

奴隷貿易と海上保険

—— ゾング号事件とその保険金裁判 ——

栗 原 眞 人

目 次

- 一 課題
- 二 ゾング号の航海と海上保険
 - 1 「ゾング号の誕生」と中間航路
 - 2 ゾング号の海上保険 –被保険者と保険者–
- 三 18世紀後半リバプールの奴隷貿易
- 四 アメリカ独立戦争期の私掠船
 - 1 私掠船と海事高等裁判所
 - 2 被捕獲船買戻し契約書 Ransom Bill について
- 五 海上保険法と奴隷貿易
 - 1 イギリス海上保険法 –その歴史的概観–
 - 2 「海の危険」と奴隷貿易
- 六 18世紀後半の民事裁判
 - 1 マンスフィールド卿の時代の王座裁判所
 - 2 特別陪審（商人陪審）について
 - 3 民事陪審裁判と新たな審理 New Trial
- 七 5月21日、22日の審理と判決について
 - 1 3月5日の保険金裁判とその後の展開
 - 2 マンスフィールド卿の冒頭説示
 - 3 被告側バリスタ達の主張

4 原告側バリスタ達の反論

5 判決について

八 まとめ ―判決後の展開―

一 課 題

1840 年 5 月、イギリスの画家、ターナー J. M. W. Turner は、油彩画「奴隷船」をロイヤル・アカデミー展に出展した。この絵画では、台風の到来に備えて、死人と死にかけた奴隷達が奴隷船から海上に投棄される様子が描かれている。⁽¹⁾この絵画はロンドンで初めて開催される国際反奴隷制会議 International Anti-Slavery Convention を記念して出展された。この絵画には歴史的素材とされたある事件が存在した。それがゾング号事件 The Zong であった。

リバプールの商人達（グレグソン・シンジケート）が所有する奴隷船、ゾング号（110 トン コリングウッド船長）は、442 人の黒人奴隷達を乗船させ、1781 年 9 月 6 日に西中央アフリカ沿岸のサン・トメ島からジャマイカのブラックリバーに向けて出港した。しかし、ゾング号はカリブ海でジャマイカ島をヒスパニオラ島と間違え、さらに西へと進み、航海が長期化した結果、水不足に陥り、11 月 29 日からの 3 日間に 132 人の黒人奴隷達を生きたまま海上に投棄した。ゾング号は 12 月 22 日に残存する 208 人の奴隷達とともにブラックリバーに到着した。その後、ゾング号は 1782 年 7 月 30 日にリバプールに帰港した。

そして、ゾング号における黒人奴隷達の海上投棄事件が公にされ、奴隷貿易の残虐さを示す事件として語り継がれるに至ったのは、投荷された積荷（黒人奴隷達）にかけられた保険金の支払いをめぐる争われた裁判によってであった。1783 年 2 月 26 日、ゾング号の船主達（原告）は、アフリカ出港時にかけられたゾング号の船舶とその積荷の保険にもとづき、投荷された黒人奴隷 1 人につき 30 ポンドの保険金の支払いを求めて保険請

負人達（被告）を王座裁判所 the Court of King's Bench に提訴した。この裁判（Gregson v. Gilbert）では、2回の審理（1783年3月5日と5月21、22日）が開かれた。3月5日の審理はロンドンのギルドホールで開廷され、裁判官、マンスフィールド卿 Lord Mansfield のもとで陪審にその判断が委ねられた。3月5日の審理では、航海中の出来事を記録した航海日誌 log book などの証拠書類は一切提出されず、ゾング号の唯一の乗客であったスタッブス R. Stubbs が利害関係のない唯一の証人として出廷し、彼の証言をもとに事件の事実関係が明らかにされ、争われるという異例な展開となった。⁽²⁾ 陪審はスタッブスの証言と双方の側のバリスタ達の弁論をもとに原告側勝訴の評決を認定した。

原告勝訴の評決を受けて、被告側が判決抑止 arrest of judgement を申し立てたこともあり、裁判官は判決を決定する前に理由開示命令 show cause order によって陪審評決が認められるべきでない理由を被告側が改めて申し立てる機会を与えた。⁽³⁾ 理由開示命令にもとづく審理は、5月21、22日にウエストミンスター・ホールで、マンスフィールド卿を首席裁判官とする3人の裁判官のもとで双方の側のバリスタ達の弁論を中心に進められた。この審理では、陪審評決が依拠した合意事実を一部否定する新証拠が被告側によって提出されたために、陪審評決を破棄し新たな審理 new trial を求める被告側の申し立てが裁判官達によって認められた。従って、Gregson v. Gilbert の判決は新たな陪審のもとで最初から審理をやり直す新たな審理を命じる判決であった。⁽⁴⁾

その一方で、この事件ではもう一つの裁判も行われた。王座裁判所における陪審評決を受けて、ギルバートが証拠の開示、証人の出廷命令、陪審評決の差止命令を求めて、財務府裁判所エクイティ部にグレグソンを訴えている（Gilbert v. Gregson）。これは手続き上の訴訟であって、保険金の支払いそのものを争う訴訟ではない。⁽⁵⁾

Gregson v. Gilbert は、保険金の支払いをめぐる単なる民事訴訟であったが、3月の審理の終了後に反奴隷制活動家、グランビル・シャープ

Granville Sharp が被告側に加わることによって、5月の審理では被告側バリスタ達は新たな論点を展開した。被告側バリスタ達は黒人奴隷達の海上投棄を海上保険法上の争点だけに限定せず、黒人に対する大量殺人として、さらに奴隷貿易そのものの不法性、不当性を示す事件として告発した。5月の審理では、グランビル・シャープが速記者を連れて傍聴し、裁判官、双方の側のバリスタ達の意見や弁論を記録させている。Sharp's Manuscript と称される裁判記録は、3月の審理の記録が残されていないために、ゾング号事件の裁判を記録した唯一の資料であった。⁽⁶⁾ シャープは、この裁判記録を政治家や教会関係者だけでなく新聞社にも送付し、ゾング号事件と奴隷貿易の残虐さを訴えた。さらに、シャープは、ゾング号の船員達を132人の黒人奴隷達に対する殺人罪で告発する文書とともに裁判記録を海事高等裁判所にも提出した。⁽⁷⁾ ゾング号における黒人奴隷達の海上投棄が公にされ、反奴隷貿易の世論が高まるなかで、船主側は保険金を請求するための新たな審理を放棄した。

1788年には、シャープ、ウイルバーフォース W. Wilberforce、クラークソン T. Clarkson らによって奴隷貿易廃止協会が設立された。彼らの働きかけを受けて、議会においても奴隷貿易を規制する法律が制定された。1788年の William Dolben's Act (28Geo. III, C. 54) は奴隷貿易そのものの廃止を目指したものでないが、1788年法は1790年代には何度か修正され、制定された(1790年、1794年、1799年)。特に、1794年の法律(34 Geo. III, C. 80)及び1799年の法律(39Geo. III, C. 80)では、「これまでに作成されたあるいは作成されるであろう保険証券において、自然死もしくは虐待による死を理由とするいかなる損失もしくは損害に対して、また、いかなる理由であれ、奴隷を海上に投棄したことによる損失に対しても今後は回復されない」という条項(s. 10)が加えられ、奴隷の海上投棄が保険の補償対象から除外されることが明記された。この条項はゾング号事件の影響を受けて加えられたという。⁽⁸⁾

奴隷貿易そのものの廃止は、1806年と1807年の2つの制定法によって

実現した。1806 年の法律（46Geo. III, C. 52）はイギリス臣民がイギリス以外の国に奴隷を輸送することを禁止したに過ぎないが、1807 年の奴隷貿易廃止法（47Geo. III, C. 36）は、イギリス船による奴隷貿易そのものを禁止することによって植民地を含むイギリス帝国全域で奴隷貿易を廃止した。しかし、奴隷制そのものの廃止は、1833 年の奴隷制廃止法（3 & 4 Will. IV, C. 73）⁽⁹⁾まで待たねばならなかった。

ゾング号事件は奴隷貿易と奴隷制が廃止された後にも、1840 年のターナーの絵画「奴隷船」の素材とされたように奴隷貿易と奴隷制の残虐さと非人道性を示す事件として語り継がれ、歴史に名を刻むこととなった。奴隷貿易廃止後 200 年に当たる 2007 年には、ゾング号事件に関する共同研究：SYMPOSIUM－The Zong：Legal, Social and Historical Demensions., が公刊され、さらにイギリスでは奴隷貿易廃止 200 年の記念行事としてゾング号が復元され、テムズ川を航行している。⁽¹⁰⁾その後、2011 年にはウォルビン J. Walvin によってゾング号事件の詳細な研究、The Zong：A Massacre, the Law and the End of Slavery が公刊された。⁽¹¹⁾これら近年の研究は、Sharp's Manuscript 所収の裁判資料だけでなく、ドックレイ M. Dockray によって発見された新資料にもとづきより詳細なものとなっている。これらのゾング号事件の資料はドックレイによって編纂され公刊されることが 2007 年に予告されていたが、ドックレイの死によって中断を余儀なくされ、資料集の出版は 2017 年まで待たねばならなかった。⁽¹²⁾

本論文は、言うまでもなくゾング号事件とその後の保険金裁判について検討することが課題であるが、次の三つの課題から検討したい。その第一は、ゾング号事件とその後の保険金裁判についての歴史的事実を正確に示すことである。ゾング号事件とその後の保険金裁判について誤った事実にもとづく研究が多々見られるからである。⁽¹³⁾

その第二は、ゾング号事件とその後の保険金裁判の時代的歴史的背景に関してである。ゾング号の航海がアメリカ独立戦争下のリバプール船による奴隷貿易であったことがその時代的歴史的背景として注目されねばなら

ない。従って、ゾング号の船主であるグレグソン・シンジケートによる奴隷貿易を、18 世紀後半にリバプールを世界最大の奴隷貿易港として発展させた諸要因のなかで位置づけることがゾング号の航海の歴史的背景を明らかにするために必要とされる。さらに、「ゾング号の誕生」にはアメリカ独立戦争下の私掠船 *Privateering* の活動がかかわっており、アメリカ独立戦争期の私掠船の活動もゾング号の航海の時代的背景としてふれるべき課題であろう。そして、奴隷貿易の発展を支えたのが海上保険であった。他の奴隷船と同様に、ゾング号の出港時にゾング号の船主達（被保険者）と保険請負人達（保険者）の間にゾング号の船舶とその積荷（黒人奴隷達）に対する保険契約が結ばれた。ゾング号の保険証券そのものは残されていないが、1779 年のロイズ保険証券の様式が使用されていた⁽¹⁴⁾。従って、1779 年のロイズ保険証券の検討によって、ゾング号の保険証券も明らかにできるわけであるが、本稿ではロイズ保険証券の「効力条項」と「危険条項」を検討するだけにとどめたい。「効力条項」には、海上保険法が商慣習法 *Law Merchant* にもとづき発展してきた歴史が凝縮されており、「効力条項」からコモン・ローと異なるイギリス海上保険法の歴史を概観したい。「危険条項」には保険者が被保険者に対して負担する補償の範囲が示されており、ゾング号で海上投棄された積荷（黒人奴隷達）に対する保険金裁判もこの「危険条項」の解釈と適用をめぐって争われた。「危険条項」の検討から、この保険金裁判の海上保険法上の争点を明らかにし、さらに奴隷積荷の海上保険法上の扱いについても言及したい。

そして、本論文の第三の課題は、この保険金裁判を 5 月の審理を記録した *Sharp's Manuscript* から検討することである。原告被告双方の側のバリスタ達の弁論とこの裁判の首席裁判官、マンスフィールド卿の意見から新たな審理を命じるに至った審理過程を明らかにしたい。さらにこの裁判を 18 世紀後半のイギリス民事裁判の歴史のなかで位置づけることも必要であろう。

- (1) J. M. W. Turner, *Slavers Throwing overboard the Dead and Dying—Typhoon Coming On (The Slave Ship)*, 1840, Museum of Fine Arts, Boston. 「奴隷船」は1844年にジョン・ラスキン J. Ruskin による *Modern Painters* の出版の成功を祝い、ラスキンの父親によって購入され、ラスキンの私宅に展示されていたが、1872年にアメリカ人コレクターに売却され、メトロポリタン・ミュージアムに展示された。その後、1899年にボストン美術館 the Museum of Fine Arts に移され、今日に至っている。ターナー「奴隷船」が製作され、ボストン美術館で展示されるに至るプロセスについては、S. J. May, *Voyage of the Slave Ship: J. M. W. Turner's Masterpiece in Historical Context*, MacFarland & Co, 2014. が詳しい。
- (2) ローマ法では2人の証人が必要であるが、コモン・ローでは、「一人の証人であっても（信用性があるならば、）陪審にとって個別的事実の十分な証拠である」として認められた。W. Blackstone, *Commentaries on the Laws of England*, Book III, 1786 (T. P. Gallanis (ed.) Oxford, 2016.), p. 244.
- (3) 判決抑止と理由開示命令については、J. H. Baker, *An Introduction to English Legal History*, Oxford (4th (ed.), 2002, pp. 82-5, pp. 138-9. (深尾裕造訳「イギリス法史入門第一部（総論）」関西学院大学出版会 2014年、116-20頁、194頁。)
- (4) *Gregson v. Gilbert* (1783), 3 Doug. 232, 99 ER 629. *New Trial* については、W. Blackstone, *op. cit.*, Book III, p. 257. なお、D. エルティス、D. リチャードソン著、増井志津代訳「環大西洋奴隷貿易歴史地図」（東洋書林 2012年）には、「ターナー「奴隷船」(1840)」の絵画と解説が載せられている（図版37 279頁）。その解説では、ゾング号の保険金裁判を誤って「ギルバート対グREGSON」（1785）と記している。これは別の裁判なので、「グREGSON対ギルバート」（1783）と訂正されねばならない。重大な間違いであり、貴重な資料集だけに訂正が望まれる。
- (5) ギルバートを含む7人が財務府裁判所に提出した訴状 *Bill in the Exchequer* は、(6) の資料に収録されている。なお、財務府裁判所は国王の収入を管理する裁判所であるために、訴状では、7人の原告は「国王に対する債務者及び収入官 *Debtors & Accountants to his present Majesty*」に擬制された。財務府裁判所のエクイティ部へ提訴された手続上の訴訟であっても、この擬制〈フィクション〉が訴状に記載された。
差止命令 *injunction* は、エクイティ上の救済であるが、18世紀後半には、大法官裁判所 the Court of Chancery からの差止命令よりも財務府裁判所のエクイティ部からの差止命令の方がコモン・ローの手続全体に機能するために多数を占めている。1785年の差止命令は、財務府裁判所が64件で、大法官裁判所は12件であった。H. Horwitz, *Chancery's Younger Sister: The Court of Exchequer and its Equity Jurisdiction 1649-1841*, *Historical Research*, Vol. 72, 1999, p. 175.
- (6) *Documents Relating to the Ship Zong 1783*, National Maritime Museum, REC/19. (以下、Sharp's Manuscript と記す。)

- (7) Ibid., pp. 94-8. Sharp's Manuscript に収録された海事高等裁判所への殺人罪の告発書や財務府裁判所への訴状はゾング号事件の諸事実を明らかにする貴重な資料であった。
- (8) J. Webster, The Zong in the Context of the 18th Century Slave Trade, The Journal of Legal History, Vol. 28, 2007, pp. 289-98.
- (9) 奴隷制廃止を巡る議会審議については、川分圭子「減税か賠償か－イギリス議会と奴隷制廃止をめぐる議論 1823-1833 年」青木康編「イギリス近世・近代史と議会制統治」(吉田書店 2015 年)所収。
- (10) SYMPOSIUM－The Zong : Legal, Social and Historical Demensions－, The Journal of Legal History, Vol. 28, 2007, pp. 283-370.
- (11) J. Walvin, The Zong : A Massacre, the Law and the End of Slavery, Yale Univ. Press, 2011. なお、同書には復元されたゾング号の写真が収録されている。
- (12) A. Lyall (ed.), Granville Sharp's Case on Slavery, Hart, 2017.
- (13) 井野瀬久美恵「大英帝国という経験」(「興亡の世界史 16」講談社 2007 年)は、我が国でゾング号事件とその保険金裁判について言及した数少ない文献であるが(157-8 頁)、ゾング号事件とその裁判の歴史的事実について多くの誤りが含まれている。ゾング号は、アフリカで購入されたオランダの奴隷船であり、リバプールを出港していないし、奴隷を積載したのはケープコースト・キャスルであって、サントメ島は水と食料の補給港にすぎない。保険金裁判についても誤りが多い。保険会社が被告となることは歴史的に見てあり得ない話である。1720 年の泡沫会社禁止法以後、海上保険では法人 2 社以外の会社組織の保険請負は認められていないので、被告はリバプールの個人の保険請負人達であった。「ロンドンの裁判所は船主と船長を尋問し」とあるが、船主は出廷していないし、船長はジャマイカで死亡しているので出廷することはあり得ない。この保険金裁判は、王座裁判所で開催され、双方側のバリスタ達の証人尋問と弁論によって進行する民事陪審裁判であった。民事陪審裁判では陪審評決を判決として決定する権限は裁判官にあり、裁判官は証拠に反すると考える陪審評決を取り消し、新たな審理を命じる権限を認められていた。従って、この裁判は、原告勝訴の陪審評決が認定されたが、裁判官によって取り消され、新たな審理を命じる判決であった。この裁判は 3 月と 5 月に 2 回の審理が開かれたが、連続した一つの裁判であったので、「控訴された」のではない。存在しない「控訴審」のために、この裁判の判決結果は同書には示されていない。マーカス・レディカー、上野直子訳「奴隷船の歴史」(みすず書房 2016 年)は、ゾング号の保険金裁判について、Sharp's Manuscript を引用して「裁判所の判決は保険会社には殺害された奴隷に対して補償はない」と述べているが(第 8 章 注⁽⁹⁹⁾ p. xlv.), Sharp's Manuscript にはそのような判決は記録されていない。裁判所の判決は新たな審理を命じただけであって、新たな審理という判決の理由を理解すれば、被告側の主張を認めたのでは

ないことは明白である。被告を保険会社としたこともイギリスの海上保険の歴史を無視した誤りである。

- (14) 1779年のロイズ保険証券については、木村栄一「ロイズ保険証券生成史」（海文堂 1979年）が参照されるべき大著である。

二 ゾング号の航海と海上保険

1 「ゾング号の誕生」と中間航路

「ゾング号の誕生」からジャマイカへ到着し、その後、リバプールへ帰港するゾング号の航海を詳しくたどることは、ゾング号事件とその後の保険金裁判を正確に理解するために必要だと思われる。ここではドックレイ M. Dockray 作成の年表とウォルビンの研究からゾング号の航海について⁽¹⁾たどることにしたい。

「ゾング号の誕生」には二つの船舶がかかわっていた。その一つが、6人のリバプールの商人達からなるグレグソン・シンジケート Gregson Syndicateによって所有されたウイリアム号 the William（ハンレー船長 140トン）である。ウイリアム号は1780年10月末に奴隷貿易を目的としてリバプールを出港した。ウイリアム号は1781年1月14日にケープ・コースト・キャスル Cape Coast Castle に到着し、そこで奴隷を獲得したのちに、ジャマイカ島のキングストンに奴隷達を運ぶ計画であった。そして、もう一つの船舶がブリストルの私掠船、アラート号 the Alert（ルーエリン船長 100トン）である。アメリカ独立戦争下、イギリスによるオランダに対する宣戦布告（1780年12月20日）によって、アラート号は1780年12月26日にオランダ船に対する拿捕免許状 Letter of Marque の発給を受け、オランダ船を求めて西アフリカ沿岸に向けて出港した。1781年2月10日、アラート号は3隻のオランダ船を捕獲し、2月25日か26日に捕獲した3隻のオランダ船とともにケープ・コースト・キャスルに到着した。その3隻のオランダ船のうちの1隻がゾーグ号 the Zorgue だった。ゾーグ号は244人の黒人奴隷達と交易品を積載したオランダの奴隷船であった。

ウィリアム号とアラート号は、ケープ・コースト・キャスルで遭遇し、二つの船の船長の間でゾーグ号とその積荷（244 人の黒人奴隷と交易品）の売買交渉が行われた。そして、3 月初旬に両者間でゾーグ号とその積荷の売買取引が成立し、ゾーグ号とその積荷はウィリアム号のハンレー船長に引き渡された。売買金額は不明であるが、アラート号のルーエリン船長を受取人とし、グREGソン・シンジケートを支払人とする複数の為替手形がハンレー船長によって振り出され、売買代金を支払うためにルーエリン船長に渡された。ハンレー船長は、3 月 16 日にゾーグ号とその積荷の購入と為替手形による支払いをグREGソン・シンジケートに連絡した。3 月 19 日には、アラート号は捕獲したオランダ船、オーロラ号とともに、ハンレー船長によって振り出された為替手形を保管してブリストルに向けて出港した。

捕獲物の売却によって収益を得ることは私掠船の目的であり、第一航路なしの奴隷船と奴隷の獲得は、リバプールの奴隷貿易商人からみれば、想定外の新たな奴隷貿易のチャンスを与えるものであった。捕獲物（船舶とその積荷）に対する捕獲者の所有権が法的に認められる前に、捕獲物は捕獲者によって第三者に売却されたわけである。1772 年のサマセット判決以後、黒人奴隷をイギリスに連れ帰り、イギリスで奴隷として売却し、イギリスから連れ出すことは禁止されていることもあり、アフリカにおけるゾーグ号とその積荷の売買は双方の利益に合致するものであった。⁽²⁾

二つの船の船長間の売買は短期間に行われており、ハンレー船長が、彼の雇用主であり、ゾーグ号とその積荷の所有者となるグREGソン・シンジケートに対して、取引開始の連絡はしたとしても、シンジケートの承認を受ける前に売買取引を成立させたことは時間的にみて明らかである。リバプール出港時にグREGソン・シンジケートからハンレー船長に渡された手形帳が迅速な取引を可能にした。ハンレー船長は、単なる航海の責任者ではなく、アフリカ大陸ではシンジケートの代理人としてシンジケートの利益のために為替手形を活用したわけである。

ハンレー船長とグレグソン・シンジケートの間には強固な信頼関係が築かれていた。ハンレー船長は 1762–81 年の 20 年間にグレグソン・シンジケートが所有する 5 隻の奴隷船の船長として 12 回の航海を経験した。特に、シンジケートの名前が付けられた「グレグソン号」の 5 回の航海では船長であるだけでなく、部分所有権者としてその航海に出資した。ハンレー船長は、西アフリカの奴隷市場とカリブ海域の奴隷市場に精通し、グレグソン・シンジケートの奴隷貿易の発展を支えた奴隷船の船長の一人であった。⁽³⁾

ハンレー船長は購入したゾーグ号をゾング号 the Zong と改名し、ウィリアム号の外科医、コリングウッド L. Collingwood を船長に指名し、ゾング号に残された商品で奴隷の追加購入を指示した。ウィリアム号そのものは 3 月末に 382 人の奴隷達を積載し、ジャマイカに向けて出港した。1781 年 5 月末に 350 人の生存する奴隷達とともにキングストンに到着し、奴隷達は現地在住のエージェントに引き渡された。しかし、ハンレー船長自身はジャマイカ到着 2 週間前に航海中に死亡していた。

ゾーグ号は、ブリストルの私掠船アラート号によって捕獲されたオランダの奴隷船であった。グレグソン・シンジケートはケープ・コースト・キャスルでこの捕獲物を捕獲者から購入し、ジャマイカ行きの奴隷船として使用した。しかし、私掠船によって捕獲された捕獲物（ゾング号とその積荷）の所有権は、海事高等裁判所における捕獲物等確認判決によって捕獲者に法的に認められる。⁽⁴⁾ アフリカに副海事裁判所 Vice-admiralty Court がないこともあり、ゾング号とその積荷の売買は捕獲者が捕獲物等確認判決を受ける前に行われ、買主であるグレグソン・シンジケートがジャマイカの副海事裁判所で確認判決を受けることになった。従って、ゾング号の航海は奴隷達の輸送だけでなく、グレグソン・シンジケートによるゾング号の所有権の法的確認手続も目的とされることとなった。

ハンレー船長はウィリアム号の外科医であったコリングウッドを船長に指名し、一等航海士ケルサルをゾング号に移動させた。コリングウッドは

外科医として航海経験は豊富であるが、船長としては初航海であった。ハンレー船長は、ゾング号の乗組員を編成するために 30 人のウィリアム号の船員から 10 人を移動させ、さらにオランダ船ゾーグ号の船員から 3 人を雇用した。この 3 人は、ジャマイカの副海事裁判所での捕獲物等確認裁判のために必要な証人であったが、捕虜として連れていかれるよりも船員として雇用される道を選択した。そして、さらに 4 人の船員をケープ・コースト・キャスルで新たに雇用した。従って、ゾング号は、コリングウッド船長、ケルサルー等航海士、17 人の船員によってジャマイカに向けて航海することになった。船長、外科医、一等航海士はそれぞれの立場で航海中の出来事について航海日誌 log book をつけることが海の慣習であったが、ゾング号には外科医は乗船していなかった。⁽⁵⁾航海日誌等の書類は航海中の船舶の状況や出来事を記録した証拠書類であった。そして、さらにゾング号にはスタップスがウィリアム号から乗客として移された。スタップスはアマノブ総督であったが、追放され、ジャマイカ経由でイングランドに帰るためにウィリアム号に乗船していた。スタップスは奴隷船の船長経験もあり、コリングウッド船長の初航海を援助する役割を期待され、ゾング号に移されたと思われる（スタップスはその後の保険金裁判で利害関係のない唯一の証人として出廷することになる）。

コリングウッド船長は、ハンレー船長の指示を受けてさらに 5 か月かけてゴールド・コーストで奴隷達を購入し、1781 年 8 月 18 日に 442 人の黒人奴隷達を乗船させアクラを出港し、8 月 24 日か 25 日に水と食料を補給するためにピアフラ湾のサオ・トメ島に停泊した。サオ・トメ島はカリブ海へ向かうグREGSON・シンジケートの奴隷船の補給港であった。サオ・トメ島では 15-16 樽 (Butt) の水がゾング号に積み込まれたという。9 月 6 日、ゾング号はジャマイカのブラックリバーに向けてサオ・トメ島を出港した。8 週間の航海が予定されていた。110 トンという小型船に 440 人を超える奴隷達が積載されていた。1780 年代のイギリスの奴隷船は、平均すると船の重量 1 トンに対して 1.75 人の奴隷を積載したので、ゾン

グ号が超過密状態であったことは明らかである。⁽⁶⁾ ゾング号は、アメリカ独立戦争下でイギリスのカリブ海植民地が攻撃を受けている渦中に航海を進めることになる。

以下、ゾング号のジャマイカまでの航海中に生じた出来事とリバプールへの帰還までを時系列的に順次まとめてみたい。

- ① 11月14日、コリングウッド船長は病気のために船長の職務を果たせなくなり、乗客として乗船していたスタップスを船長に指名した。スタップスの船長指名に反対したケルサルー等航海士は、コリングウッド船長によって職務停止とされ、航海日誌をつけることを禁止された。スタップスが船長としてゾング号の指揮をとることになった。11月18日、ゾング号はトバコ島の近海を通過し、カリブ海を航行する。備蓄された水の調査が行われ、水樽から水漏れが発見されるが、10-13日間の必要量が残されており、ジャマイカまで到着できると判断された。
- ② ゾング号はカリブ海を北上し、その後ジャマイカ島を目指して西へ航海する。ジャマイカ島はヒスパニオラ島の西側にあり、二つの島はほぼ同じ緯度に並んでいる。しかし、アメリカ独立戦争期のヒスパニオラ島は敵国領であり、東側がスペイン領で、西側がフランス領であった。ゾング号は、敵国からの攻撃を避けるために27海里離れてヒスパニオラ島沖を通過し、ジャマイカ島へ向けて航行した。ゾング号は経度を測定する機器を備えていないために、船の位置は船長か一等航海士が風と海流にもとづく経験則と目視によって測定し、それを船内に掲示し航海日誌に記録するのが海の慣習であった。そして、11月27日、遠方からの目視によってであるが、大きな島を発見する。カリブ海を西に向かう航海で最初に発見した大きな島であり、この島をヒスパニオラ島の南西部と考え、ゾング号は風に乗ってさらに西へと進んだ。

- ③ 11 月 29 日、コリングウッド船長はジャマイカ島を発見できないために、ジャマイカ島を通過してしまった誤りに気づき、ケルサルを一等航海士に復帰させた。ケルサルはゾング号の位置をジャマイカ島の西、30 リーグ (120 マイル) と考え、風と海流のためにジャマイカ島に戻るのに 10-14 日かかると計算した。しかし水の備蓄は 4 日分しか残されていなかった。そこで、コリングウッド船長は全乗組員 (乗客であるスタッフスは除外) を集め、水不足を説明し、奴隷達の一部を乗組員と残りの奴隷達を救うために海上に投棄することを提案した。ケルサルは海上投棄に反対したとされるが、最終的には黒人奴隷達の海上投棄は乗組員全員によって承認されたという。この時点で 4 人の乗組員と 62 人の黒人奴隷達が中間航路で既に死亡しており、ゾング号の乗員は、15 人の乗組員と 380 人の黒人奴隷達に減少していた。

11 月 29 日の夜、最初の海上投棄が実行され、女性と子供からなる 54 人が船室の窓から海上に投棄された。12 月 1 日には 42 人の男性奴隷達が後甲板から足かせをつけられたまま海上に投棄された。その後、3 度目の海上投棄が行われ、36 人が海上に投棄された。さらに 10 人の奴隷達が自ら海に飛び込んでいる。従って、3 回の海上投棄によって、海上投棄された 132 人と 10 人の自殺者を合わせると 142 人の黒人奴隷達が失われた⁽⁷⁾。しかし、3 回目の海上投棄の前日に雨が降ったことがその後の審理で明らかにされた。

- ④ 12 月 22 日、ゾング号は 208 人の黒人奴隷達とともにブラックリバーに到着した。到着までにさらに 30 人の黒人奴隷達が餓死していた。1782 年 1 月 5 日のジャマイカの新聞には、ゾング号で 130 人の黒人奴隷達が海上投棄されたことが報道され、1 月 9 日には 200 人の黒人奴隷達の売買広告も掲載された。黒人奴隷達は一人につき 36 ポンドで売却された。黒人奴隷達の売買とゾング号に対する捕獲物等確認手続は現地のエージェントに委ねられる一方で、コリングウッド船長は

ジャマイカに到着して2週間後に死亡した。そして、ゾング号は、ジャマイカ副海事裁判所の捕獲物等確認判決によって、私掠船による合法的な捕獲物として捕獲者の所有権が認められ、売買によって、ゾング号とその積荷（黒人奴隷達）の所有権が捕獲者からグREGSON・シンジケートに譲渡されたことが確認された。ゾング号は、グREGSON・シンジケート所有の船舶としてジャマイカ船舶登録簿に登録された。⁽⁹⁾その後、ゾング号は船名をリチャード号 the Richard of Jamica に変更し、新船長の指揮下 1782 年 7 月 30 日にリバプールに帰港した。ゾング号の航海日誌は、船名と船長が変更されたとしても、リチャード号に受け継がれるのが海の慣習であった。リチャード号は、ゾング号の航海日誌と奴隷達の売却代金を支払うための為替手形を保管して帰港したと思われる。さらに、1782 年 11 月 20 日、リチャード号は、グREGSON・シンジケートによってジョージ号 the George としてリバプールで再登録された。

- (1) A. Lewis, Martin Dockray and the Zong: A Tribute in the Form of Chronology, App., Journal of Legal History, Vol. 28, 2007, pp. 367-370; J. Walvin, op. cit., C. 4, C. 5, C. 6.
- (2) サマセット事件に関しては非常に多くの研究があるが、ここでは次の二つを挙げるだけにとどめたい。FORUM: SOMERSET'S CASE REVISITED, Law and History Rev., Vol. 24, 2006, pp. 601-671; A Lyall (ed.), op. cit., pp. 48-70, pp. 153-237.
- (3) J. Walvin, op. cit., pp. 65-7.
- (4) 捕獲物等確認裁判は、海事高等裁判所の捕獲審検裁判所 Prize Court で行われた。18 世紀の海事高等裁判所と捕獲審検裁判所については、H. J. Bourguignon, Sir William Scot, Lord Stowell: Judge of the High Court of Admiralty 1798-1828, Cambridge, 1987.
- (5) J. Webster, op. cit., pp. 287-290.
- (6) Ibid., p. 289.
- (7) 3 回の海上投棄（自殺者を含む）によって失われた人数については研究者によって違いがあるが、Lewis の年表の数に依拠した。A. Lewis, op. cit., p. 369.
- (8) イギリスでは、ゾング号が 208 人の黒人奴隷達とともにジャマイカに到着したこ

とだけが 1782 年 3 月 13 日のロンドンの新聞で報道された。J. Walvin, op. cit., p. 99, p. 102.

(9) A. Lewis, op. cit., p. 369.

2 ゾング号の海上保険 —被保険者と保険者—

グレグソン・シンジケートは、ゾング号とその積荷の購入代金としてハンレー船長によって振り出された為替手形の支払いを済ませ、次にゾング号の船舶とその積荷（黒人奴隷達）に対する保険に着手する。1781 年 7 月 3 日、グレグソン・シンジケート（被保険者）は、ゾング号の船体とその積荷に対して総額 8,000 ポンドの保険金額でリバプールの保険請負人達（保険者）と保険契約を結んでいる。8,000 ポンドのうちの 2,500 ポンドが船体の評価額とされ、さらに奴隷一人につき 30 ポンドという評価済証券が挿入された。戦時のために、被保険者が保険者に支払う保険料 the ⁽¹⁾premium は 21% と高額であった。

総額 8,000 ポンドの保険金は、保険請負人達の危険負担を分散するために、多数の保険請負人達（保険者）の間で分割して引き受けられるのが慣習であり、保険者が支払うことになった時の保険金も各保険者が引き受けた金額の範囲内に限定された。従って、被保険者が支払う保険料も各保険者の引き受け割合に応じて各保険者に支払われた。ゾング号とその積荷に対する総額 8,000 ポンドの保険金は、保険ブローカーによって多数の保険請負人達に分割され、引き受けられたと思われるが、その後の保険金裁判の 7 人の被告達（保険請負人達）と彼らの引受け額以外は明らかでない。

奴隷に対する保険金が一人につき 30 ポンドと評価済証券として明記されたことにより、奴隷の損失はアフリカでの購入価格なく市場での売却価格で保障されるので、この種の評価済証券は保険証券の余白に手書きで記載され、奴隷貿易で利用された。ゾング号の保険証券で奴隷に充てられる保険金は一人 30 ポンドで 5,500 ポンド（183 人分）とされている。船体とその積荷の価値のほぼ全額で保険が付けられる 18 世紀の海上保険の慣

習からみれば、442 人の奴隷を積載したゾング号は 183 人分の奴隷に対してのみ保険を付けたにすぎず、5,500 ポンドという奴隷達の保険金額がゾング号の奴隷達全体への低い評価額を示すことは明らかである。中間航路での奴隷達の平均死亡率⁽²⁾（17%）を考慮してもである。被保険者（グREGSON・シンジケート）は、ゾング号の奴隷達の価値を低く評価することで保険者に支払う保険料を低く抑えることができたわけである。

奴隷貿易では、共同出資団（シンジケート）が複数回の航海をもとに編成され、航海に必要な資金と航海上の危険から生じる損失は共同出資団内で分担された。海上保険も航海上の危険から生じる損失を分担する手段として利用された。ゾング号の保険では、被保険者はウィリアム・グREGSON William Gregson (1721–1800) を中心とする 6 人の共同出資団（シンジケート）である。彼らは多くの奴隷貿易に出資しており、彼ら 6 人の 18 世紀後半(1750–99)の奴隷貿易の航海回数は以下の通りである。ウィリアム・グREGSON (152), ジョン・グREGSON John Gregson (99), ジェームズ・グREGSON James Gregson (95), ジョージ・ケイス George Case (109), エドワード・ウイルソン Edward Wilson (55), ジェームズ・アスピナル James Aspinall (37)。ジョンとジェームズはウィリアム・グREGSON の息子であり、ケイスはウィリアム・グREGSON の娘婿であった。ケイス一族はジャマイカで奴隷仲買業と砂糖農園を営んでおり、グREGSON の奴隷貿易の重要なパートナーであった。ウイルソンとアスピナルもグREGSON による奴隷貿易に共同出資者としてたびたび加わるリバプールの商人達であった。

ウィリアム・グREGSON が奴隷貿易に参入したのは 1740 年代からであり、5 隻の奴隷船にパートナーとして出資した。しかし、そのうちの 2 隻は遭難やフランス軍による捕獲によって失われており、ウィリアム・グREGSON は奴隷貿易そのものの危険にも直面した。⁽⁴⁾ 18 世紀後半に入り、グREGSON・シンジケートによる奴隷貿易への投資回数は急速に増大した。ウィリアム・グREGSON は、彼が投資した 152 回の奴隷貿易のほとんどで

投資額 1 番目か 2 番目の投資者として中心的な役割を担っていた。⁽⁵⁾ 投資回数が 150 回を超えるリバプールの商人は他に 2 人しかおらず、ウィリアム・グREGGソンによって率いられたグREGGソン・シンジケートがリバプールの主要な奴隷貿易商人へと歩む道程は、リバプールがヨーロッパ最大の奴隷貿易港として発展した歴史を物語っていた。グREGGソン・シンジケートは奴隷貿易で得た収益をもとに他の事業も展開した。奴隷貿易への投資者として奴隷船とその積荷（黒人奴隷達）に保険をかける一方で、奴隷貿易の投資者から保険者として保険を引受ける保険請負業（Insurance Firm of Gregson, Case Co.）⁽⁶⁾にも参入し、さらに銀行業にも参入している。特に、ウィリアム・グREGGソン、ジョージ・ケイス、ジョン・グREGGソンの 3 人は、奴隷貿易での成功を背景にリバプール市 Corporation of Liverpool の自由市民 Free Burgess ⁽⁷⁾に選ばれ、リバプール市長に選任されている（1762 年、1783 年、1784 年）。

ゾング号の総額 8,000 ポンドの保険を引受けた保険者達のなかでその引受額が明らかなのは、その後の保険金裁判（Gregson v. Gilbert）で被告とされたトーマス・ギルバート Thomas Gilbert と 6 人の請負人達だけであった。ギルバートの引受け額は 200 ポンドで、他の 6 人の引受け額も各々 100 ポンドにすぎず、800 ポンド分の引受人達しか明らかでない。ゾング号の保険請負人達のなかに 18 世紀後半に 155 回も奴隷貿易に投資したダベンポート W. Davenport のような奴隷貿易商人が含まれることが指摘されているが、その引受額は明らかではない。⁽⁸⁾ また、保険金裁判の被告とされた 7 人の保険請負人達のうちの次の 4 人は奴隷貿易の航海経験を有していた。⁽⁹⁾ ジョン・ドーソン John Dawson (116)、ジョン・パーカー John Parker (29)、エドワード・メイソン Edward Mason (23)、ウィリアム・ボールデン William Bolden (19)。このように、ゾング号の保険を請負った商人達の多くが奴隷貿易にも投資する商人達であった。奴隷貿易では、商人達は時には投資した航海の被保険者として、時には航海の保険者として航海上の危険を相互に分担し合ったわけである。ゾング号の保険金裁判は、原告

も被告とともに奴隷貿易に従事する商人達の紛争であった。ところで、保険金裁判の7人の被告達の保険引受け総額が800ポンドにすぎないことは、原告側が被告達に請求できる保険金も被告達の引受け額の範囲内であることを意味する。グレグソン達がギルバート達に保険金の支払いを求めて王座裁判所に提出した訴状 *The Declaration in the King's Bench* では、15,000ポンドの価値のある500人の奴隷達のうちの250人が水不足や水不足のために生じた海上投棄によって失われたとして、失われた250人分の保険金を請求している⁽¹⁰⁾。しかし、500人の奴隷達を乗船させ、250人の奴隷達が失われたという訴状の記述は、極めて大雑把で正確ではない。実際の乗船した奴隷数と失われた奴隷達のなかで保険が適用される奴隷達は裁判の場で確定されることになる。さらに、訴状では、原告側は乗船した奴隷達のうちの半数の奴隷達の保険金を被告側に請求したことから、ギルバートに対して求められた支払額は、200ポンドの引受け額の半額、100ポンドとされている⁽¹¹⁾。100ポンドを引受けた他の6人の被告達も50ポンドしか支払いを求められないわけである。従って、1783年3月の審理で442人の奴隷達のうちの132人の奴隷達に対して一人につき30ポンドの保険金の支払いが陪審によって認められ、その後、裁判官によって判決として確定されたとしても（実際は異なるが）、被告である7人は各々の引受け額の半額以下しか支払い義務はないわけである。

多数の保険者達によって分割して引受けられた保険金の支払いを被保険者が請求する訴訟では、併合ルール *Consolidation Rule* によって、被保険者は各保険者達を別々に訴えることなく、保険者達を一つの訴訟に併合して訴えることができる⁽¹²⁾。従って、ゾング号の保険金裁判では、併合ルールのもとで、7人の保険者達だけが被保険者から保険金の支払いを請求され、7人の保険者達の保険引受額は総額8,000ポンドのうちの800ポンドにすぎなかった。少額の保険請負人達に対する訴訟では、勝訴しても少額の保険金しか回収できないことは訴訟前から明らかであり、*Gregson v. Gilbert* には別の意図が働いていたとしか思えない。

- (1) ゾング号の船舶とその積荷（黒人奴隷達）の保険の詳細については、グレグソンが王座裁判所に提出した訴状 *The Declaration in the King's Bench* と、ギルバートが財務府裁判所のエクイティ部に提出した訴状 *The Bill in the Court of Exchequer* に記されている。A. Lyall (ed.), *op. cit.*, pp. 239-242, pp. 311-333; M. Lobban, *Slavery, Insurance and the Law*, *Journal of Legal History*, Vol. 28, 2007, p. 322.
- (2) J. Webster, *op. cit.*, p. 289.
- (3) 18 世紀後半（1750-99）のリバプールの主要な奴隷貿易商人達の航海数については、D. Pope, *The Wealth and Social Aspirations of Liverpool's Slave Merchants of the Second Half of the Eighteenth Century*, App. 1. *Liverpool's Leading Slave Merchant 1750-99*, in D. Richardson, S. Schwarz, A. Tibbles (ed.), *Liverpool and Transatlantic Slavery*, Liverpool Univ. Press, 2007, pp. 194-207.
- (4) W. Gregson 及び他の 5 人の被保険者達の奴隷貿易については、J. Walvin, *op. cit.*, C. 4.
- (5) I. Baucom, *Specters of the Atlantic*, Duke Univ. Press, 2005, p. 49.
- (6) *Ibid.*, p. 38. なお、グレグソン銀行は奴隷貿易廃止法制定後の 1807 年 4 月に倒産し、経営者、ジョン・グレグソンは自殺した。*Ibid.*, p. 169.
- (7) *Ibid.*, p. 76.
- (8) B. L. Anderson, *The Lancashire Bill System and its Liverpool Practitioners: The Case of a Slave Merchant*, in W. H. Chaloner, B. M. Ratcliffe (ed.), *Trade and Transport: Essays in Economic History in Honour of T. S. Willan*, Manchester Univ. Press, 1977, p. 73.
- (9) D. Pope, *op. cit.*, pp. 194-207.
- (10) *Gregson v. Gilbert: The Declaration in the King's Bench*, in A. Lyall (ed.) *op. cit.*, pp. 239-242.
- (11) *Ibid.*, p. 242.
- (12) 併合ルール *Consolidation Rule* は、18 世紀後半にマンズフィールド卿によって確立された。J. A. Park, *A System of the Law of Marine Insurance*, London, 1786 (Rep., 1987.), Vol. 1, Introduction, pp. xci-xcii; H. E. Raynes, *A History of British Insurance*, London, 1940, p. 163. (庭田範秋監訳「イギリス保険史」(明治生命 100 周年記念刊行会 1980 年) 210 頁。)

三 18 世紀後半リバプールの奴隷貿易

奴隷労働に依存するヨーロッパ市場向けの砂糖植民地を最初に展開したのは、ポルトガル領ブラジルである。1580 年代には、ブラジル産砂糖はオランダ商人によってヨーロッパ市場に輸出されていた。17 世紀には、

砂糖貿易と奴隷貿易を掌握するオランダ商人によって砂糖生産地はカリブ海のイギリス領やフランス領の島々にまで拡大された。この「砂糖革命」によって、1640年代にはイギリス向けのタバコ植民地にすぎなかったイギリス領バルバトス島が砂糖植民地に転換する。「砂糖革命」はカリブ海の小アンテル諸島のイギリス領、フランス領の島々に拡大し、その後、ジャマイカ、サントマングにまで拡大した。ジャマイカはイギリスの砂糖植民地の中心として発展した。⁽¹⁾

砂糖栽培にはその労働力としてアフリカ大陸からの黒人奴隷の供給が必要不可欠であったために、砂糖植民地の拡大は奴隷貿易の拡大を意味していた。砂糖植民地で黒人奴隷を売却し、その収益を持ち帰ることで完結する貿易ルートは、三つの貿易ルートからなる環大西洋三角貿易として行われた。ヨーロッパの商人達は、綿製品、鉄製品、ガラス製品、武器、火薬などの需要が見込まれる商品をアフリカ大陸に輸送する（第一航路）。アフリカでその商品を奴隷達と交換し、西インド諸島へ輸送する（第二航路）。商人達は砂糖プランテーションの労働力として奴隷達を売却し、その売却益で砂糖などの植民地物産を購入し、本国に帰港した（第三航路）。

「環大西洋奴隷貿易歴史地図」（以下、「歴史地図」と示す）所収の「表2 アフリカから連れ出された船籍国別奴隷数（1501-1867）」（以下、「船籍国別奴隷数」と示す）によれば、イギリス船から連れ出された奴隷数は、3,259,900人に達する。⁽²⁾ この表は船籍国別奴隷数を4半世紀ごとに示しており、この表から各国の奴隷貿易の歴史的展開を読み取ることができるが、ここではイギリスについてふれることにする。表Aは、「表2 船籍国別奴隷数」からイギリスの部分だけを抜粋して作成したものである。

イギリスは、ポルトガル、スペイン、オランダに遅れて奴隷貿易に参入した。17世紀中頃のカリブ海域における「砂糖革命」がイギリスの奴隷貿易への参入をもたらしたことは、表Aが示すところである。18世紀に入り、イギリスの奴隷貿易はさらに拡大する。「歴史地図」所収の「表3 奴隷貿易航海が組織された主要20港を出港した船舶で輸送されたアフリ

表 A イギリス船によってアフリカから連れ出された奴隷数 (1551-1825)

年	1551-75	1576-1600	1601-25	1626-50	1651-75	1676-1700
奴隷数	1,700	200	0	34,000	122,000	272,000
年	1701-25	1726-50	1751-75	1776-1800	1801-25	
奴隷数	411,000	544,000	832,000	749,000	284,000	

(「環大西洋奴隷貿易歴史地図」(東洋書林 2012 年) 所収の「表 2 船籍国別奴隷数 (1501-1867)」(23 頁) から作成した。なお、記録のない期間は省略した。)

カ人捕虜 (1501-1867)」によれば、1,338,000 人がリバプールからの船舶によって、829,000 人がロンドンからの船舶によって、565,000 人がブリストルからの船舶によって輸送された。⁽³⁾ イギリス船によって連れ出された奴隷数 3,259,900 人のなかで主要 3 港が占める比率は、83.8%である。リバプール、ロンドン、ブリストルが奴隷貿易の 3 大主要港であるが、イギリス全国の港から奴隷船が出港していたことを示している。

イギリスが奴隷貿易に本格的に参入するのは、1672 年の王立アフリカ会社 the Royal African Company の創設によってである。奴隷貿易は王立アフリカ会社によって独占されていたが、1698 年には王立アフリカ会社による貿易独占は廃止された。しかし、王立アフリカ会社はその後もロンドンに拠点を置く民間会社として奴隷貿易を継続している。18 世紀には、イギリス奴隷貿易は西アフリカから西中央アフリカに至る大西洋沿岸地域で広い範囲で展開している。これらの地域には他のヨーロッパ諸国 (フランス、オランダ、ポルトガル、デンマーク) の貿易拠点も置かれており、戦時にはその争奪戦が展開されることもあるが、奴隷市場そのものは多国間に開かれていた。アフリカの奴隷市場では、各地域の食用作物の収穫期後に多くの奴隷達が市場に供出され、中間航路用の彼らの食糧も調達できることから、貿易船が目指す奴隷市場は、アフリカの 3 つの食糧 (コメ、やむ芋、インディアン・コーン) が市場に供出される季節の地域的違いを⁽⁴⁾考慮して決められた。

王立アフリカ会社が奴隷貿易の主要な拠点としたのがセネガンビアから

表B リバプールの奴隷貿易

年	1701-25	1726-50	1751-75	1776-1800	1801-07
奴隷数	16,058	121,322	445,212	560,023	211,298
表Aとの比較	3.9%	22.2%	53.5%	74.8%	74.4%

D. Eltis et al, *The Trans-Atlantic Slave Trade*, in D. Richardson et al (ed.), *Liverpool and Transatlantic Slavery*, Liverpool Univ. Press, 2007, p. 47. (なお, 「表Aとの比較」の部分は, イギリス奴隷貿易においてリバプールが占める比率を示すために, 筆者が付け加えた。)

ゴールド・コースト, ペニン湾に面した地域であった。特に, ゴールド・コーストはその名が示すように奴隷貿易だけでなく金の輸出地としても重視された。ゴールド・コーストには, 30 以上のイギリスの要塞が一定の間隔で設置され, ケープ・コースト・キャスルに司令部が置かれた。ロンドンからの奴隷船が多数を占めた地域は王立アフリカ会社が活動していた地域であった。この地域における奴隷貿易は現地在住のヨーロッパ人商人や彼らの混血住民 *mulato* を介して行われた。

リバプールが奴隷貿易に参入したのは, 1690 年代に入ってからであった。リバプールからの奴隷船は 18 世紀の最初の 10 年間にはたった 2 隻しか出港しておらず, 1721-30 年間にも 42 隻 (イギリス全体の奴隷船の 6%) ⁽⁶⁾ であった。リバプールの奴隷船数とそれによって運ばれる奴隷数がロンドンとブリストルのそれを超えてイギリス全体の過半数を占めるのは, 18 世紀後半に入ってからであった。表Bは 18 世紀にリバプール船によって運ばれた奴隷数を示したものであるが, 18 世紀後半に急増し, 18 世紀の最後の四半世紀にはイギリス全体のほぼ 4 分の 3 を占めるまで増大した。リバプールの奴隷船の船舶数も同じように増大した。リバプール船籍の奴隷船は, 1751-60 年には 500 隻 (イギリス全体の奴隷船の 56%) であったが, 1781-90 年には 579 隻 (70%), 1791-1800 年には 910 隻 ⁽⁷⁾ (77%) へと増大した。

それではリバプールが奴隷貿易を発展させることができた要因はどこにあったのだろうか? 貿易港としてのリバプールの発展は, 海外に対して

だけでなく、イギリス国内に対しても向けられているが、ここではリバプールが奴隷貿易を發展させた諸要因をグレグソン・シンジケートによる奴隷貿易とともに検討する。モーガン K. Morgan は、リバプールが 18 世紀に奴隷貿易（環大西洋貿易）を發展させることができた要因を四つ挙げている。⁽⁸⁾

その第一はリバプールの地理的条件である。ロンドン、ブリストル及び南部の港町からの奴隷船は英仏海峡を挟んで大陸諸国に面した海域からアフリカに向けて出港せねばならないが、リバプールの奴隷船はアイルランドの北側を回る航路でアフリカに向けて出港することができた。この二つの地域からの航路の違いは戦時には重大な結果を生み出した。前者の船舶は戦時には英仏海峡で敵国の私掠船の捕獲を受けたが、リバプールの船舶は英仏海峡を通過せず出入港できたので、敵国の私掠船によって捕獲されることは少なかった。フランスの私掠船もアイリッシュ海まで進出することはなかったという。⁽⁹⁾ 18 世紀中頃以後の 4 つの戦争（オーストリア継承戦争（1739－48）、7 年戦争（1756－63）、アメリカ独立戦争（1776－83）、対仏戦争（1793－1807））が、リバプールがロンドン、ブリストルを超えて奴隷貿易を拡大させるチャンスを与えたと言える。⁽¹⁰⁾ そして、もう一つの地理的条件は、リバプールが租税免除地であったマン島に近かったことである。マン島にはオランダから大量の商品が流入しており、リバプールの商人達はマン島を国内用商品だけでなく、アフリカ貿易の輸出品の安価な調達先として活用した。オランダから調達されたアフリカ用輸出品には、モスリンなどの東インド産繊維製品、ビーズ、武器類、鉄製品、さらに西アフリカで通貨として利用されていた寶貝の貝殻などが含まれた。⁽¹¹⁾ 租税免除地としてのマン島の特権は 1765 年に廃止されるが、リバプールとマン島の貿易上の結びつきがリバプールの貿易の発展に貢献したことは無視できない。

もちろん、アフリカ貿易のための輸出品はリバプール及びその近隣地域からも供給された。リバプールのアフリカ貿易を支えた後背地域の経済的

発展が第二の要因として挙げられる。18世紀のリバプールでは、金属製造業、ガラス製造業、紡績工場、陶器製造業が奴隷貿易のための輸出品を供給するために発展した。⁽¹²⁾ その一方で、18世紀後半にはランカシャ地方において綿製品の国産化（産業革命）が進展し、奴隷貿易の主要な輸出品は東インド産ではなく国産品が供給された。特に、マンチェスターは、奴隷貿易のための綿製品を供給する後背地としてリバプールとの経済的結びつきが強められた。奴隷貿易では、人件費を含む船の装備は現金取引によって準備されるが、⁽¹³⁾ アフリカ輸出品は信用取引によって準備された。リバプールの奴隷貿易商人は、アフリカ輸出品（ガラス玉、銃器を除く）を長期の信用取引によってマンチェスターの商人から購入し、アメリカ独立戦争期までにマンチェスターの商人から2年間の信用取引を認められていた。⁽¹⁴⁾ マンチェスターの商人は、リバプールの奴隷貿易商人が三角貿易を終えて奴隷の売却代金を回収する時まで、リバプールの商人からのアフリカ輸出品の支払いを待つことになったのである。

さらに、この二つの地域間の交通網（ターンパイク、運河）も整備され、輸出入のためにマージー港に持ち込まれる商品量の増大に対応して、マージー港には6つの新たなドックが建設された。新たなドックの建設は貿易港としてのマージー港の収容能力を拡大させるだけでなく、造船業の発展をも促した。造船業の発展は奴隷船の建造を促しており、リバプールの奴隷貿易を発展させた要因の一つであった。リバプールでは、1701-1810年の間にイギリスで建造された8,087隻の奴隷船のうちの2,120隻(26%)が建造されたが、⁽¹⁵⁾ リバプールで建造された2,120隻の奴隷船のうちの1,742隻(82%)が18世紀後半に建造されていた。しかし、奴隷船の建造数は実際の奴隷船数を反映していない。奴隷船の4分の3が中古の船舶であったからである。しかし、新たな貿易船の建造が古い貿易船の奴隷船への転用を促すことになるので、造船業の発展が奴隷貿易の拡大を促したことは明らかである。さらに、戦時に私掠船によって捕獲された敵国の船舶も奴隷船として利用された。アメリカ独立戦争期のイギリスの私掠船に

よる捕獲物から転用された奴隸船は、1785-6 年にはイギリスの奴隸船の総トン数の 45%⁽¹⁶⁾まで達している。

そして、リバプールが奴隸貿易を発展させることができた第三の要因はその取引方法にある。1750-1807 年、リバプールの商人達は、セネガル川からアンゴラ海岸のアンブリス Ambriz に至る 20 の主要な奴隸市場に船舶を派遣し、年に 140 回のアフリカ航海を組織していた。⁽¹⁷⁾ 砦が築かれ、ヨーロッパ人や彼らとの混血住民 *mulato* が定住する地域では、彼らがリバプール商人の現地代理人としてアフリカ人奴隸商人との奴隸取引に介在した (*fort trade*)。しかし、彼らがいない地域では、奴隸船の船長や航海士が現地のアフリカ人奴隸商人と直接取引を行う以外にない (*ship trade*)。リバプールの奴隸貿易商人がこの直接取引を積極的に推進し新たな奴隸市場を開拓したことが、18 世紀後半にリバプールが奴隸貿易を発展させた第三の要因であった。⁽¹⁸⁾ アフリカ人奴隸商人との直接取引を指示された奴隸船の船長や航海士は、奴隸船の航海だけでなく、陸上での奴隸取引の代理人としての交渉力も求められたわけである。

この直接取引によってリバプールの奴隸貿易が急増した地域がビアフラ湾地域と西中央アフリカであった。奴隸船の乗員とアフリカ人奴隸商人との直接取引は、ヨーロッパ製商品と黒人奴隸との現物取引として行われるが、商品の前渡しによって相互の信頼にもとづくある種の信用取引として行われた。この信用取引はアフリカ人奴隸商人による内陸部からの奴隸獲得を促しつつ、その地域に根差した信用保護メカニズムによって支えられた。特に、ビアフラ湾地域では、地域特有の信用保護メカニズムが働いていた。ボニー Boney では地域の王権 (*amanyanabo*) が取引のルールを定め、信用保護に介在し、紛争の仲裁者として機能した。⁽¹⁹⁾ 強大な権力が存在しないオールド・カラバルでは、地域社会の取引慣習である人質制度 *pawnship* が奴隸取引にも適用され、商品前渡しに対する担保として債務者 (アフリカ人商人) に対して契約の履行を強制し、さらに、地域の指導的家族によって構成されるエクペ結社 *Ekpe Society* が信用取引の保護のた

めに介入した。⁽²⁰⁾

ビアフラ湾地域は、18世紀後半のリバプールの奴隷貿易において最も多くの奴隷達が輸送された地域であった。直接貿易によってビアフラ湾地域と西中央アフリカから輸送された奴隷数は、1781-1810年のリバプールの奴隷貿易のほぼ4分の3を占めていた。⁽²¹⁾特に、ビアフラ湾のオールド・カラバル、ニュー・カラバル、カメルーン、ボニーは、リバプール船が最も多くの奴隷達を運んだ港であった。⁽²²⁾ゾンゲ号を所有するグREGソン・シンジケートのうちの5人は、ビアフラ湾地域を中心に奴隷を獲得したりリバプール商人に含まれた。ウィリアム・グREGソンとエドワード・ウィルソンは、ビアフラ湾地域で彼らの奴隷の50%以上を獲得した16人の奴隷貿易商人に含まれており、ジョージ・ケイス、ジェームズ・アスピナル、ジェームズ・グREGソンの3人は40-50%を獲得した12人の奴隷貿易商人に含まれた。⁽²³⁾グREGソン・シンジケート所有のウィリアム号とゾンゲ号はゴールドコーストで奴隷達を獲得したが、ビアフラ湾地域がグREGソン・シンジケートの主要な奴隷獲得地であった。

リバプール商人による奴隷達の最大の輸送先がカリブ海のジャマイカ島であった。1741-1810年にイギリスの三つの港（リバプール、ブリストル、ロンドン）の船舶によってジャマイカに輸送された奴隷数は594,499人に達するが、そのうちの391,914人（65.9%）がリバプール船によってであった。⁽²⁴⁾この人数はリバプールの奴隷貿易全体の40.1%であるが、ジャマイカがリバプールの奴隷船の最大の輸送先であったことに変わりはない。⁽²⁵⁾ジャマイカでは奴隷の高い死亡率のために毎年6,000人の奴隷が補充され、さらに、ジャマイカに輸送された奴隷は他の地域の砂糖プランテーションに再輸出された。ある統計によれば、ジャマイカの奴隷人口は1778年には205,261に達しており、ジャマイカの全人口の91.7%を占めていた。砂糖プランテーションは、砂糖キビを栽培する大農場と砂糖を製造する工場制によって一体的に編成され、それぞれが奴隷労働に依存していた。特に、集団労働（ギヤング・システム）がとられる畑作労働では多数

の奴隷達が必要とされた。1789 年の統計によれば、710 の砂糖プランテーションで平均して 181 人の奴隷達が所有されていた。⁽²⁶⁾

そして、ジャマイカは、ゾング号の船主である 6 人のグレグソン・シンジケートのメンバーが所有あるいは投資した奴隷船の主要な目的地であった。ジョン・グレグソン、ジェームズ・グレグソン、ジェームズ・アスピナル、エドワード・ウイリソンの 4 人は彼らが獲得した奴隷達の 50% 以上をジャマイカに輸送し、ウィリアム・グレグソン、ジョージ・ケイソの 2 人もその 40-50% をジャマイカに輸送した。⁽²⁷⁾ ゾング号の航海そのものはゴールドコーストからジャマイカへ向かう航海であったが、グレグソン・シンジケートによるリバプルービアフラ湾-ジャマイカ島という奴隷貿易は、この時代のリバプールの奴隷貿易を象徴するものであったと言える。

三角貿易の目的は、リバプールの貿易商人がアフリカ大陸に運ばれた商品との交換で獲得した奴隷達をカリブ海の砂糖植民地で売却し、その売却代金を回収することによって収益を得ることにある。この収益の送金システムがリバプールの奴隷貿易を発展させた第四の要因であった。砂糖植民地における植民地プランターへの奴隷の売買はリバプールの商人によって指定された植民地のファクター（受託仲買人）に委託され、彼らが植民地プランターに奴隷を売却した。両者間の取引が信用取引で行われたこともあり、植民地のファクターによるリバプールの貿易商人への売却代金の送金は為替手形を介して行われた。1750 年代には、第三航路では売却代金で植民地物産を購入して本国に輸送するよりも、為替手形による送金を利用された。⁽²⁸⁾

この為替手形は、植民地プランターあるいは植民地プランターから為替手形を譲渡された植民地ファクター（振出人）によって振り出され、本国に帰る船舶によって運ばれ（船底に保管された手形）、リバプールの貿易商人（受取人）に渡される。その後、この為替手形はロンドンの貿易商人（支払人）によって引受けられ、一覽期間終了後に受取人に支払われた。

振出人は一覧期間が異なる複数の為替手形を振出したので、手形ごとに異なる支払い時期が設定された。ユーザンスと称される為替手形の慣習上の支払い期間は3カ月4カ月ごとの倍数で設定されるが、1770年代以後は12カ月を超えるまで延長され、1790年代のリバプールでは3年間まで長期化された事例も生じていた。長期化された信用取引は、為替手形の支払人が振出人の保証人とされることによって担保された。その一方で、為替手形は、受取人が支払いを受ける前に第三者に譲渡したり、支払い期日前に割引かれて現金化できるので、受取人にとっても便利な送金方法であった。先に言及したアフリカ輸出品の信用取引もこの送金システムの枠内に組み込まれた。

ロンドンの貿易商人が為替手形の支払人としてその受取人に奴隷売却代金を支払うシステムは、植民地物産の売買がロンドンの貿易商人に委託され、その収益からロンドンの貿易商人が植民地プランターの奴隷購入代金を支払うシステムによって支えられていた。奴隷貿易の収益を為替手形を介してロンドンで決済するシステムは、イギリス奴隷貿易全体を特徴づける金融上のシステムであるが、他国の奴隷貿易にはないシステムであり、リバプールの奴隷貿易の拡大を支えた金融システムであった⁽³⁰⁾。奴隷貿易は、輸出品の購入で始まり、奴隷売却代金の回収で終了する長期間の信用取引として行われ、為替手形によって繋がる環大西洋貿易システムであった。このシステムの存在がグレグソン・シンジケートによるゾング号と奴隷の購入やジャマイカでの奴隷の売却を可能にしたことは言うまでもない。

- (1) カリブ海域の奴隷貿易については、川北稔「大西洋奴隷貿易の展開とカリブ海域」（歴史学研究会編「講座 世界史2 近代世界への道」東大出版会 1995年）、同「工業化の歴史的前提」六 西インド諸島の富（岩波書店 1983年）、秋田茂「イギリス帝国の歴史」（中公新書 2012年）参照。
- (2) D. エルティス、D. リチャードソン他、増井志津代訳「環大西洋奴隷貿易歴史地図」（東洋書林 2012年）23頁。

- (3) 「前掲書」39 頁。
- (4) S. D. Behrendt, *Markets, Transaction Cycles and Profits: Merchant Decision Making in the British Slave Trade*, *William and Mary Quarterly*, 3 ser., Vol. LVIII, 2001, pp. 179-88.
- (5) J. Walvin, *op. cit.*, pp. 78-9.
- (6) K. Morgan, *Liverpool's Dominances in the British Slave Trade 1740-1807*, in D. Richardson, S. Schwarz, A. Tibeless (ed.), *Liverpool and Transatlantic Slavery*, Liverpool Univ. Press, 2007, p. 14.
- (7) *Ibid.*, p. 15.
- (8) *Ibid.*, pp. 20-34.
- (9) *Ibid.*, p. 20.
- (10) Cf., *Ibid.*, Table 1. 1, p. 21.
- (11) *Ibid.*, p. 21.
- (12) *Ibid.*, p. 18.
- (13) J. M. Price, *Credit in the Slave Trade and Plantation Economy*, in B. L. Solow (ed.), *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, Cambridge, 1991, p. 337-8.
- (14) K. Morgan, *op. cit.*, p. 32.
- (15) *Ibid.*, pp. 19-20.
- (16) S. D. Behrendt, *op. cit.*, p. 178.
- (17) Do, *Human Capital in the British Slave Trade*, in D. Richardson, S. Schwarz, A. Tibeless (ed.), *op. cit.*, p. 67. リバプールの奴隷貿易の拡大によって、イギリス国内から多くの船員達がリバプールに集まるようになり、ロンドンからの奴隷船の航海は年 15-25 回にまで減少したという。
- (18) *Fort Trade と Ship Trade* については、P. E. Lovejoy, D. Richardson, *African Agency and the Liverpool Slave Trade*, in D. Richardson, S. Schwarz, A. Tibeless (ed.), *op. cit.*, pp. 46-7; S. D. Behrendt, *Human Capital in the British Slave Trade*, in *ibid.*, pp. 67-70.
- (19) P. E. Lovejoy, D. Richardson, *op. cit.*, pp. 52-55.
- (20) *Ibid.*, pp. 55-57.
- (21) K. Morgan, *op. cit.*, p. 25.
- (22) *Ibid.*, pp. 27-28. ビアフラ湾の港から奴隷達を運んだ船舶の港別統計については、「環大西洋奴隷貿易歴史地図」地図 86-90 (東洋書林 2012 年) を参照。
- (23) *Ibid.*, pp. 27-28.
- (24) *Ibid.*, p. 28.
- (25) *Ibid.*, pp. 30-31.
- (26) ジャマイカに関しては、西出敬一による多くの研究があり、それらを参照した。西出敬一「カリブ海地域圏と奴隷制」歴史学研究会編「南北アメリカの 500 年 第

1 卷「他者との遭遇」（青木書店 1992 年）所収。同「カリブ海地域の黒人奴隷」歴史学研究会編「講座 世界史 4 資本主義は人をどう変えてきたか」（東大出版会 1995 年）所収。同「プランテーション奴隷の生と死」（岩波講座 世界歴史 第 17 卷「環太平洋革命」1997 年）所収。

(27) K. Morgan, *op. cit.*, pp. 28-29.

(28) Do, *Remittance Procedures in the 18th Century British Slave Trade*, *Business History Rev.*, Vol. 79. 2005, pp. 720-29.

(29) *Ibid.*, pp. 735-38.

(30) Do, *Liverpool's Dominance in the British Slave Trade 1740-1807*, pp. 32-33.

四 アメリカ独立戦争期の私掠船

1 私掠船と海事高等裁判所

ゾング号が中間航路を航海した 1781 年は、アメリカ独立戦争（1775－83）の戦時下であった。アメリカ独立戦争は北アメリカ植民地とイギリス間の戦争として開始されたが、フランス、スペイン、さらにオランダがアメリカ側に加わることによって、北アメリカ大陸だけでなく、ヨーロッパ、アフリカ、カリブ海諸島、アジアにまで戦場を拡大させた。しかし、後者の地域では海上での戦いと敵国の海外植民地への攻撃と争奪戦が展開された。特に、この時代の海上での戦いでは、正規の海軍力だけでなく、私掠船 *Privateering* が重要な役割を果たしていた。私掠船は、民間の船舶が戦時下に政府から拿捕免許状 *Letter of Marque* を得て、敵国の貿易船を攻撃し、その船舶と積荷を奪取することによって敵国の経済に打撃を与える通商破壊を目的として戦時下に活用された⁽¹⁾。戦時下の私掠船による敵国の船舶と積荷の捕獲及びその後の手続は交戦国間で認められ、戦時の国際法によって容認された合法的な略奪であり、合法的な手続であった。

イギリスは、1674 年の英蘭条約 *Anglo-Dutch Treaty* によって中立国（オランダ）の船舶が敵国の積荷を運ぶことを認めてきたが、中立国の「自由船自由貨 *Free Ship made the Cargo Free*」の原則に制限を加えることによって、私掠船が捕獲できる船舶と積荷の範囲を拡大した⁽²⁾。禁制品でない

中立国の積荷が敵国船によって運ばれ、イギリスの私掠船によって捕獲されたとしても、中立国の積荷はその所有者に回復されるが、中立国の船舶によって運ばれた敵国の積荷はイギリスの私掠船の合法的な捕獲物とされた。さらに、1756 年の戦争規則 Rule of 56 によって、平時には中立国に閉ざされていた敵国の植民地との貿易が戦時に中立国に認められ、中立国の船舶に同等の特権と国内法上の効力が与えられる場合には、中立国の船舶であっても敵国の船舶とみなされ、イギリスの私掠船の合法的な捕獲物とされた。この戦争規則は拡大され、敵国の沿岸貿易にも適用された。

イギリスでは、海上で生じた紛争はコモン・ロー裁判所ではなく、海事高等裁判所 the High Court of Admiralty で扱われた。海事高等裁判所の管轄権は海上で生じた民事事件や刑事事件だけでなく、私掠船の活動にも及んでいた。海事高等裁判所は、ドクターズ・コモンズ Doctors' Commons に集まるローマ法博士達（裁判官と弁護士）によってローマ法が適用される裁判所であった。海上で生じた紛争はローマ法というヨーロッパ共通の法に従って解決されることが求められたわけである。⁽³⁾

イギリスでは、拿捕免許状は海事高等裁判所あるいは植民地に設置された副海事裁判所 Vice-Admiralty Court によって発給された。アメリカ独立戦争期のイギリスでは、(アメリカ植民地に対する) 私掠船任命書と拿捕免許状は、アメリカ植民地、フランス、スペイン、オランダに対して別々に発行されたために、7,352 通に達している。4ヶ国との開戦時期に違いがあるが、アメリカ植民地(1777 年 4 月 3 日から)に対しては 2,285 通、フランス(1778 年 8 月 17 日から)に対しては 2,328 通、スペイン(1779 年 6 月 29 日から)に対しては 1,506 通、オランダ(1780 年 12 月 26 日から)に対しては 1,233 通が発行された。⁽⁴⁾しかし、この発行数は一つの船舶に国ごとに発行されたり、複数回更新された数が含まれるので、実際に活動した私掠船の数を示すものではない。私掠船任命書と拿捕免許状を交付された実際の船舶数は、2,676 隻であった。⁽⁵⁾それでも 7 年戦争期の 1,000 隻と比べれば、アメリカ独立戦争期に非常に多くの私掠船が活動したこと

は明らかである。2,676 隻の私掠船のうちロンドンからは 719 隻、ブリストルからは 203 隻、リバプールからは 390 隻で、3 港からの私掠船は全体の 49% にすぎず、イギリス全域の港町から私掠船が出港していたことを示している。⁽⁶⁾

拿捕免許状の申請者は、私掠船の名称とその船長の名前、船舶の重量、武器等の装備、乗員数、私掠船の所有者をその保証人とともに明示することが求められ、拿捕免許状は捕獲対象国ごとに発行された。私掠船の船長は、指定された敵国の船舶を捕獲し、その捕獲状況を示す必要な証明書類を保管し、その証人（捕獲された船舶の上級船員）を連行することが指示された。さらに、自国船の救援行動と捕獲によって得られた敵国の軍事情報を海事高等裁判所に通告することも指示された。⁽⁷⁾

私掠船によって捕獲された船舶と積荷は、海事高等裁判所内の捕獲審検裁判所 Prize Court あるいは副海事裁判所で捕獲物等確認判決を受けることによって、捕獲者の所有権が法的に認められた。捕獲物等確認訴訟では、ローマ法の書面手続にもとづき捕獲状況を示す書面証拠や捕獲された財産が敵国の財産であることを確認できる書面証拠が提出され、捕獲された船舶の船員達がその証人として尋問された。捕獲された船舶や積荷が敵国の財産であることが証明されれば、裁判所によって捕獲物として認められ、捕獲物に対する捕獲者の所有権が認められた。そして、争いのない場合には、一般的な捕獲物等確認判決は捕獲物の到着後 2・3 週間で下された。⁽⁸⁾⁽⁹⁾

従って、公式の法的手続きにもとづけば、捕獲物はそのままの状態で捕獲物等確認裁判が開かれる港町に運ばれ、捕獲物等確認判決を受けることによって捕獲者の所有権が法的に認められる。その後、捕獲者は捕獲物を第三者に売却することができるわけである。実際には、捕獲物等確認判決を受ける前にアフリカで捕獲者から売買されたゾング号とその積荷のように、「捕獲物として最終的に確認されるまでに、判決を下され捕獲物として最終的に確認されることになる船舶と積荷を売却し、処分することは、」

私掠船の船長に認められており、⁽¹⁰⁾ ゾング号とその積荷を捕獲者から売却されたグレグソン・シンジケートがジャマイカ副海事裁判所で捕獲物等確認判決を受け、ゾング号の所有者として法的にも最終的に認められたわけである。ゾング号は、グレグソン・シンジケート所有の船舶としてジャマイカの船舶登録簿に登録された。

戦時には、貿易船は、敵国の海軍や私掠船による攻撃にさらされるためにその出航数も激減する。1770年代のリバプールではアメリカ独立戦争開始前にはほぼ100隻の奴隷船が毎年アフリカに向けて出航していたが、1777-1782年までの戦時下では年平均31隻にまでリバプールからの出航数は減少している。⁽¹¹⁾ その一方で、アメリカ独立戦争期には多くの貿易船が私掠船に転用され、私掠船は海上貿易の減少を補うための戦時の海上ビジネスとして推進された。アメリカ独立戦争期にリバプールから出航した私掠船は390隻に達するが、敵国船の拿捕に特化した私軍艦 Private Ships of War よりも、敵国船の拿捕だけでなく貿易にも従事する拿捕免許状船 Letters of Marque が多数を占めていたと思われる。⁽¹²⁾

アメリカ独立戦争期の「リバプールの主要な私掠船リスト」には95隻の私掠船が掲載されている。このリストの所有者欄と「18世紀後半のリバプールの奴隷貿易商人のリスト」との照合によって、多くの奴隷貿易商人達が私掠船の所有者に含まれたことは確認できる。⁽¹³⁾ しかし、「私掠船リスト」の所有者欄は、多人数で分割された所有者達のうちの1人か2人の主要な所有者か会社名が記載されたために、私掠船の所有者全員が記載されていない。例えば、1779年9月に初航海した私掠船「エンタープライズ」の場合、「私掠船リスト」にはその所有者は Brooks & Co と記載された。しかし、「エンタープライズ」は10人の所有者達によって分割して所有され、そのうちの1人が3/16、4人が2/16、5人が1/16からなる部分所有権者達によって所有された。しかし、Brooks という名前は10人の部分所有権者にいないので、会社名が記載されたと思われる。そして、10人の部分所有権者のうちの6人は、「18世紀後半のリバプールの奴隷貿易

商人リスト」から奴隷貿易商人であることが確認できる。⁽¹⁴⁾「エンタープライズ」が敵国船の捕獲によってもたらす収益は、10人の部分所有者達の間で配分された。「リバプールの主要な私掠船リスト」には、グREGソン・シンジケートは3隻の私掠船（グREGソン号、モリー号、ヴァイパー号）の主要な所有者として記載されている。グREGソン・シンジケートは、他の奴隷貿易商人達と同様に貿易船を私掠船に転用するだけでなく、多くの私掠船に投資したと思われる。

そして、私掠船が奪取した捕獲物は、海事高等裁判所で捕獲物等確認判決を受けることによって捕獲者に捕獲物の所有権が法的に認められる。ドクターズ・コモンズで開かれた捕獲審検裁判所 Prize Court（1776-85）では、捕獲物等確認判決によって1,312件の捕獲物の所有権が捕獲者に認められた。1,312件の捕獲物のうち、872件がフランスからの、183件がアメリカからの、128件がスペインからの、129件がオランダからの捕獲物であった。⁽¹⁵⁾フランスからの捕獲物がほぼ2/3を占めていた。1,312件の捕獲物を獲得した私掠船のうち、435隻がシャネル諸島から、193隻がイギリス東部から、126隻がロンドンから出航していた。この統計では、捕獲物等確認判決を受けたリバプールの私掠船は139件とされている。さらに、捕獲審検裁判所では、同時期に海軍からの1,021件の捕獲物等確認訴訟も行われているが、1,312件という私掠船による捕獲物等確認訴訟数は、私掠船によって敵国の船舶と積荷を捕獲する通商破壊戦がアメリカ独立戦争期に重視されたことを物語っている。この統計はロンドンの捕獲審検裁判所の統計であり、植民地の副海事裁判所での訴訟数を含まないのので、私掠船による捕獲件数は実際にはもっと多かったと思われる。

(1) 18世紀イギリスの私掠船については、D. J. Starkey, *British Privateering Enterprise in the 18th Century*, Univ. of Exeter Press, 1990. 薩摩真介「私掠－合法的略奪ビジネス－」, 金澤周作編「海のイギリス史」(昭和堂 2013年)所収, 同「私掠と密輸」青木康編「イギリス近世・近代史と議会制統治」(吉田書店 2015年)所収。

- (2) 「自由船自由貨」の原則と 1756 年の戦争規則との関係については, H. J. Bourguignon, Sir William Scott, Lord Stowell: Judge of the High Court of Admiralty 1798-1828, Cambridge, 1987, pp. 172-6, pp. 224-30, 薩摩真介「私掠－合法的略奪ビジネス」212-3 頁。
- (3) 海事高等裁判所については, Ibid., pp. 1-30.
- (4) D. J. Starkey, op. cit., Table 19, Fig. 1, pp. 196-9.
- (5) Ibid., p. 199.
- (6) Ibid., Table 20, pp. 200-1.
- (7) 私掠船の行動は拿捕免許状で指示された。Cf., The Swallow, Letter of Marque against the French, Dated 12 th July 1796, in G. Williams, History of the Liverpool Privateers and Letters of Marque with an Account of the Liverpool Slave Trade, App. no. V, London, 1897 (Rep. 1966.), pp. 670-3.
- (8) 捕獲審検裁判所 Prize Court については, H. J. Bourguignon, op. cit., 5 Prize Law – a survey –.
- (9) D. J. Starkey, op. cit., p. 26.
- (10) G. Williams, op. cit., App. no. V, pp. 671-2.
- (11) 「リバプール港からアフリカ沿岸に出港した船舶数 1709-1807」については, Ibid., App. no. VIII, p. 678. 特に, 1778 年には 26 隻, 1779 年には 11 隻と出航数の減少が著しい。
- (12) リバプールの遠洋型私軍艦 (1777-1783 年) は, 390 隻のうちの 19 隻 (4.9%) にすぎない (J. D. Starkey, op. cit., Table 22, p. 208.)。なお, 拿捕免許状船は, 拿捕中心の「巡航航海 Cruise and Voyage」, 貿易中心の「武装商船」, 特別任務のための「特別船」に区別される。私掠船の分類については, 薩摩真介「私掠－合法的略奪ビジネス」201-21 頁参照。
- (13) アメリカ独立戦争期 (1775-83) のリバプールの主要な私掠船リストについては, G. Williams, op. cit., App. no. IV, p. 667-9. 18 世紀後半の主要な奴隷貿易商人達とその航海数のリストについては, D. Pope, op. cit., App. 1, pp. 194-207.
- (14) エンタープライズ号の所有者達については, G. Williams, op. cit., App. no. II, p. 664. 6 人の奴隷貿易商人達のエンタープライズ号の部分所有権とボープのリストからの奴隷貿易航海数を示せば, 以下の通りである。① Thomas Earle 3/16 の部分所有権で 73 回, ② Francis Ingram 2/16 で 108 回, ③ William Earle 2/16 で 113 回, ④ William Denison 1/16 で 55 回, ⑤ James Carruthers 1/16 で 43 回, ⑥ Edward Chatters 1/16 で 32 回。
- (15) D. J. Starkey, op. cit., Table 23, p. 217.

2 被擄獲船買戻し契約書 Ransom Bill について

その一方で、私掠船が敵国船の捕獲によって収益を得る別の方法が存在した。私掠船が捕獲した敵国の船舶を捕獲物等確認訴訟のために本国に連れ帰ることをせず、捕獲した船舶からの身代金 **Ransom** の支払いで済ますことも慣習として認められており、私掠船が収益を得る非公式のビジネス⁽¹⁾として行われていた。身代金を支払うために、捕獲された船舶の船長から私掠船の船長に被擄獲船買戻し契約書 **Ransom Bill** が渡された。この契約書によって、捕獲を受けた船舶の船長と船主は、私掠船の船長に対して指定された期日までに身代金の支払いを義務づけられ、さらにその支払いの保証として、捕獲された船舶の上級船員が捕虜として連行され、彼らの費用も捕獲された船舶の側から支払われた。

私掠船による捕獲を被擄獲船買戻し契約によって済ますことは、双方の側の利益にかなう方法であった。私掠船は、捕獲物等確認訴訟のために捕獲物を本国に連れ帰るだけでなく、航海が終了する時まで身代金目的の捕獲をも繰り返すことによって、航海から生じる利益を増大させることができたわけである。被擄獲船買戻し契約書は、海事高等裁判所の捕獲物等確認訴訟とは関わりのない通常の取引証書として扱われたために、私掠船に利益をもたらす非公式な方法であった。18世紀には被擄獲船買戻し契約は、戦時の国際的慣習として各国によって容認されていた。被擄獲船買戻し契約書がどれだけ使われたのかは明らかでないが、私掠船による捕獲の成果を海事高等裁判所における捕獲物等確認訴訟だけで評価することができないことは明らかである。

捕獲を受ける船舶の側からみても、被擄獲船買戻し契約書にもとづく支払いは経済的損失であるが、敵国の港に連行され、船舶と積荷の全てが失われることと比べれば少ない損失であり、何よりもその航海をそのままの状態で継続でき、目的地に到着できることが重要であった。捕獲を受けた船舶の船長は2通作成された被擄獲船買戻し契約書の1通を保持することによって、被擄獲船買戻し契約書は、敵国の私掠船からの捕獲を再度受け

ることなく目的地への航海を保証する安全通行証としても機能した。⁽²⁾

身代金保険そのものは、旅行者が海賊などによって捕虜にされたときに、その人身の解放とその後の安全な帰還のための費用を負担する保険としてすでに広く利用されていた。⁽³⁾

身代金の支払いを意味する被捕獲船買戻し契約書にもとづく支払いも、海上保険では保険者によって負担される一部損失とされた。被保険者である船主は、被捕獲船買戻し契約書によって支払われる損失額を保険者に請求することができた。王座裁判所裁判官、マンスフィールド卿は、1758 年の *Goss v. Withers* 事件で、「合法的であれ、そうでないものであれ、捕獲がなされた場合に、保険者は船舶が捕獲物として確認判決を受けるのを防ぐために善意でなされた和解の負担に責任を負う」と判示し、さらに「戦時に敵国との約束を守るとは、正しい目的であり、良き道徳である。これは敵対状態から生じる契約であるが、国際法によって、また正義の永久的ルールによって支配される」として被捕獲船買戻し契約書を容認した。⁽⁴⁾⁽⁵⁾

被捕獲船買戻し契約による損失は保険者によって負担される損失であったことから、捕獲を受けたときの被捕獲船買戻し契約による支払額が船主によって船長に事前に指示されたために、捕獲を受けた船舶は敵国の私掠船に対して抵抗することなく、その支払いに応じたという。⁽⁶⁾

その一方で、捕獲された船舶を買い戻す慣習に対してその廃止を求めたのは、その支払い負担を最終的に負わされた保険請負人達であった。1781 年 1 月、保険請負人達はロイズの総会で身代金の支払いの禁止を求める請願を決議し、議会に提出した。議会は、被捕獲船買戻し契約書は英国臣民にとって利益というよりも不利益に働いていると判断し、1782 年に被捕獲船買戻し契約書を禁止し、無効とする法律 (22Geo. III, C. 25.) を制定した。しかし、この法律は、敵国の船舶によって捕獲された英国船が捕獲者に被捕獲船買戻し契約書を渡すことを禁止したが、英国の私掠船が敵国の船舶から被捕獲船買戻し契約書を獲得することは禁止されておら

ず、英国の私掠船による敵国の船舶からの被捕獲船買戻し契約書は認められ⁽⁷⁾た。

私掠船が捕獲した敵国の船舶は捕獲物等確認判決によって捕獲者にその所有権が認められるが、私掠船が捕獲した船舶が敵国によって捕獲された自国の船舶であった場合は、再捕獲 **Recapture** として別に扱われた。捕獲を受けてから再捕獲までに要した時間は状況に応じて異なるが、再捕獲によって取り戻された船舶の所有権は、その船舶が敵国の軍艦として使用されていた場合を除いて、元の所有者に帰属した。そして、再捕獲した私掠船に対しては、再捕獲までの期間に応じて、その船舶の価値の半額未満の海難救助料 **Salvage** が船舶の所有者から支払われた⁽⁸⁾。しかし、再捕獲によって取り戻された船舶の所有者は、再捕獲された船舶の保険手続の進展状況によって被保険者（船主）ではなく保険者になることもありえ⁽⁹⁾た。

アメリカ独立戦争期に英国の船舶が敵国の軍艦や私掠船による捕獲を受けた件数については、ロイズの第一書記による報告がロイズ・リストに掲載された。ロイズ第一書記、ベネット **J. Bennett** の報告によれば、アメリカ独立戦争期（1776－83）にロイズ船舶登録簿に登録された船舶のなかで敵国によって捕獲された船舶数は、3,386 隻を数える。そのうち、495 隻は再捕獲によって回復され、507 隻は捕獲されたが被捕獲船買戻し契約書によって返還されている。従って、敵国船による捕獲を受けた 3,386 隻のうちの 2,384 隻が敵国によって奪われたままであった（94 隻の私掠船と小型戦艦を含む⁽¹⁰⁾）。特に、捕獲を受けた船舶数が急増する 3 年間（1779－81）では、年平均 636 隻が敵国によって捕獲されており、船舶の年間平均登録数を 6,200 隻とすれば、登録された船舶の 1 割を超える船舶が敵国からの捕獲を受けたことを示している⁽¹¹⁾。

従って、保険者としてのロイズは、敵国船によって捕獲され失われた 2,384 隻に対しては全損による保険金を、被捕獲船買戻し契約書によって返還された 507 隻に対しては一部損失による保険金を支払い、再捕獲の場

合には再捕獲者に海難救助料を支払うことになったわけである。敵国船によって受けた損失によって高額な負担を強いられた保険請負人もおり、保険金を支払えず、破産した保険請負人も少なからず生じていた。その一方で、戦時は保険請負人に保険取引を増大させるチャンスを提供した。戦時は保険者が負担する危険が増大するために、保険料率が上昇する。1782年のロンドンからジャマイカまでの保険料率は護送船団付きの船舶に対しては12%であるが、護送船団なしの船舶に対しては20%に上昇し、保険請負人の保険料収入を増加させた⁽¹²⁾。さらに、アメリカ独立戦争期に活動した2,676隻というイギリスの私掠船が保険を付けることによって、その損失による支払額を超える保険料収入を保険請負人にもたらしたことも明らかである。保険請負人にとって、戦時は平時には生じない危険負担にさらされるが、保険取引を拡大させるチャンスであった。

- (1) 被補獲船買戻し契約書 Ransom Bill については、以下の研究がある。J. A. Park, A System of the Law of Marine Insurance, Professional Books, 1786 (8th 1842, rep. 1987.), Vol. 1, pp. 154-5; C. Wright, C. E. Fayle, A History of Lloyd's from the Founding of Lloyd's Coffee House to the Present Day, London, 1928, pp. 153-7; J. Oldham, The Mansfield Manuscripts and the Growth of English Law in the 18th Century, Univ. of North Carolina Press, 1992, Vol. 1, pp. 662-72; G. Chet, Britain and America 1650-1850: Harmonizing Government and Commerce, in A. B. Leonard (ed.), Marine Insurance: Origins and Institutions 1300-1850, Palgrave, 2016, pp. 256-7.
- (2) J. Oldham, op. cit., Vol. 1, p. 663.
- (3) T. Armstrong, Slavery, Insurance and Sacrifice in the Black Atlantic, in B. Klein, G. Mackenthun (ed.), Oceans and Voyage, New York, 2003, pp. 168-9. なお、人の生命への保険が禁止されていたローマ法系諸国（フランス）では、この身代金保険を人の生命ではなく人身への保険として位置づけることによって、奴隷保険への道が開かれた。奴隷保険は、アフリカ大陸から輸送される黒人奴隷の人身への保険として認められたという。
- (4) J. A. Park, op. cit., Vol. 1, p. 151.
- (5) J. Oldham, op. cit., Vol. 1, pp. 662-3.
- (6) G. Chet, op. cit., p. 257.
- (7) J. A. Park, op. cit., Vol. 1, p. 154.

- (8) Ibid., Vol. 1, pp. 158-9. Cf., 13Geo. II, C. 4 (1740) ; 29Geo. II, C. 34 (1756). その後, 33Geo. III, C. 66 (1793). によって, 再捕獲による海難救助料は, 戦艦では船の価値の $1/8$, 私掠船では $1/6$ と定められた。
- (9) 海上保険法では, 敵国の私掠船による捕獲によって失われた船舶の船主（被保険者）は, 保険契約にもとづき保険者に対して全損として保険金を請求できるが, 全損として補償を受けるためには, 被保険者は捕獲によって失われた財産に対する権利を保険者に委付することが義務付けられた。この委付 Abandonment によって, 捕獲によって失われた財産に対する権利は被保険者から保険者に移された。委付については, J. A. Park, op. cit., C. IX.
- (10) C. Wright, C. E. Fayle, op. cit., pp. 156-7.
- (11) Ibid., p. 157.
- (12) Ibid., p. 158.

五 海上保険法と奴隷貿易

1 イギリス海上保険 ―その歴史的概観―

(1) 保険裁判所と保険証券

海上保険は 14 世紀中頃のイタリア諸都市（ベネチア、ジェノア、フィレンツェ）による地中海貿易で利用され、イタリア諸都市の商慣習法 Law Merchant によって運用された。15 世紀には、これらのイタリア商人達を介して、海上保険は北ヨーロッパのブリュージュで、その後アントワープ、アムステルダムにおいても海上貿易で利用された。イギリスに海上保険を持ち込んだのはイタリアの商人達であった。イギリスとイタリア間の海上貿易は 13 世紀末に始まるが、海上保険をイギリスに最初に持ち込んだのはジェノアの商人であった。15 世紀初期、海上保険は地中海貿易の拠点とされたサウザンプトンとイタリア間でジェノアの商人によって利用された。テムズ川の河川の港町ロンドンが地中海貿易の中心となるのは 16 世紀の最初の 10 年間に入ってからであるが、その中心的担い手はジェノアの商人からフィレンツェの商人に代わっていた。ロンバード・ストリート Lombard Street はイタリア商人が古くから居住していた地域であるが、彼らは、1 日に 2 回ロンバード・ストリートに集まり、「ロンバード・ス

トリートの慣習」にもとづき様々な取引を行っていた。その取引には海上保険も含まれた。⁽¹⁾「ロンバード・ストリートの慣習」は、この時代のイギリスの海外貿易を担った北イタリア出身の商人達の商慣習であった。商慣習法は、地域ごとの違いを含みつつ、安定した取引のために必要な共通のルールとして貿易都市で利用された。イギリス海上保険法は、「ロンバード・ストリートの慣習」に起源を有する商慣習法としてコモン・ローやローマ法と異なる独自の歴史を歩むことになる。

本稿では、イギリスの海上保険の歴史については、1779 年に共通様式として採用されたロイズ保険証券の「効力条項」から明らかにすることにとどめたい。とはいえ、「効力条項」の文言は、イギリス海上保険の歴史が凝縮された文言として注目に値する。その文言は以下の通りである。

「われわれ保険者は、この保険の証書または証券がロンバード・ストリートまたは王立取引所またはロンドンのその他の場所においてこれまで作成された最も確実な保険の証書または証券と同一の効力を有することに同意する。」⁽²⁾

この効力条項に記載された地名は、保険証券が作成された場所を示すだけでなく、保険証券がその効力を依拠し担保される商慣習法を示している。1779 年のロイズ保険証券では、(1)ロンバード・ストリート、(2)王立取引所、(3)ロンドンのその他の場所の 3 カ所が列挙されているが、16 世紀中頃の初期の証券では(1)だけが記載され、その後(2)と(3)が順次追加された。

現存する最古の 1547 年の保険証券から、1779 年のロイズ保険証券に至る 30 通を超える保険証券を精査した木村栄一「ロイズ保険証券生成史」(海文堂 1979 年)では、16 世紀中頃に作成された 9 通の初期の保険証券が分析されている。⁽³⁾9 通の保険証券は全てロンドンで引き受けられ、作成された。そのうちの以下の 5 通の保険証券の効力条項は「ロンバード・ストリート」とのみ記載された。(i) Santa Maria di Venetia 号証券 (1547 年)、(ii) Sancta Maria de Pota Salvo 号証券 (1548 年)、(iii) Ele 号証券 (1557 年)、(iv) Marye Rose 号証券 (1558 年)、(v) James of Ypswyche 号証券 (1563 年)。

最初の2つの証券はイタリア語で書かれたが、「ロンバード・ストリート」のみの記載は初期の証券の特徴である。これによって、5通の保険証券はイタリア出身の商人達が居住するロンバード・ストリートで作成され、イタリアの商慣習法にもとづいて解釈されることが示された。⁽⁴⁾

残りの4通の保険証券のうちの(vi) Sano Antonio 号証券（1553年）と(vii) St. John Baptist 号証券（1562年）の2通の保険証券の効力条項には、「公証人によって」という文言が「ロンバード・ストリート」に加えられ、(viii) Sancta Crux 号証券（1555年）と(ix) Dragon 号等の証券（1565年）の2通の保険証券では、「アントワープ取引所の慣習によって」という効力文言が加えられた。公証人による保険証券の作成はアントワープの慣習であるが、この4つの保険証券がイギリスを発着しない船舶や貨物の保険であったことから、これらの文言が追加されたと思われる。特に、「アントワープ取引所の慣習に従って」という効力文言が加えられた2つの保険証券は、被保険者がアントワープの商人達であったために、「ロンバード・ストリートの慣習」よりも「アントワープ取引所の慣習」にもとづいて作成され、ロンドンの保険者によって引き受けられた。この2つの保険証券は他大陸との遠距離貿易であった。(viii)はインドのカリカットからリスボンまでの貨物の保険であり、(ix)はフランスのルーアンから西アフリカのギニア海岸へ、その後ブラジル、サント・ドミンゴまで、そしてフランスへ帰港する三角貿易の船舶と貨物への保険であった。この2つの保険は、前者は22人の保険者によって、後者は37人の保険者によってロンドンで引き受けられた。ロンドン保険市場が、他大陸間の遠距離貿易に従事するヨーロッパ大陸の商人達を引き付けるまでに発展しつつあることを物語っている。「ロンバード・ストリート」という効力条項に新たな文言が加えられたことは、海上保険証券がイタリアの商慣習だけでなく、別の商慣習にもとづき作成されたことを示している。

「王立取引所」が効力条項に追加されるのは、王立取引所が新たに開設され、取引所がロンバード・ストリートから王立取引所に移されたからで

ある。1565 年、ロンバード・ストリートの北側のコーンヒルにトーマス・グresham Thomas Gresham によって取引所が建設され、1570 年にエリザベス女王の取引所訪問後に王立取引所と命名された⁽⁶⁾。王立取引所ではロンバード・ストリートの慣習と異なる王立取引所固有の慣習のもとで海上保険が取引されたために、保険証券の効力条項に「王立取引所」が追加された。さらに、王立取引所の設置に伴い、海上保険にかかわる新たな制度が導入された。その一つは保険証券の登録制度であり、もう一つは海上保険から生じる紛争を扱う裁判所についてである。

1575 年、王立取引所内に保険事務所 the Office of Assurance を設置し、そこで保険証券を作成し登録させる保険登録所 the Register of Assurance の設置を認可する開封特許状 Letters Patent がリチャード・キャンドラー R. Candler に付与された。キャンドラーは保険登録官に就任したが、証券作成の独占的権利を放棄し、保険登録所に登録する権利だけを保有した⁽⁷⁾。その結果、保険登録官によって保険事務所で作成された保険証券だけが保険登録所に登録された。1582-3 年には、年間 350 の保険証券が登録官によって作成され登録されている⁽⁸⁾。その一方で、保険登録官が証券作成の独占的権利を放棄したことから、保険登録官によって作成も登録もされず、従来通り保険ブローカーや公証人によって作成された保険証券も有効な保険証券として認められた。この種の保険証券も「王立取引所で作成された証券」と同等の効力を認められた。従って、効力条項の「王立取引所」という文言は、王立取引所内に設置された保険事務所で保険登録官によって作成され、保険登録所に登録された保険証券以外のものをも含む文言として、当初から柔軟に使用されていたとみるべきであろう。

保険証券をめぐる紛争は、各地域の商慣習にもとづき仲裁によって解決されるのが商人社会の慣習であった。イタリアの諸都市、アントワープ、アムステルダム、ハンブルク等のヨーロッパの貿易都市では仲裁による解決が商人社会の慣習とされ、非公開の内密の仲裁 en Camera Arbitration が取引の秘密を維持し、費用のかからない迅速な紛争解決方法として利用

されていた⁽⁹⁾。ロンバード・ストリートの商慣習にも仲裁による紛争解決が含まれた⁽¹⁰⁾。そして、イギリスでは、ロンドン市長裁判所 London's Mayoral Court が商取引上の紛争を商人社会の商慣習にもとづき仲裁によって解決してきた。王立取引所の設立と海上保険の登録制度の導入によって、保険専門の新たな裁判所が設置されることになるが、紛争解決を商慣習に依拠する限り、商慣習を熟知する商人達に委ねられる仲裁は裁判所の内外でその後も維持された。

枢密院の指示を受け、1576年1月、ロンドンの条例 Ordinance によってロンドン保険裁判所 London Court of Assurances が設立された。7人のイギリス人商人が審判官 the Commissioner に任命され、週2回、王立取引所で保険紛争を解決するために開廷された。保険証券を登録するときに、保険者と被保険者の双方が保険裁判所の裁判権に従うことに同意すると定められたことから、保険裁判所の設立は登録制度と一体的関係⁽¹¹⁾にあり、保険登録官、キャンドラーが保険裁判所書記にも任命された。登記と司法の一体的関係はアントワープをモデルにしたものであるが、イギリスでは、登録されない保険証券も法的に有効な保険証券として認められた。

「王立取引所あるいはロンドン市で作成されたあるいは今後作成される保険の全ての訴訟」が7人のイギリス人審判官達に委ねられるとされた。保険専門の裁判所の設立によって、海上保険法は「王立取引所の慣習」を熟知する商人達の手に委ねられ、法律専門職に委ねられたコモン・ローやローマ法と異なり商人社会の商慣習法に依拠する第三の法分野として発展する道が開かれた。しかし、7人のイギリス人商人審判官という保険裁判所の編成は、枢密院によって変更される。枢密院は、海事高等裁判所裁判官ルイス D. Lewis が勅許状 Royal Patent によって海上保険の紛争への裁判権を付与されることを認め、彼を7人の保険裁判所審判官のうちの1人に追加した。ローマ法の法律家が審判官に加えられた。

さらに、枢密院は、「王立取引所の慣習」と商慣習が異なるロンドン在住の外国人商人がかかわる海上保険事件で、外国人商人からの裁判に対す

る不服申し立てを受けて仲裁による解決を指示した。1573-93 年に枢密院がかかわった 17 の保険事件のうちの 9 件は、外国人商人による不服申し立てを受けてであった。⁽¹²⁾そして、保険裁判所に対しても、外国人商人が当事者である場合には 3 人の外国人商人を審判官に加えることを指示した。「王立取引所の慣習」は取引の現実に合わせて柔軟に適用された。しかし、1590 年代には、商慣習法に依拠する商人審判官の判決が海上取引のなかで新たに生じる複雑な事件に対応できないことが問題とされ、保険裁判所の訴訟数が激減した。⁽¹³⁾

保険紛争を迅速かつ効率的に解決するために、商人審判官によって構成される保険裁判所の再編成が議会で審議され、1601 年に「商人達の間で使用される保険の諸問題に関する法律」(43Eliz. C. 12) が制定された。再編成された保険裁判所の審判官には、1 人の海事高等裁判所裁判官、ロンドン市裁判官、2 人のローマ法博士、2 人のコモン・ロー法律家、そして 8 人の商人が任命された。審判官は年ごとに更新され、そのうちの 5 人が審判官の定足数とされた。保険裁判所は王立取引所内の保険事務所あるいは他の公の場所で週 1 回開廷された。審判官は、「短かな陪審なしの手続 Summary Course で、訴答手続によることなく保険証券に関するあらゆる訴訟を審理し、調査し、命令や判決を出す権限を付与された。」保険裁判所の判決に対して、大法官裁判所への上訴が認められたとはいえ、厳しい上訴条件を課すことで、上訴への道は事実上閉ざされた。保険裁判所の審判官は、海事高等裁判所の裁判官を含む 3 人のローマ法法律家、サージャントから任命されるロンドン市裁判官を含む 3 人のコモン・ロー法律家からなる 6 人の法律専門職と、法律専門職でない 8 人の商人から構成され、保険法が商慣習法に依拠したことから生じた法律家と非法律家の妥協の産物であった。⁽¹⁴⁾しかし、保険裁判所は全ての保険証券の紛争を扱ったのではなく、保険事務所で作成され登録された公的な保険証券の紛争だけを扱った。17 世紀前半に保険事務所で作成され登録された保険証券には、「ロンドン・ストリートまたは王立取引所」という効力条項に「保険証券が保

險事務所で署名された」という文言が追加された。⁽¹⁵⁾

その一方で、海上保険訴訟は保険裁判所だけに限定されるのではなく、他の裁判所にも開かれていた。1576年のロンドン市保険裁判所の設立後、海事高等裁判所は海上保険訴訟を扱わなくなったが、コモン・ロー裁判所（王座裁判所）は、1530年代以後、引受訴訟 the Action of Assumpsit によって海上保険訴訟を扱い続けていた。しかし、コモン・ローの手続は、書面の証言録取書 Deposition よりも口頭証拠に依拠したために、海上で生じた損失やその状況の証明に困難をともなった。被保険者が保険者に対して保険金を請求する訴訟では、被保険者は複数の保険者を別々に提訴せねばならなかったために、その手続は煩雑であった。さらに、コモン・ロー裁判所では商人社会の慣習への理解を欠く普通陪審 Common Jury に判断が委ねられた。⁽¹⁶⁾

商慣習法にもとづく解決を求める当事者にとって不利な条件にもかかわらず、コモン・ロー裁判所が海上保険訴訟を引き付け続けたのは、王立取引所で作成されず登録されない私的な保険証券の法的受け皿であったからである。17世紀には、王立取引所内の保険事務所で作成され登録された公的保険証券と保険事務所外で作成され登録されない私的保険証券の2種類の保険証券が使用され、この2種類の保険証券は、一方は保険裁判所によって、もう一方はコモン・ロー裁判所によって法的に有効な保険証券として保護された。⁽¹⁷⁾

しかし、その後に活動が停止されたのは保険裁判所であった。保険裁判所は、1662年の法律（14Car. II, C. 23.）によって、審判官の定足数を3人（1人はローマ法博士、1人は5年経験のバリスタ）に減らし、強制的な証人喚問権を付与するなど審判官の権限強化を試みたが、保険裁判所の裁判権そのものは制限を受けていた。保険裁判所の裁判権は、ロンドンで生じた訴訟で、登録された公的保険証券だけに限定され、被保険者による保険者に対する訴訟に限定された。さらに、コモン・ロー裁判所によって商品に関する契約に限定されていた。⁽¹⁸⁾ 1680年頃には大半の保険証券が私的

保険証券として作成されるという現実のなかで、保険裁判所は裁判所として機能する機会が失われていた。1692 年には保険裁判所の活動は停止され、裁判所の設立後の 100 年間行われてきた審判官の任命も廃止された⁽¹⁹⁾。法律家と非法律家によって構成された保険裁判所において、海上保険事件で商慣習法がどのように運用されたのかは、裁判所記録が保存されていないために今日においても明らかではない。⁽²⁰⁾

しかし、登録制度が 100 年余り継続する過程で保険証券の共通様式による作成が促進されており、その共通様式は、登録されない私的保険証券においても共通の慣習として受容されたと思われる。1680 年には、共通様式として使用されるために、印刷された保険証券が作成された（ゴールデン・フリース号証券）⁽²¹⁾。「ロンドンのその他の場所」という第 3 の文言が効力条項に加えられた保険証券は、ベンガル号 the Bengall 証券（1676 年）から確認されるが、登録されない私的保険証券が個人の保険請負人によって王立取引所の近隣地域で作成され、法的に有効な保険証券としてすでに利用され続けており、その慣習が証券の文言に反映されたにすぎない。

- (1) 初期のイギリス海上保険の歴史については、G. Rossi, 6 *England 1523-1601: The Beginnings of Marine Insurance*, in A. B. Leonard (ed.), *Marine Insurance: Origins and Institutions 1300-1850*, Palgrave, 2016, pp. 132-7.
- (2) 木村栄一「ロイズ保険証券生成史」(海文堂 1979 年) 457 頁。
- (3) 「前掲書」第Ⅱ部「ロイズ保険証券の生成－16～18 世紀イギリスの海上保険－」291-406 頁。
- (4) C. Wright, C. E. Fayle, *op. cit.*, pp. 136-7.
- (5) Sancta Crux 号証券（1555 年）と Dragon 号等の証券（1565 年）については、木村栄一「前掲書」317-23 頁。337-46 頁。A. B. Leonard, 7 *London 1426-1601: Marine Insurance and the Law Merchant*, in Do (ed.), *op. cit.*, pp. 156-8. Sancta Crux 号証券は、ある人が自分の名前で他人の商品に保険を付けた保険証券であり、「何人に属するかを問わず」条項が加えられた。この条項はイタリアの商慣習法では認められないが、オランダやアントワープの商慣習法では認められたことから、「ロンバード・ストリート」の商慣習から「アントワープの商慣習」への変化が指摘された。
- (6) H. E. Raynes, *A History of British Insurance*, London, 1948, pp. 42-3. (庭田範秋監訳)

- 「イギリス保険史」明治生命100周年記念刊行会 1981年 56-7頁。）
- (7) Ibid., pp. 45-9. (「前掲書」59-64頁。) : D. Ibbetson, *Law and Custom in 16th Century, The Journal of Legal History*, Vol. 29, 2008, pp. 295-6.
- (8) Ibid., p. 302.
- (9) A. B. Leonard, *op. cit.*, p. 161.
- (10) Sancta Crux 号証券 (1555年) と St. Thomas Baptist 号証券 (1562年) には仲裁条項が含まれた。木村栄一「前掲書」317-23頁, 332-4頁参照。
- (11) 保険裁判所の設立過程については, H. E. Raynes, *op. cit.*, pp. 45-50. (庭田範秋監訳「前掲書」59-65頁。) D. Ibbetson, *op. cit.*, pp. 295-6 ; A. B. Leonard, *op. cit.*, pp. 166-7.
- (12) Ibid., p. 165.
- (13) D. Ibbetson, *op. cit.*, p. 303.
- (14) 1601年の法律については, H. E. Raynes, *op. cit.*, pp. 56-8. (庭田範秋監訳「前掲書」72-4頁。) D. Ibbetson, *op. cit.*, pp. 305-6 ; A. B. Leonard, *op. cit.*, pp. 169-70.
- (15) 木村栄一「ロイズ保険証券生成史」で分析された17世紀前半の3つの保険証券 (Tiger 号証券 (1613年), Thomas 号証券 (1637年), Three Brothers 号証券 (1657年) には, 「保険証券が保険事務所で署名された」という文言が追加されている。しかし, 17世紀後半の保険証券にはこの文言はなくなっており, 公的保険証券と保険裁判所のその後の衰退を暗示している。木村栄一「前掲書」350-66頁。
- (16) D. Ibbetson, *op. cit.*, p. 302, pp. 306-7.
- (17) Ibid., p. 307.
- (18) J. A. Park, *A System of the Law of Marine Insurances*, 1786 (rep. 1987, Professional Books) Vol. 1, Intro. Lxxxvi - vii ; A. B. Leonard, *op. cit.*, pp. 171-2.
- (19) H. E. Raynes, *op. cit.*, p. 74, p. 97. (庭田範秋監訳「前掲書」92頁, 127頁。)
- (20) A. B. Leonard, *op. cit.*, pp. 171-2.
- (21) 木村栄一「前掲書」372-9頁。

(2) ロイズ保険組合の発展

18世紀に入って, 個人の保険請負人達の海上保険の取引所として発展したのがロイズ・コーヒーハウスであった。17世紀末のロンドンでは, 様々な業種の取引の場として, さらに政治的文化的集団(クラブ)の集まる場として, 3,000件ほどのコーヒーハウスが営業していた。⁽¹⁾ 1691年, エドワード・ロイド Edward Lloyd は, ロイズ・コーヒーハウスをタワー・ストリートからロンバード・ストリートに移転する。移転後のロイズ・コーヒーハウスは, 船舶のロウソク競売に利用されたとはいえ, ゴム, ワイン,

ブランデー、書籍など多様な商品の取引所として利用されていた。⁽²⁾

ロイズ・コービーハウスが海上保険の取引所として発展する契機となったのは、ロイズに集まる船舶関係者達の要望に応じて、1734年にロイズ・リスト Lloyd's List を船舶関連の情報誌として発行したからである。当初は週1回の発行であったが、1737年には週2回発行された。ロイズ・リストにはロンドン港に出入港する船舶や船舶事故の情報が掲載され、さらに航海中の船舶に関しても、主要な港町に配置された通信員から郵便局を介してロイズに届けられるネットワークによって、迅速かつ広範な情報が提供された。そして、戦時には捕獲された船舶、成功した航海、海上戦の情報なども掲載された。⁽³⁾ロイズ・コービーハウスは、ロイズ・リストの発行によって集積された海事情報をもとに海上保険の取引所として発展することになる。

そして、ロイズ・コービーハウスを海上保険の取引所として発展させたもう一つの要因は、海上保険に対する議会による規制と保護にある。1719年の「泡沫会社禁止法」(6Geo. I, C. 18.) は、会社組織としてはロンドン・アシュアランス London Assurance とロイヤル・イクスチェンジ・アシュアランス Royal Exchange Assurance の2法人に海上保険の請負を認め、その他の合本会社 Joint Stock Company による海上保険の請負を禁止した。⁽⁴⁾その一方で、個人による保険請負はそのまま維持された。しかし、法人2社は海上保険よりも火災保険や生命保険を重視したために、海上保険は個人の保険請負人に委ねられることになり、個人の保険請負人達が集まる取引所としてのロイズ・コービーハウスの発展を促した。法人2社はロンドンの海上保険の10%を超えることはなかったという。⁽⁵⁾

イギリスでは、名誉革命以後、「被保険利益の有無を問わず Interest or No Interest」被保険者が保険を付けることが認められていたために、保険が賭博目的や詐欺目的で利用される道が開かれていた。賭博目的や詐欺目的での海上保険の利用が商業の発展を阻害する要因とされ、議会は、1747年に「被保険利益の有無を問わず」に作成される海上保険証券を禁止する

法律を制定した（19Geo. II, C. 37.）。「英国船もしくはそれに積まれた貨物に対して、被保険利益の有無を問わず、あるいは賭博によって保険が付けられることを禁止した。」英国船とその貨物に対する保険は被保険利益を有する被保険者に限定されたが、「被保険利益の有無を問わない」保険である人の生命や出来事に対する賭博保険は禁止されなかった。⁽⁶⁾さらに、この法律には除外規定があり、外国船とその貨物に対しては、「被保険利益の有無を問わず」保険を引き受けることがロンドン市場で認められた。外国人被保険者に対して、「被保険利益の有無を問わない」ことによって、外国人被保険者をロンドン市場に引き付け、彼らが他国の保険市場に移るのを防止した。⁽⁷⁾さらに、戦時における私掠船の活動を促進するために、私掠船に対する保険もこの法律から除外された。

ロンドン海上保険市場の発展を促したもう一つの要因は、戦時にもイギリスの敵国の船舶に対する保険が認められてきたことにある。オーストリア継承戦争末期の1748年に敵国の船舶（フランス船）に対して海上保険を引受けることを禁止する法律（21Geo. II, C. 4.）が制定されたが、フランス船への保険引受の禁止は戦争終了までの6カ月間だけであった。1748年法は7年間の時限立法であったために、その後の7年戦争（1756-63）、アメリカ独立戦争（1776-83）では、敵国の船舶への保険引受けは続けられ、1793年の対仏戦争まで禁止されなかった。イギリスの保険請負人達は、戦時にも敵国船舶の保険を引受けることによって、敵国の船舶がイギリスの海軍や私掠船によって撃沈されたり捕獲された場合に、保険金を支払わねばならない事態にさらされることになったが、⁽⁸⁾ロンドン海上保険市場は、戦時の国家間の対立に影響されることなく保険を引受けることでヨーロッパ大陸の商人達を引き付け、彼らのロンドン市場への依存が強められた。

1719年法によって海上保険が個人の保険請負人達を中心に担われることとなり、ロイズ・コーヒーハウスでは保険請負人達が職業団体の形成に向けて動き出す。ロイズ・コーヒーハウス保険請負人協会 A Society of

Underwriters at Lloyd's Coffee House が設立され、1760 年には協会によってロイズ船舶登録簿 Lloyd's Registry of Shipping が作成された。この登録簿は最初は 2 年ごとに数年後には毎年作成され、登録簿の閲覧は 12 ギニーの会費を支払う協会員に限定された。登録簿には登録時の船舶の状態を含む船舶のあらゆる情報が記載され、協会員が船舶と貨物の保険を引受けるときに重要な資料として利用された。⁽⁹⁾ コーヒーハウスの経営者によって管理されたロイズ・リストと異なり、船舶登録簿は保険請負人協会によって管理された。そして、この協会のメンバーによって次に着手されたのが新ロイズ・コーヒーハウス New Lloyd's Coffee House への移転計画であった。賭博保険にかかわる保険請負人達を排除し、海上保険という共通の利益を有する「ジェントルメン保険請負人達 Gentlemen Underwriters」にメンバーを限定する新たな取引所として、新ロイズ・コーヒーハウスが 1769 年 3 月 21 日にポープズヘッド・アレイ Pope's Head Alley に設置された。⁽¹⁰⁾ 新ロイズ・コーヒーハウスの設立とともに、新ロイズ・リスト New Lloyd's List も発刊された。

新ロイズ・コーヒーハウスは、79 人の会員を集め、全会員による総会と総会で選任された各種委員会によって編成された。さらに、1772 年 1 月には 9 人の会員からなる理事会から議長が選任され、議長によって総会が主宰された。新ロイズ・コーヒーハウスは、コーヒーハウスの経営者によって管理された旧ロイズ・コーヒーハウスと異なり、会員達によって運営され管理された。新ロイズ・コーヒーハウスがロンバード・ストリートの近隣地区に設置され、二つのコーヒーハウスがそれぞれロイズ・リストを発行したこともあり、二つのコーヒーハウスは海上保険の引受けをめぐる競争したが、ロンバード・ストリートのロイズ・コーヒーハウスは衰退する。ロンバード・ストリートのロイズ・コーヒーハウスはその所有者の死によって 1785 年頃に閉鎖された。

その一方で、新ロイズ・コーヒーハウスは海上保険取引のために会員外の商人達も集まるようになり、取引センターとして発展する。新ロイズ・

コーヒーハウスが移転した建物が古い建物であったこともあり、1772年3月の総会では会員増と近隣の別の建物への移転が決議された。近隣の建物への移転が交渉されたが、1774年3月には、会員である保険請負人、アンガースタイン J. J. Angerstein⁽¹¹⁾ によって王立取引所内へのロイズ・コーヒーハウスの移転が実現した。ロイズ・コーヒーハウスは海上保険の取引所として王立取引所内に設置され、会員数も179人にまで増加したが、非会員をコーヒーハウスから排除することはできなかった。

1779年1月のロイズ・コーヒーハウスの総会で海上保険証券の共通様式が承認された。証券の文言は、17世紀の保険証券のなかですでに確立された商慣習を再確認したものにすぎない。保険証券の最後に追加された「覚え書 Memorandum」には、様々な商品に対する免責歩合条項が含まれるが、「覚え書」条項は1749年のロイズ保険証券で追加され、利用されてきたものである。⁽¹²⁾ 保険者と被保険者にとって重要な船舶と貨物（奴隷）に対する保険金や保険料率は証券の空欄に手書きで記入されたと思われる。従って、1779年のロイズ保険証券はすでに共通様式として利用されてきたものの再確認にすぎず、イギリス全国で使用される海上保険証券もすでにこの共通様式にもとづいて作成されていた。保険証券の共通様式によってロンドンと地方の海上保険市場の結びつきが強められた。リバプールで⁽¹³⁾ 作成されたゾング号の保険証券もこの共通様式にもとづき作成された。

1779年にロイズ保険証券の共通様式が認められるまでのイギリス海上保険の歴史をその効力条項を手がかりにした概観した。この保険証券の各条項をこれ以上検討することはできないが、「危険条項」についてのみ検討することにしたい。危険条項はゾング号事件後の1783年3月の保険金裁判で原告側の保険金請求の根拠とされ、危険条項の解釈と運用が裁判の争点とされたからである。

(1) コーヒーハウスの歴史については、以下の研究がある。小林章夫「コーヒーハウス 都市の生活史－18世紀ロンドン」（駁々堂 1984年）、岩切正介「男たちの仕事

場－近代ロンドンのコーヒーハウス－」(法政大学出版局 2009 年)。

- (2) C. Wright, C. E. Fayle, *op. cit.*, pp. 19-21.
- (3) *Ibid.*, pp. 71-8.
- (4) 「泡沫会社禁止法」(1719 年)と海上保険の関係については, *Ibid.*, pp. 60-7: H. E. Raynes, *op. cit.*, pp. 105-9. (庭田範秋監訳「前掲書」137-41 頁); A. Bogatyreva, 8 England 1660-1720: Corporate or Private?, in A. B. Leonard (ed.), *op. cit.*, pp. 179-203. 「泡沫会社禁止法」によって, 法人 2 社以外は個人の保険請負人が海上保険を引受けることになった。従って, 1783 年のゾング号の保険金裁判の被告を保険会社とする説明がイギリス海上保険の歴史を無視した誤った説明であることは明らかであろう。
- (5) C. Wright, C. E. Fayle, *op. cit.*, pp. 66-7.
- (6) G. Clark, Insurance as an Instrument of War in the 18th Century, The Geneva Papers on Risk and Insurance, Vol. 29, 2004, p. 249. 人の生命や出来事に対する賭博保険の禁止は 1774 年の賭博禁止法 the Gambling Act (14Geo. II. C. 48.) まで待たねばならなかった。
- (7) *Ibid.*, p. 257. しかし, その一方で, 1752 年には外国の東インド貿易船に対する保険の引受けを禁止した。これはオランダ東インド会社の船舶への保険を禁止することを目的としていたが, 6 年後に廃止された。
- (8) 1746 年, ロンドン・アシュアランス・カンパニーは, イギリスによって船舶を奪われたフランスとスペインの商人に対して 18,000 ポンドの保険金を支払っている。
Ibid., pp. 255-6.
- (9) ロイズ船舶登録簿については, C. Wright, C. E. Fayle, *op. cit.*, pp. 84-7.
- (10) *Ibid.*, pp. 102-8.
- (11) *Ibid.*, pp. 119-20.
- (12) 1779 年のロイズ保険証券に「覚え書」が加えられた過程については, 木村栄一「前掲書」475-80 頁参照。
- (13) M. Lobban, Slavery, Insurance and the Law, The Journal of Legal History, Vol. 28, 2007. pp. 319-20.

2 「海の危険」と奴隷貿易

ゾング号の保険証券にも記載された 1779 年のロイズ保険証券の危険負担条項は以下の通りである。

「われわれ保険者がこの航海において満足して担保する冒険及び危険は, 海の危険, 軍艦, 火災, 敵, 海賊, 強盗, 窃盗, 投荷, 拿捕免許状, 報復拿捕免許状, 襲撃, 海上における占有奪取, いかなる国籍・状況または性

質であるとを問わずすべての国王・王侯及び人民の拘束・抑止及び抑留、船長及び海員の非行、並びに上記貨物、商品及び船舶などまたはそれらの一部に対して破損、毀損または損傷を生じさせたか、または生じさせるであろうその他すべての危険、滅失及び不幸である。」⁽¹⁾

危険条項は、保険者が負担する危険を具体的に列挙する列挙文言と最後の部分の総括文言から成り立っている。列挙文言には、戦時であれ、平時であれ、船舶が出港から積荷の陸上げまでに遭遇するかもしれない広範な危険項目が列挙され、これらの危険によって生じた損失は保険者によって負担されることが明示された。さらに、危険条項には「その他すべての危険、滅失及び不幸」をも保険者が負担する総括文言が加えられた。総括文言は、列挙文言によって明瞭に補償されない多くの事件にまで合理的な補償範囲を拡大する効力発生文言として導入された。同類解釈則 *Ejusdem Generis* によって、列挙文言の事件と同種のあるいは類似した原因によって生じた同種の他の海上損失事件が総括文言に含まれることになり、その種の事件も保険者が負担する危険に加えられた。⁽²⁾ 総括文言によって保険者が負担する危険が拡大され、海上保険の利用も拡大した。

この二つの文言は 16 世紀にはフィレンツェ証券のみならず、ヨーロッパの他の都市で作成された保険証券においても広く使用され、イギリスでは James of Ypswyche 号証券（1563 年）で⁽³⁾使用された。ロイズ保険証券の危険条項の文言そのものは 17 世紀の保険証券で使用され、1680/81 年の⁽⁴⁾Golden Fleece 号証券以後、共通書式として使われていたものである。列挙文言には同義反復や時代に合わない文言が含まれるとはいえ、列挙文言と総括文言によって広範囲に及ぶ危険負担が保険証券に加えられた。

しかし、危険条項の実際の運用は保険者と被保険者間の慣習に依存していた。ゾング号の保険金裁判で原告側請求の法的根拠とされたのは、危険条項のなかの「海の危険」、「投荷」、「その他すべての危険、滅失及び不幸」という文言であるが、これら三つの文言が意図する海上保険の慣習に原告側請求の法的根拠は求められた。パーク J. A. Park は「海の危険」による

損失について次のように説明する。

「航海の過程で、神の直接的行為によって、人間の力の介在なしに船舶に対して生じるあらゆることが海の危険である。従って、海の危険に対する保険では、風と波の猛威によって、雷光や落雷によって、岩礁に乗り上げたり船舶の座礁によって、あるいは人間の叡智が予測できず、人間の力が抗しえない他の何らかの猛威によって生じるあらゆる出来事がこの証券の意味の範囲内にある損失と考えられるであろう。保険者は、この種の出来事の結果として生じた全ての損失に責任を負わねばならない。」⁽⁵⁾

そして、船舶が海の危険に遭遇したときに、船長は、船員達の助言を得て全体の保存のためにマストやケーブルを切断したり、船舶を軽くするために積荷の一部を海上に投棄する（投荷 Jettison）ことが海の慣習として認められていた。船舶と積荷の保存のために、従って、全体の利益のために生じた特別な犠牲や費用の結果として生じる損失は、共同海損 **General Average** として船舶と積荷の所有者全員によって分担されるのが海の慣習法であった。⁽⁶⁾ 共同海損の慣習は、古代ロードス法以来、海の慣習法としてヨーロッパの国々で受け継がれ、海上保険法に組み込まれた。海の危険によって全体の利益のために犠牲にされた損失は、共同海損の法によって全員が分担する損失であるが、海上保険によって被保険者（損失の分担者達）のために保険者（保険請負人達）が負担する海の危険による損失として位置づけられた。従って、海上保険法では、保険者が負担する「海の危険」による損失は、全体の利益のために犠牲にされた損失であることが不可欠な法的要件とされた。

1783 年 3 月のゾング号の保険金裁判（Gregson v. Gilbert）では、原告側（被保険者）は保険金請求の法的根拠を保険者によって負担される海の危険による損失に求めている。海の危険によって生じた航海の遅れによって水不足が生じ、この水不足のために多くの奴隷達が航海中に死亡し、さらに船の乗組員と奴隷達を保存するという全体の利益のために一部の奴隷達（積荷）を海上に投棄せざるをえなかったと主張した。保険者によって負

担される海の危険による損失の範囲を拡大するために、「その他全ての危険、滅失及び不幸」という文言も加えられた。ゾング号で投荷された奴隷達の保険金裁判は、「海の危険の事件と同種のあるいは類似した原因によって生じた同種の他の海上損失事件」として提起された。

王座裁判所に提出された原告側の訴状 the Declaration in the King's Bench は、ゾング号の保険証券の危険条項の文言をもとに請求理由を次のように示している。

「上記の船舶は、海の危険によって、猛烈な逆風や海流及び他の不幸によって、航行が危険で水漏れが生じ foul and leaky, 航海を妨げられ、長引かされた。それにより、大量の水が船上で消費されざるをえず、失われた。そして、上記の航海において、ジャマイカ島へ到達前に、すなわち、1781年11月29日には、十分な水の供給量が、航海の残りの期間、船長と船員達及び積載された奴隷達の生命を保存するために残されていなかった。船長と船員達は、彼ら自身の生命と残りの黒人奴隷達の不可欠な生存のために、そして水不足によって150人の黒人奴隷達を海上に投棄せざるをえなかった。そうしなければ、彼らは生存できなかったであろう。」⁽⁷⁾

このように、「海の危険」とその範囲を拡大させる「他の不幸」が請求理由として原告側の訴状に記載された。1779年のロイズ保険証券に記載された危険負担条項の文言そのものは、1788年の奴隷貿易を規制する法律（William Dolben's Act, 28Geo. III, C. 54, S. 12.）によって変更を命じられ、時代に合わない列举文言は危険負担条項から削除され、さらに「他のすべての危険、損失、不幸」という総括文言も削除された。⁽⁸⁾ この法律にもかかわらず、ロイズ保険証券の危険条項の文言は海上保険の現場では変更されることなく使われ続けており、総括文言を含む保険証券は1790年代に入っても無効とされることなく使われていた。⁽⁹⁾

次に、黒人奴隷が海上保険法でどのように扱われたのかについてふれることにしたい。黒人奴隷達はアフリカ大陸で捕獲され、西インド諸島やアメリカ大陸に輸送され、そこで売却される商品として扱われた。海上保険

法では、奴隷積荷は他の商品と同様に乗船から目的港で安全に陸揚げされるまでの輸送中の商品として扱われ、保険証券の危険条項に示された危険に輸送中に遭遇した場合には、その損失は保険者によって負担された。さらに、保険証券には、奴隷一人に対する保険金額が輸送中に失われた商品に対する補償額として書き加えられた。ゾング号の保険証券では、奴隷一人につき 30 ポンドという保険金額が書き加えられた。この保険金額は輸送地での市場価格を反映したものであり、輸送中に失われた奴隷積荷は海上保険によって市場価値が補償される商品であった。その一方で、奴隷積荷は拘束下に置かれた人間の積荷であり、単なる輸送中の商品ではない。この二面性が他の積荷にはない奴隷積荷固有の危険をも保険者に負担させることになった。

18 世紀後半のウエスケット J. Weskett の注釈書には、海上保険法上の奴隷の地位について次のように説明された。

「保険者は、奴隷達の損失、捕獲、死あるいは彼らに対する他の避けられない出来事などの危険を自ら引受ける。しかし、自然死は常に除外されると考えられた。自然死によって意味するものは、それが病気もしくは疫病によって生じた場合だけでなく、捕獲物が絶望して自らを破壊する場合も含まれる。それはしばしば生じている。しかし、奴隷の側の反乱を鎮圧するために奴隷が殺された場合あるいは海に投棄された場合には保険者が責任を負う。」⁽¹⁰⁾

ウエスケットが示すように、航海中に生じた奴隷の損失は三つのカテゴリーに分けられ、保険者が負担する損失と負担しない損失に分けられた。この区分にもとづき、奴隷の損失に対する保険者の危険負担は奴隷貿易の保険慣習としてすでに確立されていたと思われる。ウエスケットによって示された奴隷の損失の三つのカテゴリーのうちの第一は、「奴隷達の損失、捕獲、死あるいは彼らに対する他の避けられない出来事などの危険」によって生じた損失である。この文言は保険証券の危険負担条項に該当するものであり、海の危険によって生じた損失もこれに含まれた。これらの危

險によって生じた損失は保険者によって負担された。第二のカテゴリーは自然死である。海上保険では、「それ自身でその物を滅失させるまたは棄損させるその物のもっている性質、状態」、すなわち「固有の瑕疵 *Inherent Vice*」によって生じた死が自然死とみなされ、保険者によって負担されない損失とされた。⁽¹¹⁾ 第三のカテゴリーは奴隷達の反乱によって生じた損失である。この損失は、奴隷が単なる輸送中の積荷ではなく、行動力 *Agency* ⁽¹²⁾ を有する人間であることによって生じる損失であるが、共同海損の慣習によって、海の危険と同様に保険者によって負担される損失とされた。

次に、奴隷の損失の三つのカテゴリーをもとにゾング号の保険金裁判をみてみよう。第三のカテゴリーの損失については、原告側は、奴隷達の海上投棄は奴隷達の反乱に対する予防的措置であったと主張したが、裁判の争点とされていないので、第三のカテゴリーの損失はゾング号における奴隷の損失から除外された。⁽¹³⁾ 王座裁判所に提出された原告の訴状は極めて大雑把なものである。原告側は、航海中に生じた 250 人の黒人奴隷達の損失が保険者によって負担される損失であるとして、250 人の黒人奴隷達の損失理由を三つのグループに分けて次のように示している。訴状には、損失理由として、航海が長期化した結果、(i) 60 人の黒人奴隷達が、生存を支える水が不足したために滅失し死亡した。(ii) 40 人の黒人奴隷達が、生存と生活のための水が不足したために、そして極度の渇きとそれによって生じた錯乱状態によって海中に自らを投じた。それにより滅失し溺死した。(iii) 船長と乗組員は、彼ら自身の生命と残りの黒人奴隷達の生命の不可欠な保存のために、水不足によって 150 人の黒人奴隷達を海上に投棄せざるをえなかった。それにより 150 人の黒人奴隷達が滅失し海中で溺死したと記載された。そして、原告側は、航海中に生じた黒人奴隷達の損失の全てが保険者によって負担される第一のカテゴリーの損失であるとして、保険金の支払いを求めたわけである。保険者によって負担される損失とされた 250 人の黒人奴隷達は、ゾング号に乗船していた 500 人の黒人奴隷達の半数に当たることから、原告側は被告に対して彼の保険引受額の半額を保険

金として支払うことを求めたわけである。

1783 年 3 月 5 日の王座裁判所における保険金裁判では、原告側と被告側のバリスタ達によって証人尋問と弁論が行われ、原告の訴状で主張されたゾング号に乗船していた全ての黒人奴隷数や三つのグループそれぞれの損失数も証人尋問をもとに調査され、審理の過程で修正された。原告の訴状によって主張されたゾング号に乗船していた全ての黒人奴隷数は 500 人から 442 人に修正され、(i) 水不足による死者数は 60 人から 92 人 (1781 年 11 月 29 日までに 62 人、12 月 22 日までにさらに 30 人) に、(ii) 自殺者は 40 人から 10 人に、(iii) 船長と船員達及び残りの奴隷達を保存するために海上投棄された黒人奴隷数は 150 人から 132 人に修正された。そして、王座裁判所で争われたのは、最後のグループの 132 人の黒人奴隷達の損失が保険者によって負担される損失とされるのかについてだけであった。水不足のために死亡した 92 人と自殺した 10 人は、保険者によって負担されない損失であるとして、審理の争点から外された。特に、水不足のために死亡した 92 人は、「彼らに対する避けられない出来事などの危険」によって生じた損失として、保険者によって負担される損失であると原告側によって主張されたが、むしろ、保険者によって負担されない自然死として扱われた。

ウエスケットの説明が示すように、海上保険では奴隷の病死と自殺死は自然死として扱われ、保険者によって負担されない損失とされていた。奴隷の病死は、他の商品と同じく輸送中の商品そのものの「固有の瑕疵」によって生じる滅失あるいは死と考えられており、さらに航海の長期化による水や食料の不足から生じた奴隷の衰弱死や餓死も「固有の瑕疵」によって生じる滅失あるいは死であることから、病死と同種の自然死とされた。⁽¹⁵⁾ さらに、奴隷の自殺死も「固有の瑕疵」によって生じる滅失あるいは死とされ、自然死に含まれた。「黒人奴隷が文明化されたヨーロッパのキリスト教国の法律によって単なる家畜と考えられる限り、自殺は保険がかけられた物の「固有の瑕疵」から生じる損失であった。」⁽¹⁶⁾ 従って、ゾング号の

航海で水不足のために死亡した黒人奴隷達と自殺した黒人奴隷達は、海上保険の慣習によって保険者によって負担されない自然死とみなされたために、裁判の争点から外されたわけである。

判例法では、1796年4月のティタム対ホジソン事件 *Tatham v. Hodgson* が、悪天候と嵐による航海の異常な遅れによって充分かつ適切な食料がなくなったために生じた奴隷達の死は、保険者によって負担される海の危険による損失ではなく、保険者によって負担されない自然死であると判示した。⁽¹⁷⁾ この判決は、「いかなる損失もしくは損害も、自然死もしくは虐待による奴隷の死によって、あるいはいかなる理由であれ奴隷達を海上に投棄することによって生じる損失に対して、今後は回復されない」ことを定めた1794年の法律（30Geo. III, C. 33, S. 10.）に依拠した判決であるが、自然死を保険者によって負担されない損失とする保険慣習は、この法律以前にすでに確立された保険慣習であった。

従って、1783年3月5日の保険金裁判では、原告側の訴状によって主張された150人の黒人奴隷達の海上投棄が保険者によって負担される損失であるのかどうかだけが審理された。「海の危険」によって生じた黒人奴隷達の海上投棄が、共同海損の慣習によって認められる全体の利益のために必要不可欠な行為であったのかどうかだけが唯一の争点として審理されることになった。この裁判は、生きたまま海上投棄された黒人奴隷達に対してその保険金の支払いが裁判の場で争われた最初の事件であるが、王座裁判所裁判官、マンスフィールド卿 Lord Mansfield によって特別陪審（商人陪審）のもとで審理された。この裁判は、保険者によって負担される海の危険による損失の範囲を、商慣習を熟知する商人陪審の評決に委ねることによって、海上保険が依拠する商慣習法をコモン・ロー上の判例法として認定することが意図されていたと思われる。（結果的には、新たな陪審のもとで審理をやり直す再審理となり、その意図は実現されなかった。）

ゾング号の航海中に生じた黒人奴隷達の損失は反乱によるものではないが、黒人奴隷達の反乱によって生じる損失に対する危険負担は、奴隷貿易

と海上保険の繋がりを示すものとして注目されねばならない。ウエスケットが示すように、航海中に奴隷達の反乱によって生じた奴隷達の死は、保険者によって負担される損失に加えられた。この損失は、黒人奴隷達が単なる輸送中の積荷ではなく、発動力を有する人間の積荷であることから生じる危険負担として海上保険に加えられた。航海中に生じる奴隷の反乱は奴隷船の船員達と拘束された奴隷達との敵対関係から生じる危険であるが、「海の危険」による損失と同様に保険者によって負担される損失とされた。ウエスケットはその理由を次のように説明した。

「反乱から生じる海損は共同海損を意味すると理解され、単独海損として奴隷だけの損失によってでなく、船舶と積荷全体によって負担されると理解される。というのは、反乱によって生じる損失もしくは損害（船舶にであれ、積荷にであれ、その双方にであれ、）と反乱を鎮圧するときに使われる努力は全体の利益から生じており、船員達の生命も同時に危険にさらされ、非常時が認めるであろう方法で保護されることが考慮されるからである。」⁽¹⁸⁾

奴隷達の反乱によって生じた奴隷達の死は、非常時に船舶及び船長や船員達を守るといふ全体の利益のために失われた損失であり、共同海損の慣習にもとづき、海上保険によって保険者が負担する損失とされた。

判例法に関して言えば、ジョーンズ対シュモル事件 *Jones v. Schmoll* (1785 年) が、航海中に発生した奴隷達の反乱によって生じた損失をどの範囲まで保険者が負担するのかについて争われた事件であった。⁽¹⁹⁾

1782 年 5 月、ブリストルの奴隷商人（トーマス・ジョーンズ）所有のワズプ号 *the Wasp* は、西アフリカのニュー・カラバー *New Calabar* で 225 人の奴隷を獲得し、ジャマイカ島に向けて出航しようとしていた。しかし、アフリカ沖に停泊中に反乱未遂事件が生じた。女性奴隷達がワズプ号の船長を海中に突き落とし、反乱を試みたが、失敗に終わり、多くの女性奴隷達と男性奴隷達が昇降口から飛び降り、負傷した。その後、1 人の女性奴隷と 12 人の男性奴隷達がその時の外傷から、そして絶食によって死

亡した。その2週間後、反乱事件そのものが航海中に発生した。船員達は、奴隷達に発砲し、武器によって攻撃を加え、反乱を鎮圧した。しかし、この反乱によって多くの奴隷達が死亡した。反乱時に砲撃によって死んだ奴隷達もいれば、海中に投げられ溺死した奴隷達もいる。その時に受けた外傷からその後に死んだ奴隷達もいる。さらに、塩水を飲んで死んだ奴隷達、絶望による無念さや絶食から死んだ奴隷達もいた。出血や熱病による死者も生じていた。反乱時とその後に全体として55人の奴隷達が死亡していた。

ワस्प号は、奴隷達の反乱による損失を受けつつもジャマイカ島に到着した。しかし、ジャマイカ市場では、反乱を起こした奴隷達に対して市場の評価が下げられたために、ワस्प号の奴隷達は一人当たり17ポンドという安値で売却された。17ポンドという売却価格は通常のほぼ半額に当たる。従って、奴隷船の船主側からみれば、奴隷貿易から得られる収益が半減したことを意味していた。そこで、船主側は、ワस्प号船舶と積荷にかけられた保険にもとづき、奴隷市場で生じた損失と奴隷達の反乱によって生じた損失に対する保険金の支払いを保険請負人側に請求した。保険証券では、奴隷達の反乱による死は10%以上に達することが保険金支払いの条件とされ、奴隷の損失に対して一人につき35ポンドの保険金額が書き加えられていた。しかし、保険請負人側は、反乱時に死亡した奴隷達とその時の外傷によってその後に死亡した奴隷達、19人の保険金だけを支払い、それ以外の保険金の支払いを拒否した。そこで、船主側(被保険者)は、拒否された保険金の支払いを求めて、保険請負人側を王座裁判所に訴えたわけである。

この裁判（ジョーンズ対シュモル事件）は、1785年7月1日にトリニティ開廷期終了後にロンドン・ギルドホールで審理され、マンスフィールド卿が裁判官としてこの事件を担当した。マンスフィールド卿は、最初に「保険請負人は市場の損失あるいは市場価格の損失に責任を負わない」と指示し、原告側が主張する奴隷市場における損失を却下した。反乱によっ

て生じた奴隷達の損失だけが裁判の争点とされた。奴隷の場合は、奴隷達の死（自然死を除く）によって生じた損失だけが保険者によって負担される損失とされ、それ以外の損失は間接的損害として保険者によって負担されないのが海上保険の慣習であった。マンスフィールド卿の指示はこの慣習を確認したにすぎない。その結果、この裁判は、反乱によって生じた奴隷達の死に対する保険者の負担範囲に争点が限定された個別評決 *Special Verdict* 事件として、商人達から選任された特別陪審 *Special Jury*（商人陪審）にその判断を委ねられることになった。

しかし、マンスフィールド卿はこの事件の判断を特別陪審に全面的に委ねたのではない。マンスフィールド卿は、陪審に対する最終説示のなかで陪審に判断が委ねられる争点をさらに限定した。反乱によって生じた奴隷達の死を四種類に区別し、四種類の死と海上保険との関連について次のように説明した。

「第一は争いで直接殺された人たちであり、第二は発砲や他の敵対行動から受けた外傷で死んだ人達である。この二種類の死は保険証券の範囲内にあり、保険者によって負担される。第三は、反乱未遂で失敗させられた場合のように、絶望から絶食によって死を選択したり、失望によって死んだ奴隷達である。これは反乱による死ではなく、反乱の失敗による死であって、保険証券の範囲内になく補償されない。第四は、反乱によって外傷を受けたが致命的ではなく、その他の理由で死んだ奴隷達、例えば、塩水を飲んだり、海に飛び込んだりして死んだ奴隷達である。」

そして、この第四の死が陪審が決定すべき重要な争点であると指摘した。陪審はマンスフィールド卿の指示を受けて、第一と第二の死は補償されるが、第三の死は補償されず、第四の死も補償されないと判断した。陪審員達は、彼らが熟知する商慣習にもとづき、第四の死を補償されない死と認定した。保険者の負担範囲は反乱が直接の原因とされる奴隷達の死だけに限定された。裁判官が法と争点を指示し限定する個別評決を陪審に委ねることによって、この事件は判例としてルール化された。

ジョーンズ対シュモル事件もグレグソン対ギルバート事件とともに、奴隷貿易で失われた奴隷達の保険金の支払いをめぐる裁判官、マンズフィールド卿のもとで争われた民事陪審裁判であった。

- (1) 木村栄一「前掲書」441 頁。
- (2) J. A. Park, *op. cit.*, pp. 143-4.
- (3) 木村栄一「前掲書」441-8 頁。
- (4) J. Oldham, *Insurance Litigation Involving the Zong and Other British Slave Ships 1780-1807*, *The Journal of Legal History*, Vol. 28, 2007, pp. 300-1.
- (5) J. A. Park, *op. cit.*, p. 136.
- (6) *Ibid.*, pp. 277-8; J. Krikler, *The Zong and the Lord Chief Justice*, *History Workshop Journal*, Vol. 64, 2007, p. 37.
- (7) *Gregson v. Gilbert: The Declaration in the King's Bench*, in A. Lyall (ed.), *Granville Sharp's Cases on Slavery*, Hart, 2017, pp. 241-2.
- (8) 奴隷貿易を規制する 1788 年の法律では、「海の危険、海賊、反乱もしくは国王の敵による捕獲、船長及び船員の不法行為、火事による破損以外の損失や損害に対して、船舶の所有者が奴隷積荷に保険を付けることは違法とされ、この法律に反して作成された保険証券は無効とされる」とされた。
- (9) J. Oldham, *op. cit.*, pp. 302-3.
- (10) J. Weskett, *A Complete Digest of the Theory, Law and Practice of Insurance*, 1781, p. 525.
- (11) 「固有の瑕疵 *Inherent Vice*」については、鴻常夫、北沢正啓編「英米商事法辞典（新版）」商事法典研究会、1998 年、480-1 頁。M. Lobban, *op. cit.*, pp. 325-6.
- (12) T. Armstrong, *op. cit.*, p. 171.
- (13) 原告側バリスタ、リー J. Lee は、「彼らが数時間で（海上投棄）していなかったならば、反乱が生じたはずであり、全ての黒人達が全ての白人達を殺していたであろう」と主張したが、被告側バリスタは「そのような証拠は存在しない」と奴隷達の反乱の可能性を否定した。Sharp's Manuscript, pp. 52-3.
- (14) *Gregson v. Gilbert: Declaration in the King's Bench*, p. 242.
- (15) M. Lobban, *op. cit.*, pp. 325-6.
- (16) J. Arnould, *A Treatise on the Law of Marine Insurance*, London, 1849 (rep. 1914), Vol. 2, p. 975.
- (17) *Tatham v. Hodgson*, 6TR 656 (1796) については、J. A. Park, *op. cit.*, p. 141; F. O. Shyllon, *Black Slave in Britain*, Oxford, 1974, pp. 207-9; J. Oldham, *op. cit.*, pp. 304-7.

(18) J. Weskett, op. cit., p. 101.

(19) Jones v. Schmoll, 99 ER, 1012n (1785) については, J. A. Park, op. cit., pp. 131-2; F. O. Shyllon, op. cit., pp. 202-4; J. Oldham, op. cit., pp. 309-10.

六 18 世紀後半の民事裁判

1 マンスフィールド卿の時代の王座裁判所

マンスフィールド卿が王座裁判所の首席裁判官 Lord Chief Justice であった時代 (1756-88) の民事裁判について検討する。最初に, 王座裁判所の開廷時期とその開廷地についてみてみよう。

王座裁判所は首席裁判官と 3 人の裁判官 *Puisne Justice* によって編成され, 他の二つのコモン・ロー裁判所 (人民訴訟裁判所 *The Court of Common Pleas*, 財務府裁判所 *The Court of Exchequer*) と同じく, 四つの開廷期 *Law Term* に定期的に開廷された。四つの開廷期 (*Michaelmas, Hilary, Easter, Trinity.*) は定められた時期に 3 週間開廷された。四つの開廷期は事件量によって延長されることもあるが, 三つのコモン・ロー裁判所はウエストミンスター・ホールの一隅で各開廷期にそれぞれ開廷された。さらに, 王座裁判所は, 各開廷期が終了する前に, ロンドン市, ウエストミンスター市及びミドルセクス州の巡回裁判 (*ナイサイ・プライウス*) と軽罪事件のためにロンドン市のギルドホールで開廷された。従って, 王座裁判所は, 各開廷期の終了前には夕方以後に, そしてウエストミンスターの開廷期終了後もロンドンのギルドホールで継続的に開廷された。事件数によっては, 次の開廷期の開始直前まで, あるいは年 2 回の地方巡回裁判 (*アサイズ*) への出発前まで開廷された。なお, 人民訴訟裁判所も王座裁判所と同様にウエストミンスター・ホールとロンドンのギルドホールで開廷された。⁽¹⁾ オールダムによれば, マンスフィールド卿は, 各開廷期ごとに平均して 250-300 件の事件を処理し, ロンドンのギルドホールで扱った事件も 1780 年代には年間 700-800 件に達したという。⁽²⁾

もちろん、王座裁判所に持ち込まれた民事訴訟が全て陪審の評決に委ねられたわけではない。陪審審理が開始されたとしても、法律問題がなく、事実をめぐる重大な対立がない事件では、マンスフィールド卿は和解や仲裁による解決を命じている。「陪審員の撤回 juror withdrawn」によって陪審審理を停止し、当事者達の和解や仲裁の合意が推進された。⁽³⁾ マンスフィールド卿が陪審評決に替えて仲裁に付託した事件数は、Mansfield Note に記録された 300 件をはるかに超えるとオールダムは評価している。⁽⁴⁾

そして、マンスフィールド卿によって仲裁手続が整備され、活用された背景として、この時代の証拠法がかかわっていた。コモン・ローでは、利害関係者証人 Interested Witness の証言能力が認められないために、民事裁判では原告と被告は利害関係者証人とされ、法廷で宣誓して証言することが認められなかった。⁽⁵⁾ しかし、仲裁手続きでは、利害関係者証人であっても証言能力が認められた。利害関係者証人は、仲裁付託を命じた裁判官の前で宣誓を行い、その後に裁判官によって指定された仲裁人（達）の前で証言することが認められた。従って、事件と証拠によっては、陪審審理よりも仲裁手続の方が当事者達にとってもベターな選択であった。⁽⁶⁾

さらに、マンスフィールド卿は、陪審評決から将来的ルールとして適用される判例法を導き出すことができるように陪審審理の手続とその裁判記録を改善した。エリザベス期からマンスフィールド卿が王座裁判所首席裁判官となる 1756 年までにコモン・ロー裁判所が扱った保険事件は 60 件にすぎなかった。⁽⁷⁾ これらの事件の記録は巡回陪審裁判（ナイサイ・プライウス）の審理記録であるが、事件によっては担当裁判官の簡単な意見だけが含まれ、あるいは裁判官の意見が全く含まれない不十分な覚書であった。さらに陪審の一般評決の結果しか記録されておらず、この記録から事件の情報を集め、保険法の法原則を知ることはできなかった。そして、法律問題で疑問が生じ、その事件が留保された場合も、その事件はその事件を担当した裁判官の部屋で秘密に議論され、裁判官単独の判決として宣せられた。裁判官の意見は世の中に宣せられることなく、将来の事件の判決のル

ールになりえなかった。パークは、マンスフィールド卿によって導入された陪審審理の新たな手続を次のように説明している。

「マンスフィールド卿は、陪審に対する彼の事件の陳述のなかで、その事件に適用される法のルールと原則を詳しく説明し、陪審に証拠として示された事実これらの原則を適用することを陪審に委ねた。それによって、一般評決が与えられたとしても、陪審が依拠した理由は容易に確認されるであろう。

さらに、法律問題で難問が生じたならば、裁判官はバリスタに特別事件 Special Case に同意するように勧めた。特別事件では、事実は当事者達によって許容されるか、事実が争われる場合には証明されるかのいずれかである。そして、裁判官はこれら事実についての陪審の意見を受け、他で検討される法律問題を留保する。これらの事件は、裁判官の前で秘密に議論されるのではなく、裁判所の全裁判官達の前で公の裁判所で議論され、記録される。判決は世の中に知られるようになり、認定された諸事実から生じる法律の先例として記録され、将来の裁判官達の意見を導くためのルールとして役立つことになる。」⁽⁸⁾

このように、マンスフィールド卿は、陪審評決から将来的ルールとして適用される判例法を導き出すことができるように陪審審理の手続とその記録を改善した。このような改善が可能とされた歴史的背景として、18 世紀の民事陪審裁判では、裁判官による陪審に対する監督権が広範囲で認められていたことが注目されねばならない。裁判官は陪審に対して事件で適用される法を詳しく説明するだけでなく、証拠を要約する。裁判官の証拠の要約には、裁判官によって訴訟の実体的事項が示され、証拠評価も加えられ、時には陪審への指示評決も含まれた。⁽⁹⁾ 陪審評決は裁判官によって要約された証拠にもとづき認定された。18 世紀の死刑制定法の運用が陪審の裁量性に委ねられた刑事陪審と異なり、民事陪審は裁判官によって統制され、民事陪審が裁判官の監督下で裁量権を行使できる事件は、裁判官が証拠の秤が均衡している⁽¹⁰⁾と考える事件に限られた。その一方で、18 世紀

の陪審は裁判官の証拠の要約や指示に従う法的義務はないとされたために、裁判官によって統制された民事陪審であっても「証拠に反する陪審評決」を防止することはできなかつた。⁽¹¹⁾しかし、民事陪審裁判では、裁判官は、「証拠に反する陪審評決」を判決として認めず、新たに選任される陪審による新たな審理 New Trial を命じる権限を認められた。「証拠に反する陪審評決」に対する裁判官による新たな審理の命令は、刑事陪審裁判にはない民事陪審裁判の特徴であるが、新たな審理 New Trial については後で言及したい。

- (1) J. Oldham, *English Common Law in the Age of Mansfield*, The Univ. of North Carolina, 2004, pp. 43-50. さらに、三つのコモン・ロー裁判所の裁判官は、年8回2人ずつ交代でロンドンとミドルセクス州で生じた重罪事件を審理するためにオールド・ベイリ Old Bailey にも派遣された。オールド・ベイリへの国王裁判所裁判官の派遣については、栗原真人「18世紀イギリスの刑事裁判」「第一章 オールド・ベイリ概観」（成文堂 2012年）1-25頁。
- (2) Ibid., pp. 45-8.
- (3) Do, *The Mansfield Manuscripts and the Growth of English Law in the 18th Century*, Univ. of North Carolina, Vol. 1, 1992, pp. 156-7; Do, *English Common Law in the Age of Mansfield*, p. 73.
- (4) Ibid., p. 69.
- (5) 利害関係者証人の証言無能力については、G. Gilbert, *The Law of Evidence*, London, 1754, pp. 86-7, p. 94.
- (6) マンスフィールド卿による仲裁制度の整備については、J. Oldham, *The Mansfield Manuscripts and the Growth of English Law in the 18th Century*, Vol. 1, pp. 154-5; Do, *English Common Law in the Age of Mansfield*, pp. 71-2.
- (7) J. A. Park, *A System of the Law of Marine Insurances*, 1786, lxxxix-xc, xcii.
- (8) Ibid., xcii-iii.
- (9) 陪審評決が「私の指示に反して Contrary to my Directions」認定されたという Mansfield Note の記述は、マンスフィールド卿が証拠のなかで陪審に指示評決を求めたことを示している。J. Oldham, *The Mansfield Manuscripts and the Growth of English Law in the 18th Century*, Vol. 1, p. 90, p. 150; Do, *English Common Law in the Age of Mansfield*, p. 68. マンスフィールド卿の前任の王座裁判所首席裁判官、ライダー D. Ryder の覚書（1754-56）にも、民事陪審裁判において裁判官が証拠を要約

し、陪審評決を指示する指示評決の多くの事例が記録されている。裁判官は審理中にも陪審員との非公式の会話によって陪審員の意見を把握し、方向づけることができた。マンスフィールド卿も陪審員に対して同様に対応した。ライダー裁判官の指示評決については、J. H. Langbein, *Historical Foundation of the Law of Evidence: A View from the Ryder Sources*, *Columbia Law Review*, Vol. 96, 1996, pp. 1190-3.

- (10) W. Blackstone, *Commentaries on the Laws of England*, Oxford, 1768 (rep. 2016.), Book III, p. 257.
- (11) Mansfield Note には、マンスフィールド卿が陪審評決に疑問を抱いた多くの事例が示されているが、その全てが新たな審理を命じられたのではない。J. Oldham, *The Mansfield Manuscripts and the Growth of English Law in the 18th Century*, Vol. 1, pp. 89-91.

2 特別陪審（商人陪審）について

18 世紀の陪審は、事件についての個人的知識を有する人達が陪審員に選任された自己情報を有する陪審 *Self-informing Jury* の時代から、事件についての個人的知識を有する人達は陪審から排除され、陪審員は提出された証拠の審判者とされる受動的陪審の時代へと変化していた。陪審裁判では、陪審審理に付される事件の性質に応じて特別陪審 *Special Jury* か普通陪審 *Common Jury* が選任された。ブラックストーン W. Blackstone はこの二つの陪審の選任手続を次のように説明する。

「特別陪審は、訴訟が通常的自由土地保有者達の議論のためにはあまりに決め難いものであったときに、あるいはシェリフが不公平さを疑われる場合に、合議体による審理 *Trials at Bar* で最初に導入された。これらの場合には、裁判所への（特別陪審の）申し立てとそれによって認められた決定にもとづき、シェリフは、自由土地保有者名簿とともに主任書記あるいは特定の官吏を出席させる。官吏は、双方の側のアトニーの面前で、48 人の主要な自由土地保有者達を無作為に選び出す。そして、各々のアトニーが 12 人ずつを消去し (*strike off*)、残りの 24 人が名簿に答申される。（この 24 人から 12 人の特別陪審員が選ばれる。）1730 年の制定法（3Geo. II, C. 25.）によって、いずれの当事者も、それぞれの申し立てで、アサイズと合議体による審理では、いかなる争点の審理においても特別陪審を選任

してもらった権利が認められた。

普通陪審は、1730 年の制定法（3Geo. III, C. 25.）の指示に従いシェリフによって答申されたものである。次のように指示している。シェリフは、全ての個々の訴訟のために別々の名簿を提出すべきではなく、同一のアサイズで審理されるあらゆる訴訟のために全く同一の名簿を以前のように答申するべきである。その名簿は少なくとも 48 人で、72 人を超えない陪審員候補者を含む。彼らの名前は札に書かれ、箱に入れられるべし。各訴訟が審理されるとき、これらの人達のうちの 12 人はその名前が箱から取り出され、不出廷でなく、異議を出されたり、免除されないならば、陪審として宣誓させられるべし。⁽¹⁾」

このように、特別陪審と普通陪審は別々の手続によって陪審員を選任し、二つの陪審は合議体による審理（三つのコモン・ロー裁判所）とアサイズで利用された。アサイズの普通陪審は、一つの陪審がその開廷期の全ての民事事件を審理するために選任されたが、アサイズではもう一人の裁判官のもとで刑事裁判が同時に進行するので、刑事裁判のためのもう一つの普通陪審が同様に選任された。アサイズやオールド・ベイリでは、一つの普通陪審が多数の事件を順次審理し、評議のために法廷を離れることなく評決を認定するのが陪審審理の慣習とされていた。⁽²⁾しかし、ウエストミンスター・ホールとロンドンのギルドホールで開廷されるコモン・ロー裁判所では、普通陪審は事件ごとに選任された。

特別陪審は、その選任過程の特徴から *Struck Jury* と称され、通常よりも高い地位の人達からなる陪審や専門家陪審を意味するものとして扱われた。⁽³⁾民事では特別陪審は当事者の一方の申し立てによって選択された。1730 年の制定法は特別陪審のための選任手続を確認したが、高い地位の人達から構成される陪審や専門家陪審などの特別陪審は、特別陪審のための特別な陪審員候補者名簿なしに選任されたとは思えない。

マンスフィールド卿も王座裁判所首席裁判官として特別陪審を活用した。*Mansfield Note* には、1764-86 年の期間に 600 件の民事事件が特別陪

審によって審理されたことが記録されている。この期間はマンスフィールド卿の在任期間の 60% にすぎないので、マンスフィールド卿は在任中に少なくとも 1,000 以上の事件を特別陪審によって審理したとオールダムは⁽⁴⁾推定している。そして、特別陪審によって審理された 600 件の民事事件のうちで、商取引上の事件（保険、為替手形、約束手形）が 27% を占め、一般的な取引の事件（金銭債務、契約、特許権、勘定訴訟）が 34% を占め、破産事件が 7% を占め、それ以外の民事事件（ネグリジェンス、不法侵害、脅迫、⁽⁵⁾姦通、ニューサンス、文書による名誉棄損、偽証）が 31% を占めていた。

このように、マンスフィールド卿は特別陪審を広範な民事事件で活用した。姦通事件のように、特別陪審がジェントルマン達から選任されるものもあるが、商取引や一般的な取引の事件では、特別陪審は、事件の争点に応じてその争点に専門的知識を有する多様な業種の商人達から選任された。特別陪審に委ねられた事件が広範囲に及んだことから、商人陪審と言っても、様々な業種の商人達が事件の争点の性質に応じて特別陪審に選任されたわけである。マンスフィールド卿は、ルイス対ラッカー事件 *Lewis v. Rucker* (1761) で特別陪審を次のように評価している。

「特別陪審（その中には知識を有する多数の著名な商人達が含まれる）は、被告の評価額の決定が正しいと認定し、被告勝訴の評決を答申した。彼らは問題を非常によく理解しており、その場にいる誰よりもその問題を熟知している。彼らは、意見を述べた誰かからの助けを受けることなく、自分達自身の考えと経験から彼らの判断を形成した。」⁽⁶⁾

この事件は、航海中に失われた一部の商品に対する保険による損失補償額をめぐる争われたために、損害査定の経験のあるジェントルメンが特別陪審に選任された。特別陪審は、彼らの経験にもとづき、被告によって一部損失として支払われる金額が適正であると考え、被告勝訴の評決を認定した。マンスフィールド卿はこの評決に満足し、正しい評決であるとその場でノートに記録したという。⁽⁷⁾ 裁判官は、商慣習に依拠した商人陪審の

評決が商取引を促進するものであれば、法の一般的な目的に一致する将来のためのルール（判例）として承認した。

その一方で、商人陪審は専門的助言者としての役割をも裁判官から求められたので、単なる受動的な事実認定者ではない。商人陪審は、商慣習についての裁判官からの質問に答えるだけでなく、当事者への質問も認められ、必要ならば専門家として証人席に移動し、証言することも認められた。⁽⁸⁾多くの商事事件が扱われたロンドンのギルドホールにおける審理では、マンスフィールド卿がその専門的知識を信頼する特定の商人達が、特別陪審員として、あるいは証人としてマンスフィールド卿の法廷にたびたび出廷しており、彼らの意見はマンスフィールド卿によって重視された。彼らとマンスフィールド卿の間には特別な信頼関係が築かれていた。⁽⁹⁾

しかし、専門的知識を有する特定の商人達が事件の性質に応じて特別陪審にたびたび選出されたことは、彼らを特別陪審に選任することが可能な特別な陪審員候補者名簿がロンドンのギルドホールで準備されていたことを示している。1817年、ロンドン市議会はロンドン市における陪審員資格者の名簿とリストを調査するための委員会を設置した。委員会はロンドンで選任される特別陪審員について次のように報告した。

「限られた数の名前だけを含む名簿から特別陪審を任命する慣行が何年間も存続していたが、それは制定法や長年の慣習によって認められていない。上記の名簿はその時の名簿作成補佐官 the Secondary の裁量と恣意によって解釈され、彼は彼が適任と考える名前を名簿に入れたり名簿から除去したりする権利を主張し、行使した。他の特別陪審員、アトニー達、シェリフの推薦によって名簿が調整されることを認めるが、彼自身は、その推薦に従ったりそれを無視したりする権限があると考えている。

ロンドン市内には特別陪審員の資格がある非常に多くの人達がいるのであるが、特別陪審名簿には485人の名前しか含まれない。その半分はロンドンの世帯主ではなく、従って無資格である。残りの257人の特別陪審員達のうち、88人だけが商人 Merchant という言葉の現代的な意味の範囲内

にある。残りは小売商人 *Tradesmen* と称される人たちで、*Merchant* ではない。特別陪審が商人達 *Merchants* だけから構成される慣行は、過去の慣行に対して主張された口実であるが、実際には根拠もなく、法の原則によって全く支持されない。⁽¹⁰⁾」

このように、調査報告は、特別陪審の候補者名簿が名簿の管理者と訴訟当事者達によって意図的に操作されるために、特別陪審が限られた数の商人達から選任される現状を批判した。ギルドホールの特別陪審が商人陪審を選任するために特別な候補者名簿から選任される慣行は近年の慣行とされたが、この慣行は、マンスフィールド卿が王座裁判所首席裁判官であった時代にはすでに確立された慣行であった。

従って、リバプールの船主と保険請負人が訴訟当事者であるゾング号の保険金裁判がロンドンのギルドホールで開廷される王座裁判所で審理されたことは偶然ではない。1783 年 3 月 5 日にギルドホールで審理された裁判の記録が残されていないために資料上は確認できないが、訴訟当事者達は、海上保険の専門的知識を有する商人陪審に判断を委ねるためにギルドホールで開廷される王座裁判所を選択したと思われる。海上保険証券をめぐる多くの訴訟がロンドンのギルドホールで特別陪審（商人陪審）によって審理されたことは、マンスフィールド卿のノート *Lord Mansfield Note*⁽¹¹⁾ に収録された多数の裁判事例から明らかである。商人陪審が判断すべき法と争点を指示するマンスフィールド卿の監督下、商慣習法に依拠する海上保険法は、それを熟知する商人陪審の評決によって判例法としてコモン・ローに組み込まれたことを示している。従って、ゾング号の保険金裁判も、「海の危険」によって生じた損失が保険者によって負担される基準を、商慣習を熟知する商人陪審の評決に委ねることによってコモン・ロー上の判例として確立することが意図されたわけである。

(1) W. Blackstone, op. cit., Book III, pp. 236-7.

(2) アサイズとオールド・ベイリにおける陪審審理については、栗原真人「18 世紀イ

- ギリスの刑事裁判」特に、「第四章 陪審制と裁判官」（成文堂 2012 年）を参照。
- (3) J. Oldham, *Special Juries in England: Nineteenth Century Usage and Reform*, *Journal of Legal History*, Vol. 8, 1987, p. 149.
 - (4) Do, *English Common Law in the Age of Mansfield*, p. 25.
 - (5) *Ibid.*, pp. 25-6.
 - (6) Do, *Jury Research in the English Reports in C. D-Rom*, in J. W. Cairns and G. McLeod (ed.), *The Dearest Birth Right of the People of England: The Jury in the History of the Common Law*, Hart Pub., 2002, p. 136.
 - (7) Do, *The Mansfield Manuscripts and the Growth of English Law in the 18th Century*, Vol. 1, pp. 161-3, p. 455, p. 468.
 - (8) 商人陪審の能動的役割については、*Ibid.*, pp. 93-6; Do, *English Common Law in the Age of Mansfield*, pp. 158-9; Do, *Jury Research in the English Reports in C. D-Rom*, pp. 134-145.
 - (9) トーマス・ゴーマン Thomas Gorman は、保険の専門家としてマンスフィールド卿の多くの保険訴訟で証人としてあるいは特別陪審員として出廷した。ジョーンズ対シュモル事件 *Jones v. Schmoll* (1785) は、航海中の反乱によって生じた奴隷達の損失が保険者によって負担される範囲について争われた事件であるが、ゴーマンは特別陪審員として出廷し、奴隷船に収容された奴隷達の状況についてのマンスフィールド卿の質問にも答えている。また、ゴーマンは、1785 年 3 月 2 日のマンスフィールド卿の 80 歳の誕生日に花束を贈り祝福したことが当時の新聞に掲載された。ゴーマンはマンスフィールド卿の誕生日に花束を贈り続けたことから、二人の親密な関係がうかがえる。Do, *The Mansfield Manuscripts and the Growth of English Law in the 18th Century*, Vol. 1, pp. 93-4.
 - (10) Do, *English Common Law in the Age of Mansfield*, pp. 24-5.
 - (11) Do, *The Mansfield Manuscripts and the Growth of English Law in the 18th Century*, Vol. 1, pp. 479-595.

3 民事陪審裁判と新たな審理 New Trial

事件を熟知する近隣の人達が陪審員に選任された「自己情報を有する陪審 Self-Informing Jury」の時代には、「証拠に反する陪審評決」や「裁判官の指示に反した陪審評決」は、事件を熟知する陪審員の不正行為（偏見、偽証、買収）として査問陪審 *Attaint* によって取り消されたが、陪審査問手続が厳罰を科すこともあり、また、手続上の煩わしさから 17 世紀には利用されなくなっていた。⁽¹⁾ 陪審査問手続の衰退を受けて、民事陪審裁判で

「証拠に反する陪審評決」に対する救済策として新たに導入されたのが、
「証拠に反する陪審評決」に対する裁判官による新たな審理 New Trial の
命令であった。

ウッド対ガンストン事件 Wood v. Gunston (1665) で、「証拠に反する陪
審評決」に対して新たな審理を認める道が開かれた。⁽²⁾その後、17 世紀後
半の巡回裁判では陪審評決が証拠に反することを示す巡回裁判官の証明書
によって新たな審理が認められ、18 世紀に入ると国王裁判所においても
「証拠に反する陪審評決」に対して新たな審理が認められた。ドーマー対
パークハースト事件 Dormer v. Parkhurst (1738) は、「証拠に反する陪審評
決」に対する新たな審理を判例法として確立させた事件として評価され
た。⁽³⁾

刑事陪審裁判と異なり、民事陪審裁判では「陪審による法の無視 Jury
Nulification」は裁判官が新たな審理を命じることによって禁止されたわけ
である。判決を決定する裁判官の権限が陪審評決に優越することによっ
て、民事陪審は裁判官の監督下に置かれた。事件を熟知する陪審員を証人
として分離することによって、陪審は法廷に提出された証拠の受動的審判
者となされ、裁判官の指示を受けて評決を認定した。民事陪審が裁判官の監
督下で裁量権を行使できる事件は、裁判官が証拠の秤が均衡していると思
える事件に限定され、この種の事件の陪審評決は新たな審理の対象外に置
かれた。⁽⁴⁾にもかかわらず、新たな審理を命じる裁判官の判決が 18 世紀の
民事陪審裁判で繰り返されたことは、陪審は裁判官の監督下であっても裁
判官の指示に反して、あるいは証拠に反して自由に評決を認定することが
認められる一方で、裁判官がその種の陪審評決を取り消す手続も民事陪審
裁判の手続に組み込まれていたことを示している。新たな審理の申し立て
あるいは判決抑止の申し立ては、三つのコモン・ロー裁判所で日常的に扱
われていた。⁽⁵⁾

当事者主義的な民事陪審裁判では、陪審評決に対して敗訴者から異議申
し立てが出されるのが常である。敗訴者が被告側であれば、被告側は判決

阻止 Arrest of Judgement を、敗訴者が原告側であれば、原告側は評決無視 Non Obstante Verdict を申し立てる⁽⁶⁾。この申し立てを受けて、裁判官は、理由開示命令によって、申立人に対して陪審評決が認められるべきでない理由を公開の法廷で改めて陳述する機会を与えた。この審理は、裁判官の面前で陪審評決に異議を申し立てた当事者（バリスタ）の弁論と他方の側の当事者（バリスタ）の反論によって進められた。陪審評決が証拠の反すると考える裁判官が前者の主張を認めれば、陪審評決は「証拠に反する陪審評決」として取り消され、新たな審理が命じられる。裁判官が前者の主張を認めない場合には、陪審評決は判決として確定され、その後執行手続に移されることになる。従って、民事陪審裁判は、陪審が評決を認定する審理と裁判官が陪審評決を判決として確定する（あるいは、取り消し、新たな審理を命じる）審理から編成されており、陪審評決は法律家達による後者の審理なしに法的効力を生じないのである。

ゾング号の保険金裁判（Gregson v. Gilbert）もこの手続に従って進められた民事陪審裁判であった。1783年3月5日、ロンドン・ギルドホールで開廷された王座裁判所において、商人陪審は原告勝訴の評決を認定した。原告勝訴の陪審評決を受けて、被告側は判決阻止を申し立てたわけである。被告側からの判決阻止の申し立てを受けて、裁判官による理由開示命令によって、被告側が申し立てる陪審評決が認められるべきでない理由を審理するために開廷されたのが5月21日、22日にウエストミンスター・ホールで開かれた2回目の審理であった。マンスフィールド卿を首席裁判官とする3人の裁判官が被告側の主張を認めたために、原告勝訴の陪審評決は取り消され、新たな審理が命じられた。民事陪審裁判では、陪審評決を判決として認めたり、あるいは取り消す権限が裁判官に認められるが、事実認定そのものは陪審の権限なので、裁判官はそれを新たに選任される陪審に委ねたわけである。新たに選任される陪審は、3月5日の審理と5月21日、22日の審理から全く影響を受けることなく、新たに審理することが求められた。ゾング号の保険金裁判が3月5日の審理と5月21

日、22 日の審理からなる 2 回の審理を経て新たな審理を命じる判決に至ったことは、改めて確認したい法的事実である。⁽⁷⁾

- (1) 陪審査問手続については、J. M. Mitnick, *From Neighbor – Witness to Judge of Proofs : The Transformation of English Civil Juror*, *The American Journal of Legal History*, Vol. 32, 1988, pp. 209-12; T. A. Green, *Verdict According to Conscience : Perspectives on the English Criminal Jury 1200-1800*, Univ. of Chicago, 1985, pp. 19-20. 陪審員が事件を熟知する証人であることが求められた時代には、事件が生じた地域の隣人達 *Hundredors* から陪審員は選任されていたが、陪審員のうちの *Hundredors* の数は徐々に減らされ、18 世紀には *Hundredors* 要件は完全に廃止され、陪審員は州 *County* 全域から召集された。(4Anne C. 16, S. 6. (1705))
- (2) J. M. Mitnick, *op. cit.*, pp. 212-3.
- (3) *Ibid.*, pp. 213-26. 新たな審理 *New Trial* が判例法として確立されるプロセスについての研究として、J. Langbein, R. L. Lerner, B. P. Smith, *History of the Common Law : The Development of Anglo – American Legal Institutions*, Walters Kluwer, 2009, pp. 439-49.
- (4) W. Blackstone, *op. cit.*, Book III, p. 257.
- (5) J. Oldham, *English Common Law in the Age of Mansfield*, p. 43. ティンダル対ブラウン事件 *Tindal v. Brown* (1786) では、裁判官は「証拠に反する陪審評決」を是正するために、別々の陪審によって 3 回も審理させている。裁判官は、最初の陪審の原告勝訴評決を「証拠に反する評決」として新たな審理を認めたが、2 度目の陪審も原告勝訴評決であったために、3 度目の審理が認められ、3 度目の陪審によって被告勝訴の評決が認定された。*Ibid.*, pp. 75-6.
- (6) J. H. Baker, *An Introduction to English Legal History*, Oxford (4th ed.), 2002, pp. 82-5, pp. 138-9. (深尾裕造訳「イギリス法史入門 第一部 (総論)」(関西学院大学出版会 2014 年) 116-20 頁。194 頁。
- (7) 従って、「裁判所の判決は保険会社には殺害された奴隷に対して補償はない」という説明(マーカス・レディカー、上野直子訳「奴隷船の歴史」第 8 章 注 39) が事実に反することは明らかであり、「ロンドンの裁判所が船主勝訴の決定を下し、これを不服とする海上保険協会が控訴した」という説明(井野瀬久美恵「大英帝国という経験」156-7 頁)も事実と異なる説明である。そもそも、「ロンドンの裁判所」という名称自体が非歴史的な曖昧なものであり、ゾング号の保険金裁判を審理した王座裁判所は、ロンドン・ギルドホールで開廷されたとしても「ロンドンの裁判所」ではない。

七 5月21日、22日の審理と判決について

1 3月5日の保険金裁判とその後の展開

1783年3月5日、ギルドホールで開廷された王座裁判所において、ゾング号の航海中に海上投棄された黒人奴隷達の保険金支払いを求める民事陪審裁判が、裁判官、マンズフィールド卿のもとで開かれた。この裁判の原告はゾング号の6人の船主達（被保険者）で、被告は7人の保険請負人達（保険者）であった（Gregson and Others v. Gilbert and Others）。

3月5日の審理の記録は残されていないが、その後の5月21日、22日の審理の記録（Sharp's Manuscript）から、3月5日の審理の争点を次のように推測できる。原告側（被保険者）は、ゾング号が水不足によって黒人奴隷達を海上投棄せざるをえない「絶対的必要性」下に置かれ、黒人奴隷達の海上投棄は全体の利益のために失われた損失として保険者が負担する「海の危険」によって生じた損失であると主張し、海上投棄された黒人奴隷達に対する保険金の支払いを保険請負人側（保険者）に請求した。被告側（保険請負人達）は「絶対的必要性」そのものを否定する一方で、船長がジャマイカ島をヒスパニオラ島と間違えて西進したことが航海を長期化させ水不足を生じさせた要因であったと主張し、保険者が負担する「海の危険」による損失に当たらないとして原告側の保険金支払い請求を否定した。

3月5日の審理では、航海中の出来事を記録した航海日誌などの証拠書類は一切提出されず、ゾング号の唯一の乗客であったスタッブス R. Stubbs が利害関係のない唯一の証人として出廷し、彼の証言をもとに事件の事実関係が明らかにされ、争われるという異例の展開となった。「絶対的必要性」下の船長の行動を容認するスタッブスの証言にもとづき、裁判官は証拠を要約し、商人陪審は原告勝訴の評決を認定した。この陪審評決によって、原告側は132人の黒人奴隷達に対して1人につき30ポンドの保険金の支払いが認められた。⁽²⁾ この陪審評決が判決として確定されれば、

原告側は 3,690 ポンドの保険金の支払いを認められることになるが、7 人の被告達の保険引受額は 800 ポンドにすぎないので、陪審評決が裁判官によって判決として確定されたとしても、7 人の被告達が支払うことになる保険金額は、原告側訴状が示すように各被告の引受け額の半額未満であった。

被告側は陪審評決に対して「判決抑止」を申し立て、陪審評決が裁判官によって判決として確定されるのを防ぐことにした。5 月 21 日、22 日の 2 度目の審理は、被告側の「判決抑止」の申し立てを受けて、裁判官による理由開示命令によって開かれた。しかし、被告側は敗訴した陪審評決の結果を受け、2 回目の審理の前に新たな法的戦略を採用した。この新たな法的戦略は、反奴隷制活動家、グランビル・シャープ Granville Sharp が被告側の顧問として加わることによって実現した⁽³⁾。シャープは、1765 年のストロング事件 J. Strong Case 以後、海外で奴隷として売られるために拘束された黒人奴隷を救助する多くの裁判に関与していた。特に、ステイブルトン事件 Staphylton Case (1771 年) とサマセット事件 Somerset Case (1772 年) はマンスフィールド卿が裁判官として審理し、拘束された黒人奴隷の解放を認めた事件であった⁽⁴⁾。

シャープ自身は 3 月 19 日に黒人解放運動の黒人活動家、グスタフ・ヴァーサ Gustavs Vasa の訪問を受け、彼が持参したこの裁判の新聞記事からゾング号での黒人奴隷達の海上投棄事件を知らされた⁽⁵⁾。その後、シャープはこの事件を奴隷貿易に反対する教会関係者や知人達に知らせ、さらに事務弁護士達 (Messrs Heseltine and Lushington) に 130 人の黒人奴隷達の海上投棄に関係した全ての人達を海事高等裁判所に殺人罪で訴追する準備を指示した⁽⁶⁾。海上で生じた殺人事件の裁判権は海事高等裁判所にあるが、18 世紀には海事高等裁判所における刑事裁判はわずかしが行われていなかった⁽⁷⁾。

被告側の 3 人のバリスタ達 (ダベンポート Mr. Davenport, ピゴット Mr. Pigot, ヘイウッド Mr. Heywood) はシャープを顧問として迎え、彼らは 5

月 21 日、22 日の 2 度目の審理で主張する法的論点を協議した。大量殺人をも引き起こした奴隷貿易の不法性、不当性を主張することによって、原告側の請求を否定する法的戦略が新たに加えられた。5 月 21 日、22 日の審理では、生きたまま海上投棄された黒人奴隷達に対する保険金請求を否定するために、保険金をめぐる単なる民事裁判から奴隷貿易に対する司法の判断をも裁判所に求める政治的な裁判へと被告側バリスタ達は法的戦略を転換させたわけである。しかし、被告側バリスタが奴隷貿易の不法性を法律上の争点として原告側に対して主張することは、被告達の多くが奴隷貿易に従事していたので、被告達の利益に合致しない主張であったと思われる。しかし、訴訟依頼人は事件についてバリスタと直接相談することはできない。訴訟依頼人が事件について相談し訴訟を依頼するのは、アトニーやソリシタ（事務弁護士）であって、アトニーやソリシタがバリスタを選任し、法廷弁護を依頼した。アトニーやソリシタから渡された訴訟事件摘要書 **Brief** をもとに、バリスタが勝訴するためにどのような法的主張を申し立てるのかは、独立したプロフェッションとしてのバリスタに委ねられた。訴訟依頼人から切り離されたバリスタの専門職業としての独立性が、単なる民事裁判から奴隷貿易の司法的判断を裁判所に求める政治的裁判への転換を可能にした一つの要因であった。⁽⁸⁾

シャープ自身は被告側バリスタ達に顧問として迎えられたとしても、バリスタではないので、法廷では傍聴席で審理を見守るしかないが、シャープが被告側に加わったことは、原告側バリスタにとっても、裁判官にとっても周知の事実であったと思われる。シャープは 5 月 21 日、22 日の審理を速記者同伴で傍聴し、速記者に 2 日間の審理を記録させている。**Sharp's Manuscript** と称される裁判記録は、3 月 5 日の審理記録が **Mansfield Note** を含めて残されていないために、ゾング号の保険金裁判の審理過程を示す唯一の裁判記録であった。次に、この **Sharp's Manuscript** から、5 月 21 日、22 日の審理過程をたどることにしよう。

- (1) Documents Relating to the Ship Zong 1783 (以下、Sharp's Manuscript と記す), National Maritime Museum, REC/19. なお、この裁判資料は、A. Lyall (ed.), *Granville Sharp's Case on Slavery*, Hart, 2017. に収録され、出版された。
- (2) 被告側バリスタ (ヘイウッド) は、5 月 22 日の審理で保険金の算定を自ら海中に飛び込んだ 10 人を含めて 132 人とした誤りを訂正しているが、3 月 5 日の陪審評決では 132 人の奴隷達の保険金が認められたと思われる。(Sharp's Manuscript, p. 78.)
- (3) J. Walvin, *The Zong: A Massacre, the Law and the End of Slavery*, Yale Univ., 2011. pp. 139-40.
- (4) 海外で奴隷として売られるために拘束された黒人奴隷を解放するために、マンスフィールド卿が主宰し、シャープが関与した裁判の詳細については、J. Oldham, *New Light on Mansfield and Slavery*, *Journal of British Studies*, Vol. 27, 1988, pp. 45-68; P. Hoare, *Memoirs of Granville Sharp ESQ*, London, 1820, pp. 32-94; A. Lyall (ed.), *op. cit.*, pp. 42-70.
- (5) 1783 年 3 月 18 日、「*The Morning Chronicle and London Advertiser*」紙には、裁判を傍聴したある人物からの次のような投書が掲載された。

「3 月 6 日、私はギルドホールで以下の審理を傍聴した。ギニア沿岸からジャマイカへの航海で失われた 132 人のアフリカ人奴隷達の金銭的価値を回復するための訴訟が保険請負人達に対して提起された。陪審は法廷外に行くことなく、保険請負人達に不利な判断を与えた。航海士 (ケルサル) は船長の命令によって彼が黒人奴隷達を海上に投棄したことを認めた。船長の命令は、それが犯罪であるのか否かを考えることなく、いかなることをも行うことができる彼に対する十分な保証であった。その話はその場にいたあらゆる人をぞっとさせたと思われる。陪審は、どのようにしてこの恐ろしい行為の実行者達に正義をもたらすのかについての情報を彼らの陪審員長が裁判所に求めるであろうことを期待して我慢強く待っていた。」in F. O. Shyllon, *Black Slaves in Britain*, Oxford, 1974, pp. 187-8. ケルサル自身は出廷していないが、海上投棄事件の当事者であるケルサルの話が証人 (スタッフス) によって語られ、裁判の争点とされたことが傍聴者を引き付けたと思われる。なお、グスタフ・ヴァーサ (オラウダ・エキアノ) については、井野瀬久美恵「大英帝国という経験」(『興亡の世界史』16 講談社 2007 年) 157-60 頁にて紹介されている。
- (6) P. Hoare, *op. cit.*, p. 236; J. Walvin, *op. cit.*, pp. 163-71.
- (7) 1535 年の制定法 (27Hen. VIII, C. 4.) と 1536 年の制定法 (28Hen. VIII, C. 15.) によって、海上で生じた犯罪 (反逆罪, 重罪, 強盗, 殺人, 共同謀議) は、コモン・ローのルールに従い、陪審と、海事裁判官とコモン・ロー裁判官を含む特別に任命された裁判官達の前で審理された。海事高等裁判所の刑事裁判権については、H. J. Bourguin, Sir William Scott, Lord Stowell: *Judge of High Court of Admiralty 1798-1828*. Cambridge, 1987, pp. 7-9, p. 29; J. F. Stephen, *A History of the Criminal Law of England*,

Routledge, 1883 (rep. 1996.), Vol. II, pp. 16-21.

- (8) 18世紀のバリスタについては、D. Lemmings, *Professors of Law: Barristers and English Legal Culture in the Eighteenth Century*, Oxford, 2000. アトニーとソリシタについては、C. W. Brooks, *Lawyers, Litigation and English Society since 1450*, Hambledon, 1998.

2 マンスフィールド卿の冒頭説示

5月21日、22日の2回目の審理では、マンスフィールド卿は、その冒頭に、3月5日の最初の審理で明らかにされた事件の事実（証拠）とその争点を要約し、2回目の審理で検討されるべき問題点を示している。マンスフィールド卿は、次のように指示した。

「これは、アフリカ沿岸からジャマイカ島に向かうゾング号という船舶に関する保険証券の事件である。双方の側で尋問された証人は一人しかいない。それは非常に特異な事件であり、私は彼らが依拠した理由を理解できない。彼らは一人の証人、スタップスという人物を召喚した。彼が言うには、彼は海で育ち、40年以上も海で働き、その後にアナバブの司令官に任命され、そしてジャマイカ行きのゾング号に乗船したという。そこには442人の奴隷達に乗船していた。彼は、その時に重大な水不足が生じたという航海の詳細を説明している。彼らがトバコに行かなかった理由は、その時はフランスに奪われていたからである。そして、11月28日にジャマイカ島をイスパニオラ島と間違え、彼らを航路外に運んだために水不足が生じ、何人もの黒人たちが死亡した。船長が相談したときに、船長が行う全てを是認せざるをえなかった。64人以上の奴隷達が死んだ。11月29日に海中に投棄された黒人の数である。証人スタップスは船長が十分な水を収容していたのかどうか、船長は水を獲得することができなかったのかどうかに関して尋問された。彼の判断によれば、船長は正しいことを行なったという。船長は危機的な必要性下に置かれ、奴隷達を残りの人達を保存するために海上に投棄しなかったならば、彼ら全員が水不足から死ぬであろうことを恐れていた。要するに、黒人達を投棄する絶対的必要性が存在

した。そして、実際には、重大な不幸は、ジャマイカをヒスパニオラと間違え、航路外に彼らを運ぶという誤りから生じた。陪審は原告勝訴を認定し、残りの人達を救うために海上に投棄された数の奴隷達の価値を認めた。陪審に委ねられた問題は、それが必要性からであるのかどうかである。というのは、奴隷達の事件が馬が海上に投棄された事件と同じであることに、彼らは疑いを持たないからである。

それは極めて衝撃的な事件であるが。この問題は、奴隷達を残りの人達を救うために海上に投棄する絶対的必要性があったのかどうかであり、陪審はそれが存在したという意見であった。我々は事件の新しさから理由開示命令を認めた。私には彼らが依拠した理由がわからない。」⁽¹⁾

マンスフィールド卿は、冒頭説示のなかで、陪審が原告勝訴の評決を認定するに至った3月5日の審理を要約した。原告側（被保険者）は、ゾング号が水不足によって黒人奴隷達を海上投棄せざるをえない「絶対的必要性」下に置かれており、黒人奴隷達の海上投棄は保険者が負担する「海の危険」によって生じた損失に当たると主張した。被告側（保険請負人達）は「絶対的必要性」そのものを否定し、船長がジャマイカ島をヒスパニオラ島と間違えて西進したことが航海を長期化させ水不足を生じさせた要因であったと主張し、保険者が負担する「海の危険」による損失に当たらないと反論していた。3月5日の審理では、ゾング号の乗客であったスタッフスが証人として召喚され、彼の証言だけが唯一の証拠とされた。ゾング号の中間航路で生じた出来事はスタッフスの証言だけによって示されることになり、スタッフスの証言が「絶対的必要性」下の船長の行動を容認するものであったので、裁判官はスタッフスの証言を証拠として要約し、商人陪審も原告勝訴の評決を認定した。

マンスフィールド卿によれば、商人陪審は黒人奴隷達の海上投棄を海の危険に遭遇した時に共通の利益のために馬が投荷される場合と同じであると考えたとされるが、これは、事件に適用される海上保険法を説明し指示する裁判官説示として、陪審評議前に裁判官によって陪審員達に指示され

たと思われる。商人陪審は彼らが熟知する商慣習にもとづき評決を認定したが、黒人奴隷も馬も輸送中の積荷として同じように考えることは、裁判官も商人陪審も同じであった。⁽²⁾

その一方で、裁判官が3月5日の審理に問題点を感じていたことが示されている。マンスフィールド卿は、「私は彼らが依拠した理由を理解できない」と二カ所で言明している。その一つは、たった一人の証人の証言だけが事件の唯一の証拠とされたことである。コモン・ローでは、「一人の証人であっても信用性があるならば、陪審にとっても個別的事実の十分な証人である」として認められる。⁽³⁾陪審はスタッフスの証言とその信用性だけに依拠して評決を認定することになったが、裁判官自身は、信用性に疑いのある証人を唯一の証拠として審理を進めたことに懸念を示していると思われる。もう一つは、裁判官が原告勝訴を認定した陪審評決に疑問を抱いていたことを意味する。裁判官は、陪審評決を判決として確定する前に、理由開示命令によって、陪審評決が認められない理由を被告側に改めて申し立てさせ、審理することにしたわけである。これが5月21日、22日の2度目の審理の課題であった。マンスフィールド卿の冒頭説示後に、3人の被告側バリスタ達が陪審評決が認められない理由を陳述する。次に2人の原告側バリスタ達がそれに反論する。双方の側の弁論は、3月5日の審理での主張を再び繰り返したと思われる部分が多く含まれるが、新たな主張も含まれた。そして、裁判官もバリスタ達の弁論に対して意見を述べた。両者の弁論終了後に、裁判官達が最終的な判決を決定する。裁判官達が被告側の主張を認めれば、原告勝訴の陪審評決は取り消され、新たに選任される陪審のもとで新たな審理 *new trial* が判決として命じられる。裁判官達が被告側の主張を認めない場合には、原告勝訴の陪審評決は判決として確定されることになる。陪審は3月5日の評決後に解散しており、5月の2度目の審理は双方の側のバリスタ達の弁論だけで行われた。証人スタッフスは出廷したとしても、証人として再び尋問されることはない。

- (1) Sharp's Manuscript, pp. 1-3.
- (2) 黒人奴隷と馬を同じものとして扱うマンスフィールド卿の発言は、5月21日の審理の中で繰り返された。航海中の奴隷達の死から生じる損失に対して、マンスフィールド卿は「自然死した奴隷達は支払いを求められないが、奴隷達が戦場で殺された場合には、奴隷達は馬が殺された場合と同様に商品に対する損失として支払われる」と指摘した。(Ibid., pp. 20-1.) しかし、奴隷と馬との非人道的類推は批判され、マンスフィールド卿の個人的見解として歴史に記録されたという。J. Walvin, op. cit., pp. 153-4.
- (3) W. Blackstone, op. cit., Book III, p. 244.

3 被告側バリスタ達の主張

マンスフィールド卿の冒頭説示後、被告側の3人のバリスタ達（ダベンポート、ピゴット、ヘイウッド）は、原告勝訴の陪審評決に対して反論を展開し、「証拠に反する陪審評決」を理由に新たな陪審による新たな審理を要求した。3人のバリスタ達の反論は共通する部分が多いが、3人の反論を次の5点からまとめることにしたい。(1)「絶対的必要性」をめぐる、(2)船長の失敗、誤りによって生じた損失と「海の危険」、(3)大量殺人と奴隷達の人権、(4)証人の信用性について、(5)新証拠について。

(1)「絶対的必要性」をめぐる

原告側は、水不足によって黒人奴隷達を海上投棄するに至った原因を次のように訴状に記載した。

「上記の船舶（ゾング号）は、ジャマイカ到着前に、海の危険によって、猛烈かつ逆行する風や海流及び他の不幸によって、危険かつ水漏れが生じ *foul and leaky*, 航海を妨げられ、遅延させられた。それによって大量の水が消費されざるをえず、失われた。そして、上記の航海において、ジャマイカ島へ到着前に、すなわち 1781 年 11 月 29 日には十分な水の供給量が、航海の残りの期間、船長と船員達及び積載された奴隷達の生命を保存するために残されていなかった。船長と船員達は、彼ら自身の生命と残りの黒人奴隷達の不可欠な生存のために、そして水不足によって、150 人の黒人

奴隷達を海上に投棄せざるをえなかった。そうしなければ、彼らは生存できなかつたであらう。」⁽¹⁾

原告側は、海の危険によって生じた航海の遅れが水不足をもたらし、黒人奴隷達を他の人達の生存のために海上に投棄せざるをえない「絶対的必要性」下に置かれたと指摘し、「海の危険」を訴訟原因として主張した。海上保険法では、「海の危険」によって生じた損失は、共同海損 *general average* の慣習にもとづき、保険者が被保険者に対して負担する損失とされていた。原告側が「絶対的必要性」を主張し、「絶対的必要性」が裁判の争点とされたのは、原告側の主張が「共同海損」の慣習に依拠したからであった。⁽²⁾ 3月5日の審理では、ゾング号の航海の詳細な事実はスタップスの証言によって証拠として示された。スタップスは黒人奴隷達の海上投棄が残りの奴隷達と船員達を救うために「絶対的必要性」下で行われたと証言し、原告側の主張を容認した。陪審はスタップスの証言を証拠として認め、原告勝訴の評決を認定したわけである。

当然のことながら、被告側は、訴状に記載され訴訟原因とされた「海の危険」を容認するスタップスの証言に反論した。「スタップスが与えたその部分の説明や証拠は、彼らは不安定な天候、多様な風、なぎ状態によって長い航海をしたということであり、いかなる海の危険もなかった。船舶を危険かつ水漏れを生じさせる猛烈かつ逆行する風も、海の危険も存在しない。」⁽³⁾ 被告側は、スタップスが「海の危険」を示す事実や状況を証言していないとして、原告側が訴訟原因として主張する「海の危険」を否定した。

さらに、被告側バリスト達は、「スタップスの証言は、訴訟の理由とされ評決の理由とされた「絶対的必要性」の存在を証明していない」と反論した。⁽⁴⁾ 従って、黒人奴隷達の海上投棄が開始された11月29日にゾング号にどれだけの水が残されていたのかが争点とされた。黒人奴隷達はアフリカ出航時には442人が乗船していたが、62人が航海中にすでに死亡したために、11月29日には380人に減少していた。11月29日、船長はゾン

グ号が誤った航路を進んでいることに気づき、一等航海士、ケルサルを職務復帰させた。ケルサルはゾング号の位置をジャマイカの西、30 リーグ（約 120 マイル）と計算し、ジャマイカに戻るまでに 10 日から 14 日かかる⁽⁵⁾と計算した。そして、スタッフスの証言によって、11 月 29 日にはやや少なめであるが 3 樽（バット Butt）の飲料水とスピリッツ入りの小型樽（Gang Cask）が 2 樽半がゾング号に残されていたことが確認された。スピリッツ入りの小型樽も緊急時には飲料水として使われていた。中間航路における平均的な水の支給量は 1 日当たり 1 人につき 2 クォーツ（4 パイント）とされていた。従って、「1 バットだけあれば、11 月 29 日に 180 ガロン（1 バット）は 1 人当たり 2 クォーツとなる」と被告側は主張した。1 ガロンは 4 クォーツなので、180 ガロン（1 バット）の水は 360 人に対して 1 人当たり 2 クォーツの水を配給できるわけである。小型樽を含めれば、少なくとも 5 日分の水が残されていたことになり、支給される水の量をさらに少なめにすれば、飲料水はより長く維持されたと主張し、「絶対的必要性」の根拠とされる水不足状態を否定した。

水不足が懸念される場合には水の配給を少なめにすることが海の慣習とされたが、ゾング号では 11 月 29 日まで飲料水が少なめに配給されなかった事実を被告側は指摘し、「絶対的必要性」の存在そのものを疑問視した。⁽⁶⁾そして、被告側は、ゾング号が 30 時間以内にケーマン諸島 Grand Camans かピネス島 Isle of Pines に到達できる位置にいたと主張した。船長は寄港及び停泊の自由 Touch and Stay を認められており、これらの島のいずれかに向かうことを選択すれば、水を補給できるので、11 月 29 日に黒人奴隷達を生きたまま海上投棄せざるをえない「絶対的必要性」そのものが存在しなかったと主張した。

さらに、被告側は、船長が奴隷達を海上投棄したのは「絶対的必要性」からではなく、ジャマイカを見失ったことで市場が失われたと考えたからであると指摘し、病気の奴隷達が最初に捨てられ、少ない金額で売られるであろう奴隷達がより健康で金銭的価値のある奴隷達よりも前に捨てられ

たと主張した。⁽⁷⁾海上保険法では、航海中の奴隷の死（自然死）は保険請負人達が負担する損失ではなく、奴隷の所有者が負担する損失であるが、「海の危険」による損失であれば、その損失は保険者によって負担される。従って、市場が失われ、航海がさらに長期化することによって生じるであろう奴隷達の損失（自然死）は、「絶対的必要性」下に奴隷達を海上投棄することによって、海の危険による損失に変えられ、その損失を奴隷の所有者ではなく、保険者によって負担させることができるわけである。

（2）船長の失敗、誤りによって生じた損失と「海の危険」

被告側バリスタ達が保険者によって負担されない損失の根拠として強く主張したのは、ゾング号が水不足に至った原因についてであった。「生じたとされる水不足は、船舶が委ねられた人達の大失敗、誤り、無知に帰せられ、それは証券の範囲内の危険ではない。それは船舶の所有者に帰せられ、保険請負人に⁽⁸⁾負わされない。」

被告側バリスタ達は、黒人奴隷達を海上投棄せしめた原因とされる水不足は、船長や航海士の人為的ミスによって生じたのであって、保険者が損失を負担する「海の危険」によって生じたのではないと主張した。船長や航海士の人為的ミスとして、トバコ沖での水樽の調査が不充分であったこと、ジャマイカ島をイスパニオラ島と間違えて西へ進んだこと、水不足が判明したときに水を補給するために近くの島に行かなかったことを指摘し、さらに、ゾング号が黒人奴隷達を海上投棄する以外に選択肢がない「絶対的必要性」下に置かれたという船長の状況判断そのものが船長の判断ミスであると主張した。被告側バリスタ（ヘイウッド）は、証人スタップスがコリングウッド船長について宣誓して次のように証言したという。「彼は外科医であって、海については何も知らず、船長の経験もない。この悲劇は明らかに船長と航海士の誤りによってであると宣誓している。これが証拠としてのスタップスの証言である。適切な注意があれば、ジャマイカに⁽⁹⁾到着できたであろう。」

しかし、コリングウッド船長は出航した時から病気がちで、船舶の指揮を航海の全期間とることができなかった。一等航海士ケルサルも、11月14日からジャマイカ島を通過してしまったことに気づく11月29日まで船長によって職務を停止されていた。奴隷達の海上投棄はコリングウッド船長の命令によって実行されたが、ジャマイカ島を通過してしまった誤りについては、スタッブスはジャマイカへの航海で年に数回は生じる誤りであると証言するだけであった。スタッブス自身、11月14日に病気で船長の職務を果たせないコリングウッドから船長に任命されていた。船長の人為的ミスを主張する被告側バリスタからみれば、スタッブスは人為的ミスの当事者であり、公平な証人でないことは明らかであった。

さらに、被告側バリスタ（ダベンポート）は、人為的ミスによって生じた損失に対して保険請負人が責任を負わないことは、3月5日の審理で裁判官が証拠の要約で指示していたと主張し、次のように述べた。

「裁判官閣下の証拠の要約後に、評決が原告側で認定されたことは、裁判所を驚嘆させたと私は完全に確信している。というのは、無知、誤り、それによって生じた大失敗があったならば、保険請負人達は責任を負わないと陪審に対して明確な言葉で述べられていたからである。」⁽¹⁰⁾

3月5日の審理で裁判官が証拠の要約としてそのように指示したのであれば、陪審評決は証拠に反する評決であるが、3月5日の審理の記録が残されていないので、それは確認できない。マンズフィールド卿の冒頭説示でも明確に述べられていない。とはいえ、被告側バリスタ達が「無知、誤り、それによって生じた大失敗があったならば、保険請負人達は責任を負わない」ことを陪審評決が認められない海上保険法上の理由として主張したことは明らかである。被告側バリスタ達は、損失が船舶を委ねられた人達の大失敗、誤り、無知によって生じた場合には、その損失は保険者が負担する「海の危険」によって生じた損失に含まれないことを、この裁判によって判例として確定されることを求めている。

(3) 大量殺人と奴隷達の人権

被告側バリスタ、ヘイウッドは、被告側バリスタ達の弁護方針を次のように述べている。

「我々は裁判官閣下の前で保険請負人達を擁護するだけでなく、先に弁論した私の友人達も私自身も、ここでは数百万人の人類のために、人類一般の訴訟のために顧問 ⁽¹¹⁾ council として出廷している。」

被告側バリスタ達は保険金裁判として保険請負人達を防御するだけでなく、原告側の請求が黒人奴隷達の人間としての権利を奪った結果であるとしてその不法性、不当性を主張した。被告側バリスタ達は「絶対的必要性」の存在事実を争うだけでなく、原告側が主張する「絶対的必要性」に対して、黒人奴隷達が人間であること、「人間性 Humanity」を根拠に原告側の主張 ⁽¹²⁾ に対抗した。

被告側バリスタ、ピゴットは、黒人奴隷達の海上投棄を「絶対的必要性」下の投荷と考える原告側に対して、次のように反論した。

「水は実際には不足しておらず、水不足への懸念が彼らが有する少量の水から直ちに生じたのだらう。彼らは奴隷達を少なくすることを決断した。奴隷達は一人につき 30 ポンドで保険に付されており、彼らはこの積荷の一部を投棄した。それが事実である。このような事がなされたが、これは裁判所に出廷してそれについて話すいずれかの人間によって正当化されるのか？ 私の話を聞く人はだれでも、「神よ、それはやむをえないことだ」と言うであろうような必要性が存在するのか？ 彼らはそれが避けられないような不幸な状況にいたのか？ 法律はその問題でどうなのか？ ある人の生命は、顔の色がどうであれ、肌の色がどうであれ、別の人の生命と同じである。水不足が存在するならば、彼は残されたものに権利があり、彼の生命のための公平な機会が与えられている。当裁判所あるいは陪審の裁判所は、これらのジェントルメンがこのような状況下で生きている 130 人を次から次に引きずりだし、海に投棄する権利を有すると言うだけの覚悟があるのか？ 緊急事態が存在し、残されたものが配分されると仮

定しよう。私は人間の諸権利と重要な利益をもとに考える。完全ではないにせよ、少量の彼らの分け前に対して、この人達は船長や他の人達と同じだけの良き権利を認められ、有していると、私は裁判官閣下の前で強く言いたい。」⁽¹³⁾

奴隷船に乗船させられた黒人奴隷達に人間としての平等な権利を求める主張は、奴隷船の世界をひっくり返すものであり、1783 年にイギリスの裁判所でなされた驚くべき主張であった。⁽¹⁴⁾ 被告側バリスタ達は、奴隷達の人間性に彼らの主張を基礎づけることによって、奴隷達の人間性を奪う殺人行為として絶対的必要性下の海上投棄を批判した。「理不尽にも無知によって、船長が 132 人の生命を海上に投棄したと言うことは、人間性に衝撃を与える主張であり」、「それは最も深刻で最も非難されるべき死についての犯罪である」⁽¹⁵⁾と主張した。

そして、被告側バリスタ達の黒人奴隷達の人間性にもとづく反論は、新たな審理を求める理由にも示された。「私は、人類のために、裁判官閣下が別の陪審の訂正を受けるべきであるという意見であろうことを固く信じている」(ピゴット)。「裁判官閣下がこれら所有者のために決定を下すならば、数百万の同胞が今後はその判決の犠牲になるであろう。いかなる理由を述べることなく、船長の誤りを述べることなく、裁判官閣下が新たな審理を認めるであろう種類の事件であると言っても言い過ぎではないと私は考える」(ヘイウッド)⁽¹⁶⁾。

5 月の審理では、被告側バリスタ達はこの事件が殺人事件であることを彼らの弁論のなかで繰り返し主張した。これは単なる保険証券事件として処理したいマンスフィールド卿の意図を超えて、裁判が進展したことを意味する。単なる保険金裁判を奴隷貿易の反人間性をも告発する裁判へと変えたのは、被告側バリスタ達に顧問として加わったシャープの影響を受けてであったことは言うまでもない。

（4）証人の信用性について

民事裁判では、原告側は、訴状に記載された訴訟原因を構成する事実と状況を証拠によって証明することが求められる。しかし、原告側が提出する証拠と証人をめぐって原告側と被告側で対立が生じていた。被告側は、ゾング号の航海の事実と状況を明らかにするために、航海中の船の状況や日々の出来事を記録した航海日誌や関係書類だけでなく、航海中に船の位置を測定するために使用される器具類をも証拠として提出することを原告側に要求した。しかし、原告側は、航海日誌はゾング号のジャマイカ到着後にコリングウッド船長のもとに残されたが、彼の死後に失われたとして提出しなかった。⁽¹⁷⁾航海日誌は船名や船長が変更されても受け継がれるものなので、被告側は原告側の証拠隠しを疑った。船位算出器具や羅針盤もゾング号には装備されていなかった。ゾング号の航海の事実と状況を証明するために必要とされる書面証拠や物的証拠は、原告側から一切提出されなかった。

従って、ゾング号の航海の事実と状況は、それを熟知する証人の証言に委ねられる以外にない。そこで被告側が証人として召喚を求めたのが一等航海士、ケルサルであった。ケルサルは、11月29日に船長によって職務復帰を認められ、船長と船員達による奴隷達を海上投棄する協議とその後の奴隷達の海上投棄に加わっていた。11月29日に始まる奴隷達の海上投棄の実行者の一人であった。被告側は、彼らのアトニー（事務弁護士）を介して、ケルサルを証人として出廷させようとした。「船長は死亡したが、多くの人達が生存している。航海士はリバプールから連れてこられ、審理の2、3日前にロンドンで目撃されていた。彼は姿を隠したので、召喚令状が出されたが、ウォーレス（被告側アトニー）は彼に会うことができなかった。」⁽¹⁸⁾

原告側は、黒人奴隷達を海上投棄した当事者の証言が被告側による反論の根拠とされる不利益と、保険金裁判が殺人事件に広がることを恐れて彼を隠したと思われる。その一方で、原告側は、3月の審理前に、ケルサル

がゾング号の航海の事実と状況を証言した宣誓供述書を作成し、原告側の主張の依拠資料としてそれを活用した。

原告側バリスタ、チャムブル Mr. Chambre は、3 月 5 日の審理にケルサルを証人として提出しなかった理由を次のように説明した。

「この審理には出廷していないが、我々はケルサルがどこにいるか知っており、彼の証言を確保する何らかの手段を有している。ケルサルは我々の手の届く範囲におり、我々は彼を提出できたであろう。我々がそうしなかったのは、提出されうる最も非の打ち所がない証人によって我々は証明するからである。彼は船の乗客であり、争う全ての当事者達と完全に無関係であり、所有者達とも保険請負人達とも繋がりがなく、現在の課題である行動とも関係を持たない船上にいた唯一の人物である。この問題に利害関係がないと言われる唯一の人物であった。」⁽¹⁹⁾

スタップスは、乗客として乗船していたので、11 月 29 日の黒人奴隷達を海上投棄することを決定した船員達の協議にも、その後の海上投棄にも加わらなかった。スタップスは、奴隷達が海上に投棄されるのを船室の窓から目撃し、船員達からその時の様子を見聞いた証人であった。

スタップスは事件と関係がない唯一の証人として召喚され、彼の証言だけにもとづいて、ゾング号の航海の事実と状況が証明されることになった。マンスフィールド卿は、「私の記憶が正しければ、イングランドには他に誰もいない」と説明されたために、スタップスの証言だけにもとづいて 3 月 5 日の審理を進める決定をしたという。⁽²⁰⁾

スタップスの証言が原告側が主張する「絶対的必要性」を容認する証言であったことから、陪審は原告勝訴の評決を認定した。従って、5 月の審理では、被告側は「絶対的必要性」を容認したスタップスの証言への反論を繰り返し主張し、利害関係を持たない公平な証人としてのスタップスの証言の信用性を攻撃した。被告側バリスタ、ダベンポートは、「事件について何も知らない乗客が証人に選ばれた。彼らがこの証人を召喚したとき、この証人は船の正しい航海について何も知らなかったし、ジャマイカ

に着く前に水を得るためにいずれかの島に行かなかった真の理由について何も知らなかった」とスタップスを攻撃した。⁽²¹⁾

原告側バリスタ、リー J. Lee によれば、スタップスは3月5日の審理で次のように証言したという。

「私は乗客であり、特別な影響力はない。私はそれが必要であったと考えた。私自身が被害者であった。私自身の奴隷の4人が投棄されていた。彼らのうちの何人かは私とともに育ち、何年間も生活をともにしていた。私はジャマイカに着くまで、彼らが死んだのか生きているのか知らなかった。しかし、彼らは海上に投棄されていた。自分自身のサーバントを失ったことを知らなかった。私は、積荷全体がそのような方法で減らされることなく、彼らの残りの生命を危険にさらすことなく運ばれることができないことを知っていた。」⁽²²⁾

しかし、人間性にもとづき被告側を弁護するバリスタ達にとって、奴隷達の海上投棄に対するスタップスの証言は、スタップス自身の信用性に疑いを生じさせるものであった。被告側バリスタ、ヘイウッドは証人スタップスを次のように批判した。

「スタップス氏の証言は私には驚くべきものと思えた。私はあの人の人間性について崇高な意見を持つことができない。あの男は船員達の相談で助言したり、奴隷達を海上投棄することを助けたりしていないが、船室にいて、奴隷達が海中に投じられるのを船室の窓から見て楽しんでいて、彼は奴隷達の50人を数えたと言った。あのような行為を沈着かつ冷静に明らかにし、それを止めるために諫めたり、努力したりしない人は、ここでも、あるいは他の司法裁判所においても信用に値しない印象を私の心を与える。」⁽²³⁾

ヘイウッドは、スタップスの証言の信用性への疑いから彼の証言を再調査し、スタップスの証言で隠蔽された証拠を発見することになるが、これは後でふれることにしたい。

被告側バリスタ達がスタップスの証言への反論を繰り返したために、原

告側バリスタ、法務次官 Solicitor General、リーは、スタップスの証言の信用性を補強するために、ゾング号の航海の事実と状況を説明するケルサルの宣誓供述書を法廷で朗読して、次のように発言した。

「供述者（ケルサル）は次のように述べている。水の貯蓄の減少を発見した直後に、船上の奴隷達の数減らすために何らかの方法がとられなかったならば、船上の全ての人達が船上で死滅したにちがいないし、船舶と積荷は失われたにちがいない。主張されたように、奴隷達を投棄する以外に生命、船舶、積荷の保存のために他のいかなる手段も想像できないし、考えられなかった。彼はスタップスの証拠をあらゆる点で確認した。これは宣誓にもとづいており、それには真実がある。」⁽²⁴⁾

原告側バリスタ、リーは、裁判官の許可を受けることなく、証人として召喚されていないケルサルの宣誓供述書を一方的に朗読した。Sharp's Manuscript にはそれ以上は言及されていないが、裁判官はケルサルの宣誓供述書を証拠として認めなかったと思われる。⁽²⁵⁾

双方の側のバリスタ達の尋問とスタップス自身の証言から、スタップスが事件と関係がない第三者証人でないことは明らかであった。スタップスは、コリングウッド船長の病気によって、11月14日から11月29日まで船長に任命されていた。奴隷達の海上投棄後もジャマイカ到着まで、ゾング号はスタップスの指揮下に置かれていた。スタップスは、被告側が水不足の原因として主張する船長の失敗、誤り、無知の当事者の一人であった。さらに、陪審評決によって保険金が認められた132人の黒人奴隷達にスタップスが所有する4人の黒人奴隷達が含まれていたことも、スタップス自身の証言によって明らかにされた。そうであれば、スタップスはこの保険金裁判に利害関係を有していたことになる。

(5) 新証拠について

被告側バリスタ、ヘイウッドは、陪審評決後に判明した新事実を申し立てた。

「11月29日に、彼らは60人ほどの奴隷達を海上に投棄した。11月30日にも多くの奴隷達が海上に投棄された。60人がすでに病死し、11月29日には奴隷達はその数を減らしていたことを思い起こすことを裁判官閣下にお願ひする。2日後の12月1日に雨が降った。これは12月1日のことである。神からの雨が天から送られた。12月1日に6樽の雨水が蓄えられた。船上の雨水は完全支給量で11日以上は充分であり、半分の支給量で20日間は充分であつた。

私は、水不足がありえない降雨後に26人が投棄されたと述べたが、その数は36人であつたと告げられ、10人は投棄されることを予想して自ら飛び込んだとされている。降雨後に36人が投棄されたのである。スタップス氏はそれについて証拠を与えることを怠つた。ウォーレス氏はスタップスにその数を質問せざるをえなかつた。彼は評決後にその数を調査した。スタップス氏は隠そうとしていた真実を明らかにせざるをえなかつた。⁽²⁶⁾」

ヘイウッドは、降雨によって水不足が解消された12月1日に26人の奴隷達が海上に投棄され、10人の奴隷達が自ら海中に飛び込んだという新事実（証拠）を申し立てた。3月5日の陪審評決後に、投棄された奴隷達の人数と状況の再調査をヘイウッドから依頼されたウォーレス（被告側アトニー）がスタップスに質問したときに、この新事実はスタップスによって明らかにされた。この新証拠は法廷外で新たに採取された証言であるが、宣誓供述書も作成されたと思われる。Sharp's Manuscriptを見る限り、5月21日の審理で、スタップスは法廷にいたが、新証拠を証人として証言したという記録はないが、裁判官は新事実を新証拠として容認し、重要視した。新証拠は、降雨によって水不足が解消された後に失われた36人が「絶対的必要性」によって失われた犠牲であることを疑わせるものであつたからである。

特に、3月5日の審理の裁判官であつたマンスフィールド卿は、ヘイウッドによって示された新証拠に驚かされ、次のように発言した。

「ヘイウッド氏によって述べられたことは、私は実際には知らされていない事実である。降雨後の 1 日に投棄された数を合算した結果、補償が求められる数に 36 人の奴隷達を加えられた。スタップスは陪審に対してその数を加えることによって証拠を与えていた。

それは私にとって新たなことであり、それについて何も知りませんでした。彼らが降雨から水を得たのちにどれだけの人達を海上に投棄したのかは、説明されていない重要な状況である。」⁽²⁷⁾

民事陪審裁判では、陪審評決が原告勝訴の場合には、陪審は原告が被告に請求する損害賠償額をも認定する。3 月 5 日の審理では、マンスフィールド卿は、スタップスの証言をもとに補償される人数を 132 人と陪審に指示し、132 人の保険金の支払いが陪審評決によって認められていた。しかし、ヘイウッドによって示された証拠によって、132 人のうちの 36 人は、海上に投棄せざるをえない「絶対的必要性」が降雨によって解消された後に海上に投棄された奴隷達であった。36 人の奴隷達の海上投棄は、「絶対的必要性」という海上保険法上の法的根拠がなく、保険者が負担する「海の危険」による損失に含まれないことを意味していた。

従って、3 月 5 日の審理では、裁判官が保険金が支払われる奴隷達を 132 人と指示したことによって、裁判官が要約した証拠に事実誤認が含まれることになり、陪審は、裁判官によって指示された誤りを含む証拠にもとづき評決を認定したわけである。ヘイウッドによって主張された新証拠は、原告勝訴を認定した陪審評決そのものに対してよりも、裁判官の指示を受けて 132 人の保険金の支払いを認めた陪審の算定額の誤りに対してであった。誤りを含む証拠に依拠した陪審評決は裁判官によって取り消され、新たに選任される陪審が是正された証拠をもとに審理する新たな審理 new trial が裁判官によって命じられることになる。

原告側バリスタ、チャンブル Mr. Chambre は、「損害額の計算に誤りがあるならば、それは極めて容易に是正されうる問題である。アトニー達がそれを調整することが必要である」と申し立てたが、マンスフィールド卿

は、「彼らが降雨から水を得たのちにどれだけの人達を海上に投棄したのかは、説明されていない状況である」と述べ、新たな審理の必要性を示唆した。マンスフィールド卿が指摘した「降雨後に海上に投棄された奴隷達の状況」が、原告側が主張する「絶対的必要性」そのものを再検討することを意図したのかは、新たな審理が原告側によって回避され、開かれなかったために明らかでない。しかし、新証拠の提出によって、「絶対的必要性」を容認するスタップス証言の信用性への疑いが裁判官達によって共有されたことは明らかであろう。

- (1) Gregson v. Gilbert: The Declaration in the King's Bench, in A. Lyall (ed.), *Granville Sharp's Cases on Slavery*, Hart, 2017, pp. 241-2.
- (2) ゾング号の保険金裁判における「共同海損」慣習の重要性については、M. Lobban, *Slavery, Insurance and Law*, *The Journal of Legal History*, Vol. 28, 2007, pp. 320-2.
- (3) Sharp's Manuscript, p. 9, p. 12.
- (4) Ibid., p. 3.
- (5) J. Walvin, op. cit., p. 92.
- (6) Sharp's Manuscript, p. 4.
- (7) Ibid., p. 9.
- (8) Ibid., p. 3.
- (9) Ibid., pp. 40-1.
- (10) Ibid., p. 15.
- (11) Sharp's Manuscript, p. 30.
- (12) J. Walvin, op. cit., p. 147.
- (13) Sharp's Manuscript, pp. 27-8.
- (14) J. Walvin, op. cit., pp. 146-7.
- (15) Sharp's Manuscript, p. 32, p. 39.
- (16) Ibid., p. 30, pp. 41-2.
- (17) 航海日誌が証拠として提出されなかった経緯については、J. Walvin, op. cit., pp. 140-2.
- (18) Sharp's Manuscript, pp. 13-4.
- (19) Ibid., pp. 65-6.
- (20) Ibid., p. 13.
- (21) Ibid., p. 14.

- (22) Ibid., p. 50. スタッブス自身は5月の審理では証言していないが、3月の審理での スタッブスの証言は、双方の側のバリスタ達によって繰り返し言及された。
- (23) Ibid., pp. 35-6.
- (24) Ibid., p. 57.
- (25) J. Oldham, *Insurance Litigation Involving the Zong and Other British Slave Ships 1780-1807*, pp. 316-7.
- (26) Sharp's Manuscripts, pp. 35-7.
- (27) Ibid., pp. 60-1, p. 76, p. 79.

4 原告側バリスタ達の反論

5月21日、22日の審理では、3人の被告側バリスタ達の申し立てを受けて、2人の原告側バリスタ達も反論した。原告側バリスタ、法務次官 Solicitor General, リー J. Lee は、黒人奴隷達の海上投棄によって生じた損失はゾング号の保険証券に記載された「海の危険」によって生じた損失であり、保険者によって負担される損失であると繰り返し主張し、被告側に次のように反論した。

「投棄された黒人という同胞の一部は我々の法によって財産の対象とされた。それについては疑いはない。裁判官閣下もご存知のように、西インドにおいて我々に属する植民地では、彼らは物的財産であり、法定相続産であるという事実を否定することはできない。この証券はそれを保証している。彼らが財産であると証券が保証することを争うまで議論が進んだことは奇妙なことである。彼らは財産であるばかりでなく、一人につき30ポンドの特別な価値が保証される財産であるという考えにもとづかないならば、人が同胞達に高額な保険をかけることは馬鹿げたことである。裁判官閣下はご存知のように、これは動産の商品の事件であり、実際には保険のために商品を投棄した事件なのである。彼らは保険の目的では商品であり、財産である。それが正しいか間違いかは我々には関係ない。

この事件には、避けられない必要性があったということほど説得させるものはない。この財産、すなわち同胞達が海上に投棄されたが、残りの人達の生存のためであるのか、そうでないのか、それが問題である。スタッ

ブス氏は海上に投棄される前に、1日2クォーツで1日分の水しかなかったと述べている。事件の状況を知るものは誰でも、より大きな悪がより小さな悪を行うことによって避けられたと言うことによって、スタップスに同意せねばならない。彼らはそうすることによってより大きな悪を避けたのである。彼らが数時間でしていなかったならば、全ての黒人が全ての白人を殺していたであろう。スタップス氏はこのような蜂起を防止するためであつたと言つた。⁽¹⁾

ある人が奴隷を財産として保険をかけた時に、この事件には法律上の問題もそれについての疑問も存在しない。その人は、奴隷達は財産であると考え、奴隷達を一人につき30ポンドと評価した。彼らは、他の理性のない積荷や生命のない積荷が投棄されるように、必要性から海上に投棄された。彼がその価値を回復する権利があるかどうかについていかなる疑問も存在しないと思われる。全ての議論が、同胞を財産の対象とする我々の法律が愚かで、専断的で *arbitrary*、圧制的 *tyranical* であるということに至っている。裁判官閣下がそれに対して何をなしうるのか？ 何もない。

この商人は彼自身の証券のなかで一人につき30ポンドで奴隷達を評価することを選択した。奴隷達が財産であると言うことは、彼に反することではない。請負人は一人につき30ポンドで彼らを評価することに同意し、彼らが失われたならば、彼らに対して一人につき30ポンドを支払うと言っている。法律が彼らは奴隷を所有するべきでないのならば、奴隷に対して何も回復できなかったであろう。しかし、法律は現に存在するので、それ以上の議論を支えることはできない。

事件についての私の見解は、人々が誰かの過失もなく、神の摂理によって、風や天候によって、ある状況に置かれるに至ったということである。彼らの苦境は、証人によって宣誓されたように、この恐ろしい不幸を不可避にするものであつた。⁽²⁾」

このように、原告側バリスタ、リーは、この裁判が保険契約（証券）にもとづき被保険者（原告）が保険者（被告）に対して保険金の支払いを求

める民事裁判であることを強調した。海上保険法では、奴隷船によって輸送される奴隷は他の積荷と同じく商品として扱われ、ゾング号の保険証券では、奴隷は一人につき 30 ポンドで補償される商品であった。さらに、保険証券では、輸送中の商品が「海の危険」によって失われた場合には、その損失は保険者が被保険者に対して負担する損失とされていた。原告側は、輸送中の商品が「海の危険」によって生じた「必要性」によって投荷されたことによる損失として、海上投棄された黒人奴隷達の保険金の支払いを求めたわけである。イングランド法は黒人奴隷が商品であることを認めているので、裁判官は保険金訴訟として判決を下す以外にないと主張し、原告側は、事実の点で黒人奴隷が人間であることに依拠する被告側の主張によって、裁判の争点が奴隷を商品として扱う奴隷貿易の不当性や黒人奴隷達に対する殺人事件にまで拡大されることを牽制した。

この審理を傍聴していたシャープによれば、原告側バリスタ、リーは「関係者達に対して殺人での刑事訴追を起こそうとしている人が法廷にいる。(同時に向きを変えて私を見た。)それは狂気のさたである。黒人達は財産である」と裁判官達に大声で激しい口調で言ったという。⁽³⁾

原告側バリスタ、リーの反論は、3月5日の審理での原告側の主張を再度申し立てたものと思われる。3月5日の審理では、リーのこの主張はスタッフスの証言によって容認された。裁判官も、スタッフスの証言によって容認されたリーの主張をもとに証拠を要約した。商人陪審も、彼らが熟知する奴隷貿易の現実をもとに原告勝訴の評決を認定したわけである。

さらに、原告側は、ゾング号の航海が長期化したために水不足に陥り、黒人奴隷達を海上投棄せざるをえない「絶対的必要性」が生じた原因を説明し、黒人奴隷達の海上投棄によって生じた損失が保険者が負担しない船長の誤りによって生じたとする被告側の主張に反論した。原告側バリスタ、チャンブル Mr. Chambre は次のように反論した。

「私が裁判官閣下を煩わせるであろう問題は二つある。その一つは、事実の点で、なされた行為を正当化するために避けられない必要性が存在し

たのかどうかである。次の問題は、避けられない必要性が存在するとすれば、その必要性は航海上の偶発的出来事 **accident** によって生じたのか、それとも、請負人達ではなく被保険者達が責任を負う船舶の船長のある種の錯誤、無知、非行によって生じたのかである。

122 人以上の人達の生命を滅失する暴力的行動がそれを聞く人達に恐怖心を引き起こすことなく述べられ、語られないことは明らかであるが、この行動が考察され調査されるための二つの視点がある。そのようになされた行動がその 2 倍の人達の生存のためであるならば、また、この行動を控えることが殺された人達だけでなく救われた人達をも失うならば、それは正当化される。裁判所が考察すべき課題は、この事件で証明された全ての状況において、この正当化が当事者達に法律上生じるのかどうかである。彼らはどこにいるのかわからなかったが、その時に支配していた風から、ジャマイカに到着する可能性よりも早く他の場所のいずれかに到着することは不可能であったと、証人は証言した。そのときは乗員達が水の供給に何をなしえたのかだけが考察課題であった。完全な配給で 1 日分しかなかったと宣誓して陳述している。これが事実以外の何ものにも依存しない問題である。

雨の供給があった後に、スタップスの証拠によって 26 人の男達が海上に投棄されたと言われた。雨という天からの援助にもかかわらず、投棄された全ての数にもかかわらず、彼らを航海の目的地に運ぶためには、水の量は半分も 4 分の 1 もなかった。雨は 1 日か 2 日にすぎず、降雨量は船の供給に充分ではない。裁判官閣下も、スタップスによって述べられたジャマイカに着いた時の黒人達だけでなく乗組員たちの悲惨な状態を思い出すでしょう。30 人の黒人奴隷達が飢餓のために死んでデッキの上に置かれ、17 人の乗組員達も痩せこけ、骨が皮膚を通して見えるほどの窮乏と悲惨な状態に置かれ、そのうちの 7 人の生命が犠牲にされた。この事件を絶対的必要性以外の他の観点で理解することはできない。

この行動の必要性が確定された後で、それが請負人達を免責し、被保険

者達だけに損失を負わせるような重大な錯誤 gross mistake の結果であるのかどうかを検討するために残されている。被告側によって二つの誤りが主張された。その一つはトバコ島を離れた時の水樽の調査についてである。20 日分の水があると船長に報告されたが、スタッブスはその報告に誤りがあったと考えた。しかし、それは航海に致命的な誤りではなく、その後の誤りが生じなかったならば、何らかの悪い結果を生み出す誤りではない。そのあとの誤りがどうであったのかがスタッブスによって与えられた説明に従い考察されるために残されている。船長の過失もしくは無知に負わされるべき刑事上のものは何もないと私は考える。それは避けられない出来事の一つであり、請負人達を免責し証券を無効にするものではない。

通常の航路では、トバコからヒスパニオラ島の近海を航行するのが慣行であった。スタッブス氏は、トバコからジャマイカ島までの航海は 8 日もしくは 10 日であったと話している。当時のヒスパニオラ島は敵国の支配下にあり、船長は船の安全のために必要なある程度の距離でヒスパニオラ島が見えるところで船を維持するつもりであった。しかし、その時の海流によって、彼らは予想したよりも離れた距離まで運ばれた。ヒスパニオラ島からジャマイカ島までの距離は、10 日間のなかで 1 日半か 2 日間の航海であった。彼らが最初の島が見えるところに来た時、それがヒスパニオラ島であることを疑わなかった。彼らは 2 日間長く航海を続けた。その後、その時に初めて、彼らはジャマイカ島を見失ったかもしれないと疑った。それが疑いとなった時は、水の調査がなされた時であった。

私は、請負人達は航海中に生じる誤りによって免責されないことを申し上げたい。被保険者は、一般的配慮と一般的注意が彼らが雇う船長や船員によって払われることを保証するだけである。この事件では、最高度の注意が船長によって払われている。請負人達を免責する刑事上の不注意 criminal inattention の事例も存在しないし、船長自身を雇用者の訴訟に服せしめる重過失 gross negligence も存在しない。船長は慎重かつ注意深く行動

した。彼は敵の港から距離を置いていた。彼は船の保存のために必要であると考えた。事件は、いつも以上に予想以上に激しく動く海流の結果として生じた。それが、スタップスが彼の証拠において海流によって明白に証明した事実である。船は海流によってヒスパニオラ島からはるか遠くまで運ばれ、その結果が1カ月近い航海の遅れであった。

私は、裁判所がこの理由にもとづき、弁護側には根拠がないという意見であろうことを希望する。従って、この事件全体に関して、避けられない必要性が存在し、生じた損失を請負人達から被保険者に移す重大な錯誤 *gross mistake* も存在しないというのが裁判所の意見であると私は信じている。陪審の注意は特にその事実に向けられ、裁判官閣下も彼らにその事実の考察を指示した。そして、陪審は、それは船長の何らかの重大な錯誤によってではなく、航海の危険によってであると認定した。これらすべての理由にもとづき、裁判官閣下がこのような新たな審理の申し立てにはいかなる根拠もないという意見であろうことを私は希望する。」⁽⁴⁾

原告側バリスタ、チャンブルの反論は、21日の被告側バリスタ達の弁論を受けて22日に行われた。スタップスの証言によって示されたカリブ海に入ってからゾング号の航海の状況を改めて説明した。ゾング号は敵国領であるヒスパニオラ島から一定の距離を置いて航海し、ジャマイカ島に到着する予定であったが、予想外に速い海流によって遠くまで運ばれたためにジャマイカ島を見失い、さらに西へと航海を続けた結果、航海の長期化によって水不足に陥り、奴隷達を海上投棄せざるをえない「絶対的必要性」下に置かれた。予想外に速い海流が「絶対的必要性」を生じさせた原因として主張された。

さらに、チャンブルは、被告側が主張する船長の誤りに対しても、請負人達（被告）は航海中に生じた誤りによって免責されないと主張した。「この事件には保険請負人達を免責する刑事上の不注意 *criminal inattention* も存在しないし、船長自身を雇用者による訴訟に服せしめる重過失 *gross negligence* も存在しない」と指摘した。標準的な海上保険証券では、保険

者は船長による一般的注意義務の欠如によって生じる損失を補償するが、重過失によって生じた損失を補償しないと商人社会によって理解されていた。従って、船長の誤りによって生じた損失であっても、刑事上の不注意や重過失を含まない場合には、保険証券に記載された「他の不幸」に含まれ、保険請負人によって補償される損失とされた。⁽⁵⁾船長の誤りによって生じた損失は、船長や船員達の不正行為 *barratray* によって生じた損失と区別された。⁽⁶⁾

船長は私的運送人 *private carrier* としての一般的注意義務を果たしており、船長の行動には保険請負人達を免責する刑事上の不注意や重過失も存在しないとして、奴隷達の海上投棄によって生じた損失を保険請負人達が補償する「海の危険」によって生じた損失であると主張した。しかし、通常の過失と重過失を区別する原告側バリスタ、チャンブルの主張は、船長の誤り、無知を主張する被告側バリスタ達から無視された。

- (1) 被告側バリスタ、ダベンポートは、「奴隷達の間には反乱も生じなかったし、そのつぶやきもない」として、奴隷達の海上投棄が水不足によって生じるかもしれない奴隷達の反乱に対する予防策であったとする原告側バリスタの主張に反論した。(Sharp's Manuscript, p. 7.) 奴隷達の反乱の可能性をめぐる原告側バリスタ、リーと被告側バリスタ、ダベンポートの論争については、Ibid., pp. 52-3.
- (2) Ibid., pp. 45-8, pp. 58-9.
- (3) P. Hoare, op. cit., p. 240.
- (4) Sharp's Manuscript, pp. 83-5.
- (5) J. Oldham, op. cit., pp. 314-5.
- (6) 海上保険法では、「犯罪のもしくは詐欺的性質があり、あるいは重大な過失がある *grossly negligent* 船長もしくは船員達の行為はどれでも、彼ら自身の利益に資するものであって、船の所有者達の同意も彼らへの周知もなく所有者達に損害を与えるものであれば、不正行為 *barratray* である」とされた。J. A. Park, op. cit., p. 185.

5 判決について

原告側の再反論の終了後に、3人の裁判官達は判決を下した。首席裁判官、マンスフィールド卿は、判決を次のように説明した。

「これは非常に珍しい事件である。私は（証人の）再尋問 Reexamination に明白に値すると考える。今回に出され、審理の時には出されなかった異議には特別の重要性がある。すなわち、あなた達（原告側）は訴状の中で海の危険を主張し、それがこの必要性の理由であったと主張するが、それは事件の事実と反している。というのは、あなた達（原告側）は訴状のなかで次のように告発しているからである。「海流と逆風によって、船舶は危険でかつ水漏れが生じ foul and leaky, 船舶が危険で、かつ水漏れが生じたことが船舶の航海を遅らせた原因であった。そして、それが水の消費を生じさせ、船舶は大変な苦境と欠乏状態に置かれた。」彼らは（被告側）は、船舶が危険で、かつ水漏れが生じたことについて質問をしていない。しかし、それが航海の遅れの原因でないことは極めて明白である。遅れの原因は、船長がヒスパニオラ島とジャマイカ島を間違えたことである。彼らがどこにいるのかを知っていたならば、海流は彼らに影響を与えなかったであろう。彼らが間違いをしなかったならば、何ら必要性もなかったであろう。もしも、陪審が評決を考えるとときに、降雨後に非常に多くの黒人達が海上に投棄されたと考えていたならば、黒人達がどのようにして投棄されるに至ったのかについての説明がないので、ヘイウッド氏が述べたことは極めて重要な状況である。異なる事実が主張されているからである。それは非常に珍しい事件である。再尋問の理由だけにとづき、新たな審理に入るべきであると私は考える。」⁽¹⁾

マンスフィールド卿の判決に対して、他の二人の裁判官達（ウिल्ズ Mr. Willes, ブラー Mr. Buller）も同じ意見であると表明し、新たな審理を指示した。判決文では、2日間の審理によって明らかにされた二つの新証拠が新たな審理を認める理由として示された。この二つの新証拠そのものは、5月21日の審理の終了時にマンスフィールド卿によって表明された「証拠のまとめ」ですでに指摘されていた。⁽²⁾ 22日の審理で原告側バリスタから新証拠を否定する説得力ある反論がなされなかったので、新証拠をもとに判決は表明された。

二つの新証拠のうちの一つは、原告側が訴状に記載した訴訟原因に関してである。訴状では、「海流と逆風によって、船舶が危険かつ水漏れが生じ、」それが航海の遅れを生み、水不足を生じさせた原因とされた。しかし、裁判官は、「海流と逆風によって、危険かつ水漏れが生じ、」それが航海を遅れさせ水不足を生じさせた原因であるとする原告側の主張を事実と反する訴訟原因として否定した。しかし、訴訟原因のこの部分は、原告側バリスタ達だけでなく、被告側バリスタ達によっても証人スタッブスに質問されなかったために、スタッブスによって証言されていなかった。航海の遅れと水不足を生じさせた原因よりも、航海の遅れと水不足によって生じた結果（「絶対的必要性」）が争点とされ、スタッブスの証言もこの争点に向けられていた。裁判官が訴訟原因のこの部分を新たな審理の理由として指摘したことは、原告側にとっても被告側にとっても予想外であったと思われる。⁽³⁾

さらに、航海の遅れと水不足を生じさせた原因は、船長がヒスパニオラ島とジャマイカ島を間違えたことであると指摘した。これは原告側が否定してきた被告側の主張であった。この2日間の審理の結果、裁判官は、「海の危険」に訴訟原因を求める原告側の主張ではなく、船長の誤りが航海の遅れと水不足の原因であるとする被告側の主張を証拠として認めるに至ったわけである。

新たな審理の理由とされたもう一つの新証拠は、被告側バリスタ、ヘイウッドによって提出された。3月5日の陪審評決では、絶対的必要性によって海上投棄された132人の奴隷達に対する保険金の支払いが認められた。しかし、132人には降雨後に海上に投棄された36人が含まれることがヘイウッドによって証明されたために、36人が海上投棄された状況を改めて審理することが新たな審理のもう一つの理由であった。降雨後に海上投棄された奴隷達が「絶対的必要性」下に置かれたのが審理されることになるが、その一方で、マンスフィールド卿は、降雨前に海上投棄された奴隷達が「絶対的必要性」によって海上投棄されたことを容認していた

⁽⁴⁾
わけである。

新たな審理は新たに選任される陪審のもとで進められる。この事件では、証拠は証人スタップスの証言以外にない。証人スタップスは、新たに選任された陪審の前で、双方の側のバリスタ達からの証人尋問を受けて改めて証言することになる。新たな審理は、新たに選任される陪審の面前で、3月5日の審理と5月21日、22日の審理の影響を受けることなく進められることになる。

- (1) Sharp's Manuscript, pp. 89-90. なお, Gregson v. Gilbert (1783) 3Doug 232, 99ER 629 は, 1831 年に収録されたものであり, 簡略な説明となっている。ヘイウッドによって提出された新証拠の部分は省略され, マンスフィールド卿の判決からもこの部分は省かれている。Douglas Report は正確な裁判記録ではない。
- (2) Sharp's Manuscript, pp. 60-1. マンスフィールド卿は, 5月21日の審理の終了後の「証拠のまとめ」で次のように述べている。「訴状では, 海の危険として風, 暴風, 海流を主張した。それが船舶を危険かつ水漏れを生じさせ, 航海を妨げた原因とされた。これは証拠にもとづく事実ではない。(海は) 静寂であって嵐もなかった。ヘイウッド氏によって述べられたことは, 私は実際には知らされていない事実である。降雨後の1日に投棄された数を合算した結果, 補償が求められる数に36人の奴隷達が加えられた。スタップスは陪審に対してその数を加えることによって証拠を与えていた。」
- (3) 訴状に記載された「船舶が危険かつ水漏れを生じた *foul and leaky*」という訴訟原因に対しては, 被告側ではダベンポートがわずかに言及しただけであった。「スタップスが与えた証拠のその部分の説明は, 不安定な天候, 多種多様な風, 風状態によって彼らは長い航海をしたということであり, 一つの危険もない」と述べ, 原告側が主張する「海の危険」を否定した。(Ibid., p. 9.) 裁判官はダベンポートのこの主張を証拠として認めたのである。その一方で, 原告側バリスタ, チャンブルは, 訴訟原因のこの部分に対して証人へ質問しなかったので, 証明されていないことを認め, 航海の遅れが海流によって生じたことを強調するだけであった。(Ibid., pp. 87-8.)
- (4) J. Krikler, *The Zong and the Lord Chief Justice*, History Workshop Journal, Vol. 64, 2007, p. 38.

八 まとめ 一判決後の展開一

5 月 22 日の新たな審理の決定を受け、グREGソン・シンジケートは新たな審理に向けた準備をしたと思われるが、最終的には、グREGソン・シンジケートは保険請負人達（ギルバート及び 6 人）に対する訴訟を断念したために、新たな審理は開かれなかった。グREGソン・シンジケートは、ゾング号で海上投棄された奴隷達に対する保険金支払い請求を断念したわけである。グREGソン・シンジケートが新たな審理を断念するに至った要因として次のことが考慮されたと思われる。

この裁判は、3 月 5 日と 5 月 21 日、22 日の 2 回の審理を通して、保険金の支払いをめぐる単なる民事裁判から、シャープが被告側に加わることによって奴隷貿易の正当性、合法性が争われる政治的な裁判へと転換した。黒人奴隷達の海上投棄も殺人事件として告発された。シャープが指摘するように、「船の所有者と保険者間の争いは、邪悪かつ不正に死に至らしめられた非常に多くの人達の金銭上の価値をめぐる彼ら自身の間での利益目当ての取引についての争いであって、殺人に関する争いではない。にもかかわらず、その争いはあの恐ろしい取引を暴露させた。その争いがなければ、恐ろしい取引は神を恐れぬ奴隷取引業者の間でのみ知られ、明るみに出されることはなかったであろう。」⁽¹⁾

新たな審理が開かれたとしても、奴隷貿易の反人間性を主張した被告側バリスタ達の主張が再び繰り返されることは明らかであった。シャープが被告側に加わることによって、訴訟の継続が関係者しか知らない奴隷貿易の現実を世の中に知らしめることになり、反奴隷貿易の世論を高める結果を生み出すことになる。訴訟の継続は、奴隷貿易を維持したい原告側にとって危険な結果をもたらすものであった。訴訟の継続によって、奴隷貿易そのものがその代償を支払うことになる。これが新たな審理を放棄した理由の一つであった。

法的な理由も原告側が新たな審理を放棄した理由として挙げられる。そ

れは5月22日の判決に示されていた。判決の中で、裁判官は、船長の誤りが航海を遅らせ水不足を生じさせた原因であることを証拠として容認した。原告側の主張が否定され、被告側の主張が証拠として認められた。原告側が保険証券に記載された「海の危険」に訴訟原因を求めたとしても、裁判官は新たな審理で「海の危険」を訴訟原因として認めなかったと思われる。

パークは、「船長が行くべき島を見失い、乗組員達が水不足のために苦境に置かれ、何人かの奴隷達を投棄した場合には、この損失は海の危険⁽²⁾による損失と説明されない」とグレグソン対ギルバート事件を評価した。

原告側が訴訟原因の根本的な変更を余儀なくされ、被告側の主張が証拠として認められたために勝訴の可能性が低いと考えたことが新たな審理を放棄した法的理由であったと思われる。

原告側が新たな審理を開始することができなかったもう一つの法的理由は、ほぼ同時期に進められた財務府裁判所エクイティ部 the Equity side of the Exchequer における訴訟（Gilbert v. Gregson）が関係していた。王座裁判所で審理された訴訟（Gregson v. Gilbert）と異なり、1月末に提訴されたこの訴訟では、原告がギルバートを含む7人で、被告がW. グレグソンを含む6人であった。この訴訟では、原告側（ギルバート達）は、被告側（グレグソン達）に対して、コモン・ローの手続を停止させる差止命令 injunction⁽³⁾と被告達6人とケルサル及び彼らの共謀者たちの出廷命令を求めている。財務府裁判所エクイティ部は王座裁判所に対して差止命令を命じる権限はなく、財務府裁判所エクイティ部からの差止命令は指名された被告や個人に対して働くことになる。⁽⁴⁾

しかし、王座裁判所における審理は、スタップスを唯一の証人として3月5日と5月21日、22日に行われており、この2回の審理に対して、原告が財務府裁判所エクイティ部に請求した差止命令も証人召喚令状も財務府裁判所エクイティ部から発せられなかったことは、明らかである。

その一方で、差止命令は1784年5月に取り消されたと記録されたこと

から、原告はある時点で被告側に対してコモン・ロー上の手続を停止させる差止命令を獲得したと推測された。差止命令は新たな審理の申し立ての成功後に発せられたために、これが新たな審理が開かれなかった理由として指摘された。⁽⁵⁾ 証人スタップスを唯一の証拠とする新たな審理は差止命令によって禁止されていたことを示している。

グREGSON・シンジケートは、これら社会的法的諸状況を考慮して新たな審理を回避することにしたと思われる。

その一方で、グREGSON・シンジケートがゾング号で海上投棄された奴隷達の保険金裁判を放棄したことは、彼らの奴隷貿易に全く影響を与えなかった。アメリカ独立戦争期に一時的停滞を受けたとはいえ、1780年代と90年代のリバプールの奴隷貿易は最盛期を迎えていた。(詳しくは、「18世紀後半リバプールの奴隷貿易」参照。) グREGSON・シンジケートが所有する奴隷船は、1781年から1790年までの10年間にゾング号が奴隷達を乗船させたゴールドコーストから、8,018人の奴隷達を輸送しており、1780年以後の20年間で34,931人のアフリカ人奴隷達がグREGSON・シンジケートが所有する船舶によって西インド諸島に輸送されていた。⁽⁶⁾ 奴隷貿易はグREGSON・シンジケートにとって利益を生むファミリー・ビジネスであった。1790年代には奴隷貿易はウィリアム・グREGSONから3人の息子達に引き継がれたが、グREGSON・シンジケートはリバプールの奴隷貿易の発展を支えた奴隷貿易商人達であった。

ゾング号の保険金裁判の新たな審理は開かれなかったが、奴隷貿易の廃止を求める活動そのものはその後も継続する。1783年6月には、クエイカー達による奴隷貿易に反対する最初の請願が議会に提出された。⁽⁷⁾ 奴隷貿易に反対する活動はクエイカー達のネットワークによって支えられていたが、これがより広範な人達を引き付ける活動として発展するのは、1787年5月、シャープ、クラークソン等によって「奴隷貿易の廃止を実現するための協会 A Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade」がロンドンで設立されたからであった。⁽⁸⁾ この協会は、さらにマンチェスター、バ

ーミンガムなどの都市だけでなく全国で設立され、奴隷貿易に反対する大量のビラや小冊子の配布や講演活動によって、反奴隷貿易の世論を拡大させた。そして、特に重視した活動が議会に対する反奴隷貿易の公的請願、署名活動であった。反奴隷貿易の請願署名を受けて、議会在奴隷貿易の廃止を審議する道が開かれたわけである。奴隷貿易の廃止に向けた政治的な第一歩が示された。

1788年2月には、35の請願署名が庶民院に提出されたことを受けて、枢密院の貿易委員会が「アフリカ貿易の現状」を調査した。委員会の開会中だけで奴隷貿易に反対する103の請願署名が寄せられたという。⁽⁹⁾1788年を通して、60,000人が奴隷貿易の廃止を求める請願に署名した。署名者には議会への選挙権を持たない女性達も含まれており、⁽¹⁰⁾奴隷貿易廃止運動はそれを支える広範な世論を背景に進められた。⁽¹¹⁾

その一方で、奴隷貿易から利益を得ている人達からの請願やそれを支持する議員達からの反対もあり、奴隷貿易が議会で廃止されるのは、20年後の1807年まで待たねばならなかった。

(1) P. Hoare, op. cit., p. 243.

(2) J. Park, op. cit., pp. 138-9.

(3) 財務府裁判所エクイティ部に提出された訴状については、A. Lyall (ed.), *Granville Sharp's Cases on Slavery*, pp. 311-33.

(4) J. Oldham, *Insurance Litigation Involving the Zong and Other British Slave Ship 1780-1807*, p. 316.

(5) A. Lewis, *Martin Dockray and the Zong: A Tribute in the Form of a Chronology*, *The Journal of Legal History*, Vol. 28, 2007, pp. 365-70.

(6) J. Walvin, op. cit., pp. 161-2.

(7) S. Drescher, *Public Opinion and Parliament in the Abolition of British Slave Trade*, in S. Farrell, M. Unwin, J. Walvin (ed.), *The British Slave Trade*, Edinburgh Univ. Press, 2007, p. 44.

(8) *Ibid.*, pp. 47-8; P. Hoare, op. cit., pp. 395-6; J. Walvin, op. cit., p. 189.

(9) P. Hoare, op. cit., pp. 398-9. 請願署名は、ロンドン市、2つの大学、複数の工業都市、国教会のいくつかの主教区、クエイカー達、非国教徒達 Dissenters から提出さ

れた。

- (10) S. Drescher, *op. cit.*, pp. 47-52; J. Walvin, *The Propaganda of Anti-Slavery*, in J. Walvin (ed.) *Slavery and British Society 1776-1846*, Macmillan, 1982, pp. 61-3. 1787 年のマンチェスターの最初の署名者リストでは, 302 人の署名者のうちの 68 人が女性であった。1788 年 8 月のロンドンの署名者リストには, 200 人以上の女性が含まれており, 全署名者の 1 割が女性であった。奴隷貿易の廃止を求める請願への女性の署名者はその後さらに増加する。
- (11) マンチェスターでは, 奴隷貿易廃止委員会による 1787 年の議会への請願に 10,000 人以上の人達が署名したが, 奴隷貿易の拠点であるリバプールでは, 1788 年の議会への奴隷貿易の廃止を求める請願の署名者はたった 8 人であった。B. Howman, *Abolitionism in Liverpool*, in D. Richardson et al (ed.), *Liverpool and Transatlantic Slavery*, Liverpool Univ. Press. 2007, pp. 278-9.

(くりはら・まさと 香川大学名誉教授)