

18世紀イギリス海軍と ニューイングランド産大型マスト

日尾野 裕一

はじめに

長い18世紀⁽¹⁾においてブリテン（イングランド）⁽²⁾は、フランスとの対外戦争、いわゆる第二次百年戦争を遂行する一方で、インドからアメリカ大陸までまたがる広大な通商網を構築し、富を獲得していった。そして、戦争の遂行と通商活動には軍艦と商船、つまり船舶が不可欠であった。18世紀半ばのブリテンは、自らを海洋国家と任じており、海軍と通商は国家の発展の根幹であるとの認識が形成されていく。だが、ブリテンはブリテン島に存在する物資のみで船舶を建造することはできなかった。木造帆船の時代、当然のことながら、船舶必需品（naval stores）⁽³⁾の多くは森林資源由来の物資であったが、産業革命前後における膨大な木炭使用などにより深刻な森林減少を経験したブリテンは自国内にて十分な量の船舶必需品を生産することが不可能であり、自らが用いる船舶を建造するためには輸入された船舶必需品に頼る必要があった。

1689年、ウィリアム3世（William III）、メアリ2世（Mary II）が即位し、名誉革命体制が成立したことで、イングランドは対仏戦争に乗り出し、海軍はフランスに対抗するための重要な要素となったことで、船舶必需品への関心はより高まっていく。そのような状況下でイングランドが関心を示したのが、北米大陸からの船舶必需品調達であった。1690年代より、通商と植民地行政を担当する行政機関である商務院（Board of Trade）と、海軍の中でも海軍工廠の管理、監督及び物資調達を担当する部局である海軍局（Navy Board）は北米植民地の森林資源活用を本格的に検討していく。なかでも、ニューイングランドは大型マストの一大産地として強い関心を向けられていった。

マストをはじめとした船舶必需品を18世紀の海軍がいかにして調達したかということは研究者の関心を惹くテーマとなっている。以降の研究に多大な影響を与えたロバート・アルビオンの*Forests and Sea Power*はその代表といえよう⁽⁴⁾。アルビオンはその著書の中で、バルト海貿易によって調達される船舶必需品と、北米植民地から輸入されるマストがブリテンの海軍力の発展において果たした重要性

を強く主張し、アメリカ独立戦争（1775-1783）に伴うマスト供給地の喪失がブリテン海軍の弱体化に重要な影響を与えたと論じている。また、カールトンはアルビオンの研究を下敷きに、18世紀におけるニューイングランド産マストの海軍利用について、本国及び西インド諸島での状況を検討した⁽⁵⁾。一方で、アルビオンが主張する北米産マストの重要性について反駁したのはナイトである。ナイトは七年戦争からアメリカ独立戦争までの海軍によるマスト消費量と、当時のマスト製造技術に言及したうえで、植民地産マストの重要性は限定的であったと述べている⁽⁶⁾。

アメリカ独立戦争以後の海軍による船舶必需品調達を取り扱った研究も散見される。モリスはその著作の中で、ナポレオン戦争期の木材及び麻調達危機に対する海軍行政機構の対応について言及している⁽⁷⁾。また、十三植民地という有力な供給地を失ったイギリス（ブリテン）が18世紀末から19世紀前半にかけて新たな海軍用船舶必需品の供給地を模索する過程を、グウェイン、フロスト、クリミンといった研究者は取り扱っている。カナダ、南米、東欧、アフリカ、インド、オセアニアと幅広い領域を対象としている彼らの研究は、ブリテンが世界各地にて森林資源を模索したことを明示している⁽⁸⁾。プールの研究は、海軍局による造船及び物資調達契約を取り扱ったという点でこれまで紹介した研究とは異なり、その独自の視点により船舶必需品調達における海軍と商人との契約手法を明らかにしている⁽⁹⁾。

このような先行研究の状況を踏まえ、本論文では、長い18世紀の前半部分にあたるスペイン継承戦争期（1701-1714）から七年戦争期（1756-1763）までの海軍による北米植民地産マスト、特にニューイングランド産大型マストの調達及び利用の実態を包括的に明らかにする。先行研究においては、ニューイングランド産マストの重要性が提示される一方で、その具体的な利用実態が詳細には検討されてこなかった。先行研究では捉えきれなかったものを明らかにするために、本論文では、該当時期のブリテンによるニューイングランド産マストの輸入量の変遷と七年戦争期における王立海軍のマスト消費量を検討するとともに、海軍用マスト・コントラクター（契約請負商人）に着目する。海軍への糧食供給を分析することで、長い18世紀のブリテンにおける政府とコントラクターとの関係性の重要度を明らかにし、コントラクター・ステート（Contractor State）の概念を打ち出したナイトとウィルコックスの研究が示すように⁽¹⁰⁾、コントラクターは国家、通商、物資調達をリンクさせる重要な要素であり、その重要性が着目されている。海軍の消費量及び、ニューイングランド産マストを供給したコントラクターと海軍との関係を通じて、18世紀イギリス海軍におけるニューイングランド産マストの利用実態を明らかにし、先行研究で語られている「ニューイングランド産マス

トの重要性」をより具体的なものとして提示したい。

1. 17世紀末からスペイン継承戦争

北米大陸の森林資源を有効活用するというアイディア自体は16世紀末より存在した。1584年にリチャード・ハクルート（Richard Hakluyt）が記した『西方植民論』には、ニューファンドランドの森林は本国向けの船舶必需品を生産するのに格好のものであることが記されている⁽¹¹⁾。1609年にはヴァージニアからのマスト運搬船が本国に来航しており、アルビオンによれば、これはおそらく植民地産マストが本国に輸送された最初の事例であった⁽¹²⁾。また、*New English Canaan*にてその著者トマス・モートン（Thomas Morton）はニューイングランドの森林資源が船舶必需品生産に適していることを主張している⁽¹³⁾。そして、*New English Canaan*の出版から11年後の1634年には実際にニューイングランドから初めてマスト輸送船が本国に来航した⁽¹⁴⁾。さらに、第一次英蘭戦争（1652-1654）のさなかである1652年には海軍による利用も行われ、デンマークによるウーアソン海峡⁽¹⁵⁾封鎖の影響もあり、海軍局によってニューイングランド産マストが少量ながらコンスタントに調達されていく⁽¹⁶⁾。このように、16世紀末以来、森林資源に乏しい近世イングランドにとって新大陸の森林は有望であることが認識されていた。しかし、17世紀半ば、英蘭戦争を契機に海軍はバルト海貿易に依らない船舶必需品の調達源としてニューイングランドに一定の注目を払っていたものの⁽¹⁷⁾、その調達に対してイングランドの行政府が積極的に関与することはなく、植民地産船舶必需品の利用量は17世紀末から18世紀に比べれば些少なものに留まっていた。

状況を大きく変えたものが、1689年の名誉革命体制の成立とそれに伴う対仏戦争の開始である。戦時に突入したことで、軍艦建造の上で重要な物資であるマストの需要は上昇した。そして、必然的にニューイングランド産マストの重要性も高まっていく。この時期の海軍にとって、このマストが重要な物資であったことは、海軍が利用した船舶必需品の価格表からうかがうことができる。1697年から1704年にかけて、ニューイングランド産マストの価格について毎年の記録が残されている。特に、直径27インチから37インチの大型マストについてはニューイングランド産のみが価格表に記載されていることから、ニューイングランドは海軍用大型マストの供給源として相応なプレゼンスがあったことが推定できる⁽¹⁸⁾。

この時期の最有力ニューイングランド産マスト・コントラクターがジョン・テイラー（John Taylor）である。1694年に海軍省（Admiralty）⁽¹⁹⁾によって作成された報告書は、ジョン・テイラーによる北米からの船舶必需品調達について、1691

年から船舶必需品調達の契約があること、木材はすでに輸送が行われていることを述べている⁽²⁰⁾。ただし、戦時という環境は植民地産船舶必需品への関心を高めた一方で、ニューイングランドでのマスト等の調達において、交戦相手であるアメリカ先住民や仏領アメリカ入植者から攻撃を受けるリスクが増すことにもつながった。それ故、テイラーは海軍省に向けて、現地での調達要員の保護を求めている⁽²¹⁾。

また、スペイン継承戦争期にはイングランド本国も積極的に北米産船舶必需品輸入を促した。その最たるものが、1705年に制定された海軍資材法である⁽²²⁾。この議会制定法は、北米植民地から本国にマスト、ピッチ、タール、麻といった船舶必需品を供給した商人に対して奨励金を支払うことを定めた。奨励金制度の効果は大きく、北米からの船舶必需品輸入量は戦中には漸進的に、戦後は順調に増加していく。この奨励金制度は、1726年から1729年まで一時的に失効するものの、アメリカ独立戦争勃発まで継続され、植民地からの船舶必需品輸入に大きな影響を与えていく。マストを例にとってみると、植民地から主に輸入されたのは直径12インチ以上の大マスト（large masts）であるが⁽²³⁾、1701年から1704年にかけてのニューイングランドからの大マスト年間平均輸入量は45本であるのに対して、海軍資材法制定後の1706年から1713年にかけては134.1本と約3倍になっている⁽²⁴⁾。植民地からの大マスト輸入量は海軍資材法制定を契機に着実に伸長していった。

そして、スペイン継承戦争終結後も、ニューイングランド産マストはブリテンへと安定的に供給され、海軍もこの物資を継続的に利用していくこととなった。特に、大北方戦争（1700–1721）の激化によるバルト海情勢の不安定化は、ブリテンの大マスト調達におけるニューイングランドのシェアを伸長させることとなる（次頁表1参照）。輸入面だけでなく、海軍の調達面でもニューイングランド産マストは引き続きそのプレゼンスを確保しており、ジョン・テイラーは有力なコントラクターであり続けた。1715年にはテイラーと海軍局との間で、1716年から5年間のニューイングランド産マスト納入契約が締結されている⁽²⁵⁾。また、ニューイングランドからマストを調達していたテイラーは、海軍にとって北米森林資源の状況を把握する上で重要な存在であった。しばしば彼は、ニューイングランドにおける森林伐採の状況を海軍に向けて報告しており⁽²⁶⁾、北米森林資源についての貴重な情報となっていく。そして、テイラーがもたらした情報は海軍局から海軍省へ、そして海軍省から国務大臣へと伝達されており、行政機関を通じて広く共有されていった⁽²⁷⁾。

2. ジェンキンスの耳の戦争・オーストリア継承戦争

1710年代に増加を見せたニューイングランド産のマスト輸入は、大北方戦争の終結に伴う北欧からのマスト輸入量の回復と奨励金制度の一時失効に伴い、1720年代前半には落ち込みを見せる。しかし、1729年の奨励金制度復活により、ニューイングランド産マストの輸入量も1730年代以降、漸進的に増加していく。そして、1730年代後半には、デンマーク・ノルウェーやイースト・カントリーと並ぶ大マストの供給地として重要な地位を占めるようになる。この時期には、デンマーク・ノルウェーからの大マストの輸入量が次第に減少していくこともあり、北米植民地のマスト供給源としての地位は相対的に高まっていった。

1730年代以降のニューイングランド産大マスト輸入状況には、平時の輸入量拡大と戦時の輸入量縮小、そして全体的な輸入量の増加傾向がみられる。年ごとの輸入量の振れ幅は非常に大きいものの、1730年代後半には一時的であるがニューイングランドがブリテンにとって最大の供給源となっている。1740年代後半、1750年代後半には戦争により一時的に輸入量を落とすものの、七年戦争の終結を経て、ニューイングランドは大マスト供給源として第二位の地位を確保するまでになる。(表1 参照)

表1：主要5地域からのブリテン（イングランド）の大マスト年間平均輸入量（1701－1770年）

	デンマーク・ ノルウェー	イースト・ カントリー	ロシア	スウェーデン	ニューイン グランド	5地域 の合計
1701-04	237 (57%)	54 (13%)	26 (6%)	55 (13%)	45 (11%)	417
1706-10	777 (56)	88 (6)	14 (1)	394 (29)	105 (8)	1,379
1711, 13-15	593 (49)	12 (1)	41 (3)	439 (36)	131 (11)	1,215
1716-20	409 (51)	32 (4)	25 (3)	64 (8)	266 (33)	797
1721-25	323 (49)	88 (13)	14 (2)	128 (19)	107 (16)	660
1726-30	292 (42)	167 (24)	73 (11)	26 (4)	132 (19)	691
1731-35	307 (30)	537 (52)	43 (4)	7 (1)	133 (13)	1,028
1736-40	236 (32)	208 (28)	33 (4)	3 (0)	259 (35)	738
1741-45	439 (26)	940 (57)	0 (0)	3 (0)	277 (17)	1,659
1746-50	289 (18)	1,095 (69)	38 (2)	1 (0)	162 (10)	1,586
1751-55	143 (9)	965 (61)	30 (2)	2 (0)	446 (28)	1,586
1756-60	142 (7)	1,107 (54)	530 (26)	1 (0)	287 (14)	2,067
1761-65	117 (4)	111 (4)	1,998 ⁽²⁸⁾ (73)	21 (1)	488 (18)	2,736
1766-70	34 (2)	91 (5)	1072 (61)	2 (0)	548 (31)	1,747

TNA: CUST 3/1-70, 82より筆者作成。単位は本。括弧のなかは合計に占める割合。1705年、1712年は史料が欠落。

1730年代、ニューイングランド産マスト・コントラクターとしてジョン・テイラーに代わり、ラルフ・グルストン（Ralph Gulston）があらわれてくる⁽²⁹⁾。グルストンは1720年代後半より海軍へのニューイングランド産マスト納入契約を行っていった。1726年5月にはグルストンと海軍局との間にニューイングランド産マスト納入の契約が締結されたが、その契約では1728年からの5年間にわたり、毎年グルストンが海軍にマストを納入することとなっている⁽³⁰⁾。1729年にはこの契約が更新され、1736年まで納入期間の延長が定められた⁽³¹⁾。他に有力なニューイングランド産マスト・コントラクターの名が史料には表れていないことから、1730年代、グルストンがこの物資の調達において重要な役割を果たしたことが推定される。1730年代のグルストンはニューハンプシャー号（*The New Hampshire*）とアメリカ号（*The America*）という二隻のマスト運搬船をニューイングランド産マストの輸送に利用しており、1732年8月にニューハンプシャー号がボーツマス海軍工廠に供給したニューイングランド産マストの総数は33本、そのサイズは最大のもので直径40インチ、最小でも26.5インチであった⁽³²⁾。同時期にリガから調達されたマストのサイズが直径18から22.5インチであったことと比較すると⁽³³⁾、グルストンを通じてニューイングランドより供給されたマストは非常に大型のものであったと言える。また、彼のマスト運搬船がイングランドの海軍工廠に寄港した際には、王立造船所を用いて船のメンテナンスを行うことが許可されたように⁽³⁴⁾、海軍もグルストンによるニューイングランド産マスト調達を支援していた。

1735年5月14日には、ラルフ・グルストンとともにジョセフ・グルストン（Joseph Gulston）が、1736年から1740年にかけての海軍用ニューイングランド産マスト調達の契約を結んでいる⁽³⁵⁾。ジョセフはほぼ間違いなくラルフの親族であり、この時期以降、次第にラルフの事業を継承していく。このようなニューイングランド産マスト調達の契約の際には、コントラクターにニューイングランドでの森林伐採許可証が交付されていた。1711年に制定された白松樹法⁽³⁶⁾によって、森林伐採許可証無しでマストを伐採することは認められないものとなっており、北米からのマスト調達において不可欠なものであった。海軍局が海軍省に対してグルストンへの許可証交付を求めた手紙の中では、「北米森林管理局の業務によって生じる遅滞や障害を回避するために」許可証が必要であると述べられている⁽³⁷⁾。1710年代前半までは、許可証所持の有無を巡ってコントラクターやその代理人と、北米植民地の森林管理を担う北米森林管理局長官（Surveyor General of Her Majesty's Woods and Forests in America）が対立する事態もあったが、1720年代以降はそのようなこともなくなり、コントラクターは海軍局とのマスト納入契約に合わせて許可証の発行を受けることとなっていた。また、1720年代後半

は、北米森林管理局長官がロンドンに滞在していたことでこのポストが十分に機能していたとは言い難い時期であったため、マスト・コントラクターとして北米森林資源について精通していたグルストンが、1710年代のテイラーと同様に海軍にとって北米森林資源の状態を知るうえで重要な窓口として機能した⁽³⁸⁾。

ジェンキンスの耳の戦争からオーストリア継承戦争(1739-1748)⁽³⁹⁾にかけて、ブリテンは約10年という長期の戦争を経験するが、この時期も海軍局は植民地からのマスト調達を継続して行っていく。1742年頃、ラルフ・グルストンからジョセフ・グルストンへと代替わりをしたものの、1730年代に引き続き、ジェンキンスの耳の戦争、オーストリア継承戦争期においてグルストン家のマスト・コントラクターとしての重要性は変わらなかった。グルストンはアメリカ号などのマスト運搬船を用いて、オーストリア継承戦争終結まで、ニューイングランド産マストを本国海軍へと提供していく。しかし、戦争中は重要なニューイングランド産マスト・コントラクターであったグルストン家であったが、戦争終結後にはグルストン家はマスト・コントラクターとして海軍の記録に上らなくなる。ジョセフ・グルストンの同名の息子(Joseph Gulston)がこの事業を引き継がなかったからである。おそらくその蒲柳の質が主要因であったと思われる⁽⁴⁰⁾。そのことにより、グルストン家の事業の後継はいなくなり、およそ20年にわたって続いてきた海軍コントラクターとしてのグルストン家の歴史に幕が下りることとなった。

戦争中にはグルストンに加えて新たに有力なニューイングランド産マスト・コントラクターが出現した。ジェンキンスの耳の戦争中に現れた新たな有力コントラクターは2名、そのうち一人目はシャウシー・タウンゼント(Chauncy Townsend)である。海軍局は1740年後半より、ニューイングランドから本国という輸送経路だけでなくニューイングランドから西インド諸島へのマスト供給を本格的に検討していくが、その際シャウシー・タウンゼントは重要な役割を果たしていった。1740年3月7日、タウンゼントは海軍局に対して、ニューイングランドからジャマイカへのマストを含む船舶必需品輸送の提案をしている⁽⁴¹⁾。同年9月には海軍局が海軍省に対して、本国、ジャマイカ、アンティグア向けのマスト調達のために、タウンゼントにニューイングランドの森林伐採許可証を発行するよう依頼し⁽⁴²⁾、1740年代後半には、海軍局はタウンゼントと西インド諸島に位置する海軍基地へのニューイングランド産マスト供給契約を締結した⁽⁴³⁾。ニューイングランド・西インド諸島間の船舶必需品供給という新たな物資調達網が構築される中で、タウンゼントは巧みにそれを担う立場となっていく。

加えて、1741年より、タウンゼントは本国海軍工廠にもニューイングランド産マストを供給するようになる。興味深い点は、彼は1730年代まで海軍コントラクターではなかったという点である。戦争勃発を契機に、彼はニューカスル公(Duke

of Newcastle, Thomas Pelham-Holles) に対して、自らのアメリカでのコネクションの強さを売り込み、海軍用ニューイングランド産マストを取り扱い始めた⁽⁴⁴⁾。そして、西インド諸島への海軍用マスト提供を足掛かりに、彼は大西洋の両岸にてニューイングランド産マスト・コントラクターとしての存在感を高めていく。オーストリア継承戦争中にタウンゼントはマストを取り扱うことをやめるが、1744年頃より彼は人員や物資を本国から西半球へと送るコントラクターとして海軍の記録に上るようになっていく⁽⁴⁵⁾。

二人目の新規コントラクターであるジョン・ヘニカー (John Henniker) は1730年代以降、リガ産マストを海軍に納入していたコントラクターであり、バルト海貿易に従事していた商人である⁽⁴⁶⁾。1740年頃より、ニューイングランド産マスト納入契約を海軍と締結し始め、リガ産マストとニューイングランド産マストを海軍に納入していくことで、ヘニカーはコントラクターとしてのプレゼンスを高めていく。タウンゼントが戦争後半になるとマスト・コントラクターではなくなったことに対し、ヘニカーはニューイングランド産マストの取り扱いを継続していった。戦争が終結する1748年には同名の息子 (John Henniker) が、有力なバルト海商人であり、海軍コントラクターでもあったジョン・メジャー (John Major) の娘アンと結婚したが、そのことはヘニカーの海軍コントラクターとしての地位をより強固なものとした⁽⁴⁷⁾。

1740年代の主要なニューイングランド産マスト・コントラクターであるグルストン、タウンゼント、ヘニカーを並べると、彼らのバックグラウンドの多様性が明らかとなる。グルストンが戦争以前よりニューイングランド産マストを海軍に納入していたのに対し、ヘニカーは海軍コントラクターではあったものの、戦争以前はリガ産マストを取り扱っていたバルト海商人であり、タウンゼントに至っては海軍コントラクターですらなかった。この多様性は、ニューイングランド産マストを海軍に納入するということが既存の商人によって占められているものではなかったことを示す。海軍は新たなコントラクターと契約することに否定的ではなかったように、海軍とのニューイングランド産マスト納入契約は閉鎖的ではなかった。それ故、ジェンキンスの耳の戦争が勃発し、ニューイングランド産マストへの海軍需要は増加した結果、それを商機としてタウンゼントやヘニカーはニューイングランド産マスト・コントラクターとなっていく。

また、ニューイングランド産マスト・コントラクターであることは富を蓄積し、海軍と強いコネクションを形成することを可能とし、社会的上昇をもたらすものであった。ジェンキンスの耳の戦争から七年戦争にかけての陸軍コントラクターに焦点を当てた研究を発表したバナーマンは、コントラクターが軍隊との物資納入契約を続けていく中で、社会的上昇を果たしていくことを指摘している⁽⁴⁸⁾。

実際、事業の継続という点での差異はあるものの、この三家は戦中もしくは戦後に庶民院議員を輩出しているという共通点がある。ジョセフ・グルストンは、1737年から亡くなる前年の1765年にかけて議員として選出され、同名の息子であるジョセフ・グルストンも1784年まで庶民院議員を務めている⁽⁴⁹⁾。また、タウンゼントは、オーストリア継承戦争が終結した年である1748年から没年である1770年まで議員を務め⁽⁵⁰⁾、息子のジェイムズ・タウンゼント (James Townsend) も1767年以降庶民院議員に選出されている⁽⁵¹⁾。ジョセフ・グルストンやシャウシー・タウンゼントと異なり、ジョン・ヘニカーは庶民院議員になっていないが、彼の息子のジョンは、1761年から1784年にかけて庶民院議員として選出され、さらに晩年の1800年にはアイルランド貴族としての男爵位を得ている⁽⁵²⁾。このように、ニューイングランド産マスト・コントラクターであった三家とも庶民院議員を輩出する「名家」となったことは、バナーマンの指摘と合致するものである。

そして、グルストン、タウンゼント、ヘニカーによって供給されるニューイングランド産マストに対して、海軍は好意的な見解を示していた。1741年にデットフォードの海軍工廠役人が提出したレポートでは、グルストンが提供したニューイングランド産マストは、リガやノルウェーから調達されるマストと同等の品質であると評価している⁽⁵³⁾。戦争の勃発により、平時と比較してニューイングランド産マストの需要が高まったが、新たなコントラクターの参入によって海軍はその事態を乗り切るとともに、コントラクターもまた海軍との契約を梃子として、自らの社会的上昇を図っていた。

3. 七年戦争

七年戦争期のイングランド主要6海軍工廠（デットフォード、ウリッジ、チャタム、シエアナス、プリマス、ポーツマス）におけるマスト使用量については詳細な記録が残されている。この主要6海軍工廠でのマスト使用量については1755年以前の記録は断片的なものにとどまっているが、記録が残っている1751年のデータを見るとニューイングランド産マストはリガ産マスト、ノルウェー産マストと比較して非常に少ない数しか消費されていない⁽⁵⁴⁾。しかし、ニューイングランドから供給されるマストは高価であった。この年の購入記録によれば、40本のニューイングランド産マストの価格は1,997ポンドである一方、147本のリガ産マストは3,120ポンド、1,123本のノルウェー産マストは2,569ポンドとなっている。価格に目を向ければ、ニューイングランド産マストは全体の1/4強を占めていた。そして、これはニューイングランド産マストが大型で高価であったことに起因する。

表2：イングランド主要海軍工廠におけるマスト消費量（1756－1770）

	直径6－12インチ		直径13－24インチ		直径25－36インチ	
	リガ&ノルウェー	ニューイングランド	リガ&ノルウェー	ニューイングランド	リガ&ノルウェー	ニューイングランド
1756	1,808	0	944	27	2	243
1757	2,729	0	1,241	51	16	205
1758	2,567	0	1,173	46	19	164
1759	2,281	0	1,029	18	30	233
1760	2,045	0	1,084	15	28	124
1761	2,485	0	1,068	17	43	193
1762	2,244	0	796	15	15	175
1763	557	0	227	53	5	18
1764	809	0	383	15	4	66
1765	1,224	0	339	6	6	58
1766	866	0	353	16	1	31
1767	987	0	360	19	8	53
1768	719	0	338	13	10	67
1769	823	0	391	19	13	79
1770	1,210	0	470	30	13	143

TNA: ADM 106/3182より筆者作成。単位は本。

七年戦争の開戦は海軍工廠によるマストの消費量を大幅に押し上げることとなる。1751年と1756年の消費量を比較すると、ヨーロッパ産マスト（リガ及びノルウェー産）は3倍弱に、ニューイングランド産マストに至っては6倍弱まで増加している。ここで注目すべき点はその増加量だけでなく、消費されたヨーロッパ産マストとニューイングランド産マストとのサイズの差である。ニューイングランドは大型マストの供給源として機能したことはこれまでも指摘してきたが、表2はその傾向を明確に表している。直径24インチ以下のマストについては、ヨーロッパ産マストが圧倒的なシェアを占めている。特に、直径20インチ以下のマストとなると一切ニューイングランド産マストは含まれておらず、ヨーロッパ産マストで占められていた。一方、直径25インチ以上のマストとなると、ニューイングランドのプレゼンスが圧倒的となり、直径26インチを超えるマストの産地はニューイングランドに限定されていた。海軍は、必要とするマストのサイズに応じて、北欧からの調達とニューイングランドからの調達を使い分けており、七年戦争期においても、大型マスト調達におけるニューイングランドの重要性は非常に高いものがあった。

これらニューイングランド産マストを海軍が調達する際には、それ以前と同様にコントラクターが重要な役割を果たしていた。だが、グルストンとタウンゼントがマスト・コントラクターではなくなったことを受け、1750年代以降、ニュー

イングランド産マスト利用におけるジョン・ヘニカー（子）のプレゼンスが高まったことは指摘する必要がある。ヘニカーは七年戦争中、7隻のマスト運搬船を用いて海軍にニューイングランド産マストを提供し続けており、1750年代にはほぼ独占的に海軍と契約していた。ただし、海軍局がヘニカー以外のコントラクターと取引することを拒否していたわけではない。ジェンキンスの耳の戦争時と同様に、北米産マスト供給の契約は開かれたものであった。1761年、コネティカット出身の商人であるジャレド・インガソル（Jared Ingersoll）が、コネティカット産のマストを海軍局に提供することを申し入れている。インガソルの申し出に対して海軍局は、彼に北米森林伐採許可証を交付することを海軍省に要請したうえで、試験的にではあるが契約を締結することを決定した⁽⁵⁵⁾。その契約によってインガソルが調達したコネティカット産マストは海軍局にとって品質面で十分なものであり、翌1762年には契約が更新されている⁽⁵⁶⁾。インガソルと海軍局の契約は、七年戦争期になると北米の商人も海軍へのマスト供給に参入したことを示すものであり、海軍とのニューイングランド産マスト納入契約において、商人の出身地はイングランドであれ、北米であれ問題とされなかった。

そして、海軍はヘニカーやインガソルから調達されるニューイングランド産マストを重要なものと認識していた。そのことが端的に表れているのが、ヘニカーのマスト運搬船の船員が強制徴募（impressment）された際の海軍局の対応である。強制徴募とは、イギリス海軍がその人員を募集する際に民間人を強制的に徴募するものである⁽⁵⁷⁾。海軍用マスト運搬船の船員は慣習的に強制徴募から保護されていることになっていたが、実態としてしばしば強制徴募の対象となっていた⁽⁵⁸⁾。七年戦争期も例外ではなく、ヘニカーからしばしば自らのマスト運搬船の船員が強制徴募されたとの報告を海軍局にしている。この問題について、海軍局はコントラクターと海軍省との仲介役を務め、船員の解放を海軍省に要請していた。1757年にヘニカーのマスト運搬船ライジング・サン号（*The Rising Sun*）から船員が強制徴募され、その解放を海軍局が海軍省に求めた文章には、「この船（ライジング・サン号）は、ニューイングランドへの航海を予定している。そして、王立造船所には速やかにマスト、帆桁、船首斜檣が供給されるだろう。これらの物資の欠乏は陛下の（海軍の）運用に大きな支障が生じてしまう」と記されており⁽⁵⁹⁾、ニューイングランドから供給されるマストが海軍にとって不可欠であることが述べられている。その後も、ニューイングランド産マスト運搬船の船員解放要請の中では、ニューイングランド産マストが海軍の運用に必須の物資であることが主張されていく⁽⁶⁰⁾。

七年戦争最後の年となった1762年にニューイングランド産マストの調達不安が発生した際の海軍局の対応からも、同時期の海軍におけるニューイングランド産

マストの重要性が見て取れる。この年、海軍工廠が保有しているニューイングランド産マストの数は十分なものではないと海軍局が判断し、3月にヘニカーと追加のニューイングランド産マスト調達契約を締結することとなる。そして、緊急時ということでその契約は非常に特徴的なものであった。海軍局は20パーセントの前金を支払うことに同意し、マストの到着以前に平和条約が締結した場合でもヘニカーがマスト調達に費やした経費を海軍は保証するという、非常にコントラクターにとって有利なものであった⁽⁶¹⁾。加えて、同年7月には前年より海軍用マスト調達に参入したインガソルとも再契約を締結している。海軍局は、前年の契約を履行したばかりのインガソルに対して、同量のマストをなるべく早く調達することを要請するとともに、彼がどれだけの量のマストをコネティカットから調達することが可能かを尋ねた⁽⁶²⁾。最終的にこのニューイングランド産マストの欠乏は、ペテルブルグからのマスト調達も含めて対応されることとなるが⁽⁶³⁾、ニューイングランド産マストの欠乏は他のマストではなくニューイングランド産マストをもって埋め合わせるという意図を海軍局は強く持っており、そのためには余計なコストを支払うこともいとわなかった。この対応は、海軍がニューイングランド産マスト欠乏を深刻なものとして捉え、またこの物資が重要であったことを明確に示している。

終わりに

18世紀のイギリス海軍にとって、北米は重要なマスト供給源であった。名誉革命体制の成立により対仏戦争が激化すると、特にニューイングランドは大型マストの供給源として注目を集めることとなる。そして、ヨーロッパ産マストの主要供給源であったデンマーク・ノルウェーと比較して、ニューイングランドは常に大型のマストをイギリスに供給していた。海軍への大型マスト供給源としてのニューイングランドの地位は、七年戦争期まで変わらずに続くこととなる。

七年戦争期の海軍によるマスト消費状況を検討すると、デンマーク・ノルウェー、リガが比較的小型のマストの供給源となっていた一方で、ニューイングランドは大型のマストの供給源であったことが明らかとなる。数量の上では、ヨーロッパ産マストが圧倒的ではあったものの、一定のサイズを超えたマストについて、ニューイングランド産マストは非常に大きなシェアを誇っており、海軍は、ヨーロッパと北米植民地という二つのマストの産地について、そのサイズに応じて相互補完的に使い分けており、大型マストの利用が不可欠であった海軍にとってニューイングランドはこの物資の重要な供給源とみなしていた。

また、海軍へのニューイングランド産マスト供給は少数のコントラクターに

よって担われていた。スペイン継承戦争期から1720年代前半まではジョン・テイラー、1720年代後半から30年代にかけてはグルストン家、1740年代はグルストン家、シャウシー・タウンゼント、ヘニカー家、1750年代にはジョン・ヘニカーが中心的なコントラクターとして海軍にマストを提供していく。1730年代以降、マスト・コントラクターは庶民院議員を輩出していくように、ニューイングランド産マストはコントラクターに対して、富と海軍とのコネクションをもたらした。彼らは海軍にマストを供給する立場を担いつつ、社会的な上昇を果たしていく。ただし少数のコントラクターに担われていたからと言って、この「儲かる取引」は新規参入者を排除したものではなかった。ジェンキンスの耳の戦争期、七年戦争期とも、戦争による需要拡大を受けて新規のコントラクターが海軍との契約を締結していったことは、海軍がこの物資の調達において独占的な取引を志向してはいなかったことを明確に物語っている。

ニューイングランド産マストはブリテンの海軍力にとって必須の物資であることが海軍局、海軍省、コントラクターによって繰り返し唱えられていた。18世紀ブリテンの大西洋世界において北米植民地は、砂糖やタバコといった換金性の強い主要輸出品（staple commodities）を生産する機能だけでなく、海軍にとって必要な物資を供給する機能も持ち、海洋国家としてのブリテンをロジスティクス面でも支えていたといえよう。

注

- (1) 「長い18世紀」とは名誉革命体制をもとに18世紀を固有の時代として広く捉えた時代区分であり、その始点と終点には、歴史のどこに着目するかということの差異によりいくつかの見解がある。本論文では、「長い18世紀」は1680年ごろから1830年ごろまでを表すものとする近藤和彦の見解に依拠する。（近藤和彦編『長い18世紀のイギリス：その政治社会』山川出版社、2002年、13-20頁。）
- (2) 本論文における「イギリス」の呼称として、1707年の合同法によるイングランドとスコットランドの合同まではイングランドを用い、1707年以降はブリテンを用い、アイルランド合同以降はイギリスを用いる。
- (3) 船舶必需品（naval stores）は、広義においては軍用船、民用船の区別なく船舶の建造、補修、艤装に使われる物資全般のことを指し、狭義においては松を代表とする針葉樹を乾留して得られる生成物であるピッチ、タール、テレピンを指す語である。本論文においては、同時代の認識に従い、船舶の建造、補修用部材として用いられた物資を表す語として取り扱う。
- (4) Robert Greenhalgh Albion, *Forests and Sea Power: The Timber Problem of the Royal Navy, 1652-1862*, Cambridge: Mass., 1926.
- (5) William R. Carlton, 'New England Masts and the King's Navy', *New England Quarterly*, vol. 12, 1939, pp. 4-18.
- (6) R. J. B. Knight, 'New England Forests and British Seapower: Albion Revised', *American Neptune*, vol. 46, 1986, pp. 221-229.

- (7) Roger Morriss, *The Foundations of British Maritime Ascendancy: Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge, 2011.
- (8) Julian Gwyn, 'The Halifax Yard and Mast Contractors, 1775-1815', *Northern Mariner*, vol. 11, 2001, pp. 1-25; Alan Frost, 'The Choice of Botany Bay: The Scheme to supply the East Indies with Naval Stores', in Ged Martin (ed.), *The Founding of Australia: The Argument about Australia's Origins*, Sydney, 1978, pp. 210-228; P. K. Crimmin, "'A great object with us to procure this timber...': the Royal Navy's Search for Ship Timber in the Eastern Mediterranean and Southern Russia, 1803-1815", *International Journal of Maritime History*, vol. 4, 1992, pp. 83-115; idem., 'Searching for British Naval Stores: Sources and Strategy c. 1802-1860', *The Great Circle*, vol. 18, 1996, pp. 113-124.
- (9) Bernard Pool, *Navy Board Contracts, 1660-1832: Contract Administration under the Navy Board*, London, 1966.
- (10) Roger Knight and Martin Wilcox, *Sustaining the Fleet, 1793-1815: War, the British Navy and the Contractor State*, Woodbridge, 2010.
- (11) リチャード・ハクルート『西方植民論』越智武臣訳、『イギリスの航海と植民 二』大航海時代叢書Ⅱ期18、岩波書店、1985年、61-62頁。
- (12) Albion, *Forests and Sea Power*, p. 233.
- (13) Thomas Morton, *New English Canaan*, London, 1623.
- (14) Albion, *Forests and Sea Power*, p. 234.
- (15) スカンディナヴィア半島とシェラン島との間に位置する、バルト海と北海とを結ぶ海峡であり、バルト海航行の要衝である。
- (16) Albion, *Forests and Sea Power*, p. 234.
- (17) Bernard Bailyn, *The New England Merchants in the Seventeenth Century*, Cambridge, Mass., 1955, pp. 94, 132-4.
- (18) The National Archives (以下、TNA): CO 388/19, fols. 16-25, 9 Apr. 1717.
- (19) 海軍省は、艦船や将校の配置を担い、船長に命令を下すとともに、海軍全体 (Navy) を統括する部局であり、海軍局はその下部機関にあたる。海軍局の主たる業務は、海軍工廠 (dockyards) の管理及び物資の調達と管理であった。18世紀ブリテンの海軍組織については以下も参照。(Clive Wilkinson, *The British Navy and the State in the Eighteenth Century*, Woodbridge, 2004, pp. 12-27.)
- (20) *Calendar of State Papers, Colonial Series. Preserved in the State Paper Department of Her Majesty's Public Record Office* (以下、CSPC), vol. 14, London, 1964-78, "Report of the Lords of the Admiralty", 12 Mar. 1694, p. 259.
- (21) CSPC, vol. 14, "Memorial of John Taylor to the Lords of the Admiralty", 5 Apr. 1694, p. 280.
- (22) 3&4. Anne, c. 9. (*The Statutes of the Realm*, vol. 8, London, 1828, pp. 354-356.)
- (23) 18世紀を通じて、小マスト (small masts, 直径8インチ未満)、中マスト (middle masts, 直径8インチ以上12インチ未満) の主要供給源はデンマーク・ノルウェーであった。(TNA: CUST 3/4-70, 82.) また海軍は、マスト以外の造船用木材 (timber) の多くはノルウェーから供給されていた。それらの木材はノルウェージャン物資 (Norwegian goods) と呼称されており、毎年2月から4月にかけて実施される入札にて海軍は調達していた。
- (24) TNA: CUST 3/4-15. 1705年、1712年の記録は残されていない。

- (25) TNA: ADM 1/3628, Navy Board to the Admiralty, 28 Nov. 1715.
- (26) TNA: ADM 1/3629, John Taylor to the Navy Board, 7 Feb. 1717.
- (27) TNA: SP 42/16, Admiralty to the Secretary of State, 11 Feb. 1717.
- (28) 1761年以降のロシアの輸入量急増と、イースト・カントリーからの輸入量急減は、この年以降の統計において、リガの区分がイースト・カントリーからロシアへと変更したことによる。
- (29) ラルフ・グルストンは、海軍局に宛てた手紙の中で、自身をジョン・テイラー以来のニューイングランド産マスト・コントラクターであると説明している。(TNA: ADM 106/818, fol. 127, 24 Feb. 1730.) 実際、1720年代前半にテイラーについての記述が絶えてからグルストンが現れるまで、海軍の史料にニューイングランド産マスト・コントラクターの名前は出てこない。
- (30) TNA: ADM 1/3639, Navy Board to the Admiralty, 4 May 1726. グルストンは1730年に海軍局へとあてた手紙の中で、1726年より海軍とのニューイングランド産マスト納入契約を締結していると述べているため、おそらくこの契約が彼と海軍が交わした最初のものである。(TNA: ADM 106/818, fol. 162, 11 Nov. 1730.)
- (31) TNA: ADM 1/3644, Navy Board to the Admiralty, 16 Oct. 1729.
- (32) TNA: ADM 106/836, fols. 335-6, 2 Aug. 1732.
- (33) TNA: ADM 106/827, fol. 89, 10 Nov. 1731.
- (34) TNA: ADM 106/818, fol. 122, 2 Mar. 1730.
- (35) TNA: ADM 1/3649, Navy Board to the Admiralty, 11 July 1734.
- (36) 9. Anne, c. 17. (*The Statutes of the Realm*, vol. 9, p. 480.)
- (37) TNA: ADM 1/3649, Navy Board to the Admiralty, 11 July 1734.
- (38) TNA: ADM 1/3639, Navy Board to the Admiralty, 9 Sept. 1726.
- (39) 1739年にブリテンとスペインとの間で勃発したジェンキンスの耳の戦争は、1740年に先端が開かれたオーストリア継承戦争に引き継がれていく。
- (40) Lewis Bernstein Namier and John Brooke (eds.), *The House of Commons, 1754-1790*, vol. 2, London, 1964, pp. 561-2.
- (41) TNA: ADM 106/927, fol. 38, 7 Mar. 1740.
- (42) National Maritime Museum (以下、NMM): ADM B/113, 19 Sept. 1740.
- (43) TNA: ADM 106/927, fol. 247, 19 Sept. 1740.
- (44) Romney Sedgwick (ed.), *The House of Commons, 1715-1754*, vol. 2, London, 1970, p. 471.
- (45) NMM: ADM B/127, Navy Board to the Admiralty, 24 Nov. 1744.
- (46) 1731年の史料から、ヨーロッパ産マスト・コントラクターとしてジョン・ヘニカーの名前が史料に現れてくる。(TNA: ADM 106/828 fol. 69, Navy Board to the Admiralty, 30 Apr. 1731.)
- (47) Namier and Brooke, *The House of Commons, 1754-1790*, vol. 2, pp. 606-9.
- (48) Gordon E. Bannerman, *Merchants and the Military in Eighteenth-Century Britain: British Army Contracts and Domestic Supply 1739-1763*, Abingdon, 2016, p. 121.
- (49) Namier and Brooke, *The House of Commons, 1754-1790*, vol. 2, pp. 560-2.
- (50) シャウシー・タウンゼントの従兄弟であるジョセフ・タウンゼント (Joseph Townsend) もまた庶民院議員を務めていた。(Sedgwick, *The House of Commons, 1715-1754*, vol. 2, p. 471.)
- (51) Namier and Brooke, *The House of Commons, 1754-1790*, vol. 3, pp. 537-8.

- (52) その息子で、やはり同名のジョン・ヘニカー (John Henniker) も庶民院議員を務めている。(Namier and Brooke, *The House of Commons, 1754-1790*, vol. 2, pp. 607-9.)
- (53) NMM: ADM B/113, The Navy Board to the Admiralty, 24 Jan. 1741.
- (54) 1751年のイングランド主要海軍工廠での消費量は、ニューイングランド産マストが40本、リガ産マスト147本、ノルウェー産マスト1,123本となっている。(TNA: ADM 95/17, pp. 6-7.)
- (55) NMM: ADM B/166, Navy Board to the Admiralty, 17 Apr. 1761.
- (56) TNA: ADM 106/2576, Navy Board Minutes, 5 July 1762.
- (57) 詳しくは、Denver Brunzman, *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-Century Atlantic World*, Charlottesville, 2013.
- (58) NMM: ADM B/167, Navy Board to the Admiralty, 23 Oct. 1761.
- (59) NMM: ADM B/156, Navy Board to the Admiralty, 5 Aug. 1757.
- (60) NMM: ADM B/164, Navy Board to the Admiralty, 7 Jan. 1760; NMM: ADM B/167, Navy Board to the Admiralty, 23 Oct. 1761.
- (61) TNA: ADM 106/2575, The Navy Board Minutes, 16 Mar. 1762.
- (62) TNA: ADM 106/2576, The Navy Board Minutes, 5 July 1762.
- (63) TNA: ADM 106/2576, The Navy Board Minutes, 29 Oct. 1762.

The Royal Navy and New England large Masts in the Eighteenth Century

HIONO Yuichi

This paper focuses on the naval use of masts and the relationship between the naval contractors and the Royal Navy to demonstrate the contemporaneous importance of New England masts for Britain's naval power. In the eighteenth century, New England masts became quite important commodities to build and repair warships, as the struggle against France required Britain to maintain its naval power. Scrutinising the statistics about the consumption of masts in the main naval dockyards shows that the Royal Navy recognised New England masts as the source of the best masts. Although the amount of consumption of European masts was much more than that of New England masts, the size and value of the latter were much larger than that of the former.

The Royal Navy depended on a small number of contractors for the procurement of New England masts from the early eighteenth century, and contractors could gain wealth and access higher social ranks through a naval contract for their masts. New England masts were lucrative commodities for merchants and gave them a close relationship with the navy. Indeed, during the middle of the eighteenth century, the New England mast contractors could become Members of Parliament. The navy, especially the Navy Board, which was responsible for the management of the dockyards and the procurement of naval goods, needed to communicate with the contractors for the staple supply of New England masts. In particular, when the problem of the supply of these masts occurred, such as impressment for mast ships and the shortage of masts, the Navy Board emphasised the importance of New England masts for the naval service and attempted to remove obstacles against the supply of New England masts before procuring European masts as alternatives. New England masts were definitively essential commodities both for Britain's naval power and for the social rise of merchants during the eighteenth century.