

近世移動学の構築に向けての試論 —ユーラシア世界の「人の移動と交流」に関する統合的整理の試み—

* 田 中 良 英

An Essay on the Features of Human Migrations in the Early Modern Eurasian World

TANAKA Yoshihide

Abstract

It is true that human migration is a ubiquitous phenomenon in human history, but in a certain epoch it had characteristic features. This paper attempts to examine the nature of the period from the 17th century to the third quarter of the 19th century, generally viewing the movement of people not only inside the Eurasian world but also between Eurasia and the New world.

Many historians have considered the 17th century as the time of “global crisis” when a lot of wars and revolts broadly happened, damaging the traditional international system and requiring its reorganization. At that time both in Western Eurasia and Eastern Eurasia the presence and the framework of each territorial state were strengthened, which seems to have forced some people to migrate in the several ways, i. e., avoiding the religious oppression given by the “dominant” sect and leaving their homelands. War prisoners produced in the increasing military campaigns were also looked upon as one of the patterns of forcible migrations. At the same time, the establishment among the East Asian states of the system of sending the castaways back to their native countries depended on the reorganization of the international order in this area.

Such compulsory nature of human migrations, which seemingly continued to be seen until the middle of the 19th century, was affected by the underdevelopment of the measures and the infrastructures related to transportation and communication. Under such situation it was supposedly difficult for the ordinary people to travel, especially abroad. Therefore, the traffic revolution after the 1850s changed the flow of migrants and stimulated the development of the new industries supporting the travelers. Additionally the abolition of slave trade and slavery, which was legislated until the 1830s, but was barely realized in the latter half of the 19th century, seems to have lightened the forceful character of the human transfers.

Key words : Early Modern (近世)

Eurasian world (ユーラシア世界)

migration (移動)

religious sect (宗派)

prisoner (捕虜)

castaway (漂流民)

traffic revolution (交通革命)

abolition of slavery (奴隸制廃止)

1. はじめに

「人の移動」は人類史において普遍の現象であり、少なくとも近未来的には今後とも続いていくだろう。ただしその形態や要因は、諸種の条件に基づき時期的な特徴を持つことも確かである。本稿は、筆者が平成28年度から研究代表者を務める科学研究費基盤研究(B)「近世移動学の構築—ユーラシア世界と太平洋・大西洋世界における移動の統合的分析—」の成果に基づき、その中間的な総括として、17世紀から19世紀第3四半期における「人の移動と交流」の特徴に関し、一定の見通しを示すことを目的とする。上記基盤研究では研究分担者・連携研究者各人によるオリジナルの研究に加え、先行研究の成果にも多くを学んでいる。それゆえ本稿は著者独自の研究論文というより、これら他者の成果を含めた統合的整理を試みつつ、当該時期の性格を考察しようとするものである。この設定時期は、いわゆる西洋史研究の観点からの定説的な時代区分とは若干ずれているが、「人の移動」の動機・形態に着目することで、既存の時代区分の再考にも通じよう。ただし「統合的」とは言っても、当該時期における事象全てを認知し網羅することは到底不可能である。あくまで筆者の視点から特徴的と思われる問題に限定した内容となっている点を、まずはお断りしておきたい。

上記基盤研究は筆者が近世ロシア史研究を専門としていることもあり、ユーラシア大陸の東西に領域の広がるロシア国家をまずは観察点とし、その周辺で生じる「人の移動」の事例に着目してきた。その結果、これまで主として西洋史分野で研究対象とされてきたユーラシア西部、そして東洋史分野の対象たるユーラシア東部の双方を俯瞰的に観察することが可能となり、双方の共通点・相違点を見いだす上でも有効な視角を生み出し得るように思われる。

このユーラシア世界を舞台にした「人の移動」が、大西洋・太平洋を越えて広がり大規模化していく、すなわちグローバル化が進んでいくのも、本稿が対象とする17世紀以降の特徴と言えるだろう。ユーラシア世界のみならず、その枠を越えた移動にも視野を広げること、いわば世界大に近世の時代的特徴を考察することが、上記基盤研究の目指すところである。無論

それは簡単に結論を出せる課題ではなく、本稿はあくまで中間時点における乱暴な形での試論にすぎない。

2. 17世紀における変容

①「人の移動」にとっての17世紀の意義

本稿が下限に設定した17世紀とは、人類史上どのような時期と捉えられるのか。この点に関する議論としては、何よりも「17世紀の全般的危機」論が挙げられよう。当初イギリス史家のホブズボウム Hobsbawm, Eric John (1917～2012) やトレヴァー＝ローパー Trevor-Roper, Hugh Redwald (1914～2003) によりヨーロッパ大陸を対象に論じられた「17世紀の危機」は、小山(2015)によると、1970年代以降、論争の「学際化」、「危機」の概念の再定義、そして論争のグローバル化を受けて新たな局面を迎えた。とりわけ最後の論点からは、17世紀の特異性を全世界的な規模で捉え得る可能性が提起されている。その際、ホブズボウムが指摘した、ヨーロッパ大陸の経済不況への対応としての資本主義の成長というテーゼに対しては否定的評価が強まっている一方で、戦争や反乱の頻発という政治的・社会的混乱の側面については、とりわけ東アジアにおける「明清交替」の影響への着目など、ユーラシアの東西における共通の現象として捕捉することに異論は少ないものと思われる。

この政治的動揺の要因に関しては、それぞれの地域の伝統的な権力構造や社会構造が異なるため同一視できないものの、結果として旧来の広域的な政治秩序が再編を余儀なくされた点では共通性を見いだし得るだろう。そしてこうした変動が、「人の移動」の新たな性格に対しても影響を及ぼしたと考えられる。その点をまずはユーラシア西部について検討した後、ユーラシア東部の状況を考察することにした。

②ユーラシア西部の状況

ユーラシア西部では、16世紀から進展した宗教改革の一つの帰結として、17世紀前半の三十年戦争、そして1648年のウェストファリア条約締結により、ローマ教会と神聖ローマ皇帝とをそれぞれ楕円の中心とする中世的秩序が理念的にも解体し、神聖ローマ帝国内の領邦を含め、各地域の君主権力が主権者として生き残

1 この体制の機能を国際関係史の観点から論じた最近の成果として、山影(2012)が挙げられる。

りを模索する、いわゆる「主権国家体制」が成立した¹。その一方で、三十年戦争の起点ともなった宗派的対立は依然各地の政治的問題と不可分に結合し、住民の生活にとっても規定的要素の一つとなり続ける。

こうした宗派的対立に起因する強制的・半強制的移住は、16～17世紀以降のユーラシア西部における新たな特徴と言えよう。無論これ以前にも、異端やユダヤ教徒に対する弾圧、あるいはレコンキスタ完了によるイベリア半島のイスラーム政権消滅の影響など、宗教的理由による「人の移動」が存在しなかったわけではないが、中世の西ヨーロッパ世界を束ねていたローマ教会が包括的な支配力を失い、プロテスタントとの間で支持勢力を二分したこと、加えてプロテスタントの内部にも諸種の潮流が存在したことは、相互間の敵意の強さも一因として、移動の広域化と大規模化を生むことになった。

ちなみにヨーロッパと日本との比較を通じて、中世社会における移動の形態を分類した千葉 (2017) によると、a. 居住地を変更する移住 (移民)、b. 生命の危険にさらされて異国に逃れる亡命、c. 居住地の変更を伴わない短期間の回帰的な移動としての巡礼・旅、d. 家計上の必要から行われる出稼ぎ、e. 高位聖職者によるキャリア形成のための移動、f. 領内の司教座や直轄領を循環する移動宮廷 (巡幸王権)、の六つが当該時期の特徴として挙げられており²、さらに a については経済的理由、b については王位継承などの政治的理由を主たる例として提示している点からすれば、やはり宗派的対立に起因する移動を近世以降の新たな現象と見ることに一定の妥当性があるだろう。

とりわけ17世紀の時点で、支配的宗派の異なる3王国が同君連合を形成していたグレート＝ブリテン島及びアイルランド島では、こうした宗派的対立が政治的

対立と連動し、「人の移動」を強いることになった³。ピルグリム＝ファーザーズを起点とするピューリタンの北アメリカ大陸移住と現地コミュニティの建設については、池本 (1992a) など日本でも研究が多い⁴。こうした新大陸への移住が純粋に宗派的対立のみに起因するかは判定自体が困難であり、個人差も大きいところだろうが、近年は岩井淳の諸研究に代表されるように、ピューリタンと「千年王国」思想との緊密な関係など、彼らの行動原理における宗教的要素を強調する傾向が改めて強まっているように思われる。

また1660年の王政復古後における審査律の制定 (1673年) に象徴されるイングランド国教会の国教化、さらに1688年の名誉革命による信教国家体制の確立は、非国教徒を法的に差別する構造を確認した。名誉革命はイングランドでは無血であったとはいえ、ジェームズ2世 (在位1685～88年) を支持する通称「ジャコバイト Jacobites」の抵抗は、スコットランドやアイルランドでは軍事的衝突に発展する。そして敗北したカトリック系アイルランド人らの中には、その後もジェームズの系譜の復位を目指しつつ、対岸のフランスへの移動後、各地での工作や勤務を経て、最終的にロシアに定着した者がいた点は、田中 (2016) で紹介したとおりである。その意味で、宗派的対立に起因する移動は、プロテスタントのみならずカトリックにも目撃される現象であった。なお、そのいずれにもロシアへの移住者が現われた背景としては、第一に正教を奉じるロシア国家がどちらにも与せず、双方に宗教的寛容性を示した点、第二に17世紀以降、とりわけピョートル1世 (在位1682～1725年) による改革を通じ、ロシア国家がヨーロッパ化を志向する過程で、ユーラシア西部からの各種人材を切実に必要とした点が挙げられる⁵。

2 山本 (2015) も中世ヨーロッパの主要な移動者として、国王、キリスト教会の聖職者、商人・職人を挙げ、さらに学生、巡礼者、乞食、芸人、売春婦の存在を指摘している。なおこれらは代表的なパターンであるが、とりわけエリート層を中心に、訴訟への対応など必要に応じて長距離を移動する者が存在しなかったわけではない。

3 その一方で、16世紀ヨーロッパ大陸における宗派的対立の激化により、須永 (2010) や唐澤 (2013) に示されるように、同世紀後半以降、例えばスペイン領ネーデルラントなどからイングランドに移住するプロテスタントも目撃された。

4 ただし国外に脱出したピューリタンの全てが大西洋を横断したわけではなく、川北 (2009) に示されるように、むしろネーデルラントに移動した者の方が多数派であり、中には双方を行き来する者も存在した。川北によると、こうした移動が一部ではあれ出国者記録の形で残ったこと自体、「ようやく強化され始めた近世の主権国家が、必死で国境管理に乗り出し」た結果とされる。

5 こうした人材は国外からのみ充たされようとしたわけではなく、ロシア国内のエリート教育を通じても育成が図られた。ただし橋本 (2009) に示されるように、その目的のため18世紀における高等教育機関の教授陣として招聘されたのも結局は外国人であり、いずれにせよロシア帝国の発展は「人の移動」に依拠せざるを得なかったとも言える。

ユーラシア西部における宗派的対立に基づく大規模移動という点では、ルイ14世（在位1643～1715年）によるフォンテーヌブローの勅令の公布（1685年）の影響も大きい。16世紀フランスの内乱を収束させる過程で、不完全ではあれプロテスタントに一定の信教上の自由を認めたナントの勅令（1598年）が、この勅令により廃止された結果、フランス国内から多数のユグノー（カルヴァン派プロテスタント）の流出を招いた点は、彼らを吸収したイングランドやプロイセンの急速な発展、それによる大国化に寄与したとされる⁶。ちなみに田中（2017a）で示したように、18世紀フランス＝エリートによるロシアへの移住の波も、まずはこのナント勅令の廃止に伴って生じている（ただし当時のロシアの国際的地位の低さゆえに直接的な移動でなかった分、ややタイムラグが生じた）。二度目の波の原因はフランス革命である⁷。

③ユーラシア東部の状況

ロシア帝国は16世紀後半のイヴァン4世（雷帝、在位1533～84年）の治世以降、カザン＝ハーン国、アストラハン＝ハーン国などキプチャク＝ハーン国の後継国家を征服して、非ロシア人を領域に包摂しつつ、さらにはカザークのエルマーク Ермак（1585年没）を先遣隊としてシベリア進出を開始するなど、領域の拡張と帝国化への道を歩み始める。こうしたロシアの拡張は東方では大清帝国、南方ではオスマン帝国との接触と角逐の機会を生み出すことになった。特に東方では、吉田（1974）によると、17世紀中葉に黒竜江方面にまで到達したロシアの遠征隊と清軍とが1652年に最初の戦闘を経験して以来、両国の間で複数回の戦闘が発生した。ロシア政府が1655年に北京に初の使節を送るなど、外交関係の樹立を模索する過程で、アルバジ

ン（雅克薩）を拠点の一つに黒竜江地方へのロシア人植民が活性化したことは、必ずしも清との関係を好転させず、むしろ1683～89年に両国は「六年戦争」と呼ばれる戦争状態に入るにいたった。この戦争そのものは、両国間の国境画定を伴う1689年のネルチンスク条約締結により終了するが、こうした17世紀後半のロシアと大清帝国との接触と軍事衝突とは「人の移動」の契機となる。すなわち遠征による兵員の移動自体が、時に強制的移動の性格を帯びた上、加えて敵軍の捕虜となることで、さらなる移動や外国への定着の事例が生じたのである。杉山（2015）によると、ロシアからのこれら投降者や捕虜は、大清帝国の基本国制である「八旗制」において、旗の下部構成単位であるニル（中隊）に編成され、「俄羅斯（オロス）佐領」と呼ばれるロシア人中隊を構成することになる。

このような軍事的捕虜は、従来の世界においても普遍的に目撃され、例えば日本国内に関しても、戦国期における足輕による農村略奪と農民の奴隷化とが、デ＝ソウザ・岡（2017）によりヨーロッパやラテンアメリカへの流出と関連付けられる形で注目されている。ちなみに軍事的捕虜に対する温情が権力者により個別に示される事例もあったとはいえ、野村（2000）によると、その保護が包括的な形で議論されるのは17世紀のグロティウス Grotius, Hugo（1583～1645）を待たねばならず、さらにそれが国際法化するのには1899年のハーグ陸戦条約が初例であった。それ以前の時期における地域的相違、あるいはこうした捕虜保護の思想の受容過程を手がかりに、比較史的な考察を試みることに意味があるだろう。

ただし、軍事的捕虜が強制的移住の一形態であることは確かながら、上述のロシア人中隊のように、この

6 このフォンテーヌブロー勅令の後、フランス王国においてカトリック教会が「支配的宗教」と称され、社団の一つとして王権と密接な関係を持ちつつ、社会に強大な影響力を行使する独占的な地位を認められたことが、国内のプロテスタントや文化的活動に及ぼした抑圧的影響については、松嶋（2018）に詳しい。なおフランス革命による「支配的宗教」の消滅が、国内のユダヤ人に対しても1791年にフランス市民権を与え、移動・居住の自由を認める変化に帰結した点が、川崎（2008）で整理されている19世紀アルザス＝ユダヤ人の国外・国内移動のプッシュ要因として機能したのだとすると、移動の阻害という面では逆説的ながら、従来の宗派的対立とその余波がいかに住民の生活と行動に作用していたのかを物語る構図とも捉えられる。

7 なおこうした宗教的要素の影響はユーラシア東部には総じて乏しいように見えるものの、松川（1998）によると、17世紀モンゴルのハルハ地方では、チベット仏教の高僧ターラナータの化身として1639年に初の活仏ジェブツンダムバ・ホトクト1世（1635～1723）が現われた後、彼が庇護を求めた大清帝国による優遇策の影響もあって、仏教文化が開花する現象も見られた。このように、元々移動を属性とする遊牧社会においても、17世紀の政治的変動と国際秩序の再編とが一定の変化をもたらした可能性がうかがえるが、この点についてはさらに精査する必要があるだろう。

種の移住を媒介に、他国ではあれ社会的上昇を果たし得る可能性があった点も注視に値する。例えばユーラシア南部におけるオスマン帝国とサファヴィー朝イランとの競合は、前田 (2011) によると、イラン君主アッバース 1 世 (大帝、在位1587～1629年) の治世、境界地帯としてのグルジアを巡って激化し、サファヴィー朝による同地域の直接占領の時期に、多数のグルジア人が虜囚として移動を強いられた。その一部はアッバース 1 世の宮廷に集団的に取り込まれ、グラーム軍と呼ばれるエリート部隊を編成する⁸。

彼らは「王の奴隷」と称されてはいたが、そこには君主の直臣としての地位と異人としてのニュアンスの双方が包含されており、後述するアフリカ出身の黒人奴隷とは異質な存在であった。

またユーラシア西部についても、例えばロシアを含む北方同盟とバルト海帝国スウェーデンとの大北方戦争 (1700～21年) の過程では、双方において多数の捕虜が生じ、両国の共同研究や日本でも入江 (2011) などで注目されている。そのスウェーデン人捕虜の中にはシベリアでの労働を強制されるなど、過酷な境遇を体験した者もいた一方で、田中 (2017a) でも紹介したように、フレデリクス フредरिकス 家などロシアの貴族家系として定着した例も存在する。その意味でユーラシア西部における主権国家体制、ユーラシア東部・南部における諸帝国間の角逐や国際秩序の変動を背景として、「国家」の枠組とプレゼンスが強化された結果⁹、諸国家における人材の需要が高まったことで、捕虜化

が新たな意味を帯びた側面もあるように思われる。

ところで大清帝国の伸長は、豊臣秀吉による朝鮮出兵にも起因する16～17世紀における東アジア世界の激動や秩序再編とも並行して進展した。16世紀末の文禄・慶長の役 (朝鮮史の文脈では壬辰・丁酉倭乱) は、鈴木信明 (2013) や荒野 (2013) に示されるように、まさに軍事的捕虜として朝鮮半島から日本への強制的移住を生み出したが、このような甚大な被害を受けつつも、朝鮮王朝が江戸幕府との国交回復を企図した背景としては、北方から迫る清の圧力があったと考えられ、日本から朝鮮への輸出品も当初は鉄砲などの武器を中心としていた点には、明清交替の広域的な影響が看取される。清朝による南明や台湾の鄭氏政権など抵抗勢力の制圧、さらに三藩の乱の鎮圧 (1681年) を経て、ようやく東アジア世界は一定の安定を回復するが、その過程での国家間関係の再編を象徴する現象として、荒野 (1983) 以降研究が蓄積されてきた「漂流民送還体制」の存在が注目される¹⁰。

春名 (1994) によると、政権の安定化に伴い17世紀末に海禁を解除した清朝では、航行中に海難に遭遇する清国人の増加が予想されたため、朝鮮王国や琉球王国といった朝貢国に対し1684年に清国人漂流民の送還を命じる一方で¹¹、1737年には乾隆帝 (在位1735～96年) の上諭により、清に漂着した外国人についても送還の原則を規定するにいたった。この原則は、清朝との冊封体制に直接は属していなかった日本に対しても適用されることになる¹²。漂流自体が当人の望まぬ一

8 こうしたオスマン帝国とサファヴィー朝との角逐は、山口 (2015) によると、やはり両国の境界地帯に位置していたクルディスタンにおいても、それまでオスマン帝国に臣従していたクルド系名家アルダラン家がアッバース 1 世期以降サファヴィー朝に帰順するなどの変容をもたらした。また境界地帯とロシア帝国との関係について付言すれば、濱本 (2009) が、17世紀以降のロシア社会にイスラーム・エリートが包摂されていく過程を詳述している。

9 なお、こうした17世紀以降のユーラシアの東西における国家間関係の変化、さらには主として軍事行動の帰結としての国境線の変更は、当人は移動しなくとも、他国領への包摂により、法的・社会的・文化的立場の変化といった、移動に起因するのと同様の結果を強いられる状況にもつながった。山本 (2016) に示される18世紀以降のバルト＝ドイツ人、吉村 (2010; 2015) に示される19世紀前半以降のアルメニア人、塩野崎 (2017) に示される19世紀前半以降の「アゼルバイジャン人」、秋山 (2016) に示される19世紀中葉以降の遊牧民族キルギス (クルグズ) はいずれも、ロシア帝国による併合に伴い、アイデンティティの再考を迫られた例である。

10 ただし橋本 (2015) が示すように、「送還体制」形成以前の16世紀末においても、琉球王国における漂流民との異文化間交流や彼らの送還の事例は存在していた。なお、春名 (2000) が1999年の時点ですでにひとまずの論点整理を試みたように、こうした漂流民の問題は、海域アジア史研究においてはかねてより広範な関心を集めており、劉 (2008) でも一分野をなすものとして整理されている。

11 琉球王国については1609年に薩摩藩の軍事侵攻により、同藩の附庸国となっていたが、清朝に対してその事実を伏せたまま朝貢を継続する「二重朝貢体制」をとっていた。

12 また吉開 (2015) に示されるように、この体制は大清帝国を仲介者とすることで、直接の国交のない安南 (ベトナム) から日本への漂流民送還をも実現するなど、さらに広域的な機能を果たしていた。

種の強制的移動だが、送還体制の整備はその苦難を補償する手段を提供すると同時に、送還の過程での移動一さらには途上での海難などによる再度の漂流もあり得た一を生み出した。このような国家主導による送還もまた、国家の枠組が強化された時期であればこそ制度化されたとも見なし得る。

また日本からの漂流民については、カムチャツカや千島列島への漂着によりロシア帝国に保護された者達が一定数存在したことは、つとに知られるところだろう。ロシアで認知された日本人漂流民の初例は、1695年に江戸に向けて大坂から出航したものの、難船の結果、翌年カムチャツカに漂着し、現地在住のカムチャダル人¹³に捕らえられた「デンベイ（恐らく伝兵衛）」とされる。彼は、ピョートル1世により派遣されていたアトラソフ Атласов, Владимир Васильевич (1661か64～1711) 探検隊に保護され¹³、1701年にモスクワへと連れて来られた。ただし彼とは異なり記録に痕跡のない漂流民が、それ以前から他にも存在していた可能性も高い。このデンベイ以降、18世紀前半にはサニマ（三右衛門、1710年漂着）、ソウザ（宗蔵）とゴンザ（権蔵、1729年漂着）ら、やはり極東に漂着後、首都ペテルブルクのあるヨーロッパ＝ロシアに送られた日本人漂流民の情報がロシア側の史料に残るようになる（森永、2008, PP. 15-19）。彼らは漂流による移動に加え、さらに広大なロシア領を横断する移動を経験したわけである。ただしこうした漂流民が、有名な大黒屋光太夫（1751～1828）までは日本への帰還を果たせなかった事実には、ロシアと日本との国交が存在しなかった点のほかに、ユーラシアの東西における漂流民への意識やその待遇に関する相違性が関係していた可能性についても、改めて検討する必要があるかもしれない。

④強制的移動としての奴隷貿易

ロシア国家を観察点とすることでやや見えにくくなるのが、ユーラシア南半、そしてユーラシア外の動きだが、これらの地域における奴隷貿易もまた大規模な強制的移動の形態として無視できない。その際に注目されるのが、アフリカ内部からの「奴隷供給は、大西洋岸に群生したアフリカ人国家の支配者が、内部の

奴隷化の進展と奴隷をふくむ多様な商品の交易網を基礎として、奴隷貿易を国家の自立と存立の手段にすることによって、大々的に行なわれた」との指摘である。具体的には「西・中央アフリカや西アフリカ海岸地帯において、集権国家が武力によって周辺諸民族を大規模に奴隷化する場合、群小国家どうしが戦闘によって奴隷獲得を行なう場合」などの手段が挙げられており（池本、1992b, PP. 327-328）、その意味では、こうした黒人奴隷供給地域についても、17世紀以降の時期における国家の枠組の発展と軍事的衝突の作用を同様に認め得よう。

この黒人奴隷そのものは当該時期に初めて生じた現象ではなく、小倉・駒井（2011）によると、北アフリカや西アジアにおけるイスラーム世界への奴隷貿易（なおイスラーム世界における奴隷概念については清水（2013）に詳しい）に関しては、すでに7世紀中葉から目撃され、16～19世紀にサハラを横断したり、紅海・インド洋を渡ったりして移動した人数は700万近くに及ぶとの見解もある。また布留川（1988; 1989）によると、中世後期の地中海世界や大西洋沿岸での砂糖プランテーション運営に対し、ポルトガル王国は15世紀中葉よりアフリカからの輸入黒人奴隷を活用しており、こうした経験が新大陸の植民地における黒人奴隷運用のモデルケースになったともされる。とはいえ、大西洋を横断する人類史上未曾有の新たな移動ルートの形成、そして供給先・移動先の双方の社会に現在まで続く深刻な影響を及ぼした点に鑑みて、大西洋奴隷貿易の歴史的意義はやはり否定しがたい。そしてこの大西洋の両岸地域の結合が、既述の宗教的移民に加え、ユーラシア西部から新大陸への「人の移動」の新たな機会を提供したことも確かである。

3. 18世紀の世界

①農村社会の変質に起因する「人の移動」

すでに17世紀においても目撃されていたように、経済的困窮による生存の危機を回避するために、国外移住を含め移動を選択する人員の発生は、同世紀後半以降、18世紀にかけてさらに規模を拡大する。山田（1998）

13 豊川（2016）にも紹介されるように、とりわけ18世紀以降、ロシアを含めヨーロッパ諸国が進めた学術探検は啓蒙主義の発展に大きく寄与するが、これらの探検もまた国家主導の「人の移動」と呼べるだろう。

によると、地区・地方内での移動に加え、ユーラシア西部で年間に最低2万人以上が関与する長距離移動労働の七つのシステムとして、a. 北フランス・ベルギー・ドイツから、牧草刈り取り、干し草作り、泥炭掘り、運河・水路の建設補修、煉瓦製造などの季節労働のためオランダに移動する流れ、b. フランスのマシフ＝サントラル（中央肩地部）やスペイン北西のガリシアから、牧羊・収穫・建設業に就くべくマドリードを中心とするスペイン中央部に移動する流れ、c. ピレネー・マシフ＝サントラル・アルプスの山間部から、農作業のためプロヴァンス・ラングドック・カタロニアの肥沃な地中海沿岸部に移動する流れ、d. 穀物収穫期の中央イタリア、テベレ川流域への移動、e. 北イタリアのポー河流域への農業労働者の移動、f. 東アンゲリア・西部アイルランド・ウェールズ・スコットランドからロンドン周辺の農業地帯への移動、g. マシフ＝サントラル・アルプス・フランス西部方面からパリ周辺県への移動、が機能していた。また都市に流入し、港湾・輸送・建設などの人夫となる男性、家庭や商店の奉公人となる女性も増加したとされる。これらの供給先の多くが農村であった点は、受け入れ先でも依然農業関連の労働が目立ったとはいえ、従来固定的性格の強かったユーラシア西部の農村社会の変質の兆しを意味しよう。

ゲルマン・プレーヴェ（2008）により紹介される、ヴォルガ河流域へのドイツ人農民の大規模移住（「ヴォルガ＝ドイツ人」と総称される）も、このような変質を背景として発生したと考えられる。またブル要因の側面から見ると、こうしたヴォルガ＝ドイツ人の移動は、エカチェリーナ2世（在位1762～96年）による1762年と63年の布告を契機としていたが、このロシア政府による植民奨励政策には、やはり17世紀以降の主権国家間の生存競争において、富国化を「公共善」と主張し、エリートに留まらず人的リソースの必要性を痛感していた啓蒙絶対君主の意思が働くなど、

国家的戦略の観点が反映されていた。

ところでこうしたユーラシア西部の内部における移動人口の拡大傾向が見られたとはいえ、それを離れ、はるばるアメリカ大陸への移住を選択する事例に関しては、あくまで大陸内移動者の延長線上に捉える見解もある一方で¹⁴、一定の断層を見いだすことも可能かと思われる。そうした移動の典型例として川北（1990）が注目するのが、渡航費や生活費をプロモーターに支弁してもらう代わりに、プランテーションでの一定期間の強制的労働に従事することを約束してアメリカ大陸に渡る「年季奉公人」である。当時のイングランドにおいては一部の上流階級を除き、ほとんどの青年が10代後半から20代に農業サーヴァントや家事使用人として職業訓練を積み、独立の機会をうかがうライフサイクルを経験したとされるが、失業によりサーヴァントとしての立場を失った者の中には、新大陸での年季奉公人の道にすぎること、ようやく土地の獲得と自立を期待せざるを得なくなる状況も生じた。彼らの選択自体は「任意」で行われたものの、こうした経済的背景やプロモーターらによる虚偽の契約条件の提示などを論拠に、年季奉公人の移動における強制性を強調する傾向も強い。ただしやはり通例のライフサイクルを外れる中で、犯罪者として逮捕され、懲役労働の一環として植民地に送られる者、兵卒としてリクルートされ、植民地駐留軍に派遣される者のように、一層の強制的性格を帯びた「人の移動」が存在していたことも確かであり、それとの差異をどう捉えるかは意見が分かれるだろう。ちなみに、こうした囚人や政府の援助と規制とを受けた補助移民とによる植民地開発の原則は、藤川（1998）にも示されるように、1850年代までのオーストラリア植民地に対しても共通していた¹⁵。

なお、アメリカ大陸への移住者はグレート＝ブリテン島及びアイルランド島の出身者に限られていたわけではなく、近江健吉の諸論稿に示されるように、ドイツ系の人員を多く含んでいた。ただし近江（1990a）

14 例えば、アイルランドからの流入者を含め、18世紀においてイギリス各地よりロンドンに移動した貧民の動向を追う中野（2008）では、後述の年季奉公人としてさらに海外に移住する者のみならず、そのまま首都に定着した者も一定数存在した可能性が指摘される。

15 このオーストラリア移民に関しては、19世紀後半から自由移民に転換することになるものの、本稿の設定する時期区分を越えた同時期の自由移民においてはすでに、移動にとっての宗教的動機は乏しかったと推測される。むしろ多様な移民が移動後の定着の過程で整備したものとして、現在のオーストラリアにはカトリック、プロテスタント、ギリシア正教会、ロシア正教会、ユダヤ教、イスラームなど多様な宗教施設が共存する光景が目撃される。

によると、“Pennsylvania Dutch”と称されるほどに、その出身地、出港地、渡航先の集中傾向が著しかった。すなわちラインラントの出身者が、ライン河を下ってオランダのロッテルダムから出港し、ペンシルヴァニアに定着する図式が成立していたのである。ラインラントの経済的水準がヨーロッパ大陸の中で比較的高かったにもかかわらず、こうした集中的移住が生じた要因として近江は、第一にラインラントはかねてよりスイスからの人口流入によって人口流動性が高く、移動に対する心理的コストが低かったと推測される点、第二にラインラントが情報集積地として移動に関する各種の知見が集まりやすく、とりわけ大きな影響を及ぼしたのが、先に移住した同朋からの書簡であった点を指摘しつつ、さらにニューランダー（Newlanders）と呼ばれる母国への帰朝者—アメリカ大陸からの書簡を伝える情報伝達者であるとともに、アメリカ渡航に関する実務を担った移民組織者—の役割に着目する。彼らは、ヨーロッパ大陸の内陸部という移住にとって相対的に不利な地域に生活するドイツ系住民をサポートする上で、必須の存在だったと考えられる。

このような移動に対する心理的障壁の問題や情報の有用性といった視角は、19世紀以降もそれほど情報へのアクセスが容易ではなかったと推測される地域の事例と比較すると、一層の妥当性を有するようになる。例えば農奴解放後のロシア農民によるシベリア・極東移住に関しての青木恭子の一連の研究のうち、青木（2015）では、先遣隊派遣が移住の活性化に寄与することをロシア政府が期待していた事実が紹介されている。また19世紀末以降のウクライナ系住民によるカナダ移住の特徴を分析した津田博司は、移動の誘因として、ウクライナ系知識人が果たした組織化や宣伝の影響を挙げる¹⁶。

先行者の存在はさらに、移動の契機としてのみならず、移動後の定着を支援する役割も果たした。崎山（2018）では、18世紀末以降にアメリカ合衆国に移住していたアイルランド系アメリカ人が、19世紀中葉の大飢饉以降に大規模流入した同郷人に住居や職を提供していた構図が示される。

②通信・移動のインフラの問題

逆に言えば、先述のドイツ系海外移民の事例は、18世紀において「人の移動」、特に自発的な選択による移動を支える手段が、依然として限定されていた点を示唆しよう。ユーラシア西部については、山本（2015）によると、1490年にハプスブルク家と契約を結んだフランツ・タクシス Taxis, Franz（1459～1517）が郵便路線を敷設した後、急速に路線網が広がるとともに、17世紀後半以降には郵便物のみならず郵便馬車が旅客の運送をも担うようになる。この郵便路線網には馬を交換するための宿駅が敷設されており、そこでは宿泊や飲食も可能であった¹⁷。とはいえ、路線網の密度は依然低く、さらに18世紀ヨーロッパ諸国をあまねく旅したカザノヴァ Casanova, Giacomo（1725～98）の『回想録』をもとに、当時の旅の実像を紹介する本城（1997）によると、一般庶民の移動手段はいまだ徒歩のままだった。その一方で、カザノヴァのように独自に馬車を購入・利用する者も往来するなど、移動手段の差異を通じて当時の社会における階層差の大きさがうかがえる。

ただし馬車の通行する道路も、舗装や維持にかかる多大な費用と労力ゆえに、地域差が大きかったとされる。カザノヴァの時代、18世紀後半において幹線道路が最も整備されていたフランスでさえも、スプリングもなく木製車輪で走る馬車の振動は非常に激しく、身体的負担は大きかった。速度を重視すると今度は快適さが犠牲になるなど、移動や旅を楽しむには程遠かった点に鑑みると、移動を選択するのには、「グランド・ツアー」を体験し得る最富裕層を含むエリートほどに時間的・経済的余裕に富むか、あるいは商人・職人・芸能人のように移動自体を生計手段とするか、あるいは生存の危機や困難を克服するために移動を余儀なくされるか、いずれかに限られただろう。こうした移動の難度もまた、強制的・半強制的移動を主流とする17世紀以降の性格を維持する方向に寄与したと考えられる。その一方で、移動に必要な条件を備えるエリート層にとっては、当時のヨーロッパ諸国がフランス語とフランス文化を共通のコミュニケーション手段とする

16 津田の成果は、ロシア史研究会2016年度大会で口頭報告されたものであり、その概要については田中（2017b）に紹介されている。

17 トゥルン＝ウント＝タクシス Thurn und Taxis 家の現在まで続く企業体としての活動については、ペーリンガー（2014）。また郵便・メディアなど通信手段全般の歴史的概説としては、星名（2006）がある。

均質的な社会を共有し（本城，1997，PP. 104-105）、さらに19世紀ほどには国民国家的枠組による境界性が明確でなかった点からすれば、田中（2009，2016，2017a）で示したようなエリートによる国家間移動¹⁸、そして啓蒙主義の特徴としてのフィロゾフらによる自由な移動の環境は整備されていたとも言える。

しかしながらカザノヴァによると、当時の幹線道路における交通も必ずしも安全ではなかった。むしろ馬車を自前で準備できるような富裕層は、街道の盗賊にとって格好の対象であったとされる。先述の道路舗装の問題と同様に、地方権力による能力や資力、行政的関心の強弱が反映されやすい分野と捉えられる。なおフランス国王の直轄官僚として、こうした公道の治安維持を担当する騎馬警察隊（マレショール）については、近年の日本でも正本忍による一連の研究があるが、この移動を巡る制度・インフラの相違を判断の尺度として、各地域の権力構図を比較検討することも可能だろう。

③職業的な移動

ところで本稿では新規に移動を必要とした、あるいは強制された事例を中心に考察してきたが、先にも触れたように、移動自体が日常化していた人員が存在していたことも確かである。とりわけ商業活動においては、地域ごとに異なる需要を満たすための物資の連絡を担い、その仲介により利益を得る職業上の性格から言って、一定距離の移動が不可避にならざるを得ず、必ずしも特定の時期にのみ限定される現象ではない。

その一方で、状況の時期的変化に影響され、移動範囲や活動内容の変更が生じることもあり得る。例えば秋山（2017）によると、オスマン帝国の臣民たる18世紀ギリシア人商人によるハプスブルク帝国やハンガリーでの交易活動は、17世紀までの両帝国の角逐が1718年のパッサロヴィツ条約締結により解消された点に起因している¹⁹。また厳密には商人と呼べないもの

の、木村（2017）に示される、当時オスマン帝国領だったバルカン半島からハプスブルク君主国領やロシア帝国領に出向き、野菜栽培の出稼ぎに従事したブルガリア人の移動も、18世紀以降の地域情勢の一定の安定化によっていたと言える。

同様の国家間関係安定化の影響は、ユーラシア東部におけるロシア帝国と大清帝国とのキャフタ条約締結（1727年）を契機に、森永（2010）の詳述するシベリア商人の対中国交易が18世紀以降発達した点にもうかがえよう。

またカーティン（2002）によると、地中海沿岸と東方方面への陸上交易の要衝に当たるアルメニアからは、すでに紀元前より、時に長距離の交易に従事するような商人が多数輩出され、16世紀の時点で彼らの交易共同体は、北はカスピ海やヴォルガ河上流、東はインドまで広域に存在していた。このアルメニア人が17世紀初頭に勢力を増し、インド洋やヨーロッパにまで活動範囲を広げた一因として、当時勢力を拡大したアッバース1世治下のサファヴィー朝イランで厚遇を受けた点が挙げられており、重松（2016）によると、むしろアルメニア人商人が当時インド洋・ベンガル湾・南シナ海に面する海域アジアで広く交易に関与していた事実があればこそ、現地への進出を意図したイギリス東インド会社が彼らとの協力関係を望んだとされる。アルメニア人の活躍自体は普遍的現象であるものの、そこには時期的特徴による一定の影響も見いだせると言えよう²⁰。

こうしたインド洋を含む海域アジアにおいて、諸民族が伝統的に移動と交流とを展開してきた状況については、マレー半島やマラッカ海峡域のマレー人商人が16～19世紀に移動先のカンボジア王国で商業活動を担いつつ、一部は廷臣として活躍した構図を解説する遠藤（2013）や、インド＝イラン系商人のモール人が17～18世紀のバタヴィアの開発に果たした役割を強

18 ただし、これら最終的にロシアに移住した非ロシア人エリートがいかなる移動手段を用いていたのか、その点までは追究しきれていない。

19 なお17世紀までのオスマン帝国による北上が、キタニチ（2017）及びショクチェヴィチ（2017）に示されるように、ハンガリーやハプスブルク帝国に対するブルガリア人、セルビア人、ヴラフ人（ルーマニア人）、クロアチア人の移動を喚起するなど、これまで指摘してきたのと同様に、諸帝国の対立が「人の移動」の大きな要因となった構図がこの地域でも看取される。

20 普遍的現象の中に時代性を読むという点では、巡礼者もまた重要な分析対象となり得るだろう。例えば守川（2007）のように、シーア派ムスリムによるイマーム廟参詣を手がかりに、諸国家間における角逐の影響を検討した成果も存在する。その一方で、後述する交通革命の影響により、19世紀後半以降に巡礼地が観光地化することで、移動の目的やそれまでの信仰のあり方自体が変質する可能性も考えられる。

調する島田(2016)など、近年も多様な現象が紹介されている。このような海域アジアの住民による活動範囲は、村井(2016)によると、時にオーストラリア近海にまで及んでいた。すなわち、ヨーロッパ人が到来する18世紀後半よりも前にすでに、ナマコ漁を目的とするインドネシア諸島民がモンスーンと帆船を利用して定期的に来航し、北オーストラリアのアボリジニとも雇用や物資の交換の形で交流していたのである。海域を通じてのこうした交流の実態は、ヨーロッパ中心主義を脱する上でも、ユーラシア全域に射程を広げることの意義を改めて提起しよう。

なお商人とは異なるが、伝統的に目撃されつつも時期的な性格変化が認められる現象としては、ユーラシア西部における「移動宮廷」の問題も注目される。国家の枠組がいまだ曖昧であり、さらに移動・通信のインフラに乏しい中世社会において、君主が首都的な根拠地に定住せず、廷臣とともに領内を移動することで、国王の権威を通じての支配範囲の顯示と移動・訪問先での徴税・行政といった機能の遂行とを図った点については、日本でも小山(2001)、千葉(2008)、加藤(2017)など多くの成果がある。その一方で、ルイ16世(在位1774～92年)による1786年のノルマンディ行幸を扱う高橋(2001)では、フランス革命前夜の時期において、王権神授説に基づく権威によるのではなく、「慈愛にあふれた」「国家の父」として、特に下層民衆との関係強化を意図する国王の姿が強調されており、ユーラシア西部において身分制社会の編成原理がすでに変化しつつあった点を示唆する。

4. 「長い19世紀」の再考

①交通革命の意義

いわゆる「近代」については、ボブズボウムの「二重革命」論に象徴されるように、18世紀末から第一次世界大戦期までの「長い19世紀」を時期的範囲として捉える傾向が強い。しかしながら、こと「人の移動」という点に着目すると、むしろ19世紀に入ってからのも従来の性格が続けて目撃されるように思われる。ちなみに、こうした19世紀の中にさらに変化を見出す立場としては、最近ホブキンズ(2018)が18世紀から19世紀前半を「プロト・グローバル化」の時代と呼称しているものの、その時期的特徴については必ずしも

明言していない。

このような画期の要因について、本稿では大きく2つの観点から考察してみたい。その一つが、これまでも指摘してきた通信・移動のインフラの問題である。小風(2012)の表現を借りると、まさに「1850年代から70年代にかけて、汽船・鉄道・電信分野における急激な技術革新の進展によって世界の交通・通信ネットワークが一変し、世界の一体化が促進された事象」、すなわち交通革命(traffic revolution)が生じたとされる。ユーラシア西部の内的移動も含め、改めて状況を確認してみると、確かに工業化自体は18世紀後半から進展し、蒸気機関車も1825年には旅客を乗せる形での運用が開始されたとはいえ、福井(2005)によると、ヨーロッパ大陸において鉄道が「文字通り網の目のように張り巡らされてゆくのは」イギリスを除き世紀後半のことであった。その一方で蒸気船については、それより早く1807年に実用化されたが、大西洋横断での完全運用については、やはり1838年まで一定の時間が必要だった(それ以前は帆と蒸気機関とを併用していた)。加えて鉄道同様に料金は急速に低下したものの、やはり庶民による利用はさらに遅れたものと推測される。とはいえ、こうした蒸気機関を活用しての移動手段の機械化が速度と価格の両面で大きな変化をもたらし、社会の広範な層に移動の機会を開いた点は明らかだろう。例えば柴田(1998)は、ドイツよりの海外移民が19世紀中に1846～57年、1864～73年、1880～93年の三つのピークをなし、出身地も当初の西南ドイツ中心から次第に全域へと拡大していったとする。また国本(1998)によると、ラテンアメリカ諸国が独立した1820年代以降、ヨーロッパからは多数の移民が到来したものの、急増の傾向はやはり1860年代以降に看取されるのである。

ちなみに19世紀前半の電信機開発による直接の通信とは別に、移動手段の機械化はそれらを利用した郵便の速度向上にも寄与した。川分(2009)によると、それ以前の郵便は定期便の有無や日数の問題に加え、紛失の危険性も高く、貿易業者達は恒常的かつ頻繁な通信により、そうした欠陥を補うことを余儀なくされていた。

このような移動手段の変化が「人の移動」そのものに及ぼした影響を物語る傍証としては、副次的なサービスの充実が指摘される。的場(2002)によると、ユー

ロシア西部において18世紀までの旅行ガイドブックが旅行者一般を対象にしておらず、商人や学者、遍歴商人といった職業人の特定の目的に資する形で作成されていたのに対し、一般向けとしては1784年にライハルト（リシャール）Reichard (Richard), Heinrich August (1751 ~ 1828) のガイドが刊行されたものの、膨大な量の刊行によりガイドを旅行者の必携書とするベデカー Bädiker, Karl (1801 ~ 59) の旅行ガイドが登場するのは、1840年代になってからのことであった。また鉄道の発達による移動の容易化は、ユーラシア外への出港に際しての選択肢を広げることになり、的場（1998）によると、諸港の競合が船会社による旅行代理店—移民の多い地域に出店し、パスポートやヴィザの準備、船・鉄道・馬車の切符の手配、ホテルの予約を一括して遂行—の設立競争を活発化させるのも、19世紀中葉以降の現象である。こうしたドイツ国内の急速な移動の流れの変化は、それまで出港地として人気だったルアーヴルの地位を、1850年代半ばには移民向けの新港ブレーマーハーフェン（ブレーメン近郊）が奪うことにもつながった。

このように、19世紀前半までは依然として移動インフラや支援業界が未発達であった点を考えると、それ以前からもアメリカ大陸への定期的な移住が目撃されたアイルランド系住民は、いささか例外的な存在とも捉えられよう。すなわち海洋に面しイングランドの海運業とも近い地域性に加え、イングランドによる経済的抑圧と1840年代のジャガイモ飢饉とが強いプッシュ要因として機能していた可能性が高い。

なお本稿では工業化の影響を移動手段の側面に限定して論じてきたが、産業構造の変化が都市や工場地帯への新たな移動の流れを生んだことも確かである。的場（1995）は1830年代から50年代にかけてのドイツからフランスへの「人の移動」を整理する中で、工場労働者や社会主義亡命者の流れがアルザスを始め東フランスを介し、さらにはパリへと及んだ構図を示すが、そこにはさらに、ウィーン体制後のヨーロッパにおける政治的抑圧といった時代背景の影響も見いだせる。

②強制的移動に対する意識・制度の変化

19世紀後半を画期とするもう一つの要因と思われるのが、奴隷貿易に代表される強制的労働に対する法的規制とその実効化の動きである。イギリスにおける反奴隷制運動の高まりについては、18世紀末の非国教

徒や女性への伝播と大衆運動化の構図を指摘する藤川（2017）など、多様な観点から議論されてきたが、法的には1807年の奴隷貿易禁止法の成立が重要な一歩となる。布留川（1992）によると、イギリスはこうした反奴隷貿易政策を、例えば1810年、ポルトガルに対し同国の奴隷貿易をアフリカのポルトガル占領地域に限定するよう求めたり、1815年のウィーン会議において「奴隷貿易に関する宣言」を提出し、参加各国から奴隷貿易終結への合意を取り付けたりするなど、国際的にも要求する態度を見せた。イギリス議会は1834年にはさらに奴隷制そのものについても廃止を可決するが、奴隷貿易及び奴隷労働より直接の利益を得ていた諸勢力による抵抗が即座に一扫されたわけではなかった。布留川は、むしろイギリスによる禁圧の結果、奴隷価格が高騰したことで、ブラジルにおけるプランテーション用の労働力供給を目的に、冒険的商人による関与が増加した構図を示す。その結果、ブラジルでは19世紀前半に奴隷人口が急増する傾向が見られ、それは、イギリス海軍による奴隷船拿捕の権限と活動の強化を背景に、1850年にブラジル議会で奴隷貿易廃止が法制化されるまで続いたのである。

また鈴木（2018）においては、フランス革命の影響により植民地ハイチで1804年に革命が成功し、奴隷労働力に依拠していた現地の製糖業が衰退したことが、逆説的に、インド洋西海域における奴隷使用や奴隷交易を活性化させた点が紹介される。この地域でもイギリスによる奴隷制廃止法が強い抑止機能を果たし、後述するインド系契約労働者に代替されるようになったものの、それだけでは十分に需要を賄いきれず、20世紀初頭まで密貿易の形で奴隷が運ばれていたとされる。

こうして見ると、18世紀後半から奴隷貿易や奴隷制への反対運動が力を持ち始め、19世紀初頭には法制化にまでいたるとはいえ、それが実態として定着するにはさらに半世紀近い時間がかかったと言えよう。パクス＝ブリタニカを支えるイギリスの海軍力がいかに強大であったにせよ、世界全域を監視下に置くのは到底不可能であり、それは当時の通信インフラの限界性にも規定されていたと考えられる。

とはいえ19世紀以降、漸次的にであれ、奴隷貿易と奴隷労働の否定が進む一方で、世界諸地域の分業と物資の移動とが発達したことで、輸出品の生産・製造の

ための労働力はむしろ必要性を増した。これを補完する役割を果たしたのが、すでに現地に運搬・利用されていた奴隷の再移動、そして1830年代以降のインド人労働者である。19世紀後半に急増し、貴堂(2012)でも注目される中国人クーリー(苦力)とともに、その労働の強制性が強調されるが、林(1992)のようにインド国内の経済構造に基づくプッシュ要因の機能に着目し、プル要因の側面が一方的に強かった奴隷労働との相違を指摘する見解もある。また脇村(1999)は、一様にインド人年季奉公人と言っても時期的変化があり、とりわけ1860年代以降は移動先のモーリシャスにおける砂糖プランテーションの合理化に伴い、年季奉公を終えた労働者の中にはプランターが手放した土地を獲得し農民化する者が現われるなど、一概に「再版奴隷制」とは呼びがたい状況も顕在化していた点を示す。なおシルダール(親方)と呼ばれる、年季奉公を終えて帰国した後に親族や同郷人を徴募し、自らは監督者として振る舞う新たなリクルーターの役割が19世紀後半に増していったとされる点は、個人から家族単位での移住形態の変化に寄与するとともに、これまでも触れてきたように、移動にとっての仲介者の機能の重要性を示唆する現象と言えるだろう。

加えて、例えばインド人の流出がイギリス支配下の地稅導入に起因する耕作地喪失に多くを負っているなど、インド及び中国からのクーリー労働者の急増が、ヨーロッパ諸国による植民地化や半植民地化といった圧力に左右されている点に鑑みても、これらの人口移動を、帝国主義へと帰結する19世紀以降の新たな現象と捉えることには、一定の妥当性があるように思われる。

ちなみにこうした諸地域間のパワー・バランスの変化は、岡本(2014)に示される宗主権概念の再検討に象徴されるように、それぞれの地域の内部における秩序の再編を強制した。劉(2008)によると、先に触れた東アジア海域世界における漂流民送還についても、近世的な体制から近代的な体制への転換を経験したとの議論も存在する。

5. 結びに代えて

樽本(2015)は国際社会学の観点から、第一次世界大戦以前の国際移民を奴隷労働移民、半強制契約労働移民、入植移民に大別し、それぞれの例としてアフリカ大陸出身の黒人奴隷、インド人労働移民、ピルグリム＝ファーザーズを挙げている。本稿で着目した軍事的捕虜や漂流民を加えると、20世紀初頭までの「人の移動」がいかに強制的・半強制的要因に動かされていたかが推察される。また入植移民にしても、宗派的対立の回避といった半強制的性格の強い目的から、次第に経済的動機が主流化し、そうした傾向は交通革命による選択肢の拡大を通じて19世紀後半以降一層強まったものと思われる。

ただし、17世紀から19世紀第3・4半期の「人の移動」が前後の時期と完全に分離された形態を明示していたわけではもちろんなく、何をもって当該時期の典型例と見なすか、議論もあるところだろう。例えば半強制的要因による移動については、鈴木健夫(2013)が示すように、1861年の農奴解放以降の行政的・軍事的な大改革の過程で、ロシア国内のドイツ人の法的地位にも見直しの動きが起こり、1871年に入植以来の特権の廃止、1874年に国民皆兵制への包摂が定められる状況下、それらを嫌ったヴォルガ＝ドイツ人が南北アメリカへの移住を選択する事例も多発した。その一方でこうした抑圧的条件を、いわゆる「国民国家」の建設に代表される19世紀後半以降の国家的一体性の強化の試みに起因するものと考えるとともに、彼らの移住先の多角化を移動手段の発達によるものと捉えるのであれば、やはり固有の時代性を看取することも可能かもしれない²¹。

また本課題の追究においては、本来であれば移動人数の量的整理、出身地や移動先に及ぼした影響の分析、本稿の時期的枠組の前後に関し集積された情報との比較など、さらに多面的な手法を通じて検討する必要もあり、本稿でもそれらの観点を全く考慮しなかったわけではないが、紙面に十分に反映されていないことも確かである。

21 こうした一体化の結果の一つとして、ロシア帝国内における反ユダヤ主義の高まりと1881年以降の「ボグロム」とを位置付けるとすれば、野村(1995)や大津留(1998)などに示されるユーラシア世界からアメリカ大陸へのユダヤ人移民も、17世紀的な宗派的対立との連続性というより、19世紀後半的な現象と見なせるように思われる。なお大津留は、ガリツィア＝ユダヤ人が移住を「決意」するに当たり、「ドイツの船会社の積極的な働きかけ」が果たした役割を指摘している。

なお「人の移動」の難度をどう捉えるか。この点の評価には、研究者各人の個人的経験が影響する可能性も考えられる。乗馬や船の操縦の経験のない筆者にとって、「海に乗り出す」ことへの恐怖を含め、機械化以前の移動手段は身体的・心理的負担が著しく大きい印象があるが、普段から使い慣れている者にとってはさほど大きな障害ではなかった可能性も高い。必要日数の多寡を基準とする観点もあり得ようが、平均寿命や時間感覚の異なる時期に関し、その影響を測ることは難しい。

その意味で本稿は、近世国家の特質や通信・移動のインフラを重視する立場から、移動研究に関連する邦語の二次文献を中心に、筆者が個人的な図式を提示したものにすぎない。とりわけ18～19世紀のユーラシア東部に関する検討が乏しい点を始め、改めて本稿のもとになった基盤研究による共同調査を深めて、精査していく必要があろう。とりわけ当初の目標としていた、「人の移動」に伴う当人のアイデンティティの変容²²、受容先社会への具体的影響に関しては、本稿ではほとんど考察されておらず、その点も今後の課題として自認する次第である。

※本稿は、2018年度科学研究費補助金（基盤研究（B）：課題番号16H03461）の成果の一部である。

文献

- 秋山晋吾（2017）「18世紀中期ハンガリーの『ギリシア商人』居住地分布—1755年調査記録から」（山本明代・パプ、N. 編『移動がつくる東中欧・バルカン史』刀水書房）119-140ページ。
- 秋山徹（2016）『遊牧英雄とロシア帝国—あるクルグズ首領の軌跡—』（東京大学出版会）。
- 青木恭子（2004）「帝政末期ロシアのシベリア移住政策（1881～1904）」（『富山大学人文学部紀要』第41号）39-61ページ。
- 青木恭子（2011）「移住者の帰郷—帝政末期アジアロシア入植事業の抱える問題—」（『富山大学人文学部紀要』第54号）69-92ページ。
- 青木恭子（2014）「帝政ロシア国内移住にみる移動の論理—移住者の出身地と移住先の分析から—」（『富山大学人文学部紀要』第60号）1-26ページ。
- 青木恭子（2015）「*«Организованное ходачество»*（組織された先遣人派遣）—20世紀初頭の帝政ロシアにおける移住政策の転換—」（『富山大学人文学部紀要』第62号）141-162ページ。
- 青木恭子（2016）「帝政ロシアの移住農家族とアジアロシア植民事業」（『富山大学人文学部紀要』第65号）59-82ページ。
- 荒野泰典（1983）「近世日本の漂流民送還体制と東アジア」（『歴史評論』400号）73-102ページ。
- 荒野泰典（2013）「『四つの口』の女と男—近世日本の国際関係における異民族間の異性関係の諸相」（弘末雅士編『越境者の世界史—奴隷・移住者・混血者』春風社）167-191ページ。
- W. ベーリンガー（2014）、高木葉子訳『トゥルン・ウント・タクシス その郵便と企業の歴史』（三元社）。
- 千葉敏之（2008）「準えられる王—初期中世ヨーロッパの政治社会—」（近藤和彦編『歴史的ヨーロッパの政治社会』山川出版社）3-37ページ。
- 千葉敏之（2017）「結—移動の資料体学へ」（高橋慎一郎・千葉敏之編『移動者の中世—史料の機能、日本とヨーロッパ—』東京大学出版会）211-222ページ。
- L. コリー（2016）、中村裕子・土平紀子訳『虜囚—一六〇〇～一八五〇年のイギリス、帝国、そして世界—』（法政大学出版局）。
- P. カーティン（2002）、田村愛理・中堂幸政・山影進訳『異文化間交易の世界史』（NTT 出版）。
- デ＝ソウザ・岡美穂子（2017）『大航海時代の日本人奴隷—アジア・新大陸・ヨーロッパ—』（中央公論新社）。
- 遠藤正之（2013）「19世紀のカンボジアにおけるマレー人観の変容」（弘末編『越境者の世界史』）213-233ページ。
- 藤川沙海（2017）「18世紀末イギリス奴隷貿易廃止の正当化—クエーカー教徒の主張から—」（『パブリック・ヒストリー』第14号）33-50ページ。

22 こうした観点からの近年の注目される研究として、17世紀以降世界各地に進出した結果、現地で虜囚の立場を経験するにいたったイギリス人達の体験記を分析し、彼らの内面世界を考察したコリー（2016）が挙げられよう。

- 藤川隆男 (1998) 「大洋を渡る女たち—19世紀オーストラリアへの移民」 (『移民』ミネルヴァ書房) 125-183ページ。
- 福井憲彦 (2005) 『ヨーロッパ近代の社会史—工業化と国民形成—』 (岩波書店)。
- 布留川正博 (1988) 「15、6世紀ポルトガル王国における黒人奴隷制 (1) —近代奴隷制の歴史的原像—」 (『経済学論叢』第40巻第2号) 57-84ページ。
- 布留川正博 (1989) 「15、6世紀ポルトガル王国における黒人奴隷制 (2) —近代奴隷制の歴史的原像—」 (『経済学論叢』第40巻第3号) 80-102ページ。
- 布留川正博 (1992) 「近代奴隷制崩壊へのプレリュード—19世紀前半におけるブラジルの奴隷貿易とその廃止—」 (池本幸三編『近代世界における労働と移住—理論と歴史の対話—』阿吽社) 133-170ページ。
- A. A. ゲルマン・И. Р. プレーヴェ (2008)、鈴木健夫・半谷史郎訳『ヴォルガ・ドイツ人—知られざるロシアの歴史—』 (彩流社)。
- 濱本真実 (2009) 『「聖なるロシア」のイスラーム—17–18世紀タタール人の正教改宗—』 (東京大学出版会)。
- 春名徹 (1994) 「近世東アジアにおける漂流民送還体制の形成」 (『調布日本文化』第4号) 1-26ページ。
- 春名徹 (2000) 「歴史学における〈漂流〉の現在」 (『調布日本文化』第10巻) 67-83ページ。
- 橋本伸也 (2009) 「帝制期ロシアの『御雇外国人』教師—サンクト・ペテルブルク科学アカデミーとモスクワ大学—」 (前川和也編著『空間と移動の社会史』ミネルヴァ書房) 239-266ページ。
- 橋本雄 (2015) 「八重山に漂流した朝鮮人たち—彼らはなぜ、どのようにして朝鮮へ送還されたのか?—」 (細田典明編『旅と交流—旅からみる世界と歴史』北海道大学出版会) 153-204ページ。
- 林一哉 (1992) 「不自由労働の一側面としてのインド人移民—その形態の規定に関して—」 (池本編『近代世界における労働と移住』) 171-197ページ。
- 本城靖久 (1997) 「カザノヴァの旅」 (宮崎揚弘編『ヨーロッパ世界と旅』法政大学出版局) 73-107ページ。
- A. G. ホブキンズ (2018)、安井倫子訳「19世紀のアメリカ帝国」 (秋田茂編著『「大分岐」を超えて—アジアからみた19世紀論再考—』ミネルヴァ書房) 33-52ページ。
- 星名定雄 (2006) 『情報と通信の文化史』 (法政大学出版局)。
- 池本幸三 (1992a) 「17世紀ニューイングランド移民の社会史—いわゆるピューリタンの『大移住』について—」 (池本編『近代世界における労働と移住』) 37-80ページ。
- 池本幸三 (1992b) 「近代世界における労働と移住の概観—労働力の世界市場の形成過程を中心として—」 (池本編『近代世界における労働と移住』) 311-374ページ。
- 入江幸二 (2011) 「大北方戦争期のスウェーデン捕虜」 (『北欧史研究』第28号) 15-22ページ。
- 岩井淳 (2015) 『ピューリタン革命の世界史—国際関係のなかの千年王国論—』 (ミネルヴァ書房)。
- 唐澤達之 (2013) 「近世イングランドの都市コミュニティと移民—ノリッジのオランダ人とワロン人」 (弘末編『越境者の世界史』) 193-208ページ。
- 加藤玄 (2017) 「王の移動—エドワード一世の巡幸と納戸部記録—」 (高橋・千葉編『移動者の中世』) 53-78ページ。
- 川北稔 (1990) 『民衆の大英帝国—近世イギリス社会とアメリカ移民—』 (岩波書店)。
- 川北稔 (2009) 「国境なき民衆のライフサイクル—1630年代のイーストアングリアとオランダ—」 (前川編著『空間と移動の社会史』) 215-238ページ。
- 川崎亜紀子 (2008) 「19世紀アルザス・ユダヤ人の国内・国外移住」 (鈴木健夫編『地域間の歴史世界—移動・衝突・融合—』早稲田大学出版部) 172-193ページ。
- 川分圭子 (2009) 「貿易通信が形成する商業空間—鉄道時代以前におけるイギリスのヨーロッパ・大西洋郵便—」 (前川編著『空間と移動の社会史』) 155-182ページ。
- 貴堂嘉之 (2012) 『アメリカ合衆国と中国人移民—歴史のなかの「移民国家」アメリカ—』 (名古屋大学出版会)。
- 木村真 (2017) 「バルカン地方の野菜栽培人の移動—19世紀から20世紀初頭—」 (山本・パプ編『移動がつくる東中欧・バルカン史』) 173-191ページ。
- キタニチ, M. (2017)、秋山晋吾訳「ハンガリーへのクロアチア人移民—16世紀から18世紀—」 (山本・パプ編『移動がつくる東中欧・バルカン史』) 53-83ページ。
- 小風秀雅 (2012) 「19世紀における交通革命と日本の開国・開港」 (『交通史研究』第78号) 19-37ページ。
- 小山啓子 (2001) 「移動する宮廷とフランス・ルネサンス王政—1564–66年のシャルル9世とカトリヌ・ド・メディシスの大巡幸—」 (宮崎揚弘編『続・ヨーロッパ世界と旅』法政大学出版局) 169-209ページ。
- 小山哲 (2015) 「17世紀危機論争と日本の『西洋史学』」 (『西洋史学』第260号) 348-360ページ。
- 国本伊代 (1998) 「約束の大地ラテンアメリカとメノナイト—プロテスタント再洗礼派メノナイトの流転と転住—」 (『移住』) 287-336ページ。
- 前田弘毅 (2011) 「『境界』を突破するもの—サファヴィー朝に仕えたグルジア武人の活動から—」 (『歴史学研究』第881号) 22-33ページ。
- 的場昭弘 (1995) 『フランスの中のドイツ人—1848年革命前後の移民、亡命者、遍歴職人と社会主義運動—』 (御茶の水書房)。
- 的場昭弘 (1997) 「19世紀ドイツ人移民の旅—大西洋横断、新天地アメリカへ—」 (宮崎編『ヨーロッパ世界と旅』) 108-134ページ。
- 的場昭弘 (2002) 「19世紀の旅行ガイドブックス—ドイツ人からみた旅行ガイドブック—」 (宮崎編『続・ヨーロッパ世界と旅』) 301-327ページ。
- 松川節 (1998) 『図説 モンゴル歴史紀行』 (河出書房新社)。
- 松嶋明男 (2018) 「近代への転換点であるフランス革命」 (島田竜登編『1789年—自由を求める時代—』山川出版社) 18-71ページ。
- 守川知子 (2007) 『シーア派聖地参詣の研究』 (京都大学学術出版会)。
- 森永貴子 (2008) 『ロシアの拡大と毛皮交易—16–19世紀シベリア・北太平洋の商人世界—』 (彩流社)。
- 森永貴子 (2010) 『イルクーツク商人とキャプタ貿易—帝政ロシアにおけるユーラシア商業—』 (北海道大学出版会)。
- 村井吉敬 (2016) 「海の民と先住民の交流史」 (村井吉敬・内海愛

- 子・飯笹佐代子編『海境を越える人びと—真珠とナマコとアラフラ海—』コモンズ) 1448ページ。
- 中野忠 (2008) 「移動する貧民たち—18世紀ロンドンの救貧資料から」(鈴木編『地域間の歴史世界』) 60-97ページ。
- 野村健二 (2000) 『捕虜の虐待と優遇 人道のひとつの側面』(平和文化)。
- 野村達朗 (1995) 『ユダヤ移民のニュー Yorker 移民の生活と労働の世界—』(山川出版社)。
- 小倉充夫・駒井洋 (2011) 「序論」(駒井洋・小倉充夫編『ブラック・ディアスポラ』明石書店) 11-32ページ。
- 岡本隆司編 (2014) 『宗主権の世界史—東アジアの近代と翻訳概念—』(名古屋大学出版会)。
- 近江健吉 (1987) 「移民奉公人契約の選択について」(『経済学論叢』第38巻第4号) 621-634ページ。
- 近江健吉 (1990a) 「18世紀のドイツ系渡米移民」(1) (『経済学論叢』第41巻第4号) 783-795ページ。
- 近江健吉 (1990b) 「18世紀のドイツ系渡米移民」(2) (『経済学論叢』第42巻第1号) 54-73ページ。
- 大津留厚 (1998) 「ガリツィア・ユダヤ人のアメリカ」(『移民』) 75-123ページ。
- 劉序楓 (2008) 「漂流、漂流記、海難」(桃木至朗編『海域アジア史研究入門』岩波書店) 217-224ページ。
- 崎山直樹 (2018) 「女性たちの社会運動」(田中ひかる編著『社会運動のグローバル・ヒストリー—共鳴する人と思想—』ミネルヴァ書房) 33-64ページ。
- 柴田英樹 (1998) 「第二帝政期ドイツにおける外国人労働者」(『移民』) 187-240ページ。
- 重松伸司 (2016) 「17～18世紀初頭のインドにおけるアルメニア商人とイギリス東インド会社—『1688年協約』をめぐって」(守川知子編著『移動と交流の近世アジア史』北海道大学出版会) 215-247ページ。
- 島田竜登 (2016) 「近世バタヴィアのモール人」(守川編著『移動と交流の近世アジア史』) 249-274ページ。
- 清水和裕 (2013) 「イスラーム世界における奴隷」(弘末編『越境者の世界史』) 39-56ページ。
- 塩野崎信也 (2017) 『〈アゼルバイジャン人〉の創出—民族意識の形成とその基層—』(京都大学学術出版会)。
- ショクチェヴィチ, D. (2017)、山本明代訳「ハンガリーのクロアチア人エスニック集団の多様性と移住・統合過程」(山本・バブ編『移動がつくる東中欧・バルカン史』) 141-172ページ。
- 杉山清彦 (2015) 『大清帝国の形成と八旗制』(名古屋大学出版会)。
- 須永隆 (2010) 『プロテスタント亡命難民の経済史—近世イングランドと外国人移民—』(昭和堂)。
- 鈴木英明 (2018) 「インド洋西海域と大西洋における奴隷制・交易廃絶の展開」(島田編『1789年』) 228-272ページ。
- 鈴木信明 (2013) 「文禄・慶長役の後に朝鮮被虜人と刷還使が将来した西洋情報」(弘末編『越境者の世界史』) 145-166ページ。
- 鈴木健夫 (2013) 「アルゼンチンにおけるヴォルガ・ドイツ人—移住当初のロシア的共同体秩序」(鈴木健夫編『「越境」世界の諸相—歴史と現在—』早稲田大学出版部) 166-188ページ。
- 高橋暁生 (2001) 「ルイ16世のノルマンディ行幸(1786年) 一期待された国王像」(宮崎編『続・ヨーロッパ世界と旅』) 240-276ページ。
- 田中良英 (2009) 「18世紀ロシア帝国における専制とドイツ人エリート—ロシア外交に対するオステルマンの役割を手がかりに—」(『ロシア史研究』第84号) 64-81ページ。
- 田中良英 (2016) 「18世紀前半のロシア地方における非ロシア人官吏」(『宮城教育大学紀要』第50巻) 69-82ページ。
- 田中良英 (2017a) 「18世紀後半のロシア官界と非ロシア人エリート」(『宮城教育大学紀要』第51巻) 65-82ページ。
- 田中良英 (2017b) 「パネル ロシア・ユーラシア世界と大西洋・太平洋世界における移動」(『ロシア史研究』第100号) 63-65ページ。
- 樽本英樹 (2015) 「国境を越える旅の社会学」(細田編『旅と交流』) 238-239ページ。
- 豊川浩一 (2016) 『十八世紀ロシアの「探検」と変容する空間認識—キリーロフのオレンブルク遠征とヤーロフ事件—』(山川出版社)。
- 脇村孝平 (1999) 「インド人年季契約制は奴隷制の再来であったのか」(『移動と移民』岩波書店) 143-169ページ。
- 山田史郎 (1998) 「移住と越境の近代史」(『移民』) 1-23ページ。
- 山口明彦 (2015) 「周縁から見るイランの輪郭形成と越境—あるクルド名家の軌跡—」(山根聡・長縄宣博編『越境者たちのユーラシア』ミネルヴァ書房) 79-104ページ。
- 山影進編著 (2012) 『主権国家体系の生成—「国際社会」認識の再検証—』(ミネルヴァ書房)。
- 山本文彦 (2015) 「郵便と旅行—近世ドイツにおけるコミュニケーション革命」(細田編『旅と交流』) 93-120ページ。
- 山本健三 (2016) 『帝国・陰謀・ナショナリズム—「国民」統合過程のロシア社会とバルト・ドイツ人—』(法政大学出版局)。
- 吉開正人 (2015) 「江戸時代漂流民と『安南国王』阮福映—漂流民から読み解くベトナム史」(細田編『旅と交流』) 205-234ページ。
- 吉田金一 (1974) 『近代露清関係史』(近藤出版社)。
- 吉村貴之 (2010) 「古い移民、新しい移民—アルメニアからの移民—」(宮治美江子編『中東・北アフリカのディアスポラ』明石書店) 75-100ページ。
- 吉村貴之 (2015) 「2つの帝国とアルメニア人—民族運動に及ぼす地域大国の磁場—」(山根・長縄編『越境者たちのユーラシア』) 105-132ページ。

(平成30年9月28日受理)

