

## 大航海時代の地中海と生活文化

平手友彦

この講義・研究ノートは、新大陸の発見によって徐々に大西洋に関心が向けられていた16世紀において、地中海世界の生活文化がどのようなものであったかを、主として海を巡って考察したものである<sup>1</sup>。

### 序論

この講義ノートの成立にあたっては、以下の3点が主軸となっている。最も中心を成すのは、地中海を地理的・歴史的に扱った論考であり、その核となるのはフェルナン・ブローデルの『地中海』<sup>2</sup>である。その理由はブローデルが海を何よりも「生活の場」として考えており、この『地中海』が人文地理学に歴史学が結びついた「微視のまなざしと巨視的史観の絶妙な融合」となっているからである<sup>3</sup>。

第二は、地理的・歴史的アプローチだけでなく文学テキストから当時の生活文化を読み取るために、『デカメロン』(1349-51年)、ラブレー、モンテニユ、セルバンテス『ドン・キホーテ』(前編1605年後編1615年)といった中世末期・ルネサンス期の文学作品をその題材として取り上げる。このような文学的題材を採用することで、ブローデルの統計データを使った分析的な手法からこぼれ落ちた部分をすくい取ろうと考えたからである(ブローデル自身も文学テキストを部分的に用いてはいるが)。しかしこれらの文学テキストは肝心の「地中海」そのものにはあまり関心がないようである。例えばラブレーは当時の文化的先進国イタリアへ二度も出かけ、そのローマ滞在について『イタリアだより』を残しているにも関わら

ず、そこには「地中海」のことは触れられていない。ラブレーの言語を研究したR.セネアンによればラブレーがこのフランス語「地中海」mer Méditerranéeを始めて用いたらしいが<sup>4</sup>、ラブレーはこの「地中海」を三度しか使っていない<sup>5</sup>。よく知られているように彼の『第四之書パンタグリユエル物語』は大西洋ないし北海を舞台にした航海物語だが、この「地中海」への無関心を考えるとこの物語作者は西方の海にしか関心がなかったのだろうか。また同様に、モンテーニュもイタリアの『旅行記』を残しているが（一部は書記の記載による）、もっぱら興味は自分の腎臓結石とその温泉治療で、訪れた地域の観察はあるものの、イタリアを取り巻く「地中海」に関しては注意を払っていない。一体これはどういうことなのだろうか。

そして、第三には私自らのイタリアとフランス、そして2004年夏のモロッコとチュニジアの滞在で見た「地中海」である。これは言うまでもなく私の極めて限られた体験に基づくものであり、必ずしも一般化できるものばかりとは限らない。しかし、地中海生活文化を考察するにあたりその実体験は参考にはなり得るであろう<sup>6</sup>。

## I 地中海とは

### 1 言葉としての「地中海」

もともとMéditerranée「地中海」という言葉はラテン語のmedius「真ん中の」とterra「土地」に由来し、文字通り「大陸に囲まれた海」を意味する。ヨーロッパの由来となった女性エウローペーが生まれたのはこの地中海の岸辺で、彼女が海岸で花を摘んでいると、牡牛の姿になったゼウスが彼女をさらって背中に乗せ、この地中海を泳ぎ渡ってクレタ島まで連れ去った。そして、このエウローペーとゼウスの間に生まれたのがミノスであり、彼がクレタ島およびその周辺の支配者となった<sup>7</sup>。

## 2 地理的な地中海

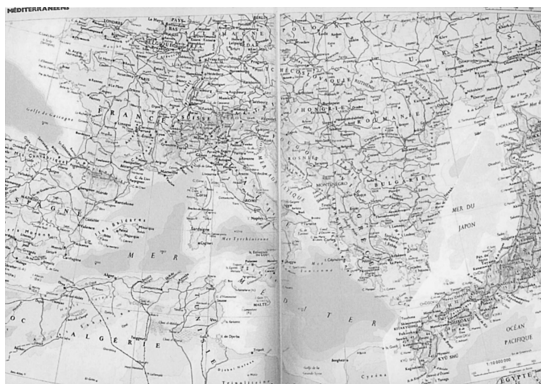


図1 同じ縮尺と緯度による日本と地中海<sup>8</sup>

図1は同じ縮尺の日本と地中海の地図を同じ緯度に合わせたものである。このように日本列島を地中海に近づけてみると、地中海の広さと緯度の高さがよく分かる。この地中海が大西洋とつながるのがジブラルタル海峡である。この巨大な花崗岩でできた「ヘラクレスの柱」とも呼ばれる海峡に注目すれば、地中海の水の流れがよく理解できる。ジブラルタル海峡はモロッコと最も近いマロキ岬で7.7キロメートルしか離れておらず、そこに425メートルの岩山がそそり立つ。海流は大西洋の海水が2ないし3ノット（時速4～6km）の速度で西から東に流れ、その下方では逆方向に、より塩分が多く、より温かく重い海水が海面下約100メートルの深さに流れている。北のデンマーク諸海峡ではこれとは逆に表層の海流は東から西へと向かう。これら二つの海ではバランスシートが異なる。つまり地中海では淡水の供給より蒸発量の方が多く、バルト海では河川の水量が相当多いことが分かる<sup>9</sup>。

それでは漁場はどのようなのであろうか。大西洋、北方諸海、そして地中海の中では、北大西洋と北海がもっとも漁業資源が豊富である。これは性質の異なる海水が混じり合うためにプランクトンが繁殖し、北大西洋海流に

乗って北上するためである。従って魚の種類は極めて豊富である。他方、地中海の漁場はコマツキオ潟、チュニジア海岸、アンダルシア海岸（ここでマグロ漁が行われる）などの幾つかの例外的な場所を除いて収穫は芳しくはない。理由は砂州や大陸棚が少なく、ほとんどが岩や砂でできた狭い斜面が海岸から沖合の海溝に向かって通じているためであり、地中海の水は地質学的にあまりにも古く、生物学的には痩せているからである<sup>10</sup>。モンテーニュはローマで次のように言っている。「ここにはフランスほどに魚がない。とくにかわかますはここでは一文の値打ちもなく、庶民の食べ物になっている。舌平目や鱒は珍重される。似鯉が大そううまく、ボルドーあたりのものよりずっと大きい、値も高い。鯛は非常に高価である。ぼらはわが国のよりずっと大きく、やや身がしまっている。油がとてもよいので、フランスでは少し食べ過ぎると喉に何かの刺激が残るのに、ここでは全然そういうことがない。」<sup>11</sup>

しかし、こういった海洋生活を単独に切り離すのではなく、山の生活と関連づけて考察することも必要だろう。山は過酷な北風に対して衝立となって数多くの避難所を形成し、そうすると同時に山林が船材の供給源ともなる。こうして海洋生活と山岳の生活がお互いに混じり合い、互いに補い合う。そこから耕作、菜園、果樹園、漁業、船乗りの生活の繋がりが生まれる<sup>12</sup>。

では海と山の間広がる平野はどうだったのであろうか。「平野は、もとは淀んだ水とマラリアの領分であったという事実がある。あるいは大河の変わりやすい水が溢れ出てくる地帯であった。人の住む平野、これは今日では繁栄のイメージであるが、それが達成されたのは遅く、何世紀にもわたる集団の努力の骨折りの結果である。」<sup>13</sup>平野を利用するためには灌漑が必要とされ、既に15世紀から数え切れないほどの土地改良事業（ささやかな溝、排水溝、水路、平凡な排水ポンプ）が進行していた。やがて都市人口が増えるに従って食糧供給の緊急性から土地改良の動きが広がり、周辺部に耕作地を拡張しなければならなかった<sup>14</sup>。

それではこのような地形的特徴を持つ広大な地中海を定義するとすればどうなるだろうか。ブローデルが興味深い定義をしているのでこれを紹介しよう。

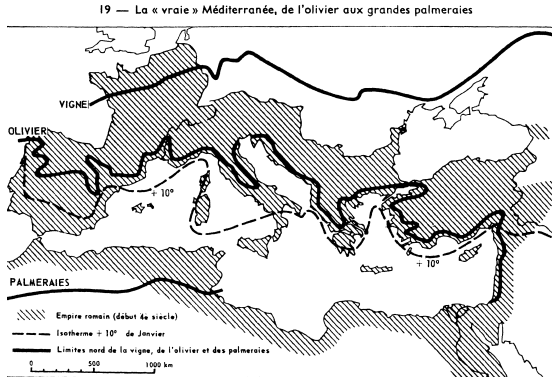


図2 オリーブの木の北限と椰子園の北限に挟まれた「地中海」<sup>15</sup>

大西洋に比べて、地中海には「単色の心、あの同じ光をもった世界」、つまり「オリーブの木の地中海」があるというのである。地中海性気候と一括りにしてしまえば当たり前のことになるが、ブローデルはその領域に具体的に線をひくために「地中海性気候はオリーブの木 (OLIVIER) の北限と大きな椰子園 (PALMERAIES) の北限との間に挟まれている」とした<sup>16</sup>。これはなるほど興味深く、私の経験に照らしても説得力を持つ定義である。確かにこの地域で囲まれた、イタリア、フ



写真1 モロッコのサボテンの実

ランス、旧ユーゴスラビア、モロッコ、チュニジアと私が訪れたいずれの場所でもオリーブの木は目にした。特にチュニジアのスーパーマーケットではオリーブ油のポリタンク売りが行われて、しかもそれが非常に安価であることに驚かされた。しかし、そのオリーブを育むチュニジアの土の色が黄色に近いのに比べ、モロッコは赤みがかって、むしろ旧ユーゴスラビアのダルマチア海岸のそれに近かった。それに地中海の北側であるフランスやイタリアではあまり見ることのないサボテンの実が、モロッコのマラケシュやチュニジアのチュニスの中では一個20円程度で売られている。これを一つの例と考えれば、確かにブローデルの定義は分かり易いものであるが、細部を観察すればこの定義の枠に収まらないところも出てくるであろう。

それではこういった地中海の気候で暮らす人々の敵は何なのか。風雨の少ないことをモンテーニュはトスカーナのデッラ・ヴィラの温泉宿で次のように言っている「わたしの部屋には雨戸も暖炉もなく、ガラス戸などは勿論なかった。これは、イタリアにはわが国ほどに雷雨がそう度々ないことを示している。ほとんどどこの家にも木製の窓だけしかないということは、雨風の多いところであったら、さぞかし我慢ができぬことであろう」<sup>17</sup>。つまり地中海気候にとっての大敵は「日照り」と「旱魃」であった。雨は秋、冬、春にしか降らない。そのために乾燥に適した植物であるオリーブやぶどうが栽培されたのである。牧草地も少ないために地中海の牛は痩せているともいわれていた。食料不足は月並みの出来事で、大きなものは1521年のカステーリアの大飢饉、1525年アンダルシアの旱魃、1528年と1540年のトスカーナの飢饉と続き、1583年にはイタリア全土で大飢饉が発生した。そして多くの飢饉は国土全体ではなく、都市部でおこった<sup>18</sup>。『第二之書パンタグリユエル物語』第二章のパンタグリユエル誕生のエピソードを思い起こしてみよう。パンタグリユエルは日照りの最中に生まれ、そこから「パンタグリユエル」という名前が付けられたと語り手は主張するが、これは同時に、当時頻繁に起こった日照りを読者の関心を買う装置と

して利用している<sup>19</sup>。

### 3 歴史的な地中海

この時代の地中海を歴史の文脈で捉えると、それは戦争の時代であったとすることができる。イタリア半島はその戦場の多くを提供した。1494年から始まり1559年で終結するいわゆるイタリア戦争は、前半はシャルル8世（ナポリ王国の支配権）、そしてルイ12世（ミラノ公国の支配権）による相続争いであり、後半はヴァロワ王家（フランソワ1世）とハプスブルグ家（カール5世＝カルロス1世）のヘゲモニー争いであった。他方では、キリスト教徒にとっては異教徒オスマントルコ帝国との戦いもあり、1571年のレパントの海戦ではスペイン・ベネチア連合軍がトルコ海軍に大勝する<sup>20</sup>。また西ヨーロッパ（とりわけフランス）では、1534年の檄文事件以降は王権を巻き込んだ新旧教徒の争いが絶えず、1572年8月の旧教徒による新教徒の虐殺、サン・バルテレミーの虐殺からその対立は決定的となった。この宗教的不寛容は1598年のナントの勅令まで続いた。従って、この16世紀という時代は内部では宗教（旧教・新教）、外部では異教とヘゲモニーが要因となった戦争の時代でもあった。

## II 海の道と陸の道の関係

次にこの「地中海が陸と海をどうつないでいたのか」<sup>21</sup>ということが問題となるが、その前に新大陸発見以前と以降の海上貿易の変化を確認しておこう。海上貿易の変化を簡単にまとめれば次のようになる。

#### a 新大陸発見以前

ヨーロッパ→銀→アジア

ヨーロッパ←絹・香辛料←アジア

#### b 新大陸発見後

新大陸の銀（メキシコ・ペルー産）→ヨーロッパ→銀→アジア

新大陸←毛織物（フランドル産）←ヨーロッパ←絹・香辛料←アジア

この大きな変化に伴って、地中海に繁栄をもたらした要因が三つあった。第一に、この戦争下の地中海であってもヨーロッパ人（とりわけイタリア人）のオスマン帝国との商取引は途絶えないどころか、むしろ増大したこと<sup>22</sup>。第二に、1492年以降スペインで始まった異教徒の追放に伴い、ユダヤ人による地中海ネットワークが形成されたこと<sup>23</sup>。そして第三に、第一の点にも関連するがイタリア商人の事業戦略である。イングランド原毛はフランドルの毛織物産業の衰退によって確立されたばかりの大西洋・地中海ルートをたどってイタリアに運ばれ、イタリアの都市のアルテ・デラ・ラナ（毛織物ギルド）が購入して製品化する。その代表がジェノヴァであった<sup>24</sup>。これを隣国のフランスと比較してみるとイタリア人の活躍の場がいかに大きかったかが理解できる。15世紀以前のフランス商人にとっての大洋はスペインのフィニステレ岬がせいぜいで、地中海に入ることは異例であった。その代り北・西ヨーロッパとの貿易は盛んで、ボルドーからは年に9～10万トノー、ラ・ロッシュェルからは4～4.5万トノーの葡萄酒が船積みされて北に向かった。おそらくフランス人たちは伝統的な商法や分野に自足していたのであろう<sup>25</sup>。しかし、海上交易の確立そのものは革新的ではない。なぜなら、内陸交通路が既にシャンパーニュ大都市による南北の経済的関係を創出していたからである。従って海路の発達は、むしろ一つの補完であり、新しい経済的・政治的・技術的・知的諸条件に対する商業経路の適応である<sup>26</sup>。

それではその陸路と海路について具体的に見てみよう。陸路と言っても厳密に考えれば、川などを利用した水路と完全な陸路に分けられるが、おそらく当時は穀物や木材を始めとして、やや重いもの、かさばるものは川を使っていたはずである。従って、水路の利用が困難な場合は商品の質と価格に大きな変化が現れたであろう<sup>27</sup>。モンテーニュも「フィレンツェには魚があまりない。ここで食べられる鱒その他の魚はよそから来る。しか



もそれが酢漬けである」<sup>28</sup>と述べている。この陸路としてもっとも重要だったのは、マルセイユやイタリアからリヨン、そしてブルゴーニュからパリ、更にルーアンを経由してアントワープへ至る陸路であった。特にローヌ川では小麦を積んだ小舟が往来し、中には書物をイタリアへ運ぶ船もあった。1543年のマルセイユのある帳簿を見ると、マルセイユからフランス内陸部へ発送されるものは、香辛料、胡椒、薬品、バーバリーの羊毛や毛皮、モンペリエの緑青、米、ピエモンテの鋼鉄、チヴィタヴェッキアの明礬、ワインなどであり、この中継点リヨンでは定期市も盛んで16世紀後半まで重要な役割を担った<sup>29</sup>。また、イベリア半島では、フェリッペ2世治世末期のレオン王国のマラガテリア地方の人々の仕事は、カンタブリアの港での魚運び(特にイワシ)で、魚をカスティーリアに持って行き、カスティーリアからは小麦とワインを持ち帰ることであった。彼らはいわば今日のトラック運送業者であった<sup>30</sup>。

それでは海路はどうだったのであろうか。まずこのイベリア半島の海岸であるが、これは13世紀末から地中海交易のネットワークに組み込まれつつあった。西地中海からジブラルタルにいたり、その海峡を越えて大西洋にいたるメインルートが開発された。15世紀末までは先に述べたジェノヴァの商人達がセビーリャを始めとするジブラルタル航路の主だった港や大西洋の港リスボンやカナリア諸島に姿を現した。彼らの方針は地中海東方貿易と同じで、フランドルに向けては香辛料や装飾具を、帰りの船ではイングランドから大量の羊毛を仕入れてイタリアに輸送した。また、その途中の中継地では地元商品を購入した<sup>31</sup>。

ブローデルによれば当時の陸路と海路の輸送量の比はおよそ1対3であった<sup>32</sup>。陸路は欠点がないわけではないが、何といても比較的安かったのである。例えば1574年から1594年までイタリアとの取引があったアントワープのデラ・ファィユ商会della Failleはアルプス経由の陸路を取るか、海路を取るか選択しなければならなかったが、十回のうち九回までは陸路であった。おそらく綿密な計算から儲かる方法を選んだ結果である

う<sup>33</sup>。北欧の船舶の進出、海上保険の普及、そして北の強引な貿易会社の進出の結果によって、海路が完全に勝利を収めるのはおそらく17世紀になってからである。

### Ⅲ 地中海の航海

それでは次に具体的に地中海の航海の様子も見ておこう。地中海は春から秋にかけておおむね晴天が続き、ローマ時代は10月から4月まで船舶に対して冬ごもりの命令が出ていた<sup>34</sup>。また、昼は沿岸や島の形状で、夜は星座で航路を決めることに満足していたが、天候や地形とは別に航路を自由に決めることを可能にした羅針盤が13世紀中頃から船上に現れたことで、この羅針盤と三角帆の組み合わせによって地中海の航海ははるかに容易になった。基本的に海岸沿いに航行しさえすれば、自然の力から身を守り、また、追跡してくる海賊船（後述参照）から近くの港へ避難することもできた。更に、積み荷を集荷し、売りさばき、交換することもできる。さすがに塩や麦を運ぶのは大型船であるが、小型船はさながら「移動バザール」（香辛料、皮、綿、珊瑚を硬貨と交換）のようでもあった。これらの海路も、ローマ帝国に見られるような日々の停泊地が規則的に村を誕生させていったように、ある港から次の港までの距離は一日の航海に相当するものであった<sup>35</sup>。

それではこの地中海の航行に使用された船舶は一体どんなものだったのだろうか。15世紀には大型帆船が活躍していたが、荷物を積み込むのに時間がかかり、独占業者の特権を得ている巨大船に対して、快速船や安価な船（例えばカラベル船）の登場が1530年頃まで続き、1570年以降は以前にも増して激しくなった。基本的には大西洋でも地中海でも使用された船の圧倒的多数は小さなトン数の船のようである<sup>36</sup>。大雑把に見て16世紀後半の地中海の船舶総トン数はトルコ帝国の船舶を併せて合計35万トン、それに対して大西洋はその倍の60ないし70万トンであった。この数字は、地中海の航海の方が大洋の航海よりも数が多いにも関わらず、大洋の航海に使

用された船舶の規模が大きく、旅程が長かったことを示している<sup>37</sup>。主役となったガレー船は漕ぎ手の人力で進み、高速で、機動性に優れた。ただし乗組員が多いので遠洋航海には向かず、また船体が低いので波が激しい大西洋での航行は困難であった<sup>38</sup>。大型ガレー商船の欠点は、速度を出すために漕ぎ手の数（ガレー船の乗組員のうち4分の3が漕ぎ手）を増やさねばならず、万一の襲撃に備えて戦闘員も配置したために高額の人件費を要することであった。16世紀中頃まではヴェネツィアのガレー船で漕ぎ手をしていたのはすべて庶民階級の男達で、給料などの待遇も悪くはなかった。しかし、やがて手工業などの産業が発達すると、庶民階級の男達は職人として高い給料を得るようになり、たえず死の危険にさらされるガレー船の漕ぎ手になりたがる者はいなくなり、次第に漕ぎ手は下層民（貧者、浮浪者、移民など）や囚人の仕事となった。更には海外領土から漕ぎ手を集め始め、ガレー船は次第に牢獄と化し、漕ぎ手は鎖で繋がれるようになった<sup>39</sup>。

このような航海に於いて障害となったのは天候だけではなく、16世紀の地中海に頻発する海賊も大きな脅威だった。海賊行為は1550年から74年までに既にかなり大きな位置を占め、1580年以降になると海賊行為はかつてないほど数が増えた<sup>40</sup>。このころになるとイギリスとスペインの抗争で、交戦相手国の船を掠奪してもよいという国王の私掠免許を盾に取った海賊行為の応酬が公然と行われ、両国の制海権争奪戦に大きな役割を果たした。またこの時代ではアフリカ北西のバルバリア沿岸のバーバリー海賊がその残忍な手口でキリスト教徒を震えおのかしていた（後述参照）。

#### IV 運ばれたもの

ここではルネサンスを代表するもの、即ち彫刻の材料となる大理石、活版印刷術が本格化した書物、そして当時の人々を苦しめた疫病がどのように運ばれたかを簡単に見ていきたい。

## 1 大理石

岡山県笠岡諸島西南部に北木島（きたぎしま）という島があるが、ここは江戸時代初期から花崗岩の採掘で栄え、1889年の日銀本店を建築する際にも使われたらしい。しかし、明治以降の建築用材として日本の近代史を彩ってきた北木石は現在安価な外国産（中国、韓国製）に押されて、後継者を見つけることすら難しいらしい（50年代の島に127あった採石場は3カ所に激減して、加工場も89年の59カ所から29カ所になった）<sup>41</sup>。他方、イタリアの大理石の産地カッラーラはルネサンス時代から現在に至るまでその採掘場として世界的に有名である。因みに現在でもイタリアは大理石輸出世界第一位で、このカッラーラには「ミケランジェロのカーヴァ（大理石の採石場）Cava di Michelangelo」と呼ばれる大理石の採れる場所がある。このカーヴァで採れるカッラーラ・ビアンコcarrara bianco（白大理石）はミケランジェロが彫刻に使用した大理石で、結晶が精製された砂糖のように白くきめが細かく、手に取って光に当てると結晶が輝きを放つ。私は1992年の夏にこのカッラーラの大理石の積出港であるマリーナ・ディ・カッラーラの大理石会社で働く機会に恵まれたが、この港から見るカッラーラの山が雪を抱いているかのように大理石で真っ白になっていることに驚かされた。



写真2 マリーナ・ディ・カッラーラから見たカッラーラの山

山から切り出された大理石は約6.5km離れたこの港まで運ばれ、ここで大方加工された後、日本、シンガポールなどのアジアを始め世界各地へ輸出される。おそらく、当時もあの山から大理石を運ぶための道をたどり、港から各地へ運ばれたのであろう。ヴァザーリの『ルネサンス画人伝』を繙くと、そのあたりの様子が分かる。ミケランジェロは二人の助手とともにカッラーラの山で8ヵ月を過ごし、大きな石の塊の前でイメージを膨らませ、良質なものを海路でローマまで運ばせたのである。石の切り出しとともに必要となる道が築かれる経緯は、このカッラーラに匹敵する良質の大理石が取れると言われたセラヴェツァから石を切り出し、海まで運ぶためにコジモ・デ・メジチ公が石畳の道を数マイル造らせたところからも分かる<sup>42</sup>。

## 2 本

パリ、リヨン、ヴェネツィアを中心として活版印刷術で出版された書物は、16世紀中にフランス75,000、ドイツ100,000、イタリア50,000~100,000点にも上ったとも言われている。これらの書籍は書店はもとより、各地で開かれる定期市（リヨンやフランクフルトなど）で売られるために、ワイン樽に未製本のまま入れて運ばれた。おそらく、転がすことによって水上交通を始め輸送に便利だったのであろう。この輸送方法はおそらく17世紀の終わりまで続いた。



図3 書物を樽に詰め込む様子（17世紀末のオランダ）<sup>43</sup>

しかし、こうした書物も宗教改革が進むと権力側から敵視されるようになり、フランスの1534年の檄文事件を契機に一気に取り締まりが厳しくなった。そして、特定の本や特定分野の本の出版・販売、俗語の本を読むことの禁止、禁書、著者や印刷業者や書籍商の告発などがおこなわれた。1546年にはパリのモーバール街で出版業者エチエンヌ・ドレが火あぶりにされ、また、身の危険を察知してロベール・エチエンヌのように亡命する出版業者も現われた。結局、プロテスタントの本の浸透を免れたのは強固な異端審問制度の存在によって印刷本・印刷術の流入をくい止めることができたスペインだけであった。

### 3 ペストと梅毒

おそらくこのワイン樽に未製本の状態で運ばれた初期活版印刷本（インキュナーブラ）の中に『デカメロン』もあったはずだが、この物語（集）成立のきっかけはフィレンツェのペストの大流行であった。



図4 1485年Vérard版仏訳『デカメロン』<sup>44</sup>

この物語集は1348年に実際にあったペストの流行に触れて、「フィレンツェの町に恐ろしい悪疫が流行しました。それは天体の影響に因るもの

か、或いは私どもの悪業のために神の正しい怒りが人間の上に罰として下されたものか」<sup>45</sup>と始められる。ペストに罹ると初期には鼠径部か脇の下に腫れ物が出て、それが或る者には林檎と同じ大きさとなり、他の者には卵ぐらいの大きさとなり、人によって大小さまざまになった。それが兆候で、次には黒色または鉛色の斑点が腕とか股とか身体その他の部分に現れる。これは死の兆候で、これが現れる殆どが三日以内に死んでしまう。フィレンツェでは三月から七月までの間に10万の人が亡くなったという<sup>46</sup>。ペストは東西貿易でにぎわうビザンチン帝国からイタリアの港町にたどり着いた。始めは1347年のシチリア島メッシナ、ついで北上してピサとジェノヴァとめざましい勢いで進む。フィレンツェが遅かったのはおそらく内陸に位置していたからであり、ここにも陸の道と海の道の違いが現れている。ヴェネツィアでは1575年から1577年にペストの流行で町の四分一ないし三分の一にあたる五万人が亡くなった<sup>47</sup>、ということを考え合わせると、当時のフィレンツェの人口は多く見積もってもせいぜい20万だったので、先の『デカメロン』の死者10万人は少々大きさであるかもしれない。しかし、何れにしても猛威を振るったことに間違いはなく、思わずボッカチオをして「神の正しい怒り」と言わしめたのであろう。

他方、人を介して広がった梅毒はどうだったのであろうか。実はこの病が蔓延する下地が当時の街にはあった。実はルネサンスの町というのは娼婦ですなりだったのである。特にローマとヴェネツィアが多く、16世紀中頃のローマでは人口の10パーセントは売春で暮らしを営んでいた。その数はざっと5,000人にあたる。また、ヴェネツィアでは16世紀の初めて娼婦が11,654人いたとの証言もある<sup>48</sup>。これが後に新大陸からもたらされた梅毒の大流行を招いた。コロンブス隊の船乗りが1493年にバルセロナ港に帰国してたちどころに伝染し、同年中に当時スペイン領のナポリに伝わる。丁度そのナポリにイタリア戦争でやって来たフランス遠征軍が梅毒菌に罹患し、彼らはこれを「ナポリ病」と名付ける（イタリア人は逆にこれを「フランス病」と呼んだ）<sup>49</sup>。ラブラーの実質的には二番目の長編物語とな

る『第一之書ガルガンチュワ物語』の冒頭は「世にも名高い酔漢の諸君、また、いとも貴重な梅毒病のおのおの方よ」<sup>50</sup>という呼びかけで始まる。ラブレール一流のお巫山戯ではあるが、当時この病が「酒飲み」と同列に置かれるぐらいに日常化していたことがここからも伺い知ることができる。

## V ー終わりにー「信じること」へ

最後にこの地中海の航海を題材にした『デカメロン』第五日第二話「誰でもその本来の愛情に従って行動していると自然にそれが報われる」を取り上げて、当時の人々の航海に対する考え方と、彼らの「信じること」を考察してこのノートを終えたい。

物語はこうである。シチリア島近くのリパリ（諸）島に美しい一人の娘コスタンツァが住んでいて、同じ村のマルトゥッチョ・ゴミトという青年と恋仲にあった。ところが娘の父親が結婚に反対したので、マルトゥッチョは自分が金持ちにならねばならないと考えて数人の友人達と海賊を働き、北アフリカ中央部のバルベリアの沿岸を航行して自分たちよりも弱い船を掠奪した。ある日数隻のサラセン人の船に襲われて、「長い防戦のあとで、仲間の人たちとともに捕えられ、掠奪され、大部分の仲間は、サラセン人に頸に石をつけられ海に投げ込まれた上、船も沈められた」。彼がチュニジアに連れて行かれた知らせを聞いたコスタンツァは絶望のあまり死のうと考えて、一艘の漁船に一人で乗り込み、櫓で沖まで漕ぎ出て、帆をあげて櫓と舵を捨ててすべて風まかせにした。「風が荷もなく、舵取りもないこの船を覆すか、どこかの暗礁に衝突させて、こわしてしまえば、彼女がたとえ助かろうと思ったとしてもできこなく、必ず溺死することになると思った」。しかし、風はたいそう穏やかな北風で、波もほとんどなかったの、船は「乗船した夜の次の日の夕方には、トゥニジアから、百マイルたっぷり先の、スーザと呼ばれた都市の近くの海の海岸へ、彼女を運んだ」<sup>51</sup>（下線強調は平手による）。

ここには、海賊が比較的容易に金儲けができる手段の一つと考えられた



こと、先に述べたバーバリー海賊の残忍な手口がよく知られたこと、また、風任せの船旅が自殺行為である等を読み取ることができる。しかし、取り分け注目すべきことは「シチリア島近くのリパリ（諸）島」から風任せ（しかも穏やかな北風だけ）で「乗船した夜の次の日の夕方」*il seguente di alla notte che su montata v'era, in sul vespro*<sup>52</sup>にスーザまでたどり着いたという記述ではないだろうか。当時の航海は最大速度でも一日につき200キロメートルであるが、それは晴天でしかも漕ぎ手が強化された場合である<sup>53</sup>。一体、こういった「奇跡」を信じるのであろうか。勿論、この物語のテーマ自体が「本当の愛情を抱けばその人は報われる」ということなので、この事実関係を殊更真剣に受け止める必要はないのかもしれない。しかし、私と同じ疑問を抱いた人がいたようである。それは二人の『デカメロン』仏訳者である。1414年にこのボッカチオの物語を初めてフランス語に訳したローラン・ド・プルミエフェはこの部分を「夕刻に」*a heure de vespres*と単純化してその時差を限定していない<sup>54</sup>。また、1485年にこのプルミエフェ訳を書き換えて出版した出版書籍商のアントワヌ・ヴェラルはこの部分を削除している。それぞれの仏訳とそのテキスト作成には複雑な問題が絡んでおり<sup>55</sup>、このことだけで単純に結論を導き出すことはできない。しかし、当時（今もであるが）「語られたこと」を信じるかどうかという問題はこの時代に大きな位置を占めた。ラブレーは『第一之書ガルガンチュワ物語』で聖母マリアがキリストを耳から受胎し、耳から生んだという民間信仰<sup>56</sup>を利用して、ガルガンチュワの誕生のエピソードを作り上げ、これに「信じる」、「信じない」の議論を当時の教会権力の批判へと絡めている<sup>57</sup>。このガルガンチュワや、先のパンタグリユエルの誕生のエピソードだけからも分かるように、当時の民衆に大いに関心があった天候、作物、出産に関して語られたことを「信じる」か「信じない」かは大きな問題だったのである。その一つの到達点「アルマナ」*almanach*と呼ばれる暦であり、ノストラダムスに代表される预言集であった<sup>58</sup>。これらの流行は当時の人々の心性をかなりの部分反映して

いるに違いない<sup>59</sup>。

## 注

- 1 このノートは「広島大学総合科学部創立30周年記念公開講座 海へだてるものと結ぶもの」の一貫として、2004年6月12日に尾道しまなみ交流館で行った公開講座「大航海時代の地中海と生活文化」をまとめたものである。これをここに発表するのは、この断片的なノートをとりあえず整理しておきたいという理由とともに、公開講座の時点で「地中海」と銘打ちながら論じた対象はヨーロッパに限られていたが、この夏にモロッコとチュニジアに取材に出かける機会に恵まれ（千葉大学との共同研究「遠隔利用を前提としたCALL外国語教材の開発および適用についての研究」、その費用負担は科学研究費補助金基盤研究Bによる）、この北アフリカの「地中海」についていくらか補足することが可能ではないかと考えたからである。
- 2 ブローデルの学位論文で、正確には「フェリペ二世時代の地中海と地中海世界」*La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*。初版1949、改訂第二版が1966に出てから1990年までに合計9版が出版されている。第一部「環境の役割」、第二部「集団の運命と全体の動き」、第三部「出来事、政治、人間」の三部から構成されている。テキストにはF. Braudel, *La Méditerranée*, 2 vols, A. Colin, 1990(1966)、訳はフェルナン・ブローデル『地中海』（藤原セレクション版）、浜名優美訳、全10巻、藤原書店、1999年を使用し、表記は原典を*La Méditerranée*で、訳は『地中海』でそれぞれ巻数と項数で示す。なお、網野善彦は日本列島の捉え方にもこのブローデルの「とらわれない目」の必要性を論じて次のように言っている。「（日本列島は）三千七百以上の島があり、二万八千キロメートルの海岸線を持っている。山地が60パーセント、低地、台地はわずかに25パーセントという地形で、このような自然環境をもつ日本列島の社会を考えるためには、ブローデルのようなとらわれない目で社会を見る見方に立たなくてはならない。（網野善彦「日本の海域の観点から」、川勝平太編『ブローデル『地中海』を読む 海から観た歴史』、藤原書店、1996年所収、p.178）
- 3 二宮宏之「総合討論」、同上書、p.213；鈴木薫「ブローデルの『地中海』とイスラムの海」同上書、p.60
- 4 L. Sainéan, *La langue de Rabelais*, t.I, Slatkine Reprints, 1976 (1922-23), p.523
- 5 その三カ所とは『第一之書ガルガンチュワ物語』第33章、『第四之書パンタグリユエル物語』序及び25章。(J.E.G. Dixon & J.L. Dawson, *Concordance des œuvres de François Rabelais*, Droz, 1992, p.526)
- 6 以降の論述部分には瀬戸内海を意識した箇所があるが、これはこの一連の公開講座の他の講義内容との繋がりを狙ったものであることを予め断っておく。例えば次の「図1 同じ縮尺と緯度による日本と地中海」には、地中海と瀬戸内海の広さを視覚的に比較するという意図があった。
- 7 M.グラント、J.M.ゼル『ギリシャ・ローマ神話辞典』、西田実主幹、入江和生他訳、

- 大修館書店、1988年、pp.143-145
- 8 この地図はG. Reynaud-Dulaurier (dir.), *Atlas général Larousse*, Larousse, 1983, pp.86-87; p.128を利用して平手が作成したものである。
  - 9 ミッシェル・モラ・デュ・ジュルダン『ヨーロッパと海』、深沢克己訳、平凡社、1996年、p.32
  - 10 事実1605年ジェノヴァ政府は魚不足に直面して、四旬節の間、魚の消費を制限しようとした。(La Méditerranée, t.1, p. 127、『地中海』第2巻、p.225)
  - 11 M.モンテーニュ、『モンテーニュ旅日記』、関根秀雄他訳、『モンテーニュ全集第8巻』所収、白水社、1983年、p.151
  - 12 La Méditerranée, t.1, p.131、『地中海』第2巻、p.236 例えば、ムリエト島(ダルマチア)では今日でも半農半漁である。
  - 13 La Méditerranée, t.1, p.46、『地中海』第1巻、p.76 後述するペストや梅毒とは異なりマラリアは地理的環境に起因する病気である。
  - 14 La Méditerranée, t.1, p.62、『地中海』第1巻、p.108 しかしこのような集団の力による土地開拓では、得られる土地は領主などの金持ちによって所有されることとなった。(La Méditerranée, t.1, p.67、『地中海』第1巻、p.118) 他方日本では、現在「穀倉地帯」と言われる関東、濃尾、新潟の各平野は中世では水浸しの「水郷」ともいふべき世界だったと考えられる。それらが埋め立てられたのは17世紀以降であって、当初は決して単純な農耕の世界ではなかった。(網野善彦、「新しい人類史へと誘う書ー『地中海』にふれてー」(『地中海』と私 7)、『地中海』第6巻、p.X)
  - 15 La Méditerranée, t.1, p.212 つまりOLIVIERの線とPALMERAIESの線と挟まれた部分である。
  - 16 この部分はLa Méditerranée, t.1, pp.211-218、『地中海』第3巻、pp.384-396に負う。同じ農業文明(同じ穀物倉、同じワイン絞り機、同じ家畜、同じ道等)を形成していた16世紀の地中海海域はすべてロウ、羊毛、雄牛や雌牛の皮を生産、桑の木を栽培して蚕を育てている。また、例外なく葡萄の木を栽培してワインを作る。従って、地中海諸国は互いに競争ししなければならないが、16世紀の時点ではこの貿易は短距離で貿易量も慎ましく、人々の関心は主として食物に関心があったので食物の損失分を互いに補った。また、気候風土が同じなので地中海人はどの国の出身であろうと、内海の沿岸ではどこにいても決して居心地の悪さを感じなかった。
  - 17 M.モンテーニュ、前掲書、p.209
  - 18 食糧不足が発生した場合は、まず町から小麦の流失を防ぐ(在庫調査、城門の閉鎖)、不足分の入手(近隣の穀倉地帯との交渉)で回避し、最後の手段は海上の船舶を奪うという手段にも出たらしい。当時一人あたりの一年に消費する小麦の量は現在でいう200キログラム。(La Méditerranée, t.1, p.385、『地中海』第4巻、p.119)
  - 19 ラブレール『第一之書パンタグリユエル物語』第二章、渡辺一夫訳、岩波文庫、1973年、pp.30-34
  - 20 このレバントの海戦は『地中海』第9巻(第4章「レバントの海戦」)で詳しく論じ

られている。

- 21 二宮宏之「総合討論」、前掲書、p.215
- 22 樺山紘一『ルネサンスと地中海』世界への歴史16、中央公論社、1996年、p.274 16世紀の地中海で、キリスト教勢力とオスマン帝国が対峙している間でも、ヴェネチア領キプロスやクレタはもとより、オスマン領内の港にはイスラーム教徒とキリスト教徒の商人が相変わらず出入りして取引を続行した。イタリア商人による香辛料取引量はかえって増加し、その後のイタリア商人による大西洋貿易への進出により、地中海は繁栄の海の姿を取り戻した。
- 23 *La Méditerranée*, t.1, p.380、『地中海』第4巻、p.111 15世紀末で20万人に近い数のユダヤ人がスペインを追われた。1493年にはアラゴン領のシチリアから、1540年と41年にはスペイン領のナポリから追放され、向かったのはヴェネチア（シェイクスピアの『ベニスの商人』を思い起こそう）やリヴォルノ、トルコのサロニカとコンスタンチンノーブル、そして北アフリカだった。彼らのネットワークが運んだものは単に商品ばかりか、医療や占星術、ユダヤ神秘思想（カバラ）までもたらした。
- 24 樺山紘一、前掲書、p.88 ジェノヴァはリグリア湾沿岸のメロリアの海戦（1284年）でピサに勝利し、アドリア海のクルツォーラ（コルチュラ）で1296年にヴェネツィアに勝利して、ヨーロッパの海洋的発展の先頭に立った。13世紀のある無名の詩人によれば、「ジェノヴァ人は数が多く、世界中に散らばっているのだから、彼らは行く先々で新しいジェノヴァを建設する」ということである。（ミッシェル・モラ・デュ・ジュールダン、前掲書、p.135）
- 25 二宮敬、「解説」、『フランスとアメリカ大陸1』（大航海時代叢書（第Ⅱ期））、岩波書店、1982年所収、p.516
- 26 ミッシェル・モラ・デュ・ジュールダン、前掲書、p.105
- 27 穀物取引－穀物価格の変動から陸地部と海岸部では変化が大きいことが分かる。（二宮宏之「総合討論」、前掲書、p.213）「少し離れていまして港間の穀物価格は水準がかなり近くなりますが、陸地にちょっと入りますと、その距離は短くても穀物の値段が港とはとても違った変動を示します。」
- 28 M.モンテーニュ、前掲書、p.238
- 29 *La Méditerranée*, t.1, p.200、『地中海』第2巻、p.362
- 30 *La Méditerranée*, t.1, p.409、『地中海』第4巻、p.163
- 31 例えば1560年代のインドおよび東インドからヨーロッパに向けて移送された胡椒で言えば、カルカッタで軽量キントル（約50キログラム）あたり5クルザード（銀貨）で購入され、リスボンでは64クルザードで売られた。つまり優に十二倍以上の価格である。（*La Méditerranée*, t.1, p.400、『地中海』第4巻、p.147）
- 32 *La Méditerranée*, t.1, p.408、『地中海』第4巻、p.162
- 33 陸路がもたらす平均利益率は16.7%で、0から200%までという大きな差のある長距離海路の平均利益率を超えていた。（*La Méditerranée*, t.1, p.266、『地中海』第3巻、p.484）

- 34 *La Méditerranée*, t.1, p.227、『地中海』第3巻、p.412
- 35 *La Méditerranée*, t.1, p.95、『地中海』第2巻、p.165
- 36 この部分は*La Méditerranée*, t.1, pp.271-286、『地中海』第3巻、pp.494-525による。
- 37 大型貨物船は、1598年から1618年までのバレンシアでの統計に因れば全体の十分の一であった。( *La Méditerranée*, t.1, p.272、『地中海』第3巻、p.495) 因みに、ジェノヴァでは1605年に107の大型船、1787隻の小型船が入港した(この数字は入港税を払った船のみなので実際はこれより多いはずである)。( *La Méditerranée*, t.1, p.112、『地中海』第2巻、p.196)
- 38 ガレー船は始め2人が一本ずつ櫂を持って座るように作られたが、より高速にするために13世紀には3人が座るように改良された。やがてそれまでのガレー軍船と大型帆船の折衷型として大型ガレー船が作られ、14世紀に入ると商船として利用されるようになった。これはヴェネツィアだけでなくフィレンツェやジェノヴァなどの海洋国家にも使われるようになった。(A.ジスペール、R.ビュルレ『地中海の覇者ガレー船』、深沢克己監修、遠藤ゆかり他訳、創元社、1999年、p.2)
- 39 同上書、p.51 このガレー船の様子は『ドン・キホーテ(後編)』第63章「ガレー船の見物に際してサンチョ・パンサにふりかかった災難、および美しいモーロ娘の数奇な冒険について」の中で描かれている。(セルバンテス『新訳ドンキホーテ(後編)』、牛島信明訳、岩波書店、1999年、pp.530-540参照)
- 40 *La Méditerranée*, t.2, p.190、『地中海』第7巻、p.347
- 41 「北木島 石の暮らし 輸入の波」2004年5月8日付朝日新聞
- 42 ヴェザーリ『ルネサンス画人伝』、平川祐弘他訳、白水社、1982年、p.233; pp.252-253
- 43 高宮利行・原田範行『本と人の歴史事典』、柏書房、1997年、p.152
- 44 *Le Decameron de messier Jehan Bocace Florentin, traduit de l'Italien en François par maistre Laurens de Premierfait, achevé d'imprimeur à Paris le 22 octobre 1485*, Paris, Vérard, 1485 (Paris, B.N., Impr., Res. Y2 402)
- 45 ボッカチオ『デカメロン』(十日物語)巻1, 野上素一訳、岩波文庫、1948年、p.17
- 46 同上書、p.65
- 47 *La Méditerranée*, t.1, p.300、『地中海』第3巻、p.557
- 48 樺山紘一、前掲書、p.238
- 49 同上書、p.350
- 50 ラブレール『第一之書ガルガンチュワ物語』(序文)、渡辺一夫訳、岩波文庫、1973年、p.17
- 51 ボッカチオ、前掲書巻4、pp.28-37 スーザはチュニスの南100kmの街。なお、リパリ(諸)島とスーザのおおよその位置は「図1 同じ縮尺と緯度による日本と地中海」の地図を参照。
- 52 G. Boccaccio, *Decameron*, a cura di V. Branca, Einaudi Editore, 1980, P.612
- 53 *La Méditerranée*, t.1, p.329、『地中海』第4巻、p.21 因みに、地中海を経線方向に

縦断するには平均一週間ないし二週間かかり、また地中海を横断する場合は二、三ヵ月かかったという。(La Méditerranée, t.1, p.332、『地中海』第4巻、p.27)

- 54 Boccace, *Decameron, traduction (1411-1414) de Laurent de Premierfait*, par G. di Stefano, CERES(Montreal), 1998, p.591
- 55 詳しくは次の拙論を参照。平手友彦「仏訳『デカメロン』研究Ⅳ－『デカメロン』初日の十話、翻訳の正確さと出版戦略の間で－」、『ロンサール研究』第16号、2003年、pp.1-19
- 56 M. Baraz, *Rabelais et la joie de la liberté*, Corti, 1983, p.236
- 57 ラブレール『第一之書ガルガンチュエフ物語』同上書、pp.47-52
- 58 1555年リヨンで出版された『ミッシェル・ノストラダムス師の予言集』Les Propheties de M. Michel Nostradamusは353篇の四行詩(カトラン)と息子に宛てた「セザールへの書簡」から構成されている。
- 59 このノートはノートであるが故にこの「信じること」の問題を提起したところを取りあえず終わる。これまでに論じられた未消化の部分は今後の課題としていきたい。