

19世紀西欧勢力とアジア太平洋世界

——アングロ・サクソンのインパクトを中心に——

—— The Western Influence to Asia & Pacific Area in 19th Century ——

北 政 巳

Masami KITA

1. はじめに

世界史上でヨーロッパとアジアが交易の形で接触をもったのは、13世紀の陸のシルクロード、14世紀の海のシルクロードに始まる。特に東洋の物産に憧れを抱く、西欧社会にとって、東洋の物産は魅力的であり、彼らのさらなる接触・交流への意欲を刺激した。それが西欧社会で「大航海時代」と呼ばれる時代を創出した。

大航海時代は、13世紀の中央アジアを越えて隊商を組んでインド・アジアの富を持ち帰った政治的にも不穏な苦闘の時代を越えて、15世紀末の喜望峰を回って遠路ながらもポルトガル・スペイン・イタリア等の冒険企業家による東洋の物産獲得意欲に支えられ商業的に成功した。また同時代、日本からもタイ・インドネシアへ向け朱印船に代表される遠距離貿易船が派遣され、海洋アジアの富と物産を求めた時代である。(1)

その時代の貿易決済は銀取引きであり、日本からも朝鮮半島また台湾を経由して大量の銀が南アジアに流れた。その後、日本は南アジアの特産物を沖縄・九州に移植し、徳川幕府の制度的確立と共に「鎖国」体制に向かうのに対して、ヨーロッパはさらなる南アジア

特産獲得実現のために、中・南アメリカでの銀採掘の拡大をもたらす。さらに、その中・南アメリカからの大量の銀流入がヨーロッパの価格革命を引き起こし、一般諸物価騰貴によるインフレーションを生じて封建経済の崩壊を早め、次の商業社会の到来をもたらした。(2)

16世紀の中世ヨーロッパ社会においても、スペイン・ポルトガルを追ってオランダ、イギリス、フランスが遠隔地貿易に進出する。さらにノルウェー、スウェーデン等の国々も続いた。なかでも1588年にスペインの無敵艦隊を打破した英国海軍は、新時代の中心的役割をつとめた。1603年に創立された東インド会社は、1833年に独占貿易権を喪失するまでの間、強力な海軍商艦隊を背景に対インド貿易に独占的役割を果たした。(3)

さらに18世紀には、木造クリッパー船の全盛時代を迎える。ロンドンから喜望峰を回ってインドとの間に、迅速で大量の紅茶輸送を実現した「カティ・サーク号」(Cutty Sark)に象徴されるグラスゴウで建造された高速クリッパー船は最も有名である。また大西洋・太平洋にアメリカ製の木造クリッパー船が活躍した。(4)

しかしいくら船舶が大型化されたとしても、

木造船で帆船であるかぎり、自然界のルール、海流や風向き等の自然条件を有利に利用できても、荒れ狂う自然界の暴威には全く無力であった。

イギリスで生じた古典的産業革命が人々の生活様式を変え、交通手段の飛躍的發展を可能とした。つまり機械の時代を迎え、陸上では蒸気機関車が走り、海上では蒸気船航行の時代を迎えた。航行する船舶本体の材質が木造から鉄製に代わり、動力も無生物エネルギーの石炭に代わり、さらに蒸気力エネルギーとプロペラの発明と実用化により、自然界に左右されずに人為的なかたちでの世界各地への航行を可能とした。(5)

また各国のナショナリズムの高揚また自由資本市場での恒常的なビジネス活動に、最も希求されたのは「情報」であった。ケルビン卿が発明し付設した大西洋横断ケーブルは新しい情報の時代を開幕した。そしてイギリスの電信ネットワークは、1865年にイギリス＝インド間に開設され、さらに1872年に香港・上海まで延長された。またイギリスを基準にヨーロッパからロシア・シベリアを横断して進展した電信ライン、また大西洋を横断した電信ラインのネットワーク連結されたのが、地球の裏側に日本であった。(6)

2. 19世紀後半の機械の都・グラスゴウの誕生

世界蒸気機関車と蒸気船の発明と実用化は、人類史の新しい近代市民生活を可能とさせた。イギリス資本主義は、1840年代には「世界の工場」と呼ばれ世界経済再生産機構の中核となり、地上を走る鉄道はイギリスからドーバ海峡・北海を渡りヨーロッパ各地へとネット

ワークを拡大し、海を渡る蒸気船は世界の諸港をつなぎ、大量の工業製品貨物と客輸送とその逆の物流を可能とした。(7)

この鉄道と蒸気船の時代の到来は、英国の北地域スコットランドの技術革新から始まった。経済的破綻から1707年のイングランドとの「合併」を受け入れたスコットランドは大英帝国の共通のパートナーの立場を得て、工業化を開始する。(8)

特に一時的ではあったがアメリカとのタバコ貿易は巨大な富を持ち込んだ。そして世界最初のグラスゴウ市商工会議所を中心に世界各地にビジネス可能性を探索し、スコットランド人外交官・商人・学者・技師・産業資本家ネットワークを利用して、さらに世界に進出する。(9)

地域内では先ず1828年のJ・B・ニールソンの熱熔鋳法の発明が、従来不純物が多く不利用であった土着の黒帯鋳石から銑鉄を作る画期的な工法により、英国第一位銑鉄生産地域になったばかりではなく、世界各地へ輸出する世界市場を形成した。(10)

なおイギリスの蒸気機関車の時代は、1814年のスティーブンスンの発明によるストックトン＝ダーリントン間鉄道の敷設の成功に始まるが、彼の実家はエディンバラの燈台建設業者であった。(11)

また英国内の鉄道業ネットワークも、国内市場の統一のために用いられ、北のスコットランドと南のイングランドをつなぐ各種路線拡張ブームから進展した。先ずグラスゴウのスプリングバーン地域に蒸気鉄道機関車製造企業が集中し、19世紀末には世界生産の5割を越える生産を占め、その地から世界に向けて蒸気機関車が輸出され、「鉄道の都」と賞

賛される程の繁栄を示した。(12)

スコットランドの山間僻地や諸群島地域も、スコットランドの産業革命の進展の中で労働力の創出の一環としてグラスゴウ・エディンバラ等の大都市工業化に連動して、蒸気船が労働者を工場に送り込んだが、そこには1830年代の鉄道時代への補完作用が認められる。著名な土木技師T・テルフォードやJ・レニイ等の活躍に率いられた道路・運河整備によるスコットランド交通革命の進展も挙げられる。(13)

蒸気船航行は、1812年にH・ベルが「コメット号」を発明しクライド河を横行し、1819年秋からクリナン運河＝ユラ島間の定期航行開始に始まるとされる。(14)

この蒸気船の登場が従来の木造で帆船の時代を押しよけ、鉄製で蒸気機関推力で航行する新時代を開いた。そしてスコットランド交通革命の影響を受け、スコットランド僻地・群島との交通ネットワークが整備され、イギリス社会の富裕化の中で庶民のレジャー時代も到来し、イギリス・ヨーロッパ各地からの旅行者の数も急増した。(15)

1840年代には、スコットランドの鉄道・蒸気船航行ネットワークは最も広範囲に形成され、数多くの鉄道会社、また蒸気船会社が誕生した。それらスコットランド地域内の鉄道・蒸気船会社は、いくつかの吸収合併を繰り返して、1870年代には3大鉄道・蒸気船会社、つまりカレドニアン鉄道、ノース・ブリティッシュ鉄道、グラスゴウ南西部鉄道に吸収されていった。(16)

そして1872年にヴィクトリア女王命で世界最初の工学部欽定講座を設定したグラスゴウ大学において、新時代のハイ・テク・センタ

ーとなった同大学の工科学系諸教授の発明と改良を実用化して著しい興隆をみせた。事実、世界最初の鋼鉄船体製造、3・4連鎖エンジン、高圧ボイラー、蒸気タービン・エンジン、ディーゼル・エンジン等の海事工学新技術が発明され、クライド河流域の造船企業で試作・実用化された。(17) スレーブン教授は「1870-1913年の間、クライド河の造船所だけでも全イギリスの3分の1を生産し、世界総生産の約2割を占め、ドイツやアメリカの国の総生産量を上回った」とする。(18)

これら造船工業の興隆は、スコットランド系海運業社を助成し、世界の7つの海をつなぐ大洋航海ルートでの活躍を導き出す。19世紀世界最大の海運業社P&O社を始め、ベン航海社、ドナルドソン航海社、アンカー航海社、マッカラン航海社等が発起され、イギリスから世界市場に人と物を輸送した。(19)

3. スコットランド造船・海運業

1833年のイギリス東インド会社の独占貿易権の撤廃がアジア・極東に新しい波を起こした。19世紀の中葉には、膨大な経費をかけた英国海軍に守られた東インド会社の貿易特権の外に対して自由な貿易を認めたことからスコットランド系自由貿易商人が太平洋に進出した。また一方ではアメリカから太平洋を渡り、アジアに接近する動きもあった。しかし、この時代には未だ木造船舶の最盛期で、ごく一部で鉄製部品が使われたにすぎなかった。(20)

新しく喜望峰経由インドへの航路に就航した蒸気船は、特権を失った東インド会社の巨大船舶との競争を経験する。然る間に蒸気船建造技術は日進月歩し、より長い航路に向い

た大型船舶も建造された。(21)

またスコットランドのグラスゴウ・クライド河流域の造船業地域では多数の蒸気船が建造された。クライド海上交通に登録された主な造船所を調べると、建造艦数でみると10隻のランキン・ブラックモア社、8隻のJ&Gトムソン社、バークレイ・カール社、6隻のA&Jイングリシ社、5隻のT・B・シーズ社、W・デニイ社、ユーストン&コルベット社、4隻のD・ヘンダーソン社、R・ダンカン社、W・キング社、3隻のブラックウッド&ゴウドン社、J・レイド社、ラッセル社、ロバートソン社、ケアード社、ジョン・ブラウン社、2隻のS・マクナイト社、J・レイド社、ネイピア&シャンクス&ベル社、ブラックウッド&ゴウドン社と続いた。67隻の船舶が外輪蒸気船で、8隻がスクリーナー船であり、鉄船が28隻、鋼鉄船が46隻とされた。(22)

また蒸気鉄船は耐用年数が30年と思われた。それ故に建造され、新型蒸気船としてスコットランド近海から北海を航行すると、そのまま世界各地の需要に応じて北アメリカから南アメリカ各地、アジア・オーストラリア・極東へと販売されていった。(23)

4. アメリカ海運業と太平洋海域

19世紀中葉に、アメリカ木造蒸気船は、太平洋を越えてアジア海域に到来し、ライバルの喜望峰経由の西欧船舶に圧倒的優位に立った。最初のアメリカ蒸気船は、中国の広東地域で活躍した、モウズレイ (Maudslay) 社が1821年にカルカッタのコード (Kodo) 社で組み立てたパドル式蒸気船「ダイアナ号」(Diana) である。次いで1829年にカルカッ

タのハウラー (Howrah) ドックで建造した「フォーブス号」(Forbes) である。(24)

阿片戦争後の1842年のイギリスの南京条約後の中国諸港開港と共に、西欧諸国の進出が本格化した。1856-57年の英中戦争後の天津条約、さらに1860年の北京条約を経てイギリスの中国支配の強化と、ライバルのフランスの進出が続いた。

この時代に、香港=揚子江流域で活躍したアメリカ蒸気船会社には、ラッセル (Russell) 社、アウグスティン・ハート (Augustine Heard) 社、オリファント (Oliphant) 社が挙げられる。中国の最初に到来したアメリカ蒸気船は、ラッセル社と提携したフォーブス (R. B. Forbes) がボストンのホール社 (S. Hall) 社で建造した木造双スクリーナー帆船の「マイダス号」(Midas) であり、次いで1844年に同社で「エディス号」(Edith) がボンベイ経由の阿片取り引きに投入された。1846年に、フォーブスはニューヨーク製の鉄製小型スクリーナー蒸気船「ファイア・フライ(蛍)号」(Firefly) を広東=黄埔に投入した。(25)

1849年製のニューヨークの木造パドラー(外輪)船「スパーク号」(Spark) の船長エンディコット (J. B. Endicott) は黄埔の代理店ハント (T. Hunt) と組んで運行し、1865年には現地英米商人を集めて香港・広東・マカオ蒸気船 (Hong Kong, Cannton and Macao Steamboat) 会社を発起した。(26)

しかし中国で最大のアメリカ系海運業は、1821年にラッセル (S. Russell) によって起業され1891年まで続いたラッセル社である。ラッセル社は、長年イギリスのリンゼイ

(W. S. Lindsay) 蒸気船会社の代理店を務め自立した。⁽²⁷⁾ 1853年にコレア (T. Coller) によって建造された「儒教号」(Confucious), 次いで1855年フォース社建造の「アンテロープ号」(Antelope) が投入され、香港＝上海間航行と共に、鎖国中の日本にも接近した。1856年にはスコットランドのダンバートのデニィ兄弟社で鉄製スクリュー補助蒸気船「ミン号」(Min) 号を買い入れて、香港＝上海間の阿片貿易に従事した。同社は第2次中英戦争時にはJ & M社に協力して信用を拡大、特に揚子江航路を念頭に1862年3月に上海蒸気船航行 (Shanghai Steam Navigation) 会社を設立した。⁽²⁸⁾

上海蒸気船航行会社はアジアに到来した多数の中古船舶を集めて、効率よく経営し成功したが、1869年頃からは新型鉄製蒸気船がアメリカよりも遙かに廉価でスコットランドで購入できることから船舶建造直接注文をとった。同社の同航路でのライバルは、1867年にグラバー&ダウン社 (Glover & Down) を中心に上海で設立された合同蒸気船会社 (Union Steam Engine Co) であった。しかしグラバー&ダウン社の経営不振から1870年にオリファント社に委譲された。⁽²⁹⁾

また倒産の時に「グレンガイル号」(Grenegyle), 「ツンシン号」(Tunsin) を得たロンドンの木綿貿易商であったスワイア親子は、1867年1月に上海で「バターフィールド&スワイア社」(Butterfield & Swire) を設立した。そして1872年には合同上海蒸気船会社を吸収して、リバプールのホルト (A. Holt) 社、また青煙突 (Blue Funnel) 航海社の援助を得て中国航行会社 (China Navigation Co) を設立し、上海蒸気航行会

社を凌駕していき、1877年2月に全商艦隊を握りアメリカ蒸気船企業は終焉した。⁽³⁰⁾

次いでアウグスチン・ハード社は、1840年にラッセル社のパートナーであったヘラルドが友人のクーリッジ (J. Coolidge) と組んで発起した。当初は中古船舶での営業を掲げたが、次いでアメリカへ大型木製蒸気船を注文し、それを部品で送り込み、中国で再組み立てする方法を思いついた。そして1863年には黄埔で「キンシャン号」(Kinsham) を完成させ香港＝広東航路に投入した。次いで1865年秋に、アウグスティン・ヘラルド社がバックアップして香港・広東・マカオ蒸気船会社を作り、さらに1868年夏には中国海・サイゴン・海峡蒸気船 (China Sea, Saigon and Straits S. S.) 会社とも協定を結び、多数の中古船舶を購入して短距離沿岸航行に活躍した。さらに同社は、中国と日本にいくつかの代理店を開き、ブッシュ社のベンチャー会社のニューヨーク・ロンドン&中国蒸気航行会社 (New York, London and China & Co) とも契約して、ニューヨークへの直行便を保有したが、1875年に倒産した。⁽³¹⁾

オリファント社は、1828年にオリファント (D. W. Olyphant) によって起業され1878年まで存続した。同社はアメリカ人宣教師団の中国大陸での活動を支え、阿片貿易に荷担しなかった。オリファント社は1861年にジョイス (R. Joyce) 社建造の木製外輪蒸気船「ポヤング号」(Poyang), 1862年に同社建造の木造プロペラ船「タキヤング号」(Takiang), 1864年にイングリス (J. Inglis) 父子社で建造された鉄製外輪大型蒸気船「キウキヤング号」(Kiukiang) を用い、筆頭株主オリファント (R. Oliphant) のもとで揚子江流域の

通商に活躍した。(32)

1868年夏に、オリファント社は路線拡大をめぐる上海蒸気航行会社や合同上海蒸気航行会社との熾烈な競争に遭遇し、最終的には敗北し、むしろ上海＝厦門＝汕頭、さらに香港＝九竜島さらに日本から北中国の牛莊までの沿岸通商に活躍した。(33)

5. イギリス海運業のインド以东への進出

ロンドン在の船舶斡旋業者 B・M・ウィルコックスがシェトランド島出身の A・アンダーソンとパートナーを組みダブリンの船舶業者 R・ボーンを入れて、1838年に P & O (ペニンシュラ・オリエンタル航行) 社を創立しポルトガル＝ロンドン港に就航させた。18世紀以来、ロンドンのテムズ河沿いの造船業者で「東インド人」(East India man) と呼ばれる貿易商人が東インド会社の帆船ビジネスを独占していた。当時、東インド会社はイギリスの東洋航路を独占し、特定の造船業者・船主とのみ傭船契約をしていた。ロンドン・テムズ河沿いの造船業者は、アジア海運ビジネスの拡大に関心をもち、1815年のラスカール条約と呼ばれる登録条例により、インド建造船や水夫の「外国」扱いとした。一方、1823年の東インド貿易条例により、350トン以下のイギリス船舶のインド洋航行と沿岸貿易への参画が認められた。その結果、ヨーロッパ型帆船のインド造船業への需要は減少した。(34)

またテムズ河周辺のイギリス帆船建造も規格統一が図られ、1836年トン税測定法、1845年の商船法が決められ、外洋航路からのインド海運の締め出しとイギリス海運業のイ

ンド・アジア近海航路への進出が見られた。そして1834年に東インド会社の貿易独占権が撤廃されると、東インド会社の大型帆船は石炭貯蔵船と化した。(35)

19世紀中葉のイギリスからインド・中国航路への主役は、喜望峰経由で快速走行する3本マストの全装帆船ティ・クリッパーであった。このクリッパー船の原形はアメリカのボルティモア製とされ、最も賞賛されたのは1784年にニューヨークから広東へ6カ月間をかけて航行した「エクスプレス・オブ・チャイナ号」(Express of China) とされる。ナポレオン戦争中に、ヨーロッパ茶が激減した時に、クリッパー船ビジネスに大きな刺激となった。

また1848年にゴールド・ラッシュ以降、ホーン岬経由でニューヨークとサンフランシスコを100日で結ぶカリフォルニア・クリッパーが登場し大きな注目を浴びた。このクリッパーは復路に、サンフランシスコから太平洋を横断し中国へ行き、中国茶をサンフランシスコ・ボストンへと輸送した。(36)

さらに阿片戦争後の米中望厦条約締結、1849年のイギリス航海条約の撤廃を受けて、アメリカ・クリッパー船は中国茶をロンドンへ輸送する東洋航路まで進出した。中国官憲の取り締まりを逃れて銀通商と麻薬密貿易を扱う「麻薬クリッパー」と呼ばれるイギリス・アメリカ船が横行したが、1858年の天津条約で阿片貿易が合法化されると衰退した。(37)

アメリカ海運業も、1807年にアメリカのハドソン湾で、スコットランド人移民の R・フルトンが木造外輪船「クラモンド号」を就航させた。アメリカはイギリスに比して運

河・道路建設が遅れ、汽船についても関心は薄かった。

イギリスは1830・40年代に陸上では蒸気鉄道輸送、海上では沿岸航路を確立し、外洋航路に向かう時代であった。蒸気船は帆船に比して、馬力と速力さらに確時性に優れ、風向きや潮流にも関係なく最短距離を航行でき、イギリス本国と世界各地の植民地をつなぐ待望の交通手段であった。しかし蒸気船は建造費がかさみ、常時、運行に石炭を必要とすることから簡単には木造船への代替はできなかった。(38)

イギリスは大英帝国の社会経済体制の確立・維持を目的として、海運省を通して植民地各地を連結する郵便汽船航路を作り、代表的な民間蒸気船会社に対して高額補助金と航路独占権を与えた。この政策の恩恵により、外洋航路での蒸気船の帆船への優位が確立された。事実、P&O社に続いて、1860年までにキューナール社が北大西洋航路、太平洋蒸気船会社が南アメリカ太平洋航路、王立郵便会社が西インド諸島航路に参画し、世界的規模での定期的航海ネットワークが形成された。(39)

当時、イギリスからインドへは地中海からエジプト・紅海・アラビア海経由の陸上ルート、次に2つの海上ルート、つまり地中海からチグリス・ユーフラティス河からペルシア・アラビア海航路、さらに東インド会社の喜望峰ルートであった。旅程の安全また季節・気候条件に制約された。インドに住むイギリス人にとっては、ロンドンから迅速・かつ規則的に航行できる蒸気船開通は、長年の悲願であった。(40)

イギリス・インド両政府から補助金を得て、

航路の拡張を目指したP&O社やカルカッタ在のイギリス人社会の発起したBI社（ブリティッシュ・インド蒸気船航行会社）が設立され、前者は外洋航路を中心に、後者はインドを中心としての支線航路を拡充した。事実、P&O社は、1840年にイギリス＝アレクサンドリア間、1845年にはセイロン＝ペナン＝シンガポール＝香港間に、1852年にはシンガポール＝シドニー間、1854年には東インド会社最後の牙城であったボンベイ＝アデン＝スエズ運河間航路に割り込み、P&O社の東洋への郵便体制を確立していった。さらに1848年には香港＝マカオ間、1850年には香港＝上海間、1859年に上海＝長崎間、1867年には横浜＝上海＝香港へと航路支線を伸展した。(41)

そしてイギリス海軍は、外洋航路を管理下に置き、P&O社等の民間蒸気船会社と補助金を初め航路・寄港地・配船頻度・航海所要日数さらに郵便船の軍事擬装や有事での協力体制を決めた。事実、P&O社等の民間蒸気船が1840-42年の阿片戦争、1852-56年の第二次ビルマ戦争、1853-56年のクリミア戦争、1857-58年のセポイの反乱、アロー戦争に際して、兵士輸送船として活躍した。多くの個人企業かも活躍したが、なかでも1810年以來ベンガルに住み「自由貿易商」を名のっていたグラスゴウ出身のマッキノンとR・マッケンジーとパートナーを組み、1847年以降にグラスゴウ・リバプール＝カルカッタ間、またカルカッタ＝オーストラリア・中国間を開き、1856年にはカルカッタ＝ラングーン間、1861年にはカルカッタ＝ビルマ間、翌年にはボンベイ＝ペルシア間に航路を開いた。さらに1862年にはBI社傘下に入り、カルカッタ

とアジア諸港間の航路を拡大した。またマッキンノンは1872年にアデン＝ザンジバル＝ナタール間の郵便事業契約を獲得して、東アフリカを視野に入れての英帝国東アフリカ (Imperial British East Africa Co) の設立を企画した。かくて1860年代に始まる本格的な鉄製蒸気スクリー船時代を前に、P & O社が外洋航路、BI社が沿岸・近海航路を担当する大英帝国のアジア汽船航路体制が整備・確立された。(42)

その他、アジア海上市場に向けては、英国のライバルのフランス帝国郵船 (French Messageries Imperiales) やオランダのオランダ・インド汽船会社 (Nether landsch-Indische Stoomvaart Maat-sxhappij) が進出したが、両者の規模も活動も、P & O社とB & I社をもつイギリス海軍・商艦隊に匹敵できるものではなかった。事実、1866年には、P & O社は43隻の郵便汽船 (総トン数6万7195トン)、B & I社は22隻の郵便船 (総トン数1万8660トン) を持つ大合同海上勢力であった。(43)

6. 1860年代のアジア・極東海域とイギリス海運業者

1861年に、中国の揚子江が開放された時、P & O社がインド＝セイロン＝海峡植民地＝中国間の蒸気船航行ビジネスを独占していたが、アプカール社とJ & M社がカルカッタ＝香港間ビジネスを寡占した。(44)

中国への蒸気船ビジネスは、1829年にJ & M社のJ・マセソンがカルカッタ建造の小型蒸気船「フォーブス号」(Forbes) をチャーターして帆船「ジャメジナ号」(Jamesina) を牽引して向かったことから始

まる。1834年の東インド会社の貿易独占撤廃が、多くの貿易業者に極東への貿易拡大の刺激を与えたが、実際には1842年の阿片戦争終了までインド＝中国間の蒸気船航行はなかった。

1843年6月に南京条約が批准され、外国人に上海・厦門・福州・寧波の港が開放されると、イギリスは先手を打って香港の植民地化を図った。その結果、イギリス・西欧諸国から見ると自由化、つまり従前の東インド会社の貿易特権の廃止と中国側での伝統の朝貢貿易の廃絶を意味していた。そして蒸気船航行により、中国から絹・香料がヨーロッパに運ばれ、ヨーロッパから近代工業製品の他にインドから紅茶・銀・阿片が中国へと運ばれた。特に1853年頃にはP & O社のインド＝中国間の貿易は安定化した。また航路も、取扱通商量の増大からロンドン＝ボンベイ間とカルカッタ＝中国間を分けて航行するに至った。(45)

1856年に、クリミア戦争が終結しパリで講和条約が結ばれると、P & O社のボンベイ＝香港港が通常に戻り、さらに数多くの船舶が投入された。1855年に6月に、P & O社創業者の孫にあたるウィリアム・ケズウィック (William Keswick) を「アゾフ号」(Azof) で長崎に派遣して、中国＝日本航路を探索した。その後1866年7月に「カディス号」(Cadiz) を投入、さらに「エメユ号」(Emeu)、「チャイナ号」(China) 等の数隻を加えた。「カディス号」は1855年にポート・グラスゴウのブルン社 (John Bourne) で建造されたが、また「エメユ号」は1852年にグラスゴウのネイピア造船所で、「チャイナ号」は1855年にグラスゴウ・パーケンヘッ

ドのジョン・レアード (John Laird) 社で建造された。(46)

多数の群小のイギリス系海運業会社が参画した。ボンベイ＝ガール＝香港航路には、当初ボンベイ蒸気船 (Bombay Steamer) 用に建造され、阿片貿易で富を得たブッシュ (Bush) 社のリッチフィールド (W. H. Lichfield) 船長率いる「サー・チャールズ・フォーブス号」(Sir Charles Forbes) が参画した。1854年にグリーンノックで建造された鉄製スクリュースタム蒸気船がボンベイ＝カラチ＝セイロンに「シンディアン号」(Scindian) と称して投入された。また1857年にはインド人資本家を中心にボンベイ＝上海間の蒸気船企画のボンベイ商業蒸気船航行会社 (Bombay Mercantile Steam Navigation Co) が発起され、同年にノーサンバランドとサンダーランド建造の各1隻、グラスゴウのデニィ社から1隻の3隻の鉄製スクリュースタム蒸気船を購入して営業を開始したが、P & O社に比べて不安定であった。(47) さらに1859年10月に、ボンベイの新しい商人グループが中国商業航行蒸気船会社 (China Mercantile Steam Navigation Co) を起業した。これら2会社がボンベイを中心に地域海運業で活躍した。(48)

次にカルカッタ＝中国航路には、3つの類の航海会社が登場する。つまりP & O社、そのライバル会社、さらに群小の諸会社である。そこに3つの時期と様式が見受けられた。先ず1850年代のP & O社のカルカッタ＝香港航路は、東方蒸気船航海 (Eastern Steam Navigation) 社で使われていた時代後れの木製パドル式蒸気船が使われ、次いでボンベイ航路に使われていた外輪式蒸気船と最新鉄

製スクリュースタム船、そして適切な推力と容積を持ち、その多くは「上海号」、「中山号」、「台湾号」等の中国名をもつ最新式注文船であった。つまり当初はカルカッタからオーストラリア航路向けに考えられたが、外洋航路船としては小型で鈍速であったため、中国航路に落ち着いた経緯がある。そしてライバル汽船も大型化し、カルカッタ＝香港間航路での、P & O社と諸会社の競争は激化し、運賃の値引き競争も生じた。(49)

同航路での主要なライバル企業を挙げると、ロンドンに本店を置くスコットランド系のデント社、J & Mの2社、あとインドのカルカッタに置くアプカール (Apcar) であった。デント社は、1851年にアメリカのニューヘブンのグレイ (John Gray) 社で当時最新高速の木造スクリュースタム蒸気船「パウ・シュン号」(Pau Shung) を作り、便数は少ないがカルカッタ＝香港間を3月間ごとに定期航行する航路を開き、中国の沿岸貿易で活躍した。(50)

J & M社は、P & O社がカルカッタ＝中国間に参画してくるまでインド貿易を独占しており、J & M社は1852年にロバート・ネイピア社製のビーム式ギア・エンジンを搭載した木造スクリュースタム新造船「ラリストン号」(Lariston) を購入してインド＝中国間を航行させたが、1853年4月に香港近くでアメリカ帆船「プリスマ号」(Plymouth) と接触・座礁・沈没した。同社は直にロバート・ネイピア社に大型高速鉄製スクリュースタム船「ランス・フィールド号」(Lancefield)、「ファイエリィ・クロス号」(Fiery Cross) を建造して同航路に投入し、P & O社よりも2-3日早い航行を可能とした。(51)

J & M社は同航路でかなりの成功を収め

たが、他業務への拡大から航路維持に関心を失い、2隻を各自、外国船を欲していた日本の長州藩に売却して「ジンジュ号」(Jinju)、薩摩藩に売却して「永平号」(Eihei-Maru)となった。⁽⁵²⁾

1855年頃にP&O社のライバル航行社としてアプカール社が参入した。同社の中国代理店ギップ・リヴィングストン(Gibb & Livingston)社に、1855年にレンフリーのヘンダーソン(James Henderson)父子社が建造しマクナブ&クラーク(M'Nab & Clark)社製の最新エンジンを搭載した「ライトニング号」(Lightning)が配船されたが、J&M社の「ランスフィールド号」よりも2-3日早く航行した。その後、1857年ハートプール建造の補助スクリュー船「アルメニアン号」(Armenian)が、1859年にはケントのラングレイ(C. Langley)社建造でグジョン製エンジンを搭載した「サンダー号」(Thunder)、さらに1858年夏には、スコットランド・ダンバートン(Dumbarton)のデニィ(William Denny)兄弟社で建造された新船2隻「カーサージ号」(Carthage)と「テーベス号」(Thebes)が追加された。⁽⁵³⁾

このカルカッタ=香港航路には、上記の3社以外に個人的航海業者も現れ、不規則ながらも魅力あるビジネスに参画した。ニューカッスルの銀行業者ビッグゲ(Matthew R. Bigge)所有の1855年にノーサンバーランドのリヴィングストン造船で建造された鉄製補助スクリュー船「クイーン・ヴィクトリア号」(Queen Victoria)が、デント社の契約雇用船として稼働した。また国家議員で有名な海運業研究家のリンゼイ(William S. Lindsay)が中国の代理店ラッセル社と契約

して、1856年頃からロンドン=喜望峰=モリシャス=セイロン=マドラス=カルカッタ航路に参画した。同社の船舶は1854年にリヴィングストン造船の鉄製補助スクリュー蒸気船「タイン・マウス号」(Tyne Mouth)、1856年にクライドで建造された「スコットランド号」(Scotland)があったが、時には揚子江までビジネス活動を展開したが、最終的には1861年にアメリカ人船主のカニングガム(Edward Cunningham)に売却された。⁽⁵⁴⁾

またリンゼイ社用に1856年にポート・グラスゴウのロウレンス・ヒル(Lawrence Hill)社で建造された鉄製補助スクリュー蒸気船「イングランド号」(England)が、喜望峰=インド貿易の衰退から1858年頃からカルカッタ=香港航路へ投入された。またハートプールでリンゼイ社用に建造された鉄製補助スクリュー蒸気船「アイルランド号」(Ireland)が一時ポルトガルに売られた後、イギリス木造船「ウィリアム・フレデリック」(William Frederick)を牽引して香港に入り、中国からヨーロッパへの茶貿易を直行した最初の蒸気船となった。しかし「イングランド号」は、最終的には1861年に薩摩藩へ売却され「テニュー・マル」(Tenyu Maru)となった。⁽⁵⁵⁾

その他、P&O社創立時の理事のひとりのハートレイ(James Hartley)がロンドンとグラム(Duraham)で知人を集めて、1857年5月にウェストハートプール蒸気船航行社と連係してリンゼイ社の委託を受けて「ジェイムズ・ハートレイ号」(James Hartley)を極東での海運業に送り、デント社の手配で香港中心の委託貿易で活躍した。⁽⁵⁶⁾

さらに1854年にケルヴィンハウ(Kelvin-

haugh) のアレクサンダー・スティーブン (Alexander Stephen) 父子社がグラスゴウのベル社用の建造した「ベル号」(Bell) が1857年に蒸気スクリュー船として改装されインド航路を走った。また個人船主として、1857年にグリーンノックで建造された鉄製蒸気スクリュー船「ヴィスカウント・カニング号」(Viscount Canning) が1859年春にカルカッタから香港へ到来し数回の航行後、サイアム(タイ)へ売却、「ウェールズ皇太子号」(Prince of Wales) と改名され、1870年頃まで香港=バンコック航路で活躍した。⁽⁵⁷⁾

7. 苦力貿易蒸気船と中国人海運会社

1850年代の後半のアジア・極東で活躍した西欧の蒸気船に、中国人下層労働者(苦力)貿易を扱うイギリス船3隻、フランス船2隻があった。最初にシンガポール経由で中国海域に到来したのは、1856年にナント(Nantes)で建艦された「チャールズ・マルテル号」(Charles Martel) と「フランソワ I 号」(Francois) の2隻で、香港代理人にフェレス(V. Feres)を置き、中国からフランスまた西インド諸島への「廉価な労働力」を輸送した。⁽⁵⁸⁾

3隻のイギリス船は、1858年から苦力貿易に参画した「モウリシャス号」(Mauritius)、「クレオパトラ号」(Cleopatra)、「スコシア号」(Scotia)であった。「モウリシャス号」はブラックウェルのメイ社建造の鉄製補助スクリュー船で、クリミア戦争輸送に活躍した後、1858年2月に香港の黄埔(Wampoa)ドックで改装され、ギップ・リヴィングストン社手配での苦力労働者輸送にあたった。その後「モウリシャス号」は1862年に東イン

ド・ロンドン海運(East India & London Shipping)に売却され「ロシア号」(Russia)となる。「クレオパトラ号」は本来はアングロ・ブラジル蒸気船航行社(Anglo-Brazilian Steam Navigation)用に建造されたが、その後オーストラリア、カナダと転々として、リバプール商人の手でカルカッタ=香港=サイアム=ハバナ間の苦力隷貿易で使われ、最終的にはアフリカ蒸気船(African Steam Ship)会社に売却された。

「スコシア号」はロバート・スティーブル社製の鉄製スクリュー蒸気船で作られ、ギップ・リヴィングストン社の手配でハバナへの苦力輸送に従事し、1867年にはイギリス・インド蒸気船航行社(British India Steam Navigation)、1876年にはマレーシアのペナン(Penang)の海運業者に売却された。⁽⁵⁹⁾

第二次英中戦争の時代に、中国を中心に活躍した船舶には、いくつかのグループと10隻の船舶が挙げられる。先ず1854年にスコットランドのレアード(John Laird)社で南アフリカ・総合蒸気船航行(South African & General Steam Navigation)社用に建造された鉄製スクリュー蒸気船の「バヒアナ号」(Bahiana)、「インペラドール号」(Imperator)、「インペラトリズ号」(Imperatriz)が挙げられるが、クリミア戦争時には英・仏両政府の要請で調達された。その後「バヒアナ号」は母国スコットランドと香港を雑貨輸送船を経て西インド・太平洋蒸気航行会社(West India & Pacific Steam Navigation)に渡った。また「インペラドール号」はマレーシア海域での通商に従事し「インペラドリス号」はデント社との契約でインドからイギリスへの最初の紅茶運搬蒸気船となった。そ

の後後の2隻はフランスの大西洋総合航行者 (Compagnie Generale Transatlantique) に売却され、各自「タンピコ号」(Tampico)、「ベラ・クルス号」(Vera Cruz)と改名して用いられた。⁽⁶⁰⁾

1852年に喜望峰を回ってオーストラリア行きのおーストラリア王立郵便蒸気航行者会社 (Australian Royal mail Navigation Co) が設立し、ミルウォール (Millwall) のジョン・スコット・ラッセル (John Scott Russell) 社建造の「アドレイド号」(Adelaide)、グリーンノックのスコッツ父子社建造の「メルボルン号」(Melbourne)、ダンバートンのウィリアム・デニィ社建造の「シドニー号」(Sydney)を保有したが、1854年にはクリミア戦争に徴用され、その後インドを中心に活躍したのち、「アドレイド号」と「シドニー号」はエジプト政府に売却、「メルボルン号」はロンドン・リバプール商人の手をへてアジア航海に従事した。⁽⁶¹⁾

また独立的な事業船として、1855年にベルファーストのヒックソン社 (R. Hickson, 著名な Harland & Wolf) 建造の鉄製蒸気スクリュー船「シアソネス」(Khersonese) が挙げられる。当初は地中海航路に作られたが、クリミア戦争後に大西洋航海、ついで1860年頃から香港航路に参画、その後ロンドン投機商人に帆船として使われ、1899年にオランダに売却された。⁽⁶²⁾

さらにこの時代の中国周辺の航海事業ビジネスには、中国・海峡植民地・ボルネオ島、ラブアン (Labuan) 島を結ぶ小規模な蒸気船群も登場した。1855年にリバプール建造でイースタン・アーチペラゴ (Eastern Archipelago) 会社保有の鉄製スクリュー蒸気船

「ラブアン号 (Labuan)」でラブアン島＝中国間の石炭輸送から入り、香港から雑貨一般を持ち帰りながら1864年まで活躍した。その他1858年頃、ボルネオ (Borneo) 会社所有の「サー・ジェイムズ・ブルック号」(Sir James Brook) と「ジェネラル・ウィリアムズ号」(General Williams) やワット・M・グアノ (Watt Moh. Guano) 会社所有の「5人兄弟号」(Five Brothers) が活躍したが、いずれもスコットランドで建造されたグラスゴウ・リバプール商人を介して現地在住のスコットランド商人の手に渡り、そして現地商人へと渡っていった。⁽⁶³⁾

8. 結び

19世紀中葉までの極東・中国を含む太平洋の海上交通は、アメリカの木造船海運会社が支配し、イギリス・ヨーロッパ海運業者は鉄製蒸気船とスエズ運河開通までは、インド以東への影響力はほとんどなかった。

それが19世紀のイギリス東インド会社の独占的貿易権の撤廃、自由貿易の時代的要求のもとにイギリス資本主義がインドから中国・極東へ向かう時代の中で、P & O 社をはじめとするスコットランド系海運業者が地元造船業者と連動して、インド以東の上海・香港・さらに揚子江の河川通商に活躍した。その航路の延長線上から鎖国の国・日本へと到来した。⁽⁶⁴⁾

木造クリッパー船の時代は極めて短期間に終り、木造船から鉄船、帆船からスクリュー推力の蒸気船に移り、さらに巨大船舶化していく。この船舶の近代化と遠距離航海が陸上の鉄道ネットワーク整備と鉄道旅行の普及が、イギリス人の生活様式を変えていった。

注目されるのは、アジア・極東に到来した船長（キャプテン）の役割である。その大半がスコットランド人で出発前に船舶所有者と取り決めて船舶株主となり、状況判断によっては海運業取り引きの権限の他に船舶の転売や引退して現地へのエイジェント化して企業家になる等の積極的な企業者活動を展開した。つまり彼らは現地での技術・商業情報収集に優れ、外交官・現地官吏・商人・技師との交友ネットワークあり、また多くの水夫を指導・監督し海事ビジネスから培った指導者能力が評価される。(65)

彼らキャプテンの活躍が、1850年代の中国の上海や香港、1860年代の長崎・神戸・横浜等へ進出したイギリス系商館や商社代理店の中に見いだされ、さらにインドを中心としてオセアニア・またマラヤ半島、タイ・フィリピン等の通商ネットワークの中に見いだされる。(66)

西欧社会においても、アジア研究の再検討の動きはある。(67) またわが国の最近の社会経済史や経営史の研究学会での新しい傾向として、学問国際化の影響を受けて、中国・韓国をはじめアジア諸国の若手研究者が西欧史観を脱して共にアジア史学の構築を目指す人達の研究発表の増加である。具体的には19世紀中葉の上海・香港での、阿片・絹・紅茶・香木等の輸出と近代製品の輸入をめぐる、イギリス商人の進出と中国商人の対応をイギリス資料に依拠しながらも地方資料を用いながら展開される。特に、揚子江流域や黄河流域の通商、また全く未開拓の南アジア通商も研究の進展に期待される。

注

- 1) このような16世紀の東洋と西洋の南アジア交易を通しての比較経済史研究は、川勝平太編著『新しいアジアのドラマ』（筑摩書房 1994年）等の公刊により、研究基盤を得た。川勝教授は、その後さらにアジア史観の確立を目指し、『文明の海洋史観』（中央公論社 1997年）、『文明の海へ—グローバル日本史—』（ダイヤモンド社 1999年）等を発表されている。すでに、この方向性に沿って、杉原薫『アジア間貿易の形成と構造』（ミネルヴァ書房 1997年）や籠谷直人『アジア国際通商秩序と近代日本』（名古屋大学出版会 2000年）のような労作も上梓されている。私は、このような研究視角に賛成の立場から、19世紀後半のインドから日本に至る海域でのイギリス・アメリカ等の海運諸会社の栄枯盛衰の実証を目指したい。
- 2) 鎖国論については、平石直昭「鎖国論と日本の開国」（川勝平太『鎖国を開く』第11章所収、同文館出版 平成12年）119-130頁、川勝平太『日本文明と近代西洋—「鎖国」再考—』（NHK 平成3年）参考。
- 3) 横山勝彦『アジアの海の大英帝国—19世紀海洋支配の構図—』（同文館 昭和63年）に詳しい。
- 4) 拙稿「9世紀後半のアジア・極東におけるアメリカ商船諸会社活動史研究」（『創価経済論集』第29巻第1・2合併号 平成12年3月）19頁。
- 5) 拙稿「クライド蒸気船時代の盛衰—スコットランド鉄道会社と蒸気船会社の競争と妥協—1889～1914年」（『創価経済論集』第24巻第3号、1995年1月）に詳しい。
- 6) 今津建治『近代日本の技術的条件』（柳原書店、1989年）、168、186、388-389頁。角山栄「通商国家・日本の情報戦略—領事報告を読む」（NHK 昭和63年）42-43頁。
- 7) 拙著『近代スコットランド鉄道・海運業史—大英帝国の機械の都グラスゴウ—』（御茶の水書房 1999年）5、13-15頁。
- 8) 拙著『近代スコットランド社会経済史研究』（同文館 昭和60年）42-45頁。
- 9) 拙著『近代スコットランド移民史研究』（御茶の水書房 1998年）33頁。
- 10) 拙著「産業革命期スコットランド製鉄業と企業家」（『大阪大学経済学』第19巻第4号 1970年3月）48-49頁、同「19世紀におけるスコットランド鉄工業」（『創価経済論集』第2巻第1号

- 1972年6月) 55頁。
- 11) A. G. Clement & R. H. S. Robertson, *Scotland's Scientific Heritage*, Oliver & Boyd, Edinburgh, 1961. pp. 5, 52, 69-70. スティーブンスン一族と燈台ビジネスについては, R. W. Munro, *Scottish Lighthouses*, The Thule Press, 1979 に詳しい。
 - 12) J. Thomas, *The Springburn Story*, David & Charles, London, 1965. pp. 24-30.
 - 13) J. F. Riddell, *Clyde navigation*, A History of the Development and Deepening the river Clyde, John Donald Publishers Ltd., Edinburgh, 1970. pp. 54-55, 57-62.
 - 14) A. J. S. Paterson, *The Golden Years of the Clyde Steamers (1889 - 1914)*, David & Charles, Nerton Abbot, 1969. pp. 10-11.
 - 15) N. Nichol, *Life in Scotland*, from the Stone Age to the Twentieth Century, Adam & Charles Black, London, 1975, p. 131.; Sydney & Olieve Checkland, *Industry and Ethos*, Scotland 1832-1914, Edward Arnold, London, 1984. pp. 172-183.
 - 16) 拙著『近代スコットランド鉄道・海運業』(前掲書) 47-49頁。
 - 17) M. Moss, J. F. Munro & R. Trainor, *University, City and State*, The University of Glasgow, Edinburgh University Press, 2000, pp. 21, 119.; M. Moss & J. R. Hume, *Workshop of the British Empire, Engineering and Shipbuilding in the West of Scotland*, Heinemann, London, 1977. pp. 97-90.
 - 18) A. L. Slaven, *The Development of the West of Scotland; 1750-1960*, Routledge & Kegan paul, London, 1975. p. 178.
 - 19) 拙著『近代スコットランド造船・海運業史』(前掲書) 135-312頁参照。
 - 20) L. Jones, *Shipbuilding in Britain*, mainly between the World Wars, Univ. of Wales Press, 1957. p. 12.
 - 21) P. Banbury, *Shipbuilders of the Thames and Medway*, David & Charles, Newton Abbot, 1971. p. 171.
 - 22) 拙著前掲『近代スコットランド造船・海運業』(前掲書) 128頁。
 - 23) 19世紀後半に, イギリス・スコットランドで製造された鉄製蒸気船は新船が建造されると, 旧船は英国地方からヨーロッパ各地に転売され, さらにインドから中国・アジアさらにオーストラリアへ転売された。それ故に, ボンベイ・上海・香港等に中古船舶販売市場ができたと思像される。そこに他のヨーロッパ諸国やアメリカ商人も参画した。買い手の中心は徳川幕府と封建諸藩であった。
 - 24) E. K. Harviland, *American Steam Navigation in China, 1845-1878*, The American Neptune, Vols XVI-XVIII, 1958. pp. 144-159. 拙論前掲(アジア・極東におけるアメリカ商船……), 1-3頁。
 - 25) J. K. Morrison, *History of American Steam navigation*, New York, 1903. pp. 508-512.; ditto, 'Administering a Steam Navigation Company in China, 1861-67', in *The Business History Review*, XXIX (1954), pp. 157-159.
 - 26) 1808年にグラスゴウ郊外に生まれ J. S. Russell はヴィクトリア期を代表する海事技師となり, 当時の世界に驚嘆された『グレート・イースタン号』設計で有名である。G. S. Emmerson, *John Scott Russell, A Victorian Engineer & Naval Architect*, John Murray, London, 1977. このラッセル社は, 彼の家系と推されるが, 事実, 幕末・明治の日本に最も積極的に中古船を販売した。拙論・前掲書, 4-5頁。
 - 27) 19世紀のアメリカ・カナダの銀行業者の9割はスコットランド出身であった。つまり近代簿記法・銀行経営がスコットランドから普及したからである。同様に海運業代理業や販売にも, その大半がスコットランド・クライド出身であった。J. Shields, *Clyde Built, A history of shipbuilding on the River Clyde*, William Maclellian, 1995. に詳しい。
 - 28) E. K. Haviland, *American Steam Navigation in China, 1845-1878*, American Neptune Incorporated, Salen. Massachusetts, 1958. p. 2.
 - 29) G. H. Preble, *History of Steam navigation*, Philadelphia, 1883. pp. 129-130.
 - 30) スエズ運河の開通とスコットランド鉄製蒸気船の普及が, 太平洋におけるアメリカ木造海運会社の終焉をもたらした。ホルト社も最終的にはP & O社に吸収された。D. Howarth & S. Howarth, *The Story of P & O*, The Peninsular and Oriental Steam Navigation Com-

- pany, Revised Edition, Weidenfeld & Nicolson, London, 1994. pp. 102-105, 211.
- 31) A. Wright ed., *Twentieth Century Impressions of Hong Kong, Shanghai, and other Treaty Ports of China*, 1908. p. 466.
- 32) 1858年に中国・日本へ派遣されたエルギン卿に随行した書記はスコットランド人オリファント (Lawrence Oliphant) で、彼は後年、宗教的理由から薩摩藩士をつれてアメリカに渡る。この海運業者も宣教師出身であり、同族関係が推測され、今後の研究の進展が期待される。岡田章雄訳『エルギン卿 遣日使節録』(雄松堂書店 昭和59年)の解説(285-299頁)に詳しい。
- 33) E. Heyl, *Early American Steamers*, II, 1965. pp. 257-259.
- 34) D. Doougan, *The History of North East Shipbuilding*, George Allen & Unwin Ltd., 1968. pp. 28-29.
- 35) 拙著前掲 (近代スコットランド鉄道・海運) 137頁。
- 36) アメリカ帆船が太平洋を横行し活躍した時代については、豊原治郎『アメリカ海運通商史研究』(未来社 1967年) 171-190頁参照。
- 37) D. C. Chauncey ed., *One Hundred Years of American Commerce, 1795-1895*, Vol I, New York, 1895. p. 234.
- 38) 拙論「19世紀後半におけるスコットランド高地・群島地域における蒸気船発展史」(『創価経済論集』第26巻第3・4合併号 平成9年6月) 51頁。
- 39) F. E. Dyde, *Cunard and the Northern Atlantic, 1840-1973, A History of Shipping and Financial Management 1840-1973*, Macmillan Press, London, 1975. pp. 34-37.
- 40) 後藤伸『イギリス郵船企業P&Oの経営史, 1840-1914』(勁草書房 2001年) 42-46頁。
- 41) 拙著前掲 (近代スコットランド鉄道・海運) 142頁。
- 42) 横井勝彦・山本正共訳『大英帝国歴史地図—イギリスの海外進出の軌跡, 1480—現代』(A. N. ホーター著 東洋書林 1996年) 88, 97-99, 156-157頁。
- 43) 拙著前掲 (近代スコットランド鉄道・海運) 145頁。
- 44) M. Keswick, *The Thistle and the Jade, A Celebration of 150 years of Jardine, Matheson & Co*, Octopus Books Ltd., London. 1982. pp. 34-36.
- 45) Howarths, *op. cit.*, pp. 30-35.
- 46) 拙著前掲 (近代スコットランド造船・海運) 318頁。
- 47) G. C. Allen & A. G. Donnithorne, *Western Enterprise in Far Eastern Economic Development*, London, 1954, p. 17.
- 48) 1856年6月にクリミア戦争が終わると、ボンベイ中心の諸航路は需要が増した。拙著・前掲 (近代スコットランド鉄道・海運) 317頁。
- 49) 航路における他社への絶対優位を求めるP&O社の英国政府とへの渉外は、前掲書(後藤著) 155-163頁に詳しい。
- 50) *China Mail*, 24th September, 1860.
- 51) B. Lubbock, *The Opium Clippers*, Glasgow, 1933. pp. 369-371.
- 52) *Hong Kong Daily Press*, 9th September, 1858.
- 53) Harviland, *op. cit.*, p. 50; *North China Herald*, 27th April, 1867.
- 54) M. Murray, *Ships and South Africa*, London, 1933. pp. 155-156.
- 55) 拙著前掲 (近代スコットランド鉄道・海運) 325頁。
- 56) *Strait Times*, 11th September, 1858; *China Mail*, 23rd September, 1858.
- 57) R. S. Mclellan, *Anchor Line, 1856-1956*, Glasgow, 1956. p. 18.
- 58) *China Mail*, 13th August 1857. 西インド諸島とスコットランドとの関係は17世紀のグリエン会社以来深く、特に19世紀にはグラスゴウから精糖機械を輸出し、また同地方への技術移民を提供した。R. A. Cage, *The Scots Abroad, Labour-Capital-Enterprise, 1750-1914*, Croom Helm, pp. 19, 38.
- 59) 拙著前掲 (近代スコットランド鉄道・海運) 328頁。
- 60) G. Blake, *British India Navigation Company's Century, 1856-1956*. London, 1956. p. 111.
- 61) N. R. P. Bonsor, *North Atlantic Seaway*, Prescott, Lancs., 1955. pp. 136, 158.
- 62) *China Mail Supplement*, 25th November, 1858.
- 63) *China Mail*, 5th February 1859.
- 64) 拙著『国際日本を拓いた人々—日本とスコット

ランドの絆―』(同文館 昭和59年) 3-5, 7-9
頁。

- 65) 日本では明治初期にP & O社船長として来日し、燈台局船長から日本郵船のアドバイザーとして活躍したブラウン (A. R. Brown) が最も顕著な役割を果たした。前掲著 (国際日本) 217-254頁。彼についてはL. Bush, *The Life and Times of The Illustrious Captain Brown, A Chronicle of the Sea and of Japan's emergence as a world power*, Charle E Tuttle Co., Tokyo, 1969. がある。
- 66) つまりスコットランドから世界への造船・海運ビジネスは、出稼ぎ・移民等の人的移動と関連していた。その媒介者として「情報」に精通できるのが船舶キャプテンであり、船を下り、世界各地の企業者に転化していった。拙著前掲 (近代スコットランド移民) 307-312頁。
- 67) 例えば、ウォーラステインの世界観以降、アジアへの研究関心はさらに高まっている。それは日本・韓国・中国を含む東南アジア諸国の発展をどう理解するかである。山下範久訳『リオリエント、アジア時代のグローバル・エコノミー』(アレクサンダー・フランク著 藤原書店 2000年) や、それを論じた川勝平太編『グローバル・エコノミーに向けて』(藤原書店 2002年) を参照されたい。