

航海と情報

—1568年サン・フワン・デ・ウルアの戦い—

吉村 知幸

はじめに

15世紀から始まる大航海時代において、1418年から始まるポルトガルの王子エンリケの指揮によるアフリカ探検、1492年コロンの新大陸発見、1497年から1499年にかけて行われたガマのインド航路開拓、1513年バルボアの太平洋発見のように様々な探検航海が企画され、実行された。探検航海を実行するにあたり、航路に関する情報は欠かせないものであり、これらの情報を駆使して彼らは探検航海を行った。そして彼らは到達した地域から、大航海時代以前に存在しなかったトマト、ジャガイモ等の農作物をヨーロッパへもたらした。さらに、探検航海者による地理上の発見はヨーロッパ人に、これまで認識していた世界とは別の世界、つまり新世界が存在することを理解させ、ヨーロッパ人の聖書に基づく歴史観をも大きく変えるきっかけとなった⁽¹⁾。

16世紀のイングランドでは、スペインを対象にした掠奪行為が盛んであった⁽²⁾。多くの航海者が、国王、もしくは権力者から付与された特許状を法的根拠として、スペイン船に対して掠奪を行った。つまり、彼らの掠奪行為は自らの欲求だけではなく、権力者から奨励された行為であった⁽³⁾。

本稿で取り上げる、ジョン・ホーキンス（John Hawkins 1532-95年）はスペインを対象に掠奪行為を行った人物である。彼の家系は、父親であるウィリアム⁽⁴⁾、息子であるリチャード⁽⁵⁾ら三代にわたり有能な航海者を輩出した。彼らは奴隷貿易、スペインとの戦闘行為等によって名声を得た。さらに、彼らは航海者としての名声だけではなく、ウィリアムは政治家として、ジョンは海軍の主計長官として、リチャードは海軍の艦隊司令官として活躍した。

ジョンは1560年代に三度の航海を行った。彼の航海の目的は奴隷貿易であっ

た。第一次、第二次航海は、莫大な利益を上げ成功に終わった。しかし、彼は第三次航海の時、1568年サン・フワン・デ・ウルア（St. John de Villua）において、スペイン艦隊に攻撃され、敗北した。これまで、ジョンの敗北の理由はスペイン艦隊にだまし討ちされたからである、と指摘されている⁽⁶⁾。そして、ジョン自身も航海記録において、そのように証言している⁽⁷⁾。果たして、敗北の理由はこれだけなのだろうか。なぜ、スペイン艦隊が戦闘において、ジョンの船団より有利になりえたのか、その過程こそ重要なものではなからうか。

本稿では、ジョンが1560年代に行った航海の中でも、特に1568年のサン・フワン・デ・ウルアでの戦闘を取り上げ、その時のジョンの船団とスペイン艦隊の行動を比較し、彼が敗北した真の理由をさぐってみよう。

I ジョン・ホーキンスの航海

本章では、ジョンが遠征において率いた船団の規模がどのようなものであったのか、そして彼の航海がどのように行われたのか、について順番に検討しよう。

(1) ジョン・ホーキンスが指揮した船団

ジョンは1560年代に三回の航海を行った。まずジョンがどのような船団を率いたのか、表 を参照して検討しよう。表 はジョンの航海記録を基に、航海出発時の参加船舶数、船舶の大きさ、遠征の参加人数を航海ごとに表にまとめたものである⁽⁸⁾。

表 ジョン・ホーキンスの船団

	参加船舶数	参加人数	船名 / 大きさ
第一次航海	3 隻	約 100 人	Salomon / 120 トン Swallow / 100 トン Ionas / 40 トン
第二次航海	4 隻 (1 隻)	約 170 人	Jesus of Libbicke / 700 トン Salomon / 140 トン Tiger / 50 トン Swallow / 30 トン
第三次航海	6 隻 (2 隻)	約 200 人	Jesus of Libbicke / 700 トン Minion (不明) Angell (不明) Swallow / 30 トン Iudith / 50 トン William and Iohn (不明)

ジョンが行った第一次航海では 3 隻の船舶に約 100 人の船員が参加した。続く第二次航海では 4 隻の船舶⁽⁹⁾に約 170 人の船員が、第三次航海では 6 隻の船舶に約 200 人の船員が参加した。第一次航海から第三次航海まで、回を重ねるごとに指揮する船舶数、航海に参加する人員の数は増加した。

船舶についてである。第一次航海において、参加船舶はすべてホーキンス家が所有するものであったのだが、第二次、第三次航海において、国王所有船であるジーザス・オブ・リューベック号 (Jesus of Libbicke)、ミニオン号 (Minion) が、参加した。ジョンの乗艦は、第一次航海ではサロモン号 (Salomon) であり、第二次、第三次航海ではジーザス・オブ・リューベック号であった。ジーザス・オブ・リューベック号の大きさは 700 トンで、第一次航海の旗艦サロモン号が 120 トンであり、他の船舶が大きくても 140 トン程度であったことと比較すると、700 トンという大きさは船団の中でも特に目立つ存在である。しかし、この船は王国海軍が購入してから 20 年以上が経過し、彼が第二次航海に出発する時には消耗が激しかったと、伝えられている⁽¹⁰⁾。最終的に、この船は第三次航海において、1568 年サン・フワン・デ・ウルアでスペイン艦隊によって撃沈されたのだが、国王所有船であるため、ジョンはぎりぎりまで放棄しなかった⁽¹¹⁾。

ジョンが行った航海に、資金を出したものは多数いた。国王の直接的資金援助こそなかったが、複数の政府関係者がシンジケートを組んで、出資した。例

えば、第二次航海の出資者として、海軍司令官クリントン伯、海軍主計長官ベンジャミン・ゴンソン、海軍監察官サー・ウィリアム・ウィンター、ペンブルック伯、エセックス伯、ウィリアム・セシル、らのような高官をはじめとして、ロンドン財界から、サー・ウィリアム・ギャラード、ライオネル・ダケット、サー・トーマス・ロッジらが名を連ねた⁽¹²⁾。

ジョンはこのような船団を率いて航海を行った。第一次航海から第三次航海にかけて、徐々にジョンの指揮する船団の規模は大きくなるのだが、これは航海の成功により彼自身の能力が周囲のものに認められたためであろう。そして彼が編成した船団は、国王所有船舶の提供があったものの、ホーキンス家所有の船舶が中心となっている。ホーキンス家が所有する船舶が船団の半数以上を占め、参加人員も大部分がホーキンス家によって用意されていたので、彼の船団はホーキンス家が中心になり編成されたとみなしてよからう。これはジョンとドレイクが 1595 年から 1596 年にかけて行った、スペインの新大陸植民地を襲撃する航海が、資金、船舶の面で国王から多くの援助を受けたことと比較すると⁽¹³⁾、一族の力で航海を行うことができたホーキンス家の実力の程がうかがえる。さらに航海の費用を多数の高官たちが出資したことは、彼らがジョンの航海を指揮する能力に対して、大きな信頼を寄せていたことも確認できる。

(2) ジョン・ホーキンスの航海の概要

以上のような船団を率いて、ジョンは航海を行った。ホーキンス家が中心であったのだが、様々な方面から援助され、船団は編成された。ではこれらの船団を率いて、ジョンはどのような航海を行ったのだろうか。次にジョンが行った航海を表 1 の年表に基づいて検討しよう。表 1 は航海記録を基に、ジョンの行動を年表にしたものである⁽¹⁴⁾。

表 ジョン・ホーキンスの航海

年代	
第一次航海 (1562	63 年)
1562 年 10 月	プリマス出港 黒人奴隷獲得
1563 年 4 月	プエルト・デ・プラタ到着
9 月	イングランドに帰還
第二次航海 (1564	65 年)
1564 年 10 月	プリマス出港
11 月	マディラ島通過 ヴェルデ岬到着、フランス人を収容
12 月	ヴェルデ岬出発 アルカトラサ到着、現地住民と小競り合い サンブラ島に投錨、現地住民の集落を攻撃 ポルトガル人より集落の情報を得る
1565 年 3 月	ドミニカ島到着 ドミニカ島出発 マルガリタ島到着、スペイン植民地の代官が取引を拒否 マルガリタ島出発
4 月	ボルブラータ到着、スペイン植民地で取引
5 月	ボルブラータ出発 リオ・デ・ラ・アチャ到着 スペイン植民地と交戦 リオ・デ・ラ・アチャ出発
6 月	サン・アントニオ岬到達 フロリダ沖に到達
7 月	トゥルガー諸島到達 フランスのフロリダ植民隊と遭遇 イングランドに向け出発
8 月	ニューファンドランド沿岸に到達
9 月	バドストウ港に到着
第三次航海 (1567	69 年)
1567 年 10 月	プリマス出港
11 月	ヴェルデ岬到達、現地住民の集落攻撃に失敗
1568 年 1 月	12 日までギニア沿岸を掠奪 現地住民の集落を攻撃、成功
3 月	27 日ドミニカ島到達、スペイン植民地をまわる リオ・デ・ラ・アチャ攻撃、成功
7 月	カルタヘナ出発
8 月	嵐に遭遇
9 月	サン・フワン・デ・ウルア到着 スペイン艦隊に攻撃される サン・フワン・デ・ウルアから離脱
10 月	メキシコ湾に到達、船団を 2 つに分断 イングランドに向け出発
1569 年 1 月	マウント湾に到着

ジョンは 1562 年から 1569 年にかけて合計三回の航海を行った。三回とも航海の目的は、アフリカで獲得した黒人奴隷をアメリカ大陸のスペイン植民地で売買する、奴隷貿易であった。

第一次航海は 1562 年から 1563 年にかけて行われた。1562 年 10 月、ジョンは 3 隻の船舶を率い、プリマスを出発した。彼の船団はアフリカ大陸で黒人奴隷を獲得した後、1563 年 4 月にプエルト・デ・プラタ (Porte de Plata) へ赴き、その地のスペイン植民地で奴隷貿易を行った。この奴隷貿易は成功し、彼は莫大な利益を上げることができた。ジョンはイングランドへ帰還する前に、当時のスペインの法律に従い⁽¹⁵⁾、積荷の内容を申告するために、彼の船団のうち 2 隻をセビリアに送った。そのうちの 1 隻は誤ってリスボンについてしまい、積荷は当時イングランドと敵対していたポルトガルによって没収され、もう 1 隻はセビリアに着いたものの、積荷は密輸品とみなされスペインによって没収された。ジョンの乗る船だけが 1563 年 9 月イングランドに帰還した。その船の積荷だけでもかなりの利益を得ることができた⁽¹⁶⁾。

第二次航海は、1564 年から 1565 年にかけて行われた。1564 年 10 月 18 日、ジョンは 4 隻の船団を編成し、プリマスを出発した。プリマスを出発してまもなくジョンの船団は、ギニア (Guinea) に向かう途中であったデービッド・カーレット (David Carlet) が指揮するミニオン号、ジョン・バプティスト号 (John Baptist) と遭遇した。デービッド・カーレットはジョンにジョン・バプティスト号を託し、行方不明の僚船マーリン・オブ・ロンドン号 (Merline of London) の捜索に向かった。デービッド・カーレットはマーリン・オブ・ロンドン号と合流できたのだが、マーリン・オブ・ロンドン号は事故により沈没した。僚船を失ったデービッド・カーレットは、10 月 26 日再びジョンの船団と合流し、目的地が同じであるためジョンと行動を共にすることとなった。

ミニオン号、ジョン・バプティスト号を加え、6 隻となったジョンの船団は 11 月から 12 月にかけて、テネリフェ (Teneriffe) ーギニア沿岸で現地の集落を攻撃し、黒人奴隷を獲得した。航海記録の筆者であるジョン・スパーク (John Sparke) は、ジョンの船団が現地の集落を襲撃する際にポルトガル人から、

「27日、船長はポルトガル人から、ちょうど自分達の帰路にあるという、ピンバ（Bymba）と呼ばれるニグロの町のことを聞いた。」⁽¹⁷⁾

という情報を得たと証言している。

アフリカ沿岸で獲得した黒人奴隷を乗せたジョンの船団は、1565年3月9日ドミニカ島（Sancta Dominica）に到着した。水の補給だけを行い、船団は10日に出発した。16日ジョンの船団はマルガリタ島（Margarita）に到着した。ジョン・スパークは、

「その地では、私たちはアルカルデ⁽¹⁸⁾によって歓迎された。さらに船員たちを元気にするため、牛や羊が私たちに贈られた。」⁽¹⁹⁾

と、ジョンの船団が新大陸の植民者から歓迎を受けたことを、証言している。しかし、

「しかしその島の代官⁽²⁰⁾は、船長と会話をしないどころか、あらゆる取引を行う許可を与えようとしなかった」⁽²¹⁾

と、ジョンの到着をスペインの新大陸植民地の代官が歓迎しなかったことも、証言している。さらにマルガリタ島の代官は、ジョンの到着をサント・ドミンゴ（Santo Domingo）にいる上役へ報告し、さらに付近の住民に対して、ジョンの船団との取引を禁止する命令を出した。この命令のため、ジョンの船団はこの地での取引がうまくいかず、20日に出発した。

5月12日リオ・デ・ラ・アチャ（Rio de la Hache）に到着した。ジョンはこの地で奴隷貿易を行おうとしたのだが、植民地の行政官が、

「私たちはサント・ドミンゴの副王と評議会によって取引が禁じられている。そして副王と評議会はあなた方がこの地にやってきたことを知り、私たちにあなた方に対して抵抗するようにとの命令を下したのだ。」⁽²²⁾

と、ジョンに対して返答して、取引を拒絶したことを、ジョン・スパークは証

言している。そのため、ジョンは武力を用いてその地の行政官を屈服させ、奴隷貿易を行った。

1565年9月、多額の利益を収めたジョンの船団は、イングランドに帰還した。この航海はジョン・スパークが、

「航海中に20人失った。金、銀、真珠、その他宝石類をイングランドに持ち帰ったことは、この航海に参加したものだけではなく、全国民にとっても大きな利益であった。」⁽²³⁾

と、証言するように、大きな利益をあげ大成功に終わった。

第三次航海は1567年から1569年に行われた。1567年10月ジョンは6隻の船船とともに、プリマスを出発した。この航海は出発直後、嵐に遭遇し、船団が散り散りになってしまう不運に見舞われた。彼は航海を中止し、このままイングランドに帰還しようとしたが、嵐が収まったので、カナリア諸島で船団を再集結させた。そして、船団はギニア沿岸に向け出発した。11月にはヴェルデ岬付近で、翌年1月にはギニア沿岸で黒人奴隷を獲得した。その際、ジョンは航海記録の中で、

「しかしちょうどそのような時に、私たちのところへ、ある王から送られた一人のニグロが訪ねて来た。その王は近く他の王たちから圧迫されていて、そのため私たちの援助を求めたのである。この戦いによって得られる黒人は、彼が手に入れようと、私たちが手に入れようと、私たちの勝手にしてよいと約束した。すぐに、私たちはこの王を援助することに決定し、120人の船員を送った。」⁽²⁴⁾

と、述べている。これは現地の住民が敵対する集落に関する情報をジョンに提供し、さらにジョンも現地の住民同士の対立を利用して、奴隷を獲得したことを示す。

3月、ジョンの船団はドミニカ島に到達し、奴隷貿易を行おうとしたのだが、スペイン国王のイングランド船との取引を禁止する命令によって、この地の代官がジョンとの取引を望まなかったためうまくいかなかった。しかしながら、

ジョンが、

「なぜなら、スペイン国王がこれらの地域の全代官に対して、私たちとのどのような取引も絶対に許さない、という厳命を下していたからだ。しかしそれにもかかわらず、私たちはマルガリタ島からカルタヘナ（Cartagena）までの間で、かなりの取引をし、また丁重なもてなしも受けた。」⁽²⁵⁾

と、証言するように、スペインの新大陸植民者はジョンと「取引をし、丁重なもてなし」をした。これは、植民地の経営上ジョンが持ち込む奴隷が必要だったので、スペイン国王の禁止令を破ることになったとしても、スペインの新大陸植民者はジョンとの取引を望んだからだ。

ジョンの船団はさらに航海を続け、リオ・デ・ラ・アチャに到達した。彼の船団はリオ・デ・ラ・アチャにおいて、取引を望まない現地の行政官に対して武力を用いて屈服させた後、新大陸の植民者たちと奴隷貿易を行った。8月、彼の船団はフロリダ付近で嵐に遭遇し、ウィリアム・アンド・ジョン号（William and John）⁽²⁶⁾とはぐれた。

ジョンの船団はこの嵐を切り抜けた後でも繰り返し嵐に遭遇した。そのため、ジョンの船団は9月16日サン・フワン・デ・ウルアに避難した。そこでスペイン艦隊の攻撃を受けた。ミニオン号は戦闘中に逃亡し、ジョンの乗艦であるジーザス・オブ・リューベック号、エンジェル号（Angell）、スウォロウ号（Swallow）は撃沈した。そのため、ジョンの船団はジューディス号（Judith）の1隻だけになった。残ったジューディス号だけで、ジョンはサン・フワン・デ・ウルアから逃亡した。この戦闘をサン・フワン・デ・ウルア事件という。

ジョンの遠征隊はイングランドへ帰還しようとしたのだが、この船が小型船であったため、遠征隊の全てを乗せることができなかったので、10月8日ジョンはメキシコ湾付近に上陸し、遠征隊をイングランドに帰還する組とメキシコに残留する組とに分割した。ジョンは10月16日メキシコ湾を出発し、1569年1月イングランドに帰還した。メキシコ湾に残留した者たちは、スペインの捕虜となり、メキシコに送られた⁽²⁷⁾。

ジョンは第三次航海以降、航海を指揮することはなく、海軍の主計長官とし

て手腕を発揮した。1595年、彼はスペインの新大陸植民地を襲撃するためにドレイクとともに航海に出たのだが、その年の11月プエルト・リコ付近で病死した。

II サン・フワン・デ・ウルア事件

以上の過程で、ジョンは1560年代に主要な三度の航海を行った。第一次、第二次航海のように成功した航海もあれば、第三次航海のように失敗に終わったものもある。スペイン植民地におけるジョンの奴隷貿易を、新大陸植民者は植民地経営の必要性から歓迎し、植民地の行政官は自国の権益を犯す行為として取締りの対象とした。

ここでは、失敗に終わった第三次航海のサン・フワン・デ・ウルア事件の経緯を、ジョンとスペイン艦隊の双方の立場から詳細に検討しよう。次に両者の行動を比較し、ジョンがサン・フワン・デ・ウルアで敗北した真の理由について考察しよう。

(1) 事件の経緯

まず、サン・フワン・デ・ウルア事件の経緯について詳しく検討しよう。表はサン・フワン・デ・ウルアにおける、スペイン側とジョンの行動に基づいて作成した表である。表を参照し、両者の行動を比較しつつ、事件の経緯について詳しく検討しよう。

表 サン・フワン・デ・ウルア事件の概要⁽²⁸⁾

ジョン・ホーキンスの動向	スペインの動向
1568年	マルティン・エンリケス・デ・アルマンサがメキシコ副王となる(～1580年)。赴任途中、新大陸植民地を視察し、ジョンの行動を確認
8月12日 フロリダ沿岸で嵐に遭遇	
サン・フワン・デ・ウルアに向かう途中、3隻の船を拿捕	
9月16日 サン・フワン・デ・ウルアに入港 現地の行政官に交渉使節を派遣	
9月17日 スペイン艦隊発見	9月17日 13隻のスペイン艦隊到着 ジョンの申し出を受諾
9月20日 副王との交渉が妥結	9月20日 スペイン艦隊入港
9月22日 船団を一ヶ所に集結	9月22日 艦隊を一ヶ所に集結 1000人の人員を補充 イングランド船団攻撃を決定
9月23日 スペイン艦隊の不穏な動きを関知 ジーザス・オブ・リューベック号、エンジェル号、スウォロウ号が撃沈される	9月23日 攻撃開始 3隻撃沈される
9月24日 離脱に成功	

スペインは、1560年代新大陸植民地に対して、イングランド船との取引を禁止する王令を出していた。しかし、前述したように、第二次航海でジョンの船団がマルガリタ島に到着した時、スペインの新大陸植民者はジョンの船団との取引を望んだのだが、植民地の代官は取引を禁止した。

第三次航海において、リオ・デ・ラ・アチャの植民地の行政官はジョンとの取引だけではなく、港に立ち入ることも禁止した。そのため、ジョンは武力を用いて町を占領し、取引を行った。ついで訪れたカルタヘナでは、植民地の行政官がジョンの船団との接触を固く禁じていたので、ジョンはスペイン人と交渉を持つことができなかった。ジョンの船団はスペインの植民地行政官との摩

擦を繰り返しながら、1568年8月フロリダ付近において嵐に遭遇した。その時の嵐の模様を、ジョンは航海記録において、

「8月12日、強い嵐が4日間吹き荒れた。そしてその嵐はジーザス・オブ・リューベック号を非常に叩いたので、私たちは船上の高い建造物をすべて取りこわした。舵もガタガタになり、さらに至る所にひどい漏水が生じた。そのため私たちももうこれ以上船内にとどまるよりも、むしろ船を捨てようという気になりかけた。」⁽²⁹⁾

と証言している。

ジョンの船団は、新たな嵐の危険を避けるため、そして嵐によって損傷した船体を修理するため、サン・フワン・デ・ウルアを目指した。9月16日、ジョンの船団はサン・フワン・デ・ウルアに到着した。ジョンは到着してすぐ、現地の行政官に食料の提供、船舶の修理、船団の安全を保障することを、命令権者に知らせるよう要求した。翌朝、今度は13隻のスペイン艦隊がサン・フワン・デ・ウルアに到着した。ジョンは自らの安全を確保するために、そのスペイン艦隊とも接触した⁽³⁰⁾。

スペイン側はジョンに対して、到着した艦隊に命令権者である副王が同乗していたので、以後副王と交渉するようにと、回答した。そのためサン・フワン・デ・ウルアの植民地行政官とではなく、副王との間で交渉が行われた。ジョンは、9月17日副王に食料の提供、商品売却の許可、人質の交換、船団の安全を保障することを改めて申し出た。副王側はジョンの申し出を受諾し、その旨を明記した副王の文書が副王の自筆署名と公印をそえて、ジョンに届けられた。20日までに両者の交渉は終了し、スペイン艦隊はサン・フワン・デ・ウルアに入港した。それから2日間で両者の船団は一ヶ所に集められた。しかし、スペインはジョンが、

「彼らは本土から1000人に達する人員を補充して、次の木曜日、つまり9月23日の夕食どきに、四方から私たちを攻撃しようと計った。」⁽³¹⁾

と、証言するように、植民地から増員兵力を招集し、ジョンの船団を攻撃する

準備を整えていた。

9月23日、ジョンは砲撃準備を整えているスペイン艦隊の様子を目撃したので、戦闘行為に出ないようにスペイン艦隊に求めた。しかし、その9月23日、準備を進めていたスペイン艦隊はジョンの船団への攻撃を決定し、日没の少し前に攻撃を開始した。ジョンの船団はスペイン艦隊のうち3隻撃沈したのだが、

「島にある全ての大砲がスペインの手に渡った。そしてその大砲が私たちの脅威となったのである。その砲撃はジーザス・オブ・リューバック号の全てのマストと帆桁を吹き飛ばした。もはやこの船を逃がす望みはなかった。その上、私たちの小帆船も沈められたので、島からの砲撃を全て引き受けさせるため、この船をミニオン号のそばに置くことを決意した。そして夜までミニオン号を守り、時間の許す限りこの船から食料や他の必需品を運び出し、放棄することを決定した」⁽³²⁾

と、ジョンが証言するように、海上からの砲撃に加え陸上からの砲撃が強くなった。その砲撃により、ジョンの船団は味方のエンジェル号、スウォロウ号を失った。さらに、ジョンの乗艦であるジーザス・オブ・リューバック号は操船不能となったので、放棄されることになり、ジョンはジューディス号に移った。残ったミニオン号とジューディス号でサン・フワン・デ・ウルアからの脱出を図ったが、ミニオン号は脱出の最中にジョンを残して逃亡した。そのため、ジョンの船団はジューディス号のみになってしまったが、すでに夜になっていたことにも助けられサン・フワン・デ・ウルアからの脱出に成功した⁽³³⁾。

(2) ジョン・ホーキンスの敗北の理由

以上のような経緯を経て、ジョンはスペイン艦隊に敗北した。航海に出発した時、ジョンは6隻の船舶を率いていた。しかしその船団は、フロリダ沖でウィリアム・アンド・ジョン号が行方不明になり、そしてサン・フワン・デ・ウルアの戦いでジーザス・オブ・リューバック号、エンジェル号、スウォロウ号を失い、さらにミニオン号が単独で逃亡したので、ジューディス号1隻のみとなった。ここでは、両者の勝敗を分けた理由について分析しよう。

まず両艦隊がサン・フワン・デ・ウルアに入港した時の状況である。1568年

8月以降フロリダ沖付近において、ジョンの船団は繰り返し嵐に遭遇した。ジョンはその嵐から避難するため、サン・フワン・デ・ウルアに入港した。その時、ジョンの船団は繰り返し嵐に遭遇したため、船体の修理をしなければ航海に支障があるほど、船体が損傷していた。それに対して、スペイン艦隊は900トンの大型船を含む13隻の船舶で編成され⁽³⁴⁾、無傷でサン・フワン・デ・ウルアに到着した。このスペイン艦隊には新しいメキシコの副王が任地に赴くために同乗していたので、入念な準備をして艦隊が編成されたことは明らかである。

次に動員できる兵力と武力の差である。サン・フワン・デ・ウルア到着前の嵐によって、ジョンの船団からウィリアム・アンド・ジョン号がはぐれてしまい5隻になっていた。さらに前述のように船舶は損傷した状態だった。それに対して、スペイン艦隊は900トンの大型船を含む13隻の船舶によって編成され、さらに付近の植民地から兵力の増強が可能であった。それに加えて、スペイン艦隊は、艦隊に搭載する大砲だけでなく、港に備え付けられている大砲からも攻撃が可能となった。つまり陸上と海上の両方からジョンの船団を攻撃可能であり、兵力と武力の面でスペイン艦隊は戦闘を有利にすることができた。前述のように、ジョンは航海記録の中で陸上からの砲撃によって逃亡を決意したと証言している。

しかしながら、ジョンの敗北の理由はそれだけではない。両者が持っていた情報量の差が重要となる。ジョンはサン・フワン・デ・ウルアに到着するまで、スペイン艦隊が付近に接近していることを察知していなかった。それは、嵐を避けるため、サン・フワン・デ・ウルアにやって来たという事情を考慮に入れたとしても、ジョンがスペイン艦隊の動向を確認する方法を持たなかったからではなかろうか。それに対して、スペイン艦隊はサン・フワン・デ・ウルアに到着するまでに、新大陸のスペイン植民地を巡り、ジョンがスペイン植民地において奴隷貿易を行う際、武力を用いて取引を行ったことを、植民地の行政官から報告を受けていた。その報告から、ジョンの船団に関する情報も把握していたことが推測できる。この両者の情報量の差が戦闘準備の差となり、勝敗を分けた理由となった。

おわりに

以上のように、1568年のサン・フワン・デ・ウルア事件について分析してきた。サン・フワン・デ・ウルアにおいて、スペイン艦隊はジョンの船団を凌駕する兵力と武力を用意できたので、戦闘を行う上で有利な状況だった。

しかし勝敗を分けたのは、両者の兵力と武力の差だけではない。その差を生み出すためには、敵船団の数、武装の程度、その船団の置かれた状況を把握できる情報が必要である。つまり敵よりも有利な状況で戦闘を行うためには、敵に関する情報が欠かせないのである。ジョンは黒人奴隷を獲得する際、航海中に遭遇したポルトガル人、現地の住民から、襲撃対象の集落に関する情報を収集し、攻撃準備を整えた。しかしそれらの情報は、航海中に遭遇したものからの情報がほとんどであるように、偶然性が強かったことは否定できない。サン・フワン・デ・ウルア到着以前に、スペイン艦隊に関する正確な情報を入手する機会はなかった。それに対して、スペインは第二次航海におけるマルガリタ島の代官、第三次航海におけるドミニカ島の代官が、ジョンの船団の到来を他のスペイン植民地に知らせたように、植民地の行政官同士がジョンの船団の動向を連絡し、そして対策を促した。植民地の行政官同士の情報網があったので、サン・フワン・デ・ウルアに向かっていったスペイン艦隊は、新大陸植民地をまわることによって、自らジョンの船団に関する正確な情報を入手できた。その情報があったので、サン・フワン・デ・ウルアに到着してから、ジョンの船団を打ち破るための有効な準備ができた。それに対して、ジョンの船団はサン・フワン・デ・ウルア到着までに、スペイン艦隊接近を察知することができなかった。ジョンはスペイン艦隊に対して有効な手立てをとることができず、さらにスペイン艦隊から逃亡する機会をも失い、敗北した。つまりサン・フワン・デ・ウルアにおいて勝敗を分けたのは、敵に関する正確な情報をどれだけ収集できるのかにかかっていた。

1570年代から1580年代にかけて、ドレイクらに率いられたインクランド船団が、スペイン植民地を襲撃し成功を収めるのだが、この成功の理由として、スペインの対応が後手にまわったこと、インクランド船団の情報収集能力が上昇したからである。しかし1590年代になると、再びスペインが優位に立つ。16世紀後半の新大陸において、両国の勢力関係は情報収集能力によって推移した

のではなからうか。今後はさらに、16世紀後半の両国の情報網がどのように確立され、それが両国の力関係にどのような影響したのかについて考察していきたい。

註

- (1) 岡崎勝世『世界史とヨーロッパ』講談社、2003年、96-118ページ。
- (2) わが国において、16世紀イングランドの掠奪行為を取り上げたものは、浅田実「アルマダ戦争と英国政府の態度」『史林』（京都大学）第50巻第3号、1967年、児島秀樹「16世紀後半のイギリスのギニア進出」『大学院研究年報 経済学・商学研究科篇』（上）（中央大学）第15号II-1、1985年、菊池健志「エリザベス朝の私掠船」『秋大史学』41、1995年、別枝達夫『海事史の舞台』みすず書房、1979年、越智武臣『近代英国の発見』ミネルヴァ書房、1990年、がある。
- (3) イングランドのスペインに対する掠奪行為に関して、拙稿「近世ヨーロッパの航海」『エウロペー』10、2000年、24-39ページ、において取り上げた。
- (4) ウィリアム（William Hawkins）はジョンの父親であり、ヘンリ8世の時代に活躍した航海者である。彼は1495年、プリマス付近で誕生し、成長してから海軍の役職に就いた。彼は自ら船団を編成し、1530年から1532年にかけて、ギニアとブラジル間の航海を行った。この航海以降、プリマス市長を勤める等、政治家としての手腕も示した。1554年死亡した。C. R. Markham, ed., *The Hawkins' Voyages during the Reigns of Henry VIII, Queen Elizabeth and James I*, Burt Franklin, New York, 1970, pp.i-ii、生田滋他編集『イギリスの航海と植民』— 大航海時代叢書 第 期17、岩波書店、1983年、249-250ページ。
- (5) リチャード（Richard Hawkins）はジョンの息子であり、1560年に誕生した。航海者としての能力が高く、1580年代以降アジア方面への航海を指揮した。1622年に死亡した。*Ibid.*, pp.xxi-xxxix、同上書、250ページ。
- (6) 西口正宏「ジョン・ホーキンスによるアフリカ・南アフリカへの航海、とある兵士の数奇な運命」『実践英文学』、第29/30号、1984年、120ページ。*Ibid.*, p.vii.
- (7) *Ibid.*, pp.75-77.
- (8) この表は *Ibid.*, pp.5-81、生田滋他編集、前掲書、249-344ページをもとに作成した。
- (9) なおこの第二次航海では、途中からデービッド・カーレットが指揮するミニオン号、ジョン・パプティスト号の2隻の船舶が参加した。*Ibid.*, pp.8-9.
- (10) 同上書、258ページ、329ページ。
- (11) *Ibid.*, pp.77-79.

- (12) 同上書、258 ページ。
- (13) この航海では、総費用の半分以上が国王から出資され、参加船舶のおよそ4分の1が国王の所有だった。Kenneth. R. Andrews. ed, *The Last Voyage of Drake & Hawkins*, Hakluyt Society, Cambridge, 1972, pp.48-49.
- (14) この年表は、C. R. Markham, ed., *op.cit.*, pp.5-81.、同上書、249-344 ページをもとに作成した。
- (15) 16世紀スペインの法律では、新大陸植民地での無許可の外国船の渡航は許されず、積荷もセピリアで申告することになっていた。同上書、252 ページ。
- (16) 同上書、252-253 ページ。 *Ibid.*, p.6.
- (17) *Ibid.*, p.21. 同上書、275 ページ。
- (18) アルカルデ (Alcalde) とはスペイン語で「市長」を意味する言葉だが、ここでは新大陸植民者が作った自治組織の長を示す言葉である。同上書、283-284 ページ。
- (19) *Ibid.*, p.25. 同上書、280 ページ。
- (20) 原語は“Gouverneur”という単語である。ここではサント・ドミンゴを中心とする行政機関から派遣された行政官を意味する。同上書、283 ページ。
- (21) *Ibid.*, pp.25-26. 同上書、280 ページ。
- (22) *Ibid.*, p.38. 同上書、296 ページ。
- (23) *Ibid.*, p.64. 同上書、325 ページ。
- (24) *Ibid.*, p.71. 同上書、328 ページ。
- (25) *Ibid.*, p.72. 同上書、330-331 ページ。
- (26) ウィリアム・アンド・ジョン号はジョンの船団からはぐれた後、1569年2月アイルランドに帰還することができた。同上書、334 ページ。
- (27) 本稿では取り上げないが、ジョンの遠征隊の一人であった Job. Hortop は、メキシコ湾に残留したものが経験したことに関して、証言を残している。Job Hortop, *The Trauailles of an Englishman*, DA CAPO PRESS, Amsterdam, 1972.
- (28) この表は C. R. Markham, ed., *op.cit.*, pp.5-81.、同上書、249-344 ページをもとに作成した。
- (29) *Ibid.*, p.73. 同上書、332 ページ。
- (30) ジョンはスペイン艦隊の入港を阻止するかどうか検討したのだが、嵐によりスペイン艦隊が全滅して、国際問題化することを恐れ、入港を認めたと証言している。
Ibid., pp.73-74.
- (31) *Ibid.*, p.77. 同上書、338 ページ。
- (32) *Ibid.*, p.78. 同上書、340 ページ。
- (33) その時の船団の状況をジョンは航海記録の中で、「錨2つと錨索2本しか残っていない私たちは(戦いの最中に私たちは錨索3本と錨2つを失った)常に存在する死

に関していつも考えたのが、神はさらに長い期間、私たちを守ったのである。」と証言している。*Ibid.*, p.79. 同上書、330-331 ページ。

(34) 主力艦の一つは、900 トンであったと記録されている。*Ibid.*, p.77. Job Hortop, *op.cit.*, p.14.

A Z U R

本記事は、成城大学フランス語フランス文化研究会の
機関誌『AZUR』第5号(2004年3月発行)に掲載されました。

成城大学フランス語フランス文化研究会

Société d'étude de la langue et de la culture françaises
de l'Université Seijo

http://www.seijo.ac.jp/graduate/gslit/orig/areas/europe/azur_index.html