

イングランド人によるギニア航海と船上遺言書 1553～1565年
井内 太郎

Personal Narratives of Seamen in the Guinea Trade 1553-1565:
the Analysis of Shipboard Wills
Taro INAI

In the mid-sixteenth century, seamen and seafaring traders left London to trade with equatorial West Africa. It was the dawn of the deep-sea English merchant marine. The Guinea trade, especially gold in Mina (The Gold Coast), attracted many seamen and merchants in England. But it should be noted that it entailed great sacrifice and danger; of the estimated 1000 to 1500 seafarers who embarked on nine voyages between 1553 and 1565, approximately 300 to 500 died. Many of these seamen made their wills on board ship at the point of death.

Although the practice of will-making during the early modern period within diverse English communities has been studied, scant attention has been paid to wills of this kind. With the publication in 1992 of the surviving Guinea trade wills of 1553-1565, analysis is now possible. This article examines them for the first time.

Firstly, the collection casts light on the making of wills at sea. In the sixteenth century most common seamen were unlettered and so literate crewmates, such as quartermasters, boatswains or gunners (only exceptionally the ship's master or captain) took the testators' dictation. As a result, the wills are rich in diversity of form and often incomplete.

Secondly, the wills provide a personal narrative of the lives of the common seamen who made them and the journeys they made. Mostly about loan clearance and naming their crewmates as heirs, they reveal that the shipboard community was not only based on relationships of mutual and deep trust, but also that its economy was very active. The seamen were neither mere ciphers of the London promoters nor an indistinguishable proletariat. They had their own personalities, shipboard life-styles and culture.

Lastly, the wills cast light on the social history of maritime communities in early modern England. The development of deep-sea voyages and trade to West Africa, North America and East Indies had much greater social and cultural influence on the maritime communities than before.

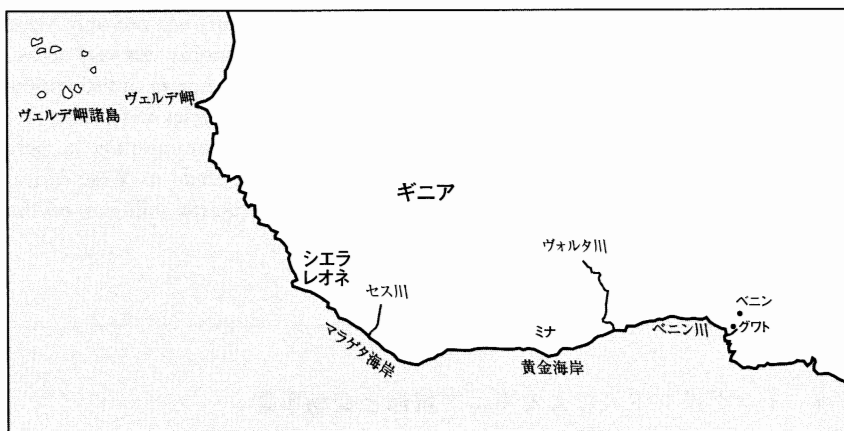
1 イングランド人によるギニア航海と交易事業

1550～60年代に、西アフリカのギニア地域では、初めて3つのヨーロッパ

の国々、すなわちポルトガル、フランスならびにイングランドが交易活動を行うようになった。イングランドがいわゆる「黄金海岸」に到達する航路を発見したのは、1550年代のことであるが、それはポルトガルに遅れること80年、フランスに遅れること20年であった⁽¹⁾。

この時期のイングランド人によるギニア航海により、イングランド商船による本格的な遠洋航海の時代が幕を開けたといつてよい。表1に示したように、この間に9度の航海が行われ、全部で約20隻の大型艦と数隻の小型船であるピンネースが参加した。また参加した船員・商人の数も延べ数で1000～1500人にも上ったと言われている⁽²⁾。この規模からして、ギニア交易は、16世紀後半のヨーロッパ海域外での交易としては、イングランドの商船団として最大の集団を編成して行われていたことになる。

9度にわたるギニア航海・交易事業において中心的な役割を果たしていたのは、ロンドンの有力な貿易商人のシンジケートであった。彼らに共通することは、以前から何らかの形でイベリア半島やバーバリ地域との交易に関わっており、そこでポルトガルによるギニア産の金の取引に関する情報を獲得し、この事業に関心を持つようになったことである。たとえば第1回目の航海(1553～54年)は、ロンドン商人のシンジケートに、船団の司令官を任せられることになる航海者トマス・ウィンダム T. Wyndham が加わって、航海事業が組織された。名前のわかる主な事業者としては、ロンドン市長ジョージ・バーンズ G. Barnes



地図1 16世紀半ばの西アフリカの概略図

表1 イングランド人によるギニアを主目的地とする航海記録 1553～1565年

航海期間	船名	遺言書数	西アフリカの停泊地	主な出来事
1553～54	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	Lionが放棄された。商人が現地に置き去りにされた。
1554～55	Trinity, John Evangelist, Bartholomew	11	セス川, 黄金海岸	M.フロビシャがポルトガル人に捕らえられた。
1555～56	Hart, Hind	0	セス川, 黄金海岸	
1556～57	Tiger, Hart	1	マラゲタ海岸, 黄金海岸	フランス人と交易；ポルトガル船と海戦が勃発。
1558	Minion, Tiger, Christopher, Unicorn	17	ヴェルデ岬, セス川, 黄金海岸	フランス船との海戦が勃発；Tigerが放棄され, Christopherが沈没。
1561～62	Primrose, Moon, Fleur de Lys, Dragon	16	黄金海岸	ポルトガル船との海戦が勃発。
1562(?)～63	Primrose, Minion	2	セス川, 象牙海岸, 黄金海岸	ポルトガル船との海戦が勃発。
1563～64	John Baptist, Merlin	0	マラゲタ海岸, 黄金海岸	R.ベイカーのボートが放棄された。
1564～65	Minion, John Baptist, Merlin	9	黄金海岸	Merlinが沈没し, J.Baptistが放棄された？；ポルトガル人が船員を捕らえた。

(註) 遺言書数は、遺言登録簿で確認できる遺言書の数を示しており、全部で89通となる

をはじめ、ウィリアム・ガラード W. Garrad, ジョン・ヨーク J. Yorke, フランシス・ランバート F. Lambert らが加わっていた。いずれもロンドンの有力商人であり、彼らが資金提供を行うとともに船主として艦船も提供していたのである⁽³⁾。

交易事業としては、イングランド産の毛織物や雑貨品をギニア地域へ持ち込

み、現地の商人や有力者と交渉し、それらと金、香辛料、象牙などの取引が行われていた。表1に、各航海時の主な停泊地を示しておいたが、それによると、多くの場合、地図1にあるセス川流域や胡椒の取引が行われたマラゲタ地域 Malagueta、象牙海岸や、いわゆる黄金海岸（ミナ）地域に停泊しており、第1回目の航海に関しては、さらにベニン湾にまで到達し交易を行っている。先述したように、ギニア地域では、すでにポルトガルが自らの交易ネットワークを確立しており、それを守るためにミナに強力な城塞を築いていた。したがって、イングランド船は、ポルトガルによる監視の目をかいくぐって、マラゲタ、ミナ、ベニンにおける交易に参入していったのである⁽⁴⁾。表1の各航海での出来事を見ても、そうした緊張した状況の一端を垣間見ることができる。

ただし9度目の航海が行われて以降、一端、ギニア航海は行われなくなるため、この航海事業はわずか10年あまりのものにすぎず、しかも不定期に行われたものであった。そのため、この時期のロンドンとギニアとの二局間取引に関する歴史的評価は、短期間に限定されることに加えて、史料上の問題もあって極めて難しい。その後西アフリカは、イングランドとアメリカ大陸との間の三局間の奴隷貿易において重要な役割を果たすことになるが、その前段階としてイングランドの商人や船乗りたちが、バーバリ地域やギニアで航海や交易に関する様々な知見をえたり、人的関係を構築していたことは、もっと評価されてもよいであろう。

2 16世紀半ばのギニア航海に関する史料

16世紀イングランドの交易史に関する研究は、ロンドンーアントウェルペン間の枢軸間交易を中心に、バルト海域や地中海域など、ほぼヨーロッパ海域の交易関係に限定されており⁽⁵⁾、同時期に展開されていたバーバリ地域やギニアとの交易の実態については、殆ど研究がなされてこなかった。その理由は明白であり、この取引に関する史料や情報が非常に限定されているためである。たとえば、ギニア産の金や象牙の取引量や額を示す史料は断片的にしか存在しておらず、全般的な動向を知ることはできない。

R.エデンとR.ハクルートのギニア航海に関する記録

叙述史料としては、R.エデンとR.ハクルートが著した刊行史料の中に含ま

れており、彼らは当事者からの聞き取りや伝聞によりながら、彼らの関心に基づいて航海の様子、交易品、現地の様子について記録している。これらの記述史料は、イングランド人による大航海に関して公刊された最初の史料として重要であり、当時の航海者たちにとっても貴重な情報源と見做されていた。

最初の2回の航海（1553～54年と1554～55年）の記録は、エデンにより編集され、それは1555年にエデンにより刊行された新世界に関する叙述の中に加えられている⁽⁶⁾。これらの記述は、外洋世界のどこかに向かったイングランド人による航海に関して、現存するないしは書かれたと知られているものを含めて、イングランド人による大航海に関する最も早い詳細な記述である。次の3回の航海は、まだ1550年代であったが、いく分詳細かつより包括的に、航海への参加者でもあった司令官のW.タワソン W. Towersonにより記述され、その後、1589年にハクルートにより刊行された⁽⁷⁾。その後の4回の航海は、1560年代に行われているが、包括的な記述は残っておらず、ハクルートが刊行できたものも、断片的で要領をえない史料にとどまっている⁽⁸⁾。

船上遺言書

もう1つの重要な史料は、ギニア航海の途上で船員たちが作成した船上遺言書である。9度にわたるギニア航海に参加したのは、のべ1000～1500人で、そのうち航海中ないし、イングランドの港に帰港してから数日以内に約300～500名が死亡したと言われている⁽⁹⁾。エデンやハクルートの記録や遺言書の数に基づくと、1553～54年と1558年の航海で多くの死者をだしたものと考えられ、全般的にみても、船員のうち3人に1人が死亡したことになる。このように、ギニア航海は、16世紀イングランドの海上交易ルートの中でも、もっとも死亡率の高い危険な航海であったのである。

その間に作成された遺言書として、現在93通が確認されているが、筆者が確認・分析した89通のうちの86通は、航海途上で作成されたものであった。この船上遺言書を分析することで、航海上の地理、航海の過程、その間の重要な出来事を知ることができる。しかしながら、その最大の史料的価値は、船乗りたち自身の語りにより、船上社会、交易さらに船乗りたちの経験について断片的にであれ再現し、死の産物をうまく生かせることである。

そこで本稿では、ギニア航海時に作成された船上遺言書を検討し、とくに最大の犠牲者を出したと考えられる第1回目の航海時に作成された33通の遺言

書については、主に次の点について考えてみる（表1を参照）。まず、従来のギニア航海に関する叙述は、船長などの士官層やエデンやハクルートなど、この航海に関心を持っていた知識人層の語りに基づいていた。一方、この船上遺言書は、ほぼ唯一といってよい平船員自身の語りの証であり、その意味で貴重な史料である。では平船員たちは、この航海に関して何に関心を持っていたのであろうか。もとより船上遺言書の性格上、死に際しての彼らの関心事は限定性をともなうが、ギニア航海で獲得した彼らの財産やその遺贈先から、彼らの人間関係や彼らの考えるギニア航海の実像に迫ってみたい。

テューダー・初期ステュアート朝期イングランドにおいて遠洋航海にでる平船員は、陸でも海でも、知識人やエリート層の言葉を通じて単に「自分たちとは違う人々」で済まされることが多かった。また平船員は、海軍司令官や船長などにより、しばしば、直情的で理性をもたず、無分別で何を考えているのかわからない野蛮な人々として揶揄されてきた⁽¹⁰⁾。しかしながら、船上遺言書を検討してみると、長期に渡る航海の中で、平船員たちの間に、いわば船上共同体とも呼ぶべき仲間意識や、彼ら独自の規範意識が醸成されていたことから、そうした見方が極めて偏見に満ちた一面的な見方であることを明らかにしたい。

3 ギニア航海時の船上遺言書

(1) 船上遺言書の作成手続きの形成

これから検討する89通の船上遺言書は、テューダー朝時代における探検・通商航海の中でも、最大の量を誇る個々人の経歴の証拠となっている。その殆どは国立公文書館 The National Archives（以下TNAと略記）の Probation（以下 Prob. と略記）シリーズの中に収められており、オリジナル Probated wills とその登録簿 will registers からなっている。そのうち89通の登録簿内の記録については、ヘアとオールソプが刊本化している⁽¹¹⁾。

ギニア航海に参加した船員たちの多くは、海戦や不慮の事故よりも、壊血病や熱帯地域特有の黄熱病などの病気に冒され、徐々に弱っていき命を落とした。そのため航海途上で病にかかり死期を悟った船員たちが、人生最後の語りとして、病床において遺言書を準備したのである。航海で亡くなった人々の残した遺言書のうち、われわれが手にすることができる93通の遺言書は、せいぜい

その半分くらいに過ぎない。航海によっては、その割合は、それをかなり下回っているかもしれない。表1によっても、その数は、一様ではなく、1555～56年の第3回航海に関わる遺言書は、全く残っておらず、1556～57年の第4回目の航海に関しても、たった1通のみである。これは、遺言書が作成されなかったというよりも、なんらかの理由でそれらが失われ、ロンドンで検認を受けることができなかったと考えるのが妥当であろう。

遺言書の形式⁽¹²⁾

陸上においては、死の間際に遺言書を書くにあたって、聖職者が重要な役割を果たしていた。しかしながら、遺言書を確認できる7度の航海において、聖職者が同行していた証拠はない。船員や交易商人は、聖職者の恩恵のない中で死を迎えんとしていたのである。さらに彼らは、多くの場合、遺言書作成の専門家の手助けを受けることなく、彼らの人生最後の遺言書を作成していたことも、ほぼ確実である。

標準的な遺言書は、通常の場合、2つの形式の遺贈を必要としていた。まず、冒頭で記述されることが多い、遺言者の魂の神への遺贈である（In the name of god, Amen...ffirst I bequeathe my soule into thandes of the Lyving god...）。この文言は、常にというわけではなかったが、船上遺言書では定式化していた⁽¹³⁾。

そして第2に遺言書の内容として、まず遺言執行人 executor や遺産管財人 administrator などの指名が行われる。その後で、遺言者の動産の遺贈について具体的に記されている。今回扱った船上遺言書の内容として特徴的なことは、多くの遺言者（＝平船員）は、その機会を用いて、金品の遺贈、他の同僚船員に負っている借金額とその返済について明記することに、かなりの分量をさいていることである。

最後に本人による署名ないしはマークと証人による署名ないしマークが記されるのが、一般的であった。

遺言書の検認

航海途上で作成された遺言書は、そのままでは正式な遺言書としては法的に認められなかった。船上遺言書は、船員の情報の伝達手段の1つであり、航海終了後に、その遺言書を託された船員は、教会（＝検認）裁判所にそれを提出する。同裁判所がその情報や書式を確認し、正式な遺言書として認めるか判断を下すのである。

遺言書登録簿で確認できる遺言書の大半は、幸運にも生き残った遺言執行人か、あるいは彼の代理人などにより、検認裁判所に提出されたことを意味している。遺言書の検認は教会裁判所において行われていた。表1の89通の遺言書のうち、カンタベリー裁判所 the Prerogative Court of Canterburyで検認を受けているものが圧倒的に多く⁽¹⁴⁾、75通にのぼっている。ロンドンの主教裁判所 Consistory Courtで検認を受けた1つの事例⁽¹⁵⁾を除くと、残りの13通の全ては、ロンドンの主教代理裁判所 Commissary Courtで検認を受けている⁽¹⁶⁾。

ここで一点ほど指摘しておきたいことは、海上で亡くなった船乗りはロンドンで雇用されたとはいえ、その出身地や出身教区は様々であったが、法的擬制により、慣習的にロンドンの教区に帰属させられ、その上でカンタベリー裁判所で検認が行われたことである⁽¹⁷⁾。

こうして検認された遺言書に基づいて、遺言者に対して出港時から遺言書作成時までの給与の支払い請求が認められることになった。見方を変えれば、遺言書が検認を受けないということは、航海の事業者たちが、船員の賃金として、契約時から亡くなるまでに支払われるべき賃金を節約できることを意味していた。他方で、その事情はどうあれ、最終的に遺言書を残せずに死亡した(したがって検認を受けていない)船員たちの財産に対する処置については、殆ど明らかにされていない。

以上の経過をたどって、船上遺言書は、2種類の史料群から構成されることになった。すなわちオリジナルの史料 the filed will (89通のうち58通)と裁判所で検認された遺言書の検認登録簿 the copy of the will (89通)である⁽¹⁸⁾。

(2) コミュニケーションツールとしての船上遺言書

ここでは最も多くの犠牲者を出したと考えられ、また最も多くの遺言書が残っている第1回目の航海(1553～54年)において作成された33通の遺言書から、船上遺言書のいくつかの特徴について考えてみたい⁽¹⁹⁾。表1にあるように、船団は、3隻のキャラック船すなわち「プリムローズ(300トン)」、「ライオン(150トン)」、「ムーン(80トン)」からなり、参加者数は船員に商人や彼らのサーバントを含めると、約160名になったと推定されている。ロンドンをいつ出航したのかはわからないが、エデンは、途中でポーツマスに立ち寄り、そこを出航してギニアを目指したのが、1553年8月12日としている⁽²⁰⁾。航海の過程やギニアにおける交易に触れる余裕はないが、ここでは、いつ頃ロンド

ンへ帰還したのかを確認しておこう。

いくつかの史料から推測すると、船団は1553年10月頃にギニア地域に到達し、約5ヶ月間、交易や探検を行った後に1554年2月後半から3月にロンドンへ向けて出航し、6月末から7月初旬の間にロンドンへ帰還したと考えられている⁽²¹⁾。したがって約10ヶ月の航海であったことになる。その間に「ライオン」はギニアで放棄され、また船員たちも現地に置き去りにされたり、船内で亡くなるなどして、エデンによれば無事に帰還できたのは40名ほどに過ぎなかった⁽²²⁾。単純計算すれば、死亡率は約75%に達していたことになり、9度の航海の中で最大の犠牲者を出していた。

遺言書の連鎖

33通の遺言書のうち航海途上で作成されたものは、32通であり「ムーン」の船員と判明するものが4通で、残りはすべて「プリムローズ」に乗船していた船員や商人のものである。1553～54年の航海において、ベニン川流域において「ライオン」が放棄される以前に、「ライオン」で作成されたと考えられる遺言書は、発見されていない。同船で生き残った船員たちは、残った船に移ったけれども、沿岸域を出発するのがあまりに急であったために、すでに作成・保管されていた遺言書を移送する時間がなかったものと考えられる。

32通のうち、作成期日が記載されている25通についてみると、まず23通がメアリ1世の治世年ではなく西暦を表示している点について考えてみよう。海上で遺言書が書かれた時に、すでにロンドンを出てから数ヶ月以上が経過しており、その間に他のイングランド人と出会うことはまずなかったし、船上の人々には、本国で何が起きているのかもよくわからなかった。したがって、船上遺言書においては、通常引用される君主の治世年について、自信を持って記入することはできなかったものと考えておきたい⁽²³⁾。次に作成期日が1554年3月以降に、つまり復路において作成されたものが19通に上っていることも注目に値する⁽²⁴⁾。つまり、多くの船員がギニア地域に滞在中か、あるいは復路において熱帯病や壊血病に罹患して命を落としたものと考えられるのである。このように、西アフリカ海域は、その特殊な環境のゆえに、16世紀イングランドの海上交易の中でも、最も死亡率の高い海域であったのである。

航海が長期化し、船内で死亡者の数が増加してくると、船上遺言書に特有の深刻な問題が生じることになる。すなわち、遺言者が指名した遺言執行人や遺

産管財人が死亡する可能性が高くなり、そのままでは遺言の執行ができなくなるのである。そのような観点から遺言書を検討してみると、興味深い記述が見受けられる。たとえば、1558年の航海において「ミニオン」の砲手であったW. リンスは遺言書の中で、同船に乗船していたブリストルの商人J. シェリフと砲手長のT. リピンを遺言執行人に指名し、両者に「N. ブレイとJ. タースの遺言書を受け取り、そこに記してある遺言の執行を合わせ行うべきこと」を指示している⁽²⁵⁾。注目されるのは、タースの遺言書の遺言執行人がブレイであり、ブレイの遺言書の遺言執行人がリンス本人であったということである⁽²⁶⁾。すなわち、遺言書の保管と執行が死者から生存者へ託されることで、遺言書の連鎖が見られるのであり、それにより遺言書の消失を防ぐことが可能となったのである。このような場合、無事に生き残った遺言執行人や遺産管財人またはその代理人が、検認を受けるためにロンドンの教会裁判所に遺言書をまとめて提出している場合が多い。こうした手続きは、遺言書を守るための船員たちの間での工夫の1つであったが、もとより、それがうまくいくか否かは船員間の信頼関係にかかっていた。残存する遺言書の少なさからすると、多くの遺言書の連鎖が何らかの形で途切れてしまい、ロンドンまで無事に辿りつかなかったと考える方がよいであろう。

船上遺言書の法的有効性

表1にあるように、この航海時に作成された遺言書のうち、33通がロンドンの検認裁判所で検認を受け登録されており、法的有効性が認められている。しかしながら、その中身については注意を要する。通常の場合、遺言書が法的効力を得るためには、遺言者による署名やマーク、証人による認証と署名、1人以上の遺言執行人の指名が必要とされた。しかしながら、33通のうち17通において、遺言執行人が指名されていない。ただし、この場合には、監督人overseerないしは遺産管財人が指名されており、彼らはその役割を果たすことを期待されていたものと考えられる。また証人が記載されていない遺言書も、33通のうち13通に上る。確かに16世紀になると、遺言書の法的有効性にかかる前提条件が緩和されていったが、それにしても、作成期日や遺言執行人・証人の指名や署名などの欠落、さらに単語の綴りや文章表現にも誤りや曖昧な箇所があり、とても遺言書作成の経験豊かな人物が記したとは思えない。

遺言書の書き手

では船内のいかなる人々が、死期を悟った人々の遺言を書き取ったのであろうか。まず司令官、船長や商人たちのような明らかに識字能力を備えた人物が、平船員の遺言書を書いてやった事例は数例しかない。したがって、遺言は船員仲間の中で筆記されたものと考えられる。注目に値するのは、1553～54年の航海時に作成されたオリジナルの遺言書28通のうち、14通は遺言者の名前が明らかにマークで署名されていることである⁽²⁷⁾。臨終時に自署する体力がなかったなどの可能性を差し引いても、殆どの船員が読み書きができなかったと判断することが自然であろう。しかしながら、少なくとも最低限の識字能力を持ち、船員の遺言書を代筆し、それを副収入とする者たちがいたことも明らかである。その代表的人物が「プリムローズ」の砲手であったT. スワロウである。少なくとも同じ筆致であることなどから、彼は8通の遺言書を作成した可能性が高いのである。

1555年2月6日に「プリムローズ」の船員であったB. ストックフィッシュは、ロンドンの海事高等裁判所 High Court of the Admiralty において、同船で操舵手をつとめていたW. ブラウンの遺言書(1554年3月2日)⁽²⁸⁾ に関して興味深い宣誓供述を行っている⁽²⁹⁾。ブラウンは、署名をマークで行っていることから、文字が書けなかった。そのため病の床にあったブラウンが遺言を行う際に、スワロウがそれを書き取ったのである。その後、代理人商人 factor のR. ウィンダムが、その内容を周りの人々の前で読み上げた。その時点で、ブラウンとストックフィッシュは、遺言書の内容を確認できたことになる。その後スワロウは、船内におけるブラウンのすべての所有物に関する遺産目録を作成し(それ自体は現存しない)、彼の衣服やその他の所持品を、船内の仲間間で分配したという。スワロウは、遺言書の証人の1人として確認できるが、ストックフィッシュは証人ではなかった。ストックフィッシュが遺言書作成の状況を克明に記憶していたということは、遺言書は、必ずしも遺言書の作成時にそこに居合わせた者、すなわち証人として署名した者と、そこにあつて同僚の遺言書の作成やその最後を見届けた船員たちの全てを記録しているわけではないということを示している。

4 船上遺言書からみる「船上共同体」

1553～54年の航海時に船内で遺言書を作成したのは、数名の士官層を除いて殆ど識字能力のない平船員であった。テューダー・初期ステュアート朝時代のイングランドにおいて、遺言者となる可能性のある成人男子のうち、おそらく4分1から3分1が実際に遺言書を作成していたと推測されている⁽³⁰⁾。それと比較すると、船内において死を覚悟した際に遺言書を作成した平船員の割合は、かなり高かったものと考えられる。少なくとも船員たちの間で、死期が迫ったときに、情報伝達手段として、遺言書の有効性が認識されていたものと考えられる。彼らはそれによって何を伝えようとしていたのであろうか。

船上経済

まず彼らの財産の遺贈相手であるが、陸上の人々、すなわち家族や血縁者、さらに彼らの陸における定宿の主人たちを含めても、86通の船上遺言書全体の中でも4分1ほどにとどまる。遺贈相手の殆どが、船内の彼らの同僚であったことが、船上遺言書の特徴の1つとなっている。

全体としてみると、遺言書に見られる殆どの遺贈は、航海途上で船員間に生じた貸借関係に関わるものであった。いわば船員間の船上経済は、船員間の貸し借りで成立していた。というのも、船員たちは、個々の財産の殆どを航海後に支払われる賃金収入に依存していたので、船上において現金が出回ることは、殆どなかったからである。したがって、金銭を遺贈する場合には、船が帰港してから、賃金の中から支払われることになっていた。一方、現物を遺贈する場合には、死後ただちに船員仲間の間で分配されており、主な遺贈物は聖書を含む蔵書、ベッド、海図、衣服などの所有物からなっていた。

たとえば、「プリムローズ」に乗船していたT.バーカーは、1554年6月15日に作成した遺言書の中で「…遺言執行人は私の借金の返済を賃金で行うものとする。まずニコラス・ペインに40シリングを支払うべきこと。次にメイドのマーガレット・ウィラーに20シリングを支払うべきこと。次に良妻のポーブに6シリング8ペンスを支払うべきこと…」としている⁽³¹⁾。彼の場合は妻に金銭を遺贈しているが、こうした事例の数は少ない。9度の航海で作成された遺言書89通の中でも、妻や我が子に言及している遺言書は、20通ほどに過ぎない。このように血縁者に対する言及が少ないことは、船員の多くが20代

の若い独身男性から構成されていたことも影響しているであろう。しかしながら、より重要なことは、船内において平船員たちの自主管理型経済が成立していたことである。すなわち、遺言書の内容から、船内の船員間で盛んに物物交換や売買が後払いで頻繁に行われていたことがわかる。そのため、必然的に遺言書の中で、船員仲間同士の貸借の相殺や帳消しが優先され、遺言書の内容の多くが、帰港後の借金の返済計画に割かれることになったと考えられるのである。したがって、船内で遺言書の内容の読み上げが行われる時に、遺言者や証人たちに加えて、遺言者と貸借関係にある船員たちは、彼を取り巻く形で耳をそばだてて、その内容を聞いていたことであろう。

もう1点指摘しておきたいのは、ギニア湾岸域において、正規の取引のみならず、同時に船員の私的な取引が行われていたことである。C.ルーカスは、1554年5月28日に作成した遺言書の中で「私はトマス・スワロウに私の所有する金とスペイン銀貨2枚を与える… (I giue to Thomas Swallowe all my golde and xij Rialle of plate)」としている⁽³²⁾。ここで言及されている金は、明らかにギニア湾岸において獲得されたものである。1553～54年に作成された遺言書33通のうち7通で、遺言者が手に入れた金の遺贈を行っている。第3～5回のギニア航海の船長をつとめたタワソンの航海記録によれば、船員たちはアフリカ人との間で「自分たちの帽子、ハンカチや短剣などと物物交換をしており」彼は、船員の個人的取引のためにギニア湾岸域に2日間停泊したとしている⁽³³⁾。また第1回航海において、船員のT.バーカーとJ.ロジャースは、ベニン川流域で購入したアフリカ産の衣服である「beny cloth」の遺贈を行っている⁽³⁴⁾。航海中の個人的取引は、商船の場合、船員に対して広く認められていた慣習であり、ギニア交易においても、船団の正規の取引に加えて、船員たちが活発に個人的取引を行っていたことがわかる。こうした個人的取引による一攫千金の夢が船員たちを、この危険な航海に誘ったのであろう。

船上共同体⁽³⁵⁾

16世紀半ばに、イングランドによる海外進出が本格化する中、西アフリカのギニア沿岸域の金や香辛料などに対する関心が高まり、交易が開始された。しかしながら、同地域に関する情報は少なく、正確な海図もなく、さらに赤道直下の熱帯地域の厳しい環境に長期に渡り晒されたため、多くの船員が航海途上で命を落とすことになった。

そのため船員たちは死に際して、船内で遺言書を作成するようになったのである。いわば船上遺言書は、大航海時代の航海者たちにとって、殆ど唯一の重要な情報伝達手段であった。読み書きが覚束ない遺言者は、他の船員の手助けを受けながら遺言書を作成し、またある船員は、遺言執行人、遺産管財人、証人として名を連ねていた。おそらく遺言者の周りでは、それ以外の船員たちも船員の臨終の場に居合わせていたことであろう。とくに彼と貸借関係のある船員は、耳をすまして遺言の読み上げを聞いていたに違いない。

また遺言内において船員間での金品の遺贈、借金の返済を優先していたことは、彼らができる限り身ぎれいにして旅立ち、神による救済を求めていたのみならず、故郷の血縁者よりも、船員仲間の間の信頼関係に強い関心を払っていたことを示している。このような金品を通じて形成された信用関係からなる網の目が、船員の間欠くことのできない一体性や協調性に基づく強烈な仲間意識を醸成したものと考えられる。そこから見通せる船員たちの姿は、かつて言われたような、乱暴で無秩序、非理性的なイメージとかけ離れたものであった。

〔註〕

- (1) 16世紀のギニア海域における航海・交易に関する研究は十分とはいえない。いまだにブレイクの以下の研究が参考にされるべきである。(Blake 1942) (Blake 1937)。(Blake 1977)は、新たに序文を加えて (Blake 1937) を再版したものの。最近の研究としては (Alsop 2012) (井内 a 2020) (井内 b 2020) を参照。
- (2) (Alsop 2012, 76) (井内 a 2020, 2)。
- (3) (Blake 1942, 283) (井内 a 2020, 5) (井内 b 2020, 166)。
- (4) 16世紀のギニア地域におけるポルトガルの交易の状況やミナ城塞については、註 (1) のブレイクの研究、(井内 a 2020, 4) (井内 b 2020, 172-174) を参照。さらに当時のポルトガル側の史料に関しては、(Teixeira da Mota and Hair 1988) に収録されている。
- (5) 16世紀のロンドン—アントウェルペン間の交易、近世イングランドの海外交易に関しては、(井内 2006, 第9章) (P. コリンソン 2010, 第6章) を参照。
- (6) (Eden 1555, ff.343-360) エデンの経歴ならびに同書の史料論的検討に関しては、(井内 b 2020, 161-166) を参照。
- (7) (Hakluyt 1589, 98-130) (Blake 1942, 360-410)。
- (8) しかしながら、20世紀の歴史家、とくに1930年代にブレイクが、いくつかの当時の史料をそれに加えることで、より詳細な航海記録となった。(Blake 1937) (Blake 1942) (Blake 1977)。
- (9) (Alsop 2012, 76, 78)。(井内 a 2020, 2) (井内 b 2020, 168-169)。
- (10) たとえばエリザベス時代の海軍司令官であった R. ホーキンスは、船員が「…ひとたびこうと決めたならば、彼らを理性的の手綱に従わせるのは、一苦勞である」

- と非難している。(Hawkins 1622, 12)。
- (11) (Hair and Alsop 1992)。
 - (12) 近世イングランドにおける、遺言書の作成のあり方に関する研究として、(Sheehan 1963) (Spufford 1971) (Spufford 1974) (Richardson 1972) (Marsh 1990) ならびに (高橋 1999) (高橋 2016) があり、本稿でも大いに参考にした。
 - (13) したがって、オールソプらも指摘するように、宗教的文言が冒頭に用いられているからといって、そこに船員たちの信仰心の篤さが示されていると理解することはできない。(Alsop 1989) (Zell 1977) (Patarino 2012)。
 - (14) カンタベリー裁判所は、イングランドおよびウェールズ全体を管轄する高等検認裁判所であった。よく知られているように、イングランド南部において、複数の検認管区にまたがり財産を有する遺言者は、この裁判所において遺言書の検認を受けることを規定されていた。高橋氏はカンタベリー裁判所、イーリー、ウスター、レスターの各司 (主) 教管区で検認された遺言書の数を、British Library Society の『索引文庫 Index Library』を用いて検討している。(高橋 1999) (高橋 2016)。
 - (15) 1553年の航海で「ムーン」の船長をつとめていた T. ウイルフォードの遺言書 (1554年4月20日)。(L) ondon (M) etropolitan (A) rchives, DL/C/0356/001/154r (Hair and Alsop 1992, 214-6)。
 - (16) いずれも LMA, DL/C/B/004/MS09171 に遺言書が登録されている。
 - (17) フィッチによれば、海上で亡くなった船乗りやその他の人々は、慣習的にロンドンの教区、すなわちセント・ボトルフ・オールドゲイトないしはセント・ダンスタン、ステプニーなどに帰属させられ、検認を行う法手続は、カンタベリー裁判所で行われた。(Fitch 1973, v-vi):(Fitch 1979, xi)。
 - (18) オリジナルの中には、元の遺言書から転写された可能性が高いものもいくつか含まれている。オリジナルを検認登録簿の該当箇所と比較してみると、登録の際の筆記ミスや、あとから文章が書き加えられたり、修正されているものも少なからず確認できる。本稿では、オリジナルが残っている場合、船員の語りを重視するため、原則的にオリジナルの文言に依拠して議論をすすめることにする。
 - (19) 1553-54年の航海における遺言書のオリジナルの28通は、TNA Prob.10/28のボックスの中に束にして納められている。一方、それに対応する登録簿は、TNA Prob.11/37であり、33通が登録されている。
 - (20) (Eden 1555, f.345) (Blake 1942, 284) (井内 a 2020, 8)。
 - (21) 同上。
 - (22) (Blake 1942, 287-8) (Eden 1555, f.348) (井内 a 2020, 7-14)。
 - (23) 西暦とメアリ1世の治世年を併記しているのは、J. チャップマン (1554年4月30日 TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.53) と G. デニソン (1554年3月12日 TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.52) の遺言書 (Hair and Alsop 1992, 173-174, 210-212)。デニソンの遺言書には、以下のように記してある。‘the xii daye of Marche in the yere of our Lorde god 1554 And the first yere of the Reigne of our Soueraigne Ladie Marie by the grace of god of England, ffrance and Irelande Quene etc.’。
 - (24) 作成期日を月ごとに分けると以下の通り。1554年1月 (1通)、2月 (5通)、3月 (3通)、4月 (4通)、5月 (5通)、6月 (4通)、7月 (2通)。
 - (25) 作成期日は記されていない。(TNA Prob. 11/42A, f.254v) (Hair and Alsop 1992 268-269)。
 - (26) J.Tarse (1558年7月13日死亡, TNA Prob. 11/42A, f.255), N.Bray (作成期日はなし, TNA Prob. 11/42A, ff.254v-255):(Hair and Alsop 1992, 245-249, 274-277)。

- (27) 署名のある残りの14通のうち、自署として確認できるのは3通にすぎず、11通は明らかに代筆である。当時の識字率の問題に関しては、(Cressy 1980)を参照。
- (28) (TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.50) (Hair and Alsop 1992, 170-3).
- (29) (TNA HCA 13/9, ff.173v-174);(Blake 1937 vol.2 no.132) (Hair and Alsop 1992, 268-269) にも収録されている。
- (30) (Bonfield 1986, 161-166). 高橋氏は、1550年代のインフルエンザの大流行は、遺言書作成という慣行が全国に時間的差異はあっても普及する画期となり、その後、成人男性人口の最大3分1を占めると推定され、より下層の者による遺言書作成が慣行となり始めたと指摘している。(高橋 1999, 第I部) (高橋 2016, 第1-3章)。
- (31) (TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.52) (Hair and Alsop 1992, 163-165).
- (32) (TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.51) (Hair and Alsop 1992, 192-193).
- (33) (Hakluyt 1589, 108, 111).
- (34) T. パーカーの遺言書については註(31)を参照。(TNA Prob. 10/28 and 11/37, f.48-48v) (Hair and Alsop 1992, 197-199) ; 船上経済については、(井内 a 2020, 14-17) も参照。
- (35) 16～17世紀イングランドにおける海事共同体 (maritime community) や船上共同体 (community on shipboard) をいかに捉えるかについては、いまだ十分に研究が進んでおらず、研究者の間でも見解がわかれている。この問題については、別の機会に改めて検討してみたい。さしあたり、以下の研究が基本文献となる。(Scammel 1970) (Loades 1992) (Loades 2012, ch.1) (Fury 2002) (Fury 2012, ch.1,5).