

經濟論叢

第八十卷 第五號

- Master, Mariner and Merchant
.....佐 波 宣 平 1
- ウィリアム・タムソンの社会改良思想
.....鎌 田 武 治 31
- アメリカ労働政策史の一齣..... 小 林 英 夫 48
-

昭和三十三年十一月

京 都 大 學 經 濟 學 會

Master, Mariner and Merchant

佐波宣平

(一) 序論

W. Shakespeare の劇作 *The Tempest* のよき Gonzalo の言葉として、次の詩句がある。

Our hint of woe

Is common: every day some sailor's wife,

The masters of some merchant and the merchant,

Have just our theme of woe; Shakespeare: *The Tempest*, Act 1. Scene 2. 3—6.

これを坪内逍遙(訳)では、

「悲歎かなしみの機縁は天下共通でございます、毎日或水夫の妻、或商船の船長、乃至其荷主の商人が、吾々同様の悪運に遭うてをりまする。」 坪内逍遙訳「テムレスト」大正四年四月、早稲田大学出版部、なお、大正一五年七月、「逍遙選集」(春陽堂)のうちに「テムレスト」もこれに同じ。

また、豊田実(訳)では、

「かうした悲しみは、

世の常でありまして、毎日、或水夫の妻、

Master, Mariner and Merchant

或る商船の船長たちが、その荷主の商人が、
私共同様の不運にまうてをります。」 岩波文庫版、昭和二八年

和文で A. W. Schlegel のドイツ語訳によれば、

Dein unser Flug

Zur Klage ist gemein: an jedem Tage

Hat ein Matrosenweib, der Schiffspatron

Von einem Kaufmann, und der Kaufmann selbst

Zur gleicher Klage Stoff: Rudolph Sammer 版, 1826.

となつてゐる。これら三つは私の目にとられた限りの *Tempest* 訳のすべてであるが、そのいずれにも重大な過誤が
ひそかにこまやかに思われる。

最初に問題になるのは “the masters of some merchant” の “merchant” である。これは、直ぐあとに
つづく “and the merchant” の “merchant” (商人、荷主) と異なり、坪内、豊田両氏のように「商船」と訳
せざるべきである。これを単に Kaufmann (商人) としてゐる上記 Schlegel の場合、明きらかに誤訳である。こ
の点で Oxford, *New English Dictionary*, vol. VI, 1919, p. 347. 及び Schmidt, A.: *Shakespeare-Lexicon*,
Berlin, 1923, S. 714. 及び Ichikawa, S.: *Julius Caesar and The Tempest*, (研究社英文学叢書) 大正17年,
p. 254 を参照して “the masters of some merchant” の “merchant” が特に “trading vessel” または
“a ship of trade” 或いは “merchant ship” の意に解すべきものと指摘されてゐることから十分に裏書きされ
よう。よつて、この点はこれ以上たち入って思議するに及ばないと思ふ。

ところが、上記の “the masters of some merchant” の “masters” を「船長」または “Schiffspatron” (船長) と訳している点では、上記三氏はいずれも過誤を犯しているようである。というのは、私の考証によれば、(一) ここで Gonzalo の言うところの「悲歎」または「不運」は海上航行船舶の遭難によって陸上居住者のうける「悲歎」または「不運」であって、もし上記三氏のように、この “masters” を「船長」と訳するとすれば、「水夫の妻」「荷主たる商人」がいずれも陸上居住者であるに反して「船長」だけが海上乗組員となり、一致を欠く。よって、この場合、この “masters” は、どうしても、陸上居住者でなくてはならぬ。(二) ここで、この “masters” の正しい意味如何は、Schmidt: *Shakespeare-Lexicon*, S. 698. によつて見ると、上記詩句 “the masters of some merchant” は “the owners of some trading ships” (或る商船の所有者) となつており、また、市河三喜博士の上記注釈書二五四ページに、これが “the owners of some merchant ship” と記されている。よつて、この “masters” は「船長」ではなくて「船舶所有者」または「船主」と考えたい。そうすれば、「水夫の妻」も「船舶所有者」も「商人」もすべて陸上居住者となり、さきに見たような不一致をまぬがれる。

上記において私がこの場合に限つて “masters” を「船長」と訳すべきでないと結論したのは、もちろん、「船長」を現代的意味、すなわち、船主に雇傭せられ船主から俸給をうける一方、船に乗組んで海上航行の総指揮にあたる者の意にこれを解してのことである。上記三つの翻訳書がいずれも現代読書人を相手に出版されたものなるゆゑ、こうした断定において私は間違っていないつもりである。

Shakespeare の作品が他に類を絶して海軍用語 (sea terms) の使用の豊富且つ正確であることは既に定評の存

するところ、よって、彼の海軍用語は十分に研究に値すると同時に吾々海軍研究者にあつても特に入念な注意を必要とする。

だが、こうした現代的意味での「船長」は、実は、ようやく近世の比較的大型船において確立したにすぎぬばかりか、現今においてさえ、すべての場合に通用する概念ではない。家族もろとも船に乗込んで働く一ぱい船主にあつては、現今においても、船主は同時に船長である。これを「船主船長」という。

森鷗外の「最後の一句」は徳川元文期に取材した小説であるが、そのなかでは「居船頭」と「沖船頭」とが区別されている。

「主人太郎兵衛は船乗とは云つても、自分が船に乗るのではない、北国通ひの船を持つてゐて、それに新七と云ふ男を乗せて、運送の業を営んでゐる。大阪では此太郎兵衛のやうな男を居船頭（いぶねがしら）と云つてゐた。居船頭の太郎兵衛が沖船頭（おきぶねがしら）の新七を使つてゐるのである。」

すなわち、「居船頭」は船舶所有者または船主を意味し、「沖船頭」は船長を意味するが、命名にこうした区別の存することは、「船頭」なる一つの呼称が時によって船主を、時によって船長を意味して混同を生ずる恐れのある事実を告げるものとして注目し値する。「自前船頭」が船主を意味するのも、これに同じ。

日本語で「船頭」は「船員の頭目」という意味で一応「船長」であるが、必ずしも「船頭」は「船長」を意味するとは限らない。「船頭多くして船山にのぼる」というときの「船頭」は単なる「船の操縦者」の意である。いま、これを日本の漁船について見れば、(民俗学辞典、東京堂、昭二六、一五六ページ)

大 船 頭……船尾の一方に位置する漁船の指揮者

脇船頭……大船頭の向い側に位置する

表船頭……船首に位置する

二番船頭……表船頭の向い側に位置する

かくて「船頭」は船長をふくむ高級船員の通称である。

事実、これをヨーロッパの海法史・海事史について見るも同じ用語が船舶所有者をも船長をも意味した場合は相
当多く見受けられ、用語の相互の区別に入念な注意が必要とされる。ただし、繰返しいうが、こうした事例は単に
歴史上の過去の日付のものに限らない。たとえば現在日本語で「船主」という場合について見よ。それは運航に全
然関与しない貸船業者の意味にも、備船運送に応ずるいわゆるオウナマ (contract carrier) の意味にも、更にひ
ろく一般に旅客・荷主の託送に直接応ずる公衆運送人 (common carrier) の意味にも使用せられ、業界人自身
しばしば混同を生じ甚だしい不便なやまされている。これが現実である。したがって、上記 *Tempest* の “the
masters of some merchant” と言うときの “masters” が「船舶所有者」または「船主」と訳さるべきところを
「船長」と訳されたとしても極くありふれた過誤と考えられぬでもない。しかし、海上貿易運送当事者の機能にお
ける未分化から分化への発展過程は単に海事史研究のみならず現代海運業経営形態の研究にとっても重要にして欠
くことを得ない課題である。よって、ここでは、主として用語例に焦点をあててこの方面に関する私の考察の一端
を記すことにした。

なお、上記引用の Shakespeare: *Tempest* のなかで共通の悲歎・不運に遭う者として master, sailor's wife,
merchant があげられているが、master, sailor, merchant ももと海上貿易運送では、大なり小なり未分化であ
ってその間に区別をつけがたく、もとしばしば一人または一体 (一つの組合) をもって機能していたのが、時の経

通と認め、それぞれ分化をたどって現在におよんでいるのと同じで、master を主として考察する本稿にあっては、当然に、他の当事者 sailor または merchant とも触れねば得ない。その点については、上記 *Tempest* の詩句に「master と (sailor と代りて) mariner と merchant との三者の分化過程を主として用語例のうえから、考察する」と記した。

(1) Shakespeare の作品が海事用語の使用において全く驚嘆に値するほど豊富且つ正確であつて、その海事への精通をから見ても彼がただびとでなかつたこと、また、Shakespeare の作品が海事方面で不慣れた人々によつてしばしば誤つて解されることについては、Whall, W. B.: *Shakespeare's Sea Terms Explained*, Bristol, 1910. を参照。ただし、私が本稿でとりあげた *Tempest* の詩句の master または merchant との Whall は全然おれてゐない。

(2) mariner と sailor の過程については後段を参照。

(3) 中世ロマンの海軍法とこの有名な「オロン海法」(Rolle Dolayron; Rolle of Olayron) の経緯を曰へ、

LA MANIERE COMMENT LES MAISTRES DES NAVIRES ET MARCHANS ET AUTRES MARINIERS COMPAGNONS SE DOIVENT REGIR ET GOUVERNER PAR LE JUGEMENT DE LA MER ET ROLLE DOLAYRON

「船長、商人その他海上の仲間が海上の判断およびオロンの法則にたがひて行動処理すべき規條」

「ロレ」の「maistres」は「船長」、「marchans」は「商人(荷主)」、「autres mariniers compaignons」は「船員」を意味しており、船長、船員、商人(貨物上乗人)その他船内にかゝる者すべては、この当時、compaignons (仲間、英語の companions) と呼ばれた。したがつて、たとへば、「meurent les maistres, mariniers et marchans,」(もし船長、船員、商人がともに死亡したるときは)と、ロレの三者は時折り連記される。Rolle Dolayron, § 27. を参照。

(1) ロード海法

ロード島を中心に展開された古代ギリシヤ海上商業について規定したロード海法では現在の吾々が典型的形態に

において概念するような機能の分化した船長を見ることが困難である。ここで海上運送の主役を演ずるのは *varkiv-poc* (naukleros) と *vavrai* (nautai) とであつて、大体において、前者は船舶所有者または船長、後者は船員に相対する。しかし naukleros はしばしば同一人でもつて商人・船主・船長を兼ねた。当時はまた、若干名が一つの組合を組織して貿易運送にあつた關係上、naukleros は自ら船に乗つて航海の指揮にあつたと同時に貿易・船舶に対して持分を所有する企業者でもあつた。船内任務では明らかに naukleros の下位にあつた nautai にあつても、それは単なる船員としてあるよりも船員であると同時に彼の従事する貿易運送に対する持分所有者であつた。船内労役の多くを奴隷に依存していた当時、自由人としての nautai が単なる船内労役に従事する必要は甚だ少なかったと見てよい。

ロード海法によると、naukleros と nautai とは一つの団体を構成していたが、両者は機能のうえで一応は相互に區別される存在であつた。船にあつて航海の指揮にあつた naukleros は投荷をしようとする場合は乗客に相談をしなくてはならなかつた。小がさて高価な品物は naukleros が預つた。船が水漏れするとき貨物を他船に積替えるのは naukleros の責任であつた。船の雇入に関するすべての問題は naukleros と emporos との間で取計した。⁽¹⁾ こうした点を見ると naukleros は現今の船長に近い存在のようであるが、nautai または naukleroi (舊譯船主) の或る者が当直中に居眠りして船を喪失した場合商人に対する賠償の責任を課せられてゐる条文からすれば、naukleros は当直の任務を有する点で現今の高級船員の地位にあつたとも解せられる。⁽²⁾ 中世と同じように、船は幾人にも分割して所有せられ、そして、これらの人々がいずれも海上貿易に關係を有し、その或る者が naukleros、或る者が nautai として乗船した。むしろ、持分の割當を条件に “on shares” で nau-

tai) は航海に参加した。したがって、大抵の場合、naukleros も nautai も航海利益に対し持分を有していた。しかし、naukleros の持分が nautai のそれよりも大きかったことは投荷に対する彼等の分担額の相違によっても明白である。⁽⁷⁾

しかし、共有(持分)制だけがギリシヤ時代の船舶貿易企業のすべてに在り方でなく、個人が他から資金を借りて船舶または商品を手に入れ自ら航海し運送して隔地間の商業に従事する場合もあった。こうした場合 naukleros は船舶所有者(船主)であると同時に船長であり且つ商人でもあった。ギリシヤ時代はこれが商人の典型であつて naukleros は自己所有の船舶に乗り、商人ならびに船長あるいは舵手の職能を一身に引受けて港から港へ航行した。⁽⁴⁾ なお、こうした naukleros とならんで他人の船すなわち naukleros の船に同乗して自分の商品を運搬販売する商人としての *emporos* も存在したが、ギリシヤ時代には自分の船をもたない商人はむしろ特殊の事象とみられた。⁽⁵⁾ 「船主であると同時に船頭である *naukippos* は少くとも紀元四世紀前には他人の船に乗って自分の貨物を運搬した商人としての *phortios* よりもより一般的であつた。アリストテレスはこの二つを注意ぶかく区別した。」⁽⁶⁾ かくして、ギリシヤ時代は船主と商人との間に必ずしも常に劃然たる区別があつたわけではないが、しかし、時の経過につれて、「荷物を自ら携帯する商人と船長 (*diopos*) と舵手 (*kubernetes, prorates*) との間に分業が生じてきた。」⁽⁷⁾

(7) Ashburner, W. *The Rhodian Sea Law* Oxford, 1909, pp. 133-135.

(8) 時として船長は船員を "on shares" で、すなわち航海企業参加者の一人として雇入れる。このような場合、船主は幾らの持分をとり船員は幾らの持分をとると契約書を書く。Salzman, L. F.: *English Trade in the Middle Ages*, Oxford, 1931.

- (4) Hasebroek, J.: *Staat und Handel im alten Griechenland*, Tübingen, 1928, S. 85. 原、市川(訳)都市國家と經濟、昭和一八、一七〇頁。
- (5) Hasebroek: S. 2. 原、市川(訳)六七—七〇頁。
- (6) Zimmern, A.: *The Greek Commonwealth Politics and Economics in Fifth-Century Athens*, 4th ed., Oxford, 1924, p. 322.
- (7) Hasebroek, S. 85. 原、市川(訳)一七〇—一七二頁。

(三) ローマ海法

「ローマ帝國時代の文献によれば、そこには、非常に發展した船主業を見出し、また、海運業に参加する諸当事者の間にはっきり区別の存したことを知る。exercitor (船主) は原則として船舶所有者であつて、mercator (商人、荷主) からも vector (乗客、旅客) からも區別されると同時に nauta (乗組員、船員) からも區別されて立つ存在である。乗組員のうちには magister navis (船長) のほか種々の部署に分けて配置される船員が區別される。ただし、船主が同時に船長であり船員が同時に積荷関係者であつた以前の痕跡名残が全然消失しているわけである。⁽¹⁾」

かく概観されるように、ローマ時代の海運經營は現代の吾々のもつそれに可成り近い形態をとり当時としては著しく資本家的な色彩をもっていた。したがって、これにつづく中世の組合形態による海運經營は言わば大きな逆行でさえあつた。「吾々の國民經濟的考察つれて海法史的考察の出発点は古代わけでもローマ法には求められない。中世にこれを求めなくてはならない。これは従来の諸説に對立する見解である。」⁽²⁾ローマ時代に相当高度の發達を見たものがそのまま置き去りにされ中絶されて後の中世になると却つて原初的な形態に逆行をたどる順になるゆゑ

に、皮肉にも、より原初的な中世海運が国民経済的考察にとつての出発点になるのである。ローマの海運はそれほどにまで資本家的発達を見せしており、備船経営において乗組員の雇傭において現代のそれらに近いものが展開されていた。

「船舶所有者の可成り多数は、純粹且つ單純な資本家であつて、自らは自分の船舶の管理に關与せず、これを運航についてより豊富な知識を有する人々〔*operator*を指す、佐波〕に、一定の期間を限り、または、当該船舶の全生涯にわたつて貸与した。こうした契約によつて期間傭船した者は、自分の欲するがままに船舶を使役し、それによつて得た運賃は全部自分の利益として取得することが出来た。船舶の原所有者に対して彼の負う義務はただ約定の備船料を支払うことだけであつた。それゆゑ、傭船者は、法律上当該船舶の所有者として取扱われ船舶企業法人に参加する資格のあるものと見做された。

他方では、自分の船舶を自分の計算で運航する船舶所有者も存在した。かような人たちの多くは商人であつて、自分の商品を自分の船舶に積載した。しかし、法律上におけると同様に事実においても、船舶所有者と、積荷所有者とは別個の人格として區別するのが一層普通のものであつた。船舶所有者は、通常は、一隻の船舶に一名の幹部職員を任命し配乗させた。一人は *subrator* すなわち航海船長であつて、航海上の責任を負うた。もう一人は *baggage*、すなわち業務担当者であつて、貨物または旅客について運送契約を締結し、貨物運賃旅客運賃を取得し、船舶の修理と索具の調達とに任じ、且つ、備船契約をとり決めない場合には、船舶所有者の計算において貨物の購入・販売にあたるのがその職であつた。けれども、自ら業務担当者の役割を兼ねていた船舶所有者も存在し、より稀であつたが、自身が船長である船舶所有者も存在した。一隻の船舶が数名の仲間によつて共有される場合には、仲間のうち一名が管理船主にえらばれる習慣があつて、この管理船主は自ら *master* として行動する場合と他の者を当該企業の代表として雇う場合とがあつた。船舶所有者が自分の奴隷を配乗せしめる場合を除いて、船員たちは、現今におけると同じように、一定の賃銀を支給せられた。中世にしばしば行われたように船員が冒險企業の参加者になるこ

とはなかつた。」⁽³⁾

こゝで、exercitor は、ローマ時代、海運経営の第一線に活躍した船主であつて、ローマ法の或る規定によれば、「exercitor とは船および航海に関する諸事に専念する者、或いは主宰者あるいは主宰者に対し船を一般に操縦する者」⁽⁴⁾とされているように船舶所有者たることを原則とするが、単なる船舶所有者よりも、むしろ、その名の示すように運航者、運航船主である。⁽⁵⁾つまり、現代フランスでの armateur、現代ドイツでの Reederei、現代イギリス・日本での ship operator または単に operator に相当する。

「ローマ法での exercitor は、船舶所有者を意味する場合もあれば、他の船舶所有者から船舶を運用する者を意味する場合もある。この船舶借用期間は一時的な場合もあれば長期的な場合もある。だが、ローマ法での exercitor は自分の荷物の運送のために船を借りる単なる商人とはちがう。単なる商人は、このような場合、運賃を払うが、exercitor は商人の荷物を運送するためは商人から運賃を受取り、船舶所有者には運賃ではなく船の借賃を支払う。」「exercitor は乗組員としての士官なかんづく船長 (magister) を雇う。しかし、exercitor が magister を兼ねる場合もある。なお、この magister は教習であることがある。」⁽⁶⁾

これに対して、magister はローマ法規によれば、「magister とはすべての船の世話を委任された者」⁽⁷⁾であり、英語 master (船長) はこのラテン語 magister に由来し、以来、Rouille Dolayron 以下の Les Costumes D'Oleron の maistre, mestre などの Black Book of Admiralty の mayster を経て現在の master (船長) に至っている。ただし、ローマ時代の magister は、叙上からも知れるように、現在の master よりもやや広汎な職務を委せられていたようであり、現在の master に近い存在としては他に navicularius または naucerrus があつた。これは用語としては既述ギリシヤの naukleros を承けるものでもあり、ローマ時代の navicularius また

は *naulerus* は、時として船舶所有者たることもあったが、むしろ、*magister* または *magister navis* に準ずる者として、航海を司掌する高級船員に所属した。⁽⁵⁰⁾ このことは後のアイルランド海法で *naclerus* が「航海船長」(*sailing master*) であることからも推察可能である。なお、上記引用文における *gubernator* も「航海船長」(*sailing-master*—C. E. Fyale の譯)と解されるが、これはギリシヤ時代の既出 *kubernetes* (原意は舵手、*steerman*) を承けてのもっぱら、航行中の船舶操縦に任ずる高級船員である。現代英語 *govern* (支配する、管理する) の *government* (政府) は *kubspazka* または *guberrare* から来た。

ローマ時代の *mercator* (商人、荷主) の *nauta* (船員) については、ほぼ現今のそれらに準じて解すべく、特に説明を要しなす必要はない。

- (1) Pappenheim, M.: *Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts*, SVS, CIII, Leipzig, 1903, SS. 167-168.
- (2) Wagner, R.: *Handbuch des Seerechts*, Erster Band, Leipzig, 1884, S. 7.
- (3) Fyale, C. E.: *A Short History of the World's Shipping Industry*, London, 1933, pp. 58-59. 佐々木誠治(訳) 四六一頁以下。
- (4) Pardessus, J. M.: *Collection de Lois Maritimes*, tome I, Paris, 1828, p. 183.
- (5) 同書の "exercitor" は「船に乘り」"exercere" は「船に乘る」(管理する)が原意。
- (6) Ashburner: *Rhodian Sea Law*, p. 131.
- (7) Ashburner: *Rhodian Sea Law*, p. 137.

(四) アイルランド

第一十字軍のころイタリーの都市国家マールヌイで編集された La Tabula de Amalfi (マールヌイ表) には、船舶持分所有者 (the part-owner of a ship) を patronus de caratis、船舶持分所有者のうちの航海担当者 (managing owner) を patronus、時として船舶持分を所有するが航海に従事し船舶指揮にまたる船長 (sailing master) を naclerus、船員 (mariner; sailor; seaman) を mariner または nauta と呼んだ。

上記を基として Twiss, T.: *Black Book of Admiralty* vol. IV, 1876. に依つたが、"patronus" の用語については *Black Book of Admiralty* の次に引く通りである。"patronus" は La Tabula de Amalfi の多くの場合 "the managing owner" であるが、88-9-11, 17-18, 29-32, 44, 46, 50, 59, etc. では "master" と誤られたる。私はこれを誤訳とは考えない。管理船主 (managing owner) の職能が航海船長 (sailing master) のそれと近く、両者が実際に同じ一つの言葉 "patronus" と呼ばれていたのではなかつた、私は見る。

ここでの特徴は貿易航海が一つの組合企業として行われ、貿易資金とともに、船舶が持分によって共有されたことにある。マールヌイ表で「持分船主」を patronus de caratis とする場合、caratis は現今の吾々が宝石・純金の衡量単位として用いるカラットに通じ、マールヌイ表では「百分の一」を意味する。⁽¹⁾ 1/4 の倍数をもって船舶持分をさだめた普通の仕方に対してマールヌイに見られる一つの特徴である。

「或る航海 (navisium) が企図せられ船舶が航海のために委任 (accomandum) を受けるや否や、船舶と委任の形をとって投下された資金とを一体としての元本たらしめ、船舶をして資金に対し、資金をして船舶に対し相互に責任をもたしめよ。」(第六條)

「船舶持分所有者たちが誰か或る者を彼等の船舶の航海管理船主に指名し取決めるや否や、かくして任命された管理船主は自分の適當とおもう者ならば誰からでもよい、委任 (accomandum) を受けてよろし。」(第七條)

ここで私が“patronus”を「管理船主」と訳したのは *Black Book of Admiralty* の訳語“part-owners of a ship”に依つたのであるが、patronus 自体は必ずしも常に船舶持分所有者たるを要しない。上記第七条におけるように、船舶持分所有者は誰でもよい、適当とおもう者を管理船主にえらぶことが出来る。しかし、現実には航海の管理にあたる patronus はほとんど例外なく船舶持分を所有した。ゆえに、彼は「管理船主」である。ただし、こうした船舶持分関係は航海船長、事務長、船員についても同様であつて、船舶・貿易が船主・乗組員によつて共有經營されたのがアマルフィ海運のむしろ特質である。

「如何なる管理船主 (patronus) といふよりも船員 (nauta) または仲間 (socius) の誰にも管理船主より多くの持分を与えてはならぬ。ただし、吾々の知っている者たとえば航海船長 (nauticus) および事務長 (scriba) に対してはこの限りでない。」(第九條)

アマルフィ海法では持分 (pars)、収益 (lucrum)、費用 (expensa)、分配 (distributio)、等々についての規定が大部分を占める。もつて、組合企業の性格について知ることが出来るが、管理船主が持分船主から委任された権能については少しもふれていない。持分船主から包括的に委任をうけているゆえにそうした規定を必要としないのかも知れない。よつて、ここでは、*Black Book of Admiralty* の簡単な注釈を記して置く。「ここに patronus は、magister navis (船長) と異なり、正しくは、船の航海に従事するのをその役割とする naulerus (sailing master、航海船長) に伴われて船に乗つて出て行く管理船主 (managing owner) を意味した。」⁽⁹⁾

持分船主が航海に出かけてゆくのはすでにギリシヤ時代に見られた事象であるが、アマルフィ時代には航海に出かけて行かない単なる持分船主があり、こうした持分船主の委任 (accomandum) を受けて或る者が patronus と

して航海に出かけて行き一切の管理にあたる。これは重大な一つの発展であり、この委任 (accomandum) が中世海上貿易企業組合としての *accomanda*; *comanda* の成立機縁となる。

古代の海運では船内労役は主として奴隷に依つたため特に船員または海員の職能・義務などについて詳細嚴格な法規をほとんど必要としなかった。(ただし、ローマ法では奴隷の船内使役について幾つも規定されている。)⁽⁶⁾ところが、ローマ時代を過ぎてアマルフィ時代に入ると、自由人が船内労役にあたるようになり、ここに船員(海員)の船内任務について取締る必要を生じた。後の「海の良き慣習」(Les Bons Costumes de la Mer) はこの点特に顯著であつて、多数の船内労務法規を見出すことが出来るが、アマルフィ表にも既にその先駆の規定が見受けられる。ただし、僅に三方条(第五六一五八条)にすぎず、甚だ不徹底なものでしかない。

そのうちの「一つ。「本船が外国水域にあるときは、船員は夜間は船にあつて寝をとらなくてはならない。もし外国の水域にあつて船長のはっきりした許可なくして船員が夜間に陸上で寝をとつた場合には、彼はこうした一夜に対し一日の就労を課せられ且つ船長の適當する額を賃銀から失ふものとする。」(第五六条)

船員(海員)の船内労務は彼等が持分所有者であつたか単なる賃銀労務者であつたか、に關係がある。この点、アマルフィ表は、さきにも見たように、船員(海員)の持分所有をみとめており、海法史家のうちにもアマルフィ時代の特徴として船舶所有者(船主)と船員(海員)とから成る組合形態の存立を主張する者がある。⁽⁴⁾よつて船員(海員)の多くは同時に船舶持分所有者であつたと言つてよいかも知れないが、賃銀によつて雇傭される船員(海員)も相當に多かつたと思われる。そうでなくては、そうした場合について特に規定するはずがない。たとえば、

50. Item, incontintente che lo patrono et lo scrivano danno lo soldo ad alcuno marinaro, e tenuto e richiesta de lo

patrone e de lo scrivano o del nocchiero venire et servire in li serviti o li saranno commessi, et se per avventura requesto non venesse ad aiutare, deve essere in pena al parare delli consoli, eccetto si per legitima causa fosse impedito.

「第五〇条 船長および副船長が船員に賃銀をあたえるや否や、船員は、船長、事務長または副船長からの要請あり次第船に來て指定された仕事を彼等のために遂行しなくてはならぬ。もし何かの偶然によって船員の或る者が上記要請のあった後にも就労しない場合には、彼は領事の判定にしたがって罰金を科せられる。ただし、正当の理由あって乗船を妨げられたる場合はこの限りでない。」

(注) この「soldo」はラテン語 *solida* (金貨、硬貨)、英語 *solid money* (硬貨) に通じて「賃銀」(*wage*) の意。ちなみだ、英語 *soldier*、ドイツ語 *Soldat* は「兵士」の意があるのも、もと兵士は傭兵であつて日々の賃銀を *solida* または *solid money* (硬貨) で支給をれてゐたことを告げるものである。

最後に商人について。アマルフィ時代の特徴の一つは船舶所有者(船主)と船員(海員)とが貿易企業組合を結成し特に荷主の介入が見られなかつたことにある。したがつて、商人(*mercanti*)は組合に運賃を支払つて商品の運送を需めたのであつて、そこでは「*mercantia a compagna*」(組合自身の商品)と *mercantia a nolo* (運賃積の商品)とが區別された。(第四七、四八条参照)⁽⁶⁾ ただし、当時の商人は自ら商品を携帯して乗船した。いわゆる貨物上乗人(*subré cargue; supercargo*)がそれであつて、投荷の場合、船長はまず乗船中の商人にこれを相談協議する義務があつた。(第四八、四九条)

(1) Pappenheim: *geschichtliche Entwicklung*, S. 148.

船舶持分の分割方法として古くから行われている「十六分の一」「三十二分の一」「六十四分の一」の仕方に関する極めて

古い法規として「海の良き慣習」に次の規定がある。

Faciam compte que ell hi degra fer una setzena, e no y hagues fet compliment sino a miya setzena (e axi podem fer de una setzena multiplicament com de un quater), Les Bones Costumes de la Mar, § 3. 「五半持分船主が十六分の一を提供するに場合だた十六分の一の半額しか提供しなからせよ」(吾々は「五半」例として持分を十六分の一として、*quatre*、四分の一の倍数をもちて持分が定まるものとす)

(2) Twiss: *Black Book of Admiralty*, vol. IV. p. 7. note 3.

(3) Pardessus: *Collection*, tome I. pp. 95, 102, 103.

(4) Wagner: *Handbuch des Seerechts*, SS. 8-9.

(5) Twiss: *Black Book of Admiralty*, vol. IV. p. 30. note 5.; p. 32. note 3.

(五) 海の良き慣習

アマルノの *La Tabula de Amalfi* (アマルノ表) からバルセロナの *Les Bones Costumes de la Mar* (海の良き慣習) に至るまでに海上貿易運送企業形態は、R. Wagner によれば、四つの発展段階(アマルノ型、ピサ型、ヴェニス型、ジェノア型)を経過したようであるが、ピサ、ヴェニス、ジェノアの当時について海事法規を原典によって直接且つ詳細に知ることの出来ない私は、これらについての考察を断念し、本稿では十二世紀から十四世紀にかけてバルセロナを中心に成立したと云われる「海の良き慣習」について考察することにした。

つまりその第一条によれば、この法典は「管理船主(*seryor de la nau*)が商人(*mercadors*)・船員(*mariners*)・旅客(*pelegrí*)その他船内にある者に対して負う義務と、反対に、商人・船員・旅客が管理船主に対して負う義務について記述したものである」と管理船主は、事実上、「船主」にはほ相当する存在である。すなわち、造船に

ついでには「管理船主は、船舶の建造を企図し、これを他の人々と共同して行わんとするときは、それを幾何の持分に分かつつもりであるか、また、船の型・トン数・船艙の深さ・梁材・龍骨の長さについて持分船主 (personer) に説明しなければならぬ。」(第二條) 義務を有し、また、運送については、管理船主は商人・旅客その他船内にあるすべての人々および貨物を保護保管するため自ら全力をつくすばかりでなく、士官・船員・持分船主をしてその最善をつくすことの宣誓をなざしめる義務を有した。(第十六條) もちろん、管理船主は商人・旅客から運送に対する報酬として運賃を收受したが、雇傭する船員に対しては賃銀を支払った。(第四一、七九、八一条その他) かくて、持分船主は、その名称のとおり単に「人」(personers) であつて、現今の株主に近く、自分の持分を(当該航海終了の後) 他へ売却して当該企業から身をひくことが出来た。(第十條)

では、船長に相当する職能は如何というに、「船長」に直接あたる言葉は「海の良き慣習」には見出されないが、「notker」が「船長」にもっとも近い。たとえば、

Senyor de nau ne notker no deu sibar no deu fer sibar en vert, ne sibar nengun fax.

「管理船主も航海船長も湿気のある場所に如何なる貨物をも積付けてはならぬ、また、かような積付を許してはならぬ。」(第十八條)

Mariner es tengut de fer tot comandament de senyor de nau ne de leny o del notker.

「船長は管理船主または航海船長の命令のすべてに従わなくてはならぬ」(第一一七條)

のように、諸種の規定において、senyor de nau (管理船主) に併んでしばしば notker (航海船長または高級船員) があげられている。だが、航海企業一般に関して対内的対外的に最高の責任を負う者は senyor de nau (管理

船主)であつて *notker* (航海船長・高級船員) ではない。*notker* は航海・船舶に関する単なる技術者または管理船主の使用人にすぎない。したがつて、

si lo senyor de la nau o del leny morra, gens per la sua mort no s'heu star que la nau o leny no deia seguir lo viatge, en aquesta guisa empero, que si en la nau o leny haura personer algu, o algu qui fos proxime de aquell qui mort sera, qui era senyor mentre que viu era, aquell deu esser levat per senyor, si los mercaders e l'notker e l'escriva veuran e conixeran ab tot lo cominal de la nau, que sufficient hi sia algu de aquells, sia levat per senyor.

「たとえ管理船主が死したとしても、船舶が航海を続行してゆくうへには何等の支障をも来たさない。しかし、この場合、船内に持分船主がおるか、或いは生前の管理船主に最も近い者が船内におるときは、その者が管理船主に任せられなくてはならぬ。ただし、商人・船長・事務長その他船内にある者すべてが管理船主として適當なりと判断した者であることを要する。」(第二一九条)

とすむように、管理船主に代わる者は持分船主ではあつても必ずしも航海船長ではない。

さなみに、この *notker* に対し *Black Book of Admiralty* 又は時と場合とによつて *sailing-master* または *chief mate* 或いは *mate* の訳語が使用されて、これを「航海船長」「高級船員」「士官」の意に解してよいかと思うが、上記のように航海中はしばしば管理船主に次いで重要な責任を課せられているところから、私はこれを「航海船長」と見るべきかと考ふる。

「海の長を慣習」には時おり単に “*master*” “*maestres*” なる用語が出てくるが、この場合は「船長」の意でない。「船大工の棟梁」を指す。Twiss: *Black Book of Admiralty*, vol. III. pp. 62, 63, 68, 69. etc.; vol. IV. p. 224.

船員 (*mariner*) が同時に持分船主として貿易運送企業に参加するという仕方はこの時代には既に見られなくな

つており、船員は管理船主の使用人として給料および船内食料を支給されたこと、現今の船員と大差がない。しかし、船員がもと航海企業組合員の一人としてあった以前の名残をうけて、時としては、「管理船主は取得する運賃の額に比例して船員に運賃を支払わねばならぬ」(第一九〇条)とも定められた。つまり、「運賃は賃銀の母である。」(Fracht ist die Mutter der Gage)⁽³⁾なる法諺そのままであつて、「たとえ船員が彼等の賃銀を船長に請求するとしても、船長は、運賃の取得なきを理由に、船員に賃銀を払うに及ばない。船員もこれがため相当の損失を被つてゐるであらうが、管理船主は時間と船舶だけでなく費用をも失ひ、より多大の損失をうけているがゆゑである。」(第一六七条)云々。

「海の良き慣習」に云わゆる「商人」(mercader)は一般に貨物上乗人であつて特に説明を要しないが、当時の貨物上乗人は可成り特殊な存在であつて、悪天候その他不可避な事由によつて投荷の必要の生じた場合、管理船主は先ず船内の商人にその然るべき事情について説明しその同意を得た上、商人が自ら自分の貨物の或る部分を海中に投棄しはじめた後でなくては、管理船主は投荷することが出来ない。(第五〇、五四条) また、管理船主が航海中に属具その他の調達のため資金を必要とし、且つ、それに要する金銭の持合わせのある商人が乗船してゐる場合、商人は管理船主に資金を貸す義務がある。(第六一条)等々。

中世の海上運送は、なお、自己荷の運送 (private carriage) を本則として他人貨物の運送 (carriage for hire) は例外的であつた。しかし、「海の良き慣習」の頃には商人(多くは貨物上乗人)の荷物を運賃積運送する場合も相当さかんに行われていたと見てよい。これは世界海運史に注目すべく極めて重要なことであつて、これを立証するため、ここに「海の良き慣習」から二つの条文を掲げたい。(この条文を発見したとき私は非常に大きな欣びを

得た。)

「商人に対し或る数量または幾クインタルかの荷物を船に積取らうと約束してそうすることの出来ない管理船主は、自分の船と同じか又は自分の船よりもより上等の船を商人に提供しなければならぬ。たとえこれがため商人から受けるよりも、より多額の運賃を支出することになつても、それは止むを得ない。ただし、かような船の提供に承諾するか否かは商人の自由である。しかし、管理船主としては自分が商人に為した約束を果たすため、商人に種々取計い努めなくてはならぬ。管理船主の甚だ多数の者が自分の船を実際よりも、三分の一または四分の一、より大きいように言葉に出して言いふらすのが常であるゆゑ、特に本条を設けた次第である。」(第二三九条)

「商人に対して自分の船を運賃積として提供する管理船主が現実に積めるよりも多くの荷物を積取らうと約束した場合、管理船主は、前条に述べたところにしたがつて、商人に対し責任を負わなくてはならぬ。一方、商人は彼が管理船主に対して積込荷物について払おうと約束した運賃額から管理船主が積取ることの出来ない荷物の量に応じてそれだけ運賃を差引いて払わなくてはならぬ。前条に述べたと同じ理由から、本条も特にこれを設けておいた。」(第一四〇条)

ちなみに、カタローニヤ語で“*holieg*”は「運賃を対償に運送人が荷物を受取る」の意であつて、上記のほか、第四四条、第二一三条、第二三六条、等々にこれが見られる。

(1) Wagner: *Handbuch des Seerechts*, SS. 8-15.

(2) Twiss: *Black Book of Admiralty*, vol. III, pp. 38, 343, etc.; vol. IV, p. 226.

(3) Wagner: *Handbuch des Seerechts*, S. 29.

(六) オレロン海法

「海の良き慣習」に前後して制定せられたフランスの大西洋岸オレロン島に名を因む「オレロン海法」(Jugement de la Meer; Les Costumes d'Oleron et du Jutgamen de la Mar; Le Jugement de la Mer et Roelle Dolaron)は、その第一条にも見えるように、ポルドウ葡萄酒の外国(そのうちスコットランド)への海上輸送を統制するための取締法規であつて、諸種の点で地中海法に通ずるものがあるが、特異点もすくなくない。

まず、船舶は共有されるが、二名または三名せいぜい若干名による共有である。⁽¹⁾ただし、ここでの共有船主(parcoher en vne ne)は共有船をもつて共同して航海貿易企業を営むというよりも、ただ船の利用を共同にするのが目的であつたごとく、共有船主の或る者が単独に船を利用するような場合は、ほぼ同一の航海区間または航海期間に、交代にこれを使役利用する必要があつた。⁽²⁾しかし、すべての場合がこうだとは限らず、⁽³⁾また、共有船主の或る者が船を利用するのに他の者が利用を欲しない、または利用できない場合もあつて、そこで、費用の負担、収益の分配が問題となる。⁽⁴⁾なお、船主(seigneurs de la ne)は持分を売却できる。

船長(mestre; maistre)は、明文を欠くゆゑに定かでないが、おそらく共有船主から俸給をもつて雇われていたのであらうと推測される。船長は現今のそれよりも可成り広汎な自由裁量があたえられていた。たとえば、出費に要する資金の調達のためならば、仲間(船員)と相談のうえ、船長は船舶属具を抵当におくことが出来る。⁽⁵⁾船内貯蔵品・船内食料品を入手すべきに拘らず購入資金が手許にない場合には、船長は乗船中の商人の積荷を売却し、然るべき陸揚港に到着したうゑ、これを返却弁済することが出来る。⁽⁶⁾また、得たる滞船料の四分の三は船長の収入、四分の一は船員の収入として差支ない。⁽⁷⁾等々。

船員(marinier; matelot)は船長に雇われるが、⁽⁸⁾賃銀は必ずしも貨幣によるとは限らない。貨幣賃銀を受ける

代りに船員が自ら無償で貨物を積み運送する仕方が許された。つまり、*a deniers (at money wages)* と *a mares (at stowages)* との二様があった。⁽⁹⁾ 船内紀律は相当に嚴重であつて、たとへば、

「船長が船員の一人をなぐるときは、それが拳骨であるにせよ平手打であるにせよ、船員は最初の一撃を我慢しなくてはならぬ。しかし、船長がおも続けてなぐるときは、船員は自己防衛して差支ない。もし反対に船員が船長をなぐるときは、一〇〇セントか彼の拳かいずれか一方を船員の選択によつて失わなくてはならぬ。」⁽¹⁰⁾

しかし、オレロン海法には船内関係において多分に人間的な明かき面が随所に見受けられる。たとへば、

「船が出航するに際しては、船長は仲間 (*companions*) に相談し質問しなくてはならぬ。『諸君よ、この天候をどう思うか。』そこには『天候は不良だ』と言う者のある一方また『天候は良好だ』と言う者のある場合は、船長は船員の多数によつて出航か否かを決しなくてはならぬ。船長がもしそうしなかつたとして、船ならびに商品が喪失した場合、もし船長から回収する手段のあるときは、これらの失われた価額を船長は賠償しなくてはならない。」⁽¹¹⁾

つまり、これを *Black Book of Admiralty* の注釈によると、⁽¹²⁾ 「こゝで『仲間』 (*companions*) という用語は、船員の船長に対する関係において、ローマ法のそれと全然相違する。奴隷がすべてに海上労務の主たる部分を占めることは見られなくなり、ここに海法における一つのエポックが画される。」⁽¹²⁾ ちなみに、これはダンテの「一四五五年の或る法律で『船員』を『*Schiffkynder*』、『*Schifkinder*』としてゐる愛称に通ずるものがある。」⁽¹³⁾

商人 (*merchant*) は一般に貨物上乗人であつて特に記すべき点は見られない。

これを要するにオレロン海法では、航海貿易運送企業組合の性格がかなり弱く船舶共有関係は比較的單純である。こゝでは管理船主は見受けられず、船主と船長とは機能分化を遂げているようである。船員は船長に雇われるが、

船内の紀律は厳格ななかにも人間的な雰圍気にある。

- (1) Jugementz., § 1; Costumes., § 1; Roole., § 1. なお Les Bons Usages et les Bonnes Costumes et les Bons Jugementz de la Commune d'Oleron, §§ 53, 64, 83.
- (2) Commune d'Oleron, § 63.
- (3) (4) Commune d'Oleron, § 83.
- (5) Jugementz de la Meer, § 1.; Jutgamen de la Mar, § 1.; Roolle Dolayron, § 1.
- (6) Jutgamen de la Mar, § 23.
- (7) Jutgamen de la Mar, § 22.
- (8) Jutgamen de la Mar, § 20.
- (9) Jutgamen de la Mar, § 20.; Roolle Dolayron, § 16.
- (10) Jutgamen de le Mar, § 12.; Roolle Dolayron, § 12.
- (11) Jutgamen de la Mar, § 2.; Roolle Dolayron, § 2.
- (12) Twiss: *Black Book of Admiralty*, vol. II. p. 211. note 2.
- (13) Pardessus: *Collection.*, tome III., pp. 466-467.

中世から近世にかけての重要な海法典としては、上記のほか、ウイスビー海法(Wisby Stadslog van Sciprechte)ノールランド海法(Dat Gotlansche Water-Recht)ブルージュ榮美紙本(Codex Brugensis)フランダース海法(Dit is Twater Recht in Vlaenderen)ハンザ同盟諸協約、等々があり、これらにも当然言及すべきであるが、与えられた紙幅をすでに超えており、これらについては他日の機会にゆずる。とり急いで結論にうつる。

かように、オレロン海法に於ては、船長 (mestre, maître) は既に船主または船舶所有者からほぼ機能分化して船内の統率および航海の指揮にあたる最高責任者であつて、現在イギリスの "master" または日本の「船長」がこれに相当する。現在のイギリスでは、一八九四年の海運法 (Merchant Shipping Act, 1894. 57 & 58 Vict., c. 60.) 第七四二条をはじめ諸種の海事法規に「船長」といふときは必ず "master" と表現してゐる。この点ドイツ、フランスの海商法とは趣を異にする。

§2. Kapitän im Sinne dieses Gesetzes ist der Führer des Schiffes (Schiffer), in dessen Ermangelung oder Verhinderung sein Stellvertreter. Schiffsrecht, Abschnitt, Sozialrecht, Seemannsordnung, vom 2. Juni 1902.

「本法で Kapitän とは船舶の指揮者 (船長 Schiffer) をし指揮者が不在または差支あるときは、その代理人を指す」

§ 221. Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions. Code de Commerce. Livre Deuxième. Titre IV.

「船舶の操縦を担当する船長 (capitaine, maître または patron) は、職務行使上の彼の過失については、たとへば軽少たりとも、その責任を負ふものとすべし」

とてゐて、イギリスに關して見ると、先きに "Tempest" の例のよつた、"master" を "shipowner" の意に用いた海事法規があるかというに、私の現在の調査範囲では見当たらない。すでに古代から中世にかけて、ギリシヤ、ローマ、アマルフィ、バルセロナでは、naucheros, patronus, senyor de nau, etc. は船主 (または船舶所有者) と船長との機能未分化形態であつて、船舶所有者と船長との區別は必ずしも常に截然としていなかった。こうした關係を承けて、「船舶所有者」をも「船長」をも意味する "master" がイギリスの海事法規に見られても決して

不思議はないが、オレロン海法からの影響のつよさを認むる Liber Niger Admiraltatis (Black Book of Admiralty) では、すべてオレロン海法で機能分化してゐる mestre (maistre) を輸入したゆゑか、“maistre”は常に「船長」を意味して一義であり、また、船舶所有者は“seigneur de nef”である。

よつて、本稿では、中世から近世へかけてイギリスで船長またはこれに準ずる意味をもつた“admiral”, “captayne”, “maistre”の三つについて当時の意味内容の相違につき考察しておきたい。

次に示すのはイギリスでの海軍用語集として最も古い文献である Smith, J.: *Sea Grammar*, London, 1627. であるが、これによつて十七世紀初期における海上乗組員の階級序列を大体知ることが出来る。

まず、イギリスの admiral は艦隊の長官であつて、国王からの書状によつて任命せられ、多くは伯爵、子爵、男爵などの貴族から選ばれ、⁽¹⁾ 時として Hault Admiral (High Admiral) と称せられたほどの高官である。⁽²⁾ この admiral の直ぐ配下に “captain” と “master” とが所属し、⁽³⁾ admiral は必要とあらばマストの中程に旗をかかげて各艦の captain と master とを召集した。⁽⁴⁾ 出航するとき最初に帆を上掲するのも停泊するとき一番さきに碇を投下するのも admiral の役であつた。⁽⁵⁾ 要するに “admiral は乗組員の総指揮官であつて乗組員を法律にしたがつて管理保全する” 職である。ただし、admiral も国王から俸給を受けた。伯・子・男爵などの社会的地位によつてそれぞれ俸給に差等があつたが、captain よりも master よりも多くの俸給をうけ艦隊で最高の待遇をうけた。⁽⁶⁾ それのみでない。敵国船拿捕の場合の捕獲物 (prize) の分配においても admiral はもっとも有利な立場にあつた。すなわち、捕獲物の四分の一は国王、四分の一は船舶所有者、⁽⁷⁾ 残り二分の一は捕獲に参加した乗組員が取得したが、⁽⁸⁾ admiral は各乗組員の二人分 (ただし捕獲の際に居合わせなかつた admiral は乗組員の一人分) を得た。

The ship hath one third part, the victuallar the other third, the other third part is for the Company, and this is subdivided thus in shares.

The Captain hath	10	—	—	—	—	—	—	—	In some but	9.
The Lieutenant	9	or as he agreeth with the Captain.								
The Master	8	—	—	—	—	—	—	—	In some but	7.
The Mates	7	—	—	—	—	—	—	—	—	5.
The Chirurgion	6	—	—	—	—	—	—	—	—	3.
The Gunner	6	—	—	—	—	—	—	—	—	5.
The Boatswaine	6	—	—	—	—	—	—	—	—	5.
The Carpenter	6	—	—	—	—	—	—	—	—	5.
The Trumpeter	6	—	—	—	—	—	—	—	—	5.
The 4. quarter Mast.	5	apeece, or								4.
The Cooper	5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.
The Chirurg. Mate	5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.
The Gunners Mate	5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.
The Carpent. Mate	5	—	—	—	—	—	—	—	—	4.
The Corporall	4	—	—	—	—	—	—	—	—	3.
The quarter Gunners	4	—	—	—	—	—	—	—	—	3.
The Trump. Mate	3	—	—	—	—	—	—	—	3	1/2
The Steward	4	—	—	—	—	—	—	—	—	3.
The Cooke	4	—	—	—	—	—	—	—	—	3.
The Coxswain	4	—	—	—	—	—	—	—	—	3.
The Swabber	4	—	—	—	—	—	—	—	—	3.

Smith, J. : *A Sea Grammar*, London, 1627. p. 72.

いさく “captain” は、前掲の表に見えよ、admiral と master との中間に位置を占め、戦國に際して

Master, Mariner and Merchant

第八十卷 六〇三

第五号

二七

master に命令を出すのが主たる任務である。

「captaine の職能は全員を指揮し、如何なる港に行くべきか如何なる地方（緯度）におもむくべきかを船長（master）に告げることであり、戦闘にあたっては船の運営について指令をあたえるのが captaine の役割である。これに対して、master（船長）は船を操縦し帆をととのきまのがその任務である」⁽⁹⁾

「captain は必ずしも海員（seaman）でなかった。乗組員全員を指揮しそれらを秩序づけるのがその役割であった。」「captain は、また、戦闘を指揮した。しかるに、master（船長）は實質上は航海船長（sailing master）であつて、外洋航海中は船を受持ち船員に命令を出した。」⁽¹⁰⁾

captain は、もとラテン語 caput（あたま）に由来し、ラテン語 capitaneus または capitaneus は「軍団長」を意味して、近世にあつても「captain」はしばしば「護送船隊の軍事指揮官」であつた。⁽¹¹⁾つまり、船が海軍の流儀に則つてゐる限り、captain は master から区別せられる。⁽¹²⁾平水夫（foremast man）は成り上がり、master としては昇進ができたが、captain の地位は得られなかつた。⁽¹³⁾つまり、軍官としての captain と民間乗務員としての master との間には一線が画されていたわけである。captain が俸給を得ていたことは admiral と異ならないが、captain の場合は俸給のほかに船艙・船室の一部を自分の役得として勝手に利用し貨物を積込み運送できるのが普通であつた。⁽¹⁴⁾

しかし、民間の商船にあつては、captain と master との区別は次第に分明を失ひ、現在では、實質上、両者は全然区別し得ない二つの同義語のようである。⁽¹⁵⁾

最後に、現今のイギリス海軍法規では一般的呼称としての「海員」は必ず「seaman」と表現されるが、以前は

ru uta, marinier, mariner, etc. が普通であった。ときに *Tempest* に出て来た “sailor” はむしろ日常語であつて、もし sailor は必ずしも “mariner” と同じ内容のものではなかつた。mariner は一定の資格をそなへた甲板員 able seaman (A. B.) を意味したに対しては sailor はただの平水夫としての ordinary seaman (O. S.) であつた。

「一六五〇年 Bantan を出た Middleton の船は十八名の海上乗組員をその地にとどめ置いて出航したが、このうち五名が mariner であり十三名が sailor であつた。」

と記つて、mariner と sailor とは明きらかに区別されている。

- (1) Liber Niger Admiraltatis, No. A. §§ 6. 7.; Twiss: *Black Book of Admiralty*, vol. I. pp. 6-9.
- (2) Liber Niger Admiraltatis, No. C. § 14.; Twiss: *Black Book of Admiralty*, vol. I. pp. 54-55.
- (3) Liber Niger Admiraltatis, No. A. § 18.; Twiss: *Black Book of Admiraltatis*, vol. I. pp. 18-19.
- (4) Liber Niger Admiraltatis, No. B. § 1.; Twiss: *Black Book of Admiralty*, vol. I. pp. 24-25.
- (5) Liber Niger Admiraltatis, No. A. § 12.; Twiss: *Black Book of Admiralty*, vol. I. pp. 14-15.
- (6) Liber Niger Admiraltatis, No. A. § 7.; Twiss: *Black Book of Admiralty*, vol. I. pp. 8-9.
- (7) 五港 (Cinque Ports) は米、イギリス海軍 (Royal Navy) は民間商船 (merchant marine) の徴券に依存した。
- (8) Liber Niger Admiraltatis, No. A. § 19. etc.; Twiss: *Black Book of Admiralty*, vol. I. pp. 20-21. etc.
- (9) Smith, J.: *Sea Grammar*, p. 34.
- (10) Chatterton, E. K.: *Sailing Ships*, London, 1910. p. 225.
- (11) Fayle: *Short History*., p. 134. 佐々木 (訳) 一三六一—一三七七一。ここで Fayle は『Captain』という称呼は或る場合には護送船の軍中指揮官を、他の場合には特別の報酬を受けずして自分の船に同乗する船主を意味する」と言っている。

- (12) (14) Fayle: *Short History*., p. 220. 佐々木 (訳) 二四〇ページ。
- (13) Fayle: *Short History*., p. 164. 佐々木 (訳) 一七二—一七三ページ。
- (15) だまきは、E. F. Stevens だまきは「用語 Captain は儀礼的な職名である。」Stevens, E. F.: *Dictionary of Shipping Terms and Phrases*, London, 1953. p. 60. おだ、G. Bradford だまきは「captain は商船の master である。」Bradford, G.: *A Glossary of Sea Terms*, New York, 1927. p. 27. まらひだ、A. Ansted だまきは「master は商船の captain である。」Ansted, A.: *A Dictionary of Sea Terms*, Glasgow, 1951. p. 177.
- (16) Whall: *Shakespeare's Sea Terms Explained*, p. 96; Smyth, W. H.: *The Sailor's Word-Book*, London 1867. p. 468.
- (17) Smyth: *Sailor's Word-Book*, p. 468.