

学位論文題名

海域ロシアの形成：近代ロシアの海運と帝国の統合

学位論文内容の要旨

序論において、義勇艦隊についての先行研究の乏しさが指摘され、従来の陸域中心のロシア帝国論、大英帝国中心のグローバルヒストリーが批判される。特に重要な先行研究と見なされているのが、ジョン・ルドンの *The Russian Empire and the World, 1700-1917: The Geopolitics of Expansion and Containment* (Oxford, 1997) である。ルドンは、海をロシア帝国拡張の障壁と見なしたうえで、帝国の辺境を西（バルト、ポーランド方面）、南（コーカサス、バルカン方面）、東（中央アジア、極東方面）に分け、それぞれの地域における拡張の過程を分析した。本論文は、海を帝国拡張の障壁と見なした点ではルドンを批判しつつ、ルドンの作業仮説は継承しており、ロシア帝国は汽船を使ってバルト海（西の辺境）、黒海（南の辺境）、日本海・オホーツク海（東の辺境）を結ぶことで、帝国の統合力を高めたのだ、という本論文の見取図が序論で示されている。

第 1 章、第 2 章が義勇艦隊自体の発展史にあてられている。申請者は、政府内の義勇艦隊の定款と規程改定をめぐる議論、日露戦争後のロシア各地の取引所が提出した義勇艦隊の発展方向についての意見書、業界誌『ロシアの航行』の論説などを分析し、次の諸点を明らかにした。義勇艦隊の元来の任務は、大英帝国を仮想敵とした将来の戦争においてロシア帝国に奉仕することであった。しかし戦時の哨戒船として義勇艦隊を使おうとする構想には現実性がなく、イギリスに対抗するためには義勇艦隊の商船機能を強めるべきという意見が政府内で次第に強くなった。特にセルゲイ・ヴィッテは、1902 年の規程改定時に、義勇艦隊を商船化させロシアも国際的な市場獲得競争に参入することを唱えた。だがこの計画は、海軍相を中心とする他の閣僚の反対により頓挫する。日露戦争後、義勇艦隊の管轄は海軍省から商工省に移るものの、ロシア帝国の技術力や国際競争力に限定されて、義勇艦隊が国際的な輸送競争に参画することは最後までなかった。しかし帝国の三大フロンティアを海から結ぶという義勇艦隊の役割は十分に果たされ、この役割は、シベリア鉄道開通後も失われなかったと申請者は考える。また第 2 章の末尾で、スエズ運河の通航料をロシア政府が肩代わりすることでロシアの海運業の発展を促そうとしたという、従来まったく知られていなかった問題を取りあげた。

第 3 章は、義勇艦隊のライバルであったロシア東亜汽船と北方汽船（いずれもデンマーク資本）を分析している。日露戦争後、義勇艦隊理事会は欧露部と極東を結ぶという任務に自らを限定することなく、大西洋航路に進出し、上記汽船会社と競合した。しかしロシア政府はフロンティアの統合に貢献しないこの新方針を支持せず、義勇艦隊はわずか 2 年

で大西洋航路から撤退し、この航路はロシア東亜汽船が単独で担うようになった。それと前後して義勇艦隊は、日本海やオホーツク海の諸港を結ぶ路線に参入することになった。日露戦争後、この路線は一度ロシア東亜汽船が担ったが、わずか1年で義勇艦隊にかわった背景として、ロシア政府の意向があったと申請者は推測している。この海域は対日政策の点で重要な意味を持っており、日本の海運に対抗するため、外国資本ではなくロシア政府と密接なかかわりを持つ義勇艦隊を走らせたいとロシア政府は考えた。そのことが端的に示されているのが補助金の支出で、大西洋航路に対しては全く補助金を出さなかったのに対し、日本海とオホーツク海周辺の航路には、合計するとオデッサ-ウラジオストク間以上の補助金を出した。このようにロシア船の航路形成には、ロシア政府の戦略が大きく影響していたことを本章は明らかにした。なお本章は大西洋航路との関係で、帝政末期のロシア・ユダヤ人の新大陸への移住やパスポート問題という、興味深い問題を取り上げている。

第4章は、17世紀以来キャフタにおける露清2国間取引に限定されていた茶貿易が多極化する過程を分析している。1860年代以降は、キャフタ経由とロンドン経由の2本の輸入ルートが確立し、ロシア政府は関税率に差をつけることでキャフタ経由を保護した。キャフタはシベリア鉄道完成まで、茶貿易の重要な中継地点であり続ける。1880年代、中国茶の品質と価格に満足しないイギリスが中国茶貿易から撤退し南アジアからの茶の輸入を拡大させると、義勇艦隊が海路による中国茶の輸送を担った。1896年には露清銀行が設立され、ロンドンを経由せずに露清間の直接の決済が可能になったことで、ロシアはイギリスから自立した茶の輸送ルートを確立したように見えた。だが20世紀に入ると、ロシアも南アジアからの茶の輸入を開始し、日露戦争後、紅茶に関しては中国からの輸入量を抜いたと見られる。南アジアからの輸入を可能にしたのが、1つはシベリア鉄道の完成であり、いま1つは義勇艦隊と北方汽船による輸送競争だった。いわばロシアの茶貿易は1860年代から、イギリス帝国の影響を様々な形で受けていたと言える。先行研究ではほとんど触れられることのなかった、ロシアと南アジアの関係を明らかにしたのは、本論文の大きな貢献である。

第5章は、19世紀末から20世紀初頭にかけてのウラジオストク港の商業機能の充実に対応して、同港を無関税港とする伝統的政策を政府が放棄する過程を追い、ロシア帝国によるロシア極東の統合の手法が、軍事から経済へ移行しつつあったことを示した。申請者は、ロシア極東におけるポルト・フランコは、欧州史に典型的な中継貿易・加工製造業の振興を目的としたそれ（こんにちの経済特区に近い）ではなく、辺境開拓のため食料や必需品を近隣諸国から調達するための特殊な政策であったことを明らかにし、前者には自由港、後者には無関税港という訳語を当てることを提唱している。

先行研究では1909年の無関税港制廃止を以て、ロシア極東における関税政策の論争は終わりを告げたとする見方が一般的であるが、本章では無関税港制廃止後に、自由港制の導入案がウラジオストクで議論されていたことに着目した。さらに同時期、オデッサやリバ

ーヴァ（現ラトヴィアのリエパーヤ）など、義勇艦隊とつながりの深い他の港においても自由港制導入案が議論されていることを指摘し、ウラジオストクにおける自由港制導入問題が、ロシア帝国全土に広がりを持つ問題であることを示した。申請者は、帝国の各港における自由港制の導入案は、西、南、東の辺境で経済的影響力の拡張が民間主導により試みられた証であり、帝国としての一体感を表していると考えた。

結論では各章の内容が要約されたうえで、ロシア帝国が辺境を統合する際、海域が果たした役割が確認されている。

学位論文審査の要旨

| | | |
|----|------|-----------|
| 主査 | 教授 | 松里公孝 |
| 副査 | 教授 | デイビッド・ウルフ |
| 副査 | 教授 | 白木沢 旭 児 |
| 副査 | 名誉教授 | 原 暉 之 |

学位論文題名

海域ロシアの形成：近代ロシアの海運と帝国の統合

本論文は2012年5月9日に提出された。6月8日の文学研究科教授会において審査委員会を発足させることが決定された。審査委員会は、6回の会議を経、8月8日には申請者に口頭試問を行った上で、本学位論文は博士（学術）の学位を与えるにふさわしいと結論した。審査委員会の報告書は、10月12日の教授会で承認された。

義勇艦隊は、1878年のベルリン会議に対するロシア社会の義憤から生まれ、主に欧露とロシア極東間で兵士や茶などの物品を輸送した。義勇艦隊自体は有名な史実であるにもかかわらず、その活動を研究した業績は、露文・英文・邦文の史学史においてほぼ皆無であった。申請者は、ロシア国家歴史文書館に所蔵されている義勇艦隊および各省庁関連の文書などの膨大な量の一次史料を使って、この史学史上の空白を克服した。

序論において、義勇艦隊についての先行研究の乏しさが指摘され、従来の陸域中心のロシア帝国論、大英帝国中心のグローバルヒストリーが批判される。

第1章、第2章が義勇艦隊の発展史にあてられている。義勇艦隊の元来の任務は、大英帝国を仮想敵とした将来の戦争においてロシア帝国に奉仕することであった。しかし戦時の哨戒船として義勇艦隊を使おうとする構想には現実性がなく、イギリスに対抗するためには義勇艦隊の商船機能を強めるべきという意見が政府内で次第に強くなった。この商船化過程は遅々としたものだったが、帝国の三大フロンティア（西部、南部、極東）を海（バルト海、黒海、日本海・オホーツク海）から結ぶという役割は十分に果たされた。

第3章は、義勇艦隊のライバルであったロシア東亜汽船と北方汽船（いずれもデンマーク資本）を分析している。日露戦争後、義勇艦隊理事会は欧露部と極東を結ぶという任務に自らを限定することなく、大西洋航路に進出した。しかしロシア政府はこの新方針を支持せず、義勇艦隊はわずか2年で大西洋航路から撤退した。

第4章は、17世紀以来キャフタにおける露清2国間取引に限定されていた茶貿易が多極化する過程を分析している。特に1880年代、中国茶の品質に満足しないイギリスが中国茶貿易から撤退した後、義勇艦隊がその役割を代行した。

第5章は、ウラジオストクを無関税港とする伝統的政策を政府が放棄する過程を追っている。ロシア極東におけるポルト・フランコは、欧州史に典型的な中継貿易・加工製造業の振興を目的としたものではなく、辺境開拓のため食料や必需品を近隣諸国から調達するための特殊な政策であった。申請者は、前者には自由港、後者には無関税港という訳語を当てることを提唱している。

本論文は次の点で優れている。①ロシア帝国のフロンティアが陸路だけではなく海路からも連結されていたことを明らかにし、ロシア帝国論に新しい視角を持ち込んだ。

②欧露と極東をつなぐという義勇艦隊の周知の機能だけではなく、大西洋航路も含めた壮大な地理的眺望を提示している。

③茶貿易にみられるように、大英帝国に主観的には挑戦しつつも実際にはその機能を補完していたロシア帝国の従属的な地位を明らかにした。

④従来ポルト・フランコと呼びならされていた事象に2種類があることを明らかにしたことは、経済史研究に理論的にも貢献するものである。

⑤ヒト・モノ・情報の移動に関心を集中し、国家を等閑視する傾向があった過去2-30年間のトランスナショナル史（跨境史）の優位に対し、世界史は究極的には帝国（国家）間の闘争であるという古典的な国際関係史を現代的な史料状況を踏まえて再興しようとしている。

審査の過程では、①義勇艦隊を主なテーマとしながら経営体としての義勇艦隊そのものの叙述が弱いこと、②遠洋海運に関心が集中し、海域論（環日本海、環黒海の地域論）が弱いことが問題となった。しかし、前者は、世界システムにおけるロシア帝国の地位を明らかにしようとする動機から、また後者は、海をめぐる地域形成よりも海を通じたロシア帝国全体の統合に主な関心があることから派生するものであり、弱点というよりも論文の個性と考えることができる。③史料面で、ロシア国家歴史文書館に集中し、他の文書館や回想録など他の史料ジャンルを軽視する傾向があることが指摘された。

口頭試問の際、申請者自身が、上記の諸点を自覚していることが明らかになり、またこれらによって本論文の学術的価値が損なわれることはないことが認められた。審査委員会は、本論文は、先行研究の把握と問題設定の斬新さ、動員された史料の量、主張の鮮明さと論理性といういずれの点においても、博士（学術）の学位を授与するにふさわしいものであるという結論に達した。