

19 世紀アメリカ捕鯨航海誌

—ニューイングランドにおける捕鯨マニュファクチュアの考察—

大 崎 晃*

Study on American Whaling by Sailing Vessels in the 19th Century: Consideration of Whaling Manufacture in New England

Akira OSAKI *

Abstract

The writer contributed to "Journal of Geography 2000" Vol.109 on whaling by sailing vessels in the 19th century. Here, the writer studied details the management of whaling voyages at that time.

Whaling voyages extended from one year to two, three, and four years. This necessitated whaling vessels calling at several ports en route for supplies of water, firewood and food. Hakodate in Japan, which was already open to foreign vessels, was one of the ports of call. Whale oil and whalebone harvested during a voyage were sent by cargo clippers to the respective home ports in New England, via supply ports centering on Honolulu in the Sandwich Isls. The purpose was to empty the hold and quickly cash in the cargo.

The places of birth of crews were New England and other areas in the USA, but they actually lived around their home ports and had US citizenship. Some of crew members died due to various accidents, or left their vessels because of illness. In addition, in the Pacific, a number of unskilled hands deserted their vessels at some islands of call. Therefore, the vacancies had to be filled at port of calls. As a result, many crews changed composition from the time of departure.

The lay-system was contracted at the port of departure. Dividends based on percentage of proceeds of whale oil and whalebone were paid to crews upon return to port. This lay-system was adopted by American whaling, but there were great differences in dividends received by skilled and unskilled hands. In addition, in the case of unskilled hands, dividend account was greatly reduced by advance money and interest before and during the sailing. Therefore, their net income was very small.

Until the 1850s, whaling prospered and proceeds from whale oil and whalebone were large. Naturally, dividends for investors were large. Therefore, shipbuilding casts were easily covered by around 2 voyages. But, in the 1870s when American whaling declined as proceeds from whale oil and whalebone were reduced by the lay-system, both dividends for investors and crews also decreased, although whaling as an enterprise was still carried on. But, interest in whaling of both investors and crews was receding. In the 1870s the number of American crews decreased,

* 徳川林政史研究所

* The Tokugawa Institute for the History of Forestry

and foreign crews including skilled hands increased. Many extra hands also had to be hired.

In the history of economics American whaling by sailing vessels in the 19th century can be considered to be at the manufacturing stage. Theory explained that manufacturing develops into a capitalist industry through the Industrial Revolution or mechanization. However, American whaling by sailing vessels did not follow this course. It can be considered that both investors and crews (capital and labor) moved out of the whaling industry to other sectors in the latter part of the 19th century as whale resource decreased. The whale oil market price fell due to competition from petroleum. Moreover, at this time in New England there were large investments in various industries, and the labor market on land was expanding. This is in contrast to the Japanese case in which a manufacturing scale fishery developed into capitalist stage fishery with a limited investment area and a small labor market. The writer would like to pursue this subject.

Key words : American whaling, New England, lay-systems, manufacture

キーワード : アメリカ式捕鯨, ニューイングランド, レイシステム, マニファクチュア

I. アメリカ捕鯨航海研究史と課題

19世紀中葉に盛期をむかえた帆船式アメリカ捕鯨は、開拓精神に富むアメリカ人ばかりでなく、帝国主義植民地政策下の探検ブーム、啓蒙思想と異境・異文化の発見ともあいまって、博物・文芸・歴史・経済等多分野にわたって知的好奇心を刺戟した。さらに本邦では日本英学事始めに連なる漂流民とアメリカ捕鯨船研究（川澄, 1988 1998: 以下多数）、日本開国史としての捕鯨船寄港問題（例えば、桑田, 1940）もこれに加わった。しかし当時一大産業であった帆船式アメリカ捕鯨そのものを史実として追求することも重要であるにも拘わらず、この点には今日なお多くの課題を残している。

筆者は本誌前稿（大崎, 2000: 以下単に前稿と記す）で、ニューイングランドにおける帆船式アメリカ捕鯨の立地条件について、起業環境すなわち資金調達と労働力市場を中心に論じて次の諸点を指摘した。捕鯨船経営のために個別船単位につくられた共同出資組織コンソシアム（consortium）は、増資や資産形成による複船経営や代船建造で組織の拡大・継承をはかろうとはせず、出資者は複数のコンソシアムに少額宛出資したので、出資者のリスクは分散され資金調達が有利に働いた。

捕鯨船の操業管理は、コンソシアムの高額出資者ではなく航海用品の仕込みと鯨油・鯨髭販売を扱う商人がエージェント（agent）を努めたが、これは商人にとっても少額分散出資を通じて多数の捕鯨船運営を委ねられ好都合であった。乗組員の報酬は、航海ごとの生産量変動が大きい捕鯨では、人件費の比率を一定におさえて経営の保障をはかろうとする、職階に対応する出来高払歩合制すなわちレイシステム（lay system）がとられ、さらにこれと乗組員労働力市場における国籍・人種の多様化との関係についてもふれた。そこで捕鯨産業を総合的に把握するには、つぎに生産・労働の現場である捕鯨航海の分析に進むことが必要となり、本稿は研究の対象をここにおいた。

具体的な研究作業に入るに先立って19世紀の帆船式アメリカ捕鯨航海に関するこれまでの成果を社会科学的な分野にしばって整理し、その結果に基づいて本稿の課題を集約しよう。

まず帆船式アメリカ捕鯨航海史の綿密な考証がある。Starbuck（1878）は、編年的に18世紀から19世紀第3四半紀までの捕鯨漁場の拡大と航海中に発生した重要な事件や事故を追跡し、巻末479頁にわたり1784年から1876年までにアメリカから出港した捕鯨船、延10,086隻の船名・船型・トン数・船長名・エージェント名・漁場・

出港日・帰港日・生産鯨油量・鯨髭量を載せている。本書とその追捕版である Hegarty (1956) は、Old Dartmouth Historical Society (1938) とともに今日でもアメリカ捕鯨史研究の基本文献としての地位を失わない。しかし本書は捕鯨業の経営内容や乗組員の雇用関係等にはふれておらず、これだけでは捕鯨産業を構造的に把握することはできない。Starbuck について捕鯨航海史研究を発展させた Stackpole (1953) は史実編年の考証を行うとともに、さらに Stackpole (1972) は南海捕鯨漁場の支配権をめぐるアメリカ・イギリス・フランス各国間の角逐についてまとめた。鯨油・鯨髭等捕鯨商品販売額の推移に加えて Starbuck (1878) 以後の 1877 年から 1906 年までを含む捕鯨史でもある Tower (1907) は、捕鯨商品を最初にとりあげたが経営の内部にはふみこんでおらず概説感は否めない。また簡単ではあったが Spears (1908) はごく早期に出たニューイングランド捕鯨史であった。

本格的な社会科学研究の嚆矢は Hohman (1928) で、はじめて捕鯨船の経営について分析した。そこでは乗組員への利益分配法の慣行になっている職階別歩合配当制であるレイシステム (lay system) を紹介し、また出港前々渡金や航海中における乗組員の日常用品の割増額付購入を通してみられる経済的待遇の別の側面にもふれている。さらに造船艤装と航海用品の仕込みの実例を通じて起業資金と操業経費の必要額を示して、現在でも捕鯨史の先駆的社会科学研究としての意義は大きい。分析の内容となった項目と使用した資料に一貫性を欠き、経営実態の総合的な復元の成功までにいたらなかったのが惜しまれる。はじめて捕鯨船操業の包括的な経営分析を行ったのは Moment (1957) である。その中で捕鯨船の建造は複数の出資者で構成する出資組合 (partnerships, 大崎, 2000 ではコンソシアム, 共同出資組織) が行い、部分的出資者の 1 人で、かつ食糧・資材の仕込み、乗組員の雇用斡旋、鯨油・鯨髭の販売を代行する商人がエージェントを努めたことを示して、実際の捕鯨船 2 隻の数次にわたる航海収支の概算を載せている。ついで乗組員のレイ

から利子加算の前渡金、割増額つきの slop chest (Hohman, 1928, 246-255) の日用品掛売金が帰港後に差引かれたことを指摘した。

Davis *et al.* (1997) は、ハーバード大学ビジネス大学院 Baker Library の Joseph Davis コレクションの資料を使用して、ニューベッドフォードにおける 19 世紀アメリカ捕鯨船の年次別諸データ、すなわち出航地・操業海域・乗組員職階別平均レイ・乗組員平均配当額・航海費用・トン数別船数・トン当り造船価・捕鯨高指数・航海利益率等多量の数表を作成して、捕鯨業経営の時系列的定量的包括と解析を行い、現時点ではもっとも水準の高い成果を世に問うた。しかし Davis *et al.* (1997) の計量歴史学的方法論は、一方では個別の事例が捨消されてしまうので、捕鯨船・操業・乗組員・レイ・捕獲量・経営収支等各項目間の有機的関連立証の視点からは遠のいてしまう。したがって Davis *et al.* (1997) における、この点への接近は同じ時系列点での項目間照合を通じた推理あるいは仮説設定までが限度となる。さらに同書は、伝統的歴史科学でとりあげられてきた具体的人間活動に対しての比重が低く、本稿はこの点で彼らとは立場を異にする筆者の試論でもある。

1830 年頃から捕鯨船乗組員に増加する非ヨーロッパ系アメリカ人乗組員について分析した Creighton (1995) は、その人種と職階およびレイが 19 世紀のヨーロッパ系アメリカ人社会の人種観・社会観と結びついたヒエラルキーに基づいていることを指摘し、同時に乗組員の家族にも目をむけた。一方ヨーロッパ系・非ヨーロッパ系のはっきりした階層差についてとりあげた Putney (1987) は、捕鯨最盛期以後アフリカ系アメリカ人が数の上でも重きをなすようになり、出資者へのぼりつめた者もあったことを指摘した。

以上の研究史に基づいて本稿の課題を次の 4 点に集約することとした。前稿でニューイングランド捕鯨産業の立地条件について、当地では起業資金の調達法および乗組員労働力市場と利益分配法が当産業に有利に働いた側面を日本の遠洋漁業発達地の場合と比較して述べたので、今回はそ

れを引きついで捕鯨航海そのものの経営実態と労働環境を対象にする。ところで航海については鯨の捕獲活動や遭難事故・異文化発見等の体験や出来事という点では、これまでにかなりの情報が蓄積されているのに対し、全航海行程の復元は冒険体験記や航海日誌の復刻を除くと社会科学上の成果は決して多くない。しかし航海の基本的内容の掌握は産業経営研究の分析視点設定に際して必要があるばかりでなく、Starbuck (1878) や Stackpole (1953)、Tower (1902)、Davis *et al.* (1997) で欠落している問題の空隙を埋めることができる。

捕鯨船乗組員の航海中の待遇についてはじめて社会科学的に分析した Hohman (1928) は、レイ契約を結んでもそれが出港前の前渡金や航海中の前借金に対する利子と、病気等事故に対する敷金が控除される實際を指摘した。しかし Hohman (1928) には航海生活が克明に記録されてはいるが、航海の実例による報酬配当費の復元やこれと航海経営収支の関係等捕鯨産業の包括的把握にいたれなかった。Hohman のこの面の不足を補いたい。一方 Davis *et al.* (1997) は、年次別職階別平均レイや、1 隻当りの平均収益率を示しているが、これらはあくまで平均値で個別経営との関連を欠いているので、これ以上問題を深めるには限界がある。また捕鯨船の乗組員編成に多様な人種が組みこまれていることを指摘したのは Chreighton (1995) だが、この点と経営の関係についても考えたい。

はじめて捕鯨操業航海収支の問題についてとりあげた Moment (1957) には、1 航海分の収支しか収録されていないので造船費の償還過程や利潤の蓄積を追跡するには不十分である。一方 Moment (1957) は捕鯨船 2 隻の数次にわたる航海収支を載せているが、食糧・資材の仕込費や乗組員配当費等経費の内訳には実際の数値ではなく推計値を示している。一概に 19 世紀のアメリカ捕鯨といっても 1830 年以前の興隆期、1830-1860 年の最盛期、1860 年以降の衰退期と時期によって大きな違いがあるので、資料の取扱いにあたっては資料が語っている時代の洞察を働かすこ

とが必要である。したがって史実との乖離が懸念される Moment に代わって、本稿は実数値を使用して操業航海収支の實際にせまりたい。

前稿で筆者はニューイングランドにおける捕鯨産業の立地条件について、日本の遠洋漁業の立地との比較から多くの共通性が見出せることを指摘した。今回はマニファクチュアとしての帆船式アメリカ捕鯨と、同じくマニファクチュアとの断定 (福本, 1960) もある日本の幕藩期網取式捕鯨との比較の妥当性の検討を通じて、ニューイングランドにおける帆船式アメリカ捕鯨の特色について考察する。

なお使用した資料は、表 1 は Starbuck (1878) と Hegarty (1956) 付表の個別記録から、表 2 は捕鯨船ジョージアンドマリーズの航海日誌 (筆者蔵) から、それぞれ筆者が集計作成した。表 3-9 は、前稿でも紹介した斯界で知られるバーバラ・ジョンソン (Johnson, Barbara) コレクション (Princeton, N.J., USA) の未発表 manuscript 史料からいずれも筆者が集計作成した。本文記述中で部分的に引用したものも「箱館奉行所亜米利加漁船碇泊中日記 (筆者蔵)」以外はいずれも同コレクションである。以上は本文該当箇所にも注記したがあらかじめ記しておく。

II. 帆船式捕鯨操業航海の始終

一般に捕鯨航海のイメージになっているメルヴィルの小説「白鯨」は、作者の短期体験航海をもとに 1820 年におきた捕鯨船エゼックスの遭難事件をはじめとする捕鯨と海洋冒険情報をもりこんだフィクションで、彼自身も本稿で後述する放浪者 (beach comber) であった。しかし捕鯨航海の實際は、漁場での鯨の捕獲と解体・搾油作業のはなばなしい数十日間には多くの紹介記録があるが、あとの期間は連日海と空しか見えない船上で、乗組員は家族へ手紙を書き鯨の歯を彫刻 (scrimshaw) するほかに何をしていただろうか。

捕鯨航海の実際の記述に入るに先だって Starbuck (1878) と Hegarty (1956) の付表によって、各航海の出港から帰港までの航海期間の算出を試みたのが表 1 である。これによると航海期

表 1 ニューベッドフォード出港捕鯨船の航海期間 .

Table 1 The cruising term of whaling vessels sailing from New Bedford.

月数 months 年次 year	~ 11	12 ~ 23	24 ~ 35	36 ~ 47	48 ~ 59	60 ~ 71	72 ~	不明 no report	合計 total
1816 ~ 1820	26	17	15	4				42	104
1821 ~ 1825	29	21	27	4				80	161
1826 ~ 1830	52	63	54	25				29	223
1831 ~ 1835	78	77	36	99	2			35	327
1836 ~ 1840	35	126	75	83	19			9	347
1841 ~ 1845	10	67	152	122	30	2	1	24	408
1846 ~ 1850	2	37	139	127	23	2		42	372
1851 ~ 1855	3	35	160	207	50	4		46	505
1856 ~ 1860	6	9	55	159	94	8	1	62	394
1861 ~ 1865	19	45	48	64	31	9	1	50	267
1866 ~ 1870	12	32	30	77	39	5		44	239
1871 ~ 1875	6	19	30	57	22	1	2	29	166
1876 ~ 1880	20	40	40	53	19			19	191
合計 total	298	588	861	1,081	329	31	5	511	3,704

Source : Starbuck (1878) and Hegarty (1956)

The data were assembled by the author.

間にはばらつきが大きい、各年代ごとの中央値は 1835 年までは 1 年以上 2 年未満、1836 1850 年は 2 年以上 3 年未満、1851 1875 年は 3 年以上 4 年未満ただし南北戦争中の 1861 1865 年のみ 2 年以上 3 年未満、そして 1876 年以後は 1 年以上 2 年未満だった。別の見方をすると航海期間はしだいに長くなり、1820 年代には 1 3 年、1850 年代には 3 5 年で、30 年間に 2 倍、実質期間では 2 年間延びたことになる。

では捕鯨航海の実際を、1843 年 7 月 18 日コネチカット州のニューロンドンを出港し東廻りで南インド洋・南オーストラリア海域・北西太平洋で操業し、地球を一周して帰港した捕鯨船ジョージアンドメリーの航海日誌¹⁾から以下に復元しよう(表 2 参照)。同船は出港 19 日後にアゾレス諸島フロレンス島で 5 日間、さらにベルデ岬諸島フォゴ島で 3 日間中途補給のために寄港した。8 月 23 日インド洋の漁場へむけ南下すること 40 日、視界に何も見えない単調な航海が続いた。ようやくトリスタンダクーニャ諸島を東へむかうとしばしばセミ鯨の群を望見ようになった

が、遠すぎたり、素早く逃げられたりで攻撃できなかった。

鯨への最初の攻撃は、11 月 10 日に 3 頭のセミ鯨を目視した時で、舷側積載の捕鯨ボートを下して鯨に鉋を打ったが、いずれも逃げられた。11 月 13 日はじめて鯨を仕留め、舷側に引いて厚い脂肪層を含む脂皮を解体した。搾油は航海中に甲板上に煉瓦で築いた竈にかけた大釜で、角切りにした脂皮を煮沸して採った。重量と容積がある燃料の薪は、同じく重量と容積があっても安価な水とともに現地調達を旨とし中途帰港地で補給した。鯨油は出港時に積込んだ樽板材で樽職人が航海中に作りだめた樽に入れて、船倉に収めた。捕鯨船ジョージアンドメリーの航海最初の鯨油は 60 バレルだった。その後 11 月 14 日から 84 日間にわたって暴風圏に沿う南インド洋漁場オンザラインを東進操業、49 頭の鯨を発見のうち 12 頭を仕留めて 870 バレルの鯨油を得た。翌 1844 年 2 月 5 日ニュージーランド南島東岸のパンクスベニンズラに水と薪の補給のため 6 日間寄港したが、ここで 3 人の乗組員が失踪した。

表 2 捕鯨船ジョージアンドメリーズの航海記録

Table 2 Cruising records of whaling voyages undertaken by the ship George & Mary's.

日付 date	位置 location		捕鯨 whaling		記 事 note
	緯 度 latitude	経 度 longitude	目 視 saw	捕 獲 catch	
1843. 7. 19	41.23' N	72.07' W	頭	頭	ニューロンドン出港
: 8. 6					
8. 10	39.30' N	31.00' W			アソレス諸島フロレス島寄港補給 乗員補充
: 8. 19					
8. 23	17.10' N	25.00' W			ベルデ岬諸島フェゴ島寄港補給
: 10. 2					
10. 18	36.59' S	10.03' W	8R, 5F		喜望峰沖
: 11. 4					
1844. 1. 23	38.15' S	25.23' E	47R, 3F	13R	南インド洋操業鯨油 870 バレル (bbls)
: 2. 5					
2. 11	45.59' S	148.03' E			ニュージーランド南島バンクスペニン斯拉寄 港補給・乗員 3 人失踪
: 4. 4					
4. 9	43.20' S	172.55' E			サンドウィッチ諸島マウイ島ラハイナ寄 港補給
: 4. 23					
8. 11	20.53' N	156.40' W	82R, 2F	17R	カムチャッカ沖操業鯨油 1,910 バレル (bbls)
: 9. 16					
9. 24	32.16' N	179.57' E			サンドウィッチ諸島ラハイナ補給修繕
: 10. 22					
10. 24	51.00' N	164.30' E			クック諸島ラロトンガ島寄港乗員補充
: 12. 11					
: 1845. 1. 15					
1. 16	57.20' S	68.16'			ホーン岬沖
: 2. 23					
	8.00' S	34.16' W			ブラジル, ペルナンブコ寄港乗員補充
	41.23' N	72.07' W			ニューロンドン入港

R : セミ鯨 right whale, F : ナガス鯨 finback whale.

Source : Whaling vessel George & Mary's logbook of Capt. L. Baker, manuscript.

The data were assembled by the author.

2月11日に次の漁場北西太平洋にむけて出港し、53日目にサンドウィッチ（ハワイ）諸島マウイ島ラハイナに寄港し、6日間の補給の後出港、2週間でいわゆるカムチャツカグラウンドに入った。ここで111日間にわたる操業で101頭の鯨を発見、内17頭を捕獲し1,910バレルの鯨油を得た。カムチャツカグラウンドとはカムチャツカ半島からクリル列島沖の漁場を指し、19世紀の帆船式捕鯨漁場としては日本・琉球・小笠原諸島を結ぶ三角地帯のジャバングラウンドより新しく、ベーリンググラウンドはさらに新しい。ジャバングラウンドの発見によりここに集まる捕鯨船のために日本への開国圧力が強まったともいわれるが、日本が鎖国政策下にあった1840年代のジャバングラウンド操業船はサンドウィッチ諸島を中継基地にあて、またカムチャツカグラウンド操業船も同様であった。捕鯨船ジョージアンドマリーズは35日間のカムチャツカ操業の帰途、9月17日に再びサンドウィッチ諸島マウイ島ラハイナに補給と修繕のために寄港し、8日間の滞在の後9月25日出港した。途中クック諸島ラロトンガ島とホーン岬をまわりブラジルのペルナンブコ（レシフェ）で補給し、1845年2月23日ニューロンドンへ帰港した。

サンドウィッチ諸島のような中継地は、物資の補給、船体の修繕、乗組員の休養・交替の他にも、鯨油・鯨髭等の母港への回漕地でもあった。当時の350トン級捕鯨船の船倉は、鯨油3,000バレル程度で満船になるので、次の操業にそなえて船倉容量を大きくしておく必要があった。これに加えて積荷の早期換金化が望まれ、航海中に順次積荷に保険をかけて海運会社に委託し母港へ送致した。中継地はチリのタルカワノ、当時コロンビア領のパナマ、アメリカ西海岸のサンフランシスコ、サンドウィッチ諸島オアフ島のホノルル、マウイ島のラハイナ、オーストラリアタスマニア島のホバート、当時の蘭印ロンボック島マタラム等があった。

捕鯨船ジョージアンドマリーズの頃より時代はやや下る（1858年）が、サンドウィッチ諸島ホノルルからニューイングランドのニューベッド

フォードにむかった、ホノルルの海運業R.コーディ社の快速帆船（clipper）ウェストウィンドの積荷リスト（表3）をみよう。積荷の大部分は捕鯨船から託送された鯨油と鯨髭（whale bone）で、荷主は操業中のニューイングランドの捕鯨船メトロポリス、ナッソー、ミネルバ、ハーモニー、ウォーレン、ボーディッチ、キングフィッシャー、ウェーブレット、バーノン、ファニー、フォーチュン、サウスアメリカ、アジソン、ジャパン、トライデント、ウィリアムC. ナイであった。積荷には捕鯨船長個人の報酬である歩合配当分鯨油や、捕鯨船関係ではない毛皮・ヤシ油・古銅等一般貨物もみられ、運賃の総額は21,805ドルだった。

一方補給等の寄港について箱館（函館）に入港した捕鯨船の場合をみよう。鎖国政策下幕府は異国船に対し1825（文政8）年「（異国船）打ち払い令」で攘夷強化を試みたが、1842（天保13）年には「（天保）薪水令」を發布して薪・水・食糧の提供でもって異国船を退去させる政策へ転換した。1854（安政1）年「日米和親条約（神奈川条約）」の調印により下田・箱館の2港が開港されると、箱館はジャバングラウンドやカムチャツカグラウンドを目指す捕鯨船が寄港するようになった。1855（安政2）年箱館寄港の捕鯨船イレイススウィフトの滞在について、当時の「箱館奉行所日記」²⁾から日を追ってたどろう。

2月22日。「亜墨利加合衆国鯨漁船二而船名イレイススウィフト船長之名ウエルレムイル」が箱館に入港した。同船は「ニウベッドフラト与申す所より昨年五月出帆所々航海致しグアム島江より夫より当湊江渡来是より北洋江罷越鯨漁可致旨申聞候」とあって、ニューベッドフォード出港の捕鯨船が、カムチャツカグラウンドへむかう途次の寄港であった。その目的は「薪水欠乏二付乞受度申」と薪水の補給で、「代料者金銀銭差出度旨」というので薪水を「明日差出候旨申渡し」た。また「明日船長共外両三日上陸」して必要な「調物致し度旨相願」と、上陸してその他の物資を調達したい願いもあった。また補給以外にも船員の休養があった。

表 3 ホノルル港よりニューベッドフォード行快速帆船ウエストウィンドの積荷リスト (1858.10.6)

Table 3 Freight list of cargo on the clipper ship West Wind from Sandwich Isls. Honolulu for New Bedford, 1858. 10. 6.

内 容 contents	荷 主 shippers	受 取 人 consignees	包 装 packages		運 賃 sum of freight
			バレル (bbls)	ポンド (lbs)	
鯨 油	schooner Metropolis	Swift & Allen	127		349.55
鯨 髭	"	"		5,254	324.75
毛 皮	"	"		160	11.76
鯨 油	schooner Harmony	"	1,357		2,799.76
鯨 髭	"	"		20,620	324.75
毛 皮	"	"		108	7.93
鯨 油	bark Fanny	"	481		990.85
鯨 髭	bark Vernon	"		9,013	141.94
獸 皮	Field, B. W.	Peirce, H. A.		18,499	194.24
鯨 油	ship Addison with Capt.	Richmond, J. B.	1,233		2,538.46
鯨 髭	ship South America	Bownell, W. O.		14,643	230.62
同	ship Nassau	Swift & Perry		14,868	234.17
鯨 油	ship Minerva	Gifford, W.	405		833.49
鯨 髭	"	"		8,218	129.43
鯨 油	bark Warren	Wilcox, W.	801		} 1,801.06
鯨 髭	"	"		9,652	
鯨 油	ship Bowditch	Child, C. J.	1,299		2,672.60
鯨 髭	"	"		9,848	155.11
同	bark Fortune	Taber, E.		17,690	278.61
鯨 油	bark Nye	C. R. Tucker & Co.		11,922	187.77
鯨 髭	ship Japan	Blackler, W. G.		13,107	206.43
同	ship Trident	Parker, F.		19,578	308.35
鯨 油	bark Wavelet	Grinnell, S.	1,241		2,553.92
鯨 髭	"	"		9,553	149.91
鯨 油	bark Kingfisher	Bourne, J. Jr.	1,482		3,050.91
鯨 髭	"	"		15,714	247.49
ヤシ油	Lean, G. W.	order of the left	428		880.53
古 銅	Field, B. W.	order of the left		16,657	152.48
合計 total			8,854	215,104	21,805.38

Source: Freight list of cargo on the clipper ship West Wind, Coady & Co., Honolulu. manuscript.
The data were assembled by the author.

2月23日。「午中刻船長副長通弁水主七人都合
拾人沖之口より上陸町々遊歩同下刻御用所実行
寺江羅越」「重立ち候三人之もの兼而設置候休息
所谷地頭佐吉宅江罷越酒相用ひ七人之者八町々二
歩行之上申下刻一同本船江立帰候」と、長旅のため
飲酒と散策の機会に乗組員は強い願望を抱いていた。
だが乗組員と地元民の間に摩擦がまったく

なかったかといえ、飲酒等による風紀の乱れは
両国責任者の心をなやませた。

2月26日。箱館奉行は船長へ「御用所におゐ
て一昨日己来上陸之内酩酊之もの有之自戒至候義
二者可有之候得共若之童僕等打寄互二戯云等致間
敷もの二も無之万一心得違有之節者双方共不宜」
と、酩酊者取締りを提案したところ合意に達した

表 4 捕鯨船マチルダシーズの第 2 回航海 (1861.6.12 1865.5.6) 経費

Table 4 Account records of the 2nd whaling voyage undertaken by bark Matilda Sears, in 1861. 6. 12 1865. 5. 6.

費 目 item	金額 amount by sum	比率 ratio
	\$	%
船長に委任された航海中支出 (水・薪・食糧等購入費, 修繕費等)	6,997.70	59.08
鯨油・鯨髭託送船便料	3,105.60	26.22
同上保険料	1,260.00	10.64
税関手数料	83.57	0.70
埠頭棧橋使用料	54.37	0.46
水先案内料	33.74	0.29
鯨髭結束・鯨油樽製造料	56.21	0.48
荷揚・荷降料	156.60	1.32
陸上運送料	33.07	0.28
郵便・電報料	5.56	0.05
未払・不明金	57.15	0.48
合 計 total	11,843.57	100.00

Source: Journal of account records for all whaling voyages of bark Matilda Sears kept by the agent W. Potter. manuscript.
The data were assembled by the author.

のだった。しかし両者は摩擦ばかりでなく子供に対する乗組員の気くばり, 「亜人共之内市中遊歩之節弁天町孫右衛門小児江銀錢一枚遣し候旨同人より直々附添候同心共江申立」たりもした。

2 月 28 日。そして「今未中刻亜船出帆いたし候旨沖之口詰之ものより届出ル」と, 7 日間の滞在を終えて次の目的地へ出港して行った。寄港船の要望とともに開国間もない日本側対応のともだちも察せられて興味深い。

本章の終りに航海経費について, 1861 1865 年にわたり北太平洋で操業した捕鯨船マチルダシーズの場合 (表 4) をみよう。まず経費の 60% は船長に委託された航海中支出で, 内訳不詳なのが残念だがこれまでみてきた航海の事情からある程度推測できる。それは必需品ではあるが出港にあたって, 重量・容量が大きい安価で現地調達の方が有利な水・薪と食糧品の購入費と, 船体および設備の途中修繕費である。ついで航海中の鯨油と鯨髭等を中継地から母港へ託送する運賃と, 託送品にかけた保険料で経費の 36% 余を占める。

通常捕鯨船の航海期間によって補給回数が, また鯨の捕獲量によって母港への託送回数がそれぞれ異なってくる。その他航海の状況によっては修繕の必要が生ずるが, それは航海が幸運に恵まれれば少額ですんだ。

III . 乗組員の構成と経済的待遇

1836 年 6 月 10 日, 西インド洋を目指してニューベッドフォードを出港した捕鯨船マウントバーノンの乗組員リスト (表 5) によると, メンバーは船長他 31 人だった。年齢はその内 20 代が 24 人, 10 代が 3 人で最年少 15 歳のジョージ・コベルは船長クレメンツ・コベルの息子で, 後年本船の船長になっている (Old Dartmouth Historical Society, 1938, 101)。出生地はカナダの 1 人を除き, ニューベッドフォードをはじめとするニューイングランドが多いけれども, アメリカ全土にわたる。1836 年の居住地はニューベッドフォードが 26 人で, 全員がアメリカの市民権を持つ。しかし本リスト記載の皮膚の色による人種

表 5 捕鯨船マウントバーノンの航海 (1836. 6. 10 1837. 7. 10) 乗組員

Table 5 Crew list of whaling voyage undertaken by the ship Mount Vernon of New Bedford, 1836. 6. 10 1837. 7. 10.

氏 名 name	出生地 places of birth	居住地 places of residence	国 籍 citizens	年 齢 age	膚 色 complexion	備 考 note
Covell, C.	New Bedford (MS)	New Bedford (MS)	U. S. A.		light	船長
Stunly, W. B.	Nantucket (MS)	"	"	41	dark	
Miller, D.	New Orleans (Lou)	"	"	29	"	
Cushman, D. M.	Fairhaven (MS)	"	"	23	light	
Grinnell, J.	Fairton (NJ)	Fairton (NJ)	"	20	black	
Pole, J. M.	East Bridgewater (MS)	East Bridgewater (MS)	"	21	pumice	
Smith, J.	West Salem (OH)	Fairhaven (MS)	"	24	dark	
Hoto, J. H.	New Bedford	New Bedford	"	27	"	
Scamon, R.	Dartmouth (MS)	Dartmouth (MS)	"	21	light	
破損 broken	Middleborough (MS)	Middleborough (MS)	"	30	dark	
Sponner, S. S.	New Bedford	New Bedford	"	20	"	
Diven, D.	Princeton (NJ)	"	"	39	black	
Junes, S.	Philadelphia (MS)	"	"	25	"	
Selus, P.	New Bedford	"	"	17	"	
Cumester, C. M.	"	"	"	16	light	
破損 broken	破損 broken	"	"	37	"	
Gibny, R.	Boston (MS)	"	"	27	pumice	
Horceice, I.	"	"	"	24	light	
Myotts, H.	Sussex (NJ)	"	"	24	"	
Cambell, H.	Portland (ME)	"	"	23	"	
Muth, J. M.	Cormors (NY)	"	"	20	dark	
Gullienis, I.	Holland (NY)	"	"	20	"	
Meth, S.	Fairton (NJ)	"	"	32	light	
Nyuces, W.	Mobert (Canada)	"	"	24	"	
Suge, H.	Warwick (RI)	"	"	22	"	
Durfee, A. G.	Newport (RI)	"	"	27	"	
Covell, G.	New Bedford	"	"	15	dark	船長息
Climton, W.	Trey (MS)	"	"	21	light	
Smith, T.	Newark (DE)	"	"	20	"	
Silva, M.	Westerly (RI)	"	"	23	dark	
Marcial, M.	Florence (MS)	"	"	25	"	
Jones, T. Jr.	Marblehead (MS)	"	"	23	light	

Source : Shipping paper for a whaling voyage by Mount Vernon. manuscript.

The data were assembled by the author.

区分では、ヨーロッパ系アメリカ人 (light) 15 人、アフリカ系アメリカ人 (blak) 4 人、アジア系アメリカ人 (pumice) 2 人、ネイティブアメリカ人 (dark) 11 人だった。dark は西インド諸島人やポリネシア人も考えられるが、出生地がいずれもアメリカ国内になっており、ネイティブア

メリカ人が主であったと考えられる。また light である船長クレメンツ・コベルの息子ジョージ・コベルは dark なので、カラードだったとみられる。この頃すでに非ヨーロッパ系が半数を占めていた。

バーク (bark) 型やシップ (ship) 型帆船の

表 6 捕鯨船マチルダシーズ全航海の中途下乗船乗組員数

Table 6 Crew records for six whaling voyages undertaken by bark Matilda Sears.

航海・日付 voyage and date	第 1 回航海	第 2 回航海	第 3 回航海	第 4 回航海	第 5 回航海	第 6 回航海	備考 note
	1st vogage 1856. 6. 17	2nd vogage 1860. 11. 1	3rd vogage 1865. 5. 15	4th vogage 1869. 8. 2	5th vogage 1873. 7. 22	6th vogage 1877. 10. 2	
費目 item	1860. 8. 9	1864. 11. 11	1869. 4. 8	1873. 6. 11	1877. 9. 27	1882. 3. 11	
出港時乗組員総数	人 27	人 30	人 33	人 30	人 26	人 30	
内中途下船者数	12	11	20	18	16	24	
内 病 気 死 亡 定 住 失 踪 解 雇	3	1		1		1	* 1882. 3.
						2	11 チリで
	9	4					売却船長
		5	15	16	16	18	除き解雇
中途乗組者数	7	9	12	28	25	4	
	2			11	13	4	
内 拘 置 失 踪 解 雇				1			
				10	13	3	
	2					1	

Source: Journal of account records for all whaling voyages of bark Matida Sears kept by the agent W. Potter. manuscript.

The data were assembled by the author.

標準乗組員数は 30 人程度だが、母港出港時の乗組員には航海中に事故や下船で欠員が生じ、ダートマスの捕鯨船マチルダシーズの場合は表 6 のとおりである。欠員が生じた理由は、病死・事故死、病気による下船、船上あるいは寄港地で上陸中の犯罪による投獄、勤務態度不良による解雇、前述「白鯨」の著者メルヴィルのようなサンドウィッチ諸島やタヒチ諸島等熱帯太平洋の異境にあこがれた beach comber とか shoaler と呼ばれる島々を渡り歩く放浪者（Hohman, 1928, 53）達の便乗した捕鯨船からの下船、そして失踪まで様々である。寄港地での失踪は乗組員の自覚の問題でもあるが、後述する歩合制配当の前借をしているので清算せずに失踪するのであった。航海中の欠員を寄港地で補充すると、この補充者からもまた下船者や失踪者が出た。

寄港地での補充乗組員は「異境」の人々によって占められていく。例えば 1857 年 11 月 11 日マサチュセッツ州エドガータウンを出港した捕鯨船

オクムルギーの場合³⁾、太平洋で捕鯨操業中サンドウィッチ諸島等に 5 回中途寄港した。1 回目は 1859 年 2 月 28 日からタヒチ諸島ツパイ島ボラボラ、2 回目は 1859 年 3 月 17 日からサンドウィッチ諸島オアフ島ホノルル、3 回目は 1859 年 10 月 19 日からサンドウィッチ諸島マウイ島ラハイナ、4 回目は 1860 年 4 月 16 日からラハイナ、5 回目は 1860 年 9 月 28 日からホノルルでそれぞれ入港から数日間滞在した。いささか繁雑になるがその間の乗組員の出入は次のようになる。32 人を乗せて母港を出港したオクムルギーが 1 回目の寄港地ボラボラに達した時、乗組員 2 人が失踪したので 6 人のタヒチ人を補充した。2 回目の寄港地ホノルルに入港した時タヒチ人 4 人を解雇しカナカ人 8 人を乗せ、3 回目の寄港地ラハイナでは母港から乗船してきた 2 人が失踪し、2 人を解雇した。さらにボラボラ乗船のタヒチ人 2 人も解雇しカナカ人 2 人を補充した。4 回目の寄港地ラハイナでは母港以来の船員 1 人が病気で

下船し、カナカ人 2 人が乗船した。5 回目の寄港地ホノルルでは、2 4 回目の寄港時に次々乗船したカナカ人の内 1 人が病気で下船、5 人が解雇され、新たにカナカ人 4 人を補充して母港への帰路についた。この時点で母港出港からの乗組員は 7 人減って 25 人になったが、新たにサンドウィッチ諸島で乗船したカナカ人 10 人が加わったことが往路とは異なった。

つぎに乗組員の報酬配当の問題に移ろう。表 7 は 1856 年 6 月 19 日にダートマスを出港して 1860 年 8 月 9 日に帰港した、捕鯨船マチルダシーズの船主による乗組員勘定簿である。配当の原則は前稿で述べた（大崎、2000、99）とおり出来高払歩合配当制のレイシステムで、総販売額の何（ χ ）分の 1（ χ lays と呼ばれる）が配当される。各人のレイは乗船契約に際し査定されるが、受給額は航海ごとの販売額によって異なるので、実際の支給は航海終了後になる。そこで乗組員に対しては出港前・航海中に配当の一部前貸しの慣行があった。支給額の算出方法の一例を、上記マチルダシーズの樽職人兼大工の J・ハリスの場合でたどろう。

本航海 50 レイズの J・ハリスの契約支給額は、マチルダシーズの本航海販売額 59,287.72 ドルの 50 分の 1 に当たる 1,185.75 ドルである。一方 J・ハリスは出港前に身仕度、日用品の購入、出港までのホテル宿泊料、家族への仕送り等に 133.40 ドルを前借し、利子 56.03 ドルを清算時に差引かれた。利率は実に 42% と高率だった。ついて医療費と前借返済の保証金控除がある。後者は前述の事故・病気・死亡・投獄・失踪等で船員が中途下船の際に清算されるレイの支給額が、利子付前借金に足りない場合に備えた船主のリスク対策である。航海中乗組員は寄港地の上陸に際し飲酒や買物でさらに利子付の前借をしたが、その利率は 25% だった。また洋上における船員の日用品の需要は、船内に備えられた slop chest と呼ばれる箱から物品を掛買いで購入した。箱の中には短靴・ブーツ・シャツ・ジャケット・ズボン・ジーンズ・仕事着・ストッキング・手袋・帽子・縫い針・木綿糸・ジャックナイフ・タバコ等が

入っていた³⁾。代金は航海後清算されたがその価格は、割増額（premium）を加算して陸上の価格より高値につけられた。

高率利子と割増物品販売による控除によって利子は前稿のコンソシアム（出資組織）に、物品販売の利益はコンソシアムの出資者でもある商人に吸収された。なお航海中途寄港地での補充乗組員や、正規契約の乗組員でも通常乗組員業務以外の仕事に従事した場合は、レイ（歩合配当）ではなく賃金（extra wages）が支払われた。

IV・捕鯨船の経営収支

1856 年 6 月 19 日の初航海から 27 年間に 6 度の就航を経て、1882 年 10 月にチリのタルカワノで他業者へ売却されて廃棄したダートマスの捕鯨船マルチダシーズの全操業航海の成果を集約したのが表 8 である。捕鯨を含む漁業は陸上の産業に比べ偶然に左右されることが大きくはあるが、ここからある傾向をたどることはできる。まず初回の航海に先立って造船と仕込みに多額の資金を費やしたが、この費目は 2 航海目以後は船体の修繕・整備の艦装費に代り、14 年後の 4 航海目には大修繕を行っている。消耗品の仕込みは毎回必要ではあるが、品物によっては耐用度の長いものもあり、仕込額は航海ごとに増減がくり返され、長期的には支出の平均化がはかられる。なお航海経費の内容については 4 章で既述したとおりである。

造船・艦装費と仕込費はコンソシアム出資者が負担し、操業航海終了後に販売額から航海経費と乗組員報酬配当（レイ）を差引いた残額が出資者へ配当金として支払われる。以下各航海ごとの損益勘定について順を追ってたどろう。第 1 回航海のコンソシアム出資者配当 32,801 ドルは起業時第 1 回造船・仕込費 43,230 ドルに足りず、コンソシアムは負債 10,429 ドルを第 2 回航海に持ち越した。しかし第 2 回航海のコンソシアム出資者配当 42,587 ドルは、第 1 回航海の繰越負債と第 2 回航海の艦装費・仕込費 17,871 ドルを補填して、はじめて出資者への利益 14,287 ドルを計上した。以後出資者利益は前回航海の繰越を含

表 7 捕鯨船マチルダシーズの第 1 回航海 (1856. 6. 17 1860. 8. 9) 乗組員支払勘定

Table 7 Account records of crews on board during the 1st whaling voyage of bark Matilda Sears, in 1856. 6. 17 1860. 8. 9.

乗組員名 name	前貸金 paid order	同利子 interest of left	医療費前貸 返済保証金 setting of discharging medicine	スロップ チェスト 掛売金 slop chest purchases	航海中 前貸金 advances on board	同利子 interest of left	レイ 契約額 price of lay	レイ 支払額 cash to lay	清算額 cash to balance	備考 note
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	lays	\$	\$	
Wing, P. S.							12	4,673.68	4,667.68	船長
Hawland, E.			21.50	17.28	150.57	26.39	20	2,964.39	2,793.65	1 等航海士
Chase, G. S.	459.41	192.95	21.50	44.89	226.45	56.61	35	1,722.50	720.69	2 等 同
Haskins, J.			21.50	11.40	76.33	19.08	43	1,378.43	1,250.32	3 等 同
Dans, J. S.	182.00	76.44	21.50	25.34	98.90	24.72	75	790.50	361.60	
Herocy, J.	90.48	38.00	21.50	18.70	101.05	25.26	75	790.50	495.51	
Glenney, D. W.	179.79	44.70	10.75		118.56		80	326.08	26.72	1858. 2. 23 失踪
Harris, J. S.	133.40	56.03	21.50	46.50	99.87	24.97	50	1,185.75	803.48	樽職人
Jackson, H.	104.94	31.29	11.50	79.71						1858. 7. 17 病気解雇
Daym, J.	67.10	28.18	21.50	24.02	102.00	25.50	85	697.50	429.20	
Howe, J. A.	79.86	33.54	21.50	95.66	42.45	10.61	185	320.47	36.85	
Took, W.	82.31	27.60	11.50	28.41			185	76.91	72.91	1857. 6. 1 病気解雇
Flalui, J.	67.34	24.00	11.50	82.36			140	254.08	68.88	1859. 4. 2 失踪
Silva, J. D.	87.86	25.80	11.50	41.46			150	197.62	31.00	1859. 7. 4 同
Majaro, A.	58.66	14.65	21.50	30.93	29.63	7.66	150	395.25	222.24	
Phuson, T. M.	83.12	34.91	21.50	35.31	35.31	8.83	190	312.04	93.06	
Perra, J. H.	87.63	36.80	21.50	61.54	120.31	30.08	125	474.30	228.94	
Ballard, S. E.	69.33	21.00	11.50	56.96			200	148.22	10.57	1858. 7. 4 失踪
Barke, F.	18.69	24.00	11.50	29.42			180	79.04	64.57	1857. 6. 13 同
Malley, T.	76.03	31.93	21.50	86.93	83.05	20.76	125	473.09	152.89	
Cooley, J.	79.87									1856. 9. 22 病気解雇
Burnes, J.	75.79	22.50	11.50	43.89			185	76.88	76.80	1857. 6. 13 失踪
Murphy, S.	78.83	24.00	11.50	55.78			185	141.00	29.11	1858. 2. 23 同
Reynolds, J.	90.00	27.00	11.50	93.81			155	259.80	37.49	1859. 4. 4 同
Baker, M. A.	93.00	39.06	21.50	26.08	35.37	8.84	170	348.75	124.90	
Haskins, D. W.	70.25	21.07	11.50	62.18			200	201.35	36.35	1859. 4. 5 失踪
Danis, J.	50.00	21.00	15.00	34.84	28.77	7.19	250	237.15	80.35	
Gueny, L. H.	45.00			3.00			賃金	68.40	20.40	1860. 4. 15 病気解雇
Domingo, F.				28.50			同	24.47	4.03	1860. 4. 15 同
Buggs, J.				18.90			同	29.24	10.34	1860. 8. 21 同
Wiley, T.			5.00	85.50			140	117.06	26.56	1860. 8. 21 同
Holmes, F.			21.50	45.20	37.25	9.31	140	423.48	310.22	1860. 8. 21 同
Francisco, J.			21.50	41.76	34.78	8.69	200	296.44	189.71	1860. 8. 21 同
Granse, M. S.			21.50	37.78	37.78	9.44	200	296.44	189.94	1860. 8. 21 同
合 計 total	2,510.69	896.45	489.75	1,394.04	1,458.43	323.94		19,780.81	12,812.10	

Source: Journal of account records for all whaling voyages of bark Matilda Sears kept by the agent W. Potter. manuscript.

The data were assembled by the author.

表 8 捕鯨船マチルダシーズの全航海損益勘定

Table 8 Financial account records for six whaling voyages undertaken by bark Matilda Sears.

捕鯨航海 catching voyage	第 1 回航海 1st voyage 1856. 6. 17 1860. 8. 9	第 2 回航海 2nd voyage 1860. 11. 1 1864. 11. 11	第 3 回航海 3rd voyage 1865. 5. 15 1869. 4. 8	第 4 回航海 4th voyage 1869. 8. 2 1873. 6. 11	第 5 回航海 5th voyage 1873. 7. 22 1877. 7. 16	第 6 回航海 6th voyage 1877. 8. 28 1882. 3. 11
捕鯨漁場	印度洋	太平洋	太平洋	太平洋	太平洋	太平洋
捕獲鯨油 バレル (bbls)	1,523	1,025	1,582	2,025	1,490	2,860
捕獲鯨髭 ポンド (lbs)	2,000	4,200	8,000	?	?	?
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
収 入	80,058.80	75,870.11	108,176.54	74,657.85	42,126.93	63,959.58
鯨油鯨髭売上	78,902.34	72,902.57	98,355.26	69,541.04	39,879.81	60,973.70
受取利息	1,156.46	2,967.54	9,821.28	5,116.81	2,247.12	2,985.88
支 出	80,058.80	75,870.11	108,176.54	74,657.85	42,126.93	63,959.58
航海経費	27,466.68	11,843.57	15,295.99	15,606.94	6,871.46	22,276.30
配 当	52,592.12	64,026.54	92,880.55	69,427.58	41,333.48	41,683.28
出資者	32,801.31	42,587.54	61,645.65	45,451.31	29,676.07	29,592.92
乗組員	19,790.81	21,439.00	31,234.90	23,976.27	11,657.41	12,090.36
純利益	0	0	0	10,376.67	6,078.01	0
造船・仕込費	43,230.83	17,871.74	25,754.87	32,322.59	22,034.75	20,472.30
造船鱗装	28,186.33	8,148.69	7,848.65	20,492.71	9,234.62	8,899.96
仕込費	15,044.50	9,723.05	17,906.22	11,829.88	12,800.13	11,572.34

Source: Journal of account records for all whaling voyages of bark Matilda Sears kept by the agent W. Potter. manuscript.

The data were assembled by the author.

めて累積で第 3 回航海 50,178 ドル、第 4 回航海 52,931 ドル、第 5 回航海 54,495 ドル、第 6 回航海 63,615 ドルを計上した。しかし捕鯨産業は 1860 年代までは収益性が高かったが、1870 年代以後状況はしだいに逼迫していった。人件費総額は 1860 年代の第 3 回航海をピークにして、以後とりわけ第 5 回航海の 1873 年から鯨捕獲量の減少にともなって急速に減少していった。この点は先述したように途中下船者が増えたり（表 6）、寄港地で短期雇用者を採用したり（II 章）、後述するように外国人乗組員を多数雇用するようになり、このような捕鯨船の非熟練乗組員の増加で鯨捕獲量が減少したとみる Hohman（1928）の説が出るが、それよりも捕獲量の減少から総乗組員配当が圧縮され、また総乗組員配当の縮小の故に

捕獲量の減少の中にあっても経営を保ち得たと考えの方が妥当だろう。

ところで表 8 が示す 6 航海 27 年間は、また帆船式アメリカ捕鯨の晩盛期から衰退期までの期間にあたる。したがってこの期間の時代的対比からアメリカ捕鯨史の趨勢を読みとることができる。1850 年代を頂点とするアメリカ捕鯨衰退の原因として、一般に 1859 年のペンシルベニアの油田発見（石油等代替商品の出現）、1861 1865 年のアメリカ南北戦争時の捕鯨船徴用と沈没（生産手段の縮小）、捕鯨船乗組員の臨時職員採用と外国人導入（生産技術の低下）、鯨資源の枯渇（絶対条件）等が語られてきた。これを捕鯨船経営の見地からみると（表 8）、油田の発見については 1860 年代に捕鯨船の減少で生産量もまた減少し、

表 9 捕鯨船ジョンカーバーの航海 (1870. 8. 23 1874. 7. 2) 乗組員

Table 9 Crew list of whaling voyage undertaken by bark John Carver of New Bedford, 1870. 8. 23 1874. 7. 2.

氏 名 name	出生地 places of birth	居住地 places of residence	国籍 citizens	年齢 age	膚色 complexion	備考 note
Howland, H. D.			U. S. A.		light	船長
Hammond, G. F,			"	38	"	1 等航海士
Chadwick, J. H.	Nantucket (MS)	Nantucket (MS)	"	28	dark	2 等同
Baplista, M. J.	Western Isls(Po)	New Bedford(MS)	Portugal	33	"	3 等同
Salisbury, R.		"	England	38	light	4 等同
Silva, C.	Western Isls.	"	Portugal	33	"	
Oliveira, A. A.	"	"	"	30	"	
Ray, C. M.	Nantucket	Nantucket	U. S. A.	19	"	
Raymond, H. C.	"	"	"	17	"	
Hosward, C.		New Bedford	"	32	"	
Williams, M.	Wales (E)		England	21	"	
Vinson, F.	Western Isls.	New Bedford	Portugal	21	"	
Silvey, J. S.	"	Edgartown (MS)	"	32	dark	樽職人
Firecia, A.	"	New Bedford	"	24	"	
Verd , J.	"	"	"	25	"	
Mattor, J. A.	"	"	"	23	"	
Joseph, J.	"	"	"	20	"	
Leuis, A.	"	"	"	17	"	
Fransis, M.	"	"	"	18	"	
Sylvia, M.	"	"	"	19	"	
Marion, J .	"	"	"	22	"	
Saloa, M. J.	Lisbon (Po)	"	"	32	"	
Wood, F.	Lima (Pe)	"	Peru	24	"	
Homer, H.	St. Helena (E)	"	England	25	black	
Anderson, R.	"	"	"	21	"	
Henderson, C.	Warren (RI)	Warren (RI)	U. S. A.	21	light	
Peabody, J. H			"	21	"	
Ellis, C. A.			"	21	"	
Anderson, J.			"	24	"	
Antone, S.	St. Visaw (S)	New Bedford	Spain	30	mulatto	
Orellana, T. M.	"	"	"	28	"	

Source : Shipping paper for a whaling voyage of John Carver. manuscript.
The data were assembled by the author.

市場の需要が続いたので経営への影響が現われるのは、石油業界のスタンダードトラストが結成された 1871 年からであった。南北戦争については捕鯨船は減少したが、上記のように市場の需要が続いたので操業中の捕鯨船の個別経営に影響が出るのは、やはり 1870 年代からである。乗組員

不足については、実際 1860 年代後半から深刻になった (表 6)。

一方資源問題については、1860 年代までは捕鯨船の経営は一見安定しているように見えた (表 8)。しかしアメリカ捕鯨全盛期に太平洋で操業したニューロンドンの捕鯨船ジョージアンドメ

リーズの 1843 1845 年にわたる航海日誌（表 2）によると、航海日数 585 日、航海中鯨の目視回数 101 回、捕獲行動回数 18 回、捕獲鯨数 30 頭、生産鯨油量 2,710 バレル、1 頭当たり平均鯨油量 102.3 バレル、鯨髭量 3,070 ポンドだった。これに対して南インド洋で操業したニューベッドフォードの捕鯨船ロッドマンズの 1859 1863 年にわたる操業航海時の船長が所持した操業日誌⁴⁾から抽出した操業成績は、航海日数 1,467 日、航海中鯨の目視回数 120 回、捕獲行動回数 61 回、捕獲鯨数 146 頭、生産鯨油量 3,663 バレル、1 頭当たり平均鯨油量 25.1 バレル、鯨髭量は不明だった。1860 年代に鯨油生産量が 1840 年代の水準を維持したとしても、それは航海日数は 2.5 倍（捕獲対象大型鯨の減少＝捕獲鯨の小型化のために）、捕獲鯨数は 5 倍という、生産努力強化の上に築かれたのだった。数値の直接単純比較には問題があるとしても、資源問題は 1850 年代を過ぎた頃から始まっていたことはたしかだろう。

そのため増加する航海経費の軽減と乗組員配当の縮小が課題となり、特に後者のために非アメリカ人乗組員の採用（表 9）、および捕鯨漁場である太平洋地域での現地雇用現地解雇の臨時乗組員制（III 章）を導入し、非アメリカ人の雇用が一層進んだ。例えば太平洋で操業したニューベッドフォードの捕鯨船ジョンカーバーの 1870 年 8 月 26 日から 1874 年 7 月 2 日にいたる航海乗組員名簿（表 9）によると、全 31 人中最多の 14 人がポルトガル市民権をもつ西インド諸島人だが、狭義の西インド諸島には当時ポルトガル領が存在しなかったため、これは当時捕鯨船乗組員が急増しつつあった大西洋のポルトガル領アゾレス諸島民（池, 2000）等とみられる。他にはセントヘレナ島出身のアフリカ系イギリス人等 4 人、セントピサウ島出身のスペイン人 2 人、ペルー人 1 人で、以上外国人 21 人はヨーロッパ系アメリカ人を中心とするアメリカ人 10 人を上回った。しかしこの背景には、アメリカにおける陸上の労働市場の拡大がもたらした乗組員不足というもっと重要な側面があったと考えられるが、この点は次章で改めて述べよう。

V. 捕鯨マニファクチュアとニューイングランド

本稿を終るにあたり前稿と本稿の結果に基づいて、帆船式アメリカ捕鯨とニューイングランド地域史の関係を、日本漁業との比較を通じて検討しよう。

19 世紀の帆船式アメリカ捕鯨は、歴史上封建時代とは縁の薄かったアメリカ北東部を舞台にした工場制手工業式の大産業だったことや、「自由な」資本と労働力市場を前提にした資本・労働者両サイドの対抗関係の存在等から、経済史的にはマニファクチュア段階と位置づけてよからう。すると経済史の学説では、ニューイングランドには当時生産システムの機械化（＝産業革命）による資本主義発展への条件が備わっていたことになるが、その後当地の捕鯨産業は近代捕鯨（＝工場制機械工業式）にむかうのではなく、反対に終焉の途をたどったのは何故か。この点について本稿では、19 世紀後半から乗組員の中で非アメリカ人人口の比率が増加することを指摘したが、これに加えて、この頃から繊維工業等陸上の諸産業界から鉄道建設や金鉱山開発にいたるまで、当時の労働市場の急速な広がりもその背景にあったが、この点については次回に送る。また社会構造上も日本のような共同体的なしがらみがなく、労働者の職業間移動には何ら障壁がなかったことも関係があっただろう。もとよりそれには背後に販売額が乗組員配当を含む経費総額に追いつかない捕鯨航海収支の逼迫した状況があり（IV 章）、それは当段階の帆船式捕鯨技術下での厳しい資源問題が原因になっていた。しかし当時この資源問題を克服する新たな技術開発への投資を誘うまでにはいたらなかったのは、鯨資源のほとんどが燃料鯨油であったアメリカにおいて石油燃料の登場が、燃料市場価格に大きな影響を与えたことと関係があっただろう。そのためアメリカの捕鯨産業は直接の転換はもとより、日本のように近代漁業発展上の一環としても近代捕鯨の発達にむかうことはなかった。そしてもっとも重要なのは、この時代のニューイングランドにおける広い

投資市場の存在が、他の陸上産業界に資本を吸収していったのであった。

ここで目をわが国に転ずれば、かつて福本(1960)はニューイングランドの捕鯨マニファクチュアに比定して、日本で近世末期に隆盛をみた網取式捕鯨をマニファクチュアと断定し、以来日本の学界の一部にそれが受容・定着していったように思われる。当時の土佐(伊豆川, 1943)・長門(徳見, 1957)・肥前(鳥巢, 1993)各地の網取式捕鯨組織である鯨組は数百人からなる一大労働組織で、海上・陸上を含めて網頭を頂点に20余種におよぶ職階制下の分業体制をとり、当時わが国でこれに比肩するのは銅山やたたら製鉄の鉱業等にすぎなかった。しかしこの断定の妥当性には次の諸点で困難がある。まず当時わが国は封建期の鎖国政策下で大型船建造と遠洋航海は禁じられ、鯨組は沿岸の村落共同体である浦を単位に藩府の許可によるものであった。鯨組は水軍予備軍として藩府によって保護されかつ補助があり、また藩府直営の場合もあった。そうでなければ鯨網は農地並みに藩土に知行地として与えられ、浦人は藩土への貢納後、利益が出ればそれを皆で分配した。鯨組従事者は世襲制の庄屋・肝煎を頂点とする郷村制に組みこまれ、各戸出役の浦社会と一体化している点に特色があった。したがってわが国近世の網取式捕鯨は投資による剰余価値の追求にも制約があり、自由な労働力市場も形成されておらず、網取式と帆船式が技術的に異次元にあることを別にしても、アメリカ捕鯨と同次元で比定することは問題があろう。元来マニファクチュアを資本主義体制の初期段階と捉えるならば、日本の場合封建制解体後でかつ機械工業化以前が該当することになるが、漁業界の場合は廃藩置県後の1871(明治4)年以後の約40年間がこれに相当し、最適の実例としては東海日本および西南日本の鯨漁業があげられる。

マニファクチュア段階(=漁船動力化以前)のわが国鯨漁業の状態を東海日本である静岡県の場合(大崎, 1985, 1986, 1987, 1988, 1990)から要約しよう。まず造船資本は、鯨節製造業者・魚問屋・素封家等と封建期から続く鯨船主(=船元)

とで、漁船単位に共同出資組織(合資会社あるいは産業組合)をつくり漁船ごとに調達する点で、前稿の帆船式アメリカ捕鯨のコンソシアムに通ずる。また乗組員に対する報酬配当で職階別出来高歩合制をとっている点は、同じく帆船式アメリカ捕鯨のレイシステムに共通する。日米間でこうした次元の交流はまったく考えられない当時であって、ともに同じ方式がとられていたことは実に興味あるところである。しかし乗組員組織は、世襲制の本家当主でかつエージェントでもある船元を頂点とする同族を中心に構成され、これは同時に鯨漁業労働上の共同意識の形成と技術伝達のための後継者育成に貢献している。この点は伝統的遺制の強い日本の特性であるが、当時の狭い労働力市場とあいまって強固な労働力組織の存在は、漁船動力化(=機械工業化)後の資本主義遠洋漁業発達への推進力になったことを考えると、アメリカと日本は対照的な途をたどったのだった。

最後に今回言及できなかった課題を記し、次回を期することとした。1つは鯨油取引の中心市場としてのニューイングランドについて、世界の鯨油市場と経済史の位置づけを試みたい。2つは、19世紀に多数の帆船式捕鯨船の母港があったニューイングランドにもたらされた鯨の富と関連事業、具体的には製油業とローソク加工業、食糧品・雑貨商店と仕込商、造船所・大工等の機装業、捕鯨船のエージェント業、埠頭管理業、保険代理店等関連事業と地域経済との関係を再構成すること。さらに捕鯨船から配当を受けたコンソシアムの投資家や船長の生活を加えて地域史の復元を試みたい。

謝 辞

本稿の作成にあたりお世話になった畏友橋爪若子氏に深甚の謝意を表する。

注

- 1) Baker, L.: *Journal of a Voyage, from New London to the North West Coast of America*. 1843, manuscript, 212p. (筆者蔵)
- 2) 箱館奉行所: 亜墨利加漁船碇泊中日記(写本). 1855(安政2年)25丁.(筆者蔵)

- 3) Green, S.: *Captain's Account Book during the Maiden Whaling Voyage of the Ship Ocmulgee*. 1857 1861, manuscript, 120p.
- 4) Whitton, W. Jr.: *Captain's Personal Record of Whale Sightings on the Bark Rodman*. 1860 1863, manuscript, 1p.

文 献

- Creighton, M.S.(1995) *Rites and Passages, the Experience of American Whaling, 1830 1870*. Cambridge Univ. Press.
- Davis, L.E., Gallman, R.E and Gleiter, K. (1997) *In Pursuit of Leviathan. Technology, Institutions, Productivity, and Profits in American Whaling, 1816 1906*. The Univ. of Chicago Press.
- 福本和夫(1960) 日本捕鯨史話, 鯨組マニファクチュアの史的考察を中心に. 法政大学出版局.
- Hegarty, R.B. (1956) *Returns of Whaling Vessels Sailing from American Ports, a Continuation of A. Starbuck's*. Old Dartmouth Whaling Museum.
- Hohman, E.P. (1928) *The American Whaleman, A Study of Life and Labor in the Whaling Industry*. Longman.
- 池 俊介(2000) ポルトガル・アソーレス(アゾレス)諸島, ヨーロッパとアメリカの結節点. 静岡大学教育学部研究報告人文社会科学編, **50**, 95 116.
- 伊豆川浅吉(1943) 土佐捕鯨史, 上・下. 常民文化研究所.
- 川澄哲夫編(1988 1998) 資料日本英学史, 第1巻上・下. 大修館.
- 川澄哲夫(1999 2000) 漂海民と鯨捕りの物語, 1 12. 英語教育, **48**(4) **49**(3) 頁略.
- 川澄哲夫編(2001) ジョン万次郎とその時代. 広済堂出版.
- 桑田透一(1940) 鯨族開国論. 書物展望社.
- Moment, D.(1957) The business of whaling in America in the 1850's. Harvard Univ. *Business History Review*, **XXXI**, 3, 261 291. 鳥巢(1993)に和訳所収.
- 森田勝昭(1994) 鯨と捕鯨の文化史. 名古屋大学出版会.
- Old Dartmouth Historical Society (1938) *Whaling Masters*. Reynolds Printing.
- 大崎 晃(1985) 静岡県焼津における鯨漁業の発達と東海遠洋漁業株式会社. 法政大学教養部紀要, **55**, 29 57.
- 大崎 晃(1986) 明治大正昭和初期における静岡県焼津の鯨漁業組織. 法政大学教養部紀要, **59**, 95 138.
- 大崎 晃(1987) 明治大正期の静岡県焼津における鯨漁業経営について. 法政大学教養部紀要, **63**, 67 106.
- 大崎 晃(1988) 静岡県焼津における鯨漁業の出資漁業組織と同族. 法政大学教養部紀要, **67**, 25 44.
- 大崎 晃(1990) 静岡県焼津の鯨漁業における資金調達と資本形成過程. 法政大学教養部紀要, **75**, 17 57.
- 大崎 晃(2000) 19世紀アメリカ捕鯨経済誌, ニューイングランドにおける捕鯨中心地形形成の考察. 地学雑誌, **109**, 87 105.
- Putney, M.S. (1987) *Black Sailors, Afro-American Merchant Seaman and whalemens Prior to the Civil War*. Greenwood Press.
- Spears, J.R. (1908) *The Story of the New England Whalers*. Macmillan Co.
- Stackpole, E.A. (1953) *The Sea Hunters, the New England Whalemen during two Centuries 1635 1835*. J.B. Lippincott Co.
- Stackpole, E.A. (1972) *Whales & Distiny, the Rivalry for Control of the Southern whale Fishery*. Univ. of Massachusetts Press.
- Starbuck, A. (1878) *History of the American Whale Fishery, from its Earliest Inception to the Year 1876*. Report of the U. S. Commision on Fish and Fisheries, Washington.
- 徳見光三(1957) 長州捕鯨考. 関門民芸会.
- 鳥巢京一(1993) 西海捕鯨史の研究. 九州大学出版会.
- Tower, W.S.(1902) *A History of the American Whale Fishery*. Univ. of Pennsylvania.

(2005 年 2 月 12 日受付, 2005 年 6 月 27 日受理)