

博士学位論文

内容の要旨及び審査結果の要旨

第 53 号

2024 年 3 月

京 都 産 業 大 学

— は し が き —

本号は、学位規則（昭和 28 年 4 月 1 日文部省令第 9 号）第 8 条の規定による公表を目的とし、令 6 年 3 月 16 日 17 日に本学において博士の学位を授与した者の論文内容の要旨及び論文審査結果の要旨を収録したものである。

学位番号に付した甲は学位規則第 4 条第 1 項によるもの（いわゆる課程博士）であり、乙は同条第 2 項によるもの（いわゆる論文博士）である。

目 次

課程博士

1. 坂野 健自	〔博士（経済学）〕	1
2. 繆 蕾	〔博士（経済学）〕	6
3. 宇田 有輝	〔博士（経済学）〕	9
4. 宇賀神 希	〔博士（生命科学）〕	15
5. 吉良 彰人	〔博士（生命科学）〕	18

氏 名（本 籍）	坂野 健自（兵庫）		
学 位 の 種 類	博士（経済学）		
学 位 記 番 号	甲経 第7号		
学位授与年月日	令和6年3月16日		
学位授与の要件	学位規則第4条第1項該当		
論 文 題 目	近世スウェーデンにおける貿易及び海運業の発展について —1611—1815年—		
論文審査委員	主 査	玉 木 俊 明	教授
	副 査	齊 藤 健 太 郎	教授
	〃	山 内 太	教授

論文内容の要旨

本論文の序章では、本論文がスウェーデンの貿易・海運業の発展を、ヨーロッパ商業の発展の中で捉えようとする試みであることが示される。スウェーデンは、西欧諸国へ原材料の供給をしており、この点についてはポーランドや他のバルト海地域と同様である。だが、スウェーデンは、国家主導のもとで海運業を発展させた。この点で、もっぱら原材料供給の役割を果たし、海運業を発展させず、西欧諸国へ従属する結果となったポーランドとは異なる。これに関してはすでに研究があるが、それがヨーロッパ外世界への進出を積極的に実施しなかった状況下で起こったと捉える点に、本論文の大きな特徴がある。しかも、ヨーロッパ外世界へ積極的に進出したデンマークとの対比をし、小国の利点を活かしてスウェーデンがどのような利益を得たのかを探究するという本論文の特徴が書かれている。

第1章では、大国時代（1611-1718）における、ストックホルムの貿易と海運業の発展である。鉄輸出と塩輸入が目立ち、それらをスウェーデンが自国船で輸送していたが、それは穀物や原材料をオランダ船で輸送したポーランドなどとは対照的であった。さらに、ストックホルム・西欧・ポルトガルをつなぐ海運業が形成され、スウェーデンの塩の需要、鉄の供給を満たした。当時のスウェーデンでは、穀物と塩が不足しており、スウェーデンは穀物をバ

ルト海地域への領土的拡張により手にしたが、塩は南欧への経済的な拡張によって確保したとする。

スウェーデンと南欧の貿易、とくにポルトガルとの貿易は、ヨーロッパでもかなり最近になって研究されるようになった分野であり、その最新の成果を取り入れているばかりか、ストックホルム船が、スウェーデン鉄をイングランドやオランダに輸送し、そこからポルトガルまで航海し、ポルトガルで塩を積載し、ストックホルムまで航海した可能性を示唆し、しかも、その船の船長がオランダ人、おそらくはフリース人であったと推測されると述べ、この点において、ヨーロッパの研究水準を凌駕している。スウェーデンはそのような商業発展を、中立政策をとることで実現した。

第2章で論じられているのは、大北方戦争(1700-18)期のストックホルムの貿易・海運業の発展である。ストックホルム海運業は大きく衰退した。「大国時代」の後半に形成されたストックホルム船による、ストックホルム・西欧・ポルトガル間の航海は、少なくとも STR-online 上では確認できなくなった。

第3章は、18世紀-19世紀初頭のストックホルムの貿易と海運業の発展と盛衰を、「二層貿易」という概念にもとづいて論じる。それは、従来から発展していた西欧との「古層貿易」と、17世紀に発展の萌芽が見られ、18世紀に本格的に成長した南欧との「新層貿易」の二つから構成される貿易のことである。「二層貿易」は、18世紀の間に発展するが、フランス革命・ナポレオン戦争によって崩壊する。

18世紀において、ストックホルム船は地中海にまで航海し、地中海内で航海し、地中海のいくつかの都市を結ぶ海運業=トランプ海運を発展させた。しかし、フランス革命・ナポレオン戦争になってそのようなことはできなくなった。スウェーデン国家による重商主義政策によって、フランス及び南欧との貿易・地中海での海運業などが発展し、イングランドにおけるスウェーデン鉄のシェアの減少を補ったと考えられるのである。

さらにこの時代には、1765年にボスニア湾海域商業強制令を廃止したことで東ボスニア湾からの輸出量が増えたとされていたが、STR-onlineの分析からは、それは支持されないと結論づける。またスウェーデンは、「大国時代」終結に貿易・海運業が衰退したわけではなく、中立及び国家政策のもと、北方ヨーロッパの地勢を活かした貿易・海運業を発展させた。

第4章は、ストックホルムとイエーテボリの貿易・海運業の比較である。ストックホルムはスウェーデン第一の、イエーテボリは第二の貿易港であった。この二都市の大きな相違は、ストックホルムがバルト海に面し、スウェーデン国内・バルト海地方とより強く関係していたのに対し、イエーテボリは北海、そしてヨーロッパ外世界に開かれた都市であった。そのためイエーテボリは、アメリカとの関係を強めていった。中立政策によってヨーロッパに来航したアメリカ船が、イエーテボリを訪れたのである。しかも、ドイツをフランス革命軍が占領すると、ハンブルク商人はイエーテボリに流れた。それは一時的にはあれ、イエーテボリの繁栄に寄与した。イエーテボリは、スウェーデンの海外への進出により台頭し、それはナポレオン戦争により大打撃を受けたストックホルムとは対照的な姿であった。

結論では、スウェーデンは大国時代だけではなく自由の時代（1718-72）においても貿易・海運業を推進したとまとめる。大北方戦争の敗北後、スウェーデンは小国であることを自覚し、中立政策によりニッチな市場を狙った。自国船で原材料を輸送することで、ヨーロッパ内部での貿易と海運業にかなり大きな力を注ぐことで、スウェーデンは大きな利益を獲得した。それは、ヨーロッパ外世界に積極的に進出したヨーロッパの大国とはかなり異なる政策であったと結論づける。

論文審査結果の要旨

本論文は、これまで日本の西洋史・経済史学学界でまったく知られていないばかりか、本国であるスウェーデンの歴史学界でもあまり研究されていない分野の分析にチャレンジした意欲的研究として高く評価できる。本国のスウェーデン人もあまりおこなっていないほど、精緻に統計を分析し、1611-1815年のスウェーデンの貿易と海運について論じている。

本論文がこれまでの研究と違う点は、スウェーデンの貿易・海運業の発展について、ストックホルムを中心として、イエーテボリとの比較を加えながらかなり網羅的に研究した点にある。バルト海貿易に関する基本史料である STR-online、さらにスウェーデンの貿易統計を丹念に分析し、ヨーロッパに焦点を当て、具体的にスウェーデンの貿易・海運業の展開について論じ、まとめた点は大きく評価されるべき点である。

序章では、本論文がスウェーデンの貿易・海運業の発展を、ヨーロッパ商業の発展の中で捉えようとする試みであることが示される。スウェーデンは、西欧諸国へ原材料の供給をしており、この点についてはポーランドや他のバルト海地域と同様である。だが、スウェーデンは国家主導のもとで海運業を発展させた点で、もっぱら原材料供給の役割を果たしたために西欧諸国へ従属する結果となったポーランドとは異なる。これに関してはすでに研究があるが、それはヨーロッパ外世界への進出を積極的に実施しなかった状況下で起こったと捉える点に、本論文の大きな特徴がある。しかも、ヨーロッパ外世界へ積極的に進出したデンマークとの対比をし、小国の利点を活かしてスウェーデンがどのような利益を得たのかを探究するという本論文の特徴が書かれている。

第1章では、大国時代（1611-1718）における、ストックホルムの貿易と海運業の発展である。鉄輸出と塩輸入が目立ち、それらをスウェーデンが自国船で輸送していたが、それは穀物や原材料をオランダ船で輸送したポーランドなどとは対照的であった。さらに、ストックホルム・西欧・ポルトガルをつなぐ海運業が形成され、スウェーデンの塩の需要、鉄の供給を満たした。当時のスウェーデンでは、穀物と塩が不足しており、スウェーデンは穀物をバルト海地域への領土的拡張により手にしたが、塩は南欧への経済的な拡張によって確保したとする。

スウェーデンと南欧の貿易、とくにポルトガルとの貿易は、ヨーロッパでもかなり最近になって研究されるようになった分野であり、その最新の成果を取り入れているばかりか、ストックホルム船が、スウェーデン鉄をイングランドやオランダに輸送し、そこからポルトガルまで航海し、ポルトガルで塩を積載し、ストックホルムまで航海した可能性を示唆し、しかも、その船の船長がオランダ人、おそらくはフリース人であったと推測されると述べ、この点において、ヨーロッ

パの研究水準を凌駕している。スウェーデンはそのような商業発展を、中立政策をとることで実現した。

第2章で論じられているのは、大北方戦争(1700-18)期のストックホルムの貿易・海運業の発展である。ストックホルム海運業は大きく衰退した。「大国時代」の後半に形成されたストックホルム船による、ストックホルム・西欧・バルトガル間の航海は、少なくとも STR-online 上では確認できなくなった。

第3章は、18世紀-19世紀初頭のストックホルムの貿易と海運業の発展と盛衰を、「二層貿易」という概念にもとづいて論じる。それは、従来から発展していた西欧との「古層貿易」と、17世紀に発展の萌芽が見られ、18世紀に本格的に成長した南欧との「新層貿易」の二つから構成される貿易のことである。「二層貿易」は、18世紀の間に発展するが、フランス革命・ナポレオン戦争によって崩壊する。

18世紀において、ストックホルム船は地中海にまで航海し、地中海内で航海し、地中海のいくつかの都市を結ぶ海運業=トランプ海運を発展させた。しかし、フランス革命・ナポレオン戦争になってそのようなことはできなくなった。スウェーデン国家による重商主義政策によって、フランス及び南欧との貿易・地中海での海運業などが発展し、イングランドにおけるスウェーデン鉄のシェアの減少を補ったと考えられるのである。

さらに、この時代には、1765年にボスニア湾海域商業強制令を廃止したことで東ボスニア湾からの輸出量が増えたとされていたが、STR-onlineの分析からは、それは支持されないと計論づける。またスウェーデンは、「大国時代」終結に貿易・海運業が衰退したわけではなく、中立及び国家政策のもと、北方ヨーロッパの地勢を活かした貿易・海運業を発展させた。

第4章は、ストックホルムとイエーテボリの貿易・海運業の比較である。ストックホルムはスウェーデン第一の、イエーテボリは第二の貿易港であった。この二都市の大きな相違は、ストックホルムがバルト海に面し、スウェーデン国内・バルト海地方とより強く関係していたのに対し、イエーテボリは北海、そしてヨーロッパ外世界に開かれた都市であった。そのためイエーテボリは、アメリカとの関係を強めていった。中立政策によってヨーロッパに来航したアメリカ船が、イエーテボリに訪れたのである。しかも、ドイツをフランス革命軍が占領すると、ハンブルク商人はイエーテボリに流れた。それは一時的にはあれ、イエーテボリの繁栄に寄与した。イエーテボリは、スウェーデンの海外への進出により台頭し、それはナポレオン戦争により大打撃を受けたストックホルムとは対照的な姿であった。

結論では、スウェーデンは大国時代だけではなく自由の時代(1718-72)においても貿易・海運業を推進したとまとめる。大北方戦争の敗北後、スウェーデンは小国であることを自覚し、中立政策によりニッチな市場を狙った。自国船で原材料を輸送することで、ヨーロッパ内部での貿易と海運業にかなり大きな力を注ぐことで、スウェーデンは大きな利益を獲得した。それは、積極的にヨーロッパ外世界に積極的に進出したヨーロッパの大国とはかなり異なる政策であった。

本論文の特徴は、このようにまとめられよう。ここに述べたように、本論文の扱っている時代、地域は非常に広く、それはスウェーデン本国でもあまり見られない水準のものである。ヨーロッ

パの大国が対外進出をしていた時代に、スウェーデン、小国として、中立貿易を利用して、むしろヨーロッパ内部での貿易・海運業に大きな力を注ぐことで、積極的に対外進出をはかったことを明らかにした点で、非常に大きな価値がある。だが、下記のような点で、なお改善点が見られることも事実である。

まず序論において、スウェーデンの海運業の発展をもっと強調することが必要である。グスタフ 2 世アドルフの時代から保護海運業政策がとられており、それは 1651 年に航海法を採用したイギリスより早い。むしろ 1724 年までスウェーデン航海法がなかったこと自体が不思議であり、可能なら、その理由の説明が欲しい。ヨーロッパ諸国のなかで、自国船で貿易したのはイギリスとスウェーデンくらいなので、そのことを明確に述べるべきであった。

最初のヘゲモニー国家オランダと次のヘゲモニー国家イギリスを比較するならば、ヨーロッパ内部では多くの国がオランダ船を使用しており、オランダの帝国とは関係がなく、さまざまな国の商品を輸送していた。このような商業システムはいわば中世から存在した古いシステムである。それに対しイギリスは、帝国内でイギリス船を使用し、19 世紀後半には世界の海運業を支配するまでに至った。これは、明らかに政治的で、巨大な政治的帝国をもつ新システムを形成した。他方スウェーデンは小国であり、ニッチを狙い、あくまでヨーロッパ内部に限定して海運業を発展させた点でユニークな存在であり、その点をより強調する必要があるのではないかと思われる。

大北方戦争後が転換点であり、その敗北によりスウェーデンは小国になり、ニッチを狙う政策に転換したことを、より明確に述べるべきである。

大国時代には、スウェーデンはバルト海内部で領土を拡大した。しかし、それには大きなコストがかかった。したがって、大北方戦争で領土を失ったことは、スウェーデンにとってむしろプラスだったのかもしれない。外国の領土を失っても、貿易構造そのものは変わらなかったことは、商業的には、大国時代の領土拡大は不要だったことを証明する。

これらの点で、なお改善の余地はあるものの、それは今後の研究活動によって十分に実現可能である。よって、本論文は、十分に博士論文の水準を満たしていると判断できる。