

欧州私掠船と海賊 — その歴史的考察

稲本 守*

(Accepted November 21, 2008)

A Historical View on the European Privateering and Piracy

Mamoru INAMOTO

Abstract: A Historical View on the European Privateering and Piracy

The article 101 of the United Nations Law of the Sea defines “piracy” as “any act of depredation, committed for private ends by the crew … of a private ship”. But it is still hard to make clear what “a private ship” and “private ends” mean, taking into consideration especially the fact that many historical pirates were legally “privateers”, authorized by the state, serving the public ends such as the protection of the overseas colonies or commerce raiding in times of war. The following article tries to recognize the presence of a certain national strategy as a consistent feature of privateering, by describing its emergence and development and then examining its historical background and the strategic motives of the state to promote or condone it. The article then explains the process toward the abolition of privateering in the mid-19th century, mainly indicating the monopolization process of the means of violence by the state. In other words the state could finally establish its sovereignty at sea by abolishing privateering and declaring the pirates of any kind as “enemy of mankind”.

Key words: privateering, privateer, piracy, pirate

1. はじめに：海賊の定義と私掠船

ローマの政治学兼哲学者キケロは、「海賊は人類共通の敵」と記した。近代海洋法においても、人類共通の敵である海賊とは常時「戦争状態」にあると見なされている。従って公海を航行する船舶に対する臨検・捜索権は、通常戦時において交戦国にのみ認められる権利であるが、海賊船に対しては平時においても認められている⁽¹⁾。他方「官軍」「賊軍」の違いから知れるように、日本語で表記される「賊」という言葉は天皇に背く者、つまりはお上に逆らう者たちに対する呼び名である。実際日本史における「海賊」の名称は、「承平・天慶の乱」において瀬戸内海で反乱を起こした藤原純友のように、朝廷に対して反乱を起こした海の民に対して用いられた。しかしヨーロッパ史上で知られる「海賊」が、すべてお上に逆らう「逆賊」もしくは「人類共通の敵」であったとは言いがたい。

そもそも「海賊」もしくは「海賊行為」の定義は各国国内法により異なっているが、公海における海賊行為について国連海洋法条約は、「私有の船舶又は航空機の乗組員又は旅客が私的目的のために行うすべての不法な暴力行為、抑留又は略奪行為」(101条)と定義している。即ち海賊行為とは、「私有の」船舶(又は航空機)を用いて、「私的目的」

で行われる略奪行為である。従って正規の軍艦が「公的目的」で行う暴力行為は、たとえそれが私有の民間船に対する攻撃であったとしても海賊行為とはみなされない。

しかし本論中で詳述するように、歴史上の海賊船の多くは時として国家による認可を受けた、あるいは国家によって仕立てられた「私掠船(privateer)」であり、そもそも「私有」の船を定義することが困難であった。更に私掠船が行う「私掠行為(privateering)」についても、国家による経済的・戦略的目的と密接に結びついた行為であったため、「私的目的」の定義も容易ではない。そこで本論ではヨーロッパ「私掠船」を中心に、私掠行為の発生やその歴史的展開を考察し、更にこれに対する取締の歴史や私掠行為が終焉に到った諸事情を回顧することにより、私掠船が持つ歴史的意味について検討してみたい⁽²⁾。

近年の海賊ブームを反映して、ヨーロッパ海賊については数多くの読み物が出版されているが、海賊及び私掠船の歴史を学術的に扱った研究書や論文は極めて少ない。これまでに発表された数少ない研究の中で、17世紀末のエリザベス朝期における私掠船を扱ったものとして K. R. Andrews の著書(1964年)が、更に18世紀前半スチュアート朝期におけるイギリス海賊政策を扱ったものとして D. D. Hebb による著書(1994年)が挙げられる⁽³⁾。近年刊行された海賊

* Department of Marine Policy and Culture, Faculty of Marine Science Tokyo University of Marine Science and Technology, 4-5-7 Konan, Minato-ku, Tokyo 108-8477, Japan (東京海洋大学海洋科学部海洋政策文化学科)

関連の書籍には興味本位のものが多いが、P. Earle の著書 (2003 年) や武光誠氏の著書 (2004 年) は、ヨーロッパ海賊の通史としてよくまとまっている⁽⁴⁾。

本論が海商破壊行為との関連において注目した 18 世紀以降の私掠船については、古くは私掠行為を禁止した「パリ宣言」至る私掠船全体の歴史を振り返った Stark による著作 (1897 年) が残されているものの、18 世紀以降における私掠行為の存続そのものがあまり注目されてこなかったため、長らく研究が遅れた分野でもあった。しかし 1975 年にサンフランシスコで開催された国際会議において 18 世紀私掠船の活動が改めて注目を集め、その後 Starkey の著作 (1990 年) や、1991 年にオランダにおいて開催された国際シンポジウムでの諸報告をまとめた Starkey et al. による論文集 (1997 年) 等、18 世紀私掠船についての論点を整理した貴重な成果が得られた⁽⁵⁾。尚、直接海賊問題を扱ったものではないが、海賊を含めた「傭兵」の歴史を、国家による軍事力独占の経緯を踏まえて整理した J. E. Thomson の研究 (1994 年) からは、非国家的軍事力としての私掠船の盛衰とその背景を整理するに当たって大きな示唆を受けた⁽⁶⁾。わが国における研究論文としては、上述 Andrews の著作をベースにエリザベス朝期の私掠船を扱った菊池健志氏の論文 (1995 年) と、17 世紀末から 18 世紀初頭にかけての「バッカニア (buccaneer)」の動向と、これに対する鎮圧活動を中心に論じた薩摩真介氏の諸論文 (2004、2007 年) が挙げられよう⁽⁷⁾。

2. 私掠の始まり

13 世紀に入るとイギリス国王は⁽⁸⁾、自国の商船の船長に対し、航海中特定の他国船、例えばスペインやフランスの商船を見つけた場合には、攻撃してその船の積荷を奪ってもよいとする認可状を出し始めた。「敵国を悩ませる (annoying the King's enemies)」ために 1243 年にヘンリー 3 世 (1216-1272) によって認められた認可状が記録に残る最古のものとしており、認可状を受けた船主に対しては、捕獲物の半分を国王に上納することが求められた⁽⁹⁾。

更に 1295 年にバイヨンヌ (現仏領) の船主の持ち船が、ポルトガル船による略奪の被害を受けたため、同船主は被った損害を回復するため、ポルトガル船を拿捕しその積荷を捕獲する許可をイギリス国王に願い出た。この事件をきっかけに出されることになった私掠認可状は「Letter of Marque and Reprisal」と呼ばれ、他国によって損害を蒙った者に対して「報復 (reprisal)」行為を行うこと、即ち加害国に属する財産を捕獲することを許可したものである⁽¹⁰⁾。

中世末期までは、こうした「報復」行為に国家が関与することはなく、私的に行われるのが常であった。しかし次第にこうした私的戦闘を国家の管理下に置こうとする傾向が強まり、少なくとも武力を用いた報復については、君主の書面による許可が求められるようになった。こうして君

主によって公認された報復は、外交が未発達で常設大使館も未だに設置されていなかった時代における国際紛争を解決するためのメカニズムとして慣習化した。この習慣は外交ルートを通じた紛争の解決が求められるにつれて終息し、19 世紀には最終的に禁止されることになる⁽¹¹⁾。

さて、13 世紀以降イギリス南東部のいわゆる「5 港 (the Cinque Ports)」⁽¹²⁾を拠点としたイギリス私掠船は、「報復」を名目に、主に北海やイギリス海峡に待ち伏せしてヨーロッパ諸国の港を行き交う貿易船の積荷を略奪した。但し、度を越した私掠行為は報復とは認められず海賊行為とみなされるおそれがあるため、認可状にはその目的を逸脱しないよう、私掠行為の程度や方法についても明記されるようになっていた。それ故、13 世紀から 15 世紀までの初期私掠船の時代においては、他国船によってもたらされた損害を裁判所で証明できない限り、原則として許可状が与えられることはなかった。

当初私掠認可状を発行したのは大法官 (Chancellor) であったが、14 世紀に海軍長官 (Lord Admiral) の職が導入されると、海軍長官が主宰する海事裁判所 (Admiralty Court) による審査を経て認可状が発行された。私掠によって捕獲された船や積荷も、審査のため海事裁判所に提出される。捕獲物が私掠許可状に示された条件に則らずに略奪されたものであると認定された場合、捕獲された船や積荷は解放され、時には被害者に賠償金が支払われる場合もあった。15 世紀初頭にはこうした私掠行為を「海賊行為」として戒める動きもあったようであるが、「5 港」や後にはイギリス南西部のデボン、コーンウォールを拠点とする私的軍力が、イギリス近海における海上覇権の確立について果たした役割が考慮され、海軍長官も「報復」行為の行き過ぎには次第に目をつぶるようになった⁽¹³⁾。

とりわけ他国と戦争状態にあった場合、どちらの国も自国を「被害者」と見なし、敵国に対して「報復」を行う権利を主張した。従って私掠船の定義は、報復行為の正当性にかかわらず、「戦時において敵船を襲うことを認可された船又は船主」に変化した。更に報復の前提となる損害を裁判所で証明する義務も次第になくなったため、略奪による収入も、敵国によって受けた損害に対する「補償 (compensation)」から私掠活動に伴う「利益 (gain)」へとその性格が変化していくことになる。こうした私掠船の定義の変化は既に 14 世紀において見られる現象であり、このころから各船主は、戦争が勃発して本来の海運に支障をきたすと、持ち船を有効活用するために私掠活動に精を出した。とは言えこの時代までの私掠行為は、その規模や歴史的意義において、未だ注目に値するものではない⁽¹⁴⁾。

3. エリザベス朝期の私掠船

しかし大航海時代が幕開けし、スペイン船やポルトガル船が新大陸や東洋から財宝を満載して帰還するようになる

と、これを狙う私掠船の規模・活動範囲は目に見えて拡大した。そして私掠行為が「5港」の船乗り達によって営まれてきた小規模なものから、イギリスにおける新興中産階級を形成しつつあった西部ジェントリ層をも巻き込んだ大規模な「ビジネス」へと変化したのは、英国女王エリザベス一世（在位 1558-1603）の治世の後半、とりわけオランダ独立問題を契機にスペインが事実上イギリスの「敵国」となった 1685 年以降のこととなる⁽¹⁵⁾。

私掠船の派遣に際しては「共同持株会社」が立ち上げられ、国王、貴族、役人、商人など、その時代の有力者が競ってこれに投資し、投資した船が「敵船」の略奪に成功すると高額な配当に与った。一説によると、当時のイギリスの輸入額に占める略奪品の割合は、10% から 15% のぼったといわれる⁽¹⁶⁾。そしてスペインが敵国である限り、スペイン船の捕獲を認める私掠認可状が発行され続け、この間、およそ 200 隻以上のイギリス船が私掠航海に乗り出した。海事裁判所によって、略奪品が私掠認可状に定められた規定に従って捕獲されたものであると認定されると、海軍長官が 10 分の 1 税を徴収した後に、残ったものは関係者（船主、船員、出資者）に分配された。又、分配方法に争いが生じた場合、関係者は海事裁判所に仲裁を依頼することが出来た⁽¹⁷⁾。

他方、私掠行為を管理する海事機構全体の腐敗が急速に進み、有力者に対する私掠認可状も、もはや海事裁判所による審理を経ずに、私掠船によって利益を得る立場にあった海軍長官や海軍地方長官によって直接発行された⁽¹⁸⁾。更に発行された認可状も、私掠船の都合に合わせて書き換えられたり転売されたりする例が続出した。或いは認可状に敵国として記載されていない中立国船の積荷を奪ったり、更には認可状を持たずに出航して略奪行為を行う事例が頻発したが、これらの略奪品も、海軍長官や各港に配置された海軍地方長官などによる工作を経て、私掠による捕獲品として関係者に分配された。この場合、被害者が損害の回復を求めて海事裁判所に提訴しても、私掠によって利益を得る立場にある海軍長官、貴族、大商人等の英国内有力者による介入を招いたため、積荷の返還もしくは損害賠償を認めさせることは極めて困難であったという⁽¹⁹⁾。

しかし 1603 年にエリザベス女王が死去してチューダー王朝が断絶し、スコットランドのステュアート家がイギリス王家を兼ねると、海賊嫌いで知られるイギリス王ジェームズ 1 世は、その即位直後から海賊取り締まりの意思を示した布告を出すと共に、スペインとの和平が結ばれた 1604 年には、これまでに発行されたすべての私掠認可状を無効にした。王は 1608 年には私掠船の管理にかかわる腐敗の摘発を開始し、不正行為にかかわった役人や関係者を投獄もしくは罰金刑に処した。こうした取り締まりの結果、多くのイギリス私掠船が撤退するかアイルランドやモロッコ、或いは地中海に本拠を移した。こうして 1620 年代には、イギリス本国から出航するか、イギリス近海において活動する

私掠船の活動は一気に下火となったのである⁽²⁰⁾。

4. 海の傭兵

(1) バッカニア

他方 1630 年頃から、カリブ海の島々を中心に新たなタイプの海賊が出現し始めた。エリザベス女王の保護を受けつつ私掠行為を行ったドレークやホーキンスなどが、新大陸で活動しながらも本拠は本国に置き、出資者であり保護者でもあった国王や英国有力者に利益の配当を行うため、活動の区切りの度に帰国したのに対し、17 世紀以降に出現した「バッカニア」と称されるこれらの海賊は、その本拠をイスパニョーラ島を中心とするカリブ海の島々に移し、母国に帰ることはほとんどなかった。とりわけイスパニョーラ島の北西岸沖に位置するトルトゥーガ島は、バッカニアの拠点としてあまりに有名である⁽²¹⁾。

バッカニアが活動を始める 17 世紀には、ヨーロッパの情勢も大きな転機を迎えていた。16 世紀末にオランダが独立を宣言し、長らく戦乱が続いたフランスも、ブルボン王朝の下で国家的統一を果たした。そしてヨーロッパはいわゆる絶対主義国家の時代となり、国力に衰えが見られるようになったスペインに続いてヨーロッパ各国が新大陸に進出するようになった。フランスは 1630 年代に小アンティル諸島のいくつかの島を領有し、17 世紀後半にはこれらの島々に砂糖のプランテーションを築くとともに、カリブ海における同国の拠点とした。他方イギリスが 1620 年代から植民を始めたバルバドス島は、1650 年代には大西洋を横断するイギリス商船の基地として発展した。イギリスは更に 1655 年にジャマイカ島をスペインから奪い、1670 年にはバハマ諸島を領有している。

さて、収益のあがる植民地や貿易の拠点となる島は常に他国にねらわれた。例えば砂糖の生産が盛んなセント・ユースタティウス島は、イギリスとオランダが争奪戦を繰り広げた結果、1664 年から 1674 年までの 10 年間に 10 度も所有者が交代した。又、後発国の植民地はいずれもスペインの勢力圏に食い込む位置にあったため、常にスペイン艦隊による攻撃を受ける危険性があった。しかし当時のスペイン以外の「海軍の第一の任務は侵略に対する防衛であり、艦隊の大部分はほとんど常に本国近海に留め置かれた」（海軍史家 N.M.A. ロジャー）ため、国外において一定の戦力を維持し、必要に応じて援軍を派遣できる力ほどの国にもなかった。17 世紀後半のイギリスにとって新大陸交易の最重要拠点とでも言うべきジャマイカ島においてさえ、1660 年代を通じて海軍艦艇は常備されておらず、70 年代入ってようやく 5 等級もしくは 6 等級の小型艦艇が 2 隻配置されたのみであったという⁽²²⁾。

そこで本国政府から植民地経営を委ねられた現地の総督たちは、必要な戦力を補うため、盛んにバッカニアを雇い入れた。即ち役に立ちそうな海賊を選んでこれに私掠船

としての認可状を与えるか彼らの行動を黙認することにより、なるべく敵対する国の行動を妨害することによって植民地を維持しようとしたのである。中でもジャマイカ島を防衛するため、総督トマス・モディフォードがヘンリー・モーガンを雇った事例や、フランス植民地総督がイギリス、スペイン勢力に対抗するため、トルトゥーガ島の海賊を盛んに雇った事例がよく知られている。無論のことこうした行為の背景には、海賊を利用することによって植民地との交易ルートを維持すると共に、競争者を妨害することによって植民地貿易から得られる利益の独占を図ろうとする経済的意図も存在する⁽²³⁾。

軍事力が国家によって独占されていなかった時代において、兵力とは「市場」、それもしばしば国際的な市場において調達される商品である。そもそも 17、18 世紀におけるヨーロッパの王侯君主が常備していた自前の陸上兵力は、戦時において動員された兵力のおよそ 3 分の 1 程度に過ぎない⁽²⁴⁾。おりしも 1618 年よりヨーロッパは、30 年戦争によって代表される戦乱の時代を経験しており、この時代の戦争は、まさにワレンシュタインが率いた部隊などに代表される傭兵隊を雇う形で行われた。そしてこの「陸の傭兵」による戦乱の最中に、バッカニアたちも「海の傭兵」としての役割を担い始めたと言えよう。

カリブ海を巡る国際情勢は、バッカニアたちにとっては容易に私掠認可状を手にする好機でもある。しかしステュアート家治下のイギリスが原則として私掠行為を認めていなかったことから推測されるように、彼らの持つ認可状は国によって正式に出されたものは少なく、そのほとんどが現地の出先機関によって発行された。17 世紀におけるカリブ海植民地は、自治植民地、或いは領主植民地と呼ばれる形態をとっており、本国の意向とはかかわりなく私掠認可状が交付された。但し本国の了解なく出された私掠認可状についてはその合法性が疑問視されていることや、多くのバッカニアは私掠認可状の有無に関わらず継続して海賊行為に従事していることから、バッカニアをものはや私掠船には分類せず、単なる海賊として扱う研究者も多い⁽²⁵⁾。

(2) 海賊狩り

17 世紀末に入って植民地におけるプランテーションの建設が軌道に乗り、更にアフリカ大陸とカリブ海との間における奴隷貿易が盛んになると、各国にとっては、利益をもたらす新大陸との交易の安全を確保することが優先課題となった。そして植民地や航路の安全を脅かすバッカニアは次第に疎んじられるようになり、1680 年代頃から各国海軍や海賊狩りのために雇われた私掠船によって、バッカニアの取締が本格的に行われるようになった。又、1670 年に締結されたマドリッド条約により、スペインが新大陸におけるイングランド植民地の存在を容認したことを契機に、バッカニアに寛容な植民地総督が交代させられ私掠認可状の発行も抑制された。こうしてバッカニアがヨーロッパ諸

国の初期植民地政策において果たしてきた役割も、17 世紀末には終焉を迎えることになったのである⁽²⁶⁾。

カリブ海から締め出され始めたバッカニアにとって、進むべき道は二通りあった。一つは国家による恩赦 (Pardon) を得て、商船の乗組員や陸上の職に転職する道である⁽²⁷⁾。転職先としては更に、国家の管理下におかれた私掠船として、かつての仲間を裏切る「海賊狩り」や後述する「海商破壊」に従事する道もあった⁽²⁸⁾。第二の道は恩赦を拒否し、私掠認可状を持たない純粋な「海賊」として活動することである。彼らは各国によって繰り広げられた「海賊狩り」に対抗するために「大海賊団」を結成すると共に、その根拠地も、取締が厳しくなったカリブ海から、北米やマダガスカルに移した。更に彼らの行動範囲も、未だに警備が手薄で、インド航路を往復する貿易船やイスラム系の巡礼船を獲物として狙えるインド洋へと広がった。海賊史上あまりに有名な黒ひげ海賊団や、女海賊アン・ボニーとメリー・リードが加わったことで知られるラクム海賊団などは、いずれも 18 世紀初頭における海賊の「黄金時代」と称されるこの時期に活躍した海賊たちである⁽²⁹⁾。

歴史が示すとおり、これらの海賊団はいずれも厳しい弾圧を受け、1720 年代中頃にはほぼ壊滅した。従って海賊旗「ジョリー・ロジャー」や、ロココ調の海賊ファッションによって代表される今日のヨーロッパ系海賊のイメージを決定付けた彼らの活躍は、実際には極めて限られた期間のものである（自称「世界一の海賊」「黒ひげ」ことエドワード・ティーチの活動はおよそ 4 年間、「最も成功した海賊」と称されたパーソロミュー・ロバーツの活動もわずか 3 年足らずに限られる）。

5. 私掠の興隆と海商破壊

国家による統制が行き渡らなくなったバッカニアや海賊団は鎮圧されたものの、私掠船の活動はむしろ 18 世紀に最盛期を迎えることになる。その活動の主目的は、17 世紀末よりヨーロッパ列強間で繰り広げられた植民地戦争において、いわば私的軍として敵国の海上輸送を妨害する「海商破壊 (commerce raiding)」行為にある。そして民間船を軍事的戦略の中に組み込む形での私掠船活動は、プファルツ継承戦争 (1689-97) とスペイン継承戦争 (1702-1713) をきっかけに再び盛んになり、18 世紀半ばには最盛期を迎えた。

但し私掠認可状を持っていない海賊や、私掠認可状を持っていても海賊行為に走った船舶は各国によって厳しく弾圧されたことから、17 世紀末から始まるこの時代は「私掠」と「海賊」が「実態として分離し始めた」(薩摩) 時代ということになる。しかし私掠行為の更なる制度化については研究が進みつつあるが、「17 世紀のバッカニアによる略奪から、18 世紀以降のより制度化された私掠行為への移行の過程が、いまだ十分には解明されていない」(同) ため、この点が今後の海賊・私掠研究の焦点ともなろう⁽³⁰⁾。

さて、17世紀末よりいち早く私掠船による「海商破壊」活動を奨励したのは、ルイ14世による治世が安定期を迎え、蔵相コルベールによって重商主義政策が追求されたフランスである。当時イギリスと海上交通路の覇権を争ったフランスでは私掠認可状の申請が殺到し、とりわけイギリスにおいてウィリアム王戦争と呼ばれるプファルツ継承戦争では、有名なジャン・バールを含むフランス私掠船団がイギリス商船を拿捕した事例がおよそ4,000件に及んだ。

続くスペイン継承戦争においてもイギリスは3,250件の被害を受けたが、この被害に驚いたイギリス議会は、1708年に「巡洋艦と護送船団に関する法律 (Cruisers and Convoys Act)」を制定し商船隊の安全をはかった。しかしオーストリア継承戦争 (ジョージ王戦争 : 1740-48) においてもイギリス商船は3,238件の被害を蒙り、その激しさの故に、イギリス三角貿易の柱でもあったアフリカ大陸から新大陸への奴隷貿易が、18世紀半ばには一時中断の憂き目にあったといわれる⁽⁶¹⁾。そして私掠活動を規制したスチュアート家が名誉革命によって王位を追われると、フランス私掠船による被害に耐えかねたイギリスも、徐々にその政策を私掠活動の奨励へと転換し始めたのである。

しかし当然ながら、「ときに海賊行為を生み出す危険もあった私掠行為が、どうして商業破壊戦の道具として整備されていったのか」(薩摩)という問題点が指摘される⁽⁶²⁾。但し時系列的視点から当時の展開を理解することは可能であろう。正規の海軍力においてイギリスに劣っていたフランスが私掠船の利用に踏み切ったのは、海外植民地を巡る争いに際して民間船に頼らざるを得なかった点が考慮されねばならない。他方、長らく私掠船の利用をためらってきたイギリスが方針を変更したのは、フランス私掠船による被害に対して報復を求める国内世論を反映してのことと考えられよう⁽⁶³⁾。

さて、18世紀における私掠とかつて16世紀に行われた私掠との最大の相違は、認可状を発行する国王や海軍長官が私掠による取り分をほとんど求めなくなった点にある⁽⁶⁴⁾。この傾向は、スペイン継承戦争中の1708年にイギリスで制定された「捕獲に関する法律 (Prize Act)」によって一層明確になる。同年3月にアン女王によって認可された同法は、私掠によって得た捕獲物のすべてを私掠船側の取り分として認めるとともに、加えて敵船を拿捕した私掠船乗組員に対して国が報奨金を支給することを認めた⁽⁶⁵⁾。これは国家にとっての私掠の主目的が、経済的利益から次第に海軍力を補う海商破壊へと移ったことを裏付けている。

他方「捕獲に関する法律」は、これまで慣習的に行われてきた私掠に関する手続きを明文化した。その結果、「海事捕獲審判所 (Admiralty Prize Court)」が設置され、これまであいまいであった捕獲物や身代金収入の分配方法が明文化された。かつての海事機構が、イギリス有力者が支配する私的機関の様相を呈したことについては既にふれたが、認可状の発行から捕獲審判所での審理手続きまでを改めて明

文化したこれらの法制度の目的は、私掠行為に関する公的行政機構を確立しこれを国家の統制下に置くことにある。そのため私掠行為にあたっては、保証金の支払いと、その行動を規制する広範な規則への同意が求められた。他方、私掠認可状の主目的が、敵国の商船による物資輸送を妨害することにある以上、自国商船にも被害をもたらしかねない海賊行為は、これまで以上に取締の対象となったのである⁽⁶⁶⁾。

スチュアート王家治下において永らく私掠活動が制限されてきたこともあり、捕獲に関する法律の制定後もしばらくはイギリス私掠船の活動は目立っておらず、1739年にスペインと戦争状態に入ったにもかかわらずイギリス私掠船による外国船の拿捕は40件程度にとどまった。但し1740年に捕獲に関する法律が再公布され、1744年にフランスと戦争状態に入ると、同年9月だけで70隻あまりの私掠船が、そして翌年には190隻のイギリス私掠船が出航した。そして1748年まで続いた同戦争の期間中、ニューヨーク、ボストン、ニューポート、フィラデルフィアから出航したイギリス私掠船は、主に西インド諸島における砂糖植民地との取引を行っていたフランス、スペイン、更には中立国であったはずのオランダ船に対しておよそ3,500件の私掠行為を行った⁽⁶⁷⁾。

18世紀私掠船は、その数においても16世紀に比べて桁違いに多い。Starkeyの集計によるなら、イギリスが私掠活動を再開した1739年から1803年までの間にイギリスを出航した私掠船はのべ9,151隻とされている。但しこの数字の中には、始めから私掠を目的に出航し、積極的に敵船を捜し求めて私掠を行う「積極的私掠船」以外に、航海中に偶発的に敵国商船に遭遇した場合を想定し、その場合にのみ私掠行為を行う「偶発的私掠船」とでも言うべきものも含まれている。両者の区別は困難であるが、必要以上に武装したり、トン数に不釣り合いな乗組員を乗船させているものについては、前者の積極的私掠船と判断できよう。Starkeyは上記の私掠船総数中、積極的私掠船、もしくは「私的軍艦 (private men-of-war)」とでも言うべきものを2,051隻(22.4%)と見積もっている⁽⁶⁸⁾。いずれにせよエリザベス朝期における私掠船がおよそ200隻と推定されていることから、積極的私掠船のみを考慮に入れてもその数の多さが実感されよう。

英仏が植民地における覇権を争った18世紀後半、とりわけ七年戦争中の1756,57年に私掠船による海商破壊活動はそのピークを迎えた。イギリス私掠船による被害を避けるため、フランスやスペインは次第にオランダを中心とする中立国の船による物資の運搬をはかった。とりわけオランダは、18世紀の前半に中立国として海運を通じて大きな利益をえた。

フランス革命期を除いて、フランス私掠船がこうした中立国の船を襲うことはなかったが、イギリス私掠船は戦時において中立国の商船も盛んに捕獲した⁽⁶⁹⁾。元来イギリス

は、英蘭戦争が終結した 1674 年にオランダと結んだ条約により、オランダ船が自由に物資を運搬することを認めていた。この姿勢は、イギリスとオランダの同盟関係が保たれている間は維持されたが、オランダがフランスやスペインの物資を大量に運搬し始めるにつれて変化し始めた。そして先のオーストリア継承戦争の際には、オランダ船がフランス、スペインの軍事物資や戦時禁制品を輸送していることを口実に、イギリス私掠船はオランダ船も積極的に拿捕している。更に 1756 年、七年戦争の勃発に際してイギリスは海運についての新たな規則を定め、イギリスが平時において交易を認めていない国と、戦時において中立国が交易を行うことを禁止すると共に、敵国の港に向かう船舶についてはこれを拿捕することを宣言した。これによりオランダやデンマークの商船が、戦時においてフランス植民地との直接、間接的な交易を行うことがイギリスによって禁止されたのである⁽⁴⁰⁾。

6. 私掠の終焉

(1) 私掠行為への反発

しかし私掠船の活動がピークを迎えた七年戦争において、イギリス国内においても私掠船による行き過ぎた活動に対する不満が聞かれるようになった。その背景として、私掠行為が経済発展の妨げとなることが意識され始めたことや、私掠船の活動激化に伴いイギリス保険会社が多額の損失を負うようになったこと、更にはイギリス私掠船による攻撃が、逆に他国の私掠船によるイギリス商船への攻撃や、他国政府によるイギリス海外資産の押収等の制裁措置を激化させる結果を招いたことが挙げられる⁽⁴¹⁾。

他方、イギリス私掠船が中立国船をも拿捕したことに對する中立国の不満は、アメリカ独立戦争中の 1780 年に、対米海上封鎖を行っていたイギリスの私掠船がロシアの商船を拿捕した事件を契機に噴出した。同年 2 月、ロシア皇帝カザリン 2 世はいわゆる「Free Ships Free Goods」原則、即ち中立国船舶の航行の自由と禁制品以外の物資輸送の自由を宣言した。これにデンマーク、スウェーデン、オーストリア、ポルトガル、両シシリー、オランダが賛同し、「武装中立同盟」を結んで中立国の権利を守るためには武力をも辞さないことを申し合わせた⁽⁴²⁾。その後イギリスは中立国船への捕獲に関する法律の適用を一旦撤回したが、フランス革命戦争が勃発し列国が対仏大同盟を結ぶと、1793 年にフランス向けの物資を積んだ中立国船に対する私掠行為を再開した。革命の波及を恐れる列国は当初これを黙認したが、イギリスのマルタ島占領問題等を契機に、1800 年に再び武装中立同盟を結成している⁽⁴³⁾。

1804 年にナポレオンは大陸封鎖令を發布したが、イギリスはこれに對抗して直ちに逆封鎖を宣言し、大陸の港を出入りする船舶に対する私掠行為を奨励した。ナポレオンもこれに對抗し、盛んに私掠船を利用してイギリス船や中立

船による物資輸送を妨害している。しかしこれら両国の私掠船の一部は海賊化し、もはや国家による統制が難しくなった。こうしてナポレオン戦争中の欧州は、私掠船や海賊船が跋扈する最後の時代を迎えたのである⁽⁴⁴⁾。

しかしナポレオン戦争後、各国は急速に私掠船の利用を控えた。まずナポレオン戦争中の英仏私掠船や海賊船が、多数の中立国船を拿捕したことが再び国際世論の反感を呼んだ⁽⁴⁵⁾。更にイギリスとフランスとの間で和平が実現すると、そもそも敵国の存在を前提とした私掠認可状が出される機会が少なくなった。他方国際貿易が発展するにつれ、商船による海上輸送の重要性が否応なしに増すことになり、海上交易を乱す私掠船の有害性が改めて認識されるようになったのである。

他方、国家による武力の独占が進み、ナポレオン戦争後には英仏を中心に各国独自の常備海軍が急速に整備されたため、戦闘行為に民間船を利用する必要性が減少した⁽⁴⁶⁾。即ち戦争は、もはや「政府の仕事」になったのである。こうした事情は、後に私掠行為の廃止を女王に進言したパーマストン卿による以下の発言（1856 年 4 月）に要約されていよう。「グレートブリテンは、世界中の海において最も広範な通商を行っており、これは私掠船による襲撃を受けかねない。他方グレートブリテンは、世界でもっとも大きな海軍を有しており、これにより私掠船が果たす役割を成し遂げることが出来る。従って私掠を廃止する協定に加わることは、大英帝国にとっての利益であると思われる。」⁽⁴⁷⁾

(2) パリ宣言

1856 年に調印された「パリ宣言」は、私掠行為の禁止を最終的に国際法に盛り込んだ。同宣言は、元々クリミア戦争を終結させる目的で締結された「パリ条約」の付属文書として、フランス全権代表のアレクサンドル・ヴァレフスクの勧めに応じて調印されたものである。

同宣言の下敷きとなったのは、1854 年にイギリスとフランスとの間で調印された暫定協定である。両国はこの協定で、中立船上における敵国の貨物（禁制品を除く）や敵国船上における中立国の貨物を押収しないこと、そして私掠船認可状の発行を今後は行わないことに同意した⁽⁴⁸⁾。他方かつて武装中立同盟を提唱もしくはこれに参加し、自ら私掠船を利用する伝統を持たないロシアを始めとする国々は、当然のことながら中立船の権利が盛り込まれたパリ宣言に賛成した⁽⁴⁹⁾。パリ宣言の条項は以下の通りである。

- ① 私掠行為は現在も、将来も禁止される (is and remains abolished)。
- ② 中立国船は、戦時禁制品を除く敵国の物資を扱える。
- ③ 中立国の物資は、戦時禁制品を除いて敵国船によって押収されない。
- ④ 海上封鎖は、それが拘束力を持つためには、実効を伴わねばならない。即ち、敵国沿岸への接近を実際に防ぐに足る十分な戦力によって維持されねばならない⁽⁵⁰⁾。

但し同宣言はその末尾において、調印国以外に対して同宣言が適用されないことを明らかにしている。従って同宣言の締約国であっても、宣言に加わっていない第三国との戦争においては引き続き私掠船を利用することが出来たため、同宣言は「私掠行為」を、一般的に国際犯罪のカテゴリーに加えているわけではない。しかし少なくとも調印国同士においては、民間船を拿捕しその積荷を押収する行為はすべて「海賊行為」と見なされるようになった。尚、パリ宣言には1858年までに主要国のほとんどが調印したが、米国、スペイン、メキシコ等が調印を拒否した⁽⁵¹⁾。但しスペインは1908年に、メキシコは1909年に加入している。

アメリカは中立国の権利(第2、第3項)には賛同したが、私掠行為の一般的禁止(同第1項)には反対した。当時の米国海軍は弱小であり、万一外国との戦争になれば、長い海岸線及び自国の商船を守るために民間の船を使わねばならないと考えられた。実際アメリカはイギリスの海軍力に対抗するため、独立戦争においてのべ2,500隻の私掠船を雇い、およそ2,000件の私掠行為を行っている⁽⁵²⁾。こうした背景からアメリカは、海軍への民兵の使用が制限されかねない同宣言の署名には難色を示したのである。

更にアメリカは、軍艦による商船の拿捕が認められている以上、パリ宣言によって私掠行為のみが禁止されても意味がないと主張した。即ち商船による物資輸送の安全こそが肝要であり、正規の軍艦によるものを含め、民間船へのすべての攻撃が禁止されるべきである。従ってパリ宣言に対するアメリカの対案は、私掠船を禁止するのではなく、戦時禁制品を除く私有財産(private property)を拿捕することを禁止し、軍艦、私掠船を問わず、その攻撃目標を公共財産(state property)に限定すべきとするものであった⁽⁵³⁾。ちなみにアメリカは現在に至るまでパリ宣言には署名しておらず、現行合衆国憲法は、議会に対して私掠認可状(Letter of Marque and Reprisal)を認可する権限を与えている(1条8項11号)。しかしパリ宣言には署名しなかったものの、アメリカは南北戦争の終結以来、私掠船を利用していない。但し実現には至らなかったものの、2001年の同時多発テロの後、テロリストに対する私掠認可状を発行する権限を大統領に与えようとする動きが米議会に起こったことは記憶に新しい。

さてパリ宣言によって「私的目的」での暴力行為に法的正当性が与えられることは無くなったが、「私有」船の定義が明らかでない以上、公的船舶を装った私掠行為は完全には無くならない。既にパリ宣言の交渉時において、公的性格を付与された私有船が正規の軍艦とみなされることにより、実質的に私掠行為が継続される可能性が懸念された⁽⁵⁴⁾。実際、南北戦争時に生じたいわゆる「アラバマ号事件」や、1870年の普仏戦争の際に、プロイセンが民間船によって構成される「義勇海軍」の創設を宣言した事例(実際には編成されなかったが)は、軍艦と私掠船との相違を定義することの難しさを改めて浮き彫りにした⁽⁵⁵⁾。

しかし上記のような判断の難しい個別的事例を除き、パリ宣言の調印後、私掠船の運用はほぼ姿を消したと言ってよい。従って以後の民間船への攻撃は、正規の軍艦による海商破壊が唯一の目的となる。ちなみに私有船による海商破壊が完全にこの世から姿を消したのは、1907年に開催された第二回ハーグ平和会議による。この会議の結果、「海戦ノ場合ニ於ケル中立国ノ権利義務ニ関スル条約」が締結され、正規の軍艦でなければ戦争には参加できなくなった。つまり、民間の船を戦闘に利用することが全面的に禁止されたのである。尚、海上において戦闘行為を行うことが許されている「軍艦」の現行定義については、国連海洋法条約29条を参照されたい。

その後も続けられた正規の軍艦による「海商破壊」の有名な事例としては、第一次大戦時におけるドイツ潜水艦による商船への無差別攻撃や、第二次大戦時におけるアメリカ軍による日本商船への攻撃等があげられよう。但し正規の軍艦による民間船への攻撃は、もはや略奪を目的とはしておらず、これを私掠行為と呼ぶことはできない。

7. 結び：私掠と海賊

本論冒頭でも記したように、現行国連海洋法条約は、「私有の」船舶(又は航空機)を用いて、「私的目的」で行われる暴力、抑留、略奪行為を海賊行為と規定している。しかし「私掠行為」については、何らの定義もなされていない。

両者の最大の相違は、私掠船が国家的権威の下に行動しており、その行動に対しては国家が責任を負っているのに対し、海賊についてはこのような「合法的権威」が欠けていることがあげられよう。その意味で、国家によって雇われ、私掠認可状を取得したものを「私掠船」と定義し、認可状を持たないものを「海賊」とする定義や、「公的権力による認可」の有無によって両者を区分する定義は非常にわかりやすい⁽⁵⁶⁾。

但し本文中でもふれたように、私掠認可状が正規の手続きを経ずに発行されたり、中央政府の了承なしに出先機関(地方海軍局や植民地総督府)によって発行されることもあったため、認可状の法的有効性が問題とされることも多い。かつてヘンリー・モーガンが本国で裁判にかけられたのも、そもそもジャマイカ総督がモーガンに発行した私掠認可状の正当性が問題とされたからである(モーガンに出された最後の認可状がジャマイカ総督によって署名されたのは、イギリス本国がスペインと講和条約を結んだ数ヵ月後のことであった)。又、海賊と私掠船が行う行為は、程度の差こそあれ共に暴力を用いた略奪であり、その意味において両者の区別はない。更に17世紀のバッカニアや、19世紀初頭における中南米私掠船⁽⁵⁷⁾に多く見られるように、単に海賊行為の隠れ蓑として認可状を保有していた場合は、例えその認可状が正当に発行されたものであったとしても単なる海賊として扱われる。いずれにせよ認可状の法的合

法性や行為そのものの性格によって両者を明確に区別することは難しく、海賊と私掠行為との間には分離しがたい連続性が認められよう⁽⁵⁸⁾。

又、交戦中の国によって正規に出された私掠認可状であっても、当然ながら認可状を発行した国が自国であるか、あるいは敵国であるかによって認識が異なる場合も多い。古くはフランス王フランソワ 1 世の認可を受けて敵国スペインの船を襲ったフルリの行為をフランス王は私掠とみなしたのに対し、スペインはこれを海賊行為とみなした⁽⁵⁹⁾。他方、17 世紀後半にオランダ諸国連合によって出された布告によれば、諸国連合による許可を得て略奪を行うものは海賊ではないが、連合の許可無く外国の認可を得て略奪を行うものは海賊とされた。バッカニア達が保持していた認可状も、これを発行した国以外によっては認められず、彼らは後に海賊として厳しい弾圧を受けている⁽⁶⁰⁾。

法的に「海賊」と「私掠」とを区別することが困難であることから Starkey のように、認可状の有無や行為の内容に関わらず、「自営で」略奪行為を行っている無法者を海賊と定義し、他方、出資者によって船や装備を提供され、いわば「賃金所得者」として略奪行為を行っているものを私掠者と定義する方法もある⁽⁶¹⁾。

しかし「私掠船」をどのように定義づけようとも、「私掠行為」については、これが一定の国家戦略と結びついたものであることが本論を通じて一貫した特長として指摘される。即ち私掠管理機構の腐敗によって有力者の私利私欲を満たす形で実施されたものの、16 世紀に行われた私掠行為の本来の目的は、芽生えつつある絶対主義国家に新たな商機と資本をもたらすことにあった。更に私掠活動の奨励によって多数の船が建造され、船乗りが育成され、海事関連知識と技術の蓄積が進められたことが、その後の海外交易と植民活動発展の原動力となった。従って私掠活動は、個人の経済的欲求を刺激しつつ、これを利用もしくは容認することによって欧州列強による海外発展を可能にするという目的があったのである⁽⁶²⁾。

更に 17 世紀におけるバッカニアによる私掠行為には、ヨーロッパの列強が獲得した海外植民地を海の傭兵として防衛する役割が期待された。次いで 18 世紀に盛んに行われた私掠行為には、欧州大陸と海外植民地を舞台に繰り広げられた列強間の戦争において、敵国のシーレーンを妨害するという戦略的目的が認められる。この傾向は、戦略的価値が全く認められない海賊が 18 世紀初頭に厳しい弾圧を受けた一方で、国家統制が行き届き、一定の国家戦略に利用し得る私掠船は国家によってむしろ奨励された動きと表裏をなしている。

しかし 19 世紀に国家による軍事力の独占が更に進むと、私掠船も国家戦略から次第に切り離されることになる。近代国家の特徴の一つとして、国家による軍事力の合法的独占が挙げられるが、そのためには陸上・海上を問わず、国家によって直接管理されない傭兵隊や私掠船等の「非国家

的暴力 (non-state violence)」は廃止されねばならない⁽⁶³⁾。「パリ宣言」はまさしく私掠船の歴史に終止符を打つことにより、国家による海軍力行使の独占を可能にしたものである。その一方で私掠船としての地位さえも失い、国家的戦略と完全に切り離された海賊は文字通り「人類共通の敵」となった。裏返せば、国家が海上における軍事力を独占し海賊が人類共通の敵となることによって、海陸双方における国家主権がようやく確立されたと考えられるのである。

注

- (1) 葉師寺公夫、「公開海上犯罪取締の史的展開 - 公海海上警察権としての臨検の権利を中心に」、栗林忠男・杉原高嶺編『海洋法の歴史的展開』有信堂 (2004) 所収, 198 頁。
- (2) 国家もしくは公的権力によって認可を受けて海賊行為を行うことを私掠と位置づけるならば、17 世紀に地中海で広まったイスラム海賊 (corsair) も範疇に加えるべきであるが、紙幅の都合や議論が散漫となることを避けるため、本論ではヨーロッパ人による私掠・海賊行為に焦点を絞った。尚、17 世紀地中海海賊については、Earle, Peter, *The Pirate Wars*, Methuen, 2003, pp.39-52 による記述がわかりやすい。
- (3) Andrews, Kenneth R., *Elizabethan Privateering - English Privateering during the Spanish War 1585-1603*, Cambridge University Press, 1964; Hebb, David Delison, *Piracy and the English Government 1616-1642*, Scholar Press, 1994.
- (4) Earle, Peter, supra note 2; 武光誠『世界史に消えた海賊』、青春出版社 (2004 年)。
- (5) Stark, Francis R., *The Abolition of Privateering and the Declaration of Paris (Studies in History, Economic and Public Law, ed. the Faculty of Political Science of Columbia University, vol.8, no.3)*, 1897; Starkey, David J., *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, University of Exeter Press, 1990; Starkey, David J. / van Heslinga, E.S. van Eyck / de Moor, J.A. (eds.), *Pirates and Privateers; New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, University of Exeter Press, 1997.
- (6) Thomson, Janice E., *Mercenaries, Pirates and Sovereigns: State-building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton, 1994.
- (7) 菊池健志、「エリザベス朝の私掠船」、秋田大学史学会編『秋田史学』第 41 号所収 (1995 年)、薩摩真介「ウッズ・ロジャーズ総督によるバハマの海賊鎮圧 1718-21」、早稲田大学西洋史研究会編『西洋史論叢』第 26 号所収 (2004 年)、同「ブリテン海洋帝国と略奪 - 近世の北米・カリブ海植民地における私掠・海賊行為研究の現状と展望-」、日本西洋史学会編『西洋史学』第 226 号所収 (2007 年)。
- (8) 「イギリス」という国名については、スコットランドとイングランドの合邦以前においては「イングランド」の名称を、以後においては「グレートブリテン王国」との名称を用いるべきであるが、本論では簡明さを念頭に「イギリス」に統一した。
- (9) Stark, *The Abolition of Privateering*, p.51.
- (10) Ibid., p.52ff. 尚、Mark (Marque) の語については、国王が統治する領地の「辺境」越えて私掠行為を認める意味を語源とする説と、敵国船に「ねらいを定める」意味を語源とする説がある。ちなみに Stark は、外国船の積荷を捕獲する場合にのみ認可状に「mark」の語が用いられていることから、前者の説を有力視する。尚、私掠認可状を受けた者、もしくはその船舶を「privateer」と称するようになるのは、17 世紀に入ってからである。

- (11) Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.22, p.165.
- (12) 海峡が最も狭くなるドーバー海峡東端に位置した、Hastings、Romney、Hythe、Dover、Sandwichの五港。
- (13) Stark, *The Abolition of Privateering*, p.56ff.
- (14) Andrews, *Elizabethan Privateering*, p.222.
- (15) Ibid., pp.3-21, p.235f; Stark, *The Abolition of Privateering*, p.53ff, pp.60-65. 尚、Andrewsの記述によるならば、1670年代末に行われたフランシス・ドレークによる略奪航海は、新大陸から得られる利益を重視した対スペイン強硬派の意向を代弁するものであり、伝統的に営まれてきたスペインとの交易（いわゆる Iberian trade）を重視した親スペイン派の姿勢を反映したものではない。両者のいずれにも与することを控えていたエリザベス女王は、ドレークの航海については個人的に出資するにとどまっている。しかし戦争によってスペインとの直接交易が困難となり、更にスペインが敵国となって国論が統一されるや親スペイン派も、一転して対スペイン私掠活動に積極的に加わることになる。
- (16) Andrews, *Elizabethan Privateering*, pp.124-128.
- (17) Ibid., pp. 21-31; 篠原陽一「海上覇権の争奪 ―私掠と海賊」、『帆船の社会史』(2002) 所収 (<http://www31.ocn.ne.jp/~ysino/hansen/page007.html>).
- (18) 「海軍地方長官(vice-admiral)の訳語については、菊池論文に拠った(菊池、「エリザベス朝の私掠船」、49頁、註4)。
- (19) 海事裁判所判事は海軍長官によって任命されており、そもそも裁判所が海事機構の腐敗を正す立場にはなかった。尚、Andrewsは海軍長官C. Howardや海事裁判所判事のJ. Caesarによる書簡等の史料に基づいて、当時の私掠船管理機構の腐敗の実態を詳細に再現している。但し Andrewsも指摘するように、当時のイギリス官僚は無給であり、官職にからむ収入、例えば当事者からの手数料や心づけ等が主な収入源であったことから、大きな利権と結びついた海事機構全体が腐敗することは必然的結果でもある(Andrews, *Elizabethan Privateering*, pp.24-29; 菊池、「エリザベス朝の私掠船」、42-44頁)。
- (20) Hebb, *Piracy and the English Government*, pp.7-20; Stark, *The Abolition of Privateering*, p.66; Earle, *The Pirate Wars*, pp.29-33, pp.57-67.
- (21) Earle, *The Pirate Wars*, p.26f, pp.89-108.
- (22) 薩摩,「ブリテン海洋帝国と略奪」, 46頁; Earle, *The Pirate Wars*, p.136f. ちなみにロジャーの指摘によるならば、「海軍がそもそも海外拡張を支援し海外貿易を守るために存在してきた」という印象を持つこと自体が誤りということになる。英国海軍艦艇が平時においてもカリブ海に常駐されるようになるのは、1690年代に入ってからのものである(Ibid., p.148)。
- (23) Earle, *The Pirate Wars*, pp.92-97; 薩摩「ブリテン海洋帝国と略奪」, 51-52頁。尚、植民地支配に海賊勢力を巧みに利用した17世紀の海外経営を、Earleは「海賊帝国主義(piratical imperialism)」と名づけている。
- (24) Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.10.
- (25) Ritchie, Robert C., “Government Measures against Piracy and Privateering in the Atlantic Area, 1750-1850”, in Starkey et al., *Pirates and Privateers*, p.11f.
- (26) Earle, *The Pirate Wars*, p.96ff, pp.136-155.
- (27) 1718年にイギリス国王によって出された恩赦(同年9月までに投降すれば、これまでの罪を許し、略奪品の保有も認めるもの)と、同時期に実施されたウッズ・ロジャーズによるバハマ諸島での海賊討伐が大きな転換点となった。尚、カリブ海における海賊鎮圧の実態とその背景については、薩摩「ウッズ・ロジャーズ総督によるバハマの海賊鎮圧」及びEarle, *The Pirate Wars*, pp.183-208を参照されたい。
- (28) 1718年以降にイギリス王によって出された海賊に対する恩赦状についても、その背景として、投降した海賊から海商破壊戦や海賊狩りに協力する私掠船を募集する目的が指摘される(Earle, *The Pirate Wars*, p.189f, p.195)。
- (29) Earle, *The Pirate Wars*, pp.159-180.
- (30) 薩摩,「ブリテン海洋帝国と略奪」, 53頁、58頁。尚、海賊狩りを目的とする正規の私掠船長として出航しながら、帰港後は海賊として処刑されたキャプテン・キッドの悲劇は、まさにこの移行期において生じた事件でもある。筆者も今後の課題として、このキッド事件を題材に、「私掠」と「海賊」が急速に峻別され始めた移行過程の解明に是非取り組んでみたい。
- (31) Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.10, p.25.
- (32) 薩摩,「ブリテン海洋帝国と略奪」, 58頁。
- (33) Stark, *The Abolition of Privateering*, p.89f; Starkey, *British Privateering Enterprise*, p.85ff.
- (34) Ritchie, “Government Measures”, p.19; Stark, *The Abolition of Privateering*, p.68.
- (35) Stark, *The Abolition of Privateering*, p.68f; Starkey, David J., “A Restless Spirit: British Privateering Enterprise 1739-1815”, in Starkey et al., *Pirates and Privateers*, p.127.
- (36) Starkey, *British Privateering Enterprise*, p.86f; Ritchie, “Government Measures”, p.18; 薩摩,「ブリテン海洋帝国と略奪」, 53頁。
- (37) Starkey, “A Restless Spirit”, p.131; Stark, *The Abolition of Privateering*, p.70; Ritchie, “Government Measures”, p.20.
- (38) Starkey, “A Restless Spirit”, p.130f.
- (39) Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.24. 今ひとつの相違として、18世紀に入ってフランスが私掠船による海商破壊を専らとして海軍の整備を怠ったのに対し、イギリスは海軍力の整備に努めながらも私掠船を利用した点があげられよう(Ritchie, “Government Measures”, p.19)。
- (40) Stark, *The Abolition of Privateering*, p.70f, p.73f; Ritchie, “Government Measures”, p.21; Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.70.
- (41) Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.70; Stark, *The Abolition of Privateering*, pp.72-75; Starkey, “A Restless Spirit”, p.137. 七年戦争中には、小型の武器を携行したイギリス漁船までが血眼になって私掠行為に従事し、国家統制が行き渡らずに海賊化したため、イギリスは1758年に私掠認可状の発行を大型船に限る措置をとっている。
- (42) Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.70; Stark, *The Abolition of Privateering*, pp.76ff.
- (43) Stark, *The Abolition of Privateering*, pp.78-82.
- (44) Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.177, Note 22; Stark, *The Abolition of Privateering*, pp.84-88.
- (45) Stark, *The Abolition of Privateering*, p.139. ちなみに1812年に勃発した米英戦争は、ナポレオン戦争に関連して海上封鎖を行っていたイギリス私掠船によってアメリカ商船が拿捕された事件が一因となった。
- (46) Ritchie, “Government Measures”, p.23. イギリス海軍はナポレオン戦争後の平時においても143隻の艦艇を保持しており、その内50隻余りは本国近海に留められたが、残りの艦艇は植民地周辺に配備された(Earle, *The Pirate Wars*, p.231)。
- (47) Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.72f.
- (48) クリミア戦争に限ってみるならば、ロシア船の動きを牽制するためにはバルト海の入り口のみを押さえれば済み、そもそも私掠船に頼る必要は全くなかった。他方、ロシアが当時、アメリカ市民に私掠認可状を与えて英仏海軍に対抗する動きを見せ始めていたことから、パリ宣言にはロシアによる私掠船の使用を牽制しようとする戦略的目的も指摘される(Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.73)。
- (49) Stark, *The Abolition of Privateering*, p.139f; Ritchie, “Government Measures”, p.23.
- (50) 4項は、民間船による私掠行為を正当化することのみを目的とする、形式的な海上封鎖の宣言を禁じたものである。この項目は先に紹介したロシア皇帝カザリン2世による宣言中にも

含まれており、中立国によって強く求められてきたものでもある。

- (51) バリ会議で同宣言に調印した国は、以下の 7 カ国である：連合王国、オーストリア・ハンガリー、フランス、プロイセン、ロシア、サルディニア、オスマントルコ。その後 1858 年までに加盟した緒国については、Stark, *The Abolition of Privateering*, p.145f を参照されたい。
- (52) Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.10.
- (53) Stark, *The Abolition of Privateering*, pp.147-150. 他方、公有物と私有物の区別があいまいなままアメリカの主張が認められたならば、私有物に見せかけた軍事物資輸送が横行することが予想された (Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.73ff, p.177f, Note 26)。
- (54) Stark, *The Abolition of Privateering*, p.153.
- (55) Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.76, p.178, Note 35; Stark, *The Abolition of Privateering*, pp.156-159. 「アラバマ号事件」とは、南北戦争中にイギリスの民間会社が南軍に売却したアラバマ号が、南軍の指揮下で北軍の商船捕獲に従事した事件を指す。尚、プロイセンの義勇海軍の事例に関し、これに抗議したフランス政府によって仲介を依頼されたイギリス政府は、当該義勇海軍の船舶が正規海軍の指揮下に置かれること、更には乗組員には海軍軍人に準じた地位が付与されていたことから、これをバリ宣言によって禁止されている「私

掠船」とは認めなかった。

- (56) Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, p.8; 薩摩「ウッズ・ロジャース総督による海賊鎮圧」, 31 頁注 2; 同, 「ブリテン海洋帝国と略奪」, 47 頁。
- (57) 1808 年にナポレオンがスペインを征服し、スペインによる中南米支配に終止符が打たれると、新たな独立国や旧総督府、あるいは各地の軍閥によって盛んに私掠認可状が発行され、本国による認可状が得られなくなった英仏私掠船もこれに殺到した。しかし彼らの活動も各国海軍による厳しい取締を受け、1830 年頃までには鎮圧された (Ritchie, “Government Measures”, p.16; Earle, *The Pirate Wars*, pp.212-228)。
- (58) Ritchie, “Government Measures”, p.10f.
- (59) 後にスペイン艦隊がフルリを捕らえることに成功すると、フルリは私掠船に認められた戦争捕虜としての扱いは受けず、直ちに海賊として処刑されている。
- (60) 薬師寺, 「公開海上犯罪取締の史的展開」, 208 頁; Earle, *The Pirate Wars*, p.199f.
- (61) Starkey, “introduction”, p.4.
- (62) Andrews, *Elizabethan Privateering*, p.230ff; 薩摩「ブリテン海洋帝国と略奪」, 50 頁; 菊池「エリザベス朝の私掠船」, 48-49 頁。
- (63) Thomson, *Mercenaries, Pirates and Sovereigns*, passim.

欧州私掠船と海賊 — その歴史的考察

稲本 守

(東京海洋大学海洋科学部海洋政策文化学科)

要旨： 国連海洋法条約 101 条は海賊行為を、私有の船舶の乗組員が、私的目的のために行う略奪行為と定義している。しかし歴史上の多くの海賊が、実際には国家によって認可され、植民地の防衛や戦時における海商破壊等の公的目的を果たしていた「私掠船」であったことを考えるなら、「私有の船舶」及び「私的目的」の意味を明確にすることは難しい。そこで本論はまず私掠行為の発生と歴史的展開を考察し、国家が私掠船を奨励、もしくは黙認した歴史的背景と動機の解明につとめることにより、私掠行為の一貫した特長として、一定の国家戦略の存在を指摘した。更に本論は、19 世紀半ばに私掠行為が廃止された経緯を、主に国家による軍事力独占の過程から説明した。言い換えれば国家は、海上における軍事力を独占し、海賊を「万民の敵」とすることによって初めて海上における主権を確立したのである。

キーワード： 私掠, 海賊