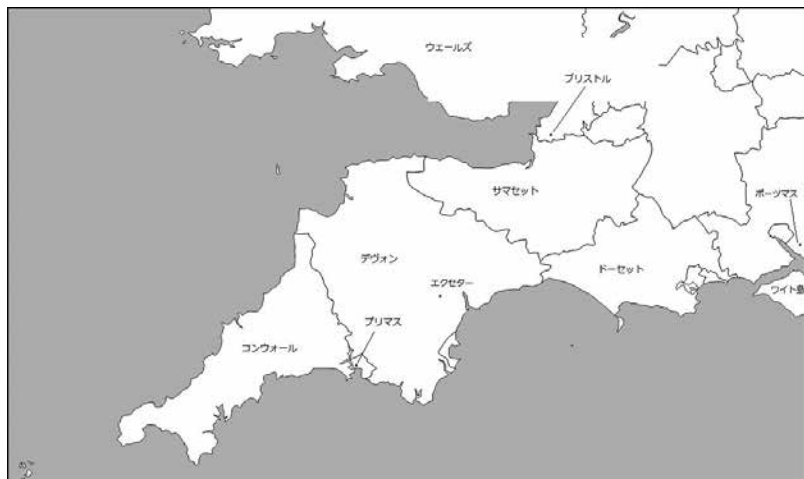


# 「16世紀イングランドの船乗りと海事共同体 (maritime community)」

井内 太郎

## 1 海事史 (maritime history) 研究の意義～国家や社会について海から考える～

1982年に400年弱の時を経て、プリマス沖（地図1）に沈没していた「メアリ・ローズ」が引き上げられた。この艦船は16世紀の海軍を代表する大型戦闘艦の1つであり、全長32メートルで積載トン数 (tons burden) 700トン、艦載砲門の数は91門を誇った。この船は「キャラック」船と呼ばれる大航海時代を代表する船種のひとつであり、コロンブスがインドを目指して乗船し指揮をとった「サンタ・マリア」号も、「キャラック」型の船であった。「メアリ・ローズ」は1545年にソレントの海戦でイングランド艦隊の旗艦となり、フランス艦隊と戦闘を行うが、その際に炎上してしまい、プリマス沖に沈んだのである。現在、同船はポーツマスのメアリ・ローズ博物館に現状保存されており、この時代の艦船や船員に関する貴重な情報を提供してくれる<sup>(1)</sup>。キャラック船は、乗員、物資、貨物を運ぶための豊富なスペースを



(地図1) イングランド南西部の地図

有していたことから、貿易船としても都合が良く、物資の積載能力が高かったため、航行期間を長期化でき、より少ない寄港による効率的な航海ルートを選択することもできた。16世紀にキャラック船が登場し、海上戦争や海外交易に用いられるようになったことは、まさにイングランドの大航海時代の幕開けを象徴する出来事であったのである。

## (1) 16世紀イングランドの海事史を特徴づける諸変化

16世紀イングランドは、中世から近世への移行期と位置づけられていることから、本題に入る前に、まずイングランドの海事共同体のあり方にも深く関わった、当時の国内外の諸変化について確認しておこう。

### 海洋世界の拡がり

16世紀には大航海時代が進展したことにより、従来のブリテン諸島近海に加えて、ヨーロッパが関わる新たな海洋世界（西・北アフリカ沿岸域、北米東海岸、ニューファンドランド、カリブ海諸島、東インド、東アジアなど）が急速に拡大していくことになった。（表1）に見られるように、イングランドもスペインやポルトガルに遅れること半世紀後の16世紀半ば以降に海外での本格的な貿易事業に乗りだし、17世紀初頭にはイギリス東インド会社が東アジアに進出して平戸に商館を開設しており、またその間に F. ドレイクによる世界周航も行われている<sup>(2)</sup>。

(表1) イングランド関連年表

政治・国際関係		海事史関係	
1534	英国教会の成立	1553	西アフリカ貿易の開始、モスクワ会社の設立
1558	エリザベス1世が即位	1568	J. ホーキンスの第3回カリブ海航海とメキシコのサン・ファン・デ・ウルアでの海戦と敗北
1562	フランスでユグノー戦争勃発	1577	F. ドレイクの世界周航（～80）
1568	オランダ独立戦争（～1648）	1581	レヴァント会社（＝トルコ会社）の設立
1584	アントウェルペンでの掠奪、商業支配の終焉	1585	F. ドレイクによる西インド航海（～86年）
1585	対スペイン戦争（～1604年）	1588	アルマダとの海戦
1586	ブリテン全体で凶作（～87年）	1597	スペインの海軍遠征隊、イングランド攻撃に失敗
1596	ブリテン全体で凶作（～98年）	1600	4月オランダの「リーフデ」号が豊後臼杵の黒島に漂着、12月イギリス東インド会社の設立
1603	3月エリザベス1世が崩御 7月ジェームズ1世が即位	1605	三浦按針の誕生
		1613	平戸にイギリス商館を開設
		1623	アンボyna事件、東南アジアから撤退
		1624	平戸商館の閉鎖

## 宗教改革の影響

プロテスタント信仰（英国教会の成立）は、より広いヨーロッパの海事共同体の中でイングランド内部に独自の宗教的一体感を生むことになった。他方で、スペインとの海上戦争の勃発は、ヨーロッパの海事共同体が持っていた緩やかな国際的一体性よりも、カソリックとプロテスタントの船乗りの間の相違を際立たせ、両者の緊張関係を悪化させることになったのである。イングランドの船乗りは、対抗宗教改革の中心をなしていたスペイン帝国の利益を侵害しており、そうした略奪行為は、この抗争がイングランド全体を巻き込むかなり以前から行われていた。スペインの異端審問所は、全体では一握りとはいえ、かなりの数の船員に対して、異端や海賊行為の容疑で、収監・重労働や処刑の判決を下していた。対スペイン戦争は、専ら経済的権益を巡るものであったが、宗教も抗争のもう1つの要因であり、また戦争の強力なレトリックとなっていたのである。

## 海上戦争と軍事革命

大航海時代が進展することは、一方で新世界との交易や制海権を巡り諸外国間の利害が激しく対立していくことを意味しており、海上戦争が本格化し、しかも長期化していった。さらに従来への乗り込み戦術に加えて、重砲による攻撃の重要性がますますともに、それに伴い、船舶の構造変化（＝大型帆船化）、乗員の数の増加が生じ、結果的に海軍の軍事費の増大を招くことになったのである<sup>(3)</sup>。

こうした近世ヨーロッパを特徴づける諸変化が、それまでの海事共同体のあり方に、いかなる影響を与えたのかが問題となる。

## （2）海に囲まれたブリテン諸島の視角

これまでのイギリス史は、政治、経済、社会のいずれにおいても、過度に陸中心的なイメージで叙述されてきた。もとより、イギリス史の中で海にまつわる研究が少ないといっているのではない。むしろ膨大な研究蓄積があるといつてよいであろう。しかしながら、全体的な傾向として、海にまつわる研究は、陸地の論理を海に延長したような貿易史や軍事史にとどまっているのである。

またこれまでの16世紀イングランドの海事史研究も、もっぱらサー・ウォーター・ローリーの大航海物語やドレイクの世界周航などの伝説的な英雄物語、あるいはイングランドがアルマダとの戦いに勝利してゴールデン・エイジを確立し、帝国形成において記念碑的な一步を踏み出すといったホイッグ史観的な物語であった。こうした海の物語のもう1つの特徴は、常にイングランドという「ナショナルなカテゴリー」を主役にしてきたことである。

しかしながら、他方で不安定で脆弱、失敗を重ねる無名の船乗りの囚人体験の物語、あるいはナショナルな物語に回収されず、名前さえ残らないような船乗りの生き様を描いた物語が、近年の海事史研究の成果として注目されているのである<sup>(4)</sup>。

したがって海から、あるいは海に関わった人々の「生きられた経験」から国家や社会さらにはグローバルな世界を見通すことは、イギリス近世・近代史のバランスのとれた、多面的な姿を描き出す上で非常に適しているのである。

### (3) 大航海時代の陸の文化（マルチ・カルチャ）と海の文化（サブ・カルチャ、船上文化）の関係性をどう捉えるか？

まず海は陸と好対照をなしているという前提があった。海は粗っぽくて手に負えないもの、常に自然の脅威を象徴するもの、すなわち、ほとんど何のためらいもなく、驚異、死ならびに破壊を引き起こすものと考えられていた。

一方、船乗りはイングランドにおいて陸上で生活する人々にとって馴染みのないような経験からなる独特の文化を持っている人々と考えられていた。17世紀初頭によく知られていた諺の1つによれば、「海の仕事に自分の体を投じる行為は、貧困、絶望ないしは愚かさの象徴」であったのである<sup>(5)</sup>。当時の演劇や書物などの性格描写も、こうした船乗りのステレオタイプを広めるのを助長していた。W.シェイクスピアの描くような船乗りのイメージも広く知れ渡っていたが、彼が『テンペスト』の中で、船乗りたちの用いる変化に富んだ言葉や、彼らの用いる隠語をふんだんに利用していることも、彼らが独自の文化世界の中に生きていたことを印象づけるものであったことから、こうしたコンテキストの中に位置づけられる。

しかしながら、近年の海事史研究は、新たな段階を迎えており、言語論的転回・文化論的転回の影響を受けながら、陸と海の文化の相互の浸透性を重視する傾向が強くなっている。

船乗りたちの文化は、彼らが陸に根ざした文化を自由にわがものとして利用することを認めていた。しかしながら、それは海という独特の自然環境と船内の限られた空間自体により、大いに變形させて取り込まれていた。船乗りが自然界でも最も巨大な環境の1つ、すなわち無慈悲で神秘的な海と密接に関わっていたために、彼らの宗教心は国教会の教義には収まりきらない途方もなく大きな霊的深みを与えられていたのである<sup>(6)</sup>。

たとえば、船上における宗教実践や信条の観点からすると、海上の限られた小さな空間、船上の独特な生活・労働形態が、陸に根ざした社会で馴染みの国教会の宗教実践のパターンに一定の修正を加えることを余儀なくしたのである。船員たちは海上にあるときに、定期的に聖体拝領の儀式を行うことをしなかった、あるいは行えなかった。そのため、船内における宗教儀式として、サルヴェ・レジーナの歌唱と祈祷書の朗読の重要性が強調されたのであった。その際に個人の祈禱よりも、船長らを中心としメインマストを取り囲むかたちでの、集団による祈禱が重視されていたことも注目し得る。また彼らの間で聖人崇拜が定着しており、聖アンソニー、聖ニコラス、聖エラスムス、さらにトマス・ベケットや聖母マリアが崇敬を集めて

「16世紀イングランドの船乗りと海事共同体（maritime community）」（井内）  
おり、こうした慣行は宗教改革以降も持続していくことになるのである<sup>(7)</sup>。

他方で彼らの間には、自然崇拜的な宗教心も根強く残っていた。トドロフ（T. Todorov）という研究者によれば、「船乗りは彼の隣人よりも海とより深い関わりを持っており、彼らは心の中で、自然は人間よりも、神とより近い関係にあると確信していた」としている。彼らは海上において、海を怒らせないように、常に気を配っておく必要があった。かりに海上で嵐に襲われ操舵も不可能になった場合、最後に彼らが頼るのは神であり、神による救いを求めたのであった。船乗りの間で長きに渡り信じられていた、船乗りの守護聖人である聖エルモ（エラスムス）に由来する「セント・エルモの光」の伝説は、自然—神—船乗りの間の密接な関係性を示す典型的な事例であろう。その意味でモリスンが指摘するように「船乗りは、陸・海のいずれであれ、あらゆる労働者の中で、最も信心深かった」のである<sup>(8)</sup>。

本稿は、大航海時代や海上戦争の波に飲み込まれていった一般船員たちの「生きられた経験」を掘り起こしながら、彼らの社会のあり方を再構築することを目的としている。

## 2 海事共同体（Maritime Community）の概念規定

17世紀半ばの王政復古期にチャールズ2世の宰相を務めたクラレンドン伯は「船乗りたちは「自分たちで1つの国民（a nation）」を成している」と述べている<sup>(9)</sup>。彼が言いたかったのは、船乗りたちが集団をなしており、愉快で情熱的だが、時に激しく怒り、無礼で手がつけられない、彼にとって理解できない連中ということである。かなり偏見に満ちた表現であるが、多くのイングランドの観察者（陸者）たちが、多かれ少なかれ、そのように彼らを見なしていたのである。職人や職業集団が自分たちのサブ・カルチャを発展させること自体は珍しいことではなかったが、他者、とくに陸者からすると、それは独特の理解しがたいものに映ったのである。

ここで問題としたいのは、そうした言説の真偽ではなく、もしかりに船乗りたちが何らかの集団を形成し、アイデンティティを感じていたとするならば、彼らがいかなる絆でむすばれていたのかという点である。ここでは、船乗りたちの絆からなる社会を「海事共同体（Maritime Community）」と捉えてみたい<sup>(10)</sup>。

海事共同体は、伸縮性があって、複層的な構造を持っていた。イングランドの船乗りは、慣習、儀礼、シンボルや規範の精緻なシステムを持っていたが、彼らのサブ・カルチャの多くは、外国の船乗りたちにも共有されていたという点では、ヨーロッパの海事共同体から、ナショナルなレベル、さらにはナショナルなレベルに回収しがたい知られざる様々な共同体（職業、ジェンダー、年齢、地域、船など形は様々）まで複層的に存在し、相互に関係性を持っていた<sup>(11)</sup>。彼らがどのレベルないし形の共同体意識を強く認識するかは、その置かれた環境（陸か海、戦時か

平時、交易か海賊かなど)、職業、宗教さらにはジェンダーなどにより常に変化をともなっていたであろう<sup>(12)</sup>。

もとよりここで、「海事共同体」とは何か?といったような大上段に構えた議論をするつもりはない。むしろ船乗りという主体の「生きられた実践と経験」から歴史の変動を描き出し、そこから「海事共同体」といういわば「構造」を逆照射しようとするものである。

### 3 変わらない構造

#### (1) 個人主義的な性格

海事共同体の変わらない構造に関して、まず船乗りたちの個人主義的なし擬似独立的な性格をあげることができる。

たとえば船員の雇用の実践のあり方を検証してみると、海事共同体内部に個人主義という既存の伝統があったことがわかる。船員たちは、航海の度ごとに口頭契約で彼らの労働力を買ってもらい、いわば自由契約者であった<sup>(13)</sup>。すなわち、彼らは自分たちの仕事を途中で勝手に辞めたり、彼らの雇用条件について雇用者と交渉し、支払い額やその方法についても発言力を持っていたのである。したがって、彼らは都市内部のギルドにより統制されている職業グループの持つ規制や規則から逃れていた。さらに、多くの船乗りたちは、彼らの賃金を補うために、航海に際して、現地において私的な交易を行うことを選択するだけの賢明さを兼ね備えていた。このように、船員は自分たちの擬似独立性をかなり重視していたのである。

この自己管理システムに関しては、同時に次の点に留意しておく必要がある。まずその例外として、海軍に強制徴募される船員やエリート船員の徒弟たちがいたことである。商船や私掠船と比較した場合、海軍の船員たちは厳しい軍律や指揮システムのなかに組み込まれたため、彼らの擬似独立性が狭められており、それが船員たちの間で海軍への志願が敬遠される要因となっていたのである。また彼らが、ギルドにより統制されている他の職業グループの規制や規則から逃れていることは、同時に、それらが提供するいかなる保護も受けることができなかったことを意味している。こうした状況にあっては、1585～1604年の対スペイン戦時において、国王が強制徴募の手段を通じて彼らに対する干渉を強め、また陸者たちが彼らの雇用機会を浸食し始めても、彼らは十分に抗うことができなかったのである。

#### (2) 船上における民主主義

##### 大航海の危険性

船乗り業 (seafaring)、とくに西アフリカや新大陸を目指す大航海は、主に独身の若者たちにより担われていた。「このコモンウィールにおいていかなる種類の専

「16世紀イングランドの船乗りと海事共同体（maritime community）」（井内）

門職従事者も、船乗りほど大きくて持続的な困難を経験することはなかったし、彼らのうち白髪になるまで生き延びられるのは、ほんのわずかであった」。これは、当時の大航海の伝道者であったリチャード・ハクルート（1553-1616）が、1598年に書き残した船乗りに関する記述である<sup>(14)</sup>。確かに大航海時代が進展すると、航海途上で亡くなる船員たちの数が増加していった。遠洋航海中の罹患率・死亡率は、他の近距離航海に比べて極めて高く、大航海時代の英雄譚の背後で、かなり多くの名もなき船員たちが命を落としていたことを忘れてはならない<sup>(15)</sup>。

## 船上における合意

船員たちは、多くの時間を海上で過ごし苛酷な環境に耐えていた。しかしながら、同時に彼らは船長や士官層も把握していたように、自分たちで限界点を判断し、設定していたのである。彼らは自分たちの経験や慣習から、その限界点を熟知していた。そのため海上において生死に関わりかねない問題（とくに航海途上の危険や食料・飲料問題）が船内や船員の間に生じた場合、不満を持つ船員たちは、その状況を改善すべく船長らに対して集団で抗議や請願を行うことができたのである。というのも、船員は彼らの独特の労働環境を、上官に対して有利な条件として上手く利用することができたからである。すなわち、ひとたび海上に出てしまえば、彼らは、自分たちの作業がいかに重要であるかを知っており、いつでも上官に対して自分たちの必要性やその不足を強調し、ある程度まで優位な立場にあったからである<sup>(16)</sup>。

船上において良好な秩序が保てるかどうかは、船上における上官と一般船員の間、あるいは船員間の合意にかかっていた。結局のところ、王立海軍以外の船上で船長と船員の間で問題が生じた際には、常に協議を行う伝統があった<sup>(17)</sup>。彼らの雇用者や彼らを取り巻く状況が変わっても、彼ら独自の慣習（彼らはそれを当然の権利として捉えていた）は、かき消すことができない記憶として、ずっと受け継がれていたのである。これは、いわば海上におけるモラル・エコノミー<sup>(18)</sup>と呼ぶべきものであり、船内での調和を保つ際の前提条件になっていた。

## 船員たちの請願、抵抗や暴動

船員たちは、ひとたび彼らの生活や慣習が脅かされそうになると、陸や航海上の船内で激しく抵抗することができた。こうした状況は、とくに航海途上の危険、賃金、手当そしてとくに食糧に関して論争を招きそうな事態が生じたときに起こりえた。

ただし、彼らは無秩序で非理性的ないし暴力的な集団ではなく、普段は社会的に保守的な人々であった。暴動や反抗（多くは職場放棄）の多くは、通常、書面ないし口頭の形式で請願がおこなわれ、それがエスカレートして生じたものであった<sup>(19)</sup>。ただし、こうした集団的な圧力は、常時行使されているわけでもなかった。先述し

たように、もともと船員たちは個人主義的な性格が強く、そうしたグループは、ある特別な、あるいはひとまとまりの不満に船員たちの関心が集まっている間に限り形成されたのである。

いずれにしても船乗りによる海上における反抗ないし陸上における抵抗や暴動は、伝統的な階層秩序を打倒しようとして行われたわけではなかった。むしろ、彼らは船長たちに対して、自分たちの既存の権利を守るために支援を求めていたのであり、それが聞き入れられるであろうという確かな期待感がそこにあったのである。

この意味において、彼らは、統治者や雇用者から自分たちの慣習や権利を守り抜こうとする近世社会の労働者の典型であった。確かに船員たちの間には、都市の商工業者のようなギルドも職業上の法的規制もなかった。しかしながら、だからといって、そうした状況が彼らの権利意識や彼らの意思に従って行動する性向を弱めることにはならなかったのである。

このように船上における士官と一般船員との間の関係は、平等ではなかったにしても、ギヴ・アンド・テイクであったことは明かである。船上での調和は、その多くを士官層と船員さらに船員同士の相互依存と合意に基づいていたのである<sup>(20)</sup>。

### (3) 船員間の共同体的な絆

#### 船上経済

船員は自由契約者で自由に移動することができる、明らかに個人主義的な存在であったにもかかわらず、実際には、海事共同体の一体性を保つための彼らの間の絆には強いものがあつた。とくに大航海時代に入り、長期の遠征が頻繁に行われるようになると、狭い船内における苛酷な生活や船員同士の人間関係を良好に保つために、様々な工夫が行われるようになったのである。

なかでも船上での経済的取引や貸借システムは、船上における船員たちの生活の中で重要な役割を果たしており、いずれも共同体内部の経済的・社会的絆に依存し、またそれらをさらに強めていったのである<sup>(21)</sup>。

まず賃金についてみると、一般的に航海前に事業主と賃金契約を結び28日を基本とする月給制をとっていたが、支払自体は航海終了後に行われていた。興味深いのは、長期の航海途上で船内において一定の経済活動が行われていたことである。当然これは、航海後に清算される売り掛けの形式をとっていた。たとえば、当時の船員たちの船上遺言書の内容を見ると、様々な負債の返済に関する記述が頻繁に見られる。その内訳として、ブリーチ、キャソック、シャツの縫製代、既製品の購入代金（ブーツ、帽子、衣服、ベッド、剣、収納箱、食材 etc.）、病人（＝遺言者）の看病謝礼、遺言書の代筆などである。

遺言書において彼らの死後に支払われるであろう報酬を、他の船員たちへの負債の返済にあてるように指示していることは、死後の救済を求めて身ぎれいにする意

「16世紀イングランドの船乗りと海事共同体（maritime community）」（井内）

図もあったかもしれないが、彼らが船内における信用経済を維持することに配慮していたものと考えられる。船上経済や賃借システムは、海事共同体における経済活動の重要な柱であり、いずれも共同体内部の経済的・社会的絆に依存し、またそれをさらに高めていったのである。

### 遺言書から見る船上共同体

また船上遺言書の独特の形式からも、船上共同体の特徴をみることができる。この時期に長距離航海が急増し、船上における船員の死亡率が高まったことにともない、それまでには考えられないほどの多くの船員が、故郷から遠く離れた場所で命を落としたのであった。海上で亡くなることを悟った船員たちは、彼らの個人的な動産、賃金、交易品、船上における負債さらにはイングランドに残している所有物の処分をせねばならなかった。そのため船上における葬送に関わる儀礼の1つとして、臨終の場で遺言書を作成することの重要性が増していったのである。もとより独身の若い船員の財産といえば、（後払いの）賃金と身の回りの所持品であり、中には私貿易で得た商品などを所有する者もいたであろう。まず、遺言執行人や証人として、多くの場合、船内の信頼のおける船友が指名されており、遺贈相手も船内の同じ社会的・職業的階層のメンバーが中心であった。その理由として、大航海に参加した船員は、既婚者よりも20代前半の若い独身男性が多く、彼らの所有財産といえば、航海により得られる報酬を除けば、船内のわずかばかりの所有物に過ぎなかったこと、さらに重要なのは、長期にわたる航海の中で、彼らの間に社会的絆が生まれると共に、彼らが船内の信用経済システムの中に組み込まれていったためと思われる<sup>(22)</sup>。

たとえば1558年に行われた西アフリカへの航海途上で、「ミニオン」において作成された3通の船上遺言書についてみてよう<sup>(23)</sup>。J. タース（Tarse）は1558年7月13日に「ミニオン」で亡くなるが、遺言書において船友の N. ブレイに遺言の執行の監督を頼んでいる。しかしながら、その後 N. ブレイも病に倒れ船上における彼の財産と遺言書ならびに J. 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。その後 W. リンスも遺言書を残しているが、その際に、共同遺言執行人として「ミニオン」の砲手長 T. リッペンとプリストルの商人にして交易代理人の J. シェリフを指名し、リンスは遺言の中で、タースとブレイの遺言の執行についても、彼自身の共同遺言執行人に委ねている。3人の遺言書は、無事にロンドンの検認裁判所に提出され、正式な遺言書として登録されており、おそらくうまく遺言が執行されたものと思われる。航海が長期化すると船員の死亡率が高くなり、それに伴い遺言書を紛失したり、遺言が執行されない危険性も増したので、そうした状況を回避するために、遺言書の連鎖の仕組みが船内で広まっていったのである。

## 4 社会的変化 1585～1604

エリザベス治世に商業的ならびに地理的拡張の時代が訪れたが、この間に海に関わる職業を持つ人々は、イングランドというより大きな社会の中の一つのコミュニティ（海事共同体）において生きていることを、より強く認識することができた。

しかしながら、1580年代以降にスペインとの間で、イングランドの海事史上初の本格的な海上戦争が勃発し、しかもそれが長期化したために、彼らは、かつて経験したことのない多大なる外的圧力に直面し、彼らの間に緊張感や危機感が高まることになったのである。

### （1）海上戦争と海軍

16世紀の海上戦争の特徴は、それが民間の武装船や船員の徴用に依存していたことであり、そのためイングランドの艦隊は二元的艦隊編成をとっていた（表2）。たとえば、1588年のアルマダとの海戦時にイングランド艦隊の編成は、（王有船：

（表2）イングランド海軍の艦隊編成

	海戦・遠征・艦隊名	王有船	民有船
1588	アルマダ	23	79
1589	リスボン	14	120
1625	カディス	14	30
1627	レ島	10	90
1635	船舶税	19	6
1636	船舶税	24	3
1637	船舶税	19	9
1638	船舶税	24	7
1639	船舶税	28	11
1641	サマー・ガード	15	10
1642	サマー・ガード	16	16
1643	サマー・ガード	24	23
1644	サマー・ガード	30	55
1645	サマー・ガード	36	16
1646	サマー・ガード	25	4
1652	モビリゼーション	39	0
1653	ギャバード	25	15
1666	4日戦争	31	1
1672	ソール・ベイ	32	0
1673	ショーンヴェルツ	49	0
1688	ダートマス艦隊	35	0
1690	ビーチヘッド	56	0
1692	バルフォア	55	0

(Harding,R., *The Evolution of the Sailing Navy, 1509-1815*(1995), p.152より作成。)

「16世紀イングランドの船乗りと海事共同体 (maritime community)」(井内)

23、民有船：79) となっており、イングランドの勝利は、民間の武装船と船員の活躍なしには、あり得なかったのである。またイングランド海軍の役割はブリテン諸島近海の専守防衛に徹していたため、長距離航海を行う民間商船は自衛、したがって船荷の容積をある程度犠牲にしても、武装せざるを得なかったのである。

対スペイン戦争により海上戦争が本格化したことで海軍の軍事革命（船舶の大型化、重火器の搭載、戦術の変化など）がすすみ、しかもそれが長期化したために、海軍の船員の需要も増大することになった。国家（ないし国王）が、海軍の船員を集めるために強制徴募 (impressment) を行う旧来の権利を行使したとき、船員は基本給 (base wage) で危険に満ちた船上で働き、戦闘を行うことを求められた。その意味では、確かに近世国家は近代国家と比べれば脆弱であったけれども、それでもなお、強力な権限をもっていたのである。戦時において海軍の司令官たちは、商船の船長たちのように、船員を雇用するのに平和的な手段で彼らの同意を求める余裕はもはやなく、国家の権威を用いて海軍における司令官の権限が強化されると、雇用や任務などに関して船員の合意をえることを重視しなくなったのである。

こうしてスペインとの長期（1585-1604年）にわたる海上戦争は、船上における船員たちの伝統的な発言権や慣習的権利を奪い去ってしまう脅威をもたらし、彼らは自分たちのモラル・エコノミーに対するかつてない外的圧力を経験することになったのである。船員の側からすれば、戦争が激しさを増すことは懸念材料であったが、彼らが最も問題であると感じていたのは、海軍への従軍を強制されることであった。というのも強制徴募は、船員から彼らがそれまで享受してきた特権ともいうべき様々な自由を奪うものであったからである。その中でも最も重要なのは、航海の種類、雇用の条件や時期を自分で決定する自由を奪われたことにより、彼らの雇用の選択枝が狭められたことである。海軍における賃金は、労働市場において船員が要求できる額よりも低く、しかも支払が滞ることもたびたび生じたので、それにより彼らの購買力が低下することになった。たとえばサー・ウォルター・ローリは、次のように指摘している。すなわち、「船員たちは、国王へ仕えるのに不満たらたらずであり、海軍での奉仕をまるでガレイ船での奴隷のように考えている」と述べている<sup>(24)</sup>。ではエリザベスや枢密院 (Privy Council) は海軍強化に際して、なぜこれほどまでに不人気であった強制徴募や民間船舶の徴用という旧来の方法に拘ったのであろうか。その理由は、民間の資源を有効に活用することにより、常備海軍を整備することにもなう長期的な責任やそれに必要な諸経費を負担することを回避できたからであった。しかし、同時に近世国家はそれにもなう全ての問題も抱え込んだのである。（表2）に見られるように、常備海軍の設置による海軍の一元化は、チャールズ1世時代の「船舶税艦隊」の編成以降に本格化するものであり、いわゆる議会との対立の一要因となった「新船舶税」の導入問題は、こうしたコンテキストの中に位置づけてみる必要がある<sup>(25)</sup>。

海軍への従軍義務は、人気のあった私掠事業と比べると不人気で、不運なまでに状況が不利であった。しかしながら、そうした不満や懸念を抱えながらも、船員たちのエリザベス女王に対する忠誠心は強く、大半の船員は女王の艦隊に従軍し遠征を行っていたのである。管見の限り、船員たちが強制徴募そのものに反発して集団で暴動を起こした事例は見られない。ただ船員たちにとって不運であったのは、彼らの殆どが、この戦争が約20年間にわたる長期戦となり、ほぼ間違いなく初めて、海軍力が戦争の帰趨を左右する重要な役割を果たすということを知り得なかったことである。

## (2) 海賊・私掠・拿捕

1585年からはじまった対スペイン戦争により海上における緊張関係が高まり、また略奪行為が横行したこと、さらに大陸では国際市場であったアントウェルペンの機能が麻痺したことなどから、イングランドの海外貿易は停滞期に入った<sup>(26)</sup>。そのため船員たちの平時における民間商船での雇用機会が減少することになり、かといって海軍での従軍はできるだけ回避したいとするならば、生きていくために残された道は、海上における略奪行為であった。この時期、海上における略奪は、貿易や植民とならぶイングランドの対外進出の主要な手段の1つとなるのである。

前近代の戦争の一側面として重要なことは、敵に対する政府の認可を受けての略奪行為が戦争中の軍事活動の一環として行われていたことである。当時のヨーロッパの法観念においては、それは必ずしも非合法的な行為ではなく正当な行為、場合によっては名誉な行為とすらみなされていたのである。海事史においても、軍艦や私掠船が敵国の船を襲い荷物を奪って売却し利益をあげることは、相手に経済的打撃を与える軍事的行為でもあり、16世紀以降、ヨーロッパの主権国家間の戦争、とくに海上戦争のなかに取り込まれていったのである<sup>(27)</sup>。

## 海賊

海賊行為とは、公的権力の認可を受けずに船舶に対し無差別に行われる略奪であり、16世紀以降は少なくとも法的には犯罪行為とされ、取り締りが強化された<sup>(28)</sup>。ただしブリテン諸島近海で海賊行為は以前からよく見られたが、専業としての海賊はそれほど多くはなかったように思われる。しかも、エリザベス治世末期には対スペイン戦争の開始にともない沿岸部での海賊行為は衰退し、海賊たちも私掠者へと転身していったのである。

## 私掠 (Privateering)

私掠制度とは、海軍などの公的機関に属さない私人の船が、戦時に公的権力の認可を得て、敵国の船舶に対して行う略奪行為のことを指し、この制度は近世以降に

「16世紀イングランドの船乗りと海事共同体 (maritime community)」(井内)

徐々に発展していった。実際にイングランド政府が発行したのは、あくまでも平時の私的損害の回復を許可する報復的拿捕認可状 (Letter of Reprisal) である<sup>(29)</sup>。このような損害回復のやり方は、記録上は1293年まで遡ることができ、ヨーロッパの海洋諸国は原則的にはこうした制度の法的妥当性を承認していた<sup>(30)</sup>。当時の法観念では、こうした略奪行為は正当な行為、場合によっては名誉な行為とすらみなされていた。しかしながら対スペイン戦争は正式に宣戦布告がなされたわけではなく、また直接損害を受けていない商人や事業主であっても認可状を容易に取得できるようになったので、厳密な意味での海賊と私掠の境界線が曖昧となり、報復的拿捕や海賊行為が渾然一体となった掠奪活動が過熱化していった。つまり戦時期に報復事業が国家により戦略的かつ経済的な目的として鼓舞され、許可状が分け隔てなく発行されたことで、それは実質的に私掠の形態をとることになったのである。海事高等裁判所における証言において、いくら船員が宗教、愛国心、国益のために戦闘・掠奪に及んだのだと証言しても、結果として私掠という名の掠奪行為は、海上での秩序を乱すレベルにまで達したのである。

### (3) 私掠事業の奨励と活性化

K. アンドルーズの研究によれば、1589～91年に236隻の私掠船が活動しており、年当りに直すとおよそ100回になる (表3)。また1598年に86回の私掠航海が確認され、1585年6月～1586年3月には88通の拿捕認可状が発給されている<sup>(31)</sup>。戦争が始まって最初の三ヶ月だけでも27隻のスペイン船が拿捕され、戦争期全体を通じてみると、1,000隻以上の船舶が拿捕されたと言われている<sup>(32)</sup>。

私掠船の多くは武装商船を転用したものであり、エリザベス治世末期のもっとも私掠活動が盛んであった時期についてみると (表3)、そのサイズは数十トンのピ

(表3) イングランドの私掠航海事業と艦隊編成 1589-1591年(単位=トン(tons burden))

在籍港	1-49	50-99	100-49	150-99	200-99	300 over	トン数不明	総計
ロンドン	9	20	7	6	6	5	17	70
サウサンプトン								
と近隣諸港	2	8	3	0	1	0	11	25
ドーセットの諸港	4	6	1	1	0	0	15	27
デヴォンならびに								
コーンウォルの諸港	6	12	2	0	2	0	23	45
ブリストルと								
ブリッジウォーター	3	12	3	2	0	0	9	29
他の諸港	2	4	0	0	0	0	4	10
不明	3	7	0	0	2	0	18	30
総 計	29	69	16	9	11	5	97	236

(Andrews, *op.cit.*, p.32より作成)

ンネス (pinnace) 船から300～400トン以上の大型商船まで多様であった。相対的にみて50～99トン級の小・中型の船舶が多かったことがわかる。これらの私掠船の主な拠点はデヴォン、コンウォールなどのイングランド南西部、ウェールズ南部、アイルランド南西部などの地域であり（地図1）、活動領域は、ブリテン諸島やイベリア半島沿岸域等の近海であったことが想定される。しかしながら1540年代に活動領域がイングランドの沿岸部から東大西洋へと徐々に拡大し、さらに60年代以降にはカリブ海や中南米沿岸部へと急激に拡大していったのである。こうした民間主導の海上戦争は、主にロンドンにより主導されており、それをイングランド南西部のブリストル、プリマスや他の港湾都市が支援していた。1589～1591年に報復航海を行った全236隻（表3）のうち約半数が、ロンドン、プリマスやブリストルの船舶であった。ロンドンの重要性は、戦争が経過していくなかで増していった。1598年までに報復許可状に基づいて航海を行った86隻の船舶のうち、その半分近くがロンドンのものであった。ロンドンの主導的な役割は、戦争に用いられた船舶のトン数にも明確に示されている。戦争初期段階に報復航海に関わった100トン以下の小型船舶の数は、全体の半数以上を占めたが、ロndonは200トン級かそれ以上の大型で重武装した数少ない船舶の3分2を供出していたのである。戦争末期までに、活動領域の拡大に合わせるように小型船の数は減少し、大型船とそれに占めるロンドンの割合が激増し、1598年には、その数は80隻以上に達していた。こうした傾向は、結果的に南西部諸港、とくにブリストルの活動を著しく減少させることになった。こうして対スペイン戦争期のイングランドでは国家が民間の私掠事業を奨励し、女王・貴族や商人から事業資本を引き出し、戦費を抑えつつ戦争を遂行できたのである<sup>(33)</sup>。

私掠船に乗り込んだ船員は、その殆どが略奪した金品の分配によって報酬を受け取っていた<sup>(34)</sup>。エリザベスからジェームズ1世治世にかけて海軍司令官であったウィリアム・マンソンは次のように記している。すなわち「苦しい状況にある彼らが、殆ど略奪品が得られる希望もないのに敢えて小さな私掠船に乗って航海に出るのが不思議で仕方がない。」<sup>(35)</sup>と述べており、彼らが雇用先として海軍ではなく私掠船を好んで選択することに苛立ちを隠さなかった。当時の船長 (Captain) N. バトラーは、「掠奪事業 (the business of pillage) ほど、彼らを虜にし、夢をもたせ、また喜ばせるものはない」と述べている<sup>(36)</sup>。このように私掠船が船員たちを引きつけた理由の1つは、海軍と違って私掠事業には、海軍のような厳しい規律はなく任意の参加が可能であり、加えて高額の利益が得られる期待感がそこにはあった。極端な例ではあるが、成功した私掠航海の場合、正規の取り分だけでも数ヶ月で240～310シリングで、当時の海軍の賃金が月10シリングくらいであったことからすると、それを遙かに上回っていた<sup>(37)</sup>。もとより、航海中に捕獲物を拿捕できなければ、利益が得られないという意味では投機性が高かったが、こうした成功例は船

「16世紀イングランドの船乗りと海事共同体（maritime community）」（井内）  
乗りたちの一攫千金の夢を膨らませるのに余りある儲け話であったのである。

#### （４）対スペイン戦争が海事共同体にもたらした影響

エリザベス治世末期に私掠事業が広範に展開し船員の需要が増大したことは、海事共同体のあり方にも様々な影響をもたらすことになった。それによって海事に関わる人々からなる労働力プールから、大量の船員が自分たちの意志に基づき、私掠事業に流れ込んできたのである。中には、戦時期の混乱に乗じて、掠奪航海を新たなビジネスとして期待しているものたちがいた。すなわち、これまで海事と殆ど関わりがなかった陸者たちが、一般船員として私掠事業に参入してきたのである。こうした新たな事態に対して、船員たちの伝統的な慣習が不利に働くことになった。彼らは自由契約者であり、ギルドのような特権的な相互扶助組織を持っていなかったことが、陸者の侵入から自分たちを十分に守ることを難しくしていたのである<sup>(38)</sup>。マンスンは当時の状況について、私掠の人気の高まりつつあるため、船員や航海士の数は3倍に増加したとしている<sup>(39)</sup>。陸者は経験豊かな船員とは違って大量に投入できたので、たとえ航海経験が浅く、船酔いして戦力にならないことがあったとしても、戦艦の戦闘要員として好まれていた。必要時にすぐに登用できる人々は、戦時には貴重な人的財産であったからである。さらに、私掠船では、報酬として賃金の代わりに略奪品の分け前を与えられたため、投資者や船長たちは容易かつ安価に臨時の人員の調達を行うことができたのである。確かにこれは、苛立たい問題であった。船員にしてみれば、私掠は戦利品が獲られる数少ない機会にして権利であったが、それらが新参者（＝陸者）により侵害されることになったからである。

陸者の侵入は、他にも不利な状況を生み出した。海軍、私掠船、それらが複合した航海において「よそ者」の数が増してきたことにより、船員の地位が相対的に低下させられ、船上の共同体内における彼らの交渉力を弱めることになった。すなわち、それにより、伝統的な船上の船長・士官層と一般船員との間の均衡状態が破られていき、中世以来、船上の民主主義と呼ばれてきた船員たちによる意見表明の影響力が弱められていったのである。このように戦争がもたらした新たな状況や変化は、伝統的な船員の労働文化に見られる民主的で擬似独立的な行動に慣れ親しんできた人々にとって認めがたいものであった。

最後に私掠事業がイングランドの経済や社会に与えたインパクトについて検討してみよう。まず、戦争で中断した対イベリア貿易の代替的な経済活動としての役割を果たし、バーバリ貿易や西アフリカ貿易に従事した人々に追加的収入をもたらしたこと、さらに私掠で得られた富が地方商人ではなくロンドン商人に集中していき、その資金が東インド会社やヴァージニア植民への投資に繋がったことなどは、これまでもたびたび指摘されてきた<sup>(40)</sup>。

本報告で注目したいのは、それがロンドンのみならず、イングランド南西部の私掠事業の拠点となった港湾都市の経済をも活性化させた点である<sup>(41)</sup>。私掠により持ち帰られた戦利品は、市場において換金されて船員たちの懐に入り、それがさらに地場の居酒屋などで消費され、他方で捕獲品を目当てに商人たちが集まってきて、彼らが国内にそれらを流通させ商店で公然と販売されたのである。

さらに船員たちの収入には、掠奪や横領によるインセンティブが加わった。すなわち、船員たちは正規の積荷が目録に記載され、合法的に分配される前にその処分に手を染めていたのであり、こうした行為は頻繁に見られた。こうした違法行為は、拿捕船やその商品を秘密裏に処理し売却するのに適した場所に持ち込まれた時に起こるのが常であった。私掠事業に投資した商人の1人ジョン・バードは「そのような掠奪が行われるのには我慢がならない。にもかかわらず、こうした邪な船員たちの窃盗を規制できるような良き秩序は存在しない」と怒りを顕わにしている<sup>(42)</sup>。たとえばイングランド南部中央の沿海に位置したワイト島は海路の要地であり、同時に島内には密輸・密売センターのような場所があったことも、よく知られていた<sup>(43)</sup>。同島は「商人たちが自分たちの商品を売却する場所ではなく、むしろ悪人たちが自分たちの売りたいものを持ち寄る場所として知られていた」のである<sup>(44)</sup>。そうした場所としては他にも、イングランド南西部（コンウォール、デヴォン、サマセットの3州）の沿岸域が最も悪名高かったが（地図1）、アイルランドも同様であり、アイルランドはイングランド法の規制が遠く及ばない地域で、以前より海賊や私掠船の闇取引に絶好の機会を提供していたのである<sup>(45)</sup>。1589年に海軍卿（Lord High Admiral）が指摘しているように、「報復許可状に基づいて海上で捕獲された金品が、日ごとアイルランドや沿岸域に持ち込まれているが、その際に海軍卿の権限により、私の手元に入ってくるべきその財宝の10分1をこちらに渡すことなく、そこで荷下ろしされ、売却されていた」のである<sup>(46)</sup>。こうした闇取引は、海事高等裁判所により厳しく取り締まられていたが、同裁判所の法務長官（the judge of the High Court of Admiralty）であったシーザー（Dr. Caesar, J.）は密売の防止策として「そこで捕獲品を売りさばこうとする者たちに誓約金（bond）を支払わせてその損失分を埋め合わせることで、海軍卿に多大なる利益をもたらすことになる」と考えていた<sup>(47)</sup>。荒涼地ともいえない場所では、金品の処分は隠れて行われたが、いずれにしても在地当局の監視はあまく、「報復許可状に基づいたものであれ、それ以外のものであれ、テムズ川やその近隣地域に様々な船舶や物品が集まってきている。しかしながら、それらの情報は海事高等裁判所に何ら報告されていない」と官吏たちからの不満の声が聞かれた<sup>(48)</sup>。エリザベス治世に、国家による掠奪行為全般（海賊、私掠、海軍による拿捕など）の管理が強化されたのは事実である。しかしながら、こうした告発は、明らかに在地の関税役人や、沿海州における海賊や私掠事業を監視する任にあたっていた海事高等裁判所の沿海部副

「16世紀イングランドの船乗りと海事共同体（maritime community）」（井内）

海軍卿（the vice-admirals of the coast）をはじめとする官吏が、黙認したり私掠船の船員たちと共謀して闇取引を行っていたことを暗示している<sup>(49)</sup>。そもそも副海軍卿や彼の代理は地方の有力者であり、私掠にも積極的に関わって投資を行っていたのみならず、略奪品の売買を取り仕切っていたことからして、こうした積み荷の横流しが組織的に行われていたものと考えられるのである。

このように私掠事業は、愛国的軍事活動の一環として行われると同時に、その戦利品の取扱いを巡って、中央（＝国家）と地方（＝社会）との間でせめぎ合いが生じていたのである。

## おわりに

ヨーロッパの商業的ならびに地理的拡張の時代が、海軍や私掠船によるスペインとの海上戦争と同様に、イングランドの船乗りの社会に大きな影響を与えることになった。この間に船乗りの間で相互依存のネットワーク、共通のサブ・カルチャ、血縁関係、友人関係、仕事関係、貸借関係が形成され、海に関わる職業を持つ人々は、イングランドというより大きな社会の中の一つのコミュニティ（海事共同体）において生きていることを強く認識することができたのである。

確かに1580年代以降に、かつて経験したことのない多大なる外的圧力に直面し緊張が高まったが、船乗りたちは、変革が自分たちにとって得策であろうとなかろうと、彼らの慣習や伝統的実践行為を執拗なまでに守ろうとしていたのである。しかしながら、彼ら是对スペイン戦争の混乱に飲み込まれただけの受け身の存在ではなかったことも注目し値する。国家的統制下で略奪行為が推奨されるようになると、彼らはそこに活路を見だし、結果的に愛国的軍事活動の一翼を担うようになったのである。

しかしながら、彼らがその間に行っていた戦利品の横領・密売行為は、海事高等裁判所による取り締りの対象となったわけだが、見方を変えれば、それが戦時期に疲弊した周辺ないし沿海地域の経済の活性化に一定の効果をもたらしていたことも見逃せない。在地の関税役人や海軍部ならびに海事高等裁判所の官吏が共謀したり黙認していたことも、彼らが同時に在地の有力者であり、地域社会の政治や経済の安定を図る責任を有しており、その意味で私掠船の船員たちと彼ら、ならびに地域住民との間に、一定の相互依存関係が成立していたことを示しているのである。

エリザベス治世の船乗りないし海事共同体は、遠洋航海、私掠事業や海上戦争を通じて、国家と社会に対して彼ら独特の関わり方をするようになっていったのである。このように、イングランドの海事共同体の問題を扱うことは、16世紀イングランドの、あるいは近世という時代の国家と社会のあり方に新たな意味を見いだす可能性を秘めているのである。

## 註

- (1) 「メアリ・ローズ」に関しては、以下を参照した。Konstam, A., *Tudor Warships(1) Henry VIII's Navy*(Oxford, 2008) ; Loades, D., *The Tudor Navy : An administrative, political and military history*(Aldershot, 1992) ; Moorhouse, G., *Great Harry's Navy*(London, 2005) ; Knighton, C.S., and Loades, D., *Letters from the Mary Rose*(Gloucester, 2002). また同船の船員の遺骨を科学的に分析し、年齢、性別、栄養・健康状態などを分析した研究として、Stirland, A., 'The Men of the Mary Rose' in Fury, C.(ed.), *The Social History of English Seamen 1485-1649*(Woodbridge, 2012), pp.47-73.
- (2) 16世紀イングランドの海外膨張については、P. コリンソン編／井内太郎監訳『オックスフォード ブリテン諸島の歴史 6』慶應義塾大学出版会、2010年、第6章を参照。
- (3) 火砲戦術とそれに対応した城郭・砲艦などの技術、軍需品や兵員を徴発し、資金を調達（＝課税）できる新たな国家形成などの諸変化は、総じて「軍事革命」と呼ばれているが、その解釈を巡っては論争が継続中である。パーカー、J.／大久保桂子訳『長篠合戦の世界史～ヨーロッパ軍事革命の衝撃 1500-1800～』同文館、1995年。Black, J., *A Military Revolution ? : Military Change and European Society, 1500-1800*(London, 1991) ; Rogers, C.J.(ed.), *The Military Revolution Debate : Reading On The Military Transformation of Early Modern Europe*(New York, 1995). エリザベス時代のイングランド海軍に関する近年の研究としては、Loades(1992) ; do, *The Making of the Elizabethan Navy 1540-1590*(Woodbridge, 2009) ; Wheeler, J.S., *The Making of a World Power- War and the Military Revolution in Seventeenth-Century England*(Stroud, 1999), esp.ch.3 ; Knighton, C.S., and Loades(ed.), *Elizabethan Naval Administration*,(Farnham, 2013) ; 16世紀イングランドの戦時財政運営に関しては、拙著『16世紀イングランド行財政史研究』広島大学出版会、第III・IV部を参照。
- (4) パーマー、サラ／薩摩真介・金澤周作訳「＜海を知る＞～海事史（マリタイム・ヒストリー）～の現在」『西洋史学』241、2011年；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年、1～24頁。16世紀イングランドの船乗りの社会史研究を開拓したのはスキヤメル (Scammell, G.V.) とアンドルーズ (Andrews, K.R.) の2人である。彼らの業績については、Fury (2012) の参考文献を参照されたい。またスキヤメルの業績については、Fury, 'The Work of G.V.Scammell' in Fury(2012), pp.27-45を参照。近年の注目すべき成果として、Fury, *Tides in the Affairs of Men : The Social History of Elizabethan Seamen, 1580-1603*(Westpoint, CT, 2002) ; 'Roundtable Reviews of Cheryl A. Fury. *Tides in the Affairs of Men : The Social History of Elizabethan Seamen, 1580-1603* with a Response by Cheryl A. Fury', *International Journal of Maritime History*, vol.14-2(2002), pp.293-

- 330はFury (2002) の書評会の議事録であるが、近年の船乗りの社会史の成果と課題を知る上で有益。Adams, S., et al., 'Elizabeth I and the Expansion of England : A Conference held at the National Maritime Museum, Greenwich, 4-6 Sep. 2003', *Transactions of the Royal Historical Society*, 6th ser., 14(2004), pp.117-319.
- (5) Randle Cotgrave, *A Dictionaire of the French and English Tongues*(London, 1611). STC no.5830 cited in Patarino, V.V., 'The Religious Shipboard Culture of English Sailors', in Fury(2012), p.142.
- (6) Fury(2002), pp.91, 114-23 ; Patarino, *op.cit.*, pp.141-92.
- (7) Fury(2002), p.92 ; Patarino, *op.cit.*, pp.154,164-67.
- (8) Patarino, *op.cit.*,p.144 ; Morison, .M., *The European Discovery of America The Southern Voyage A.D. 1492-1616*(New York, 1974), p.165.
- (9) Earl of Clarendon(Edward Hyde), *The history of the rebellion and civil wars in England, begun in the year 1641*, Macray, W.D.(ed.), (Oxford, 1888)6 vols., vol.4, p.332.
- (10) 16~17世紀イングランドにおける海事共同体 (maritime community) や船上共同体 (community on shipboard) をいかに捉えるかについては、いまだ十分に研究が進んでおらず、研究者の間でも見解がわかれている。この問題については、別の機会に改めて検討してみたい。さしあたり、以下の研究が基本文献となる。Scammell, 'Manning the English Merchant Service in the Sixteenth Century', *Mariner's Mirror*, 56(1970), pp.131-54 ; Loades(1992) ; Fury(2002) ; 'Roundtable Reviews of Cheryl A. Fury . . . '(2002) ; Fury, 'The Elizabethan Maritime Community'in Fury(2012), pp.117-139はFury (2002) のエッセンスをまとめたもの ; Loades, 'The English Maritime Community, 1500-1650' in Fury(2012), pp.5-26.
- (11) たとえばヨーロッパの海事共同体に関しては、16世紀までに、船乗りたちの間に非言語的な複雑なコードが存在しており、その様々なメッセージが発砲したり、ランタンを回したり、帆を下げたり、あるいは旗を振ったり、音の合図を送るなどの方法で送られた。船員は他の船員に対する友情や敵意を示す言葉を用いずに、パフォーマンスで示すことができた。航海が国際的な性格を持っていたので、こうした暗号化された多くの非言語的要素は、ヨーロッパの船員たちの間に共有されており、それが彼らの間の共同体意識を高めたのである。Fury(2002), p.88.
- (12) ジェンダー、家族、結婚などについては、フューリーが積極的に研究を行っている。Fury(2002), pp.205-31 ; do, 'Seamen's Wives and Widows' in Fury(2012), pp.253-75.
- (13) 船員の口頭の雇用契約が行われる際には、両者の間で熟練度、経験、評判、航海のタイプならびに現行の賃金などに関して話し合われた。船乗りの賃金や雇用形態に関しては、Fury(2002), pp.93-102を参照。
- (14) Taylor, E.G.R., (ed.), *The Original Writings and Correspondence of the two Richard*

*Hakluyts*(2 vols. Hakluyt Soc., 1935),vol. II, p.429.

- (15) たとえば1550年代～1560年代に行われた9度にわたるギニアへの航海に参加したのは、のべ1000～1500人で、そのうち航海中ないし、イングランドの港に帰港してから数日以内に300～500名近くが死亡したと言われている。航海において最も危険な敵は戦闘ではなく、病であった。不衛生な環境や不十分な食事により、エリザベス時代の海軍や長距離交易船における疾病率や死亡率がかなり高くなったのである。(Alsop 2002), pp.158-184 ; (Alsop 2012), pp.76, 78. 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』第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・春田編『歴史的世界へのアプローチ』刀水書房、2021年、所収)、217-232頁。
- (16) 船長や士官層からすると、こうした船員たちの態度は攻撃的なものと映っていた。初期ステュアート期のイングランド海軍の司令官であったナザニエル・バトラーは、以下のように評している。「・・・船員たちの横柄な態度が、幅広くはびこっているの、どんな些細なことでも、彼らの口をついて出るのは、非常に反抗的な彼らの叫び声「これが最後だ (one and all)」である。陸上でも、彼らのうちの誰かが、ロンドンのまさにハイストリートで正義を蔑ろにする姿を目にすることであろう」。Boteler, N., *Boteler's Dialogues*, Perrin, W.G.(ed.),(London, 1929), p.44.
- (17) Fury(2002), pp.54-65 ; Fury(2012), pp.122-3, 129, 256-9.
- (18) Fury(2002)p.112;Fury(2012), pp.121-4. モラルエコノミーに関しては、近藤和彦『民のモラル 近世イギリスの文化と社会』山川出版社、1993年を参照。
- (19) 船員による請願の事例については、フューリーが提示してくれている。Fury(2002), pp.100, 111-2, 117.
- (20) Fury(2002), pp.85-6, 100-1, 103, 109, 123-6 ; Fury(2012), pp.129-33.
- (21) 船上経済の概要については (Fury, 2002), pp.86, 97-8;Fury (2012), pp.124-5を参照。西アフリカ交易を題材として船上経済の実態について扱った研究として、拙稿 (1)、(3) ならびに Alsop, J.D., 'Tudor Merchant Seafarers in the Early Guinea Trade' in Fury(2012), pp.75-115, esp.,pp.95-105を参照。
- (22) 註 (15) に示した西アフリカ航海において作成された遺言書が注目に値するのは、検認裁判所における検認記録に加えて、オリジナルの遺言書が多く残存しており、両者の照合が可能なためである。これに関連する検認記録に関しては、すでにヘアとオールソップにより刊本化されている。Hair, P.E.H. and Alsop, (ed.), *English Seamen and Traders in Guinea 1553-1565 : The New Evidence of Their Wills*(Lewiston, NY, 1992). 船上遺言書の形式や性格については、Ibid., pp.73-104 ; Alsop, *op.cit.*, pp.77-79. 拙稿 (3) を参照。近年、フューリーが東インド会社の初期航海に関わる船上遺言書

「16世紀イングランドの船乗りと海事共同体 (maritime community)」(井内)

の分析を行っている。Fury, 'The First East India Company Voyage, 1601-1603 : The Human Dimension', *The International Journal of Maritime History*, XXIV, no.2(2012), pp.69-96 ; do, "Good will hunting' : Tracking down the men of the first East India Company voyage, 1601-1603', *The International Journal of Maritime History*, XXVII, no.3(2015), pp.506-527.

- (23) J.Tarse((T)he (N)ational (A)rchives, Prob. 11/42A, f.255[Hair and Alsop, *op.cit.*, pp.274-6]) ; W.Lynse(TNA Prob. 11/42A, f.254v[Hair and Alsop, *op.cit.*, 268-9]) ; N.Brave(TNA Prob. 11/42A, ff.254v-255[Hair and Alsop, *op.cit.*, pp.245-9])
- (24) Raleigh, W., *Judicious and Select Essays and Observations*(London, 1650), cited in Fury(2002), p.27.
- (25) 船舶税に関しては、拙稿「アルマダの海戦の再考～「新船舶税」導入問題の分析を中心として～」『西洋史学報』42号、2015年、31-59頁、酒井重樹『チャールズ1世の船舶税』ミネルヴァ書房、2005年が有益。
- (26) この時期のイングランドの貿易活動については、拙著、第9章を参照。
- (27) 中・近世ヨーロッパ世界に特有の掠奪の「法観念」については、山内進『掠奪の法観念史～中・近世ヨーロッパの人・戦争・法』東京大学出版会、1993年、とくに第3、5章を参照。
- (28) ヘンリ 8 世治世の1536年には海賊行為を取り締まる重要な法律が制定され、さらに沿岸部副海軍卿が任命され、沿岸諸州の海賊取り締りを担当することになった。エリザベス治世にも、既存の監視組織があてにならないため、1565年、そして77年に現地の有力者を海賊取り締り委員に任じて、海賊行為や密貿易の監視にあたらせている。27Hen VIII, c.4. *Statute of Realm*, III, p.533. 薩摩『＜海賊＞の大英帝国～掠奪と交易の四百年史～』講談社選書メチエ、2018年、39-40頁；櫻井正一郎『女王陛下は海賊だった—私掠で戦ったイギリス』ミネルヴァ書房、2012年、12-26頁。Marsden, R.G., 'The Vice-Admirals of the Coast', *English Historical Review*, vol.22, no.87(1907), pp.468-77 ; Andrews, K.R., *Elizabethan Privateering : English Privateering During the Spanish War 1585-1603*(Cambridge, 1964), pp.23-4 ; Appleby, J.C., *Under The Bloody Flag Pirates of the Tudor Age*(Stroud, 2009), pp.20, 36, 44, 58-9, 73, 90-1, 98-9, 110-1, 121, 158-61.195.
- (29) エリザベス治世に発行された報復的拿捕認可状の事例としては、Marsden,(ed.), *Documents relating to Law and Custom of the Sea*, vol.I (A.D.1205-1648)(London, 1915), pp.170, 184, 237, 241, 272を参照。
- (30) 「私掠 (Privateering)」は、法的には戦時にのみ行いうる掠奪のことを指しており、認可された国の船であれば、原理的には無制限の掠奪が許されていた。そのためアンドルーズは「私掠 (Privateering)」という言葉は、イギリスとスペインが戦争状態に入ったときの略奪行為に対してだけ使われるべきとしている。他方で、ロジャー

- は16世紀の略奪は、あくまでも中世以来の「報復的拿捕 (reprisal)」の延長にすぎないとして、アンドルーズの見解を批判している。そもそも Privateer という言葉がはじめて登場するのは、1651年の State Paper においてである。本稿では、「報復的拿捕」から17世紀半ばに成立する「私掠」への移行期という広義の意味で「私掠」を用いることにする。Andrews(1964), pp.5-6 ; Roger, N.A.M., 'The Law and Language of Private Naval Warfare' *The Mariner's Mirror*, 100-1(2014), pp.5-16.
- (31) Andrews(1964), pp.32-40.
- (32) Andrews(1964), pp.124-49 ; Rodger, *The safeguard of the sea : a naval history of Britain, 660-1649*(London, 2004(1997)), p.259.
- (33) アンドルーズは、私掠事業に関わった主なグループについて、・アマチュアのプロモーター、・プロフェッショナル、・有力商人に分けて説明している。中でも有力商人たちが、私掠航海への出資、食料などの必需品の販売、捕獲品の買い取りと販売など、重要な役割を果たしていたことを重視している。最初は地方都市の商人が中心であったが、戦争末期になると次第にロンドンの海外貿易商人が支配的となったのである。Andrews(1964), chs.4-6.
- (34) 略奪品はまずロンドンないし沿海諸州の最寄りの海事高等裁判所で捕獲審検(検定・評価額の査定)されたのちに、全体の10%が海事高等裁判所の長官である海軍卿(Lord High Admiral)に、5%が関税収入として女王に分配された。残りについては、3分1が投資者、3分1が船主、残りの3分1が船長と船員に分配された。Andrews(1964), pp.134-8.
- (35) Monson, W., *Naval Tracts of Sir William Monson*, 6 vols., (ed.), Oppenheim, M., (London, 1902-14), vol.II, p.237.
- (36) Boteler, N., *Boteler's Dialogues*, (ed.), Perrin, W.G., (London, 1929), pp.39-40. 掠奪品のうちピリジ (pillage) の分配は、勝利した側の船員が正当な積み荷に属さない商品や貴重品をただちに自分たちのものにすることができるといふ慣習的権利を意味していた。したがって註 (34) の分配の対象にはならず、船長が序列に従って船員に分配したのである。Andrews(1964), pp.41-2.
- (37) Andrews(1964), p.44.
- (38) 船員たちと新参者(陸者)との対立の問題については、紙幅の関係から改めて検討することにした。さしあたり以下を参照。Andrews(1964), pp.40-5 ; Fury(2002), pp.125-6, 261 ; Fury(2012), pp.135-7.
- (39) Monson, *op.cit.*, vol.IV, p.21.
- (40) 私掠による具体的な利益や成果については、Andrews(1964), chs.7, 11. 薩摩、前掲書、64-5頁、櫻井、前掲書、99-103頁も合わせ参照。
- (41) Andrews(1964), pp.140-7 ; Appleby(2009), *passim*, esp., pp.31-2 44, 47, 50-9, 74, 83-5, 92-4, 120-5, 137, 144-7, 151-8, 179, 185-6, 222-3. エリザベス治世期におけるイングラン

「16世紀イングランドの船乗りと海事共同体 (maritime community)」(井内)

ド南西部の状況については以下を参照。Youings, J., *Raleigh's Country ~ The South West of England in the Reign of Queen Elizabeth I*, (North Carolina, 1986).

- (42) British Library, Landsdowne MS 70, f.206 cited in Andrews(1964), p.43.
- (43) Appleby(2009), pp.28,34,117,119-20,124,143,156,165,180.
- (44) TNA, (H)igh (C)ourt of (A)dmiralty, Examinations 13/28, 8 Dec.1590 cited in Andrews(1964), p.43.
- (45) Appleby(2009), pp.22-4,31-3,51-3,56-9,76,93-4,101,124,146-8,152-4,165,185.
- (46) ‘Sundry prizes taken at sea by virtue of letters of reprisal are daily brought into the realm of Ireland and sea coasts thereof and there vented and sold and no allowance of the tenths of the said prizes due to me by virtue of my office of Lord Admiral for the most part made or yield to my use.’H.C.A., Exemplifications, 14/26, no.67, cited in Andrews(1964), p.43. 註 (34) を合わせ参照。
- (47) ‘The disposal of cargoes in Barbary grew so common that Dr Caesar thought he would “open a gap of great profit” to the Lord Admiral by confiscating the good behaviour bonds of those who restored there.’Landsdowne MS 157, f.442, cited in Andrews(1964), p.43.
- (48) ‘There are divers and sundry ships, goods and merchandizes . . . as well by Reprisal as otherwise brought into the river of Thames and places adjoining whereof is no intelligence given into Her Majesty’s High Court of the Admiralty.’, H.C.A., Exemplifications, 14/26, no.44, cited in Andrews(1964), p.43.
- (49) Marsden(1915), p.251 ; do(1907), pp.468-77 ; Andrews(1964), pp.22-31 ; Fury(2002), pp.102-8 ; Appleby(2009), p.195 ; Loades(2012), pp.23-4.

(広島大学大学院人間社会科学研究所)