

航海条例以前のイングランド海軍力

川 瀬 進

目 次

- I. はじめに
- II. 1353年の制定法
- III. 1381年の制定法
- IV. 1400年代の海軍力
- V. 1500年代の海軍力
- VI. おわりに

I. はじめに

一般に航海条例は、1660年の制定法でもって本格的に開始された、といわれている。このことは、1660年の制定法が、いままでの貿易政策、すなわち議会法令である航海条例を体系的に、かつ明文化したからにほかならないのである。そこで、この1660年の航海条例は、「海のマグナ・カルタ (Charta Maritima)」と称されるほど有名な法律になったのである。では、体系的ではないが、議会法令であるそれ以前の航海条例を考えるならば、1651年の航海条例が挙げられる。この1651年の航海条例は、植民地全般にわたる統制、すなわち「旧植民地制度 (Old Colonial System)」の最初の重要な議会法令なのである。そこで、この1651年の航海条例は、上の意味から考えると、航海条例史上「最初の航海条例」と呼ばれなければならないであろう。というのは、一般にこの1651年の航海条例を“クロムウェルの航海条例”と呼んでいるからである。この1651年の航海条例は、確かにクロムウェルの政権下に施行され、クロムウェルとは何も関係ないとはいえないが、クロムウェル自身、

この航海条例を考案し、かつ通可あるいは可決に際して、何も関与していないのである。このようなことから考えると、1651年の航海条例を“最初の航海条例”と呼んだ方がいいのではなからうか。

航海条例の前史に関して、もう少し厳密に考える必要がある。というのは、この1651年の“最初の航海条例”が急に考案され、制定されたものではなかったからである。法律というものは、政府自体のきまぐれによって制定されるという性質のものではなく、それが世に出るまでは、いろいろな悪い原因が生じ、それに対処するために制定されるという性質のものである。

航海条例の前史を解明することによって、14世紀から17世紀中期までのイングランド国民の経済状態、および政府の施政方針がわかるのである。前史を解明するには、何よりもまず、海軍力の状態を知らなければならないであろう。

そこで本稿では、1651年以前のイングランドの貿易政策、特に当時の王立海軍力がどのような状態にあったかを解明する。

II. 1353年の制定法

1381年のリチャードII世の制定法は、1651年の“最初の航海条例”の骨組みになっている、といってもいいであろう。というのは、航海条例の根幹である保護貿易的な市場条例が明文化されていた¹⁾からである。よって、この1381年のリチャードII世の制定法を“航海条例の前史”といってもさしつかえないであろう。

1381年時のイングランド海軍力を考察する前に、この1381年の制定法の基になった法律を考察してみたい。すなわち、1381年の制定法の基になったのは、1353年のエドワードIII世の制定法である。

このエドワードIII世の制定法は、はっきりとイングランドの“羊毛、毛皮

注1) cf. Lipson, E., *The Economic History England*, Vol. 1, Tenth Edition, Adam and Charles Black, 1949, p. 592.

および革”の貿易を指定市場のみに限って行うことを規定し、自国の市場を保護するとともに、貿易発展をねらっていたのである。たとえば、その法令は、イングランド内の指定市場、すなわちブリストル、カンタベリー、チチェスター、エクセター、リンカーン、ニューキャッスル、ノリッジ、ウェストミンスター、ヨークおよびアイルランドやウェールズ内の多数の指定市場²⁾で、商人が自由かつ安全に上述の商品を売買することができ、そして、それによって、市場そのものが、着実に発展するようにさせたのである。エドワード三世が、イングランド、アイルランドおよびウェールズの各市場を指定し、かつ商人の安全を確保した背景には、島国であるイングランドは、海外貿易、すなわち自国商品のはけ口である「貿易販路³⁾」を求め続けなければ、自国が発展する可能性がない、ということをも十分熟知したうえで、国内市場を保護し利益増進を謀ったのである。だが、上述はあくまでも理想である。実際には、エドワード三世は、1353年当時のイングランド海軍が虚弱であったから、ある程度、組織だたせた市場で交易する方が、外国の圧力や海賊の掠奪を、少しでも最小限にとどめることができる、と考えたにほかならないのである。

理想をより現実的なものに近づけるためにイングランド政府は、市場を強化、すなわち輸出商品に対して厳しい規制を設けなければならなくなった。その具体例として、イングランド政府は、国内で輸出を目的として生産、および製造された原毛や羊毛を、国内の一番近い指定市場に送り込ませ、そこでその重量を計らせ、そのいれものの袋に重量検査済みのシールを貼らせ、そして最後に、船舶積載の直前に、もう一度関税役人によって、その重量を再確認させていた⁴⁾のであった。結果的には、一応この1353年の制定法によって、イングランド商人と外国商人と直接取引が、できなくなったのである。

2) *cf. Ibid.*, p. 559.

3) Mauro, F., "Towards an 'Intercontinental Model': European Overseas Expansion between 1500 and 1800," *The Economic History Review*, Second Series, Vol. XIV, No. 1 (August 1961), p. 2.

4) *cf. Lipson, E.*, Vol. 1, *op. cit.*, p. 560.

イングランド政府が、このように自由貿易への道を選択せずに、統制貿易への道に踏み切った背景には、掠奪を少しでも最小限に押えたいとする王の願いを含めて、4つの理由が存在するように思われる。その第1は、エドワード三世治世当時、対フランス抗争のため、軍人の大半がフランスに出兵したので、自国の船舶を保護するだけの海軍力を整えられなかったこと。第2は、統制貿易の規制そのものが、指定市場を着実に発展させる要因になること。第3は、統制貿易を行うことが、指定市場で従事している自国商人を安定的に雇用できること。第4は、統制貿易によって、政府から期待され優遇措置を得ている指定市場が、この意味において、外国商人に信頼感を与えること、である。

イングランド政府が1353年の法令によって、特定市場を擁護したのには、自国を発展させる手段として、自国経済の安定を第一に考えたからに違いないのである。というのは、当時、黒死病（1348—1350）の大流行で一時中断したとはいえ、フランスとの百年戦争（1339—1453）のまっただなかであったからである。しかし、イングランド政府が、いかに指定市場に力を注いであつたとしても、そこで扱われる“羊毛、毛皮、革および毛織物”の商品の質が悪かったならば、やがてその市場は廃れ、閉鎖しなければいけなくなるであろう。また、その指定市場に投下した資本は、利潤を加えて政府の手元に戻るところか、その資本は消滅してしまい、政府にヨリ一層の財政難をもたらすことになるのである。

それに反して、指定市場がうまく発展すると、そこからの利益が政府の手元に入り、それによって、その貿易に携わっている諸船舶や、それらを防衛しているイングランド海軍にも、利益が還元されて、結果的には、イングランド王立海軍の強化へとつながるのである。

1353年の法令は、以上のような二つの面を持って施行されたのであるが、実際には、この法令は、施行当初良い方向に進んだと思われる。というのは、指定市場で取り扱われている“羊毛、毛皮、革および毛織物”の品質向上は、生産地であるイングランドにとって、容易なことであつたからである。また、

当時、あまり利益および成果のあげられないウェールズ征服隊に参加するよりも、対フランス戦争に出征した方が得であることを知っている軍人に対して、政府が、1368年に指定市場の重要性を、法的に再認識させたからでもある。この1368年の制定法は、イングランド軍人に、指定市場の役割と必要性を再認識させ、指定市場を強化するための法律であった。この具体例として、1353年の重量袋の厳しいチェックから、自国領土のガスコーニュ産のおどろ酒を輸出する場合、このおどろ酒を積載したすべてのガスコーニュ船舶は、必ずイングランドの指定市場に立ち寄らなければならない⁵⁾、と規定したのであった。

以上の1353年の制定法から、イングランド王は、自国海軍の規模拡大のため、またひいてはイングランド王国の存続のためにも、指定市場を擁護し、健全に発展させなければならない義務を背負わされていたのである。

III. 1381年の制定法

イングランド政府は、1353年の制定法で指定市場を強化したり、自国船舶を統制したりして、自国の繁栄のために努力していたが、国民側の立場からすると、王国中心の富収奪政策を行っている政府に対して、なにがしかの違和感を持ちはじめ、不平や不信感を抱くようになったのである。この不平や不信感の最大原因は、施行当初うまくいっていた1353年の制定法が、しだいに政府軌道からそれ、イングランド海軍そのものを強化することができなかったことによるのである。海軍そのものが強化できなかったということは、島国であるイングランドにとって、即、社会不安を意味するのである。たとえば、第一に、海軍の虚弱さが必然的に貿易を縮小に追い込み、そして結果的に従来から貿易に携わっていた港湾労働者や船員が、自己の生活のために転職をしなければならなくなること。第二に、海軍の虚弱さのため、海上で

5) Harper, L. A., *The English Navigation Laws*, Octagon Books, Inc., New York, 1964, p. 19, n. 1.

の安全が保障できなくなり、商人や貿易業者がいろいろな制約や規制を受けるようになること。第三に、海軍を立て直す手段として、王室船舶の船長が、無条件で普通の船舶の船長になる⁶⁾こと。第四に、海軍が衰退するにつれて、海外と思うように貿易ができなくなった国内産業が、しだいに衰退へと追い込まれていくこと、が考えられるのである。

このような社会不安、すなわち経済危機を脱するために、どうしてもリチャードII世は、イングランド王立海軍を強化しなければならなかったのである。その政策としてリチャードII世は、1381年に“航海条例の前史”ともいわれるべき制定法を発布したのである。この制定法の主内容は、「イングランドの下臣だれひとりとも、イングランド船舶を除いて、商品をイングランド王国内に持ち込んだり、あるいは持ち出すために船積みしてはいけない⁷⁾」ということを規定したものであった。要するに、この1381年の条例によって、イングランド商人は、自国内でしかも自国船舶のみで、交易しなければならなくなったのであり、他方、外国商人にとっては、自由にイングランド船舶、および自国船舶でもって、イングランドと交易することができたのである。このような内容からでは、イングランド商人だけに規制を与え、しかもその貿易そのものに制限を加えていることがわかる。指定市場をも含めて貿易を發展させ、イングランド王立海軍の増強をねらったこの1381年の航海条例が、目的とは逆の意味で解釈されたのである。そこでイングランド政府は、この条文のミスに気づき、翌1382年に、外国商人と船舶とをイングランド貿易から排除した改正航海条例を施行したのである。

すなわち、1382年の航海条例は、「現在、減少しているイングランド海軍を増強するために、今後、王の下臣だれひとりとも、王に忠誠を誓った船舶のみを除いて、どんな種類の商品をも、イングランド王国に持ち込んだり、持ち出してはいけない。たとえ次回の復活祭に忠誠を誓う人が、商品を、忠誠を誓った船舶以外に、他の船舶に船積みしたとするならば、その人は、その

6) cf. Lipson, E., Vol. 1, *op. cit.*, p. 592.

7) Harper, L. A., *op. cit.*, p. 19.

船舶が発見された場合はいつでも、他の船舶に船積みしたすべての商品を、あるいは同じ価値のものを没収されるであろう⁸⁾と規定しているのである。

1381年の航海条例の条文ミスで、即1年でイングランド政府が改正したのは、常識的判断というよりも、当時の財政難⁹⁾からの当然の結果であろう。というのは、たとえば、イングランド政府は、3,000人の軍人と3,000人のアーチェリー隊とを保持しているフランス軍の侵入に対抗するために、実際は拒否されたけれども、1382年に、商人に対して60,000ポンドもの公債をつのった¹⁰⁾事実からもわかるのである。また、イングランド政府は、大陸での自国領土、すなわちフランスと国境を接し、ぶどう酒から多大な貿易収入をもたらしたガスコーニュが、フランス軍のたびかさなる攻撃にもかかわらず、当時、財政上の意味からここを死守していた事実からもわかるのである。もしガスコーニュが、フランスの掌中にはいると、ガスコーニュ産のぶどう酒から得る貿易収入は、当然イングランドにはいらなくなり、イングランドの財政難は一層、深刻なものになっていたであろう。

1381年および1382年の航海条例は、イングランド王国自身の財政を中心に考えて施行された法律であり、また商人の貿易利益は、必然的に手にはいたり、脱法によって確保できるものの、商人以外の下臣に対しては、全く利益還元を考えていなかった法律であった。そこで、この二つの航海条例の施行にあたっては、下臣である貿易従事者への利益還元が問題になるであろう。というのは、あくまでもこの二つの航海条例が、王国財政のみを考えていただけで、実際の海軍の構成要員である海兵隊員、漁民および港湾労働者、船員、船長を保護したり、また彼らの利益を明確に保証していなかったからである。彼らの利益増収を重要問題として考えないことには、イングランド海軍を増強させるということは、まったく不可能なことである。すなわち、イ

8) In A. R. Myers, ed., *English Historical Documents*, Vol. IV, 1327-1485, Eyre & Spottiswoode, 1969, p. 1030.

9) イングランド政府の財政危機は、14世紀中期の黒死病の大発生により、労働力が激減したことや、1381年の農民一揆からでも明白である。

10) cf. In A. R. Myers, ed., *op. cit.*, p. 144.

イングランド王立海軍を増強させるためには、貿易から生じる諸利益を、貿易従事者や実践戦闘員に、法律によって明確に保証してやらなければならないのである。

そこでイングランド政府は、1381年および1382年の航海条例に新たな条項を、1390年に付加¹¹⁾しなければならなくなったのである。要するに、この二つの航海条例は、主として外国商人と船舶とを、イングランド貿易から排斥するとともに、イングランド商人および貿易に従事する船長、船員、乗組員たちの利益を保証し、イングランド王立海軍の整備、強化をねらった法律である。

IV. 1400年代の海軍力

イングランド政府は、海軍力の整備、強化を謀るために14世紀後期、法的に船長、船員、船乗りたちの利益を保証したが、この政策も現実には、あまりうまくいかなかったようである。というのは政府が法的に彼らの利益を保証したということは、それなりに意義があるが、現実問題として、虚弱な海軍に携わる人たちの利益が法的に保証されたところで、早急に海軍が強力に成り得るはずがないからである。いいかえると、法的に彼らの利益が保証されたとしても、現実はその保証を実行する機関、すなわちイングランド王立海軍そのものの軍事力が虚弱だとしたら、その法律は、名目上の法律であり、現実の法律とは成り得ないのである。そこでイングランド政府が、この1381年および1382年、1390年の航海条例をより現実的なものにし、かつ船長、船員、船乗りたちの利益を確保するためには、彼らの利益を法的に保証するというよりも、むしろ必然的に軍事力の規模を法的に保証しなければならないのである。

この具体例として、ヘンリーIV世は、1406年にフランス軍の規模とはかなり劣るのであるが、有事の際の正規の軍事力として、最高2,000人のアーチェ

11) cf. Harper, L. A., *op. cit.*, p. 20.

り隊と軍人、また平時時の最低1,000人のアーチェリ隊と軍人¹²⁾とを保持するための法案を可決させたのである。だが、この1406年の法律は、あまり功を奏さなかったように思われる。というのは、これらの軍人を維持する経費が、商人たちの利益から捻出させられていたからである。すなわち、これらの軍人の維持費は、「各商品1ポンド当り12ペンス、各ぶどう酒の1大だる当り3シリリング、最後の議会で議決された羊毛助成金のうち4分の1税、商人が努力して手に入れたすべての賞金¹³⁾」から捻出させられていたのである。

黒死病の終焉後、約半世紀の間にはたして国民の生活が正常に戻り、商人の貿易業務が回復したのであろうか。もし社会情勢が正常に戻り、貿易が以前のように安定して行われていたならば、商人に対する上述の軍事賦課金を、イングランド政府が徴収することは、可能なことなのである。

だが、イングランドの社会情勢は、1377年のエドワード三世の死後、おおいに混乱していたのである。というのは、エドワード三世の次に即位した王が12歳のリチャード二世で、彼は政治指導力がなく、国内では、農民が人頭税等による封建的束縛の重税に苦しみ、一揆を行ったり、国外では、外国との戦争に相次いで破れたりしていたからである。そこでこのような社会情勢を打開するために、リチャード二世は、自ら専制君主となり、政治をつかさどり、そして、財政上必要な高税を国民や商人から徴収していたのである。だが、軍隊の力を借りて租税徴収を行っている限りでは、社会情勢は、一向に良くなるはずがないのである。

そこでイングランド政府は、どうしても海軍の必要経費を捻出するために、ある程度、王の身勝手な法律を抑制し、これを二院制議会での決議後、国民から徴収しなければならないと考えたのである。イングランド政府のこの考え方は、理にかなったものである。

では、イングランド政府は、黒死病後の財政を立て直すために、どのような方策を打ち出さなければならなかったのであろうか。いいかえると黒死病

12) Lipson, E., Vol. 1, *op. cit.*, p. 593.

13) *Ibid.*, p. 593.

後、上述の社会情勢の中で、イングランド政府が、自国経済をどのような方向に進めていかなければならなかったのか、が問題になるであろう。

黒死病後のイングランド経済は、「農業危機と労働力不足¹⁴⁾」に直面し、イングランドの主要生産物である「毛織物価値が、輸出ブームにもかわらず、まったく1350年代において、低い状態¹⁵⁾」であった。ヨーロッパの人口、すなわちイングランドの人口も激減し、労働力が不足し、労賃が高騰した。このことは当然、イングランド政府が出費している海軍維持費をも高騰させたのである。そこでイングランド政府は、海軍を増強させるために、国内の治安を維持し、経済を立て直さなければならなかったのである。

この恐ろしい流行病である黒死病は、イングランド軍の隊員激減ということをも結果させていたのであった。たとえば、「1346年にエドワードが、クレシーの戦いで海峡を渡ったとき、彼は、イングランドに約400万人もの下臣を残して出征したのであるが、その3年後には、わずか下臣は、250万人しか残っていなかった¹⁶⁾」ことや、またこの流行病によって、イングランドとフランスとの百年戦争をも中断させた、という史実からでも判明できるであろう。

イングランド王立海軍を増強させるために、まずはじめに、激減した労働力を回復させなければならなかったイングランド政府は、王の命にて1349年に“労働者勅令 (Ordinance of Labourers)” および1351年に“労働者条例 (Statute of Labourers)” を発布したのである。この二つの法律によって、イングランド政府は、黒死病による人口減、すなわち労働力不足から当然の結果として生じる労働者の高賃を抑え、社会安定、かつ最後には、海軍力の強化をも達成できるのである。この二つの法律をもう少し詳述すると、前者は第一に、

14) Mare, M., “Agrarian Economy After the Black Death: The Manors of Canterbury Cathedral Priory, 1348—91”, *The Economic History Review*, Second Series, Vol. XXXVII, No. 3 (August 1984) p. 344.

15) *Ibid.*, p. 344.

16) In Hall, W. P., Albion, G. R. and Pope, J. B., eds., *A History of England and the Empire-Commonwealth*, Fifth Edition, Robert E. Krieger Publishing Company: Malabar, Florida, 1984, p. 127.

労働者の最高賃金額を1349年以前の、すなわち黒死病が大流行する以前の賃金率に戻し、その後、現行の小麦価格に従って、その最高額を決定するということを目的とし、また労働者に契約規則を遵守させるとともに、農業諸利益を確保するために、農業労働者の転職を禁止¹⁷⁾させたものであった。そして後者の法律は、黒死病後、なまけたり、自発的に仕事をしない年季労働者が、王や修道院長たちの賛同のもとに罰せられたり、またその労働者が、現行王の治世20年前、あるいは5～6年以前に働いていた居住地での慣習的に安い賃金で働かなければならず、さらに、もしこのような規則にそむいたならば、その労働者が投獄される¹⁸⁾、というものであった。

イングランド政府が、上述二つの法律によって、社会を安定させ経済状態をより良くしようとしたのは、明白である。だが、法律の対象者である農村労働者が、就労場所や居住地を限定されたり、また彼らの賃金をも制限されていたので、これらの法律が200年もの間、労働者を支配していたといえども、あまり効果がなかったように思われる。また、これらの法律が、当時領主階級の中で、特に人口減による雇用労働者の数に対して危機に直面していた中・小の領主に、安価な労働者を確保させるということで意義があったが、より多くの雇用労働者を集め、より多く直営地を拡大させようとしていた大領主にとっては、不都合な法律であったように思われる。要するに、この二つの法律は、イングランド政府が黒死病後の社会、経済を立て直すために施行されたものであるが、大領主の利害関係に絡み、あまり功を奏さなかったのである。

1406年の法律が施行されるまで、イングランドの社会、経済秩序は、上述のごとくあまり芳しくなかったのである。また1406年の法律でも、イングランド政府が、財政を立て直すことを第一に考え、農民労働者にかなり厳しい

17) cf. Miller, E., France and England, in M. M. Postan and E. E. Rich, eds., *The Cambridge Economic History of Europe*. Vol. III, Cambridge University Press, 1979, p. 321.

18) cf. In A. R. Myers, eds., Vol. IV, *op. cit.*, p. 993.

税を賦課したことによって、イングランド海軍の体質を改善することができなかったのである。すなわち、イングランド王立海軍が、増強されていなかったのである。だが、海上の安全保障を主眼とした1406年の法律を、強固なまでも押し進め、より厳格なまでも租税を徴収したイングランド政府は、1415年に対フランス軍とのアジャーнкール (Azincourt, Agircourt) 戦争¹⁹⁾に挑んだ。イングランド政府は、このアジャーнкールでの対フランス戦争で、自国軍隊2,000人と6,000余人のアーチェリ隊²⁰⁾でもって、フランス軍の貴族1,500人と4,000~5,000人の軍人を殺した²¹⁾のであった。この戦争は、イングランドにとって大勝利²²⁾であった。その勝利の原因を考えると、完全ではないが農民労働者からの重税により、多少、イングランド王立海軍が整備されたからにほかならないであろう。というのは、多少とも海軍の軍事力が整備されていなければ、黒死病による財政の逼迫、および隊員の激減から、戦争どころでなかったからである。それにもう一つ勝利の原因は、黒死病後の経済回復がフランスよりも早かったからである。

では、なぜイングランド政府は、アジャーнкールで戦うために、フランス軍よりも早急に自国軍隊を整備し立て直すことができたのであろうか。それは、3つの要因が存在しているように思われる。すなわち、第1に地理的条件。第2に財政的条件。第3に軍人の英雄心である。

第1の地理的条件は、図Iの百年戦争での第2段階の図からでもわかるように、現フランス国土であるアジャーнкールが、海に面していてぶどう酒の主要積み出し港であることがわかる。この地理的条件に恵まれたアジャーнкール地方を、もしイングランドがフランスに手渡すようなことがあるならば、イングランドの貿易が縮小に追い込まれることは、必至である。そこ

19) cf. In Hall, W. P., Albion, G. R. and Pope, J. B., eds., *op. cit.*, p. 124.

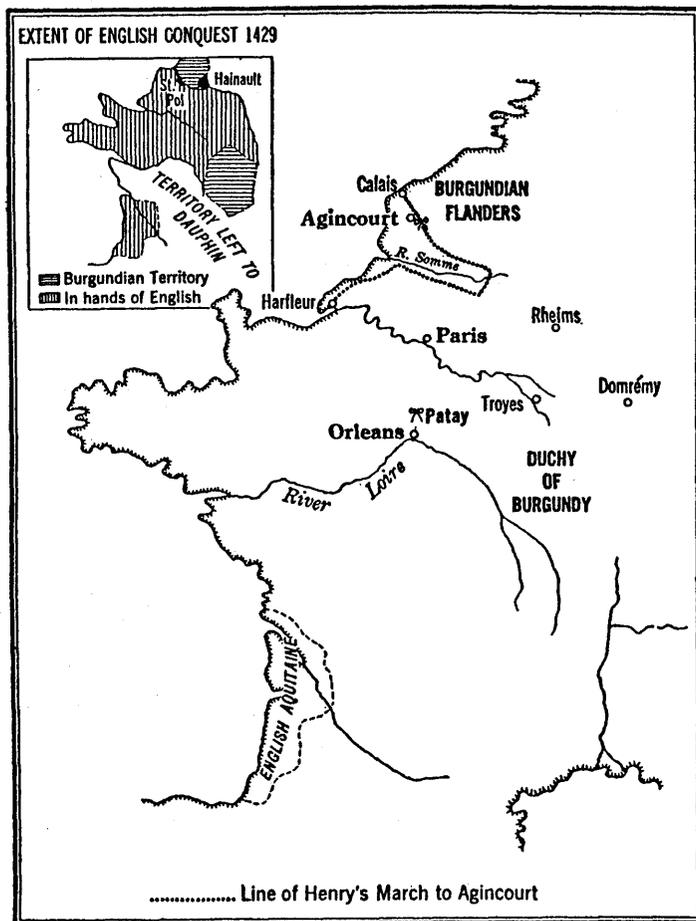
20) cf. Jacob, E. F., *The Fifteenth Century 1399—1485*, in G. Clark, ed., *The Oxford History of England*, VI, Oxford, At the Clarendon Press, 1978, p. 147.

21) cf. *Ibid.*, p. 136.

22) 1415年のアジャーнкールでの対フランス戦争は、イングランドが大勝利に終わるのであるが、最終的な戦争の結果は、フランス軍が、イングランド軍に勝ち、現在のフランス領土になっているのである。

1986年6月 川瀬 進：航海条例以前のイングランド海軍力

で、軍事的にみても、貿易側からみてもどうしても、イングランド政府は、アジャンクールを死守しなければならなかったのである。



Source : Robinson, C. E., England, *A History of British Progress from the Early Ages to the Present Day*, Thoma Y. Crowell Company, 1928, p.144.

図 I 百年戦争での第2段階の図

第 2 の財政的条件は、たびかさなる対フランス戦争に対してイングランドの方が、大勝利とはいえないが、ある程度の勝星をおさめていたのである。対フランスとの軍費は、かなりの額になるとはいえ、それと同等の軍費をフランスも費やしていたから、やや有利な戦いを行っていたイングランド政府の財政は、フランス政府の財政よりも多少豊かであったように思われる。このことは、当然イングランド軍人がフランス軍人よりも、ヨリ優遇されていると推測できるが、しかし実際には、その逆であった。

第 3 の軍人の英雄心は、イングランドの国民性であった。たとえば、シェークスピアの歴史劇、ヘンリー V 世の第四幕の第三場、このアジャーニールでの対フランス戦争では、イングランド軍人 1 人に対して 5 人²³⁾であったから、フランス軍人が 60,000 人²⁴⁾であるということは、イングランド軍人は、12,000 人であったと計算されるのである。この数字自体からでは、とうていイングランド軍は、フランス軍を打ち破ることができないのである。だが実際には、フランス軍を撃破して、イングランド軍が大勝利をおさめたのであった。この大勝利をおさめた原因は、イングランド軍人が、自分 1 人でもよいから、すなわち他に協力者を得なくてもよいから、ヨリ多くのフランス軍人を打ち倒す、という考え方から、また、それを実行したい、という考え方から来ているにほかならないのである。史実をもとにしたこのような歴史劇が、当時からイングランド国民にもてはやされているのは、やはり、イングランドの国民が、「英雄」を尊ぶという気質を持っているからであろう。

1400 年代のイングランド王立海軍力は、14 世紀中期の黒死病の影響を依然として受け、かなり厳しい経済的困窮に追い込まれていたが、自国を防衛できないというほどではなかった。むしろ 1400 年代にはいると、海軍は、やや増強されたといっても過言ではなかろう。当然敗戦になると思われたアジャーニールでの対フランス戦争の大勝利は、軍事力がかなり強化されたから、

23) Harold F. Brooks and Harold Jenkins, *The Arden Shakespeare*, in J. H. Walter, ed., *King Henry V*, Harvard University Press, 1964, p. 110.

24) *Ibid.*, p. 110.

得られたといえるのではなくて、イングランドの国民性によって、得られたといえるのである。したがって、1400年のイングランド王立海軍力は、海外市場を確保するために、多少強化されたものにすぎなかったのである。

V. 1500年代の海軍力

1651年の“最初の航海条例”は、イングランド政府の急の思い付きで制定された法律ではない。法律が制定されるというのは、自国にとって何か不都合なことが生じたとき、それを打開するためか、あるいは現状を少しでもヨリ良くするために行われるのであって、自国が不利になるような法律はありえない。だが、もしありえたとしても、その法律の主旨ではなく、その法律の脱法から生じる不利益なのである。1651年の“最初の航海条例”もイングランドにとって、なにがしかの不都合なことが生じ、それを取り除き、利益をヨリ多く確保したいという観点に立って施行されたものである。

1353年の法律で市場を保護し、また1406年の海上での安全を保障したイングランド政府は、脱法行為や密輸、さらには他国の海軍力の強化によって、思うような進歩を遂げられなかった。イングランドは島国であるから、どうしても自国が裕福になるためには、海上での安全保障を強化したり、また貿易規制を強化しなければならないのである。要するに、このことを容易に達成させるためにイングランド政府は、海上制覇をめざさなければならなかったのである。貿易によって利益を一層増大させるためには、自国および海外での取引場所を指定すること、すなわち指定市場を法的に強化すること、その取引の際には、必ず自国船舶を使用させたり、その商品や生産物に対し関税を課することである。

16世紀初頭にヘンリーVII世から、王位を受け継いだヘンリーVIII世は、自国の貿易利益が増大せず、また海外の市場を含めて自国の市場も外国人によって荒されていることに憤慨して、1540年に、“1540年の条例”とも呼ばれるほど有名な法律を施行したのである。すなわち、その“1540年の条例”の規定

主内容は、「外国人租税から除外され、また王の制定法から利益を得たい外国人は、もし入手できるなら、イングランド船舶を使用しなければならない²⁵⁾」ということである。この“1540年の条例”によって、イングランド政府が外国人を自国貿易から排除して、自国の貿易収益をヨリ一層、増加させようとしていることがうかがわれる。だが、この“1540年の条例”は、海軍強化以外の貿易規制に関しては、1353年の法律を強化したものにすぎないといえる。というのは、航海条例のうち、イングランド船舶を強制的に使用させたり、イングランド市場および外国のイングランド市場を完全に支配や統制を行ったり、イングランド生産物やイングランドの植民地生産物に対する課税規制を行っていなかったからである。そこで、この“1540年の条例”は、海軍強化の面に関しては、“ヘンリーVIII世の最初の航海条例”と呼ぶことができ、また、貿易規制の面に関しては、「一時的な法令²⁶⁾」とも呼ぶことができるであろう。

海軍強化に関する“1540年の条例”を詳述してみると次のとおりになる。すなわち、「過去の時代におけるこの王国の海軍は、上に述べたような商品(ぶどう酒、羊毛、香辛料、金、銀——挿入：川瀬)を輸送したり、運んだりする交通や場所にとって、また防衛するよりも攻撃する方が良いとする戦時におけるこの王国の国防と安全にとっても、さらに船乗りになるための技巧や航海術を当然に要求され、かつ教えさせられている多くの船長、水夫、船員の維持にとっても、非常に利益があり、必須であり、必然的であり、便利であったし、しかも現にそうである²⁷⁾」ということである。また、この“1540年の条例”は、「海岸近くの市、町、村、および港や入り江に住む貿易商やその妻、子供²⁸⁾」にとっても、また、「王の下臣、パン屋、醸造業者、肉屋、鍛冶屋、縄屋、造船工、服屋、靴屋、およびその他の食料供給者²⁹⁾」にとっても、

25) Harper, L. A., *op. cit.*, p. 23.

26) *Ibid.*, p. 23, n. 15.

27) Lipson, E., Vol. 1, *op. cit.*, p. 591.

28) *Ibid.*, p. 591.

29) *Ibid.*, p. 592.

明確に海軍の必要性をうたっているのである。

このようにヘンリーVIII世は、自国民の生活を保護、安定させるためには、当時の状況から考えて、何よりもまず海軍の重要性を前面に打ち出し、それを実行しなければならないと考えたのである。ヘンリーVIII世に海軍の具体的な必要性を再確認させ、“1540年の条例”を発布させしめたのは、前の王・ヘンリーVII世の政策を受けてのことである。ヘンリーVIII世がヘンリーVII世の政策をそのまま受け継ぎ、かつ強化し明文化した背景には、チューダー王家の一連の政策方針があったにちがいないのである。というのは、その政策方針が、まず第一に国内の下臣を含めて商人や職人の生活を保護、安定させることによって、海軍を増強し、そしてこの海軍増強によって、貿易収益が増加し、ひいては海上制覇、および植民地収奪、帝国建設へとつながる、と考えていたからにはほかならないのであり、現にそういう道をたどったのである。

王の命によってイングランド政府が施行した“1540年の条例”は、海軍増強による海上制覇こそが、イングランドの安全を保障し富を増殖するものだという考えを、イングランド国民にも植え付けた。この海軍増強という考え方は、当時海上に名を馳せていたスペイン海軍の撃沈、いわゆる1588年の「スペイン無敵艦隊」の撃破へと進んでいったのである。この史実は、かなりイングランド王立海軍が装備・増強されていたということと、イングランド貿易商人および船乗り、漁師も、かなり対外的に力を持ち始めていたということも、考えられるのである。というのは、当時植民地に対してスペインは、植民地生産物を持ち出す代わりに、一方的に軍人や僧侶たちを送り込むだけのことであって、これに反してイングランドは、植民地生産物を持ち出し、軍人や僧侶たちを送り込むほかに、自国の毛織物をも送り込んでいたことによって、植民地と友好的かつ健全な取引を行っていたからである。この植民地との友好的かつ健全な取引は、当然スペインよりもイングランドの方が、貿易に関してより優位な立場に立てるとともに、有事の際、即、海軍の一員になれる漁師をも健全に増加させることができたのである。

では、ヘンリーVIII世治世時の王立海軍が装備、増強されたということは、どう

ということなのであろうか。それは第1に、海軍の主体である軍艦が、ヨリ戦闘に適したものに改造させられたこと、第2に、その軍艦に乗り組む船乗りたちの戦闘技術を、ヨリ熟達なものにさせたことである。

第1の軍艦改造について、ヘンリーVII世以前は、主として奴隷や罪人、船乗りたちの人力にたより、彼らがオールをこぐことによって前進するガレイ(Galley)船³⁰⁾であった。ヘンリーVII世当時は、長距離航海に適し、有事の際での機動力に富み、さらに船乗りたちの人力をあまり使わなくて済む快走帆船(Clipping ship)であった。そして、ヘンリーVIII世になって初めて、戦闘のための軍艦、すなわち攻撃して必勝を期する新型の軍艦³¹⁾を建造したのである。ヘンリーVIII世になって初めて、戦闘のための新型軍艦を建造したというのは、それまでは、イングランド政府がただ単に、軍艦を建造することに奨励を与えていた³²⁾だけのことであり、実践的軍艦を建造していなかったからである。すなわち、新型の軍艦が登場するまでは、軍艦といっても、機動力に富んだすぐれたものではなくて、むしろ他国に威圧を与えるだけの軍艦であったに違ひなからう。そして、その戦術とは、自国軍艦が敵軍艦の舷側に衝角から突っ込み、敵軍艦の舷側を破壊した後、アーチェリ隊が矢を射り、敵国の船乗りには損傷を与えたところで、自国の船乗りが敵艦に乗り移るという戦法であった。だが、新型の軍艦になると、巨大な大砲を多く据えたものであった。すなわち、軍艦の舷窓から一列に大砲の砲口が突き出ている軍艦³³⁾、いわゆる“片舷斉射(Broad side)”を備えた軍艦であった。この新型の軍艦は、「機動力と耐航性³⁴⁾」に富み、アーチェリ隊に頼ることなく、即、敵の軍艦を撃沈させることができたのである。

30) cf. In A. R. Myers, ed., *op. cit.*, p. 1031.

31) cf. Kirkaldy, Adam W., *British Shipping, its History, Organisation and Importance*, Kegan Paul, Trench, Trübner & Co., Ltd., 1914, p. 13.

32) cf. Harper, L. A., *op. cit.*, p.32.

33) cf. In Hall, W. P. Albion, G. R. and Pope, J. B., eds., *op. cit.*, p. 211.

34) Black, J. B., *The Reign of Elizabeth 1558—1603*, in George Clark, ed., *The Oxford History of England*, VIII, Second Edition, Oxford At the Clarendon Press, 1976, p. 402.

第2の船乗りの戦闘技術の修得について、ヘンリーVII世治世までは、比較的気の荒い船乗りが戦闘要員に加わっていただけであり、このことについては、あまり関心が払われていなかった。だが、ヘンリーVIII世になると、“1540年の条例”からもわかるように、船乗りの質向上に王みずからが乗り出したのである。この船乗りの質向上とは、船乗りに戦闘技術を修得させることである。ただ単に自分の力だけを信じて生きていた気の荒い船乗りに、いかにしたらより少ない犠牲でもって、相手に打ち勝つか、という戦略を教えることは、大変難しいことである。だが、このことは、彼らに戦闘によって得た利益の一部や戦利品の一部を与えることによって、速やかに解決されたであろう。

以上イングランド王立海軍の装備、増強のための2つの要因は、“スペイン無敵艦隊”を撃破するための要因であったことも疑いなかろう。

では次に、“スペイン無敵艦隊”を敗北させた原因を、イングランド王立海軍と関連づけながら詳述する。この原因を論じるにあたり、まず始めに問題になるのは、なぜイングランド政府が王立海軍を装備、増強する手段として、“片舷斉射”を備えた新型の軍艦を建造しなければならなかったのか、ということである。このことは第1に、今までの海軍では手でオールをこぎ、かつ300名もの船員を乗せた商船用のガレイ船³⁵⁾であり、地中海を航行するには十分であったが、コロンブスによる新大陸の発見(1492年)とバスコ・ダ・ガマによる喜望峰經由東インド航路の発見(1498年)とにより、今までのガレイ船では、長距離航海に適さなくなっていたからである。また第2に、当時全世界に名を馳せていた“スペイン無敵艦隊”による脅威があったからである。そこでイングランド政府は、自国および自国の商船を保護するために、どうしても早急に新型の軍艦を建造しなければならなくなっていた。

イングランド王立海軍建造の新型軍艦が出現した当初は、スペインの“無敵

35) cf. R. de Roover, *The Organization of Trade*, in M. M. Postan and E. E. Rich, eds., *The Cambridge Economic History of Europe*. Vol. III, Cambridge University Press, 1979, p. 100.

艦隊”が勢いに乗っていた時期なので、軍事力に関しては、イングランドとスペインとは、ほぼ同じ力であったように思われる。むしろメアリ (Mary) I 世治世時では、スペインの方が優勢であった³⁶⁾。だが、イングランドが“無敵艦隊”を壊滅状態に追いやったのは、シードッグ (Sea dog) と呼ばれる熟練船長や船員たちが“片舷斉射”装備の軍艦、すなわちガリオン (Galleon) 船の特性をよく知り、十分うまく大砲を操作し、ベストな機動力を発揮できたからである。この逆を考えると、スペイン海軍の船長や船員は、自国内および地中海沿岸諸国からの寄せ集めであり、したがって自国愛、航海術、大砲の操作にあまり関心がなかったように思われる。さらにスペイン海軍は、昔ながらの戦略、すなわち敵船の舷側を自国船の衝角で突き、相手に損傷を与えるということが、最善の策であると考え、自国船と敵国船との距離を置き、大砲で打ち合うということを、あまり好まなかったように思われる。ここに表 I のエリザベス I 世時代のイングランド全艦隊とスペイン全艦隊との比較と、表 II の1588年におけるスペイン無敵艦隊の損失とを表出しておこう。

以上のようにイングランド海軍とスペイン海軍との比較において、スペイン海軍の“無敵艦隊”がちょうど全世界に名を馳せ勢いづいていたときといえども、スペインは、イングランドを打ち破ることができなかったのである。このことは、スペインの船舶総トン数と大砲総重量数とが圧倒的にイングランドより劣っていた³⁷⁾ことや、スペインの粗悪な船乗りを考えると明白な結果なのである。たとえば、イングランド側の軍艦が1隻も撃沈させられていなかった³⁸⁾、ことからわかるであろう。だが、もしスペイン政府が、自国の船乗りをイングランドの船乗りと同様の戦闘技術を身に付けさせていたならば、事態は変わったであろうか。答えは、No である。というのは、戦闘人員で

36) cf. Robinson, Cyril E., *England*, Thomas Y. Crowell Company, 1928, p. 231.

37) cf. Black, J. B., *The Reign of Elizabeth 1558—1603*, in George Clark, ed., *The Oxford History of England*, VIII, Second Edition, Oxford At the Clarendon Press, 1976, pp. 402—403, n. 3.

38) Woodward, E. L., *A History of England*, London, Methuen & Co. Ltd, 1984, p. 88.

表I エリザベスI世時代の
イングランド全艦隊とスペイン全艦隊との比較

| | 船舶数 | 人 員 |
|---------|-----|---------------------------------|
| イングランド | 197 | 17,000~18,000 (ほぼ全員船乗り) |
| ス ペ イ ン | 130 | 30,000 (このうち陸軍の軍人19,000人を含む) |

Source : Black, J. B., The Reign of Elizabeth 1558-1603, in George Clark, ed., *The Oxford History of England*, VIII, Second Edition, Oxford At the Clarendon Press, 1976, pp. 402-403, n. 3 から作成。

表II 1588年におけるスペイン無敵艦隊の損失

| 原 因 | 船舶数 |
|-----------------------|-----|
| 敵に捕えられた船舶 | 2 |
| フランスで行方不明の船舶 | 3 |
| オランダで行方不明の船舶 | 2 |
| 戦争で撃沈させられた船舶 | 2 |
| スコットランドやアイルランドで遭難した船舶 | 19 |
| 行方不明の船舶 | 35 |
| 合 計 | 63 |

Source : Black, J. B., The Reign of Elizabeth 1558-1603, in George Clark, ed., *The Oxford History of England*, VIII, Second Edition, Oxford At the clarendon Press, 1976, p. 404.

倒的に勝るスペイン海軍の方が有利であると考えられるが、結果的にはやはり、大砲重量が圧倒的に勝るイングランド海軍が優位を占め、“スペイン無敵艦隊”を撃滅させたであろう。

VI. おわりに

“1651年の最初の航海条例”の骨子になっていたのは、1353年の制定法である。この1353年の制定法は、はっきりと“航海条例”を意識して制定された法律ではないが、イングランド政府が指定する場所、すなわち指定市場において貿易をせよ、とする自国市場の保護をうたった法律であった。だが、法律をただ単に施行するだけでは、一時的な効果はあるにしても長続きしないものである。この法律を長続きさせるためには、イングランド政府は、王の力を強化するとともに、王立海軍を装備、増強しなければならなかったのである。もしこの王立海軍の装備、増強がなされていなかったとするならば、14世紀後半、イングランドの最大貿易商品である毛織物のほけ口が閉ざされ、貿易が縮小に追い込まれ、国家の存続すら危ぶまれていたであろう。だが、“イングランド海軍の創始者”であるヘンリーVII世および“イングランド海軍の父”であるヘンリーVIII世の努力によって、イングランド海軍は、“片舷斉射”装備の新型軍艦を建造するとともに、スペインの“無敵艦隊”を打ち破ることができたのである。

このようにイングランドにおいては、軍艦の性能技術や、船長の舵操作および船員の大砲操作が、スペイン、フランス、オランダよりも一歩抜きん出ていたことがわかるのである。このままの状態ではイングランドが発展を続けていたら、何も“航海条例”という名を法律に明文化し、貿易を規制しなくてもよかったのである。だが、“1651年の航海条例”が施行されるまで、軍艦を含むイングランド船舶は、毛織物輸出が急増する割合において、それほど増加しなかったのである。すなわち、イングランドは、商品を輸出するに際して、自国船舶だけではまかなうことができなくなっていたのである。この

1986年6月 川瀬 進：航海条例以前のイングランド海軍力

ことは当然、外国船舶の力を借りて、自国毛織物が輸出されることを意味する。そこでイングランド政府は、国内において、自国船舶の確保とその船長および船員の確保に努めなければならないし、さらに国外においては、自国商品を取り扱う外国船舶および商人に対して、なにかしの規制を設けなければならない。この規制こそが、“1651年の航海条例”を誕生させる結果になったのである。