

## 植民地商業資本の規模測定

宇治田 富 造

イギリス重商主義の旧植民地体制の本質は、本国における資本の本源的蓄積に役立たせるために、強力な経済的支配機構をつうじて強行された植民地収奪のための、支配的構成部分であり独占的中枢である本国と従属的構成部分である植民地とのあいだの支配従属の全体制である。したがって、この支配従属の全体制を規定する旧植民地体制の基本的矛盾は、支配的構成部分であり独占的中枢であるイギリス本国の植民地収奪者と従属的構成部分である植民地の被収奪者とのあいだの矛盾である。この矛盾は、全植民地期をつうじて作用し、一八世紀末のアメリカ革命においてその最高の表現をみいだすのであるが、それはすでに、一七世紀末において急迫した形態をもって発現した。

筆者は、別の機会に中北部植民地の再生産のために、イギリスからの輸入工業生産物にたいする購買手段および支払手段としては機能しえないこの植民地グループの剰余生産物を、この植民地の商業資本が、いかにして、海外の市

場において、イギリスからの輸入工業生産物にたいする追加的見返物資および追加的支払手段に転形するかを、具体的に検討し、植民地の剰余生産物を海外の市場でイギリスからの輸入工業生産物にたいする追加的見返物資および追加的支払手段に転形するための植民地商業資本のこの運動が、イギリス本国の植民地収奪者の階層の一つであるイギリスの商業資本の利益をおびやかす対立的要素をふくものであることを明らかにした。ところで、植民地商業資本の力量が増大し、かれらの海外市場での活動が活発となればなるほど、植民地商業資本とイギリス本国の商業資本とのあいだのこの矛盾は、激化する。そして、この矛盾は一七世紀末において一定の鋭さをもつにいたった。一七世紀末に、オールド・イングランド対ニュー・イングランドとしてしばしば表現されるイギリス重商主義と植民地との矛盾対立の重要な構成要素をなすものは、イギリス本国の商業資本と植民地商業資本とのこの矛盾である。

ニュー・イングランド商人が海外への商業的冒険に散発的にのりだしたのは、一六三〇年代のはじめであり、その一〇年後の一六四〇年代のはじめにいたってこの植民地の商業資本による独立した海外貿易がその軌道にのりはじめた。けれども、植民地商人が大西洋およびカリブ海の対外貿易に系統的に進出する機会をあたえたものは、イギリス重商主義が独占的植民地貿易機構を樹立する目的で制定したクロムウェルの航海条例、一六六〇年および一六六三年のステュアート航海条例によるイギリスの対外貿易からの外国とくにオランダの仲継貿易資本の排除であった。

一六五一年以前においては、イギリスの貿易商人はオランダの仲継港に伝統的に依存しており、かれらの世界貿易の多くの部門においてオランダ船舶を雇用していた。イギリスの世界貿易の一部門としてのアメリカ貿易においてもその例外ではなく、西インドおよび大陸南部植民地との貿易においてイギリスの貿易商人はオランダ船舶をかなり使用していた。一六二五年に、パーミュューダ社は、この会社にあたえられた特権的独占にもとずいてオランダ船舶を

この会社の支配下にあるアメリカの地域から排除することに努めたが、オランダの仲継貿易商人はこの植民地の貿易に依然として参加していた。同じように、一六三六年に、プロヴィデンス・アイランド・カンパニーが、この会社にあたえられた特権的独占にもとづいて、この会社の支配地域からオランダ船舶を駆逐しようと試みたが、その試みは失敗したばかりでなく、その地域の住民たちがより高い価格でかれらの生産物を購入するオランダ商人との貿易を好んだために、一六三八年にこの会社はオランダ船舶との貿易を特別に許可せざるをえなかった。さらにマサチュセッツ湾会社は、その建設の初期においては、この植民地の急速に増大する移住民に食料を供給する必要上オランダ船舶によるこの植民地への食料の輸入を慣行的に認めていたために、オランダ船舶のニュー・イングランドへの寄航はしばしばあった。より直接的な商業的交流は、イギリス領ニュー・プリマスとオランダ領ニュー・ネザールランドとのあいだでおこなわれた。また南部植民地の煙草貿易においても、オランダ船舶がかなり参加しており、そのため、一六二一年および一六二五年にイギリス政府はヴァージニアからイギリスへの煙草の輸入貿易からオランダ船舶の排除の措置をとらなければならないほどであったが、この排除措置はオランダ商人がヴァージニアへヨーロッパ生産物を供給することを排除しなかった。とくに、イギリスの国内戦の時期には、多数のオランダ船舶がヴァージニア貿易に参加した。オランダ船舶のアメリカ貿易への進出は西インドにおいてもおこなわれた。パーベイドウズの知事ホーリーは、この島の貿易から外国船舶を排除するためには、この島と貿易するオランダ船舶およびその他の外国船舶に重税を課さなければならなかった。

オランダ船舶のイギリスの世界貿易への参加は、従来、歴史家たちによって過大に評価されてきたというローレンス・A・ハーパーの指摘は注目に値するが、ジョージ・L・ビアは、かれの初期の労作のなかで、「イギリスと植

民地とを結びつける経済的紐帯は除々に重要性を失うにいたり、そしてついに、国内戦の末期にむかつては、オランダ人が、イギリスの植民地貿易のもっとも重要な諸部門をある程度に支配した<sup>3)</sup>とのべている。

ところで、イギリス重商主義が、独占的植民地貿易機構を樹立するための一連の航海諸条例によって、アメリカ貿易から右のようにまで進出してきたオランダ船舶を駆逐した一七世紀中葉においては、イギリスの商船隊は、オランダ船舶の強制的駆逐によって突発的に生じた船舶の不足を、その世界貿易の遂行に支障のないようにみずから補充するためには、その量においても、その組織力においてもきわめて不十分であった。一六二九年のイギリス人所有船舶の総トン数は一一万五〇〇〇トンにすぎず、クロムウェル航海条例制定当時のイギリス商船隊の総トン数はおそらく約二〇万トンであったと推定される。そうだとすれば、一七世紀中葉のイギリス商船隊の大きさは、一八世紀中葉のそれの二分の一以下であり、アメリカ革命直前の約三分の一にすぎない。

このようなイギリス商船隊の相対的および絶対的な劣勢の条件のもとで、イギリス重商主義は、オランダ商業資本とオランダ船舶の駆逐によって突発的にうみだされた大西洋貿易を中心とするその多角的な世界貿易における網の目の欠如を、いかに補充するかというきわめて重要かつ緊急な海運上の課題に当面した。そして、この重要かつ緊急な課題を解決するためにイギリス重商主義が選んだ手段は、この網の目の欠如をアメリカ植民地の商業資本とアメリカ植民地船舶によって補充させること以外にはなかった。

ところで、航海諸条例によるオランダ商業資本とその船舶のイギリスの世界貿易からの駆逐は、これを植民地側からみると、植民地の商業資本およびその商船隊をイギリスの商業資本および商船隊の補充的部分たらしめて、前者が後者に従属した形態でイギリスの多角的な大西洋貿易に進出する機会をあたえることを意味したのである。かくして

植民地商業資本は、一七世紀中葉の航海諸条例の制定後わずか一〇年ないし二〇年のあいだに、かれらがこの時期までにすでに開拓していた対外貿易部門では以前にましてより大きいエネルギーを注いでその貿易を促進するとともに、新しい貿易部門の開拓に力を注いだ。イギリス領西インドからの外国船舶の駆逐はこの島のプランターをしてかれらの必要な食料およびその他の生産物をいっそう強く中北部植民地に依存させ、その結果、一六七七年までにニュー・イングランド商人は西インド貿易をその手中におさめた。西インド貿易に従事したニュー・イングランド商人ジカイア・アシャーは、「西インド貿易における大成功の少なからざる部分はこの植民地から外国船舶を禁止した航海条例に帰せしめなければならなかった」とのべているが、バーナード・ベイリンはこの証言をとくに指摘している。<sup>(4)</sup>カリブ海におけるもう一つの重要な市場であるスペイン領ユカタン半島のカンペーシュ湾におけるロググウッド貿易にニュー・イングランド商人が参加したのは一六七〇年代である。さらに、ニュー・イングランドの「より大胆な人びと」が南ヨーロッパ貿易に積極的に進出しはじめたのは一六七三年である。さらにニュー・イングランド商人がニュー・ファウンドランドの漁業貿易を拡大しはじめたのは、スチュアート航海条例制定後の一〇年間に於いてである。

以上のように、イギリス重商主義によって設定された独占的植民地貿易機構と直接に関連して進出しはじめた植民地の商業資本は、イギリス商船隊の力量の不足というこの時代の条件のもとに、この不足にたいする補充的手段として海外の主要な市場でしだいにその影響力を増大するにいたったが、それにつづく過程において植民地商業資本の進出はイギリス重商主義の意図とは逆の方向に發展した。植民地における剰余生産物の増大、イギリスからの輸入品の増加と追加的見返物資および追加的支払手段の必要の増大は、中北部植民地にますます広い市場を必要とさせ、この必要に於じて植民地商人は一七世紀末から一八世紀初頭にかれらじしんの商船隊を増強し、より積極的に海外市場に進

出した。その結果、植民地商業資本は、イギリス本国の商業資本のための独占的植民地貿易機構設定の補充的手段から、いまやその対立物に、すなわちイギリス商業資本の競争者に成長転化するにいたったのである。他方、イギリス重商主義の一七世紀後半におけるイギリス商船隊の増強政策は着実に効果をあげ、オランダとの戦争はイギリスの私掠船によるオランダ船舶の拿捕によってイギリス商船隊を増加させ、植民地の造船業の発展はまたその増強をたすけた。

かくして、イギリス重商主義は、双方の側におけるこのような変化に対応して、外国貿易資本をイギリスの世界貿易から排除する手段としての航海条例を、同時に、アメリカ植民地の商業資本の発展を抑圧し、イギリス商業資本にたいするその競争力を制限するための手段でもありうるように変質させなければならなくなった。そして一六七二年にはじまったオランダとの最後の戦争の終結は、イギリス重商主義に、このように新らたに変質した航海条例の実施を強行させる機会をあたえた。すなわち、イギリス重商主義は一六七三年にいわゆる「植民地輸出税」課税法を制定し、一六六〇年の航海条例<sup>(1)</sup>列挙生産物規定を拡大強化し、それによってアメリカ植民地商業資本の競争力に制限を加え、さらに、一六九六年にはいわゆる最後の航海条例を制定し、以前の航海諸条例の嚴重な実施を期した。かくして、チャールズ・ダウナントが一六九八年にのべたように、「これらの諸法律の重心と意図は、これら諸植民地をでさうるかぎり、かれらの母国に従属させることであつた。<sup>(5)</sup>」それと同時に、イギリス政府は、一六九六年五月一日に植民地経営を主管する新しい政府機関、商務局をイギリス商業資本の要求にもとづいて創設し、ついでその翌年の一六九七年には、航海諸条例の違反の裁判のためにアメリカ植民地の一二カ所に植民地海事裁判所を新設した。

けれども、航海諸条例の実施の強化にもなつて、イギリス本国の貿易資本と植民地の商業資本との対立はいっそう激化し、一七世紀の後半においては、この対立の激化は、一六八四年のマサチューセツツ植民地の特許状の取り消し

という政治的事件においてその頂点にたつた。<sup>(6)</sup>

それでは、イギリス商船隊の補充的手段からイギリス貿易資本にたいする競争者までに成長転化した植民地商業資本は、一七世紀末および一八世紀初頭において、いかなる規模にたつし、いかなる力量をたくわえるにいたっていたであろうか。この検討はイギリス商業資本と植民地商業資本の利害の対立の程度を研究するためには、まずもって、おこなわなければならない操作である。

一七世紀末および一八世紀初頭における植民地商業資本の規模を正確に測定するための史料はほとんど存在しない。けれども、そのための史料がまったくないというわけでもない。商業と海運業とが社会的にまだ分離していなかったこの当時は、船舶所有の大きさは商業資本の規模を測定するための有力な標識となる。ウィリアム・B・ウィーデンは、「造船と海運とは……商業を構成する」と指摘しており、そして、造船の所産は船舶であり、海運の手段も船舶である。またカーティス・P・ネットルズは、「船舶所有はおそらく植民地商業の他のいかなる特徴よりも大きい影響をおよぼした。それは貿易の利潤の大きさを決定し、その外部の接触における地域の位置を決定した」とのべている。そこで、われわれは、植民地の商業資本の所有する船舶の大きさを測定し、それをつうじて、植民地商業資本の規模を検討する。植民地の船舶所有については、ベイリン夫妻の共同研究が公けにさせるまでは、大まかな推定数しか存在しない。それらにもとずいて、一七世紀後半の植民地の船舶所有数の増大を示すつぎのようである。ピアーにしたがえば、一六六五年におけるマサチューセツツ植民地の所有船舶のうち、四〇トンないし一〇〇トン級の船舶数は四〇隻であり、一〇〇トンをこえる船舶数は一二隻であった。<sup>(9)</sup>ところが、一七〇〇年までのあいだに植民地の所有船舶数はつぎのように増大した。すなわち、一六九七年〜一七〇一年のあいだニュー・イングランドおよびニ

ニュー・ヨーク知事であったアール・オブ・ペロモントの商務局にたいする報告にしたがえば、一七〇〇年における植民地所有の船舶総数は二六四隻で、そのうちポストンの所有船舶数は一九四隻に増大し、ポストンのこの商船隊はつぎの各種船舶から構成されていた。一〇〇トン〜三〇〇トンの船舶二五隻、一〇〇トン〜一〇〇トン未満の船舶三九隻、ブリガンティーン五〇隻、ケッチ一三隻、スループ六七隻である。ポストンをのぞくマサチューセッツ植民地の諸タウンのすべての種類の船舶合計は七〇隻であり、さらにニュー・ハンプシャーは「かなりの積載量」の船舶一一隻、ブリガンティーン五隻、ケッチ四隻、スループ四隻、合計二四隻を所有した。そしてペロモントにしたがえば、ポストンだけで、にしん漁船の大きさをこえる船舶において、スコットランドとアイルランドとを合計したよりもより多くの船舶を所有していた。<sup>(10)</sup>

ペロモントの右の報告はおそらく *Massachusetts Archives*, Vol. VII におさめられている *The Massachusetts Register of Shipping* を典拠として測定したものであるが、ペロモントのこの報告においては植民地の船舶所有量は過大に評価されている傾向がみうけられる。ところが、この同じ史料に専門的な操作をほどこして、マサチューセッツ海運についての数量的測定を試みたメイリン夫妻の労作 *Massachusetts Shipping 1697~1714, -A Statistical Study* は、マサチューセッツ植民地の船舶所有の実態をはるかに正確に示している。

この研究にしたがうと、一六九八年におけるマサチューセッツ植民地の船舶総数は一七一隻、総トン数は八四三三トンである。そのうち、ニュー・イングランド最大の海港ポストンの所有する船舶数は一二四隻、そのトン数は六四四三トンであり、それはマサチューセッツ植民地の船舶総数の七三・四%、総トン数の七八・三%にあたる。そして、ポストンのこの商船隊はつぎの各種船舶からつぎのような割合で構成されている。すなわち、スループ（平均トン数



二七・六トン) 四七隻、一二九六トン。シップ(平均トン数一〇四・二トン) 二七隻、二八一四トン。プリガンティーン(平均トン数四六・五トン) 三二隻、一四八八トン。ケッチ(平均トン数四二・〇トン) 五隻、二一〇トン。パーク(平均トン数四八・八トン) 一三隻、六三五トンである。このうち、一〇〇トンと三〇〇トンの船舶数は一三隻であり、最大の船舶は二五〇トンと二九九トンが一隻、これにすぐものは二〇〇トンと二四九トンが二隻である。

ペイリン夫妻の研究は、さらに船舶への投資と所有関係をも明らかにしている。右に示したボストン商船隊は二六一名の投資者によって所有されている。これらの投資は、一方の極における広汎な小投資の分散と他方の極における少数の巨大投資による投資の集中という二つの対極的傾向をもち、小投資者による投資は主として小型船舶への協同投資にかぎられ、大投資者の投資は大型船舶への少数人数による共同投資ないし単独投資である。したがって、船舶所有の階層別区分は存在しているが、注目すべきことは、ボストン商船隊への投資者の大部分はボストン人自身であるということである。すなわち、ボストン商船隊への二六一名の投資者中その七一・三%にあたる一八六人がボストン在住の投資者であり、かれらはボストン船舶への投資件数四五八件のうちその八〇・八%にあたる三七〇件と船舶トン数六四四三トンのうちその八四・六%にあたる五四五六トンを所有している。ボストン以外のマサチューセッツ諸港のうち、ボストン船舶へ投資した諸港の投資規模はつぎのようにきわめて少ない。チャールズタウン、投資者一〇名、投資件数一六件、トン数一四二トン。セイラム、投資者五名、投資件数五件、トン数四一・七トン。プリマス、投資者六名、投資件数六件、トン数五八・五トン。プリストル、投資者五名、投資件数五件、トン数三〇・二トンである。このことと関連して問題となるのは、イギリス本国の投資者によるボストン商船隊への投資であるが、その投資者数はわずかに八名、投資件数八件で、その所有する船舶トン数は一三〇トンにすぎず、それは、ボストン船

船への全投資者数のわずか三%、全投資件数の一・七%、全船舶トン数の二%にすぎない。<sup>(11)</sup>

右に示した船舶への投資、所有関係は、つぎの事実をおしえる。すなわち、ボストン自身の投資、四つのタウンの投資およびその他の小タウンの投資をふくめて、全体としてのマサチュセツツ植民地のボストン商船隊への投資量は、投資者二二一名、投資件数四一三件、船舶トン数五八六〇トンであり、それらは、ボストン商船隊の全投資者の八五%、全投資件数の九〇%、全船舶トン数の九一%をしめる。つまり、ボストン商船隊の圧倒的部分はマサチュセツツ植民地人自身によって所有されていることを、右の分析が明白に示している。ボストン商人たちは、イギリス貿易においては、金融関係ではイギリス本国の商人に依存していたものではあるが、それにもかかわらず、当時の対外貿易の重要な構成要因としての船舶および船舶所有にかんするかぎりでは、ボストン商人はイギリス本国の商人の支配から完全に離脱し、かれらの完全な自立性をすでに一七世紀末において確立していたという結論を、右の検討から直接にみちびきださるのである。

それでは、右に示した総船舶数一二四隻、総トン数六四四三トンというボストンの商船隊は、イギリス本国のロンドンおよび主要な外港の商船隊にたいする競争者として、かれらにたいしてどの程度にまで肉薄していたであろうか。これに答えるためには、ロンドンおよび主要な外港の商船隊の大きさを測定し、それとの比較を必要とする。

一八世紀初頭におけるロンドンおよび外港の船舶数およびトン数については、すでにデイヴィッド・マックファーンおよびハーバーの研究によって検討されている。マックファーンはその古典的大作のなかで、一七〇一年と一七〇二年におけるロンドンおよび外港の船舶数とトン数とをつぎのように推算している。ロンドン、五六〇隻、八万四八八二トン。プリストル、一六五隻、一万七三三八トン。ヤーマス、一四三隻、九九一四トン。エクセター、一二一

隻、七二〇七トン。ハル、一一五隻、七五六四トン。ウィットビー、一一〇隻、八二九二トン。リヴァープール、一〇二隻、八六一九トン。スカープラ、一〇〇隻、六八六〇トン。<sup>(12)</sup>ところで、これらの船舶は、ロンドンにおいては外国貿易船舶のほかに沿岸貿易船舶をふくんであり、外港においてはそのうえさらに漁業船舶をふくんでいる。さらに、いずれの海港においても、沿岸貿易船舶には石炭運搬船舶と一般沿岸貿易船舶がふくまれている。したがって、ポストン商船隊と比較するためには、これら諸港の船舶のなかから、外港においては漁業船舶および石炭運搬船舶を、ロンドンにおいては石炭運搬船舶を除外しなければならない。この除外のための操作にあたってはハーバーの研究が役立つ。<sup>(13)</sup>というのは、かれの数字は、ロンドンおよび外港の船舶について、右の各使用別に船舶トン数を区分して示しているからである。

ベイリン夫妻は右のような先学たちの研究をふまえて操作をくわえた結果、一七〇二年におけるロンドンおよび外港の所有する外国貿易船舶と一般沿岸貿易船舶の総トン数をつぎのように計算している。<sup>(14)</sup>

ロンドン、七万一九七七トン。プリストル、一万〇二九九トン。ヤーマス、五八八九トン。リヴァープール、五一二〇トン。ハル、四四九三トン。エクセター、四二二二トン。スカープラ、四〇七五トン。ウィットビー、四〇五〇トンである。<sup>(15)</sup>

これに対して、ポストンの所有する船舶トン数は六四四三トンである。

船舶トン数の計算に妥当な操作はかならずしも船舶数の計算には妥当しない。したがって、誤算の生じる可能性があるが、そのことを考慮に入れながらも、筆者が、同じ操作によって、ロンドンおよび外港の所有する外国貿易船舶

および一般沿岸貿易船舶の総船舶数を計算すれば、つぎようになる。

ロンドン、四七五隻。ブリストル、九八隻。ヤーマス、八五隻。エクスター、七二隻。ハル、六八隻。ウィットビー、六五隻。リヴァープール、六一隻。スカールラ、五九隻である。

これに対して、ポストンの所有する船舶は一二四隻である。

右の比較はつぎのことを明らかにする。

第一。ポストンは、それが所有する外国貿易船舶および沿岸貿易船舶のトン数においては、ロンドンのその一分の足らずであり、ブリストルのその三分の二足らずであるが、それでもなお、その商船隊の船舶トン数においては、イギリスの「自給自足的な商業帝国」の内部において、右の二大商港の商船隊のそれにつぐ第三位の規模をもつのである。

第二。右に示した船舶数には誤算の可能性があるばかりでなく、船舶数は一般に商船隊の大きさを比較するための確実な指標とはなりがたい。というのは、ロンドンおよびブリストルの外国貿易船舶の一隻当りのトン数はポストンの外国貿易船舶の一隻当りのトン数よりもはるかに大きいからである。けれども、このことを念頭におきながらも、ロンドン、ブリストルの所有する外国貿易船舶および一般沿岸貿易船舶の数量とポストンの所有するそれとを比較すれば、ポストンの所有するこれらの船舶の数量はロンドンのその約四分の一にあたり、ポストンは、イギリスの「自給自足的な商業帝国」の内部において、ロンドンにつぐ船舶を所有する第二位の海港となり、第三位のブリストルの船舶数を二六隻だけ凌駕している。

しかも、さきに検討したように、ポストン商船隊を構成する船舶のほとんど全部は、この植民地人自身に所有されているのである。

以上は、ポストンの商船隊だけを対象として検討したものであるが、全体としての植民地商業資本の規模を測定するためには、ポストン以外の諸港の所有する船舶をも考慮に入れなければならず、これらの船舶を考慮に入れるならば、中北部植民地全体として所有する船舶数はいっそう大量となることは言をまたない。ポストンとならぶ植民地の大海港ニュー・ヨーク港の所有する船舶数は、一六八六年には、ドンガンの報告にしたがえば、三一隻ないし三三隻であり、それらの平均トン数は四六トンであったが、そのうち八〇トンないし一〇〇トン級の船舶がこの海港の最大級の船舶にぞくし、その数は九隻ないし一〇隻であったと評価されている。<sup>(16)</sup>ところが、一八世紀初頭においてはニュー・ヨーク港の船舶数は急速に増大している。ペロモントの報告にしたがえば、この報告はポストンについてと同様に過大評価の傾向はあるが、一七〇〇年におけるこの海港の所有船舶数は一二四隻に増大し、そのうち一〇〇トンを超える船舶は六隻となっている。そして半世紀後の一七四九年におけるニュー・ヨーク港の所有船舶数は一五七隻である。<sup>(17)</sup>さらにペンシルヴェアの一八世紀初頭における所有船舶数は同じ時期におけるニュー・ヨークの所有船舶数の約二分の一と推定される。<sup>(18)</sup>

さきに指摘したように、一七世紀の中葉においてイギリス重商主義が一連の航海諸条例の実施によってイギリスの世界貿易から外国の商業資本を排除したあと、イギリスの多角的な世界貿易を遂行するためのイギリス商船隊の補充的手段として新たに海外貿易に進出した植民地商業資本が、わずか半世紀たらずにあいだに、イギリス商船隊の補充的手段としての従来の地位から離脱してイギリス本国の商業資本の競争者としての地位に成長転化した。右に示

したポストンをはじめとする植民地諸港の船舶所有とロンドンおよび外港の船舶所有との比較は、一七世紀末および一八世紀初頭において、ポストン商人によって代表される植民地商業資本が、イギリス商業資本の競争者としての力量をそなえるにいたったことを実証するものである。

- (1) 宇治田富造『重商主義植民地体制論』第二巻、第二章、第二節
- (2) Haper, Lawrence A. *The English Navigation Laws*, New York, 1939, p. 300, no. 10.
- (3) Beer, George Louis. *The Origins of the British Colonial System 1578~1660*, 1908, p. 356.
- (4) Bailyn, Bernard. *The New England Merchants in the Seventeenth Century*, Cambridge, Mass., 1955, pp. 128~29.
- (5) Davenant, Charles. "Discourses on the Public Revenues, and on the Trade of England", into two parts, part, II, Discourse III, "On the Protection and Care of Trade", *The Political and Commercial Works*, edited by Sir C. Whitworth, London, 1770, Vol. I, p. 397.
- (6) 宇治田富造「一七世紀末における植民地反乱」——アメリカ革命への序曲——、都留・本田・宮野編『アメリカ資本主義の成立と展開』四二〜六七ページ。
- (7) Weeden, William B. *Economic and Social History of New England 1620~1789*, Boston & New York, 1890, Vol. I, p. 371.
- (8) Nettels, Curtis p.. *The Money Supply of the American Colonies before 1720*, Wisconsin, 1934, p. 70.
- (9) Beer, George Louis. *The Old Colonial System, 1660~1754*, 1913, Vol. 2, p. 246.
- (10) Belomont to Board of Trade, November 28, 1700, C. O. S.: 1045, Weeden, *op. cit.*, Vol. 1, pp. 363~64.
- (11) Bailyn, Bernard & Lofte. *Massachusetts Shipping 1697~1714, A Statistical Study*, Cambridge, Mass., 1956, Table, VII, pp. 86~87.
- (12) Macpherson, David. *Annals of Commerce*, London, 1805, Vol. II, p. 719.

- (13) Harper, *op. cit.*, p. 329, no. 27.
- (14) Bailyns, *Mass. Shipping*, p. 20.
- (15) ヘイリンのウィットビーの船舶についての計算はマックファーンソンの示した船舶トン数を基準とせず、他の史料の船舶トン数を基準として計算している。マックファーンソンの示した船舶トン数を基準とすれば四九二五トンとなる。
- (16) Bailyns, *Mass. Shipping*, p. 21, no. 26.
- (17) *Ibid.*, p. 21, no. 26.
- (18) Netrels, *op. cit.*, p. 102.