

文部省科学研究費研究成果

研 究 課 題

「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」

(課題番号 05630043)

平成5・6年度 科学研究費補助金

(一般研究(C))

平成7年3月

研究代表者 中 沢 勝 三

(弘前大学人文学部)

目 次

| | | |
|---|----------------------------|----|
| 1 | は し が き | 2 |
| 2 | 研究の目的と方法 | 3 |
| 3 | ヨーロッパ経済史とアントウェルペン市場の経済史的意義 | 4 |
| 4 | 16世紀ヨーロッパ経済とアントウェルペン市場 | 6 |
| 5 | 16世紀ヨーロッパ経済の一体的構造と交易ネットワーク | 15 |
| | 付 録 文 献 目 録 交 易 地 図 | |

1 は し が き

本研究は、研究代表者である弘前大学人文学部の中沢勝三によって、平成5年度と平成6年度の2カ年間に渡っておこなわれたものであるが、この間の研究組織と研究経費、並びに研究成果の発表等の状況は以下のようなものである。

〔研究組織〕

研究代表者 中 沢 勝 三 (弘前大学人文学部教授)

〔研究経費〕

| | |
|-------|-------------|
| 平成5年度 | 1 2 0 0 千 円 |
| 平成6年度 | 5 0 0 千 円 |
| 計 | 1 7 0 0 千 円 |

〔研究発表〕

1) 学会誌等

- 1 中沢勝三, 「ポルトガル国家の香料政策とヨーロッパ経済」『一橋論叢』第110巻第4号, 1993年10月。
- 2 中沢勝三, 「シェルト問題」とアントウェルペン市場(上)『文経論叢』第29巻第1・2合併号, 1994年3月。
- 3 中沢勝三 「国民経済の形成と軍事・租税」『文経論叢』, 第30巻第2号, 1995年3月。
- 4 Katsumi NAKAZAWA, 'The European World Economy and the Entrepôt of Antwerp', in: The Collected Papers. In Honorable Papers dedicated to Professors K. Takeuchi and Y. Nakamura.

2) 口頭発表

- 1 中沢勝三, 「アントウェルペン市場と『世界経済』」(第3回東西海上文化交流研究会), 中近東文化センター, 平成7年3月25日。

2 研究の目的と方法

1) 〔研究の目的〕

本研究では、中世末期から近代前期におけるヨーロッパ経済の一体化、並びに経済の統合と分離のプロセスについて、一方では米国のI・ウォーラステインによって提唱された「近代世界システム」論の有効性を理論的・実証的に検証しつつ、他方では主に独自の市場史的なアプローチによる理論的・実証的研究に基づき、以上2つの視角を総合して新たな世界経済史像を打ち出すため、特にヨーロッパ経済の中心的市場（エンポリウム）の交替についての研究を目的とする。

研究の具体的な内容は、16世紀のアントウェルペン市場を中心としたヨーロッパの国際市場ネットワークの検出とその解明、各市場の機能と後背地との関係、さらにそれらの諸市場を結ぶ諸商品の流れを実証的成果に即して解明し、それによって当時の国際的な交易の一体的構造を再構成する点に主眼を置く。さらに、可能であれば16世紀後半以後の経済の一体性の動揺と崩壊の経済的意味を国民経済の形成という視点から検討する。

2) 〔学術的な独創性と意義〕

本研究の独創的な点を国内外の研究の位置づけでいえば、1)で述べた視点からする経済史的研究は従来全くといっていいほど存在しなかったということである。ヨーロッパ経済の一体性の検出とその崩壊を国民経済の形成という視点で捉えることは「近代世界システム」の有効性如何という論点から「世界経済」史を再構成することにつながる意義を持つものと考えられる。今日、近代国民国家の様々な歴史的 성격が論議・研究されているが、経済史的な国民経済の「形成」は全く研究されてこなかった。本研究者はこれを自己の研究分野であるネーデルラント地域経済史の分野で研究の再出発を構想しつつあるところである。

3) 〔国内外の研究での位置づけ〕

16世紀ヨーロッパ経済の一体的構造は、F. ブローデルやウォーラステインによって提唱されているが、肝心の経済の一体性の中身については地域間の商品の価格差の縮小という視点でしか論じられておらず、本研究者の構想する市場ネットワークについては論じられていないのが現状である。日本での研究は皆無といっていい状況である。さらに、国民経済の「形成過程」の研究は、理論的にも、実証的にも皆無である。周知の大塚久雄の研究も、国民経済の「形成」の側面そのものについては全く研究がなされていない状況である。

3 ヨーロッパ経済史とアントウェルペン市場の経済史的意義

1) 「長期の16世紀」とアントウェルペン市場

ヨーロッパ経済が拡大と成長を開始するのは、歴史的パースペクティブで見ると、15・16世紀と18世紀半ば以降という二つの大きな時期区分を有する。前者は、かつて「地理上の発見時代」、あるいは「ヨーロッパの拡大」の時代と呼ばれ、現在では、通常「大航海時代」と呼ばれる、ヨーロッパの政治的経済的な対外的発展を特徴とする時代である。この時代は、次の「危機」の時代といわれる17世紀を挟んで、後者の産業革命期の時代へと接続する。

ところで、この前者の時代、16世紀を中心とするヨーロッパの経済発展期、浮揚期は、フランスのアナール学派によれば、凡そ1450年頃に始まり1650年頃に終焉期を迎える「長期の16世紀」と呼ばれている(1)。とはいえ、この発展の時代は、国により地域によって一様なものではない。「発展」とか「停滞」の指標を何に取るかにもよるが、16世紀ヨーロッパ経済の発展を特徴づけた一つの要因は、ヨーロッパ内部での各地域間、および対外的な交易、貿易の活発化でもあった。そして、この繁栄する諸地域間の交易はヨーロッパ的拡がりをも有していた。つまり、ヨーロッパの各地域間、各都市間の交易ネットワーク——ヒト、モノ、サービス、そしてなにかんづく情報の——が緊密に機能し、ヨーロッパ経済を一体化させる経済商業活動が大きな特徴としてあったのであり、そうした広範なネットワークの結節点として各都市、ないし各市場が位置づけられていた。そして、まさにその頂点に16世紀アントウェルペン市場があったのである。

2) 「3つの世界市場都市」

アントウェルペン市場は13世紀には一市場として大きな意味を持つようになるが、それが真にヨーロッパ世界経済的な意味を持つようになるのは、15世紀の半ば以降のことである。アントウェルペンが世界市場となる前は、同じネーデルラントのフランドルに位置する都市ブリュージュがヨーロッパの「世界市場」であり(2)、アントウェルペン以後はこれも同じくネーデルラントのアムステルダムが世界市場となる。このように同一地域のネーデルラントにある3つの都市がヨーロッパの経済中心地として交替するのが近代ヨーロッパ経済史における特徴の一つである。ところで、このように同一地域を舞台として3つの市場都市が浮き沈みを見せるとはいえ、それらの3市場がそれぞれその中に構造化されていた経済構造とその背景は同一ではない。ブリュージュの繁栄した時代は13世紀のことで、それは後にフランス領となるシャンパーニュ伯領で交互に開催されたシャンパーニュ大市の衰退後のことであった。また、アントウェルペン市場の繁栄は昂揚した16世紀の経済発展を背景にしていた。さらに、アムステルダムの繁栄は16世紀末以後のヨーロッパ経済にその巨姿を表す新生のオランダ共和国の経済的興隆を基盤としたものであった。

従って、ネーデルラントという地域内においてヨーロッパ的意味を持つ中心的市場が交

替したといっても、それぞれの市場が興隆・繁栄し、その後において衰退していった諸事情、とくにその歴史的な経済構造はそれぞれ異なるのである。そこで、この研究においては、これら3つの市場の交替の契機を探るという新しい方法を試みることにした。とはいえ、ブリュージュ市場については、交易の実態についてその全体像を復元するにはなお未解明な部分が多く、またアムステルダム市場については比較的研究はなされているものの、17世紀の世界経済との関わりで言えば全体像はなお提起されている状況ではないので、ここでは16世紀について比較的解明の進んでいるアントウェルペン市場を研究の中心におき、ここからそれらの市場を照射するという、比較経済史的な方法によってブリュージュとアムステルダムの歴史的特質を考察するという方法を採用することにする。

3) [アントウェルペン市場の経済史的研究の進展]

アントウェルペン市場の経済史的研究は、19世紀末のR. エーレンベルクの『フッガ一家の世紀』（1896年）（3）以来、幾多の成果が表れているが、研究の流れを大筋で辿ると、1920年代から30年代にかけてと、1960年代の二つの大きな頂点がみられるように思われる。その中でも、歴史的研究として大きな意義を有するのは、ベルギーのルーヴァン大学のJ. A. ファン・ハウテ（Van Houtte）の一連の研究（4）と60年代の研究の集大成ともいえるH. ファン・デル・ウェー（Van der Wee）の大著『アントワープ市場の成長とヨーロッパ経済（14世紀-16世紀）』（1963年）（5）である。本研究者の研究もこれらの先学の研究成果に導かれて初めて可能となった。

ところで、本研究報告者は、1993年に『アントウェルペン国際商業の世界』（同文館）という研究成果を公刊した。そこでは、従来の研究史のサーヴェイを行いつつ、同市場についての概観的考察を行って、この市場のヨーロッパ経済史における位置づけをし、その上で、研究史上新たに同市場の港湾関税簿史料を用いて、海上輸出交易の実態を主に1543年頃について明らかにした。アントウェルペン市場が有したヨーロッパ経済史上における絶大な意義については、従来、多くの研究者の間で異論が見られないものの、現実に同市場がどのような交易圏の拡がりや強度を持っていたかを一つの史料によって復元する研究はW. ブリュレによるもの（6）など一部の例外を除いてあまりなされてはこなかったのが実情である。研究報告者は1981年～82年と1986年の二度のベルギー滞在の在外研究によって、ブリュッセルにあるベルギー王国総合古文書館所蔵の1543年～45年のネーデルラント輸出関税簿をの一部をなすアントウェルペン市場についての海上輸出交易の部分（7）を史料とすることによって、この時代のアントウェルペン市場の交易の実態を解明することが出来た。

ところで、本研究者は、この1543年～45年の関税簿による交易実態の復元と解明の研究に先立って、既に1567年～68年のイギリス・ロンドン港の輸入港湾関税簿（ポートブック）（英国での刊行史料）（8）によって、当時のロンドン港に入港する船舶がもたらした貿易構造を通してアントウェルペン市場が持った世界的意味を分析・検出している（9）。

注（1） ウォーラーステイン『近代世界システム』。

- (2) J.A. Van Houtte, 'La genèse du grand marché international d'Anvers'.
- (3) R. Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger, Jena, 1896.
- (4) 注(3)で挙げた論文が中心だが、ファン・ハウテの次の論文集が手頃な指針となろう。Essays on Medieval and Early Modern Economy and Society, Leuven, 1977.
- (5) H. Van der Wee, The Growth of Antwerp Market and European Economy (Fourteenth- Sixteenth Centuries), The Hague, 1963, I, II, III.
- (6) その代表作として、W. Brulez, 'L'exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre au milieu du XVIe siècle', AESC, 1959. がその代表作。他に、'De handelsbalans der Nederlanden in het midden van de 16e eeuw', BGN, 1966.
- (7) Archives Generales du Royaume, Chambre des Comptes, 23367-23369. Bruxelles. の史料。
- (8) B. Dietz, ed., The Port and Trade of Early Elizabethan London Documents, London, 1972.
- (9) 中沢勝三「アントウェルペン国際商業の一断面」『社会経済史学』, 1978年。この論文の内容は、中沢勝三『アントウェルペン国際商業の世界』の第3章に盛り込まれている。

4 16世紀ヨーロッパ経済とアントウェルペン市場

1) [1567-68年ロンドン港湾関税簿に見るアントウェルペン市場]

16世紀ヨーロッパ経済のなかでアントウェルペン市場がどのような位置を占めていたかを見るのに恰好の史料はロンドン港のイギリスへの輸入を記録した港湾関税簿（ポートブック）である。この史料は当該時期のロンドン港への商品の出入りを記録した史料であって、当時の貿易の実態を知る手掛かりとなるものであるが、残念ながら一部分しか残存しておらず、しかもこの時期については外国商人の冊子はハンザ商人のものを除き残っていない。にもかかわらず、16世紀において勃興興隆しつつあるイギリス経済の最大の大陸との経済交流の窓口となっていたロンドン港の輸入記録であるために、却ってそれぞれの大港の港がロンドンとどのような貿易関係を持っていたのか、その点を極めて鮮やかに写し出してくれる史料として有意義なものとなっている。

当時、ロンドンにはイギリス最大の貿易港としてとみに重要性を持つにいたっていた。とくに、イギリスからの輸出品はほぼ毛織物一品目に集中する傾向を有していたのに対して、ロンドン、つまりイギリスの輸入品目の構成は極端ともいえるほどの多様性を示していた。そのため、ロンドン港に荷揚げされる大陸の各港湾市場の品目構成を把握することによって、いうならばロンドンをプリズムとして大陸諸港の経済的特徴の相違、そしてそれらの後背地経済の地域的性格をリアルに浮き彫りにしてくれるのである。

B・ディーツによって編纂された刊行史料（原史料の所在は、ロンドンのパブリック・レコード・オフィス）には、個別の船舶毎に、見出しがつけられており、その船が商人毎に、商品の種類や銘柄、数量、評価額等が順次記載されている。この史料についてのその成立の由来や性格等については、本研究者の前述の論文・著書を参照して欲しいが、勃興興隆しつつあったロンドン港への輸入交易というプリズムを通して、この港が如何にアントウェルペン市場と緊密に結びついて発展したかを如実に物語る内容となっている。俗に、「ロンドン＝アントウェルペン枢軸」という表現がこの時期の2都市の関係についていわれるが、この史料の集計データの示すところはこの表現を裏付けるものである。

下記の表はその集計データである（10）。

ロンドン港への出港地別船舶数・価額の内訳 ※

| 順位 | 出 港 地 | 船舶数 | % | 価 額 | % |
|----|----------|------|------|----------|-------|
| 1 | アントウェルペン | 118隻 | 16.8 | £59,629 | 39.3% |
| 2 | ルーアン | 51隻 | 7.3 | £20,759 | 13.7% |
| 3 | バーバリ | 7隻 | 1.0 | £10,617 | 7.0% |
| 4 | ボルドー | 86隻 | 12.2 | £9,290 | 6.1% |
| 5 | ダンツィヒ | 29隻 | 4.1 | £7,998 | 5.3% |
| 6 | スペイン | 24隻 | 3.4 | £6,597 | 4.3% |
| 7 | アムステルダム | 95隻 | 13.8 | £5,835 | 3.8% |
| 8 | ハンブルク | 25隻 | 3.5 | £5,220 | 3.4% |
| 9 | ヴェネツィア | 3隻 | 0.4 | £2,319 | 1.5% |
| 10 | アンダルシア | 7隻 | 1.0 | £2,056 | 1.3% |
| | 合 計 | 700隻 | 63.5 | £151,629 | 85.7% |

※ 順位は「価額」の順。船舶数は「延べ数」。「船舶数」と「価額」の合計には他港からのものも合わせて集計してある。

これらの各港からロンドンにもたらされた輸入品の内容はそれぞれどのようなものであったのか。この点について、アントウェルペン以外の港からの品目の内容は比較的多様性を示す第5位のダンツィヒと第7位のアムステルダムを除くと、おしなべて単純な構成である。

ダンツィヒの場合は、繊維原料が全体の47.3パーセント（以下%と記す）（亜麻41.7%、大麻4.8%）、油脂24.4%（ピッチ9.5%、ろう6.0%、灰汁5.7%）、索条8.4%、工業製品5.5%、用材4.8%という構成を示している。

また、アムステルダムの場合、魚類 38.2% (ling 12.4%, 魚 9.6%), 麻織物 20.6% (Osnabruck 9.1%, Middlegoed 3.3%, Holland cloth 3.0%), 繊維原料 18.8% (亜麻 13.8%, 羊毛 3.3%), 油脂 9.5% (ピッチ・タール 4.6%) という構成を示す。つまり、両港とも品目の種類において、比較的多様性があるのであるが、これ以外の港からのロンドン港への輸入を見ると、——ハンブルクを別として——きわめて単調かつ単純な品目構成である。アフリカ北岸のバーバリ (これは地域名であるが) からは専ら砂糖であり、フランスのルーアンは亜麻製品の帆布、ボルドーからはワイン、スペインはワインとレーズン等の果実、ヴェネツィアはワインとガラス製品、というようにワイン、砂糖、ないしは果実といった嗜好性の強い特産物が主要なものである。

以上の諸港からの輸入品目に対してアントウェルペンからロンドンに搬入された品物の世界は驚くべき多様性を示すという点で際立って特徴的なものである。

アントウェルペンからの輸入品の価額構成のあらましを見ておこう。

アントウェルペン港からの輸入品構成 (11)

| | | | | | |
|------|-------|------|-------|--------|------|
| 織物 | 38.1% | 胡椒 | 9.1% | 食糧品 | 5.4% |
| 糸類 | 6.0% | ジンジャ | 2.3% | 小間物・家具 | 1.6% |
| 染料 | 9.2% | 他の香料 | 4.3% | その他 | |
| 繊維原料 | 4.3% | 金属類 | 11.7% | . | |

それは、先ず第一に、輸入価額において断然他の港を圧倒して第一位を占めるものであったが、決してそれだけではなく、その多様性についてこそ実はその特徴をより顕在的に示すものであった。原材料についても、またアジアからの香料などの特産物についても、さらにヨーロッパ各地からの工業繊維製品、地元のネーデルラントの繊維製品、鉱産物、金属工業製品、雑貨、日用品、当時のありとあらゆる全ての製品について当てはまることである。その意味で、アントウェルペン市場は、この史料に見るかぎり、少なくともイギリス、ロンドン市場についていえば、まさしく当時必要とされた各種の国内では調達することのできない物資の全てをその一市場で調達することの出来る、その意味で特筆すべき一大デパートであり、一大スーパー・マーケットであって、この市場に代替されうる市場はヨーロッパのどこにも見出されないものであったと言えるのである。

以上のことを証左するものとして、ここではアントウェルペンの繊維関係品目の多様性を見てみることにしよう。

アントウェルペン市場からの繊維関係品目の構成（価額総額に対する％）（12）

| 類 別（細目） | 種 類 ・ 銘 柄 ・ 産 地 等（％で示す）※ |
|--|---|
| 織 物 絹織物（10.7%） ファスチアン織 麻織物（6.6%） 毛織物（1.1%） 他の織物（9.5%） カーペット・ タピストリー | Velvet（4.5%）, Taffeta（2.9%）, Sarcenet（1.7%）, Satin（1.1%） （8.3%） Genoa fustian（4.2%）, Ulm fustian（2.8%） Holland cloth（2.7%）, Canvas（1.6%）, harnesdale cloth（0.5%） mockado3.4%）, camlet（1.6%）, tick（1.5%）, frizado（1.2%）, dornick（0.4%） （1.8%） |
| 糸（6.0%） 絹糸（1.1%） | |
| 繊維原料（4.3%） | 亜麻（1.9%）, 大麻（0.9%）, 羊毛（0.7%） |
| 染 料（9.2%） | 茜（6.6%）, 大青（1.3%） |
| 油 脂（2.5%） | 石けん（1.1%） |
| 編み物・ロープ | |

※ ここで示す％は、全てアントウェルペン市場からもたらされる総額に対する％である。

ここで、アントウェルペンの品々の多様性を示すものとして取り上げた繊維関係品目は、当時の、中世から産業革命以前の、いわゆる近代前期といわれる時代の工業原料、ないし工業製品として最も重要な意味を持ったものである。ところで、繊維関係品目は、アントウェルペンからロンドンに輸入された価額のうちで織物が38.1％、糸が6.0％、その他が16.1％、合わせて60.2％の比率を占める輸入品群であった。

2) 〔1543年～45年のアントウェルペン海上輸出交易の実態〕

1) でその実態を検討したのは当時のロンドン港に入港する貿易の中でアントウェルペン市場が有した位置とその内実であった。それは、アントウェルペン市場が当時のヨーロッパ経済の中で持った絶大な影響力とインパクトを考察するのにこれ以上ないという好箇

の素材を提供するものであったが、しかし、アントウェルペン港からの直接の輸出取引の内容ではなかった。そこで、ここでは1543年頃のアントウェルペンから輸出された取引——但し海上、水上取引のみに関わるものであるが——をその輸出を記録した史料によって直接考察検討することにする。

対象とする史料は、1543年～45年の間に記録された、ネーデルラントの100分の1輸出税を徴収するために記録された関税簿を対象とする。この関係史料群は膨大なものであるが、ベルギーのブリュッセルにある王立総合古文書館の「帳簿部 Chambre des Comptes」に所蔵されている史料群のなかから、アントウェルペンの海上輸出を記録した3冊の冊子23367～23369のナンバーを付された未だ調査の手を加えられていない関税簿があるが、ここでは年代の連続している23367と23368の2冊を史料とする。

この関税史料の記載事項は、先のロンドンのポート・ブックとほぼ同様であり、日付に従って船舶と商人毎に順次輸出される商品の種類、銘柄、数量、価額、徴収関税額が記録されている。ところで、この記録の続く約10カ月間のアントウェルペンからの水路による輸出で対象とされた船舶は586隻、徴収関税額は3,529リーヴル10ソルツ8ドゥニールであった(13)。

アントウェルペンからの輸出先別船舶数と税額 (14)

| 順位 | 輸 出 先 | 船舶数 | 税 額 | % |
|-----|---------|-----|--------|------|
| 1 | アルネムイデン | 140 | £1,078 | 30.6 |
| 2 | アムステルダム | 111 | 908 | 25.7 |
| 3 | ロンドン | 97 | 765 | 21.7 |
| 4 | リスボン | 32 | 282 | 8.0 |
| 5 | スリュイス | 9 | 176 | 5.0 |
| 6 | フェーレ | 28 | 103 | |
| 7 | カンペン | 12 | 68 | |
| その他 | | 157 | 149 | 4.2 |

この史料にその足跡を刻んだ船舶数は延べ586隻に及ぶが、隻数と税額の双方において際立った位置を占めるのはアルネムイデンである。ところで、上の表に記されたアルネムイデンとフェーレ(第6位)、それにミデルビュルフ(第9位)の3港は、何れもスヘルデ河口から北海への出口に位置するワルヘレン島の港灣都市であって、国際商都アントウェルペンの「外港」とされている港である。つまり、アムステルダムやロンドンなどがおそらくは商品の最終目的地——そこからさらに転送されていく部分が一部存在するにしても——と想定されるのに対して、アルネムイデン以下の3港は、そうした後背地を

持つ市場への分配機能を果たす港ではなくて、そこから再びより遠方の国際市場へ商品運び出す港であるという点で、いわば文字通りの中継港なのである。いいかえれば、これら3港向けの輸出は、そこから最終的にどの国ないし地域へ向けての取引であるのか、知る手掛かりがないといっている。

以上述べたような制約があるにせよ、この表が示すデータはいくつか興味深い事実を浮き彫りにしてくれる。第一に、アムステルダムとの結びつきが意外に強固な点がそれであり、第二に、外国の港ではロンドンの占める比重が最も高いことである。第三に、イベリア半島向けの輸出——とはいってもここで確認できるのはすべてポルトガルの諸港であるが——が総額の約10パーセントを占めていることが判明する。そして、第四に、輸出先として、北ではエムデンより以東、また南ではリスボン以遠のジブラルタル海峡を越えた地中海の港が見られない点である。

以上のことから、アントウェルペンを起点とした海上取引圏の拡がりがある程度うかがわれてくる。そしてこうした取引圏の範囲の中で、アントウェルペン市場がもったワルヘレン島の諸港やアムステルダム、ロンドンとの緊密な取引関係が浮かび上がってくるのである。

輸出品の内容をここではその全体像からではなく、アムステルダムとロンドン港の二つに限って若干検討しておくことにする。

アムステルダムへの輸出品構成（価額の％）（15）

| 類 別・商 品 | 価 額 の % |
|----------|---------|
| 繊維製品 | 28.0% |
| 毛織物 | 21.6% |
| 麻織物 | |
| 雑織物 | 5.9% |
| 小間物と繊維原料 | 10.6% |
| 香 料・染 料 | 38.5% |
| そ の 他 | 8.5% |
| 一 括 課 税 | 14.5% |

この表には出ていないが、アムステルダムへの輸出品の内最大の商品は胡椒で総額の27%余りを占める。第二には、毛織物を中心とした繊維製品であり、これに次いで小間物、

明ばん、砂糖といった商品が続く。毛織物については、カーギー織を含めてイギリス製の毛織物が過半を占めていて、アントウェルペンがイギリスからアムステルダムへ向けての毛織物輸出の中継市場となっていることが確かめられる。また、価額ではそれほどでもないのであるが、イギリス製に混じって、フランドルやルーヴェンなど他の南部ネーデルラントの毛織物が輸出されているのも興味深い。さらに、ホラントがネーデルラント屈指の麻織物製造地域であるためであろう、麻織物の輸出額はきわめて小額である。以上みてきたように、アムステルダム向け輸出の内容は、アムステルダムをかかえる北部ネーデルラント経済の当時の状況を想起できるような商品構成となっているといつてよい。

なお、「一括課税」とされているものは、関税簿において幾つかの商品の関税額が合計されているため、単純に史料による限りではそれら個々の商品についての関税額が算定されないものを表現するものであり、今後のこの史料の操作如何によってはある程度なお詳細について接近可能なものであると考えられる。

次に、ロンドン港への輸出内容を検討する。

ロンドンへの輸出品構成 (16)

| 類別, 種類 | 価額の% |
|------------------|-------|
| 繊維製品 | |
| 毛織物 | 12.6% |
| 絹織物 | 7.0% |
| 麻織物 | 14.3% |
| ファスチアン織 | 7.2% |
| 織物雑 | 9.6% |
| タピストリー・ カーペット | 0.6% |
| 糸 | 1.3% |
| 小間物 | 5.5% |
| 香料・染料 | 3.4% |
| 金属 | 0.9% |
| その他 | 14.6% |
| 一括課税 | 18.2% |

ロンドン向け輸出で目立つのは、毛織物以下の織物が総額の約半額50パーセントを占めることであるが、その中では織物雑の比率が高い。ここでは、またファスチアン織と絹織物、それにカムロット織の比率が高い。毛織物の比率も意外に高いのが興味をひく。そのうちでは、カージー織も結構高いのであるが、ホラント製のものが目につく。麻織物も高い。織物以外の項目に目を向けると、小間物類の商品生産。イギリスが多いことがアムステルダム向けと異なる相違といえようか。香料以下の項目では、胡椒がここではわずかな額しかみられない。

以上のロンドンとアムステルダム向け輸出の分析と他の諸港に対する輸出について、まとめておく。

同港から直接バルト海やロシアなどへ出向く船舶の存在は確認できなかったが、ポルトガル（先の表には出ていなかったが、ヴィアナ向けが1隻、ポルトが2隻確認される）などの南ヨーロッパへ向かう船舶が何隻か見出すことが出来た。

次に輸出品の種類と商品別の価額構成については、先のロンドン輸入交易の結果とそう大きくない違いはみられない。繊維製品、とりわけ織物が価額の上で大半を占め、胡椒などの香料類が（とくにアムステルダム向けで）多額である。ただ、先のロンドン輸入交易で析出された多様な種類の日常小間物類は、この史料では、「小間物」、ないし「雑商品」の項目で一括されているためか、その多様な姿をそのままの形で現すことがなかった。そして、金属の諸製品についても、同じ事が妥当する。

ともあれ、この関税簿によって、16世紀アントウェルペンの輸出交易の実態に踏み込むことができた。そして、史料に即して、アントウェルペンがヨーロッパ「世界経済」の一大中継市場であったこと、そしてその絶大な位置を確認することが出来た。それだけではない。イギリスやイベリア半島へ向けてのネーデルラント製の麻織物の輸出がさかんであったことを確認でき、そのことによって同市場がネーデルラント産業を国際市場に結ぶ役目を果たしていたことを知ることができたのである。

注

- (10) 中沢『アントウェルペン国際商業の世界』, 98, 101ページ。
- (11) 同上, 108ページ。
- (12) 同上, 109ページ。
- (13) 当時の貨幣換算率は £1 (リーヴル) = 20 s. (ソルツ) = 240 d. (トゥニール) である。
- (14) 中沢『アントウェルペン国際商業の世界』, 144ページ。
- (15) 同上, 148ページ。
- (16) 同上, 150ページ。

5 16世紀ヨーロッパ経済の一体的構造と交易ネットワーク

1) [16世紀ヨーロッパ経済は一つであった]

16世紀、というより中世中期以降の商業活動の活性化されたヨーロッパの商業交易の一つの大きな特徴は、その商業、交易活動の多くが国境線によって規制されるのではなく、国境とはまた別の国王直轄領や、地方の諸侯貴族領の境、またヨーロッパにおいて特徴的なことに都市の禁制領域の境界線によって仕切られていたということである。つまり、中世から16世紀にかけては、「経済活動」を空間で区切る境界線がなかったわけでは決してなく、たまたまそれが近代におけるような意味での国境線に沿ったものではなかったということである。第一、国境で区切られる国家、領域統治と領民支配を軸とする政策は近代国家によってこそ確定されていくものと考えられるからである(17)。

そうした16世紀の、未だ国民国家による国民経済の形成が本格化する以前のボーダーレスな国際商業の一体性を復元する作業を以下現在可能な限りで行ってみたい。

注

(17) この点に言及した優れた記述として、多少古い文献であるが次のものを参照されたい。成瀬治「国際政治の展開」『岩波講座世界歴史』14巻、1969年、所収。

2) [重要な市場都市と交易ルート]

本研究者が、16世紀ヨーロッパ経済について、それが一体的構造を有していたと考える場合、それはいうまでもなく、ヨーロッパに、均質的、等質的な経済構造がまず存在して、その上でヨーロッパ大的な経済が存在したということの意味するものでは決してない。

そうではなくて、むしろ現代経済よりはるかに不均等で不均質な、例えばネーデルラントや北部イタリア、トスカーナのような同一地域においても、場合によっては同じ都市内においても、著しい経済活動、経済構造の差異性がある、中世以来この時代の経済はそうした場所、階層間の落差が顕著であったことが特徴であった。従って、経済の一体的構造、ないしあり方とは、無前提の一体性ではなくて、経済のある分野、層に着目して見える内実を備えたものである。それは、具体的には、国と国、地域と地域を越えた交易、今日で言えば総じて「貿易」と呼ばれる、国境を越えた商品の流れについてのことである。そして、さらに、こうした交易の側面を通じての「一体性」は、その商品交易を担った商人層、かつ運搬業者についてより一層顕著な様相を示してくる。つまり、国際的商人は、各地各都市にそれぞれ交易経済活動の拠点をもつ、ほぼ全ヨーロッパ的な規模でその商品交易活動を展開し、それと表裏一体の関係で君主や諸侯に対して金融貸し付け、ないし徴税請け負い等を通じて、その「国籍」とは全く関係なく、それぞれ強固な絆を有しているのである。

当時の、中世以来の経済構造の特質として、経済領域のうち、必需財、奢侈高級財を問わず財貨の取引交易については、住人がそれぞれの居住する世界空間の中で日常の需要品を調達し、自己の生産物の一部を商品として販売すべく市場に供出する限られた経済世界と、それとは別個に場合によってはアジアやアフリカの遠隔地の産物との交易関係を媒介する、いわゆる遠隔地交易とははっきりと区分される。つまり、交易世界は、地域内の市場経済と、国際的な取引交易とに分かれていて、そこで取引対象となる商品と、それらの交易を担う商人、ディーラーとが区別されているという特徴が見出されるのであり、これは近現代の貿易によって国と国との経済関係が「相互依存」といわれるほどに密接不可分に関与しあっている状況とは全く異なる事態である。

さらに、国際商業圏に関与する商人は、こうした交易世界に個人単独で関わるということとはむしろありえず、それぞれ組合を形成組織して、しかも各地の領邦君主や君侯、あるいは自治都市から何らかの取引、居住、裁判権等の特権を獲得して、場合によっては居住の場としての商館等を確保し、そこを交易経済活動の拠点とする場合が少なくない。アントウェルペン市場の場合、イタリア各都市、ルッカとかジェノヴァ、フィレンツェの商人はそれぞれに商人居留団（コロニー）と称する団体を組織していたが、イギリス毛織物輸出商人団体であるマーチャント・アドヴェンチャラーズ・カンパニーは15世紀末以降この都市に大陸における毛織物販売の独占的ステープル権を設定し、その販売輸出の拠点としていた。ポルトガルもまた、15世紀末から1548年頃まで北西ヨーロッパ市場向けの香料販売のステープルをこの都市に設定していた（18）。

こうした状況は、アントウェルペンに限らず、ロンドンにおけるハンザ商人の特権（ステープル・ヤードの特権授与）、またハンザはブリュージュにも商館を持っていた。さらに、イベリア半島には、イタリア各地の商人のコロニーが存在した。

(a) ロンドン

15世紀半ば以降、イギリス毛織物工業の隆盛に伴って他の地方港（Hull, Boston, Southampton）を圧倒し、イギリス最大の港湾都市となっていく。このロンドン港興隆の一大要因は、従って対岸のアントウェルペン市場との緊密な結びつきによるものであった。ロndonは、このイギリス毛織物輸出の最大の港として、アントウェルペンに向けられる毛織物交易の西端の起点として機能し、ここからいわゆる白地広幅織（broad cloth）といわれたイギリス製の未仕上げの毛織物搬出の港となった。これらの毛織物の大部分はアントウェルペン市の毛織物加工仕上げ工業において染色と仕上げを施され、完成品となってさらにケルン等を経て、アルプスを越え、中にはイタリアの港を経由してレヴァントにまで達するものも少なくなかったと言われている。

ロンドン毛織物の輸出交易で大きな意味をもつだけでなく、先に述べたようにイギリスへの大陸諸地域からの多様、かつ膨大な品々の輸入の窓口になっていたことも重要であった。

(b) セヴィーリャ

グアダルキヴィル河に面したアンダルシアの内陸河川港。15世紀末のスペインの対新世界交易の開始と共に、イベリアの、ということは全ヨーロッパにとっての、ポルトガル領のブラジルとの取引を除く新世界との唯一の合法的経済活動の出入り口となる。こうしたスペインの新世界との取引規制によって、セヴィーリャは、アントウェルペンとともに、大西洋岸経済のヨーロッパ側の二つの膺の一つとして経済的に大いに繁栄した。

(c) リヨン

ハプスブルク家の覇権的国際政策の経済金融の拠点都市となったアントウェルペンに対し、フランス・ヴァロア王家の対抗政策上の拠点都市となった南フランスの商業金融都市。パリがフランスの経済的中心となる前に、南フランスの経済中心都市としてこの時期に栄えた。取引の中心は毛織物、イタリアの絹織物を中心とした繊維製品であったが、香料取引においても一定の重要性を有した。

(d) アムステルダム

次代の17世紀世界経済の中心地。16世紀の半ばまでは、「母なる交易」であるバルト海取引を発展の軸として次第に興隆を開始し、北部ネーデルラントの商業取引の拠点都市となりつつあった。毛織物工業で栄えたレイデンやナールデン、麻織物工業とその漂白精製工業で栄えたハールレムなどの工業都市が世界市場に向けるホラント最大の貿易港となった。

(e) ブリュージュ

中世の「世界市場」ブリュージュは、16世紀に入って「死の都市」と化したといわれていたが、最近の研究によって、そうではなく副次的レベルのものであれば、工業都市としてもまた商業都市としても一定の重要性があったことが判明してきた。

(f) ケルン

アントウェルペンから向けられる内陸部ライン中流域の取引上のキー・ステーション都市、とくに内陸の陸上輸送において絶大な意義を有し、そのカバーする時代は、アントウェルペンの本来的な繁栄期を大きく踏み越える。

(g) ダンツィヒ (グダニスク)

バルト海の重要な穀物搬出港。穀物だけでなく、バルト海地域の他の資源の輸出港でもある。

(h) ルーアン

セーヌ河中流の内陸港で、ノルマンディー麻織物工業の中心都市でその工業製品輸送のキー・スターション。ノルマンディーで製造される帆布の大部分がこの港からロンドンへ輸出される。

(i) ボルドー

ガロンヌ河口の河川港で、南フランス最大の貿易品であるワインの搬出港。イギリスとネーデルラントととの交易関係がとりわけ深い。

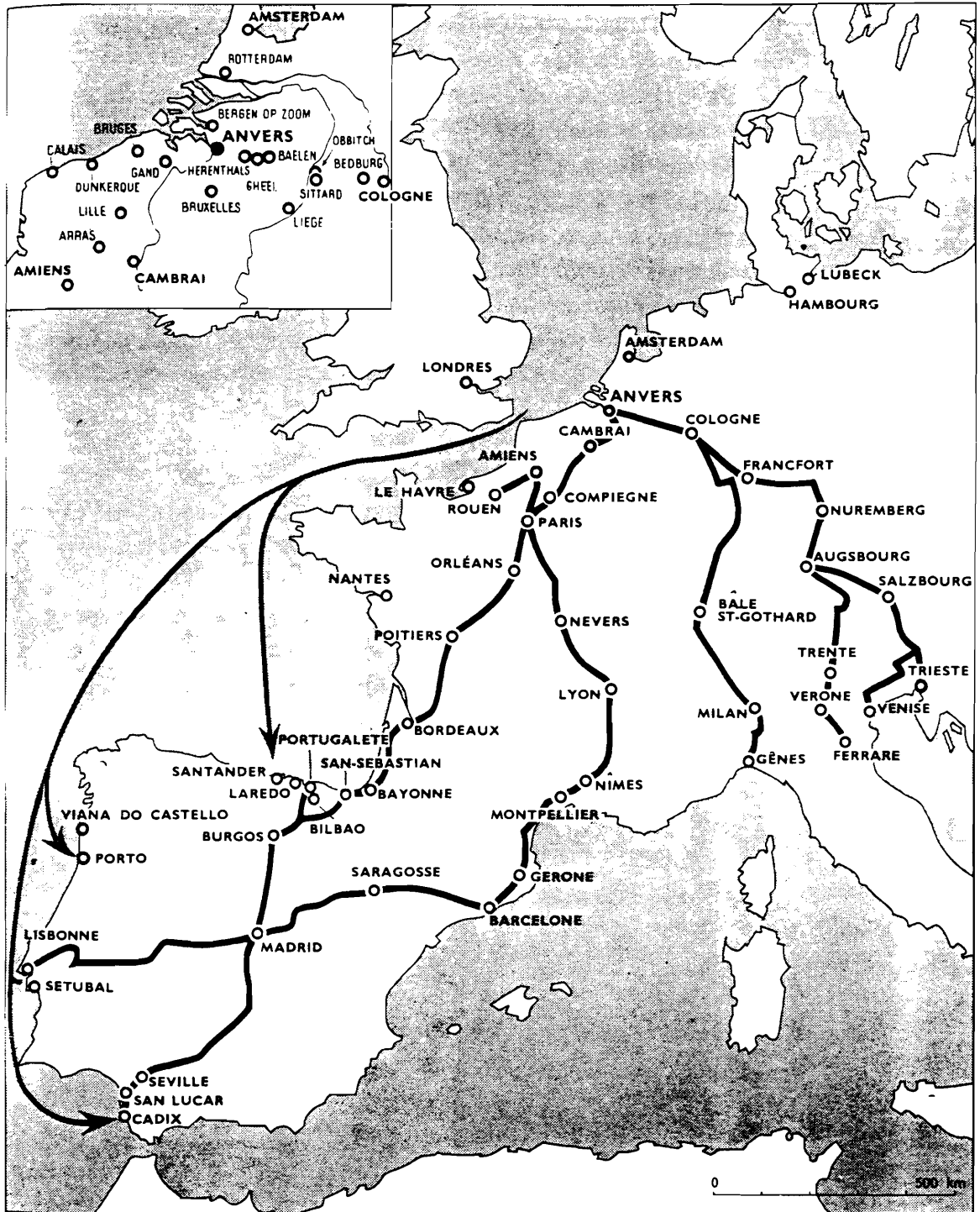
注

(18) Vazquez de Prade, *Lettres marchandes d'Anvers*, I. の記述に負うところが大きい。

付 録 文 献 目 録

- 1 Antwerpen in de XVIde eeuw, Antwerpen, 1975.
- 2 Baumann, W.-R., The Merchants Adventurers and the Continental Cloth-Trade
- 3 (1560s- 1620s), Berlin-New York, 1990.
- 4 Brulez, W., De firma Della Faille en de internationale handel van vlaamse firma's
- 5 in de 16de eeuw, Brussel, 1959.
- 6 Brulez, W., "Les routes commerciales d'Angleterre en Italie au XVIe siècle "
- 7 in: Studi in Onore di A. Fanfani, IV, Milan, 1962.
- 8 Brulez, W., "De handelsbalns der Nederlanden in het midden van de 16de eeuw"
- 9 in : Bijdraen voor de Geshiedenis der Nederlanden, 1966-67.
- 1 0 Brulez, W., "Brugge en Antwerpen in de 15 en 16 eeuw; een tegenstelling? ",
- in : Tijdschrift voor Geschiedenis, 1970.
- 1 1 Dietz,B. ed., The Port and Trade of Early Elizabethan London Documents,London,
- 1972.
- 1 2 Ehrenberg, R., Das Zeitalter der Fugger, Jena, 1896, 1922.
- 1 3 Posthumus, N.-W., De uitvoer van Amsterdam 1543-1545, Leiden, 1971.
- 1 4 Smedt, O., De Engelse Natie te Antwerpen in de XVIde eeuw, Antwerpen,1950-1954.
- 1 5 Van der Wee, H., The Growth of the Antwerp Market and the European Economy
- (14th.-16th. centuries), The Hague, 1963.
- 1 6 Van Houtte, J.-A., "La genèse du grand marché international d'Anvers a la fin
- du Moyen Age ", in: Revue Belge de Philologie et d'Histoire, 1940.
- 1 7 Van Houtte, J.-A., Essays on Medieval and Early Modern Economy and Society,
- Leuven, 1977.
- 1 8 Vazquez de Prade, Lettres marchandes d'Anvers, I-III, 1963, Paris.
- 1 9 Voet, L., Antwerp. The Golden Age, Antwerp, 1973.
- 2 0 中沢勝三, 『アントウェルペン国際商業の世界』, 同文館, 1993年。

付録 交易地図



ROUTES DE TRANSPORTS TERRESTRES