

書評

Jardine, Matheson & Company
— an historical sketch —

内田直作

1

東洋ことに極東方面における近代資本主義の成立に現地でもっとも大きな役割を果たしたのは、ジャーディン・マゼソン商会であったといつて差支えない。イギリス東インド会社の対清貿易独占権を廃棄せしめたのは、本国のマンチェスターの紡績業者トリ・バープールの茶輸入商のほか、現地で東インド会社阿片の対清密貿易の下請業者達との結集力によるものであった。清国居住の、これらのもぐりイギリス人 *Private English* その大部分の、もぐりスコットランド人達 *Private Scots* は、同じくスコットで民権党のパーマストン *H. J. T. Palmerston* (1784—1865) 外相をして一八三九年阿片戦争を国会の与野党全会一致のもとに開始せしめ、一八四二年八月の英清間江甯(南京)条約で、香港島の割譲、公行

制度の廃止、五港の開港により、東洋に自由主義時期を開幕せしめていった。

その場合、主役を演じたブライベート・スコットのうちの中心人物は、スコットランドのロックマーベンのブロードホルムの小作人の子として生まれたウィリアム・ジャーディン *William Jardine* (1784—1863) であった。彼は、一八〇二年一八才のとき東洋へ進出し、東インド会社船の船医として、一八〇三年から一八二四年にかけて勤務する間に、東インド諸國間貿易の将来性に着眼して、ロンドンの南海会社の商人であったトーマス・ウィーディング *Thomas Weeding* と、ボンベイ商人のフラムジー・コワスジー *Fransjee Cowasjee* と組合い、一八二三年には広東に定住して、東インド会社の下請阿片密貿易業者としての業務を拡大していった。

一八二六年には、先に広東に一八一七年開設されていた同業者のマニアック商会 *Magniac & Co.* の組合員として参加した。翌一八二七年マニアック一家のロンドン引揚げとともに、その翌一八二八年には、スコットのゼームス・マゼソン *James Matheson* (1796—1878) がマニアック商会に参加した。マニアック一家がロンドンにおける金融業者として方向転換し、一八三二年六月広東の同商会の清算解消にもなつて、同年七月一日以降、ジャーディンとマゼソンの二人のスコットランド人の組合いによりジャーディン・マゼソン商

書評

会＝Jardine Matheson & Co. の開設をみた。本書はこの J・M・C の歴史的描述の小冊であって、一九六〇年ロンドンのコーウェル社＝W. S. Cowell Ltd. の印刷にかかるカラー写真多数を含む六四頁の同商会の略史である。

本年一月六日東京の同商会を訪れた際、支店長のデイビッド・W・C・ランデール＝David W. C. Landale さんから本書と横浜で昭和三十四年印刷された「英一番館——日本に於ける百年、安政六年——昭和三十四年」(全四三頁)の二冊の寄贈をうけた。

東洋における自由貿易運動の先端をきり、安政開国(一八五九年)に際しては、横浜に英一番館を開設して、近代資本主義の担い手の本国における産業資本＝Industrial Capitalist に対置されうる、多角的企業者活動を展開する冒險商人から発展した海上商人＝Shipping Merchant としこのモデルは、その後の日本資本主義の発展に際しても、大きな影響を与えていった。

日本における J・M・C の活動は、今日では日本側商社の積極的進出のもとに後退を余儀なくされ、中国の主要諸都市における戦前の拠点も喪失してしまっているが、同社の本店所在地である香港は戦後産業化の進捗をみ、異常な繁栄をもたらしている。だが、なお香港の存在理由は依然として基本的に自由貿易原則を保持して、貿易業務の下部構造としての銀行・保険・倉庫・埠頭・電力・ガス・造船修理等の各部

門が J・M・C を中心とするスコット系資本で完備されていることにあると、いって差支えない。

香港、シンガポール、カルカッタ等の東洋の主要な開港諸都市で、かつての冒險商人から今日の海上資本としての多角的企業者活動のもとに、その下部構造が固められている。タロンロップや、シェール石油のごとき産業資本の専門的企業者活動に対置される海上資本の多角的企業者活動が、なおイギリス資本の場合では大きなウェイトをもっている。J・M・C の歴史はこのような海上商人型イギリス資本の在り方を明らかにするために、役立つところが少なくないであろう。

本書はスケッチであるため、精細な研究のためには多くを期待することは困難である。なお、本書のほか一九三四年に J・M・C 創立一〇〇年を記念して非公開の出版物である「Jardine, Matheson & Co. of towards Jardine, Matheson & Co., Limited, An outline of the history of a China House for a hundred years 1832—1932, Hong Kong, Privately printed, 1934」がある。一〇〇年史としての本書も全八八頁の小冊にすぎない。ランデール支店長の話では、同社の前世紀からの帳簿、記録等の資料類はケムブリッジ大学図書館に寄贈されており、香港の本社にも若干の資料が残されているとのことである。同社史それはとりも直さず、東洋における先駆的なイギリス資本の実態を明らかにするものであるが、その研究調査のためには、もちろん

本書は概観を与えるだけであって、十分なものとはいえないことはいうまでもない。

二

J・M・C・は一九〇六年までパートナーシップであり、同年私的有限責任会社に改組されて今日におよんでいる。その間のパートナー達と改組後のディレクター達との緊密な人的関係の全貌は、一九三四年印刷の「一〇〇年史」に刻明に辿られており、同族商社としての人的配置関係が明確にされる。たとえば、本商會はジャーディン・マゼソン商會と称されるが、ゼームス・マゼソンの甥のアレキサンダー・マゼソン (1865-1886) が一八五二年 J・M・C・を退出してからは、同社はジャーディン一族のみの商社として終始して今日におよび、ただ社名にマゼソンの名をとどめているにすぎない。同社から退出したマゼソン一家は、一八四八年マゼソン商會 = Matheson & Co. を設立して、ロンドン最有力の金融業者たるべしとさえ豪語した。同商會はロンバード・ストリートにおお現存するが、ランデル支店長の談話では、今日では同商會からもマゼソン一家の退出となり、これもまたジャーディン一族の経営支配に帰しているとのことである。

一〇〇年史の方は、J・M・C・の人的配置関係を明らかにするには役立つが、同商會の歴史的概観は本略史の方ではるかによくまとめられている。本略史の表紙には、冒険商

人のシムボルともいうべき羅針儀と、三本横帆のオピウム・クリッパーのファルコン号 = The Falcon のエッチングで飾られている。ファルコン号は快速艦隊提督ヤールポロー伯 = Earl of Yarborough が金にいとめをつけずに建造した三五一トンの二〇門の砲備のある小型快速艦であつて、一八三六年 J・M・C・が買いうけた当時のクリッパーのうちでもっとも名声を馳せたものであつた。同船乗組員のえんえんたる賛辭の結びの言葉は、「ファルコン号は話しこそできないが、その他のことならすべて O・K である。」であつて、ファルコン号に、阿片・茶・洋銀・紋銀を積載して走らせていた当時の J・M・C・こそ、冒険商人としての真骨頂を發揮した時期であつたといえよう。なお、帆船の船先がジャーディン家の紋章ともなっている。

幕末江戸幕府が外様大名の陪臣の海外渡航を厳禁していた時期に、伊藤博文、井上馨、井上勝、遠藤謹介、山尾庸三等の五名が深夜に乗り、まげを切つて文久三年（一八六三）密航渡英することのできたのは、J・M・C・の援助とその帆船によつてであつた。このエピソードは「英一番館——日本に於ける百年」所載の伊東巳代治男の記録のうちの方に明らかにされている。五名のうちあと三名が乗船したホワイトアダ一号 = White Adder は茶快走船 = Tea Clippers であつて、一八六三年は Tea Race の際でもあつて、上海を同年七月一七日に出港し、ロンドンに十一月七日到着、競争船一

五隻のうち、所用日数一二三日で第三着であった。(Basil Lubbock, *The China Clippers*, Glasgow, 1957, p. 133.) 伊藤博文と井上馨の乗船したペガサス号 *The Pegasus* は小船でホワイトアダー号より十日先発したにもかかわらず、数日遅れて到着した。その船中二名の維新元勳のエピソードは、前記伊東伯の記録のうちに、漢文で興味深く描写されている。伊藤公、井上侯については周知の通りであり、工学を修めた井上勝は日本の鉄道の発展に貢献し、山尾は工学造船学を学んで鋳業の振興に寄与し、遠藤は洋式の新貨幣を鑄造して造幣局の基礎を作る等、J・M・C. の援助は明治初期の日本に大きな貢献をしていた。

さて、本略史の方は、まず本書に掲載するカラー刷りの美麗な多くの絵画の書き手のジョージ・チンネリー *George Chinery* の紹介に始まる。彼は当時のアイルランドのフィッツゼラルド *Fitzgerald* 暴動の危険を避けて、インドからマカオ、さらにカントンへと逃避の生活を送った。彼の描がくウィリアム・ジャーディンやゼームス・マゼソン、行商の伍浩官 *Howqua* 等の肖像画から、広東十三行、上海のバンドの風景画等、歴史的なものを今日にまで生き生きと、身近かに感ぜしめる傑作と云って差支えない。その肖像画では、清朝側から鉄頭の老鼠と綽名されたウィリアム・ジャーディンが、ゼームス・マゼソンより十二才年長でありながら、はるかに若々しく鋭くみかけられる。

プロログには、ウィリアム・ジャーディンが一八〇二年インドに渡航するのに七カ月要したとされているが、一八六三年の前述のホワイトアダー号では、一三日に短縮されていた。

第三節では、J・M・C. 創立前史で、E・I・C. の設立から、一六三七年キャプテン・ウエッデルの広東来航と、彼が始めて「茶」というものを味ったことに始まり、一八三四年年間三、〇〇〇万ポンドの輸入を記録して E・I・C. の対清貿易独占権が終止符を打ち、代わってもぐりスコットランド人達が自由貿易資本として、阿片と茶・銀の往復貿易をほし、いまにする前史的経過が概観されている。

第四節は動脈硬化した E・I・C. の巨体をゆさぶったもぐり商人進出の前史から、J・M・C. の誕生、広東十三行における当時の状況、阿片戦争の結果香港島を領有するにいたる経過が明らかにされている。もぐり商人は一七八一年来広のジョン・コックス *John Cox* に始まり、一七八七年プロシア領事の名を借りてダニエル・ビール *Daniel Beale* 一七九二年にはデンマーク領事の名でもぐつてきたデイビッド・レイド *David Reid* は、一七九三年にビール・レイド商会 *Beale, Reid & Co.* を設立、そのあとをユグノー徒のマニアック一家 *Magniac Family* が引きうけ、一八一七年マニアック商会 *Magniac & Co.* を設立、インド・清国間の地方貿易 *Country Trade* に従事して、E・I・C.

に代わって、清国への阿片密輸入の下請業者として活躍した。ウィリアム・ジャーディンとゼームス・マゼソンは、このマニアック商会と取引関係を結び、後に前者は一八二七年、後者は一八二八年同商会の組合員として参加した。マニアック一家はロンドンの金融業者に方向転換し、一八三二年六月三〇日同商会の解散のあと、翌七月一日からジャーディン・マゼソン商会の誕生をみた。

なお、J・M・Cの商館は広東十三行のうち、その東端にあるクリーク・ファクトリー=Creek Factory (義和行=I-ho Hong) におかれていた。

第五節では、阿片戦争の結果、南京条約で割譲された香港島のイースト・ポイントで、一八四二年三月一日からバンガロー建てのJ・M・Cの開設をみて、広東時代の消滅をみた経過が明らかにされる。

第六節は、香港領有の一八四二年から、北京条約締結の一八六〇年にいたる期間が取扱われる。

香港における政治経済的環境の安定化のため努力が払われ、倉庫、埠頭、商館、一二隻の商船への食料と船員の補給のほか、ロンドンでは、ロムバード街三番地のマゼソン商会を根拠として、政府側との接渉も重ねられた。為替銀行業務の整備、一八〇四年には、すでに相互保険の広東保険商会=Canton Insurance Office があり、海上保険会社へ発展していった。一八四八年の上海開港とともに、J・M・Cは第

一区画=Lot No. 1に拠点を置き、揚子江の内河航行に進出した。一八五〇年には香港の立法会議にデイビッド・ジャーディン=David Jardine が民選議員として任命された。一八五八年には、トロアズ号=Troas で、ジャーディンの外戚のウィリアム・ケズウィック=William Keswick (1784-1826) が横浜に派遣されて、英一番館を開設した。前述の維新元勳達の海外密航を援助したのも若年の彼であった。ケズウィックはJ・M・Cの一九世紀後半の組織拡大に貢献した大船=Taipan であった。

第七節は「帆船」についてであって、一八三〇年には東北モンソンの向い風に航行しうるレッド・ローバー=Red Rover の建造、Falcon の買収に続いて、Flying Spur, Stormoway, Cairngorm 等の横帆の茶快走帆船が相ついで建造されていった。

第八節は「茶貿易とティー・クリッパー」であって、一九世紀末では、汽船はすでに登場している、なお帆船が利用され、ケイアンゴルムは一八五八年には広東からロンドンまで九三日の記録を作った。

イギリスは茶貿易ではオランダ・ロシア・フランス等に立遅れたが、アッサムでの茶栽培も開始され、優秀なティー・クリッパーで、船員達もJ・M・Cの華名の怡和=I.W.O.を仕事の際のカケ声として繰返しながら、他のティー・クリッパーとの競争を展開し、ロンドンまで一〇分差のレースすら

みられた。福州新茶の第一着船には一トンについて一〇シリングのエキストラが支払われることが、船荷証券の条項（一八五〇—一八六六年間）のうちに記載されていた。

第九節は「汽船ジャーディン号」についてで、一八三〇—一四〇年代には鉄道と汽船が、社員的主要関心事となり、一八三五年九月二〇日広東灣に、長さ八五フィートの小型汽船のジャーディン号の出現をみた。風と潮に逆らっても航行しうる汽船は驚異であつて、清国側官憲の砲撃にあつて、同船はエンヂンを除去することを余儀なくされた。

第一〇節は「汽船」で、商會は一八五〇年頃から汽船の建造を契約し、Chevy, Chase, Lancetfield, Fiery Cross 等の貨物船を一八五五年からカルカッタ—清国間に就航せしめその業務は今日公開株式会社の Indo-China Steam Navigation Co. Ltd. (一八八二年設立)にうつがれ、J. M. C. はその経営代行をしている。

第十一節「汽船業務代理」では、東洋方面の定期船会社の代理(ことに極東運賃同盟の発起者のグレン・ライン)と Cien Line の代理を特筆している。

第十二節「鉄道」では、一八九八年鉄道建設金融援助のための中英公司 British & Chinese Corporation を設立してロンドンの金融業者からの資本調達の斡旋をした。本書には明らかにされていないが、一八九八年の京奉鉄道借款から一九三七年京滬鉄道復線クレディットにいたるまで一六回の

借款を締結していた。

なお、一八七六年上海—吳淞間の輕便鐵道を敷設したが、迷信的な中国農民達の反対にあつて、とりつぶされたエピソードもみられる。

第十三節「保険」では、一八〇四年設立の広東保險公司は一八三〇年代に J. M. C. の経営代行となり、一八六八年には香港火災保險公司を設立し、その他多くの保險諸会社の代理業務を經營している。

第十四節「カントン・レジスター」Canton Register」では、広東の十三行商館内で、ゼームス・マゼンソンは、中国で始めての英字新聞(週刊)を一八二八年一月から発行して以來、J. M. C. は多くの新聞から雜誌、ことに半月刊か月刊の Chinese Repository をも刊行した。筆者もこれらの英字週刊紙、雜誌類を所有している。今日では貴重なオリジナルな歴史的資料といえよう。

第十五節「一番」は、横浜の英一番館についてであつて、これは邦文の「英一番館」に詳しい。今日の「一番」は田村町の日石ビルの三階にある。

第十六節「産業的發展」では、一八七〇年上海で製糸工場 of 怡和糸廠 Ewo Silk Filature を設立し、一八九五年には紡績工場としての怡和各紗廠有限公司 Ewo Cotton Mills Ltd. を設立し、株式は一般に公開され、J. M. C. が工場経営を代行していた。二十世紀開始後設立された怡和ビー

ル公司＝Ewo Brewery もよくめて、何れも今日中国側に
接收されてしまっている。

第一七節「シテイ・オブ・ロンドン」では、J・M・C・Cの
ロンドンにおけるコレスポンデントは、最初はトーマス・ウィ
ーディング＝Thomas Weedingであったが、その後マニ
アックから、一八四八年以降はマゼソン商会＝Matheson &
Co. (一九〇六年以降私的有限会社に改組)として、今日に
およんでいることが明らかにされる。

第一八節「代理店業務」では、各社の輸入代理店業務のう
ち、J・M・C・Cが所有経営するジャーディン機器会社が業
務のうち機器関係を専門担当することが特記されている。

第一九節「世紀の変転」では「風は空模様や波の動きを思
いのままにする」とのロンランド＝Joseph Conradの言葉
を冒頭に掲げる。上海の共同租界や、各都市の租借地をサン
クチュアリーとして内地の政治的不安定を逃れて流れこんで
きた中国人資本の産業的發展と、東南アジアへの進出の時期
のJ・M・C・Cの役割は、商業、資本調達、証券業務等から
経営代理、政治的、行政面等にいたるまでの責任を果しながら
ら、その全盛期を画していた。上海は北方に、香港は南方に
向けて重点があり、本店は香港にあっても、実質上、上海を
中心に業務は展開されていた。

だが、一九一一年の辛亥革命、それにつづく第一次大戦、
第二次大戦と太平洋戦争から、中華人民共和国の成立ととも

に、風向きは激しく変わり、古い時代は終了を告げ、終戦時
に香港の本店の隅っこに、どうしたとか二箱のバーボンが
手もつかずに残されていたことに驚く始末となった。

最後に、本書は、ウイリアム・ジャーディンや、ゼームス
・マゼソンはパートナーでなくなっても、社名を変更するこ
となく、ジャーディン同族も、マゼソン同族も、陰に陽にJ
・M・C・Cに協力し、世紀の変転に際しても、今日にまでお
よんだところの「連続性の意義」こそ、J・M・C・Cを終始
特徴づけてきたとしている。J・M・C・Cの本質は代行商社
であって、風向きの変転にしたがって、その組織も調整して
ゆくと結んでいる。

三

本書は同社のP・Rのため、エピソードと絵入りで興味深
く描かれたもので、まとまった調査研究書ではない。だが、
この小冊のためには、英帝国博物館、ケムブリッジ大学図書
館、香港の埠頭所有者、船長達から情報、絵画等の提供をう
けて作成されており、東洋のイギリス資本の参考書として
は、有力な手がかりを与えてくれる。

本書はスケッチであるため、ものたりないところが少なく
ない。たとえば、J・M・C・Cが他のスコット系商社と協同
して設立してゆく広汎な領域にわたる協同諸企業が香上銀行
以外ふれられていない。さらに、中国人資本との協同による

書評

買弁とか、多分に政治性をもつ商業会議所や、中国連盟 II China Association にはほとんどふれるところがなう。

今日では香港のみが J・M・C・C の拠点として繁栄をつづけている。

香港島は中国最初の不平等条約の南京条約の産物であり、第二次大戦中、英米は中国に対する不平等条約は一切廃棄すると話合ったにもかかわらず、今日なお自由貿易港として戦前にもまして繁盛をきわめ、国府側の抗議はあっても、中華人民共和国側から何等の抗議も提出されていない。一九四九年一月一日中華人民共和国政府の成立とともに、労働党内閣ペイン外相の中国承認延期論に対し、保守党チャーチル前首相の中国即時承認論の発表をみ、翌一九五〇年一月五日イギリスは他の自由主義諸国に先きかけて中国承認にふみきつた。このようなきわだつた外交的措置の背後には、中国に育ち、働いてきた J・M・C・C の大班達の政治力が作用し、今日の香港の繁栄もその力に負うのではないかとさえ考えられる。

今日、なお香港が健在であることは、社会主義国といえども、イギリス一九世紀の古典的自由貿易主義の意義を再検討してみる必要があることを示唆するのではなからうか。

末尾ながら、故神田脩一先生のご冥福を心からお祈りして筆をおかせて頂く。