



Title	<翻訳>「事業の帝国」：アジアにおけるイギリスの商業ネットワーク・貿易・送金
Author(s)	Tomlinson, B.R. ; 玉木, 俊明
Citation	アジア太平洋論叢. 2002, 12, p. 99-117
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/99980
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

「事業の帝国」*

－アジアにおけるイギリスの商業ネットワーク・貿易・送金－

B. R. トムリンソン**

(玉木俊明訳) ***

本稿は、新規調査計画における最初の結論を提供するが、この調査自体、まだ予備的段階にある。現在のグローバル・ヒストリーの潮流では、18世紀後半は、重要な経済統合の時代だと論じられている[Bayly (1989); Frank (1998); Hopkins (2001)]。1770年代から1800年代にかけて、ヨーロッパとアジアとの貿易関係は変化した。ヨーロッパの特許会社がインドの織物と中国の茶を供給していたが、貿易形態ははるかに複雑になり、インドからの織物、絹、インディゴ、砂糖、アヘン、中国からの茶、砂糖、地金、絹を扱うようになった。これらの商品は、アジアの地域間貿易で支配的であり、ヨーロッパと北米の国際貿易の大部分を占めた。それとともに、インド地域を支配しようとするイギリスの帝国主義が生じ、イギリス国家内部における帝国主義勢力が広まった。18世紀初頭には、イギリスからインドへの綿糸と織物の製造品輸出が増大し、それまでの貿易形態が崩壊した。そして、ヨーロッパ、アジア、北米の貿易と金融がさらに再編成された。

この研究の目的は、ヨーロッパの「私貿易」の成長とダイナミズムを再検証する点にある。18世紀の終り頃から19世紀初頭のアジアでは、イギリス東インド会社 English East India Company の支配力が及ばない貿易・金融ネットワークが発達した。これらの活動のため、インド、特にカルカッタにおいて、国外からの居住者による商業コミュニティが顕著に増加した。この現象は、ロンドンのみならず、大陸ヨーロッパ、中国、東南アジア、北米と関係があった。18世紀のグローバル・エコノミーを研究

* 原題 (The 'Empire of Enterprise' : British Business Networks, Trade and Remittance in Asia, 1793 -1810)

** ロンドン大学東洋・アフリカ研究院 (S O A S)

*** 京都産業大学経済学部

する歴史家は、インドの専門家でない場合、インド、とりわけベンガルの役割を軽視しがちであった。しかし実はこの地域では、イギリス産業革命に先立ち、その発生を予感させる貿易・金融システムが存在していた [Ward (1994)]。イギリスが、プラッシーの戦い以降ベンガルへの支配力を強化したことに関する文献は数多くある。それが意味するように、インド東部の輸出経済はイギリス東インド会社との関係でしか研究されないので普通であり、インドの私貿易活動とイギリスの国内経済との関係はほとんど無視されてきた。この会社の貿易活動は、政治的役割と比べると衰退し、会社自体が弱体化し、国際貿易をになう源動力としての能力を喪失した。だからベンガルでの出来事を主としてイギリス帝国主義の勃興と同一視するようになり、当時ますますグローバル化しつつあった国際経済と関連づけや、他の要因のはたらきを見失いがちになった。18世紀終り頃のアジアで、ヨーロッパ人による私貿易 [訳注：以下、「私貿易」とは、イギリス東インド会社外部で、貿易商人が行った活動を指す] と、その活動の多くをになったエージェンシー・ハウス Agency Houses [訳注：対外貿易・海運・造船・銀行・保険などを営む複合企業であり、民間会社] が増加したことはよく知られている。しかしながら、このテーマを扱った研究のほとんどは、主として公的な記録に依拠しており、帝国拡大史の問題に取り組むためにそれが利用されてきた。だから、このような活動に対する古典的解釈は、商業部門の自律的な活動を評価するのではなく、私貿易商人とイギリス東インド会社の間の政治的・経済的関係に焦点をあててきた [Greenberg (1951); Furber (1975); Marshall (1993); Morse (1926-29); Nightingale (1970); Tripathi (1959); Webster (1997)]。

私貿易に関与した人々の多くはスコットランド人であった。この時代のスコットランド商人ネットワークによる貿易活動については、大西洋経済、なかでも北米とカリブ海地方とのタバコと砂糖の貿易関係に関して、極めて多くの研究がなされてきた [Devine (1976); Hancock (1995)]。しかし、アジアについての研究ははるかに少ない [Bryant (1985); Parker (1985); McKillop (2001) は顕著な例外である]。この研究計画では、焦点を政府・軍事サービスから、私貿易をめぐってスコットランド、ロンドン、アジアで形成された商業ネットワークに移す。予備的な調査から既に示唆されることは、アジアにおけるスコットランド出身の商人の間で、私貿易の連関が一体性を持ち、かつ巨大であり、それがこれまで考えられてきたよりも強力

で重要であったことだ。このような結論から、アジア貿易における商業ネットワークと、イギリス、インド、中国における経済活動に対してこれらのネットワークが与えた衝撃、そして18世紀終り頃のスコットランドにおける地主・専門職・商業エリート創出の重要性が再評価されるようになるだろう。

所得、貸付、送金の必要性が増大したので、イギリス東インド会社による統治(ラージ)のための財政構造が、私貿易商人に対する上部構造を提供した。エージェンシー・ハウスの幾つかと、その顧客の多くは、軍事財政国家としてこの会社が拡大したことで臨時収入ないし契約が提供されたために、巨額の収入を得た。しかしながら、私貿易商人の活動を、単に帝国拡大のプロセスの副産物として解釈してはならない。商品・資本・送金のためのネットワークは、しばしば帝国システムの境界を越え、ヨーロッパ大陸・大西洋・太平洋経済、インド、中国、東南アジアの内部経済の重要な利害関係をも結合した。商業ネットワークを構築し、それを経済的・政治的環境に適合させる際に、貿易商人と金融業者は、帝国の統治組織以上に、はるかに私的な契約に依存した。

イギリス以外の東インド会社(なかでもデンマーク、ポルトガル、オランダと、それよりは規模の小さなオステンド会社)の活動、イギリス東インド会社の従業員やイギリスの陸軍将校の活動、イギリスや海外の「自由貿易商人」(アジア経済で私的な会計に基づき活動する貿易商人と投資家)、「カントリー・トレード」[訳注: アジア内交易]に従事するヨーロッパ人、インド人、アラビア人、中国人などの活動のために、インドは貿易活動網の中心となり、その活動はペルシア湾からシナ海にまで広がった。これらの活動は、他の研究者によって調査されてきた。カントリー・トレードに関する研究のほとんどは、その多様性、活力、非中央集権的性質を強調してきた。しかしながら、研究者の中には、実際に、18世紀終り頃までに、イギリスの支配のもとで、より中央集権的な構造が新たに誕生したことを認める者もいる[Furber (1975) ; Das Gupta (1987)]。新しい調査が示すのは、1790年代までにカントリー・トレードを支配するようになったのは、ロンドン、カルカッタ、広東を中心とする(そしてこの三つの中心地をつなぐ)凝集力をもつ一連のネットワークであり、それが、私貿易商人と投資家に対し、制度上のネットワークを提供したことである。その指導は、ディヴィッド・スコットによってなされた。彼は、1780年代中葉

にボンベイでの20年間の商業活動を終え、ロンドンにディヴィッド・スコット商会 David Scott & Co. を設立した。この商会は、ウィリアム・フェアリー（彼もまたカルカッタ最大のエージェンシー・ハウスの主導的な共同経営者であった）と関係があり、ポルトガルとデンマークの貿易商（財政面でスコットとフェアリーに依存していた）と、広東とペナンのエージェンシー・ハウス（スコットのいとも勤めていた）と密接な関係があった。この時代のアジアでは、デンマークの貿易はイギリスの金融に依存しており、しかもそれが十分に確立していた。コペンハーゲンのドントツフェル商会 Duntzfeld & Co. の貿易商 merchant house と関係があり、インドとジャヴァ、そしてジャヴァとヨーロッパ間の往来するデンマーク船への資金提供にかかわったことが政治的敵対者によって暴露されたことに続いて、スコットは、イギリス東インド会社の役員会会長 Chairman of the Court of Directors であったために攻撃を受けていた[Feldbaek (1969) 239; Philips (1951)xix, 104-5, 176-7, 203-4]。このような相互関係は、幾つかあった国際商業ネットワークの一つに過ぎない。このネットワークが、それ以前の大西洋経済に匹敵する一体性を、アジアの地域的・国際的貿易に提供した。

1800年までに、スコットとフェアリーは、広範に及ぶ多国籍の商業ネットワークを構築していた。ロンドン（ディヴィッド・スコット・ジュニア商会 David Scott Junior & Co.）とカルカッタ（フェアリー・ギルモア商会 Fairlie, Gilmore & Co.）のパートナーシップの中核は、密接に結びついていた。この結合を象徴するのは、ウィリアム・フェアリーがロンドンの会社の共同経営者であったという事実である。彼らは膨大な量の情報を交換し、貿易と送金を容易にするために、互いに前払いし、信用を拡大した。そして、商品を購入する際の投資として短期資本を送った。フェアリー・ギルモア商会は、中国、パタヴィア、マニラ、ニュー・サウスウェールズ、マレー半島と、（合法的・非合法的に）広範な貿易網をもっていた。この連鎖の中で、二番目に重要な関係は、広東とマカオ在住のビール・レイド商会 Beale, Reid & Co. とのパートナーシップ関係であった。この会社は、より有名なジャーディ・マセソン商会 Jardine, Matheson & Co. の前身にあたり、大量のアヘン（マカオ在住のポルトガル人統治エリートとの関係を含む）と、綿、毛皮も中国に大量輸入し、中国からアジア、ヨーロッパ、北米に茶、砂糖、正貨を輸出した。ディヴィッド・スコットの甥

の一人であるアンドルー・シャンクは、1790年代から1800年代の間の数年間、この商会の共同経営者であった[この時期のアヘン貿易については、Grenberger (1951), Chang (1987), Pinto (1994), Trocki (1999)も見よ]。スコットの甥の一人であるロバートは、ペナンのプリンス・エドワード島(ペナン)で貿易上のパートナーシップを組み、その後カルカッタに移動した[このネットワークの一覧表については、Tomlinson (2001)を見よ]。

このような活動が、一つの成果を産み出した。イギリスの商会が、アジア内外で、インドと他の国々の間の主要な貿易ルートで使用される船舶の多くを支配していたことがそれにあたる。表1と表2が提示するのは、本稿で扱う時代の後半の活動範囲の推計である(1802年以前には、ポンペイとマドラスのデータは利用できない)。1790年代から1800年代初頭にかけて、イギリスの海運業は、他のヨーロッパ諸国の貿易を効果的にインドから排除した。その理由の一端は、ナポレオンのフランスと、その同盟国に軍事的に敵対したことにある。中立国であったので保護された米国の船舶だけが、国際貿易でイギリス海運業の支配力に挑戦することができた。ヨーロッパ大陸の船舶が不在だったため、インドにおけるイギリスの私貿易商人に幾つかの問題が生じた。なぜなら、イギリス東インド会社では、私貿易商品のための割り当ては、彼らのニーズに応じるほどには大きなものではなかったので、この会社は、しぶしぶながら、インドで建造された船舶が輸出品を運ぶことを許可したからである。ベンガル湾とインド洋の港におけるインド商人のグループは、長期間にわたり、アジアの地域間交易で重要な役割を果たしていた[Prakash and Lombard (1999)]。今や、イギリスの私貿易商人が对中国貿易を独占するようになった(この貿易では、中国政府との政治的コネクションが欠かせなかった)。しかし、アジアの企業家たちは、他の面、特にペルシア湾とアラビア湾の貿易で重要な役割を果たした。これらの地域では、ムスリム商人がインド人の共同経営者とムスリムの船長を利用する方を好んだ[Subramanian (1996), 283]。インドで造船された船舶は、イギリスの船舶と少なくとも質の点では同じであり、当時の船舶と船主の人名録から、アジアの港間の「カントリー」トレードにおけるインド船の重要性が示される[Mathison and Mason (1806); Bulley (1999); Mulburn (1813)は、アジアの港で利用できた地域的貿易の機会に関する十分なサーヴェイを提供する]。国内交易と対外貿

易におけるイギリス商人とインド商人の広範囲に及ぶ相互関係があった。この時代は、「アングロ-バニア秩序」(Anglo-Bania order) [訳注:18世紀終り頃と19世紀初頭に、国外在住のイギリス人のエージェンシー・ハウスとインド生まれの商人(Banias)の間での商業上の協力関係]の時代としてしばしば知られる。この時代に、カルカッタがアジアで最も重要な港湾都市となった。ベンガルにおける対外通商報告書が次のように論評する。

「もっぱら[ベンガル、ボンベイ、マドラスの]三州 Presidency の財産の保全に対して、あらゆる臣民に、最も完全な宗教的寛容が広がっている。社会についての一般的な法律を犯さないかぎり、プロテstant、カトリック、ユダヤ人、ヒンドゥー教徒、ムスリム、他のすべての宗派が、それぞれの国の習慣に祈りを捧げることが許される。そのため、カルカッタの町には、インドのさまざまな場所からの移民が殺到する。ジエッダから来るアジア系ユダヤ人の家族は、かなり富裕であり、商売のためにこの商業の中心地に定住した。さらに多くの人々が、アラビア湾やペルシア湾の数多くの港から来るものと期待される」[British Parliamentary Papers (1812b), 17-18]。

これらの商業ネットワークは重要であったが、それをはっきりと示すには、さらに詳細な調査が必要であるに違いない。しかしながら、このように背景を少し描くだけでも、アジアにおける私貿易活動が巨額の利益をもたらすことができ、18世紀末のイギリスにその利益が送金されたことがうかがえる。18世紀終り頃から19世紀初頭にかけて、ベンガルとイギリスの間で民間の所得フロー問題が発生していた。それは、19世紀の国民経済学の分析の基盤を提供した「富の流出」についての古典的概念にまでさかのぼる。そしてこの問題は、19世紀終り頃のベンガルに関する最近の数多くの研究の中に、再び出現した [Datta (2000); Habib (1998); Patnaik (2000)]。本稿の目的は、直接この作業の批判にかかわることではなく、所得フロー全体を推計するために適切な方法を提示することで、この作業を補強することである。ここでの推計から得られた数値は、利益をもたらさない輸出や資本移動によって、資金が純移転することと同じではない。むしろ、イギリス人の所得に対して、インドの商業活動が与えた影響に関する有効な指標を提供し、直接計算することから得られ

る利益を示す。

所得フローに関する一連の推計を構築する際の重要な仮定は(それは、資料の裏付けがあつて正当化される)、ベンガルの輸出貿易の多くは、単に利益を確保するだけではなく、インドからイギリスへの民間[訳注：イギリス東インド会社ではない]資本の効果的な送金をするためにも利用された、ということだ。18世紀終り頃には、イギリス東インド会社が毎年行う「インヴェストメント (investment)」[訳注：本国へ持ち帰るべきインド物産の買付]の目的は、ロンドンでの軍事・民生部門の負担と、さらにロンドンでの債務返済に応じるために、ロンドンで販売可能なインド商品を購入することになった。実際、1793年の特許状法 Charter Act では、いったん株式に対して10%の配当金が支払われるなら、イギリス東インドの利益は、おおむね「本国費」を支払うために使われるべきだと決められた[Tomlinson (2000)]。私貿易商人、イギリス東インド会社の官吏、ますます増大するイギリス軍と東インド軍の将校と請負人のために、インディゴへの投機、綿織物と同様、原綿、アヘンが中国に輸出された。それを決定したのも、イギリスにインドでの活動の収益を送金しようという欲望であった。だから、インドからロンドンへの輸出に関する数値は、為替を通じた直接送金の証拠に加えて、所得フローに関するあらゆる推計の出発点となる。しかし、その推計は、慎重に取り扱わなければならない。次に論じることは、推測と仮定に基づく。今後の調査で、さらに正確な像が提供されよう。

インドで私的に保有されたイギリス資本—貿易と産業による利益、政府の腐敗と軍事的略奪品による利益—は、1790年代と1800年代に、数多くのメカニズムを通じてカルカッタからロンドンに送金された。インドからイギリスに送金する際、最も簡単で安全な方法は、イギリス東インド会社の手形を購入することであった。この会社では、毎年織物を購入する資金を獲得するのに十分な資金を調達したり、輸入品を売ることはできなかった。1780年代には、イギリス東インド会社が毎年ベンガルから輸出する資金の一部は、インドの私貿易資本家から、「出資金」を徴収することで提供された。彼らは、カルカッタの東インド会社の財務部 Treasury にルピーを支払い、それと交換で、スターリング手形を受け取った。この手形は、ロンドンで現金化された。この操作は、1790年代にはなくなつたが、「送金の道」が開発され、新

たに登場した。これにより、イギリス東インド会社は、輸出のためにカルカッタのエージェンシー・ハウスから、ロンドンで引受手形で支払われる私貿易商品(ほとんどがインディゴ)を購入することになった。そして、ルピーで購入する「送金保証書 remittance loans」[訳注：ベンガルにあるイギリス東インド会社政府が、カルカッタでルピーの代わりに販売した債券。会社がロンドンで、固定レートで現金と引き換えた。私貿易商人にカルカッタからロンドンへの送金のリスクを保証した]が発行され、それはスタークリング貨で現金化された。刊行された一次史料は散在しており、そのデータから想定されることは、この時期のイギリス東インド会社の毎年の輸出平均の半分までが、民間部門の送金であったことだ[National Archives of India (1959-76)]。東インド会社の「インヴェストメント」の赤字のために、ベンガルからの歳入の剰余(軍事費が高かったこの時期はしばしば赤字であった)、イギリス製品の輸入品の販売、インドへの正貨輸出によって資金が調達された。1798-99年には、東インド会社は、正貨で100万ポンドをベンガルに送り、その「インヴェストメント」を購入した。1799年-1800年には、さらに100万ポンドをスタークリング貨でベンガルに送った。1802-1806年には、ベンガルでの商品購入への資金提供のために、ロンドンからインドへ560万ポンドに相当する銀が輸出された[Tripathi (1959), 56; Milburn (1813), 185]。

イギリス東インド会社の手形は、送金の需要を満たすほどには数多くはなかったし、この会社が提供する為替相場が常に好都合であるとはいえないかった。送金のために二番目に最良の方法は、広東に商品(原綿とアヘン)を輸出することだった。広東では、その収益金を東インド会社に再び貸付けることができた。会社は、ロンドン引受手形と交換で、毎年の茶の購入に資金を提供した。このルートは、もっぱらベンガルからイギリス人の送金者と、また他の人々によって広範囲に利用された。しかしながら、アヘンと綿のある程度の部分は、インドの在地商人と投資家(著名なのはポンペイのパールシー[訳注:ゾロアスター教徒の子孫]とカルカッタのアルメニア人)が管理した。彼らは、利益をロンドンに送金することは望まなかった。東南アジアの地域交易にも、イギリス人は積極的に参加した。しかし、ロンドンに通じる独立したルートはなかった。カントリー・トレードによる送金は、カルカッタないし広東からなされなければならなかった。広東における東インド会社の「イン

「ヴェストメント」の赤字を埋め合わせたのは、イギリス製品の販売、インドやイギリスから中国への、貨幣と正貨の(再)輸出であった。

もし東インド会社の手形が利用できない(あるいは送金者が東インド会社から自分の富がどの程度のものか隠そうと望んでいる)場合には、他のより安全性の少ないルートが利用できた。商品を直接会社に売る時を除いて、1813年以前に、大量の私貿易商品をカルカッタから直接船舶で輸送することは不可能であった(1799-1801年の短期間は例外である。この時は、船舶が不足しており、東インド会社が在地の船舶を使って、インドからイギリスに商品を輸送することを余儀なくされたのである)。1793年の特許状法で、東インド会社の船舶には、一回の航海で3,000トンの私貿易を行う許可が出された。これは、うまく密貿易をすれば、拡大可能であった。とはいっても、この程度のトン数では不十分であった。外国船であれば、もっと多くの荷物が積めた。他のヨーロッパ諸国の東インド会社と、1800年以降の米国の船舶がそれにあたる。外国船舶で商品を輸送することは、インド在住のイギリス人には違法であった(そして、イギリスはオランダ、ポルトガル、デンマーク、米国とこの時代に何度も戦争をした)。だが、外国商人とパートナーシップを結んだもののそれを公けにしなかったり、国籍詐称を利用して(規制を強制しないカルカッタ政府独自の利害と関係して)、多くのイギリス私貿易商人はこの問題を何とかすり抜けようとした。外国の船舶が、広東とマカオの商品を送るために利用された。茶の購入に資金を提供するための手続きが、特に米国人によって行われた。商品を輸送するのに外国の船舶を使うことにはリスクをともなった。さらにそれは、リスボン、アムステルダム、コペンハーゲン、米国の商人を組み込むネットワークの構築に依存していた。

この構造は複雑であった。それゆえ、インドからイギリスへの一連の民間所得フローを計算することは非常に困難である。外国船を使ったイギリスの送金についての推計は利用できないし、現実には、それに関係する総額は少なかったかもしれない。しかしながら、ロンドン、インド、広東で発行したイギリス東インド会社の手形を購入することを通じて、インドからイギリスに直接送金したデータがある。それは、議会のさまざまな委員会が収集した史料を用いることで利用可能になる。特に、『特別委員会第四次報告——イギリス東インド会社の事件について 1812年5

月』[British Parliamentary Papers (1812b)]がそれにあたる。これらのデータは、表3に再掲されている。[これらは、Tomlinson (2001)で最初に示された計算を再検査し、改定したものである点に注意せよ]。A1-4列の数値は、為替手形を通じた個人所得の送金が極めて巨額であり、1789-1810年の18年間にわたって、為替手形で総額2,300万ポンドが送金されたことを示唆する。この時期のイギリスの貿易収支に関する最新の計算から、こう結論づけられる。「インドからの移転は、1810年までの海外での対仏戦争での複利支出を補償したかもしれない」。この計算は、年平均50万ポンド未満という、はるかに小額の純移転額に基づく。このデータは、この時期のアジア経済史、とりわけインドとグローバル経済との関係の点で作用していた力がどのような意味をもっていたのかを示す。それはまた、最近の幾つかの研究の結論にうまく合致する。それは、植民地活動が、工業化の最初の局面にあったイギリス経済を形成した供給状況を創出した重要な要素を提供したというものである。

表3で提示されている推計は、仮定に過ぎない。インド-イギリス間の民間送金は、アジアにおけるイギリス国民の「事業の帝国」が本国へ送還する利益を示しており、しかもそれが巨額だということを示唆する。イギリスにおける「私貿易」利害関係者のリーダーたちは、ロンドンに根拠地を構えており、イギリス東インド会社との密接な関係を築いた。彼らはこの会社に、航海の場所と送金手形を提供しなければならなかつた。特にディヴィッド・スコットは、東インド会社の政治面で、小ピットとダンダスの同盟者として有名であり、1790年代の終り頃から1800年代初頭にかけて、二度、この会社の会長 Chairman になった。そのため、「私貿易」と「シティ」の利害が同じだという説明さえなされた。さらに、彼らの活動を合わせて考え、イギリス帝国主義の「ジェントルマン資本主義の拡大」の一つの見解だすることさえあつた[Webster (1990).]しかしながら、現実には、彼らの活動と利害は、イギリス東インド会社の古典的な事業とはかなり違っていた。この会社の事業は「海運利害関係者」に集中しており、輸送料を請求し、会社に金を貸すことと、航海のために保険などのサービスを調整することで金を稼いだのである[これらの活動から獲得された利益額の推計は、表3の B6-9に見いだされる]。もしジェントルマン資本家が18世紀終り頃にアジアとの貿易に関係している場合には、彼らはこの貿易に参加し

た。しかしながら、「シティの利害関係者」の指導者たち、特にペアリングやボーズンキットのように、イギリス東インド会社で長期間役員 Director であった人々は、会社内の役員会 Directorate の私貿易に反対し、インド-中国間の貿易に対するイギリス東インド会社の独占を弱める圧力に抵抗した[この時期のペアリングの活動については、Hidy (1949)を見よ]。

それとは対照的に、私貿易は、イギリス(と他のヨーロッパの)アジアでの商業活動の利益によって資金が提供され、エージェンシー・ハウスによってロンドンとカルカッタで組織された。1813年に、これらの会社の共同経営者たちは、イギリス東インド会社とイギリスの間の貿易にもっていた管理権の廃止に反対した。それを陳情するために、「北部製造業の利害関係者」と同盟した[*British parliamentary Papers (1812-13); British parliamentary Papers (1813-14)*]。これらの企業の原理は、インドからイギリスへの貿易、特にインディゴの貿易を刺激することであった。それは、インドの富を連合王国に送金する点で助力となつたし、同じ理由のために、中国へのアヘン貿易を促進した。これらの会社はすべて、ロンドンにコネクションがあつたが、彼らのロンドン在住の関係者たちが、おおむね商業活動に従事し、インドにおける投資ポートフォリオを調節し、(貸付けと為替手形の引受けを通じて)貿易のために幾らかの資金を提供した。だから、彼らはイギリス東インド会社の役員会に関する「船舶利害関係者」の多数派とは、政治的にも機能的にも違っていたのだ。彼らの利害は、インドから剩余を送金することにあり、ロンドンの貿易外の活動を発展させることにはなかつた。

ロンドンのエージェンシー・ハウスは、依然としてインドにおける国外からの在住者が行う商業部門の活動(カルカッタのフェアリー・ギルモア商会のような企業が代表例である)と、他地域のインド在住のイギリス人に依存していた。彼らの活動が最高点に達したのは、1813年以前のことである。その頃存在していたイギリス東インド会社が、このシステムの操縦者として特権的地位を獲得し、イギリス人の他の商業利害関係者がアジアの貿易に浸透することを邪魔した。独占の終焉とともに、既存のエージェンシー・ハウス制度だけではなく、イギリス東インド会社の「船舶利害関係者」に対する災いの前兆があつた。だから、1830年代初頭の特許状論争 Charter Debate の時までに(それは、中国におけるイギリス東インド会社の独占

廃止とともに終わった)、多くのことが変化した。今や、インドとロンドンにおける「私貿易」の利害は崩壊した。それは、インディゴとインドの輸出経済の全般的組織的な、そしてインド政府の経費節減の危機であった。インドの中国へのアヘン輸出の組織は、この時には世界の商品貿易で唯一最大の商品であったが、今度は広東を中心とするようになった。それは特に、ジャーディ・マセソン商会の手中に落ちた。そして(「北部の製造業」とペアリング家のような)「南部の金融業者」、なかでも幾つかの西インドのアヘン利害関係者(主としてパールシー)と同盟して、中国市場の開放と、貿易と金融がさらにグローバル化することを盛んに要求した。中国は、今やインドから、今後20年間のアジアにおける貿易と金融におけるイギリスの野心のための中心地としての地位を受け継いだ。そして、中国は、自由貿易の製造業利害関係者とロンドンを根拠地とする金融利害関係者が抱く夢想のための次の課題となつた。

1790年代と1800年代のアジアにおけるイギリス私貿易の独自な特徴の一つは、その主ぜんまいが、西方ではなく東方にあったことだ。重要な意味で、われわれがインドで確認した「事業の帝国」は、広東における貿易商やベンガルの支配者として、イギリス東インド会社の公的な活動領域とは離れて活動した。私貿易と送金の共通の基盤と、インドにおけるイギリス東インド会社国家の軍事的・商業的基盤は、インド生産者の課税受容能力にあった。アジアにおけるイギリスの私貿易に資金を提供した資本の多くは、イギリス東インド会社国家の活動の利益によるものであった。それが、軍事上の手数料、供給契約、他のサラリーや必需品を提供したのである。1815年以降、ひとたびベンガルの小作農や手工業労働者が、綿織物、インディゴ、アヘンの国際市場でもはや競争できなると、カルカッタを拠点とするアジアの私貿易ネットワークに供給していた富は干上がり、インド内外のイギリスの活動は変貌し、自由貿易とジェントルマン資本主義という、首都に基盤をおく、より古くからの帝国主義的形態をもつようになった。

*本稿の調査の一部に対して、Leverhulme Trust による調査援助から助成を受けた。

[付記]訳文の作成に関しては、京都府立大学文学部助教授川分圭子氏から御助言を

賜った。記して感謝の意を表したい。

参考文献

- Bayly, C.A., (1989), *Imperial Meridian : the British Empire and the World, 1780-1830* (London).
- British Parliamentary Papers (1812a), *Fourth Report from the Select Committee on the Affairs of the East India Company*, (paper no. 148).
- British Parliamentary Papers (1812b), 'Extracts from the Reports of the Reporter of External Commerce in Bengal' *Fourth Report from the Select Committee on the Affairs of the East India Company*, Appendix 47 (paper no 171).
- British Parliamentary Papers (1812-13), *Report from the Committee of Correspondence to the Court of Directors on the subject of the Trade with the East Indies and China* (paper no.78).
- British Parliamentary Papers (1813-14), *Minutes of Evidence taken before the Committee of the whole House, and the Select Committee, on the Affairs of the East India Company* (paper no.122)
- British Parliamentary Papers (1832) *Appendix to Report of the Select Committee on the Affairs of the East India Company : II Finance and Accounts - Trade. Part 2 - Commercial Appendix 30* (paper no.735-II).
- Bryant, G.J. (1985), 'Scots in India in the eighteenth century' *Scottish Historical Review*, LXIV, 2.
- Bulley, Anne, (1998), *The Bombay Country Ships, 1790-1813* (London, 1999).
- Chang, Tan (1987), 'The Britain-India-China Trade triangle, 1771-1840' in S. Bhattacharya (ed.), *Essays in Modern Indian History* (Delhi).
- Das Gupta, Ashin, (1987), 'The Eighteenth Century', in Ashin Das Gupta and M.N.Pearson (eds.), *India and the Indian Ocean, 1500-1800* (Delhi)
- Datta, Rajat, (2000), *Society, Economy and the Market: Commercialization in Rural Bengal, c1760-1800* (New Delhi).
- Devine, T.M., (1976), *The Tobacco Lords : A Study of the Tobacco Merchants of Glasgow and their Trading Activities, c1740-1790* (Edinburgh).
- Esteban, Javier Cuenca, (2001), 'The British balance of payments, 1772-1820 : India transfers and war finance', *Economic History Review*, LIV, 1.
- Feldbaek, Ole, (1969), *India Trade under the Danish Flag, 1772-1808*, Scandinavian Institute of Asian Studies Monograph Series No.2, (Copenhagen).
- Frank, A.G., (1998), *ReOrient : Global Economy in an Asian Age* (Berkeley)
- Furber, Holden, (1975), *Rival Empires of Trade in the Orient, 1600-1800* (Minneapolis).
- Greenberg, M., (1951), *British Trade and the Opening of China, 1800-1842* (Cambridge).
- Habib, Irfan, (1998), 'The Eighteenth Century in Indian Economic History', in L.Blussé and F.Gaastra (eds.), *On the eighteenth century as a category of Asian history : Van Leur in retrospect* (Aldershot).
- Hancock, David, (1995), *Citizens of the World : London merchants and the integration of the British*

- Atlantic community, 1735-1785* (Cambridge)
- Hidy, Ralph W., (1949), *The House of Baring in American Trade and Finance : English Merchant Bankers at Work, 1763-1861* (Harvard).
- Hopkins, A.G. (ed.), (2001), *Globalization in world history* (London).
- Marshall, P. J., (1993), *Trade and Conquest : Studies of the rise of British dominance in India* (Aldershot).
- Mathison, John, and Mason, Alexander, *The East-India Register for 1806 ... Containing Complete Lists of the Company's Servants ... Together with Lists of Europeans, Mariners etc. ... and Merchant Vessels employed in the Country Trade* (London).
- Milburn, William, (1813), *Oriental commerce : or the East India trader's complete guide : containing a geographical and nautical description of the maritime parts of India, China, Japan, and neighbouring countries* (London).
- McKillip, Andrew, (2001), *More Fruitful than the Soil : Army, Empire and the Scottish Highlands 1715-1815* (Edinburgh).
- Morse, Hosea Ballou, (1926-29), *The Chronicles of the East India Company Trading to China*, 5 vols. (Oxford).
- National Archives of India, (1959-1978) *Fort William - India House Correspondence and other contemporary papers relating thereto (Public Series) Vol IX, 1782-85* (ed. B.A.Saleto) 1959 ; *Vol. X, 1793-1795* (ed., Amales Tripathi), 1978 ; *Vol XIII, 1796-1800* (ed. P.S.Gupta) 1959 (Delhi).
- Nightingale, Pamela, (1970), *Trade and Empire in Western India, 1784-1806* (Cambridge).
- Parker, J.G., (1985), 'Scottish enterprise in India in the eighteenth century', in R.A.Cage (ed.), *The Scots Abroad : Labour, Capital and Enterprise* (London).
- Patnaik, Utsa, (2000), 'New Estimates of Eighteenth-Century British Trade and Their Relation to Transfers from Tropical Countries', in K.N.Panikkar, Terence J. Byres and Utsa Patnaik (eds.,) *The Making of History : Essays presented to Irfan Habib* (New Delhi).
- Philips, C.H.(ed.), (1951), *The correspondence of David Scott ... relating to Indian Affairs, 1787-1805 : Volume 1, 1787-1799*, Camden 3rd Series Vol. LXXV (London).
- Pinto, Celsa (1994) *Trade and Finance in Portuguese India : A study of the Portuguese Country Trade, 1770-1840* (New Delhi).
- Prakash, Om, and Lombard, Denys (eds.), (1999), *Commerce and Culture in the Bay of Bengal, 1500-1800* (New Delhi).
- Sinha, N.K., (1965), *Economic History of Bengal from Plassey to the Permanent Settlement, Vol. I* (Calcutta).
- Subramanian, Lakshmi, (1996), *Indigenous Capital and Imperial Expansion : Bombay, Surat and the West Coast* (Delhi).
- Trocki, Carl A., (1999), *Opium, Empire and the Global Political Economy* (London).
- Tomlinson, B. R., (2000), 'Bengal Textiles, British Industrialisation, and the Company Raj,

- 1770-1820', *Bulletin of Asia-Pacific Studies*, X.
- Tomlinson, B.R., (2001), 'The "Empire of Enterprise" : Scottish Business Networks in Asian Trade, 1793-1810', *KIU Journal of Economics & Business Studies*, 8,1.
- Tripathi, Amales,(1956), *Trade and Finance in the Bengal Presidency, 1793-1833* (Calcutta).
- Ward, J.R., (1994), 'The industrial revolution and British imperialism, 1750-1850', *Economic History Review*, XLVII, 1.
- Webster, Anthony, (1990), 'The political economy of trade liberalization : the East India Company Charter Act of 1813', *Economic History Review* XLIII, 3.
- Webster, Anthony, (1997), *Gentlemanly capitalists : British imperialism in southeast Asia, 1770-1890* (London).

表1：イギリス-インド間の港を行来する船舶の数とトン数(1802-3年から1810-11年まで：港別)

目的地/出港地	カルカッタ		マドラス州		ボンベイとスラト		合計	
	船舶数	トン数	船舶数	トン数	船舶数	トン数	船舶数	トン数
連合王国	511	314936	352	266781	140	128096	1003	709813
中国	344	170380	86	73016	293	232532	723	475928
アラビア湾・ペルシア湾	384	160719	949	167750	555	110396	1888	438865
ペナンとその東方	559	167028	789	161834	146	37949	1494	366811
セイロン	201	47584	8248	208105	112	17082	8561	272771
ペグー(ビルマ)	243	51194	423	95816	8	5851	674	152861
米国	377	108957	106	29464	22	6544	505	144965
ゴアとダマン(ポルトガル領)			8248	126117	13	4662	8261	130779
モルディブ	456	70250	420	15264			876	85514
スマトラ	71	38905	49	11254			120	50159
ポルトガル	61	26878	19	8253	26	13340	106	48471
モーリシャス	103	28868	36	9169			139	38037
ジャヴァ	30	8382	34	11521	14	6638	78	26541
コペンハーゲン	40	18607	8	4037	4	1012	52	23656
トランクバルとセランボーレ (デンマーク領)			511	22922			511	22922
喜望峰	28	10401	30	10230			58	20631
マニラ	35	12716	26	6250			61	18966
モザンビーク			8	2140	83	9867	91	12007
ニューサウスウェールズ	35	8691	4	1320	1	800	40	10811
その他	20	10164	15	5173	10	2918	45	18255
合計	3498	1254660	20361	1236416	1427	577687	25286	3068763

註：ベンガル州においてはカルカッタだけ、ボンベイ州においてはボンベイとスラトだけの数値である。マドラス州に対しては、1802年から1806年までがセント・ジョージ要塞だけのものであり、1807年から1811年までは、すべての港が含まれる。

出典：British Parliamentary Papers (1832), *Appendix to Report of the Select Committee on the Affairs of the East India Company : II Finance and Accounts - Trade. Part 2 - Commercial Appendix 30* (paper no.735-II).

表2：イギリス-インド間の港を行き来する船舶の数とトン数(1802-3年から1810-11年まで：船籍別)

目的地/出港地	イギリス		米国		デンマーク		ポルトガル		アラビア・インド		その他		合計		
	船舶数	トン数	船舶数	トン数	船舶数	トン数	船舶数	トン数	船舶数	トン数	船舶数	トン数	船舶数	トン数	
連合王国	999	708493	4	1320									1003	709813	
中国	608	436885	2	478	1	600	105	35852	7	2113			723	475928	
アラビア湾・ペルシア湾	429	106450	6	1698			2	430	1448	329491	3	796	1888	438865	
ペナンとその東方	1022	285836	9	2344	9	2734	17	5310	435	70103	2	484	1494	366811	
セイロン			5265	150586	2	535	4	785	5	620	3285	120245		8561	272771
ペグー(ビルマ)		384	89825	1	340	6	2017	2	380	280	59839	1	460	674	152861
米国			503	144686			2	279					505	144965	
ゴアとダマル(ポルトガ領)	2693	40686	1	260			5555	88888	12	945			8261	130779	
モルディブ	5	127							871	85387			876	85514	
スマトラ	102	46488	6	1282	1	200			11	2189			120	50159	
ポルトガル				9	2381		97	46090					106	48471	
モーリシャス	59	18870	12	2824	40	9721			1	320	27	6302	139	38037	
ジャヴァ				3	705	49	22951						52	23656	
コペンハーゲン	126	3348	6	1512	49	6942	1	210	329	10910			511	22922	
トランクバールとセランボーレ(デンマーク領)	40	13981	19	5630	12	4126	1	550	3	1094	3	1160	78	26541	
喜望峰	45	16177	9	2914	3	1140					1	400	58	20631	
マニラ	30	7665	1	216	10	3875	6	1770			14	5440	61	18966	
モザンビーク	40	10811											40	10811	
ニューサウスウェールズ	69	7508					9	1860	5	499			83	9867	
その他	22	8828	11	3515	2	220	3	825	1	195	14	6812	53	20395	
合計		11938	1952564	604	172640	186	55311	5805	183064	6688	683330	65	21854	25286	3068763

註：「イギリス船」には、イギリス東インド会社の船舶だけではなく、アジアで地域間交易・国際交易に従事していたイギリス船も含まれる。

出典：British Parliamentary Papers (1832), *Appendix to Report of the Select Committee on the Affairs of the East India Company : II Finance and Accounts - Trade. Part 2 - Commercial Appendix 30* (paper no.735-II).

表3：インドでの活動を起点とするイギリスへの所得フロー（1793-94年から1890-10年まで：単位 1000ポンド）

	年度	93-4	94-5	95-6	96-7	97-8	98-9	99-00	00-1	01-2	02-3	03-4	04-5	05-6	06-7	07-8	08-9	09-10	合計
A	インドからイギリスへの私貿易による送金																		
1	ロンドンでの私貿易品の販売による売上高*	487	642	840	1041	929	1275	1423	1688	1960	2603	2165	1869	1516	2169	2204	1629	1385	25825
2	インドでの引受手形	1144	1136	949	781	736	672	975	1127	1086	547	676	358	399	393	792	1111	1943	14825
3	中国での引受手形	113	469	473	476	665	430	831	653	476	391	231	513	443	642	798	908	156	8668
4	為替手形合計	1257	1605	1422	1257	1401	1102	1806	1780	1562	938	907	871	1041	1035	1590	2019	2099	23692
5	私貿易による送金の合計	1744	2247	2262	2298	2230	2377	3229	3468	3522	3541	3072	2740	2557	3204	3794	3648	3484	49417
B	イギリス東インド会社の活動で、イギリスが得た私貿易所得																		
6	輸送料とデモレージ	897	807	1251	1424	1352	1606	1524	1553	1276	1600	1525	1232	1655	1569	1583	1691	1102	23647
7	年金と公債の利子	185	83	78	54	49	70	79	87	76	73	81	81	126	143	146	216	249	1876
8	株式の配当金	566	620	644	621	630	641	635	627	628	633	627	625	629	628	627	627	631	10639
9	イギリス東インド会社の活動による総所得	1648	1510	1973	2099	2031	2317	2238	2267	1980	2306	2233	1938	2410	2340	2356	2534	1982	36162
C	インドからイギリスへのその他の移転																		
10	イギリス政府へのイギリス東インド会社の支払い	250	667	31	364	1717	81	108	119	118	101	111	112	129	141	168	166	174	4557
11	インドでの活動によるイギリスへの所得フローの総額	3642	4424	4266	4761	5978	4775	5575	5854	5620	5948	5416	4790	5096	5685	6318	6384	5640	90136

* 次の項目からとられた。'Paid for Proprietors of Private Trade', Appendix 22.

出典：次からの計算。British Parliamentary Papers (1812a), *Fourth Report from the Select Committee on the Affairs of the East India Company*, (paper no. 148). Appx. 22, 24.

表3に対する註

- 1列:イギリス東インド会社が、会社の船舶と使用許可を得た船舶で、インド・中国からロンドンまで輸送した私貿易商品の販売による純収益。このような商品は、インド在住のイギリス人がインドで購入し、所得を送金する手段として輸出されるか、広東のエージェンシー・ハウスでインドの顧客のために購入された。そのために、インドから綿とアヘン輸出による収益が使われた。私貿易によるこれらの総計は、関税・輸送料・イギリス東インド会社が請求した手数料による純益からなるが、会社以外の船舶を使用した際の輸送料と、ロンドンを根拠地とするエージェンシー・ハウスの手数料を含む。
- 2列:インドでの手形。イギリス東インド会社の債務(debt stock)の一部は、ロンドンで償還可能な債券によって調達された。ロンドンで発行される他の為替手形は、インドでイギリス東インド会社によってルピーで売られ(インド商品への会社自体の「インヴュストメント」に資金を提供する)、ロンドンでスタークリング貨と交換された。このメカニズムは、インドの個人的な富の保有者に送金する最良のルートを表した。
- 3列:中国での手形:中国でイギリス東インド会社によって売られる、ロンドンで発行された為替手形。会社が毎年購入する茶の約25%が、この方法で資金調達された。この手形のほとんどが、指定代理人に代わってエージェンシー・ハウスが購入した。指定代理人は、綿とアヘンの貿易によってインドから中国に富を移転した。
- 6列:輸送料とデモレージ(demmorage)=イギリス東インド会社の荷主が、インドと中国の間を商品を輸送するために支払った料金。デモレージ=船舶を使用しなかったことに対する罰則。この収入に対して、荷主のシンジケートが、船舶建造の費用、その修理、航海の間の維持費を負担する。このうちの幾らかは、連合王国で、また幾らかはインドと中国で使用された。
- 7列:スタークリング貨での年金と債券への投資。
- 8列:ロンドンで保有される株式への配当金。1793年の法のもとで、役員たち Directors は、利益に対する最初の請求として、株式に10%の配当金を支払うことを要求された。
- 10列:イギリス東インド会社は、イギリス政府に毎年支払いをした。大半は、船員の費用、イギリス軍、イギリス軍人の休暇のために使われた。

註: このように、ロンドンに直接送金される総額に加えて、インド在住のイギリス人の中には、ヨーロッパ、アメリカないしロンドンで発行された手形と交換するために、インド在住の外国人が行う貿易に資金を提供することで、金を送金する者もいた。この活動に対する、確実なデータは存在しない(この活動は、会社によって反対され、戦時には違法になった)。しかしながら、総計の近似値は計算可能である。1798-1801年には年平均約15万ポンドであり、1802-05年には20万ポンド、1806-09年には30万ポンドである(外国船におけるイギリスの貿易のシェアは、米国船の場合5%、ポルトガル船の場合10%、デンマーク船の場合25%と仮定している)。