

平成 27 年度名古屋大学大学院文学研究科
学位（課程博士）申請論文

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)

名古屋大学大学院文学研究科
人文学専攻西洋史学専門

笠井 俊和

平成 27 年 6 月

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)

目次

略号一覧	iii
序論	1
問題提起・研究史	1
史料解説	12
第1章 ボストン船の西インド貿易	18
はじめに	18
第1節 ボストンにおける海運の展開	19
第2節 ボストンの船主と船長	34
第3節 船長による積荷売買	40
第4節 ジャマイカ停泊期間	48
おわりに	58
第2章 ボストンの船乗りと航海	59
はじめに	59
第1節 水夫たちの境遇	60
第2節 ボストン船の航海	75
第3節 港町における水夫	91
第4節 船上の環境と水夫の抵抗	98
おわりに	112
第3章 植民地の非合法貿易	114
はじめに	114
第1節 航海法体制とその実態	115
第2節 スペイン領における密貿易	134
第3節 ログウッド貿易	146

おわりに	165	
第4章 商船による情報伝達		167
はじめに	167	
第1節 船長による情報伝達	168	
第2節 船乗りが語る航海譚	181	
おわりに	202	
結論		203
付録		208
史料・参考文献一覧		232

略号一覽

AHR	<i>American Historical Review.</i>
CSPC	<i>Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739.</i>
EHR	<i>Economic History Review, 2nd series.</i>
IJMH	<i>International Journal of Maritime History.</i>
JAH	<i>Journal of American History.</i>
JEH	<i>Journal of Economic History.</i>
MASS ADM	Records of the Court of Admiralty of the Province of Massachusetts Bay, 1718-47, Manuscript Division, Library of Congress, Washington, D.C.
MM	<i>Mariner's Mirror.</i>
WMQ	<i>William and Mary Quarterly, 3rd series.</i>

序論

問題提起・研究史

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。彼らはいくぶんロマンティックなイメージさえ抱かせる海の男であり、時には陽気で酒と女が好きなごろつきとして、また時には世界の海を旅する冒険者として描写される。一方、アカデミックなアメリカ史およびイギリス史の範疇においては、国家主導の探検事業や歴史に名を残す海戦などの例外を除いて、海事史はナショナル・ヒストリーの枠組みから排除され、船乗りは周縁的な位置づけに甘んじてきた。叙述の対象となるのはたいてい「偉大」な航海者や海軍提督ばかりで、名も知れぬ水夫たちの歴史は、好古趣味的で一般受けの良い読み物にすぎなかった。

船乗りのなかでも最多数を占めるのは、いうまでもなく商船に乗り組み貿易に従事した船員たちであるが、おおよそ 20 世紀の後半まで、彼らに光を当てる学術的研究はほとんどなかった。アメリカの学界ではようやく 1960 年代から、社会史研究の隆盛とともに、船乗りを議論の中心に据えた研究が見られ始める。そして、大西洋を取り巻く 4 大陸の相互関係を考察する ^{アトランティック・ヒストリー}大西洋史がアメリカ植民地時代史を考究するにあたって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のは、まだここ二十余年のことなのである¹。

さて、本稿の目的は、植民地時代のボストンを俎上に載せ、その町の貿易——とりわけ西インド諸島との貿易——に関する従来の研究に、航海と貿易の担い手たる船乗りという要素を織り込むことである。かねてより、商人のネットワークや貿易への出資形態といったテーマや、輸出入された商品の数量的な研究は重視されてきた²。有力商人は、本国・西

¹ 大西洋史については、バーナード・ベイリン（和田光弘・森丈夫訳）『アトランティック・ヒストリー』（名古屋大学出版会、2007 年）を参照。

² いくつか例を挙げると、商人に関しては Bernard Bailyn, *The New England Merchants in the Seventeenth Century* (Cambridge, Mass., 1955); Bernard Bailyn and Lotte Bailyn, *Massachusetts Shipping, 1697-1714: A Statistical Study* (Cambridge, Mass., 1959); Phyllis W. Hunter, *Purchasing Identity in the Atlantic World: Massachusetts Merchants, 1670-1780* (Ithaca, 2001)、計量経済史は James F. Shepherd and Gary M. Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America* (Cambridge, 1972) など。イギリス史においても、船主や貿易商に比して、船長や水夫に関する研究は薄い（坂本優一郎「海と経済——漁業と海運業から見る海域社会史」金澤周

インドの同業者やプランターと、主として血縁や宗教で結ばれたネットワークを形成し、彼らの所有下にある船は幾度も大西洋へと帆を広げた。しかし実際には、取引先との繋がりを持たない商人や一般市民による投機的な貿易も少なくなかった。また、たとえば西インドにパートナーを置く商人の船であっても、取引相手への積荷だけでなく、西インド到着後に買い手を探す商品も積まれていた³。後述するように、かかる投機的な取引においては、実際に現地に赴く船乗り、特に船長が重要な役割を演じることになる。そして船長とともに海に出る水夫もまた、貿易研究において等閑に付されてよい存在ではない。いみじくもゲリー・M・ウォルトンが、「イギリスとその植民地の船舶は、それぞれの地域の人々によって所有され、その地域の人々が乗り組み、指揮した⁴」と指摘したように、近世アメリカでは、港町の男性のほとんどが船乗りか、あるいはかつて船に乗っていた経験があり、船乗りは例外的な存在どころか地域の主要な構成員にほかならなかった。13 植民地の主要都市のほとんどが海港であったゆえに、北米植民地全体を視野に入れても、船に乗ることは農業に次ぐ数の植民地人の雇用を創出し、船の上は植民地の男性にとって身近な働き口だったといってもあながち誇張ではない。ボストン、ニューヨーク、フィラデルフィアといった植民地の主要な港では、18 世紀を通じ、成人男性の 20～25%が海運と関わる職に就いており、本稿で扱う時期のボストンにおいては水夫の需要が特に高く、水夫は男性労働者の 4～5 割を占めた。ボストンの高名な牧師コットン・マザーは、彼の「教区の実に大勢が船乗り」であると記している⁵。

ここで、近世アメリカの船乗りをめぐる研究史を、少し詳しく振り返ってみたい。研究が相対的に遅れていた背景には、欧米では 18 世紀後半から 19 世紀にかけて、ほとんどの人々にとって船乗りが身近な存在ではなくなった事実がある。時代の経過とともに大型化

作編『海のイギリス史——闘争と共生の世界史』（昭和堂、2013 年）、92-97 頁）。

³ Herbert C. Bell, “The West India Trade before the American Revolution,” *AHR* 22 (1917), 282.

⁴ Gary M. Walton, “New Evidence on Colonial Commerce,” *JEH* 28 (1968), 386.

⁵ Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge, 1987), 61-62; Alex Roland, W. Jeffrey Bolster, and Alexander Keyssar, *The Way of the Ship: America's Maritime History Reenvisioned, 1600-2000* (Hoboken, N.J., 2008), 12, 83, 87; Gary B. Nash, *The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1979), 63-64; [Cotton Mather], *The Religious Marriner* (Boston, 1700), 6. ちなみに 1790 年のボストンの課税台帳によると、水夫は労働者の 7～9%であったが、彼らの貧しさや、必ずしも町に滞在しているとは限らない移動性ゆえに、合衆国の建国後も、水夫の数はこの割合よりも高かったと考えられる (Nash, *Urban Crucible*, 434 n46)。

した船舶が、より遠洋へ、より長期間にわたる航海をするようになるにつれて、船員はやや特殊な専門職となり、巷にはエキゾチックな船乗りのイメージが定着していったのである。むろん、かかるイメージの形成には、冒険的な船乗り像を提供する数々の文学作品の影響が及んでいたことも付け加えておこう。かつては歴史家の描く船乗りにもロマンスの要素が含まれており、有名なサミュエル・E・モリソンが描写したニューイングランド地方の典型的な船乗りとは、広大な海に魅了され、冒険意欲にまかせて船に乗った農家の出の若者たちであった⁶。

さらに、商船の水夫たちの日常を語る史料の乏しさも、彼らを学術的範疇から追いやる一因となった。たとえば船の航海日誌には、針路や天候の情報、あるいは非日常的な出来事ほど詳細に書き綴られる嫌いがあり、乗組員についての記述は必ずしも充実していない。なかには自ら回顧録を物した船乗りもいたが、やはり日々の営みよりも、書き手の記憶に強く留まった珍しい出来事を記す傾向が見られる。アメリカ歴史家協会の元会長としても知られる社会史家ゲリー・B・ナッシュは、次のようにいう。船乗りは「初期アメリカ史において、おそらく最もつかみ所のない社会集団である。というのも、彼らは他の都市住民に比べてより頻繁に港から港を移動し、職を変え、若くして命を落とし、さらには白人社会の最も貧しい構成員であるがゆえに、課税台帳や土地台帳、遺言書に、その生きた記録を残すことも少なかった」と⁷。

20世紀後半になると、経済史家のなかには、あくまでも貿易研究が主眼で、船乗りについて十分な紙幅を割いたわけではないものの、貿易での水夫の役割や影響力を論じた者がいた。ジェイムズ・F・シェパードとウォルトンによるイギリス領北米植民地の計量経済史研究では、貿易の収益を左右する要因として水夫の賃金や食料費に論及している。また、イギリスではレイフ・デイヴィスが、17・18世紀の水夫の賃金や昇進について論じた。彼が扱ったのはイギリスを拠点とする船舶だが、そこには時にアメリカ植民地の船乗りも乗り組んだのであり、アメリカ史家にとっても貴重な研究である⁸。

同じ頃、社会史の領域でも、とりわけ1960年代末から70年代のニューレフト史家らによる「下からの歴史」の到来が、船乗りにとって追い風となる。先述のナッシュの研究で

⁶ Samuel Eliot Morison, *The Maritime History of Massachusetts, 1783-1860* (Boston, 1921).

⁷ Nash, *Urban Crucible*, 15-16.

⁸ Shepherd and Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development*; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (London, 1962).

は、17世紀末からアメリカ革命期におけるボストン、ニューヨーク、フィラデルフィアの社会構造が明らかにされている。彼は、三大都市の経済状況の変遷をつぶさに追い、植民地社会を構成する人々が、所有する富や職業の違いに応じて利害を異にするなかで、植民地が全体として独立へと向かっていくダイナミズムを詳述している。労働者たちは、職種は違えども、つらい境遇を経験するなかで階級意識を共有し、集団でのデモや暴動、ボイコットなどを通じて、能動的に政治的行動に参加するようになるのであり、そこに含まれる水夫もまた、社会の主要な構成員だった事実を垣間見ることができる⁹。

ナッシュと同様に社会史的な観点から、さらに船乗りに的を絞って論じたのが、わが国でも「底辺からみたアメリカ革命¹⁰」の著者として知られるジェシ・レミッシュである。彼は、大衆文化に見られる船乗りのイメージや、ロマンスで彩られたモリソン説を修正し、一国の歴史において彼らが果たした意義を明確にするため、18世紀中葉からアメリカ革命期の水夫を扱った。彼が描いた水夫は、イギリス政府の暴政に対して、暴力を行使して抗議する男たちであり、いわば独立に向けての先鋒隊であった。1740年代から、植民地の各都市で海軍の強制徴募隊^{フレセギヤング}に対して武装蜂起を起こした水夫たちの団結は、60年代以降、陸上の労働者や職人たちとも結束して、アメリカ各地での暴動へと発展していく。主に中産階級の人々からなる「自由の息子たち」よりももっと無秩序で暴力的な、労働者階級による暴動が早くから頻発していたのであり、レミッシュはその意義を強調する。アメリカを創り上げてきたとされる指導者たちは、下層の庶民による能動的な行動のあとに動いたに過ぎないという独自の歴史観に立脚するレミッシュにとっては、水夫はまさに主体的行動の最初の担い手だったのである¹¹。

さらに近年には、マーカス・レディカーの研究が、船乗りを包んでいた霧を晴らし、彼らを学界という大海の周縁から中核へと導く役割を担った。レディカー曰く、大西洋を往来した船は資本主義社会の到来に不可欠な要素であり、船によって、領地の獲得や遠洋商業、金銀の採掘やタバコ・砂糖の生産、人間の搾取、富の蓄積が可能になった。陸上にはまだ工場のない時代、洋上に浮かぶ船は「工場」と「機械」の先駆けとなり、水夫はそれを稼働させるために、商人や船長に搾取される立場にあったという。18世紀前半の船の上

⁹ Nash, *Urban Crucible*.

¹⁰ B・J・バーンスタイン編（琉球大学アメリカ研究所訳）『ニュー・レフトのアメリカ史像——伝統史学への批判』（東京大学出版会、1972年）1-37頁。

¹¹ Jesse Lemisch, “Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America,” *WMQ* 25 (1968).

では、体罰や食料の不支給、航路の変更といった「上から」の規律に対して、水夫は仲間とともに脱走、怠業、ストライキ、反乱、海賊への転向など、「下から」の抵抗を繰り返した。彼ら「海を行くプロレタリア」は、資本主義社会を目前に控えた時代において、賃金や食事、労働条件をめぐって団結して交渉し、さらには闘争した最初期の労働者階級だったのである¹²。レディカーはまた、アメリカ革命前夜や環大西洋革命における船乗りの役割についても論じている。水夫をはじめ、陸上の貧しい職人や労働者、黒人奴隷こそが、自由と権利を主張して最初に立ち上がり、アメリカ革命へと至る原動力となったのであり、さらに、海を渡る船乗りが各地に抵抗の精神を伝え、環大西洋革命が起こるサイクルを作り出したというのが彼の見方である。その壮大な歴史観は、近代社会が生成されるプロセスを「下から」眺めた「新しい労働史」とも評価されている¹³。

ほかに、17世紀のヴァージニア植民地を訪れる船に注目したエイプリル・L・ハットフィールドや、18～19世紀におけるアメリカの黒人水夫の役割を紹介したW・ジェフリー・ボルスターの研究も、船乗りの情報伝達媒体としての役割を論じており、奴隷船での水夫の悲惨な境遇を描き出し、時には彼らが黒人と団結して闘争した歴史を明らかにしたエマ・クリストファーの研究なども、レディカーの議論と相通ずるところがある¹⁴。ポール・A・ギリアは、レミッシュとレディカーの研究なくしては自らの研究も存在しえなかったことを認めたくえで、両者とは異なる船乗りの性質を示した。植民地時代末期には本国への抵抗の先鋒を担ったことの重要性はギリアも首肯しているが、船乗りが闘争して求めた自由とは必ずしも階級意識に基づくそれではなく、彼らが利己的な性格だったことを強調した¹⁵。

マリタイム・ヒストリー
海事史の「マリタイム」とは、海に接する場所やそこに暮らす人々をも包含する概念であり、船乗りを育んだ地域社会（「マリタイム・コミュニティ」）への関心が高まっていることにより、船乗りの家族としての女性や、港町の経済生活に焦点を当てる研究も増

¹² Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*.

¹³ Peter Linebaugh and Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (Boston, 2000); Marcus Rediker, "A Motley Crew of Rebels: Sailors, Slaves, and the Coming of the American Revolution," in *The Transforming Hand of Revolution: Reconsidering the American Revolution as a Social Movement*, ed. Ronald Hoffman and Peter J. Albert (Charlottesville, 1996).

¹⁴ April Lee Hatfield, *Atlantic Virginia: Intercolonial Relations in the Seventeenth Century* (Philadelphia, 2004); W. Jeffrey Bolster, *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail* (Cambridge, Mass., 1997); Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807* (New York, 2006).

¹⁵ Paul A. Gilje, *Liberty on the Waterfront: American Maritime Culture in the Age of Revolution* (Philadelphia, 2004).

えている¹⁶。特筆すべきはダニエル・ヴィカーズの研究で、彼はマサチューセッツのセイラムをケーススタディの対象として、船乗りと沿岸の地域社会との繋がり**の強さを明らかにした**。ヴィカーズが構築したセイラムのモデルは、ニューイングランド地方に遍在する中小規模の港町では、成人男子のほとんどが現役の船乗りか、あるいはかつて船に乗っていた経験がある者たちであったことを示している。水夫の多くは 20 代前半までの若者で、以後も船に残って昇進していく者もいれば陸上の職へと移る者もいて、いずれにせよ船で働くことは町のほとんどの男性が通過するステップだったという。すなわち、船乗りは植民地社会に根差すことなき人々ではなく、船長も水夫も、ともに地域社会の経済を支え、各々の家族を養った男たちであった¹⁷。

今や船乗りは、歴史学の周縁から脱し、学界における市民権を得たといつてよい¹⁸。そして本研究では、上述のとおり、ボストンの商船に乗り組んだ船員たちの役割を明確にすることを試みる。船長であれ水夫であれ、彼らの生業は船を操り貿易に従事することであり、出資した商人と輸出入された積荷だけでなく、実際に海に出た者たちへの眼差しは、これまで以上に注がれて然るべきである。水夫に主眼を置いた近年の社会史研究の成果は、彼らが自らの置かれた境遇を脱するべく闘争したことを強調する傾向が強く、なかでも植民地時代末期のボストンは、本国の役人や軍人に抵抗しようとする水夫をはじめとする一般民衆による暴動が相次いだ急進的な港町として描かれる。しかし 18 世紀後半に至るまで、いや、実際にはその時代に及んでも、船長と水夫は船に乗って貿易を担い続けたのである。本稿では彼らの働きに目を向けながらボストンの貿易を考察し、さらには陸上での船乗りにも目を向け、植民地の民衆にとって船乗りの存在がどのような意味を持ったのかを追究する。好戦的な側面が強調されがちな船乗りではあるが、彼らの行動は置かれた環境によって左右されると思われ、特定の港町とその貿易ルートを軸にして船乗りを論じることに

¹⁶ たとえば、Elaine F. Crane, *Ebb Tide in New England: Women, Seaports, and Social Change, 1630-1800* (Boston, 1998); Michael J. Jarvis, *In the Eye of All Trade: Bermuda, Bermudians, and the Maritime Atlantic World, 1680-1783* (Chapel Hill, 2010) など。マリタイム・コミュニティについては、笠井俊和「コラム マリタイム・コミュニティ」金澤編『海のイギリス史』177 頁。

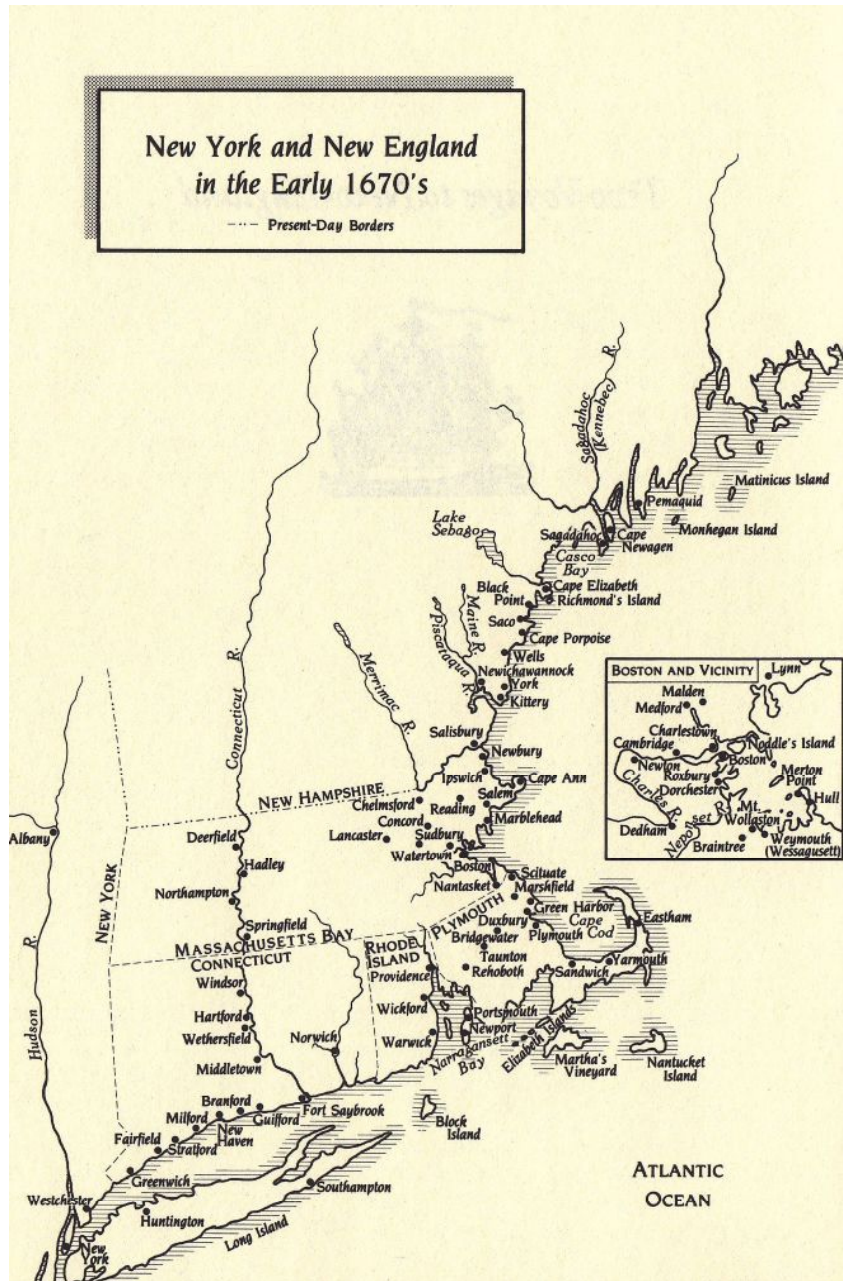
¹⁷ Daniel Vickers with Vince Walsh, *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail* (New Haven, Conn., 2005).

¹⁸ 船乗りの研究史に関して、より詳しくは笠井俊和「解題——著者マーカス・レディカーと近世大西洋世界の船乗り」マーカス・レディカー（和田光弘・小島崇・森丈夫・笠井俊和訳）『海賊たちの黄金時代——アトランティック・ヒストリーの世界』（ミネルヴァ書房、2014 年）279-304 頁を参照。

より、彼らの実像が浮かび上がってくるであろう。

ボストンの船乗りを貿易との関連から論じるに当たり、また、船乗りへの言及の見られる貿易研究と、船乗りをいわば主人公として扱う社会史研究に幾ばくかの乖離があることも考慮して、本研究では、つとに経済史家による貿易研究で使用されてきた史料を船乗りの考察にも適用する。イギリス領の北米および西インド植民地の主要な港で記録された海事局船舶簿 (Naval Office Shipping Lists) と呼ばれる手稿がそれであり、各植民地の総督によって任命される海事官 (Naval Officer) が記録した、港を出入りした船舶のリストである。時代や地域によって若干の差異はあるものの、入港年月日 (出港記録の場合は出港年月日)・船長名・船名・母港・建造地・船種・船舶トン数・搭載砲数・乗組員数・出航地 (出港記録の場合は目的地)・積荷などが記録されており、それらの情報をデータベース化することで、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である (この史料の詳細については 12 頁以下を参照)¹⁹。ただし、とりわけ船長よりも水夫に関しては史料に名を遺すことが極端に少ないという事情もあるため、船舶簿など海運記録から構築したデータベースのほかに、新聞や訴訟記録、航海日誌などの叙述史料も多用する。

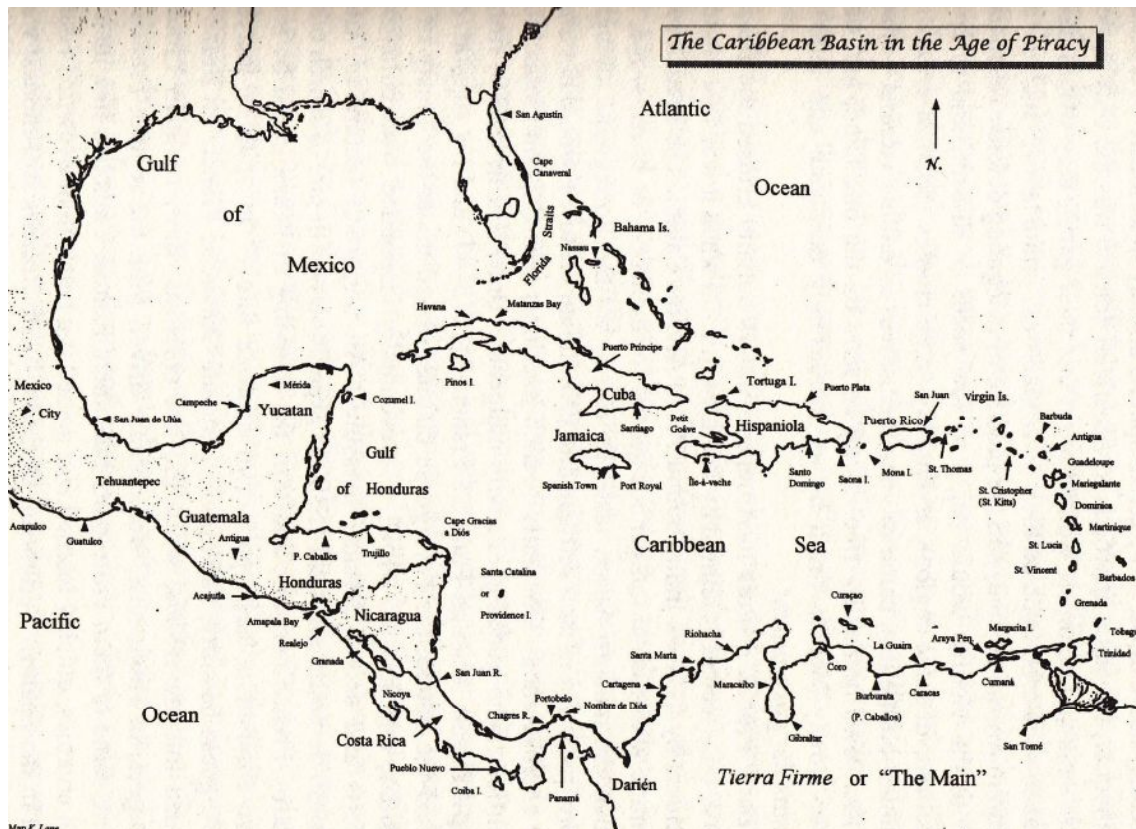
¹⁹ コンピュータの発達は、大西洋史の興隆にも一役買っていることがしばしば指摘されている。すなわち、大西洋史の重要なテーマである移民史が精査されていった背景にはコンピュータを駆使する歴史人口学の統計的アプローチの進展があり、奴隷貿易研究においても、膨大な情報をコンピュータで検索可能なデータベースが誕生した意義は極めて大きい (ベイリン『アトランティック・ヒストリー』122-123 頁; Alison Games, "Atlantic History: Definitions, Challenges, and Opportunities," *AHR* 111 (2006), 755)。もちろんコンピュータ・データベースを用いた統計的な手法は、貿易研究における蓄積も厚く、前掲の Bailyn and Bailyn, *Massachusetts Shipping* や Shepherd and Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development* などがある。イギリスの研究者では、ロンドン・ヴァージニア間の貿易とロンドン・ジャマイカ間の貿易を比較検討したクリストファー・J・フレンチや、ブリストルの船舶の動きを分析したケネス・モーガンも、独自のデータベースを作成している (Christopher J. French, "Seamen's Sixpences and Eighteenth-Century Shipping Records: An Exercise in Shipping Reconstitution," *IJMH* 7 (1995), 57-81; Kenneth Morgan, "Shipping Patterns and the Atlantic Trade of Bristol, 1749-1770," *WMQ* 46 (1989), 506-538)。その他、統計的な貿易研究の事例は、French, "Seamen's Sixpences," 66 n29 にも挙げられている。なお、本文で紹介したヴィカーズの研究は、船乗りの社会史研究にデータベースを利用した数少ない事例である。彼が船乗りとセイラム社会との紐帯を明らかにした裏には、海運や裁判の記録、商人の会計簿など多種多様な史料から構築された、実に 1 万人以上の水夫の情報を含むコンピュータ・データベースの存在があった (Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*)。レディカーも、海賊の出自や年齢などを考察するためにデータベースを作成している (レディカー『海賊たちの黄金時代』)。



図序 - 1 ニューイングランド (1670 年代初頭)

Paul J. Lindholdt, ed., *John Josselyn, Colonial Traveler: A Critical Edition of Two Voyages to New-England* (Hanover, NH, 1988), xl.

なお、考察の対象とするのはおおよそ 1680 年代から 1730 年代であり、その間ボストンはイギリス領北米最大の港町であり続けた。植民地時代において、北米から西インドへ食料・木材を輸出するルートが存在したことはよく知られている。ヨーロッパ製品の支払い



図序 - 2 カリブ海とその周辺

Kris E. Lane, *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas, 1500-1750* (Armonk, N.Y., 1998), 19.

代価が慢性的に不足しているニューイングランド植民地と、奴隷の食料や、砂糖の樽を製造するため木材を求める西インドは利害の一致を見たのであり、実際にボストン船が最も足繁く通ったのは西インドの島々であった。換言すれば、ボストンで最も多くの船乗りには、この貿易なしには砂糖植民地は存続しえず、北米植民地の発展もなかった²⁰。18世紀初頭まではボストンが北米の西インド貿易をほとんど一手に牽引したといっても過言ではなく、とりわけ1680年代以降、北米から西インドを訪れる船が急増した。それまで西インドでは、バッカニアと呼ばれる海賊まがいの私掠船員を利用してスペインの富を奪うビジネスが横行していたが、掠奪の利益よりも砂糖貿易の重要性が認識され、砂糖生産が本格

²⁰ Richard Pares, *Yankees and Creoles: The Trade between North America and the West Indies before the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1956), 1.

化したのがその時代であった²¹。

イギリス政府が、ボストンをはじめとするニューイングランド植民地の貿易の実態を把握しようとし、さらには統制を強化しようとし始めたのも、同じ頃のことだった。クロムウェルの航海法以来、植民地の貿易を管理しようとした本国だが、航海法を遵守しようとするニューイングランドに対し、関税の支払いや船舶に関する情報提供を徹底させようと試みるのは、1670年代末から80年代なのである（詳細は第3章第1節を参照）。実際、ボストンを出入りした船の情報を記録し、本国へと送られた海事局船舶簿は、ニューイングランドから中部植民地の一部までを統合した本国直轄のドミニオン・オブ・ニューイングランド（1686～89年）の時期のものが現存する最古である（なお、自治植民地だったマサチューセッツは、ドミニオン期を経て1691年に王領植民地となる）。のちにボストンを凌ぐことになるフィラデルフィアが建設間もないこの時期においては、ボストンは西インドだけでなく本国や南欧、北米の他の植民地にも船を出す貨物集散地だったのであり、その貿易の実態を調査した本国が、ボストン船に航海法の遵守を強いるのも当然であった。以後、ボストンは1730年代まで植民地貿易において最も重要な役割を担い続けたが、40年代の戦争の影響をどの港町よりも被ったことにより、戦後にはフィラデルフィアの貿易規模を下回ることになったと理解されている²²。すなわち本稿で扱うのは植民地貿易を牽引していた時期のボストンの貿易であり、その特徴を、船乗りを目を向けることで従来とは違った視点から考察してみたい。

本論では、まず第1章で、ボストン船による貿易の構造について、これまでの研究動向も確認しながら、海事局船舶簿から独自に構築したデータベースをもとに紐解く。特に後半では、西インド貿易において現地での取引まで担った船長に焦点を当てるが、ボストンの船舶簿だけでなく、西インドの貨物集散地たるジャマイカで記録された船舶簿も利用し、ロンドンなどから来航した船と比較することにより、ボストン船の移動経路や船長による取引の特徴が浮き彫りとなろう。続く第2章では、同時代人が残した船乗りに関する記述をもとに、ボストン船に乗り組んだ者たちの人間像を炙り出す。マザー牧師は、「まさしく

²¹ Susan D. Amussen, *Caribbean Exchanges: Slavery and the Transformation of English Society, 1640-1700* (Chapel Hill, 2007), 39-40; Nuala Zahedieh, “‘A Frugal, Prudential and Hopeful Trade’: Privateering in Jamaica, 1655-89,” in *The Organization of Interoceanic Trade in European Expansion, 1450-1800*, ed. Pieter Emmer and Femme Gaastra (Aldershot, 1996), 409-410.

²² Jacob M. Price, “Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century,” *Perspectives in American History* 8 (1974), 137, 142-49; Nash, *Urban Crucible*, 410-411.

死と隣り合わせなのが海の上の人々」と船乗りを形容し、彼らに死を招く危険として嵐、火事、敵国の船との遭遇、そして最悪のものとして海賊船との遭遇を挙げているが²³、ボストンの貿易を現場で担う彼らにつきまとった困難や、危険な洋上の生活に影響を受けた彼らの性格を探りたい。そして、植民地人が弛まず勤しんだ非合法貿易の実態に迫るのが第3章で、度重なる航海法違反を可能ならしめた杜撰な通関手続きや、ボストンの船も頻繁に実行したスペイン領植民地での取引の詳細を考察する。ここでは再び船舶簿データベースを多用するが、公的な海運資料である船舶簿は、元来、非合法的な貿易が記録されるものではない。けれども、その矛盾点を探ることにより、あるいは他の同時代史料と相補的に用いることにより、データベースは違法な取引についても語りうる。最後に第4章では、各地を往来する船長や水夫が、陸の民よりもいち早く貴重なニュースに接していた点に注目し、彼らが伝えた情報の種類の豊富さやその役割を、主にボストンで発行された新聞を手掛かりに吟味する。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することによって、ボストンにおける海運への関心の高さや、民衆から見た船乗りの価値をうかがい知ることができるだろう。

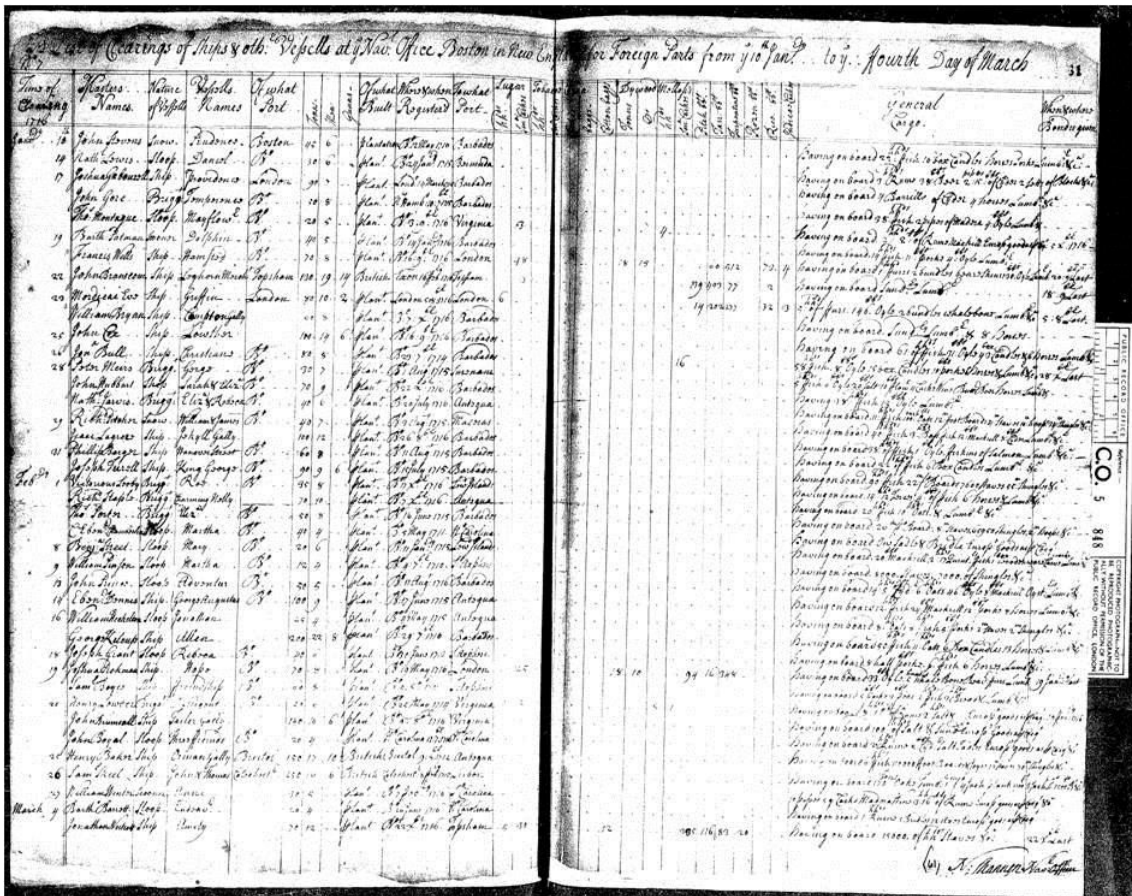
なお、「船乗り」という語は水夫のみを指す場合もありうるが、本稿では船長や航海士から平の水夫まで、すべての船員を「船乗り」に含めることを断っておきたい。実際、「船乗り」^{マリナー}とは、当時の用法として海に出る者を総称する語であるため、船長でも水夫であっても「船乗り」^{マリナー}を自称した²⁴。王立海軍の軍艦や大西洋を横断する大型商船を扱った研究では、専制的な船長・高級船員は水夫が闘争する相手だったことが強調されるが、第2章に詳しく述べるように、本国船に比べて小さく、乗組員も少ないアメリカ植民地の船では、船長は時には水夫とともに働き、水夫との賃金の差も本国船ほどは大きくなかった。「船乗り」を扱う本稿で描き出すのは、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。

²³ [Mather], *The Religious Marriner*, 30.

²⁴ Nash, *Urban Crucible*, 64. 船乗りを指す用語については、第1章第2節の註56および58も参照。

史料解説——海事局船舶簿

すでに述べたとおり、本稿ではボストン船による貿易の特徴を把握し、さらには船長や水夫に関する情報を引き出すためにも、ボストンとジャマイカの海事局船舶簿を利用する。図序-3 と図序-4 は、それぞれボストンとジャマイカのポートロイヤルで記録された船舶簿の一例である。北米および西インドの主要な港における船舶の入港・出港を記録したリストである船舶簿は、現在イギリスの国立公文書館（National Archives、旧 Public Record Office）に所蔵され、マイクロフィルム化されている。本論へと進む前に、この一次史料の性質を簡潔に説明しておく必要がある。



図序 - 3 海事局船舶簿（1717年1月10日～3月4日のボストン出港リスト）

各地で作成された船舶簿は断片的に現存しており、ここで扱う時期のボストンで作成されたものは、1686～88年と1714～19年のリストの一部が現存する（それ以降では1750

1688	Ship Name	Master Name	of w ^{ch} place	of w ^{ch} Name	Number	From w ^{ch} place	Lading	
Dec ^r	5	Turwin	David Bandone	Jork ^e Engl ^d	br ^t 7 Engl ^d	16	Jork ^e	200 barrels Beefe 1 Tun butter 40 half barrels pork ^e - David Bandone
	6	Unity	W ^m Morgan	Longhale Engl ^d	br ^t 8 Engl ^d	30	Jork ^e	400 barrels Beefe 150 half barrels butter 7 passengers - William Morgan
	6	Travne	Oliver Berry	Boston plant ⁿ	br ^t 6 Engl ^d	20	Boston	1 passenger 200 Lumber 34 keels of fish 80 barrels Mackerell 4 barrels Pork 8 barrels 1500 lbs. Staves - Oliver Berry
	5	Mary	W ^m Dugdale	Dublin Engl ^d	br ^t 9 Engl ^d	60	Dublin	5 passengers 400 barrels Beefe 40 half barrels pork ^e 12 barrels - William Dugdale
	7	James	Richard Doy King	London Engl ^d	br ^t 30 Engl ^d	200	London	19 passengers 2 keels 14 barrels Mutton 10 barrels Mice 100 keels Biscuits 11 barrels Sugar 20 Tunns Dry Goods as p ^r Cocheils - Benjamin King
	10	St ^e Mary	John Holjamb	London Engl ^d	br ^t 13 Engl ^d	120	London	7 passengers and br ^t 20 Tunns were about 100 dry Goods as p ^r Cocheils - John Holjamb
	11	Freedom	Jeremiah Fay	Boston plant ⁿ	br ^t 7 Engl ^d	35	Boston	30 keels of fish 90 barrels of Beefe pork ^e Mackerell and Bar 120 half barrels pork ^e Staves 1500 lbs. Staves 10000 Stings - Jeremiah Fay
	12	Ge ^r ardone	George Bay	Jamaica plant ⁿ	br ^t 11 Engl ^d	5	Whack	24 Cunces broken Sugar - George Bay
	12	Mary	James Withwell	Jamaica plant ⁿ	br ^t 11 Engl ^d	15	Whack	60 Cunces of broken Sugar and p ^r - James Withwell
	12	St ^e Thomas	Robert Bichford	Jamaica Engl ^d br ^t	br ^t 10 Engl ^d	10	Whack	14 Cunces of broken Sugar and p ^r - Robert Bichford

図序 - 4 海軍局船舶簿 (1688年12月5日~12日のポートロイヤル入港リスト)

年代・60年代のリストが存在している) 25。作成された船舶簿は、各植民地の総督から本国の通商拓殖院へと発送されることになっていたが、1696年に通商拓殖院が創設されるまでは、その前身である通商拓殖委員会に発送されていたと思われる。たいていの場合は3月25日、6月24日、9月29日、12月25日を区切りとし、おおよそ3か月ごとに本国へと発送された26。

まず断っておかねばならないのは、概して、この船舶簿のように港で記録される公的な書類には、そこで営まれたあらゆる商取引が記されるわけではないということである。オランダ東インド会社の出港船舶リストがヨーロッパ人の貿易だけを記録し、インド洋を舞

25 船舶簿の現存している植民地とその年代は以下の通りである。東フロリダ(1764~69年)、ジョージア(1752~67年)、ジャマイカ(1680~1818年)、メリーランド(1689~1754年)、マサチューセッツ(1686~1765年)、ニューハンプシャー(1723~69年)、ニュージャージー(1722~64年)、ニューヨーク(1713~65年)、ノヴァスコシア(1730~1820年)、サウスカロライナ(1716~67年)、ヴァージニア(1698~1769年)、ジャマイカを除く西インド植民地(1678~1825年)。

26 Walter E. Minchinton, "The Naval Office Shipping Lists for Jamaica 1683-1818 in the Public Record Office London" [supplement of the microfilm] (1977), 14.

台に繰り広げられた様々な営為を反映していないのと同様に²⁷、海事局船舶簿もまた、そこに記録されるのはイギリス人の活動ばかりで、アメリカ先住民との交易などは記録されていない。むしろ、イギリス人同士の取引でさえ、正式な手続きを経していない船、すなわち船舶簿に記載されることなく港を出入りした船がなかったと言い切ることはできないし、原則として、漁船と、単一の植民地内での沿岸貿易に従事する小型の船は記載されていない。ボストンでは、ボストンと近隣の植民地（ニューハンプシャーやロードアイランド、コネティカットなど）とを行き来していた船も、ほとんど記載されることがなかった。

すべての船が記載されたわけではないとはいえ、船舶簿に記載された船が実際に港を出入りしたことは、ほかの同時代史料とのクロスチェックによって確認することができる。17世紀後半のイギリスの船乗りエドワード・バーロウの回顧録によれば、1680年、彼の乗るカディス・マーチャント号は4月にポートロイヤルに入港し、5か月の滞在ののちロンドンに向けて出港した²⁸。ポートロイヤルの船舶簿で確認してみると、1680年の入港リストは現存していないものの、同年の出港リストには、10月にロンドンへと出港していったカディス・マーチャント号が確かに記録されている。ただしバーロウは、その際4隻のロンドン行き商船と同行したことを書き残しているが、同日にロンドンへと出港した船は、カディス・マーチャント号以外には1隻しか記録されていない。

ほかにも、たとえば1688年から93年に、あるロンドン商人に宛ててポートロイヤルで発行された25隻の船の船荷証券と照合すると、そのうち23隻は、ポートロイヤルを出港したことが船舶簿に記載されている²⁹。また、クリストファー・J・フレンチは、植民地で記録された船舶簿を本国の史料と併用して、1752年にジャマイカからロンドンに向かった73隻の船のうち、少なくとも66隻がロンドンに入港していることを確認している³⁰。結局

²⁷ cf. James D. Tracy, ed., *The Rise of Merchant Empires: Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750* (Cambridge, 1990), 4.

²⁸ Basil Lubbock, ed., *Barlow's Journal of His Life at Sea in King's Ships, East and West Indiamen, and Other Merchantmen, 1659-1703* (London, 1934), 331-333.

²⁹ Brailsford v. Peers, 1681-1694, C. 110/ 152, National Archives, London. 船荷証券が現存しているが船舶簿に出港記録のない2隻のうち1隻は、そもそもその時期の船舶簿が現存しない。

³⁰ French, "Seamen's Sixpences," 60-61. 1696年の法令により、イギリスとその領地に属するすべての船員の給与から一月につき6ペンスを差し引き、徴収した金はグリニッジ船員施療院の維持のために使用されることが定められた。ロンドンでは船の入港時に徴収され、1725年以降の受領台帳が現存しているため、フレンチはそれを用いてジャマイカを出港した船のロンドン入港を確認している。その支払いを巧みに逃れた船は台帳に記されないため、実際には66隻より多くの船が、ジャマイカからロンドンに入港していた可能性も

のところ、歴史家の共通理解は、海事局船舶簿に記載されなかった情報は少なくないが、記載された情報についてはおおよそ信頼が置ける、ということである。とりわけ経済史の分野においては、これまでに多くの研究者がこの史料に記された情報に依拠して、アメリカ植民地の貿易構造を論じてきたのである。ウォルトンが、三角貿易とは積荷の流れを表す概念に過ぎないことを証明したのも、この船舶簿をもとに船の動きを考察した成果であった³¹。

ただし、船舶簿に記載された事柄のなかにも、信頼性を疑うべき情報が含まれている。まず注意を要するのが積荷の数量であり、当時の積荷の単位が統一されていない問題は、この船舶簿のみならず、多くの海運史料に共通している点である。船舶簿の積荷欄には、数量を表すために、実に30を超える種類の単位が使用されているが(たとえば barrel、box、bushel、firkin、gallon、hogshead、pound、quintal、tierce、ton、tun など)、同じ単位でも商品によって表す量が異なり、同じ単位・同じ積荷でも時期によって量に違いがある。それに、たとえ同じサイズの樽であっても、どれだけきつく詰め込むかによって量に変化することは、タバコの例が有名である。そのため積荷の数量を考察しようとする経済史家は、積荷単位の修正作業を求められることになる。ただし、その作業を経たからといって、問題が解決するわけではない。というのも、船舶簿に記録された積荷が、実際にその船に積まれていた積荷と一致するとは限らず、特定の船の積荷が、出港した時点と目的地に到着した時点とで矛盾していることも珍しくないのである(詳細は第3章第1節を参照)。このような事情を考慮し、また、貿易で取引された積荷の数量を調査することが目的ではないこともあり、本稿では積荷の数量に応じた考察はおこなっていない。

船のトン数が必ずしも正確ではない点も、当時の海運記録に共通する問題点である。船舶簿を参照してみると、ボストンからの出港とポートロイヤルへの入港の記録が残る船25隻のうち、それぞれの港で記載されたトン数が矛盾しないのは12隻だけである。フレンチによれば、1726年にヴァージニアを出港した船で、ロンドン入港時の記録とトン数が矛盾しない船の割合は34%だという。また、同様に1752年のジャマイカ・ロンドン間のルートを検証しても、両港の記録でトン数が一致している船は36%にすぎない³²。

各船のトン数が矛盾する原因は、実際のところははっきりとは分かっていない。1773年以

ある (*ibid.*; N. A. M. Rodger, "The Receiver of Sixpences Ledgers," *MM* 62 (1976), 270)。

³¹ Walton, "New Evidence," 363-389.

³² French, "Seamen's Sixpences," 61-62.

前、イギリスとその植民地では、商船のサイズは積載スペースの容積、つまり載貨容積トン数（measurement freight tonnage あるいは tons burden）で表されていた。矛盾が生じるひとつの原因として考えられるのは、イギリス領内では、時期や場所によってトン数の計測方法が統一されていなかったことである。本国では多くの外港がロンドンのそれとは違う独自の基準を設けていたし、植民地でも地域や船大工によって基準が異なっていた³³。新聞などの同時代史料に記載された船の描写——たとえば船の入港を伝える記事や、船の販売に関する広告——ではトン数が概数で示されていることも、トン数については大まかな数字で事足りる場合が多かったことをうかがわせる。

また、1696年の航海法では、イギリス領内で貿易に従事する船舶は、漁船と、単一の植民地内で活動する船とを除き、各税関への登録が義務づけられ、その証書がなければ外国船と見なされて没収の対象となることが定められた。マサチューセッツでは1714年までの船舶登記簿（Massachusetts Shipping Register）が現存し、そこには船名や建造地、所有者などの情報とともに、船舶のトン数も記載されている。各地の税関で作成された証書の写しはロンドンの税関へと送られる一方、正式な証書は各船の船長が所持し、それらは事実上の貿易許可証として機能した³⁴。それにもかかわらず、海事局船舶簿では、特定の船が同じ港で複数回記録された場合でさえも、そのトン数が一致しない例が多いことには疑問を抱かざるを得ない。通関時に証書を提示するのであれば、船舶簿において同一の船のトン数が矛盾することはありえないはずだが、実際にはその制度ができてからも矛盾が生じているのである。おそらくは、通関手続きでは証書の確認はほとんどおこなわれておらず、さらにはトン数に応じて課される何らかの料金の支払い義務があったために、船長による

³³ Shepherd and Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development*, 237; Gary M. Walton, “Colonial Tonnage Measurement: A Comment,” *JEH* 27 (1967), 392; W. Salisbury, “Early Tonnage Measurement in England: IV. Rules Used by Shipwrights, and Merchants,” *MM* 53 (1967), 258. ベイリンによれば、マサチューセッツでは1677年に王立海軍が採用していた計算式が広く用いられ、1695年にはそれを簡略化したものが、マサチューセッツにおける公的な計算式として設定された。すなわち、トン数 = {(船の長さ) × (船の幅) × (船の高さ)} ÷ 94 である。しかし、当時の史料に記録されたトン数はほとんどが10の倍数であることから、上記のような計算のあと、何らかの基準で10の倍数に変更したと考えられる (Bailyn and Bailyn, *Massachusetts Shipping*, 9)。トン数の矛盾については、以下も参照。Roland et al., *Way of the Ship*, 22.

³⁴ Merrill Jensen, ed., *American Colonial Documents to 1776* (London, 1955), 363-364; Bailyn and Bailyn, *Massachusetts Shipping*, ch. 1; Thomas C. Barrow, *Trade and Empire: The British Customs Service in Colonial America, 1660-1775* (Cambridge, Mass., 1967), 58.

トン数の過少申告が日常茶飯事だった可能性を指摘する歴史家もいる³⁵。いずれにせよ、海運に関する史料に共通して見られるトン数の矛盾は、今なお研究者にとって悩みの種となっている。

積荷とトン数のほかに、船舶簿でしばしば矛盾しているのが、船の種類と母港である。これらもまた、船を税関に登録した際に発行される証書に記載された情報であるにもかかわらず、船舶簿の記録が一致しないことがある。シップ船やケッチ船、スループ船といった船の種類は、18世紀末には現代のように艀装に応じて分類されるようになるが、ここで扱う時代においては、船の大きさや船体構造といった曖昧な基準によって分類された³⁶。そのため、船長による申告か、あるいは船舶簿を記録する海事官独自の判断で、船の種類を記入したと考えられる。時として海事官には判別が困難だったのか、船の種類を記入すべき欄に、「幅の広い船尾 (broad stern)」とか「角形船尾 (square stern)」といった外観の特徴が描写されている例もある。

船の母港が矛盾しているケースは、トン数や船種の矛盾と比べれば遥かに少なく、単に海事官による人為的ミスも考えられる。たとえば、何度も船舶簿に記録されたボストンの船が、一度だけ母港が「ロンドン」と記入されたような場合である。また、母港の不一致でしばしば見られるのが、ポートロイヤルでは母港を「ボストン」と記録された船が、ボストンでは母港を「チャールズタウン」と記入されているケースである。ボストンの海事官は、ボストンを母港とする船と、隣接するチャールズタウン（現在はボストンの一地区）に属する船とを区別しているのに対して、ポートロイヤルの海事官は、ボストンとチャールズタウンを厳密に区別していないようである。ポートロイヤルの海事官が、そのように両港を区別しなかったのも、独自の判断によるものであろう。

以上のとおり、同一の船であるにもかかわらずトン数や船種が矛盾することは珍しくなく、稀に母港の矛盾も起こりうることであるため、本稿では、船の名前と船長の氏名が一致した船を、同一の船と見なす基準を設けた。同じく船長に関しても、同姓同名の人物のデータが複数ある場合には、指揮する船の名前が一致していれば、それらは同一人物であると見なすこととする。

³⁵ Nash, *Urban Crucible*, 411.

³⁶ Davis, *English Shipping Industry*, 78; David R. Owen, and Michael C. Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America: The Maryland Experience, 1634-1776* (Durham, N.C., 1995), 237.

第1章 ボストン船の西インド貿易

はじめに

17世紀半ば、イギリス人ジョン・ジョスリンは、訪れたボストンの町にロンドンの町並みを想起した。多くが海沿いに建てられた家々は「まるでロンドンのように通りの両側に群立し、数々の良い商店も揃って」いたという。町は「富み、実に人が多く、よそからの訪問者もまた多数、彼らの総督の邸宅もある。北西部と北東部では、日々の取引のためにいつでも市が立っている」のだった¹。事実、当時のボストンは、北米のどの町よりも多くの船が出入りする賑やかな港町であり、18世紀初頭の段階で、所有する船舶トン数においてイギリス領内でロンドンとブリストルに次ぐ地位であった。週に一度発行される新聞には、毎号、ボストンを出入りした船やその船長の氏名だけでなく、今後の出港予定までもが掲載されており、町が海運とともにあったことをうかがわせる。新たな総督の就任に際して、大勢のボストン商人が祝辞を述べるとともに、総督に対して町の貿易への愛顧を乞うたこともあった²。

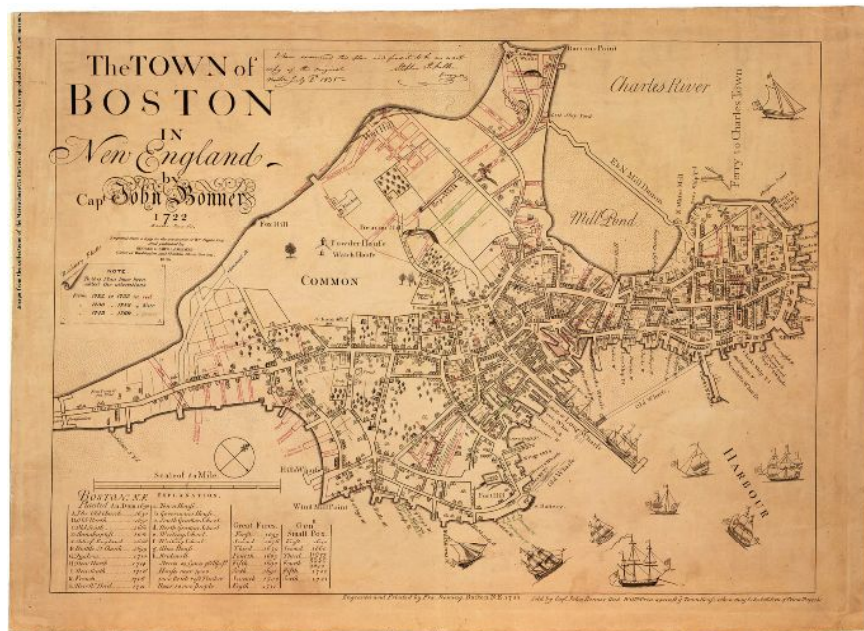


図1-1 ボストン、1722年

マサチューセッツ歴史協会所蔵。

¹ Paul J. Lindholdt, ed., *John Josselyn, Colonial Traveler: A Critical Edition of Two Voyages to New-England* (Hanover, NH, 1988), 113-114.

² *Weekly News-Letter*, August 8, 1728.

ただし、ヨーロッパの大きな港町、たとえば人口が 50 万人を超えていたとされるロンドンに比べれば、ボストンの規模は大きいというには程遠い。その人口は、17 世紀のうちに 1 万人に達することはなく、18 世紀後半に至っても 1 万 5 千人前後であった（表 1-1）。社会史の泰斗ゲリー・B・ナッシュは、17 世紀末におけるボストン、ニューヨーク、フィラデルフィアの 3 港を「大きくなりすぎた村」と表現しており、ボストン・ネックの向こう側まで広がることのなかったボストンの町では、住民は海とチャールズリヴァーに囲まれた半島内に密集して居住した。30 分も歩けば町の主要部を縦断できるような環境において、人間関係は必然的に密になり、たとえば職人は顔も名前も——おそらくは自宅の場所も——把握している依頼者の注文に応じて仕事をしたのであり、長い間「よそ者」であり続ける者もいなかった³。このような立地ゆえに、ボストンのどの住民にとっても海や船は身近にあり、少なからぬ数の人々が貿易に出資をした。近世大西洋世界における主要な港町のひとつに数えられるボストンであるが、本章で追究するボストン船の貿易の特徴は、大西洋を横断して金銀やタバコ・砂糖、奴隷などを輸送したヨーロッパの主要港の貿易とはかなり異なるものであり、母港がヨーロッパに比して「小さい」港町であることを反映していたことが明らかになるであろう。

表 1-1 ボストンの人口

年	人口(人)
1630	150
1640	1,200
1650	2,000
1660	3,000
1680	4,500
1690	6,000
1700	6,700
1710	9,000
1720	12,000
1730	13,000
1742	16,382
1760	15,631

Purvis, Thomas L.,
Colonial America to 1763
 (New York, 1999), 222
 より作成。

第 1 節 ボストンにおける海運の展開

ボストンと西インド

具体的に船乗りの役割を中心に貿易を考察する前に、まず第 1 節では、ボストンの貿易の盛衰についての従来の理解を、海事局船舶簿から得られたデータも提示しながら振り返

³ Gary B. Nash, *The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1979), 3-4. 18 世紀半ば、人口およそ 1 万 3 千人のフィラデルフィアにおいても、ある人物は、白人も黒人も、女性も子どもも、町のすべての住民の名前が分かると述べており、この表現には誇張があるにせよ、面積が小さく人口密度の高い植民地の港町の特徴がうかがえる (*ibid.*, 4-5)。

っておきたい。ピューリタンの理念を掲げ、全世界の模範となるべき自治植民地として、マサチューセッツ湾植民地が誕生したのは1629年のことであった。しかし、その都ボストンでは、早くも17世紀の第4四半期には、とりわけ社会の上層はピューリタン理念の実践よりも富を得ることに意を注ぐようになっていた。食欲に私利を追求する姿は、植民地で大きな富を有する商人層——1680年代以降、ドミニオン期（1686～89年）を除き、参議会の議席を占めることで政治的権力も掌握した——に最も顕著に見られ、「洗練された商業文化」を帯びるようになったボストンで新たに価値を見出されるようになった生活様式は、まさに本国イギリスの模倣であった。1630年代にはいわゆるピューリタン大移住を経たマサチューセッツであったが、世紀半ば以降は商業の拡大にともなって大勢の非ピューリタンが流入した。特にボストンには、商人だけでなく、船大工や鍛冶屋などの職人、商店や酒場の経営者、水夫などの労働者もこぞって移住している。裕福な商人の意識は常に本国イギリスを志向しており、彼らは本国からの手紙を通じて本国の流行を学び、18世紀初頭には本国に関する情報がボストンの新聞で報じられるようになる。1690年にイギリスのある経済学者は、ボストンでは流行が商業の中核を動かし続けていると表現した⁴。

マサチューセッツをはじめとするニューイングランド植民地は、南部植民地や西インド植民地とは違って土地が農業に適さず、輸入すべき商品の代価となる生産物に乏しい。そのため、本国からさまざまな品を入手する必要に迫られた時、造船や貿易に力を入れたのは当然のなりゆきであった。最初に重要な役割を果たしたのは漁業で、ボストンの船が西インドに足繁く通うための布石となる。ニューイングランドへの入植以前より、イギリス船はニューイングランドやニューファンドランドの近海で漁業を営んでおり、入植後には植民地人も、自らの食用としてイギリス船から魚を購入していた。ところが17世紀の半ば、本国では内乱によって水夫や船が海軍に徴用され、植民地への魚の提供も断絶を余儀なくされた。1630年代末より正貨不足による不況に悩まされていたマサチューセッツの総督と議会は、それを契機として、毛皮交易や植民地産業の拡大を図るとともに、植民地での造船を促進する方針を打ち出した。こうして植民地製の船を用いた植民地人による漁業が盛んになり、得られた魚は植民地で消費されるのみならず、貿易のために植民地を訪れる本国船の帰り荷として積み込まれるようになった。それらは本国の商人によって南欧やワイ

⁴ Phyllis W. Hunter, *Purchasing Identity in the Atlantic World: Massachusetts Merchants, 1670-1780* (Ithaca, 2001), ch. 3; Bernard Bailyn, *The New England Merchants in the Seventeenth Century* (Cambridge, Mass., 1955), 134-135.

ン諸島（マデイラ諸島・アゾレス諸島・カナリア諸島の総称）に販売されていた。そして、歴史家バーナード・ベイリンが「ニューイングランド商業の真の誕生年」と称した1643年以降、ニューイングランドは本国商人の仲介を省いた対外貿易を頻繁におこなうようになり、ニューイングランド船による、ニューイングランド商人主導の貿易を積極的に推進した⁵。かかる貿易を牽引したボストンの船は、漁業そのものを担うよりも、マーブルヘッドやニューベリーといった近隣の港町の漁船が捕獲した魚を、西インドやヨーロッパに輸出する役目を担い、ヨーロッパ製品を積んで帰港した⁶。ニューイングランドからもたらされる魚は、世紀後半には、黒人奴隷を労働力とする西インドの砂糖生産の拡大とともに、奴隷向けの食料としてその販路を見出すことになるのである。西インドでは、家屋の建築や砂糖を運搬する樽のために木材も必要とされており、この点においても、木材が豊富だが、ヨーロッパとの貿易赤字に悩むニューイングランド植民地と利害の一致を見たのである。

17世紀にマサチューセッツで記録された海事局船舶簿は、1686年から88年のボストンの記録が現存するのみで、いずれの年も記録は一部しか残っていない。その断片的な証拠によると、ボストンを出港した船の目的地として西インドが最も多く、カリブの島々との盛んな取引があったことを垣間見られる。ボストンを出入りした船の大半がボストンを母港とする船であるが、それらボストン船に限定すると、のべ272隻がボストンを出港した記録が残り、その6割以上の164隻が西インドを目的地とした一方、本国に向かう船は14隻で1割にも満たない（表1-2は、ボストン船の主要な目的地を示したものである）。

ボストンへの入港記録からも同様の傾向が認められ、ボストン船213隻の半数以上（117隻）が西インドから帰港し、本国からの帰港は1割を下回る（16隻）。要するにボストン船は、本国との取引よりも、その支払手段を得るための西インド貿易を、より頻繁におこなったのである。なお、17世紀末の時点では、西インドで最も砂糖を生産している島はバルバドスであり、ボストンの船はバルバドスを取引地に選ぶことが最も多かった。

西インド諸島は、周知のとおりスペインが植民地化を進めていたが、17世紀になると、「カリブ海のスペイン帝国という腐りつつある死体に群がるハエのごとく、イギリスとフランスの入植者が殺到」し、イギリスは17世紀のうちにセントクリストファー（セントキッツ）、バルバドス、アンティグア、モントセラト、ネヴィス、ジャマイカを領有した。最

⁵ 1643年、5隻の船がスペイン、ワイン諸島、西インドで貿易し、とりわけ西インドとの通商の重要性を気づかせたのが大きな転換点であった（*ibid.*, 83）。

⁶ Nash, *Urban Crucible*, 54.

表1-2 ポストン出港時の主な目的地(隻)

目的地	1686年～ 1688年*	1715年	1716年～ 1726年	1753年
グレートブリテン	1 (1)	-	62	1 (1)
ロンドン	21 (13)	34 (10)	329	18 (15)
ブリストル	-	11 (0)	88	4 (4)
リヴァプール	-	-	14	2 (1)
ヨーロッパ トプシャム	-	2 (0)	12	1 (1)
アイルランド	-	-	14	3 (2)
グラスゴー	-	1 (1)	19	3 (2)
ポルトガル	2 (0)	-	14	-
リスボン	-	-	25	1 (0)
ワイン諸島**	17 (14)	9 (8)	131	4 (3)
アナポリスロイヤル	-	12 (9)	151	12 (10)
ハリファクス	-	-	-	37 (32)
ニューファンドランド	15 (14)	12 (10)	381	37 (30)
ニューハンプシャー	-	-	472	-
ピスカタコー	-	-	406	-
ロードアイランド	-	1 (0)	102	-
ニューポート	-	-	119	-
北米 ニューロンドン	1 (0)	-	17	-
コネティカット	-	-	644	-
ニューヨーク	9 (2)	19 (2)	218	16 (7)
ロングアイランド	-	-	67	-
ペンシルヴァニア	15 (10)	7 (5)	48	-
フィラデルフィア	-	5 (3)	72	41 (36)
ヴァージニア	28 (22)	28 (17)	320	11 (2)
メリーランド	10 (5)	23 (13)	129	26 (10)
カロライナ	9 (8)	40 (27)	776	64 (42)
西インド諸島	-	7 (7)	319	102 (78)
バハマ諸島	-	3 (3)	15	-
リーワード諸島	4 (4)	17 (15)	141	-
セントクリストファー	11 (11)	8 (3)	354	2 (2)
ネヴィス	25 (19)	9 (5)	49	1 (0)
西インド アンティグア	21 (14)	23 (19)	159	4 (4)
モントセラト	5 (5)	2 (2)	20	-
バルバドス	103 (85)	79 (61)	600	14 (11)
ジャマイカ	31 (25)	17 (12)	237	25 (18)
セントトマス	-	3 (3)	21	-
スリナム	-	14 (11)	173	-
ホンジュラス湾	-	-	21	-

註) 括弧内の数字は、全船舶のうちポストンを母港とする船舶の数を表す。

*: 1686年は5月～9月、1687年は3月～9月、1688年は3月～9月の記録のみ。

** : マデイラ諸島・アゾレス諸島・カナリア諸島の総称。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848 (1686年～1688年、1715年); *Boston News-Letter*, 1704-1726 (1716年～1726年); Naval Office Shipping Lists database, 1752-1756, C.O. 5/849 (1753年)より作成。

多数のボストン船がバルバドスは、1627年にイギリス領となり、ほかの島よりも気候も土壌も適していたこともあり、1640年代にオランダ人によってサトウキビ栽培が導入されると、17世紀にはイギリス領西インドにおける最大の砂糖生産地であり続け、「西インド諸島の宝」と謳われた⁷。まだニューイングランド商人が魚輸出の主導権を本国商人と競っていた1647年に、早くもマサチューセッツからバルバドスに食料が輸出された記録が残っている。その年、時のマサチューセッツ総督ウインスロップは次のように述べている。「我々に、バルバドスや他の西インドの島々との貿易を開いてくださったことに関しては、主もお喜びであろう。我々が畜牛や食料と交換にそこで得た商品、すなわち砂糖、綿花、タバコ、そしてインディゴは、我々がイギリスで債務を果たすうえで何よりの助けであり、その貿易は非常に有益なのです⁸」。

実にバルバドスの26倍もの広さを誇るジャマイカにも、1664年にバルバドスから砂糖生産が伝えられる。島のほぼ全土がサトウキビ栽培に利用されたバルバドスとは違い、ジャマイカはサトウキビ栽培に適さない土地も多かったものの、ジャマイカ占領によってイギリス領西インドにおけるサトウキビ生産地はそれまでの10倍になった。17世紀末には西インド最大の奴隷集散地となったジャマイカには、アフリカ大陸から毎年平均1,500人前後の黒人奴隷が供給されており、砂糖生産でもバルバドスに次ぐ地位を維持したが、18世紀初頭には砂糖生産においてもイギリス領の頂点に上り詰めることになる⁹。

さて、17世紀のジャマイカでは、南部の港町ポートロイヤルで記録された1680年から1700年までの海事局船舶簿の一部が残っている。特に1686年から88年は、入港・出港の記録がすべて現存し、入港記録は89年も欠落していない¹⁰。ボストンの船舶簿と同じ期間

⁷ Bailyn, *New England Merchants*, 84; E・ウィリアムズ（川北稔訳）『コロンブスからカストロまで I——カリブ海域史, 1492 - 1969』（岩波書店、2000年）、154頁。

⁸ Ralph Davis, *The Rise of the Atlantic Economies* (Ithaca, 1973), 263.

⁹ Nuala Zahedieh, “Economy,” in *The British Atlantic World, 1500-1800*, ed. David Armitage and Michael J. Braddick (Basingstoke, 2002), 57; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (London, 1962), 294. アフリカからジャマイカに運ばれた奴隷の数は、Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より、1685年から91年の平均値を算出したものである。18世紀初頭にフランス領サンドマングで大規模な砂糖生産が始まると、イギリス領西インドよりも砂糖価格が安いためにフランス領との密貿易が横行し、イギリス領の砂糖生産地の重要性は相対的に低下する（cf. Davis, *Atlantic Economies*, 254-255）。

¹⁰ ポートロイヤルの町は、1692年6月、地震によって壊滅的な被害を受けたが、その後は徐々に復興を遂げ、1692年以降の船舶簿も少数ながら現存している。18世紀にはキングストンの町がポートロイヤルに取って代わり、ジャマイカ第一の港となる。ポートロイヤルについては、笠井俊和「海賊の息づく港町ポートロイヤル」若尾祐司・和田光弘編『歴史

(1686～88年)のジャマイカの記録を確認すると、ジャマイカを訪れたのべ544隻のうち、最も多いボストンからの入港が79隻で、それに次ぐのがロンドンからの76隻である(表1-3も参照)。1687年に本国からポートロイヤルを訪れたジョン・テイラーも、「日々、イングランド、アイルランド、ニューイングランドなどから訪れる船」が、波止場を埋め尽くしていたことを書き記している¹¹。ジャマイカを出港した記録が残る250隻の行き先は、ボストンが27隻で、ロンドン(107隻)とブリストル(39隻)に続いて3番目に多い。なお、ボストンからの入港に対し、ボストンへの出港が少ないのは、そもそもジャマイカの出港記録の総数が入港記録よりも少ないのが第一の理由であるが、時にボストン船が積荷とともに西インドで売却されたことも一因であろう。西インドは気候の影響で船の寿命が短いため、現地に赴いた船長が船を売却して利益を上げることも珍しくなく、船と一緒に売ることを条件に積荷の売値が上がることもあった¹²。それ以外にも、ジャマイカからボストンへの出港が少ない理由として、ジャマイカから密貿易に向かった可能性も考えられるが、それについては第3章で詳述する。

ここで再びボストンの船舶簿に注目すると、ボストンを西インドに向けて出港した164隻の船のうち、バルバドスを目的地とした船は(85隻)、それに次いで多いジャマイカ行き船(25隻)の3倍以上となっている。ボストンに入港した船の数でも、全117隻のうちバルバドスからの帰港が44隻で、ジャマイカからは16隻である¹³。バルバドスの海事局船舶簿を用いたダニエル・ヴィカーズによると、1687年の6か月間にバルバドスに入港した

の場——史跡・記念碑・記憶』(ミネルヴァ書房、2010年)43-62頁を参照。

¹¹ David Buisseret, ed., *Jamaica in 1687: The Taylor Manuscript at the National Library of Jamaica* (Kingston, 2008), 236.

¹² Richard Pares, *Yankees and Creoles: The Trade between North America and the West Indies before the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1956), 48, 90-91; Joseph A. Goldenberg, *Shipbuilding in Colonial America* (Charlottesville, 1976), 98. ボストンの船は、イギリスやイベリア半島でも売却された。1686年にロンドンに入港したニューイングランド船の多くが本国で売却されており、植民地時代のニューイングランドにとって、船の売却は本国との赤字を埋め合わせる役割を果たした。1773年までに、本国の商船の3分の1が植民地製であり、その多くがニューイングランドで建造されていた(Jacob M. Price, “Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century,” *Perspectives in American History* 8 (1974), 142; Alex Roland, W. Jeffrey Bolster, and Alexander Keyssar, *The Way of the Ship: America’s Maritime History Reenvisioned, 1600-2000* (Hoboken, N.J., 2008), 39; Paul A. Gilje and William Pencak, eds., *Pirates, Jack Tar, and Memory: New Directions in American Maritime History* (Mystic, 2007), 58)。

¹³ Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848.

表1-3 ポートロイヤルで記録された船舶
の主な出航地と目的地(1686-1688)

ポートロイヤル入港時の出航地	数(隻)
ロンドン	76
ブリストル	40
アイルランド	29
アフリカ	25
ボストン	79
ニューヨーク	54
カロライナ	6
バミューダ	24
スペイン領	49
バルバドス	23

ポートロイヤル出港時の目的地	数(隻)
ロンドン	107
ブリストル	39
ボストン	27
ニューヨーク	20
ヴァージニア	5
バミューダ	7

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

船の85%がニューイングランドの船だという¹⁴。つまり、バルバドスはニューイングランドからの食料供給に頼りながら砂糖生産に専念する一方、イギリス領西インドで最大の面積を誇るジャマイカは、北米のみならず本国・アフリカからも多数の船を迎え入れ、西インドにおける商業センターとして機能していたという特徴を見出すことができる。

ここで留意しておかねばならないのは、当時の船が、概して本国のものは大型で、植民地のものは比較的小さいという点である。17世紀末にボストンとジャマイカで記録された船舶を母港に応じて区別すると、大西洋を渡って植民地を訪れるロンドンやブリストルの船が100トン前後であるのに対して、植民地の船はその3分の1ほどのサイズである(表1-4)。ボストンに出入りした船のうち、ボストンと本国とを往来したものが全体の1割に

¹⁴ Daniel Vickers with Vince Walsh, *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail* (New Haven, Conn., 2005), 45. 17世紀後半において、「ニューイングランド」の語はほとんどの場合、マサチューセッツを指した (Charles M. Andrews, *The Colonial Period of American History*, vol. 4: *England's Commercial and Colonial Policy* (New Haven, Conn., 1938; reprint 1966), 140)。

も満たないとはいえ、その取引はたいてい本国の大型船によっておこなわれるため、単純に船舶の数が貿易の規模を示すわけではない。しかし、船の数ではなく、往来した船の総トン数で比較しても、本国へと向かったボストン船の総トン数が 1,320 トンであるのに対し、西インドへの出港は 7,908 トンに上り、ボストンにとって最大の取引相手が西インドであり、船員の最多数が西インド貿易で雇用されていたことは疑いない¹⁵。

表1-4 ポートロイヤルに入港した船舶の平均トン数・平均乗組員数(1685-1691, 1698-1700)

母港	トン数(トン)	乗組員数(人)
ロンドン	132.0 (283)	28.9 (163)
ブリストル	97.5 (107)	16.3 (54)
アイルランド諸都市	37.4 (42)	8.7 (27)
ボストン	34.7 (185)	7.5 (125)
ニューヨーク	29.3 (83)	7.6 (53)
セイラム	32.7 (10)	8.4 (7)

註) 括弧内の数字は船舶数を表す。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

さて、ボストンから西インドへと向かう船の積荷に目を転じてみよう。西インドへと出港した 205 隻 (うちボストン船 164 隻) のうち、実に 191 隻 (同 151 隻) が木材を積載し、152 隻 (同 118 隻) は食料を積んでいる。ジャマイカの入港記録には、ボストンから到着した船が積んでいた食料の内訳が詳細に記されており、主なものとしては牛肉・豚肉・豆・バター・玉ねぎ・りんご・小麦粉・パン・ワイン・ビールなどである。肉や乳製品が多く輸出されたのは、ボストンの後背地で放牧が盛んだったためである。意外にも、魚を積んでボストンを出港した船は 15 隻 (同 13 隻) のみだが、ジャマイカの入港リストでは、ボストンから来た船の 9 割が魚を積んでいる¹⁶。この矛盾の原因は、ボストンを出港した船が近郊の漁業地に寄港し、魚を入手してそのまま西インドに向かったからであろう。1680 年代後半、マサチューセッツにはボストン・セイラム・ニューベリーの 3 港にしか海事官が任命されておらず、海事官の駐在しない小さな港での魚の船積みは、船舶簿に記録されなかったのである。北米からの木材や小麦粉は、西インドでハリケーンの被害があった翌年には、必ず需要が高まった。また、17 世紀に輸出された食料の多くは、ワイン諸島との貿

¹⁵ Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848.

¹⁶ Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1680-1705, C.O. 142/13.

易で入手したワインを除き、ボストンの後背地の産物か、あるいはニューイングランド近海の魚である。西インドに輸出された魚は主として黒人奴隷向けの商品であるため、本来ならば売り物にならない小振りな魚や傷んだ魚まで売ることができ、ニューイングランド植民地にとって都合が良かった¹⁷。18世紀初頭、ジャマイカ在住のある評者は、ニューイングランドが産物の提供先たる西インドに依存していることを指摘し、かの地は西インドの植民地を維持する助けとなっている点においてのみ、本国にとって価値があると述べている¹⁸。

西インドの島々が食料や木材を得た一方で、ボストンは何を得たのか。西インド商人が本国商人に対して振出した為替手形や、再輸出するための砂糖や糖蜜を入手し、本国との貿易赤字を解消しようとしたことはいまでもない。船舶簿を確認すると、砂糖・糖蜜以外に綿を積んでいる船も多い。また、17世紀の半ばからニューイングランドにラム酒の蒸留所が建設されていることもあり、西インドで得た糖蜜はそのまま再輸出されるだけでなく、ラム酒となってボストンから輸出されてもいる。ニューファンドランドからも魚を買い付けていたニューイングランド商人は、18世紀には、製造コストの安いラム酒と引き換えにニューファンドランドで魚を得て、それを西インドに輸出していた。西インドでの糖蜜の入手がニューイングランドのラム酒製造を促進し、それによってニューファンドランドでより多くの魚を入手し、また西インドとの貿易が活性化されたのである¹⁹。

ただし、西インドでの取引に関しては、船の小ささゆえに、やはり個々のボストン船に積み込まれた量は少ない。デイヴィッド・エルティスによれば、17世紀末にジャマイカから輸出された商品の価格でいえば、そのほぼすべてが本国へと輸入され、北米への輸入は2～4%に過ぎない。バルバドスから輸出された積荷価格についても、北米に輸入された割合は全体の半分に満たなかった²⁰。西インドの島々には、本国からの船を上回る数の船が北米

¹⁷ Christine L. Heyrman, *Commerce and Culture: the Maritime Communities of Colonial Massachusetts, 1690-1750* (New York, 1984), 210; Pares, *Yankees and Creoles*, 88; Hunter, *Purchasing Identity*, 41; Davis, *Atlantic Economies*, 272; Price, "Economic Function," 141.

¹⁸ [William Wood], *The Assiento Contract Consider'd: As also the Advantages and Decay of the Trade of Jamaica and the Plantations, with the Causes and Consequences thereof. In Several Letters to a Member of Parliament* (London, 1714), preface.

¹⁹ Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848. 西インドからボストンに入港した船 145 隻のうち 61 隻、ジャマイカをボストンへと出港した船は 82 隻中 54 隻が綿(または原綿)を積んでいる。ラム酒の蒸留・輸出に関しては Bailyn, *New England Merchants*, 129-130.

²⁰ David Eltis, "New Estimates of Exports from Barbados and Jamaica, 1665-1701,"

から訪れ、それらの船はほぼ必ず砂糖を入手するものの、取引は少額であり、西インドの砂糖のほとんどが本国へと輸出されていたのである。

18 世紀前半におけるボストン海運

北米諸港から西インドへの食料供給は、1713 年のユトレヒト条約まではボストンの一人勝ちといえる状態であった。しかし、ウィリアム王戦争とアン女王戦争において、ボストンは戦場となったわけではなかったものの、戦地に赴いた数百人の市民が犠牲となり、戦後には市民に重税が課されたことなどが原因で、ボストンほど戦争の影響を被らなかつたニューヨークとフィラデルフィアの追随を許すことになる。しかもその 2 港は、ボストンとは異なり、後背地となる内陸部が農業に適していたし、西インドとの距離がやや近いこともあり、貿易に要する期間も諸費用も抑えることもできた。また、セイラムやマーブルヘッドなど、ニューイングランドの他の港の台頭も、ボストンの勢いを削ぐ一因になったと考えられている。それらの港の船による対外貿易は、行き先も取引する商品もボストン船と共通しており、ボストンは、輸出品の生産地として頼っていた後背地を独占できなくなった²¹。

17 世紀にはもっぱら西インドに向かったボストン船であるが、他港の船も西インドに食料を供給するようになったことで、西インド貿易の比重は徐々に低下した。1714 年から 16 年の海事局船舶簿を確認すると、本国へと向かったボストン船が計 2,210 トン、北米の他港への出港は 6,842 トンであるのに対し、西インドへの出港は 18,657 トンに上り、ユトレヒト条約から間もない時期は、依然として西インド貿易が圧倒的だったことが分かる²²。しかしアン・K・スティールによれば、西インドからボストンに入港した船の数は、1680 年代末に比して、1710 年代末には 3 分の 1 に、その 10 年後には 4 分の 1、さらに 10 年後には 5 分の 1 まで減少することになる²³。そして、それに関連して増加したのが、北米の中部植民地や南部植民地との取引であった（前掲の表 1-2 も参照）。ボストンは、西インドへと供給する穀物を入手するために中部・南部植民地との取引を積極的におこなったが、経済史家ジェイコブ・プライスは、後背地に恵まれず、穀物をニューイングランド外部から

WMQ 52 (1995), 644.

²¹ Pares, *Yankees and Creoles*, 24-36; Nash, *Urban Crucible*, 55-56, 65, 112-113; Ian K. Steele, *The English Atlantic, 1675-1740: An Exploration of Communication and Community* (New York, 1986), 61-63; Price, "Economic Function," 145-146, 151.

²² Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848.

²³ Steele, *The English Atlantic*, 61.

の輸入に頼らざるを得なかった点も、ボストンの弱みのひとつに数えている²⁴。それらの取引先のなかでもボストン船が特に頻繁に訪れたのがノースカロライナで、そこは海運業が盛んでないために、産出したタールやテレピン油など造船資材の販路を持たなかった。そのため、ボストン船がノースカロライナでニューイングランドやヨーロッパの製品を売却し、帰り荷として造船資材を入手することも一般的となり、ボストンの造船業の成長を促すこととなった²⁵。

なお、海事局船舶簿には、マサチューセッツ内部での貿易や、近隣の植民地との取引は記録されなかったが、実際にはそのような沿岸貿易をおこなう小型船も頻繁にボストンを出入りしていた。表 1-2 で、新聞に掲載された出港記録を典拠とした 1716～26 年のデータのみ、ニューハンプシャー・ロードアイランド・コネティカットなどへと出港した船を多数確認できるのはそのためである。ただし、かかる小型船は必ずしもボストンを母港とする船ではなく、ボストン船が西インドなどに輸出する商品を運んできたり、ボストンに西インド産物を入手しに来た近隣の港町の船だと考えられる。植民地時代を通じて、小規模な港町の船の生業は、漁業か、そうでなければボストンのような貨物集散地との沿岸貿易であった。

ボストンは、18 世紀には植民地貿易に占めるシェアが減少したとはいえ、世紀半ばにジョージ王戦争を契機として勢いを失うまで、人口も貿易の規模も、北米最大の港であり続けた。1730 年代初頭には、ロンドンからボストンへと入港する船は、依然としてニューヨークやフィラデルフィアの 4 倍を誇っている²⁶。1740 年まで、ボストンの人口も輸出入の量も増加を続けていたが、1 人当たりの輸出入の量は減少していた。この戦間期のボストン経済が好景気であったか不景気であったかをめぐっては、歴史家の主張に差異があるものの、ナッシュは、富が一部の者に集中する一方で労働者は生活苦に陥っていたとの見方を示している²⁷。

ボストン船のシャトル貿易

ニューイングランドの貿易といえば、有名な三角貿易が想起される。ニューイングランドからアフリカにラム酒を輸出し、アフリカから西インドに奴隷、西インドからニューイ

²⁴ Price, “Economic Function,” 140-141, 149.

²⁵ Steele, *The English Atlantic*, 63-64.

²⁶ *Ibid.*, 59-60.

²⁷ Nash, *Urban Crucible*, 111-118.

ングランドに糖蜜が送られるルートである。このルートに代表されるような三角貿易が、概して 1 隻の船の動きを表しているわけではなく、単に積荷の流れを示す概念に過ぎないことは、もはや論を俟たないだろう。特にニューイングランドの船は、三角形の各辺を周航するような航海はめったにしない。ゲリー・M・ウォルトンによれば、アメリカ革命前夜、ニューイングランドの船が西インドへと航海し、そこから本国へと向かう文字通りの三角貿易はごくわずかであった。17 世紀末から 18 世紀初頭に関しても、バルバドスに入港したニューイングランド船のうち、そこから本国へと出港していった船は 1 割にも満たないという²⁸。17 世紀末のジャマイカの船舶簿を精査しても、やはり三角貿易の事例は少ない。ニューイングランド諸港からジャマイカに到着し、その後ジャマイカから出港した記録も残るニューイングランド船は 72 隻確認できるが、本国へと出港したのはそのうち 8 隻のみである²⁹。

また、ニューイングランド船はアフリカからの奴隷の運搬にもほとんど関与していない。現存する船舶簿を見る限りでは、17 世紀末において、ボストンからアフリカへ向かった船も、アフリカからジャマイカに奴隷を運んだニューイングランド船も皆無である。当時、大西洋を横断してジャマイカに奴隷を運んできた船は、ほとんどがロンドンの船であった（46 隻中 41 隻。残る 5 隻はジャマイカ船）³⁰。18 世紀初頭に関しては、アフリカからジャマイカへと奴隷を運んできた船の母港が船舶簿に記録されていないため、ボストン船の関与は検証できないが、1714～17 年にボストンを出港した 1,273 隻のうち、アフリカを目的地とした船は、やはり皆無である。また、1716～26 年に『ボストン・ニューズレター』に記載されたボストンの出港記録によると、ボストンを出港した 6,787 隻のうち、アフリカに向かったのはわずかに 2 隻だった。17 世紀末～18 世紀初頭において、ボストンの船は、普段から行き来している西インドへの航海で奴隷を積んでいる事例がごく少数あるものの、アフリカからの黒人輸送への関与はさらに薄かったのである。なお、アメリカ革命前夜においても、アフリカへと出港したニューイングランド船の総トン数は、ニューイングランドを出港した船舶トン数の 1%にも満たないことは、すでにウォルトンが指摘している。当然ボストンの船には、アフリカへのラム酒の輸出も一般的でなかった。17 世紀末には、ラ

²⁸ James F. Shepherd and Gary M. Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America* (Cambridge, 1972), 49-51; Gary M. Walton, "New Evidence on Colonial Commerce," *JEH* 28 (1968), 371.

²⁹ Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13.

³⁰ Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1680-1705, C.O. 142/13.

ム酒を積んでボストンを出港した船(56隻)の行き先は、圧倒的に北米東海岸の植民地(48隻)で、そのほかはニューファンドランド(6隻)か西インド(2隻)であり、アフリカへの出港はない。18世紀初頭(1714~17年)においても、ラム酒を積んだ282隻の主な行き先は、北米植民地(229隻)、ニューファンドランド(19隻)、西インド(20隻)であり、やはりアフリカ行きは皆無である。かつて「ニューイングランド発展の背骨」とまで称えられたラム酒・奴隷・糖蜜が大西洋を移動する三角貿易には、ニューイングランド船の関与は薄く、その三角形のルートの中なかでは、ボストン船は西インドからの糖蜜の輸入を担っただけであった³¹。

実際にはほとんど三角貿易をおこなっていないニューイングランド船にとって、最も一般的だったのは、母港と取引地を往復するシャトル貿易である。17世紀末にボストンから西インドへと向かった船で、ボストンへの帰港も確認できるのは39隻であり、そのうち34隻は、西インドのひとつの島だけで取引を済ませている。また、ジャマイカの船舶簿で、ボストンからジャマイカに入港し、ジャマイカを出港した記録も残るボストン船49隻を調べると、47隻は母港から直接ジャマイカに入港し、また、その47隻のうち37隻はジャマイカからボストンに向けて出港した³²。つまり、ジャマイカ入港および出港の記録が残るボストン船の大半がシャトル貿易に従事していたのである(ただし前述のとおり、ボストンを出港後に、魚を積む目的で漁業地に寄港することは珍しくない)。同じ頃、バルバドスを訪れたニューイングランド船は、ニューイングランド・バルバドス間のシャトル貿易が全体の約5割を占めるが³³、ジャマイカに比べればシャトル貿易の割合が低い。ジャマイカでは、本国船が頻繁に訪れることによって北米商人の求める製品がより多く揃い、密貿易や海賊による掠奪によってスペイン硬貨も潤沢であるため³⁴、ジャマイカのみですべての取引

³¹ Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1716-1726; Shepherd and Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development*, 50. 三角貿易という「神話」が形成された過程は、Gilman M. Ostrander, "The Making of the Triangular Trade Myth," *WMQ* 30 (1973), 635-644 に詳しい。なお、アフリカからの奴隷輸送を含む三角貿易へのニューイングランド船の関与は少ないが、例外的にロードアイランドのニューポートの船は、1725年から1807年にいたるまで、少なくとも1,000隻近い船が、三角貿易によってラム酒をアフリカに、奴隷を西インドへと運んだ(Roland et al., *Way of the Ship*, 65)。

³² Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1680-1705, C.O. 142/13.

³³ Walton, "New Evidence," 376.

³⁴ Allan D. Meyers, "Ethnic Distinctions and Wealth among Colonial Jamaican Merchants, 1685-1716," *Social Science History* 22 (1998), 58-59; Nuala Zahedieh, "The Wickedest City in the World: Port Royal, Commercial Hub of the Seventeenth-Century Caribbean," in *Working Slavery, Pricing Freedom: Perspectives from the Caribbean and*

を済ませるシャトル貿易の割合が高いのも不思議ではない。

三角貿易ではなくシャトル貿易が優勢だった理由は、いくつか挙げられる。まず一般的にあって、そもそも貿易ルート・取引地を限定するほうが、現地の情報は得やすく、刻々と変化する市況への対処も容易となり、期待される収益はより確実なものとなる。実際、17・18世紀の西インドでは、商品価格の変動は極めて激しく、大型船が1隻訪れただけでも供給過多になってしまうような小さな市場も多く、戦争や季節・気候、本国や北米での需要、複数の買い手による競合など、さまざまな要因で商品価格は大きく変動した。17世紀末、ポートロイヤル在住の商人がロンドンの取引相手に送った書簡によると、新世界随一の栄華を誇ったその町でさえ、200～300トンのシップ船や、あるいは1～2隻のブリガンティン船がもたらした商品だけでも、時には現地の商品価格が大幅に下がった。西インドに向かう北米の船が、たいていさまざまな品目を積んでいったのは、特定の品目を大量にもたらすことで供給過多になるのを避けるためであった³⁵。

船の航行に関しても、馴染みのない海域へと航海するのを避け、特定の航路を行き来することでアクシデントの可能性は減少する。またウォルトンによれば、商人にとってシャトル貿易のメリットは、水夫の賃金を削減できる点にある。当時の水夫は母港に帰港すると雇用が終了するため、航海中と、取引地に滞在している期間に応じて、商人が水夫に支払う賃金の額が左右される。三角貿易の場合、最初の取引地だけでなく、次の取引地での滞在中も水夫は賃金を得られる権利を有するのに対し、1か所での取引を終えると母港に帰港するシャトル貿易は、水夫への賃金や食費を最も軽減できる方法なのである³⁶。小規模な市場が散在する西インドに向かうボストン船にとっては、シャトル貿易こそが最もリスクの少ない手段であった。西インドでの取引を終え、そこからイギリスに向かう文字通りの三角貿易をおこなった少数のボストン船は、出資者のなかに本国商人が含まれている船であったり、あるいはそのようなリスクの高い投機的な取引を試みることができるほど富裕

the African Diaspora, ed. Verene A. Shepherd (New York, 2002), 9.

³⁵ Pares, *Yankees and Creoles*, 16, 37-38, 85-89, 96-99, 109-110; Herbert C. Bell, "The West India Trade before the American Revolution," *AHR* 22 (1917), 284; Francis Hall and John Probint to Charles Peers and Edmund Tooke, February. 2, 1691/92, Brailsford v. Peers, C. 110/152, National Archives, London; William and Francis Hall to Thomas Brailsford, September 10, 1688, June 13, 1689, *ibid.* フランス領西インドでも、フランスからの船団が到着した時はもちろん、到着する見込みがあるだけでも、市場は停滞した (Pares, *Yankees and Creoles*, 86)。

³⁶ Shepherd and Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development*, 51-54; Walton, "New Evidence," 388-389.

な商人が出資している船であったと考えるのが妥当であろう。

新聞に記載された入港・出港の記録をもとに、アン女王戦争後にボストンを出入りした船を調べても、やはりシャトル貿易が一般的であった（表 1-5）。西インドとの取引だけでなく、たとえば南部植民地との取引でも、南部から入港した船と南部へと出港した船の数はおおよそ近い数字であり、ボストンを出港した船の多くが南部植民地のみで取引して帰港したことがうかがえる。むろん、南部植民地の複数の港で取引した可能性は否定できないが、南部からほかの地方に向かうような航海をした船は少ないのである。ニューイングランド船が、中部植民地や南部植民地でラム酒と引き換えに穀類を入手し、それを西インドへと輸出するパターンはよく知られているが、1隻の船が一連の航海でおこなうわけではなく、穀物を輸入する航海と、それを西インドへと輸出する航海は別物であった。

表1-5 ボストンで入港・出港を記録された船舶数(隻)

出航地または目的地		1716年	1717年	1718年	1719年	1720年	1721年	1722年	小計
グレートブリテン	入港	51	71	77	57	52	62	48	418
	出港	45	71	59	67	45	34	42	363
アイルランド	入港	3	3	7	8	6	2	3	32
	出港	0	1	8	4	2	1	1	17
イベリア半島	入港	5	5	4	6	9	4	6	39
	出港	8	6	10	7	6	3	3	43
ワイン諸島	入港	19	22	15	14	16	14	5	105
	出港	10	12	23	11	16	11	6	89
ノヴァスコシア	入港	14	21	30	15	24	15	23	142
	出港	12	22	37	18	30	30	26	175
ニューファンドランド	入港	19	14	15	6	11	14	11	90
	出港	15	13	18	7	14	18	14	99
ニューイングランド植民地	入港	227	184	181	208	246	185	191	1,422
	出港	184	137	150	166	188	134	134	1,093
中部植民地	入港	19	35	38	28	21	37	46	224
	出港	21	37	37	31	23	43	48	240
南部植民地	入港	80	100	104	90	82	67	99	622
	出港	98	125	100	103	88	78	139	731
バミューダ	入港	3	4	2	3	2	1	5	20
	出港	8	8	3	4	3	1	5	32
西インド諸島	入港	155	126	111	143	149	121	99	904
	出港	207	154	137	182	189	149	148	1,166
スペイン領中米	入港	5	2	1	1	2	10	6	27
	出港	8	0	0	0	0	2	2	12

Boston News-Letter, 1704-1726より作成。

ちなみに、当時ジャマイカを訪れた本国の船も、必ずしも三角貿易をおこなっていなかったことを付け加えておきたい。17世紀末、ロンドンを出港し、ジャマイカ（ポートロイヤル）で入港も出港も記録されたロンドン船 95 隻は、ロンドンから直接入港したのが 52 隻、マデイラ諸島やバルバドスなどに寄港してからジャマイカに到着したのが 43 隻である。

そしてその 95 隻すべてがジャマイカからロンドンへと出港しており、半数以上がロンドン・ジャマイカ間のシャトル貿易であった。また、1709～11 年および 1713～14 年に関しても、ジャマイカ（ポートロイヤルまたはキングストン）で入港も出港も記録された船に同様の特徴が見出せる。すなわち、ロンドンからジャマイカを訪れた船は 27 隻（うち 17 隻がアイルランドかマデイラを経由）で、そのうち 21 隻がロンドンに向けて出港した。ただし、本国船による奴隷貿易に関する限りにおいては、実際に船が三角形に動くルートが優勢であり、17 世紀末にはアフリカからジャマイカを訪れたロンドン船 31 隻のうち、30 隻がロンドンへと出港し、18 世紀初頭にはアフリカから来た 51 隻のうち 46 隻が本国へと出港した³⁷。

第 2 節 ポストンの船主と船長

船舶の共同所有

北米植民地において、貿易によって儲けを得たのは、なにも貿易商に限ったことではない。当時、富裕な貿易商でさえ船舶を単独で所有することは珍しく、本国でも植民地でも、船は複数人で共同所有し、出資する船による貿易の収益から各自が取り分を得るのが一般的だった。同時期のヨーロッパに比して少額の出資者の割合が高く、大勢が船舶所有のシェアを有したのが植民地の特徴である。上述のとおり、ボストンを含め植民地の船は本国の船より小型であり、ボストンの税関に登録された船は、100 トンに満たないものが大半を占める（表 1-6）。小さい船への出資は、貿易で莫大な利益が得られるわけでもないものの大損をするリスクも低く、大きな資本を持たぬ者でも可能であった。17 世紀末から 18 世紀初頭のボストンでは、実に成人男子の 10 人に 3 人が船舶共有者であり、ボストン船に出資する 7 割強がボストンの住民であった。マサチューセッツ植民地では、船大工や鍛冶屋といった職人から、牧師や女性までもが船舶に出資していた記録が残っている³⁸。

時には本国の商人が植民地の船に出資しているケースもあり、植民地商人にとって、出資者のなかに本国の市場に精通した商人がいることは、船が本国で取引をおこなう際に

³⁷ Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, 1709-1722, C.O. 142/13-14.

³⁸ Bernard Bailyn and Lotte Bailyn, *Massachusetts Shipping, 1697-1714: A Statistical Study* (Cambridge, Mass., 1959), 27-28, 56-57; Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*, 48; Heyrman, *Commerce and Culture*, 14.

表1-6 ポストン税関に登録された船舶
(1697-1714)

帆船の種類	数(隻)	平均トン数(トン)
バーク	58	52
ブリガンティン	285	50
ケッチ	81	31
ピンク	6	92
シップ	412	113
スループ	608	30
その他	12	-

Massachusetts Shipping Register, 1697-1714
(data originally compiled from microfilm by
Joseph A. Goldenberg; electronic database by
Elaine F. Killam), HE565.U7 M37 2004,
Mariners' Museum, Newport News, Va. より
作成。

利に働いた。逆に植民地の商人が本国の船に出資している場合も、本国商人にとって、出資する船が植民地に向かう際、植民地人の共同所有者がいることは心強かった³⁹。1728年、ジャマイカに停泊中のブリストル船が、船員らによるロウソクの火の不始末から炎上し、そばに停泊していたロンドン船やブリストル船に延焼した時、それらの船はさらなる延焼を防ぐために沈められたが、その積荷は「相当の価値」であった。この事故の報道はポストンの新聞にも転載されており⁴⁰、ポストンにおける海運への関心の高さがうかがえるが、被害に遭った本国船への出資者がポストンにもいた可能性は否定できないのである。当然、西インド貿易に関しても、北米在住の出資者が、西インド在住のパートナーを持つことは理想であり、後者があらかじめ帰国荷を購入しておくことで現地での船の停泊期間を抑えられるなどのメリットがあった⁴¹。当時の新聞によると、18世紀でも貿易への出資は「アドヴェンチャー投機」であり、航海が失敗しても多大な損失を負うことがないように、出資者らは複数の船舶に分けて出資したり、財産の一部だけを出資したのだった⁴²。

³⁹ Goldenberg, *Shipbuilding in Colonial America*, 42, 102. 本国の商人は、植民地人が船舶共有者に加わるという条件で、植民地の港に造船を依頼することもあった (*ibid.*)。

⁴⁰ *Weekly News-Letter*, February 29, 1728.

⁴¹ Pares, *Yankees and Creoles*, 8, 16.

⁴² Hunter, *Purchasing Identity*, 83. なお、海上保険の制度が発達するにつれ、共同出資の重要性は低下するが、アメリカ植民地で海上保険事業が確立されていくのは18世紀半ば以降のことである (Davis, *English Shipping Industry*, 67-68; ハーマン・E・クルース、チャールズ・ギルバート (鳥羽欽一郎・山口一臣・厚東偉介・川辺信雄訳) 『アメリカ経営史』

1687年の時点で、ボストンでは財産が課税対象となる有産者層は1,036人を数え、本国や西インドとの貿易に投資する貿易商が最上位を占めた。貿易商のなかでも、より大きな資産を有する者ほどヨーロッパまで赴く船舶に投資し、そうでない者は西インド貿易をおこなう船に投資する傾向にあった。一方、有産者のなかで下層に位置する未熟練職人や商人521人は、ほとんど船舶へは出資しない。そして両者の中間に位置する275人が、しばしば船舶に出資している商人・職人で、船を任される船長も、一部はここに含まれる⁴³。船主に共通することは、船舶への出資が儲けるためのひとつの手段に過ぎない点である。彼らの多くは確かに商人であるが、船舶所有は彼らの資本の一部を占めているにすぎず、海運業のほかに土地所有や製造業、販売業、代理業などさまざまな商業活動へと事業を多角化していた商人が、貿易だけに全財産を投資することはなかった⁴⁴。

個々の船主^{パート・オーナー}が出資する船舶の数は、たいていは3隻以下であったが、富裕層のなかには1人で数十隻の船舶に出資したり、単独で船舶を所有する者もないわけではなかった⁴⁵。各人のシェアは4分の1、8分の1、16分の1など多様なケースがあるが、植民地では8分の1という数字が最も一般的であった⁴⁶。船の共同所有者の顔ぶれは頻繁に変わるものであり、新聞には船の所有権を売却する広告が散見される。たとえば、ボストンのノースエンドに停泊し、すでに西インド向けの船積みも終えている船2隻に関する広告では、購入者は買い取るシェアを指定でき、1人で2隻の全シェアを買い取ることも可能であると明記された⁴⁷。

ボストンでは、町のタウンハウス1階の「柱に挟まれた開放的な空間」は、「商人や船長、訪問者らが面談するために」設えられていて、そこでは船主たちによる利益の分配や今後に向けた相談がおこなわれた（図1-2）⁴⁸。また、酒場やコーヒーハウスも、彼らにとってビジネスの場であった。当時、それらの施設は実に多彩な役割を持ち、店内には、差し押

上巻（東洋経済新報社、1974年）87-90頁；永吉基治「アメリカ海運事業の形成」『論集』（第一経済大学）16-2、1986年、39-42頁）。

⁴³ James A. Henretta, “Economic Development and Social Structure in Colonial Boston,” *WMQ* 22 (1965), 78; Price, “Economic Function,” 138-39.

⁴⁴ Bailyn, *New England Merchants*, 194-195; Roland et al., *Way of the Ship*, 27; クルース、ギルバート『アメリカ経営史』72-73、85-87頁。厳密に言えば、当時の「船主」とは個人の職業を現す用語ではない（Davis, *English Shipping Industry*, 81）。

⁴⁵ Bailyn and Bailyn, *Massachusetts Shipping*, 16, 31, 128-133.

⁴⁶ Goldenberg, *Shipbuilding in Colonial America*, 18; クルース、ギルバート『アメリカ経営史』78頁。

⁴⁷ *Boston News-Letter*, October 24, 1720.

⁴⁸ Bailyn, *New England Merchants*, 97-98.

さえられた船舶や積荷の競売を周知する
掲示や、地元民による不動産や舶来品の
売買や遺失物に関する掲示、特定の人物
を裁判所に召喚する通知などが貼り出さ
れた。掲示だけでなく、時には競売が実
施されたり、奉公人や奴隷の売買、技能
(ダンスや刺繍など)の講習までおこな
われた。そして、船舶の所有権が売買も、
かかる施設でなされた。シップ船メアリ
アン号のシェア(6分の1)の販売を知ら
せる新聞広告には、シェアの競売が実施
される日時と場所(コーヒーハウス)と
ともに、一度だけロンドンへの航海をお
こない、目下西インドへと航海する準備
中の船であることが紹介されている⁴⁹。



図1-2 ボストンのタウンハウス

Phyllis W. Hunter, *Purchasing Identity in
the Atlantic World: Massachusetts
Merchants, 1670-1780* (Ithaca, 2001), 27.

船舶管理人と船長

船主の大半はその役割を出資のみに限定する一方で、そのなかの1名は船舶管理人(ship's husband または managing owner)として実務を担う。出港までに、船舶管理人は積荷を集め、船長を指名し、水夫やその食料も確保しなければならない。過去の貿易の決済や乗組員への給与支払い、船の修理などもその人物の仕事である。ただし、船の艀装や、水夫と食料の確保など、その仕事の一部は船長に任せられるのが常であった⁵⁰。船舶管理人を含め出資者らは、自分の商品をより安く運送してくれる相手を探す一方で、自らの出資する船でほかの商人の積荷運搬を引き受けることもある——本国では頻繁に見られた——が、概してアメリカ植民地では、出資している船で自らの商品を輸出するのが一般的であった⁵¹。

⁴⁹ Sharon V. Salinger, *Taverns and Drinking in Early America* (Baltimore, 2002), 56-58; Davis, *English Shipping Industry*, 160; *Boston News-Letter*, January 4, 1714.

⁵⁰ Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*, 79; Dorothy D. Volo and James M. Volo, *Daily Life in the Age of Sail* (Westport, Conn., 2002), 93-94.

⁵¹ Goldenberg, *Shipbuilding in Colonial America*, 18; Davis, *English Shipping Industry*, 90. 自ら出資する船に商品を載せて販売するケース、運送料を支払って他の商人に商品を委ねるケースのほかに、用船契約によって複数の商人が共同で船舶を借り入れて貿易するこ

なお、船を共同所有していない者であっても、誰でも売りたい商品を船に載せ、その輸送や売却を依頼することができた。そのため、船舶管理人や船長は自らの船に積み込む商品を募るために、やはり酒場やコーヒーハウスに掲示を出し、船の情報や行き先、出港予定日を周知した。1710年のボストンの新聞には、ヨーロッパにワインを送りたいフィラデルフィアのジェントルマンによる広告が掲載されている。ボストンを出港してヨーロッパに向かう船で、フィラデルフィアに寄港する船があれば、彼は運送料を支払ってその船にワインを積み込む予定であった⁵²。その人物は、ボストンの新聞を頼る前に、おそらくは地元フィラデルフィアの酒場でヨーロッパ行きの船の情報を得ようとしたが、18世紀初頭のフィラデルフィアではヨーロッパに向かう船が見つからなかったのであろう。

船主たちから船を任せ、たいていは取引をも一任される船長は、自らがその船の出資者、すなわち船主の1人である場合も珍しくなかった。1696年の航海法により、植民地の船舶所有者らは船を母港の税関に登録することが義務づけられたが、その記録によると、1699年から1714年に、ボストンや他港の船舶に544人のボストン住民が出資し、そのうち207人の職業が「^{マーチャント}商人」で、154人は「^{マリナー}船乗り」と申告している⁵³。船舶の共同所有によって得られる取り分は、概して船長として稼げる金額よりも高額であり、船長として船を預かるだけでなく、その船の共同所有者に加わることで商人との関係を深め、裕福な商人の仲間入りを果たそうとした船長もいたのである⁵⁴。また、当時の「^{マーチャント}商人」の定義は曖昧であり、ある人物が時には「商人」を自称し、またある時には「船乗り」と称したこともあるため、「商人」と申告した人物のなかにも、自身が出資する船の船長がいる可能性もある⁵⁵。

なお、船舶に出資するだけの元手があった「^{マリナー}船乗り」のほとんどが船長であるが、すでに述べたとおり、近世においては船長も航海士も水夫も「^{マリナー}船乗り」なのであり、場合によ

ともある (Shepherd and Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development*, 51)。船舶管理人の仕事に関しては Davis, *English Shipping Industry*, 160 を参照。

⁵² *Boston News-Letter*, June 12, 1710.

⁵³ Bailyn and Bailyn, *Massachusetts Shipping*, 56-57.

⁵⁴ G. V. Scammell, "The Merchant Service Master in Early Modern England," in his *Seafaring, Sailors and Trade, 1450-1750* (Aldershot, 2003), 11. ヴィカーズによると、18世紀のセイラムでは、船長の約半数が自身の乗る船の出資者であった (*Vickers with Walsh, Young Men and the Sea*, 122-123)。

⁵⁵ Bailyn and Bailyn, *Massachusetts Shipping*, 58.

つては、自ら船に乗って商売する商人やプランターも「船乗り」たりえた⁵⁶。「船乗り」を自称した船長の例を挙げると、1711年、自身が所有する先住民の使用人に多額の金を持ち逃げされたボストンの「船乗り」ジョン・ジェンキンズは、新聞に広告を出す際、しばしば「船長」とも称されている⁵⁷。また、1715年に、所有していた土地と住居を売りに出されたボストンの「船乗り」トマス・グウィン^{マスタ}は、海事局船舶簿にはメアリ号の「船長」としてその名を記録されている⁵⁸。

船舶の共同所有は、リスクを分散する手段ではあるものの、時には船主の間でトラブルが生じ、海事裁判へと至ることもあった。フレンドシップ号の船長であり、建造された時点からその船の共同所有者（シェアは8分の1）でもあったレミュエル・リダードは、ともにその船を所有する人物への負債を抱えていたため、自身が保有するシェアを売却することになっている⁵⁹。メアリゴールド号のシェア（4分の1）を保有していたニューヘイヴンの船大工がその権利を農夫に譲渡し、さらにはボストン商人パーソンズへと譲渡された際には、その船の船長であるスティーヴンズは、理由は定かでないがパーソンズが共同所有者に加わることに反対し、自らがそのシェアを得ることを主張したが、裁判の結果、パーソンズがシェアを保有することが認められ、スティーヴンズには訴訟費用の支払いが課さ

⁵⁶ Nash, *Urban Crucible*, 64; April Lee Hatfield, *Atlantic Virginia: Intercolonial Relations in the Seventeenth Century* (Philadelphia, 2004), 252 n8. 「船乗り」は中世後期には「marinarii」と綴られ、王立海軍に属する水兵を指す語であった (I. M. V., “Notes; Mariners and Sailors,” *MM* 7 (1921), 351)。近世において、たいてい水夫（あるいは水兵）のみを指す用語としては、「seaman」、「sailor」、「Jack Tar」が挙げられる (Jesse Lemisch, “Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America,” *WMQ* 25 (1968), 371 n1)。

⁵⁷ *Boston News-Letter*, August 13, 1711, August 3 1713, April 12, 1714, August 22, 1715.

⁵⁸ *Boston News-Letter*, July 4, 1715; Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848. 水夫を含まずに船長を指す語として、「captain」が頻繁に使用された。ほとんど同義の語としては「master」や「commander」もあり、しばしば1人の人物の肩書きを表すのに「captain and master」とか「master or commander」といったふうに上記の語を並列する例も少なくない。海事局船舶簿では、ボストンのリストでは船長は「master」と記されるが、たとえばメリーランド植民地では「commander」の語が用いられており、ほぼ同義と考えてよい。イギリスでは、遅くとも1600年頃から、「captain」という語は海軍の指揮官や、東インド会社の大型商船の船長のような権威ある人物に使用される傾向が強くなったとされる。また、非常に高名な商船長や、特に悪名高い海賊などにも用いられた。それらに当てはまらない船長は、「master」と呼ばれるのが最も一般的であった (Scammell, “Merchant Service Master,” 1-2)。

⁵⁹ *Arnold v. Brig Friendship*, MASS ADM (1720), f. 63.

れた⁶⁰。

たとえ船長が船主の 1 人でなかったとしても、船舶管理人によって指名される船長は、たいてい船主らと何らかの繋がりを持つ人物であった。出資者と、彼らが船と商品を任せ船長との信頼関係は不可欠であるため、船長に指名されるのは出資者の親類であったり、地元の顔見知りであることが最も一般的である⁶¹。船長との契約も、水夫と同様に各航海ごとに結ばれるものの、多くの場合、いつも同じ人物が船長に指名される傾向が強かったことは疑いない。1696 年以降、税関に船舶を登録する際には、船の情報（母港やトン数など）や出資者以外に、船長の名前も登録する必要があったこと、船長が変更された時には税関に報告しなければならなかったことは、通常は 1 人の人物が長期間、複数の航海にわたってその船の指揮を任されていた証左でもある。海事局船舶簿にも、1 人の人物が同じ船の船長として複数回記録されている例は尽きない。

第 3 節 船長による積荷売買

積荷の売却

帆船時代の貿易では、目的地に到着したあとも、船長には積荷の取引という重要な任務がある。取引には大きく分けて 2 つのタイプがあり、ひとつが船長に積荷の売却も帰りの購入も委託するケースで、いまひとつはかかる取引を船長以外の人物に委ねるケースである。後者の場合、船長はただ航海の安全と積荷を損なわず輸送することに専念し、取引は現地の代理人や、取引を担うために航海に同行する商人（積荷上乘人）に任せることになる。

ヨーロッパとの貿易に投資する植民地の裕福な貿易商であれば、ほとんど誰もが本国の商人と何らかの関係を有しており、多くの場合その繋がりには血縁関係であったが、宗教で結ばれたネットワークを維持する商人もいた⁶²。彼らは本国商人との繋がりを利用して委託

⁶⁰ Parsons v. Allen, MASS ADM (1721), f. 70.

⁶¹ Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*, 43; Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1680-1705, C.O. 142/13. 本国でも、共同出資者や、その仕事仲間の息子・兄弟・甥・従兄弟などを船長に指名することが一般的であった (Scammell, “Merchant Service Master,” 9; Davis, *English Shipping Industry*, 159)。

⁶² Bailyn, *New England Merchants*, 190; クルース、ギルバート『アメリカ経営史』39-40 頁。そもそも 1640 年代からのニューイングランド商業の活性化は、ロンドンの貿易商が植

販売取引を担うことも珍しくはなく、その場合は船長の役割は相対的に小さくなった。すなわち、植民地商人は本国商人から引き受けた商品を植民地で販売し、売れた額から自身が受け取る手数料などを差し引いた残額が本国商人の債権となる。その収益は、本国商人の指示に従って、帰り荷を購入するために使用されたり、西インドとの貿易に投資するよう指示されるのである。逆に、本国商人に販売を委託した植民地産品の利益は植民地商人の債権となった⁶³。このような取引では、船長自身が積荷を売買する必要はなく、その任務は積荷の無事の輸送に専念できた。対外貿易に従事する商人の地位の上昇とともに、1660年頃からは植民地の貿易商同士の繋がりも強くなっていき、植民地の同業者とたいてい婚姻によって繋がりをつくった。彼らは親族を本国や西インドなどに駐在させ、その親類を現地の代理人とすることで、遠方との取引をより安心できるものにしていったのだった⁶⁴。

しかし実際には、現地に特定の取引相手がいるようなケースは全体のごく一部にすぎず、西インドでの取引は、船長への全権委任が最も一般的であった。現地での取引に関しては、船主や荷主はそれを委託する人物に依存せざるをえず、その人物との間柄が親密であればあるほど貿易のリスクは減少する。そのため、前述のように植民地の商人はよく見知った船長を好んだ。しかも市況の移ろいやすい西インドへの航海では、あらかじめ船主が行き先や取引の条件を指示することが困難であった。いつ、何を西インドに輸出すべきかを、商人は西インド市場の情報をもとに判断することになるが、種々の情報が互いに矛盾していることも多い時代である。そのため、積荷売買のためにどの島に向かうか、いかなる条件で支払いや物々交換を受け入れるかといった判断が、多くの場合、船長に一任された。1723年、ロードアイランドの船が、西インドへの往路で嵐に遭って船長を失った時、航海

民地に移住した血縁者を通じて取引をおこなったことに端を発する (Bailyn and Bailyn, *Massachusetts Shipping*, 39)。宗教による繋がりについては、Nuala Zahedieh, "Credit, Risk and Reputation in the Late Seventeenth-Century Colonial Trade," in *Merchant Organization and Maritime Trade in the North Atlantic, 1660-1815*, ed. Olaf Uwe Janzen (St. John's, 1998), 69-73.

⁶³ クルース、ギルバート『アメリカ経営史』79-80、83-85、98頁；山田勝『近代イギリス貿易経営史』（創成社、1991年）131-132頁。代理人に利益をごまかされるといった例も少なくなく、17世紀末のロンドン商人のほとんどは取引先を少数に限定し、その取引相手との間柄はほとんどが血縁者であった (Zahedieh, "Credit, Risk and Reputation," 60-61, 67-69)。南部植民地のタバコや、西インドの砂糖といった重要な産物のプランターも、ロンドンの商人にそれら商品の本国での販売を委託した (Christopher J. French, "Productivity in the Atlantic Shipping Industry: A Quantitative Study," in *The Atlantic Staple Trade*, ed. Susan Socolow (Aldershot, 1996), 572-573)。

⁶⁴ Bailyn, *New England Merchants*, 87-91, 135-139; クルース、ギルバート『アメリカ経営史』73-75頁。

士が西インドに向かうことなく帰還する判断を下したのは、この船でも船長に取引が一任されていたからだと思われる⁶⁵。

取引を任された船長には、現地の代理人を利用する選択肢もあり、代理人を頼るようにあらかじめ船主から指示されている場合もある。概して船長は、売値が安くても即金での買い手を求めるのに対し、現地在住の代理人を頼れば、買い手に支払い猶予期間を設けるなどしてより高く売ることができるメリットがある。なかには、積荷の売却が完了する前から帰り荷の手配も並行しておこない、停泊期間を短縮させることのできる有能な代理人もいた。ただし船主にとっては、代理人に支払う手数料が、取引を船長に任せるよりも高くつくというデメリットもあり、代理人を利用したのは少なからぬ資本を持つ船主に雇われた船長であろう⁶⁶。

西インドに向けて帆を上げた船長は、まずどの島で積荷を売るかを決めることになる。海事局船舶簿には、ボストンを出港する時点で目的地が記録されており、あらかじめ行き先の目星をつけていたと思われるが、ボストンで申告した目的地には入港せずにジャマイカを訪れている例もあり、船長が状況に応じて行き先を変更したこともあったと考えられる。なお、船長の自由裁量を認める習慣は、18世紀に至っても依然として珍しくなかった。船舶簿の現存する1753年、ボストンを出港した100隻を超える船が、その目的地を漠然と「西インド諸島」と申告している（表1-2も参照）⁶⁷。それらの船は、実際にはフランス領カリブの島での違法な貿易を企図していたものもあろうが、小さな市場の散在する西インドでは、現地での船長の臨機応変の対応が必要であったことを物語っている。

18世紀には、ボストン商人も徐々に特定の西インド商人・プランターとの結びつきが強くなり、あらかじめ目的地が決められている場合もあるものの、現地に赴く船長は、たいがい投機的な積荷の売買も引き受けているため、やはり船長の裁量は重要であった。西インドに向かう船には、複数の荷主から預かった積荷が載せられ、そのなかには、過去の取引で負った債務を清算するための積荷や、西インド商人からの注文に応じて北米で購入した品、現地で買い手を探す投機的な商品などが含まれる。投機的な積荷に関しては、最も高値で捌くよう船長に任せるのが一般的で、船長は、現地の代理人に手数料を支払って処理を委ねたり、買い手となる商人やプランターを自ら探したり、あるいは現地で賃借料を

⁶⁵ Pares, *Yankees and Creoles*, 44, 65-77; Shepherd and Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development*, 51-53; *Boston News-Letter*, September 26, 1723.

⁶⁶ Pares, *Yankees and Creoles*, 77-83.

⁶⁷ Naval Office Shipping Lists database, 1752-1756, C.O. 5/849.

支払って店を借り、そこで小売りすることもできた。北米では慢性的に正貨が不足しているために現金での支払いが最も望ましく、現金払いの場合は信用取引や物々交換よりも低い料金でも売却したが、すべての積荷が売却され、支払期日が取り決められるまでに数週間、時には数か月を要することも珍しくなかった。支払いを待つ間、なかには別の島へ取引に向かう船長もいれば、現地で船を貸して儲ける船長や、自らは西インドを離れ、あとから西インドに向かう別の船長に受領を依頼する船長もいた。正貨を得るために、船長はしばしば外国領でも取引（自由港での取引あるいは密貿易）をおこなっている。ハーバート・C・ベル、チャールズ・M・アンドルーズらの戦前の研究によれば、ニューイングランド船は必ずしも母港から西インドの特定の港へのシャトル貿易をおこなったとは限らず、商況を把握しながら売買し、時には荷揚げすることもなく西インド諸島を港から港へと移動したとされる。船長はたいてい風向きに従って、すなわち、ウィンドワード諸島、リーワード諸島、そして最後にジャマイカの順で、最良の市場を探したという。風上に位置するバルバドスに最初に寄港することを指示した商人も多く、ボストン船が最も頻繁に訪れたのがバルバドスであった一因であろう。18世紀に西インドでの取引を担った北米船の船長は、一般的には積荷売却額の5%、帰り荷購入額の2.5%を、手数料として得ることができた。現地での売却による取り分の方が割合が大きいため、彼らは少しでも高値で積荷を売却しようとしたのである⁶⁸。

当然、本稿で扱うボストンの船が、西インドで複数の島に寄港していた可能性は指摘されうる。一例を挙げれば、1707年の『ボストン・ニューズレター』には、ネヴィスで取引を試みたボストンのトマス・リディ船長が、その島の市場では要求を満たせず、セントクリストファーに向かったことが報じられている⁶⁹。だが、船舶簿を見る限りでは、17世紀末から18世紀初頭、さらには18世紀半ばでも、ボストン船のほとんどがひとつの島のみで取引を済ませ、母港へと帰港している。複数の島で取引してボストンに帰港した場合に

⁶⁸ Bell, "West India Trade," 282-286; Charles M. Andrews, "Colonial Commerce," *AHR* 20 (1914), 60; Pares, *Yankees and Creoles*, 48, 73, 75. なお、北米に限らず本国でも、大勢の出資者がそれぞれ少額の取引を試みるが多かったため、18世紀後半に至っても、必ずしも特定の代理人やプランターとの定期的な取引、あるいは委託取引とは限らず、依然として本国から来た船長が西インドで直接交渉する投機的な貿易も少なくなかった

(Davis, *English Shipping Industry*, 273; Nuala Zahedieh, "Trade, Plunder, and Economic Development in Early English Jamaica, 1655-89," *EHR* 39 (1986), 213; Susan D. Amussen, *Caribbean Exchanges: Slavery and the Transformation of English Society, 1640-1700* (Chapel Hill, 2007), 40-41)。

⁶⁹ *Boston News-Letter*, January 13, 1707.

は、船舶簿には取引したすべての地名が記録されているが、そのような例は少なく、ボストン船のほとんどはジャマイカかバルバドスでしか取引はしていない⁷⁰。つまり、多くのボストン船は、仮に複数の島に寄港していようとも、市場の情報を確認しただけで、入港もせず積荷の売買もしていないと考えられるのである——ただし、税関での入港・出港の手続きを踏まずに違法な取引をした可能性は否定できない——。小型のボストン船が 1 か所のみで取引をおこなう理由は、西インドの諸港で課されるさまざまな税金も影響しているであろう。船の積荷の価値に応じて課された税もあれば、港によって額の異なる入港税も課された。入港税の額は詳らかでないが、北米の小型船でも本国の大型船と同じ額を支払わねばならず、その積荷の価値に比して決して安い額ではなかったと考えられている⁷¹。ゆえに、積荷の価値が低く、その数量も少ない植民地船の場合、1 か所で全ての積荷を売却するほうが賢明だったのである。

帰り荷の入手

西インドで積荷の売却に奔走する船長は、帰り荷を確保することも考慮しなければならない。西インドで売買契約だけを交わし、後から商品を発送してもらうのは船賃がかかって高くつくため、帰路は船倉を帰り荷で満たすことが肝要であった。帰り荷の入手方法は、港町で購入したり、実際にプランテーションを訪れて取引したり（時には水夫に買いに行かせる）、あるいは代理人に任せることになる。西インドの商人が、北米の商人に販売を委託する商品を引き受けることもあった。北米での需要が高い砂糖や、ラム酒を蒸留するための糖蜜（北米では砂糖の代用品でもあった）だけで船倉が満たせないならば、船倉のスペースを無駄にするよりは、綿・皮革・インディゴなどを積み込んで帰路に就く。リチャード・ペアズは、母港での需要が高い商品を選ぶことはもちろん重要であるが、それよりも、目下、何が入手可能であるのかが帰り荷を決定づけたと指摘する⁷²。実際、砂糖のみを帰り荷としてジャマイカを離れた船は少ない。1680 年代にジャマイカからボストンへと出港した 77 隻のうち、砂糖・糖蜜以外の積荷を積んでいなかった可能性があるのは 14 隻の

⁷⁰ Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, 1752-1756, C.O. 5/848-849.

⁷¹ Pares, *Yankees and Creoles*, 16-17, 69.

⁷² *Ibid.*, 92-110. 西インドからの帰路だけでなく、北米から輸出する木材もまた、船倉の余ったスペースを満たす役割を果たした。木材は西インドで必要とされていたから積み込まれたわけであるが、時には船倉を満たすだけでなく甲板にも載せられ、一度の航海を少しでも効率的にこなす努力がなされた (French, "Productivity in the Atlantic Shipping Industry," 579; Bell, "West India Trade," 282)。

みであり、船長らは砂糖を入手し、さらにほかの積荷で船倉を満たそうとした様子が垣間見える⁷³。なお、帰り荷を入手する場合でも、やはり上述の入港税の問題が影響するために、積荷の売却と帰り荷の購入は同じ港で済ませたと考えられる。そして、仮に西インドにおいて、北米に持ち帰って儲けが出るほどの帰り荷が入手できなかった場合、あるいは砂糖のイギリスへの輸送を西インド商人に依頼されたりした場合には、北米植民地の船でも、稀に西インドから本国へ向かう三角貿易を実施したのだった⁷⁴。

また、西インドを訪れた本国や北米の船が、スペイン領ではあるがスペイン人の管理が手薄なソルトトルトゥーガ島（現ベネズエラの北方に位置する）に立ち寄り、帰り荷として塩を採取することも一般的であった。イギリス領西インドに属する船もこの無人島で塩の採取をおこなっており、1682年に現地を訪れたウィリアム・ダンピアによれば、イギリス領の島々から多数の船がこの島に来ており、それらの船は、塩を掘り起こす労働に従事する船員のためにパンチをつくるラム酒や砂糖を積んでいたという。ダンピアの時代には、その酒を目当てに私掠船（海賊）もソルトトルトゥーガに集まり、海賊たちとの商品の売買もおこなわれていた⁷⁵。ニューイングランド地方で盛んな漁業には塩が欠かせないため、ボストン船も頻繁にこの島を利用している。母港の異なる複数の船が現地まで同行し、その船員たちが塩を採取するのだが、かかる商船団は「塩の船団」とも称され、多い時には60隻もの船がバルバドスからソルトトルトゥーガへと向かい、塩を入手してそれぞれの母港へと針路をとった。1719年、ソルトトルトゥーガを出てロードアイランドに入港した3隻の船が伝えた情報によれば、その3隻は25～30隻の船とともに島を離れ、そのうち10～12隻がボストン籍であった⁷⁶。ただし、スペインが現地の取り締まりを強化した時期には島への接近は危険をとまなうものとなり、ソルトトルトゥーガに向かうためにバルバドスを出港した10隻は、現地に到着した3日後、スペイン船2隻により追い出されてしまった⁷⁷。この島での塩の採取は、イギリス領の港での正規の取引ではないため、船舶簿にはイギリス領の島での取引しか記録されていない船でも、実際にはこの島に立ち寄っていた事例もあるだろう。

⁷³ Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13.

⁷⁴ Pares, *Yankees and Creoles*, 155-156.

⁷⁵ *Ibid.*, 103-104; ウィリアム・ダンピア（平野敬一訳）『最新世界周航記』17・18世紀大旅行記叢書1（岩波書店、1992年）80-81頁。

⁷⁶ *Boston News-Letter*, April 26, 1714, May 14, 1716, January 21, 1717, March 19, 1716, April 6, 1719.

⁷⁷ *Boston News-Letter*, April 27, 1719.

残念ながら、史料は西インドからの帰り荷がボストン社会にもたらした影響について多くを語らない。たとえば西インド貿易での特定の船主・荷主の利益や損失を示す史料は存在するにしても、西インド貿易がボストン、さらには北米植民地の資本蓄積にどれほどの貢献を成したのかを究明することは、極めて困難であるとされている。しかし、西インド貿易について体系的な研究をおこなったペアズによれば、西インド産物は北米植民地と本国との取引にも、植民地間の取引にも支払い手段になりえたのであり、植民地人の最多数が関与した貿易が西インド貿易であること、北米の貿易商のほとんどが多かれ少なかれ西インド貿易に投資したことが、この貿易の重要性を十二分に証明している⁷⁸。

本国船の船長

一方、植民地の船よりも大型の本国船による西インド貿易にも一瞥を投げてみよう。本国の船はその大きさゆえに、特に西インドの市場経済が未発達な17世紀に関しては、現地での取引にはジャマイカを選ぶ傾向にある。バルバドスなどに寄港してからジャマイカを訪れる船もあるが、その数はそう多くはなかった。本国の船長は、雇い主である商人からの指示書を携え、その指示と、現地の代理人のアドバイスを頼りに売買をおこなう。あるいは積荷上乗人が同船し、現地での取引はその人物に一任されることもあった。血縁関係を利用して本国商人と定期的な取引をおこなっていたポートロイヤルの商人は、現地の市況について「砂糖は品薄で高価」と記した書簡を送ったりしており、かかる情報を事前に商人から聞いている船長もいたはずである。1679年、本国船の船員だったエドワード・バーロウは、代理人を頼った。彼の乗り組んだ船では病気が蔓延し、バルバドスで療養を試みたが、依然として体調を崩していた船長が、船をジャマイカに向かわせ、取引は現地の商人のアドバイスを頼るようバーロウに指示したのだった⁷⁹。

船長は、ヨーロッパから運んできた商品を本国の2~3倍の価格で販売すると同時に、本国で販売するための砂糖を購入するのが一般的であった。17世紀には、本国の商人のほとんどが独立商人であり、彼らに雇われた船長による取引も、北米の船長と同じように現地で直接交渉する投機的な貿易が主流であった。このような貿易では、どうしても積荷は少

⁷⁸ Pares, *Yankees and Creoles*, 139-163.

⁷⁹ Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13; Francis Hall and John Probint to Charles Peers and Edmund Tooke, February 2, 1691/92, Brailsford v. Peers, C. 110/152; Basil Lubbock, ed., *Barlow's Journal of His Life at Sea in King's Ships, East and West Indiamen, and Other Merchantmen, 1659-1703* (London, 1934), 320.

量ずつの取引であり、本国への帰り荷で船倉を満たすためには複数回の取引が必要となる。船長は、時には水夫たちを小型船でジャマイカ各地のプランテーションに向かわせたり、あるいはジャマイカでの取引を代理人に任せて自らは別の島に赴いたりして、砂糖をはじめとする帰り荷を確保しようとした。現地での取引に数か月を費やすため、本国を出港してから帰港するまでに、丸1年以上を要することもそう珍しくはなかった⁸⁰。

時を下ると、独立商人から取引を託された船長のほかに、委託販売商人に雇用された船長の割合が増加する。委託販売商人は西インドのプランターの本国における代理人として働く。彼らに雇われた船長は、プランターから注文のあったヨーロッパ製品を西インドに届けると同時に、ロンドン市場での砂糖の販売を企図するプランターから砂糖を（購入はせずに）引き受ける。委託販売商人は、その砂糖をロンドンで販売した手数料から儲けを得るのであり、取引される商品に自らの資本を投げ出さず、大損害の危険も負わない。もちろんプランター側も取引相手を選ぶことができ、生産した砂糖を本国からの独立商人に雇われた船長に売却することもできるし、委託販売商人に本国での販売を委ねることもできた。ただし、18世紀に至ってもロンドン以外の本国の都市では、西インドに船を送った者のほとんどが独立商人であり、世紀中葉まではロンドンでさえ独立商人が残っていたため、積荷売買における船長の役割はきわめて大きかった⁸¹。

⁸⁰ Michael Pawson and David Buisseret, *Port Royal, Jamaica* (Oxford, 1974; revised Kingston, 2000), 93. 18世紀半ばにロンドンとジャマイカを往復した船では、最も早いものはロンドンを出発してから206日で帰港したが、最も時間を要した船は459日もかかった (Christopher J. French, “Seamen’s Sixpences and Eighteenth-Century Shipping Records: An Exercise in Shipping Reconstitution,” *IJMH* 7 (1995), 64-65)。大西洋横断に要する期間は、ザハディーアによると、17世紀末にロンドンからニューイングランドまでは7～8週間で、帰路はその半分ほど日数であった。また、ロンドンからジャマイカへは10週間ほどで、帰路は12週間ほどかかる (Zahedieh, “Credit, Risk and Reputation,” 56 n10)。フレンチが算出した18世紀半ばのロンドンからジャマイカへの航海は平均110日、帰路は平均148日である (French, “Seamen’s Sixpences,” 64-65)。両者の挙げる平均日数には隔たりがあるが、シェパードとウォルトンによれば、植民地時代を通じて帆船の船足は大きな変化はなく (Shepherd and Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development*, 77-78)、そもそも航海日数は天候や積荷の量に大きく左右されるため、用いた史料が異なれば平均日数にも隔たりが生じる。

⁸¹ Davis, *English Shipping Industry*, 96-97, 168-172, 272-273, 280-282; Davis, *Atlantic Economies*, 284; 宇治田富造『重商主義植民地体制論 第I部 旧植民地体制と植民地収奪』(青木書店、1961年)254-255頁; John J. McCusker, “The Rise of the Shipping Industry in Colonial America,” in *America’s Maritime Legacy: A History of the U.S. Merchant Marine and Shipbuilding Industry since Colonial Times*, ed. Robert A. Kilmarx (Boulder, Colo., 1979), 5; Gary M. Walton and James F. Shepherd, *The Economic Rise of Early America*, (Cambridge, 1979), 129; Bell, “West India Trade,” 281.

第4節 ジャマイカ停泊期間

停泊期間と船長の判断

ジャマイカへのシャトル貿易をおこなったボストン船は、17世紀末の海事局船舶簿から算出した平均日数を用いると、48日かけてジャマイカまで航海し、そこで25日間、積荷の売買をおこなったあと、45日でボストンへと戻る。当時、1隻のニューイングランド船による西インドへの航海は多くとも年に2回であり、18世紀には、植民地経済の発達にともなう次第に現地での取引がスムーズになることで、年3回の西インド航海をおこなう船もあった⁸²。西インドに赴く船員たちが現地で過ごす日数は、取引をこなす船長の判断や行動に左右された。それとともに、植民地船であれ本国船であれ、西インドを訪れた船は砂糖を帰り荷とするのが常であるため、停泊期間は砂糖の生産とも深く関わっていた。ジャマイカでは、2月から6月にかけて砂糖が多く市場に出回る。本国船の場合、理想は砂糖が豊富な時期に西インドを訪れ、ハリケーンの時期（8月～10月）までに西インドを離れることだった。7月までに西インドを離れば夏か秋には本国に戻ることができ、また冬か春に再び西インドに向かう年1回の西インド航海を繰り返すのである⁸³。

だが、ボストン船の西インド貿易に関しては、必ずしもその限りではない。ペアズによれば、北米の船は、河川が凍りやすい時期（1月初旬～3月初旬）よりも前に母港を出て、西インドでの取引を終えて4月までには帰港し、さらに西インドのハリケーンの時期が到来する前にもう一度西インド行きを済ませるのが理想的であった。ハリケーンによって西インドの島々に被害が出たとのニュースは頻繁に報道されていて、現地で被害に遭った船の船長の氏名や、船員や積荷の被害状況が伝えられた。1723年には、アンティグアで地元船と外来の船の合わせて40隻が岸に乗り上げ、そのなかには5隻のボストン船が含まれていたことが報じられている⁸⁴。その前年にジャマイカを襲ったハリケーンの被害も甚大で、

⁸² Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1680-1705, C.O. 142/13; Gary M. Walton, "Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675-1775," *EHR* 20 (1967), 77-78.

⁸³ Bell, "West India Trade," 286; French, "Productivity in the Atlantic Shipping Industry," 562-563; Davis, *English Shipping Industry*, 279-281.

⁸⁴ *Boston News-Letter*, November 7, 1723. おそらく同じハリケーンにより、モントセラトでも34隻が座礁している (*Boston News-Letter*, October 31, 1723)。ほかの年には、ジャマイカで50隻の船が損傷したことや、バルバドスで50年来なかったようなハリケーンの被害が出たことなどもボストンの新聞に報じられており、やはり現地に停泊していたボストン船も被害を受けている (*Boston News-Letter*, December 29, 1726, December 17,

キングストンでもポートロイヤルでも町の半分が壊滅的被害を受け、船のほとんどは修復すら不能であった⁸⁵。

実際のところ、ボストン船はあらゆる時期に西インドを訪れており、1686年から89年に、ボストンからジャマイカに入港した船舶数（ボストン船のみ）は、1月～3月が16隻、4月～6月が15隻、7月～9月が27隻、10月～12月が24隻である。18世紀初頭に関しては、戦時中の1709年から11年のジャマイカ入港記録を参照すると、ボストンからは1月～3月に11隻、4月～6月に9隻、7月～9月に11隻、10月～12月に7隻が到着している（この時期の船舶簿には船の母港が記録されていないため、船舶数にはボストン船以外も含むが、実際にはボストンからジャマイカに入港するほとんどがボストン船である）。ボストンからの入港が秋や冬にも少なくない理由としては、漁業との関連が考えられる。ニューイングランドでは、春から夏に漁業がおこなわれ、セイラムの船乗りは夏に獲った魚を冬に自ら西インドへと送る⁸⁶。冬でも塩漬けの魚を輸出できる環境を生かし、ボストン船は、漁民から魚を仕入れては年間を通じて西インドに輸出していた。また、多くのボストン船が秋や冬にジャマイカに入港したからといって、砂糖の入手を目的としていなかった

わけではなく、ジャマイカからボストンへと出港していった船の9割が砂糖を積んでいた。しかも驚くべきことに、砂糖の少ない時期に入港した例も含め、ボストン船のジャマイカ停泊期間は往々にして短い。ジャマイカでの平均停泊日数は本国船と植民地船とでは倍以上の差があり、特に、ロンドンを母港とする船（92日）は、停泊期間の短いボストン船（37日）のおよそ2.5倍もの期間、ジャマイカに停泊していた（表1-7）⁸⁷。

表1-7 ポートロイヤルでの平均停泊期間（日）（1683-1691）

母港	停泊期間
本国	86.2 (253)
ロンドン	92.2 (149)
ブリストル	83.6 (59)
アイルランド諸都市	73.2 (25)
英領アメリカ植民地	42.1 (117)
北米植民地	39.8 (90)
ボストン	37.2 (61)
ボストン（シャトル貿易）	25.3 (37)
ニューヨーク	43.4 (16)
西インド植民地	59.3 (16)
ポートロイヤル*	54.7 (14)

註）括弧内の数字は船舶数を表す。

*: 母港での停泊。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

1724)。

⁸⁵ *Boston News-Letter*, December 17, 1722.

⁸⁶ Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*, 52-53.

⁸⁷ Pares, *Yankees and Creoles*, 17-18; Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705,

そこで、この停泊期間を手掛かりに、ボストンの船長による西インドでの取引の特徴を見極めたい。植民地船、とりわけボストン船のジャマイカ停泊が本国船に比して極端に短い理由として、西インド貿易に従事するボストン船が本国船よりもはるかに小さく、積み込む砂糖の量にも大きな差があることは第一に留意すべきであろう。本国船が必要とするほど大量の砂糖は時期によっては確保できないが、必ずしも本国船ほどの量を求めないボストン船は、砂糖が豊富でない時期にジャマイカに入港しても、長期間の滞在を免れることができた。実際、17世紀末のボストンの船は、やや事例数が少ないものの、一年を通して平均の停泊期間は50日以内であり、砂糖の少ない時期ほど停泊が長いわけでもないのである（表 1-8）。一方、本国の船は、ロンドン船を例にとってみると、春に入港した船の停泊は比較的短く、砂糖が品薄になる時期、とりわけ10月以降に入港した場合、多くの砂糖が市場に出回り始める2月～3月頃までジャマイカに留まっていることが分かる。クリストファー・J・フレンチによれば、ロンドン船は18世紀にも、やはり砂糖の生産期にジャマイカに入港した船の停泊期間が比較的短いという⁸⁸。

ほかに、取引が船長に一任されたこともまた、ボストン船の停泊を短くする一要因だと思われる。航海の行き先や積荷売却の最低価格など、細かい条件を指示されなかったからこそ、彼らは自身の判断で手際よく取引できたのである。18世紀ですら小規模な市場も多い西インドでは、彼らはたいていの場合、ジャマイカかバルバドスに狙いを定め、そこで積荷の売却も帰り荷の購入も済ませた。船舶簿という統計的史料からは、船長らが取引を迅速に済ませ、停泊期間を抑えることによって貿易の純益を高めようとした傾向を読み解くことができる。実際、ジャマイカにおけるボストン船の平均停泊期間は37日だが、ジャマイカのみで取引してボストンに帰港した船に限定すれば、停泊はさらに短く25日であった⁸⁹。

帰り荷の確保に関しても、短期間で取引を心掛けていたことは間違いなく、ひとつの例として、ジャマイカで記録された回数の多いボストンの船長4名（表 1-9）に注目したい。

C.O. 142/13.

⁸⁸ French, “Productivity in the Atlantic Shipping Industry.” 冬のジャマイカは、気候は温暖だが雨季であるため道がぬかるみ、砂糖を詰めた樽を港まで輸送できない。そのため、砂糖の加工処理に費やされた（Davis, *English Shipping Industry*, 279）。また、ロンドンの船はアフリカから西インドを訪れた場合、本国への帰路は奴隷ではなく砂糖の入った樽を積み込むため、船の改装に1～4か月が必要で、この点に関しても停泊が長引く原因となる（Pawson and Buisseret, *Port Royal*, 93）。

⁸⁹ Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13.

表 1-8 入港月別のポートルロイヤル碇泊期間(日)(1683-1691)

母港	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
ロンドン	84.6 (14)	94.5 (20)	97.9 (20)	68.8 (11)	73.3 (16)	78.8 (26)	70.1 (8)	49.3 (4)	10.5 (2)*	166.0 (9)	138.8 (8)	122.0 (11)
ボストン	39.5 (8)	-	50.5 (4)	37.1 (7)	43.8 (6)	35.2 (6)	29.8 (5)	37.8 (5)	20.8 (6)	39.1 (7)	33.3 (3)	45.3 (4)

註) 括弧内の数字は船舶数を表す。

*: 9月に入港したロンドン船2隻の停泊が極端に短い。1690年9月2日入港のコンスタント・リバーン号(トマス・フォスター船長)は、西インドのセントクリストファー(セントキッツ)島から入港し、その時点ですでに砂糖を積んでいた。早くも翌日には、ポートルロイヤルからロンドンへ出港している。入港時と出港時の積荷を比較すると、ポートルロイヤルでタバコを売却し、フラスティック、ショウガ、ログウツドを入手したようである。もう1隻は1689年9月4日にロンドンからネヴィス島経由で入港したアン号(ジョン・リーチ船長)で、ネヴィス島から約60名のアイルランド人を連れてきた。しかし、この船にロンドン商人宛の書簡を託したポートルロイヤルの商人によれば、リーチ船長はジャマイカ当局から、そのアイルランド人たちを連れ出すよう命じられた(William and Francis Hall to Thomas Brailsford, Sept. 20, 1689, Brailsford v. Peers, C. 110/152, National Archives, London)。そのため9月24日にはロンドンへと出港しているが、ポートルロイヤルで取引しなかったわけではなく、織物を売却し、コットン、ログウツド、ピメントを入手している。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

表1-9 ポートロイヤル出港時の積荷

船長	船名	出港日	停泊期間	目的地	積荷
ナサニエル・ケアリ	メアリ・アンド・エリザベス	1682.7.17	不明	ボストン	砂糖
		1684.1.?	不明	ボストン	砂糖、綿
		1685.2.3	不明	ボストン	砂糖
		1686.2.22	28日	ボストン	砂糖、糖蜜、綿
		1686.8.7	26日	ボストン	砂糖、糖蜜、ラム酒、綿
		1687.1.10	20日	ニューイングランド	綿
		1687.6.15	14日	ボストン	砂糖、糖蜜、帽子
オーナーズ・アドヴェンチャー	オーナーズ・アドヴェンチャー	1688.6.6	23日	ボストン	砂糖、糖蜜、綿、衣類
		1689.7.24	46日	ボストン	砂糖、綿、マデイラ産ワイン、カナリア産ワイン、織物（ベーズ、フランネル）
ジョウブ・プリンス	ジェイムズ	1687.12.30	37日	ニューイングランド	なめし革
		1688.5.30	25日	ボストン	砂糖、綿、衣類
		1688.10.12	18日	ボストン	砂糖、綿、インディゴ
		1689.4.22	19日	ボストン	砂糖
		1689.10.23	43日	ロンドン	砂糖、綿、インディゴ、ビメント、カカオ、ログウッド
ジョン・ブレネ	キャサリン	1686.6.15	57日	ボストン	砂糖、糖蜜、ラム酒、綿、皮革
		1686.12.23	29日	ニューイングランド	綿
		1687.7.4	23日	ボストン	砂糖、綿
		1688.2.9	29日	ニューイングランド	糖蜜、綿、皮革
		1688.8.11	19日	ボストン	砂糖、糖蜜、綿、皮革、真鍮
		1689.2.8	41日	ボストン	砂糖、糖蜜、皮革
ジョン・レイナー	ドルフィン	1684.11.29	不明	ボストン	砂糖
		1685.11.18	28日	ボストン	砂糖、糖蜜、ラム酒、綿
		1686.6.16	26日	ボストン	砂糖、糖蜜、綿
		1686.11.15	21日	ニューイングランド	砂糖、糖蜜、ライム果汁
		1687.6.10	30日	ボストン	砂糖、糖蜜、獣皮
		1691.3.24	78日	プリストル	砂糖、綿、ファスティック、ログウッド

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

4名のうち、ジョン・レイナー船長以外は砂糖を入手できていないケースもあるが、砂糖を得るために長期間留まるよりは、ほかの商品だけでジャマイカを離れ、停泊期間を長引かせていない。砂糖のみで船倉が満たせないならば、その時点で入手できる商品とともに帰港することを最も重視していたのだろう。なお、プリンス船長とレイナー船長は、ジャマイカから母港に戻ることなく本国に向かう場合に限っては、本国で需要の高いログウッドを入手しており、ジャマイカを離れたあとも母港以外の土地での取引をおこなう場合には、停泊が長引いても次の行き先での需要を考慮していたことがうかがえる。

船長の移動経路とシャトル貿易の優勢

むろん船長にとって、現地に親しい商人がいるメリットは大きい。売却する積荷に対する支払いを少しでも早く得ることが船長らの悩みの種であったが、現地に知人がいれば、支払いの受け取りを委任してジャマイカを離れることが可能である⁹⁰。ジャマイカでの停泊は短くとも、同じ地を繰り返し訪れることで、現地商人との関係は深まり、もしも特定の

⁹⁰ Pares, *Yankees and Creoles*, 74-75.

ジャマイカ商人とのコネクションができれば、過去の取引の決済のためにもまたジャマイカを訪れる必要性が生ずる。実際、何度もジャマイカを訪れたボストンの船長は少なくない。17世紀末に関しては、ボストンとジャマイカの船舶簿にはのべ2,808隻の船が記録されているが、複数回記録された船長もいるため、本国船も含めて計1,588人の名が記された。そのなかでも記録された回数が特に多い人物の一例が、図1-3に示したボストンのナサニエル・ケアリ船長で、彼は常に西インドに向かい、西インドでも行き先をジャマイカに限定している。1687年を境に、彼は別の船を任されたようだが、その理由としては、彼を雇う船主が船を替えたか、彼が別の船主に雇われるようになったか、あるいは船が改名された可能性が考えられる。いずれにしろ、彼は常にジャマイカでの取引を選んでおり、1か所で取引を済ませることを選んだ者たちの判断が、ボストン船によるシャトル貿易を一般化させたのである。

ケアリ船長以外にも、船舶簿に記録された回数の多い船長の移動経路を復元してみると、多くの船長らが西インドのひとつの島で取引を済ませてボストンへと帰港していた事実が浮き彫りになる。本稿の巻末に、その他の船長たちの移動経路を示した図を掲載しておくので、参照されたい。図5-1～図5-13がボストン船の船長であり（ただし図5-1のエリザベス号は、母港が「ロンドン」と記録されたこともあり、ロンドン船である可能性もある）、ボストン・ジャマイカ間のシャトル貿易ばかりをおこなった船長もいれば、西インドのいくつかの島で取引した経験のある船長もいるが、いずれにしても、1度の航海につき取引は1か所で済ませてボストンへと戻っていることが多い。ボストン・ジャマイカ・本国を結ぶ三角貿易をおこなった者もいるが、常にそのような貿易ばかりに専念していたボストンの船長は船舶簿には見当たらず、本国へと赴いたことのある船長も、より頻繁に西インドへの貿易をおこなっていた。同じく巻末の図5-14～図5-28は、イングランドまたはアイルランドの船長の移動経路を表し、ポートロイヤルの船舶簿を参照しているため、事実上、大西洋横断航海をおこなった船長のなかでもジャマイカを訪れる回数の多かった船長たちである。これらの船長も、母港とジャマイカとのシャトル貿易ではない場合でも、ヨーロッパ海域で複数の港に寄港しており、西インドでは複数の島での取引は稀であった。

18世紀の初期についても、船舶簿の現存する数が不十分ながら、新聞に掲載された海運記録で補足することにより、ボストンの船長の動きを追ってみよう。すでに述べたように、ボストン船が南部植民地へと向かう割合がやや増加するが、取引のほとんどはやはりシャトル貿易であり、南部植民地で食料を入手したあと、そのまま西インドに向かうのは一般

メアリ・アンド・エリザベス号

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1682年				ジャマイカ ? ~ 7/17	ジャマイカ 7/17 ~ ?	ジャマイカ→ポストン 7/17 ~ ?	ポストン						
1683年							ポストン	ジャマイカ 11or12/?	ジャマイカ 1/? ~ ?	ジャマイカ→ポストン 1/? ~ ?	ジャマイカ→ポストン 1/? ~ ?	ジャマイカ→ポストン 1/? ~ ?	ジャマイカ→ポストン 1/? ~ ?
1684年											ジャマイカ ? ~ 2/3	ジャマイカ→ポストン 2/3 ~ ?	ジャマイカ→ポストン 2/3 ~ ?
1685年	ポストン									ポストン	ジャマイカ 1/25	ジャマイカ 1/25 ~ 2/22	ジャマイカ→ポストン 2/22 ~ ?
1686年	ポストン ? ~ 5/2	ジャマイカ 5/2 ~ 7/12	ジャマイカ 7/12 ~ 8/7	ジャマイカ 8/7 ~ 9/20	ジャマイカ→ポストン 8/7 ~ 9/20	ジャマイカ 9/20 ~ ?	ジャマイカ ? ~ 12/21	ジャマイカ 12/21 ~ 1/10	ジャマイカ 1/10 ~ ?	ジャマイカ→ポストン 1/10 ~ ?	ジャマイカ→ポストン 1/10 ~ ?	ジャマイカ→ポストン 1/10 ~ ?	ジャマイカ→ポストン 1/10 ~ ?
1687年	ポストン ? ~ 4/15	ジャマイカ 4/15 ~ 6/1	ジャマイカ 6/1 ~ 6/15	ジャマイカ 6/15 ~ ?	ジャマイカ→ポストン 6/15 ~ ?	ジャマイカ 6/15 ~ ?	ジャマイカ 6/15 ~ ?	ジャマイカ 6/15 ~ ?	ジャマイカ 6/15 ~ ?	ジャマイカ 6/15 ~ ?	ジャマイカ 6/15 ~ ?	ジャマイカ 6/15 ~ ?	ジャマイカ 6/15 ~ ?

オーナーズ・アドヴェンチャー号

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1687年													
1688年		ジャマイカ 4/3 ~ 5/14	ジャマイカ 5/14 ~ 6/6	ジャマイカ *6/6 ~ 7/9	ジャマイカ 7/9 ~ 8/9	ジャマイカ 8/9 ~ 9/19	ジャマイカ 9/19 ~ ?	ジャマイカ 9/19 ~ ?	ジャマイカ ? ~ 12/5	ジャマイカ 12/5 ~ ?	ジャマイカ ? ~ 2/13	ジャマイカ→ポストン 2/13 ~ 4/3	ジャマイカ→ポストン 2/13 ~ 4/3
1689年		ジャマイカ ? ~ 6/8	ジャマイカ 6/8 ~ 7/24	ジャマイカ 7/24 ~ ?	ジャマイカ 7/24 ~ ?	ジャマイカ 7/24 ~ ?	ジャマイカ 7/24 ~ ?	ジャマイカ 7/24 ~ ?	ジャマイカ 7/24 ~ ?	ジャマイカ 7/24 ~ ?	ジャマイカ 7/24 ~ ?	ジャマイカ 7/24 ~ ?	ジャマイカ 7/24 ~ ?

図1-3 ポストンのナサニエル・ケアリ船長

註) 図において、入港または出港の日付が判明している場合には実線で区切り、日付が不明の場合には点線で区切ってある(図3-1~3-4、および図5-1~5-28についても同様)。

*: ナサニエル・ケアリ船長のオーナーズ・エンデヴァー号が、1688年6月6日にポートロイヤルを出港した記録が残っているが、その船がポートロイヤルに入港した記録はなく、おそらくオーナーズ・アドヴェンチャー号の船名を海事官が誤って記入したと思われる。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

的でなかった(表 1-10、表 1-11)。当時、貿易に出た回数が多かった船長たち、すなわち史料に比較的多くその名を記録された者たちに関していえば、表 1-12 のピーター・キング船長や表 1-13 のエベニーザ・チェンバリン船長などのように、西インドばかりに向かう者、あるいは南部植民地ばかりで取引している者は少数派である。なお、この時期の船長についても、さらに数名の移動経路を示した表を巻末に掲載しておく(表 5-1～表 5-12)。

表1-10 エリザベス号(ボストン)のジョゼフ・ベリー船長

入港または 出港の時期*	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠**
1715.6.1	5	アンティグアへと出港	NOSL
1715.9.5	6	エクスマ(バハマ諸島)へと出港	NOSL
1715.12.6	4	アンティグアへと出港	NOSL
1716.4.17	-	セントトマスから入港	NOSL
1716.9.1	7	アンティグアへと出港	NOSL, BNL
1716.11.12	-	セントトマスから入港	NOSL
1716.12.19	7	セントクリストファーへと出港	NOSL
1717.5.7	6	セントクリストファーへと出港	NOSL
1718.3	-	メリーランドから入港	BNL
1718.8	-	ジャマイカから入港	BNL
1718.9	-	ジャマイカへと出港	BNL
1718.12	-	ジャマイカから入港	BNL
1819.3	-	エクスマ(バハマ諸島)へと出港	BNL
1719.5	-	サウスカロライナから入港	BNL
1719.1	-	ジャマイカから入港	BNL
1719.1	-	ヴァージニアへと出港	BNL
1720.4	-	ヴァージニアから入港	BNL
1720.5	-	ジャマイカへと出港	BNL
1720.1	-	ジャマイカへと出港	BNL

註) 網掛けの箇所は、新聞に船長の氏名だけが記載され、船名が記載されていないケースを指す。そのため、同姓同名の別人である可能性は否定できない(表1-11～1-13、および表5-1～5-12についても同様)。

*: 典拠が新聞の場合、その新聞が発行された年月を記載。そのため、実際の入港あるいは出港は、前月の可能性もある。

** : NOSLは海事局船舶簿、BNLは新聞『ボストン・ニューズレター』
なお、この時期の海事局船舶簿の入港記録は、外国領西インドから入港した船舶のリストしか現存していない。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

このように、海事局船舶簿を用いた従来の研究では等閑に付されてきた船長に目を向けることによって、同名の船舶の中から同一の船を抽出し、各々の船・船長の動きを実証的に追跡することが可能となる。西インド貿易に携わっていたボストンの船長を抽出すると、

本国やワイン諸島に赴いたことのある者もいるが、西インドへの航海をより頻繁におこなっており、どの船長も、取引はシャトル貿易が大半を占めていることが確認できた。繰り返し西インドへと航海した船長の動きは、ボストン船にとってシャトル貿易が一般的だった事実を如実に物語っているのである。

表1-11 ブランチ号(ボストン)のジョン・ウェブスター船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1714.7.31	6	スリナムへと出港	NOSL
1714.11.8	-	スリナムから入港	NOSL
1714.12.10	6	サウスカロライナへと出港	NOSL
1715.5.10	6	スリナムへと出港	NOSL
1715.9.28	-	スリナムから入港	NOSL
1715.11.21	6	バルバドスへと出港	NOSL
1716.5	-	ソルトトルトゥーガから入港	BNL
1716.6	-	ノースカロライナから入港	BNL
1716.6.30	6	カイエンヌへと出港	NOSL
1716.11.21	-	カイエンヌから入港	NOSL
1716.12.18	6	セントクリストファーへと出港	NOSL
1717.6.6	4	アンティグアへと出港	NOSL
1717.11	-	ヴァージニアへと出港	BNL
1718.3	-	メリーランドから入港	BNL
1718.8	-	スリナムから入港	BNL
1719.1	-	メリーランドへと出港	BNL
1720.4	-	メリーランドから入港	BNL
1720.4	-	西インドへと出港	BNL
1721.7	-	アンティグアへと出港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848;
Boston News-Letter, 1704-1726より作成。

表1-12 ジョン・アンド・メアリ号(ボストン)のピーター・キング船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1714.11.27	7	バルバドスへと出港	NOSL
1715.4.27	8	バルバドスへと出港	NOSL
1715.8.25	6	バルバドスへと出港	NOSL
1716.1.18	7	バルバドスへと出港	NOSL, BNL
1716.5.18	8	バルバドスへと出港	NOSL
1716.8	-	バルバドスから入港	BNL
1716.12.1	7	バルバドスへと出港	NOSL
1717.4.29	6	バルバドスへと出港	NOSL, BNL
1717.7	-	バルバドスから入港	BNL
1717.11	-	バルバドスから入港	BNL
1717.12	-	バルバドスへと出港	BNL
1718.4	-	バルバドスから入港	BNL
1718.8	-	バルバドスから入港	BNL
1718.8	-	バルバドスへと出港	BNL
1718.11	-	バルバドスから入港	BNL
1719.1	-	バルバドスへと出港	BNL
1719.4	-	バルバドスから入港	BNL
1719.7	-	バルバドスから入港	BNL
1719.8	-	バルバドスへと出港	BNL
1719.11	-	バルバドスから入港	BNL
1719.12	-	バルバドスへと出港	BNL
1720.5	-	ソルトトルトゥーガから入港	BNL
1720.5	-	バルバドスへと出港	BNL
1720.8	-	バルバドスから入港	BNL
1720.8	-	バルバドスへと出港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

表1-13 マーサ号(ボストン)のエベニーザー・チェンバリン船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1714.12.10	4	ノースカロライナへと出港	NOSL
1715.4	5	ノースカロライナへと出港	NOSL
1715.7.7	4	ノースカロライナへと出港	NOSL
1716.3	-	ノースカロライナから入港	BNL
1716.10.19	5	ノースカロライナへと出港	NOSL
1717.2	-	ノースカロライナから入港	BNL
1717.2	4	ノースカロライナへと出港	NOSL, BNL
1717.6.4	4	ノースカロライナへと出港	NOSL
1717.7	-	ノースカロライナから入港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

おわりに

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。ここでは、データベースから得られた結果を欧米における先行研究と照合しつつ、船の動きや船長の役割を軸に西インド貿易の具体相を論じた。船舶簿のみからは語り得ないことも多いのは事実であるが、それによって史料としての価値が損なわれるわけではなく、船舶簿に船長の名が記されたからこそ、実際に西インドに向かったそれぞれの船に注目して、西インド貿易の構造をよりミクロな視点から垣間見ることが可能となるのである。書き残された情報からは、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。最良の市場を選択することを指示されている船長にとって、馴染みのない場所で取引を試みることは決して賢明ではなかった。なかには船主や荷主がジャマイカにパートナーを置き、船長はその人物のもとに向かった例もあるだろうが、たいてい自らに取引を一任されていた船長は、西インドでも砂糖を得やすいバルバドスや、砂糖も正貨も潤沢なジャマイカを選んだ。複数の船長がそのような判断をしたこと、あるいは幾度も西インドに赴いた船長が繰り返し同じパターンの取引を選んだ結果として、ボストン船によるシャトル貿易は一般化されていったのである。当時、人々の紐帯は船の貿易ルートによっても左右されており、船長らが、取引の迅速化へと繋がる現地商人とのコネクションを作ることができたのならば、その一因も、やはりシャトル貿易によって取引地を限定し、その地を何度も訪れたからにはほかならない。船舶の往来が、海によって隔てられた各地を結びつけていた時代、そこに乗り組んだ船乗り、とりわけ各々の船長の動き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かび上がるのである。

第2章 ボストン船の船乗りと航海

はじめに

大勢の市民が海運に投資したボストンでは、所有される船は比較的小さいものでありながら、船のサイズに見合った少額の取引を数多くこなしたことにより、町を出入りする船の総数もトン数も北米随一であった。第1章では、ボストン船の動きと船長の役割に重点を置きつつ、ボストンの貿易の特徴を把握することに努めたが、本章では、船長以外にもそれらの船に乗った人々に光を当てたい。船主や荷主が財産の一部を投資して貿易を企画したその先には、いうまでもなく、実際に海に出る船長と水夫の働きが必要であった。船に乗ることには常に危険がつきまとい、「順風が吹きや、餌もたつぷり」とは、飢え死にと溺死の両方の恐怖を抱えていたこの時代の水夫たちが、よく口にしたフレーズである¹。イングランドの牧師ジョン・フラヴェルは、船乗りは生と死の間で宙吊り状態にあると表現し、ボストンのコットン・マザー牧師も、彼らの職が危険なものであることを知っていた²。では、ボストンの船に乗り組んだのは、どのような素性の人々であったのだろうか。いかなる人間関係のなかで、いかなる危険をかいくぐりながら、彼らはボストンの海運を支えたのだろうか。本章のねらいは、これらの問いに答えることである。

また、しばしば「海の男」と形容される船乗りとはいえ、洋上でばかり過ごすわけではない³。航海を終えれば陸に戻り、船長は家族とともに過ごしたり、あるいは船主らと先の

¹ [Edward Ward], "A Trip to New-England: With a Character of the Country and People, both English and Indians" (1699), in *Five Travel Scripts Commonly Attributed to Edward Ward* (New York, 1933), 4.

² John Flavel, *Navigation Spiritualized: or, a New Compass for Sea-Men* (Boston, 1726), i. マザーについては本稿 10～11 頁。

³ クリストファー・P・マグラは、18世紀の英米の船乗り4人がそれぞれ出版した回顧録を史料として用いているが、4人が船で働いた期間は、いずれも20～30年であった

(Christopher P. Magra, "Faith at Sea: Exploring Maritime Religiosity in the Eighteenth Century," *IJMH* 19 (2007), 90)。ただし、水夫だった者たちの引退後の余生については不明な点が多く、ダニエル・ヴィカーズは水夫の多くが引退後は陸で余生を送ると考え、マーカス・レディカーは引退までに船上で死亡する水夫が少なくないのではと思案を巡らす。またレディカーは、たとえ海を離れて陸での職を得ても、そのほとんどは港湾労働など、船乗りの仕事と関連の深い職に移ったと推測している (Daniel Vickers, Lewis R. Fischer, Marilyn Porter, et al., "Roundtable: Reviews of Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*, with a Response by Marcus Rediker," *IJMH* 1 (1989), 312-313, 349-350)。

航海の決算をしたり次の航海の計画を立てたであろう。同じく港には、船長よりもさらに多くの水夫がいた。ボストンでも、地元の船で帰港した水夫は、先の航海で得た賃金を費やす一方で次に乗るべき船を求め、外来の船で訪れた水夫は、船がボストンに停泊する間、ひと時の休息や短期間の雇用を求めたはずである。往来する船の数は多くとも、決して面積が広いわけではなかった当時のボストンでは、町に滞在する船乗り——商人と近い関係にある船長よりも、とりわけ水夫たち——の存在感は決して小さくなかったと思われる。本章では、航海を終えて、あるいは航海の途上で、ボストンに滞在する船乗りにも目を向け、陸に暮らす植民地人が見たボストン船や外来船の船員の姿をも描き出したい。

第1節 水夫たちの境遇

ボストン船の船員

近世の大西洋世界における港町には、共通して見られる特徴があった。すなわち、海岸・河岸沿いには貿易商や一部の富裕な船長の住居が立ち並び、豪勢なレンガ造りのものも珍しくない。しかしそこから一步路地に入れば、清潔とは形容しがたい狭い空間が広がる。老朽化した木造の酒場、売春宿、商店や市場、職人の工房が密集しているこの地区こそが、貧しい水夫たちの生活の場であった。地元の水夫が間借りしているアパートや、外来の水夫が滞在する宿も、そこに林立していた⁴。

前述のように、航海に出る前に船員を集めるのは、各船の船長の役割であった。船主のなかで船舶管理人を務める商人は、船が航海に出る数か月前から遅くとも一月前には船長——時に船主の1人でもある——を雇い、次に水夫も集めねばならないものの、実際には船員の確保は、水夫とともに海に出る船長の手任せられたのである。とりわけ本国の大型船の場合は、水夫の募集に新聞広告を利用したり船員の斡旋を専門とするブローカー（その強引な手口ゆえに誘拐周旋業者とも呼ばれる）を雇うこともあった。アメリカ植民地でも、18世紀には主要都市で新聞が発行されるようになるため、新聞に船員募集広告を出す

⁴ Daniel Vickers with Vince Walsh, *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail* (New Haven, Conn., 2005), 132; Dorothy D. Volo and James M. Volo, *Daily Life in the Age of Sail* (Westport, Conn., 2002), 4. 船長や水夫、港湾労働者らがよく利用する酒場は、ほかの酒に比してラム酒の需要が高かった (David Conroy, *In Public Houses: Drink and the Revolution of Authority in Colonial Massachusetts* (Chapel Hill, 1995), 119)。

ことも多くなり、特に戦時には新聞広告を通じて私掠船の船員を募ることが珍しくなかった。しかし、船長はたいていの場合、水夫など労働者による利用が多い酒場へと足を運び、船員募集の掲示を貼るのだった⁵。

当時の水夫は、乗り組んでいた船が母港に帰港すれば任を解かれるのが一般的で、そのたびに次の働き口を探さねばならない⁶。むろん、波止場に停泊している船の船長に直接声をかけ、目的地や賃金を尋ねて職探しする水夫もいたが、やはり彼らも酒場を利用した。彼らにとって酒場は、乗組員を募集している船の情報交換をしたり、船員募集の掲示を見たり、時には船長から直接勧誘されたりする場であった。酒や娯楽を求めて酒場を訪れるのは、雇用下にある水夫も求職中の水夫も同じだが、後者はそこで乗組員を募集している船の情報収集に、より積極的だったのである。また、多くの種類の新聞を揃えていることが酒場にとってひとつのステイタスだった時代であり、新聞に掲載された船員募集の広告を確認したい場合にも、やはり水夫は酒場を訪れた。当時の酒場では新聞を読み上げる習慣があったため、文字を読むことのできない者でも文字情報に触れることは可能であった⁷。概して港の規模が大きいほど水夫の多くが渡り労働者であり、航海を終えるたびに職を失う水夫には、各地の港を転々としながら乗り組む船を求めて港町の宿に滞在する者も少なくなかった。そこでは地元の船乗りであろうとよそ者であろうと、誰もが酒場で情報に触れ、雇用を得られたのであり、植民地で働き口を求める水夫は、必然的に大規模な港町へと集まることになった。

17世紀から18世紀半ばまで、ボストンは北米で最も賑やかな港であり、少なからぬ数の水夫がいた。1704年にイギリス領植民地で最初の継続的な新聞となる『ボストン・ニュー

⁵ Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (London, 1962), 162-166; Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge, 1987), 27, 81-82; Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*, 78-79.

⁶ 18世紀のイギリス領大西洋世界において、多くの場合、母港に戻り、すべての荷下ろしを終えるまでが水夫との契約期間であったが、帰港から48時間後に雇用契約を終了する事例などもある (Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 118)。当時、停泊中は水夫に賃金が与えられない旨の契約もあり、水夫のなかには停泊中に港湾労働者として短期間の雇用を得たり、西インドでは数週間で終わる別の航海に参加したりと、上陸許可期間中に別の仕事をする水夫もいた (*ibid.*, 141)。船乗りジョン・クリーマーは、ボストンで雇用契約を結んだ時、行き先のロンドンでは停泊中も賃金を受け取れることを保証されている (R. Reynall Bellamy, ed., *Ramblin' Jack: The Journal of Captain John Cremer, 1700-1774* (London, 1936), 112)。

⁷ cf. Conroy, *In Public Houses*, 234; Sharon V. Salinger, *Taverns and Drinking in Early America* (Baltimore, 2002), 56.

ズレター』が刊行されると、例年 3 月に、ボストンでの年間の死亡者数が掲載されたが、そこには航海に出て死亡した者たちの数は含まれなかった。だが、しばしばそれらの記事には、「ボストンの住民の多くが海上での労働に従事しており、大勢が海外〔洋上やボストン以外の土地〕で死亡した」ことや、「この町に属する船乗りの多さを考慮すれば、海外での死者数が少ないはずがない」ことが注記された⁸。

一方、先に述べた港町の酒場でのリクルートに対して、地元の船乗りのほとんどが漁業や沿岸貿易に従事するような小さな町や村では、乗組員が船長の親族や顔見知りであることが多い。船員に対して船長が絶対的な（時として専制的な）権力を有する大型商船とは違い、そこでは船長と水夫を結びつけるのは地縁と血縁である。マサチューセッツ植民地においてボストンに次ぐ港町セイラムでは、17 世紀末から 18 世紀に地元の船に乗り組んだ水夫の 8 割がセイラムに居住しており、さらに 7 割弱は生まれもセイラムだった。船長としては、個人的に見知った水夫とともに出帆したいのは当然だが、必ずしもそれが可能ではないため、セイラムでは水夫の 2 割が外部からの渡り労働者であった。1723 年にニューブリistol 籍のスループ船がロングアイランドで座礁した時には、船主の 1 人が現場に向かっており、死亡した水夫はその船主の個人的な知り合いであった。船主自らがその水夫を埋葬したこの出来事からは、顔見知りの商人・船長・水夫による小さな港町での海運のありようが想定される。概して港や船の規模が大きくなるほど、乗組員のなかに、外部から移り住んだ者や移動を続ける渡り労働者が占める割合は高くなったのである。たとえば、17 世紀から 18 世紀前半にロンドンから大西洋横断航海に参加した水夫のうち、83%はロンドンかその近郊に居住していたものの、そこで生まれた者は 35%だけであった⁹。

では、ボストンの場合はどうだろうか。ボストンほど多くの船が行き交い、船を修理する設備も整った港では、どうしても外来の船の停泊は長くなる傾向にあり、水夫にとって脱走を試みやすい港だったことは、水夫が増加した一因であった。ボストンに増え続ける水夫は、ピューリタンの理念の実践とは程遠い集団であったが、すでに非ピューリタンの商人が多数居住していた町には彼らは欠かせない存在であり、北米のほかのどの植民地よりも水夫の需要が高かった。事実、王政復古期のロンドンで 60 人に 1 人が船乗りだったの

⁸ *Boston News-Letter*, July 3, 1704, March 26, 1705, March 18 and 29, 1706, March 28, 1709. 引用文中の [] 内は筆者による補足で、以下同じ。

⁹ Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*, 4, 77-78, 105-106, 123, 129-130; *Boston News-Letter*, September 5, 1723.

に対し、同時期のマサチューセッツ植民地では 25 人に 1 人の割合であった¹⁰。

ただし、ボストンから船に乗り込む水夫は、西インド貿易に従事するボストン船に関する限り、セイラムの特徴に近かったように思われる。第 1 章で提示した表 1-4 のとおり、17 世紀末にジャマイカを訪れたボストン船とセイラム船は、トン数も乗組員数も似通っている。たしかにボストンは、セイラムに比べ、本国からの船はより多く来航するし、ワイン諸島や南欧などへの大西洋横断航海をおこなう船もより頻繁に出港する。押し寄せる移民や労働者もはるかに多い。そういった点に鑑みれば、ボストンにはロンドンと同じように地元生まれの水夫は少なかったであろうが、少人数でおこなう西インド貿易では、ボストン船に乗り組んだ水夫の大半はボストンに居住する者たちで、セイラム船と比べれば、外来の水夫の割合が高かったと考えるべきであろう。

社会史家グリー・B・ナッシュは、ボストンで所有されていた船舶数をもとに、1700 年頃のボストンにおける水夫の数を約 800 人と見積もっている¹¹。しかし、海事局船舶簿から判断すれば、800 人ではボストン船による貿易をまかないきれず、実際にはその数より大勢が必要であったと考えられる。その根拠となる表 2-1 は、ボストンを出港したボストン籍の船の数、総トン数、総船員数を示したものであるが、たとえば 1715 年、西インドに向かうボストンの船に、のべ 1,000 人近くが乗船していた。西インドへの航海を年に 2 回おこなう船もあり、一年のうちに西インドに 2 度行った水夫も珍しくなかったと考えれば、実際には 1,000 人は必要ないが、1687 年と 88 年はそれぞれ半年分の出港記録しかないものの、半年間だけでも 600 人近くが西インドへと向かっている。しかもボストンの船は、北米での沿岸貿易、特に南部植民地とのシャトル貿易にも年間に 200~300 人は必要であった。したがって、職を求めてやって来た渡り労働者や、ボストンで本国の商船や軍艦から脱走した水夫のなかにも、ボストン船による近距離の貿易に雇われた者がいたと考えるのが妥当であろう。本国の船に乗り組んでいたジョン・クリーマーは、ボストンへの寄港時に今後の航海の予定が変更され、そこで雇用契約が打ち切りとなったため、ボストンにて「良い航海と賃金」を求めた。船長は引き続きクリーマーを雇おうと、クリーマー自身も納得の

¹⁰ April Lee Hatfield, "Mariners, Merchants, and Colonists in Seventeenth-Century English America," in *The Creation of the British Atlantic World*, ed. Elizabeth Mancke and Carole Shammas (Baltimore and London, 2005), 157; Phyllis W. Hunter, *Purchasing Identity in the Atlantic World: Massachusetts Merchants, 1670-1780* (Ithaca, 2001), 43-44, 52-53; Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*, 60.

¹¹ Gary B. Nash, *The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1979), 57.

表2-1 ボストンを出港したボストン船のトン数と乗組員数

目的地	1687年(3月～9月)		1688年(3月～9月)		1715年		1716年	
	西インド方面	西インド方面	条件なし	西インド方面	条件なし	西インド方面	条件なし	西インド方面
船舶数(隻)	69	60	258	140	283	147		
総トン数(トン)	3,143	3,208	11,385 (256)	6,927 (138)	12,511 (280)	7,343 (146)		
平均トン数(トン)	45.6	53.5	44.5 (256)	50.2 (138)	44.7 (280)	50.3 (146)		
総乗組員数(人)	571*	583*	1,624 (256)	987 (138)	1,835 (282)	1,055		

註) 括弧内の数字は、総乗組員数・平均トン数・乗組員数の算出時にデータを使用した船舶の数を表す。ごく少数ではあるが、トン数や乗組員数が判読不能の船があり、そのような船のデータは数値の算出時に使用していない。

*: 17世紀末は、ボストンの出港記録に各船舶の乗組員数の記載がないため、同時期にボートロイヤルの入港記録に記載されたボストン船の、船員1人当たりのトン数(5.5)をもとに、総乗組員数を推測。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

できる条件での再契約を申し出たが、彼は結局ボストンで出会った女性としばらくの間ともに過ごすことを選んだ。クリーマーとともに契約を打ち切った水夫たちは、それぞれが自らに都合の良い航海に参加するべく、ボストンで散り散りになったのだった¹²。

地元に住居する親族や顔見知りの者だけでは人数が足りず、外来の労働者を必要としたボストン船の船長たちは、やはり主に酒場や波止場でリクルートした事例が多いただろう。というのも、1704年の『ボストン・ニューズレター』の発刊から、『ウィークリー・ニューズレター』へとその名を変えていた30年までに、ボストン籍の商船の船員を募集する広告はなく、新聞広告を利用せずとも船員を得られたと思われる¹³。

船長らが実際にどのような人材を得たのかは、やはり新聞からその一端をうかがうことができる。同紙の広告欄には、年季奉公人の白人少年を希望者に提供する旨の記事が散見されるが、少年の身体的特徴や年季の長さ、提供者の情報などのほかに、少年が海での仕事に向いていることが明記されることもある。ガーンジー島からやって来た男女の奉公人数名の提供に関する広告では、そのなかの数人が「水夫^{セイラー}」だと明記されており、かかる奉公人の若者がボストン船に不足する人員を埋めたのだと想像される¹⁴。船に少年がいるのは一般的で、スペイン継承戦争中、カンペチェ湾から母港のボストンに戻る途中でフランス領マルティニク

¹² Bellamy, ed., *Ramblin' Jack*, 110-111.

¹³ この期間に、軍艦の船員を募集する広告は幾度か掲載されている。民間の船に関しては、ボストンに到着したセイラム船が、次にロンドンへと向かうためにボストンで船員募集の広告を出した事例と、ロードアイランドから出航予定の私掠船が、ボストンの新聞で船員を募った事例が存在する (*Boston News-Letter*, May 15 and 22, 1704)。

¹⁴ *Boston News-Letter*, August 18, 1712, December 17 and April 13, 1716.

私掠船に拿捕されたフェニックス号には、船長と航海士のほかに 3 人が乗り組み、そのうち少なくとも 2 人が少年であった¹⁵。白人に限らず、「海の仕事にも陸の仕事にも向いている」インディアンの少年奴隷が販売されたこともあった。ニューヨークの主人のもとからインディアンの奴隷が逃亡した時には、その男がどこかで船に乗ろうと試みているのではないかと報じられており¹⁶、実際、労働力の不足する船では脱走兵や逃亡奴隷が雇われることもそう珍しくはなかった。

ほかにも、当時の港町では黒人奴隷のほとんどが、港湾労働に従事したり、あるいは造船所や船の上で働いたのであり、ボストンでは 1710 年に黒人奴隷が 300~400 人で、1742 年には 1,374 人（ボストン人口の少なくとも 8.5%）にまで増加した¹⁷。また、大西洋世界の水夫の大勢が、もともとは漁民であったことを指摘する歴史家は多く、実際に当時から、どれほど小さな港でもおこなわれる漁業こそが、商船や軍艦に乗り組む船員の育成の場であるとの考え方は広く見られた。史料から具体的な人数を導くのは極めて困難であるが、ニューイングランド地方沿岸部の港町の漁民が、時にはボストンの船に乗り組んでいた可能性はあるだろう。ボストンのマザー牧師は「船乗りは時に漁民となる」と記しており、漁業にも貿易にも従事した船員の存在は指摘しうる¹⁸。

より多くの船員を必要とする大型船ほど、外国人の船員がいた可能性も高い。イギリス

¹⁵ *Boston News-Letter*, July 2, 1711. 捕らえられたフェニックス号の船長と船員 1 人は、私掠船のフランス人船員 3 人とともにボートで岸に向かい、水を補充するよう命じられた際に、フランス人たちを襲ってボートを奪い、チャールストンへと到着できた。一方、フェニックス号には依然として航海士と少年 2 人が残され、私掠船から乗り移ったフランス人船員 5~6 人によって、船とともにマルティニクへと連行されることになった。しかし航海士と少年たちも、フランス人たちを拘束することに成功してフェニックス号を奪い返し、フランス人船員を捕虜としてチャールストンへと入港した。

¹⁶ *Boston News-Letter*, April 19, 1714, July 30, 1716.

¹⁷ Nash, *Urban Crucible*, 106-107; Peter Linebaugh and Marcus Rediker, "The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves and the Atlantic Working Class in the Eighteenth Century," in *Jack Tar in History: Essays in the History of Maritime Life and Labour*, ed. Colin Howell and Richard J. Twomey (Fredericton, N. B., 1991), 19; Joseph A. Goldenberg, *Shipbuilding in Colonial America* (Charlottesville, 1976), 61-68. 1710 年から 1742 年に、白人人口がおおよそ 2 倍になった一方、黒人奴隷の数は 4 倍となった (Nash, *Urban Crucible*, 107)。

¹⁸ Charles M. Andrews, *The Colonial Period of American History*, vol. 4: *England's Commercial and Colonial Policy* (New Haven, Conn., 1938; reprint 1966), 345; Vickers et al., "Roundtable," 325-326; [Cotton Mather], *The Sailours Companion and Counsellour* (Boston, 1709), 47. 漁業を通じて船上の労働に親しんだ者が、のちに商船や軍艦の労働力となるとの見方に言及した同時代史料は、たとえば Robert Allen, *An Essay on the Nature and Methods of Carrying on a Trade to the South-Sea* (London, 1712), preface.

の航海法では、イギリス船の船長はイギリス人で、かつ乗組員の4分の3以上がイギリス人（イギリス植民地人も含む）でなければならないことが定められていたものの、特に労働力不足の戦時にはほとんど遵守されなかった。現下の戦争中に限り、船員の2人に1人、さらには4人に1人がイギリス人であれば不問に付す特例が再三にわたり認められたし、2年間イギリス船での労働に従事した外国人をイギリス臣民と見なす措置がなされたこともあった。そのため、イギリス船には黒人やインディアンの水夫のほかに、オランダ人やポルトガル人が乗り組んでいることが珍しくなく、時にはフランス人やスペイン人もいた¹⁹。フランス人の船員たちを雇っていたことで船を差し押さえられた本国の船長が、彼らはナントの勅令の廃止後からイギリスに居住しており、かかる亡命者はイギリス臣民と見なされるべきだと主張したことさえあった。1727年には、航海法で定められた船員の規定を満たしていなかったためにボストンで差し押さえられた船の船長が、脱走により水夫を失ったために、外国人を雇わざるを得なかったと主張している²⁰。同年、母国に帰港する予定のフランス船が、浸水箇所の修理のためにボストンへの寄港を試みたものの、その途上で座礁してしまい、その船の船員のうち22人がボストンへとやって来た²¹。彼らの一部が、その後ボストンでイギリス籍の船に雇用されたとしても驚くことではないのである。さまざま船を渡り歩く水夫の特徴ゆえに、片言とはいえ複数の言語を使いこなした者もいて、オランダ人の水夫たちは、イギリス領での海事裁判で通訳を必要としなかったし、なかには4つの外国語を話せたイギリスの船員もいた²²。

沿岸貿易をおこなう船であれば、船長とわずか3~4人の船員で出港することが一般的であるため、ボストン船のなかでも、親族や顔見知りの者のほかに外来の水夫を雇い入れた

¹⁹ Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 77. 1704年にイギリス船の船員の半数がイギリス人であれば問題視しない法が制定された時には、ボストンの新聞にも翌年にそのことが報じられた (*Boston News-Letter*, March 19, 1705)。奴隷身分の水夫は、労働力が安い点で好まれた。そのため18世紀初頭に水夫の5人に1人が黒人や先住民などの奴隷水夫だったバミューダでは、ほかの植民地の船よりも安価な運送料を提供できた。本国の通商拓殖院も、航海法の規定（水夫の4分の3以上がイギリス人）に関する限り、バミューダの奴隷水夫はイギリス人と見なすとの決定を下している (Michael J. Jarvis, "Maritime Masters and Seafaring Slaves in Bermuda, 1680-1783," *WMQ* 59 (2002), 59 (2002), 596-600)。

²⁰ Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 75-76.

²¹ *Boston News-Letter*, September 28, 1727.

²² April Lee Hatfield, *Atlantic Virginia: Intercolonial Relations in the Seventeenth Century* (Philadelphia, 2004), 51; Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 79. 当時の船乗りには、彼らしか用いない単語の使用や、独特なアクセントと荒っぽい言葉づかいなど、船乗りならではの特徴があった (*ibid.*, 11)。

のは、沿岸貿易よりも多くの船員を要する西インド貿易あるいは大西洋横断航海をおこなう船だったのであろう。たとえばホンジュラス湾で海賊ジョージ・ラウザー一味から襲撃を受けたボストンのベンジャミン・エドワーズ船長の船では、海賊一味に連行された船員は、16歳の一等航海士と、ロンドン生まれで25歳の二等航海士、スコットランド生まれで50歳の船員（三者ともに、年齢は新聞に掲載された推定）、そして氏名のみが報じられた2人であった²³。また、オランダへの航海を終えてボストンに戻る途上、ニューファンドランド付近で同じくラウザー一味に襲われたジョン・アンド・エリザベス号も、やはり海賊に船員2人を連れ去られたが、2人はともに本国の出で、それぞれサンダーランドとドーヴァーの出身であった²⁴。本国生まれの船員が、ボストンへの移住者であり、船長の知人だった可能性もありうるが、彼らがボストン住民ではなく、働き口を求めて行き着いたボストンや、あるいは船の寄港地で、偶然ボストンの船に雇用された可能性もある。西インドからの帰路に就いたチャールズタウン（現在はボストンの一地区）のレベッカ号も、やはり海賊ラウザーの標的となったが、一味に連行された船員3人のうち2人はチャールズタウンの船乗りで、残る1人はロンドンの船乗りであった。一方、無事に帰港し、仲間が連れ去られたことを証言した航海士と水夫は、ともにボストンの人物である。この船では船員の多くが地元（ボストンまたはチャールズタウン）の者で、少なくとも1人はロンドンから来た者だったのである²⁵。

なお、大西洋横断航海の例として、1714年から17年にボストンからロンドンに向かったボストン船27隻を検証すると、その乗組員数は平均9.8人であり、ボストン船全体の平均よりも多い。ただし、そのなかで最も人数が多い船には船長以外に24人が乗り組んだが、なかには船員が3人や6人だった船もあり、大西洋を越える船でも船自体が小さい場合には、必ずしも大人数が乗船しているわけではなかった²⁶。そのため、船長も水夫もボストンの地元民のみという顔ぶれで、大西洋を横断することも一般的であったことは留意すべきであろう。

多くは地元民で、場合により少数の外来者を雇用したのがボストン船の典型だと思われるが、セイラムの船などと同様に、地元民のなかには船長の親族が含まれていることもあった。ボストン・バルバドス間の貿易をおこなっていた記録の残るヴィクトリー号（ボス

²³ *Boston News-Letter*, April 30 and May 7, 1722.

²⁴ *Boston News-Letter*, August 1 and 8, 1723.

²⁵ *Boston News-Letter*, June 18, 1722.

²⁶ Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848.

トン籍)は、1718年にはバルバドスからロンドンに向かったが、その航海中に船長が死亡し、同船していた息子もロンドン到着時には天然痘で衰弱している状態であった²⁷。1711年にバミューダ付近でフランスの私掠船に拿捕されたボストンのジョン・ブリン船長の船には、ブリン自身の兄弟と息子が乗り組んでいた。血縁で結ばれた船員のほかに、その船にはフレンチ船長と呼ばれる人物、ニューハンプシャーの若者、ブリンの所有下にあるインディアン少年がいた。拿捕されたあと、船とインディアンの少年はサンドマングへと送られたが、少年以外の5人はフランスの私掠船に乗せられてフランスまで連行されることになった。しかし5人は隙を見てフランス船の船員たちを制圧してその船を拿捕し、無事にアゾレス諸島のファイアルへと入港したのだった²⁸。また、主にスペイン人から成る海賊一味に拿捕されたボストンのブルーデント・ハナ号の船長は、息子とともに海賊船に監禁され、のちに解放されたようである²⁹。有名な海賊バーソロミュー・ロバーツ一味に捕獲されたチャールズタウンのウィリアム・ラッセル船長の船から連れ去られたのは、レキシントン(マサチューセッツ)生まれのトマス・ラッセルとポーツマス(ニューハンプシャー)生まれのトマス・ウィンチョルだが、前者の姓は船長との何らかの血縁関係を疑わせる³⁰。

なお、史料に何度もその名を残すことのない水夫の性質により、ボストン船に雇われた船員たちが、以後もボストン船に乗り続けたかどうかを判断するのは困難である。もちろん、ボストンに居住していた水夫はその割合が高かった——おそらくは同じ船長に何度も雇われた者もいる——と思われるが、実際には各地を転々とした船乗りも少なくなかったはずである。外来の船が、船員不足のために寄港地のボストンで水夫を雇用した場合には、雇われた水夫はその船が母港に帰港すると職を失い、次はその港で職を探すことになった。前章で触れたように、ボストン船が取引地の西インドやイギリス、イベリア半島で売却されることは珍しくなかったが、そこで被雇用期間を終えた水夫たちは、現地を出入りする船に雇われていくのであり、スペイン船などに乗り組むこともありえた。現に、他国の船で雇用されるイギリス人が大勢いるために、1718年には国王ジョージ1世が、ただちに外国船での職を辞することを命ずる布告を出している³¹。また、フィラデルフィア船の事例だが、カリブ海に向かうある船長は、冬までに帰港できないならばヴァージニアで越冬する

²⁷ Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, September 29, 1718.

²⁸ *Boston News-Letter*, April 7, 1712.

²⁹ *Boston News-Letter*, July 16, 1724.

³⁰ *Boston News-Letter*, August 21, 1721.

³¹ *Boston News-Letter*, April 20, 1719.

よう船主から指示を受けていた³²。越冬の間、任を解かれる水夫たちは、その船が出港する春まで待つこともできたが、現地を訪れる別の船で雇用を得ることも選択肢としてありえた。海賊に襲われたのち、ヴァージニアに置き去りにされたロンドンのジョージ・グリフィン船長は、そこで「新たなクルーを得てイングランドに向かった³³」が、そこにはたまたまヴァージニアにいた植民地の水夫たちが含まれていたとしても不思議はない。植民地生まれの船乗りであっても、ロンドンで東インド会社の船に雇われれば、アジアまで行くこともありえたのであり、18世紀の初頭、本国のある船乗りは次のように述べている。「私は45年以上にわたって海に慣れ親しみ、世界中で、人が居住しているほとんどすべての沿岸地域に赴いたことがある」と³⁴。イギリス生まれの船乗りに比べれば少数であることは疑いないが、植民地に生まれ、ボストンなどの船に乗った者でも、各地を転々とする船員生活をおくった者もいたであろう。

水夫の貧しさと船長への昇進

当時の船員は、総じて若かった。18世紀前半、大西洋を横断する大型船の水夫を研究対象としたレディカーによれば、40代以上の船乗りは少なく、水夫の平均年齢は27歳、船長はたいてい30代前半であった³⁵。彼らを身近に見ていたマザー牧師がいうには、「我々の[ボストンの]水夫は、たいていが若者」であり、「彼らにはもはや神への畏怖がなく、それゆえに、彼らのなかで老人になる[まで生きている]者がほとんどいない³⁶」。

また、唯一船長だけは、時に船舶を共同所有できる資産を持ち、社会的地位も高い存在であったが、水夫は自由身分の白人のなかで最も貧しい労働者である。ボストン、ニューヨーク、フィラデルフィアにおいて、死亡時に財産目録を遺した人々のなかで、最も財産の少なかったグループの大多数を占めたのが彼ら水夫であった。18世紀前半、本国から大西洋横断航海に乗り出した船長の平均賃金は月に6.07ポンドで、水夫の賃金(1.66ポンド)の3.5倍以上である(なお、危険の多い戦時には、商船での賃金上がる)。アン女王戦争後のマサチューセッツ植民地では、商船の水夫の賃金は本国の船の場合とそう変わらない。ただし、概して水夫は春から秋には雇用を得やすかったが、個々の水夫が雇用されるのは

³² Hatfield, *Atlantic Virginia*, 71.

³³ *Boston News-Letter*, September 9, 1717.

³⁴ Peter Earle, *Sailors: English Merchant Seamen 1650-1775* (London, 1998), 3.

³⁵ Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 12-13, 156-157.

³⁶ [Cotton Mather], *The Religious Marriner* (Boston, 1700), 38.

年にせいぜい 10 か月であった。マサチューセッツでは 1740 年代まで水夫の実質賃金は上がらず、ナッシュの推計では、水夫の一週間の稼ぎは、6 人家族の労働者世帯の一週間の出費の 3 分の 1 にも満たなかった。その貧しさゆえに、死亡時に個人の所持品箱チヘス トに衣類しか所有していなかった船員も珍しくはなかった³⁷。

船長に関しても、植民地では必ずしも裕福とは限らない。乗組員数が少なく、水夫に対する船長の権限もそう大きくない植民地の船では、賃金にもそれほどの差はなく、船長の賃金は多くとも水夫の倍程度の額である。実際、ヨーロッパの船長の多くが引退時に裕福な余生を送れるだけの蓄えがあったのに対し、ニューイングランドではそのような船長は少数であった。たとえばセイラムでは、船舶に出資していた船長で、その後史料で「商人」、「ジェントルマン」、「郷土」などと称されているのはおよそ 4 人に 1 人であり、海を離れた船長が裕福な余生をおくるとは限らなかった³⁸。

とはいえ、船長は水夫よりも早い時期から雇用されることや、船乗り個々人が売買するための無賃積載商品を載せるスペースをより多く与えられることを考慮すれば、船長の収益が多いことは疑う余地がない³⁹。ゆえに、多くの水夫が船長への昇進を目標としたであろうが、それは狭き門だった。近世の大西洋両岸で、多くの船乗りは 10 代前半から船に乗り、船上で知識や技術を学んでゆく。水夫から航海士への昇格はそう困難ではなく、たいていは 20 代半ばで昇格するか、さもなくば海を離れるため、中年まで水夫のままにいる者は少

³⁷ Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 82, 306; Nash, *Urban Crucible*, 64, 115. 水夫の賃金は、しばしば酒で代用された (Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 136-137)。ナッシュは、財産目録を遺した人々のうちの最も貧しかったグループは全体の 3 割だと見積もっているが、レディカーはそもそも船乗りのほとんどが目録を遺すことすらなかったと論じており、実際には歴史家がこれまで想定してきた以上に、水夫が町の人口のさらに多くの割合を占めた可能性もある (Nash, *Urban Crucible*, 64; Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 147)。

³⁸ Nash, *Urban Crucible*, 64; Davis, *English Shipping Industry*, 147-151; Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*, 82; Michael Jarvis, Yrjö Kaukiainen, Marla R. Miller, et al., "Roundtable: Reviews of Daniel Vickers with Vince Walsh, *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the age of Sail* with a Response by Daniel Vickers," *IJMH* 17 (2005), 350.

³⁹ Richard Pares, *Yankees and Creoles: The Trade between North America and the West Indies before the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1956), 20-23, 120; Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*, 78-79, 83-86, 119-123; Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 130-133. 船長や水夫が無賃で商品を積み込む習慣は広く見られ、波止場や酒場、あるいは停泊中の船の上で、個々の水夫もそれらを売買して儲けを得ようとした (Pares, *Yankees and Creoles*, 20-3, 120; W. Jeffrey Bolster, *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail* (Cambridge, Mass., 1997), 86)。

なかったという⁴⁰。しかし、航海士から船長への昇格となると、容易なことではない。第1章で述べたように、船長は船舶への出資者であるか、そうでないならたいていは船主たる商人の親類や知人なのである。

ダニエル・ヴィカーズは、水夫から航海士へと昇格する、あるいは陸上の労働へと転職する20代半ばという年齢が、水夫が結婚する時期と一致することを指摘している。当時の船長のほとんどが既婚者であった一方、水夫は必ずしも結婚していたわけではないが、18世紀のセイラムでは、地元生まれの水夫の4人に3人が20代半ばで結婚した。本国の船乗りエドワード・バーロウも、水夫として経験を積み、次に乗り組む船で初めて二等航海士の地位を約束された直後に結婚している。概して、雑多な船員が集まる大きな港町ほど、水夫の既婚率が低かったことは間違いない⁴¹。

さて、実際に船長への階段を上り詰めたのは、貧しい水夫時代からの経験を積み重ねた者たちではなく、もともと海運業に関わっている家系の若者である場合が多かった。彼らは船長の徒弟となり、身の回りの世話もしながら専門的な知識や技術を学ぶ。徒弟は船長自身の息子であったり、あるいは親が出資している船の船長や、近隣に住む顔見知りの船長のもとに徒弟に出されるのである（ただし、徒弟のなかには、いずれ船長になれるわけではなく、単に船長の^{キャビン・ボーイ}の使用人として乗船している貧しい少年もいる）。ボストン船にも時には船長の息子が乗っていた例は上に挙げたが、本国の船にはより一般的なことで、たとえばバルバドスからヴァージニアに向かう途上で座礁したロンドン籍の大型船（500トン）アンテロープ号では、救助されたなかの1人が船長の息子であった⁴²。

⁴⁰ Jarvis et al., “Roundtable,” 349. 士官の数も多い本国の大型船の場合、船上での経験の蓄積によって昇格できる可能性があるのは二等航海士までで、一等航海士や船長になるには、より専門的な航海術・科学・数学などの知識が必要となる。そのため、多くの水夫にとって、事実上、二等航海士までの昇格が限界であった（cf. Davis, *English Shipping Industry*, 121-126; Jarvis et al., “Roundtable,” 349）。大型船では、航海中、船長と航海士が二交替で水夫を監視した。船長が港で取引している間は、船に残る航海士は船長の代理となり、船内に残る積荷を保全したり、水夫に仕事を指示した（Basil Lubbock, ed., *Barlow’s Journal of His Life at Sea in King’s Ships, East and West Indiamen, and Other Merchantmen, 1659-1703* (London, 1934), 327）。

⁴¹ Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*, 54, 116-117; G. V. Scammell, “The Merchant Service Master in Early Modern England,” in his *Seafaring, Sailors and Trade, 1450-1750* (Aldershot, 2003), 17; Lubbock, ed., *Barlow’s Journal*, 308-309.

⁴² Scammell, “Merchant Service Master,” 19; Davis, *English Shipping Industry*, 117-120; *Boston News-Letter*, February 16, 1719. 1696年に、ジャマイカのポートロイヤルから旅客としてペンシルヴェニア行きの船に乗った商人ジョナサン・ディキンソンも、船員の1人が船長の^{マスターズ・ボーイ}の徒弟だったことを書き残している（Evangeline Walker Andrews and

海事局船舶簿からは、特定の船の船長が同姓の別人に代わっている場合、船長の親族が船を継いだ可能性を推察することができる。表 2-2 および表 2-3 は、かかる事例を提示したもののだが、なかでも興味深いのは、1687 年にジャマイカに入港したメアリ号を指揮した 2 人のブリックナル船長（表 2-2）で、母港のボストンではなく、ジャマイカ停泊中に船長がエドワードからヘンリに代わっている。事故や病気のために、航海中に船長が代わることは間々あり、実際に、ジャマイカからボストンに入港した船の船長が、現地でボストン船の船長が死亡したというニュースを伝えたこともある⁴³。また、船長が西インドに留まって取引を続けるために、帰路の航海の指揮を別の船員に委ねることもありえた。いずれにせよ、同姓の人物に交代している点は、少人数での西インド航海に船長の親族の船員が含まれていたことを示唆している。ただし、そもそもボストン船の船長が同姓の人物に交代した可能性を指摘できるのは、この事例を含めて 17 世紀末に 3 例（表 2-2）、18 世紀初頭に 7 例（表 2-3）のみである。それに、船舶簿には一度しか記録されていない船・船長が多数を占めるため⁴⁴、船長の交代を検証できる事例が少ないものの、この結果から判断する限りでは、ボストンでは船長の親類が引き続き同じ船を任されることはあまり一般的ではなかったように思われる。

もっとも、だからといってボストンでは誰もが平等に船長になれるチャンスがあったわけではない。たとえ海運業と無縁な家系から徒弟に出される場合でも、やはり親がその費用を負担できる者に限られる傾向にある。船長の徒弟となった裕福な若者たちは、同年代の水夫よりも早く、そして容易に船長の座に就くことができたのであり、ヴィカーズによれば、セイラムでは船舶に出資している商人との血縁よりも、財力こそが昇格のために必要な武器だったという。ボストンでは、ある裕福な船長の半生が新聞に掲載されている。ロクスベリー地区で生まれた「ジェントルマン」のジョン・ゴア船長は、ハーヴァード・カレッジより学士号と修士号を取得ののち、24 歳で海に出た。つまり彼は、10 代から船上で働いても航海士にしかなれなかった大勢の水夫とは違い、専門知識を有して——彼は哲

Charles McLean Andrews, eds., *Jonathan Dickinson's Journal or God's Protecting Providence: Being the Narrative of a Journey from Port Royal in Jamaica to Philadelphia between August 23, 1696 and April 1, 1697* (New Haven, Conn., 1961), 2)。

⁴³ *Weekly News-Letter*, March 31, 1727.

⁴⁴ 1680 年から 1700 年に、ボストンあるいはジャマイカで船舶簿に記録された 1,588 人の船長(本国の船長も含む)のうち、1,002 人は一度しかその名を記されていない(Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1680-1705, C.O. 142/13)。

表2-2 同名の船を指揮する同姓の船長(17世紀末)

船名(母港)	船長	記録日	移動経路	備考
メアリ (ボストン)	エドワード・ブリックナル	1686.5.28	ボストンをネヴィスへと出港	ポートロイヤル停泊中に船長が交代。
		1687.4.4	ボストンをポートロイヤルへと出港	
	1687.5.17	ボストンからポートロイヤル入港		
	ヘンリ・ブリックナル	1687.6.15	ポートロイヤルをボストンへと出港	
メアリ (ボストン)	ジョン・カーター	1688.6.2	ボストンをイギリス、オランダへと出港	
	トマス・カーター	1688.5.14	メリーランドからボストン入港	
インダストリー (ボストン)	ジョン・ターナー	1687.5.21	ボストンをヴァージニアへと出港	
		1687.10.1	ヴァージニアからボストン入港	
	ナサニエル・ターナー	1688.6.8	バルバドス、アンギラからボストン入港	
ブロッサム (セイラム)	ステイヴン・ハスコット	1687.2.16	ニューヨークからポートロイヤル入港	ポートロイヤル停泊中に船長が交代。
	イライアス・ハスケット	1687.3.21	ポートロイヤルをニューヨークへと出港	
ジョン・アンド・メアリ (ニューヨークかポートロイヤル)	ウィーヴァ・克蘭ズバラ	1688.6.22	ボストンをニューヨークへと出港	
	オリヴァ・克蘭ズバラ	1688.8.27	ニューヨークからボストン入港	
		1688.10.29	リオ・アチャからポートロイヤル入港	
レゾリューション (バミュエダかニューヨーク)	ジョゼフ・ウェントワース	1686.1.27	バミュエダ、トルトゥーガからポートロイヤル入港	
	ヒュー・ウェントワース	1687.1.20	ニューヨークからポートロイヤル入港	
リリーフ (ポートロイヤル)	トマス・カンバー	1687.10.28	Isle Thera、プロヴィデンスからポートロイヤル入港	
	クリストファー・カンバー	1689.7.29	プロヴィデンスからポートロイヤル入港	
		1681.2.21	ポートロイヤルをロンドンへと出港	1680年に2度記録されたエドワードは、それぞれ別人か、あるいは記録時のミスか。
1681.3.10	ポートロイヤルをロンドンへと出港			
1683.7.7	ポートロイヤルをロンドンへと出港			
1686.1.4	ロンドンからポートロイヤル入港			
1686.4.29	ポートロイヤルをロンドンへと出港			
1687.6.13	ロンドンからポートロイヤル入港			
1687.10.15	ポートロイヤルをロンドンへと出港			
1688.7.2	ロンドンからポートロイヤル入港			
1688.9.24	ポートロイヤルをロンドンへと出港			
1691.2.23	ロンドンからポートロイヤル入港			
ジョゼフ (ロンドン)	ジョン・ブルックス	1691.8.10	ポートロイヤルをロンドンへと出港	
		1683.12.21	ポートロイヤルをロンドンへと出港	
		1686.3.8	ポートロイヤルをロンドンへと出港	
		1686.12.6	ロンドンからポートロイヤル入港	
		1687.3.19	ポートロイヤルをロンドンへと出港	
		1688.1.16	ロンドンからポートロイヤル入港	
		1688.5.11	ポートロイヤルをロンドンへと出港	
		1689.5.8	ロンドンからポートロイヤル入港	
		1689.7.22	ポートロイヤルをロンドンへと出港	
		ウィリアム・アンド・メアリ (ロンドン)	ウィリアム・ミンガム	1687.2.21
1687.4.22	ポートロイヤルをロンドンへと出港			
1682.7.4	ポートロイヤルをブリistolへと出港			一時的に船長が交代。
1683.6.2	ポートロイヤルをブリistolへと出港			
1684.1.15	ブリistolからポートロイヤル入港			
1683.4.18	ポートロイヤルをブリistolへと出港			
1685.10.19	ブリistol、コークからポートロイヤル入港			
1685.11.24	ポートロイヤルをブリistolへと出港			
1681.3.14	ポートロイヤルをブリistolへと出港			
1682.11.11	ポートロイヤルをブリistolへと出港			
アメリカ・マーチャント (ブリistol)	トマス・マスターズ	1683.10.6	ポートロイヤルをブリistolへと出港	
		1687.1.17	ブリistol、コークからポートロイヤル入港	
		1687.4.13	ポートロイヤルをブリistolへと出港	
		1687.12.5	ブリistol、コークからポートロイヤル入港	
		1688.3.27	ポートロイヤルをブリistolへと出港	
アナ・マリア (ブリistol)	ウィリアム・スミス	1686.9.6	ブリistol、マデイラからポートロイヤル入港	ポートロイヤル停泊中に船長が交代。
	トマス・スミス	1686.11.6	ポートロイヤルをブリistolへと出港	

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

表2-3 同名の船を指揮する同姓の船長(18世紀初頭)

船名(母港)	船長	トン数(トン)	乗組員(人)	記録日	移動経路	備考
フレンドシップ (ボストン)	ウィリアム・アーノルド	80	9	1714.12.30	ボストンをカナリア諸島へと出港	一時的に船長が交代。
	トマス・アーノルド	80	8	1715.8.13	ボストンをニューファンドランドへと出港	
	ウィリアム・アーノルド	80	8	1715.11.16	ボストンをバルバドスへと出港	
	ウィリアム・アーノルド	80	8	1716.7.30	ボストンを出港(目的地は判読不能)	
	ウィリアム・アーノルド	80	8	1716.12.14	ボストンをバルバドスへと出港	
イプスウィッチ (ボストン)	ジェイムズ・プリン	20	4	1715.5.?	ボストンをバルバドスへと出港	一時的に船長が交代。
	ジェイムズ・プリン	20	4	1715.8.11	ボストンをアナポリスロイヤルへと出港	
	サミュエル・プリン	20	4	1716.5.7	ボストンをアナポリスロイヤルへと出港	
	ジェイムズ・プリン	20	5	1716.9.13	ボストンをアナポリスロイヤルへと出港	
	ジェイムズ・プリン	20	4	1717.3.14	ボストンをアナポリスロイヤルへと出港	
エンデヴァー (ボストン)	レミュエル・ボスワース	18	4	1716.11.23	ボストンをヴァージニアへと出港	
	サミュエル・ボスワース	20	4	1717.6.13	ボストンをヴァージニアへと出港	
シーフラワー (ボストン)	イーフリーム・ブリード	70	7	1714.9.23	ボストンをスリナムへと出港	
	イーフリーム・ブリード	-	-	1715.4.8	スリナムからボストン入港	
	エベニーザー・ブリード	70	7	1715.6.2	ボストンを西インド諸島へと出港	
クリスティアニア または クリスティアナ (ボストン)	ジョナサン・ブル	70	9	1714.11.13	ボストンをスリナムへと出港	一時的に船長が交代。
	ジョン・ブル	-	-	1716.4.17	スリナムからボストンへと入港	
アドヴェンチャー (ボストン)	ジョナサン・ブル	70	8	1716.7.14	ボストンをバルバドスへと出港	
	ジョナサン・ブル	80	8	1717.1.26	ボストンをバルバドスへと出港	
シスル (ボストン)	デイヴィッド・プリンス	30	4	1714.12.23	ボストンをノースカロライナへと出港	
	ジョン・プリンス	50	5	1717.2.13	ボストンをバルバドスへと出港	
トマス・アンド・ レベッカ	アイザック・シャーマン	40	6	1716.12.18	ボストンをヴァージニアへと出港	
	ジェイムズ・シャーマン	40	7	1717.7.2	ボストンをヴァージニアへと出港	
	ジョゼフ・スミス	-	-	1710.1.?	キングストンをバミューダへと出港	
	ジョゼフ・スミス	-	-	1710.4.24	カンベチエ湾からキングストン入港	
	ジョゼフ・スミス	-	-	1710.6.6	ポートロイヤルをブリistolへと出港	
トマス・アンド・サラ (ロンドン)	ジェイコブ・スミス	-	-	1711.4.13	ブリistol、アイルランドからキングストン入港	
	ジェイコブ・スミス	-	-	1711.5.24	キングストンをブリistolへと出港	
トマス・アンド・サラ (ロンドン)	ウィル・ピアード	8*	11	1714.10.2	ボストンをアンティグアへと出港	
	リチャード・ピアード	90	10	1716.7.3	ボストンをロンドンへと出港	

註) *: 80トンの誤りか。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1709-1722, C.O. 142/14より作成。

学と数学に長けていた——すぐに船長になれる人物であった。1720年、ロンドンから帰還したゴアの船では、彼を除く7人の船員全員が天然痘に罹患しており、帰港から3日後にゴアにも症状が出始め、彼は1週間後に死亡した。彼の埋葬に際しての牧師の説教は、間もなく出版もされている。この出来事を報じた記事には、彼が船の指揮官としては「稀な例」とあり、彼のように航海術以外の知識まで見につけている人物は、船長のなかでも珍しかったことをうかがわせるが、それと同時に彼の経歴は、船上での経験よりも財力と知識が船長への近道だったことを如実に語っている⁴⁵。航海士、さらには船長への昇格には、船上での経験だけでなく航海術の知識が求められるため、船長の徒弟となる以外に、ヨーロッパでは家庭教師や航海学校を通じて知識を得ることもあった。18世紀末の事例だが、

⁴⁵ *Boston News-Letter*, December 26, 1720, January 16, 1721.

文字を書くことができ、航海日誌の記録係に任ぜられたために、初めて船に乗ったにもかかわらず二等航海士の座を得たコネティカットの船員もいた。ボストンでも、船長になりたがったマザー牧師の息子は、やはり最初は船長個人の監督下にある徒弟として船に乗った（ただし、息子が船乗りになることに反対していたマザーは、その費用の負担を拒否している）。小さな港町ほど航海士や船長への昇格が比較的容易であったものの、いずれにしても、財力がともなわなければ船長にはなれなかったのである⁴⁶。

第2節 ボストン船の航海

主に地元の船員と、時には少数の外来の船員を乗せたボストン船には、港を離れたあと、必ずしも順調な航海が待っているとは限らなかった。ボストン船の主な移動経路は前章で述べたが、それらはいくまでも船の出港・入港の記録から紡ぎ出された一般的なパターンであり、なかにはトラブルに見舞われた航海も少なくなかった。当時の新聞記事からは、目的地に到着できた船がその途上で被っていたさまざまな困難や、たどり着けなかった船の末路など、淡白な入港・出港記録からはうかがい知れない事実が明かされる。ここでは、航海につきまとうトラブルや危険、言い換えれば船長や水夫が被ったリスクの数々をたどってみよう。

割合でいえば、当時の帆船が無事に目的地に到着できる可能性はかなり高い。ボストン船の西インド貿易を例にとると、1686年から88年に、ボストンをジャマイカへと出港した船は31隻で、うち25隻がジャマイカのポートロイヤルに入港したことが確認できる。また、序論で挙げた例であるが、大西洋横断航海では、クリストファー・J・フレンチは、

⁴⁶ Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*, 106, 115-116; Earle, *Sailors*, 22; Stephen R. Berry, “Early American Ships’ Logs as Theological Texts: Divining the Sacred amidst the Mundane (and Maritime),” *Coriolis: Interdisciplinary Journal of Maritime Studies* 4 (2013), 5; Steven J. J. Pitt, “Cotton Mather and Boston’s ‘Seafaring Tribe,’” *New England Quarterly* 85 (2012), 242. イギリス東インド会社の商船では、船長の地位は高額で取引された（坂本優一郎「海と経済——漁業と海運業から見る海域社会史」金澤周作編『海のイギリス史——闘争と共生の世界史』（昭和堂、2013年）、95頁）。バロウが、友人の斡旋によって初めて二等航海士として乗船できたことや、友人に恵まれていれば過去に船長になれていたとの恨み節を記していることから、船長の地位を手にするには、時として縁故も必要だったことがうかがわれる（Lubbock, ed., *Barlow’s Journal*, 308, 339）。

1752年にジャマイカからロンドンに向かった73隻の船のうち、66隻のロンドン入港を確認している。何らかの理由で入港が記録されなかった船や、目的地を変更し、別の港に入港した船があった可能性を考慮に入れば、航海を無事に終えた船は、上の数字よりもやや増えるであろう⁴⁷。しかし以下に述べるように、無事に港に到着した船でも、必ずしも万事が順調だったとは限らず、一部の船員を失ったりしていることは珍しくなかったのである。

航海と自然現象

ボストン船の沿岸貿易や西インド貿易は、アメリカ大陸を目指すヨーロッパの船の貿易などと比べれば短い日数ではあったが、そこでもトラブルは起こりえた。ボストンへと戻るウェバー船長の一行は、アンティグアを離れた8日後に嵐に遭ってマスト3本を失い、およそ一月後にも別の嵐で錨も1つ失っており、修理のためにロードアイランドに立ち寄りざるを得なかった。ボストンの海事局船舶簿では、西インドの島で取引をおこなったことだけが記録された場合でも、このように不測の事態で別の土地に寄港した船もあるため、海運記録ではシャトル貿易と思われる船も、実際には文字通りの往復ではなかった船もあった⁴⁸。

一見するとシャトル貿易のようだが、実際には取引地以外にも寄港することになった船は、船の修理が必要になったケースよりは、風の影響を受けたものが多い。その事例は枚挙にいとまがなく、ボストンに向かう船（実質、その大半がボストン籍の船である）が風に航海を妨げられている情報が伝わると、しばしばそのことが新聞に報じられた。1722年には、西インドやコネティカットから同じ時期にボストンに向かっていた数隻の船が、いずれもマーサズ・ヴィニヤード島にて、順風が吹くまで足留めを受けている⁴⁹。また、ボストンに向かう船が、ロードアイランド植民地に寄港し、そこで順風を待つことも多い。ロードアイランドに寄港した理由として、上記のように船の修理を要するためであったり、乗客の下船のため、あるいはニューイングランド地方に不慣れな船であれば水先案内人を

⁴⁷ Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848; Christopher J. French, "Seamen's Sixpences and Eighteenth-Century Shipping Records: An Exercise in Shipping Reconstitution," *IJMH* 7 (1995), 60-61.

⁴⁸ *Boston News-Letter*, October 10, 1723.

⁴⁹ *Boston News-Letter*, March 12, 1722.

雇用した例もある⁵⁰。

ボストンへと向かう船だけでなく、ボストンや近隣の港からの航海を予定している船も、順風が吹くまで出港を待ったことは多い。船のマストをはじめとする造船資材を本国へと輸出するため、18世紀初頭に毎年ボストンの南のナンタケットかピスカタコー（ニューハンプシャー植民地ポーツマス）から出発する「マスト船団」は、王立海軍の軍艦による護送のもとに出港するが、やはりそれらも風による影響を受けた。本国に向かう船だけでなく、南部植民地や西インドに向かう船でも、途中まで護送下に加わることを希望することがあるため、船団が目下停泊している港町は必ず新聞に掲載されたが、かかる記事には、「風と天候次第」ではあるが、予定している出港日が記された。もちろん予定日に出港できず、船団が「依然として風の影響で出港できない」との続報が載ることもあった⁵¹。

自然現象による航海の妨げとしては、北米の冬の気候による影響も忘れてはならない。ニューイングランドの厳しい冬の寒さは、年によってはボストンのチャールズリヴァーを凍らせたし、各地の河川凍結のニュースは新聞にも報じられた⁵²。ボストンでは、12月中旬から3月にかけて、船が1隻も入港できない週が何度もあったのはほぼ毎年のことであった。すでに出港準備を整えていた船も出港延期を余儀なくされ、凍結による「マスト船団」への影響も報じられた。このような時期には、チャールズリヴァーの対岸にあるチャールズタウンや、その他の近隣の町へと移動する人々や馬は、凍結した河川の上を歩いて行き来していた⁵³。ボストンで天然痘が猛威を振るっていた1721年の秋には、薪を輸送する者たちが町への接近を拒んだが、彼らがボストン南東に位置するキャッスルアイランドまで薪を輸送すれば、そこからボストンまでは町の負担で輸送することが議決されており、この出来事からも冬季の厳しい寒さがうかがえよう⁵⁴。18世紀半ば、真冬にボストンを訪れたジョン・クリーマーによれば、雪は「我々の船をマストの半分の高さまで覆い、家々

⁵⁰ 中米のカンペチェ湾からボストンに向かう途上、ロードアイランドのニューブリストルに寄港した船は、船が風の影響で出港を妨げられたため、順風が吹くまで出港を待つことになり、ヴァージニアで取引したボストン船にも同様の問題が起こったとの記事が残っている（*Boston News-Letter*, February 9, 1713, November 23, 1719）。ネヴィスを出てボストンに向かうシュート船長の場合、数名の乗客を降ろすためだけにニューヨークに寄港した（*Boston News-Letter*, July 15, 1706）。

⁵¹ *Boston News-Letter*, March 15, 1708.

⁵² Ian K. Steele, *The English Atlantic, 1675-1740: An Exploration of Communication and Community* (New York, 1986), 59.

⁵³ たとえば *Boston News-Letter*, January 26, 1719, January 11 and 18, 1720 など。

⁵⁴ *Boston News-Letter*, September 25, 1721.

は屋根しか見えなかった」。極寒のボストンで、彼と同僚の船員たちは、船長の取引相手であったボストン商人から衣類とラム酒を宛がわれたという⁵⁵。船乗りや港湾労働者だけでなく、道路建設や井戸掘りなどさまざまな肉体労働に従事する者たちの仕事が停滞する冬の時期には、暖を取るため、あるいは情報交換のためといった目的で、彼ら労働者による酒場の利用がより盛んになったのだった⁵⁶。

船乗りを襲う危険

船が出港したあと、船乗りを待ち受ける事態には、当然ながら死を招く類のものもある。船長にも水夫にもそのような災難は起こりうるものであり、彼らの死亡を報じる記事は、毎年 10 件に満たない程度ではあるが、ほかの職業よりは明らかに頻繁に報じられている。西インドで難破したボストン船の船員たちが、幸いにもボートで漂流した末にイギリス領の島に到着したことが、別の船からの情報により新聞に報じられたこともあれば、同様に西インドで難破したボストン船の記事で、船員の一部が死亡した例も見られる⁵⁷。上述のクリーマーの乗っていた船は、ボストンに到着した時、「海岸に打ち揚げられた難船同然に破損していた」が、船長は現地で新たな船を購入するよりはその船を修理に出すことを選んだ⁵⁸。軍艦による護送のもとでジャマイカを出発した船団がハリケーンに遭い、13 隻が失われる大きな悲劇（うち 6 隻は全船員が死亡）に見舞われた際には、ロンドンで「我々の商人たちは嘆かわしい知らせを受けた」との書き出しとともに報じられ、その記事はボストンの新聞にも転載されている⁵⁹。より近距離の航海でも事故は起こり、南部植民地でおそらくは穀物を入手したであろうボストン船が、帰路の嵐で全員が溺死したこともあれば、ニューファンドランドからボストンに向かっていた船が座礁した時には、死亡した船員たちの名前が報じられ、その船から引き揚げられた索具はボストンで競売にかけられた⁶⁰。全船員に危険をもたらす事故だけでなく、個々の船員にも死の危険はつきまとった。ティモシー・カニンガム船長の場合、船がボストンを出てわずか 1 週間後、突然の波のうねりによって彼は海へと投げ出され、「船員たちは大きな悲しみに包まれた」。ただし、その船は

⁵⁵ Bellamy, ed., *Ramblin' Jack*, 87-88.

⁵⁶ Nash, *Urban Crucible*, 10; Conroy, *In Public Houses*, 46; Salinger, *Taverns and Drinking*, 65.

⁵⁷ *Boston News-Letter*, November 21, 1723, January 13, 1726.

⁵⁸ Bellamy, ed., *Ramblin' Jack*, 87.

⁵⁹ *Boston News-Letter*, December 26, 1720.

⁶⁰ *Weekly News-Letter*, October 24, 1728; *Boston News-Letter*, November 4 and December 2, 1717.

そのままアンティグアでの取引を終えてからボストンに帰港しており、航海士が船を引き継いだか、あるいは現地での取引を担う上乘人が同船していたと考えられる⁶¹。

事故のほかに、船に乗る者には病気への恐怖もあった。フランスで疫病が流行した 1721 年には、病が「船や積荷によって海を越えて伝わる」ことを予防すべくマサチューセッツのサミュエル・シュート総督が布告を発し、フランスおよび地中海方面から訪れるすべての船に、マサチューセッツ諸港で人や積荷を降ろす前に、検疫のために 40 日間の停船期間を設けた。実際にその一月前、本国の医師が推奨する伝染病への対策がボストンでも報じられ、40 日の検疫を提唱するとともに、船員には剃毛や体の洗浄、衣服の交換などを勧めている。総督はまた、ニューファンドランドの一部やノヴァスコシアなど、アメリカのフランス領からマサチューセッツを訪れる船にも、過去 6 か月以内にフランスに滞在した場合には同様の停船を命じており、ボストンへの入口にあるビーコン島（現リトルブルースター島）の灯台守が、各船の船長にこの布告の情報を伝える役目を担った⁶²。

イギリス領に限定することなく各地の伝染病（とりわけ天然痘）の流行が何度も新聞に報じられた当時、とりわけ西インドの気候は病気が蔓延しやすいことが知られており、西インド貿易に従事する水夫らは現地での長期間の停泊を嫌う傾向にあった。たとえば、軍艦デットフォード号がボストンに停泊していた 1705 年には、船が西インド方面に向かうことを知った水兵が多数脱走した⁶³。1718 年には、西インドの島々に赴いた船員たちが、寄港したプロヴィデンスでもジャマイカでも「病気が非常に蔓延して」いたことを伝え、ボストン市民も新聞でそのことを知った。西インドの伝染病の情報を得た船員が、洋上で出会った別の船にそのことを伝え、北米に情報が伝わったケースもある⁶⁴。1723 年は特にひどく、春にはアンティグアの疫病は終息に向かっていたが、初夏にはバルバドスで蔓延し、特に現地に駐留していた軍艦リン号の船員たちの病状が深刻であった。そのことが 7 月に

⁶¹ *Weekly News-Letter*, September 26 and October 3, 1728. 命を失わなかったものの、ボストン到着間近の船で、雷雨で倒壊したマストの下敷きとなって船員たちが負傷したり、ヴァージニアからロンドンに向かった船（おそらくロンドン船）では落雷により船員 1 人に失明の恐れが生じている（*Boston News-Letter*, July 16, 1705, May 14, 1722）。停泊中に起きた珍しい事故の例としては、マーブルヘッドで、放った大砲が破裂した衝撃で若い航海士が死亡した事故や、ボストンからニューファンドランドに到着した船の航海士が、別の船員に錆びている銃を試しに撃たせたところ、実弾が発射され、その航海士が即死した事故などがある（*Boston News-Letter*, May 13, 1725, October 7, 1706）。

⁶² *Boston News-Letter*, August 14 and July 19, 1721.

⁶³ Pitt, "Mather and 'Seafaring Tribe,'" 232.

⁶⁴ *Boston News-Letter*, November 10, 1718, December 10, 1716.

ボストンで報じられると、8月にもニューヨーク経由でバルバドスでの疫病の猛威が伝えられ、9月に伝わった情報で、ようやく事態が終息しつつあることが判明した（実際に現地で事態が終息しつつあったのは8月だと思われる）。翌10月には、フランス領マルティニクでの病の流行が報じられ（これも実際の現地での流行は10月よりも前であろう）、現地で許可を得る前に投錨したことにより逮捕されたボストンのジェイムズ・ブラウン船長は、5～6日後に病死したのだった⁶⁵。当然、ボストンから西インドに向かう船の船長は、新聞に掲載されたこのような現地の情報を把握しているのであり、西インドでの取引地の選択にも影響を及ぼしたことは疑いない。特に、海事局船舶簿や新聞の出港記録において、目的地が漠然と「西インド諸島」と記録された船は、取引地の決定に際し、かかる新聞記事をはじめとする出港前に得た情報や、洋上で出会った船の船員による情報を生かしたのであろう。

戦争が及ぼす影響

当時の商船の航海と切っても切り離せなかったのは、戦争による危険性の増大である。戦時の海事局船舶簿はほとんど現存していない——そもそも作成されなかったかもしれない——ために、船舶簿から戦時の海運の様子を知ることはできないが、戦争が商船の出港スケジュールや航海に及ぼした影響は小さくない。17世紀および18世紀前半、戦争によって海上の危険が増すと、ボストン船の出資者の一部は船舶の所有権を手放した。とりわけ少額の出資者ほどその傾向が強く、1698年には3隻以下の船舶に出資する人々がボストンの全船舶のシェアの7割を保有したが、アン女王戦争が始まると、その保有率は5割ほどまで低下している。戦時には、資金の豊富でない者が海運から排除されてしまうほどに、投資するリスクは高くなったのである⁶⁶。

戦時の洋上で商船が最も警戒すべきは敵国の私掠船である。周辺海域を敵国の多数の私掠船が巡航していることを理由に出港禁止措置がとられると、商船のスムーズな出港は妨げられた。アン女王戦争のさなかには、ボストンで、沿岸貿易に従事する小型船も含めた全船舶に出港禁止令が出されたことが何度かあり、1706年には、6週間にわたってカリブ海にフランスの船団がいるとの情報を受けて、ジャマイカで出港禁止の措置がとられた時

⁶⁵ *Boston News-Letter*, April 4, July 18, August 8, September 5, and October 10, 1723.

⁶⁶ Nash, *Urban Crucible*, 56.

期もある⁶⁷。その前年にニューヨークで出港禁止が敷かれた期間には、現地に停泊していたボストン行きの船の名が（おそらくは陸路で）伝わり、ボストンの新聞には「出港禁止の措置が解かれ次第、ボストンに向け出港予定」と報じられた⁶⁸。

さらに戦時には、危険を減らすために軍艦の護送のもとで出港したり、あるいは同じ方面に向かう商船が船団を組んで出港するのが無難であった。護送船団の規模が大きい場合、17隻の軍艦による護送のもと、およそ230隻もの船がイングランド南西部のトーベイを出発したこともあり、これらの船は、それぞれの行き先に応じて航海の途上で散り散りになる⁶⁹。上に述べたとおり、材木を輸送する「マスト船団」には護送がついた。材木を積んでいなくても、同時期に同じ方面に向かう船は船団に加わるのが通例のため、1708年のボストンでは、「ロンドンに向かう我々の船のほとんどが、[船団の出発地となる] ナンタスケットに向かった」⁷⁰。「マスト船団」に限らずとも、ボストンに停泊していた軍艦が本国や西インドへと向かう折には、新聞には軍艦の出港予定が事前に掲載されて護送を希望する船を募ったし、実際には波止場や酒場でも護送船団に関する情報交換がなされたであろう⁷¹。また、王立海軍が所有する軍艦以外に、マサチューセッツ近海を巡航する植民地所有の軍艦が、沿岸貿易の小型船を含め、ボストンや近郊から出港する船を護送することもある⁷²。1706年、ボストンからの護送を担った軍艦デットフォード号が無事にバルバドスに到着したことは、新聞でも報道された。軍艦のバルバドス到着後にその地を出港した船の船員が、サウスカロライナに入港してその情報を伝え、同じ頃にサウスカロライナからボストンに向かう船がその情報をボストンまで伝達したのである⁷³。

敵国の私掠船の数が際立って多いカリブ海には、本国の船も北米の船も足繁く通ったが、現地で海軍の護送船団の出港を待つ船は、港での停泊期間が平時よりも大幅に伸びた。ウィリアム王戦争が勃発した1689年、ポートロイヤルの商人は、目下、軍艦が駐留していないために「日々フランス人の脅威にさらされて」いる不安を、ロンドン宛の書簡に書き留

⁶⁷ *Boston News-Letter*, May 22, 1704, July 24, 1710, June 11, 1711, May 13, 1706.

⁶⁸ *Boston News-Letter*, July 9, 1705. ニューヨーク、マサチューセッツ、ニューハンプシャーを結ぶ陸路の郵便ルートは、1693年に開始された (Steele, *English Atlantic*, 122)。

⁶⁹ *Boston News-Letter*, October 6, 1707.

⁷⁰ *Boston News-Letter*, February 16, 1708.

⁷¹ たとえば *Boston News-Letter*, September 11, 1704, October 15 and December 10, 1705, December 1 and 29, 1707, February 9, March 21 and 28, 1708, November 28, 1720 など。

⁷² *Boston News-Letter*, August 27, September 3, 1705.

⁷³ *Boston News-Letter*, April 1, 1706.

めた。彼は間もなく出港する船にその書簡を託したが、それ以外の船は、「我々のもとにイングランドから援軍が到着するまでは、この地に留まるに違いないと思われ」た。翌年には、彼が送り出す船はすでにワインなどの積み込みを終え、本国に向かう最初の船団に加わる手筈であったが、現地ではその出港がおよそ2か月先になると見込まれていた⁷⁴。歴史家チャールズ・M・アンドルーズによれば、ウィリアム王戦争の時期、軍艦による護送を待つ船は、取引に適した時期に3~5か月も遅れを取るようになった。また、軍艦の不足のために護送が実施されない場合や、商人が取引の遅れを避けたい場合には、単独で航海する危険を冒した船も少なくなかったが、その結果敵国に拿捕されたことによる損失額は、1694年と95年だけでも2百万ポンドにのぼった⁷⁵。平時に当たる1720年代でも、商船は海賊に遭遇する危険もあるため、大きな利益を上げる本国・ジャマイカ間の貿易に従事する商船は、護送船や僚船とともに航行することを強いられている。そのため商人の出費はよりいっそう嵩み、イギリス船よりも早い時期に西インドからヨーロッパに到着して砂糖を売却する他国の船に遅れを取ることを危惧した同時代人もいた⁷⁶。

第1章で触れたように、ボストン船の西インドでの動向として、ソルトトルトゥーガ島の塩の採取も盛んであり、ジャマイカやバルバドスなどイギリス領の島での取引を終えた船が帰路に立ち寄る場所であったが、それらの船もしばしば護送を受けた。アン女王戦争中、ボストンからバルバドスおよびリーワード諸島方面への出港のみが禁止された時期には、ボストンを出港する軍艦デットフォード号が、バルバドスからソルトトルトゥーガの順に航海する予定を告知し、同行したい商船を護送した。ただしこの時は、フランスの船団が西インドにいる噂などの影響によってデットフォード号がバルバドスを離れられなくなり、同行した商船の多くもソルトトルトゥーガ行きを断念せざるをえなくなったため、「我々 [バルバドス] とニューイングランドにとって多大なる損害」となった⁷⁷。

ソルトトルトゥーガでの塩の採取は、スペイン領の無人島に侵入することになるため、戦時はもちろんのこと、ユトレヒト条約後でも護送船の利用が何度か見られ、終戦間もない時期にも軍艦フェニックス号が、デットフォード号が予定していたのと同じルートで商

⁷⁴ William and Francis Hall to Thomas Brailsford, September 20, 1689, Brailsford v. Peers, C. 110/152, National Archives, London; William Hall to Thomas Brailsford, January 17, 1690, Brailsford v. Peers, C. 110/152.

⁷⁵ Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 275-276.

⁷⁶ *The State of the Island of Jamaica: Chiefly in Relation to its Commerce, and the Conduct of the Spaniards in the West-Indies* (London, 1726), 23-24.

⁷⁷ *Boston News-Letter*, November 5 and 26, 1705, April 15 and May 6, 1706.

船を護送している⁷⁸。実際には軍艦による護送が期待できず、複数の商船だけで現地に赴いたことが多く、1717年には、すでに現地にいる商船の保護のために、軍艦ローズ号がマサチューセッツを出発した⁷⁹。海事局船舶簿には、ソルトトルトゥーガでの取引はたいてい記されていないものの、1716年から26年の『ボストン・ニューズレター』には、132隻の船がその島からボストンに入港したことが記録されている。

戦時にイギリス領西インドの島々から（ソルトトルトゥーガに寄ることなく）北米に向かう船は、航海の序盤は本国へと向かう護送船団に加わることが珍しくなく、ボストン船もその例に漏れない。1710年、ジャマイカからニューヨークに到着したローランド船長の船は、ロンドンへと向かう護送船団とともに現地を出港し、途中で船団を離れたが、その時ボストンに向かう3隻も一緒だった⁸⁰。四カ国同盟戦争（1718～20年）のさなかにも、軍艦による護送のもとジャマイカを出発した20隻以上の船は、ほとんどがヨーロッパ方面に行くものであったが、3隻はそれぞれボストン、ニューヨーク、フィラデルフィアへと向かった⁸¹。また、軍艦による護送が利用できなくても、やはりリスクの分散のために、同時期に船積みを終えた船とともに出港した。アン女王戦争中、ボストンに向かうダニエル・ノイズ船長は、およそ20隻の船とともにジャマイカを出港しており、同じ年にバルバドスを出港した約70隻の商船団も、そのうち30隻程度がマサチューセッツへと向かう船で、ほかは本国や中部植民地、南部植民地を目指す船であった⁸²。

このように、出港を遅らせてでも危険を回避しようとしたことは、驚くことではない。実際、私掠船に拿捕されたイギリス船に関する記事や、イギリス船が敵国の船を拿捕した旨の記事は多数にのぼり、私掠船との遭遇率は決して低くはなかった。港に入港した船は、敵国の私掠船が密集している海域（たいていはカリブ海）を絶えず伝え、かかる情報も新聞に掲載された。1711年、ニューファンドランドのプラセンティアを拠点とするフランスの私掠船のなかには、北米近海で4日連続でイギリス船を拿捕し、5日目には拿捕した2隻に逃げられたものの、同日さらに別の2隻を拿捕したという船もある。同年、ボストンからジャマイカまで、およそ一月間の航海で到着したピーター・コフィン船長の船は、そ

⁷⁸ *Boston News-Letter*, December 21, 1713.

⁷⁹ *Boston News-Letter*, January 21, 1717.

⁸⁰ *Boston News-Letter*, July 24, 1710.

⁸¹ *Boston News-Letter*, August 1, 1720.

⁸² *Boston News-Letter*, August 12 and June 17, 1706.

の間に3度も私掠船に遭遇したが、幸いにも数人の負傷者を出しただけで済んだ⁸³。

実際のところ、護送船団に加わったからといって、安全が確保されるとは限らない。船団を組んだとしても強風や嵐には打つ手がないうえ、同じ船団に属し、同じ目的地へと向かう船が、最初から最後まで寄り添って航行できるわけでもないため、敵国の船による拿捕のリスクは皆無ではなかったのである。いくつか具体例を挙げると、1705年に本国へと向かった「マスト船団」は、自分たちに起きた出来事を伝えるために、洋上で会ったボストン行きの船に書簡を託した。それによると、船団は出港から間もなく暴風に吹かれてボストン船2隻がはぐれ、航海士が海に落ちて死亡した船もあった。はぐれた1隻は翌日に沈没しているのが確認され、さらにその3日後と4日後にもそれぞれ1隻ずつとはぐれてしまった⁸⁴。1710年にニューイングランドから軍艦リザーブ号が率いた本国行きの船団は悪天候により散り散りになり、3隻は消息不明、4隻は沈没したと見られたし、1707年に本国からニューファンドランドに向かった13隻の船団は、そのうち3~4隻だけが先に現地に到着した⁸⁵。船団からはぐれた船が、後日遅れて目的地に到着するのはよくあることだが、沈没や拿捕の可能性も考えられた。上に述べた軍艦デットフォード号によるボストンからバルバドスへの護送の際には、船団に加わっていた商船1隻がフランス船に拿捕されており、1711年に同じくバルバドスに向かった護送船団でも、拿捕された4隻が船長の氏名とともに新聞に報じられ、さらに3隻は消息不明となった⁸⁶。戦時でなくても、ジャマイカから本国に向けて出港した17隻の船団は、強風により離れ離れとなり、そのうち1隻は海賊ジョン・ジェニングズ一味に捕らえられている（4日後に解放された）⁸⁷。最悪のケースとして、船団のすべての船が被害を受けることも稀にあり、四カ国同盟戦争中、軍艦とともにジャマイカを出た11隻の商船は、キューバ沖での強風によりすべての船が座礁し、船員が1人も助からなかった船もあった⁸⁸。

帆船の識別

海賊や敵国の船による拿捕が相次いだ理由として、船の識別が困難だったことを述べておく必要がある。船自体は国によって違いがあるわけではなく、前述のように1隻の船

⁸³ *Boston News-Letter*, April 16 and August 27, 1711.

⁸⁴ *Boston News-Letter*, August 6, 1705.

⁸⁵ *Boston News-Letter*, May 29, 1710, October 20, 1707.

⁸⁶ *Boston News-Letter*, April 15 and May 6, 1706, April 9, 1711.

⁸⁷ *Boston News-Letter*, November 5, 1716.

⁸⁸ *Boston News-Letter*, August 1, 1720.

の乗組員が時には多国籍だったこともあり、洋上で遭遇した相手が友好的な船なのかそうでないのかを判断するのは容易ではなく、誤認することも多かった。ホンジュラス湾を出航したグリフィン船長の船は、キューバ沖でほかの船からの追跡を受け、互いに大砲や銃を撃ち合ったが、その船は現地を一緒に出発し、離れ離れになっていた僚船だったことが判明した。残念ながら、そのことが判明する前に、グリフィン側の船員 1 人が銃撃により負傷している⁸⁹。もちろん船の識別が困難なのは陸からでも同じであり、1711 年にボストンへの入口に当たる湾に不審な船が見つかった時には、町では守備隊が戦闘準備を整えたものの、数時間後にそれらの船がイギリス籍の軍艦だと明らかになった。また、同年にソルトトルトゥーガやサウスカロライナから商船が戻ってきた時にも、ボストンでは不審船の接近の情報が流れて厳戒態勢が敷かれている⁹⁰。ジョージ王戦争のさなかには、医師のアレグザンダー・ハミルトンがニューロンドンでの出来事を書き留めている。その地に停泊していた軍艦は、ある夜、港の付近に不審な船を発見したため、一発の銃弾を放ったが相手は旗を降ろさなかった。その船がフランスの私掠船である可能性を恐れ、町の通りには群衆が集まっていたが、軍艦が不審船の帆桁を目標けて次の銃弾を撃ったところで相手は旗を下げ、アンティグアから来たイギリス船であることを名乗ったため、住民の不安はようやく取り除かれたのだった⁹¹。

当時、海賊船がさまざまな国の旗を使い分けて獲物に接近したことはよく知られているが、実際、船が掲げる旗は必ずしも信用することができない。17 世紀末に文筆家のネッド・ウォードが乗客として乗り組んだジャマイカ行きの船では、イギリスの旗を掲げて接近してくる船がスペイン軍艦ではないかと警戒した。相手がアフリカのギニアへと航行中のイギリス船だと確認できたのは、ようやく互いに会話ができる距離まで接近してからであった。もちろんイギリス船が敵国の旗を利用した時もあり、アン女王戦争で軍艦のジェイコブ・ファウル艦長がフランス船を拿捕した際には、艦長は相手の様子を探るために意図的にフランスの旗を掲げたのだった⁹²。1718 年、ワイト島のカウズからボストンを訪れた商船のナサニエル・ブルッカー船長は、その途上で黒旗を掲げた船に追跡され、ボストン到着後、その船が海賊船だと思われるとの情報を伝えた。しかし数日後、黒旗の船がボスト

⁸⁹ *Boston News-Letter*, June 25, 1705.

⁹⁰ *Boston News-Letter*, June 11 and August 13, 1711.

⁹¹ Carl Bridenbaugh, ed., *Gentleman's Progress: The Itinerarium of Dr. Alexander Hamilton, 1744* (Chapel Hill, 1948; reprint Pittsburgh, 1992), 97

⁹² [Edward Ward], "A Trip to Jamaica: With a True Character of the People and the Island" (1698), in *Five Travel Scripts*, 11-12; *Boston News-Letter*, April 23, 1705.

ンへと帰港する商船だったことが明らかになっており、その船の船員たちもブルッカーの船を敵国の船だと思い込んだようである⁹³。また、旗を使用したかどうかは定かでないが、ベネズエラ沖でスペイン船に襲われたオランダ商船は、相手が洋上での取引に応じる旨の「偽りの合図」を出したことに騙され、スペイン船の船員たちを歓待しようと互いの船を横付けしたところを攻撃された⁹⁴。

洋上で船と船が出会った場合には、互いに接近し、時には舷べりから大声で会話することで、また時には一方の船員が小型ボートで他方に乗船することで情報交換をおこなうのが通例であり、状況次第では一方が他方に食料や船員を提供することもあった。しかし上記のような実情のために、船員たちが交信を避けたがることもあった。ボストンに向かう途上でフランスの軍艦に拿捕され、食料や積荷を奪われたジェレマイア・スノー船長の船では、解放されたものの水と食料の不足に船員は苦しんだ。そんななか遭遇した 2 隻の船に助けを求めるために接近しようとしたが、2 隻は逃走してしまった。アン女王戦争中の出来事であり、スノー船長の船が敵国の船だと誤解されたのだと思われる。また、戦後には、サウスカロライナからニューヨークに向かっていたマクレナン船長の船が、沿岸部で出会った船に接近を試みたところ、マクレナン一行を海賊船だと思い込んだ相手の船の船員たちは、急いで岸に上陸すると、船を置き去りにして逃げ去った。マクレナンは置き去りにされた船にクルーの一部を分乗させ、その船もニューヨークまで運んだが、その後、船を放棄した船員たちも陸路でニューヨークに到着しており、自分たちの出会った船が海賊船ではなかったことを知ったであろう⁹⁵。

概して海賊船では、商船に比して乗組員の数が多く、船員の国籍もより多彩で、黒人やインディアンが乗り組んでいる割合も高かったとされるが、それでも海賊船と商船を見分けることが容易ではなかったことは、上の事例からも明らかである。1716年の『ボストン・ニューズレター』によれば、商船バッカス号の船長ロバート・ウォーカーは、西インドからニューイングランドへの航海の途中、海賊に襲われて食料不足に陥っているという船に出会い、現金と引き換えにできる限りの食料を売った。ウォーカーによれば、その時点では気づかなかったが、自らが食料を提供したその船が海賊船であったという⁹⁶。この記事はほかの商船に対する注意喚起として捉えられるが、ウォーカーがその船を海賊船だと判断

⁹³ *Boston News-Letter*, July 28 and August 4, 1718.

⁹⁴ *Boston News-Letter*, March 27, 1724.

⁹⁵ *Boston News-Letter*, June 3, 1706, July 9, 1716.

⁹⁶ *Boston News-Letter*, June 18, 1716.

した根拠が記されていないため、真偽は不明である。とはいえ、この出来事のように、実際に接触した相手が海賊であるのかどうかを判断することさえも困難であった。1723年にロードアイランドの南のブロック島に寄港した船があり、その船員たちは食料とニューヨークへの水先案内人を求めたが、そのあと現地では、彼らが海賊ジョージ・ラウザの一味だったのではないかと推測された。のちに、それは南海会社の船だったことが分かったものの、海賊船の識別と同様に、個々の船員が海賊なのかどうかを判断することの難しさを物語る事例である⁹⁷。同年、ポルトガル領のアゾレス諸島周辺で海賊による被害が出ていた頃、ファイアル島に到着したロードアイランドのティリングヒースト船長の船は、現地人から海賊船と疑われて発砲され、数名の船員とともに岸に向かった船長は拘束された。船の捜索によって彼の所持品箱や書類は押収されてしまい、書簡は開封され、現地在住のイギリス人商人らが精読した結果、彼らが海賊であるとの証拠が見つからなかったことで、ようやく釈放されたのだった⁹⁸。

海賊の脅威

アン女王戦争の終結から十数年は、海賊の黄金時代とも称されるほど、大西洋の各地に海賊が出没した時期であるため、遭遇した船を海賊船かと疑うことに何ら不思議はない。マーカス・レディカーは、この時期の海賊がイギリスの海運に与えた損害は、スペイン継承戦争（アン女王戦争）で敵国の軍艦・私掠船によって被った被害よりも大きいと見積もっている⁹⁹。1717年、議場での演説で、マサチューセッツのサミュエル・シュート総督は「最も厄介な敵たる海賊」から受けている被害について言及し、「海を通じて生じるあのような危険と暴力から、我々の沿岸および貿易地を保護する」必要性を説いた。その頃、ボストンの近海に海賊船がいたため、副総督は軍艦2隻に90人の人員を乗せて海賊を捜索するよう命じており、7日間の出港禁止措置も敷かれた¹⁰⁰。また、1723年の夏、ロンドンに停泊する軍艦デットフォード号で、風や潮流に逆らって前進することのできるエンジンの試行が実施された時には、この発明が成功すれば、「船はいつでも港を出られる」ようになるとともに、「我らの商人がサレ [モロッコの港町] や他の地域の海賊の危険を回避できる

⁹⁷ *Boston News-Letter*, August 22 and September 5, 1723.

⁹⁸ *Boston News-Letter*, October 18, 1723.

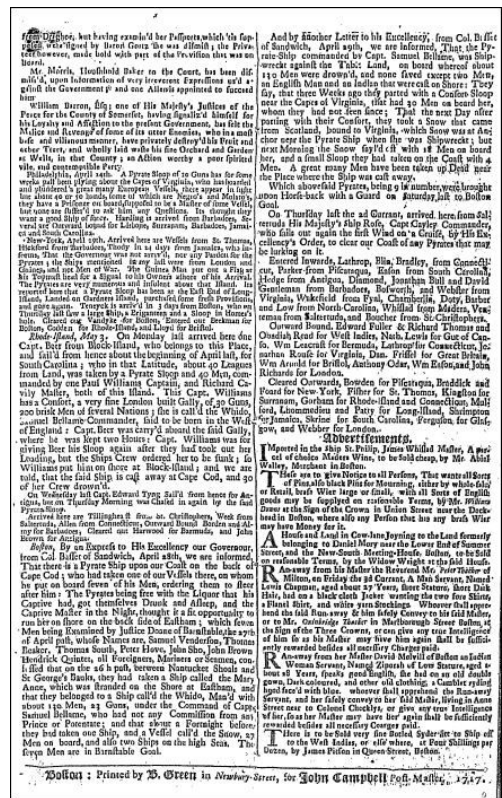
⁹⁹ マーカス・レディカー（和田光弘・小島崇・森丈夫・笠井俊和訳）『海賊たちの黄金時代——アトランティック・ヒストリーの世界』（ミネルヴァ書房、2014年）第2章。

¹⁰⁰ *Boston News-Letter*, June 3 and May 27, 1717.

だけでなく、我らの軍艦は風でもそれらを拿捕することができる」と期待された¹⁰¹。

当時の新聞記事の数からも、この時期の海賊の脅威がうかがえる。1704年に創刊された『ポストン・ニューズレター』には、同年から翌年にかけてジョン・クウェルチャー味の逮捕および裁判に関する記事が数件あるが、以後アン女王戦争の終戦までは海賊関連の記事はほとんど見られない。しかし1716年から26年には、現存する同紙587号のうち、海賊に関する記事を掲載したものは300号を超えており、1号に海賊の情報を複数報じていることもあるため、記事自体の数は400件近い(図2-1も参照)¹⁰²。

新聞は、海賊が出没した位置情報を報じ続けた。ポストン船が頻繁に取引に向かう場所では、ニューファンドランド周辺や西インドの海賊の情報が多かったが、とりわけ西インド方面に関しては、特定の海賊一味に関する報道のみならず、「おびただしい数の海賊がいる」といった内容が幾度か報じられている¹⁰³。かかる情報の多くは、西インドでの取引を終え、北米に戻った船長らによって伝えられたが、ポストンにはニューヨークかロードアイランド経由で伝わることも多かった。というのも、カリブ海からニューヨークやロードアイランドに向かう船は、ポストンに比べて距離が近い



いため、カリブ海からポストンに戻る船よりも到着が早く、海賊の情報もいち早く伝えることができる。それらの情報が陸路でポストンへと伝わり、

図2-1 『ポストン・ニューズレター』1717年5月6日号、2面
この面だけで、海賊に関する8点もの記事が掲載されている。

101 *Boston News-Letter*, December 12, 1723, March 27, 1724.
102 海賊の黄金期が1720年代後半で終焉を迎えることは、多くの歴史家が意見の一致を見ている。『ポストン・ニューズレター』(1727年に『ウィックリフ・ニューズレター』に改称)でも、1727年以降は海賊に関する記事が年間に1~2件程度にまで激減している。とはいえ海賊がいなくなったわけではなく、1731年には、スペイン領西インドで艦装された海賊船による掠奪行為が多発していることを受け、マサチューセッツ総督が海賊対策の布告を出している(“By His Excellency Jonathan Belcher ... A proclamation. ... Pirated Vessells” (Boston, 1731)).
103 たとえば *Boston News-Letter*, November 26 and December 17, 1716, April 8 and May 6, 1717, March 2 and 23, 1719, February 29, 1720.

ボストンの新聞に転載されたのである。ジャマイカでの取引から戻った船が、海賊の脅威のために現地の貿易が「非常に落ち込んでいる」ことを伝えた時には、これから西インドでの取引に向かう船長たちの判断にも影響を及ぼしたであろう¹⁰⁴。なお、ロンドンの新聞に掲載された海賊の情報がボストンで報じられることもあったが、その場合、ロンドンでの報道からボストンの新聞に転載されるまでに3か月は必要であった¹⁰⁵。

海賊一味の構成（国籍・人数など）や戦力（船の大きさ・大砲の数など）、海賊による被害の詳細などにも紙幅が割かれた。ボストンに関連する情報が明記される場合もあり、たとえば「万国の民」から成るオリヴェール・ラブーシュー一味による掠奪行為を報じた記事には、被害を受けた船のなかにボストン籍の船があり、船長の名が掲載された¹⁰⁶。スペイン人の男が船長だったある海賊船には、60人のスペイン人（黒人とムラトを含む）のほか、イギリス人14人とフランス人18人もいたが、そのなかには、かつてニューイングランドの船で航海士だった人物がいたことも報じられている。その一味がすでに拿捕した船のなかには、ニューイングランドの船2隻も含まれており、その2隻の船長の名も、一味から解放された捕虜が情報源となって新聞に掲載されている。なお、一味はヴァージニア沖でイギリスの旗を掲げ、ギニアから奴隷を運んできたジョン・アンド・メアリ号を拿捕すると、同日にボストン船も拿捕、翌日には再びイギリス旗を掲げてトプシャム籍の船を拿捕した。ジョン・アンド・メアリ号の船長は、拿捕の前夜に洋上でイギリス軍艦に会い、「ヴァージニア沿岸に敵はいない」と聞いていたために、接近してきた船が海賊船だとは思わなかったという¹⁰⁷。

しかし、特筆すべきは、これほど海賊が脅威だった時期でも、商船は海賊と遭遇する危険を冒して貿易をおこなっていたことである。表2-4は、海賊の跳梁していた時期にボストンから出港した船舶数を示したものだが、ボストンの近海に海賊がいても、必ずしもボストンを出港する船の数は減少していない。ボストンで出港禁止措置がとられた1717年5月や、海賊ネッド・ロウ一味の動向が報じられた1723年6月には、ほかの年よりも船舶の数が少なく、海賊による影響を指摘しうるとはいえ、その前年にはロウ一味の活動による船

¹⁰⁴ *Boston News-Letter*, November 28, 1715.

¹⁰⁵ 転載された内容の例としては、本国の商人らが議会に対し、西インドの海賊への対策を求める請願書を議会に提出したこと、西インドに軍艦を派遣する決定がなされ、軍艦の到着とともに海賊が減少したこと、その後また西インドで海賊が増加していることなどが挙げられる（*Boston News-Letter*, April 9, May 21, and July 30, 1722, March 21, 1723）。

¹⁰⁶ *Boston News-Letter*, July 2, 1717.

¹⁰⁷ *Boston News-Letter*, July 16, 1724.

表2-4 ボストンを出港した船舶数(隻)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	小計	ボストン付近の海賊情報**
1716年	30	9	33	46	67	67	79	58	48	57	58	69	621	
1717年	30	25	23	42	43	73	78	44	64	56	58	55	591	5月下旬：ボストン近海の海賊のため7日間の出港禁止
1718年	37	14	44	34	52	83	46	57	51	50	47	71	586	
1719年	19	18	31	61	55	73	60	66	37	46	73	65	604	
1720年	30	21	20	48	71	75	63	63	40	56	63	58	608	
1721年	33	19	25	41	83	74	40	33	37	56	27	38	506	
1722年	29	18	22	66	56	58	68	47	39	51	64	63	581	7月上旬：マサチューセッツ周辺で海賊ロウー味が活動
1723年	35	17	28	38	35	32	35	36	47	62	66	54	485	6月下旬：マサチューセッツ周辺に海賊ロウー味が活動
1724年	53	28	30	58	63	82	94	68	50	50	83	70	729	
1725年	41	39	37	93	60	85	82	69	80	62	74	72	794	
1726年	37	15	44	76	68	107	56	54	36	57	56	77	683	
∴														
1730年*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	628	

註) 各月の船舶数は、その月に発行された新聞の情報を反映させている。そのため、実際には前月に出港した船舶が含まれる場合もある。

*: 正確には、1729年12月～1730年12月の記録。

** :ここに記した時期は、当該の新聞記事が掲載された時期を指す。そのため、報じられた地域に実際に海賊がいた時期と、ずれが生じている可能性がある。

Boston News-Letter, 1704-1726 (1716年～1726年の船舶数); *Weekly News-Letter*, March 4, 1731 (1730年の船舶数)より作成。

表2-5 ボストンからカリブ海へと出港した船舶数(隻)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	小計	カリブ海の情報**
1716年	17	5	13	11	25	23	25	10	14	18	24	29	214	11月下旬、12月中旬：ジャマイカ周辺に海賊が多数
1717年	17	16	3	7	11	21	14	8	14	12	17	14	154	4月上旬、5月上旬：西インド各地、特にジャマイカ周辺に海賊が多数
1718年	13	3	4	7	16	17	7	11	9	11	10	29	137	3月下旬：西インドにはほとんど海賊がない
1719年	9	8	6	15	19	18	13	18	6	12	17	39	180	3月：西インド各地（上旬）、ジャマイカ周辺（下旬）に海賊が多数
1720年	17	12	5	9	24	19	18	21	8	14	16	26	189	2月下旬：西インド各地に海賊が多数
1721年	21	11	3	5	22	19	6	8	9	20	11	16	151	
1722年	17	9	6	14	11	11	10	9	8	10	17	28	150	7月下旬：軍艦の到着でアンティグア周辺の海賊がいなくなった
1723年	21	3	2	11	11	5	10	7	14	17	14	28	143	3月下旬：西インド各地で海賊が増加
1724年	29	11	3	6	12	15	22	10	11	8	25	36	188	
1725年	26	13	8	11	7	20	16	9	17	9	21	33	190	
1726年	20	9	7	10	12	16	17	8	12	12	21	38	182	
∴														
1730年*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200	

註) 表2-4の註を参照。

Boston News-Letter, 1704-1726 (1716年～1726年の船舶数); *Weekly News-Letter*, March 4, 1731 (1730年の船舶数)より作成。

船数への影響は見出せない。また、表 2-4 に示した船のなかで、海賊の活動が特に活発なカリブ海を目的地とした船だけを抜き出したものが表 2-5 であるが、やはり海賊の脅威が増しているからといってカリブ海への出港が減少しているわけではないことが分かる。イギリスがスペインと対立した四カ国同盟戦争（1718～20 年）の間でも、海賊船だけでなく多数のスペイン船が往来するカリブ海への出港が極端に少ないわけではなかった。

海賊の情報を報じた新聞記事の多さやその内容を考慮すれば、それらの記事は、貿易に出資する船主・荷主や現地に赴く船乗りにとって、知っておくべき情報であったことは疑いなく、かかる情報を参考にして船員や大砲の数を増やす策もとりえた。海上のリスクが高まると、資金の豊富でない出資者たちは貿易から排除されたが、それでも出資を続けた者たちが、危険性の高さを理由に貿易を断念するようなことは少なかったのである。

第 3 節 港町における水夫

船乗りと信仰

1702 年、ボストンに停泊していた王立海軍の軍艦スウィフト号が商船から大勢の水夫を徴発した時、マサチューセッツの総督代行が船員の返還を求めた。軍艦は応じることなく出港したため、総督代行の命で植民地兵が軍艦に発砲した事件は、海軍との協力関係の必要性和、海運に出資するボストン市民の思惑のせめぎ合いの象徴であった¹⁰⁸。ここまで見てきたように、海上の危険が増大している時期でも船主は貿易を試みようとし、水夫の労働力は欠かせないものとなっていた。1700 年前後、人口が 7,000 人程度のボストンには、800 人かおそらくはそれ以上のボストン船の水夫と、さらには一時的に滞在する外来の船の船員たちもいた。

町で彼らの姿を目にしていた同時代人は、自ら海運に出資したり、貿易がもたらす舶来品を享受しえた一方で、水夫たちの立ち居振る舞いにはしばしば眉をひそめた。町にいる大勢の水夫がさまざまな弊害をもたらしたのもまた事実であり、同時代人が残した記述からは、彼らが往々にして宗教を軽んじ、町の治安を紊乱する粗暴な若者たちであった様子がうかがえる。管轄する教区で日常的に大勢の船乗りと接していたマザー牧師は、水夫の勇猛さを認め、さまざまな地に赴く彼らが布教の担い手になりうるとさえ評価もしていた

¹⁰⁸ Pitt, “Mather and ‘Seafaring Tribe,’” 232.

が、水夫の罪深さには苦言を呈しており、船が「善良な人々」によって満たされる必要性を説いていた。彼らの冒流的な物言いや猥談は止むことを知らず、また卑しく汚れた歌も頻繁に口ずさんでいた。マザーがいうには、彼らの不貞のなかでも特に忌むべきは男色で、多くの船が沈んだのは船上での男色が原因だとさえ非難している。水夫らを改心させようとするマザーや、裕福な暮らしをおくる商人たちの自宅は、暴徒と化した水夫たちの襲撃に遭うこともあった¹⁰⁹。

国教会牧師ジョサイア・ウッドワードも水夫には信仰心が欠如していることを嘆いた。彼は軍艦のみならず商船でも秩序を保つ必要性を説き、船主や船長は水夫と契約する時点で、不敬な物言いをしたり酩酊した場合や、あるいは日々の祈りを怠けた場合の罰則を設けておくよう提言しており、ボストンのマザーもその文言を引用しつつ同調した¹¹⁰。マザーは説教やその出版を通じて何度も水夫たちの不信心を非難し、また嘆き、「^{シーフェアリング・ピープル}船乗り」が「^{シン・フィアリング・ピープル}神を畏れる人々」あるいは「罪を恐れる人々」にならなければならないと説いた。船では一か所の浸水を見落とせば全員の破滅へとつながるが、マザーがいうには、不信心で欲深い水夫はそのために破滅へと至るのであり、信仰心のないまま海に出ることは危険極まりないことを強調した。この点に関し、マザーは船長が模範を示すべきとの見解も示しており、船上で祈りの時間を設け、船長が水夫に神の言葉を読み聞かせること、水夫には可能な限り余暇を与えることなどを推奨した。そうすることで船上に秩序が保たれ、船長自身の権威も維持できるというのである¹¹¹。船員たちがキリスト教よりも独自の迷信や魔術を信じていることも、とりわけ聖職者には由々しき事態であり、水夫にとって航海に不吉な日を左右する迷信があったり、航海の無事を願うまじないなどが存在していた。レディカーによれば、水夫はそれ以外にも、自然現象に関する自分たちの知識や経験も重視し

¹⁰⁹ *Ibid.*, 227-229; [Mather], *Religious Marriner*, 4, 15-16; [Mather], *Sailours Companion*, 37, 39. スティーヴン・ピットは、水夫たちに対するマザーの見解には変化が見られると指摘する。18世紀初頭の時点では、マザーは彼らに海運の労働力や戦時の戦力としての価値だけでなく、布教の担い手としての可能性までも見出し、彼らを海賊の手から保護する必要性も訴えていた。しかしその数年後からは、水夫たちが町で暴徒と化したり、戦後に職を失って墮落したり、あるいは海賊へと転身するのを目の当たりにするなかで、マザーは水夫がいかに邪悪であるかを強調するようになり、彼らこそがボストンのモラルの低下の象徴であり、潜在的な海賊なのだ¹¹⁰と断じるようになった。それでも彼は、説教や出版によるだけでなく、実際に大勢の水夫と接し続けて彼らを改心させようと尽力した (Pitt, "Mather and 'Seafaring Tribe'")。

¹¹⁰ [Mather], *Sailours Companion*, viii-ix.

¹¹¹ [Mather], *Religious Marriner*, 7, 14; [Mather], *Sailours Companion*, ii-iii, vi, ix-x, 25.

ていた¹¹²。

もつとも、マザーは水夫のなかにも信心深い者がいたことは認めており、彼らは航海に出る前に、恵まれない者に対して善行を施していたという。たしかに、専門知識を有する船長が信仰に篤いことは当然であるとしても、航海日誌を記録する立場にあった航海士も、しばしば日誌で神の加護を乞うたり、時には聖書からの引用や宗教的な詩も書き残している¹¹³。ロンドンでは、船長と裁判で争うことになった水夫たちが、キリスト教徒であることを理由に挙げて——実際の信仰心の有無は定かではないが——日曜の労働を拒否した例もある。また、回顧録を出版した数少ない船員の1人であるイギリスのジョン・クリーマーは、上陸許可が出た際には教会を訪れたり、船上で祈りを捧げたこともあった。ただし、同じく回顧録を物したマサチューセッツのクリストファー・プリンスとスコットランドのジョン・ニコルによれば、自らを取り巻いた環境が彼らの信仰心を奪ったという。前者は敬虔な両親に育てられたものの、「どの職業よりもつらい」漁業を体験した結果、冒瀆的な船員たちと過酷な労働に従事するうちに聖書を読む習慣を失い、放縦な生活様式に染まっていた。海軍に属した後者もまた、粗暴な船員に囲まれ、彼自身も「ほどなくしてほかの者たちと同じような船員になっていた」。イギリスの船員エドワード・バーロウも、1661年の航海の際に、「最も酷い奉公人でさえ、私よりもはるかに良い生活をしていることは、常に私の脳裏にあった。というのも、彼らには、休息を得られ喜びを享受できる日曜や祝日がある。だが我々にはどの曜日も同じであり、ほかの日よりも安息日より多くの仕事が生じることも往々にしてある」と不満を抱いた。彼はその7年後の航海の記録にも、「すべての若者たちには海に行く以外の職に就いてもらいたい。日中の仕事は過酷でも、夜には危険もなく横になることができ、週末にはその労働の対価が得られ、それまで一切の食事がなくても日曜には良い食事が出る。しかし我々には日曜も平日も変わりなく、イギリスでは犬に与える程度のものでも、食べられたらまだ幸いなのである」と記している¹¹⁴。

¹¹² [Mather], *Religious Marriner*, 22; [Mather], *Sailours Companion*, vi; Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 179-186. 船乗りと宗教との関係性については *ibid.*, 169-179 に詳しい。

¹¹³ [Mather], *Religious Marriner*, 9; Berry, “Early American Ships’ Logs,” 2-3, 14-15. ステイーヴン・R・ベリーによれば、日誌の冒頭には航海の無事を神に祈る文言が書かれることが珍しくないのに対し、航海を終えた際に日誌に神への感謝が記されることは少ない。帰港したのちの荷下ろしの多忙さゆえに記されなかったとも考えられるが、奴隷船の航海日誌のなかには、末尾にも神への思いが綴られた事例がいくつかあり、奴隷を積んでいる場合にはその荷下ろしにも不安がつきまどっていたと考えられる (*ibid.*, 8-10)。

¹¹⁴ Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 97; Magra, “Faith at Sea,” 91-92,

自らの処刑を控えた海賊が、処刑の見物人のなかでも特に若者たちに対して、警告を発することもあった。1723年、ロードアイランドで絞首刑に処された海賊たちは、自分たちのように不幸な最期を迎えるおこないとして、両親への不服従や安息日の軽視、汚い言葉、飲酒、賭博などを挙げ、その翌年にチャールズタウンで処刑台に立った2人の海賊も同様のことを口にした¹¹⁵。植民地当局には、海賊を増加させないために海賊自身にこのような懺悔の弁を語らせる必要があり、海賊もまた減刑を期待してそれに従ったと考えられるが、大勢の水夫が海賊になることが危惧されていた時代であり、まさにそのような不敬なおこないが、当時の水夫によく見られる特徴であった。

酒場での水夫

水夫の共通点として、賃金の浪費癖も認められる。彼らは寄港地で、あるいは母港に帰還して賃金を手にすると、「有害な店」^{イル・ハウス}へと足を運び、過酷な労働によって稼いだ金をわずかに数週間の「放埒なやり方」で浪費してしまう。金をつぎ込んだところで、「売春婦がいかなる徳を施してくれるのか」と、マザーは怒りを込めた¹¹⁶。水夫による浪費は、情報収集の場として不可欠だった酒場との関連も深い。海賊による警鐘にもあるように、彼らは何よりも金をつぎ込んでしまうのが酒だったのである。17世紀後半にボストンを訪れたオランダ人聖職者は、船員たちが安息日でも教会ではなく酒場に集まり酒を楽しんでいることに心を悩ませていたし、ニューヨークがまだオランダ領ニューアムステルダムだった17世紀半ばには、酒を飲んだ水夫が働こうとしないことを裁判所に訴えた船長もいた¹¹⁷。ボストンでもピューリタン社会の理念にそぐわない水夫の振る舞いは問題となり、1674年にはマサチューセッツの総議会が、航海の合間に仕事をしない漁民——彼らが時に商船の船員にもなる——は「野次馬であり、そうでなければ賭博で暇をつぶしたり、時間を無益に費やしている」と非難した¹¹⁸。1705年、ボストンからバルバドスに向かう船に乗り組む契約を結んでいた水夫が波止場での労働中に急死した時には、その出来事を紹介した記事で、その男は冒涇と暴飲にむしばまれていた人物だと説明された。また、1728年にプロヴィデンス近くに停泊していた船で、船内に1人残っていた水夫が川に落ちて死亡した際に

100-101; Lubbock, ed., *Barlow's Journal*, 61, 162.

¹¹⁵ *Boston News-Letter*, August 1, 1723, June 4, 1724.

¹¹⁶ [Mather], *Religious Marriner*, 18; [Mather], *Sailours Companion*, 40. 船乗りによる浪費については、Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 146-149も参照。

¹¹⁷ Hunter, *Purchasing Identity*, 52-53; Salinger, *Taverns and Drinking*, 102.

¹¹⁸ Hunter, *Purchasing Identity*, 43-44.

も、火酒を大量に飲んだのだろうと結論づけられている¹¹⁹。酒に溺れ、病に日々侵されていく船乗りたちを見て危惧の念を抱いていたマザーがいうには、飲酒が溺死と同じほど悲惨なことだと判断できないほど、彼らはずっと酔っていた。水夫に対する助言を出版した聖職者と思しき匿名の著者も、やはり彼らの罪として飲酒、冒瀆、不浄を挙げ、飲酒がいかに危険をもたらす行為であるかを説いた。本国の牧師ジョン・フラヴェルも、「不敬でいて、酒を飲み、暴言を吐き、神を敬わないことを学ぼうという者は、海に行かせれば良い」という現状を嘆いた。なお、18世紀末に至っても、ハリファクスでの牧師の説教で、船乗りの「慣習」として浪費や飲酒への言及がある¹²⁰。

一般に、港町のなかでも船員がよく利用した酒場は、労働者が集まる喧騒な地区の酒場であり、認可された酒場よりも多くの不認可の酒場があった。点在する入植地を船が往来して積荷の売買をおこなうチェサピーク植民地などと異なり、海運業が盛んでボストンやニューヨークのような比較的大きい港町が存在している地域では、外来の船は複数の取引地を巡ることはせず、かかる港町だけですべての用を足すことができるため、大勢の水夫がそこに集中した。そのために、よりいっそう酒場が増え、時として秩序の乱れを招くこととなった¹²¹。水夫が大勢集まれば、喧嘩や窃盗、殺人などが起こりやすく、水夫やその他の若者が港町での暴徒の中心であったことも珍しくない。17世紀後半に繁栄したジャマイカのポートロイヤルでは、治安の悪さゆえに住民が毎晩2回、町を巡警していた。セイラムでも同じく17世紀後半、聖職者が酒場の数の多さに苦言を呈したり、酒が町の平穏や規律、秩序に悪影響を及ぼすと非難している¹²²。船員同士の諍いが殺人を招くこともあり、ボストンでは停泊していた商船の乗組員であるスコットランド出身の男が同僚の船員を殺害した事件や、軍艦に属する水兵が同僚から受けた傷が原因で死亡した事件などが起こっている。ニュージャージーのパーミアンボイでも、本国のホワイトヘイヴンから来ていた

¹¹⁹ *Boston News-Letter*, December 3, 1705; *Weekly News-Letter*, November 28, 1728.

¹²⁰ [Mather], *Religious Marriner*, 16-17; [Mather], *Sailours Companion*, 13-14, 37-38; *The Mariners Divine Mate: or Spiritual Navigation Improved* (Boston, 1715), 47-51; Flavel, *Navigation Spiritualized*, ii; Paul A. Gilje, *Liberty on the Waterfront: American Maritime Culture in the Age of Revolution* (Philadelphia, 2004), 7. 18世紀末から19世紀初頭の水夫の飲酒や乱暴な言葉づかい、喧嘩などの事例については *ibid.*, 6-11.

¹²¹ Hatfield, "Mariners, Merchants, and Colonists," 151-157. フィリス・W・ハンターによれば、商人らのビジネスにも使用される酒場よりも、特に不認可の酒場において、ピューリタン植民地にそぐわない船乗りや漁民の「エールハウス文化」が形成された (Hunter, *Purchasing Identity*, 52-53)。

¹²² Michael Pawson and David Buisseret, *Port Royal, Jamaica* (Oxford, 1974; revised Kingston, 2000), 156; Hunter, *Purchasing Identity*, 52.

船に属する大工が同僚の船員を殺害したことがあったが、ほかの船員たちがその大工の善良な人柄を証言したために、彼の罰は手を焼かれることにとどまった。船員が起こした事件でも特異な例としては、ロードアイランドでの停泊中に帆を乾かしていた船員たちの 1 人が、ふざけて船の大砲に弾薬を大量に詰めて点火したところ、大砲や砲架、船の側面を破壊するほどの爆発が起き、彼自身も生死の境をさまようことになった。この出来事を報じた新聞記事では、同様の行為に及ばないよう警告文も添えられた¹²³。

水夫たちは、酒場ではしばしば付けで酒を飲んでいて、ところが、酒場に通ううちに負債を溜め込んで返済できなくなり、乗船予定の船が出港する直前に逮捕されてしまう者がいて、船の出港を妨げた。そのような現状に対してマザーは、不誠実という罪を抱えたままで、すなわち負債を抱えていたり、人から物を借りたままの状態、海に出てはならないと忠告もした¹²⁴。1719 年のフィラデルフィアでは、脱獄した 9 人の囚人のほとんどが、借金あるいは窃盗などで捕まった水夫であった¹²⁵。

どの植民地でも、外来の船員が増加することによる治安の悪化や住民への悪影響が懸念されたが、各地を転々とする流動的な水夫に規制を加えることは容易ではないために、植民地当局がとった手段は、酒場の利用に制約を設けることだった。1700 年頃、ニューヨーク市では船員への付けの上限額が 6 シリングに、サウスカロライナでは 5 シリングに定められた。ヴァージニアでは 1691 年、船乗りが付けで飲むこと自体が禁じられ、その規則を犯した店主は経営許可証を没収されることとなった。また、1696 年のサウスカロライナの法律では、冬の 20 時以降、夏の 21 時以降に、船長の許可なく雇用中の水夫を接待した店主に罰金が科されることが定められた。同じ頃、ヴァージニアではさらに厳しい法律が成立し、雇用下にある水夫は、船長による許可がなければ、酒場への入店を禁じられている。およそ半世紀後、1751 年のサウスカロライナでは、酒場の店主が各船員を 1 日に 1 時間以上もてなすことを違法とし、たとえ 1 時間以内であっても、10 シリングを超える飲食物を提供することも禁じられた¹²⁶。バルバドスでは 1652 年、酒場で負債を負った水夫が船の出港を遅らせてしまうことへの対策として、島の家長たちが自宅で船員を接待することを奨

¹²³ *Boston News-Letter*, August 31, 1713, February 8, 1714; *Weekly News-Letter*, March 2, 1727, August 22, 1728; [Cotton Mather], *The Sad Effects of Sin: A True Relation of the Murder Committed by David Wallis, on his Companion Benjamin Stolwood* (Boston, 1713).

¹²⁴ [Mather], *Sailours Companion*, 34.

¹²⁵ *Boston News-Letter*, May 25, 1719.

¹²⁶ Salinger, *Taverns and Drinking*, 38-40, 43-44.

励し、船乗りと地元民との交流の促進をも図った¹²⁷。

職を求める水夫が軍艦で働くことは珍しくない——強制的に徴集された場合もありうる——ため、上記のような水夫の特徴は兵士の特徴とも一致する。ウッドワードが著し、イギリス海軍で配布されていた冊子には、賭博をおこなうことへの注意喚起がある。それによると、賭博を習慣とすることはしばしば争いを引き起こし、時間も財産も浪費させ、職務を放棄させ、さらには信仰心さえ失わせるのだという¹²⁸。特に兵士に対しては、国王や総督が布告を通じて規則の厳守を求めることもある。1692年、マサチューセッツ総督が陸海の兵士に対する布告を発し、暴言や賭け事、安息日の軽視、怠慢、飲酒などを改めるよう求めたが、かかる特徴は同時代人が述べた水夫の特徴と同じであった。1704年の同植民地の法にも、飲酒による浪費の結果、負債を抱えて逮捕される陸海兵への言及があり、店主が彼らに酒を提供してはならない旨が規定されている¹²⁹。1718年にも、総督がすべての民衆に、とりわけ軍務に服している者に対して、やはり安息日の軽視や過度な飲酒に苦言を呈し、店主には兵士を接客しないよう命じている¹³⁰。その3年前には、ロンドンでも国王が布告を発し、安息日の祈りの時間における娯楽は慎むべきであり、店主にはその時間帯に酒を提供しないよう命じており、その内容はボストンの新聞でも総督の布告を添えて転載された¹³¹。

その一方で、酒場への規制を強化しすぎると船員が減少し、円滑な海運が阻害されるリスクもある。そのため、水夫に対して寛容とも思える法律も、同時に存在していた。例えば1668年のヴァージニアでは、治安を維持するために、そして住民が怠惰な生活をしないように、各郡の酒場の数の上限を2軒に制限したが、船の停泊地だけは除外された。その理由は、「旅人への宿泊施設が必要であるため」とされている¹³²。たしかに酒場は宿を兼ねていることも珍しくなかったが、ともかくこの措置は、船員たちにとって好都合なものである。マサチューセッツでも、すでに1660年より以前の段階で船乗りと酒場に関する法律が存在していた。それによると、酒場での過度な飲酒と浪費のために、店主への負債を抱えて逮捕される水夫が多く、その人物が乗るはずだった船の出港に影響し、船長や船主は頻繁に被害を受けていた。その対策として、彼らが店主への負債を返せない場合であって

¹²⁷ Hatfield, “Mariners, Merchants, and Colonists,” 150.

¹²⁸ [Mather], *Sailours Companion*, 41.

¹²⁹ “An Act [May 31-Dec. 27, 1704] ... Fourth Session” (Boston, 1705).

¹³⁰ “By His Excellency the Governor” (Boston, 1692); *Boston News-Letter*, July 7, 1718.

¹³¹ *Boston News-Letter*, March 12, 1716.

¹³² Hatfield, *Atlantic Virginia*, 254.

も、その水夫を逮捕するには雇用主である船長か船主の許可を要することが規定された。同法では、酒場の店主が夜間に地元民を接待することを禁じているが、ここでも旅人と船乗りは除外された。彼らには「飲食物の提供が必要」であり、「そうすることで彼らが騒動を起こさないように」する、との理由である¹³³。このような、船乗りにとって一見都合の良い法律も存在していたが、歴史家の見解としては、これらは船乗りの権利を守るためではなく、貿易に支障を来さないための策であり、要するに貿易で儲ける商人の利益を損なわないための措置であったとの見方で一致している。

第4節 船上の環境と水夫の抵抗

船長に対する抵抗

上に述べたような船乗りの性格は、果たして船の上での労働には支障を来さなかったのだろうか。学界では、商船や軍艦で独裁的な船長に対して水夫がさまざまな抵抗の手段を行使していたと考える向きもある。その代表格であるレディカーは、大西洋を横断した船での生活を復元し、水夫による反乱や脱走、ストライキの普遍性を強調する。彼が描き出した18世紀前半の大西洋世界では、雑多な船員が乗り組む商船は、船員の多さゆえに船長や士官の権限も大きく、ただでさえ貧しい水夫の境遇は悲惨なものであった。労働が過酷であるだけでなく、規律という建前のもとで船長による恣意的な暴力が振るわれることもあったため、船での境遇を転覆させようとした者は多い。レディカーはその50年間に商船または私掠船で60回の反乱があったことを史料から裏付けているが、それらは実際に起こった反乱のほんの一部にすぎないという。また、反乱ほど暴力的な抵抗ではないにせよ、脱走やストライキも、商人たちのビジネスに頻繁に遅れや損害を生じさせた¹³⁴。

ネッド・ウォードは『ニューイングランドへの旅』（1699年刊）で、船長の絶対的な権力を次のように端的に表現している。「船長は、洋上においては海の神である。彼の意志が彼の法であり、罰を下す権限はただ彼のみの手中にある。木船の世界は彼の意のままであり、そこではしかるべき服従による以外に幸福になる道はない。船長の意志を知る者は、仮に

¹³³ *The Book of the General Laws and Libertyes* (Cambridge, Mass., 1660), 70; Hatfield, "Mariners, Merchants, and Colonists," 155-56.

¹³⁴ Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, ch. 2, 308-309.

そうでなければ、幾度もむちで打たれるであろう」と¹³⁵。つらい船上生活を耐え忍んでいたバーロウにいわせると、「船長を除き、船にいるすべての者は、ほとんど奴隷も同然」だった。それに、無事に航海を終えても、積荷の損傷による損失を水夫たちの責任にされ、彼を雇っていた船長に賃金を削減されることも何度かあった。1663年にブラジルへの航海を終えてイギリスに戻ったバーロウは、帰港の1週間後に賃金を受け取ることになっていた。しかし、「支払い日がくると、船長と船主たちが、船の上で商品が損傷して駄目になったから、各人の賃金から3ポンドを差し引くという。その責任が船員たちにあり、もっとうまく積み込むことができたはずだし、商品を十分に管理しなかったというのだ。……損害の生じ方はいくつもある。最たるものは悪天候で、嵐や暴風に遭うことのない船などほとんどない。船が古くて浸水しやすいこともあり、そのような船は悪天候に実に弱く、突然の浸水を船積みの前に予防することなどできないのだ。船の積載限度を超えて積み込んだのが原因となることもよくある。使用人や荷造り人の怠慢で荷造りがしっかりしておらず、積み込んだ時点で破損していることも多々ある。破損を確認した荷主たちは、損をしたくないために、船を走らせた哀れな水夫たちに責任を押し付けるから、水夫たちが費用を持たねばならないのだ」。その19年後、ジャマイカからイギリスに航海したあとには、「商人たちの荷物に大きな損傷があったとの理由で、我々の賃金を減額された。我々にその責任はなく、ひどい天候のせいなのだが、我々はその損失の大部分の負担を強いられた。法に従って雇われている哀れな者から取り上げる慣行は、不当であり不合理」に思われた。バーロウや、同じく船員だったクリーマー、海賊に転身したウィリアム・フライなどは、しばしば自分自身や船員仲間を「哀れな水夫」と称した¹³⁶。ボストンからロンドンに向かうベンジャミン・ストーン船長に雇われていた水夫は、それ以上航海に参加したくなかつ

¹³⁵ [Ward], "Trip to New-England," 4. ウォードは複数の旅行記を著したが、その行き先のうち、ニューイングランドは実際には訪れておらず、彼が描写した現地の様子はジョン・ジョスリンの航海記をもとにしたことが指摘されている (Howard William Troyer, *Ned Ward of Grub Street: A Study of Sub-Literary London in the Eighteenth Century* (London, 1968), 21-23)。しかし、彼が乗客としてさまざまな船に乗り、船長や水夫を身近に見ていたのは確かである。また、ニューイングランドに向かうために乗船した(と彼が記した)ブルーデント・サラ号は、実際に17世紀末にロンドン・ボストン間を航海していたボストン船であることが海事局船舶簿から確認でき、ウォードはロンドンに停泊するその船を実際に目にしていたと思われる。

¹³⁶ Lubbock, ed., *Barlow's Journal*, 89-90, 326, 339, 341, 350; Bellamy, ed., *Ramblin' Jack*, 105; [Cotton Mather], *The Tryals of Sixteen Persons for Piracy &c.* (Boston, 1726), 21.

たために、斧で自らの左手を切断するという抵抗を見せた¹³⁷。

船乗りの野蛮さを非難したコットン・マザーも、彼らが受けてきた残虐な行為は敵国の手によるだけでなく、同じ船にいる船長や士官による場合があることを認識していた。マザー牧師は船長たちを戒めることも忘れてはおらず、船長は海の上では船員を家族として扱うべきであり、船長と水夫が日々の祈りの習慣を共有することで、水夫も船長を慕うようになるはずであると述べた¹³⁸。海賊フライは、1726年に自らの処刑の時が迫るなか、目の前のマザーに対して不躰な態度を示し続けたが、その際、船長たちが部下の船員を残忍に扱うことが、大勢の水夫が彼自身のように海賊になる原因だと話している。マザーは、その後おこなった説教でも、船長にとって水夫は同朋であり、慈悲深い扱いをすべきであると伝えた¹³⁹。

水夫による抵抗のひとつのかたちとして、たしかにフライのように海賊になる者もいた。商船で反乱を起こした船員たちがそのまま海賊になるか、あるいは海賊に拿捕された商船の船員が自主的に海賊に加わるのである。ボストンで報じられた例を挙げると、たとえば1725年、ネヴィス籍の商船では、船長が上陸している間に水夫たちが航海士に対して蜂起すると、船を乗り逃げして海賊となった。1718年には、西インドで11隻の船が海賊に拿捕されたことがロンドンやボストンに伝わったが、「それらの船の船員のほとんどが海賊に転向」と報じられた。ただし記事によると、海賊に仲間入りしなかった者たちはさまざまな場所に置き去りにされ、抵抗した者は虐殺されているため、海賊になった者たちが進んでその選択をしたという確証はない¹⁴⁰。とはいえ、この時代に海賊になった者の多くが、商船で上官からひどい扱いを受けたことのある水夫たちであり、海賊ロバーツ一味に遭遇したメアリ号のヘンリー・ファウル船長は、海賊たちから「水夫を酷使しないまっとうな男」であろうと判断されたために、船を返還された（ただし、船は部分的に破壊され、積荷も奪われたり破壊されたりした）。レディカーは、海賊が捕らえた商船の船長の人柄を確認し、その結果多くの船が破壊された事実は、それだけ横柄な船長が多かった証左だと

¹³⁷ *Boston News-Letter*, November 19, 1705.

¹³⁸ [Mather], *Religious Marriner*, 25, 37.

¹³⁹ *Boston News-Letter*, July 14, 1726; [Mather], *Tryals of Sixteen Persons*, 44-45. フライの処刑については、レディカー『海賊たちの黄金時代』第1章も参照。

¹⁴⁰ *Boston News-Letter*, April 29, 1725, June 23, 1718. 1725年のネヴィス船の事例では、海賊となった水夫たちは数隻の獲物を捕獲したが、無理やり仲間入りさせた船員たちが蜂起し、船は奪還された (*Boston News-Letter*, May 6, 1725)。

述べている¹⁴¹。

船からの脱走

反乱を起こしたり海賊になるよりも、水夫がよく行使した自衛手段が船からの脱走であり、イギリスでも植民地でも、商船からの脱走は商人や船長にとって悩みの種となった。しかも脱走する者は必ずしも 1 人とは限らず、複数人が同時に脱走する事態が頻繁にあった。脱船の理由は多岐にわたり、先に述べたように専制的な船長から逃れるため、船で支給される食料への不満のため、目的地で伝染病が流行していたり海軍の強制徴募が実施されていることを知ったためなどであり、時には数十人が一斉に、自衛のために脱走した¹⁴²。

商船だけでなく軍艦から脱走する者も多く、マサチューセッツでは総督が脱走者に関する布告を何度か発している。1706 年の布告では、ジョゼフ・ダドリー総督が、軍艦や商船から脱走した水夫をもてなしたり匿ったりしてはならないことを規定した植民地の法が遵守されていないことを非難した¹⁴³。戦時は軍艦からの脱走が特に問題であるため、1708 年には本国議会の法律により、イギリス領アメリカで活動する私掠船および商船の船長は、船員を雇う際にその人物が軍艦からの脱走者でないことを確認し、出港前には税関での船員名簿の提出を義務づける法律が成立している（違反した船長には罰金が科される）。同年、総督ダドリーも布告を出し、植民地でもその法を遵守するよう通達し、脱走者に関する情報提供者への報奨金などにも言及しているが、1709 年と 10 年にも同様の布告が繰り返されていること、11 年には陸海の遠征軍から脱走した者やその協力者への罰則をより明確にする植民地の法が制定されていることは、脱走に歯止めがかからなかった現実を物語っている¹⁴⁴。

¹⁴¹ *Boston News-Letter*, November 21, 1720; レディカー『海賊たちの黄金時代』121-122、255 頁。多くの海賊がもともと商船の水夫であったことは、レディカー『海賊たちの黄金時代』第 3 章を参照。また、海賊が、捕らえた船長の人柄に応じて仕打ちを判断する「正義の分配」については同書第 5 章に詳しい。

¹⁴² Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 101-102.

¹⁴³ “By His Excellency, Joseph Dudley Esq. ... A proclamation for the better regulation of seamen and marines” (Boston, 1706), Bristol B291, Massachusetts Historical Society, Boston.

¹⁴⁴ *Boston News-Letter*, December 27, 1708; “By His Excellency, Joseph Dudley Esq. ... A proclamation referring to mariners and seamen” (Boston, 1709), Bristol B341, Massachusetts Historical Society, Boston; “By His Excellency, Joseph Dudley Esq. ... A proclamation, referring to mariners and seamen” (Boston, 1710), Bristol B360, Massachusetts Historical Society, Boston; “By His Excellency the Governor. I hereby Command ... Deserters ...” (Boston, 1711).

チェサピーク植民地でも、17世紀末に本国から派遣されたエドワード・ランドルフが軍艦からの脱走者に言及している。ランドルフの報告によると、その地から本国へと戻る商船を護送する予定の軍艦が現地に停泊中、水兵の脱走が「今や盛んに実践されて」いた。脱走者のなかには現地のプランターに匿われる者もいれば、もっと大勢はフィラデルフィアに向かい、はるかに高い賃金で商船に雇われているのだと推測された。脱走者が、チェサピークから比較的近く、船員の需要が高い港町を選ぶとすれば、フィラデルフィアは逃れ向きであった。また、報告には、「脱走者たちがほとんどイギリスには戻らない」とあり、その指摘のとおりであれば、彼らは外来の水夫として植民地船に乗り組み、アメリカの各地を転々としたことであろう¹⁴⁵。

停泊中の船から船員が脱走した場合、脱走者の捜索のために、その人物の名前やおおよその年齢、身体的特徴などの情報が新聞に掲載されることもあった。記事には、捜索の協力者への報奨金の額などとともに、脱走者が特定の日までに船に戻れば不問に付す旨が記載されることも一般的である。表 2-6 は、新聞あるいは布告に記録が残るボストンでの脱走者の情報であるが、やはり戦時には軍艦からの脱走、平時には商船からの脱走が目立つ。戦時には、リスクの高まりとともに商船での賃金が上がり、軍艦の水兵よりも商船の水夫の方がより多くの賃金を得られることに加えて、軍艦の水兵には、個人的に取引する商品が無賃で積み込む権利も認められていなかったために、軍艦からの脱走が多いのは至極当然であった¹⁴⁶。

ただし、ボストンで起きた脱走のなかで、地元ボストンの船から脱走した例は少ない。というのも、航海を終えて母港に帰港した時点で、水夫に賃金をまとめて支払うのが最も一般的であった当時、ボストンで賃金を得て任を解かれるボストン船の水夫が、わざわざその地で脱走するメリットは少ない。表には、少数だがボストン船から脱走した者もいるが、それらは航海を終えたあとではなく、出港を準備していた段階での脱走だと思われる。マザーは、「船長から事前に賃金を受け取ると、その船長のもとから逃走し、別の船に乗り組む水夫たちがいる」と記しており、船長が自身の判断で水夫に賃金の一部を前払いした結果、脱走を許してしまった船もあったのである¹⁴⁷。

そのため、ボストンでの脱走の事例のほとんどは、ボストンに寄港している外来の船か

¹⁴⁵ CSPC 1693-1696, item 2198.

¹⁴⁶ Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 230.

¹⁴⁷ [Mather], *Religious Marriner*, 21.

表2-6 ポストンでの脱走者(1704-1725)

新聞への掲載時期	脱走者の所属	脱走者(年齢は推測)
1 1705年8月	商船(母港不明)	22歳(船長の奉公人)
2 1705年11月	軍艦	水兵数名
3 1706年7月	軍艦	24歳(織工)、50歳(粉屋)、24歳(織工)、20歳(靴職人)
4 1707年3月	軍艦	水兵数名
5 1711年3月	軍艦	45歳(スコットランド語)、35歳(スコットランド語)、 25歳、38歳(衛兵伍長)、20歳
6 1711年6月	軍艦	28歳、24歳、24歳、25歳(アイルランド人)、26歳、20歳(黒人)
7 1711年9月	軍艦	56歳(仕立屋)
8 1712年4月	軍艦	18歳(奉公人、イギリス北部出身)、 19歳(奉公人、イギリス南部出身)
9 1712年12月	商船か(母港不明)	25歳(奉公人)、35歳(奉公人、レンガ職人)
10 1713年10月	商船か(母港不明、ブリガンティン船)	40歳以上(元アンティグア船船長)
11 1713年11月	軍艦	水兵数名
12 1713年12月	軍艦	21歳(奉公人)
13 1714年1月	軍艦	40歳、22歳、10歳、24歳(イングランド西部の方言)、35歳
14 1714年1月	商船(ロンドン籍シッブ船)	24歳(甲板長)
15 1714年3月	商船か(母港不明、シッブ船)	20歳
16 1714年5月	商船か(母港不明)	28歳、30歳
17 1714年6月	商船(ボストン籍)	24歳(奉公人で獣脂商)、28歳、30歳
18 1714年11月	軍艦	28歳(アイルランド人)
19 1715年6月	商船(ロンドン籍シッブ船、マープルヘッドに停泊)	25歳、25歳、20歳、23歳
20 1716年4月	商船(ロンドン籍ブリガンティン船)	12歳(奉公人、スコットランド人)
21 1716年6月	商船(ボストン籍シッブ船)	15歳(奉公人、イングランド西部の方言)
22 1716年6月	商船(ロンドン籍シッブ船)	25歳(樽職人、アイルランド人)、16歳(奉公人、前者の弟)
23 1717年8月	商船か(母港不明)	水夫数名
24 1717年8月	商船(ジャージー籍シッブ船)	奉公人(フランス人)
25 1717年8月	商船(イギリス籍(母港不明)シッブ船)	水夫7名
26 1717年10月	商船(ダブリン籍シッブ船)	26歳(アイルランド人)、18歳(アイルランド人)
27 1717年10月	商船(母港不明、シッブ船)	28歳(レンガ職人、アイルランド人)
28 1718年7月	商船か(母港不明、シッブ船)	30歳、26歳
29 1718年8月	商船(ボストン籍スループ船)	26歳(奉公人で樽職人、アイルランド人)
30 1718年9月	商船(ロンドン籍シッブ船)	甲板長
31 1718年9月	商船(母港不明、シッブ船)	料理人
32 1718年9月	商船か(母港不明、シッブ船)	水夫1名
33 1718年9月	商船か(母港不明、シッブ船、マープルヘッドに停泊)	水夫1名
34 1718年10月	同上	水夫1名
35 1718年10月	商船(母港不明、シッブ船)	水夫2名
36 1718年10月	商船(サウサンプトン籍シッブ船)	35歳、30歳
37 1719年4月	軍艦	水兵数名
38 1719年6月	ボストン在住のmariner(おそらく船長)	黒人1名
39 1724年5月	商船か(母港不明)	18歳(鍵帆職人)
40 1725年6月	商船(ロンドン籍シッブ船)	水夫3名
41 1725年9月	商船か(母港不明、シッブ船)	水夫1名
42 1725年11月	同上	水夫1名
43 1725年12月	商船か(母港不明、ブリガンティン船)	奉公人(アイルランド人)

Boston News-Letter, 1704-1726 (No. 1, No. 3・No. 43): "By His Excellency Joseph Dudley ... A Proclamation, Whereas there are Several Seamen ..."
(Boston, 1705)(No. 2)より作成。船舶の母港の特定には、Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848も使用。

ら逃れたケースということになる。表でも、船員が脱走した船の母港が判明している事例に関しては、そのほとんどが本国から来た船である。ボストンの船とは異なり、本国から植民地を訪れた船は、現地で賃金の一部を受け取ることが珍しくなく、賃金を手にしたうえで行方をくらす水夫が少なくなかった。本国でも、沿岸貿易や北欧との貿易など、短時間で終わる航海の場合は、水夫への賃金は航海終了後に一括で支払われるのが通例であったが、航海が長期に及ぶことが想定される場合、水夫の不満を抑えるために、賃金を分割して渡したのである。船長が賃金の一部を水夫に前払いすることは一般的で、さまざまな土地を行き来する航海であれば、2か所目の寄港地でそれまでの賃金を支払い、以後は2港ごとに支払いながら航海終了時に残額を支払うのが通例であった。また、航海途中に目的地を変更する場合には、水夫に臨時の手当てを与えることも珍しくなかった。1729年に本国議会が制定した商船員の統制に関する法では、商船の水夫への賃金の支払いは、原則として雇用期間終了の時点、または母港に帰港して税関を通過してから30日以内と規定されている。しかし、水夫と船長（あるいは船主）が航海の前に結ぶ契約は当事者間での取り決めであり、その契約内容によって、賃金の支払い方は多様だったのである。出航前の段階や寄港地にて賃金を支払うことは、もちろん水夫の不満を蓄積させないためでもあるが、経済史家のレイフ・デイヴィスによれば、植民地での滞在中、英貨よりも価値の低い現地通貨で賃金を支払うことによって、船長は停泊地で現金を欲する水夫たちの欲求を満たせるとともに、水夫に支払う賃金を節約できる手段でもあった¹⁴⁸。このように寄港地で賃金を支払う習慣のために、雇用期間の途中で賃金を得た水夫の一部が脱走へと駆り立てられることは避けられなかった。18世紀半ば、本国の船に乗り組み、地中海からボストンを訪れたクリーマーは、2番目の寄港地であるボストンで賃金の一部を受け取ったが、ボストンでは人手が不足しており、ボストン船に雇われればより高い賃金を得られることを知って「脱走したくなった」。ただしその時は、ともに脱船することを約した船員の1人の裏切りに遭い、船長により投獄されてしまった¹⁴⁹。

ボストン船の場合も、母港ではなく寄港地で水夫が脱走したことはあったはずである。実際、ボストンの船長にとって馴染みの取引先である西インド諸島は、水夫の脱走が横行

¹⁴⁸ Davis, *English Shipping Industry*, 133, 141-143; Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 119, 125, 139; James F. Shepherd and Gary M. Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America* (Cambridge, 1972), 52.

¹⁴⁹ Bellamy, ed., *Ramblin' Jack*, 87.

していたことで知られる。17世紀から慢性的に地元船に乗り組む人員が不足していたカリブ海の島々では、よそから訪れた商船の水夫たちが、より高い賃金を得ようとして船を脱走することが多く、1717年、西インドで水夫を失った本国船の船長が証言したところでは、脱走は「日常におこなわれたし、[今なお] 日常的である」¹⁵⁰。ジャマイカ史家のデイヴィッド・ブウィーセレイは、ポートロイヤルに駐留する軍艦の水兵たちも脱走したい欲求を常に抱えていて、彼らはより高い賃金を得られる商船か、あるいは海賊船へと逃れようとしたと指摘する。ただし、軍艦からの脱走を試みた者や、脱走を教唆した者には、命を落としかねないほどの制裁が科せられた¹⁵¹。船員の脱走による損失を防ぐために、西インドに向かう本国船では、長期間の航海であっても賃金は母港への帰港後の一括払いが一般的であったが、デイヴィスによると、1720年代か30年代には現地の労働力が黒人奴隷で占められるようになると、白人水夫にとって西インドで脱走するメリットは減少し、西インドでの滞在中に水夫に賃金を一部支払うことも珍しくなくなった¹⁵²。ところが、ボストンなど植民地の船の場合、西インドへの航海は、母港と現地を往復するだけの場合にはさほど長期間の航海ではないため、水夫は母港に戻るまで賃金を支払われないことが一般的である。植民地の船の水夫にとって、西インドでの脱走は、往路での労働の対価を放棄することを意味しており、脱走した者がいるとすれば相応の事情があった場合に限られるであろう。それに第1章で述べたように、ジャマイカでの停泊は、本国の船は北米植民地の船の倍以上の日数を要するため、必然的に本国船の水夫がより良い働き口に魅了されることも多くなる。西インドでの脱走に関しても、より多くの船員を失ったのは本国船であり、同じことは、ボストン船のいまひとつの主要ルートであった南部植民地との貿易にも当てはまる¹⁵³。

¹⁵⁰ Hatfield, “Mariners, Merchants, and Colonists,” 149-151; Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 104.

¹⁵¹ Pawson and Buisseret, *Port Royal*, 67.

¹⁵² Davis, *English Shipping Industry*, 141-142.

¹⁵³ ただし、1667年、メリーランドを訪れていたニューイングランドの船2隻が、航海法違反の疑いで現地で裁判にかけられた際、2隻の船員たちは、賃金の不払いを理由にそれぞれの船長を提訴している (David R. Owen and Michael C. Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America: The Maryland Experience, 1634-1776* (Durham, N.C., 1995), 264)。この2隻の植民地船が、複数の取引地に赴く長距離航海の途中であったとすれば、南部植民地で賃金の一部が支払われる契約だったと思われる。しかし、仮に南部植民地のみで取引をおこなう予定だったとすれば、現地での停泊期間が長くなることが想定される場合——現地での越冬など——には、植民地船による南部植民地への貿易でも、途中で賃金の一部を支払う契約を結ぶこともありえたと考えられる。

ボストン船が寄港地で水夫に脱走を許した事例が最も多かったのは、大西洋を横断するような長距離航海をおこなった時だったはずである。すでに述べたように、本国船ほど大勢の水夫を必要としないボストン船でも、長距離の航海ほど外来の水夫を雇っている割合が高く、船長と血縁や地縁で繋がる水夫に比べれば、彼らは脱走することへの気兼ねは少ない。また、何週間も陸地を見ることのない大西洋横断への不安も、脱走を試みる引き金となろう。1715年にボストンからバルバドス、さらにロンドンへと航海した船は、ポルトガル人の船員5名を雇用しており、船員の4分の3以上がイギリス人であることを規定する航海法を犯していた——同船のイギリス人は11人であった——ために、ロンドンで差し押さえられている。船長は、ポルトガル人たちは無賃で働いていると主張してまで船の返還を求めたが、彼がバルバドスでポルトガル人たちを雇わざるを得なかったのは、その地で船員4人が脱走したためであった¹⁵⁴。また、仮に上の表2-6で母港が明らかでない船がボストン船であるとしても、それらのほとんどが、当時の帆船のなかでは大型のシップ船であり、ボストンで最も数が多かったスループ船からの脱走ではない。したがって、それらがボストン船であっても、平均よりも大型で、船員数も多い船からの脱走であることは疑いない。大西洋を横断するボストン船は多く見積もっても全体の1割程度であるため、ボストン船での水夫の脱走は、本国船に比べればはるかに少なかったといえるだろう。

海事裁判

船上の境遇に不満を抱いた船員のなかには反乱や脱走といった犯罪に当たる手段を選ぶ者もいた。しかし、船長や船主との間に揉め事が生じた際には、海事裁判所を頼ることで解決を図る方法もあった。1729年にボストンのナサニエル・バイフィールド判事は、「グレートブリテン島からこの地に来る船はわずかだが、その船員たちが仕事を辞めようとするために、多くの航海に多大な支障が出ている」と述べたが、彼らは寄港地のボストンで、訴訟を通じて職務から離れようとしたのである¹⁵⁵。

航海途中の寄港地で、あるいは母港に帰還したあとに、貿易に携わる人々は問題の解決のために海事裁判所を利用した。水夫が原告として訴訟に頼るだけでなく、船長や船主が水夫を相手に訴訟を起こすこともあれば、船長と船主、あるいは船主同士が争うこともあった。17世紀には、植民地では海運に関わる訴訟も、コモンローあるいは海事法に従って

¹⁵⁴ Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 76.

¹⁵⁵ *Ibid.*, 232 n1.

各地の裁判所で扱われていたが、世紀末に主要な港町に副海事裁判所が設置されると、海運に関連する案件はそこで海事法に則って判決が下されるようになった。特に、一連の航海がまだ終わっていない場合、裁判による停泊期間の長期化を避けたい船長には、わずか数日で結審に至る海事裁判は誂え向きであったし、水夫にとっても、複数人で訴訟を起こすことができるメリットがあった¹⁵⁶。

訴訟の種類は多岐にわたるが、戦時には、船舶の拿捕に関わる訴訟が多数にのぼることはいうまでもない。地域による差異もあり、タバコを産するメリーランドでは海事訴訟の半数近くが航海法に関連するものであったのに対し、マサチューセッツでは船員の賃金や脱走、あるいは公海上での襲撃に関わる係争が大きな割合を占めた¹⁵⁷。水夫が船長や船主に対して賃金の支払いを求めた裁判では、たいてい雇用主の側は、賃金を支払わない根拠として水夫の飲酒や怠慢、反抗的態度、横領などを挙げた。また、脱走を試みた水夫とその雇用主が争った場合、水夫は船長による雇用契約の不履行や独断での目的地変更、船長の暴力、食事のひどさなどを理由に、脱走を正当化した¹⁵⁸。

アンドルーズの古典的な研究によれば、植民地の判事は水夫の主張を支持する判決を下す傾向にあった。実際、近年の研究でも、メリーランドでは植民地時代を通じて、賃金にまつわる訴訟は例外なく水夫の主張が認められていることが確認された。とはいえ多くの植民地で、船長を訴えた水夫の主張が認められ、判事が船長に罰金を科した場合でも、船員不足の問題のために、水夫が願った職務からの解放は聞き入れられず、引き続き同じ船で働くよう命じられた。それを拒否すれば、当該の水夫は脱走者と見なされるのだった。1710年代から20年代にかけてボストンの副海事裁判所で判事を務めたジョン・メンジーズも、やはり賃金の支払いに関しては水夫の主張を認めるものの、水夫による解職の希望に応じることがほとんどない人物であった¹⁵⁹。

ここで、ボストンでおこなわれた海事訴訟の記録をもとに、地元の船や外来の船で係争が起きた頻度を検証してみたい。裁判の記録が残る1718年6月から22年3月には、ボストン船以外も含めて、水夫が関与した事例が54件ある。ただし、同じ船の船長と水夫が互

¹⁵⁶ *Ibid.*, 224-225; Owen and Tolley, *Courts of Admiralty*, 2-3; Hatfield, *Atlantic Virginia*, 80.

¹⁵⁷ Owen and Tolley, *Courts of Admiralty*, 5; Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 241.

¹⁵⁸ *Ibid.*, 231.

¹⁵⁹ *Ibid.*, 231-232; Owen and Tolley, *Courts of Admiralty*, 11; Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 65.

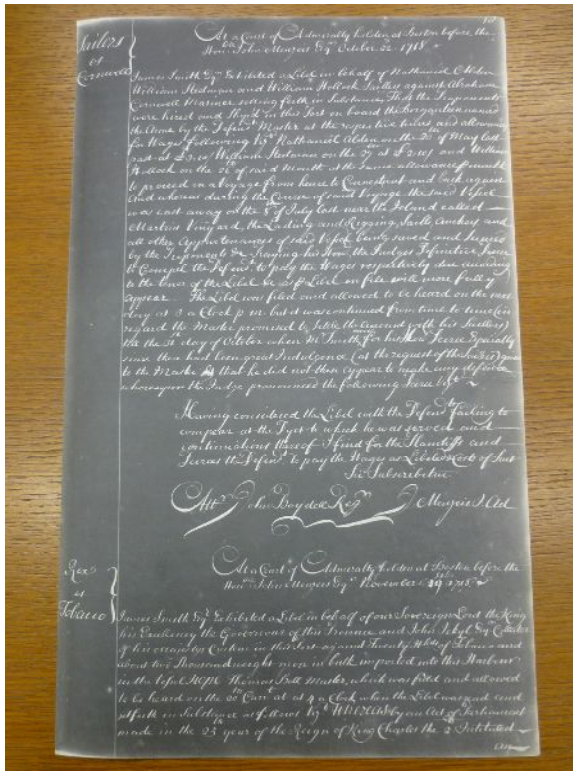


図 2-2 ポストン副海事裁判所の訴訟記録、
1718年

る争いである。注目すべきは、ポストン船の圧倒的多数が植民地海域での貿易をおこなっているにもかかわらず、それらの船の船長や水夫が訴えを起こしたのは、漁船を含めても4年間で10件にも満たない点である。また、植民地の船による大西洋横断航海は、年間にせいぜい30隻程度が実行するだけであるにもかかわらず、かかる航海に携わった水夫あるいは航海士による訴訟が4件あり、北米や西インドのみを航行した船に比べれば、係争が起きる割合がかなり高かったといえる。

また、表 2-7 のとおり、38件の訴訟のうち、大西洋を渡ってポストンを訪れたヨーロッ

いに相手を訴えている例もあるため、同じ船での訴訟をまとめて1件とカウントすれば、全38件となる。それらを、船の母港が植民地であるかヨーロッパ（特にイギリス）であるかに応じて分類したのが表 2-7 であり、植民地の港町を母港とする船での係争は13件確認できる。すなわち、植民地海域で貿易に従事した船の水夫が関与したものが5件、漁船の水夫が関与したものが5件、大西洋を横断して貿易した船の水夫が関与したものが4件である。それら13件の概要は表 2-8 に示したが、ポストンの裁判所の記録をもとにしているため、ポストン船の水夫が訴えを起こした、あるいは訴えられた事例が多く、ほとんどが賃金の支払いをめぐる

表 2-7 水夫が関与したポストン副海事裁判所での訴訟(1718-1721)

業種または航路	船舶の母港	訴訟件数
植民地での貿易	植民地	5*
漁業	植民地	4*
大西洋横断航海	植民地	4*
大西洋横断航海	ヨーロッパ	16**
不明	不明	9

註) *: 詳細は表 2-8 を参照。

** : 詳細は表 2-9 を参照。

Records of the Court of Admiralty of the Province of Massachusetts Bay, 1718-1747, Manuscript Division, Library of Congress, Washington D.C.より作成。

表2-8 ボストン副海事裁判所での訴訟の概略(植民地船)

活動	時期	船舶の母港	訴え	判決
植民地での貿易	1718年6月	ボストン	バルバドスへの航海を終え、水夫が船長に賃金の支払いを要求。	船長に賃金の支払いを命じる。
	1718年8月	ボストン	西インドに向かった水夫(故人)がアンティグア島で解職されたが、その妻が船主に賃金の支払いを要求。	船主たちに賃金の支払いを命じる。水夫にも命令違反などの過失があり、裁判費用は水夫の妻が負担。
	1718年10月	ボストン	コネチカットへの航海途中に船が座礁。水夫3名が船長に賃金の支払いを要求。	船長に賃金の支払いを命じる。
	1719年8月	カロライナ	船長による航路変更を理由に、水夫2名が辞職を希望。	水夫らの訴えを棄却。
	1720年4月	ボストンか	バルバドス島から水夫として乗り組んだ男は、ボストン到着後には原告(ボストン市民か)の奉公人になる契約を結んでいた。原告は船長に対し、男の引き渡しと男への賃金の支払いを要求。	原告の訴えを認める。
	1719年4月	不明	水夫が船主に賃金(現金とラム酒)の支払いを要求。	船主に賃金の支払いを命じるが、要求額より減額。
	1720年12月	不明	船主2名が、脱走した水夫4名に対して損害賠償を請求。	実際に漁業をおこなった場合の収益を想定し、水夫らに同額の賠償を命じる。
	1721年7月	不明	クジラの死骸を得たプリマスの漁民らに対し、クジラを殺害したため途中で辞職した水夫が、雇い主に対して働いた期間の賃金の支払いを要求。	訴えを棄却。
	1721年12月	マーブルヘッド	病気のため途中で辞職した水夫が、雇い主に対して働いた期間の賃金の支払いを要求。	雇い主に賃金の支払いを命じるが、要求額より減額。
	1718年8月	ボストン	コネチカット、アイルランド、バルバドスへの一連の航海を終え、航海士が船長に賃金の支払いを要求。	船長に賃金の支払いを命じるが、要求額より減額。
大西洋横断航海	1718年9月	ボストン	ヘアリーズ諸島とマデライラ諸島への一連の航海で、水夫が所有する材木を船長が売却。船長にその売上金の引き渡しを要求。	船長に引き渡しを命じる。
	1719年12月	ニューロンドン	航海士(途中から船長)としてアゾレス諸島とボストンに航海した男の妻が、船主に賃金の支払いを要求。	船主に支払いを命じる。
	1721年6月	ボストンか	寄港地のマデライラ諸島で雇われた水夫が、船長に賃金の支払いを要求。	積荷のロインに損害があったため、その分は船長や船員が負担する。船長に、水夫の負担分を差し引いた賃金の支払いを命じる。

Records of the Court of Admiralty of the Province of Massachusetts Bay, 1718-1747, Manuscript Division, Library of Congress, Washington D.C.より作成。

表2-9 ボストン副海軍裁判所での訴訟の概略(本国あるいはアイルランドの港を母港とする船舶)

航路	時期	船舶の母港	訴え	判決
ロンドン→ボストン(など?) →ロンドン	1718年7月	ロンドン	船長が、水夫らによる自らへの侮辱を扇動した乗客を提訴。	乗客に罰金と裁判費用の支払いを命じる。
ロンドン→ボストン→ロンドン	1718年8月	ロンドンか	船長が、労働を放棄して他の船員たちの脱走の原因をつくった航海士を提訴。	船長の訴えを棄却し、裁判費用の支払いを命じる。
ロンドン→ボストンなど→ロンドン	1718年9月	ロンドンか	船長が、労働を放棄し自らに暴行した水夫5名を提訴。	船長と水夫2名に裁判費用の支払いを命じ、水夫1名は投獄。
ロンドン→マデライラ、ボストンなど→ロンドン	1718年9月	ロンドンか	船長が、何度も労働を放棄し、航海士らに暴行した水夫を提訴。	水夫に罰金と裁判費用の支払いを命じ、さらに投獄。
ロンドン→バルバドス→ボストンなど→ロンドン	1719年1月	ロンドン	航海士と水夫が、船長による解雇が不当だと主張。また、これまでの賃金の支払いを要求。	船長に賃金の支払いを命じるが、2人の解雇は妥当(航海士は監視の際に酒を飲みすぎることと怠惰な働きぶりだったため、水夫は本人が辞職を希望している)。
ロンドン→バルバドス→ボストン	1719年4月	ロンドン	船長が、指示に従わずに航海に遅れを来した水夫4名を提訴。水夫らは辞職を希望。	水夫らの辞職を認めず、ロンドンに帰港するまで働くよう命じる。裁判費用は双方で折半。
? →バルバドス→ボストン →ロンドン	1719年4月	ロンドンか	船長が、バルバドスで雇用した水夫2名を提訴。ボストンで、水夫らは無断で10日間いなくなったり、船のボートを持ち去って航海を妨害した。	水夫らが受け取るはずの賃金を没収。
ロンドン→ボストン(など?) →ロンドン	1719年7月	ロンドン	水夫6名がボストンでの辞職を希望し、船長に対してこれまでの賃金の支払いを要求。	水夫らの辞職は認めないが、船長に航海初日から判決の日までの賃金と裁判費用の支払いを命じる。
アイルランド→ファイア、ボストン→アイルランド	1720年3月	アイルランド	アイルランドから到着した船がボストンで差し押さえに遭ったため、船を購入する予定だったボストンのMariner(船長か)が、同船の船長と航海士を提訴。	船の差し押さえは正当であり、船と積荷を競売にかける。
ロンドン→ボストンなど→外国領→ロンドン	1720年7月	ロンドンか	航海の予定が変更されると聞いた水夫7名が辞職を希望。	航海の予定は変更されておらず、水夫らの辞職は認めないが、船長に水夫らへの賃金の支払いを命じる。
ロンドン→フアアイアル(アゾレス諸島)→ボストンなど→ロンドン	1720年7月	ロンドンか	水夫が、船長に対してこれまでの賃金の支払いを要求。	船長に賃金と裁判費用の支払いを命じる。
ロンドン→ボストン(など?) →リヴォルノなど→ロンドン	1720年8月	ロンドンか	海に落下して体調を崩したために解雇された水夫が、船長に対して働いた期間の賃金の支払いを要求。	船長に賃金と裁判費用の支払いを命じる。
不明	1720年12月	トブリヤム	水夫3名が、船長に対してこれまでの賃金の支払いを要求。	船長に賃金の支払いを命じる。裁判費用はひとまず水夫3名が支払うが、それは彼らが契約終了まで職務を全うすることを約する保証金とする。
ロンドン→ボストン(など?) →ロンドン	1722年1月	ロンドンか	水夫3名がボストンでの辞職を希望し、船長に対してこれまでの賃金の支払いを要求。	水夫らの辞職は認めないが、船長に水夫らへの賃金の支払いを命じる。
ロンドン→バルバドス→セントマーティン→ボストン→西インド→ロンドン	1722年3月	ロンドンか	水夫5名が、航路変更を理由にボストンで辞職を希望。船長に対してこれまでの賃金の支払いを要求。当初はロンドンからバルバドスへの往復の予定だったが、船長はバルバドスで船荷を引き受けてセントマーティン島、ボストンに寄港し、さらにロンドンに戻る前に西インドを経由しようとしている。	船長に賃金の支払いを命じるが、これまでの全額は支払わず、船長が預かる。水夫らは、今後も職務を全うすれば金額を受け取れるが、ボストンで船を降りるのなら、船長が預かっている分は没収となる。裁判費用は双方で折半。

Records of the Court of Admiralty of the Province of Massachusetts Bay, 1718-1747, Manuscript Division, Library of Congress, Washington D.C.より作成。

パの船で争いが生じ、寄港地のボストンで裁判に至ったものが 16 件を数える。18 世紀前半、ボストンを訪れる本国やアイルランドの船は年間に 20～40 隻程度だが、4 年に満たない期間で 16 件の裁判がおこなわれた（ただし 1 件はフランス船での係争）ことから、船の上で何らかの問題が生じる割合の高さがうかがえる。しかも、フランス船を除く訴訟の概要（表 2-9）を確認すると、水夫の労働放棄や船長への暴行など、植民地の船に関わる 13 件の訴訟には見られなかった反抗的な水夫の姿が目立つことは特筆すべきであろう。なお、これらはいくまでもボストンで裁判を起こした事例のみであり、実際にはボストンなどの寄港地よりも、母港への帰還後に、おそらくは賃金の支払いをめぐる裁判に至る割合がさらに高かったことは間違いない。その点を考慮に入れば、大西洋を横断する大型船（そのほとんどがロンドン船）で争いが生じる割合は、植民地海域のみを往来する小型船とは大きな隔たりがあったと断言できる。

以上から、ボストン船では裁判所を頼るほどの争いが生じることは極めて少なく、外来の水夫の割合が高くなる大西洋横断をおこなう航海の場合でも、同じく大西洋を渡る本国船ほど頻繁に不和が生じるわけではなかった。その理由は、ひとえに船に乗り組む人数の少なさであろう。植民地海域での貿易をおこなう場合には、ボストン船の船員数は 1 桁で事足り、時にヨーロッパに向かう場合も、通常は植民地貿易で使用される船で現地に向かうこともあるため、そう大勢が乗り組むわけではない。実際、1714 年から 17 年にボストンからロンドンに向かったボストン船 27 隻のうち、16 隻は 10 人未満しか乗っていなかった。1 隻当たりの水夫は平均 9.8 人であり、同時期に西インド貿易をおこなったボストン船の平均（7.2 人）よりも 2～3 人多いだけなのである。ロンドンの船に関しても、ボストンから母港へ帰港する場合の船員は平均 11.8 人であり、ボストン船と比較して極端に多いわけではない¹⁶⁰。しかし 17 世紀末にジャマイカを訪れたロンドン船の水夫が平均 28.9 人だったように、より遠方への航海や病気にかかりやすい地域への航海、複数箇所を回る航海などには船員の数が飛躍的に増えた。事実、ボストンで訴訟に至った船（すなわち表 2-9 のロンドン船）は、長期間を要して複数の場所に寄港しているものが多かったのである。

マサチューセッツのセイラムをケーススタディの対象としたヴィカーズは、1 隻当たりの船員が少なく、しかも船長と水夫がたいてい地縁や血縁で結びついていたセイラムの船では、人間関係が良好だったと結論づけた。船での反乱の多さを強調したレディカーに対し、ヴィカーズは、ほとんどの航海で反乱は起きていないと反証を挙げたが、レディカーも、

¹⁶⁰ Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848.

自らが考察したのは大西洋を横断する大型帆船であり、小さな船では船長の権限は「父親的温情主義」との表現が適すると認めている¹⁶¹。ボストンは、港町としての規模はセイラムを凌駕し、働き口を求める外来の水夫もはるかに多かったけれども、第1章の表1-4のとおり、船のサイズや船員数はセイラムと大きな差はなかった。ここまでに述べたように、ボストン船でも水夫の大半は地元民だったこと、時には船長の親類が乗り組んでいたこと、そして脱走や訴訟が少なかったことを考慮しても、船の上の環境は、ボストン船はセイラム船の特徴に似ていたと捉えてよいだろう。船が小さければ労働が楽であるわけではなく、船員の数が少ないことは1人当たりの仕事が多くなることを意味した。船長や航海士も水夫とともに働かねばならなかったし、なかには船長も水夫も船上で同じ食事を食べていた船もあった¹⁶²。船員が少ない船のそのような特徴ゆえに、陸上では振る舞いを問題視されることが多々ある水夫たちでも、ボストン船に雇用された時、船上では不和が生じにくかったのである。

おわりに

粗暴な性格の水夫たちは、港町の治安を乱したことで当局の悩みの種となり、その町の民衆に悪影響を及ぼすことを危惧される存在であった。しかし、航海に数多の危険がともなうことを知っていてもなお、彼らは貧しさゆえにその航海に参加したのであり、その点において植民地社会の経済発展に不可欠な役割を担った。当時の酒場が単に酒を提供するだけの場であったならば、各植民地の議会は水夫による酒場の利用を一切禁ずることもありえたが、それをしなかったことは、植民地人の生活の質の向上に、彼ら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。植民地の海運は常に、貿易の必要性和水夫の有害性のジレンマを抱えながら発展したのだった。

水夫を身近に見ていたマザーをはじめとする聖職者は、一様に水夫の邪な振る舞いを非難した。聖職者の記述からは、彼らが地元の水夫と外来の水夫を区別して捉えていた様子はなく、ボストンに在住する水夫も、一時的にボストンに滞在している外来の水夫も、そ

¹⁶¹ Vickers et al., "Roundtable," 313; Marcus Rediker, "The Common Seaman in the Histories of Capitalism and the Working Class," *IJMH* 1 (1989), 342-344.

¹⁶² Vickers with Walsh, *Young Men and the Sea*, 91; Gilje, *Liberty on the Waterfront*, 71, 74.

の粗野な特徴はある程度共通していたのである。とりわけ 1740 年代からアメリカ革命期にかけては、ボストンでは集団となった水夫による海軍の強制徴募に対する暴動がたびたび起きたことが知られており、たしかに彼らは好戦的な性格でもあった¹⁶³。

しかしながら、ボストンの船に乗り組んだ船長と水夫たちの間には、入港後に裁判所を頼ることになるような争いが生じることは少なかった。地縁や血縁によって船長や船主と繋がりのある水夫たちが、乗組員の少なからぬ割合を占めたためであり、ボストンは北米植民地では最大とはいえ、ヨーロッパの主要港に比べればはるかに小規模だった町としての特徴が、船上の人間関係にも影響していたと考えられる。航海には外来の水夫も参加したが、奉公人や若者を含むボストン在住者や船長の縁者が船員の半数程度あるいはそれ以上を占め、しかも少人数で危険を乗り切らねばならない小型の植民地船ならではの環境だったとあれば、不和が少なかったことは驚くことではないのである。

¹⁶³ 1740 年代には割合にして 2 年に 1 度、ボストンで水夫を中心とする大規模な暴動が起こり、42 年の暴動を起こしたのは 300 人の水夫であったと記録されている。1747 年の暴動は、同じく 300 人の水夫が先陣を切り、のちに暴徒は数千人にまで膨れ上がった (Marcus Rediker, “A Motley Crew of Rebels: Sailors, Slaves, and the Coming of the American Revolution,” in *The Transforming Hand of Revolution: Reconsidering the American Revolution as a Social Movement*, ed. Ronald Hoffman and Peter J. Albert (Charlottesville, 1996), 159-161)。本稿の序論でも述べたように、研究者のなかには、植民地時代末期に本国の役人や海軍に抵抗して各地で暴動を起こした水夫たちが、植民地が独立へと歩を進める潮流をつくり出したと評価する向きもある。海軍のピーター・ウォレン提督は、1745 年に、ニューイングランドの船乗りこそが「イギリス人としての権利と自由に対する意識が最も高い」と述べていた (*ibid.*, 160)。

第3章 植民地の非合法貿易

はじめに

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。たしかに植民地建設から間もない時期から、ニューイングランドの人々は、自分たちが代表を送っていない議会の定めた法に従う必要なしとの見解を示し、航海法違反に当たる外国との直接取引をおこなっていた¹。ただし、すでに序論および第1章で見たように、1670～80年代に本国は植民地の貿易に対する監視の目を強化し始め、主要な港町を出入りした船の情報は本国に報告されることになったのであり、それが本研究でも利用している海事局船舶簿であった。

本章では再び船舶簿のデータベースを多用し、まず第1節では、植民地人による航海法違反の実態や、違反を可能ならしめた通関システムの不備を確認する。ボストンとジャマイカの船舶簿に記録された情報の矛盾点も、その手がかりとなろう。また、そもそも船舶簿に記されることなく港を出入りした船の存在もなおざりにはできない。そこで第2節と第3節ではカリブ海周辺のスペイン領植民地へと侵入した船とその船員たちに焦点を当てるが、それらの船は必ずしも船舶簿に痕跡を残したとは限らないのである。「イギリスの大西洋世界は公式の大西洋帝国よりもはるかに大きく、また複雑な姿」だったというバーナード・ベイリンの指摘は、頻りにイギリス領の外側へと向かったボストンや他港の船に思いをめぐらす時、極めて示唆的なものとなる²。

¹ Charles M. Andrews, *The Colonial Period of American History*, vol. 4: *England's Commercial and Colonial Policy* (New Haven, Conn., 1938; reprint 1966), 140. 本国の重商主義者のなかでは、航海法を犯すニューイングランドを有害な植民地と見なすジョサイア・チャイルドに代表される見方が一般的であったが、なかにはチャールズ・ダヴェナントのように、かの地が西インドへの食料供給によって砂糖生産を支え、貿易のバランスを維持しているとの肯定的側面を見出す者もいた（宇治田富造『重商主義植民地体制論 第1部 旧植民地体制と植民地収奪』（青木書店、1961年）67-77頁）。

² バーナード・ベイリン（和田光弘・森丈夫訳）『アトランティック・ヒストリー』（名古屋大学出版会、2007年）44頁。

第1節 航海法体制とその実態

航海法体制

周知のとおり、17世紀半ばから、イギリスは一連の航海法と関連諸法からなる航海法体制によって、植民地の貿易を統制しようと試みた。しかし当初は、植民地にとって航海法とは名ばかりのものであり、その規定が遵守されることはほとんどなかった。本国議会は1673年以降、関税の徴収を徹底するため、徴税官 (collector) などの役人を各植民地へと派遣し始め、まずはタバコを産する南部植民地を皮切りに、78年には北米のすべての植民地に徴税官が任命されるに至る³。また、各植民地の当局も、1670年代あるいは80年代から、総督が海事官 (naval officer) を配置して海事局船舶簿を作成させ、定期的に本国に報告している。ところが、海事官は一見すると本国から派遣された役人を補助する立場のようであるが、実際のところ、ボストンでの海事官の当初の役割は、徴税官の妨害にほかならなかった。以下では、貿易によって私利を追求すべく、さまざまな手段で本国に反抗する植民地の様子を探るうえで、まずは一連の航海法の概略を振り返っておきたい。

1651年にクロムウェルが航海法を制定した主たる目的は、中継貿易で儲けを得ているオランダ人など外国商人の排除であった。そのためイギリスへの輸入は、イギリス人 (植民地人を含む) によって所有され、船長と、乗組員の大部分がイギリス人である船か、あるいは積荷の原産国の船のみに認められた。その後、1660年の王政復古に伴うイギリスの政策転換により、貿易システムはより本国の利益を追求する形となる。同年の第一次航海法 (シー・マグナカルタシー・マグナカルタ) では、イギリスとその植民地への輸出入はすべてイギリス船のみに限定され、その乗組員についても、クロムウェルの航海法よりも明確に、4分の3以上がイギリス人であることが定められている⁴。また、この法では砂糖やタバコといった重要な植民地産物が「列挙品目」に指定されてイギリスとその植民地以外への直輸出を禁じられており、1660年に指定された品目は、タバコ以外のすべてが西インドの産物であった⁵。

この第一次航海法と、続く第二次航海法 (市場法ステイブルアクト、1663年) では、列挙品目を積み込

³ Alex Roland, W. Jeffrey Bolster, and Alexander Keyssar, *The Way of the Ship: America's Maritime History Reenvisioned, 1600-2000* (Hoboken, N.J., 2008), 40-41.

⁴ 私掠船による拿捕や、密貿易をおこなったことでの差し押さえなどの結果、イギリス人が所有することになった外国製の船は、所定の手続きにより、イギリス人の所有下にあることを証明することで、イギリス領内の貿易に使用できた。

⁵ 1660年に列挙品目とされたのは、砂糖・タバコ・綿・インディゴ・ショウガ・ファステック (黄色染料)・その他の染料木である。1704年には米・糖蜜・造船資材が追加された。

む船長に対し、それらの品目を最初にイギリスかその植民地に荷揚げすることを約する保証金の供託（1名の適格保証人との連帯）を義務づけた。すなわち、列挙品目を輸送するために本国から植民地に向かう船長は、イギリスを離れる前に保証金を供託しなければならないし、本国以外を出航して列挙品目を輸送する船長（たとえば砂糖を入手するべくボストンから西インドを訪れる船長など）は、列挙品目を船積みする場所において供託する義務が課された。なお、非列挙品目に関しては、イギリス船によってイギリス領植民地から他のヨーロッパ諸国に直輸出することが認められていた。ただし、第一次航海法では外国からイギリス領植民地への直輸入も自由であったが、第二次航海法によってそれは禁じられ、非列挙品目を直輸出した際に外国で得た商品はいったん本国で荷揚げし、関税を支払ったのちに植民地に輸入することとなった。

おそらくボストン船だと思われるニューイングランドの船2隻は、1667年に取引地のメリーランドで裁判にかけられているが、ホープ号は保証金を支払わずに船積みをした（1660年法に抵触）ため、ウィリアム号は商品の原産地を証明する前に荷下ろしした（1663年法に抵触）ためであった。北アメリカの延々と続く海岸線や数多くの河川・入江は、至るところで秘密裏の積み降ろしを可能にしたが、特にチェサピーク植民地では、船が川をさかのぼって個々のプランテーションを行き来し、船長とプランターが直接取引をすることも一般的であるため、航海法に違反する船が絶えなかった。その地域には、ほとんどの船が通関を訪れるような中軸となる港町もなく、しかも17世紀には徴税官たちは各人が複数の郡を担当していた現状も、違法な取引を助長したのだった⁶。

とはいえ、これら1660年代までの航海法は、ボストンなどニューイングランドの船主や荷主にとって、大した痛手とはならなかった。上記の例のように、列挙品目を産する植民地に赴いたニューイングランド船が差し押さえられることが稀にあったとはいえ、一連の法律により、本国の船だけでは植民地の需要を満たせない時点でオランダ人を排除したことは、ニューイングランドの造船業・海運業の促進にも繋がったと理解されている。外国産品の直輸入禁止に関しても、17世紀当時のニューイングランドはそもそもほとんどの製品を本国から輸入していたし、ニューイングランドで必要とされた外国産品は、漁業で使用する塩と、ワイン諸島との取引で得るワインが中心であったが、それらは例外として直

⁶ David R. Owen and Michael C. Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America: The Maryland Experience, 1634-1776* (Durham, N.C., 1995), 264; Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 178, 182.

輸入することを認められた品目であったため、損害を被らなかったのである⁷。それに、実際には 1663 年以後もヨーロッパ諸国から植民地への商品の直輸入は日常茶飯事であり、チャールズ・M・アンドルーズによれば、1733 年の糖蜜法以前では、植民地人が最も頻繁に犯したのが、第二次航海法のこの規定であった⁸。

ニューイングランドの船長たちは、列挙品目の輸送について、それらを原産地から他のイギリス領植民地へと輸出すれば、保証金にかんする規約は守られたと見なした。つまりボストンの船長は、西インドや南部植民地で積み込んだ列挙品目をいったん母港やその他ニューイングランドの港へと運び、しばしばそこから外国へと好き勝手に輸出していた。しかも当時、植民地間貿易における列挙品目の輸送においては、それが輸入される植民地において輸入税を課せられなかったか、課されるとしても植民地当局の収入にしかならない小額の輸入税のみであったと考えられており、事実上イギリスに何ら関税収入をもたらすことなく違法な貿易を繰り返したのである⁹。

植民地間での貿易が盛んにおこなわれていることを本国が把握しきれていなかったことで、航海法には不備が生じていたが、法の抜け道を利用していたニューイングランド植民地への対策を、本国が明示的に打ち出したのが 1673 年の第三次航海法であった。同法には、以下のような文言が見られる。

[1660 年の航海法、] ……およびその後制定された諸法によって、アメリカ、アジア、またはアフリカにおけるイギリス領植民地の産出または製造する砂糖、タバコ、綿花、インディゴ、ショウガ、ファスティック、その他の染料

⁷ I・ウォーラーズテイン（川北稔訳）『近代世界システム 1600～1750』（名古屋大学出版会、1993 年）263-264 頁；Bernard Bailyn, *The New England Merchants in the Seventeenth Century* (Cambridge, Mass., 1955), 127. 例外として外国からの直輸入を許可されていたのは、ニューイングランド・ニューファンドランドの漁業に必要な塩（多くはポルトガル領ヴェルデ岬諸島から）、マデイラ島・アズレス諸島からのワイン、スコットランド・アイルランドからの奉公人・馬・食料品である。なお、ニューイングランドが、イギリスと友好関係にあるポルトガル領からの塩やワインを直輸入することは何の問題もないが、スペイン領カナリア諸島からのワインの輸入は違法行為に当たるとも考えられた。また、ニューイングランドの船長は、しばしば南部植民地のタバコをスコットランド・アイルランド・チャンネル諸島に直輸出していたが、それらの地は商業上はイギリスの一部とは見なされないため、その貿易も違法である。しかし 1673 年に第三次航海法が施行されるまで、ニューイングランドの船乗りは、船舶を没収される恐れのあるこれらの取引を頻繁におこなっていた (*ibid.*, 127, 148-149)。

⁸ Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 241

⁹ 宇治田『重商主義植民地体制論』185-187 頁；Bailyn, *New England Merchants*, 149-150.

木は、その産出地または製造地より上掲地域における他のイギリス領植民地（タンジールのみを除く）に向けて、これらの物資の荷積みまたは荷降ろしに当たっても、ともに何らの関税をも支払うことなく船積みし輸送することを許されていた。このためにこれらの物資に関し、植民地相互間の航海と通商とは大いに増進された¹⁰。

修正法とも呼ばれる 1673 年の法は、それまでの諸法とは違って本国による植民地間貿易への介入と位置づけられ、明らかにニューイングランド植民地にとって不利益をもたらすものであった。その象徴となったのが、植民地輸出税の導入である。すなわち、列挙品目を他のイギリス領植民地に輸送する船長には、それらを本国に輸入した際の関税と同額の植民地輸出税を、列挙品目を船積みする前に支払う義務が課されたのである。一方、すでに本国や植民地において、列挙品目を本国に輸送する旨の保証金を供託した船長は、本国に到着して輸入税を支払うため、植民地で船積みの前に輸出税を支払う必要はなかった。この植民地輸出税の徴収のため、本国から各植民地の主要な港に徴税官を派遣することが規定され、徴税官は定められた給与のほか、徴収した税から各自の取り分を得ることができた¹¹。

植民地輸出税は、列挙品目を産する南部植民地や西インド植民地では 1670 年代半ばから徴収されるようになった。しかしニューイングランドへの徴税官の派遣はそれより遅く、1676 年、本国はニューイングランドがオランダやフランスからヨーロッパ製品を直輸入し、それらを植民地中に売り捌いているとの報告を受け、ようやくニューイングランドにも徴税官を置くことを決めた。人選に悩んだ末、ニューイングランド植民地の情勢を調査する任を終えて本国に帰国したばかりのエドワード・ランドルフが、ニューイングランド最初の徴税官に任ぜられたのが、1678 年のことであった。彼は任命された翌年、マサチューセッツに到着すると、自らはボストンを担当し、ほかの港への徴税官代理の任命はランドルフに委ねられた。そのためニューイングランドの諸港では、ボストンを皮切りに、1670 年

¹⁰ 訳文は、アメリカ学会訳編『原典アメリカ史』第一巻（岩波書店、1950 年）289-290 頁・改。

¹¹ Thomas C. Barrow, *Trade and Empire: The British Customs Service in Colonial America, 1660-1775* (Cambridge, Mass., 1967), 14. 本国から植民地に到着し、列挙品目を積み込む予定の船は、当初は植民地総督に対して、のちには本国から派遣された徴税官か総督任命の海事官に対して、本国で保証金を供託した証書を提示できなければ、植民地輸出税を支払うことになった (Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 119)。

代末から植民地輸出税が徴収されるようになった¹²。

この法により、ニューイングランドの船も列挙品目の輸送に関税を支払わざるを得なくなったのは確かだが、しかしそれでもオールドイングランド対ニューイングランドと表現される対立は終息せず、列挙品目の密輸は続いた。その理由は、同法の規定では、植民地輸出税を支払って列挙品目を積み込んだのち、本国ではなく他のイギリス領植民地に向かう船が保証金の供託も義務づけられているのかどうか曖昧だったからである。そのためニューイングランド船は、南部植民地や西インドで輸出税を支払って列挙品目を船積みすれば、事実上それらをどこへでも自由に輸出することができた。最後の航海法と呼ばれる1696年の法において、植民地輸出税を支払った船長も、列挙品目のイギリス領への輸送を約する保証金も供託すべき旨が明記されており、それまではニューイングランド船が実際に第三次航海法の不備に乗じて利益を得ていたことは疑いない¹³。

徴税官と海事官

植民地に徴税官が派遣されたことは、ニューイングランドでは、海事局船舶簿の作成を任務とする海事官の設置にも影響を及ぼした。そもそも1663年航海法の規定では、植民地にいかなる積荷を輸送してきた船も、到着から24時間以内に、船長が総督かその代理に積荷目録を提出し、さらには船がイギリス人の所有下にあること、船長と乗組員の4分の3以上がイギリス人であることを確認されるまで、一切の積み降ろしを禁じられている。総督には自らの代理を任命する権利が与えられ、その代理こそが海事官であるが、1663年の

¹² *Ibid.*, 196; Barrow, *Trade and Empire*, 15-17.

¹³ *Ibid.*, pp. 7-8, 54; Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 122; 宇治田『重商主義植民地体制論』189頁。なお、たとえ植民地輸出税を支払い、保証金も供託したとしても、保証した通りに列挙品目をいったん他のイギリス領植民地に輸送すれば、そこで荷揚げしないで外国に直輸出できるとニューイングランド人は見なしていた。というのも、輸出税を支払った以上、他の植民地に寄港したのち列挙品目を外国に輸出することは、その船荷がイギリスから再輸出される場合と同じで合法だと解釈したからである。これに関しても、1696年、寄港した植民地で荷揚げされないのであれば、それは直接イギリスに輸送されなければならないことが明文化された（宇治田『重商主義植民地体制論』194-195頁）。なお、ニューイングランド商人のなかには、西インドへ食料を輸出した帰り荷として砂糖や綿といった列挙品目を入手したのち、母港に寄港してその一部だけを荷揚げし、残りの大部分は荷揚げせずに本国に輸出する者もいたが、その場合、西インドで植民地輸出税を支払ったにもかかわらず、本国での入港時にもその商品に輸入税を課されることになる。このような二重の課税に関しては、ニューイングランド商人も頻りに本国に抗議しているが、実際に二重課税が実施されたケースは稀だという（Bailyn, *New England Merchants*, p127; 宇治田『重商主義植民地体制論』195頁）。

時点では存在していない。同年の枢密院から各植民地総督への回状では、総督は植民地に出入りしたすべての船舶のリストを毎年本国に発送するよう命じられたが、実際にそのようなリストが作成された痕跡はなく、4年後に大蔵省が総督らに送った書簡では、何ら改善が見られないことが指摘されている¹⁴。

各植民地で海事官が任命された年代は明らかではないが、マサチューセッツではランドルフが徴税官として赴任したことに呼応して、1680年代前半にその動きが早まる。海事官の任命権は総督にあるにもかかわらず、1660年と63年の航海法の遵守を徹底するという建前で、マサチューセッツの総議会は82年に海事局法を制定し、84年までにボストン・セイラム・ニューベリーの3港に各1人ずつの海事官を任命するに至った¹⁵。しかし、建前とは裏腹に、議会が海事官を配置した目的が、本国から派遣された徴税官ランドルフの妨害なのは明らかだった。徴税官の存在によってニューイングランド船の関税逃れが困難となったため、海事官に徴税官のそれと重複する職務を与えることで、徴税官の仕事を妨げたのである。

徴税官が大蔵省税関局から命じられていた仕事は、あらゆる列挙品目が船積みされる前に植民地輸出税を徴収することである。さらに、本国に向かうのに保証金を供託していない船長には供託させ、供託済みの船長からは輸出税を徴収する必要はないが、それらの船に積まれるはずの商品が、保証金を供託していない別の船に積まれていないかどうかを監視する。輸入に関しては、イギリスの税関を経由せずに外国製品が植民地に直輸入されていないことを確認するため、輸入されるすべての品目を確認する。また、植民地を訪れるすべての船に、航海法の規定を満たしていることを、到着後すぐに総督に報告させる。総督が、出入りした船舶のリストを確実に本国に発送するよう監視するのも徴税官の仕事で、徴税官自らもその写しを本国へと発送した¹⁶。

¹⁴ Merrill Jensen, ed., *American Colonial Documents to 1776* (London, 1955), 358; Barrow, *Trade and Empire*, 11-12.

¹⁵ *Ibid.*, 32-33; Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 183. 海事官が任命されたのは、記録が現存する限りでは、1676年のジャマイカが最も古い (Andrews, 181)。なお、単一の植民地内での沿岸貿易に従事する船は、航海法においても積荷のチェックを免除されていたため、主にそのような小型船ばかりが出入りする多数の小さな港には、海事官は置かれていない。

¹⁶ より詳しい徴税官の職務については Barrow, *Trade and Empire*, 14-15 を参照。なお、1673年航海法では、徴税官とともに検査官という役職も設けられた。検査官は、徴税官の仕事を監視し、徴税官が作成するすべての書類の写しを作成する。また、本国に送られるすべての書類に目を通し署名する。徴税官が任命し、諸港で徴税官と同様の仕事をおこなう徴税官代理は、徴税官に発送するのと同じ書類を検査官にも発送する (*ibid.*)。ニューイ

一方、マサチューセッツの議会は海事局法により、すべての船長は海事官に対して出港あるいは入港の手続きをおこなうことを求めた。これにより、徴税官ランドルフは通関手続きへの関与を大きく阻害され、思うように植民地輸出税の徴収ができなかった。この時期、海事官が執行した手続きの詳細は明らかでないが、作成年不詳のランドルフの報告書によれば、海事局法の施行後、わずか4人の船長だけが彼のもとで通関手続きをおこなった——すなわちほかの船長は海事官との手続きを選んだ——という。さらに、関税の徴収だけでなく、航海法違反の船舶の没収にもさまざまな障害がつきまとった。航海法の規定によれば、疑いのある船舶を差し押さえ、裁判でその違法性が認められれば、船舶と積荷は没収され、その利益は国王・総督・検挙者で3等分することになっている。ところが、ランドルフは何度か航海法違反に当たる船を押収したにもかかわらず、多くの場合、植民地人から成る陪審は船舶を船主に返還する判断を下した。海事官による船の差し押さえの合法性が認められた時には、没収した船と積荷を競売にかけたことによる収益は国王には渡らなかった。徴税官は1673年航海法で設けられたため、裁判では、ランドルフにはそれ以前の航海法に反する船舶を差し押さえる権限がないと解釈されたこともあった。ランドルフの利益とは、すなわち植民地人にとって損害にほかならなかったのである¹⁷。

ランドルフは徴税官に就任する以前から、ニューイングランドの人々による不正を目の当たりにし、再三再四、ニューイングランド王領化の必要性を説いてきた。実際に、マサチューセッツが海事局法を施行した2年後の1684年、マサチューセッツの特許状は廃止され、本国直轄のドミニオン期（1686～89年）を経て、マサチューセッツは王領植民地として再編されるに至る¹⁸。17世紀末の海事局船舶簿が、本国から派遣された総督アンドロス

ングランドでは、ランドルフが徴税官であると同時に検査官でもあった。つまり彼は、ボストンでは自身が徴税官としての職務をこなしながら、彼自身が任命し、ニューイングランドの主要な港に駐在する徴税官代理の仕事をチェックする役割も担った。1686年から89年のボストンの海事局船舶簿には、必ずランドルフによる署名があり、彼はニューイングランドの検査官として、本国に送られる船舶簿に署名したと考えられる。

¹⁷ 徴税官が被った妨害や、徴税官による対抗や本国への訴えなど、より詳しくは *ibid.*, 32-43; Bailyn, *New England Merchants*, 163-166, 178-82; Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 141-142 を参照。

¹⁸ Barrow, *Trade and Empire*, 32-35. 1676年に視察のためボストンを訪れたランドルフは、早くも到着したその週のうちに、本国を経由することなく外国から直接ボストンに入港する違法な貿易を目にしている。総督に説明を求めても、総督は航海法を批判するばかりで、ランドルフは、外国人が自由に貿易に関与できるボストンの現状を本国に書き送っている。マサチューセッツ植民地は本国から何度も戒告されたが、形式的に謝罪するだけで密貿易をやめることはなかったため、徴税官の設置やドミニオンの成立へと至った (Bailyn, *New England Merchants*, 155-159)。

による厳しい規制のもと、マサチューセッツの商人らの影響力が弱められたドミニオン期のリストのみ現存しているのは、おそらく偶然ではない。それ以前には、かかるリストが作成すらされていなかった可能性も十二分にありえるだろう。

この時期には、植民地人と海賊との癒着もたびたび問題視された。ユトレヒト条約後にはイギリス船からも容赦なく掠奪する海賊が急増するものの、とりわけ 17 世紀末から 18 世紀初頭においては、北米の主要な港町はどこでも海賊を迎え入れた。カリブ海において、イギリス人がスペイン人を取引相手とすることが多くなった 1680 年代以降、海賊の一部は北米の商人と結びつき、彼らに掠奪品を販売していた。航海法による輸入品の高騰に不満を抱いている植民地人は多く、特にニューイングランドとカロライナでは、必要な品を最も安く提供する海賊は歓迎されたのである。それに、17 世紀末に植民地の主要な港に副海事裁判所が設置され、1700 年の海賊法によって植民地でも海賊を審理することが認められるようになるまでは、海賊を裁けるのはロンドンの高等海事裁判所のみだったことの影響も小さくなかった。港町に到着した海賊は、盗品を売却するのはもちろん、商店や酒場を利用したり船の修理を依頼したり、船員のリクルートもおこなっていたのであり、社会史家のゲリー・B・ナッシュはボストンが海賊にとっての「母港」だったと述べている。インド洋へと向かう海賊船も、ニューヨークなどで艀装や食料補給をしていた。北米植民地にとって海賊との取引は、外国やその植民地との密貿易とともに、彼らが欲していた外国の正貨をもたらす役割をも果たした。また、北米の商船が西インド貿易（特にジャマイカでの取引）で入手した商品にも、海賊が掠奪したのち売却したものが含まれていた¹⁹。1689 年、ニューイングランドの人々は反乱によってドミニオン政府の打倒に成功したが、当時まだ徴税官だったランドルフによれば、民衆の不満の背景には、ドミニオン政府が航海法の遵守を厳格化したことや、「これまでのようにスペイン領西インドに掠奪に赴いたり、海賊を停泊させたりしないようにした」ことがあった。海賊と関係を持ったのは商人だけでなく、植民地の総督や役人さえも海賊からの賄賂を受け取っており、ランドルフは 1695 年

¹⁹ Kris E. Lane, *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas, 1500-1750* (Armonk, N.Y., 1998), 167-168; Thomas L. Purvis, *Colonial America to 1763* (New York, 1999), 313; Gary B. Nash, *The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1979), 66, 68; Steven J. J. Pitt, "Cotton Mather and Boston's 'Seafaring Tribe,'" *New England Quarterly* 85 (2012), 226-227; Richard Pares, *Yankees and Creoles: The Trade between North America and the West Indies before the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1956), 102; フィリップ・ゴス（朝比奈一郎訳）『海賊の世界史』（リプロポート、1994 年）223 頁。

にも報告書を作成し、植民地高官と海賊との癒着を明かしている²⁰。

1691年に王領植民地となったマサチューセッツでは、再び商人層が権力を握ったために、航海法はやはり遵守されるはずもなかった。翌年にマサチューセッツ議会が新たな海事局法を施行したことで、ランドルフの後任としてボストンで徴税官の任に就いたジャーリール・ブレントンもまた、その業務を妨害されている。彼によると、総督と海事官は、しばしばいかなる書類も作成することなく荷降ろしを許可していたという。徴税官と海事官の並存は、時として商船の船長にとって厄介な問題であり、船長は一方の役人から入港許可を得れば、他方から違法な入港として起訴されるという事態さえ起こっていた²¹。

名誉革命後のウィリアムとアンの治世に、アメリカ植民地におけるすべての税関の総監督の立場に当たる主任監督官 (surveyor general) に任ぜられたランドルフは、その時期の諸邦での違法な貿易を報告している。それによると、「名誉革命以後、ニューイングランドのすべての港は自由港となり、列挙品目はいかなる妨げもなくオランダ、スコットランド、ニューファンドランドへと」送られていた。船長は偽造文書を使用したり入港手続きを踏まずに勝手な荷降ろしを繰り返していたし、海事官らは列挙品目の本国への輸送を保証させる際、財産を持たないような人間まで保証人として認めていた。植民地の裁判制度にも問題があり、さらには本国から派遣された徴税官までもが腐敗していたという。ヴァージニアでは船積みを適切に調査しない徴税官ばかりで、ボストンではブレントンが、不正を犯した船を起訴することなく、その船の積荷の一部を彼自身の利益として受け取っていたのだった²²。

1694年に枢密院は、海事官は存続させつつも航海法の妨げとなる海事局法を廃止した。さらに96年航海法では、海事官の任命権が総督にあることに変わりはないが、その任命に

²⁰ Barrow, *Trade and Empire*, 36, 71, 97; ゴス『海賊の世界史』231、254、270、414-418頁。北米の諸都市には、海賊との取引をおこなう代理人もいた (ゴス『海賊の世界史』268頁)。ただし、第2章でも述べたように、海賊が必ずしも取引相手というわけではなく、それは商船にとっての脅威でもあった。17世紀末にジャマイカに入港した船のなかには、ごく少数ではあるが、洋上で積荷を海賊に掠奪されたものもある (Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13)。ヴァージニアの軍人が通商拓殖委員会に宛てた1700年の報告には、「アメリカのニュースのすべてが、この海岸だけでなく、西インド全域に群れはびこる海賊のことであり、それらは戦争の10倍も貿易を破壊し尽くす」とある (Gary M. Walton and James F. Shepherd, *The Economic Rise of Early America*, (Cambridge, 1979), 127)。

²¹ Barrow, *Trade and Empire*, 41-43. 1692年の海事局法では、海事官がマサチューセッツの7港に配置された (*ibid.*, 41)。

²² *Ibid.*, 39, 43-51.

は本国の関税局長官の承認が必要とされ、しかも、海事官は関税局長官かその代理に保証金を供託することで、職務の誠実な執行を誓わなければならないことが定められた。これにより海事官は、本国政府の支配下に組み込まれただけでなく、各植民地における関税局長官の代理とは徴税官にはかならないため、かつての天敵の管理下に置かれることとなったのである²³。

通関手続き

徴税官の優位が確立されたあとも、法の遵守を徹底させるべく税関局は徴税官と海事官を併存させたため、両者が似通った職務を担うことは変わらなかった。原則として、すべての船の船長は、港に駐在する役人のなかで最も権限がある徴税官の立会いのもと、輸出入する商品を税関に申告せねばならない。すなわち、徴税官の許可なくして積荷の積み降ろしをすることはできない。必要に応じて列挙品目への関税を支払わせたり、保証金を供託させるのも徴税官の義務であり、彼は違反を犯した船とその積荷を差し押さえる権限も持った。大きな港ほど本国から派遣される税関役人の数も多くなり、徴税官の職務を見張る立場にある監査官 (comptroller) がいる場合には、すべての書類には徴税官と監査官の署名が必要で、徴税官の不在時には監査官がその代理を務めた。一方、屋外で任務に当たる役人を統括するのは検査官 (surveyor) である。その人物の指示のもと、乗船税官吏 (tidewaiter) は入港する船にも出港する船にも実際に乗り込み、不審な人物や積荷の搜索に当たるとともに、入港する船では無断で荷下ろしがされないよう監視する役目も果たした。同じく荷役監視人 (landwaiter) はすでに係留されている船を監視し、査察官 (searcher) は積み降ろしの作業を監視した。ただし、植民地の主要な港でも、これらの役人が揃うのはいわゆる「有益なる怠慢」が終焉を迎える頃であり、18世紀前半にはほとんどの港で、世紀後半でも中小規模の港では、1~2人の役人ですべての業務を担っていたのが実情である。たとえば1716年にボストンに駐在した本国の役人は、徴税官・監査官・検査官の3人であった。なお、より大勢の役人は、港での任務に就くのではなく、馬に乗って沿岸部や河川沿いを移動しながら、港以外の場所で違法な積み降ろしがおこなわれていないかを監視する任務を担った²⁴。

²³ *Ibid.*, 53-54. ただし17世紀末には、海事官たちがたいてい保証金の供託を無視していることが、税関局に確認されている (CSPC 1697-1698, item 894)。

²⁴ Barrow, *Trade and Empire*, 76-78; Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 210-211.

そして各植民地の主要な港には、彼ら本国から派遣された税関役人とともに、総督に任命された海事官もいた。いまや徴税官に服する立場にある海事官の任務は、あらゆる船の出入りを、その積荷や航路とともに記録すること、換言すれば海事局船舶簿の作成であった。また、海事官にも関税や保証金を支払わせる権限があったし、商品の積み降ろしには海事官の許可も必要であったため、やはりその責務の一部は徴税官のそれと重複している²⁵。港によっては、海事官は船舶簿の作成など机上事務を担うだけだったケースもあるようだが、本国から派遣された役人の数が不十分である場合など、彼らが執行する上記の諸業務を、海事官も分担して担っていたと思われる。1724年1月の『ボストン・ニューズレター』には海事裁判所からの警告が掲載され、すべての船長は海事官に正式な積荷目録や送り状を提出する義務があり、違反者には罰則がともなうことを念押ししていることから、この時期のボストンでは海事官が船長らと接する実務を担っていたこと、しかも船長らが必ずしも規則を遵守していなかったことがうかがえる²⁶。

残念ながら、18世紀前半までの植民地での出港・入港の手順の詳細を語る史料は現存しないものの、1752年にジャマイカ総督が通商院に宛てた報告から、断片的ながら当時のジャマイカの入港手続き——本稿で扱う時期よりも役人の種類が多くなり、手続きが煩雑になっていたと思われる——を垣間見ることができる。それによれば、当時のジャマイカでは、到着した商船の船長は最初に総督を訪問したあと、事務局にてジャマイカの法で定められた保証金を供託し、さらに税関の監査官に一定の料金を支払うことになっており、その額はどの船でも一律で、入港税や停泊税の類だったと思われる。そのあと、海事官の立会いのもとで、税関に積荷目録を提出し（おそらくこの時に関税も支払う）、海事官が発行した証書2通を受け取ったうえで徴税官のもとに向かうことになっている。証書には、海事官によって積荷に関する情報が記載されており、船長が徴税官に対し、その内容に誤りがないことを告げると、徴税官は1通を受理し、もう1通は裏書きして船長に返す。船長は海事官と徴税官双方の署名がある証書を収税官（*receiver general*）に提出することで、ようやく荷下ろしの許可を得られた。ただし総督によれば、通常3日を要するこの一連の手続きの間、当該の船に乗り込み監視する役人が誰一人いないため、いくらでも不正な積み降ろしがなされうる状態であった²⁷。実際、砂糖の関税逃れが横行したが、その原因は不

²⁵ Barrow, *Trade and Empire*, 78; Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 186-190.

²⁶ *Boston News-Letter*, January 9, 1724.

²⁷ Barrow, *Trade and Empire*, 265.

完全な制度に尽きる。ジャマイカでは、18世紀の後半に至るまでポートロイヤルとキングストンにしか海事官が駐在せず、17世紀の段階ではポートロイヤルのみであった。ルールを厳格に適用するならば、沿岸部の小さな港やプランテーションで砂糖を船積みした場合、船がジャマイカを離れる前にポートロイヤルかキングストンに戻って通関手続きをしなければならない。しかしジャマイカ滞在を長引かせたくない船長らは、あらかじめ税関にて、今後積み込む予定の砂糖の量を申請し、それに対して課される関税や保証金を支払っておくことで、砂糖を積んだあとに税関に戻らないこともあり、その場合には実際に積み込む量よりも少なめに申請するのが常套の策だった。この問題はジャマイカに限ったことではなく、西インドのほとんどの島で税関を有する港が1か所ずつしかなかったため、このような実情は関税逃れへの扉を開いた²⁸。

それに、本国は名目上、港を出入りするすべての船を統制しようとしたものの、近距離の沿岸貿易に従事する船や漁船は、何ら手続きもなく自由に港を出入りしているものも多かった。序論でも触れたとおり、1696年の航海法により、船主らは所有する船の情報を母港の税関に登録しておくことが義務づけられ、その登録証書がなければ外国船と見なされて押収の対象となることが定められた。そして同法では、単一の植民地の河川および沿岸部だけを航行する小型船や漁船の登録は免除されているのである。それらは船長と、多くても3~4人の船員しか乗り組んでおらず、甲板すら備えていない船も少なくない。しかしながら、船主にとっても役人にとっても、船を税関に登録する基準の判断は容易ではなかった。ニューイングランドでは、通常は漁業やごく近距離の沿岸貿易に従事している小型船が、南部植民地や西インドへと取引に向かうことも皆無ではなかった。また、ボストンには近隣のニューハンプシャーやロードアイランドからの小さな沿岸貿易船が常に出入りし、それらの取引は実質的には単一の植民地での沿岸貿易同然の小規模かつ頻繁なものであるが、厳密にはほかの植民地との取引に該当する。実際、それら近隣の植民地からボストンを訪れた船は、新聞の入港・出港記録には記載があるものの、海事局船舶簿に記録されることはほとんどなかった（表1-2も参照）。結局のところ、比較的小さな船を登録するかどうかは、まさに船主の判断次第だったのである。カリブ海へと向かう船でも、税関を通過していないと思われる船の存在は、同時期の船舶簿と新聞の出港記録を比較すること

²⁸ Walter E. Minchinton and Peter Waite, "The Naval Office Shipping Lists for the West Indies 1678-1825 in the Public Record Office London" [supplement of the microfilm] (1981), 7.

で確認できる。両方の記録が現存する 1716 年に関して、ボストンからカリブ海へと出港した船の数を月別に比較してみると、たいてい新聞に掲載された数の方が多く、なかには海事官の記録した船がかなり少ない月も見受けられる（表 3-1）。船舶の登録が義務化された当初は規制も緩く、通関に訪れた船長が登録証書を提示できなかった場合でも、登録するまでの期間を猶予されることが多かったが、同じ条件の船が裁判所判事の判断で差し押さえられてしまうことも稀にあり、矛盾が生じているのが実情であった。マサチューセッツでは 1723 年に、ボストンの副海事裁判所判事が独自に航海法を解釈し、沿岸貿易をおこなう船も税関に登録すべきであるとの判断が下されてはいるものの、港を出入りする小型船を捜索し、さらに押収するかどうかは、やはり時代や地域によって、また税関役人や判事の性格によって対応が分かれる問題であった²⁹。そして、仮に船を税関に登録した場合には、船長は入港時にも出港時にもその登録証書を所持して通関手続きをおこなうものであるが、これについてもすでに述べたように、船舶簿に記載された船のトン数や母港などの情報が頻繁に矛盾していることから、通関手続きの際に海事官は必ずしも確認すべきすべての書類に目を通しておらず、手続きは概して杜撰だったと断定せざるをえない。

表 3-1 ポストンからカリブ海方面に出港した船舶(隻)(1716年)

典拠*	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	小計
NOSL	11	5	13	11	25	26	13	8	10	14	24	26	186
BNL	17	5	13	11	25	23	25	10	14	18	24	29	214

註) *: NOSLは海事局船舶簿、BNLは新聞『ボストン・ニューズレター』。Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

船舶簿のほかの矛盾点からも、手続きの不徹底ぶりを指摘できよう。当局にとって重要な情報であるはずの積荷に関して、17 世紀末にボストン・ポートロイヤル間を航海した船の出港時と入港時に記録された積荷を比較すると、必ずしも一致せず、むしろ一致しない船の方が多いことが明らかとなる（表 3-2 および 3-3）。積荷のうち食料については、ポートロイヤルの海事官はその内訳を詳細に記録している一方で、ボストンでは大雑把に「食料」としか記入しておらず、そもそも船舶簿の様式が統一されていないことに起因する矛盾もありうる³⁰。しかし、船長は出港時に税関で作成された積荷目録を所持しているはずで

²⁹ Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy, 172-174*.

³⁰ 概して出港時の記録は入港時に比して簡略である。積荷の木材に関しても、ポートロイ

あり、目的地への入港時の積荷が出港時と一致しないとなれば、そもそも出港時に適切な書類を作成されていない、あるいは入港時に役人による積荷目録の確認がなされていない、船に乗り込んでの積荷の確認作業がおこなわれていないといった可能性が疑われる。

仮に通関手続きが厳格であったのなら、西インドに向かうボストン船の大半が積荷を押収されていたことになる。それらの船は、ボストンを出たあとにニューイングランド地方の漁村や島で魚を積み込むことがきわめて一般的であり、表 3-2 でも、ボストン出港時に積んでいなかった魚をポートロイヤル入港時には積んでいる船が多いが、これは厳密には不正に当たる。原則として、船が税関で手続きをして出港したのち、別の積荷を追加した場合、到着した港で船内を調べられれば、入港時に作成された積荷目録には途中で追加した積荷が記載されていないため、その積荷は押収の対象となる。ところが西インド到着時には魚が適正な積荷として記録されているのであり、やはり通関手続きの杜撰さは否めず、船が植民地の小型船である場合にはなおさらであったろう³¹。表 3-2 と 3-3 から判断する限り、実際に矛盾している積荷のほとんどは非列挙品目であり、列挙品目への関税逃れでも外国産品の直輸入でもないため、積荷を詳しく調べなかった一因であるとも考えられるが（非列挙品目にはアメリカ革命前夜ですら輸出税はほとんど課されていない³²）、それだけ手続きが杜撰であったならば、本国が警戒するような不正も可能となろう。植民地を往来したあらゆる商品を把握するはずの海事局船舶簿は、皮肉にもイギリス帝国の支配体制の不備を浮き彫りにしているのである。

植民地の航海法違反

港の役人たちがそれぞれに任務が割り振られ、彼らが駐在する港の数も役職の数も増加していったとはいえ、植民地時代を通じて、航海法や他の法律に抵触する行為はあとを絶たなかった。最後の航海法施行後も、主任監督官となったランドルフやその後任によって徴税官の汚職は報告され続けたし、植民地総督に任命される海事官に関しても、職務の怠慢

ヤル入港時には木材の用途や種類まで記載されていることが多いが、ボストン出港時の記録では「木材」という漠然とした表記が一般的だった。ポートロイヤルでは、出港時には母港・建造地・トン数・砲数・乗組員数さえ記録されていない。

³¹ ただしこの点に関しては、途中で積み込んだ積荷を入港時の税関で追加申請することが認められていた可能性もありうるが、そのような処理がイギリスやその植民地でどれほど一般的だったのかは不明である（*ibid.*, 239 n1）。

³² James F. Shepherd and Gary M. Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America* (Cambridge, 1972), 205.

表3-2 ボストン出港時とポートルイナル入港時の積荷

船長	船名	母港	ボストン出港日	ポートルイナル入港日	ボストン出港時の積荷	ポートルイナル入港時の積荷
ナサニエル・ケアリ	メアリ・アンド・エリザベス	ボストン	1686.5.2	1686.7.12	木材、食料	豚肉、パン、魚、サバ、樽板、金輪、板材
ジェイムズ・グラント	ジョンズ・アドヴェンチャー	ボストン	1686.5.31	1686.7.13	木材	樽板、板材
ウィリアム・フォスター	リターン	ボストン	1686.6.30	1686.8.18	木材、食料	豚肉、豆、小麦粉、パン、魚、サバ、樽板、 <u>垂窓</u>
トマス・ボッセンジャー	エリザベス	ボストン	1686.7.23	1686.9.1	木材、食料	豚肉、豆、小麦粉、パン、サバ、干し魚、 <u>りんご酒</u> 、樽板、板材、 <u>垂窓</u>
ナサニエル・マン	フィデリティ	ボストン	1686.8.23	1686.10.13	木材、食料、油	小麦粉、魚、サバ、鯨油、樽板、金輪
ジョン・レイナー	ドルフィン	ボストン (チャールズタウン)	1686.8.26	1686.10.25	木材、食料	豚肉、玉ねぎ、りんご、小麦粉、魚、サバ、樽板、 <u>金輪</u> 、 <u>垂窓</u>
ジョン・レイナー	ドルフィン	ボストン (チャールズタウン)	1687.3.26	1687.5.11	木材、食料、ブランデー	豚肉、豆、小麦粉、パン、魚、サバ、ブランデー、 <u>油</u> 、 <u>皮葺</u> 、樽板、 <u>金輪</u> 、 <u>垂窓</u>
エドワード・ブリックナル	メアリ	ボストン	1687.4.4	1687.5.17	木材、魚	魚、サバ、鯨油、タール、樽板、 <u>金輪</u> 、 <u>屋根板</u>
ナサニエル・ケアリ	メアリ・アンド・エリザベス	ボストン (チャールズタウン)	1687.4.15	1687.6.1	木材、食料、織物(ホランド)、 判読不能	サバ、タラ、 <u>油</u> 、 <u>鞆下</u> 、 <u>織物(ダイアパー)</u> 、 <u>タール</u> 、樽板、 <u>金輪</u> 、モミ材、織物(ホランド)
ジョン・ブレン	キャサリン	ボストン	1687.4.22	1687.6.11	木材、食料	豚肉、小麦粉、食料、サバ、樽板、モミ材、 <u>ロウソク</u>
ジョージ・ロートン	トウ・ブラザーズ	ボストン	1687.6.8	1687.7.18	木材、食料、イギリス製品	豚肉、小麦粉、パン、魚、サバ、 <u>りんご酒</u> 、 <u>皮葺</u> 、樽板、板材、 <u>屋根板</u> 、衣類、 <u>ロウソク</u> 、 <u>馬</u>
エドモンド・ヘンフィールド	メアリ	ボストン	1687.6.16	1687.8.19	木材、魚	魚、樽板、板材
リチャード・ベイカー	ジョン・アンド・ジョゼフ	ジャマイカ	1687.9.14	1687.11.14	木材、食料	<u>タバコ</u> 、玉ねぎ、りんご、小麦粉、パン、魚、サバ、アカガシワ材、 <u>松材</u> 、 <u>ロウソク</u>
ジョゼフ・エルドリッジ	スワロー	ボストン	1687.9.23	1687.11.16	木材、食料	玉ねぎ、りんご、小麦粉、砂糖菓子、魚、サバ、 <u>鯨油</u> 、 <u>ロウソク</u>
ジョウブ・プリンス	ジェイムズ	ボストン	1688.3.26	1688.5.5	木材、食料、鯨油	豚肉、豆、小麦粉、パン、サバ、タラ、鯨油、樽板、 <u>金輪</u> 、板材、厚板
ナサニエル・ケアリ	オーナーズ・アドヴェンチャー	ボストン	1688.4.3	1688.5.14	木材、食料、インディゴ	豚肉、トウモロコシ、パン、魚、サバ、 <u>りんご酒</u> 、 <u>油</u> 、樽板、板材、 <u>ロウソク</u>
ジョン・クランマー	ラーク	ボストン	1688.5.21	1688.7.5	木材、食料、タール、 ニューイングランド製靴	豚肉、豆、パン、魚、サバ、靴、樽板、 <u>金輪</u> 、 <u>屋根板</u>
ジョン・ブレン	キャサリン	ボストン	1688.5.30	1688.7.23	木材、食料、鯨油、ロウソク	豚肉、豆、パン、魚、サバ、 <u>ビール</u> 、 <u>鯨油</u> 、 <u>タール</u> 、樽板、板材、 <u>ロウソク</u>
ニコラス・ペンブリッジ	リディア	ボストン	1688.6.25	1688.8.4	木材、食料、タール	豚肉、豆、小麦粉、パン、タール、樽板
ジョン・ハーバート	メアリ・アンド・エリザベス	ボストン (チャールズタウン)	1688.6.28	1688.8.4	木材、食料、馬	豚肉、豆、バター、小麦粉、魚、サバ、 <u>エールワイフ</u> 、樽板、板材
エドワード・ウォントン	メヘタベル	ボストン	1688.6.29	1688.8.2	木材、食料、鯨油、タール	サバ、タラ、 <u>ビール</u> 、鯨油、タール、樽板、 <u>金輪</u> 、板材、 <u>屋根板</u>
トマス・ウォーフ	ベリカン	ボストン	1688.7.13	1688.8.27	木材、食料、タール	豚肉、豆、バター、玉ねぎ、牡蠣、魚、サバ、ニシン、 <u>エールワイフ</u> 、 <u>油</u> 、タール、樽板、板材、 <u>ロウソク</u>
ウィリアム・ホール	フレンドシップ	ボストン	1688.7.23	1688.9.15	タバコ、木材、チーズ、 食料、油	タバコ、チーズ、魚、サバ、 <u>油</u> 、 <u>タール</u> 、 <u>ロウソク</u> 、 <u>判読不能</u>
ジョウブ・プリンス	ジェイムズ	ボストン	1688.8.9	1688.9.24	木材、食料、油、タール	豚肉、玉ねぎ、りんご、サバ、タラ、鯨油、 <u>皮葺</u> 、 <u>タール</u> 、樽板、モミ材
ナサニエル・ケアリ	オーナーズ・アドヴェンチャー	ボストン (チャールズタウン)	1688.8.9	1688.9.19	木材、食料、油、タール	玉ねぎ、りんご、魚、サバ、油、タール、樽板、板材、 <u>ロウソク</u>

註) 下線を付した積荷は、ボストン出港時とポートルイナル入港時とで矛盾している。ただし、ボストンを出港した船がニューイングランド地方の小港に寄港して魚を積み込むことは一般的であったため、ポートルイナル入港時に記録された魚は、ボストン出港時には積んでいなくても不自然ではなく、下線を付していない。船舶簿には、ボストンを出港した時点で「食料」と「魚」をともに積んでいる船もあるため、ボストン出港時に積んでいた「食料」に魚は含まれていないと考えられる。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

表3-3 ポートロイヤル出港時とボストン入港時の積荷

船名	母港	ポートロイヤル出港日	ボストン入港日	ポートロイヤル出港時の積荷	ボストン入港時の積荷
ウイリアム・ロード	ジャマイカ	1686.4.15	1686.5.20	砂糖、 <u>糖蜜</u> 、綿	砂糖、綿
ジョウブ・ブリンズ	ボストン	1686.6.3	1686.7.19	砂糖、綿	砂糖、綿
ジョン・ブレン	ボストン	1686.6.15	1686.8.9	砂糖、 <u>糖蜜</u> 、 <u>ラム</u> 、綿、 <u>皮革</u>	砂糖、綿
ウイリアム・パロウズ	ボストン	1686.6.16	1686.8.1	砂糖、 <u>糖蜜</u> 、 <u>ラム</u> 、綿	砂糖、綿
ジョン・レイナー	ボストン	1686.6.16	1686.8.2	砂糖、 <u>糖蜜</u> 、綿	砂糖、綿
ジョン・ブラッケンベリー	チャールズタウン	1686.7.23	1686.9.11	砂糖、 <u>糖蜜</u> 、綿、 <u>皮革</u>	砂糖、綿
ナサニエル・ケアリ	チャールズタウン	1686.8.7	1686.9.20	砂糖、 <u>糖蜜</u> 、 <u>ラム</u> 、綿	砂糖、綿
ジョウブ・ブリンズ	ボストン	1687.12.30	1687.2.13	なめし革	皮革、 <u>イギリス製品</u>
ジョン・ブレン	ボストン	1687.2.9	1688.4.5	糖蜜、綿、皮革	糖蜜、原綿、皮革
ジョージ・ローソン	ボストン	1687.2.11	1688.3.26	砂糖、 <u>ラム</u> 、綿、衣類	砂糖、 <u>缸</u> 、原綿、衣類
ジョウブ・ブリンズ	ボストン	1688.5.30	1688.7.9	砂糖、綿、衣類	砂糖、 <u>糖蜜</u> 、 <u>ラム</u> 、原綿、 <u>皮革</u> 、 <u>古い白製品</u> 、 <u>イギリス製品</u>
ナサニエル・ケアリ	チャールズタウン	1688.6.6	1688.7.9	砂糖、 <u>糖蜜</u> 、綿、衣類	砂糖、 <u>糖蜜</u> 、原綿、 <u>皮革</u> 、 <u>イギリス製品</u> 、 <u>棒砂糖</u>
ジョン・ブレン	ボストン	1688.8.11	1688.9.24	砂糖、 <u>糖蜜</u> 、綿、 <u>皮革</u> 、 <u>真鍮製品</u>	砂糖、 <u>糖蜜</u> 、 <u>ラム</u> 、原綿、 <u>皮革</u> 、 <u>古い真鍮製品</u> 、 <u>古い白製品</u>

註) 下線を付した積荷は、ポートロイヤル出港時とボストン入港時とで矛盾している。

*: ナサニエル・ケアリ船長のオーナーズ・エンデヴァー号が、1688年6月6日にポートロイヤルを出港した記録が残っているが、その船がポートロイヤルに入港した記録はなく、おそらくオーナーズ・アドヴェンチャー号の船名を海軍官が誤って記入したと思われる。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

や着服などの不正が横行したため、18世紀半ばまでに、ほぼすべての植民地で海事官の任命権は国王へと移っている³³。アメリカの広大な海岸線は役人の目を盗んで商品を積み降ろしする機会を与え続け、多くの船は入港前に秘密裏に積荷を降ろしたうえで、船にはバラスト以外に何も積んでこなかったことを装って入港した。あるいは外国製品をイギリス製品と偽装する書類を作成したうえでの入港も一般的で、たまたま不正の発覚を免れた船もあるが、そうでなくても、それらの不正に対する役人の反応はたいてい黙認か収賄であった。また、入港する船による不正よりも発覚しにくいのは、ひっそりと——特に夜間に——出港していった船の方であり、その取り締まりは事実上、不可能なことであった³⁴。なお、植民地を往来した船が抵触したのはもちろん航海法ばかりではなく、たとえば18世紀半ばには、マサチューセッツに奴隷を輸入する際、奴隷1人につき4ポンドずつ課せられる邦の関税の支払いを逃れようと、港に入る前に近隣の土地で奴隷を降ろす手口もよく試みられている³⁵。北米植民地の貿易における不正の割合は、1700年の時点でボストンの貿易の半分が違法だったと見積もる研究者もいれば、植民地商人の9割が密輸業者であったとの主張もある³⁶。

17世紀末以降、植民地で航海法違反の疑いのある案件を裁いたのは副海事裁判所であり、第2章でも使用した1718年から22年のボストンの訴訟記録にも、航海法違反の事例が少数ある。たとえばホープ号のトマス・ベル船長は、メリーランド出港時には積み込んだタバコの量を7 Hogzヘッドと申請していたものの、実際には27 Hogzヘッド以上を積んでいたことがボストン入港時に発覚したため、積荷を没収されている。同じく列挙品目への関税不払いの事例としては、アンティグアから到着した船の船長が、現地で砂糖と綿を積み込む際に保証金を供託したと主張したが、ボストン入港時にそのことを証明できずに起訴されている³⁷。外国からの直輸入を禁じた規則への違反に関しては、スペイン産の鉄を洋上で別の船から受け取ったジョン・アンド・メアリ号が、ボストン入港後に積荷とともに差し押さえられ、競売にかけられることになった。一方、その船に移された鉄を積んでい

³³ Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 186-187.

³⁴ *Ibid.*, 239, 241; Roland et al., *Way of the Ship*, 62-63.

³⁵ *Temporary Acts and Laws of his Majesty's Province of the Massachusetts-Bay in New-England* (Boston, 1742), 15.

³⁶ ハロルド・U・フォークナー（小原敬士訳）『アメリカ経済史』上巻（至誠堂、1968年）153頁；山田勝『近代イギリス貿易経営史』（創成社、1991年）126頁。

³⁷ *Rex v. Tabacco*, MASS ADM (1718), ff. 18-19; *Rex v. Schooner Hope*, MASS ADM (1718), f. 19; *Jekyl &c. v. Ship William & Rebeca &c.*, MASS ADM (1721), ff. 85-86.

た疑いのあるアミティ号（ジョン・アンド・メアリ号との関係は不明）も、やはりボストンで起訴されたものの、鉄を輸入した証拠がなく船は船主に返還された。また、マーブルヘッドに入港したエンデヴァー号もフランス産ブランデー船を直輸入した疑いがあり、ボストンで裁判をおこなうことになったが、船長も船も消息不明で、新聞や酒場への掲示を通じて出頭命令が出された。結局、船長は出廷せず、船を持ち逃げしたと見なされ罰金が科されたが、その後の動向は不明である。マサチューセッツのサミュエル・シュート総督は、1721年に新聞を通じて、その邦の多数の港でフランス製品が不正に荷揚げされていることに苦言を呈した³⁸。

18世紀にはフランス領やオランダ領の西インドから砂糖を直輸入する取引が広く見られた。1764年に砂糖法が施行されるまで、北米でも西インドでも徴税官による架空の書類の作成が横行し、ジャマイカやバルバドスに向けて北米の港を出港したはずの船は、実際には外国領で安価な砂糖や糖蜜を入手していたとされる。それらの船が帰港した時には、イギリス領西インドから入港した扱いにされ、イギリス領産であるはずの砂糖と糖蜜の相当量が、実際には外国産だったのである。トマス・C・バロウによれば、徴税官への賄賂によって外国領からの砂糖や糖蜜の輸入を黙認させる、あるいは輸入量を実際よりも低く記録させ、関税の減額を受けるのが通例であった³⁹。

他国の船がニューイングランドを訪れることも多く、それらの入港は通常、海事局船舶簿などには記録されないが、特にフランス領西インドを出港したフランス船は、悪天候や食料不足などを理由に頻繁にボストンに入港した。当時、国家間の条約で、状況次第では相手国の港に入ることを認められるのが一般的であった。イギリスが1670年にスペインと、1686年にフランスと結んだ条約では、相手国の港に入る場合には、自国の旗を掲げ、3発の大砲（大砲がなければマスケット銃）を撃って入港を知らせることが定められている。その後、税関にて船長が、船を修理する必要があることや、悪天候で航海できないこと、敵国や海賊の船に追跡されていること、材木や食料を補給する必要があることなどを証明すれば、船長も水夫も丁重に扱われることになっていた。ただし、その場合でも商取引は禁止されているにもかかわらず、実際にはそのような手順を経ることなくフランス船がイ

³⁸ Rex v. Snow Amity, MASS ADM (1720), f. 52; Rex v. Sloop John & Mary, MASS ADM (1720), ff. 64-65; Rex v. Sloop Endeavor & Brandy, MASS ADM (1719), ff. 35-36; *Boston News-Letter*, July 31, 1721.

³⁹ Minchinton and Waite, "Naval Office Shipping Lists for the West Indies," 8; Barrow, *Trade and Empire*, 145

ギリス領で貿易や漁業をしており、逆にイギリス船によるフランス領での活動も横行していたため、マサチューセッツやニューヨークの総督が条約を遵守させるべく布告を発し、違反した場合は船も積荷も没収することを再確認している⁴⁰。

1743年のマサチューセッツの法務官ウィリアム・ボランによる通商院への書簡には、ヨーロッパ諸国、特にオランダやスペインからの直輸入が横行していることが報告されている。書簡によれば、かかる貿易を担う船は、全船員がイギリス人でありながらも、船長がフランスからイギリスに帰化した亡命者であることも多く、彼らはフランス商人などとのパイプを利用していた。ボランは航海法違反がなくなる要因として、役人による船舶・積荷の押収を陪審が無効化してしまうなど裁判制度の諸問題、違法な商品を別の小型船に移し替えることのできる外港の多さ、船長による不正の横行を挙げている。3点目に関して、具体的には、船長は入港手続きをとる前にすでに違法な積荷を別の場所に降ろしていて、通関の際には空の船から不正の証拠は見つからない。しかも、不正を実証する証人となりうる水夫たちはすでに職を解かれて行方が分からないのである⁴¹。

このような密貿易の実態も手伝って、植民地各地の副海事裁判所の記録には、航海法違反の案件は必ずしも多くない。航海法違反の常習だったマサチューセッツでさえ、訴訟の大半が航海法違反の事例ではないことは前章に述べた。これはもちろん、航海法への不正が実際には少なかったのではなく、違反しても罰せられないことが常態化していたとみるべきである。訴訟記録が残っているのは、不運にも不正行為を摘発されてしまった船だと考えてよい。

なお、海事局船舶簿に記載された船の数は決して少なくないため、ボストンを出入りした船の大半が、出港や入港の際に通関手続きを踏んだことは疑いない。一切の手続きをせずに出港することも不可能ではなかったが、少なからぬ船長が通関を経たのは、母港や寄港地での停泊時にそのことが発覚した場合に罰金を科され、しかも列挙品目を積んでいれば船と積荷を没収されるリスクの大きさを考慮したためだと考えられる。出港時、税関では積荷の品目に応じて関税や保証金を支払わねばならないものの、役人への贈賄は珍しいことではなく、通関のあとに積荷を追加したり、目的地への入港前に積荷を降ろすことも

⁴⁰ Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 249-251; *Boston News-Letter*, September 9, 1717, February 10, 1718. ロードアイランド船のジェイムズ・ブラウン船長は、フランス領のマルティニク島で、停泊の許可を得る前に投錨したとの理由で逮捕され、現地で病死したことが報じられている (*Boston News-Letter*, October 10, 1723)。

⁴¹ Jensen, ed., *American Colonial Documents*, 372-376.

可能であった。それに、入港時の手続きは、多くの場合、すべての積荷の品目と数量を調べるといった厳格なものではなかった。手続きが杜撰なものであったために、たとえ航海法やその他の法を何らかのかたちで犯している船であっても、たいていの船長らは、通関手続きだけはおこなっておくのが常だったのである。

第2節 スペイン領における密貿易

ジャマイカとスペイン植民地

植民地時代の西インドは、イギリス人と外国人との時に非合法的な貿易の場でもあり、現地で盛んに取引していたボストン船も、イギリス領での取引をおこなっただけではない。実際のところ、イギリス籍の船が、西インド諸島や中南米沿岸部のスペイン領へと侵入することは17世紀から頻繁にあり、ここからはイギリスやその植民地の船によるスペイン領での取引に注目する。新世界での外国人との接触のあり方を精査することにより、イギリスの大西洋世界がいかに関わり合っていたのか、国籍を異にする者たちがいかなる共存関係を築いていたのかを知る鍵となる。

当時、イギリスの船は、カリブ海周辺のスペイン領に入港すること、およびその地のスペイン人と取引することを禁じられていた。1670年にイギリスがスペインと締結したマドリッド条約の第8条には、以下のとおり規定されている。

同盟国双方の王領・邦・領域に属する臣民・居住者・商人・指揮官・船長・船員は、相手国が西インドに領有する城砦・城郭・武器庫・倉庫を擁する港および停泊地、その他あらゆる場所へと航行し、貿易することを控えるものとする。すなわち、イギリス国王の臣民は、件のインドにカトリック王が所有する停泊地および土地への航行をおこなわず、そこで貿易をおこなうこともしない。同様に、スペイン国王の臣民は、その地にイギリス国王が所有するそれらの場所への航行をおこなわず、そこで貿易をおこなうこともしない⁴²。

⁴² *The State of the Island of Jamaica: Chiefly in Relation to its Commerce, and the Conduct of the Spaniards in the West-Indies* (London, 1726), 44-45.

この規定は、両国の植民地人が、1670年以前にカリブ海で盛んに取引をおこなっていたことを示唆している。しかし実際には条約のあとでさえ、彼らは取引をやめようとはしなかったのであり、条約規定に違反することも辞さなかった。

スペイン領でイギリス人がビジネスをおこなううえで決定的な意味を持ったのは、1655年のイギリス軍によるジャマイカの占領である。ジャマイカは、占領初期には海賊まがいの私掠船の活動拠点であったが、1680年代からは私掠よりも貿易によって繁栄した、砂糖の輸出とともにジャマイカを豊かにしたのが、スペインの植民地人との貿易であった。カリブ海で3番目に大きなその島は、スペインがカリブ海とその周辺に持つ領土の中央に位置する立地ゆえに、イギリス人がスペイン人と接触する機会を与えたのである。イギリス人がポートロイヤルを建設したジャマイカ南岸は、イギリスによる占領の前には、中南米の富を載せたガレオン船団がスペインへと向かう際に補給のために立ち寄る場所でもあり、地理的な重要性は早くから認識されていた⁴³。以下に述べるように、地元ジャマイカや本国の船以外に、北米の船では、やはり西インドに数多く来航するボストンの船こそが、最も頻繁にジャマイカ経由でスペイン領へと侵入することになる。ジャマイカからスペイン領へと向かうその貿易はスペイン人との「共謀」であり、「実に膨大」な取引が交わされていた⁴⁴。

同時代人のなかには、ジャマイカを出入りする船による貿易の75%以上が違法だったと見積もる評者もいる⁴⁵。探検家や海賊として知られるウィリアム・ダンピアは1679年にジャマイカに来航しているが、そこでは私掠船員が盗品を売るのが黙認されていたという。1680年代末にジャマイカを訪れた際、ジョン・テイラーはスペインの金貨銀貨が流通しているのを目にしており、ジャマイカは「スペイン人のカネのおかげで」富を蓄積したと記している⁴⁶。それらが掠奪あるいはスペイン人との密貿易によって、スペイン植民地から流入したものであることは想像に難くない。17世紀末、ジャマイカの輸入額の3分の1を占めたのがスペインのコインや地金とされ、このことは、砂糖よりも現金での支払いを好ん

⁴³ *Ibid.*, 3, 31; [William Wood], *The Assiento Contract Consider'd: As also the Advantages and Decay of the Trade of Jamaica and the Plantations, with the Causes and Consequences thereof. In Several Letters to a Member of Parliament* (London, 1714), 4.

⁴⁴ *Ibid.*, 2.

⁴⁵ *Ibid.*, 47.

⁴⁶ ウィリアム・ダンピア（平野敬一訳）『最新世界周航記』17・18世紀大旅行記叢書1（岩波書店、1992年）267頁；David Buisseret, ed., *Jamaica in 1687: The Taylor Manuscript at the National Library of Jamaica* (Kingston, 2008), 241, 306.

だ北米商人の船をジャマイカに惹きつけることにもつながったと考えられる⁴⁷。

ダンピアは次のようにいう。「スペイン人といえども他の国の連中に劣らず密輸の能力と意思を有して」いて、「ジャマイカ在住のわが同胞イギリス人も、もうかるとなると密輸をいとわない」⁴⁸。そもそも密貿易とは関与する双方にメリットがあるものであり、白人人口が増加するスペイン植民地では、スペインから定期的に派遣されるガレオン船団がもたらず商品では現地の需要を満たせず、慢性的に必需品が不足している状態だったため、スペイン側でもイギリス人との取引が必要とされた。ジャマイカからやって来るイギリス人と取引することにより、スペイン植民地人は、労働力たる黒人奴隷も含め、彼らが必要とするものを同国人から購入するよりも安く入手できた。イギリス人との取引により、スペイン人は関税を支払うこともなく商品を購入し、また、生産した農産物の販路も確保できた⁴⁹。本国や北米へと向かうイギリス人の船員たちがジャマイカで積み込んだ商品の数々、たとえば染料木、獣皮、カカオ、さらには砂糖にも、実際にはスペイン領産のものが含まれていた⁵⁰。本国からジャマイカに派遣されていたギルバート・ヒースコート卿は、1703年の通商拓殖院への報告で、ジャマイカの人々とスペイン人との貿易を黙認すべきであるとの見解を示している。イギリス側が提供する衣類や奴隷と引き換えに、スペイン人からは金銀がもたらされる利益が大きいことが主たる理由であったが、ヒースコートは、スペイン人との繋がりを持つことが、スペイン王位をブルボン家に渡さないためにも有利に働く可能性も提言した⁵¹。

ジャマイカ商人は、ユトレヒト条約のあとには、アシエントを得たことで一定数の黒人奴隷を合法的にスペイン植民地に売ることができた。このことは、奴隷を売買するように見せかけて、ほかの商品を秘密裏に取引することを可能にしたのであり、「ジャマイカからヌエバ・エスパーニャへの^{プライベート}内密の貿易」は「膨大で、毎年、[アシエント] 契約によって

⁴⁷ Allan D. Meyers, "Ethnic Distinctions and Wealth among Colonial Jamaican Merchants, 1685-1716," *Social Science History* 22 (1998), 57-59.

⁴⁸ ダンピア『最新世界周航記』350頁。

⁴⁹ G. V. Scammell, *The First Imperial Age: European Overseas Expansion c. 1400-1715* (London, 1989; reprint 1992), 236; Nuala Zahedieh, "Trade, Plunder, and Economic Development in Early English Jamaica, 1655-89," *EHR* 39 (1986), 216; Robert Allen, *An Essay on the Nature and Methods of Carrying on a Trade to the South-Sea* (London, 1712), 19.

⁵⁰ David Eltis, "New Estimates of Exports from Barbados and Jamaica, 1665-1701," *WMQ* 52 (1995), 635, 646; W. A. Claypole and D. J. Buisseret, "Trade-Patterns in Early English Jamaica," *Journal of Caribbean History* 5 (1972), 14, 16; Buisseret, ed., *Jamaica in 1687*, 241.

⁵¹ *CSPC* 1702-1703, item 1059.

なしうるよりも多量の金を、女王陛下の領地にもたらした」⁵²。この点に関連して、イギリスからジャマイカへと輸出される製品は、島民が消費できる量を上回っていたが、それはスペイン領へと再輸出することで売りさばけたからであった⁵³。

当然のことではあるが、イギリス植民地の貿易の公的な記録である海事局船舶簿からは、イギリス人とスペイン人との取引について得られる情報は多くない。1683年から91年の間にポートロイヤルへの入港を記録されたイギリス船のべ 1,134 隻のうち、スペイン領から入港したと記録されているのは 100 隻に満たない。しかもそのほとんどは、当時イギリスも領有権を主張していた中米のカンペチェ湾・ホンジュラス湾からの入港である（この取引については次節で詳述する）。それらを除くスペイン領からの入港の場合、船の積荷を記入すべき欄には、ポートロイヤルで載せた積荷をそのまま持ち帰ったことや、あるいは積荷の詳細ではなく、荒天のためにスペイン領への入港を強いられたことが書き添えられている。つまり、それらはスペイン領からポートロイヤルに入港したが、スペイン人と取引をしていないこと、スペインとの条約に反していないことを強調しつつ、船舶簿に記載されているのである。経済史家ヌアラ・ザハディーアによると、ジャマイカ商人が残した取引の記録と海事局船舶簿とを比較すると、イギリス領内の貿易については情報が一致するものの、商人がスペイン領へと送った船の出港や帰港は、船舶簿には記録されていない⁵⁴。したがって、スペイン人と取引した船の数は、船舶簿に記録されている程度にはとどまらない。フランシス・ハンソンが目にしたポートロイヤルの町は、「絶えることのない市場やフェアのようで、そこには毎日あらゆる種の選りすぐりの商品が輸入されていたが、それらは島に供給するためだけでなく、大量のものがそこから再びスペイン人、インディアン、あるいは他の国民に供給すべく輸送されて」いた。18世紀初頭に、地震からの復興途上のポートロイヤルを訪れたイギリスの船乗りナサニエル・ユリングも、「この町はかつて非常に豊かで、ここからスペイン領のすべての港へと膨大な量の貿易がおこなわれていた」と記した⁵⁵。

⁵² Nuala Zahedieh, “The Capture of the Blue Dove, 1664: Policy, Profits and Protection in Early English Jamaica,” in *West Indies Accounts: Essays on the History of the British Caribbean and the Atlantic Economy*, ed. Roderick A. McDonald (Kingston, 1996), 35-36.

⁵³ *Assiento Contract*, 6, 11-12, 47-49; Zahedieh, “Trade, Plunder, and Economic Development,” 218-219.

⁵⁴ Nuala Zahedieh, “The Merchants of Port Royal, Jamaica, and the Spanish Contraband Trade, 1655-1692,” *WMQ* 43 (1986), 578.

⁵⁵ Francis Hanson, *Preface to the Laws of Jamaica, Passed by the Assembly and*

一方、ポートロイヤルの出港記録を確認すると、1680年から93年には729隻の出港が記録されているが、スペイン領を目的地としている船は皆無である。しかしザハディーアは、ポートロイヤルに入港した船のおおよそ半数は、そこからスペイン領に向かった可能性を指摘している。彼女によれば、ポートロイヤルへの入港を記録されながらも出港した記録がない船が非常に多い。その矛盾の原因として、船舶が入港後に損傷や災害で失われた可能性や、記録を残すべき海事官の怠慢もありうるが、出港記録のない船のほとんどがスペイン領へと向かったのだという⁵⁶。あるいは、デイヴィッド・エルティスがいうように、違法な取引の一部は、ポートロイヤルで入港も出港も一切記録されていない船によっておこなわれた可能性も十分に考えられるだろう⁵⁷。ボストン船の大半が、1か所で取引して母港に帰還するシャトル貿易をおこなったにもかかわらず、第1章で提示した表1-3は、ボストンからの入港に対して、ボストンへの出港が極端に少なかった。表3-4は、ポートロイヤルに入港した記録のある船のうち、出港記録のない船の割合を示したものであるが、そのような船がボストン船では過

半数を超えており、ジャマイカで所有される船以外にも、ジャマイカからスペイン領へ向かった船の多さが想像されるのである。スペイン人との取引を船舶簿に記録しなかった海事官レジナルド・ウィルソンも、ヒースコート卿も言及したその利益ゆえに、どうやらそれらの取引を

表3-4 ポートロイヤル出港記録のない船舶

	全船舶		ロンドン船		ボストン船	
	a	b	a	b	a	b
1686年	153	75 (49.0%)	41	10 (24.4%)	23	12 (52.2%)
1687年	181	109 (60.2%)	38	13 (34.2%)	25	14 (56.0%)
1688年	224	152 (67.9%)	44	17 (38.6%)	31	19 (61.3%)

註) a: ポートロイヤルに入港した船舶(隻)

b: aのうち、ポートロイヤル出港の記録がない船舶(隻)

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

Confirmed by His Majesty in Council, Feb. 23, 1683 (London, 1683), 55-56 [Quoted in Meyers, "Ethnic Distinctions," 52-53]; Alfred Dewar, ed., *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring* (London, 1928), 247. 海事官は、インディアンとの取引についてもほとんど記録していない。1687年から88年、および1709年から11年には、1年にわずか1隻のスループ船がモスキート族(ミスキート族)のいた中米沿岸からポートロイヤルに帰港した記録があるだけである。モスキート族は当時、スペイン人に服従しておらず、彼らは「ジャマイカその他の地にしばしばイギリス人船員と行を共にする」(*State of Jamaica*, 53; ダンピア『最新世界周航記』28頁)。

⁵⁶ Zahedieh, "Merchants of Port Royal," 576-578. 出港の記録がない船のなかには、ジャマイカで売られたものも含まれるはずである。第1章で述べたとおり、ニューイングランドの船長が、西インドで船を売却することは珍しくなかった。

⁵⁷ Eltis, "New Estimates," 636.

黙認していたように思われる。彼は、1679年には、「積荷を満載したおよそ40隻の船が、様々な場所から、すなわちニューイングランド、アイルランド、マデイラ諸島、ウィンドワード諸島からこの地〔ポートロイヤル〕を訪れて荷揚げし、それからログウッドを求めてカンペチェ湾へ、あるいはスペイン人との取引へと向かい、ここには戻って来なかった」と報告している⁵⁸。

このように、時には役人による公的な文書にもはっきりと言及されたスペイン人との取引は、外国からの直輸入という点では航海法違反であり、なおかつスペインとの条約違反にも当たるが、実際に利益を得ていた商人や船員が、違法性を認識していたかどうかは疑わしい。1713年、ボストンの新聞で、ハリケーンによるジャマイカ停泊中の船やその積荷、船員の被害状況が詳細に報じられた際には、被害に遭ったジャマイカ船のなかに、スペイン領から戻った船、スペイン領に向かう予定だった船も含まれていたことにまで言及されている⁵⁹。ジャマイカから母港へと戻った船長や水夫が、ジャマイカを起点とする密貿易に関する情報を伝えることもあり、たとえば1719年には、ジャマイカではスペイン人との取引のために13隻のスループ船と、それらを守るために軍艦1隻が艀装されたとの情報を、北米に戻った船長が伝達している⁶⁰。1740年、南部植民地の主任監督官だったロバート・ディンウィディーは、スペイン領もしくはフランス領からジャマイカにもたらされた商品の価値が年25万ポンドにのぼると見積もっている⁶¹。アンドルーズによると、現存するジャマイカ副海事裁判所の訴訟記録のなかで、1670年のスペインとの条約違反に関わる案件は、可能性を指摘しうるものが1件存在するだけであり、イギリス領ではこの取引がさほど問題視されていなかった⁶²。

⁵⁸ “An Accompt of What Passengers, Servants and Slaves has been Brought to this Island, with Accompt of What Goods hath been Exported from the 25th June 1671 to the 25th March 1679, being 7 yeares 9 moneths,” C.O. 1/43, fol. 59, National Archives, London.

⁵⁹ *Boston News-Letter*, January 19, 1713.

⁶⁰ たとえば *Boston News-Letter*, December 19, 1715, October 12, 1719.

⁶¹ Kenneth Morgan, “Robert Dinwiddie’s Reports on the British American Colonies,” *WMQ* 65 (2008), 328.

⁶² Andrews, *England’s Commercial and Colonial Policy*, 230, 249. フランスとの1686年の条約の規定も遵守されることはなく、フランスの植民地人との取引も横行したが、それらはイギリス領で厳格に取り締まられ、1686年の条約を犯した疑いでの裁判は多かった (*ibid.*, 249-250, 354-355)。

スペイン植民地への侵入

ポートロイヤル在住のウィリアムとフランシスのホール兄弟は、スペイン領へと侵入する船を何隻も送り出した商人であった。彼らはロンドンにいるパートナーへの書簡で、スペインの植民地人との違法な直接取引を「^{スベニッシュ・トレード}スペイン貿易」と呼んでいる⁶³。彼らを含め、ポートロイヤル商人の一部は、同国人のために「スペイン貿易」の代理人の役割を担っていた。兄弟の書簡によれば、密貿易で儲かるかどうかはスペインのガレオン船団に大きく左右される。船団がスペイン領西インドに来られそうにない時には、ジャマイカからスペイン領に船を出そうとする動きが活発になったため、「ガレオン船団が来ない場合を除き」、彼らはロンドン商人に対して、大量の商品をジャマイカに送ることを推奨しなかった⁶⁴。ガレオン船団がスペインから派遣されないことが見込まれた時には、ウィリアムは数人のロンドン商人に対し、「仮にこの夏にガレオン船団がこのインド諸島に来なければ、間違いなくフランス製とオランダ製のリンネルの大需要が発生するでしょう」と書き送った⁶⁵。

ジャマイカの住民だけでなく、イギリスや北アメリカからやって来る者たちも、スペイン領との密貿易に積極的だった。しばしば船はジャマイカに寄港したあとでスペイン植民地へと向かったが、ヌエバ・エスパーニャでの取引は「非常に儲けが多く、都合の良い貿易」だと認識してのことであった⁶⁶。スペイン領に向かう船は、しばしばマドリッド条約の抜け穴を利用した。第1節にも述べたが、条約の第10条では、悪天候の場合、海賊や敵に追跡された場合、その他不便が生じた場合には、相手国の港に入港することを許可されており、そこでは友好的な扱いを受け、船の修理および食料や必需品の補給も認められることになっていた。第8条では両国の臣民が西インドで取引することを禁じたにもかかわらず、この第10条の規定が、密輸をもくろむ者にとって突破口となったのである。

当時ジャマイカを訪れた人々は、スペイン植民地へと向かうジャマイカ籍の船を多数目にしている。ジャマイカの船は平均 25 トンという小型のものであり、1679 年の海事官の記述では、ポートロイヤルの港には「およそ 80 隻のバーク船、スループ船、ケッチ船」があり、それらは「島 [ジャマイカ] の他の地域からポートロイヤルへと商品を運んで来た

⁶³ William and Francis Hall to Thomas Brailsford, September 10, 1688, June 13, 1689; Francis Hall and John Probin to Charles Peers and Edmund Tooke, December 10, 1690, Brailsford v. Peers, C. 110/152, National Archives, London.

⁶⁴ Halls to Brailsford, May 21, 1689, June 6, 1689, June 13, 1689, October 19, 1689, *ibid.*

⁶⁵ Halls to Brailsford, September 10, 1688; William Hall to Brailsford et al., March 14, 1688/89, *ibid.*

⁶⁶ Dewar, ed., *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, 89.

り、スペイン人と獣皮、獣脂、カカオ、8 レアル銀貨、そして板金の取引をする」⁶⁷。テイラーも同様のことを記しており、ジャマイカのプランターやスループ船の船長は「スペイン人との間で貿易」し、ジャマイカ籍の船は「島の周囲での貿易、あるいはスペイン人やインディアンとの貿易」に使用されていた⁶⁸。本国や北米の船の船長は、ジャマイカに滞在中、自らの船で、あるいはジャマイカのスループ船をチャーターすることで、スペイン領への密貿易を試みることができた。船長自身はジャマイカに留まり、ジャマイカのスループ船船長と貨物上乗人（航海に同行する商人）に取引を委ねることにより、密貿易に関与することもできた。ホール兄弟を経由してジャマイカでスループ船と上乗人を手配した場合、スループ船の船長と水夫たち、そして上乗人が、売却した収益の半分を手にした。収益の10%は、手数料としてホール兄弟が受け取るようになっていた⁶⁹。

ジャマイカには、相当な数の水夫がいたことも間違いない。第2章のとおり、西インドに滞在している間に、より高い賃金を求めて、あるいは所属する軍艦や商船の上官による酷い扱いから逃れるために、船からの脱走を試みた者は多く、たいていは船の往来が盛んなポートロイヤルやバルバドスのブリッジタウンで脱走した。ポートロイヤルは西インドにおけるイギリス海軍の基地だったために、軍艦に属する多くの水兵が、そこでの滞在中に脱出の機会をうかがっていた⁷⁰。ナサニエル・ユリング船長は、ジャマイカにいる水夫が

⁶⁷ Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13; “Accompt of What Passengers, Servants and Slaves,” C.O. 1/43, fol. 59.

⁶⁸ Buisseret, ed., *Jamaica in 1687*, 236, 241. ジャマイカの船はカリブ海で沈没したスペインのガレオン船に向かい、スペイン当局の目を盗んで積荷の引き揚げにも従事していた。17世紀末の海事局船舶簿には、106隻の船が難破船からポートロイヤルへと入港しており、うち94隻が地元ジャマイカの船である。スペインが難破船周辺の警戒を強化した時には、現地に向かう船は拿捕される危険と隣り合わせであった。また、沈んだ貴金属を狙うフランス船とも競合せねばならず、ジャマイカとバミューダの船25隻が、同様に難破船にやって来たフランス船を拿捕したこともあれば、難破船に向かうべく先住民の潜水士10人を雇ったロンドン船が、フランスの私掠船に拿捕されたこともあり、ロンドン船の船長が命を落としている (*Boston News-Letter*, March 12 and May 28, 1716, June 12, 1704)。ほかに、亀の捕獲もジャマイカ船に乗る人々の生業のひとつで、捕獲した亀はポートロイヤルの市場で食料と交換された (Basil Lubbock, ed., *Barlow's Journal of His Life at Sea in King's Ships, East and West Indiamen, and Other Merchantmen, 1659-1703* (London, 1934), 315; Buisseret, ed., *Jamaica in 1687*, 233; Dewar, ed., *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, 167-168)。

⁶⁹ Halls to Aylward, November 21, 1688; William Hall to Brailsford et al., March 14, 1688/89, Brailsford v. Peers, C. 110/152.

⁷⁰ cf. Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge, 1987), 104-106; April Lee Hatfield, “Mariners, Merchants, and Colonists in Seventeenth-Century English America,” in *The Creation of the British Atlantic World*,

「私掠あるいはスペイン領沿岸での貿易の際にスループ船に雇われる」と書き残している⁷¹。仮にジャマイカで脱走し、「スペイン貿易」に雇われたとすれば、彼らはそれまでよりも高い賃金を得ることができた。ジャマイカを訪れた外来の商船の水夫もまた、密貿易の労働力となりうる存在で、特にイギリスから来た商船であればたいてい3か月間はポートロイヤルに滞在するため、その停泊中、ジャマイカからの短期間の航海に参加する水夫もいた⁷²。「スペイン貿易」は、彼らにとってあつらえ向きの選択肢だったのである。

とはいえスペイン領への侵入は、ほかの貿易に比べて危険をとまなうものであった。ザハディーアは、海事局船舶簿に例外的にスペイン領からの帰還を記録された船が、通常より多くの水夫を乗せていたことを明らかにした⁷³。たしかに、出航地別にポートロイヤルに入港した船の記録を確認してみると（表3-5を参照）、スペイン植民地から戻った船は小型船が多いために乗組員の実数はそう多くないものの、船上での船員の密度は、奴隷反乱の恐れがある西アフリカからの奴隷船よりも高く、密貿易の危険性が如実に反映されている。ホール兄弟が1680年代末におこなった「スペイン貿易」でも、比較的多くの水夫が必要とされた。スペイン人との取引に向かうスループ船と、その取引を担う貨物上乗人を手配するかたわら、兄弟はロンドンのパートナーに対し、25人の水夫を乗せ、2倍の武装をした100～130トンの船を送るよう指示している。書簡には、ポートロイヤルでは「1人で2人分の価値がある20人の勇敢な者たち」を雇うことができるとも書き加えている。つまり、ロンドンから到着する船とジャマイカで準備した小型船の両方をスペイン領へと送り、それらにロンドンからの水夫25人とポートロイヤルで雇う20人を乗せるつもりだったようである⁷⁴。18世紀にも、この取引を試みて危険に遭遇したケースは多く、1715年にスペイ

表3-5 ポートロイヤルに入港した船舶(1683-1691)

出航地	数(隻)	平均トン数(トン)	平均乗組員数(人)	1トン当たりの人員
ロンドン	110	140	24	0.17
ボストン	115	38	8	0.21
西アフリカ	26	128	26	0.20
スペイン領アメリカ	73	31	10	0.32

Naval Office Shipping Lists Database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

ed. Elizabeth Mancke and Carole Shammas (Baltimore and London, 2005), 150; Michael Pawson and David Buisseret, *Port Royal, Jamaica* (Oxford, 1974; revised Kingston, 2000), 67, 181.

⁷¹ Dewar, ed., *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, 165.

⁷² Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 141.

⁷³ Zahedieh, "The Merchants of Port Royal," 586-587.

⁷⁴ Halls to John Aylward, Nov. 21, 1688, March 11, 1688/89; William Hall to Brailsford et al., March 14, 1688/89, Brailsford v. Peers, C. 110/152.

ン領沿岸で拿捕された 20 隻のほとんどがイギリス船であった。1727 年には、艀装と食料補給の必要性を理由にキューバのハバナに入港したイギリス船が、密貿易を企んだ疑いで現地の沿岸警備船グアルダゴスタに拿捕されている。スペインとの条約では、スペイン側に拿捕された場合は船と積荷が没収されることになっていたが、スペインが所有する銀山で奴隷として労働することを強いられた船長もいた⁷⁵。また、警戒すべきはスペインの警備船だけでなく、カリブ海ではスペイン領を訪れる商船を獲物とする海賊船に遭遇することもあった⁷⁶。

十分な数の船員を雇った船は、スペイン人との取引の現場へと向かう。ジャマイカ南岸は「カルタヘナやポルトベロとの貿易に好都合な立地」であるとされ、同時代の史料は、スペイン人と取引する場所として、「カルタヘナ、セントマーサ、ホンジュラス湾などの沿岸」を挙げている⁷⁷。また別の史料には、イギリス船は「リオ・アチャからチャグレスに沿って」取引を続け、時には「メキシコ、キューバ、そしてエスパニョーラ島」を目指し、最も収益の上がるのは「ポルトベロとカルタヘナの沿岸」とある⁷⁸。ホール兄弟は、彼らの「友人」が「ポルトベロ沿岸で」取引しており、別の友人は「カルタヘナの沿岸で」取引していたと書いている。彼らの友人たちは、スペイン植民地に居住するイギリス人代理人だったのかもしれない。兄弟は、「思い切ってカラカス沿岸にスループ船を送る」ことを計画したこともあった。ただし彼らは、取引の現場については、より頻繁に、単に「沿岸」とのみ記録している⁷⁹。

取引をおこなう者は、たいてい主要な港町ではなく、入江や小さな町でスペイン人と接触した。スペインの植民地人と取引する際、イギリス人はスペインの沿岸警備船に拿捕されることを恐れ——実際には、沿岸警備船のスペイン人も、少なからずイギリス人と取引したのだが——、船を「秘密の入江」に停めた。夜陰に紛れて岸から見える場所まで接近すると、スペイン人は小さな帆船やボートでそこまでやって来て、船の上で取引することが多かった⁸⁰。1711 年、ジャマイカを出発したユリング船長は、「船員も武装も十分な」ス

⁷⁵ *Boston News-Letter*, June 27, 1715, May 11, 1727; Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 354.

⁷⁶ *Boston News-Letter*, March 8, 1708, April 4, 1723.

⁷⁷ *State of Jamaica*, 31-32; *Assiento Contract*, 49.

⁷⁸ Allen, *Essay on the Nature and Methods*, 20-21.

⁷⁹ Halls to Brailsford, March 11, 1688/89, June 6, 1689, September 20, 1689; Halls to Aylward, November 21, 1688, March 11, 1688/89; Francis Hall to Brailsford, February 1, 1689/90; William Hall to Brailsford, February 6, 1689/90, Brailsford v. Peers, C. 110/152.

⁸⁰ Allen, *Essay on the Nature and Methods*, 19-20; Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 355; Zahedieh, "Merchants of Port Royal," 582; Zahedieh, "Trade, Plunder, and Development," 218.

ループ船をポルトベロの町から4~5マイル離れた港に停泊させると、スペイン語の話せる男を町に行かせ、現地の商人に宛てた書簡を託した。その後、書簡に記しておいた指定の日に、ユリングの送ったカヌーはスペイン人商人たちをスループ船まで連れてきた。そこで、取引する日時と場所、商品の量を取り決めると、スペイン人たちは町へと戻っていった。ユリングがスペイン人たちと実際に取引したのはその翌日であった。6週間にわたってそのあたりに留まっていた間、ユリングは、貧しい農民に扮装して地峡を越えてきたパナマ商人たちとも面会している。そのあとには、彼はカルタヘナの商人たちとの取引も計画していた。その際にもまた、彼はその大都市には接近せず、スループ船をカルタヘナから8マイル離れた場所に停泊させている⁸¹。

スペイン人との取引のためにユリング船長がスループ船に積んでいたのは、織物と「およそ150人の黒人」であった。黒人奴隷の売却は、イギリス人にとって最も儲けの多いビジネスであり、ユリングと船員らは、スペイン人が差し出した金銀が本物であることを確認したうえで、奴隷と織物を提供した⁸²。ジャマイカはイギリス領西インドにおける奴隷の集散地であったが、アフリカから奴隷を運んできた船も海事局船舶簿に記載があり（表3-6）、実際にはその一部はジャマイカからスペイン領へと再輸出されたのである。船舶簿が現存しない（あるいは作成されていない）1670年代でも、8年弱の間に、アフリカや他のイギリス領植民地からジャマイカに11,816人の奴隷が輸入されたとの海事官の報告が残る⁸³。ユリングの20年ほど前には、

表3-6 ジャマイカへの黒人奴隷の輸入

年	ポートロイヤルへの輸入(人)	キングストンへの輸入(人)
1683	675	-
1685	1,761	-
1686	3,230	-
1687	1,872	-
1688	1,070	-
1689	570	-
1690	894	-
1691	2,150	-
⋮		
1709	-	2,625
1710	1,055	3,695
1711	304	3,015

註) 表の数字には、西インドの他の島や北米を経由してジャマイカへと輸送された黒人も含む。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, 1709-1722, C.O. 142/13-14より作成。

⁸¹ Dewar, ed., *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, 113-114.

⁸² *Ibid.*, 114.

⁸³ “Accompt of What Passengers, Servants and Slaves,” C.O. 1/43, fol. 59. ジャマイカのプランターからは、質の良い奴隷がスペイン領に売られることに不満の声もあがった（池本幸三・布留川正博・下山晃『近代世界と奴隷制——大西洋システムの中で』（人文書院、

ホール兄弟とジェイムズ・ブラッサー船長が、スペイン領西インドに奴隷を売りに行くことを計画した。ブロッサム号の船長だったブラッサーは、1689年10月にポートロイヤルに到着し、翌年4月にロンドンへと出発したことが確認できるが、ポートロイヤルにはアンゴラからの奴隷280人を積んできた⁸⁴。彼らは大人の奴隷が1人25ポンド、少年と少女は15～25ポンドで売れると見込んでいた。「我々に不運がつきまとう」ようなことがなければ、「間違いなく、結果として驚くほどの利益が上がる」ことが期待された⁸⁵。

黒人奴隷のほかに、イギリス人が織物を売ることもよくあり、ホール兄弟はロンドン商人たちに対し、ジャマイカに、何をどれだけ送るべきかを頻繁に伝えている。彼らはキャラコ、ホルランド、リンネル、オスナブルクなどの織物に何度も言及しており、それらをジャマイカに送るために、ロンドン商人たちは時にはヨーロッパ諸国と取引する必要もあった。1705年には、ジャマイカからニューヨークに戻った船長が、現地ではスペイン領に奴隷と織物を売りに行く取引が盛んだったことを伝えている。彼がジャマイカで目にした2隻の船は、スペイン領沿岸部での取引により、それぞれ8万枚と6万枚の8レアル銀貨を入手しており、このことはニューヨークだけでなくボストンでも報じられた⁸⁶。食料もまた、スペイン人に売ることの多い商品であったが、ホール兄弟によると、必ずしもスペイン領西インドで大きな需要があるとは限らないため、食料の取引は「くじ」のようなものであった⁸⁷。他方、数隻の船がヌエバ・エスパーニャ沿岸からジャマイカへと戻り、食料を売って儲けを上げる「見事な航海」をしたことが報じられた時には、同じような取引を試みる者が増えたであろう⁸⁸。

なお、イギリス人たちがスペイン領に侵入したのと同様に、スペイン人も、補給や緊急事態を理由にしてジャマイカに訪れていたことは、驚くに値しない。スペイン人と取引するジャマイカの住民は、正貨で支払っていたとの同時代の記述が残るが⁸⁹、もしもそのとおりであるならば、それらの正貨はもともとスペイン領での密貿易によってジャマイカにも

1995年) 139頁)。

⁸⁴ Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13.

⁸⁵ Halls to Brailsford, October 19, 1689, Brailsford v. Peers, C. 110/152.

⁸⁶ *Boston News-Letter*, July 9, 1705.

⁸⁷ Halls to Brailsford, September 10, 1688, March 13, 1688/89, May 21, 1689, June 6, 1689, June 13, 1689, February 1, 1689/90; William Hall to Brailsford et al., March 14, 1688/89; Halls to Aylward, November 21, 1688, Brailsford v. Peers, C. 110/152; Allen, *Essay on the Nature and Methods*, 18.

⁸⁸ *Boston News-Letter*, October 23, 1704.

⁸⁹ *State of Jamaica*, 32-33.

たらされた可能性が高く、イギリス人とスペイン人の間で流通を繰り返した貨幣も少なくなかったと思われる。実際、スペイン人との取引でイギリス人が何よりも欲したのが、ほかならぬ硬貨や板金などの金銀であり、それらがジャマイカにもたらされたあとの流れを追うことは困難を極めるが、正貨不足に悩む北米植民地の船を西インド諸島に惹きつけた要因のひとつは、まぎれもなくスペイン領から流入する貴金属であった。

第3節 ログウッド貿易

ログウッド海岸の領有権

海事局船舶簿にはスペイン領からの入港を記録された船は決して多くはなかったが、皆無というわけでもなかった。そして、そのような船のほとんどは、スペイン領中米でログウッドを入手した船であった。ログウッドが豊富に生い茂る「ログウッド海岸」（ユカタン半島西側のカンペチェ湾および東側のホンジュラス湾の沿岸部）は、イギリスもまたその領有権を主張し、ログウッドを伐採することの正当性も強調していた事情があり、公的な史料である船舶簿にも、かの地からの入港が記載されたのである。かつて経済史家のグリー・M・ウォルトンとジェイムズ・F・シェパードは、品目によって関税の有無や密輸する難しさが異なるため、密貿易は品目ごとに考察されねばならないと提言したが、この時代のログウッドは、まさしく特殊な事情ゆえにその密輸の実態が史料からある程度復元できる品目である⁹⁰。

ヨーロッパで染料として使用されたログウッドもまた、スペイン植民地から大量にジャマイカへもたらされ、そのほとんどがヨーロッパへと輸出された。18世紀後半に大部の『ジャマイカ史』を著したエドワード・ロングによると、ログウッドは染料以外に薬として使用されることもあったという。イギリス領でも、ジャマイカとリーワード諸島で栽培が試みられたが、その量はごく少なく、中米産より質も劣っていた。そのため、イギリス人は中米のカンペチェ湾やホンジュラス湾で頻繁にそれを伐採していたのであり、ポートロイヤルの町を訪れたテイラーは、ジャマイカで船積みされるログウッドの大部分がカンペチェ湾で伐採されたものであると記した。自らログウッド伐採地に行かなくとも、船を

⁹⁰ cf. Shepherd and Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development*, 205.

砂糖で満載できなかった船長がジャマイカの市場でログウッドを購入し、船内の空いたスペースに積んでいくことも一般的であった。17世紀末にジャマイカから本国へと出港した653隻の積荷を確認すると、実に408隻がログウッドを積んでおり、それらは船長や水夫が自らログウッド海岸で入手したものか、そうでなければジャマイカで購入したものである⁹¹。スペイン領でログウッドを入手してジャマイカへと戻れば、ポートルoyalで1トン当たり25～30ポンドで売却でき、さらにヨーロッパ市場では同じ量のログウッドが90～110ポンドとなった⁹²。ある同時代人は、1713年から16年におよそ15,000トンのログウッドがイギリスに輸入されたと見積もっており、別の人物は毎年12,000トン以上が輸入されたと推測している⁹³。

イギリス人が中米の領有権を主張する時、その根拠となるのは決まって1670年のマドリッド条約第7条である。「イギリス国王とその臣民が、現時点で保有している」場所をイギリスの領土と認めた規約であり、イギリス人が占領していたジャマイカが、スペインから正式に割譲されたのもこの条約であった。そしてこの規約で、ジャマイカ、セントクリストファー（セントキッツ）、バルバドスのほかに、ログウッド海岸もイギリス領となったというのが、この先イギリス人がしばしば持ち出す主張である。というのも、かの地にはスペインの小さな港町が点在し、先住民のモスキート族もいるものの、ログウッドが繁殖する湿地帯で生活していたのはほとんどがイギリス人の伐採人たちだったため、イギリス人が「保有」していた土地と主張しえたのである。ジャマイカを出発したイギリスの船は、「ベイマン」と呼ばれたログウッド伐採人、すなわちスペインの許可なく中米に住みついている同国人と、精力的にログウッドを取引していた。

⁹¹ Edward Long, *The History of Jamaica*, vol. III (London, 1774), 754-755; Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 90; G. V. Scammell, "A Very Profitable and Advantageous Trade': British Smuggling in the Iberian Americas circa 1500-1750," *Itinerario* 24 (2000), reprinted in his *Seafaring, Sailors and Trade, 1450-1750* (Aldershot, 2003), 158; Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13; Buisseret, ed., *Jamaica in 1687*, 185-186.

⁹² Nuala Zahedieh, "A Frugal, Prudential and Hopeful Trade': Privateering in Jamaica, 1655-89," in *The Organization of Interoceanic Trade in European Expansion, 1450-1800*, ed. Pieter Emmer and Femme Gaastra (Aldershot, 1996) (originally published in *Journal of Imperial and Commonwealth History* 18 (1990)), 403; John Masefield, ed., *Dampier's Voyages*, vol. II (London, 1906), 149.

⁹³ Arthur A. Wilson, "The Logwood Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries," in *The Atlantic Staple Trade*, ed. Susan Socolow (Aldershot, 1996) (originally published in *Essays in the History of Modern Europe*, ed. Donald C. McKay (New York, 1936)), 481; *State of Jamaica*, 16.

実際のところ、スペイン領中米でのログウッド貿易を試みたイギリス人たちは、必ずしもそれを違法な行為とは見なしていなかったであろう。スペイン船に拿捕されるリスクは誰もが承知していたであろうが、自国の法に触れるとは考えていなかった者が多いと思われる。イギリスの航海法でも、ログウッドの扱いは曖昧である。1660年の航海法で、イギリス王の領有する土地で産する染料木が列挙品目に定められたものの、スペイン領のログウッドが列挙品目に含まれるかどうかの判断は、税関役人によって様ではなかった。17世紀には、ログウッドを積んでいたためにイギリス領の港で没収された船も多かったが、船を押収されたニューイングランドの船長たちの言い分は、スペイン領産のログウッドであるから列挙品目に当たらないというものだった。1686年のポートロイヤルでは、港口に停泊する商船に軍艦の艦長が乗船して積荷を調べたところ、積んでいたログウッドの保証金を供託していないことが問題となったが、その場合も船主たちは、ログウッドはホンジュラス湾で積み込んだものであり、イギリス領の産物でないために保証金を支払う必要がないと主張した。これらの事例からは、関与者は中米ログウッド海岸がスペイン領だと認識しており、そこで仕入れたログウッドには航海法で定められた関税・保証金は適用されないとの見解が見て取れるが、後者の事例でジャマイカ当局は、保証金を支払わないのなら当事者を海賊と見なすとの判断を下し、船主たちに対して、ホンジュラス湾をイギリス領だと認識して保証金を支払った方が良いとさえ意見した。しかし1714年には、本国の法務長官が、列挙品目に含まれるログウッドはイギリス領産、すなわちジャマイカとリーワード諸島で産出したもののみであり、スペイン領産は列挙品目に含まないとの見解を唱え、その判断は1731年、68年にも継続された⁹⁴。つまりイギリスは、少なくとも18世紀には中米がスペイン領であることを認めていたことになるが、本国も植民地の当局も、ほとんどの時期において中米でのログウッドの伐採とその取引——スペインとの条約違反——を黙認し続けた。一方のスペインにとっては、ログウッド海岸はイギリスとの係争地ですらなく、マドリッド条約でそこを割譲したつもりも毛頭ない。したがってログウッドの伐採も、イギリス人によるその輸出も、疑う余地のない条約違反であった。そのためスペインは、沿岸部に接近するイギリス船を海賊と見なしてその拿捕に精を出した。この曖昧な状態は、1763年のパリ条約で、スペインが中米ログウッド海岸の領有権を確立する一方、イ

⁹⁴ *CSPC 1669-1674, item 1066; Andrews, England's Commercial and Colonial Policy, 91-93.* ロングは、ジャマイカでは1715年からログウッドの栽培が試みられたと記しているが、1714年の時点でジャマイカ産ログウッドに言及されていることから、ロングの記述は誤りである (cf. *ibid.*, 90; Long, *History of Jamaica, 754-755*)。

ギリスがそこでのログウッド伐採の権利を認められるまで続くことになる。

早くも 1660 年代には、イギリス人たちはそこでログウッドの伐採を始めた。特に、1667 年にイギリスがスペインと条約を締結し、スペインに対する私掠行為を禁じたことで、カンペチェ湾へと身をひそめる^{バッカニア}海賊が増え、そのままログウッド伐採に従事し続ける者もいれば、ログウッド伐採のかたわら、先住民の村々やログウッドを積みに来るスペイン船を襲撃した者もいたが、いずれにせよ伐採人の多くはイギリス人で、バッカニアあるいは元バッカニアであった⁹⁵。17 世紀後半に、スペインに対する掠奪行為で悪名を轟かせた海賊ジョン・コクソンを追うジャマイカ当局は、彼もログウッド伐採に転向したとの情報を得ている⁹⁶。伐採を担うのが海賊まがいの男たちであることはその後も変わらず、1715 年にカンペチェ湾の伐採地で取引をした船長によれば、現地では食料不足に陥ったため、200 人が海賊行為に走ったという。ナサニエル・ユリング船長は、伐採人は一部が海賊で、ほとんどが船乗りだと記しており、彼らは概して酔いどれであった。1720 年にはイギリス領植民地の総督たちが、スペインがログウッドの伐採に対する取り締まりを強化するたびに、伐採人たちが海へと逃れるため、アメリカ海域に海賊が増加する問題を報告している⁹⁷。

自国民以外によるログウッド伐採を認めないスペインは、1671 年から 74 年に、ホンジュラス湾だけでも 75 隻のイギリス船を捕らえた⁹⁸。1679 年には、スペインの抗議にイギリスが折れるかたちで、枢密院がジャマイカ総督にログウッド貿易を抑制するように命じているものの、ログウッド海岸でのイギリス人の活動が終息することはなく、たとえば 1717 年にはスペインの軍艦 3 隻が、短期間のうちにカンペチェ湾で 26 隻前後のイギリス船とオランダ船を拿捕したとの記事が残る⁹⁹。とはいえ、密貿易を犯した船を実行犯で拿捕することは決して容易ではなかった。港に着き、荷下ろしを終えれば職を解かれ、各地の港を転々とした水夫の性質を考慮すれば、密貿易のすべての関与者を捕まえることなど、事実上、不可能である。そのためスペインは、イギリス船にログウッドあるいは 8 レアル銀貨が積まれていた場合には、その船はスペイン領で密貿易をおこなったものと見なした。スペイン当局の主張としては、それらの品はイギリス領に存在するはずがないのである。したが

⁹⁵ Masefield, ed., *Dampier's Voyages*, 156; ジョン・エスケメリング (石島晴夫編訳) 『カリブの海賊』(誠文堂新光社、1983 年)、79。

⁹⁶ *CSPC* 1685-1688, item 965; *ibid.*, item 1010.

⁹⁷ Dewar, ed., *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, 241; Wilson, "Logwood Trade," 480 n7.

⁹⁸ Scammell, "A Very Profitable and Advantageous Trade," 158.

⁹⁹ Wilson, "Logwood Trade," 481; *Boston News-Letter*, April 1, 1717.

って、何隻かのイギリス船は、実際には密貿易に関与していなくても、それらを積んでいたことを理由に拿捕されている。たとえば、ジャマイカの市場でログウッドを購入していたり、ジャマイカで取引をおこなった際、そこで流通していたスペイン銀貨で支払いを受けたために、それらを積んでいたケースである¹⁰⁰。その結果、戦時でなくてもイギリス船がスペインの警備船に拿捕されるリスクは常にあり、カリブ海は他の海域よりも危険な場所となった。1725年にスペインの警備船に拿捕されキューバへと連行されたロンドン船は、現地で多額の罰金を科され、密貿易と無関係な積荷のほとんどをキューバで売却することを強要されている。同じ年にはブリストル船も拿捕され、スペインの植民地当局は「船上に8レアル銀貨とログウッドがあった」との理由で拿捕の正当性を強調した。これらの出来事を報じた記事によると、真偽のほどは定かではないが、スペインの沿岸警備船を装ってイギリス船から掠奪する海賊まがいの船もいて、スペイン植民地の総督がそのような船を支援している可能性も疑われていた¹⁰¹。

ログウッド海岸に向かうボストン船

イギリスや北米からジャマイカを訪れた船乗りにとっては、前節で論じた「スペイン貿易」と同様に、ログウッド貿易も、ジャマイカでの滞在期間を無駄にしないための選択肢であった。ジャマイカでの船の停泊期間を左右したのは砂糖の入手状況であるが、イギリスから来た大型船は十分な量の砂糖を確保するまでに長期間の停泊を強いられるため、ポートロイヤルでの帰り荷の入手は現地の代理人に任せ、船員たちはログウッド海岸へと向かうことが珍しくなかった。ダンピアによれば、ジャマイカからカンペチェ湾までは、風に恵まれればわずか12～14日程度で到着することができた¹⁰²。

北米の船で、このログウッド貿易に深く関与したのが、ほかならぬボストン船であった。ジャマイカに運ばれたログウッドの大半が、本国の船に載せられてイギリスさらにはヨーロッパ諸国で売られた一方で、ジャマイカから北米へと船積みされたログウッドは、北米諸港にとって砂糖と同様に本国との貿易赤字を軽減するための重要な商品となったのである。本国のダンピア、ユリングの両船長も、カンペチェ湾ではニューイングランド船と行動をともにしている。前者は1675年、ニューイングランドのジョンソン船長とともにカン

¹⁰⁰ *State of Jamaica*, 20.

¹⁰¹ *Boston News-Letter*, September 30, 1725.

¹⁰² Masefield, ed., *Dampier's Voyages*, 114.

ペチェ湾に赴き、二度目は同年、ジョンソンの船の乗客として現地に向かった。ユリング船長が、同じようにカンペチェ湾でニューイングランド船1隻と僚船だったのは1712年のことである¹⁰³。1715年、ボストンの商人トマス・バニスターは、「カンペチェ湾およびホンジュラスでの我々のログウッド貿易は、……多大なる数のニューイングランド船を使用し、我々の植民地にもイギリスにも非常に利益の大きいものである」と記した¹⁰⁴。ユカタン半島周辺の湾での取引が日常茶飯事であったため、植民地ではログウッドの取引がなされた場所を単に「湾」と表現することも一般的であった¹⁰⁵。

スペイン領中米へと侵入する植民地の船が絶えないために、北米や西インドの港では、現地から戻った船員に情報を求める光景が日常的に見られたであろう。現地に滞在しているであろう自らが出資する船の情報を知りたがる船主もいれば、ログウッド貿易に参加して得られる賃金を知りたがる船乗りもいたはずである。現地での取引を終えた者が伝えた情報は、新聞にも頻繁に掲載されている。1715年、カンペチェ湾で取引し、ボストンに向かったロビー船長は、現地にはおよそ80隻の船が滞在しているが、毎日何隻かの出入りがあり、彼の滞在中は万事平穏だったことを伝えている。その船に乗ってきた乗客は、現地にいた船のほとんどがアメリカ植民地の船であったことを補足した。しかもその人物は、現地で接した各船の船長の氏名を、彼よりも早く現地を離れた船長と、依然として現地に残っていた船長に分類したうえで、新聞にその情報を提供している¹⁰⁶。

ボストンの新聞であれば、当然ボストンやその他ニューイングランドの船に関する情報が多く、ログウッド海岸にいたニューイングランド船の情報が報じられた。すなわち、現地での取引を終えて北米の母港に到着した船の船員が、その船よりも早くに現地を離れたボストン船や、現地を同時に出航したボストン船、あるいは出航の時点でも現地にとどまっていたボストン船の名前や数、船長の氏名といった情報である。たとえばカンペチェ湾からニューヨークに到着した2隻の船は、全25隻で現地を出発し、そのうち数隻がボストン船であったこと、また現地にいる間にボストン籍のフレンドシップ号が焼失してしまったことを伝えている¹⁰⁷。時には現地にボストン船が1隻もいなかったことが伝えられるこ

¹⁰³ *Ibid.*, 114, 143, 181; Dewar, ed., *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, 169.

¹⁰⁴ Andrews, *England's Commercial and Colonial Policy*, 91 n4.

¹⁰⁵ たとえば *Boston News-Letter*, August 30, 1714, March 14 and 28, 1715, May 7, June 25, October 1, 1716 など。

¹⁰⁶ *Boston News-Letter*, March 21, 1715.

¹⁰⁷ *Boston News-Letter*, April 26, 1714. ログウッド海岸で接したボストン船の情報が伝

ともあり、ボストンにおけるログウッド貿易への関心の高さが見て取れる¹⁰⁸。

現地から戻った船が伝える情報の一部は、取引地としての危険性に言及したものであった。船員らがログウッド海岸で見聞きし、到着した港町で伝えた情報のなかには、スペイン船がカンペチェ湾を包囲していることや、あるいは伐採地の包囲のための軍艦が準備されているといった類のものもあり——ただし当時、情報の信頼性は必ずしも高くはない——、かかる情報を、このあとログウッド海岸に向かう選択肢も視野に入れていた船長は重宝したのであろう¹⁰⁹。イギリス船が集まる一帯を包囲したスペイン船により、イギリス船数隻が拿捕されたこともあり、1716年に現地に赴いた船長によれば、その年はひと夏に3度もスペイン船による包囲があった¹¹⁰。別の船長は、同年の初頭にも、カンペチェ湾の一部を封鎖したスペイン人たちが150人の白人と黒人（バイマンの所有下にある奴隷か、そうでなければ現地に赴いた船に乗っていた奴隷）を捕まえたとの情報を伝えた。ただし、その船長は、スペイン人は現地ですべてのログウッドを燃やし、さらにイギリスの船数隻も破壊・放火したと伝えているが、ログウッドはスペイン人にとっても重要な商品であり、情報には誇張があると考えるべきである¹¹¹。また、複数のスペイン船による包囲がされていなくとも、ある船長がホンジュラス湾で入手した情報によると、スペイン船2隻が湾に侵入する船を拿捕するために人目につかない場所に停泊していることもあった¹¹²。カンペチェ湾からボストン経由でロンドンに向かうウィリアム・ラウズ船長は、同じ日に現地を離れたボストン行きの船2隻と、さらにその翌日にボストンへと出発する予定だった2隻の情報を新聞に提供した人物であるが、彼は実際にスペインの軍艦による襲撃を受け、船員5人を失いながらも勝利したその戦闘の詳細をも伝えた¹¹³。

ジャマイカからニューヨークに入港したネイラー船長は、途中でハバナに寄港しているため、何らかの理由でスペイン領への入港が許可されたようだが、ハバナでの滞在時に、カンペチェ湾の一帯を包囲するべくその港を出発した5隻のスペイン船の情報を得ている。

えられた事例として、*Boston News-Letter*, May 26 and June 2, 1707, July 16, 1711, March 28, 1715なども参照。多くの船が嵐の被害を受けたなか、カンペチェ湾でログウッドを積み込んだボストン船の船員や積荷は無事だったことを報じた記事は *Boston News-Letter*, October 5, 1713 に掲載。

¹⁰⁸ *Boston News-Letter*, July 3, 1704.

¹⁰⁹ *Boston News-Letter*, March 12, 1705, July 12, 1714.

¹¹⁰ *Boston News-Letter*, June 25 and October 1, 1716.

¹¹¹ *Boston News-Letter*, May 7, 1716.

¹¹² *Boston News-Letter*, December 10, 1724.

¹¹³ *Boston News-Letter*, December 29, 1712.

それによると、スペイン船はイギリスやオランダの船を拿捕し、それらの船員たちは捕虜とされたが、スペイン人の要求通りに降伏した船員に対する扱いは丁重であった。ネイラーは、ハバナで捕虜となっていたオランダ船の船員数人をニューヨークまで乗せてきたが、カンペチェ湾で拿捕されたイギリス船のほとんどがボストン船だったこと、現地ではスペイン船が相手を油断させるためにイギリスの旗を掲げていたことは、そのオランダ人船員らが伝えた情報であった。なお、航海の続行が困難であるために——あるいはそのような理由を捏造して——スペイン領の港に立ち入ったイギリス船が、その際にスペインの役人や商人と取引した可能性は大いに疑われるところだが、ネイラーの行動は、許可を得てスペイン領に入ったイギリス船の船員とスペインの植民地人が、さまざまな情報交換を交わしていたことを証明する好例といえよう¹¹⁴。

さて、スペインの捕虜となっていたオランダ人たちは、スペイン船がログウッド海岸でイギリス旗を掲げていることを教えたが、実際に 1711 年、ニューイングランドに到着した船長らは、カンペチェ湾でともに行動していた船が、イギリス旗を掲げた船に拿捕されたことを証言している¹¹⁵。その相手がスペイン船であったとは断言できず、戦時のためフランスの私掠船の可能性もあれば、海賊船だった可能性も否定できない。特に、1720 年前後の海賊の「黄金期」には、中米に近づくイギリス船にとって、スペイン船よりも海賊の方が脅威となった。すでに第 2 章で紹介したように、ボストンのベンジャミン・エドワーズ船長は、ホンジュラス湾で海賊に船員 5 人を連れ去られたが、その戦闘で船は焼失し、さらに一味はほかに 7 隻を拿捕している¹¹⁶。1723 年、ホンジュラス湾でロードアイランド船 3 隻がスペイン船に拿捕されたが、その場から逃げ延びたロイド船長一行が水を得るために伐採地に戻ると、その出来事のあとに現れた海賊船 2 隻がスペイン人たちからロードアイランド船 3 隻を奪い、スペイン人のほとんどが殺害されたことをベイマンたちから聞かされたのだった。ロイドよりもあとにロードアイランドに到着したノートン船長も、この情報が誤りでないことを伝えている¹¹⁷。翌年 9 月には海賊スプリグズ一味がホンジュラス湾で 10 隻以上のイギリス船を捕らえたが、ジャマイカから派遣された軍艦との戦闘の末に一味は逃走し、幸いにもそれらの船は解放された。しかしその年の末、海賊シプトン一味がホンジュラス湾で一日に 2 隻のボストン船を拿捕し、そのあとスプリグズ一味と合流する

¹¹⁴ *Boston News-Letter*, April 8, 1717.

¹¹⁵ *Boston News-Letter*, August 20, 1711.

¹¹⁶ *Boston News-Letter*, April 30 and May 7, 1722.

¹¹⁷ *Boston News-Letter*, May 16 and 30, 1723.

と、スプリグズたちは新たに5隻の獲物を確保していた¹¹⁸。

このようなログウッド貿易の危険性のために、船が中米へと侵入する時には、しばしば水夫たちが船長に対して賃上げを要求する事態となった。概して船主・荷主・船長は利益を追求するための航海プランの変更を是とするが、彼らと必ずしも利害が一致しない水夫たちは、目的地の変更に不満を抱くことも多く、その場合には船長との再契約がなされたり、当初の契約には含まれていない手当てが宛がわれることもあった¹¹⁹。むろん、折り合いがつかなければ、水夫は船を去ったり、第2章で述べた脱走やストライキといった手段に頼ることもあった。1702年、ロンドンの高等海事裁判所で、ある水夫は次のように証言している。「ジャマイカからカンペチェ湾への航海は、非常に危険なものであると考えられていたし、今もそうであるとされています。その航海をおこなう船員は、身の危険や、スペイン人に捕われ奴隷とされる恐れをとまなう大きな苦難を乗り切らねばなりません。その危険を考慮して、[カンペチェ湾での取引を終えて] ジャマイカからまっすぐイングランドへと帰港した折には、船員はほかの航海よりも多額の賃金をもらうのが以前からのしきたりなのです」¹²⁰。

ベイマン 伐採人の生活

ここで、ログウッド海岸に住みついて伐採をおこなっているベイマンに目を向けてみよう。1675年、カンペチェ湾にある潟湖の一带に、ほとんどがイギリス人から成る250~270人の伐採人がいて、すでに述べたようにその多くが海賊同然の者たちだった。その翌年か

¹¹⁸ *Boston News-Letter*, December 10, 1724, February 11, 1725.

¹¹⁹ ボストン副海事裁判所での訴訟にも、航路の変更に言及されているものもある。ロンドン籍のエリザベス号の裁判では、ボストンでの辞職を希望した水夫たちの要望が却下されたが、判事は船長に対し、仮に今後、航路を変更する必要性が生じた場合には、船員らに相応の金額を支払うよう求めている (*Hutton v. Sailors*, MASS ADM (1719), ff. 28-29)。同じくロンドン籍と思われる別の船は、当初の予定ではロンドンからバルバドスのみに向かうことになっており、一か所での取引のため、船員らはロンドンへの帰港時に賃金の全額を支払われる契約であったが、船長の判断で予定が変更され、バルバドスからさまざまな場所に寄港することになった。船員らはその船で1年間働いてボストンに到着したが、未だ賃金が支払われることはなく、しかも船長にはまだロンドンに戻るつもりがないことから、それまでの賃金の支払いとボストンでの雇用の打ち切りを要求した (*Sailors v. Spateman*, MASS ADM (1722), ff. 102-103)。ほかに、1721年11月に開かれた法廷では、ある商船(母港や航路などは不明)の船員3人が脱走の疑いをかけられたが、彼らは航路が変更されたから船を離れたのであり、脱走には当たらないと主張している。一方の船長は、船が検疫のために40日間の停泊を強いられた以上、航海プランの変更はやむを得ず、それは神の摂理であると反論した。 (*Makey v. Sailors*, MASS ADM (1721), ff. 98-99)。

¹²⁰ Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 138-139.

らほぼ3年間も伐採人と生活をともにしたダンピアや、1720年頃に幾度か伐採人と取引したユリングなどが、詳細な記録を残している。彼らは3~10人程度のグループを形成して、入江近くに小屋を建てて生活していた。彼らの労働は過酷かつ危険なもので、ぬかるむ地面を歩いて重い木を担いだり引きずったりして運ばねばならず、暑さ、湿気、害虫は常に彼らを苦しめ、時にはワニや嵐にも悩まされた。雨季になると、寝る時以外は深さ60センチほどの水に足を浸したままの生活を強いられていたという。ログウッドを伐採するのは主に乾季で、ダンピアによれば、平日はログウッドの伐採、土曜日には野生の牛を狩っていた。彼らはしばしば掠奪もおこない、近隣のインディアンの村を襲っては女性を連れ去り、インディアンの男性はジャマイカで売却した。1715年に現地に出没していた海賊は、2隻のスループ船と数隻の丸木舟に分乗した250人の伐採人たちであり、彼らはスペイン人の暮らすカンペチェの町を襲うことを計画していた。1730年代には、現在のベリーズ周辺だけで伐採人は500人（奉公人や奴隷を含む）を数えた。「我々がそこで木を伐採するいかなる権利があるのかは、私の考えるべきことではない」と書くダンピアは、以下のように続ける。「しかし、これだけは断言できる。スペイン人たちは、彼らがこの〔過酷な〕労働に従事することに比べれば、普段からこの仕事をしている者たちによる損害を被ってはいない」と¹²¹。

1676年には、ジャマイカに滞在するホール船長の指揮するボストン船が、ニューイングランド行きを計画していたスコットランド人2人とアイルランド人1人から積荷を引き受け、さらにその3人の荷主を乗客として乗せることになった。ホール船長は、当初の予定通りにジャマイカからまずはカンペチェ湾に向かったが、そこでの出来事からも、湿地帯であるログウッド伐採地の不快な環境が読み取れる。船長は、イギリス船がよく訪れる伐採地だった——それゆえにスペイン船に包囲されることも多かった——湾内のトゥリース島でログウッドを入手したようだが、そのあと航海中の食料とする牛を狩りに行くことにし、船員6人と荷主であるアイルランド人商人とともに島の奥地へと進んだ。奥地の平原を目指し、分乗したボートでマングローヴ林を進む一行は、目的地にたどり着くことができず、船長と荷主が主導権をめぐる争う事態に陥った。この時、水夫たちは全員が船長についていくことを選んでいる。結局、単独行動となった商人が牛の捕獲に成功して船に

¹²¹ Masefield, ed., *Dampier's Voyages*, 122, 153-155, 178-181, 224-225; Dewar, ed., *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, 241; *Boston News-Letter*, October 10, 1715; Wilson, "Logwood Trade," 481-482.

も先に戻ったが、船長は翌日、疲労と喉の渇きで立つこともできない状態になっていたところを救助され、水夫の一部は最後まで行方が知れなかった¹²²。

同じ時期にログウッド伐採人との生活をおくっていたダンピアによれば、伐採されたログウッドはすでに丸太にされ、表面の液材も取り除かれていたが、伐採人たちはその木を「積み出してくれるニューイングランドの船が1~2か月のうちに来ることを心待ちにしていた」。ログウッドは伐採したあとに野ざらしにしておいても腐りにくく、彼らは大量に伐採しては、船の到着を待ったのである。1720年には、潟湖に到着したユリング船長一行が、到着を知らせるために銃を数発放ったところ、翌日か2日後には伐採人たちがユリングの船を訪れた。伐採人はログウッドと引き換えに船員たちから商品を得るのだが、彼らが必要としたのは食料、ラム酒、砂糖、小火器、火薬、弾丸、カトラス、短剣、斧、織物、帽子、靴下、靴などのほか、「ジャマイカで使用できる手形」であった。火酒は伐採人にとって最も重要な品のひとつで、伐採地に船が到着すると、彼らはその甲板へと殺到し、船員たちと酒盛りをする。彼らは数日にわたって船に留まるのが通例で、酒が底をつくまでは仕事に戻ろうとしなかった。ユリングの3年後にホンジュラス湾でログウッドを入手したジョナサン・サーストン船長も、現地に停泊していたロンドン船の上で伐採人たちが酒盛りしていたのを目にした。またダンピアは、現地を訪れた船長が物惜しみしない性格ならば伐採人から敬意を表されたが、金離れの悪い人物であれば、質の悪いログウッドをつかまされるのを観察している¹²³。

海事局船舶簿に見るログウッド貿易

上述のとおり、ユカタン半島周辺でベイマンと取引してログウッドを入手し、ジャマイカへと戻った船の一部——明らかに全部ではない——は、海事局船舶簿に入港記録が残る。その一方、17世紀末にはログウッド海岸やその他スペイン領へと向かった船の出港記録は皆無のため、やはりジャマイカの通関手続きの杜撰さと当局による密貿易の黙認の常態化

¹²² Masefield, ed., *Dampier's Voyages*, 183-185.

¹²³ *Ibid.*, 122, 156, 179, 181; ダンピア『最新世界周航記』12頁; Dewar, ed., *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, 167, 241-243; *Boston News-Letter*, March 21, 1723. 船長の人柄によって態度を変える伐採人たちの行為は、この時代の海賊と共通している。海賊もまた、拿捕した商船の船長の処遇を決めるに当たり、その船の船員たちに船長の性格を確認することが珍しくなかった(マーカス・レディカー(和田光弘・小島崇・森丈夫・笠井俊和訳)『海賊たちの黄金時代——アトランティック・ヒストリーの世界』(ミネルヴァ書房、2014年)第5章)。

がうかがえる。17世紀や18世紀初頭の時点では、スペイン領から持ち帰ったログウッドが
 列挙品目と見なされることもあり、税関役人の裁量次第ではあるが、申告を怠れば積荷や
 船舶を没収される可能性があったために、ログウッド海岸から帰港した時には入港手続き
 をおこなった船長もいたのだと考えられる。

表3-7は、17世紀末にログウッドを積
 んでポートロイヤルに入港した船の母港
 を示したもののだが、やはり地元のジャマ
 イカ船に次いでボストン船の関与が多い。
 ただし、ジャマイカで小型のスループ船
 をチャーターしてスペイン領に向かうパ
 ターンを考慮すれば、42隻のジャマイカ
 船のなかには、ほかの港から来た者が乗
 り組んだものも含まれるはずである。
 1720年に本国からジャマイカを訪れたユ
 リング船長も、ログウッド伐採人との取

**表3-7 スペイン領中米でログウッド
 を入手した船舶(1686-1689)**

母港	数(隻)
ロンドン	7
アイルランド	1
ニューイングランド	10*
ニューヨーク	1
ジャマイカ	42**

註) *:7隻はボストンが母港、1隻は
 ロードアイランドが母港と明記。
 **:うち8隻はポートロイヤルが
 母港と明記。

Naval Office Shipping Lists database,
 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

引に向かう前に、スループ船とブリガンティン船1隻ずつを借りている¹²⁴。また、表3-8
 に示したのは、船舶簿に記録の残る、ジャマイカで船をチャーターした可能性のある船長
 である。たとえばプロスペラス号のエベニーザー・チャピン船長は、1687年8月にボスト
 ンからジャマイカへと出港した記録が残るが、その後ポートロイヤルに到着し、まずはそ
 の船でカンペチェ湾での取引に向かい、翌年1月にはポートロイヤルへと戻った(その際、
 船員は彼のほか4人)。断片的な記録から判断すれば、次に彼はポートロイヤルでメアリ号
 をチャーターして再びカンペチェ湾へと向かったと思われる。ポートロイヤルに帰還した
 メアリ号には、彼以外に6人の船員が乗船しており、前回の取引よりも水夫を増員したこ
 とがうかがえる。興味深いのは、彼がボストンから指揮してきたプロスペラス号はおそら
 く10トン程度の小型船であり¹²⁵、ポートロイヤルで借り入れた20トンのメアリ号の方が
 やや大きい。本国から訪れた大型船が、ジャマイカで船足が速く密貿易に適した小型船を

¹²⁴ Dewar, ed., *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, 246.

¹²⁵ プロスペラス号がボストンを出港した際の記録と、カンペチェ湾からポートロイヤルに
 戻った際の記録に矛盾があり、前者ではその船は6トン、後者では12トンと記録されてい
 る(Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1680-1705, C.O.
 142/13)。

表3-8 ジャマイカ船をチャーターした可能性のある船長

船長	船名	母港	ポートルロイヤルへの入港日	出航地	ポートルロイヤルからの出港日	目的地
エベニーザ・ チャピン	プロスペラス	ボストン	1688.1.3*	カンペチェ湾	-	-
	メアリ	ジャマイカ	1688.5.28	カンペチェ湾	-	-
	ジェイムズ	ジャマイカ	1689.8.30	バルバドス	-	-
	メアリ	-	-	-	1691.8.12	ロンドン
ウィリアム・ ウイティー	ウィリアム・ アンド・トマス	ジャマイカ	1689.3.6	ホンジュラス湾	-	-
	プロスペラス	-	-	-	1689.6.13	ニューヨーク

註) 網掛けの地名はスペイン領を指す。

*: ボストンの出港記録によると、プロスペラス号は1687年8月17日にジャマイカへと出港 (Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848)。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

借りることは一般的だったが、あまりに小さい船でジャマイカを訪れた場合には、そこでチャーターする船の方が大きいという事例もあったのである。同じく船舶簿で、ログウッド海岸からジャマイカに戻った月を確認すると、ハリケーンの多発する夏を終えたあと、市場に出回る砂糖も少ない時期に、ログウッド貿易を試みるものが比較的多かった傾向が確認できる (表 3-9 を参照)。

表3-9 月別にみるスペイン領中米からポートルロイヤルへの入港船舶数(隻)(1686-1689)

1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
14	6	3	9	3	2	2	1	5	5	7	4

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

もちろんジャマイカ船のなかには、外来の船乗りにはチャーターされるのではなくジャマイカ在住の船長が指揮したものもあり、複数回の「スペイン貿易」やログウッド貿易を実行したと思われるものも見られる (表 3-10)。18 世紀初頭のジャマイカの船舶簿には、船の母港が記されていないものの、表にあるメイフラワー号以下 4 隻は、ジャマイカ船と判断してよいだろう。メイフラワー号とヘンリー号は「スペイン貿易」のみに、イーグル号、ジョージ・アドヴェンチャー号、マーサ号はログウッド貿易のみに使用された一方、ジョゼフ・アンド・エリザベス号はどちらの貿易も実行したようである。現存する船舶簿が少ないため、各船の動向を長期間にわたって把握することはできないものの、ジャマイカではもっぱらスペイン領への侵入ばかりを繰り返していた船があったと思われる。

表3-10 ジャマイカから複数回スペイン領に赴いた船舶

船名	母港	船長	ジャマイカ* への入港日	出航地	次の目的地
イーグル	ジャマイカ	ウィリアム・ アルフォード	1688.11.7	カンパチエ湾	-
			1689.4.3	カンパチエ湾	-
ジョージ・ アドヴェンチャー	ジャマイカ	ジョン・ ルイス	1689.4.24	カンパチエ湾	-
			1689.9.4	カンパチエ湾	-
メイフラワー	-	トマス・ ポーター	1709.8.22	スペイン領沿岸	スペイン領沿岸
			1709.10.1	スペイン領沿岸	スペイン領沿岸
			1709.11.24	スペイン領沿岸	スペイン領沿岸
ヘンリー	-	ウィリアム・ ポッツ	1710.2.2	スペイン領沿岸	スペイン領沿岸
			1710.3.23	スペイン領沿岸	スペイン領沿岸
			1710.4.27	スペイン領沿岸	スペイン領沿岸
			1710.10.2	トルヒーリョ	スペイン領沿岸
マーサ	-	ジョン・ ルイス	1710.2.2	カンパチエ湾	ホンジュラス湾
			1710.5.30	ホンジュラス湾	カンパチエ湾
ジョゼフ・ アンド・ エリザベス	-	トマス・ モーガン	1710.4.3	リオ・アチャ	スペイン領沿岸
			1710.5.8	リオ・アチャ	-
			1710.6.13	スペイン領沿岸	スペイン領沿岸
			1710.8.11	スペイン領沿岸	スペイン領沿岸
			1710.11.21	スペイン領沿岸	-
			1711.3.28	カンパチエ湾	カンパチエ湾

註) *:ポートロイヤルまたはキングストン。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, 1709-1722, C.O. 142/13-14より作成。

また、短期間のうちに地元の複数の船を指揮したジャマイカの船長たちの存在も確認できる。表 3-11 はそのような人物の情報を抽出したもので、スペイン領に侵入した取引の記録しか残っていない船長（ジェレマイア・コンウェイ船長）もいるが、より多くは、イギリス領にもスペイン領にも航行していた。ジャマイカの船長に限らず、特定の船の船長として船舶簿に幾度もその名を記載された人物のなかには、イギリス領内での貿易のかたわら密貿易を試みたことが確認できる者たちもいる。そのなかでも特に船舶簿に記載の多い船長が、ボストンのトマス・プリンス船長（図 3-1）とトマス・ウィンザー船長（図 3-2）、ロンドンのヘンリー・オーク船長（図 3-3）、ジャマイカのウィリアム・ロード船長（図 3-4）、であり、記録に残る限りでは、四者とも一度だけログウッド海岸での取引を試みたようである。また、彼らよりも船舶簿に情報が乏しい船長たちは表 3-12 にまとめたが、これらの船長や船の移動経路は、スペイン領への進出が、ジャマイカを拠点として誰もが試みることのできる選択肢であった証左といえよう。

スペイン人と取引する「スペイン貿易」では、ジャマイカで水夫を増員する船が多く見られたが、船舶簿から判断すれば、ログウッド海岸へと向かった船は、必ずしも大勢の船員を乗せておらず、平均すると 1 隻に 7~8 人であった。驚くべきことに、イギリスや北米

表3-11 複数のジャマイカ船を指揮した可能性のある船長

船長	船名	母港	ポートロイヤル への入港日	出航地	ポートロイヤル からの出港日	目的地
ジェレマイア ・コンウェイ	リチャード・アンド・ チャールズ	ジャマイカ	1686.4.19	カンペチェ湾	-	-
	フィリップ・ アンド・マーサ	ジャマイカ	1687.2.25	トゥリース島 (カンペチェ湾内)	-	-
ダニエル・ プラウマン	アドヴェンチャー	ジャマイカ	1687.12.2	難破船*	-	-
	プロスペラス	ジャマイカ	1688.6.13	難破船*	-	-
	プロスペラス	ジャマイカ	1688.12.13	難破船*	-	-
	プロスペラス	ジャマイカ	1689.8.13	ニューヨーク	-	-
	エリザベス	ジャマイカ	1690.2.21	カンペチェ湾	-	-
	アン	ジャマイカ	1691.11.25	ガンビア	-	-
	アン	-	-	-	1693.3.17	ニューヨーク
ジャイルズ・ シェリー	ディリジェンス	ジャマイカ	1687.12.22	難破船*	-	-
	プロスペラス	ジャマイカ	1688.11.9	ニューヨーク	-	-
	プロスペラス	ジャマイカ	1689.4.1	パハマ諸島	-	-
	サミュエル	ジャマイカ	1689.5.24	ホンジュラス湾	-	-
	サミュエル	ジャマイカ	1690.1.3	ニューヨーク	-	-
	サミュエル	ジャマイカ	1690.8.4	ニューヨーク	-	-
	サミュエル	-	-	-	1690.8.22	ニューヨーク
	サミュエル	ジャマイカ	1691.1.12	ニューヨーク	-	-
ジョン・ オーク	シーフラワー	ジャマイカ	1688.1.23	ホンジュラス湾	-	-
	スワン	ジャマイカ	1688.4.16	ホンジュラス湾	-	-
	スリー・ジョンズ	ジャマイカ	1689.2.27	バルバドス、 ソルトトルトゥーガ	-	-
	スリー・ジョンズ	ジャマイカ	1689.8.27	ボストン	-	-
	ウォリントン	-	-	-	1691.9.26	ロンドン
ジョージ・ トムズ	プリムローズ	ジャマイカ	1688.12.4	ホンジュラス湾	-	-
	ジョサイア	ポートロイヤル	1689.11.22	カンペチェ湾	-	-
	スリー・ジョンズ	-	-	-	1691.8.20	ロンドン

註) 網掛けの箇所は、スペイン領またはスペインの所有下にあることを指す。

*: 本章の註68を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

からジャマイカを訪れた船のなかには、少数ではあるが、当初のジャマイカ到着時の船員数よりも、ログウッド海岸からジャマイカへ戻った時の船員数の方が少ないものもある。しかし、1719年にユリング船長は、ホンジュラス湾に向かう前にジャマイカで水先案内人1人を雇い、船員を16人にまで増員し、さらに現地にはニューイングランド船1隻と同行した。彼は1711年と12年にも、別の船とともにログウッド海岸へと向かっている¹²⁶。したがって、すべての船がジャマイカで船員を増やすわけではないが、同じ時期に出発する別の船を僚船としてログウッド海岸へと向かうこともまた、戦力の補強、あるいはリスク

¹²⁶ Dewar, ed., *Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, 115, 165, 232-233.

3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1685年								ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 1/4	ジャマイカ 1/4 ~ ?	ジャマイカ→マデイラ	
1686年	ジャマイカ→マデイラ	マデイラ	マデイラ→ボストン ? ~ 8/4		ボストン 8/4 ~ 9/6	ボストン→ヴァージニア 9/6 ~ ?		ヴァージニア	ヴァージニア→ボストン ? ~ 12/13	ボストン 12/13 ~ ?	ボストン→ジャマイカ ? ~ 3/17	ボストン ? ~ 4/5
1687年	ボストン→マデイラ 4/5 ~ ?	マデイラ	マデイラ→ボストン	ボストン ? ~ 8/19	ボストン 8/19 ~ ?	ボストン→ヴァージニア 8/19 ~ ?	ヴァージニア	ヴァージニア	ヴァージニア→ボストン ? ~ 12/13	ボストン 12/13 ~ ?	ボストン→ジャマイカ ? ~ 3/17	ジャマイカ
1688年	ジャマイカ 3/17 ~ ?	ジャマイカ→ボストン ? ~ 5/28	ボストン 5/28 ~ 6/20	ボストン→マデイラ 6/20 ~ ?	マデイラ	マデイラ→クラサオ クラサオ	クラサオ	ジャマイカ 10/11 ~ ?	ジャマイカ→カンパチエ湾 10/11 ~ ?	カンパチエ湾 ? ~ 2/18	カンパチエ湾→ジャマイカ 2/18 ~ 3/12	ジャマイカ→ボストン
1689年	ジャマイカ→ボストン 3/12 ~ ?	ボストン										

図3-1 ドルフィン号 (ボストン) のトマス・プリンス船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1686年						ボストン ? ~ 9/20	ボストン→バルバドス 9/20 ~ ?	バルバドス	バルバドス ? ~ 1/3	ジャマイカ 1/3 ~ ?	ジャマイカ	ジャマイカ→ボストン
1687年	ジャマイカ→ボストン ? ~ 4/17	ボストン ? ~ 5/26	ボストン→バルバドス 5/26 ~ ?	バルバドス	バルバドス	ボストン ? ~ 9/7	ジャマイカ 9/7 ~ ?	ジャマイカ→ボストン ボストン	ホンジュラス湾	ジャマイカ 1/10 ~ ?	ジャマイカ	ジャマイカ→ボストン ? ~ 4/17
1688年	ボストン 4/17 ~ 5/28	ボストン	ボストン→バルバドス 5/28 ~ ?	バルバドス	バルバドス							
1689年									バルバドス	バルバドス バルバドス	ジャマイカ 1/13 ~ ?	ジャマイカ
1690年								ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 1/17	ジャマイカ 1/17 ~ ?	ジャマイカ	ジャマイカ→ボストン
1691年	ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 6/10	ジャマイカ 6/10 ~ ?	ジャマイカ→ボストン	ボストン	ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 11/6	ジャマイカ	ジャマイカ 11/6 ~ ?			

図3-2 フレンドシップ号 (ボストン) のトマス・ウィンザー船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1685年					ロンドン	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 11/21				ジャマイカ 11/21 ~ 5/3		
1686年	ジャマイカ 11/21 ~ 5/3	ジャマイカ→ロンドン 5/3 ~ ?	ロンドン	ロンドン								
1687年			ロンドン	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 9/17	ジャマイカ 9/17 ~ ?	ジャマイカ→ ホンジュラス湾	ホンジュラス湾 →ジャマイカ				ジャマイカ 2/2 ~ 5/7	
1688年	ジャマイカ 2/2 ~ 5/7	ジャマイカ→ロンドン 5/7 ~ ?	ロンドン	ロンドン	ロンドン							ロンドン→ ジャマイカ
1689年	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 5/13	ジャマイカ 5/13 ~ 7/22	ジャマイカ→ロンドン 7/22 ~ ?	ロンドン	ロンドン							

図3-3 ロイヤル・トレード号 (ロンドン) のヘンリー・オークス (オークス) 船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1685年										ボストン		ボストン→ジャマイカ ? ~ 3/16
1686年	ジャマイカ 3/16 ~ 4/15	ジャマイカ→ボストン 4/15 ~ 5/20	ボストン 5/20 ~ ?	ボストン→マデイラ	マデイラ	マデイラ→ジャマイカ ? ~ 11/30	ジャマイカ→ボストン ? ~ 11/30	ジャマイカ 11/30 ~ 1/15	ジャマイカ 11/30 ~ 1/15	ジャマイカ 1/15 ~ ?	ジャマイカ→NE	NE
1687年		ニューイングランド	NE→ジャマイカ ? ~ 9/2	ジャマイカ 9/2 ~ 9/23	ジャマイカ 9/2 ~ 9/23	ジャマイカ→ボストン 9/23 ~ ?	ボストン	ボストン→セイラム セイラム	セイラム→セイラム マデイラ	セイラム→マデイラ マデイラ	マデイラ→ジャマイカ ? ~ 4/16	
1688年	マデイラ→ジャマイカ ? ~ 4/16	ジャマイカ 4/16 ~ ?	ジャマイカ→ カンパチエ湾	カンパチエ湾 ? ~ 9/10	ジャマイカ 9/10 ~ 10/12	ジャマイカ→ボストン 10/12 ~ ?	ボストン	ボストン→セイラム セイラム	セイラム→マデイラ マデイラ	マデイラ→マデイラ マデイラ	マデイラ→マデイラ マデイラ	マデイラ
1689年	マデイラ	マデイラ→ジャマイカ ? ~ 7/1	ジャマイカ 7/1 ~ ?									

図3-4 サラ号 (ポートロイヤル) のウィリアム・ロード船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

表8-12 イギリス領にもスペイン領にも赴いた船長

船長	船名	母港	船舶簿記録地	入港日	出航地	出港日	目的地
ウィリアム・ホール	フレンドシップ	ボストン	ボストン	-	-	1687.5.2	セントクリストファー
			ボストン	1688.6.21	難破船*	-	-
			ボストン	-	-	1688.7.23	ジャマイカ
			ポートロイヤル	1688.9.15	ボストン	-	-
			ポートロイヤル	1689.1.25	ホンジュラス湾	-	-
			ポートロイヤル	1689.12.31	ボストン、マデイラ	-	-
ロバート・グランヴィル	フェローシップ	セイラム または ボストン	ボストン	-	-	1686.5.2	ニューファンドランド
			ポートロイヤル	1686.11.25	バルバドス、クラサオ	-	-
			ポートロイヤル	1687.10.1	セイラム	-	-
			ポートロイヤル	1687.2.4	ホンジュラス湾	-	-
		ボストン	1688.6.27	ホンジュラス湾	-	-	
エドワード・コリンズ	プロヴィデンス	ボストン または ジャマイカ	ボストン	-	-	1687.8.29	プロヴィデンス
			ボストン	1687.10.28	Ile Thera、プロヴィデンス	-	-
			ポートロイヤル	1688.11.6	カルタヘナ沿岸	-	-
			ポートロイヤル	1689.4.9	カンペチェ湾	-	-
		ポートロイヤル	1689.7.12	カンペチェ湾	-	-	
ヘンリ・ワトキンズ	スピードウェル	ロンドン または ジャマイカ	ポートロイヤル	1688.7.16	ロンドン、クラサオ	-	-
			ポートロイヤル	1689.11.18	ボストン	-	-
			ポートロイヤル	1690.1.31	カンペチェ湾	-	-
			ポートロイヤル	1690.12.9	ボストン、ネヴィス	-	-
			ポートロイヤル	1699.7.7	-	-	ニューヨーク
リチャード・ベイカー	ジョン・アンド・ジョゼフ	ジャマイカ	ボストン	-	-	1687.9.14	ジャマイカ
			ポートロイヤル	1687.11.14	ボストン	-	-
			ポートロイヤル	1688.6.6	難破船*	-	-
			ポートロイヤル	1688.10.12	カンペチェ湾	-	-
		ポートロイヤル	1688.2.22	カルタヘナ	-	-	

註) 網掛けの箇所は、スペイン領またはスペインの所有下にあることを指す。

*: 本章の註68を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

の分散のためのひとつの手段であった。同日に2~3隻の船がポートロイヤルへと戻っている例は船舶簿にも複数確認でき、複数の船が行動をともにしていた可能性を指摘できる。1688年1月23日には、ロンドン籍のステイーヴン号とボストン籍のリディア号がカンペチェ湾からポートロイヤルへと入港し、その8日後には、ともにロンドン籍のリターン号とスピードウェル号と、ボストン籍のジョン・アンド・メアリ号が、同じくカンペチェ湾からポートロイヤルに入った。1709年には、12月6日に、ブリガンティン船ヴァイン号と

スループ船スザンナ号（両者の母港は不明）が同様の動きを見せている¹²⁷。

ところで、ジャマイカからスペイン領へと向かった船は、そのあと必ずしもジャマイカに戻るとは限らなかった。ジャマイカ船であれば（ジャマイカで、外来の船員にチャーターされた場合も含めて）取引後にジャマイカに戻るのが当然であるが、それ以外の船は、スペイン領で用を足したあとはジャマイカを経由することなく、母港や次の取引地への航路をとることもあったのである。上に引用した 1679 年の海事官の報告——およそ 40 隻の船がポートロイヤルからカンペチェ湾、あるいはスペイン人との取引に出発し、その後ポートロイヤルには戻らなかったこと——は、かかる移動経路が珍しくなかったことをほのめかしている。1704 年には、ジャマイカからニューヨークに寄港した船長が、ジャマイカでは彼の滞在中に数隻の船がスペイン領沿岸へと向かったが、そこには 1 隻も戻ってこなかったとの情報を伝えている¹²⁸。表 3-12 のグランヴィル船長は、1688 年にホンジュラス湾から直接ボストンへと戻っており、実際にそのような針路をとっている。1709 年から 11 年のジャマイカの出港記録では、4 隻の船の目的地として、「カンペチェ湾とロンドン」、「カンペチェ湾とボストン」、「カンペチェ湾とヴァージニア」との記載があり、それらの船はログウッド海岸からジャマイカには戻る予定がなかったことを示唆している。同じく 18 世紀初頭、ボストンにおける出港・入港の記録に目を遣ると、1714 年だけで 17 隻がボストンから直接カンペチェ湾へと向かい、1714 年と 15 年には 47 隻がカンペチェ湾から直接ボストンへと入港した¹²⁹。しかしながら、1715 年にはカンペチェ湾やホンジュラス湾への出港が一切記録されないなど、ボストンでも海事官がスペイン領で取引した船を記録する基準は曖昧であり、記録された船はログウッドを取引した船の一部にすぎない。上記のとおり、1714 年にスペイン領産のログウッドが列挙品目に該当しないとの判断が下ったことを考慮すれば、船舶簿が現存しないそれ以後の時期には、船長たちが税関でログウッドを申告することはさらに減少したことが想像できる。

ともあれ、ボストンの船長が、本国やジャマイカの同国人たちと同様に、ログウッド貿易に積極的だったことを疑う余地はない。イギリスがそれらを黙認する方針を続けていたことにより、彼らがスペイン領への侵入を思いとどまることはなく、イギリス領内の貿易ルートと同様に、ログウッド貿易は彼らにとってさほど不案内ではない行き先のひとつで

¹²⁷ Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, 1709-1722, C.O. 142/13-14.

¹²⁸ *Boston News-Letter*, October 9, 1704.

¹²⁹ Naval Office Shipping Lists database, 1709-1722, C.O. 142/14, 1686-1719, C.O. 5/848.

あった。18世紀の早い段階で、中米のログウッドは列挙品目に含まれず、関税や保証金の義務も生じないと見なされたため、その取引はスペインとの条約違反ではあっても自国の航海法には抵触しないことになったのであり、なおさら躊躇する理由はなかった。ただし一方では彼らもその危険性の高さを知っていたために、ジャマイカでその対策を講じるのであったが、危険でも利益が見込めるとあれば実行に移すべき選択肢だったのである。

おわりに

振り返ってみれば、海事局船舶簿を記録したこと、すなわち本国が植民地における貿易の実態を把握しようとしたことは、あらゆる種の非合法貿易を防止しようとする政策の一環であった。しかしながら、当局のねらいとは裏腹に、船舶簿の矛盾点や、ごく少数だがそこに記録されたスペイン領での取引の痕跡は、違法な貿易があとを絶たなかったこと、しかも実行するのがさほど困難ではなかったことを物語っている。合法的な貿易と非合法貿易の垣根は決して高くなかったのである。また、ログウッド貿易に関しては、ユカタン半島沿岸部の領有権をめぐる事情のために、商人の書簡や船長の日誌など私的な文書と同様に、公的な船舶簿もその取引について饒舌に語った。税関に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商品を積み降ろしすること、禁じられているスペイン領への侵入、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った。イギリス領内での不正が横行したのは、一連の航海法の施行や徴税官の派遣を経てもなお、本国による貿易の統制に欠陥があったからにほかならない。

ニューイングランド植民地は、ヨーロッパ諸国との直接取引や、列挙品目や外国産品への関税不払いを繰り返した点においては本国にとって有害だとされながらも、西インドの砂糖生産を支えることでその存在価値を維持してきた。しかし実際のところ、西インドとの貿易においても、税関役人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いたのであり、事実それが可能な環境であった。ボストンの船主や荷主にとって西インドはきわめて重要な取引先であったが、母港や取引地での緩慢な通関手続きが、貿易による彼らの利益を高めた一因だったとみてよいだろう。

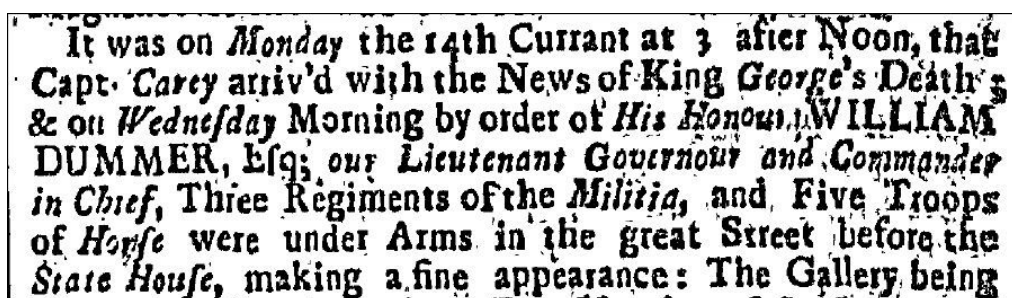
また、西インドを訪れた船によるスペイン領への侵入は、ジャマイカをイギリス帝国の外側への玄関口とするシステムであり、ジャマイカを訪れた船長にとっては選択肢のひとつ

つ、ジャマイカ在住の一部の商人や船乗りにとってはもはやルーティーンでさえあった。スペイン領での貿易は、イギリスが警戒した植民地船によるイギリス領内での不正とは異なり、多くの場合イギリス政府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。それゆえにこの貿易は、外国産品への関税不払いやスペインとの条約違反をともなったにもかかわらず黙認され続けた。危険を承知のうえで、さらなる利益を求めてスペイン領へと船を進めたのは、植民地のみならず本国の商人や船乗りも同様であったが、彼らはまさしくイギリスの「有益なる怠慢」を享受していたのである。そして、たとえジャマイカのみで取引した船であれ、スペイン植民地と無関係ではなく、その船をジャ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貿易は、相互に恩恵をもたらすかたちで成り立っていたのである。

第4章 船乗りによる情報の伝達と共有

はじめに

ユトレヒト条約の締結、南海会社へのアシエントの付与、アン女王の崩御とジョージ 1 世の即位、各国王室の婚姻、これらのニュースをボストン市民に伝えたのは、貿易に従事する商船の船員たちであった¹。ジョージ 1 世崩御の折には、そのニュースを伝えた船長の氏名のみならず、彼の船がボストンに到着した日時までもが新聞に報じられている（図 4-1 を参照）。スペイン領での非合法貿易に積極的だったポートロイヤルのホール兄弟も、ロンドン商人に宛てた書簡に、スループ船ダヴ号が「我らの総督の逝去という悪い知らせを届ける」ことになるだろうと記した²。



It was on Monday the 14th Currant at 3 after Noon, that Capt. Carey arriv'd with the News of King George's Death; & on Wednesday Morning by order of His Honour, WILLIAM DUMMER, Esq; our Lieutenant Governour and Commander in Chief, Three Regiments of the Militia, and Five Troops of Horse were under Arms in the great Street before the State House, making a fine appearance: The Gallery being

図 4 - 1 国王崩御を伝える新聞記事 (*Boston News-Letter*, August 24, 1727)

古来より貿易には情報伝達の側面があり、商船は積荷だけでなく情報を運ぶ役割をも期待されていた。情報網が発展途上にあつた当時、陸に住む者は、海運に出資するリスクを減らすために、あるいは遠い地の情勢を把握したり知的欲求を満たすために、船に乗って海を渡った者からの情報を常に欲したのである。ここまで、ボストンの町を出入りした商船の移動ルートや船員たちの特徴について考察してきたが、本章では情報の運び手かつ語り手としての船乗りにも光を当てたい。第 1 節では、植民地時代における情報伝達の公的な担い手だったといっても過言ではない船長の役割に焦点を当てながら、情報伝達の方法や植民地人が受容した情報の多様性を吟味する。続く第 2 節では水夫にも目を向け、船長だけでなく水夫が語った奇怪な体験談の機能を検証することにより、港町でその振る舞いを

¹ *Boston News-Letter*, June 22, 1713, August 10, 1713, September 20, 1714, March 21, 1729 など。

² William and Francis Hall to Thomas Brailsford, November 6, 1688, Brailsford v. Peers, C. 110/152, National Archives, London.

問題視され続けた水夫たちが植民地社会で果たしていた役割を、すでに述べた貿易の労働力としての側面とは違う視点から探ってみたい。

第1節 船長による情報伝達

商船長の船便

1704年から刊行された『ボストン・ニューズレター』の第3号には、ボストンに到着した複数の船長らが「一切のニュースをもたらさなかった」とある³。この一文からは、港町の民衆が船員からの情報を心待ちにしていたさまがうかがえる。海運に関連する情報だけでなく、国際的な社会情勢から地域社会の話題まで、新聞を通じて、あるいは口頭伝達によって伝わる情報は、それらが海を渡る時、必然的に船長や水夫を介在することになった。また、人々が書簡をやり取りして情報を得ていたとしても、それでもなお船に乗る者の仲介は不可欠であり、海を越えて私的な書簡を届けることは、船長に託された役割——なかば公的な役割といってもよい——であった。というのも、郵便制度の未発達なアメリカ植民地では、差出人が商船の船長に書簡を託す慣行が根付いていた。

はじめに本国政府による郵便制度について手短に触れておくと、スペイン継承戦争のさなかの1702年から戦後の15年まで、本国と植民地の通信を促進するために、本国から西インド諸島への公的な郵便船の運航が試行されたことがあった。毎月初頭に本国のプリマスを出発した船は、まずバルバドスを訪れ（滞在は最長で三日三晩）、次にアンティグア（同二日二晩）、モントセラト（同36時間）、ネヴィス（同36時間）、セントクリストファー（同36時間）、ジャマイカ（同十日十晩）の順にめぐったのち、本国へと戻る。この一連のクルーズには、およそ100日間を要した。なお、本国から北米植民地（バミューダ諸島を含む）へと送られる書簡は、同一の植民地宛の郵便が同じ郵袋に入れられ、西インドへと向かう郵便船に積み込まれる。その郵袋は、郵便船が寄港する西インドの島々の代理人に預けられ、その後、各島から北米各地へと向かう商船のなかで、都合の良い船へと託されることになっていた⁴。

軍事作戦のために本国と北米との通信を密にする必要性も認識され、1710年から15年

³ *Boston News-Letter*, May 8, 1704.

⁴ *Boston News-Letter*, October 22, 1705, June 3 and August 26, 1706.

までは、ブリストル・ニューヨーク間にも郵便船が運航されている。この時期には、公的な制度の利用を促進すべく、郵便船のニューヨークからの出港予定日や、書簡をボストンの郵便局へと持ち込む期日などが、ボストンの新聞にもたびたび掲載された。試行から3年間は、当初予定された毎月の運航は実現しないまでも、おおよそ3か月ごとに郵便船がニューヨークに到着しており、歴史家のイアン・K・スティールは1711年には、6,720通が運ばれた可能性を指摘している。しかし、それでもこの制度の発案者が期待したほどの収益はなく、終戦後には立ち消えとなっている⁵。

18世紀初頭に公的な郵便船の制度が試行されたとはいえ、その運航ルートは限られており、目的地によっては郵便が届くまでにさまざまな港や船を経由することになるため、実際には戦時にも平時にも、民間の商船——厳密には、その船長——に郵便を預けることが一般的であった。すなわち、北米からヨーロッパに書簡を送るならば、一時期は先の郵便船を利用する選択肢もあったものの、ほとんどの場合、差出人の居住地に近い港町からヨーロッパ方面への出港を予定している船に書簡を託すのである。本国から植民地の各地に送る場合も同様に、郵便の宛先の方面に向かう船が運び手となる。植民地間での郵便のやり取りも、馬車を用いた陸路の郵便ルートは限定的であり、しかも船の方が配達に要する時間は長いものの安価だったため、民間の商船による書簡の輸送が普遍的であった。それに、個人的に親交のある船長に書簡を託す場合や、船主や荷主が雇用している船長に書簡を託す場合などには、せいぜい船長への心づけ程度の金額を支払うだけで発送できたと考えられる⁶。

イギリス議会の法では、商船の船長は、書簡の輸送を引き受けるに当たり、郵便局を介してそれらを受け取る旨が規定されていた。すなわち、船長は出港に先んじて郵便局に郵袋を設置しておき、郵便局へと持ち込まれた書簡は、その宛先に応じて、局に設置されたいずれかの船長の郵袋に入れられる。そして書簡の詰まった郵袋は、船の出港が近づいた頃に船長のもとへと届けられることになっていた。航海に出た船長は、到着した港町の郵

⁵ Ian K. Steele, *The English Atlantic, 1675-1740: An Exploration of Communication and Community* (New York, 1986), 67, 187; *Boston News-Letter*, April 23 and May 14, 1711, April 28 and May 5, 1712. 『ボストン・ニューズレター』には、郵便船がニューヨークに入港したことや、ボストンの郵便局で集められた書簡が陸路でニューヨークに届き次第、郵便船がニューヨークを出港するといった予定も掲載された (*Boston News-Letter*, May 7 and 14, 1711)。郵便船も、軍艦の護送下でニューヨークを出港することもあった (*Boston News-Letter*, May 14 and June 4, 1711)。

⁶ Steele, *English Atlantic*, 113, 120.

便局に郵袋を届け、自身の船の情報や届けた日時など所定の事項を記入すれば、書簡 1 通につき 1 ペニーの報酬を受け取ることができた⁷。

ボストンや周辺地域の住民宛に送られた書簡は、まずはボストンの郵便局に届けられる。陸路で届けられた書簡も、あるいは商船長が海路で運んだ書簡も、それらが郵便局に届くと、2 日ごとに郵便局から受取人のもとに配達されることになっていた。また、郵便物の受取人の所在が不明である場合や、受取人が定期的な配達ルートから外れる町の住民である場合に備えて、郵便局のドアには、すでに届いている郵便物の受取人をアルファベット順に記したリスト（ボストン以外の住民であれば居住する町も記載）が掲示されるのが慣例となっていて、人々はボストンの郵便局を訪れて掲示を確認することによって、自分宛の郵便が届いているかどうかを把握できた。書簡が海路で届けられる場合には、かかる受取人のリストを作成するのも伝統的に船長の役割とされていたため、郵便局に郵袋を届ける船長は、郵袋のなかにある各郵便物の受取人のリストを事前に作成しておき、郵便局に掲示するのであった⁸。

一方、ボストンから書簡が送られる場合、ボストンや近隣の港に駐留する軍艦の出港が近い時期には、軍艦や、あるいはその護送下に出港する商船に書簡を託すことにより、無事に目的の港まで届けられる可能性は高くなる。そのため新聞には、護送船団に書簡を預けたい人々に向けて、郵便局に書簡を持ち込む期日を明記した広告が掲載されることもあった⁹。この場合も、郵便局に持ち込まれた書簡は、宛先に応じて軍艦かいずれかの商船へと仕分けしたうえで、各船の艦長・船長に託されることになっていた。

ボストンから海路で郵便を送る差出人は、ボストンの郵便局にて、郵便を船に届けるための料金を支払うことで発送でき、海上輸送にかかる費用は受取人が支払うことが一般的だったようである。大西洋を横断する船が少ない冬に、ある 1 隻の船がロンドンに向かうことを予定していた 1718 年 2 月、『ボストン・ニューズレター』には次のような文言が掲載された。「ヘンダーソン船長のシップ船スペクテイター号は、目下マーブルヘッドに停泊、今月 27 日の木曜日にロンドンへと出港する。マーブルヘッドへの陸路の郵便料金 [4 ペンス] が支払われ、その船に積まれる書簡は、今週の月曜日にボストンの郵便局から送られる予定」。ニューヨークを発ちブリistolに向かう公的な郵便船に書簡を載せる場合も、送

⁷ *Boston News-Letter*, February 11, 1711.

⁸ *Boston News-Letter*, July 1 and September 2, 1706, March 17, 1707.

⁹ たとえば *Boston News-Letter*, September 30, 1706.

り手はボストンの郵便局でニューヨークまでの陸路の送料を支払った。たとえば 1712 年の広告によれば、郵便船は風と天候が許せば 5 月 15 日にニューヨークを出る予定で、その船に載せたい郵便をボストンの郵便局まで持ち込む（もしくは送る）期限は 5 日の夜 6 時となっており、差出人はニューヨークまでの郵便料金を負担する必要があった¹⁰。郵便の料金は、1710 年の郵便局法（アン女王治世 9 年第 10 号）の規定が 1774 年まで用いられており、ボストンからニューヨークまでは英貨 1 シリングで、ちなみに受取人が支払うニューヨークからロンドンまでの料金も同額の 1 シリングであった¹¹。なお、差出人が事前に郵便料金を全額支払うことも認められていたが、18 世紀初頭には、実際には料金を支払っていないにもかかわらず、「郵便料金支払い済み」と記入した書簡を郵便局に置いていく不正が頻繁に見られた¹²。

しかしながら、このように郵便局を仲介するルールは厳守されていなかった。船長らは、実際には郵便局ではなく酒場やコーヒーハウスに郵袋を設置して独自に書簡を集めており、そうすることで、郵便局を介するよりも書簡の送り手が支払う代金はより安く、船長自身の取り分はより多くなった。郵便局の存在しなかった植民地時代の最初期には、酒場やコーヒーハウスが書簡を引き受ける役割を担っていて、その習慣が根強く残っていたのである。ボストンでは、郵袋が店に設置されている間に、そこに投入された書簡が開封されたり改ざんされたりする被害が多発している¹³。また、ロンドンからボストンに到着したトマス・グロス船長が、ロンドンで「コーヒーハウスに郵袋を設置しなかった」ためにごくわずかな書簡しか積んでこなかったことを新聞に報じられた事例からは、ロンドンでも郵便局を介することなく——すなわち政府当局に利益をもたらすことなく——船長が独自に書簡を集めていたようである¹⁴。

船長へと託された書簡は、船が目的地に到着したあと、不審な人物の手に渡ってしまうこともあった。新聞報道によると、港に到着した船の上へと郵袋を受け取りに行く者たちがいて、彼らは船長に対して、書簡を郵便局や受取人のもとに届けると申し出て郵袋を引

¹⁰ *Boston News-Letter*, February 24, 1718, April 28 and May 5, 1712. また、Steele, *English Atlantic*, 123; *Boston News-Letter*, April 23, 1711 も参照。

¹¹ Carl Wilhelm Ernst, *Postal Service in Boston* (Boston, 1975), 13. ボストン船の水夫の賃金と比較すると、1 シリングは彼らの 1.5 日分の賃金にほぼ等しい。

¹² *Boston News-Letter*, October 11, 1708. 規則では、料金を先払いした場合には、その書簡と料金を受け取った郵政官（新聞の発行者でもある）が「郵便料金支払い済み」と記入することになっていた。

¹³ *Boston News-Letter*, February 24 and March 3, 1718.

¹⁴ *Boston News-Letter*, June 20, 1720.

き取るのだが、結果、無断で開封されたり改ざんされた書簡もあれば、そのまま紛失してしまった書簡もあった。このような不正に対してジェントルマンや商人からの不平が相次いだため、ニューイングランドの郵政副長官は、到着した船の船長自ら、あるいはその代理の者が、郵袋を確実に郵便局に届けるよう注意を促したことが何度かあった。似たような不正は各地でおこなわれていたようで、ボストンの役人だけでなく、本国の郵政長官も同様の注意喚起をおこなっている¹⁵。

発送した書簡が確実に届けられる可能性が決して高くはないために、差出人は、同じ内容のものを2~3通用意し、それぞれ異なる船に託すことも珍しくなかった。たとえばロンドン商人に書簡を送ったポートロイヤルのホール兄弟は、彼らが必要とする物資は以前にブルックス号に預けた書簡に記したこと、そして同じ内容の写しをコールマン・アンド・スミス号にも託したことを明記している¹⁶。彼らが1689年に送った書簡の冒頭には、「本状をジョン・リーチ船長のアン号に託す」とある(図4-2)¹⁷。アン号がロンドンへと出港する予定であることを知った差出人が、書簡を書き留めた時点ですでに、アン号のリーチ船長に託すつもりなのである。先に述べたように、郵便局を仲介したとは断定できず、リーチ船長が酒場などに設置した郵袋に投入した可能性や、あるいは差出人が直接、リーチ船長に書簡を手渡した可能性もあろう。この時期のポートロイヤルの入港・出港の記録による

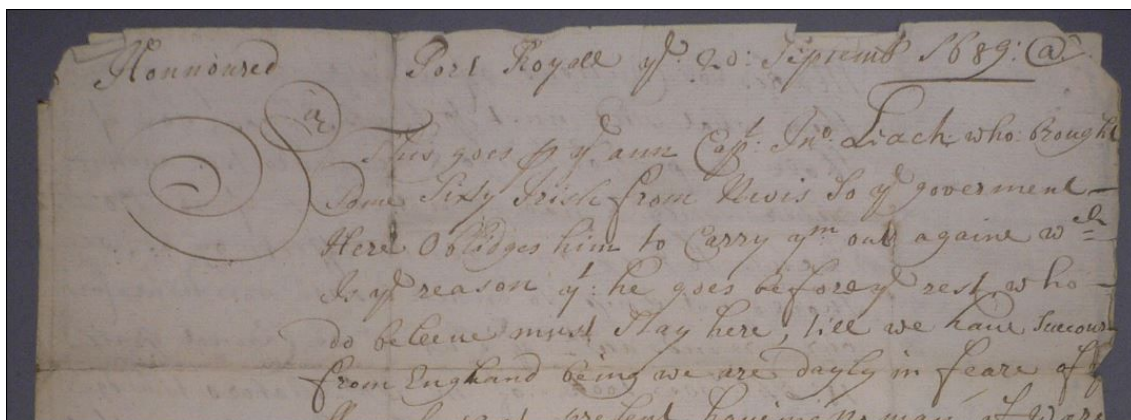


図4-2 ロンドン商人宛の書簡 (William and Francis Hall to Thomas Brailsford, Sept. 20, 1689, Brailsford v. Peers, C. 110/152, National Archives, London)

¹⁵ *Boston News-Letter*, April 11 and 18, 1715, May 28, June 11, and July 2, 1716.

¹⁶ William and Francis Hall to Thomas Brailsford, November. 6, 1688, Brailsford v. Peers, C. 110/152.

¹⁷ William and Francis Hall to Thomas Brailsford, September 20, 1689, Brailsford v. Peers, C. 110/152.

と、アン号の停泊はわずか 20 日間であり¹⁸、差出人はその間にリーチ船長の出港予定を知り、書簡をしたためたのである。

郵便を預かる船長は、戦時には、よりいっそうの注意が必要とされた。1704 年、敵国に植民地の情報を与えてはならないとのアン女王の命を受け、マサチューセッツ総督が発した布告の内容は、郵袋の重量について各船の船長に注意を促すものであった。植民地を出港する船に積まれる書簡がフランス人の手に渡る危険を考慮し、戦争が続く限り、船長は常に郵袋を十分な重量にしておき、敵国の船と遭遇したり、追跡を受けた場合には、郵袋を海に沈めることが求められたのである。戦時に敵国の船と遭遇するリスクの高さは、第 2 章に述べたとおりである。同年、バルバドスでも同様の布告がなされ、その内容がすべての教区教会で読み上げられたという¹⁹。むろんフランス側も情報の扱いには注意を払っていたであろうが、その戦争が続いていた 1711 年には、ラ・ロシェルからカナダに向かう途上で軍艦チェスター号に拿捕されたフランス船がボストンへと連行され、その船にあった書簡にはフランス船団の内密の遠征計画について書かれていたことが、ボストンの新聞に報じられた²⁰。

情報を求める港町

商船の船長に期待される情報伝達の役割は、郵便の引き受けのほかに、寄港地で入手した各種の印刷物、とりわけ新聞の輸送も挙げられる。植民地の新聞は、紙面の大半をヨーロッパ（特にロンドン）の新聞からの転載記事が占めていたが、転載記事の冒頭には、それら遠方の新聞を届けた船や船長の名前が明記されるのが一般的であった。記事の大半はイギリスをはじめヨーロッパの政治経済に関するものであり、戦況や海賊情報、災害や疫病など各地のニュースを報じた記事も多い。そもそも新聞の情報量自体が入港する船の多少に左右されており、週刊の『ボストン・ニューズレター』の場合、ロンドンからの船がほとんど来航しない 10 月から 3 月には、紙面は毎号 2 面（1 枚の用紙の両面に印刷）で構成されていた。一方、ヨーロッパのニュースが豊富になる 4 月から 9 月には、2 面刷りと 4 面刷り（時には 5 面以上）の号が交互に発行された²¹。植民地人は、アメリカに居住してい

¹⁸ 第 1 章の表 1-8 の註を参照。

¹⁹ *Boston News-Letter*, December 4 and November 13, 1704.

²⁰ *Boston News-Letter*, July 30, 1711.

²¹ *Boston News-Letter*, April 24, 1721, March 26, 1722. ちなみにボストンの入港記録が残る 1687 年 10 月～翌年 3 月には 69 隻の入港が記録されているが、ロンドンからの入港

ようとも、船を情報伝達媒体としてヨーロッパの情報に触れていたものであり、とりわけ港町では、ともすれば本国の辺境よりもロンドンの情報に明るかった。

ただし、情報は必ずしも最短経路で伝わるわけではなく、たとえば海賊たちが裁判の場で語った海賊エドワード・ロウによる捕虜への残虐な行為は、まずその裁判がおこなわれた西インドのセントクリストファーで報道され、およそ 3 か月後にロンドンの新聞に報じられたのち、ロンドンからボストンに到着した船長がその新聞を積んできたことにより、ボストンの新聞に記事が転載された。セントクリストファーでの報道から、実に半年以上もあとのことだった²²。他方、1719 年の 6 月、ロンドンからニューヨークを経由し、そこからボストンまでは陸路で届けられたマサチューセッツ総督宛の郵便は、国王による対スペイン宣戦布告（四カ国同盟戦争）と海賊行為の特赦に関するものであったが、これらのニュースはロンドンから直接ボストンに到着した船の情報提供によってボストンの新聞では 2 か月前に報じられており、民間の船による情報伝達が王室の公的な書簡に先んずることもあった²³。いずれにしても、帆船の往来が盛んになるほど情報も豊かになるのであり、スティールによれば、オランダ領スリナムでの取引が増加した 18 世紀前半には、ヨーロッパの情報がスリナムから帰港した船によってボストンの新聞に提供されることが増えたという²⁴。植民地の民衆にとって、船がもたらす情報への期待は大きく、その期待が満たされなかった時には、船長が印刷物を一切積んでこなかったこと、特筆すべきニュースを何ももたらさなかったこと、あるいは別の船長と同じ情報しか伝えなかったという文章までもが新聞に掲載されたのだった。

1716 年、オランダからイギリスを経由してニューヨークへと到着したライト船長は、積んできた新聞の束を嵐により失ってしまった。しかし彼は、自らの積んできた新聞にあらかじめ目を通していたようである。そのため、記憶していたその内容を口頭で伝達することが可能で、彼の語ったことはニューヨークで新聞記事となり、ボストンでも転載された²⁵。それほどまでに情報が重宝されたのであり、船長らが自らに役立つ情報を得るために、あるいは情報源としての自身の価値を高めるために新聞を読んでもおくことは、嵐などの災害

は 10 月と 1 月に 2 隻ずつしかなく、いずれもロンドンから帰港したボストン船である (Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848)。

²² *Boston News-Letter*, October 1, 1724. 1720~21 年、ロンドンでの報道がボストンの新聞に転載されるまでに、平均すると 100 日以上を要した (Steele, *English Atlantic*, 306)。

²³ *Boston News-Letter*, April 20 and June 15, 1719.

²⁴ Steele, *English Atlantic*, 62.

²⁵ *Boston News-Letter*, October 1, 1716.

のほか、敵国の船や海賊船に襲われる可能性を考慮すれば、なおさら当然のことであった。ニューファンドランドを出港したあと、フランス人海賊オリヴェール・ラブーシュー味に降伏したクリストファーズ船長は、その際に積んでいた新聞などの書類を奪われまいとし、結局は失ってしまった。獲物の船籍を把握していない海賊たちから、まずフランス語で、次に英語で、海賊船に乗るよう命じられたクリストファーズは、書類を持参することを要求されたが、従わなかったために鞭打ちを受けた。その後、クリストファーズの船から酒や食料、帆、彼の衣類までも奪い取った一味は、船に積まれていた書類や書簡を海へと投げ捨てたのだった²⁶。また、ヴァージニア沖で 200 人ほどの海賊に捕らわれたノット船長も、すべての積荷と書簡を投棄されてしまったが、解放されたのち港に到着すると、おそらくは記憶していたのであろう、イギリスとスペインとの平和条約締結に関する進捗状況を伝えた²⁷。

船長らが情報源となって新聞に掲載された記事は、寄港地で実際に目にした物事ばかりでなく又聞きであることも多く、1705 年にヴァージニアからボストンに到着したザカライア・オールデン船長が伝えたヨーロッパの戦況は、彼がヴァージニアを発つ間にリスボンから到着した船の船員から聞いたものだった²⁸。港でほかの船の船員と情報を交換しあうだけでなく、第 2 章にも触れたように、洋上で出会った船員同士での情報交換も積極的におこなわれ、それらも新聞記事の情報源となった。軍艦の護送のもとでボストンからイギリスへと向かった船団が嵐に遭った際には、洋上でたまたま出会ったボストン行きの船に被害状況を記した書簡を託すことにより、船団はそのまま本国への航海を続行している²⁹。洋上での商船と軍艦、あるいは郵便船との情報交換もよくあることで、サウスカロライナからボストンへ向かっていたフリーボディ船長に、戦争がまだ終わりそうにないことを伝えた——さらに新聞を通じてボストン市民にも伝わった——のは、ブリストル・ニューヨーク間を行き来する郵便船であった³⁰。なお、ほかの船との情報交換は、口頭での伝達に限らず、互いの船に積まれていた新聞を提供し合うこともあり、ユトレヒト条約によって南海会社にアシエントが与えられたことがボストンで報じられた時は、このようなかたちで

²⁶ *Boston News-Letter*, July 29, 1717.

²⁷ *Boston News-Letter*, March 28, 1720.

²⁸ *Boston News-Letter*, October 1, 1705.

²⁹ *Boston News-Letter*, August 6, 1705.

³⁰ *Boston News-Letter*, March 19, 1711. 商船と軍艦との洋上での情報交換の事例は *Weekly News-Letter*, July 20, 1727 など。

得たロンドンの新聞が情報源となっていた³¹。バルバドスからボストンに到着したジョン・エルディン船長も、現地で出会った郵便船から入手した情報を伝えているが、彼が伝えたロンドンをはじめヨーロッパのニュースは紙面の大半を占める量であり、やはり郵便船からロンドンの新聞を提供されたと考えるべきであろう³²。船乗りは、たとえ植民地海域だけを移動する船に乗っていたとしても、陸に暮らす人々よりも早い段階で大西洋世界各地の情報に触れることができ、植民地社会への情報の運び手となりえたのである。

当時は伝わった情報に誤りが含まれることもあるため、すでに伝わっていた情報が、あとから到着した船長によって確定されることもあれば、あるいは訂正されることもある。実際に、海賊ジェームズ・ファイブ味が船員の反乱により打倒され、バミューダへと連行されたニュースが書簡を通じてロードアイランドに伝わった際には、のちにバミューダから到着した船の船長により、その情報が正しかったことが確認された³³。1716年には、本国で嵐のために行方不明になっていた船の情報がボストンで報じられたが、翌月に入港した別の船長はその情報が正しいことを確認するとともに、嵐のあった日付のみ誤りであることを指摘した³⁴。このように、先に伝わった情報のすべてが誤りではなく、その一部に誤りが含まれることが間々あり、1726年にホンジュラス湾でイギリス船とスペイン船が海賊に襲撃され、ロイド船長とノートン船長がその情報を伝えた時（154～155頁）も、イギリス船の航海士1人が海賊に殺害されたという前者の情報だけは誤っていた。

少なからぬ数のボストン市民が海運に出資していたために、新聞には貿易に関連する情報も散見される。貿易に関わる者にとって、船を出す時期や、輸出する品目とその量を判断するためには、各地の市場からもたらされる情報が必要であった。複数の情報が互いに矛盾していることさえ珍しくないが、それでも人々は、いくぶん不確かな情報に頼るしかなかった³⁵。新聞には、ジャマイカでは「木材の需要が非常に高い」とか、またバルバドスでは「食料が不足し高騰している」など、やや漠然とした市況が報じられた。それらも主として現地で取引を終えて母港に帰還した船長や、現地の情報を又聞きした船長が伝えたものであり、キュラソーからニューヨークに到着したある船長は、「現地の市場が芳しくな

³¹ *Boston News-Letter*, August 10, 1713.

³² *Boston News-Letter*, April 5, 1708.

³³ *Boston News-Letter*, May 9 and June 2, 1718.

³⁴ *Boston News-Letter*, November 26 and December 31, 1716.

³⁵ Richard Pares, *Yankees and Creoles: The Trade between North America and the West Indies before the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1956), 44.

いこと以外にはニュースをもたらさなかった」³⁶。新聞に各地の市況が報じられることはさほど多くなく、しかも概してそれらが雑報であるのは、市況についての詳細な情報は、実際には船長の口から船主や荷主に直接語られるか、もしくは遠方の取引相手の手になる書簡から得ていたためであろう。市況の情報を役立てて貿易で利益を上げるためには、早さこそが勝負であるため、週刊の新聞よりも別の伝達手段が重視されたのである。事実、17世紀には北米から西インドへの食料輸出をほとんど一手に担っていたボストンが、18世紀にその勢いを失った要因のひとつに、台頭してきたニューヨークとフィラデルフィアの商船が、西インドへの航海に要する期間がボストン船より数日から10日ほど短かった点が指摘されている³⁷。とはいえ、西インド貿易をはじめとするボストン船の貿易において、情報の運び手としての船長の役目が不可欠であったことに変わりはない。北米植民地のどの港町の船よりも多くのボストン船がスペイン領へと向かった背景には、現地での取引を終えた船長たちによる情報伝達が一役買っていたことは、第3章に述べたとおりである。

同じく海運に関してしばしば見られるのは、海に出ているボストン船の消息や、必ずしもボストン船とは限らないが、ボストンに向かう予定の船の情報を伝える記事である。すなわち、ボストンに入港した船の船長が、ほかの港を離れた時点で現地に停泊していたボストン船や、ボストン行きを予定していた船の情報を提供するケースである。それによって、たとえば数か月前に出港していったボストン船が無事に取引地に到着したことが確認できたし、ボストン行きの船が現地を出港する予定日も知ることができた³⁸。この類の記事を重宝したのも、やはり海運に出資する船主や荷主である。『ボストン・ニューズレター』の1725年9月16日号には、本国から訪れた船の情報提供により、ボストンや近隣の港からイングランド各地に向かった11隻について、それぞれの船の到着地とその日付が掲載された³⁹。ボストン以外の地に到着した船長がボストン船の情報を提供することもあり、たとえばジャマイカからニューヨークに到着したスワード船長は、彼が「知る限りでは、ジャマイカにボストン船はいなかった」ことを伝え、その情報は陸路でボストンにも伝わった⁴⁰。複数人を經由して情報が伝わった例としては、ジャマイカを離れた船長が、現地での出来

³⁶ *Boston News-Letter*, April 2 and January 29, 1705; *Weekly News-Letter*, March 31, 1727.

³⁷ Steele, *English Atlantic*, 62-63.

³⁸ *Weekly News-Letter*, June 12 and March 6, 1729; *Boston News-Letter*, August 6, 1724 など。

³⁹ *Boston News-Letter*, September 16, 1725.

⁴⁰ *Boston News-Letter*, July 9, 1705.

事を船上にて書き留め、どこかの港か洋上で別の船にその書簡を託したところ、そこに書かれていたボストン船 2 隻のジャマイカ到着の報が、のちにボストンで記事になったこともある⁴¹。いうまでもなく、関係者を落胆させる情報が入ることもあり、1705 年のある記事は、「ともにこの港 [ボストン] のメイソン船長とジェンキンス船長 [の船]、および彼らとともにここから出港したジェイコブ船長かビーヴィス船長 [の船] のいずれかが、イングランドに到着した。ギルバート船長とグウィン船長 [の船] は拿捕された」というものだった⁴²。

陸の民との交際

以上のように、船長らは書簡や新聞の運び手であり、彼らが運ぶ新聞の内容が植民地の新聞にも転載されたし、それと同時に、彼ら自身の口から語られた情報もまた、各地の新聞記事となった。だが、情報をもたらす船長たちの役割は、そのように書簡や新聞を介してだけでなく、彼らとの直接的な交際を通じて、陸に暮らす人々には十分に認識されていたはずである。新聞に報じられた社会情勢や海運に関わる情報から、時にはゴシップめいた話まで、船長はさまざまな情報を、各地の住民と接して口頭で伝えていたことは疑いない。あらゆる種の情報をいち早く入手している船長は、船が訪れた土地の住民から見れば、積極的に交わりたい相手だったのである。

戦時においては、植民地の上流階級は自国や敵国の船の拿捕および被拿捕に関する情報を欲したことを、メリーランド在住の医師アレグザンダー・ハミルトンの記述から知ることができる。船舶の拿捕は戦争のなりゆきに関わることであり、しかも富裕層であるほど船を共同所有したり、荷主として船に商品を積み込んでいる割合が高かったことを考慮すれば、彼らが船の情報を求めたことに不思議はないが、その情報の出所は、まぎれもなく船長など船に乗っていた者たちである。1744 年に北米東海岸を旅したハミルトンは、ニュージャージーでは現地で出会った若者にフィラデルフィアで得た情報を伝え、その代わりにフランス船によるイギリス船拿捕の報を聞いた。およそ一月後、ニューヨークの宿ではフィラデルフィアの私掠船が座礁したニュースを耳にし、翌日にもニューイングランド船が拿捕されたことを聞いたあと、港に係留されている拿捕されたフランス船を見物している。ニューロンドンでは、港に停泊していた船が、航海中に敵国船と思しき船と遭遇した

⁴¹ *Boston News-Letter*, April 2, 1705.

⁴² *Weekly News-Letter*, March 23, 1727; *Boston News-Letter*, March 5, 1705.

出来事を書き記しているが、その話は間違いなくその船の船長か水夫から聞いたか、そうでなければ彼らと接した者から又聞きしたものである。その後もハミルトンはたびたび拿捕の情報を聞いたり、イギリス船に拿捕された敵国の船や造船中の私掠船を見物に赴いている。ニューヨークまで戻ってきた旅の終盤にも、相変わらず拿捕船や私掠行為の報に接していたハミルトン曰く「今や話題はそればかり」で、ジェントルマンたちとの食卓でもその話題ばかりの現状に彼は倦怠感すら覚えたという。それでも同日、彼はボストン船によるフランス船の拿捕やイギリス近海での軍艦の活躍について聞いた情報を記録している。数日後にも多数の船の拿捕の情報を聞いたが、巷ではその情報がでたらめだと囁かれ、ハミルトン自身も真偽を疑っている。なお、以前にボストンに数隻のロンドン船が到着したことを聞いていた彼は、それ以来「大きなニュースを期待していた」ことも、この日の記録に書き留めている⁴³。ハミルトンの旅行記は、彼や同時代人が求めた情報が、明示的に言及されていなくとも、少なからず船乗りを情報源としていることを裏付けるに足る。また、植民地に暮らす人々が、遠方からもたらされる情報のすべてが真実ではないことを承知したうえで、めいめいがその真偽を判断しながら情報を享受していた様子も垣間見られるものである。

船員からの情報を欲したのは高位の人間とて同じで、たとえばジャマイカでは、入港の際に求められる手順から、そのことが明らかである。前章で述べたように、史料が現存しないために植民地での入港手続きには不明な点が多いとはいえ、18世紀半ばのジャマイカでは、原則として税関での手続きに先んじて船長が総督を訪問することが規定されており、その際、総督は船長にさまざまな情報を求めたと思われる。それより半世紀以上も前、1679年に商船の二等航海士としてポートロイヤルに到着したエドワード・バーロウも、そのような習慣があったことに言及している。港に到着した彼らの一行は、「ニュースと、我々がどこから来たのか、我々の目的が何であるのかを伝えるために総督を訪問するように〔税関の役人から〕指示された。いかなる船も、到着したら、まず何を措いても船長自ら総督のもとを尋ねるのが通例である。その次におこなうのが、船の到着を税関に申告することであった」⁴⁴。

⁴³ Carl Bridenbaugh, ed., *Gentleman's Progress: The Itinerarium of Dr. Alexander Hamilton, 1744* (Chapel Hill, 1948; reprint Pittsburgh, 1992), 37-38, 79, 85, 97, 99, 102, 136, 141, 156, 166, 172-174, 180.

⁴⁴ Basil Lubbock, ed., *Barlow's Journal of His Life at Sea in King's Ships, East and West Indiamen, and Other Merchantmen, 1659-1703* (London, 1934), 321

歴史家エイプリル・L・ハットフィールドも、北米・カリブ海の植民地に、本国や他の植民地からの船が停泊している間、船長や水夫との交流によって、植民地人は広く大西洋世界の情報に触れることができたと指摘している。特定の植民地において濃密な人間関係を築くことで、商取引の効率化に繋げた船長もいれば、船員と在地民がビジネスパートナーになることもあったという。その研究によれば、情報を伝達する船長や水夫の役割がとりわけ重要だったのは、大きな港町が存在しない農業植民地、たとえば彼女自身が研究対象とする17世紀のヴァージニア植民地などであった。商品の積み出しを一手に担う港町が存在しないために、船はチェサピーク湾や河川を航行しながら点在する入植地での取引を重ねることになるが、そこに住む住民は船乗りと交流することにより、自ら移動せずとも各地の情報を得ることができたのである。すなわち、船が滞在する数か月間、船長は在地の商人や役人、時には総督の邸宅に滞在しつつ商取引を進め、水夫はその地で短期契約の労働に従事しつつ、船上や酒場では地元民と親交を深めた。その繋がりを活かし、ヴァージニアの植民地人がロンドンへと送る書簡が、ニューイングランド船に委ねられることも珍しくなかった。それに対して海運業が盛んな地方では、農業植民地とは違った特徴を有した。すなわち、多彩なヒトやモノが行き交うボストンのような賑やかな港町では、船はその港だけで用を足すことができる——積荷の売買から船の修理や船員・物資の補充まで——ため、数多くの船がそこに集中する。ゆえに船員と在地民との交流は商品を積み降ろしする港町に限られがちで、チェサピーク植民地のように船員が商品の生産者（農業従事者）と接するようなことはほとんどなかった。それらの港町でも、積荷の収集や船の修理の間、船上や波止場や酒場で、多くの植民地人が船長や水夫との会話を通じて情報を得たことは確かだが、地域経済の発展にともなう地元の新聞や陸路の郵便制度の存在、情報交換の場としての酒場の充実ぶりなどを考慮すれば、在地民は必ずしも船長や水夫と接しなくても、各地の情報を得ることは比較的容易であったと考えられる⁴⁵。

船がもたらす情報は、別の伝達経路——伝達の頻度がより高かったり、より安定して定期的に伝達される経路——が誕生した場合には、貿易の規模にまで影響を及ぼした可能性

⁴⁵ April Lee Hatfield, "Mariners, Merchants, and Colonists in Seventeenth-Century English America," in *The Creation of the British Atlantic World*, ed. Elizabeth Mancke and Carole Shammas (Baltimore and London, 2005), 139-159; April Lee Hatfield, *Atlantic Virginia: Intercolonial Relations in the Seventeenth Century* (Philadelphia, 2004), chaps. 2-3 を参照。18世紀後半のチェサピーク地域における都市の発展については Jacob M. Price, "Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century," *Perspectives in American History* 8 (1974), 163-172.

もありうる。たとえば、ボストン船が本国へと輸出する造船資材の製造を担っていたノースカロライナは、北米におけるボストン船の主要な取引先であったが、1710年代末に比べて30年代末にはその貿易が大幅に縮小していた。スティールは、その背景として、1738年にウィリアムズバーグからノースカロライナのイーデントンへの陸路の郵便ルートが開通したことが無関係ではなかったと推測している。それにより、ノースカロライナ在住の取引相手にボストンの新聞を提供したり、ボストンで話題となっているニュースを伝える船乗りの役割が低下したのであり、ボストン船との取引の頻度を減らす者もいたと思われる⁴⁶。情報伝達における船員の相対的な重要性は、船が訪れる土地の人々が置かれた環境に少なからず左右されたのである。

第2節 船乗りが語る航海譚

水夫のリテラシー

貿易の途上、洋上や寄港地で得た情報を伝えるのは船長だけでなく、数の上で船長を遙かに上回る水夫も同じである。ただし、断っておかねばならないのは、彼らは決して当時の植民地社会で教養があると見なされた人々ではなかったということである。生まれの貧しい水夫には、読み書きのできない者の割合が比較的高い。表4-1は、船員の等級別に、海事裁判への出廷時に宣誓供述書に自らの名前を署名できた者の割合を表したものである。イギリスおよび北米植民地の主要な港の訴訟記録が典拠となっているため、大型船から小型船まで多様な船の乗組員がサンプルに含まれるが、署名することができた水夫は7割弱である。また、ニューヨーク植民地に属するある軍艦では、署名ができた水兵の割合が63%だったとの1756年のデータもある⁴⁷。署名が可能であるだけで自在に読み書きができたとは断言できないため、実際に読み書きできた船乗りの割合は、もう少し低かったと見なすのが妥当であろう。一方、18世紀前半におけるボストン市民の識字率は80%程度であり⁴⁸、水夫のリテラシーは当時の一般平均よりも低かった。また、植民地に暮らした男性の主要な職業と比較すると、水夫は書籍を所有する割合が低いのも特徴であった（表4-2）。

⁴⁶ Steele, *English Atlantic*, 63-64.

⁴⁷ Thomas L. Purvis, *Colonial America to 1763* (New York, 1999), 248.

⁴⁸ Gary B. Nash, *The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1979), 140.

表4-1 イギリス領大西洋世界の船員の識字率(1700-1750)

職務	人数(人)	署名可能者数(人)	割合(%)
船長	30	30	100.0
一等航海士	19	19	100.0
二等・三等航海士	11	11	100.0
船医	10	10	100.0
甲板長、砲手	6	5	83.3
船大工、樽製造人	15	12	80.0
小計 (士官、熟練労働者)	91	87	95.6
料理人	6	6	100.0
操舵手	5	5	100.0
士官助手	5	4	80.0
徒弟	8	5	62.5
平水夫	185	125	67.6
職務不明	94	65	69.1
小計 (未熟練労働者)	303	210	69.3

Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge, 1987), 307より作成。

表4-2 職業別にみる死亡時の書籍
所有の割合(1760年代)

職業	書籍所有率 (%)
法律家	100
聖職者	94
医師	94
郷士	85
商人	70
農民	68
職人	58
商店主	51
宿屋(酒場)経営者	50
船長	50
水夫	33

註) 典拠は1760年代のマサチューセッツ、ヴァージニア、サウスカロライナ各植民地の財産目録。

Thomas Purvis, *Colonial America to 1763* (New York, 1999), 249より作成。

水夫となる者は、たいてい 10 代前半から船に乗って肉体労働に従事し、読み書きの習得などは二の次であった。同じく貿易に関わる職業でも、船大工や鍛冶屋、樽製造人といった職人の徒弟の場合は、親方に恵まれれば、学校や私塾、聖職者の自宅で教育を受ける機会もあったが、それに比べ、航海を終えてはまた海に出る生活をおくる水夫は、教育を受けられる機会が限られていた⁴⁹。もちろん読み書きを教わる機会が皆無だったわけではなく、解放奴隷として奴隷貿易廃止に尽力した 18 世紀後半の黒人船乗りオラウダ・エクィアーノは、イギリスの軍艦に乗り組んだ少年時代に従軍教師から書法を教わり、教師が同乗しない別の小さい軍艦に移ったあとには「船内の皆から本当に良くしてもらえて」読み書きの知識を向上させたという⁵⁰。とはいえ、本国であれ植民地であれ、すべての船員がそのような幸運に恵まれたわけではないため、すでに 13 植民地も独立した 1822 年に至っても、イギリスの海事裁判所判事ウィリアム・スコット卿は、「船乗りはだまされやすく軽率、教養がなく無分別」だと述べている⁵¹。

航海譚の需要

そのような水夫の特徴を考慮すれば、当時の新聞に情報源として彼らの名が記載されることが、船長に比べて圧倒的に少ないことは驚くことではない。むしろ水夫は、船長が伝えた出来事の体験者として言及されることの方が多い。船長らが新聞に提供した情報のなかには、社会情勢に関わる記事と比べれば少数ではあるが、私的な色合いの強いもの、すなわち船長自身やほかの船員の体験談もあり、そこではしばしば水夫たちも描写される。船に乗った者だけが語りうる、陸の民にとっては特異な出来事のなかでも新聞に掲載されることが多かったのは、危険や苦難にまつわるもの、あるいは困難の克服や救済といった類のものである。具体的には、敵国の船や海賊船との交戦、交戦の末の勝利あるいは敗北や捕囚、捕囚からの脱出、難破・漂流の苦難やそこからの生還などである。船乗りの被った危険については第 2 章でも述べたが、そのような出来事は、当事者自身によって、あるいはその話を伝え聞いた船長によって語られ、報道もされた。

たとえば 1712 年、ボストンからヴァージニアへと出港したシー・トライアル号のバウ船

⁴⁹ cf. Lawrence William Towner, *A Good Master Well Served: Masters and Servants in Colonial Massachusetts, 1620-1750* (New York, 1998), 130.

⁵⁰ Olaudah Equiano, *The Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African* (New York, 1999), 56-57.

⁵¹ David R. Owen and Michael C. Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America: The Maryland Experience, 1634-1776* (Durham, N.C., 1995), 3.

長は、フランスの私掠船に価値あるものをほとんどすべて奪われた。彼と水夫たちは船を降ろされ、船は沈められてしまったが、命が無事であったために、船長自身が事件について語る事ができた⁵²。同じ年、ニューファンドランドからボストンへの航海中にすべてのマストを失い、海を漂うことになったマーブルヘッド籍の船の出来事も報じられている。船上の人々は食料不足に陥り、洋上で別の船から食料を分けてもらえる幸運に恵まれたものの、それでも量が不十分だったために、結局この 200 トンの大型船に乗っていた 50 人以上の船員と乗客のうち、半数近くが死亡した⁵³。この時も船長は生還しており、新聞には船長がこの情報を提供したと考えるのが最も無難であろう。

航海譚や冒険譚とでも総称すべきこのような船乗りの体験談も、新聞に掲載されたものは、多くは情報提供者として船長の名を挙げていたとはいえ、途中で水夫が情報を仲介していたものもある。たとえば 1728 年にバルバドスを出港した船が座礁し、ボートに乗り移った船員たちが別の船に救出された出来事は、ウィリアム・メイソンという船長が情報提供してその年の末から翌年にかけて北米の複数の新聞に掲載されたが、メイソンはバルバドスを出港する前に、救助された水夫自身からこの出来事の詳細を聞いた人物であった⁵⁴。また、モントセラトからボストンに到着したボウルダーソン船長が話した出来事も、水夫からの又聞きであった。それは、海賊によって黒人しかいない島に置き去りにされた船員たちの話で、黒人たちの支援を受けながら 3 年以上も生き延びた水夫が、おそらくフランス船に発見されたことによりフランス経由で西インドへとたどり着き、モントセラトで出会ったボウルダーソン船長にその体験を伝えたというものである⁵⁵。似たような事例はほかにもあり、カロライナからボストンへの途上で座礁したジョン・ランディン船長一行は、船長と船員 2 人だけが岸に流れ着いたものの、消耗の激しい船長を残して 2 人が人家を探しに出た間に船長は死亡した。この出来事は、船の座礁現場に近いケープコッドの町から、おそらくは陸路の郵便によりボストンに伝えられたものだが、ケープコッドの住民に事故の詳細を伝えられたのは、当然ながら救助された水夫しかいない⁵⁶。

新聞の各記事の冒頭に、情報提供者として個人の氏名と職業が記される場合、かかる情報源の圧倒的多数が船長であるが、社会的地位が比較的高い船長たちの名を掲載すること

⁵² *Boston News-Letter*, July 7, 1712.

⁵³ *Boston News-Letter*, April 7, 1712.

⁵⁴ *Weekly News-Letter*, February 13, 1729.

⁵⁵ *Boston News-Letter*, November 25, 1725.

⁵⁶ *Weekly News-Letter*, February 27, 1729.

で、内容の信憑性を高めようとしたことは頷ける。マーカス・レディカーは、教養のない水夫から情報を得たことを認めたくないという当時の上流階級の人々の意識が、新聞の普及にも繋がったのだとさえ主張している⁵⁷。ただし、場合によっては船長以外の船員が新聞記事の情報源となることも皆無ではない。マサチューセッツを発ったあとにロードアイランド沖で座礁した船では、船長が死亡してしまい、事の顛末を伝えたのはインディアンの水夫であった。船が座礁したあと、航海士が船長と船員 6~7 人を岸まで運んだものの、その航海士ともども間もなく死亡し、生き残ったのはそのインディアン 1 人しかいなかったため、記事にも彼が情報源であることが明記された⁵⁸。

スペイン継承戦争のさなか、その移動経路からボストン船だと思われるヘンリエッタ号に起こった出来事も、船長以外の船員が情報を伝えたものだが、非常にストーリー性に富むものである。1704 年、ボストンからバルバドスへと向かったその船は、フランス領マルティニク籍の私掠船に拿捕された。船長と船員 2 人はフランス船に乗せられ、捕虜としてスペインまで連行されることになった一方、航海士チャンプニーと少年だけが残されたヘンリエッタ号にはフランス船の船員 5 人が乗り込み、チャンプニーと少年に操船を命じた。しかし、フランス人らによる酷使や折檻——記事には 2 人がフランス人から受けた酷い扱いが詳しく紹介されている——を耐え忍んだ 2 人は、機を見てフランス人 3 人を襲撃して海へと突き落とし、船の奪還に成功した。残る 2 人のフランス人は読み書きができず、操船技能もなかったため、チャンプニーは彼らが自分に危害を加えることはないと判断し、彼らを船に残した。その後、ボストンへと戻る途中で、彼らはヘンリエッタ号をフランス船だと誤解した別のイギリス船から追跡を受けたが、その際チャンプニーは、仮に拿捕された際にフランス船だと決めつけられないように、書類を含むフランス人船員たちの所有物をすべて投棄している。また、その間に少年は、船にいたフランス人 2 人を殴打し、海へと落とした。難を逃れたヘンリエッタ号は無事にボストンへと入港しており、この出来事を伝えたのは、記事に明記されていないが、おそらく航海士のチャンプニーであろう⁵⁹。

海に出たことのない者も少なくない時代において、各地を移動する船乗りが持つ情報は、陸上の人々にとって興味をそそる魅力的なものであり、読まれる需要があったからこそ、上記のような出来事が新聞にも報じられた。船に乗った者の手になる航海記の類は当時か

⁵⁷ Marcus Rediker, *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail* (Boston, 2014), 28.

⁵⁸ *Weekly News-Letter*, April 18, 1728.

⁵⁹ *Boston News-Letter*, July 24, 1704.

らいくつも出版され、よく知られるウィリアム・ダンピアの航海記などはイギリスでベストセラーとなった。1707年、太平洋からイギリスに帰還したダンピア船長は、アン女王の夫ジョージに招かれて自らの航海を紹介しており、冒険的な出来事から異国の動植物まで、彼が航海記に記したような多彩な内容を語ったと思われるが、それによってジョージを大いに満足させたという出来事さえもイギリスや植民地の新聞に掲載されたほどであった⁶⁰。

また、1724年には、15年近くも行方知れずだったニューイングランド人2人がジャマイカに姿を現し、その出来事は北米の主要な新聞に報じられたが、記事には1人が日誌を書き残していたことが明記されており、読者はその出版を期待したことであろう。カナダでインディアンの捕虜となっていたその2人は、ほか数人とともにインディアンから逃れてカリフォルニアまで移動したのち、小さい船を造ってパナマまで南下し、そこからは陸路で地峡を越えてようやくカリブ海までたどり着いたのであり、記事は彼らの「旅・発見・冒険」を綴った日誌が「非常に驚くべきもの」だと報じている⁶¹。このような奇異な体験は、いかにその真偽が疑わしくとも出版されることが珍しくなく、海賊エドワード・ロウ一味に捕らわれ、孤島に置き去りにされて1年以上を過ごした漁船の船長フィリップ・アシュトンの冒険譚も、同じ頃に牧師ジョン・バーナードの序文を付して出版されたが、読者はその内容が真実ではないと考えた⁶²。ボストンではその数年前にも、8年以上も故郷に帰れなかった男の海での体験談が出版されており⁶³、その男が船乗りでない可能性もありえるが、実際に船乗りでなくとも、当時は乗客として船に乗った者も特異な体験談を披露し、時には出版したのである。ダンピアのように大部な書物を著した船長はそう多くなかったとはいえ、船長や水夫は、その職業上、実体験やほかの船員からの又聞きにより、陸に暮らす人々に提供することのできるさまざまな航海譚を持っていた。

つまり、船乗りの話す航海譚にはある種の娯楽的要素があり、新聞に掲載された船長や水夫の体験談は、大部な航海記とは違い、非常に手短かに読める読み物であったことを指摘できるだろう。ボストンの治安を乱す水夫に苦言を呈し続けたマザー牧師も、彼らにしか知りえない情報があることに関して、「船乗りは海に出ることで、多くの驚くべきものを目にする。それらは、旅に出ない者が屋根の上からどれだけ眺めても見ることにはできない」

⁶⁰ *Boston News-Letter*, December 29, 1707.

⁶¹ *Boston News-Letter*, November 6, 1724.

⁶² cf. John Barnard, *Ashton's Memorial: An History of the Strange Adventures, and Signal Deliverances, of Mr. Philip Ashton* (Boston, 1725).

⁶³ *Boston News-Letter*, September 30, 1717.

と認めていた⁶⁴。一言に娯楽といっても、航海譚は、苦境からの脱出という点においては読者に生存のための教訓を伝え、敵国の民や海賊との戦闘では同国人の船員の勇敢さを伝える役割をも担ったと考えられ、それゆえに数ある航海譚のなかの一部が新聞に掲載されるに至ったのであろう。上記のヘンリエッタ号の事例のように、戦時に敵国の手中に落ちた苦難に打ち克つストーリーは、読者の愛国心をかきたてるためにも必要であり、フランス人がおこなった暴虐な行為の描写などは、語り手となった船乗りや、あるいは新聞の発行者（ボストンの郵政官）によって誇張された可能性も否定できない。さらに、新聞に印刷された航海譚は、当該の船の出資者にとっては自身の利益にかかわる貴重な情報でもあった。ランディン船長一行の座礁の記事では、タールを詰めた数百の樽が失われたことにも触れており、船主や積荷売買に関わる商人たちには、次なる手を打つために必要な情報にもなったはずである。記事には、その船の僚船も近い場所で座礁したことが付随的に記されているが、その船長の名前と、積荷が塩であったこと、船員は無事だが索具と帆以外はすべて失われたことが報じられている。記事を読んだ船主たちは、索具と帆を競売にかけて——船を再利用可能な部品ごとに競売にかけることは、当時の港町でよくおこなわれた——、多少なりとも損失を軽減しなければならないことを悟ったであろう。

水夫の語る物語^{ヤーン}

近年、水夫がストーリーテラーとしての側面を有したことの重要性を人一倍強調しているのはレディカーである。陸を離れ、洋上に孤立する船という空間で、同じ顔ぶれで長い期間を過ごす職業であるがゆえに、彼らは仲間うちで物語を語り合うという特徴を持った。水夫の語る物語は、集団の内部で経験を交換・伝承する役割を担い、危険な職業に従事する水夫に必要とされる生存のための知識が織り込まれていたという。それらはたいてい語り手の特異な体験に由来する物語であり、冒険や災難、戦闘、抵抗といったテーマのものが多かった。すなわち、嵐や難破、戦闘などの事態にどのような行動をとるべきか、専制的な上官に対していかに抵抗すべきか、そして語り手は実際にどのような対応をしたのか、などの物語を、水夫同士で語り合う習性が身についていた。労働の合間の休息中はもちろん、労働の最中にも——たとえば、水夫が暇を持って余さないように船長が命じる甲板磨きのような作業をしつつ——、水夫は（時には又聞き）物語を披露し合う。多くの場合、語り手となるのは熟練の水夫であり、話しながら見せる傷跡は栄誉の象徴となる。土曜の

⁶⁴ [Cotton Mather], *The Religious Marriner* (Boston, 1700), 35.

夜に酒を片手に語り合うことは、船上の水夫にとって娯楽であり慰みであり、必要な知恵や教訓の学習でもあったのである。誰一人として生死をコントロールできない危険な労働環境で、語りは協力や結束の価値を理解することを促進し、新米水夫の同化にも不可欠なものであった。そして、船内での時間をともにした水夫たちが帰港し、散り散りになると、船内で語られた物語は港町の酒場や埠頭で、あるいは水夫が次に雇われる別の船でも語られ、共有される。何人もが語り継いだ物語は、その都度、内容が変化したり、しばしば語り手の勇敢な行動が付け加えられたりするものであり、すなわち水夫たちが語るのは脚色をともなう「物語」であった。時に水夫の英雄的な活躍が強調（誇張）されたことは、陸で物語を聞く若者の心を海に向かわせる役割も担ったという。実際には、学識がある（といわれる）人々も、水夫と会話するために波止場に足を運んだのであり、たとえばシェイクスピアやモンテニユなどルネサンス期の名だたる文学作品には水夫から得た知識が反映され、デフォーらを祖とする近代小説も、水夫の知識に基づく記述や航海譚そのものをテーマとする作品が多数に上る。船員に扮装して波止場で奴隷船の実態に関する情報を集め、奴隷貿易の廃止に尽力した者もいれば、環大西洋革命期には水夫は抵抗の精神を各地で語り伝えたのであり、近代世界の生成に多大な貢献を果たしたというのが、水夫に対するレディカーの評価である⁶⁵。また、サラ・J・パーセルの研究では、アメリカ革命でイギリスの捕虜となった水兵たちが語った捕囚体験が、建国初期のアメリカで出版され人気を博したことが取り上げられている。読者はそれらを読むことでイギリス人の野蛮さを知ったり、アメリカ人とイギリス人の違いを意識したのであり、水兵の冒険譚がアメリカ人たるアイデンティティの形成に寄与したとされる⁶⁶。

⁶⁵ Rediker, *Outlaws of the Atlantic*, ch. 1. レディカーは、海賊——その多くがもとは商船の水夫であった——もまたストーリーテラーであり、海賊船でも船員が物語を語り合ったことを紹介している（マーカス・レディカー（和田光弘・小島崇・森丈夫・笠井俊和訳）『海賊たちの黄金時代——アトランティック・ヒストリーの世界』（ミネルヴァ書房、2014年）第3章）。また、漁民にとっても、飲酒や歌などのほかに、物語を語ることが娯楽であった（Paul A. Gilje, *Liberty on the Waterfront: American Maritime Culture in the Age of Revolution* (Philadelphia, 2004), 74, 81)。

⁶⁶ Sarah J. Purcell, “John Blachford’s New America: Sailors, Print Culture, and Post-Colonial American Identity,” in *Pirates, Jack Tar, and Memory: New Directions in American Maritime History*, ed. Paul A. Gilje and William Pencak (Mystic, 2007), 73-93. フランシス・D・コグリアノは、アメリカ革命で捕虜となった水兵が、自らの捕囚体験を家族や友人には話すものの、公にはしたがる傾向にあったと主張する。というのも、出版される回顧録では捕囚体験こそがストーリーの軸であるのに対し、退役した水兵たちは、年金を受給するために過去の従軍を証明しようとした際には、捕囚について詳しく語るのを嫌った。その理由としてコグリアノは、捕囚体験が失敗を犯したという印象を与えるた

水夫のストーリーテラーとしての顔は新聞からも垣間見ることができ、しかも彼らの物語は船員仲間や港町の労働者にだけ語られたのではなく、より広く一般市民の耳目を集めたことがわかる。上にも述べたように、船長ばかりでなく水夫も、驚くべき実体験や又聞き的情報を新聞に提供することがあった。そして、船長は政治経済の話題を中心に多様な情報を提供したのに対して、水夫が情報提供した記事や、情報源となった船長が水夫から伝え聞いた記事のほとんどは、航海譚と呼ぶにふさわしいものなのである。

そのような記事には、漂流の末に飢餓・食人の危機に陥る話が複数あり、読者の関心を引くテーマであった。1712年6月の『ボストン・ニューズレター』の記事は、西インドを離れ、ロードアイランドに寄港したスループ船の一行が伝えた情報である。それによると、ヴァージニア籍の船で食料不足の事態に見舞われ、乗り組んでいたニューイングランドの船員リチャード・ジョーンズとリチャード・シャドックが、残る6人の船員によって食べられてしまったという。2人を犠牲にして生き延びた6人は、偶然通りかかった奴隷船によって救助されており、洋上でその奴隷船と出会ったバルフォード船長一行がその出来事を耳にした。記事は、バルフォード一行からその出来事を聞いた別の船の船員が情報提供したものである⁶⁷。なお、クリストファー・P・マグラの研究には、船乗りが必ずしも不信心な人間とは限らず、同じ船に乗り組んだカトリック国出身の水夫への嫌悪感を日誌に書き記したイギリス人水夫たちがいたことが紹介されているが、このヴァージニア船の事例でも、記事の内容が真実であるとすれば、犠牲になったのがいわば「よそ者」の2人であったことは偶然ではないのかもしれない⁶⁸。

1727年に掲載された記事もまた、詳しく綴られている。ロンドンからジャマイカへと航海に出た300トンの大型船ラクスバーク・ギャレー号は、ニューファンドランドの付近を航行中、ラム酒を取りに行った2人の黒人少年が持っていたロウソクの火が酒に引火し、爆発が起きてしまう。船内には40人以上がいたが、ボートに乗り移って助かったのは船長含め22人であった。彼らは死を免れたとはいえ、避難する際に食料を持つ余裕はなかったため、尿を飲んだり、着ていたシャツとセーターを帆に仕立てるなど、生き残るために試行錯誤した。それでも衰弱と寒さが重なって毎日のように死者が出るなか、霧を吸い込ん

めだと推測している。実際、回顧録の多くは、捕囚を体験した当人の死後に出版された

(Francis D. Cogliano, “Relics of the Past Generation”: Maritime Prisoners of War and the Memory of the American Revolution,” in *ibid.*, 95-114)。

⁶⁷ *Boston News-Letter*, June 2, 1712.

⁶⁸ cf. Christopher P. Magra, “Faith at Sea: Exploring Maritime Religiosity in the Eighteenth Century,” *IJMH* 19 (2007), 103-106.

で空腹を満たそうとしたり、同船していた医師の提案によって死者の腿や臓器さえも食べた。理性を失い海に飛び込んだ者に対しては、再び同じことをしないようガーターでボートに縛り付けねばならなかった。漂流し始めて10日が経った頃、偶然に鶏の死骸が流れてきて、生存者で分け合ったという。そしてその2、3日後、「神意の定めにより」、セントローレンス川の港に行き着くことができ、誰一人ボートから降りることすらできなかつたところを付近にいた漁民に救助されたが、船長はその数時間後に死亡した。結局、生き残ったのは医師、二等航海士、大工、甲板長、水夫、少年（船長の親族）の6人で、新聞には彼らの名前も報じられている⁶⁹。

同じように漂流の危機に陥りながら、食人は避けられた話もある。1717年にボストンに入港したフレンズ・グッドウィル号は、アイルランドを出てから約18週間も洋上にいた。この船もまた、途中で食料が底をついたものの、食料の一部を分けてくれる船に出会い、イルカとサメを捕獲でき、雨水を溜めることができたという「神の善き摂理」により、全滅を免れた。ボストンにたどり着いた時には、ほかの船員の食料となるべく犠牲になる船員1人を、くじを引くことによって選ぶこともやむを得ない状況であったと報じられている⁷⁰。くじに関しては、有名な『白鯨』を書いたハーマン・メルヴィルが、フレンズ・グッドウィル号のおよそ100年後、やはりくじ引きによって犠牲となる船員を選んだ捕鯨船エセックス号の悲劇を物語の参考にしたと考えられているが、漂流から食人に至ったのはエセックス号だけではなく、似たような話はいくつも語られていたのである⁷¹。

新聞には漂流の体験談が載り、船長や水夫は口頭ではさらに多くの漂流譚を語ったであろうが、最終的に食人へと至る事例が多い点など内容が類似していることから、やはり随所に脚色が加えられている可能性を否定できない。新聞に掲載される時には、「神意により」、あるいは「神のご加護により」苦境を脱したことが明記されるものであり、記事は実際に起こった出来事を伝える役割とともに、情報提供者や新聞発行者により、読者に対して神の摂理を連想させる役割を担うように脚色されることもあったと考えられる。なお、神による救いへの言及は漂流譚だけではなく、たとえば、浸水に見舞われながらも樽を分解してその箇所を塞ぎ、事なきを得た船の記事などにも見られるものである⁷²。

⁶⁹ *Weekly News-Letter*, August 17, 1727.

⁷⁰ *Boston News-Letter*, September 16, 1717.

⁷¹ cf. Gilje, *Liberty on the Waterfront*, 79-80.

⁷² たとえば *Weekly News-Letter*, March 22, 1728, August 17, 1727; *Boston News-Letter*, June 2, 1718, September 16, 1717.

このようなストーリーは、新聞で報じられた時点では最新の情報であり、船主や荷主には投機の失敗を知らせるニュース、より多くの読者には悲劇的な事故のニュースであるのは確かだが、やはり読者にとって興味深い読み物という要素が含まれていた。海難の物語は文学として近世の欧米で広く受け入れられており、金澤周作によれば、イギリスではとりわけ 18 世紀前半、アメリカでは 19 世紀から出版が相次ぎ、19 世紀半ばまでにそれぞれで数百冊の海難ナラティブが刊行されていた。そこでも、漂流から飢えに陥り、食人に至るといった話の筋道は決して珍しいものではなかった。そのような難破譚・漂流譚を通じて、読者は同情心を養い、国民性や危機下の人間性への理解を深める一方、船乗りはその職業に必要な勇気や、時に神に身をゆだねる必要性を学ぶべきとされたという。多くの漂流譚の内容に見られる特徴として、金澤は、恐怖と安心が繰り返される点が読者へのアピールとなったことを指摘している。すなわち、恐怖に陥った船員たちには、束の間の安心を与えるような出来事が何度か起こるが、そのあとにはまた恐怖と対峙する事態となり、最後には真の安心へと至るストーリーが多数存在するという（もちろんすべてがそうではなく、船員が全滅してしまうストーリーも存在する）。すなわち漂流譚は、海難が日常的に起きる世の中に暮らしていた人々にとって、未知なる海を少しでも飼い慣らすために必要なツールであった⁷³。ちなみに 1835 年にボストンで刊行された書物は、『世界各地の海上で起きた特筆すべき難破、火災、飢餓、災難、神の救済、嘆かわしい惨事に関する興味深い真実の物語』（傍点は筆者）というタイトルが付されている。新聞に報じられた事例も、読者の関心を引くために脚色されている可能性は十二分にあり、また、報道されたあとにもそれらの話を語り続ける船員が、自分なりに色づけしたことも少なくなかろう。

漂流のストーリーにしばしば見られる神への言及は、神の摂理を強調することで読者の心情に訴えかけるべく付加された要素であろうが、あるいは脚色ではなく、時には体験者である船員が神意を感じたこともあったかもしれない。18・19 世紀の航海日誌をもとにアメリカの船乗りの心性を考察したスティーヴン・R・ベリーによると、日誌には、航海の無事を神に祈る文言が記されることが間々あった。これは、日誌を記録するのが読み書きのできる者、たいていは一等航海士であり、船長や航海士は平の水夫に比べて信仰に篤かったことを考慮すれば驚くにはあたらない。彼らが神に救いを求めたのは、航海が危険だからであることはいまでもないが、聖書に描写される海が混沌と謎の象徴であることを反

⁷³ 金澤周作「遭難する船をめぐるリテラシー——近代イギリスの難破譚を手掛かりに」（第 64 回日本西洋史学会、立教大学、2014 年 6 月 1 日）。

映しているためでもあり、海に対する不安を軽減するためだったと見られる⁷⁴。漂流する船乗りがさまざまな危機に苛まれる物語は、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、そこに神の救済が訪れる展開は、似通ったストーリーが複数あろうとも、読者の琴線に触れるものだったのである。

漂流に限らずとも、船乗りの語った物語は、海では何が起こりうるのか、海の向こうに何があるのかを知る手がかりであり、海を謎の象徴と考える民衆の興味をそそるものであった。実際に海に出た者にしか分からないことが多い時代であるため、船員だけでなく、各地を旅したネッド・ウォードのように乗客として船に乗った人々も、その旅行記では海が謎に満ちていることに言及して読者の関心を誘った。たとえば彼は、ジャマイカへ向かう途上にカリブ海で目にした動物について紹介しているが、哺乳類や魚類のほか「悪魔や名前のないあらゆる怪物」もいて、「その一部には姿かたちもない」と説明し、鳥類を詳しく描写することを避けたのは、「妊婦が読んだら流産しかねない」ほど醜い種がいたからだという⁷⁵。

非現実的な話で注目を集めようとした船乗りが語る内容は、時にほら話^{ヤコン}であった。しばしば彼らの口から語られたのは幽霊船や幽霊の船員のことで、ジョン・クリーマーは「船乗りは概して幽霊を恐れるものだ」と記している。ボストンに向かう船に雇われた彼は、テムズ川河口のグレイヴゼンドで出港を待つ船内にいた夜、ロウソクの火を頼りに読書をしていたところ、突然何者かによって船室へと押し込まれたが、その男を追おうと船室を出ると、そこには誰もいなかった。そのあと、船員の少年とともに眠りに就こうとした時、「少年は物語を語り始めた」。それは、その船の過去の航海で溺死した船員の話で、それ以後に船に雇われた水夫たちがその死んだはずの男の姿を目撃しているが、それぞれの水夫の前に一度しか姿を現さないというものだった。この話を聞いて、クリーマーは航海に参加したくなくなったことを回顧録に書き残している。また、彼が参加した別の航海で、体調を崩してハンモックに寝たきりだったアイルランド人水夫の姿が消えた時には、溺死したと見なす船員もいれば、「悪魔が彼を連れ去った」のだという船員もいた⁷⁶。

⁷⁴ Stephen R. Berry, “Early American Ships’ Logs as Theological Texts: Divining the Sacred amidst the Mundane (and Maritime),” *Coriolis: Interdisciplinary Journal of Maritime Studies* 4 (2013), 5, 8-11.

⁷⁵ [Edward Ward], “A Trip to Jamaica: With a True Character of the People and the Island” (1698), in *Five Travel Scripts Commonly Attributed to Edward Ward* (New York, 1933), 12.

⁷⁶ R. Reynall Bellamy, ed., *Ramblin’ Jack: The Journal of Captain John Cremer*,

クリーマーの記述からは、船員たちが幽霊について知っている話を披露し合って交流した様子が想起されるが、やはりこのような非科学的な話も、回顧録や新聞など出版文化を通じて陸上の民衆の読み物となった。ロードアイランドの船に乗り組み、途中で嵐に遭いながらも母港に帰還した航海士と水夫が、船で幽霊を見たと言ったことは、新聞に掲載されている。嵐の夜、傾いていた船が水平に立て直した次の瞬間、彼らは甲板に人の姿を見たが、その船の乗組員ではなかったというのである。片腕を船のへりに置いて立っていたその男は、そのあと消えてしまったらしく、記事には、彼らはこのことが真実であると裁判所で宣誓供述する心づもりもできていると書かれている⁷⁷。また、ブリistolに向かっていたロウヴナー号の航海士と水夫2人は、ある日の夜9時頃から9時間ほどの間、別の船が彼らの船と並んで帆走しているのを目撃していたが、その船は突如として消えてしまったと証言している⁷⁸。ロンドンでもボストンでも報じられた事例としては、自らの死を予言していた水夫の話がある。ロンドンに到着したネプチューン号の航海中、ある水夫が船長に対し、自分は近いうちに死ぬから賃金は父親に渡してほしいと頼んだが、船長にはその水夫がいたって健康に見えた。その数日後に嵐が起こると、その水夫は『ヨナ書』に登場するヨナが嵐を起こしたのだと言い出し、船長は休息をとるように命じたが、嵐が強さを増した深夜2時頃、水夫はマストの頂から身を投げて溺死したのだった⁷⁹。このような出来事が複数の新聞に掲載されたことから、船乗りが語る海の世界の物語への需要は小さくなかったと思われる。情報提供した船員が宣誓供述も辞さないと書かれているのは内容の信憑性を高めるため——実際に供述するつもりがあったという保証はない——、聖書のなかの出来事がこの時代の船に再来したかのようなストーリーは、もちろん読者の関心を引きつけるためであろう。

ベリーは、船乗りが航海日誌にも人知を超えた出来事について記していたことを明らかにしている。身の回りで起こった不可思議な出来事を記録し、また船員同士で語り合い、その原因に何らかの理由づけをしようとしたのは、船乗り誰しもが抱いていた不安を和ら

1700-1774 (London, 1936), 90, 104, 139. クリーマーやほかのイギリス人船員が反カトリック感情を抱いていたことを指摘するマグラによれば、アイルランド人水夫がいなくなったことに関しては、そのカトリック教徒が仮病を使い、隙を見て船を降りた可能性が高い (Magra, "Faith at Sea," 103)。

⁷⁷ *Boston News-Letter*, March 28, 1723.

⁷⁸ *Weekly News-Letter*, May 8, 1729.

⁷⁹ *Boston News-Letter*, April 16, 1724. 船乗りが語る幽霊については Rediker, *Outlaws of the Atlantic*, 19-20; Magra, "Faith at Sea," 94-95 も参照。

げるためであった。1743年、コネティカットからスリナムへと向かった船の日記には、当時の船員には理解不能な自然現象について記録された。日没後、北東の空に流れ星のような物体があり、発見から1分後、それは炎の色から紫色になり、へびのような形に変化した。さらには青色となり、「W」の文字に似た形に変化したそれは、15分間にわたって移動することなく空中に存在していたという⁸⁰。洋上の船乗りには常に不安がつきまっていたことはマグラも言及しており、古くから船乗り特有の迷信が数多く存在していることも、起きた現象に対して彼らなりに理由を見出そうとしたから、あるいはこれから起こりうる不吉な事態を防止しようとしたからであった⁸¹。彼らが語る非現実的な話は、船員仲間と共有する娯楽となり、時には不安の軽減にもつながった一方、陸上の人々にとって、それは海が謎に満ちているという聖書の世界を裏付けるものであり、しかも海に出ない者には真相を知るすべもない魅惑的な内容であったがために、印刷する需要があったのである。

もちろん船乗りは、港に降り立った時には、自身の体験談や、船内や寄港地で伝え聞いた航海譚を、陸に暮らす人々にも波止場や酒場で披露した。18世紀の初頭、ボストンの聖職者と思しき匿名の著者は、航海譚を語る水夫を次のように描写している。「単調で長たらしいが危険をともなう航海を経た水夫たちが、陸を見つけ、焦がれた港を目の前にした時、彼らのなかの喜びはいかほどであろうか。不快な船室から、至福の思いで開放的な甲板に出るのだ。彼らは今や、切り抜けてきた数々の危機を思い起こし、それらを物語るのが彼らの楽しみなのである」と。その人物は実際に、ボストンの町で饒舌に航海譚を語る水夫たちを目にしていたのであろう。ただし彼も、陸での水夫の挙動を快く思っていなかったのはマザー牧師らと同様で、水夫のなかには「鋭い見識、確固たる判断力、並外れた記憶力、稀有な発明の才を備えた者もいる」と認めつつも、こと宗教となると、彼らが全く意に介そうとしないことを嘆いていた⁸²。

⁸⁰ Berry, "Early American Ships' Logs," 8. この時、船員らが目撃した現象が流星痕であることを指摘してくれたのは北海道大学の土田映子氏である。記して謝意を表したい。ベリーによると、神の加護を乞う文言や不可思議な現象の描写など、記録者の主観が大きく反映されるような内容は、アメリカ海域を行き来する小型の植民地船などの形式ばらない日記に多く見られる。それに対し、遠洋航海をおこなう大型船の日記は航海や天候に関する事務的な記録が主となり、記録者の主観的な記述は比較的少ない。おおまかに19世紀には、天候や移動距離の記入欄があらかじめ印刷されているものが増えるため、航海日記はより画一的になっていく (*ibid.*, 5-7)。

⁸¹ 女性を船に乗せることは不吉であるとか、黒猫は嵐を呼び込むといった船乗り特有のさまざまな迷信については、Magra, "Faith at Sea," 94-95 を参照。

⁸² *The Mariners Divine Mate: or Spiritual Navigation Improved* (Boston, 1715), 45, 17-18.

船乗りの語る海賊

航海譚は海運に関わる最新情報でありながら、より多くの民衆は、新聞に掲載されたそれを、船乗りの体験した苦難や不可思議な現象を物語る読み物として受容した。そのなかでも、とりわけ 18 世紀前半に頻繁に語られたのが、海賊に関するものである。この時代、海賊はイギリスとその植民地の貿易にとっての一大脅威であり、ユトレヒト条約後のボストンの新聞には海賊にまつわる出来事が再三にわたって報じられた。しかし、実のところ、海賊たちの所業や末路を告げる情報にも、陸上の人々の好奇心を満たす側面が認められる。レディカーは、未だ海賊がカリブ海や大西洋を跋扈していた時代においても、民衆のなかには海賊を英雄視する向きがあったという。人々は悪名高い海賊をテーマに作り話をしたりバラッドを歌い、若き日のベンジャミン・フランクリンは黒ひげに関する詩を売り歩いて人々に気晴らしの機会を提供した。ほかならぬボストンのマザー牧師も、裁きを受けて然るべき海賊を、英雄と称える者がいることを認めていた⁸³。

当時、海賊が連行された港町では、人々は海賊が法廷で裁かれるさまを傍聴し、絞首刑に処される海賊の最期を見物しに集まったのであり、必ずしも英雄視ばかりとは限らないものの、悪名を轟かせた犯罪者はたしかに人々の関心の的であった。バーソロミュー・ロバーツ一味に拘束されたサミュエル・ケアリ船長は、その間に目にした海賊たちの掠奪行為だけでなく、彼らの言葉づかいの汚さや、縛り首になるくらいなら船ごと自爆する覚悟を口にしていたこと、国王の出した恩赦を何度も嘲笑していたことまでも新聞を通じて紹介し、その記事の掲載には十分な紙幅が割かれた⁸⁴。ボストンで海賊の裁判や処刑が実施されればもちろん地元の新聞に報じられ、遠い地での海賊のニュースも、情報の到着を待って掲載された。当時でも広くその名を知られた黒ひげの場合、彼の情報を伝えた記事は『ボストン・ニューズレター』だけでも 1 年強の間に 30 件ほどあり、彼が命を落とした戦闘の様子は、紙面の半分を埋めるほどの分量で詳細に伝えられたのだった⁸⁵。

裁判や処刑の場で海賊自らが語った悪行の数々や、あるいは罪の告解もしばしば出版されている。1724 年、フィリップス一味は商船を乗っ取ったものの、不意を突かれて捕虜た

⁸³ レディカー『海賊たちの黄金時代』225-226 頁。

⁸⁴ *Boston News-Letter*, August 22, 1720. レディカー『海賊たちの黄金時代』191-192 頁も参照。

⁸⁵ 『ボストン・ニューズレター』では、1719 年 2 月 9 日号で黒ひげが捕縛されたと報じられた（実際には黒ひげは海軍との戦闘で死亡した）のを皮切りに、2 月 23 日号では黒ひげが斬首されたとの続報が載った。3 月 2 日号では、ロードアイランド発信の記事とボストン発信の記事の両方で、黒ひげが殺害された戦闘について詳述されている。

ちによって拘束され、ボストンで裁判にかけられた。死刑宣告を受けた海賊のうち2人が、処刑の1週間前に牧師と交わしたやり取りは、「早急に印刷され、刊行される」ことが新聞に報じられ、実際にそれから一月を待たずして刊行された⁸⁶。1726年にボストンでおこなわれたウィリアム・フライ一味の処刑の際には、死の間際のフライの下品な態度や彼が口にした言葉まで新聞に報じられ、裁判の一部始終を収録した冊子も刊行されている⁸⁷。海賊でなくとも、ボストンではたとえば船員仲間を殺害した船乗りの振る舞いや処刑の場での演説を収録した冊子が刊行されるなど、世間は人の道を外れた者たちの生き様に興味を抱いた⁸⁸。ただしレディカーは、刊行された海賊による罪の告解の内容が画一的であることを指摘しており、読者の関心を引くために、もしくは海賊が最後に自らの振る舞いを悔いることを強調しようとする当局の意向によって、内容が脚色されていたと考えるべきであろう⁸⁹。

18世紀前半の海賊について最も詳細な記録を残したチャールズ・ジョンソンは、自らが船長だった人物か、あるいは作家やジャーナリストだと考えられており、かつてはダニエル・デフォーその人であるとの説が有力視された人物だが、彼も海賊の情報を仕入れるために船乗りと接したであろう。彼の手になる『最も悪名高い海賊の掠奪と殺人の歴史』は、同時代の裁判記録や新聞を資料としているが、そこから得た情報以外に、船乗りや、かつて海賊だった者との会話を通してしか知りえない情報に富んでいることが指摘されている⁹⁰。つまり、海賊自らが語った場合でなければ、海賊について語ったのはたいてい商船の船員なのである。

もちろん海賊の情報も、まず第一に、海運の出資者にとってはビジネスをおこなううえで役立つべきものであった。船長と水夫は、貿易の過程で耳にした海賊の情報を、母港

⁸⁶ *Boston News-Letter*, May 21 and June 18, 1724. 前年には、ニューポートから、処刑に前にした26人の海賊による演説や詩がボストンに伝えられると、ボストンの印刷業者がそれを刊行している (*Boston News-Letter*, July 25, 1723)。これらは冊子の販売を新聞で宣伝した事例の一部であり、海賊の悪事や懺悔を収録した出版物はほかにも多々ある。

⁸⁷ *Boston News-Letter*, July 14, 1726; [Cotton Mather], *The Tryals of Sixteen Persons for Piracy &c.* (Boston, 1726). フライ一味の裁判については、レディカー『海賊たちの黄金時代』第1章も参照。

⁸⁸ *Boston News-Letter*, September 28, 1713.

⁸⁹ レディカー『海賊たちの黄金時代』172頁。

⁹⁰ David Cordingly, *Under the Black Flag: The Romance and the Reality of Life Among the Pirates* (New York, 1996), xix-xx. マーカス・レディカーは、チャールズ・ジョンソンとは複数人のペンネームであり、ダニエル・デフォーもそのなかの1人であると推測している (Rediker, *Outlaws of the Atlantic*, 185 n1)。

や寄港地で絶えず伝達した。新たな海賊一味が結成されたことや、一味の戦力や内訳を知らせるニュースは、出資者や、その雇用下にある船員たちに警戒を促した。当然だが、地元の船が被害に遭った情報への関心は高く、ボストンの対岸にあるチャールズタウン籍の船が海賊ロバーツ一味に拿捕された際には、積荷の一部を奪われたことだけでなく、一味に連れ去られた船員 2 人——うち 1 人が船長と同じ名字であることは特筆すべきである——の名前と出身地も新聞に記載された。記事の冒頭には「関係者に告ぐ」とあるが、この情報に気を落としたのは船主や荷主に違いない⁹¹。

そして、出資者たちに資するだけでなく、興味深いストーリーとして新聞の読者に寄与したのが、不幸にも海賊と遭遇してしまった船長や水夫が語った体験談である。ロードアイランド籍のメイフラワー号の船長ジョン・エラリーは、別の船の乗客として母港に帰り着き、新たな海賊一味が誕生した瞬間について語った。彼がマデイラ島に上陸していた時、停泊するメイフラワー号には 4 人の水夫しか乗っておらず、そこに別の商船の船員 6 人が乗り込んできてメイフラワー号を積荷ごと奪い去ったという⁹²。襲撃される前に船外へと逃れた水夫がエラリーにこのことを伝え、母港に戻ったエラリーが新聞への情報提供者となったが、その時マデイラにいたほかの船長や水夫たちも、以後、めいめいがこの出来事を語ったであろう。

海賊と対峙した勇ましい戦闘や、海賊の捕虜となった体験は、敵国との戦闘や漂流に関する航海譚に相通ずるところがあり、同じように民衆の興味を引いた。海賊の捕虜となったアシュトンの、多分に脚色された体験談が出版されたことは上述のとおりだが、彼以外にも何人もの船員が海賊との遭遇を語っていて、たとえばボストンに向かう途上で黒旗を掲げた船に襲われたスウェイツ船長一行は、2 時間の戦闘の末に相手を撃退することに成功したが、彼も水夫たちも、おそらくは自らの活躍ぶりを誇張しつつ、その出来事を誇らしげに話したと思われる⁹³。同様に、自分たちを拘束していた海賊一味が、泥酔して眠った隙に船を座礁させることに成功した船員たちも、自身の手柄を大勢に聞かせたことは想像に

⁹¹ *Boston News-Letter*, August 21, 1721. 1715 年、カリブ海で海賊に奪われたり沈没させられた船に関する情報を報じた記事も、獲物のなかにはニューイングランドの船が含まれ、それがセイラム船の可能性が高いことに言及している (*Boston News-Letter*, September 12, 1715)。ほかに、第 2 章の関連箇所 (89 頁) も参照。なお、珍しい例として、港から船を奪い去った海賊たちの名前や国籍、さらにその船の外観の特徴を、商人が新聞に掲載させ、情報提供を呼びかけたこともあった (*Boston News-Letter*, May 18, 1713)。

⁹² *Boston News-Letter*, March 23, 1713.

⁹³ *Weekly News-Letter*, October 17, 1728.

難くない⁹⁴。ホンジュラス湾に向かっていたところで海賊の捕虜となったボストンのリチャード・ダーフィー船長も、海賊を打倒した出来事を語る。海賊の数人を味方につけることに成功した彼は、海賊たちが船を傾船修理している間に、一味が保有する別の船を奪うことを考えついた。仲間の一部が裏切ったことにより計画は失敗するものの、残った仲間とともに森へと逃げた彼は、機を見て海賊数人を捕らえることに成功したのだった⁹⁵。また、ボストン船ジョン・アンド・メアリ号の航海士だったマシュー・ペリーは、ホンジュラス湾で海賊シプトン一味に捕らわれたが、その苦境を脱した方法を紹介している。拿捕された際、船長は海賊船へと連行されてしまった一方、航海士ペリーと水夫らはジョン・アンド・メアリ号を操って海賊船のあとに続くように命じられ、船には監視役として海賊 5 人が乗り込んだ。しかし、海賊のうち 2 人は、当人の意思に反して一味に仲間入りさせられている者たちだったために、ペリーはその 2 人の協力を得て船を奪還し、海賊船から逃れることができたのだった。なお、この時ペリーに手を貸した海賊 2 人も、港に到着すると、自身が海賊船に乗せられた経緯や、海賊船にいた期間に起きた出来事を語り、新聞で紹介されている⁹⁶。

海賊を打倒することができなくとも、海賊の囚われの身となるも解放された船員たちもまた、その体験を語り、一部は新聞にも載った。これらもやはり、危機を脱した幸運を題材とする典型的な航海譚と見なすことができる。1716 年に、ストーン船長はジョン・ジェニングズ一味に捕らわれたものの、相手がイギリス人に危害を加えるつもりのない海賊だったおかげで丁重な扱いを受けたという。海賊は彼からラム酒を奪ったが、それ以上に価値のある子豚を与え、ストーンは 4 日後には解放された。なお、ストーンの部下 3 人は自らの意思で海賊一味に残ることを選んでいる⁹⁷。また、ジャマイカからニューイングランドへの途上、一度は海賊スプリグズの手中に落ちた船員たちが解放された理由は、彼らが食料難に陥っていたからだった。船員たちは、補給のために寄港したサウスカロライナでこのことを証言しているが、おそらくその地からロンドンに向かう船が情報伝達したことにより、この出来事はロンドンの新聞に掲載され、それからさらに数か月後にボストンでも記事となった⁹⁸。

⁹⁴ *Boston News-Letter*, May 6, 1717.

⁹⁵ *Boston News-Letter*, March 15, 1723.

⁹⁶ *Boston News-Letter*, February 11, 1725.

⁹⁷ *Boston News-Letter*, November 5, 1716.

⁹⁸ *Boston News-Letter*, June 3, 1725. チャールズ・ジョンソンも、おそらくは新聞を参考

むしろ、海賊に捕らわれた誰しもが解放されるわけではなく、上記のペリーに協力した 2 人の海賊のように、当人の意思に反して強制的に海賊行為に加担させられている船員も多数いた。当時、海賊への仲間入りを志願した船員も多かった一方で、海賊への仲間入りを拒否すればひどい暴行を受けて命を落としかねない場合もあり、従わざるを得なかったの船員も少なくなかったのである⁹⁹。海賊の黄金時代の後期とされる 1720 年代には、このような海賊船の上の「強制された男たち」による反乱が相次いでいて、海賊フライの逮捕に至ったきっかけも、船上での反乱であった¹⁰⁰。商船が拿捕された時、その船員の一部、とりわけ戦力になりそうな若者や技能に長けた者が海賊一味に加えられることが間々あり¹⁰¹、海賊の手から解放された船員たちは、港に着くと、連れ去られた者たちの情報を伝えた。しかも彼らは、海事裁判所へと足を運び、海賊に連行された船員の氏名や出身、年齢のほか、連行された時の様子について、嘘偽りがないことを宣誓したうえで証言している。そのような宣誓供述は、連れ去られた船員の無実を証明するための行為であり、仮に当該の海賊一味が逮捕された場合、宣誓供述がなされていることで「強制された男」だと認められた者は、たいてい無罪放免となった¹⁰²。フライ一味の裁判でも「強制された男たち」は

にして、この出来事に言及している（チャールズ・ジョンソン（朝比奈一郎訳）『海賊列伝』下巻（リプロポート、1983 年）、39 頁）。

⁹⁹ 海賊への仲間入りを拒否した者がひどい目に遭わされたことは、しばしば報じられている。たとえば *Boston News-Letter*, April 23, 1722 を参照。

¹⁰⁰ ただし、海賊ポール・ウィリアムズの船では、船員のおよそ半数が「強制された男」だったが、彼らは反乱を起こしたが失敗し、見せしめに処刑された者もいる（*Boston News-Letter*, June 17, 1717）。海賊ジョン・フェンの船が座礁したのは、船内の「強制された男たち」が仕組んだものだった。報道によると、船には意思に反して海賊船に乗せられていた男が 48 人もいた（*Boston News-Letter*, April 11, 1723）。

¹⁰¹ たとえば、1723 年にボストンからジャマイカに向かったマカーティ船長一行は、フランス海賊に船を奪われ、海賊は少年も連れ去った（*Boston News-Letter*, October 18, 1723）。1724 年にロンドンからヴァージニアに向かっていた本国の船は 18 歳の若者を奪われ、翌年に同じくヴァージニアに向けてアンティグアを出港した船から連れ去られたのは「実に誠実な 2 人の若者」であった（*Boston News-Letter*, March 27, 1724, August 5, 1725）。1722 年にニューファンドランド近海で漁船数隻を襲った海賊は「最も良い船員たち」を連れ去り、同じ海域で 1725 年にロードアイランド籍のスクナー船を拿捕した海賊は、海賊に向いていない老いた男を、スクナー船に乗り組んでいた若者と交換した（*Boston News-Letter*, August 6, 1722, July 29, 1725）。

¹⁰² 海賊バーソロミュー・ロバーツの船にいた大勢の船員が強制的に海賊船に乗せられていた者であり、裁判の結果、釈放されたことはボストンでも報道された（*Boston News-Letter*, August 27, 1722）。ちなみに、ロバーツが活動していた時期には、一味に連れ去られた船員の情報が何度か報じられている（*Boston News-Letter*, August 29 and December 5, 1720, July 17, 1721）。また、南海会社の船が海賊ラウザの船を制圧した時には、強制的に一味に加えられていた医師と船員 7 人が自主的に投降した（*Boston News-Letter*, March 27,

釈放されることとなり、また、ペリーに加勢した海賊 2 人も、有罪としない判決が下って釈放されている。表 4-3 は、『ボストン・ニューズレター』に掲載された宣誓供述の一覧であるが、1 つの事例を除き、すべて海賊に連れ去られた船員仲間に関する情報提供である（なお、海賊から解放された船員が宣誓供述をおこなったかどうかは明記されていないが、船員仲間が海賊に連れ去られたことを報じる記事自体の数は、これよりもさらに多い）。

表4-3 商船員の宣誓供述(1704-1729)

供述の時期	供述の場所	供述人	供述の内容
1 1717年5月	フィラデルフィア	航海士、船員複数名	航海中、船長が熱帯性熱病のため自ら船外へ落下。その死因に虚偽はない。
2 1720年10月	ボストン	船長、航海士	船員（もとボストンの指物師）が、意思に反して海賊に連行された。
3 1721年5月	カンソー	船長、船員複数名	船員5名が、意思に反して海賊に連行された。
4 1721年8月	ロードアイランド	船長、船長2名	船員1名が、意思に反して海賊に連行された。
5 1722年6月	ボストン	航海士、船員	洋上で遭遇した海賊船に乗っていた船員3名は、意思に反して一味に連行された者たち。
6 1722年7月	セイラム	3隻の船長2名、船員	漁業をおこなっていた船長1名および船員3名（4名とも20歳前後）と、さらに漁民4名が、意思に反して海賊に連行された。
7 1722年7月	Starr (位置不詳)	船員3名	船員（奉公人）が、意思に反して海賊に連行された。
8 1723年7月	ボストン	船長、航海士、船員	船員2名が、意思に反して海賊に連行された。
9 1723年10月	ボストン	船員2名	船員1名が、意思に反して海賊に連行された。
10 1723年10月	ボストン	船員	洋上で遭遇した海賊船に乗っていた親切な船員は、意思に反して一味に連行された者。
11 1724年4月	グロスター	船員3名	漁船の船長が、意思に反して海賊に連行された。
12 1724年7月	ボストン	船員2名	船員2名が、意思に反して海賊に連行された。
13 1725年10月	バミューダ	2隻の船長2名、船員4名	海賊行為で収監されている航海士2名、大工、船員、およびすでに亡くなった船員2名は、意思に反して海賊に連行された者たち。
14 1725年11月	ボストン	船員	供述人とともに海賊に拘束され、未だ解放されていない樽製造人は、意思に反して海賊に連行された。

Boston News-Letter, 1704-1726; *Weekly News-Letter*, 1727-1729より作成。

注目すべきは、裁判所でなされた証言でさえ、その一部が新聞に掲載されたことである。その理由は、船員による宣誓供述もまた、聞く者の好奇心を刺激するストーリー性を備えていたからだと考えられ、それが記事になれば、読者はそこに海賊と捕虜とのストーリーを垣間見ることができた。孤島に置き去りにされ、のちに冒険譚を出版することになるア

1724)。白人 12 人（うち少年 2 人）と黒人 6 人の海賊が、ペンシルヴェニア総督に対して自首し、自分たちは商船から海賊船に連行されたのだと主張した例もある（*Boston News-Letter*, August 4, 1718）。

シュトンが海賊エドワード・ロウ一味に連行されたことは、その現場にいた別の船の船長と水夫が証言を残していた（表 4-3 の 6 番）。一味は複数の漁船を拿捕し、そのなかから若者ばかりを連れ去ったが、その 1 人がアシュトンであった。一味から解放され、裁判所で証言した船員たちによれば、連れ去られた 4 人は子どものように泣いて解放を嘆願していたが、聞き入れられなかった。しかも、海賊の 1 人は証言者たちに対し、この出来事を公にしたければすればいい、とさえ言い放ったという¹⁰³。ボストンに戻る途中でスプリグズ一味に拿捕されたダニエル号では、それぞれボストンとベヴァリー出身の船員 2 人だけが、そのまま海賊に加えられることになった（表 4-3 の 12 番）。その際 2 人は、解放される仲間に対し、自分たちが「強制された男」であることを何らかの出版物で公表するよう願ったため、証言者の 2 人はニューイングランドに到着次第そうすることを約束したのだった。連行された船員の無実を証明するには裁判所での証言こそが重要であるため、証言者たちはボストンに到着してすぐに宣誓供述をおこなっているが、民衆にこのストーリーを紹介することは急を要するわけではないためか、新聞に掲載されたのは 8 か月以上もあとのことだった¹⁰⁴。

西インドに向かうファンシー号の水夫だったソルターは、同船していた樽製造人モーアの無実を証明しようとした（表 4-3 の 14 番）。特殊な技術を持つモーアは、海賊船から追跡を受けていた時点から自分が連行されることを確信して喚いていたという。その後、海賊船に乗せられたファンシー号の船員たちは、船長もソルターも暴行を受けた。同じく暴行されたモーアは、やはり仲間入りを強要され、ソルターの証言によれば、海賊はモーアの頭部に斧を当てて、海賊の掟に署名しなければ首を切り落とすと脅した。モーア以外の船員は 4 か月間の拘束ののちに解放されたが、ソルターはその期間に海賊たちが拿捕した獲物についても証言し、モーアが何度も解放への願いを口にしていたことや、ソルターたちが解放された時、モーアが涙ながらに自らの解放を訴えた様子についても語った¹⁰⁵。一方、ある海賊船から解放された水夫のロバート・フォードも宣誓供述をおこなったが、その船にいた「強制された男」が親切な人物で、海賊の一員であるフランス人少年が、フォードから奪った帽子を取り返してくれたという興味深いエピソードを紹介した（表 4-3 の 10 番）¹⁰⁶。

¹⁰³ *Boston News-Letter*, July 9, 1722.

¹⁰⁴ *Boston News-Letter*, April 15, 1725.

¹⁰⁵ *Boston News-Letter*, December 2, 1725.

¹⁰⁶ *Boston News-Letter*, December 10, 1723.

おわりに

積荷とともに情報を運んだ船長と水夫は、植民地に暮らす人々が、本国をはじめとする大西洋世界各地の情報、とりわけ社会情勢のニュースについて共通理解を得るうえで欠かせない存在であった。船長は書簡や新聞の輸送を託され、自らが新聞記事の情報源となることも間々あったが、陸で接した相手にはより多彩な情報を話した。水夫は、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、船長が伝えた情報の一部は明らかに水夫が仲介したものであり、船長のビジネスが終わるまで寄港地に滞在する水夫や、航海を終えて次なる働き口を探す水夫からも、情報を聞こうとした植民地人が少なくなかったことは想像に難くない。海運による収益をより確実なものにするために、また、海の向こうで起きている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帯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。自ら真相を確かめる術のない人々は、船乗りがもたらす情報を、各々が取捨選択して活用したのである。

船乗りはまた、口頭で、時には新聞記事や冊子を通じて、航海譚を語る役割も期待された。洋上に孤立した船で、船員たちの共同生活に不可欠なコミュニケーション手段であったそれは、海運の出資者には利益を左右しうる情報を含み、船員とは経験を異にする陸の民には奇想天外だが魅惑的なストーリーであった。船乗りにとっては海賊にさらわれた船員仲間を救うための宣誓供述でさえ、陸に生きる人々は好奇心をくすぐる読み物としてそれを受容した。当時の新聞から明らかなのは、ヨーロッパから訪れる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小型船の船員たちも、誰もが実体験に基づく航海譚を語りえた——近距離かつ短期間の航海でも、陸上ではありえない出来事が往々にして起こるものであった——し、ほかの船員から聞いた航海譚を語ることはなおさら容易だったことである。南部植民地や西インドの島々との貿易に勤しんだボストンの船乗りも、この点においてまぎれもないストーリーテラーであり、寄港地や、帰還したボストンで、各自が話を披露したのである。植民地人は、出版を通じて船乗りの航海譚を楽しみ、実際に船長や水夫と接した者は、新聞記事よりもなお詳しく、また違った脚色も加わった話に興味深く耳を傾けた。商人でもあった船長とは違い、港町にいる粗野な水夫たちは非難的となったのは確かだが、その一方で、個々の水夫から語られる情報は、植民地人にとって触れるべき価値があったのだ。

結論

本研究では、18世紀半ばまで植民地貿易の最大の担い手であったボストンを対象として、植民地の船による貿易のあり方や、船長や水夫の役割や実像について考察してきた。そこから見えたのは、各地の市況に関する情報が不十分で、さらに積荷の輸送と売買が切り離されていない時代ゆえの特徴であった。たいてい西インドへと赴いたボストン船の船長は、積荷をただ目的地へと運ぶだけでなく、そこで可能な限り迅速に積荷を売却し、帰り荷も確保する必要があった。しかも、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で、母港で船の帰りを待つ船主や荷主は船長への依存が強くなり、船の行き先自体も船長が臨機応変に判断することが求められた。結果として、多くの船長たちが選択したのが、西インドのひとつの島のみですべての取引を済ませるシャトル貿易であり、大きな利益をねらうよりも損害を出さないための手段であった。実際、平均して50トンにも満たない小さな船が典型であった植民地では、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、西インド貿易は最多数の植民地人が投資したビジネスである。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では、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だったのである。

当時、それらの船を動かす労働力となった水夫は、総じて貧しい若者たちであり、最多数の水夫の雇用を創出したのもやはり西インドへの航海であった。ただし、ボストンに限らずどの港町でも、水夫の素行の悪さは際立っていたし、大西洋を横断する数百トンの大型船では、しばしば水夫は自己防衛のために脱走や反乱といった集団での抵抗を見せたことも知られている。ボストンには、町の住民である水夫もいれば、近隣の植民地から来た渡り労働者や、本国の大型船から逃れてボストンで雇用を求める水夫もいたが、法律の文言や聖職者らの記述からは、地元の水夫であれ外来の水夫であれ、陸上での彼らの不徳ぶりが浮き彫りとなった。だが、ボストン船の貿易に限っていえば、船長と水夫の間に不和が起こる頻度は、植民地を訪れる本国船に比して遥かに低かった。ボストンを出港する前には乱闘騒ぎ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、10人にも満たない船員で危険な航海を乗り切らねばならず、しかも乗組員の数人は地縁や血縁による繋がりがあった船内では、航海と貿易に支障をきたす行動を起こすことは稀だったと考えられる。植民地で疎まれることも少なくない水夫たちは、この点において大勢の

ボストン市民に利をもたらす側面があったのもまた事実であった。ボストンの船で争いが生じにくかったことは、船内で水夫同士が語り合い、船乗りとして必要な知識や経験を伝達する役割を果たした航海譚も無関係ではなかろう。植民地の小さな船では船長さえも食事や睡眠のスペースを水夫と共有する船もあったことは、本国から来航する大型船との大きな違いである。船長や航海士が専用の船室を持たず、水夫と同じ労働もおこなった植民地船の環境では、水夫の語る航海譚は船長への抵抗手段を伝えるものではなく、船長とも語り共有するものであったことは想像に難くない。他方、船長の権限があまりに大きかった大型船においては、複数人の水夫が結束して脱走や反乱を企てたのも至極当然だったといえよう。

ボストン船が担ったのは主として西インドへの食料と木材の輸出であったが、その貿易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り、奴隷制プランテーションでの砂糖生産を維持させるその役割は、同時代人にも認識されていた。ただし、それと同時に、本国の役人や重商主義者は、ボストンをはじめニューイングランド各地の船が航海法違反を繰り返していることも把握していた。17世紀後半からイギリスは、違法な貿易を食い止め、航海法を遵守させるべく手を打ったが、以後も密貿易は横行したのであり、本研究が多分に依拠する海事局船舶簿にも一切の記録を残すことなく商品の積み降ろしをした船は少なくないであろう。本稿で具体的に論じたカリブ海周辺のスペイン植民地への侵入は、ボストン船が頻繁におこなった非合法貿易のひとつだが、かかる取引が横行したこともやはり、船長が積荷の売買まで任された当時の貿易の形態が多少なりとも起因していた。ジャマイカを訪れたボストン船の半数あるいはそれ以上がスペイン領へと向かった可能性もあり、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、船長はスペイン領へと船を進める選択をしたのであり、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。むろん、スペイン領での取引をあらかじめ船主から指示されていた船長もいたと考えるべきだが、実際に試みるかどうかは、ジャマイカを訪れた船長が、その取引に成功の見込みがあるかどうかを確認したうえで判断するしかなかった。スペイン領へと侵入する船はさらなる危険と向き合うことになるが、それは船主や船長の利益を大幅に増やしうる貿易であり、船長と同じく危険にさらされる水夫も、賃上げや、あるいは現地で入手した商品の個人売買といったメリットを期待できたであろう。

なお、スペイン領での取引は、ジャマイカを訪れた本国の船も頻繁に実践し、本国の商人にとっても有益なものであったために、イギリスと植民地の当局は、船がスペイン領へ

と向かうのを黙認するのが通例となっていたが、ボストンの商人や船乗りは、本国にとって有害な行為に対しても躊躇しなかった。船舶簿に出港や入港を記録され、一見するとイギリス領内での正当な貿易をおこなった船でさえ、母港や寄港地での通関手続きの杜撰さに乗じて一部の関税の支払いを逃れるのが日常茶飯事であったことは、船舶簿に記録された積荷の矛盾が示唆している。歴史家トマス・C・バロウは、非合法貿易の重要性とは、その規模よりも、それが及ぼした影響にあるとし、植民地人が違法な貿易を繰り返していたために、本国議会の定めた法を軽んじる風潮が広まったのだと指摘する¹。ニューイングランドでは、当初から本国の法に従おうとしない姿勢が見られたが、1743年にもマサチューセッツの法務官が、横行するヨーロッパ諸国からの直輸入に関して、以下のような報告を通商拓殖院に送っている。「この貿易に関与する人々は多く、そのなかにはこの地で最も裕福な者たちもいて、この取引で多額の利益を得ております。誰もがその甘い汁を分け与えられてきたことで、ある者はおおっぴらに、ある者はこっそりと、その貿易を支持し、正当化するようになっていきます。さらに彼らは、自分たちの貿易がイギリスの諸法によって縛られるべきでないと決め込むようになり、首尾よくこの邦のすべての住民の精神を毒することに精を出しております。……この手のおこないは瞬く間に周辺の植民地に影響を広げるものでありますから、すみやかにこの蔓延する害への対策がとられなければ、遠からずして、イギリスとこれら植民地との貿易、および植民地の本国への適度の依存状態が、ひどく破綻することはいうまでもないでしょう……²」。事実、植民地時代の末期、本国が「有益なる怠慢」に終止符を打った時、長きにわたってその緩慢な支配を享受していた植民地人に不満が蓄積されていくことになるが、ボストンの船は17世紀以来、西インドとの貿易を通じて本国に資する一面を見せつつ、可能な限り本国の法を犯して利益を上げる方法を実践し続けたのだった。船主と荷主、そして自らが船主の一人であることも珍しくなかった船長は、私利を追求して平然と法を犯したのであり、貧しい水夫たちは契約通りの賃金を得ることこそがすべてだったであろうが、間接的とはいえ彼らもまた、法を遵守しない船を動かした役割は看過されるべきではなかろう。

船長と水夫はまた、陸に暮らす植民地人への情報の運び手としての顔を有した。植民地の船に乗り組む船乗りは、もっぱらアメリカ海域ばかりを行き来する者が多く——水夫は

¹ Thomas C. Barrow, *Trade and Empire: The British Customs Service in Colonial America, 1660-1775* (Cambridge, Mass., 1967), 151-152.

² Merrill Jensen, ed., *American Colonial Documents to 1776* (London, 1955), 373.

大西洋を横断する船に雇用されることもありうるが、少なくとも船長の大半はそうであった——、世界の海を股にかける冒険的な船乗りのイメージに沿うのは、むしろヨーロッパの大型船に乗って大西洋各地、時にはアジアにまで赴いた船乗りの方であろう。とはいえ植民地でも、船乗りが幅広い知識を持っていたというのはあながち間違っではおらず、彼らが多様な情報にいち早く接することができたことは間違いない。北米と西インドを行き来したボストン船の船員も、寄港地で（時には洋上でも）ヨーロッパやその他各地の情報を入手し、新聞の輸送と口頭伝達によって、それらを次なる寄港地や母港へと伝えた。口頭での情報伝達においてもまた、当時の貿易では船長の積荷売買にもなって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、植民地人は船長と、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たのである。さらには、船乗りが港町で幾人かに語った情報や魅惑的な航海譚は、又聞きや新聞への掲載によって、港町に限らず不特定多数の植民地人が触れることとなった。

出入りする船のほとんどが地元の船だったボストンでは、より重要だと見なされた情報、すなわちヨーロッパや西インドのニュースを町にもたらしたのは、多くの場合、外来の船ではなくボストン船の船員だったと考えてよい。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、とりわけ現地から来る船が少ない時には、西インドに赴いた船もしばしば仕入れてくるものであり、西インドからボストンに戻る船がニューヨークやロードアイランドに寄港し、そこから陸路で伝わることも多かった。実際、ロンドンから入港する船の数は北米諸港のなかで群を抜いていたとはいえ、本国とボストンとを行き来する船は、本国船であれボストン船であれ、ボストンを出入りした船の1割にも満たなかった。その一方、ボストン船が頻繁に向かった西インドにおいては、ボストンから訪れた船乗りがもたらす情報の重要性は相対的に小さかったと思われる。なかでも多数の本国船が来航したジャマイカでは、島民がより積極的に交流しようとしたのは本国からの船員であろう。換言すれば、ボストン船に乗り組んだ者は、西インドに住む人々と接する時よりも、そこで入手したヨーロッパや西インドに関する情報を、母港であるボストンや、ボストン船の取引地たる中部植民地や南部植民地へと伝達した時の方が、情報をより重宝されたのである。ボストンにとって西インド貿易は、情報のやり取りに関しても、与えるよりも得るものの多い取引であった。

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役割にほかならなかった。このことは北米での沿岸貿易にも当てはま

る。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。かかる沿岸貿易はボストン船のほかに小規模な港町の船によっても維持されたが、それらの船は当然ながらボストンから新聞や情報も運んだのであり、沿岸貿易によって植民地間の繋がりは密になり、新聞の普及とも相まって植民地人に社会的・政治的な共通認識を与え、さらには共通のアイデンティティを育む一助にもなった³。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のである。北米ではボストンが西インド貿易の圧倒的なシェアを占めていた時点では、ヨーロッパや西インドから船が訪れることもない町の民衆は、沿岸貿易でボストンと接点を持つことによって大西洋世界の情報に触れる機会を得ていた。しかし、沿岸貿易はボストンが輸出品目の生産を外部に頼ったことを裏付ける営為でもあり、18世紀後半にフィラデルフィアとニューヨークの後塵を拝することになる一因であったのは、なんとも皮肉なことである。西インド貿易に占めるボストンのシェアの低下とともに同様の役割を担う港町が増え、ボストンの相対的地位は低くなっていったことが想定される。

ともあれ、本稿で扱った時期には、北米における西インド貿易の貨物集散地かつ情報の集散地としてのボストンの優位は揺るぎないものであった。西インドから帰還した船長は、以後も同じ船を任せられ、幾度も西インドからモノと情報を持ち帰っては、時にはそれらを中部・南部植民地にも提供したのであろう。同じく西インドから戻った水夫は、船長の息子や徒弟、奉公人であれば、同じ船長のもとでたびたび西インドに向かったはずである。より多くの水夫は、貧しさゆえにすぐさまボストンで次なる雇用を求め、船員が不足しているヨーロッパ行き的大型船や、近隣の植民地に向かう沿岸貿易船へと雇われていった者もあろう。だが、町を出入りした船の移動パターンや、同時代人が記した水夫たちの特徴を考慮すれば、水夫の大多数は次もまた西インドへと向かったはずで、先の航海の船ではなく、出港が近い別の船へと乗り込んでいった。飲酒したり、複数人が集まったりすると傍若無人な振る舞いを見せる水夫だが、個々人は植民地に欠かせない労働力にして情報源なのであり、学界では1740年代以降に率先して本国に抵抗した姿が再三強調される彼らは、それ以前から、船に乗る者にしかできない役割を担う植民地社会の構成員であった。

³ cf. Gary M. Walton and James F. Shepherd, *The Economic Rise of Early America*, (Cambridge, 1979), 87-88; Alex Roland, W. Jeffrey Bolster, and Alexander Keyssar, *The Way of the Ship: America's Maritime History Reenvisioned, 1600-2000* (Hoboken, N.J., 2008), ch. 8.

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1686年				ロンドン	ロンドン→ポストン ? ~ 8/23	ポストン 8/23 ~ ?							
1687年													ソルトトルトカーガ
1688年		ソルトトルトカーガ→ポストン ? ~ 5/7		ポストン 5/7 ~ 8/24			ポストン→ジャマイカ* 8/24 ~ 10/22	ジャマイカ 10/22 ~ 3/5					ジャマイカ →ロンドン
1689年		ジャマイカ→ロンドン 3/5 ~ ?		ロンドン					ロンドン			ロンドン→ マデイラ	マデイラ
1690年		マデイラ→ジャマイカ ? ~ 6/5		ジャマイカ 6/5 ~ 9/4			ジャマイカ→ロンドン 9/4 ~ ?	ロンドン					

図5-1 エリザベス号（ポストンあるいはロンドン）のジョン・ボルストン船長

註) 図1-3の註を参照。

*: ポストンの船舶簿には、8月24日にバルバドスに向けて出港した記録があるが、10月22日にジャマイカへの入港記録が残っており、行き先を変更した可能性が高い。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1686年				セントクリストファー	セントクリストファー ? ~ 8/13	セントクリストファー→ポストン 8/13 ~ 8/20	ポストン 8/26 ~ ?	ポストン→NFL ニュー ファンドランド					
1687年		ポストン ? ~ 4/20	ポストン→セントクリストファー 4/20 ~ ?	セント クリストファー	セントクリストファー →ポストン	ポストン ? ~ 8/11	ポストン→NFL ニュー ファンドランド						
1688年		セント クリストファー	セントクリストファー→ポストン 5/28 ~ 6/13	ポストン 6/13 ~ ?	ポストン→NFL ニュー ファンドランド	ポストン ? ~ 9/3	ポストン 9/3 ~ 9/28	ポストン→ジャマイカ* 9/28 ~ 11/21	ジャマイカ 11/21 ~ ?				

図5-2 メアリ号（ポストン）のジョン・ボルストン船長

註) 図1-3の註を参照。

*: ポストンの船舶簿には、9月28日にバルバドスに向けて出港した記録があるが、11月21日にジャマイカへの入港記録が残っており、行き先を変更した可能性が高い。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1686年				ファイアル	ファイアル ? ~ 7/31	ボストン 7/31 ~ ?	ボストン					ファイアル	ファイアル
1687年	ファイアル →ボストン	ボストン	ボストン 4/11 ~ 7/25	ボストン	ボストン	ボストン→バルバドス 7/25 ~ ?	バルバドス	バルバドス→ボストン ? ~ 10/26	ボストン 10/26 ~ ?	ボストン→ ソルトトルトゥーガ	ソルトトルトゥーガ	ソルトトルトゥーガ→ボストン ? ~ 3/21	ソルトトルトゥーガ→ボストン
1688年	ボストン 3/21 ~ 4/17	ボストン→バルバドス 4/17 ~ ?	バルバドス ? ~ 7/21	バルバドス	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン

図5-3 パチエラーズ・アドヴェンチャー号 (ボストン) のジョン・パレル船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1686年		ボストン ? ~ 5/26	ボストン→バルバドス 5/26 ~ ?	バルバドス	バルバドス	バルバドス→ボストン ? ~ 9/19	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン
1687年			ボストン ? ~ 6/30	ボストン 6/30 ~ ?	ボストン	マデイラ	マデイラ→バミューダ	バミューダ	バミューダ→ボストン ? ~ 1/7	ボストン	ボストン 1/7 ~ ?	ボストン	ボストン→ バルバドス
1688年		バルバドス	バルバドス→ボストン ? ~ 7/2	ボストン	ボストン 7/2 ~ 7/31	ボストン→ジャマイカ*	ジャマイカ	ジャマイカ→ボストン 10/12 ~ ?	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン

図5-4 ホープウェル号 (ボストン) のジョージ・ピアード船長

註) 図1-3の註を参照。

*: ボストンの船舶簿には、7月31日にバルバドスに向けて出港した記録があるが、9月26日にジャマイカへの入港記録が残っており、行き先を変更した可能性が高い。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1683年					ジャマイカ ? ~ 8/6	ジャマイカ 8/6 ~ ?	ジャマイカ→ボストン 8/6 ~ ?	ボストン					
1684年													
1685年							ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 11/18	ジャマイカ 11/18 ~ 12/22	ジャマイカ 12/22 ~ ?	ジャマイカ→ボストン 12/22 ~ ?		ボストン
1686年		ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 6/19	ジャマイカ 6/19 ~ 7/23	ジャマイカ 7/23 ~ 9/11	ジャマイカ→ボストン 7/23 ~ 9/11	ボストン 9/11 ~ ?						
1687年			ボストン ? ~ 5/26	ボストン→ジャマイカ 5/26 ~ ?	ジャマイカ								
1688年													
1689年													
1690年	ボス トン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 5/24		ジャマイカ 5/24 ~ 8/21		ジャマイカ→ロンドン 8/21 ~ ?		ロンドン					ボストン

図5-5 エンデヴァー号（ボストン）のジョン・ブラッケンベリー船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848 より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1686年				ボストン ? ~ 6/12	ボストン→バルバドス 6/12 ~ ?	バルバドス							
1687年			ボストン ? ~ 5/26	ボストン→バルバドス 5/26 ~ ?	バルバドス				ヴァージニア	ボストン ? ~ 12/14	ボストン→バルバドス	バルバドス	バルバドス→ボストン ? ~ 4/6
1688年	バルバドス →ボストン 4/18 ~ ?	ボストン→ペンシル 4/18 ~ ?	ペンシル ? ~ 6/19	ボストン 6/19 ~ 8/22		ボストン→ヴァージニア 8/22 ~ ?	ヴァージニア						

図5-6 ハンター号（ボストン）のジョージ・カレンダー船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848 より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1685年											ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 3/6	ジャマイカ 3/6 ~ 4/3
1686年				ボストン		ボストン→ジャマイカ ? ~ 9/6	ジャマイカ 9/6 ~ 10/16	ジャマイカー バミューダ	バミューダ	バミューダ バミューダ	プロヴィ デンス	ジャマイカ 1/18 ~ 3/18	
1687年			ジャマイカー→NE 3/18 ~ ?	ニュー イングランド									
1688年								コーク	コーク→ジャマイカ ? ~ 12/31			ジャマイカ 12/31 ~ 4/5	
1689年			ジャマイカー→ボストン 4/5 ~ ?	ボストン									

図5-7 サラ・アンド・アビゲイル号（ボストン）のトマス・エドワーズ船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1686年													
1687年			ボストン ? ~ 5/2	バルバドス バルバドス	バルバドス バルバドス→ボストン ? ~ 8/26	ボストン ボストン→ボストン ? ~ 8/12	ボストン ボストン→ジャマイカ* 8/12 ~ 9/30	ジャマイカ 9/30 ~ ?	ジャマイカー→ボストン ? ~ 11/24	ボストン ボストン			
1688年			アンティグア ? ~ 6/21	アンティグア→ボストン 6/21 ~ 8/7	ボストン ボストン→ジャマイカ** 8/7 ~ 9/22	ボストン ボストン→ジャマイカ** 8/7 ~ 9/22	ジャマイカ 9/22 ~ ?						

図5-8 メアリアン号（メアリ・アンド・アン号）（ボストン）のウィリアム・ヘンフィールド船長

註) 図1-3の註を参照。

*: ボストンの船舶簿には、9月28日にバルバドスに向けて出港した記録があるが、11月21日にジャマイカへの入港記録が残っており、行き先を変更した可能性が高い。

** : ボストンの船舶簿には、8月7日にアンティグアに向けて出港した記録があるが、9月22日にジャマイカへの入港記録が残っており、行き先を変更した可能性が高い。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1687年		ボストン ? ~ 6/8	ボストン→ジャマイカ 6/8 ~ 7/18	ジャマイカ 7/18 ~ 8/9	ジャマイカ→NE 8/9 ~ ?		ボストン		ボストン→ジャマイカ ? ~ 1/12	ジャマイカ 1/12 ~ 2/11	ジャマイカ→ボストン 2/11 ~ 3/26	
1688年	ボストン 3/26 ~ 5/22		ボストン→アンティグア 5/22 ~ ?	アンティグア								

図5-9 トゥー・ブラザーズ号（ボストン）のジョージ・ローソン（レイソン）船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1686年							ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 12/17	ジャマイカ 12/17 ~ ?	ジャマイカ→ボストン		
1687年	ボストン ? ~ 5/2	ボストン→バルバドス 5/2 ~ ?	バルバドス	バルバドス→ボストン	ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 11/23	ジャマイカ 11/23 ~ 12/30	ジャマイカ→N.E. 12/30 ~ 2/13	ボストン 2/13 ~ 3/26			
1688年	ボストン→ジャマイカ 3/26 ~ 5/5	ジャマイカ 5/5 ~ 5/30	ジャマイカ→ボストン 5/30 ~ 7/9	ボストン 7/9 ~ 8/9	ボストン→ジャマイカ 8/9 ~ 9/24	ジャマイカ 9/24 ~ 10/12	ボストン 10/12 ~ ?	ジャマイカ→ボストン 10/12 ~ ?	ボストン		ボストン→ジャマイカ ? ~ 4/3	
1689年	ジャマイカ 4/3 ~ 4/22	ジャマイカ→ボストン 4/22 ~ ?	ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 9/10	ジャマイカ 9/10 ~ ?		ジャマイカ→ロンドン 10/23 ~ ?					
1690年	ロンドン											
1691年		ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 6/30	ジャマイカ 6/30 ~ ?								

図5-10 ジェイムズ号（ボストン）のジョウブ・プリンス船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1686年	ボストン→ジャマイカ ? ~ 4/19	ジャマイカ 4/19 ~ 6/15	ジャマイカ→ボストン 6/15 ~ 8/9	ボストン 8/9 ~ ?	ボストン ? ~ 11/24	ジャマイカ 11/24 ~ 12/23	ジャマイカ ? ~ 1/12	ジャマイカ→ボストン 12/23 ~ ?	ボストン ? ~ 11/29	ジャマイカ 11/29 ~ 2/8	ジャマイカ 2/8 ~ ?	ボストン ? ~ 4/22	ジャマイカ→ボストン ? ~ 4/22
1687年	ボストン ? ~ 4/22	ボストン→ジャマイカ 4/22 ~ 6/11	ジャマイカ 6/11 ~ 7/4	ジャマイカ→ボストン 7/4 ~ ?	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン	ボストン	ジャマイカ 1/12 ~ 2/9	ジャマイカ 2/9 ~ 4/5	ジャマイカ→ボストン 2/9 ~ 4/5
1688年	ボストン 4/5 ~ 5/30	ボストン→ジャマイカ 5/30 ~ 7/23	ジャマイカ 7/23 ~ 8/11	ジャマイカ→ボストン 8/11 ~ 9/24	ボストン 9/24 ~ ?	ボストン ? ~ 12/29	ジャマイカ 12/29 ~ 2/8	ジャマイカ→ボストン 2/8 ~ ?	ボストン ? ~ 11/29	ジャマイカ 11/29 ~ 2/8	ジャマイカ 2/8 ~ ?	ジャマイカ→ボストン 2/8 ~ ?	ジャマイカ→ボストン 2/8 ~ ?
1689年		ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 8/23	ジャマイカ 8/23 ~ ?									

図5-11 キヤサリン号 (ボストン) のジョン・ブレン船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1684年									ジャマイカ ? ~ 11/29	ジャマイカ→ボストン 11/29 ~ ?	ボストン		
1685年						ボストン	ボストン ? ~ 10/21	ボストン→ジャマイカ 10/21 ~ 11/18	ジャマイカ 11/18 ~ ?	ジャマイカ→ボストン 11/18 ~ ?	ボストン		
1686年	ボストン ? ~ 5/21	ジャマイカ 5/21 ~ 6/16	ジャマイカ→ボストン 6/16 ~ 8/2	ボストン 8/2 ~ 8/26	ボストン 8/26 ~ 10/25	ボストン 10/25 ~ 11/15	ボストン→ジャマイカ 11/15 ~ ?	ジャマイカ 11/15 ~ ?	ジャマイカ 11/15 ~ ?	ジャマイカ→ボストン 11/15 ~ ?	ボストン ? ~ 3/26		
1687年	ボストン 3/26 ~ 5/11	ジャマイカ 5/11 ~ 6/10	ジャマイカ→ボストン 6/10 ~ ?	ボストン ? ~ 8/20	ボストン→クラサオ クラサオ 8/20 ~ ?	ボストン ? ~ 11/29	ボストン 11/29 ~ ?	ボストン 11/29 ~ ?	ボストン 11/29 ~ ?	ボストン 11/29 ~ ?			
1688年	バルバドス ? ~ 6/27	バルバドス→ボストン ボストン 6/27 ~ 7/13	ボストン 7/13 ~ ?	アンティグア	アンティグア								
1689年		ボストン	ボストン→バルバドス バルバドス	バルバドス	ジャマイカ 9/7 ~ ?								
1690年									ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 1/5		ジャマイカ 1/5 ~ 3/24	
1691年		ジャマイカ→ブリストル 3/24 ~ ?	ブリストル										

図5-12 ドルフィン号 (ボストン) のジョン・レイナー船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1685年								マデイラ	マデイラ→ジャマイカ ? ~ 12/12	ジャマイカ 12/12 ~ 1/6	ジャマイカ→ボストン 1/6 ~ ?	ボストン	
1686年									ボストン	ボストン→ジャマイカ ? ~ 1/10	ジャマイカ 1/17 ~ ?	ジャマイカ→NE ボストン	
1687年									ピルバオ	ピルバオ→ボストン ? ~ 11/9	ボストン 11/9 ~ ?		
1688年													

図5-13 ラーク号 (ボストン) のジェレマイア (ジェレミー) ・テイ船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13, 1686-1719, C.O. 5/848より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1680年													
1681年													
1682年													
1683年													
1684年													
1685年													
1686年													
1687年													

図5-14 ウィリアム号 (ロンドン) のジョン・ベネット船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1683年			ジャマイカ ? ~ 7/7	ジャマイカ ? ~ 7/7	ジャマイカ→ロンドン 7/7 ~ ?	ロンドン	ロンドン					
1684年												
1685年							ロンドン	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 1/4	ジャマイカ 1/4 ~ ?			
1686年	ジャマイカ ? ~ 4/29	ジャマイカ 4/29 ~ ?	ロンドン	ロンドン								ロンドン
1687年	ロンドン	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 6/13	ジャマイカ 6/13 ~ 10/15	ジャマイカ 6/13 ~ 10/15	ジャマイカ 7/2 ~ 9/24	ジャマイカ 9/24 ~ ?	ジャマイカ→ロンドン 10/15 ~ ?	ロンドン	ロンドン			
1688年	ロンドン	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 7/2	ジャマイカ 7/2 ~ 9/24	ジャマイカ 9/24 ~ ?	ジャマイカ→ロンドン 9/24 ~ ?	ロンドン	ロンドン					
1689年												
1690年								ロンドン	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 2/23	ジャマイカ 2/23 ~ ?		
1691年				ジャマイカ ? ~ 8/10	ジャマイカ 8/10 ~ ?	ロンドン	ロンドン					

図5-15 ジョセフ号 (ロンドン) のジョン・ブルック (ブルックス) 船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1682年		ジャマイカ ? ~ 5/13	ジャマイカ 5/13 ~ ?	ジャマイカ→ロンドン 5/13 ~ ?	ロンドン								
1683年			ジャマイカ ? ~ 6/4	ジャマイカ→ロンドン 6/4 ~ ?	ロンドン						ロンドン→ジャマイカ ? ~ 2/27	ジャマイカ 2/27 ~ ?	
1684年													
1685年										ロンドン	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 2/26	ジャマイカ 2/26 ~ 5/6	
1686年		ジャマイカ 2/26 ~ 5/6	ジャマイカ→ロンドン 5/6 ~ ?		ロンドン						ロンドン→ジャマイカ ? ~ 2/8	ジャマイカ 2/8 ~ ?	
1687年									ロンドン	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 1/27	ジャマイカ 1/27 ~ 4/10		
1688年	ジャマイカ		ジャマイカ→ロンドン 4/10 ~ ?		ロンドン								

図5-16 ジョン・アンドン・メアリ号（ロンドン）のジョン・バックシャー船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1682年				ジャマイカ ? ~ 7/26	ジャマイカ ? ~ 7/26	ジャマイカ→ロンドン 7/26 ~ ?	ロンドン	ロンドン				
1683年					ジャマイカ ? ~ 9/12	ジャマイカ ? ~ 9/12	ジャマイカ→ロンドン 9/12 ~ ?	ロンドン				
1684年												
1685年												
1686年				ロンドン	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 10/5	ジャマイカ 10/5 ~ 3/18						
1687年		ジャマイカ→ロンドン 3/18 ~ ?			ロンドン	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 1/18						ジャマイカ 1/18 ~ 6/6
1688年		ジャマイカ 1/18 ~ 6/6		ジャマイカ→ロンドン 6/6 ~ ?	ロンドン							
.												
1700年		ロンドン	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 8/4	ジャマイカ 8/4 ~ ?								

図5-17 ジョージ号 (ロンドン) のサミュエル・ジョーンズ船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

年	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1682年		ジャマイカ ? ~ 5/30	ジャマイカ→ロンドン 5/30 ~ ?		ロンドン							
1683年			ジャマイカ ? ~ 7/18	ジャマイカ→プリストル 7/18 ~ ?		プリストル						
1684年												
1685年							ロンドン		ロンドン→ジャマイカ ? ~ 2/26		ジャマイカ 2/26 ~ 5/4	
1686年	ジャマイカ 2/26 ~ 5/4	ジャマイカ→ロンドン 5/4 ~ ?		ロンドン							ロンドン→ジャマイカ ? ~ 4/2	
1687年	ジャマイカ 4/2 ~ 6/4	ジャマイカ→ロンドン 6/4 ~ ?		ロンドン							ロンドン→ジャマイカ ? ~ 4/19	
1688年	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 4/19	ジャマイカ 4/19 ~ 6/23	ジャマイカ→ロンドン 6/23 ~ ?	ロンドン								
1689年									ロンドン→バルバドス ? ~ 1/2	ジャマイカ 1/2 ~ 3/18		
1690年		ジャマイカ→ロンドン 3/18 ~ ?		ロンドン								

図5-18 ポートロイヤル号（ロンドンorプリストル）のウィリアム・マーティン船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1685年												ジャマイカ ? ~ 3/8	ジャマイカ → ロンドン
1686年		ジャマイカ 3/8 ~	ロンドン					ロンドン→ジャマイカ ? ~ 12/6			ジャマイカ 12/6 ~ 3/19		
1687年		ジャマイカ 3/19 ~	ロンドン					ロンドン→ジャマイカ ? ~ 1/16			ジャマイカ 1/16 ~ 5/11		
1688年		ジャマイカ 1/16 ~ 5/11	ジャマイカ→ロンドン 5/11 ~?					ロンドン					ロンドン→ジャマイカ ? ~ 5/8
1689年		ロンドン→ジャマイカ ? ~ 5/8	ジャマイカ 5/8 ~ 7/22			ジャマイカ→ロンドン 7/22 ~?		ロンドン					

図5-19 ウィリアム・アンド・メアリ号 (ロンドン) のウィリアム・ミンガム船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1683年							ジャマイカ ? ~ 9/29	ジャマイカ 9/29 ~?			ロンドン		
1684年													
1685年													ロ ン ド ン
1686年	ロ ン ド ン	ロンドン→ジャマイカ ? ~ 6/21	ジャマイカ 6/21 ~ 8/28				ジャマイカ→ロンドン 8/28 ~?				ロンドン		
1687年	ロ ン ド ン	ジャマイカ→ロンドン ? ~ 6/29	ロンドン				ジャマイカ 6/29 ~ 1/4				ジャマイカ→ロンドン 1/4 ~?		
1688年							ロンドン→ジャマイカ ? ~ 11/21				ジャマイカ 11/21 ~ 4/4		
1689年		ジャマイカ→ロンドン 4/4 ~?			ロンドン								

図5-20 リチャード・アンド・サラ号 (ロンドン) のトマス・スタップズ船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1686年								ブリストル	キンセイル	キンセイル→ジャマイカ ? ~ 3/7		ジャマイカ 3/7 ~ 6/14
1687年		ジャマイカ 3/7 ~ 6/14		ジャマイカ→ブリストル 6/14 ~ ?			ブリストル		キンセイル	キンセイル→ジャマイカ ? ~ 3/7		ジャマイカ 3/7 ~ 5/2
1688年	ジャマイカ 3/7 ~ 5/2	ジャマイカ→ブリストル 5/2 ~ ?		ブリストル	ブリストル		ブリストル	ブリストル→ジャマイカ ? ~ 12/18	キンセイル	ジャマイカ 12/18 ~ 4/20		
1689年	ジャマイカ 12/18 ~ 4/20	ジャマイカ→ブリストル 4/20 ~ ?		ブリストル								
1690年	ブリストル	ブリストル→ジャマイカ ? ~ 7/4		ジャマイカ 7/4 ~ 8/22		ジャマイカ→ブリストル 8/22 ~ ?		ブリストル				
1691年				ブリストル		ブリストル	ブリストル→ジャマイカ ? ~ 12/1	ブリストル	ジャマイカ 12/1 ~ ?			

図5-21 ジャマイカ・マーチャント号（ブリストル）のリチャード・ブラウニング船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1682年			ジャマイカ ? ~ 6/12	ジャマイカ ? ~ 6/12	ジャマイカ→プリストル 6/12 ~ ?	プリストル	プリストル	プリストル					
1683年		ジャマイカ ? ~ 4/27	ジャマイカ→プリストル 4/27 ~ ?	プリストル	プリストル →ココク	ココク	ココク→ジャマイカ ? ~ 1/25	ココク	ココク→ジャマイカ ? ~ 1/25			ジャマイカ 1/25 ~ ?	
1684年													
1685年								プリストル	プリストル →ココク	ココク	ココク→ジャマイカ ? ~ 3/17		ジャマイカ
1686年		ジャマイカ 3/17 ~ 5/5	ジャマイカ→プリストル 5/5 ~ ?	プリストル	プリストル	ココク	ココク	ココク	ココク	ココク	ココク→ジャマイカ ? ~ 4/28		
1687年		ココク→ジャマイカ ? ~ 4/28	ジャマイカ 4/28 ~ 6/30	ジャマイカ→プリストル 6/30 ~ ?	プリストル	プリストル	プリストル →ココク	ココク	ココク→ジャマイカ ? ~ 3/2	ココク	ココク→ジャマイカ ? ~ 3/2		ジャマイカ 3/2 ~ 4/28
1688年		ジャマイカ 3/2 ~ 4/28	ジャマイカ→プリストル 4/28 ~ ?	プリストル	プリストル →ココク	ココク	ココク→ジャマイカ ? ~ 1/17	ココク	ココク→ジャマイカ ? ~ 1/17	ココク	ココク→ジャマイカ ? ~ 1/17		ジャマイカ 1/17 ~ 4/19
1689年		ジャマイカ 1/17 ~ 4/19	ジャマイカ→プリストル 4/19 ~ ?	プリストル									
1690年													
1691年		プリストル	プリストル→ジャマイカ ? ~ 8/6	ジャマイカ 8/6 ~ 11/10	ジャマイカ 8/6 ~ 11/10	ココク	ココク	ココク	ココク→ジャマイカ 11/10 ~ ?	ココク	ココク→ジャマイカ 11/10 ~ ?		プリストル

図5-22 ラム号（プリストル）のジョー・ジョー・コルウェル船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1685年				ブリストル	ブリストル	ブリストル →ヨーク	ヨーク	ヨーク	ヨーク→ジャマイカ ? ~ 1/11	ジャマイカ 1/11 ~ ?			
1686年							ブリストル	ブリストル→ジャマイカ ? ~ 11/26	ジャマイカ 11/26 ~ 3/14or24				
1687年			ジャマイカ→ブリストル 3/14or24 ~ ?	ブリストル	ブリストル	ブリストル→ジャマイカ ? ~ 10/3			ジャマイカ 10/3 ~ 3/2				ジャマイカ →ブリストル
1688年			ジャマイカ→ブリストル 3/2 ~ ?	ブリストル	ブリストル	ブリストル→ジャマイカ ? ~ 9/29	ジャマイカ 9/29 ~ ?						

図5-23 サミュエル号 (ブリストル) のジョン・ロード船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1685年					ブリストル	ブリストル	ブリストル→ジャマイカ ? ~ 10/15	ジャマイカ 10/15 ~ 11/4	ジャマイカ→ボストン 11/4 ~ ?		ボストン		
1686年		ボストン→ジャマイカ ? ~ 4/28	ジャマイカ 4/28 ~ 7/19			ジャマイカ→ブリストル 7/19 ~ ?	ブリストル	ブリストル					
1687年													
1688年													
1689年							ブリストル	ブリストル	ブリストル→ジャマイカ ? ~ 12/11		ジャマイカ 12/11 ~ 4/3		
1690年			ジャマイカ→ブリストル 4/3 ~ ?		ブリストル								
1691年				ブリストル	ブリストル	ブリストル→ジャマイカ ? ~ 9/11	ジャマイカ 9/11 ~ ?						

図5-24 サミュエル・アンド・メアリ号 (ブリストル) のトマス・スクーズ船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1685年							ジャマイカ ? ~ 11/6		ジャマイカ→プリストル 11/6 ~ ?			プリストル
1686年		マデイラ		マデイラ→ジャマイカ ? ~ 8/26		ジャマイカ 8/26 ~ 11/4			ジャマイカ→プリストル 11/4 ~ ?			プリストル
1687年		マデイラ		マデイラ→ジャマイカ ? ~ 8/2		ジャマイカ 8/2 ~ 9/30			ジャマイカ→プリストル 9/30 ~ ?			プリストル
1688年		マデイラ		マデイラ→ジャマイカ ? ~ 8/7		ジャマイカ 8/7 ~ 9/20			ジャマイカ→プリストル 9/20 ~ ?			プリストル
1689年		プリストル		プリストル →マデイラ		マデイラ			マデイラ→ジャマイカ ? ~ 1/3			ジャマイカ 1/3 ~ 4/9
1690年		ジャマイカ		ジャマイカ→プリストル 4/9 ~ ?		プリストル						

図5-25 アーサー・アンド・メアリ号 (プリストル) のジョージ・ウィンター船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13 より作成。

3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1685年					プリストル		プリストル →ヨーク		ヨーク		ジャマイカ 11/30 ~ 3/6	ジャマイカ →プリストル
1686年		ジャマイカ→プリストル 3/6 ~ ?		プリストル					ヨーク ? ~ 11/30			
1687年												
1688年		プリストル		ジャマイカ ? ~ 6/15		ジャマイカ 6/15 ~ 8/27		ジャマイカ→プリストル 8/27 ~ ?		プリストル		
1689年										プリストル		ジャマイカ 3/8 ~ 5/5
1690年		ジャマイカ 3/8 ~ 5/5		ジャマイカ→プリストル 5/5 ~ ?		プリストル			プリストル→ジャマイカ ? ~ 1/17		ジャマイカ 1/17 ~ 7/2	
1691年		ジャマイカ 1/17 ~ 7/2		ジャマイカ→プリストル 7/2 ~ ?		プリストル						

図5-26 チェリー・ツリー号 (プリストル) のニコラス・ウェバー船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13 より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1687年						プリマス	プリマス →コーク	コーク	コーク→ジャマイカ ? ~ 12/10		ジャマイカ 12/10 ~ 4/12		
1688年	ジャマイカ 12/10 ~ 4/12		ジャマイカ→プリマス 4/12-?		プリマス	プリマス	プリマス →マデイラ	マデイラ	マデイラ→ジャマイカ ? ~ 12/31		ジャマイカ 12/31 ~ 3/16		
1689年			ジャマイカ→プリマス 3/16 ~ ?	プリマス	プリマス					プリマス	プリマス →マデイラ	マデイラ	
1690年	マデイラ→ジャマイカ ? ~ 5/8	ジャマイカ→ニューヨーク 5/13 ~ ?				ニューヨーク			ニューヨーク→ジャマイカ ? ~ 12/1		ジャマイカ 12/1 ~ 6/11		
1691年		ジャマイカ 12/1 ~ 6/11		ジャマイカ→プリマス 6/11 ~ ?	プリマス		プリマス						

図5-27 ジュデイス (ジュエダ) 号 (プリマス) のアンドルー・アルガー船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1686年		ダブリン→ジャマイカ ? ~ 5/11	ジャマイカ 5/11 ~ 6/9	ジャマイカ→ロンドン 6/9 ~ ?		ロンドン							
1687年					ダブリン→ジャマイカ ? ~ 10/10					ジャマイカ 10/10 ~ 3/19			
1688年	ジャマイカ→ワイト島 3/19 ~ ?	ワイト島 ダブリン	ワイト島 ダブリン	ダブリン	ダブリン→マデイラ	マデイラ	マデイラ	マデイラ→ジャマイカ ? ~ 2/23			ジャマイカ 2/23 ~ 4/19		
1689年	ジャマイカ 2/23 ~ 4/19		ジャマイカ→ワイト島 4/19 ~ ?	ワイト島									
1690年													
1691年		ウォータード	ウォータード	ウォータード→ジャマイカ ? ~ 7/15		ジャマイカ 7/15 ~ 12/5				ジャマイカ→プリストル 12/5 ~ ?		プリストル	

図5-28 ヘスター号 (ダブリン) のロバート・ロス船長

註) 図1-3の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1680-1705, C.O. 142/13より作成。

表5-1 スワロー号(ボストン)のウィリアム・オルデン船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1714.6 or 7	3	アナポリスロイヤルへと出港	NOSL
1714.8.31	3	アナポリスロイヤルへと出港	NOSL
1715.3.3	4	バルバドスへと出港	NOSL
1715.7.1	4	アナポリスロイヤルへと出港	NOSL
1715.10.10	3	アナポリスロイヤルへと出港	NOSL
1716.3.16	4	アナポリスロイヤルへと出港	NOSL, BNL
1716.7	-	アナポリスロイヤルから入港	BNL
1716.9.11	4	アナポリスロイヤルへと出港	NOSL
1720.9	-	アナポリスロイヤルから入港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

表5-2 ジョゼフ・アンド・メアリ号(ボストン)のエベニーザー・アレン船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1715.9.5	8	タークス諸島へと出港	NOSL
1715.11.23	8	バルバドスへと出港	NOSL
1716.6.5	8	ネヴィスへと出港	NOSL
1716.8.27	-	セントトマスから入港	NOSL
1716.8.31	8	バルバドスへと出港	NOSL
1716.11.19	-	セントトマスから入港	NOSL, BNL
1716.12.10	7	バルバドスへと出港	NOSL, BNL
1718.4	-	セントトマスから入港	BNL
1718.11	-	ビルバオから入港	BNL
1720.12	-	セントトマスへと出港	BNL
1721.4	-	セントトマスから入港	BNL
1721.5	-	セントトマスへと出港	BNL
1721.11	-	マデイラへと出港	BNL
1722.4	-	セントユースタティウスから入港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

表5-3 メアリ号(ボストン)のトマス・ベル船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1714.8.31	4	メリーランドへと出港	NOSL
1715.3.22	4	メリーランドへと出港	NOSL
1715.7.19	4	メリーランドへと出港	NOSL
1716.3	-	メリーランドから入港	BNL
1716.7.3	4	メリーランドへと出港	NOSL
1716.1	-	メリーランドから入港	BNL
1717.6.21	4	メリーランドへと出港	NOSL
1718.11	-	メリーランドから入港	BNL
1719.7	-	ヴァージニアへと出港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

表5-4 ダヴ号(ボストン)のトマス・ダイヤモンド船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1714.11.24	8	バルバドスへと出港	NOSL
1715.1.27	9	サウスカロライナへと出港	NOSL
1715.4.19	9	サウスカロライナへと出港	NOSL
1715.11.2	9	アンティグアへと出港	NOSL
1716.1	-	ロンドンから入港	BNL
1716.11.23	8	バルバドスへと出港	NOSL
1717.6.4	10	バルバドスへと出港	NOSL
1719.1	-	ロンドンから入港	BNL
1719.11	-	バルバドスへと出港	BNL
1720.12	-	リーワード諸島へと出港	BNL
1721.1	-	ロンドンから入港	BNL
1722.1	-	リーワード諸島へと出港	BNL
1722.12	-	リーワード諸島へと出港	BNL
1723.4	-	ジャマイカから入港	BNL
1723.5	-	リーワード諸島へと出港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

表5-5 キャサリン号(ボストン)のエベニーザー・フィッシャー
船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1715.11.12	6	バハマへと出港	NOSL
1716.5.1	-	セントトマスから入港	NOSL
1716.6.26	6	西インドへと出港	NOSL
1716.9.24	-	セントトマスから入港	NOSL
1716.11.14	6	ニューヨークへと出港	NOSL
1717.4.2	-	セントトマスから入港	NOSL, BNL
1717.5.3	6	セントトマスへと出港	NOSL
1717.8	-	セントクリストファーから入港	BNL
1718.8	-	スリナムから入港	BNL
1718.1	-	スリナムへと出港	BNL
1719.3	-	スリナムから入港	BNL
1719.12	-	スリナムへと出港	BNL
1720.5	-	スリナムへと出港	BNL
1720.1	-	スリナムへと出港	BNL
1721.5	-	スリナムへと出港	BNL
1722.4	-	スリナムへと出港	BNL
1722.1	-	スリナムへと出港	BNL
1723.4	-	スリナムから入港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

表5-6 レベッカ号(ボストン)のジョゼフ・グラント船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1714.9.30	6	リーワード諸島へと出港	NOSL
1715.5.4	-	カンペチェ湾から入港	NOSL
1715.6.15	6	リーワード諸島へと出港	NOSL
1715.12.1	6	バルバドスへと出港	NOSL
1716.5	-	ソルトトルトゥーガから入港	BNL
1716.6.26	6	リーワード諸島へと出港	NOSL
1717.2.18	6	セントクリストファーへと出港	NOSL, BNL
1718.9	-	バルバドスから入港	BNL
1719.3	-	サウスカロライナから入港	BNL
1719.9	-	アンティグアから入港	BNL
1719.12	-	バルバドスへと出港	BNL
1720.5	-	ソルトトルトゥーガから入港	BNL
1720.9	-	ファイアル(アゾレス諸島)から入港	BNL
1721.5	-	西インドへと出港	BNL
1721.9	-	セントクリストファーから入港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

表5-7 ジョン・アンド・ウィリアム号(ボストン)の
エベニーザー・グレイヴズ船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1714.7.13	7	モントセラトへと出港	NOSL
1714.11.5	7	バルバドスへと出港	NOSL
1715.4.30	7	バルバドスへと出港	NOSL
1716.4.18	8	カンペチェ湾へと出港	NOSL
1716.9.11	-	カンペチェ湾から入港	NOSL
1716.10.13	8	バルバドスへと出港	NOSL, BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848;
Boston News-Letter, 1704-1726より作成。

表5-8 ドルフィン号(ボストン)のロバート・ルイスト船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1714.8.27	6	ファイアル (アゾレス諸島) へと出港	NOSL
1715.4.22	7	バルバドスへと出港	NOSL
1715.12.13	6	ネヴィスへと出港	NOSL
1716.5	-	ネヴィス、セントクリストファーから入港	BNL
1716.5.16	6	リーワード諸島へと出港	NOSL, BNL
1716.9	-	ネヴィス、セントクリストファーから入港	BNL
1717.1.5	6	ネヴィスへと出港	NOSL, BNL
1717.4	-	セントクリストファーから入港	BNL
1717.5.9	6	ネヴィスへと出港	NOSL, BNL
1717.8	-	セントクリストファーから入港	BNL
1718.4	-	バルバドスから入港	BNL
1718.7	-	ファイアル (アゾレス諸島) へと出港	BNL
1720.12	-	バルバドスへと出港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

表5-9 トライアル号(ボストン)のピーター・ミアーズ船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1715.7.4	-	カイエンヌから入港	NOSL
1715.11.2	6	スリナムへと出港	NOSL
1716.4.5	-	カイエンヌから入港	NOSL
1716.5.7	6	スリナムへと出港	NOSL
1716.11.12	-	カイエンヌから入港	NOSL
1716.12.31	6	スリナムへと出港	NOSL, BNL
1718.3	-	カイエンヌから入港	BNL
1719.3	-	カイエンヌから入港	BNL
1719.8	-	セントクリストファーから入港	BNL
1719.1	-	カイエンヌへと出港	BNL
1720.4	-	カイエンヌから入港	BNL
1720.5	-	カイエンヌへと出港	BNL
1720.1	-	カイエンヌから入港	BNL
1720.11	-	スリナムへと出港	BNL
1721.4	-	カイエンヌから入港	BNL
1721.6	-	カイエンヌへと出港	BNL
1723.3	-	スリナムから入港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

表5-10 ジョン・アンド・サラ号(ボストン)のジョン・ピッツ船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1714.7.12	7	アンティグアへと出港	NOSL
1714.12.9	8	バルバドスへと出港	NOSL
1715.4.25	3	サウスカロライナへと出港	NOSL
1715.7.19	8	ヴァージニアへと出港	NOSL
1716.2.3	6	バルバドスへと出港	NOSL
1716.6.30	10	バルバドスへと出港	NOSL
1720.8	-	アンティグアから入港	BNL
1720.8	-	西インドへと出港	BNL
1720.12	-	バルバドスから入港	BNL
1721.1	-	バルバドスへと出港	BNL
1721.5	-	ソルトトルトゥーガから入港	BNL
1721.6	-	西インドへと出港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848;
Boston News-Letter, 1704-1726より作成。

表5-11 トゥー・ブラザーズ号(ボストン)のインディゴ・ポッター船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1714.12.27	4	ヴァージニアへと出港	NOSL
1715.9.7	5	ニューファンドランドへと出港	NOSL
1715.12.21	5	メリーランドへと出港	NOSL
1716.7.7	5	ニューファンドランドへと出港	NOSL
1716.12.1	5	ヴァージニアへと出港	NOSL
1717.6.6	5	ニューファンドランドへと出港	NOSL
1718.12	-	ヴァージニアから入港	BNL
1719.3	-	ヴァージニアへと出港	BNL
1719.1	-	ヴァージニアへと出港	BNL
1720.11	-	サウスカロライナへと出港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848;
Boston News-Letter, 1704-1726より作成。

表5-12 インダストリー号(ボストン)の
エイブラハム・ウィンター船長

入港または 出港の時期	乗組員 数(人)	移動経路 (記録地はボストン)	典拠
1715.5.12	4	ニューファンドランドへと出港	NOSL
1715.8.23	4	ニューファンドランドへと出港	NOSL
1715.12.1	4	ヴァージニアへと出港	NOSL
1716.4.27	5	ニューファンドランドへと出港	NOSL, BNL
1716.12.14	5	ノースカロライナへと出港	NOSL
1717.3.14	4	メリーランドへと出港	NOSL, BNL
1723.5	-	トプシャムから入港	BNL

註) 表1-10の註を参照。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848; *Boston News-Letter*, 1704-1726より作成。

【史料】

1. Allen, Robert, *An Essay on the Nature and Methods of Carrying on a Trade to the South-Sea* (London, 1712).
2. “An Accompt of What Passengers, Servants and Slaves has been Brought to this Island, with Accompt of What Goods hath been Exported from the 25th June 1671 to the 25th March 1679, being 7 yeares 9 moneths,” C.O. 1/43, fol. 59, National Archives, London.
3. “An Act [May 31-Dec. 27, 1704] ... Fourth Session” (Boston, 1705).
4. Andrews, Evangeline Walker, and Charles McLean Andrews, eds., *Jonathan Dickinson’s Journal or God’s Protecting Providence: Being the Narrative of a Journey from Port Royal in Jamaica to Philadelphia between August 23, 1696 and April 1, 1697* (New Haven, Conn., 1961).
5. Barnard, John, *Ashton’s Memorial: An History of the Strange Adventures, and Signal Deliverances, of Mr. Philip Ashton* (Boston, 1725).
6. Bellamy, R. Reynall, ed., *Ramblin’ Jack: The Journal of Captain John Cremer, 1700-1774* (London, 1936).
7. *Boston News-Letter*, 1704-1726 (1727 年より、*Weekly News-Letter*, 1727-1730).
8. Brailsford v. Peers, 1681-1694, C. 110/ 152, National Archives, London.
9. Bridenbaugh, Carl, ed., *Gentleman’s Progress: The Itinerarium of Dr. Alexander Hamilton, 1744* (Chapel Hill, 1948; reprint Pittsburgh, 1992).
10. Buisseret, David, ed., *Jamaica in 1687: The Taylor Manuscript at the National Library of Jamaica* (Kingston, 2008).
11. “By His Excellency the Governor” (Boston, 1692).
12. “By His Excellency Joseph Dudley ... A Proclamation, Whereas there are Several Seamen ...” (Boston, 1705).
13. “By His Excellency, Joseph Dudley Esq. ... A proclamation for the better regulation of seamen and marines” (Boston, 1706), Bristol B291, Massachusetts Historical Society, Boston.

14. "By His Excellency, Joseph Dudley Esq. ... A proclamation referring to mariners and seamen" (Boston, 1709), Bristol B341, Massachusetts Historical Society, Boston.
15. "By His Excellency, Joseph Dudley Esq. ... A proclamation, referring to mariners and seamen" (Boston, 1710), Bristol B360, Massachusetts Historical Society, Boston.
16. "By His Excellency the Governor. I hereby Command ... Deserters ..." (Boston, 1711).
17. "By His Excellency Jonathan Belcher ... A proclamation. ... Pirated Vessells" (Boston, 1731).
18. *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739*.
19. Dewar, Alfred, ed., *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring* (London, 1928).
20. Equiano, Olaudah, *The Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African* (New York, 1999).
21. Flavel, John, *Navigation Spiritualized: or, a New Compass for Sea-Men* (Boston, 1726).
22. Jensen, Merrill, ed., *American Colonial Documents to 1776* (London, 1955).
23. Lindholdt, Paul J., ed., *John Josselyn, Colonial Traveler: A Critical Edition of Two Voyages to New-England* (Hanover, NH, 1988).
24. Long, Edward, *The History of Jamaica*, 3vols. (London, 1774).
25. Lubbock, Basil, ed., *Barlow's Journal of His Life at Sea in King's Ships, East and West Indiamen, and Other Merchantmen, 1659-1703*, 2 vols. (London, 1934).
26. Masefield, John, ed., *Dampier's Voyages*, vol. II (London, 1906).
27. Massachusetts Shipping Register, 1697-1714 (data originally compiled from microfilm by Joseph A. Goldenberg; electronic database by Elaine F. Killam), HE565.U7 M37 2004, Mariners' Museum, Newport News, Va.
28. [Mather, Cotton], *The Religious Marriner* (Boston, 1700).
29. [—], *The Sailours Companion and Counsellour* (Boston, 1709).
30. [—], *The Sad Effects of Sin: A True Relation of the Murder Committed by David Wallis, on his Companion Benjamin Stolwood* (Boston, 1713).

31. [—], *The Tryals of Sixteen Persons for Piracy &c.* (Boston, 1726).
32. —, *The Vial Poured Out upon the Sea: A Remarkable Relation of Certain Pirates* (Boston, 1726).
33. Meyerstein, E. H. W., ed., *Adventures by Sea of Edward Coxere: A Relation of the Several Adventures by Sea with the Dangers, Difficulties and Hardships I Met for Several Years* (New York, 1946).
34. Naval Office Shipping Lists for Jamaica, 1683[80]-1705, C.O. 142/13, National Archives, London.
35. Naval Office Shipping Lists for Jamaica, 1709-1722, C.O. 142/14, National Archives, London.
36. Naval Office Shipping Lists for Massachusetts, 1686-1719, C.O. 5/848, National Archives, London.
37. Naval Office Shipping Lists for Massachusetts, 1752-1756, C.O. 5/849, National Archives, London.
38. Records of the Court of Admiralty of the Province of Massachusetts Bay, 1718-1747, Manuscript Division, Library of Congress, Washington D.C.
39. Smith, Joshua M., and the National Maritime Historical Society, eds., *Voyages, the Age of Sail: Documents in American Maritime History*, vol. I: 1492-1865 (Gainesville, Fla., 2009).
40. *Temporary Acts and Laws of his Majesty's Province of the Massachusetts-Bay in New-England* (Boston, 1742).
41. *The Book of the General Laws and Libertyes* (Cambridge, Mass., 1660).
42. *The Mariners Divine Mate: or Spiritual Navigation Improved* (Boston, 1715).
43. *The State of the Island of Jamaica: Chiefly in Relation to its Commerce, and the Conduct of the Spaniards in the West-Indies* (London, 1726).
44. [Ward, Edward], *Five Travel Scripts Commonly Attributed to Edward Ward* (New York, 1933).
45. [Wood, William], *The Assiento Contract Consider'd: As also the Advantages and Decay of the Trade of Jamaica and the Plantations, with the Causes and Consequences thereof. In Several Letters to a Member of Parliament* (London,

1714).

46. エスケメリング, ジョン (石島晴夫編訳) 『カリブの海賊』 誠文堂新光社、1983 年
47. ジョンソン, チャールズ (朝比奈一郎訳) 『海賊列伝』 上・下巻、リブレポート、1983 年
48. ダンピア, ウィリアム (平野敬一訳) 『最新世界周航記』 17・18 世紀大旅行記叢書 1、岩波書店、1992 年

【研究文献】

49. Amussen, Susan D., *Caribbean Exchanges: Slavery and the Transformation of English Society, 1640-1700* (Chapel Hill, 2007).
50. Andrews, Charles M., *The Colonial Period of American History*, vol. 4: *England's Commercial and Colonial Policy* (New Haven, Conn., 1938; reprint 1966).
51. —, “Colonial Commerce,” *AHR* 20 (1914).
52. Andrews, Kenneth R., *Trade, Plunder and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630* (Cambridge, 1984).
53. Armstrong, John, “The Role of Short-Sea, Coastal and Riverine Traffic in Economic Development since 1750,” in *Maritime History as World History*, ed. Dan Finamore (Gainesville, Fla., 2004).
54. Bailyn, Bernard, *The New England Merchants in the Seventeenth Century* (Cambridge, Mass., 1955).
55. —, *Atlantic History: Concept and Contours* (Cambridge, Mass., 2005) [ベイリン, バーナード (和田光弘・森丈夫訳) 『アトランティック・ヒストリー』 名古屋大学出版会、2007 年].
56. Bailyn, Bernard, and Lotte Bailyn, *Massachusetts Shipping, 1697-1714: A Statistical Study* (Cambridge, Mass., 1959).
57. Baker, William Avery, “Vessel Types of Colonial Massachusetts,” in *Seafaring in Colonial Massachusetts*, ed. Colonial Society of Massachusetts (Boston, 1980).
58. Barrow, Thomas C., *Trade and Empire: The British Customs Service in Colonial America, 1660-1775* (Cambridge, Mass., 1967).

59. Bean, Richard N., "Food Imports into the British West Indies, 1680-1845," in *Comparative Perspectives on Slavery in New World Plantation Societies, Annals of the New York Academy of Sciences*, vol. 292, ed. Vera Rubin and Arthur Tuden (1977).
60. Bell, Herbert C., "The West India Trade before the American Revolution," *AHR* 22 (1917).
61. Bennett, J. Harry, "Cary Helyar, Merchant and Planter of Seventeenth-Century Jamaica," *WMQ* 21 (1964).
62. Bentley, Jerry, "Sea and Ocean Basins as Frameworks of Historical Analysis," *Geographical Review* 89 (1999).
63. Berry, Stephen R., "Early American Ships' Logs as Theological Texts: Divining the Sacred amidst the Mundane (and Maritime)," *Coriolis: Interdisciplinary Journal of Maritime Studies* 4 (2013).
64. Bolster, W. Jeffrey, *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail* (Cambridge, Mass., 1997).
65. —, "Putting the Ocean in Atlantic History: Maritime Communities and Marine Ecology in the Northwest Atlantic, 1500-1800," *AHR* 113 (2008).
66. Brown, V. L., "The South Sea Company and Contraband Trade," *AHR* 31 (1926).
67. Bruijn, Jaap R., "Seafarers in Early Modern and Modern Times: Change and Continuity," *IJMH* 17 (2005).
68. Buisseret, David, "The Taylor Manuscript and Seventeenth-Century Jamaica," in *West Indies Accounts: Essays on the History of the British Caribbean and the Atlantic Economy*, ed. Roderick A. McDonald (Kingston, 1996).
69. —, *Historic Jamaica from the Air* (Barbados, 1969; reprint Kingston, 1996).
70. Canny, Nicholas, "Writing Atlantic History; or, Reconfiguring the History of Colonial British America," *JAH* 86 (1999).
71. Chaplin, Joyce E., "Expansion and Exceptionalism in Early American History," *JAH* 89 (2003).
72. Claypole, W. A., and D. J. Buisseret, "Trade-Patterns in Early English Jamaica," *Journal of Caribbean History* 5 (1972).

73. Conroy, David, *In Public Houses: Drink and the Revolution of Authority in Colonial Massachusetts* (Chapel Hill, 1995).
74. Cordingly, David, *Under the Black Flag: The Romance and the Reality of Life Among the Pirates* (New York, 1996).
75. —, *Seafaring Women: Adventures of Pirate Queens, Female Stowaways, and Sailors' Wives* (New York, 2007; originally published in 2001 under the title *Women Sailors and Sailors' Women: An Untold Maritime History*).
76. Crane, Elaine F., *Ebb Tide in New England: Women, Seaports, and Social Change, 1630-1800* (Boston, 1998).
77. Davis, Ralph, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (London, 1962).
78. —, *The Rise of the Atlantic Economies* (Ithaca, 1973).
79. Earle, Peter, *Sailors: English Merchant Seamen 1650-1775* (London, 1998).
80. Eltis, David, "New Estimates of Exports from Barbados and Jamaica, 1665-1701," *WMQ* 52 (1995).
81. Ernst, Carl Wilhelm, *Postal Service in Boston* (Boston, 1975).
82. French, Christopher J., "The Longevity of Ships in Colonial Trade: Some Further Evidence," *IJMH* 3 (1991).
83. —, "Seamen's Sixpences and Eighteenth-Century Shipping Records: An Exercise in Shipping Reconstitution," *IJMH* 7 (1995).
84. —, "Productivity in the Atlantic Shipping Industry: A Quantitative Study," in *The Atlantic Staple Trade*, ed. Susan Socolow (Aldershot, 1996).
85. Games, Alison, "Atlantic History: Definitions, Challenges, and Opportunities," *AHR* 111 (2006).
86. Gilje, Paul A., *Liberty on the Waterfront: American Maritime Culture in the Age of Revolution* (Philadelphia, 2004).
87. Gilje, Paul A., and William Pencak, eds., *Pirates, Jack Tar, and Memory: New Directions in American Maritime History* (Mystic, 2007).
88. Goldenberg, Joseph A., *Shipbuilding in Colonial America* (Charlottesville, 1976).
89. Green, Jack P., "Changing Identity in the British Caribbean: Barbados as a Case

- Study,” in *Colonial Identity in the Atlantic World, 1500-1800*, ed. Nicholas Canny and Anthony Pagden (Princeton, N. J., 1987).
90. Hatfield, April Lee, *Atlantic Virginia: Intercolonial Relations in the Seventeenth Century* (Philadelphia, 2004).
 91. —, “Mariners, Merchants, and Colonists in Seventeenth-Century English America,” in *The Creation of the British Atlantic World*, ed. Elizabeth Mancke and Carole Shammas (Baltimore and London, 2005).
 92. Henretta, James A., “Economic Development and Social Structure in Colonial Boston,” *WMQ* 22 (1965).
 93. Heyrman, Christine L., *Commerce and Culture: the Maritime Communities of Colonial Massachusetts, 1690-1750* (New York, 1984).
 94. Hill, Errol, *The Jamaican Stage 1655-1900: Profile of a Colonial Theatre* (Amherst, 1992).
 95. Hope, Ronald, *Poor Jack: The Perilous History of the Merchant Seaman* (London, 2001).
 96. Hornsby, Stephen J., and John G. Reid, eds., *New England and the Maritime Provinces: Connections and Comparisons* (Montreal, 2005).
 97. Hunter, Phyllis W., *Purchasing Identity in the Atlantic World: Massachusetts Merchants, 1670-1780* (Ithaca, 2001).
 98. Jarvis, Michael J., “Maritime Masters and Seafaring Slaves in Bermuda, 1680-1783,” *WMQ* 59 (2002).
 99. Jarvis, Michael, Yrjö Kaukiainen, Marla R. Miller, et al., “Roundtable: Reviews of Daniel Vickers with Vince Walsh, *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the age of Sail* with a Response by Daniel Vickers,” *IJMH* 17 (2005).
 100. Kasai, Toshikazu, “English Smuggling Activities in the Official and Private Documents: The ‘Spanish Trade’ and the Logwood Trade from Jamaica in the Late Seventeenth and Early Eighteenth Centuries,” *HERSETEC: Journal of Hermeneutic Study and Education of Textual Configuration* 3 (2009).
 101. Kemp, Peter, *The British Sailor: A Social History of the Lower Deck* (London, 1970).
 102. Knight, Franklin W., and Peggy K. Liss, eds., *Atlantic Port Cities: Economy,*

- Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850* (Knoxville, 1991).
103. Lane, Kris E., *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas, 1500-1750* (Armonk, N.Y., 1998).
 104. Lemisch, Jesse, "Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America," *WMQ* 25 (1968).
 105. Lemisch, Jesse, and John K. Alexander, "The White Oaks, Jack Tar, and the Concept of the 'Inarticulate,'" *WMQ* 29 (1972).
 106. Linebaugh, Peter, and Marcus Rediker, "The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves and the Atlantic Working Class in the Eighteenth Century," in *Jack Tar in History: Essays in the History of Maritime Life and Labour*, ed. Colin Howell and Richard J. Twomey (Fredericton, N. B., 1991).
 107. ———, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (Boston, 2000).
 108. Lloyd, Christopher, *The British Seaman, 1200-1860: A Social Survey* (Rutherford, N.J., 1970).
 109. Magra, Christopher P., "Faith at Sea: Exploring Maritime Religiosity in the Eighteenth Century," *IJMH* 19 (2007).
 110. McCusker, John J., "The Rise of the Shipping Industry in Colonial America," in *America's Maritime Legacy: A History of the U.S. Merchant Marine and Shipbuilding Industry since Colonial Times*, ed. Robert A. Kilmarx (Boulder, Colo., 1979).
 111. Meyers, Allan D., "Ethnic Distinctions and Wealth among Colonial Jamaican Merchants, 1685-1716," *Social Science History* 22 (1998).
 112. Minchinton, Walter E., "The Naval Office Shipping Lists for Jamaica 1683-1818 in the Public Record Office London" [supplement of the microfilm] (1977).
 113. Minchinton, Walter E., and Peter Waite, "The Naval Office Shipping Lists for the West Indies 1678-1825 in the Public Record Office London" [supplement of the microfilm] (1981).
 114. Morgan, Kenneth, "Shipping Patterns and the Atlantic Trade of Bristol, 1749-1770," *WMQ* 46 (1989).

- 115.—, “Robert Dinwiddie’s Reports on the British American Colonies,” *WMQ* 65 (2008).
- 116.Nash, Gary B., *The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1979).
- 117.Ostrander, Gilman M., “The Making of the Triangular Trade Myth,” *WMQ* 30 (1973).
- 118.Owen, David R., and Michael C. Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America: The Maryland Experience, 1634-1776* (Durham, N.C., 1995).
- 119.Pares, Richard, *Yankees and Creoles: The Trade between North America and the West Indies before the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1956).
- 120.Parnaby, Andrew, “The Many Motivations of Jack Tar,” *Labour/ Le Travail* 62 (2008).
- 121.Parry, J. H., *Trade and Dominion: European Overseas Empires in the Eighteenth Century* (London, 1971).
- 122.Pawson, Michael, and David Buisseret, *Port Royal, Jamaica* (Oxford, 1974; revised Kingston, 2000).
- 123.Pennell, C. R., ed., *Bandits at Sea: A Pirates Reader* (New York, 2001).
- 124.Pitt, Steven J. J., “Cotton Mather and Boston’s ‘Seafaring Tribe,’ ” *New England Quarterly* 85 (2012).
- 125.Price, Jacob M., “Economic Function and the Growth of American Port Towns in the Eighteenth Century,” *Perspectives in American History* 8 (1974).
- 126.Purvis, Thomas L., *Colonial America to 1763* (New York, 1999).
- 127.Ramsey, G. D., “The Smugglers’ Trade: A Neglected Aspect of English Commercial Development,” *Royal Historical Society Transactions* 5th ser. 2 (1952).
- 128.Rediker, Marcus, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge, 1987).
- 129.—, “The Common Seaman in the Histories of Capitalism and the Working Class,” *IJMH* 1 (1989).
- 130.—, “A Motley Crew of Rebels: Sailors, Slaves, and the Coming of the American Revolution,” in *The Transforming Hand of Revolution: Reconsidering the American*

- Revolution as a Social Movement*, ed. Ronald Hoffman and Peter J. Albert (Charlottesville, 1996).
131. —, *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age* (Boston, 2004) [レディカー, マーカス (和田光弘・小島崇・森丈夫・笠井俊和訳) 『海賊たちの黄金時代——アトランティック・ヒストリーの世界』 ミネルヴァ書房、2014年].
132. —, *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail* (Boston, 2014).
133. Rodger, N. A. M., “The Receiver of Sixpences Ledgers,” *MM* 62 (1976).
134. Roland, Alex, W. Jeffrey Bolster, and Alexander Keyssar, *The Way of the Ship: America’s Maritime History Reenvisioned, 1600-2000* (Hoboken, N.J., 2008).
135. Sager, Eric W., “Seafaring Labour in Maritime History and Working-Class History,” *IJMH* 2 (1990).
136. Salinger, Sharon V., *Taverns and Drinking in Early America* (Baltimore, 2002).
137. Salisbury, W., “Early Tonnage Measurement in England: IV. Rules Used by Shipwrights, and Merchants,” *MM* 53 (1967).
138. Scammell, G. V., *The First Imperial Age: European Overseas Expansion c. 1400-1715* (London, 1989; reprint 1992).
139. —, *Seafaring, Sailors and Trade, 1450-1750* (Aldershot, 2003).
140. Shepherd, James F., and Gary M. Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America* (Cambridge, 1972).
141. —, “Trade, Distribution, and Economic Growth in Colonial America,” *JEH* 32 (1972).
142. Sheridan, Richard B., “The Formation of Caribbean Plantation Society, 1689-1748,” in *The Eighteenth Century*, ed. P. J. Marshall (Oxford, 1998).
143. Steele, Ian K., *The English Atlantic, 1675-1740: An Exploration of Communication and Community* (New York, 1986).
144. Towner, Lawrence William, *A Good Master Well Served: Masters and Servants in Colonial Massachusetts, 1620-1750* (New York, 1998).
145. Tracy, James D., ed., *The Rise of Merchant Empires: Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750* (Cambridge, 1990).

146. Troyer, Howard William, *Ned Ward of Grub Street: A Study of Sub-Literary London in the Eighteenth Century* (London, 1968).
147. V., I. M., "Notes; Mariners and Sailors," *MM* 7 (1921).
148. Vickers, Daniel, "Beyond Jack Tar," *WMQ* 50 (1993).
149. Vickers, Daniel, with Vince Walsh, *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail* (New Haven, Conn., 2005).
150. Vickers, Daniel, Lewis R. Fischer, Marilyn Porter, et al., "Roundtable: Reviews of Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*, with a Response by Marcus Rediker," *IJMH* 1 (1989).
151. Volo, Dorothy D., and James M. Volo, *Daily Life in the Age of Sail* (Westport, Conn., 2002).
152. Walton, Gary M., "A Quantitative Study of American Colonial Shipping: A Summary," *JEH* 26 (1966).
153. —, "Colonial Tonnage Measurement: A Comment," *JEH* 27 (1967).
154. —, "Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675-1775," *EHR* 20 (1967).
155. —, "New Evidence on Colonial Commerce," *JEH* 28 (1968).
156. —, "A Measure of Productivity Change in American Colonial Shipping," *EHR* 21 (1968).
157. Walton, Gary M., and James F. Shepherd, *The Economic Rise of Early America*, (Cambridge, 1979).
158. Wilson, Arthur A., "The Logwood Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries," in *The Atlantic Staple Trade*, ed. Susan Socolow (Aldershot, 1996) (originally published in *Essays in the History of Modern Europe*, ed. Donald C. McKay (New York, 1936)).
159. Zahedieh, Nuala, "The Merchants of Port Royal, Jamaica, and the Spanish Contraband Trade, 1655-1692," *WMQ* 43 (1986).
160. —, "Trade, Plunder, and Economic Development in Early English Jamaica, 1655-89," *EHR* 39 (1986).

161. —, “‘A Frugal, Prudential and Hopeful Trade’: Privateering in Jamaica, 1655-89,” in *The Organization of Interoceanic Trade in European Expansion, 1450-1800*, ed. Pieter Emmer and Femme Gaastra (Aldershot, 1996) (originally published in *Journal of Imperial and Commonwealth History* 18 (1990)).
162. —, “The Capture of the Blue Dove, 1664: Policy, Profits and Protection in Early English Jamaica,” in *West Indies Accounts: Essays on the History of the British Caribbean and the Atlantic Economy*, ed. Roderick A. McDonald (Kingston, 1996).
163. —, “Credit, Risk and Reputation in the Late Seventeenth-Century Colonial Trade,” in *Merchant Organization and Maritime Trade in the North Atlantic, 1660-1815*, ed. Olaf Uwe Janzen (St. John’s, 1998).
164. —, “Economy,” in *The British Atlantic World, 1500-1800*, ed. David Armitage and Michael J. Braddick (Basingstoke, 2002).
165. —, “The Wickedest City in the World: Port Royal, Commercial Hub of the Seventeenth-Century Caribbean,” in *Working Slavery, Pricing Freedom: Perspectives from the Caribbean and the African Diaspora*, ed. Verene A. Shepherd (New York, 2002).
166. アメリカ学会訳編『原典アメリカ史』第一巻、岩波書店、1950年
167. 池本幸三・布留川正博・下山晃『近代世界と奴隷制——大西洋システムの中で』人文書院、1995年
168. ウィリアムズ, E (川北稔訳)『コロンブスからカストロまで I ——カリブ海域史, 1492 - 1969』岩波書店、2000年
169. ウォーラーステイン, I (川北稔訳)『近代世界システム 1600~1750』名古屋大学出版会、1993年
170. 宇治田富造『重商主義植民地体制論 第I部 旧植民地体制と植民地収奪』青木書店、1961年
171. 近江健吉「18世紀アメリカ植民地の貿易構造について」『同志社アメリカ研究』18、1982年
172. 笠井俊和「イギリス領アメリカ植民地における船乗りと情報——港町の酒場を中心に」『関学西洋史論集』35号、2012年
173. 笠井俊和「17世紀末におけるボストンの船乗りと西インド貿易」『西洋史学』235号、

2009年

174.金澤周作編『海のイギリス史——闘争と共生の世界史』昭和堂、2013年

175.川北稔編『結社のイギリス史——クラブから帝国まで』結社の世界史 4、山川出版社、

2005年

176.川分圭子「英領西インド貿易とロンドン委託代理商業の成長」『京都府立大学学術報告
(人文・社会)』57、2005年

177.クルース, ハーマン・E, チャールズ・ギルバート (鳥羽欽一郎・山口一臣・厚東偉介・
川辺信雄訳)『アメリカ経営史』上巻、東洋経済新報社、1974年

178.ゴス, フィリップ (朝比奈一郎訳)『海賊の世界史』リプロポート、1994年

179.コーディングリ, デイヴィッド編 (増田義郎監訳)『図説 海賊大全』東洋書林、2000
年

180.清水博編『アメリカ史 (新版)』山川出版社、1969年

181.ジャカン, フィリップ (増田義郎監修)『海賊の歴史』創元社、2003年

182.鈴木圭介編『アメリカ経済史 I 植民地時代 - 南北戦争期』東京大学出版会、1972年

183.田中英夫『英米法総論』上巻、東京大学出版会、1980年

184.田村光三『ニューイングランド社会経済史研究』勁草書房、1995年

185.常松洋・南直人編『日常と犯罪——近代西洋における非合法行為』昭和堂、1998年

186.デュ・ジュルダン, ミシェル・モラ (深沢克己訳)『ヨーロッパと海』平凡社、1996
年

187.戸田修三「イギリス海法の形成と「海事裁判所」(Admiralty Court)の変遷」『法学新
報』59-12、1952年

188.永吉基治「アメリカ海運事業の形成」『論集』(第一経済大学) 16-2、1986年

189.野村達朗編『アメリカ合衆国の歴史』ミネルヴァ書房、1998年

190.バーンスタイン, B・J 編 (琉球大学アメリカ研究所訳)『ニュー・レフトのアメリカ
史像——伝統史学への批判』東京大学出版会、1972年

191.フォークナー, ハロルド・U (小原敬士訳)『アメリカ経済史』上巻、至誠堂、1968年

192.ブラックフォード, マンセル, オースティン・カー (川辺信雄監訳)『アメリカ経営史』
ミネルヴァ書房、1988年

193.別枝達夫『海賊の系譜』誠文堂新光社、1980年

194.増田義郎『略奪の海 カリブ』岩波書店、1989年

- 195.増田義郎『図説 海賊』河出書房新社、2006年
- 196.ミンツ, シドニー・W (川北稔・和田光弘訳)『甘さと権力 砂糖が語る近代史』平凡社、1988年
- 197.山田勝『近代イギリス貿易経営史』創成社、1991年
- 198.山本草二『海洋法』三省堂、1992年
- 199.楊枝嗣朗『近代初期イギリス金融革命——為替手形・多角的決済システム・商人資本』ミネルヴァ書房、2004年
- 200.歴史学研究会編『南北アメリカの500年——「他者」との遭遇』青木書店、1992年
- 201.若尾祐司・和田光弘編『歴史の場——史跡・記念碑・記憶』ミネルヴァ書房、2010年