

## 論文要約

### 植民地時代のボストンにおける船乗りと西インド貿易（1680年 - 1739年）

笠井 俊和

帆船時代の欧米の船乗りは、小説や映画では馴染みの登場人物であるが、アカデミックな領域では長きにわたって周縁的な位置づけに甘んじてきた。しかし近年では、大西洋を取り巻く4大陸の相互連関を考察する大西洋史（アトランティック・ヒストリー）が、アメリカ植民地時代史を考究するうえで最も注目されるアプローチとなり、大西洋を往来してヒト・モノ・カネ・文化を運んだ船乗りへの関心がとみに高くなっている。とりわけ社会史家らは船乗りの果たした史的意義を認め、アメリカ革命や環大西洋革命への貢献を強調する研究が増えている。その一方、彼らの日々の営みである貿易に関しては、かねてより商人の利益や積荷の数量の考察に重点が置かれる傾向にあるため、本研究では船乗りの役割を議論の軸に据えて、貿易の構図を描き出すことを試みた。

本稿で扱うのはイギリス領北米植民地と西インド諸島との貿易で、18世紀中葉までその最大の担い手であったボストンの船に乗り組んだ船長と水夫を俎上に載せる。植民地時代において、北米から西インドへと食料・木材を輸出する貿易ルートが存在したことは周知のとおりだが、実際にボストン船が最も足繁く通ったのも西インドの島々であった。西インド貿易は、北米の植民地人の最多数が投資した貿易であり、また、植民地で最多数の船乗りの雇用を創出したのである。船乗りの特徴や貿易での役割を論じるにあたり、植民地の新聞や訴訟記録といった叙述史料だけでなく、つとに経済史家による貿易研究で使用されてきた数量的な史料も用いた。植民地の主要な港で記録された海事局船舶簿と呼ばれる手稿がそれであり、港を出入りした船の名前や積荷のほか、船長の氏名や船員の数なども記載されている。それらの情報をもとに独自に作成したデータベースから、船舶簿を従来のように数量的な貿易研究の手掛かりとするのみならず、船乗りの姿を映し出すテキストとして使用するのが、本研究の大きな特徴である。

なお、「船乗り」とは水夫のみを指すこともあるが、本稿では船長や航海士から水夫まで、すべての船員を「船乗り」として扱う。事実、「船乗り」とは当時の用法では海に出る者を総称する語で、船長も水夫も「船乗り」を自称した。王立海軍の軍艦や大西洋を横断する大型商船を扱った研究では、専制的な船長は水夫が闘争する相手として描写されるが、本国の船に比べて小さく、乗組員も少ない植民地の船では、船長は時には水夫とともに働き、

水夫との賃金の差も本国船ほどは大きくなかった。本稿で扱うのは、ともにボストンの貿易を担った船長と水夫の歴史である。

## 第1章 ボストン船の西インド貿易

まず第1章では、ボストン船による貿易の構造について、上記のデータベースをもとに各々の船長の移動経路を実証することによって、近世大西洋世界における地域間のネットワークの実像を明らかにする。当時、船の向かう先に必ずしも特定の取引相手がいるわけではなく、現地で買い手を探す投機的な積荷もあったことにより、母港で船の帰りを待つ船主・荷主は、船長に積荷売買まで依存せざるを得なかった。データベースからは、ボストンの船長がわずか7、8名の乗組員とともに、行き先をある程度限定して迅速な取引に勤しむ姿が浮かび上がる。自らに取引を一任された船長の多くは、西インドのひとつの島のみですべての取引を済ませて母港へと帰還するチャトル貿易を選択しており、大きな利益をねらうよりも損害を出さないことを重視した。多くの船長がそのような判断をした結果として、ボストン船によるチャトル貿易は一般化されていった。海事局船舶簿という数量的史料は、その情報をデータベース化することにより、叙述史料のサンプルから一般論を推論する手法では明かされない過去を物語ることができるのである。植民地では、富裕な貿易商でなくとも誰もが船主や荷主となって少額から投資することができたが、積荷に莫大な価値があるわけではなく、各船の積載量も決して多くないボストン船の場合、チャトル貿易こそが最も無難であり、多額ではないにせよ確実な収益をもたらす方法であった。

## 第2章 ボストン船の船乗りと航海

同時代人が残した記述をもとに、船長とともにボストン船に乗り組んだ水夫たちの人間像を炙り出すのが第2章のねらいであり、ボストン船の航海と貿易を担った船乗りが被ったさまざまな困難や、危険な洋上の生活に影響を受けた彼らの性格を考察した。港町には、一連の航海を終えて次の雇用を求める水夫もいれば、船長のビジネスが終わるまで滞在している外来の水夫も少なくなかったが、同時代人の記述から復元できる彼らの性格は、一様に粗暴なものであった。不信心で酒に溺れる水夫は、港町の民衆から疎まれる側面もあったが、彼らは貧しさゆえに危険な航海に何度も参加した。各植民地の議会が、水夫による酒場の利用に制約を設けながらも、利用を禁じることをしなかったのは、植民地人の生活の質の向上に、水夫を労働力とする貿易が必要とされた事実を象徴している。ボストン

の海運は、貿易の労働力としての水夫の必要性和、港町の治安を乱す水夫の有害性のジレンマを抱えながら発展したといえる。ただしボストン船の貿易に限っていえば、大西洋を横断する大型船にしばしば見られたような船長への反抗は一般的でなかった。ボストン船では少数の船員で危険な航海を乗り切らねばならず、しかも船内の数人に地縁や血縁による繋がりがあることも珍しくなかったため、出港前には騒擾を起こしたり酒場で負債を溜め込むような水夫も、ひとたび海に出れば貿易に支障を来す行動は比較的少なかったのである。

### 第3章 植民地の非合法貿易

第3章では、植民地人が弛まず勤しんだ非合法貿易の実態に迫る。本国イギリスにとってニューイングランドが有害な植民地であるとする言説は、17・18世紀においてしばしば見聞きされ、その最たる理由は、植民地人が航海法を遵守しないことであった。第1章で論じたボストン船による西インドへの食料・木材の輸出は、まぎれもなくイギリス帝国の貿易システムの一翼を担っていた。しかし、イギリスが植民地の貿易の実態を把握し、統制するために記録させた海事局船舶簿は、皮肉にもその矛盾点が、植民地における密貿易の横行を物語っている。合法的な貿易と非合法貿易の垣根は決して高くなく、西インドへのシャトル貿易をおこなった船でも、税官吏の手が足りないことや彼らの怠慢に乗じて大なり小なり不正をおこなっており、事実それが可能な環境であった。税関で積荷の一部しか申告しないこと、正規の通関手続きを一切踏むことなく港を出入りしたり、役人のいない外港で商品を無断で積み降ろしすること、これらはいずれも、少なからぬ数の船がおこなった不正である。また、航海法によって外国との直接取引が禁じられていたにもかかわらず、イギリス領のジャマイカからスペイン領へと侵入する船もあとを絶たなかった。北米の船では、やはりボストン船が頻繁にスペイン領での取引をおこなったが、その背景にも船長が西インドでの積荷の売買を任されていたことが影響していた。ジャマイカを訪れたボストン船の船長には、無難なシャトル貿易よりも大きな利益を求める場合にはスペイン領に船を進める選択肢もあり、ジャマイカではその取引に必要な情報や物資を入手する環境が整っていた。スペイン領での貿易は、イギリス当局の利益を蝕むことはなく、むしろ利するものであったために黙認され続け、その貿易に投資した植民地人や、貿易の収益から取り分を受け取る船長は、まさしく「有益なる怠慢」を享受していたのである。たとえジャマイカのみで取引した船であってもスペイン植民地と無関係ではなく、その船をジ

ヤマイカへと惹きつける要因となった外貨のほとんどがスペイン領からもたらされたものであり、ジャマイカで入手する産物の一部も実際にはスペイン植民地産であった。イギリス領内での西インド貿易——そこでもしばしば不正がおこなわれた——と、スペイン植民地へと赴く違法な貿易は、相互に恩恵をもたらすかたちで成り立っていた。

#### 第4章 船乗りによる情報の伝達と共有

情報網が発展途上にあった時代には、船は積荷だけでなく情報をも運んでいた点に目を向けるのが第4章である。港町の民衆は、船の到着とともにもたらされるニュースを心待ちにしていたのであり、その情報伝達のあり方を復元し、船乗りが伝達した情報の特徴を吟味することによって、民衆の海運への関心の高さや、民衆にとっての船乗りの価値をうかがい知ることができる。各地を往来する船長と水夫がいち早く貴重なニュースに接することができた当時、とりわけ船長は、なかば公的な情報伝達の請負人だったといつてよい。郵便制度の未発達な植民地では、差出人が商船の船長に書簡を託す慣行が根付いていたし、船長らは各地の港で入手した新聞を輸送することで、植民地人に大西洋世界のニュース、なかんずくヨーロッパの社会情勢に関する共通理解を与える媒体となった。航海の過程で得た情報を伝えるのは船長だけでなく水夫たちも同様で、彼らは船長に比して情報源として史料に明示されることは少ないものの、船長が提供した情報の一部は明らかに水夫が中継したものであった。船長や水夫が語った体験談も時には新聞記事となったが、それらは船に乗った者だけが語りうる、陸の民にとっては奇想天外な航海譚であった。遠洋航海の船の乗組員だけでなく、アメリカ海域を行き来する植民地船の船員たちも、実体験あるいは又聞き航海譚を語るものであり、海での苦難に関する事実や、時には船に現れる幽霊まで登場するほら話は、海を謎に満ちた空間と見なす聖書のイメージとも重なり、読者の琴線に触れるものだった。海賊に連行された船員仲間を救うべく、船乗りが裁判所でおこなった宣誓供述を報じた記事でさえ、陸に生きる人々は好奇心をくすぐる読み物として受容した。港町で船乗りと接した者はかかる話に耳を傾けて知的好奇心を満たし、新聞に掲載されたそれらの航海譚は、大部の航海記よりも手短かに読める読み物となって、より多くの植民地人の目に触れることになった。海運による収益をより確実なものにするために、また、洋上や海の向こうでの出来事を把握するためにも、植民地人は未知なる海を飼い慣らそうとする欲求を抱いた。そのために必要な情報を運びていたのが船であり船員であり、情報が必ずしも正しくなくとも、海を渡った者が語る内容に価値が生じたのである。

商船の積荷が人々の物欲を満たし、その船員が運ぶ情報が人々の知的欲求を満たすのが、植民地時代の貿易のあり方にほかならなかった。船乗りにより期待された役割が大きかったことは、遠方の地に関する情報が不十分で、貿易では積荷の輸送と売買が切り離されていなかった時代ゆえの特徴である。船長たちの判断がシャトル貿易の普遍性や非合法貿易の横行といった貿易のパターンを構築したのであり、情報伝達においても、船長の積荷売買ともなると船には数週間から数か月の停泊期間が必要となったことの意味は大きく、陸に暮らす人々は船長と、あるいは船長と同じ期間を港で過ごすことになる水夫たちと接する機会を得られたのだった。

北米植民地にとって西インド貿易は、ヨーロッパ製品への支払いの代価をもたらすだけでなく、ヨーロッパや西インドの情報を入手する手段でもあった。植民地の新聞で大半のページが割かれたヨーロッパのニュースは、現地から訪れる船が少ない時期などには、西インドから帰還した船がしばしば仕入れてくるものだった。なお、北米各地で盛んにおこなわれた沿岸貿易によって植民地間の繋がりが密になり、植民地人は社会的・政治的な共通認識を得たと理解されているが、このプロセスは、ボストンが西インド貿易の貨物集散地として機能している前提があつてこそ成立しえた。ボストンは、西インドへと輸出する食料・木材の供給を後背地や中部・南部植民地に頼り、輸入した西インド産物を販売するうえでも沿岸貿易を必要としたが、ボストン船が西インドで入手した情報も沿岸貿易によって植民地各地へと伝わったのである。商品と情報を運び、取引までも担った船長はいうに及ばず、社会に根差すことなく各地を転々とする異質な存在と見なされることの多い——それゆえにナショナル・ヒストリーの枠組から排除されてきた——水夫もまた、船に乗る者にしかできない役割を担った点において、植民地社会の構成員であつた。