

航海条例の終焉

川 瀬 進

目 次

- I. はじめに
- II. 大航海時代
- III. ヘンリー7世
- IV. 主要な航海条例
- V. 1849年の廃止
- VI. おわりに

I. はじめに

15世紀末の大航海時代の主役は、ポルトガルとスペインとであった。ポルトガルとスペインは、競って植民地獲得活動を行っていた。イングランドがこの植民地獲得競争に乗り出したのは、16世紀後半になってからである。

16世紀初頭ポルトガルは、インド航路およびマラッカ海峡 (The Strait of Malacca) を支配することにより、自国の物産ではなくドイツの銀と、東方物産、特にコショウを中心とする香辛料とをキャリング・トレード (Carrying Trade : 中継貿易) することにより、ヨーロッパの海上貿易を独占していた¹⁾。

このポルトガルの独占を打ち破ったのは、スペインである。スペインは、1532年にピサロ (F. Pizarro, 1470-1541) がペルー (インカ帝国) を征服した後²⁾、そのペルーやメキシコに移住したスペイン人に対して、必需品の

注1) cf. Reich, J. R., *Colonial America*, Second Edition, Repr. of 1984, ed., Prentice Hall, 1989, p. 8.

2) *Ibid.*, p. 28.

毛織物を輸出し、そしてその輸出の代価となるべき銀を安く輸入した。この安く入手した銀でもって、スペインは、東方物産のコショウを買い入れていた。スペインからペルーやメキシコへの移住者が、多くなればなるほど、スペインの海上貿易は、活況を呈し、キャリング・トレードのノウ・ハウ (know-how) しか持ち合わせのないポルトガルの海上貿易は、しだいに衰退していった。

スペインの海上貿易を衰退させたのは、ネーデルランド連邦共和国 (The Kingdom of the Netherland) である。スペインのフェリペ2世 (Felipe II, r. 1556-1598) は、自国を安定させるために、カトリック教徒を保護する政策を執った。そのため、毛織物業に従事していたプロテスタント教の毛織物業者が多数、ネーデルランド連邦共和国に移住した。その結果、ネーデルランド連邦共和国の毛織物業が発展し、スペインの海上貿易が衰退してしまっただのである。

ネーデルランド連邦共和国は、1581年にイングランドの力を借りて独立するまで、もともとスペイン領であった³⁾。

このネーデルランド連邦共和国 (Republic der Verenigde Nederlanden, 1581-1795) は、17世紀中期まで、植民地貿易で繁栄を続け、植民地貿易の制海権 (Sea Power) を握っていた。イングランドにとって、このネーデルランド連邦共和国の繁栄は、脅威であった。そこでイングランドは、ネーデルランド連邦共和国の国力をそぐために、1651年に最初の航海条例とも言われるべき航海条例を施行した。

この1651年の最初の航海条例によりイングランドは、ネーデルランド連邦共和国を凌駕し、世界の制海権を握った。

だがこの1651年の最初の航海条例、またその後の1660年、1663年、1673年の一連の航海条例は、時代とともに、イングランドの国力を増進させるのに、そぐわない法律になってきた。なぜであろうか。

3) Martin van Gelderen, *The Political Thought of the Dutch Revolt 1555-1590*, Cambridge University Press, 1992, p. 55.

そこで本稿では、大航海時代までに施行された航海条例を考察するとともに、イングランドの国力増進のために、華々しく施行された1651年の最初の航海条例、そしてその後の航海条例が、なぜ廃止に追い込まれ、終焉になったか、を考察する。

II. 大航海時代

15世紀末の大航海時代⁴⁾イングランドは、貿易政策に多大な影響を受けた。すなわち、海外での植民地をより多く建設することにより、より多くの富を獲得するというのである。

この時代の大国は、イベリア半島のポルトガルとスペインである。ポルトガルとスペインは、十字軍やモンゴルの遠征以来、またマルコ・ポーロ (Marco Pole, 1254-1324) の『マルコ・ポーロ旅行記 (The Travels of Marco Pole)』により⁵⁾、東方への関心を高めさせられた。そしてこの東方

4) 15世紀末から16世紀にかけて、ポルトガルやスペインをはじめヨーロッパの主要国が、東方物産（特にコショウ）を手に入れたいとすの欲望から、本格的に海外進出を行った。いいかえると、ヨーロッパ人によって、グローバル化がはじまったといえる。この当時のことを「新航路の発見」、「地理上の発見」、「新大陸の発見」と言われているが、この「発見」と言う意味は、ヨーロッパ人側から見た考え方であり、適切でないと考え、「大航海時代」とした。というのは、イスラム商人がすでに8世紀から、紅海沿岸、ペルシア湾、アフリカ東岸にいたる航路、さらにインド沿岸から中国南部沿岸にいたる航路で交易を行っていたからである。いいかえると、イスラム商人は、8世紀以降東南アジアに進出し、すでにインド航路で交易を行っていた、ということである。・Abulafia, D., *Asia, Africa, and the Trade of Medieval Europe*, in M. M. Postan and E. Miller, eds., *The Cambridge Economic History of Europe*, Vol. 2, Second Edition, Repr. of 1952, ed., Cambridge University Press, 1987, p. 407.

5) イタリアのヴェネチア商人で旅行家であるマルコ・ポーロは、1270-95年にわたって東方を旅行した。この東方旅行で得た知識を、記憶とメモでまとめたものが『マルコ・ポーロ旅行記』である。なお、この旅行記を実際に執筆した人物は、ルスティチアーノ (Rusticiano) である。マルコ・ポーロとルスティチアーノとの関係は、1298年ヴェネチアとその競争相手の町ジェノヴァとの海戦で、ヴェネチアの上級司令官としてガレー船 (The Galley) に乗っていたマルコ・ポー

(次頁脚注へ続く)

への関心は、さらにポルトガルとスペインを、大航海時代へと駆り立てていった。

では実際に、ポルトガルとスペインを大航海時代へと駆り立てた動機は、なんだろうか。それは、2つあり、経済的動機と宗教的動機とである。

• 経済的動機

東方物産である東南アジア産の香辛料（コショウ⁶⁾、ニッキ、薄荷、規那皮、樟腦など）が、ヨーロッパ人の生活必需品となっており、特にコショウによる東南アジアとの直接貿易は、多大な利益をもたらしたからである。

• 宗教的動機

ポルトガルとスペインは、レコンキスタ（Reconquista：国土回復運動）の発展として、異教徒に対するキリスト教国の拡大、いいかえるとイスラム教国に反攻し、カトリック教国を拡大させようとしていたからである。

この経済的動機と宗教的動機とを、実際に可能にさせた条件は、4つある。

• 地球球体説 イタリアの天文学者トスカネリ（Toscanelli, Paolo dal Pozzo）らが唱えた地球球体説が、世界地図の作製に役立った。

• 羅針盤の改良 イスラム世界から伝わった羅針盤を改良することによって、緯度航法が可能となった。

• 造船技術の発達 ガレー（Galley）船にかわりカラヴェル（Carvel）船が登場し、外洋航海が可能となった⁷⁾。

ロが、1298年9月ジェノヴァに負け捕らえられ、投獄された時、その投獄の中で、同囚のルスティチアーノと知り合った。この獄中の中で、マルコ・ポーロが東方旅行で体験した知識を、記憶をもとに口述し、書きとどめられたのが『マルコ・ポーロ旅行記』なのである。• Davis, H. A., *An Outline History of the World*, Fifth Edition, Oxford University Press, 1968, p. 372.

6) コショウなどの香辛料は、当時ヨーロッパでは、味付けの調味料として使われていたほかに、防腐剤としても使われていた。冷凍、冷蔵庫のない当時、肉を長期保存できる防腐剂的香辛料は、生活の必需品であった。それゆえ香辛料は、高価で取り引きされていた。

7) 14世紀から15世紀までの地中海では、帆走と多数のオールで漕ぐガレー船が一般的であったが、造船技術の発達により、3本マストと三角帆を装備し、船体が頑丈なカラヴェル船が登場した。このカラヴェル船は、操帆が自由で船体

（次頁脚注へ続く）

- 銃砲の発達 航海がより安全にできるようになった。

以上のような動機と条件とを兼ね備えたポルトガルとスペインとが、率先して大航海時代へ乗り出すことができたのである。

この大航海時代に、まずはじめに現実的に乗り出したのは、ポルトガルのエンリケ航海王子 (Henrique o Navegador : Henry the Navigator, 1394-1460) である⁸⁾。

エンリケ航海王子は、1415年ポルトガル南西端サン・ピセンテ岬付近のサグレシュ (Sagres) に航海者、地図製作者を招いて、航海学校、天文観測所を創設し、航海者の養成と航海術の研究につとめた。その結果、王子は、航海者をアフリカ西海岸のブランコ岬 (Blanco, 1441)、ヴェルデ岬 (Verde, 1445) に、到達させることができた。これらの到達を機に、ヨーロッパ人が喜望峰に到達、そしてインド航路を開拓させることができたのである⁹⁾。

それゆえエンリケ航海王子は、大航海時代の推進者、航海術発達の功労者と評されるのである。

大航海時代において、東方へ向かうためのアフリカ航路、インド航路を開

が軽い軽帆船であったため、外洋航海が可能となった。• cf. Hutchinson, G., *Medieval Ships and Shipping*, Repr. of 1994, ed., Leicester University Press, 1997, p. 44.

8) エンリケ航海王子は、一般に航海王と称されているが、より正確に言うならば、エンリケ航海王子である。というのは、エンリケは、ポルトガルのアヴィシュ王朝 (Avis) の創始者ジュアン1世 (João I, de Boa Memória, r. 1385-1433) とランカスター公家出身のフィリッパ (Philippa of Lancaster, 1359-1415) の3男として生まれ、彼の父、兄、甥は王位についたものの、エンリケは、一生涯、通商と植民に関する大臣のような地位について、王位についていなかったからである。

9) エンリケ航海王子が航海者を、アフリカ西海岸のブランコ岬、ヴェルデ岬に到達させたことによって、さらにその後、1488年に嵐の岬 (Cabo Tortmentos) = 喜望峰 (Cabo da Boa Esperança, ジョアン2世 (João II) によって改名) に到達させることができた。この喜望峰の到達は、その後のヨーロッパ人、ポルトガル人のヴァスコ・ダ・ガマ (Vasco da Gama, c. 1469-1524) がインド航路を開拓させた要因となった。すなわち、エンリケ航海王子は、アフリカ航路およびインド航路の開拓推進者であった、と言えるのである。

拓したのは、エンリケ航海王子であり、西方航路を開拓したのは、クリストファー・コロンブス (Christopher Columbus, c. 1446-1506) である。

コロンブスは、イタリアの天文学者トスカネリの地球球体説に影響を受け、そしてスペイン女王イサベル (Isabel I., r. 1479-1504) の資金援助を受け、西方まわりで1492年西インド諸島の1部サン・サルバドル (San Salvador) 島に到着した¹⁰⁾。

ポルトガルとスペインは、自国の経済的利益を追求するため、大航海時代にかなりの情熱を注いだ。その結果、この情熱は、世界周航を可能にさせ、北アメリカ大陸を植民地化させていった¹¹⁾。

高利益を生み出す北アメリカの植民地化は、ヨーロッパ人のすべての人びとの投機的になった。またこの投機熱は、イングランドにとっても例外ではなかった。

イングランドが、この経済的利益のある大航海時代に情熱を注ぎはじめたのは、ヘンリー7世 (Henry VII, 1485-1509) 治世の時代からである。

10) Phillips, W. D. Jr. and Phillips, C. R., *The Worlds of Christopher Columbus*, Cambridge University Press, 1992, p. 155.

11) ・大航海時代へのポルトガル、スペインの情熱は、やがて世界周航への航路を実現化させた。ポルトガル人フェルナン・デ・マガリャンエス (Fernão de Magalhães : Sp. フェルナンド・デ・マガリャネス, Fernando de Magallanes : ファーディナンド・マゼラン, Ferdinand Magellan, c. 1480-1521) は、少年時代ポルトガル宮廷の近習になり、航海術を学んでいた。だが、青年時代ポルトガル政府と不和になったマガリャンエスは、スペイン王カルロス1世 (Carlos I, r. 1516-1556) のため、1519年航海に出た。この航海は、カルロス1世の命を受け、香辛料 (コショウ) を得るため、その主要原産地であるモルッカ諸島 (Moluccas) に行く航海であった。この1519年に出航したマガリャンエスの航海は、大西洋を縦断し、南アメリカ南端の海峡・マガリャンエス (マゼラン) 海峡に到達し、太平洋に出て、さらに西まわりを続け、1521年にフィリピン諸島 (Philippines) に到着した。マガリャンエスは、フィリピン諸島のセブ島で先住民との戦いに遭遇し、1521年4月7日に息絶えた。そして、マガリャンエス以外の一行は、西まわりでインド洋、喜望峰を経て、1522年にスペインに帰国した。

・結果的にこの航海が、世界一周の航海となり、天文学者トスカネリが主張した地球球体説が実証されることとなった。また、世界一周を行った航海は、ヨーロッパ人による植民地収奪の熱を一層加熱させた。

・Reich, J. R., *Colonial America*, op. cit., p. 11.

ここで1つ注意しなければならないことがある。それは、一般に大航海時代の動機が、当時勢力を拡大していたオスマン・トルコによる東西貿易の遮断にあった、ということが間違いであるということである。というのは、クリストファー・コロンブスが、すでに1492年から1504年にかけて、大航海時代に活躍していたからである。また、オスマン・トルコが東西貿易に介在し、支配していった時期は、1538年のプレヴェザの海戦（Naval battle of Preveza）で、トルコ海軍が勝利した以降のことであったからである。いかえると、オスマン・トルコが東西貿易を支配したのは、1538年のプレヴェザ海戦以降のことであって、すでにポルトガル、スペインは、大航海時代に乗り出していたのであり、ここに時間的差異があるからである。

15世紀末前まで、イタリア商人は、東方物産をアジア商人から購入していた。ポルトガルとスペインは、その購入された東方物産をイタリア商人から、高額な値で輸入していた。東方物産は、当然コショウを主とする香辛料、絹織物、陶磁器であった。

絹織物は、シルク・ロードを通過して、ヨーロッパに持ち込まれた。また香辛料や陶磁器は、インド洋を航海し、紅海、シリア、エジプトを経由し、ヨーロッパに持ち込まれた。

そこでポルトガルやスペインは、東方貿易、すなわち高利益をもたらすアジア貿易を、自分たちで行い、高収入を上げたいと考えたのである。この高収入を上げたいという気持ちが、大航海時代の経済的動機なのである。

Ⅲ. ヘンリー7世

ヘンリー7世は、即位した当初から、海上貿易により、経済的利益を上げているポルトガルやスペインの存在が気になっていたが、全精力を注いでそれに対処できなかった。というのは、ヘンリー7世は、自分の王位継承について、多少弱みがあったからである。

でも、ヘンリー7世は、イングランドの貿易量の減少を食い止めるため

に¹²⁾、即位した1485年と1489年に、航海条例を施行した¹³⁾。

この1485年と1489年の航海条例は、自国イングランドの毛織物生産を飛躍的に発展させるために、海外での販売を担当するマーチャント・アドヴェンチャラー (Merchant Adventurer: 冒険商人) を保護し、海外貿易を奨励する法律であった。すなわち、1485年と1489年の航海条例の主眼は、以下のとおりである。

- 1485年の航海条例

外国船舶によるガスコニュー (Gascony) 産のワインの輸入禁止¹⁴⁾

- 1489年の航海条例

トゥールース (Toulouse) の青色染料の輸入禁止の拡大¹⁵⁾

ヘンリー7世治世第1年法律第8号である1485年の航海条例と、ヘンリー7世治世第4年法律第10号である1489年の航海条例は、イングランドに輸出入される商品を規制するとともに、その商品を輸送する船舶をも規制した法律である¹⁶⁾。

この1485年の航海条例と1489年の航海条例との主内容は、次のとおりである。

すなわち、ギューエンヌ (Guienne) あるいはガスコーニュからのどんなワインも、またトゥールースからのどんな青色染料も、イングランド、アイルランド、ウェールズの船舶を除いて、輸入を禁ずる。その船舶の船長および船員は、ブリティッシュ人でなければならない。同時に、王国内の原住民は、

12) Storey, R. L., *The Reign of Henry VII*, London: Blandford Press, 1968, p. 170.

13) Fisher, H. A. L., *The History of England, from the Accession of Henry VII. to the Death of Henry VIII. 1485-1547*, in William Hunt and Reginald Poole, eds., *The Political History of England*, Vol. 5, Repr. of 1906, ed., AMS Press, Kraus Reprint Co., 1969, p. 96.

14) Storey, R. L., *The Reign of Henry VII*, *op. cit.*, p. 175.

15) *Ibid.*, p. 175.

16) *cf.* Harper, L. A., *The English Navigation Laws, A Seventeenth-Century Experiment in Social Engineering*, Repr. of 1939, ed., Octagon Books, 1973, pp. 21-2.

もしイングランド船舶を所有することができたならば、外国船舶での海上輸送を禁ずる¹⁷⁾、ということである。

この1485年の航海条例と1489年の航海条例とが施行された背景を、もう少し詳述してみる。

15世紀のはじめ、イングランド商人の中で、海上貿易で活躍していたのは、マーチャント・アドヴェンチャラーであった。このマーチャント・アドヴェンチャラーは、表向きは商品をキャリング・トレードする普通の商人であったが、実際は、他国の船舶から船荷を略奪する海賊であった¹⁸⁾。マーチャント・アドヴェンチャラーは、はじめから海賊行為をするために生まれたのではない。

また、同じ15世紀のはじめ、イタリア商人は、東方物産を手に入れているアジア商人と、地中海に近いシリアのダマスカス (Damascus) やエジプトのアレキサンドリア (Alexandria) で、貿易を行っていた。なお、イタリア商人は、この貿易、すなわちアジア商人から買い付けた東方物産を、ヨーロッパ諸国に販売することにより、多額の利益を得ていた。

このことに注目したイングランドのマーチャント・アドヴェンチャラーは、遠くロシアまで毛織物を販売するよりも、地中海でアジア商人の船舶やイタリア商人の船舶を、略奪するほうが手っ取り早いと考え、海賊行為を行うようになったのである。

イングランド政府は、この海賊行為をなかば認め、富を得ていた。だが、このイングランドの富は、大航海時代に乗り出したポルトガルやスペインの富にくらべ、比ではなかった。当然イングランドも、この富を求めするために、大航海時代に突入していかなければならなかった。

17) cf. Fisher, H. A. L., *The Political History of England*, Vol. 5, *op. cit.*, pp. 96-7.

18) cf. Parry, J. H., *Transport and Trade Routes*, in E. E. Rich and C. H. Wilson, eds, *The Cambridge Economic History of Europe*, Vol. 4, *The Economy of Expanding Europe in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Repr. of 1967, ed., Cambridge University Press, 1980, p. 167.

ヘンリー7世は、大航海時代に突入する前に、イングランド海峡および地中海を制しなければならぬ、と考えていた。というのは、イングランドが、農業と牧畜を中心とする島国であったため、国土を拡大し国力をつけるためには、海を支配するしかなかったからである。

そこでヘンリー7世は、海を支配する第1歩として、1485年航海条例と1489年の航海条例を施行したのである。

ヘンリー7世が即位した時は、イングランド王家にとって、新しい時期を迎える時であった。

ランカスター朝3代目ヘンリー6世 (Henry VI, 3rd Duke of Lancaster, Henry of Windor, 1422-1461, 1470-1471) 治世時に、3代目ヨーク公リチャード・プランタジニット (Richard Plantagenet, 3rd Duke of York, 1411-1460) が、ランカスター家 (赤薔薇) 以上にヨーク家 (白薔薇) に、王位継承があると主張し、イングランドに薔薇戦争が起こった¹⁹⁾。

この薔薇戦争は、王侯貴族であるランカスター家とヨーク家とが、王位継承をめぐる争った戦争であり、ヨーク家のリチャード3世 (Richard III, 1483-1485) が、1485年8月22日ボズワースの戦い (Battle of Bosworth) で戦死した時²⁰⁾、リッチモンド伯のヘンリー・テューダー (Henry Tudor, Earl of Richmond) がヘンリー7世になった。そして、このヘンリー7世が新しい君主制 (New Monarchy)、すなわちテューダー王家を開始させた。

ヘンリー7世は、即位した当初から自分の王位を脅かす、いいかえれば自分よりも王位継承権に近い者を、抑えることに専念した。というのは、ヘンリー7世は、ヘンリー4世 (Henry IV, Bolingbroke, 1399-1413) の直系ではなく、またエドワード3世 (Edward III, 1327-1377) の4男ジョン・オ

19) Fry, P. S., *The Kings and Queens of England and Scotland*, Repr. of 1990, ed., A Dorling Kindersley, 1993, p. 80.

20) Oman, C., *The History of England, from the Accession of Richard II. to the Death of Richard III. 1377-1485*, in William Hunt and Reginald L. Pool, eds., *The Political History of England*, Vol. 4, Longmans, Green, and Co., 1906, p. 493.

ヴ・ゴートン (John of Gaunt, Duke of Lancaster, 1340-1399) の後裔であり、父リッチモンド伯エドモンド・テューダー (Edmund Tudor, Earl of Richmond, c. 1430-1456) は、薔薇戦争でヨーク側に処刑されたものの、まだ母ジョン・オヴ・ゴートンの曾孫：リッチモンド伯マーガレット・ボーフォート (Margaret Beauford d. 1509) は、生きており、王位継承権を主張するのには、根拠が乏しかったからである。

そこでヘンリー7世は、エドワード4世 (Edward IV, 1461-1470, 1471-1483) の長女エリザベス・オヴ・ヨーク (Elizabeth of York, 1468-1503) と、1486年に結婚し、王位継承権の立場を強くした²¹⁾。

またヘンリー7世は、自分の王位に問題がありとして失脚させようとする僭称王ランバート・シムネル (Lambert Simnel, c. 1475-1535)²²⁾と、より過激な僭称王パーキン・ウォーベック (Perkin Warbeck, 1474-1499)²³⁾とを武力で制圧した。このランバート・シムネルを、僭称王として担ぎ出した影の首謀者は、リチャード3世の甥リンカン伯ジョン・ド・ラ・ポール (John de la Pole, Earl of Lincoln, d. 1484) であった。リンカン伯ジョンは、ノテッティンガム近くのストーク (Stoke) で、ヘンリー7世と戦い、1484年に戦死した²⁴⁾。

さらにヘンリー7世は、自分より王位継承権に対し優位のあるヨーク家エドワード4世の弟・クラランス公ジョージの長男・ウォリック伯エドワード (Edward, Earl of Warwick, son of Clarence, 1475-1499) の行動を監視し、拘束し、ロンドン塔に幽閉し、そしてその後、1499年にロンドン

21) • Douglas, D. C., General Editor, *English Historical Document*, Vol. 4, 1327-1485, in A. R. Myers, ed., Repr. of 1969, ed., Routledge, 1996, Appendix Genealogical Tables.

• Allmand, C., ed., *The New Cambridge Medieval History*, Vol. 7, c. 1415-c. 1500, Cambridge University Press, 1998, Appendix Genealogical Tables.

22) cf. Fisher, H. A. L., *The Political History of England*, Vol. 5., *op. cit.*, p. 13.

23) cf. *Ibid.*, p. 51.

24) *Ibid.*, p. 19.

塔で処刑した²⁵⁾。

ヘンリー7世は、自分の王位を脅かす者を、ことごとく撃退し、ようやくイングランドが平穏になって来た時点から、ポルトガル、スペインにやや遅れ、大航海時代へと乗り出していった。いいかえると、ヘンリー7世は、100年戦争および薔薇戦争で逼迫した王室財政を立て直すために、経済発展、すなわち国内に多額の利益をもたらす大航海時代に、乗り出していかなければならなかったのである²⁶⁾。

そこで、ヘンリー7世は、すでに施行した1485年の航海条例と1489年の航海条例とを、より現実的な法律にするために、いいかえると航海の奨励策として、積極的に大型船メアリー・フォーチュン (Mary Fortune) 号、スウィープステーク (Sweepstake) 号を建造し²⁷⁾、マーチャント・アドヴェンチャーに貸し与えた。

さらに、ヘンリー7世は、航海の奨励策として、1496年3月5日ジョヴァンニ・カボット (Giovanni Caboto : ジョン・カボット, John Cabot, c. 1450-1498) に、北アメリカ沿岸を探検する特許状を与え、その資金を提供した²⁸⁾。なお、カボットが使用した船舶、すなわちヘンリー7世が提供した船舶は、コロンブスが使用したサンタ・マリア (Santa Maria)²⁹⁾と同じ帆装船マッシュウ (Matthew) であった³⁰⁾。また、帆船マッシュウに乗ったカボットは、

25) *Ibid.*, p. 13.

26) ヘンリー7世は、大航海時代に乗り出すにあたって、当然、かなりの危険と多額の経費がかかることを知っていた。それでもあえて、大航海時代に乗り出していったということは、王室財政を回復させる以上の利益が獲得できると、ヘンリー7世が信じたことにほかならないのである。

27) Mackie, J. D., *The Earlier Tudors 1485-1558*, in Sir George Clark, ed., *The Oxford History of England*, Vol. 7, Repr. of 1952, ed., Oxford University Press, 1991, p. 211.

28) Fisher, H. A. L., *The Political History of England*, Vol. 5, *op. cit.*, p. 105.

29) Grant, G. and Culver, H. B., eds., *The Book of Old Ships, and Something of their Evolution and Romance*, Martin Hopkinson Ltd., 1936, p. 75.

30) • Chrimes, S. B., *Henry VII*, Repr. of 1972, ed., Yale University Press, 1999, p. 229.

• このマッシュウ帆装船は、18人乗りの50トンのカラック船 (The Carrack) であった。

1497年北アメリカのニューファンドランド (Newfoundland) に到着した³¹⁾。

ヘンリー7世がこのように航海を重要視し、航海条例を施行した背景には、当然、イングランドが小さな島国であるがゆえに、イングランドの未来は海を制するしかない、という考えがあったからにほかならないのである。

IV. 主要な航海条例

ヘンリー7世は、即位した当初から海の重要性、すなわちイングランドが牧畜業と農業とを主産業とする小さな島国であったため、イングランドの将来は海にかかっている、という危機感を持っていた。

そこで、ヘンリー7世は、海でのより安全な航海およびその航海の奨励を行うために、イングランド議会に命じて、ヘンリー7世治世第1年法律第8号である1485年の航海条例と、ヘンリー7世治世第4年法律第10号である1489年の航海条例とを、通過させ実施させた。

この1485年の航海条例と1489年の航海条例は、イングランドに輸入されるギュイエンヌ産、ガスコーニュ産のワイン輸送において³²⁾、その輸送貿易から外国船舶を締め出し、安全にイングランド船舶が独占することを目的とした法律であった。

ヘンリー7世は、1485年の航海条例と1489年の航海条例とをより確実な法律にするために、いいかえると外国船舶による不法拿捕や海賊からイングランド船舶を守るために、イングランド海軍を強化した。具体的にヘンリー7世は、イングランド海軍の指揮命令系統を整備し、海軍士官の職業人としての意識改革を行い、彼らの地位を確立させた。またこの海軍士官の地位が確

31) Storey, R. L., *The Reign of Henry VII, op. cit.*, p. 173.

32) 今日のブリティッシュ船舶の排水量は、トンノー (Tonneau — フランス語) で計られている。これはもちろん、船の容積を計るトン (=2.83m³) であるとともに、樽1杯分の量を計る単位でもある。この樽は、ギュイエンヌやガスコーニュからポルドーに集められたワインのうち、当時イングランドに輸入された多くのワインの大樽を意味する。

立されることによって、イングランド海軍が常備海軍、すなわちイングランド王立海軍 (The Royal Navy) になる素地を与えた³³⁾。いいかえると、ヘンリー 7 世は、当時の海軍を整備、強化することによって、1490年頃にイングランド王立海軍の基礎を築いたのである³⁴⁾。

1485年の航海条例と1489年の航海条例とが、イングランド国内外で浸透していくにつれて、イングランド船舶の需要が増えていった。その船舶の需要のおかげで、イングランド、ウェールズ、アイルランドの一般市民のうち、危険、きついを顧みず、好んで船員になる者が多く出て来た。また、ヘンリー 7 世は、航海の奨励として、140トン以上の帆船建造に、報奨金を出したことにより、一般造船をも増加させていった³⁵⁾。

15世紀初期の地中海では、帆船は商船、ガレー船 (The Galley) は軍艦・戦艦であった。でも、この頃のイングランドでは、商船と戦艦との区別はなかった。というのは、大西洋がガレー船にとって、必ずしも安全であったということが言えないからである。また、ガレー船よりも、大型帆船のほうが大量輸送できたからである。この頃のイングランド商人は、航海による危険、たとえば海賊による略奪³⁶⁾よりも、大量輸送による高利益を望んでいた。その後、イングランド商船は、海戦に備え、商船の船首と船尾とに、仲間ということがわかる楼を設置した³⁷⁾。

15世紀後期になると、ヘンリー 7 世は、イングランド商人、特にマーチャント・アドヴェンチャラーの商業活動をより安全にするために、イングランド船舶の船首と船尾との船楼に、横に 1 列に並べた対人用の小射程の軽砲と、その船舶の上甲板に大砲とを配備した³⁸⁾。すなわちヘンリー 7 世は、航海を

33) ヘンリー 7 世がイングランド王立海軍の基礎を築かせた背景には、イングランド海峡での制海権を獲得したいということと、地中海での私掠船や海賊の横行を食い止めたということがあったからである。

34) Hope, R., *A New History of British Shipping*, John Murray, 1990, p. 71.

35) *Ibid.*, p. 61.

36) Storey, R. L., *The Reign of Henry VII, op. cit.*, p. 171.

37) *Ibid.*, p. 171.

38) *cf. Ibid.*, p. 176.

奨励するとともに、その利をあげるためにイングランド王立海軍を強化した。

ヘンリー7世が施行した1485年航海条例と1489年の航海条例は、イングランド王立海軍を整備・強化することにより、ヨリ一層現実的な法律になってきた。だが、この2つの航海条例は、主にイングランド海峡周辺、特にボルドー（Bordeaux）港に集められたワイン輸入に関しては効果があったものの、大西洋全般、特に北アメリカではあまり効果がなかった。

大航海時代に乗り出し、北アメリカ植民地から莫大な利益を上げているポルトガルやスペインにとって、この2つの航海条例は、法律的になら拘束力がなかった。またその後、ヨーロッパの制海権を握るネーデルランド連邦共和国には、この2つの航海条例の効果は皆無であった。

17世紀前期のイングランド王国チャールズ1世（Charles I, 1625-1649）は、ネーデルランド連邦共和国に脅威を持っていた。というのは、1609年に独立を勝ち得たネーデルランド連邦共和国が、ヨーロッパ第1位の毛織物貿易国となり、さらに植民地貿易を拡大させることにより、国力を増進させていたからである。

このネーデルランド連邦共和国の脅威、すなわち植民地貿易に対し、なんらかの制限を与えるために、イングランドのコモンウェルス政府（The Commonwealth' government）は、1650年10月3日に航海条例を施行した。その主内容は、以下のとおりである³⁹⁾。

1650年の航海条例

- バルバドス、バミューダ、ヴァージニア、アンチグアにおける外国人と反逆者によるすべての貿易の禁止。
- このコモンウェルスにとって、敵であるような人びとの商取引を妨害する目的で、アメリカのイングランド農園で、許可証を持たない外国船舶による貿易の禁止。
- 植民地政府の国策会議の強化と農園内における他の政治的協定の作成。

この1650年の航海条例は、イングランドの諸植民地間の貿易から、外国船

39) Willamson, J. A., *The Beginning of an Imperial Policy*, in J. H. Rose, A. P. Newton and E. A. Benians, eds., *The Cambridge History of the British Empire*, Vol. 1, *The Old Empire from the Beginning to 1783*, Cambridge University Press, p. 216.

船を排除した法律であった。また、コモンウェルス政府は、翌年1651年10月9日に、上記の1650年の航海条例をより強化、すなわち重商主義政策の根幹をなす⁴⁰⁾イングランド船舶の増加と航海の奨励とを目的とした航海条例を施行した⁴¹⁾。というのは、当時のネーデルランド連邦共和国の国力および海軍が絶大なるものであり、イングランドの植民地貿易が危機に瀕していたからである。具体的には、ネーデルランド連邦共和国のキャリング・トレードが、イングランドのそれを凌駕していたからである⁴²⁾。この1651年の航海条例の主内容は、以下のとおりである⁴³⁾。

1651年の航海条例

- アジア、アフリカ、アメリカで栽培あるいは製造されたいかなる商品も、船主、船長、船員の大部分がイングランド人である船舶、アイルランドおよび植民地船舶を除いて、イングランド、アイルランド、イングランド農園、自治領内の輸入禁止。
 - ヨーロッパで栽培あるいは製造されたいかなる商品も、イングランド船舶、商品が栽培、生産、製造された原産地船を除いて、イングランド、アイルランド、イングランド農園、自治領内の輸入禁止。
 - 外国で栽培、製造された商品のうち、イングランド内に搬入されるいかなる商品も、栽培、製造された場所のみ、商品が船積みされる港のみ、商品が輸送され最初に船積みされた場所のみ、それ以外の他の場所からの搬入の禁止。
- ※この条例にあるイングランド船舶とは、船長と船員の $\frac{3}{4}$ 以上がイングランド人であり、しかもイングランド人所有の船舶のことをいう。

1650年の航海条例が、ただ単にイングランド本国とイングランド諸植民地との貿易から、外国船舶を排除したのであるが、この1651年の航海条例は、イングランド商人の不平に屈伏し、イングランド本国とイングランド諸植民

40) Goldman, C. S., *The Empire and Century* (1905), in E. Green, ed., *The Ideas of Empire: Political and Economic Thought 1903-1913*, Vol. 4, Repr. of 1905, ed., Routledge, 1998, p. 320.

41) Davies, G., *The Early Stuarts 1603-1660*, in George Clark, ed., *The Oxford History of England*, Vol. 9, Second Edition, Repr. of 1959, ed., Oxford University Press, 1979, p. 347.

42) Harper, L. A., *The English Navigation Laws*, op. cit., p. 49.

43) • Beer, G. L., *The Commercial Policy of England toward the American Colonies*, Repr. of 1893, ed., New York: Peter Smith, 1948, pp. 31-2.

• Harper, L. A., *The English Navigation Laws*, op. cit., p. 55.

地の貿易はもちろんのこと、すべての外国との貿易から、外国船舶を排除したのである⁴⁴⁾。

コモンウェルス政府が施行したこの1651年の航海条例は、イングランドがかかわるすべての貿易がイングランド船舶で独占できるとして、イングランドにとって画期的な法律であった。またこの法律により、イングランドは、当時ネーデルランド連邦共和国が掌握していた制海権 (Naval Supremacy) を、打破することができた⁴⁵⁾。

そこで、このコモンウェルスの1651年の航海条例は、航海条例史上「最初の航海条例 (The First Navigation Act)」と、呼ぶことができるのである。

だが、このコモンウェルスの1651年の最初の航海条例は、イングランド植民地貿易において、ネーデルランド連邦共和国からキャリング・トレードを奪うことができなかった⁴⁶⁾。

そこでチャールズ2世 (Charles II, 1660-1685) は、イングランド議会に命じ、イングランドのすべての貿易において、イングランド船舶の利益拡大とイングランド製造業者の保護・育成を目的とする1660年の航海条例を施行させた⁴⁷⁾。この1660年の航海条例の主内容は、以下のとおりである⁴⁸⁾。

44) イングランド商人の不平というのは、ネーデルランド連邦共和国の商人が、高利益をもたらすイングランドの植民地貿易に介入していた、ということである。

• Israel, J. I., *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford University Press, 1989 p. 208.

45) Egerton, H. E., *A Short History of British Colonial Policy*, Eighth Edition, Methuen and Co., Ltd., 1928, p. 62.

46) Andrews, C. M., *The Acts of Trade*, in J. H. Rose, A. P. Newton and E. A. Benians, eds., *The Cambridge History of the British Empire*, Vol. 1, *The Old Empire from the Beginning to 1783*, Cambridge University Press, 1929, p. 270.

47) Egerton, H. E., *A Short History of British Colonial Policy*, *op. cit.*, p. 68.

48) • Beer, G. L., *The Old Colonial System 1660-1754*, Vol. 1, Part 1, *The Establishment of the System 1660-1688*, Repr. of 1913, ed., Peter Smith, 1958, p. 62, n. 1.

• Egerton, H. E., *A Short History of British Colonial Policy*, *op. cit.*, p. 71.

1660年の航海条例

- 8項・ロシアで栽培、製造されたいかなる商品も、マスト、板木、板、塩、ピッチ、タール、松やに、麻、亜麻、レーズン、いちじく、プルーン、オリーブオイルのいかなる商品も、穀物、コーン、砂糖、灰汁、ワイン、酢、火酒、ブランドーのいかなる商品も、キャプテンとクルーの $\frac{3}{4}$ がイングランド人である船舶を除いて、イングランド、アイルランドへの輸入禁止。
- トルコ帝国のいかなる小粒レーズン、商品も上記のように航海したイングランド建造船舶を除いて、あるいは商品が、通常、輸送できる原産地船舶、あるいはその港の船舶を除いて、イングランド、アイルランド内の輸入禁止。
- 9項・フランスあるいはドイツで生産されたすべてのワインは、もしこれらの場所の所有船舶でない船舶で輸入されたならば、外国人課税の支払義務。
- スペイン、ポルトガル、マディラ、カナリアのすべてのワインと上述の条項に言及されたすべての商品とが、もし法的にイングランド船舶以外の船舶で輸入されたならば、追加課税の支払義務。
- 18項・イングランドあるいはイングランド以外の他のイングランド農園を除いて、列挙商品 (enumerated commodities) — 砂糖、タバコ、生綿、藍、しょうが、ファスティック、ファスティック以外の各種の染色木の、他の国への船積みの禁止。

この1660年の航海条例は、1651年の最初の航海条例を整備・強化し、イングランドとイングランド植民地との貿易から、すべての外国船舶を排除し、イングランドに輸入されるヨーロッパ生産物を、イングランド船舶およびイングランド植民地の原産地船舶に制限し、イングランド植民地におけるすべての外国人の商業活動を禁止した。

そこでこの1660年の航海条例は、“海上のマグナ・カルタ (Sea Magna Charta)”，あるいは“海上憲章 (Charta Maritima)”と呼ばれる⁴⁹⁾。

航海条例には、3つの主要な対象がある。すなわち船舶、列挙、市場である。このうち船舶と列挙は、1660年の航海条例で言及されている。残りの市場は、1663年の航海条例で取り扱っている。1663年の航海条例の主内容は、以下のとおりである⁵⁰⁾。

49) Beer, G. L., *The Old Colonial System 1660-1754*, Vol. 1, Part. 1, *op. cit.*, 58.

50) Andrews, C. M., *The Cambridge History of the British Empire*, Vol. 1, *op. cit.*, p. 274.

1663年の航海条例

- ヨーロッパで栽培、生産、製造され、そして農園行きを予定されているすべての商品は、法的な船舶、法的な方法で、まずはじめにイングランド、ウェールズ、ベリッカボンツウィードに持ち込まれ、そしてそこに、アメリカに運び出される前に、陸揚げすること。

1663年の航海条例は、貿易を奨励するとともに、イングランド植民地に輸出されることが決まっているヨーロッパのすべての商品に対し、まずはじめにイングランドに持ち込み、そこに陸揚げされ、そしてその後、植民地へ再船積みすることを規定した法律であった⁵¹⁾。いかえると、この1663年の航海条例は、イングランドの市場を育成・発展させるために、アメリカのイングランド植民地に輸出されるすべてのヨーロッパ商品を、この市場に経由させる法律である。

このことは、イングランド議会在、イングランドの市場の重要性を認識した結果であった。また、イングランド議会は、市場の重要性を推し進めることによって、市場からの経済発展を考えていた。そこで、この1663年の航海条例を、「市場条例 (Staple Act)」と呼ぶことができるのである。

最後に重要な航海条例は、1673年の航海条例である。1673年の航海条例の主内容は、以下のとおりである⁵²⁾。

1673年の航海条例

- アメリカのイングランド農園に到着し、そして列挙商品を陸揚げしようとしているすべての船舶と、それらの船荷を、直接イングランド本国に持ち帰るという契約の許可証を、植民地知事（あとに海軍士官、王立徴税官）に、見せることのできない船のキャプテンとは、出航する時の植民地港で、課税を支払うこと。

この1673年の航海条例は、列挙商品を他の植民地に輸出することを禁止し、はじめから列挙商品に、植民地輸出税を課した法律であった⁵³⁾。

そこで、この1673年の航海条例を、「植民地輸出税法 (Plantation Duties)」と呼ぶことができるであろう。

51) Elton, L., *Imperial Commonwealth*, Collins Clear-Press, 1945, p. 68.

52) Andrews, C. M., *The Cambridge History of the British Empire*, Vol. 1, *op. cit.*, pp. 277-8.

53) Harper, L. A., *The English Navigation Laws*, *op. cit.*, p. 397.

ビアー (George Louis Beer) 氏が指摘しているように、1660年、1663年、1673年の各航海条例は、旧植民地体制 (Old Colonial System) の経済的枠組みを形成した法律であった⁵⁴⁾、とすることができる。

以上の主要な航海条例でもって、当時、世界の海上権を掌握していたネーデルランド連邦共和国と対抗し、そしてその結果、ネーデルランド連邦共和国の海軍に打ち勝ち、イングランドが、世界の海上権を掌握するようになったのである。

V. 1849年の廃止

17世紀から18世紀中頃まで、イングランドは、一連の航海条例およびその条例を確実な法律にさせた王立海軍の進展により、政治・経済が順調に発展した。

航海条例と王立海軍に関しては、ネルソン (Horatio Nelson, 1758-1805) 提督率いるイングランド王立海軍が、インド支配を脅かしにきたナポレオン・ボナパルト (Napoléon Bonaparte, 1769-1821) 率いるフランス海軍を、1798年アブキール湾 (Aboukir Bay) のナイルの戦い (The Battle of Nile) で撃破し⁵⁵⁾、インド貿易を安全にした。

政治に関しては、議会政治 (トーリー党 (The Tories) と、ホイッグ党 (The Whigs) とによる交互の政権担当) の発達により、急激な変化がなくなり、常に安定した政治が行われるようになった。この政治の安定は、産業革命 (The Industrial Revolution) がなんら政治的影響を受けなく、順調に発展していったことからわかる⁵⁶⁾。

54) Beer, G. L., *The Old Colonial System 1660-1754*, Vol. 1, Part 1, p. 84.

55) Hunt, W., *The History of England, from the Accession of George III. to the Close of Pitt's First Administration 1760-1801*, in William Hunt and Reginald L. Pool, eds., *The Political History of England*, Vol. 10, Repr. of 1905, ed., AMS Press, Kraus Reprint Co., 1969, p. 417.

56) cf. Woodward, L., *The Age of Reform 1815-1870*, in G. Clark, ed., *The Oxford History of England*, Vol. 13, Second Edition, Repr. of 1938, ed., Oxford University Press, 1979, p. 3.

2002年6月 川瀬 進：航海条例の終焉

経済に関しては、産業革命が進行し、商工業が発展し、植民地が拡大し、世界市場を独占するまでできていた⁵⁷⁾。

この時点ですでに、航海条例を終焉させる要因が現れている。すなわち産業革命の初期の段階で、スコットランドの自由主義経済学者の父アダム・スミス (Adam Smith, 1723-1790) が、主著『諸国民の富 (The Wealth of Nations, 1776)』の中で、重商主義的植民地政策を批判し、自由競争・自由貿易を主張していたのである⁵⁸⁾。

この自由貿易主義は、当然、重商主義政策の1政策である航海条例をも、批判していることになるのである。

アダム・スミスが生きていた当時は、重商主義政策がイングランド政府の第1政策であったので、スミスが唱えた自由主義思想および自由貿易政策は、国策としては、受け入れられなかった。

ナポレオン・ボナパルトが、1799年フランスの独裁者になり、自分の宿志であった大陸連合計画のため、1803年イングランド上陸作戦を開始した。この1803年の上陸作戦から、イングランドに、かなりの変化が現れてきた。というのは、フランス軍に対する巨額な戦費の支出のため、イングランド経済が衰退し始めたからである。

ナポレオン・ボナパルトが、1804年自らフランスの皇帝ナポレオン1世 (Napoléon I, r. 1804-1815) になり、そしてナポレオン1世の命を受けてフランス海軍の海将ヴィルヌーヴ (Villeneuve) が、フランス・スペイン連合艦隊を率いて、1805年トラファルガー (Trafalger) 沖で、イングランド王立海軍と戦った。このトラファルガー沖の海戦で、ネルソン提督は失ったものの、イングランド王立海軍の大勝利で、イングランドは、制海権を確実に掌握していった。

その後、ナポレオン1世は、イングランドと大陸諸国の大連合軍に、こと

57) cf. *Ibid.*, pp. 6-7.

58) Ashley, W. J., *The Tariff Problem* (1911), in E. Green, ed., *The Ideals of Empire: Political and Economic Thought, 1903-1913*, Vol. 1, Repr. of 1911, ed., Routledge, 1998, p. 35.

ごとく打ちのめされ、没落させられ、宿志をかなえるどころか、歴史上から姿を消さざるを得なかった。

ナポレオン1世が失脚した時、イングランドでは、ジョージ4世 (George IV, 1820-1830) が国王に即いており、国内では、産業革命により、経済が多少上向きになっていた。

この頃のイングランド議会では、トーリー党のリヴァプール (Robert Banks Jenkinson, 2nd Earl of Liverpool, 1770-1828, 首相: 1812-27) を首相とし、外相 (Foreign Secretary) のキャニング (George Canning, 1770-1827)⁵⁹⁾と、ハスキソン (William Haskisson, 1770-1830)⁶⁰⁾とが活躍していた。つまり、キャニングは、1822年8月外相のカスルレー (Robert Stewart, Viscount Castlereagh, 1769-1822) が病死した後、9月に外相に就き⁶¹⁾、イングランド政府内に、自由主義的な雰囲気をつくりだしていた。また、ハスキソンは、商務院総裁 (President of the Board of Trade) になり、自由貿易政策を推進していた⁶²⁾。

59) • キャニングがリヴァプール首相のもと、外相になったのは1822年からである。それより前の外相は、カスルレー (Castlereagh) であった。1822年カスルレーが病死した後、同じトーリー党のキャニングが外相に就いた。なお、外相時のカスルレーは、外交問題では、すばらしく能力を発揮したが、内政問題は、不得意であった。外相という重要ポストに就いたキャニングは、しだいにトーリー党内で、自由主義を唱えるようになり、党内きっての自由主義者になっていった。なお、キャニングは、リヴァプール首相が1827年2月に病気で引退すると、首相になり、ホイッグ党の自由主義者を仲間引き込み、イングランドに自由主義を広めた。

• Woodward, L., *The Oxford History of England*, Vol. 13, *op. cit.*, pp. 69-70.

60) ハスキソンは、トーリー党の1員であり、1823年から1827年まで、リヴァプール首相のもと、商務院総裁 (President of the Board of Trade) を務めた。また、ハスキソンは、この商務院総裁時に、自由主義すなわち自由貿易政策を打ち出し、イングランドの国策を、重商主義から自由主義へ変えていった1人であった。

61) Brodrick, G. C. and Fotheringham, J. K., *The History of England, from Addington's Administration to the Close of William IV.'s Reign 1801-1837*, in William Hunt and Reginald L. Pool, eds., *The Political History of England*, Vol. 11, Repr. of 1906, Longmans, Green, and Co., 1969, p. 199.

62) *Ibid.*, p. 202.

ここで1つ注意しておかなければならないことがある。それは、航海条例とは相反する自由主義が、イングランド政府内に高まっている、ということである。

産業革命の発達以来、またアダム・スミスの登場以来、しだいに芽生えてきた自由主義思想が、ナポレオン1世の没落後、一気に高まっていった。この一気の高まりは、当然イングランド議회를制しているトーリー党が、自由主義思想および自由貿易政策、つまり自由主義経済政策を、国策として受け入れたからである。

この自由主義経済政策を前面に押し出し、主張していったのは、商務院総裁ハスキソンである。

いいかえれば、このハスキソンは、航海条例を終焉に追い遣った人物である。

ではなぜ、ナポレオン1世の没落後、イングランドにおいて、自由主義が台頭してきたのであろうか。いいかえると、トーリー党のキャニングとハスキソンとが自由主義を唱え、そしてそれを、国策とさせることができたのであろうか、が問題となる。その問題を解くカギは、以下のように4つある。

①エンクロージャー (Enclosure) による農業革命

②ナポレオン1世没落による大陸封鎖の解除

③木綿工業による産業革命

④航海条例による植民地貿易の統制

では、それぞれ個別に考察する。

①エンクロージャーによる農業革命

表1. 19世紀前期におけるイングランドの人口数、からわかるように、1811年から1821年の10年間に、2,000,000人ももの人口増加があった。10年間で、2,000,000人ももの人口増加は、社会の進歩と死亡率の低下とが考えられる。

この増加した2,000,000人ももの人口を養うためには、いままでとは違った

表1. 19世紀前期におけるイングランドの人口数

年	人口(数)
1811	12,000,000
1821	14,000,000
1831	16,500,000
1851	21,000,000

Source: Woodward, L., *The Age of Reform 1815-1870*, in G. Clark, ed., *The Oxford History of England*, Vol. 13, Second Edition, Repr. of 1962, ed., Oxford University Press, 1979, p. 1 より作成。

新しい農業生産、つまり農業革命がなければならなかった。

イングランドでは、1760年頃から第2次エンクロウジャーが、しだいに激しくなった⁶³⁾。いいかえると、イングランドでは、この第2次エンクロウジャーをとおして、農業経営を合理化し、生産量を上げなければならない⁶⁴⁾、つまり資本主義的な大土地所有を行わなければならないとなった、ということである。

また、この第2次エンクロウジャーにより、土地価格が高騰し、土地を失った小農民が多数出現し、社会不安が起こった。小農民にとってこのエンクロウジャー・アクト (Enclosure Acts)⁶⁵⁾は、不満であった。

②ナポレオン1世没落による大陸封鎖の解除

ナポレオン1世の大陸封鎖の解除により、ロシアから多量の穀物がイングランドに輸入されたので、小麦価格が暴落し、地主階級が経済的危機に陥った。イングランド政府は、この地主階級の利益を守るために、1815年保護貿易であるコーン・ロー (Corn Law: 穀物法) を施行した⁶⁶⁾。

63) Hunt, W., *The Political History of England*, Vol. 10, *op. cit.*, p. 275.

64) cf. Doring, F., *The Transformation of European Agriculture*, in H. J. Habakkuk and M. Postan, eds., *The Cambridge Economic History of Europe*, Vol. 6, *The Industrial Revolutions and after: Incomes, Population and Technological Change* (2), Repr. of 1965, ed., Cambridge University Press, 1979, p. 628.

65) Hunt, W., *The Political History of England*, Vol. 10, *op. cit.*, p. 275.

66) このコーン・ローは、外国産の穀物に高関税を課し、イングランド国内の輸入を制限した法律である。すなわち、このコーン・ローは、イングランド国内の穀物生産者を保護した保護貿易政策である。

このコーン・ローは、イングランドの地主階級である生産者を保護するために、イングランド産小麦の価格維持と、外国産小麦による競争防止とを目的とし、穀物価格を高く設定した法律であった。この国内の穀物価格が高く設定されたということは、一般市民の生活をかなり苦しくさせ、社会不安を引き起こした、ということの意味する。農産物の保護貿易に反対する自由貿易業者は、このコーン・ローに不満であった。

③木綿工業による産業革命

ナポレオン戦争（1805-15）の後、1820年頃からイングランドの産業革命は、しだいに進展の速度をはやめた。

この産業革命の進展により、都市の商業、工業、貿易が活気づき、雇用が増大した。この雇用に応じたのは、エンクロウジャーで土地を失った小農民、およびコーン・ローで貧しくなった弱い市民であった。

この産業革命が進展すればするほど、産業資本家が力を持つようになった。そこで産業資本家たちは、しだいに国内の産業を守る保護主義よりも、利益をより多く獲得できる自由主義を好むようになってきた。また、産業革命により、しだいに力を付けてきた製造業者にとって、自分たちの意見、つまり自由貿易を、議員としてイングランド議会で反映できなかったことに、不満であった。

④航海条例による植民地貿易の統制

航海条例そのものが、重商主義政策の1重要政策であったから、その航海条例は、当然、植民地貿易を統制するものであり、また植民地の産業および金融をも統制した法律であった。このことから、植民地人たちは、この航海条例がしだいに社会が進歩するにつれて、たとえば産業革命が波及するにつれて、窮屈になってきた。そこで植民地人たちは、この航海条例による貿易統制が不満であった。

以上、自由主義を主張するための4つの不満によって、イングランド政府は、自由主義への道を歩まなければならなくなったのである。

いいかえると、この自由主義の主張が、やがて航海条例の廃止、そしてア

メリカ植民地の独立へといった⁶⁷⁾。また、この自由主義を、率先して主張したのが、トーリー党のキャニングとハスキソンであった。

キャニングとハスキソンは、下からの市民の力で、自由主義を主張することができたのであり、またそれを国策として生かすことができたのである。

自由貿易を具体的に行ったのは、1813年東インド会社の対インド貿易独占権の廃止、1833年東インド会社のインドでの商業活動の全面的停止、1846年コーン・ローの廃止である。

またその後、1849年に航海条例が廃止された⁶⁸⁾。

この航海条例の廃止に先頭立って行った人物は、ハスキソンである⁶⁹⁾。

ハスキソンは、1823年から1827年の間、商務院総裁になり、イングランド議会で、政策および権限について自由主義を主張した。その自由主義の主張とは、航海条例の改正および関税の低減、さらにその廃止を求めるものであった⁷⁰⁾。

19世紀前半のイングランドでは、重商主義はもはや無用の法律になっており⁷¹⁾、航海条例も時代にそぐわない法律になっていた⁷²⁾。

そこで、イングランド議会は、1844年から1848年にかけて、航海条例の廃止を考え⁷³⁾、結果的に1849年に廃止を決定し、終焉を迎えさせたのである。

VI. おわりに

イングランドのコモンウェルス政府は、1650年10月3日植民地貿易を独占

67) Egerton, H. E., *A Short History of British Colonial Policy*, *op. cit.*, p. 258.

68) *Ibid.*, p. 258.

69) Brodrick, G. C. and Fotheringham, J. K., *The Political History of England*, Vol. 11, *op. cit.*, p. 207.

70) Woodward, L., *The Oxford History of England*, Vol. 13, *op. cit.*, p. 71.

71) Egerton, H. E., *A Short History of British Colonial Policy*, *op. cit.*, p. 258.

72) Girard, L., Transport, in H. J. Habakkuk and M. Postan, eds., *The Cambridge Economic History of Europe*, Vol. 6, *The Industrial Revolutions and after: Incomes, Population and Technological Change (I)*, Repr. of 1965, ed. Cambridge University Press, 1979, p. 247.

73) *Ibid.*, p. 247.

するために、重商主義政策の根幹をなす航海条例を施行した。すなわちイングランド植民地貿易から、外国船舶を排除したのである。また翌年、コモンウェルス政府は、1651年の航海条例を強化し、1651年10月9日最初の航海条例とも言われるべき航海条例を施行した。すなわちイングランド船舶や原産地船舶を除いて、外国船舶による商品の輸出を禁止した。

この1651年の最初の航海条例によって、当時、海上権を掌握していたネーデルランド連邦共和国と戦争（1652-1654）が起こった。

イングランド政府は、この1651年の最初の航海条例をはじめとして、一連の航海条例を施行することにより、制海権を獲得し、植民地から莫大な利益を得ることができたのである。

だが、この一連の航海条例は、19世紀前期には、現実とはそぐわない法律になってきた。すなわち、自由主義の台頭である。もちろんこの自由主義は、産業革命がもたらしたものである。

産業革命の発展により、イングランドは、自由主義的経済政策が国策となり、航海条例は、時代と逆行する法律になっていった。つまり、1849年に航海条例は、終焉を迎えることとなったのである。

また、この1849年の航海条例の廃止は、その後イングランドに、アメリカ独立を承認させる要因をつくったのである。