

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號三第 卷二十五第

月三年六十和昭

## 論 叢

經費支出の季節的調整…………… 經濟學博士 沙見三郎

戰爭經濟に關する一主張…………… 經濟學博士 松岡孝兒

中世イギリスの海運政策…………… 經濟學士 佐波宣平

景氣政策の問題とシニピイトホフの景氣理論…………… 經濟學士 青山秀夫

國際カルテルの諸問題…………… 經濟學士 靜田均

## 研 究

ハルムス世界經濟學とその周圍…………… 經濟學士 松井清

保險機構に於ける資本…………… 經濟學士 西藤雅夫

## 說 苑

コソホ・戰時租稅政策…………… 經濟學士 柏井象雄

## 附 錄

彙 報

外國雜誌論題

## 中世イギリスの海運政策

佐波宣平

### 一 立ち後れたイギリス

一五八〇年、フランシス・ドレークはエリザベス女王の絶大な支援の下にイギリス人最初の世界周航に成功した。併しマゼランに後れること實に五十五年のことである。この五十五年、それは恰もイギリスが海外發展に立ち後れた時間的距離を告げる如くである。事實、イギリスはポルトガル・スペイン（オランダ）といふ先輩國が發見した航路を大分後れて通り、彼等の開いた新領域に後から泥棒猫のやうにもぐり込んだ後輩國である。成る程、コロンブスのアメリカ發見後四年にしてヘンリー七世はイタリー人カボットに特許狀を與へてイギリス西方の未踏地を探險せしめ、北アメリカ東海岸を發見せしめては居るが、その後、半世紀間のイギリス人は停滞的中世の惰性を受けて殆んど海外領土の擴大に努力を向けてはゐない。有名な海賊貿易にしても漸くエリザベス女王時代に本格的に起つたものである。従つて、これらの先輩國を追ひ抜かんとする後輩國のイギリスには當然非常な困難が伴つた。何よりも先づ、海上制覇といふ大きな問題を解決しなければならなかつた。早い話がポルトガル・スペイン・オランダの強大な艦隊を屈服せしめねばならなかつた。併し、例へばこの三國との海戦に於けるイギリス側の勝利にしても、それは近世のイギリスが海運に對して排つた並々ならぬ苦心と努力の賜物であり（當時の

イギリス商船は未だ完全に軍船と分離してはゐなかつた)、況して廣く一般に貿易の發展・植民地の建設に對して近世イギリスの體系的海運政策が果した貢獻は頗る大である。

だが、吾々は近世イギリス海運の華々しい發展を想ふにつけても、それに到る中世イギリスの海運政策の停滯性を忘れてはならぬ。何故に現代海運の雄イギリスの船舶が以前に於てポルトガル・スペイン・オランダの船舶に立ち後れ近世に入り遅しくその跡を追ひ驅けねばならなかつたかを考へなくてはならぬ。近世イギリス海運にとつての先決問題は實にそれが中世から背負はされたハンデイクヤツプを越へることであつた。従つて、吾々がイギリスの海運政策を見る場合、先づ、この中世のハンデイクヤツプが問題となる。これについては、一般的には、同じく中世に住み乍らもポルトガル・スペイン(オランダ)の國民は近世を區劃するルネッサンス人生主義の洗禮を早くから受けた南歐國民として、また、華やかなりし古代資本主義的商業をその身に傳へて東洋と北歐との仲繼貿易(當時としては世界貿易)に従事した國民として、特に世界的思潮が強かつたのに對し、他方、歴史の淺い古代文化らしいものを持つてゐないイギリス人は、中世を通して中世特有の自足性・内陸性・封建性に停滯してゐた、中世前期のイギリスは北歐の海賊から自國を防護するのに違なく、後期のイギリスはフランスとの王位繼承戰爭に忙殺されて眼を外に向ける餘裕がなかつた、そこには、ペニスやゼノア、またハンザ同盟都市に見られたやうなきびきびした動きは殆んど見出されずに終つた、かうした一般的關係が中世イギリスの海運——特に對外的進取性を必要とする海運——を後らしたのである、一般的にはこのやうに答へられるであらう。併し吾々の當面の問題は、このやうな中世のイギリスに於てしかもどうした海運政策が採られたかである。否寧ろ、近世イギリスの海運政策に重大な課題を残したものである。中世イギリス海運政策の性格の吟味が問題である。

なほ、ここで中世イギリスとは、アルフレッド大王によるアングロ・サクソン民族の統一（八七一年）からノルマン・コンクエスト（一〇六六年）を経て薔薇戦争の終結（一四八五年）までのイギリスをいふ。アルフレッド大王から中世を始めたのは政策の主體としての國家の形式が彼に始まると見たからである。同種の先祖をもち乍らアングロ族サクソン族は往昔の遺恨から夫々互ひに王を頂いて争つてゐた。併し、共通の外敵デーン人の侵寇は却つて兩族の團結を強めてアルフレッドの統一となり、しかも今日のイギリス帝國の出發點を形造つた。それから、ノルマン王朝の始祖ウイリアム征服王は更にイギリス諸侯を抑へて君主權の發揮に努め愈々イギリス貴族政治の基礎を築いた。併しそれは決して絶對的專制の君主政治ではなかつた。その後度々の諸侯間の王位繼承戰役がこれを物語る。併しこのやうな封建制も愈々薔薇戦争をもつて大詰となる。白い薔薇と紅い薔薇が一つになつて出て來たチユウドル王朝は名實共に絶對的專制君主政治を布いて國を統一する。國民は未だ嘗つてなかつた如くそれ自身を一つとして感ずる。かくしてイギリスは近世に入る。尤も、かくは言へ、吾々は單に右の如き政治的考察から中世のイギリスを區劃して居るのではない。この時代のギリスは、他方でまた、純然たる農業國として大體自給經濟に終始して居り、<sup>\*</sup>従つて貿易も受動性を脱却することは出来なかつた。勿論アメリカ航路もインド航路も知られてゐない。このやうな經濟的關係については後段に於てより詳しく説くところであつて、經濟的にもこの時代は中世として性格づけられる。

\* アッシュレーは或る個所で十四世紀末葉までのイギリスは純粹の農業國であつたと述べ、<sup>1)</sup>他の個所では今から二世紀前まで殆んど全くの農業國であつたと言ふ。<sup>2)</sup>

## II Merchant Navy

- 1) W. J. Ashley, An Introduction to English Economic History and Theory, Part I, 1901, p. 5.
- 2) W. J. Ashley, The Economic Organisation of England, An Outline History, 1921, p. 2.

ハンタアは「チユウドル王朝以前のイギリスには有效な海運振興政策は事實上採られなかつたと言つてよい」と述べてゐるが<sup>1)</sup>、確に含蓄的な言葉である。然らば何がイギリスをさうさせたか。これに對する回答として、吾々は先づ中世イギリス國王の海に對する關心を問題にしなければならぬ。

先きに述べたやうに、アルフレッド大王のイギリス統一はデーン人侵略の最中に行はれた。だから、彼は治世第一年からデーン人と戦を交へねばならなかつた。フランク諸王やサクソン諸王の常套手段に倣ひ、彼も貢物を納めてデーン人から平和を購ふことを忘れはしなかつた。<sup>\*</sup>併し、勿論かうした事位で満足するデーン人ではなかつた。そこで彼は何よりも先づこの北歐の海賊の襲撃に備へねばならなかつた。デーン人との戦ひに敗北して身をもつてエセルニー島に逃れた辛い經驗をもつアルフレッド王にとつては、海賊撃退の方法が何よりも緊急問題であつた。かくて、彼は遂に獨白の仕方をもつて少數の船舶で然かも海賊船より遙にしっかりと艦隊を造つたと言はれる。<sup>2)</sup>なほ、彼はノールエー、バルチック海方面の知識を集めて當時の地理識者のもつてゐた謬りを是正したとも言はれる。<sup>3)</sup>これも海賊の根據地を正しく知ることによつてその襲撃に備へんとしたものであらうか。

海賊の外侵に外する防備に心膽を砕いたのは單にアルフレッド大王だけではない。中世初期の國王すべてがさうであつた。併し、それにも拘らず、當時の國王に專屬の軍艦が十分にあつたわけではない。アルフレッド大王の艦隊がどのやうな組織をもつてゐたか吾々には全く傳へられてはゐないが、恐らく海軍と名のつく程のもではなかつたであらう。中世を通して Royal Navy がイギリスに存在しなかつたといふのは通説である。<sup>\*\*</sup>とにかく、中世初期に於ては國王自身の所有船といふものは有つたにしても極く僅少であつた。このため、商船は外敵に對抗すべく屢々軍船として徴用された。かくて商船が海軍の強さを決定する *Tal Bess* であつた。<sup>4)</sup>中世に有效な

1) H. C. Hunter, How England got its Merchant Marine 1066-1776, 1935, p. 12.  
2) C. Jones, British Merchant Shipping, 1922, p. 2.  
3) H. Moyes-Bartlett, A History of the Merchant Navy, 1937, p. 24, 25.

海運政策が採られなかつた理由の一つはこゝにある。例へば、アルフレッド大王及びエセルスタン王の如きは、自分で三回航海したことのある港々の商人には大郷士(Magnate)の稱號を與へると定めてゐるが、これなども海運自體の奨励と見るよりも寧ろ商人の航海熱を高めることによつて海軍を充實しやうとしたものと考へられる。

\* イギリス最初の貨幣租税といはれるデーンゲルト(Dane-Geld)はその名の如くデーン人を買収する基金を得んがために耕地に課せられた。

\* 例へばモイス・バートレットは「ヘンリー五世(在位一四一三—一四二二年)の時代に初めて國王自身の海軍が出来た」と告げるが、一方、ディクソンによれば、「ヘンリー八世(在位一五〇九—一四七七年)が王國海軍の創設者であつて、それまでの海軍は商船隊に外ならなかつた。」「ヴィクトリア時代までは商船員と海軍々人との分界線は決して明確でなかつた。」「商船の任務と海軍の任務が漸次分離して來たのは最近百年間のことである。」等々。<sup>7)</sup>

ゲーテはフアウストの中でメフィストをして「商業と戦争と海賊は三位一體であつて離すことは出来ぬ」と語らしめてゐるが、中世前期のイギリスにあつては外敵の海賊に當るべく商船は屢々軍船として國王への奉仕を強要された。従つて、當時の船舶は一般に Merchant Marine と Royal Navy の未分化の形態としての Merchant Navy)であつた。吾々はその最も代表的なものとして五港(Cinqve ports)の制度を擧げる。エドワード懺悔王(在位一〇四二—一〇六六年)時代に施行され彼の後繼者たちによつて發展せしめられた制度であつて、これによつて、當時の主要港たる Hastings, Romney, Wyebe, Dover 及び Sandwich の五港——後には多數の港がこれに加へられた——は王國海軍のために多數の船舶と海員とを提供する義務を擔つてゐた。<sup>8)</sup>どの時代のことか明かではないが、五港は毎年四十五日間、船舶五十七隻をもつて國王に奉仕しなければならなかつた由。<sup>9)</sup>かくて、イギリス海軍は事實上「五港」が賄つてゐた。尤も、このやうな奉仕義務には報酬がくつ附いてゐた。先づ、「五港」は課税を免除され自分で獨立の裁判權をもつことが出來た。<sup>10)</sup>然もこればかりでない。露骨に言へば、海戰に従事しない時の「五

4) Hunter, How England, p. 289.  
5) Moyse-Bartlett, History., p. 25.; Hunter, How England, p. 6.  
6) Moyse-Bartlett, History., p. 53.  
7) W. M. Dixon, The Fleets behind the Fleet, p. 16, 17, 21.

港の船主たちは、貨物の運送よりも海賊として働く方を有利と考へた場合、自國の商船を外國船と同じやうに、自由に襲つたものである。海軍のために船舶を提供した報酬として、國王からの特權の背後にかくれ、港灣の合法的統制の衣を纏ふて、天下御免の惡事を働いた。<sup>11)</sup>（こゝに於て、ゲーチの言ふ商業と戰爭と海賊とは文字通り三位一體をなしてゐる。）併し、いづれにするもこの軍役義務は特に戰爭が大規模に永引くときイギリス商船を破滅に導くものであつた。例へば、一三四七年カレー包圍戰の如きこれであつて、このとき國王はイギリス商船の過半数を軍船として徵用したと言はれる。<sup>12)</sup>

なほ、この五港制度は中世を通して繼續され近世に入りヘンリー七世の時代に廢止された由であるが、これは正に注視すべき重要なことと言はねばならぬ。蓋し、中世的海運政策が近世に至リチユウドル王朝時代に止揚されたことを語るからである。

### 三 外國商船——イタリー商人とハンザ商人

このやうに中世イギリスの國王は一般に商船を海軍の手段と考へてゐた。従つて海運は國王にとつて屢々二次的であつた。一口にいへば中世の國王は積極的な海運政策を持ち合せてゐなかつた。ところが、このやうな消極的態度は單に海軍のため國防のためと言ふばかりでなく、また、彼等の財政目的からも來てゐた。

元來イギリスの外國貿易は、古くはベニス・ゼノアのイタリー商人によつて開かれ、中世にはこれにハンザ同盟商人も加つて行はれたものであるが、それは中世を通して大體に受動貿易に終始した。純粹の農業國であつた中世のイギリスは全體として自給自足してゐた。従つて、當時の貿易は受動性を特徴とし、外國へはイギリス自身が要求せざる剩餘の未成品殊に羊毛を輸出し、外國からは絹・毛皮・高級毛織物・フランス葡萄酒といふやう

8) 10) Hunter, How England., p. 9.  
9) 12) Moyses-Bartlett, History., p. 52.  
11) Hunter, How England., p. 290.  
13) Hunter, How England., p. 9.

な富裕階級のみで購入し得る贅澤品を輸入してゐた。輸入品のうち一般人の使用するものとしては僅に羊の疥癬を治療するのに用ひるノールエー製の煙脂ぐらゐのもの——これも漸く十三世紀末葉に始まつた——であつた。従つて、當時のイギリスは丁度今日の支那または一世紀まへのロシアのやうに輸出も輸入も外國商人の手で外國商船によつて受動的に行はれた。<sup>1)</sup>

ところで、これらの外國船は國王にとつて何よりも重要な課税物件であつた。外國船は實に初期の國王の稅收入の三分の一乃至二分の一に當る額を支拂つてゐた。だから、國王としては外國貿易を抑制することは金の卵を生む鷄を締め殺すやうなもので到底眞面目には考へられなかつた。併し、イギリス商人の利益はそれだけ多く自分たちの國王の巧妙な仕方を通して犠牲に供された。外國商人が巨額の御貸上金と引換へに國王から種々の特權を獲得したからである。ハンザ同盟商人はイギリス商人よりも寛大な關稅率または關稅免除の特權さへ許與された。イタリー商人の如きはイギリスの輸出入關稅の徵收權さへその手に收めてゐた。而して、この外國商人特權は中世のイギリス諸王によつて殆んど例外なしに傳統的に與へられたものである。ジョン缺地王が強要されてマダナ・カルタに許した特權は單に歴史上著名なる一例に過ぎない。とにかく、近世に入つて、ベニス商人をして彼等の組織する「フランダース商船隊」のイギリス訪問に終止符を打たしめるまで、また、ハンザ商人をスチールヤードから全く退去せしめるまでのイギリス國王は、多かれ少なかれ外國商人に頭が上がらなかつた。<sup>2)</sup>

かやうに中世のイギリス國王は、たとへフランスとの不斷の戰爭に巨額の軍費を必要としたとは言へ、外國商人から盛んに特許料を取立てたものである。ハンザ同盟都市の間にはイギリス國王への貸上金のために専屬の投資團を組織してゐた程である。ところで、このやうな國王の傳統的な遺方は當然にイギリスの外國貿易・海運の

1) Ashley, An Outline History, p. 68, 69.

2) 3) 5) Hunter, How England., p. 291.

4) この間の消息については、例へばクローネー經濟全史高山洋吉譯、5、第8章參照。



自主的發展を非常に後らした。中世を通してイギリス貿易業者には當時の外國商人に盛んであつたやうな自主性・積極性・團結力がなく、また、海運業者にも外國船主に見られたやうな「航海は必要なれども生命は然らず」といふ如き激しい進取的氣象は見出されなかつた。島國として他のどの國に於けるよりも海が國民の血の中により多く融け込んでゐなければならぬイギリスが、實際には海と最も縁遠かつた。これに對する一半の責は確に右の如きイギリス國王の封建的政策が負はなければならぬ。併し、國王の王庫利己政策が海運を犠牲にした仕方は單に以上の如き造口にとゞまらなかつた。彼等には一般に海運を國民經濟的に振興せしめやうとの努力はなかつたかの如くである。イギリス議會は初期の國王に度々造船獎勵のために豫算を提供した。だが、支配者たちの誰一人この豫算の極く僅かでもこの目的のために用ふるものはなかつた。中世初期のイギリスには造船事業に關する報告は殆んど見當らない。たゞ僅かに海運收入の一部を國王のために上納する義務のあつた「五港」に造船は委せられてゐた。<sup>6)</sup>モイス・パートルレットによれば、一三七七年イギリス國王は King's Ship を維持するために、イギリス諸港を利用するすべての船舶に課税するといふ法律を出したが、かうして徴収した稅收入も實際には全く造船のために使はれはしなかつた。<sup>7)</sup>要するに、チュウドル王朝に入るまでのイギリスには何等體系的な造船政策といふものは出て來なかつた。

#### 四 中世の航海條例

併し、吾々が看過し得ないのは中世も十四世紀後半期になると、國王の船舶政策に或る新しい傾向が出て來たことである。即ち、自國の商船を外國船よりも優位に置かうとする意圖が現れ始めたことである。周知の如く、

6) 8) Hunter, How England., p. 293.

7) Moyses-Bartlett, History., p. 52.

これは後にクロムエル、チャールス二世等々の航海條例に於て最も華やかに展開されたる近世イギリス海運政策の特色をなすものであるが、その先驅は正に中世のこの頃に出でゐる。吾々は先づこの型の海運政策の最初のものを一三六八年のエドワード三世の法律 (2nd Edward III. Chapter 8.) に見出す。これは、フランスに於けるイギリス領ガスコニー港からの葡萄酒貿易につき規定するもので、一方ではイギリス商人を制限しつゝ他方では外國船に先立つてガスコニー酒を積取る權利をイギリス商船に賦與した法律である。<sup>1)</sup> エドワード三世は人も知るイギリス羊毛工業を振興せしめた最初の國王である。それまでのイギリスが家庭用の粗野な毛織物しか作り得なかつたのに對して、彼は一三三一年當時の高級毛織物の産地フランスに Letter of Protection を送り、ウォールの毛織工七十家族を招聘してイギリス羊毛工業を盛大に導き、<sup>2)</sup> 更に一三三七年には、この新興産業を保護すべく外國羅紗の輸入と羊毛の輸出を禁止した。イギリスに於ける當時の織物輸出税は僅に二ペアセントにとゞまつてゐたに對して羊毛のそれは三十三ペアセントにまで引上げられた。國王のこの計畫は成功し羅紗の製造はイギリス最初の工業となつた。<sup>3)</sup> 一三五四年の Royal Exchequer の記録によれば、この年にウールステッドを含む毛織物は既に羊毛に次ぐ第二位の輸出品目となつてゐる。<sup>4)</sup> かくて、羊毛工業に對するエドワード三世のこのやうな保護政策から見て、吾々は前記の法律も彼が特に自國商船保護の目的からガスコニー酒の優先的積取權をイギリス商船に與へるべく規定したものと考へてよからう。

このやうに自國船の優先的待遇によつてイギリス海運を發展せしめやうとする努力は、更にその後十三年を経過して一三八一年リチャード二世の航海條例 (5th Richard II. Statute I, Chapter 3.) となりより廣汎な形をとつて現はれた。如何なるイギリス國民もイギリス船以外の船舶をもつて商品を輸出入すべからず、これを犯して外國船

1) 2) 4) Hunter, How England, p. 17, 18.  
3) モーロア英國史邦譯上卷, p. 287, 288.  
4) Hunter, How England, p. 18.

に積込みたる者あるときは發見次第該商品を沒收する旨の規定である。既に述べた如く、當時のイギリス貿易は受動的に殆んど全く外國船に依存してゐた。従つて、輸出入を全く自國船に限定するといふこの條例は實に思ひ切つて革命的な海運保護政策を示すものであつた。この法律がイギリス最初の航海條例と言はれる所以はこゝにある。併し、實狀を無視した短急な保護法とも言ふべきこの條例は却つてイギリス貿易を窒息せしめる結果となり、彼は、早くも翌年の法律 (6th Richard II. Statute I. Chapter 8.) をもつて、イギリス商人の必要を充すに足るイギリス商船の見出され得ざるときは外國船を使用するも差支へなしと改正しなければならなかつた。だが、こゝで一步後退したりリチャード二世の海運政策は他方に於てこれに代る法律を用意するのを忘れはしなかつた。同じ年の議會は國王に對して、その全額を海上安全確保のために用ふるとの明示條件つきで、輸出入品に特別課税を許してゐる。このために國王は海運業造船業に補助金を支給することが出来た。かくて、相當の船腹をもち得るに到つたのもあらうか、リチャード二世は、一三九〇年再び、すべてのイギリス商人はイギリス船のみを用ふべし、船主は積荷運賃として合理的利得を收むることを許す、との第三回目の航海條例 (4th Richard II. Chapter 6.) を出すことが出来た。

併し、このやうな新しい型の海運政策と雖も決して一貫した政策體系から出てゐるのではなかつた。國王は一方でこのやうに自國の商船を優先的に擁護して置き乍ら、他方ではこれと正反對の遣り方をとり自らの制定した航海條例の効果を全く殺いでゐた。或ひはまた、それは依然として海軍増強政策を出るものでなかつた。従つて、彼等の當面の問題は國民經濟の發展に全く相變らず國防または領土征服にあつた。こゝでも中世の羈絆は彼等の政策にしつこくまづはり附いてゐた。

例へば、初めてイギリス商船に優先的地位を與へたエドワード三世は他方に於てイギリス中世で最も多額の特許料を外國商人から取上げた國王であつた。ハンザ同盟商人をしてイタリー商人と貨上金の競争を爲さしめ——彼等の間にイギリス國王への專屬の投資團まで組織せしめて——一三四〇年遂にイタリー商人を凌駕せしめるやうに導いたのも彼であつた。従つて、彼は反對給付として次々にハンザ商人に新しい特權を許與しなければならなかつた。一三四七年、フランスとの繼續的戦争のためにイギリス財政が岐路に立つたとき、エドワード三世は關稅收入の増加を計つて毛織物の關稅引上を行つたが、この際に於ても、ハンザ同盟の商船にだけは舊關稅率を適用せざるを得なかつた。新關稅賦課の目的が本質的に妨げられてもハンザ商人の新稅率に對する異議を正當と認めなければならなかつた。このやうな數々の仕方を通して、ハンザ商人はイギリス商船を永く不利益な状態に追ひ込み、イギリス商船の發展を未然に防いで、北海・バルチック海の航海を獨占することが出來た。イギリス側から言ふならば、遂に對英海戰（一四六九—七三年）を挑ましめ得るまでに商人團體としてのハンザ同盟を増長せしめたのである。

この點同じく航海條例の制定者であり乍らリチャード二世の方がより徹底してゐた。併し、彼とても純然たる海運政策としてあの條例を出したのではなかつた。中世イギリスの海軍は初めの頃は北歐の海賊に備へるためのものであつたが、十二世紀中葉にノルマン王朝が斷絶してブランタジネット王朝が立つと、その後のイギリスは對フランス關係のために海軍を必要とした。蓋し、フランスから出て來たブランタジネット系のイギリス國王が代々フランス北西地方を兼ね領有することになつたため、却つてこゝに種々困難な問題を惹き起して、イギリスはこのフランス領有地の維持擴大のために海軍を具へなければならなかつたからである。海軍による英蘭海峡の

制海權がなければイギリスは軍隊を大陸に送ることも既に送つた軍隊と連絡を保つことも出来ない。かくて、海軍の増強がイギリスの大陸征服政策にとつて何よりも急務であつた。リチャード二世の一三八一年の航海條例もまたこの目的より外には出なかつた。これより先、フランス海軍は殆んど全く犠牲なくして *Cherbourg* 海岸を襲撃し、また、テームス河を溯航しロンドンを過ぎ沿岸諸都市を焼き拂つた。このときイギリスでは集められる限りの商船が國王によつて徴發されたが、すべてはフランス海軍のために喪はれてしまつた。リチャード二世には僅に *handful* の船舶しか残されなかつた。従つて、彼は先づ自國の商船——當時のイギリス海軍はなほ「五港」の海軍であつた——に優先的地位を賦與するといふ條例を出すことによつて、外國船の購入・造船を通して、海軍を再建しやうとしたのである。この航海條例の解釋規定は「イギリス海軍の増強のために」といふ文句で始まつてゐる。<sup>6)</sup>

序でに、中世イギリス國王の海運政策の無體系を示すものとしてエドワード四世を挙げやう。アンドレ・モローによつて彼は才氣煥發でしかも卑劣な存在であり彼のところへ出入する商人たちの妻を愛撫することを厭はなかつたとのことであるが、商賈に技目のない彼は *Merchant King* とも呼ばれ、在位期間を通して自分の計算に於て貿易をやつた王である。ところで、即位後間もなき一四六三年の税關記録はこの年に彼が國王の計算に於て羊毛を輸出してゐることを語つてゐるが、奇妙なことには、この年のイギリス議會は國王に對して外國商船によるイギリス羊毛の輸出禁止とイギリス商人による外國船の一般的利用禁止（但し、イギリス商船の不足し居る場合はこの限りに非ず）とを含む法律を制定すべく求めてゐる。尤もこの法律 (*3rd Edward IV, Chapter 11\**) はたゞ三年の有効期間をもつて發令されその後は全く更新されなかつたとは言へ、エドワード四世の計算による商品が外國船に

6) Hunter, *How England.*, p. 21-23, 297.

積まれて地中海諸國へ輸出されたことは、國王自身自ら制定した法律を自分で蹂躪したことになる。なほ、エドワード四世の商業活動は單に地中海に限らなかつた。彼はまたイギリス船を用ひてヨーロッパ大陸やバルチツク海との貿易に従事した。そればかりでない。彼は商業目的のために船舶を建造し購入し賣却した。更には商船をイギリス海軍のために利用すると同時にまた海軍船を自分の商賣のために用ひ、甚しきに至つては海軍船を積荷運送のために商人に貸貸しさへした。かうして彼は王室收入の増加を計つた。

\* この法律はリチャード二世の一三八一、八二年の航海條例と同趣旨のものである。

\*\*當時のイギリス商船はイタリーの大圓船や大櫓船よりも小形で、長期航海に堪へ得るやうに建造されてはゐなかつた。事實、エドワード四世の時代に至るまで、イギリス船で地中海の遠くに出て貿易するものはなかつた。

## 五 イギリス商船——ステープル商人と冒險商人

中世イギリスの海上貿易従つてまた海運について考慮すべき重要な商人が四つある。そのうち二つは外國商人で他の二つは自國商人である。先づ、外國商人としては(一)イタリー商人と(二)ハンザ同盟商人。この二つは既に述べたやうに殆んど中世を通してイギリスの外國貿易を擔つてゐた外國商人であつて、イギリスはたゞこれらの商人を通して受動的に貿易をしてゐたものである。ところが、中世も末葉に近づくとき、イギリス商人自體の間に外國商人に對立する意識が次第に生じ自國の貿易は自分たちで行はうとする機運が起つて來る。かくして少しづつイギリス貿易にも積極性が出て來る。そこで、吾々は今や中世イギリスの貿易商人として(三)ステープル商人と(四)冒險商人について語る順序が來た。

ステープルは、今更説くまでもなく、當時のイギリス重要貿易商品 (Wool) たる羊毛その他の取引を監督と課税の便宜上政府が一定場所に限つて行はしめた制度である。その取引場所は十四世紀初頭以來勅令によつてアントワープ、ブリュージュその他に定められたが、一三九二年よりは對岸のイギリス領カレーが固定的に指定された。ところで、元來、ステープルの設置は政府側の收税上の便宜にあつたけれども、この制度は年月の経過と共に次第にイギリス商人としてのステープル商人の間に政府からの獨占權の享受を通して一つの團結を構成せしめるやうになつた。そして更に、この獨占權この團結はまた次第に外國商人に對抗して國民的利害といふものをイギリス商人の間に感ぜしめるやうになつた。勿論商人は當時の政府を動かした。成る程、それは未だギルド精神を脱しないものではあつたであらう。併し、看過し得ない重要な志向は國民的に高められて來た利害感である。

これは特に對外的意識を盛つて出て來る海運政策にとつて極めて重大なことではなからぬ。かくて、貿易に於けるこのやうな新しい機運はそれが立つ客觀的條件の漸次的發展につれて次第に發展をなし、貿易と一體を爲す海運の方向をも新しく定めやうとするやうになつた。吾々は既に中世後期のイギリス海運政策に於ける新しい傾向としてエドワード三世・リチャード二世の航海條例について考察したが、この航海條例の精神——イギリス商船に優先的地位を與へやうとする國民的行爲——は外ならぬこのステープル原則から來てゐる。<sup>1)</sup>

だが、所詮、この新しい精神も中世的な羈絆から脱することは困難であつた。一つの大きな桎梏がその自由な發展を妨害してゐた。即ち、プランタジネット王朝以來のイギリスが持ち續けてゐた對岸の大陸領地がその自由を拘束してゐたのである。言ふまでもなく、海運は大きく發展するがためには海外または外國交通に進まねばならぬ。然るに、ステープルのイギリスが百年一日の如く交渉してゐた相手は、ヨーロッパ大陸とは言へ一葦帶水

1) Hunter, How England., p. 13.

の呼ばば應ふる對岸北佛のイギリス領地であつた。従つて、それとの交通は自國の沿岸航行と大して變るところはなかつた。外國貿易とか海外交通とかの言葉で呼ばれ得る性質のものではなかつた。かくして、この領土との政治的腐れ縁をつゞけてゐる限りの中世イギリスには大きな海外發展は望めなかつた。それは依然として中世特有の内陸性から十分に脱することは出来なかつた。

より新しい商人としての冒險商人 (Merchant Adventurers) の精神はより積極的であつた。彼等はステープル商人のやうに自國政府から與へられた特權の庇護の下に甘んずることなく、より遠隔の地に赴きイギリス領地を超えて外國貿易に従事しやうと志した。イギリスが今や大規模に生産し初めた新工業製品の毛織物に對して海外市場を見つけやうと企てた。この意味に於て彼等は確にステープル商人よりもより大きな冒險をなしつゝあつた。しかも、彼等は團結心と共同利害觀念強く組合を結成することにも成功した。だが、彼等の行くところには古強者のハンザ商人が拮据してゐた。毛織物業地として永き傳統を誇るブリュージュの鞏固な地盤は新參の彼等が割込むべく餘りにも嫉妬深く工業的利害を固執してゐた。従つて新市場の開拓は仲々捗らなかつた。併し乍ら、事實上彼等が殺到せんとした外國市場は何處であつたかといふに、單に英蘭海峽の對岸と北海の彼岸に過ぎなかつた。その眼前には全世界が廣く展開されてゐたにも拘らず彼等は自ら世界を狭く區切つてゐた<sup>2)</sup>。矢張り彼等もカレーをステープル市場とする中世イギリス商人の範疇から出ることは出来なかつた。中世後期のイギリスが百年戰爭までしてフランスの英領地に永く執着してゐた如く、彼等もこれを超えて積極的に市場を伸ばさうとは思はなかつた。かくて、その名は冒險商人とは呼ばれ乍ら彼等の船は容易にビスカヤ灣の南方に出やうとはしなかつた。中世を通してイギリス商船は外國船よりも型が小さく堅牢さも劣つてゐたとのことであるが、<sup>3)</sup>英蘭海峽や北海を

2) Ashley, An Outline History, p. 76, 77.  
3) Hunter, How England., p. 8.



世界とするイギリス商船にはそれで十分であつたと見える。この意味に於て、イギリスの海運は、先きには大陸に領有地をもつことによつてステープル原則に授けられたが、今や、中世的停滞性から完全に脱却するがためには、何よりもこの大陸領地との因縁を斷つて眼を廣く世界に放つことが必要であつた。かくて、近世に入つての一五五八年のカレーの喪失はイギリス海運にとつての本格的發展を劃するものであつた。カレーを奪はれ一島國としての自らの在り方をはつきり意識させられることによつて、却つてイギリスは眼を遠く外に向けることが出來、後ればせ乍ら海外發展に邁進することが出來た。冒險商人も本來の冒險的精神を取戻し、それ迄のベニス商船隊によるイギリス訪問とは反對に、今度はイギリス商船が未知の世界の地中海に帆を翻すやうになつた。トルコ會社やベニス會社——レヴァント會社——を始め東インド會社もこれら冒險商人の間から組織された。<sup>3)</sup>併し、これらイギリス商船の近世的海外發展と雖も決して單にカレー喪失の後に現はれ出たものとは言へない。彼等の發展の背後には封建的争鬭を清算した薔薇戰爭を通して出て來たチュウドル・ナンヨナリズムの一貫した海運政策體系の支援のあつたことを忘れてはならぬ。(これに關する考察は次の機會に譲る)

## 六 結

中世イギリスの海運を特質づけるものとしては「海軍船を兼ねた商船」と「外國貿易にタッチしなかつた商船」の二つを考へ得る。中世イギリスは前期に於ては北歐の海賊に備ふるために後期に於ては大陸に於ける英領土の保全のために海軍を必要とした。併し、どの國王も徹底した海軍増強策を持合せでは居らず、たゞその時その時の商船に依存しこれを徴用して海戰に驅り立てゝゐた。このやうに國王が商船を海軍の手段として考へたこと、

3) Ashley, A Outline History, p. 78.

これがイギリス中世の海運または海運政策の一つの特質である。有名なりチャード二世の航海條例もこの目的以上には出てゐない。第二の特質としては、大體に於て自給經濟に終始し従つて外國貿易が全く受動的に外國船によつて行はれた中世のイギリスに於て、イギリス船は沿岸航海にのみ従事し遠く海外に發展しやうとしなかつたと言ふことである。中世の末頃になつて漸くステープル制度の獨占權に培はれてイギリス商人の間に國民的利害の觀念が強くなり、自國船に優先的積取權を賦與するといふエドワード三世の新しい型の海運政策を見るに至つたけれども、これとてもフランス領有地との貿易従つて謂はゞ沿岸貿易とも見られる交通に關する規定に過ぎなかつた。併し、この國王による羊毛工業の振興策はイギリスをして新しく工業國として發足せしめ、次第に、新興製品毛織物に對して海外市場を開拓する必要を生ぜしめた。イギリス商人はより冒險的に市場を切り折かなかればならなかつた。だけれども、一つには國內新興工業の未だ十分ならざる發達のために、一つには中世後期に互る對岸フランスとの政治的經濟的關係に縛られて、イギリス商船の領域は依然として北海や英蘭海峽に限られ、これを越えては外に出やうとしなかつた。また、本當に國民經濟的意味から積極的にイギリス船を海外に發展せしめやうとする政策も未だ國王の側には現はれなかつた。更にまた、このやうな二つの封建的停滯性のほかに、中世イギリスの海運はも一つ中世特有の玉庫主義に禍されなければならなかつた。このため中世の海運政策は屢々混亂した。甚しい無體系を露呈した。かくて、要するに中世海運政策に於ける消極性・無秩序・無體系はヘンリー七世に始まる近世チユウドル國家主義の出現を見なければ救はれなかつた。

(二六・二・四)