されるまで、その対応が維持されることになった。

1911 年 3 月 4 日、この問題に関心を寄せた皇帝は、「三国とのこのような協定はいつ達成されるのか」と記した⁽⁵⁶⁾。しかし、管見の限りでは、この問題に関する正式な合意は結ばれることはなかった。結局のところ、カムチャツカとサハリンに税関を設置するという主な目的は、国際関係の現実と完全には一致しなかったようである。それにもかかわらず、両税関は帝政期の終わりまで活動を続けた。

2. 無関税港制下のサハリン税関業務

国会での議論において、税関が将来担うべき機能は監視および統計収集と説明された。関連する法律では税関職員の義務が正式に定義されていなかったものの、既存の税関法により、税関業務の主な任務は各種税関手続の執行と、税関管轄区域内の密輸防止とされていた⁽⁵⁷⁾。しかし、サハリンおよびカムチャツカにおける税関の設置に関する議論では、これらの重要な税関業務に対しての理解が欠如していた。本節では、こうした理解の欠如が、税関の実際の業務にどのように影響を与えたかについて、サハリンの税関活動を例に検討する。

2-1. サハリン州における税関活動と外国船の航行の監視

サハリン税関の設置について大臣評議会で議論された際、税関が密輸対策を実施する上で、監視手段の不十分さが重大な困難をもたらすことが認識されていた。しかしながら、新しい機関の設置そのものが国家統制の強化を象徴することで、密猟や密輸の拡散を抑制する要因として機能すると期待されていたのである。サハリンのアレクサンドロフスク税関は、

54 Особые журналы Совета министров Российской империи. 1911 год. С. 94.

55 Там же. С. 94.

56 Там же. С. 93.

57 Кисловский. История таможенного дела и таможенной политики России. С. 251.

1910年11月15日に予定通り活動を開始したが⁽⁵⁸⁾、管轄範囲を超えた密輸行為に対抗するための職員と移動手段を欠いていた。1911年1月27日付のプリアムール税関局長 S. N. ラトキン宛の報告書の中で、アレクサンドロフスク税関長 R. E. ベルンスキーは次のような懸念を表明している。「アレクサンドロフスク税関監視所に関して言えば、人員と移動手段が不足しており、広大な地域に対する厳重な監視が求められている状況において、サハリン島に税関監視を設置する必要から生じた主要任務を遂行することは不可能」である⁽⁵⁹⁾。その結果、税関業務の開始から1916年までの間に、中国人から押収されたアヘンはわずかに60ルーブル強であり、押収数はたったの2件であった。その後、日本酒は島内の日露国境を越えて密輸されるようになり、やがて大陸においても密輸の主要な対象となった。この傾向は、密輸事案に関する税関統計にも反映されていた⁽⁶⁰⁾。

税関が効果的な密輸対策を講ずるための財政的制約に加え、サハリンおよびカムチャツカにおける税関設置の議論では言及されなかった法的制約も、効果的な密輸対策の実施を妨げた。1907年の日露漁業条約第8条により、日本の漁船は、プリアムール地域で貸し付けられた漁場、すなわちロシア領サハリン島へ、日本から直接航行することが認められていた⁽⁶¹⁾。しかし、サハリンの税関は海上移動手段が不足していたため、ロシアの海域で操業する多数の日本漁船を検査することができず、日本船は法的、現実的にも税関監視を回避する形となった。

税関設置の前提条件の一つには、日露戦争後のロシア船による極東地域におけるロシア領海の監視体制強化があった。しかし、1911年1月27日付でプリアムール税関局に提出されたサハリン税関長の報告書では、税関業務の改善提案の中で、「最低でも月に一度」はサハリン沿岸を巡回する警備船の必要性が指摘されている⁽⁶²⁾。この情報は、同地域における巡視船の不足を浮き彫りにしているだろう。

ウンテルベルゲル総督を含む首脳たちは、サハリンおよびカムチャツカにおける税関の設置自体が、ロシアの極東沿岸での日本人による違法活動の規模を抑制することを期待していた。しかし、1911年7月13日付でサンクトペテルブルクの税関庁に提出されたプリアムール税関局長の報告書には、「地元の行政当局は、必要な船舶やその他の移動手段を持たないため、厚かましい来訪者たちに我が国の政府の決定を尊重させることが全くできないでいる…（中略）…我々の水域はほとんど完全に開かれており、さまざまな略奪者や搾取者がほとんどリスクを負わずに活動できる便利な場となっている。このような状況下で、〔アレクサンドロフスク〕税関は、対岸貿易を行うロシア船舶を監視するための機関としてしか機能していない」と述べられている⁽⁶³⁾。実際、アレクサンドロフスク税関の統計によれば、外国船舶の数は対岸船舶の数に比べてわずかであり、これらの対岸船舶もまた島へ大量の貨物を輸送していたことが示されている。（表1）

58 Для пользы и процветания. С. 339–340.

59 Таможня на Тихом океане. С. 33.

60 РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 64, л. 1–4.

61 Беляева Н.А. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. Владивосток, 2012. С. 110.

62 Таможня на Тихом океане. С. 33.

63 Там же. С. 61.

表 1. アレクサンドロフスク港の航行と取扱高

年度	1911	1912	1913	1914	1915
対岸船舶(隻) *	43	32	31**	33	31
島への貨物量 (プード) ***	106,063	129,788	193,727	140,700	94,373
島からの貨物量 (プード)	475,980	459,488	267,267	1,053,071	23,556
海外船舶(隻)	3	3	3	3	1
輸入(プード)	43,949	7,725	241,025	44,829	18,383
輸出(プード)	-	-	5,340 (日本への塩)	-	-
大陸への石炭輸送量 (プード)	469,480	448,195	241,549	1,043,239	13,482

* 主に極東の港(ウラジオストクおよびニコラエフスク)からの船舶が使用され、1911年にはオデッサからの大規模な沿岸貿易船が2,259プードの様々な貨物を運搬した。

**1913年のサハリン州知事への報告により、同年に32隻を記載されている。РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 160, л. 12.

*** プードとは、約16.38キログラムに相当する質量の単位。

出所：РГИА ДВ, ф. 1251, оп. 1, д. 163, л. 14; ф. 1446, оп. 2, д. 49, л. 108–109; д. 81, л. 97, 84; д. 114, л. 52; д. 142, л. 1; ф. 1304, оп. 2, д. 5, л. 2–3.

2-2. サハリンの経済的実態と税関の業務

サハリンに税関を設置する際の議論において、当地域の経済状況はほとんど考慮されなかった。同時に、島内に無関税港制が適用されていたにもかかわらず、外国製品は広く取引されていなかった。1911年1月27日付のプリアムール税関局への報告書で、アレクサンドロフスク税関長は次のように指摘している。「島の繁栄に対する無関税港制の貢献はごくわずかである。海外からの商品は消費者が少なく、その範囲は主に官僚層に限定されており、彼らは主にドイツから衣料品を取り寄せている。確かに、海外から来る蒸気船によって砂糖や小麦粉などの生活必需品も輸入されていたが、それらはサハリン島の住民にとってあまり関心を引くものではなかった。なぜなら、これらの商品はロシア産の商品とほぼ同じ価格で販売されていたからである。例えば、アメリカ産の小麦粉(1プード15ポンド)は3ルーブルで販売されており、同じ価格でロシア産の小麦粉も手に入る。ドイツ産の砂糖はロシア産より少し安い、品質はロシア産の方が良い。現在、アレクサンドロフスクには、外国商品を扱う2つの商店が存在しており、一方には日本の商品が多く、もう一方には上海製の織物が主に取り扱われている。サハリン全体では、商店の数は合計で397店舗に上る。アレクサンドロフスクに税関が設置され、事実上の開設が行われたことで、無関税港制は自然に閉鎖されたかのように機能しなくなった。地元住民は、近いうちに無関税での商品の輸入が禁止されるだろうと深く確信しており、そのため商品の取り寄せを控えている⁽⁶⁴⁾。

64 Таможня на Тихом океане. С. 32–33.

表1によると、外国船舶による貨物輸送量は毎年概ね安定していたものの、1913年には理由不明ながら外国船舶の貨物量が急増したことを除いて、ウラジオストクとニコラエフスクからの対岸船舶による貨物輸送量に比べて、外国船舶の割合は著しく小さいものであった。アレクサンドロフスク税関の報告書には、すべての入港船舶における外国製品とロシア製品の割合に関する情報が欠如しているため、その正確な割合を把握することは困難である。しかし、1909年の無関税港制廃止後のロシア極東におけるロシア製品の顕著な増加⁽⁶⁵⁾と、現地当局の報告から、サハリンにとって、外国製品が不可欠ではなかったことが示唆される。

サハリン社会では、税関の必要性が認識されていなかった。前述の通り、ウンテルベルゲルは、ウラジオストクやニコラエフスクでは港湾インフラが不十分であるために税関手続きに時間を要すると主張して、プリアムール地域の無関税港制廃止を批判した。彼の懸念は広く共有され、極東社会においても税関は地域の貿易発展に対する障害と見なされていた⁽⁶⁶⁾。サハリン税関の業務開始に伴い、島内社会と税関の間に生じた緊張は、大陸の税関業務においても見られた類似の要因によって生じたものだった。

貨物の税関通過に長時間を要する潜在的な原因の一つは、アレクサンドロフスク港の状況にあった。アレクサンドロフスクの埠頭は設備が不十分であり、これが税関業務に大きな障害をもたらしていた。アレクサンドロフスク税関長とその助手、検査官二名は、最初の蒸気船に対する貨物検査に7日間を要した。この検査は、港の倉庫内および貨物の受取先への配送中に行われた⁽⁶⁷⁾。税関長は手続きについて詳細に説明している。「蒸気船から受け取った貨物は、全く仕分けされることなくバージに積み込まれ、そのまま暗くて狭い埠頭の倉庫に運ばれる。この倉庫内で少しでもまともな管理を確立することは不可能であり、スペースがないため、ある貨物を別の貨物で遮ったり、単に積み重ねたりしている。倉庫に収まりきらなかった貨物は埠頭に放置され、シートで覆われる。既存の作業班は、税関の監督に全く従わず、ただ荷物の引渡しに関心を持っているだけであり、貨物を所有者ごとに〔仕分け〕し、異なる倉庫の門から複数の受取人に同時に渡す。通常、貨物の引渡しには5日間の猶予期間が必要であり、時にはそれ以上かかる。こうした状況では、貨物の点検を行うこと、ましてや番号やマーキングを照合することは、絶対に不可能」である⁽⁶⁸⁾。税関業務を最適化するために、税関長は貨物検査手続きを見直し、手続きを埠頭から船上に移すことにした⁽⁶⁹⁾。

ロシア帝国法律集成第6巻および1904年の税関法第75条に基づくと、地方税関当局は上位の税関当局に従属しており、現地の行政の管轄下にはなかった。さらに、同法第77条により、地方税関は公的職務の遂行中に法的支援を求める権利を有していた⁽⁷⁰⁾。しかし、ア

65 Зюзин К.А., Валетов Т.Я. Роль Транссибирской магистрали в снабжении Дальнего Востока в 1903–1913 гг.: сопоставительный анализ внешнеторговой и транспортной статистики // Историческая информация. 2022. № 4. С. 1–35.

66 Беляева. От порто-франко к таможене. С. 69, 136.

67 Таможня на Тихом океане. С. 41.

68 1912年10月31日付アレクサンドロフスク税関長からプリアムール税関局長宛の「キシニョフ」蒸気船の船長と税関検査官の対立に関する報告書から。РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 38, л. 3.

69 РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 38, л. 3.

70 РГИА ДВ, ф. 702, оп. 1, д. 800, л. 90–91.

レクサンドロフスク税関の業務が開始されると、サハリン州知事 D. D. グリゴリエフは税関に対する厳格な統制を示そうとした。地域の経済発展を支持する知事は⁽⁷¹⁾、アレクサンドロフスクの不十分なインフラにより既に困難を抱えていた港での貨物作業に対して、税関検査が障害であると見なした。1911 年 4 月 22 日付の報告書において、ベルンスキーは、新任のサハリン州知事⁽⁷²⁾との初対面時に、知事が税関長の容姿や態度を批判し、夜間の貨物作業の妨害を中止するよう要求し始めたことを指摘した。ベルンスキーは、税関手続きが貨物作業を妨げたことはなく、実際にサハリン州知事の否定的な態度は「サハリン到着以来、税関当局の代表者としての私を常に悩ませてきた終わりのない陰謀によるものである」と説明し⁽⁷³⁾、「同時に、地元社会の大多数が島に税関を設置することに敵意を抱いていることも報告しなければならない」と付け加えた⁽⁷⁴⁾。

ベルンスキーは報告書の中で、知事との会談前に、義勇艦隊の代理人の申請に基づき、夜間の貨物作業を公式に許可したと述べているが、税関報告書と同じ日に作成されたプリアムール総督宛の知事の電報には、ベルンスキーが「夜間の汽船の荷揚げを許可しておらず、それが荷揚げを不可能にしている」と記されている⁽⁷⁵⁾。さらに、知事は税関に 24 時間体制での貨物作業を許可するよう指示したと報告した。これに対し、プリアムール税関局は、事前に提出された船舶代理者の申請に基づいて、税関当局が夜間も含めた迅速な貨物作業を支援するよう指示した⁽⁷⁶⁾。この場合、夜間の貨物作業の許可を得るために必要な書類手続きは、すでに困難を極めていたアレクサンドロフスク港での貨物の荷揚げ作業をさらに複雑にする措置として義勇艦隊の代理人に認識され、知事にそのように伝えられたと考えられる。

サハリン州の行政当局は、税関に対する自らの権限を示すために様々な手法を用いていた。1911 年 9 月、サハリン州知事はベルンスキーに対し、税関業務に関する報告書と業務改善のための提言を提出するよう要請した⁽⁷⁷⁾。ベルンスキーはプリアムール税関局から許可を得た際、一般的な税関業務の運営は管轄外であるという通知を受け、最初の報告書を知事に提出した。この文書には、税関統計、日常業務における課題、アレクサンドロフスク以外での密輸取り締まりの困難さが記されていた⁽⁷⁸⁾。その後の数年間、税関は知事からの要請に応じて業務上の成果と課題を報告し続けたが、直属の税関統括本部への報告に比べて、簡潔な形で行われた。サハリン税関は船舶を持っていなかったため、知事はアレクサンドロフスク停泊地での検査に際して、国有船の使用を許可した。しかし実際にはこの取り決めにより、船の利用可能性について「職員が偶然の成り行きと個々人の裁量に完全に左右されている」という事態が生じた⁽⁷⁹⁾。船舶のスケジュールは警察官が管理しており、税関職員は岸や船上で何時間も待たされることがしばしばあった。

71 Губернаторы Сахалина. Южно-Сахалинск, 2000. С. 76–77.

72 Григорьевが新知事として着任したのは 1910 年 12 月 31 日である。

73 アレクサンドロフスク税関長による、プリアムール税関局長宛のサハリン総督との対立に関する報告書。Таможня на Тихом океане. С. 37.

74 Таможня на Тихом океане. С. 37.

75 Там же. С. 35.

76 РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 15, л. 125.

77 РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 51, л. 38.

78 Там же. Л. 39–40.

79 РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 21, л. 16.

1911年5月、アレクサンドロフスキの義勇艦隊代理人マジロフと税関長の対立が、税関長と知事のさらなる摩擦を引き起こした。マジロフは、税関の船上検査方法について苦情を申し立て、税関手続きが船の荷降ろしを遅らせていると主張した。これに対して、知事は税関検査の場所と時間を警察署長が決定することとし、税関の職員が警察とともに貨物の統計を確認することを提案した。マジロフの苦情が根拠のないものであることを証明するために、税関長は、知事が税関検査の既定の手続きの有効性を直接確認することを提案した。税関業務を精査するために、サハリン州副知事、アレクサンドロフスキ郡長、警察署長、埠頭管理者で構成される委員会が設置された。委員会は、地元インフラ状況を考慮した上で、税関検査の方法が最適であると認定した⁽⁸⁰⁾。

この事件に関連して、税関長はプリアムール税関局長に助言を求めた。「知事の命令が税関法と明らかに矛盾し、私の〔税関〕長としての権威を損なっている場合、どのように対処すべきか」⁽⁸¹⁾。また、ベルンスキーはラトキンに対して、義勇艦隊に連絡し、マジロフに「地元当局との親交を乱用し、自身の虚栄心」を満たす行為をやめ⁽⁸²⁾、税関職員の正当な命令に従うべきと指示するように依頼した。税関の見解をグリゴリエフに伝えるため、プリアムール税関局長はプリアムール総督N. L. ゴンダツェの助力を求めた。彼は、税関の独立性を明確にするよう求めるとともに、「サハリン州知事による税関活動へのさらなる不適切な干渉を避ける」ように依頼した⁽⁸³⁾。1911年6月、総督府はサハリン州知事に連絡し、知事に対し、サハリンでの税関業務の改善に関する要望をプリアムール税関局長に直接伝えるように指示した。これは、地元税関とのさらなる誤解を避けるためであった⁽⁸⁴⁾。

7月、サハリン州知事は新たな指示に従い、プリアムール税関局に対し、サハリン沿岸近くの外国船舶の航行を効果的に監視できていないことへ不満を表明した。彼は税関業務が地域におけるロシアの貿易および航行に「制約」を与えていると批判した⁽⁸⁵⁾。これに対し、ラトキンはプリアムール総督に報告し、サハリン州知事の苦情とその税関へのアプローチに対して「困惑している」と述べた⁽⁸⁶⁾。プリアムール税関局長は、「日本の船舶が商業目的でサハリン沿岸のあらゆる地点に不法かつ自由に接近し、海岸線の調査を行うことは、当然のことながら、アレクサンドロフスキの税関の責任ではない。これらの警備は税関ではなく、完全に一般行政や警備船の管轄部門に属している」と明言した⁽⁸⁷⁾。さらに、ラトキンは、極東におけるロシア対岸船舶の数が限られているため、地元住民や官吏が日本のボートや定期ロシア船に依存せざるを得ない状況は、税関業務と無関係であると指摘した。また、サハリン州知事の税関に対する行動や態度が中立的でない可能性があるとして述べた。例えば、知事が船主側に立ち、税関の過剰な罰金を批判し、税関職員の説明を無視したケースがあっ

80 1911年5月7日付アレクサンドロフスキ税関長による、プリアムール税関局長宛の義勇艦隊の代理人との対立に関する報告書から。Таможня на Тихом океане. С. 40–42.

81 Таможня на Тихом океане. С. 42.

82 РГИА ДВ, ф. 702, оп. 1, д. 800, л. 95.

83 Там же. Л. 90–91.

84 Там же. Л. 96.

85 Таможня на Тихом океане. С. 55–56.

86 Там же. С. 63–64.

87 Там же. С. 63–64.

た⁽⁸⁸⁾。税関局長は、サハリン州知事が税関の貨物作業の監視に関する特別な条件を無視したことを「根拠がなく、不公平である」とし、サハリン税関職員は、プリアムール税関局の記録に基づき、夜間や休日の貨物操作に関し、適切に手続きされた依頼を拒否したことはないと主張した⁽⁸⁹⁾。

プリアムール総督の仲介により、税関とサハリン州知事との対立は緩和された。1911年秋以降、両機関の間での連絡はより建設的なものとなった。しかし、島内の税関の活動に対する私人および官吏の敵対的態度は依然として残っており、時折、対立が生じていた。

1912年10月31日付の報告書で、アレクサンドロフスク税関長は、プリアムール税関局長に対して、アレクサンドロフスクでの荷降ろし中に義勇艦隊の蒸気船「キシュニョフ」船長と税関職員との間に生じた対立について説明している。船長の証言によれば、税関検査官はその無能さゆえに荷降ろしの過程を遅らせただけでなく、船長に対して無礼な態度を取ったという。これに対して税関長は、アレクサンドロフスク埠頭には適切な倉庫がないため、1911年に税関職員による船上での貨物検査手続きを確立したと説明している。それ以来、担当した税関検査官 S. ラスポポフは、この方法で約 90 隻の船の荷役を監督しており、彼は税関で最も経験豊富な職員の一人となっている。税関長はラスポポフを「有能で、確かに謙虚な」職員と評し、船長の主張を「窮地を脱しようとする者の醜い策略」として一蹴した⁽⁹⁰⁾。税関長は荷降ろしの遅れを、二隻ある国有の艀のうちの一隻の故障と、港湾労働者と船員の協調不足によるものと説明した。最後に、税関長はプリアムール税関局長に対し、「税関職員が職務を遂行する際の困難な状況を考慮し、将来この問題に対処してほしい」と要請している⁽⁹¹⁾。

1916年、アレクサンドロフスクから対岸のデ・カストリへ向かう郵便局の小包係は、当時の税関長で V. M. ラヴリノヴィチの問い合わせに対し、船内にあった無印の小包の内容物の確認を拒否した。小包係は「これらの小包はデ・カストリ行きです」とだけ答え⁽⁹²⁾、税関長に背を向けた。従来の税関業務において、関税や物品税がかかる品物が船内で発見される事例が多々あったことから、税関長は郵便・電信局長に貨物の内容物について問い合わせる必要があった。このため、埠頭の管理者に対し、調査の間、船の出発を延期するように依頼した。小包係が出発の遅延について知らされると、即座に貨物に関する書類を税関長に提出したが、船の遅延に対して不満を口にした。

この 10 分間という短い遅延にもかかわらず、関係する郵便局職員はアレクサンドロフスク税関長の行動について、ハバロフスク税関局に対して正式な苦情を申し立てた。さらに、税関職員の検査が原因で船の出発の遅延が常態化していることを指摘し、税関検査官が埠

88 1911年5月29日、航海者 P. ドゥブロヴィ所有の帆船がアレクサンドロフスク港を無許可で出港し、税関規則に違反した。その結果、プリアムール税関局長がアレクサンドロフスク税関の報告に基づき、ドゥブロヴィに対して罰金を科した。彼はこの決定に異議を唱え、サンクトペテルブルクの税関庁に苦情を申し立てた。しかし、税関庁は罰金の妥当性を認め、決定を支持した。РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 4, л. 1, 6, 11, 25, 30.

89 Таможня на Тихом океане. С. 66–68.

90 РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 38, л. 3.

91 Там же. Л. 4.

92 Там же. Л. 5–6.

頭での業務中に酒に酔っている事例についても税関局に報告した。アレクサンドロフスク税関の地位を「虚偽の証言」から守るため、税関長はハバロフスク税関局長への報告書に、義勇艦隊の代理人とアレクサンドロフスク埠頭の管理者の証言を添付し、税関職員の提示した事実経過を裏付ける証拠として提出した。明らかに、サハリンにおける税関当局に対する根強い反発的態度は、税関業務の円滑な遂行に対してさらなる障害となっていた。

2-3. サハリン税関と極東税関機構の変化

サハリンに税関が設置された後、島内および大陸に新たな税関を設置する必要となる状況が生じた。サハリン沿岸で発見が困難な密漁や違法取引に加え、税関の設置自体が密輸分散の要因となっていた。島内に無関税港制が適用されていたにもかかわらず、アレクサンドロフスク税関は、1911年7月12日にプリアムール税関局長が発した命令に従い、同年8月1日からサハリンから大陸へ輸送される外国産品への関税の徴収を開始した⁽⁹³⁾。この命令の施行により、アレクサンドロフスクから大陸への外国産品の輸送はほとんど停止され、これらの物品は義勇艦隊の船舶が寄港するピレヴォへと転送された。ピレヴォは、サハリン西岸に位置し、住民数が約10人の小さな村で、日本との国境に近い場所にあった。

税関のデータによれば、ピレヴォに輸送された外国産品の量は地元住民の需要を大きく上回っていた。8月1日から年末までの間に、ピレヴォには合計453プードの外国産品（ドイツおよび日本のビール253プード、ドイツの砂糖112プード、その他各種物品88プード）が輸送された⁽⁹⁴⁾。また、ピレヴォ港にはロシアおよび日本の漁船が入港していたことも、ピレヴォに駐在していた警察官の報告で確認されている⁽⁹⁵⁾。これらの状況を踏まえ、税関長は外国産品の密輸防止や対岸船の貨物の監視と統計調査のために、ピレヴォに税関監視所を設置することを提案した。

サハリンの密輸拠点としてもう一つ考えられるのは、大陸に位置するラザレフ岬である。アレクサンドロフスクからポギビヤヴィアフティといった北部の集落に輸送された貨物は、サハリンの対岸船舶が不足しているため、ラザレフ岬を経由してサハリンに再輸送された。サハリン北部の集落向けの貨物は、大陸行きの定期蒸気船に積み込まれた後、ラザレフ岬で転送され、小型船でタタール海峡を通過して島に再輸送された⁽⁹⁶⁾。

1912年1月9日、プリアムール税関局長は、ラザレフ岬に税関を設置するようニコラエフスク税関に命じた⁽⁹⁷⁾。ポギビヤヴィアフティの住民が物資を受け取る唯一の方法が大陸を経由することだったため、プリアムール税関局長は1911年8月に「これらの人々の利益のために」新たな税関支署を設置すべきだと結論付けた⁽⁹⁸⁾。ラザレフ岬の税関の検査官は、大陸での荷降ろしおよびサハリンへの転送を監督する責任を負った。

93 Таможня на Тихом океане. С. 58–59.

94 Таможня на Тихом океане. С. 90–92. しかし、1911年にウラジオストク港での輸入量が23,316,955プードに達したため、サハリンから運ばれた違法な貨物の割合はごくわずかであった。Для пользы и процветания. С. 357.

95 ГИА СО (Государственный исторический архив Сахалинской области), ф. 22-и, оп. 1, д. 15, л. 88, 96.

96 РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 61, л. 54.

97 Таможня на Тихом океане. С. 94.

98 РГИА ДВ, ф. 702, оп. 1, д. 800, л. 117.

この新しい税関の設置は、大陸での免税品の不正流通を防ぐことを目的としていたが、別の密輸拠点であるピレヴォに税関が設置されなかった理由は不明である。ピレヴォが日本との国境に近いこと、おそらくロシア側はこの地域での税関設置を避けることで、両国間の緊張を回避しようとしたのではないかと考えられる。また、樺太においても国境近くに税関が設置されておらず、ロシアの極東隣国に対する同様のアプローチを反映している可能性がある⁽⁹⁹⁾。

帝政期においてサハリンでアレクサンドロフスク以外に設置された唯一の税関機関は、島の東岸に位置するチャイヴォ税関支署であった。この税関支署の設置は、地元の石油産業の発展と密接に関連していた。アレクサンドロフスクで税関業務が開始される頃には、北サハリンが1909年に民間の鉱業開発のために開放され、同年にはF. F. クレイエ社が島での石油開発を推進し始めていた⁽¹⁰⁰⁾。ノルウェーがチャーターした最初の蒸気船が社員と物資を乗せて1909年5月31日にチャイヴォ湾に到着したのは、サハリンでの税関業務が開始される以前のことである。その後、アレクサンドロフスクに税関が設置される前に、さらに3隻の船が島の東岸に到着している⁽¹⁰¹⁾。税関業務が開始されると、石油会社が所在するサハリン東岸に向かう船舶は、税関手続きを行うためにアレクサンドロフスクを経由することが求められるようになった。1911年には、アレクサンドロフスクに税関検査のために寄港したチャイヴォ向けの唯一の船は、24,345ブードの貨物を積載した日本の蒸気船「神儀丸」である⁽¹⁰²⁾。

1911年初頭、クレイエは、同社の船舶はチャイヴォに向かう前にアレクサンドロフスクで税関検査を受けるよう命ぜられている一方、外国船舶はこの指示から免除されていると主張して、大蔵大臣に電報で苦情を申し立てた。この電報のコピーは、1911年6月27日にプリアムール税関局長に転送された。これに対して、1911年7月13日、税関局長はロシア船舶も外国船舶もアレクサンドロフスクでの事前入港は免除されていないことを報告した。しかし、外国船舶は追加の6-8日をルート調整と税関手続きに費やさなければならないため、この手続きを無視してサハリンの無防備な東岸に直接接近し、そこで商業活動を行なった⁽¹⁰³⁾。

1911年までのアレクサンドロフスク税関のデータによれば、税関手続きが免除されている日本の漁船を除き、サハリン東岸に到着した船舶は石油企業向けの物資を運ぶ船舶のみであった。このため、税関長は、年間の蒸気船の到着数が少ないことから、チャイヴォに税関を設置するのは時期尚早であると判断し、石油産業のさらなる発展まで設置を延期することとした⁽¹⁰⁴⁾。税関長は、税関設置予定地の近隣は居住地として不向きであると懸念していた。

99 樺太の税関機関は、函館税関部であり、樺太南部の港湾、すなわち大泊と真岡に位置していた。サハリンのロシア・日本国境に最も近い税関は、真岡郡に属する野田町に所在していた。「御署名原本・大正十一年・勅令第二十二号・大正六年勅令第五十九号（税関支署ノ名称位置及管轄区域ノ件）中追加」JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.A03021369000、御署名原本・大正十一年・勅令第二十二号・大正六年勅令第五十九号（税関支署ノ名称位置及管轄区域ノ件）中追加（国立公文書館）。

100 Шалкус Г.А. У истоков Сахалинской нефти // Краеведческий бюллетень. 2000. № 4. С.35–52.

101 1911年の鉱山技師ボリソフの報告書より。РГИА ДВ, ф. 702, оп. 2, д. 282, л. 45.

102 РГИА ДВ, ф. 1251, оп. 1, д. 174, л. 168.

103 РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 26, л. 307.

104 Таможня на Тихом океане. С. 82.

それにもかかわらず、多くの極東の官僚たちは、サハリンの無防備な東岸に対する管理の必要性で一致していた。プリアムール税関局長は、東岸での外国船舶の監視を強化するために護衛船の増強を提案し、アレクサンドロフスク税関から東岸に臨時職員を派遣することを提案した⁽¹⁰⁵⁾。1911年8月、サハリン州知事が東岸を訪れ、帰還後にプリアムール税関局に対してチャイヴォ湾に税関を設置するよう要請した⁽¹⁰⁶⁾。彼の要請は、税関がサハリンの石油産業の発展に寄与するという仮定に基づいていた⁽¹⁰⁷⁾。このことにはプリアムール総督も関心を示し、プリアムール税関局長に対して、チャイヴォ湾に税関を設置することを「極めて重要な事項」と伝えた⁽¹⁰⁸⁾。

1912年2月8日、大蔵大臣は外務省およびプリアムール総督と合意の上、クレイエの1911年7月13日付の要請に基づき、チャイヴォに税関支署を設置することを決定した⁽¹⁰⁹⁾。プリアムール税関局からアレクサンドロフスク税関には、新しい税関支署長と二名の検査官が1912年4月1日にウラジオストクからサハリンへ出発する旨が通知された⁽¹¹⁰⁾。チャイヴォの税関職員は主に石油会社の物資を運ぶ船舶の検査に従事した。1913年の航海では、石油企業向けの貨物を積んだ3隻の船がチャイヴォに到着し、総計16,197プードの貨物が輸送された⁽¹¹¹⁾。他の企業も1912年から1913年にかけて、サハリンでの商業的な石油生産を試みた。しかし、1914年までに石油企業では大きな財務損失が発生し、石油生産の運営活動は終了し、結果的にチャイヴォ税関支署の活動も事実上終了した⁽¹¹²⁾。

このように、石油企業の活動拠点に近接して税関を設置するなど、中央政府および極東地方当局によって講じられた行政的支援のみでは、サハリン石油産業の発展を持続的に下支えするには不十分であったことが明らかとなった。

終わりに

プリアムール総督府管轄下の他地域とは異なり、サハリンおよびカムチャツカにおける税関の設置は、主にロシア太平洋沿岸水域での航行を規制し、外国人、とりわけ日本人の違法活動を抑制するために行われた。このアプローチでは、サハリンとカムチャツカの地域経済発展は議論の対象外とされていた。しかし、国際条約や、地域内での監督体制の不備により、この措置の効果的な実行は妨げられた。さらに、税関設置がロシア極東地域に

105 РГИА ДВ, ф. 702, оп. 1, д. 800, л. 137.

106 Там же. Л. 136.

107 Григорьевは島での石油採掘の成功を過剰に楽観視していた可能性がある。実際には、彼がサハリン東海岸を視察した際に、石油採掘に関する多くの違反が明らかになった。さらに、クレイエとその部下たちとの関係が緊張しており、部下たちが作業結果を隠していたことも、石油採掘に深刻な問題があったことを示している。*Лисицина Е.Н. Нефть и газ Сахалина. Конец XIX в. – 1945 г. Часть 1. Южно-Сахалинск, 2020. С. 86.*

108 РГИА ДВ, ф. 1304, оп. 3, д. 123, л. 29.

109 РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 42, л. 4.

110 Там же. Л. 7.

111 РГИА ДВ, ф. 1304, оп. 3, д. 123, л. 157–158.

112 *Шалкус. У истоков Сахалинской нефти. С. 50–51; РГИА ДВ, ф. 1446, оп. 2, д. 160, л. 8.*

おける日本人の違法活動を減少させる方策となり得るとの、提案者であるプリアムール総督ウンテルベルゲルを含むロシアの首脳への期待は、税関業務開始後の税関職員の報告、特にサハリンの税関資料を見ると、失敗に終わったことが明らかである。したがって、税関設置は当初の目標を達成することができなかったと言える。

上記のような結果となったにも関わらず、サハリンの税関職員は、税関業務を地域の条件に適応させる必要に迫られた。これは困難を伴うものであり、上層部の官僚を含むサハリン社会は、税関を島の経済発展の阻害要因として捉えていた。これは、地域の税関活動および税関職員に対する地元社会の否定的な態度からも十分に裏付けられる。一方で、税関手続きが法律に則り、かつ最も効率的に行われたとしても、港湾設備の不足や自然条件により、既に複雑化していた貨物取扱業務がさらに煩雑になったことも事実である。

税関の設置はその意図した目標を達成しなかったが、サハリン税関職員の提案は、蓄積された情報と地域の状況に対する深い理解に基づいており、島における税関管理の効率を改善する可能性があった。しかし、無関税品の大陸への密輸を減少させるため、ピレヴォに税関を設置するというサハリン税関長の試みは、上層部によって放置された。また、サハリン東海岸に税関を設置することに対するアレクサンドロフスク税関長の反対意見は最終的に無視され、その結果、新たに設置された税関支署は運用開始から2年も経たないうちに活動を停止した。こうして、税関の機能は主にアレクサンドロフスクに來航する船舶(主にロシア船)の検査と統計の作成に限定されたままとなった。

Дальневосточная периферия в видении российского правительства: создание и деятельность таможни на Сахалине в имперский период

АНТОНЕНКО Виктория

После введения порто-франко в портах Приамурского края и на острове Сахалин в 1856 году протекционистские тенденции в экономической политике Российской империи, а также хозяйственное освоение региона привели к постепенному установлению ограничений на ввоз беспошлинных иностранных товаров начиная с 1860-х годов. В результате этот процесс завершился отменой порто-франко в 1901 году и созданием системы таможенных учреждений на Дальнем Востоке России. Затруднения в снабжении региона в связи с началом Русско-японской войны привели к восстановлению беспошлинной торговли, однако курс правительства на интеграцию Дальнего Востока в экономическое пространство империи привел к окончательной отмене порто-франко в 1909 году. Вместе с тем Сахалин и Камчатка оставались территориями практически неограниченной свободной торговли вплоть до революции 1917 г. Это было связано с проблемой снабжения регионов в связи с их удаленностью, малонаселенностью и экономической отсталостью.

Однако в 1910 году в административных центрах данных областей создаются таможенные учреждения. В связи с существованием здесь порто-франко, объяснение данной меры распространением протекционизма на отдаленные территории Дальнего Востока, встречающееся в предыдущих исследованиях по теме, представляется проблематичным.

Для того чтобы попытаться понять политику правительства Российской империи в отношении развития дальневосточной периферии в связи с принятием данного решения, в своей работе автор подробно рассматривает причины создания таможен на окраине Дальнего Востока, а также деятельность Сахалинской таможни, меры, принятые региональным и центральным правительствами, направленные на оптимизацию работы таможни в условиях региона.

В результате проведенного исследования было установлено, что основной причиной создания таможенных учреждений на Сахалине и Камчатке была необходимость регулирования судоходства в прибрежных водах российской части Тихого океана и, соответственно, пресечение незаконной деятельности иностранцев, особенно японцев; экономическое развитие удаленной периферии не учитывалось во время работы над принятием данного решения. Вместе с тем материалы таможни на Сахалине демонстрируют неэффективность создания учреждения в связи с содержанием международных договоров и недостатком охранительно-надзорных мер. В статье уделено внимание тому, что в своей деятельности сахалинские таможенники столкнулись с оппозицией в лице местных чиновников и общественности, которые рассматривали таможню как препятствие к совершению эффективных торговых операций в регионе. Также удалось установить, что хорошо знакомые с особенностями развития региона управляющие Александровской таможни на Сахалине вносили ценные предложения

по оптимизации работы таможни. Однако значительная их часть игнорировалась вышестоящими чиновниками. В конечном счете функции таможни в рассматриваемый период с начала ее деятельности в регионе не претерпели существенных изменений и ограничивались надзором за преимущественно российскими судами, приходившими на рейд Александровска, а также ведением статистики.