

本論文では、長い 18 世紀の前半部分にあたる 1690 年代から七年戦争までの船舶必需品生産計画と海軍による植民地産船舶必需品利用の様相を明らかにし、森林資源供給地としての北米植民地という認識の形成過程の検討を行った。計画そのものに加えて、本論文が重視するのは同時期の海軍による植民地産船舶必需品利用実態と、北米植民地について論じたパンフレットによる船舶必需品生産計画及び植民地産船舶必需品への見解である。船舶必需品生産計画の進展が海軍の物資調達に実態としてどのような影響を与え、同時代人が植民地で船舶必需品を生産することに対してどのような評価を与えたかを検討することで、計画がもたらした影響を明らかにしている。また、船舶必需品生産計画そのものと、計画と海軍物資調達及び植民地観の相互影響を検討することによって、これまでの研究とは異なり、船舶必需品生産計画を総合的に分析することが可能となった。なお、本論文にて主に取り扱った船舶必需品は、マスト、ピッチ、タール、麻、鉄である。これらの物資は船舶必需品生産計画の対象として、同時代人の強い関心を集めたことがその理由である。

本論文の意義として以下の 3 点を挙げる。第一に、船舶必需品生産計画の再評価である。船舶必需品及び船舶必需品生産計画に関わる研究は 19 世紀末より断続的に表れてはいるものの、それぞれが対象とする海軍史、植民地政策史、通商史、植民地産業史といった領域によって分断されている結果、船舶必需品生産計画を総合的に論じた研究は現在まで存在していない。また、先行研究では計画の重商主義的側面を強調しつつその意図が達成されなかったこと、そして海軍が植民地産タールへネガティブな評価を下したことを論拠に、計画に対して否定的な見解を示している。本論文では、植民地政策、大西洋通商、海軍ロジスティクスを通じて船舶必需品生産計画を検討、分析することで、船舶必需品生産を総合的に捉えている。そして、船舶必需品生産計画を総合的に検討しつつ、海軍による植民地産船舶必需品利用実態と同時代人の見解を分析することで、計画の意義について再検討をしている。

第二に、ブリテン第一次帝国における北米植民地と大西洋貿易の非経済面での貢献への言及である。膨大な研究蓄積がある大西洋貿易研究のなかで、大西洋船舶必需品貿易に関する研究は乏しい。それは、船舶必需品の経済的なインパクトが砂糖やタバコといった物産に比べて小さかったことに起因する。しかし、近世イングランドの乏しい森林資源、軍艦建造に不可欠という船舶必需品の特徴、そして断続的に対外戦争を遂行していた 18 世紀ブリテンの状況を鑑みると、大西洋船舶必需品貿易は軍事物資調達のための貿易として重要なものであり、その基となる船舶必需品生産計画と物資を生み出す北米の資源はブリテンの海軍力に対して一定の貢献を果たしていたと言える。北米植民地の様々な天然資源を有効活用することを狙った計画である船舶必需品生産計画に対して詳細な検討を加えるこ

とで、資源供給地としての北米植民地の姿を明らかにすることが可能となる。

本論文の第三の意義として、海軍研究、海事研究における帝国史とアトランティック・ヒストリーを架橋する試みであることが挙げられる。本論文が対象とする船舶必需品生産計画は、海軍への物資調達を睨みつつ、帝国として北米資源活用、植民地産業管理を検討したものである。そして、計画の推進が植民地産業に影響を及ぼしつつ、植民地での生産実態と本国への供給もまた計画に大きな影響を与えたという双方向性が見られる。それゆえ、帝国における船舶必需品生産計画という視点は非常に重要なものである。一方で、本国と植民地によってなされる大西洋船舶必需品貿易と植民地間貿易との密接な関係、大西洋への海軍部隊の展開に伴う植民地産船舶必需品供給網の構築といったものを取り扱ううえでは、環大西洋世界を捉えるアトランティック・ヒストリーの視点が重要なものとなる。本論文は、船舶必需品生産計画研究は帝国史とアトランティック・ヒストリー双方の要素を兼ね備えており、本国と植民地との関係を帝国史としての視点で検討しつつ、アトランティック・ヒストリーの文脈による海軍研究を展開できるものとなっている。

第1章では、1690年代からスペイン継承戦争期までの船舶必需品生産計画の形成期を検討した。商務院の設立、スペイン継承戦争と大北方戦争の勃発といった要素により、船舶必需品生産計画は形成されるが、そこには商務院、海軍、商人、植民地総督らが関わっていた。多様なアクターの存在により、船舶必需品生産計画は貿易赤字削減、北部植民地産業政策、海軍用物資調達、北米森林管理といった多様な要素を内包しつつ成立していく。船舶必需品生産計画の持つ多面性により、この計画は成立期より北米植民地の有効活用とバルト海貿易赤字の削減という重商主義的目的と、海軍用船舶必需品の供給地の創出という二つの目的を同時に抱えることとなる。

1702年に発生したスウェーデン産タール調達危機に対して対応したことは、船舶必需品生産計画を大きく発展させることとなった。海軍がヨーロッパ各地も含めた代替供給地を模索したことに対し、商務院は一貫して北米植民地からのタール供給とその奨励を訴えた。この商務院の動きが1705年の海軍資材法成立へとつながることとなる。海軍資材法は、植民地産船舶必需品の輸入に対して奨励金を付与することを定め、その後の計画に多大な影響を与えた法であった。奨励金制度による船舶必需品輸入奨励の有効性は、輸入量がそれほど多くはなかったスペイン継承戦争期には認識され、制度は1713年海軍資材法によって延長されることとなる。また、1713年海軍資材法は北米植民地だけでなく、スコットランドから供給される船舶必需品も奨励の対象とした。加えて、海軍資材法は植民地産船舶必需品輸入奨励とともに、その原料となる北米植民地の森林保護もその内容に盛り込んだ。北米森林資源への関心の高まりは、北米森林管理局長官の職務を大きく強化することとなり、1706年にこの地位についたジョン・ブリッジャーは1720年代前半まで船舶必需品生産計画に大きく関わることとなる。スペイン継承戦争期最大の船舶必需品生産拡大計画であったプファルツ難民移住計画は、1709年にブリテン島へと非難してきたプファルツ難民をニューヨーク植民地に移住させ、タール生産に従事させようという計画であった。この計

画は完全な失敗に終わるものの、18 世紀初頭の船舶必需品生産計画の特徴を如実に表したものであった。ただし、植民地でのタール生産が拡大しなかったことで、17 世紀末からスペイン継承戦争期までの海軍は、スウェーデン産タールおよびロシア産タールの調達にプライオリティを置くとともに、植民地産タールの品質には疑問を呈しており、海軍の利益と商務院の考える国家の利益との間には齟齬があることを伝えていた。

第 2 章では、スペイン継承戦争終結後から 1729 年海軍資材法成立までの船舶必需品生産計画の変容について検討した。この時期に再設計された船舶必需品生産計画は、基本的にアメリカ独立戦争まで踏襲されていくにもかかわらず、1710 年代から 1720 年代の計画についてはほとんど研究対象とされてこなかったため、本章にて詳細な分析を加えている。重商主義的な利益を希求する商務院は船舶必需品生産計画を通じて北部植民地の産業をコントロールすることを望んでいた。毛織物産業に代わり船舶必需品産業を北部植民地に定着させ、船舶必需品を同植民地の主要輸出産品とすることに商務院は 18 世紀初頭以来強い意欲を燃やしていく。また、1717 年のスウェーデンからの鉄調達不安は、船舶必需品生産計画の枠組みで植民地産鉄輸入奨励を検討させることとなった。

だが、植民地産船舶必需品の重商主義政策的な利用を狙う商務院と、ヨーロッパ産船舶必需品を補完するものとして植民地産船舶必需品を用いることを狙った海軍との間には、計画を巡る意図の齟齬があった。スペイン継承戦争終結後、北米植民地からのピッチ、タール輸入量は爆発的に増加した結果、海軍が次第に植民地産ピッチ、タールを利用していくこととなる。しかし、海軍は無批判に植民地産物資を利用したわけではなかった。海軍は植民地産船舶必需品の品質に対して調査を続け、有効活用の方法を模索していく。この輸入量の増加と海軍の利用は、海軍による奨励金支払額の急騰を招くとともに、船舶必需品生産計画を巡る商務院と海軍との意図の差を顕在化させることとなり、1710 年代後半から 1720 年代にかけて、両者を中心に計画の見直しが行われる。

スペイン継承戦争終結後のこれら計画の見直しにより、1722 年海軍資材法及び 1729 年海軍資材法は成立する。計画の設計、調整、再設計が実行に移されていく中で、商務院と海軍、特に物資調達を担う海軍局は、重商主義政策及び植民地行政と海軍用物資調達というそれぞれ固有の利害を強調しつつも、緊密な連絡を取ることで相互の要求を調整していった。そして、商務院は船舶必需品生産計画における海軍の利害を、海軍局は商務院の利害をそれぞれ十全に認識していた。また、奨励金給付の不正防止についてはその担当部局である関税局の見解を積極的に聴取し、森林政策については大蔵省から多くの情報が収集された。船舶必需品生産計画は、重商主義政策、海軍用物資調達、森林保護、通商といった多様な要素を持つ計画であったがゆえに、様々な行政機関がかかわる計画となっていた。

また、船舶必需品生産計画の進展と植民地産ピッチ、タールの輸入量増加は、当時の重商主義者の見解にも大きな影響を与えていた。ウィリアム・ウッド、ジョシュア・ジー、ダニエル・デフォーら 1710 年代、20 年代の重商主義者は、北部植民地で生産される船舶必需品により、ヨーロッパ産物資への依存から脱却できるとともに、バルト海貿易赤字が改善

されるとの主張を展開していた。

第3章では、1729年海軍資材法制定後、船舶必需品生産計画がいかなる展開を遂げたかを検討している。1729年海軍資材法は奨励金制度の大幅な変更を定めたが、その変更は以降の船舶必需品生産計画と植民地での生産及び商人の活動に大きな影響を与えた。また、カロライナで生産されたピッチ、タールはボストンや西インド諸島へ、ボストンからはマストやカロライナ産タールがカナダや西インド諸島へと輸送されたことが示すように、植民地間貿易においても船舶必需品は重要な産品となっていた。この植民地間貿易は、18世紀半ば以降、海軍によっても利用され、西半球における海軍用船舶必需品供給網の構築に大きく貢献することとなる。

また、1730年代には植民地にて麻と鉄の生産が検討された時期でもあった。商務院は植民地産ピッチ、タールの輸入量が増加したことを船舶必需品生産計画の成功例と捉え、麻、鉄の奨励の意義を盛んに喧伝していくこととなる。1730年代前半に本国に対して寄せられた数々の植民地に関する報告では、植民地産船舶必需品として麻と鉄が有望であることが語られていた。これらの物資は、造船に必須であるとともに、外国からの輸入に依存する割合が高く、何より北米植民地で生産可能であると目されたからである。ピッチ、タールと同様に、麻と鉄の調達ヨーロッパ諸国からの輸入に大きく依存していたが、麻はピッチ、タールと異なり、植民地での生産が軌道に乗ることは無かった。また、鉄は植民地での生産が拡大していったものの、本国の需要を満たすほどではなかった。加えて、1730年代、両物資のヨーロッパからの輸入量には大きな減少が見られなかった。植民地製造業の発展を阻害しつつ植民地の原材料供給地化を進展させること、そして対ヨーロッパ赤字の軽減を狙って、ピッチ、タールの成功をモデルとした奨励策が麻、鉄に適用されていったが、植民地における生産状況の差、そしてブリテンの対外関係がピッチ、タールとは大きく異なっていた。その結果、麻の生産奨励策は1741年には中止され、鉄は1750年に成立した鉄法にて、植民地での鉄加工業抑制効果を織り込む形で奨励策が成立することとなる。商務院が狙っていた船舶必需品生産計画による産業抑制効果は達成できたとは言い難い。だが、1730年代の船舶必需品生産計画から鉄法成立までの議論のなかで、商務院と植民地総督は、植民地にて船舶必需品を生産することが植民地産業を本国にとって有利に改変することにつながるとの認識を持ち、それに則って船舶必需品生産計画を推し進めていた。

第4章では、1730年代から七年戦争までの船舶必需品生産計画の成果と影響について、海軍による植民地産船舶必需品利用と、同時代の北米森林資源についての見解から検討を加えた。1739年に勃発したジェンキンスの耳の戦争は、北米大陸から大量の船舶必需品が輸入されるようになってから最初の対外戦争であり、大西洋を横断する物資供給網の構築が要求された戦争でもあった。そのため、植民地産船舶必需品利用のための海軍ロジスティクスが、植民地から本国に向けてだけでなく、植民地間でも形成されていく。その契機となった事例が、1740年にヴァーノン提督によって実施されたニューイングランドからジャマイカに向けての船舶必需品輸送計画であり、この際に構築された輸送網は七年戦争期

に至っても海軍にとって有用なものであった。

18 世紀半ばの海軍は植民地産船舶必需品の調達を続け、七年戦争期には、イングランドの海軍工廠において植民地産マスト及び植民地産タールについては不可欠な物資となっていた。そして、海軍による植民地産船舶必需品利用は、商人たちに大きなビジネスチャンスを与えることとなる。大西洋船舶必需品貿易が船舶必需品生産計画によって拓かれた新しい貿易であったことで、貿易自体に新たな商人が参入する余地があった。海軍用植民地産船舶必需品の契約においては参入障壁が低かったとも言える。例えば、ニューイングランド産マスト調達においては、幾人かのコントラクター（請負商人）がこの取引に参入したが、彼らは、海軍との契約を通じて社会的な上昇に成功していく。

七年戦争期、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。また、植民地産タールは、ヨーロッパ産タールと区別されつつ、船体保護材として重宝されていた。半世紀近くにわたる品質を巡る議論を経て、植民地産タールとヨーロッパ産タールは使い分けを行うことに落ち着いたのである。さらに、七年戦争末期になると、植民地産鉄や、植民地産タールから作られたブリテン産ピッチに対しても海軍は着目し、品質検査の上でこれらの物資を利用していく。従来の議論では、植民地から供給されるマストのみが着目されていたが、海軍は植民地で産出されうる様々な船舶必需品を、自らの軍艦を建造、補修する上で利用することを検討し、実際に利用していた。18 世紀半ばにおける、海軍による植民地産船舶必需品への好意的な見解とその利用実態を見ると、船舶必需品生産計画を通じて、北米植民地は海軍用船舶必需品の重要な供給地となっていたことは明らかであった。

加えて、この海軍による船舶必需品利用は、植民地森林資源と海軍力との関係を同時代人に強く認識させることとなった。1740 年代になると、植民地より供給される船舶必需品は海軍力の源泉であるという意見がパンフレットに見られる。北米大陸で生産される船舶必需品の重要性は、カナダ・グアドループ論争にて、カナダ獲得支持派によって強調されることとなった。経済上のメリットに劣るカナダの獲得を主張する根拠の一つとしてカナダ獲得支持派は北米大陸の森林資源に着目し、十三植民地やカナダから産出されうる船舶必需品はブリテンの通商と海軍に大いに貢献することを論じていく。船舶必需品生産計画と海軍による植民地産船舶必需品利用は、船舶必需品の帝国内自給がもたらすメリットを同時代人に認識させる契機でもあった。

結論ではこれまでの議論をまとめている。商務院が狙ったような船舶必需品生産計画による植民地産業の管理は、達成されたとは言い難かった。船舶必需品が北部植民地の主要輸出産品となることは無く、植民地鉄産業の管理も不十分なものであった。加えて、1729 年海軍資材法による再輸出の際の奨励金返還規定を受け、植民地産船舶必需品を再輸出品として用いること、植民地産船舶必需品を原材料とした加工品を輸出することも、推奨さ

れることは無くなり、植民地産船舶必需品をもって、北部植民地をブリテンの重商主義的通商網に組み込むという目論見は達成されなかった。

だが、大西洋貿易の発展という観点で見ると、船舶必需品生産計画は大きな成果をもたらした。海軍資材法による奨励金制度の結果、1710 年代後半以降、植民地からは膨大な量のピッチ、タールが輸入され、北米植民地はスウェーデンを抜いて第一のピッチ、タール供給地となる。植民地産ピッチ、タールほどの急増は見られなかったが、ニューイングランドからの大マストの輸入も海軍資材法制定以降、順調に増加していき、1730 年代以降には大マスト供給地としてニューイングランドは第二位の地位を占めることとなる。

この大西洋船舶必需品貿易の発展が、海軍用物資調達に大きく影響することとなった。船舶必需品生産計画の初期に当たるスペイン継承戦争中、植民地産船舶必需品に対しては好意的とはいえない評価を下し、植民地産船舶必需品の中で利用していたのはマストのみであった。だが、船舶必需品生産計画を受けて、北米植民地から大量のピッチ、タールが輸入されるようになると、海軍はマストに加えて、植民地産ピッチ、タールの利用を開始する。さらに、大北方戦争に伴う麻の欠乏を受けて、植民地産麻への期待も明確に表していく。18 世紀の海軍にとって、バルト海貿易が第一の船舶必需品の供給源であったことには変わらなかったが、船舶必需品生産計画を経て、北米植民地もまた不可欠な船舶必需品の供給地となったのである。

船舶必需品生産計画について、商務院が期待したものと海軍が期待したものとの間に相違はあったものの、両者が計画を巡って決定的な対立に至ることは無かった。1690 年代から 1720 年代にかけて、政権の交代に大きな影響を受けることなく、商務院と海軍局を中心としながら、様々な行政機関や利害関係者を横断しながら形成され、運用された船舶必需品生産計画には、18 世紀ブリテンの行政機関の特徴といえる専門性と協調、政権からの独立性といったものが明確に表れている。そのような議論の成果として行われた 2 度の海軍資材法改正は、品質向上案や奨励金制度の改定といった海軍に望ましい制度が盛り込まれ、船舶必需品生産計画は海軍用物資調達により注力したものとなった。

17 世紀以前より北米植民地の森林資源利用は言及されてきた。しかし、それらは具体性を伴うものではなく、空想的にその有用性が語られるに過ぎなかった。船舶必需品生産計画は、帝国の森林資源を活用することを具体化させていく。帝国各地、船舶必需品生産計画においては主に北米植民地から供給される船舶必需品は海軍にとって、そしてブリテン帝国にとって重要であるとの認識が 18 世紀半ばより、パンフレットや海軍によって表明されていく。通商と海軍がブリテンの繁栄を支えているとの認識が一般化するこの時期において、双方の根幹たる船舶の建造に不可欠な船舶必需品は重要なものであり、森林資源に乏しいブリテン、特にイングランドにとって、帝国内で生産される船舶必需品の価値は高まっていく。18 世紀を通じて、北米植民地は単なるマストの供給源ではなく、森林資源をベースとした多様な船舶必需品の供給源として認識されていった。

本論文は、商務院による船舶必需品生産計画への意図に加えて、海軍による計画への関与を検討したことで、船舶必需品生産計画を包括的に論じ、植民地政策、海軍物資調達、森林管理、大西洋貿易といった要素を内包する多面的な計画の全容を明らかにした。そして、海軍の植民地産マスト、ピッチ、タールの利用実態と物資への評価を検討することで、これらの物資は本国海軍工廠のみならず、西半球の海軍基地でも有用な物資として利用され、北大西洋に展開するブリテン海軍にとって重要なものであったこと、そしてその重要性を同時代人も認識していたことを示した。加えて、18世紀ブリテンが帝国の森林資源を、マストに限らず様々な船舶必需品の原材料として活用していく様を示し、北米植民地は海軍と帝国のために必要な船舶必需品を供給しうる存在であるとの見解が船舶必需品生産計画を通じて形成される様を示すことで、18世紀ブリテン帝国において植民地が資源供給地として期待され、実際に機能していく過程を明示している。