

# 大西洋世界の中の財政軍事国家ブリテン

——ジャマイカにおける私掠奨励政策と水夫流出問題 一七〇二—一七二三——

薩摩真介

## 一 はじめに

スペイン継承戦争のさ中の一七〇八年は、ブリテンの私掠、とくにアメリカ植民地での私掠の歴史において一つの転換点と言える。<sup>(1)</sup>この年、「アメリカへの貿易を奨励するための法」(以後「アメリカ法」とする)<sup>(2)</sup>および「巡航艦艇・護送船団法」が制定されたのである。<sup>(3)</sup>十八世紀ブリテンの私掠研究の大家デイヴィッド・J・スターキーは、これら二法が制定された一七〇八年を、十八世紀の私掠事業の基盤となる行政機構が確立された画期とみなしている。<sup>(4)</sup>このうちとくに「アメリカ法」には私掠の統制を図る条項とともに、以前は査定額の一部を王権に納める必要のあつ

た捕獲物を関税分を除き全て拿捕者に与える条項や、アメリカ植民地での海軍による強制徴募の対象から私掠者を除外する条項など、植民地での私掠奨励を目的とする条項が含まれていた。このように植民地での私掠は、十八世紀初頭の時点においては、統制の対象であるとともに依然として奨励の対象ともみなされていたのである。<sup>(5)</sup>

このブリテンの私掠政策は、ジョン・ブルーワが『権力の鍵』の中で示し、現在広く受け入れられている「財政軍事国家」論では見過ごされてきた側面であると言える。<sup>(6)</sup>ブルーワはそれまで孤立した研究分野であった軍事史を政治史や財政史といった分野と接合し、十八世紀のブリテンを、間接税を中心とする徴税制度と長期国債の発行という効率的な戦費調達システムに支えられた軍事力を有する国

家として描いた。海上の軍事力に関しては、ブルーワはもっぱらその焦点を一七世紀半ばから成長しつつあった海軍に当てている。確かに彼は「大艦隊同士の闘争」のみならず、「敵の商業を乱し破壊することを目的とした、より平凡な、そして利益の多い小競り合い」、すなわち海軍や私掠者、武装商船によって戦われた通商破壊戦にも言及している<sup>(6)</sup>。しかし、強力な海軍力を保有していたブリテンにおいて、なぜ十九世紀初頭まで私掠が用いられ続け、ときに奨励すらされたのかについては説明していない。また、大久保桂子が指摘するように、ブルーワの関心は主としてイングランドにあり、ブリテン諸島内の諸ネイション間の関係やイングランド（のちにブリテン）と北米植民地のような帝国の辺境地域との関係についての関心は薄い<sup>(7)</sup>。これは海上の軍事力についても同様である。ブルーワは財政軍事国家ブリテンにおける海軍力の重要性は強調するものの、帝国全体の中で見た場合に植民地においてその海軍力がどう機能していたのかについては説明していないのである。このように、ブリテンの私掠政策、とくに植民地における私掠政策は、ブルーワの「財政軍事国家」論からは抜け落ちていた要素であると言えよう。一方、海軍史家のダニエル・ポーは十七世紀後半から十八世紀前半にかけてのブリテンにおける財政、海運、海軍力の三者の緊密な関係

を検討し、帝国の広がりの中で財政軍事国家ブリテンがどのように機能していたかを論じている。しかし、ポーも彼が言うブリテンの「海洋帝国システム」の中で、本国政府がなぜ私掠に対し統制とともにときにその奨励を図ったのかについては説明していない<sup>(8)</sup>。

では、海軍力の伸長しつつあったブリテンにおいて、なぜ「アメリカ法」に見られるような私掠の奨励が試みられたのであろうか。これについて私掠研究者たちはいくつかの理由を挙げている。スターキーは、海軍の成長によりその戦略的重要性を失っていたにもかかわらず私掠が一八世紀に奨励された理由として、その戦争の道具としての潜在力を挙げている。スターキーによれば、私掠が敵国の経済に与えた打撃には、敵通商網の破壊という直接的なものだけでなく、商船の臨検が引き起こす航海の遅延や、船舶や積み荷の拘留がもたらす敵国の船主への追加のコストなどの間接的な打撃もあったという<sup>(9)</sup>。また植民地時代のニューヨークの私掠を研究したジェイムズ・G・ライドンも、敵国の貿易網への打撃に加え、私掠が港湾封鎖の手助けなど海軍の作戦の支援に役立ったことを強調している<sup>(10)</sup>。一方、一七三九年から四八年の時期におけるアメリカ植民地の私掠活動を分析したカール・E・スワンソンは、本国に財政的負担をかけずに敵国の経済を弱体化しうる私掠は当時の

重商主義的世界観に合致しており、その活用が、海軍力や資金面で制約のあったブリテンなど十八世紀のヨーロッパ国家にとって好都合であったことを奨励の理由として述べている。<sup>(11)</sup>しかし、スターキーやスワンソンらの研究は拿捕認可状を与えられた私掠船や捕獲物の数など私掠活動の計量的把握に力点が置かれており、私掠の奨励がなぜ必要とされたのかを具体的な奨励政策の分析を通じて実証的に検討しているわけではない。また植民地での私掠を扱ったライドンやスワンソンらも、植民地当局がなぜ私掠奨励を要求したのかについて、植民地の事情を考慮に入れた上で十分な分析をしているとは言えない。

そこで本稿では、植民地での私掠制度の画期をなす「アメリカ法」が制定されたスペイン継承戦争期に焦点を当て、当時植民地が置かれていた状況を踏まえつつ、植民地において私掠奨励が求められた理由を解明する。とくに対象とするのは当時ブリテン領アメリカにおける私掠の中心地であり、「アメリカ法」の制定にも深くかかわっていたジャマイカ植民地である。本稿では植民地総督と本国との通信文、植民地代議会の議事録、パンフレットや定期刊行物などの分析を通じて、ジャマイカにとって私掠にはいかなる利点があると考えられていたのか、また同植民地が当時どのような問題に直面しており、私掠奨励がその問題の

解決にどう貢献すると考えられていたのかを探る。このようなジャマイカにおける私掠奨励の背景を分析することで、ブルーワが描いた財政軍事国家像からはこぼれおちていた、大西洋世界というコンテクストの中での十八世紀ブリテンの一面を明らかにしたい。

## 二 スペイン継承戦争期のジャマイカにおける私掠活動

ジャマイカはスペイン継承戦争を通じてブリテン領アメリカ植民地の私掠活動において主導的な役割を果たしていた。ブリテン領植民地の中でもっとも多くの捕獲物を拿捕したのもジャマイカの私掠者であった。その数は百二十五隻、ブリテン領の私掠者によって同戦争中に拿捕された全捕獲物の二十九・三パーセントに上る。<sup>(12)</sup>戦争初期においては、少なからぬ数のジャマイカ植民地人が私掠活動に積極的であった。開戦間もない一七〇二年七月、ジャマイカ副総督のピーター・ベクフォードは次のように報告している。宣戦布告の知らせが到着した翌日、「我々の船乗り稼業に携わる人々が皆こぞってやってきて、フランスやスペインに対する「戦いで」御奉公を申し出、私掠認可状を希望しております」。<sup>(13)</sup>ジャマイカ植民地の代議会もまた私

掠の奨励を法的に支援した。一七〇三年八月には「私掠者や他の水夫たちを奨励し、強制徴募を防止する法」が制定され、後述する私掠者の不満の種となっていた海軍による植民地住民の強制徴募が禁じられた<sup>14</sup>。

このようなジャマイカ植民地人の私掠への熱意と支援は驚くべきことではない。というのは、植民地での私掠はスワンソンが述べるように、必ず捕獲物が得られるという保証はなかったとはいえ「平均的な価値の商船一隻の拿捕は私掠船の所有者にはたなほたの利益を、乗組員には相当な額の金銭をもたらした」からである<sup>15</sup>。また、私掠にはもう一つ重要な経済的利点もあった。私掠事業への出資者にとつて、私掠は通常の貿易活動が開戦により中断もしくは低迷した場合の資本の代替的投下先の一つであり、戦時の貿易中断により行き場を失った船舶や労働力などを活用しうる新たな機会を提供するものでもあった<sup>16</sup>。私掠船に乗り組んでいた船長や乗組員、および出資していた現地商人など私掠に関わっていた植民地人にとつては、このような利益獲得の期待こそが私掠を行う最大の理由であった。しかしここで注意すべきは、私掠は植民地に利害を有する者たち皆に歓迎されていたわけではなかったということである。私掠者の活動は対スペイン領植民地貿易に従事していた本国商人や彼らと提携していた植民地商人の一部にとつては

脅威とみなされていたのである。

このスペイン領植民地との貿易は、ブリテンにとつてヨーロッパ間貿易の決済の手段であり東インド貿易にも必要であった銀などの貴金属や硬貨を得る手段としてきわめて重要であった。スペインはカステイリヤ人以外による植民地との貿易を禁じていたが、実際には外国商人もスペイン領貿易に参入していた。イングランド、そしてのちにブリテンも、スペインのカデイス経由でスペイン商人の名義を借りて行う貿易と、ジャマイカなどカリブ海の自国植民地を通じての直接貿易という、二つのルートを通じてスペイン領植民地との密貿易を行っていた<sup>17</sup>。この対スペイン領貿易は一七〇二年にスペインとの戦争がはじまると一時禁止された。しかし、スペイン領アメリカ市場をオランダに奪われることを懸念したシテイの大商人サー・ギルバート・ヘスコットの要求もあり、一七〇四年二月、イングランド政府は、イングランド臣民に対しスペイン領貿易の再開を許可したのだった<sup>18</sup>。

しかし、こうして再開された対スペイン領貿易にも依然として大きな問題が残っていた。それは、ジャマイカなどイングランド領植民地の私掠者たちによる妨害である。私掠者たちは高額の捕獲物を求め、フランス船のみならずイングランド人と取引していたスペイン船をしばしば攻撃

の対象とした。

このような私掠者によるスペイン領貿易の妨害については、ジャマイカのトマス・ハンダスイッド総督も深い憂慮を示していた。一七〇四年十二月の南部担当国務大臣サー・チャールズ・ヘッジズへの手紙の中で、ハンダスイッドは私掠者が引き起こすそのような不都合は「もし防がなければ、我々のスペイン人との通交に破滅をもたらすでしょう」と述べる。そして、一部の私掠者によって行われたとされる、取引すると見せかけてスペイン船をおびき出し襲うという行為を防ぐべく、私掠の対象をフランス船ないしフランスと交易するスペイン船などに限定するよう求めたのだった。<sup>(19)</sup>

しかしスペイン船への攻撃はその後も止まず、私掠者に対しては引き続き厳しい批判が浴びせられた。例えば一七〇八年八月には、ダマーなる人物が商務院書記のウイリアム・ポプル宛ての手紙の中で「我々のスペイン領西インドとの通交を確実に破壊するであろう海岸部での私掠活動に対する多くの不満」があることを報告している。<sup>(20)</sup> このような苦情を受け、商務院はハンダスイッドに対し、「その地での私掠によって得られるいかなるものよりも、この国にとってはあるかに有益である貿易を害するような」私掠者による対スペイン貿易の妨害行為についての強い不満を表明

したのであった。<sup>(21)</sup>

対スペイン領貿易に利害を有する者たちはまた、戦後の海賊増加につながるとして私掠奨励を批判した。商人でありジャマイカにおけるダマーの通信相手でもあったウイリアム・ビグナルはこう述べる。「この呪われた事業〔私掠〕は非常に多くの海賊を生み出すので、平和が到来した暁には、現在の敵からの危険よりもさらに多くの危険を我々は彼ら〔海賊たち〕から受けることになるであろう、というのは衆目の一致するところである」。<sup>(22)</sup>

このように私掠は捕獲物の獲得により私掠に関与する植民地人には経済的利益をもたらす一方で、ジャマイカなどを通して行われていた対スペイン領貿易の妨害という弊害を生み出したのであり、植民地人や植民地に利害関係を持つ者の間でも私掠奨励についての利害は必ずしも一致していなかったのである。そのため、総督や評議会、代議会など植民地当局が私掠の奨励を求めた理由を、捕獲物の獲得という経済的利益にのみ求めることはできない。では、私掠奨励には植民地にとって他にどのような利点があると考えられていたのであるか。次にそれを見てみよう。

## 三 ジャマイカ植民地の防衛と私掠者

私掠者が植民地にとって有していた意義を知るためには、まず九年戦争やスペイン継承戦争における最大の敵国フランスの海軍政策を理解する必要がある。九年戦争やスペイン継承戦争においてフランスは、大艦隊による艦隊決戦の代わりに、軍事技術者ヴォバンが理論化した「通商破壊戦 (guerre de course)」を海軍政策の柱の一つとして採用した。ブリテンの私掠と異なりフランスの場合は、私人が資本を提供する一方で王権が軍艦や人員を貸与するというケースも見られた。<sup>(23)</sup> このような海軍と私掠者の協力の下に行われるフランスの通商破壊戦は、とくに九年戦争後半の一六九四年からスペイン継承戦争の時期においてブリテンの貿易に打撃を与えた。<sup>(24)</sup>

私掠の擁護者たちは、私掠はこのような敵の通商破壊戦から自国の貿易を守る上で役立つと主張した。より効率的な海軍の人員確保の方法について説明した九年戦争中のパンフレットにおいてその著者ロバート・クロスフィールドは、私掠者について「もし適切に奨励されるならば、その数は増え、国にとって大いに役立つであろう。というのは、彼らは敵を悩ませるだけでなく、我々の商人と沿岸貿

易の守りとなるだろうからである」と述べ、防衛力としての私掠の重要性を強調している。<sup>(25)</sup>

海軍とともに私掠を貿易の防衛力とみなすこのような意見は、スペイン継承戦争期においても見られた。ホイッグ系の定期刊行物である『オブザベイター』誌は開戦直前の一七〇二年四月の記事で、ヨーロッパ大陸での陸戦に比しての海戦の利点について言及した後、こう述べる。「海での戦いにおける主たる関心は、十分な護送船団の提供、そしてその次に私掠の奨励による、我々の商船の安全の確保であるべきである」。<sup>(26)</sup> また宣戦布告後の一七〇二年五月に貴族院で提出された女王への上奏文も、敵が「陛下の王室海軍と相まみえて戦おうとはせず、それどころかむしろ、海賊が如き戦い方をして、陛下の臣民や同盟国の貿易を妨げようとしているようである」ので、「私掠船を武装し、準備するための可能な限りの臣民への奨励」を与えるよう女王に求めている。<sup>(27)</sup>

このような、私掠が敵の通商破壊戦から貿易を防衛するという主張は、当時しばしばみられたものであった。しかし、私掠者が実際にどれだけ貿易防衛に貢献しえたのかは、少なくとも本国近海の私掠活動に関しては疑問である。本国近海では護送船団の護衛や巡航艦艇によるパトロールなど海軍による海上貿易の防衛体制の構築がすでに

一七世紀末から進んでおり、貿易の防衛における私掠者の相対的重要性は低下していたからである。<sup>(28)</sup>

これに対しアメリカ植民地においては、私掠者の防衛力としての役割は、とくに十八世紀初頭の時点では本国よりも重要であった可能性は高い。スペイン継承戦争期には、カリブ海のイングラント領植民地は、本国近海同様にフランスの私掠者、とくにマルティニークの私掠者からの脅威に晒されていた。これに加え、一七〇七年三月にフランスの支援を受けて行われた「大僭称者」ジェイムズ・エドワード・スチュアートのスコットランド上陸作戦の失敗後、ダンケルクなどの私掠者がアメリカに流入したことが、同海域におけるフランスの私掠者の脅威をさらに増大させたのであった。<sup>(29)</sup>

しかし、アメリカ植民地においては、これら敵私掠者に對抗するために海軍の力を借りることは本国近海よりも困難であった。N・A・M・ロジャーが指摘するように、近世を通して海軍の主な役割はブリテン本土を侵略から守ることであり、そのために艦隊の主力はほとんど常に本国近海に留め置かれていたのである。<sup>(30)</sup> また、一八世紀初頭の時点では本国と植民地の間の貿易は上述の護送船団制度の発達により保護されるようになりつつあったが、植民地自体の防衛や植民地間貿易の防衛体制はいまだ十分には整って

はいなかった。スペイン継承戦争期にはカリブ海の主要な植民地には本国から海軍軍艦が断続的に派遣されてきたものの、敵私掠船の掠奪を抑止するのに十分な艦隊は送られてこなかったのである。<sup>(31)</sup>

このような海軍力の不足についての懸念は植民地総督らの本国への書簡の中でもしばしば述べられている、例えば、一七一一年、リーウォード諸島副総督ウォルター・ハミルトンは南部担当国務大臣ダートマス男爵宛ての書簡の中で、敵私掠者の跋扈と駐留する軍艦の劣悪な装備に触れつつ、「かくも多くの島々に対してたった一隻の船がなしうることの少なさ」を嘆いている。<sup>(32)</sup> また、軍艦は必ずしも敵私掠船に対抗する有効な手段とは言えなかった。バルバドス総督サー・ベヴィル・グランヴィルは商務院宛ての書簡の中でこう述べる。「フランスの私掠船は我々の〔船が航行する〕緯度に非常に多くはびこっています。彼らは快速の船であり、女王陛下の船は彼らに追い付くことはできません。おまけに、〔軍艦〕二隻では、一隻を常に我々の緯度に留めておくのに十分ではありません」。<sup>(33)</sup>

このような状況の中、カリブ海の植民地人たちが海軍軍艦とともに植民地の防衛力とみなしていたのが私掠者であった。植民地において私掠者が実際にどの程度防衛に役立ったかを知るとは史料の不足から困難である。しか

し、植民地総督たちから本国に送られた書簡の中では、私掠者による敵私掠船の拿捕や、私掠者が敵から拿捕された商船を奪還したケースが報告されている。例えば、ジャマイカのハンダスイッド総督は一七〇九年四月の商務院宛ての手紙の中で、現地に駐留する海軍軍艦が数隻の船舶を拿捕する一方、私掠者もフランスの私掠船一隻とスペインの貿易船を一隻拿捕し、それに加えてイングランド船一隻を敵から奪い返したと述べている。<sup>34</sup>このように実際に私掠者が防衛に貢献したケースもあつたことは否定できない。

私掠者の貿易防衛における役割は、後述する捕獲物の関税問題に関して一七一〇年三月にジャマイカの総督、評議会、代議会が作成した女王への上奏文の中でも言及されている。この上奏文によれば、フランス領へともたらされるワインやブランデーなどの商品を求めて航海する私掠船は、「我々の商人の貿易船の航路に在ること、同時にそれら商船と我らの沿岸部の安全を確保するというさらなるよき効果をもたらしていた」<sup>35</sup>のであつた。もつともこの上奏文は、後述するアメリカ法に基づく高額の関税の徴収によりフランス商品の拿捕が割に合わなくなったため私掠者がスペイン領近海に活動場所を移し、その結果スペイン領貿易が妨害され島の防備も手薄になつたとも述べており、私掠者が必ずしも頼りになる存在ではなかつたことが窺え

る。しかし海軍の十分な支援を当てにできなかったジャマイカにとって、私掠者は植民地および植民地間貿易を守るために海軍の代わりに頼りうる数少ない防衛力であり、植民地当局は私掠者に依存せざるを得なかつたという点は看過されるべきではない。私掠者の活用は防衛上の観点からはあくまで次善の策であつたが、それは同時に植民地当局が現実的にとりうるほぼ唯一の代替案だったのである。

#### 四 ジャマイカ植民地における水夫流出問題と

##### 私掠の奨励

このように植民地および植民地間貿易の防衛力としての役割を期待されていた私掠者であつたが、彼らには先に述べたスペイン領貿易の妨害に加え、もう一つ大きな問題点があつた。戦時には私掠者にもなつた水夫たちは極めて流動的な存在であり、待遇に不満を抱くとよりよい働き口を求めてしばしば容易に植民地を離れてしまつたのである。このような流出を引き起こした原因の一つには、捕獲物金分配の際の総督による干渉もあつた。<sup>36</sup>しかし、それにもまして重要であつたのが、「強制徴募 (impressment)」の問題である。十八世紀のブリテンにおいては海軍の人員は平時には志願者のみでまかなえたが、戦時になると現役艦数



の急速な拡張が原因で商船や私掠船との間に熾烈な水夫獲得競争が起こった。しかし、この競争において海軍は水夫をひきつける上で、拘束期間の長さや商船や私掠船と比較しての賃金や報酬の低さなどの点で不利な立場にあった。<sup>(37)</sup> この水夫労働力不足の問題を解決する手段の一つとして取られたのが、商船や私掠船から強制的に水夫を徴発する強制徴募である。アメリカ植民地、とくに、カリブ海域においてはマラリアや黄熱病といった伝染病の蔓延や水夫の脱走により本国から派遣されてくる艦隊はしばしば深刻な人手不足に陥ったため、艦長は人員補填の手段としてこの強制徴募に頼らざるをえなかった。<sup>(38)</sup> しかしこれは徴募を嫌うジャマイカの水夫たちの島からの流出を引き起こした。ジャマイカ総督ウィリアム・セルウィンも、一七〇二年六月の意見書の中でこの問題に触れ、恣意的な強制徴募は「当地に住む私掠者たちの事業全てを絶対的に破滅させ、彼らをみな「オランダ領」キュラソーへと逃亡させてしまうでしょう」と述べている。<sup>(39)</sup>

強制徴募がもたらすこのような問題は本国政府も認識するところであった。カリブ海に派遣されていたジョン・ベンボウ中將への一七〇三年一月の指示書は、ジャマイカにおける私掠者からの徴募は「彼らが敵から掠奪するのを不可能にしてしまうだろう」と述べ、やむを得ない場合を除

き私掠者からの徴募を行わないように命じている。<sup>(40)</sup> しかしこのような指示にもかかわらず強制徴募が引き起こす問題はその後も続いたようである。そのことは西インドへと派遣されていたジョン・グレイドン中將が一七〇四年三月に貴族院の特別委員会において、フランス軍艦との交戦を回避したことに加え、ジャマイカの住民を暴力的な手段で徴募した咎で非難されていることから窺える。その後この問題に関し同委員会は、水夫の島からの流出を防ぐため海軍は徴募の対象を絶対的に必要な水夫に限るべきであると<sup>(41)</sup>の提言を行っている。

以上のような原因による水夫の逃亡がジャマイカ植民地にもたらした問題は、貿易のための人手不足という経済的なものに留まらなかった。当時、他のカリブ海植民地同様にジャマイカを悩ませていた問題の一つに、アフリカ人奴隷の人口と比しての白人人口の僅少さがあった。これはカリブ海植民地の経済システムが砂糖モノカルチャーに傾斜するにつれアフリカ人奴隷の数が急増していったのに対し、白人人口は緩慢にしか増加しなかったことに起因するものであった。このような白人人口の少なさはカリブ海植民地においては非常時に武器をとって戦いうる戦力の少なさを意味した。これは、フランス人やスペイン人といった「外なる敵」からの脅威と、奴隷反乱やマルーン（逃亡奴

隷の集団」といった「内なる敵」からの脅威に絶えず晒されていたジャマイカなどカリブ海植民地にとっては防衛面での深刻な懸念材料であった。<sup>(42)</sup>このように白人男性の不足に悩むジャマイカにとって、水夫たちは貴重な島の防衛力でもあり、彼らの強制徴募を恐れての逃亡は、植民地間貿易に必要な人手を奪うだけでなく、植民地の防衛面での弱体化を招く危険性があつたのである。

もともと植民地に赴いた海軍士官の中には、むしろ私掠者を植民地防衛の障害とみなしこれに批判的な者がいたのも事実である。例えば、ベンボウ中將は一七〇二年九月の南部担当國務大臣ノッティンガム伯爵宛ての書簡の中で、私掠者が出払ってしまったため島の防備が手薄になっていることに触れ、かわりに自身の島の防衛への貢献を強調している。<sup>(43)</sup>しかし、すでに述べたように海軍は水夫の強制徴募を巡って、あるいは捕獲物の拿捕をめぐるしばしば私掠者と対立する存在であつたことを鑑みると、このようなベンボウの証言も割り引いて考える必要がある。<sup>(44)</sup>一方、植民地総督の中には逆に、強制徴募により植民地の防衛力低下を引き起こしているとして海軍を非難する者もいた。例えば、前述の意見書においてジャマイカのセルウィン総督は、海軍によって「陸者わかもの(landmen)」の徴募の名の下になされる、私掠に従事する者を含む植民地住民の強制徴募

を、「白人男性の不足でほとんど破滅しかかっている」ジャマイカにとって「想像しうる限りの最大の不満の種」であるとみなし、「武器を帯びるのに適した白人の男の数が三千人に及ばないこの国は、人手を奪う艦隊によって、守られるよりもむしろ破滅させられてしまふだろう」と述べている。<sup>(45)</sup>

島から逃亡した水夫の行先は様々であつた。リスカード選出のジョン・ドルバン議員は一七〇七年十一月に貴族院の特別委員会に提出した私掠奨励のための提案書の中で以下のように述べている。「このような行い〔強制徴募〕を避けるため船乗りたち全体が住居を捨て逃散し、その多くはオランダ人たちのもとで働き、他の者は海賊となり、そして幾人かは敵の元へと走つたのです。その結果、前述の島は海での仕事に適した住民をいまやほとんど失つてしまつたのです」。<sup>(46)</sup>このように、逃亡した水夫たちの中には、同盟国ではあるがカリブ海におけるブリテンの商売敵でもあつたオランダの植民地へ赴く者、海賊となる者、さらには敵方につく者すらいた。そのため水夫たちの流出はジャマイカ植民地にとっては自らの弱体化を招くだけでなく、貿易上のライバルや敵を利し、さらに貿易への危険性を増すという点で二重の損失となつたのである。

私掠の奨励は、これら逃亡者たちを呼び戻すための、さ

らには外国の水夫をひきつけるための手段とみなされていた。ドルバンは次のように述べる。「逃散した元住民たちを当地に呼び戻すため然るべき奨励が彼らに与えられるべきです。そしてその他の全ての地から増援（となる人々）を呼び寄せるために最も効果的な手段が用いられるべきです<sup>(47)</sup>」。同様に、貴族院の私掠奨励委員会に一七〇七年十一月に召喚された海軍の青軍少将サー・ジョン・ジェニングズも、「西インドにおける私掠の奨励はそれらの地を離れた水夫たちに戻るよう促す手段となるでしょう」と述べ、逃亡水夫の呼び戻しという私掠奨励の利点を強調している<sup>(48)</sup>。一七〇八年四月には、前述のドルバンの提案書と貴族院の私掠奨励委員会の報告書を基に、植民地での私掠奨励条項を含んだ「アメリカ法」が制定されるが、この法律における私掠奨励の背後にはこのような植民地からの水夫流出問題があつたのである。

## 五 アメリカ法制定後の関税問題と水夫の流出

「アメリカ法」は少なくとも施行当初は水夫流出問題の改善に貢献したようであった。一七一〇年五月にジャマイカの商人や船主、私掠船の指揮官たちが女王に提出した請願書は次のように述べる。「上述の法律（アメリカ法）に

よつて前述の奨励が与えられるという噂を聞き、数百人の水夫、彼らは陛下の臣民であり、キュラソーのオランダ人のもとや他の外国植民地で働いていたのですが、彼らはそのような外国での仕事を辞め、陛下の前述のジャマイカ島へとやつてきました。数百人の外国人水夫も同様のことを行つております。そして、この島の幾人かの住民は大変な費用を費やし、幾人かは全財産まで賭けて、私掠船を艦装しました。そしてそれにより、有り余るほどの捕獲物が、敵、とくにフランス人から得られるという、良き効果が得られたのです<sup>(49)</sup>」。

しかし、成功は一時的なものに過ぎなかつた。ジャマイカの輸出関税徴税官ピーター・ベックフォード・ジュニアによるアメリカ法に基づく捕獲物に対する高額の関税の徴収が、新たな水夫流出を引き起こしたのである<sup>(50)</sup>。上述のジャマイカからの請願書は次のように続ける。徴税人による関税の容赦ない取り立ては「私掠者たちを警戒させ、その結果、彼らの幾人かは実際に島から逃れ、残りの者も、もし何か早急な救済策が講じられなければそれに続き、外国での勤務に就くと脅すまでにいたつたのです<sup>(51)</sup>」。またジャマイカのハンダスイッド総督も、一七〇九年九月の商務院への書簡の中で、このような対立が私掠に従事する水夫たちの流出を再び引き起こすことへの懸念を表明している<sup>(52)</sup>。

水夫の流出は植民地防衛の上でも障害となった。一七一〇年五月、商務院は南部担当国務大臣サンダーランド伯に次のように報告している。「関税徴収の問題がもたらした困難は」私掠者や水夫たちを島から去らせる原因となり、その結果、フランスの私掠船が数隻、島の前に現れた際にも、登録してある三千人の水夫のうち、二隻の船に配置するの十分な水夫も近頃は残っていませんでした」。さらに、これら逃亡者たちが海賊化する恐れもあった。商務院の報告書はこう続ける。「この水夫の逃亡がもたらしたもう一つの悪い結果は、彼らのうち九〇〇人ばかりがカルタヘナ沿岸にあるサンバラ島へ行ってしまったということだ」。これらの逃亡者が貿易に打撃を与えることを恐れたジャマイカ総督は、帰還を望む者に特赦を約束する布告を出したが、それに対し彼らはこう答えたという。すなわち、彼らが犯した罪ではなく、「もし帰ったとしても、そこでは生計を立てる術がない」ことこそが、彼らをジャマイカから遠ざけているのだ、と。<sup>(53)</sup>

私掠の奨励を謳うアメリカ法がもたらしたこの皮肉な結果について、捕獲物への関税の支払い免除を求めてジャマイカの総督、評議会、および代議会が一七一〇年三月に提出した女王への上奏文は次のように述べている。

「私掠船の利益と利点となることを意図していたものは、それに関わる者たち幾人かの破滅〔の原因〕であることが明らかとなりました。そして陛下の植民地の強化と、敵の破壊を企図していたものが、実際には、この陛下の島から人手を奪い、敵が我々に大勝する機会を与えてしまっているのです」<sup>(54)</sup>

このような訴えを受け、本国ではこの関税問題の解決法が検討された。一七一〇年十二月に商務院に召喚されたロイド大佐とホイットギフト・アイルマーは私掠の奨励のためにはそのような関税はすべて撤廃すべきであると訴え、「それがなされない限り、それら水夫たちは二度と島には戻らないでしょう」と主張した。<sup>(55)</sup> 彼らの提案した関税の撤廃は実現しなかったものの、一七一一年六月には「アメリカへの貿易を奨励する法律の一部を撤廃するための法律」が制定され、植民地に捕獲物が持ちこまれる際の関税が軽減された。<sup>(56)</sup>

しかし、アメリカ法施行後の新しい関税制度に関してはその後も未解決の問題が残っていた。ジャマイカの私掠者のうち、アメリカ法の規定に基づく捕獲物への関税が支払えない者は、罰金の支払いを保証する保証契約の締結やその他の担保の提出が義務付けられていた。この捕獲物への

関税のうち、カカオや砂糖、ワインなどの一部産品に対するものは上述の一七二一年の法により撤廃された。しかし、主債務の支払いを約束するためすでに締結されていた保証契約に関しては、議会の次の会期の終了後までは破棄されないことが決められたのだった。このような措置は、私掠者や、関税が未払いの場合に彼らのための罰金の支払いを義務付けられた保証人たちの間に強い不満を引き起こした。

戦争終了後には、この保証契約の問題と結びついて私掠者たちの海賊への転化への懸念が再び浮上することとなる。一七二三年に出版された保証契約問題の解決を訴えるパンフレットは以下のように述べる。「船乗りたち、彼らは主にこれらの保証契約の取り消しに関心を持っているのですが、少なくともその数二千に及ぶこれらの船乗りたちは島を捨ててしまい、速やかに呼び戻されなければやがて海賊になるかもしれません<sup>(57)</sup>」。また、ジャマイカの評議会の一員であったリチャード・リグビーも、貴族院の委員会での審問において、戦争が終われば、「これらの保証契約の取り消しによって戻ってくるよう促されない限り、彼らの多くは海賊になるだろう」と述べ、同様の懸念を表明している<sup>(58)</sup>。

このような水夫の流出と海賊化の懸念はやがて一部現実

のものとなった。スペイン継承戦争の終結後には実際に、バハマ諸島や北米植民地などを拠点として海賊が大量に発生するが、その中には、戦争後、スペインの難破船から銀を強奪して海賊となったヘンリー・ジェニングズやエドワード・ティーチなど元私掠者も含まれていたのである<sup>(59)</sup>。また、この時期の海賊活動の初期の段階において海賊の増加をもたらした原因の一つには、ホンジュラス湾で染料の材料となるログウッドの伐採に従事していた伐採人たちがスペイン人により追放され職を失ったことがあったが、その伐採人の中にはジャマイカの水夫たちも含まれていたのであった<sup>(60)</sup>。

もっとも、この時期の海賊急増の最大の原因が私掠者の失業ではなかったことには注意すべきである。マーカス・レディカーが指摘するようにこの時期に海賊に加わった者の多くは、失業した元海軍の水夫や私掠者よりもむしろ、商船で勤務していた現役の水夫たちであった。彼らは勤務する船が海賊に拿捕された際に厳しい労働環境への不満から海賊に加わったのである<sup>(61)</sup>。しかし、ここで重要なのは海賊発生の実際の原因よりも、むしろ植民地人や植民地に利害関係を持つ者たちが有していた認識である。これらの人々にとって、水夫たちは待遇に不満を抱くと容易に他国の植民地に逃亡あるいは海賊化する存在であり、このよう

な流出による白人人口の減少を防ぐためには私掠を奨励することで彼らを呼び戻す必要があると認識されていたのである。

以上見てきたように、この時期のジャマイカをはじめとするカリブ海植民地において私掠の奨励は水夫の流出問題、そして植民地の防衛問題と深く関わっていた。前述のジャマイカからの上奏文の言葉を借りれば、水夫たちのうちにこそ、「我らの最良の防衛手段が存している」のであった。<sup>(62)</sup>海軍軍艦の保護を常にはあてにできず、また白人人口不足に悩むジャマイカを含むカリブ海植民地にとって、このような水夫の流出は経済面だけでなく植民地の防衛においてもまた重大な問題であった。カリブ海植民地の水夫たちはその活動場所のみならず、忠誠心の面でも流動的な存在であった。「アメリカ法」が制定されたスペイン継承戦争期において、植民地当局が私掠奨励を求めた背景には、このような水夫たちの植民地からの流出を防ぐという、やむにやまれぬ事情もあったのである。

## 六 おわりに

リンダ・コリーはその著書『キヤプテイヴズ虜囚』においてブリテン

帝国を理解する上で、まずブリテン自体の小ささを認識することの重要性を強調している。コリーは、同様に植民地を有する他のヨーロッパ諸国と比べても、「一方ではブリテンの堂々たる帝国の外見、そして他方ではそのつましい国の大きさと資源との間の不均衡の程度には目を見張るものがある」と述べ、ブリテンが、十六世紀半ばから十九世紀初頭にかけて三倍近くの人口増加を経験しながらも、依然としてその活動領域の拡大に見合うだけの人的資源の不足、とくに陸海軍のための兵員の不足という問題を抱えていたことを指摘している。<sup>(63)</sup>

このようなブリテンの人的資源の少なさは帝国の辺縁に位置するカリブ海植民地においてとりわけ重要性を帯びてくる。海軍の支援を必ずしもあてにできず、また白人人口の不足に悩むジャマイカにおいては、私掠者となる水夫たちも植民地の防衛力とみなされており、その流出や敵国への逃亡、海賊化は、植民地の安全を揺るがす深刻な問題であった。これに対し私掠の奨励は、捕獲物の獲得という経済的利益をもたらすだけでなく、このような水夫たちの流出を防ぐための手段であるとも考えられていた。対スペイン領貿易の妨害という弊害がありながら、ジャマイカの植民地当局が私掠の奨励を求めた理由は、当時植民地が置かれていたこのような状況を考慮に入れることではじめて理

解しうるのである。

ブルーワが論じたように、十八世紀初頭にはブリテンは陸海軍に軍資金を供給するための効率的な徴税システムと資金供給の制度を備えつつあった。そしてその豊富な資金供給力に支えられその海軍は敵国の侵略から本国を防衛するのに十分な力を有していた。しかしひとたびカリブ海に目を転じるならば、ブルーワの描く財政軍事国家像とは異なる光景を我々はそのに見出す。それは本国の軍事的支援を常には期待できず、また敵私掠船や海賊の脅威に悩まされながら島の防衛力となりうる水夫の引きとめに苦心するジャマイカ植民地当局の姿である。<sup>64</sup>このように、大西洋の彼方、帝国の辺境にあつては、資金と並ぶもう一つの「臆」ともいふべき人的資源の不足ゆえに、財政軍事国家ブリテンの筋力も衰えざるを得なかつたのである。

## 註

- (1) 本稿ではイングランドとの区別を明確にするため、一七〇七年のイングランドとスコットランドとの合同後の国名を指す語として「ブリテン」を用いる。
- (2) 6 Anne c. 37, 64. 「アメリカ法」と同時に制定された「巡航艦艇・護送船団法」(6 Anne c. 65) は、ブリテンの海上貿易の防衛体制の確立において重要な法律であるが、同時に捕獲物金の分配や捕獲物の管理や査定、売却方法など、捕

獲物関連の条項も多数含んでいた。

- (3) David J. Starkey, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century* (Exeter, 1990), p. 87.
- (4) ただし、後述する捕獲物に対する関税問題に見られるように「アメリカ法」の制定が実際に私掠の振興につながったかは別問題である。
- (5) ブルーワによる「財政軍事国家論」については、John Brewer, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783* (London, 1988, repr., Cambridge, Mass., 1990) 邦訳ジョン・ブリュア 大久保桂子訳『財政＝軍事国家の衝撃 戦争・カネ・イギリス国家一六八八―一七八三』(名古屋大学出版会 二〇〇三年)を参照のこと。
- (6) Brewer, *Sinews of Power*, p. 197.
- (7) ブリュア『財政＝軍事国家の衝撃』二六九頁
- (8) Daniel A. Baugh, 'Maritime Strength and Atlantic Commerce' in Lawrence Stone (ed.), *An Imperial State at War: Britain from 1689 to 1815* (London and New York, 1994), pp. 185-223.
- (9) Starkey, *British Privateering Enterprise*, pp. 253-5.
- (10) James G. Lydon, *Pirates, Privateers and Profits* (Upper Saddle River, NJ, 1970), p. 34.
- (11) Carl E. Swanson, *Predators and Prizes: American Privateering and Imperial Warfare, 1739-1748* (Columbia, SC, 1991), pp. 15-20.
- (12) Nicholas Morley, 'British-Colonial Privateering in the

- War of the Spanish Succession, 1702-1713. (MPhil, Glasgow, 2000), pp. 52-3.
- (31) The National Archives, CO137/5, no. 72, f282, Lieutenant Governor Peter Beckford to Board of Trade, 10 July 1702. 此は「一七〇二年八月には、先般に終わった戦争の「ニューイカ」の捕鯨船がスペイン領バヤマの私掠遠征を試みつつある。CO 137/45, no. 20, pp. 105-6, Lieutenant Governor Beckford to [Earl of Nottingham], 16 Oct. 1702; CO 137/45, no. 29, pp. 149-50, Beckford to [Nottingham], 8 Dec. 1702.
- (14) *Journals of Assembly of Jamaica* [microfilm] (ZAI 収録) (Wilmington, Del, n.d.), vol. 1, pp. 288, 295-7, 304, 306. 29 June, 1-2, 20-23 July, 21, 26 Aug. 1703.
- (15) Swanson, *Predators and Prizes*, p.3.
- (16) David J. Starkey, 'The Economic and Military Significance of British Privateering, 1702-83', *Journal of Transport History*, vol.9 no.1 (1988), pp.52-4, Starkey, *British Privateering Enterprise*, pp.271-2.
- (17) イングランド (のキャピトルトン) にあるスペイン領メキシコ植民地への貿易の記録は、Curtis Nettels, 'England and Spanish-American Trade, 1680-1715', *Journal of Modern History*, vol.3, (1931), pp.1-32; Jean O. McLachlan, *Trade and Peace with Old Spain 1667-1750: A Study of Commerce on Anglo-Spanish Diplomacy in the First Half of the Eighteenth Century* (Cambridge, 1940); Nuala Zahedieh, 'The Merchants of Port Royal, Jamaica, and the Spanish Contraband Trade, 1655-1692', *William and Mary Quarterly*, 3rd ser., vol. XLIII, (1986), pp.570-93 及び参考文献を参照せよ。
- (18) Nettels, 'England and Spanish-American Trade', p.20; CO137/45, no. 51, pp. 236-7, Sir Gilbert Heathcote to [Board of Trade], 28 Aug. 1703; CO323/5, no. 40 and enclosure i, ff. 131-133v, 24 Feb. 1703/4, Nottingham to Board of Trade.
- (61) CO137/51, no.3, f31, Governor Thomas Handasyde to Sir Charles Hedges, 17 Dec. 1704.
- (20) CO323/6, no.68, f168, Dummer to William Pople, 2 Aug. 1708. この文は「海軍長官が船舶施設監督官 (surveyor) の「ブリタニヤ」本国のカリブ海植民地間の定期郵便船運航事業を創始した」といふ事を知られるはずである。タナーの報告を参照せよ。
- (12) CO138/12, p.321, Board of Trade to Handasyde, 23 Aug. 1708.
- (22) CO137/8, no. 35, f136, enclosure i, William Bignall to [Dummer], 1 Apr. 1709. 回書の内容は「タナーの報告」を参照せよ。CO323/6, no.74, f181, Dummer to Pople, 17 Jan. 1708/9.
- (23) John S. Bromley, 'The French Privateering War, 1702-13' in John S. Bromley, *Corsairs and Navies, 1660-1760*, (London and Ronceverte, 1987), pp. 215-8.
- (24) Patrick Crowhurst, *The Defence of British Trade 1689-1815* (Folkestone, 1977), p.15.
- (25) Robert Crosfield, *England's Glory Reviv'd* (London 1693), image 12.



- (26) *Observer*, no. 5, 29 April 1702.
- (27) *Journals of the House of Lords* (以下'L.J.と略), vol. XVII, 23 May 1702, p.147.
- (28) 十八世紀におけるブリタニアの海軍による貿易防衛体制について、Pearsall, 'The Royal Navy and the Protection of Trade in the Eighteenth Century', *Journées Franco-Anglaises d'Histoire de la Marine, Guerres et Paix, 1660-1815* (Vincennes, 1987), pp.149-62.
- (29) Ruth Bourne, *Queen Anne's Navy in the West Indies* (New Haven, 1939), p.103.
- (30) N.A.M. Rodger, 'Sea-Power and Empire, 1688-1793' in Peter J. Marshall (ed.), *The Oxford History of the British Empire. Vol. 2: The Eighteenth Century* (以下'OHBEと略') (Oxford, 1998), p.169.
- (31) Bruce P. Lenman, 'Colonial Wars and Imperial Instability, 1688-1793' in *OHBE*, vol.2, p.155. しかし、より長期的な傾向をみるならば、カリブ海における海軍のプレゼンスは九年戦争から徐々に増しつつあったと言える。とくに海軍省は、一七二五年からのスペインとの緊張の高まりを受け、カリブ海域における恒久的海軍基地の建設に着手し、ジャマイカのポート・ロイヤルおよびアンティグアのイングリッシュ・ハーバーに海軍基地を建設した。また、一七三〇年までには、海軍艦隊は平時にも北米・カリブ海域に駐留するようになったのだ。 Daniel A. Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole* (Princeton NJ, 1965), pp.347-55; Baugh, 'Maritime Strength', pp.194-5.
- (32) CO152/9, no.71, ff.220-220v, Lieutenant Governor Hamilton to Lord Dartmouth, 26 Apr. 1711.
- (33) CO28/7, no.46, ff.328v-329, Governor Sir Bevil Granville to Board of Trade, 18 Sept. 1704.
- (34) CO137/8, no.43, f.166, Handasyde to Board of Trade, 6 Apr. 1709. シヤムペカの私掠船による敵私掠船の拿捕の報告、他にCO137/45, no.20, p.105, Beckford to Nottingham; CO137/8, no.80, f.291, Handasyde to Board of Trade, 25 Mar. 1710 など見よ。
- (35) *JAJ*, vol. II, p.10, 28 Mar. 1710.
- (36) 総督の干渉による水夫の逃亡と海賊化の事例は、西インドにおける私掠奨励策を検討するための貴族院の特別委員会にシモン・ドロン議員が一七〇七年十一月に提出した提案書の前文でも言及されている。 Parliamentary Archives: HL/PO/JO/6/128, Main Papers, [Proposal for Encouragement of Privateers in the West Indies], f. 1. 25 Nov. 1707.
- (37) Baugh, *British Naval Administration*, pp. 229-32.
- (38) Duncan G. Crewe, *Yellow Jack and the Worm: British Naval Administration in the West Indies, 1739-1748* (Liverpool, 1993), pp.63-4.
- (39) The National Archives: ADM 1/4087, p. 591, 'The State of the Admirall's new Powers and the inconvenience', William Selwyn to [Nottingham?], [n.d., but 1702?]

- (40) The National Archives: SP 42/67/35 [not paginated].  
Instruction for John Benbow esq, Vice adm of the white, & Commander in chief of her Majy Ships in the West Indies...; 19 Jan. 1702/3.
- (41) *L.J.*, vol. XVII, pp. 510-11, 23 Mar. 1704.
- (42) Richard B. Sheridan, 'The Formation of Caribbean Plantation Society, 1689-1748' in *OHBE*, vol.2, pp.399-402. & アズは、「水夫と陸者の相違は、おそろくヨーロッパよりもアメリカの方が曖昧であった」と述べている。Richard Pares, 'The Manning of the Navy in the West Indies, 1702-63', *Transactions of Royal Historical Society*, 4th ser., vol. XX, (1937), pp. 44-5.
- (43) CO318/3, no.5, p.105, Vice-Admiral Benbow to Nottingham, 24 Sept. 1702.
- (44) 私掠奨励策、とくに私掠者の強制徴募からの除外は、水夫を巡る海軍と私掠者の対立を激化させる可能性もあった。このような特権の付与により、水夫たちの軍艦から私掠船への逃亡が増加する恐れがあったのである。このような逃亡は戦時の海軍が抱えていた慢性的な人員不足問題を悪化させる危険性があったため、「アメリカ法」では海軍軍艦からの逃亡水夫をかくまった商船や私掠船の船長への罰金などの条項が加えられた。
- (45) ADM 1/4087, pp. 590-91.
- (46) HL/PO/JO/6/128, Main Papers, [Proposal for Encouragement of Privateers in the West Indies], f. 1. 25
- Nov. 1707.
- (47) *Ibid.*, f.1v.
- (48) HL/PO/CO/1/7, Minutes of Committees, p. 250, 28 Nov. 1707.
- (49) CO137/9, no. 1, f.1, 'The Humble Petition of the undrwriten Merchants, Owners and Commanders of private men of war...; [5 May] 1710.
- (50) アメリカ法の施行後は、私掠者によって植民地に運び込まれる捕獲物に関しては、特定の物品について植民地当局に支払っていた従来の関税に加え、外国の産物が本国に輸入される再輸出される際にかかるのと同額の関税を植民地において本国の関税局のために支払うこととなった。しかし、この新制度による関税額がしばしば捕獲物の価値を超えるほど高額であったため、私掠者の間に強い不満を引き起こしたのである。
- (51) CO137/9, no. 1, f. 1v.
- (52) CO137/8, no.72, f.274, Handasyde to Board of Trade, 8 Sept. 1709.
- (53) CO138/13, pp.131-2, Board of Trade to Earl of Sunderland, 16 May 1710.
- (54) CO137/8, no. 80, f. 310, enclosure iii, 'Copy of an Address from the Govr Council and Assembly of Jamaica to Her Majesty, praying to be exempted from the payment of the Duties on Prize Goods...; 28 Mar. 1710.
- (55) *Journal of the Commissioners for Trade and Plantations*,

1704-1782 (London, 1925 repr. Nendeln, Liechtenstein, 1969), vol.2, 29 Dec. 1710, p.218.

(56) 9 Anne C. 29.

(57) *The Case of the Island of Jamaica. In relation to their Privateers, and the Bonds given by several Inhabitants for them* [London, 1713], p.1.

(58) *Journals of the House of Commons*, vol. XVII, p.388.

(59) スペイン継承戦争後の海賊発生とその鎮圧については、拙稿「ウッズ・ロジャース総督によるバハマの海賊鎮圧一七一八―二二一」、『西洋史論叢』第二十六号、二〇〇四年十二月、一五―三五頁を参照のこと。

(60) スペイン人によるロケウッド伐採人の追放とその結果生じた海賊の増加については、商務院に提出された以下の覚書で述べられている。CO5/867, no.59, f230, Jeremiah Dummer to Board of Trade, (25 Feb.) 1720.

(61) Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge, 1987), pp.258-60, 281-2.

(62) CO137/8, no. 80, ff. 309-309v.

(63) Linda Colley, *Captives: Britain, Empire, and the World, 1600-1850* (New York, 2004), pp. 5-9.

(64) もともと、戦時とさへども敵国の植民地との関係は必ずしも敵対的なものだけではなかったことには注意すべきである。本稿の中でもスペイン継承戦争中のジャマイカの対スベ

イン領貿易について触れたが、カリブ海植民地や北米植民地人の中には、フランス領とも戦時に中立国の植民地を経由して、あるいは直接に密貿易を行う者もいた。このような戦時中の敵国の植民地との貿易については、Richard Pares, *War and Trade in the West Indies, 1739-1763* (Oxford, 1936, repr. London, 1963), Ch. IXを参照のこと。また、戦時には限定していないが、スペイン領との密貿易に関しては日本でも笠井俊和が言及している。笠井俊和「十七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』第二三五号、二〇〇九年、三七―三八頁