

広島大学学術情報リポジトリ

Hiroshima University Institutional Repository

Title	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
Author(s)	井内, 太郎
Citation	西洋史学報 , 42 : 31 - 60
Issue Date	2015-03-31
DOI	
Self DOI	
URL	https://ir.lib.hiroshima-u.ac.jp/00053995
Right	
Relation	



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～

井内 太郎

はじめに

かつてテューダー朝史研究の泰斗であるA.L.ラウスは、1950年に出版した『エリザベス時代のイングランド』のなかで、独空軍によるロンドン空襲にさらされた1940年夏の苦難の時期を生きた人々は「ありし良き時代のことを繰り返し思い起こしていた」と当時を振り返っている。彼のいう「ありし良き時代」とはエリザベス時代、とくに1588年にアルマダ（＝スペイン無敵艦隊）との海戦に勝利した年のことである。彼によれば、「おそらく、わが国民が突如として成熟し、国民としての一体性を認識し、……海の彼方や全世界で彼らを待ち受けている想像もつかない運命を垣間見たのは、まさにこの刺激的で感動に満ちた時代のことであった」のである¹⁾。ここではエリザベスの時代が栄光の時代で、アルマダの海戦での勝利が、その後のブリテンの帝國的発展の出発点として位置づけられており、こうした時代像は、いまでも多くのイギリス人に好意的に受け入れられており、彼らの想像力をかき立てて止まない。しかしながら、そうした進歩主義的な歴史認識は、近年の海事史（Maritime History）の多角的な実証研究からすると過去のものとなっており、それは人々により創られたイメージに過ぎないのであった²⁾。したがって、歴史学の課題としては、まずエリザベス治世の政治社会の実態を明らかにした上で、誰がどのような意図を持って、そのようなイメージを構築していったのかが検討されねばならない。

本稿では、前者の問題について、行財政史的観点³⁾からエリザベスの栄光の時代を象徴する出来事とされてきた「アルマダの海戦」⁴⁾とその後の実情につ

いて明らかにし、それがエリザベスの政治社会にいかなる影響を及ぼしたのか検討してみたい。

具体的には、エリザベス治世における船舶税の改革問題について検討する⁵⁾。結論を先取りするようだが、アルマダの海戦から得た教訓の一つは、もはや従来の海軍力では、ブリテン諸島の沿岸海域さえ海賊や敵対勢力から守ることが難しいということであった。ゆえに海軍力の増強・再編成が急がれたわけであるが、問題は、戦時における海上防衛費は誰が負担するのかという点であった。「船舶税」自体は、少なくともエドワード1世治世の1278年以降に、民有船の徴用とその諸経費の負担という方法で、その性格上、港湾都市や沿岸地域に限定し必要に応じて課されていた⁶⁾。しかしながら、アルマダの海戦以降、この船舶税の性格が大きく変化していく。すなわち、従来の船舶徴用 (ship levy) から船舶税 (ship money) の徴収への転換をはかり、しかも新たに内陸の農村地域を含めた地域、ひいてはイングランドの全域を課税対象地域にするというものであった。

本研究で、この問題に注目するのは、次の理由による。すなわち、新税導入を支持する港湾都市とそれに反発する内陸の農村地域の対立とその争点を、「海の論理」と「陸の論理」に置き換えて検討してみると、双方の言説の中で、かつて見られないほどに、イングランドにおける海事共同体 (Maritime Community) の領域的、機能的意味が強く意識されているからに他ならない⁷⁾。

結局、新船舶税の本格的導入は、エリザベス治世の段階では見送られ、(図表1)にみ見られるように、チャールズ1世治世の1634年以降に導入されることになる。その背景として、アルマダの海戦以降も、イングランドにおいて、沿岸域(ないし領海)の防衛=国民の義務=全国的課税というコンセンサス(=ナショナル・アイデンティティ)がいまだ十分に構築されていなかったことを明らかにし、アルマダの海戦の意義の再検討を行うことにしたい。

1 テューダー朝期の海軍財政運営

(図表1)は16世紀から17世紀半ばの船舶税関連年表であるが、船舶税に関しては、チャールズ1世が導入した「新船舶税」が最も有名であり、それが国

(図表 1) 新・旧船舶税の関連年表

	政治・海運関係	船舶税関係
1558年	エリザベス即位	
1569年	北部の叛乱開始（～70年）	
1577年	ドレイク世界周航に出発（～80年）	
1585年	対スペイン戦争の開始、ヴァージニア植民地創設	
1588年	無敵艦隊の来襲	旧船舶税
1591年		旧船舶税
1592年	アルスタの叛乱の開始	
1594年		旧船舶税
1595年	ドレイクとホーキンス、西インド諸島遠征	旧船舶税
1596年		旧船舶税
1599年		旧船舶税
1600年	東インド会社設立、W.アダムズが日本上陸	
1601年	エセックス伯の叛乱	旧船舶税
1603年	エリザベス逝去、ジェームズ1世の即位	* 新船舶税
1607年	ジェームズタウンに最初の定住地建設	
1625年	チャールズ1世の即位	
1626年		旧船舶税
1628年		* 新船舶税
1629年	チャールズ議会を解散し、「親政」開始	
1634年	新船舶税の導入開始	新船舶税
1635年		新船舶税
1636年		新船舶税
1637年	船舶税の法的正当性を巡る「ハムデン裁判」の開始	新船舶税
1638年		新船舶税
1639年		新船舶税
1640年	短期議会、長期議会	
1641年	長期議会により、新船舶税の廃止	
1645年	ネーズビの戦い	
1649年	国王処刑	
1651年	航海法の制定	
1653年	クロムウェルが護国卿に就任	

(1) *は、実際には導入されず。

王=枢密院と議会の政治対立を激化させ、17世紀半ばの内乱を勃発させた一要因と見なされてきた。

しかしながら、「新船舶税」の導入問題は、(図表1)に見られるように、すでにエリザベス治世末期の1602～3年から試みられていたことは、あまり知られていない。また「旧船舶税」に限ってみれば、エリザベス治世どころか、先述のように、少なくともエドワード1世治世の1278年以降に民有船を徴用する手段として、たびたび用いられてきたのである。したがって、船舶税の検討課題として、まず「旧船舶税」と「新船舶税」の性格の違い、さらに、なぜそのような転換が試みられたのか、その政治・財政的意図が問われなければならない。少なくともその目的の1つは、海軍によるブリテン諸島近海の海上防衛力を強化するための財政的基盤を確保することにあった。

そこでまず、テューダー朝期の海軍財政の運営のあり方から検討してみよう。海軍に関する政策は、国王=枢密院により立案・遂行されるものであり、実務は海軍司令長官 (the Lord Admiral) を中心とする海軍委員会 (the Navy Board) が担当していた⁸⁾。したがって議会は、航海法の制定・廃止、漁業関係の規制など以外に、海事とくに海軍関係の政策に直接にかかわることはなかった⁹⁾。

海軍の財務を担当していたのは、海軍財務官 (the Treasurer of the Navy) である。彼は国王の支払い令状 (dormant warrant) に基づき、毎年、財務府 (the Exchequer) から一定額を受領しており、これが海軍の経常収入ということになる¹⁰⁾。たとえば、海軍財務官のガンソン (B. Gonson) は、1562年の段階で12,000ポンドの経常収入を財務府から受領していた¹¹⁾。平時に海軍関係の諸経費は、海軍財務官により、この経常収入から支払われた。主な経費としては、王有船、人員、弾薬、糧食にかかわる諸経費があったが、戦時には民有船が有償で徴用されたため、その艦船の使用料 (tonnage fee) や人件費の支払いで、海軍の支出は増加した。その際には、追加収入が、非経常収入として加えられることになった。たとえば、1562-3年の2年間にガンソンは、経常収入として、21,630ポンドを受領していた。ところがこの間にノルマンディ地方のル・アーブル (Le Havre) に駐屯するイングランド守備隊を支援するための遠征が試みられたため、同時に非経常収入として、財務府から21,526ポンド、王領地売却収入6,000ポンド、女王の内帑金から1,000ポンド、その他にも後見裁判所 (the

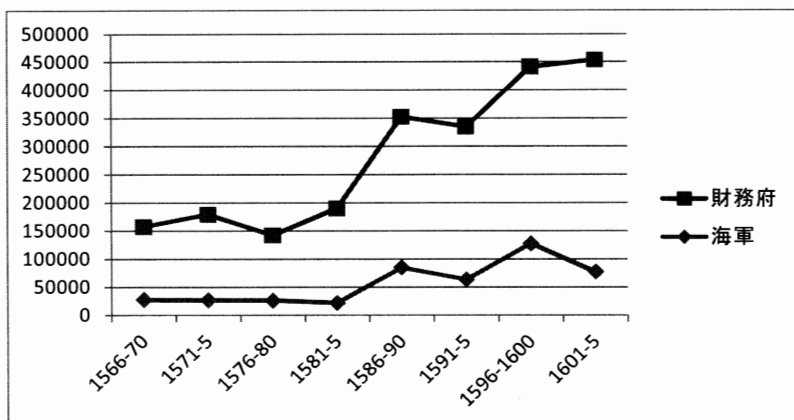
Court of the Ward) の収入の一部、借入金を受領している。ちなみに、この遠征は何ら成果をあげることが出来ず、海軍だけで、約28,000ポンドの支出を要したといわれている¹²⁾。

当時、戦争や内乱が起こったときには、王国内の臣民に対して課税を行い、その非経常収入が戦費の支払いに割り当てられていた。具体的には、まず議会の承認を必要とする課税であり、割り当て税(10分1・15分1税)ならびに査定税(補助税)^{サブシディ}からなっており、財務府の重要な非経常収入源となっていた。その一部が海軍に送金されたわけである。これらの税は、戦時等の非常時においてのみ議会により協賛されるものであり、16世紀後半には対フランス・スコットランド戦争やアイルランド遠征などの戦費(主に陸の戦い)に充当された。もう1つは議会の承認を必要としない、国王大権により課されるものであり、付加関税(Imposition)や徴発権に加えて、船舶税もこのグループに含まれた。いずれにしても、両税は、戦時などの非常時に課される臨時税であり、経常税ではなかったことを確認しておきたい¹³⁾。

(図表2)は、エリザベス治世の財務府と海軍の支出額の状況を概観したものである。比較的平穏で、海軍の活動も不活発であった時期(1567年-71年)の経常収入額は年平均に直すと約7,695ポンドであり、非経常収入を含めた年平均の総収入額は10,946ポンドであった。しかしながら、アルマダの海戦時に海軍の総支出額は急増し、船員の糧食費を除いても112,000ポンドに達していた¹⁴⁾。注目されるのは、(図表2)に見られるように、海軍の年平均の総支出額が財務府のそれに占める割合からみた場合、そのピークは1596～1600年であったことである。海軍の年平均の総支出額を平時(1566～1585年)と戦時(1585～1603年)に分けてみても、前者が約25,000ポンドで後者が87,000ポンドとなった¹⁵⁾。また海軍の経常支出額も増加したため、経常収入額も1588年には7,268ポンドであったものが、1590年3月には8,973ポンド、さらに1599年11月には11,000ポンドに引き上げられることになった¹⁶⁾。このようにアルマダの海戦後も、イングランドはスペイン艦隊襲来の脅威から解放されておらず、実際に、1597年にイングランド攻撃のためにスペイン海軍の遠征が試みられたが、失敗に終わっているのである。(図表2)によれば、1596～1600年に財務府の支出額も最高額に達しているが、その理由はアルマダの脅威に加えて、1596年にア

イルランドでティローン伯の叛乱（いわゆる9年戦争）が生じたため、その鎮圧に膨大な戦費を要したのであった。このような内憂外患の状況下において、国王＝枢密院は海軍の増強やブリテン諸島の沿岸防衛の強化をはからざるをえず、そのためにイングランドは過大な財政負担を抱えることになったのである。

(図表2) 海軍と財務府の年平均支出額の動向



(1) 金額の単位はポンド。

(2) Wheeler, *op.cit.*, p.24をもとに作成。

2 テューダー朝期の海軍の艦隊編成

ヘンリ7世治世に入るまで、常設の王立海軍は殆ど存在しなかったといつてよい。ヘンリ8世が即位したときに父王から引き継いだ艦船 (the king's ships) は、わずか7隻に過ぎなかった。その後彼は、対仏・スペイン戦時にブリテン諸島の海域防衛や兵員輸送を目的として海軍の強化をはかり、新たに82隻 (新たに建造したもの47隻、捕獲ないし購入したもの35隻) を加えた¹⁷⁾。他方で1540年代に海軍行政の組織化が図られ、先述のように海軍委員会が設置され、海軍の行政・財政運営において中心的な役割を担っていくことになる。また正式に海軍財務官職が設けられ、B.ガンソンが同職に就くのもこの頃のことである。

したがって、イングランドの海軍史上、ヘンリ8世治世になって、海軍の本格的な増強、すなわち「海軍改革」が開始されることになったとあってよいであろう。しかしながら、それでも当時の海軍は戦力的に弱体であったために、必要に応じて民有船を一定期間に限り徴用することで補強されたのである。たとえば16世紀にブリテン諸島の沿岸海域の防衛に当たったイングランド海軍は、王有船と民有船からなる二元的構造を取っていた。民有船はロンドン港と主要五港（Cinque Ports）を中心に、それ以外の港湾諸都市からも徴用され、さらにそれらは、有償の武装艦船と諸経費は基本的に自弁で徴用された武装艦船（uncompensated or voluntary ships）から構成されていた。

エリザベス治世に入ると、当初、対外的に比較的平穏な時期が続いたことや、国家財政状況の悪化などの理由により、国家財政の健全化をはかるべく緊縮財政政策がとられることになった¹⁸⁾。それが海軍の財政運営にも少なからぬ影響を及ぼすことになる。まず1564年に海軍財務官が受領する経常収入額が、それまでの12,000ポンドから6,000ポンドまで減額され、海軍は厳しい財政運営を強いられることになった。そのため、海軍の水夫たちが、十分な糧食を供給されなかったり、帰港時に正当な賃金の支払いを受けないといった状況が生まれ、かれらの間に不満が高まることになったのである。また新艦の建造は殆ど行われず、既存の艦船も出港することが稀であったため、必要最低限度の乗員を配置して、デットフォード、ギリングム、ポーツマスなどの主要港湾に係留されていた。もとより、係留にかかる諸経費（人件費、糧食費、修理費、管理費など）は、海軍財務官の経常支出の大部分を占めていた¹⁹⁾。

しかしながら、1585年に対スペイン戦争が開始されると、海軍の再編成が急がれることになり、先述のように海軍の支出額も急増していったのである。注目されるのは、(図表3)に見られるように、アルマダの海戦時にも、イングランド海軍の二元的構造は解消されるどころか、民有船への依存度が非常に高まっていることである。こうした傾向は、初期ステュアート朝期に入っても持続するが、1635年にチャールズ1世によって船舶税艦隊が編成されたときに、はじめて両者の比率が逆転し、海軍の自立化、海軍の専門集団化（＝プロフェッション化）が進むことになるのである²⁰⁾。確かに船舶税艦隊は、その財政基盤を国王大権を用いた全国的課税に置いたところに問題があったが、海軍の一元

(図表3) イングランド海軍の艦隊編成

年	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	シヨンヴェルツ	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

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

化ないし自立化を目指す方向性に間違いはなかった。こうした海軍改革の基本方針はクロムウェル政権にも継承され、英蘭戦争に向けての海軍の強化が進められることになるのである。

3 テューダー朝期における船舶税の実態

(1) アルマダの海戦におけるイングランド海軍の編成

では1588年のアルマダとの戦いにおける艦隊編成について、少し詳しく見てみよう。この海戦に関連する史料の残存状況は比較的良好であり、その中に当時の詳細な艦隊リストがある²¹⁾。対象とする期間によって、その数に相違は見られるが、それによれば、1588年3月から10月にかけて、この海戦に参加したイングランドの艦船は1,000トン級の大型艦から、30トン級の小型艦まで合計で197隻、乗員数は15,925名にのぼった²²⁾。その内訳であるが、まず王有船は34隻にすぎず、政府による有償の艦船として（艦船の賃貸料²³⁾、弾薬、食糧、人員の負担）80隻の民有船が徴用されていた。なかでも、注目されるのが、一時的に参加したものも含めて、無償で徴用された民有船の数が83隻²⁴⁾にものぼったことである。これは、エリザベスが国王大権²⁵⁾を用いて行った、最初の本格的な無償の民有船の徴用であった²⁶⁾。

(2) 無償の船舶徴用の実態

従来の研究では、この無償で徴用された民有船の問題について注目されることがなかったので、さらに詳しく検討してみよう。

中世以来、イングランドの海軍は戦力的に弱体であるために、必要に応じて民有船を一定期間に限り徴用することで補強されたわけであるが、こうした構造はテューダー朝期に入っても変わることはなかった。したがって、旧来の船舶税とは、厳密には戦争などの緊急時における船舶徴用のことを意味しており、当時、2つのタイプの船舶徴用の方法があった。まず、国王金庫から資金援助や俸給の支払いが行われるものであり、もう1つは、船舶の徴用に加えて、艀装から水夫の賃金まで、ほぼすべての実費を自己負担するもので、基本的に主要5港（the Cinque Ports）²⁷⁾ならびにロンドン港とその都市住民が対象となって

いた。無償の船舶徴用の事例は、少なくともエドワード1世治世の1278年までさかのぼり、それ以降、民有船の徴用の事例は稀であり、その対象もロンドン港と主要五港など主要な港湾都市に限定されていた。エリザベス治世初期まで、こうした船舶徴用のあり方は、持続することになる。

しかしながら、1588年のアルマダ来襲によって、ブリテン諸島海域について、特別な防衛手段を講じる必要性が生じると事態は急変することになる。この時期までに、主要五港の役割は、イギリス海峡に出没する海賊船(=とくにダンケルクの海賊)の取締りに限定されていた、というよりもそれ以上の役割を期待すること自体が非現実的であった。そのため、主要な海戦が差し迫っていたわけではない、いわゆる平時ではあったが、ブリテン諸島海域をアルマダの再度の襲撃から守るために、他の港湾都市からの船舶の徴用が必要となったのである。

もう1つの理由は、1588年以降も、海軍の財政上の負担は軽減されることがなかった点にある。たとえば、1589年に海軍財務官のホーキンスは、枢密院に対して前年のアルマダの海戦においてドレイクの艦隊に編入された有償の武装商船に対する支払いのために1000ポンドを求めている。彼によれば、「ロンドンの有力な船主の多くがいまだに支払いを受けておりません。そのために、私が彼らをひどい目に遭わせたかのように、彼らは激しく私を責め立てている」のであった²⁸⁾。1590年になっても、プリマス市の市民は、1588年に提供した糧食の諸経費の未払い金として、6,000ポンドを女王に請求するといった状況であり、少なくとも財政面で、この段階においてもアルマダの海戦は終わっていなかったのである。また1591年に兵員輸送のために船舶の徴発を求められたとき、船主の中にはその準備にかかる前に、彼らの艦船の賃貸料の支払いの保証を求めていた²⁹⁾。

これらの諸経費は、戦費であるから非経常収入で賄うことが可能であったが、先述したように経常費の額も増加したために、1599年には経常収入額を11,000ポンドに引き上げねばならなかったのである。こうした海軍の厳しい財政状況下において、海上防衛のためとはいえ、国王大権を行使して有償の船舶の徴用を強引に進めることは、財政的に不可能であるのみならず、船主や港湾都市の市民たちの不信感や不満を増大させることは明かであった。ゆえに無償の船舶

徴用が、それと並行して開始されることになったのである。(図表4)に示したように、主なものとしては1588、1591、1594、1595-6、1599、1601、計画のみに終わったものとして1602-3年のものがあった。なかでも、1588年、1595-6年に最も大規模で広範な無償の船舶徴用が行われたのである。

(図表4) 主な無償の船舶徴用とその目的

1588	アルマダとの戦い
1591	ハワード司令官の下、アゾレス遠征
1594	アルマダの侵攻に備えた艦隊編成
1595-6	アルマダの侵攻に備えた艦隊編成、カディス遠征
1599	アルマダの侵攻に備えた艦隊編成
1601	アルマダの侵攻に備えた艦隊編成
1602-3	アルマダの侵攻、ダンケルクの海賊に備えた艦隊編成

そこで、次にこの2つの時期の船舶徴用の実態について、当時の史料に即して検討してみよう。1588年のアルマダとの開戦時に、エリザベスは本格的な無償の船舶徴用を行っており、全部で83隻の船舶が供出されイングランド艦隊に編入された。内訳は、ロンドン市から30隻の艦船や小型艦船(bark)と2,130名の人員、主要5港からは、5隻の艦船ならびに1隻の小型ボート(pinnace)の供出を求められた³⁰⁾。

その他に、枢密院はロンドンとロンドン近郊のリー(Lee)を除き34の港湾都市に対して船舶の供出を求めており、当初、60トン級以上の艦船40隻と小型ボート27隻、いずれも1588年4月25日までに、すべての準備を終えることを命じた³¹⁾。1588年当時の状況について、トマス・フィリップなる人物は、次のように記録している。「この年の夏に、ロンドンや地方の港湾都市から、膨大な数の民有の武装船が、自発的に女王の艦隊に加わった。しかも、その数ヶ月間の人件費、糧食、弾薬などは、すべて諸都市の側が負担するというのである。これまで、船舶の徴用にかかる船の賃貸料、人件費、糧食は国王側が負担するというのが通常のやりかたであったのであり、このような事例はかつて聞いたことがない」ものであった³²⁾。しかしながら、ロンドンとは対照的に、このとき多くの港湾都市が、船舶の徴用に反発し、枢密院へ負担軽減の請願を行って

いる。紙幅の関係上、詳しくは述べられないが、請願の主な理由として、枢密院の要求を完全に拒否するのではなく、都市全体が疲弊しているため、近隣の都市やそれらの都市が属する州全体で負担を分担すべきというものであった。結局のところ、当初予定していた艦船は集まらず、34の艦船がフランシス・ドレイク指揮下の西部艦隊、19の沿岸交易船がヘンリ・シーモア卿の艦隊に編入されることになったのである。

それからほぼ8年後の1596年2月に、スペイン艦隊の来襲に備えて、1588年末以来、二度目の本格的な、しかも1588年のときよりも、イングランドのより広範囲の港湾都市からの船舶徴用が試みられた。そのリストのタイトルは‘Port Towns in 12 Maritime Counties to set ships’ となっており、イングランドの沿岸域12州（南西部沿岸域サマセット、コーンウォル、デヴォン；東部沿岸域を経て、北はヨーク、ダラム、ノーサンバランドまで）が徴用の対象となっていた（図表5を参照³³⁾。1588年のリストはイングランドの主要な港湾都市のみを含んでいたのに対して、1596年のリストは、該当する各州内のあらゆる港湾都市を対象としていた³⁴⁾。船舶の徴用は、無償でロンドンから12隻の艦船、その他の都市から17隻の沿岸交易船が供出されており、1588年にはロンドンの30隻を除いても、地方の港湾都市から34隻の艦船と19隻の沿岸交易船が無償で供出されたことと比べると、その数自体は少ない。しかしながら注目されるのは、船舶徴用にかかる諸経費（船舶の賃貸料、艀装費、人件費など）を支払うための資金の調達（＝住民への課税）に関わる問題であり、それは1588年よりも、より広範な地域で分担されることになったのである。

当初、女王による課税は、12の沿海諸州のすべての港湾都市、ならびにそれらに隣接する小都市や入江の教区のみが対象とされていた。しかしながら、徴税の遅延が生じたり、港湾都市から、都市全体が困窮しており税を支払う余裕がないといった苦情が多く寄せられた。そのため、枢密院は州内の内陸諸都市も船舶税の対象として組み込むことを命じたのである。

具体的な事例で、それを確認しておこう（図表5を参照）。ブリストルの場合、当初、船舶徴用は他の港湾諸都市とサマセット州とで分担することになっていたが、その後、同州に隣接する内陸の有力都市であるウスター、グロスター、シュルーズベリならびにカーディフが組み込まれることになった。1595年1月

13日に枢密院がこれらの諸都市に送付した書状によれば、その理由とは「ブリストルに隣接する、またはその川沿いに位置する都市は、同市から特別な恩恵を受けており、さらにその安全も、そうした都市があってこそ保たれているのである。したがって、当該諸都市は、それに相応しい程度に、船舶の準備にかかる諸経費の負担に貢献すべきである」というものであった³⁵⁾。

また1596年4月4日に枢密院がノリッジ市に宛てた書状をみると、ノーフォーク州における船舶税の対象範囲が内陸地域へと拡大していく過程がよくわかる。(図表5を参照)³⁶⁾

「ノーフォーク州内のヤーマス、リンならびに他の諸港は、女王の海軍に加わる武装商船を2隻ほど供出することになっている。しかしながら、それにかかる負担は過重すぎるため、これらの港湾都市だけでそれを賄うことは不可能である。しかるにノリッジ市は、上記の港湾諸都市を通じた交易から恩恵を受けており、また港湾都市の奉仕は、王国全体の防衛 (傍点=筆者) にも関わっている。ゆえにノリッジ市の住民に対して、それらの諸都市の負担を分担すべく課税を行うことを命ずる。ただし、それは、補助税の査定額に基づいて富裕層を対象に行われるべきものとする。

これらの手続は、公共奉仕 (public service) ならびに王国の全般的繁栄を目的として行われるものであり、迅速に施行されるべきものである。徴収金は、ヤーマス、リンの市長ないしはベイリフへ送られるべきこと。』

従来、船舶税 (= 船舶徴用) とは海戦や海上防衛を目的として、港湾諸都市に課されるものであった。しかしながら、この書状によれば、ノーフォーク州内の内陸地域へ新たに船舶税の対象範囲を拡大する理由として、まず武装商船の艀装や人件費を港湾都市だけでは賄いきれなくなったことをあげている。さらに、その正当化の根拠として、隣接する諸都市が少なからず海外交易から恩恵を受けていることに加えて、はじめて海戦や海上防衛が「王国全体の防衛や繁栄」、「公共の奉仕」に貢献するものと規定し、ゆえにノーフォーク州が全体として分担すべきことが強調されているのである。

もとより、内陸地に船舶税を課す目的は船舶の徴用ではなく、それに関わる諸経費の分担を求めるものであり、課税 (= 文字通り船舶税) に他ならなかった。事実、課税方法として、議会補助税の査定税方式が、そのまま採用されており、

しかも課税対象者を富裕層に限定し、貧民層の負担にならないように配慮が施されている³⁷⁾。これと同様の書状がハンプシャ、ヨークシャ、デヴォン、コンウォール、サフォーク、ドーセットなどの州内の内陸諸都市や農村地域に送付されていたのである³⁸⁾。

(3) 船舶税の分担を巡る地方内部の紛争とその調停

1588年以降に国王大権を用いた無償の船舶徴用が本格的に行われるようになり、同時にその対象範囲も、「王国の防衛や繁栄」を大義としながら、沿岸域の各州内の港湾諸都市から内陸部へと拡大していき、1596年の段階で、各沿海州全体ならびにその隣接地などにより、その負担が分担されることになったのである。

しかしながら、いかに政府の側が正当な理由により、船舶税を強化しようとしたとしても、これ以降、船舶税の分担を巡る地方内部の紛争が激しくなり、枢密院は、その調停と問題解決に当たらねばならなくなったのである。とくに船舶税の対象範囲として、新たに内陸の諸都市や農村地域までもが応分の負担を求められたことが、さらに問題を複雑化していた。

理論的には、船舶税に関する金銭の徴収と支出は、もっぱら地方内部で処理されるものであった。しかしながら実際には地方当局は、船舶徴用や課税の際に問題が生じると、度々、枢密院に対して請願などを行っていた。いくつかの事例を見てみよう（図表5を参照）。

まず船舶の徴用に関して、多くの港湾都市が、枢密院の割当数を拒否したり、その削減を求めている。1588年4月6日に、ドーセット州のプール市の参事会員と市長は枢密院に対して、次のような請願を送っている。同市が、禁輸措置、海外交易の停止、海上での損失、海賊の出没により、経済的に疲弊し、都市機能を果たせなくなっている現状を説明した上で、「近年、敵の攻撃からの防衛のために必要な設備に多大な出費を強いられているため、1隻の艦船と小型ボート (pinnace) を供出せよという貴殿らの命令に応えるだけの余裕はありません。ゆえに、遺憾ではありますが、本市の窮状を鑑み、上記の負担の免除を求めるものであります」としている³⁹⁾。また同様に1588年4月6日に、ワイト島の守備隊長のG.ケリーが秘書長官ウォルシンガムに宛てた書状では、同島

のニューポートの商人たちは経済的に困窮しており、しかも島民も同島の防衛のための経費を負担していることから、武装艦船1隻と小型ボート1隻を供出することは困難であると述べている⁴⁰⁾。

地方内部において、船舶徴用にかかる諸経費の分担額を巡って紛争が生じた際には、枢密院がたびたび調停に入っている。1595年1月13日の書状により、船舶の徴用を求められたブリストルの負担を軽減するために、同市に隣接する内陸都市であるウスター、グロスター、シュルーズベリ、カーディフがその負担を分担することを求められた。しかしながら、その後、税逃れが横行し、分担額を巡って論争が生じたために、1595年2月16日に枢密院はサマセット州全体が600ポンド、ウスター40ポンド、カーディフ40ポンド、シュルーズベリ60ポンド8シリング4ペンスと、分担額を明確に定め支払いを命じている⁴¹⁾。一方で、ヨークシャのハリファックス、ウェイクフィールドならびにリーズが船舶徴用を求められたハルに対する資金援助の免除を求めた時のように、それが枢密院に受け入れられることもあった⁴²⁾。

地方内部においては、補助税の徴税手続きに基づき資金の徴収が行われたが、税の支払いを拒否する住民への対応については、ロンドン市の事例が典型的なものである。すなわち、1593年2月6日に市長に対して枢密院への召喚に応じるよう当該者の誓約 (bond) をとることを命じ、それさえも拒否するものについては、その名簿リストを送付し別命あるまで投獄せよというものであった⁴³⁾。ドーセットとサフォークの徴税の事例は、さらに興味深い。1595年3月8日に、この公共奉仕を拒むものについては、今後、補助税のもととなる資産査定を「より厳格に行い、実質価値に近いものとする」と通告せよとしている⁴⁴⁾。ということは、枢密院は補助税の資産査定額とその実質評価額が、かなり乖離していた現状を、それまで黙認していたことになる。

反発がもっとも強かったのは、地方のとくに内陸に位置する諸都市や農村地域であった。1596年に1588年に次ぐ大規模な船舶徴用が行われた時、枢密院はたびたび港湾諸都市から船舶徴用・船舶税負担の増大に対する反発や負担軽減の請願を受けており、各地で税逃れや支払い拒否が横行していた。そのため、各州内の港湾都市と近隣地域のみならず、内陸地が、はじめて課税対象地域に組み込まれることになったのである。

この時、船舶税を巡る反発理由に、従来のような港湾諸都市の疲弊や分担のあり方に加えて、新たに港湾都市から離れた内陸地に課税することの法的正当性をめぐる問題が生じた点が注目に値する。

たとえば、ヨークシャにおける船舶税の課税負担を巡る紛争の争点は、まさにそこにあった（図表5を参照）。1596年のハル市の船舶徴用に関わる課税対象地域がヨークシャ全体に及ぶことになった時、当初からヨーク市は、船舶徴用にかかる費用を負担することに不満を持っていた。そのため、同市は枢密院に対して、同市が内陸に位置していること、また1588年には課税の対象となっていなかったことなどを理由として、課税の免除を求めた。

しかしながら、枢密院は1596年2月に「ヨーク市の繁栄が貿易からあがる利益によっていること」や、船舶徴用にかかる経費の分担は「王国全体の防衛に関わるものである」ことを理由に、その請願を却下している。それ以降、ヨーク市は税の分担を受け入れたものの、同州内のより貧困な内陸地域では、依然として強い反発がみられた。

1597年10月30日に枢密院は、ウェストライディングの徴税官に対して、枢密院やヨーク大主教ならびにヨーク市長からの再三の督促にも拘わらず、割当額が未納であることを詰問し、1598年2月には、責任者である四人のエスクワイアを枢密院へ召喚し事情聴取を行っている。

同年4月になっても状況の改善が見られないため、同地域の治安判事に対して書状を送付し、その中で同地域の住民の非協力的な態度、治安判事の職務不履行を厳しく非難しており、また反発するものの中には「いかなる根拠によって、王国の防衛に関わる公共の奉仕として、そのような貢献が自分たちに求められるのか」と逆に反論してくるものさえあったと指摘している。同書状では、最後に、枢密院が同地域の11人の治安判事を召喚して問いただしたところ、最終的に、分担額の徴収を行うことに合意したと記録されている⁴⁵⁾。

まず、この史料からすると、ヨークシャにおいて、海上防衛費を内陸地域が負担することに対する合意が成立しておらず、しかも国家の役人として徴税の責任を負っていた治安判事、徴税官らも、当初、枢密院の意向に反して地方の側の見解を支持し、徴税をサボタージュしていたことがわかる。

すなわち、そこには、船舶徴用（＝海上防衛）を王国全体への公共の奉仕（public

service) と見なし、したがってその諸経費は、王国全体で負担されるべきものと考えたい国王側の意図に対して、沿岸地域から遠隔の地域で不満が高まる(=そのような課税は、前例がない)という対立の構図が見て取れるのである。

4 新船舶税導入の試み

このように16世紀末までに船舶税をめぐる、地方の反発が高まりつつある中、1603年2月に従来の方式とは全くことなる「(新)船舶税」の導入が計画されることになった⁴⁶⁾。1603年2月18日に新船舶税をもとに10ないし12隻の徴発・艤装が認可されていることから、この頃に計画の実施段階に移ろうとしていたものと思われる⁴⁷⁾。結局、その直後の1603年3月24日にエリザベスが亡くなったため、この計画は実現することはなかったが、いくつか注目に値する点がある。

この計画は、ブリテン諸島沿岸域を航行する自国商船を警護し、スペイン船やダンケルクの海賊による掠奪行為を防ぐことを目的とする「恒久的」艦隊を創設し、そのために必要な諸経費の分担を求めるものであった。その理由としては、女王の艦隊は、イギリス海峡における緊急事態に備え、またその一部はアイルランド沿岸域の警護をせねばならず、加えてスペイン沖に遠征する計画もあった。そのため、商船の警護まで軍事的にも財政的にも手が回らないというものであった⁴⁸⁾。

この計画によれば、ブリテン諸島の警備海域が2つに分けられ、それぞれ西部艦隊と東部艦隊が所管することになっていたが、現在、西部艦隊に関する史料のみ残っている⁴⁹⁾。それによれば、西部艦隊はサセックスのビーチ・ヘッド(Beachy Head)からウェールズのミルフォード・ヘヴンまでの沿岸域の警備にあたり、同艦隊総計1,000トンからなる艦隊に必要な諸経費の概算である8,300ポンドについて、イングランドの西部地域が分担することになっていた⁵⁰⁾。加えて、同艦隊に必要な弾薬については女王側が用意するとともに、すべての正当な略奪品(=私掠行為)については関税や10分1税が免除されるという優遇措置も施されていた⁵¹⁾。

この課税方式を「新船舶税」と見なすのは、同税が次のような性格を持って

いたからである。まず、はじめて船舶ではなく船舶税のみが求められており、従来の戦時課税のような臨時課税ではなく、恒久的に年々賦課されるものであった。しかも沿岸域と内陸の地域区分をはずし、王国全体を課税対象とした点が注目に値する。1596年の船舶税における対象地域の拡大は、あくまでも沿岸域諸州内の内陸地域、ないしはそれに隣接する主要な内陸都市に限定されたが、この計画では王国全体が課税対象地域となったのである。(図表5)の太線で囲まれた諸州が、西部艦隊の諸経費の分担を割り当てられることになっていた。この時に新たに加えられた州の中でも、サリー、バークシャー、ウィルトシャー、オックスフォードならびにヘリフォードは完全な内陸州であった。他にウェールズ南部の4つの州も対象地域に組み込まれている。このように王国全体を課税対象地域にする理由について、枢密院は、およそ次のように説明している。「(それにより)すべての人々が同等の恩恵を受けると感じることはできないかもしれない。またこの問題は主に海外交易の維持にかかわるものであり、・・・それが妨害されたときに被る苦痛は、内陸地に住む人々にとって直接には感じ取れないかもしれない。しかしながら、それが妨害され国産品輸出が滞るようなことがあれば、沿岸域のみならず内陸部にも貧困と混乱が拡大するのである。ゆえに、・・・それにかかる諸経費は、王国内のすべての州、都市や町が分担する」ことを求められたのであった⁵²⁾。1596年の船舶税と同様に、海上防衛が王国全体の防衛や繁栄に繋がるので、王国臣民が全体としてその経費を分担すべきと言うわけである。

もとより、海上防衛のために議会の承認をえずに、イングランド王国全体を対象として恒常的に課税を行うというのは、前例のない試みであり、憲政上の問題に発展しかねない危険性を孕んでいた。したがって、枢密院が各州の統監に送った書状の文言の端々に、反発を最小限におさえるべく慎重な配慮が施されている。

まず女王自身が臣民に対して、その資金を個人的理由のために転用することを否定し、課税収入のすべてを艦隊の維持費に充てることを約束している。また議会の補助税と同様に、課税の対象者に制限を設けていた。サセックスの統監に宛てた書状では、その下限を不動産 (in landes or leases) で年価値20ポンド以上、動産 (in money or goodes) で年価値200ポンド以上の資産査定を受けたも

のに限定するように命じている。当時、年価値20ポンドの不動産といえば、治安判事の財産資格に相当することから、課税対象者は、同州内でもかなりの有産層に限定されていたことになる⁵³⁾。

第二に、何よりも注目されるのは、1603年の計画は事実上、王国臣民に対する課税であるにもかかわらず、厳密な意味で課税とは認めず、また強制でもなく、あくまでも臣民の「自発的寄付 (a voluntary contribution)」に期待してのものであると規定し、統監たちに対して、この点に関して細心の注意を払うよう命じていることである⁵⁴⁾。しかも、それがどれくらいの経費がかかり、またどれくらいの効果があがったのかを検証した上で、この計画を継続するか中止するか検討するといった説明は、枢密院がこの計画の導入に後ろ向きと地方の側にとられかねない⁵⁵⁾。財政史的観点からすれば、戦費の調達は、議会課税に依らないのであれば、国王大権を行使して課税を行うのが一般的であり、もとより法的強制力をともなった。「付加関税 (Imposition)」の賦課や「徴発権」の行使が、その典型的な事例である。ではなぜ「自発的寄付」にこだわるのか。その理由として次のことが考えられる。まず議会の承認をえず国王大権を公然と行使して経常的に課税を行えば、議会の反発を招くことは明白であった。加えて、ブリテン諸島の沿岸防衛を王国全体の防衛 (= 臣民の義務) に拡大解釈し、それを根拠に全国的課税を合法化することについて、いまだ王国内 (とくに内陸地域) において、合意ができていなかったからであろう。

第三の特徴として、中央政府による船舶税の徴税業務の管理の強化がなされている点があげられる。この計画では、枢密院が課税計画の立案・執行・運営の中心的な役割を担っており、地方で船舶税の徴収にあたったのは、各州の統監や治安判事たちであった。また地方で徴収された資金は、最終的にロンドンに送金されることになっていた。そして、ロンドン市がそれを元手に船舶の借上げや艀装の手配を行うことになったのである。

この計画によれば、各地域の徴収金は前ロンドン市参事会員ポウル・ベイニング (Mr. Paule Bayning) に送金され、別命あるまで彼のもとに保管されることになっていた⁵⁶⁾。注目されるのは、このベイニングという人物である。詳しくは別の機会に譲るが、彼は、この新船舶税を管理する財務官でありながら、他方で武装商船を所有するのみならず、ロンドン市や南西部地域の私拿捕船のシ

ンジケートの中心人物であった⁵⁷⁾。したがって彼が西部艦隊の艦船の手配にも関わっていた可能性が極めて高いのである。当時、スペイン商船を襲撃するのであれば、海賊船であっても、事実上、罪に問われることはなくなっていたことから考えると、ブリテン諸島の海上防衛は、王立海軍 ⇔ 民有の私掠船 ⇔ 海賊船がない交ぜの状況で行われており、またそれらを水夫の供給地域として底辺から支えていたのが、ロンドンや南西部諸州における海民の社会であったという構図が見えてくるのである⁵⁸⁾。

この計画が正式に実施されることはなかったため、新船舶税の対象となった地域において、どのような反応が見られたのかに関してはよくわからない。しかしながら、ルイスがロンドン市の対応に関する興味深い史料を採し出している。1603年1月17日（つまり2月に各州の統監に書状が送られるより一ヶ月近く早く）に、ロンドン市議会は、6人からなる委員会を設置し、2隻の艦船と1隻の小型ボートを用意するのに、どのくらいの経費がかかるか、その検討を行わせた。その後、ロンドン市長は枢密院に対して、それに必要な経費は6,000ポンドないし、それを上回るであろうと返答している。次にこれが自発的な寄付であること、つまり強制的手段によってではなく、その必要性を強く感じ自発的に寄付を申し出るものであるというロンドン市議会による指示にしたがって、ロンドン市内の諸カンパニーの代表が参集し、船舶の準備にかかる諸経費として総額678ポンドの寄付を行うべく調整を行っている。さらにロンドン市内の商人の多くが次のように話していたという。「この計画は、われわれにとってそれほど大きな関心事ではない。それは王国内の他の地域の人々にとっても同様であろう。なぜならわれわれは自分たちの艦船を自前で強力に武装することが可能なので、ダンケルクの海賊など恐るるに足らない」というのである⁵⁹⁾。

結局、正式に導入されることはなかったものの、ブリテン諸島の沿岸地域防衛のために、海軍の再編成が試みられ、その財政的基盤として、「旧船舶税」から「新船舶税」への転換が、すでにこの段階から試みられていたことは注目に値しよう。

おわりに

1580年代後半以降、イングランド史上かつて経験のないほどに、王国内にブリテン諸島海域の防衛意識が高まっていった。しかしながら、現状では、海軍の一元化にはほど遠く、従来の王有船だけでは、戦力的にも財政的にも、とてもブリテン諸島全域を防衛することは難しかった。そのため無償で民有船の徴用が開始されることになったのである。

このように船舶徴用が強化されたことで、その対象となってきた港湾都市の反発が強まるのは当然のことであった。そのため政府は、次第に内陸地域に金銭的支援を求めようになり、船舶税の趣旨が、従来の「船舶徴用」から新たに「金納制」へとその性格が急速に変化していったのである。

その間の地方内部での港湾都市と内陸部との間の船舶税の負担をめぐる紛争、枢密院による調停の内容から明らかになったことは、この段階では、王国全体、少なくとも内陸部において、ブリテン諸島の沿岸・海上防衛＝王国の防衛（＝国民の義務）＝全国的課税の合法化という国防意識について、いまだコンセンサスができていなかったということである。

さらに、1603年の新船舶税導入の試みは、事実上、国王大権に基づいて全国的な課税を行うことに他ならず、イングランドの伝統的な混合政体（Mixed Monarchy）を揺るがしかねない、憲政上、重要な問題に発展する危険性を秘めていた。この計画の中で女王が、これは強制ではなく「女王の愛すべき臣民が自発的に（voluntary）寄付を行うこと」を求めているように、各州の統監に何度も通達していることは、この点に対する慎重な配慮が働いたものと考えられる。結局、この段階で国王政府が、イングランドの内陸部諸州への恒久的な船舶税の賦課に踏み出すことはなかった。

（図表1）にあるように、国王大権の行使によるイングランド全域への船舶税の賦課は、チャールズ1世治世の1634年から6度にわたり行われることになる。同税により海軍の財政的基盤が確立されたことで、（図表3）にあるように、1635年以降に海軍史上はじめて海軍の編成において、王有船の数が、民有船のそれを大きく上回るのであった。確かに新船舶税の本格的導入は、伝統的な混合政体を崩しかねない憲政上の問題を喚起したため、国王政府と議会との対立

を深めることになった。しかしながら、一方で、海軍編成の一元化と海軍職のプロフェッション化は、ブリテン諸島の沿岸防衛や海軍の強化に不可欠の要素であり、この方針はクロムウェル政権に継承されることになるのである。当時世界最高水準にあったオランダ海軍に対抗するためには、まずイングランドの海軍改革が急務であり、それなしにはありえなかったのである。

略号一覧：

TNA : The National Archive, Kew BL : The British Library
 SP : State Papers, Domestic, Elizabeth Harl. MSS : Harleian Manuscripts
 APC : Dasent, J.R., (ed.), *Acts of the Privy Council*, (London, 1890-1907).

注

- 1) Rowse, A.L., *The England of Elizabeth* (2nd edn., London, 2003 (1950)), pp.17-18. 第2版には、ヘイグ (C.Haigh) が序文を寄せており、'The England of Elizabeth' は、'the England of Rowse' ともいふべき神話と評している (p.xviii)。本書が1950年頃の歴史学界の状況を知るのには有益であるとしながらも、彼はラウスの歴史認識や人格を手厳しく批判している。
- 2) 近世イングランドの海事史研究の現状については、以下を参照。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年は、主に18世紀を扱ったものであるが、海事史研究の現状と課題を知る上で有益。サラ・パーマー / 薩摩真介・金澤周作訳「<海を知る>—海事史の現在—」『西洋史学』第241号、2011年、60-69頁。16世紀の海事史研究については以下を参照。川口美奈子「エリザベス朝イギリスの「海の共同体」」『京都橘大学大学院研究論集』第7巻、2009年、119-136頁。'Elizabeth I and the Expansion of England', *Transactions of the Royal Historical Society*, 6th ser., vol.14 (2004), pp.119-319. は、2003年のエリザベス没後400年を記念してイギリス国立海事博物館で開催された会議の議事録であり、海事史に関する14の報告書が収録されている。また海がヨーロッパの歴史的構築に果たした役割を論じたM.M.ジュルダン/深沢克己訳『ヨーロッパと海』平凡社、1995年も有益。
- 3) 16世紀イングランド海軍の行財政史研究に関しては、まず一連のローズの研究に加えて、依然としてオッペンハイムの研究書も必読書である。Loades, D., *The Tudor Navy* (以下TNと略記)、(Aldershot, 1992) ; id., *England's Maritime Empire: seapower, commerce and policy, 1490-1690*, (London, 2000) ; id., *The Making of the Elizabethan Navy 1540-1590* (以下MENと略記)、(Woodbridge, Suffolk, 2009) ; Oppenheim, M., A

History of the Administration of the Royal Navy and of Merchant Shipping in Relation to the Navy from 1509 to 1660 with an introduction treating of the preceding period, (London, 1984 (1896)); Roger, N.A.M., *The Safeguard of the Sea* (London, 2004 (1997)).

- 4) アルマダの海戦への言及については、一般書も含めて膨大であり、ここですべて紹介することは不可能である。さしあたり信頼のおける研究書としてワーナムの三部作をあげておく。Wernham, R.B., *Before the Armada: the growth of English foreign policy 1485-1588*, (London, 1966); id., *After the Armada: Elizabethan England and the struggle for western Europe, 1588-1595*, (Oxford, 1984); id., *The return of the armadas: the last years of the English war against Spain, 1595-1603*, (Oxford, 1994). わが国で、イングランド側からアルマダの海戦を本格的に扱った研究は皆無である。邦語で読める概説として、さしあたりM.ルイス/幸田礼雅訳『アルマダの戦い—スペイン無敵艦隊の悲劇—』新評論、1996年、A.コンスタム/大森洋子訳『スペイン無敵艦隊〜エリザベス海軍とアルマダの戦い〜』原書房、2009年を参照。
- 5) イングランドの船舶税に関する研究は、言うまでもなくチャールズ1世時代の船舶税に関する研究が圧倒的に多い。財政史的観点から論じたものとして、Thrush, A., 'Naval finance and the origins and development of ship money', in Fissel, M.C., (ed.), *War and government in Britain, 1598-1650*, (Manchester, 1991), pp.133-62; Andrews, K.B., *Ships, Money and Politics*, (Cambridge, 1991) があり、本稿でもおおいに参考にした。また酒井重樹『チャールズ1世の船舶税』ミネルヴァ書房、2005年は、近年の代表的研究を手際よくまとめており、こちらも参照されたい。16世紀の船舶税に関しては、管見の限り、Lewis, A.H., *A Study of Elizabethan Ship Money 1588-1603*, (Philadelphia, 1928) が論じているのみであり、もとより近年の海事史研究の中での再検討が求められている。
- 6) 1278年6月27日にエドワード1世が発した勅許状(Charters for 6 Ed I)において、主要五港に軍事的義務とそれともなう様々な免除特権の付与がはじめて明記されており、おそらくこの頃に最盛期を迎えたのではないかと考えられている。Oppenheim, *op.cit.*, pp.2-3; Roger, 'The Naval Service of the Cinque Ports' *English Historical Review*, vol.96, (1996), pp.636-51; id., *The Safeguard* …… , ch.9; *Calendar of Charter Rolls, A.D.1257-1300*, pp.209, 344.
- 7) 近世イングランドの海事共同体に関する研究は、フューリーの研究を契機として近年、本格的に行われるようになってきた。Fury, A.F., *Tides in the Affairs of Men The Social History of Elizabethan Seamen, 1580-1603*, (Westport, CT, 2002); Fury, A.F., (ed.), *The Social History of English Seamen 1485-1649*, (Woodbridge, Suffolk, 2012). 川口、前掲論文は、フューリーによる海事共同体の理解に関する論争を紹介している。ローズは「海の共同体としてみたイングランドに関するより満足のいく説明としては、海に関係する職業に従事する人々から構成されていたということであろう」と述べている。Loades, 'The English Maritime Community, 1500-

1650', in Fury, (ed.), *The Social History of English Seamen 1485-1649*, (Woodbridge, Suffolk, 2012), pp.5-26, esp.p.5.本稿、註(2)も合わせ参照。

- 8) ヘンリ8世の海軍改革により1546年に海軍本部 (the Admiralty) の中に設置されたもので、艦隊の指揮・監督・財務などの実務機能を担っていた。この当時、委員会メンバーは、時期により変化はあるが、海軍司令長官の他に、海軍司令官 (Vice Admiral)、海軍財務官、会計監査官 (the Clerk Comptroller)、艦船監査官 (the Surveyor of Clerk of the Ships)、貯蔵庫管理官 (the Keeper of the Storehouse)、索具など艀装の監査官 (the Surveyor and Rigger)、軍需部長官 (the master of Ordnance) などからなっていた。ローズは、同委員会の設置を、「海軍戦略の革命」として高く評価している。Davies, C.S.L., 'The Administration of the Royal Navy under Henry VIII : The Origins of the Navy Board' *English Historical Review*, vol.80, (1965), pp.268-88 ; Glasgow, T., 'The Maturing of Naval Administration, 1556-1564', *Mariner's Mirror*, vol.56(1970), pp.3-26. ; Loades, *MEN*, Ch.2.
- 9) たとえば漁業の保護政策として、“Act for Abstinence from Flesh” in *Statutes of Realm* 2&3 Ed VI, c.19.では、金・土曜日、聖職按手節、四旬節その他の祝日には肉食を控えることが定められ、1563年の“Act touching certain Politic Constitutions made for the Maintenance of the Navy” in *Statutes of Realm* 5Eliz., c.5では、金・土曜日に加えて新たに水曜日が魚食の日と定められた。
- 10) 海軍財務官職が正式に設置されたのは1549年のことであり、ガンソン (B. Gonson) が同職に就任する。その後J.ホーキンス (在職期間：1577年～1595年)、F.クレヴィル (1598～1603年) に受け継がれていくことになる。Oppenheim, *op. cit.*, pp.104, 144-48 ; Loades, *MEN*, Ch.7 ; Dietz, F.C., *English Public Finance*, II : 1558-1641, 2nd edn., (London, 1964), p.436. 海軍財務官の会計記録である四季支払い記録 (Quarter Book) は、1562-3, 1570, 1574, 1578, 1601年のもののみ現存しており、そのうちガンソンの作成した1562-3年のものが以下の史料集に収録されている。Knighton, C.S. and Loades (eds.), *Elizabethan naval administration* (以下、*ENA*と略記)、(publications of the Navy Records Society, vol.130) (Ashgate, Surrey,2013) . 16世紀イングランドの国家財政運営において、財務府は中心的役割を担っていた。この点について詳しくは、拙著『16世紀イングランド行財政史研究』広島大学出版会、2006年、第I部を参照。
- 11) しかし、実際には、毎年財務府から海軍財務官に対して支給される額は時期により変動していた。たとえば、1564年には6,000ポンドに減額されるが、対スペイン戦争期の1589年には7,268ポンド、1599年にはさらに増加し11,000ポンドを受領することになった。いずれにしても、この経常収入額だけでは、1580年代の海軍の戦時財政運営に必要な資金としては、きわめて不十分なものであった。Wheeler, J.S., *The Making of a World Power : War and the Military Revolution in 17th Century England*, (Cornwall,1999), pp.24- 5 ; Oppenheim, *op.cit.*, pp.160-64 ; Dietz, *op. cit.*, pp.436-446 ; Loades, *TN*, ch.7 and ch.9 ; id., *MEN*, pp.145-6.

- 12) 詳しくは、以下の史料を参照。‘The Navy Treasurer’s Quarter Book for 1562-1563’ and ‘The Navy Treasurer’s Declared Account for 1562-1563’ in Loades, *ENA*, ch.2 and ch.3; Loades, *MEN*, p.146. 本稿の註 (10) も合わせ参照。
- 13) 16世紀の戦争と課税を巡る問題については、以下を参照。拙著、第IV部：拙稿「16世紀イングランドの議会における課税をめぐる合意形成」(渡辺節夫編『ヨーロッパ中世社会における統合と調整』創文社、2011年、159-182頁、所収)；拙稿「戦争」(指昭博編『ヘンリ8世の迷宮』昭和堂、2012年、136-151頁、所収)。
- 14) エリザベス時代における財務府の財政収支の動向については、現在のところ Dietz, ‘The Exchequer in Elizabeth’s Reign’, *Smith College Studies in History*, vol.8-2 (Northampton, MASS., 1923), pp.65-119が最も信頼のおけるものである。同時期の海軍財政収支の動向については、いくつか問題点を指摘されているものの Oppenheim, *op.cit.*, pp.160-5を参照。
- 15) Oppenheim, *op. cit.*, pp.160-5 ; Dietz, *op.cit.*, pp.436-48.
- 16) Dietz, *op. cit.*, pp.441-46 ; Wheeler, *op. cit.*, p.25.
- 17) 100トン級以上の王有船に関してみると、エリザベス治世はじめの1559年には22隻であったが、同治世末の1603年までに29隻になっていた。Loades, *TN*, ch.8 ; Oppenheim, *op. cit.*, pp.115-133.
- 18) 16世紀半ばの海外交易・毛織物工業の不振、物価動向については、以下を参照。拙著、第9章：川北稔『工業化の歴史的前提—帝国とジェントルマン—』岩波書店、1983年、第1・2章；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 16世紀1485-1603年』慶応義塾大学出版会、2010年、第1章。Fisher, D.H., *The Great Wave-Price Revolutions and the Rhythm of History-*, (Oxford, 1996).
- 19) Dietz, *op. cit.*, pp.437-40 ; Wheeler, *op. cit.*, p.24 ; Loades, *MEN*, pp.146-49.
- 20) チャールズ1世時代の船舶税問題については、本稿の註(5)を参照。同治世からクロムウェル時代の海軍改革については、さしあたり以下を参照。Capp, B., *Cromwell’s Navy*, (Oxford,1989) ; Wheeler, *op.cit.*, ch.3 ; Braddick, M., *State Formation in Early Modern England c.1550-1700*, (Cambridge, 2000).
- 21) アルマダの海戦に関する史料としては、TNA, SP12に加えて、その関連部分の多くを収録したLaughton, K., *State Papers relating to the Defeat of the Spanish Armada, Anno 1588*, vol.I/II, (London, 1987 (1895)) が有益。
- 22) イングランド側の艦隊編成については、以下の史料に収録されている。TNA, SP12/215, fol.76 ; SP12/237, fols.15v-18 (Laughton, *op. cit.*, vol.II, pp.323-31) ; SP12/215, fol.82.
- 23) 1580年までは、1月あたり1トンにつき1シリングであったが、それ以降2シリングに引き上げられた。Oppenheim, *op. cit.*, p.169 ; Laughton, *op. cit.*, vol.II, p.118.
- 24) ドレイク指揮下の艦船については、当初リストには無償の艦船は87隻と記載されていたが、そのうちヘンリ・シーモア卿の指揮下に入った23隻の沿岸交易船

(coaster) のうち 4 隻については、女王によって諸経費が負担されたため 83 隻になった。Lewis, *op. cit.*, pp.18, 24. なお、(図表 3) において、ハーディングは、その数を王有船 23 隻、民有船 79 隻としているが、その根拠はわからない。関連史料で見る限り、こちらの数の方が正確である。

- 25) テューダー朝期は、国王大権に基づく諸制度が著しく発展した時期であり、各種の大権裁判所が新設されている。代表的なものとしては、各種の財政裁判所をはじめ、星室庁裁判所、請願裁判所、高等宗務官裁判所などがある。財政裁判所ならびに星室庁裁判所については、以下を参照。仲丸英起『名誉としての議席-近世イングランドの議会と統治構造-』慶應大学出版会、2011年、3-37頁；小山貞夫「星室庁裁判所素描」(同『イングランド法の形成と近代の変容』創文社、1983年、所収)；拙稿、「16世紀イングランドの議会における…」、178-80頁；拙著、第1章。Barnas, T.G., 'Star chamber litigants and their counsel, 1596-1641' in Baker, J.H., (ed.), *Legal Records and the Historian*, (London, 1978), pp.7-28 ; Guy, J.A., *The Cardinal's Court: The Impact of Thomas Wolsey in Star Chamber*, (Hassocks, 1977) ; id., *The court of star chamber and its records to the reign of Elizabeth I*, (London, 1985).
- 26) Lewis, *op. cit.*, pp.18, 21 ; Loades, *T.N.*, pp.247-8 ; Loades, *MEN*, p.195 ; SP12/237, fols.15v-18 (Laughton, *op. cit.*, vol.II, pp.330-1).
- 27) イングランド南東部沿岸の五港。軍事奉仕の見返りに、特権の港湾都市として様々な特権を与えられていた。当初ヘイスティングズ、ロムニ、ハイズ、サンドウィッチ、ドーヴァーの五港であったが、後にウインチェスターとライもこれに追加されたが、その後も五港と呼ばれた。註(6)も合わせ参照。
- 28) TNA, SP12/222, fol.3.
- 29) TNA, SP12/224, fol.27 (プリマスの事例) ; SP12/238, fol.103 (1591年の事例)。
- 30) TNA, SP12/215, fol.76 ; SP12/237, fols.15v-18 (Laughton, *op. cit.*, vol.II, pp.327, 331)。ロンドンにはさらに51,900ポンドの現金の貸し付けを申し出ている。Lewis, *op. cit.*, pp.22-24.
- 31) *APC*, 1588, p.9.
- 32) *The State of England in 1588*, (Goldsmith's Library, London, rept.1776) in Lewis, *op. cit.*, p.25.
- 33) TNA, SP12/256, fol.66.
- 34) たとえば、同リストの中で、サマセットに関して以下のように記述してある。
'Bristol and all the port townes in Somersett to find 3 ships' .
- 35) *APC*, 1595-6, pp.157-8.
- 36) *APC*, 1595-6, pp.328-9
- 37) たとえば、1595年2月9日にサフォーク州の副統監に宛てた書状では、「補助税の資産査定額が、動産評価で年価値5ポンド以下、不動産評価で年価値3ポンド以下の住民から徴収してはならない」としている。*APC*, 1595-6, pp.212-3.
- 38) *APC*, 1595-6, pp.157-8 (Western group and Severn) ; *ibid.*, pp.161-2 (Hampshire) ;

- ibid.*, pp.198-9 (Essex) ; *ibid.*, pp.223-6 (Dorset) ; *ibid.*, pp.241-2 (Yorkshire) ; *ibid.*, pp.297-301 (Devon) ; *ibid.*, pp.315-6 (Suffolk and Yorkshire) ; *ibid.*, pp.328-9 (Norfolk).
- 39) 'The Mayor and Aldermen of Poole to the Council' SP12/209, fol.70 (Laughton, *op. cit.*, vol.I, pp.129-30)
- 40) 'Sir G.Carey to Walsyngham' SP12/209, fol.71 (Laughton, *op. cit.*, vol.I, pp.131-3).
- 41) APC, 1595-6, p.224.
- 42) APC, 1595-6, pp.241-2,316.その理由は、これらの都市が経済的に疲弊しており、しかもハル市から離れており同港の交易から経済的恩恵を受けていないというものであった。
- 43) ロンドン市の船舶税に関する記述は、Lewis, *op.cit.*, pp.88-9に依拠している。
- 44) APC, 1595-96, p.276.
- 45) APC, 1595-6, p.210 (8 Feb., 1596) ; *ibid.*, 1597-98, p.66 (30 Oct., 1597) ; *ibid.*, 1597-8, p.319 (19 Feb., 1598) ; *ibid.*, 1597-8, pp.400-02 (14 Apr., 1598).
- 46) この「新船舶税」に関する史料としてTNA, SP12/287, fol.8. (APC., 1601-4, p.491) ならびに、それに基づき南西部諸州の統監に送られた書状が現存している。BL., Harl. MSS.703, fols.129-131.
- 47) BL., Harl. MSS.703, fol.129v.
- 48) BL., Harl. MSS.703, fols.129-130r.
- 49) 他方で史料は残っていないが、東部艦隊の諸経費については、東部諸州が分担することになっていたことは十分に想定できる。
- 50) BL., Harl.MSS.703, fol.130r.ただし、TNA, SP12/287, fol.8は、諸経費の合計額を8,235ポンドとしている。後者の史料には、各州ごとの分担額が示されており、最終的に西部地域から8,732ポンドの税収が見込まれるとしている。
- 51) BL., Harl.MSS.703, fol.129v.
- 52) BL., Harl.MSS.703, fol.130r.
- 53) BL., Harl.MSS.703, fol.130 ; 拙稿「16世紀イングランドの議会における・・・」175頁。
- 54) BL., Harl.MSS.703, fol.131.
- 55) BL., Harl.MSS.703, fol.129v '...when they have tryed what chardge they shall be and see the success thereof, they may then advize howe to contynne or give over the course...'
- 56) BL., Harl.MSS.703, fol.129v.この史料では明らかにMr. Paul Baningであるが、さしあたりアンドルーズの表記Bayningに従い、今後、確認していきたい。Andrews, *op. cit.*, p.141.
- 57) Andrews, *op. cit.*, pp.141-2.テューダー朝時代の私掠問題に関しては、以下を参照。*id.*, *Elizabethan Privateering -English Privateering during the Spanish War 1585-1603-*, (Cambridge,1966) ; 櫻井正一郎『女王陛下は海賊だった』ミネルヴァ書房、2012

年。

- 58) 南西部諸州は16世紀以降の海軍の艦船、商船、私掠船さらには海賊船の船乗りたちの重要な供給地であった。たとえば、サー・ウォルター・ローリ（デヴォン州出身）、ジョン・ホーキンス（プリマス出身）、第3代カンバーランド伯ジョージ・クリフォードは、イングランド北部のウェストモアランド州の出身であったが、海軍司令官であると同時に、この地域でも有力な私掠船のプロモーターであった。Andrews, *Elizabethan Privateering*・・・, Pt.2 ; Spence, R.T., *The Privateering Earl- George Cliford, 3rd Earl of Cumberland, 1558-1605-*, (Gloucester, 1995).
- 59) (L) ondon (M) etropolitan (A) rchives, Repertories, 26, fol.81v ; LMA, Remembrancia Analytical Index, vol.II, p.228 in Lewis, *op. cit.*, pp.36-7, ただし、筆者は未見。議会税・船舶税などロンドンにおける税制問題については、16世紀ロンドン市行政の分析の中で、別稿において検討することにする。

The rethinking of the War against Spanish Armada

Taro INAI

The war with the Spanish Armada has long been evaluated as the important watershed in British history. It is said that the victory not only encouraged to build the British empire, but also awaked the nationalism or Englishness in England.

This article attempts to rethink the traditional evaluation in the view of the financial and naval problem. After 1588, the costs of the navy increased so rapidly and heavily to convoy the merchant ships and to defense the coastal area. So the government attempted to augment the revenue of the old ship money to levy the ships and furnish them with arms. The important change of this policy was that the incidence of the ship money was extended from the coastal towns and areas to the inland. In 1603 the government finally planed to impose the ship money in the entire area of England. It was in fact the new ship money and the historical precedent of one in Charles I's period because it requested not to levy the ships but to collect the money only.

The consolidation of the ship money is one of the reasons why the dispute occured between the central government and the country in England. In conclusion, the later Elizabethan period was never the golden age when the people in England made aware of their future, British empire and Englishness.