

イギリス領アメリカ植民地における船乗りと情報

—— 港町の酒場を中心に ——

笠 井 俊 和

はじめに

17世紀・18世紀のイギリス領アメリカでは、船乗りは植民地社会に普遍的な労働者に他ならなかった。一般に、歴史上の船乗りといえば冒険的かつロマンティックなイメージとともに想像されがちだが、当時のアメリカでは、船乗りは決してマイノリティではなく、船に乗ることが植民地の男性にとって典型的な職のひとつであった。実際、13植民地の主要都市のほとんどが港町であり、商船を操る労働力は常に必要とされたのである。むろん、内陸部では農業が広くおこなわれ、圧倒的多数の植民地人が農業で生計を立てていたが、船乗りは男性の職業としてそれに次ぐものであり、もともと沿岸部で生まれ育った者も、内陸部から雇用を求めて港町を訪れた者も、誰でも商船で働く可能性があった。幾多の航海に参加し、長年にわたって船乗りとして生きた者もいれば、渡り労働者として一時的に船に乗った者も少なくなかったはずである。植民地時代を通じて、海あるいは河川に面した町や村では、成人男性の少なくとも10人に1人が船乗りだったと指摘されており、4人に1人が船乗りであることも珍しくはなかった。

当時、概して植民地の船は本国イギリスの船に比べてはるかに小さく、船乗りは主に植民地海域での近距離の航海に参加していた。例えば植民地に数多く点在する小さな港町では、地元の船のほとんどが沿岸貿易に利用され、ニューイングランド地方の諸港では漁業も盛んであった。一方、ボストンやニューヨーク、フィラデルフィアといった植民地の中心都市では、やはり地元の船はそう大きくないものの、船乗りは沿岸貿易だけでなく西インド貿易の労働力にもなった。もちろん、これらの都市には大西洋横断航海に従事する大型船も絶えず入港しているが、そのほとんどが本国イギリスの船であった。つまり植民地の大規模な港町では、近距離の貿易をおこなう数十トンの植民地船と、大西洋を渡ってきた数百トン級の本国船とが、頻繁に出入りしていたのである。

本稿では、船の上での船乗りの姿ではなく、かかる港町での彼らの営みに目を向ける。船乗りと情報をキーワードに、まずは船乗りのリテラシーについて概観し、後半では彼らが情報と接する場であった酒場を舞台に、当時の船乗りの人間像や、植民地社会との関係を探ってみたい。

1. 船乗りのリテラシー

船乗りと総称される人々のなかでも最も数が多かったのは、言うまでもなく商船の水夫であるが、20世紀の後半までは、歴史家の研究対象となることはほとんどなかった。彼らが史的考察の領域ではなくロマンスの次元へと組み込まれたのは、大多数のイギリス人やアメリカ人にとって、船乗りが身近な存在ではなくなったことが一要因だと考えられている。アメリカでは19世紀以降、船舶の大型化にともなって遠洋航海が一般的になったために、船に乗ることは一部の限られた人々の職業となり、専門化されていった。すなわち、時代が下るにつれて船乗りは例外的な職業へと変わり、船乗りを冒険的な人々のように描いた文学作品の影響もあって、世間にはロマンティックな船乗りのイメージが植え付けられていったのである。また、社会史の到来以前には、海事史家は不特定多数の商船水夫を扱うのではなく、名高い探検家や海軍提督ばかりを研究したことも、かかるイメージの生成に影響している。マーカス・レディカーによれば、船乗りは自らが生きた時代には「火刑や絞首刑、暗い船内の牢屋での足かせ」に苦しみ、以後は長らく「歴史叙述における捨象という暴虐に遭ってきた」のだった。また、ゲアリ・ナッシュは次のように記している。船乗りは、「初期アメリカ史において、おそらく最もつかみ所のない社会集団である。というのも、彼らは他の都市民に比べてより頻繁に港から港を移動し、職を変え、若くして命を落とし、さらには白人社会において最も貧しい構成員であるがゆえに、課税台帳や土地台帳、遺言書にその生きた記録を遺すことも少なかった」。

実際、その貧しさゆえに、船乗りのなかには読み書きのできない者も少なくなかった。表1は、船員の等級別に、海事裁判への出廷時に宣誓供述書に自らの名前を署名できた割合を示している。イギリスおよびアメリカ植民地の主要な港の海事裁判記録をもとに作成されているため、植民地のみならず本国の船乗りもサンプルに含まれているが、署名ができた水夫は7割弱である。また、ニューヨークのある軍艦では、自身の名前を書くことのできた水兵の割合は63%だったという1756年のデータもある。署名が可能だったことだけで、自由に読み書きができたとは言い切れないため、実際に読み書きできた船乗りの割合は、もう少し低かったと考えるのが妥当であろう。

表1 イギリス領大西洋世界の船乗りの識字率（1700年～1750年）

階 級	人 数	署名可能者数	割合（％）
船長	30	30	100.0
一等航海士	19	19	100.0
二等・三等航海士	11	11	100.0
船医	10	10	100.0
水夫長、砲手	6	5	83.3
船大工、樽製造人	15	12	80.0
小計（士官、熟練労働者）	91	87	95.6
料理人	6	6	100.0
操舵手	5	5	100.0
士官助手	5	4	80.0
徒弟	8	5	62.5
平水夫	185	125	67.6
業種不明	94	65	69.1
小計（未熟練労働者）	303	210	69.3

Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge, 1987), p. 307.

船乗りのリテラシーが、当時の一般平均よりも低かったことは疑いない。なぜならば、イギリスでも植民地でも、彼らはたいてい10代前半から船に乗って肉体労働に従事したのであり、読み書きの習得などは後回しであった。もちろん読み書きを教わる機会が皆無だったわけではなく、有名な黒人船乗りオラウダ・エクィアーノは、ある軍艦に乗り組んでいた際に、艦長から読み書きを教わっている。けれども、同じく貿易に関わる職業でも、船大工や鍛冶屋、樽製造人といった職人の徒弟の場合は、親方に恵まれば、学校や私塾、聖職者の自宅で教育を受ける機会もあった。他の職種と比較すると、航海を終えては別の船に雇われる生活が続ける船乗りは、教育を受けられる機会が限られていたのである。アメリカ植民地の独立後のことだが、1822年にイギリスの海事裁判所判事ウィリアム・スコット卿は、「船乗りはだまされやすく軽率、教養がなく（illiterate）無分別」だと述べている。

ちなみに、読み書きの能力ではないが、複数の言語を話すことのできる船乗りは珍しくなかった。イギリスとその植民地の商船には、オランダ人やポルトガル人が乗船しているのは一般的で、時にはフランス人、スペイン人、黒人の船員もいた。イギリスの航海法では、イギリス船の乗組員の4分の3以上がイギリス人（植民地人含む）でなければならないことが定められてはいたものの、特に戦時や労働力不足の時にはほとんど遵守されなかった。2人に1人、さらには4人に1人の船員がイギリス人であれば良しとする特例は何度も認められているし、イギリス船で2年間働いた者をイ

ギリス人と見なす特例も出されている。外国人と同じ船で働いていたために、片言とはいえ複数の言語を使いこなした船乗りは多く、海事裁判所の訴訟史料には、読み書きはできなくとも4つ以上の外国語を話せた者たちの記録が残っている。オランダ人の水夫たちが、イギリス領での海事裁判に出廷し、通訳を介さず英語を話していたことも知られている。また、同時代人の記録によれば、港にいる船乗りは、彼らしか用いないような単語を使ったり、独特なアクセントと荒っぽい言葉づかいのために、すぐに船乗りだと分かる特徴があったという。

2. 船乗りと酒場

一般に、当時の船乗りは、乗り組んでいた船が母港に帰港したあとに任を解かれる。航海を終えるたびに次の働き口を探さねばならず、アメリカでもヨーロッパでも、彼らが情報に接し、雇用を得る場として利用したのが、港町の酒場であった。酒や娯楽を求めて酒場を訪れるのは、雇用下にある船乗りも求職中の船乗りも同じだが、後者はそこで乗組員を募集している船の情報収集にも積極的だった。また酒場では、船乗りの天敵ともいえる海軍の強制徴募に関する情報交換もなされた。

酒場に来店した船乗りたちは、口頭での情報交換をおこなうだけでなく、船員募集のビラを読むこともあった。これらは多くの場合、近々出港を予定している船長が貼ったものである。船が航海に出る数カ月前から遅くとも1カ月前に、船主から船長に指名された者は、出港までに船員を集める責任を負っており、彼らは酒場に居合わせた船乗りを直接勧誘したり、あるいは船員募集のビラを掲示して、次の航海に必要な労働力を確保しようとした。なお、当時は複数人が共同で商船を所有するのが一般的で、たいていは船長自身も船舶の共同所有者の1人であったり、あるいは所有者の知人や親族であった。そのため、数年にわたって同じ船の船長を務めることが多く、航海を終えるたびに職探しをする水夫たちとは大きな違いがあった。

船長が船員を確保する手段としては、18世紀には植民地各地で新聞が発行されるようになるため、新聞に船員募集広告を出すことも多くなる。戦時中であれば、商船は私掠船として利用されることもあるが、私掠船の船員確保にも、やはり新聞広告が広く利用されていた。ただし、一般家庭は必ずしも新聞を購読しておらず、多くの種類の新聞を揃えていることが酒場にとってひとつのステイタスだった時代であり、新聞広告を確認したい場合にも、やはり船乗りは酒場を訪れるのだった。新聞やビラを読むことができない者も少なくなかったが、酒場では文字の読める者が読み上げる習慣が根付いていたため、読み書きできなくても文字情報に触れることは可能であった。

船乗りが働き口を得る場としての酒場の役割は、本国からの大型船も出入りする都

市部ほど顕著である。植民地の小さな港町の場合は、沿岸貿易や漁業をおこなう地元の小型船しか出入りせず、そこでは船長と水夫との間に、あるいは水夫同士に、血縁や地縁で結ばれたネットワークが根強く存在していたことが指摘されている。10人にも満たない船員を乗せて出港する船は、いつもほとんど同じ顔触れを乗せていたのである。つまり、職を求めて各地を転々とする船乗りにとって、容易に入り込みにくい環境であり、彼らは必然的に、ボストンやニューヨーク、フィラデルフィアのように大規模な港町へと集まることになる。

近世の大西洋世界における大規模な港町には、共通する特徴があった。すなわち、海岸・河岸沿いには貿易商や裕福な船長の住居が立ち並び、豪勢なレンガ造りのものも珍しくない。しかしそこから一步路地に入れば、清潔とは形容しえない狭い道が続く物騒な地区が広がる。老朽化した木造の酒場、売春宿、商店や市場、職人の工房が密集しているこの地区こそが、貧しい船乗りの生活の場であった。地元の船乗りの住居や、彼らが間借りしているアパート、さらには職を求める外来の船乗りが滞在する宿も、そこに林立していた。

大きな港町では地元生まれの船乗りは少なく、17世紀・18世紀にロンドンから遠洋航海に出た者のうち、ロンドン生まれは35%のみだった。18世紀半ばまで北米植民地で最大の港だったボストンにも、外来の船乗りは少なくなかった。1700年頃、町に居住する船乗りは800人ほどだったと推測されているが、この数字が正しいと仮定すると、800人ではボストン船による貿易をまかないきれなかったことになる。表2は、西インド諸島へと出港したボストン船の数から、その乗組員の数を算出したものであり、例えば1687年と1688年には、それぞれ半年間だけでものべ500人～600人が西イン

表2 西インド貿易に従事するボストン船（ボストン出港記録）

	1687年（3～9月）	1688年（3～9月）	1715年	1716年
船舶数（隻）	69	60	139	132
総トン数（トン）	3,143	3,208	7,039	6,675
平均トン数（トン）	45.6	53.5	50.6	50.6
総乗組員数（人）	534*	642*	975	945
ton/man ratio	0.17*	0.20*	0.14	0.14

註）＊：1687年と1688年は、各船舶の乗組員数の記載なし。そのため、同年にポートロイヤルに入港したボストン船の1トンあたりの乗組員数（ton/man ratio）から、ボストン出港時の乗組員数を推測。

Naval Office Shipping Lists database, 1686-1719, C.O. 5/848, 1680-1705, 1709-1722, C.O. 142/13-14より作成。

ドへと向かう船に乗り組んでいる。しかもボストンの船は、北米での沿岸貿易にも年間に200～300人は必要で、さらには漁船にも乗り手が求められた。したがって、町には職を求めて一時的に滞在していた船乗りが大勢いたであろう。そのなかには、植民地の各地からやって来た労働者だけでなく、本国の大型船からの脱走者もいた。というのもボストンは、当時の北米では船を修理する設備が最も整っていたために、船の碇泊する期間が比較的長く、水夫にとっては脱走を試みやすい港であった。18世紀初頭にマサチューセッツ総督が、商船と私掠船の各船長に対し、各自の船に海軍からの脱走者がいないことを確認するよう再三にわたって布告を出していることから裏付けられよう。

1695年、植民地の役人の報告によれば、チェサピーク植民地（ヴァージニアとメリーランド）でも本国船から脱走する水夫が非常に多く、彼らはそのあとフィラデルフィアで雇われていたという。脱走した者たちが、チェサピークから近く、船員の需要が高いフィラデルフィアを目指したことは想像に難くない。大きな港町へと辿り着けば、地元の船乗りであろうとよそ者であろうと、誰もが酒場で情報に触れ、比較的容易に雇用を得られたのである。

3. 酒場への規制

貿易が重要な産業だったアメリカ植民地では、船乗りの労働力は不可欠であり、船乗りにとっては、酒場を訪れることが休息や娯楽のみならず職を得るためにも不可欠であった。しかし、町の発展のために船乗りが必要とされた一方で、彼らが集まることは、町の治安の悪化という弊害をもたらした。一般に、港町のなかでも船乗りがよく利用した酒場は、上述の労働者が集まる喧騒な地区の酒場であり、実際には認可された酒場より多くの不認可の酒場があったと考えられている。船乗りが大勢集まれば、乱闘騒ぎや窃盗、殺人などが起こりやすく、17世紀後半に栄えたジャマイカのポートロイヤルでは、治安の悪さゆえに地元民が毎晩2回、町を巡警していた。ピューリタンの暮らすマサチューセッツ湾植民地セイラムでは、17世紀後半、聖職者が酒場の数の多さに苦言を呈したり、酒が町の平穏や規律、秩序に悪影響を及ぼすと非難したりしている。ボストンでも、ピューリタン社会にそぐわない船乗りの行動は何度も問題となり、コットン・マザーがいうには、船乗りの間では宗教は重要ではなく、その代わりに、飲酒や罰当たりな会話、卑猥な歌、ゲーム、迷信、男色などに夢中であった。ボストンを訪れたオランダ人聖職者も、船員たちが安息日でも教会ではなく酒場に集まり酒を楽しんでいることに心を悩ませていた。

各植民地の当局は、外来の船乗りが増加することによる治安の悪化や住民への悪影

響を懸念していた。しかし、各地を転々とする流動的な船乗りには規制を加えることは容易ではないために、当局がとった手段は、酒場に制約を設けることだった。

酒場では、しばしば船乗りは「つけ」で酒を飲んでいて、ところが、酒場に通ううちに負債を溜め込んで返済できなくなり、乗船予定の船が出港する直前に逮捕されてしまう者がいて、船の出港を妨げることが多かった。そのため1700年頃に、ニューヨーク・シティでは船乗りへの「つけ」の上限額が6シリングに、サウスカロライナでは5シリングに定められた。ヴァージニアでは1691年、船乗りが「つけ」で飲むこと自体が禁じられ、ルールを犯した店主は経営許可証を没収されることとなった。また、17世紀半ばのニューアムステルダムでは、酒場で酒を飲んだ水夫が働かないことを裁判所に訴えた船長がいたが、同様の例は数年後のイギリス領植民地でもあったようで、1696年のサウスカロライナの法律では、冬の20時以降、夏の21時以降に、船長の許可なく雇用中の水夫を接待した店主に罰金が科されることが定められた。同じ頃、ヴァージニアではさらに厳しい法律が成立し、雇用下にある水夫は、船長による許可がなければ、酒場への入店を禁じられている。およそ半世紀後、1751年のサウスカロライナでは、酒場の店主が1人の船乗りを1日に1時間以上もてなすことを違法とした。数カ月ぶりに陸地を踏んだ船乗りが、最初に見かけた酒場に入店して飲酒が止まらなくなることを懸念しての措置であった。また、たとえ1時間以内であっても、10シリングを超える飲食物を提供することも禁じられた。

一方で、酒場への規制を強めすぎると船乗りは減少し、円滑な海運が阻害されるリスクもある。そのため、船乗りに対して寛容とも思える法律も、同時に存在していた。例えば1668年のヴァージニアでは、治安を維持するために、そして住民が怠惰な生活をしないように、各郡の酒場の数が2軒までに制限されたが、船の碇泊地だけは除外された。その理由は、「旅人への宿泊施設が必要であるため」とされている。たしかに酒場は宿を兼ねていることも珍しくなかったが、とにかくこの措置は、船乗りにとっても好都合なものである。また、1660年のマサチューセッツの法律も、船乗りによる「酒場での過度な飲酒と浪費」のせいで、「出港準備が整った時に、多くの水夫が逮捕されている」ことに言及している。そこで定められたルールは、彼らが店主への負債を返せない場合、店主はその水夫を逮捕させてはならず、逮捕するには水夫を雇っている船長が船主の許可を要するというものであった。また同法では、酒場の店主が夜間に地元民を接待することを禁じているが、ここでも旅人と船乗りは除外された。彼らには「飲食物の提供が必要」であり、「そうすることで彼らが騒動を起こさないように」との理由である。このような、船乗りにとって一見都合の良い法律も存在していたが、歴史家の見解としては、これらは船乗りの権利を守るためではなく、貿易に

支障を出さないための策であり、要するに貿易で儲ける商人の利益を損なわないための措置であったという見方で一致している。

結びにかえて

アメリカ植民地では、秩序を乱す船乗りは、常に当局の悩みの種であった。おそらくは、酒場が単に酒を提供するだけの場であったならば、当局は船乗りの酒場への入店を一切禁止することもありえただろう。しかし、それをしなかった背景には、各植民地は貿易を担う彼らの労働力を必要としていたこと、酒場が彼らに情報と雇用を与える機能を有していたことが挙げられよう。そのため植民地当局は、可能な限り治安の維持に努めつつ、同時に海運の発展を阻害しない方策として、船乗りによる酒場の利用や店主による接客に一定の制約を設ける諸法を制定した。植民地の海運は、常にこのようなジレンマを抱えながら発展したのだった。

なお本稿では、港町での船乗りの一側面を垣間見るに留まったが、アメリカ植民地では、18世紀半ば以降、港町で騒ぎを起こす船乗りの姿がより頻繁に見られるようになる。それらは必ずしも飲酒による乱痴気騒ぎばかりではなく、時にはイギリス海軍の強制徴募に対する集団での武装蜂起であった。歴史家のなかには、このような貧しい船乗りによる抵抗の精神が、独立へと向かう植民地のイデオロギーに少なからぬ影響を与えたと主張する者もいるが、かかる見解を批判する向きもある。当然ながら、彼らが従事していた沿岸貿易に関しては、大西洋世界の様々な商品や情報を植民地各地にもたらただけでなく、植民地間の密なコミュニケーションをも促進し、北米植民地の人々の一体感を強める役割を果たしたことが、広く認識されている。しかし、貿易という営為を通してではなく、港町に滞在している船乗りが植民地社会に及ぼした様々な影響をめぐるのは、悪影響も含め、欧米の学界でもまだ十分に論じられていない。実際には生涯の大半を陸で過ごすことも珍しくなかった植民地の「海の男」たちが、陸上で果たした役割を正當に評価すべく、これからの研究の蓄積に期待したい。

【史料】

1. Buisseret, David, ed., *Jamaica in 1687: The Taylor Manuscript at the National Library of Jamaica* (Kingston, 2008).
2. Naval Office Shipping Lists for Jamaica, 1683[80]-1705, C.O. 142/13, National Archives, London.
3. Naval Office Shipping Lists for Jamaica, 1709-1722, C.O. 142/14, National Archives, London.
4. Naval Office Shipping Lists for Massachusetts, 1686-1719, C.O. 5/848, National Archives,

London.

5. Proclamations By His Excellency, Joseph Dudley Esq. in 1706, 1708 and 1710, Massachusetts Historical Society, Boston.
6. Records of the Court of Admiralty of the Province of Massachusetts Bay, 1718-1747, Manuscript Division, Library of Congress, Washington D.C.
7. Smith, Joshua M. and the National Maritime Historical Society, eds., *Voyages, the Age of Sail: Documents in American Maritime History, Volume I: 1492-1865* (Gainesville, Fla., 2009).

【主要参考文献】

8. Andrews, Charles M., *The Colonial Period of American History*, vol. 4: *England's Commercial and Colonial Policy* (New Haven, 1938; reprint 1966)
9. Id., "Colonial Commerce," *American Historical Review* 20 (1914).
10. Bailyn, Bernard, *The New England Merchants in the Seventeenth Century* (Cambridge, Mass., 1955).
11. Bailyn, Bernard and Lotte Bailyn, *Massachusetts Shipping, 1697-1714: A Statistical Study* (Cambridge, Mass., 1959).
12. Barrow, Thomas C., *Trade and Empire: The British Customs Service in Colonial America, 1660-1775* (Cambridge, Mass., 1967).
13. Bell, Herbert C., "The West India Trade before the American Revolution," *American Historical Review* 22 (1917).
14. Conroy, David, *In Public Houses: Drink and the Revolution of Authority in Colonial Massachusetts* (Chapel Hill, N.C., 1995).
15. Davis, Ralph, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (London, 1962).
16. Earle, Peter, *Sailors: English Merchant Seamen 1650-1775* (London, 1998).
17. French, Christopher J., "Seamen's Sixpences and Eighteenth-Century Shipping Records: An Exercise in Shipping Reconstitution," *International Journal of Maritime History* 7 (1995).
18. Gilje, Paul A. and William Pencak, eds., *Pirates, Jack Tar, and Memory: New Directions in American Maritime History* (Mystic, 2007).
19. Goldenberg, Joseph A., *Shipbuilding in Colonial America* (Charlottesville, 1976).
20. Hatfield, April Lee, "Mariners, Merchants, and Colonists in Seventeenth-Century English America," in *The Creation of the British Atlantic World*, ed. Elizabeth Mancke and Carole Shammas (Baltimore and London, 2005).
21. Id., *Atlantic Virginia: Intercolonial Relations in the Seventeenth Century* (Philadelphia, 2004).
22. Henretta, James A., "Economic Development and Social Structure in Colonial Boston," *William*

- and *Mary Quarterly*, 3rd ser., 22 (1965).
23. Hunter, Phyllis W., *Purchasing Identity in the Atlantic World: Massachusetts Merchants, 1670-1780* (Ithaca, 2001).
 24. Jarvis, Michael, Yrjö Kaukiainen, Marla R. Miller, Lisa Norling, Marcus Rediker, N. A. M. Rodger, Carl E. Swanson, Jann Markus Witt and Daniel Vickers, "Reviews of Daniel Vickers with Vince Walsh, *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail* with a Response by Daniel Vickers," *International Journal of Maritime History* 17 (2005).
 25. Lemisch, Jesse, "Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America," *William and Mary Quarterly*, 3rd ser., 25 (1968).
 26. Linebaugh, Peter and Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (Boston, 2000).
 27. Owen, David R. and Michael C. Tolley, *Courts of Admiralty in Colonial America: The Maryland Experience, 1634-1776* (Durham, N.C., 1995).
 28. Nash, Gary B., *The Urban Crucible: Social Change, Political Consciousness, and the Origins of the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1979).
 29. Pares, Richard, *Yankees and Creoles: The Trade between North America and the West Indies before the American Revolution* (Cambridge, Mass., 1956).
 30. Pawson, Michael and David Buisseret, *Port Royal, Jamaica* (Oxford, 1974; reprint Kingston, 2000).
 31. Purvis, Thomas L., *Colonial America to 1763* (New York, 1999).
 32. Rediker, Marcus, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge, 1987).
 33. Roland, Alex, W. Jeffrey Bolster and Alexander Keyssar, *The Way of the Ship: America's Maritime History Reenvisioned, 1600-2000* (Hoboken, N. J., 2008).
 34. Salinger, Sharon V., *Taverns and Drinking in Early America* (Baltimore, 2002).
 35. Shepherd, James F. and Gary M. Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America* (Cambridge, 1972).
 36. Towner, Lawrence William, *A Good Master Well Served: Masters and Servants in Colonial Massachusetts, 1620-1750* (New York, 1998).
 37. Vickers, Daniel, "Beyond Jack Tar," *William and Mary Quarterly*, 3rd ser., 50 (1993).
 38. Vickers, Daniel with Vince Walsh, *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail* (New Haven, Conn., 2005).
 39. Vickers, Daniel, Lewis R. Fischer, Marilyn Porter, Sean Cadigan, Robert Lewis, Peter Narváez, Peter Pope and David J. Starkey, "Reviews of Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World*,

1700-1750," *International Journal of Maritime History* 1 (1989).

40. 拙稿「海賊の息づく港町ポートロイヤル」(若尾祐司・和田光弘編『歴史の場―史跡・記念碑・記憶』ミネルヴァ書房、2010年)
41. 拙稿「17世紀末におけるボストンの船乗りと西インド貿易」『西洋史学』235号、2009年