

イギリス産業革命期の貿易と海運業(9)

——植民地貿易に関する互恵条約の海運業に及ぼした影響——

片山 幸一

要 旨

前回の第10章と今回の第11章は本研究の最終の部分成すもので、前回では、外国貿易に関する互恵条約の締結がイギリスの海運業に及ぼした影響を検討した。今回は引き続きイギリス植民地貿易に関する互恵条約の締結がイギリスの海運業に及ぼした影響とその意義を検討する。

イギリス領植民地からイギリス本国に入港したイギリス船の増加率は航海条例の体制下にあっても外国等からイギリスに入港したイギリス船のそれよりは低いが、北アメリカ植民地からイギリス本国への入港船の増加率は大変高く、入港船トン数も極めて多い。それに対して西インド諸島植民地からの入港船の増加率はマイナスで、しかも植民地貿易に関してアメリカ合衆国と互恵条約が締結された1830年以後の入港船は減少している。また前述の1830年のアメリカ合衆国との互恵条約の締結によって北アメリカ植民地、西インド諸島植民地いずれもアメリカ合衆国からの入港船が増加し、その中でイギリス船の比率も上昇したが、特に北アメリカ植民地に入港したイギリス船とアメリカ船、中でもイギリス船が大きく増加した。したがって同条約のイギリス領植民地即ちイギリスの海運業に及ぼした影響は大きいことが認められた。

〔キーワード〕 互恵条約、北アメリカ植民地、西インド諸島植民地、アメリカ合衆国、入港船の増加率

- | | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| 1. はじめに | 10. 航海条例の改正(1)とイギリス海運業 (第39巻第2号) |
| 2. 輸送量の拡大と木製帆船 (以上、第27巻第2号) | 11. 航海条例の改正(2)とイギリス海運業 (本巻) |
| 3. 木材の確保と植民地政策 | 12. 貿易と海運業の総合的検討 (以下、次巻) |
| 4. 造船業の発達 (以上、第28巻第1・2号) | 13. 結 語 |
| 5. 海運業の発達 (第30・31巻) | |
| 6. 航海条例とアメリカ合衆国 (第34巻第2号) | 11. 航海条例の改正(2)とイギリス海運業 |
| 7. イギリス船と外国船 (第36巻第2号) | (1) イギリス本国—イギリス領植民地間の海運 |
| 8. 航海条例の改正(1) (第37巻第2号) | |
| 9. 航海条例の改正(2) (第38巻第2号) | |

第1表 連合王国の港に入港したイギリス船

1835年

保護貿易		非保護貿易	
	トン		トン
モロッコから喜望峰までのアフリカ海岸	32,285	ロシア	252,920
喜望峰	7,920	スウェーデン	12,036
喜望峰からバベル・マンデルまでの東海岸	195	ノルウェー	2,592
セントヘレナ島とアセンション島	818	デンマーク	6,007
モーリシャス島	21,158	プロシヤ	25,514
東インド会社の領域—シンガポールとセイロン	89,449	ドイツ	118,325
オーストラリア	16,019	オランダ	150,387
イギリス領北アメリカ植民地	631,345	ベルギー	57,033
イギリス領西インド諸島	235,179	フランス	146,607
捕鯨	31,608	ポルトガル、即ち本土	53,564
ガーンジー島、ジャージー島及びマン島	151,978	アゾレス諸島	19,512
		マディラ諸島	4,250
		スペイン及びバレアレス諸島	53,551
		カナリア諸島	2,583
		ジブラルタル	5,601
		イタリア及びイタリア諸島	67,990
		マルタ島	1,003
		イオニア諸島	8,896
		トルコ及び大陸ギリシャ	20,606
		モレア及びギリシャ諸島	2,261
		エジプト	4,315
		トリポリ、バーバリー及びモロッコ	2,538
		スマトラ島	280
		中国	35,427
		ジャワ島	2,055
		フィリピン諸島	3,342
		ハイチ	883
		キューバ及びその他外国領西インド諸島	6,454
		アメリカ合衆国	82,453
		メキシコ	7,098
		グアテマラ	2,050
		コロンビア	6,705
		ブラジル	40,360
		ラ・プラタ諸州連合	9,220
		フォークランド諸島	79
		チリ	7,322
		ペルー	3,051
計	1,217,954	計	1,224,870
		トン	
総計	2,442,824		

McCulloch, J. R., *A Dictionary, Practical, Theoretical, and Historical, of Commerce and Commercial Navigation*, Longman, Orme, Brown, Green, and Longmans, 1840, p.1022.

前回第10章¹⁾では航海条例の改正(1)特にイギリスと互恵条約²⁾を締結した主な国々からの入港船を中心に諸外国からイギリスへの入港船の動向を検討しイギリス海運業に及ぼされた影響

をみてきた。本稿第11章では次に航海条例の改正(2)特に植民地貿易に関する互恵条約の締結³⁾によってイギリスの海運業がどのような影響を受けたか、即ちイギリス領植民地からイギリス

本国への入港船の動向並びに外国及び外国領植民地からイギリス領植民地への入港船がどのような動向を示したかまた同互惠条約の意義を検討する。まず産業革命終了時においてイギリスの各植民地からの入港船トン数をみると第1表の通りである。同表によれば北アメリカ植民地と西インド諸島植民地からの入港船トン数が最も多く、しかもトン数でみればいずれも先にみた諸外国からの入港船の中で最も多いアメリカ合衆国からのそれ（約32万トン）⁴⁾を大きく上回っており、したがってこれだけを見てもこれらの植民地がこの段階ではいかに重要な位置を占めていたかがわかる。そこで次にこの2つの植民地からイギリスへの入港船トン数を時系列でみていくこととしたい。この場合既に第10章で諸外国からの入港船トン数をみた時と同時期の1820年から1837年について検討することとし、まず北アメリカ植民地からの入港船の動向をみると第2表の通りである。同表によると、入港船トン数は1835年でみれば約63万トンで各植民地からの入港船トン数の中で最も多いのみでなく、アメリカ合衆国からイギリスに入港したイギリス船⁵⁾トン数約8万2000トンとイギリス船とアメリカ船を合計したトン数約32万トン

第2表 イギリスの港に北アメリカ植民地から入港したイギリス船

年	イギリス船 トン	年	イギリス船 トン
1820	343,377	1829	431,901
21	337,446	30	452,397
22	356,448	31	480,236
23	401,669	32	504,211
24	427,832	33	512,627
25	489,844	34	524,606
26	472,588	35	631,345
27	359,793	36	620,772
28	400,841	37	631,427

MacGregor, J., *Commercial Statistics*, Vol. V, Whittaker and Co., second edition, 1850, p.348.

のいずれをも大きく上回っている。入港船の増加率は1820年から35年にかけて1.8倍を示し先にとりあげたイギリスへの入港船全体の増加率1.6倍を上回っている。そして以下に述べるように植民地貿易に関する互惠条約の締結によって最も大きな影響を受けたと思われる1830年以後もイギリスへの入港船トン数は増加しているのである。即ち1820年から24年までの5年間平均の入港船トン数は37万3354トン、25年から29年までのそれは43万993トンであるのに対して、1831年から35年までのそれは53万605トンに達し、1820年から24年までの平均トン数と25年から29年までのそれを比較すれば1.15倍であるのに対して1825年から29年までの平均トン数と1831年から35年までのそれを比較すれば1.23倍に達しており、後者は前者を上回っているのである。以上のように1830年以後もイギリスへの入港船トン数が増加した主な要因は貿易の側に、即ち輸入品にあったと考えられる。今北アメリカ植民地からイギリスへの輸入品をみれば第3表の通りである。同表によれば1804—6年から1854—6年にかけてイギリスの北アメリカ植民地からの輸入額は大きく増加しているが、それに伴って木材の輸入額も大きく増加しており、全輸入額に占める木材の輸入額の比率はほ

- 1) 片山幸一「イギリス産業革命期の貿易と海運業」(8)、『明星大学経済学研究紀要』第39巻第2号、2008年3月、59頁以下参照。
- 2) 互惠条約については片山幸一「イギリス産業革命期の貿易と海運業」(6)、『明星大学経済学研究紀要』第37巻第2号、2006年3月、17頁以下参照。
- 3) 片山幸一「イギリス産業革命期の貿易と海運業」(7)、『明星大学経済学研究紀要』第38巻第2号、2007年3月、41頁以下参照。
- 4) 片山、「イギリス産業革命期の貿易と海運業」(8)、64頁参照。
- 5) イギリス船の基本的な規定は片山幸一「イギリス産業革命期の貿易と海運業」(4)、『明星大学経済学研究紀要』第34巻第2号、2003年3月、2頁参照。

第3表 イギリスのイギリス領北アメリカ植民地からの輸入品

(輸入額：1000ポンド)

年	全輸入額 (A)	木材の輸入額(B)	(B) (A)
			%
1804—6	940	234	24.9
1814—16	2,226	1,536	69.0
1824—26	3,081	2,250	73.0
1834—36	3,320	2,586	77.9
1844—46	5,559	3,975	71.5
1854—56	5,740	4,273	74.4

Davis, R., *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, Leicester University Press, 1979. pp.115~125. より作成。

第4表 イギリス領北アメリカ植民地からアメリカ合衆国に出港した船舶

年	イギリス船	アメリカ船	合計	イギリス船の比率
	トン	トン	トン	%
1821	405	111,269	111,674	0.3
22	4,056	92,025	96,081	4.2
23	4,848	42,178	47,026	10.3
24	3,989	48,725	52,714	7.6
25	6,179	60,296	66,475	9.3
26	8,420	74,396	82,816	10.2
27	7,798	60,452	68,250	11.4
28	2,186	59,296	61,482	3.6
29	4,409	88,492	92,911	4.8
30	4,002	130,527	134,529	3.0
31	83,293	92,947	176,240	47.2
32	108,671	74,001	182,672	59.5
33	208,054	209,958	418,012	49.8
34	289,984	173,278	463,262	62.6
35				
36	377,523	278,650	656,173	57.5

Pitkin, T., *A Statistical View of the Commerce of the United States of America*, Durrie & Peck, (1835), 1965. pp. 268, 270, 272, 274, 276, 278, 280, 282, 284, 286, 288, 290, The Secretary of the Treasury (communicated), *Statistics of the Foreign and Domestic Commerce of the United States*, Washington:Government Printing Office, 1864, pp. 17, 20, 21. より作成。

増加の一途を辿っているのである。それに対して1830年以後北アメリカ植民地にとってイギリス本国を除く最大の貿易相手国は後述するようにアメリカ合衆国である。そこで今北アメリカ植民地からアメリカ合衆国に出港した船舶のトン数をみると第4表の通りである⁶⁾。同表に

第5表 アメリカ合衆国のイギリス領北アメリカ植民地からの輸入品 1844年

輸入品	輸入額
	ドル
従量税課税商品	445,178
{ 魚	258,416
{ 石炭	115,906
{ その他	70,856
従価税課税商品	309,613
{ 木材	1,700
{ その他	307,913
無税輸入品	710,924
{ 正貨(金)	105,012
{ 〃(銀)	340,983
{ その他	264,929
合計	1,465,715

Commerce and Navigation United States, Report of the Secretary of the Treasury, Communicating the Annual Statement of the Commerce and Navigation of the United States, for the Year Ending June 30, 1844, 28th Congress, 2d Session, 1845, pp. 106, 108, 124, 126, 186, 188, 190. より作成。

よれば輸出額の増大とともに出港船トン数は傾向としては大きく増大しており、特に1830年以後増大している。次に時期は少しづれるが1844年にアメリカ合衆国が北アメリカ植民地から輸入した商品を見ると第5表の通りである。同表によれば木材は第3表とはことなっておりほとんど輸入されていない(これは1849年でも注目するような変動はない)ために、北アメリカ植民地からアメリカ合衆国への輸出がしたがって出港船が増加したからといって、北アメリカ植民地からイギリスへの輸出したがって出港船の動向に大きな影響を及ぼしたとは考えられないのである。

次に西インド諸島植民地からの入港船をみると第6表の通りである。同表によると、入港船トン数は1835年で見れば約24万トンであり、植民地からの入港船トン数で見れば北アメリカ植民地に次いで第2位を占めており、アメリカ合

6) アメリカ船については片山、「イギリス産業革命期の貿易と海運業」(4)、6~7頁参照。

第6表 イギリスの港にイギリス領西インド諸島植民地から入港したイギリス船

年	イギリス船 トン	年	イギリス船 トン
1820	240,510	1829	263,338
21	245,321	30	253,872
22	232,426	31	249,079
23	233,790	32	229,117
24	244,971	33	248,378
25	232,357	34	246,605
26	243,448	35	235,179
27	243,721	36	237,922
28	272,800	37	226,468

MacGregor, J., *Commercial Statistics*, Vol. V, p. 379. Porter, G. R., *The Progress of the Nation*, a new edition, John Murray, 1847, p. 808. より作成。

衆国から入港したイギリス船トン数を大きく上回っているが、北アメリカ植民地とことなりアメリカ合衆国から入港した全船舶を下回る。また入港船の増加率は1820年から1835年にかけて0.98倍でマイナスとなり、先にとりあげたイギリスへの入港船全体の増加率1.6倍を大きく下回っている。その上以下に述べるように植民地貿易に関する互恵条約の締結によって最も大きな影響を受けたと思われる、1830年を境にイギリスへの入港船トン数は明らかに減少しているのである。即ち1820年から24年までの平均トン数は23万9404トン、25年から29年までのそれは25万1133トンであるのに対して、1831年から35年までのそれは24万1672トンとなり、25年から29年までの平均と比較すれば9461トンの減少である。この減少の要因を求めてまずイギリスの西インド諸島植民地からの輸入品をみると第7表の通りである。まず目につくことは1804—6年から1854—6年までに輸入額が大きく減少していることであり、北アメリカ植民地からイギリスへの輸入額が大きく増加しているのと対照的である。次に注目されることは輸入品の中で大きな割合を占めているのは砂糖であるが、砂糖の輸入額も減少し、しかも全輸入額に占める割合は上昇していることである。そこで砂糖と

第7表 イギリスのイギリス領西インド諸島植民地からの輸入品

(輸入額：1000ポンド)

年	全輸入額 (A)	砂糖の輸入額 (B)	$\frac{(B)}{(A)}$
1804—6	12,398	6,632	53.5%
1814—16	16,656	10,637	63.9
1824—26	8,577	6,098	71.1
1834—36	7,946	5,779	72.7
1844—46	5,937	4,277	72.0
1854—56	8,209	5,809	70.8

Davis, R., *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, pp. 115~125. より作成。

重量からすれば最も多いと思われるコーヒーの輸入量をみると第8表の通りである。同表によれば砂糖はそれほど大きな変動はないが、コーヒーは大きく減少しており、輸入品でみれば主としてコーヒーの激減と砂糖の停滞が入港船全

第8表 イギリス領西インド諸島植民地からの砂糖とコーヒーの輸入量

(砂糖：1000ハンドレッドウエイト)
(コーヒー：1000ポンド)

年	砂糖	コーヒー
1820	3,622	29,939
21	3,732	25,516
22	3,304	30,828
23	3,580	30,131
24	3,718	34,987
25	3,795	25,076
26	3,682	24,832
27	3,335	29,190
28	3,958	29,841
29	3,764	26,863
30	3,942	27,429
31	3,809	20,117
32	3,773	24,643
33	3,646	18,834
34	3,844	22,089
35	3,524	14,617
36	3,601	18,884
37	3,306	15,184

注) 1ハンドレッドウエイト=112ポンド

Martin, R. M., *Statistics of the Colonies of the British Empire in the West Indies, South America, North America, Asia, Austral-Asia, Africa, and Europe, ... from the Official Records of the Colonial Office*, W^M. H. Allen and Co., 1839, appendix of official documents pp. 3, 6. より作成。

体の減少をもたらしたと考えられる。それでは次にこのコーヒーの激減や砂糖の停滞と西インド諸島植民地が諸外国との貿易を発展させたこととどのような関連があるかをみて行こう。後述するように1830年以後西インド諸島植民地にとっても、イギリス本国を除けば最大の貿易相手国になるのはアメリカ合衆国である。そこで今西インド諸島植民地からアメリカ合衆国に出港した船舶のトン数をみると第9表の通りである。同表によれば輸出額の増大とともに出港船舶トン数は特定の年を除けば傾向的には増大しており、特に1830年以後増大しており、これに伴い西インド諸島植民地の砂糖などの生産物の輸出も増大していったのではないかと思われる。そこで次に時期は少しずれるが1844年にアメリカ合衆国が西インド諸島植民地から輸入した商

品をみると第10表の通りである。同表によれば赤砂糖は輸入されているが、コーヒーはほとんど輸入されていないことがわかる（これは1849年でみても大きな変動はない）。次にアメリカ合衆国の赤砂糖の輸入先をみると第11表の通りである。同表によれば最も多い輸入先はキューバで全体の62.5%を占めており、イギリス領西インド諸島（植民地）はかなり少額である。したがって西インド諸島植民地とアメリカ合衆国との貿易・海運の発展が西インド諸島植民地からイギリスへの入港船の減少に影響を及ぼしたとしてもかなり限定的であると考えられる。

以上の北アメリカ植民地と西インド諸島植民地を含めてイギリスの全植民地からイギリスに

第9表 イギリス領西インド諸島植民地からアメリカ合衆国に出港した船舶

年	イギリス船 トン	アメリカ船 トン	合計 トン	イギリス船 の比率 %
1821	—	32,631	32,631	0
22	925	33,719	34,644	2.7
23	9,520	71,346	80,866	11.8
24	6,597	93,933	100,530	7.0
25	6,907	101,604	108,511	6.4
26	7,927	97,231	105,158	7.5
27	9,088	43,687	52,775	17.2
28	313	25,149	25,462	1.2
29	317	32,777	33,094	1.0
30	182	22,428	22,610	0.8
31	23,760	38,046	61,806	38.4
32	27,209	61,408	88,617	30.7
33	26,638	53,537	80,175	33.2
34	18,008	37,081	55,089	32.7
35				
36	25,739	51,308	77,047	33.4
41	52,543	71,197	123,740	42.4

Pitkin, T., *A Statistical View of the Commerce of the United States of America*, Durrie & Peck, (1835), 1965, pp. 268, 270, 272, 274, 276, 278, 280, 282, 284, 286, 288, 290, The Secretary of the Treasury (communicated), *Statistics of the Foreign and Domestic Commerce of the United States*, Washington: Government Printing Office, 1864, pp. 17, 20, 21. より作成。

第10表 アメリカ合衆国のイギリス領西インド諸島植民地からの輸入品

1844年

輸入品	輸入額 ドル
従量税課税商品	178,965
塩	99,693
ピーマン	38,620
赤砂糖	22,206
その他	18,446
従価税課税商品	70,719
無税輸入品	438,222
正貨（金）	323,003
コーヒー	765
その他	114,454
合計	687,906

Commerce and Navigation United States, Report of the Secretary of the Treasury, pp, 106, 126, 144, 150, 188, 190. より作成。

第11表 アメリカ合衆国の赤砂糖の輸入

1844年

赤砂糖輸入先	輸入額 ドル
デンマーク領西インド諸島	216,441
キューバ	4,243,292
その他のスペイン領西インド諸島	1,893,005
イギリス領西インド諸島	22,206
その他	418,596
赤砂糖輸入額合計	6,793,540

Commerce and Navigation United States, Report of the Secretary of the Treasury, pp, 144, 145. より作成。

入港した（保護貿易の）船舶のトン数が、1823年から1835年にかけてどのように変化したかをみることにしたい。この場合1823年をとりあげる理由は、既に拙稿第10章で明らかにしたように1823年がイギリスの全入港船の中で占めるイギリス船の比率でみると1821年から25年までの間では平均的な年であり、しかも航海条例改正以前の年でもあるからであり、35年をとりあげる理由は、拙稿第10章で一貫して比較対象の年として1835年に注目してきており、また当年がイギリスの全入港船の中で占めるイギリス船の比率でみると1831年から35年までの間で平均的な年であることによる。はじめにイギリスに入港したすべてのイギリス船のトン数を、1823年でみると第12表の通りである。同表によると全植民地からイギリスに入港した（保護貿易の）船舶のトン数は87万3132トンであり、外国及び

外国領植民地からイギリスに入港した（非保護貿易の）船舶のトン数は86万7727トンである。次に1835年について前掲の第1表をみると、全植民地からイギリスに入港した船舶のトン数は121万7954トンであり、外国及び外国領植民地からイギリスに入港した船舶のトン数は122万4870トンである。したがって1823年から1835年にかけて航海条例の体制下にあるいわゆる保護貿易のイギリス船の増加率は1.39倍になり、非保護貿易のイギリス船の増加率は1.41倍になる（なおこれらの増加率は翌年の1836年でみても同様である）。また保護貿易のイギリス船のトン数が非保護貿易のそれを1823年には上回っていたが、1835年には逆転し、前者が後者を下回るに至ったのである。したがって植民地から入港した（保護貿易の）船舶のトン数がイギリスに入港したすべてのイギリス船のトン数に対し

第12表 連合王国の港に入港したイギリス船

1823年

保護貿易	トン	非保護貿易	トン
アジア	81,855	ロシア	} 481,825
アフリカ	18,066	スウェーデン	
イギリス領北アメリカ植民地	401,669	ノルウェー	
イギリス領西インド諸島植民地	233,790	デンマーク	
漁業：鯨	51,796	プロシヤ	
ガーンジー島、ジャージー島及びマン島	85,956	ドイツ	
		オランダ	
		フランス	
		ポルトガル	
		スペイン	
		ジブラルタル	} 269,500
		イタリア	
		マルタ島	
		イオニア諸島	
		トルコ	
		レバント	} 12,522
		外国領西インド諸島植民地	
		アメリカ合衆国	
		外国領大陸植民地	63,606
計	873,132	計	40,274
			867,727
総計		ト ン 1,740,859	

McCulloch, J. R., *A Dictionary, Practical, Theoretical, and Historical, of Commerce and Commercial Navigation*, Longman, Rees, Orme, Brown, Green, & Longman, 1832. p. 941. より作成。

第13表 各国からイギリス領北アメリカ植民地への入港船

1835年

北アメリカ植民地	イギリス	イギリス領植民地	アメリカ合衆国	諸外国	合計
	トン	トン	トン	トン	トン
カナダ	297,109	24,022	75,748	6,910	403,789
ニューブランズウィック	192,555	86,892	45,852	3,589	328,888
ノヴァ・スコシア	26,685	154,469	161,051	2,985	345,190
ニューファンドランド	30,821	31,983	5,828	34,601	103,233
計	547,170	297,366	288,479	48,085	1,181,100

Porter, G.R., *The Progress of the Nation*, a third edition, John Murray, 1851, pp.786, 788, 791, 769. より作成。

て占める比率が1823年には50.2%であったが、1835年には49.9%になり、0.3%低下するとともにわずかとはいえ50%を下回るに至ったのである。こうした傾向は今後さらに拡大する。既に拙稿第10章でとりあげた1846年のイギリスに入港したイギリス船のトン数をみれば⁷⁾ 植民地からイギリスに入港したイギリス船のトン数は173万5924トンであり（1823年と比較すると増加率1.99倍）、外国及び外国領植民地から入港したイギリス船のトン数は255万8809トンに増加し（1823年と比較すると2.95倍）、前者は後者を大きく下回り、イギリスに入港したすべてのイギリス船のトン数に対して占める比率も40.4%に下降したのである。既に拙稿第10章で述べた⁸⁾ ように非保護貿易でイギリス船の増加率よりも外国船の増加率の方が高くこのためしだいにイギリスのすべての入港船の中でイギリス船の比率が低下したが、植民地から入港した（保護貿易の）イギリス船の増加率の方が外国及び外国領植民地から入港した（非保護貿易の）イギリス船の増加率よりも低く、この結果1846年には前者の入港船は約174万トンに、後者の入港船は約256万トンとなり後者が前者を大きく上回るに至った。したがってイギリスの

すべての入港船の中でイギリス船の比率を低下させたのは、非保護貿易で外国船の増加率よりもイギリス船の増加率の方が低かったことよりも、保護貿易のイギリス船の増加率が非保護貿易のイギリス船の増加率よりも低かったことによるのである。

(2) イギリス領植民地—諸外国間の海運

次にこれらの両植民地が植民地貿易に関する諸外国との互惠条約の締結によっていかなる国々といかなる貿易を行なうようになり、したがってそれによってどのような海運の発展がみられるようになったかということであり、今この両植民地に前述の互惠条約の締結によっていかなる国々からいかにどの入港船（トン数）があったかを検討して行くこととしたい。まず北アメリカ植民地についてみると第13表の通りである。同表によれば北アメリカ植民地すべてではないがイギリス、イギリス領植民地を除けばすべてイギリス船と考えられるにしてもアメリカ合衆国からの入港船が圧倒的に多いことが明らかであり、アメリカ合衆国との海運を検討の対象にすることが適切であり、したがって注目すべき年はアメリカ合衆国と互惠条約が締結された1830年になる。次に西インド諸島植民地についてみると第14表の通りである。同表によればイギリス、イギリス領植民地を除けばアメリカ合衆国がやはり他の国々を大きく引き離して

7) 片山、「イギリス産業革命期の貿易と海運業」(8)、60頁参照。

8) 片山、「イギリス産業革命期の貿易と海運業」(8)、71頁参照。

第14表 各国からイギリス領西インド諸島植民地への入港船

1835年

西インド諸島植民地	イギリス	イギリス領 植民地	アメリカ 合衆国	諸外国	合 計
	トン	トン	トン	トン	トン
ジャマイカ	54,156	14,802	20,152	14,826	103,936
トリニダド	18,886	12,062	5,799	4,216	40,963
ドバゴ	6,264	3,776	…	1,601	11,641
グレナダ	8,317	7,425	1,574	1,290	18,606
セント・ビンセント	9,496	11,855	…	4,304	25,655
バルバドス	29,270	26,072	12,182	4,871	72,395
セント・ルシア	3,377	6,938	942	5,074	16,331
ドミニカ	1,783	4,340	4,682	1,846	12,651
アンチグア	11,915	9,118	10,003	3,025	34,061
Nevis	2,152	5,258	2,790	980	11,180
Montserrat	1,012	3,032	856	315	5,215
セント・クリストファー	4,586	3,603	3,462	1,733	13,384
トルトラとバージン諸島	638	475	57	1,813	2,983
バハマ	3,179	13,791	22,126	17,480	56,576
バミューダ	2,233	5,312	5,098	2,658	15,301
計	157,264	127,859	89,723	66,032	440,878

注) バルバドスは1834年の数値。

Martin, R. M., *Statistics of the Colonies of the British Empire*, pp. 17, 32, 39, 48, 58, 68, 72, 78, 86, 89, 92, 98, 101, 109, 116. より作成。

いると考えざるをえないのである。

はじめにアメリカ合衆国から北アメリカ植民地への入港船の状況をみると第15表の通りである。同表によってまず明らかなことは、1827年から35年まででみた西インド諸島植民地から北アメリカ植民地への入港船の緩慢な増大⁹⁾とは対照的に北アメリカ植民地に入港した船舶が全体的に大きく増加したことである。1835年の入港船は約78万トンに達しており、同年にイギリスから北アメリカ植民地に入港したイギリス船57万732トン¹⁰⁾を上回り、その上アメリカ合衆国からイギリスに入港したイギリス船・アメリカ船を合計した全船舶でしかも各国からの入港船の中で最も多い、約32万トンの2倍以上に及んでいる。これはアメリカ合衆国からみればイギリスに出港して行った船舶よりも北アメリカ

第15表 アメリカ合衆国からイギリス領北アメリカ植民地に入港した船舶

年	イギリス船	アメリカ船	合 計	イギリス船 の比率
	トン	トン	トン	%
1821	3,169	112,223	115,392	2.7
22	11,846	90,977	102,823	11.5
23	12,023	52,776	64,799	18.6
24	9,130	53,951	63,081	14.5
25	10,139	61,520	71,659	14.1
26	10,108	76,191	86,299	11.7
27	11,145	60,378	71,523	15.6
28	10,658	63,801	74,459	14.3
29	10,569	93,645	104,214	10.1
30	14,267	117,171	131,438	10.9
31	94,776	79,364	174,140	54.4
32	146,292	65,056	211,348	69.2
33	245,779	219,403	465,182	52.8
34	323,120	195,989	519,109	62.2
35	415,406	363,532	778,938	53.3
36	428,191	291,931	720,122	59.5

Homans, J. S., *An Historical & Statistical Account of the Foreign Commerce of the United States*, Macdonald and Jane's, (1857), 1974, p. 93, Pitkin, T., *A Statistical View of the Commerce of the United States of America*, pp. 266~8. より作成。

9) Cf. Porter, G. R., *The Progress of the Nation*, John Murray, 1851, pp.786, 789, 791, 796.

10) Cf. MacGregor, J., *Commercial Statistics*, Vol. V, p.348.

植民地に向けて出港して行った船舶の方がずっと多いことを示している。また北アメリカ植民地からすればアメリカ合衆国から入港したイギリス船、アメリカ船を合計したすべての入港船の方がイギリスから北アメリカ植民地に入港した船舶よりも多いことを示している。これは北アメリカ植民地とアメリカ合衆国との間の貿易・海運が1830年以後いかに発展していたかということを物語っており、したがって1830年のイギリス—アメリカ合衆国間の互惠条約の締結がいかに重要な位置を占めていたかを示している。次に入港船について詳細にみると1821年から35年にかけて入港船トン数の増加率は6.8倍に達する。1825年から29年までの5年間平均の入港船トン数は8万1631トンであるのに対して1831年より35年までの5年間平均のそれは42万9743トンになり、特に1830年を境に激増しているのである。次に明らかなことは入港船トン数に占めるイギリス船トン数の比率の上昇である。1821年より35年にかけてイギリス船トン数の占める比率は2.7%から53.3%に大きく上昇しているが、1825年から29年までの5年間平均のイギリス船トン数の比率は13.2%であるのに対して1831年から35年までの5年間平均のそれは58.4%に達し、特に1830年を境に大きく上昇しているのである。したがって植民地貿易に関する互惠条約の締結によって輸入額が増大するとともにアメリカ合衆国から北アメリカ植民地に入港した船舶が全体的に大きく増大したのみでなく、イギリス船の入港も大きく増大したのであり、同条約の締結が北アメリカ植民地、したがってイギリスの海運業にとっても大きな役割を果たしたことがわかるのである。

次にアメリカ合衆国から西インド諸島植民地への入港船の状況を見ると第16表の通りである。同表によってまず明らかなことは、西インド諸島植民地に入港した船舶が特定の年を除

第16表 アメリカ合衆国からイギリス領西インド諸島植民地に入港した船舶

年	イギリス船	アメリカ船	合計	イギリス船の比率
	トン	トン	トン	%
1821	—	22,083	22,083	0
22	101	28,720	28,821	0.4
23	8,654	68,350	77,004	11.2
24	7,567	91,637	99,204	7.6
25	6,807	93,967	100,774	6.8
26	8,120	99,732	107,852	7.5
27	7,753	26,796	34,549	22.4
28	—	7,974	7,974	0
29	—	5,418	5,418	0
30	—	2,395	2,395	0
31	17,903	40,922	58,825	30.4
32	19,357	66,769	86,126	22.5
33	21,775	64,659	86,434	25.2
34	18,288	51,329	69,617	26.3
35	15,134	59,544	74,678	20.3
36	16,276	56,295	72,571	22.4

Homans, J. S., *An Historical & Statistical Account of the Foreign Commerce of the United States*, p. 89, Pitkin, T., *A Statistical View of the Commerce of the United States of America*, p. 268. より作成。

ば傾向的にはかなり増加したことで、1821年から35年にかけてその増加率は3.4倍に達する。これはアメリカ合衆国から北アメリカ植民地に入港した船舶の増加率ほど高くないが、既に言及したイギリスへの入港船全体の増加率1.6倍を2倍以上上回っているのである。1825年から29年までの5年間平均入港船トン数は5万1313トンであるのに対して、1831年から35年までの5年間平均のそれは7万5136トンであるので特に1830年を境に大きく増加していると言える。次に明らかなことは入港船トン数に占めるイギリス船トン数の比率の上昇である。1821年から35年にかけてイギリス船トン数の占める比率は0%から20.3%に大きく上昇している。1825年から29年までの5年間平均のイギリス船トン数の比率は7.3%であるのに対して1831年から35年までの5年間平均のそれは24.9%になるので特に1830年を境に大きく上昇していると言える。このように1830年の互惠条約締結以後

西インド諸島植民地とアメリカ合衆国との間の貿易・海運が隆盛に向ったことは間違いない。また第14表によればアメリカ合衆国と諸外国からの入港船を合計すると15万5755トンに達し、イギリス本国からの入港船（15万7264トン）に匹敵し、アメリカ合衆国をはじめとした諸外国と植民地貿易に関する互恵条約を締結したことなどによる航海条例の改正が西インド諸島植民地の貿易・海運の発展に大きな影響を及ぼしたことがわかる。

以上のようにイギリス領北アメリカ植民地と西インド諸島植民地では諸外国、特にアメリカ合衆国と植民地貿易に関する互恵条約の締結以後ともにアメリカ合衆国からの入港船トン数が増大し、その中で占めるイギリス船トン数の比率も上昇してきており、アメリカ合衆国をはじめとした諸外国と植民地貿易に関する互恵条約を締結したことが両植民地のしたがってイギリスの海運の発展にとって重要な位置を占めるに至った。

(3) 小 括

以上の分析によってまずイギリス領植民地からイギリス本国に入港したイギリス船の増加率は外国及び外国領植民地からイギリスに入港したイギリス船のそれよりも低くかったことは明らかである。しかしイギリス領植民地の内でも各植民地によって状況はことなる。まず北アメリカ植民地からイギリス本国への入港船の増加率は高く入港船トン数も極めて多く、その意味では航海条例体制下において植民地貿易に関する互恵条約、特に1830年のアメリカ合衆国とのそれによる影響は認められない。しかし西インド諸島植民地からイギリスへの入港船の増加率はマイナスであり、しかも入港船トン数もアメリカ合衆国からイギリスに入港するイギリス船トン数を大きく上回ってはいるが、北アメリカ

植民地の場合とはことなりすべての入港船トン数を大きく下回っているのである。これらの要因は複数考えられるが、1830年のアメリカ合衆国との互恵条約の締結による影響を認めない訳にはいかないであろう。次に植民地貿易に関する互恵条約、特に1830年のアメリカ合衆国とのそれによって北アメリカ植民地ではアメリカ合衆国からのすべての入港船が増加したのみでなく、イギリス船の占める比率も大きく上昇した。西インド諸島植民地でもアメリカ合衆国からのすべての入港船が増加し、イギリス船の占める比率も上昇はしたが、いずれも北アメリカ植民地の場合ほどではなかった。いずれにしても両植民地に共通して言えることは1830年のアメリカ合衆国との互恵条約の締結によって諸外国、特にアメリカ合衆国からの輸入額が増大するとともに入港船が増大し、イギリス船の占める比率が上昇しており、この条約の両植民地、したがってイギリスの海運業に対する影響は大きくそれが重要な位置を占めていたことがわかる。

参考文献

- 片山幸一『イギリス産業革命期の貿易と海運業』(7)、『明星大学経済学研究紀要』第38巻第2号、2002年3月。
- 片山幸一『イギリス産業革命期の貿易と海運業』(8)、『明星大学経済学研究紀要』第39巻第2号、2008年3月。
- 北野大吉『英国自由貿易運動史——反穀物法運動を中心として——』、日本評論社、1943年。
- 松井 透『世界市場の形成』、岩波書店、1992年。
- P. マサイアス、小松芳喬監訳『最初の工業国家』、日本評論社、1972年。
- Commerce and Navigation United States, Report of the Secretary of the Treasury, Communicating the Annual Statement of the Commerce and Navigation of the United States, for the Year Ending June 30, 1844, 28th Congress, 2d Session, 1845.*
- Davis, R., *The Industrial Revolution and British Overseas Trade*, Leicester University Press,

- 1979.
- Homans, J. S., *An Historical & Statistical Account of the Foreign Commerce of the United States*, Macdonald and Jane's, (1857), 1974.
- MacGregor, J., *Commercial Statistics*, Vol. V, Whittaker and Co., second edition, 1850.
- Martin, R. M., *Statistics of the Colonies of the British Empire in the West Indies, South America, North America, Asia, Austral-Asia, Africa, and Europe, ... from the Official Records of the Colonial Office*, W^m. H. Allen and Co., 1839.
- McCulloch, J. R., *A Dictionary, Practical, Theoretical, and Historical, of Commerce and Commercial Navigation*, Longman, Rees, Orme, Brown, Green, & Longman, 1832.
- McCulloch, J. R., *A Dictionary*, 1840.
- Pitkin, T., *A Statistical View of the Commerce of the United States of America*, Durrie & Peck, (1835), 1965.
- Porter, G. R., *The Progress of the Nation*, a new edition, John Murray, 1847.
- Porter, G. R., *The Progress of the Nation*, a third edition, 1851.
- The Secretary of the Treasury (communicated), *Statistics of the Foreign and Domestic Commerce of the United States*, Washington: Government Printing Office, 1864.