

# 經濟論叢

第七十八卷 第五號

---

經濟外的強制について……………山岡亮一(1)

ヒルファーディングの帝國主義論(2)……………静田均(20)

過渡期經濟の若干の諸問題について……………金鍾碩(36)

運送貿易とイギリス海運業の確立……………山田浩之(52)

---

[昭和三十一年十一月]

京都大學經濟學會

## 運送貿易とイギリス海運業の確立

——イギリス海運業形成過程の一側面(二)——

山田 浩 之

## 三 『国富論』と carrying trade

スミスの重商主義批判の検討を通じて、『国富論』と carrying trade がどのように把握され、イギリス海運の発展の問題がどのような形でとりあげられているかを明らかにすること、これが第三節の課題である。もちろん、スミスの重商主義批判の全面的検討は、この小論のよくなしうるところではない。ここでは、スミスが商業資本の「部門」として carrying trade を論じている『国富論』第二編第五章「資本の種々の用途について」を中心として論じてゆきたい。ところで、スミスは、なぜ第二編の最終章で「資本の種々の用途」を論じなければならなかったのか、まずこのことをはっきりさせつつ、この章で展開された資本投下順位論の意義をあきらかにしよう。

第一編で、分業の進行とともに純化・完成してくる市民社会がいかなるメカニズムによって動くかを明らかにしたスミスは、第二編では、分業が形成されるための前提として、資本の蓄積が必要であることを指摘し(序論)、資本の蓄積がどのようにして行われるかを把握しようとした。まず、単なる資財と資本とが区別され、資本が利潤

をもたらず資本的資財であることを明確にし、さらに、資本の二つの種類——固定資本と流動資本——が明らかにされる(第一章)。このように社会の総資財を三部分に分割したのちに、スミスは、これらの資財の間における循環と補充の関係を明らかにし、固定資本の維持費をとりあげることによって、スミスなりに社会的総資本の単純生産を把握する(第一—二章)。ついで、スミスは生産的労働論によりつつ資本蓄積論を展開し、拡大再生産の問題を提起する(第三章)。すなわち、生産的労働者によってつくりだされた生産物のうち、人びとの収入(利潤プラス地代)を形成する剰余生産物が、節約によって資本に転化されてふたたび生産的労働の雇傭にあてられるならば、その資本への転化の度に応じて、社会の再生産の規模が拡大する——というのが、第三章での論点である。つまり、ここでは不生産的労働の維持にあてられる収入に、生産的労働の維持にあてられる資本が対置されて、資本の蓄積こそが社会的富の拡大再生産の基軸であることが強調されているのであるが、このようなスミスの考え方が、のちの重商主義批判において、「貿易上の収支のバランス」に対立するものとしての「年々の生産と消費のバランス」をうちだす論理的前提となる。したがって、スミスの資本蓄積論は重商主義批判体系としてのスミス経済学の一つの凝集点といふことができる。

だが、生産的労働、資本蓄積論だけをもってしては、まだ重商主義批判は完成しなかった。剰余生産物は、資本として生産的労働を雇傭するべく投下されねばならない——これが、生産的労働論によって明らかにすることができた拡大再生産の論理であった。とすれば、資財を資本として使用しさえするならば、どのような産業部門に投下してもかまわないのであろうか。いや、そうではない、とスミスはかんがえる。なぜなら、「すべての資本はただ生産的労働の維持のみにあてられるものではあるが、同量の資本が働かせることのできる労働の量は、資本の用途

が異なるにしたがつて、いちじるしく異なる、同様に、その使用がその国の土地および労働の年々の生産物に附加するところの価値もまたいちじるしく異なる」(Walth of Nations, ed by E. Cannan, vol. 1, p. 340. 第二分冊一五四ページ)からである。したがって、各産業部門に投下された資本が生産的労働の維持にどれだけ寄与するか、が明らかにされねばならない。ここに「資本投下順位論」の課題がある。スミスが、第二編の最終章で、「資本の種々の用途」を論じなければならなかったのは、こうした理由からであった。

このようにして、生産的労働論をさらに一歩前進させるために、資本投下順位論が提起されることになる。スミスが追求しようとするのは、どのような投資の順序が国内の生産的労働の最大量の維持を可能にするか、ということである。かれは、まず資本の用途を、農業(広義の)、製造業、卸売業、小売業の四つに分類し、それらに投下された各資本が社会的総資本の再生産→流通過程の一環を形成することを明らかにしたのち、生産的労働を多く活動させるかどうか、という視点から、その貢献度に応じて順位をつけ、その順位が農業→製造業→商業であると主張する。さらにスミスは、卸売業の種類を、内国貿易(home trade)、消費物の外国貿易(foreign trade of consumption)、運送貿易(carrying trade)に再分して、それぞれについて国内の生産的労働をどれだけ維持することができるかを問題にし、卸売業における投資の順位が、内国貿易→外国貿易→運送貿易であると論ずる。したがって、スミスによれば、資本としてのストックの投下が、農→工→商の順序で行われ、さらに商業への資本投下が、内国貿易→外国貿易→運送貿易の順序でおこなわれるばあいには、資本の蓄積はもつとも急速であり、富裕の進歩もまたもつともすみやかなのである。

ところで、人びとはつねに投下された資本の「安全」を考慮するものであるから、「自然の秩序」においては、

おのずと、資本の用途としては、「遠方の用途」よりも「近い用途」が、「時間のかかる緩慢な用途」よりも「回収度の多い用途」が好まれる。したがって、利潤率がひとしいかぎり、運送貿易よりも外国貿易が、外国貿易よりも内国貿易が、それらよりも製造業が、製造業よりも農業がえらばれるのであって、その結果、「なんら法律の干渉がなくとも人間の私利私害と熱情とが、自然、かれらをして、あらゆる社会の資本を、社会全体の利害にもっともよく合致するような割合にできるだけ近く、その社会において管まれている各種の用途に、分割・分配させるのである」(W. o. N., vol. II, p. 129, 第三分冊三七五ページ)。かくして、そこには、「産業の自然的均衡」(natural balance of industry) が実現され、富裕の自然的進歩がおこなわれる。ところが、この資本投下の自然的順位を歪め、「産業の自然的均衡」を攪乱するものこそ、重商主義の諸規則なのである。

かくして、「産業の自然的均衡」は「生産と消費のバランス」につぐ、重商主義批判の第二の規準となる。すなわち、生産的労働論を論理的前提として、「貿易上の収支のバランス」に「生産と消費のバランス」を対立させたミスミスは、資本投下順位論を理論的基礎として「産業の自然的均衡」をうちだし、重商主義批判をさらに一歩前進させているのである。かくて、重商主義の諸規則——輸入制限、戻税、奨励金、通商条約、植民地貿易独占——は、産業の自然的均衡を攪乱させるものであるかどうかという視点から、検討され、批判のメスがくわえられる。

ところで、重商主義的諸規制のうちでも、植民地貿易の独占こそは、産業の自然的均衡を妨げることともとはなはだしいものであった。すなわち、植民地貿易の独占は、これがなかったばあいにくらべて、イギリス資本の大部分をこの種の貿易に向わしめたのであるが、その独占によって、このような資本の一部分は、「すべてはあいに、隣接諸国にたいして行われる貿易からより遠方の国にたいして行われる貿易に、また多くのばあいにおいて、

消費物の外国貿易からその迂回貿易に「向けられたのであり (W. o. N. vol. II, p. 102. 第三分冊三二五ページ)、あるばあいには、その迂回貿易から運送貿易へと向わせられたのである。植民地貿易の独占による、このような「産業の自然的均衡」の破壊こそ、イギリスを危機的狀態に陥し入れたものであった。<sup>12)</sup>そして、この危機を克服するためには、「産業の自然的均衡」を回復しなければならぬ。

ここから、「産業の自然的均衡」を志向する自由貿易論がうまれてくる。植民地貿易独占からの解放、独占機構にもとづいて形成されていた迂回的外国貿易や運送貿易などの仲継貿易システムの解消、それに寄生していた商業資本の切捨て——これらこそ、その自由貿易論の意味するところであった。それによって、農業を起点とする国内市場のふかくゆたかな形成とそれを基礎とする産業資本の成長とが展望されるであろう。資本投下順位論で主張された「国内における生産的労働の最大量の維持」は、ほかならぬ国内市場のふかくゆたかな形成を意味していたのである。農業(→農村)と製造業(→都市)との分業と素材交換を市場形成の出発点とみるスミスにあっては、農↓工↓商の資本投下の順序、および卸売業における内国貿易↓外国貿易↓運送貿易という投資の順序は、国内市場のふかくゆたかな形成を基礎とする外国市場の発展、それら両者をみだしてあふれた資本の第三国間貿易への進出、を志向するものにほかならない。国内市場の発展こそ、すべての発展の基礎なのである。

以上からあきらかなように、スミスの「資本投下順位論」の帰結は、植民地貿易の独占機構とむすびついて形成されていた「迂回的外国貿易」および「運送貿易」を、独占の廃止によって解消し、そのことによって、歪んだ市場構造を国内市場を中心として再編成することであった。そして、それは、現実的には、植民地収奪によって本源的蓄積の一環をになつていた商業資本を、国内市場を基礎として成長し、外国市場へ進出しつつあった産業資本の要

求に従属させることを意味していたのである。原蓄国家の止揚を要求するまでに成長した産業資本の論理、それがスミスの論理であつた。

さて、このようなスミスの論理は、イギリス海運の問題にも、基本的にはそのまま貫かれてゆく。スミスにとつて、イギリス海運の強化は、国防という観点からではあるが、きわめて重要であつた。<sup>13)</sup> もちろん、スミスは海運業をそのものとしては論じていない。かれは卸売業を、その流通機能とともに、商品の場所的移動をいとなむものとして論じており、それゆえ、海運業も卸売業に包摂されたものとしてとらえている。<sup>14)</sup> したがつて、スミスは、商業と運送業とを、基本的には、未分化のまま把握しているのであるが、このような枠の中での海運業の発展の問題は、重商主義批判の論理とどのように結びつけられているのであろうか。

さきに見たように、スミスは卸売業を、内国貿易、外国貿易、運送貿易の三つに分類したが、このことは大きな意義をもっている。それは、国内市場の一定の発展にともなつて、商業資本を同一範疇のものとしてとらえることができなくなったことを意味している。前稿第一節でみたように、資本主義が成立する以前の社会では、商業資本は流通過程の自立化に基礎をおく仲立商業 *carrying trade* としてのみ存在しえた。しかし、資本制生産の展開、それにもなう国内市場の形成によつて、商業資本の新しい分野がひらける。そして、そのような分野への進出とともに、商業資本は *carrying trade* から脱皮しはじめ、他方、かつての *carrying trade* は第三国間貿易にその固有の分野をもとめ、「運送貿易」として発展することになる。<sup>15)</sup> スミスの分類する卸売業の三つの形態は、このような段階における商業資本の存在形態をしめすものにほかならない。

ところで、産業資本の成長にともなう国内市場と国外市場の発展によつて、イギリス商業資本は、前稿第二節か

らあきらかなように、すでに carrying trade からの脱皮への道をふみだしてあり、スミスの時代には、「運送貿易」 carrying trade はきわめてかぎられた部面で活動しているにすぎない。すなわち、「イングランドの運送貿易と普通思われているものは、実際は単に消費物の迂回貿易にすぎないことが稀ではない。」そして、「地中海の諸港間においてイギリス王国の船腹をもつていとなまれている商業と、インド諸港間においてイギリス商人によつていとなまれている同種の商業の若干とが、おそらくは、イギリス王国の真の運送貿易と名づけてしかるべきものの主たる部門といふことができる」(W. o. N., vol. I, p. 353, 第二分冊一七八ページ)にすぎない。だが、他方において、植民地貿易の独占とむすびついた商業資本の自立的發展は、直接的外国貿易から迂回的な外国貿易へ、迂回的な外国貿易から運送貿易への傾斜をしめしていた。しかも、運送貿易は海運の保護・育成に有用であるという名目の下に、重商主義においては、商業資本のこのような自立的發展が擁護されてきたのである。<sup>17)</sup>

しかし、このような商業資本の自立的發展こそ、投資の自然的順位を歪めるものとして、スミスの批判の対象となったものであり、商業資本の三形態——内国貿易・外国貿易・運送貿易——の峻別を必要ならしめたものであった。そして、海運の保護・育成を考慮するとしても、基本的には、投資の自然的順位をくずすものではないのである。それは、こうである。

商業資本の新しい活動分野がひらけて、その仲立商業からの脱皮が進行することともに、海運もまた carrying trade の従属から脱することとなった。かつてのように、carrying trade が商業資本の唯一の形態であったばあいには、海運は、この carrying trade におよびのみ機能しえたし、carrying trade の發展を通じてのみ、海運の發展も可能であつたらう。だが、いまや、carrying trade のみが海運をいとなんでいるのではない。なぜなら、「同一の資



本が使用しうる船員および船舶の数は、消費物の外国貿易においても、また、沿岸貿易船によつてなされるばあいであれば内国貿易においてすら、いずれも運送貿易におけると同じことである」からだ。しかも、「ある一定の資本が使用しうる船員および船舶の数は、その貿易の性質によるのではなくして、ある部分は、貨物の量のその価値にたいする割合の大小に、またある部分は、それを運ぶべき両港の距離に、よるのである。そして、この二つの事情のうちでは、主として前者によるのである。たとえば、ニューキャスルからロンドンまでの距離はそう遠くないけれども、その間の石炭貿易にはイングランドの運送貿易全体よりもたくさんの船舶が使われている。」スミスは、このうへて、つぎのようにつつける。「それゆゑに、特別の奨励方法を用いて、ある国の資本を、それが自然に赴かんとする以上に余計に強いて運送貿易に向けようとするがときは、必ずしもその国の船舶を増加させる所以ではないのである」(W. o. N., vol. I, p. 381. 第二分冊一七四ページ)。かくして、その「国防と安全」とが海運——船員と船舶の数——に依存するイギリスのような国にとつて、海運の保護・育成はきわめて重要であるとはいへ、運送貿易を奨励することは、必ずしも海運の保護・育成をはかることにはならない。スミスは、このようにかんがえて、「資本投下順位論」の立場を堅持する。

このようにして、海運の発展を考慮しつつも、国内市場を中心とする市場構造の再編成というスミスの主張は、基本的には、そのまま維持されている。このことは、商業資本の自立的発展のなかに海運の発展をみることを拒否することであり、したがって、carrying tradeからの脱皮において海運の発展をとらえていることを意味するものにほかならぬ。

さて、スミスがしめしたイギリス資本主義発展のコースは、迂余曲折をへながら、そのこの原蓄国家の止揚の過

程において、現実には実現されていった。アメリカの独立によって、旧植民地体制は崩壊し、それとむすびついていた迂回的な外国貿易や運送貿易などの仲継貿易システムも解消されてゆく。そして、その過程において、海運業もまた carrying trade からの脱皮を完成し、それと同時に、商業資本からの独立をすすめて、産業資本としての確立をこそつぎの課題とするのである。したがって、つぎにイギリス海運業の商業資本からの独立・産業資本としての確立がどのようなようになされたかを、簡単にあとづけておこう。

## 注

- (1) 『資本論』第二部第十九章、青木文庫訳④四七一—四八一ページ参照。なお、アダム・スミスの再生産論については、経済学説全集第二卷『古典学派の成立』第二部第六章、山田秀雄「資本と再生産」を参照。
- (2) このような分類の仕方は、農業と製造業との二大産業部門間の分業によって社会的再生産がいともなまれるというスミスの基本的な考え方（第二編第一章、とくに第二分冊二〇ページ、および第三編第一章、とくに一八一ページ参照）の上に立って、農業（＝農村）と製造業（＝都市）との素材交換を媒介するものとしての商業を介入させたものである。そこから、つぎに商業の媒介の仕方——商業資本の活動分野＝市場形態——そのものが問題とされ、卸売業の三形態の分析が、この章の後半における大きな課題となる。
- (3) 国内貿易を、スミスは「その国の産業の生産物を同国内の一地方で買い、他地方で売る仕事である」と規定して、内地商業と沿岸貿易を含ませている（第二編第五章、第二分冊一六七ページ）。すなわち、ここでは国内市場で機能する商業資本が問題となっており、したがって、国内市場の一定の発展が前提されている。
- (4) 消費物の外国貿易は、「国内消費のために外国品を購入する仕事である」と規定されているが、それはさらに、国内産業の生産物と外国品とが直接に交換される直接的な外国貿易 direct foreign trade と、国内産業の生産物と外国品との交換が第三国の財貨によって媒介される迂回的な外国貿易 round-about foreign trade とに区別されている（同、第二分冊一六七—一七一ページ）。迂回的な外国貿易という概念によって、スミスがとらえようとするものこそ、植民地産の仲継貿易にほかならない。そ

して、この迂回的な外国貿易は、資本の償還がおそいために、生産的労働を奨励・維持する点において、直接的な外国貿易よりも劣ったものである。このようなスミスの把握の仕方には、当時の旧植民地体制の下におけるイギリス外国貿易の現実と、それにたいするスミスの批判とがこめられている。

(5) 運送貿易を、スミスは「外国商業をとりあつかうものであって、いかえれば、一国の剰余生産物を他国に運搬する仕事である」と規定している（同、第二分冊一六八ページ）。したがって、それは第三国間貿易を意味するものにほかならない。carrying trade は前稿においては「仲立商業」と訳してきたが、スミスのいう carrying trade のばあいには、国内市場の一定の発展が前提されており、したがって、国内市場の成立を前提としない「仲立商業」と区別して、「運送貿易」という訳をあてようとおもう。とくに、「運送貿易」という訳語が適當であることについては、佐波宣平『海運理論体系』第二編第四章「近世の海運経営形態」、および同『海運研究者の悲哀』二九二—二九七ページ参照。

(6) このばあいの分析視点は二つ。第一が、卸売業の各形態が償還するのは、国内資本であるか、外国資本であるか、第二が、資本の償還がはいか、おそいか、である。この二つの視点から、スミスは、窮極において、国内の生産的労働をより多く維持するかどうかを問題にしているのだが、このような商業資本の分析において、スミスのねらいが国内の生産的労働の維持すなわち国内市場の拡大にあることが明確にされるのである。

(7) 『國富論』第三編第一章、とくに第二分冊一八七ページ参照。「所有の安全」が論理のかなめにすえられていることに注意せよ。なお、内田義彦『経済学の生誕』一三八ページ参照。

(8) 『國富論』第四編第七章、第三分冊三七三—三七四ページ参照。

(9) *W. & M.*, vol. II, p. 6. 第三分冊一三八—一三九ページ。同様な表現は、*Ibid.*, pp. 24, 105, にもなされており、また「労働の自然的分配と分配」natural division and distribution of labour (*Ibid.*, pp. 2, 6.) あるいは「資本の自然的分配」natural distribution of stock (*Ibid.*, pp. 129, 131.) とする言葉にもおきかえられている。

(10) スミスはじぎのように入っている。「重商主義の種々の規則はいずれも、必然に、資本のかくのごとき自然的にして且つもっとも有利な分配を、なんらかの程度において混乱させるものである。が、アメリカおよび東インドへの貿易に関する規則は、それを混乱させる点において他に勝るものがある。というのは、これら二大陸への貿易は、他のいかなる二方面への貿易に

(11) 比してヨリ巨額な量の資本を吸収するからである。(W. a. N., vol. II, p. 129. 第三分冊三七五ページ。)

(12) W. a. N., vol. II, p. 105. 第三分冊三三一ページおよび三三六ページ参照。なお、前稿第一節注(効参照)。

アメリカ独立戦争がまさに勃発しようとしていた旧植民地体制の危機を、スミスはつぎのように表現している。「植民地貿易の独占は、自然の成行をこえてヨリ大きい割合の資本をその方面に向わしめるものであるから、これは、こういうことさえなければイギリス王国の産業の各部門を通じておこるはずの自然の均衡を、完全にうち破ったようである。イギリス産業は多数の小市場に適したものとならないで、主に一つの大きい市場にむくようにできあがってしまった。この国の商業は、小さい幾条の流れにわかれることをしないで、主として一つの大きい流れとなれと教えられてきた。しかしながら、これがために、この国の産業およびおよび商業はその不確実性をまし、その政治体の全状態はこういうことがなかったばあい比して悪化してしまった。今日の状態では、イギリス王国は、その急所のあるものが肥大しすぎて、そのため各部がうまく比例のとれている身体にはけっしておこりそうもない多くの危険な病氣にかかりやすう一種の不健康体になつてゐる。」(W. a. N., vol. II, p. 105. 第三分冊三三一—三三二ページ、傍点引用者。)

(13) スミスが海運の発展をいかに重視したかについては、内国産業の奨励のために外国産業を圧迫することが例外的にゆるされるばあいの一つとして、航海条例をあげていることから、知ることができる。スミスはつぎのようにのべる。「イギリス帝国の国防はその船員と船舶の数に依存することきわめて大きい。それゆえに、かの航海条例が、あるばあいには外国船舶を禁止し、あるばあいにはそれに重い負担をかけ、それによってイギリス王国の船員と船舶とに、かれらの自国の貿易の独占権をあたえようとしているのは、すこぶる当を得てゐるのである。」(W. a. N., vol. I, p. 47. 第三分冊六三三ページ。)このように、スミスは、イギリス王国の「国防と安全」という観点から、海運の保護・育成を主張している。ところで、この観点はさらに進められて、かの有名な「国防は富裕よりも大事である」という言葉がのべられているが、このような見解は、やはり、スミスの基本的な考え方にたいする例外をなしているとおもふ。たとえば、第三分冊六三—六七ページの論調と第四編第十七章第三節、とくに第三分冊三一八—三二〇ページの論調とのあいだには、あきらかに矛盾がかんじられる。

(14) 卸売業を「粗生産物または製造品を豊富な場所より欠乏している場所に運輸 (transporting) すること」と規定したスミスは、その機能をつぎのようにならべている。「卸売商人の資本は、かれが販売する粗生産物および製造品の買入先たる農業者

および製造業者の資本を、その利潤をも加えて償還し、それによって、この人びとをしてそれぞれ自己の業務を継続させるものである。……そのほか、かれの資本は、かれの財貨を一つの地点から他の地点に運輸する船員や運送人を雇傭し、それによって、これらの財貨の価格を、単にかれの利潤の価値だけにとどまらず、かれらの貨物の価値に相当するだけ増大するのである。」(W. a. N., vol. I, pp. 342-343, 第二分冊一五八ページ。)したがって、ミスは、運送業を、卸売業全体に包摂され、もしくは従属してゐるものとしてかかんがえてゐる、と云つてよいであらう。

(15) ミスのいう carrying trade は、このような「運送貿易」なのである(本節注(5)参照)。すなわち、それは、まさに産業革命に突入しようとしていた国内市場の発展段階において、第三国間貿易をその仕事場としていた——したがって、仲立商業としての性格をもつとも強く残してゐる——商業資本の一形態であつた。したがって、それは、みずからに運送業を包摂してゐるとはいへ、今日のいわゆる「運送業」でないことはいちまでもない。ミスの carrying trade が common carrier としての運送業でないことはすでに解決済みとおもわれる(注(5)にかかげた佐波教授の諸著、および富永祐治教授の『交通学の生成』第一編第六章、とくに一〇二—一〇七ページを参照されたい)が、あらためて規定するならば、それは形態規定—自己運送、機能規定—第三国間貿易の二側面をもつものといふことができる。

(16) なお、E. Fayle は、一八世紀末における carrying trade の活動分野として——E. Fayle は cross-trade とよんでいるのだが——、西インド諸島—英国領北アメリカ間、およびニューファンドランド—スペイン・ポルトガル間をあげてゐる(C. E. Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, 1933, p. 222)。

(17) 『国富論』第二編第五章、第二分冊一七三—一七四ページ参照。

#### 四 イギリス海運業の確立

イギリス海運業が商業資本から独立し、さらに産業資本として確立してゆくのは、一八世紀のなかばから一九世紀なかばの航海条例の撤廃にいたる時期であつた。

まず、イギリス海運業の商業資本からの独立の出発点となったのは、特権的商業資本に代る個人的商人層の形成である。一六世紀末から一七世紀に、産業資本の先導として海外進出をおこなった特権的商業資本 chartered companies は、一七世紀末いらい、個人的商人層 individual merchants にとつて代られつつあった。すでに特許会社の多くは、一六八九年の独占の喪失によって舞台を去り、なおその生命を維持していたトルコ会社、ロシア会社、ハドソン湾会社なども、一八世紀において漸次衰退しつつあったし、東インド会社さえ、一八世紀の後半にはもぐり商人 interlopers によつておびやかされるにいたつた。

このような特権的大商業資本から個人的小商業資本への転化の過程において、商業資本の産業資本への従属化がおしすすめられるが、それは同時に、商業資本からの海運業の独立の出発点であつた。すなわち、それら個人的商人層は、支配的にはなお、船舶所有者として海運業を包摂するものであるが、小商業資本の一般化それじたい、より発展した産業資本に相応し、したがつて、それによる「交換のための規則正しい再生産」を前提としている。それゆえ、そこでは、商業資本は、販売と購買というそれ独自の機能にみずからを純化することができるとし、他方、運送業も、独自の産業部門として、商業資本から独立することが可能となる。個人的商人層の時代であつた一八世紀は、同時に、このような過程が進行しはじめた時代であり、一八世紀のなかば以降には、貿易業者 mercantile interest と海運業者 shipping interest との分化があらわとなつてくる。<sup>1)</sup>

かくして、仲継貿易システムとの訣別によつて carrying trade からの脱皮の道を歩みつゝあつたイギリス海運は、それと並行しつゝ商業資本からの独立の過程をすすんでいたといえよう。このような商業からの海運業の分離・独立は、商人と船主との分離によつて特徴づけられるものであるが、この分裂過程と同時に、船主と船長との分離も

第2表 18世紀末におけるイギリス海運の外国航路への就航状況<sup>(注1)</sup> (1792年)

隻数		平均 トン数	就航地	
入港	出港			
2,746	1,367	186	ロシア, スカンジナビア, ポルチック, ドイツ	近海航路
1,603	1,734	117	オランダ, フランダース	
1,413	1,317	73	フランス	
975	615	126	スペイン, ポルトガル, 大西洋諸島, ジブラル	
138	215	143	ダル, マルタ島	南中海航路
38	48	224	イタリア, オーストリア	
77	250	202	トルコ, レヴァント, エジプト	長距離航路
28	36	707	アフリカ (エジプトをのぞく) <sup>(1)</sup>	
219	383	147	アジア <sup>(2)</sup>	
202	223	221	英国領北アメリカ	
705	603	233	アメリカ合衆国	
160	135	270	西インド (英国領および外国領)	
			捕鯨漁業	
8,304	6,926	151	計 (Foreign Trade proper)	
532	611	47	チャネル諸島, マン島	"Foreign Coasting Trade"
4,194	6,354	75	アイルランド	
13,030	13,891	117	総計	

(1) アフリカ向け出航船には西インド行き奴隷貿易船をふくむ。

(2) オーストラリア行き各の船舶1隻ないし2隻をふくむ。

また進行しており、一九世紀に入るとともに、これらの過程を完成すること、つまり海運業の産業資本としての確立こそが、イギリス海運の課題となるのである。

さて、一八世紀のイギリス海運は航海条例のもとで大きな発展をとげた。アメリカの独立による仲継貿易システムの解消が、その一時的衰退をともなつたとはいえ、それ以後、一七九〇年代の初頭まで旧にまさる発展をなしたことは、前稿第一図に示されている通りである。このような、国内の産業資本の輸出貿易に基礎をおいたイギリス海運の一八世紀における発展の成果は、第二表によつて明らかにされるであろう。

ところで、このようなイギリス海運の発展は航海条例という保護システムの下においてなされたものであり、そのかぎりにお

第3表 英国入港船腹の各国別比率(%)<sup>註9)</sup>

国籍	互惠政策以前 (1816—23)	互惠政策時代 (1824—49)	航海条例廃止後 (1851—60)
イギリス	76.9	71.8	59.6
アメリカ	.....	7.3	11.6
ノルウェー	3.8	2.7	5.0
スウェーデン	0.9	1.2	1.5
デンマーク	0.6	1.8	2.5
ドイツ	4.2	6.0	8.0
ロシア	1.3	1.2	2.5
オランダ	1.7	1.6	2.5
フランス	2.2	3.5	3.9

運送貿易とイギリス海運業の確立

第七十八卷 四二六

第五号

六六

いて、航海条例はイギリス海運の増強、それを基礎とするイギリス海軍力の自立・強化に資するところをわめて大きく、したがって、それは「原始的資本主義の地盤」のもとでたたかわれた帝国主義戦争を勝ちぬくための必須の手段であった。そして、帝国主義戦争に勝つことよつてのみ、国際的商業戦において商業的覇権を獲得すること

ができたこの時代では、航海条例はイギリス外国貿易発展のための不可欠の方法であった。このことは、なによりも、一八世紀末まで、イギリス外国貿易の発展とイギリス海運の発展とが平行したことに示されている(掲第一図参照)。

しかし、原蓄国家の止揚・産業革命の遂行をその課題とするまでに発展したイギリス資本主義は、重商主義的保護システムを桎梏と感ずるにいたつた。航海条例もまた、産業革命を遂行しつつある産業資本にとつて、その外国市場へのより以上の進出を妨げるものとなる。他方、ほぼこの頃からスウェーデン・デンマーク・ノルウェー等のスカンジナビア諸国、およびプロシア、アメリカ等の海運がいちじるしい進出を開始しつつあつた。このような国内・国外の諸事情によつて、イギリス外国貿易の発展とイギリス海運の発展とに乖離が生ずる。この乖離は、外国船のイギリス外国貿易への進出としてあらわれてくる。すなわち、一七九〇年代のいらい、輸出入貿易に占めるイギリス船の割合が減少するばかりでなく、他方、輸入貿易



に占めるイギリス船の割合も、一九世紀に入ってから漸次減少してくる（第三表参照）。産業革命を経験しつつあるイギリス産業資本が、外国市場に進出するためには、イギリス海運を保護する航海条例はむしろ障害であり、したがってイギリス海運を犠牲にすることもやむをえなかった。そして、商業と海運業との分離——common carrierの出現——はこれを可能にした。イギリス産業資本は、もはや、必ずしもイギリス海運を必要としなかったのである。かくして、一八世紀末から一九世紀への自由貿易論の高まりは、一八二四年からはじまるハスキンスンの互惠政策を生み、<sup>10)</sup>さらに、一八四九年の航海条例の廃止にみちびいた。

このようにして、イギリス海運は海運保護システムを失った。そして、その海運をいちじるしく發展せしめつつあったスカンジナビア諸国、プロシア、アメリカのはげしい競争に立ち向かわねばならなかった。なかんづく、独立いご發展の自由をあたえられた商業資本のもとに、carrying tradeとして躍進しつつあったアメリカ・クリッパー船は、<sup>11)</sup>イギリス海運を大きくおびやかすにいたった。それは、まさにイギリス海運の危機であった。<sup>12)</sup>

だが、航海条例廃止時のイギリス海運は航海条例成立期のイギリス海運ではなかった。イギリス海運は、すでにcarrying tradeからの脱皮を完了して、いまや、イギリス資本主義における独自の産業部門として商業資本からはぼ独立していたし、さらに他国にさきんじて交通革命を経験しつつあった。<sup>13)</sup>イギリスにおける一八世紀後半らしいの産業革命は、交通業における革命を用意し、また必要ならしめた。<sup>14)</sup>かくて、航海条例の廃止された一九世紀の中期は、また同時に、イギリス海運にとって、木造船船から鉄鋼蒸汽船への転換期でもあった。産業革命をすでに経験していたイギリスは、この転換において、他国よりはるかに優位に立つことができた。したがって、イギリス海運は、いまや交通革命を経過することによって産業資本として確立し、イギリス資本主義の再生産構造にしっかりと

くみこまれてゆくののである。

一方、*carrying trade* として成長をとげたアメリカ海運は、一八五〇年代までイギリス海運とはげしい競争を展開したにもかかわらず、アメリカ資本主義の再生産軌道を確認したといわれる南北戦争において凋落をよぎなくされる。<sup>15)</sup>すなわち、植民地時代にイギリス航海条例によって育成された造船業を土台としたその海運業は、国内の産業資本の成長に基礎をおくことができずに、*carrying trade* としてのみ発展しえたのであり、したがって、イギリス海運とは逆に、産業革命の過程においてその再生産軌道から駆逐されざるをえなかったのである。<sup>16)</sup>

かくして、イギリス海運は、産業資本としての確立とともに、その最大の競争者をしりぞけつつ、インド・オーストラリア・ニュージランドとの貿易の発展、なかんづくスエズ運河の開通（一八六九年）を契機として、七洋の海運へと発展し、世界の海運市場を制覇する。そして、このような、航海条例の廃止・交通革命の進行・スエズ運河の開通という一連の諸事件を通して、イギリス海運はその発展過程における新しい段階へと入ってゆく。

イギリス海運は、このようにして形成され、このようにして確立した。そして、このようなイギリス海運の発展をその基盤においてささえたものこそ、その *carrying trade* からの脱皮であったのである。

#### 注

- (1) この時期のイギリス海運については、前稿第二節注(1)、注(2)にかかげた文献のほか、J. Russel Smith, *The Ocean Carrier*, chap. IV, V, 1908; *The Trade Winds*, ed. by C. N. Parkinson, 1948; A. H. Clark, *The Clipper Ship Era*, 1910; A. W. Kirkaldy, *British Shipping*, Book I, 1914. ナンソック・ハムト氏訳「航海条例不就」佐波宣平「イギリス航海条例廢止の歴史的意義」海運第二三四号。

- (2) ラッセル・スミスは、「一八世紀は「merchant carrier」の時代」であり、各船舶は「a trading unit」であると述べている (J. R.

Smith, *op. cit.*, pp. 101, 83.)

(3) このような過程は、前掲第一節でふれたように、まず備船契約の発展として進行して行くのであるが、この備船の慣行は、アメリカよりも、イギリスにおいてより進んでゐた (*Ibid.*, pp. 95-96.)。その進行に依りて、'freight' (運賃積貨物) と 'cargo' (自己貨物) の区別がなされるようになったのは、注目すべきことである。たとへば、「運賃積貨物のために酒 the freight wines を出渡して、われわれの貨物 cargo を販売した」といふ表現がなされてゐる。cf. C. E. Fyfe, *A Short History*, p. 205; do., 'Shipping and Marine Insurance', in *Trade Winds*, p. 28.

(4) たゞとせば、一八世紀前半に活躍した船長 Nathaniel Uring と一八世紀後半に活躍した Samuel Kelly とを対比させ、Uring は船長であつたと同時に、しばしば、シンジケートの一員として、船主でもあり、商人でもあつて、みずからの采配に依りて貨物の購入・運送(航海)・販売をおこなつた。これにならして、Kelly は船主によつて雇傭された船長 sailing master であり、salaried servant にならず、また、その船主も、運賃の取得を目的とする、言葉の厳密な意味での、船主であつた。このようにして、「ケリーの時代までには、海運業者 shipping interest と貿易業者 mercantile interest の区別は、すでにはっきりと出来た」(C. E. Fyfe, *A Short History*, pp. 202-206.)。一八〇七年には「英国船主協会 (the Society of Shipowners of Great Britain) がつぎのやうに声明するまでに発展した。「船主協会は、現在イギリス海運にその資本を投じている大多数の人びとが他の商業的いとなみに従事しないで、海運に投下された財産からあがると思われる収益にもっぱら依存してゐるといふことを、きわめて重視してゐる」(J. R. Smith, *op. cit.*, p. 96.)。したがつて一八世紀なかばから、九世紀初頭に、イギリス海運業は産業資本として成立した」といふものではなからうか。そして、その確立は航海条例の廃止・交通革命によつてなされるのである。なお、佐波直平『海運理論体系』九〇—九五ページ、富永祐治『交通学の生成』一〇七—一一一ページ参照。

(5) なお、この分離には、地域的な差がみられる。すなわち、一八世紀末にロンドンでは、商人が船をもつことはきわめて少かつたが、ブリストルでは、その時では普通、商人たちは船舶を所有してゐた。cf. C. M. Machines, 'the Seaports, iii Bristol,' in *Trade Winds*, pp. 67, 70.

(6) C. E. Fyfe, *A Short History*, p. 228. 又 cf. C. E. Fyfe, 'the Employment of British Shipping,' in *Trade Winds*, pp. 72-78.

(7) 一八世紀に、植民地をめぐる帝國主義戦争がいかに多くおこなわれたかについては、前稿第一図参照。七年戦争の結果、一七六三年のパリ平和条約によってイギリスの商業的覇権は確立する。

(8) L. A. Harper, *The English Navigation Laws, 1839*, pp. 352-356.

(9) *Ibid.*, p. 356, 450.

(10) 「一八二四年から一八五〇年までは、ハスキンスンの互惠政策がイギリス海運史を支配した」(*Ibid.*, p. 350)。

(11) 初期におけるインド・中国間の阿片貿易 (A. H. Clark, *op. cit.*, pp. 57 ff.)、後期における中国・ロンドン間の茶貿易 (*Ibid.*, pp. 105 ff.) 等その重要な航路は carrying trade 的な性格をもつておこなわれた。

(12) 佐波宣平「イギリス航海条例廃止の歴史的意義」参照。

(13) Commissioner of Navigation であるチャムペレン Chamberlain は、帆船から蒸汽船への変化は一八三三年にはじまり、木造船から鉄鋼船への変化は一八四三年にはじまった、との述べざる (L. A. Harper, *op. cit.*, p. 355, note 97.)。

(14) 『資本論』第一巻第三巻、青木文庫訳⑥六二七—六二八ページ、第三巻第四章、⑧三二—三三ページ。

(15) クリッパー船の多くは、喪失し、あるいは売却された。cf. A. H. Clark, *op. cit.*, pp. 340 ff. なお、一八六五年までに合衆国が外国へ売却した船腹は、七五万トンにのぼったといわれる (L. A. Harper, *op. cit.*, p. 357.)。

(16) このことは、必ずしも、アメリカ海運がまったく消滅し去ったことを意味するものでない。消滅したのは、主に第三国間貿易を中心した carrying trade として発展したクリッパー船であって、アメリカ海運は、それ以外、国内市場（河川・大湖・沿岸貿易）を中心に発展し、かかるものとしてアメリカ資本主義の再生産構造にくみこまれ、いわゆる第一類型の海運経済を形成するのである。佐波宣平『海運理論体系』一五九—一六六ページ参照。

〔一九五六年九月一六日〕

〔附記〕

小稿（本稿および前稿「経済論叢第七十八巻第四号」）は、交通学会関西西部会の二月例会（一般部会）および九月例会（海運部会）において発表された報告をまとめたものである。