

# 海からみた近代世界システム

平成 26 年 4 月 15 日受付

玉 木 俊 明\*

## 要 旨

ウォーラステインの「近代世界システム」は産業資本主義の理論にもとづいているので、近世の商業資本主義時代の支配=収奪関係をうまく説明することができない。そもそもウォーラステインは、ヨーロッパ人がみずからの船で他地域に進出し、流通網を支配していったことを軽視している。すなわち、ヨーロッパ拡大における海の重要性を理解していない。ここでは、「海からみた近代世界システム」を提唱する。

キーワード：海運業、支配=従属関係、近代世界システム、グローバル・ヒストリー、ウォーラステイン

## 1. はじめに——ウォーラステインの近代世界システム

アメリカの著名な社会学者イマニュエル・ウォーラステインが『近代世界システム』の第1巻を上梓したのは、1974年のことであった。この書物は、賛成反対を含め、大きな議論を巻き起こすことになった。現在では、「近代世界システム」という用語は、日本の世界史の教科書でも使われている。

ウォーラステインは、当初、現代社会までを扱う第4巻までを出版する予定であった。1981年に第2巻が、1989年に第3巻が出版された。だがそれ以降、20年以上にわたって次巻の第4巻は出されなかった。何度か、第4巻を書き上げたという噂が飛び交ったが、現実に第4巻が現れたのは、2011年のことである<sup>(1)</sup>。ところが、ここで論じられたのは近代世界システムを支えたのは、中道自由主義というイデオロギーであったということであった。

ウォーラステインの最初の意図は、近世にはじまり現代にいたる資本主義の歴史を書くことにあった。16世紀中葉にヨーロッパ北西部で誕生した資本主義のシステムが、どのようにして世界を覆ったのかを叙述するはずであった。しかし、第4巻でもアジアの包摂は論じられなかった。ウォーラステインのいう「近代世界システム、なお世界を覆いつくすところまでは描いていない。はまだ断言するには早すぎるかもしれないが、1930年生まれという彼の年齢を考えるなら、ヨーロッパ世界経済アジアを取り込む過程を描くのに失敗したとあって、差し支えなからう。

ウォーラステインは、アジアを取り込んだ形での近代世界システムの構築には、成功しなかったといえよう。

---

\* 京都産業大学経済学部

いったい、それはどうしてなのか。

そもそも、ウォーラーステインの立論が無理があったとはいえないであろうか。

## 2. ウォーラーステインの近代世界システムの特徴

近代世界システムとは、16世紀から17世紀にかけて、オランダを中心とした北方ヨーロッパに生まれたシステムであり、持続的経済成長と、支配＝従属関係を特徴とする。ある地域が繁栄するからこそ別の地域がそれに従属するというわけである。

さらに、「持続的な経済成長」があるからこそ、われわれの賃金は上昇する。その社会は、絶えず利潤を生み出さなければ存続できない。それが、われわれが生きている資本主義社会である。

ウォーラーステインによれば、資本主義社会の特徴は飽くなき利潤追求にある。川北稔の言葉を借りれば、「成長パラノイア」にとらわれた資本主義社会が存続するためには、次々に新しいマーケットを必要とする<sup>(2)</sup>。生き延びるために、企業は新しい商品を製造し、サービスを提供し、新規の顧客を獲得する。それによりえられた利潤が、会社の内部に留保され、新規の投資のために使われ、労働者に分配される。経済学的にいうなら、労働分配率が適切であるとはかぎらない<sup>(3)</sup>。

近代世界システムによれば、先進的な工業地域が中核となり、そこに第一次産品（農産物や原材料）を供給する周辺、さらにそのあいだにあり両者の緩衝地域となる半周辺が誕生していた。中核は、周辺と不等価交換をし、周辺を収奪するという仕組みが形成される。

マルクスは資本家が労働者を収奪すると考えたのに対し、ウォーラーステインは、工業国が第一次産品輸出地域を収奪したとする。したがってウォーラーステインの分析の単位は、基本的に国家となる。したがって、インターステート・システムの形成によって、ヨーロッパ世界経済が拡大していったととらえたのである。

### ウォーラーステインの問題点

このようなウォーラーステインの論にもいくつかの問題点がある。おそらく最大の問題点は、産業資本主義の理論によって近世から現代までを一貫した歴史として叙述しようとしたことであろう。どの産業部門が重要かは、時代と地域によって現実には変わる。また、ヨーロッパは自分たちの船で世界に拡大していった。まず海運業の発展があり、その後に世界各地に自国製商品を大量に販売したことが重要である。このような視点の欠如こそ、ウォーラーステインが、現在のところアジアを世界経済に含めることに失敗している最大の理由だと思われる。

ウォーラーステインによれば、歴史上いくつか存在した「世界帝国」は、帝国を維持するための官僚群が膨大になり、それを維持するためのコストが高くなりすぎたために崩壊した。しかし、16世紀のヨーロッパでは、そのような帝国はなくなり、各国が経済的競争に従事する近代世界システムが誕生したとい。官僚制度を維持するとつともなく高いコストがなくなったため、経済的負担が軽減された<sup>(4)</sup>。

だが、こんにちの研究では、ヨーロッパ各国はたびかさなる戦争により巨額の借金をしていたことがよく知られている。その負担が、世界帝国を維持する負担と比べて高かったのか低かったのかはわからない。財政破綻をきたす国もあったのだからなら<sup>(6)</sup>、世界経済の維持には、大きなコストがかかったと考えるべきではないか。そもそも現代社会で政府の規模の大きさを考えるなら、効率的な競争がなされているとはいい難いように思われる。政府の負債額が巨額になっている国も多い。世界帝国がなくなったとしても、より効率的な経済が誕生したとはかぎらない。しかも、ウォーラーステインはアプリアリに世界帝国なしの世界経済の効率のよさを前提としており、現実にその効率性を計測しているわけではない。

ウォーラーステインの議論では、ヘゲモニー国家という概念が用いられる。ヘゲモニー国家とは、工業・商業・金融業のすべての面で他国を圧倒する国をいう。歴史上、ヘゲモニー国家は、オランダ、イギリス、アメリカと言う三つしかない。『近代世界システム』の第2巻では、オランダが、最初のヘゲモニー国家になった。17世紀中葉にヘゲモニー国家となったオランダに対し、英仏が挑戦し、最終的にイギリスがオランダの次にヘゲモニーを握る過程が描かれる。

とはいえ、そもそも近世のオランダは分裂国家であり、中央集権化傾向は示さなかった。とすれば、レイデンの毛織物とアムステルダム金融業の成長を、オランダ国民経済の発展と同一視することは不可能である。むしろ、イングランドが何度も航海法を施行し、オランダ船排除を狙ったことを考慮するなら、海運業こそがオランダ経済——オランダ国家ではなく——の生命線だったといえよう。またウォーラーステインの分析単位は国家であり、インターステート・システムを論じるものの、それは、「国家と国家を結ぶ」システムであるように思われる。

さらに、ウォーラーステインは、産業革命発生の理由を明らかにしてはいない。資本主義システムはそれ以前から存在していたという理由からであろうが、この点が抜け落ちているのは、やはり問題点というほかない。また、ヨーロッパ各国の西半球との関係に力点を置き、大西洋経済を成り立たせていた国家を越えた商人のネットワークを軽んじている。このネットワークは、カトリック、プロテスタントにとどまらず、アルメニア人、ムスリム、ヒンドゥー教徒などを包摂した、広大なものであった。

### 3. 海からみた近代世界システム

たしかに、いかに批判しようとも、膨大な文献を読破し、近代世界システムを描いたウォーラーステインの努力は、まさに凄まじいとしかいいようがない。とはいえ、もしウォーラーステインが産業資本主義の理論を近世に当てはめようとせず、もっと経済成長の担い手である商人の活動に関心をもち、その商人を利用した国家の力が強くなっていく過程こそ近代世界システムの特徴であるととらえたなら、アジアまで含めた叙述ができたのではないか。私はそのような観点から、すでに1冊の書物を上梓した<sup>(6)</sup>。

ようするに、ウォーラーステインは、ヨーロッパの海上ルートによる発展という意識に乏しい。

ウォーラステインの発想の根幹にあるのは、第一次産品輸出地域を工業地域が搾取するということである。そこには、商品価格が、輸送によって大きく変化するという意識がない。

たとえば、1651年に端を発するイギリス航海法は、イギリスが輸入する場合、当事国ないしイギリス船で輸入するということを宣言した法令である。これが、オランダ船排除を狙っていたことは広く知られる。しかもイギリスは、19世紀末から第二次世界大戦終了時まで世界最大の海運業国家であったことを忘れるべきではない。

さらに、近世においては、輸送手段を握っている地域が、それを握られている地域を従属させた。ウォーラステインの説明では、東欧のグーツヘルシャフト（農奴を用いた大農場経営）は、西欧の先進地域に穀物を輸出することで、国際分業関係におかれ、第一次産品を輸出する従属地域になった。

しかし、グーツヘルシャフト地域から輸出される穀物の80%ほどは、オランダ船によって輸出されていた。オランダ船を使わざるをえないからこそ、東欧はオランダに従属したのである。工業化以前の時代の支配＝従属関係は、そのように考えるべきである<sup>(7)</sup>。そもそも、オランダがヘゲモニー国家であった以上、グーツヘルシャフト地域は、どのようにしてオランダに従属したのか、考えるべきではないか。ウォーラステインの理論では、グーツヘルシャフト地域を収奪した主語となるべき地域が曖昧なのである。「西欧」というのが答えかもしれないが、それはあまりに広すぎはしないか。

工業化以降の時代であるなら、工業国と第一次産品輸出国のあいだに不等価交換が成立し、前者が後者を搾取すると考えられよう。後進地域は、工業製品のマーケットにされる。しかし、近世のグーツヘルシャフト地域と、西欧の製造品との交換が、果たして不等価交換といえるのであろうか。そもそも近世の製造品とは工業製品ではなく、さらにグーツヘルシャフト地域が西欧の製造品の市場となり、低開発を余儀なくされたということではないはずだ。

さらにこんにちの経済史研究では、商人とは企業家 entrepreneur であり、経済成長の担い手だとされる。近代的経済成長＝持続的経済成長の担い手は商人であり、商人の役割を重要視した近代世界システムが必要であろう。

ヨーロッパが対外進出した際の商業活動の担い手はいうまでもなく商人であり、彼らがヨーロッパに持続的経済成長をもたらしたのである。

しかし、遠隔地での取引があるからといって、その規模が小さければ、その取引関係をあまりに過大評価してはならない。古代から、かなり遠くの地域との取引があったことはよく知られる。海の事例ではないが、シルクロードはその代表であろう。しかし、シルクロードを通してヨーロッパからアジアに運ばれた商品の量は、おそらくかなり少なかった。とすれば、そのような取引関係を重視しすぎるのは問題となろう。研究者はこれまで、そのような誤りを多数経験している。

重要なことは、ヨーロッパが海上ルートでさまざまな地域に進出し、各地域との関係を強めていったことである。それにより、世界は、ヨーロッパ世界経済に包摂されていった。ヨーロッパは、まず海運業で支配的地位に立ち、さらに工業製品を輸出し、アジアやアフリカの多数を植民地としていったのである。

近年の研究では、近世アジアの経済成長率が、以前考えられていたほどには低くなかったと考えられているようである。明代には、鄭和が、全長 120 メートルを越える宝船という船で、アラビア半島やアフリカ南部にまで航海した。しかし、アジアの船が、ヨーロッパの海上まで進出したことは一度もない。それに対しヨーロッパは、世界中に船を送ったのである。海運業の発達にこそ、ヨーロッパとアジアの大きな差異をつくりあげたとはいえないであろうか。

この相違は、決して忘れるべきではない。

そもそもヨーロッパが持続的経済成長を達成できたのは、ヨーロッパが基本的に海を通じて他地域に進出し、新市場を獲得し続けていけたからである。海を利用することによって、未開拓の地域を開拓していった。では、なぜ「海」を通じた拡大をしていったのだろうか。

ヨーロッパの東の境界がウラル山脈となったのは、そこからさらに東に進んでいくことが、きわめて困難だったからにほかならない。したがって、ヨーロッパは陸を通じて拡大していくことはできなかった。ヨーロッパの勢力範囲を拡大するには、海によるルート以外にはありえなかった。

一方、中国では華僑が東南アジアに進出し、その影響力は、こんにちもなお非常に強いのも事実である。しかし、ヨーロッパと比較するなら、陸への進出と比較した海への進出の程度は、やはりずいぶん少なかった。清の乾隆帝が中国史上の最大版図を実現したことは広く知られているが、中国はここからもわかるように、おもに陸に進出した。アジアはヨーロッパよりも広大であり、内陸部に非常に多くの土地があったのがその理由の一つであろう。

しかしそのような拡大のあり方は、海を通じて世界中に進出（侵略）していったヨーロッパに、やがて敗北をもたらすものであった。

#### 4. 小さなヨーロッパから大きなヨーロッパへ

世界地図をみれば、ヨーロッパが実に小さな面積しか占めていないことがすぐわかる。ヨーロッパという語がさす地域は、ユーラシア大陸北西の半島部を包括する。そして、ウラル山脈およびコーカサス山脈の分水嶺とウラル川・カスピ海・黒海、そして黒海とエーゲ海をつなぐボスポラス海峡が、アジアと区分される東の境界となる。その面積は、1,018 万平方キロメートルであり、地球表面積の 2%、陸地の 6・8% にすぎない。

そのヨーロッパが、近世の大航海時代になって世界の各地に赴くようになり、近代になると、アジアやアフリカの多くの地域を植民地化した。近世のヨーロッパ人は、自分たちの住んでいる地域の小ささを理解せずにはいられなかった。地動説が一般的になり、地球儀がつくられると、それは否定しがたい事実となった。ヨーロッパは貧しい地域であり、他地域の商品を必要とし、輸入し、ヨーロッパ内部で生産するようになった。

近世のヨーロッパ人は、他地域の人々より自分たちの方がすぐれているという認識はもっていなかったであろう。16 世紀に生きたモンテーニュは、文化相対主義の人として知られる。18 世紀に活躍したヴォルテールは、中国の文化を礼賛した。

しかし 19 世紀に生きたカール・マルクス、19 世紀に生まれたマックス・ヴェーバーは、明らかにヨーロッパ中心主義者であった。それは、彼らが近代の人だったからである。ヨーロッパの国々は、意識のうえでも大国になったのである。

近代とはヨーロッパの世紀であり、ヨーロッパがずっと他地域よりさまざまな面で進んでいたとあって、平気であった時代である。多くの学問の起源は近代ヨーロッパにあるのだから、学問をするという行為自体が、ヨーロッパの真似をすることであり、現在でもそういう側面があることは否定できまい。

最初はオランダを、ついでイギリスを中核とした資本主義社会は、新市場の獲得なしには存在しえない。しかも、不平等を再生産する。なおかつ、支配 = 従属関係をもたらす。持続的経済成長という前提が成り立ったのが、いわば近世から近代にかけての世界である。しかも、こんにちもなお、その影響は強く残っている。これが、近代世界システムの立場であり、格差問題は論じても、支配 = 従属関係は基本的に考えないグローバル・ヒストリーの主張とは、決定的に異なる点である<sup>(8)</sup>。

## 5. 限界に達しつつある経済成長

しかしいうまでもなく、経済成長には限界がある。

経済史では、ghost acreage という用語がときどき使われる。これは、「未開拓の土地」とでも訳せよう。まだ開拓していない地域があれば、経済は成長できる。しかし現代は未開拓な土地などない。これは、新たなマーケットを求め続けてきた近代世界システムの終焉を意味するものだと思うられる。

そもそも、持続的経済成長には、人口が絶えず増加し、人口ピラミッドが三角形をなしているという前提があった。しかし、どの先進国でも高齢化が進んだこんにちでは、持続的経済成長の前提条件が崩れている。

したがって、飽くなき利潤追求が可能であった時代は、実はもう終わりつつある。すなわち、近代世界システムは、終焉を迎えつつある。しかし人々はそれに気づかず、現代社会においてこそ、飽くなき利潤追求がはびこっているとはいえないか。

具体例をあげよう。アメリカの株主資本主義では、「会社は株主のもの」と考えられている。この場合の株主は、従業員の給料にはほとんど関心を示さない。会社が株主のものであるなら、従業員の待遇を良くするのは株主の責任であるはずだが、そのような発想はない<sup>(9)</sup>。

株主は、自分たちが所有する株が高くなり、それを売ってもうけさえすればよい。株主は四半期ごとの短期的利益を求める。すると会社側は、リスクを冒しても短期的な利益をあげることを余儀なくされる。これは、ghost acreage がもはやはなくなつたか、なくなりつつあるにもかかわらず、さらに飽くなき利潤追求をしようとしていることの現れである。とすれば、被害を受けるのは労働者となる。株主は、本来なら労働者の分け前である部分に、ghost acreage を求めているからだ。

製造業を例にあげると、今をときめくサムスン、いわばそのアッセンブリーをしているにすぎない。よい部品を世界のどこかから調達すればよいという考え方にもとづく経営スタイルである。だが

すべての国がそうってしまったなら、家電製品は、ひいては工業製品がこの世界から消滅してしまう。それが、現代社会の大きな問題点であることは、いうまでもない。

なにもかもが「拡大」していくという時代は、もう終わりつつあるのだ<sup>(10)</sup>。

## 6. ポルトガルからイギリスへ

近代世界システムの立場でいえば、最初のヘゲモニー国家はオランダであり、次のそれはイギリスであった。したがって、「ポルトガルからイギリスへ」という小見出しは、奇妙に思われて当然である。

オランダがヘゲモニーを握っていた17世紀中葉においては、アジアはまだ世界経済のなかに入っていない。また、オランダ商人より、ポルトガル商人の活躍が目立った。近世のポルトガルは世界最初の海洋帝国であり、異なる文化圏に属する商人からなる異文化間交易の中心であった。たとえポルトガルの政治的帝国が没落したとしても、ポルトガル人の商業ネットワークは残った。

たしかに、オランダはヨーロッパにおいては他地域よりも繁栄した国となった。その貿易ネットワークは世界的に拡大した。しかし、ポルトガルの貿易ネットワークはそれ以上に大きかったのである。しかも、アジアのオランダ植民地においても、ポルトガル商人の役割は無視できないほど重要であった。

イギリスは、ポルトガルのあとで、世界最大の貿易ネットワークを有する国になった。しかもイギリスは、広大な異文化間交易圏を、巧みに自分たちのシステムのなかに取り込んでいった。実は「イギリス帝国」とは、異文化間交易をいわば内部に取り込んだシステムであった。「ポルトガルからイギリスへ」という言葉の意味は、ポルトガル海洋帝国のいわば遺産をイギリスが受け継ぎ、オランダの次にヘゲモニー国家になったということなのである。

現在の研究では、ポルトガル海洋帝国は、国家が主導したのではなく、商人がみずから組織化し、自発的に海外に出て行ったといわれる<sup>(11)</sup>。それに対しイギリスは、ヘゲモニー国家として、さまざまな国が従わなければならないゲームのルールをつくり、それを他国・他地域に押し付けようとした。スーザン・ストレンジは、それを構造的権力と規定した<sup>(12)</sup>。ある意味、これこそがヘゲモニー国家の特徴である。

## 7. おわりに

ヘゲモニー国家がゲームのルールを決定するとしても、それを押し付ける方法はどういうものだろうか。なぜ他の国々がそれに従わなければならないのか。

その問題については、依然として確たる答えは見いだせない。しかし、本稿の議論から、それは海運業と関係しているという結論が導けないだろうか。

ヨーロッパは、海を通して世界中に拡大していった。そして、正確な数値は出せないが、世界の流通過程の重要な部分を掌握した。イギリスは、世界中に自国船を送り、産業革命の発信源となった綿を含め、世界中の商品を輸送した。イギリス以前にヘゲモニー国家となったオランダも、ヨーロッパ

最大の海運国家であった。

このような歴史的事実をもとにするなら、海運業とヘゲモニー国家とは、切っても切り離せない関係にあったと考えるべきであろう。近代経済学もマルクス主義経済学も、さらには世界システム論も、海運業の重要性を軽視している。

ヘゲモニー国家がゲームのルールを決定できるのは、ヘゲモニー国家が流通網の多くをコントロールでき、商品の価格さえある程度決められるからではないか。

むろん、これらは現時点では単なる推測にすぎない。しかし、何らかの推測をもとにしない歴史研究もまた存在しない。実証は、それを証明するためになされる。だが、史料が歴史家の期待を裏切ることはいしばしば生じる。そのときに歴史家に必要とされるのは、それをもとにして新しい理論を構築し、より現実にそくした歴史叙述を書くことであろう。

## 注

- (1) これらの翻訳は、改訂版を含めて、2013年に上梓された。I・ウォーラーステイン著（川北稔訳）『近代世界システム』I-IV、名古屋大学出版会、2013年。
- (2) たとえば、川北稔「『政治算術』の世界」、『パブリック・ヒストリー』第1号、1-18頁をみよ。
- (3) 玉木俊明「近代世界システムと日本」、萱野稔人編『現在知 Vol.2 日本とは何か』NHKブックス、2014年、291-293頁。
- (4) ウォーラーステイン『近代世界システム』第1巻。
- (5) Richard Bonney (ed.) *Economic Systems and State Finance*, Oxford. 1995.
- (6) 玉木俊明『近代ヨーロッパの形成——商人と国家の近代世界システム』創元社、2012年。
- (7) 玉木俊明『北方ヨーロッパの商業と経済——1550-1815年』知泉書館、2008年、257-260頁。
- (8) 代表的な事例として、たとえばロバート・アレン著（グローバル経済史研究会訳）『なぜ豊かな国と貧しい国が生まれたのか』NTT出版、2012年をみよ。
- (9) 玉木俊明「近代世界システムと日本」307-308頁。
- (10) 玉木俊明「近代世界システムと日本」307-310頁。
- (11) Amelia Polonia, “Self-Organized Networks in the First Golden Age: The Jesuits in Japan”, 『京都産業大学世界問題研究所紀要』第28号、133-158頁。
- (12) スーザン・ストレンジ著（西川潤・佐藤元彦訳）『国際政治経済学入門——国家と市場』東洋経済新報社、1994年。

# The Modern World System seen from ‘Seas’

Toshiaki TAMAKI

## Abstract

‘The Modern World System’ advocated by I. Wallerstein is based upon the theory of Industrial Capitalism, so that he cannot explain the dominance - dependence relations of Merchant Capitalism in early modern period. Wallerstein underestimates the fact that Europeans advanced into other areas by sea routes and came to control the distribution network. In other words, he does not understand the role of ‘seas’ in the age of European expansion to the non-European World. In this paper I suggest ‘The Modern World System seen from Seas’ to explore why Europe dominated the World.

**Keywords** : shipping, dominance - dependence relations, The Modern World System, Global History, Wallerstein

