

報告番号	※	第	号
------	---	---	---

主 論 文 の 要 旨

論文題目 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)

氏 名 笠井 俊和

論 文 内 容 の 要 旨

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まっている。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、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。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。

本論は全4章から成り、まず第1章では、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が浮き彫りとなった。17・18世紀の西インド貿易は、北米の植民地人の大多数が投資した貿易であるが、小さな市場の散在する現地での取引に関して船主や荷主が詳細を指示することは困難であり、実際に現地に赴く船長に積荷の売買を委託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描出された。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シ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のである。当時の植民地では、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、シ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。

船長とともにボストンの船に乗り組んだ水夫たちの人間像を炙り出すのが続く第2章のねらいであり、当時の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のであり、ボストンの海運は、貿易の労働力たる水夫の必要性和、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。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うものであった。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。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。また、航海法によって外国との直接取引は禁じられていたにもかかわらず、実際には船舶簿には記載されることなく、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」を享受していたのだった。

この時代のように情報網が発展途上にあった段階では、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最後の第4章であり、船乗りによる情報伝達のあり方や彼らが陸の民衆に伝えた情報の特徴を吟味する。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によって、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あり、彼らの語った体験談も時には新聞記事となっているが、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の航海譚を語るものであり、海での苦難に関するストーリーや、時には船に現れる幽霊まで登場する船乗りのほら話は、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。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り、より多くの植民地人の目に触れることになった。

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い。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ニュース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ってこそ成立しえた。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それ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った。