

奴隷貿易船データ註解

ブリストル1730—1745年

徳島 達朗

まえがき

イギリス奴隷貿易史の研究に従事していて、解明しなければいけないと感じていることがいくつもある。それは三大奴隷貿易拠点港市（ロンドン、ブリストル、リバプール）の比較研究である。最終的にリバプールが奴隷貿易の先頭に立つことになるのだが、その要因は何か。また、現在リバプールもブリストルも奴隷貿易を「尊敬に値する貿易か？」と、問いかけ過去の「負の遺産」を当該都市として確認し、継承しようと試みていることの持つ意味である。リバプールの海事博物館 Maritime Museum の企画については、「リバプールと奴隷貿易—海事博物館の取り組みを中心に—」（『エコノミクス』第8巻第1号所収、2003年8月）で紹介した。ブリストルについては、大西洋奴隷貿易学会（The Atlantic Slave Trade and Provincial Britain, 1999年4月9・10日、ブリストル）に参加して感じたことを『アボリショニズム研究—「過去と向き合う」：強制連行・奴隷制—』（梓出版社、2002年4月）にて記した。さらに同書では太平洋奴隷貿易の新展開としてポリネシアの奴隷貿易（ブラックバーディング）についてもふれた。

その後、「太平洋戦争とオーシャン島のリン鉱石」（『エコノミクス』第7巻第2号所収、2002年11月）において、ミクロネシアにおける第二次大戦中の

旧日本帝国の南進，資源略奪とオーシャン島における島嶼民の大量虐殺についてふれた。筆者は太平洋，アジアも視野にいれる努力をしているが，最近目にした著作と論考を紹介しておく。ひとつは倉沢愛子『「大東亜」戦争を知っていますか』（講談社現代新書，2002年）であるが，このなかで，「泰緬鉄道」へ投入された労働力として，連合軍捕虜6万2000人とその数倍に上る東南アジアの人々，ビルマ人，タイ人，インド人，マレー人，ジャワ人（当時日本側によって「ロームシャ」と呼ばれていた）が投入された事実を指摘している。ジャワ人の投入に関して最近日本人の研究論文が，イギリスの奴隷制に関する専門誌に掲載された。同誌の特集号のタイトルはTHE STRUCTURE OF SLAVERY IN INDIAN OCEAN AFRICA AND ASIAである。

〈Shigeru Sato, *Forced Labour Mobilization in Java during the Second World War*. (*Slavery & Abolition, A Journal of Slave and Post-Slave Studies*. Volume 24, Number 2, August 2003)〉

以上の課題意識を持つが，本稿では，デヴィッド・リチャードソン David Richardson の奴隷貿易船データに註解を付して，ブリストルの奴隷貿易の実相を確認する。

[1] ブリストル奴隷貿易船データ

編者：デヴィッド・リチャードソン David Richardson,
Bristol Record Society's Publications Vol. XXXIX,
Bristol, Africa and the Eighteenth-Century Slave Trade to America.
The Years of Ascendancy, 1730-1745. Vol. 2., Bristol Record
Society, 1987.

資料：リチャードソンは，以下の資料をもとにブリストル奴隷貿易の実相を再現している。

- ① Admiralty papers, Public Record Office.
- ② *Bristol Oracle and County Advertiser*, Bristol Central Office.
- ③ Colonial Office papers, Public Record Office.
- ④ J.W. Damer Powell, *Bristol Privateers and Ships of War*, Bris-

tol, 1930.

⑤ Elizabeth Donnan (ed.) *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*, 4 volumes, Washington, D.C., 1930-35.

⑥ Exchequer K. R. Port Books, Public Record Office.

⑦ Duty books of the Public Treasurer of South Carolina, 1735-1776, South Carolina Department of Archived and History, Columbia, S.C.

⑧ Society of Merchant Venturers, Bristol.

記録項目 リチャードソンは上記資料から以下の項目にしたがって各船舶のデータを集計している。

- (1) 船舶トン数, 武装状況
- (2) 船員数 (ブリストル出港時, 帰港時)
- (3) 建造年, 場所
- (4) 登録年月, 場所
- (5) 船長名
- (6) 船主
- (7) ブリストル出港年月日
- (8) 奴隷積込み地 (アフリカ)
- (9) 積込み奴隷数
- (10) 到着地 (アメリカ)
- (11) 到着日時 (アメリカ)
- (12) 売却奴隷数, 場所
- (13) 出港地 (アメリカ)
- (14) ブリストル帰港日時

[2]

個別の船舶データに入る前に, 18世紀のブリストル港, 奴隷貿易船の様子, 当該時期 (1730-45年) の奴隷貿易船の出港状況を確認しよう。ブリストル

は奴隷貿易と関連して、精糖業が発展するが、その記録も若干紹介する。

[表1] ブリストル奴隷貿易船の年次出港船舶数 (1730—45年)

1730年	51隻 (リバプール=15)
1731年	50
1732年	50
1733年	28
1734年	34
1735年	31
1736年	34
1737年	46 (リバプール=33)
1738年	53
1739年	34
1740年	25
1741年	28
1742年	25
1743年	37 (リバプール=55)
1744年	8 (リバプール=34)
1745年	16

出所：Edited by David Richardson, *Bristol, Africa and the Eighteenth-Century Slave Trade to America. Vol. 2 The Years of Ascendancy 1730-1745*. Bristol Record Society, 1987. 各年次の出港数を確認し列記した(徳島)。リバプールのアフリカ向け奴隷船出港状況は以下によった。Richard Nelson bean, *The British Trans-Atlantic Slave Trade 1650-1775*. Arno Press, 1975. 表F-1 (268ページ)。当該期間のブリストルのアフリカ奴隷貿易船出港総数は550隻である。

【図1】 18世紀のブリストル港の様子



Broad Quay attributed to Philip Vandyke, c.1780

Catalogue number: 5

Bristol Museums & Art Gallery

出所：Edited by Madge Dresser and Sue Giles, *Bristol & Transatlantic Slavery*, Bristol Museum & Art Gallery. 2000. 61ページ。この絵、手前でブリストル人の白人の子供がシーソーをして遊んでいる。その手前に黒人の子供（メッセンジャー）が手紙を渡している（仕事をしている）のがわかる（徳島）。

図2 奴隷貿易船

船舶の姿が確認できるものを紹介する。

* サウスウェル号 Southwell 1732/46

(1) 90トン；銃砲6

(2) 18名（出港時）

(3) イギリス

(5) ロバート・ウォルター Robert Walter（ジェームズ・ディックンソン

James Dickenson)

(6) ジョン・ビーチャー社 John Becher & Co.

(7) 3月22日

(14) 1734年2月16日

備考：同船はアフリカとイギリスを往復する航路であった。

* サウスウェル号：Southwell 1733/26

(1) 90トン；銃砲6

(2) 18名（出港時）

(3) イギリス

(5) ジェームズ・ディックンソン James Dickenson

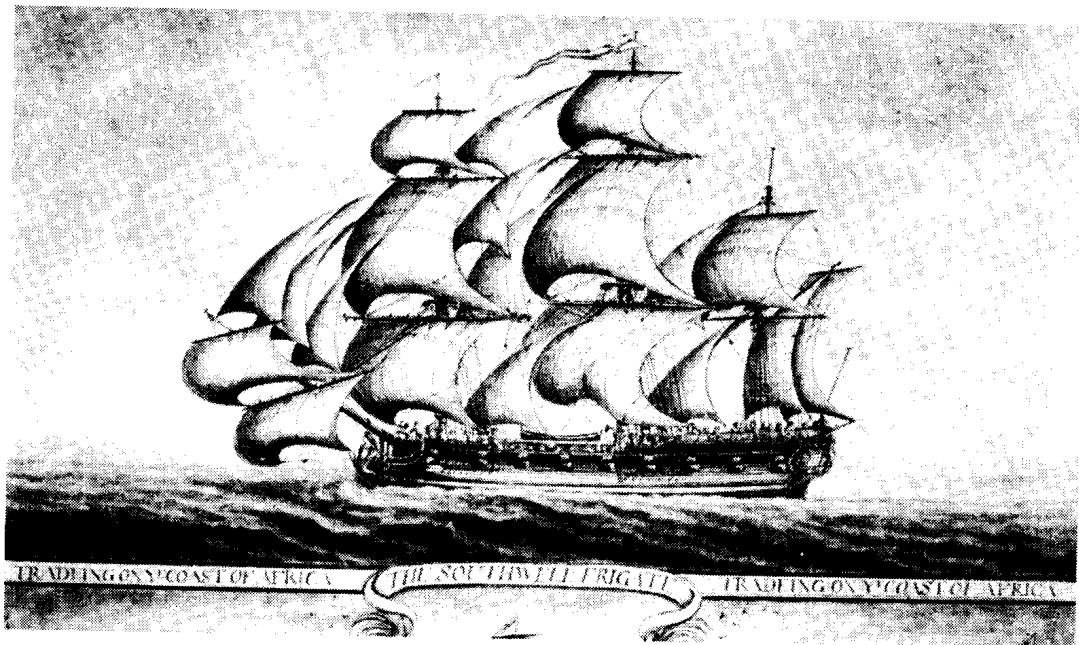
(6) ジョン・ビーチャー社 John Becher & Co.

(7) 3月5日

(14) 1733年3月22日，行方不明

備考：同船オーナーは，リスボン経由アフリカ航路を意図していた。

【図2】 サウスウェル号



The Southwell Frigate, trading on the coast of Africa. Print by Nicholas Pococke (1740-1821), c. 1760.
City of Bristol Museum and Art Gallery

出所：Edited by Madge Dresser and Sue Giles, *Bristol & Transatlantic Slavery*.
Bristol Museum & Art Gallery, 2000. P.40.

.....

ブリストルの主要な貿易商の奴隷貿易従事の程度を確認しておく。

【表2】 ブリストル主要商人の奴隷貿易（1698—1807年）（10航海を超えるもの）

商人名	航海回数	従事期間
チャールズ・アンダーソン Charles Anderson	16	1797—1805
ジョン・アンダーソン John Anderson	66	1764—1797
ジョン・ビーチャー John Becher	28	1711—1732
ミクル・ビーチャー Michael Becher	25	1727—1752
ヘンリー・ブライト Henry Bright	21	1749—1766
ウィリアム・チョロナー William Challoner	13	1714—1726
ジョン・チルコット John Chilcott	12	1740—1777
ジョン・コグラン John Coghlan	10	1759—1781
ジョン・クロス John Cross	16	1735—1747
ヘンリー・ダンピアー Henry Dampier	34	1727—1744
ジェームズ・デイ James Day	56	1711—1742
ピーター・デイ Peter Day	20	1711—1734
トマス・ディーン Thomas Deane	40	1747—1764
トマス・ドルマン Thomas Dolman	11	1741—1730
ジョン・ダッキンフィールド John Duckinfield	23	1714—1730
リチャード・ファー Richard Farr	37	1726—1745
リチャード・ファー・ジュニア Richard Farr Jr.	20	1747—1772

ジョン・ファウラ		
John Fowler	77	1758—1777
トマス・フリーク		
Thomas Freke	14	1716—1731
ロバート・ゴードン		
Robert Gordon	14	1751—1767
ウィリアム・ゴードン		
William Gordon	25	1729—1757
アベル・グラント		
Abel Grant	14	1721—1743
デヴィッド・ハミルトン		
David Hamilton	28	1766—1778
ウィリアム・ヘア		
William Hare	38	1729—1752
フィリップ・ハリス		
Philip Harris	16	1715—1726
リチャード・ヘンヴィル		
Richard Henvill	30	1709—1744
アイザック・ホブハウス		
Isaac Hobhouse	44	1722—1747
エイブラハム・フーク		
Abraham Hooke	23	1702—1727
ジョージフ・アイル		
Joseph Iles	19	1720—1750
サミュエル・ヤコブ		
Samuel Jacob	40	1716—1747
ジュゼフ・ジェフリス		
Joseph Jefferis	12	1717—1734
ウィリアム・ジェフリス		
William Jefferis	34	1713—1747
ウォルター・ジェンキンス		
Walter Jenkins	11	1732 1741
ジェームズ・ジョンズ		
James Jones	68	1783—1795
トマス・ジョンズ		
Thomas Jones	34	1767—1794
ジャームズ・ラローチ		
James Laroche	132	1728—1769

リチャードおよびウォルター・ラウファー		
Richard and Walter* Lougher	15	1725—1745
ウォルター・ラウファー		
Walter Lougher	34	1732—1760
ジェームズ・マックタガート		
James McTaggart	14	1771—1787
トマス・ペニントン		
Thomas Pennington	13	1734—1749
ジョン・パウエル		
John Powell	58	1735—1776
トマス・パワー		
Thomas Power	13	1734—1748
フランシス・ロジャーズ		
Francis Rogers	10	1700—1714
ジェームズ・ロジャーズ		
James Rogers	51	1783—1792
ノブレット・ラドック		
Noblet Ruddock	30	1712—1725
ジェームズ・ラムジー		
James Rumsey	20	1735—1762
エドモンド・サウンダー		
Edmund Saunders	32	1723—1739
チャールズおよびクリストファースキャンドレット		
Charles and Christopher** Scandret	10	1729—1738
トマス・シムス		
Thomas Sims	25	1763—1772
ヘンリー・トン		
Henry Tonge	42	1730—1753
ロバート・タンブリッジ		
Robert Tunbridge	18	1708—1721
ジョゼフ・ウェイ		
Joseph Way	17	1702—1720

註 *リチャード・ラウファーも、自身で1722年と1728年に8航海している。

**チャールズ・スキャンドレットも、1721年から1728年の間、ジョン・スキャンドレットと一緒に6航海している。

出所：David Richardson, *The Bristol Slave Traders: A Collective Portrait*, Bristol Branch of the Historical Association Local History Pamphlets.No.60, Reprint 1996. Appendix 参照。

表2は主要な奴隷貿易商人のアフリカ貿易の航海回数であるが、以下の数人は表3でも確認されるように砂糖貿易においても旺盛な活動をしている商人である。リチャード・ファー(37回)、ウィリアム・ゴードン(25回)、ウィリアム・ヘア(38回)、アイザック・ホブハウス(44回)、ジェームズ・ラローチ(132回)が奴隷貿易の先頭に立っていたことがわかる。

奴隷貿易船のオーナーで、砂糖貿易にも従事していた商人の活動期間、砂糖輸入量などを紹介する。

【表3】 各社の砂糖輸入量

商人・会社	輸入量 (hogshead)	活動年 (期間)
ジェームズ・ラローチ		
James Laroche	15,226	1728—49, 1754—68, 1773—8
アイザック・ホブハウス		
Isac Hobhouse	11,966	1728—49, 1754—8
ウィリアム・ヘア社		
William Hare & Co.	5,723	1728—30, 1732—45, 1749, 1754
ジェームズ・ラローチ社		
James Laroche & Co.	4,842	1728—32, 1734, 1736, 1738, 1740—9, 1754—7, 1761—3, 1765—6
リチャード・ファー		
Richard Farr	3,511	1728—40, 1754—60
ウィリアム・ゴードン		
William Gordon	3,436	1728, 1731—49, 1754—7

出所：Kenneth Morgan, *Bristol and the Atlantic Trade in the Eighteenth Century*. 1993. Cambridge U.P. p.194-5.

【3】 リチャードソンの奴隷貿易船個別データ (部分)

当該期間(1730—1745年)の550隻の船舶資料について、筆者(徳島)の記録抽出の方針は以下のとおりである。

武装状況、奴隷積み込み人数記録、奴隷搬出先の明記されているものを抽出する。その他、備考等のコメントが付されているものも抽出した。備考はリ

チャードソンの記したものである。徳島の感じたことも追記してある。

001 : グレイハウンド・ガリー号 Greyhound Gally 1730/22 (1730年の22, 数字は船名アルファベット順に整理され付されたもの)。

- (1) 100トン；銃砲 4
- (6) アイザック・ホブハウス社 Isac Hobhouse & Co.
- (7) 7月24日
- (8) ビアフラ Bight of Biafra
- (10) バルバドス, ヴァージニア Barbados/Virginia
- (11) 1731年 4月28日, バルバドス
- (12) 296名, バルバドス
- (14) 1731年10月 1日

* 徳島注：同社は表 3 にみるように砂糖貿易も旺盛に展開した。

.....

002 : ジャマイカ・スノー号 Jamaica Snow 1730/28

- (1) 70トン；銃砲 2
- (2) 22名 (出港時)
- (6) ウィリアム・ゴードン社 William Gordon & Co.
- (7) 6月19日
- (8) バイト・オブ・ビアフラ Bite of Biafra
- (10) バルバドス, ヴァージニア Barbados/Virginia
- (11) 1731年, 5月25日, 7月 1日
- (12) 41名, バルバドス。130名, ヴァージニア。
- (13) 1731年 8月24日, ヴァージニア。
- (14) 1731年11月 8日

* 備考：同船は海軍士官のリストでは179名の奴隷を乗せてバルバドス島に到着している。41名の奴隷がブラウアー・アンド・コーガン Blower & Cogan に買い取られ同島に残された。130名がヴァージニアへ移送された。8名の奴隷が不明。同船のオーナーはアイザック・ホブハウス, グレゴリー・ソルター Gregory Salter, リチャード・メイラー Richard Maylor, トマス・クアーク Thomas Quircke が

含まれている。埠頭記録簿 wharfage book では同船はジャマイカから帰港したことになっているが、誤りである。

- * 徳島註：上記不明の 8 名は下記のパンフレットに登場している。実際はブリストルに連れてこられたのである。Pip Jones and Rita Youseph, *The Black Population of Bristol in the 18th Century*. Bristol Branch of the Historical Association Local History Pamphlets. No.84, Bristol. Reprint 1998.

以下の記述が見られる。「ブリストルへの奴隷の搬入の最大のものは、1730年のジャマイカ・スノー号 Jamaica Snow（三本マストのブリッグ）で、船主はウィリアム・ゴードン会社、船長はトーマス・クアーク Thomas Quirck である。同船はケイプ・ヴェルデ Cape Verde から179名の奴隷を積んで、西インドへ向かった。41名はバルバドズで競売のために降ろされ、130名がヴァージニアへ向かった。8名計算が合わないが、多分彼らをブリストルへ連れて帰港したのであろう。その内 4 名は船長と士官の財産で、他の 4 名は同船の船主が要請したものであろう。もうひとつの理由は彼らは病気であるか、競売に付すには年を取りすぎていたのであろう。そこで、「積荷」の損失にたいする船主の非難をかわすために、同船の船長の贈り物としてイングランドに連れてこられたのであろう。しかし、アフリカで購入された奴隷がイングランドへ連れ戻されることはめったになく、この事例は例外的であった。」（同上書、2 ページ）。

なお、BBC 放送で評判となったドラマもこれに近い話である。Philippa Gregory, *A Respectable Trade*. Harper Collins Publishers, 1995.

同社は表 3 にみるように旺盛に砂糖貿易を展開した。共同オーナーには、アイザック・ホブハウスも名を連ねている。(001:1730/22参照)。

.....
003 : レヴァント・ガリー号 Levant Gally 1730/35

(1) 200トン；銃砲12

(6) ジェームズ・ラローチ社 James Laroche & Co.

(7) 12月1日

(10) バルバドス Barbados, ジャマイカ Jamaica

(12) 350名

(14) 1731年11月15日

* 徳島注：同社は旺盛に砂糖貿易に従事していた（表3参照）。

.....

004：ブラックモア号 Blackmore 1731/9

(1) 90トン；銃砲6

(6) ジェームズ・ラローチ社 James Laroche & Co.

(7) 8月9日

(8) アンゴラ Angora

(10) ヨーク・リヴァー York River, ヴァージニア Virginia

(12) 260名

(14) 1733年4月26日

* 徳島注：同社は砂糖貿易に従事した（表2参照）。

.....

005：マリー号 Mary 1731/34

(1) 130トン；銃砲14

(2) 36名

(6) リチャード・ファー社 Richard Farr & Co.

(7) 7月21日

(8) ボニー Bonny

(9) 約260名

(10) セント・キッツ St.Kitts, ジャマイカ Jamaica

(12) 約119名

(14) 1732年8月25日

* 備考：1732年1月2日付、ボニーからのバイビー Bibbee の報告によると、約260名の奴隷を積み込んだが、彼の乗組員の間には病気が蔓延し、大工とそのほか6名が死亡した。彼はこの「不衛生な場所」か

ら一ヶ月ぐらいで脱出したいと望んだ。続報では、「完全に病気に支配された航海」のなかで27名の船員の内20名と、セント・キッツ到着前の128名も含め141名の奴隷が死亡した。同船はわずか「動ける5名の船員」で、セント・キッツからジャマイカへ航行した。同船は廃船のような様子で、バイビー自身も航海終了後、すぐに死亡した。21ハンドレッドウエイト以上の象牙を含む同船のブリストルへの輸入の半分は、死亡したバイビーの会計勘定である。

* 徳島注：同社は旺盛に砂糖貿易に従事した(表3参照)。非衛生の極みであったのであろう。アフリカ人141名(積み込み時260名)と26名の船員(出港時36名)が死亡している。アフリカ人奴隷の死亡率の高さはもちろんであるが、白人船員の死亡率の高さや、復路での船員の置き去りを聞き取り調査により明らかにし、世論を喚起したのはトマス・クラークソン Thomas Clarkson であった。

006 : グレイハウンド号 Greyhound 1732/22

- (1) 100トン；銃砲4
- (2) 30名(出港時), 24名(サウス・カロライナ入港時)
- (6) アイザック・ホブハウス社 Isac Hobhouse & Co.
- (7) 2月9日
- (8) ギニア Guinea
- (10) サウス・カロライナ South Carolina
- (11) 1732年11月1日
- (12) 280名
- (14) 1733年2月23日

* 徳島注：同社は旺盛に砂糖貿易に従事していた(表3参照)。

007 : ジャマイカ・ガリー号 Jamaica Gally 1732/28

- (1) 90トン；銃砲6
- (2) 27名(出港時)
- (6) ウイリアム・ゴードン社 William Gordon & Co.

- (7) 10月13日
- (8) ギニア Guinea
- (10) ラパノックリバー Rappahannock River, ヴァージニア Virginia
- (11) 1733年 6月19日
- (12) 194名
- (13) 1733年 9月 3日
- (14) 1733年10月31日

* 徳島注：同社は旺盛に砂糖貿易に従事していた（表 3 参照）。

.....

008 : マリー・ガリー号 Mary Gally 1732/36

- (1) 120トン；銃砲12
- (2) 35名（出港時）
- (6) リチャード・ファー社 Richard Far & Co.
- (7) 11月28日
- (10) バルバドス Barbados
- (11) 1733年10月 1日
- (12) 170名
- (14) 帰港せず

* 備考：バルバドスに入港した170名中, 71名は1733年10月 1日から12月 6日の期間, ノブレット・ラドック Noblet Ruddock に委託された。12月10日, 23名はアンソニー・リンチ Anthony Lynch に委託された。残りの76名はバルバドスで売られたという証拠はない。ピーター・デイ Peter Day およびジョージ・パッカー George Packer もオーナーとして名を連ねている。

* 徳島注：同社は旺盛に砂糖貿易に従事していた(表 3)。帰港せずの理由は不明。

.....

009 : シーフラワー号 Seaflower 1733/25

- (1) 40トン；銃砲 6
- (2) 13名（出港時）

(6) アイザック・ホブハウス社 Isac Hobhouse & Co.

(7) 7月12日

(10) バルバドス Barbados

(11) 1734年4月29日

(12) 45名

(14) 1734年7月18日

*備考：バルバドスでの奴隷売買の代理商はサーモン・アンド・ハリス Salmon & Harris であった。同船の輸入品には75ハンドレッドウェイトの象牙，8トンのセカイヤメスギ，5683ポンドのギニアの穀物が含まれていた。

*徳島注：同社は旺盛に砂糖貿易に従事していた（表3参照）。

010：アン・スノー号 Ann Snow 1734/1

(1) 90トン；銃砲2

(2) 24名（出港時）

(6) ウィリアム・ゴードン社 William Gordon & Co.

(7) 10月9日

(8) ギニア Guinea

(10) ラパノックリバー-Rappahannock River, ヴァージニア Virginia

(11) 1735年7月14日

(12) 222名

(13) 1735年10月4日

(14) 1735年11月15日

*備考：同船のブリistol輸入品にはセカイヤメスギ材 redwood, 2ハンドレッドウェイトも含まれている。

*徳島注：同社は旺盛に砂糖貿易に従事していた（表3参照）。

011：バス・スノー号 Bath Snow 1734/2

(1) 40トン；銃砲6

(2) 15名（出港時）；7名（帰港時）

- (6) リチャード・ファー社 Richard Farr & Co.
- (7) 1月14日
- (8) ガンビア Gambia
- (10) サウス・カロライナ South Carolina
- (12) 122名
- (13) 1734年11月8日
- (14) 1734年12月30日

*備考：同船のアフリカ向け輸出には800オンスの外国の銀貨が含まれている。同船のサウス・カロライナへ入港時乗務員は14名であった。同植民地での奴隷売買の代理商はジェニズ・アンド・バーカー Jenys & Barker である。同船のブリistolへの輸入には41ハンドレッド・ウェイトを超える蜜蝋が含まれていた。リチャード・スメル Richard Smell が同船のオーナーとして名を連ねている。

*徳島注：船員の減員については特記なし。同社は旺盛に砂糖貿易に従事していた（表3参照）。

012 : ブライス号 Brice 1734/6

- (1) 130トン；銃砲10
- (2) 25名（出港時およびヴァージニア逗留時）
- (6) ジェームズ・ラローチ社 James Laroche & Co.
- (7) 12月11日
- (8) アンゴラ Angola
- (10) ヨーク・リバー・ヴァージニア York river, Virginia
- (11) 1735年7月28日
- (12) 414名
- (13) 1735年12月8日

*備考：同船のブリistol輸入品には、売れ残ったタカラガイ2ファージング（1ファージング＝1/4ペニー相当）を含んでいた。

*徳島注：同船は比較的大型で、銃砲も重装備であった。同社は旺盛に砂糖貿易に従事していた（表2参照）。

.....

013 : グレイハウンド号 Greyhound 1734/11

- (1) 100トン；銃砲4 (3)
- (2) 30名 (出港時), 19名 (帰港時)
- (6) アイザック・ホブハウス社 Isac Hobhouse & Co.
- (7) 5月7日
- (10) サウス・カロライナ South Carolina
- (11) 1734年12月17日
- (12) 202名
- (13) 1735年1月23日
- (14) 1735年2月28日

*備考：同船のサウス・カロライナ入港時の船員数は22名。ジュセフ・ラッグ Joseph Wragg は12月26日の奴隷売買時の代理人である。ウィリアム・チョロナー William Challoner は同船のオーナーとして名を連ねている。同船の輸入品には53ハンドレッドウエイトの象牙が含まれている。

*徳島注：ブリストル出港時と比して船員11名減員の理由は記されていない。サウス・カロライナで船員は22名となっているが、特記はない。同社は旺盛に砂糖貿易に従事していた (表3参照)。

.....

014 : モーニングスター号 Morning Star 1734/23

- (1) 120トン；銃砲4
- (2) 25名 (出港時), 12名 (入港時)
- (6) ジェームズ・ラローチェ社 James Laroche & Co.
- (7) 9月14日
- (8) アンゴラ Angola
- (10) サウス・カロライナ South Carolina
- (11) 1735年4月18日
- (12) 327名 (324名あるいは318名)
- (13) 1735年7月28日

*備考：4月29日，サウス・カロライナでの奴隷売買の代理商はベンジャミン・サヴェージ Benjamin Savage であった。269名の成人と55名の子供の奴隷輸入税は，総計2965ポンドであった。同船のオーナーはジュセフ・アイレス Joseph Iless およびアイザック・ホブハウス Isac Hobhouse であった。サウス・カロライナ入港時，同船の乗組員は27名であった。

*徳島注：ブリistol帰港時の船員数の減員（13名）が目立つが，原因は特記されていない。クラークソンの聞き取り調査にあるように，帰路船員の置き去りがあったのか，脱走かは不明である。

同船は旺盛に砂糖貿易に従事していた（表3参照）。

.....
015：メアリー号 Mary 1735/18

- (1) 80トン；銃砲14
- (2) 25名（出港時）
- (6) ウィリアム・ヘアー社 William Hare & Co.
- (7) 9月22日
- (10) バルバドス Barbados, ジャマイカ Jamaica
- (11) 1736年4月30日，バルバドス着
- (12) 30名（263名中）
- (14) 1736年10月29日

*備考：同船は293名の奴隷を乗せてバルバドスに入港したが，同日，奴隷の積荷の一部を積んだままジャマイカへ向けて出港。勘定簿によるとメアリー号の30名の奴隷が，ウィザース・アンド・ハリソン Withers & Harrison の委託により，バルバドスへ輸入された。残りの263名はジャマイカへ向けて出港した。

*徳島注：同社は旺盛に砂糖貿易に従事していた（表3参照）。

.....
016：モーニング・スター号 1735/19

- (1) 120トン；銃砲10
- (2) 24名（サウス・カロライナ入港時），12名（帰港時）。

- (6) ジェームズ・ラローチェ社 James Laroche & Co.
- (7) 8月28日
- (8) アンゴラ Angola
- (10) サウス・カロライナ South Carolina
- (11) 1736年7月29日
- (12) 61名
- (13) 1736年9月17日
- (14) 1736年11月12日

*備考：サウス・カロライナでの奴隷売買の代理商はベンジャミン・サベイジ Benjamin Savage & Co. であった。奴隷売買の輸入関税は、40名の成人と4名の子供分で430ポンドであった。

*徳島注：船員が帰港時に13名減員しているが理由についての特記はない。同社は旺盛に砂糖貿易に従事していた(表3参照)。同船、前回出港時は、砲4門であった(014：1934/23参照)。航海の危険を感じ補強したのかもしれない。

.....

017：フェニックス号 Phaenix 1735/24

- (1) 80トン：銃砲10
- (2) 25名（出港時），15名（帰港時）
- (6) リチャード・ファー社 Richard Farr & Co.
- (7) 12月24日
- (8) アンゴラ Angola
- (10) サウス・カロライナ号 South Carolina
- (11) 1736年11月4日
- (12) 289名
- (13) 1736年12月18日
- (14) 1737年2月7日

*備考：同船のサウス・カロライナ入港時の乗組員は24名。11月10日、奴隷売買の契約がジョセフ・ラッグ Joseph Wragg & Co. との間に交わされた。210名の成人と63名の子供の輸入関税は2415ポンドで

あった。

*徳島注：帰港時の10名の減員については特記なし。同船は旺盛に砂糖貿易に従事していた（表3参照）。

018：ロアング号 Loango 1736/21

- (1) 160トン；銃砲10
- (2) 35名（出港時およびカリフォルニア入港時），20名（帰港時）。
- (6) ジェームズ・ラローチェ社 James Laroche & Co.
- (7) 4月19日
- (8) アンゴラ Angola
- (10) サウス・カロライナ South Carolina
- (11) 1737年1月5日
- (12) 379（360）名（*人数二様記されているが，括弧内がサウス・カロライナで売られた人数であろう＝徳島）。
- (13) 1737年4月2日
- (14) 1737年6月2日

備考：奴隷はベンジャミン・サヴェイジ Benjamin Savage を代理人として1月19日に売られた。輸入関税は320名の成人，40名の子供分として3400ポンドであった。

*徳島注：帰港時に減員が15名も減員しているが特記はない。帰港時の減員は例外ではなく普通になっているように思える。同社は旺盛に砂糖貿易に従事している（表3参照）。

019：パール号；Pearl 1736/26

- (1) 100トン；銃砲6
- (2) 27名（出港時），12名（帰港時）。
- (6) リチャード・ファー社 Richard Farr & Co.
- (7) 8月13日
- (8) アンゴラ Angola
- (10) サウス・カロライナ South Carolina

- (1) 1737年7月2日
- (2) 255名(247名) (*括弧内の人数はサウス・カロライナで販売した人数)
- (3) 1737年9月11日
- (4) 1737年11月12日

*備考：同船はサウス・カロライナに20名の乗組員で入港した。8月3日ヒル・アンド・ジラード Hill & Guerard と契約。輸入関税は236名の成人と11名の子供分で総計2415ポンドであった。

当初、ウィリアム・ジェファリーズ William Jefferies & Co. が同船を所有していたが、本航海では同船のオーナーはリチャード・ファー兄弟の名義である。

*徳島注：帰港時15名も減員している。同船はサウス・カロライナ入港時にすでに20名と7名減少している。ブリストル帰港時にはさらに8名減員となっている。同船は旺盛に砂糖貿易に従事していた(表3参照)。

.....

020 : プリンス・オブ・オレンジ号 Prince of Orange 1736/29

- (1) 80トン；銃砲8
- (2) 25名(出港時)
- (6) リチャード・ファー社 Richard Farr & Co.
- (7) 8月31日
- (10) セント・キッツ St.Kitts
- (11) 1737年3月14日
- (12) 約273名
- (13) 1737年6月28日
- (14) 1737年8月3日

*備考：1737年4月7日付、セント・キッツよりの手紙によれば、3月16日に同島付近で100名ばかりの奴隷が同船から海に飛び込んだ。33名が溺死したと言われる。多くの者が「ひん死の状態で救い上げられた」が、その後、幾人かが死亡した。

*徳島注：これはアフリカ人奴隷の抵抗のひとつの表現である。人間の「ひと」たる部分の否定に対する「拒絶」の一手段である。同船は旺盛に砂糖貿易に従事していた（表3参照）。

.....

021：ポスティリオン号 Postillion 1738/42

- (1) 70トン；銃砲4
- (2) 24名（出港時）
- (6) アイッサク・ホブハウス社 Issac Hobhouse & Co.
- (7) 12月12日
- (8) カラバル Calabar
- (10) サウス・カロライナ South Carolina
- (12) 227名
- (14) 1740年3月6日

*備考：サウス・カロライナでの奴隷の売買はジョセフ・ラッグ Joseph Wragg & Co. が代理商であった。182名の成人と45名の子供に対する輸入関税は2045ポンドであった。埠頭記録簿 wharfage book によれば、同船はアフリカからブリistolへ入港している。

*徳島注：同船は旺盛に砂糖貿易に従事していた（表3参照）。

.....

022：アンテロープ号 Antelope 1745/3

- (1) 80トン；銃砲2
- (2) 24名（出港時），12名（入港時）
- (6) トマス・ペニングトン Thomas Pennington
- (7) 11月25日
- (8) シエラ・レオネ Siera Leone
- (10) キングストン Kingston, ジャマイカ Jamaica
- (11) 1746年9月10日
- (12) 186名
- (13) 1746年12月1日
- (14) 1747年3月28日

- *備考：同船はわずか8名の乗組員でジャマイカに入港した。帰国への航路で私掠船 privateer, グローリア号 Gloria に乗っ取られ、1600ポンドで買い戻された。
 - *徳島注：アンテロープ号は、武装状況が貧弱（銃砲2）である。ブリistolを出るとき24名であった乗員が、ジャマイカ入港時に8名に減員しているのも異常だ。武装の貧弱さ、乗員の減少も影響して私掠船に乗っ取られたのであろう。
-

[4] 若干のまとめ

- (1) この時期以後、ブリistolはリバプールに奴隷貿易のリーダーシップを奪われて行くのであるが、これにはいくつかの条件が存在する。

18世紀中葉まで、ブリistolはロンドンに次ぐイングランド第二の都市であった。当初、ロンドンの王立アフリカ会社 Royal African Company が、奴隷貿易を支配していたが、同社に属しない商人 independent traders の方が、活発に奴隷貿易を展開し、やがて、ブリistolがロンドンに替わって奴隷貿易の中心となっていく。ブリistolがイギリスの西海岸に立地している有利な条件もあった。しかし、1730年代までにブリistolはイギリス第二位の港湾であるリバプールに地位を奪われていく。

ブリistol港は経費のかかる港であった。ブリistol貿易商社 Bristol Merchant Venturers が貿易を管理し、ブリistol商人からすべての支払いを徴収していた。ブリistol海峡の灯台の維持、埠頭を利用する権利、投錨、繫留の課金があった。このような課金は他の港には見られなかった。ブリistolの商人たちは不満であったが、それを軽減することはできなかった。

エイヴォン川 Avon Gorge を通行する船の水先案内は難しかったので、他港より料金は高かった。ブリistol港は干満の差が非常に大であったので、遅延や危険な過密状態が生じた。船舶は一日二回、干満により影響を受け、干潮時には船が傾いた状態で泥土上にあり、船体の継ぎ目に大きな

負担がかかった。1802年に「浮き停泊所」‘Floating Harbour’を建造する計画が建てられたが、それは1809年まで完成せず、時期を失っていた。船舶も大型化し、シアーハンプトン Shirehampton 付近のエイボン川の「馬蹄形湾曲」‘Horseshoe Bend’を航行することはますます困難になっていった。ブリストルでは輸出と関連する大規模な産業は砂糖産業以外存在しなかった。

一方、リバプールでは水先案内料金やその他の課金はブリストルよりずっと低廉であった。ブリストルと違って、リバプールは非常に広大で深いウオーター・フロントを有していたので、容易に接岸可能で、干満の影響を受けなかった。船舶は迅速に荷揚げ荷降ろしが可能であり、繫留、停泊料を軽減できた。ブリストルの「浮き停泊所」が完成するまで、多くの商人がリバプールへ移動しブリストルに戻りたがらなかった。リバプールはランカシャーの木綿工業の勃興とともに急速に成長した。従来、北ミッドランドからセバーン川を下ってブリストルへ運ばれていた商品は、運河が完成してからはリバプールへ運河で運ばれるようになった。

こうした有利な条件の下、リバプール商人は、ブリストル商人より低廉に奴隷を売買できた。18世紀中葉までに、リバプールは西アフリカにブリストルの2倍の船舶を送り出し、18世紀末までに、リバプールの奴隷貿易は全イギリスの60%、全ヨーロッパの40%を占めるにいたった。リバプールを凌駕する奴隷貿易港はその後にも出現しなかった。

(Bristol and Slavery the City of Bristol and its Link with Transatlantic Slave trade

URL: <http://www.headleypark.bristol.sch.uk/slavery/index.htm>)

- (2) 1787年、トマス・クラークソン Thomas Clarkson は、議会内でのウィリアム・ウィルバーフォース William Wilberforce の協力が得られることを確認し、新委員会結成を呼びかけた。グランヴィル・シャープを委員長とする「奴隷貿易廃止委員会」The Committee for Effecting the Abolition of the Slave Trade が結成されると、クラークソンは奴隷船乗船経験者の聞き取り調査の旅（5ヶ月に及んだ）にでるのである。「最初の目的地は、ブリストルであったが、ブリストルは奴隷貿易の一大中心地であった。馬

車で当地に到着した時、クラークソンは「眼前の大商業の中心地を破壊しようとする自分の骨の折れる計画に身の引き締まる思いであった。」彼は、ブリストルの繁栄にとって奴隷制が重要であるという、目に見える証拠として、「何百隻ものひしめき合うマストの林立する」、この港を見たのである。クラークソンが奴隷貿易と関係した人々とのインタビューを始めたのは、ブリストルであった。」(Zerbanoo Gifford, *Thomas Clarkson and the Campaign Against Slavery*. 1996. Anti-Slavery International. P.24. 邦訳は、徳島達朗監訳『アボリショニズムの社会史—反奴隷制運動とクラークソン—』梓出版社、1999年、25-26ページ)

クラークソンは、船員2万人以上と面談聞き取り調査を行い、船員の死亡率の高さ、賃金額の詐欺的内容を明らかにした。

1780年代末、クエーカーの反奴隷制活動家（彼はクエーカーではないが、反奴隷制運動の中で、クエーカーの積極的な活動を認め、彼自身もクエーカーに近い心情を持っていた＝徳島）、トマス・クラークソンはブリストルの奴隷貿易への関与を調査するために、このパブを訪れている。このパブのオーナーは奴隷貿易商人との交わりを断っており、クラークソンに奴隷貿易へのリクルートを援助した他のパブの情報を伝えたと言われている。クラークソンは奴隷自体の苦悩は勿論のことであるが、イギリス船員の置かれた恐るべき状態をも明白にした。

当初、大衆は奴隷の苦境よりも船員の苦境のほうに憤慨していた。クラークソンは貿易商社 Merchant Venturers の記録を手に入れた。クラークソ

【図3】 クラークソンが船員から聞き取り調査したパブ（セブン・スターズ）



出所：Slave Trade Trail around Central Bristol, Bristol Museums & Art Gallery, 1998.

ンは船員名簿 Muster Roll の検討を通して、ブリストル奴隷貿易船員の死亡率は、三角貿易に参加している他の港市と比較して非常に高いことに気づいた（前掲、*Slave Trade Trail around Central Bristol*, 13ページ）。

以上、ブリストル奴隷貿易を見てきたが、リバプールと比べて港湾の条件の劣悪さがあった。そのため、船舶の運航の時間と経費（繫留、水先案内料）が負担であった。「浮き停泊所」の完成まで、不満を持つブリストル商人はリバプールへ移動して奴隷貿易に従事している。リバプールは後背地マンチェスターの木綿工業の発展と関連しあいながら奴隷貿易港として首位に立った。一方、ブリストルは砂糖精製業の発展が見られたが、1880年代にプロイセンで開発されたビート（砂糖大根）に押されて衰退に向かう。上記奴隷船の個別データでも見たように、奴隷船の出港時と比して帰港時の船員数の減員は常態化している。これは、上記トマス・クラークソンの面談調査で明らかになったように奴隷貿易船船員の行方不明、死亡、置き去りなどによるものであろう。

(2003年12月25日提出)