

16世紀後半期イングランドのギニア交易

～W.タワソンの「航海日誌」からみる航海・交易・貿易商人社会～

井 内 太 郎

はじめに

16世紀イングランドにおける遠洋航海 (oceanic voyage) に関する最も早くて詳細な記述が、16世紀半ばに行われた西アフリカのギニア航海・交易に関するものであることは、あまり知られていない。イングランドが同地域のいわゆる黄金海岸に到達する航路を発見したのは1550年代のことであったが、それはポルトガルに遅れること80年、フランスに遅れること20年であった (表1)¹⁾。本稿では9度の航海のうち第3～5回目 (1555～6、1556-7、1558年) の航海を検討対象とする。いずれの航海でも商船団の司令官 (captain) をつとめたW.タワソン (?～1584年) が航海途上で航海日誌を作成し、航海・交易の様子を詳細に記録している。この3回の航海については、のちに当時のイングランド人による遠洋航海の教本ともいべきR.ハクルート (1552?～1616年) の主著である『主要な航海』 (1589年) の中に収録されている²⁾。

それにしても、なぜタワソンに惹かれるのか。その理由は彼が三度もギニア航海・交易に司令官として参加しており、彼の残した航海日誌が当時としては遠洋航海に関する最初の詳細かつ重要な史料であるという異例さだけにとどまらない。三度の航海の間、彼はロンドン商人のもとで徒弟修業中の身であったということである。驚くべきことに、おそらく20代前半の徒弟修業中の若者が、ロンドンの事業主にして有力貿易商人たちから、数隻の大型船、総勢百数十名の乗員の司令官 (船長masterは別にいるが) ならびに交易代理人 (factor) として、ギニア航海・交易の全権を委任されていたことになるのである。

そこで本稿では、タワソンの航海日誌を検討しながら、これまでのようにギニア航海そのものを明らかにするのではなく、その中で彼自身がいかなるギニ

表1 イングランド人によるギニアを主目的地とする航海記録 1553-1565年

航海期間	船名	金の獲得量	遺言書数
1553-54	Primrose, Lion, Moon	150	33
1554-55	Trinity, John Evangelist, Bartholomew	400	11
1555-56	Hart, Hind	127	0
1556-57	Tiger, Hart	69	1
1558	Minion, Tiger, Christopher, Unicorn	150	17
1561-62	Primrose, Moon, Fleur de Lys, Dragon	300 *	16
1562(?) -63	Primrose, Minion	a half ounce	2
1563-64	John Baptist, Merlin	不明	0
1564-65	Minion, John Baptist, Merlin	150 *	9

(1) Hakluyt, *PN* (1589) vol. I ならびに Hair & Mota, *op.cit.*, pp.29-33 より作成。本論、註(1)(2)を参照。

(2) ゴチ・太字はタワソンの3回の航海であることを示す。

(3) 金の量単位は重量ポンド。*はポルトガル側の史料に基づく。

(4) 遺言書数は、検認裁判所で検認・登録された遺言書の数を示す。

ア航海・交易像を構築しているのか、さらに彼がギニア航海を通じて社会的上昇を遂げていくことが、ロンドンの貿易商人の社会にいかなる影響をあたえることになったのか検討してみたい。

1 タワソンの航海日誌の史料論的検討

タワソンは、3度のギニア航海に関する詳細な日誌を作成した。タワソンの記述は航海途上で記録されたものであり、ハクルートはそれをほぼ逐語的に写し取り刊行したと思われる。たとえば、第5回目の航海において、ギニア沿岸の熱帯地域で交易を行っている際に、船内で病気になったり、亡くなる船員が増加していた厳しい状況について、タワソンは1558年5月8日の日誌に「「ミニオン」の船内の毛織物はすべて売却されたので、・・・私は皆を集めて、掠奪した船にある毛織物を売却するためにここに停泊するか、それともやめるか意見を求めた。彼らは何人がすでに亡くなり病人も20人以上に上っていることから、ここに停泊せず他の船と合流することを望んだ」と記録しており、そのためタワソンはやむなく交易を中止し、イングランドへ帰航する重大な決断をしたのである³⁾。このように彼の日誌は、常に一人称の「私」ないし「我々」

ではじまる彼自身の語りなのである。

彼の記述は、航海日誌の形式をとっており、その内容は主に次の4つの観点から構成されていた。①西アフリカ沿岸域で遭遇した風や海流、水深ならびに針路や移動距離②沿岸域に居住する黒人（negros）の町や村の様子、特徴的な陸標③彼らが交易や交渉を行った現地の族長、商人や原住民の様子、その地域の特産品④ポルトガルの統治の実態や、彼らによるイングランド船への攻撃である。

その内容からして、彼の日誌は航海終了後に事業主に提出される事業報告書のような性格を持っていた。この事業に投資した事業主の最大の関心事は、17世紀以降に黄金海岸と呼ばれるようになるミナ地域のお金であった。したがって、②と③の重要な部分は、ミナ沿岸域とそこに居住する部族、金の獲得量に関係していた。もとより、日誌は全体的に一人称単数形で語られているものの、司令官とはいえ20代前半の徒弟修業中の若きタワソンが、自ら詳細な航海記録を作成できたとは考えられない。その情報源は、同乗していた船長や水先案内人によるものと考えられる⁴⁾。

残念ながら、ハクルートが参考にしたタワソンの日誌の原本は現存していないため、われわれは彼の刊行史料（1589年版）に頼らざるをえない。ハクルートの書籍が刊行されたとき、実際に行われた3回の航海からすでに約30年が経過しており、タワソン自身も1584年に亡くなっている⁵⁾。したがって、ハクルートはタワソン自身ないし仲介者を介してか、あるいは事業主の間に出回っていた日誌を入手した可能性が高い。確かにこの史料は日誌の形式をとっているが、日付情報に切れ目が生じており、またイングランドを出てからギニア海域に至るまでの記録が殆ど割愛されているなど不完全なものである。しかもハクルートが初版（1589年）から第2版（1598年）を刊行する際に、海上で何も起こっていない場合には、黙って多くの日付を削除してしまっている⁶⁾。さらに初版の日誌においてタワソンが付していた註もすべて捨象されてしまっているのである⁷⁾。したがって彼が初版のために原本資料を転写する際にも、おそらく同様の省略を行った可能性が高い。くわえてタワソン自身が、ミナにおける金の取引を重視したために、いずれかの段階でそれに関わらない日付の記録を省略してしまった可能性も捨てきれないのである。

また当時、ポルトガルの海図によりバーバリ地方、西アフリカ海域の航路を定めていたことはわかっているが、その位置情報が不正確なことも、当時の技術レベルからすればいたしかたあるまい⁸⁾。タワソンは緯度によって現在地を測ろうとしているが、経度を測ることはできなかった。したがってミナ沿岸域のようにそれが東西に走っているような場合、その場所を特定することは困難をきわめることになる。そのためタワソンは、沿岸域を航行しながら、たびたび視認できる陸標（高くそびえる赤壁線、浅瀬の前浜の形状、樹木、椰子の木の独特の密集地など）⁹⁾に目を配り記録して位置を測っている。また彼の記述から、太陽の高度、月や星座の運行を測る天測航法が採用されていたこともわかる¹⁰⁾。

このようにタワソンの日誌を扱う際には、いくつかの点に留意せねばならないのは事実である。しかしながら、彼の日誌が16世紀におけるイングランド人による西アフリカ交易の実態に関する唯一の詳細な航海記録であるという評価が揺らぐことはない。同時期のポルトガルの側にも、これに匹敵する包括的な史料は見当たらないのである。ハクルートを通じて、タワソンのギニア航海が広く知られることになり、読者の想像力をかきたてたのであった。

2 タワソンの記述に見るギニア航海と交易

（1）16世紀後半のギニア航海

では16世紀半ばのギニア航海がどのように行われていたのか、その全体像を再現してみよう。まず16世紀後半全体を通じて、ギニア方面におけるイングランドの経験は限定的なものであった。1553～1564年にかけて交易目的でギニアに到達した航海は12回ほど確認でき、約20隻が参加している。それに対して1588～1600年にかけて、ほぼ同数の航海に、より少ない数の商船が参加していた。ドレイクの世界周航時（1579年）のように長期航海の途中で立ち寄った事例もあるが、それも6回にとどまる。したがって、16世紀後半に交易目的でギニアに到達した船舶の数は、多くても50隻程度にとどまったが、他方で同時期にポルトガル船の総数は、1,000隻に達していたと言われている。当時、ギニア交易がポルトガルの独占状態にあったことがよくわかる¹¹⁾。



地図 1 16世紀後半期のギニア周辺地図

16世紀半ばのギニアへの航海は、交易を目的としていた。イングランド人が持ち込んだ主要な商品は毛織物であった。当時の主な交易品は金であり、それに少量の香辛料（マラゲタやベニン地域）や象牙、毛皮や油が加わった。金を求める航海は17世紀以降に黄金海岸と呼ばれるようになるミナ地域（地図1）を目指した。これらの定期航海はいずれも、概してポルトガルに敵対的で彼らを歓迎してくれた現地のアフリカの原住民人、商人、統治者、ならびに反体制派のポルトガル人らと交易を行うものであった。

イングランドからセネガンビアのギニア西部地域まで、約3,000マイル（＝約4,800キロ）である。これが東部のベニンまで向かった場合には、約4,000マイル（＝約6,400キロ）に達する。この距離は、それまでのいかなるイングランド人による定期航海ルートよりも長いものであった。航海の期間は、西アフリカの気候に左右された。西アフリカでは5～9月は、激しい熱帯降雨、浸潤気候、猛暑などに襲われるため、交易が可能なのは1年の中でも冬期のみであった¹²⁾。したがって、西アフリカに定期航海を行う場合、9月から1月の間に出航し、5月ないしはそれ以前に帰国の途に就かねばならなかった。そのため、第1回航海（1553-4年）とタワソンの3回目の航海（1558年）では、夏期に入るまでミナ地域に停泊して交易を行っていたので帰航の時期を逸してしまい、多くの病死者を出すことになったのである¹³⁾。一般的に多くの船員は、航海途上で彼らの食事が原因で引き起こされる病気とたたかっていた。とくに壊血病

(Scurvy)は海上で頻繁に生じる病であり、死亡率が最も高く、当時から船員の間で恐れられていた¹⁴⁾。R.ホーキンズ(c.1562～1622)はその数について、「20年間で1万人以上の人々が、それを原因として死亡している。壊血病は海上における疫病であり、船員につきものである」と、その恐ろしさについて述べている¹⁵⁾。

したがってギニア航海における最大の難関は、復路にあった。普段は淡々と日誌に記録しているタワソンも、復路において生じた船舶の事故、損傷や浸水、航行の困難さ、船内の病人や死亡者数の増加などで事態が深刻化していく様子、また船員たちの彼に対する不満の高まりについて詳細に記録しており、彼が司令官として重大な判断を迫られていく様子が描かれているのである¹⁶⁾。

(2) タワソンの3回の航海

タワソンのギニア航海は、当時の複雑な国際状況の中で行われた。言うまでもなく、イングランドやフランスによるギニアでの交易は、ポルトガルから見れば違法な密貿易であった。1555年7月初旬頃にギニア航海に参加した船団が、金や象牙などの商品を積載してロンドンに帰港すると、その直後にポルトガルのジョアン3世は、イングランド駐在大使を通じて、メアリ1世に対して厳しい抗議を行った¹⁷⁾。彼の要求は、略奪した商品の返還、関係者の処罰、今後のイングランドからギニアへの航海の禁止を求めるものであった。

事態をさらに複雑にしたのは、メアリが1554年7月に11歳年下のスペイン王太子フェリペ(1556年1月に即位)と結婚し、彼にイングランド王フィリップ1世の称号を与えて彼と共同統治を行ったことである。フェリペと密接な血縁関係にあったジョアン3世が、この絶好の機会を逃すはずもなかった。彼はスペイン駐在大使にメアリの夫君を突き動かすように命じ、フェリペもメアリに問題の解決を急ぐように求めたのであった。

ポルトガル王の最初の抗議から約6ヶ月たった1555年12月18日に、メアリはやっとギニアへの航海を禁止したのであった¹⁸⁾。この決定によりギニア航海を予定していた船団は、出航を禁じられることになったのである。しかしながら、その間に少なくともタワソンを司令官とする2隻の船団(Hart、Hind)がすでに秘密裏にギニアに向けてロンドンから出航しており(表1を参照)、彼の日誌

によれば1555年9月30日月曜日にはワイト島に達していたのである¹⁹⁾。

そこで次に彼の行った3回の航海の概要を単にまとめるのではなく、彼の目を通して、ギニア航海に特徴的なものとして書き留められていることをいくつか検討してみたい。

① 司令官としてのタワソン

彼は航海日誌の中で1558年4月7日に「他の艦船の指揮官 (captain)、商人、船長 (masters) を招集した」と記述しており、これは彼が船団の指揮をとっていたことを示唆している²⁰⁾。航海に際して、「口頭で、その後に書簡において事業主から与えられた命令、すなわち、航海の時期を失してしまうので、いかなる場合にも時間を無駄にすべきでないという点を重視する必要がある」と記していることから²¹⁾、彼がギニア航海に際して、事業主から交易などに関して指示を受けていたことがわかる。

確かに彼は航海や交易に関して大きな権限を与えられていたが、同時に20代前半の徒弟修業中の若者であり、十分な知識や経験を有していたとは言いがたい。たとえば第1回ギニア航海 (1553～4年) において司令官をつとめたT. ウィンダム (1554年にギニア海域で死亡) は、社会的地位も高く、すでに対仏・スコットランド戦において海上戦争に参加し、さらに2回ほどバーバリ地域への航海を指揮しており、司令官として最適の人物であった²²⁾。タワソンのように徒弟が航海の全権を委任される例は異例であるが、その理由は判然としない。そのため航海途上で彼は年配の船長や士官層たちに依存せざるをえなかったが、意見の対立が生じることも多く、たびたびその苦しい心情を吐露している²³⁾。タワソンの2回目の航海 (1556～7年) において「ハート」の船長は、ある時、彼と話すことを公然と拒否した。その2週間後に、彼がこの船長を再びとがめた時に、また反抗したため「わがままな船長」と非難している。結局「ハート」は、船団から離脱し、再びタワソンが見ることはなかった。彼の3回目の航海 (1558年) においても、「クロストファ」の船長の言動を一貫して批判している。彼はたびたび単独の行動を繰り返し、復路においてタワソンの命令を無視して離脱したのであった。

② フランスの商船隊との競合

フランスは、イングランドに先んじてミナ地域で交易活動を行っており、当

然、イングランドと競合することになったが、ギニアにおける両者の関係は両国関係の変化により複雑に変化する。

タワソンの2回目の航海において、1556年12月30日に彼の商船団はギニアのセス川 (the River de Sestos) 沖合 (地図1) において、D. ブランデルを司令官とするフランスの商船団と遭遇した。このときタワソンは、ブランデルと実務的な同盟を結び、ポルトガルの攻撃を防ぐために共同で航海・交易を行うことになったのである。実際に1557年1月25日にシャマ沖合でミナ城塞からやってきた強力なポルトガル船団と交戦に及んでいる²⁴⁾。しかしながらこの合意は、最終的に取引市場において両者の利害が競合し十分な成果があがっていないというタワソンの焦りから、1557年2月5日に無効となった²⁵⁾。

しかしながら、スペインに巻き込まれる形でフランスと戦争状態 (1557～8年) に入ると様相は一変する²⁶⁾。プリマスを出航して直後の1558年1月31日に、2隻のダンツイヒ船を拿捕し、禁制品としてフランス産ワインや毛織物を没収している。また1558年4月5日にミナ地域のラグア (Lagua) 沖合で1隻のフランス船を拿捕し、約50ポンド重量の金を奪っている。こうした記述は、当初からこの航海が私掠も目的としていたことを示している。

(3) ギニアにおける交易

① 交易代理人 (factor) の活動

タワソンは、ギニア航海に出資した事業主の氏名を記録していないが、1558年航海に際して、少なくとも34名が名を連ねていたことがわかっている²⁷⁾。すべての商船に、少なくとも1名の交易代理人が乗船しており、彼らが交易活動を担っていた。彼らは1人ないしは複数の事業主の代理人であったものと思われる。彼らの多くは徒弟であり、おそらくロンドンで貿易商のもとで徒弟修業していた可能性が高い。したがって年齢的にも船員と同じく概して20代前半と若かった²⁸⁾。言うまでもなく、タワソンも徒弟かつ交易代理人であり彼らの責任者であった。タワソンは復路航海において、帰港の2週間前の1558年10月10日に船内に健常な船員は6人に満たず、商人は6人しかいなかったと述べている²⁹⁾。同年7月13日に船内でジョン・タースが亡くなったが、彼の主人は著名なりヴァプール商人であるラルフ・ベイリであった³⁰⁾。したがって、これらの

史料から、少なくとも7名の交易代理人が1558年の航海に参加していたことがわかる。

② ミナ地域における交易

ミナのポルトガル城塞の大砲の射程圏内で交易をすることは極めて危険であったため、常に現地のポルトガルの動静を警戒しながら、その周辺域で商品の取引を行った³¹⁾。ギニア交易の最大の目的は、ミナ地域において金を獲得することであった。したがって、タワソンの交易に関する記述も、この地域においていつ、誰と（どの部族と）交易を行い、どれくらいの量の金を獲得したのかについて詳細に記録している。タワソンやハクルートの記述に基づいて9回のギニア航海で獲得された金の量を示すと（表1）の通りである。

もう一点指摘しておきたいのは、その間に、船員たちも私貿易を行う慣習的な権利を持っており、ギニア交易に参加した多くの船員がこの特権を利用していたことである³²⁾。タワソンは、1555年12月にどれだけ多くの船員が、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か述べている。さらに彼は、船の滞在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、それは船員や船長たちに彼らと商売を行わせるために設けたと述べている。

残念ながら、彼の報告書は公式な交易記録としての性格が強かったこともあって、私貿易の詳細については、殆ど語ってくれない。しかしながら、船員たちの遺言書がその様子を垣間見せてくれるのである。1556-7年航海時の遺言書として現存している唯一のものは、1557年5月1日に作成された司厨長H. ウィルソンのものである。彼は2エンジェル貨重量（Anngell waighte of gold）の金を所有していると記している³³⁾。1558年航海時には6人の遺言者が、遺産として金について言及している³⁴⁾。「ミニオン」に乗船していた砲手の1人ブライスは、4ダカット重量の金を所有していた。一方、彼の同僚ガードナーは、11と4分1ダカット重量、さらに4オンスの金を所有しており、9回の航海において船員が自ら行った交易で獲得した金の量としては、最大のものである。他にも、それぞれ、6.5ダカット、40シリング、1.5エンジェル重量の金を所有している船員（＝遺言者）がいた。「ミニオン」の船長補佐（a master's mate）のT. カーターは、1オンスの金、胡椒を二袋ならびにシャミア（＝黄金海岸付近

のシャマのこと)で手に入れたマント (a cape) を、またR. ブルームは、1 ポンド重量の胡椒を遺贈している。

タワソンは3度の航海時に、彼自身による私貿易について何ら語っていない。しかしながら、それらはタワソンに富を蓄積するための手段を与えることになった可能性が高い。1564～5年のギニア航海時に、J. グッドウィンは、事業主のT. カスティリンの徒弟にして交易代理人を務めていた。彼は船上遺言書の中で、彼自身の獲得物として胡椒3メジャー、象牙40ポンド重量を所有していたことを示している³⁵⁾。したがって、タワソンが富獲得の機会を逃したとは考えにくい。彼は航海を終えた1558年以降にロンドンの貿易商人社会の中で急速に台頭していくが、その際の活動資金としてそれを最大限に利用したと考えるのが自然であろう。

③ 交易の成果

では、タワソンの3回の航海の成果をいかに評価すべきであろうか。(表1)をもとに考えると3度の航海のうち、相対的にみて1555-6年に最も多くの成果が得られたことがわかる³⁶⁾。というのも、参加した「ハート」と「ハインド」の総トン数は120トン程度で、船員数も約40人と比較的小規模な船団で127ポンド重量の金を獲得しているからである。それに対して、1558年航海に参加した4隻の商船は、「ミニオン」(300トン)と「タイガー」(120トン)だけで420トンになった。その分、事業主たちの期待感も高かったわけだが、その成果は芳しくなかった。この時の金獲得量は150ポンドだが、そのうちの50ポンドは、すでに述べたように、ミナ地域でフランス船を拿捕した際に没収したものであり、交易では100ポンドほどしか獲得できていなかったのである。

ギニア交易の全体的成果を測ることが難しいのは、それに船などの損失や、9度の航海に参加した1,000～1,500人のうち、おそらく300～500人が亡くなったという人的損失などを考慮せねばならないからである³⁷⁾。ただし、次の点だけは確認しておきたい。1565年以降、ギニアへの航海は定期的に行われていないのみならず、その記録も間断的で詳しい記述も存在しない。16世紀の最後の10年間に、イングランド人による西アフリカへの航海は、セネガンビア地域まで後退しており、ミナ地域まで向かわなくなってしまう。おそらく、ギニアの金がイングランドにもたらす恩恵が、様々な損失を考えると、それほど大きな

ものと考えられなくなったものと思われる。それは、同時にアフリカとヨーロッパの間の重要な交換商品が、金から奴隷へと移行していく始まりでもあったのである。

3 ロンドンの貿易商人社会とタワソン

(1) 徒弟修業時代のタワソン

ハクルートは、ギニア航海時のタワソンについて、ロンドンの貿易商 (Merchant of London) と記しているが、これは不正確な表現であり注意を要する³⁸⁾。ウィリアム・タワソンは、イングランド北部に位置するカンバーランドのホルダー (Calder) のヨーマンであったロバート・タワソンの次男であった。1551年11月11日に彼はロンドンの毛皮商 (skinner) マイルズ・モーディングのもとで7年間の徒弟修業を行うことになった³⁹⁾。ロンドンでも有力な12大リヴァリ・カンパニーの1つで徒弟となったことは、イングランドのヨーマン家系の次男にとって、理想的な出発であった。同時に徒弟手数料を含めて彼の家にかかった諸費用は確認できないが、かなりの額になったものと考えられる。

モーディングは、アントウェルペンを主な市場とする毛織物輸出商であったが、徒弟時代のタワソンにとって幸運であったのは、モーディングが1550年代にモスクワ・カンパニーの創設メンバーに加わっており (1555年2月)、さらにこの3回のギニア航海の事業主の1人でもあったことである⁴⁰⁾。1555年9月に第1回航海に向かった時、タワソンの徒弟修業期間は、ほぼ4年を経過していた。西アフリカ航海に関わった商人が、自分たちの商品を、タワソンのようにまだ徒弟であった交易代理人に託すことは珍しいことではない。しかしながら、遠征全体を1人の徒弟に委ねることは、かなり異例の措置であった。彼は第3回目の航海を終えて約4ヶ月後の1559年2月17日に毛皮商カンパニーの正規のメンバー (freeman) となり、同時にロンドン市民になったのである⁴¹⁾。

(2) 2つの結婚

ギニア航海後の彼の目覚ましい活躍を語る際に欠かすことができないのが、1560年1月15日にセント・ミカエル・コーンヒル教区で举行された2つの結婚

式である。この時、タワソンがマーガリー・ハウズ (Margary Hawes) と、そしてトマス・ウィルフォードがエリザベス・ハウズ (Elizabeth Hawes) と結婚している⁴²⁾。エリザベスは、ロンドンの市議会議員であり、1561年に仕立商 (Merchant Taylors) カンパニーの組合長 (master)、1574～5年にはロンドン市長を務めたジェイムズ・ハウズ (d.1582年) の長女であった。注目されるのは、ハウズが1558年ギニア航海の事業主の1人であり、またエリザベス期の対スペイン交易において中心的人物であり、スペイン・カンパニー創設時 (1577年) の主要メンバーの1人でもあったことである⁴³⁾。マーガリーとジェイムズの正確な血縁関係は不明だが、いずれにしてもタワソンは、この結婚を通じてエリザベス時代のロンドンで最も有力な貿易商であり、イベリア交易で台頭しつつあったハウズ家の一員となったのである。

一方エリザベスと結婚したトマス・ウィルフォードであるが、彼は仕立商カンパニーのメンバーであり、ウィルフォード家には彼を含めてギニアやスペイン交易に関わる人物が多数いたことがわかっている。1561年1月にマーガリーが亡くなると、タワソンは1566年までにトマスの妹であるパーネルと再婚した⁴⁴⁾。タワソントとトマスならびにウィルフォード家との緊密な関係は、タワソンの遺言書の中に明確にみてとれる⁴⁵⁾。すなわち、遺言執行人である未亡人のパーネルを手助けするべく任命された4人の監督官として、最初にトマスが指名されているのである。このように、3家 (タワソン、ハウズ、ウィルフォード) は、スペイン交易、新規事業であるギニア交易と深く関わっており、2つの結婚が3家の血縁関係のみならず、交易事業の提携関係を構築・強化することになったのである。

同時期にタワソンは、ロンドンの商人社会の中でも着実に地位を固めていく。1561年に彼はロンドン市議会のメンバーに選出されている⁴⁶⁾。彼が1559年に毛皮商カンパニーのメンバーとして認められてから、わずか2年足らずの出来事であり、これも異例の出世といってよい。彼がギニア航海を通じてかなりの財力を築いたか、あるいは義父となったジェイムズ・ハウズの市議会における影響力もあったのかもしれない。

(3) 1560年代以降の新規交易事業の展開

すでに述べたように、彼は毛皮商カンパニーのメンバーであったが、会社の記録の中で繰り返し「海外貿易商人 (a merchant adventurer)」として言及されており、多くの他のメンバーがそうであったように、その職業自体を実践することはなかった。1560年代に彼はマーチャント・アドヴェンチャラーズ・カンパニーのメンバーとしてアントウェルペンで交易を行っていたが⁴⁷⁾、その後エリザベス時代に拡張していった新規の海外交易に本格的に進出していった。彼はモスクワ・カンパニー (1555年設立)、スペイン・カンパニー (1577年設立) ならびにイーストランド・カンパニー (1579年設立) の主要メンバーとなり、空間的には白海からレヴァントさらにそれを越える地域まで拡張しつつあったイングランドの新規の海外交易事業に参画していったのである⁴⁸⁾。

たとえば1582年に彼はエドワード・フェントンにより主導された東南アジアのモルッカ諸島と交易を開く事業に関して、資金以上のものを投資している。というのも、彼は息子のウィリアムをその船団に送り込んでいるのである。のちにウィリアムは、ロンドン市参事会員、1604年にスペイン・カンパニーのメンバー、1619年に東インド会社の取締役になり詰めていく。また同じ頃に他の2人の息子を、進展しつつあったレヴァント地域の交易システムを学ばせるためにコンスタンティノーブルに派遣したのであった⁴⁹⁾。

彼はロンドンの商人社会で外国貿易商として中心的な地位を確立しながら、同時に故郷のカンバーランドとの関係も維持していた。毛皮商カンパニーの登録簿によれば、彼は1584年に亡くなるまでに、8ないし9人の徒弟を持っている⁵⁰⁾。最初の徒弟 (1560年9月に契約) は彼の出身地であるカンバーランドのホルダー出身のリチャード・タワソン、最後の徒弟 (1584年3月25日に契約) も同州のホルダー・ホール出身のウィリアム・タワソンであり、いずれも彼の血縁者である。残りの徒弟のうち、2人 (W. Throughton, E. Broughton) もカンバーランド出身であり、おそらく彼の血縁者であったものと思われる。彼らの多くがのちに、スペイン、東インド、レヴァント、ヴァージニア・カンパニーなどのメンバーとして活躍し、ロンドン市政においても重要な役割を担うことから⁵¹⁾、おそらく若き日のタワソンのように、彼らも海外に飛び立ち交易代理人として徒弟修業を行いながら知識や経験を身につけたものと考えられる。

おわりに

タワソンの記述は航海日誌の形式を取っているが、明らかにギニア航海に融資した事業主に対する報告書であり、そこから16世紀半ばのヨーロッパ外地域との新規交易における事業形態、航海や交易の実態を詳細に知ることができる。のみならず、司令官を任された若き徒弟のタワソンが様々な知識や経験を積み重ねて成長していく過程が、彼の語りとして描かれているのである。

またタワソンの経歴は、16世紀半ばにロンドンのエリート層さらに貿易商人社会に一定の変化が生じつつあったことを示している。テューダー期のロンドンにおいて社会的上昇を遂げる実業家たちは、もともと広大な地理の後背地からやってきて有力カンパニーで徒弟修業にはいっており、また彼らの職業も多様で当初の社会的地位もたびたびあまり高いとは言えなかった。ウェアリングの研究に基づき、16世紀後半（1551～1600年）のロンドンの徒弟の出身地をみると、ロンドン出身の徒弟は、平均すると全体の17.5%に過ぎなかったのに対して、カンバーランドを含む北部出身者は28.4%、ミドランド出身者は32.1%であり、両者を合わせると60%を超えていた。少なくとも、17世紀に入るまでロンドンの徒弟は、地方出身者が圧倒的に多かったのである⁵²⁾。

このように16世紀後半のロンドン市民は徒弟制度を通じて、多様な地域や階層に開かれていたのであり、経済的・社会的に成功すれば、市参事会員のような政治的エリートに上昇することも可能であった。タワソンの場合、1550年代の赤道直下の西アフリカにおける経験が、彼の商業的成功、職業上の昇進や結婚相手の選択などの方向性と軌道を形作ることになったのである。その後、彼はロンドンと地方（とくに故郷のカンバーランド）の間に人的結合関係を形成しながら、同時にヨーロッパ外地域との新規交易事業に積極的に関わっていった。16世紀後半から17世紀前半にかけて、ロンドンの貿易商人の社会においてモスクワ、レヴァント、東インド貿易商人などのグループが台頭してくるようになるが、彼はその先駆的存在であったのである⁵³⁾。

 註

- 1) 16世紀のギニア海域における航海・交易に関する研究は十分とはいえない。いまだにブレイクの以下の研究が参考にされるべきである。Blake, J.W., *Europeans in West Africa, 1450-1560* (以下E.W.A.と略記), 2 vols, (London, 1942); do, *European beginnings in West Africa 1454-1578*, 2nd edn., (London, (1937) 1971); do, *West Africa: quest for God and Gold 1454-1578* (以下W.A.と略記), (London, 1977) は、新たに序文を加えて (Blake 1937) を再版したもの。最近の研究としては、以下を参照。Hair, P.E.H., 'Protestants as Pirates, Slavers, and Proto-missionaries: Sierra Leone 1568 and 1582', (*M*)ariner's (*M*)irror, vol.21 (1970), pp.203-224; Hair and A.Teixeira da Mota, (ed.), *East of Mina Afro-European Relations on the Gold Coast in the 1550s and 1560s* (以下Hair and Mota (1988) と略記) (Wisconsin, 1988); Hair, 'The experience of the sixteenth-century English voyages to Guinea (以下Hair (1997) と略記)', *M.M.*, vol.83(1997), pp.3-13; Hair and Alsop, J.D.(ed.), *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, 'The Career of William Towerson, Guinea Trader (以下Towersonと略記)', *International Journal of Maritime History*, vol.IV, no.2 (1992), pp.45-82; do, '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* (Woodbridge, 2012), pp.75-115. 拙稿 (1)「船員たちの語りから見るギニア航海1553-1565」『西洋史学報』46号、2020年、1-26頁; 拙稿 (2)「R.エデンの記述から見る16世紀イングランドにおけるギニア航海像」『史学研究』305号、2020年、161-180頁; 拙稿 (3)「イングランド人によるギニア航海と船上遺言書 1553-1565年」(新井由紀夫・春田直紀・D.Roffe 編『歴史的世界へのアプローチ』刀水書房、2021年、217-232頁、所収)を参照。
- 2) Hakluyt, R., *The Principall Navigations Voiages and Discoveries of the English Nation* (以下Hakluyt, *PN* (1589) と略記), (ed.)Guinn, D.B., (2vols., London, 1965), vol.I, pp.83-98. 詳しくは、拙稿(2)を参照。ハクルート研究としては、以下が有益。Quinn, D.B., (ed.), *The Hakluyt Handbook* (2vols., London, 1974); Carey, D. and Jowitt, C.(ed.), *Richard Hakluyt and Travel Writing in Early Modern Europe* (Ashgate, 2012).
- 3) Hakluyt, *PN* (1589), vol.I, p.125.
- 4) タワソンは、船長のジョン・ラルフ (あるいはラフ) とともに「ハート」に乗船して第1回目の航海に出たが、ラルフは、すでに1553-1554年のウィンダムスの航海において「ブリムローズ」に乗船しており、次の1554-1555年航海において水先案内人ないし船長をつとめていた。このようにラルフは経験豊かであり、タワソンの叙述の中で、彼がラルフや熟練船員の知識に全面的に依拠していたことがたびたび述べられている。Hakluyt, *PN* (1589), vol.I, pp.92, 98, 100, 103-4, and passim.
- 5) タワソンは、1584年1月16日に遺言書を作成している。(T)he (N)ational (A)

rchives, Prob (ation). 11/67, ff.100-101v.本稿、註(45)も合わせ参照。

- 6) 第2版の日付は、1598年10月7日となっている。新たな内容も加わっており、アルマダとの海戦の勝利(1588年)、さらにカディス遠征(1596年)まで記されている。他方で今回取り上げた9回のギニア航海の史料について、初版は第6回(1561-2年)と第9回(1564-5年)航海を収録しておらず、第2版ではじめて9回まで収録されている。第二版については、いくつかのシリーズが刊行されているが、例えば以下を参照。Hakluyt, *PV* (1599) with an introduction by J.Masefiel, 8vols, (London, 1927).
- 7) 確認しただけでも、第2(1598年)版は、以下の日付と内容を省略している。
1555-1556年航海、21-28 Oct, 19-21, 23 Nov.:30 Dec.:1-2 Jan.:7-12, 14-21, 23-29 Feb.:
2-21 March:12-13 May. 1556-1557 航海, 13, 15 Feb.:19, 23 April:9, 20, 22 May. 1558
航海, 3-7 Feb.:27-29 March:parts 8 and 21 June:6, 27-28 Aug.:5 Oct. ハクルートの第
2版は、この点において信頼に欠けるので、ギニア航海に関する記述は初版を用
いるべきである。しかしながらBlake, *E.A.W.*, vol.II, pp.360-430に収録されたタワソ
ンの航海日誌は、全面的に第2版に基づいている点に注意すべきである。
- 8) Blake, *E.W.A.*, vol.II, pp.257-60.
- 9) Hakluyt, *PV* (1589), vol.I, pp.98-100, 102-5, 108, 110, 113-4.
- 10) 北極海周りの中国(Cathay)への航路探索の際にS.カボット(Cabot)に与えら
れた命令書(1553年)は、以下のことを規定している。すなわち、「識字能力のあ
る商人や他の専門職者は、毎日の航海について、陸地、潮流、天候(elements)、
太陽の高度、月や星座の運行について記録し、また同様のことを船長や水先案内
人も記録すること」Hakluyt, *PV*(1589), vol.I, Article(7), p.259.タワソンも、士官層
からこうした情報を提供してもらい、商人としての視点も織り込みながら、彼ら
に代わって航海日誌を書くことを期待されていたのかもしれない。もとより、そ
こで得られた知識や経験が、その後のタワソンの交易活動に重要な影響を及ぼす
ことになる。
- 11) Blake, *E.W.A.*, vol.II, pp.271-94.当時のギニアにおけるポルトガルの交易につ
いては以下を参照。Blake, *W.A.*, ch.3, 7; Hair (1997), p.3.
- 12) Hair (1997), p.3; Blake, *W.A.*, pp.13-4.
- 13) ちなみにハクルートの記述によれば、第1回航海(1553-4年)は1553年8月12日
~1554年7月初旬頃、タワソンの3回目の航海(1558年)は、1558年1月30日~
1558年10月20日の期間の航海であった。
- 14) Watson, G., *The Cures of the Diseased in Forraine Attempts of the English Nation*,
Singer. C., (ed.), (1598: Oxford, 1915), p.21; Alsop (2012), pp.107-8; Fury, *Tides in the
Affairs of Men The Social History of Elizabethan Seamen, 1580-1603* (Westport, CT, 2002),
Ch.4.
- 15) Hawkins, R., *The Observations of Sir Richard Hawkins*, Williamson, J.A., (ed.), (1622:
London, 1933), p.42.

- 16) Hakluyt, *PN* (1589), vol.I, pp.120, 124-5, 127, 128-9, 130.
- 17) 拙稿(2) 173-4頁。Blake, W.A., pp.13-4; Williamson, J.A., *Hawkins of Plymouth* (London, 1969 (1949)), pp.44-5.
- 18) *(A)cts of the (P)rivy (C)ouncil, 1554-1556*, p.214: *Calendar of State Papers, Venetian 1555-6*, p.284 (printed in [doc. 138] in Blake, E.W.A., vol.II, pp.354-5); Blake, W.A., p.291.
- 19) Hakluyt, *PN* (1589), vol.I, p.98.
- 20) *Ibid.*, pp.122, 124-5, 127, 129.
- 21) *Ibid.*, pp.121-2.
- 22) Blake, E.W.A., vol.II, pp.271-3. 拙稿(1) 6 頁。
- 23) Hakluyt, *PN* (1589), vol.I, pp.121-2, 124-6, 128.
- 24) *Ibid.*, pp.116-7; Hair and Mota (1988), pp.4-9.
- 25) Hakluyt, *PN* (1589), vol.I, p.117.
- 26) *Ibid.*, pp.120-2, 125.
- 27) Willan, T., *Muscovy Merchants of 1555* (Manchester, 1953), pp.27 (n)4, 114-5; Hair (1992), pp.28, 109.
- 28) スティアランドは1545年にソレント海峡で沈没した「メアリ・ローズ」の船内から見つかった92体の遺骨を分析し、彼らの年齢、性別、栄養・健康状態を明らかにしている。それによれば、同船の乗組員の多くが若者であり、年齢は18歳くらいから30歳代前半であった。Stirland, A., 'The Men of the Mary Rose' in *Fury* (2012), pp.47-73.
- 29) Hakluyt, *PN* (1589), vol.I, p.129.
- 30) J.Tarse (TNA Prob. 11/42A, f.255 [Hair (1992), pp.274-6]); Hair (1992), p.28.
- 31) Hakluyt, *PN* (1589), vol.I, pp.107, 114-5, 116, 118, 119, 126; Hair and Mota, (1988) pp.11-4.
- 32) Hakluyt, *PN* (1589), vol.I, pp.108 (1555年12月7日), 111 (1555年12月28・30日)。船上経済については、以下を参照。拙稿 (4) 「16世紀イングランドの船員たちと船上文化～かれらの経済活動の分析を中心として～」『史学研究』315号、2023年、1～18頁。
- 33) H.Wilson ((L)ondon (M)etropolitan (A)rchives (以下LMAと略記), 9171/14, ff.15v-16 [Hair (1992), pp.239-41]) タワソンは、ウィルソンが1557年5月1日に死亡したと記録している。Hakluyt, *PN* (1589), vol.I, p.120.
- 34) R.Pryse (TNA Prob.11/41, f.278 [Hair (1992), pp.269-272]); R.Gardener (LMA 9171/14, f.77 and 9172/3a, ff.132-132v [Hair (1992), pp.256-261]); R.Blome (LMA 9171/14, f.78-78v and 9172/3a, f.136 [Hair (1992), pp.242-5]); T.Carter, (LMA 9171/14, ff.80v-81 and 9172/3a, f.144-144v [Hair (1992), pp.249-53]).
- 35) J.Goodwin (TNA Prob. 11/48, f.162 [Hair (1992), pp.320-1]).
- 36) Glasgow, T., 'List of Ships in the Royal Navy from 1539 to the Defeat of the Spanish Armada', *M.M.*, vol.56-3, (1970), pp.299-307; Hakluyt, *PN* (1589), vol.I, p.129;

- [Doc.146・147] in Blake, *E.W.A.*, vol.II, pp.430-1; Hair and Mota, (1988), pp.30-3.
- 37) Alsop (2012), p.76 ; 拙稿(1) 1-2頁 ; 拙稿(3) 221-2頁。
- 38) Hakluyt, *P.N.*(1589), p.98.
- 39) (G)uildhall (L)ibrary, *Skinner's Company, London, Apprenticeship and Freedom Register, 1496-1602* (以下S.C.と略記), f.83v.オールソプも指摘するように、モーディングの遺言書(1563年11月18日)の内容から、彼が同州にコネクションを持っていたことと関係しているように思われる。TNA, Prob. 11/46, ff.279v-280v; Alsop, Towerson, p.50.
- 40) Willan, *op.cit.*, pp.27 (n)4, 114-5; LMA, Ms.2859, f.14.
- 41) G.L., S.C., f.102.
- 42) ハウズ家とウィルフォード家の家系に関しては、オールソプが詳細に検討しており、本稿でも大いに参考にした。Alsop, Towerson, pp.69-75.
- 43) J.Hawes (TNA, Prob. 11/25, ff.219v-220). Beaven, A.B., *The Aldermen of the City of London* (2 vols, London, 1908-1913), vol.II, p.37; Croft, P., *The Spanish Company* (London, 1973), xiii; TNA, (H)igh (C)ourt of (A)dmiralty, 24/37/247.
- 44) Alsop, Towerson, p.71.
- 45) タワソンは、1584年1月16日に遺言書を作成し、1584年6月17日にセント・ミカエル・コーンヒル教会に眠る彼の最初の妻マーガリーの隣に埋葬された。TNA, Prob. 11/67, ff.100-101v.
- 46) 'Towerson, William' by Appleby, J.C., in *Oxford Dictionary of National Biography* (Oxford, 2009), pp.104-5.
- 47) Dietz, B., (ed.), *The Port and Trade of Early Elizabethan London Documents* (London, 1972), pp.3, 21, 23, 43, 47, 50, 55-56, 60-61, 66, 68, 72, 75, 82, 86, 92, 94, 105, 113, 115, 118-119, 129, 131; G.L., S.C., ff.106v, 110, 148v, 172v.
- 48) Andrews, K.R., *Elizabethan Privateering* (Cambridge, 1964), pp.203-4; Hair and Mota, (1988), p.36 (n.)2; Alsop, Towerson, p.48.
- 49) 'Towerson, William' by Appleby: Andrews, *op.cit.*, pp.203-4; Alsop, Towerson, p.76, 82.フェントンの航海に関しては、以下を参照。Taylor, E.G.R, *The Troublesome Voyage of Captain Edward Fenton, 1582-1583*, (Cambridge, 1959); 川口美奈子「エドワード・フェントンの航海～1580年代初期イギリスの海外遠征～」『西洋史学』237号(2010年)、56～67頁。
- 50) G.L., S.C., ff.101, 106v, 116v, 138, 148v, 172v, 183v, 190. 9人の徒弟を確認したが、カンバーランド出身の4名以外は、チェシャ出身1名(J. More)、ウィルトシャ出身2名(Thomas Waight)、ノフォーク出身1名(H.Hunte)、不明1名である。ウィルトシャ出身者の2名としてThomas Waightなる人物が二度、(1581年)と(1584年)に出てくるが、詳細は不明。オールソプは記載ミスによる同一人物の可能性を指摘している(Alsop, Towerson, p.80)。
- 51) Rabb, T.K., *Enterprise and empire : merchant and gentry investment in the expansion of*

England, 1575-1630 (Cambridge, Mass., 1967), pp.320, 344, 384; Croft, *op.cit.*, pp.8, 11; Beaven, *op.cit.*, vol. I, p.344.

- (52) ラムゼイも1551年12月から1553年9月までに徒弟制と世襲によりロンドン市民になった1,088人のうち、ロンドン出身が22.4%に対し、北部(25.1%)と中部(22.4%)出身者でほぼ50%に達していたとしている。Ramsey, G.D., 'The Recruitment and Fortunes of Some London Freemen in the Mid-Sixteenth Century,' *Economic History Review*, 2nd. ser., XXXI (1978), pp.526-540; J.Wareing, 'Changes in the Geographical Distribution of Apprentices to the London Companies, 1486-1750,' *Journal of Historical Geography*, VI (1980), pp.241-249. 坂巻清『イギリス近世の国家と都市～王権・社団・アソシエーション～』山川出版社、2016年、第3章。16世紀後半ロンドンの人口増加については、以下を参照。A.L.ベアー・R.フィンレイ/川北稔訳『メトロポリス・ロンドンの成立～1500年から1700年まで～』三嶺書房、1992年。
- (53) Brenner, R., 'The Civil War Politics of London's Merchant Community,' *Past and Present*, vol.58 (1973), pp.53-107. 16世紀ロンドンの貿易商人の社会史的考察は、今後の検討課題としておきたい。

Guinea Trade and England in the late 16th century

～ Voyage, Trade and Merchant society through W. Towerson's logbook ～

Taro INAI

W. Towerson who was an apprentice of M. Mording in the Skinner's company, participated in the Guinea trade, three times (1555-56, 1556-57, 1558) as a captain and factor. In the voyages, he wrote his logbooks which were rather business reports than voyage records to submit the promoters of this project. They reveal the real situation of Guinea's trade and business type. In addition, they were ego-documents of Towerson in which his growing process was drawn as a merchant by his own narrative.

By using his fortune and connection he built up in these voyages, his status had risen economically and socially in the merchant society of London. Particularly, he became members of the new Companies (Spanish Company, Muscovy Company, Levant Company and so on) and traded with non-European countries and areas. He was one of the pioneers who traded with non-European countries in the late 16th century.