慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	イギリス奴隷貿易研究の諸論点 : 産業革命期における経済的側面を中心として
Sub Title	The debate on the British slave trade : the economic aspects during the industrial revolution
Author	市橋, 秀夫
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1988
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.81, No.2 (1988. 7) ,p.342(198)- 356(212)
JaLC DOI	10.14991/001.19880701-0198
Abstract	
Notes	研究ノート
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19880701-0198

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

「三田学会雑誌」81巻2号（1988年7月）

研究ノート

イギリス奴隷貿易研究の諸論点

——産業革命期における経済的側面を中心として——

市橋秀夫

はじめに

ヨーロッパを中核とした資本主義の成立・展開過程において，非資本制社会である辺境諸地域が果たした歴史的役割の解明を課題とする諸研究は，今日膨大なものとなってきている。しかしなお，未決の論点も数多く残され，15世紀半ばから19世紀後半にまで及んだ西欧諸国の大西洋奴隷貿易と近代資本主義の成立・発展との連関についても，諸論点をめぐって激しい論争が引き続きおこなわれている。本稿では，18世紀後半におけるイギリスの大西洋奴隷貿易の利潤規模算定をめぐる1970年以降の研究史上の論争を概括的に紹介し，その後に，イギリス資本主義とその植民地であった英領カリブ海諸島との経済的相互連関が近年どのような問題設定で問われてきているのかを見，近代資本主義の形成過程理解の一助としたい。

イギリスにおける産業革命と奴隷貿易

E・ウイリアムズは『資本主義と奴隷制』[(1)]において，「イングランドにおける産業革命の資金源となった資本を提供したニグロ奴隷制と奴隷貿易の役割についての経済的研究」をおこない，イギリス社会が「商業資本主義」から「産業資本主義」へと発展を遂げる際に，奴隷貿易ならびに奴隷制を不可欠な構成要素とする＜大西洋プランテーション経済システム＞が決定的な役割を果たしたと主張した。そこにおいてウイリアムズはその後ウイリアムズ・テーゼと呼ばれるようになった諸命題を提出した[(2)]が，はたしてイギリス産業革命期の経済発展に対するイギリス奴隷貿易の貢献度はいかなるものであったのか。70年代以降の諸研究においては，ウイリアムズ・テーゼを批判し，イギリスの大西洋奴隷貿易の利潤はイギリス本国における資本形成にとって周辺的なものに過ぎないとする共通認識が次第に優勢になってきた[(3)]。その代表的な論客であるS・エンガーマンとR・アンスティは，P・ディーンとW・A・コールの諸統計[(4)]を参照しつつ，イギリスの国民経済における奴隷貿易を次のように位置づけた。

エンガーマンは，従来イギリス奴隷貿易はきわめて高い利潤をもたらしたとされてきたが，その利潤は当時の他産業への投資によって得られるものと変わらなかったと述べた。その理由として，(1)アフリカ海岸における奴隷売買市場は自由競争的な構造であったこと，(2)従来の説には航行諸費用や奴隷死亡率が考慮されていないこと，を指摘した。そして，1688～1770年の

注（1） Eric Williams, *Capitalism and Slavery* (1944). 邦訳『資本主義と奴隷制』（中山毅訳，理論社，1978）

イギリス資本形成に占める奴隷貿易利潤の貢献度は 2.4～10.8%であるとした。(5)

一方アンスティは，1761～1807年における奴隷貿易の経済的位置について次のような試算をおこなった。(6) 1761年から1807年における国民所得は年平均で £1,800,000,000，奴隷貿易利潤（Rsource Increment）は年平均で約 £200,000（総計£9,000,000）である。ディーンとコールによれば，1800年ごろまでの「国民所得に対する国民投資率」はほぼ7%であるので，これに準じて奴隷貿易利潤から7%が奴隷貿易以外の投資にむけられたとすると，それがイギリス全産業の年平均投資額（£12,600,000）に占める割合は0.11%となる。仮に，奴隷貿易の利潤全てが投資へと回されたとしても，全体の1.59%にしかならない。また，産業革命に関わりの深い産業（全産業の20%といわれる）へのみ投資されたとして同様の試算をおこなってみても，それぞれ0.56%，7.9%である。

E・ウイリアムズは，リヴァプールの奴隷貿易がその後背地であるランカシャーの綿産業の発展の支柱になったと主張したが，(7) この特定地域への投資関係を考慮した試算もアンスティはおこなっている。それに占める割合は，イギリス奴隷貿易利潤全体の7%がそれに投資されたとすれば3.55%，奴隷貿易の利潤すべてが投資されたとすれば50%になる。しかし，この最後の試算はイギリス奴隷貿易全体の利潤全てがランカシャーの綿産業に投資されたと仮定していることを忘れてはならない。アンスティは，0.11%こそが「もっとも信頼しうる奴隷貿易利潤の資本形成への貢献」だとし，「産業革命への資金を調達するに当たって奴隷貿易が決定的な重要性を持つとする神話は粉砕されるべき噴飯ものである」(8)とまで言い切った。では，アンスティが以上のごとく主張する根拠となるイギリス奴隷貿易の利潤規模そのものは，いったいどのように算定されてきたのであろうか。

18世紀後半のイギリス奴隷貿易の利潤規模

アンスティは，史料の豊富なイギリス本国でのアフリカ向けの輸出商品価格を，同じく税関史料の豊富に残っている英領西インド諸島にお

注（2） ウイリアムズ・テーゼと呼ばれているものには，次の内容が含まれる。(1)イギリス奴隷貿易ならびに奴隷制の廃止は，人道的要因からではなく，英領西インドの経済的な衰退によって起こったのであり，その衰退の起点は北アメリカの独立が宣言された1776年である。(2)イギリス奴隷貿易ならびに奴隷制の廃止の直接の要因は西インド産砂糖の過剰生産である。(3)イギリス奴隷貿易ならびに奴隷制の廃止は，西インド利害関係者の没落と，自由貿易を推進する産業資本家の台頭を刻印している。(4)産業資本家の台頭とともにあったイギリス産業革命は，奴隷貿易とプランテーション帝国経済から資金を得た。これ以外にも，ウイリアムズの指摘はさまざまにあり，そのためウイリアムズ・テーゼはその論者によって把握されかたが異なるという混乱を招いている。以下を参照せよ。W. E. Minchinton, 'Williams and Drescher: Abolition and Emancipation', *Slavery and Abolition*, 4, 2(1983), 81-105; J. J. McCusker and R. R. Menard, *The Economy of British America, 1607-1789*(1985), 35-50; R. B. Sheridan, 'Eric Williams and Capitalism and Slavery: A Biographical and Historiographical Essay' in B. L. Solow and S. Engerman, eds., *British Capitalism and Caribbean Slavery: The Legacy of Eric Williams* (1987), 317-45: S. Drescher, 'The Decline Thesis of British Slavery since ECONOCIDE', *Slavery and Abolition*, 7, 1(1986), 3-24; W. A. Green, 'Race and Slavery: Considerations on the Williams Thesis', in B. L. Solow and S. L. Engerman eds., *op. cit.*, 25-49; C. J. Robinson, 'Capitalism, Slavery and Bourgeois Historiography', *History Workshop Journal*, 23(1987), 123-40; S. Drescher, 'Eric Williams: British Capitalism and British Slavery', *History and Theory*, 26, 2(1987), 180-96; 川北稔『工業化の歴史的前提—帝国とジェントルマン—』(1983)；近藤尚武「イギリス植民地における奴隷制廃止の研究史的考察」『三田商学研究』，28，3(1985)；徳島達朗『奴隷貿易と産業革命』(1986)；池本幸三『近代奴隷制社会の史的展開——チェサピーク湾ヴァジニア植民地を中心として——』(1987)。

ける奴隷販売価格と比較し，最後に保険料（以上はいずれも直接依拠しうる一次史料である），航行諸経費，手形割引率，などの推定を行い，これを考慮して全体の利潤規模を算出した。[9] アンスティが用いた算定方法は次のような数式であらわすことが出来る。[10]

$$r=\left\{\left[\frac{(1-\gamma)\sum_{j=1}^{n}P_jS_j}{1+i}\right]+R-C\right\}\Big/C$$

rは相当期間を通しての平均利潤率で，P_jはイギリス領西インドにj回目の航海において輸入された奴隷一人当たりの奴隷価格，S_jは同じくj航海目の人数である。したがって，$\sum_{j=1}^{n}P_jS_j$

注（3） 60年代にはジェリダンとトーマスのあいだで，英領西インド諸島が本国経済へ果たした役割をめぐる論争があった。この論争の評価については，川北稔，前掲書（1983），pp. 164-7 をみよ。その後の研究にはたとえば，西インドはイギリス国家にとっては重荷であったとする P. R. P. Coelho, 'The Profitability of Imperialism: The British Experience in the West Indies 1768-1772' *Explorations in Economic History*, 10, 3(1973), 258-80 や，19世紀に入ってもなおプランテーションは利潤性が高かったとする S. Drescher, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition* (1977); J. R. Ward, 'The Profitability of Sugar Planting in the British West Indies, 1650-1834', *Economic History Review*, 2nd ser., 31, 2(1978)197-213 がある。

またこの論争は，イギリス産業革命の中心的な機軸や主体を何に，またどこに求めるかという，より広い論争の一端を担うものでもある。この問題については以下の文献を参照せよ。E. Hobsbawm, 'The Origins of the Indsutrial Revolution: Conference Report' *Fast and Present*, 17(1960), 71-81; M. W. Flinn, *Origins of the Industrial Revolution*(1966); D. E. C. Eversley, 'The Home Market and Economic Growth in England, 1750-1780, in E. L. Jones and G. E. Mingay, eds., *Land, labour and Population in the Industrial Revolution* (1967), 206-59; J. P. P. Higgins and S. Pollard, eds., *Aspects of Capital Investment in Great Britain 1750-1850* (1971); F. Crouzet, 'Editor's Introduction', in F. Crouzet, ed., *Capital Formation in the Industrial Revolution*(1972), 1-69; W. E. Minchinton, eds., *The Growth of English Overseas Trade in Seventeenth and Eighteenth Centuries* (1969); R. Davis, *Rise of the Atlantic Economies*(1973), and *The Industrial Revolution and British Overseas Trade* (1979); F. Crouzet, 'Towards an Export Economy: British Exports during the Industrial Revolution', *Exploration in Economic History*, 17, (1980), 48-93; R. P. Thomas and D. N. McCloskey, 'Overseas Trade and Empire 1700-1860', in R. Floud anP D. McCloskey, eds., *The Economic History of Britain Since 1700. vol. 1: 1700-1860* (*1981*), 95-102; C. K. Harley, 'British Industrialization Before 1841: Evidence of Slower Growth during the Industrial Revolution' *Journal of Economic History*, 42(1982), 267-90: T. J. Hatton, J. S. Lyons and S. E. Satchell, 'Eighteenth-Century British Trade: Homespun or Empire Made?', *Explorations in Economic History*, 20(1983), 163-82; N. F. R. Crafts, *British Economic Growth During the Industrial Revolution*(1985); P. J. Cain and A. G. Hopkins, 'The Political Economy of British Expansion Overseas, 1750-1914', *Economic History Review*, 2nd ser., 33 (1980), 463-90. and 'Gentlemanly Capitalism and British Expansion Overseas I. The Old Colonial System, 1688-1850', *Economic History Review*, 2nd ser., 39, 4(1986), 501-25.

（4） P. Deane and W. A. Cole, *British Economic Growth, 1688-1959* (1964 and 2nd edt, 1969)

（5） S. L. Engerman, 'The Slave Trade and British Capital Formation in the Eighteenth Century: A Comment on the Williams Thesis', *Business History Review*, 66, 4(1972), 430-43. エンガーマンの所論については徳島達朗，前掲書（1986）を見よ。

（6） Roger Anstey, 'The Volume and Profitability of the British Slave Trade, 1761-1807', in Stanley Engerman and Eugene D. Genovese, eds., *Race and Slavery in the Western Hemisphere: Quantative Studies* (1975), 3-31. この論集には，Mathematical Social Science Board (MSSB) が1792年に開いた「奴隷制システムの国際比較」をテーマにした会議に出されたペーパーが収録されている。

（7） E. Williams, 前掲邦訳書，pp. 75, 84.

（8） Anstey, *op. cit.*, (1975), p. 24.

は総奴隷売上高となる。次にここから諸経費を差し引かなければならない。西インドでの諸経費がγであるが，アンスティはこれをG・ウイリアムズの研究などにもとづき18%とした。[11] さらに当時の奴隷貿易の金融は為替手形に大きく依存していた。そこで，奴隷貿易航海は平均して1年以上の期間が必要とされていたが，これを考慮した手形割引率を差し引かねばならない。それは通常2年間で12%程度だと考えられるとし，アンスティは各年でこれを計算した（平和時は5%，戦時は6%）。これがiである。したがって，

$$\left[\frac{(1-\gamma)\sum_{j=1}^{n} PjSj}{1+i}\right]$$

が純売上となる。これに船舶の原価償却分を差し引いた残余価値分Rを加えたものが奴隷貿易商人の総信用に当たる。ここから借方である最初の奴隷貿易への投資費用Cを差し引いたものが純利益である。Cには積載商品，船舶，艤装具，食料，保険などの諸費用が含まれる。これをみればわかるように，アンスティの計算は，実際に英領西インドに輸入された奴隷人数とその一人当たりの平均価格，それに本国出国時の積載商品の価値評価額を基礎としている。しかし，W・ダリティ，Jrがいうように，数式の各要素自身が多く推定値であることから，これをめぐっての議論が分かれてくることになる。以下で紹介するJ・イニコリとアンスティとの間にはじまった利潤率論争も，その根本的な対立はここに端を発している。

イニコリ—アンスティ論争における対立点は，(1)英領西インドへの奴隷運搬人数，(2)1781～90年における西インドでの奴隷一人当たりの売却価格，(3)奴隷貿易船によって本国に持ち帰られた西インド産品の評価，という3点に整理することができよう。ダリティがひじょうにラフな

表1　利潤規模算定　1761—1807年

	アンスティの利潤規模の修正算定	イニコリの利潤規模の修正算定
輸入された奴隷人数	1.57 million	1.9 million
平均粗売価格	£42	£42
奴隷販売の総収入	£65.9 million	£79.8 million
西インドでの諸経費控除後の純収入	£54.0 million	£65.4 million
手形割引率	10.9%	10.9%
手形割引控除後の純収入	£48.7 million	£59.0 million
総トン数	1.02 million	1.09 million
1トン当たりの残余価値	£7.5	£ 7.5
商取引分5%控除後の残余価値(1)	£7.27 million	£7.77 million
総信用	£56.0 million	£66.7 million
1トン当たりの総艤装費用	£52.4	£54.2
商取引分5%控除後の総艤装費用(2)	£50.7 million	£54.2 million
利潤	£ 5.2 million	£12.5 million
利潤率	10.2%	23.1%

注）(1)と(2)においてアンスティは，奴隷貿易に相当しない商品売買のみの商取引分を船舶の残余価値の5%だとした。これはイニコリも承認している（本文 pp. 121-2 参照）。
W. Darity, Jr., 'The Numbers Game and the Profitability of the British Trade in Slaves' *Journal of Economic History*, 65, 3(1985), p. 700から引用。

注（9） Anstey, *op. cit.*, (1975), pp. 13-22.
(10) これはAnsteyにしたがってDarityが数式化したものである。William Darity, Jr., 'The Numbers Game and the Profitability of the British Trade in Slaves', *Journal of Economic History*, 65, 3(1985), 693-703.
(11) Anstey, *op. cit.*, (1975), p. 15.

表 2　イギリス奴隷貿易の利潤規模算定　1761—1807年

輸入された奴隷人数 (millions)	トン数 (millions)	平均価格 (£)	商取引分控除率 (%)	利潤率 (r)
(1) 1.42	0.93	42	5	9.6
(2) 1.57	1.02	42	5	10.2
(3) 1.90	1.09	42	5	23.1
(4) 1.42	0.93	45	5	16.0
(5) 1.57	1.02	45	5	17.3
(6) 1.90	1.09	45	5	30.8
(7) 1.42	0.93	42	0	10.3
(8) 1.57	1.02	42	0	11.0
(9) 1.90	1.09	42	0	24.0
(10) 1.90	1.09	45	0	31.7

W. Darity, Jr., 'The Numbers Game and the Profitability of the British Trade in Slaves', *Journal of Economic History*, 65, 3(1985), p. 701 から引用。

しかたでではあるが，これら両者の対立から生じる利潤規模・利潤率水準の比較を行なっているのでまずそれを見てみよう（表1，表2）。[12] 表1はイギリス奴隷貿易船舶の総トン数とそれによって運ばれた総奴隷人数の評価格差から，どのような利潤水準・規模の違いが生じるかを見ようとするものである。したがって，西インドでの奴隷販売価格はアンスティの推定を採用し，またアンスティ数式の諸算定数値もそのまま採用されている。結果はアンスティの利潤率が10.2%，イニコリのそれは，23.1%で，両者の間には倍以上の開きがある。さらに，ダリティは，イニコリのいう1781～90年の西インドにおける奴隷販売価格が£50であると仮定すれば1761～1807年における平均奴隷価格は£45になるとして，表2においてこのことから生じる格差を比較検討している。また，イニコリとアンスティとの第3の対立点についても表2で検討されているが，これはごく僅かなちがいしか生み出していない。しかし，僅差しかもたらさない(3)を除いて，(1)と(2)の対立点のみを考慮した場合でも，イニコリとアンスティとの間には平均利潤率で20%以上の格差が生じることになる。そこで次節では，アンスティとイニコリの対立の基礎となっている2点，すなわち，(1)英領西インドへ運搬された総奴隷人数，(2)1781～90年における西インドでの奴隷一人当たりの売却価格，の算定方法を比較検討する。

奴隷貿易によって運ばれた人数
——アンスティ—イニコリ論争

アンスティは，1761～1807年の期間について，イギリス奴隷貿易に関する輸出と輸入の船舶史料を使ったより詳細かつ具体的な数量化を行なっている。[13] 西インド諸島への輸入人数を数量化した際にアンスティが主として依拠したのは，英領西インド諸島の奴隷輸入に関する船舶統計と残存状況の比較的良いイギリス本国からの出港統計である。それらを比較し，また，航行中の奴隷死亡率の算定を加えるなどして，1761年

注（12）W. Darity, Jr., *op. cit.*, (1985), pp. 694-702.

（13）Anstey, *op. cit.*, (1975), pp. 3-13. ヨーロッパ諸国による4世紀にわたる奴隷貿易全体の規模の算定については，P. D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade. A Censes* (1969) および P. E. Lovejoy, 'The Volume of the Atlantic Slave Trade: A synthesis', *Journal of African History*, 23, 4 (1982), 473-501 をみよ。またアンスティはその後若干の上向き修正をおこない，アフリカからの総輸出人数を1,535,622人，アメリカ諸地域への総輸入人数を1,428,701人とした。R. Anstey, 'The Profitability of the Slave Trade, 1761-1810', in idem, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition 1761-1810* (1975), p 39.

から1807年までのイギリス奴隷貿易によるアフリカ海岸からの輸出人数と西インド諸島への輸入人数を算定した。しかし，一次史料の残存状況は，アンスティの対象とした1761年から1807年においても一定したものではない。そこでアンスティは，10年単位の期間ごとに異なる方法で数量把握を行ない[14]，1761～1807年の間にイギリス奴隷貿易によってアフリカから運び出された奴隷人数は1,529,180人であり，アメリカ諸地域に輸入された奴隷人数は1,422,807人であるとした（表3を参照）。

こうした算定は，(1)奴隷貿易船の総数ないし総トン数，(2)平均積載人数ないしは1トン当たりの運搬奴隷人数，の2点において「過少評価」であると真向から反論したのが，J・イニコリである[15]。

まず，(1)についてであるが，イニコリは，あらたに発見された1750～1807年のアフリカ貿易に関する一連の税関史料[16]を中心にして，イングランドからアフリカに向けて出港した総船舶数ないしは船舶総トン数を，各年ごとにほぼ完全に明らかにした。ここには，アンスティの用いたイギリス植民地の税関史料からは知りえなかった，イギリス本国から出港し直接諸外国（ないしはその植民地）へ奴隷貿易を行った船舶も記録されている（表4を参照）。したがって，1船舶当たりないしは1トン当たりの奴隷運搬人数が確定できれば，この時期のイギリスの奴隷貿易商船によってアフリカから輸出された奴隷人数をあきらかにすることができる。しかしながら一点，考慮しなければならない問題がある。それは，アメリカ諸地域に奴隷を運搬することなしに，アフリカ産品を積んで直接イギリス本国に帰港した船舶の，アフリカ貿易全体に占める割合を確定するという問題である。イニコリの依拠した税関史料から直接これを識別することはできない。アンスティはそれを5％だとしていた[17]。イニコリも自ら発見した史料に基づいて，アフリカ貿易船全体のうち5％が非奴隷貿易船として控除しうることを承認した。その上でアンスティの出したイギリス奴隷貿易船の総船舶数ないし総トン数を再検討してみると，1771～80年は6.9％，81～90年は20.5％，91～1800年は13％，1801～07年は51.6％がそれぞれアフリカ貿易全体の総船舶数ないしは総トン数から控除されており，奴隷貿易船の占める割合がアン

表3　アンスティによるイギリス奴隷貿易規模算定　1761—1807年

年	輸出人数（人）	輸入人数（人）	トン数（t）	船舶数	人数／トン	人数／船舶	死亡率（％）
1761—1770年	306,022	280,010	150,628	1,341	2.03	228.2	8.5
1771—1780	253,521	231,972	120,268	1,074	2.11	236.1	8.5
1781—1790	323,446	294,865	159,757	998	2.02	324.1	8.68
1791—1800	419,571	398,404	278,573	1,341	1.51	312.9	9.5—4.0
1801—1807	226,620	217,556	218,690	906	1.04	250.1	4.0
総　計	1,529,180	1,422,807	927,916	5,660	—	—	—

Roger Anstey, 'The Volume and Profitability of the British Slave Trade, 1761—1807', in S. Engerman and E. D. Genovese, eds., *Race and Slavery in the Western Hemisphere: Quantative Studies* (1975), pp. 3-31をもとに筆者が作成。アンスティはこの後若干の自己修正を行ない，輸出人数総計を1,535,622人，輸入人数総計を1,428,071人とした。Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition 1760—1810*(1975), p. 39

注（14）Anstey, *op. cit.*, (1975), pp. 3-12.

（15）J. E. Inikori, 'Mesuring the Atlantic Slave Trade: An Assesment of Curtin and Anstey', *Journal of African History*, 17, 2(1976), 197-223.

（16）イニコリの用いた主となる史料は，1750-76: *BT*. 6/3, 1772-1808: *Custom* 17 である。

（17）Anstey, *op. cit.*, (1975), pp. 17-8. 特に p. 18, n. 44 を参照せよ。

表 4　イニコリによるイギリス奴隷貿易規模算定　1750—1807年

年	(1) 輸出人数（人）	(2) トン数（t）	(3) 船舶	(4) 人数／トン	(5) 人数／船舶
1750—1776年	946,491	——	3,603	——	273(262.7)
1777—1788	462,680	——	1,133	——	430(408.4)
1789—1807	955,843	628,844	——	1.60(1.52)	——
総計	2,365,014	——	——	——	——

注）(1)のイニコリの算出方法は次の通り。
1756—1776年：3,603(3)×273(5)×0.95（非奴隷貿易船舶控除）
1777—1788年：1,133(3)×430(5)×0.95（非奴隷貿易船舶控除）
1789—1807年：628,844(2)×1.6(5)×0.95（非奴隷貿易船舶控除）
(4)ならびに(5)の括弧内の数字は，それぞれ(1)／(2)，(1)／(3)による筆者の計算値。
J. Inikori, 'Mesuring the Atlantic Slave Trade: An Assesment of Curtin and Anstey', *Journal of African History*, xvii, 2, (1976), pp. 193—223 から筆者が作成。なお，その後イニコリは，1777—88年の1船舶当たりの平均当たりの平均奴隷人数を377人に下方修正している。J. Inikori, 'Mesuring the Atlantic Slave Trade: A Rejoinder', *Journal of African History*, xvii, 4, (1976), pp. 607—609.

スティ自身の5％という提言より実際には過少評価されて計算されていることがわかった。(18)

次に，(2)であるが，1761年から1788年までの1船舶当たりの平均積載人数に関して，アンスティとイニコリとの間にはかなりのひらきがある。イニコリは，1755～75年の間に黄金海岸へ向かった167奴隷貿易船の事例と，78～85年の間のうちの5年間に同じく黄金海岸へ向かった36奴隷貿易船の事例にもとづいて平均値を出し，1750～76年を273人，1777～88年を430人としている。黄金海岸の事例のみに依拠する算定方法については，1750～76年のリヴァプールの船舶統計にもとづく行き先別の1船舶当たりの平均積載人数が比較可能であることから，それによって，黄金海岸がアフリカ西海岸全体の中では平均以下の部類に属することを示し，その妥当性を主張した。(19)

これに対しアンスティは，たとえば1781～90年の一船舶平均の積載人数を324人としている（表3を参照）。また，1789年にドルベン法の適用が始まり1トン当たりの積載奴隷人数が制限されることになるのであるが，この点についても，イニコリが法定通りの1トン当たり1.6人を奴隷貿易の廃止時期まで一貫して主張するのに対し，アンスティは，英領西インド諸島への輸入奴隷総数と奴隷貿易船舶総数から導き出された1トン当たりの平均輸入人数データを基礎とし，それに中間航路における奴隷死亡率を考慮した逆算計算にもとづく数種の数値を採用している。両者の格差は依拠する史料の差（イニコリはイギリスから出港したアフリカ向け船舶統計，アンスティは英領西インド諸島への輸入船舶統計）からくる，1船舶ないし1トン当たりの平均奴隷積載人数の算定方法の違いによってもたらされているのである（表3，表4を比較参照）。

アンスティの輸入データにもとづく推定にたいして，イニコリは三つの問題点を指摘した。(20)第1点は，奴隷貿易の船長は，中間航路での奴隷の死亡を見込んで，ドルベン法によって制限された以上の人数を積載していたという指摘である。第2は，法制限以上の奴隷を積んで到着した場合には，英領植民地税関への申告の際に税関を買収し，過少申告を画策したという点である。最後に，イギリス以外の外国植民地への

注（18）イニコリ自身は，1750-76: Liverpool が2.7%，それ以外は5%，1777-1807：すべて5%としている。Inikori, *op. cit.*, (1976), p. 210.
（19）Inikori, *op. cit.*, (1976), pp. 212-4.
（20）*Ibid.*, pp. 219-21.

イギリス奴隷貿易船は，ドルベン法の定める基準をはるかに越えた奴隷の積載を行なっていたという指摘である。イギリス領植民地の税関史料にもとづくのではこれらを考慮することができない，というのがイニコリの主張である。さらに，イギリス本国に寄港することなく奴隷貿易に従事する船舶や，イギリス船でありながらイギリス以外の「都合の良い国旗」を掲げて奴隷貿易に従事していた船舶の存在などを指摘し，これらイギリス公文書に記載されることのなかった奴隷貿易船は，1750～1807年の間に全奴隷貿易船の「5％をはるかに越える」とし，それらをまったく考慮しないアンスティを批判した。

アンスティはイニコリへの短いコメントを発表した(21)。そこでアンスティはまず，「いかなる個別の指針も得られない場合には，アフリカへ出港した非奴隷運搬船に対してなされている割り当ては5％とされるべきである」とし，イニコリの第一の批判を受け入れた。また，イニコリの発見した税関史料――そこにはイギリス本国から出港し，直接諸外国（ないしはその植民地）へ奴隷貿易を行った船舶も区別されることなくアフリカ貿易として含まれている――において明らかとなった1781年から1807年の間の奴隷貿易船舶総数ないしは総トン数についても，了承した。

しかし，アンスティはイニコリの主張する1船舶当たりの，ないしは1トン当たりの奴隷積載人数を受け入れることは拒否した。既述したように，イニコリは1777～88年についての1船舶当たりの積載奴隷人数を黄金海岸の36事例から430人としたが，アンスティはほぼ同時期の1781～90年について，イニコリの9倍近いサンプル数からなる西インドへの輸入統計に基づき，1トン当たりの輸入奴隷人数を計算し，これに中間航路における死亡率を勘案して出した324人の妥当性を主張して譲らない。また，ドルベン法が適用されていた1791～1807年についてイニコリは，法規制以上の奴隷輸入が現実には行われていたとして，ドルベン法で決められたトン当たり1.6人という比率をそのまま採用することの正当性を主張したのだったが，この点についてもアンスティは，「輸入比率が多様であったことの真実性の無視」，「ドルベン法が強制されることがなかった，全体の25％ほどしかない，外国植民地への直接貿易の重要性の過大評価」，さらにはアフリカ海岸での奴隷購入の際に「忍耐強く待機することなくして積み荷を獲得することが全奴隷貿易期間を通して実際上ひじょうに困難であった点の無視」をあげて，全面的に対立した。また，1800～1807年に関しては，1799年末から1トン当たり1.03人になるさらに厳しい法規制度が加えられた点を，イニコリは無視し，区別していないことも併せて指摘した。

結局アンスティは，諸外国向け奴隷貿易を算入した，イニコリの主張するイギリス奴隷貿易の総船舶数と総トン数は受け入れたものの，1船舶当たりの，ないしは1トン当たりの奴隷積載人数については，英領西インドの輸入統計にもとづく自身の算定の正当性を主張して譲歩しなかったのである。こうしてアンスティは，1751～1807年のイギリスによるアフリカ海岸からの輸出奴隷総数を1,913,380人とする上向き修正を行った。これはアンスティ自身の以前の算定より7.3％高くなっている。

イニコリは再度反論した(22)際に，(1)黄金海岸の事例の妥当性と，(2)諸外国にむけたイギリス奴隷貿易船による奴隷の超過積載分の考慮が必要であることを強調し，単に奴隷貿易の船舶総数ないしは総トン数を上向きに修正するだけではなお過少評価に過ぎると繰り返し主張した。そ

注 (21) R. Anstey, 'The British Slave Trade 1751-1807: A Comment', *Journal of African History*, 17, 4(1976), 606-7.

(22) J. Inikori, 'Mesuring the Atlantic Slave Trade: A Rejoinder', *Journal of African History*, 17, 4(1976), 607-9.

の上で若干の下方修正を行ない，1751～1807年の間のイギリスによる総奴隷輸出数を2,307,986人とした。これは前回にイニコリが主張した2,365,914人より2.4%低くなるにすぎず，両者の対立はそのまま残された。(23)

以上のアンスティーイニコリ論争に関して筆者は，奴隷貿易それ自体の利潤規模はきわめて限定的であったとする見解が妥当だと考える。しかしなお，アンスティの運搬された奴隷人数の算定には，「非―英領にたいするイギリス奴隷貿易」をはじめとするイギリス本国の税関史料には記載されていないイギリス関連の奴隷貿易が考慮されていないなど，過少評価に繋がる重要な問題点が残されている。さらに，平均利潤率ならびに平均的利潤規模が当時の他産業と近似であるというだけでは，奴隷貿易がイギリス帝国経済全体に対してはたして独自の歴史的役割を明らかにしたことにはならない。そこで次節では，奴隷貿易という商業活動の市場構造の分析を通して，これら未決の問題点にアプローチする近年の研究と論争をみることにする。

奴隷貿易の市場構造問題

1976年にD・リチャードソンが，リヴァプール商人であるW・ダヴェンポートが残した18世紀後半の70件をこえる奴隷貿易の帳簿記録の実証的な分析をおこなった。(24) 彼はまず，ダヴェンポートの帳簿記録にいくつかの修正を加えた上で，その平均利潤がアンスティの指摘やエンガーマンらの指摘と同じく，当時の他の諸産業とかわりないものであったこと(平均利潤率8.05%)を指摘した。しかし彼は同時に，「平均利潤率」という概念は，(1)航海ごとの利潤変動がきわめて大きかったという事実，したがって，(2)安定した利潤確保のために絶えず構造的・組織的な変化を遂げていた奴隷貿易の実態をむしろおおいかくしてしまうと批判した。リチャードソンはダヴェンポート史料から，奴隷貿易商人の企業活動の指標であった各航海ごとの差額利潤を算定し，(25) そこから航海ごとの変動が著しいこと，また航海先によって差額利潤の規模に格差が見られることを明らかにしたのだった。ダヴェンポートによるアフリカ西海岸での奴隷貿易先を時系列に沿ってリスト・アップしてみると，差額利潤の増大に従って，取引先の海岸が変更されている。つまりダヴェンポートは，より大きな差額利潤を獲得しうる取引先を求めて資易活動の軌道修正をおこなっていたのである。(26)

奴隷貿易が，「高い利潤率をもたらす航海は

注 (23) 1976年，S・ドレッシャーがこの論争に加わり，アフリカ貿易に非奴隷貿易が占める割合，ドルベン法の施行実態，などをめぐってイニコリと議論が交わされた。ドレッシャーは概ねアンスティ側に立っている。以下を見よ。S. Drescher, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*(1977), 206-13; J. Inikori, 'Market Structure and Profits of British African Trade in the Late Eighteenth Century', *Journal of Economic History*, 61, 4(1981), pp. 766-7; S. Drescher, 'British Slavers: A Comment', *Journal of Economic* History, 65, 3(1985), 704; J. Inikori, 'Market Structure and Prohits: A Further Rejoinder', *Journal of Economic History*, 65, 3(1985), pp. 708-9.

(24) D. Richardson, 'Profits in the Liverpool Slave Trade: the Accounts of William Davenport, 1757-1784', in Roger Anstey and P. E. H. Hair, eds., *Liverpool, the African Slave Trade, and the Abolition* (1976), 60-90.

(25) 80%を越える利潤率を持つものから，−50%近いものまでさまざまであった。全体として損失が比較的小さいのは，保険による補塡が加算されて計算されているためである。D. Richardson, *ibid.*, p. 76-87. またリチャードソンは，中間航路における奴隷の生命維持の困難さが奴隷貿易における利潤規模を相対化する重要な要因であったことを別稿で指摘している。D. Richardson, 'The Costs of Survival: The Transport of Slaves in the Middle Passage and the Profitability of the 18th-Century British Slave Trade', *Explanations in Economic History*, 24(1987), 178-96

(26) D. Richardson, *op. cit.*, (1976), pp. 78-80.

まれではなかった」と同時に遭難などのリスクも大きい，すなわちきわめて投機的な性格をもった産業であったこと，また，アフリカでの奴隷貿易の地域格差は，距離ばかりでなく，奴隷の内訳（性別や年齢差）や奴隷と交換される商品の種類，奴隷貿易船舶やイギリスに持ち帰られるアフリカ産品の規模などにも存在し，それらが利潤規模を決定する大きな要因であったことを指摘した。これらが奴隷貿易の平均利潤率を相対的に小さなものにしていたのだとするリチャードソンの主張は，いわば，記述史料に基づいて高利潤の存在を強調するウイリアムズと，数量的手法で平均利潤率の低さを強調する近年の経済史家との対立を解消する視点をもたらすことに成功したといえよう。

これにたいして，18世紀後半の奴隷貿易は，新規参入が困難であり，少数の経験豊かな大商人によって独占されていたこと，奴隷との交換商品や資本の供給がイギリスにおいてはきわめて非弾力的であったこと，また，異常な高利潤が1779～88年の間に継続的に存在していたことなどを主張して反論したのはまたしてもイニコリであった[27]。彼はまず，同時代の著作[28]をもとにイギリス税関の船舶統計史料などを併用して，1780年代から90年代初めにかけてのリヴァプール，ロンドン，ブリストルの奴隷貿易が少数の寡占状態にあったことを示した。1790年のリヴァプールでは上位10商会が奴隷貿易への投資全体の64.6%を占め，ロンドンとブリストルでは1789～91年において，上位4商会がそれぞれ61.3%，93.2%を占めた（トン数換算）というのである[29]。

次に，バーミンガムで製造された銃器の供給やマンチェスターの綿織物の供給が，アフリカ商人たちの需要に追いつかないことを示す製造業者や仲買商人らの私信をもとに，イギリス奴隷貿易に欠くことのできなかったこれら2商品の需要が1780年代末から1790年代前半にかけてつねに供給を上回っていたとし，奴隷貿易船に積載された奴隷との交換商品を供給したイギリス市場の商品供給は非弾力的であったことを主張したのである。また，奴隷貿易に必要な莫大な諸費用のうち約半分がなんらかの形で供与された「信用」に依っていたのであり，これらの信用を得ることが困難であったことを同じく銀行家や商人，製造業者らの私信によって指摘した。これらのことから，つまり，奴隷貿易の交換商品と奴隷貿易に必要な資本の確保の困難さ（非弾力性）が，奴隷貿易への新規参入の制限になったと述べた[30]。さらにイニコリは，1779年から1788年の約10年間（アメリカ独立戦争後の復興期にあたる）の奴隷貿易が，継続してかなりの高利潤をもたらしたことを仏領植民地での需要増大による奴隷販売価格の上昇などによって示した。

少数の大企業がどういった点で周辺的な企業を凌駕し奴隷貿易を独占し得たのかについて，(1)商品確保における豊富な経験をもっていたことからくる有利さ，(2)船舶の保守・防衛における有利さ，(3)より大きな保険を掛け得た点，(4)アフリカ海岸に常設商館を持ちえていた点，(5)イギリス領以外の植民地への奴隷貿易参入を可能にする有利な人脈と情報をより豊富に持ちえた点，以上5点をイニコリは指摘した。

イニコリは，リチャードソンのダヴェンポート史料の修正算定方法についても，利潤の過少評価をもたらすバイアスのかかったものであるとし，次の2点で批判した。(1)全奴隷貿易船舶が保険を掛けていたとする仮定，(2)奴隷との交換商品をなんらかの信用で購入した場合，その

注 (27) J. E. Inikori, 'Market Structure……' *op. cit.*, (1981), pp. 745-76.

(28) James Wallace, *A General and Descriptive History of the Ancient and Present State of the Town of Liverpool* (1795).

(29) Inikori, 'Market Structure……' *op. cit.*, (1981), pp. 749-53.

(30) *Ibid.*, pp. 753-58.

決済時の割引率を5％とする仮定，である。これらはいずれも奴隷貿易による利潤の過少評価につながるとイニコリは述べ，年平均利潤率を算定するには，「商人のオリジナルな現金支出」を基礎として計算すべきだとした。この計算手順に従えば，割引率などをリチャードソンに準じて考慮しても，年平均利潤率は10.2％（リチャードソンは8.05％）になる。(31)

さらにイニコリは，「誤謬の導入を避けるため，利潤計算は厳密に商人自身がみずからの利潤を計算した方法」にしたがい，「利潤率は，総支出と，割引を考慮しない純収入とに基づいて各船舶ごとにする」(32)とし，ダヴェンポートによる奴隷貿易の利潤水準が，より富裕な奴隷貿易商に比べ相対的には小さいことを示した。また，ダヴェンポートは英領以外の植民地への奴隷供給に携わっていなかったことも合わせて指摘し，ダヴェンポートの利潤規模をイギリス奴隷貿易の代表的な利潤規模と見なすことに異議をとなえた。そして，ダヴェンポートに代わるものとして，イニコリは1765～1806年までのダヴェンポート以外の大小24航海を取り上げ，1航海当たりの平均利潤率が27％になることを示した。(33)こうして，一般に大商人ほど利潤が高く，周辺的な商人たちより「はるかによく」企業活動していると結論したのである。

これにたいして，B・アンダースンとリチャードソンが1983年に反論した。(34)彼らはとりわけ，イニコリの利潤計算の方法，イギリス市場における貿易商品と信用資本の稀少性の主張，競争的産業に関する議論に疑問を呈した。まずダヴェンポート商会についてであるが，その船舶規模が比較的小さい理由は，ダヴェンポートの取引先である西アフリカと西インドの市場の特質によるものだとし，ダヴェンポートの奴隷貿易への関与の小ささを示すものではないことを明らかにした。そして，1765～1806年の間の24事例をイニコリは取り上げて平均して27％の利潤率だと主張したことについては，これは同時期のイギリス奴隷貿易船舶全体の0.5％にしかならないことを指摘した。(35)さらに，18世紀末まで，売れた奴隷の支払いは大部分「為替手形」によっており，その決済までの期間が6～12カ月以上であったことを指摘し，この時間的要因が利潤に大きなマイナス影響を与えること，また18世紀の商人たちはこれを熟知していたことを指

注 (31) *Ibid.*, pp. 768 総支出には，積載商品，船舶，艤装具，国全輸送，倉庫，その他さまざまな諸費用が含まれ，保険料については，実際に商人が記載している限りで算入する。総収入についてもあらゆる諸経費は差し引いて計算される。

(32) *Ibid.*, p. 768.

(33) *Ibid.*, pp. 772-3.

(34) B. L. Anderson and D. Richardson, 'Market Structure and Profits of the British African Trade in the Late Eighteenth Century: A Comment', *Iournal of Economic History*, 63, 3 (1983), 713-21.

(35) *Ibid.*, p. 715.

(36) この問題については以下を参照せよ。K. G. Davies, 'The Origins oh the Commission System in the West India Trade', *Royal Historical Society Transactins*, 5th ser., 2(1952), 89-107 ; R. B. Sheridan, 'The Commercial and Finacial Organization of the British Slave Trade, 1750-1807', *Economic History Review*, 2nd ser., 11, 2(1958), 249-63 ; S. G. Checkland, 'Finance for the West Indies, 1780-1815', *Economic History Review*, 2nd ser., 10, 3(1958), 461-69 ; B. L. Anderson, 'Money and the Structure of Credit in the Eighteenth Century', *Business History*, 12, 2(1970), 85-101 ; C. W. Newsbury, 'Credit on Early Nineteenth Century West African Trade', *Journal of African History*, 13, 1(1972), 81-95 ; B. L. Anderson, 'The Lancashire Bill System and its Liverpool Practitioners: the case of a slave merchant', in W. H. Chaloner and B. M. Ratcliffe, eds., *Trades and Trsansport* (1977), 99-124 ; J. M. Price, *Capital and Credit in British Overseas Trade: The View from the Chesapeake, 1700-1776* (1980).

摘し[36]，イニコリの言うような現金勘定こそが利潤計算の常識であったという主張を支持する根拠は何もないことを明確にした。

また，積載商品の供給が不足状態であり，イギリスの奴隷と交換する商品市場は非弾力的であったとするイニコリの主張についても，(1)バーミンガムの銃器製造業者とマンチェスターの一綿織物商のきわめて不十分な史料にしか基づいていない，(3)しかも，綿織物と銃器が奴隷と交換する輸出商品の3/4を占めていた事実などない点，(4)奴隷商人はしばしばアフリカ向け商品のきわめて大きな在庫をかかえていた点，などをあげて反論した。また，奴隷貿易への信用貸しを嫌う製造業者の私信を取り上げてイニコリが奴隷貿易への信用供与の稀少性を主張している点についても，18世紀後半のイギリス商人が50～70%の信用取引に依存していたことを示す史料を提出し，イニコリの「誤読」を指摘した。そして逆に，この信用の供与の豊富な存在こそが，奴隷貿易への新規参入を容易にしたと主張した。最後に，奴隷貿易が少数の大商人によって独占されていたとする主張にたいしても，たとえばリヴァプールの1790年における奴隷貿易への投資額の上位8商会が58%を越えるシェアを占めていたことをイニコリは示しているが，「高度の集中は競争上の優位を反映したものであって，独占の実行を反映したものではない」[38]と反論した。

これに対してイニコリが再度反論したが，大半が説得的な反論足りえていないといえる[39]。輸出商品と奴隷貿易への信用供給が「高度に非弾力的」とするに十分な史料の提示なり指摘なりがなされていない。たとえば，ブリストルの大奴隷貿易商を倒産に追い込んだ1793年の金融恐慌は，信用の非弾力性（信用の稀少性）を示唆するとイニコリは主張するが，アンダースンとリチャードソンは，その恐慌はヨーロッパでの戦争勃発に先行するかたちで，イギリス商人たちの信用が急速に拡大した（信用の超過流通）ことから生じたのだと，あらためて反論した[40]。18世紀後半には手形決済制度がひろく普及していたことからも[41]，奴隷貿易だけがこの制度から自由であったことは考えにくい。イニコリは最後の反論において「商品供給者によってイギリス奴隷貿易商人にたいして提供された割引は，現金購入か，きわめて短期の信用購入に厳しく制限されていた[42]」としているが，その依拠するところの史料はきわめて断片的である。奴隷貿易への信用供給市場は弾力的な性質を持ち合わせており，広く活用されていたと考えるべきであろう。したがって奴隷貿易の利潤規模を算定するにあたっても，為替手形の割引問題が考慮されなければならないとするアンダースンとリチャードソンの主張は妥当なものだと考えられる。

注 (37) B. L. Anderson and D. Richardson, 'Market Structure……: A Comment' *op. cit.*, (1983), p. 718, n. 25. これは，イニコリの明らかな間違いである。公定評価額で算定された当時の税関史料における商品構成を一瞥すれば，それがいかに多くの雑工業品および東インド商品で構成されていたかは明瞭である。*House of Commons Sessional Papers of the Eighteenth Century, vol. 67, Slave Trade 1788-1790* (1975), pp. 3-52 を見よ。川北は「雑工業品」が持っていた重要性をいちはやく指摘していた。同前掲書，pp. 132-9 をみよ。

(38) B. L. Anderson and D. Richardson, 'Market Structure……: A Comment' *op. cit.*, (1983), p. 720.

(39) J. E. Inikori, 'Market Structure and the Profits of the British African Trade in the Late Eighteenth Century: A Rejoinder', *Journal of Economic History*, 63, 3(1983), 723-728.

(40) B. L. Anderson and D. Richardson, 'Market Structure and Profits of the British African Trade in the Late Eighteenth Century: A Rejoinder Rebutted', *Iournal of Economic History*, 65, 3(1985), 705-7.

(41) 注36をみよ。

(42) J. E. Inikori, 'Market Structure……' *op. cit.*, (1985). p. 711.

また，アフリカの対ヨーロッパ奴隷貿易市場においても市場経済ははやくから発達していたことが近年の研究では指摘されている。(43)

以上から，「周辺的な企業と同様に，大規模で効率的な企業が存在し，より巨大な企業がきわめて有利に行動しえた」(44)ということはできるが，奴隷貿易が「高度に集中され，何十年という経験を積んだ人間が経営する少数の堅固に組織された企業に支配されていた」(45)と言いきることはできないと思われる。弱小企業の奴隷貿易への参加を大規模企業が排除していたことを示す十分な「独占」の事実は，発見されていないといえよう。

ウイリアムズ・テーゼの批判と再評価

利潤規模をめぐっておこなわれてきた以上の諸論争については，18世紀後半に限定して奴隷貿易のイギリス帝国経済にもたらした影響が算定されている点や，イギリス帝国経済全体から奴隷貿易のみが取り出されて分析対象とされている点で，それらはいちじるしい過少評価につながるとする批判がこれまで繰り返しなされてきた。(45)近年においては，そうした批判を越えて，E・ウイリアムズの問題設定の広さを再評価すると同時に，その非体系的な実証手続きを批判し，イギリス奴隷貿易がイギリス産業革命期の経済成長に，いつ，どのような点で貢献したのかを特定しようとする試みがなされてきている。

すでに，投資された資本収益の算定や，イギリス貿易に占める西インド貿易のシェアの比較によっては，イギリスの＜大西洋プランテーション経済システム＞の本国に与えた諸影響をはかることはできないとして，ウイリアムズ・テーゼの数式化を試みるなかで西インド奴隷制の重要性を強調していたB・ソロウ(47)は，18世紀後半のイギリスの本国経済について「投資増加のある部分は奴隷に基礎をおくアメリカ経済に帰属しうるし，この時期の工業生産の増加の大部分はアメリカ経済に結びついた輸出需要に依存している」(48)とし，「奴隷制は産業革命を引き起こしはしなかったが，産業革命のパターンとタイミングに関して積極的な役割を担った」と結論している。(49)

D・リチャードソンは，ウイリアムズが奴隷貿易・植民地プランテーション経済・イギリス本国経済の諸連関を主張しながら，それを的確な時間と空間のなかに位置づけられなかったこ

注 (43) D. Richardson, 'West African Consumption Patterns and Their Influence on the Eighteenth-Century Engilsh Slave Trade', in H. A. Gemery and J. S. Hogendorn, eds., *The Uncommon Market: Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade* (1979), 303-30; H. A. Gemery and J. S. Hogendorn, 'The Atlantic Slave Trade: A Tentative Economic Model', *Journal of African History,* 15, 2(1974), 223-46 を参照せよ。西アフリカ内部における奴隷貿易においては，「独占」的であったことを示す次の研究がある。P. E. Lovejoy and J. S. Hogendorn, 'Slave Marketing in the West Africa', in H. A. Gemery and J. S. Hogendorn, eds, *op. cit.,* (1979), 213-35.

(44) Inikori, 'Market Structure……' *op. cit.,* (1985), p. 709.

(45) Inikori, 'Market Structure……' *op. cit.,* (1981), p. 774.

(46) こうした指摘は，たとえば J. E. Inikori, B. L. Solow, W. A. Darity, Jr., 川北稔，池本幸三，毛利健三（「資本主義の成立・展開と非資本主義社会」森田桐郎・本山美彦編『世界経済論を学ぶ』1980, 所収）らによってなされている。

(47) B. L. Solow, 'Caribbean Slavery and British Crowth: the Eric Williams Hypothesis', *Journal of Development Economics,* 17(1985), 99-115.

(48) B. L. Solow, 'Capitalism and Slavery in the Exceedingly Long Run' *The Journal of Interdisciplinary History,* 17, 4(1987), p. 734. (B. L. Solow and S. L. Engerman eds., *ob. cit.,* に再録)。

(49) *Ibid.,* p. 732.

とを批判しつつ，1748年から76年におけるそれらの諸関係を分析した。[50] リチャードソンは，この18世紀第三4半期に，イギリスの奴隷貿易規模とイギリスにおける一人当たりの西インド産砂糖消費に著しい上昇がみられる（砂糖消費は50%伸びた）と同時に，イギリス工業品生産の成長率が農業など他部門と比較して高い成長率を達成し，とりわけ輸出された工業産品の商品構成をみるとその中心が毛織物（ヨークシャー）から綿製品を筆頭とする他の工業製品（イングランド中部・北西部）へと移行していることを示した。さらにこの時期には，そうした工業品産出高に占める輸出の割合が以前にも増して伸びており，イギリスの輸出増加分の2/3はアフリカとアメリカ市場における販売増加として説明しうること[51]（これに対応していたのがイギリス本国における砂糖需要の上昇である）を指摘し，「国家レベルでは国内需要が1750年以降の成長を維持するにあたって主要な役割を果たしたかもしれないが，アフリカとアメリカへの輸出は，少なくとも1775年以前のイギリスの勃興しつつある工業諸地域のいっそうの拡大を促進する有能な侍女であった」[52]と述べた。

また，長期的な問題設定の必要をかねてから強調していたイニコリは，限定的な経済的機会しか持たなかった17～18世紀のイングランドが産業革命をむかえるにあたっては，大西洋植民地という外部が不可欠であったことを主張し，[53] S・H・H・カリントンは北アメリカの対英独立戦争以後，食料や木材の供給回路を閉ざされた英領西インド諸島経済が凋落したことを主張し，ウイリアムズの「衰退テーゼ」の復権を唱えた。[54] 18世紀の大西洋三角貿易（ヨーロッパ—アフリカ—アメリカ植民地）の一般均衡モデルを組み立て，それがヨーロッパとアフリカに及ぼす影響関係を分析したW・ダリティ，Jr. は，世界的な経済ネットワークの存在の重要性をあらためて指摘した。[55]

まとめにかえて

本稿では，18世紀後半のイギリス奴隷貿易の利潤規模というきわめて限定的な研究史上の論争に焦点をあてた紹介をおこなった。こうした諸研究は，18世紀後半のイギリス奴隷貿易の実態を明らかにしつつ，同時期におけるイギリス経済成長のパターンと内実の理解に少なからぬ貢献をしてきたといえよう。今後の課題としては，奴隷貿易利潤の再投資先——産業資本だけでなく不動産・金融など多岐にわたっていた——とその規模についての体系的な実証研究をまずあげることができる。しかしこうした資本

注 (50) D. Richardson, 'The Slave Trade, Sugar, and British Economic Growth, 1748-1776', *The Journal of Interdisciplinary History*, 17, 4(1987), 739-69 (B. L. Solow and S. L. Engerman eds., *op. cit.* に再録)。

(51) *Ibid.*, p. 761. また，N. F. R. Crafts は，18世紀最後の20年間において増加した工業産出の60%が輸出されていたとしている (N. F. R. Crafts, 'British Economic Growth', *Economic History Review*, 2nd ser., 36, (1983), 177-99)

(52) Richardson, *op. cit.*, p. 761.

(53) J. E. Inikori, 'Slavery and Development of Industrial Capitalism in England', *The Journal of Interdisciplinary History*, 17, 4(1987), 771-93 (B. L. Solow and S. L. Engerman eds., *op. cit.* に再録)。

(54) S. H. H. Carrington, 'The American Revolution and the British West Indies' Economy', *The Journal of Interdisciplinary History*, 17, 4(1987), 823-50 (B. L. Solow and S. L. Engerman eds., *op. cit.* に再録)。

(55) W. A. Darity, Jr., 'A General Equilibrium Model of the Eighteenth-Century Atlantic Slave Trade: A Least-Likely Test for the Caribbean School', in P. Uselding, ed., *Reserch in Economic History, vol.* 7 (1982), 287-326.

投資ないしは資本蓄積の側面とともに，18世紀後半以降重要な質的変化を遂げた，信用供与・手形決済・船舶保険などの金融システムや，多品種の商品流通を破綻なくおこなうための国際的為替取引のネットワーク形成に，ロンドンのコミッション・ハウスの介入等を伴いつつ奴隷貿易がはたした役割についても一層の解明が待たれる。(56) そしてそのためには，イギリス以外の他のヨーロッパ諸国による奴隷貿易との長期にわたる比較研究が不可欠となろう。(57) さらに，イギリス奴隷貿易は，イギリス政府の政治・外交・財政政策(とりわけ対フランスと対北アメリカ)によって大きく左右されたのであって，それらとの相互連関も問われなければならない。(58)

最後に，イギリス奴隷貿易が本国に与えたインパクトは，本稿でふれてきたような経済上の枠組みに収まらないものでもあったことにもふれておきたい。19世紀以降のイギリスの社会秩序を支える「自由」や「労働規律」といった近代的イデオロギーは，18世紀末から19世紀初頭にかけてイギリスで大きな社会問題となった奴隷貿易廃止問題をめぐってしだいに形づくられたといっても過言ではない。ここでは，イギリスの奴隷貿易廃止問題が，当時のイギリス本国内の政治的・社会的な諸改革問題にさまざまなかたちで密接に結びついていたことだけを指摘しておく。(59)

(大学院経済学研究科博士課程)

注 (56) 注36をみよ。

(57) 注13ならびに以下を見よ。D. Eltis, The British Contribution to the 19-Century Transatlantic Slave Trade', *Economic History Review,* 2nd ser., 32, 2(1979), 211-227; D. Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade* (1987). またアメリカ北部と西インド諸島との貿易関係については，J. J. McCusker and R. R. Menard, *op. cit.* (1985),; J. P. Greene and J. R. Pole, eds., *Colonial British America: Essays in the New History of the Early Modern Era* (1984) を参照せよ。アフリカ大陸を含む大西洋奴隷貿易については，H. A. Gemery and J. S. Hogendorn, eds., *op. cit.,* (1979) をみよ。

(58) 対仏関係はたとえば R. Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition 1761-1810* (1975) を，対北米植民地については J. J. McCusker and R. R. Menard, *op. cit.* および F. L. Benns, *The American Struggle for the British West India Carrying Trade 1815-1830* (1972), pp. 7-28 を，またイギリス奴隷貿易廃止以後の諸状況については D. Richradson, ed., *Abolition and its Aftermath: the Historical Context, 1790-1916* (1985) をみよ。

(59) E. P. Thompson, *The Making of the English Working Class* (1963); D. B. Davis, *The Problem of Slavery in the Age of Revolution, 1770-1823* (1975); P. Hollis, 'Anti-Slavery and British Working Class Radicalism in the Years of Reform', in C. Bolt and S. Drescher, eds., *Anti-Slavery, Religion, and Reform: Essays in Memory of Roger Anstey* (1980), 294-315; J. Walvin, 'The Public Campaign in England against Slavery, 1784-1834', in D. Eltis and J. Walvin, eds., *The Abolition of the Atlantic Slave Trade: Origins and Effects in Europe, Africa and the Americas* (1981), 63-89; S. Drescher, 'Cart Whip and Billy Roller: Antislavery and Reform Symbolism in Industrializing Britain', *Journal of Social History,* 15, 1(1981), 3-24; J. Walvin, ed., *Slavery and British Society 1776-1846* (1982); B. Fladeland, *Abolitionists and Working-Class Problems in the Age of Industrialization* (1984); S. Drescehr, *Capitalism and Antislavery: British Mobilization on Comparative Context* (1986); 森健資「奴隷と賃金労働者」『経済と経済学』, 60(1987), 29-52; D. B. Davis, 'Capitalism, Abolititonism, and Hegemony' in B. L. Solow and S. L. Engerman eds., *op. cit.,* 209-27. 非常にラフに分類すると，Thompson, Hollis, Davis, 森らは，反奴隷貿易ないしは反奴隷制運動が労働者階級に敵対して国内の秩序維持のための機能を果たしたとするのに対し，Walvin, Drescehr, Fladeland らは，一般大衆の支持がありその後の国内の諸改革運動の先例ともなったと肯定的な評価を下している。筆者は，この問題について奴隷貿易廃止問題に即した論考を現在準備している。