

船員たちの語りから見るギニア航海 1553-1565

井 内 太 郎

はじめに

1553年～1565年にかけて、イングランドから赤道直下の西アフリカに位置するギニア地域に向けて、9度の航海が試みられた（図表1を参照）¹⁾。これらの航海は金、香辛料、象牙の取引を目的とするイングランドとアフリカ間の二局間交易の時期に加えて、それがイングランド－アフリカ－北米の三局間の奴隷交易に変化し始めるまでの時期を含んでいた。この9度の航海には、のべ20隻の大型艦船と数隻の小型船（ピンネース）が利用されており、当時、ヨーロッ

（図表1）イングランド人によるギニアを主目適地とする航海記録 1553-1565年

航海期間	主要艦船名	遺言書数	西アフリカの停泊地
1553-4	Primrose, Lion, Moon	33	マデイラ、ヴェルデ岬諸島、セス川、黄金海岸、ベニン
1554-5	Trinity, John Evangelist, Bartholomew	11	セス川、黄金海岸
1555-6	Hart, Hind	0	セス川、黄金海岸
1556-7	Tiger, Hart	1	マラゲタ海岸、黄金海岸
1558	Minion, Tiger, Christopher, Unicorn	17	ヴェルデ岬、セス川、黄金海岸
1561-2	Primrose, Minion, Fleur de Lys, Dragon	16	黄金海岸
1562(?) -3	Primrose, Minion	2	セス川、象牙海岸、黄金海岸
1563-4	John Baptist, Merlin	0	マラゲタ海岸、黄金海岸
1564-5	Minion, John Baptist, Merlin	9	黄金海岸
		89	

パの海域外での交易に参加した艦船の数としては、最大の集団を形成していた。したがって、ギニア航海は、イングランドの大航海時代の幕を開ける大事業であったといつてよいであろう²⁾。

もう一点指摘しておかねばならないことは、これらの航海において、多くの独身の若い船員たちが犠牲になったということである。これらの艦船に乗船した人びとの数は、船員に交易代理人 (factors) を含めて1,000～1,500名にのぼったが、そのうち、おそらく300～500名が亡くなったと考えられている³⁾。したがって、単純計算で、一度の航海で3人に1人が亡くなったことになる。16世紀の成人男子の平均寿命が、今日と比較してかなり低かったことは想像に難くないが、中でもこの時期に大航海に参加した船員の死亡率は、成人男子の職業別死亡率、さらにはその後の遠距離航海における船員の死亡率に照らしても、異常なほどに高かったのである。しかしながら、このように大西洋上において常に船員たちが死と向かい合わせであったことが、彼らに船上遺言書の作成を促し、それらを通じてわれわれは、ギニア航海の航程のみならず、船員たちの船上生活や彼らの心性を垣間見ることができるのである⁴⁾。

16世紀におけるイングランドによるギニア航海に関する研究は、新大陸への海外膨張の延長線上で捉えられており、いわゆるJ. ホーキンズの中南米への3度の航海 (1562～8年) の中継地点として、また奴隷供給地として触れられるに留まっている。また根拠となる史料も、もっぱら実際の航海から30年あまり経過して出版されたR. ハクルートの『イングランド国民の主要な航海、船旅、発見 (以下『主要な航海』と略記)』に基づいている⁵⁾。そのため、彼自身の西アフリカや現地住民に関する偏見も含めた独自の価値観で、航海中の出来事や交易の実態が取捨選択されている点が見過ごされたままになっているのである。

そこで本稿では、まず9度のギニア航海に関わる当時のイングランドならびにポルトガル側の航海関係史料の再検討⁶⁾と、それらの照合を行う。その上で16世紀後半に行われたギニア航海の航程、ならびにギニア沿岸域におけるイングランド・ポルトガル・フランスと現地の商人との間の交易の実態について検討する。

次に、航海途上で船員たちが作成した遺言書に見られる彼らの「語り」、さらにそれらに関連する海事高等裁判所 (the High Court of the Admiralty) の訴訟

記録⁷⁾を分析する。そこから大航海時代の長期に渡る船上生活、未知の海域や大陸、現地住民との遭遇、死と隣り合わせの航海などの、彼らの生きられた経験をもとに、船員たちが彼ら独自の船上文化を構築していく過程を明らかにしてみたい。

1 16世紀半ばのギニア航海に関する史料の検討

(1) イングランド側のギニア航海に関する史料

① 第1・2回航海

イングランド人による最初のギニア航海は、1550-1560年代に9度ほど行われた(図表1を参照)。最初の2度の航海(1553-4年と1554-5年)については、1555年にR. エデン(1520年頃~76年)により刊行された新世界に関するラテン語の叙述の英訳版『新世界ないし西インドに関するここ数十年間の記録』の中で記述されている⁸⁾。その後、それがハクルートの『主要な航海』の中に収録されることになった⁹⁾。エデンは、イングランドの海外進出の重要性を知らしめるために、積極的に最新の航海情報をラテン語から英訳しており、管見の限り、彼の著作はイングランド人による大航海に関する最初の史料であった。同時に彼は英語でアフリカについて論じた最初のイングランド人でもあり、当時、ギニア遠征に関わった事業主や船員たちにとって、重要な情報源となっていたのである。

② 第3~5回航海

次の3度の航海も1550年代に行われたが、その様子はある程度まで詳細かつより包括的に、航海への参加者でもあったW. タワソンにより記述されている。それは、のちにハクルートの『主要な航海』の中に収録され現在に伝わっている¹⁰⁾。

③ 第6~9回航海

その後の4度の航海は、1560年代に行われているが、包括的な記述は残っておらず、ハクルートが刊行できたものも、断片的で要領をえない記述にとどまっている¹¹⁾。しかしながら、20世紀に入って、とくに1920年代にJ. A. ウィリアムソン、1930年代にブレイクが、いくつかの当時の史料をそれに加えたことによ

り、より具体的な航海の実態が明らかになっている¹²⁾。

(2) ポルトガル側の史料

16世紀にエデンやハクルートがギニア航海の史料を編纂した第一義的な目的は、イングランドの海外膨張の重要性、そこから得られる利益からいかにイングランドが豊かな王国になるかを説くことにあった。そのためある程度まで、彼らが受け取った記録や関係者の語りを省略し、またある場合にはそれを修正した部分も見受けられる。彼らの史料の信憑性を再検討する際に注目されるのは、ポルトガル側の史料である。ポルトガルはすでに15世紀後半にギニア地域に進出しており、1482年には西アフリカ最強の城塞と呼ばれるミナ城塞を築き、黄金海岸の交易を独占支配していた¹³⁾。20世紀後半にギニア遠征に関する新たな史料として、ミナ (Mina) のポルトガル当局から本国へ送付されたフランスやイングランドによる密貿易の現状やギニア在住イングランド人に関するいくつかの報告書が発見されている¹⁴⁾。これらの史料は、主に現地の行財政運営や統治組織に関する史料であり、エデンやハクルートの史料のように、ギニア航海や交易に関する記述は少ない¹⁵⁾。その理由として、ポルトガルが機密保持の観点から、航路やギニアにおける交易に関する記録が他国に流出する危険性を極力避けていたことが挙げられる。フランス商人がギニア沿岸域にはじめて現れるのは、イングランドよりやや早いものの1530年代であったことからすると、彼らの試みも、ある程度まで成功したと言えるかもしれない。

(3) 船上遺言書

ギニア航海において作成された遺言書の殆どは、航海途上の船内において作成されたものである。これらの遺言書を読み解くことにより、航海上の地理、航路やその間の重要な出来事を間接的にはあれ、推測することができる。しかしながら、船上遺言書の最大の価値は、それが船長や上級船員などのエリート層ではなく、一般船員の目線からみた船上社会や交易の様子、さらに個々の船員の生きられた経験を語ってくれることにある。

9度のギニア航海に参加した1000~1500名のうち、航海途上ないし、イングランドの港に帰港してから数日以内に300~500名が死亡したと推定されてい

る。特に1553-4年と1558年の航海において、多くの死者を出していた。彼らの死亡要因としては、海上戦争や不慮の事故よりも、熱帯病や壊血病などによる病死が圧倒的に多く、それが彼らに遺言書を作成する時間的猶予を与えることになったのである。

9度のギニア航海に関してその存在が確認できる遺言書は、93通であり¹⁶⁾、そのうちの86通は航海途上において作成されたものであった¹⁷⁾。船上で作成された遺言書は、帰港後にロンドンにある教会裁判所に提出され、検認を受けた後に遺言が執行されることになっていた。全93通のうち75通がロンドンのカンタベリー大主教検認裁判所 (Prerogative Court of Canterbury) で検認を受けている¹⁸⁾。したがってわれわれが用いることができるのは、手稿のオリジナルの遺言書 (filed wills) (ないしはその写し) と、検認登録簿 (probate registers) におけるその内容の写しである¹⁹⁾。

2 ギニア航海ならびに交易の実態

本稿では1553-4年の第1回航海を事例としながら、先述の3つの史料群を比較検討して、どこまで航海や交易の実態を明らかにできるか考えてみたい。

(1) ギニア航海の事業計画

ギニア航海を企画した事業主は、ロンドンの有力な貿易商人たちであり、彼らは航海ごとに協同出資して事業に加わり、交易代理人 (factor) をギニアへ送り込んで交易を行っていた²⁰⁾。第1回ギニア航海の事業主はロンドン市長 G. バーンズ、J. ヨーク、W. ギャラード、F. ランバートらであった。彼らに共通することは、彼ら自身や、彼らの家族・親族の多くが、まずイベリア半島や北アフリカのバーバリ地域との交易に従事しており、一種のシンジケートを形成していたことである²¹⁾。彼らはイベリア半島に派遣した交易代理人を通じて、富裕で進取の気性に富んだポルトガルやスペインの商人が主導して行っていた西アフリカ航海、新天地の探索や交易の情報をえていたのである。とくにギニアにおける豊かな金交易の情報は、彼らが自分たちの事業をバーバリ地域から西アフリカ地域に拡大したいと思わせるのに十分であった。

1553年に事業主たちは、当初13ヶ月にわたる遠征を計画していた²²⁾。イングランドとギニア間の往復航海にかかる平均期間は約9ヶ月であったことから考えると、最初の航海ということもあり、資金集め、船員徴募、航海に必要な物資の調達など、出港準備により多くの時間を要したものと考えられる。

(2) 船員のリクルート

船員のリクルートは、主にロンドンとその近郊で行われていた。第1回目の航海において商船隊の司令官に任命されたのは、事業主にも名を連ねていたT. ウィンダムである。彼はノフォーク出身のジェントルマンであり、私掠船の船長としても名を馳せていた。また彼はすでに二度ほど(1551、1552年)バリー地域に赴き、モロッコで交易を行っていたことから、ギニア航海の司令官としてうってつけの人物であった²³⁾。ウィンダムは船員の強制徴募を行う権限ならびに彼らを罰する権限を国王から認められていたが、どこにも彼が強制徴募を行ったことを示す証拠はない。彼はW. ブラウンを「プリムローズ」の操舵手(quartermaster)に任命し、彼から委託を受けたブラウンが多くの船員を雇用したことがわかっている²⁴⁾。

近世イングランドにおいて大航海に参加した船員は、甲板長、操舵手や航海士などの専門技術職を除くと、圧倒的に青年(Adolescents)から20代前半の若い成人(young adults)であった。1545年にプリマス沖で沈没した「メアリ・ローズ」から見つかった遺骨の分析によれば、同船の船員は、ほぼ青年期から20才代までの若者からなっていた²⁵⁾。残念ながら船上遺言書には、死亡年齢は殆ど記載されていない。しかしながら、たとえば1555年2月に上述のW. ブラウンの相続人により起こされた訴訟において、ブラウンとともに「プリムローズ」に乗船していた3人が宣誓供述を行っているが、それによると、彼らの年齢は船員B. ストックフィッシュと交易代理人R. ウィンターはそれぞれ21歳、操舵手H. ボールドは24歳であった²⁶⁾。

また船員の既婚率も低かった。今回分析した93名の遺言者のうち、妻や自分の子供に言及しているものは、20名ほどにとどまる。さらに、遺言書の中で遺言執行人として指名された家族関係者～妻、許嫁、両親、兄弟姉妹や遠戚～は、全体の4分1ほどに過ぎない。以上のことから、西アフリカへ航海した人々は、

その殆どが独身で手元にあまり財産のないような若い成人であり、船乗りとしての経験も浅かったことがわかる。

エデンの記述や遺言書から船員の国籍についてみると、彼らは圧倒的にイングランド人から構成されていた。しかしながら、第1回目の航海に限り、5名の外国籍の船員を確認できるが、中でも注目されるのは2人のポルトガル人、すなわちA. ピンテアード（António Anes Pinteado）とF. ロドリゲス（Francisco Rodrigues）である。彼らはいずれも母国に恨みを抱いてイングランドに亡命しており、ピンテアードは司令官ウィンダムの副官、ロドリゲスは水先案内人として登用されていた²⁷⁾。彼らが、ポルトガルにとって最高機密であったギニアへの航海ルートや黄金海岸における金交易の情報をイングランドもたらしたことは言うまでもない。

船上遺言書との関係でもう1点ほど指摘しておきたいことは、9度の長期の航海に船上牧師が乗船していなかったことである。したがって、船員たちは臨終に際して、牧師による祈りを受けることができず、また聖職者が遺言書の作成に関わっていなかったということになる。さらに、西アフリカへの航海途上で、どこかに寄港し最寄りの教会で説教を聴いたり礼拝を行うことも難しかったであろう。したがって、彼らが船上において聖餐式や礼拝式を行う場合、きわめて限定的なものにとどまっていたことが予測される²⁸⁾。

（3）ギニアへの航海

① ポルトガルの介入

ウィンダムの商船団は、出港する前にあるトラブルに巻き込まれている。イングランドでバーバリ地域ないしはギニア地域への航海の準備が行われているという情報は、すでにポルトガル側でも掌握されていた。とくに問題であったのは、亡命者にして背教者であったピンテアードとロドリゲスが、ウィンダムにより登用されたことである。そのためポルトガル王ジョアン3世は、彼らの雇用を阻止し、この航海の妨害を謀ろうと画策したのである。まず王弟のドン・ルイスが、王の意向を受けて秘密裏にピンテアードに書簡（1552年12月8日付）を送付した²⁹⁾。その内容は、国王が本国での雇用を彼に約束し、また帰国に際しての安全を保証するというものであった。しかしながらピンテアードは、そ

の申し出を拒否している。

そのためポルトガル商人のP. ゴンサウヴェス (Pero Gonçalves) が派遣され、イングランドの枢密院とこの件に関して交渉を行ったが満足な回答を得られなかった。そこで彼はより直接的な方策に訴え、ロンドン在住のポルトガル商人 E. モタ (Estevão da Mota) と共謀してロドリゲスとピンテアードを捕らえてしまう。この謀略を知ったウィンダムは激しく怒り、海事高等裁判所の介入を求めた。そのため2人は逮捕され、その間にピンテアードとロドリゲスは解放された。しかしながらゴンサウヴェスとモタは、長い間、収監されることはなかった。おそらく、2人はポルトガル国王の正式な代理であったため、政府がポルトガルとの良好な関係を崩したくなかったのであろう。いずれにせよ、彼らは1553年3月12日に海事高等裁判所の判決により、500ポンドの罰金の支払いを命ぜられ、翌日に釈放された³⁰⁾。その後ウィンダムは航海の準備を続行したのである。

② イングランドからギニアへ

エデンは、1553年のウィンダムの遠征には2隻の艦船「プリムローズ」(300トン)、「ライオン」(150トン)と1隻の大型ピンネース「ムーン」(80トン)が参加し(図表1を参照)、総員140名の船員が乗船していたと述べている³¹⁾。船上遺言書に現れる船乗りの名前から、この数値は、船員のみの数値としてかなり信頼できるものと思われる。しかしながら、その中には同乗していた交易代理人(factors)や彼らのサーヴァントが含まれていないので、彼らを含めると総員の数は、160名ほどに達したと考えられている³²⁾。

船団はまずロンドンから出航したはずであるが、なぜかエデンは1553年8月12日に3隻がポーツマスから北大西洋へ向けて出航したところから航海の記述を始めている³³⁾。注目されるのは、ポーツマスに寄港した折に、ウィンダムが「この悲劇的な航海のため」に最後の船員の徴募を行ったが、「幸いなことに、若い船員が下船させられた」と述べており、この船団が後にたどる悲惨な運命を暗示していることである³⁴⁾。

【マデイラ諸島】

エデンによれば北大西洋に出ると、船団はポルトガル領であるマデイラ諸島に立ち寄り、そこで彼らは自分たちの飲料用のワインを調達したとしている。

この点については、ポルトガル側の史料、すなわちマデ이라島の司令官ゴンサウヴェス（Simão Gonçalves）がジョアン3世に宛てた書簡（1553年9月22日付け）において、次のように報告している。9月5日に彼はウィンダム（Wintham）の商船隊がフンシャル（Funchal）の港に入港することを認めた。その際に、彼がウィンダムらに渡航目的を尋ねたところ、ウィンダムはワインを購入するためにやってきたと説明している。彼は、それが虚偽であり、彼らがギー岬（Cape Ghir）ないしギニア沿岸に向かう途中だと疑っていた。そのため彼らを当分の間、同島に留め置き、同時に2人のポルトガル人の引き渡しを求めようとした。しかしながら、ウィンダムは、それに回答することなく1週間後に出航してしまう。しかも、その間に出くわした2隻のポルトガルの商船から略奪を行い、さらに南下してロドリゲスが指揮するポートでデセルタ島に上陸し略奪を試みたが、原住民の反撃に遭い撤退したと報告している。これらの事件を受けて、ゴンサウヴェスは最後に、ジョアン3世に対して、マデ이라諸島の防衛力強化、ならびにイングランド人による初めてのギニア航海を阻止するために、武器ならびに小型船を数隻ほど送ってくれるように要請している³⁵⁾。

エデン（というよりも生き残ってエデンに語った船員たちというべきか）は明確に述べていないが、このようにウィンダムの商船隊は、9月5日にマデ이라諸島に到達し、その後に略奪行為を行っていたこと、また出航の準備過程からマデ이라諸島への航行までポルトガル側にしっかりと把握されていたことがわかる。

（4）ギニアでの交易

① ミナ地域での交易

ウィンダムの商船隊は、カナリア諸島を経由してバーバリ地域を沿岸伝いに航行し、イングランド人としてはじめてギニア地域に入って本格的な交易を行った。しかしながら、エデンは、その間の地名について全く触れていない。また具体的にどれくらいの量ないしは価格の胡椒、象牙、金が獲得されたのかについても言及していない。いずれにしても、すでにフランスが1530年代以降、この地域で交易を行っていたことから、ポルトガル、フランスそしてイングランドの三者が競合することになり、これ以降ギニア沿岸域では、にわかに緊張

が高まることになったのである³⁶⁾。おそらく彼らは、10月には最初の地、マラゲタ海岸地域のセストス川 (the Sestos River、現在のリベリアのセス川) 河口付近で交易を行い (地図1を参照)、彼らの商品 (毛織物、etc.) と大量のマラゲタ産胡椒とを交換した³⁷⁾。それから十数年たった1567年9月に、ポルトガル商人 P. フェルナンデスは、ポルトガルの裁判所において、1553年にマラゲタ海岸付近で彼の乗った商船が2隻のイングランド船による襲撃を受けたと証言していることから、エデンの記述は事実と考えてよからう³⁸⁾。これだけでも十分な利益をあげたはずであり、ピンテアードはウィンダムに季節が移り変わるまでに帰航することを進言したが、この「悲劇の司令官の命令と説得」により、当初の予定通り、さらに進んで「黄金の土地 (the golden land)」に到達した³⁹⁾。この地域はミナ (ないしエルミナ)⁴⁰⁾ と呼ばれていたが、そこにはポルトガルの強力なミナ城塞があることは、ウィンダムたちも知っていたので、ミナを慎重に迂回して、ミナの東部に位置するフェツ (Fetu or Afuto) 王国 (地図1を参照) の王ドン・ジョアン (Dom João)⁴¹⁾ と交易を行い、エデンによれば150重量ポン



(地図1) 16世紀半ばの西アフリカの概略図

下の金を獲得したのであった⁴²⁾。

② ベニン地域における交易

エデンによれば「もしも頭の悪いウィンダムが、ピンテアードの助言や経験に耳を傾けていれば、すべての商品を金に交換することも可能」であった。ピンテアードは、時期が年の終わり⁴³⁾に近づいており、船員の安全や彼らの生命のことを考えて、この先に進まないように進言した。というのも間もなく肌を刺すような日差しが照りつけ、食糧も腐敗して航行に支障が生じることが予測されるからであった。しかしながら、ウィンダムは、彼の二度目の進言にも耳を貸さず、彼のことを裏切り者のユダヤ人と罵り、当初の予定通りにベニンへ連れて行くことを命じた⁴⁴⁾。彼はベニンでさらに多くの胡椒を手に入れようと目論んでいたのである。

エデンによれば、船団はミナから150リーグ（約720キロ）ほど先へ航行し、ベニン川の河口に到達した（地図1を参照）。そこからN. ランバートら数名の交易代理人たちを乗せた小型船（ピンネース）がベニン川を上り、ガト（Gwato）付近で上陸し、陸路でベニン王国を目指した。彼らは案内役兼通訳として、ピンテアードとロドリゲスを帯同していた。一行は陸路でベニンの町に入り、国王への謁見を許された⁴⁵⁾。エデンの国王宮廷、廷臣たち、ならびにベニンの王に関する記述は、当時のものとしては、最も早くて詳細なものとなっている⁴⁶⁾。ランバートらは、宮廷で国王から丁重なもてなしを受けた。国王はポルトガル語を話すことができたので、ピンテアードが通訳を行ったと述べていることから、すでにベニン王国がポルトガルの文化的影響を受けていたものと考えられる⁴⁷⁾。ベニンの王はランバートらに交易の許可を与え、エデンによれば30日間の滞在中に80トンの胡椒を手に入れることができたのである⁴⁸⁾。

（5）イングランドへの帰航

ピンテアードらがベニンで交渉を行っている間、ウィンダムは焦っていた。ピンテアードが予測したとおり、赤道直下のベニン沖合では太陽光が直接に頭上から降り注ぎ、その暑さは尋常ではなく船内環境も悪化しており、さらに船員たちの中で熱射病や長期の航海による疲れ、壊血病などで命を落とすものが急増していた。そのためウィンダムは「30日間の滞在」が限界と考えて、ベニ

ンの宮廷に滞在するピンテアードらに書簡を送り、交易を取りやめて至急、帰還するように命じたのである⁴⁹⁾。しかしながらピンテアードや交易代理人らは、「彼らがすでに大量の胡椒を獲得しており、さらに毎日、胡椒を探していることを報告し、彼らが大量の胡椒を母国に持ち帰れば、賞賛と名誉を得られること、またそうしないことは恥ずべきことである」と返答した。この返答にウィンダムは激怒し、再び書簡を送り「即時帰還すること、さもなくば、彼らを置き去りにして出航する」と脅した⁵⁰⁾。やむなくピンテアードは、戻ってくことを約束した上でランバートら交易代理人をベニンに残して一端、本船に引き返すことにした。

ほどなくしてウィンダム自身が病気になり、ピンテアードが本船に到着したときには、すでに亡くなっていた。鬱憤がたまっていた船内の上級船員や一般船員たちの中には、すべての責任を彼に押しつけて、ユダヤ人として罵倒し、剣で斬りかかろうとするものまで現れた。事態の深刻さを知ったピンテアードは、せめてボートでランバートらを連れ帰るように求めたが認められず、彼は指揮権を剥奪されてしまった。ピンテアードはベニンを出航して5～7日後に失意のうちに病死してしまうことになる⁵¹⁾。この一連の出来事は、船員たちによる一種の反乱のように見えるが、当時彼らは過渡に危険な労働環境や航海に抵抗するために抗議や労働放棄を行う慣習的な権利を持っていたのである⁵²⁾。

いつ頃船団がベニンを離れたのかについて、エデンは何も語っていないが、いくつかの推測は可能である。「プリムローズ」の操舵手であったW. ブラウンは船内で病にかかり1554年3月2日に遺言書を作成している⁵³⁾。のちに彼の同僚であったR. ウィンターが海事高等裁判所で行った宣誓証言によれば、その後ブラウンはシシリー諸島（コーンウォール半島の沖合）の沖合100リーグほどのところで亡くなっており⁵⁴⁾、後述するように船団がロンドンに帰港したのが6月末から7月初めであったことを考えると、それはおそらく6月初旬のことになる。通常、ロンドン～ギニア間の航海には片道、4～5ヶ月を要したと考えられていることから⁵⁵⁾、船団がベニンを出航したのは2月下旬から3月初旬と推測される。つまり、ちょうどその頃にブラウンは遺言書を作成したことになる。そうだとすれば、さらに遡ってウィンダムらの船団がベニンに停泊していた「30日間」とは2月中と考えてよかろう。

エデンは、最後に帰航時の船団の様子について述べている⁵⁶⁾。まず船団がロンドンへ帰港した期日については明示していない。しかしながら、ある程度の推測は可能である。J. ウィリアムズ⁵⁷⁾とW. ジョーブ⁵⁸⁾は、それぞれ7月3、4日に遺言書を作成しているが、その中で「プリムローズ」がプリマスに到達した時に作成したと記している。これに上述のW. ブラウンの訴訟において宣誓供述を行った同僚船員のB. スコティッシュが、7月初旬にこの件に関して話し合うためにロンドンの事業者の1人G. バーンズの邸宅を訪れたと証言していること⁵⁹⁾、さらにブラウンが6月初旬にシシリー諸島沖で亡くなったことを考え合わせると、ロンドンに帰港したのは、6月末から7月初めのことであったと考えられる。エデンによれば、人員不足のためベニンで一隻が放棄され2隻のみが帰港したとしているが、H. ボールドの証言から、それは「プリムローズ」と「ムーン」であったことがわかる⁶⁰⁾ (図表1を参照)。さらに犠牲者の数に関して、エデンは「出港時の140人のうち、無事に帰国できたのは、40人にみたなかった」⁶¹⁾としている。ただし、この犠牲者数の中にはベニンに置き去りにされたN. ランバートらをはじめとする交易代理人と彼らのサーヴァントは含まれていなかったもので、実際にはその数は、もっと多かったであろう。オールソプによれば⁶²⁾、彼はこの航海の事業主の1人に名を連ねていたF. ランバートの兄弟であり、また彼らの父親N. ランバートは元ロンドン市長という有力商人の家系に属し、しかもエデンは彼らと親しかった⁶³⁾。そのため、ランバートを置き去りにして帰国したという事実は、エデンらにより衝撃を持って受け止められたのであった。エデンの記述全体を通じて、司令官ウィンダムに対して厳しく、ときに侮蔑的な表現を用いるのも、そのためであろう。

いずれにしてもギニア航海に参加した人々のうち、60～70%が生存できず、あるものはベニンで見捨てられ、また多くのものが船上で亡くなったことになる。一方、第1回航海において船上で作成された遺言書として32通を確認出来るが、その作成期日を見ると1553/4年1～3月の間に8通、1554年4～6月に13通、「プリムローズ」がプリマスに帰還して直後に2通で全体の71%を占めている。また死亡者の数が100名を越えたことと、残存する船上遺言書の数と32通にとどまることの差は、殆どの船員が遺言書を作成したもの、何らかの理由で検認裁判所に届かなかったと考えるのが自然である。「ライオン」で

作成された遺言書が殆ど残っていないのは、ベニンで同船が放棄された時に、多くの遺言書が同時に失われたものと考えられる。このように多くの船員が2月下旬以降の帰航途上で自らの死を悟り、船上遺言書を作成していたのである。

3 船上遺言書から読み解く「船上共同体」

商船に乗り込んだ船員たちにより、かなりの数の船上遺言書が作成されることは、16世紀の大航海の展開とともに始まったものと思われる。管見の限り、ギニア航海時に作成されたひとまとまりの船上遺言書は、その最も早い事例である。そこで遺言書における彼らの語りからギニア航海にかかわる一般船員の海上における生活や航海に関していくつか検討してみたい。

(1) 船上経済

① 賃金

遺言書の内容によれば、船員たちは航海前に事業主と賃金契約を結んでいたが、それは28日を基本とする月給制であった。最終的な報酬は航海後に支払われ、捕獲品の分配も合わせて行われることになっていた⁶⁴⁾。一般船員の個々の財産が賃金収入からなっていたので、航海途上に船内でお金が出回することは殆どなかった。したがって、船上経済（その中には商品の購入から博打などの金銭のやりとりが含まれる）は、売掛で成立していたことになる。9度の航海のうち、船員の賃金に関する情報を最も多く含んでいるのは、第1回目の航海時（1553-4年）に作成された遺言書である。航海途上で作成された32通の遺言書のうち24通が事業者と遺言者（＝船員）の間の金銭的取り決めの確認に関する情報を含んでいる⁶⁵⁾。おそらく上述のように雇用契約に関わった船長ウィングダムと操舵手W. ブラウンのいずれもが復路において亡くなってしまったために、死の間際に、今一度、雇用契約内容を確認しようとしたのであろう。その意味でも、遺言書が作成された期日を明記しておくことは、自らの就労期間を示す証拠として重要な意味を持っていた⁶⁶⁾。

これまでテューダー朝期の遠洋航海に参加した船員の賃金については、史料上の問題から殆ど検討されてこなかったが⁶⁷⁾、船上遺言書は、それらに関して

豊かな情報を提供してくれる。1553-4年の航海に参加した8人の遺言書において、彼らが月給10シリングの契約を結んで乗船したと述べている。その中の1人T. ハーヴェイは船員（mariner）と自称していることから、多くのまたは8人全員が、経験豊かな平船員であったと考えてもよからう⁶⁸⁾。これを他の史料と比較してみると、たとえば1540年代に海軍の熟練船員（able seamen）の月給は6シリング8ペンスであり、オールソプによれば、この賃金率は1560年代まで変わることはなかった⁶⁹⁾。したがって、船員たちは、当時としてはかなり高額の賃金を要求できたことになる。

また、その後の航海において船員たちの賃金は、さらに引き上げられている。1558年の航海において「ミニオン」の船長補佐（master's mate）のT. カーターの月給は1ポンド15シリングであり、1553年に「プリムローズ」の甲板長であったR. ブラウンの月給（20シリング）よりも、かなり多くの賃金を稼いでいた。1558年に「タイガー」の砲手であったT. パルマーの月給は24シリングであり、1553年に「プリムローズ」の砲手であったC. ルーカスのものと比べると2倍に上昇している⁷⁰⁾。おそらく最初の航海後にR. エデンの記述や生還した船員たちの語りを通じて、ギニア航海がいかに厳しくて危険なものであるかが船員たちの間に広まったために、事業主が船員を集めるのに彼らの待遇を改善することを余儀なくされたことも一因であろう。

いずれにしても船員たちには、帰港後に高収入が保証されており、それにより船内で生じた貸借関係の相殺が行われていた。遺言書の内容が、殆どこの問題で占められていたことから、船員たちがお互いの貸借関係を重視していたことがわかる。また彼らの多くが読み書きはできなかったにしても⁷¹⁾、簡単な金銭勘定はできており、それをあらかじめ何らかの形で記録に残しておいたものと考えられる。なぜなら彼らが臨終の床で、自分の記憶を辿ってこれほど細かな金銭の貸借関係について語ったとは考えられないからである。ただし、船員が報酬を無事に獲得するには、当事者が無事に生還するか、あるいは遺言が検認を受けてただしく執行される場合に限られていた。

② 船員たちの副収入

【船内における副収入】

本格的な検討は別の機会に譲らざるを得ないが、おそらく船員の利益になっ

たものとして、船内で同僚船員に対して行われる販売行為や奉仕から獲得される報酬があった。遺言者の負債の内訳としてたびたび言及されているのは、船内での衣服とくにブリーチ、シャツ、キャソックの縫製代、くわえて既製品であるブーツ、帽子、衣服、ブランケット、ベッド、獣皮、剣、収納箱、貴重な食材、紙や石鹸など（おそらくそれらの多くは中古品）の購入代金であった。また遺言書作成や病人の看病なども、副業となりえた。たとえば1553-4年の航海において、「プリムローズ」の砲手であったT. スワロウは、文字が書けない船員のために遺言書の代筆を行っており、少なくとも8通は彼の筆跡であることを確認できる。遺言者が彼に負っている借金の一部は、代筆料であったものと考えられる。さらに商才にたけ、また生存者でもあったスワロウは、1553-4年の航海中に「プリムローズ」で作成された32通のうち28通の遺言書に登場する。こうした船員仲間だけで、彼は未払いの彼あての負債として2ポンド5シリング4ペンスを返済されることになっていた。その内訳は不明であるが、この額は彼の月給額（13シリング4ペンス程度）をこえており、おそらく重要な副収入になっていたものと考えられる。

【ギニアでの交易】

商船において、船員たちが個人的に商売を行うことは、ギニア航海以前から慣習的に認められていた。1555-6年の遠征において、タワソンは、多くの船員が、自分たちの縁なし帽子、帽子、ハンカチ、夜の髪おさえ（night kerchief）、短剣をアフリカ人と交換していたことについて述べている。さらに彼は、船の滞在中も終わりに近づいた頃に、沿岸地域で行われた2日間の交易について述べているが、それは船員や船長たちが個人的に商売を行うためのものであった⁷²⁾。

1553-4年の航海中に作成された32通の遺言書のうち7通に、金に関する言及があるが、おそらくギニアにおける個人的な交易により獲得されたものであろう。J. ヤングと甲板長のR. ブラウンは、彼らがそれぞれ4ないし5ダカット重量の金を所有していると述べている。一方、操舵手のW. ブラウンは、彼の収納箱に、38シリング相当の金を保管していた。T. パーカーとJ. ロジャースは、「ベニン・クローズ」の一部（ベニン川付近で購入されたアフリカ産織物）を所有していた⁷³⁾。

遺言書は、彼らがどのようにして西アフリカの特産品を獲得していたのかに

については語ってくれない。しかしながら、ある程度の推測は可能である。西アフリカにおける交易にイングランド人やポルトガル人が持ち込んだ主要な商品は毛織物であった⁷⁴⁾。その意味で多くの船員が、航海前の前払いとして、その一部を金銭ではなく毛織物の形で受領していたことは注目に値する。たとえば1554-5年の航海において、J. フォスターは、彼の債務の中の3シリング6ペンスは、「トリニティ」の船長や交易代理人たちから後払いで購入したリネンの代金と述べている⁷⁵⁾。1558年の航海において、T. パルマー、J. ジェニングス、R. ガーディナーは、少量のフリーズ (frieze) と赤毛織物 (red cloth) を同船の船長から後払いで購入したとしている⁷⁶⁾。彼らは遺言の中で、購入した物品の正確な量を示していないので、個人使用のために購入した可能性もあるが、その多くは交易目的で購入したと考える方が自然であろう。

このように、船内には、十分に発達し、ある程度まで公式に取引される船上経済が機能していた。これらは船員たち自身によって、形作られ、規則化されたものと考えられる。もとよりこうした副業は、イングランドの海外交易においてよく見られることであった。しかしながら、長期航海は確かに広範な分野にわたる船内経済の発展を促し、そこから得られる個人的利益を高めたのである⁷⁷⁾。またその中で遺言書の果たした役割を考えると、彼らにとって遺言書とは、神に自らの魂の救済を求めるとともに⁷⁸⁾、航海中に生じた船員間の貸借関係を帳消しにする手段でもあったのである。

(2) 船上共同体

かつてクロフトは、イングランドとスペイン間の交易に関する考察において、艦船は個々の航海ごとに、様々な種類の船員により構成されていたため、船員たちの一体性に欠けていたと指摘した。しかしながら、オールソプも指摘するように、それはギニア航海さらにはそれ以降の遠洋航海にはあまりあてはまらないように思われる⁷⁹⁾。船上で長期にわたり苦楽をともにし、また同僚の中で傷病者や死者の数が増加していくと、大西洋上の閉ざされた空間の中で、各船の船員たちの間に、生きていくためにある種の共同体的意識が芽生えていたものと考えられるのである。この点について遺言書からいくつか検討してみよう。

船上遺言では、当時のイングランド社会に一般的に見られる傾向に反して、

遺言者が遺言執行人として家族や親族を指名する割合はかなり低かった。もとより、結婚している船員の数は相対的にみて少なく、遺言書の中で遺言執行人として指名された家族や関係者（妻、許嫁、両親、兄弟姉妹や遠戚）は、9度の航海すべてについてみても、全体の4分1くらいに過ぎなかった。残りの殆どの遺言書は、遺言執行人や証人として信頼のおける船友を指名しているのである。財産の遺贈相手の指名も、船内で自分たちと同じ社会的・職業的階層のメンバーを中心に行われたが、実際には少年や交易代理人さらには上級船員層など広範囲に及んでいた。また彼らの衣服、器具、書物や簡易ベッドなどの動産については、船内で分配されることが多かった。

しかしながら、船上遺言の場合、船内で信頼のおける遺言執行人を指名したとしても、遺言者にはどうにもならない、もう1つ重要な問題があった。すなわち、船員の死亡率の高さからして、帰港するまでに遺言執行人が亡くなってしまう可能性が十分にあったことである。その際には、船員間の信頼関係の強さが問われることになる。1558年に「ミニオン」で7月13日に亡くなったJ. タース（Tarse）は、船友であるN. ブレイに遺言の執行の監督を頼んでいる。その後ブレイも遺言書を作成しており、彼は自分の妻を遺言執行人に指名し、船上における彼の財産と遺言書～ならびにタースの遺言書～の直接的な執行責任者として、「ミニオン」の砲手であるW. リンスを指名している。しかしながら、その後、リンスもまた亡くなってしまう。その時彼は共同遺言執行人として、「ミニオン」の砲手長T. リッペンと同船に乗船していたブリストル商人にして交易代理人のJ. シェリフを指名した。リンスは遺言の中で、タースとブレイのいまだに執行されていない遺言書についても、彼自身の共同遺言執行人に委ねている。幸いなことに、この場合、遺言の連鎖が機能し、すべての遺言書（タース、ブレイ、リンス）がシェリフにより検認裁判所に提出され、無事に検認が行われているのである⁸⁰⁾。現存しない多くの遺言書の中には、遺言者が遺言書を同僚船員に託したものの、何らかの理由で遺言書の連鎖が途切れてしまい、検認まで至らなかった事例が少なからず存在していた可能性が高い。

ギニア航海のような遠洋航海が本格化すると、船上社会の中に様々な新たな状況が生じた。船上経済や個人交易の発展は、ある程度まで船員たちによる相互の信頼関係や規範意識の構築を促すことになった。遺言書を作成し貸借関係

を帳消しにすること、遺言書の連鎖ならびに検認までの一連のプロセスも、そうした共同体的意識が芽生えていたことを示していると言えるであろう。

おわりに

R. エデンは、イングランド王国の繁栄に貢献する海外交易地の1つとして、黄金の土地であるギニアへの航海とその将来的な有望性について論じているが、同時に第1回目の交易がかなりの犠牲者を出す危険な航海となったことも強調している。

ギニア航海時に作成された船上遺言書は、16世紀の一般船員たちの船上生活や彼らの性格に関して、多くの有益な情報を提供してくれる。そこから見て取れる彼らの姿とは、単なるロンドンの事業主の被雇用者、無機質な労働者でも、また個性にかける人物でもなかった。長期航海は確かに広範な分野にわたる船上経済の発展を促し、この社会から得られる個人的利益を高いものにした。さらにロンドンで広まっていたギニアの黄金の話は、一攫千金を夢見ていた船員たちを引きつけるのに十分であった。しかし、そのために彼らが支払った代償は、彼らの想像をはるかに超えるものであったのである。

重要なことは、無事に生還した一般船員たちがロンドン、リヴァプールやポーツマスのような港町で人々に遠洋航海や新世界について語る時代が訪れ、それに立ち会ったR. エデンが、彼なりのギニア航海像を構築し広めていったということである。

今後は、16世紀イングランドにおいて遠洋航海や交易が本格化していく中で、船員たち独特の船上共同体やその文化が構築されていったことが、当時の海事共同体 (Maritime Community) のあり方⁸¹⁾ にいかなる影響を与えることになったのか検討することが求められることになる。

註

- 1) 16世紀のギニア航海ならびに交易に関する代表的研究としては、ブレイクの研究を中心として以下の研究が重要である。Blake, J.W., *European beginnings in West Africa 1454-1578* (London, 1937, rept. 1971). 1977年版は新たに序文を加え、かつ新

- たなタイトルとなっている。Blake, *West Africa: quest for God and Gold 1454-1578* [以下Blake 1977(1937)と略記] (London, 1977). 本稿では、後者を用いることにする。Blake, *Europeans in West Africa, 1450-1560* [以下Blake, 1942と略記], 2 vols, (London, 1942); Vogt, J., *Portuguese rule on the Guinea coast 1469-1682* (Athens, Georgia, 1979); A. Teixeira da Mota and P. E. Hair, *East of Mina: Afro-European relations on the Gold Coast in the 1550s and 1560s* [以下Mota 1988と略記] (Madison, Wisc., 1988).
- 2) イングランドによるギニア航海は、近年、注目され始めている。Hair, P. E. H. and Alsop, J. D., *English Seamen and Traders in Guinea 1553-1565: The New Evidence of Their Wills* [以下Hair 1992と略記], (Lewiston, NY, 1992); Alsop, 'Tudor Merchant Seafarers in the Early Guinea Trade [以下Alsop 2012と略記]' in Fury, C. A., (ed.), *The Social History of English Seamen 1485-1649* [以下Fury 2012と略記], (Woodbridge, Suffolk, 2012), pp.75-115.
- 3) Alsop 2012, p.76.
- 4) 船上遺言書の史料論的検討は、別稿にて扱う予定である。基本的な特徴については、Hair 1992, pp.73-99; Alsop 2012, pp.77-87を参照。
- 5) Hakluyt, R., *The Principall Navigations*…[以下Hakluyt 1589と略記] (London, 1589) pp.83-141; Hakluyt, *The Principal Navigations*…[以下Hakluyt 1598と略記], 3 vols (London, 1598-1600), vol.2-2, pp.9-56.
- 6) 16世紀半ばのギニア航海や交易に関するスペイン・ポルトガル側の史料を収録した以下の文献を参照する。Blake 1942; Vogt, *op.cit*; Mota 1988.
- 7) 後段で詳述するように、1553年に作成されたW. ブラウンの遺言書を巡る訴訟記録である。(T)he (N)ational (A)rchive, the (H)igh (C)ourt of the (A)dmiralty 13/9, ff.172v-174, 176-177v, 180-180v. この史料に関しては、Hair, 1992, App. Aに収録されているので、こちらも参照されたい。
- 8) *The Decades of the newe worlde or west India*…Written in the Latine tounge by Martyr of Angleria, and translated into Englysshe by Rycharde Eden [以下Eden 1555と略記] (London, 1555)。本書には第1・2回のギニア航海に関係する記述が含まれている。このギニア航海に関する記述には、以下のタイトルが付されている。'The discription of the two viages made owt of England into Guinea in Affrike at the charge of certeyne marchauntes aduenturers of the cite of London, in the yeare of owre Lorde M.D.LIII' ff.343-60. タイトルは1553年になっているが、実際には2度の航海は、1553年と1554年に行われている。
- 9) エデンの著作が刊行されてから22年後に、R. ウィルズが題名を変えて同書を再版した。しかしながら、ギニア航海に関する記述は、いくつか省略されてしまっている。ハクルートが用いたのも、このウィルズ版である。*The History of Trauayle in the West and East Indies, and other countreys lying eyther way*,…Newly set in order, augmented and finished by Richarde Willes [以下Eden 1577と略記] (London, 1577), ff.336v-353; Hakluyt 1589, pp.83-8; Hakluyt 1598 vol.2, pp.9-14. ブレイクが収録している史料もハクルー

トの史料、つまりウィルズ版に基づいている点は注意すべきである。Blake 1942, pp.315-320.

- 10) Hakluyt 1589, pp.98-130; Blake 1942, pp.360-410.
- 11) Hakluyt 1589, pp.130-42; Hakluyt 1598, vol.2-2, pp.54-7
- 12) Williamson, J.A., *Sir John Hawkins*, (Oxford, 1927), pp.32-62; Blake, 1977(1937), esp. ch.7-8.
- 13) ミナ城塞については、以下を参照。Blake 1977(1937), pp.98-102, 104, 155, 173-6; Blake 1942, pp.40-4, 70-8, 167, 382; Mota 1988, intro.; Vogt, *op.cit.*, pp.19, 25-31, 99-100, 137-8, 192.
- 14) Blake 1942, Section 1-2; Mota 1988, Documents A-F
- 15) 1755年のリスボン大地震により、航海に関する記述が失われた可能性もある。
- 16) Hair 1992は、検認登録簿に基づいて89通の船上遺言書を収録しているが、その後、1558年に「ミニオン」で作成された遺言書が、4通ほど発見されている。Richard Gresham ((L)ondon (M)etropolitan (A)rchives, Commissary Court of London, Ms 9171/15, fol.76v; William Hubbard, John Notte, Richard Tyler (LMA, Archdeaonry Court of London, MS.9051/2, ff.265-8). Alsop 2012, p.77.
- 17) 2通は、遺言者が出航する前に陸上で書かれたもの (T. Windham (1553-4) ; G. Warde (1558))、1通は出航する直前に船上で作成されたもの (M. Bennett (1562-3))、4通は船がイングランドに帰港した直後に陸上で作成されたもの (J. Williams & W. Joabe (1553-4) P. Gardener & J. Hwes (1554-5)) であった。
- 18) 残りは、以下の検認裁判所で検認を受けている。ロンドンの主教代理裁判所 (Commissary Court) (14通)、ロンドンの主教裁判所 (Consistory Court) (1通)、大執事管区裁判所 (Archdeaonry Court of London) (3通)。
- 19) 検認登録簿で確認できる全93通のうち、筆者がTNAでオリジナル (ないしはその写し) の遺言書を確認し、分析できたのは58通にとどまる。それ以外のものが紛失した理由は不明である。またオリジナルの内容を登録簿へ複写する過程での記載ミス、遺言執行人の名前が検認の際に書き加えられた事例、さらにはオリジナルの史料の側にあとから文言が書き加えられている事例も見られる。したがって、オリジナルが存在する場合には、常に登録簿との照合作業が必要となる。以下、両者が存在する場合には、史料番号を併記することにする。
- 20) Blake 1942, p.282.
- 21) バーバリ地域との交易事業に関わったシンジケートの代表的なメンバーは、T. ホワイト, J. ヨーク, T. ロッジ, A. コールズ, A. ダウベニィ, R. ランバートらであり、いずれもロンドンの金融業者の先駆けのグループでもあった。彼らは同世代の中で海外交易を推進するのに、中心的な役割を果たしていた。たとえば、ホワイトとヨークはモスクワ会社のメンバーであり、ロッジとランバートはギニア航海事業に参加しており、ホワイト、コールズ、ダウベニィらは、バーバリ地域との交易にもっとも深く関わっていた。Blake 1942, pp.275-8; Croft, P, 'English mariners

- trading to Spain and Portugal, 1558-1625', *Mariner's Mirror* 69(1983), pp.251-66.
- 22) Privy seal writ dated 27 March 1553: Brodie, R.H.,ed., *Calendar of Patent Rolls, Edward VI*, Vol.V, pp.199-200.
- 23) Blake 1942, pp.271- 273.
- 24) [doc.123, 124] in Blake 1942, pp.282, 309-10; Hair 1992, App.A.
- 25) Stirland, A., 'The Men of the Mary Rose', in *Fury* 2012, pp.47-73.
- 26) TNA HCA, 13/9, ff. 172v, 176, 180; Hair 1992, App.A.
- 27) ピンテアードは、1547年に2隻の船団でリスボンを出港してブラジルに到達し、4年後にその功績を認められて、ポルトガル王ジョアン3世から、騎士に任ぜられている。Blake 1942, p.313, note(2); Blake 1977(1937), p.143. ロドリゲスに関しては、以下を参照。Eden 1555, f.346v; Hair 1992, pp.8, 30, 54; Blake 1942, p.282. 残りの3人は、フランス人船医のギヨーム (Guillam John) とフランス人のシモン (Simon the Frenchman)」、フランドル人のデリック (Dericke ye Flemyng) であった。
- 28) したがって17世紀半ばまで、船長や他の上級船員層が礼拝式を取り仕切るとは、よく見られた。また船上牧師を雇うかどうかの決定権は、当時、船長が持っていた。船上における宗教儀式の問題については、あらためて考えてみたい。さしあたり、以下を参照されたい。Patarino Jr, V.V., 'The Religious Shipboard Culture of Sixteenth and Seventeenth-Century English Sailors', in *Fury* 2012, pp.141-92, esp.160-2.
- 29) 'Prince Dom Luis to António Anes Pinteado. (Lisbon. 8 December 1552)'. エデンは、この書簡の写しを彼のギニア航海に関する記述の最後に掲載している。Eden 1555, ff.348v-349v; Hakluyt 1589, p.88; [doc.126] in Blake 1942, p.311.
- 30) TNA HCA 14/4, no.13; [doc.128] 'Petition of Thomas Windham(3 March 1553)' in Blake 1942, pp.313-4.
- (31) Eden 1555, fol.345
- (32) Hair 1992, p.8; Alsop 2012, p.87.
- (33) Eden 1555, fol.345. 遺言書からわかることは、少なくとも一部の船員層はすでに1553年4月からロンドンで職務に従事しており、他のメンバーは、1553年8月までロンドン、その後ポーツマスで職務に従事していたことである。また、イングランドに駐在していた神聖ローマ帝国の大使は、本国のカール5世に宛てた書簡(1554年8月11日付け)において、ウィンダムらが同年8月20日、イングランドをたったとしている。出航の日付は一致していないが、神聖ローマ帝国にもギニア遠征の情報が流れていたことに注目しておきたい。Tyler, R., ed., *Calendor of State Papers, Spanish, 1554-1558* (London, 1954), pp.24-5.
- 34) Eden 1555, fol.345v.
- 35) Eden 1555, fol.345v; [doc.130] 'Simão Gonçaves, Captain of the Island, to King John III, Funchal, 22 Sept. 1553' in Blake 1942., pp.320-4.
- 36) 三者の競合関係については、Blake 1977(1937), chap.7を参照。
- 37) Eden, 1555, fol.346.

- 38) [doc.131] 'Allegations of Pantalion Fernandes, Lisbon, 2 Sept. 1567' in Blake 1942, p.325.
- 39) Eden, 1555, fol.346-346v.
- 40) ポルトガル人は、この地域を指すのに「ミナ」という言葉を用いていたが、これは、もともとthe castle São Jorge da Minaを省略したものである。Mina (the Mine) と呼ばれるのは、その地域で金が発掘されたためである。ちなみに「黄金海岸」という名称が定着するのは17世紀以降のことである。Mota 1988, p.36(n.1); Blake 1977(1937), pp.80-1; Blake 1942, pp.40-56; Vogt, *op.cit.*, pp.19, 25-31, 99-100, *passim*.
- 41) 彼は1503年に洗礼を受けており、それ以後、ポルトガル人にドン・ジョアン Dom Joãoとして知られるようになった。彼の名前は、その後も彼の後継者により引き継がれた。([doc.16] in Blake 1942, pp.94-6)。エデンはフェツ王国の王のことについては、何も触れていない。
- 42) Eden 1555, f.346v.
- 43) 当時は3月25日で年が変わった。したがって当時の表記では彼らがベニンに停泊していた時期は、1554年ではなく1553年2月ということになる。
- 44) Eden 1555, f.346v. ちなみに9度の航海のうち、ミナ地域を越えてベニンに赴いたのは、第1回目の航海のみである。(図表1)を参照。
- 45) ベニンの王国の描写は詳細なものであり、エデンは、おそらく、実際にベニンに赴き、無事に帰国した船員から情報を入手したものと考えられる。
- 46) ミナ周辺には、ポルトガル人による支配に反発する黒人たちが多くいて、彼らは密輸商人と結託してポルトガルに損害を与えることを厭わなかった。ジョアンもそのような族長の1人であった。Blake 1977(1937), p.141. 註41) を参照。
- 47) この頃までにポルトガルは、ベニン王国と友好関係を築いていた。すなわちガトに交易所を設けて交易を行い(地図1を参照)、また宣教師による改宗の試みが行われていたのである。Blake 1977(1937), p.140; Blake 1942, pp.60-1; [doc.29] 'Preperations for the despatch of missionaries to Benin. King Manuel to Ruy Leite. 20 November 1514' in Blake 1942, pp.114-5.
- 48) Eden 1555, f.347v.
- 49) Eden 1555, f.347v.
- 50) Eden 1555, f.347v.
- 51) Eden 1555, f.348.
- 52) Fury, 'The Elizabethan Maritime Community' in Fury 2012, pp.117-139, esp.121; do, 'Health and Health Care at Sea' in Fury 2012, pp.193-227, esp.193.
- 53) TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.50 [Hair 1992 pp.170-3].
- 54) 'The deposition of Ralph Winter' in TNA HCA 13/9, f.180 [Hair 1992 p.340].
- 55) Alsop 2012, p.98.
- 56) エデンは、ロンドンでギニアからもたらされた「香辛料」を見分したとしている Eden 1555, ff.346, 359; Hair 1992, pp.11-2.

- 57) 3 July 1554; TNA Prob. 11/37, f.54 [Hair 1992, pp.205-6].
- 58) 4 July 1554; TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.48 [Hair 1992, pp.187-9].
- 59) ストックフィッシュは、その日をセント・バーソロミューの祭り、つまり 8 月 3 日より 3 週間くらい前と証言している。‘The deposition of Bartholomew Stockfish’ in TNA HCA 13/9, ff.173v-174 [Hair 1992 p.337].
- 60) ‘The deposition of Henry Bold’ in TNA HCA 13/9, f.177 [Hair 1992 p.339].
- 61) Eden 1555, f.348.
- 62) Hair 1992, pp.10-11, 56.
- 63) この情報は、ウィルズ版の中にウィルズ自身により、欄外に加えられている。しかしながら、ハクルートにより転写された際には、省略されてしまった。ウィルズは次のように記している。「このランパートなる人物は、ロンドン生まれで、父親はかつてロンドン市長であった。…」(Eden 1577, f.341; Hakluyt 1589, p.87)
- 64) 28 日ごとの支給は、テューダー朝中期の海軍のみならず、もっとひろくテューダー朝中期の労働経済においても慣例化していた。Alsop 2012, p.98. 1554-1555 年に「トリニティ」に乗船していた W. ガイルの遺言書は、これが意味することを正確に記している。彼は、言葉を駆使して、月給とは 28 日締めであると述べている。W. Guyle (TNA Prob. 11/37, f.224v [Hair 1992 pp.223-5]). 契約時に前払い金（多くが 2 ヶ月分の賃金）が支払われることもたびたびあったが、その多くは、もっぱら陸上でできた借金の返済や、航海に向けての準備にあてられた。事実上、それらは事業主からの貸し付け金であり、航海の終了時に賃金から差し引かれるものであった。
- 65) 1554-1555 年の航海において、こうした情報を提供してくれるのは、11 通のうちわずか 4 人の遺言書のみである；その後の航海についてみると、1556-1557 年にわずか 1 通中 1 通、1558 年に 17 通中 11 通、1561-1562 年には 16 通中 7 通であった；1562-1563 年ならびに 1564-1565 年の現存する遺言書において、賃金、前払い金ないしは雇用契約日などに関する情報は含まれていない。
- 66) 1553-1554 年に「ブリムローズ」に乗船していた C. ルーカスは、彼の健康状態について触れていないが、彼は明らかに自分の身に死が差し迫っていると確信していた。というのも、彼の賃金が、航海が始まってから、この日までのものが支払われるべきであると述べているからである。C. Lucas (TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.51 [Hair 1992, pp.192-3]).
- 67) ブレイクはギニア航海に関して、この問題についての情報が乏しいことを嘆いている Blake 1942, p.261.
- 68) T. Harvey (TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.48v [Hair 1992, pp.176-8]).
- 69) テューダー朝中期において、商業交易から得られる月給は 5 シリングから 8 シリングまで多様であり、1560 年代には、10 シリングに上昇している。Alsop 2012, p.97; Hair 1992, p.123.
- 70) T. Carter (LMA DL/C/B/9171/14, ff.80v-81 and 9172/3a, f.144-144v [Hair 1992, pp.249-

- 53]); C.Lucas(TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.51[Hair 1992, pp.192-3]).
- 71) クレシーは、1558年にイングランドの成人男子のうち約80%が、読み書き能力がなかったと述べている。Cressy, D., *Literacy and the social order: reading and writing in Tudor and Stuart England* (Cambridge, 1980), pp.176-7. 時代は下るが、1788-1815年の時期に、イギリス商船の船員たちのうち、約40～50%がいまだに読み書きができなかったとする研究もある。Ville Simon, 'Literacy in the merchant marine 1788-1815' *Mariner's Mirror* 68, pp.125-6.
- 72) Hakluyt 1589, pp.108, 111. ヨーロッパからギニアへ持ち込まれた他の商品として、銅・真鍮・錫製の金属製品があった。Blake 1942, pp.50, 270; Vogt, *op.cit.*, pp.67-71; Mota 1988, pp.27-8; Hair 1992, pp.127-8; Alsop 2012, p.99.
- 73) J. Young (TNA Prob. 11/37, f.51-51v [Hair 1992, pp.209-10]); R. Brown (TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.49-49v [Hair 1992, pp.169-70]); W. Brown (TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.50 [Hair 1992, pp.170-2]); T. Barker (TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.52 [Hair 1992, pp.163-5]); J. Rogers (TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.48-48v [Hair 1992, pp.197-9]).
- 74) Blake 1977(1937), p.50; Blake 1942, p.270; Hair 1992, pp.127-8; Alsop 2012, p.100.
- 75) J. Foster (TNA Prob. 11/37, ff.221v-222 [Hair 1992, pp.192-3]).
- 76) T. Palmer (LMA DL/C/B/9171/14, ff.79v-80 and 9172/3a, f.142 [Hair 1992, pp.279-80]; J. Jennynge (LMA DL/C/B/9171/14, f.75 and 9172/3a, f.127 [Hair 1992, pp.265-6]; R. Gardener (LMA DL/C/B/9171/14, f.77 and 9172/3a, f.132-132v [Hair 1992, pp.257-61].
- 77) Hair 1992, pp.129-130; Alsop 2012, p.102.
- 78) Alsop, 'Religious preambles in early modern English wills as formulae', *Journal of Ecclesiastical History* 40(1989), pp.19-27.
- 79) Croft, *op.cit.*, p.61; Alsop, 2012, p.109.
- 80) J. Tarse (TNA Prob. 11/42A, f.255 [Hair, pp.274-6]); W. Lynse (TNA Prob. 11/42A, f.254v [Hair 1992, pp.268-9]); N. Braye (TNA Prob. 11/42A, ff.254v-255 [Hair 1992, pp.245-9]).
- 81) 近世イングランドの海事共同体を巡る議論については、別稿において扱う予定であるので、ここでは、参考になる主要文献のみあげておく。Scammell, G.V., 'Manning the English Merchant Service in the Sixteenth Century', *Mariner's Mirror*, 56(1970), pp.131-54; Andrews, K.R., 'The Elizabethan Seaman', *Mariner's Mirror*, 68(1982), pp.245-62; Fury, C.A., *Tides in the Affairs of Men The Social History of Elizabethan Seamen, 1580-1603* (Westport, CT, 2002); Fury 2012. 金澤周作編『海のイギリス史：闘争と共生の世界史』昭和堂, 2013. 扱う時代はやや下るが田中きく代・阿河雄二郎・金澤周作編著『海のリテラシー——北大西洋海域の「海民」の世界史——』創元社、2016年も有益。

Personal narrative of seamen in Guinea trade 1553-1565

Taro INAI

In the mid-16th century, the seamen and seafaring traders left London to commerce with equatorial West Africa. It was the dawn of the deep-sea English merchant marine. Guinea trade, especially gold in Mina (Gold Coast) attracted many seamen and merchants in England. But, it should be noted that early Guinea trade entailed great sacrifice; on the occasions of 9 voyages in 1553-1565, of the estimated 1000 to 1500 seafarers who embarked, approximately 300 to 500 died. So as a result, many seamen made their wills on shipboard, when they were on the brink of death.

In this article, I regard their wills as personal narrative of common seamen and reconstruct the voyages and Guinea trade, the shipboard community and economy on the basis of them. They were no mere ciphers of the London promoters nor indistinguishable proletariat. They had their own personality, shipboard life-styles and culture.