

經濟論叢

第六十二卷 第五號

國民所得の測定に就て(上).....豊崎稔

家計調査の諸問題(上).....山本正治

スミス國富論に於ける「運送貿易」の概念.....佐波宣平

カール・レグキッット「マックス・ウェーバー
とカール・マルクス」.....田中眞晴

京都大學經濟學會

スミス國富論における

「運送貿易」の概念

佐波宣平

近世の海運經營形態を究明するため、ここでアダム・スミス「國富論」における「運送貿易」(carrying trade)の概念を分析考察するが、この「運送貿易」の研究は、他の諸點におけるスミス研究の著しく盛んなのにひきくらべて、不常に閑却されている。否、全く問題にすらされていないようである。しかしスミスの「運送貿易」は單に「國富論」體系にあつて極めて重要な地位をもつばかりでなく、イギリスが近世を通して行つた國富の蓄積過程を知る上にも看過できない大きな意味をもつものである。

スミスは第二編第五章において、およそ資本の用途に四種がある、その第一は社會の使用及び消費に年々必要な粗生生産物の獲得、第二は直接の使用及び消費に供するために行う粗生生産物の製造加工、第三は粗生生産物またはその製造品の豊富な場所から缺乏している場所への運送、第四は人々の随時の需要に應ずるために行う分割區分である、となし、第一は飢饉・漁

業農業の場合、第二は各種製造業主の場合、第三は卸賣商人の場合、第四は小賣商人の場合における資本の使用方法を示す、と説く。

吾々にとつての當面の問題は「運送」にある。したがつてこれらのうち、先ずもつて、「卸賣商人」が考察の對象となる。

スミスにあつては、叙上のように、卸賣商人は粗生生産物または製造品の運送に従事するものである。このこと吾々にとつて極めて重要である。ところで、スミスは同じ個所で卸賣商人の資本機能について一般的説明をなし、次のように云つてゐる。

「粗生生産物または製造品を豊富な場所から不足している場所へ運送するために資本が使われなかつたならば、この兩種の生産物が附近の消費に必要な額以上に生産されることはないであらう。商人の資本は、甲地の過剰生産物を乙地のそれと交換し、それによつて兩地の産業を奨励し享樂を増加せしめる。」¹⁾

これによると、スミスは、はじめは、卸賣商人の機能を「粗生生産物またはその製造品の豊富な場所から缺乏している場所への運送」としたが、いまや、「運送」のほかに「交換」をもその機能のうちに含ましめる。これも極めて重要なことであつて吾々の見落してならぬところである。

しかし、スミスにおける卸賣商人の二大機能即ち運送と交換のうち、より重要なそれは交換である。同じ個所でスミスは次

のようにも説き、この點をほぼ明にしている。

「卸賣商人の資本は、彼が販賣する粗生生産物及び製造品の買入先たる農業者及び製造業者の資本を、その利潤をも加えて償還し、それによつてこれらの人々をしてそれぞれ自己の業務を繼續させるものである。彼が間接に社會の生産的勞働を維持し、その年々の生産物の價值を増大させるのに貢献するのは、主としてかかる仕事をすからである。その他、彼の資本は彼の財貨を一つの地點から他の地點に運送する水夫や運送人を雇傭し、それによつて、これらの財貨の價格を單に彼の利潤の價值だけに止まらず、彼等の賃銀の價值に相當するだけ増大するのである。」⁽²⁾

一般に「運送」は、その對象の性質または形狀を變えること（つまり、生産すること）でなく、原狀のままに單にそれを甲地から乙地へ移轉することである。即ち、運送は生産でなくして流通に属する。したがつて、スミスのように、物財の流通をその機能とする卸賣商人の仕事に運送を含ましめること固より不可能ではない。しかし、卸賣商人も歴史的概念である。機能分化の過程をとつて今日吾々の前に出てきている卸賣商人は運送機能を含まないのがむしろ普通である。即ち、今日の卸賣商人は、もっぱら、生産者と小賣商人との間にあつて、賣買または、交換によつて、商品の仲介を業とする者である。もっぱら運送を業とする者つまり運送業者がスミスの云ふ「卸賣商人」から分化

スミス國富論における「運送貿易」の概念

獨立しているからである。「卸賣商人」の關與すること最も大きかつた海上運送について云えば、第一九世紀初期乃至中期において、海運業なる専門の企業 (common carrier, public carrier 即ち他人運送形態) が決定的な形をとつて卸賣商人 (貿易商) から獨立したと云うのは、世界海運學界での定説である。

よつて考えるに、スミスの卸賣商人はなお運送業務をそのうちに含んでいる云わば未分化形態のそれを指すもののようにある。もつとも、仔細に考察すると、スミスの場合必ずしも常にこの點がはつきりしているわけでない。たとえば、上記引用文において「彼の財貨を一つの地點から他の地點に運送する水夫や運送人を雇傭し」と云う場合、卸賣商人と運送人とは一應別個のものとして、即ち、他人運送が考えられてゐる。しかし、必ずしも常に分明でないと云うことそのことは、スミスの概念不明晰のためと云うよりか、むしろ、當時の卸賣商人が多分にそう云つた性格のものなりしたためである。こうしたことを豫め考へておかないと、この第二編第五章だけでなく、それにつゞく第三編第四編の把握もぼやけてくる恐れがある。筆者窺聞にして從來のスミス研究においてこの點の究明されたるを知らず、よつて、ここに小考を試みた。

(1) Smith, A.: *Wealth of Nations*, E. Cannan's 4th edition, Vol. I, London, p. 341.

(2) Cannan's 4th ed.: pp. 342-43.

二

再び言うが、吾々のここでの主題はスミスの「運送貿易」概念の究明にある。ところで、スミスは第二編第五章で卸賣商業を次のように再分する。

- 卸賣商業 (wholesale trade)
- (i) 内國貿易 (home trade)
 - (ii) 消費物の外國貿易 (foreign trade of consumption)
 - (iii) 運送貿易 (carrying trade)

このうち、まず「内國貿易とはその國の産業の生産物を同國内の一地方で買ひこれを他地方で賣る仕事であつて狭義の内國貿易と沿岸貿易との兩者を含む。」つぎに、「消費物の外國貿易とは國內消費のために外國品を購入する仕事である。」最後に「運送貿易とは外國商業を取扱らもので、換言すれば、一國の剩餘生産物を他國に運搬する仕事である。」(1)

この説明から直ぐ気づくように、上記(i)(ii)(iii)は、つまり、或る國の立場から見ると卸賣商業または貿易業の地域別分類順序であつて、(i)はそのまま内國貿易、(ii)は云わゆる對外貿易、(iii)は第三國間貿易(仲繼貿易をふくむ)と見られる。

さて、スミスが同章の他の個所で云うところによると、「或る程或る特定國の運送貿易が、その國の船舶と水夫と

によつて經營せられる場合には、その際投ぜられた資本のうち運賃を支拂うために使われる部分は、その國の一定數の生産的勞働者の間に分配せられ、それらの人々を活動させるのである。事實、運送貿易の上でこれまで重要な地位を占めてゐる殆どすべての國はみなこの方法でやつてゐるのである。

この事業が運送貿易と名づけられる所以も、恐らくは、そう云う國の國民は他國にとつての運送人 (carrier) だと云うことから出たものである。だが、この事業は、その性質上、必ずそう云う風に經營されねばならぬわけのものでない。たとえば、オランダの一商人がその資本を投じてポーランドとポルトガルとの間に商業取引を行う場合、一方の剩餘生産物を他方に運ぶには必ずしもオランダ船に依るを要しない。イギリス船を用いることも出来る。實際、特定の場合には、オランダ商人はこういふ風にやるに相違ない。(2)

即ち、ここでは、運送貿易は船舶と水夫とによつて經營せられ、その運賃が投下資本回收部分を構成し、更に、それが他國にとつて運送人の役目を果すと云うのであるから、今日吾々が意味するところの卸賣商業よりかむしる運送を専門の業とする云わゆる「運送業」を意味してゐるかに見える。

何んとなれば、最初に、オランダ商人がオランダ船でポーランド・ポルトガル間の貿易(即ち、第三國間貿易)を行う場合にはオランダ商人がオランダ船を使用すると云うのであるから、

この商人は自己所有船の運航によつて貿易を営む即ち自己運送形態 (private carrier ; merchant carrier) をとることが可能であるとしても、つぎの、オランダ商人がイギリス船を用いる場合は、裸傭船の形式による以外、他人運送形態をとることになるからである。このことは自己運送から他人運送への發展、換言すれば、海運業の貿易業からの獨立分離の歴史を考えるに當つて注目すべき一事である。

しかし、より廣くスミスの叙述を見るときは、云うところの「運送貿易」は、運送専門の他人運送よりも、むしろ、商業のうちには運送を含む自己運送殊にイギリス商人がイギリス船をもつて行ふ第三國間貿易の意にこれを解する方がより適切ではないかと思ふ。

スミスが「運送貿易」を運送業の意でなく第三國間貿易 (または仲繼貿易) の意に解したことは、叙上、これを卸賣商業の一種と見たことからすでに見當がつくけれども、また、次のように、運送貿易の規模または投下資本額が取扱う商品の價值によつて定まると云ふ場合にも、ほぼ、うかがわれる。

「内國貿易の規模とそれに用いられる資本の大きさととは生産物を相互に交換することを必要とする國內に散在する諸地域の剩餘生産物の價值によつて必然に定まる。つぎに、消費物の外國貿易の規模はその國全體の剩餘生産物の價值とそれをもつて購入できる物の價值によつて定まる。しかるに、運

スミス國富論における「運送貿易」の概念

送貿易の規模は世界中のすべての國の剩餘生産物の價值によつて定まる。だから、運送貿易の發展性は前二者のそれに比して或る意味で無限であり、最大の資本を吸収する力のあるものと云わねばならない。(3)

更に、スミスは、第四編「穀物貿易・穀物條例に關する餘論」において、穀物商をつぎのように四つに分類し

- (i) 内國商 (Inland dealer)
- (ii) 輸入商 (merchant importer for home consumption)
- (iii) 輸出商 (merchant exporter of home produce for foreign consumption)
- (iv) 運送貿易商 (merchant carrier)

既述の「卸賣商業」の分類と全く對應する分類をしてはいるばかりでなく、「運送貿易商」をば「再び輸出せんがために穀物を輸入する商人」とはつきり規定している。よつて、ここでは運送貿易商の機能は固有の意味での運送よりも賣買による仲介または仲繼貿易にある、と見なければならぬ。

なお、ここでスミスの用いている merchant carrier (運送貿易商) なる言葉であるが、これは彼のそれまで使用してきた carrying trade (運送貿易) と全く同義のものである。このことは彼が特に merchant carrier の説明をしている同じ箇所での言葉の代用語として carrying trade を盛んに使用しているこ

とから明瞭である。ところで、この merchant carrier は、文字自體から分明なように、同一人で商人 (merchant) と運送人 (carrier) とを兼ねている者、即ち、日本で云わゆる「船主商人」に當る形態である。換言すれば、商人と運送人とが未分化の形態である。否、むしろ、運送をそのうちに含む貿易業を意味する。これはイギリスやアメリカの交通論文獻において merchant carrier と云ふ場合の慣例である。merchant carrier (private carrier) は common carrier (public carrier) と對して用ゝられる。即ち「他人運送」に對する「自己運送」

現在では、商船 (merchant marine) と軍艦 (Royal Navy) とは、機能上はつきり分化しているが、以前は同一の船舶が商船としてまた軍艦としての役目をしばしば果した。フランス・イギリスにおける五港制度 (cinq ports) 時代のごとく。したがつて、この二つの機能は截然と分ちがたい状態にあつた。かうした未分化のものを當時の人々は merchant navy と稱した。上記の merchant carrier (merchant = 商人, carrier = 運送人) の場合も、つまり、これと同様の事情にある。

スミスの「運送貿易」概念をより明確にするため、も一つ引用するならば、

「地中海諸港間においてイギリス王國の船腹をもつて營まれてゐる貿易と、インド諸港間においてイギリス商人によつて營まれてゐる同種貿易の若干とは、恐らくは、イギリス王

國の眞の運送貿易と名づけて然るべきものの主たる部門と云ふことが出来る。」(4)

即ち、イギリス商人がイギリス商船をもつて行ふ第三國間の貿易がスミスにおいてはイギリスの運送貿易の主要部門なのである。これでもつて、吾々は「運送貿易」が單なる第三國間貿易でもなければ、また單なる運送業でもなく、運送業務をそのうちに含む第三國間貿易なることを推知する。

但し、スミスがこれを個別經濟(個別企業)の立場において考へたか、または、國民經濟の立場において考へたかは、必ずしも分明でない。原則としては個別經濟の立場から云つてゐるようだけれども、他方、上記「イギリス商人」「イギリス船腹」はイギリス商人一般、イギリス船腹一般の意にも解される。「諸國民の富」を考へたスミスとして國民經濟の立場からもこれを考へたであろうことはむしろ當然と云える。もしそうだとすると、イギリス商人甲は必ずしも自己の船舶によつてでなく、イギリス船主乙の船腹をもつても第三國間貿易を營むことあるべくしたがつて個別經濟的に見ると他人運送形態の成立が考えられる。しかし、この點、必しも明白でなく、吾々としても敢えて明白を求むべきでなからう。國民經濟的「運送貿易」が個別經濟的に自己運送と他人運送とから成り立つとは、今日現に可能である如くスミスの當時においても可能であるからである。(5)

(1) Cannan's 4th ed.: pp. 347-48.

(2) Cannan's 4th ed. : pp. 350-51.

(3) (4) Cannan's 4th ed. : p. 353.

(5) 詳細は佐波「海運理論體系」(有斐閣)第三編、参照。

三

敘上は主として「運送貿易」の用語解釈であるが、更にこれを國富論の體系について考察するに、スミスにあつては、資本の用途は、すでに指摘したように、

- (1) 農業・鉱山業・漁業
- (2) 製造業
- (3) 御賣商業
 - (i) 内國貿易
 - (ii) 外國貿易
 - (iii) 運送貿易
- (4) 小賣商業

であつた。ところで、いま、これを資本投下の順序について見るに、

「或る國の資本の貯蓄が大に増加して、その國の消費物を供給しましたその生産的労働を維持するのに使つて餘りを生ずるくらいになると、その剰余部分は自然に運送貿易に注入せられて他國のためにこれと同じ役目を果すようになる。」(1) 即ち、資本はまず國內産業に投下せられ、それにおける資本蓄積が充實してなお剰余部分を生ずるとき、それが運送貿易に

スミス國富論における「運送貿易」の概念

注入投下せらるゝと見るのである。しかし、これはスミスの場合、一應の理論的道行であつて、實際はむしろこの逆の道行をとる、と彼自身告げている。

「或る資本の所有者が、それを農業に使用するか製造業に使用するか或は卸賣商業または小賣商業の特定部門に使用するかを決定する唯一の動機は、彼自身の私利利潤についての考慮如何である。」だから、農業があらゆる仕事のうちで最も有利であり、農場経営と改良とがすばらしい財産を得る捷徑である國にあつては、個人の資本は全社會にとつて最も有利なように使われる筈である。しかしながらヨーロッパの如何なる地方を見ても、農業の利潤が他の仕事の利潤にまさつているところはないようである。「これに對し、「吾々は、最もすばらしい財産が商業と製造業とによつて一代にして得られること、時としては極めて少額の資本、時としては無資本でもつてすら、それが得られることを日々目撃してゐる。しかし、現世紀を通してヨーロッパにおいてこれと同じ資本をもつて農業によつてそらいう財産を作つた例は、おそろしく一つもないようである。しかも、ヨーロッパのあらゆる大國ではなお多くの良好な土地が未耕のままであり、また開墾地の大部分についても、決してその爲し得べき最高の改良が爲されてゐるわけのものではない。」したがつて、「田舎で行われる事業よりも都會で行われる事業の方が利益が著しく大であり

その結果、私人はしばしば彼等の資本を自分の近くの最も豊饒な土地の改良に用いないで、アジアやアメリカの最も遠距離の運送貿易に用いるのをより有利とするのである。(3)

かくして、資本蓄積の現實の過程は「農業から製造業・商業へ」ではなくて、むしろ、この逆であり、しかも、このうちアジア・アメリカの最も遠距離の運送貿易が最も有利な投資部門としてえらばれる。換言すれば、正常的資本蓄積過程においての最後の投資部門である運送貿易が現實には却つて最初にえらばれる投資部門である。スミスは單にこのように考えたばかりでなく、進んでこれを實證せんがため第三編及び第四編にわたる多大の考察を費している。したがつて、「運送貿易」は國富論體系において極めて重要な意味をもつてゐるものと云わねばならない。

外國貿易なかなづく仲繼貿易による不平等交換が近世國家の資本蓄積の仕方の一つとして大きな役割を果したことは歴史上周知のところである。近世イギリスの國富増進政策を表徴するクロムウェル及びチャールズ二世の航海條例は、イギリス・マニファクチュアの發展したがつて對外貿易との關聯においてより多く理解されるべきであると同時に、當時最も先進の國であつたオランダの仲繼貿易制度を範としていたものであることも否めない。

この故に、運送貿易(第三國間貿易、仲繼貿易)を最有利した

がつて最初にえらばるべき投資部門であると見たスミスの見解は必ずしも失當でない。しかし、これはスミスにおける carrying trade を「運送貿易」と譯し、これをイギリス船腹でもつて行う第三國間貿易または仲繼貿易の意に解してのことである。もし然らず、これを「運送業」と譯し純然たる他人運送の意に解するとすれば、事情が相當異つてくる。何んとなれば、運賃だけを利潤構成部分とする純粹な意味での運送業なるものは、必ずしも常に最有利の投資部門でなく、到底、釐上のような巨大な資本蓄積を短期間に爲し得ないからである。かくして、吾々は國富論全體の體系から見ても、carrying trade はこれを「運送貿易」と譯し、上記の意味に解すべきものと史料する。

以上、スミスの國富論における「運送貿易」(carrying trade)の意義をたずね、それが單なる貿易業でもなければまた、單なる運送業でもなく、恐らく、運送業務を自らのうちに含む貿易業しかも第三國間貿易(仲繼貿易をふくむ)の意に解すべきであるうことをほば明にした。この意味における貿易業は、既に度々述べたように、今日における一般的形態でない。今日では、貿易業務と運送業務とは分離獨立し、それぞれ、貿易業・海運業の成立を見ている。したがつて、スミスの云わゆる「運送貿易」は、云わば、今日の一般的形態が出てくるまでに通過した未分化形態である。スミスが國富論を書いた第一八世紀後期に

は、殊にイギリスでは、自己運送から他人運送への分化過程は相嘗程度進んでいる筈であるが、スミスにおいてなおこの分化は十分はつきりと把握されなかつた。もつて、吾々は當時における海上貿易または海運がどうした經營形態をとつていたかを推知し得る。本稿の目的もここにある。

(1) Cannan's 4th ed.: p. 353. (2) p. 354.

本稿執筆に當つて大内兵衛教授譯「國富論」(岩波文庫版)に負うところ多大である。引用の箇所も多くはそのまま大内教授の譯文を拜借した。記して深厚なる感謝の意を表す。教授の譯業は「スツナイ政治算術」その他において既にそうであるように、正確にしてしかも流暢なる、他に餘り比を見ない。苦心の程がしのばれる。しかし、ただ一つ、教授は本稿の主題である carrying trade に對して「運送業」なる譯語を當ていられる。或いは、教授は「運送業」の意味を吾々が本稿で究明したように解してこれを使用しておられるのかも知らないが、今日一般に「運送業」と云うときは運貨の收得を唯一の目的とする他人または他人貨物の運送即ち運送専門の業に解される。したがつて、私見によれば「運送業」なる譯語は少しく誤解にみちびく恐れなしとしない。これは、やはり、氣賀勘重氏・青野季吉氏の各譯書のように「運送貿易」とした方が、日本語として曖昧であるが、より適切かと考ふる。曖昧なのはむしろ當時の運送貿易の内容の然らしめるところではなからうか。スミスの

スミス國富論における「運送貿易」の概念

場合 carrying trade の "trade" は彼が最初に

wholesale trade (ii) home trade
(iii) foreign trade of consumption
(iii) carrying trade

と分類しているように、「貿易」または「商業」の意にこれを用いたのであつて、trade union などと云う場合の「産業」の意を用いたのではないのである。この點 Max Stirner はそのドイツ語譯で、carrying trade (または merchant carrier) に對し Zwischenhandel (または Zwischenhändler) の譯語を使用している。(1) 既述のように、當時の carrying trade はどちらかと云えば、trade が carrying をそのうちに含んでいたであつて、carrying よりもむしろ trade を主たる業務としていたように考えられる。換言すれば、それは運送業と云うよりも、むしろ、第三國間貿易または仲繼貿易であつた。だから單に Zwischenhandel (仲繼貿易) と云うときは、譯語としての正しさを十分もつとは云いがたいけれども、もつぱら運送に當る業としての「運送業」なる譯語よりもなおより多くの正しさをもつてその内容を表明するのではないかと思う。但し、この點或いは私の不明かも知れない。ここに、教授の寛恕と教示とを乞ふ次第である。

(1) Der Reichthum der Nationen von Adam Smith, Bd I.
II, Uebersetzung von Max Stirner, Leipzig, 1924.