

一八世紀フランスにおける沿岸貿易船の船長たち

君 塚 弘 恭

【要約】 一六八一年「海事王令」とそれに続く諸王令は、「遠隔地への航海」「大沿岸貿易」「小沿岸貿易」という「航海のカテゴリ」を設定した。沿岸貿易船長は、国家の定める試験を経て船長資格を取得し、海運業を営んだ。ボルドーのような大海港都市の船乗りは専ら「遠隔地への航海」カテゴリの船長を志望し、沿岸貿易船長を志望したのはブライ、アルカションのような比較的小規模な港の船乗りだった。家族資本とローカルなつながりによる運営が沿岸貿易の基本であり、船長の活動は、彼らの出身地あるいは居住地との深いつながりによって規定された。船の所有は家族や地元資本で行われ、船員のルートではまず家族が優先され、次に同じ教区出身者が船員として雇われた。船長たちの活動海域には、船長の地元の経済活動や家族的伝統が反映され、出身地域ごとの緩やかな「棲み分け」が存在していた。

史林 一〇〇巻一号 二〇一七年一月

はじめに

もはや社会科学の古典的名著となったイマニュエル・ウォーラーステインの著書にしたがえば、一七、一八世紀は、オランダ、イギリス、フランスが「資本主義世界システム」における「中核」の地位をめぐって抗争をくりひろげた時代である^①。もしも、近世の北西ヨーロッパ諸地域において「近代資本主義世界システム」が始まったとするならば、その原動力は、大西洋からインド洋、南シナ海に広がる海を通じた人とモノの移動であったと言えるだろう。フランスについ

て言えば、その貿易圏は伝統的な地中海、北海に加えて、大西洋、インド洋、東シナ海へと広がり、海港都市はこれらの貿易圏へ向かう船の基地であり、港の活動はフランス王国の経済成長を測るバロメーターの一つとなった。人口統計に基づいて一八〇〇年のフランス十大都市を見れば、そこにはマルセイユ、ボルドー、ルアン、ナントが含まれ、これは一八世紀を通じて経済活動の結果、海港都市の著しい成長が見られたことを示している。^②

一八世紀は、フランス大西洋沿岸部の重要性が飛躍的に高まった時代である。商業活動について言えば、カリブ海のフランス領サン・ドマングやアンティル諸島との貿易に加え、西アフリカの黒人奴隷貿易に参加する船舶の多くは大西洋沿岸で艀装された。喜望峰廻りでインド洋や広州へ向かう船は、インド会社の港であるロリアンで艀装されたのである。また、一八世紀を通じて行われた「第二次英仏百年戦争」の結果、大西洋沿岸は、戦線の一部を構成しただけでなく、海軍の活動に必要な物資を供給する輸送拠点にもなったのである。特にブルターニュ地方は、次の二つの理由によって近世フランス大西洋沿岸における海洋活動の中心に位置していた。第一に、スペイン貿易やカナダ貿易に参加したサン・マロ、黒人奴隷貿易やカリブ海植民地貿易、ヨーロッパ沿岸貿易に従事するナント、インド会社の港ロリアン、海軍工廠港ブレストを抱え、ブルターニュ地方はフランス王国における経済活動と軍事活動の拠点となった。第二に、この地方はフランス南西部とブリテン島をつなぐ海路の要衝に位置した。ブルターニュの人々は、中世以来、大西洋から北海までのヨーロッパ沿岸、ブリテン島やアイルランド諸港における海運に関わっていた。^③一八世紀における海を越えた海運の発展は、この地方における船乗りの伝統に支えられていたのである。実際に、海事史家アラン・カバントウの研究によれば、一七五五年においてブルターニュ地方はフランス全体の約三四%にあたる二万七〇七人の上級・下級船員を供給し、フランス王国で最も船員の登録された地方であった。^④

前近代フランスの海事史、海洋史研究は、次の二つのテーマに大別される。第一に、海港都市を起点として行われた貿易に関する研究である。中世について言えば、トゥシャールによるブルターニュ地方沿岸港に関する研究、ドラフォッス

とトロクムによる港町ラ・ロシエルとブルアージュの塩取引に関する研究、ジャック・ベルナルによるボルドーの葡萄酒貿易に関する研究^⑦がその代表的なものである。一七世紀以降の近世の港町に関する研究では、一九七〇年代から八〇年代にかけて、研究者の関心は主にナント、ボルドー、ルアン、マルセイユなど植民地貿易に参加してフランス経済を牽引した国際貿易港の活動を数量的に把握することに向けられた。たとえば、ビュテルやユエズ・ド・ロンプは、一八世紀ボルドーに関する博士論文でボルドーの植民地貿易や沿岸貿易の膨大な統計データを整理し、国際貿易港ボルドーの経済成長について総合的に研究した^⑧。一九八〇年代後半になると、大海港のみでなく沿岸貿易に特化した中規模貿易港も研究対象となっていた。ロリアンのインド会社活動に関わる沿岸貿易を研究したル・ブエデクや、ドルドーニュ川流域の河川港がボルドーの沿岸貿易に果たした役割を研究したコキュラ^⑩は、大海港の活動を補完する港の存在を明らかにした。

第二に、海民や船乗りに関する研究がある。ミシエル・モラ・デュ・ジュールダンが一九五〇年代に行った中世デイエツプに関する先駆的研究^⑪において、ノルマンディーの船乗りたちの活動や生活について明らかにした。近世の船乗りに関する研究は、モラ・デュ・ジュールダンの影響を強く受けつつ行われ、アラン・カバントウによるダンケルクで活動した船乗りに関する研究^⑫、ジャン・フランソワ・アンリによるデュ島の船乗りに関する研究^⑬はその代表的なものとなった。

一九九七年に出版されたジェラルド・ル・ブエデクの『大西洋ヨーロッパの海洋活動と沿岸社会』^⑭は、フランス海洋史研究におけるこの二つの潮流を統合し、沿岸貿易と船乗りの歴史をフランス海洋史全体の中に位置づけた。現在では、沿岸漁業の港や大貿易に関わらない小さな港、漁民や船乗りに関する研究が大西洋側、地中海側で進められている。ティエリ・ソゾーによるシャロントの船乗りに関する研究^⑮、ジルベール・ブティによる地中海沿岸で行われたキャラバン貿易船とその乗組員に関する研究^⑯はその代表例である。

こうして、沿岸貿易と船乗りに関する研究は、大海港の活動からでは見えない船乗りや地元の小規模な商人の世界を明らかにした。他方で、これらの研究は「海民に開かれた海」というイメージを私たちに強く植え付けることになった。

「排他性」特権によって保護された植民地貿易に比べ、沿岸貿易は相対的に多くの船乗りたちが参加可能であったからである。^{①⑦}しかし、沿岸貿易に従事する船乗りにも、「縄張り」があつたのではないだろうか。この「縄張り」とそれを決定する要因を研究することは、まず、船乗りの経済活動をより深く理解するために不可欠である。また、もしも船乗りの活動海域が歴史的に形成されたものであるならば、彼らの持つ伝統や文化もそこに反映されているだろう。したがって、船乗りたちの活動海域とその決定要因について知ることは、人間と海との関係を歴史的により深く理解するために必要なである。

船長として働いた人々について調査を進めることは、これらの問いに答える方法の一つとなる。船長は、船の活動に関する責任者である。したがって、船長たちの活動がどのようにして決定されたかについて調査すれば、船乗りの雇用、活動海域に関する問いの答えが自ずと現れてくるだろう。

以上のような問題意識のもとで、本稿は、海を人間の働く場としてとらえ、主にフランス大西洋沿岸で活動した船舶の船長を対象とし、その出身地、活動内容、活動海域について考察する。同時に、船長たちを取り巻く国際的、経済的状況との関係性に着目し、彼らの活動を規定していた諸要因を考えていく。

史料は、船乗りの活動に関する王令、同時代人によって書かれた貿易に関する書物や辞典、ヴァンス、カンペール、ポルドーに設置された海事裁判所で登録された船員登録簿および沿岸貿易船船長許可状を用いる。

- ① I. ウォーラー・ステイン (川北稔訳) 『近代世界システム 一六〇〇—一七五〇』名古屋大学出版会、一九九三年。
- ② P. Bairoch, J. Barou et P. Chevre, *La population des villes européennes. Banque de données et analyse sommaire des résultats, 800-1850*, Genève, Droz, 1988.
- ③ H. Touchard, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967.
- ④ A. Cabanous, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e - XIX^e siècles)*, Paris, Aubier, 1995, p. 79.
- ⑤ H. Touchard, *op. cit.*
- ⑥ M. Delafosse et E. Trocme, *Le commerce rochelais de la fin du XVIII^e siècle au début du XVII^e*, Armand Colin, 1952.

- ⑦ J. Bernard, *Nauvres en gens de mer à Bordeaux (vers 1400 - vers 1550)*, Paris, SEV-PEN 1968.
- ⑧ P. Buret, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Iles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.
- ⑨ G. Le Bouédec, *Les approvisionnement de la Compagnie des Indes (1737-1770)*, thèse de doctorat de 3^{ème} cycle soutenue sous la direction de J. Meyer, Paris IV, 1982.
- ⑩ A.-M. Cocula, *Un fleuve et des hommes: les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*, Paris, Tallandier, 1981.
- ⑪ M. Mollat du Jourdin, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, Thèse, Université de Paris, 1952. 『ノルマン・ギョ・ノ・シトリス』(藤沢京口訳)『ヨーロッパ海』平凡社、一九九六年。
- ⑫ A. Cabantous, *Dix milles marins face à l'océan: les populations maritimes de Dunquerque au Haave aux XVIII^e et XIX^e siècles, vers 1660-1794*, Paris, Publisud, 1991.
- ⑬ J.-Fr. Henry, *Des marins au siècle du Roi Soleil, L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Salmon éditeur, 1982.
- ⑭ G. Le Bouédec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, Paris, Armand Colln, 1997.
- ⑮ T. Saureau, *Les marins de la Saudre*, La Crèche, Geste, 2005.
- ⑯ G. Buri, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen Saint-Tropez (XVII^e - XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010.
- ⑰ ハの視点から、ル・ノートルが次の論考を展開している。G. Le Bouédec, «Les Compagnies françaises des Indes et l'économie du privilège», G. GARNIER, *Die Ökonomie des Privilegs, Westuropa 16.-19. Jahrhundert*, Francfort, Klosterman, 2016, pp. 435-463.

第一章 「沿岸貿易 cabotage」の定義とフランス船の活動範囲

本稿で用いている「沿岸貿易」という文言はフランス語の cabotage の訳語である。サヴァリによって書かれた『商業辞典』の「沿岸貿易」に関する説明は、「一八世紀フランスにおいて、この文言がどのように定義されていたかを示している。それによれば、Caboter (cabotage の動詞形) は「海事用語、海路を利用する商業の用語。海岸に沿って港から港へ航海すること。近港から近港へ行っておこなわれる商業。」^①である。このサヴァリによる定義から、一八世紀フランスにおける「沿岸貿易」について、次の二つのことを指摘できる。第一に、「沿岸貿易」は海岸に沿って行われる航海を示し、国境をまたぐか否かについて問題とするものではない。第二に、「沿岸貿易」という言葉の持つ意味の大きさである。この言葉は沿岸に位置する港間で行われる航海と商業、そしてこれに関わる船舶の機装に至るまで、幅広い活動を含んでい

た。これは、一八世紀においてフランスと同様に海洋進出をしていたイギリスとの大きな違いであり、イギリスでは艦装・航海に関わる *coastal shipping* と商業に関わる *coastal trade* は明確に区別されていた。^②

第一節 航海に関する法的分類

ルイ一四世のもとで財務総監を務めたコルベールは沿岸民や港湾活動について把握し、制度化しようと試みた。一六八一年八月に出された『海事王令』では、この政策の一環として船舶の活動に関する法的分類が行われた。この王令において、王権はフランス王国の海事裁判所で登録される航海を「遠隔地への航海 *navigation au long cours*」と「沿岸貿易 *cabotage*」の二つのカテゴリに分けた。その際、ジブラルタル海峡が「遠隔地への航海」の基準とされ、この海峡を東西、あるいは南北に越えて行われるものは「遠隔地への航海」に分類された。

航海のカテゴリに関する規定は、一七四〇年一月一八日に出された王令（以後、一七四〇年王令）においてより具体的になる。この王令は、特に「小沿岸貿易 *petit cabotage*」の船長を対象にしているが、フランス王国の港で登録された船舶の行う航海について具体的に示している。以下、一七六六年に『一六八一年八月の海事王令に関する新しい注釈』を著したヴァランが、その中に収録した一七四〇年王令を分析してみよう。^③

まず、「遠隔地への航海」については、次のように定める。

遠隔地への航海とは、東インド、西インド、カナダ、ニューファンドランド、グリーンランド、南アメリカの島々、アゾール諸島、カナリア諸島、マデイラ、その他ジブラルタル海峡とエーレスンド海峡を越える全ての場所への航海である。

つまり「遠隔地への航海」カテゴリには、次の三つの種類の航海が含まれている。第一に、大西洋を越えて植民地や商

館に向かう航海がある。たとえば、喜望峰を越えてインド洋へ向かう船舶、アフリカの商館やアンティル諸島、仏領サン・ドマングへ向かう船舶、ニューファンドランドのタラ漁に出漁する船舶がこれに当てはまる。第二に、フランスの港から出港し、エーレスンド海峡を越えてバルト海に達する航海である。第三に、大西洋側の港を出港し、ジブラルタル海峡を越えて地中海に向かう航海、あるいは、地中海側の港を出港し、大西洋側の港に達する航海である。

次に、「沿岸貿易」カテゴリについて見てみよう。一七四〇年王令は、「沿岸貿易」という航海カテゴリをさらに「大西洋貿易 grand cabotage」と「小沿岸貿易」の二つのカテゴリに分類し、次のように規定している。

イングランド、スコットランド、アイルランド、オランダ、デンマーク、ハンブルク、その他エーレスンド海峡までの島々、スペイン、ポルトガル、その他ジブラルタル海峡までの全ての地域への航海は一六七三年王令の定めるところに基づいて大西洋貿易とする。（中略）次の航海は、小沿岸貿易とみなす。プルターニュ、ノルマンディー、ピカルデー、フランドルの港からオステンデ、ブリュージュ、ニューポート、オランダ、イングランド、スコットランド、アイルランドへの航海。また、ギユイエンヌ、サンタンジュ、オニス、ポワトゥーの港を出港した船舶の場合は、バイヨンヌからダンケルクまでの範囲にある港までの航海である。バイヨンヌとサン・ジャン・ド・リリュズを出港した船舶については、サン・セバスチアン、コロニーヌ、ダンケルクまでの航海が小沿岸貿易である。また、プロヴァンス地方やラングドック地方の港を出港した船は、そこからクルーズ岬までの航海が小沿岸貿易である。

要するに、大西洋側について言えば、フランスの港を出港してエーレスンド海峡からジブラルタル海峡の範囲に位置する港までの航海が「沿岸貿易」である。しかし、この定義には、出港する港の地理的状况に伴う問題がある。たとえば、オランダまで向かう航海について考えた場合、ダンケルクを出港した船とバイヨンヌを出港した船とは航海距離が異な

る。したがって、出港地から目的地までの距離を考慮して、「大沿岸貿易」と「小沿岸貿易」というカテゴリが設定されたのである。

一八世紀フランスの海に関わる制度において、「遠隔地への航海」「大沿岸貿易」「小沿岸貿易」の三つのカテゴリが存在した。ところで、この航海のカテゴリの違いは、港における課税額と取得できる船長資格の種類に関係している。出港許可証の取得時にかかる税は、目的と目的地によって区別された。そして、それは、「遠隔地への航海」カテゴリで最も高く、「小沿岸貿易」カテゴリで安く設定されていた。また、後述するように、船長として乗船するためには船長資格を取得することが義務づけられていたが、その取得条件が「遠隔地への航海」「大沿岸貿易」「小沿岸貿易」で異なっていた。

第二節 一八世紀における沿岸貿易の重要性

一七四三年に『海軍と商業に関する試論』を著したデラランドによれば、一八世紀フランスで海を渡って行われた貿易は、次の三種類に分類できる。第一のセクターとして、植民地貿易があり、カリブ海のアンティル諸島との貿易やインド会社の活動がこれにあたる。第二のセクターは、ヨーロッパの他の国々との間で行われる交易であり、農産物や工業製品の商取引である。最後に、デラランドが「沿岸貿易 *cabotage*」と呼ぶ、フランス王国内の沿岸に位置する地域どうしの交易がある。海を利用した活動の中でも沿岸貿易は、海に面した地域間で行われる原初的かつ伝統的な交易形態であり、日用品や奢侈品の輸送のために必要不可欠なものであった。デラランドが沿岸貿易としたものは、「小沿岸貿易」の航海範囲と重なる部分が多い。このように、フランスにおいて海を渡って行われた貿易のセクターは、一七四〇年王令に示された航海のカテゴリに部分的に対応していた。

表一は、ギユイエンヌ海事裁判所に登録された出港許可証から行われたビュテルの統計に基づき、一八世紀ボルドーから出港した船舶の従事した貿易を示したものである。分類はビュテルのものに従い、基本的には年ごとの集計だが、一七

	ヨーロッパ内貿易	植民地貿易	地域間沿岸貿易	漁業	合計
1715	57,000 tx	5,000 tx	16,000 tx		78,000 tx
%	73.07	6.42	20.51		
1720-1724	79,000 tx	9,000 tx	52,000 tx		140,000 tx
%	56.42	6.44	37.14		
1745	64,861 tx	15,969 tx	42,393 tx	745 tx	123,968 tx
%	52.33	12.88	34.19	0.60	
1773	104,000 tx	52,000 tx	55,000 tx		211,000 tx
%	49.28	24.66	26.06		
1782-1787	124,000 tx	78,000 tx	53,000 tx		255,000 tx
%	48.42	30.72	20.86		

Source : P. Butel, *Les négociants bordelais*. p. 17.

表一 ボルドーを出港した船舶の従事した貿易

二〇年から一七二四年と一七八二年から一七八七年については平均値を示している。ボルドーはギユイエンヌ地方に位置するので、一七四〇年王令に従えば、ボルドーを出港した船舶のうち、ダンケルクからバイヨンヌまでの範囲内に位置する港へ向かったものは「小沿岸貿易」のための出港許可証を申請している。したがって、地域間沿岸貿易とは、「小沿岸貿易」カテゴリで活動する船長によって実行されたものである。ヨーロッパ内貿易に分類されたものには、エーレスンド海峡を越えてグダニスクやリガ、サンクトルペテルブルクへと向かったものも含まれているので、「大沿岸貿易」だけでなく「遠隔地への航海」のための出航許可証を申請した船長によって行われたものも含む。最後に、植民地貿易は、大西洋を越えて行われた航海、貿易のみの数値である。

まず、一七四五年から一八世紀末にかけて、植民地貿易が他の領域に比べて大きく成長したことを読み取ることができる。実際に、全体に占める割合を見れば、植民地貿易は一七一五年の六・四二％から三〇・七二％まで増加している。これに対し、ヨーロッパ内貿易は七三・〇七％から四八・四二％に低下し、地域間沿岸貿易も一七二四年以降減少傾向にある。とはいえ、この数字は、次の点から相対化される必要がある。第一に、ヨーロッパ内貿易も地域間沿岸貿易も割合ではなく出港した船のトン数を見れば、一八世紀前半に比べて一八世紀末には増加している。次に、ピユテルも指摘しているように、

植民地貿易によって輸入された商品はボルドーからオランダやハンブルクなどに再輸出された。^⑥一七四五年以降のヨーロッパ内貿易に向かう船舶数の増加は、明らかにこの事実を反映している。このように、「沿岸貿易」部門は決して衰退したわけではなく、むしろ植民地貿易の発展にともなって成長した。また、それぞれの貿易セクターは互いに関係していたのであり、「沿岸貿易」は、一八世紀を通じて「海上貿易で成功を収める鍵の一つであり、沿岸社会における経済活動の呼吸器^⑥」であり続けたのである。

第三節 フランス船の活動するカテゴリ

ところで、「遠隔地への航海」「大沿岸貿易」「小沿岸貿易」の三つのカテゴリで実際に活動した船舶に目を向けると、興味深い違いを確認できる。「遠隔地への航海」のカテゴリのうち植民地へ向かう航海は、国王によって特権を与えられたインド会社、あるいは「排他性」という特権的政策のもとで、フランス船によって独占された。^⑦「特権」による保護という枠組みの外で、船舶の運用が行われたのは、「大沿岸貿易」「小沿岸貿易」のカテゴリに属する航海であり、海をめぐる国際的状況や沿岸に住む人々の伝統、労働市場の変化によって担い手が決まった。ヨーロッパ内貿易に従事した沿岸貿易船を例としてフランス船と外国船の関係を考えてみよう。

沿岸貿易のうちフランス国外から北海・バルト海に向かうヨーロッパ内沿岸貿易は、オランダの海運業者によって担われた。その原因として挙げられるのが、一七世紀初頭からオランダ船の大型化がすすみ、コストダウンが達成されたという点である。輸送コストに関わる競争にさらされて、フランスの海運業者たちは徐々にバルト海貿易の領域から後退する。一七世紀半ばに財務総監を務めたコルベールは、植民地貿易とヨーロッパ内沿岸貿易とを結びつける必要性にいち早く気づき、一六六九年にはフランス北方会社を設立してフランス船をバルト海へ送り込もうと試みるが、成功しなかった。そして、一八世紀初めまでに、フランス船はバルト海貿易の領域から撤退するに至った。

その後、少なくとも一七八八年まで、フランス船は北海やバルト海へ向かう貿易にほとんど参加しなかった。一七六〇年代末、エーレスンド海峡を越えてバルト海に入ったオランダ船が一二〇〇隻だったのに対し、フランス船はたったの六隻だった^⑧。戦時期は、もっと少なく、七年戦争期にエーレスンド海峡を越えたフランス船は一隻だけだった。バルト海貿易に限ってみれば、一七八七年にフランスとロシアの間で結ばれた商業条約により、フランス船の積極的参加が見られるようになった。実際に、一七八八年から九〇年にかけて一四八隻のフランス船がエーレスンド海峡を東に越えた。しかしながら、プルシヤスが指摘するように、同じ時期、二七一八隻のオランダ船、五二七三隻のイギリス船がバルト海貿易に参加していたのであり、一八世紀末においてもバルト海貿易の担い手はオランダやイギリスの船舶だった^⑨。例外的に、ブリュージュとの貿易はフランス船によって実行された。例えば、一七七二年にブリュージュに向けてナントを出港した船のうち約二七・五%がフランスの港で艀装されたものだった^⑩。

これに対し、ヨーロッパ内沿岸貿易でも大西洋を南に向かうイベリア半島との貿易は、フランス船によって実行された。たとえば、ポルトガルリスボンとの貿易では、ナントで艀装された沿岸貿易船が重要な役割を果たした。一七七二年にナントからリスボンに向かった船のうち約七九・三%がナントの沿岸貿易船だったのである^⑪。

同様に、対スペイン貿易にも、フランス船が積極的に参加した。特に、ブルターニュ北部に位置するサン＝マロは、カデイスにブルターニュ織と呼ばれる麻織物を輸出するために船を出した。一七世紀のカデイスは、スペイン領アメリカ植民地貿易の拠点となっていたが、フランスはアメリカ植民地向け商品の約三九%を供給していた^⑫。このアメリカ向け商品の中で最も重要なものの一つが、ブルターニュ産麻織物だった。また、スペインのアンダルシア地方は、ブルターニュ織の消費市場であり続け、その結果、一八世紀に入ってカデイス貿易が衰退した後も、サン＝マロの船乗りは、対スペイン貿易を継続した^⑬。

バイヨヌスは、別の事例を提供する。一八世紀のバイヨヌスは沿岸貿易を主要な活動領域としており、一七三〇年から

一七六三年まではこの港で行われた艀装行為のうち約八〇%が沿岸貿易に向けられた。^⑩ ポンテの研究によれば、バイヨンヌの主要な貿易相手はスペインであり、一七一八年のバイヨンヌにおける輸入額の約七六%、輸出額の約六四%をスペインが占めた。^⑪ スペイン産の羊毛が主な輸入品であったが、これに加えてフランスの王立マニユファクチュアのための原材料、そして新大陸から持ち込まれた貴金属、特にピアストル銀貨が輸入された。フランス側からは、マニユファクチュアで生産された工業製品がバイヨンヌから輸出された。スペインとの貿易は主にバスク地方との間で行われ、したがって、「小沿岸貿易」のカテゴリに属した。一七五八年から八〇年までにバイヨンヌからスペインに向かった船舶のうち、約二八・五%がサン・セバスチャン、一二%がビルバオに向けて出港した。^⑫ スペインとの間で行われた「小沿岸貿易」は、少なくとも一七七〇年までは、主にバイヨンヌの船によって実行された。一七八〇年代になると、バイヨンヌの艀装業者たちは、沿岸貿易よりもタラ漁に出資するようになり、スペインとの沿岸貿易はシブールなどの港で艀装された船舶がバイヨンヌ船に代わって沿岸貿易を実行するようになった。^⑬

⑩ J. Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce*,

Genève, 1762, tome 1, p. 582.

⑪ R. J. Armstrong, "British coastal shipping: A research agenda for the European perspective", in J. Armstrong & A. Kunz (Eds), *Coastal Shipping and the European Economy 1750-1980*, Mainz am Rhein, Verlag Philipp von Zabern, 2002, pp. 11-23.

⑫ R.-J. Valin, *Nouvelle commentaire sur l'ordonnance de la Marine*, La Rochelle, chez Jérôme Legier, 1766, tome 1, p. 380.

⑬ A.-Fr. Deslandes, *Essay sur la marine et sur le commerce*, Paris, 1743, pp. 145-150.

⑭ P. Butel, *op.cit.*, pp. 64-67.

⑮ G. Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales, op.cit.*, p.

⑯ J. Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime : l'évolution du régime de l'exclusif de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 1972.

⑰ P. Pourchasse, *Le commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 49.

⑱ *Ibid.*, p. 50.

⑲ B. Michon, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011, p. 311.

⑳ *Ibid.*, p. 311.

㉑ A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au*

temps de Louis XIV. PUR, Rennes, 1997, tome 1, p. 404.

⁷⁸ *Ibid.*, p. 177.

⁷⁹ J. Pontet-Fournigé, *Bayonne, un dessin de ville moyenne à l'époque Moderne*, Biarritz, J&D Editions, 1990, p. 70.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 35.

⁸¹ *Ibid.*, p. 59.

⁸² *Ibid.*, pp. 72-73.

第二章 航海する海域と船長の出身地

海に出て仕事をするのが海民たちの生業だとしても、すべての海民が船長を経験できるわけではない。ボルドーの植民地貿易に参加した乗組員と船長に関するビュテルの研究データは、船長と乗組員のリクルートがより複雑なものであったことを示している。ビュテルは、一七二二年と一七七二年にボルドーで植民地貿易を行う船舶に乗り込んだ乗組員について調査し、同じギユイエンヌ海事裁判所管区に位置する他の都市出身者に比べてボルドー出身の船乗りが少ないことを指摘した^①。船乗りの供給源となったのは、ガロンヌ川沿いに位置する村落やサントンジユ地方など船乗りの多い地域であった。ボルドー出身者は、一七七二年でも全体の約二四%しか占めていない。だが、その一方で、船長はボルドー出身者が全体の約六一%を占めた^②。つまり、植民地貿易に向かう船舶の船長と乗組員のリクルート先が異なっていたことになる。この違いは、艀装業者による選択に起因するのだろうか、それとも、船乗りたちの選択なのだろうか。そうだとすれば、ジロンド川やガロンヌ川の沿岸に住む船乗りたちは、ボルドー出身者に比べて沿岸貿易の船長になることを望む傾向が強かったのだろうか。本章では、誰がどのように沿岸貿易の船長になるのかを考えながら、この問いかけに答える試みをする。

第一節 「Capitaine」 と 「Maître」

「船長」とは、なによりもまず、一五八四年の海事裁判所に関する王令、一六八一年『海事王令』によって明確に定め

られた資格である。したがって、少なくとも一八世紀において、船長資格を与えられていない者が船舶を用いて商品や人の運搬を行うことは違法であった。^④

一六八一年『海事王令』の第一分冊第一部は、海軍提督 *Amiral* と海事裁判所 *Amirauté* の役割について定め、第三条で次のように規定している。

海軍総督は、その権限により、艦船 *vaisseaux* の「船長」たち *Capitaines* と「船長」たち *Maitres* に出港許可証、通行証を与えることができぬ。^⑤

また、「艦船の船長たち *Maitres des Vaisseaux*」という注釈を設けて、次のように説明している。

Maitre は大西洋沿岸において船の長を意味する。彼は、地中海では、*Patron* と呼ばれる。大型艦船および遠隔地に航海する艦船においては、*Capitaine* と呼ばれるものである。^⑥

日本語に訳出すれば同じ「船長」という言葉になるが、フランス語では、*capitaine* と *maitre* という異なる文言で表現され、しかもその称号の違いは航海のカテゴリの違いに対応していた。ヴァランの解説によれば、「*Capitaine* の資格が遠隔地への航海を行う商船の船長に、*Maitre* の資格が沿岸貿易船の船長に」^⑦与えられていた。したがって、フランス王国内の海事活動について規定した法令に、「遠隔地への航海」のための船長、またそれに従事する大型艦船のための船長は *Capitaine*、沿岸貿易の船長は *Maitre* と明確に区別されて表記されていたのである。

しかし、実際には、沿岸貿易船の船長を登録する際、*Maitre* と *Capitaine* の区別は時に曖昧になった。たとえば、一七

七二年三月にリブルヌで艤装されたサン・ジャン・バティスト号一〇〇トンの船長アレクシス・カルモーはMaitreと表記され、同じ年の五月にボルドーで艤装されたリーニュ・ド・ヴィといふ一〇〇トンの船の船長ジャン・フランソワ・ル・モニエは、Capitaineと表記されている。しかし、船の大きさに関わらず大西洋を越えて遠隔地に向かう船長をMaitreと呼ぶことは決してなかった。また、「小沿岸貿易」に特化する船長をCapitaineと呼称することもなかった。

「遠隔地への航海」、「大沿岸貿易」、「小沿岸貿易」の違いがよりはっきり現れるのは、船長資格取得の際である。船長資格を得る条件として、一六八一年の『海事王令』は、次のように定めている。

五年間の航海と航海試験を経なければ、船のCapitaine、Maitre、Patronの資格を得ることはできない。航海試験は、二人の船長、海事裁判所官僚、水理学教師によって行われる。^⑧

この内容は後に改訂され、一七二五年八月一五日のレグルマンは、「遠隔地への航海」の船長と「大沿岸貿易」の船長申請資格について、申請までに二回、三ヶ月以上フランス海軍の軍艦に乗ることを義務づけた。^⑨しかし、「小沿岸貿易」の船長については、二五歳以上かつ四年以上の航海経験のみで、軍艦での経験は問題としないことを決定した。また、資格試験も軽減され、「小沿岸貿易」の船長の場合、二人の船長による口頭試験を受けるのみで船長資格を取得することができた。

とはいえ、実際には、「小沿岸貿易」を志望する船長もアンティル諸島への航海や軍艦での経験をしていた。これには二つの理由を考えることができよう。一つは、後々、より大規模な航海に参加しようと考えている時のキャリアの問題である。「小沿岸貿易」に満足せず、「大沿岸貿易」の資格をその後取得しようとする場合、その条件を満たしておく必要があった。たとえば、プラサックの船乗りセバスチアン・デュティは、船長資格を得る前にアンティル諸島へ向かう船で乗

組員として働き、一七六六年に「小沿岸貿易」に加えて「大沿岸貿易」の船長資格も取得した^⑩。このような事例は、ギューエンヌ地方だけに見られるものではなく、ブルターニュ地方ヴァンヌ海事裁判所管区でも見られた。モルビアン湾に浮かぶアルス島は多くの沿岸貿易船長を輩出した地域だが、一七三〇年から一七五二年に「小沿岸貿易」船長資格を獲得した二三名のうち八名が後に「大沿岸貿易」船長資格を申請している^⑪。もともと、これは絶対的理由ではなく、たとえば、ポデンサックに住むピエール・カップは、下級船員としてアンティル諸島までの航海に参加した経験を持っていたにもかかわらず、一七五一年に「小沿岸貿易」の船長資格を取得し、その後「大沿岸貿易」船長の資格申請をしなかった。もう一つの理由は、ボルドーにおける「遠隔地への航海」のための船員需要にある。一八世紀におけるボルドー植民地貿易の成長により、この都市には、ガロンヌ、ジロンド川流域から「遠隔地への航海」に参加する多くの船乗りが集まった。そして、その全てが「遠隔地への航海」のための船長になったわけではなく、中には「小沿岸貿易」の船長で満足した者もいたのである。

第二節 船長志望者の希望活動海域

表二は、一七五一年から一七八八年までに、ギューエンヌ海事裁判所で登録された船長資格取得者を集計したものである。この表を分析すると、まず、全体として船長資格取得者の増加を指摘することができる。実際に、一七五一年から一七五五年において九六人だった船長資格取得者の数は、一七六五年から一七七〇年で約二倍の二〇三人、一七八四年から一七八八年においては三二八人にのぼっている。資格取得者たちの動機の一つはボルドーにおける港湾活動が一八世紀を通じて大きく成長を遂げたことであると考えられる。

次に、一七六六年と一七八七年に発行された一二六通の船長資格のうち、最も多いのは「遠隔地への航海」に関わるものであり、これはボルドーが一八世紀後半のフランスにおいて最大の植民地貿易港であった事実を反映している。特に、

一八世紀フランスにおける沿岸貿易船の船長たち（君塚）

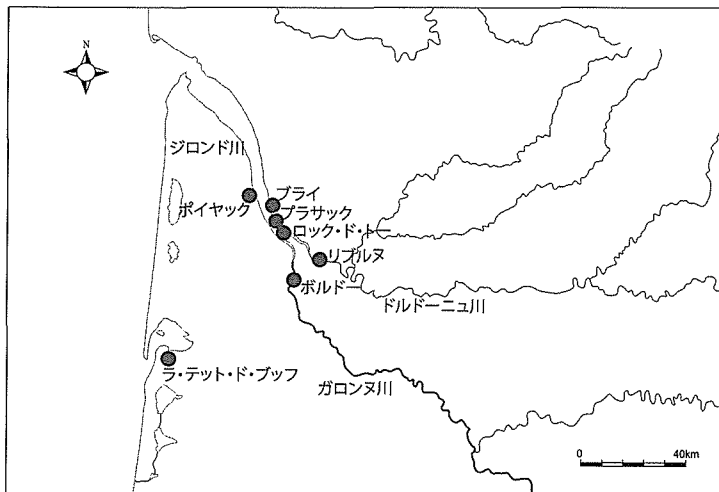


図 ギュイエンヌ海事裁判所管区の主要な港

居住地（海事裁判所管区）		1751-1755			1765-1770			1784-1788		
		遠隔地 貿易	大沿岸 貿易	小沿岸 貿易	遠隔地 貿易	大沿岸 貿易	小沿岸 貿易	遠隔地 貿易	大沿岸 貿易	小沿岸 貿易
ボルドー	市内	22	4	2	89	3	3	171	4	8
	市外	11	3	10	15	1	15	19	1	8
ブライ		7	1	14	3	8	18	11	14	24
ラ・テット・ド・ブッフ		0	1	4	0	2	7	1	0	10
リブルヌ		3	1	6	4	5	18	4	4	8
その他（フランス内）		5	0	1	10	1	0	31	0	0
フランス国外		1	0	0	1	0	0	0	0	0
合計		49	10	37	122	20	61	237	23	58

ボルドー管区における「市内」はボルドー市に居住する者、「市外」はボルドー管区内の他の都市に居住する者を示す。

Source : ADG 6B27-37.

表二 ギュイエンヌ海事裁判所における船長資格取得者

一七六六年から一七八七年にかけて、発行された船長資格の数が増加していることは、革命前におけるボルドールの経済的状況の結果であり、かつその原動力であるアンティル諸島との直行貿易のための船舶需要に対応していると考えて良いだろう。

「大沿岸貿易」船長の申請は、一八世紀を通じて最も少なく、一八世紀末でもわずか二三件である。十八世紀末にボルドーが大きく発展したことの原動力はアンティル諸島から輸入した熱帯産品をオランダやハンブルクへ再輸出する植民地産品の再輸出貿易であった。したがって、一見すると、大沿岸貿易の船長申請が伸び悩んでいるのは矛盾しているようにも見える。しかしながら、これは、ボルドーの対北ヨーロッパ貿易がボルドーに移住したオランダやハンブルク出身の仲買商人を通じて行われる受動貿易であったことを反映しているのである。^⑩ この仲買商人たちは、フランスの船ではなくオランダやイングランド、アイルランド、ハンブルクなどで艤装された船舶を利用した。したがって、フランス船の需要は相対的に少なく、ギユイエンヌ地方の人々は積極的に「大沿岸貿易」カテゴリの船長資格を取得しようとしなかったのだろう。「小沿岸貿易」は、一八世紀半ばから後半にかけて増加する傾向にあった。これは、大西洋沿岸における港湾活動の活発化とそれにもなう海港都市の成長に対応して輸送業者の需要が増加したことを反映している。船乗りたちがどの領域の船長になることを望むかは、海域をめぐる経済活動の盛衰だけでなく、港の活動のタイプを反映した船舶の需要と密接につながっていたのである。

さらに船長資格を詳しく分析すると、船長資格取得者の出身地と取得した資格の関係について興味深い関係を見つけることができる。まず、「遠隔地への航海」について言えば、一七五一年から一七五五年に「遠隔地への航海」の船長資格を得た四九人のうち六名がギユイエンヌ地方外部の出身者であり、アメリカ独立戦争後の一七八四年から一七八八年では、二三七人中三一人が地方外部出身者だった。ボルドー管内に限定すると、ボルドー市内に出自を持つ船長候補者が最も多く、その傾向は一八世紀後半になるにつれて増加する傾向にある。ただ、その一方で、ボルドー市外部からも常に一定数

の船乗りの供給を受けていたことも明らかである。彼らは、ガロンヌ川沿いの小さな集落に住む人々だったが、これらの集落は川船や「小沿岸貿易」の領域に伝統的に船乗りを送っていた。一八世紀後半のボルドーにおける植民地貿易の急速な発展は、一方でそのための航海に関わる船長をボルドーに集中させ、他方でボルドー周辺の船乗りたちに、より大規模な航海に参加する機会を与えたのである。

沿岸貿易の船長は、「遠隔地への航海」と異なり、ブライやアルカシオンなどギユイエンヌ地方内出身者によって占められた。地方外部出身者は一七五一年から一七五五年の間に一名、一七六五年から一七七〇年の五年間で一名を数えるにすぎない。また、「遠隔地への航海」の船長資格を得た人々の多くがボルドーに住んでいたのに対し、沿岸貿易船の船長資格を得た船長は、ブライやアルカシオンのように沿岸部に住んでいた。特に、ブライ管区は船乗りの多く住む地域であり、一八世紀後半において三〇五人の船乗りが船員登録簿に記録されている。彼らの多くは「小沿岸貿易」の船長になることを望んでいて一七五一年から一七五五年までに申請された三七人の「小沿岸貿易」船長のうち一四名がブライ管区に住んでいた。一八世紀半ば以降、ブライ管区の船長たちは「大沿岸貿易」に属する領域にも進出し、一七八四年から一七八八年の五年間に、一四名の船長が「大沿岸貿易」の船長として登録されている。「小沿岸貿易」とあわせて三八名の船長を送り出し、一八世紀末においてブライ管区はギユイエンヌ地方最大の沿岸貿易船長の供給源となったのである。アルカシオンとリブルヌの船乗りの参加はブライよりも控えめだが、それでも沿岸貿易を主な活動領域としていた。特にアルカシオンは「小沿岸貿易」に特化し続けた。このように、沿岸貿易は、船長の地元と深いつながりがあった。

もともと海に出ることに消極的だったボルドーの人々は、植民地貿易の発展によって創出された「遠隔地への航海」に向かう新たな労働市場に参加した。他方で、河川交通や沿岸貿易の伝統があるガロンヌ川沿いに位置する市外の村落やジロンド川沿いのブライ管区、あるいはドルドーニュ川沿いのリブルヌ管区、沿岸部のアルカシオン管区出身者に「小沿岸貿易」に属する部門を委ねたのである。

職業	1750年	1776年
農業関係	23.1	19.2
手工業／商業	11.8	14.2
港湾関係職 (日雇い等)	7.4	9.8
家事労働	0.2	0.8
船乗り	54.8	53.7
役人	0.5	0.2
自由職業	0.6	0.4
軍隊	2.7	1.7

Source : Ph. Zerathe, *Les gens de mer du département maritime de Vannes*, p. 39.

表三 リアンテック、ポール＝ルイ教区で登録された船乗りの父親の職業 (%)

第三節 沿岸貿易船長の家系

表三は、ゼラトの研究にしたがって作成した、ブルターニュ地方ヴァンヌ司教区で登録された船乗りの父親の職業について示したものである。^⑬ゼラトが調査対象としたリアンテック、ポール＝ルイ教区は、ともに海岸沿いに位置している。この二つの教区で船乗りをしていた人々の父親の半数以上がやはり船乗りであった。この調査結果は、海岸沿いに住む船乗りの多くが、数世代にわたって同じ職業についていたことを示している。

沿岸貿易に特化した船長家系の存在を明らかにする。ブルターニュ地方出身のセバスチアン・ステファニーは一七二〇年、三七歳で沿岸貿易船長の資格をヴァンヌ海事裁判所で得た。息子のセバスチアンも一七四五年に父親同様に沿岸貿易の船長資格をヴァンヌで得た。また、同じくヴァンヌ海事裁判所で登録されたフランソワ・フォルバンは、娘をニコラ・フロロと結婚させる。ニコラはまずフランソワの船で乗組員としてキャリアをつみ、後に沿岸貿易船長の資格を得た。つまり将来の婿を船長として一人前にしたのは、将来の姑となるフランソワであった。フランソワの息子エチエンヌは、同じく沿岸貿易船長として、主にナント、ボルドー、サン＝セバスチアンの間で活動した。ギユイエンヌ地方ブライ管区ブラサックのクリストフ・パンシヨとその兄弟ジョゼフ、ジャンはともに沿岸貿易に従事し、クリストフの息子ジャンも沿岸貿易船の船長を務めている。彼らの航海は、基本的に「小沿岸貿易」カテゴリーの領域に限られていたが、兄弟たちの間で少しずつ違いがあった。^⑭クリストフの活動は、主としてボルドーとラ・ロシエル、あるいはロシユフォールとの間で

商品輸送を行うことであつたが、一七五三年には、サン＝マロにまで船を出した。ジョゼフの活動範囲は、クリストフより広く、ボルドーとナントの間を往復している。ジャンは、兄弟たちの中で最も遠くまで船を出しており、ロシユフォルやラ・ロシエルに加えて、ロリアンへの商品輸送も行った。パンシヨー一族は、一八世紀を通じて沿岸貿易の乗組員登録簿に船長あるいは船員として現れる。しかし、彼らの活動領域は、基本的に「小沿岸貿易」に属する領域に限定されていて、北海やバルト海に向かうことはなかつたし、アンティル諸島へ向かう「遠隔地への航海」の船長資格を申請することもなかつたのである。

沿岸貿易に関わる船長の結婚は、基本的に地域的内婚と職業的内婚の原則に基づいて行われた。たとえば、プラサックの沿岸貿易船長クリストフ・パンシヨーの妻マリ・ラモーは同じく沿岸貿易船船長を務める人物の娘であつた。クリストフの娘マリは、一七六九年にプラサックに住むイザック・デュバックと結婚するが、イザックは、一七六七年に「大沿岸貿易」の船長資格を獲得している。クリストフの妻マリ・ラモーの姉妹マリは、プラサックの沿岸貿易船長エマニュエル・ベルジェの妻であつた。エマニュエル・ベルジェは、主に一七五〇年代において、三八トンの船を所有し、ボルドーとロリアン、マラン、ナントの間で活動していた。クリストフの別の娘マルグリットは、一七七二年にメドックに住む船乗りレモン・ブランシャールと結婚し、プラサックとは別の教区ではあるが海運業に携わる家系との結婚を続けた。レモンは結婚当時まだ船長資格を持っていなかつたが、レモンの父ジャン・ブランシャールは、「小沿岸貿易」に従事する船長であつた。

沿岸貿易船長の中には、船長とは別の職種の家系から嫁をもらう者もいた。クリストフ・パンシヨーの弟ジャンの息子ジャンは、一七七三年にカトリーヌ・モローと結婚する。このカトリーヌの父親は商人であつたが、プラサックと同じ管区のプライで活動していた。ジャンの結婚は職業的内婚の原則には外れるものの、同じ地域内での結婚の原則には反していなかつた。

船長たちは、地域の伝統や労働市場の状況にあわせて、自らがどの領域の船長として活動するのかを決定していた。そして、それは、血縁によつて支えられたのである。

- ① P. Bute! *Les négociants bordelais*, *op. cit.*, p. 220.
- ② *Ibid.*, p. 221.
- ③ R.-J. Valin, *op. cit.*, pp. 373-374.
- ④ *Ordonnance Marine 1681*, Liv. II, Titre I, Art. II, p. 124. ただし、オーストリア継承戦争時におこつて一時的に例外的措置がなされた。王権は、フランス船による私掠活動を支援するため、艦装業者たちと五〇人以下の私掠船の船長とこつ船長資格のなう者と乗船せざる人々を認めた(Valin, *op. cit.*, p. 382).
- ⑤ *Ordonnance Marine 1681*, Liv. I, Titre I, Art. III, p. 6.
- ⑥ *Ibid.*, Liv. I, Titre I, Art. III, p. 7.
- ⑦ R.-J. Valin, *op. cit.*, p. 373.
- ⑧ *Ibid.*, Liv. II, Titre I, Art. I.
- ⑨ R.-J. Valin, *op. cit.*, pp. 376-377.
- ⑩ ADG 6B 29.
- ⑪ G. Boraud, *Le Cabotage dans l'Armement de Vannes 1730-1752*. *Maîtrise d'Histoire* rédigé sous la direction de G. Le Bouédec. Université de Rennes II, 1995, p. 34.
- ⑫ P. Bute!, *op. cit.*, pp. 156-163.
- ⑬ Ph. Zerathie, *Les gens de mer du département maritime de Vannes (fin XVIII^e - fin XVIII^e siècle), métiers, statut et identité*. Thèse du doctorat en histoire soutenue sous la direction d'A. Cabantous, Paris I, 1999-2000.
- ⑭ M. Baudouin, *Les communautés caboteuses de la Presqu'île de Rhys et leurs investissements maritimes au XVIII^e siècle*. Master II en Histoire rédigé sous la direction de G. Le Bouédec. UBS, 2008, p. 67.
- ⑮ ADG 6B 558-584.
- ⑯ ADG 3E 28908 (一七六九年三月一八日結婚契約書)
- ⑰ ADG 6B 29.
- ⑱ ADG 3E 28913 (一七六四年三月一四日相続証明書)
- ⑲ ADG 6B 558-566.
- ⑳ ADG 3E 28911 (一七六三年四月一三日結婚契約書)
- ㉑ ADG 3E 38399 (一七六三年四月二四日結婚契約書)

第三章 沿岸貿易船長の職務

第一節 船の準備

海上での活動が陸上のそれと大きく異なる点の一つは、言うまでもなく、船を必要とすることである。したがって、船

長として活動するためには、何よりもまず、船を準備しなければならない。船長には二つのタイプがあり、自ら船主となつて船を所有する場合と、貿易商人などの所有する船の船長として雇われるケースとがある。後者の代表的な例は、インド会社の所有する船舶の船長たちであり、たとえばイヴ・アンリオというロリアンで登録された人物は、インド会社のために沿岸貿易を実行して、会社から報酬を受け取つた。船長が自ら船主になる場合、船は相続によつて得るか、購入しなければならぬ。船舶の所有には、単独所有の場合と複数人が協同で所有するキラ（持分資本）と呼ばれる方法があつた。たとえば、一七六九年に記録された公証人文書によれば、ジャン・パンシヨールは、同じくプラサツクの沿岸貿易船長ルイ・ロワラとともにプラサツクの商人エマニユエル・キュニヨールから中型船を一隻購入し、共同所有者となつていた^①。また、ブルターニュ地方のヴァンヌ海事裁判所管轄区では、この管区で登録された沿岸貿易に従事する船舶の四分の一から半分を船長が所有して、より分割所有の傾向が強く見られた^②。持分資本で所有している場合、船主はその持分に応じて利益とリスクを分配した。

表四は、一七六四年にボルドーのグユイエンヌ海事裁判所で登録された沿岸貿易船の船主を集計したものである。プライ管区では、約六九・九%の沿岸貿易船が船長によつて所有されていた。プライ管区の住民は、沿岸貿易と沿岸漁業の伝統があり、船長が船主である割合が、グユイエンヌ地方において最も高い。船長の中には、複数の船舶の船主になっている場合も見られる。たとえば、プライ管区に含まれるプラサツクの船長ジョゼフ・パンシヨールは、自ら船長として乗り込む船と、親類にあたるギヨームが船長を務める船の二隻を所有していた^③。アルカシオン管区では、現役の船長はほとんど船主にならない。むしろ、地元の貿易商人や小売商が船舶の所有に参加した。また、かつて船長であつたフランソワ・メイニエのような人物は、一七六四年において五隻の沿岸貿易船を所有して、それぞれ別の船長に操船させた。こうした、船舶の「所有」と「経営」の分離は、リブルヌ管区でも見られた。たとえば、ブルグというジロンド川沿いに位置する港町出身で沿岸貿易船長をしていたジャン・セネは、サン＝ルイ号という五〇トンの中型船の船主だが、一七七三年に

管区	1764年						
	船長の単独 所有	%	船長以外の 船主と共同 所有	%	船長以外の 船主のみに よる所有	%	船主の合計
ブライ	16	69.6	0	0	7	30.4	23
ボルドー	9	23.1	5	12.8	25	64.1	39
アルカシオン	0	0	1	2.6	38	97.4	39
リブルヌ	5	41.7	0	0	7	58.3	12

Source : ADG 6B 583-584.

表四 ギュイエンヌ海事裁判所に登録された船主 (1764年)

は、この船の船長をピエール・バザンという同じくブルグ出身の人物に任せた。^④
 ボルドー管区で艤装された沿岸貿易船のケースは、船長以外の貿易商人や小売商が多く参加している点でアルカシオンと類似しているように見えるが、細部で異なっている。最も大きな違いは、出資者たちの居住地であり、シャロントやノルマンディーにまでおよんでいた。つまり、ボルドーにおける沿岸貿易船の艤装は、ブライやアルカシオンなどギュイエンヌ地方の別の管区に比べてより外部に開かれていたのである。

第二節 船員の雇用

船の準備を終えたならば、船を動かす船員を雇う必要がある。海事王令第二巻第一部第五条では、「船長は、操舵士や船頭、下級船員とその仲間を雇い、船舶の船員を編成することができる。しかし、それは、船長が船主の住んでいる地にいるとき、船主との合意のうえでなされる。」^⑤と定められている。つまり、船長は、船員を雇用する責任を船主とともに持っていたのである。船員をリクルートする最もオーソドックスな方法は、兄弟や子どもなど家族から選ぶもので、たとえば、ブラサックの沿岸貿易船長ジョゼフ・パンシヨは、息子を乗組員として雇った。次に、家族や血縁者以外から選ぶ場合、ふつう地元出身者が優先的に選ばれた。これは、「大沿岸貿易」、「小沿岸貿易」の乗組員に見られる傾向だが、特に「小沿岸貿易」の場合、リクルートされる乗組員の住む範囲が教区レヴェルまで狭まった。

			乗組員の居住地						
			ボルドー		アルカション	リブルヌ	ブライ	ギュイエンヌ 地方外	合計
			ボルドー市内	市外					
船長の居住地	ボルドー	市内	15	22			4	2	43
		市外		17		5		1	23
	アルカション				132			1	133
	リブルヌ					37		1	38
	ブライ			2		3	78	5	88
	ギュイエンヌ地方外		1	7	3	9	1	8	29

Source : ADG 6B 583-584.

表五 ギュイエンヌ海事裁判所で登録された船員数（1764年）

船主の居住地と船長の居住地が離れている場合、船長の船員を選ぶときの影響力はより大きくなったようである。たとえば、一七七四年にボルドーで艀装されたパトリオット号という船の持ち主はボルドーの貿易商人デクロー・ド・ラ・コストだが、船長はル・アーヴルの人であった。この時、パトリオット号の船員は船長を含む九人のル・アーヴル出身者与其他三人のノルマンディー地方出身者、ボルドー周辺出身者一人によって構成された。船長の意志を反映し、船員の大半は、船長と同じル・アーヴル、そしてル・アーヴルのあるノルマンディー地方出身者で占められたと考えられる。

乗組員の編成が決定されると、船長は船員登録簿 *roles dequipage* を海事裁判所に提出しなければならない^⑦。提出された登録簿は海事裁判所で登録される。そこには、船舶の名前、艀装された港、船主の名前の他に、乗組員の名前と居住地、年齢が書かれている。表五は、一七六四年のギュイエンヌ海事裁判所で登録された船員登録簿に基づいて、沿岸貿易船の船長とその船員を集計したものである。ボルドー市内に住む船長は、市内よりも市外に住む船乗りを船員として雇う傾向がある。これは、ボルドーが本来船乗りの都市ではなく、水上輸送をガロンヌ川の沿岸に住む船乗りによって依存していた事実を反映する。実際に、ボルドー市外に住む船長は、ボルドー市内に住居する船乗りを雇うことなく、市外に住む船乗りを船員として雇っている。アルカション管区、リブルヌ管区、ブライ管区の船長は、基本的に同じ管区に住居する船乗りを船員として雇っている。したがって、沿岸

	海民登録簿に記録された下級船員		船員登録簿に記録された下級船員		海民登録簿に記録された上級船員	
	人数	%	人数	%	人数	%
ブライ	92	23.3	9	4.31	15	22.39
ブラサック	213	53.9	24	11.48	3	4.48
ロック・ド・トー	0	0	111	53.11	35	52.24
ル・ヴィトレゼ	16	4.05	0	0	0	0
ミランポー	1	0.25	0	0	0	0
ポイヤック	30	7.59	27	12.92	11	16.41
サン・エステフ	25	6.32	38	18.18	3	4.48
グレ	12	3.03	0	0	0	0
ラマルク	1	0.25	0	0	0	0
マルゴー	5	1.26	0	0	0	0
合計	395	100	209	100	67	100

Source : L. Guilain, *Les marins de l'estuaire de la Gironde au XVIII^e siècle*, tome2, annexe p. 23.

表六 18世紀後半のブライ管区で海民登録簿と船員登録簿に登録された船員数

貿易の伝統がないボルドーを例外として、沿岸貿易船の船員は、原則として、船長と同じ管区に住む船乗りによって構成されたのである。

表六は、ギランによる統計データに基づいて作成したものである。⑥。ギランは、海員登録簿 *Registre matricule* と船員登録簿に基づき、一八世紀後半にブライおよびポイヤック管区で登録された船長などの上級船員とその他の下級船員とを集計した。海員登録簿は海員徴募制のために管区ごとに作成された記録であり、管区内の都市や村落に住んでいる下級船員と上級船員の数を読み取ることができる。これに対し、船員登録簿による集計は、管区内で艀装された船に下級船員として乗りこんだ船乗りの数を示している。

以上のことを念頭に入れつつ、この統計データを分析しよう。まず、登録された合計船員数の違いから次の二点を指摘できる。第一に、上級船員と下級船員の管区内における居住地の違いである。たとえば、ブライ管区に住む下級船員の五三・九%がブラサックに住んでいたのに対し、上級船員は五二・二四%がロック・ド・トーに住んでいた。ギランの残したデータは時系列による変化を示すものではないので、もと

もとブラザックに住んでいた下級船員が上級船員となつてロック・ド・トーで登録されたのかどうかはわからない。しかし、管区内でも船長などの上級船員は下級船員とは別の場所に住む傾向があつたことは明らかである。第二に、海員登録簿に登録された上級船員数と船員登録簿に記載された下級船員数を比較すると船長の居住地と雇われた下級船員の居住地はほぼ一致している。ロック・ド・トーの船長たちは、ロック・ド・トーで船に乗るために集まつてきていた船乗りをそこで雇用したと考えられる。

第三節 商品の輸送と給料の支払

航海中の船長は、船と積荷の責任者であつた。^⑨ 出入港に関わる行政的な手続きは、船長によつて海事裁判所で行われた。航海中は日誌をつけることが義務づけられ、乗組員の日用品や船舶の備品に関する出費を記録した。また、海難事故の際には、必要に応じて船舶や積荷の放棄、船舶の応急修理を指揮した。こうした事故への対応にかかる費用は、アヴァリと呼ばれ、目的地に着いたときに積荷の受取人から船長に支払われた。たとえば、ジャン・シュレは、一七五二年にポルドーからインド会社向けの小麦をロリアンまで運んだが、途中、悪天候にみまわれ、サブルドールオロンヌとポールルイに寄港した。^⑩ 碇や帆など船舶へのダメージに加え、沈没を防ぐために捨てられた積荷、海事裁判所への申告手数料などにより、合計一、〇八一リーヴルのアヴァリがインド会社から支払われ、そのうち三分の二が船長であるシュレに払われた。船がアクシデントに見舞われたときにどのように対処するかで、アヴァリの金額も変化し、それはそのまま輸送コストに反映されたので、こうした場合に対処する能力も船長にとつては重要であつた。したがつて、貿易商人たちが荷主や艀装業者として備船契約を結ぶ際には、船長がどのような評判を得ているか注意していた。

沿岸貿易に従事した人々の中には、同じ商品の輸送に特化した船長もいた。^⑪ インド会社の工廠港であつたロリアンは多くの木材を必要とし、国外ではバルト海沿岸地域、ブルターニュ地方の森林地帯から供給を受けた。ルドンとナントがブ

ルターニュ地方の木材積出港であったが、そこからロリアンまでの輸送は、ブルターニュ半島南岸に位置するルイス半島出身の船長たちによって独占的に担われた。^⑫ アルカシオンで艤装されたジュステイス号の船長ジャン・ブルデュは、一七八七年二月一二日、ラ・テット・ド・ブッフ港でランド地方産タールを積み、バイオンヌに向かった。同じ年の七月一九日、同じ商品を積んでグランヴィルに向けてラ・テット・ド・ブッフを出港した。ポルドーの沿岸貿易船長、ピエール・ボワローは、鉄やスレート、ナラ製木樽の輸送に特化した。樽はポルドーの葡萄酒生産者、葡萄酒商業者にとって不可欠であり、特に需要があった。ボワローは、一七五四年にポルドーとナントの間を常に同じ商品を積んで五往復したのである。^⑬

一七四三年王令によれば、船舶乗組員の給料は船員登録簿が登録された港に戻った際に、船長によって支払われた。^⑭ つまり、船長は乗組員の給料を支払う、雇い人でもあったのである。乗組員の給料は、二つの方法で支払われた。一つは、「航海いくらで契約する方法であり、フランス語で *« au voyage »* *« voyage settlements »* と標記され、主に「小沿岸貿易」の範囲で用いられた。しかし、最も一般的だったのは、運賃の一部を給料に割り当てる方法だった。この方法は、ふつう、運賃の三分の二が船主、そして三分の一が船員に分配されるといふものであった。船長の取り分はシャポーと呼ばれ、運賃の二%から五%に相当する手当を受け取った。シャポーは運賃と一緒に計算されていることが多く、商品受取人に送られた送り状のような契約書類を見ても運賃について記した欄の横に「二%のシャポーを含む」のような文言が見られるのみである。一七五二年、ポルドーの貿易商人ジョゼフ・セージュがバルク船サン・ジェルヴェの船長ヨアキム・フラヴァールと結んだ備船契約には、五〇トンの商品をポルドーからロリアンに運び、運賃は六〇〇リーヴルであること、またフラヴァールはシャポーとして五〇リーヴルを報酬として受け取ったという内容が記されている。^⑮

船乗りの給料は、運賃や船主、艤装業者との契約によって決定されるので、一般化することは難しい。ここでは、ゼラトによって研究されたブルターニュ地方の事例を示すにとどめよう。^⑯ ゼラトが調査したヴァンヌ司教区では、船員は運賃の三分の一を給料として受け取った。運賃は航海距離に対応し、彼らが給料として受け取った金額は、ベル・イルからナ

ントに向かう場合六リーヴルから七リーヴル、ラ・ロシエルまで向かう場合一二リーヴルから一四リーヴル、ボルドーまで向かう場合一八リーヴルから二〇リーヴルだった。

① ADG 3B 28908. 一七六九年三月二十九日督促状。また、キムニー一族は、ブラサックの沿岸貿易船長を多数輩出している一族でもあった。エトニエールがかつて船長として海に出づらたかどうかはわからないが、その可能性は十分にある。

② F. Pédro, *Tryectoires de matines au cabotage des ports de la rade de Lorient au XVIII^e siècle : entre tradition et mobilité*, Master 1 en Histoire rédigé sous la direction de G. Le Bouédec, UBS, 2007, p. 42.

③ ADG 6B 583-584.

④ ADG 6B 549.

⑤ *Ordonnance Marine 1681*, Liv. II, Titre I, Art. V

⑥ ADG 6B 598.

⑦ *Ordonnance Marine 1681*, Liv. II, Titre I, Art. XVI.

⑧ L. Guilan, *Les marins de l'estuaire de la Gironde au XVIII^e siècle*, *Maîtrise en Histoire* rédigée sous la direction de J. Pontet, Bordeaux

III, 1999.

⑨ R.-J. Valin, *op.cit.*, p. 394.

⑩ SHDM (Lorient), 1P 11, p. 5.

⑪ H. Kimizuka, *Le commerce du vin d'Aquitaine en Bretagne au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat soutenue sous la direction de G. Le Bouédec, Lorient, UBS, 2013, p. 306.

⑫ G. Boraud, *op.cit.*, p. 34.

⑬ H. Kimizuka, *op.cit.*, p. 333.

⑭ R.-J. Valin, *op.cit.*, p. 719.

⑮ G. Le Bouédec, «La Compagnie des Indes et le cabotage atlantique au XVIII^e siècle», *Bull. SHM/C*, Tome 44, numéro spécial, janvier-février, 1997, pp. 159-160.

⑯ SHDM (Lorient), 1P 11, p. 6.

⑰ Ph. Zarathe, *op.cit.*, p. 390.

第四章 沿岸貿易船の活動と商品市場

船長たちの活動海域は、彼らが住む地域に位置する港の性質や経済的状况により、「遠隔地への航海」、「大沿岸貿易」、「小沿岸貿易」の範囲に住み分けられた。そして、その中で、船長たちは航海と船員、積荷の責任者として海を渡った。しかしながら、船長たちは常に同じ方法で同じ海域を往復していたのだろうか。サン＝トロペの沿岸貿易船長を研究したブチによれば、サン＝トロペの船長たちは、「周回交易」と「定期便交易」の二種類の航海方法を用いていた。^①前者は、

ラングドック産葡萄酒や蒸留酒の販売のために、後者は、サン・トロペとマルセイユ間における木材やコルクの輸送に用いられた。要するに、サン・トロペの船長たちは、積荷の種類や商品市場のあり方に応じて航海方法を変えていたのである。同じことが、大西洋沿岸についても言えるのだろうか。本章では、船長たちによって実行された航海とその決定要因を考察する。

第一節 船の所有者による決定

船長自身が船主である場合、沿岸貿易船のルートや航海する海域は基本的に船長の意向を大きく反映したものとなる。その場合、次の二つの要因が問題となる。第一に、船長の生まれ育った地域の伝統的な前面地である。たとえば、アルカシオン出身の沿岸貿易船長の多くは、この港で積み出されるタールの伝統的な買い手であったルドンへ向けて出航した。第二に、航海知識に関わる要因である。航海の知識は経験によつて習得され、それは親や親族、あるいは同郷者集団の中で水夫見習い期間を通じて伝達されていった。たとえば、ロリアンの沿岸貿易船長フランソワ・フォルバンは、ナントからサン・セバスチアンまでの沿岸航海に特化し、その息子エチエンヌは、ボルドー、ポール・ルイ、ナントとル・アーヴルの四港間を定期的に回つて商品輸送を行う周囲交易に従事した^②。こうして、伝統的な地域間交易関係と船乗りの世界の地域性とに支えられ、船長による航海海域の決定は船長の地元経済と深く結びついた。

血縁関係だけでなく船長資格に関する規則も「小沿岸貿易」の地域性強化に貢献した。たとえば、ルイ・ミレというブラサックの船乗りは、ピエール・ロワラという同じくブラサック出身の沿岸貿易船の船長の保証書によつて船長資格を得し、後に、ピエールの子エマニュエル・ロワラの試験官を務めた。また、ルイス半島出身の沿岸貿易船長セバスチアン・ステファニーは、一七二〇年、同じ教区出身のアンドレ・テイリス、フランソワ・ファルデルとともに沿岸貿易船長資格を得た^③。このとき口頭試験を行ったのは、ピエール・カルヴェとフランソワ・ブノワの二名であり、彼らはアルス島

出身でルイス半島出身者ではないが、近隣の教区出身者であることに変わりはない。つまり、新しい船長の知識は、同じ地域出身で同じ海で活動している「顔見知り」によって保証されたのである。

次に、船主が船長ではなく貿易商人など船長以外の人物である場合、あるいは船長以外の人物が持分資本の持ち主として船の共同所有者となっている場合、船の活動海域は船主となっている人々の商業活動と深く関わった。たとえば、カンペールの貿易商人ピエール・ブシエは、ボン＝ラベの貿易商人ダニエルとともにネプチューンという名の船を購入したが、次のような船舶購入届けを海事裁判所に提出した。

この都市（カンペール）の貿易商人ピエール・ブシエは、拿捕されたイングランド船ネプチューン号を買付けたことを海事裁判所に申告した。同様に、この船をネプチューン号の名で、クレモン・ジャンニユを船長として、この地方および他の地方の沿岸を航海させるつもりであると申告した。^④「以下略」

注目すべきは、「この船をネプチューン号の名で、クレモン・ジャンニユを船長として、この地方および他の地方の沿岸を航海させるつもりであると申告した」と書かれているところで、船主であるブシエが船長を決め、船の使い方についても明示している。このように、船の所有に関わる関係が、船の活動する海域を部分的に決定したのである。

ロリアンの沿岸貿易船長であるジョゼフ・ル・フランは、一七六五年四月、フラング号にブルターニュ地方の港オレで三四トンの小麦を積んでリブルヌに向かった。^⑤リブルヌで三二トンの葡萄酒を積み、六人の乗客 *passagers* を乗せて、同年五月にプレストへ向けて出港した。プレストに到着後は、一度ロリアンに戻り、その後再びリブルヌに向かい、同年六月二〇日、そこで三四トンの葡萄酒を積んでロリアンに向かった。フラング号の船主は、ロリアンの貿易商人ロラン・ブルジョワであり、その主な活動はボルドー産葡萄酒の取引であった。ル・フランによって実行された沿岸貿易は、船主で

あるブルジョワの商業活動を反映したものであった。

結局のところ、こうした複合的な要因が重なって、沿岸貿易船の船長たちは特定の海域やルートが決定された。その結果、沿岸貿易船長たちは、しばしば、同じ行き先との間を往復した。たとえば、一七四六年から一七五六年の間にヴァンヌ海事裁判所に登録されたキプロンの船長四〇〇名のうち、一四％がナントへ二八％がポルドーへ向けて帆をあげたのである。^⑥

第二節 商品市場のタイプと航海方法

商品市場のタイプは、船長たちの活動海域のみでなく、沿岸貿易船の航海方法に大きな影響を与えた。軍港のあるブレストは一八世紀を通じていわゆる「第二次英仏百年戦争」のフランス海軍の最前線基地となった。また、海軍工廠（アルスナル）が建設され、ブレストは軍艦を建造するための造船港としても機能した。ブレスト市とその郊外のル・クーヴランスには海軍関係者だけでなく海軍工廠などで働く日雇い労働者などが集まった。^⑦造船に必要な資材や都市住民や都市に滞在する人々に供給する日用品の需要が拡大した。中でも、ポルドー産の葡萄酒は海軍関係者に供給される必需品であり、安定した供給を必要としていた。

ロリアンは、インド会社の工廠港として建設され、インド会社のための造船港であった。また、インド会社の船舶が艀装され、艀装解除される港でもあり、インド洋向けの船舶が出航し、帰港する港でもあった。^⑧軍港ではなかったが、ブレスト同様に、ロリアンでも造船資材や日雇い労働者向けの日用品の需要があった。そして、何よりも、インドや中国に向けて出航するインド会社の船舶に積み込む商品が必要としていた。ポルドー産葡萄酒は、インドや中国の商館に滞在するヨーロッパ人に需要があり、インド向けに出航するインド会社船の主要な商品となった。したがって、ロリアンでもインド会社の艀装に必要なポルドー産葡萄酒の需要があり、安定した供給を必要としていたのである。

要するに、ブレストとロリアンには、比較的安定した葡萄酒の需要があった。この二つの港に葡萄酒を運んだブライヤブラサックの沿岸貿易船船長たちはポルドーで葡萄酒を積み込むと直接この二つの港へ向かった。彼らは、ブレストとポルドーあるいはロリアンとポルドーの間を直接往復する「直行周回交易」に特化した。

帰りが確保しやすい場合も、「直行周回交易」が可能になった。たとえば、一七八七年、ポルドーからナントへ向かった沿岸貿易船のうち約二九・五％がナント到着後直接ポルドーへ戻った^⑨。ナントでポルドー産葡萄酒の需要があっただけでなく、ナントからポルドーに送られた小麦はポルドーで艀装される遠隔地への航海に向かう船舶の重要な積荷となったからである。同様に、ポルドーからルドンに向かった沿岸貿易船のうち約三五・五％がルドン到着後、別の港に寄港することなく、ポルドーに戻った。ルドンはブルターニュ地方の主邑レンヌの外港としての機能を持ち、レンヌで需要のあるポルドー産葡萄酒がルドンに運ばれた。また、レンヌ周辺で生産される麻織物は外港のルドンに集められた。この麻織物は帆布として用いられたので、植民地向けに大型帆船を艀装しているポルドーで需要があったのである。

これに対し、ヴァンヌやカンペールなどの地域市場を中心として活動している港の場合、需要が小さいため、目的地向かう途中に立ち寄って積荷を降ろす方法が用いられた。これはトランピングと呼ばれて、後背地に大規模な消費市場を持たない港が多いブルターニュ沿岸では多く用いられた。ポルドーとカンペール間の航路でトランピングを行った沿岸貿易船長について言えば、コンカルノとポン＝ラベによく寄港した。たとえば、一七五四年にポルドーで葡萄酒を積んでカンペールに向けて出港したマリ＝ルネの船長ジャン・ドレアンは、まず途中のポン＝ラベ港で積荷の一部を降ろし、残りの積荷を載せてカンペールに向かった^⑩。

もともと、沿岸貿易の船長たちの多くは、同じ場所を直接往復する「直行周回交易」と複数の港に寄港しながら交易を行う「トランピング」とを組み合わせて実行した。一七八七年、アルヌ島の沿岸貿易船イロンドル号の船長ジョゼフ・ル・サンは、ポルドーとエヌボンを往復した後、ポルドーからナントへの商品輸送を行い、続いてブルターニュ北部の港

サン・ブリュヘ向かった。^①ロリアンのインド会社工廠向け木材やインド会社による艀装に必要な小麦の輸送に従事していたカンベルレの船長たちは、ロリアンとカンベルレの「直行周回交易」だけでなくポルドーとの交易にも参加した。たとえば、ジュリアン・レスレはマリ・アンジェリク号の船長として一七八七年二月、ポルドーからロリアン向けに葡萄酒を積んで出港し、その後ロリアンとカンベルレの間で周回交易に従事、同年六月、今度はポルドーからカンベルレ向けの葡萄酒輸送を行った。その後、八月には、再びロリアンとカンベルレ間の周回交易を行い、同年九月、再度ポルドーへ向かい、ルドン向けの葡萄酒を積み込んだ。

第三節 活動海域の変化

沿岸貿易船の活動海域は常と同じというわけではなかった。船員登録簿に基づいて、^②ポルドー海事裁判所管轄下のブライ管区で登録された船長たちの行き先を分析すると、ブライ、特にプラサック出身の船長たちの活動海域について興味深いことがわかる。

一七五四年において、ブライで艀装されて海事裁判所に登録された船舶は、ムール貝漁などの漁船を除くと、七七六トンであり、そのうち三一八トンがロシユフォールに向けて艀装された。これは、ブライで登録された船舶の約四割であった。ラ・ロシエルがこれに続き、一一五トンの船舶がこの港へ向けてブライで艀装された。この二港だけでブライで艀装された沿岸貿易船の約五五%を受け取ったのである。一八世紀の半ば、少なくとも七年戦争の前までは、ブライの沿岸貿易船の活動範囲は、ギユイエンヌ海事裁判所管区内からラ・ロシエルまでの範囲に集中していた。

七年戦争後、戦後の造船ブームとロシユフォールの海軍工廠における物資の需要に答えるべく、一七六四年においてポルドーとブライで登録されたロシユフォール向けの船舶数は急増した。しかし、その後一七六六年には早くもロシユフォール向けに艀装された船は急激に減少する。その代わりに、ロリアンとナントが主要な目的地となった。特にロリアン

は、ブライ管区で艤装された沿岸貿易船の約三一%を受け取った。おそらく、ロシュフォールにおける「戦後特需」による船舶需要が減少し、逆にインド会社の活動に必要な物資の需要が増えたロリアンと植民地貿易でやはり日用品の物資供給を必要としたナントが余剰労働力の受け皿になったと考えられる。

一七七二年になると、ブライ管区の船長たちによる活動海域は、さらに、より北へと移っていった。ロリアンへの輸送を保証しつつ、軍港であるブレストに向けた葡萄酒や造船資材の輸送を積極的に行うようになった。一七八七年において、ブライ管区で艤装された船の約三五%がブレストへと向かった。さらに、カレやダンケルク、ハンブルクにまで向かうブライ船も見つけることができる。しかし、ブライ管区の船長の船がエーレスンド海峡を越えてリユーベックに行くことはなかったし、ジブラルタル海峡を越えて地中海に向かうこともなかった。ブライ管区の船長たちは、一七四〇年王令で規定されている「小沿岸貿易」カテゴリに属する海域を出ることは、一八世紀を通じてなかった。しかし、彼らの活動海域は常に同じではなかった。商品市場や労働力需要といった経済状況に対応しながら、「小沿岸貿易」というカテゴリの中で、船長たちは彼らの「縄張り」を少しずつ変えていったのである。

- | | |
|---|--|
| ① G. Buti. <i>Les chemins de la mer, op.cit.</i> , pp. 341-347. | ⑦ A. Boulaire. <i>Brest un siècle de marine et d'arsenal</i> . Brest. Le Télégramme, 2001. |
| ② Fr. Pedro. <i>op.cit.</i> , pp. 60-63. | ⑧ Ph. Haudrière. <i>La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle</i> . Les Indes savantes, 2005. |
| ③ M. Baudouin. <i>op.cit.</i> , p. 67. | ⑨ H. Kimizuka. <i>op.cit.</i> , p. 332. |
| ④ ADF B 4306. | ⑩ ADF B 4306. |
| ⑤ SHDM (Lorient), 2P 61, n° 16. | ⑪ AN G ⁵ . |
| ⑥ A.-F. Le Gougec. <i>Les matres de chasse-marrée de Carnac, Locmariaquer et Quiberon au XVIII^e siècle</i> . Master 1 en Histoire rédigé sous la direction de G. Le Bouédec. UBS, 1997, pp. 12-13. | ⑫ ADG 6B 558-584. |

最後に、沿岸貿易船長の分析を通じて明らかにした海と人間の関わり方についてまとめ、最初の問いかけに答える。

第一に、一六八一年『海事王令』とそれに続く諸王令によって、船乗りたちの航海は「遠隔地への航海」、「大沿岸貿易」、「小沿岸貿易」という三つのカテゴリに分類された。そして、「船長」とは、国家によって与えられた資格であり、これら三つのカテゴリに対応したものであった。船乗りが、「遠隔地への航海」のカテゴリで活動する船長を志望するか、「大沿岸貿易」や「小沿岸貿易」カテゴリの船長を志望するかは、彼らの住んでいる地域によって異なった。ギユイエンヌ海事裁判所管区について言えば、ポルドーという大海港都市とその郊外に住んでいる船乗りは、植民地へ向かう「遠隔地への航海」船長を志望する傾向が強かった。これに対して、ブライ、アルカシヨンのような比較的小規模な港を持つ管区の船乗りは沿岸貿易に向かった。「遠隔地への航海」は、艦装に多くの資本を必要とするので、これを集めることのできるポルドーが遠隔地貿易の中心となった。したがって、ポルドーには「遠隔地への航海」船長の需要があり、そこに住む船乗りはこうした労働市場の状況を身近に感じることができただろう。

第二に、沿岸貿易船長の活動は、彼らの地元との深いつながりによって規定された。船長たちは、まず、水夫見習いとして親類の沿岸貿易船に乗って実務教育を受け、航海技術を習得した。また、多くの場合、船長は、沿岸貿易船を所有する船主であった。そして、船員のリクルートでは、まず家族が優先され、次に同じ教区出身者が船員として雇われた。このように、「小沿岸貿易」は、家族資本とローカルなつながりによる運営が基本であった。たしかに、出資者としての関わり方については、地域ごとに違いを見つけることができる。ブライ管区では、ほぼ全ての船が船長資本によって運用されていたのに対し、アルカシヨン管区では、沿岸貿易船の「所有者」と実際に船を運営する「船長」とが分離していた。ブライとアルカシヨンとの間に見られるこの違いは、沿岸民の伝統について考えるうえでも興味深いものとなる。それ

でも、ブライでもアルカシオンでも船長あるいはその縁者による出資が基本となっていたことに変わりはない。ブライの船長がアルカシオンで活動することはほとんど見られない。「アルカシオンの海」は、アルカシオンの船乗りの「縄張り」だった。

第三に、船長と地元との深いつながりの結果、船長たちの活動海域は、船長の地元の経済活動と連動し、船長たちは、多かれ少なかれ活動海域におけるある種の「棲み分け」を行った。船長が船主である場合は言うまでもなく、そうでなくとも、船員の雇用、給料の支払い、積荷の取り扱いや航路の決定は船長の指示のもとで行われた。船長の地元で生産される商品の需要がある場所、あるいは地元で需要のある商品を生産している場所が、船長たちの主要な目的地となった。植民地貿易や軍事活動によって新しく地元商品の市場がうまれると、船長たちの活動海域はそれに合わせて変化した。ポルドーの例で言えば、ヨーロッパ内貿易におけるオランダ船利用はフランスの船長たちをバルト海から撤退させ、植民地貿易の活性化はブライなどの「小沿岸貿易」船の船長を必要とした。とはいえ、こうした変化は船長たちの伝統的な活動範囲を大きく変えるようなものではなく、あくまで沿岸貿易の範囲内での変化だった。船長たちは、「大沿岸貿易」、「小沿岸貿易」というカテゴリーの範囲内で、「棲み分け」を行いつつながら、市場の動向に対応して活動海域を変えていたのである。本稿で明らかになったように、海はすべての海民たちに平等に開かれていたわけではない。海が誰に対してどのよう開かれたのか、あるいは閉じられたのか。そのメカニズムの解明は今後の課題である。海民と彼らが活動する海域の関係を問い続けることによって、海を利用して生きる人々の営みを歴史的に描くことが可能になるだろう。

【付記】本稿は、二〇一六年度科学研究費若手研究（B）「一八世紀フランスの農村における酒類小売業の展開 プルターニュ地方を例として」（課題番号 16K17157）の成果の一部である。

Shipmasters of the *Cabotage* in Eighteenth-century France

by

KIMIZUKA Hiroyasu

This article is a study of the origins, the geographic scope and nature of the maritime activities of the shipmasters engaged in the *cabotage* on the western coast of France in the 18th-century and elucidates how the extent of the crewmen's maritime activities was determined.

First, this study makes clear by research on the geographic origins of the crewmen who obtained qualifications to become shipmaster that there were specific regions that produced more shipmasters for the *cabotage*. In addition to the *Ordonnance de la marine* instituted in 1681, there were subsequent royal edicts, i.e. *navigation au long cour*, *grand cabotage* and *petit cabotage* that legally established categories of maritime trade. The shipmasters of the *cabotage* obtained their qualifications by taking examinations based on the three categories as determined by the state. In contrast to crewmen who lived in large port cities with ocean-going vessels such as Bordeaux where there was a demand for shipping for colonial trade who desired solely to become shipmasters in the category of long-distance transport. Those who engaged traditional regional trade from relatively small ports such as Blaye and Arcachon sought to become shipmasters of the *cabotage*.

Second, the activities of the shipmasters of the *cabotage* were defined by their places of origin or residence. Crewmen first went aboard ships of their relatives involved in the *cabotage* as apprentice seamen and received practical training and mastered seamanship. Family members were given preference in recruiting crews, and the next to be hired as crewmen were those from the same parish. Additionally, in many cases the captain was the shipmaster, and in other cases the names of members of the captain's family or local merchants could be found among the owners of the ships. It was rare for outsiders to participate as shipmasters of ships that were fitted out at Blaye or Arcachon. In this way, family capital and local ties were the basis of the operation of the *cabotage*.

Third, the result of these profound local ties, the economic activities of the captains and their familial traditions were reflected in the geographic scope

of the captains' maritime activities, and a loose segmentation in the regions of maritime activity occurred according to the region of origin. The employment of crewmen, the paying of wages, the handling of cargo and determination of the route were carried out according to the captains' orders. Places with a demand for goods produced in localities associated with a ship's captain or places that produced goods that were in demand became important destinations for these captains. As new markets for local goods were created by colonial trade and military activity, the captains' area of maritime activity changed correspondingly. And yet, this change did not greatly alter the scope of the traditional activities of the captains, and the change was ultimately confined within the scope of the coastal trade. The captains altered the extent of their maritime activities in response to the trends in the market while implementing geographic segmentation but within the categories of *grand cabotage* and *petit cabotage*.

The Role of the Merchants of Marseilles in Colonial Expansion of the Mid-19th Century

by

SUGIMOTO Tokiko

This article focuses on the merchants of Marseilles to examine the role they played in French colonial expansion of the mid-19th century. The majority of previous studies discuss French imperialism only from the viewpoint of the nation state. This article, however, investigates each role in colonial expansion played by three different actors, i.e., the merchants of Marseilles, the navy and the government, for the purpose of examining whether French West Africa was main contributor to the colonial expansion in the Third Republic.

The expansion of trade by the merchants of Marseilles was brought about by the following three factors: the securing of the sea lanes from the Mediterranean to the Atlantic after France succeeded in colonizing Algeria in 1830, the appearance of influential ship owners (who were also merchants), and the development of machine industries, particularly machinery for vessels specialized in commercial voyages. In order to solve the lack of oil-