

近世フランスにおける難破船略奪と 「漂流物取得権」

阿 河 雄二郎

1 難破船と難破船略奪

近世ヨーロッパの海洋世界では船はよく沈没したようである。大航海時代のコロンブスやマゼランの航海をみても 4-5 隻に 1 隻が遭難しており、海洋世界の自然環境の厳しさを想起させるが、遠洋航海に乗りだす者にとって、16 世紀では 20-25%，17 世紀でも 10% 程度の船の消耗は覚悟の内であったと思われる。18 世紀の海洋は比較的安全性が得られるようになったが、それでもデュコワンの研究によれば、西フランスのナントから遠洋航海に赴いた船のうち、アメリカへの直行便で 2.5%，アフリカ・アメリカを回るいわゆる三角貿易船（奴隷船）で 5.5% が母港に戻らなかった（18 世紀の総計では 231 隻にのぼる）⁽¹⁾。同じ 18 世紀にアジア貿易を独占的に担ったフランス・インド会社についても、オドレーは全出港船数の 7% にあたる 60 隻の沈没を確認している⁽²⁾。

船の沈没にはさまざまな原因があった。その最大のものは突風、暴風雨、濃霧といった不可抗力的な自然現象であるが、近年の研究では、とくに 18 世紀が進むにつれて、船の大型化や数の増加にもかかわらず、船員数がそれほど増えず、むしろトンあたりの船員の比率が減少したこと、利益を追求するあまり積載容量をはるかに超える積荷がなされたことが、船員に厳しい労働を強い、海難事故につながったと指摘されている⁽³⁾。海難事故は天災であるよりも、人災の面が強かったのである。

フランスの海洋用語では、船の沈没のさまざまな状況に見合って、示唆に富んだ語彙が広がっている⁽⁴⁾。船底に海水が浸入し、そのまま海中に没する場合は“couler”や“sancir”，風雨に晒され、荒波にもまれて、船首から真っ逆さまに沈む場合は“sombrier”，横波を受けて、横転する場合は“chavirer”，上下逆さまに転覆する場合は“capoter”といった具合である。このような用語からは、船は大海原でドラマティックに沈没したと想定されがちだが、実際には海難事故の多くは陸地から指呼の間にある近海で起こった。船の航路が海岸寄りに設定されていたからである。皮肉なことに、船にとって最大の難所は、出入りする港、風待ちや嵐を避ける目的の錨地や寄港地といった人工的な施設だった。先述したフランス・インド会社船も、船の沈没現場はフランス沿岸部、マスカレーニュ諸島やインドの寄港地の近辺に偏っている⁽⁵⁾。

船はもちろん木材でできていたので、近海を航行しているかぎり、沈没の危険が生じた時、舳先を海岸に向けることができたし、大事故が発生しても、すぐさま海の藻屑となるのではなく、海を漂流し、やがて海岸に辿り着くことが多かった。注目すべきは、座礁した船も沈没と同じ扱いを受ける場合があったことである。たとえ船体に大きな損傷がなくとも、岩礁や砂州から最終的に脱出（離礁）できない船は、自由に操舵できないという理由によって、漂流物にすぎないとみなされたのである。そこに本稿のテーマである「難破船（*naufrage*）」の問題を考えるひとつの手がかりがある。難破船とは、字義どおりには「毀れた船（＝破船）」という意味で、風雨などによって船が大破するさまをさすが⁽⁶⁾、航行不全に陥り、ばらばらに砕けながら海上を彷徨う船というニュアンスがある。

難破船や漂流物が海岸に打ち寄せられた時、沿岸部の人々はどうに対応したのだろうか。この点について、18-19世紀の沿岸世界のマンタリテの変容過程を究明しているコルバン『浜辺の誕生』は次のような場面を描き出している⁽⁷⁾。「『空模様が怪しくなると、あの連中が姿を現わす。白っぽい暗礁を伝って下りてきて、背丈のある草むらに隠れ、泡だつ海水にまみれたまま何時間もじっとしている。あの者たちは待っているのだ——大洋が海の藻屑となっ

た人間や金目の品々をあたりに打ち上げてくれるのを』。難破の残骸が山のよう流れつくや、この畜群はいっせいにたかり、船体をばらばらにし、水夫の死体を切り刻む。殺気だち、争うようにして、漂流物を奪い合う」。ここからは、哀れな難破船を獲物のようにつけ狙う、野蛮で残忍な「難破船の略奪者 (pilleur d'épaves)」としての沿岸部の人々の姿が浮かび上がってくる。

この素朴な「難破船の略奪者」のイメージを、より積極的に船の沈没を引き起こす「難破船略奪者 (naufraqueur)」へと膨らませたのはミシュレである。彼はフランス各地を旅行し、海や沿岸部に伝わる物語を紹介する感動的な『海』(1861年)を著したが、それに先立つ『フランス点描』(1833年)で次のように書き記した⁽⁸⁾。「海が哀れな船を投げ込むや否や、男や女、子供たちは海岸へと走る。彼らはこの獲物に飛びかかる。こうした狼たちを止めようと期待してはならない。彼らは憲兵隊さながらの燈火のもとで、静かに略奪する。彼らはいつも難破船を待っているとしても、彼らがそれをしばしば引き起こしているのも確かなことだ。彼らはしばしば牝牛の角に揺れ動くランプを点して、船を岩礁へと導くのだと、人は言う。それがどんな夜だったかは神のみぞ知る。溺死した女性の指から指輪を奪うために、その指を歯で食いちぎる人が見られたのである」。

ミシュレが描くような、闇夜、偽信号で船を絶壁や岩礁におびき寄せて破滅させる「難破船略奪者」が本当にいたかについては議論があり、海洋史研究者の大勢は否定的である⁽⁹⁾。確かに、そうした伝承は、古今東西の海洋世界に共通してみられるステレオタイプにすぎないのかも知れない。けれども、その当時、「難破船略奪者」が高い信憑性をもって語られていた状況証拠は存在する。何よりも王令がそれに言及しているからである。ちなみに1681年に制定された海事王令4部9章44条は、「たとえ海藻権、その他を口実にしても、海に隣接した土地の領主やその他の領主が、利益を得るため、水先案内人をして、船を彼らの土地につながる海岸で座礁させようと強いた場合には死刑とする」、同45条は「夜に海岸や危険な場所で偽りの灯を点して、そこに船をひきつけ、破滅させようとする者も、同じように死刑とする。彼らの身体は灯が

焚かれた場所に立てられた柱に縛りつけられる」と記している⁽¹⁰⁾。

本稿では、こうした「難破船略奪者」の問題に深く立ち入らないが、少なくともコルバンが指摘する「難破船の略奪者」については、その実態が近年の研究でかなり明らかにされている。ここでは、そのひとつの状況をカバントウ『危険な海岸』から紹介しておきたい⁽¹¹⁾。以下は、1724年ブルターニュ半島最西端のラ岬沖に浮かぶサン島に漂着したサラ号に対する略奪の光景である。「ほぼすべての住民、およそ 350 人ほどが、男も女も子供も海岸にやって来て、そこではある者たちが、またあそこではある者たちが、波で海岸に打ち寄せられた羊毛やバターを持っていった。船は完全に壊れており、そのために、羊毛の入った袋が引き裂かれていた。その後、私たち（当局者）は、このような略奪を阻止しようと望んでいたが、マリー・ミリネという女性は、強くて凶暴な 2 人の大柄な娘を連れて、私たちが安全に確保しようとしていた多くの羊毛やバターをとある場所に持ち去った。そこで、この積荷を守るために、その場所にケルサローム殿を派遣したのだが、彼女たちは荷物をそのまま置いていかないと石で打ち殺してしまうぞと私たちに言った。こうした脅迫の前に、私たちはいずれ裁判にかけるからと言って引き下がった。……そして、私たちは件の船（サラ号）に戻ったのだが、そこでは、何人かの住民たち、とくに彼らのなかでもっとも重要で尊敬もされているポール・モニエを見つけた。彼は島の主といつも言われていたので、私たちは彼に手を貸してくれるように頼んだが、件のモニエも仲間たちもこれに答えようとはせず、ひたすら船体と舷側に斧をふるった。……（司祭が帰ったあと）、これで通行が自由になったので、彼らはその船の荷物や、私たちが崖の上にすでに積ませてあった荷物にも殺到して、その大半を家に持ち帰った」。史料からは、島民が一丸となって略奪行為に狂奔し、難破船略奪が農民一揆のような様相を呈していたこと、その一方で、当局側の出先役人が犯人の取締りに戸惑っている様子が垣間見えてくる。

筆者は 18 世紀末、おそらく 19 世紀初頭まで続いていたと想定されるフランス沿岸部を舞台とした難破船略奪に関心を持ち、その研究の一端を別稿で論

じる予定だが、本稿はその前提として、王令や海事法といった法的な史料をもとに、海岸に辿りついた漂流物が誰に帰属するかの問題を、とくに「漂流物取得権（*droit de bris et d'épaves*）」と絡めて検討したい。換言すれば、それは、海岸の「領有」をめぐる王権と沿岸部の人々との関係史であり、「無主地」としての海や海岸、「無主物」としての漂流物という筆者が数年来取り組んでいる課題の一環でもある。

2 17世紀までの「漂流物取得権」

本節では、古代から17世紀にいたる難破船や漂流物の帰属をめぐる問題を、主にパキウとレオーの研究に依拠しつつ概観しておきたい。

これについては、すでに古代ギリシア・ローマ時代から議論があったが、航海の安全をはかり、商業や交易を促進するのは国家の責務であるとの立場から、紀元1世紀前後に成立したとされる「ロードス海法」も、のちの「ローマ法」も沿岸部の人々に船や積荷の救助を命じるとともに、それらを元の持主に返す方向を支持した⁽¹²⁾。所有権の保護である。ただし、所有者が特定できない場合、漂流物は国家に没収され、国庫に入るとされた。これが上級権力者による「漂流物取得権」の起源である。投げ荷に関しては、積荷をやむをえず投棄したか、意図的に投棄したかが重要な論点で、後者は所有権を自ら放棄したのであるから、それを発見し拾った人に所有権が移るが（＝「放棄物 *dere-licti*」の扱い）、前者は投げ荷が船の沈没を防ぐための正当な措置であることが認められれば、所有権は失われなかった（＝「遺失物 *deperditi*」の扱い）⁽¹³⁾。したがって、どの積荷を投棄するかは荷主（所有者）にとって死活問題で、船長と荷主との間で裁判沙汰になる事例は多かったようである。そのためにも、船長は状況に応じて的確な判断を下す必要があった。

しかし、このようなルールは公的な目が行き届いている地域でのみ有効で、それ以外の地域では、発見者が漂流物を取得するのは当然視され、暴力的な難破船略奪がまかり通っていたと考えて差し支えないだろう。国家権力も、国庫

権をたてに、その分け前に与っていた。古代ギリシアでは、オデュッセウスへの恨みから、彼がトロイアから故国に帰還するのを阻止するため、彼の船団を松明の燈火で岩礁へと誘い込んだナウプリオスの伝説が知られている⁽¹⁴⁾。ナウプリオスは「難破船略奪者」の元祖といえよう。そうした海浜での悲劇を憐れんで、ハドリアヌスやアントニヌス=ピウスといったローマの賢帝は船を失った人々の救済立法を講じたが、さほど効果があったとは思われない⁽¹⁵⁾。ローマ帝国を再建したシャルルマーニュ大帝も、漂流物を元の持主に戻すべく海事法を定めた。

中世フランスにおいては、王権の弱体化に乗じて封建領主が王権の代行者としての地位を強め、国庫権にあたる「漂流物取得権」を手中にした。ブルターニュ地方の領主レオン伯は、自分の領内にある峻嶮な岩礁を指してどんな宝石にも優る価値ある石だと豪語したという⁽¹⁶⁾。この岩礁が高価な難破船をもたらしてくれるからである。もっとも、13-14世紀以後、王権の沿岸支配は復興の兆しをみせ、海洋世界の安全を謳うローマ法の影響は、地中海方面では「海の領事」、大西洋方面では「オレロン海法」という海の掟に結実した。本節で取り上げるオレロン海法は、イギリス王ヘンリ2世の妃エレオノール・ダキテーヌが制定したとも、リチャード1世が十字軍遠征から持ち帰ったともいわれるが、実際はオレロン島を中心とした慣行を13-16世紀に長時間をかけて成文化したものである⁽¹⁷⁾。その適用範囲はビスケー湾からブリテン諸島や北海方面に及び、地中海方面で実践されてきた海の掟がジブラルタル海峡を経て、いよいよ大西洋沿岸の人々を捉えたことを示唆している。

とはいえ、57条からなるオレロン海法は簡潔な法令集というにはほど遠く、だらだらと文を書き連ねたものである。ここでは、その代表例として、長文にわたるが、難破船の扱いについて多くの情報を含んでいる25条を引用しておきたい⁽¹⁸⁾。

「船がどこかの場所からやってきて、港に入ろうとして、旗を掲げ、水先案内人を寄こすか、船を港に引くボートを寄こしてほしいと信号を出す。なぜなら風や潮は反対向きだからである。件の船を案内したり、停泊させるために船

がやってくる。しかし、どんな場所にも不条理で呪わしい慣習があつて、ある場所では、失われた船のうちの $\frac{1}{3}$ か $\frac{1}{4}$ がその場所の領主のものとなり、救助者には別の $\frac{1}{3}$ か $\frac{1}{4}$ が、残りだけが船長や商人のものとなる。このようなことを考えて、また、どんな時にも領主の機嫌を取ろうとして、裏切り者で、不実な悪党のような者が、意図的に船と積荷を破滅させようと件の船を岩場へと導き、岩に乗り上げさせる。そうすると、彼らは哀れな人を救済するふりをして、まず船を解体し、粉々にする。あらゆる理性や良心に反して、積荷を盗み、持ち去ってしまうのである。後になると、彼らは領主にもっと歓迎されるかも知れない。(というのは)、彼らは全速力で、この不幸な惨事の悲しい話を領主の家に伝えるのである。すると件の領主は、家来を連れて船の遭難の場所にやってきて、自分の分け前を取る。救助者も彼らの分を取る。残されたものが商人のものとなる。しかし、これは全能なる神の法に、また、慣習や王令に反するものである。件の財産を奪った場所の領主、救助者、その他の者は呪われており、破門されるべきであり、そして、以上に述べた者と同様に窃盗者として処罰されるべきである。しかし、偽りの不実な水先案内人については、厳しく無慈悲な死を受けるべく処罰されねばならない。彼らが件の船を導き、海岸で破滅させたまさに同じ場所に、絞首台が高く立てられる。そして、そうした呪われた水先案内人は、あまりに大きな不名誉と恥辱を伴って自分の生涯を終えるのである。件の絞首台は、その場所にその後そのまま残されるが、その近くを通る他の船に目に見える永遠の記憶としてである。以上が判決である」。条文はすべてこの調子である。

オレロン海法の第一の特色は、各条項の末尾に「以上が判決である」とあるように、西大西洋の海域における難破船や積荷にまつわる海事裁判の判例集としてまとめられていることである。エレオノール・ダキテーヌが立法者とされたのは、この海域でよく知られる人物の名のもとに権威づけをはかったためであろう。

第二の特色は、船の沈没について、水夫であれ、沿岸部の人々であれ、意図的な沈没をはかる「難破船略奪者」の存在を想定していることである。しか

も、この難破船略奪には沿岸部の領主が「漂流物取得権」を口実に暗躍していることが大きな問題で、条文はこうした悪辣な犯罪者に破門を宣し、見せしめとしての極刑を定めている。**26**条はもっと激烈で、「もしどこかの領主がとても野蛮で、（難破船略奪をおこなった）非人間的な人々を容認するばかりでなく、彼らがそのような悪党行為をするのを放置したり支援するのであれば、また、もし彼（領主）がそのような難破船で分け前を取るようなことがあれば、件の領主は捕えられ、彼の財産はすべて没収され、それに付随する権利として、（損害を受けた人に）弁償するために、売却されるべきである。そして、彼自身は、彼の所有する館の真ん中の柱か棒につながれ、その家は四方から火がつけられ、すべて燃え尽きさせるべきである。城壁は破壊され、石は引き倒され、その場所は、後世の人々にただ豚だけを売る市場に変えられるべきである」とある。さらに**31**条では、難破船の略奪者を「狂犬よりもっと野蛮で、残酷で、非人間的な人々」と糾弾し、在地の領主には「そうした難破船の略奪者を裁きかけ、彼らを身体的にも金銭的にも処罰し、彼らが半ば死ぬまで海に浸し、そして、彼らを海から引き出して、石でもって殺す」ことが命じられた。

その一方、法の第三の特色は、沿岸部の人々に難破船の救助活動を促していることである。ちなみに**29**条は次のように述べている。「そのような不幸が起こった場所の領主は、船から逃げ出した人々や、船とその積荷に対して、放置したり、妨害したり、対抗してはならない。彼ら（乗船者）は全力をあげて救い出したものを確保しようとしているのである。（それゆえ）在地の領主は、自分の直接の配下や彼の権限や裁判領域に属する人々を使って、件の憔悴した商人や水夫を助けるべきである。彼らの難破した船の積荷を救うためである。正しい所有者からどのような横領、略取もあってはならない。そのような骨の折れる救助活動に対しては、正当な理由、良心、正義に基づいて（相当の）報酬や謝礼がなされる。そのような場合、憔悴した商人や水夫から救助者にどのような約束がなされようとも、（報酬額は）この法の**4**条に述べられている。もしこの法に反して行動する、つまり、件の哀れな憔悴し破滅した難破

船の人々から、彼らの意思に反して、また、彼らの同意なしに行動すれば、彼ら（領主などの略奪者）は教会によって破門され、窃盗の処罰を受ける。速やかに彼らが返却しなければである。このような処罰から彼らを守るどのような慣習や法規も存在しない」。この条文からは、キリスト教の「慈愛」の精神から難破船への救助活動が奨励され、救助に携わった人にはそれ相応の謝礼が支払われること、また、4条や25条にあるとおり、救助された積荷は原則的に元の所有者・救助者・領主で3分割されたことがわかる。4条は高額な報奨金を請求する救助者への抑制措置である。

それとの関係で、第四の特色は、救助活動や回収物に対する処置がかなり明確に提示されていることである。30条は次のように記している。「このような悲惨な場合、在地の領主は件の積荷を救うべく人を派遣し、それらを安全に確保しなければならない。彼（領主）は溺死した人の報告をし、それを知らせ、積荷の救済のために、（救助活動の出費を）自分の資金ではなく、救われた積荷（の売上金）で賄うのである。その費用は、（救助のために）冒した危険の度合、骨折りに応じて支給される。そして残ったものは1年とそれ以上、安全に確保されねばならない。その期間に積荷の荷主が現われず、期間が過ぎてしまうと、彼（領主）は公的にできるだけのものを売って、（金を）手にすることができる。この売買から得た金を、彼は理性や良心に基づき、貧しい人や、貧しい娘たち、その他慈善のために用いる。しかし、もし彼が件の積荷の全部ないし一部を自分のために使うと、彼はわが母、聖なる教会の呪いを受けることになる。赦免を得なければ、損害を賠償しなければである」。ここでは、回収物は在地の領主の手で少なくとも1年間は保管すること、その期間が過ぎると、領主は回収物を売却してよいが、「聖母」の名にかけて、売上金を貧民救済のために支出することが厳命されている。

投棄された積荷についても、オレロン海法は32条で興味深い判例を伝えている。「もし悪天候によって、海上で船を軽くするため、また、その航路の途上で錨を投げ入れるため、重くなりすぎた積荷を投棄することは望ましいと考えられる。それは皆の安全のためになされるのである。かくして、投げ込ま

れ、船縁から捨てられた件の積荷は、最初にそれを所持（発見）し、それを持ち運んだ人のものとなる。しかし、ここではより深く考えなくてはならない。すなわち、それがそのように真であるのは、船長、商人、水夫が件の商品を放棄し、（海に）投げ込んだものが、もう二度と回収する希望や見込みを断念して、つまり、それらの商品が完全に失われ、（誰かに）与えられるものとして手放される場合に限られる。それは、そうした商品に対して、（その後）どのような探査や追及がなされない場合ということである。その時にのみ、最初の占有者が、その合法的な所有者となる」。この措置は、投げ荷に関して「放棄物」と「遺失物」を区別したロードス海法以来の解釈をふまえたものと思われるが、船主や荷主の権利を守ろうとする意思が強く反映されている。

以上、大西洋海域の片隅にあって、アトランダムな条文の羅列と思われたオレロン海法は、意外にも古代ギリシア・ローマ以来の伝統に沿って、航行の安全、船や積荷の保護を提唱する普遍的な海事法の側面を有していたのである。沿岸部の人々には海難救助が求められている。領主のもつ「漂流物取得権」には否定的で、領主には公権力の代行者として、難破船略奪を阻止するよう厳正な法の執行が求められている。そのような流れは、16-17世紀の王令のなかで一層拡充されることとなった。

フランソワ 1 世が制定した 1543 年 2 月王令 11 条は、沈没した船や積荷の所有者が失った財貨の保全を当局に求める「損害物返還の申し立て（*réclamation*）」をしなかった場合に、回収物を発見者・海軍提督・領主（ないし国王）で 3 分割することを規定した⁽¹⁹⁾。「放棄物」に対して、王権が自己の取り分に言及した最初の事例である。また同 12 条では、海中から引き上げられた回収物への権利も同様に三者間で 3 分割とされた。ただし、両条とも所有者の返還申し立て期間は 1 年と 1 日と明記されており、その期間内であれば、所有者は回収費用を払いさえすれば、取り戻す権利が認められた⁽²⁰⁾。その間、発見者や当局者には回収物を保管する義務が課されている。ただ 12 条については、高等法院の反対により、返還申し立ての猶予期間は 2 カ月に短縮された。1584 年 3 月王令もこれを追認している。大海原や海底で発見された

漂流物は、もはや「遺失物」ではなく、「放棄物」とみなされたのだろう。

これと類似したケースに「錨漁 (pêche aux ancres)」がある⁽²¹⁾。リュクの研究によれば、錨地などで沈没の危険が迫った時、船は沈没を免れるため海に投げ入れていた錨を切るので、事後、沿岸部の人々は海底に沈んだ金目の錨を探し奪い合ったという。猶予期間の短縮は、海難救助の意欲を掻き立てるためか、あるいは、財貨は海水に浸かった段階で「無主物」に転じるという観念が働いたのかも知れない。猶予期間が1543年王令の規定通り1年に戻されるには1629年1月王令（いわゆるミショー法典）を待たねばならない。その447条では、返還申し立てが3カ月うちになければ、当局者は保存のきかない回収物の売却を認められたが、すべてを自由に処理するにはやはり1年待つ必要があった⁽²²⁾。

もうひとつの重要な動きは、とくに16世紀以降、海や海岸は公のものであり、航海、通商、漁業などの安全や自由を保障するのは王権以外にないとの論理から、王権が主権的権利を掲げ、沿岸部の独占的支配を主張したことである。その煽りで、沿岸部の領主は「漂流物取得権」の論拠の正統性を失った。その体制をほぼ確立したのはルイ13世の宰相リシュリユーである。1626年、リシュリユーは大諸侯が世襲財産化してきた「海軍提督 (Amiral)」職を廃止し、自ら「航海・商業長官 (Grand Maître de Navigation et de Commerce)」に就任するとともに⁽²³⁾、ミショー法典450条で沿岸部の領主や海港都市の総督が勝手に海軍提督やその補佐官を名乗ることを禁じ、451条で彼らに海の交易や商業に関する訴訟を扱うことをも禁じた。以後、こうした海事関係の訴訟や行政を一括して管掌したのは、王権の下部機関としての「海事監督局 (Amirauté)」である⁽²⁴⁾。

もちろん、この流れには行きつ戻りつがあり、1627年にジロンド河口で発生したポルトガル船の難破に対する利権をめぐって、ギュイエンヌ総督エペルノン公の権益に割り込もうとしたリシュリユーがわずかな分け前で引き下がった例をみても、領主側が簡単に「漂流物取得権」を手放したわけではなかった⁽²⁵⁾。しかし、少なくとも法のレヴェルでは、17世紀中葉までに王権による

沿岸部の支配体制は整ったといえよう。それを集大成したのがルイ 14 世のもとで海軍卿を務めたコルベールによる 1681 年の海事王令である。海事王令とはどのような性格のものか、難破船略奪の問題にどのような影響を及ぼしたのだろうか。

3 1681 年海事王令と海難救助

ルイ 14 世は、親政開始早々に民事（1667 年）、刑事（1670 年）、河川・森林（1669 年）など一連の改革王令を発し、「新政」にかける心意気を示した。ひとつの統一的な法による全国統治である⁽²⁶⁾。そのうち成案に 10 年を要した海事王令（1681 年）は、のちに公布された海軍王令（1689 年）と並んで、海洋世界の秩序化に賭けるコルベールの意欲がもっともよく現れたものである。コルベールの海洋政策は、海港や産業インフラの整備、海軍の建設、商業会社の創設、植民地貿易の振興にあるが、王令はそれらを下支えする法的な役割を担った⁽²⁷⁾。ブーレ＝ソテルは、5 部 53 章 704 条からなる壮大な海事王令を「(既存の法令を) 並立から総合へと置換させたもの」「思考とその表現のあいだでの完璧な適用という意味で、美の完成の域に達した」と絶賛している⁽²⁸⁾。立案にあたって、コルベールは沿岸部各地を实地調査し、固陋な司法官（官職保有者）をスタッフから外し、息子で補佐役のセニユレー以外は、デルビニイ、ル・ヴァイエ・ド・ブティニイ、ルイエなど実務官僚を起用し、最終案の起草をバリ高等法院弁護士ド・フルクロワただ一人に委ねた⁽²⁹⁾。

ここで海事王令の全体像を検討する用意はないが、本稿で対象とする難破船や漂流物の問題がこの王令のマージナルなテーマでなかったことだけは強調しておきたい。王令はその序文で、航海や商業の発展のためには、「これまで不確かであった海洋の約束事を取り決め、海事監督局の役人の権限や海民の義務を規定し、わが王国の広がりの中にある港湾、海岸、錨地によきポリスを樹立することが重要である」と述べているからである⁽³⁰⁾。「よきポリス」という表現に着目するヴァンドロワは、王令 4 部 7 章「海岸（rivage）」のさりげな

い、わずか2条項が「海の国境線」を画定する役目を果たしたこと、それをもとに海岸線の防衛と警備、港湾の整備、海民の登録、海事監督局の職掌など「よきポリス」の具体的な政策課題が浮上してきたことを鋭く指摘している⁽³¹⁾。

難破船や漂流物の扱いは、4部「港、沿岸、錨地、海岸のポリス」のうち、前述した7章「海岸」に続く9章「難破船、漂流物、座礁」の45の条文でコンパクトにまとめられている⁽³²⁾。その1条は「嵐によって、わが王国の海岸に投げ出された、あるいは海岸に座礁した船、その船員、積荷をわが保護と庇護のもとにおく」、2条は「わが臣民には、難破の危険にあるとみた人々を救うのに全力を尽くすことを命じる。彼らの生命や財貨に危害を加えるものは、死刑に処されるべきである。それには、どんな慈悲も認められるべきではなく、これ以後そうした慈悲は無用である。裁判官には、それらを何ら顧慮すべきでないことを厳命する」とあり、遭難して沿岸部に漂着した船、船員、積荷の安全保障を王権が全面的に約束する内容となっている。それを前提に、9章は難破船の発生以後の海難救助の段取りをきめ細かく規定している。以下にその主な手順を紹介しておこう。

難破船を発見すると、沿岸部の領主や住民は海事監督局の役人に通報するとともに、率先して救助活動をおこなう(3条)。この間に略奪や隠匿があれば、彼らの責任となる(4条)。現場に到着した役人は、現地の住民を指揮・動員して漂流物の回収に努め、それらを倉庫に保管する。救助活動に携わった住民には日当が支払われる。役人は難破船の生残りの船長や乗組員から事情を聴取する(6-12条)。当局者は近隣の都市や教会で公示や問い合わせを実施し、船の遭難を持主に速やかに伝える。ただし、1カ月経っても持主が現れない場合、腐敗しやすい物資は競売に付し、その売上金は救助活動にあたった住民の賃金に充当させる(13条)。役人は回収物の目録作成、略奪者の摘発などの任務にあたるが、不正を避けるため、金銭を直接扱ったり、自ら競売に参加することは禁じられる(6, 16, 30条)。1年と1日が経っても持主が現れない場合は、回収物を国王、(国王が認めた)領主、海軍提督で3分割する。発見

者はこの配分に参画できない（26条）。彼らが配分に与るのは、海底から引き揚げられた財貨の1/3に限られる（27条）。引き揚げられた錨は2カ月待てば発見者のものとなる（28条）。役人は難破船の死者の調書を作成し、カトリックであることが判明すれば死者を墓地に埋葬する。死体を隠したり、死者の所持品を奪った人は体刑に処される。死者の衣服は墓掘り人のものとなる（32-34条）⁽³³⁾。

以上のような手順からは、いくつかの特色が認められる。そのひとつは、海事監督局を中心に、海岸を常時監視し、海難救助を迅速かつ組織的に進める仕組が構築されたことである。海事監督局は主要な海港都市約50に配置されたが、その管轄下に、沿岸部では村を単位とした沿岸警備人（garde côte）と沿岸警備隊（milice garde-côte）が設けられた。前者は村で選ばれたポリス担当の村役人、後者は沿岸警備を担当する民兵組織で、密出入国者や密輸の取り締まり、沖合いを通る艦船の監視、そして難破船の発見・救助という具合に、沿岸パトロールがかなり機能している。もうひとつの要点は、難破船の救助活動が沿岸部の領主や住民に義務づけられたことである。彼らは当局の指示に従い、救助用の道具を手にし、牛馬や荷車、小船などを提供して、救助活動に努めねばならない。その際、発見者に回収物への権利はなく、実働日数分の日当を役人から支払われるだけである。唯一発見者に認められた権利が海底から引き揚げられた回収物（主に錨）だったのは、彼らを海難救助につなぎとめておく意味合いがあったためだろう。

海難救助の体制が整えられるなかで、所有権は一層保護されるようになった。損害物返還の申し立ての期間は1年と1日と比較的長くとられ、ミショー法典の取り決めが尊重されている。期間を過ぎた回収物がほぼ王権に帰するのは、王権が「漂流物取得権」を国庫権として完全に掌握した証拠である。その例外は領主権が史料的に証明されたノルマンディ地方の場合で、そこでは、37条により領主の取り分が「海藻権（droit de varech）」の名目で維持された⁽³⁴⁾。なお、9章を締め括る44、45条は、本稿第1節で紹介したように、「難破船略奪者」の实在を匂わせ、極悪人に見せしめとしての刑罰を宣告した

ことで有名だが、その古色蒼然とした言説は、すでに述べたオレロン海法の内容と一致し、むしろそれを模したものにほかならない。この点では、合理的で近代的な法と評される海事王令にも、古くから海洋世界に伝わる強迫観念やイメージが投影された部分が残されていたのである。

それでは、王権による海や海岸の支配が強化され、沿岸部の人々に海難救助が義務づけられた海事王令の布告をもって、難破船略奪は沿岸世界から一掃されていったのだろうか。次節では、ヴァラン『1681年海事王令の新注釈』（1760年）を参考に、ヴァランの視線から垣間見えてくる難破船略奪の問題を検討したい。

4 ヴァランと難破船略奪

ヴァラン（1695–1765年）はラ・ロシエルの生まれで、当地の上座裁判所検事、海事監督局検事を務めた法律家である。ラ・ロシエルのアカデミー創設に尽力し、『ラ・ロシエル慣習法の新注釈』（1756年）を著すなど、実務家というより学究肌の啓蒙人というイメージがふさわしい⁽³⁵⁾。1760年には彼の名を不朽にする著作『海事王令の新注釈』が海軍提督パンティエーヴル公に献呈された。序文のなかで、彼は「その経済的にみごとな配置、その全体も部分も賢明なポリス、その正確な決定、法の分野での知性という点で、この王令は普遍的な称賛に値する。この王令はすべてのテーマについて法解釈の要約を示すものである」と述べている⁽³⁶⁾。海事王令をあまりに持ち上げている点が鼻につくが、彼にとって、これまでの海洋法を渉猟し、海事のすべてにわたって目配りしたこの王令は、まさしく海洋法の到達点であり、普遍法としての意義が認められたのである。なお、この書物は海事王令を一項目ごとに解説したもので、ナポレオン時代に新しい海洋法が制定されるまでの約40年間活用された。海洋法の歩みを知る上で、この著作は貴重で記念碑的な労作である。

さて、ヴァランが難破船略奪を正面から論じているのは、海事王令4部9章「難破船、漂流物、座礁」に対応する解釈の箇所である⁽³⁷⁾。ヴァランは難

破船略奪の歴史に触れて、古代には存在した海洋世界の良俗秩序が徐々に失われていく過程を、やや抽象的に論じている。「不幸な人々（＝難破した人）の境遇に思いをいたし、彼らから不幸の感情を緩和するように努めるのは人道的なことである。もっとも荒々しく、もっとも野蛮な時代に至るまで、（太古の時代の）自然の声はなお十分に聞かれたので、こうした憐憫の情にも心を開くことができた。……どのような運命の悪戯から、難破したり、外国の海岸に座礁する不幸をもった人に対して、（以前とは）異なることがなされるようになったのだろうか。というのは、これと同じ時、彼ら（難破した人）は、波の恐怖から免れたと思いきや、もうひとつの死をしばしば被ることになったからである。それは、彼らに残酷な手で冷淡になされるがゆえに、また、彼らにとって救いの港であったはずの場所でなされるがゆえに、より苦痛に充ちたものであった。（そのなかで）、もっとも好運な人は、自分の身の自由や財産しか失わなかった人のことである」。このあたり、啓蒙人としてのヴァランの説明はモンテスキュー『法の精神』のそれと類似し、野蛮な時代（＝中世）の到来とともに難破船略奪が発生し、不法な殺戮、身体の拘束、財産没収が繰り返されたと批判している。

ヴァランからみて、そうした流れを最終的に断ち切り、海洋世界に平安をもたらしたのがルイ 14 世の海事王令であった。この点で、ルイ 14 世は類稀な英明な君主という位置づけになる。「この大きな仕事に最後の手を下すことは、ルイ 14 世にとっておかれた。……この偉大な君主は、それにこの上なく見事に取り組み、条文で次のように宣言した。すなわち、王は嵐によって王国の海岸に投げ出された船、その船員、積荷のすべてを、あるいは、王国で座礁し、一般には難破船から逃れ出たすべてのものを自己の保護と庇護のもとに置いたのである」。「そこには、法の動機をより敬意を払うべきものとする偉大で、高貴で、荘厳な気風がある。難破船略奪は、もはや単なる不正や窃盗、神が人々の間に樹立しようとした信頼関係を壊す犯罪として禁じられたばかりではない。さらに、それは大逆の罪にもあたる行為とみなされて禁じられたのである。なぜなら、犯罪者は公権力を軽蔑して、君主が自己の保護と庇護のもと

に置いたものを奪っているからである」。

それでは、海事王令の布告を境に、大逆罪にも相当する難破船略奪は姿を消していったのだろうか。ヴァランはその点にきわめて懐疑的である。その理由は、難破船略奪という犯罪行為に、沿岸部の住民が何ら罪の意識もなく関わっていたからである。

「宗教や人間性をともに墮落させるそうした野蛮な行為は、罪への恐れによって、ずっと以前から稀になってきているが、それでも悲惨な場合には、略奪への情熱を緩慢にさせているわけではない。領主たちが不正で篡奪した権利として漂流物取得権を禁じられ、どのような難破船の物品を奪うことも禁じた法を遵守するにつれて、今度は沿岸部の住民が自らの略奪や盗賊行為への生来の性癖を示すもっと大きな自由を獲得したように思われる」。ヴァランによれば、かつての非道な領主に代わって、沿岸部の住民が「漂流物取得権」を手にしたのである。彼らの「生来の性癖」とはどのようなものか。以下の文章は、彼らの行動様式をヴィヴィッドに捉えた一節である。「航海者にとって恐怖を引き起こすものは、略奪者にとって喜びの対象である。嵐のちょっとした兆候があると、彼らは仕事を放り投げ、昼も夜も海岸をうろつき回る。もちろん、それは、法令に従って波の間で彼らには危なく見えるものを救うためではなく、素早く自分の手元で見つけられる漂流物を奪うためである。(それも、もっとも犯罪にならないようにである)」。

海事監督局検事という役職にもかかわらず、ヴァランは難破船略奪の現場にあまり足を運ばなかったようである。それでもラ・ロシェル出身の彼は、暴風雨の時には必ず海浜をぶらつく沿岸部の住民の意識や習性を知悉していた。彼らが嬉々として略奪に邁進するのは、法を知らないからではない。「彼らが知らないわけがない法（＝海事王令）は、そうした財貨が彼らのものではないと警告しているが、彼らにはまったく無駄である。彼らはその法を不当な拘束とみなし、その法の目的が彼らの幸運が自分たちにもたらしてくれたものを奪い取ることにあるのだとしている。彼らの幻想はそのようなもので、この種の略奪では、彼らにはどんな躊躇もない。他の場所でならどこでも、彼らはそうし

た略奪を高らかに糾弾するであろうはずなのに」。「……彼ら住民は、海事監督局の役人が到着する前に難破船のところに来るのに情熱が欠けてなどいない。彼らは皆この種の災難には不可避な混乱から利益を得ようと、略奪をする目的だけでしかやって来ないのである。商品の袋や箱に出くわすと、彼らはそれを開いて、簡単に奪えるものを取り出す。もし、それがブドウ酒やブランデーの樽だと、彼らは樽の底を抜き、理性を働かせる力をまったく失って、最初には酒をできるだけ自分の家に持ち帰ろうと思っていたのに、その決意をモはや実行できないほどに痛飲するのである」。「……海事監督局の役人でさえ、この悪党どもの泥酔の場所に接近しようものなら、時として侮辱される。一連の騒乱に巻き込まれないように、役人は引き下がらねばならない」。

このような叙述からは、沿岸部の住民は難破船に対して慣習的ともいえる権利（略奪権）を行使したが、順法精神がないわけではなく、ただ犯罪の自覚が欠けているので、役人がやって来ても悪びれたり、ひるむ様子がなかったことがわかる。場合によっては、彼らは酒を大量に飲み、その勢いで一種の神がかり的な雰囲気の中かで行動したのである。そのありさまは、第1節で紹介したサン島のサラ号の情景を彷彿とさせる。役人の事なかれ主義的な態度はそこに基因している。

したがって、「難破船に走り寄って行くのに、かくも情熱的な人」による略奪を防止するためにヴァランが提案した方策は、何よりも沿岸監視人の数を増やすこと、救助活動に来たと称する人々に安易に日当を渡さないこと、さらに、隠匿物摘発のための家宅捜査を適宜実施し、証拠固めがむずかしい裁判に訴えるのではなく、手っ取り早く罰金を徴収する、というやり方であった。その方がはるかに現実的で効果的であるとのヴァランの認識は、現場を知る役人ならではの経験から生み出された知恵であろう。ただし、18世紀後半、ラ・ロシェルにほど近い西大西洋沿岸一帯では難破船略奪がなお盛んにおこなわれていたのであって、そうした沿岸部の人々の意識構造と啓蒙人ヴァランの醒めたまなざしとの落差が気がかりなところである。

5 法令と慣習のはざま——難破船略奪の実相を求めて

本稿は、近世フランスの沿岸世界で継起した難破船略奪の背景を探るひとつの切り口として、古代から1681年の海事王令までの漂流物に関する海事法の取り決めに概観し、ロードス海法以来、ローマ法、オレロン海法、そしてフランスの断片的な王令を総括した海事王令まで、基本的に国家権力が航行の安全を保証し、船主や荷主など所有者の権利の擁護に力点がおかれるルールが提起されてきたことを確認した。もっとも、そのような海事法が布告されること自体が、その反対の現実、すなわち海の安全が必ずしも確立せず、難破船略奪が日常的に跋扈する状況にあったことを想起させる。

その一方、これまで難破船略奪は法に無知な沿岸部の人々の仕業とみなされる傾向があったが、ヴァランの言説からは、彼らが略奪を正当な行為としておこなっていたこと、彼らは海事王令の内容をおそらく知っており、奨励される海難救助と略奪とを兼ねて現場にやって来たことが推測される⁽³⁸⁾。海難救助のさなかに少しの漂流物を失敬するのは、彼らからみて窃盗や略奪にはあたらず、一種の駄賃にすぎなかったのであろうか。沿岸世界には「嵐が来れば海岸に行け」との言い伝えがあり、彼らはそれを普段から実践していたにすぎない。こうした法と慣習のはざまに難破船略奪が展開する素地があったと思われるが、その点をふまえて、より具体的に難破船略奪のさまを検証する作業が次の課題となる。

注

- (1) J. Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la Marine de commerce au 18^e siècle*, 2 vol., Paris, 1989, t-1, p.15.
- (2) P. Haudrière, *La Compagnie française des Indes au 18^e siècle*, 2005. Paris, p.479.
- (3) A. Cabantous, *La vergue et les fers*, Paris, 1984, p.61 ; G. Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*,

Paris, 1997, p.276.

- (4)(6) C. Bouchet et C. Thomasset (dir.), *Le Naufrage*, Paris, 1997, p.8.
- (5) P. Haudrère, “Naufrages sur la route maritime vers les Indes au 18^e siècle”, dans C. Bouchet et C. Thomasset (dir.), *ibid.*, pp.57-58.
- (7) アラン・コルバン (福井和美訳) 『浜辺の誕生』藤原書店, 1992 年, 435 頁。
- (8) J. Michelet, *Tableau de France*, dans *Histoire de France*, Paris, 1869, t-1, p.184.
- (9) A. Cabantous, *Les côtes barbares, pillleurs d'épaves et sociétés littorales en France, 1680-1830*, Paris, 1993, p.41 ; K. Salomé, “Figures menaçantes et tableaux inquiétants”, dans M. Augeron et M. Tranchant (dir.), *La Violence et la Mer*, Rennes, 2004, p.460. なお, 「難破船略奪者」の实在の可能性を探ったデュコワンの論考が興味深い。J. Ducoin, “Naufrageurs et pillleurs d'épaves sur les côtes bretonnes au 18^e siècle”, dans *Le Naufrage, op. cit.*, pp.311-325.
- (10) Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, Paris, 1823-1833, t-19, p.352.
- (11) A. Cabantous, *Les côtes barbares . . .*, *op. cit.*, p.48. 筆者はこの史料をすでに阿河雄二郎「オーバン考」『エクス・オリエンテ』(大阪外大) 7 号, 2002 年, 8-9 頁で用いた。この論考は, 外国人(オーバン)が広義の「漂流物」にあたることを論じたものである。
- (12) Y. Pasquiou, *Du droit d'épaves, bris et naufrage*, Paris, 1896, pp.10-12 ; A. E. Réhault, *Le Naufrage*, 2 vol., Lille, 2002, chap.1.
- (13) Y. Pasquiou, *op. cit.*, pp.13-14 ; A. E. Réhault, *op. cit.*, p.302.
- (14) Y. Pasquiou, *op. cit.*, p.8.
- (15) Y. Pasquiou, *op. cit.*, pp.19-20, pp.29-30.
- (16) ジュール・ミシュレ (加賀野井秀一訳) 『海』藤原書店, 1996 年, 73 頁。P. Sébillot, *Le folklore de France*, Paris, 1968, t-2, p.142.
- (17) J. M. Pardessus, *Us et coutumes de la mer, ou collections des usages maritimes*, Paris, 1847, chap.8 ; Y. Pasquiou, *op. cit.*, pp.52-53.
- (18) 本稿では, 「オレロン海法 (Rôle d'Oléron)」のテキストとして, J. M. Pardessus (éd.), *Collection de lois maritimes antérieures au 18^e siècle*, 6 vol., Paris, 1828, t-2, pp.323-354 を用いた。ただしオレロン海法にはいくつかの版があり, 条項番号も一致していない。なお紙数の関係で, 以下ではオレロン海法からの引用文への注記を省略した。また, 本稿では「海の領事 (Consulat de la mer)」 「海の道標 (Guidon de la mer)」など海事王令に先行する中近世ヨーロッパの海事法に言及しえなかった。
- (19)(20) Y. Pasquiou, *op. cit.*, pp.58-61 ; A. E. Réhault, *op. cit.*, p.317.

- (21) A. M. Luc, *Gens de Ré au 18^e siècle*, Paris, 2008, p.120.
- (22) Isambert, *op. cit.*, t-16, pp.336-337.
- (23) リシュリユーの海洋政策については、さしあたって P. Castagnos, *Richelieu face à la mer*, Rennes, 1989 を参照。
- (24) G. Le Bouëdec, *op. cit.*, pp.263-267. 海事監督局についての研究は近年でも少ない。A. M. Luc, “Ces Messieurs de l’Amirauté de La Rochelle”, dans G. Le Bouëdec et F. Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du 15^e au 20^e siècle*, Rennes, 2000, pp.129-143.
- (25) Y. Pasquiou, *op. cit.*, pp.61-62.
- (26) B. Barbiche, *Les institutions de la monarchie française à l’époque moderne*, Paris, 1999, pp.66-67.
- (27) E. Taillemite, “L’importance de l’ordonnance de 1681 dans les réformes maritimes de Colbert”, *Revue de la Saintonge et de l’Aunis*, 27, 2001, p.151.
- (28) M. Boulet-Sautel, “Colbert et la législation”, dans R. Mousnier (dir.), *Un nouveau Colbert*, Paris, 1985, p.132.
- (29) M. A. Vandroy, “La loi et le rivage d’après l’ordonnance de 1681 et le commentaire de Valin”, *Revue de la Saintonge et de l’Aunis*, 27, 2001, p.58.
- (30) J. M. Pardessus (éd.), *Collection de lois maritimes. . .*, *op. cit.*, t-4, p.325.
- (31) M. A. Vandroy, art. cit., pp.59-62.
- (32) J. M. Pardessus (éd.), *Collection de lois maritimes. . .*, *op. cit.*, t-4, pp.400-405.
- (33) このような海難救助の仕方は、ほぼ全国的に確立されていたようである。主にブルターニュ地方の難破船略奪を扱った先駆的な業績である A. Cabantous, *Les côtes barbares. . .*, *op. cit.* のほか、シャラント地方の難破船略奪を考察したベレも、この手順に従って研究を進めている。J. Péret, *Naufages et pilleurs d’épaves sur les côtes charentaises aux 17^e et 18^e siècle*, La Crèche, 2004, 2^e et 3^e partie.
- (34) A. E. Réhault, *op. cit.*, pp.334-337.
- (35) J. Flouret, “René-Josué Valin (1695-1765), l’homme et l’académicien”, *Revue de la Saintonge et de l’Aunis*, 27, 2001, pp.77-90.
- (36) R. J. Valin, *Nouveau commentaire sur l’ordonnance de la Marine du mois d’août 1681*, 2 vol., La Rochelle, 1760, t-1, préface p. iii.
- (37) *Ibid.*, t-2, pp.535-546. なお紙数の関係で、以下ではヴァラン『海事王令の新注釈』からの引用箇所の注記を省略した。
- (38) A. Cabantous, *Les côtes barbares. . .*, *op. cit.*, chap. 8 ; J. Péret, *op. cit.*, p.194. カバントゥは、漂流物の取得について、「盗み」「略奪」を告発する司法当

局と、「見つけた」「拾った」と証言する沿岸部の住民の意識の違いに注目し、後者を自立的な「沿岸部の文化（culture de rivage）」と形容している。近年の研究では、S. Coindet, “Les naufrages sur l’île de Sein au 18^e siècle”, *Annales de Bretagne et des pays de l’Ouest*, 113-1, 2006, pp.87-109 がサン島を対象に、海難救助と略奪の交錯する沿岸世界を描きだしている。この論考をふまえると、第1節で引用したサン島のサラ号略奪の情景は、島民の海難救助活動の一環とも読める。

——文学部教授——