

# 大西洋奴隷貿易の新データベースの歴史的意義

布留川 正 博

はじめに

I TSTD<sub>1</sub> までの過程

II TSTD<sub>2</sub> へ

III 推算値へ

おわりに

## はじめに

大西洋奴隷貿易に関する研究で金字塔を打ち立てたのは、フィリップ・D・カーティンの『大西洋奴隷貿易——その統計的研究——』<sup>1</sup> (1969年)である。彼はこの研究書のなかで、彼以前の推算値を実証性の薄いものとして批判したうえで、第1表のような推算値を算出した。カーティンは、アフリカで船積みされた奴隷数、新世界で荷揚げされた奴隷数、あるいは新世界各地の奴隷人口、砂糖生産高、ヨーロッパからアフリカに輸出された商品の数量などを示した一次史料を駆使し、また、それまでに蓄積されてきたモノグラフや研究書を批判的に検証しながら、約4世紀にわたる大西洋奴隷貿易の規模を初めて科学的に推算したのである。予め断っておかなければならないのは、これらの数値は生きて上陸した奴隷の数であり、大西洋上(中間航路)で死亡した奴隷やアフリ

第1表 南北アメリカ(一部旧世界を含む)への地域別奴隷輸入数(1451-1870年, 単位1,000人)

地域あるいは国	1451-1600	1601-1700	1701-1810	1811-1870	計
イギリス領北アメリカ	-	-	348.0	51.0	399.0
スペイン領アメリカ	75.0	292.5	578.6	606.0	1,552.1
イギリス領カリブ海	-	263.7	1,401.3	-	1,665.0
フランス領カリブ海	-	155.8	1,348.4	96.0	1,600.2
オランダ領カリブ海	-	40.0	460.0	-	500.0
ブラジル	50.0	560.0	1,891.4	1,145.4	3,646.8
旧世界	149.9	25.1	-	-	175.0
その他	-	4.0	24.0	-	28.0
計	274.9	1,311.1	6,051.7	1,898.4	9,566.1

出所：P. D. Curtin, (1969) *The Atlantic Slave Trade : A Census*, p.268.

1 Curtin, P. D., (1969) *The Atlantic Slave Trade : A Census*, Madison, The Univ. of Wisconsin Press.

カ奥地から沿岸に連れてこられる過程で死亡した奴隷は含まれていないことである。

彼の推算値で特徴的なことは、まず第1に、カーティン以前の通説<sup>2</sup>よりも数値が低いことがあげられる。これは通説の根拠が薄弱であったことを物語っている。次に、15世紀後半から16世紀にかけては、旧世界に受け入れられた奴隷が新世界のそれよりも多かったことがある。ここで旧世界とはヨーロッパやアフリカ沿岸のマデイラ諸島やカナリア諸島、サン・トメ島などのことである。16世紀半ばにはリスボンに約1万人、セビーリャには約3千人の黒人奴隷がいたことが知られているし、マデイラ諸島やカナリア諸島の砂糖プランテーションでは黒人奴隷が使役されていた。第3に、英領北アメリカ（あるいは独立後のアメリカ合衆国）への奴隷数が想定よりも少ないことがあげられる。南北戦争前の奴隷数が400万人に迫っていたことを考えると、あまりにも少なすぎるとして批判が集中した。しかし、実はこの地域では黒人人口が急速に自然増加したこと、また、19世紀前半には奴隷の「飼育」が利益のあがる事業として成立し、深南部の綿花プランテーションに奴隷が売られていたことを考慮しなければならない。第4に、時期的には18世紀から19世紀初頭に奴隷貿易の6割が集中した。18世紀はヨーロッパの奴隷商人が鎬を削り、プランテーションが栄え、奴隷需要がピークを迎えた時期であった、という歴史的背景がある。第5に、地域的にはカリブ海地域とブラジルに奴隷貿易の8割が集中した。カリブ海地域はヨーロッパ列強の植民地が形成されていたし、ブラジルでは16世紀半ばから19世紀終わりまで各種のプランテーションが盛衰を繰り返していた。

ところで、カーティンは、この研究書を大西洋奴隷貿易の全貌を明らかにするための出発点として位置づけ、新たな研究成果が現れば彼の推算値は修正されるべきものと考えていた。ただし、新たな修正値が提出されたとしても、輸入奴隷総数が800万人よりも少なくなったり、1050万人よりも多くなったりすることはありそうにない、と考えていた。カーティン以降、さまざまな修正値が提起されたが、そのなかでここでは2人の研究者の推算値だけ取り上げておきたい。ひとり、J・E・イニコリで、輸入奴隷総数を1339万人と算定した<sup>3</sup>。もうひとり、P・E・ラブジョイで、同じく978万人とした<sup>4</sup>。カーティンの数値より前者は40%増、後者は2%増となっている<sup>5</sup>。

その後も多くの研究者が、大西洋奴隷貿易のより精緻な推算値を求めて、努力を重ね

2 *Ibid.*, Ch.1, Numbers Game, pp.3-15.

3 Inikori, J. E., (1976) "Measuring the Atlantic Slave Trade: An Assessment of Curtin and Anstey," *Journal of African History*, Vol.17, No.2, pp.197-223. Inikori, J. E., ed. (1982) *Forced Migration: The Impact of the Export Slave Trade on African Societies*, London, Hutchison Univ. Library, Introduction, pp.13-60.

4 Lovejoy, P. E., (1982) "The Volume of the Atlantic Slave Trade: A Synthesis," *Journal of African History*, Vol.23, No.4, pp.473-501.

5 池本幸三・布留川正博・下山晃『近代世界と奴隷制——大西洋システムの中で——』人文書院、1995年、126-7ページ。

第2表 エルティスとリチャードソンによる推算値（1501-1867年，単位1,000人）

地域あるいは国	1501-1600	1601-1700	1701-1810	1811-1867	計
イギリス領北アメリカ	-	15.0	367.1	4.8	386.9
スペイン領アメリカ	50.1	198.9	215.6	675.6	1,140.2
イギリス領カリブ海	-	306.3	1,931.2	8.6	2,246.0
フランス領カリブ海	-	29.4	1,002.6	61.9	1,093.9
オランダ領カリブ海	-	124.2	316.2	4.3	444.7
ブラジル	29.0	782.2	2,302.1	1,697.0	4,810.3
旧世界	0.6	5.9	13.8	143.9	164.2
その他	119.5	60.7	188.6	47.2	416.0
計	199.2	1,522.6	6,337.2	2,643.3	10,702.3

出所：D. Eltis and D. Richardson, "A New Assessment of the Transatlantic Slave Trade," D. Eltis and D. Richardson, eds. (2008) *Extending the Frontiers*, pp.48-51.

てきた。なかでも努力が傾注されたのは、奴隷貿易船の航海データの調査・収集である。21世紀の最初の10年のあいだにその成果として、約35,000件の航海データがネットを通じて公開されるようになった<sup>6</sup>。この仕事の中心を担ったのは、D・エルティスとD・リチャードソンである。彼らは、この航海データベースを一次史料としていくつかの仮説を立てて、大西洋奴隷貿易の全貌を推算した。その結果が第2表である。輸入奴隷総数は1070万人となり、カーティンの数値よりも12%増となっている。カーティンの上限想定値よりもやや多くなっているが、まずまず彼の上限値付近に落ち着いたということになる。

この表を見ると、先のカーティンの表をあげた際の5点にわたる特徴は同様であることがわかる。しかし、地域的にみると、スペイン領アメリカの輸入奴隷数は27%減であり、オランダ領カリブ海では11%減、フランス領カリブ海では32%減となっている。逆に、イギリス領カリブ海では35%増、ブラジルでは32%増となっている。また時期的には、17世紀の奴隷数は16%増、1701-1810年の時期のそれは5%増、1811-70年の時期は39%増となっており、とくに19世紀の増加が著しい。

以下の論考では、この新データベースに至る過程を辿り、このデータベースの歴史的意義について述べたい<sup>7</sup>。

6 <http://www.slavevoyages.org>

7 Eltis, David and David Richardson, eds. (2008) *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*, New Haven & London, Yale Univ. Press.

## I TSTD<sub>1</sub> までの過程

1960年代の終わりころからカーティンとは別に H. S. クライン (Herbert S. Klein) やほかの研究者らが奴隷貿易航海に関する公文書データを集めはじめた。彼らは、1970年代、80年代には数多くの奴隷船のデータセットをまとめた。彼らやのちに加わった研究者たちは、80年代終わりには約 11,000 の大西洋航海のデータを収集することができた。これは 16 のデータセットからなっていた。ただし、このデータのなかには、大西洋航海以外のもの、また、奴隷貿易航海でないものも多少含まれていた。あるいは、重複しているデータもあった。重要なことは、このうちの 3 巻はフランスの港からのもので、ジャ・メタ (Jean Mettas) やセルジおよびミシェル・ダジェ (Serge & Michelle Daget) によって刊行されていたデータであった。また、他の 2 巻は、ブリストル港からのもので、デイヴィッド・リチャードソンによって刊行されていた。それぞれのデータセットの基礎になっていたのは、ヨーロッパの特定の国の記録であり、あるいは、奴隷船が出航した特定の港の記録であった。特筆すべきは、奴隷貿易に関するこうした研究者はコンピューターを利用しはじめた最初の世代にあっていたことだ<sup>8</sup>。

ところで、大西洋奴隷貿易の航海のデータを単一のデータセットに結合させようとする考えは、デイヴィッド・エルティス (David Eltis) とスティーブン・ベーレント (Stephen Behrendt) が 1990 年にロンドンの公文書館 (Public Record Office, 現在の National Archives) で出会ったことから生まれた。彼らはそれまで、それぞれ独自にイギリスの奴隷貿易についての研究をしていた。ちょうどそのころ、先のリチャードソンは、何年か前にモーリス・ショフィールド (Morris Shofield) によって始められていた 18 世紀半ばのリヴァプールの海運業に関する詳細な史料調査の研究を引き継ごうとしていた。こうした一連の研究によってリチャードソンがすでに公刊していたブリストルの奴隷貿易の研究と相まって、イギリスの奴隷貿易全体に関する史料を史上初めてまとめることができる見込みが得られた。さらに、オランダ、フランス、ポルトガルなどのデータが得られれば、大西洋奴隷貿易全体の単一のデータセットにまとめられる可能性ができた。1991 年のアメリカ歴史学会 (American Historical Association) での会合と翌年のハーヴァード大学でのアフロアメリカン研究のためのデュ・ボア研究所 (W. E. B. Du Bois Institute) における会合のなかでこのプロジェクトに対して主要な財団からの資金提供の提案がなされた。1993 年 7 月にはメロン財団からの基金を受け取っている。

大西洋奴隷貿易の航海データを単一のデータセットにまとめようとするプロジェクトが始まるころまでに、J. ポストマ (Johannes Postma) によるオランダの奴隷貿易のデー

8 Op.cit., slavevoyages. (History of the Project)

タ、ベレントによる1779年以降のイギリスの広範な奴隷貿易の編纂、また、リチャードソン、シオフィールドらによる1787年以前のリヴァプール・プランテーション・レジスターの多数の複雑なデータセットがコンピューターで一括して処理できるひとつのフォーマットができあがった。このプロジェクトの存在が他の奴隷貿易研究者のあいだで知られるようになると、研究者たちが未公開のデータをボランティアで提供するようになった。奴隷貿易の研究者ネットワークが形成されつつあった。

プロジェクトが始まってから3年のうちに3つの主要な仕事が達成されている。最初に手掛けられたのは、既存のデータを標準化する仕事であった。この分野におけるパイオニアたちは、いろいろな変数あるいは項目について、明らかに同じ情報項目であっても異なった定義を用いてデータを収集してきた。あるいは、航海を基礎にしたデータではなく船舶を基礎にしたデータをまとめるといった方式も存在した。こうした違いをなくし、整合的なフォーマットに統合されていった。2番目の仕事は、いくつかの異なったデータセットに出てくる航海を校合することであった。異なる史料に出てくるデータを同一の航海と同定し、また、過去の編纂データの正当性をチェックした。プロジェクトが進行するにつれてますます重要になってきた3つ目の仕事は、新たな情報を付け加えていくことであった。こうして、数多くの研究者の創意と努力が結実した成果が、1999年に公開された大西洋奴隷貿易のデータベースのCD-ROM版である。ここに収められた27,233の航海データの約半数が新データであった。このデータベースは、大西洋奴隷貿易研究史上初めての電子データであり、以下ではこれをTSTD<sub>1</sub>（Transatlantic Slave Trade Databaseの頭文字をとっている）と略す。

このデータベースの全体的な結論は、約4世紀にわたる奴隷貿易において、アフリカ各地から約1106万人の奴隷が積み込まれ、そのうち966万人が生きてカリブ海域を含む南北アメリカ各地に荷揚げされたということである。中間航路での奴隷の死亡率は平均で約13%となった。

## II TSTD<sub>2</sub>へ

TSTD<sub>1</sub>におけるもっとも大きな欠陥は、1999年の時点で分かっていたことであるが、ポルトガル船での航海に欠損があることであった。さらに、これよりも小さいが、スペイン船の航海にも少なからず欠損があった。これに関しては、奴隷貿易の最初の150年間、および最後の85年間の奴隷貿易活動が活発であったとされている時期における欠損である。他の欠損は、1662年以前および1711年から1779年のロンドンの奴隷貿易、

9 Elis, David, Stephen D. Behrendt, David Richardson, and Herbert S. Klein, (1999) *The Transatlantic Slave Trade: A Database on CD-ROM*, Cambridge, Cambridge Univ. Press.

ブラジルのペルナンブコ占領 (1630年) から第2次西インド会社設立 (1674年) までのオランダの奴隷貿易, また, 初期のフランスの奴隷貿易などである。

2001年から2005年にかけて, イギリスの芸術・人文科学研究ボード (The Arts and Humanities Research Board) の資金提供を受けた一群の研究者たちはこうした欠損のほとんどを埋めることになった。ルアンダ, リオ・デ・ジャネイロ, バイア, リスボン, ハバナ, マドリード, セビーリャ, アムステルダム, ヘント (ベルギー), コペンハーゲン, ロンドン, ミドルバーグ (オランダ) の公文書あるいは, ボドレイアン図書館 (オックスフォード大学), ブリテイッシュ・ライブラリーに所蔵されている18世紀の新聞が活用された。このプロジェクトとは直接関係のない研究者たちが時間を割き, 自分たちが収集した公文書のデータを提供した。こうした努力によって1999年には知られていなかった奴隷貿易航海の追加的な発見がなされた。その数は, 8,232航海にのぼった。それと同様に重要なことは, TSTD<sub>1</sub>にすでに含まれていた19,729の航海を新たなデータで修正することができたことである<sup>10</sup>。

まず注目すべきことは, ポルトガルおよびブラジルの奴隷貿易航海に関する知見が驚異的に前進したことである。この領域における研究に関しては, 従来, 1888年のブラジルにおける奴隷制廃止時に奴隷貿易に関する文書がほとんど焼却され, 一次史料による研究はほぼ不可能だと考えられてきたので, こうした諦観を払拭し, 奴隷貿易の航海記録が付け加わったことは歴史的にも大きな意義があったと言わねばならない。両国の奴隷貿易航海の数は, TSTD<sub>1</sub>では6,183であったのが, TSTD<sub>2</sub>では11,382に増えたのである。また, 6,183の航海のうち2/3以上の航海について新しい情報が追加された。とくに重要なことは, 1676年から1825年の時期に新たな情報の追加が集中していることである。実はこの時期における両国の奴隷貿易はもっとも盛んであったのである。さらに付言すれば, 1999年以降に追加された奴隷貿易航海の60%以上がポルトガルとブラジルの史料であったことである。

次に, ロンドンは, 17世紀半ばから18世紀半ばにかけてもっとも多くの奴隷貿易航海を組織した港であった。TSTD<sub>1</sub>ではロンドンを出航した奴隷貿易を1,117件収めていたが, まだ10%くらいの欠損があるのではないかと考えられていた。この欠損を埋めるために, 1750年以前の時期のイギリスの各種新聞および1698-1712年の時期の王立アフリカ会社の関税帳が利用され, 1700-50年の時期に178件の新たな奴隷貿易航海が追加された。この追加は, ロンドンを基盤とする同時期の奴隷貿易航海全体の13.7%にあたる。同様の欠損は, 1782年以降のアメリカ合衆国に到着した奴隷船にも存在した。マクミリン (James McMillin) の1782年以降の新聞史料の研究によって147件の

10 Eltis, D. and D. Richardson, (2008) "A New Assessment of the Transatlantic Slave Trade," in Eltis D. and D. Richardson, eds., *Extending the Frontiers*, p.7.

航海史料を追加することができた。これは9%の追加に相当する。ロンドンとアメリカの新聞を研究することによって、TSTD<sub>1</sub>にすでに収められている何百もの航海史料をも再確認することができた。

ところで、TSTD<sub>1</sub>とTSTD<sub>2</sub>のそれぞれの航海において226の包括的な変数あるいは項目が考慮されている。主な項目をあげると、船舶名、船舶トン数、砲数、船舶の所有者、船舶の国籍、船長の名前、船員数、出航地、出航日、アフリカの停泊地とその日付、奴隷船の荷揚げ港とその日付、積み込まれた奴隷数、奴隷の男女比、荷揚げされた奴隷数、奴隷の死亡率、帰還港とその日付などである。また、これらの情報の出所についても明らかにされている。もちろん、226のすべての項目を網羅するような航海は存在しない。航海によっては情報の多い航海もあるが、ほとんど情報がないものも含まれている。たとえば、日付と場所しか記録されていない航海もある。

第3表は、TSTD<sub>2</sub>における226項目のなかでもっとも重要な18項目を選び、記録されている情報数を示している。地理的な場所の記録は、とくによく得られた情報である。また、船のオーナーや船上での死亡率、奴隷の性別構成についても多少とも情報が記録されている。奴隷が荷揚げされた場所の点から指摘すると、1700年以前のリオ・デ・ジャネイロやペルナンブコに向けた航海、1678年以前のバイア向けの航海についてはとくに情報数が少ない。同様に、1662年以前のイギリス領カリブ海地域や1710年以前のフランス領カリブ地域への奴隷貿易に関しても情報量が少ない。

ここで具体的な例をひとつ示したい。第4表にあげた航海について説明しておこう。

第3表 TSTD<sub>2</sub>に含まれている各項目別の情報数

奴隷貿易航海の数	34,808
船舶の名前が判明している航海数	33,207
船長の名前が判明している航海数	30,755
1人以上の船主の名前が判明している航海数	20,978
奴隷船に船積みされたとされるアフリカ人の数	10,125,456
奴隷船から荷揚げされたとされるアフリカ人の数	8,733,592
乗船している船員数の判明している航海数	13,253
船舶のトン数を示している航海数	17,592
船舶の出航地を示している航海数	28,505
出航の日付を示している航海数	25,265
アフリカ沿岸の積み込み地を示している航海数	26,939
積み込んだアフリカ人の数を示している航海数	8,547
荷揚げした港を示している航海数	28,985
荷揚げ港に到着した日付を示している航海数	23,478
荷揚げしたアフリカ人の数を示している航海数	18,473
航海途中で死亡したアフリカ人の数を示している航海数	6,382
荷揚げされたアフリカ人の年齢や性別を示している航海数	3,570
航海の結果が示されている航海数	31,077
奴隷反乱が起こったことを示す航海数	530

出所：TSTD<sub>2</sub>

第4表 奴隸船ローレンス・フリゲート号の記録

航海識別番号	76720
国籍	イギリス
建造地	イギリス
登録場所	ロンドン
トン数	300
砲数	14
所有主	南海会社
航海の成果	計画通りの航海が達成
出航地	ロンドン
奴隸購入地	ロアング
荷揚げ地	ブエノス・アイレス
航海が開始された日付	1730年4月21日
ロアングに到着した日付	1730年8月14日
ロアングを出航した日付	1730年11月16日
ブエノス・アイレスに到着した日付	1731年1月20日
ブエノス・アイレスを出航した日付	1731年7月2日
帰還した日付	1731年10月19日
船長の名前	エイブラハム・デュマレスク
最初の船員の数	50
購入予定の奴隸数	500
積み込まれた奴隸数	453
荷揚げされた奴隸数	394
奴隸の男性比率	65.6%
航海上での奴隸の死亡率	13.0%

資料出所：TSTD。

まず航海識別番号が76720である。船舶名はローレンス・フリゲート号であり、国籍はイギリス、トン数は300トンで砲数は14、船舶のオーナーは南海会社である。出航地はロンドンで、アフリカの奴隸購入地はロアング、奴隸の荷揚げ地はブエノス・アイレス、寄港地はロンドン、出航日は1730年4月21日、ロアングで取引が始まった日は同年8月14日、ロアングを出航した日は同年11月16日、ブエノス・アイレスに到着した日は1731年1月20日、同港を出港した日は同年7月2日、ロンドンに帰還した日は同年10月19日である。船長の名前はエイブラハム・デュマレスク、船員数は50人、船積みした奴隸数は453人、荷揚げした奴隸数は394人、奴隸の男性の比率は65.6%、中間航路での奴隸の死亡数は59人、死亡率は13.0%である。

南海会社は、1711年に設立された株式会社で、1713年のユトレヒト条約でスペイン領アメリカへ毎年4,800単位<sup>11</sup>の奴隸を運ぶことのできるアシエント権を実行する国策会社であった。上記の航海で使用された船舶の大きさは、通常の奴隸貿易船のトン数が100~200トンであったことを考えるとやや大きめの船であった。初めに計画された旅程をみると、ほぼこの計画通りに実行されたようであるが、アフリカで予定されていた

11 単位とは、労働力としての資質を基準とする奴隸数の計算単位で、通常、健康な成人奴隸を1単位とした。したがって、低年齢の奴隸や高齢の奴隸は1単位以下とみなされた。(R. メジャフェ『ラテンアメリカと奴隸制』岩波現代選書、1979年、92ページ)



購買奴隷数は500人、実際の奴隷数が453人であったので、計画よりもやや少なかったといえる。アフリカでの滞在日数が約3カ月であり、これは通常の滞在日数にほぼ等しいが、ブエノス・アイレスの滞在日数が約半年で、これは奴隷を売却するだけであれば、かなり長い滞在日数であったといえる。奴隷貿易とは別の任務があったかもしれない。たとえば、ロンドンで積み込んだ商品を当地で売るのに時間を費やしたのかもしれない。

### Ⅲ 推算値へ

#### 1 一般的な方法

TSTD<sub>2</sub>に含まれる奴隷貿易の航海データは、われわれに驚異的な情報を提供してくれるけれども、大西洋奴隷貿易の航海をすべて包含しているわけではない。このデータベースを基礎に大西洋奴隷貿易の全貌に迫るためにエルティスとリチャードソンらはいくつかの仮説を設定し、推論を展開した。すでに触れたように、このデータベースにおいて奴隷貿易のルートや運ばれた奴隷数について完全な情報を含む航海はほとんどないので、進んだルートや奴隷数について推測しなければならない。たとえば、船が行こうとした場所は分かっているが、実際にそこに到着したかどうかは分からない場合がある。また、購入した奴隷数は分かっているが、売却された奴隷数については分からない場合がある（逆の場合もある）。あるいは、船長が購入するつもりであった奴隷数だけ分かっている場合もある。

TSTD<sub>2</sub>のデータベースのなかで約3,600の航海について、これは全航海の約10%にあたっているが、奴隷貿易船がアフリカに向かったことだけが分かっている。この場合、すべての奴隷船が南北アメリカのどこかの場所に奴隷を運んだと仮定する。もちろんこれに反する情報、たとえば大西洋上で別の船に拿捕されたというような情報、が存在する場合はこれから除外した。そして、奴隷船が行こうとしていた港に実際に到着したと仮定する。さらに、奴隷船に乗せた奴隷の数が分からない場合には、荷揚げされた奴隷数をもとに平均的な死亡率を使ってそれを推算する。逆に、荷揚げされた奴隷数が分からない場合には、船積みされた奴隷数から推算する。奴隷数の情報がまったくない場合には、船の装備から、あるいは、航海のルートや時期から推論される。エルティスとリチャードソンらは、こうした推算をできるだけ正確にするために、運ばれた奴隷数の分かる航海を、船の装備やルート、時期を様々に組み合わせて158のカテゴリーに分類し、それぞれの航海について船積みされた奴隷数、荷揚げされた奴隷数の平均数を計算した。<sup>12</sup>

12 *Ibid.*, p.10.

次の推論は、欠けている航海の数についてである。つまり、奴隷貿易の全航海のうち TSTD<sub>2</sub>に含まれている航海はどれくらいの比率になるのかという問題である。この問題に答えることは、実質的にデータベースの質を評価することと同じである。すなわち、このデータベースが多く的一次史料に基づいていることを認識することが出発点となる。同一の航海について多様な史料が存在することは、現存記録の確実さを証明しており、欠損データの可能性を減じることになる。ただし、奴隷貿易船はその活動の記録を残さないで航海をすることが奴隷貿易活動の初期にはしばしばあったが、18世紀以降、こうしたことは少なくなったと考えられる。

具体的な例を示しておこう。フランスの港からの奴隷貿易航海についてまとめたメタ／ダジェの目録 (Mettas-Daget Catalogue, 2巻) は、他の奴隷貿易船についての船長の目撃情報を含んでいる。この観察は、フランスの奴隷貿易航海に関する手に入りうるひとつのランダムサンプルに相当する。この目録の個々の要約に名前が記されている奴隷船の95%が他の史料によるデータベースにすでに存在することが確認できる。したがって、この目録は95%の完成度であると結論できる。

次に、新たに発見された史料の航海のなかでもう少し細かい点の示唆していることをみてみよう。18世紀のフランス奴隷貿易の最大の行先はサン・ドマングであった。この貿易は、1784年から1791年の時期にピークに達した。毎年平均で84の奴隷船がこの植民地に到達した。TSTD<sub>2</sub>の作業が開始されて以降、この時期のサン・ドマングへの航海に488の新たな出典の所在が確認された。このうち7件だけがメタ／ダジェの目録に入っていないことが分かった。また、イギリスの奴隷貿易に関しては、先のベーレントが、ブリストルの商人冒険者協会 (the Society of Merchant Venturers) での船員と未亡人の請願の研究によって、奴隷船に関する46の出典のうち1件だけがデータベースに含まれていない船舶であった、と結論した。<sup>13</sup> こうした細かい点も推算の結果に反映された。

もうひとつの例は、1795年から1830年までの時期のリオ・デ・ジャネイロへの大規模な奴隷貿易についてである。すなわち、この時期はブラジルにおけるコーヒープランテーションの拡大期にあたっている。TSTD<sub>1</sub>にはリオに到着した1,187の航海を含んでいる。これは、1811-1830年の時期についてフロレンティノ (Manolo Florentino) によって集められたもの、先のクライン (H. S. Klein) による1795-1811年と1825-30年の時期をカバーする889件の航海データ、また、ドス・サントス (Corcino Medeiros dos Santos) による1795-1808年の時期のアンゴラからリオへの170の船舶データ、によって構成されている。その後、アンゴラ史料のほとんどすべての船舶がリオの記録にも含まれていること、1825-30年のクラインの史料がフロレンティノのデータセットにも含

13 *Ibid.*, p.11.

まれていることが確認された。これをまとめると、1795–1830年の時期には1,536の奴隷貿易航海がリオに向かった。1999年以降、この1,536の航海データのそれぞれに新たな情報を付け加えていった。そして、新たに357の奴隷貿易航海の史料も付け加えられた。ただし、この時期には多くの奴隷船が目的地に着く前に主としてイギリス海軍に拿捕されたり、破壊されたりした。この時期にはTSTD<sub>2</sub>に含まれているリオへの航海史料よりも多くの航海があったことはありそうにないと結論された。

ところで、大西洋奴隷貿易全体の規模や行き先について正確な推定を行うためには、TSTD<sub>2</sub>を基礎にしてあるいはそれを補正して、港ごと、地域ごと、国ごとの評価をすることが必要である。TSTD<sub>2</sub>は船舶の国籍の情報を含んでおり、全体のなかで25,569件について国籍の認定がされている。これは全体の73%にあたる。残りの部分についても、船舶やオーナーや船長の名前などを参考にして国籍の推測ができるものが7,711件あるので、約95%の航海データの国籍がわかる<sup>14</sup>。国籍が不明確なのは、もっとも初期の奴隷貿易か19世紀の奴隷貿易が非合法になる最終段階のそれである。前者の場合は、スペインかポルトガルの船舶である可能性が非常に高い。また、後者の場合はブラジルとキューバへの奴隷貿易が主なものである。

以下に、TSTD<sub>2</sub>から推算値に導く過程をもう少し具体的に説明するために、スペイン、ポルトガル（ブラジル）、イギリスを例に取り上げたい。

## 2 スペイン

もっとも初期の奴隷貿易業者は、新世界を支配しようとした最初のヨーロッパ人であった。スペイン人は、商業活動の一部として奴隷を新世界に運んだ。その船はアフリカからではなくセビーリャから出航した。セビーリャには15世紀後半にポルトガルによって開拓された奴隷貿易によって多くの黒人奴隷が運ばれていたのである。スペイン領アメリカの最初の拠点になったのはエスパニョーラ島であり、1505年に17人の奴隷がこの島の銅鉱山の採掘のために運ばれている。さらに同年、百人ほどの奴隷がこの島の金鉱山の採掘のためにセビーリャから導入されている。したがって、初期の大西洋奴隷貿易は、三角貿易ではなく、双方向の奴隷貿易であったことがわかる。

ところで、スペイン領アメリカへの奴隷貿易については、通常アシエントと呼ばれる請負契約によって営まれていた。アシエントとは元来、王室の公共事業またはその管理のために、王室と民間人とのあいだで取り交わされる請負契約のことであったが、16世紀初め、スペイン領アメリカの統治と開発に伴う労働力として黒人奴隷を導入するための請負契約をもっぱら意味するようになった<sup>15</sup>。たとえば1518年に、スペイン王カル

14 *Ibid.*, p.12.

15 アシエント奴隷貿易については、拙稿「アシエント奴隷貿易史——イギリス南海会社のスペイン領ア

ロス1世(神聖ローマ帝国カール5世)は、寵臣のローラン・ド・グヴノーに7年間にわたって4,000人の奴隷を運ぶ許可状を与えている。1524年には、この許可状にしたがって4人のイタリア商人が300人の奴隷をサン・トメ島からエスピノーラ島に運んでいる。これがアフリカから直接新世界に奴隷を運んだ最初の事例であった。

TSTD<sub>1</sub>は、1680年以前のスペイン領アメリカへの奴隷貿易航海について505件しか含んでいなかったが、TSTD<sub>2</sub>は、1,213件の航海データを含んでいる。これは1999年から大きな進歩であり、2倍以上データが増えたことになる。これには1595年以前のデータが266件含まれている。新データベースは、以前に比べてより信頼のおけるデータを提供できるようになった。しかし、このデータベースに含まれる奴隷貿易航海は、与えられたアシエントの許可状あるいは独占権の数や規模から考えると欠損が多い。すなわち、1511-94年の期間に、許可状の記録では約119,000人の奴隷をスペイン領に運ぶことになっているのに対して、TSTD<sub>2</sub>では29,000人の奴隷を運んだと記録されている。また細かく見ていくと、逆の場合も存在する。1547-50年の期間に、許可状は10人しか奴隷を運んでいないのに対して、TSTD<sub>2</sub>では5,894人の奴隷を運んでいたと記録されている。こうしたことを全体として考慮して、1594年までにスペイン領アメリカに到着した奴隷数を131,887人と推算している<sup>16</sup>。

1595-1641年の期間については、それ以前のTSTD<sub>1</sub>のデータよりも完全な航海記録となっている。しかし、これには当然ながら密貿易は含まれていないので、この部分を1/4として加算すると、203,800人の奴隷数となる。これは年平均で4,800人となる。次の1642-62年の期間は、アシエントの許可状はなかったとされている。しかし、この時期にTSTD<sub>2</sub>は87件の奴隷貿易航海を収めている。このうち国籍が分かっている奴隷船のうち、スペインが16、ポルトガルが13、イギリスが4、スウェーデンが2、それにもっとも多かったのがオランダで35、であった。この87の奴隷船が運んだ奴隷数を21,000人とすると、年平均1,000人となる。これが最低ラインとなるが、スペイン領アメリカの奴隷需要の状況を考慮して、実際にはこの2倍くらいは運ばれたと想定して、この時期にスペイン領アメリカに運ばれた奴隷数を42,000人と推算している<sup>17</sup>。1670年代から、キューバへの奴隷貿易が禁止される1867年までの期間については、TSTD<sub>2</sub>がほぼ完全な形で奴隷貿易航海を収めている。この期間も含めて1642年から1867年までの期間にスペイン船によってアフリカから積み込まれた奴隷数は821,755人と推算され

「アメリカへの奴隷貿易を中心にして——」(1)(2)『経済学論叢』(同志社大学)第36巻第2号、第36巻第3・4号、1985年、参照。

16 Mendes, Antonio de Almeida, "The Foundations of the System: A Reassessment of the Slave Trade to the Spanish America in the Sixteenth and Seventeenth Centuries," Eltis, D. and D. Richardson, eds., (2008) *Extending the Frontiers*, p 79.

17 *Ibid.*, p 82.

<sup>18</sup>  
ている。

### 3 ブラジル

以下にブラジルへの奴隷貿易について、TSTD<sub>2</sub>から推算値に至るプロセスを辿ることにする。ブラジルの主要な4つの受入地域として、北東部のペルナンブコとバイア、およびリオ・デ・ジャネイロを中心とする南東地域、それにアマゾン地域に分けて考えていく。ただし、TSTD<sub>2</sub>に含まれているデータは、とくに1678年以前についてはかなり不十分であることを予め指摘しておきたい。

ブラジルへの奴隷輸入が開始された1560年から奴隷輸入が禁止された1851年までの約3世紀の時期を11期に区分している。そのうち6期は十分にデータが揃っており、奴隷貿易の規模を確定できる時期で、残りの5期はデータが不十分かまったく存在していない時期である。前者の時期は、1620-23年、1630-54年、1720-84年、1801-06年、1811-30年、1831-51年で、後者の時期は、1561-1619年、1624-29年、1655-1719年、1785-1800年、1807-10年である。後者の穴を埋めるためには、全般的な経済的状況、ブラジルの別の地域への奴隷の移動（国内奴隷貿易）、データが存在する他の港との類似性などを頼りに推算するしかない。こうして推算値が得られている。

まずペルナンブコであるが、<sup>19</sup>1630年以前に時期はアフリカとの結びつきがかなり活発な地域であった。なぜなら、この地域は新世界における奴隷制砂糖プランテーション（エンジェーニョ）の橋頭保であったからである。また、18世紀の「金の時代」にはペルナンブコに輸入された奴隷の一部が南のミナス・ジェライスなどの地域に運ばれていた。TSTD<sub>2</sub>にはペルナンブコに到着した奴隷船航海のデータが1,370件含まれている。しかし、実際にペルナンブコの各港に到着したことを示す航海はこのうち524件しかなく、残りはここで奴隷を売却することを指定しているだけである。とはいえ、TSTD<sub>2</sub>のデータベースにおける、到着の確定と到着の意図とのあいだの比較検討の結果として、到着を意図した航海の95%以上が実際にその港に到着していたことが分かっているので、到着を意図した航海も実際に到着したものとほぼ同等であると考えられる。

<sup>20</sup>次にバイアに関しては、ペルナンブコと同様に16世紀第4四半期ころから砂糖プランテーションが増え、黒人奴隷を輸入するようになった。バイアについては1999年以降、かなり多くの新たなデータがTSTD<sub>2</sub>に追加された。ただし、その多くは1677年以降のものである。バイアに輸入された奴隷数は、TSTD<sub>1</sub>とTSTD<sub>2</sub>を比較すると、約5

18 Eltis, D. and D. Richardson, *op.cit.*, p.38.

19 ペルナンブコについては次を参照。Silva, Daniel Barros Domingues da and D. Eltis, "The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851," Eltis D. and D. Richardson, eds., (2008) *Extending the Frontiers*, pp.95-129.

20 バイアについては次を参照。Ribeiro, Alexandre Vieira, "The Transatlantic Slave Trade to Bahia, 1582-1851," Eltis D. and D. Richardson, eds., (2008) *Extending the Frontiers*, pp.130-154.

倍に飛躍的に増加した。すなわち、223,699人から1,349,724人に増加した。この数値を基礎にいくつかの仮定において最終的な推算値は、1,715,888人となった。したがって、データベースに含まれているのはそのうちの約79%ということになる。

ブラジル南東部、とくにリオ・デ・ジャネイロを目的とする奴隷船航海に関するデータは、19世紀においてはほぼ完全な形で存在するが、17世紀においてはまばらな形でしか残っていない。1830年以降の非合法的な奴隷貿易活動の時代においてイギリス外務省の役人や海軍がリオへの奴隷貿易活動をブラジルの他の地域よりも注意深く監視していたので、それに関する情報は比較的豊富であった。しかし、1710年以前の時期については、リオがブラジルのなかでもっとも重要性が低かったとはいえ、TSTD<sub>2</sub>は31件の奴隷貿易航海のデータしか収めていない。1620年から1709年までのリオへの奴隷輸入数はバイアの70%程度の人数だと推定している<sup>21</sup>。

1710-93年の時期については、リオから出向した船舶についてもリオに到着したそれについてもデータが残っていない。しかし、アンゴラの各港を出航した奴隷船の情報は良質の形で残っており、アンゴラからの積出奴隷総数から、中間航路での奴隷死亡率を考慮して、バイア、ペルナンブコ、アマゾニアの各到着奴隷数を差し引けば、リオの到着奴隷数を計算することができる。ちなみに、この時期にブラジル向けの奴隷を送り出していたアンゴラの港は、ルアンダとベンゲラであった。リオに向けて奴隷を送り出していたのはアンゴラだけではなかった。西アフリカ黄金海岸のコスタ・ダ・ミナからの奴隷も存在した。リオに到着した奴隷の1/10がコスタ・ダ・ミナからのものであると仮定している。TSTD<sub>2</sub>に含まれるリオの発着データは推算値の約6/10に当たっている。

最後にアマゾニアに関しては、マラニャンおよびパラが実質的に植民地化されるのは17世紀の終わりころであり、最初の奴隷がアフリカから直接運ばれてくるのが1680年のことである。それ以前については、ブラジルの他の地域とくにペルナンブコから奴隷が運ばれてきた。この地域では初期には自生的なカカオを収穫していたが、1750年代から70年代にかけて米作プランテーションが広がった。それと同時に1760年代から綿作プランテーションが拡大し、大西洋経済に組み入れられていった。この時期にポルトガルのポンバル改革の一環としてジェラル・ド・グランパラ・イ・マラニャン会社(いわゆるポンバル会社)が設立され、奴隷貿易事業を開始している。

この地域には1750年以前においては、毎年数百人の奴隷が輸入されていたが、まったく奴隷が輸入されない年もしばしばあったが、1760年代以降毎年平均して1,000人を超える奴隷が輸入されるようになった。したがって、1690年から1750年代半ばの時期については、TSTD<sub>2</sub>において奴隷貿易航海の記録は少ないのであるのであるが、毎年それを上回る奴隷が運ばれたと推定した。ポンバル会社の時期(1755-78年)については

21 Eltis, D. and D. Richardson, *op.cit.*, p.20.

ほぼ完全な記録が残されている。1778年から奴隷貿易がこの地域で実質的に廃止される1846年までの時期については、TSTD<sub>2</sub>はマラニャンおよびパラに輸入された奴隷の95%をカバーしていると推定している<sup>22</sup>。

以上を総合すると、1561-1860年の約3世紀のあいだに、アフリカの各地からアマゾニア向けに運ばれた奴隷数は16万2千人、以下同様にペルナンブコ向けは87万3千人、バイア向けは173万人、リオを中心とする南東部向けは259万4千人、となり、合計535万9千人となる。

#### 4 イギリス

次にイギリスの奴隷貿易航海について述べる。1560年代の有名なジョン・ホーキンスの奴隷貿易航海は別にして、1640年頃まではイギリスを就航した船が奴隷を購入したという記録はほとんど存在しない。イギリスの奴隷貿易史上最初で本格的な奴隷貿易事業を展開したのは、1672年に設立された王立アフリカ会社である。この会社には喜望峰以西の奴隷貿易を含む貿易独占権が与えられた。西インド諸島をはじめとする植民地における奴隷需要の高まりとともに、王立アフリカ会社以外に独立貿易商人といわれる奴隷商人が非合法に奴隷貿易を行っていたが、1698年にはこの商人たちは売上額の10%を王立アフリカ会社に支払えば合法的に貿易を行うことができるようになった。さらに、1712年にはこの10%も支払う必要がなくなり、奴隷貿易は自由化された。この経緯と並行して、1700年以前はロンドンが唯一の重要な奴隷貿易港であったが、18世紀前半には大西洋に開かれたブリストルが奴隷貿易港として台頭し、また、18世紀後半になるとリヴァプールがイギリス最大の奴隷貿易港に発展した。

17世紀終わりまでにイギリス領西インドや北米植民地における各種のプランテーション経済はすでに重要な位置を占め、1700-70の期間にそのプランテーションが生み出す生産価値は4~5倍に増加した。イギリスの奴隷貿易業者は自国植民地の奴隷需要を満たすだけでなく、スペイン領やオランダ領あるいはフランス領などの需要も満たしていた。おそらくイギリス船での奴隷貿易の1/4がイギリス以外の植民地に運ばれたと考えられる。イギリスの奴隷貿易のなかにはイギリス諸島、英領西インド、それに外国の港からのものも含まれる。北米植民地の奴隷貿易もこの範疇に入っている。

TSTD<sub>2</sub>にはイギリスの奴隷貿易航海が12,029件含まれている。1556年から1640年までの期間に散在している航海のうち21件については、完全な記録として得られている。また、1641年から1661年まで期間については、TSTD<sub>2</sub>は87件の航海記録を含んでいる。17世紀半ばまでの時期はイギリスの奴隷貿易航海がまだ非常に少ない時期にあっていた。バルバドスの奴隷人口は1640年には約400人で、1660年によやく

22 *Ibid.*, p.20.

27,000人になっている。上記の87件の奴隷貿易航海の1/4はバルバドス以外の奴隷市場に向かっており、1航海あたりアフリカから積みだされた奴隷数は平均で154人であった。したがって、バルバドスに到着した奴隷数は1万人にも満たないという結果になる。奴隷数の自然減なども考慮すると、TSTD<sub>2</sub>が示す数の3倍程度の奴隷がバルバドスに運ばれていたと考えられる。<sup>23</sup>

1662年から97年の期間については、TSTD<sub>2</sub>は完全ではないにしてもほとんどの奴隷貿易航海を含んでいる。この期間にイギリスの奴隷貿易船はアフリカから312,000人の奴隷を運んだ。これは年平均で8,700人にあたる。1698年から1712年までの時期は、すでに述べたように独立貿易商人は売上高の10%を王立アフリカ会社に支払うことになっていた。こうした賦課金収入の史料が残っており、また、本国および植民地の港から出航した奴隷船の史料が残っている。これらがTSTD<sub>2</sub>に含まれている。この時期にはバルバドス以外にジャマイカやアンティグアなどの西インド諸島でプランテーションが拡大している。この時期にアフリカから船積みされた奴隷数は、227,116人と見積もられている。年平均15,000人強である。

ユトレヒト条約以降、イギリスの奴隷貿易はさらなる拡大を遂げる。とくに1720年代以降、イギリスの奴隷貿易に関する史料は多様になる。港湾史料、船舶の動きを示すロンドンの新聞、植民地の史料、アフリカ沿岸の奴隷貿易拠点の史料などである。したがって、TSTD<sub>2</sub>は、1713年から79年までのブリストルから出航した奴隷貿易船航海のすべてを含んでおり、また、他の港から出航した奴隷貿易航海の95%を含んでいると考えられる。最後に、1780年から奴隷貿易禁止の1807年までの時期については、TSTD<sub>2</sub>はすべての港からの奴隷貿易船データを完全に含んでいる。これを総計すると、1713-1807年の期間にイギリス船でアフリカから船積みされた奴隷数は、2,643,460人と推算された。年平均の奴隷数は、18世紀の最初の10年では15,000人強であったのが、第2四半期では22,200人となり、1751年から1807年の時期には約32,500人と増加している。ちなみに、奴隷貿易禁止が近づいた1799-1803年の時期を取りあげると、年平均46,300人となる。<sup>24</sup>

1556年から1810年までのすべての期間を総計すると、イギリスの奴隷貿易業者は320万人の奴隷をアフリカから運んだことになる。

同様の推算は、フランス、オランダ、英領北米植民地（アメリカ合衆国）についても行われている。フランス船によってアフリカから積み出された奴隷数は1641-1867年に138万1千人、オランダ船については同様に1591-1867年に55万4千人、英領北米植民地（アメリカ合衆国）船については1641-1867年に30万5千人となっている。以

<sup>23</sup> *Ibid.*, pp.24-25.

<sup>24</sup> *Ibid.*, p.26.



上をまとめると、アフリカの各地から積み出された奴隷総数は、1501-1867年の全期間で1252万1千人となる。第2表から南北アメリカおよび旧世界に生きて上陸した奴隷総数は、全期間で1070万2千人であるので、中間航路における死亡率は全期間平均で14.5%となる。

## おわりに

カーティンの大西洋奴隷貿易に関する科学的推算から約40年を経て、奴隷貿易の航海データに基づくより歴史的事実に近い推算が登場した。それを簡単にまとめたものがすでにあげた第2表である。おそらくこれからも多少の改定がなされていくであろうが、この推算が完成域に入っていることから微修正が行われるにすぎないと思われる。カーティンの推算とこの新データベースに基づく推算の違いは、まず、カーティンはひとりでこの仕事を遂行したのに対して、新データベースに基づく推算は中心になる研究者はいたもののプロジェクトに賛同する研究者集団によってなされたことである。また、この研究者集団は遠く離れていてもインターネットに結集することによって成果を積み上げ、それを共有することができた。ネット世代の新たな共同研究のあり方、可能性をも示す結果となり、データベースをネット上で、無料で公開することができた。奴隷貿易に関心のあるものはどこからでも容易にこのデータベースにアクセスすることができるのである。これを利用して様々な視点から奴隷貿易研究が広がり、深化していくものと期待される。

さて、この新しい推算によってこれまでの通説がいくつか修正されることになった。たとえば、イギリスが奴隷貿易において最多の奴隷貿易航海を行っていたとこれまで考えられていたかもしれないが、現実にはポルトガル（ブラジルを含む）がもっとも多くの奴隷船をアフリカに送り込んでいたことが明らかになった。もちろん時期によってはイギリスがポルトガルをおさえていたこともあったが、奴隷貿易時代全体を取りあげると、ポルトガルのパフォーマンスは他を圧倒していたといえる。それに伴って、ヨーロッパ最大の奴隷貿易港と考えられてきたリヴァプールは、バイアヤリオ・デ・ジャネイロの後塵を拝していることも分かった。また、イギリスの奴隷貿易港のうちロンドンはリヴァプールには及ばなかったものの、ブリストルの2倍もの航海を行っていたことも明らかになった。

日本ではこのデータベースを用いた奴隷貿易に関する研究は、管見の限りまだ現れていないが、これからは様々な形で利用されていくものと思われる。現在の私の研究課題に引き寄せて述べてみると次のようになる。1830年にブラジルはイギリスとの条約で奴隷貿易を禁止することになる。<sup>25</sup>これによって1830年代前半において奴隷貿易活動は

息をひそめたのであるが、後半になると一挙に息を吹き返し、奴隷貿易が活発になる。これは、ブラジル南東部のリオヤサン・パウロでコーヒープランテーションが急速に拡大する時期にあっており、その労働力として多数の奴隷がリオに輸入されるようになった結果である。この事態を座視しておくわけにはいかないイギリスは、海軍を使って奴隷船を拿捕しようとするのであるが、拿捕できた奴隷船は氷山の一角であったことがわかる。この点に関して、奴隷貿易航海の数および運ばれた奴隷数については TSTD<sub>2</sub> を利用し、拿捕された奴隷船および奴隷数に関しては英国議会史料 (British Parliament Papers) を利用すれば、具体的な数値が得られる。また、ブラジルで奴隷貿易が実質的に禁止されるのは 1851 年のことであるが、その最終局面についても具体的な数値でもって説明することが可能であろう。

---

25 拙稿「近代奴隷制崩壊へのプレリュード——19 世紀前半におけるブラジルの奴隷貿易とその廃止——」池本幸三編著『近代世界における労働と移住——理論と歴史の対話——』阿吽社、1992 年、133-170 ページ。