



Title	John Darwin, Unlocking the World : Port Cities and Globalization in the Age of Steam, 1830-1930
Author(s)	花田, 光輝
Citation	パブリック・ヒストリー. 2024, 21, p. 93-107
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/95498
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

John Darwin

Unlocking the World: Port Cities and Globalization in the Age of Steam, 1830–1930

Penguin Books, 2021, 496 pp., ISBN 978-1-846-14087-7

花田光輝

1 はじめに

本書の著者であるジョン・ダーウィンは、オックスフォード大学で博士号を取得後、レディング大学、オックスフォード大学で教鞭を執り、2017年から2023年現在に至るまでナフィールドカレッジのシニアリサーチフェローを務めている研究者である。専門はイギリス帝国史研究、帝国主義研究、グローバルヒストリー研究であり、近現代史、特に脱植民地化研究においては世界的に高い評価を得ている。主な著書に *The Empire Project: The Rise and Fall of the British World-System, 1830–1970*, Cambridge University Press, 2009; *Unfinish Empire*, Bloomsbury Pub Plc USA, 2013 などがある。

本書は、過去から現代の長い時間軸と、アジアとヨーロッパ各地の多様な変化をミクロとマクロの視点を結びつけて描き出したグローバルヒストリーの著作である。また、蒸気機関の普及がもたらした、これまでにない規模の世界的な結びつきの強化と「蒸気船主体のグローバル化 (Steam globalization)」が、世界各地の経済や文化にどのような影響を与えたのかを明らかにするものである。本書は西洋（北西ヨーロッパ及びアメリカ合衆国）が蒸気機船や鉄道を用いてその他の地域に対する軍事的経済的優位を確立したという、西洋を主体とした歴史を描くことに主眼がおかれているのではない。

本書の特徴は、歴史上、異なる他者が会おう最初の「ゲートウェイ (Gateway)」となり続けてきた港湾都市を舞台に、現地の社会と西洋がどのように結びつき、そして、世界とつながるグローバル化の時代をむかえることになったのか、また、なぜ19世紀以後の時代においてヨーロッパが、それ以外の地域を「周辺」として再編成することが可能になったのかについて答えようとするものである。著者の独自の視点は、過去のグローバル化において決定的に重要な役割を果たすことになったのは港湾都市であるとの重要性を主張したことにある。港湾都市は、異なる経済圏・文明圏が重なり合い、異なる文物や知識が集積するグローバル化の最前線に位置する場所であり、その内部のミクロな視点と、地政学的状況や海洋ネットワークの変化などマクロな視点を結びつけて19世紀のグローバル化の実態を明らかにするという、これまでに

ない独自の視点をもった著作が本書である。そして、時代の変化とともに、新しい勢力が港湾都市を訪れ、彼らは、現地の港湾都市内のマイクロポリティクスとうまく協調することで内陸部に自国の影響力を拡大する「橋頭堡 (bridgehead)」とした。また、著者は本書の冒頭で「グローバル化は狭い経済現象ではなく、技術的・商業的・文化的・イデオロギー的・地政学的・環境的变化の巡り合わせとして理解されないといけない」(p. ii、以下カッコ内に本書の頁数を示す)と述べているように、本書が目指すものは、歴史上多様であったはずの世界が19世紀以後になぜ、ヨーロッパの多様な影響を強くうけた世界に変化してしまったのかという大きな疑問にも答えようとするものである。そして、その変化を理解する上で重要なアクターが港湾都市なのである。加えて、著者はコロンブス以後にみられるヨーロッパのアジアへの影響力拡大が、それ以前に起こった過去のグローバル化の上に築かれたことを指摘し、過去からのつながりのうえにこの時代の変化が起こったことを指摘する一方、この時代が、蒸気の技術を大いに活用しヨーロッパと非ヨーロッパ世界間の経済的・軍事的な乖離を生み出すきっかけとなった重要な時代であり、大きな分岐点であったことを指摘する。この視点は、ケネス・ポメランツが主張した「大分岐」とは違った角度から過去と現代世界の形成につながる重要な指摘であり、本書は19世紀を世界史における大きな転換点として位置づけ、その重要性を解明することを目的としているのである。著者は、冒頭に述べた本書の問いである「歴史上多様であったはずの世界が19世紀以後になぜ、ヨーロッパの多様な影響を強くうけた世界に変化してしまったのか」という大きな疑問にはどのような答えを出しているのだろうか。本書の内容内容を踏まえつつ、評者の視点を交えて論じたい。

2 本書の構成

本書の構成は以下の通りである。

Introduction: The Keys and the Lock

Part One Making Global Connections

1 The Port City in the Old World

2 Columbian Prelude

3 Steam Globalization

4 Oceans of Change

Part Two The Dominion of Steam

5 American Gateways

6 The Maritime Raj

7 From the Nanyang to the Yangzi: The Port-City World in the China Seas

8 The Crisis of the Metropolises

9 Lessons from Smyrna

3 概要

本書は序章 (Introduction) とそれ以下の第1部、第2部の大きく分けて3つの部分で構成される。第1部の第1章から第4章までは、近代までのグローバル化の概要とその変化の特徴を整理し、第2部の第5章から第9章までは、世界各地の港湾都市の変遷とともに、蒸気船主体のグローバル化が与えた影響の具体例を紹介している。結論に当たる独立した章はなく、第9章の末において本書のまとめが設定されている。序章では、1830-1930年という時代は、世界が蒸気によって再編成された時代であり、人・物・知識・資本が前の時代には見られない規模と頻度で動き始めた、これまでにないグローバル化の時代であったと著者は述べる。そして、他の時代との差異を明確化しつつ、それらを生み出した重要なアクターとして港湾都市があったことを指摘する。そして、港湾都市をその役割に応じて、中継港 (entrepôt)、主要港 (a staple port) として整理し、その役割を明確化した。著者は、なぜ港湾都市は、蒸気船主体のグローバル化の時代にその内部を消費者と生産者の完全な商業経済に転換させたのか、その過程で、なぜ港湾都市は、ヨーロッパ経済に恒久的に取り込まれていったのかという本書が明らかにしたい疑問を提示することで以後の展開につなげている。

第一部 (Part One) の「1 The Port City in the Old World」と「2 Columbian Prelude」では、古代から18世紀ごろまでのグローバル化の展開を振り返り、グローバル化の起源とコロンブスの新大陸「発見」以後のグローバル化が紹介される。コロンブス以後のグローバル化は過去に築かれたアジア・アフリカのグローバル化の上にヨーロッパが参入する形で誕生したものであり、西洋中心史観を相対化した過去からのつながりの中に新しいグローバル化を位置づけた議論が展開されている。「3 Steam Globalization」では、蒸気機関車や蒸気船の登場によって大きく発展した輸送能力が、西欧が世界各地の内陸部を開放することを可能にしたこと、そしてそれが19世紀の帝国主義を加速させた原動力となったことが述べられている。この変化は、1600年頃から少しずつ広がっていたヨーロッパとその他の地域との乖離を明確にし、地政学的状況や各地の経済状況、そして西欧が自らを文明として捉える文明観にも大きな影響を与えた重要な分岐点となったことを指摘している。「4 Oceans of Change」においては、帆船の時代から蒸気船の時代への変化を、世界各地の海域の例をもとに紹介している。帆船は、蒸気船の登場によってすぐさまその重要性を失ったわけではなく、19世紀末にいたるまで各海域に存在した網目状の海上ネットワークを支え続けたが、蒸気船の登場は、これまでの海上輸送の課題であった数々の障壁を乗り越える力となり、さらにスエズ運河の開削によってアジアとヨーロッパを移動する際に必要な時間と石炭が節約されるようになった1870年代以降になって海上交易の主たる存在になったのである。このように、第一部においては、1830-1930年代のグローバル化の時代がどのような過程を経て到来したのか概観しつつその経緯を明らかにしている。

第二部 (Part Two) においては、各地の港湾都市を具体例に挙げ、よりローカルな視点から蒸気船によるグローバル化とその影響を論じている。「5 American Gateways」では19-20世紀の3つの港湾都市 (ニューオーリンズ、モンリオール、ニューヨーク) を舞台に、それ

それぞれの発展を経済・歴史・地理的側面から比較することで、港湾都市の発展要因を分析している。アメリカの港湾都市の盛衰には、地理的要因、港湾都市との競争だけでなく、「後背地 hinterland」の盛衰が大きな影響を与えた。そして、この後背地を港湾都市が取り込み、都市の発展の原動力として活用できるようにした力が蒸気船・鉄道であり、それらを通じて港湾都市から内陸部へと開発は進んでいった。こうして、港湾都市を「橋頭堡」としてアメリカのグローバル化は進展していったのである。

「6 The Maritime Raj」では、19-20世紀のインドの港湾都市（ボンベイ・カルカッタ）が、インドのグローバル化とヨーロッパの影響力拡大の「橋頭堡」となった事例を紹介している。この両都市は、北アメリカの場合と同じく、蒸気船主体のグローバル化の恩恵を受けて発展したが、従来から都市内部に多様な民族・宗教コミュニティを抱え、また、その周辺の地域も多数の農村人口を抱えているなど、北米大陸とは異なる面を持っていた。西欧は植民地支配以前からこれらの現地社会と向き合う必要があり、限りある資源の中で現地住民の協力を得つつ、貿易と統治を円滑に行わなければならなかった。このようにヨーロッパの勢力拡大の「橋頭堡」たる港湾都市は、常にヨーロッパ優位の間ではなかったのである。

「7 From the Nanyang to the Yangzi: The Port-City World in the China Seas」では、南洋⁽¹⁾の歴史（16-18世紀）とともに19-20世紀の3つの港湾都市（シンガポール、香港、上海）がイギリスの影響力拡大の中で発展した事例を紹介している。この海域は、中国とインドの間に位置する地理的好条件のなかでもともとグローバルな交易が行われていた海域である。とはいえ、この3つの都市は19世紀まで重要な港ではなかった。19世紀以降、これらの港湾都市はイギリスの貿易ネットワークに組み込まれることで発展した。その後背地にはヨーロッパの影響力が拡大し、港湾都市は、蒸気機関の活用によって、内陸と沿岸部、中国と世界を結ぶ「ゲートウェイ・シティ」として重要な位置を占めるようになった。蒸気船主体のグローバル化の時代の到来は、新たな港湾都市の誕生につながったのである。そして、この章の冒頭で著者が指摘しているように、「南洋はイギリス統治下のインドとも、入植者に占領された北米とも異なる環境」（p. 256）であった。従来から広く活動した中国人抜きにこの海域を考えることはできない。彼らとのローカルな協力関係を構築することで、イギリスはグローバルな支配が可能になり、これらの港湾都市は、その安定したイギリス支配の恩恵を最大限利用して成長していったのである。

「8 The Crisis of the Metropoles」では、19-20世紀のヨーロッパ各地の港湾都市を取り上げ、港湾都市がそのコスモポリタン性と産業革命以後のヨーロッパ経済の発展を活かして発展した事例が紹介されている。1914年の時点において、全ての大陸の中でヨーロッパは最も顕著にグ

(i) 明末のヨーロッパ人の到来とともに、ヨーロッパを「大西洋」、インド洋を「小西洋」と呼称することが広まり、またもっぱら日本を指して「東洋」という呼称法も清代を通じて普及した。それに伴い、従来「東洋・西洋」と呼ばれていた東南アジアに対し、「南洋」という語を用いることが明末清初以来一般化する。清末以降の中国では、狭義ではマレー半島など華僑の集中した東南アジア地域を、広義ではオセアニアまで含めた南方一般を、「南洋」と呼ぶようになる。尾形勇、加藤友康、樺山紘一、川北稔、岸本美緒、黒田日出男、佐藤次高、南塚信吾、山本博文（編）『歴史学事典【第7巻 戦争と外交】』、弘文堂、1999年、547頁。

ローバル化していた (p. 331)。しかし、その繁栄は、19 世紀以後のヨーロッパ各国の国民国家建設とともに明確になった国境線と、加熱していく国家間の競争によって次第に失われる。そして、その対立が限界をむかえた出来事が第一次世界大戦であり、また大戦後は、戦争の痛手と 30 年代以後の保護主義の台頭も追い打ちとなり、港湾都市は衰退しはじめていったのである。著者は章末に「ヨーロッパだけでなく世界の多くの地域でコスモポリタンな価値観が失われ、ナショナリズムが台頭していった」(p. 339) ことを指摘している。このように、港湾都市の活力を支え続けた自由な商品と人の移動は、1930 年代以降の保護主義とナショナリズムによって失われていったのである。

「9 Lessons from Smyrna」は、3つの節に別れており、最初の節とそれ以後の節で内容が大きく異なる。まず 1 つ目の節「Giaour Izmir」では 19-20 世紀のトルコのスマイルナ (イズミル) の民族主義の活発化が港湾都市の盛衰に与えた間接的・直接的影響を例に、港湾都市が国内外の情勢に大きく左右される存在であったことを紹介している。以後の 2 つの節「Steam Globalization at Work」、「A Tale of Two Worlds」はともに本書のまとめの位置づけとなっており、蒸気船主体のグローバル化の持つ速さと規模がヨーロッパの優位を支えたことや、現地エリートとの協力といったミクロの視点、大国間の共存、イギリスの国際公共財の影響といったマクロの視点などを再度指摘している。また、第 3 節には、多様な人々・文化を内包しつつ共存してきた港湾都市の精神が、20 世紀以降に各地に広がった排外的ナショナリズムのなかで次第に失われたこと、ヨーロッパの覇権が後退し、中国が世界を股にかける存在となった現代において、ヨーロッパとアジアの逆転が起きつつあることを述べて本書を締めくくっている。

本書は一貫して、人々が長距離交易ルートを発達させ、その中で多くのヒトとモノが行き交ってきた歴史、つまり、19 世紀以前の時代のグローバル化の基盤の上に、蒸気船主体のグローバル化が起こったことを主張している。グローバル化は 19 世紀に限った現象でもなければ、蒸気機関の登場による影響のみで可能になったものでもないのである⁽²⁾。実際、グローバル化という現象は、世界史上でこれまでに幾度も見られてきた。本書では強調されていないが 13-14 世紀においては、モンゴル帝国によって陸上・海上交易が統合され、ユーラシア大陸規模でヒトとモノの交易が活発化した⁽³⁾。また、16 世紀の「大航海時代」においては、これまで取り込まれなかった太平洋・南北アメリカ大陸を含む地域がスペインによって交易ルートとして活用され、交易拠点としてのマニラ建設をきっかけに地球規模のグローバル化が進展した。本書においても、近代以前に起こった全球的なグローバル化の意義は認識されているが、前述したとおり、そのグローバル化はそれ以前にアジア・アフリカに存在した商業ネットワークをヨーロッパ大航海時代が強化したものにすぎないと著者は述べている。一方、近代のグローバル化については、蒸気による輸送は大量の物資と人の移動を可能にし、そして西欧がその他の

(2) 「大航海時代」以前に起こったグローバル化では、商人がユーラシアの端から端まで、直接、商品を発送することがほとんど無かったことを本書は指摘する。また、「大航海時代」以後であっても、距離と季節風の影響によって不確実性が大きく、単一の技術が主流とならなかったと指摘している (p. 10)。

(3) 秋田茂 (責任編集) 『MINERVA 世界史叢書⑦ グローバル化の世界史』、ミネルヴァ書房、2019 年、4-5 頁。

地域を経済的・軍事的に支配する原動力を提供できたことを主張しつつも、西欧がその他の世界に対して常に抑圧的で優位な立場でありつづけたのではないとその限界も指摘している。つまり、西洋中心主義のもとではこれまで描き出されてこなかった、現地の勢力との妥協を含む相互の協力関係の上に近代のグローバル化は成し遂げられたことを強調し、このグローバル化の時代を相対的に考察しようとしているのである。

このように、蒸気を利用した移手段の登場は、港湾都市というグローバル化の「橋頭堡」を通じた世界の再編成を可能にしたことは確かであった。しかし、その「橋頭堡」として港湾都市が機能するために「マイクロポリティクス」が重要であったと著者は強調しているのである。また、蒸気船や鉄道によって、帆船や人馬による移動が主であった時代にはアクセスできなかった場所、あるいははるかに大きなコストをかけてしか到達できなかった場所に、欧米が武力を行使できるようになったという意義も強調する。これによってもたらされた「海事の平和(pax maritima)」が北大西洋と南大西洋における貿易の巨大な成長、ヨーロッパとアジア間の輸送量の増大、あるいはヨーロッパ、インド、中国からの移民の流れ、非欧米文化圏への欧米文化の拡大を生み出す原動力となった。しかし、そこにあるネットワークでさえも、従来から存在した移民やディアスポラがつくりあげた非政府・民間組織の国際的なネットワークの上に構築されたものであった。蒸気力によるグローバル化がなぜ可能になったのかを論じるとき、その担い手を、蒸気を優先的に利用できた欧米諸国に限定して語ることを著者はしていない。19世紀のグローバル化は、現地住民と西欧諸国による都市内部のマイクロポリティクスと、イギリスの覇権の下の「海事の平和」という国際公共財の利用という、マイクロとマクロの成功により生み出されたものだったのである。そして、この時代に蒸気の技術を優先的に利用できた西欧によってグローバル化は加速し、西欧の公式・非公式の支配によって、北西ヨーロッパ・米国とそれ以外の国々との間で乖離がさらにすすんだ。そういった西欧の軍事・経済的な優位と、内陸部まで迅速に大量の人と物資を輸送する蒸気船・鉄道ネットワークの発達によって、歴史上多様な文化・社会を持っていた各地域は、西欧の影響下に入り、変化をはじめたのである。

このように、19世紀以降の世界は、蒸気の力を優先的に活用することができた西欧が中心となって、それ以外の地域が次第に周辺化され、これまで西洋の影響下になかった場所まで西欧の影響下に組み込まれていった時代なのである。しかし、著者はここでも、19世紀以降の時代においても西欧は、周辺化した地域に対して常に優位な立場を享受できたわけではなく、非白人入植地において西欧式の商業・法律・慣習を全面的・強制的に実施することができなかったこと、現地住民に妥協したこともあったことを指摘している (p. 355)。つまり、19世紀以後においても、西欧は世界を均一に変化できるだけの十分な資本をもっていなかったと、ヨーロッパの支配力の限界も指摘しているのである。著者は、蒸気船主体のグローバル化の時代の大きな変化を描きつつ、西欧と非西欧の関係が、どちらかによって一方的に支配された時代ではなかったことを指摘し、相対化された歴史像をもとに、当時の「大分岐」を説明しているのである。

4 考察

以上、評者がくみ取った本書の議論の流れである。本書は第一部、第二部でそれぞれの地域の港湾都市についての丁寧な記述を含んでおり、その内容の豊富さについての全てに言及できていないことはお断りしておきたい。その上で、本書を読んで評者が感じた疑問とコメントを2点述べてみたい。

第一の指摘は、アフリカや南米大陸など、北米大陸とユーラシア大陸以外の地域を扱う必要はなかったのかという点である。それらの地域を扱った場合、本書は蒸気船と並んで、内陸交通を担う鉄道の重要性をより強調してもよかったのではないかと評者は考える。本書は、港湾都市と蒸気機関を利用した移動手段の登場（蒸気船・鉄道）を重要なアクターとしている。過去の歴史からの長い射程の中でそのグローバル化の過程を論じているため、どうしても広域に広がった交易関係を語る際、広大な海洋ネットワークや大陸の大河川と都市をつなげる水上輸送が重要であることは十分理解できる。著者も、「港湾都市同士の長い連鎖が、人とモノの循環のなかでその重要性を保ち続けることに、グローバルなつながりは依存していた」（p. xxxiv）と述べているように、19世紀にいたるまでの時代では、海上輸送は重要な役割を果たしたことを随所で指摘している。また、ヨーロッパ以外の世界の鉄道のほとんどは、港から生産地域まで内陸に伸びていたが、「横方向」、つまり港湾都市それぞれをつなぐ接続は重視されなかったと指摘し、海上輸送ネットワークのような広く地域を跨いだ鉄道の接続が見られなかったことを指摘している（p. xxxvi）。しかし、以前の著書『ティムール以後』（上）（下）においては、「各地の経済を結ぶうえで最も力を発揮したのは、鉄道であった」⁽⁴⁾「鉄道がもっとも重要で、歴史を変えることができる」⁽⁵⁾と述べ、鉄道敷設によって経済を活性化し、かつ水上交易が発達していない地域を市場と結びつけ、内陸部の輸送コストを削減する重要な要素となったことを指摘している。加えて、19世紀末は「鉄道帝国主義」の時代であり、英仏のアフリカ植民地においては不安定な内陸部と自らの「橋頭堡」である港湾都市を結びつける役割を鉄道が担ったという例⁽⁶⁾も紹介しているのである。つまり、今回扱った地域において「蒸気力によるグローバル化」を論じるとすれば、海上輸送を通じたグローバル化を論じることは確かに重要であるが、著者は過去にアフリカの鉄道輸送を例にその重要性を認識していたこと、そして、鉄道を含む蒸気機関の登場が、西欧の影響力拡大につながったこと重要性を以前は強調していたことを踏まえると、アフリカなど今回ほとんど扱わなかった地域を挙げ、19世紀のグローバル化に鉄道輸送がどのように貢献することになったのか、その役割と重要性を踏まえる必要性があったと考える。本書では、各章でグローバル化に鉄道が重要な役割を果たした例はいくつか紹

(4) ジョン・ダーウィン（秋田茂、川村朋貴、中村武司、宗村敦子、山口育人 訳）『ティムール以後—世界帝国の興亡 1400–2000 年（上）』、株式会社国書刊行会、2020 年、355 頁。

(5) ジョン・ダーウィン（秋田茂、川村朋貴、中村武司、宗村敦子、山口育人 訳）『ティムール以後—世界帝国の興亡 1400–2000 年（下）』、株式会社国書刊行会、2020 年、19 頁。

(6) 同上、19 頁。

介されているが、19世紀から20世紀の蒸気力によるグローバル化の実態をより網羅し、より正確に論じるために、アフリカなどの地域についての言及も不可欠であり、それをもとに鉄道の重要性を補完した内容にすべきであったと評者は考える。そして、アフリカなど世界各地の具体例を加えることで、19世紀の帝国主義に見られる植民地の急拡大を支えた原動力としての鉄道をより正確に把握でき、それによって著者が述べる「蒸気力によるグローバル化は、(略)多くの場所で帝國的な装いをもって到来した」(p. 85)という表現をより深く理解することが可能になると考える。また、本書は時代設定を1830年代から1930年代の約100年間に設定している。この時代は車での陸上輸送が開始されるモータリゼーション以前の時代であり、その時代性を考えるとこの時代の鉄道は、やはり見逃せない重要な主体として扱われるべきであると考えられる。

(1) 19世紀における鉄道の役割と重要性

1800年においてヨーロッパ人が支配する世界の地表面積の35%であったが、それは1878年になると67%まで増加し、1914年には84パーセント以上を支配することになった。イギリスに関して言うと、1800年に地表面積約3900万km²、人口2000万人であったが、その後の100年間でその地表面積は7倍に、人口は20倍に増加した⁽⁷⁾。この100年程度の期間でヨーロッパは世界の大部分を支配下に置き、支配される人々も急速に増加した。これらの広大な内陸地域の支配を円滑に実施するためには、当然、海からの支配力「海事の平和」のみでは不可能であったに違いない。以下、こういった内陸の植民地支配において、鉄道は大きく貢献し重要な存在であったことを論じたい。

まず、本書の9章には以下のような記述がある。

…軍用鉄道が敷設されれば陸を渡るスピードと浸透力は、おそらく優れた武器と同じくらいに、植民地軍の打撃力を一変させた。鉄道は、インド亜大陸におけるイギリスの支配を強固なものにするために意図的に利用され、そのネットワークの多くは主に軍事的な目的を持っていた。また、鉄道は、白人入植地のフロンティアを大量の新参者で急速に埋め尽くすための重要な手段でもあった。このような機械化された移動に対して、先住民の抵抗が成功する可能性はほとんどなかったのである。(p. 347)

まさに鉄道によって、ヨーロッパ人は世界各地の内陸地域に急速に拡大し、鉄道の軍事的利用によってその支配を円滑にすることができたのである。このように鉄道は、19世紀以後の帝国主義を支える大きな原動力となった。

大陸の90%が植民地となったアフリカの場合を例に、鉄道の重要性について論じたい。ま

(7) D・R・ヘッドリック(原田勝正、多田博一、老川慶喜訳)『帝国の手先』、日本経済評論社、1989年、1頁。

(8) 同上、4頁。

ずアフリカ大陸は、その大陸の周縁部の地形の多くが台地であり、河川を用いる場合、複数の滝を越えて移動する必要があった。そのため、蒸気船のみの力では、内陸地域に広く拡大し、植民地化することは困難だったといえる。実際、植民地化以前にアフリカを探検したヨーロッパ人は原始的な輸送手段でもって移動した。つまり、19世紀において、鉄道は、蒸気船が進入できない内陸部とヨーロッパ人の橋頭堡である港湾都市をつなげる重要な交通インフラとなり、そして、鉄道は内陸部と世界市場をつなげる原動力ともなったのである。アフリカにおける最初の鉄道は、インドへのルートの一部として1850年代に建設されたアレキサンドリア・カイロ線であった。その後、南アフリカ（西グリカランド）におけるダイヤモンド鉱の発見後の1870年代、およびヨハネスブルグ近辺で金が発見された1880年代に鉄道の敷設が開始された。世紀転換期には、南アフリカにはすでにながりの鉄道網が存在するようになっていた。1914年以前のアフリカでは人口密集地が限られており、内陸部には大きな町も都市もほとんどなかったため、人の移動を目的に敷設されたものではなく、主に各地の商品作物や鉱産資源をヨーロッパへと輸出する重要な輸送手段として敷設された。つまり、鉄道はヨーロッパ人が内陸部に浸透し、その地域から得られる富を回収する重要なドレインとしての役割を期待されたのである。実際、1899年のケープ植民地からは、イギリス帝国内の全輸入額の20%に相当する商品が帝国に供給され、その20%のうちの半分は金塊と金貨からなっていた⁽¹⁰⁾。まさに鉄道は、帝国に内陸地域の開発を可能にする技術を提供し、大きな経済的・財政的貢献をもたらす重要な存在だったのである。

インドではアフリカの例と同様に、鉄道は、侵食と沈砂および灌漑用水路への分水のために遡上が困難になっていたガンジス河流域における重要な移動手段となっていた。インドの鉄道網は世界の鉄道網延長のなかで上から4番目に入る長さを誇り、19世紀の外国投資では単独のものとしては最大の額が投入された⁽¹¹⁾。それらの鉄道は私企業の所有ではなく、常に政府の統制のもとにあり、インドの鉄道に融資された資本総額の90%以上がイギリスの保有であった⁽¹²⁾。その鉄道網の拡大は、当時のインドに多く存在した藩王国に対して、路線に関する権利と管轄権をインド政府に譲渡するよう説得、または強制するなどして行われていった⁽¹³⁾。このようにしてインド亜大陸に広く伸びた鉄道網は、イギリスのインドの植民地統治を強化する道具となった。鉄道はインド亜大陸の内陸部を重要な原料源およびイギリス製品市場として開拓

(9) 西アフリカには落花生とヤシ油を運ぶ各鉄道、銅を海へ運ぶベンゲラ鉄道（1902年着工）とローデシア鉄道（1892年着工）、綿花を運ぶ鉄道としてスーダン（1897年着工）とウガンダ（1896年着工）の鉄道などが敷設された。

(10) ケラレンス・B・ディヴィス、ケネス・E・ウィルバーン（編）（原田勝正、多田博一訳）『鉄路17万マイルの興亡—鉄道からみた帝国主義』、日本経済評論社、1996年、51頁。

(11) 同上、127頁。

(12) 同上、129頁。

(13) 同上、130頁。

する手段となり、そして、現地社会を植民地として有益な場所⁽¹⁴⁾として活用できる場所につくり替える原動力となった。カナダの場合、鉄道は西部への進出という形で連邦を強化する手段となり、カナダ・イーストやイギリスの市場を結ぶ路線によって草原地帯における小麦生産の道を開いた。その結果、カナダの草原地帯はイギリス向けの穀倉地帯に変貌した。鉄道はイギリスの公式帝国の支配に軍事的に貢献しただけでなく、経済的利益の獲得と拡大にも大きく貢献したのである。

加えて、鉄道は、列強の公式帝国内の支配に貢献しただけではなく、非公式帝国拡大にも大きな役割を担った。その具体例として、メキシコを紹介する。メキシコは1911年までに約2万4000kmを超える鉄道が建設された。その大部分がアメリカ鉄道トラストの所有であり、その鉄道を通じて麻、ゴム、砂糖などの熱帯農産物や、亜鉛、鉛、銅などを海外に輸出した。鉄道を通じてアメリカの経済的影響力が増し、その非公式支配圏に組み込まれていったのである。また、アルゼンチンでは、湿潤パンパに敷設された鉄道によって穀物輸出量が増加し、カナダの草原地帯に匹敵するほどのイギリスの穀倉地帯に変わっていった。国内の他の地域でも広大な草原地帯はイギリスの食用肉と羊毛の主要な供給源となり、オーストラリアに匹敵する規模の生産地になった。アルゼンチンの対イギリス貿易は、自治植民地のそれと同じ規模までに成長していったのである。⁽¹⁵⁾以上のように、鉄道は橋頭堡となった港湾都市から内陸地域につながる線路を通じて、帝国領土の内部だけでなく、その外部においても、非公式帝国圏の内陸拡大を実現する有能な触手として機能したのである。

一方で、外国の経済圏に取り込まれた現地社会に目を向けると、伝統的な社会構造が列強の資本主義経済の影響をうけて変容していった。メキシコでは農業が商品経済に特化していくにつれてアシエンダ（大土地所有農園）が拡大され、これまで何らかの方法で土地所有を維持してきた大半の農民は、19世紀後半から20世紀にかけて土地を失っていった。⁽¹⁶⁾また、インドでは、現地の農業が自給穀物の生産から輸出目的の商品作物に転換したことが原因となり、しばしば深刻な飢饉に見舞われるようになった。加えて、現地社会がイギリス本国の工業製品に全面的に依存させられるようになると、現地の伝統的手工業は急速に衰退した。このように、鉄道によってもたらされた新しい経済構造は、インド経済を従属的な「低開発」構造に縛り付けるのに決定的な役割を果たしたのである。⁽¹⁷⁾つまり、鉄道は、良くも悪くも世界各地の内陸部と海外との経済的結びつきをこれまでになく規模で強化することに貢献し、現代につながるモ

(14) デイヴィス、ウィルバーンは著書において、「1880年代以降、鉄道は大きな利益をもたらした。その収益はインド帝国の財源に大きく貢献し、その額は総計でほとんどイギリス政府の収入に匹敵するほど巨大なものであった」としているが[デイヴィス、ウィルバーン（編）『鉄路17万マイルの興亡』、222頁]、木谷は鉄道会社の経営は巨額の赤字であったとしている[木谷勤『世界史リブレット40 帝国主義と世界の一体化』、山川出版社、1997年、34頁。]

(15) デイヴィス、ウィルバーン（編）『鉄路17万マイルの興亡』、219頁。

(16) 同上、216頁。

(17) 同上、iii頁。

(18) 木谷『帝国主義と世界の一体化』、34頁。

ノカルチャー経済が世界各地で見られるようになる、その一因ともなっていたのである。このように、鉄道は、公式・非公式帝国の拡大を目指す列強にとってなくてはならない輸送手段であった。そのため、鉄道をめぐる各国の動きは、勢力拡大の動きと連動する重要な問題となり、19世紀末以降、世界各地で鉄道敷設権をめぐる列強間の競争と対立を生み出していった。

このような状況が特にはっきりと見られたのは、19世紀末から20世紀初頭の中国である。満州を含む中国では1939年までに約1万6000kmの鉄道が建設されたが、1911年の状況をみると、鉄道の90%以上が外資によって支配されていた⁽¹⁹⁾。日清戦争以後、各国はその勢力圏拡大を実現するための主要な手段として鉄道を重視し、その敷設権獲得を争った。この競争の結果、1900年にはまだ470kmにすぎなかった鉄道の総延長は、1913年までには、21倍の9858kmへと急速に伸長した。この鉄道敷設権は、単に鉄道を敷設できるメリットがあるだけでなく、沿線地域での資源開発・独占を可能にする鉱業特権や、関税・租税の免税特権、ときには治安維持の警察権までも含むものであった。つまり、列強が鉄道敷設権を獲得することを通じて、中国の半植民地化・分割といえる状況は生み出されていったのである⁽²⁰⁾。このように、鉄道は、帝国主義列強の勢力圏拡大を支えた重要な存在だったからこそ、1900年に起こった義和団事件の例に見られるように、外国の干渉に対して反発する人々にとって批判の矛先ともなった。一方、清の朝廷や中華民国政府は、鉄道の重要性を認識していたが、財政難や国内の政治的混乱、そして省ごとの伝統的な地方自治が原因となり、1915年になるまで中央集権的な鉄道経営ができなかった⁽²¹⁾。このように、世界各地に鉄道網が拡大してゆき、1907年までにヨーロッパと合衆国を除く営業線路は26万8800kmに達し、その建設資本は15億ポンドに達していた⁽²²⁾。

鉄道は大規模な人の移動を可能にし、大規模な移住者の流れを生み出した。一例をあげると、1900年から1914年にかけて、100万人以上のイギリス人がカナダ自治領へと移住し、鉄道を利用して各地に広がった。この移住もまた、自治植民地における宗主国への忠誠を強化するのに大いに役立ったのである⁽²³⁾。著者が先述したように、鉄道は「白人入植地のフロンティアを大量の新参者で急速に埋め尽くすための重要な手段」であり、列強の支配を安定化させるための軍事的な重要性だけでなく、長期的な視点にたって見ると、現地社会の人的な構造変化を可能にする装置でもあった。そして、こうして鉄道によって可能になった大規模な人の移動は、蒸気船の活躍とともに19世紀以降の「移民の世紀」を生み出す原動力となった。これまで本書が世界各地の事例で示してきたように、蒸気船は、世界各地の港湾都市をこれまでにない規模で結びつけた。それと同様に、鉄道は内陸地域と港湾都市を結びつけ、ヨーロッパの影響力を内陸まで浸透させる重要な役割を担ったのである。そして、同じく著者が「このような機械

(19) デイヴィス、ウィルバーン（編）『鉄路17万マイルの興亡』、184-185頁。

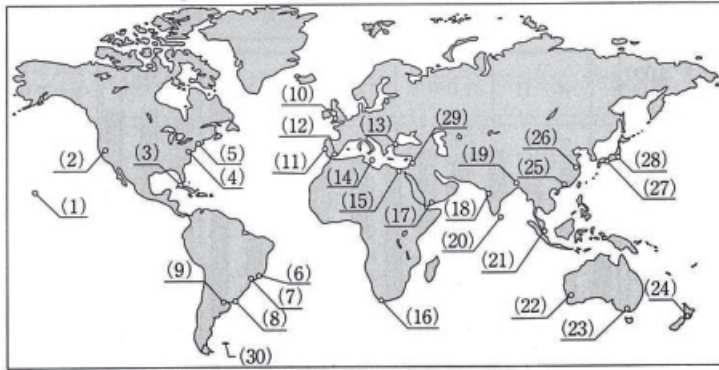
(20) 木谷『帝国主義と世界の一体化』、31頁。

(21) デイヴィス、ウィルバーン（編）『鉄路17万マイルの興亡』、187頁。

(22) 同上、3頁。

(23) 同上、216頁。

【地図】 イギリスの石炭補給基地の分布



- | | | |
|--------------|---------------|--------------|
| (1) ホノルル | (11) リスボン | (21) シンガポール |
| (2) サンフランシスコ | (12) ジブラルタル | (22) パース |
| (3) ハバナ | (13) イスタンブール | (23) メルボルン |
| (4) ワシントン | (14) マルタ | (24) ウェリントン |
| (5) ニューヨーク | (15) アレクサンドリア | (25) 香港 |
| (6) リオデジャネイロ | (16) ケープタウン | (26) 上海 |
| (7) サンパウロ | (17) アデン | (27) 大阪 |
| (8) モンテビデオ | (18) ボンベイ | (28) 横浜 |
| (9) ブエノスアイレス | (19) カルカッタ | (29) ポートサイト |
| (10) カーディフ | (20) コロンボ | (30) フォークランド |

出典：山崎 勇治（著）『石炭で栄え滅んだ大英帝国—産業革命からサッチャー改革まで（MINERVA 西洋史ライブラリー）』、ミネルヴァ書房、2008年、22頁、図1-14より引用。
山崎による図は、*Pocket World Atlas* (1962, Phillips), p. 1より作成された。

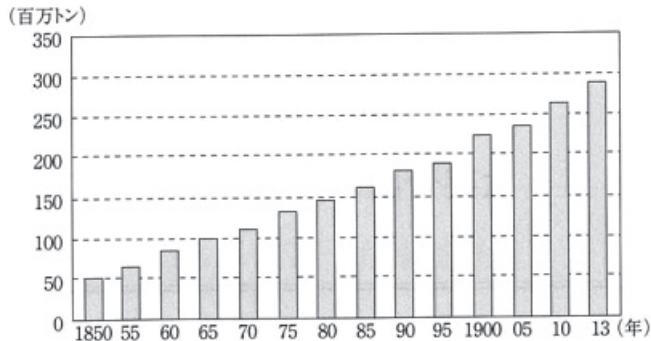
化された移動に対して、先住民の抵抗が成功する可能性はほとんどなかったのである⁽²⁴⁾と述べているように、鉄道は西洋の影響力をその路線を通じて内陸地域に急速に浸透させていった。当然、著者が本書で強調しているように、それらの技術を駆使しても西欧は世界を一面的に変化させるまでにはいたらなかったにしろ、鉄道を利用できなければ、19世紀において世界各地に公式・非公式帝国を急拡大し、その軍事的・経済的な支配を維持することはできなかったはずである。鉄道は、港湾都市と内陸地域をつなげ、公式・非公式帝国の維持と拡大に貢献し、この時代の大きな変化とグローバル化を生み出した原動力となった。本書で描かれてきた蒸気船と港湾都市の重要性とともに、鉄道もきちんとその役割が評価され、注目されるべきであったと考える。

(2) 石炭供給の重要性

第二の指摘として、蒸気力によるグローバル化の時代を支えた石炭供給網の重要性をより強調すべきと考える。これまで紹介した蒸気船や鉄道といった蒸気動力を利用するには、当然であるが燃料が必須であり、その石炭を供給できるかどうかは、最重要の問題であった。本書で

(24) 19世紀にヨーロッパが世界各地、特にアフリカ内陸地域まで侵出できた理由は鉄道の利用以外にも多数存在する。電信網の整備、ライフル銃の改良、キニーネの実用化など具体例は、ヘッドリク『帝国の手先』を参照。

【図】 イギリスにおける石炭生産（百万トン）



出典：山崎 勇治（著）『石炭で栄え滅んだ大英帝国—産業革命からサッチャー改革まで（MINERVA 西洋史ライブラリー）』、ミネルヴァ書房、2008年、4頁、図 1-1。山崎によるグラフは、*Report of the Royal Commission on the Coal Industry* (1925), Vol. 3, pp.16-17 より作成された。

も蒸気船の時代を生み出した重要な背景として石炭の供給網の整備についていくらか述べられている（pp. 142-143）。しかし、本書は蒸気機関を活用することで西洋の影響力拡大が可能になったことは述べているが、19世紀における石炭供給網の維持がなぜ継続的に可能になったのかについては詳しく言及されていない。イギリスは、全世界に30カ所あまりのイギリス船舶用石炭補給基地網【地図】を形成することによって、帝国航路を維持し、世界各地に安定した海運ネットワークを構築した⁽²⁵⁾。本書の中で紹介されている香港、シンガポール、カルカッタなどの各港湾都市は、ヨーロッパの商館という機能だけでなく、石炭補給基地としての重要な役割があった。

こうして、各地にある石炭補給基地を活用して安定した海運を実現したイギリスは海運業を独占し、その結果、1914年の時点で世界海上貿易の約半分、帝国内貿易の92%、帝国内諸国の貿易の63%、帝国外諸国間貿易の30%をイギリス船舶がカバーできたのである⁽²⁶⁾。ここでより重要なことは、19世紀のイギリスは自国の領域内で石炭を自給することができたことである。このことが、国外への安定した石炭供給を可能にし、世界各地でのイギリスの蒸気船と鉄道の広範な利用を可能にした。イギリスで大規模に石炭が採掘され始めたのは1815年以降のことであり、本書の時期と一致する。つまり、蒸気力によるグローバル化の時代をうみだす重要な要因となったのは、蒸気の技術利用の拡大だけでなく、石炭燃料の供給が大きな鍵となっていたのである。

イギリスは1870年以降のドイツやアメリカの工業化の前に「世界の工場」の地位を失いつつあった。しかし、海運だけは少なくとも第一次世界大戦まではその地位を堅持していた。そ

(25) 山崎勇治（著）『石炭で栄え滅んだ大英帝国—産業革命からサッチャー改革まで（MINERVA 西洋史ライブラリー）』、ミネルヴァ書房、2008年、21頁。

(26) 同上、22頁。

の理由の一つが、世界各地にある補給基地をイギリス籍商船に優先的に利用させる事ができたことにある。ドイツは石炭供給基地を持たなかった⁽²⁷⁾ので、イギリス海運と競争できなかった。また、イギリス国内にいくつかある炭田地区の中でも良質の石炭を産出していたのが、南ウェールズ地区であった⁽²⁸⁾。そこで産出されるカーディフ炭は、嵩張らず、しかも燃焼時間が長かったために、劣等炭よりも長距離航海を可能にした。この良質な石炭は、イギリス海軍をはじめとする欧米各国の軍艦の燃料として活用され、軍事的に欧米が優位に海上支配できる環境を後押しした。このように、蒸気力によるグローバル化の時代において、世界各地で活発な動きを見せた西欧、特にイギリスの活動は石炭供給の安定化があってこそ実現できたものであり、その事実をより重視すべきである。また、19世紀のアメリカ合衆国も太平洋を横断するサンフランシスコ＝上海間航路を維持するための石炭補給基地の候補を探し、その候補地として目を付けたのが未だ鎖国体制下にあった日本だった⁽²⁹⁾。このように、アメリカは石炭補給の必要性があったがために、日本の開国を目指したのである。

以上のように、蒸気力によるグローバル化の時代を生み出した原動力として、石炭供給は重要な要素であり、石炭補給網の整備と西欧の影響力拡大という相互連関を指摘するの必要があったと考える。ドイツの経済学者ハンス・ハルトマンは彼の著書『石炭は世界を支配する』の中で、イギリスは19世紀後半には石炭によって世界を支配したと述べた⁽³⁰⁾。まさに、19世紀の石炭補給は、帝国主義と蒸気力によるグローバル化の時代には不可欠な要素だったのである。

おわりに

本書が指摘するように、蒸気によるグローバル化によって西欧と非西欧の「大分岐」が生じ、私たちがよく知る世界が出現しはじめた。現在の世界はその変化の上に構築されたものであるからこそ、当然、19世紀以降の変化の多くを受け継いでいる。D・R・ヘッドリクは、このような緊密な経済関係を19世紀以前と以後で比較すると、これまでと2つの点で大きく違うことを指摘する。1つは、19世紀以前は輸送費用が高価であったため、交易品となり得るのは、茶、磁器、香辛料、インディゴ藍、絹、真珠、宝石および金銀のような、高価な商品の場合のみであったことを指摘する。もう1つは、古代よりアジアがヨーロッパ人の非常に欲しがる産物を提供したのに対して、ヨーロッパには、金銀と後のアヘンを除いては、提供できるものがほとんどなかったという、東西交易の不均衡についてである。近代の蒸気船の普及は、大量輸送とそれに伴う運賃の低価格化を実現し、これまでの貿易では見られなかった低価格で嵩張る商

(27) 同上、19頁。

(28) 同上、24頁。

(29) 横井勝彦『アジアの海の大英帝国—19世紀海洋支配の構図』、講談社文庫、2004年、180頁。

(30) 山崎『石炭で栄え滅んだ大英帝国』、3頁。

(31) 品を交換する新しい交易のあり方を実現したのである。このように、ケーブル及びスエズ運河の開通とともに、蒸気船は東西世界の経済的結びつきを劇的に変化させる一因となったのである。秋田茂によると、「大分岐」は「19世紀のグローバル化とも密接な関係を保ちながら進展したもの」であり、「19世紀のグローバル化はモノ（輸出入）、ヒト（移民・国際労働力移動）、カネ（資本輸出）の移動と迅速な情報伝達（海底電信網）を通じて、国境（境界線）を越えて緊密な経済関係が形成された事態を意味する」と述べている。また、A・G・ホプキンスは、近代グローバル化の特徴は、自由貿易原理の地球規模での拡張を通じて、自由貿易体制が定着した点と、とりわけ未曾有の規模で帝国・国民国家の境界を越えてヒトが動いた「移民の世紀」であった点にあるとしている。(32) 以上のように、西洋と非西洋の「大分岐」、「自由貿易体制」と「移民の世紀」といった現代世界の形成につながる変化を生み出した諸要因のうち、特に大きく貢献した一因として、蒸気船航路網と大陸横断鉄道の出現を指摘することはできるだろう。交通インフラの整備・拡充、いわゆる第一次輸送革命の実現は、現代のグローバル化にも通じる大きな転換点であった。まさに、本書の主題である蒸気を利用した移動手段の普及は、冒頭の問いにあったように、「多様な世界」を「ヨーロッパの多様な影響を強くうけた世界」に変えてしまった重要なアクターであったのである。

このような近代以降(33)の変化はなぜ生じたのか、これを考えるために必要な多くの知識を本書は提供してくれている。しかし、その一方で、本書において著者は、これからどのような社会が登場していくのか、明確に述べていない。『ティムール以後』においては、これからさらなるグローバル化の進展と中国などアジアの台頭がおこることを考慮したうえで、現代世界はこれまでの「大分岐」からこの50年のうちに、500年前に存在していた西洋と非西洋のあいだのおおよその均衡が回復される「大収斂 (Great Convergence)」へと反転し始めた(34)と述べていた。私たちが大きな転換点となりつつある現代の変化を、「グローバル化」の視点でとらえようとするとき、本書が示してきたように、現代世界は過去からどのように形成されてきたのか、そして、過去の「グローバル化」と現代の「グローバル化」はどのようにつながるのかといった視座は、これからの大きな変化を考察するための重要な材料を提供してくれているのである。

(31) ヘッドリクはその具体例として、小麦、米、ジュート、ゴム、グッタペルカ、鉄、石炭、錫のような安価な農産物、原料、鉱産資源に加え、工業製品では綿布、機械を挙げている。

(32) 19世紀のグローバル化に対する秋田、ホプキンス両者の考えについては、秋田（編）『グローバル化の世界史』、7頁を参照。

(33) 伊豫谷は、近代を「輸送通信手段の発達が人々の距離を飛躍的に圧縮し、商品連鎖によって地球上が単一の分業体系の中に組み込まれた時代」と説明する（伊豫谷登士翁『グローバリゼーションとは何か―液状化する世界を読み解く』、平凡社、2002年、38頁）。

(34) ジョン・ダーウィン『ティムール以後（下）』、322頁。