

「シエルト問題」とアントウエルペン市場（上）

中 沢 勝 三

はじめに

アンリ・ピレンヌは、一五八五年をもつて「荒廢がアンヴェルス（アントウエルペンの仏語名、英語名ではアントワープ―引用者注（以下同））の扉を開け放った。それ以来、カルヴァン派の牙城ブリシンゲンが、パルマの柵（すなわちファルネーゼがその包囲の間この都市の食糧補給を阻むためにアンヴェルスの下流の河川に建設した船橋）以上により完全にエスコ―（シエルト）河を閉鎖し、そして孤立がこの河岸を覆うことになった」と論じた。¹この今世紀ヨーロッパ史学界を代表する大歴史家は一六世紀の世界商都であったアントウエルペン市場の衰退の原因をスペインによるこの都市の再征服に求めたのであった。彼は続けて言う。「ファルネーゼによる再征服後、かつてかくも勢力のあったこの土地は致命的な打撃を受けたのである」。そして、「エスコ―の港を他の諸国民に対して閉じた連邦共和国（オランダのこと）は、この事態を保持し続けようとした。この港は共和国によって国際的交易から排斥されて、カトリック側のネーデルラント（スペイン領ネーデルラントのこと）との通商の出口でありつづけた」のである。

このピレンヌの叙述から、アントウエルペン港がとりわけ河川港として繁栄の道を歩んだこと、そしてスペインによるその再服属が衰退の決定的契機であったという彼の認識を知ることができる。中世以来度重なる洪水と干拓によって（スヘルデシエルトのオランダ語）名河口から北海にいたる水路と地勢は大きく変わり、かつての河口からワ

ルヘレン島をはじめとするゼーラントの島々を間に挟んで北海に至るまで（この間の水路をホンテHonteと呼称する）原形を止めないまでに変わってしまった。同港は、現在ではスヘルデ河口より約一〇〇キロメートル程遡った位置にある河川港である。従つてこの港の海との出入りにはスヘルデ河の航行が必須とされた。そのため河口が閉鎖されるか、あるいは航行に制約が課されることはこの市場都市の死命を制するに等しかった。そしてスヘルデ河はその後長らく河口を閉じられ、航行が制約される歴史を持つことになる。

アントウェルペンの港は最盛期には毎週二五〇〇隻もの船が訪れ、日に五〇〇隻の船が出入りする日さえ珍しくなかった。そして一万もの荷車がここから陸路ヨーロッパの各地へ向けて出発していったという。これは当時の歴史家スクリヴァヌスの記述であるが、アントウェルペン、及びここを中心としたスヘルデ・デルタ地帯は、古来ヨーロッパ経済の十字路として、交通運輸の起点・終点として、心臓部ともいえる位置と機能を果たしてきた。そしてこの市場都市を世界的商都に押しあげるのに与かったのは一五・一六世紀のヨーロッパ経済の発展という局面があったことはいふまでもないが、さらに、一五世紀フィリップ善良公以来のいわゆるブルゴーニュ公国の政治的統一に大きな恩恵を受け。また国際商都としてのアントウェルペンの有利な地歩をその後阻害した最大の政治的要因はこの地域の政治的分裂であつた。この河川南北の二つの地域によって政治的に分断された。つまり、一五八五年以降、「オランダ独立戦争」ともいわれるネーデルラントの対スペイン・ハプスブルク支配に対する「反抗」の過程で、ネーデルラントが北側のオランダ連邦共和国と南側のスペイン領（後にオーストリア領、さらにオランダ王国領を経て一八三〇年のベルギー王国独立へと至る）の二つの国家・領域支配に分断され、その結果スヘルデ河口がオランダ領に、アントウェルペン市がスペイン領になった歴史が決定的に影響するのである。スヘルデ河の航行問題は長らく「スヘルデ

（シェルト）問題」としてヨーロッパ経済史に尾を引くことになる。^{二五}

本稿では、この「シェルト問題」を取り上げ、一六世紀に繁栄したアントウェルペン市場のその後の歴史を一瞥し、この問題が投げ掛ける経済史的意味を検討することにした。また本稿（上）では対象とする時代を一六〇九年の「一二年の休戦」条約締結の時点までとし、これ以後一九世紀のベルギー独立前後までの時期については別稿を期したい。この問題は一面では一六世紀の同市場の繁栄の意味を、他面ではその繁栄を掘り崩した一六世紀後半以後の英・仏・蘭三カ国における国民経済の形成の意味を照らし出してくれるであろう。

（以下節毎に注をおいた。文献は本論文末に一括して掲げた。注での文献の参照は著者・編者名、刊行年、ページの順に示した（一点のみの場合は刊行年を省略）。地名、人名等固有名詞の呼称は慣用によったが、オランダ語（フラマン）のアントウェルペンと英語の「シェルト」（フラマン語では「スヘルデ」）河を混在させるなど統一されていない部分がある。）

注

- （一） H. Pireme, IV, 194. 次の引用は同書415. Van Houtte, 1962, 181にも引用。なお、このファルネーゼがシェルト河に懸けた橋は船を繋ぎあわせたもので、「ファルネーゼ橋」と言われる。中沢、一九九三、一三三〇に図を掲げておいた。
- （二） スヘルデ河はフランス、ベルギー、オランダの三カ国を流れる国際河川で、全長約三五五キロ。そのうちフランスで約九〇キロ、ベルギーでは一九九キロの長さを占める。さらに、ヘント（ガン）を境としてそこから上流の上スヘルデと下スヘルデに分かれる。Bindoff, 2-4: 'Artikel Schelde', in: *Grote Winkler Prins Encyclopedie*. ところで中世のスヘルデ河の本流はホントemuiデンで北への流れと西に向けての二つの流れに分かれ、そのうちの北行する東スヘルデ河であったが、一五世紀三〇年代の大洪水で地形が変わり、西行する西スヘルデが本流の位置を占めるようになる。この点、中沢、一九九三年、四二を参照。
- （三） スヘルデ河の航行は純然たる河川航行と海路との航行の二側面からなるが、本稿では主に後者を問題とする。

(四) Parker, 26.

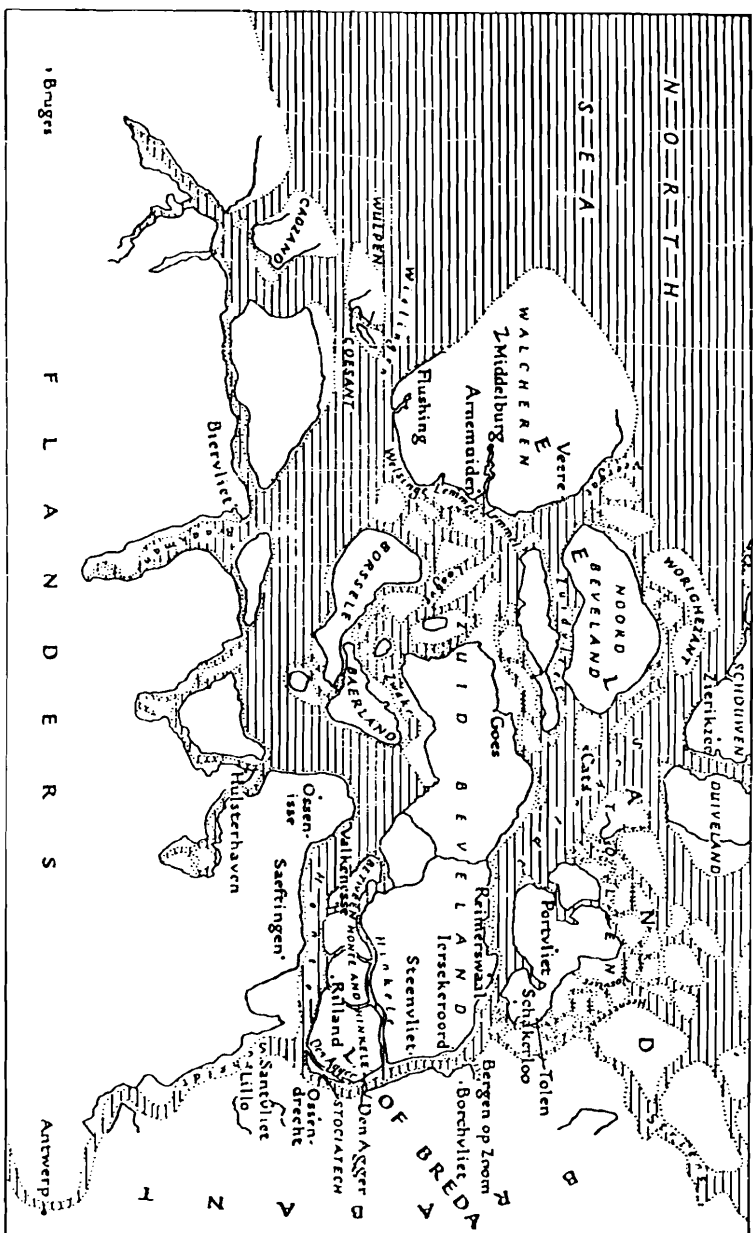
(五) なお、河川の呼称について、「シェルト」と「スヘルデ」を統一せず、論文の表題は一般性を考慮して英語名とした。同市場の繁栄の枠組みとして別の視点から国際政治の動向について論じたことがある。中沢、一九七五年。

一 アントウェルペン^{アンтверпен}の衰退

ピレンヌの提起した第二の問題、すなわちスペインへの再服属がこの都市の決定的なきっかけであったという論点に対しては現在の歴史学はむしろ否定的である。W・ブリュレやH・J・ファン・ハウテが説くように、同市場の衰退は突然のものではなく、降伏のかなり以前から始まってい、構造的なものであったとしている。そして、最盛期と没落後（一五八五年後）の大きな経済的落差もかつての認識ほど劇的なものではなく、アントウェルペンは一七世紀に地域の中核都市として回復を遂げたというのである。

ところで、アントウェルペン市場の衰退の徴候は一六世紀半ばころから見られるようになる。大きな転換期は六〇年代半ばであるが、少なくとも世紀中葉にはそれまで順調に繁栄していた土台が揺らぎ始める。それを象徴的に示すのが一五四九年のポルトガル商館の同市からの撤収である。一五五五年のカール五世の退位と息子のフェリーペ二世の即位（ハブスブルク家はカールの弟フェルディナントの継いだオーストリア系とフェリペの継いだスペイン系とに分かれる）が一つの転機となる。次いでスペイン国庫の最初の破産による金融恐慌が同市場を襲ったのは一五五七年であった。さらに、アントウェルペン商業の屋台骨であったイギリス・ネーデルラント間の通商戦争が始まるのが一五六三年のことであった。同年スウェーデンとデンマークとの間の七年戦争が勃発し、バルト海は閉鎖された。バルト海の産物、とくに穀物の輸入を大きく阻害した。穀物は不足し高価となった。一五六四―六五年の冬は百年来の寒

シエルト (スヘルデ) 河口



THE SCHELDT-HONTE DELTA IN THE LATE THIRTEENTH CENTURY.

い冬であった。一五六四には凶作という追い打ちがあった。こうして民衆の生活は直撃を受け、彼らの悲惨がカルヴァン派の普及を促進していった。ファン・ハウテは次のように続ける。「実際、一五六八年以後宗教戦争がネーデルラントで猛威をふるった。それは直ちに海賊行為を引き起こした。海乞食〔反徒のこと〕は大部分は経済の停滞に打撃を受けた水夫と船頭であったが、彼らはゼーランドの海域で活動し、〔そのため〕アンヴェルスへの接近を危険なものにした。ブリエルとフリシンゲンの占領（一五七二年四月）は彼らに恰好の基地を提供した。この基地はアンヴェルスへの航行をほぼ完全に麻痺させることを可能にさせたのである」。

政治的状况の変化がアントウェルペンの商業活動に大きな影響を与えていった。ワルヘレン島のフリシンゲンの占領はスヘルデ河と北海を結ぶ出入口が「反徒」側のものとなったことを意味し、以後彼らは二度とこの地を失うことがなかった。このようにアントウェルペンの商業都市としての環境は悪化の一途をたどっていく。一五六八年に始まるネーデルラントの反乱は直接的にはフェリペ二世のプロテスタント諸派に対する弾圧によるものであったが、年月の経つうちにその性格と様相を変え、国王への不服従から独立への動きを示すようになった。とはいえまだ初期のころはスヘルデ河航行を大きく妨げる動きはスペイン側にも反徒側にもなかったし、あったとしても実行できるものではなかった。反徒政府側も対敵通商を禁止するというよりはそれを統制し課税することを目的としたのである。ゼーラント議會は一五七二年の冬に「対的通商認可料」—*licentien*—を制度化し、ホラント州は「輸入関税」—*convooien*—を制定しこれを恒久的な税としていく。

こうした状況に決定的な変化を与えたのは一五七六年秋の「スペインの狂暴」といわれるスペイン兵の暴行・略奪の出来事である。しかし、アルバ公に替わってパルマ公アレックスandro・ファルネーゼが登場すると、「反徒」側にとって必ずしも有利とはいえない状況に転換していった。つまり、ネーデルラント南部が着実にスペインの軍門に

下っていったのである。その最後の砦となったのがアントウェルペンであった。約一年にわたる包囲戦の結果、アントウェルペンも屈し、ここにネーデルラントは政治的に事実上分断されたのである。

注

- (六) Brulezを参照。
- (七) Parker, 56.
- (八) Van Houtte, 1971, 185.
- (九) Bindoff, 83. 栗原、一九七一年。この呼称は栗原に従った。

二 スヘルデ河の航行問題（一五八五年まで）

「アントウェルペンはスヘルデ河の賜物である」といわれるほどこの都市はスヘルデ河の恩恵を受けていた。⁽¹⁾とりわけ一四二〇年代の大洪水によってスヘルデ河から北海へのホンテ・ヴィーリゲン(Honte-Wieligen)水路が開けたことがアントウェルペンを直接海路につなぐきっかけとなった。ビンドフによれば、スヘルデ・デルタ地帯で船舶の航行に関して課せられた通行税(geld)は幾つかの変遷を辿りながら存在していたが、一五一九年にホンテの「監視税」ともいべきものが設定されていた。一五三二年にときの皇帝でかつこの地域の領邦君主であったカール五世によってこのホンテの「監視税」がアントウェルペンに移されたのである。こうしてアントウェルペンとホンテを経由する海との水路は事実上「自由な」航行が保障される体制が出来上がった。⁽²⁾しかしやがて海路との航行問題に直面することなくその繁栄を謳歌していたアントウェルペン市場にやがてその繁栄の土台を揺り動かすような出来事が次々と押し寄せることになる。第一節で述べたような政治・経済の変化の後にアントウェルペン商業繁栄の最大の支柱と

もいうべきイギリス毛織物の交易が一五六〇年代に入って大きく動揺し始めた。ハプスブルク家との関係がエリザベスの即位以来転機を迎えた（一五五三年に女王となったメアリー一世は周知の通りフェリペ二世と結婚していた）。

エリザベスと対抗してメアリー・ステュアートを支持したハプスブルク家との関係が悪化し、これがイギリス毛織物交易の屋台骨を揺るがしたのである。イギリスとネーデルラントの通商関係は一五六三年末には事実上途絶状態となった。これに追い打ちをかけたのがネーデルラントの反乱の勃発である。一五六七年アルバ公が約一万人の兵とともにネーデルラントに派遣された。彼は騷擾評議会（別名、血の評議会）を設置し、恐怖政治体制を打ち建てた。こうしたスペイン側の支配体制に対する反発は海乞食、森乞食となって活動し始めた。そして彼らの盟主となったのがオラニエ公ウィレムであった。^{二五}

ネーデルラントの反乱がアントウェルペンの交易にもっとも大きな打撃を与えたのは、北海からスヘルデ河にいたる交通であった。一五七二年、フリシンゲンなどの港を反徒側がおさえたことがこの交易に犠牲を強いることとなった。外国商人がこのルートを使い続けるには、スペイン政府の「反徒」との取引、通商停止令に背くことになるので、直接的交易は続けられなくなったのである。それに替わるルートは、フランドルの海港を経由し、その上で陸路、ないしフランドル内の水路によるものがあるが、それらはスヘルデの水路に替わりうるものではなかった。^{二六}

北部反乱側と南部のスペイン側の双方がこの時期スヘルデ航行に課税を強化するようになった。北部では、ゼーラント議会が各地（Lillo, Holstedeなど）に関税徴収所を設置して、通行税を徴収するようになった。

スペイン側もこれより少し遅れて一五八七年であるが、同様の徴収体制を取るようになった。^{二五}

そして一五七六年に劇的な変動が起こった。いわゆる「スペイン兵の狂暴」といわれる激震がこの都市を襲った。一五七四年に多額の献金を軍団に支払うことによって辛うじて略奪を免れたことのある同市もこのときは一二日間

にわたって略奪と暴行の対象となった。何千という人々が犠牲となった。損害も莫大であつた。^{二六}そして同市を荒廃させた「スペイン兵の狂暴」の四日後、一五七六年の一月ヘントで講和が締結された（「ヘント（ガン）の平和」）。これは反乱側の二州（ホラントとゼーラント）とスペインの支配下にある諸州との間の「和約」であつて、ここに全ネーデルラントの統合と平和が実現されたのであつた。とはいへ、この「ヘントの平和」の体制は長く続かなかつた。フェリペ二世によって新たに派遣された執政パルマ公ファルネーゼは南部の有力貴族を懐柔し、一五七九年一月にカトリックの擁護と国王への服従をめざすアラス同盟の結成に成功した。その直後、反乱側の北部七州と南部諸都市は「永久に一つの州のように」スペイン軍と戦うため、ユトレヒト同盟を締結した。これがちのオランダ連邦共和国の原型とされるものである。こうして、スヘルデ河口デルタ地帯の政治的統一性は容易には回復せず、事態は双方の軍事的対決の帰趨によることとなつた。^{二七}

アントウェルペンが反乱側についたのは一五七七年のことである。それから一五八五年の降伏まで同市はカルヴァン派の拠点となつた。この都市が反乱側についたことそれ自体は海路上の政治的障壁が取り払われたことを意味するが、しかし期待された効果は現れなかつた。というのはゼーラントの諸都市がアントウェルペンにかつて向かつていた交易の大部分を確保しようという姿勢を変えなかつたからである。そして他方でパルマ公による軍事的征服がアントウェルペンの後背地を次々と奪つていった。ファルネーゼは軍団を維持するために資金が枯渇し、これによつてしばしば兵隊に略奪させた。通商と産業が停滞したことはいうまでもない。^{二八}

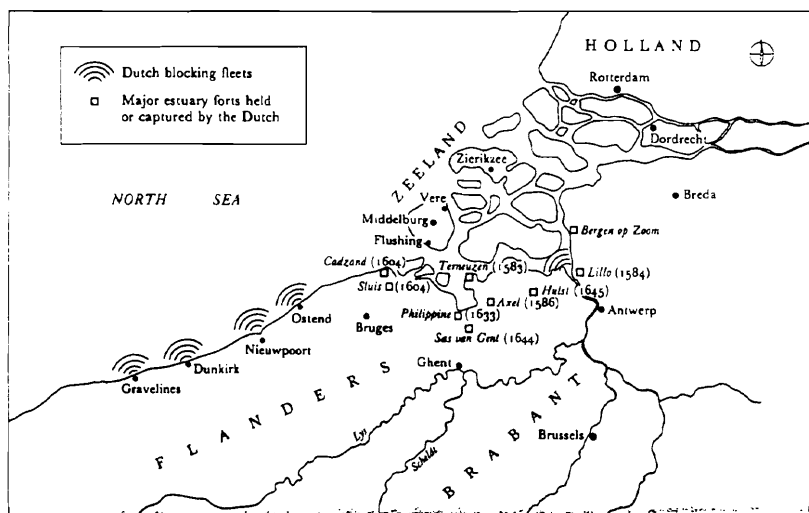
この間、一五六〇年代以後アントウェルペン市から、そして南ネーデルラント各地からプロテスタント諸派の、そしてユダヤ人の多くの商人と産業を担う職人階層がこの騒乱の土地を離れて北部諸州や北ドイツの各地、そしてさらにイギリスへと移住していった。いわゆる南ネーデルラントからの散住エクソダス（ディアスポラと呼ばれる）が始

まった。アントウェルペンの人口は最盛期ともいえる一五六〇年代にざっと一〇万人を数えていたが、一五八二年には八三七〇〇人に、そして包囲戦の最中には約八万人へと減少していった。^(二九)一五八二年にはまだスペインやポルトガルからの船舶がこの港に見られたというが、しかしこれもこの年が最後であった。翌一五八三年には今度は「フランス兵の狂暴」事件が起こり、さらに六月にはダンケルクが落ちた。パルマ公がスヘルデ河の堤を支配し始めるようになって海上交易が危ぶまれてからは商業活動は麻痺同然になった。^(三〇)そして、一五八四年の春にはブリュッヘが、九月にはヘントが陥落した。六月にはスペインの征服した領域との交易は完全にストップした。^(三一)こうして南ネーデルラントで反乱側に最後に残ったのがアントウェルペンであり、以後一ヵ月にわたる包囲戦ののち、一五八五年八月、この都市はスペインに屈伏した。スヘルデ河は、これより以後数世紀に渡って国際交易に対して閉じられることとなったのである。^(三二)

注

- (一〇) Bindoff, 35.
- (一一) *ibid.*, 34.
- (一二) *ibid.*, 69, 71.
- (一三) ネーデルラントの反乱からオランダの独立までの政治史としては、栗原福也「ネーデルラント連邦共和国」が最良の文献である。
- (一四) Bindoff, 84.
- (一五) Bindoff, 90; H. Klompmaeker, 104.
- (一六) Van Houtte, 1977, 189.
- (一七) Bindoff, p. 84.
- (一八) Van der Wee, 258.
- (一九) Voet, 238.
- (二〇) Van der Wee, *ibid.*, 259.
- (二一) *ibid.*, 259–260.
- (二二) *ibid.*, 260.

オランダの封鎖



三 スヘルデ河の航行問題（一五八五年～一六〇九年まで）

アントウェルペン（アンтверペン）の陥落後多くの人々が流出していった。包囲戦のころ八万人と推計された人口は一五八六年の一〇月には五五〇〇〇人に、一五八九年にはさらに四二〇〇〇人にまで落ち込んだ。こうしてこの五年のうちにアントウェルペン（アンтверペン）は人口の半分を失ったことになる。アントウェルペンから逃れた人々は主には北部ネーデルラント、北ドイツやイングランドに赴いた。そしてそこに定着してその地の商業・産業の新たな酵母となつて経済の活性化に大きく寄与したといわれている。南ネーデルラントからの移住者の寄与について例えばストルスは、一六〇二年に設立された連合東インド会社のアムステルダム部の出資者総勢一一四三人のうち、ほとんどはアントウェルペン出身者といつていい南ネーデルラントからの者を三〇一人と集計し、その寄与の大きかったことを指摘している。三四

一五八五年のアントウェルペンの降伏以前にすでに次のような事態が進展していた。スヘルデ河は一五七二年からゼーラントによつて事実上その河口を閉鎖された。スヘルデ河口からアントウェルペンに至る流域地域が一世紀余りにわたつたその政治的統一を失つたのであり、この事態は以後政治的変遷を遂げながらも今日まで変わることはない。こうして国家の権力が経済的利益を強化したり、永続化するのに用いられる時代となつてくる。

オランダ領——厳密に言えば未だゼーラント領ということになるが——のこのデルタ地帯に入る船舶も、またアントウェルペン港から出てこの河口に到着する船も、河口ですべてオランダの艀（か）にその積み替えねばならなくなった。未だ多数の船がホラント・ゼーラントの諸港とアントウェルペンとの間を行き交つたが、これらの船は通行許可税を支払わねばならなかった。そして、敵国との通商（これを「対敵通商」という）が一般に禁止されたこの時期においては、それ以前に制度化されていたこれらの「許可税」はやがて単なる関税に変わっていき、戦時でさえ徴収され続

けることとなった。^{二五}

一五七二年から一五七三年にかけての冬季にゼーラント議会はこの「許可税」(licenten)を制定した。ホラント州も同様にその各都市から「護送税」(convoy)を課した。やがて、この「許可税・護送税」は、この双方の州において輸出入についての二重関税になった。

「護送税」は中立地域からの輸入に課せられ、「許可税」は敵側の地域——すなわちスペイン王への服属地——からの輸入とそこへの輸出に課せられたのである。^{二六}スヘルデ河閉鎖は、ホラントとゼーラントというオランダ共和国の中核を担った二州からみると、両州の港——例えばフリシンゲン、ミデルブルフ、アムステルダムなどが——がアントウェルペン港の外港の地位から海上交通上の拠点となる機会を与えたと同時に、両州が関税収入という大きな財政基盤を得るといふ二つの利益を与えることとなった。^{二七}

こうして、アントウェルペンを外海を結ぶ直接航路はその陥落以前に絶たれることになった。一五七二年六月のポルトガルの香料船団の拿捕以後、直接航行はなくなった。河川航行に対する制約はオランダ側からのものだけではなかった。スペインも頻繁に通商停止措置を取った。スヘルデ航行に取って替わるべきルートはフランドルの海港を経由しそこから陸路、ないし内陸水路によるルートがあったが、スヘルデ河に比べられるものではなかった。^{二八}

一五八五年以後になると、リロ(Lillo)とリーフェンスフック(Liefkenshoek)の二つの砦が北部オランダ側の最前線基地となり、その南側に約一・五マイルを隔ててスペイン側の砦が相對峙した。こうした状況は一六〇七年の休戦まで続いた。一六〇九年の「一二年の講和」はこの軍事境界線を一時的な政治的境界線としたのである。^{二九}

先述した戦時下の関税について少し検討しておこう。ビンドフによれば、「護送税」も「許可税」も従価税、つまり価格等の評価額に対して課せられる税であった。「護送税」は、敵国——スペイン、ポルトガル（この時期スペイ

ンに併合されていた)、南ネーデルラント——からの輸入と、中立国との間の輸出入に課せられた。これに対して「許可税」は敵国、及び敵側がそこから調達しようとすると考えられる隣接地域向けの輸出に対して課され、船積み港で徴収された。そして、敵が調達するのは高価であるべきだとの原則によって、「許可税」は「護送税」より約四〜五倍に達したという。こうした税率の差と貿易量がおかつたため、二つの関税では「許可税」がとりわけ大きな意味を持つことになった。オランダ側から南ネーデルラント向けの輸出入交易は一五八七年に再開され幾つか短い中断はあったものの、一六四八年までこの「許可税」の枠組みの中で進展した。⁽¹⁷⁾

こうした関税の徴収を有効なものにするため、——つまり支払いの不正や禁制品目の取り引きを防止するために、——オランダ連邦共和国は当初から軍事境界線で物品の強制積み替え制を導入した。その場所はスヘルデ河のリースケンスフックと西スヘルデ河(ホントエといってもいい)の事実上北海河口付近のビエルフリート・フィリピン(Bierviet-Philippine)であり、その地は砦と海軍によって防衛されていた。この二つの地には、ホラントとゼーラントから派遣された監督官と徴収者が常駐したのである。⁽¹⁸⁾

アントウェルペンはこの積み替え制に一五九五年の布告によって参加することを決めた。この制度はリロの地で積み替えて被害を被ることになる恐れのある新鮮なニンシ、塩、絹、ワインを除く全ての物資に対して強制されることとなった。アントウェルペンの船乗りは魚や他の生鮮食料品を含む物資を受け取れるよう整備の整った船舶を多数リロに配置したのである。⁽¹⁹⁾ アントウェルペン向けの船荷はゼーラントの港の一つで積み替えられて、そこからリロに運ばれて、リロで再び荷卸しと船積みをするルートを迎えるか、あるいはオランダに封鎖されたフランドルの港を経由してからフランドルを通って運ばれるか、その何れかのコースによったのである。

一七世紀に入って、一六〇四年にスペインとイギリスの外交関係が修復されると同時に、スペインと「反乱側」、

つまりオランダとの講和が模索されるようになり、これは一六〇九年の「一二年の休戦」講和の締結をもたらすことになるのだが、ここで再び大きな問題となったのがこのスヘルデ河航行の問題であった。平和が訪れて再び外洋からの船が「自由に」スヘルデ河を遡行しアントウェルペン港に接岸することができるようになるのかどうか問題となったのである。船舶がゼーラントの港に寄港せずアントウェルペンに直行するのを快く思わなかったのはゼーラントであった。一六〇八年の休戦交渉において南部側の使節は平和が河川を再開させるとの甘い期待を抱き、北部側もこれを強く否定しなかったという。これに対する北部側の対応は、ミデルビュルフとドルトレヒトがネーデルラントに輸入されるワインのステープル権（指定市場）を保持すべきであるというもので、これがスヘルデ河航行について何らかの重要な介入に係るという示唆を与えないよう故意に意図していたという。

何れにしても、ゼーラント議会は、一六〇九年の初期において他の諸州から、休戦への同意と引き換えに、休戦がスヘルデ閉鎖について何らの緩和も意味するものでないとの保証を引き出していた。この情報は、敵側に察知されないよう措置が取られた。アントウェルペンにおいて休戦講和が調引されたのは一六〇九年の四月九日であったが、その公布は五日後のことであった。南部が、休戦がスヘルデ河の再開にとって何の成果もたらさなかったことを知るのは実にこのときになってのことである。両者間の自由通商の原理を再確認した一六一〇年七月の協定もこの問題については黙して語ることがなかった。⁽⁴⁾

一七世紀においてはアントウェルペンはいスペイン領として、かつてのカルヴァン派の拠点都市からこんどは一転してカトリック教の拠点都市に転じた。そしてこの間砲声の絶え間なかった他の地域とは別に砲声はアントウェルペンからは遠ざかり、目覚ましい回復を遂げていった。もとよりその回復はヨーロッパの国際商都への浮上を意味するものではなかったが、平和の状態のもとで、この地域の中核都市としての地位を取り戻していったのである。そして、

同市の人口は一九五五年には四七〇〇〇人と少し回復の兆しをみせ、一六一二年のセンサスでは五三一九八人を数えた。一七世紀を通じてアントウェルペン⁽¹¹³⁾は五三〇〇〇人前後の人口で安定した水準を維持した。

そして、一五八五年の三〇年戦争の終結させたミュンスタールの講和条約は、オランダ共和国の独立をスペインのみならずヨーロッパの国際政局において認めさせたという意味で、オランダとスペインの決定的な分岐点を示すものとなった。イズラエルはこの条約によって彼のいうオランダの世界交易における覇権の第4局面を告知するものとみなした。この条約は多面的側面を持っているが、これがスヘルデ河の航行に与えた意義もまた決定的なものである。この条約によって、スヘルデ河口の南側がオランダの領有するところとなり、またスヘルデ河は海上との結びつきを永久に閉ざされることとなったのである。⁽¹¹⁴⁾

この条約の第14条は、「スヘルデの諸河川は、サス(Sas)、並びにツヴィン(Zwijn)の運河、及びそこに注ぐ他の海への出口と動搖に主権者たる全国議会の側から閉鎖される」と規定した。⁽¹¹⁵⁾

注

- (113) Voet, 238.
- (114) Voet, 238.
- (115) Bindoff, 82.
- (116) *ibid.*, 83. の税は一五七七年に廃止されるが、ファルネーゼが登場した二年後に再び制定される。Van Houtte, 1977 (b), 193.
- (117) Van Houtte, 1977 (b), 192-193.
- (118) Bindoff, 83.
- (119) *ibid.*, 86.
- (120) *ibid.*, 88-89.
- (121) *ibid.*, 90.
- (122) *ibid.*, 92.

- (三三) *ibid.*, 95-96.
- (三四) Voet, 243.
- (三五) Israel, 1989, 199.
- (三六) Jaumin, et Jotard, 15-16; Prims, 102. 次のものに「ユニオン」講和条約の英訳が掲載されている。Rowen, 258.

四 シェルト閉鎖とアントウェルペン——まとめと展望——

一五八五年の降伏後、その後のアントウェルペンはどういう歴史を辿ったのであろうか。そして、スヘルデ河が閉鎖されたことによって、厳密に言えばスヘルデ河航行が厳しく規制されたことによって、この都市の市場都市としての位置はどうなったのであろうか。かつて歴史家達によって唱えられた「死の町」になったわけではないことは現在の歴史研究の教えてくれるところである。イズラエルは次のようにいっている。「一五九八年から一六〇八年のオランダに対するスペインの通商停止の影響の幾つかは当時きわめて明らかのものであった。しかしながら、通商停止とこれにともなうスペインの海上攻撃の完全な戦闘は、一六〇九年の「一二年の講和」の調印による通商停止の廃棄と攻撃の停止によってはじめて明らかなものとなった。講和の調印は、スペイン王室とオランダとの間の政治的な闘争の主要な指標であったのではなくて、スペインおよびオランダにおけるのみでなく、全ての海上、ならびに交易の歴史における本質的な分岐点を記すものである。にもかかわらず、すぐにオランダ人はスペイン、ポルトガル、およびフランドルの港に自由に帰ってきて、スペインの戦艦と私掠船による攻撃から免れることになった。このことは、第一に、オランダ人が今や一方では、イベリア半島とバルト海との間の、そして他方では、半島とイタリアとの間の中継

貿易に再び完全に参加できることを意味していたのである。しかしながらまた、比較的高い運賃と保険料の時代が続いたあとで、オランダの全ゆるルート向けの海運コストが突如としてまっさかさまに落ち込んだ。それは一六〇九年から一六二一年までであるが、引き続いて例外的な低レベルにまで落ち、イギリス人を含む全てのライヴァルを望みえないほどの競争力のない地位におとしたのである。このオランダの運賃率の低落は、当然のことながら、とくにスペインとポルトガルへの航海に著しかった^{一七}。

人口ばかりではない。スヘルデ河口が閉鎖されても、それに替わる幾つかのルートがあった。

われわれがここに見てきたスヘルデ河口とその航行をめぐる問題は丁度この一六世紀末から一七世紀にかけての時期にオランダ共和国が次代の覇権国家として浮上する時期と重なっていた。スヘルデ河はその流域と河口への出入りを分断されていた。ここにゼーラントの、そしてオランダ国家の政策が見えてくるといっても過言ではない。言い換えれば、国家による国際商業の分断の意思が読み取れないであろうか。周知のようにウォーラーステインによれば、近代史は政治における国民国家による権力の分有として、そして経済面における「世界経済」の形成、つまり統合の過程として把握されるが、彼のいう中核諸国家においては、政治過程と同様に経済においても国家意思の貫徹、国家による経済の把握がみられるのではなからうか。オランダはさておくとしても、かの英、仏両国は一七世紀の半ばから貿易通商のあらゆる側面において相互に報復しあう関税戦争を展開し、それぞれは別々の通商圏を形成・発展させるものの、両国の間は少なくとも合法的貿易にみるかぎりほとんど途絶状態になってしまふのであるから。

これまでスヘルデ河航行の問題を軸として、最盛期以後のアントウェルペン市場のその後の歴史を辿ってきた。ここでは新興のオランダ共和国がその新たな「世界市場の中心地」となったアムステルダム市場をもりたてたために、スペイン領に復帰する以前のアントウェルペン港の時点からこの市場の発展を抑えるべく努力してきたことをみてき

た。アントウェルペン市場は、スヘルデ河の航行を制約されてそれに従っただけではなく、ブリュッセルの政庁を使ってその権益を保持しようとした。

この「シェルト問題」といわれる市場問題に、オランダ国家と、イギリスの経済的利害の絡み合いをみることできる。そこには「世界経済」、ないし「近代世界システム」の経済・市場レベルでの統合という側面とは別の新たな「国民国家」が打ち出す「国民経済」の形成という側面——国民経済の本格的な形成、秩序づけはもと後の一八世紀以降と考えられるが——を見ることが出来るように思う。そしてその点にこそ、かつての繁栄を誇ったアントウェルペンが予想以上にその衰退への道を辿ることをみたのである。統合とは別のベクトルをもった国民経済による「世界市場」の分断という側面を指摘できるのではないか。シェルト問題とは、このようにヨーロッパ経済史の統合と分断という側面に有効な視点を提供してくれるのである。ともかくアントウェルペンに至るスヘルデ河の航行が「自由化」されるのはベルギーの独立を待たなければならない。

注

(三七) Israel, 1990, 212.

参考文献

- 〔欧文文献〕 S. T. Bindoff, *The Scheldt Question to 1838*, London, 1945.
W. Brulez, 'Anvers de 1585 à 1650', in: *Verteljahrschrift für Sozial und Wirtschaftsgeschichte*, 52 (1967).
Große Winkler Prins Enzyklopedie, 8ste ed., Amsterdam-Bruxelles, 1984.
J. I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, 1989.
id., *Empires and Empires*, 1990.
A. Jaumin, & M. Jollard, *La Question de l'Escaut*, Bruxelles, 1927.

- J. H. Kernkamp, *De handel op den vijand*, Utrecht, 1931-1934. I, II. (I は筆者未見)
- H. Klopemaker, 'Handel, geld- en bankwezen in de Noordelijke Nederlanden 1580-1650', in: *Nieuwe Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, Haarlem, VII, 1980.
- E. H. Kossmann & A. F. Mellink, ed., *Texts concerning the Revolt of the Netherlands*, Cambridge, 1974.
- G. Parker, *The Army of Flanders and the Spanish Road 1567-1659*, Cambridge, 1972.
- id., *The Dutch Revolt*, Penguin Books, 1977.
- F. Prims, *De Sociaal-Economische Geschiedenis van België*, Brugge, 1926.
- H. H. Rowen, ed., *The Low Countries in Early Modern Times*, London, 1972.
- H. Van der Wee, *The Growth of the Antwerp Market and European Economy*, The Hague, 1966.
- J. A. Van Houlté, *An Economic History of the Low Countries, 800-1800*, New York, 1977 (a).
- J. A. Van Houlté, 'Déclin et survivance d'Anvers (1500-1700)', in: *Studi in onore di A. Fanfani*, 5, Milano, in: *Essays on Medieval and Early Modern Economy and Society*, 1977 (b).
- J. Van Roey, *De val van Antwerpen*, antwerpen, 1985.
- Voet, L., *Antwerp in the Golden Age*, Antwerp, 1913.

〔邦文文献〕

- 栗原福也「ネーデルラント連邦共和国」『岩波講座世界歴史』一五、岩波書店、一九六九年
- 栗原福也「世界市場アムステルダム成立とオランダ経済の特質」『社会経済史学』三七、一九七一年
- 中沢勝三「国際商都アントウェルペンの興隆」『橋論叢』一九七六年
- 中沢勝三「アントウェルペン国際商業の世界」同文館、一九九三年

(本論文は平成五年度文部省科学研究費補助金(一般研究C)「近代前期アントウェルペン国際市場とヨーロッパ世界経済の形成に関する研究」の成果の一部である)