

## 資料

Bernard Bailyn and Lotte Bailyn:

*Massachusetts Shipping 1697—1714, A Statistical*

*Study.* (Cambridge, Massachusetts : The Belknap Press of Harvard

University Press, 1959. Pp. vii, 148.)

宇 治 田 富 造

本書の出版されたのは十年ちかくまえの一九五九年である。以下紹介するように、本書は、植民地時代のマサチューセッツのShippingにかんする数少ない統計的研究であり、植民地時代のアメリカ経済史の研究に貴重な史料を提供してくれるものである。わたくしは、本書の出版当時からこれの紹介をこころみようと思っていたが、それを果さず今日にまでいたっていた。いまその機会をえたので、出版後かなりの年月を経ているにもかかわらず、宿望を果そうと思う。

本書はバーナード・ベイリン(Bernard Bailyn)およびロッ

テ・ベイリン(Lotte Bailyn)夫妻の共同労作である。ロッテ夫人についてはよく知らないが、バーナード・ベイリン氏は、ハーバード大学の教授で、航海史を専攻されている少壮学徒であり、本書の出版以前すでに*The New England Merchants in the Seventeenth Century.* (Cambridge, Massachusetts : Harvard University Press, 1955. Pp. viii, 249) を公けにされている。そして、本書においては、この旧著では数量的素材の不足のために十分に展開されていなかった個々の側面、たとえば、船舶の所有関係などについて、数量的に正確な裏づけを

はどし、それにもとづいて研究対象を史実にいつそう忠実に再生しようとする著書の努力がうかがわれる。(序文四ページ)

さて、本書における統計的研究に素材を提供した源泉史料は、*Massachusetts Archives*, Vol. VII (State House, Boston, Mass.) にぞくまれている *The Massachusetts Register of Shipping*, 1697—1714 である。そして、順序として、まずこの *The Massachusetts Register of Shipping* の由来について一云しておこう。

周知のように、イギリス重商主義は、植民地にたいする独占的貿易機構を樹立するために一六六〇年の航海条令をはじめとして一連の航海条令を制定し、実施してきた。けれども、一六九六年以前の諸々の航海条令は、これらの法律を有効に実施するための施行上の規定が不備であったために、その所期の目的を十分に果すことができず、密貿易があとをたたなかった。この欠陥を是正し、航海諸条令の厳重な実施を期するために制定されたのが、一六九六年の航海条令 (*The Act for Preventing Frauds and Regulating Abuses in the Plantation Trade*) である。そして、この法律の規定にしたがえば、一六九八年三月二五日以後、植民地貿易に従事するすべての船舶の所有者は、船舶の種類、船舶の建造場所と日時、所有者の氏名、および外国人がそれに関与していないことを、この法律において定められた特定の書式にしたがつて、文書において誓約する義務が課せられた。この誓約はそれ

ぞれの海港における地方税関吏によって登録されると同時に、登録された誓約の複写が *General Register* の編纂のためにロンドンの税関長官におくられた。

ところが、ロンドンの税関に集中された登録の複写は、その後、その開始の時期から一八三五年にいたる全期間にわたって散逸するという不幸な出来事からまぬがれることはできなかった。けれども、幸にも、ロンドン以外の他の諸港における登録は今日なお部分的ではあるが残存している。その残存部分がどの範囲のものであるかは、勿論今日のところまだ不明であり、したがって、その発掘も十分に行われていない。今日まですでに知られているものには、イギリス本国ではリヴァーPOOLの登録があり、アメリカではフィラデルフィアの登録がある。そしてさらにもう一つ残存する重要な登録が、本書の源泉史料となっている上記の *Massachusetts Archives*, Vol. VII の八五ページから五三三ページにおさめられている *The Massachusetts Register of Shipping* である。それは一六九八年二月二五日をもってはじまる。

以上自明のように *Register* は、経済的諸関係の調査のための統計史料でなく、貿易統制という国の行政目的に起源をもつ記録であるというそれ自身の本来の性格のために、経済史研究のための史料としては一定の制限性をみずからのうちにもつ。それにもかかわらず、それは重商主義のもとにおけるイギリス本国および植民地の貿易、海運、造船の歴史的的研究にとってき

わめて貴重な素材をそのなかに豊富にふくんでいる。その散逸は今日惜んでももはや詮のないところであるが、今日幸にも残存する上記の『The Massachusetts Register of Shipping (以下、Registerと略す)』は、たとえマサチュセツツにかなうるだけであるとしても、この植民地の貿易、海運、造船について、人工を加えない生の姿を伝えるものである。

本書の公刊以前においても、合衆国の若干の歴史家たちは、Registerに着眼してそれを利用してきたが、かれらは、個々の問題を研究するために部分的にそれを利用したにすぎなかった。ベイリン教授夫妻が本書でなした功績は、この史料をはじめて全般的に検討し、それをきわめて多数の統計表に整理し、かつそこから、以下紹介するようないくつかの重要な結論をみちびきだした点にある。

本書の構成はつぎのようである。

まず、大まかにみて『Introductionと題する前半部分とThe Massachusetts Register of Shipping, 1697—1714と題する後半部分から構成されている。前半部分は七六ページで本書の二分の一を占め、この部分は文章で叙述されている。これに反して、後半部分は五六ページで本書の三分の一以上を占めるが、この部分には三三の統計表がおさめられている。本書のこのような特異な構成の仕方とスタイルからみて、本書が通常のセカンドリー・ブックといちじるしく異っていることがわかる。

Introductionの部分が、1. The Registerをのぞいて、Massachusetts Shipping in 1698とMassachusetts Shipping, 1699—1714に分けられ、前者には、2. Dimensions of the Fleet. 3. Manufacture of the 1698 Fleet. 4. Owners and Patterns of Investment. の三つの項目が、後者には、5. The Acquisition of Shipping. 6. Shipbuilding. 7. Investors and Investments. 8. Conclusion. の四つの項目がふくまれている。後半部分におさめられている三三の統計表に、Registerの素材をIBMの技術を利用して整理集約して、作成したものである。これらの統計表のうち第一表から第二二表までの一二の表は一六九八年の現在量にかなうものであり、第二三表から第二七表までの二一の表(そのうち第二〇表はa、b、c表、第二二表はa、b、c、d、e表を含む)は一六九七年から一七一四年までの増加量にかなうものである。取り扱い方のこのような相違は、Registerの記載様式が前の時期と後の時期において異なるという源泉史料に含まれる素材の差異に起因する。ところで、諸々の統計表からなるこの後半部分が時期的にみて二つの時期に小区分されているという構成は、前半のIntroduction部分が、さきに指摘したように、二つの部分に小区分されているという構成と対応する。

本書の前半部分と後半部分を一体としてみれば、こうである。著者たちが、この研究において払われた努力の対象は、源泉史料 Registerの素材を著書たちの問題意識の視角から統計

的に分析し、それを、時期別ならびに対象別に整理し、諸々の統計表に集約することにある。本書の副題に *A Statistical Study* と付されている理由がここにある。したがって、本書の核心は、これら三三の統計表からなる後半部分である。そして、前半部分は、これらの統計表の解説、これらの統計表が表現する諸問題の提示、およびそこからみちびき出されるいくつかの重要な結論の要約である。前半部分が本書の約二分の一も占め、このような課題があたえられているにもかかわらず、著書たちが、この前半部分をたんに *Introduction* と名づけているのに反し、後半部分の表題を、源泉史料の呼称と同じく、*The Massachusetts Register of Shipping, 1697—1714* としている意図も、右のような著者たちの研究目的と本書の構成によって説明される。かつて本書を紹介したスワンシー大学のミンチントン教授 (W. E. Minchinton) は、つぎのように指摘している。「この書物の核心は、これらの結論の根拠をなしている統計表である」。(By W. E. Minchinton: "Bailyn, *Massachusetts Shipping, 1697—1714: A Statistical Study*", *William and Mary Quarterly*, Vol. XVIII, No. 1 pp. 143—145.)

以下、統計表にしたがって、本書の内容を紹介しよう。

### 第一表から第二表。一六九八年の現在量

まず指摘しておかねばならないことは、源泉史料そのものの制限性である。この史料は、さきに指摘したように、経済調査

の目的をもっておこなわれた調査の産物ではなく、イギリス商主義の植民地貿易の統制という政策遂行の過程で遺されたいわば副産物である。したがって、このような性格を内蔵する史料を経済的諸関係の分析に役立たせるためには、おのずからある種の制限を前提している。そのうち、とくに重要なものとしては、まず第一に、船舶への投資における *Share* の問題である。一七世紀および一八世紀においては、一つの船舶にたいする単独投資はまれであって、多くの場合、数人ないしそれ以上の人びとが共同投資を行っている。この場合、それぞれの投資一件がどれほどの *Share* をもつかは、*Register* は語っていない。したがって、著書たちはこの問題を取り扱うにあたっては、*Share* は各投資者とも一件について平等であるという前提のもとに、統計表を作成している。

さらに、もう一つの制限性もおとらず重要である。*Register* はマサチューセッツ植民地 (メインを含まず) の諸港に入関手続をとった船舶だけを対象としている。したがって、*Register* はマサチューセッツ植民地の諸港に籍をおく船舶については遺漏なく把握しており、その他のニュー・イングランドの諸港に籍をおく船舶についてはほぼ完全に把握しているのに反し、ニュー・イングランド以外の地域 (その他の大陸諸植民地、西インド植民地、イングランドをふくむブリティッシュ諸島) の諸港に籍をおく船舶については、これらの船舶のうち、それぞれの年に偶然にマサチューセッツの諸港で入関手続をとったものだけ

しか、把握していない。したがって、これらの船舶は、それぞ  
れの地域の本籍港の船舶全体とは直接的な関係はなにもなく、  
いわば全船舶のうちの一つの偶然的な見本にすぎない。統計表  
は右のような重要な源泉史料そのものの制限性を前提するもの  
であるから、以下の紹介においても、このことが念頭におかれ  
なければならない。

さて、一六九八年二月二五日にマサチュセッツに登録され  
た船舶の全般的性格についてのいわば鳥瞰図は、第一表によつ  
て示され、マサチュセッツの諸港によつて所有される船舶およ  
びその他のニュー・イングランドの諸植民地の船舶にかんする  
諸側面がそれぞれ第二表および第三表で示されている。

すなわち、一六九八年二月二五日にマサチュセッツに登録  
された全船舶二一一隻、一万二二〇〇トンのうち、マサチュセ  
ッツの諸港を本籍港 (home port) とする船舶は一七一隻、八  
四五三トンであり、これらの船舶は三三二人によつて所有され  
ておりそのうち一人の個人によつて単独所有されているものは  
四八隻である。さらにこれらの船舶の一隻当りの平均トン数は  
四九・四トンである。それは他の植民地からの入港船舶の平均  
トン数二三・〇トンないし二〇・〇トンの二倍以上であるが、  
ブリティッシュ諸島からの入港船舶 (二二隻) の平均トン数一  
二六・九トンにくらべると著しく小さい。

ボストン所有の船舶数について、W・B・ウィーデンが知事  
バルモントの評価として伝えるところによると、(W. B. Wee-

den, *Economic and Social History of New England*, 163  
0—1789, Cambridge, Mass. 1890, Vol. I, p. 364) それは一  
九四隻であり、従来、この数字が利用されうるほとんど唯一の  
ものとして引用されてきた (たとえば C. P. Nettles, *The  
Money Supply of the American Colonies before 1720*,  
Madison, 1934, p. 102)。これに反して Register の集計が示  
す数量はそれよりも少なく、一二四隻、六四四三トンである。  
それにもかかわらず、それはマサチュセッツ商船隊の船舶総数  
の七三・四%、総トン数の七八・三%をしめ、ボストン港への  
きわめて高い集中度をしめしている (第二表)。(ただし、この  
計算は「ニュー・イングランド」という項目で記載された二隻  
を全体のなかから除いて計算されている)。

この関連において著者たちは注目に値するきわめて重要な事  
実を指摘している。すなわち、ボストン港所有の大洋航路船舶  
トン数六四四三トンは、ロンドン港の大洋航路船舶トン数七万  
一九七七トン、ブリストル港のそれ一万〇二九九トンについ  
で、イギリス帝国全体のなかで第三位を占めるという事実であ  
る (二〇ページ)。もっとも、著書たちのこの比較計算のため  
の操作については、第一にブリストル所有船舶のなかから漁船  
を除外する操作に疑点があり、第二にボストン所有船舶には沿  
岸貿易船舶が加算されているという、ミンチントン教授の批判  
があるが (Minchinton, *op. cit.*, p. 144)、このことは一般的趨  
勢には大きく影響しないであらう。

船舶のトン数別と種類別による分布はどうか。

第四表および第五表がこれに答える。マサチュセッツの全船舶中もっとも多数を占めているのは二〇—三九トン級の船舶で六一隻、これにつぐものは四〇—五九トン級の船舶で三八隻であり、この両者で全船舶の五八・五%を占める。八〇—九九トン級以上の大型船舶はもっぱらボストンとセイラムの二港によって独占され、その合計数二六隻のうち二二隻がボストンに集中している。一〇〇トン以上の大型船舶は一七隻（全体の一〇%）にすぎず、そのうち最大は二五〇—二九九トン級一隻である。これに反し、ロンドン港からの入港船舶一五隻のうち九隻までが一〇〇トン級以上の大型船舶であり、そのうち最大は四〇〇トンを超える。このことは、ロンドン港とボストン港における商業資本の規模のちがいを示す一つの指標と考えられる。

当時の主要な船舶種類は、Sloop（平均トン数二六トン）、Ketch（平均三三・五トン）、Brigantine（平均四六・二トン）、Bark（平均四九・六トン）、Ship（平均一〇九・二トン）であり、その他少数のPink および Flyboat がある。一六九八年のマサチュセッツ商船隊は、それぞれつぎの比率でこれら各種の船舶から編成された。船舶総数一七一隻のうち、Sloop 四二・七%（七二隻）、Brigantine 二〇・五%（三五隻）、Ship 一八・七%（三三隻）、Ketch 八・八%（一五隻）、Bark 一・%（一四隻）およびその他一隻づつであり、総トン数八四五三トンのうち、Ship 四一・三%（三四九三トン）、Sloop 二二・五%（一

八九八トン）、Brigantine 一九・一%（一六一八トン）、Bark 八・二%（六九五トン）、Ketch 五・八%（四八八トン）である。これに反し、ブリティッシュ諸島および西インド等からの入港船舶の大部分は Ship であり、ロンドン港からの入港 Ship 一隻の平均トン数は一八七・三トンであり、ボストン港の一七隻の平均トン数は二〇四・二トンにくらべて八三・一トンだけ大きく、前者は後者の一・八倍の大きさである。

右のように編成されるマサチュセッツ商船隊の各種船舶はどこで建造されたか。

Register は一六九七年—一六九八年以降逐年にわたるマサチュセッツ諸タウンの造船についての正確な史料である。第六表—第八表は一六九八年までの造船量（この年だけの造船量ではない）を Register の素材から整理、集約したものである。

第六表は、一六九八年に登録された船舶を対象にして、マサチュセッツの一九の造船タウン（およびその他の地域）別に、上記の各種船舶の数量とトン数を示す。それによると、この年に登録されたマサチュセッツ建造の船舶総数一五三隻、総トン数九四二〇トンのうち、ボストンが三九隻（船舶総数の二五・五%）、二七〇五トン（総トン数の二八・七%）を、シテュエイトが三八隻（二四・八%）、二〇二二トン（二一・四%）を、セイラムが二五隻（一七%）、一一五三トン（一二%）を、チャールズタウンが一四隻（九・一%）、一九〇五トン（二〇%）を建造した。つまり、これらの四大造船タウンで、船舶総数の七

六・四%、総トン数の八二・一%が建造された。そして前二者の巨大造船タウンで、船舶数においても、トン数においても、全体の二分の一以上が建造されている。大造船タウンとしてのシテュエイトの地位は、従来、他の三タウンにくらべてそれほど認識されていなかったが、第六表はこのタウンの重要な地位を浮彫的に示す。

つぎに船舶種類別にみると、Sloop の建造量が第一位であり、とくに小造船タウンではこの種の船舶の建造が支配的である。これの例外をなすのがミルトンであって、ここでは最大型の Ship 三〇〇トンが一隻建造されているだけである。大造船タウンのうち、チャールズタウンでは全造船量一四隻のうち、Sloop 二隻、Brigantine 三隻にたして Ship 九隻が建造され、大型船舶建造の専門化の傾向がみられるに反し、セイラムでは全造船量二五隻のうち、Ship は四隻にすぎず、Ketch 一七隻、Sloop 七隻でむしろ小型船舶の建造に専門化する傾向がみられる。ポストンでは Ship を中心にその他の各種船舶の建造が、シテュエイトでは Sloop を中心に他の各種船舶の建造がすすんでいる。

船舶は商品である。つまり、船舶は地方の造船タウンに生産場所から商港に本籍港に販売される。Register は、遺憾ながらこの流通機構を明らかにしていないが、流通の結果を示している。第七表はこれを示す。この場合、とくに重要なのは、一六九八年のポストン商船隊の供給源泉である。ポストンは自己

の造船所で建造した船舶三九隻、二七〇五トンのうち、自己の商船隊のために使用したものは二二隻、一二三〇トンである。

したがって、一六九八年の商船隊の現有量一二四隻、六四四三トンとの差額は、これをポストン以外の供給源泉にもとめなければならぬ。これらの供給源泉の最大のものがシテュエイトであって、この造船タウンは、一隻、二〇〇トンを残して、その他はすべて他の商港に自己の建造した船舶を販賣している。

そのうち、ポストンに供給した量は三三隻、一六〇二トンである。つまり、ポストンは、自己の造船所からよりも、はるかに大量の船舶をシテュエイトから供給され、ポストン商船隊の全船舶数の二六・六%、その総トン数の二四・九%をこの供給源泉に依存している。この事實は、シテュエイト船舶の大部分の市場はポストンであり、この小タウンは大商港ポストンの支配下に直接従属したポストン商船隊の補給基地にすぎないことを示している。その他の供給源泉はチャールズタウン（八隻、六六五トン）、セイラム（一〇隻、五三五トン）、等であるが、供給源泉としてのこれらの造船タウンの意義はシテュエイトのそれにはるかに及ばない。さらに、ポストンはその他のニュー・イングランドからも船舶の供給をうけている。

マサチューセッツ船舶のもう一つの大きい市場はイギリス本国である。イギリスからの輸入品にたいする見返物資をきわめて制限された範囲内においてしか自己の植民地生産物のなかに見出しえず、かつ貨幣の慢性的欠乏状態にあったこの植民地にと

つては、船舶のイギリスおよびその他の地域への輸出はきわめて大きい意義をもった。イギリスおよびその他の海外地域へ輸出した船舶は Register によって確めることはできない。けれども、それはつぎのことを示している。一六九八年にマサチュセツツ諸港（主としてボストン）に入港したイギリス船舶二一隻、二六六五トンのうち、一五隻、二二三五トンはマサチュセツツが供給しており、そのうち八隻、八二五トンをボストンが、四隻、一〇〇〇トンをチャールズタウンが供給している。前記ミルトンが建造したマサチュセツツ最大の三〇〇トン船舶はイギリスからの入港船舶に含まれている。さらに西インド等からの入港船舶七隻、八一五トンは、その全部が、マサチュセツツおよびその他のニュー・イングランド地域で建造されたものである（うち、ボストンの建造によるものは四隻、四八〇トン）。さいごに、造船以外によるもう一つの重要なボストン商船隊の供給源泉を Register は示している。この供給源泉とは戦時中に植民地で襲装された私掠船（privateering）が拿捕した敵国船舶である。歴史家たちはこれをしばしば強調してきたが、かつてこれを正確に把えたことはなかった。

第六表、第七表によると、一六九八年までに拿捕した敵国船舶は、イギリスからの入港船舶のうちの一隻を加えて、全部で一一隻、一一八〇トンにたつし、そのうちボストンに帰属したものは七隻、六七〇トンである。これをトン数から見ると、シテュエイトからのボストンへの供給量にとおく及ばないが、チ

ャールズタウンおよびセイラムからの供給量を凌ぎ、ボストンの造船所がボストン商船隊に供給したトン数（二二〇〇トン）の二分の一以上にたつする。

植民地の海運、貿易、商業資本の研究にとってその説明が不可欠でありながら、今日まで全般的系統的な検討が行われなかった重要な問題は、船舶の所有、船舶への投資の問題である。歴史家たちは従来、個々の船舶について、あるいは個々の商人について、断片的な記録を示してきたにすぎない。Register に登録されたこの問題にかんする素材は、ベイリン教授夫妻の努力によって、第九表―第一二表に系統的に集約されている。

第九表は、一六九八年にマサチュセツツに登録された船舶の投資、所有の一般的趨勢を示すために源泉史料の諸材料を詳細に統計的に集約したものである。登録された全船舶トン数は一万二二〇三・九トンであるが、そのうち、マサチュセツツの諸港を本籍港とする船舶の総トン数は八四五七・三トンであり、それは三三二人の投資者によって所有され、五八七件の投資件数からなっている。まず、投資者の地域別構成をみると、三三二人の投資者のうち、二九〇人（八七・三％）がマサチュセツツの投資者（そのうち一九三人△五八・一％）がボストンの投資者であり、八人（二・四％）がイギリス本国の投資者、一二二人（三・六％）が西インド等の投資者、一〇人（三・〇％）がイベリア半島その他の大西洋地域の投資者である。マサチュセツツ投資者が圧倒的である右の比率は、これら投資者が所有するト



ン数の地域別構成からも裏付けされる。マサチュセッツの投資者の所有トン数は七七・九トン(九一・三%) (そのうちボストンの投資者の所有トン数は五九七二・七トン八七五・三% V)である。これに反し、イギリス本国の投資者の所有トン数は一八〇・三トン(二・一%)にすぎず、また西インド等の投資者のそれも一四一・九トン(一・七%)にすぎない。

このことから直接に、つぎの重要な結論がでてくる。第一に、マサチュセッツの商船隊の圧倒的部分はマサチュセッツ人自身によって所有されていること、第二に、イギリス本国人のマサチュセッツ商船隊への投資は、従来の歴史家たちの一般的想定にまったく反し、きわめて僅少であること、これである。

つぎに、マサチュセッツ内部に眼を移そう。

マサチュセッツ商船隊八四五七・三トンのうち、その七六・二%に当る六四四七・五トンはボストン港を本籍港とする船舶からなり、それは二六一人の投資者によって所有される。この二六一人の投資者中一八六人(七一・三%)がボストン人によって占められ、かれらは投資件数四五八件のうち三七〇件(八〇・八%)と船舶トン数五五五・六トン(八四・六%)を所有する。このことはボストン船舶の大部分がボストン人自身に所有されていることを示す。ボストン以外のマサチュセッツの諸タウンのうち、ボストン船舶への投資は、チャールズタウン(投資者一〇人、投資件数一六件、トン数二四二トン)、セイルム(投資者五人、投資件数五件、トン数四一・七トン)、

プリマス(投資者六人、投資件数六件、トン数五八・五トン)、ブリistol(投資者五人、投資件数五件、トン数三〇・二トン)が、小額ながらも、その主たるものであり、その他の小タウンのボストン船舶への投資は、きわめて零細(一人、一件ないし二件)か、あるいは皆無である。これに反し、これらの小タウンは(セイルムをふくめて)自己の港の船舶に主たる投資対象をもとめているのが特徴的である。

つぎに、イギリス本国人のボストン船舶への投資量とボストン人のイギリス船舶への投資量の比較を第九表によって知ることができる。

イギリス本国人のボストン船舶への投資者はわずか八人、投資件数八件、所有トン数一三〇トンにすぎない。これは、さきに示したマサチュセッツ船舶へのイギリス本国人の投資がきわめて僅少であることと関連している。これに反して、一六九八年にイギリスから入港したイギリス船舶二六四・四トン、その投資者七人、投資件数八四件のうち、ボストン人の投資者は、一四人、投資件数一四件、所有トン数七〇八・〇トンである。つまり、イギリス本国人のボストン船舶への投資量よりも、ボストン人のイギリス船舶への投資量の方がはるかに大きいと推定される。というのは、後の数字は、ボストン人のイギリス船舶全体への投資量を示すものでなく、この年に偶然マサチュセッツ諸港に入港したイギリス船舶だけを対象としたものであり、しかも、それについてさえも、イギリス本国人のボス

トン船舶への投資量よりもボストン人のイギリス入港船舶への投資量の方が大きいからである。歴史家たちのうち、いったい誰が、従来ばく然と想定されていたものとはまさに逆のこの關係を、かつて想像しえたであらうか。

第一〇表—第二表は、投資の集中率を示す。

問題は、船舶投資が広汎な小投資者のあいだに分散されているか、それとも、少数の巨大商人の手中に集中されているか、ということである。Registerの制限性のゆえに、この問題を十分に解明することは不可能である。にもかかわらず、投資件数別の人員数と所有トン数を示す第一〇表は、簡単ではあるが、この問題への接近をあたえる。

マサチュセッツ船舶への投資件数合計五八七件のうち、四〇九件（六九・五％）が、投資件数一件ないし三件の三〇五人の投資者によって行われている。そして、投資者総数三三二人の九一・九％に当るこれら三〇五人の小投資者たちが、合計して、全投資件数五八七件の六九・七％に当る四〇九件の投資を行いマサチュセッツ商船隊の総トン数八四五七・三トンの六四・五％に当る五四五九・一トンを所有する。これが一方の極である。これに反し、他の一極では、全投資者のわずかに一・五％に当る投資件数七件ないし二三件の五人の巨大投資者が、合計して、全投資件数の一一・九％に当る七〇件の投資を行い、総トン数の一七・六％に当る一四九一・二トンを所有する。つまり、マサチュセッツ商船隊の所有關係は、一方における広汎な小投資

者のあいだへの所有の分散と、他方における少数の巨大投資者の手中への投資の集中という相反する傾向を同時に内蔵する。けれども注目すべきは、小投資者の投資は小型船舶にかぎられ、大型船舶への投資は、大投資者の独占ではないとしても、主としてかれらにかぎられているということである。これらの巨大投資者はいかなる人物であるかは、のちに明らかとなる。さらに、第二表に示されている船舶の単独所有の実態は、右の傾向を裏づけるであらうか。

登録された全船舶のうち、その二四・六％に当る五二隻が単独所有による船舶である。さらにそのうち四八隻、一六三ートンがマサチュセッツ商船隊に属し、それは、マサチュセッツ全船舶数の二八・一％、総トン数の一九・〇％に当る。この単独所有船舶は三四人の投資者（投資者総数の一〇％）によって所有されるが、そのうち一隻づつを単独所有する二七人（単独所有者中の七九・四％）が七四〇トン（単独所有船舶トン数の四五・四％）を所有するのに反し、五隻づつを単独所有する二人（単独所有者中の五・九％）が四七五トン（単独所有船舶トン数の二九・一％）を所有する。単独所有においては、投資一件当りのトン数と一隻当りの船舶トン数は一致するはずである。ところで、二七人の単独所有による船舶の一隻当り平均トン数は二七・四トン（ちなみに、マサチュセッツの Sloop 一隻当り平均トン数は二七・六トン）であるから、かれらの投資一件当りの平均トン数も同じく二七・四トンとなる。これに反

し、マサチュセッツの全船舶についての投資一件当りの平均トン数は一四・四トンである（第一表）。したがって、単独所有者は、その最小のものでさえ、平均的投資者の約二倍の投資能力をもつ投資者である。それにもかかわらず、単独所有者のグループの内部においてさえも、右のように二つの相反する傾向を認めることができる。

投資にかんする最後の問題は投資形態のそれである。一七世紀および一八世紀における主要な投資形態は *Partnership* あるいは *combination* である。著書たちは、パートナシップの実態を解明するために、*Register* に記載された三三二人の投資者のなから、三隻以上の船舶に投資している五〇人の指導的投資者を選び、各船舶ごとにたいするこれらの投資者の組み合せを一つ一つのケースにしたがって、検討する。そしてこの検討の結果、判明したことは、つぎのようである。

パートナシップは広汎に普及しているが、その形成はきわめて流動的である、すなわち、パートナシップは船舶一隻ごと投資の都度に形成されており、しかも、投資対象の船舶が異なればそのメンバーの顔ぶれもいちじるしく異っている。それにもかかわらずパートナシップのグループの構成はけっして投資者たちのでたらめな組み合わせではなく、グループの内部には強固に結びつけられた小グループが根づく存在し、それがグループ全体の中核を形成している——ということである。

以上の検討から明らかなように、マサチュセッツ商船隊の中

枢をなすボストン商船隊は、本国のブリistol につぐ重要な地位を「帝国」内において占める。しかもそれは、一六四〇年以降きわめて短期間に急速に成長したものである。その間ボストンの商業活動一般についてはイギリス本国ときわめて密接な社会的・経済的紐帯によってむすびつけられてはいるが、船舶所有にかんするかぎりは、商船隊の大部分は植民地人自身によって所有され、船舶所有における顕著な一般的特徴は広汎な植民地人がこれに参加しているということである。しかし同時に、少数者の手中への船舶所有の集中も同時に存在する。

つぎの十数年間に所有関係におけるこの二つの傾向はどのような変化をたどるであろうか。それは、第一三表以下で明らかにされる。

**第一三表から第二七表。一六九九年から一七一四年までの増加量**

以上は、さきに指摘したように、一六九八年の現在量の検討であり、したがって、それは、いわば静態分析であった。これに反して、第一三表以下は一六九九年から一七一四年までの増加量の検討である。したがって、それは、いわば動態分析ともいうべきであろう。分析視角のこのような相違は、*Register* の素材そのものの相違と必要な他の一連の史料の欠如にもとづく。すなわち、一方では *Register* の記録は新たに追加された船舶数だけしか示しておらず、他方ではこの年以後、海外に販売された船舶数、老朽・難破・敵国私掠船による拿捕などに

よって喪失した船舶数を示す史料はない。したがって、この年以後のいずれかの時点における現在保有量を知ることが不可能だからである。

第三表は、以下の分析の出発点として、一六九九年一月から一七一四年一〇月までの約一六カ年間に登録された船舶の追加量を、年別、タウン別に包括的に集約して提示したものである。

それにしたがうと、この一六六年間のマサチュセッツ商船隊の増加量は、船舶数において一一・三隻、トン数において五万八九八〇トン（年平均では六九・六隻、三六八六・二トン）というおどろくべき量であり、それは一六九八年の現在量の、船舶数では六・五倍、トン数では約七倍に当る。この時期の大部分はアン女王戦争の時期であるが、戦時中の私掠船による敵国船舶の拿捕はせいぜい増加量の一〇％にすぎず（第一四表）、右のような顕著な増大はむしろ平常の条件のもとでの増加である。それでは、この驚異的な増大は、いかなる変化を内蔵するか。それは、第一には、ボストンへの集中の強化であり、第二には、船舶の大きさおよび型の変化である。

第一五表によると、ボストンのマサチュセッツ商船隊のなかで占める比率は、一六九七年—一六九八年には、総船舶数の七三・四％、総トン数の七八・三％であったが、一六九九年から一七一四年までに登録された増加量においては、総船舶数の八三・八％、総トン数の八九・七％に増大するにいたった。これ

に反し、ボストン以外のマサチュセッツの諸タウンの比重は急速に減退した。とくにセイラムの退潮はいちじるしく、前の時期の比率、総船舶数の二二・四％、総トン数の二二・一％が、後の時期のそれぞれ六・〇％、四・一％へと減少した。

また、ボストンとその他の諸タウンとは、船舶の大きさおよび型についても、対照的な変化をみせる。ボストンでは大型船舶 Ship の比重が増大したのに反し、その他のタウンでは Sloop および Brigantine などの小型船舶の比重の増大がみられる。

第一六表がこれを示す。すなわち、ボストンでは、Ship の比率が船舶数では二一・八％から二九・七％へ、トン数では四三・七％から五二・二％へと増大したのに反し、Sloop の比率は船舶数、トン数のいずれにおいてもわずかな増大（一％程度）しか示さず、Brigantine の比率は船舶数、トン数においてそれぞれ三％程度減少している。Bark にいたっては、船舶数において六・七％、トン数において六・六％も減少している。

これとは逆に、ボストン以外の諸タウンでは、Ship の比率が船舶数では一一・一％から四四％へ、トン数では三八・〇％から一〇・七％へと減少しているのに反し、Sloop の比率が、船舶数では五五・六％から六〇・〇％へ、トン数では三二・五％から四九・三％へと激増し、Brigantine の比率もそれぞれ六・七％から一〇％、七・三％から一五・〇％へと増大している。

ボストンへの集中と船舶の大きさおよび型の変化は、一つの事柄の二つの表現にすぎない。一八世紀初頭のこの時期にボストンの商業活動の急速な成長が達成され、そのメトロポリスとしての地位が確立されたのである。そして、ボストンはイギリス本国、南ヨーロッパ等との対外貿易を独占し、大西洋を横断するのに必要な大型船舶のボストンへの集中が必然的となった。ボストンの繁栄に逆比例して、地方の小タウンは、植民地建設直後の期待に反し、商港としての意義は退潮し、これらの小タウンは専ら沿岸貿易に従事し、その結果、これらの小タウンにおける大型船舶の減少と小型船舶の増大がもたらされた。ボストンの経済的成長は、たんに船舶の集中という量的側面からだけではなく、船舶への投資形態からも検討されなければならない。この課題はのちに取り扱われる。

さいごに、西インド等からの入港船舶の増加分について一言しておく。この一六年間に登録された西インド等からの入港船舶は、船舶数では六四隻（一六九八年の入港数の九倍）、トン数では三〇三三トン（一六九八年のトン数の三・七倍）である。トン数の倍率にくらべて船舶数の倍率がいちじるしく大きいことは、この地域からの入港船舶が、大型船舶から小型船舶に変わったことに対応する。すなわち、Shipの比率は、船舶数では五七・二％から九・四％へ、トン数では八二・二％から二九・二％へと激減したのに反し、Sloopの比率は、船舶数では四二・九％から七三・四％へ、トン数では一七・八％から五〇・七％

へと激増している。

この時期は沿岸貿易および西インド貿易においては、Sloopの全盛時代といううる。

Register はマサチュセッツの造船にかんする貴重な史料である。ヘンリー・ホール (Henry Hall) の『*The Tenth Census of the United States 1880*, (Washington, 1884), VIII にふくまれたかれの報告 "Report on the Ship-Building Industry of the United States" の諸表において Register を比較的に広く検討しており、また、カーティス・ネットルズ (Curtis Nettels) やロバート・ムーディ (Robert Moody) によってもこの史料が利用されてきた (本書四一五ページ、註4をみよ)。けれども、これらの人たちによる取り扱い方は、一面的であり、非系統的であつた。従来の著作におけるこれらの欠陥を克服し、Register の諸々の素材をいっそう広範囲に検討し、それを系統的に包括しようとするベイリン教授夫妻の作業は、第一七表―第二一、e 表の造船にかんする諸表にみられる。これらの諸表は、さきに第六表―第八表で検討された諸結果がその後の時期にいかに変化、発展したかを正確に示す。

マサチュセッツにおける造船の中心地は依然としてボストン湾地域であり、ボストンとチャールズタウンの造船所は、一六七四年から一七一四年でのあいだに五四〇隻、三万九千九百九十の船舶を建造した。それは、同じ期間中にマサチュセッツ全体で建造された船舶総数一二五七隻、総トン数七万五二千七

ンの、それぞれ、四三%および五三%を占める。この二つの造船センターにセイラムおよびシテュエイトを加えると、合計して船舶数において全体の六七%、トン数において全体の七三%がこの四大センターで建造されている。しかし、これを、一六九八年のこれら四大造船センターの比率、七六・四%(船舶数)八二・一%(トン数)にくらべると、船舶数では約一〇%、トン数では約九%の減少となる。ところが、四大造船センターのうち、ボストンの比率だけは、船舶数では二五・五%から三五・五%に、トン数では二八・七%から四〇%に増大している。

このことは、つぎのことを意味する。すなわち、これら四大センターの発展が不均等であり、ボストンの造船業が依然として発展をつづけているのに反し、他の三つの造船センターとくにセイラムおよびシテュエイトが相対的に衰退したことを、意味する。そればかりでなく、このことはさらに、多くの群小造船センターがこの期間中に発生したことを反映する。一六九八年の登録では一九の造船センターが記録されているにすぎないが、この期間中には三七の造船センターが記録されている。

群小造船センターのうち発展の目ざましいのは、ナラガンセツ湾地域の五つのタウンとくにトーンタンの造船業であり、この地域につぐものは、メリマック河地域の諸タウンとくにニューベリー造船業である。これに反し、一六九八年には注目されたミルトンの造船業はその存在をこの期間中にほとんど失った。

以上は第一七表に示されるところであるが、第一八表はマサチュセツ以外のニュー・イングランドの造船業の発展を示す。それによると、コネチカットの造船業とくにニュー・ヘヴン、ニュー・ロンドンのそれが目立つ。

第一九表は、どこの造船タウンで建造された船舶が、どの程度にどこの本籍港へ、直接または間接に、販売されたかを、括的に示す。

一七一四年末の合計でボストンを本籍港として登録された全船舶は、船舶数では一〇五七隻、トン数では五万九三三〇トンである。そのうち、八〇六隻(ボストン全体の七六・二%)、四万四六八トン(同、七五・三%)は、ボストンをふくむマサチュセツの諸々の造船タウンから供給されたものである。

他面、一七一四年の合計でマサチュセツの造船タウンで建造された全船舶は、一二五七隻、七万五二六七トンだから、ボストンへの供給量は、全造船量の六七・〇%(船舶数)および五九・三%(トン数)である。三七の造船タウンのうち、ボストンへ船舶を供給していないのは、わずかに、ソールズベリーとストウニー・ブルクだけであり、前者はこの期間中に四隻、一二五トンを、後者はわずか一隻、二〇トンを建造したにすぎない。残る三五の造船タウンのうち、主要な供給源泉となったものは、ボストン自身(ボストン全体の、船舶数の二八・〇%、トン数の三〇・一%)およびシテュエイト(トン数の一一・%)、チャールズタウン(同、六・三%)、トーンタン(同、五・%)、

ニューベリー(同、四・九%)、セイラム(四・八%)である。つまり、古い供給源泉の相対的な後退と新興造船タウンのボストンへの供給源泉としての抬頭がみられる。トーンタンは造船量三八隻、三五九トンのうち、三一隻、二九三九トンを、ニューベリーは造船量一〇九隻、五一三七トンのうち、七〇隻、二八七三トンを、ボストンに供給した。第二〇、a表は、右の関係を四年毎に示す。

第一九表は、さらに、マサチュセッツ植民地およびその他のニュー・イングランド植民地からイギリス本国への船舶の供給を示している。一六九七年から一七一四年までにブリティッシュ諸島を本籍港として登録された入港全船舶二〇六隻、二万二五四トンのうち、マサチュセッツからは一六六隻、一万九二三四トンが、その他のニュー・イングランド諸植民地からは二一隻、一三六七トンが、合計して、一八七隻、二万〇六〇一トンが供給された。したがって、マサチュセッツをふくむ全ニュー・イングランドからの供給量はブリティッシュ諸島を本籍港として登録された全船舶の、船舶数では九〇・八%、トン数で九三・六%が供給された。

そればかりでなく、マサチュセッツ植民地は、西インド、ぶどう酒島等に在住するイギリス人にたいして五八隻、三二四一トンを供給している。したがって、マサチュセッツ植民地がイギリス本国およびその他の外領へ供給した船舶は、船舶数で二六四隻、トン数で二万二四七五トンであり、この供給量は、

この時期にマサチュセッツで建造された船舶総数の二一・〇%、総トン数の二九・九%を占める(以上、入港船舶だけを対象)。右のことは、マサチュセッツ造船業がイギリス商船隊の重要な供給源泉であること、逆にいえば、イギリス商船隊はマサチュセッツ造船業の重要な市場の一つであり、船舶はイギリスからの輸入品にたいする見返物資として役立つこの植民地の重要な生産物であることを示している。

イギリス本国商船隊への主要な供給源泉である諸タウンは、——ボストン(九〇隻、九六二一トン)、チャールズタウン(三一隻、四六二〇トン)、セイラム(二四隻、一九二五トン)、ニューベリー(一二隻、一三八〇トン)、トーンタン(五隻、五三〇トン)である。そして、これらの諸タウンで建造されたイギリス市場向け船舶は概して大型船舶である。たとえば、マサチュセッツで建造された全船舶の平均トン数は六〇・〇トンであるが、ブリティッシュ諸島を本籍港として登録されたマサチュセッツ建造の船舶の平均トン数は一一七・三トンである。セイラムのイギリス市場向け船舶一四隻の平均トン数は一三七・五トン、スチャールズタウンのロンドン向け船舶二八隻の平均トン数は一五八・六トンである。

なお、ブリティッシュ諸島を本籍港として登録された船舶には、造船場所から直接販売されたものと、他の場所を経由して間接に販売されたものをふくむ。直接販売された船舶数を検出するために、造船後一年以内に登録された船舶だけを選び出す

という操作をおこなえば、ブリティッシュ諸島を本籍港として登録されたボストン建造の船舶中それに該当するものは九一・一％（九〇隻中の八二隻）であり、チャールズタウンでは九〇・三％（三一隻中の二八隻）、セイラムでは九二・九％（一四隻中の一二隻）、等々である（第二一、a—e表）。つまり、海外に本籍港をもつ、マサチュセッツ建造にかかる船舶の圧倒的部分は、造船後一年以上は就航していない新造船舶である。

さいごに残る重要な問題は、船舶への投資、所有が、一六九八年以後、変化したか、どうかという問題である。この問題は、第九表と第二二表—第二六表とを比較検討することによって、解答がえられる。ただし、第二二表は、第九表と異って、投資トン数が、恐らく源泉史料の不備のゆえであろうが、記載されていないために、この検討に制限が加えられる。

第九表によると、一六九八年に、マサチュセッツの投資者たちは、マサチュセッツ商船隊への投資件数の九一・〇％（五八七件中の五三四件）を占めていた。第二二表によると、この年以後一七一四年までの一六年間においては、かれらは、この期間中に登録された船舶への新投資件数の八八・五％（二九五七件中の二六一八件）を占める。これが第一点。第二点は、イギリス人のマサチュセッツ商船隊への投資の問題である。一六九八年には、イギリスの投資者たちは、マサチュセッツ商船隊への投資件数のわずか一・七％（五八七件中の一〇件）を占めたにすぎなかった。その後の一六年間には、かれらは投資件数の

〇％（二九五七件中の一一九件）を占めた。要するに、第一、マサチュセッツ商船隊の圧倒的部分は依然としてマサチュセッツ人自身によって所有されていること、第二、マサチュセッツ商船隊へのイギリス人の投資比率は若干の増加をともなうとはいえ依然として僅少であること、——これら二つの特徴がほとんど変化していないことが明らかとなる。

（イギリス人の投資者七九人中、六三人がロンドン人であり、その他は、エクセター、トントン、西イングランド、ダルビンおよびグラスゴウの投資者である。なお序でにいえば、西インド、南ヨーロッパからの投資者はつぎのようである。カリブ海では、バーベイドウズ八一九人、ニールヴィス八一〇人、ジャマイカ八八人、アンティガ八六人、モントセラット八五人、セント・キッツ八四人、プロビデンス島八一人であり、南ヨーロッパでは、オバートウ八七人、リスボン八一人、マディエラ八一人に在住のイギリス人であり、その他の地域では、ニューファウンドランド八一八人、アナポリス・ロイアル、ノヴァ・スコシアに在住するイギリス人の投資者である）。

では、ボストンへの投資の集中という特徴はどのように変化したであらうか。

ボストンの投資者たちは、一六九八年には、マサチュセッツ商船隊への投資の六七・〇％（五八七件中の三九三件）を所有しており、その後の時期における新投資においても六九・五％



(一九五七件中の二〇五五件)を所有する。さらにボストン人がボストン自身の商船隊にたいする投資については、つぎのようである。一六九八年のボストン投資家たちの比率は八〇・八%(四五六件中の三七〇件)であり、その後一六六〇年の新投資におけるこれらの比率は八〇・二%(二五一一件中の二〇一五件)である。つまり、マサチューセッツ商船隊のボストンへの集中はほとんど変化がない。そして、ボストン以外のマサチューセッツ諸タウンのボストン商船隊への投資の比率は九・四%から七・三%へ減少している。したがって、マサチューセッツ諸タウン全体にかんするかぎりは、ボストンへの集中は強化されている。

さらに、ボストン人のイギリス船舶への投資もまたほとんど変化していない。一六九八年に登録されたイギリス船舶の投資件数中、ボストン人の投資件数の占める比率は一六・七%(八四件中の一四件)であり、その後一六六〇年に登録されたイギリス船舶の投資件数中、ボストン人の投資件数の占める比率は一五・四%(六八八件中の一〇六件)である。

ただし、つぎの二点に注目すべきである。第一、一六九八年におけるイギリス船舶への投資者はもっぱらボストン人だけにかぎられていたが、その後の時期においては、セイラムの投資者(一人、二件)およびマンチェスターの投資者(一人、一件)が登録されている。第二、一六九八年においては、ボストンからイギリス船舶への投資(一四人、一四件、七〇八・〇トン)の方が、イギリスからボストン船舶への投資(八人、八件、一

三〇・〇トン)よりも大きかったが、後の期間においては、逆に、イギリスからボストン船舶への投資(七八人、一一八件)の方が、ボストンからイギリス船舶への投資(五八人、一〇六件)よりもやや大きい。もともと、後の期間における投資トン数が不明であるために、正確な比較はできないが、ボストン船舶よりもイギリス船舶の方が大型であるために、投資トン数からいえば、あるいは両者は接近しているかも知れない。

以上の諸点においては、船舶への投資は、二つの時点で多少のちがいはあるとはいえ、一般的趨勢としてはほとんど変化はない。変化の唯一のものは、つぎの点にある。すなわち、マサチューセッツの郡小タウンの船舶へのボストンの投資は、これらの小タウンの商港としての相対的重要性が減少するにつれて、減少し、ボストンのそれへの投資比率は一六九八年の一三・三%から、それ以後の新投資における比率九・〇%へと減少したこと、そしてそれに反比例して、これら郡小タウンにおける住民の自分自身の船舶への投資率が八〇・八%から八五・二%へ増大したことにあつた。

西インドへの投資はどうか。一六九八年の登録による西インド船舶への投資者は一九人であり、そのうちボストン人は二人で、全投資者の一〇・六%を占めた。一六九八年以後登録された船舶への投資者は一四二人であり、そのうちボストン人は三人で、全投資者の二三・三%を占める。一八世紀初頭以後の西インド貿易の発展はボストンの投資比率を二倍以上に増加さ

せた。なお、西インドからの入港船舶の圧倒的部分は、SloopとKetchであり、その大部分は、西インド在住のイギリス人によつて投資され（一六九八年には一九人中の一六人、その後一六年間には一四二人中の一〇二人）であり、イギリスの不在ブラントアの投資はわずか一人、一件が登録されているにすぎない。船舶への投資にかんする最後の重要点は、投資の集中度にどのような変化が生じたか、という問題である。この問題は、第一〇表と第二三表―第二六表との比較検討をつうじて明らかにされる。

第一〇表によると、一六九八年の投資の集中度は、一方の極では、投資者総数の九一・九%に当る投資件数一件ないし三件の三〇五人の小投資者が、全投資件数の六九・七%、船舶数トンの六四・五%を所有し、他方の極では、投資者総数のわずか一・五%に当る投資件数七件ないし三件の五人の巨大投資者が、全投資件数の一一・九%、船舶総トンの数の一七・六%を所有した。

ところが、第二三表が示す一六九八年以後一六年間におけるマサチューセツツ商船隊の増加量における新投資の集中度は、つぎのようである。ただし、第二三表には、Registerそのものの制限性のために、投資トンの数は記載されていないために、投資件数だけを対象とせざるをえない。この一六年間に、一件ないし三件の投資を行った小投資者数は九八五人で、かれらは投資者総数一一七人の八八・二%を占める。この小投資者たちの

投資件数は一三五〇件であり、全投資件数二九五七件の四五・六%に当る。したがって、前の時点にくらべて、人員の点ではほとんど同じ比率の小投資者たちの投資件数における持分は二四・一%の減少となる。（この部分にかんする著者たちの計算は誤っているようである。）

他方、巨大投資者の持分はどうか。前の時点と対応するように、投資者総数の一・五%を算出すると、後の時期では $217 \times 0.015 = 3.255 \approx 3$ 人となる。この投資者総数の一・五%に当る一七人の巨大投資者たちは、最低三件から最高一〇一件の投資をそれぞれもち、全体としては、七二三件の投資を行い、それは全投資件数の二四・一%に当る。したがって、前の時点にくらべて、人員の点では同じ比率の巨大投資者たちの投資件数における持分は一二・二%の増大を示す。

いうまでもなく、このような比率の変化は、広汎な小投資者のあいだへの投資の分散の縮小と少数の巨大投資者の手中への投資集中の強化を意味する。

この投資集中の強化は、単独所有船舶への投資という側面からも実証される。

第二四表はこれを示すものであり、この表においては投資トンの数による検討が可能である。一六九八年においては、第二二表が示すように、単独所有者総数の五・九%に当る二人の巨大投資者が、単独所有船舶総トンの二九・一%を支配した。その後一六年間に増加した単独所有船舶数は三八六隻（この期

間に増加したマサチュセツツ船舶数の三四・七％）であり、その総トン数は一万八八六一トンで、一三四人の投資者がこれを所有する。前の時点に対応するために、投資者総数の五・九％を算出すると八人となる。この投資者総数の五・九％に当る八人の巨大投資者は、第二四表によると、一万〇三〇六トンを支配し、それは単独所有船舶総トン数の五四・六％に当る。したがって、前の時点にくらべて、人員の点では同じ比率の巨大単独所有者の単独所有船舶総トン数における持分は、二五・五％の増大となる。だが、これら巨大投資者の手中への投資の集中は、これらの小型船舶への投資の累積の結果ではなからうか。

この疑問に答えるのが、第二五表および第二六表である。それによると、巨大投資者の持分の増大は、けっして、多数の共同投資者からなる小型船舶への投資、したがって危険率が最低の投資の増大ではなく、比較的大型船舶への投資、したがって危険率のより大きい投資の増大の結果であることが、明らかとなる。

それでは、具体的にいつて、これら巨大投資はいかなる人物であるか。また、主要な投資形態としてのパートナーシップは、その後の期間にどのような方向にむかったか。著書たちが本書の最終部分で検討している問題は、これである。

第二七表は、一六九七年から一七一四年までの間に Register に登録された全船舶のうち一〇隻以上に投資した大投資者たち六九人について、その氏名、住所、投資件数、投資トン数を示

す。投資件数とトン数は、投資対象の船舶の本籍港別に示され、それらはさらに、一六九七年—一六九八年と一六九九年—一七一四年の二つの時期にわけて示されている。海運業と商業とが社会的にまだ分離されていなかった当時においては、船舶への投資、所有は商人の商業活動の規模を測定するための重要な指標の一つとなる。したがって、この表は、従来みられたような個別的記録ではとうてい果しえなかった、マサチュセツツの商業活動の全般的把握のための貴重な基礎をあたえる。

アンドゥル・ベルチャー (Andrew Balcher)・ウィリアム・クラーク (William Clark)・アンドゥル・ファニユー (Andrew Faneuil)・イライアキム・ハッチンソン (Eliakim Hutchinson) などの周知のボストン大商人の巨大な船舶所有とその推移をこの表によって知ることとはもちろんであるが、従来、その巨像が歴史家たちによってほとんど発掘されていなかったサミュエル・リリー (Samuel Lillie) という人物の巨大な船舶所有がこの表によつてはじめて明るみに出された。かれは、一七〇七年に破産するまでに合計一〇八件の投資と三七八八・三トンの船舶を支配した。おそらくかれは、この当時の西半球における最大級の船舶所有者の一人であったと考えられ、前記のベルチャーにくらべて、投資件数では二九件少ないが、所有トン数では六六七・九トン多く所有し、マサチュセツツにおける第一位の船舶所有者であった。

一六九八年においては、主要な投資形態としてのパートナー

シップは、流動的であり、安定したものではなかった。けれども、その後一六年間におけるマサチュセツツ海運の拡大のなかにおいて、大投資者間では、安定したバートナーシップ、比較的恒久的な船舶所有組合の形成が発芽するにいたった。とはいっても、大投資者によって形成されたこのような安定したバートナーシップ、恒常的な船舶所有組合の存在は、けつして、極めて多数の小投資者が、かれらの周囲に参加する従来のような一時的なバートナーシップの形成を排除しなかった。このような型のバートナーシップの形成は、アンドウルー・ベルチャーのバートナーシップの場合にみいだされ、かれのバートナーシップの核心をなしたものは、かれとかれの息子ジョナサン・ベルチャーとの提携という人的関係であつた。これに反して、リーの投資においては、多数船舶（三七隻）の単独所有のほかに、単独所有にきわめて近い型での、他のきわめて少数の小投資者との提携がみいだされる。

ベイリン教授夫妻が Register の素材を分析し、これを整理、集約したこの統計的研究がマサチュセツツの海運、造船、船舶所有などの数量的測定に果たした貢献は大きい。三三の統計表の含蓄するところは、以上紹介した諸々の論点につきるものではない。研究者にのこされた今後の課題は、この統計的研究のここ、かしこに垣間見る社会的経済的諸関係を肉づけ、いっそう展開させることであらう。（昭和四二年二月一六日）