

英国奴隷貿易廃止の物語（その4）

ゾング号事件

児島秀樹

要 旨

ゾング号事件は奴隷制廃止運動にとって重要な事件であっただけでなく、現代社会が生まれてくる過程の、一つの象徴的な事件であった。一つは過去からの決別。中世の身分制社会から近代の平等に基づく所有権の時代への動きの中で、人権が果たした役割に注目した。

もう一つは、現代に続く差別構造。奴隷を海上保険の対象とすることで、人権に基づきながらも、商品の優位を確立した。財産に基づく人間関係で、人殺しが正当化される。それが人種差別の中で実現しているため、ふだんは、気づかない。しかし、時々、それに直面する現実がある。

英国人にとっては、人道十字軍であったとしても、黒人はもとより、東洋人にとっても、英国の誇りは根拠のないものに見えてしまう。ゾング号事件を日本で扱う一つの理由を探求した。

〔キーワード〕 イギリス大西洋奴隷貿易、ゾング号事件、海上保険、人権

1. はじめに

20世紀まで本は図書館で読むものであった。21世紀に入って、徐々に電子化された文献を読む環境が調ってきた。英語圏の文献はInternet上で手に入ることが多い。たとえば、インターネット文書館（Internet Archive）は400万冊近い電子本を所蔵しているようであるが、その一つとして、ホア（Prince Hoare;1755-1834）の『グランヴィル・シャープ回想録』（“Memoirs of Granville Sharp”, 1820）を見ることができると。〔1〕このホアの本はゾング号事件の基本的な文献の一つである。この拙稿では、多くの電子

テキストを利用している。

1807年に奴隷貿易が廃止されたので、その200年祭として、英国では2007年にいろいろな動きがあったようである。インターネットのyoutubeでは、「The Zong Slave Ship」という登録の題で、「The Spirit of Wilberforce 1807-2007, “The Zong” Slave Ship Free at Last? ...」という題字で始まるフィルムを見ることができる。〔2〕youtubeではほとんど何の説明もないが、ルプレヒトが多少、解説してくれている。〔3〕このイベントは新聖職者センター（the Centre for Contemporary Ministry）とい

〔1〕 <http://archive.org/details/memoirsofgranvil0hoar>。

〔2〕 <http://www.youtube.com/watch?v=3cUQj6RSiZQ>、または、<http://vimeo.com/channels/thechristheritagechannel/47054054>。

うキリスト教組織が企画したようである。

2007年3月29日、ゾング号を模した奴隷船がテムズ川をさかのぼり、ロンドン塔近くに係留した。この帆船は1940年代に作られた3本マストのスクーターであり、映画「アメージング・グレース」でも利用された。youtubeで見られるフィルムでは、ゾング号は海軍のフリゲート艦、ノーサンバランド号とヘリコプターに護衛されて、進んでいった。ロンドン市長のリヴィングストン (Ken Livingstone) が鎖を切って、アメージング・グレイスを歌い、200年祭を祝ったようである。

このエキジビションはおそらく英国の良心を祝ったものであろう。英国はいち早く、1807年に奴隷貿易を禁止しただけでなく、その後、ヨーロッパ各国と条約を結んで、アフリカ沿岸に英国海軍の軍艦を派遣して、奴隷船の活動を取り締まったほどであった。この良心は人道十字軍 (humanitarian crusades) と表現されるほどに、イギリス国民の誇りの一つとなっている。人権が話題になるときは、今でも、この姿勢は変わっていないと言えるであろう。

現在の日本であれば賛否両論あるかもしれないが、この活動の仕方は、軍事行動が戦争 (人権に対する攻撃) のためだけでなく、人権の擁護のためにも必要とされることの見本を提示したのかもしれない。世の中には、他者の生命を奪ってでも、私利私欲を追求する人たちがいて、その行動を暴力以外では止められない。19

世紀に自由貿易を実現したのと同様に、英国は、軍事力・経済力をもってして、各国の奴隷貿易を廃止するのに力を尽くした。しかし、本来は、ゾング号事件は英国の恥部をさらけ出すものであるかもしれない。いわば犯罪者はどこにでもいる。人道的英国にも犯罪者はいる。それを取り締まれる国であるかどうか。そこで評価が分かると意識されるのかもしれない。

2. 奴隷貿易廃止の原因論

1807年の奴隷貿易の廃止に関しては、さまざまな見解が提起されている。民族、階級、ジェンダーなども、取り上げられるようになった。資本主義と奴隷制の関連性も指摘されている。⁽⁴⁾

ゾング号事件では、奴隷は人間ではなく、商品である、という結論が法的に支持された。すべての人には人権があると思込んでいる現代人からすると、王座裁判所 (Court of King's Bench) の判事としてゾング号事件を裁いたマンスフィールド卿のように、奴隷を海に投げ捨てても刑事事件にはあたらないと考える裁判官たちは、広域・組織暴力団と何ら差がないように見える。社会の極限における行動・判断は、人権意識があるか、ないかで、差が生じる。

「奴隷」という言葉の定義次第であるが、現在でも奴隷は世界中にいる。奴隷状態の者も含めると、かなりの数に上るであろう。1776年のトマス・ペインの『コモン・センス』とアメリカ独立戦争、1789年の人権宣言とフランス革命、1807年の英国の奴隷貿易の廃止など、ほぼ英国の産業革命時代に、中世の身分制に代わって、近代の「平等」を原則とする社会制度が生

(3) A. Rupprecht, "A Limited Sort of Property: History, Memory and the Slave Ship Zong," *Slavery and Abolition*, 29-2, (2008), pp. 266-267. p.269では、D'Aguiar の *Feeding the Ghosts* (1997) という、ゾング号事件を扱った詩的創作小説も紹介されている。架空のミンタと呼ばれる、投げ捨てられたのに、ゾング号によじ登って助かった奴隷が主人公となっている。

(4) David Beck Ryden, *West Indian Slavery and British Abolition, 1783-1807*, Cambridge Univ. Pr., (2009), pp.12-14.

まれてきた。しかし、その平等思想は人種差別と植民地を排除できなかったし、現在でも、続いている側面がある。おおざっぱに、それはポスト・コロニアルの状況として理解され、その状況への対処は現代の課題の一つである。

奴隷貿易の廃止に関しては、エリック・ウィリアムズの『資本主義と奴隷制』（1944年）が有名である。⁽⁵⁾ ウィリアムズはトリニダード・トバゴの独立運動を指導して、国家元首にもなった人物である。彼は黒人の側から、奴隷制を描いた。20世紀前半まで、奴隷貿易廃止に関しては、ウィルバーフォースを初めとした国教会福音派の「聖人」の活躍を讃えるのが普通であった。これは基本的には、現在でも続く人道十字軍的国民意識を支えた。

ウィリアムズは奴隷貿易廃止にあたって、経済的变化が最も重要な要因であったと指摘した。彼はカリブ海の島々が植民地状況から脱出して、独立国になるのを夢見たのかもしれない。それが彼の歴史意識を形作っている。その歴史の見方を応用して、ウィリアムズは実際に植民地状況からの脱出に成功した。歴史学を無用の長物のように見る社会科学系の理論家も多いが、現実には、歴史学は新しい挑戦に対する判断力を鍛え、それまでと異なる社会を作り出す動機を開発するものである。

ウィリアムズ説を極端に図式化すると、奴隷貿易を廃止した人たちは啓蒙主義的良心からそうしたのではなく、経済的利益を求める本能だけで動いているにすぎず、奴隷貿易を廃止した行為を讃える資格は英国には全くない。経済的に利益にならなくなったから、奴隷貿易が廃止された。人道は見せかけである。

これをやや穏やかに、学術的に表現すると、

(5) エリック・ウィリアムズ（山本伸監訳）『資本主義と奴隷制』明石書店、2004年。

ルプレヒトのように、奴隷制は原始的蓄積であり、現代のグローバリゼーションの出現に必要不可欠のものであったとなる。⁽⁶⁾ 英国に帰属意識を持つ人たちには、許せない歴史像であるかもしれない。

18世紀まで、何らかの形で奴隷が存在するのは、常識であった。奴隷制が人権の侵害であり、人道に対する犯罪であると理解され始めたきっかけの事件として、アメリカの独立が関係するかもしれない。ウィリアムズはラガッツに依拠して、アメリカ革命後、西インド砂糖プラントは借金と過剰生産で苦しんだと主張した。⁽⁷⁾

これに対して、ドレッシュャは1783年以降も、アメリカ革命は奴隷貿易に大きな活力を与えたと言うべきであったという。⁽⁸⁾ アメリカの独立が承認されたパリ条約は1783年9月に締結された。ゾング号事件に対してマンズフィールド卿が判断を下したのは1783年5月である。その翌月、6月16日には、273人のクエーカーが下院に奴隷貿易廃止の請願を行っている。⁽⁹⁾ イギリスにとって植民地アメリカを失った年とゾング号事件が大衆にも明るみになった年が同じであ

(6) A. Rupprecht, "Excessive Memories: Slavery, Insurance and Resistance," *History Workshop Journal* 64, (2007), p.6. ルプレヒトが利用する原始的蓄積 (primitive accumulation) という用語はマルクス主義的歴史学で使い古された用語であるかもしれない。奴隷制が原始的蓄積であるというのは、奴隷制で得た利益を下にして、工業投資が可能になったと理解できる。資本を持たない人が工場を作るとき、どのようにして元手を手に入れるか。ここでは、このような事例を社会的規模で考えた概念が原始的蓄積の意味であると理解しておく。

(7) Ryden, *op. cit.*, p.10.

(8) Seymour Drescher, "The Shocking Birth of British Abolitionism," *Slavery and Abolition*, 33-4, (2012), p.571.

る。

しかし、1787年に奴隷貿易廃止協会が設立され、クラークソンが廃止運動に参加するまで、英国の大衆が奴隷貿易の廃止に関心を抱くことはなかった。ドレッシャはバーニー・コレクション (Burney collection) に載せられた情報の中から、奴隷貿易に関する記事を数えることで、1783～87年の間は、ほとんど奴隷貿易廃止に大衆は心を動かされていないと結論づけた。⁽¹⁰⁾

ドレッシャがウィリアムズ説を事実で批判した *Econocide* の出版以降、多くの論客は、ドレッシャに与して、奴隷貿易はその廃止の時まで、事実として順調であり、利益があったと主張する。英国の大衆はアメリカの喪失にほとんど関心がなかった。アメリカ商船は独立後、他のヨーロッパ諸国民と同様に、マダガスカルで海賊に襲われるようにさえなった。⁽¹¹⁾ アメリカの独立を援助したフランスは1788年に800万ポンドの赤字を計上したのに対して、英国は100万ポンドの黒字であった。1785～89年には砂糖価格と奴隷価格が最高点に達した。奴隷貿易も英国も、絶好調であった。ただし、ライデンが指摘するように、ドレッシャは砂糖の過剰生産にはふれなかった。⁽¹²⁾

実際、ゾング号事件以降も、その船主であるグレグソン達は奴隷貿易を続けた。奴隷貿易の廃止は経済的には非合理的であった。ドレッシャの第2版に序文を寄せたデイヴィスは英国の金融と工業が、19世紀の南米の非合法的な奴

隷貿易の繁栄をもたらしたという点を強調した。⁽¹³⁾

ドレッシャは奴隷貿易廃止協会が設立される前年に、ロンドン・クロニクルに掲載された Z.A. という人物の詩を引用している。英国は繁栄の絶頂にあるが、博愛はどうかと問いかける。アフリカのうめき声を表現した詩であるが、イギリス文化を支持する良心的な人々の感覚であるのかもしれない。⁽¹⁴⁾

3. 資本と海上保険

1781年、ゾング号事件が生じた年に、保険論でよく読まれることになる本が出版された。その本の奴隷の項目では、次のように書かれている。「保険業者は損失、拿捕、奴隷の死、その他の不可避な事故の危険を引き受けるが、自然死は常に考慮外である。自然死は疾病や病気だけでなく、しばしば生じることであるが、絶望のため虜が自殺することも含む。しかし、奴隷が殺されたり、反乱を鎮圧するため海に投げ捨てられた際には、保険業者は責任を負う。」⁽¹⁵⁾

ゾング号事件に関しては、以前、簡単に紹介したことがある。⁽¹⁶⁾ 1781年のゾング号事件それ自体は、人間としての奴隷の生命にかかわる刑事事件のはずであったものが、海上保険の問題

(9) Christopher Leslie Brown, *Moral Capital: Foundations of British Abolitionism*, Univ. North Carolina Pr., (2006), p.422.

(10) Drescher, *op. cit.*, p.576。バーニー・コレクションは <http://www.jisc-collections.ac.uk/Catalogue/Overview/Index/94>。

(11) Drescher, *op. cit.*, pp.578-9.

(12) Ryden, *op. cit.*, p.11.

(13) James Walvin, "Why Did the British Abolish the Slave Trade? *Econocide* Revisited," *Slavery and Abolition*, 32-4, (2011), p.587. Seymour Drescher, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*, second edition with a new preface by the author and a new foreword by David Brion Davis, Univ. North Carolina Pr., (2010), p.xviii.

(14) Drescher, *Shocking*, p.587-588.

(15) John Weskett, *A Complete Digest of the Theory, Laws, and Practice of Insurance*, (1781), p.525.

(16) 児島秀樹「英国奴隷貿易廃止の物語 (その2)」『明星大学経済学研究紀要』39-2、2008年。

としてのみ扱われたので、当時も、そして、現代でも、人権が無視された事件として問題にされている。地中海でマグレブの海賊に誘拐された時の身代金を用意するためにかかる保険や、暴風雨等で難破した時の保険と同様に、商品としての黒人に保険がかけられた。この種の保険は、現代でも、労働者に生命保険をかけて、企業が損失を回避する一つの手法として、続いている。⁽¹⁷⁾

古代から何らかの形での海上保険は存在した。しかし、有名なものはヴェネチアのコンメンダであろう。図式化すると、体を張って、海外雄飛できる若い商人が、すでに資本を蓄えて、本国で商業活動全般を仕切っている商人から融資を受けて、その分担の仕方によって、利益を分配するものである。英国の場合、1601年の保険証券に関する法も同じ考え方で制定された。⁽¹⁸⁾ 1600年に設立された東インド会社の資本結合方式 (joint stock) も、基本的には同じと言えるであろう。保険も株式も、多額の投資や長い月日を要する経済活動における危険分散の一つの手法である。

東インド会社や王立アフリカ会社のように、合本制の特許会社の場合には、合本それ自体が危険分散の一つの手法であるので、保険はあまり必要としていない。しかし、1698年にアフリカ交易が開放されて、個人商人が奴隷貿易に参加するようになると、海上保険が発展した。

英国では火災保険や生命保険を扱う保険会社として、南海泡沫事件の直前、1720年に、王立為替保険 (Royal Exchange Assurance) とロンドン保険 (London Assurance) が誕生したが、海上保険はロイズに集まった個人の投資家たちの手に残された。1745年に保険投資と賭け

事を区別するため、被保険利益 (insurable interest) という法概念が作られた。⁽¹⁹⁾ 現代人から見ると、賭け事は賭け事であって、保険ではない。しかし、18世紀には、投資家からすると、その区別が難しかった。一言で「保険」と言っても、現代人が思い浮かべる保険は、イギリスの場合、18世紀の経験を通じて、徐々に整備された。

ちなみに、王立為替保険は現在 AXA グループに統合され、ロンドン保険も RSA (Royal & Sun Alliance) グループとして続いているようであるが、昨今の盛んな M&A のため、複雑になっている。RSA が2002年に公開した資料の最後に、「18世紀半ばに奴隷は、嵐で投げ捨てられることがあるが、共同海損が所有者によって、請求された」と書かれていた。⁽²⁰⁾ 奴隷貿易と関わりがあった会社であるには違いないが、研究は進んでいない。

リヴァプールでは18世紀に船を出すのに必要な費用は1万ポンドをこえたと言われる。⁽²¹⁾ 当時、専門職の中産階級は年収がせいぜい数百ポンド、貴族でようやく1万ポンドをこえる程度である。とすると、当時の収入の感覚から言えば、奴隷船が出航に要した費用は現在の日本円にすると、数十億円ほどの感覚になるかもしれない。

4. アフリカでの奴隷売買

1781年、コリングウッド (Luke Collingwood) を船長とするゾング号、107トン は西アフリカで奴隷を積み込んだ。奴隷を購入することに対して、良心のとがめを少なくする

(19) *Ibid.*, p.16.

(20) *Ibid.*, p.23.

(21) J. Webster, "The Zong in the Context of the Eighteenth-century Slave Trade," *Journal of Legal History*, 28-3 (2007), p.287.

(17) Rupprecht, *op. cit.*, p.23.

(18) *Ibid.*, p.12.

現実があった。言い訳にすぎないが、奴隷を購入すれば、その人の命が助かる、というものである。

奴隷貿易廃止運動が本格的に始まる60年近く前、1729年でも、白人が奴隷を買わないと、奴隷は飢え死にさせられると主張する者がいた⁽²²⁾。ゾング号が奴隷を獲得したアナマブの総督は1789年に議会で証言した。「魔女として告発された女性、あるいは、魔女として告発された男の妻（かなりの老婆）が身売りのため、私の前に連れてこられた。当時、私が断れば彼女が死ぬのを知らなかったので、買うのを断った。彼女を連れてきた人たちと一緒に、彼女は去ったが、私の奉公人によると、町の人々は彼女の頭を切り落とすつもりだということであったので、連中の所に使者をすぐに派遣して、命を失わせるより、その女をもらい、対価として何かをあげると伝えようとした。しかし、運悪く、使者は5分遅れで到着して、その首は肩から落ちていた。」⁽²³⁾

奴隷貿易に従事し、擁護した人たちは、アフリカ人の情け容赦のなさを指摘して、自分の良心を満足させた。1789年の議会証言でリチャード・マイルズは黄金海岸では人身御供が普通に見られたと主張した。自分たちが奴隷を買わなければ、彼らは重要人物の墓と一緒に埋葬される運命であった、と。⁽²⁴⁾ 世界各国の古代社会では、自らの意思であるか、権力による強制であるかを問わず、人身供犠はかなり頻繁に見られた歴史的事実であるので、大なり小なり、アフリカでもそうであったのかもしれない。

(22) Jeremy Krikler, "A Chain of Murder in the Slave Trade: A Wider Context of the Zong Massacre," *International Review of Social History*, 57, no.3, (2012), p.407.

(23) *Ibid.*, p.400.

(24) *Ibid.*, p.398.

しかし、クリックラーはこれが常態であったとは考えない。一部でそのような事例があったとしても、奴隷として大西洋をわたった数の半分ほどの数が、アフリカ社会に奴隷として取り込まれた。奴隷商人達が主張するように、彼らが買い上げなかったら、いつも殺されていたのではなく、実際には、多くの奴隷がアフリカ社会の網の目に取り込まれていった。⁽²⁵⁾ アステカのように、戦争捕虜を神の生け贄として殺す社会と、古代ローマのように、それを奴隷として生かす社会が有名である。どちらも他者を自分の社会で求められる役割のために利用しているだけであるが、人命の扱い方に、社会制度・思想の包容力によって差が出てくる。現代でも戦争捕虜の扱いはしばしば大きな問題になる。五十歩百歩の差で、互いに罵りあっているほどに。

奴隷を購入する時に、もちろん、奴隷商人はその奴隷の質を見て、値段を交渉した。内陸部から海岸地帯への捕虜＝奴隷の連行は中間航路よりも困難であったとさえ言われる。時には数百kmの道のりを、奴隷は歩いてきた。途中で、あるいは、海岸地帯で待っている間に、衰弱して、死んでしまう奴隷もいた。白人に売る前に、売れそうにない奴隷が殺されることもあった。これは、売れない奴隷を海に棄てるのと同じ発想かもしれない。そして、ヨーロッパ人はそれを真似しただけであると考え、良心の痛みが少し軽くなるので、実際に、そのように主張された。

コリングウッド船長はゾング号に乗り込む前に、9～11回ほど、船医（surgeon）として奴隷船に乗っていた。⁽²⁶⁾ 奴隷商人よりもむしろ、船医が商品を見定める。若くて、奴隷として十

(25) *Ibid.*, p.399.

(26) *Ibid.*, p.409.

分、働くことができる人物であるか。病気を
持っていないか。実際、船医の助言を無視し
て、船長が奴隷を購入した場合、悲惨な目に
あうこともあった。ブリトン号では、中間航路
で、200人の奴隷が天然痘で死んだ。⁽²⁷⁾

1788年にドルベン法 (Dolben's Act) が通過
した。この法では奴隷船は1人の船医を乗せる
こととなった。奴隷貿易が廃止された1807年ま
での20年間に、奴隷船に船医としても、船長と
しても乗り込んだことのある人が36人いた。⁽²⁸⁾

ドルベン (Sir William Dolben:1726-1814) が
提案して、制定されたドルベン法は奴隷と船舶
トン数の関係を規定した法律として有名であ
る。船舶トン数は5人の奴隷につき3トンを必
要とし、船舶が201トンをこえる時には、1ト
ン大きくなると、奴隷を1人乗せてもいい。⁽²⁹⁾

ドルベン法の第12条もゾング号には関係す
る。ここでは海上保険が扱われた。奴隷船の保
険は海難 (perils of the sea)、海賊、反乱、敵
国による拿捕、船長と船員の非行 (barratry)、
火災による破損に限定される。そして、ドルベ
ン法に反する保険証券はすべて無効 (null and
void) となった。しかし、オールダムによる
と、ロイズの標準的な保険証券は以前と変わ
りなく、続いた。⁽³⁰⁾ 問題となるのはゾング号の保
険証券でも規定されていた包括条項である。ド
ルベン法の規定に反して、「損害・損傷を引き

起こす、その他すべての危険、損失、災難」を
包括的に補償する慣行が続いた。訴訟の現場で
も、立法府と商慣行の対立は解決できなかつ
た。1794年法は、自然や虐待による死亡や、投
げ捨てや類似の行為は保険で補償されないと規
定した。

5. ゾング号事件

1781年2月、黄金海岸でオランダ船ゾルフ号
(Zorg) がブリストルの私掠船アラート号
(Alert) に拿捕された。この船がゾング号
(Zong) である。このような海賊行為は互い
に、かなり行われていた。ちなみに、zorg は
英語の care や worry という意味である。

ゾルフ号にはすでに244人の奴隷が積み込ま
れていて、リヴァプールのウィリアム号の船長
ハンレイ (Richard Hanley) がゾルフ号を購
入した。ハンレイ船長を雇っていたのが、ゾ
ング号の所有者となったグREGソン達である。
ウィリアム号は荷積みを完了したので、ゾ
ング号を残して、先に出航することにした。その
時、ウィリアム号に船医として乗船していたコ
リングウッドが、ゾング号の船長として任命さ
れた。コリングウッドはさらに200人ほどの奴
隷を買い足した。1781年9月6日、サントメ
を出発して、ジャマイカに向かった。しかし、
コリングウッドはジャマイカに到着して、7日
目に死亡した。⁽³¹⁾

コリングウッドは死ぬ前に、ロバート・ス
タップズ (Robert Stubbs) を船の責任者とし
て選んだ。その間の経緯はそれほど明らかでは
ない。奴隷船の船長の経験もあるスタップズは
1780年にアナマブの総督になった。アナマブ
はゾング号が奴隷を仕入れた場所である。彼は
素行の悪さのため、解任され、ゾング号の唯一

(27) *Ibid.*, p.403.

(28) James Walvin, *The Zong: A Massacre, the Law and the End of Slavery*, Yale Univ. Pr., (2011), p.55.

(29) Elizabeth Donnan, *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America, vol. II (the Eighteenth Century)*, Washington, (1931, reprinted in 2002), p.583.

(30) J. Oldham, "Insurance Litigation Involving the Zong and other British Slave Ships, 1780-1807," *Journal of Legal History*, 28-3 (2007), pp.302-303.

(31) Webster, *op. cit.*, pp.287-288.

船客となっていた。⁽³²⁾

ゾング号110トンの積み荷は合計で442人の奴隷であった。1780年代に、船に積まれる奴隷の数はトンあたり1.75人が普通であった。ドルベン法では約1.6人である。ゾング号はトンあたり約4人で、かなり厳しい環境にあった。中間航路であまり死ななかつたのが、不思議なくらいである。

ゾング号がカリブ海域に到達するまでに、中間航路で60人以上の奴隷と7人の白人船員が死亡していた。アフリカを出航したときには、白人の船員は17人であった。⁽³³⁾ ゾング号の中間航路での奴隷死亡率は13%ほどで（470人中60人強の死亡）、これ自体は平均的である。中間航路の過酷さと、それに付随する病気が原因であろう。⁽³⁴⁾

それに対して、白人船員の死亡率は41%に達する。もしかしたら、奴隷の影に隠れて、まだ明らかになっていない事件があったのかもしれない。当時、船長たちによる、船員に対する差別意識は奴隷に対するものと、それほど違いはなかったと推測される。奴隷貿易はまさに冒険事業であった。1807年までの最後の世代（約30年）で、船員は2万人が船上で死んだと言われる。航海の途中で、船長も7人中1人が死ん

だ。⁽³⁵⁾ そこまでして、利益を追う姿は、現代人には想像もつかない。

ゾング号のログ（航海日誌）は残っていない。ログの逸失に関して、裁判ではいろいろ理由付けが行われたが、単にグREGソンたち、奴隷船の所有者がログを隠しただけかもしれない。コリングウッドの死で、ハワード（Edward Howard）が船長となった。

コリングウッド船長は、11月29日、100人以上の黒人が病気で衰弱で死にかけているので、彼らを海に投げ込むことを船員に提案した。その日から12月9日までに、54人、42人、26人の奴隷が手足を縛られて、海に投げ込まれた。その他に、10人、自らの意思で海に飛び込んだ者もいた。ゾング号では、結果として132人の奴隷が生きたまま海に投げ捨てられた。投げ荷（jettison）は、海上保険では海損の対象となる。船長が荷を投げる権限をもつ。コリングウッド船長は病気で弱った奴隷を捨てて、まだ元気な奴隷を助けた。これが共同海損として、保険の対象になるかどうか、裁判では問題になった。のちに、1790、94、99年の法律で、投げ荷は補償されないと規定された。⁽³⁶⁾

1781年11月29日までにすでに死んでいた60人以上の奴隷と、生きながら捨てられた132人の奴隷をあわせると、アフリカからアメリカへの、いわゆる中間航路で死んだ奴隷は、200人ほどになる。西アフリカで積み込まれた奴隷の半数近くに達した。この最後の時点で、積み荷の死亡率は白人船員の死亡率と同じくらいになる。

12月28日に奴隷208名がジャマイカに上陸した。その後、ハワード船長の下、ゾング号はリヴァプールに戻った。ゾング号は名前をジョー

(32) Oldham, *op. cit.*, p. 313. Walvin, *op. cit.*, Chapter 5. もしかしら、ゾング号事件の多くの物語はスタッブズが創作してしまったものかもしれない。コリングウッドではなく、スタッブズが奴隷を投げ捨てるように主張して、儲けをたくらんだとしても、おかしくはない。しかし、想像力で歴史は語れないので、歴史家は当時の人たちと同様に、コリングウッドの指示で奴隷が投げ捨てられたと書く。

(33) Oldham, *op. cit.*, p.299. オールドダムによると、17人の中にコリングウッド船長は含まれていないし、おそらく一等航海士のケルスル（James Kelsall）も含まれていない。

(34) Webster, *op. cit.*, p.289.

(35) Walvin, *op. cit.*, p.80.

(36) Webster, *op. cit.*, p.97.

ジ号と変え、1784年に再び公海に出た。⁽³⁷⁾

6. まとめ

平等という言葉の対義語は身分であるとしよう。身分に基づく制度が、世代から世代へと伝わり、特定の身分が別の身分に君臨し、他者をしいたげる体制を道徳的・宗教的に正当化する制度であるとしたら、平等に基づく制度は同じように、財産保有層が無産者層に君臨し、働く者をしいたげる体制を法制度的・経済制度的に正当化する制度であると表現することも可能であろう。中世に生きた人にとって、血縁に基づき、身分差別が存在するのは自然で、当たり前で、疑いのないものであった。それは現代人にとって、人々の間に財産や経済力に差があるのが自然で、疑問に値しないのと同様であった。領主制の廃止を求めることはあっても、中世人にとって身分に基づく社会体制の破壊が想像できなかったように、現代人にとっては財産に基づく社会体制の破壊は許し難いものになる。

身分や財産のように、差別の仕方・手法や強度には、いろいろな種類があるが、ほとんど人類の種としての性として理解できるほど、差別自体は廃止するのが困難な制度である。歴史はその時々で、差別と強欲の手法を変えてきたにすぎない。

奴隷制だけに限定しないで、大きな歴史的うねりを念頭に入れると、身分に代わって、平等を作り上げる過程での、重要な一齣となったのが、ゾング号事件であった。身分で個人差を序列化する時代には、身分で生活様式の差があるのが当然であったように、経済力がすべてを序列化する社会では、財産で社会生活の差が生まれることに、異を唱える者はいない。しかし、そのために現代社会では、身分差を当然とする

思想・制度・法体系に対して、「人権」を守るという形式を強制してでも、身分的に差のない社会を作ろうとする。人権と財産は相性がいい。近代の奴隷制は身分差の名残りである。

ゾング号事件はそのような財産に基づく社会体制を作り上げるのに、貢献したと見ることができる。ゾング号事件に関しては、奴隷に対する人道的な視点だけではなく、歴史の変遷を念頭においた、そのような視点も可能であるほど、研究史的にいろいろな論点が生み出されている。この論文では、最近のいくつかの論点をとりあげたにすぎないが、それでも、日本ではあまり関心をひかない事件に対して、英米での関心が高い理由を垣間見ることは可能であろう。

参考文献

- ウィリアムズ、エリック（山本伸監訳）『資本主義と奴隷制』明石書店、2004年。Eric Williams, *Capitalism and Slavery*, (1944, reprint 1994)。
- 亀井利明『保険総論：リスクマネジメントと保険の理論、補訂版』同文館出版、2005年
- 児島秀樹「英国奴隷貿易廃止の物語（その2）」『明星大学経済学研究紀要』39-2、2008年。
- 近見正彦[他]『新・保険学』（有斐閣アルマ：Specialized）、2006年
- Baucom, Ian. *Specters of the Atlantic: Finance Capital, Slavery and the Philosophy of History*. Duke Univ. Pr., (2005).
- Brown, Christopher Leslie. *Moral Capital: Foundations of British Abolitionism*, Univ. North Carolina Pr., (2006).
- Donnan, Elizabeth. *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America, vol. II (the Eighteenth Century)*, Washington, (1931, reprinted in 2002).
- Drescher, Seymour, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*, Univ. North Carolina Pr., (1st ed., 1977; 2nd ed., 2010).
- . “The Shocking Birth of British Abolitionism,” *Slavery and Abolition*, 33-4, (2012): 571-593.: doi:10.1080/0144039X.2011.644070
- . “Public Opinion and Parliament in the Abolition of

(37) *Ibid.*, p.291.

- the British Slave Trade," *Parliamentary History* 26, Supplement S1, pages 42–65, (2007) : doi:10.1111/j.1750-0206.2007.tb00679.x
- Hoare, Prince. *Memoirs of Granville Sharp, esq.*, (1820) : <http://www.archive.org/details/memoirsofgranvil00hoar>.
- Krikler, Jeremy, "A Chain of Murder in the Slave Trade: A Wider Context of the Zong Massacre," *International Review of Social History*, 57, no. 3, (2012): 393–415 : doi:10.1017/S0020859012000491
- Lobban, M. "Slavery, Insurance and the Law," *Journal of Legal History*, 28–3 (2007): 319–328.: doi: 10.1080/01440360701698452
- Oldham, J. "Insurance Litigation Involving the Zong and other British Slave Ships, 1780–1807," *Journal of Legal History*, 28–3 (2007): 299–318.: doi: 10.1080/01440360701698437
- Ragatz, Lowell J. *The fall of the planter class in the British Caribbean*, (1928) : <http://catalog.hathitrust.org/Record/001314349>
- Ryden, David Beck. *West Indian Slavery and British Abolition, 1783-1807*, Cambridge Univ.Pr., (2009).
- Rupprecht, A. "A Very Uncommon Case: Representations of the Zong and the British Campaign to Abolish the Slave Trade," *Journal of Legal History*, 28–3 (2007): 329–346.: doi: 10.1080/01440360701698494
- . "Excessive Memories: Slavery, Insurance and Resistance," *History Workshop Journal* 64, (2007): 6–28.: doi:10.1093/hwj/dbm033
- . "A Limited Sort of Property: History, Memory and the Slave Ship Zong," *Slavery and Abolition*, 29–2, (2008): 265–277.: doi:10.1080/01440390802027913
- Walvin, James. *The Zong: A Massacre, the Law and the End of Slavery*, Yale Univ.Pr., (2011).
- . "Why Did the British Abolish the Slave Trade? Econocide Revisited," *Slavery and Abolition*, 32–4, (2011): 583–588.: doi: 10.1080/0144039X.2011.625777
- Webster, J. "The Zong in the Context of the Eighteenth-century Slave Trade," *Journal of Legal History*, 28–3 (2007): 285–298.: doi: 10.1080/01440360701698403
- Weskett, John. *A Complete Digest of the Theory, Laws, and Practice of Insurance*, (1781) : <http://openlibrary.org/book/OL23290090M>