

イングランド王立海軍と1696年の航海条例

川 瀬 進

目 次

- I. はじめに
- II. 対オランダ戦争
- III. 対フランス戦争
- IV. 1696年の航海条例
- V. おわりに

I. はじめに

イングランド政府は、1651年の“最初の航海条例”をはじめとして、1660年、1663年、1673年と主要な航海条例を発布した。

これらの航海条例は、イングランド貿易からオランダ船舶を排除し、かつイングランド船舶を規制することによって、イングランドの富を増加しようとする法律である。いいかえれば、イングランド政府は、イングランドとイングランド植民地との貿易、またイングランド植民地と同じイングランド植民地との貿易、さらにイングランド植民地と外国との貿易、最後に植民地の生産物をも規制することによって、イングランドの経済発展を謀ったのである。

その具体例として、1651年の“最初の航海条例”は、イングランド国民の生活を保護するために、イングランド海岸貿易やイングランド植民地貿易から、オランダ船舶を排斥した。“海のマグナ・カルタ”と称せられる1660年の航海条例は、イングランドにとって重要な商品である植民地列挙生産物の

輸出先を統制し、かつ独占した。1663年の航海条例は、イングランドの市場を保護するために、植民地間どうしの輸出入を規制した。1673年の航海条例は、イングランドの関税収入を確保するために、植民地の列挙生産物に輸出税を課したのである。

これらの航海条例のうち、1660年、1663年、1673年の航海条例は、ピーアも指摘しているように、「旧植民地体制の経済的根幹を構成する」¹⁾のである。

もう少し厳密にいうならば、上の4つの航海条例は、イングランドとイングランド植民地との貿易や航海を規制することによって、旧植民地体制を確立させたのである。

確かに上の4つの航海条例は、重要なものである。だが、航海条例を研究するにあたり、本当に上の4つの航海条例だけ、いいかえると貿易や航海に関する限り、上の4つの航海条例だけで良いのであろうか。答えは、Noであるように思われる。というのは、貿易や航海に関するという条件付きで考える限り、1696年の航海条例が、問題にされなければならないからである。

そこで本稿では、1696年の航海条例が、なぜ問題にされなければならないか、という理由を考察するとともに、その航海条例が施行されるまでの経緯、すなわちイングランド王立海軍と対外戦争についても考察する。

II. 対オランダ戦争

1673年の航海条例は、イングランド政府の財政収入を確保するために施行された法律である。また、この1673年の航海条例は、第3次対オランダ戦争の終結の前の年に施行された法律であり、慢性的な財政難に苦しんでいたイングランド政府が、莫大な戦費に耐えきれなく、施行せざるをえなくなった法律でもある。

では、イングランド政府の財政逼迫は、いつごろから来ているのであろう

注1) Beer, G. L., *The Old Colonial System 1660-1754*, Vol. I, Gloucester, Mass., Peter Smith, 1958, pp. 83-84.

か。それは、徐々にではあるが、1652年の第1次対オランダ戦争前から来ているのであり、それが顕著に現れて来るのは、チャールズⅡ世が王位に復した1660年の王政復古後である。

例えば、第1に王政復古後に、イングランドの陸軍であったニュー・モデル軍が、たった1度の給料支払いだけで解散させられたこと、第2に当時のイングランド王立海軍の最良戦艦を、オランダに捕われたり、1667年のメドウェイ（Medway）事件後、いっそうの財政引き締めによって、軍艦を係船させたり、水夫を削減したことである。

これらのことは、当然イングランド王立海軍の縮小を意味するとともに、イングランド政府に対する国民の不満を募らせる結果になったのである。

この国民の不満は、当然イングランド政府の施政方針に、なんらかの影響を与えたのである。すなわち、1673年の航海条例の登場である。だが、この1673年の航海条例も脱法行為によって、100%実施できなかった。

1673年の航海条例は、イングランドの植民地どうしがお互いに貿易することによって、そこで取引される関税収入、すなわち戦費をイングランド本国にもたらさないから施行された法律である。

植民地間どうしの貿易が増加するということは、植民地が健全に発展することにとって、とても重要なことであるが、そのことによって直接、イングランド本国が発展するとは限らない。イングランド本国の消費者は、植民地からの列挙生産物を輸入するに際し、高い関税を支払って輸入している。だが、イングランド植民地間どうしの消費者は、イングランド本国になんら関税を支払わないで、生産物を輸出入している。このことは、イングランド本国の消費者が植民地の消費者より、ヨリ不利な立場に立たされていることを意味しているのである。

そこでイングランド政府は、植民地間どうしの貿易をある程度規制し、イングランド本国の関税収入、すなわち戦費を確保するために、1673年の航海条例を施行したのである。

この1673年の航海条例は、チャールズⅡ世が制定した「グリーンランドと

イーストランドとの貿易促進ならびに植民地をヨリ安全にするための法律」²⁾の中にあり、その主規定は、次のとおりである。

〔第2条〕 1673年9月1日以降、法的規則にのっとり、アメリカ、アジア、アフリカのイングランド植民地と貿易しようと思っているイングランド船舶は、いいかえれば、植民地列挙生産物である砂糖、タバコ、生綿、インジコ、しょうが、ファスチックおよびその他の染色材木を、海難の場合を除いて、イングランド、ウェールズ、ベリック・アボン・トゥィードに船積みしようと思っているイングランド船舶は、もし1人の適格保証人が、あらかじめ公債証書を供託していなかったならば、植民地列挙生産物を船積みする前に以下(表I. 1673年の航海条例における植民地列挙生産物の関税率)の割合で、関税を支払わなければならない³⁾。

表I. 1673年の航海条例における植民地列挙生産物の関税率

生産物	関税率
白砂糖 <i>per cwt.</i>	5 s.
赤砂糖と黒砂糖 <i>per cwt.</i>	1 s. 6 d.
タバコ <i>per lb.</i>	1 d. ^{*1}
生綿 <i>per lb.</i>	$\frac{1}{2}$ d.
インジコ <i>per lb.</i>	2 d.
しょうが <i>per cwt.</i>	1 s.
ログウッド <i>per cwt.</i>	£ 5
ファスティクとすべての染色材木 <i>per cwt.</i>	6 d.
ココナツ <i>per lb.</i>	1 d.

※1. 1660年での関税率の $\frac{1}{2}$ 、すなわち1 d.になっている。このことは、ビーアも指摘しているように、法律制定者がBook of Ratesの中の付加税1 d.を見落としているのである。

(Beer, G. L., *The Old Colonial System 1660-1754*, Vol. I, Gloucester, Mass., Peter Smith, 1958, p. 83.)

Source : Jensen, M., *American Colonial Documents to 1776*, in D. C. Douglas, ed., *English Historical Documents*, Vol. IX, Oxford University Press, 1969, p. 359の本文より作成。

2) Sosin, J. M., *English America and the Restoration Monarchy of Charles II*, University of Nebraska Press, 1980, p. 65.

3) Jensen, M., *American Colonial Documents to 1776*, in D. C. Douglas, (次頁脚注へ続く)

表 I から判明できることは、1673年の航海条例の関税率と、下表の表 II の1660年の航海条例の関税率、すなわち“オールド・サブシティ”⁴⁾とが、ほぼ同じということである。

表 II. 1660年の航海条例における植民地列挙生産物の関税率

生 産 物	関 税 率
白砂糖 <i>per cwt.</i>	5 s.
赤砂糖と黒砂糖 <i>per cwt.</i>	1 s. 6 d.
タバコ <i>per lb.</i>	2 d. ^{※1}
生綿 <i>per lb.</i>	$\frac{1}{2}$ d. ^{※2}
インジコ <i>per lb.</i>	2 d. ^{※3}
しょうが <i>per cwt.</i>	1 s.
ログウッド <i>per cwt.</i>	5 s. ^{※4}
ダイウッド (染色材木) <i>per cwt.</i>	6 d.
ファスティク <i>per cwt.</i>	6 d.
ココナツ <i>per cwt.</i>	2 s. 6 d.

※1. ハーパーでは1 d.となっていたが、ビーアの2 d.に従った。というのは、ビーアも指摘しているようにBook of Ratesの中での付加税1 d.を付け加えなければいけないからである。

※2. ビーアでは, freeとなっていたが, ここではハーバーの $\frac{1}{2}$ d.を採用した。

※3. ビーアでは, $\frac{1}{2}$ d.となっていたが, ここではハーバーの2 d.を採用した。

※4. ビーアでは, 空白になっているが, ここではハーバーの5 d.を採用した。

Source: Harper, L. A., *The English Navigation Laws*, Octagon Books, Inc., New York, 1964, p. 398と, Beer, G. L., *op. cit.*, p. 82とから作成。

1673年の航海条例と、1660年の航海条例とによる関税率がほぼ同じであるということは、1660年の航海条例によって、1度は関税率が取決め施行されたのであるが、厳守されていなかったので、再び1673年の航海条例でもって、再強化されたということが判明できるのである。

さらに、イングランド政府の財政逼迫の例を挙げてみると、第3次対オランダ戦争のときに、フランスから戦費を送金してもらっていたことや、また

ed., *English Historical Documents*, Vol. IX, Oxford University Press, 1969, pp. 358-359.

4) Beer, G. L., *op. cit.*, p. 82.

チャールズII世が、戦費捻出のための議会を開いたら、ことごとく大反対されていたことである。

それでもイングランド政府は、政府財政の続く限り、すなわちイングランドの威信にかけても、対オランダ戦争での勝利を勝ち取らなければならなかったのである。

イングランド政府の財政逼迫の限界は、1674年までであったように思われる。というのは、史実からもわかるように、スペインの仲裁で、すなわちチャールズII世がフランスとは別に単独で、オランダと1674年2月19日にウェストミンスター条約(The Treaty of Westminster)を結んだからである。

イングランド側として、このウェストミンスター条約による講和は、願ってもないものであったように思われる。というのは、国王に対する反感や、財政面からいっても、もはや限界であったし、また第2次対オランダ戦争と同様、自国王立海軍がオランダ海軍に敗れていた⁵⁾からである。

だが、オランダ側としては、この講和は納得のいかなかったものであった。陸の上で、フランス軍に負けた⁶⁾としても、海上ではイングランド王立海軍に勝っていたし、また財政についても、まだ戦争を続ける余裕があったからである。このことは、1674年にオランダがイングランドとの納得のいかないウェストミンスター条約を締結した後も、オランダがその後4年間、対フランス戦争を継続していたことから判明できるであろう。

結果的に見てこの講和は、イングランドにとってかなり有益であり、オランダにとって損失であった。

例えば、この講和によってイングランドでは、1673年のオランダ艦隊によって失ったニューヨークを含むコネチカットやデラウェアの河川地域を、再び手に入れることができた⁷⁾のであり、またこれと反対に、オランダでは、

5) cf. Leopold Von Ranke, *A History of England principally in the Seventeenth Century*, Vol. III, AMS Press, Inc., New York, 1966, p. 543.

6) cf. *Ibid.*, p. 543.

7) cf. Sosin, J. M., *op. cit.*, pp. 231-232.

海外での貿易範囲を制限されたり、イングランドに賠償金180,000ポンド⁸⁾を支払わなければならなかったのである。

イングランドにおいてこの講和は、1,000人の犠牲者と600万ポンドの戦費⁹⁾から成り立っていたのである。

1674年当時イングランド政府は、キャバル内閣¹⁰⁾ (The Cabal Ministry) がテスト・アクト (Test Act) によって、崩壊した¹¹⁾直後のダンビ (Sir Thomas Osborne, 1st Earl of Danby, 1st Duke of Leeds) 内閣であった。

この内閣変遷で注意しなければならないことは、チャールズ二世の意志が必ずしも一致していなかったことである。

当時、イングランド政府の政治課題として、王権を強化すべきか、あるいは議会権力を増強すべきかという内政問題や、オランダを友とするか、あるいはフランスを友とするかの外交問題が、介在していたのである。

もう少し厳密に詳述すると、イングランド政府には、3つの勢力が介在していたのである。すなわち、王党派、ダンビ内閣派、反ダンビ内閣派であ

8) Sir George Clark, *The Later Stuarts 1660–1714*, in Sir George Clark, ed., *The Oxford History of England*, Vol. X, Second Edition, Oxford, At the Clarendon Press, 1976, p. 83.

9) *Ibid.*, p. 83.

10) この“キャバル内閣”という名は、以下の5人の大臣の頭文字をとって付けられた名であり、そして、5人の大臣がイングランド政府を組織していたのである。

Clifford, Arlington, Buckingham, Ashley (その後シャフツベリー初代伯となる), Lauderdale.

Robinson, C. E., *England, A History of British Progress from the Earliest Ages to the Present Day*, Thomas Y. Crowell Company, 1928, p. 321.

ここでいう内閣とは、現代の内閣とは少し違っているが、良い言葉が見つからないので便宜上、内閣とした。というのは、内閣、すなわち政府が国政をつかさどるのであるが、当時としては、絶対権力者が依然として王であり、その下に議会政府＝内閣が存在したからであり、また5閣僚がコンセンサスのとれた政策を持っていなかったからである。

11) キャバル内閣が崩壊した理由は、テスト・アクトによってである。このテスト・アクトは、イングランド国教会で擁護するために、他の教会の信者を国政の重要ポストから、排除するものであった。したがって、当然カトリック教徒であったキャバル5閣僚のうち、クリフォードとアーリントンとが失却し、キャバル内閣が崩壊することになったのである。

る。

チャールズⅡ世の政策方針は、内政面で当然国王の権力の増強、またカトリック教徒の実母やカトリック教国の生活が長かったことからのカトリック教の支持、そして外交面で依然としてフランスを友とし、オランダを敵とすることであった。これに反し、ダンビ内閣派は、チャールズⅡ世の権力の現状維持、クラレンドン法典¹²⁾ (The Clarendon Code) によるイングランド国教会の保護、オランダを友とし、フランスを敵とすることであった。最後に、反ダンビ内閣派は、チャールズⅡ世の権力の縮小、イングランド国教会の打破、フランスを友とし、オランダを敵とすることであった。

このような3つの勢力から考えると、キャバル内閣同様、ダンビ内閣もチャールズⅡ世との意思疎通がはかられていなかったように思われる。このことは、内政に関しても外交に関しても、かなりの影響をおよぼすのである。

例えば、チャールズⅡ世の政策方針が、議会から否決されると、チャールズⅡ世は、おのずから強権を発動することになるであろうし、また議会にとってもプライドを傷つけられることになる。このことは、当然イングランド政府に対する国民の不信感を募らせることになるだけであり、とうてい王立海軍の増強など望めないのである。

それにもかかわらず、イングランド王立海軍の重要性を認識し、その海軍の組織をヨリ少しでも良い方に改善し、また一連の航海条例をヨリ明確に実施し、ひいてはイングランド王立海軍を世界最強に押し上げたのは、有能な海将の輩出にほかならないのである。

12) クラレンドン法典は、1661年から1665年の間に議会で可決された4つの制定法である。

1. 都市自治体法 (The Corporation Act)
2. 礼拝統一法 (The Act of Uniformity)
3. 秘密集会法 (The Conventicle Act)
4. 五マイル法 (The Five-mile Act)

これら4つの法律のクラレンドン法典は、イングランド国教会を再建するために制定されたものである。

Robinson, C. E., *op. cit.*, pp. 319-320.

1673年のテスト・アクト後、すなわち大提督であったカトリック教徒のヨーク公（チャールズ二世の弟・後のジェームズ二世）が失却すると、イングランド王立海軍の本部は、委員会組織で構成されることになった。その王立海軍本部のリーダーは、ルーパート（Prince Rupert, 1619-82）であった¹³⁾。

ただし、ここで2点ほど注意しなければならない。その1点目は、王政復古後の王立海軍本部は、その長を国王とし、またその本部全体が国王に統轄されていたことである。その2点目は、テスト・アクト後の王立海軍本部が委員会組織で構成されることになったが、しかしその本部は、やはり、国王チャールズ二世の命によって任命されたピープス（Samuel Pepys, 1633-1703）海軍官房長¹⁴⁾（The Secretary to the Navy Board）が、その本部委員たちを取り締まっていたことである。

これら2つの事柄は、1673年のテスト・アクトによって、イングランド王立海軍の政策方針が、大筋の上であまり変更されなかったことを意味しているのである。だが、王立海軍の本部が再び委員会組織になったことによって、チャールズ二世の権力が、ある程度制約を受けることになったことを忘れてはいけぬ。

ダンビ内閣当時、イングランド王立海軍本部のリーダであるルーパート名將は、第2次対オランダ戦争の立役者でもあった¹⁵⁾が、その戦争では、十分に力を発揮できなかったようである。また、第3次対オランダ戦争での自国海軍およびフランス海軍の連合海軍力をもってしても、ルーパートは、勝利を導くことができなかったのである。ここでルーパートが十分に力を発揮できなかったからといって、ルーパートが、戦術能力に欠けていたというので

13) cf. Von Ranke, L., Vol. III, *op. cit.*, p. 42.

14) Sosin, J. M., *op. cit.*, p. 55.

15) 第1次対オランダ戦争も同様、当時のイングランド海軍の戦術は、主要艦隊を3つの艦隊、すなわち1660年頃からはじめていた赤、白、青の旗艦旗をつけた艦隊に分団して、敵艦と戦うことであった。1665年のイングランド海軍は、赤の旗艦旗をつけたラウソン海軍中將艦、白のルーパート艦、青のサンドウィッチ伯艦から構成されていた。

cf. Ranke, L. V., Vol. III, *op. cit.*, p. 426.

はなく、オランダ海軍の智将デ・ロイテル (Michiel Adriaanszoon de Ruyter, 1607-76) の方が少し、海戦について詳しくあったということだけである。

このことは、表Ⅲの第3次対オランダ戦争におけるイングランドおよびフランス連合軍とオランダ軍との軍事比較からでもわかるとおり、イングランドおよびフランス連合海軍の方がオランダ海軍よりも、ヨリ優位な立場にあったにもかかわらず、敗北した事実からでも判断できるであろう。

表Ⅲ. 第3次対オランダ戦争における
イングランドおよびフランス連合軍とオランダ軍との軍事比較

	イングランドおよびフランス	オランダ
船舶 (隻)	172	130
大砲 (門)	5,000	4,500
人員 (人)	26,000	26,000

Source : Sir George Clark, *The Later Stuarts 1660-1714*, in Sir George Clark, ed., *The Oxford History of England*, Vol. X, Second Edition, Oxford, At the Clarendon Press, 1976, p. 78の本文から作成。

イングランド政府の財政立て直し、また王立海軍の増強をねらった1673年の航海条例は、その施行の翌年1674年には、あまり役に立っていなかったようである。もともと航海条例は、オランダの制海権を打破し、オランダをイングランド貿易から排除するために施行された法律である。だが、1674年の王立海軍の敗北によって、航海条例を施行・徹底することの難しさが、改めて浮き彫りにされたのである。

イングランド王立海軍の敗北にもかかわらず、イングランドが以前よりもヨリ領土を拡大し、一連の航海条例を施行し、オランダよりもヨリ優位な立場に立てたことは、ウェストミンスター条約にほかならないのである。このことによってルーパートは、敗戦の責を負わされることなく、その後、名將た

る地位を築くことができたのである。

イングランド王立海軍を敗北せしめたオランダ海軍の智将デ・ロイテルは、どのような人物であろうか。デ・ロイテルの智将たるゆえんを次に挙げる。

デ・ロイテルは、第1次対イングランド戦から艦隊を指揮し、十分に海戦についての戦術を身に付けている。この点第2次海戦から艦隊を指揮している陸軍出身のルーバートとは、少し異なる。この第1次海戦で敗れたオランダ海軍¹⁶⁾の屈辱を胸にしてデ・ロイテルは、第2次対イングランド戦へと突入するのである。

第2次対イングランド戦の最初の戦いで、オプダム司令長官 (The Dutch Admiral Opdam) が、1665年のローウェストオフ (Lowestoft) 沖で戦死した後、彼に代わって1666年デ・ロイテルが艦隊の司令長官となり、ノース・フォアランド (North Foreland) 沖でイングランド海軍と激戦を行い勝利へと導びいた¹⁷⁾のである。このことは、デ・ロイテルが第2次対イングランド戦において、ローウェストオフ沖で敗北したオランダ海軍を、1666年のノース・フォアランド沖の海戦までに、イングランド王立海軍と対抗できるぐらいに回復させ、巨大化させていたということである。

オプダム司令長官が戦死した1665年のオランダ海軍は、イングランド船舶9隻を捕獲したものの、自国船舶16隻を撃沈させられ、また2,000人もの犠牲者¹⁸⁾を出して敗北したのである。

このような犠牲を負ってまでも、1年後の1666年に、オランダ海軍が勝利したということは、デ・ロイテルの努力と戦術の正しさを意味しているのである。このときの激戦を物語る史実として、この戦いが“4日戦争¹⁹⁾ (The Four Days' Battle)”と呼ばれている。

16) Farnell, J. E., "The Navigation Act of 1651, the First Dutch War, and the London Merchant Community", *The Economic History Review*, Second Series, Vol. XVI, No. 3 (April 1964), p. 444.

17) Von Ranke, L., Vol. III, *op. cit.*, p. 437.

18) Clark, G., *op. cit.*, p. 65.

19) Von Ranke, L., Vol. III, *op. cit.*, p. 437.

第2次および第3次の対オランダ戦争の敗因は、名将ルーパートの輩出にもかかわらず、オランダの智将デ・ロイテルの活躍があったことにはかならないが、もう少し細かくいうと、イングランド王立海軍の組織そのものに欠陥があったように思われるのである。

そこで、1673年にチャールズⅡ世から王立海軍官房長に任命されたピープスは、ルーパートに助言を与えるとともに、王立海軍組織の強化に乗り出したのである。また、ピープスは、第2次および第3次の対オランダ戦争において、王立海軍の有能な行政指導者であり²⁰⁾、この行政を円滑に進めるために、数々の制度を創設したのである。

ピープス海軍官房長は、海将モンク (George Monk, 1st Duke of Albemarle, 1608-70)、名将ルーパート、総指揮官ヨーク公²¹⁾ (Lord High Admiral of England) みたいに、実際に旗艦に塔乗して、イングランド王立海軍のために活躍したのではなくて、チャールズⅡ世を補佐することによって、イングランド王立海軍を強化したのである。

イングランド王立海軍を強化する命を受けたピープスは、この仕事に専念している間に1つだけ屈辱的な立場に立たされた。それは、第2次対オランダ戦争での敗北である。この敗北によって、ピープス自身が関与した1663年の航海条例が後退させられてしまったからである。すなわち1663年の航海条例が、オランダに有利になるように変更させられてしまったのである。

例えば、1663年の航海条例で、オランダ船舶をイングランド貿易から排除し、かつそのイングランド貿易は、イングランド自国船でなければならず、また植民地生産物が列挙され、その植民地列挙生産物が必ず、イングランド本国を経由し、あたかもイングランド生産物として、再び船積みされなければならなかった²²⁾のである。だが、第2次対オランダ戦争後の1667年のブレ

20) Clark, G., *op. cit.*, p. 63.

21) Beer, G. L., *op. cit.*, p. 260.

22) cf. Andrews, C. M., *The Acts of Trade*, in Rose, J. H., Newton, A. P., and Benians, M. A., eds., *The Cambridge History of the British Empire*, Vol. I, Cambridge, At the University Press, 1929, p. 274.

ダ条約 (Treaty of Breda) で、「オランダは、自国船舶において、低地および高地ドイツの栽培品、生産品、製造品を、イングランド国内に運ぶことができる」²³⁾ ようになったのである。いいかえると、ドイツからライン川を下り、ドルドレヒトへ運ばれるすべての商品は、オランダ商品とみなされ、イングランド国内に輸送されることになった²⁴⁾のである。

1667年以降、一時的にはあるが、オランダは、イングランドとドイツとの貿易媒介者として認められる²⁵⁾ことになったのであり、また、このことは「貿易促進法」²⁶⁾である1663年の航海条例の後退を意味しているのである。

1674年のダンビ内閣後、イングランド王立海軍は、形式上委員会決議で運営されることになったが、実質上はやはり今までどおり、チャールズ二世が強権を発動することによって、統括されていたのである。この強権を発動することによって、王立海軍を統括するやり方は、1685年のチャールズ二世死後、ヨーク公のジェームズ、すなわちジェームズ二世によっても引き継がれた²⁷⁾やり方であった。

1685年にジェームズ二世に引き継がれたイングランド王立海軍は、オランダとの1674年のウェストミンスター条約後、ますます増強されていた。だがこの増強も、フランス海軍の増強にはかなわなく、王立海軍は、当時世界2位の軍事力であった。

オランダ海軍が、第2次および第3次の対イングランド戦争で勝利を納めながらも、仕方なく1674年のウェストミンスター条約を締結しなければならな

23) Harper, L. A., *The English Navigation Laws*, Octagon Books., Inc., New York, 1964, p. 407.

24) cf. Lipson, E., *The Economic History of England*, Vol. III, The Age of Mercantilism, Third edition, Adam and Charles Black, 1943, p. 125.

25) cf. Cunningham, W., *The Growth of English Industry and Commerce in Modern Times*, Part II, Cambridge, At the University Press, 1903, p. 674, n. 4.

26) Andrews, C. M., Vol., *op. cit.*, p. 274.

27) ヨーク公時代のジェームズ二世は、大提督であり、また旗艦の総指揮官でもあったが、1673年のテスト・アクトによって、戦列から引き離されていた。

かった理由は、その背後にフランス海軍の脅威があったことにほかならないのである。

オランダと同様、フランスに対する脅威は、イングランドにもあった。もし、ウェストミンスター条約を結ばず、独立国のオランダが敗北していたならば、ライン川下流のオランダ領デルタ地帯がフランス領となり、フランスは、当然アムステルダムを自国海軍の主要拠点とし、イングランドを脅かしていたであろう。これらのことから考えると、イングランドとオランダは、ただちに戦争を終結させ、講和を結び、しだいに両国の脅威になりつつあるフランスと対抗する方がより賢明であるように思われる。そこで、両国がこの1674年のウェストミンスター条約を結んだのである。

Ⅲ. 対フランス戦争

イングランドとフランスとは、1337年からの100年戦争以来、非常に仲の悪い間柄であった。その後、イングランドは、“航海条例の前史”である1381年のリチャードⅡ世の制定法、および1651年の“最初の航海条例”によって、着実にイングランド王立海軍を発展させてきた。だが、フランスはその間、国内での長期にわたる宗教戦争のため、対外的軍事力である海軍を発展させることができなかったのである。

フランスが対外的に軍事力を発揮したのは、1643年にルイⅩⅣ (Louis ⅩⅣ le Grand, 1638-1715) が王位についてからのことである。

ルイⅩⅣ世が国内の軍事力を増強し、また海外での軍事力を増強したということだけでは、昔から仲が悪かったという理由で、1690年のイングランドとの戦争は、起り得ないのである。

では、なぜ1690年にイングランドとフランスとは、ビーチヘッド (Beachy Head) 沖の海戦に突入したのであるだろうか。それは、3つの要因が考えられる。その第1は、ルイⅩⅣ世の野望、第2は、コルベール (Jean Baptiste Colbert, 1619-83) の重商主義政策の強化、そして第3に、イングランドの

王位継承紛争である。これら3つの要因は、イングランドの航海条例にかなり影響を与える。次にこれら3つの要因を個別に考察する。

第1. ルイ XIV 世の野望

野心家である太陽王ルイ XIV 世は、1643年に王位につくと、すぐに植民地獲得をはじめとして世界制覇をめざしていた²⁸⁾のである。そのためには、伝統的に強力な陸軍の増強はもちろんのこと、当時イングランド王立海軍やオランダ海軍にひけをとっている自国海軍の組織強化、および増強を謀らなければならなかったのである。

1643年当時のフランス海軍は、その艦隊のほとんどすべてをオランダ製の艦船で組織しており、また国内で、宗教戦争であるフロンド（Fronde）の乱などがあり、とても対外戦争を行える状態ではなかった。それでも、1672年の第3次イングランド＝オランダ戦争までに、フランスは、イングランド側に参戦できるぐらいまでに軍事力を増強していたのである。

この背後には、ルイ XIV 世の意志を具体的に実現化したコルベールの活躍がある。コルベールは、1666年に財務総監²⁹⁾（Controller-General of Finance）、すなわち事実上の宰相となるや徹底的に、フランス海軍の組織を強化して、軍事力を増強させたのである。その結果、1683年にはフランス海軍が、世界最強の軍事力を有する海軍となった³⁰⁾のである。

ルイ XIV 世の野望によって、1683年に世界最強となったフランス海軍は、当然海上制覇およびより多くの植民地獲得へと乗り出したのである。このことは、当然のごとく今までの最強海軍力を誇っていたイングランド王立海軍との交戦を意味しているのである。

第2. コルベールの重商主義政策の強化

28) cf. Reddaway, W. F., *Rivalry for Colonial Power, 1660-1713*, in Rose, J. H., Newton, A. P., and Benians, M. A., eds., *The Cambridge History of the British Empire*, Vol. I, Cambridge University Press, 1929, p. 303.

29) Ogg, D., *Louis XIV*, Second Edition, Oxford University Press, 1967, p. 29.

30) cf. Raddaway, W. F., *op. cit.*, p. 320.

ルイ XIV 世の野望のもとに、海軍組織を強化し、その結果、フランス海軍の軍備を実質的に世界最強にしたのは、コルベールである。このことから、コルベールが有能な政治家であるとともに、海軍の内情にも精通していた³¹⁾ことがわかる。

コルベールが重商主義政策を押し進めるということは、いいかえれば国内産業の保護育成および関税保護政策を行うということは、当時先進国であったイングランドやオランダに対して、当然貿易摩擦を引き起すことを意味しているのである。オッグもいっているように、コルベールは、国際貿易を1種の交戦状態と考えている³²⁾。

コルベールの重商主義政策によると、1国の貧富の差は、金銀の量をヨリ多く保持しているか、あるいはそうでないかによるのであるから、当然富国になるためには、国内の産業を政府介入によって保護し、輸出を増加させることによって、貨幣すなわち金銀をヨリ多く保持することにある。要するにコルベールの政策の背後には、金銀を蓄積しようとするプリオニズムの考え³³⁾がある。

このような重商主義政策は、イングランドおよびオランダでも行われていることであり、フランスが、この政策を強化すればするほど、経済戦争が起こるのが当然の結果なのである。

第3. イングランドの王位継承紛争

1685年チャールズ二世死後、彼の弟であるヨーク公のジェームズ二世が王位を継いだのであるが、このジェームズ二世は、フランスを友とするカトリック教徒であり、また絶対君主制政治を施行したため、イングランド議会や国民からかなり激しい非難を受けた。ジェームズ二世に対するこのイングランド議会の非難は、オランダ王のオレンジ公ウィリアム三世（ジェームズ二世

31) *cf. Ibid.*, p. 308.

32) *cf. Ogg, D., op. cit.*, p. 33.

33) *cf. Wilson, C. H., Trade, Society and the State*, in E. E. Rich, and C. H. Wilson, eds., *The Cambridge Economic History of Europe*, Vol. IV, Cambridge University Press, 1980, p. 526.

の長女メアリー(の夫)を、イングランド王として呼び寄せる結果になったのである。いわゆる1688年の名誉革命である。

このような状況ではイングランド国内におれないジェームズ二世は、当然友としていたルイ XIV 世のいるフランスに身を寄せたのである。ジェームズ二世がフランスに亡命しただけならば対フランス戦争は、起りえないのである。だが、当時オランダでルイ XIV 世と大規模な戦争を繰り広げていたウィリアム三世がイングランド王になったり、またルイ XIV がフランスに亡命したジェームズを、再びイングランド王に復位させようとしていたから交戦になったのである。

ウィリアム三世は、陸軍人の採用をもっぱらオランダ人、海軍人の採用をもっぱらイングランド人にすることによって、イングランドの軍事力の強化を謀ったのである。

では、上の3つの要因は、どのような事件から表面化しただしたのであろうか、いいかえれば、上の3つの要因に対してイングランドは、どのような切っ掛けで対フランス戦争、すなわちビーチヘッド海戦へと挑んでいったのであろうか。

それは、ルイ XIV 世が自分の野心の思うままに、ドイツ領のストラスブルクおよびロートリンゲンを侵略し、また1688年にドイツのプファールツ(Pfalz)侯が死すと同時に、プファールツ地域を軍事的圧力によって支配したからである。すなわちプファールツ戦争³⁴⁾(Guerre de la Ligue d'Augsbourg)である。またその翌年の1689年には、ルイ XIV 世がジェームズ二世をイングランド王として復位させるために、彼をアイルランドに上陸させ

34) プファールツ戦争は、フランスとアウグスブルク同盟との戦いである。このアウグスブルク同盟という名は、フランスの大臣や歴史家たちによって付けられ、戦いは、1689年から1697年まで続いた。アウグスブルク同盟は、1686年オランダを中心に、フランスの無法ぶりに手を焼いたスペイン、スウェーデン、バーバリアおよび南ドイツの多数の無防備小国家たちが、フランスに歯止めを掛けるために締結した同盟である。

cf. Clark, G., *op. cit.*, p. 128.

た³⁵⁾からである。

このルイ XIV 世の無法ぶりに腹を据えかねたウィリアム III 世は、オランダがすでに加盟しているアウグスブルク同盟にその1689年に加盟し、プファールツ戦争に参戦し、そしてアイルランドへの侵略に対して、1690年の海戦へと挑んだのである。

この1690年の海戦、すなわちアイルランド海岸およびビーチーヘッド沖の海戦は、イングランド王立海軍およびオランダ海軍とフランス海軍との戦い³⁶⁾であった。この海戦で、イングランド＝オランダ連合海軍は、ジェームズ II 世を再びフランスに追い返す³⁷⁾ことに成功したが、フランス海軍の規模の大きさと戦術の優秀さに負け、敗北したのである。

イングランド＝オランダ連合海軍は、12隻以上³⁸⁾もの艦船を失ったにもかかわらず、すぐに元の強力な海軍に回復することができた。だが、フランス海軍は勝利にもかかわらず、その後の努力を怠ったのである。このことは、今後のフランス海軍の運命を左右した事柄である。

この海戦のイングランド＝オランダ連合海軍の海将は、ハーバート (Arthur Herbert) であり、フランス海軍の海将は、トゥルビル (Anne Hilarion de Cotentin Tourville) であった。トーリントン伯であるハーバートは、わがままな性格でイングランド王立海軍本部から、あまり信頼を受けていなかった³⁹⁾。それに反し、フランス海軍のトゥルビルは、自国海軍から信頼を受け、重要な戦闘での指揮官を命じられていた⁴⁰⁾のである。このよう

35) cf. Ogg, D., *op. cit.*, p. 81.

36) *Ibid.*, p. 81.

37) Rose, J. H., *Sea Power and Expansion, 1660—1763*, in J. H. Rose, A. P. Newton and E. A. Benians, eds., *The Cambridge History of the British Empire*, Vol. I, Cambridge, At the University Press, 1929, p. 510.

38) Williamson, J. A., *A Short History of British Expansion, — The Old Colonial Empire —*, Second Edition, Macmillam and Co., Limited, 1936, p. 334.

39) cf. Von Ranke, L., Vol. IV, *op. cit.*, p. 596.

40) cf. *Ibid.*, p. 595.

なことから考えると、ビーチーヘッド沖の海戦では、戦術からいっても有能なトゥルビル率いるフランス軍が圧勝するのは、当然のことであった。

ここで1つ注意しなければならないことは、ジェームズⅡ世がアイルランドから追い出され、再びフランスに舞い戻ったということである。いいかえると、この戦争によってイングランドとアイルランドとの結び付きがヨリいっそう深くなったということである。この親密度は、航海条例の条文をアイルランドに多少有利になるように変更させたのである。この条文、すなわち1693年の航海条例は、IV. で述べる。

ビーチーヘッド沖の海戦で勝利を納めたルイ XIV 世は、自己の野望のためにどうしてもジェームズⅡ世を、イングランド王として復位させ、世界制覇をめざしたかったのである。そこで今度は、1692年に再びジェームズⅡ世を、イングランドのサセックス海岸に上陸させようとしたのである。すなわちラ・ハーグ (La Hogue) 海戦である。

1690年のビーチーヘッド沖の海戦で気を良くしたルイ XIV 世は、この1692年のラ・ハーグ沖の海戦でも負ける気がなく無法ぶりを発揮したのである。その背景には、トゥルビルという有能な海将を得たことと、造船技術を世界 No.1 に押し上げたシャトー・ルノー (Chateau Renoult, 1652-1719) 海将を得ていたことである。

この2人の海将の有能さから考えると、ルイ XIV 世の行動も納得できるし、またフランスが世界の制海権を奪取するのは、時間の問題であるように思われた。

だが、ウィリアムⅢ世は、ビーチーヘッド海戦で敗北したことを教訓とし、ラッセル (Edward Russel) 海将の率いるイングランド艦隊を中心にし、イングランド＝オランダ連合海軍を大艦隊に編成し、フランスとのラ・ハーグ海戦へと挑んだのである。その結果は、雌雄を決するとまではいかなかったが、ややイングランド＝オランダ連合海軍に有利な方向で終結したのである。

このラ・ハーグ沖の海戦でフランス海軍が負けた敗因は、2つあるように

思われる。その1つ目は、イングランド＝オランダ連合海軍が、前回の戦いを教訓に大艦隊を編成したことである。その2つ目は、フランスが前回の海戦後、海軍の増強を怠ったことである。

この2つの敗因のうち、後者のものは、フランス海軍存命にとって非常に重要な事柄であった。というのは、海軍の増強を怠ったということは、ルイXIV世の政策方針に、なんらかの変更があったからである。コルベールの努力によって、コルベールの死後時には、フランス海軍が世界最強になったにもかかわらず、その後ルイXIV世は、陸軍にヨリ多く力を注ぎはじめ、海軍にはそれほど力を注ぎ込まなかったのである。このことは、それ以後、フランス海軍が衰退していったことから判明できる。結果的には、ジェームズ二世をイングランド王に復位させようとしたルイXIV世の野望も、当然のごとく打ち砕かれたのである。

これら一連の海戦を教訓にし、またルイXIV世の無法ぶりを阻止するためにウィリアム三世は、いままでの航海条例を強化しなけりならなかったのである。すなわちイングランド王であるウィリアム三世は、1696年の航海条例によって制海権を獲得し、植民地を収奪し、世界制覇をめざしたのである。

IV. 1696年の航海条例

イングランド政府は、1651年、1660年、1663年、1673年の各航海条例で、ほぼイングランドが“帝国”になれる方向を決定したのである。“帝国”になるまづはじめの第1段階は、制海権を獲得することにある。制海権を手に入れるためには、当然イングランド王立海軍が世界最強でなければならないのである。

イングランド王立海軍を世界最強にし、維持・増進させるためには、莫大な軍事費が必要になる。慢性的財政難に苦しむイングランド政府にとって、この莫大な軍事費を捻出するのは、大事業である。その例としてイングリ

ド政府は、1673年の航海条例で、関税収入をもくろんだのである。

だが、この1673年の航海条例が、イングランド商人以外の外国商人にとって非常に厳しかったり、またイングランド商人自身の脱法行為によって、あまり効果が上げられていなかったようである。

対オランダ戦争および対フランス戦争で、ますます財政難の窮地に立たされたイングランド政府は、なにがしの方策を講じ一連の航海条例を強化しなければならなかったのである。いいかえると、イングランド政府は、ラ・ハーグ沖の海戦後、再び制海権を掌中にした⁴¹⁾王立海軍の維持・増強のために、軍事費の増額を謀りたかったのである。

そこでイングランド政府は、すでに施行されている一連の航海条例を強化するために、“最後の航海条例”とも称されるべき1696年の航海条例を施行したのである。この1696年の航海条例の主内要は、以下のとおりになる。

〔第2条〕 イングランド建造船、アイルランド建造船、植民地建造船を除いて、どんな商品も1698年3月25日以降、イングランド植民地に輸出入してはならないし、またイングランド植民地のある港や場所から、イングランド、ウェールズ、ベリック・アボン・トゥィードの他の港や場所に船積み、あるいは運送してもいけない⁴²⁾。

〔第3条〕 植民地知事は、植民地貿易を規制したり安全にするために、1660年の誓約を実行しなければならない。もし、この誓約の実行を知事や最高司令官が怠ったならば、彼らは、役職から解雇され、1,000ポンドの罰金を支払わなければならない⁴³⁾。

〔第5条〕 1663年の航海条例によって、諸条項を実行するために、植民地関税徴収人の任命を許可された植民地知事は、黙認や過失による虚偽や職権濫用を防止しなければならない。植民地関税徴収人の仕事を円滑にさせるために、イングランド関税委員会は、彼らの安全を保障しなければ

41) *cf.* Andrews, C. H., *op. cit.*, p. 285.

42) Jensen, M., *op. cit.*, p. 359.

43) *Ibid.*, p. 360.

ならない。また植民地知事は、彼らによって摘発された人の“違反、怠慢、軽罪”を取り締まらなければならない⁴⁴⁾。

〔第6条〕 アメリカ植民地貿易の虚偽をより効果的に禁止させるためには、また職権濫用を規制するためには、植民地に商品を持ち込んだり持ち出したり、あるいは船積みしたり陸揚げしたりする全船舶に対して、チャールズⅡ世王の議会条例、すなわち“イングランド関税の虚偽、禁止および職権濫用の規制条例”，具体的には、軍艦や商船を含む全船舶に課せられる規制、監視、調査、罰則、罰金に従わせなければならない⁴⁵⁾。

〔第18条〕 知事によって宣言され、かつ実際に活動する植民地関税徴収人に課せられた誓約は、ロンドン関税委員会の一般登記において、登記のために用意された正副1対の登記を、船長に署名させ、かつ手渡すことである⁴⁶⁾。

〔第19条〕 海上で捕えられたり、また高等裁判所で拿捕船として有罪を宣告される船舶は、イングランド建造船の特権を認められる前に、全イングランド所有船の独特な誓約と証明とを、特に登記しておかなければならない⁴⁷⁾。

以上の諸条項によって、一連の航海条例が再確認され、強化されるにいたったのである。そして、その強化にあたっては、すべてのイングランド船舶が登録され、植民地知事が厳しく監視されるようになったのである。

この1696年の航海条例は、一連の航海条例を強化し、かつイングランド王立海軍を海上の覇者にしうるから、“最後の航海条例”あるいは“帝国開始の航海条例”とも称せられるであろう。

この1696年の“最後の航海条例”が、いかに効果的にイングランド貿易に役立ったかを見るために、表Ⅳの1580年から1779年までのイングランド船舶

44) *Ibid.*, p. 360.

45) *Ibid.*, p. 360.

46) *Ibid.*, pp. 363-364.

47) *Ibid.*, p. 364.

表IV. 1580年から1779年までのイングランド船舶と外国船舶との比較

年	イングランド		外国	
	船舶数	トン数	船舶数	トン数
1580-1581	413	30,881
1596-1597	621	46,814	646	20,930
1602	276	20,801	676	21,932
1649-1650	...	50,957	...	50,957
1663-1669	...	95,266	...	47,634
1688	...	190,533	...	95,267
1692-1696	417	46,760	578	72,250
1699-1701	1,343	136,750	312	40,530
1702	882	81,945	506	85,575
1719	1,646	187,149	122	11,175
1751	...	198,023	...	36,346
1758	...	125,086	...	69,060
1772	...	305,481	...	76,867
1779	...	234,974	...	122,064

Source : Harper, L. A., *op. cit.*, p. 347.

と外国船舶との比較を挙げておこう。

表IVからいえることは、外国の船舶数とトン数が1696年以降、あまりたいした増加を呈していない、だがイングランドのそれらは、急激な増加を呈している。このことは、1696年の航海条例が順調に施行されていることを意味するのである。ここで1つ注意しなければならないことは、1692年から96年までのイングランドの船舶数とトン数が激減していることである。このことは、ラ・ハーグ沖の海戦をはじめとする対フランス戦争の影響である。

いずれにせよ、1696年以降イングランドのトン数が増加しているということは、イングランド王立海軍が順調に増強されており、また植民地収奪が円滑に進んでいるということの意味しているのである。

V. おわりに

1652年に、なぜ第1次対オランダ戦争がはじまったのか。その原因は、クロムウェル時代の1651年の“最初の航海条例”によるのである。この航海条例によってオランダ船舶は、すべてイングランド貿易から排除されることになったのである。オランダは、低地帯で、またデルタ地帯であるから、当然生活の糧を漁業および貿易に求めていかなければならなかったのである。要するに、この航海条例は、イングランドからオランダに宣戦布告した法律である。この背後には、当時のオランダ海軍の脅威があったことにほかならないのである。

では、またなぜオランダは、第1次海戦に負けたとしても、第2次対イングランド戦へと突入していったのであろうか。

その最大原因は、1654年のウェストミンスター講和の条文にある“イングランド船舶に敬意を表わす”ということであった。この“敬意を表わす”ということは、航行中のすべてのイングランド船舶に対して“敬礼”をしなければならないということである。

このことは、オランダの威信に傷が付くことになり、全オランダ人の生命

を懸けても、打ち破らなければならない事柄であった。またイングランドにとっても、プライドの高い国民であり、一連の航海条例によってオランダを、支配下に置こうとしたのである。要するに制海権を奪取した国が、植民地収奪を容易に進めることができ、ひいては世界制覇を実現できるのである。対フランス戦争でも同様であり、ウィリアム三世の野望対ルイ XIV 世の野望であった。

このようなことから考えると、イングランド政府は、どうしても一連の航海条例を強化し、それを着実に実施しなければならなかったのである。そこで、このことを実現させるために、1696年の“最後の航海条例”が登場したのである。この1696年の“最後の航海条例”によって、イングランドは、オランダの脅威を抑えるとともに、ルイ XIV 世の無法ぶりをも抑えることができたのである。

そこで、この1696年の“最後の航海条例”は、航海条例を研究するうえで、当然問題にされなければならない法律である。

イングランドは、17世紀後半の大きな戦争によって、王立海軍を着実に発展させ、堅固なものへと確立させたのである。このことは、ヨリ多くの植民地獲得をめざすイングランド自身にとって、非常に良い条件を提供してくれることになり、“帝国への道へ” 1歩前進したことになるのである。