

Title	イギリス海外交易研究史
Sub Title	A survey of works on English foreign trade : the 16th to 18th centuries
Author	堀, 元子
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1989
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.82, No.2 (1989. 7) ,p.373(185)- 385(197)
JaLC DOI	10.14991/001.19890701-0185
Abstract	
Notes	研究ノート
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19890701-0185

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.

イギリス海外交易研究史

堀 元 子

はじめに

I 貴金属の国際的流通と貿易決済の問題

II 海運業

III ロンドン商人

おわりに

はじめに

16世紀後半から18世紀前半にいたるイギリスの海外交易の研究は、1950、60年代盛んに行われたが、それ以後の研究成果は、我国に紹介されることは少なかった。しかし、この時代にかんする近年の研究は、量こそ以前の研究に比較して少ないものの、その質の点ではより詳細かつ実証的な成果を示している。また単に経済的メカニズムによる説明に終始するのではなく、政治、ことに戦争の影響を考察に含み、その視角は多面的となった。特に海外貿易の場合、市場におけるある商品の需要と供給は、二国間のみならず、これをとりまく情勢によっても決定される。この点をも十分に視野に収めた労作が、近年相次いで出版された。その一つは、ローズヴィアの“Markets & Merchants in the late seventeenth century” [64] であり、いま一つは、イスラエルの“The Dutch Republic and the Hispanic World” [51] である。両者とも、かつてのようにイギリス商人をイギリスの国内

でとらえるというよりも、広範なヨーロッパ商業社会の中で描こうとしたものである。

かつて、学会の中では「重商主義」にかんする論争は一つの中心をなしたといってもよい。しかも、この論争が「……重商主義を一個の完成した政策体系と考えようとする努力は徒勞である……とする思想が広範な支持をえているように思われる」[56] といった状態に、1950年代にすでにあったことも事実である。最近では、コールマンが、特定の時代と政策の中に重商主義の特徴をみることにたいして、深い疑念を表している[18]。反対にウォラーステインの著作のように、この概念のもとに17世紀をとらえようとする者もいる [85]。

論争は不毛に終わったわけではない。重商主義を史実の中に見出そうとする努力は、政策や意見の表明であるパンフレットを史料とするにとどまらなかった。具体的商業行為の内容、実際の貿易収支と決済手段の関係にかんする研究が生み出された。更に重商主義の一部を成した航海条例も、それがいかに海運業に影響したかという観点から研究された。また、商人の実像およびその資本も問題となっていった。

本稿ではこうした実証研究の成果を紹介しつつ、現在の、そしてこれからの問題の発展する方向を探りたいと思う。まず、こうした問題の背景となる16世紀後半から18世紀前半のイギリ

* 本稿作成にあたり岡田泰男教授ならびに松村高夫教授から貴重なコメントを頂いた。ここに深く感謝の意を表したい。

スの海外交易にかんする通説をみてみよう。

16世紀後半から17世紀前半にかけては、フィッシャーの研究〔31, 32〕がひとつの方向を定めたといつてよい。そこでは、従来の広幅織物が、北西・中欧の市場で伸び悩んだのにたいして、毛織物製品の多様化の結果、ニュー・ドレーパリーズが南欧・地中海の市場に拡大していくという議論が展開された⁽¹⁾。しかし、現在の研究では、これに修正が加えられている。テラー論文〔76〕によれば、北・西・南欧の市場は、いずれも実質的には、販売の拡大の可能性が希薄な状態、すなわち飽和状態に達していた。しかもイギリス製品は、三十年戦争の結果、南欧市場において打撃を被ったフランダース製品の代替物であったとされている〔51〕。そのため、南欧への交易に従事した商人は、輸出よりも輸入で利益を得ようと、独占権の獲得に向かった⁽²⁾〔76〕。1640年代には、新旧の毛織物業は、高いコスト、低い品質、そして産業規制に直面していた。したがって、こうした労働集約的産業のコストを下げるうえで、スペインとオランダの国交悪化に乘じ、中立国であるイギリスが海運業を発展させ、それともなる輸送コストの引き下げを行うことが得策であったとテラーは述べている〔76〕。

さらに、こうした海運業の成功は、再輸出の増大をもたらした。フィッシャーにより示唆され、テラーにより明確にされたように、ドーヴァーと低地域、スペインや西地中海域を結ぶ1638年の交易総額は、1640年のロンドンからの輸出総額とほぼ同額になった。この傾向は、1648年のウェストファリア条約締結により一時的に沈静化したが、航海条例がこれを定着化させようとしたともいえる⁽³⁾。

以上のように輸出よりも輸入や再輸出が重要

であったことは、17世紀後半にも該当する。この時代にかんする研究は、ようやく進展をみせているが、これまでは、おおよその傾向を示したデービスの通説がそのまま受容されていた〔21, 24〕。この説によれば、イギリスの交易にとって重要であったのは再輸出であった。砂糖・煙草は再輸出は無論のこと、イギリス国内においてもその消費が社会の底辺におよび、そこにマス・マーケットが誕生したとされた。また、再輸出は、当然航海条例とあいまって、海運業をも発達させた。ただし、こうした説は、貿易収支の傾向を論じており、この時期の詳細な商業像は、今後明確になると思われる。この点は、18世紀前半にも該当する。米・茶が再輸出品目として18世紀半ばに登場するまで再輸出は振るわなかった。その反面、航海条例および1722年のウォルポールの税制改革後、イギリスの産業は保護され、アメリカ、アイルランドの植民地は、イギリスの輸出品を吸収する市場として重要であった⁽⁴⁾〔26〕。この時期は産業革命に先行する時期であるため、いきおい海外交易にかんする研究も、海外交易と産業革命の関係を問題にするが、そのモデル化は容易ではない。海外交易から生ずる利益が、産業革命に寄与することは少なかったとして、その関係をまとめたものには、デービスの著作〔27〕、およびその統計数値に立脚したオプライエンの見解がある〔61〕。後者によれば、「辺境地域」が「中心核諸国家」の長期的経済成長に果たした役割は数量的にみて小さかった。

I 貴金属の国際的流通と貿易決済の問題

前述したように、重商主義の研究は、史実の中にその具体像を求める方向に進んだ。無論、

注(1) フィッシャーの経済メカニズムによる説明にたいする政治の面からの反論はストーン〔69, 70〕参照。

(2) この時期のスペインとイギリスの西海岸の港との交易にかんしては、〔19〕参照。

(3) 航海条例の有効性については異論がある。〔1〕参照。

(4) ただし、戦費捻出のため、原料の輸入にたいしても1722年まで課税があった。

重商主義の政策にかんする研究も含まれてはい⁽⁵⁾たが、主流となったのは、パンフレットのなか⁽⁵⁾に表現されている思想が、具体的史実と合致するか否かの研究である。これらの研究の中で用いられた「重商主義」の概念とは、ある国の一連の経済政策が輸出の奨励、輸入の制限によって、通貨・貴金属 (treasure) を獲得し、しかもその貿易収支が各国毎に自国にとって有利であるのをのぞましいとするものである。この17世紀の思想が必ずしも現実の反映でないとするヘクシャー [45] にたいして、ウィルソンは、これが歴史的事実の反映であると反論した [90, 91, 92]。この論争の焦点は、貿易差額が、通貨・貴金属の形で国外に流出したのか、その収支の決済が二国間であったのか、多国間であったのかに絞られた。もし、二国間に貴金属による決済が見出されるなら「重商主義」という用語は、単なる観念の産物ではなく、当時の経済的現実を反映したものであったと考えられる。17世紀当時、貿易差額が通貨・貴金属の形で国外に流出していると考えられていたのは、バルト海および東インド交易であった。ウィルソンは、多国間決済を18世紀半ば以降のものと考え、バルト海交易において銀がイギリスから流出したと主張したが、その証拠はみいだせな⁽⁶⁾かった。これにたいしてヘクシャーは、17世紀以前においてすら為替手形を用いた多国間決済が、主に大陸に存在したことを示した [46]。

以後の研究者は、この問題に様々なアプローチを試みた。「17世紀の危機」と呼ばれる1620年代を中心に研究したグループは、当時のパン

フレットの内容が、具体的にいかなる経済現象を説明しようとしたものかを問題にした。一方、厳密に、決済に通貨・貴金属、もしくは為替手形が用いられたかを17世紀後半を中心に検討したグループもある。こうした問題を更に地域的に拡大して、貴金属の原産国である南アメリカ、更に銀のもう一つの流出先であるインドを含む中での通貨・貴金属の流通の中で考えたものもある。以下、順次、詳細にその後をたどろう。

ヒントンは、貴金属が国際的決済手段である以上に、国内の資本および通貨として重要であったことを指摘し、1620年代の重商主義者のパンフレットが、国内での貴金属不足、不況を反映したものであったと論じた [48]。サプルによれば、この不況は短期的なものであり [71]、毛織物の市場であるドイツやポーランドの通貨改鋳による銀騰貴の結果、実質的に価格の上昇⁽⁷⁾したイギリス製品が販売不振となったため生じた。さらに海外で過大評価された銀はイギリスから流出し、国内ではデフレが生じた。つまり、この時期の「重商主義者達」は、貴金属の退蔵のためではなく、国内で流通可能な通貨を必要とした結果、貴金属・通貨 (treasure) を得る⁽⁸⁾ことに熱心であったと説明された。ただし、サプルの論はウィルソンの主張を支えるものではない。1620年代の不況の際、イギリス商人は、各国の鑄造所の金銀比価によって価格の変動する通貨・貴金属を輸出品の見返りとしてイギリスにもちかえらな⁽⁸⁾かった。サプルの説明によれば、イギリス商人は、商品もしくは為替手形を本国にもちかえたのである。また、当時の状況が

注 (5) 重商主義にかんする様々な解釈を紹介したものとしては、コールマン [17] 参照。マルクス主義的解釈には [60] がある。

(6) この証拠が税関の記録から見出せな⁽⁶⁾かったのは、通貨・貴金属の輸出の記入が1699年まではなかったからである。しかも、イギリスから輸出できる通貨・貴金属はすべてイギリス以外からもたらされたものに限られていた。[5] 参照。

(7) [36] 参照。

(8) この危機をより広範なものとしてとらえれば、この時期、南米からの銀の供給が減少したことがある。しかもこの減少はインフレによる銀の価格の減少にたいする意図的な減産の結果であるという [85]。これにたいしてヨーロッパにもたらされる銀は1650年代の一時期を除いて減少しな⁽⁸⁾かったという説もある [5]。

デフレであったとすれば、輸入品よりも為替手形のほうが、一層有利であったと考えられる。

為替手形が決済に用いられたことは、交易量にたいする銀の供給量の不足をも意味する。このことは後述するとして、17世紀後半の書簡、元帳等の商人の記録を研究した一群は、為替手形が、決済において決定的に重要であったことを証明した。プライスは、この時期、ロシアを除く、⁽⁹⁾スウェーデン、デンマーク、ノルウェー、そして東欧諸国にイギリスから直接、通貨・貴金属が送られた事実が発見できず、むしろアムステルダムを中心とする活発な外国為替システムの存在を示唆した[62]。また、スパーリングは、アムステルダム—ロンドン間、および、アムステルダムとその他のヨーロッパ諸都市間の為替相場の変動が近似している点と、イギリスが17世紀後半、大陸に戦費を送金する際、外国為替システムを盛んに利用したことを明示しつつ、プライスの議論を支持した[68, 54]。こうして、1660年代までは銀が豊富なことから、決済手段として為替手形と共存し、それ以後、銀不足により、為替決済のメカニズムが発達した⁽¹⁰⁾という議論が成立した[62]。この論は、次の問題を含んでいる。それは、ヨーロッパ内での⁽¹¹⁾交易量の変動と銀の供給との間の関係、および通貨ないしは為替手形の通用しない地域からの銀

への需要と供給の間のバランスという問題である。

バルト海交易における決済は、銀不足のため為替手形となったのではない。イギリス商人は、イギリス—オランダ間の貿易収支が自国にとって有利であることから、オランダ宛に為替手形を振り出すことが可能であった。バルト海諸国からのイギリスにたいする輸出への支払いは、この為替手形にたいするオランダからの銀であった[5]。

また、銀不足は、1660年代から1700年代初頭までスペインを経てヨーロッパに流入していた南アメリカの銀の産出量が、減少した結果として説明されてきた[85]。しかし、現在ではこの供給量は変化しなかったという異論が唱えられている[15]。供給量が変化せずに銀不足が生じるためには、需要の増大がある。この説明を用いようとする、議論は、為替手形・銀の併存したバルト海のみならず、東インド、⁽¹²⁾レヴァント交易にも及ぶことになる[5]。

チャウドゥリの研究によれば、イギリス—インド間の通貨・貴金属の流出は、ヨーロッパの金銀比価、外国為替相場、各国内の物価によってのみ左右されるわけではない。アジアからの需要やその物価水準によっても影響を受けるのである。例えば、インド側の金にたいする需要

注(9) ロシアでは、関税を納入する際、外国人商人は、オランダ銀を用いる習慣であった[62]。

(10) しかし、為替手形が用いられたのは、イギリスの交易量と決済用銀の格差が増大したためであって、必ずしも銀が不足したためではないともいえる。このように銀と為替手形は相互に補完的關係にある。これに決済手段と交易量の間のバランスの問題が加わる。

(11) まず、交易量の変動が決定的要因である。その増大、一定、減少と銀の供給の増大、一定、減少の組み合わせが存在する。この組み合わせにしたがって為替手形、時にはバーターが用いられる。例えば、17世紀前半のイギリスの「危機」においては、交易量の減少、銀の供給の減少により、為替手形もしくはバーターが用いられる。(ただし、厳密には、これらの要素の増減量の大小に応じてである。)また、17世紀後半のイギリスにおいては、交易量の増大がみられた。これにたいしては、銀の供給は減少[85]、もしくは一定[5]であった。したがって、いずれの説をとっても為替手形の使用は増大したことになる。

(12) 1690年代から1700年代初頭までであったとされるイギリスの銀不足を考察するうえで重要なのは、貴金属のブローカー(おそらく金匠銀行業者)、1694年の改铸である。この時期、東インド会社は、主として銀をアムステルダムで買いつけている。したがって、イギリスにとっての銀不足は国内的なものであったといえる。この後、イギリスはポルトガルからブラジル産の金を大量に輸入した[33]。この金もおそらくブローカーによってアムステルダムに再輸出されたものと思われる[72, 73]。

が高まった時には、銀と並んで大量の金が輸出されたし、また、インドでの銀の価格がスペインのそれよりも低下したのである[11, 12, 13]。

現在の研究の焦点は、こうした通貨・貴金属の流出入をヨーロッパにおいてはオランダを中心に、アジアではインドを中心に、世界経済の中でとらえることにある。

II 海 運 業

重商主義を支えるとされた航海条例は主に海運業にたいしてその影響をおよぼした。この条例の成立にかんして、一体どのグループがそれを推進したかについては議論がわかる。前述したように、1630、40年代に繁栄したスペインとの貿易に携わった商人が、繁栄の維持を願って、バルト海、スペイン航路からオランダ船を排除する目的で航海条例成立を支持したという見方もある[76]。しかし、航海条例が後に植民地交易に影響をおよぼした点を強調する意見もある。後者は、商人の綿密な *prosopographic* (伝記的) な研究から、モーリス・トンプソンを中心とする新興商人が、植民地交易の保護を求めて、クロムウェル政権下、その政策決定に与⁽¹³⁾かったと考える[30]。両議論共にそれぞれ17世紀前半と後半のイギリスの貿易の構造を史実の中にとらえての議論である。

テラーが主張したように、17世紀の前半には、三十年戦争がイギリスの海運業に繁栄をもたらしたため、オランダの中継港に打ち勝つた⁽¹⁴⁾ための航海条例は必要ではなかったといえる。ただし、イギリスの海運業はオランダのそれと比較した時、明らかに劣っていた [6]。船員の賃金が高かったことだけではない。重要なのは、造船技術が劣っていたことである。戦略的にも要となるバルト海との交易には、小型・軽量な

オランダ船 *fluit* が有利であった。この造船技術の遅れは、幾多の戦争の中で、イギリスがオランダ船を拿捕、もしくは購入し、イギリス船として用いたことによっても拍車をかけられた [25]。18世紀にいたるまで造船技術の改良のないまま、海運業は労働力と資本を吸収し、イギリス経済に負担をかけたとされている。これを可能にしたのが航海条例の存在であったといえる [22]。

船員に支払われる賃金、および造船に要する費用は、18世紀にも変化はなかった。18世紀以降の改良は、デービスによれば、労働力の節約、すなわち、クルーの一人当たりのトン数の増大によって示されていた[22]。これにたいして、アメリカ・イギリス間の航路を例にとり、ウォルトンは別の要因を示唆した[86, 87]。彼の定義によれば、一航海のコストは、航海に要する時間によって決定される。したがって、海賊、私拿捕船の減少による航海上の安全性の増大と、港での船の停泊時間の短縮が重要であった。後者は、代理人による内陸での出荷の集積が能率的になり、市場の組織化が進んだ結果、可能⁽¹⁵⁾となった。この場合、コスト低下は、船舶技術改良によるスピードの上昇や、規模による節約＝船舶の大型化のためではないとされた。

後述するように、現在の研究は、生産の要因を細かく分析することによって、生産性の上昇を計測する傾向にある。しかも「生産性」は、全投入要素の生産性[82]、船賃の単位あたり運賃(運賃率の逆数)の推移 [44]、さらにその他の条件も含んだ漠然とした定義を含む[22]。特にその他の条件一往復に積荷を満載したか、運搬される産物の収穫の量の多少、季節、天候—も重要である。それは、海運業にたいする需要の実際をあらわしているからであり[22]、海運業の収益性を考察する際、必要である。17世紀

注 (13) ただし、ファーネルもクロムウェルがロンドン商人の支持を失ったのは、スペインと開戦したためであることを認めている。

(14) [48] 参照。

(15) [67] 参照。

後半から18世紀前半にかけての収益性にかんするデービスの研究によれば、理論上20%を超えた収益は、実例ではすべてこれをはるかに下回っていた[23]。これは、上記のその他の諸条件によっていた。

以上のように海運業は貿易がもたらす需要により、その生産性も収益性も影響される。さらにその航路自体も政治に左右される。この顕著な例を、一つは、18世紀前半に、いま一つを後半にみいだすことができる。

テラー論文によれば、三十年戦争の際、スペインの戦費は、スパニッシュ・ロードとよばれたジュノア、ミラノ、アルプスを経てブリュッセルに届くのではない。イングリッシュ・ロード、イギリスのドーヴァー経由で、海路フランダースに送られたのである⁽¹⁶⁾。この他にもイギリスの海運業は、オランダ船にかわってアジア、アフリカ、アメリカへのポルトガル交易、スペイン沿岸、バルト海、リヴォルノへの取引を請け負った[76]。同じ時期、ヨーロッパの毛織物産業にとって不可欠であったスペインの羊毛も、1621年4月の停戦終了後、オランダ船によってイタリー市場へと供給されるのではなく、イギリス船によって、バスク沿岸、アンダルシア側から、イギリス、フランス、オランダに運ばれた⁽¹⁷⁾。すなわち、オランダ船の以上の航路からの排除は、イギリスの「水平線」の拡大であった⁽¹⁸⁾[50]。17世紀後半以降の例は、航海条例の問題とも関連する。もしも航海条例が存在しなかったらというカウンターファクチュアルな状況を想定した計量経済学的な議論が、アメリカの学界で展開された。この中心は、航海条例の下、アメリカからの煙草が、イギリス経由の航路に

よってヨーロッパにもたらされたことから生ずる供給側のコスト負担の計測にあった⁽¹⁹⁾[88, 58]。以上のように、航海条例は海運業を保護したものととしてとらえられている。このことは、前述したように生産性が低かった17世紀後半に最もよく該当する。生産性の上昇した18世紀以降は、海運業は、航海条例と関連して問題とされることは少ない。かわって、海運業の生産性と産業革命の関係が問題となってきたのが、現在の研究状況である。

III ロンドン商人

以上述べてきた海外取引を支えたメカニズムの背後には、これを動かした商人が存在する。また、彼らの所有した資本の問題がある。これらの問題に関しては、ロンドンとその他の港は区別されて考えられてきた⁽²⁰⁾。一時期海外取引の四分の三を扱っていたとされ、政治の中心地でもあったロンドンを他と区別して考察対象とするのは、妥当と思われる。そこで、ここでは、ロンドン商人をとりあげ、彼らとその海外取引に果たした役割と彼らの経済的、社会的性格に絞って、諸研究を整理してみる。

まず資本の問題にかんしては、1575年から1630年までのイギリスの海外取引に対する出資源を考察したラップの研究がある[63]。各会社、議事録、特許状、ポートブックを調査した結果は、ヴァージニア・カンパニーのように商業上のノウハウの不必要な会社には、ジェントリーからの出資もみられたが、圧倒的多数の出資者は、ロンドン商人であった。17世紀後半の海外取引の株式会社（東インド会社、ロイヤル・アフ

注 (16) この問題を財政的な面から取り扱った論文としては、[55] 参照。

(17) こうして運ばれた羊毛のオランダの産業への影響にかんしては [93] 参照。

(18) 同じ時期のオランダのスペインとの海運業を扱ったものとしては、[9] があげられる。ただし、この研究はアムステルダムに結核のみにとづいている。そのため、イスラエルの論文の中心となったスペイン、イタリーで契約を交わしたオランダ船の動きについては、見逃されている。オランダ船のバルト海での動きについては、[79] 参照。

(19) これにたいする、qualitative な批判としては、[10] 参照。

(20) 地方の港にかんする研究は少ない。[16] 参照。

リカン・カンパニー等)の投資者分析も、ロンドン商人が主であったことを示している[20]。時代を下って、1783年から1796年の東インド会社の株主の分析においても、ロンドン商人はその大部分を占めていた[34]。

ロンドン商人にかんする研究は、古くは、サザーランドの研究[72, 73]に始まり“Draper Cullum”[66]に代表される商人のモノグラフ⁽²¹⁾を生み出したが、その営業活動、富、利潤、社会的流動性については、グラスビーの詳細な研究がある[37, 38, 39, 40]。これらによれば、商業からの利潤も富もジェントリー以上の層の土地からのそれと比較すれば低いものであった。その社会的地位も同様であり、その為、成功した商人は土地を購入してジェントルメンに転ずるといふ一つのパターンが生じたとされた[41, 77, 78]。そこで問題となるのが、このグループの価値観であった。どのような社会層に生まれ、かつ、富の蓄積の後、何を最終目的としたのか。市内にとどまりレンティエ(利子生活者)化したのか、それとも土地を購入してジェントリー化したのかという問題である。

ヘクスターは、ロンドンで成功した商人の大多数がジェントリーの子弟であり、財を成した後、土地を購入してジェントリーにもどるといふパターンを提示した。ラングの実証研究の結果はこれとは異なっていた[57]。遺産目録、遺言状、ロンドンの市参事会員のリストから明らかにされたのは、ロンドンの富裕な商人は、地方のジェントリー層以下の出身で、通常ロンドンでその生涯を終えたというものであった。ただし、この研究は、1600年から1624年を対象としており、最近の1694年から1714年に関する研究では異なった結果が示されている[49]。ラングの対象とした時代に比較した時、彼らの多く

は、ロンドン商人の子息として生まれている。その経歴は、そのまま父の職業(多くは、海外交易)を継ぐか、もしくは土地所有者に転じて⁽²²⁾いた。商人の社会的流動性を扱った研究には、デフォーの著作がよく引用されるが、実証研究の結果と比較するとそこには少なからざる誇張が見出されるのである。

いずれにせよ、海外交易の資本はロンドンに集中した。しかし、海外交易からの利益が商業に再投資され、イギリスの資源の「膨大な部分」が「商業革命」を生み出すというデービスの論には、修正が必要である[21]。確かに王制復古以後、暫くのあいだ、海外交易は盛んであり、海運業も進展したが、17世紀末には、投資の対象も拡大した。絶えず問題とされる農村の土地購入以外に、ロンドン市内の不動産、国債が新たな投資の対象となる[29, 54]。商人のレンティエ化である。この時代はまた、需要を上回る資本の供給が、商人の中でも“moneyed men”(富の所有者)と呼ばれた金融家の誕生をみた時代でもあった。更に1690年代、フランスと開戦した結果、ロンドンの海外交易、とりわけ遠隔地貿易に投ぜられていた資本は、活路を求めて産業に投ぜられ、空前のバテント・ブームを招いた⁽²³⁾[59]。資本は商業のみに投ぜられたのではなかった。商人の富の配分は、多岐化したのである。

こうしてロンドンに集中した資本は、そのままロンドン商人の政治力をも支えた。とりわけ名誉革命以前、国王に対しての貸付[2, 3, 4]、贈与、名誉革命以後は、イングランド銀行に代表される国家財政の支柱たる機関を通して、ロンドン商人は発言力を持った[65, 84]。交易諮問会(Council of Trade)のような政府諮問機関、議会にもその意見は反映された。サザーランド

注(21) 他には[35]参照。

(22) そのまま商人として家業を継ぐほうが、38%と土地所有者に転ずる30%よりもわずかに多い。

(23) ただし、これは1691-3年の異常な投機ブームのためであり、その発明も実績を生み出さなかったため、続く「金融革命」の産物であるロタリーやイングランド銀行の株式に投資対象としての地位をとってかわられる。

の研究にも明らかなように[75]、その力は17世紀後半以降増大し、シティーの同意なしには、ウィッグからトーリーへの政権交代も円滑には行われなかった[47]。コンソル債の利子率の引き下げも困難であった[74]。

上述したように、従来の研究の関心は、富裕な上層の商人にあった。しかし、最近はその下の層“middling sort”（中間層）が政治面でも経済面においても問題となってきた[28]。この中間層は、国債、交易会社の株の所有者として数の上では最も多い層でありながら、一人当たりの所有額が少なく、かつ、追跡しにくいことから、今までは、問題とされることの少なかった層である。しかし、おそらく、そのポートフォリオの内容は多様であり、したがって、国債、株式会社の単一の記録から推察されるよりも多くの富を所有していたと考えられる。おそらく、彼等が、レンティエ化した商人、urban gentlemen（ロンドン在住のジェントルマン）の中心を成していたと思われる。

おわりに

以上みてきたように、研究の進展に伴い、海外交易の研究は多岐化した。世界経済の中の通貨・貴金属の流れを諸商品の生産とは独立させて分析する傾向もある。また、海運業における生産性と収益性の問題のように、もはや航海条例との関連ではなく、産業革命との関連が重視されるようになった例もある。このように研究の中心は変化している。そこで、ここではまとめとして、現在の研究の問題点を指摘しておきたい。

決済手段としての通貨・貴金属の流出入は国内の市場における商品への需要の性質と弾力性にも影響されることは、ブリッツとチャウドゥリの間の議論からも明らかである。前者の主張によれば、銀が大量に流出するのは、例えば需

要と供給が非弾力的である香料の場合であり、貿易収支がイギリスにとって最も不利になる⁽²⁴⁾。この考えによれば、後者の論ずるような金銀比価の差異による貴金属の流出入はありえない[7, 8, 13, 14]。また、通貨・貴金属は「物」としての性質を持つため、退蔵されたり、減産されたりする。したがって、全く自由な通貨・貴金属の流通を前提とする金銀比価による説明が、17世紀に妥当するかという問題がこのころ。特に需要が牽引力であったこの時期の海外交易を考察する際、この点は重要である。

前述したように、銀不足によって外国為替の使用が盛んになるという議論は、それがどの程度であったかが明らかにされないかぎり、有効ではない。しかもレヴァント交易のように銀での商いとバーターとが併存し、後にはバーターが主流となるケースもある。このように、バーター、貴金属、外国為替は発展する段階をあらわしているのではない。

海運業においては、国内・国外両航路にまたがって、操業した商人兼船舶所有者ヘンリー（Henley）の史料が出現したため[81]、活発な議論が生じている。国内・国外両航路にまたがる操業がどれだけ一般的であったかは不明である。しかし、この史料によって、航路を国内・国外と区別することなく生産性や収益性を論じることが可能になった。そのため、ヴィルのように生産性の向上が、海外から国内にまでおよび、その結果、代替対象に投下可能な余剰資本が生じ、海運業は産業革命に間接的に寄与したと論じる者もでてきた[82, 83]。さらに、収益性についても異論の生じる余地がでてきた。従来は、アダム・スミスが論じたように、航海条例によって利益を確保された海外航路に資本が集中したため、この分野での収益性は低下し、逆に、競争の減った国内航路において収益性が増大したとされていた。ハウスマン⁽²⁵⁾の研究もこれを支持するものであった[42, 43]。しかし、

注(24) ブリッツによればキャリコも需要が特殊な商品であった。

(25) 収益性がより高かったという説については[80]参照。

この見解はヘンリーのような史料には合致しない。しかも航海条件の異なる国内・国外航路に同じ生産性や収益性が該当するののかという問題がのこる。

より重要な問題は、何を運搬したかの問題である。食料・原料の輸入を中心とする海外交易の場合、実は全体のコストに占める運賃の割合は低い。他方、産業に不可欠な石炭の場合、そのコストの中で運賃の占める割合は大きい。したがって、国外と国内航路の各分野にたいする影響は異なる〔25, 82〕。さらに、前述したように「生産性」の定義が論者によってまちまちであるため、議論は混乱するおそれもある。

こうした進展をみせる分野とは別に、冒頭に述べたような、従来どおりの海外交易の研究も存在する。商人とその組織について言及すれば、1660年から1700年の間が未開拓の分野である。この時期の特徴としては、ロンドンの国際的金融機能の発達、総合的商人 (general merchant) 以外の商人の輸出・輸入の専門化、ブローカー、代理人の発展、大陸を主とする再輸出品の国際市場の発展をみたことにある。研究は残存する商人の史料をもとに、ようやく緒についたとい

(26)
える。

海外交易と国内市場との関係については研究は少ないが〔53〕、今後、研究されるべき重要な分野である。輸入品を吸収した国内市場、しばしば唱えられるところの17世紀以来の顕示的消費については、従来は、ほとんど政府の規制等を通してみた間接的な研究に留まっていた。しかし、ウェザリルのように遺産目録の中で輸入品の普及範囲が広くないことを見出し、その時期のマス・マーケットの存在に異論を唱えた研究もある〔89〕。

冒頭に紹介したローズヴィア、イスラエルの著作のように「人間」を中心にすえて史実をとらえなおす努力がこれからの一つの傾向を示していると思われる。商人とそのリンクをヨーロッパ社会の中で捉えたものとしては、イスラエルのユダヤ人商人にかんする業績があげられる〔52〕。今後、新たな史実の発掘のないかぎり、商業活動の純粋に経済的分析は、新たな展望をみせる可能性は小さい。しかし、こうした「人間」を中心テーマとした研究は増えてゆくともいえるであろう。

参考文献

- [1] Ashley, M., *Financial and Commercial Policy under the Cromwellian Protectorate* (London, 1962)
- [2] Ashton, R., Revenue Farming under the Early Stuarts (*Economic History Review*, 以下 *Ec. H. R.* と略。2nd Ser., vol. VIII, Nr. 3, 1956)
- [3] ———, Deficit Finance in the Reign of James I (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. X, Nr. 1, 1957)
- [4] ———, *The Crown and the Money Market, 1603-1640* (Oxford, 1960)
- [5] Attman, A., *Dutch Enterprise in the World Bullion Trade* (Acta Regiae Societatis Scientiarum et Literarum Gothoburgensis. Humaniora 23, c. 1983)
- [6] Barbour, V., Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century (*Ec. H. R.*, vol. II, Nr. 2, 1930)
- [7] Blitz, R. C., Mercantilist Policies and the Pattern of World Trade, 1500-1750 (*Journal of Economic History*, vol. XXVII, Nr. 1, 1967)
- [8] ———, Some Reflections on the World Trade of the XVIIth and XVIIIth Century: A Comment on the Findings of Professor Chaudhuri (*Journal of European Economic History*, vol. 7, Nr. 1, 1978)

注 (26) [64] の他、ローズヴィアによる Frederick という商人にかんする著作が刊行予定である。

- [9] Bogucka, M., Amsterdam and the Baltic in the First Half of the Seventeenth Century (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXVI, Nr. 4, 1973)
- [10] Broeze, F. J. A., The New Economic History, the Navigation Acts, and the Continental Tobacco Market, 1770-90 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXVI, Nr. 4, 1973)
- [11] Chaudhuri, K. N., The East India Company and the Export of Treasure in the Early Seventeenth Century (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XVI, Nr. 1, 1963)
- [12] ———, Treasure and Trade Balances: the East India Company's Export Trade, 1660-1720 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXI, Nr. 3, 1968)
- [13] ———, The Economic and Monetary Problems of European Trade with Asia during the Seventeenth and Eighteenth Centuries (*Journal of European Economic History*, vol. 4, Nr. 2, 1975)
- [14] ———, Some Reflections on the World Trade of the XVIIth and XVIIIth Century: A Reply (*Journal of European Economic History*, vol. 7, Nr. 1, 1978)
- [15] ———, World Silver Flows and Monetary Factors as a Force of International Economic Integration, 1658-1758 (America, Europe and Asia) (W. Fischer, R. M. McInnis and J. Schneider (eds.), *The Emergence of a World Economy, 1500-1914 (Papers of the IX International Congress of Economic History)*, Stuttgart, 1986)
- [16] Clemens, P. G. E., The Rise of Liverpool, 1665-1750 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXIX, Nr. 2, 1976)
- [17] Coleman, D. C., *Revisions in Mercantilism* (London, 1969)
- [18] ———, Mercantilism Revisited (*Historical Journal*, vol. 23, Nr. 4, 1980)
- [19] Croft, P., Free Trade and the House of Commons, 1605-6 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXVIII, Nr. 1, 1975)
- [20] Davies, K. G., Joint-Stock Investment in the Later Seventeenth Century (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. IV, Nr. 3, 1952)
- [21] Davis, R., English Foreign Trade, 1660-1700 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. VII, Nr. 2, 1954)
- [22] ———, Merchant Shipping in the Economy of the Late Seventeenth Century (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. IX, Nr. 1, 1956)
- [23] ———, Earnings of Capital in the English Shipping Industry, 1670-1730 (*Journal of Economic History*, vol. XVII, Nr. 3, 1957)
- [24] ———, English Foreign Trade, 1700-1774 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XV, Nr. 2, 1962)
- [25] ———, *The Rise of the English Shipping Industry in the 17th and 18th Centuries* (London, 1962)
- [26] ———, The Rise of Protection in England, 1669-1786 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XIX, Nr. 2, 1966)
- [27] ———, *The Industrial Revolution and British Overseas Trade* (Leicester, 1979)
- [28] De Krey, G. S., *A Fractured Society: the Politics of London in the First Age of Party, 1688-1715* (Oxford, 1985)
- [29] Dickson, P. G. M., *The Financial Revolution* (London, 1967)
- [30] Farnell, J. E., The Navigation Act of 1651, The First Dutch War and the London Merchant Community (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XVI, Nr. 3, 1964)
- [31] Fisher, F. J., Commercial Trends and Policy in Sixteenth-Century England (*Ec. H. R.*, vol. X, Nr. 2, 1940)

- [32] ———, London's Export Trade in the Early Seventeenth Century (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. III, Nr. 2, 1950)
- [33] Fisher, H. E. S., Anglo-Portuguese Trade, 1700-1770 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XVI, Nr. 2, 1963)
- [34] Furber, H., The United Company of Merchants of England Trading to the East Indies, 1783-96 (*Ec. H. R.*, vol. X, Nr. 2, 1940)
- [35] Gill, C., *Merchants and Mariners of the 18th Century* (London, 1961)
- [36] Gould, J. D., The Trade Depression of the Early 1620's (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. VII, Nr. 1, 1954)
- [37] Grassby, R., The rate of profit in seventeenth-century England (*English Historical Review*, vol. LXXXIV, Nr. 333, 1969)
- [38] ———, English merchant capitalism in the late seventeenth century (*Past and Present*, Nr. 46, 1970)
- [39] ———, The Personal Wealth of the Business Community in Seventeenth-Century England (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXIII, Nr. 2, 1970)
- [40] ———, Social Mobility and Business Enterprise in Seventeenth-century England (D. Pennington and K. Thomas (eds.), *Puritans and revolutionaries: essays presented to Christopher Hill*, Oxford, 1978)
- [41] Habakkuk, H., English Landownership, 1680-1740 (*Ec. H. R.*, vol. X, Nr. 1, 1940)
- [42] Hausman, W. J., Size and Profitability of English Colliers in the Eighteenth Century (*Business History Review*, vol. LI, Nr. 4, 1977)
- [43] ———, Profitability of English Colliers in the Eighteenth Century: Reply to a Reappraisal (*Business History Review*, vol. LVIII, Nr. 1, 1984)
- [44] ———, The English coastal coal trade, 1691-1910: how rapid was productivity growth? (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XL, Nr. 4, 1987)
- [45] Heckscher, E. F., Mercantilism (*Ec. H. R.*, vol. VII, Nr. 1, 1936)
- [46] ———, Multilateralism, Baltic Trade, and the Mercantilists (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. III, Nr. 2, 1950)
- [47] Hill, B. W., The Change of Government and the "Loss of the City", 1710-1711 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXIV, Nr. 3, 1971)
- [48] Hinton, R. W. K., The Mercantile System in the Time of Thomas Mun (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. VII, Nr. 3, 1955)
- [49] Horowitz, H., 'The mess of the middle class' Revisited: the case of the 'big bourgeoisie' of Augustan London (*Continuity and Change*, vol. 2, Pt. 2, 1987)
- [50] Israel, J. I., Spanish Wool Export and the European Economy, 1610-1640 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXXIII, Nr. 2, 1980)
- [51] ———, *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661* (Oxford, 1982)
- [52] ———, *European Jewry in the Age of Mercantilism, 1550-1750* (Oxford, 1985)
- [53] John, A. H., Miles Nightingale-Drysalter, A Study in Eighteenth-Century Trade (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XVIII, Nr. 1, 1965)
- [54] Jones, W. D., London merchants and the crisis of the 1690's (P. Clark and P. Slack (eds.), *Crisis and Order in English Towns, 1500-1700* London, 1972)
- [55] Kepler, J. S., Fiscal Aspects of the English Carrying Trade during the Thirty Years' War

- (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXV, Nr. 2, 1972)
- [56] 小林 昇, 『フリードリッヒ・リスト研究』(日本評論社, 1950年)
- [57] Lang, R. G., Social Origins and Social Aspirations of Jacobean London Merchants (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXVII, Nr. 1, 1974)
- [58] McClelland, The New Economic History and the Burdens of the Navigation Acts: A Comment (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXVI, Nr. 4, 1973)
- [59] Macleod, C., The 1690s Patents Boom: Inventions or Stock-jobbing? (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXXIX, Nr. 4, 1986)
- [60] Magnusson, L., Eli Heckscher, Mercantilism and the Favourable Balance of Trade (*Scandinavian Economic History Review*, vol. XXVI, Nr. 2, 1978)
- [61] O'Brien, Patrick, European Economic Development: The Contribution of the Periphery (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXXV, Nr. 1, 1982)
- [62] Price, J. M., Multilateralism and/or Bilateralism: the Settlement of British Trade Balances with 'The North', c. 1700 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser. vol. XIV, Nr. 2, 1961)
- [63] Rabb, T. K., Investment in English Overseas Enterprise, 1575-1630 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XIX, Nr. 1, 1966)
- [64] Roseveare, H., *Markets and Merchants in the Late Seventeenth Century: the Marescoe-David Letters 1668-1680* (Published for the British Academy by O. U. P., c. 1987)
- [65] Sherman, A. A., Pressure from Leadenhall: The East India Company Lobby, 1660-1678 (*Business History Review*, vol. L, Nr. 3, 1976)
- [66] Simpson, A., Thomas Cullum, Draper, 1587-1664 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XI, Nr. 1, 1958)
- [67] Soltow, J. H., Scottish Traders in Virginia, 1750-1775 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XII, Nr. 1, 1959)
- [68] Sperling, J., The International Payments Mechanism in the Seventeenth and Eighteenth Centuries (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XIV, Nr. 3, 1962)
- [69] Stone, L., State Control in Sixteenth-century England (*Ec. H. R.*, vol. XVII, Nr. 1, 1947)
- [70] ———, Elizabethan Overseas Trade (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. II, Nr. 1, 1949)
- [71] Supple, B. E., Currency and Commerce in the Early Seventeenth Century (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. X, Nr. 2, 1957)
- [72] Sutherland, L. S., The Accounts of an Eighteenth-Century Merchant (*Ec. H. R.*, vol. III, Nr. 3, 1932)
- [73] ———, *A London Merchant, 1695-1774* (London, 1933)
- [74] ———, Samson Gideon and the Reduction of Interest, 1749-50 (*Ec. H. R.*, vol. XVI, Nr. 1, 1946)
- [75] ———, The East India Company in Eighteenth-century Politics (*Ec. H. R.*, vol. XVII, Nr. 1, 1947)
- [76] Taylor, H., Trade, Neutrality and the 'English Road', 1630-1640 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXV, Nr. 2, 1972)
- [77] Thirsk, J., The Sales of Royalist Land during the Interregnum (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. V, Nr. 2, 1952)
- [78] ———, (ed.) *The Agrarian History of England and Wales, vol. V* (Cambridge, 1985)
- [79] Unger, W. S., Trade through the Sound in the Seventeenth and Eighteenth Centuries (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XII, Nr. 2, 1959)

- [80] Ville, S., Note: Size and Profitability of English Colliers in the Eighteenth Century—A Reappraisal (*Business History Review*, vol. LVIII, Nr. 1, 1984)
- [81] ———, The deployment of English merchant shipping: Michael and Joseph Henley of Wapping, shipowners, 1775–1830 (*Journal of Transport History*, 3rd Ser., vol. 5, Nr. 2, 1984)
- [82] ———, Total Factor Productivity in the English Shipping Industry: The North-east Coal Trade, 1700–1850 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXXIX, Nr. 3, 1986)
- [83] ———, Defending productivity growth in the English coal trade during the eighteenth and nineteenth centuries (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XL, Nr. 4, 1987)
- [84] Walcott, R., The East India Interest in the General Election of 1700–1701 (*English Historical Review*, vol. LXXII, Nr. 279, 1956)
- [85] Wallerstein, I., *The Modern World System II, Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600–1750* (New York, c. 1980)
- [86] Walton, G. M., Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675–1775 (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XX, Nr. 1, 1967)
- [87] ———, A Measure of Productivity Change in American Colonial Shipping (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXI, Nr. 2, 1968)
- [88] ———, The New Economic History and the Burdens of the Navigation Acts (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XXIV, Nr. 4, 1971)
- [89] Weatherill, L., Consumer behaviour and social status in England, 1660–1750 (*Continuity and Change*, vol. 1, Pt. 2, 1986)
- [90] Wilson, Charles, Treasure and Trade Balances: The Mercantilist Problem (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. II, Nr. 2, 1949)
- [91] ———, Treasure and Trade Balances: Further Evidence (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. IV, Nr. 2, 1951)
- [92] ———, 'Mercantilism': Some Vicissitudes of an Idea (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. X, Nr. 2, 1957)
- [93] ———, Cloth Production and International Competition in the Seventeenth Century (*Ec. H. R.*, 2nd Ser., vol. XIII, Nr. 2, 1960)

(慶應義塾大学大学院経済学研究科)