

豊かな国家だった明代、清代の中国。ヘゲモニー国家としてのオランダ、イギリス。物流システムの軽視で崩壊した社会主義国。物流観点からの歴史は面白い。

中国が世界で一番豊かな国であるなら、近隣諸国が朝貢品を自国船でもつてくるというシステムを使い、流通を軽視しても、何の問題も生じなかった。中国は、自国船を使うことによってえられる利益など考える必要もないほど、豊かな国家だったのである。

中国の税制は、明代には一条鞭法(いちじょうべんぼう)であったのが、清代には地丁銀制(ちていぎん)へと変化する。一条鞭法とは、租税と徭役(ようえき)を銀に換算して、一本化して銀で納入することにしたものであり、地丁銀制とは、土地税のなかに人頭税を組み込み、一括して銀納させたものである。その銀は中国国内ではなく、外国から輸入したものであった。

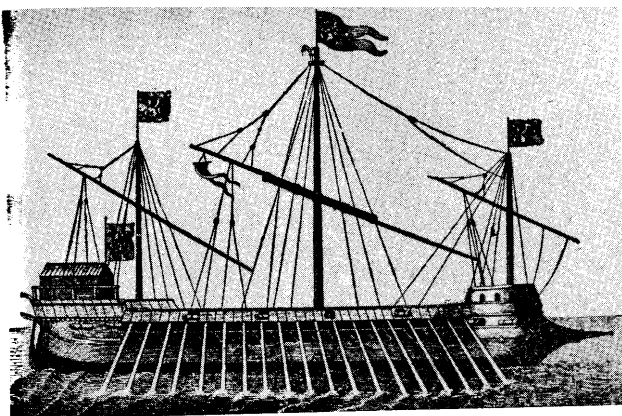
~~~~~

#### 人頭税

人頭税(じんとうぜい、poll tax、capitation tax)とは、納税能力に関係なく、全ての国民1人につき一定額を課す税金である。

~~~~~

さらに、地中海では、奴隷が櫂をこぐガレー船が長く使用されていた。囚人や捕虜、さらには奴隷、さらには自由民が漕ぎ手として使われた。このように労働集約的な(労働者をたくさん必要とする)船舶が利用されたのは、おそらく香辛料のような高価な商品を取引しており、彼らの労働コストが低かったからである。



ヴェネツィアのカレー船

ブラジルには、金以外にもアジアで購入される商品を輸出していた。嗅ぎタバコと砂糖が、ゴアとマカオで売られたのである。これらの取引により、一八世紀になっても、なおポルトガル商人はアジアばかりか大西洋での貿易でも活躍を続けた。ポルトガル商人は、アジアと新世界を結びつけたのである。

それに対しアジアの商人は、決して喜望峰を越えてヨーロッパや大西洋に進出することはなかった。

それが、ヨーロッパ商人とアジア商人の決定的な相違であった。

イギリスの東インド会社は一六〇〇年に、オランダの東インド会社は一六〇二年に創設された。オランダにはそれ以前から東インドと貿易をおこなう会社がいくつもあったが、イギリスに対抗するためそれらを統合し、東インド会社——正式には連合東インド会社——をつくった。

東インドはヨーロッパから達すぎて、何か問題が生じたときにいちいち本国に問い合わせるには間に合わない。そこで、一種の国家のようなものをつくり、**軍隊によって商業活動を保護し、交易を促進させようとしたのである**。両国の東インド会社ができあがったのは、そのためである。どちらの会社も軍隊をもち、本国からの指令を受けるものの、本国の本部に相談せず、独自の行動をとることができた。

当初、ヨーロッパからアジアに輸出できるものはほとんどなく、英蘭以外の国がアジアとの交易に参入することは難しかった。ゆえに英蘭の東インド会社は、アジアからの輸入品を独占することになった。一七世紀においてアジアからの輸入品としてもっとも重要だったのは、香辛料であり、代わりに**英蘭からは武器などが輸出された**。

**ヘゲモニー国家**とは、歴史学の用語としてしばしば登場する言葉である。これは通常、「もっとも強力な国家」という意味で使われる。経済面に限定するなら、もっとも強力な経済力をもった国ということになる。ところで、「もっとも強力」とは、具体的にはどういうことなのか。

一言でいうなら、経済面で、何が正しいのかを決めることができる国家こそ、ヘゲモニー国家といえよう。その**最初の国家こそ、オランダ**であった。すなわち、ヨーロッパ全体の取引において、オランダの方法がスタンダードになったのである。ある国がオランダの意向に反した場合、必要な物資を供給されない可能性が生じるなど、経済的な大きなマイナス要因となった。オランダ以前には、そこまで大きな力をもつ国家はヨーロッパには現れなかった。

オランダについて、世界史上二番目にヘゲモニー国家になったのは、イギリスであった。**イギリスはパクス・ブリタニカ**、直訳すれば「イギリスの平和」をもたらした。

しかし、実際にはこの言葉は、イギリスがもたらした平和ではなく、ヴィクトリア女王の時代（在位一七三七～一九〇一）に、イギリスが世界中に植民地をもつ大帝国になったことを表すことが多い。地図 13 にみられるように、イギリスの植民地はじつに広大であり、「日の没することなき」帝国となった。これこそ、パクス・ブリタニカの実像を示す。

イギリスは、世界最大の艦隊をもつことで、パクス・ブリタニカを維持した。そして、こ

の艦隊によって、世界の平和が維持された。

イギリスはたしかに産業革命によって世界を変革した。しかし、イギリスを世界最大の経済大国にし、パクス・ブリタニカをつくり上げたのは、工業ではなく、海運業であった。蒸気船の発展により、世界の商品を輸送し、その収入は、工業製品の輸出でえられる利益を大きく上回ったのである。

航海法が発布された一七世紀と一八世紀には、イギリスは自国と貿易相手国との物流を支配し、一九世紀後半からは、世界の物流を支配するようになった。物流を重視することで、イギリスはヘゲモニー国家になり、パクス・ブリタニカを実現することができたのである。

「ディアスポラ」とは、最近ではかなり広く使われる用語である。さまざまな人々が大量に移民した場合、それをディアスポラということもある。たとえば、華僑がその代表例とされる。

しかし華僑については「ディアスポラ」というより「移住 (migration)」という言葉の方が、より適切な表現だといえよう。彼らは、宗教的理由で移住を強制されたわけではないからである。どうも、ディアスポラという用語が、あまりに広く無限定に用いられ、その正確な定義がないがしろにされている傾向にあるようだ。ここで、ディアスポラの正確な意味をもう一度確認しておこう。

「ディアスポラ」とは、ユダヤ人がエルサレムから追放され、離散させられる事態に陥ったことを言い表す言葉であった。前五八六年、新バビロニアの国王ネブカドネザル二世が、最終的にユダヤ人をバビロンに強制移住させた。このことを「バビロン捕囚」という。これ以降ユダヤ人は、イスラエルの建国まで、非常に長期にわたり、故国なき民となった。

このようにディアスポラには、本質的に「宗教的な迫害」を受けた「強制移住」という意味が含まれる。

スペインに最初にイスラーム勢力が侵攻したのは、七世紀のことであった。その後、スペインにおけるイスラーム勢力は拡大の一途をたどり、一時期はイベリア半島のほとんどがイスラームの支配下に入り、八世紀初頭には、北部のアストウスリアスだけがキリスト教圏として残った。

それ以降、レコンキスタ（国土回復運動）がおこなわれ、イベリア半島から徐々にイスラーム教徒が追い出されていった。レコンキスタが完了し、スペインが統一された一四九二年は、同時に、ユダヤ教徒がイベリア半島から追放された年でもあった。このとき追放されたユダヤ人のことを、セファルディムと呼ぶ。

インド産の綿織物は耐久性があまりなく、着心地が劣るとはいえ、リネンの方が長持ちした。そのため、奴隷がリネンを着ることになったものと思われる。リネンから綿へと奴隷が着るものが変わるの、イギリス産業革命によってであった。

バルト海地方から輸出される亜麻・麻・リネンがなかったとすれば、大航海時代、さらには一八世紀の大西洋貿易拡大を西欧が実現することはできなかったであろう。

~~~~~

リネン（英: linen）または亜麻布（あまぬの）とは、亜麻の繊維を原料とした織物の総称。フランス語ではリンネル（linière）。広義で麻繊維に含まれ、麻特有のカラッとした風合いがある。中近東では肌着として使われてきており、エジプトのミイラを巻くのにも使われた。

また、リネンはその材質からシーツなどの寝具を指すこともある。「リネン室」とは、宿泊設備のある建物で、慣例的にシーツ、枕カバーなどを保管する部屋をこう呼ぶことも多いが、現代では必ずしもシーツ類にリネン製品が使われているわけではない。

~~~~~

近代経済学では、完全競争市場が前提とされ、市場はきわめて有効に機能する。それは、すべての人々が同じ情報を持ち、公平な競争がなされる世界である。しかし、現実には完全競争市場はなく、必然的に市場の機能は適切には機能しない。したがって、市場経済は常に失敗するように運命づけられている。ケインズ流の解釈をするなら、それを救うのが政府の役割である。

しかしその一方で、社会主義ではいわゆる市場がなく、そのため競争が排除され、効率的な企業が育たなかったことも間違いない。さらに、資源の浪費が甚だしかったことも事実である。

社会主義政府は、五カ年計画で、どのような商品をどれだけ生産するのかを国民に示した。だが、**消費者側からみるなら、五カ年計画によって商品の生産量はわかったとしても、その製品の質は購入するまでわからない。**自分が欲しい商品ではないとわかって、別の商品を購入することはできない。そもそも、代替となる商品がないのである。社会主義諸国には、消費者のニーズに応じて商品を開発するという発想はあまりなかった。

市場メカニズムにもとづいたとしても、消費者が必要とする商品を必要な量だけ生産し、消費者のもとに届けるということは不可能である。なぜなら、商品は生産してはじめて、消費者が本当に欲しがっていたかどうかはわかるのであり、消費者は、事前に、自分が欲しい商品がどれだけあるかということを知っているわけではないのである。

では、社会主義はなぜ崩壊したのだろうか。ここではその大きな要因として、物流システムの軽視があったと主張する。もっと限定するなら、日常生活用品が流通するシステムを形成しようとしなかったのである。

さらに社会主義諸国は、必要な消費財を消費者が入手するための流通経路を整備しようとはせず、それが人々の不満の原因となった。それが、社会主義崩壊の大きな要因となった。

たとえば、ソ連における日常製品の購入がどれほど困難であったのかということについては、次の引用文をみればよくわかるだろう。

人工衛星を世界に先んじて飛ばした大国ソ連でも、庶民の消費生活はまだ驚くほどに窮屈である。

洗濯機用の粉石けんはめったに売り出されないので、たまに売りに出されると、黒山の人だかりであつという間に売り切れてしまう。またインスタントコーヒーは、もう一年半も町から姿を消しているといったぐあいだ、私たちが日常なにげなく使っている雑貨がまったくないか、あつても質が問題にならないほど悪くて、値段が高い（鈴木俊子『誰も書かなかったソ連』文春文庫、一七九年、二一頁）。

これはソ連における消費財と、その流通ルートの軽視を如実に物語っている。

生産財であっても、小ささを部品になると、流通ルートはきわめて多様であることは容易に想像できる。さらにこまごまとした消費財や日常製品になると、その数は無限に多く、**流通ルートを国家が定めることは不可能**なのである。