

第三章 分業は市場規模に左右される

交換が分業を生む以上、分業の広がりには交換の及ぶ範囲、すなわち市場規模に制約される。市場が小さければ、自家消費を超える余剰を必要な他人の産物と十分に交換できず、一つの仕事に専念する動機は生まれない。

大都市でなければ成り立たない仕事がある。たとえば荷運び人（ポーター）は、村では需要が乏しく、並の市場町でも通年の職が少ない。とりわけ人家がまばらなスコットランド高地の一軒家や小村では、農家が家族向けの屠畜・パン焼き・醸造まで自前で賄い、鍛冶や大工、石工といった職人が二十マイル（約三十二キロ）以内に複数いることはまれである。最寄りの職人まで八〜十マイル（約十三〜十六キロ）も離れて暮らす家々は、人口の多い地域なら職人に頼む小仕事を自分でこなす術を身につけるしかない。そのため田舎の職人は、同じ素材に関わる近縁の仕事を幅広く引き受ける。木を扱う大工は建具・指物・木彫に加え、車輪や犁、荷車や馬車の製作まで担い、鉄を扱う者の守備範囲はそれ以上に広い。とりわけ高地の奥地や内陸では、釘作り専業のような商売は成り立たない。仮に一日千本を年三百日、計三十万本作れても、年間に一日分の千本す

ら売れないからである。

水運があれば、陸路だけでは届かない広い市場にアクセスでき、あらゆる産業が恩恵を受ける。このため、分業と改良は自然に海岸や可航河川沿いから始まり、内陸に広がるのは多くの場合ずっと後になる。たとえば、幅広車輪の大荷馬車一台（人足二人・馬八頭）がロンドン・エディンバラ間を往復しても約六週間で運べるのは四トン弱にすぎないが、ロンドン・リース（エディンバラ外港）間を往復する船は乗組員六〜八人で同期間に二百トン運べる。つまり水運なら、六〜八人で、大荷馬車五十台に人足百人・馬四百頭を付けた陸送と同量を同じ時間で処理できる。ゆえに陸送で二百トン運ぶなら、人足百人の三週間分の人件費・食費に加え、馬四百頭と荷馬車五十台の維持・摩耗費がかかる。他方、水運なら、必要なのは乗組員六〜八人の人件費・食費と二百トン船の摩耗分、そして陸送との差としての保険料程度で足りる。もし両地を結ぶ手段が陸送のみなら、重量当たりの価値が高い品しか動かず、現に行われている交易の多くは成立しない。遠隔地同士の商いはわずか、あるいはほぼ皆無だろう。ロンドン・カルカット間で陸送費に耐えられる品がどれほどあるのか、そもそも当時「野蠻」とされた多くの地域を安全に越えられるのかという問題もある。ところが実際には、両市はいま相当規

3 第三章 分業は市場規模に左右される

模の貿易を行い、互いに市場を提供し合って、それぞれの産業を力強く支えている。

水運の利点が大きい以上、世界市場へ産物を運べる地では技芸・産業の初期改良がまず進み、内陸への波及は常に遅れる。内陸が長らく持てる主な販路は、海岸や大きな可航河川との間にある周辺地域に限られるため、当面の市場規模はその周辺の富と人口に比例し、改良も必ずその後塵を拝する。実際、当時の英国領北米では、プランテーションは海岸や可航河川沿いに連なり、そこから深く内陸へ広がる例は稀であった。

確かな史料の裏づけがある範囲では、文明化の先駆は地中海沿岸の諸民族である⁽¹⁾。地中海は世界有数の内海で、潮の干満がなく、風以外で大波が起こりにくい。穏やかな水面に多くの島と近い対岸が重なり、羅針盤もなく造船も未熟で外洋を避けた「航海の幼年期」には理想的な舞台だった。ゆえにヘラクレスの柱、すなわちジブラルタル海峡を越えることは、古代では長く最も危険で驚くべき偉業とされ、海に長けたフェニキア人とカルタゴ人でさえ着手は遅れ、自分のあいだ挑戦者は彼らに限られた。

地中海沿岸諸国の中で、農業と製造がいち早く相当の水準に達したのはエジプトとみられる。上エジプトの居住域はナイル川沿いの数マイル幅に限られ、下エジプトでは大河が多数の運河・水路に分かれていた。わずかな整備で内陸水運が広く容易に整い、主

要都市間のみならず有力な村々や田園の多くの農家まで結ばれ、当時のオランダにおけるライン川とマース川の役割に匹敵した。こうした広くて利用しやすい内陸航行が、エジプトの早期発展を促した主要因の一つである。

東インドのベンガルや中国東部のいくつかの省でも、農業と製造業は非常に古くから発展していたと考えられるが、その年代の古さについては当時の欧州の権威ある史書では確認されていない。ベンガルではガンジス川などの大河がエジプトのナイル川と同様に多くの船が通える運河・水路を形成している。中国東部でも複数の大河が枝分かれや合流、運河網によって相互に連絡し、ナイル川やガンジス川に匹敵し、ひよっとすると両者を合わせた以上に広い内陸水運を可能にしている。注目すべきは、古代のエジプト・インド・中国はいずれも外国貿易を積極的に推進せず、この内陸水運を主要な富の源としていたとみられる点である。⁽²⁾

史料の示すところでは、アフリカ内陸の全域と、エウクシヌス（黒海）やカスピ海のはるか北に広がるアジア——古代スキタイ（黒海北岸、現ウクライナ南部の一部）、近世タルタリー（現カザフスタン）、シベリア（ロシア全域）——は、どの時代でも現在と同様の「野蠻・未開」の状態にあったと見なされてきた。⁽³⁾タルタリー海とは、実質的

に船がほとんど航行できない凍った北氷洋のことである。この地域には世界有数の大河が流れるが互いに隔たりすぎ、商業や交通を地域の大半に広げる力にはならない。アメリカには、バルト海やアドリア海、地中海や黒海、アラビア湾やペルシア湾、ベンガル湾やシャム（タイ）湾のように、海上交易を内陸深くまで引き込む大きな湾がない。大河同士も遠く、分流や運河網も乏しいため、海に出る前に他国領を流れる河川に頼る交易は大きくならない。下流を支配する国が上流と海の連絡を遮断できるからで、結果としてドナウ川の航行価値もバイエルン・オーストリア・ハンガリーにとっては小さい。いずれかが黒海の河口まで全流路を領有していれば、その価値ははるかに大きかっただろう。

注

(1) 文明の発祥はアジア・アフリカに求められるのが現在の通説で、最初はメソポタミアのシュメールが紀元前三五〇〇年ごろ（チグリス・ユーフラテス両河間）に成立し、続いて紀元前三〇〇〇年ごろナイル川流域にエジプト文明が、さらに紀元前二五〇〇年

ごろインダス川流域にハラッパー（インダス）文明が生まれた。

地中海沿岸で最初の文明国家はアナトリア（現トルコ）のヒッタイトで紀元前二〇〇〇年ごろに成立し、ほどなくクレタ島にミノア文明が興った。欧州本土ではギリシャ南部のペロポネソス半島のミケーネ人が紀元前一七〇〇年ごろ文明を築き、紀元前一四五〇年ごろには南方のミノアを征服した。紀元前一二〇〇年までにミノア、ミケーネ、エジプトが相次いで崩壊し、以後約七〇〇年は後継勢力不在の空白期となった一方、アジアではアッシリア、ペルシア、中国の文明が継続した。

（２）この見解は現在では誤りとされる。諸文明はいずれも数千年にわたり陸路と海路の双方で对外交易を展開し、規模こそ陸上が優位だったが、中国は海上交易の広域性と規模で数世紀にわたり世界をリードし、西暦第二千年紀前半には世界最大の艦隊を擁した。やがて船団は東アフリカや中東に達し、インドや東南アジアにも香辛料などを求めて頻繁に往来した。

（３）一七七六年当時のロシアは、産業革命に根ざす近代的な政治体制（政治的上部構造）を確立できず封建制にとどまっており、スミスが記したロシアの「野蛮」とはこの封建制を指した評価とみられる。