

広島大学学術情報リポジトリ
Hiroshima University Institutional Repository

Title	R. エデンの記述から見る16世紀イングランドにおけるギニア航海像
Author(s)	井内, 太郎
Citation	史学研究 , 305 : 161 - 180
Issue Date	2020-03-31
DOI	
Self DOI	
URL	https://ir.lib.hiroshima-u.ac.jp/00054009
Right	
Relation	



R. エデンの記述から見る 16世紀イングランドにおけるギニア航海像

井内 太郎

はじめに

リチャード・エデン (Richard Eden (c.1520-1576)) は、イングランドの錬金術師 (Alchemist) にして翻訳家であった。特に16世紀半ばに彼が注目されたのは、ヨーロッパの新世界や海外探検に関する著作の翻訳を精力的に行ったことであり、それはテューダー朝期イングランドの海外探索や交易意欲をかき立てるのを促したのである。中でも本稿との関係で注目に値するのが、1555年に刊行された『新世界ないし西インドに関するここ数十年の記録 (以下、『数十年の記録』と略記)』である⁽¹⁾。本書が刊行されたのは、R. ハクルートの『イングランド国民の主要な航海、船旅、発見 (以下、『主要な航海』と略記)』(初版は1589年)⁽²⁾に先立つこと30年も前のことであり、16世紀半ばには、エデンの著作 (正確には英訳書) が、知識人、海外貿易商、船員たちにより注目されており、海外交易・探検を行う際の重要な情報源であったことは、もっと注目されてもよいであろう。

そこで本稿では、彼の著作の中に収録されている、イングランドによる西アフリカ交易に関する記述について検討する。16世紀半ばイングランドによるギニア航海は、少なくとも9回行われているが (図表1を参照)、エデンは、そのうち最初の2回の航海記録を英語で記述している。本稿ではとくに4つの観点、すなわちエデンの記述の史料論的検討、ギニア航海の過程、ギニアでの交易の実態について考察を行い、彼がいかなる西アフリカのギニアへの航海や現地での交易像を構築していったのかについて明らかにする⁽³⁾。

1 エデンの『数十年の記録』の史料論的検討

(1) エデンの経歴

エデンに関しては、伝記的なものを除いて、これまで殆ど本格的な研究がなされてこなかった。そこで、まず彼の経歴を確認しておこう⁽⁴⁾。彼の父親は毛織物商であった。彼はケンブリッジのクライスト・コレッジ、その後、クィーンズ・コレッジで学び、1538年に学士、1544年に修士の学位を取得している。トマス・スミスの庇護を受けて、ジョン・チークやロジャ・アスカムのような当時のイングランドを

(図表 1) イングランド人によるギニアを主目適地とする航海記録 1553-1565年

航海期間	主要艦船名	遺言書数	西アフリカの停泊地
1553-4	Primrose, Lion, Moon	33	マデイラ、ヴェルデ岬諸島、 セス川、黄金海岸、ベニン
1554-5	Trinity, John Evangelist, Bartholomew	11	セス川、黄金海岸
1555-6	Hart, Hind	0	セス川、黄金海岸
1556-7	Tiger, Hart	1	マラゲタ海岸、黄金海岸
1558	Minion, Tiger, Christopher, Unicorn	17	ヴェルデ岬、セス川、黄金海岸
1561-2	Primrose, Minion, Fleur de Lys, Dragon	16	黄金海岸
1562(?) -3	Primrose, Minion	2	セス川、象牙海岸、黄金海岸
1563-4	John Baptist, Merlin	0	マラゲタ海岸、黄金海岸
1564-5	Minion, John Baptist, Merlin	9	黄金海岸
		89	

代表する知識人と交流をもち、1544～1546年に財宝部 (the Treasury) で下級官吏の職を得ている。

・錬金術師としてのエデン

1540年代後半以降に、エデンはノッティンガムシャのジェントルマンである R. ホエリー (Whaley) のもとで働くことになった。彼は錬金術師としての才能を買われ、年収20ポンドを与えられて、卑金属を金に変える秘法を見つけ出すことを求められた⁽⁵⁾。この頃に彼はイタリアの冶金術師 V. ビリングッチョ (Vannoccio Biringuccio) が著した、当時のヨーロッパで代表的な冶金術書である『火工術 (De la Pirrotechnia)』を英訳することを志し、最終的に『数十年の記録』の中に、最初の3章の翻訳を収録している。

・翻訳者としてのエデン

新たにエドワード6世の摂政となったノーサンバーランド公 (John Dudley) は、スペインのグローバルな帝国に挑戦し、極東地域とヨーロッパの交易を開こうと考えていた。そのため彼は作家たちに、そうした事業企画の立案を促していた。1552年にエデンはウィリアム・セシルの秘書官となり、1553年に『新たなインドに関する論考 (A Treatyse of the Newe India)』を刊行したが、これは神聖ローマ帝国の地理学者にして宇宙論学者であったセバスチャン・ミュンスター (Sebastian Münster) (1488-1552) の『宇宙誌 (Cosmographia)』の一部を翻訳したものであった。この書物は、ドイツ語で書かれた最初の世界に関する記述であり、その後、ラテン

R. エデンの記述から見る16世紀イングランドにおけるギニア航海像（井内）

語、フランス語、英語などに翻訳され、当時のヨーロッパで最も成功した書物の一つと言われている。

1555年にエデンは『数十年の記録』を著す。本書は、イタリアのピエトロ・マルティエーレ・ダンギーエラ（Peter Martyr d'Anghiera）（1457～1526）の『新世界のここ数十年の記録（De Orbe Novo Decades）』（1511年）、スペインのゴンザロ・フェルナンデス・デ・オビエド（Gonzalo Fernández de Oviedo）（1478～1557）の『西インドの自然誌（Natural Hystoria de las Indias）』（1526年）の内容を中心に構成されており、そのあとに他の著作家の航海に関わる書物の英訳が配置されている。上記の2書は、いずれも当時の北西ヨーロッパで新大陸の発見、航海、地誌に関して第一級の価値を持つ書物であり、エデンがそれらに大きな影響を受けていたことは、本書のタイトルが、マルティエーレのものを借用していることからもうかがい知れる。

その後1561年に彼はスペインのマルティン・コルテス・デ・アルバカル（Martín Cortés de Albarca）（1510-1582）の著した『航海術（Breve compendio de la sphaera y de la arte de navegar）』（1551年）の翻訳を行っている。同書は、当時のヨーロッパで定評のある教則本であり、それが翻訳されたことで、イングランドで最初の航海術の教則本として急速に広まっていったのである。

このようにエデンは、当時のヨーロッパで注目されていた新大陸の発見、航海、地誌などに関わる文献を涉猟し、積極的に翻訳しイングランドに広めたのであった。したがって、イングランドにおいて、新大陸、バーバリ地域、ギニアへの航海事業に関心をもつ者たちは、まずエデンの書物から情報を得る必要があった。また錬金術師としての彼がギニアにおける金の取引に関する情報に関心を抱いたとしても何ら驚くに当たらないであろう。

（2）『数十年の記録』の史料論的検討

船上遺言書は別として、第2回目の航海に関する史料は、エデンの記述以外に存在していない。のちにそれは、ハクルートの『主要な航海』（1589年）の中に収録されることになる。しかしながら、他にマーティン・フロビシャにより1562年に書かれた第2回ギニア航海に関する史料が残存している。後述するように、彼はこの航海においてミナで人質となり、その後アフリカ人によりポルトガル人に引き渡されていた。フロビシャは、ミナで捕らわれている間、黄金海岸のポルトガル人の気質について彼の見たことを述べているが、かなり偏向した記述となっている点は注意すべきである⁽⁶⁾。そこで、まず『数十年の記録』の史料論的検討を行っておきたい。

本書は、ラテン語による夫君フェリペ2世とメアリ1世へのラテン語による献辞から始まる。内容的には、主にマルティエーレやオビエドの書物のイングランドで最初の英訳版といってよい。一方、本書には第1回目・2回目のギニア航海に関する

記述が英語で記されている。しかもこれらは、実際にギニア航海に参加したイングランドの船員たちの語りやその航海日誌から得られた情報、さらに交易品など彼が実際に見たことに基づいてエデン自身が記述したものである点で、他の部分と内容の性格が異なっている。

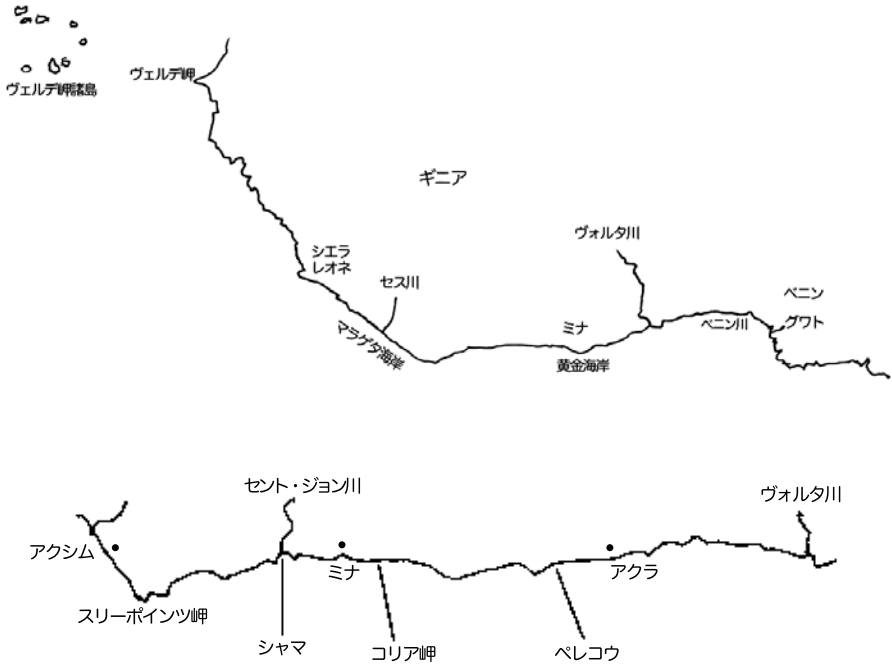
第1回目の航海（1553-4年）に関する記述は、船員たちからの聞き取りであるとしているが、それ以上の具体的な情報源に関する記述はない。第2回目の航海（1554-5年）の記述は、史料の寄せ集めであるが、その主要部分は、事実に基づく航海日誌からなっている。エデンは「私は、それをこの航海の中心人物の1人である水先案内人（the pilot）から手に入れた」としている⁽⁷⁾。商船団は3隻、すなわち、「トリニティ・オブ・ロンドン」（140トン）、「ジョン・エヴァンゲリスト」（140トン）、「バーソロミュー」（90トン）ならびに無名の2隻のピンネースで編成されていた（図表1を参照）。2隻のピンネースのうちの1隻は、イングランド沿岸域で水没し、もう1隻はギニアで利用された⁽⁸⁾。エデンに航海日誌を提供した水先案内人の名前はわからないが、いまのところそれは、「ジョン・エヴァンゲリスト」か「バーソロミュー」の水先案内人が作成したものと考えられている⁽⁹⁾。

日誌に基づいているだけあって、航海の記述は1553-4年のものと比べてより詳細であり、航海の重要場面の日付や海上における位置、西アフリカの地名が含まれている。形式的には航海日誌といってよい。しかしながら、テムズ川を出航してから2週間後に、所々で日付が欠落し始め、その後、大きく日付が飛んでしまう。加えてその日の風向きや距離のような航海上の情報も欠落してしまう。

たとえば1554年11月1日にイングランド沖を離れると、その間の航程の説明は殆どなく、次は11月17日午前中に、一気にマデイラ諸島に到達した記述となる。船団が西ギニア沿岸域に到達すると、日々の行動に関する記述がなくなってしまう。ギニア沿岸域の最終到達地点（ペレコウ）においては（地図1を参照）、1月26日の到着時の記述から、急に2月13日に同地からイングランドへ向けて出港する話しに飛んでしまう。もしかすると、交易中に艦船が沿岸域に停泊していたとすれば、水先案内人が記録に残すべきことがあまり見つからなかった可能性はある。その後、復路について具体的な針路や海流について述べられ、4月22日にアズレス諸島までの航程について極めて詳細な記述があり、最後に5月21日の海上における船の位置について言及されている⁽¹⁰⁾。しかしながら、それ以降の航程に関する記述はなく、イングランドに帰航した期日さえ記されていないのである。

そこから「覚書（A remembrance）」に続いて、ギニアの気候風土や、現地の人々の生活習慣、交易品などについて、テーマごとに記述が行われ、それまでの日付、航路ならびにそれに基づく記述形式は、全く失われている⁽¹¹⁾。また、それまで主語として主に「われわれ（we）」を使っていたが、ここから「私（＝たとえば、航海に参加した船員やエデン自身）」に変わることも注目しておきたい。そこで便宜上、

R. エデンの記述から見る16世紀イングランドにおけるギニア航海像（井内）



(地図1) 16世紀半ばの西アフリカの概略図

これ以前の記述を前編、それ以降のものを後編と呼ぶことにする。

エデンは「自分の意見を加えたり、一部の記述を改竄したり、あるいはこの航海の順番を入れ替えるようなことは考えず、・・・水先案内人から受領した日誌のありのままに、記述をするのが賢明と考えた」⁽¹²⁾としているが、それはにわかには信じがたい。後編においてエデンは、明らかに大量の資料や情報を用いて記述を行っている。その中には、帰航した船団や輸入品をエデン自ら目撃した記録、旧約聖書や古い書物に基づく当時の記述史料の不正確なアフリカの地理、象や気候風土などに関する情報、さらに人物の特定はできないが、ギニアから無事に帰還した船員たちによる口頭の情報や誤報も含まれているのである。

以上のことから、エデンの記述は、およそ次のような経緯を経て作成されたものと推定しておきたい。まず前編は、主に水先案内人の航海日誌をもとに記述されているが、航海記録の少なからざる部分を省略、ないし要約して済ませている。とくに1555年5月21日から帰航までの航海記録がないというのは、水先案内人が記録を怠ったというよりも、エデンが何らかの理由で省略してしまったと考える方が自然

である。一方、前編において、ギニア沿岸域における交易の様子が殆ど記述されていないことは、水先案内人が、それに関わっていなかったか、あるいは航海日誌に記録する必要性を感じなかったからであろう。

そこでエデンは、ギニアにおける交易、地理、気候風土などについて補足説明するために、彼自身が述べているように、最後の段階で、大量の資料や船乗りの語りに基づく情報を付け足したのであった⁽¹³⁾。こうして彼のギニア航海に関する記述は、水先案内人のありのままの記述とは、形式的にも内容的にも、かなり異なった記述になってしまったのである。『数十年の記録』を検討する際には、まずこうした作成の経緯や構成内容について、十分に把握しておく必要がある。

2 第2回ギニア航海の航程⁽¹⁴⁾

16世紀半ばに少なくとも、九回、ギニア遠征が試みられているが、エデンが記録しているのは、最初の2回の航海のみである（図表1参照）。

第1回目船団が帰航したのは1554年6月下旬から7月初旬のことであるが、第2回航海時に作成された船上遺言書⁽¹⁵⁾の記述によれば、早くも同年秋に第2回航海の準備が開始されていたことがわかる⁽¹⁶⁾。

(1) 船団の編成

① 事業主

エデンは、この航海に投資した事業主について言及していないが、ハクルートが新たな情報を加えている。初版（1589年）で4人の事業主、すなわち、G. バーンズ、J. ヨーク、T. ロック、E. カステイリンの名前を挙げ、さらに第二版（1598年）において A. ヒックマンをそれに加えているのである。しかしながら、彼が作成した事業主のリストは、完全とは言えないようである。オールソプも指摘するように、この航海時に作成された遺言書の分析を行ってみると、少なくとも F. ランバードと W. ウィンターが加わっていた可能性が高い⁽¹⁷⁾。

とすると、第1回航海から引き続き事業主になったのは、バーンズ、ヨーク、ランバードの3名であり、ウィンターは、1560年代のギニア航海の事業主として加わることになる。彼らに共通するのは、彼ら自身や、彼らの家族・親族の多くが、まずイベリア半島や北アフリカのバーバリ地域との交易に従事しており、一種のシンジケートを形成していたということである⁽¹⁸⁾。

② 船長 (master)

エデンは船長の名前は述べていないが、ハクルートは1554年10月11日の日誌の傍注において、「ジョン・エヴァンゲリスト」の船長はロバート・ゲインズ (R.

R. エデンの記述から見る16世紀イングランドにおけるギニア航海像（井内）

Gainsh)であったと述べている。また遺言書から「バーソロミュー」の船長がジョン・ロンガム (J. Longham) であったことがわかる。さらにハクルートは、第二版において「司令官 (Captain) はジョン・ロック (J. Lok) であった」という記述を加えている⁽¹⁹⁾。しかしながら、ロックが「トリニティ」の船長も兼ねていたのか、あるいは3隻を指揮する司令官で船長は他にいたのかは判然としない。

③ 乗船者の数

エデンの記述では、乗組員として3人のみ、すなわち「トリニティ」の水先案内人ジョン・ラフ⁽²⁰⁾、交易代理人ジョン・ベリン、マーティン（黄金海岸で志願して人質となった15歳の若者）について言及されている。マーティンという名の若者は、事業主ジョン・ヨークの甥で、彼こそ後に北西航路の探索に向かうことになるマーティン・フロビシャのことである⁽²¹⁾。

3人の中で、第2回航海時に作成され、現在確認できる11通（図表1を参照）の船上遺言書において言及されているのは、ベリンのみである。遺言書の記述から、明らかに乗船していたと考えられる人物として、約65名を確認できる。さらに、その可能性が高い人物が5名いる。第2回目の航海は、3隻の艦船と2隻のピンネース（2隻のうち1隻のみ無事帰還）から編成されており、これに対して最初の航海は、3隻の艦船（1隻はギニアにて放棄）と1隻のピンネースからなっていた。重量で計算すると、総トン数は370トンにみたく、それにおそらく60トンの2隻のピンネースが加わった。一方、最初の航海では、総トン数は530トンに達しており、乗組員は船員やその他の人々を合わせて約180名ほどであった。オールソプは、第2回航海の乗組員は約120名と推定しており、そうすると遺言書から確認できる65名の名前は、その約半分ということになる⁽²²⁾。

(2) ギニア航海の航程

エデンによれば、船団は1554年10月11日にテムズ川から出発し、その後14日間ドーヴァーに停泊、2～3日間ライに停泊、その後グートマスに到着し、最終的に11月1日午後9時頃にイングランドから旅立っていった⁽²³⁾。エデンは、往路航海を7週間に及んだとしているが、これは、イングランドからギニアの最初の目的地、セス川への到着までであり、船団が黄金海岸まで到達するのは1月2日と記されているので、さらに少なくとも3週間かかっている⁽²⁴⁾（地図1を参照）。

黄金海岸からの帰航は、1554/5年2月13日に始まり、5月21日にアズレス諸島のフロレス島沖合の東25リーグ (league)、北緯39.5度あたりを航行しているところで、航程の記録は終わっている⁽²⁵⁾。

そこで、その後の航程について、船上遺言書から推定してみよう。1555年6月4日に北緯49度、つまりコーンウォール半島沖合にあるシリー諸島 (Isles of Scilly)

の少し手前の地点で、「バーソロミュー」において、ファーナンレス (W. Farnanlles) が遺言書を作成している⁽²⁶⁾。したがって同船は6月半ばにはロンドン港に到達していたに違いない。「トリニティ」の船員であるヒューズ (J. Hwes) がブリistolで6月16日に、さらに同じくガーディナー (P. Gardener) が6月12日にブリistolあるいはそこに近づきつつある中で、遺言書を作成している。3人目のハウエル (W. Howell) は、6月9日に遺言書を作成したものの、6月17日に陸上で転写されており、それがロンドンで検認を受けている⁽²⁷⁾。各船で作成された遺言書はロンドンの検認裁判所 (Prerogative Court of Canterbury) で検認を受けているが、その時期が7月の最後の3週と8月の初めの2日に集中している。検認登録日のもっとも早いものが「トリニティ」で作成されたもので7月2日、「バーソロミュー」で作成されたものが7月10日、「ジョン・エヴァンゲリスト」では7月13日であった。

以上のことから、3隻と1隻のピンネースは、1555年の6月下旬ないし7月初旬にロンドンへ帰港したと考えてよからう。エデンは、ギニアからの帰航に20週を要したとしているが⁽²⁸⁾、それは正確とは言えない。というのもその場合、7月後半に帰港したことになるからである。

一方、2月13日にギニア沿岸域を離れてから5月12日とかなりたってから、船団のうち少なくとも2隻は、お互いにかかなり近くを航行していたので、水先案内人同士で会話をする事ができたという⁽²⁹⁾。したがって、三隻全部がほぼ同じ日にイングランドへ帰還したものと考えられる。

船団の帰航期日から考えて、エデンが『ここ数十年』の記述の最後に、第2回ギニア航海の記録を加えることができたのは1555年7月以降のことである。したがって刊行は早くても同年秋のことと考えられる。

(3) 第2回航海の死亡者の数

もしも、エデンが言うように、24名が亡くなった⁽³⁰⁾というのが真実であれば、乗船者の数を120名とすると、死亡率は約20%となり、第1回航海時の60~70%よりもかなり低い。死亡率はあくまでも推定値であるとしても、実際に1553-1554年の航海よりも、死亡者の数がかなり減少したことは明らかである。その理由として、第1回航海時の司令官ウィンダムの犯した失敗を避ける配慮がなされていたことが挙げられる。すなわち、船団はより利益が上がり、危険性の少ないミナ地域での金交易に専念し、前回のようにさらに東へ進んでベニン産赤胡椒を持ち帰ることを回避したのである (地図1を参照)。そのため船員たちは、熱波が襲いかかるベニンの厳しい気候に長期にわたり耐える必要がなくなったのである。

エデンは帰航途上の最終場面、つまりアゾレス諸島とイングランドの間を航行中に多くの死者が出たとしている⁽³¹⁾。11通の船上遺言書のうち9通に日付が付されているので、それによりある程度の検証が可能である。遺言書が作成されてから、

R. エデンの記述から見る16世紀イングランドにおけるギニア航海像（井内）

すぐに亡くなるのが一般的であったとすると、ある人物は船がギニアに到着して交易を行うために停泊する前に亡くなっていた。そして8人が帰航途上で亡くなっている（1人は4月、3人は5月、4人は6月である）。上述のように、記録上、最も遅い6月に亡くなった船員のうち、1人は明らかに、2人もおそらくプリストルないしその近辺で亡くなっている。これらの数値は、エデンの記述とほぼ一致しているように思われる。彼は航海の終盤に死亡者の数が増すのは、寒冷な気候の海域に入ったためと考えていた。船員たちの中には、確かにギニア海岸を離れてから3ヶ月たっていたことから、熱帯特有の病気で弱っていた者もいたかもしれないが、最終段階での死亡は、この理由が主要因ではなく、エデンが示唆するように、船上におけるより一般的な要因、おそらく壊血病と肺炎であったと思われる⁽³²⁾。

3 ギニアにおける交易

(1) ギニアにおける交易地

エデンが依拠した水先案内人の日誌によれば、まず1554年12月22日にマラゲタ海岸のセス川流域に到達し、同地域に8日間停泊し（12月22～29日）、さらに進んで「リオ・ドゥルセ（Rio Dulce）」近辺に、おそらく5日間（12月29日～1月3日）停泊している。その後、シャマ（Shama）に4日間（1月12～16日）、コリア岬（Cape Corea, Queen Anne point）に9日間（1月18～26日）、さらにペレコウ（Perecow）に約16日間（1月28日～2月13日？）停泊している（地図1を参照）。

船団は、常に一緒に航行していたわけではなかった。黄金海岸域で、この水先案内人の乗船した船は、スリー・ポイント岬において「トリニティ」と別れ、まず「トリニティ」から西方7リーグの地点で、その後「トリニティ」と合流し、東へ8ないし9リーグの地点にあるペレコウで交易を行っている⁽³³⁾。しかしながら、帰航する時点では、また船団全体が合流して黄金海岸をあとにし、先述のように、三隻とピンネース1隻がほぼ同じ日にイングランドへ帰還したものと考えられる。

このように、水先案内人の乗船した船と明らかにその僚船は、12月22日から2月13日までの約12週間を費やしてギニア沿岸域の交易地で活発な交易を行い、あるいは交易地の間を航行していたのである。

(2) ギニアにおける特産品

エデンの記述のもとになった水先案内人の説明は、交易について殆ど触れていない。まずセス川で1トンの穀物（grain）、すなわちマラゲタ産胡椒を手に入れたとしている⁽³⁴⁾。シャマで交易を行う際に、現地の統治者から人質を要求され、マーティン・フロビシャが志願した。しかしながら、イングランドの密貿易の情報を聞きつけたポルトガル軍が到着し威嚇射撃を行ったので、彼らはコリア岬へと向かった。

フロビシャは、ポルトガル軍に引き渡されミナの城塞に9ヶ月間、収監されることになる。コリア岬で、水先案内人の船は、2ないし3束 (packs) を除いて、すべての織物 (cloth、おそらく linen cloth) を売却したが、一方で「トリニティ」がベレコウで取引していた商品については、ただ「彼らの商品」とだけ述べている⁽³⁵⁾。黄金海岸で購入したものは、主に金であったと考えられるが、水先案内人は、そのことについては触れていない。

しかしながら、エデンは明らかに、のちに事業者から得た情報を加えることができた。それによれば、船団は22カラットと1グレイン (22 carrats and 1 graine in fineness) の金を400重量ポンド、さらに36バット (butts) のマラゲタ産胡椒、約250本の象牙を持ち帰っていたのである⁽³⁶⁾。

(3) 代理交易商人 (factor) の活動

このようにギニアでの取引に関するエデンの記述は、かなり限定的なものにとどまるが、交易代理人の船上遺言書を読み解くことで、さらに具体的な交易の実態を描くことが可能となる。遺言書に現れる3人、すなわちビリン (J. Beryn (Byrrin))、ファーナンレス (W. Farnanlles) ならびにグールド (H. Gould) は、それぞれ事業者ヨークならびに2人の商人 W. ウィンターと F. ランバート (おそらくこの2人も事業者であった) の交易代理人 (factor) であったものと思われるが、彼らはいずれも帰路において「バーソロミュー」に乗船していた。

中でも取引に関して最も具体的な情報を与えてくれるのは、ファーナンレスの遺言書⁽³⁷⁾であり、他に類例がないくらいに長文である。彼はおそらく事業主の1人であった W. ウィンターの交易代理人であり、帰航途上の1555年6月4日に亡くなっている。彼の遺言書において、ある負債は「バーソロミュー」に乗船していた同僚であるビリンを通じて返済されることになっていた。彼は、ファーナンレスの遺言書の証人にして遺産管財人であり、またジョン・ヨークの使用人であった。ビリンは、おそらくヨークの交易代理人として、シャマ近辺で取引を行っていた⁽³⁸⁾。遺言書のもう1人の証人にして遺産管財人はグールドで、彼はランバートの使用人であり、おそらく別の事業者の交易代理人であった⁽³⁹⁾。ファーナンレスは、金の指輪を主人であるウィンターに遺贈しているが、両者の関係について、これ以上のことはわからない。

ファーナンレスの遺言書によれば、彼は20ダカット (duckett) 重量 (すなわち2オンス) の金を保有していた⁽⁴⁰⁾。その一部はギニアにおいて、亜麻織物 (linen cloth) の売却益で得たものであった。彼は借金の返済と両親などへの遺贈のために、その金を同じ交易代理人のビリンないしグールドを通じてロンドンのブルーク (Thomas Bulloke) なる人物に託している。その金は、彼が個人的商売で獲得した所有物であり、彼の主人であるウィンターへの言及がないことから、彼への借金は

R. エデンの記述から見る16世紀イングランドにおけるギニア航海像（井内）

ないようである。しかしながら、ファーナンレスは、「3ダカット（3 dockettes gine weight）の金の輪」を所有しており、これをウィンターに遺贈している。

金ないし金製品については、一般船員たちの遺言書にも言及があり、少なくともそのうちのいくつかは、ギニアでの交易により獲得されたものと思われる。P. ブライトは2つの金製の輪（rings）を遺贈している。J. ヒューズは「自分の金製二重輪（a gemew）」を遺贈し、またJ. コーネリスは、亡くなった船友の姉に、「小さな金製の二重輪」を遺贈している。W. ガイルは、「ハーフ・エンジェル金貨重量の二重輪を2つ」ならびに「1オンスとハーフ・エンジェル貨の4分3重量の金」、またA. ジョンソンは「1.5ダカットの金を3つ」、「0.5ダカットの金1つ」、「3ダカットの金1つ」を遺贈している⁽⁴¹⁾。このようにファーナンレスのような交易代理人のみならず、一般船員たちもギニアにおいて個人的な交易を行い、金を獲得していたのである。

ギニアにおいて、イングランド人は、ヨーロッパ製品と金や他の商品と交換していた。ファーナンレスは、イングランドの製品として亜麻物（linen cloth）に言及している⁽⁴²⁾。「トリニティ」の船員J. フォスターは、彼の遺言書の債務リストの中で「3シリング6ペンスは同船の船長と商人から亜麻織物を購入した際に生じた借金」としている⁽⁴³⁾。これは次のことを意味している。すなわち、前回の航海と同様に、船上で身分の低い船員たちは、交易地での個人の商売を認められていただけでなく、明らかに同船で輸送されている在庫から商品売り掛けで購入すること（あるいは出航前にその商品がイングランドで購入され、そのまま持ち込まれること）を許されており、それをもとに彼らもギニアで小さな商いを行うことができたということである。さらに遺言書の内容の殆どが、船内で生じた船員仲間同士の貸借関係を終了させるために、（帰国後に支払われる）報酬の遺贈を行うものであった点も注目に値する。このように船上経済が売り掛けで成立していたということは、船員間あるいは船員と交易代理人との間で一定の信用関係が成立していたことを意味している⁽⁴⁴⁾。

一度限りの遠洋航海に参加した場合でも、船上で長い時間をともに過ごし、また死者の数が増加していくと、各船の船員たちの間に一体感、あるいはある種の共同体的意識が芽生えていたように思われる。ファーナンレスは遺言書の中で、教会で彼を偲ぶための追悼ミサを教会で執り行うこと、その際に無事に帰還した「バーソロミュー」の船長とすべての船員に出席してもらい、そのあとの酒代として、彼らに10シリングを遺贈することを指示している⁽⁴⁵⁾。これは「バーソロミュー」の乗組員の間に、同じグループに帰属しているという仲間意識があったことを示しているように思える。

4 金を巡る黄金海岸域の交易構造

エデンの描くイングランドによる交易を、黄金海岸における交易圏の中に位置付けてみよう。

1441年に少量の金をはじめポルトガルへ持ち込まれたといわれているが、1471年以降、金の年間輸送量が急速に増加していった⁽⁴⁶⁾。最初の金の交易は、スリーポイント岬に近いシャマと呼ばれる村で行われていた。数年後には、さらに東に位置した地域で行われるようになり、そこにミナ城塞(Sao Jorge da Mina)が建設(1482年)されることになった⁽⁴⁷⁾。16世紀に入ると、黄金海岸ではこの2つの地域が金の交易の二大拠点となっていたのである。

しかしながら、早くも1530年以降にミナからもたらされる金の量が減少しつつあった⁽⁴⁸⁾。ちょうどその頃に、フランス船がマラゲタ海岸で胡椒の交易を開始し、1540年代初頭には、ついに黄金海岸に交易範囲を拡大した。それに遅れること約15年、ウィングダムを司令官とするイングランドの商船団がはじめて黄金海岸に到達したのである。こうして1550～1560年代に、それまでポルトガルの独占状態にあった金の交易に、新たにフランスならびにイングランドが加わったことで、黄金海岸の交易圏において、にわかに関係が高まったのである。

(1) ギニアの諸部族との交易

では、ヨーロッパ諸国の競合を、交易相手であるギニアの諸部族はどうみていたのであろうか。

英仏の商船団がやってくるまでに、すでにポルトガルはアクシム(Axim)、シャマ(Shama)、ミナ(Mina)、アクラ(Accra)近辺に居住していた王国や諸部族、さらに東方のベニン王国と友好関係を築いて交易を行っていた(地図1を参照)。加えて内陸地から金を供給するために、使節団がたびたび好戦的な政体に派遣され、交易路の開設、維持ないし再開の交渉を行っていたのである⁽⁴⁹⁾。

たとえば、ミナ東部に居住していたフェツ(Fetu or Afuto)族の王は、1503年に洗礼を受け、ポルトガル人からドン・ジョアン(Dom João)として知られるようになり、彼の後継者が、この名前を引き継いでいくことになる⁽⁵⁰⁾。さらにベニンにおいてもガト(Gato)に奴隷貿易のための交易所を設けるとともに、宣教師による改宗の試みが行われていた。そのため、1554年2月頃にウィングダムの船団がベニンを訪れた時、ベニンの王がポルトガル語を話すことを知り、さらに多くのポルトガルの文化的影響を見いだして、彼らは驚きを隠せなかったのである⁽⁵¹⁾。

エデンの記述によれば、イングランドの船団はシャマ、ミナ、ペレコウにおいて現地の商人たちと交易を行っているが、彼らはきわめて友好的であったことがわかる。それまでポルトガルと交易を行っていたにもかかわらず、なぜ彼らはイングラ

R. エデンの記述から見る16世紀イングランドにおけるギニア航海像（井内）
ンドの商人を受け入れたのであろうか。

まずポルトガル側の史料によれば、1550年にミナの統治官（the Governor）は本国へ送った報告書において、フェツの王であるドン・ジョアンは「ミナ城塞にとっていささか危険ではあるが、陛下に奉仕してくれそうな隣人である」と評しており、必ずしも信用のおける相手とは見ていない⁽⁵²⁾。

事実、エデンによれば、1555年1月18日にイングランドの商船が同地に到着したとき、ジョアンの臣下は彼らを歓待してくれたので、3束（packes）を除いてすべての亜麻織物を金と交換できたのである⁽⁵³⁾。これを聞きつけたポルトガルは激怒し、ジョアンに賄賂を渡して今後、住民に密輸商人と交易を行わせないことを誓約した条約を結ぼうとした。しかしながら、ジョアンは、それを一蹴したのである。ミナに収監されたのち（おそらく身代金を支払って）イングランドに帰国したフロビシャは、1562年にその頃のことを回想して、次のように述べている。すなわち、ギニアの原住民は、ポルトガルに大いなる恐怖を感じながら生きていた。とくにミナ周辺域に居住する原住民の多くは、ポルトガルの彼らに対する扱い方に大きな不満を抱いていた。そのためポルトガルの支配を逃れた住民は、密貿易商人と結託してポルトガルに損害を与えようと企むことを躊躇しなかったのである。ポルトガル側の要請に対して「ジョアンは、・・・いかなる賄賂の受け取りも拒否し、自分はポルトガル王の同輩（his fellow）である」と答えたのであった⁽⁵⁴⁾。

多くのアフリカの統治者がそうであったように、ジョアンも誰の干渉も受けない統治者の1人であり、他のヨーロッパ諸国との競合がない限りにおいて、ポルトガル人にヨーロッパの商品と彼らの商品の交易を限定することに満足していた。1550年代半ばにジョアンは、自らの判断によりフランスやイングランドとの交易を拡大したため、次第にポルトガルと彼の関係は悪化していったのである⁽⁵⁵⁾。

（2）ポルトガルとイングランドの対立

こうした事態を受けてポルトガル王ジョアン3世は、パリとロンドンでそれぞれ交渉を行った。イングランドに対しては、ジョン・ロックが行った第2回目のギニア航海への抗議を行っている。1555年初夏にロンドン駐在のポルトガル大使スーサ（Diogo Lopes de Sousa）は、メアリ女王に抗議するように命じられている。主な抗議内容としては、ジョアン3世は、外国人に対して、多大なる犠牲をともなってポルトガルが手に入れたギニアを踏み荒らすことを許さないということ、さらに、同国の船の損害賠償、密貿易商人がギニアで略奪した商品の返還、イングランドの違反者の処罰、今後イングランドからギニアへの航海を禁止することなどを求めている⁽⁵⁶⁾。

これを受けて、ロックのギニア航海に投資した商人たちは、1555年7月にポルトガル側の抗議に答えるために、ロンドン市長の前に召喚された。彼らの返答は、次

のものであった。すなわち、彼らはギニアへ向かうあらゆる商人により行使される共通の自由により突き動かされたのであり、フランス王が彼の臣下に与えたような自由が、彼らに対しても与えられるべきことを求めた。さらにポルトガルが慣習的権利（prescriptive right）による独占を主張したのに対して、彼らはポルトガルが実質的な支配を行っていないような地域において交易を行ったに過ぎないと主張した。すなわち、彼らは実効的支配（effective occupation）の原則をたてに反論を加えたのである⁽⁵⁷⁾。

一方、ジョアン3世は第2の外交ルートも利用しようとした。それはスペインのフェリペ2世、つまりメアリの夫君を突き動かそうとしたのである。

1555年10月19日付けのカステーリヤ駐在大使に宛てた書簡において、ジョアンはロックが第二回ギニア航海によりポルトガルの貿易独占を犯したことについて、フェリペに助言を求めるように命じた。この問題、すなわちイングランドもフランスもアゾレス諸島を越えて航海することは認められないということは、ジョアン以上にフェリペにとっても重大な関心事であった。そこでフェリペは、この問題をイングランド政府へ提起したのであった⁽⁵⁸⁾。

この間も、ロックのギニア航海の成功を受けて、いくつかのギニア航海がイングランドの諸港で計画されていた。W. タワソンは2隻によるギニア航海のために準備を行っており、E. カストリンとR. ストックブリッジを含む別の商人グループも航海を計画していた。

ポルトガルの最初の抗議から約4ヶ月たった1555年12月18日にメアリは、やっとジョアンに対して返答している。その内容は、ミナへのイングランド船の航海の禁止、国王フェリペが、ポルトガル人に対して、彼らの被った損害を賠償するというものであった⁽⁵⁹⁾。このイングランド政府の決定により、ギニア航海を予定していた船団は、出航を禁じられたのである。しかしながら、その間に、少なくともタワソンを司令官とする2隻の船団が、秘密裏にギニアへ向けてロンドンから出航し、1555年9月30日月曜日にはワイト島に到達していたのであった(図表1を参照)⁽⁶⁰⁾。

おわりに

本稿は、エデンの人物像と彼が『数十年の記録』の中で構築したギニア航海像から始まり、大西洋の航海途上で船員たちの間に形成された船上共同体や船上経済、そして最後にポルトガル・イングランド・フランスと現地の王や商人たちの間で形成されたギニアの交易圏までたどり着いた。

エデンにより英語で書かれたロックのギニア航海の成功物語は、ロンドンの商人や船員たちの関心を引きつけることになり、その後すくなくとも7回の航海が試みられている。さらに、今回は扱えなかったが、ギニアの気候風土に関する様々な情

R. エデンの記述から見る16世紀イングランドにおけるギニア航海像（井内）

報、たとえばギニアの象や大蛇、首なし族、エチオピアの皇帝プレスタ・ジョンと配下のキリスト教徒、金の装飾品のファッションなどの話題は、ロンドン市民の想像力をさらにかき立てたことであろう⁽⁶¹⁾。

ギニア航海は、ロンドンの船員たちがかつて経験したことのない大航海であった。多くの犠牲者を出す中で、彼らは航海に必要な経験知を積み上げ、独特の船上共同体を形成していった⁽⁶²⁾。確かにギニアから持ち込まれた金、胡椒、象牙、(数名の)黒人奴隷 (certain black slaves)⁽⁶³⁾の数や量は貿易量としては多くかったにしても、ロンドン市民にとって非ヨーロッパ世界がより身近に感じられ、彼らのそれまでの世界観やライフスタイルに、少なからぬ影響を及ぼしたことであろう。

その意味で16世紀半ばに行われたギニア航海は、その後の大西洋交易圏を予見させるものであり、その一大実験場であったのである。

註

- (1) *The Decades of the newe worlde or west India* . . . *Written in the Latine tounge by Martyr of Angleria, and translated into Englysshe by Rycharde Eden* [以下 Eden 1555と略記] (London, 1555)。本書には第1・2回のギニア航海に関する記述が含まれている。このギニア航海に関する記述には、以下のタイトルが付されている。‘The discription of the two viages made owt of England into Guinea in Affrike at the charge of certeyne marchauntes aduenturers of the cite of London, in the yeare of owre Lorde M.D.LIII’ ff.343-60。タイトルは1553年になっているが、実際には2度の航海は、1553年と1554年に行われている。エデンの著作が刊行されてから22年後に、R. ウィルが題名を変えて同書を再版した。しかしながら、ギニア航海に関する記述は、いくつが省略されてしまっている。*The History of Trauayle in the West and East Indies, and other countreys lying eyther way* . . . *Newly set in order, augmented and finished by Richarde Willes* [以下 Eden 1577と略記] (London, 1577), ff.336v-353。ウィル版は、アーバーの史料集にも収録されている。Arber, E., ed., *The first three English books on America* (Birmingham, 1885; Kraus rep. 1971), pp.43-398。以上のことから、エデンの史料としてはEden 1555を用いることとする。
- (2) ハクルートは、ウィル版を収録している。Hakluyt, R., *The Principall Navigations* . . . [以下 Hakluyt 1589と略記] (London, 1589) pp.83-141; Hakluyt, *The Principal Navigations* . . . [以下 Hakluyt 1598と略記], 3 vols (London, 1598-1600), vol.2-2, pp.9-56。ブレイクが収録している史料もハクルートの史料、つまりウィル版に基づいているが、序文が省略されている点は注意すべきである。Blake, *Europeans in West Africa, 1450-1560* [以下 Blake 1942と略記], 2 vols, (London, 1942), vol.2, pp.315-320。

- (3) 16世紀のギニア航海ならびに交易に関する代表的研究としては、ブレイクの研究を中心として以下の研究が重要である。Blake, J.W., *European beginnings in West Africa 1454-1578*(London, 1937, rept. 1971). 1977年版は新たに序文を加え、かつ新たなタイトルとなっている。Blake, *West Africa : quest for God and Gold 1454-1578* [以下 Blake 1977と略記]. 本稿では、後者を用いることにする。Blake 1942 : Vogt, J., *Portuguese rule on the Guinea coast 1469-1682*(Athens, Georgia, 1979) ; A. Teixeira da Mota and P.E.Hair, *East of Mina : Afro-European relations on the Gold Coast in the 1550s and 1560s* [以下 Mota 1988と略記](Madison, Wisc., 1988). 第1回航海に関するエデンの記録の検討はすでに行っているの、今回は第2回航海を中心に分析を行うことにする。拙稿「船員たちの語りから見るギニア航海 1553-1565」『西洋史学報』46号、2019年、1-26頁。
- (4) エデンの経歴については、以下の文献に依拠している。Arber, *op.cit.*, pp.xxxvii-xlviii ; Kitching, C.J., ‘Alchemy in the reign of Edward VI : an episode in the careers of Richard Whalley and Richard Eden’, *Bulletin of the Institute of Historical Research*, vol.44(1971), pp.308-15 ; Gwyn,D., ‘Richard Eden : cosmographer and alchemist’, *Sixteenth-Century Journal*, vol.15(1984), pp.13-34 ; Hadfield, A., *Literature, travel, and colonial writing in the English Renaissance, 1545-1625*(Oxford, 1988), pp.71-91.
- (5) 当時、国王の許可を得ることなく金や銀の増産をはかることは、法律により禁止されていた (Statute 5Hen. IV, c.4)。そのため彼は、1556年にその件で尋問を受けることになる。Kitching, *op.cit.*, pp.311-15.
- (6) [doc.141]‘Martin Frobisher’s report about Guinea, based upon his experience while a prisoner at Mina,1555’ in Blake 1942., pp.358-60 ; Eliot, K.M., ‘The First Voyages of Martin Frobisher’, *English Historical Review*, vol.32.no.125(1917), pp.89-92.
- (7) ‘I receaved it at the handes of an experte pylot beinge one of the chiefe in this viage’ in Eden 1555, ff.349v, 354.
- (8) Eden, 1555, ff.350, 351v, 353v.
- (9) Hair, P.E.H. and Alsop, J.D., *English Seamen and Traders in Guinea 1553-1565 : The New Evidence of Their Wills* [以下 Hair 1992と略記], (Lewiston, NY, 1992) pp.58-9, n.37.
- (10) Eden 1555, f.353v.
- (11) Eden 1555, ff.354-360.
- (12) Eden 1555, 349v.
- (13) Eden 1555, ff.343, 360.
- (14) イングランドによるギニア航海は、近年、注目され始めている。Hair 1992 : Alsop, ‘Tudor Merchant Seafarers in the Early Guinea Trade [以下 Alsop 2012と略記]’ in Fury, C.A., (ed.), *The Social History of English Seamen 1485-1649* [以下 Fury 2012と略記], (Woodbridge, Suffolk, 2012), pp.75-115. 拙稿、前掲論文。

- (15) 船上遺言書の史料論的検討は、別稿にて扱う予定である。基本的な特徴については、Hair 1992, pp.73-99；Alsop 2012, pp.77-87、拙稿、前掲論文、4～5頁を参照。検認登録簿で確認できる全93通のうち、筆者が(T)he (N)ational (A)rchive in Kew でオリジナル（ないしはその写し）の遺言書を確認し、分析できたのは58通にとどまる。それ以外のものが紛失した理由は不明である。またオリジナルの内容を登録簿へ複写する過程での記載ミス、遺言執行人の名前が検認の際に書き加えられた事例、さらにはオリジナルの史料の側にあとから文言が書き加えられている事例も見られる。したがって、オリジナルが存在する場合には、常に登録簿との照合作業が必要となる。ただし、第二回航海時に作成された遺言書のオリジナルは残っていないので、検認登録簿の記録のみの記載となる。Hair 2012は、それを刊本化したものである。そこで遺言書については、両者を併記することにする。
- (16) それを確認するものとして、5人の船上遺言書は～いずれも「トリニティ」に乗船～、彼らが、出向前の9月1～25日にかけて（おそらくロンドンで）就労していたことを示している。T.Bray, (TNA (Prob)ation 11/37, f.214v[Hair 2012, p.218])；J.Cornelys, (Prob.11/37, f.223v-224[Hair 2012, p.218])；P.Gardener, (Prob.11/37, f.221v[Hair 2012, p.222])；W.Howell, (Prob. 11/37, f.212v[Hair 2012, p.226])；W.Whight, (Prob.11/37, f.224[Hair 2012, p.229])。
- (17) Hakluyt 1589, p.89；Hakluyt 1598 2/2, p.14；Blake 1942, p.288；Hair 1992, pp.61-2, n.39.
- (18) バーバリ地域との交易事業に関わったシンジケートの代表的なメンバーは、T. ホワイト、J. ヨーク、T. ロッジ、A. コールズ、A. ダウベニイ、R. ランバートらであり、いずれもロンドンの金融業者の先駆者のグループでもあった。彼らは同世代の中で海外交易を推進するのに、中心的な役割を果たしていた。たとえば、ホワイトとヨークはモスクワ会社のメンバーであり、ロッジとランバートはギニア航海事業に参加しており、ホワイト、コールズ、ダウベニイらは、バーバリ地域との交易にもっとも深く関わっていた。Blake 1942, pp.275-8；Croft, P., 'English mariners trading to Spain and Portugal, 1558-1625', *Mariner's Mirror* 69(1983), pp.251-66.
- (19) Hakluyt 1589, p.88；Hakluyt 1598 2/2, p.14.
- (20) 前回の航海途上の1554年5月20日にJ. ヤングにより作成された船上遺言の中に彼の名前が記されている。そのとき彼はおそらく水先案内人ではなく一般船員であった。TNA Prob. 11/37, f.51-51v[Hair 2012, p.209].
- (21) Eden 1555, ff.352v, 353v. したがって、フロビシャは、ヨークの徒弟として同行していた可能性がある。フロビシャについては、Eliot, K.M., 'The First Voyages of Martin Frobisher', *English Historical Review*, vol.32, no.125(1917), pp.89-92.
- (22) Hair 1992, pp.107-8.
- (23) Eden 1555, ff.349v-350.
- (24) Eden 1555, f.359v.

- (25) 当時は3月25日で年が変わったので、当時の表記では、1554年2月13日となる。
Eden 1555, f.353v. 1 league は約4.8キロメートル。
- (26) W.Farnanlles(Prob. 11/37, f.233v[Hair 2012, pp.233-8]).
- (27) J.Hwes, (Prob. 11/37, f.214v[Hair 2012, pp.227-8]) ; P.Gardener, (Prob.11/37, f.221v[Hair 2012, p.222]) ; W.Howell, (Prob. 11/37, f.212v[Hair 2012, p.226]).
- (28) Eden 1555, f.359.
- (29) Eden 1555, f.353v.
- (30) Eden 1555, f.359v.
- (31) Eden 1555, f.359v.
- (32) Eden 1555, f.359v. テューダー朝時代の航海に関わる病気や健康管理の問題に関しては、フューリーの以下の文献を参照。Fury, *Tides in the Affairs of Men The Social History of Elizabethan Seamen, 1580-1603*(Westport, CT, 2002) ; do, ‘Health and Health Care at Sea’ in Fury 2012, pp.193-227.
- (33) 水先案内人の船はシャマで交易を行ったが、ジョン・ベリンは、「そこから離れて、3リーグ先にあった別の町で交易を行うためにわれわれと別れた」と記録されている。Eden 1555, f.353v.
- (34) Eden 1555, f.351.
- (35) Eden 1555, f.352v.
- (36) Eden 1555, f.354. 1 butt は約500リットル、126ガロン。
- (37) W.Farnanlles(Prob. 11/37, f.233v[Hair 2012, pp.233-8]).
- (38) Eden 1555, f.353v. 註(33)も合わせ参照。
- (39) W.Farnanlles (TNA Prob 11/37, f.233v[Hair 2012, pp.233-8] ; Hair 2012, p.18, n.43).
- (40) 20ダカットは、金の重量を示しており、その評価額ではない。しかもその重量単位は、必ずしも正確とは言えない。その重量について、ファーナンレスは、ギニア衡で1オンス当たり10ダカットとしている。またオンスの場合、通常、トロイ衡、つまり1ポンド重量当たり12オンスと考えられる。しかしながら、エデンはトロイ衡で2ポンド6オンスは、38オンスになるとしている (Eden 1555, f.358)。この場合、1ポンドが16オンスになる。「ギニア衡」が何に基づいた重量なのかは、よくわからない。
- (41) P.Bright(Prob. 11/37, f.214v[Hair 2012, pp.232-3]) ; J.Hwes(Prob. 11/37, f.214v[Hair 2012, pp.227-8]) ; J.Cornelys(Prob. 11/37, f.223v-224[Hair 2012, pp.218-220]) ; W.Guyle(Prob. 11/37, f.224v[Hair 2012, pp.223-5]) ; A.Johnson(Prob. 11/37, f.218v[Hair 2012, pp.230-232]).
- (42) ヨーロッパからギニアへ持ち込まれた他の商品として、銅・真鍮・錫製の金属製品があった。Blake 1942, p.50, 270 ; Vogt, *op.cit.*, pp.67-71 ; Mota 1988, p.27-8 ; Hair 1992, pp.127-8 ; Alsop 2012, p.99.

R. エデンの記述から見る16世紀イングランドにおけるギニア航海像（井内）

- (43) J.Foster(Prob. 11/37, ff.221v-222[Hair 2012, pp.220-1]).
- (44) ギニア航海時の船上経済については、さしあたり、拙稿、前掲論文、14～17頁を参照。
- (45) 遠洋航海にでていった船員たちの宗教心性は、今後の検討課題であるが、Patarino Jr, V.V., ‘The Religious Shipboard Culture of Sixteenth and Seventeenth-Century English Sailors’, in Fury 2012, pp.141-92. が参考になる。
- (46) Blake 1977, pp.80-83 ; Mota 1988, pp.26-33.
- (47) ミナ城塞については、以下を参照。Blake 1977, pp.98-102, 104, 155, 173-6 ; Blake 1942, pp.40-4, 70-8, 167, 382 ; Mota 1988, intro. ; Vogt, *op.cit.*, pp.19, 25-31, 99-100, 137-8, 192.
- (48) Blake 1977, p.83.
- (49) Blake 1977, pp.11, 138-143 ; [doc.16]‘Diogo D’Alvarenga to King Manuel. São Jorge Da Mina, 18 August 1503’, in Blake 1942, pp.94-6 ; Vogt, *op.cit.*, pp.55, 63, 83-6.
- (50) [doc.16], in Blake 1942, pp.94-6.
- (51) Eden 1555, ff.346v-347 ; Blake 1977, p.140 ; Blake 1942, pp.60-1 ; [doc.29]‘Preparations for the despatch of missionaries to Benin. King Manuel to Ruy Leite. 20 November 1514’ in Blake 1942, pp.114-5.
- (52) Mota 1988, p.9.
- (53) Eden 1555, f.352v.
- (54) [doc.141]‘Martin Frobisher’s report about Guinea, based upon his experience while a prisoner at Mina,1555’ in Blake 1942., pp.358-60 ; Blake 1942, p.290 ; Mota 1988, p.10.
- (55) Blake 1977, pp.141-2 ; Mota 1988, p.9.
- (56) Blake 1977, pp.146-7 ; Williamson, J.A., *Hawkins of Plymouth*(London, 1969(1949)), pp.44-5.
- (57) *(A)cts of the (P)rivy (C)ouncil of England*, Vol.5, 1554-1556, p.162 ; Blake 1977, pp.147-8. TNA, State Paper 69/7, no.449(printed in [doc.140]in Blake 1942, pp.355-8).
- (58) Blake 1977, p.148.
- (59) *APC*, 1554-1556, p.214 ; *Calendar of State Papers, Venetian 1555-6*, p.284(printed in [doc.138] in Blake 1942, pp.354-5) ; Blake 1977, p.149. ; Blake 1942, p.291.
- (60) Hakluyt 1589, p.98.
- (61) エデンは象に非常に関心を持っており、船員の語りや自らの目撃情報を交えて、象、象牙や象牙製の工芸品について詳しく解説している。またロンドンの富裕な貿易商にして市参事会員であったアンドルー・ジュード (Andrew Judde) の屋敷に象の頭蓋骨が飾られているのを見て、感嘆している。Eden 1555, f.354.
- (62) 近世イングランドにおける船上共同体や海事共同体を巡る議論については、別稿において扱う予定であるので、ここでは、参考になる主要文献のみあげておく。Scammell, G.V., ‘Manning the English Merchant Service in the Sixteenth Century’, *Mariner’s Mirror*,

56(1970), pp.131-54 ; Andrews, K.R., 'The Elizabethan Seaman' *Mariner's Mirror*, 68(1982), pp.245-62 ; Fury,C.A., *Tides in the Affairs of Men The Social History of Elizabethan Seamen, 1580-1603*(Westport, CT, 2002) ; Loades, D., 'The English Maritime Community, 1500-1650' in Fury 2012, pp.5-26 ; Fury, 'The Elizabethan Maritime Community', in Fury 2012, pp.117-39 ; 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。扱う時代はやや下るが田中きく代・阿河雄二郎・金澤周作編著『海のリテラシー—北大西洋海域の「海民」の世界史—』創元社、2016年も有益。
(63) Eden 1555 f. 359v.

本稿は、科学研究費補助金（基盤研究（C））「船員たちの「語り」から読み解く近世イングランドの海事史」（18K010330A）の研究成果の一部である。

（広島大学大学院文学研究科）