

国際的学術雑誌に掲載された論文のご紹介

Liverpool Merchants versus Ohmi Merchants: How and Why They Dealt with Risk and Insurance Differently

—和訳：リヴァプール商人と近江商人：リスク・保険の取扱いの相違を考える—

Asia-Pacific Journal of Regional Science, 2018, Vol. 2, No. 1, pp. 15-33

滋賀大学名誉教授 酒井 泰弘

【研究背景】

私自身は元来、「日本生まれ、アメリカ育ち」の理論経済学者である。それで若い時には、消費理論・生産理論・一般均衡理論など、数理畑の分野で多くの英語論文を執筆し、海外の研究者との学問交流に意を用いてきた。だが、年齢を重ねてくると、リスク・不確実性・保険など、応用分野のほうに次第に関心が移るようになり、とくに十数年前に滋賀大学に勤務して以来、「近江商人の経済学」が私の研究テーマの一つになってきている。

近江商人の行動原理は、「売り手よし、買い手よし、世間よし」という「三方よし」の標語によって端的に表されている。これは誠に素晴らしい思想であるが、残念ながら、世界に余り知られていないのだ。この憂うべき現状を打開する方策の一つとして、海外の著名な商人と我が近江商人とを比較研究し、両者の異同点を世界に向けて発信することが必要不可欠であろうと信じている。本稿はそういう狙いを秘めた研究成果の一つである。そのタイトルは「リヴァプール商人と近江商人：リスク・保険の取扱いの相違を考える」（和訳）であり、著名なスプリングァー(Springer)社から発行の国際的学術雑誌『Asia-Pacific Journal of Regional Science』に掲載されている。ちなみに、同雑誌は理論・応用・歴史の広い分野にわたる論文投稿を受け付けており、世界の学界において大変注目されつつある。

私が敬愛する故ジョン・ヒックス先生 (Sir John Hicks)によれば、「経済学は、科学と歴史との境界域に位置するユニークな学問」である。同先生は晩年において名著『経済史の理論』(A Theory of Economic History, 1969)を公刊され、「理論と歴史との交流」の必要性を声高に叫ばれていた。拙稿はささやかながら、ヒックス先生の御提唱にお答えする一つの試論である。これからも機会があれば、続論を引き続き執筆し続けたい気持ちで一杯である。



【要 約】

英国北西部の都市リヴァプール(Liverpool)は近年、ジョン・レノンなどのボーカルグループ「ビートルズ」(The Beatles)を生み出した都会として大変有名である。だが、歴史を繙いてみれば、驚くなかれ、それには「恐るべきもう一つの側面」があるのだ。というのは、日本人には恐らく馴染みが薄いだろうが、それは「世界の七つの海」を支配した大英帝国を支えた「奴隷貿易」(slave trade)の拠点港湾都市であったのだ。

詳しく述べると、当時の大西洋地域において、次の三航路から成る「古典的三角貿易」(the classic triangular trade)が、大英帝国の屋台骨を下から支えていた。第一航路は、イギリスのリヴァプールやブリストルから西アフリカの奴隷海岸までを結ぶ「東方航路」(eastward passage)であり、織物や銃器などの工業製品が海上輸送されていた。最も重要なのは第二の「中間航路」(middle passage)であり、西アフリカ海岸から大西洋の荒波を横切って、カリブ海地域のジャマイカなどへの航路をカバーしていた。そこで搬送された最重要品目は「捕獲された奴隷」(captured slaves)であり、それには多額の「損害保険」(non-life insurance)が付けられているのが通例だった。第三航路はカリブ海地域から本国イギリスへと戻る「西方航路」(westward passage)であり、それによって銀や銅などの貴金属、砂糖やラム酒などの食料品が調達されていた。

奴隷貿易と損害保険裁判に関係する最大の歴史的事件の一つに、いわゆる「ゾング虐殺事件」(the Zong massacre case)がある。今から200年以上も以前の1781年に、上述の中間航路を搬送する「奴隷船」が嵐の中で遭難し、搬送中の440人の「奴隷品目」が被害に遭い、とくに重症を負った「133人の奴隷」が船上から海上へと投棄される、という痛ましい事件が発生した。非保険人の輸送会社は、保険人たる保険会社に対して、「奴隷投棄という甚大損害に対する多額の損害賠償」を請求し、ここに熾烈な裁判闘争が繰り広げられた。当裁判は民事裁判の一つとして粛々と行われ、その勝者は輸送会社、その敗者は保険会社であると裁定された。この裁判では、奴隷は「生身の人間」としてよりも、象牙やバナナのごとき「一個の貨物」として取り扱われ、当該貨物に関する保険契約の正当性が問題とされたわけである。

このように、イギリスの三角貿易や保険契約は、あくまで「損得優先」の原理の上に立っており、時には「血も涙もない非情な行為」に走ることもあった。これとは対照的な行動原理を実践するのが、「三方よし」の家訓を尊重する近江商人の姿であった。この近江商人についても、「日本型三角貿易」(the Japanese triangle trade)が成立していたことに注目したい。まず、北海道や青森などの「蝦夷地」と京大阪の「上方」との間を連結する「西方航路」が最も重要な第一航路であった。蝦夷地からは昆布・ニシン・タラなどの海産物が上方に搬送され、その見返り品として上布・着物・薬品などの手工業品が遠く「北の大地」へ運搬された。初期には、若狭なる小浜・敦賀の良港を経由するという「小回りルート」が利用されたものの、それには船上貨物の陸上・湖上への積み下ろしが必要となるため、目減り・品質悪化・盗難行為などの甚大な損害が発生することが判明した。そこ

で後には、長州の下関経由で瀬戸内海と淀川を利用するという、一見回り道だが、むしろ能率の良い「大回りルート」が愛用された。両ルートの間には、信濃川の河口に位置する新潟港があり、そこには数多くの「北前船」を扱う「廻船問屋」が軒を並べていた。次に、蝦夷地から大消費地の江戸へ南下する「東方航路」が第二航路として存在し、多くの「東前船」が海難の多い海路を往来していた。東前船は北前船と同じく、「北の幸」の輸送に関わり、江戸っ子の食欲を大いに満たした。さらに、黒潮を横切る第三航路として、上方と江戸の間を結ぶ「東西航路」（檜垣廻船や樽前廻船が主役）があり、東海道や中山道などの陸路とともに、旅人の往来を大いに促進した。東から西へは塗り物・着物・畳表など、そして西から東へは絹糸・醤油・紅顔料などが、取引の中心品目であった。

上で述べたように、18世紀イギリスの奴隷貿易においては、近代的な保険制度が既に確立していた。これに対して、同時期の日本の北前船・東前船・樽廻船に関しては、イギリス風の保険システムが未だ十分発達していない。だが、「振分散」という「前期的保険制度」が形成されていたのであり、独自の「世話役合議体」を通じて組合員同士間の「リスクシェアリング」が見事に行われていた。

リスクと保険文化——両者間の関係は複雑で、実に奥深い。未解決の問題が山ほどあり、研究者の好奇心は尽きることがない。我々の精進あるのみである。

掲載論文は、こちらからご覧いただけます。

<https://link.springer.com/article/10.1007/s41685-017-0047-z>