

# グローバル・ヒストリーにおけるギリシア海事史研究の発展

松浦真衣子<sup>1</sup>

## The Development of Greek Maritime History Studies in Global History

Maiko MATSUURA

### SUMMARY

This report provides an overview of the development of global history, which has been actively discussed since the 1990s. In Part I, I reviewed the development of Japanese global history based on the depiction of Atlantic history in the "Iwanami Lectures on World History Series". In Part II, I introduced the attempt of Greek maritime history to criticize Eurocentrism and develop a network theory that transcends maritime regions.

Key words: global history, Greek Maritime History, thalassology

### はじめに

本稿は1990年代から活発に議論されてきたグローバル・ヒストリーの発展を概観する。Ⅰ部では、日本のグローバル・ヒストリーの展開を「岩波講座 世界歴史シリーズ」の大西洋史の描写をもとに概観し、今後の課題を明らかにする。そして、Ⅱ部では、ヨーロッパ中心主義を相対化し、海域を超えたネットワーク論を展開するギリシア海事史の試みを紹介する。

### Ⅰ. 「歴史総合」で目指されるグローバル・ヒストリーの視点

2022年4月から、世界と日本の歴史を広く相互的な視野から捉える「歴史総合」が、高校の必修科目として新たに導入された。本校も同年、「社会科学Ⅰ」の科目で初めて「歴史総合」の教科書を取り入れた。2023年度は筆者が歴史系の授業担当となったため、新しい教科書や資料集を眺めながら教材研究を重ねている。

「歴史総合」では、近現代史の大きな変化を「近代化」「国際秩序の変化や大衆化」「グローバル化」と表現している。この科目の特徴は、「主題」や「問い」を中心に授業が構成されていることである。生徒は、「問い」に答えていくことで、現代社会の構造が形成されていく過程や、それに関係する現代的な諸課題を意識的に考察していく。この方法で、本科目で指向される目標「社会的事象の歴史的な見方・考え方」が育成されていく。つまり、社会的事象を時期・推移などで捉え、類似や差異などを明確にし、事象同士を因果関係などで関連付ける視点の育成である。生徒はこの視点

---

<sup>1</sup> 高知工業高等専門学校 ソーシャルデザイン工学科准教授

をもって歴史資料を読み取り、世界と日本に存在する様々な課題について、歴史的・相互的な視野から分析する能力を高めていく<sup>2</sup>。

実際に教科書を眺めてみると、かつての「世界史A」と大きく異なる点は、日本史と世界史の融合、豊富な歴史的資料の提示、「問い」を通したワークの充実の3点であることが確認できる。生徒は設定された「問い」に答える中で、日本はもとより世界中の事象を比較し、時には相互のつながりを見出し、諸地域が相互に関連して現代社会に展開していく様子を学習していく。つまりグローバル・ヒストリーの視点を獲得していく。グローバル・ヒストリーの視点を取り入れた歴史教育はすでに「世界史A」の教科書でも実践されていた<sup>3</sup>。新科目では、この視点を生徒が主体的に獲得していくことが目指されている。

## 1. 1990年代に登場した環大西洋革命論

「歴史総合」を実践していくうえで、教員自身も地域間の歴史的事象を相互に関連づけて提示する能力が求められる。教材研究を進める中で、「環大西洋革命」というキーワードに注目した。世界史図説『タペストリー』（帝国書院）に掲載されたこの用語は、18世紀の各地域の事象を相互に関連付け、その時代の特色を提示する一つの手法として紹介されている。図説の説明によると、七年戦争を契機に繰り広げられたイギリスの産業革命とフランス革命・アメリカ独立革命・ラテンアメリカ諸国の独立は、ほぼ同時期に発生した自由主義的な要素をもつ一連の革命とみなすことができる。これらは、貿易などで結びつきを強めた大西洋を取り巻く地域で起こったため、環大西洋革命と呼ばれる。

環大西洋革命の概念は、1997年に出版された『岩波講座 世界歴史17 環大西洋革命』の中で、「二重革命<sup>4</sup>」論の変形版として紹介されている<sup>5</sup>。ここでは、西ヨーロッパを核とする世界経済が「二重革命」、特にイギリスの工業化を転換点としていかに確立されていったか「世界システム論」の視点を通して説明されていく。大西洋に面した諸地域の間で国境を超えて商品や人が移動していく。このネットワークが世界構造に変化を与え、一体化した世界が構築されていく様子が描かれている。

1990年代に歴史研究で広がっていったグローバルな視点を、いち早く教育現場に取り入れ、実践していこうとする試みも登場していた。2001年に、高等学校教諭の中野雅史は「環大西洋革命から20世紀市大衆社会へ」という授業案を作成している<sup>6</sup>。授業案によれば、生徒はワーク（年表1）に取り組むことで、18世紀に大西洋で起こった諸々の出来事と日本の動きを関連づけて把握していく。この授業案にも「世界システム論」「ネットワーク論」の視点を取り入れられ、歴史現象が生徒の頭の中で「像を結ぶ」ように授業が練り上げられている。

<sup>2</sup> 「高等学校学習指導要領（平成30年告示）解説 地理歴史編」（文部科学省、2018年）。

<sup>3</sup> 矢部正明「グローバル・ヒストリーと歴史教育」『岩波講座 世界歴史11 構造化される世界』（岩波書店、2022年）259-275。矢部氏によれば、高等学校の世界史において、学習指導要領に先行して、しばしば教科書のなかで先進的内容が提示される。1970年代にはすでにグローバル・ヒストリーにつながる世界史を取り入れた教科書が登場していた。

<sup>4</sup> 産業革命（工業化の波）とフランス革命（自由・平等、個人の基本的人権を主張するイデオロギー）とが両輪となって、ヨーロッパを中心とする近代世界を作り出していったという説。

<sup>5</sup> 川北稔「環大西洋革命の時代」『岩波講座 世界歴史 17 環大西洋革命』（1997年、岩波書店）3-72。

<sup>6</sup> 中野雅史「環大西洋革命から20世紀大衆社会へ—中学歴史学習を「新しい枠組み」で再構築し世界史Aへ—」『高等学校 世界史のしおり』2011年度 3学期（帝国書院、2012年）。

年表 1

イギリスの動き	フランスの動き	アメリカ合衆国の動き	ラテンアメリカの動き	日本の動き
1642～49年 ( ) 1688～89年 ( )		1607年 ヴァージニア植民地建設		
1733年 ジョン=ケイ、「飛び梭」を 発明 1765～79年 ワット、「蒸気機関」改良	1789年 ( ) 1792年 王政廃止	1773年 ボストン茶会事件 1775～83年 ( ) 1783年 イギリス、アメリカ合衆 国独立を承認	1791年 ハイチ革命	1792年 ラクスマン（ロ シア）根室来航
1814年 スティーヴンソン、「蒸気 機関車」発明	1804年 ナポレオン=ボナパルト、 皇帝に即位（ナポレオン 1世）  1852年 ルイ=ナポレオン、皇帝に 即位（ナポレオン3世）	1861～65年 南北戦争 1863年 リンカーン、ゲティスバー グ演説	1804年 ハイチ独立 1816年 アルゼンチン独立 1818年 チリ独立 1819年 コロンビア独立 1821年 メキシコ独立 1821年 ヘルー独立	1825年 異国打拵 1853年 ペリー来航、開国を要求  1868年 明治維新 1874年～ 自由民権運動

中野雅史「環大西洋革命から20世紀大衆社会へ—中学歴史学習を「新しい枠組み」で再構築し世界史Aへ—」より。

## 2. 西洋中心主義を相対化する試み—相互作用の歴史叙述

以上のように、教育現場でも、ヨーロッパを中核とする世界の構造化の過程を叙述する手法が取り入れられていった。しかし、「世界システム論」の中核はやはりヨーロッパであり、ポストコロニアル研究が発展した近年では、西ヨーロッパ中心主義の歴史を相対化する試みが行われている。2023年に出版された『岩波講座 世界歴史15 主権国家と革命 十五世紀～十八世紀』においても、発展したイメージで語られがちな近代ヨーロッパをいかに相対化するかが課題となっている<sup>7</sup>。この傾向の中で、大西洋世界を扱う視点も多様化している。『主権と革命』の「展望 近世/初期近代のヨーロッパ」で、イギリス近世・近代史研究者の坂下史はグリーンとモーガンの「大西洋史<sup>8</sup>」を紹介している。大西洋史では、関連性や共通性が重視され、人や商品の移動、帝国の成立、思想の普及と混交、人種や民族と言ったテーマで多くの研究が盛り込まれている。ここでは、近世のヨーロッパ人と非ヨーロッパ人の出会いは、単に本国と植民地の区別をもたらしただけでは

<sup>7</sup> 坂下史「展望 近世/初期近代のヨーロッパ」『岩波講座 世界歴史15 主権国家と革命 十五世紀～十八世紀』（岩波書店、2023年）3-67。以下同書を『主権と革命』と表記する。「展望」では、ヨーロッパの「近世/初期近代」をいかに叙述するかに焦点が当てられる。ヨーロッパ史では中世と近代の狭間にある15世紀から18世紀は、しばしば「初期近代（アーリーモダン）」という言葉で表現されてきた。しかし「近代」という表現はある一定の指標（民主主義、合理精神、高度な科学技術、発達した工業、資本主義など）を含んでいる。それゆえ、「初期近代」という表現は発展した「近代」に向かう途上という含みがともなう。しかし、ヨーロッパには地域差があった。一部の変化は他の地域より早く、地域ごとに別々の時間が流れる。そこで、前近代的な状態も含みながら、多様な地域ごとの変化を内包する「近世」ヨーロッパという表現の使用が提案される。このように一括りのヨーロッパを発展の中心におく視点は疑問視されている。

<sup>8</sup> Jack D. Greene, Philip D. Morgan, *Atlantic History: A Critical Appraisal* (Oxford University Press, 2008).

なく、今日まで続く文化混交を出現させたという主張が下敷きとなる。両者の関係は、単純な探検や征服としてよりも、人、モノ、思想の移動と交換や、それにとまなう異文化接触の一面として捉えられていく。

大西洋を囲むヨーロッパ、アメリカ、アフリカとそこで生活する人々の相互作用を対象とする「大西洋史」と近い視点から、フランス近代史研究者の松浦義弘が執筆した論考「大西洋世界のなかのフランス革命<sup>9</sup>」も展開されていく。松浦義弘氏によれば、フランス革命をはじめとする一連の革命を可能にする諸条件は、人・モノ・情報の活発な流通によって支えられた18世紀の大西洋文化によって与えられた。共有された文化と文化的実践は社交団体のネットワークを形成し、印刷物とそれにとまなう思想を、国境を越えて流通させていく。その中から「世論」が誕生した。「世論の法廷」のなかで、アメリカ独立革命が生み出した「共和政」が重要なテーマとなり、旧体制に対してラディカルな批判を加える議論が展開された。このような議論から急進的なフランス革命が誕生していった。

以上のように、大西洋世界を舞台とした歴史は地域間の相互作用の歴史として描かれ、西ヨーロッパ中心の世界構造に集約していく「世界システム論」から距離を置くようになった。しかし、坂下史は、大西洋史は可能性に満ちているが、ヨーロッパについていえば、大西洋岸を中東欧や地中海世界と切り離しがちになると、問題点を指摘している。

今後、大西洋世界の出来事が、他の海域とどのように混ざり合い、世界全体のうねりを生み出して行ったのか、より広いつながりの世界史が求められている。

## Ⅱ. ギリシア海運のグローバル・ネットワーク

「岩波講座 世界歴史シリーズ」の叙述を中心に、近年のグローバル・ヒストリーにおける大西洋史の展開を見てきた。大西洋はモノや思想が様々なネットワークを通して混ざり合う舞台として描かれるようになった。今後は大西洋を越えて、より広範囲の海域に及ぶネットワークの歴史叙述の進展が期待されるが、近年のギリシア海事史はこれに答えるだけの豊富なデータを提供している。

筆者が研究対象とする近代ギリシア史のなかでも、ネットワーク論を取り入れた研究は1990年代以降活発となっており、特に海事史の分野で多くの成果が見られる。ここでは、18世紀以降にギリシア人が形成してきた経済的・社会的ネットワークに注目した研究を紹介していく。前半では日本、後半ではギリシアにおける研究を紹介し、近年どのようなテーマが研究者の関心を集めているかを明らかにしていく。

### 1. 日本におけるギリシア商人ネットワークの研究

すでに日本でもギリシア人の商業活動に着目した研究が発表されている。特に、18世紀から19世紀の大西洋とアジアの交流を分析するために、イギリスに拠点を置くギリシア商会のネットワークが注目されている。東エーゲ海のヒオス島を起源とするラリ商会の活動はその典型である。綿製品の輸出拡大を目指す19世紀のイギリスは、中東イスラーム世界への進出を望んでいた。しかし、現地の言語にも習慣にも不慣れだった。それゆえ、オスマン帝国の非ムスリム商人と代理店契約を結び、イランとの中継貿易の拠点を手に入れようとした。しかし、ギリシア系を含むオスマン帝国の非ムスリム商人はこの契約関係を足がかりとして、逆に自らの交易ネットワークをイギリスにまで伸ばし、イギリス商人にとって代わって、商業で成功をおさめていった。近代イラン史研究者の坂

<sup>9</sup> 松浦義弘「大西洋世界のなかのフランス革命」『岩波講座 世界歴史15 主権国家と革命 十五世紀～十八世紀』（岩波書店、2023年）137-168。

本勉<sup>10</sup>や水田正史<sup>11</sup>の研究では、1830年代以降、ラリ商会をはじめとするギリシア商人がタブリーズ、テヘランなどに支店を開いて、イラン市場に直接参入していく様子が描かれている。つまり、この時代のイスタンブルからイランに向かって延びる交易ネットワークは、ヨーロッパ商人の直接進出を強固に阻んでいた。そのイギリスのジレンマを利用し、ギリシア人をはじめとする非ムスリム商人が勢力を伸ばした。このように、商品を運搬する主体に注目し、そのネットワークを分析することで、ヨーロッパ側からの一方的な中東イスラーム世界への進出という見方を相対化している。

## 2. ギリシア所有の商船と海運ネットワーク

以上のように、物流や運輸に注目し、西ヨーロッパ中心主義を相対化しようとする動きは、1990年代からギリシアの研究者の間でも活発になってきている。クレタ大学の海洋史研究者イエリナ・ハラフティスの一連の研究<sup>12</sup>は、ギリシア海運に焦点を当てることで、19世紀から20世紀の国境を越えた物流の歴史の主角を、西ヨーロッパ諸国から「空間的には小さな国」であるギリシアの商人、船主、船員に置き換えていく。

1995年に出版された『ギリシア所有船の海運の歴史。国際不定期船団の形成<sup>13</sup>』では1830年のギリシア国家の成立から1990年代に至るまでのギリシア所有の商船を調査している。この著作の第一部では、1830年から第一次世界大戦までを扱い、地中海と黒海の主要港に散在するギリシア商人の企業家ネットワークが組織化されていく様子を描いている。ここでの主角は18世紀終わりごろから徐々に黒海貿易に進出したヒオス島民とイオニア諸島民である。これら島民は親族関係や共通の出身地の人的ネットワークを軸として、黒海、地中海（イスタンブル、イズミル、アレキサンドリア、シロス島、ピレウス、マルセイユ、ジェノヴァ、リヴォルノ、ナポリ、トリエステ）さらに大西洋（ロンドン、ハンブルク、アントワープ、ロッテルダム、リバプール）まで主要な海運ルートに沿って拠点を広げていった。彼らの活動はバルク貨物の運搬に特化していき、19世紀を通じて黒海からイギリスや北欧の港に穀物を運び、イギリスから地中海まで石炭を持ち帰った。

この著作の第二部では、第一次大戦から現代までのギリシア海運を扱っている。第一次世界大戦の時期に、ギリシア船舶は国際輸送にのりだしていった。戦間期にはイギリス艦隊が衰退したため、ギリシア船主が大西洋での不定期船輸送で成功をおさめていった。1930年代には世界的な海運業の

<sup>10</sup> 坂本勉『イスタンブル交易圏とイラン：世界経済における近代中東の交易ネットワーク』（慶應義塾大学出版会、2015年）。

<sup>11</sup> 水田正史「イギリス系海外銀行進出以前のイラン金融史：アミーノッザルブとラリ商会」『経済学論叢』45(2)、(同志社大学、1993年) 142-164。

<sup>12</sup> 近著ではGelina Harlaftis, *Creating Global Shipping: Aristotle Onassis, the Vagliano Brothers and the Business of Shipping, c.1820-1970*, (Cambridge, 2019). Gelina Harlaftis, *Onassis Business History, 1924-1975*, Leiden, Brill, 2023などが出版されている。

<sup>13</sup> Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the present day*, (Routledge, 1996). ハラフティスによれば、「ギリシア所有」という用語にはギリシア旗を持つ船だけでなく、ギリシア人が所有するが他の国旗を使った船も指す用語として使われてきた。1820年代まで、ほとんどすべてのギリシア人がオスマン帝国下にいた。1830年にギリシアの独立国家が成立した後もその人口は約80万人で、他の250万人のギリシア人は「未回収」の地であるギリシア国外にとどまっていた。ロイド船級協会の史料でもパナギア（聖母）、アギオス・ニコラス、アギオ・ヨルギなどキリスト教の聖人名がついたオスマン帝国の船が見られ、100純t以上のオスマン帝国の船のほとんどがギリシア人所有の船だった。さらに、1770年代のキューチュク・カイナルジ条約によって、1801年から1830年の間、ギリシアの船は主にロシア旗を使用していた。他方で、イオニア諸島は、1815年から1864年までイギリス保護領のイオニア諸島連合国に属していた。その結果、ギリシア国家成立以前、黒海や地中海東部でオスマン帝国、ギリシア、イオニア、ロシアと報告されていた多くの船は、実際にはギリシア船であった。この他、19世紀の黒海貿易を行ったイギリス船やロシア船についても、かなりの割合がギリシア船だったという議論もある。Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the present day*, (Routledge, 1996). 41-48.

危機に見舞われたが、ギリシア人は他者が処分した船を底値で購入し、時期を見て高値で売ること  
で、むしろ海運業を活性化させていった。第二次世界大戦以降は、便宜置籍船団を所有し、戦時中  
にアメリカで大量生産されたリバティ船を安値で購入し、さらには石油タンカー船輸送に参入する  
ことで、船団を継続的に拡大していった。その結果、人口1000万人足らずのギリシアが世界最大の  
船団を所有することが出来た<sup>14</sup>。

二部で構成されるこの研究書で使用される史料には、税関の入港証、商業・海事に関する雑誌だ  
けでなく、航海日誌や回顧録など個人的な史料も含まれる。これらの史料の分析から、ギリシア人  
企業家の血縁・地域ネットワークがギリシア海運繁栄の基盤となっていたことが証明されていく。  
ラリ商会を生み出したヒオス島民の企業組織も、家族関係が基盤となっていた。1830年代よりギリ  
シア海運で先導的な地位を築いたヒオス島民のネットワークのメンバーは、もともと半数近くがヒ  
オス島出身ではなかった。ほとんどが結婚で親戚関係に入るか、ヒオス島民の事務所でキャリアを  
スタートさせた。1822年、ギリシア独立戦争の中で起こったヒオス島の虐殺の後、多くの島民がイ  
ギリスにわたった。1850年代のイギリスには、ロンドン、マンチェスター、リバプールに集中する  
58のギリシア商館があり、ヒオス・ネットワークのほとんどすべての家族がそこに含まれていた。  
ギリシア商館の構造は、現代の多国籍企業に似ていて、1つのオフィスが母体の機能を果たし、他  
のオフィスは支店として機能した。この多国籍性、それゆえ法的に複雑になったギリシア人の企業  
形態は血縁・地縁のネットワークに支えられた。ラリ商会の例をとれば、1818年、ラリ家の兄弟ザ  
ニスとストラティスがリヴォルノからロンドンに渡った。その時には、彼らの兄弟アウグステイス  
がすでにマルセイユに拠点を置いていた。1824年には彼らの弟パンディアスがロンドンでメンバ  
ーに加わった。会社の中心的な「頭脳」となったパンディアはロンドンに残り、ストラティスはマン  
チェスターに、ザニスは1827年に黒海のアデッサに、そして彼らの弟のトマジスはイスタンブルに  
わたった。このように、ラリ家は地中海の主要港を血縁のつながりでカバーし、支店を持たない港  
では他の親族を通じてつながりを保った。彼らは常に船の荷主であると同時に荷受人となり、オ  
デッサやアゾフ海からは牛脂・亜麻仁・穀物を、イランやイスタンブルから雑貨を出荷した。そし  
て帰りはマンチェスターの織物を持ち帰った。

このような商家の男性メンバーは、幼い頃から徒弟制度や商業教育のなかで育てられた。彼らは  
主に外国語と家業の教育を受け、そのなかで為替手形や複式簿記といった高度な商業技術も学んだ。  
常に有能な親戚か、そのビジネスパートナーが自らのオフィスに若者を受け入れ、仕事を教えてい  
った。叔父のオフィスで学んだあるギリシア商人は「ギリシアの商家、特にヒオスの商家があれだけ  
繁栄したのは、このような（制度が）あったからなのです」と回顧している<sup>15</sup>。

ここではヒオス・ネットワークの例を紹介したが、その後海運で活躍するギリシア商人や船主も血  
縁または地縁を基盤にビジネスを展開した。19世紀後半にドナウ川の穀物貿易で成功したエンピリコ  
ス家もまた、家族のメンバーに資金を提供するだけでなく、出身地のアンドロス島で関係をもつ家族す  
べてをビジネスに採用した。19世紀の帆船時代からすでに始まっていたギリシア船の乗組員が親族か  
共通の島出身者であるというシステムは、20世紀初頭の蒸気船の時代になっても継続された。1910年  
の蒸気船乗組員名簿の調査によれば、アンドロス島の蒸気船の乗組員の71パーセントがアンドロス出  
身であった。島の社会は狭く、船員の船上での活躍はすぐにその家族や村の人たちに伝わったため、船  
で欠員が生じた場合に容易に優秀な人材を確保できた。陸地から隔離された船内では、船員の社会集

<sup>14</sup> 2022年の時点で、ギリシアは引き続き最大の船舶保有国で、積載量で見ると世界全体の17.63%を占めてい  
る。Review of Maritime Transport (New York and Geneva: uNCtaD, UN, 2022), 40.  
[https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022ch2\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022ch2_en.pdf)

<sup>15</sup> Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the present day*, (Routledge,1996). 51-54.

団のメンバーだけが共有する特殊な言語や文化、航海術のメンタリティが発展した。このような人的なつながりは経済危機を乗り越える原動力ともなった。1920年代以降、戦間期の国際情勢の変化（ロシア革命、オーストリア・ハンガリー帝国の分裂、中国やインドの経済危機など）により運賃が急落する海運危機の時代が到来した。ギリシア船主も人員削減を行い、乗組員に長時間かつ過酷な労働条件を提示した。乗組員は親族関係や共通の出身島でつながっていた。さらには船主と乗組員の個人的な人間関係があった。彼らはそのような過酷な条件を許容していった。1930年代、ギリシア船は運航コストの大幅な削減とイギリス船団の衰退によって、国際航路での競争に勝利することができた。

20世紀においても伝統的な船主の家は、閉ざされた世界の中でビジネスを続けるために、古い伝統を尊重してきた。婚姻を盛んに行い、一人の男性が各企業の所有権と意思決定の大部分を支配することで運営を維持してきた。今日でも、イギリスで生まれ、生涯を過ごしたギリシア人は、島特有のアクセントでギリシア語を話し、地元の習慣に従い、結婚や埋葬のために島に戻ってくる。ハラフティスが明らかにしたギリシア所有の商船の歴史では、小さな島から国際海運を支配していく人々が主役として設定される。主役となった島民たちが重んじる「ギリシア性」は国民性ではなく、共通する起業家の文化、地縁・血縁、または国際舞台での生き残りをかけた個人的な利害関係を表している。そのような意味で、ギリシア海運の歴史は、西ヨーロッパ中心主義からも国民国家の歴史からも距離を置きつつ、グローバルでありかつローカルな歴史叙述を可能にしている。

### 3. ギリシア人を半周縁から中心へ導く海事史

ハラフティスの研究はギリシアの若手研究者たちに影響を与えた。ハラフティフ自身が所長を務めるクレタ島の地中海研究所（IMS）の海事史センターで、ギリシア研究者たちが豊富な史料をもとにした、数量的なギリシア海運の分析を進めている。その成果として出版された研究書が、『ギリシア海事史-半周縁から中心へ<sup>16</sup>』（以下、『ギリシア海事史』と表記する）である。

序章で、編者のカテリナ・ガラニとアレクサンドラ・パパドプルは、ギリシア海事史がここ数十年で、国際的な関心とともに発展し、目覚ましい発展を遂げたと述べている。その中で反響を呼んでいるテーマが2つある。一つ目は、海と海洋の歴史、「タラソロジー-thalassology」である。この研究テーマでは、政治的な国境を越えて海を認識する。すなわち海は、陸地を取り囲む単なる空間としてではなく、ダイナミックな変化の担い手として捉えられる。ギリシアでは主に東地中海と黒海の歴史がこの研究手法で分析され、経済地理学、経済社会学、環境史といった他の学問分野を取り込みながら、海事に関する認識を発展させている。もうひとつの中心的なテーマは、地域的、周辺の、国際的な輸送システムの形成を通じて、貿易と海運を組織したネットワークの研究である。ネットワークは人と場所の結びつきを促進し、海運と貿易の基盤となった。前述したハラフティフの研究がこれにあたる。

ギリシア海事史の近年の方法論として特徴的な点は2つある。第一に、海、海事共同体、船をそれぞれ独立した分析単位として扱うこと。第二に、量的・質的解釈を促す分厚い一次資料のデータベースを作成していることである。特に船や海事共同体に関するデータベースの作成は、ギリシア独立後も国内外に散在し、様々な国籍を有する企業・船・個人に対し、「誰がギリシア人であったか」を選ぶ作業を手助けする。例えば、19世紀にあらゆる国旗のもとで運行された「ギリシア」船の選別は、船名や船長の名前、あるいは島の船主や船会社のアーカイブから得られるデータで判断されてきた。これらのデータベースの作成作業は、1990年以降、民間企業やギリシア政府などから支援を受けた、複数の研究プロジェクトが立ち上がったことで躍進した。その成果となるデータベースの概要を表1で示しておく。

<sup>16</sup> Katerina Galani and Alexandra Papadopoulou ed., *Greek Maritime History-From the Periphery to the Centre* (Brill, 2022).

表1 1990年以降にギリシアのプロジェクトで収集された海事史データのまとめ

地中海と黒海の世界データベース (1700~2000年)					
データベースの カテゴリ / 名称	期間	エントリ ー数	アーカイブの種類	アーカイブの国籍	説明
1. ギリシア船籍					
* <i>Pontoreia I</i>	1830-1939(10年間隔)	20,000	ギリシア国営船登録簿と船級協会 (ロイド、ビューローベリタス、ロイド・オーストリア)、商業新聞社	オーストリア、ハンガリー、イギリス、フランス、ギリシア	1830年から2000年の間に、特定の港で登録された、あるいはギリシア船会社によって所有された、あらゆる旗のギリシア船籍の船舶が含まれている。登録項目には、船名、総登録トン数および純登録トン数、船種、船籍、船籍地、造船年月日および造船地、船長、船主会社、船主名、海運代理店の設立地が含まれている。
<i>Pontoreia II</i>	1945-2000(10年間隔)	25,000	ロイド船級協会、スコラリコス民間海事局の登録簿	イギリス、ギリシア	
2. ギリシアの航海					
* <i>Amphitrite</i>	1700-1821	15,000	地中海主要港湾都市の検疫局アーカイブ、オスマン帝国航海許可証、アムステルダム市保険アーカイブ	オランダ、フランス、ギリシア、イタリア、マルタ、スペイン、トルコ	1700年から1821年までの地中海の港におけるギリシア人所有船 (ヴェネツィア、オスマン、ロシア、その他の帝国の臣民) の15,000航海記録が含まれる。
<i>Ifezion</i>	1821-1831	7,105	税関、イオニア諸島連合国官報 (Gazzetta Ufficiale degli Stati Uniti delle Isole Jonie)、ギリシア暫定政府国家記録、海軍省の記録、捕獲審検所の記録	ギリシア、イオニア	1821年から1831年のギリシア革命期のギリシア所有船の航海、革命期に貿易を行ったギリシア商人、革命政府からの航海許可証、ギリシアの海軍・商船隊が登録されている。
<i>Poseidon</i>	1830-1910	40,000	英国税関の入港申告書、フランスの商業新聞	フランス、イギリス	東地中海と黒海の主な港湾都市からマルセイユとロンドンまでの、あらゆる国籍の船舶の航海を網羅する40,000の項目が含まれる。
3. ギリシアの海洋共同体					
イオニア諸島 <i>Odysseas</i>	1820-1859(5年間隔)	19,985	イオニア諸島連合国官報 (Gazzetta Ufficiale degli Stati Uniti delle Isole Jonie)	イオニア	1820年から1859年までのイオニア諸島への19,985件の入港記録が5年間隔で収録されている。
スベツェス島 <i>Dievo</i>	1827-1880		スベツェス島総合国家アーカイブの公証人文書	ギリシア	1830年から70年までのスベツェス島の海運会社に関する3,900の公証行為を集めたデータベースで、船舶保証、造船契約、会社の設立と解散、船舶売買、船長の任命、海上融資、委任状などの質的証拠を統合したものである。
シロス島 <i>Margitsa</i>	1830-1870	6,508	シロス島総合国家アーカイブの公証人文書	ギリシア	シロス島の公文書館所蔵の6,508項目を含む。このデータベースは、シロス島の公文書館に所蔵されている、主に船舶登録、造船証明書、造船契約、契約書、財産法などの公証証書に基づいている。
4. ギリシア系ディアスポラ商人					
<i>Greeks of Azov</i>	1795-1914	1,882	港湾税関、ギルドのリスト、ロストフ州公文書館知事報告書	ロシア	ロシア帝国には強力な官僚機構と国家機構があり、全州から月次・年次ベースで報告書が集められていた。ロストフ州とタガログのロシア公文書館で行われた調査プロジェクトは、そこに設立されたギリシア商人一家に関する貴重な情報を提供した。さらに、このプロジェクトは、ギリシア商人一族を調査するためのツールを提供した。
<i>Greeks Merchant Banking-London, Constantinople</i>	1840-1850	10,000	イングランド銀行の口座台帳	イギリス	海運や貿易は金融や銀行と密接な関係にあったため、東西ヨーロッパの主要な金融センターであるイスタンブールとロンドンにおけるギリシア人の金融ネットワークを追跡するために、さらなる調査が行われた。
<i>Accounts of Valiano Brothers in the Bank of England</i>	1858-1882	100,000	イングランド銀行の口座台帳	イギリス	
5. 海					
黒海					
*黒海 - <i>Jason</i>	1780年代~1910年代	2,700	ロシア財務省外務部の文書、ブルガリア統計局、ルーマニア産業貿易省貿易統計局、英・仏・米領事報告書、オデッサのギリシア教会アギア・トリアス・アーカイブ、ラテンアメリカ移民研究センター・アーカイブ	アルゼンチン、アメリカ、イギリス、ブルガリア、フランス、ギリシア、ルーマニア、ロシア、ウクライナ	黒海とヨーロッパ地中海の船舶と貿易に関わるすべての国籍に拡大したデータを収集した。1780年代から1910年代までの黒海24港湾都市の経済・社会史に関するデータが含まれており、主に船舶の入出港、商船隊の登録、船主、商人、移民、貨物の輸出入に関するものである。
*黒海 - <i>Argo</i>		2,200			
黒海 - <i>Golden Fleece</i>		24,000			
黒海 - <i>Argonauts</i>		22,106			
黒海 - <i>Medea</i>		6,060			
*黒海歴史統計					調査対象となった黒海の港湾都市の海運と貿易に関する2つの統計系列から構成されている。具体的には、(a)第一の系列は、各港湾都市における船舶の入出港、総船舶数、トン数、船籍、船種、乗組員数、(b)第二の系列は、各港湾都市、国、輸出先の貿易統計、すなわち、穀物の種類に応じた輸出額と輸入額、穀物輸出額と輸出量である。統計データは、ロシア、ルーマニア、ブルガリアの公文書館およびイギリスとフランスの領事公文書館からの一次資料に由来する。これらの統計データは、 <a href="http://blacksea.gr/en/cities/">http://blacksea.gr/en/cities/</a> の「黒海港湾都市の統計-双方向の歴史、1780年代から1910年代」の項目からアクセスすることができる。
地中海と黒海 <i>SeaLit-FastCat</i>	準備中	準備中	海運業書類 (航海日誌、口座台帳など) 海事共同体公証人アーカイブ、国家船員労働文書、人口調査	フランス、ギリシア、イタリア、スペイン、ウクライナ	SeaLit...地中海における帆船から蒸気船への移行と、それに伴う海事労働への影響を研究。地中海と黒海の多くの国から収集され、5つの異なる言語で書かれている。 SeaLit-FastCat...船員の賃金、人員比率、新旧の海事職種、貿易ルート、航海期間などの重要な問題に対処できるように、船員に関する体系的なデータシリーズを構築することを目的としている。公証人文書、公的・私的書簡、新聞、回想録などのさまざまな資料が含まれる。技術革新の圧力の下での海運と労働、メンタリティ、行動パターンへの理解を保管していく。

\* [www.marehist.gr](http://www.marehist.gr) および/または [www.blacksea.gr](http://www.blacksea.gr) に掲載



表1のデータは、『ギリシア海事史』の第二章で、ハラフティスによって紹介されている<sup>17</sup>。ハラティフは本章で、近年のギリシア海事史で重要視されているテーマを5つ挙げ、このデータベースが課題に答えるための基礎的な情報を提供していると述べている。以下、5つのテーマと、それに対応する、本書に収録されている論考の内容を簡単に紹介する。

1) ギリシアにおける海運の重要性と、20世紀後半における国民経済への影響。

ギリシア人の船隊の規模、船主とギリシアとの関係、船主のギリシア経済への投資はどのようなものであったかを分析していくというテーマである。海運はギリシア国家の枠を超えて行われるため、海運活動がギリシア経済に与える利益は、海外からギリシアへの海運収益の移転を通じてもたらされる。海運収益の最も目に見える移転は、船員や船主の送金を含む外国為替である。ギリシア国家が成立してからの最初の50年間(1830~80年)、海運収入は非常に高く、ギリシア全体のGDPの平均30%であった。1847年にはGDPの70%に達している。また、収入(利益と賃金)がもたらす経済への直接的な影響に加え、海運は、造船、船舶修理、銀行業、船舶仲介業、保険業、付帯サービス業といった関連活動のクラスターを引き起こす。19世紀の海運業の繁栄によって、東地中海の主要な造船拠点だったシロス島は、帆船を大量に生産した。帆船から蒸気船の時代へ移行すると、シロス島には蒸気船の修理工場と技術作業場が設立された。『ギリシア海事史』の第9章ではアポストロス・デリスがヘレニック蒸気船会社の例を扱い、シロス島を中心にはじまった技術革新の事例を紹介している<sup>18</sup>。

2) 20世紀におけるギリシアの船会社の発展に関する研究。

ギリシアの船主がどのような人物で、なぜ彼らが世界の海運に影響を与えるほど重要であったのかを問うテーマである。ギリシアの家族経営の海運会社は、共通のビジネス文化を発展させ、国際海上輸送に関する知識を集めていった。20世紀には、ギリシアのほとんどの海運一族が、4代、5代、6代にわたる海運経営のノウハウの伝統を受け継ぎ、世界的な活動へと拡大していった。第11章では、カテリナ・ガラニがラリ商会のアーカイブを調査している。ラリ商会は20世紀に企業グループの拡大と存続をかけて、貿易から海運業へビジネスを多角化していった。その際に利用したビジネスパートナーもまた、事業運営のノウハウを持つギリシア・ディアスポラの海運会社だった。ギリシア海運の専門知識とビジネス・ネットワークがラリ商会のような大企業を支えていた一例を示している<sup>19</sup>。

3) 18世紀から19世紀にかけて形成された企業家ネットワークの重要性

ギリシアの商社や海運会社の海事起業家ネットワークは国家を超えて形成された。彼らが仕えた帝国や国家との関係、起業家ネットワークの役割とはどのようなものだったかを問うテーマである。17世紀から18世紀にかけて、ギリシア国家はまだ存在していない。しかし、ギリシア人の商船隊は、大国同士の隙間を埋める重要な役割を果たしていった。この時代、イオニア諸島とエーゲ海のギリシア人は、ヴェネツィア臣民あるいはオスマン帝国臣民だったが、国家間を超えてお互いに共通の企業倫理と商習慣を共有して貿易を行っていた。この様子は、第三章でゲラシモス・パングラティスによって描写されている<sup>20</sup>。

18世紀から19世紀初頭にかけて、地中海市場におけるギリシア人の地位は、ヨーロッパ列強間で

<sup>17</sup> Ibid. 8-51

<sup>18</sup> Ibid. 191- 231.

<sup>19</sup> Ibid. 256-275.

<sup>20</sup> Ibid. 52-75.

生じた戦争を背景に強化された。大陸封鎖が続く間、ギリシアは中立の立場で大国同士の隙間を縫うように貿易を継続していった。また、オスマン帝国が西洋商人の侵入から自国の貿易を守ろうとしたことによって、非ムスリム商人であったギリシア人の立場は強化された。オスマン臣民のギリシア人はレヴァントに不慣れなヨーロッパ商人の仲介者として活躍し、西ヨーロッパと黒海をまたぐ商業ネットワークを形成していった。この様子は、カテリナ・ガラニによって第4章で論じられている<sup>21</sup>。

#### 4) 海洋共同体として発展したイオニア海とエーゲ海の島々に関する研究。

海運業を営む海洋共同体を特定し、20世紀末までギリシアの海運会社にとって島嶼がなぜそれほど重要であったのかを探っていく。具体的には、海運業を営む家族や海洋共同体は政治的・経済的・技術的な近代化にどのように対応したのかを問う研究である。第10章で、エヴドキア・オリンピトゥは東エーゲ海に位置するカリムノス島における海綿漁業の変化を分析している。伝統的な素潜り漁業を行っていたカリムノス島に、19世紀終わりから潜水ヘルメット「スカフアンドロ」が導入された。新技術の導入は、ダイバーたちの経済構造を一変させた。労働期間の長期化、労働の強化、専門化と分業化、家族や協同組合による労働組織から企業による労働への移行は、昔ながらの労働者の反発を招いた。しかし、最終的には島の漁業は「スカフアンドロ」とともに発展し、島社会が「工業化」に適応していった<sup>22</sup>。

#### 5) 海の歴史へのアプローチ

海を単なる舞台や地理的領域としてではなく、ダイナミックな主体として研究していくという課題である。経済史的、社会史的、政治史的、文化史的、人類史的、技術史的、環境史的、法制史的などあらゆる方面から海を研究し、海をめぐるすべての人類の営みを通時的に捉えていくという壮大なテーマである。第6章、7章、8章では黒海が扱われている。6章では黒海発着の貿易と海運に関する統計資料が提示され<sup>23</sup>、7章では黒海の港湾都市の建設過程が分析され<sup>24</sup>、8章では黒海から東地中海にまたがるギリシアの家族ビジネスのネットワークの形成が描かれていく<sup>25</sup>。

このように近年のギリシアの海事史をめぐる関心は多岐にわたり、多くの学問分野を包括しながら発展している。編者のカテリナが述べるように、ギリシアの海事史は「無国籍海洋国家」の歴史である。様々な国籍を持つギリシア・ディアスポラは広範なネットワークを築き、大国の狭間で経済的な成功を収めていった。他方で、このような企業ネットワークの揺籃の地はエーゲ海やイオニア海の小さな島の共同体であり、ギリシアの企業家たちは自らのルーツを常に意識していた。ギリシアの海運や企業家ネットワークの分析は、周縁化されがちな小さな島の共同体をグローバル・ヒストリーの中心に据えることを可能にしている。

### おわりに-グローバル・ヒストリーを取り入れた歴史教育の展望

以上、グローバル・ヒストリーに関する近年の試みと課題をⅠ部では日本の研究、Ⅱ部ではギリシアの研究を中心に概観してきた。全体的に海の歴史を扱ってきたが、大西洋や地中海を分析概念とすることで、国境を越えたネットワークの歴史を見ることが出来る。しかし、ギリシア人の海

<sup>21</sup> Ibid.76-104.

<sup>22</sup> Ibid. 232-255.

<sup>23</sup> Ibid. 124-149.

<sup>24</sup> Ibid. 150-179.

<sup>25</sup> Ibid. 180-190.

運の事例は、あらゆる海域を超え、最終的にグローバルに広がるネットワークを構築していった。しかし、そのネットワークの主体である企業家・船主・船員はローカルな地縁・血縁に依存することで経済的な成功をおさめている。そのような意味で、ギリシアの海事史が提示するのはグローバル・ヒストリーであり、小さな島が世界を構造化する歴史でもある。

このようなグローバル・ヒストリーの視点<sup>26</sup>は、日本では歴史研究だけでなく、すでに歴史教育の現場にも取り入れられつつある。高等学校教諭の林裕文によれば、「グローバル」とは“global”と“local”をかけた日本発の造語であり、「国境を越えた地球規模の視点と草の根の地域の視点で、様々な問題を捉えていこうとする考え方」を意味する。林裕文は東北地方の高校生に対し、地域と世界史とのつながりを見出す「歴史総合」の授業を提示し、高校生が「自分ごと」として「グローバル」に歴史を学んでいけるよう新しい授業の実践に取り組んでいる<sup>27</sup>。

学生・生徒が遠い国の出来事をより身近なものとして捉え直し、世界に対する関心を高めるグローバル・ヒストリーの題材として、本稿で紹介したギリシア海運の歴史も有力な材料となる。ギリシアの船主同様に、日本にも船主の拠点が存在する。愛媛県の外航船主群は「愛媛船主」と呼ばれ、国内のみならず諸外国からも注目される世界有数の海運船主群である<sup>28</sup>。ギリシアの島々は地縁・血縁のネットワークから独自の企業家文化が育成されたが、瀬戸内海ではどのように船主文化が育って行ったのだろうか？小さな地域が世界海運とつながることで、一見すると関連の無いギリシアの島と日本の四国の街が比較検討の中でつながる可能性がある。今後の課題として、世界海運という視点からグローバルな問いを喚起する「歴史総合」の実践例を企画していく必要があると考えている。

受理日：2023年10月26日

<sup>26</sup> 林裕文「コラム 東北地方の『グローバル・ヒストリー』としての『歴史実践』」『岩波講座 世界歴11 構造化される世界』（岩波書店、2022年）276。

<sup>27</sup> 林裕文の実践例では、福島県の郷土料理として使用されるニシンが題材となる。まず、比較材料としてヨーロッパにおけるニシンの生産・流通経路を明らかにする。次に、ニシンがアジアの流通経路に乗り、加工・輸送され、会津地方でローカライズされるまでの道のりを丹念に追っていく。このように、商品が洋の東西で生産・流通・消費される中で、多様にローカライズされていく様子を比較し、食文化をグローバルな視点で捉え直していく試みが紹介されている。林裕文「コラム 東北地方の『グローバル・ヒストリー』としての『歴史実践』」『岩波講座 世界歴11 構造化される世界』（岩波書店、2022年）276-277。

<sup>28</sup> 国内の海運拠点は、東京・横浜などの首都圏、大阪・神戸の阪神地域、岡山、広島、山口、愛媛、徳島、福岡、大分、長崎の各地にあるが、その中でも『愛媛船主』の所有する外航船数は日本全体の30%超を占め、首都圏や阪神地域の大手企業（オペレーター等）を除いた純粋な「船舶貸渡業」だけを見ると圧倒的に高いシェアを誇っている。「海運業の発達と現状～世界に誇れる地場産業『愛媛船主』の概要～」(株式会社愛媛銀行船舶ファイナンス室、2017年)。https://www.himegin.co.jp/research/report/pdf/report\_kaiun2017.pdf