

女性海賊史序説

～18世紀カリブ海の世界におけるジェンダー研究～

石田 依子

(独立行政法人国立高等専門学校機構 大島商船高等専門学校准教授)

目 次

はじめに

1. 船上の女たち

2. 記録に残る女海賊たち

(1) 古代から中世の「海賊女王」たち

(2) 女海賊アン・ボニーとメアリー・リード

3. 海賊船における男装の政治学

おわりに

*"I was sorry to see you there, but if you had fought like a Man,
you need not have been hang'd like a Dog!"*

「こんなところであんたが縛り首になるのを見るなんて、あたしは悲しいよ。
だけどあんたがもっと男らしく戦っていたら、犬みたいに吊るされずにすんだんだよ！」

Anne Bonny

はじめに

近年、ジェンダー史学やジェンダー研究という学問分野が確立され、国内外においてもジェンダーに関する研究が頻繁に見かけられるようになったが、そのほとんどが「陸上」におけるものである。そもそも、歴史研究や文化研究の分野においては、「海上」の歴史や文化は「陸上」のそれと比べて周縁化されてきたと思われる。ジェンダーにおいても然り。しかしながら、人類最初のグローバリゼーションは大航海時代から始まったと言っても過言ではないだろうし、海は様々な文化が交差する場として存在してきたのだから、「陸」の世界に比べて「海」の世界が過小評価されてきたことは遺憾な思いがする。ジェンダー研究においても、海で活躍した女たちの歴史をたどり、船舶におけるジェンダー形成を分析することは、当該分野では欠かせないことではないだろうか。私が専門とする研究は、国内外の海運界における女性船員の歴史の変遷を辿り、現代の船舶におけるジェン

ダー形成を分析することであるが、その一環として、本稿では、「海賊」というカテゴリーで、女性たちは船上でどのような存在意義を持ち、また周囲に影響を与えてきたのかということ进行を明らかにする。「海の女」の中でも、女海賊は海事史においてひと際目立つ存在であると思われる。特に本稿では、「海賊の黄金時代」と呼ばれた時代の18世紀初頭に海賊船の中で生き抜いた女海賊について論じてみたい。

1. 船上の女たち

海や船という世界は、昔から男性の領域と見なされてきた。クリストファー・コロンブス (Christopher Columbus) やフェルディナンド・マゼラン (Ferdinand Magellan)、バスコ・ダ・ガマ (Vasco da Gama) などに代表されるように、大航海時代の幕を開け、人類にグローバルイゼーションをもたらした探検家たちは男ばかりであったことは否定できない。太古の昔から、人類と船の結びつきは強く、ことに大航海時代以降、船は人類にとってなくてはならない交通手段となり、海をめぐる世界は様々なカテゴリーへとその領域を拡大していったが、海事の歴史において、水産や商船にしても、また戦艦にしても、乗組員はほとんどが男性であったし、今でもその傾向は変わらない。その意味では、今も昔も船は「男の世界」かもしれないが、「男だけの世界」と決定することにはいささかの抵抗を感じる。船が男性だけの領域と感じる印象は、「船」という世界に対する社会全体の固定観念、ひいては男女のジェンダーに対する固定観念からもたらされるのであり、このことは船の世界に対して男女の性差が過剰に意識されてきたということを示唆する。

実際、最近の研究は、海事の歴史の中で驚くほど多くの女性たちが海に出て行ったことを明らかにしている。ある者は船長の妻や愛人として船出し、またある者は士官や船員によって下甲板にこっそりと乗せられた。自らが船乗りとして海に出た女もいた。中でもハンナ・スネル (Hannah Snell) は海事史上もっとも有名な女性船員の一人とされているが、彼女は1740年代に男装して4年半に及び海軍の仕事に従事し、その間、彼女の性が見破られたことはなかったという。¹ さらに、英米の海軍では、船長や甲板長が妻を戦艦に同乗させたことも最近の研究では指摘されているが、驚くべきことは、たとえば、19世紀の商船においては船長に同行した妻は、夫が病に倒れるなど突発的な事態が発生した場合には、彼女たちが代わって舵を取ったということだ。² その一例として、海事歴史家のデビッド・コーディングリー (David Cordingly) はメアリー・パットン (Mary Patton) を挙げている。彼女の乗った船が南米最南端のホーン岬辺りで嵐に見舞われたとき、彼女は船長であった夫に代わって舵を取ったが、このときメアリーは19歳で、しかも妊娠していたという。カティー・サーク号と同じ大きさほどのクリッパー船であったが、メアリーはホーン岬をまわって、サンフランシスコまで到達した。このことは、夫である船長と同じように、彼女も航海術を身につけていたということを示唆する。このように、古くから船や海が男性の領域として認識されてきたにもかかわらず、実際の海事の歴史においては、船上で人生を生き抜いた女性たちは確実に存在してきたのである。すでに述べたいくつかの例が示すように、一般に女性を船に乗せること自体がタブーとされていた時代でも、航海の歴史は女性が船に乗り込んでいた事実があったことを示唆している。

17世紀から19世紀にかけて、船に乗っていた女性たちは大きく分けて二つのタイプに分

類されるだろう。一つは、父親や夫に同行して乗船した女性たちである。その船が水産や商船といった一般の船舶の場合は、船を所有するのは家長の父親であり、彼女たちはその指揮の下で労働を構成する家族の一員として働いた。メアリー・パットンなどがこのグループに当てはまる。それに対して海軍の戦艦だった場合は、すでに述べたように、士官が妻を同行させたケースが挙げられる。二つ目のグループは、家族の一員として乗船したのではなく、つまり、ある意味では父や夫に保護された娘や妻として乗船したのではなく、自立した船乗りとして自らの意志で船に乗った女たちである。この種の女性たちが乗った船は、主に海軍の船が多かったということは驚くべきことであるが、彼女たちのほとんどが男装していたという。ハンナ・スネルはこの典型的な例と言えよう。私はあえて船上の女たちを二つのグループに分類してみたが、海事歴史家によってはもう一つのグループを見出す者もいるかもしれない。ジョー・スタンリー (Jo Stanley) などがその代表であると考えられる。つまり、船の中で男性船員の性的欲求を満たすための役割を果たしていた女性たちである。スタンリーは、社会史において常に男尊女卑が存在してきたことを念頭に置きつつ、船上の女性たちも所詮男性に支配されて船に乗せられたのだとネガティブに論じる。³ スタンリーが彼女たちの性的な役割に言及しているところは、いかにもフェミニストらしい見解であると言えよう。しかし、先に挙げた二つのグループに属する女性たちの違いはいわば「機会の相違」だけではないだろうか。彼女たちが船に乗ったきっかけが家族によって提供されたか、あるいはみずからすすんでその機会を見出したのか、ということだ。パットンやスネルの例が示すように、彼女たちが航海術を身につけ、船の航行に貢献していたことはどちらのグループも変わりはない。反対に、船上で「売春婦」としての役割を担っていた女性たちが、先の二つのグループの女性たちと同じように直接に船の航行に貢献していたかという点、それについての記録は残っていないし、想像に頼るにしても、どうやら彼女たちが航海術を心得ていたとは考えにくい。この点を考慮すると、彼女たちを、いわゆる「船乗り」の中に数えるのは適切ではないと言える。⁴

さらに、ここで、いま一つ踏み込んだ考察が必要となってくるだろう。つまり、決して多くはないにせよ、船に関わった女性たちが存在したことが事実であったとしても、果たして彼女たちが男性の船乗りと同じように認識されていたのかという疑問が残る。船と女性が深く関わっていたことはどちらかという点と今まであまり知られていないことであり、それを明らかにする研究が現れたのも最近のことである。これは、船に関わった女性たちについての歴史的史料が決して豊富に残されているのではないということをも物語ると解釈していいだろう。史料や記録が希少ということは、彼女たちの存在がメジャーなものではなかったことを示唆し、つまり、彼女たちの「船乗り」としての実際の力量に関わらず、歴史的な評価としては女の船乗りは男性船員と同等に認識されていたのではないということを表すのではないか。もっともこのような傾向は、海だけではなく、陸上のあらゆる場面においても見られることであるが。先述したパットンやスネルの例は、彼女たちが優れた航海者であったことを証明している。しかし、それ以上に、船上で男性に負けず劣らず活躍した女性船員が比較的顕著であったのは海賊船においてであった。船乗りとして、そして時には指導者としての力量を存分に発揮したのが女海賊たちだったのだ。私が冒頭で、「女海賊は海の女の中でも、海事史においてひと際目立つ存在であると思われる」と述べた理由はそこにあるのだ。海賊船に乗った女たちは、先に述べた二つのグループの両

方の要素をもつと言えるかもしれない。彼女たちが海賊船に乗ったきっかけは夫や愛人に同行したというケースが多かったが、乗船後は、彼女たちは自立した女海賊として自らの意志で男装して戦闘に参加したのである。

海洋歴史家マーカス・レディカー (Marcus Rediker) は、主として17世紀から19世紀にかけて、海軍や商船をはじめとして、あらゆる種類の船で女性が船員として認められなかった理由を二つ挙げている。⁵ 彼によると、一つは、当時の船の労働で求められていた肉体的な強さが女性には欠けているということである。船の中でもすべてが機械化されている現代ならいざ知らず、当時は貨物の積載、マストや帆の手入れなどすべて人力で行われており、そのような中で働くには大変な労力が必要だっただろう。もちろん、女性の中にも例外はいただろうし、逆に男性の中にも軟弱な者もいたかもしれない。しかし、肉体労働の場合、男性のほうが女性よりも役に立つと考えるのは自然であるし、そのような傾向は今でも変わらない。女性が船から排除されていた二つめの理由は、そしてこれこそが重要な点だと考えられるが、一般的に女性は有害な存在で、船内の秩序を乱すものという考えが広くいきわたっていたということだ。多くの船員は女性を崇拜の対象として見ていたが、同時に、不幸あるいは争いを招く原因として、つまり、船乗りの連帯感という男性の秩序を崩壊させる可能性があるものと見なしていたのだ。男性船員たちは性的な欲求を抑制することは、船での労働に必要不可欠であるということを知っていた。このことは、売春婦として船に乗った女性たちがいたというジョー・スタンリーの指摘を考慮すると、矛盾しているように思われる。しかし、先述したように、こういった「売春婦的」な女性乗組員の記録はほとんどない。この点を鑑みれば、男性船員が禁欲的な船員生活を送っていたということのほうが、説得力があるだろう。この推測は、少なくとも海賊船を例にとってみれば明らかとなる。たとえば、バーソロミュー・ロバーツ (Bartholomew Roberts) の海賊船では次のような条項があった：「女子供を船に連れ込むことは一切これを禁ずる」。⁶ さらに、1719年にアフリカ沿岸で海賊に捕らえられた奴隷商人ウィリアム・スネルグレーヴ (William Snelgrave) は、次のように証言している：「港に停泊したとき、女を船に乗せてはならないというのが海賊の掟である。女が乗船している船を拿捕した場合は、違反すれば死刑になるという条項があったので、誰もこの掟に背くものはいなかった。この掟は乗組員の間での不和を避けるには良い掟であったので、厳しく監視されていたのだ」。⁷ 女海賊について史料や記録の数がいかに少ないかということを知れば、女性に対して男性の海賊がいかなる態度を取っていたかがわかるというものだ。現存する証拠は海賊船には女性はいなかったことを示唆している。しかし、少ないながらもその存在が確実に把握できる女海賊たちは皆、男に負けず、いや男以上に有能な海賊として、また船乗りとしての素質を兼ね備えた女たちであったようだ。そもそも女を乗船させることがタブーとされた時代、女海賊たちはどうやって海賊船に乗り込んだのだろうか。次章では、実在した女海賊に言及しつつ考察していきたい。

2. 記録に残る女海賊たち

(1) 古代から中世の「海賊女王」たち

古今東西において、海賊の歴史は何千年に及ぶほど古く、実在した海賊の数は膨大であ

るが、その中で記録が残っている女海賊の数はやっと二桁に達する程度である。実際に存在した女海賊はこれよりも多かったのか、歴史の中で彼女たちのほとんどが看過され、記録にとどめられないままに終わってしまっただけなのか、それについてはわかっていない。

本章において主役となる二人の女海賊について論じる前に、海事史において注目すべき女海賊を数名挙げておきたい。もっとも古いところでは、紀元前480年にペルシャ湾で活躍したアルテミシア (Artemisia) がいる。彼女はハリカルナッソス (現在のトルコ共和国) の女王で、戦闘船を指揮して航海に出た。アルテミシアから1000年間、歴史的史料は具体的には女海賊の存在を示していない (北欧、特にノルウェイのバイキングに女性が含まれていたという記録はあるが、彼女たちについて詳しく語る史料はほとんど存在しない)。1000年後に登場するのがアルヴィルダ (Alfhild) である。彼女はデン人で、5世紀半ばに活躍した。アルテミシアと同様、彼女もゴート族の王の娘という特権階級の出身であり、船を指揮して勇敢に海で戦った。さらに1000年以上後、アイルランドの歴史に残る「海賊女王」が登場する。グラニューウェル (Granuaile) — またの名をグレース・オマリー (Grace O' Malley) — は、アイルランド西部のクルー湾を支配するウール族の王の娘として生まれた。オマリー一族は主に海に依存しつつ生計を立てていたが、グラニューウェルが活躍した16世紀頃、この一族はアイルランドの西部沿岸一帯を支配していたという。常にイングランドの脅威に怯えなければならないアイルランドであったが、グラニューウェルは一族のクルー湾支配を安泰なものにするために艦隊を組織し、海を支配し続けた。アルテミシア、アルヴィルダ、グラニューウェル、いずれも記録は希少だが、国家を守るために近隣地域の国々と戦った彼女たちは、「女海賊」というよりも「女戦士」として分類されるべきかもしれない。にもかかわらず、彼女たちが海賊として知られるのは、戦略が極めて男性的で荒々しいものだったことによると作家のアン・チェンバーズ (Anne Chambers) は解釈している。しかし、それ以上に、主に男性の手によって残された歴史的記録の中で、海で戦う女は「悪女」としてみなされ、「無法者」のレッテルを貼られたために、海賊として分類されてしまったのだとチェンバーズは指摘する。⁸ なるほど、彼女たちに共通する特徴は、三人ともが女海賊あるいは女戦士としての剛健さと冷酷さを兼ね備えていたということだ。女性とは淑やかでか弱くあるべきという、長年にわたって培われてきた家父長的見解とは真っ向から対立する生き方をした彼女たちは、たとえ高貴な生まれであっても、その生い立ちとは関係のない次元で「無法者」だったのであり、その素質はその後に登場する女海賊たちにも引き継がれていくことになる。⁹

(2) 女海賊アン・ボニーとメアリー・リード

歴史上でもっとも知られている女海賊はアン・ボニー (Anne Bonny) とメアリー・リード (Mary Read) であろう。記録に残っている女海賊の中でもこの二人の名前がなかんずく有名なのは、彼女たちが活躍した時代が18世紀初頭という、いわゆる「海賊の黄金時代」の只中であり、それだけ海賊の記録も盛んに行われていた時期だったからだと考えられよう。¹⁰ 日本語で「海賊」といっても、英語に訳す場合は「海賊」を表す言葉は数種類ある。「パイレーツ」(pirate) が最も一般的であろうが、他に「バッカニア」(buccaneer)、「プライベートア」(privateer)、「コルセール」(corsair) などの言葉がある。「プライベートア

ア」は一般に「私掠船（員）」と解釈され、敵国の船舶を堂々と襲撃できる免許状をもった海賊を指すが、「海賊の黄金時代」においてキーワードとなるのはこの種海賊である。周知のように、17世紀から18世紀の間、ヨーロッパ列強は新大陸を中心としてカリブ海地域で植民地の獲得合戦を繰り広げたが、それに大きく貢献したのがプライベートアだった。しかし、1713年にユトレヒト条約が締結されたことにより一時的な平和が訪れ、「プライベートア」として役割を果たしていた海賊たちは存在意義をなくしてしまう。彼らは本来の海賊稼業に戻るしかなかった。こうして「海賊の黄金時代」が始まる。この時代は1690年代末から1722年（海賊の大量処刑が行われた年）までのわずか30年ほどしか続かなかったが、この時期の海賊についての記録は豊富にあり、キャプテン・キッド（William Kidd）、バーソロミュー・ロバーツ、エドワード・ティーチ（黒髭）（Edward Teach）などかの有名な海賊船長が次々と登場した。女海賊アン・ボニーとメアリー・リードもその一環として存在する。

アン・ボニーとメアリー・リードは、小説、演劇、詩歌などフィクションの世界でも題材となるほど有名であるが、二人の人生について現在伝えられていることは、チャールズ・ジョンソン（Charles Johnson）の『海賊史』（*A General History of the Robberies & Murders of the Most Notorious Pirates*）に負うところが多い。¹¹ この作品は2巻に及び、1巻が1724年に、2巻が1728年に出版されている。17世紀後半から18世紀にかけて活躍した34人の海賊たちの生き様を描いた『海賊史』の中で、ボニーとリードは第1巻に登場し、いずれも独立した章として語られているが、このことはジョンソンが彼女たちの人生を伝えることにある程度の情熱を注いでいたということを示唆すると思われる。ボニーとリードはともに複雑な家族環境の中で生まれ、二人とも幼少時から男子として育てられた。アン・ボニーはアイルランドのコーク州で私生児として生まれた。父親は弁護士であったが、アンは嫡出子ではなく使用人の女に産ませた子供であった。アンを実子として育てたいと考えた父親だったが、その子が娘だということは世間に知られてしまっている、妾の子を認知するという恥をさらしたくなかった父親はアンにズボンをはかせて男子に仕立て上げ、近隣の人々の目を欺いたという。男装が影響したのか、それとも元々男勝りの性質だったのかは定かではないが、アンは稀に見る激しい気性の持ち主だった。『海賊史』の中には、あるエピソードが書かれている。

アンが非常に腕っ節の強い女だったというのは確かのような。ある日、若者が嫌がるアンを無理やりにベッドに引き込もうとしたところ、逆に殴られ、かなりの間寝込んでしまったという。¹²

アンは激しい気性は、彼女が単に男勝りの乱暴者だったということだけを示しているのではなく、その独立心旺盛な素質をも示す。彼女は父親がすすめる男を拒み、一文なしの若い水夫と結婚し、従順にしていれば我がものになったかもしれない父親の財産を放棄して、家を出て行ってしまったのだ。二人はプロビデンス島で暮らしたが、そこで彼女は海賊キャリコ・ジャック・ラカム（Calico Jack Rackham）に出会うのだ。¹³ 1719年、ラカムと恋に落ちたアンは、ラカムに自分を売るように夫を説得し、ラカムの愛人として、そして女海賊として海賊船に乗り込んだ。

メアリー・リードもまた、ロンドンで私生児として生まれ、貧困のどん底で男子として

育てられた。母親は裕福な男の愛人だったが、この男の姑が、子供が男子なら養育費を払ってやると言ったことが原因だった。アンと同様、激しい気性の持ち主だったメアリーは船乗りになろうと決心して軍隊に入隊した。やがて仲間の兵士と結婚したが、この男はひ弱で、間もなくして亡くなってしまった。その後もメアリーは船員として船に乗り続けるが、1719年、西インド諸島で彼女の乗ったオランダ船が海賊船と遭遇し、メアリーは一味に加わった。これがアン・ボニーとメアリー・リードの出会いである。気性の激しかったボニーとリードが男装し、海賊として男以上の役割を果たしたことは言うまでもない。二人はラカムの海賊船で男の海賊からも一目置かれる存在として活躍したという。

1720年11月28日、先に裁かれたラカムと男性乗組員とは別にボニーとリードだけの裁判が行われ、死刑が宣告されたものの、2人は妊娠を主張したため、当時、妊娠した女性は死刑には処せられないという法のもと、刑の執行は出産が済むまで延期されることとなったが、結局、彼女たちの刑が執行されたという記録はない。リードは拘留された牢獄の中で熱病にかかって亡くなってしまい、ボニーはその後の消息を絶っている。こうして二人は歴史の舞台から姿を消したのである。



ピストルを手にするアン・ボニー。
1725年にオランダで描かれた絵画。
画家の名前は不詳である。



剣で戦うメアリー・リード。
ボニーの肖像と同様、1725年にオランダで
描かれた絵画。画家の名前は不詳である。

3. 海賊船における男装の政治学

1720年11月28日、ジャマイカのセント・ジャーガ・デ・ラ・ヴェガで、アン・ボニーとメアリー・リードの海事裁判が行われている。このとき、ラカムの海賊船に乗っていたフランス人志願兵ジョン・ベスニックとピーター・コーネリアンは、船舶を襲撃した際のボニーとリードの様子について次のように証言している。

この二人の女性は船上ではすこぶる活動的で、どんなことでも進んで行っていました。アン・ボニーは男たちに

火薬を手渡す係でした。ラカムと乗組員はどんな船でも発見したときには追跡と攻撃を命じていましたが、そういうときにはボニーとリードは男装していたが、他のときには、彼女たちは女の格好をしていました。彼女たちは武力によって拘束されている様子ではなく、自分自信の意志によって海賊行為に加担しているようでした。¹⁴

さらに、ラカムの乗組員によって捕らえられた船に乗っていたドロシー・トマスという女性は、ボニーとリードの残虐性について次のように証言した。

二人の女性は男性の上着を着て、長いズボンをはき、頭にハンカチを巻いていました。二人とも手には大型ナイフとピストルを持っていました。さらに、二人は、私〔トマス〕を殺すようにと仲間の海賊の男に毒づいたのです。二人の女海賊は法廷で私〔トマス〕の存在が自分たちにとって不利にならないように私〔トマス〕を殺すべきだと言ったのです。¹⁵

複数の証言が存在することから考えると、ボニーとリードが男装していたこと、男の海賊たちに指図できる立場にあったことは事実らしい。女海賊だけではなく、軍艦や商船に船員として乗船していた女たちがズボンをはいて男装していたということは、ハンナ・スネルの例が示唆するように歴史的事実として認められている。では、女性が男装しなければならない理由は何であろうか。活動しやすくするため、下半身を覆うことでセクハラを機会を減少させるため、そしてもう一つは自分が女であることを捨てるため、などが考えられよう。すなわち、女性の船乗りが男装をした背景を考察すると、第1章で述べたところの女性が船から排除されていた理由とおのずと重なってくるのだ。マストに登ったり、ロープを扱ったりするのに、女が男に負けぬように力仕事をやってのけるには、スカートよりもズボンのほうが都合良かっただろうし、男装して自分の性を逸脱することで、男性船員の性的欲求を掻き立てることを回避できただろう。逆の面から考えてみよう。女性を船に乗せることについて、男性の乗組員たちの反応はどうだったのか。ハンナ・スネルのように、最後まで自分の性を隠し通した場合は別として、ボニーとリードの場合、先の証言からも明らかのように、彼女たちが男装していたのは交戦時のときだけで、普段は女の格好をしていたのだから、乗組員たちは彼女たちのアイデンティティを当然知っていたはずである。多くの文化において、女性は常に性の対象として見られてきたと言えるが、それは男性にはない女性固有の性的アイデンティティが男性の欲求をそそってきたからだ。アン・ボニーとメアリー・リードのように、女性としてよりも海賊として、あるいは船乗りとしての特質が明らかに顕著な場合は、もはや彼女たちは男性乗組員にとって特殊な存在ではなかったのかもしれない。

しかし、アン・ボニーとメアリー・リードが女の身でありながら海賊として成功したという結果に関わらず、彼女たちの「男装」という手段をネガティブに解釈するならば、二人の海賊社会との「融合」は、「海賊船」という男性社会の特質をかえってクローズアップする結果に終わったということが指摘できるかもしれない。女性がズボンをはくことについて、そのネガティブな一面を指摘したエリザベス・ウィルソンの論は興味深い。

西欧社会における女性のズボン姿は、女性たちが解放を手に入れたということを象徴するけれど、女性たちが問題なくステータスを手に入れたと解釈できるかといえば、そうではなかろう。文字通りに解釈するならば、女性た

ちは公的な仕事の領域へと前進を遂げた一方で、それはあくまでも男性が提示した条件内のことであり、男性の価値観の領域内を出たわけではないのだ。¹⁶

アン・ボニーとメアリー・リードは男装して、荒くれ者の中で海賊稼業に突き進んだのだ。先述したように、彼女たちの男装の背景には、活動的でなくてはならないということもあっただろうが、それ以上に、もっぱら男性の労働空間とされていた船の世界に完全に入り込むための手段だったのだろう。船乗り稼業とは、ことさらに男性性が強調されるべき世界だったのだ。アンとメアリーの男装は彼女たちが海賊社会と融合するためには必要不可欠な要素であり、二人のズボン姿はその激しい気性をさらに強化することになったことは事実である。彼女たちはまさに海の因習に挑み、勝利を手中に収めたのだが、裏を返せば、男の世界である船に乗り込むには、男装、つまり「男の格好」を余儀なくされたのであり、船における因習的な価値観に従わざるを得なかったという解釈も可能かもしれない。さらに、一般的に女の乗船が困難であった海賊船に二人をこれほどまでに融合させたのは、男装という見かけだけの姿ではなく、何よりも船乗りとしての彼女たちの資質であった。勇気は伝統的に男性の美德であると見なされてきたが、彼女たちは海賊行為において、はっきりと勇気を示している。1720年10月にラカムの海賊船がバハマ沖で捉えられたとき、怖気づいたラカムたち男性乗組員が船倉に逃げ込んだにもかかわらず、ボニーとリードの二人だけは最後まで激しく抵抗したという。リードは恋人が臆病者と呼ばれることを極度に嫌い、ボニーはキャリコ・ジャックが絞首刑になったのは彼の臆病が原因だと毒づいた。メアリー・リードとアン・ボニーは女性も十分に勇気を持っているということを証明したと言えるが、この「勇気」が男性の海賊にとって不可欠な要素だとすれば、それを保持していた二人の女性は、男装による性の逸脱以上に、内面においても「男性的」であったということを証明することになる。つまり、アン・ボニーとメアリー・リードをして、海賊として、船乗りとして成功させたのは、彼女たちの「両性具有的」な性質だったとすれば、それはおのずと船がウィルソンの指摘するような「男性の価値観の領域」に属してきたということを示すのである。私は、本稿の冒頭で、船の世界では男女のジェンダーに対する固定観念が根強く存在していると指摘したが、アン・ボニーとメアリー・リードの事例は、船における閉鎖的なジェンダー形成を物語るアレゴリーとして機能する。しかし、それと同時に、ボニーとリードのケースは、彼女たちの本来のアイデンティティが男性ではなくあくまでも女性であったことを考慮すると、船の中では女性船員が男性の船乗りと同じように認識されていたのかという疑問に一つの答えをも提示してくれるのだ。男性の船乗りと同じほどに腕っぷしが強く、男性以上に勇気がある女なら、女であっても一流の船乗りとして認められたのだという答えを。交戦時における男装は、彼女たちの「男っぽさ」を象徴する一方、平時には女性としてのアイデンティティを取り戻していたこと、そして何よりも二人がそれぞれに愛する男を見出し、その男の子供を妊娠していたという事実は、彼女たちの女性性を象徴している。ボニーとリードの海賊としての生き様は、見方によっては、エリザベス・ウィルソンの論を証明する事例のとして見ることもできようが、翻って考えるに、それは船の世界は女性にも門戸を開くのだという実例として解釈することもできるのである。¹⁷

おわりに

ボニーとリードが生きたこの時代、アメリカにも二人の女海賊が登場している。一人はメアリー・ハーヴェイ (Mary Harvey) で、1726年に3人の男性海賊と共に海賊行為の罪で裁判にかけられた。男たちには有罪の判決が下ったが、女性は無罪となった。それから3年後、同じくヴァージニア州沖で6人の海賊団が捕まり、その中には女海賊メアリー・クリケット (Mary Crickett) がいた。首領エドモンド・ウィリアムズ (Edmund Williams) とクリケットを含み、全員が絞首台に送られた。ハーヴェイとクリケットが男装していたかどうかは不明であるし、彼女たちがアン・ボニーとメアリー・リードの存在に触発されたのかも明らかではない。¹⁸ ボニーとリードだけにかかわらず、先に紹介したアルテミシア、アルヴィルダ、グラニューエール、そしてハーヴェイとクリケット、さらに西洋だけに限定せずアジアも含むとすれば、鄭一嫂、羅夫人など、海賊社会で男と対等に生きたこれらの女海賊に共通する点は、ジェンダーにおける閉鎖的なパターンからの逃避行ということかもしれない。

男性対女性という図式がいつの時代においても存在してきたことは周知の事実である。女性の社会進出が当たり前となった現在でも、社会で男と対等に渡り合っていくことは女たちにとって決して簡単なことではない。しかし、女の社会進出など考えられなかった時代、女海賊は海という男の世界で窮乏に立ち向かい、果敢に男たちと共存してきたのだ。女海賊とは、現代に生きる我々にとって、全く関係のない幻想的な物語ではなく、男社会で男性と肩を並べて生きようとするすべての女たちのモデルにもなりうる存在なのである。

- 1 David Cordingly, *Seafaring Women: Adventures of Pirate Queens, Female Stowaways, and Sailor's Wives*. (New York: Random House, 2001), 2.
- 2 Ibid., 2-3.
- 3 Jo Stanley, ed. *Bold in Her Breeches: Women Pirates across the Ages* (San Francisco: Harper & Collins, 1995), 38.
- 4 デビッド・コーディングリーは、海事史における女性と船の関わりを研究しているが、著書 *Seafaring Women: Adventures of Pirate Queens, Female Stowaways, and Sailor's Wives*において、コーディングリーは、スタンリーが言及するような船の中でセクシャルな役割を担っていた女性たちについてはほとんど言及していない。
- 5 Margaret S. Creighton and Lisa Norling, ed. *Iron Men, Wooden Women: Gender Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920* (Baltimore: The John Hopkins University Press, 1996), 8-9
- 6 Charles Johnson, Manuel Schonhorn, ed. *A General History of the Pyrates*. (Mineola: Dover Publications, 1972), 212.
- 7 William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade* (London, 1734; reprint, London: Frank Cass, 1971), 256-57.
- 8 Jo Stanley, ed. 64-65.

- 9 記録に残る女海賊は西洋世界だけではなく、アジアにも存在した。よく知られるのはいずれも中国の女海賊で、18世紀から19世紀にかけて活躍した鄭一嫂（チェン・イ・サオ）、さらに20世紀に生きた羅夫人（ロ・ホン・チョ）と黎財山（ライ・チョイ・サン）である。18世紀のカリブ海の女海賊に焦点を当てた本稿では、この3名について言及することは差し控え、他の機会に論じることとする。
- 10 国連海洋法条約では、「海賊」を公海上で暴力行為や略奪行為を犯す船舶、あるいはその乗組員として定義しているが、これはあくまでも現代の海賊に対する定義であって、海事史に登場する海賊たちは常に犯罪者として見なされたわけではなかった。むしろ海賊は貿易や戦争の場で活躍した人々であり、さらには国家の援助や保護を受けさえした場合もあった。海賊の定義については、以下の論文を参照されたい：
- 山田吉彦「現代海賊事情」（『日本航海学会誌『ナビゲーション』164号、2006年）、山田吉彦「海賊の変遷」（山縣記念財団『海事交通研究』第57集、2008年）
- 11 『海賊史』の特徴は、フィクションとノンフィクションの狭間に存在するという点にある。文学研究の世界では、作者のジョンソンの実態が不詳であることから、彼とダニエル・デフォー（Daniel Defoe）が同一人物であるという仮説が成り立ち、現在では多くの英文学者が、ジョンソンとデフォーその人であることに疑いを持っていない。チャールズ・ジョンソンとダニエル・デフォーが同一人物であることを最初に発表した学者はジョン・ロバート・ムーア（John Robert Moore）であった。彼自身いわく、『海賊史』の特徴がデフォーの諸作品と類似していることを発見したのは1931年であり、翌年の「アメリカ言語学会」の大会でジョンソン＝デフォー説を発表しているが、それ以来、英文学研究の世界では彼の説が通説となってきた。一方、海事研究の分野では、『海賊史』は当時の海賊の実態を知る重要な歴史書として認識されており、ジョンソン＝デフォー説には疑問が投げかけられ、チャールズ・ジョンソンの正体は依然として謎のままである。『海賊史』に綴られたほとんどの海賊たちの人生が実際の記録と一致している点を鑑みれば、『海賊史』はフィクションではなく実録として書かれたものであるということに納得がいく。John Robert Moore, *Defoe in the Pillory and Other Studies* (Bloomington: Indiana University Publications, 1939) 126.
- 12 Charles Johnson, Manuel Schonhorn, ed. *A General History of the Pyrates*. (Mineola: Dover Publications, 1972), 164.
- 13 本名ジョン・ラカム（John Rackham）。1718年から1720年にかけてカリブ海を荒らしまわった海賊船長の一人である。キャラコ（白木綿）の帽子や衣服を常に着用していたことから「キャラコ・ジャック」と呼ばれた。1720年11月16日、手下の男性全員と共に有罪判決を受け、セント・ジャージ・デ・ラ・ヴェガ（現在のジャマイカ・スパニッシュタウン）において処刑されることとなった。このとき、彼と会ったアン・ボニーから「あんたが男らしく戦っていれば、犬のように吊るされることはなかったんだよ」と厳しい言葉を投げつけられたと伝えられる。
- 14 Jo Stanley, ed. *Bold in Her Breeches: Women Pirates across the Ages* (San Francisco: Harper & Collins, 1995), 180.
- 15 Ibid., 179.
- 16 Elizabeth Wilson, *Adorned in Dreams: Fashion and Modernity* (New York: Virago, 1985), 165.
- 17 ジョンソンの『海賊史』には、興味深い話が伝えられている。アンとメアリーが出会った頃、男装したメアリーにアンは一目ぼれして言い寄るが、メアリーはそれを受け入れるわけにもいかず、自分が女であることをアンに明かしたところ、アンはひどく落胆したという。このエピソードが事実

であったのか、ジョンソンの脚色であるのかは定かではないが、ズボン姿のメアリーが同性のアンから誘惑されるというモチーフは、まさにメアリーの性の逸脱が十分に機能していたことを象徴している。ちなみに、女性の性の逸脱は時としてレズビアンイズムと結び付くことがあるが、深い絆で結ばれていたアンとメアリーがレズビアンの関係であったかどうかは想像の域を出ない。

- 18 *Iron Men, Wooden Women: Gender Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920*, 10.