

アメリカ海運事業の形成

永 吉 基 治

目 次

1. 序
2. 初期商業の実態と海運の萌芽
3. 海運事業の生成要因
4. 植民地商業と海上保険
5. 18世紀中葉の海運事業
6. 植民地同盟時代（1776～1789）の海運事業
7. 初期海運事業の盛衰と特質
8. 結 び

1. 序

多くの植民地がそうであったように、アメリカ植民地も農業と密接な関連を保ちつつ、産業技術上の、初期の試みが反復された。その中で、海運業は国際貿易の必要性から、初期商業における重要な役割りを分担した。

ところで、海運業は保険・倉庫業などと共に、機能的側面からみれば「補助商業」としての性質を持つ。そこでは、多様な要因の集積的結果として、海運需要が創出される。政治に関して言えば、一国の海運政策は海運業にさまざまな影響を及ぼし、経済に関しては景気の動向が直接、国際貿易へインパクトを与え、また、技術に関しても造船技術は海運の能力と質を規定することになる。

そこで、海運需要が本質的に、多様な要因の集積的結果として創出されるものであるとするならば、それらの複合的な要因との関連性の中で海運事業その

ものの分析が必要となる。本稿ではそのような観点から、アメリカ海運の形成について、海運を取りまく多様な要因、とくに初期商業の実態、海運政策、海上保険組織、そして何よりも植民地時代を貫く「農業社会」との対応の中から、アメリカにおける先駆的海運事業の特質を考察したいと考えるのである。

2. 初期商業の実態と海運の萌芽

アメリカにおける商業ないしは商人のはたした役割は、移民の初期の段階からきわめて重要な性質を帯びていた。事実、東部沿岸のほぼ全域にわたる移民は、主としてイギリスの個人実業家たちの利潤追求を目的として行われたと極言されるほどである¹⁾。したがってアメリカ初期の実業家は、貿易による利益を追求する者と土地からの利益、つまり地主としての利潤追求を行う者との2つのタイプに分類されるのである。移民の初期の段階では、何ら、産業は存在せず、したがって利潤追求は上記の2つの形で行われたのである。

ところで、当時の植民地経済の実態は、一言で言えば原始経済 (primitive economy) であった。移民の9割以上は農民であり、その他にごく少数の商人、専門職、職人から成る農業社会が形成されていた。この農業社会は、当時のすべての農業社会と同様、経済的水準は低いものであった。

一方、この農業社会たる植民地の人口はどうであったか。その伸び率においては10年間に約33.3%という非常に速い速度で増大していったものの、たとえば独立戦争終了後の全人口は500万人未満にしかすぎなかった。都市形成の観点からみても、植民地時代の後期最大の都市であったボストンでさえ1万5千人程度であったし、1800年の時点における人口をみても8千人を上回る都市は10市にすぎなかったのである²⁾。

つまり、上述の人口形成の中で、商人の数はきわめて少数で、18世紀中頃で

1) Herman E. Krooss, Charles Gilbert, "American Business History", 1972, p.21.

2) Ibid., p.21.

は、ニューヨーク、フィラデルフィア、ボストンでそれぞれ100名程度、ニューポート、チャールストンで、それぞれ50名程度と推定され、その資産形成も20～30万ドル程度であったと考えられる³⁾。

商業に限らず、多くの産業はそのような原始経済の枠組の中で成長をとげた。しかし、広大な地域に少数の人口が散在し、ほとんどを土地に依存して生活する農業経済の実態は、大企業の成立とは無縁の存在であったと言わねばならない。つまり、この実態こそは、170年の植民地経済を貫くものであり、人口および生産性の増加がいかに高率であったとしても、農業社会の域を脱していない点は注目さるべきであろう。

この植民地商人の基本的経営形態は血縁関係による共同経営であった。1775年の“New York Chamber of Commerce”の会員には61の共同経営事業と43名の個人経営者が登録されている⁴⁾。この植民地商人の活動は、今日のそれとは全く異なり、一般に不活発で、たとえばボストン商人は一般に午後1時過ぎに開店し、4時には閉店するというのが習慣として定着していた⁵⁾。この商業活動の低調さに関しては別の面からも明白である。つまり、商取引に関する当時の発信文をみても、最大の商人でさえも週に12通、逆に少い商人は1か月に2通以下という記録がある。またその取引件数をみても、最大手の商人であった Thomas Hancock でさえも、年間788件の小取引にすぎなかった⁶⁾。

この商業活動の沈滞は、商人の専門化が妨げられたことによる。つまり植民地商業に常に存在する貨幣供給の困難性、過少な人口、そして輸送の困難性が指摘される。このような条件下で成立しうる商業は、小規模で、非常に雑多な商品を取り扱うこととなり、したがって今日存在する村の雑貨商の域を出なかったと考えられるのである。

一方、植民地商人の海外活動の実態はいかなるものであったか、結論的に言えば、商人独自の行動および意思決定の範囲はきわめて限定されたものであっ

3) Ibid., p.22.

4) Ibid., p.56

5) Ibid., p.57.

6) Ibid., p.57.

た。つまり商人が独自に海運業を指揮する能力を持たず、船長に全面的に輸送を委ね、実際の商取引活動は上乗人や外国代理人に依存するという状況にあった。また、外国市場や価格に関する情報は植民地商人にはきわめて貧弱で、この点についても彼等は外部の人間である船長、代理人、上乗人たちの能力、判断力、そして正直さに依存せざるを得ない立場にあった。この中でもとくに、代理人の選択は植民地商人にとって常に重要な課題であった。それは、外国貿易が少額である限り、上乗人の能力で商取引が行われ得たが、一度、貿易額が高い水準に達すると、商人は全面的に外国代理人に依存せざるを得ない立場にあったからである。また、本国イギリスからの輸入額は、はるかに輸出額を上回っており、そのため、植民地商人は自分たちの代理人に対して、常に債務者の立場におかれた。つまり植民地商人と外国代理人との間には2つの基本的な関係が存在していたと言える。それは商人と代理人との関係であり、また一方では、商人と金融資本家との関係である。

このような環境の下での商取引には、必然的に外国代理人との間に多くの紛争を引き起した。そしてこれらのさまざまな不一致や誤解から生じた紛争は一般に調停で解決された。裁判にはあまりに期間がかかったからである。

アメリカ海運の萌芽は、実に、これら植民地商人の内包する諸問題の内に存在していたのである。

3. 海運事業の生成要因

海運は商業をはじめ、一国の経済的繁栄を招来する上で重要な地位を占めている。また海運の成長は一般に貿易の発展とともにあったし、海軍力の発展を看過した国は、国際社会において重要な地位を長く保持できなかったというのが、海洋国家の歴史である⁷⁾。

ところで、生活手段としての農業に次いで、海洋貿易と造船は北アメリカに

7) John George Glover & William Bouck Cornell, "The Development of American Industries," 1932, p.591.

おける英国植民地の先駆者達が最も力を注いだ事業であったと言える。つまり新しい国における資源開発と同時に、母国との取引を推進させることが、初期植民団の目的であったからである。同時に海洋がヨーロッパおよび他の植民地諸国とを結ぶ唯一の貿易路であったことも海運事業の重要な生成要因であったに違いない⁸⁾。また、アメリカ大陸の大部分を占める原始林は陸上輸送を困難にした反面、造船のための大量の資材を提供した。すでに、母国イギリスでは木材が製鉄所の需要を満たすために大量に消費し尽されており、早くも1581年には木材の使用制限がとえらるるに至った⁹⁾。とくに造船に適した木材の減少は著しかった。

一方、この植民地には直径3～8フィートのホワイト・オーク（白松）が豊富に存在した。このオーク材はアメリカ独立戦争の前年まで毎年、ニューイングランド港からイギリスへ英国海軍の資材として輸送されたという¹⁰⁾。つまり造船に適した豊富な原始林の存在と、海洋貿易に対する植民地経済の要請とを背景にアメリカ海運事業は生成したのであった。

ところで、アメリカ植民地における造船の記録は1607年、メイン州のケネベック河口に始まるとされる。Hans Keilerによれば¹¹⁾、この船は30トンの2本マスト船で、1607年夏、当地へ移住して来たPophan開拓団のメンバーによって建造され、“Virginia”号と命名された。この船は一部に甲板を張り、スプリット帆と三角帆を持ち、弱風に備えて補助オールを搭載するという当時としては優れた機能を有していたという。

一方、南部や中部の移民達はニューイングランドとは対象的に、海運事業には消極的であった。Bruceによれば¹²⁾、南部に造船業が発展しなかったのは、気候・風土に恵まれ、外国貿易への依存度が低かったためという。そのため、後年ヴァージニアの人口と富の蓄積がきわめて高い段階に到達した時点におい

8) Hans Keiler, “American Shipping” 1913, p.1.

9) J. Leander Bishop “A History of American Manufactures from 1608 to 1860,” 1966, p.36.

10) Hans Keiler, op. cit., p.2.

11) Ibid., p.2.

12) Ibid., p.3.

ても人々は造船業に関心を引かなかったという当然の結果をもたらした。一方、ニューイングランドの移民達は船乗りや商家の出身者が多かった。それゆえ、初期における海運事業の発展は、ニューイングランドの移民に委ねられることになったのである。

そこで、次にニューイングランドの初期の海運史に目を向けてみよう。

このニューイングランドの海岸は、すでに1620年の清教徒の到来以前に、イギリスの漁民達の間で、非常に良い漁場として知られていた。H. Keiler によれば¹³⁾、1624年に清教徒たちはイギリスへ船一隻分の鱈^{たら}を出荷し、非常な利益を得、これを契機に、さらに二隻のスループ型船を建造し、沿岸貿易に進出した。この貿易は現在のニューヨークであるニューアムステルダムにまで及んでいる。1628年には清教徒の一团がマサチューセッツ湾の先端に定住し、さらに翌年 200 人以上が加わって現在のボストン市の基礎を築いたと言われる。彼等はミスティー (Mystie) 川を逆上りメドフォード (Medford) の町を建設した。この町は後年、造船業の中心地となった。当時の船舶は小型であったが、1641年にはピーター師 (Hugh Peter)¹⁴⁾に率いられたセイラム (Salem) の人々は300トンの船を進水させ、またボストンでも Trial 号 150 トンの船を建造している。この大型船建造に要する費用は大部分が漁業による利益から充当されたという。

ところで、この Trial 号の最初の航海記録 (1642, 43年) は、当時の海洋貿易の典型を示している¹⁵⁾。それによると、まず、現在の北太平洋ポルトガル領アゾレス群島のファイアル (Fayal) 島へ航行し、そこでパイプ用棒板と魚類をワインや砂糖と交換し、このワインや砂糖は、次に西インド諸島のセント・クリストファー (St. Christopher) で綿・タバコそれに難破船の鉄材とに有利な条件で交換されボストンへ持ち帰られた。それ故、この当時の船主は単なる航海者ではなく、同時に商人としての性格をも有し、その船舶は単なる輸送手段ではなく、海に浮ぶ貿易拠点であったと称されるのである¹⁶⁾。

13) Ibid., p.5.

14) Hugh Peter 師。清教会の牧師で、ケンブリッジ大学卒業後、イギリス・オランダで希教活動をし、1635年アメリカ・マサチューセッツに渡る。

15) Ibid., p.6.

16) Ibid., p.6.

一方、マサチューセッツでは、1631年にはじめて30トン船が建造されて以来、急速に造船がすすめられた。すなわち、1676年までに、100～250トン船が30隻、50～100トン船が200隻、30～50トン船200隻、6～10トン船300隻が建造されたという¹⁷⁾。つまり、95%以上が100トン以下の中小型船であった。

このアメリカ船の建造費は、母国イギリスをはじめとする先進諸国よりかなり安価でかつ優秀であったようである。たとえば、アメリカの船大工達は、優れたホワイト・オーク船をトン当り4ポンドで建造することが出来たが、イギリスでは2倍近い7～8ポンドを要したという¹⁸⁾。この理由は、船大工の人件費はむしろヨーロッパ諸国よりアメリカ植民地の方が高価であったと考えられる一方、船の原材料たるホワイト・オークがアメリカに豊富であったことが、高い人件費を補って安価な製造価格を生み出したと思われる。ともあれその優れた性能と、安価さの故にアメリカ船は急速に販路を拡大していった。この経過は、ボストン州議会の記録書に見い出される¹⁹⁾。それによると、1674年から1714年の40年間に1,332隻が建造され、そのうち239隻が外国に売却された。1720年頃にはマサチューセッツだけで年間150隻が建造された。こうした植民地の船舶建造能力に対してイギリスのテムズ河畔の主要造船業者たちは恐威を感じ、英議会に保護策を陳情するほどであったが、結果的には認可されなかった。

4. 植民地商業と海上保険

植民地商業は、すでにみたごとく、ニューイングランドを中心に発展した。その理由の一つは、そのほとんどの町が港町であったか、または河川へ通じる拠点に位置していたためであった。この商人達が貿易を開始するや否や彼等は商品輸送に伴う危険に直面した。この海上危険の認識が海上保険の需要を拡大

17) J. Leander Bishop, op. cit., p.47.

18) Hans Keiler, op. cit., p.9.

19) Ibid., p.9.

させることとなった。その意味で海上保険はアメリカ海運発展の初期要因として注目されるのである。「海上保険はアメリカの事業と共に発展し、アメリカ人の物質的繁栄の骨格・筋肉の役割をはたした」²⁰⁾と称されるほどである。

イギリス本国では、すでにロンドンのロイズを中心に海上保険はかなり高度に発展していた。つまり17世紀には Edward Lloyd のコーヒー店を中心にロンドンの個人保険業者が多数出入し、近代ロイズ発展への母胎となつたし、1720年には“London Assurance Corporation”と“Royal Exchange Assurance Corporation”の2社の特許会社が設立され、言わゆる会社組織の保険会社の嚆矢とされるに至っている。なおロイズ保険業者は17世紀後半には、保険事業に携わる組合員の保護、向上を目的として“The Corporation of Lloyd's”なる組合を創設するに至った。

このイギリス本国の海上保険の発展は、当然アメリカ植民地に直接影響を及ぼすこととなった。それは慣習と血縁の強い結合がその根底に存在していたからであった。

当初、船舶や海上保険の付保を望んだアメリカ商人たちは、自分達の要望を、ロンドンの駐在員宛に手紙で付保依頼を行った。当時の海運事情から、出航前に保険契約が締結できるとは限らなかったし、保険者と保険契約者との間に重大な引受条件の変更が行われた場合、ロンドンとアメリカ植民地との間の調整は困難をきわめたであろうことは容易に想像できよう。

ところで、当時の保険契約の実態はどのようなものであったであろうか。まず、商人や船主は付保すべき船舶、貨物について、保険ブローカーのもとへおもむき、料率を取り決め、その結果が保険証券に記載される。その保険証券は当該ブローカーのもとに残され、保険業者との間で再度調整された。その結果、完全な保険契約が締結された場合、保険証券の写しが被保険者とブローカーの手許に残された。船舶や貨物が無事に目的地に到着した場合、その保険料は保険者間で配分されることになる。一方、損害発生の場合、ブローカーが保険者達から各々の分担額を集め、被保険者へ支払われた。保険金の支払いは損害の

20) Zartman and Price, “Yale Readings in Insurance,” 1916, p.71.

立証後30日とされ、きわめて早い時期に支払いが行われた。

保険料率については、当然、航海の性質によって決定された。戦時の料率は平時のそれより高率となり、通常利用される直接ルートより、まれにしか寄港しないルートは高率となった。

具体的には、1745年、5人のボストン商人がスーリナム (Surinam) からプロヴィデンス (Providence) への貿易航海中の2本マスト帆船、Providence号を14%の料率で付保したとの記録がある²¹⁾。保険金額は1,000ポンドで、保険料等の費用は5人の商人で均等に負担されたという。1年後には他の商人グループが、メリーランドからスーリナムへの航海について一本マストのスループ船レインジャー号に17%の料率で付保した。その全保険金額は400ポンドで、保険業者の間に均等に配分し、引き受けられたという²²⁾。これらの海上保険は、かならずしも母港で付保されるとは限らなかった。イギリスとオランダには植民地貿易を中心とした保険業者が存在したし、また、各植民地にはそれぞれの出先の保険業者および個人の保険業者が存在し、商人たちは、より良い条件を求めて付保を行った。

1760年代の中頃までには、平時の航海について、典型的な料率が広範囲に成立していた。たとえばニューヨーク・ロンドン間を通常の料率は片道2～3%、往復5%とされた。ニューヨークから西インド諸島まで往復4～4.5%、アフリカ、西インド諸島を経てニューヨークへ帰着する三角航路は8～9%、沿岸航海は3.5%などであった。また商人達が一航海に付保する保険金額は通常50～200ポンドであった²³⁾。また、保険契約が反復されていく過程で現金残高が生じると、ブローカーの手許に積み立てられ多かれ少かれ永久的な保険資本を形成した。

ところでアメリカにおいて、当初、数人の商人たちが、しばらくの間、共同で事業を行う場合、彼等は臨時会社 (temporary company) を形成した。つま

21) Herman E. Krooss, Charles Gilbert, op. cit., p.63.

22) Ibid., p.63.

23) Ibid., p.63.

り航海上の危険を相互に分ち合い、共に結合したのである。商人グループのこのような危険負担に対する実践の中から、アメリカの海上保険事業が生成していった。

まず最初に現われたのが、1721年、American Weekly Mercury 紙に見られる広告である。これは、John Copson による「船舶、貨物、商品の保険引受のための事務所の開設についての広告」²⁴⁾であって、その実体は不明である。ただ、1750年代末までに多くの港湾都市には保険の引き受けの広告が掲示され、ブローカーがその仲介を競ったという。この点から、母国イギリス、オランダなどの保険業者と、アメリカ植民地の少数の個人保険業者とが混在していたと考えられる。アメリカ最初の会社組織による保険会社はフィラデルフィアの“The Insurance Company of North America”であって、イギリスの2特許会社の設立後72年を経た1792年の設立であった。

5. 18世紀中葉の海運事業

18世紀になると海洋船の使用が増大するとともに、アメリカ植民地における造船事業は拡大し、母国イギリスの造船業者に脅威を与えるまでになった。

さて、アメリカ海運業に課された最初の税は1631年ヴァージニアにおける火薬税 (powder duties) であった。これはほとんどの植民地において、課税の権限が議会に移管されるまで続けられた²⁵⁾。この税の内容は、たとえば、1632年のヴァージニア法によると各船舶は積載量100トン当り火薬100ポンドおよび鉄製砲弾10発の現物支払いが義務づけられたが、これがアメリカ全植民地において課された火薬税の平均的な立法であったと考えられている。その後、

24) Zartman and Price, op. cit., p.72 および H. E. Krooss & C. Gilbert., op. cit., p.63.

25) Hans Keiler, op. cit., p.12.

この火薬税は、その後マサチューセッツでは1645年、メリーランドでは1661年ペンシルベニアでは1683年、サウス・カロライナでは1686年、ニューヨークでは遅れて1709年に制定された。

通貨が豊富に流通するようになると、火薬税はトン当たり6ペンスから2シリングの現金支払いとなった。また船舶に対するトン税も存在した。これらはすべて各植民地が歳入を求めた結果であったが、一方では海運保護策も講じられていた。つまり、各植民地は少くとも当該植民地所属の船舶に対してはトン税を免除していたし、北部植民地間の互惠条約では、相互の港湾への自由な出入航を認めていた。たとえばマサチューセッツは毎年、イギリス、ペンシルベニア、ニュージャージー、コネティカットおよびロードアイランドの船舶に対して自由な出入航を認めた。これらの互惠条約もしくは例外規定は、とくに海運業や沿岸貿易の植民地経済に占める比重の大きさを象徴的に示している。

そこで、次にこの時期における植民地の貿易の実態をみてみよう。南部ではとくに気候に適した穀物を中心に農業が栄えたが、北部では農業に適さず、住民の目は海に向けられた。マサチューセッツは漁場に近いという利点から早くから漁業や海運が栄えた。一方、ニューポートやロードアイランドでは地理上、大漁場に遠く、西インド諸島から輸入した糖蜜からラム酒を製造し広く交易を行った²⁶⁾。

一方、捕鯨業が発達したのは18世紀以降のことである。それ以前においては、植民地では漂着した死鯨から油や骨を得るか、特定の沿岸での捕鯨に限定されていた。

18世紀中葉になると、遠洋捕鯨とくに南大西洋での捕鯨が急速に増加した。1767年には50隻以上の捕鯨船が赤道を南下したという。こうした植民地での捕鯨業の繁栄の理由は、主としてその徹底した利益配分方式にあるとされる。また捕鯨船での責任ある地位は一般船より多く、これが人々を捕鯨業へ向わせたという指摘もある。

ところで、1769年以前の海運業そのものの記録は少く、むしろ造船史に関する記録が残存している。つまり植民地の商船が実際のどの程度の領域で商業活動を行っていたかという統計はほとんど見られない。しかし、造船や沿岸航海に関する一般的知識については植民地当局の記録から間接的に窮い知ることが出

26) Ibid., p.13.

来る。

植民地における最初の造船記録は、シェーフィールド郷 (Lord Sheffield) の “Review of American Commerce” に見い出される²⁷⁾。それは次表のとおりである。

1769年、アメリカ植民地における造船数およびトン数

植 民 地	造 船 数	ト ン 数
ニュハンプシャー	45	2,452
マサチューセッツ	137	8,013
ロードアイランド	39	1,428
コネティカット	50	1,542
ニューヨーク	19	955
ニュージャーシー	4	83
ペンシルベニア	22	1,469
メリーランド	20	1,344
ヴァージニア	27	1,269
ノース・カロライナ	12	607
サウス・カロライナ	12	789
ジョージア	2	50
合 計	389	20,001
1770年	—	20,610
1771 "	—	24,068
1772 "	—	26,544

これによれば、マサチューセッツが群を抜いて造船活動が活発である。当初の船舶はほぼ50トン前後の船舶が一般に建造されたようで、木造船としての技術的側面と、海運・漁業における経済性との観点から、好んでこのクラスの船舶が建造されたようである。また、造船業は海運業と密接に関連し、1770年の船舶の出入港数も、マサチューセッツが群を抜いて多く、海運活動の拠点を形成していたと考えられる²⁸⁾。

27) Ibid., P.15.

28) たとえば、マサチューセッツへの入港数は65,271トン、ペンシルベニア 50,901トン、ヴァージニア44,803トンなどが主なものである。

Ibid., p.15.

6. 植民地同盟時代（1776～1789）の海運事業

独立戦争以前の10年間の貿易相手国は、イギリス本国、南ヨーロッパ、アフリカの一部地域および西インド諸島に限定されていた。これは航海条令 (Navigation Acts 1651～1849) の規定による。この10年間の輸出高は約285万ポンドであり、その内訳は南ヨーロッパへ747,000ポンド、イギリス本国へ531,000ポンド、アフリカへ12,000ポンドなどが主たるものであった。輸入高はイギリスから1,605,000ポンド、西インド諸島から790,000ポンド、アフリカから152,000ポンドなどであった²⁹⁾。これによると貿易の相手方として、イギリス本国、西インド諸島、南ヨーロッパが重要な地位を占めていたことがわかる。

ところで、アメリカ植民地とイギリス本国との間の戦いは、1775年4月のレキシントン (Lexington) の戦いにより開始され、そのため海洋貿易が非常に危険なものとなり、著しく衰退した。とくに貿易・海運への依存度の高い北部植民地では影響が著しかった。メイン、ニューハンプシャーでは、造船・海運業への就業人口が農業人口より多く、またマサチューセッツでは人口100人につき1隻の海洋船が存在したと言われるほどであった³⁰⁾。そのため、高速船のみが私掠船 (privateer) として活動した。当時の商船は治安上の理由から自己防衛のため武装をし、そのため余分の人員を乗組員として乗船させていたため、私掠船への転換は容易であった。

植民地海軍の武装船の数は1777年には最高となり、巡洋艦34隻に達した。一方、私掠船は1781年には449隻に達している。

この私掠船の実態は、本来、個人企業によって武装されていたために、その所有者の命令に従って行動したけれども、その多くがフランスとの間の公文書や使節の輸送にも当たったために、半公共的性格を有していた。その私掠船の性能は一般の船艦より迅速で、装備もはるかに優れていた。このことが、アメリカ植民地とフランスとの海上交通を確保し、フランスの援助を導入可能にし

29) Ibid., P.17.

30) Ibid., p.18.

たとされている。またアメリカの私掠船はイギリス沿岸にきわめて接近して活動したため、イギリス商人は輸出に際しては、外国船への依存度を強めざるを得なかったし、さらに、アイルランド海峽を渡る麻船の護送を政府に要求するまでになった。

アメリカとイギリスとの間に最終的に平和条約が締結されたのは、1783年、パリにおいてであった。この条約は貿易調整について、何も触れておらず、独立し、一外国となったアメリカ合衆国は旧本国イギリスの航海条令によって、今度は逆に以前の取引相手から貿易を断たれることになった。

一方、フランスとの間に、アメリカは、1778年修好通商条約を結び、最恵国待遇を与えられフランスおよびフランス領西インド諸島の自由港の継続使用権を得た。またオランダ、スウェーデンとの間には、それぞれ、1782、1783年に条約締結により港湾特典を与えられた。

これらの条約以外にはアメリカは、当時の貿易国間で一般的となっていた外国貿易上の特権を何ら有していなかった。また、1788年に北部13州が制定した連合規約 (Articles of Confederation) により事実上の法的権限は各州政府に委ねられ、そのため中央政府の権限は弱く、商業回復の効果的な手を打つことが出来なかった。

その結果、アメリカからイギリスへの輸出は戦前の年平均540万ドルから、1780年代の初頭には450万ドルへと、約20%の減少となった。西インド諸島への輸出はさらに厳しく年間220万ドルから140万ドルに減少し1793年にはさらに120万ドルにまで減少した³¹⁾。

一方ではアメリカの輸入が急増し、市場を供給過剰にし価格は暴落した。この時期、アメリカ商業は苦悩の時期を経験していたのである。

ところで、当時のアメリカの指導者たちは最初は自由貿易を望んだ。それは政治的自由から出発した当然の帰結であった。しかし、1783年、英議会が、アメリカ船を西インド諸島貿易から締め出す法律を通過させるに到って、海運業を中心とする保護政策へ移行していった。

31) Herman E. Krooss, Charles Gilbert, op. cit., p.81.

まず、アメリカは1784年、15年以上アメリカと通商条約を締結している国を除き、輸入禁止を行うべく各州議会へ要請した。つまり、アメリカはイギリスと通商条約を締結していなかったのである。しかし各州の中央政府に対する警戒心や、地方独自の慣習が根強く残っており、そのためいくつかの州が、中央政府に、各自の持つ法的権限を渡さなかった。そこで、対英政策は各州により個々に行われることになった。ニューハンプシャーとマサチューセッツでは1785年特別トン税を外国船に課した。ニューヨークは1784年、直行便であれ、他州経由であれイギリス船の輸送によるすべての貨物に対して二重輸入関税をかけた。メリーランドはイギリス船に対しては1トン当り1ドルの税金を、オランダやフランス船に対しては66セントのトン税を課した。

一方、この時期のアメリカ商船の発展を阻害する外的要因の一つにバーバリー海岸の海賊船の活動があげられる。アメリカは未だ、これを阻止するに足る海軍力を持たず、この北アフリカ航路は常に危険にさらされていた。この事実は競争相手国にとっては多大の利益をもたらしたと考えられる。たとえば、シェーフィールド郷はバーバリー海賊がアメリカ船に危害を加えていることは、英国にとっては事実上の天恵となっていると述べているし、他方アメリカ側からもベンジャミン・フランクリンは、「ロンドンの商人たちは、もしアルジェがなければそれを時間をかけても造る価値がある。」と皮肉をこめて述べている³²⁾。

独立戦争後、従来の貿易路が断たれたためこの時期のアメリカ商船は新規の貿易路の開拓に乗り出すことになった。たとえば、1784年2月には C. Greene が、Empress of China 号によりニューヨークから広東へ向け出航した。これは大西洋岸から中国へ向った最初の航海とされ、彼は14か月27日の周遊航海の後、帰還した³³⁾。翌、1785年12月には E. H. Derby がニューヨークから仏領モーリシャス島、インド、および中国へ向けて出航した。その結果、極東から直接輸入の道が開かれ、従来のイギリスによる東インド会社の独占的取引が打破

32) Hans Keiler, op. cit., p.24.

33) Ibid., p.24.

されることとなった。

しかしながら、極東への航海は苛酷な状況の下で行われその多くが失敗に帰している。アメリカ船は未だオランダ、イギリス、フランスなどの東方貿易商たちの持つ「強力な政府」の保護を有していなかったのである。

7. 初期海運事業の盛衰と特質

歴史の新しいアメリカにおいては、封建社会の遺物の多いヨーロッパ社会と異なり、一たび植えつけられた産業革命の成果は急速な成長をとげた。アメリカの科学技術の発展段階のうち第一期を画する時期がちょうど19世紀に相当する。

既述のごとくアメリカは19世紀の初期にいたるまで広大な面積を持ちつつも、人口の希薄な農業国であり、そのためヨーロッパの科学技術の移入は非常な関心をもって迎えられた。とりわけその広大な国土の故に、交通・通信に関する技術には多大の関心が払われ、アメリカ技術史上今日までその影響を色濃く残している。

19世紀の中頃までには工作・精密機械に関して言えば、その基本的要素は完成しておりその後の発展の方向は、大規模化、多様化、高速化、自動化へと向けられた。一方、外国貿易の衰退と工場制手工業および国内貿易の台頭はアメリカ商業に質的变化をもたらした。

外国貿易および海運業は1800年代初期にピークに達し、1830年代までに急速に衰退していった。つまり1792年から1815年のナポレオンの敗北にいたるまで、ヨーロッパは戦乱の中にあった。その間、1812年アメリカが英米戦争に入るまで、アメリカは世界における最も重要な「中立の輸送者」としての地位にあった。この時期におけるアメリカ商人の世界貿易への参入の程度と範囲は、Joh Bach McMasterにより鮮明に記述されている。

「ヨーロッパの輸送業の大部分はアメリカ人の手中にあった。……各交戦国の商業旗

は英国旗を除いて海上から消滅した。セネガルとゴム取引が行われ、キューバと砂糖取引が行われ、カラカスからコーヒーが輸出され、南米から皮革や洋藍が輸出されたのは、わが国の国旗を掲げた船舶により行われたのであった。合衆国を出港した大商船隊がベラクルス、カルタヘーナ、ラ・プラタ、アンチル諸島のフランス領カイエンヌ、オランダ領ギアナ、フランス領リュニオン諸島、バタビア、マニラへ赴き、航海の中立化をはかり、それからヨーロッパへ航行している。それらの商船隊はカディスやアントワープの倉庫を溢れんばかりに満した。彼らはエムデンやリスボン、ハンブルグ、コペンハーゲンの市場を西インド諸島の産物や東洋の織物で横溢させた。』³⁴⁾

この時期のアメリカ海運の成長要因として次の3点が指摘できる。第1点はナポレオン戦争による中立の利益であり、第2点は、植民地時代からのアメリカ船の優秀さと、その事業手腕による。さらに第3点は、アメリカ新政府の効果的な海運政策があげられる。すなわち、新政府の一連の航海法の中で、最初の議会で可決した法律の一つに「1789年7月4日法」がある。これは製造業者の育成と保護を表面上の目的としたものであった。その内容は、アメリカで建造され、所有されている船舶によって輸入された物品については、10%関税が控除されるというものであった。また極東から輸入された茶については関税を低くし、ヨーロッパから輸入された茶については高くするという差別政策を取った。さらにその16日後には、アメリカ船舶に沿岸貿易の実質上の独占権を付与した法律を通過させた。これは港湾税により差別を行うもので、アメリカで建造されアメリカ人所有の船舶はトン当り6セント、アメリカで建造され外国人所有の船舶には、5倍の、トン当り30セント、外国で建造され、外国人所有の船舶には10倍の、トン当り50セントを課した。この法律はさらに、アメリカ船の納税義務は、年に1度の港湾税が課されたのみであるのに対して、外国船は入港毎に支払いが義務づけられた、言わば、沿岸貿易のアメリカ船支配を目ざした保護色の強いものとなっている。

ところで、1807年末から約10年間、アメリカ商業にとってはきわめて繁栄した

34) Herman E. Krooss, Charles Gilbert, op. cit., pp.79-80.

時期であった。外国貿易に従事している船舶の登録トン数は1789年の124,000トンから1807年には、840,000トンへと拡大した。輸入額をみると1790年の2,300万ドルから1807年には13,900万ドルへ増加し、輸出額は同期間に2,000万ドルから10倍以上に当る10,800万ドルへと増大した³⁵⁾。なお、1807年におけるアメリカ船の積取比率は輸入で約94%、輸出で約91%とアメリカ貿易のほとんどをアメリカ船の輸送によっている³⁶⁾。

この幸運な状況は、アメリカが中立の立場に固執したために全く逆の結果となった。フランス、イギリス共、自国の交戦国との交易を中止させる政策をとるようになったためである。

一方、アメリカ国内でも、ジェファーソン政府により、通商禁止法、出入港禁止令等、アメリカの中立政策を保持するための法案を成立させたが、それは当然、貿易の制限という代償を支払うこととなった。その結果、貿易は極端に下落した。輸出入額は1807年の、24,700万ドルから1814年には最低額の2,000万ドルへと下落した。

貿易事業の後退が始まった。外国貿易に従事する船舶登録トン数は1814年の675,000トンから1815年の854,000トンへと増加したが、その後減少し27年後の1842年まで回復しなかった³⁷⁾。低利潤と頻繁な損失の発生が海運業の特徴となった。

この時期、外国貿易の凋落に対して、国内商業は、とくに西部への移住により市場を拡大した。さらに、製造業部門が成長の一途をたどり、アメリカは輸入品への全面的な依存から脱却し、貿易依存型の市場構造を一変させた。すなわち、1800年には1人当りの輸入額が10ドルであったものが、1830年には4ドル以下に減少してしまったのである³⁸⁾。

そこで、つぎに、海運の実態をみてみよう。

1818年“Black Ball Line”が大西洋横断定期船として就航する以前には、外

35) Ibid., p.83.

36) Ibid., p.83.

37) Ibid., p.83.

38) Ibid., p.85.

国貿易は不定期船で行われたが、それには2つの形態が存在した。1つは通常の貿易ルートのみ就航するものと、他方は「トランジッツ」(Transits)の形態でアメリカの港を発して需要を求めて世界の港を回航して母港に帰港するものである³⁹⁾。両者とも、商人船主としての貨物運送に加えて、一般の他人運送も合わせて行っていた。ところで、定期船が出現したのは、1818年、前述のBlack Ball Lineによる大西洋航路の開設に始まる。この航路はニューヨーク、リバプール間を毎月相互の港から出航する定期便であった。この航路に就航したのは当初4隻であったが、その後、参入が相次ぎ、1845年頃にはニューヨーク発の定期船は52隻へと増加した。

この時代の特徴として、海運は、大商人の自己運送が中心であったが、小規模商人、製造業者を対象とした他人運送の機能をも含んでいた。

この時期を通じて若干の変化が生じてきた。それは人口の増加と国内市場の拡大により、商人の間に機能的専門化の動きが芽生えてきたことである。植民地時代の商人の典型は通常の業務において、輸出入業、卸売業、小売業といった多機能を同時に受持つ、言わば機能的に未分化の状態にあったが、19世紀に入ると、機能的専門化が進展し、直接、輸出入業務を担当しない商人が増大した。彼等はブローカーや卸売商、仲買人、商事代理人、手数料代理人等の機能を分担した。

さらに、19世紀を通じて生じた商業上の第2の変化は、商人の取扱商品および対象地域の特権化が顕著となったことである⁴⁰⁾。同時に商人の商品保有期間が短縮化の傾向にあり、貿易業者は商品を卸売商、仲買人、手数料商人や商品処分の早い競売市場へ廻した。一方、小売商の側では仲買人や卸商人の排除が

39) たとえばブリッグ船フォレスター (Forester) 号は1826年 Salem を出港後、3年の間、New Orleans, New York, Cuba, Genoa, Marseilles, New York, New Orleans, Hamburg, St. Ubes の順に航海して母港へ帰港した。トランジッツの一つの典型である。

Ibid., p.85 参照。

40) たとえば、Henry A. and John G. Coster 商会はドイツおよび西インドの生産物に専門化し、John Jacob Astor, Perkins & Co., Bryant & Sturgis, Russell & Company は中国貿易で有名となった。

Ibid., p.86 参照。

かなりの程度進展した。

そして、何よりも19世紀を通じて貿易・海運活動の推進力となったのは、外国貿易の不確実性、多様な海上危険を越えての巨大な利益の追求にあったし、事実、時として獲得可能であった。この限りにおいて、貿易はまさしく冒険事業としての性格を強めていた。しかしながら、この期間を通じて、人口の増大、国内市場の拡大、資本の増加といった諸要因は技術進歩を伴った産業主義への萌芽を形成していたのである。

8. 結 び

本稿では、植民地経済を出発点としたアメリカ海運が、いかなる実態の中から発展への端緒を得たのか、その初期条件を考察するとともに、アメリカ海運事業の形成期における特質を見出すことを主たる目的とした。

植民地経済の実態は言うまでもなく原始経済 (primitive economy) であって、移民の9割が農民から成る農業社会を形成していた。この経済形態は170年に及ぶアメリカ植民地経済を貫くものであって、産業技術の革新による生産性の増加がいかに高度なものであっても、農業社会という基盤は変わらず、またその域を脱していない点に注目する必要がある。

さて、海運は本質的に二次的派生需要から成るとされる。つまり、政治・経済・技術上の多様な要因の中から海運需要が惹起されるのである。とすれば、アメリカ海運の生成要因については極めて複雑な要因分析が必要となる。しかしながら、アメリカ海運が、農業社会を基盤とする植民地経済の要請から成立すべき必然性を考察していくとき、いくつかの初期条件を得ることができるのである。

まず、アメリカ植民地にとって、資源開発と同時に母国イギリスとの交易の推進が主たる目的とされ、同時に海洋がヨーロッパおよび他の植民地諸国とを結ぶ唯一の貿易路であった点は、初期条件として重要であろう。とくに、ニューイングランドを中心とする北東部の植民地は、中南部と異なり農業条件に適

さず、海運・造船業への傾斜を強めた。また、アメリカ大陸の大部分を占める原始林の存在は、陸上輸送を困難にした反面、造船用材を大量を供給にした。とりわけ、オーク材は豊富でこれが外国との船価の価格競争を有利にした。

ところで、商人達が貿易を開始するに伴って様々な海上危険に直面することとなる。この海上危険の認識が海上保険の需要を惹起し拡大させることとなった。本稿ではその実態について考察した。

ところで、アメリカ海運の形成期において、重要な政治的要因が存在する。それはナポレオン戦争による中立の利益である。さらに、アメリカ新政府の、主として関税を中心とする効果的な海運政策が指摘されよう。

この時期、海運は大商人の自己運送が中心であったが、商人の間に機能的専門化の動きが芽生えてきた。この傾向は19世紀に入るとさらに顕著になり、取扱商品、対象地域の専門化にまで進み、他人運送の比重を強めた。一方では、19世紀アメリカの基本的底流として、人口の増大、国内市場の拡大、資本の増加、が存在した。これらの諸要因は技術進歩を伴った産業主義への傾斜を強めた。

この技術進歩を直接の契機として海運は帆船から汽船へ、木造船から鋼船へと近代化への端緒を獲得するに至るのである。