

# 經濟論叢

第七十八卷 第四號

---

ヒルファードイングの帝國主義論(一)……………静 田 均 (1)

イギリス海運業形成過程の基本的特質……………山 田 浩 之 (18)

ソヴェト國民經濟バランス論の史的考察……………鎌 田 武 治 (36)

社会政策・社会事業(書評)……………與 田 柁 (55)

---

[昭和三十一年十月]

京 都 大 學 經 濟 學 會

## イギリス海運業形成過程の基本的特質

——イギリス海運業形成過程の一側面 (一)——

### 一 問題の所在

山 田 浩 之

イギリスがすぐれて海運国であり、イギリス海運業が、第一次世界大戦後の世界恐慌いらいするどい危機を経験してきたとはいえ、今日もなお、世界の海運市場を支配していることは改めてのべるまでもないところであろう。よく知られているように、イギリス海運のこのような発展がおこなわれたのは、重商主義の一環をなした航海条例の下においてであり、その発展の結果として、イギリス海運が海運業として確立するにいたったのは、一九世紀のなかば、産業革命の完成期・交通革命の過程においてであった。いうまでもなく、イギリス海運の形成過程は決して平坦な歩みではない。その初期には、先進国オランダの海運に熾烈な競争をいどまねばならなかったし、後期には、イギリス旧植民地体制のからを破って大きな飛躍をこころみつあつたアメリカの海運とはげしい角逐を演じねばならなかった。

だが、オランダ海運は、世界の「仲立商人」としてその商業的至上権をほこっていたオランダ商業資本の衰退と

その運命をともしなければならなかつたし、他方、アメリカ独立戦争以後の原蓄過程で大きく發展し、一時はイギリス海運の壘を摩するかにみえたアメリカ海運もまた、産業資本の確立期たる南北戦争およびそれ以後において凋落をよぎなくされた。これにたいして、ひとり、イギリス海運のみは、オランダ商業資本とその海運にたいするはげしい挑戦を宣言したクロムウェルの航海条例いらひ着実な發展をとげ、産業革命の過程において「産業資本の一分枝」として独立し、さらに交通革命——木造船から鉄鋼蒸汽船への過程——を先導することによつてアメリカ海運をしりぞげ、世界の海運市場を制覇するにいたつたのである。

こうした各国海運の隆替——とくにイギリス海運の發展——をその底において規定したものは、いったい、いかなる歴史的事情であつたのであらうか。これに答えるためには、基本的には、各国において資本主義の再生産構造がどのようなにして確立され、海運業はその再生産構造にどのようなにくみこまれてゆくかを明らかにしなければならぬであらう。だが、このような問題に接近する一つの方法として、いま、その問題を海運の側からとらえるならば、それはどのようなにして海運業が産業資本として確立するか、の問題にほかならない。どのようなにして海運業が産業資本として確立するか、これが本稿においてなほどこ明らかになりたいとかがえる課題である。

ところで、論点を明確にするために、あらかじめ、「海運業の確立」がどのような歴史的內容をもつものであるかを明らかにしておきたい。

わたしは「海運業の確立」を、上にのべたように、海運業の産業資本としての確立として把握しようとおもうが、問題をそのようにとらえるならば、海運業の形成・確立過程は二つの局面をもつことになる。すなわち、海運業もまた、産業資本の一分枝として確立するためには、他の諸産業と同様に、自己生産から商品生産へ（第一の局面）、

商品生産から資本制生産へ（第二の局面）の道を歩む。第一の局面が、いわゆる「自己運送から他人運送への発展」であり、社会的分業の展開過程において諸産業——とくに商業——から海運業が分離・独立し、独自の産業部門を形成する過程であり、第二の局面は、海上労働力が創出され、海運業に資本・賃労働関係が貫徹し、海運資本が形成される過程である。

これら二つの局面は、たがいにからみあいつつ発展し、その発展の進度にも種々の段階があるが、その発展をしめす指標として、つぎのものをあげねばならないだろう。まず、第一の局面を特徴づけるものは、商人と船主との分離である。中世においては、商人・船主・船長を同一の主体が兼ねるばあいにせよ、その三者がソキエタス、コンメンダ、あるいは船舶共有組合等の組合を組織して海上貿易をいとなむばあいにせよ、「自己運送」 private carrier が支配的であった。こうした形態は、傭船契約・運賃積契約の発展という形をとって漸次分解してゆき、「半他人運送」を経過しつつ、産業革命において商人と船主との分離は決定的となり、「他人運送」 common carrier が支配的となる。

これにたいして、第二の局面は、非自由船員の自由な賃労働者への転化と、船長をふくむ自由な船員層の、海運資本家と海上賃労働者への両極分解の過程として進行する。中世においては、海上乗組員は、基本的には、船長・自由船員・非自由船員から構成されていたが、非自由船員は漸次自由船員に転化され、他方、同時に船舶持分所有者であった船長および自由船員は、機能分化の過程において、その一部を海運業者（資本家）へと上昇せしめつつ、単なる労働者（傭船長 sailing master; Schiffschiffer あるいは船員）に転化されてゆく。

このように、自己運送から他人運送への発展と海上労働力の創出という二つの局面のからみあいのなかで、海運

資本は形成されてくる。ところでいま、海運業が、流通過程で機能するものとして、かつては商業資本に包摂されていたことに注目するならば、第一の局面は、海運業の商業資本からの分化・独立を意味するものであり、したがって、その局面は、海運業の産業資本としての形成過程を特殊づけるものとしてあらわれてくるであろう。とすれば、海運業の産業資本としての確立を問題とするばあいには、まず明らかにしなければならぬのは、この第一の局面である。それゆえ、さしあたってここでは、第一の局面に焦点をしぼって、問題の所在をあきらかにしてゆきたい。

よく知られているように、商業資本は、資本制生産様式に先行する社会における資本の支配的な実存様式であり、「経済的に未発展な諸共同体の諸生産物の交換を媒介する」ものである。そこでは、流通過程は自立化し、商業資本は「仲立商業」(carrying trade)として、それが媒介する諸極——生産諸部面——から分離している。したがって、このばあいには生産物は商業を通じてはじめて商品となるのであって、商業資本は、その交換を媒介する生産物をみずから運送することによってのみ、仲立商業として機能することができよう。すなわち、流通過程のこのような自立化のもとで、主として使用価値の生産をめざす生産部面を相互に結びつけるためには、商業資本は同時に運送業をいとなまねばならない。それゆえ、ここでは、みずからに運送業を包摂していることが商業資本の存在条件であり、その自立的発展のための前提であった。逆に、運送業は、仲立商業から分離してはなんらその現実的機能をはたすことができず、したがって、それは商業資本に包摂もしくは従属せざるをえなかった。

しかしながら、商人資本の自立的発展は、資本制生産の発展に逆比例し、資本制生産の発展とともに、仲立商業は衰微せざるをえない。すなわち、資本制生産の発展によって、生産過程は流通に立脚することとなり、流通は生

産の単なる一契機に転化されるが、そのことによって、商人資本の自立的發展の前提——流通過程の自立化——はうしなわれるのである。したがって、商人資本によって面的に擄取られ、その未發展が商人資本実存の基礎であつた諸国民の経済的發展が進むのに比例して、この仲介商業の独占が、したがってこの商業そのものが、衰亡することになる。ところで、このような仲立商業の衰微の過程で、商業資本は仲立商業の性格を脱して、産業資本に從属してゆくのであるが、仲立商業において結びつけられていた商業と運送業との分離もまた、そこにおいて可能となる。すなわち、資本制生産——その下における「交換のための規則正しい再生産」——の發展によって、商品交換の連続性・規則性は増大し、そのことによって、運送業が独自の産業部門として形成される条件がつくりだされる。とともに、商業資本は商品の姿態変換の媒介というその独自の機能を純化する。かくして、商業資本の独自の機能と運送業の現実的機能との分離がおこなわれるが、この分辯は、仲立商業の衰微を前提している、ということができるのである。したがって、仲立商業の衰微によって、海運業は商業資本の從属から脱し、産業資本として独立することができるのであって、衰微しゆく仲立商業 carrying trade からの脱皮こそ海運業の産業資本としての成長を規定するものである、とかんがえなければならぬ。

とすれば、海運業の確立の仕方は、その仲立商業 carrying trade からの脱皮がどこまで、またどのようなかたちで進行するか、によって決定されるとかんがえることができる。したがって、どのようにして海運業が産業資本として確立したかの問題は、第一の局面に問題を限定するかぎり、海運業の carrying trade からの脱皮がいかにおこなわれたか、その仕方と論理の問題にほかならないのである。

それゆえ、まず、典型的な發展をとげたといわれるイギリス海運業の形成過程について、そこにおいて carrying

trade からの脱皮がどのようなかたちでおこなわれたかを明らかにしよう。

(1) この点については、国民経済と海運との関係を、海運経済の三類型としてうちだされた佐波宣平教授の『海運理論体系』、とくに第三編経済論を参照されたい。

(2) 海運業をその一部門とする交通資本を、産業資本として把握すべきことについては、富永祐治教授の『交通における資本主義の発展』、とくに三三七ページ以下を参照されたい。

(3) 同書、一ページ参照。

(4) 佐波宣平、前掲書、二七一三四ページ参照。

(5) 小門和之助「中世紀におけるヨーロッパの船員社会」商船大学研究年報四を参照。なお、中世においては、船長はいうまでもないが、自由船員もしくは船主（船舶持分所有者）として、あるいは組員として、海上企業に参加した。C. G. E. Fyfe, *A Short History of the World's Shipping Industry*, 1938, pp. 67-69.

(6) 第二の局面の研究については、他日を期した。表題「一側面」とは、この第一の局面を意味する。

(7) 『資本論』第三部第二〇章、青木文庫訳④四六七ページ。

(8) 仲立商業が carrying trade——carrying（運送）する trade（商業あるいは貿易）——とよばれるのは、こうした理由からである。なお、じぎのスキスの言葉をも参照されたい。「なるほど、ある特定国の運送貿易 carrying trade が、その国の船舶と水夫とによって経営される場合には、その際投ぜられた資本のうち運賃を支払うために使われる部分は、その国の一定数の生産的労働者の間に分配され、それらの人々を活動させるのである。事実、運送貿易 carrying trade の上でこれまで重要な地位を占めているほとんどの国は、みなこの方法で成り立っているのである。この事業が運送貿易 carrying trade と名づけられる所以も、おぼろげには、そういう国の国民は他国に比べての運送人 carrier だ、ということから出たものである。」（傍点引用者。A. Smith, *Wealth of Nations*, ed. by E. Cannan, vol. I, pp. 350-351. 大内兵衛訳第二分冊一七三ページ。なお、訳文は、以下に引いてもだいたは大内訳にしたがったが、いくつか変更を加えたところがある。たとえば、carrying trade を『国富論』では「運送貿易」と訳したことにについては次稿第二節とくに注(5)参照。)

(9) 『資本論』第三部第二十章、青木文庫訳④四六七ページ。マルクスは、さらに次のようにつづけて、「仲介商業の場合には、これは、一特殊的商業部門の衰亡として現象するばかりでなく、純商業国民の優越の、および、この仲介商業の基礎上に立つ彼等の商業的富一般の、衰亡として現象する。これこそは、資本制的生産が發展するにつれて商業資本の産業資本への従属が現われる特殊の形態に他ならない。」とのべているが、海運業の商業資本からの分化・独立、その産業資本としての確立もまた、商業資本の産業資本への従属がおこなわれる一つの側面をなすものとかんがえることができる。

## 二 イギリス海運業形成過程の基本的特質

イギリス海運の發展史<sup>1)</sup>上もつとも面期的な事件として知られているのは、いうまでもなく、一六五一年に制定されたクロムウエルの「航海条例」Navigation Actである。それは、市民革命を経験した重商主義国家が本源的蓄積を遂行するために最大の障害物となっていたオランダ商業資本——とくにその仲立商業 carrying trade——に対するはげしい挑戦を宣言したものであり、本来的重商主義国家としてのその後の發展を方向づけ、重商主義政策の一環としての近代的海運政策への第一歩をふみだしたものであった。それゆえ、わたしは中世からクロムウエルの航海条例にいたる時期を、イギリス海運發展史における第一段階<sup>2)</sup>としよう。近代的海運政策への移行を可能にし、イギリス海運が大きな飛躍をとげるための基礎がかたちづくられたのは、この時期においてであった。

さて、この基礎は、中世および絶対主義下において、基本的には、つぎの三つの過程においてかたちづくられた。第一が、国民的商人層の擡頭とかれらによる外国商人の駆逐。第二が、毛織物工業の發展を経済的基礎とする羊毛輸出国から毛織物輸出国への貿易構造の転換。第三が、毛織物工業を生産的基礎とする商業資本の展開・海外進出である。



よく知られているように、中世初期のイングランドは、基本的にはマナ制度に基礎をおく封建的農業国であつて、その商業・貿易の大部分は外国商人の掌握するところであつた。したがつて、イギリス商人の活動分野は、わずかに河川・沿岸貿易と外国商人との競争が比較的是げしくなかつたフランス西南部との貿易にかぎられていた。イギリス最初の海運立法といわれる一三六八年のエドワード三世の法律 (2nd Edward III, Chapter 8) も、このフランス西南部、とくにガスコニーからの、ぶどう酒貿易においてイギリス商船に優先的積取権を与えるものであつた。ここに、外国商人駆逐の萌芽がみられるが、こうした傾向がとくに著しくあらわれるのは、ブルジョアの發展の進行がマナ制度の崩壊をもたらし、封建的危機がさげられる一四世紀後半から一五世紀にかけてであつた。イギリス封建制にたいする最初の弔鐘がうちならされた一三八一年には、イギリス最初の航海条例といわれる海運立法 (Richard II, Statute 1, Chapter 3) があらわれて、いかなるイギリス国民もイギリス船以外の船舶でもって商品を輸出入すべからず、と規定した。<sup>1)</sup> イギリス海運の実勢を無視した、このあまりに性急な海運保護法は、はやくもその翌年に、緩和されざるをえなかつたとはいへ、ほぼこの時期に、あいついで擡頭してきた国民的商人層は、国内におけるブルジョアの發展を基礎として、漸次その実力をたくわえ、外国貿易への進出をおこなつていった。

まず、マーチャント・ステイプラーズが羊毛貿易において、ついで、マーチャント・アドヴェンチャラーズが毛織物貿易において、それぞれの分野で外国商人を駆逐してゆく。かれらは、外国商人、とくにヘンザ商人・イタリア商人にはげしい競争をいどみつ、外国貿易をイギリス商人の手にとりもどして、イギリス海運のそのこの發展の基礎をおいた。このような国民的商人層の要求による外国船駆逐が、ヘンリ七世、ヘンリ八世、エリザベスへとひきつがれた絶対主義的海運政策の基調となり、一五六二年の外国船の沿岸航行禁止制度 (5th Elizabeth, Chapter 5)

に發展する。このようにして、イギリス海運は、国内市場を確保しつつ、ぶどう酒貿易においてはフランス西南部、羊毛・毛織物貿易においてはネーデルランド諸地方と結びついて、沿岸の海運から、海峡の海運へと發展する。

この過程の進行をその底においてささえ、イギリス海運の發展を大いに前進せしめたものが、羊毛輸出国から毛織物輸出国への、いわゆる貿易構造の転換である。一五世紀に農村工業として成立したイギリス毛織物工業は、一六世紀なかば早くもマニユファクチュアへと成長し、国内市場から外国市場へと積極的に進出しはじめる。マーチャント・アドヴェンチャラーズがイギリス外国貿易の前面におしよけてきたのは、このような毛織物工業の成長を基礎とするものであった。そして、この基礎の上に、貿易構造の転換がおこなわれてゆくのである。すなわち、中世初期には、ミッドランドや北部で生産され東部諸港から外国商人の手によって輸出されていた羊毛は、マーチャント・ステイプラーズによって羊毛輸出が独占される段階（一五世紀）を経過して、一六世紀にはいと、イースト・アングリアと南部イングランドの毛織物工業地帯へと送られて、そこからロンドンや西南部諸港を通じて、製造品として輸出されるにいたる。<sup>10)</sup>

このようにして、イングランドは羊毛輸出国から毛織物輸出国へと転身し、この過程において、外国商人の時代からマーチャント・ステイプラーズの時代へ、さらにマーチャント・アドヴェンチャラーズの時代へと、国内におけるブルジョアの發展と産業資本の成長の度に応じて、その商業資本も交替してゆくが、いまや、毛織物工業を中心とする産業資本の成長を土台として、イギリス商業資本は、特許会社 Chartered Companies のかたちをとって、積極的な海外進出をこころみはじめた。<sup>11)</sup>そして、このような商業資本は、カレの喪失（一五五八年）・スペイン無敵艦隊の撃破（一五八八年）などを契機として、大陸市場から新大陸・東印度市場へととりだし、それに応じて、イギ

リス海運も、海峡の海運から外洋の海運へと成長を上げてゆく。

このように、国民的商人層の擡頭、毛織物貿易を基軸として展開したイギリス商業資本の世界市場への進出こそ——もちろん、この背後に農村におけるブルジョアの発展とイギリス産業資本の成長があったのだが——、イギリス海運の発展をおしすすめたものであり、歴史のこの段階では、イギリス海運はイギリス商業資本の発展とともに、その経済的いとなみに包摂され、それに従属して成長しつづつたのである。

ところで、絶対主義のもとでこのように大きく発展し、あるいは地中海へ、あるいはバルト海へ、さらに進んで新大陸や東印度へと進出するにいたったイギリス商業資本は、一七世紀に入るとともに、対極的な二つの発展方向をみせはじめた。すなわち、一方では、植民地貿易の独占とイギリス商船隊の保護・育成のもとに、旧植民地体制の建設をめざす本来的重商主義としての発展方向があらわれるとともに、他方では、一定の発展をとげた商業資本が「売るために買う」という商業資本としての本能にもとづいて、商業資本としての自立的発展を志向しはじめるのである。後者は、先進国オランダに範をとりつつ、低関税と再輸出品にたいする免税および貴金屬の輸出の自由を主張し、自由港システムを採用することによって、オランダ型の仲立商業 *carrying trade*——仲継貿易システム<sup>14)</sup>——を展開しようとするものであった。

これにたいして、前者は、このようなオランダ型仲立商業としての発展を否定するばかりか、オランダとするとく対立しつづつ、その仲立商業をうち破るることによってイギリス商業資本とその海運を育成し、窮極において、イギリス産業資本の保護・育成をめざすものであった。一六五一年のクロムウエルの航海条例は、まさにこの前者の道をあめむことを決定したものであり、それは一六六〇年の航海条例によって再確認され、強化されることになる。<sup>15)</sup>

したがって、一六五一年の航海条例は本来的重商主義政策の一環としての近代的海運政策への転換を意味したものであり、同時にイギリス海運の carrying trade からの脱皮への第一歩をしめすものであった。かくして、イギリス海運は、なお商業資本に包摂されているとはいえず、産業資本の市場開拓の先導としてオランダ型の仲立商業とはことなつた道をすすみはじめるのである。

(1) 本稿の課題であるイギリス海運形成過程に関する通史としては、C. E. Fyfe, *A Short History of the World's Shipping Industry*, 1938; H. C. Hunter, *How England got her Merchant Marine, 1666-1776*, 1936; W. S. Indsky, *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*, vol. II & III; E. K. Chatterton, *The Mercantile Marine*, 1932; A. P. Usher, 'The Growth of English Shipping, 1572-1922', *Quarterly Journal of Economics*, vol. XII, II, 1928. 佐波宣平「イギリス海運政策の弾力性」経済論叢 五八巻第一・二号。

(2) 第一段階におけるイギリス海運については、注(1)にかかげた文献のほか、R. A. Peltam, 'Medieval Foreign Trade', in *An Historical Geography of England*, ed. by H. C. Darty, 1936, chap. VIII; F. M. Carns Wilson, 'The Overseas Trade of Bristol', in *Studies in English Trade in the Fifteenth Century*, ed. by E. Power & M. Postan, 1933; Dorothy Barwash, *English Merchant Shipping, 1460-1540*, 1947; J. A. Williamson, *Maritime Enterprise, 1485-1558*, 1913. 佐波宣平「中世イギリスの海運政策」経済論叢第五二巻第三号、同「ナチュウトル王朝の海運政策」経済論叢第五三巻第一号、同「海運政策と漁業政策」交通文化第一六号。

(3) R. A. Peltam, *op. cit.*, p. 298.

(4) H. C. Hunter, *op. cit.*, p. 17. ノランヌ西南部のポルトーその他各酒生産地は、当時イギリスの所領地であった。だからこのイギリス最初の海運立法も実はイギリス沿岸貿易独占に類するものであった、とみることもできる。

(5) H. C. Hunter, *op. cit.*, pp. 21-23. 佐波宣平「中世イギリスの海運政策」九一〇ページ参照。

(6) 絶対王制による外国商人駆逐は、フランダーズ商船隊のイギリス最終訪問(一五三二年)、外国船の沿岸航行禁止制度(一

五六年)、イギリスにおけるハンザ同盟の全特権廢止(一五九八年)によって完成する。

(7) 外国商人駆逐政策のうちで、外国船の沿岸航行禁止制度は、海運における国内市場確保として、もっとも重要な意義をもっており、イギリス海運保護政策の基底をなしたといえよう(注(9)参照)。なお、佐波宣平「チユワトル王朝の海運政策」一〇ページ参照。

(8) このような発展の母体となったのが、ロンドンおよび西南部諸港であった(R. A. Pelham, *op. cit.*, pp. 308-309)。それら諸港では、プリストルのカニング(Canning)家のみならず、早熟的な海運企業を成立している。すなわち、カニング家は、商品の売買よりも、むしろ自分の船に他人の商品をのせて、その運賃をかせぐことを主な経済的企てと見なし、その運賃は一年間に約一万ポンドにのぼった(E. M. Carrs Wilson, *op. cit.*, p. 240; F. C. Dietz, *An Economic History of England*, 1942, p. 83.)。

(9) 東部諸港は主として外国商人の根拠地でもあって、たとえば Hull, Boston, Lynn, Yarmouth, Ipswich, London にはハンザの商館があった。したがって、これら東部諸港は外国商人の駆逐とともに没落してゆく。ただし、ロンドンだけは例外で、ロンドンと西南部諸港の商人船主がイギリス海運の源流をなすのである。 Cf. R. A. Pelham, *op. cit.*, pp. 308-309.

(10) R. A. Pelham, *op. cit.*, p. 311. なお、この時期におけるイギリス海運の足場であったロンドン・西南部諸港については、Dorothy Burwash, *op. cit.*, pp. 145-164.

(11) 一六世紀なかば以降に發生する特許会社 Chartered Companies はこのような歴史的基盤の上に成立するのである。これら特許会社はイギリス資本主義の世界市場への進出を可能ならしめた、新しい担い手であった。

(12) カレ喪失の意義については、佐波宣平「イギリス海運政策の弾力性」三一—三二五ページを参照。

(13) この主張は、端的な、つぎの言葉によって表現されている。「國を富ませるものは、高関税ではなくて、取引の数の多さである。」(A Brief Discourse concerning the Trade, Bullion, and Money of England, Audt. MISS. 10402, f. 10, cited by M. James, *Social Problems and Policy during the Puritan Revolution*, 1930, p. 181.) このような考え方に立った人としては、Thomas Violet, W. Dugard, R. Maddison, H. Robinson があげられる。当然、かれらは親オランダ派の立場に立ち、「仲維港システムを理想として追求し、政府は外国人のイングラントへの居住を奨励すべきである、なぜなら、かれら外国人は、再輸出

を業とし、そのことによってイギリス人やイギリス海運に仕事をあたえるからだ。」(M. P. Ashley, *Financial and Commercial Policy under the Cromwellian Protectorate*, 1934, p. 28.) とかんがえる。これにたゞして、オランダ商業資本とのするどう対立を経験してつゝあつた反オランダ派の商業資本から航海条例が提出されてくる。Ch. M. P. Ashley, *op. cit.*, pp. 26-30, 157-166; M. James, *op. cit.*, pp. 179-182.

(14) オランダ型の伸縮貿易システムについては、大塚久雄『富』、第二論文「近代社会の生産力的基盤」および同『近代欧洲經濟史序説(上の一)』第一編第二章、とくに九八一—〇六ページ参照。なお、以下(とくに次稿第三節)との関連において、一—三ページ注(3)に注意されたい。

(15) ただし、一六五一年の航海条例は、オランダ商業資本との競争がとくにはげしかなかった東印度会社・レヴァント会社・イーストランド会社などの特許会社の利害を大きく反映してあり(M. P. Asaley, *op. cit.*, pp. 157-168)、植民地貿易に関する規定はほとんど無視されていたが、一六六〇年以後の航海条例の發展によって、漸次、植民地貿易の統制にその重心をうつしてゆくのである(H. C. Diets, *op. cit.*, p. 273.)。

(16) 歴史のこの段階は、「貿易は国旗にしたがう」時代であり、商業的至上権は産業的至上権に優位している。航海条例は、毛織物工業を生産的基礎としたイギリス商業資本(および海運)のオランダ商業資本(および海運)にたいする挑戦であり、オランダの商業的覇権をうちくずすことをその目的とするものであつた。

このようにして、イギリス海運は、一六五一年の航海条例を契機として第二段階<sup>17)</sup>にはいり、新大陸との植民地貿易を中心として外国航路において大きくのびてゆく。一七世紀前半には、イングランドはその外国貿易のなかばをオランダ海運にゆだねていた<sup>18)</sup>。が、第一表にみられるごとく、その間に、イギリス海運は石炭運送を中心とする沿岸貿易およびニューファンドランドその他の漁業においてその船腹を増強し、一七世紀後半にいたるや、沿岸貿易においてもなお大きくのびつつ、とくに外国航路においてめざましい發展をとげている。そして、第一図(三二ページ)にみられるように、一イギリス出港トン数の大部分をイギリス船で占めるにいたつた一八世紀はじめ以降、一八

第1表 イギリス船腹の就航状況(トン) 註20)

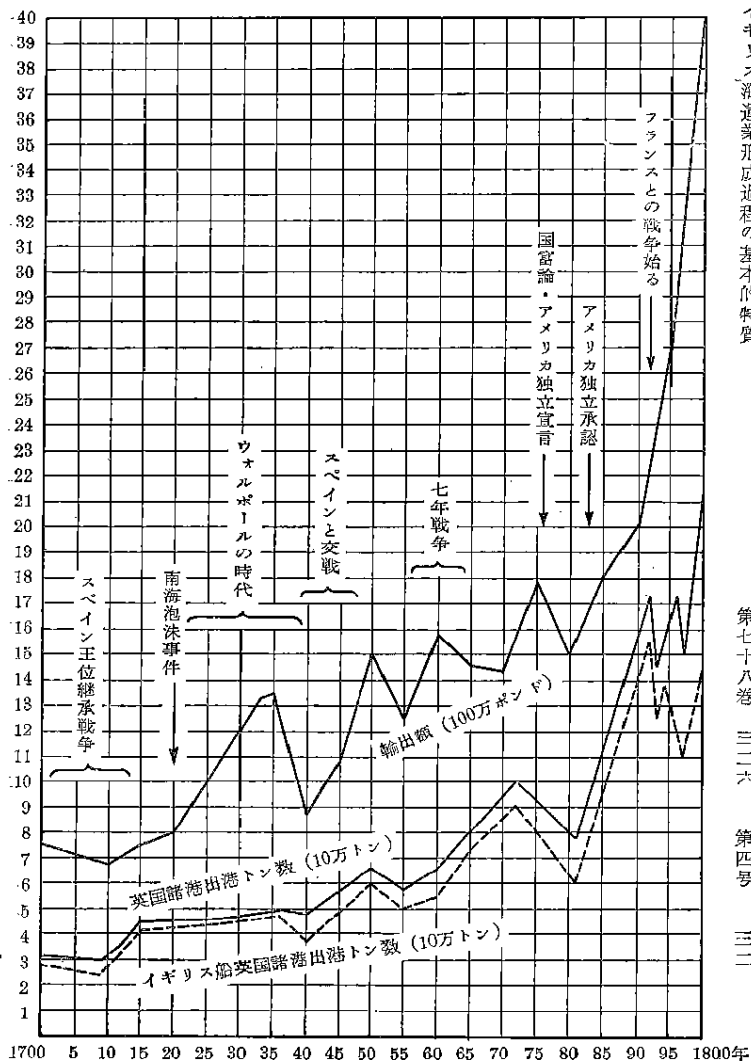
年	総船腹	石炭運送	石炭以外 の岸路	運送 の沿岸 航路	アド リン デン の 漁業	他の漁業	外国航路
1582	68,433	7,618	10,607	6,000	11,316	32,892	
1609—15	101,566	28,223	15,743	13,312	14,409	29,879	
1660	161,619	70,899	25,051	20,330	3,159	42,180	
1702	267,444	78,212	41,454	16,157	8,763	122,858	
1773	581,000	125,846	89,631	38,585	23,646	303,792	

イギリス海運業形成過程の基本的特質

世紀の末まで、イギリス海運は、外国貿易の忠実なしもべとして、それとは  
ほぼ同じ歩調をもって発展してゆく。

ところで、このような外国貿易および海運の発展は、国内産業なかんづく  
毛織物工業の輸出貿易を基軸とするものであったが、この輸出貿易とからみ  
あいつつ展開されきたった植民地物産の仲継貿易もまた重要な地位を占める  
にいたつた。航海条例、とくに王政復古政府によって制定された一六六〇年  
のそれ、および一六六三年の「貿易促進法」(16th Charles II, Chapter 7)等は、こ  
のような仲継貿易——植民地・外国間の carrying trade——をイギリス商業  
資本および海運に確保することを、そのもっとも重要な目的の一つとしてい  
た。<sup>21)</sup>かくして、オランダ型の伴立商業を克服したイギリス商業資本と海運は、  
その重商主義体制——ペーラメンタリ・コルベルティズム——の内部に、あ  
らたにイギリス型ともいへべき carrying trade を育成することになる。も  
ちろん、それは生産的基礎を欠いたオランダ型の carrying trade ではなく、  
国内産業の植民地への輸出貿易と結びつくことによって、間接的ではあるが、  
イギリス産業資本の利害に結合・従属しており、したがって、アダム・スミ  
スの表現によれば「迂回的外国貿易」round-about foreign trade とよばるべ  
きものであった。<sup>22)</sup>とはいえ、それはやはり流通過程からの前期的な商業利潤

第1図 18世紀におけるイギリス外国貿易と海運の発展 注2)



イギリス海運業形成過程の基本的特質



の抽出をねらう商業独占機構であり、すぐれて仲継貿易的な性格をもつものであった。<sup>24)</sup>

このようにして、航海条例下のイギリス重商主義体制は、国内産業の輸出貿易と、それとからみあいつつ発展した植民地物産の仲継貿易との二本の脚の上に立っていたということができよう。<sup>25)</sup>ところで、このようなイギリス重商主義をささえた二本の脚は、その当初においてこそ、本源的蓄積を強行し「資本の加速的発展」をもたらすものであったけれども、一方における国内の産業資本の成長、他方における独占的貿易商人による仲継貿易の自立化とともに、その均衡を失い、逆に産業資本のより以上の発展をさまたげるものとなる。このようなイギリス重商主義・旧植民地体制は、一八世紀の進行とともに、その矛盾をあらわにし、アメリカ独立戦争を契機として解体してゆく。そして、植民地収奪と結びついた仲継貿易はきりすてられ、そこから独占利潤をひきだしていた商業資本に從属しつつ *carrying trade* への傾斜をしめしていた海運もまた、その活動の根をたちきられることになる。

かくして、すでにオランダ型の *carrying trade* を克服していたイギリス海運は、この段階では、アダム・スミスという「迂回的な外国貿易」であるイギリス型の *carrying trade* をも克服・脱皮するにいたる。そして、このような *carrying trade* からの脱皮の過程において、イギリス海運は産業資本の輸出貿易に從属しつつ商業資本から離脱し、それ自身もまた産業資本の一分枝としての海運業として独立しはじめるのである。*carrying trade* から脱皮したイギリス海運がどのようにして産業資本として確立してきたかは、次稿第四節であきらかにしよう。ともあれ、以上から明らかかなように、*carrying trade* の克服・それからの脱皮こそ、イギリス海運の形成過程を基本的特質づけるものであった。

ところで、*carrying trade* からの脱皮が最終的に完成されるのは、重商主義体制の止場の過程であったが、この

段階において、重商主義批判の視角から商業資本の分析をおこなう carrying trade をも論じているのが、スミス  
の『国富論』である。それゆえ、『国富論』における重商主義批判の検討を通じて、そこで carrying trade から  
脱皮の論理がどのようにうちだされているか、を次稿であきらかにしようとおもう。(未完)

(7) わたしは、一六五一年の航海条例の制定から一九世紀なかばのその廃棄までの時期を、イギリス海運形成過程の第二段階と  
かえるが、この時期はさらに、一七七六年の『国富論』の出版・アメリカ独立宣言をさかいにして、前期と後期に分けることが  
できるとおもう。たとえば、H. C. Hunter のイギリス海運形成史 *How England got its Merchant Marine* は一七七六年を境と  
その叙述を終えている。主として前期のイギリス海運に関するものとしては、注(1)にかかげた文献のほか、V. Barbour,  
‘Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century’, *Economic History Review*, vol. II, 1930; I. A. Harper, *The  
English Navigation Laws, 1689*; E. Lipson, *The Economic History of England*, vol. III, chap. IV, 1948; W. Cunningham, *The  
Growth of English Industry and Commerce*, Vol. II, the Mercantile System, Part 3, chap. XIV, 1912. 佐波宣一「航海条例時代の  
イギリス海運」交通文化第二〇号、同「イギリス海運政策史上のアメリカ」経済論叢第五三巻第四号。

(8) C. Jones, *British Merchant Shipping, 1922*, p. 13. 一七世紀におけるオランダ海運の圧倒的優越性については、V. Barbour, *op.  
cit.*, およびリッテム『政治算術』大内兵衛訳。

(9) I. A. Harper, *op. cit.*, pp. 339-341. ここから、外国船の沿岸航行禁止制度の効果をばつきりしめることができる(注(7)参照)。  
第二表は、一六世紀末から一七世紀前半までのイギリス海運の発展が、沿岸航路(海運の国内市場)を中心とするものであ  
ること、および一七世紀後半以降に外国航路にその重心が移ってゆくことをしめしている。

(10) *Ibid.*, p. 339. 同。

(11) 航海条例およびそれに関連する諸立法については、張義裕『イギリス重商主義研究』第三論文、矢口孝次郎『イギリス政治  
経済史』第二編第二章「重商主義植民政策」を参照された。

(12) 次稿第三節参照。なお、スミスの次の言葉をみよう。「……そして、イングリランドの運送貿易 carrying trade と普通通われ  
てくるものは、実際は単に消費物の迂回貿易 round-about foreign trade にすぎないことが稀でないが。たとえば、東西両イン

トおよびアメリカの財貨をヨーロッパの各地の市場に運搬する商業のときは、大部分これである。」(W. A. N. vol. I, p. 353. 第二分冊一七八ページ)。たとえば、スミスは、イギリスの製造品の輸出が、ヴァージニアの煙草に媒介されて、リガの亞麻・大麻の輸入とむすびつく場合を、迂回的外國貿易の例としてあげている(第二分冊一七〇ページ)。

④ 出港トン数の統計については、J. R. McCulloch, *A Dictionary of Commerce and Commercial Navigation*, 1840, p. 1021 を利用。輸出額については、P. Mantoux, *The Industrial Revolution in the Eighteenth Century*, pp. 103-104 を利用。なお、出港トン数の統計については、H. C. Hunter, *op. cit.*, pp. 334-335; A. P. Usher, *op. cit.*, p. 469. にあつては、同様の数字があげられており、これらの数字にくらべると、マカロックのあげている数字は、一七五五年以降が相当大きすぎ(それ以前は三者同一)、両者にかんがりのひらきがあるが、一八世紀については、マカロックの統計がもっともくわしいため、それを利用した。趨勢をみるためには、さしつかえないとおもう。

⑤ そして、そのような商業独占機構は、必然的に「迂回的外國貿易」を補足するものとして、仲繼貿易としての自立的な発展——オランダ型の *carrying trade*——を生みだすことになった。たとえば、イングランドは、年約九方六千樽の煙草をヴァージニアとメリーランドから輸入するが、イギリスの需要はそのうち一万四千樽で、のこりの八万二千樽は再輸出されねばならぬ(第二分冊一七六ページ)。さて、この「イギリス王国から年々再輸出される煙草八万二千樽という莫大な剰余でもって年々買入れるところの財貨は、その全部がイギリス王国内で消費されるとはかぎらない。そのうちの一部分、たとえばドイツやオランダから輸入される麻布の一部は、ふたたび植民地に送られて植民地の消費に供せられる。しかしながら、あとでこの麻布を買うのに用いられる煙草を買入れるためにつかわれた資本部分は、必然的にイギリス王国の産業活動を維持することから引上げられ、一部は植民地の、また一部は自己の生産物でもって煙草を購入するその特定國の、産業活動を維持するために使われるものとすかねばならぬ。」このようにして、「植民地貿易の独占は、イギリス王国の資本の一部を消費物の外國貿易から運送貿易 *carrying trade* へと向わしめた」のである (W. A. N. vol. II, p. 105. 第三分冊三三二ページ)。

⑥ イギリス重商主義の、このような貿易構造については、内田義彦『経済学の生誕』前編附論、とくに一七五ページ以下を参照されたい。