

近代英国における海難対策の形成

——レッセ・フェールの社会的条件——

金澤 周作

【要約】 一九世紀英国の様々な社会政策の特徴をめぐり、レッセ・フェールが国家干渉か、という論争が長く続いた。最近では干渉を時に伴いながらもレッセ・フェールが貫徹したという像が通説として受け入れられているが、そういう政策的態度を可能にした社会ないし民間の条件についてはあまり考察されてこなかった。そこで本稿は、いまだ未開拓の海難という問題を取り上げ、どのようにして社会問題（＝海難）を解決する対策が形成されていったのかを明らかにしている。とりわけ、人命救助においてレッセ・フェールが貫かれ、民間の主体性が顕著にあらわれているのであるが、なぜ、そのような民間の主体的解決が可能だったのかについて、本稿では、国家に頼らず自発的な「集団」を形成して問題解決を志向する英国社会の特質を見出した。

史林 八一巻三号 一九九八年五月

はじめに

どのような社会制度も、常に立法、行政当局のプランに従って「上から」形成されるわけではない。民間の動向や社会状況の主体的な意義の考察も、社会制度を論じる上で不可欠である。本稿ではこの点に留意して、近代英国におけるある社会制度の形成過程を論じるのであるが、以下ではまず、関連する研究史を簡単に整理して、本稿の立場と目的を明らかにしたい。

周知のこととして、一八世紀末から英国は、産業の発展や都市の興隆などに密接に関わる社会構造の大変革を経験した。そしてこれらは、犯罪、貧困、病氣、無知、事故など様々な問題を生み出したり新たに自覚させたりして、国家や社会に対応を強いた。それゆえ、救貧、警察組織、衛生改革、工場法、教育など、一九世紀の様々な社会政策は、最盛期大英帝国の対応の仕方を示すものとして、またのちの福祉国家を予示するものとして、行政史研究において重視されてきた。特に焦点となったのは、一八三〇年代から七〇年代の社会政策におけるレッセ・フェール（自由放任）と国家干渉の関係である。議論の出発点はダイシィが一九〇五年に提示した「個人主義の時代」、即ちレッセ・フェール貫徹の時代というモデルであるが、これに対し、一九五八年、六〇年にそれぞれマクダナーとパリスが「一九世紀行政革命」、つまり国家干渉の深化を主張した。これら両極の見解の間に立つて最近では、レッセ・フェールと国家干渉の単純な二項対立的視点を排し、社会政策における、レッセ・フェールの一八七〇年代あるいはそれ以降までの持続と、これを活かすかたちでなされる国家干渉、という像が通説とされている。これを説明するために、研究者たちはもっぱら貧民救済や公衆衛生、工場労働、治安維持などといった、国家からののはっきりした干渉があったとされる諸問題を検討例として取り上げてきた。そして、民間が、国家の干渉を受けるまでは、また受けてもなお、かなりの程度自由裁量を確保したと主張するのである。①

右の見解は基本的に本稿でも支持するところであるが、結局、干渉のかなりあった特定の社会「政策」について導きだされたものであり、いわば「上から」の干渉の程度、あるいはそれからの自由の程度という局面において、レッセ・フェールの貫徹が論じられる傾向があったといえる。しかし、レッセ・フェールを政府の政策的態度としてだけではなく、社会一般に普及した態度の反映として考えるなら、その貫徹の原因や性格は民間の主體的な社会問題の解決意志・能力がどのようなものであったかを考察してはじめて明らかにできるだろう。つまり、視野をもっとひろげて、レッセ・フェールという政策的態度を可能にした社会ないし民間の条件をも問わねばならないのだ。「干渉」をめぐって展開してきた従来の研究は、この民間の主體的解決意志・能力を多かれ少なかれ自明の前提としてきたのであるが、本稿ではその内実を

より明確に分析するために、研究史上いまだ未開拓の「海難」問題をめぐる「対策」（政策ではない）を検討してみたい。海難を検討事例として取り上げた一つの理由は、それが全国的広がりをもつ重大な問題であったにもかかわらず、国家からの積極的な干渉のあまり看取されない領域であり、そのため、史実を確定する手続きのなかで、民間の主體的な動向も十分取り上げることができることにある。こうした対象の利点をふまえて、本稿では、一つの社会制度（海難対策）——政府の施策が単にその一部にすぎないような、より広範な主体群による対策の総体——の、技術・心性・政策などが複雑に関連しあう複合的な形成過程を説明するとともに、とくにレッセ・フェールの貫徹した領域を析出して、それを可能にした社会ないし民間の条件を提示する。

島国という地理的要因によって、英国では、難破は沿岸で頻繁に生じる日常の経験に属していたし、海運国であるがゆえに、経済的にも眼を逸らすことのできない関心事であった。だが、難破をめぐる歴史はこれまで顧みられてこなかった。難破のように経済的にも文化的にも社会的にも重大な意義をもつ全国的現象が、なぜ研究者の関心を惹かなかったのであろうか。その最も大きな原因はおそらく、先にのべたように、一八、一九世紀を通じて海難「政策」と呼べるような政府の動きがはつきりしていなかったことに帰せられるであろう。しかし、本稿でこれから明らかにするように、長いスパンで歴史を見渡すと、実はそこには、政府の動きも含めてある一貫した志向性をもつ海難「対策」が展開していたのである。とりわけ人命救助については、時代毎に特有の物理的、心理的条件があり、これらが海難対策全体の形成を大きく方向づけたということも明らかにされるであろう。

以下、第一章では、前史として一九世紀に入るまでに海難対策がどのような展開をたどったかを検討する。ここでは財のみの、しかも体制としてもあまり整っていない海難救助という特色が析出される。第二章では、一八世紀末から一九世紀半ばまでに生じた人命救助体制の確立過程を詳述する。恒常的に人の命が危険にさらされているにもかかわらず、それまで国家によっても民間によっても何ら有効な対策がなされてこなかった領域において、国家も関わるにせよ、民間主

体の体制がいかにして成立したのかが、ここでの主要関心である。第三章では、一八七〇年代に難破予防の動きが活発化し、一定の成果を収めるまでのプロセスを海難対策史の区切りとして叙述する。そして「おわりに」で、海難対策の歴史から見出せるレッセ・フェールの社会的条件を提示したい。^⑥

① A. V. Dicey, *Lectures on the Relation between Law and Public Opinion in England During the Nineteenth Century*, 1905.

② O. MacDonagh, "The Nineteenth-Century Revolution in Government: A Reappraisal", *The Historical Journal*, I, 1, 1958.; H. Parris, "The Nineteenth-Century Revolution in Government: A Reappraisal Reappraised", *The Historical Journal*, III, 1, 1960. ただし二人は干渉政策に対するメンサムの影響力について全く異なる見解を示している。

③ 例えば、村岡健次・木畑洋一編『世界歴史大系 イギリス史——近現代——』（山川出版社、一九九一年）一〇七一—一四〇—一四六頁。

④ 代表的なものとして以下を参照。A. J. Taylor, *Laissez-faire and State Intervention in Nineteenth-century Britain*, 1972.; F. Bedarida, "L'Angleterre victorienne paradigme du laissez-faire? A propos d'une controverse", *Revue historique*, CCCLXI, 1, 1979.; 村岡健次『ナポレオン時代の政治と社会』（ワネルヴァ書房、一九八〇年）第三部第二章「医師法（一八五八年）」に見る自由放任と国家干渉——イギリス医業の近代化過程——J. P. W. J. Bartin, "State Intervention in Mid-Nineteenth Century Britain: Fact or Fiction?", *Journal of British Studies*, 23, 1983-4.; ヴェンツ包括的ペンタゴンをみた見解について K. Laybourn, *The Evolution of British Social Policy and the Welfare State*, 1995.

⑤ 本稿では、沿岸での海難救助と難破自体の予防を中心に論じている。

しかし、実際には、航路標識や灯台の設置、あるいは海図の更新といった海難対策もある。とはいえ、これらは一八、一九世紀を通じて徐々に整備されていったので、インパクトが薄く、行論を明快にするために割愛する。なお、灯台建設・管理の歴史については以下を参照。H. P. Mead, *Trinity House: Its Unique Record from the Days of Henry VIII, n.d.*; また、難破と深く関わる（海上）保険の問題については、本稿では言及しない。船・船荷に対する保険は一八世紀の時点ですでに、広く普及していたし、船員の命に対する生命保険は一九世紀においてもまだ一般的ではなかったようなので、本稿の議論に直接影響を及ぼさないと考えられるからである。保険については以下を参照。H. E. レインズ『イギリス保険史』（庭田範秋・監訳）明治生命一〇〇周年記念刊行会、一九八五年。原著：H. E. Raynes, *A History of British Insurance*, 1964.); D. E. W. Gibb, *Lloyd's of London, A Study in Individualism*, 1957.

⑥ 海難対策の研究史は、後述するライフボート協会の活動のみを扱ったものや難破に関する地方史の書物を別にするは皆無に近いが、一九世紀後半のみについてであれば、唯一の学術的研究として次のものがあり、S. Lacroix, "Les Naufrages dans La Marine Marchande Britannique, Le Tourant de 1854 à 1873", *Histoire économique et sociale*, 4/1995. 本稿で多く用いた庶民院の委員会報告はすべて Parliamentary Papers に収められており、以下 P. P. と略称する。

第一章 漂着物の保全

一 法

まずはじめに、沿岸での海難救助の対象となる財について明らかにしておく。法律上、難破時に海に投げ出された品物および船（の一部）で、その持ち主が一定期間内に現れないものは、「難破物（wreck）」と総称される。そのうち海上にある難破物を構成するのは「漂流難破物（wreck found in the sea）」であり、ロモン・ロー法廷とは異なる海事裁判所の管轄下に置かれた。一方、沿岸、すなわち陸にある難破物を構成するのは「漂着難破物（wreck of the sea）」であり、ロモン・ロー裁判所の管轄となる^①。このように、難破物には法的な区別が存在するが、本稿では、難破時に投げ出された品物および船（の一部）で、その持ち主が一定期間内に現れるものもあわせて「財」とよび、なかでも、沿岸での救助実践と関係の深い、いわゆる漂着物（漂着難破物のみではない）に焦点を合わせていく。

一九世紀における海難対策を見ていく前に、それ以前の海難対策がいかなるものであったかを、本章で簡単に概観しておかねばならない。まず、中央の態度だが、制定法のかたちで海難救助が規定された最初の例は、一七五五年の法である^②。この制定法には「難破物と判断される物とそうでない物」というタイトルがついており、「一人、犬または猫が生きて船から逃れたなら、その船も……それに属するいかなる物も難破物とは判断され」ず、「品物が発見されたなら……救助され保管されて（saved and kept）、国王などの手に引き渡され」、「もし、誰かがそれらの品物に対して返還訴訟を行い、一年と一日以内にそれらが彼の物であると証明される……なら、それらは直ちに彼に返還される」。すなわち、岸に打ち上がった財は保全されるが、一定期間内に所有者による返還要求がないなどの条件を満たせばそれは難破物とみなされ、国王に帰属することになっていた^③。次の重要な制定法である一七五三年法は、難破した船や物の保全に対して報酬が支払われ

ることを初めて明記した。^④ これら二つの法で規定された原則は一八世紀に入っても変わらない。但し、一八世紀に制定された一七一三年法と一七五三年法は、沿岸に漂着した難破船やその積み荷を略奪する民衆慣行、難破船略奪 (wrecking) を死刑を含む嚴罰で禁じている点が新しい。^⑤ また海難救助費 (salvage) 救助してもらった船の船長又は船主が支払うという語が法律で用いられるようになったのも一七一三年法以降のことであるようだ。

以上みてきた一八世紀に至るまでの制定法の顕著な特徴は、財の保全是規定されているのに、難船員、つまり人の救助には一言も言及していないということである。かろうじて一七五三年法が、難破した「船舶から逃れようとする人」を故意に妨害するものに死罪を規定しているが、それでもこれは積極的に人命救助を奨励しているわけでは全くない。また漂着した「財」を「救助し保管」すれば海難救助費が得られるのに対し、「人」を難破船から救い出したとしても、海難救助費やそれに類する報酬は出ないことになっている。このように、法律上、海難対策とは、一八世紀の段階までは、漂着した「財」の保全のみを意味し、「人」の救助は全く含まれていなかったのである。つまり、一八世紀末までの海難対策は、船上の人ではなく、船主や荷主を保護するためのものではなかった。^⑥ では、実際難破の生じた沿岸でも、法律が示すように「財」の保全しか行われていなかったのであろうか。

実態を検討する前に、当時の難破の規模について確認しておこう。一八世紀の難破船数について、統計的データはいまのところ存在しない。ただ、ある研究者は、一九世紀前半における難破や捕獲等による船舶の損失率を四一五%と見積もって、一八世紀では、造船、操船技術の未熟さからなおさら、非常に多くの難破があっただろうと推測している。^⑦ また、一九世紀の様々な史料が示しているように、難破の大半は陸地から遠く離れた海上ではなく、沿岸で起こった。^⑧ ゆえに、難破は沿岸社会の経験において決して特別なことではなく、上で述べた法律での諸規定も、現実を全く離れた空文ではありえない。

二 実 態

では、財および人に対する海難救助の実態に考察をすすめていくが、どのような活動が地方の沿岸でなされたかを確かめるための史料は非常に限定的であり、われわれはそれに頼って推測するしかない。一八世紀における救助活動をかすかにかがわせるその限定的な史料とは、その世紀に厳罰が定められた難破船略奪に関する報告である。略奪を防止する一方で難船救助に従事したのは、地元の治安判事と沿岸各地で関税徴収や密輸防止のために駐在していた税関役人たちであった。一七五一年一月にイングラッド南西端の州コーンウォールのルー港付近に打ち上げられたブリッグ船を「貧民のみならず、立派な農場主、小売り商人まで、この地方の人々が皆殺到」して略奪した際、税関の役人たちは略奪に先立って一旦積み荷を確保している^⑩。また一七三八年三月にデヴォン南岸のビッグベリ湾でオランダ船が座礁したが、この時も近隣の二人のジェントルマンと数人の税関役人が積み荷の保全にあたった^⑪。一八一八年の事件でも、コーンウォールのペンザンズ近くで難破したスウェーデン船の積み荷が税関役人と治安判事の協力によって略奪から守られた^⑫。こうした事例から見えてくるのは、救助活動ではあっても、とりわけ漂着物の保全である。法律で規定されたように、元の所有者＝船主・荷主の権利を守るために国家が役人や治安判事を用いて防衛に当たったのである。そして、実態においても人の救助はほとんど言及されていない。

たしかに、地方の沿岸住民が人命救助を行うということを賞賛した文章はわずかながらある。例えば、一七五〇年に出版されたシリ―諸島地誌のなかで、その住民が「座礁した船舶に手を貸して同胞英国臣民およびその他の者たちの命を救うため、海に小舟で乗り出して自分たちの命を大きな危険にさら」し、「時には人々とともに船舶、積み荷を、時には人々だけ」を救い、そして「時に人と船は失われたが積み荷の一部を救う」ことが記されている^⑬。同様な例が他の沿岸社会にもあったことも窺える。リヴァプールでは救助用のボートを持ち、海に乗り出して人を救いだすシステムがみられた^⑭。

またイングランド北東部のノーサンバランド州では、バンバラ城を拠点とするクルー財団の運営者ジョン・シャープが、一七七〇年代に、州沿岸の難破を減らし、その犠牲者を救うためのシステム——塔に見張りを立てる・難破船発見の合図に九ポンド砲をうつ・難船員を収容する・溺死者の葬式を出し埋葬するなど——を確立した^⑤。しかし、こうした例は地域的でかつ稀である。結局、全体的にみれば、一八世紀末までに關して、沿岸における人命救助活動への言及は、財の保全（の失敗）への言及の多さとは対照的に、非常に少ないのである。

なぜ当時、人命救助が法律に含まれておらず、実際の事例報告も少なかったのであろうか。また、本当に人の救助はなされなかったのであろうか。いかに船主・荷主を守ることが法律の主眼であっても、現場で難船を目の当たりにした沿岸の人々が、救おうという感情を全く持たないでいられたとは思えない。それでも人の救助が少なかったとすれば、われわれは、難船を救助するための物理的条件にその原因を探らねばならない。

沿岸での難破座礁が生じるとどうなるか。典型的な座礁は海の荒れる冬に起こる。風によつて航路を陸側に逸らされた船が沿岸の暗礁に乗り上げてしまうのである。このような座礁船の姿は多くの場合、陸地から視認できた。しかしかに沿岸近くで座礁したにせよ、陸と船の間には越え難い逆巻く冷たい海があった。ときには数日にも及んだであろう難破回避の不断の作業と体力を奪う寒さや波風に疲弊しきった船乗りたちは、力尽きて波にさらわれたり、運を天に任せて海に飛び込んだり、あるいは船に備え付けてあったボートに乗りうつたりしたかもしれない。だが、たとえ短い距離であれ、荒れ狂う厳寒の波間を泳ぎきることはほぼ不可能であったし、ボートとて波に現れ浸水すれば簡単に転覆した。このように、海上では勿論のこと、沿岸でも難破すれば、陸との交通が断たれるがゆえに船からの脱出も陸からの救助も非常に困難であり、かなりの確率で死ぬという現実があったのである。

一方、こうした物理的制約が、翻つては沿岸住民や英国民一般の難破観を形成した。つまり、難破は神の意志であり、人力の及ぶところではない、人が溺れ死ぬのは不可避である、という。船乗りに向けたある宗教的小冊子の書き出しはこ

うである。「神の驚異はあまねく見られ、その御慈愛は隠れもないが、船乗りにとってはそれがとりわけ明らかである。彼らの仕事は大海原の上であり、彼らの生命は誰よりも大きな危険に晒されている……。こうした危険はいわばその手中に彼らの生命を握るのであって、そして彼らの最高の安全は神の摂理と神の加護とに身を委ねることなのである。風と波は神の力に従うのだから。……」^⑩ また、一九世紀初めに出版された『難破考』では、難破をすれば必ず人命が失われるという前提が共有されていると指摘する。そして一旦船が座礁すると、船乗りが恐怖（難破に遭って生き延びた船乗りが殆どいないという経験的事実によって生じる感情）でパニックに陥ってしまい、適切に対処すれば助かるかもしれないところをあたら無茶な挙にでて死に至っている、と分析している。^⑪ このような難破観が具体的に最も顕著に現れているのが、一七七四年に設立された王立愛護協会（the Royal Humane Society）である。これは全国規模で展開した初の人命救助組織といえようが、勇敢な救助者への報奨金の支出の他、彼らが主に行ったのは、生者ではなく「溺死したように見える者」の蘇生活動だったのである。^⑫

三小 括

以上の叙述から、一八世紀末までの沿岸における海難対策の全貌が現れてきた。つまり、中央当局は漂着物の保身を規定するのみであり、そして地方の沿岸共同体は「神の賜物」^⑬と自分たちの目に映った漂着物の取得を巡って当局と対立関係にあり、しかも略奪者側が圧倒することがしばしばだった。また、難破すれば命は助けられない・助からないという経験則を背景に、人命救助は非常に少なく、あったとしても主に、見返りを求めない勇敢な沿岸住民の善意——ただし漂着した生存者の看護などは比較的頻繁になされた——に任されていた。^⑭ よってここまでの海難対策は、国家による、もっぱら財のみに関する、しかも財保全においてすら不完全なものだったと小括できるのである。

⑩ W. Palmer, *The Law of Wreck, considered with a View to its Amendment*, 1843, pp. 2-3.; ただし、実際の法文でも、このような厳密な区

別がつねに維持されていたわけではない。法的含意はともかく、本稿でいう「財」とは「漂着物」などというべきで、ここでは確認しておきたい。

- ② 3Edw. I. c.4. (1275): 「エドワード一世治世三年第四号法」を意味する。以下、断りのない限り制定法の表記は「制定年」法とす。
- ③ 但し、難破物取得の権利は国王から地元の荘園領主に与えられていることが多かった。例えば、一七三三年一月二十六日付けのある荘園領主の書状には、ヘンリー二世から荘園を与えられて以来、その領主の後継者は代々荘園に付随する諸権利を認められてきたと記されている。そして続けて曰、「……これら幾つかの特許状と追認に基づいて、ヘンリース・ハンドレッドとコナートン荘園の領主たる前述のマランズルおよびその後継者は、そのように認められた諸自由と諸特権を享受してきました」とりわけ、そのハンドレッドと荘園内の全難破物を取得し、しかも何の報告も行わずにそれを享受してききました。……」
Corwall Record Office, DDM1557, "Memorial of Sr. Jn. Gifford & Miss Mary Arundel".
- ④ 17Edw. III. Stat. 2. c.13. (1353): 「……やじつ嵐や他の不運にやてつ……船が浅瀬や壊れ、品物が陸に落ちたなら……その際品物を救助し保管してくれた (saved and kept) 者たちに、その骨折りに見合ふ額を(品物の持ち主またはその奉公人が)支払ふ。……」(括弧内は筆者)
- ⑤ 12 Ann. Stat. 2. c.18. (1713); 26 Geo. II. c.19. (1753).
- ⑥ 例えば一七二三年法の前文にある「この法は商人たちからの次のような苦情に基づいて制定された。」多くの貿易船が……不運にも本国近くの岸に打ち上げられたり、その沿岸で座礁したりし……略奪され……この部分が救助され (saved) ても、海難救助費の法外な要求

で費消されてしまひ、女王陛下の歳入に大きな損失を、そして貿易に携わる女王陛下の臣民により大きな損害をもたらしている。……」
ついで船員の苦難は苛慮をたづなふ。

- ⑦ R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, 1962, p. 87.
- ⑧ 例えば、一八七三―四年に報告された、船同士の衝突を誘ふ原因による船舶の全損数や、海士二八六隻に及ぶたのこなし、沿岸部には九七三隻に及ぶた。F. Martin, *The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain*, 1876, p. 386.
- ⑨ 以下の論文は、この難破船略奪慣習を扱ったほぼ唯一のものである。J. Rule, "Wrecking and Coastal Plunder", in D. Hay, et al., *Albion's Fatal Tree: Crime and Society in Eighteenth Century England*, 1975.
- ⑩ *Gentleman's Magazine*, xii, 1751, p. 41.
- ⑪ このロンドン總領事館の略奪事件については、かなり多くの関係書類を収めてある。Public Record Office, SP 36/45, affidavits, 17/6/1738, from Dartmouth, 14/4/1738, from Kingsbridge, 16/4/1738; T11/297, Treasury Board Papers CCXCXVII, 7/4/1738, 18/4/1738; T27/25, Letter Book XIX, 14/4/1738, 26/4/1738; T11/21, Customs Book XIV, 12/4/1738, 10/1/1737-8.
- ⑫ *West Briton*, 17/4/1818.
- ⑬ R. Heath, *A Natural and Historical Account of the Islands of Scilly*,……*And Lastly, A General Account of Cornwall*, 1750, p. 117.
- ⑭ N. Leach, "Early Life-Boats in Liverpool Bay", *Mariner's Mirror*, vol. 81, no. 1, 1995.
- ⑮ P. Howarth, *The Life-Boat Story*, 1957, pp. 21-3.
- ⑯ J. Janeway, *A Taken for Mariners*, 1708, Preface.

¹⁷ H. Trengrouse, *Shipwreck Investigated*, 1817, pp. 3-15.

¹⁸ 設立の経緯は以上を参照。 *The Fifty-First Annual Report of the Royal Humane Society*, 1825; 設立から一八二五年までに「二百二〇〇〇人に人命救助報酬を支出し、蘇生活動では、五五五六人の命を救ったという。ただし、この協会の主な活動の場は海ではなく、当時拡大しつつあった運河であり、水難事故は多いが、人命救助はより容易だった。

¹⁹ God-send: このような認識は沿岸各地で共通してみられた。一八四三年の庶民院特別委員会での証言には、たとえば、次のような言説があらわれている。 P.P., 1843, IX, First Report from the Select Com-

mittee on Shipwrecks, no. 4909 (ヤーマス)——「……岸に来た財は何でも、ある種、神の賜物だと彼らは考えているのです。」; no. 4825 (コーンウォール)——「……彼らはそれを神の賜物と呼んでいます。」

²⁰ 活動内容はおそらく金銭援助だが、一八〇八年には「難船員援助協会 (the Institution for Rendering Assistance to Shipwrecked Mariners)」という篤志協会が設立されている。 F. Prochaska, *Women and Philanthropy in Nineteenth-Century England*, 1980, p. 30.; また、略奪が行われた場合も、生かして漂着した人々にたいする看護・援助の例はあった。 Rule, *op.cit.*, p. 176.

第二章 人の救助

一 救助器具の発明

一八世紀末までは、物理的な制約によって、そしてその結果形成された難破観も手伝って、海難対策はもっぱら国家による財のみを対象にする海難救助でしかなかった。しかし、この頃、海難対策に人命救助を加える重要な展開が地方で自発的になされた。ライフボート (lifeboat) と臼砲架網装置 (mortar apparatus) の発明である。

一七八五年、エセックスの馬車職人ライオネル・ルーキン (Lionel Lukin) は、「不沈艇」で特許をとった。その構造は、縁にコルクを用い、中空の防水区画を設け、鉄製の竜骨を持つというものだった^①。これが後に「ライフボート」と呼ばれる救助艇の原形である。だが、ライフボートの基準を作ったのは、サウス・シールズの船大工ヘンリー・グレートヘッド (Henry Greathead) である。彼のライフボートが世に出る経緯は次のようなものだった。一七八九年、サウス・シールズ

で座礁したアドベンチャー号の「乗組員の大多数」が、「浜から三ヤードと離れていないところで、しかも多くの人が見守る中、死んでいった」のである。しかもこの時地元のバロネットが人命救助に赴いたら報酬を出す、と提案したにもかかわらず、船乗りたちは危険に尻ごみしてそれを拒否した^③。人命救助になすべがなかったという苦い経験から、地元の名士クラブ「ラーウエ・ハウスのジェントルマンたち」は、もっとも優れた救助艇のモデルを選ぶコンペティションを開催した。これに選ばれて、翌年一七九〇年、グレートヘッドがクラブの費用持ち（一五〇ポンド弱）で事実上のライフボート第一号「オリジナル号」を建造した。全長三〇フィート、幅一〇フィートで六対のオールを備え、船首、船尾ともに鋭く隆起させ、浮力を得るために船首、船尾、裏張り、船縁にコルクを用いたこのライフボートは、以後四〇年にわたって活躍し、その間数百名の生命を救ったという。グレートヘッドは大きな名声を博し、オリジナル号建造から数年のうちさらに三〇隻ものライフボートを世に送り出した。こうして、各地にライフボートが知られるようになったのである。

座礁船と陸とをへだてる荒れ狂う波によって、これまで「難破船の乗組員の一部が自分たちのボートに乗ったため、それが転覆して溺死してしまった」のが、ライフボートによって「船上に留まった残りの乗組員は救助され（saved）」るようになった。というのも、ライフボートは「通常のボートと違い、沈没したりせず、まっすぐ浮いて」いることができたがゆえに、どのような波であっても「岩だらけの沿岸を除けば……どこにでも対応」できたからである。座礁船への格段に安全・確実な到達を可能にしたという意味で、ライフボートは、難破すれば死ぬ、ということを前提していたこれまでの難破観に革命的なインパクトを及ぼした。

もう一つの重要な発明、臼砲架網装置とは、陸に置いた臼砲で発射するかわりにロープを結び付け、それによって座礁船と陸を繋ぎ、そしてロープごと人を陸に引き上げたり、そのロープに滑車をとおして運搬具を往来させたり、ロープを伝ってライフボートを船に近づけたりすることによって、人あるいは財を救助する器具である。これを発明したのはG・W・マンビィ（G.W. Manby）である。ウリッジの陸軍士官学校で教育を受け、一八〇三年にはヤーマスの兵舎長に任命さ

れた。彼が人命救助の問題に目覚めるきっかけとなったのは、一八〇七年二月におきたヤーマス沖でのスナイプ号の難破であった。このとき、多くの乗組員が死んでいくのを目の当たりにした彼は、重要なのは陸と海とを結び付けることだと思ひ至り、その年の八月、九月にサフォークの王立愛護協会のメンバー立ち会いのもと、軍需局から借りた臼砲で実験を行った。翌年の二月二日、ブリッグ船エリザベス号の難破に際して、この装置は効果を挙げた。また、同年から、海軍局は沿岸各地にマンビイの臼砲を配備しはじめた。その後、マンビイの臼砲架網装置のことは軍需局を通じて庶民院にも伝えられ、一八一〇年の委員会報告はマンビイ臼砲の適用が望ましいこと、実際効果があった例、人々の肯定的証言などを載せ、一八一三年の報告では、マンビイ自身が政府に雇われて難破多発地域を詳しく調査し、臼砲の有効性および必要性を改めて主張している。そして一八一四年の報告の中でマンビイは、ブリテン島沿岸に必要な臼砲の数を一七〇から一八〇だとし、四〇〇〇ポンド以下で全て配備できると述べている。こうして議会で検討された結果、国の援助で全国四〇箇所余に臼砲の設置が決定され、一八二五年の時点で、後で述べる沿岸警備隊と沿岸防衛隊の指揮下に六〇以上の臼砲が存在するに至った^⑨。

臼砲装置の効果は様々な史料から知ることができる。例えば、一八一〇年一月一日づけの手紙によると、「……一月三日、ホイ船エリザベス・ヘンリエッタ号が……座礁しました。臼砲などが四マイル離れたローウエストフトから直ちに運んでこられました。船上へ砲をうつというマンビイ大尉の方法は効を奏し、これによってボウスプリット（やりだし）にいた七名が陸に引き上げられました。……上述の方法がなければ、全員が死んでいたに違いありません^⑩。」もう一つの例も同じ日付である。「……一月二三日、ガリオン船が……座礁し、約一時間後に船体が壊れ、完全に難破してしまいました。私は座礁後直ちにマンビイ大尉が新しく発明した臼砲を用い、かかりのついた砲を撃つことによって、ロープを船に繋げました。そして……（それを伝って）ボートを船に横付けし乗組員五名と乗客一名を救助しました。一人が溺死しましたが、これは自力で岸まで泳ぎきろうとしたためです。……思うに、あの暴風では座礁船にロープを繋ぐ方法はマン

「ビイ大尉の臼砲を置いて他にありえないでしょう。」^⑩ 臼砲装置はこのように、越え難い海の障害をロープで繋ぐことよって絶大な効果を發揮するが、さらに、ライフボートが不得意とする岩の多い沿岸や、断崖で座礁した船にも適用できる。その意味でこれはライフボートを補完する人命救助器具ともいえる。

なお、後に臼砲装置と同じ目的だが、臼砲が砲自体に推進力をもつのと異なり、発射されるかかりに推進力のついたロケット装置が開発され、一八七八年までに、臼砲装置に完全にとつてかわつた。^⑪

二 救助機関の設立

一八世紀末から一九世紀初めに發明されたこれら二つの人命救助具が沿岸に普及するまでには、長い時間が必要だった。難破船から人命救助することは不可能であるという人々の認識を変え、費用負担の問題と実践における担い手の問題を解決する理由は、長大な海岸線に十分な数の器具を配備するためには、費用負担の問題と実践における担い手の問題を解決していかなければならなかったということである。英国は、こうした問題を抱えつつ、ライフボートと臼砲・ロケット装置の利用についてそれぞれ異なるアプローチで取組んだ。

まずはライフボート。グレートヘッドのライフボートの成功は英国沿岸各地にライフボートを広めた。しかし一八二四年当時の全国総計がわずか三九隻だったことから分かるように、自発的な普及には限度があった。^⑫ しかも一八〇一年、議会上にライフボートの公費建造が提案されたが、建造は私的な企図に任せられるべきだという意見があつて実現しなかつた。^⑬ この時点で、ライフボートは国家の業務から取り残され、民間の自主性に委ねられることになった。そこで例えば翌年、ロイズが二〇〇ポンドのライフボート基金を設定し、一八二四年までに二六のステーションにライフボートを設置したが、^⑭ 地元の篤志家や篤志団体がライフボートを購入する場合も多かった。^⑮ だが、最も根本的な問題はライフボートの購入、漕ぎ手の訓練、ボートの維持等にかかる費用や労力の大きさであり、全国規模での普及はやはり非常に困難だった。

そんななか、一八二三年、マン島の住人ウィリアム・ヒラリー（William Hillary）は、難破で多くの人命が失われている現状を憂え、人命救助のための全国規模の協会設立を訴えた。^⑩翌年二月二日、彼はロンドン市選出の庶民院議員T・ウィルソンと予備会談を持ち、任意寄付を財政基盤とする全国協会の設立を決定した。^⑪このとき掲げられた協会の目的は、英国沿岸で難破した船から人を救助する、救助された人に迅速な援助を供する、人命救助者に報酬を出す、人命救助中に死んだ人の家族を救済する、というものだった。同年三月四日、カンタベリ大主教を議長にして第一回総会が開かれた。正式名称「難破から人命を守るための王立全国協会（the Royal National Institution for the Preservation of Life from Shipwreck）」（以下、「王立難船協会」）、後の「王立全国ライフボート協会（the Royal National Lifeboat Institution）」（一八五四年以降^⑫以下、「王立ライフボート協会」）の誕生である。当時のフィランソロピー（philanthropy：博愛主義^⑬）活動に共通の特徴として、この協会の上層部には貴顕が顔を揃えた。たとえばパトロンは国王ジョージ四世、副パトロンには王族の公爵五名が就任し、元首相のリヴァプール卿が会長になった。初年度の寄付金受領高は九八二六ポンド六シリング六ペンスにのぼり、人々の関心の高さを示した。^⑭

協会の初期の活動は、前述の目的達成のための行動の他に、ライフボートを配備する地元団体の援助や、沿岸各地へのマンビイ臼砲やロケット装置の供給などがあつた。設立当初、協会はライフボートとともに臼砲などの器具の配備も行ったが、一八五四年までにライフボート配備に特化した。王立難船協会、および地方の篤志団体の具体的な救助活動について一つ例を挙げる。一八三三年、コーンウォール北岸のパドストウ（Padstow）にいるケント氏から王立難船協会に宛てられた手紙はこう述べている。「……ロンドンへ向かうブリッグ船アルピオン号が一月二九日の暴風で海の荒れた日にダンバー砂州に乗り上げました。有志が乗り組んだパドストウ港組合に属する港のボートは、船を助けにいかうとして転覆しました。税関のボートも損害を被りました。その後、ある船の船長をしているガイルズ氏と七人の船乗り達が、ライフボートでの任務をかってでてその座礁船まで漕ぎ進み、船上にいた乗組員のうち四人をボートに乗せ、引き続き約半

時間も、船長をボートに移す努力をしました。しかし、ボートを（船に）繋いでいた綱が切れたことよって、船長は船に取り残されました。その船はそのすぐ後に転覆し、沈没しました。……」このライフボートは地元の寄付金で建造され、パドストウ港組合が管理している「船乗りの友」号で、直接王立難船協会の監督下には置かれていないが、ガイルズ氏と七人の船乗り達はこの救助活動によつて協会から報奨を得ている。②① ライフボートの乗組員はヴォランティアの有志であり、原則的に、彼らの骨折りにたいしては、ライフボートの管理母体や王立難船協会、五四年以降は王立ライフボート協会によつて支払われていた。②② こうして、ライフボートによる人命救助活動は民間の組織的努力、すなわち国家に頼らず問題を解決してゆこうという社会の志向性によつて促進されたのであった。

但し、本格的な救助母体としての重要性は一九世紀後半にみられるようになった。一八五四年に王立ライフボート協会と改名してからは、完全にライフボートの管理・運用のみを行うようになった。②③ 寄付金額も、一九世紀半ばまでの低迷とは対照的に、増加の一途を辿り、一八九七年現在、二四七のライフボート・ステーションに二九六隻のライフボートを所有し、さらに全国一三〇箇所に寄付金を集めるための支所を持つに至った。②④

次に白砲・ロケット装置。これの運用を担ったのは、一八〇九年に発足した沿岸警備隊 (the Coast Guard) という国家机关であった。②⑤ 沿岸警備隊の主要任務は密輸取締で、その方面では密輸撲滅に一定の効果を挙げたようだが、密輸退潮に伴い、沿岸警備隊にとつて密輸取締は多数ある業務のうちの一つにすぎなくなってきた。そして徐々に海難救助の重要性が増した。沿岸警備隊は「難破が生じたら、現場や近場にいる各員は最大限努力してその船上の人命を救い、船を管理下に置き、あらゆる種類の横領から財を守ることを要求され、②⑥ 主に国が配備した白砲・ロケット装置を管理し、その使用にあたった。だが、もともと密輸取締用に選ばれた場所に支所を置いているため、必ずしも難破に際して迅速に対応できたわけではなかったようだ。②⑦

沿岸警備隊の救助活動は、白砲・ロケット装置によるものが主であったが、隊員は警備隊のボートで座礁船へ救援に向

かうこともあれば、断崖で立ち往生した船からロープで人を引き上げることもあった。²⁸ ライフボートにも有志の乗組員として参加することがあったが、沿岸警備隊は臼砲・ロケット装置に特化しており、その意味で国家はこの装置にもっぱら頼る形で人命救助に関わっていたと言える。とはいえ一九世紀後半には、沿岸警備隊が所有する臼砲装置の操作も民間のヴォランティア、人命救助義勇隊によって担われることになった。²⁹ ここにも、ライフボートの場合と同様に、国家に頼らず民間組織で人命救助を志向する態度が見出されるのである。

こうして、ライフボートは民間の王立難船協会、臼砲装置は国家の沿岸警備隊、とそれぞれ異なる機関が管理、使用を担い、これら二機関が、どちらかという民間の主導で、人命救助体制を築いていくことになった。一七八〇年代の人命救助器具開発に始まった財の保全のみという構造の地殻変動は、一八二〇年代になってやっと、人命救助を目指す機関を産み出したのである。

財の保全しかなかったといつてよいこれまでの海難対策は、民間と国家の双方から人命救助へむけて推し進められていった。そして一方では、こうした動きを背景にして、財の保全しか対象にしない法律体系そのものの変革が目指されるようになる。

三 法律の改正

国家——実質的には庶民院——は一八三六年の「難船原因調査特別委員会」³⁰において、人命損失を政策の問題にした。ここで、難破増加の原因究明と海上での人命および財の損失を減らす方法の検討がなされた。委員会は難破しやすい劣悪な船と無能な高級船員の存在を許してしまっているなどといった現状認識に基づいて、難破を防ぐために、商業海運局という国の機関を設けて船の装備や状態を定期的にチェックすること、そして高級船員を審査することを議会に提案した。注目すべきは、この一八三六年委員会が、国の海難政策において二つの重要な転機をなしたことである。

まず第一に、海での人命損失がはじめて本格的に国家の関心を惹いたこと。確かに一九世紀はじめには庶民院で何度か人命救助器具が議題に上がり、沿岸警備隊の各地の支所に臼砲・ロケット装置が配備されていた。しかしこれは、マンビイという一人の軍人の発明に基づく軍組織内での新技術導入にすぎない。また、同じ頃制定された諸法には大きな限定つきだとはいえない人命救助への配慮が見られはじめていたが、それらの法律制定の背後に政策と呼べるような現状の考察があったとは思われない。だが今回は、綿密な現状分析の結果として人的、物的な損失を減らすために政府の採るべき包括的かつ現実的な対策を提示しているのである。

そして第二に、これまでは原則的に「難破した後」のみを対象としていた国家当局が初めて、難破自体の防止に積極的な関心を示したこと。難破自体の防止という考えは、もちろん、船の歴史を通じて存在した。しかし、従来自発的にしかなされてこなかった船に対する難破防止技術の採用を、国家による統制の下で画一的に行おうというのは全く新しい発想であった。

このように重要な展開を見せた特別委員会ではあったが、商業海運局という中央機関によって海運活動を統制しようという方向性が、当時の経済におけるレッセ・フェールの風潮とそぐわなかったであろう、政府はこの委員会の報告に関心を示さず、結局法律としても政策としても上に述べた諸提案は実現しなかった。

単なる人命への配慮から一歩進んで、具体的にその救助を政策対象として取り上げたのは一八四三年の「難船特別委員会」である。その報告書は冒頭に、難破を減らす方法と、難破した人、財を保全する方法の検討という二つの目的を掲げている。そして難破自体を減らす方法として、報告書は六点を挙げている。だが、一八三六年委員会の報告と同様、おそらくは経済活動への干渉とみなされたのであろう、いずれも政策として実施されることはなかった。一方、難破した人、財を保全する方法に関してであるが、人命救助については、沿岸警備隊に臼砲・ロケット装置を常備すべきことを、船にライフボートと防水区画を設けるべきことをそれぞれ勧めている。財の保全に関して報告書は、当時依然として難破船略

奪横行が持続していた原因を、沿岸警備隊が関税対象外の漂着物物の保全に法的権限もたないことにあるとみなし、全難破物を、持ち主のために政府が一括して保管することを提案した。そうすれば沿岸警備隊は全ての難破に際して略奪防止¹¹財保全活動ができ、これまでのような保全する側の不統一や大きな制約に悩まされずに済むからである。こういった、難破した人と財を保全する提案は難破自体の防止提案とは対照的に、法律として結実する。

その法律とは、一八四六年法「難破物および海難救助に関する統合法」(9-10 Vic. c.99)である。この法律の中心は、各地駐在の、海軍司令長官俸禄 (droits of the admiralty) 受領官 (以下、レシーバー) 職の創設である。海軍司令長官俸禄とは主に、「戦時に国王の認可なくして、敵船から捕獲した敵産及び難破船や漂着の如き」財をさし、国王に帰属する。この法律の場合は漂流物及び漂着物のことを意味する。さて、この法律は三つの極めて重要な規定をしている。まず第一にレシーバーは全ての漂流物と漂着物を統一的に管轄する(第五条)。それゆえ発見者は必ずレシーバーまたは税関役人(彼はレシーバーに報告せねばならない)に報告して指示を仰がねばならず、これまでのどこへ報告するかはつきりしていなかった点が大幅に改善された。第二に、難破船略奪で被った被害の補償は略奪の生じたハンドレッド (hundred) 州を構成する行政単位)の負担で為されることとされ、略奪する共同体への抑止効果と被害者の救済が期待されるようになった(第四四条)。そして第三にこれが最も重要な規定であるが、海上と沿岸の区別なくあらゆる海域で、(おそらく財の救助を伴う限り)人命救助に海難救助費を支払うことが定められたのである(第一九条)。しかも、この法律では、レシーバーをはじめとする当局の人々に対して、「必要と思われるだけの人手を呼び集めて、そのような船舶及びその積み荷の保全 (preservation)、あるいは人命の救助 (saving) に就かせること」と定めた(第一四條)。つまり、初めて国家は法律によって現場当局に人命救助の義務を課したのである。こうして一八四六年法は従来の救助規定法から大きくその性格を変貌させたのであった。そして次に述べる法律によって一八四六年法の利点は固定され、欠点は補われた。

一八五〇年から一八五三年にかけては、海運全般に関する重要な法律が多く制定された。それらについてはここでは詳

しく触れないが、商務省の関与が極めて深いという共通点^⑦をもち、そしてこれから述べる一八五四年法もその影響を強く受けている。この「商業海運に関する統合法」(17-18 Vic. c.104)は一部五四八条からなる大部な法律で、商業海運全般にわたってこれまでの規定を統合している。そのうちここでは難破自体の防止に関する部分と難破した人、財の救助・保全に関する部分だけを取り上げて考察する。

まず難破自体の防止について。一八三六年委員会で推奨された商業海運局は、初めて商務省の公的役割を規定した一八五〇年法で実現された(註⑧参照)。それを継承して一八五四年法でも船舶の登録、高級船員の審査などが規定されている。さらに蒸気船については安全のために建造に際しての細かな規定が定められている。だが、この法においてすら難破自体を防止するための規定は甘く、結局劣悪な船体や過重積載の問題は一八七〇年代にまで解決が持ち越されることになる。

他方の人、財の救助・保全について、この法律は原則の殆ど全てを一八四六年法から継承しており、とりわけつぎの三点が強調される。まず第一に、全漂着物を管轄下に置く難破物受領官(以下、レシーバー)職が、今度は海軍省ではなく商務省の監督の下に設置され、これには各地の地元の税関役人や沿岸警備隊の士官などが任命されることになった(第四三九条)。第二に、難破船略奪の被害補償は、前法を踏襲して、略奪の生じたハンドレッドが行うこととされた(第四七七条)。そして第三に、財の保全(safekeeping)のみならず人の救助(saving)のみであつても、海難救助費は救助された側から支払われ(第四五八条)、しかも、人命救助への支払いが最優先されることになった(第四五九条)。また、人命尊重のため、一定の規格を越える船へのライフボート及び救命浮輪の装備義務を定め、違反者には罰金が科せられることになった(第二九二―四四条)。そして、この一八五四年法は以後約半世紀にわたり、海難救助を律する諸法の原形となったのである。

四小 括

法改正の目標は、一貫して難破船の救助と難破の予防であつたといえる。しかし、五〇年代までに立法にこぎつけたの

は、実践の場合と同様に前者のほうであり、それに関しては官民共同でも財も救助 (saving/preservation) するという、法律に裏打ちされた新しい体制ができあがった。この流れは、あえて図式化すれば次のようになるだろう。二つの極めて重要な発明——ライフボートと臼砲架網装置——のインパクトを受けて官民はそれぞれ独立に人命救助への関心を呼び覚まされ、それぞれの救助活動を展開した。統一的で具体的な人命についての海難対策が中央に欠如していた当時の政治的・社会的状況が、こうした官民それぞれの、だがとりわけ民間による、努力を可能にしたのである。そして、各地方での民間篤志団体の実践が庶民院を動かし、現実には追い付く形で中央において法体系をも変更させたのである。財のみの保全から人命も含む海難救助へ、という流れは、その一見進歩的な印象とは裏腹に、国家主導による合理化の過程ではなかった。それはむしろ、民間の集団・組織において発揮された国家に頼らない態度の反映に他ならないのである。

では、なぜこの時期に人命救助の体制が整うことになったのか。ひとつには、難破が増えてきた、あるいは単に多いという客観的な事実と主観的な認識、もうひとつには、難船者は救うべきだという新しい倫理の形成、といったことが考えられる。前者はある程度難破数を反映するだろう。ただ、公式の年次難破統計は一九世紀後半になるまで存在しなかった。一九世紀半ばまでの難破数は、断片的なデータから印象的に把握するしかない。たとえば、あるパンフレットによると、一七八九年から一八〇〇年の間に二九六七隻の英国船が失われた^⑧。また議会報告によると、一八一六年、一七年、一八年にはそれぞれ三一三隻、三六二隻、四〇九隻が失われ、一一二五人、七二七人、四三六人が溺死した。また一八三三年、三四年、三五年にはそれぞれ五九五隻、四五四隻、五二四隻が失われ、一〇二六人、八六六人、七九二人が溺死した^⑨。そして一八四一年、四二年にはそれぞれ六〇七隻、五四七隻が失われ、七八二人、七五〇人が溺死した^⑩。こうしたデータからは明確な増加傾向を見出すことはできないし、またこれらの数字が主観的に「難破が多い」と判断されるほどのものなのかも分からないので、一八世紀末から一九世紀前半にかけて、という特定の時期に人命救助の機運が盛り上がる根拠にはならない。

それゆえ、おそらく後者の倫理的感情の高揚、といったものが人命救助体制整備への動きの背後にあって影響力を持ったのだらうと推測できる。実証は今後の課題とせねばならないが、つまり、同じ一八世紀後半という時期から高まった反奴隷貿易・奴隷制度運動を支えた情熱と同種のものである。もちろん、歴史を通じて、奴隷(ないしは難船者)に対する同情は多かれ少なかれあった。ただ、その同情が強まってゆく原因が歴史の問題となるのであって、これについては諸説あって依然定まらない。主にいわれるのは国内の労働者搾取を隠蔽するための資本家の自己欺瞞として人道主義が採用されたということであるが、^②国教会内部に端を発する福音主義の影響も無視できない。(客観的には偽善にも見える)善行への強迫的渴望がこの宗教感情の特徴であると考えられており、博愛主義的な篤志協会を一つの柱とする海難対策の背景として妥当な要因だと思われる。^③また、当時勃興しつつあった資本主義的市場のもたらした因果関係認識(一見自分からかけ離れたところで起きた出来事の原因を自分に帰する考え方)の拡大に、このような人道主義的な感情の高まりの一因を求める説もある。^④しかし忘れてならないのは、この説を主張したトマス・ハスケルも言うように、人道主義実践の前提として、ある悲惨を効果的に軽減・解消する方法(レシピ)が存在してはじめて、今までの単なる同情が責任感へとシフトすることである。それゆえ、先述のライフボート、白砲架綱装置の発明＝レシピの出現という技術的要因が、救わねばという感情の高揚に大きな影響を及ぼしているといえよう。

- ① Howarth, *op.cit.*, pp. 23-5.
- ② *Ibid.*, pp. 26-7; DNB, Greathead, Henry (1757-1816); A. G. Osler, *Mr. Greathead's Lifeboats*, 1990.
- ③ Report of the Select Committee of the House of Commons on Mr. Greathead's Petition respecting his Invention of a Lifeboat, contributed by Frederick C. Wigby, from the Naval Chronicle, vol. VII, 1802, p. 485, quoted in *Mariner's Mirror*, 58, 1972, pp. 339-344.
- ④ *Ibid.*, p. 339, 341.
- ⑤ トムソンに関する情報は以下に拠った。DNB, Manby, George William (1765-1854)
- ⑥ *P.P.*, 1810, IV, Report from the Committee on Captain Manby's Petition.
- ⑦ *P.P.*, 1813-4, XI, Papers relating to Captain Manby's Plan for saving the Lives of Ship-wrecked Mariners.
- ⑧ *Parliamentary Debate*, vol. xxviii, Report of the Committee on Captain Manby's Experiments for saving the Lives of Shipwrecked

②⑧ P.P., 1897, XIV, p. ix.

②⑨ H. Aton & H.H. Holland, *The King's Customs*, vol. 2, 1908, pp. 44-45. 「一八三六年二月一八日ノース・シールズのウィリアム・バーカー号はブライドリントン近くの断崖にぶつかってばらばらになった。沿岸警備隊は、乗組員をロープで断崖の上に引き上げて救助した。」

③⑩ 一八六四年にTynemouthで初めて人命救助義勇隊 (the Volunteer Life-Saving Brigades) が組織され、沿岸警備隊が管理してゐる白砲装置の操作を行った。二〇世紀初頭には全国に約四〇〇を数えるに至つた。Webb, *op.cit.*, pp. 66-73.

③⑪ 報告書²⁴ P.P., 1836, XVII, Report from the Select Committee appointed to inquire into the Causes of Shipwrecks.

③⑫ この委員会の報告書は、難破による財被害を年約三〇〇万ポンド²⁵ 人的喪失を年約一〇〇〇人以上と見積もり、どちらも国にとって大きな損失であると述べてゐる。Ibid., p. iv.

③⑬ R. Prouty, *The Transformation of the Board of Trade 1830-1855*, 1957, pp. 37-8. 「……当時の政府はその報告書にはほとんど関心を示さず、その委員会の勧告を組み込んだ法案起草を非閣僚議員に任せた。……(翌年、非閣僚議員バッキンガムが法案提出)……その法案は直ちに嵐のような抗議を引き起した。……政府側に引き入れられた大多数の議員が……(法案の) 反対に立った。……商務省総裁のトムソンは次のように述べた。……英国商業海運が偉大である理由の一つは政府の介入がないことである。……そして締めくくって曰、進歩を促進するのは自由競争である」と。……海運利害も法案に強く反対した。……第二説会での投票は反対が一七六、賛成が二八で(審議続行を) 否決された。……」(括弧内は筆者)

③⑭ 報告書²⁶ P.P., 1843, IX, First Report from the Select Committee on Shipwrecks.

③⑮ 蒸気船の政府認可制(船の質)、各港における航海術を教える学校の設立(高級船員の質)、水先案内人の監督強化、避難港の建設、灯台や水路標識の更なる充実、そして海図の随時更新。

③⑯ 高柳賢三・末延三次編集代表『英米法辞典』(有斐閣、一九五二年)

③⑰ 一八五〇年: 13-14 Vic. c.93.: 商業海運に関する全ての事柄を監督するという商務省の役割を初めて公的に規定した。地方支局を設置して船員に関して「登録や検査などの広い権限を与えた。」

一八五一年: 14-15 Vic. c.78.: 商務省に課を設けて、船積み石炭搬出人Coalwhippersを保護する。

14-15 Vic. c.79.: 商務省によって蒸気船の定期検査を定めた。

14-15 Vic. c.102.: 商務省が商業船員基金を統合し、船員の福祉を一手に引き受ける。

一八五三年: 16-17 Vic. c.129.: 特別五港の水先案内人をトリニティ・ハウスの下に統合し、商務省への報告義務を明記した。

16-17 Vic. c.131.: より効率的に灯台を商務省の監視下に置く。

これら諸法の要約は以下を参照。Prouty, *op.cit.*, pp. 87-98.

③⑱ 本文中で折りにふれ併記してある原語からその系譜関係は明らか

である。財の保全も人命の救助もともに saving ならし preservation と表記されたのだ。むしろ分かりやすい例をあげるなら、一七二三年法のタイトルは「全ての船およびそれに帰属する物を保全する preserving……」とどう表現で、物のみに言及してゐるが、一八四三年の「難船特別委員会」報告には同じ表現で「人命と財を保全する preserving……」と、既存の形式に「人命」を挿入している。

③⑥ On the Means of Assistance in Case of Shipwreck, p. 2.

③⑦ P.P., 1836, XVII, pp. iii-iv.

③⑧ P.P., 1843, IV, p. 51.

第三章 難破の予防

一 一九世紀半ば以降の状況

一八五〇年代までに、人命を含む難船救助という海難対策の一大目的が、イニシアティヴをとった民と、それにしたがうかたちの官の共同で体制化された。それによって、沿岸では人・財に対する海難救助がかなり斉一に行われるようになった。加えて、一九世紀半ばまで根強く行われてきた沿岸住民による難破船略奪慣行も、一九世紀後半にはほぼ聞かれなくなった。救助される人数も増加した。一八二四年から五四四年の間に王立難船協会が関与または顕彰した人命救助総数は八八七人だったのに対し、一八五六年から一九〇九年の間にライフボートによって救助された者は少なくとも二万二〇〇人以上にのぼり、ロケット装置などで救助された者も約一万七四〇〇人いた。^① またある論者は一九世紀後半について「生き残りの数を溺死者数に足して實際危険に遭った人の総数を割り出してみると、そのうち八〇%以上が救助されている……のだから、人命救助の顕著な効果は強調されるべきである」と言う。^② いずれにせよ、非常に多くの人が一九世紀に

③⑨ D. B. Davis, "Reflections on Abolitionism and Ideological Hegemony", *American Historical Review*, xcii, 1987.

③⑩ 次を参照: B. Hilton, *The Age of Atonement: The Influence of Evangelicalism on Social and Economic Thought, 1795-1865*, 1988.

③⑪ T. L. Haskell, "Capitalism and the Origins of the Humanitarian Sensibility, Part 1, Part 2", *American Historical Review*, xc, 1985; Do., "Convention and Hegemonic Interest in the Debate over Anti-slavery: A Reply to Davis and Ashworth", *American Historical Review*, xcii, 1987.

できた救助機構の恩恵を受けたといえる。こうした現実の中、これまでは難破Ⅱ死を前提していた沿岸住民の心性も徐々に変化していったのである。

一方、一九世紀後半は、鉄製船舶、蒸気機関の普及という空前の技術進歩に伴い、運送料が下がるなど、競争が激化し、その結果荷の積みすぎや老朽船の酷使が常態化したため、難破はむしろ増加傾向にあり、何らかの海難対策を講じなければならぬ状況にはあった。^④この海難対策のもうひとつの目的、難破の予防は、一九世紀前半から何度か委員会では取り上げられたり、新聞で取り沙汰されたりしてきたが、依然として船主個人の判断に委ねられていた。そういうなか、一八七〇年代、難破予防の法制化を求めた大々的なキャンペーンが展開された。

二 プリムソルのキャンペーン

キャンペーンの中心人物は、庶民院議員サミュエル・プリムソル (Samuel Pimsoil) である。^⑤彼は一八二四年、消費税局役人の子として生まれ、刻苦勉勵の末、石炭の鉄道輸送に関する発明で富を築き、一八六八年、ダービーから庶民院に初当選した。若い頃から弱者の救済に並々ならぬ関心を示し、自身の貧窮経験から、彼らへの共感も深かった彼は、一八七〇年の商工会議所連合の年次総会で、海運改革の先駆者ジェイムズ・ホルルの提案（政府による耐航性の検査、満載喫水線の表示義務など…どちらも後述）に接し、船員の生命を救う活動へ自らを投じるきっかけを得た。

一八七三年一月、プリムソルは『我等が船乗りたち』と題するパンフレットを出版した。^⑥この頃の人々は、沿岸での人命救助活動が普及したおかげで、難破しても助かる可能性は高い、という認識にはなっていたであろうが、依然として難破自体は不可避であると感じていた。そこへ、プリムソルのパンフレットはこの上ない具体性と明快性をもって、難破の大半は予防可能だと主張したのである。^⑦衝撃的な内容を持つ同書は、情熱的な文章と、最新の写真技術を駆使した視覚的インパクトによって、国民の間に一大センセーションを巻き起こした。彼が注目した二大難破原因は、過重積載（積み

込みすぎて危険」と不耐航性（船体が脆く——建造材料の不良や老朽化——航海に耐えない）であった。これらを解決するために誰が行動すべきか、と論を進める彼は、アンダーライター（海上保険引き受け人）、船主、船員と検討してこれらを排し、問題を解決するのは結局社会の責務だとして読者を駆り立てる。そして、船員たちが生活のため危険を知りながら航海を強制されて死に、悲しみに沈む家族を残している具体例を次々と示す。彼の提案は単純明快である。つまり世論を盛り上げて、過重積載に対しては満載喫水線（のちに、プリムソル・ラインと呼ばれることになる）の表示義務化を、不耐航性に対しては第三者的機関による船の定期検査の義務化を法律制定によって達成しようというのである。彼は最後に人々の感情に訴えかける。「これを読む諸君、あなたが男性なら、あなたは最も困った時に同情も救助も得られずに突然死に、あなたの最も愛する者を世の冷淡なチャリテイに頼らせることになるのです——これこそ船乗りの死です——もしあなたが手を貸さないなら。（引用者註・続けて、妻、父、母の立場を想定して同様の訴えをしている。）」(p. 85) 「これを読むあなたが誰であろうと、神の愛にかけて、哀れな船乗りを救ってやってください。」(p. 88) さらにプリムソルは、読者に何をすべきかも教える。「もしあなたが影響力のある人物なら、会合を開いて、このアピールについて協議してください。もしそのような人物でないなら、私に手紙を書いてください。どうやって手を貸せばいいか教えてあげましょう。」(p. 86) こうして、プリムソルの元には手紙が殺到し、各地で彼の案が協議され、プリムソルは「船乗りの友」として、一躍時の人となったのである。

『我等が船乗りたち』の巻き起こした世論の沸騰——各地でプリムソルの意見を盛り込んだ法律の制定を要求する団体が結成された——を背景に、プリムソルは同年三月、ロイヤル・コミッション（調査委員会）の設置を認めさせることに成功した。そして、一八七五年には、プリムソルとその支持者による圧力が効を奏して、政府提出の「不耐航船法案」が可決された。この一八七五年法(88-39 Vic. c.88.)ではついに、第一条で商務省による不耐航船舶の検査・拘留、第六条で満載喫水線の表示義務（ただし、どこにつけるかは船主の自由）が定められたのである。翌年には同法は一八七六年法

(39-40 Vic. c.80.)として永續化を承認され、こうして『我等が船乗りたち』の出版以来三年にわたる、プリムソルのキャンペーンは一応の実を結んだのである。^①

三小 括

プリムソルのキャンペーンは、広く国民に訴えかけ、彼らの法律制定要求の聲が政府を動かした。プリムソルのキャンペーンまでに進行した人々の難破観の変化—(i)「難破すれば死ぬ(救助不可)」から「助かる(救助可)」へ—(ii)「難破は天災(予防不可)」から「難破は人災(予防可)」へ—によって、長い間レッセ・フェールを口実に躊躇してきた難破予防のための国家干渉が一応、成功することになったのである。^②

プリムソルのキャンペーンは、一つの区切りとして象徴的である。人命・財の保全・救助と共に海難対策の懸案をなしてきた難破の予防に一応の解決をもたらしたという点で、これは従来の海難対策形成の流れの末に位置付けられる。しかし一方で、これまで法律は現実の追認という性格が強かったのに対し、今度は、圧力団体の突き上げで、現実を变革するために不可欠の手段として法律が制定された。つまり社会制度形成に働く民間と国家との力関係が後者の方へ大きくシフトしたという点で、これまでとは別の新しい流れ—とはいっても人命救助の民間主導は変わらないが—の出現が暗示されているのである。こうした意味で、一八七〇年代の難破予防の法制化は、近代英国における海難対策史の分水嶺をなしたといえる。

① 一九世紀半ばまでの王立難船協会のデータは、以下に拠った。The *Life Boat, or Journal of the National Shipwreck Institution*, 1854, p. 100; ロケット装置や、通りがかりの船や沿岸警備隊のボート等での救助、船に装備してあった(ライフ)ボートによる脱出などで助かった者の数は、W. Webb, *op.cit.*, pp.56-7, を参照。また、ライフボ-

ートによる救助について、P.P., 1897, XIV, pp. 634-6, を参照。これによると一八九七年の時点で、王立ライフボート協会は「過去四四年間に……二万一千八百六十八人の命を救った」ので、一九〇九年までの救助人数は少なくとも二万二〇〇〇人以上にはなる。

② Lacroix, *op.cit.*, p. 574.

- ③ *Ibid.*, pp. 572-3.
- ④ この時期においても、船の安全管理や事故責任について国家が船主・船長に干渉することはほとんどなかった。
- ⑤ この行論で専ら参照したのは次の文献である。D. Masters, *The Plimsoll Mark*, 1955.
- ⑥ S. Plimsoll, M.P., *Our Seamen: An Appeal*, 1873.
- ⑦ 但し、彼の挙げる例が全て事実として正しいわけではない。
- ⑧ 商務省が満載喫水線の位置をいちいち確認する旨定められたのは一八九〇年法 (53-54 Vic. c.9.) においてである。
- ⑨ 但し、この「成功」を字義どおりに受け取ることには問題もある。一八五四年から一八七三年にかけて英国の商業海運に一大転換（鉄製船舶と蒸気機関の普及）を觀るシルヴィ・ラクロワが強調するように、一八七五、七六年法は、船主側の自発的な技術進歩の阻害をおそれ、満載喫水線を結局船主の裁量（レッセ・フェール）に任せたという点で限界があり、真の意味での国家干渉は果たされなかった。Lacroix, *op.cit.*, pp. 588-9.

おわりに

以上で明らかにされたように、近代英国の海難対策は、一貫して難破後の人、財の保全・救助と難破そのものの予防を旨指して展開してきたが、その過程は時代ごとの難破観や物理的条件によって規定されつつ同時にそれらを規定してきた。そして、この社会制度の形成過程には、人命救助において民間の自主的努力が際立ってあらわれていた。国家がはじめから関与していたのは難破後の財の保全であったが、その（社会的）問題性があらたに強く認識されてきた人命損失に関しては、むしろ沿岸各地での民間による救助実践が先だち、民間と国家それぞれの活動の結果、まず五〇年代までに人命救助を優先する海難救助の官民共同体制が確立して、七〇年代には民間の要求によってついに難破の予防までが一応の法制化を達した。このように、海難対策は、人命に関しては民間が、財については国家が主導するなど、複合的な過程の中から形成されたのであり、全体として、レッセ・フェールを基調としつつも干渉的政策もなされたという他の分野で導かれてきた結論を確認する重要な新事例を提供するのである。

さらに、この海難対策——たんなる「政策」ではない——の検討をつうじて、従来、国家干渉の程度という尺度ではかたがちであった一八七〇年代までの社会問題への対応におけるレッセ・フェールの貫徹、あるいは民間の主体性が、と

くに対策の一部たる人命救助について、民間の社会問題を解決する意志・能力という尺度で分析された。その結果、われわれは、レッセ・フェールが社会で実際にうまく機能しているすがたを、これまで以上に明確に捉えることもできたのである。

それでは「これまで以上に明確に捉え」たことよって、人命救助についてレッセ・フェールが貫徹し得た理由、すなわち本稿の問題意識からすれば、民間による解決意志・能力が高かった要因、はどう説明できるのか。以上の行論、特に第二章で具体的に見られたように、国家と対になって海難対策を形成した単位は、地元の篤志協会や全国規模のライフボート協会といった困窮者救済のための（非営利の）自発的組織・集団であった。社会はヴォランティアな、そして国家から独立した集団を通じて、人命救助問題の自主的（Ⅱ国家に頼らない）解決を求めたのである。つまり、社会問題への対処にみられるレッセ・フェールという政策的態度は、英国社会に、人道的関心を惹起する問題の解決にあたってとくに顕著だが、国家の機能を代替し得る主体的社会制度形成者としての集団を生む土壌があつたゆえに、貫徹し得たといえる。巨視的に展望しておくなら、このような、当時人命救助以外にも広く見られた自発的組織・集団——たとえば一八五〇年現在、ロンドンを拠点とする篤志のチャリティ組織だけで約五〇〇もあった^②——は、組織形態としてはギルドや株式会社からも一定の影響を受けたであろうが、国家介入の回避志向という意味では、一八世紀名譽革命体制以来の地域主義の系譜を強く引いていると思われる。地域主義の場合、地域共同体というパターンリズムと恭順とによって秩序づけられた集団が治安維持や弱者救済といった問題の自己解決を志向したのであるが、一八世紀後半から徐々に、社会の問題解決は、いわば地域共同体の機能を補うように、篤志協会——ライフボート協会にも社会の階層秩序が反映されていたことは第二章でも触れたが、これは篤志協会に共通の性格である——を通じて目指されるようになったのだ。さらに、こうした国家の介入を避けようとする集団性の連続と変化は、一八世紀末以降顕著になる都市化に伴う共同体の変質という通説的プロセスを反映し、また、すくなくとも一九世紀の七〇年代頃まで、保守的な集団編成が、社会制度の形成に果たした役割

の重要性を示唆しているのではないだろうか。

最後に今後の課題について述べておきたい。本稿では、従来の研究からとりのこされてきた海難対策の複合的な形成過程を明らかにして、とくに人命救助体制の確立過程でレッセ・フェールが貫徹したがたを、他の分野でみられた以上に具体的に確認し、さらに、この貫徹を可能にした社会的条件として、国家に頼らない保守的な編成の集団による問題解決志向という近代英国社会の一特質があった、と結論した。それならば、これまで研究されてきた貧困、衛生、教育などについても同じことがいえるだろうか。これらの諸分野でも、少なからぬ部分は人道的感情を喚起する傾向を強くもち、そこでは自発的集団による国家に頼らない解決の志向がみられただろうという見通しはたつが、それぞれの政策ではなく対策に視点を定めて検証していかねばなるまい。そして、より厳密に英国の集団性の含意およびその変遷を検討し、それがどのような系譜と射程をもち、当時の社会構造や社会認識にどのような影響を及ぼしたのかを考察する必要がある^④。筆者は一九世紀フィランソロピーの業務・人的構成や、社会での位置、国家や社会政策との関係を調べてゆきたい。

① 「人道的」なるものの内容は時代毎に変わる（第二章四の議論を参照）が、海難対策において、財の保全については民間からの組織的助力がなされなかった一つの理由は、人道的感情の喚起力が一貫して乏しかったことにあるだろう。

② たとえば以下の史料には、この実例が豊富に載せられている。S. Low, Jr., *The Charities of London*, 1850.

③ これについては多くの文献があるが、さしあたり、次を参照。D. Eastwood, *Government and Community in the English Provinces, 1700-1870*, 1997.

④ 一八七〇年から一九一四年については、以下の研究が重要である。J. Harris, *Private Lives, Public Spirit: A Social History of Britain 1870-1914*, 1993.

The Formation of Policy for the Preservation of
Life and Property from Shipwrecks

—The Social Conditions of 'Laissez-faire'—

by

KANAZAWA Shusaku

Although the predominance of a “laissez-faire” attitude, sometimes accompanied by state intervention, in 19th century British social policy is the general consensus among historians, few clear analyses of the social conditions that fostered “laissez-faire” have been made. Toward an understanding of those conditions, this article examines in detail the formation of policy for the protection of life and property from shipwrecks.

This study draws two conclusions. First, “laissez-faire” and “state-intervention” policies were selectively implemented throughout British policy formation on ship wrecks, confirming the present consensus. Second, an important social condition for the predominance of “laissez-faire” was the historical tendency within British society to form voluntary institutions. These institutions, conservative in nature and independent of state authority, were created in order to lessen or solve social miseries, and examination of them deepens our understanding of the nature of the relationship between state and society in 19th century Britain.