

博士論文

2023年度

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－

京都産業大学大学院

経済学研究科

博士後期課程3年

551018

坂野 健自

論 文 要 旨

氏 名 坂 野 健 自

本論文ではスウェーデンの貿易・海運業発展について、ヨーロッパ諸国がアジア・大西洋世界などに進出した時期を対象として、長期的かつ広域的にその発展と意義を立証することを目的とする。具体的には、1611～1815 年のスウェーデン貿易・海運業の発展の要因とそのプロセスを取り上げ、大北方戦争後においてもその際に形成されたネットワーク等により、貿易・海運業の発展が見られたことを述べていく。

この時期にスウェーデンは、「バルト海帝国」とも呼ばれる軍事国家から中立国家へ変貌を遂げ、領土面については縮小が見られたが、貿易・海運業についてはそれと連動せずに独自に拡張を遂げていたことも示していきたい。そして、スウェーデンの対西欧貿易、さらに対南欧貿易を加えたうえで、スウェーデンの貿易・海運業の発展を研究することにより、広域的に北方ヨーロッパに位置する中立国・小国スウェーデンの貿易・海運業発展について研究を行った。

その結果スウェーデンは、従来の研究では、大北方戦争敗北により「大国時代」は終結し、北方ヨーロッパの小国に至ったとされているが、貿易・海運業においては、大北方戦争終結以降も南欧への海運業の進出、南欧との貿易の発展が継続して行われていたことがわかった。

これは、中立政策、そしてスウェーデン航海法などの保護海運業促進政策によるものであり、ヨーロッパ諸国が対外進出し、各国との覇権争いが生じる最中、スウェーデンは中立を保ちながら、ヨーロッパ内部での貿易・海運業を発展させた。これは英仏蘭などヨーロッパの主要国では見られなかった新しいトレンドであると言える。

また、スウェーデンは、バルト海地域やポーランド等の地域とは異なり、国家が保護海運業政策として自国船での輸送を奨励し、オランダ等の西欧船での輸送に対する依存を抑えた。他方、中立政策によって戦時下で戦時中の国家同士との貿易・海運業を可能とした。

本論文では、18 世紀にストックホルム「二層貿易」というかたちで海運業及び貿易の発展が見られたことを立証したが、この発展については、「大国時代」のオランダ商人の招聘、ポルトガルへの海運業ネットワークの拡張、中立政策、さらには 18 世紀のスウェーデン航海法、英仏対立などの長期的かつ複合的な要因によって生じたものであることがわかった。さらに、スウェーデンの貿易・海運業の発展により、英仏をはじめ戦争が多発していた近世ヨーロッパでは継続的に商業が行われるようになり、ヨーロッパ全体の経済発展への貢献も果たしていたと考えられる。また、原材料供給によるヨーロッパ船の大西洋世界・アジア世界への進出にも影から貢献したとも言える。

スウェーデンは、ヨーロッパ外世界に多く植民地を保有せず、他のヨーロッパ諸国と比較して、ヨーロッパ外への積極的な進出は見られず、ヨーロッパ内での貿易・海運業を展開していた。それは、大西洋での奴隷貿易を実施するなどヨーロッパ外へ進出した隣国デンマークとは大きく異なっている。

このように、スウェーデンは北方ヨーロッパの中立国家へと変貌を遂げ、領土面については拡張と縮小が明白に見られたが、貿易・海運業についてはそれと連動せずに独自に拡張を遂げていた。さらに、スウェーデンは、大北方戦争敗北後は北方ヨーロッパの一国家として、ヨーロッパの国際情勢に左右されながらも、中立国として、あるいは原材料供給国として、英仏蘭などの主要国の影で立ち回ったことにより、ヨーロッパ主要国とは異なった貿易・海運業発展のトレンドを辿った国であるということがわかった。

目次

序論	1 頁
0－1．はじめに	1 頁
0－2．海運業と貿易について	5 頁
0－3．研究史とその問題点，本論文の目的	5 頁
0－4．使用史料（STR-Online）について	8 頁
0－5．本論文の構成	9 頁
第一章.「大国時代」におけるストックホルムの貿易・海運業－南欧への経済的進	
出とその影響－	1 2 頁
1－1．はじめに	1 2 頁
1－2．「大国時代」の研究史と問題の所在	1 2 頁
1－3．使用史料	1 5 頁
1－4．ストックホルム貿易の発展	1 5 頁
1－5．ストックホルム海運業の発展	1 9 頁
1－6．西欧貿易とポルトガル貿易との関係	2 5 頁
1－7．まとめ	3 2 頁
第二章．大北方戦争期におけるストックホルムの貿易・海運業について	
	3 3 頁
2－1．はじめに	3 3 頁
2－2．大北方戦争期の研究史及び本章の狙い	3 3 頁
2－3．大北方戦争期のストックホルム海運業	3 5 頁
2－4．大北方戦争期のストックホルム貿易	4 0 頁
2－5．まとめ	4 3 頁

第三章. 18 世紀及び 19 世紀初頭におけるストックホルムの貿易・海運業－「二層

貿易」の発展と衰退－	4 4 頁
3－1. はじめに	4 4 頁
3－2. スtockホルムの海運業	4 8 頁
3－3. スtockホルムの鉄輸出貿易	6 0 頁
3－4. スtockホルムのタール輸出貿易	6 8 頁
3－5. スtockホルムの砂糖輸入貿易	7 8 頁
3－6. スtockホルムの塩輸入貿易	8 4 頁
3－7. スtockホルムの穀物輸入貿易	8 8 頁
3－8. まとめ	9 0 頁

第四章. 近世イエーテボリ及びストックホルムの鉄貿易－ナポレオン戦争による

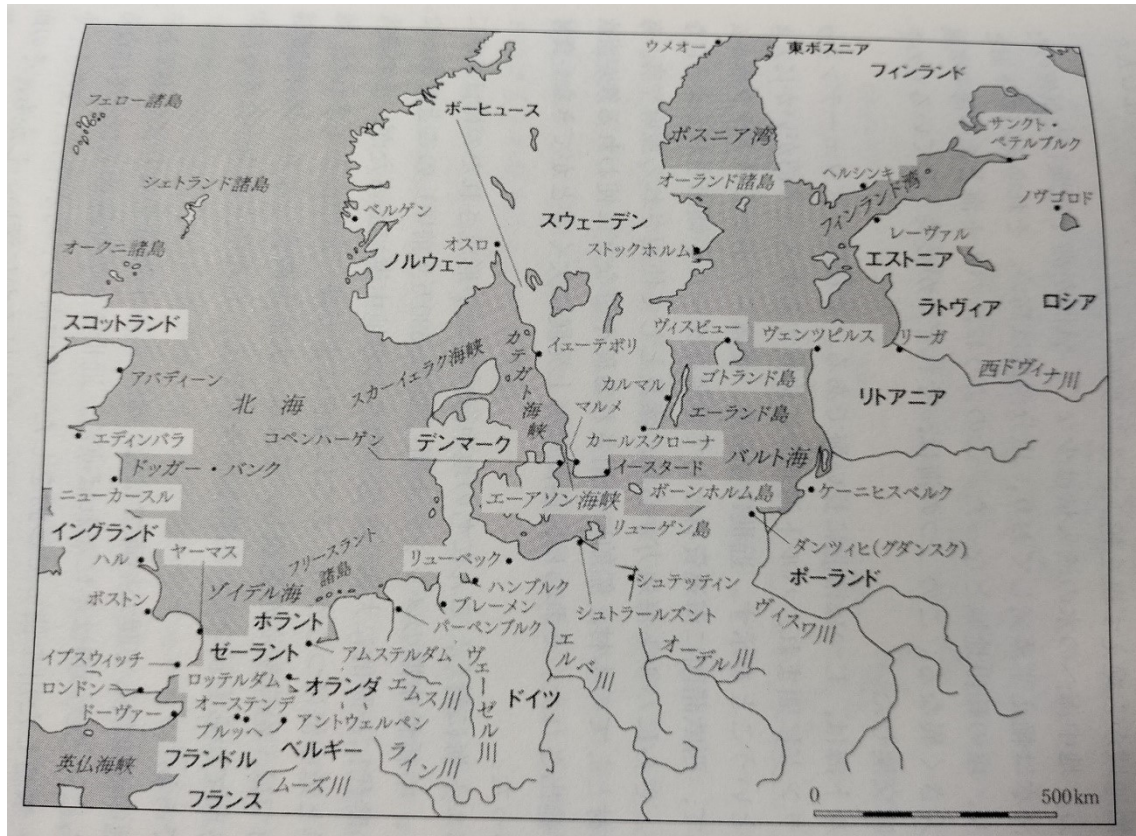
経済的影響について－	9 3 頁
4－1. はじめに及び問題の所在	9 3 頁
4－2. 使用史料	9 6 頁
4－3. イエーテボリ及びストックホルムの鉄貿易の概要	9 7 頁
4－4. イエーテボリ及びストックホルムの鉄貿易の比較検討	9 8 頁
4－5. 小括	1 0 5 頁
4－6. ナポレオン戦争期におけるイエーテボリの鉄貿易発展	1 0 6 頁
4－7. まとめ	1 0 7 頁

結論	1 0 9 頁
----	---------

文献目録	1 1 3 頁
------	---------

序論

《参考地図》



出典：玉木（2018），83 頁．

0－1．はじめに

近世ヨーロッパでは、アジア・大西洋世界からの物品が多く輸入され、それらの商品の一部はヨーロッパ内部へ再輸出された。このようなヨーロッパ及びアジア・大西洋世界間の経済的関係形成によるヨーロッパ世界の発展については、既に多くの研究者によって注目されている。

イマニュエル・ウォーラーステインの「近代世界システム論」によると、17 世紀においては、オランダがヘゲモニー国家となり、ヨーロッパにおいて中核の地位を有していたという。そして、18 世紀の英仏対立を経て、19 世紀末からはイギリスがヘゲモニー国家となり、多数の植民地を抱える広大な帝国を形成したとしている¹。

¹ ウォーラーステイン(2013a)(2013b)。

他方、ケネス・ポメラントの「大分岐論」²、玉木俊明による研究³のように、近世及び近代ヨーロッパの急速な経済発展をヨーロッパの対外進出と結びつけるかたちで、アフリカ、大西洋世界やアジアとの結びつきに注視する研究は多く存在する。これらの研究対象として、当時のヨーロッパの経済的中心であったオランダ、イギリス、フランス等、所謂西欧諸国を中心に扱うものが多い。

17 世紀におけるオランダのヨーロッパでの交易については、多くの業績もあり、また近世ヨーロッパ史に及ぼした影響も数多く指摘されている⁴。また、19 世紀にヘゲモニー国家となったイギリスについても、大西洋世界をはじめ世界規模での巨大な経済圏を構築したことは、世界中に対して大きな衝撃を与えたと言えるだろう。ウォーラステインも 17 世紀にオランダ、19 世紀にイギリスをヘゲモニー国家と見なしたことは、まさにこれらのことが背景にあったからに他ならない。そのため、17 世紀から 19 世紀のヨーロッパ史を取り扱う以上、オランダやイギリスを研究対象とすることは、避けては通れなかったとも言え、必然的に西欧諸国の研究が多数生み出されていったと考えられる。

その一方で、スウェーデンに関しては、サン・バルテルミ島の獲得や東インド会社の創設等のヨーロッパの対外進出への動きは見られたものの、主にヨーロッパ内部で領土拡張をした⁵。そのため、スウェーデンはヨーロッパ全体で中心的な役割を果たしてきたとはいえず、高校の世界史教育でもグスタフ 2 世アドルフについて三十年戦争の箇所で触れられる程度である。

スウェーデンは「大国時代 (Stormaktstiden)」(1611～1718 年)において、北方ヨーロッパ世界において広大な領土を獲得したが、大北方戦争敗北によって領土の縮小を余儀なくされた。「大国時代」に獲得した北ドイツ領やバルト海地域等は失われ、大北方戦争終結以後、積極的な領土拡張は「大国時代」と比較すると著しく低下し、中立国家への道へと歩み進んだ。そのため、オランダやイギリスと比較すると、ヨーロッパ史における主要国家であったと評価することは難しい。つまり、スウェーデンは西欧諸国とは異なる歴史を辿っていたと言えよう。

² ポメラント(2015)。ポメラントは 18 世紀半ばまでの西欧とアジアは「驚くほど似ていた、ひとつの世界」であり、経済発展の度合いに差がほぼなかったものの、西欧で石炭の利用と大西洋世界の開発がなされたことによって西欧とアジアとの間に大きな分岐、すなわち「大分岐」ができたと捉えた。大分岐論争については、オブライエン (2023)。

³ 玉木(2008)(2018)。玉木俊明はヨーロッパの各国が自国船で大西洋世界及びアジアへ進出したことに注目している。

⁴ オランダのバルト海貿易に関する主な研究として、マリア・ボグツカの研究が挙げられる。Bogucka(1973)(1980)。他に、ティールホフ (2005) など。

⁵ サン・バルテルミ島について、ミュラー(2006)、51-53 頁。スウェーデン東インド会社について、ミュラー(2006)の第八、九章。

ただ、ヨーロッパ外世界に積極的に進出していなかった情勢であったにも関わらず、近世のスウェーデンの経済的重要性について指摘する研究も出てきており、イギリス・オランダ・フランスの国際情勢に左右されながらも、中立や国家政策によって強かに経済を発展させた歴史を立証させたものがある。まず、先述した「近代世界システム論」のなかで、ウォーラーステインはスウェーデンにとってグスタフ2世アドルフによる銅産業の振興策、製鉄業の経済的重要性を指摘し、さらには輸出・海運業の発展についても指摘している⁶。

次いで、ラース・マグヌソンによると、スウェーデン国家による、製鉄業の振興、オランダ商人の誘致等の経済発展が中世後期より行われ、大北方戦争終結後には繊維製品等の輸入代替を意図した政策が実施されていた⁷。

ウォーラーステインやマグヌソンのように、スウェーデンは鉄をはじめとする原材料供給国であったため、その貿易及び輸送に着眼するものが多い。そして、それら原材料の供給先であった西欧諸国との経済的関係を重視し、スウェーデンの経済的重要性を指摘した研究が近年見られるようになった。例えば、スウェーデンをはじめとするバルト海沿岸諸国は、鉄、銅、穀物、麻、亜麻、ピッチ・タール、木材等を西欧諸国へ供給し、その供給を前提として西欧諸国はヨーロッパへの対外進出を可能にしたという玉木俊明の研究がある⁸。

他方、レオス・ミュラーの研究によると、18世紀の英仏戦争のなか、スウェーデンは中立を維持し、ニッチを狙う形で戦争当事国との交易を継続していった⁹。その際に、スウェーデン航海法(Produktplakatet)などの国家による保護海運業政策が大きな役割を果たしていたという。

上記の玉木やミュラーの研究から、ヨーロッパの主要国家はスウェーデンから原材料を受けることで、対外進出を可能とし、戦時下でも商業が行われるようになったとも言える。

このことから、近世ヨーロッパの対外進出を取り扱うには、イギリス、フランスやオランダといった対外進出を積極的行なった国のみならず、ヨーロッパ内部情勢、つまり対外進出の主役たる西欧諸国以外の小国にも注視すべきではないだろうか。換言すれば、ヨーロッパの対外進出の前提条件となった原材料供給国の動向も考慮し、ヨーロッパ外世界に積極的に対外進出をしなかった地域の貿易・海運業発展について論じることで、近代ヨーロッパ経済史について新たな視点が誕生するものと考え、そこに主要国家以外の小国の

⁶ ウォーラーステイン(2013b), 238-245 頁。

⁷ マグヌソン(2012)。

⁸ 玉木(2008), 第四章。その他のスウェーデンのバルト海貿易史の研究については、本論文の第一章及び第三章を参照。

⁹ Müller(2004)。

歴史を研究する意義があると思われる¹⁰。

本論文はヨーロッパがアジア・大西洋世界に拡張していくなか、ヨーロッパ外世界に対して積極的な進出をしなかったスウェーデンに焦点を当て、北方ヨーロッパの小国の貿易・海運業の発展について国際情勢と関連づけながら論じていくことを目的とする。

無論、ヨーロッパ外への対外進出をしてこなかった国や地域は他にも存在するが、スウェーデンを研究対象とする理由として、スウェーデンには原材料供給及び中立の地位を利用した国家主導の貿易・海運業の発展が顕著に見られた特徴があり、ヨーロッパ貿易・海運業発展の歴史を論ずるにあたって、これまでとは異なった新しい発展の事例を見出すことが期待できるからである。

従来の研究では、英蘭といった「近代世界システム論」における中核の地域に焦点を当てた研究が中心であり、それは大国史観に基づく内容であったとも言える。スウェーデンについても、ウォーラステインの「近代世界システム論」では、「大国時代」については触れられているものの、大北方戦争終結後について取り上げることは少なく、スウェーデンの長期的な歴史を把握することができない状況にある。

しかし、本論文では、スウェーデンに着眼することによって、大国史観では捉えることのできない中核以外の国の長期的なトレンドを把握することにより、大国史観とは異なった新たな研究となると思われる。そして、「近代世界システム論」の表舞台から消えたにも関わらず、貿易・海運業が発展した小国の事例を提示することによって、大国史観へのアンチテーゼを示すことになるだろう。

また、スウェーデンはバルト海沿岸都市とは異なった特徴を有する。本論文で述べるように、スウェーデンは、西欧諸国へ原材料の供給を行っていたが、この点についてはポーランドやバルト海地域と同様である。しかし、スウェーデンには海運業についても国家主導の下、発展をさせた稀有な特徴を有する。もっぱら原材料供給の役割を果たしたポーランドは、西欧諸国へ従属する結果となったが、スウェーデンは決して支配＝従属関係の下、西欧諸国へ従属していたわけではなかった¹¹。しかも、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ことでもある。これについても、スウェーデンの特徴であると言え、例えば、スウェーデンと比べてヨーロッパ外世界へ積極的に進出したデンマークとは対照的である¹²。

¹⁰ 小国の歴史については、Eloranta(eds.) (2019).などの研究もある。

¹¹ この点について、玉木(2008)、第三・四章も参照。

¹² 例えば、デンマークは大西洋において三角貿易を行っていた。デンマークによる大西洋での三角貿易は、デンマークと西アフリカ（ギニアなど）、デンマーク領西インド（セントトーマス島・セントクロワ島など）の三つの地方からなっていた。その貿易では、デンマークからアフリカへ東インドやヨーロッパの織物など、アフリカから西インドへ奴隷など、西インドからデンマークへ植民地物産などが輸送されていた。

以上のように、本論文では、ヨーロッパ諸国によるアジア・大西洋世界への進出のなか、スウェーデンは貿易・海運業について、どのような役割を果たしたのかについて、長期的かつ広域的な視野で解明することを目的とする。ヨーロッパが大西洋世界やアジア世界に拡張していくなか、ヨーロッパ外世界に対して積極的な進出をしなかったスウェーデンに焦点を当てて、主に貿易・海運業の面から、その発展について論じていきたい。

0-2. 海運業と貿易の相違について

本論文においては海運業と貿易を分けて扱うため、まず内容に入る前に、両者の違いについて言及したい。ここでの海運業は、商品の運搬や輸送を表し、貿易は地域間での財の交換を表す¹³。両者は似て非なるものである。

例えば、スウェーデンからイギリスへ鉄を輸出し、スウェーデン人の船で鉄を輸送した場合、取引は一回しか行われていないが、貿易黒字がより拡大するだろう。

一方で、スウェーデンからイギリスへ鉄を輸出し、イギリス人の船で輸送した場合、貿易黒字がより拡大するとは限らないだろう。むしろ、輸送の額によっては貿易赤字になり得る。

このように、海運業と貿易は、本質的に別のものであると考えられる。そして、スウェーデンにおいては、本論文で言及するように、スウェーデン航海法及び地中海での領事館設置等、国家が海運業発展を目的とした政策が多く採られていた。よって、海運業に着眼することが、スウェーデンの経済動向の把握に関して重要なことであると考えている。

0-3. 研究史とその問題点、本論文の目的

近世のスウェーデンの経済的重要性は、著名な研究者によって認められている。近代世界システム論で知られるイマニュエル・ウォーラーステインによると、1600年前後のスウェーデンは政治的にも、経済的にも、文化的にも後進的な国に過ぎなかったが、カール12世の即位（1697年）の頃までにはヨーロッパの中でも一大軍事強国へとなり、工業力でも比較的重要な国となったという¹⁴。

近世スウェーデンが大きく発展した時期として、グスタヴ2世アドルフ（在位1611～32年）期が挙げられることが多いが、この時期に、スウェーデンは領土の急速な拡張に成功し、北方ヨーロッパにおける強国になったことはよく知られている¹⁵。グスタヴ2世ア

Göbel(1990),(2011).などを参照。

¹³ 玉木(2008), 53頁を参照。

¹⁴ ウォーラーステイン(2013b), 239頁。

¹⁵ 17世紀のスウェーデンに関しては、入江幸二による以下の研究がある。入江(2005)。近世初期におけるスウェーデンのリューベックとの銅貿易については、谷澤(2011)、補論。で触れられている。また、軍事的な要素に注目した古谷大輔による研究や、軍事革命

ードルフがリュッツェンの戦い（1632 年）で戦死した後も、宰相オクセンシェルナや国王カール 10 世（在位 1654～60）、カール 11 世（在位 1660～97 年）らの尽力により、「大国時代」はしばらく続いた。なお、この時期のスウェーデンは、バルト海沿岸に多くの領土をもつ「帝国」として機能していたため「バルト海帝国」と呼ばれることもある¹⁶。

だが、1721 年、スウェーデンは大北方戦争でピョートル大帝が治めるロシアに敗北した¹⁷。大北方戦争敗北によって、スウェーデンはバルト海地方の覇権国家の地位をロシアに取って代わられたうえ、バルト海南岸などヨーロッパ大陸側の領土の大部分、エーアソン海峡通行税の免税措置、そして多くの人口を失い、一般的に大国時代の終焉及びバルト海帝国の崩壊として見なされている。

これらの研究史については、第一章で詳しく触れるが、従来の研究について、「大国時代」にスウェーデンが発展し、その後大北方戦争によってスウェーデンがロシアに敗退すると、「大国時代」は終焉を迎え、北方ヨーロッパの強国はロシアに取って代わったとみる傾向がある。つまり、いかにしてスウェーデンが強国となったのかという視点に基づいて研究が行われていることから、大北方戦争期までを対象としたものが多く、その後の「自由の時代」（1718～72 年）との連続性については現状、考察が不足していると思われる¹⁸。

本論文では、「大国時代」のみならず、「自由の時代」をはじめとする 18 世紀におけるスウェーデンの貿易・海運業の発展についても注視したい。なぜなら、近年になって「バルト海帝国」は経済的には崩壊しておらず、大北方戦争敗北によってスウェーデンは衰退したとは言えないとする研究があり、「大国時代」終焉後もスウェーデンの貿易・海運業については衰退したとは言い難いためである。例えば、玉木俊明は、スウェーデンの本国と大北方戦争敗北によりスウェーデンが損失したバルト海地域（現在のバルト三国に相当）と

論の提唱者であるマイケル・ロバーツの研究もある。古谷(1996). Roberts(1979)など。なお、軍事革命論については、大久保(1997). などに詳しく言及されている。

¹⁶ 入江幸二によると、ここでいう「帝国」は、あくまで「強大な支配を指す言葉」に過ぎず、近世のハプスブルク家の支配領域のように、異なる言語や文化を持った異民族や、一定の社団特権が認められた多様な地域を包摂するものであるという。入江(2005), 14-15 頁。

¹⁷ 大北方戦争期のスウェーデンに関する研究は、入江(2008). などがある。

¹⁸ 「大国時代」の研究の代表として、スウェーデンが拡張したのはロシアへの脅威に対する安全、防衛のためであったと解するロバーツと、ロシア市場の確保のための経済的要因であったと解するアットマンとのアットマン・ロバーツ論争があるが、これらについても「大国時代」のスウェーデンの発展要因を探るものであり、「自由の時代」との連続性についてあまり考慮されていないと言えよう。アットマン・ロバーツ論争については、本論文第一章を参照。

の経済的関係が大北方戦争後も継続していたことを明らかにした¹⁹。また、西欧から見て、スウェーデンは鉄の主要な供給国としての役割を果たし続けていたことも示した。これらの西欧諸国やバルト海沿岸都市との貿易は、17世紀に既に行われており、経済的には「バルト海帝国」は崩壊していないとしている。

しかし、玉木俊明の研究の問題点として、研究対象が西欧とバルト海内に限定されていることである。この時期のスウェーデンは、後述するように南欧との経済的関係を形成していたが、その南欧との関係についてはあまり考察されていない。

一方、スウェーデンの南欧での海運業発展に着眼したのがミュラーである。ミュラーの研究によると、18世紀のスウェーデンでは中立国としての地位を利用して、国家主導の下、南欧との貿易・海運業を発展させ、そしてスウェーデンの強国化の決定的要因の一つは、同国の商業の拡大に求められ、それを支えたのが重商主義政策など国家による経済介入であるという²⁰。

ミュラーの研究については、オランダ系商人による商業ネットワークの発展、18世紀における中立国の地位を利用した貿易・海運業の発展、南欧との経済的関係の重要性とバラエティに営んでいる。また、スウェーデン海運業発展に着眼したこともミュラーの研究の特色と言える。しかし、ミュラーの研究について、国家による保護海運業政策が顕著に見られた18世紀が議論の中心となっている。そのため、「大国時代」からその終焉、そしてその後の中立国としての歩みのなかでの長期的な視点に立った近代スウェーデンの貿易・海運業の発展については弱いものであると言わざるを得ない。

以上のように、「大国時代」及び「自由の時代」におけるスウェーデンの貿易・海運業研究について、その重要性を指摘する研究は存在するものの、玉木俊明のように対象が西欧貿易及びバルト海貿易の重要性を指摘するにとどまっているものや、ミュラーのように「大国時代」との連続性について深く考察されていないという問題点があると考えられる。

本論文ではスウェーデンの経済発展について、1611年から1815年までを対象として、主に貿易・海運業の面から長期的かつ広域的にその発展と経済的意義を立証することを目的とする。具体的には、17世紀のスウェーデン貿易・海運業の発展の要因とそのプロセスを取り上げ、大北方戦争後においてもその際に形成されたネットワーク等により、引き続きスウェーデン貿易・海運業の発展が見られたことを述べていく。

この時期にスウェーデンはヨーロッパ大陸へ盛んに進出した「バルト海帝国」とも呼ばれる軍事国家から北方ヨーロッパ内部の中立国家への変貌を遂げ、領土面については拡張と縮小が明白に見られたが、経済面についてはそれと連動せずに独自に拡張を遂げていた

¹⁹ 玉木(2008)、第四章。

²⁰ Müller(2004)。ミュラー(2006)。また、サムエルソンのようにスウェーデン商人にも注目し、商人らが形成したネットワークの重要性を指摘した。Müller(1998)。サムエルソンの研究について、Samuelsson(1951),(1955)。

ことも示していきたい。「大国史観」の研究では注目されてこなかった領土縮小後のスウェーデンにおける貿易・海運業発展を提示することによって、大国史観へのアンチテーゼとしたい。そして、スウェーデンの対西欧貿易に対南欧貿易を加え、海運業も考慮したうえで、小国スウェーデンの貿易・海運業発展を述べていく。

0-4. 使用史料 (STR-Online) について

本論文で主に使用する史料は、STR-Online である。これは、バルト海貿易の基本的な史料として有名な「エーアソン海峡通行税簿 (The Sound Toll Registers)」をデータベース化したデジタル史料であり、インターネット上で公開されている²¹。現在、オランダのフローニンゲン大学を中心に 1497～1857 年における記録のデータベース化が完了した。

「エーアソン海峡通行税簿」(以下「通行税簿」とする。)は、エーアソン海峡(スカンディナヴィア半島とシェラン島間の海峡)を通過した船舶と積荷に課せられた通行税の記録である²²。通行税は、15 世紀半ばにデンマーク王エーリック 7 世が課し、1857 年まで徴収された。通行税を課された船舶の海峡の通過日、船長の氏名と居住地、税額、積荷とその量、船舶の出港地と目的港等を記録したものが「通行税簿」である²³。

STR-Online には、エーアソン海峡を通過した船舶に関する詳細なデータが多くある一方で、複数の問題点が存在する。第一に、免税の対象となった船舶は、積荷の情報が記録されていないことである。スウェーデンに対しては、1660 年代から 1720 年まで免税措置がとられていた²⁴。そのため、この時期の大部分では積荷の量などについて記載されていない。第二に、エーアソン海峡の近隣の海峡である大ベルトと小ベルトでの輸送については不明ということである²⁵。第三は、スウェーデンのバルト海内での貿易の多くは、エーアソン海峡を通過しないため、STR-Online からその貿易内容を汲み取ることができないということである。第四に、STR-Online には船舶が出港した地域とその船舶の最初の行先である地域しか記載されていないということである。そのため、いくつかの目的地を経由するルートを通った船舶の貿易や海運業の実態については、把握することが厳しい。特に、ドイツ北部のスウェーデン領ボンメルンの商人はそのような航海のルートを通っていたた

²¹ STR-Online: <https://www.soundtoll.nl/> , 2023 年 11 月 18 日接続。

²² エーアソン (ズンド) 海峡税については、井上(2000). Degn(2017)。

²³ 1497, 1503, 1520, 1536～48, 1557～58, 1560, 1562～69, 1574～1857 年 (1632, 34, 58～60 年の一部は除く) の記録が現存している。

²⁴ Gøbel(2010), p.310.

²⁵ これらの問題点は、STR-Online のホームページにも掲載されている。「通行税簿」及び STR-Online の説明、評価、批判、注意点等について、

https://www.soundtoll.nl/data/pdf/sc_source.pdf

https://www.soundtoll.nl/data/pdf/sc_database.pdf , 2023 年 11 月 19 日接続。

め、STR-Online からその貿易・海運業の実態を明らかにすることは困難である²⁶。

以上のような問題点が挙げられるものの、STR-Online を用いることで、エーアソン海峡を通過した船舶が長期的にどのような商業を展開したのか明らかにできる。

STR-Online の一例として、資料 0－1 を見てみたい。STR-Online の主な内容は、Date (日付)、Shipmaster (船長の名前と居住地)、Depart. (出港地)、Dest. (目的地)、Amount (量)、Unit (単位)、Comm. (商品)、Daalder (税額) となっている。この資料 0－1 の内容としては、1678 年 7 月 18 日にロンドンに居住している William Button が、ストックホルムからロンドンに棒鉄 (Stangjern) を 294 シップポンド²⁷、ピッチ・タール (Beeg och tiere) を 20 ラスト輸送し、計 36 ダーレルの税金が課されたことを意味する。

資料 0－1 STR-Online の一例

Recordid	709533	Back (23 / 25)						
Date	18-7-1678							
Passage#	175							
Shipmaster	William Button from London							
Nationality								
Tonnage								
Cargo	Depart.	Dest.	Amount	Unit	Comm.	Rosenobel	Daalder	Skilling
	1. Stocholm	London	294	Skippund	Stangjern			
	2. Stocholm	London	20	Lester	Beeg och tiere			
							32	
					Fiurpenge (Daler)		4	
					Total		36	
Images	Sonttolregisters-139_0252.jpg							
Standard geographical names (with link to Google maps)						Standard units		
London	London					Lester	Læst	
Stocholm	Stockholm					Skippund	Skippund	

出典：STR-Online (<https://www.soundtoll.nl/#detail/709533> , 2023 年 11 月 19 日接続)

0－5. 本論文の構成

続いて本論文の構成について述べてたい。

第一章の「「大国時代」におけるストックホルムの貿易・海運業－南欧への経済的進出とその影響－」では、17 世紀から 18 世紀前半にかけてスウェーデンの貿易及び海運業について取り扱う。この時期のスウェーデンは北方ヨーロッパで勢力を拡大し、貿易の発展も見られた時期である。しかし、従来の研究では主にバルト海沿岸及び西欧との貿易が取り

²⁶ Müller(2011), p.135.また,スウェーデン領ポンメルンの海運業については Ressel(2012) 参照。

²⁷ 7.4 シップポンド=1 トンほどに相当。つまり、1 シップポンド=135 キログラムほどになる。

上げられ、南欧との貿易や海運業についての考察が不足していた。そこで本論文では南欧との貿易と海運業についても考察の対象とし、ストックホルムの貿易・海運業を幅広く扱う。その結果、「大国時代」のスウェーデンでは西欧貿易、南欧貿易、海運業が結びつき、ストックホルム・西欧・ポルトガルの三点を結ぶ海運業が形成され、スウェーデンの南欧への貿易・海運業の拡張が明らかとなった。ストックホルムは自国船で主要輸出品である鉄を西欧へ、主要輸入品である塩をポルトガルから輸送した。これは、オランダ船の輸送に依存していたポーランド等バルト海沿岸地域とは異なった構造であった。そして、ストックホルムの南欧への貿易・海運業の拡張が、18世紀におけるスウェーデンの貿易・海運業発展の基盤となったことを述べる。

第二章の「大北方戦争期におけるストックホルムの貿易・海運業について」では、大北方戦争期のストックホルムの貿易・海運業の推移について述べていきたい。大北方戦争によるストックホルムの貿易・海運業の衰退、またその間に代替的役割を果たしていた国・地域について扱いたい。

第三章の「18世紀及び19世紀初頭におけるストックホルムの貿易・海運業―「二層貿易」の発展と衰退―」では、18世紀及び19世紀初頭におけるストックホルムの貿易・海運業について述べる。

「大国時代」において南欧へ経済的進出を果たしたが、大北方戦争敗北によってストックホルムの海運業及び貿易は一時的に衰退した。しかし、西欧の鉄需要とストックホルムの塩需要は安定的に存在しており、ストックホルムの貿易は発展した。また、1724年にスウェーデン航海法が出され、ストックホルムの海運業がさらなる発展を遂げた。さらに、国家により地中海への保護海運業政策が行われ、ポルトガル、地中海沿岸都市との貿易・海運業の発展が目立った。

このように、18世紀前半から後半にかけてのストックホルムでは、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「二層貿易」が形成された。

この「二層貿易」が果たした役割と意義を通じて、近世スウェーデン史における新たな視点と側面を提示するとともに、フランス革命・ナポレオン戦争による「二層貿易」の崩壊についても述べていきたい。

第四章の「近世イエーテボリ及びストックホルムの鉄貿易―ナポレオン戦争による経済的影響について―」では、ストックホルムとイエーテボリとの貿易構造の比較を検討したい。第三章ではナポレオン戦争期にストックホルムの海運業・貿易は衰退し、「二層貿易」は崩壊したと結論付けたが、スウェーデン全体でみると、ナポレオン戦争によって貿易が発展した都市がある。それがイエーテボリである。イエーテボリはアメリカとの経済的関係が形成され、ナポレオン戦争期にアメリカ船が盛んにイエーテボリに進出したことによって、ナポレオン戦争の回避地としての役割を果たしていた。

第四章では新興国家アメリカとの結びつきによって、かえってナポレオン戦争期に貿易

発展が生じた事例を紹介するとともに、ヨーロッパ内部との結びつきを中心として貿易を展開していたストックホルムとの比較を通じて、両都市の特徴を検討したい。英仏対立のなかでニッチを狙い発展した事例の紹介によって、北方ヨーロッパの中立国・小国であるスウェーデン史の研究意義を示したい。

「結論」では、本論文で述べたことについてまとめたい。近世の英仏対立やヨーロッパ勢力の大西洋世界やアジアへの進出のなか、スウェーデンは積極的に英仏対立に介入せず、また対外進出もしなかった。その中、中立という地位、自国による自国の製品の輸送を重視した国家による保護海運業政策により、スウェーデンの貿易・海運業は発展していった。通説としては、大北方戦争敗北により「大国時代」は終結し、北方ヨーロッパの小国に至ったとされている。領土面において、その説は確かに当てはまるが、経済的には以降も南欧への海運業の進出、南欧との貿易の発展は継続していた。これは、中立と国家による保護海運業政策によるものであり、ヨーロッパが対外進出し、各国との覇権争いが生じる最中、スウェーデンはヨーロッパで中立を保ちながら、ヨーロッパ内部で貿易・海運業を発展させた。これは英仏蘭などヨーロッパの主要国では見られなかった新しい貿易・海運業の発展のトレンドであると言え、本論文の要旨となる。

第一章.「大国時代」におけるストックホルムの貿易・海運業－南欧への経済的進出とその影響－

1－1. はじめに

序論で触れたとおり、17世紀のスウェーデンは「大国時代 (Stormaktstiden)」(1611～1718年)と呼ばれ、北方ヨーロッパにおいて強い勢力を有した時期であり、なかでも、グスタフ2世アドルフ(1611～32年在位)の時代に積極的な勢力の拡大が見られた。まず、1621年のリガ獲得を嚆矢とし、バルト海地域へ進出した後、三十年戦争(1618～1648年)に介入した。グスタフ2世アドルフは、1632年にリッツェンで戦死したものの、スウェーデンは三十年戦争を戦い抜き、1648年にヴェストファーレン条約によって北ドイツのポメルンやヴィスマルなどを得た一方で、デンマークとのトシュテンソン戦争(1643～45年)に勝利した結果、当時デンマーク領であったハッランドなども獲得した。

さらに、カール10世(1654～60年在位)の時期にデンマークとの北方戦争(1655～61年)に勝利し、スコーネなどを獲得した。カール11世(1660～97年在位)の時期も北方ヨーロッパにおいて安定した地位を形成したが、大北方戦争(1700～21年)でロシアに敗退し、これまで獲得したバルト海地域や北ドイツ領の大部分を損失し、「大国時代」は終焉を迎えた。

「大国時代」のスウェーデンは、「バルト海帝国」と呼称される。従来の「大国時代」のスウェーデンの研究に関しては、スウェーデンの領土的拡張に焦点を当てて、その動機や意義についてアプローチした研究が目立っていた。しかし、本章では商業面に注目し、「大国時代」におけるスウェーデンの経済的拡張に関して貿易・海運業の面から考察をしたい。

1－2. 「大国時代」の研究史と問題の所在

「大国時代」の研究は、スウェーデン史のなかでも多数の業績が見受けられ、それは日本においても存在する²⁸。欧米における研究の一例として、スウェーデンの領土的拡張の解釈をめぐるマイケル・ロバーツ及びアルトゥール・アットマンの「アットマン・ロバーツ論争」が挙げられる²⁹。この論争は、近世スウェーデン史研究に多大な影響を与えた。ア

²⁸ 17世紀を中心としたスウェーデン王権の動向を研究したものとして、入江(2005)。17世紀におけるスウェーデンの軍制改革については、古谷(1996),(2010)。ストックホルム及び鉄の歴史については、根本(2005a)(2005b)(2007)(2015)。

²⁹ 「大国時代」のスウェーデンが拡張したのはロシアへの脅威に対する安全、防衛のためであったと解するロバーツと、ロシア市場の確保のための経済的な要因であったと解するアットマンとの論争である。ロバーツの研究として、

ットマンは経済的な面を重要視し、なかでも「大国時代」に発展したスウェーデンのバルト海貿易に着眼している。さらに、アットマンはロシアの内陸交易路を当時スウェーデン領であったレヴァルやリガなどバルト海地域へ結び付けて、ロシア市場の統制を試み、バルト海地域の西欧・ロシア間貿易における拠点にすることを目論んだと主張した³⁰。

17世紀は、当時ヘゲモニー国家であったオランダのバルト海沿岸への進出によりバルト海貿易の発展が見られた。近世バルト海貿易は「母なる貿易」(modernegotie)とも呼ばれ、その重要性を指摘する研究は国内外問わず多数存在する³¹。

マリア・ボグツカは、近世バルト海貿易を16～17世紀半ばと17世紀後半～18世紀の二つに分けたうえで、まず、16～17世紀半ばを「穀物の時代」(the grain stage)とし、西欧における穀物需要の拡大による穀物貿易の重要性を指摘した³²。一方で、17世紀後半から18世紀にかけては「原材料の時代」(the raw material stage)と名付け、ヨーロッパの対外的拡張によって木材や金属などの需要が拡大し、スウェーデン、ロシア、ノルウェー、バルト海地域、フィンランド間における原材料(木材、金属、亜麻、麻、タール)貿易が重要であったと述べた³³。ボグツカの研究が示唆するように、スウェーデンは良質な鉄の生産地であることから、スウェーデンのバルト海貿易は「原材料の時代」において重要性を増していったと言える。

そのスウェーデンのバルト海貿易について、とりわけ対西欧貿易発展のプロセスに対して多数の関心が寄せられている³⁴。また、日本においても玉木俊明をはじめとする研究が

Roberts(1953)(1958)(1979)(1991)などがある。アットマンの研究として、Attman(1973)(1985)などがある。また「アットマン・ロバーツ論争」については、根本(2000). Troebst(1994)を参照。

³⁰ Attman(1985)。

³¹ バルト海貿易に関する主な研究として、ボグツカの Bogucka(1973)(1980).モンチャックはバルト海貿易の貿易収支の分析を行った。Mączak(1968)(1970).日本語に翻訳されたものとして、ティールホフ(2005)。日本でのバルト海貿易研究として、玉木(2008)。山本(2004)(2005)。

³² Bogucka(1980), p.10.

³³ Bogucka(1980), p.11.

³⁴ ハンザ都市との関係は Kumlien(1953)。オストレームは、スウェーデンの鉄貿易、ナルヴァなどスウェーデン領バルト海地域の貿易、フィンランド産タール貿易に焦点をあてて研究を行った。Åström(1962)(1963)(1973)(1988)。ヒルデブランドは鉄輸出貿易と鉄産業について研究を行った。Hildebrand(1987)(1992)。また、塩と毛織物の輸入についても研究として、Hildebrand(1954)。先述のアットマンの研究は、スウェーデンとロシア・バルト海地域間の経済的動向を詳しく言及している。Attman(1985)。また、18世紀のスウェーデン商人の古典的な業績として Samuelsson(1951)(1955)。18世紀のスウェーデンの

存在する³⁵。

これらの「大国時代」のスウェーデン貿易研究に関する焦点は、主にバルト海沿岸及び西欧との貿易に置かれている。そして、それらは貿易相手との双務的な関係について扱われたものが多く、スウェーデンの原材料の供給地としての役割について論じられる傾向にある。例えば、オストレームは 17 世紀後半になるにつれ、ストックホルムのイングランドへの鉄輸出貿易、ナルヴァなどバルト海地域の麻・亜麻輸出貿易の重要性が増したことを指摘した³⁶。

他方、スウェーデンは南欧とも貿易をしていた。しかし、南欧との貿易を扱った研究は西欧に比べて決して多くない³⁷。その現状から「大国時代」のスウェーデン貿易史研究の問題点として、研究内容がスウェーデンのバルト海内での動向や西欧に対する原材料の供給地としての役割について集中していることが挙げられる。バルト海貿易・対西欧貿易についてのみ論ずることは、スウェーデンの貿易網の全体像を把握する機会を損失するとも言えるのではないだろうか。

また序論で触れたとおり、従来の研究には海運業に関する考察が不足していると思われる³⁸。貿易と海運業は似て非なるものである。貿易は地域間での商品の交換を表し、海運業は商品の運搬や輸送を表すものである。従来の研究は貿易を中心に行われ、海運業への考察が浅い状況にあった。そこで、本論文は貿易に加えて海運業にも着眼し、商品がどこの商人によって輸送されたのかについても言及する。

以上、従来の研究に関する問題点を踏まえ、本章ではスウェーデンの西欧貿易、南欧貿易、さらには海運業を研究の対象とし、新しい観点で「大国時代」のスウェーデンを考察する。

研究対象地域は、首都ストックホルムとする。スウェーデンでは、国家によるストック

貿易統計について考察した Vallerö(1969)もある。

³⁵ 玉木は、「大国時代」のスウェーデンの西欧へ鉄を輸出し、穀物をバルト海地域から輸入した貿易構造を明確にした。玉木(2008)、第四章。

³⁶ Åström(1963)。オストレームによると、イングランドのバルト海貿易は 17 世紀前半では毛織物輸出のため貿易黒字であったが、17 世紀後半になるにつれ、イングランドでの原材料の需要増大によって鉄などの輸入が増大し、原材料の輸入が重要になった。

³⁷ 17 世紀のスウェーデン対南欧の塩貿易について扱ったのが Müller(2008), pp.93-104. 斎藤・池谷(2013), 1-21 頁。

³⁸ スウェーデン海運業の重要性を指摘したのがレオス・ミュラーである。Müller, (2004)(2009)。彼は 17 世紀後半においてスウェーデン船の活動範囲が拡大し、地中海に進出したことに着眼している。Müller (2009), p.35. Müller (2019b)レオス・ミュラーの研究の一部は、日本語に翻訳されたものもある。ミュラー(2006)。また近年は、中立の影響について研究を行っている。Müller (2019a)。

ホルムへの商業の集中化が行われ、ストックホルムの地位が圧倒的であった³⁹。

さらにスウェーデンの重要な輸出品である鉄は、バリスラーゲン地方の鉱山で産出された後、メーラレン湖を経由してストックホルムへ輸送されていた⁴⁰。つまり、ストックホルムは政治的・地理的な要因によってスウェーデン鉄の最大の輸出港であった。そのため、ストックホルムの貿易・海運業を研究対象とすることで、当時のスウェーデン貿易・海運業の動向を広範囲にわたって明らかにできると考える。

1－3. 使用史料

本論文では、主に STR-Online を海運業の分析のために用いる。序論で述べたように、17 世紀においては船舶の往来の記録は残っているが、スウェーデンが免税されていた関係で積荷について不明な点が多い。そのため、貿易面においては、一定の時期で積荷の量が記載されていないので、主に二次文献を用いて分析をしたい。以下では、まず貿易について扱い、次いで海運業を扱う。

1－4. スtockホルム貿易の発展

ストックホルムの鉄輸出貿易

近世スウェーデンの輸出貿易では鉄が最も重要なものであったが、17 世紀初頭においては銅も重要な輸出品であった⁴¹。ボエティウスとヘクシャーによると、1613 年においてはスウェーデンの輸出貿易に占める銅・真鍮の割合は 43.6% であり、鉄・鋼鉄の占める割合は 39% であったのに対して、1685 年では銅・真鍮の割合は 23.5% であり、鉄・鋼鉄の占める割合は 57% であったという（表 1－1 参照）。

表 1－1 17 世紀におけるスウェーデンの輸出品の割合（%）

	1613年	1637年	1640年	1642年	1645年	1649年	1661年	1685年
鉄、鋼鉄	39.0	35.4	39.3	43.2	53.6	46.7	58.2	57.0
銅、真鍮	43.6	27.3	20.0	33.8	29.8	33.3	24.3	23.5
ピッチ・タール	2.0	7.9	10.8	9.4	6.5	6.1	6.0	8.1
その他	15.4	29.4	29.9	13.6	10.1	13.9	11.5	13.4
合計	100	100	100	100	100	100	100	100

出典：Boëthius and Heckscher(1938), LI.をもとに作成。

³⁹ その代表例として挙げられるのが、14 世紀半ばより実施されたボスニア海域商業強制である。これは、ストックホルム・オーボ以北のボスニア湾からの商人はストックホルム以外の都市で商業を行うことを禁止したものである。ストックホルムへの商業の集中については、根本(2007),(2015)を参照。

⁴⁰ 根本(2005a)(2005b)も参照。

⁴¹ 17 世紀のスウェーデンの銅については、Heckscher(1968), pp.85-91. 銅の貿易については谷澤(2011), 補論。

また、鉄輸出量も増えていった。サンドストレームによると、ストックホルムの棒鉄の輸出量は、1600年では9,965 シップポンドであったが、1650年には102,834 シップポンドへと増加した⁴²。さらに、玉木俊明によると、1621～57年にスウェーデンからエーアソン海峡を経由して西欧へ輸出された鉄の量は、バルト海地方全体の鉄輸出量の92.8%を占めていた⁴³。このようにして、鉄が長期にわたってスウェーデンの主要な輸出品へととなったのである。

次に、ストックホルムの鉄の輸出先について述べたい。オストレームがまとめた17世紀における棒鉄輸出先に関する統計データによると、1620年の輸出先としては、リューベックが29%でダンツィヒが14%であったのに対して、オランダは14%に過ぎなかった⁴⁴。しかし、1646年ではリューベックとダンツィヒがそれぞれ21%で、オランダが36%、イギリスは2%。1648年ではリューベックが13%でダンツィヒが15%、オランダが48%、イギリスが3%であった⁴⁵。

スウェーデンからの鉄はダンツィヒなどハンザ諸都市へ輸出されていたが、1620年頃からはオランダへ輸出されるようになり、西欧との貿易関係が形成された⁴⁶。なお、銅も同様にオランダ商人によって西欧へ輸送されるようになった⁴⁷。

17世紀前半から半ばにかけてのストックホルム鉄貿易の発展、そして貿易相手の変化の背景にはスウェーデンの国家政策があった。当時のスウェーデンでは、銅や鉄産業に対してグスタフ2世アードルフによる産業振興策が行われた⁴⁸。その一例としてオランダ商人の誘致が挙げられる。スウェーデンは産業振興を実施するための資本に欠けていたが、その資本をオランダ商人がスウェーデンに提供し、また人的資本も提供した⁴⁹。

⁴² Sandström(1990), ss. 333-337, 400-401.

⁴³ 玉木(2008), 124頁.

⁴⁴ Åström(1963), p.35.

⁴⁵ Åström(1963), p.35.

⁴⁶ スウェーデン・西欧間における貿易関係の形成については、玉木(2008), 147-150頁。Evans and Rydén (2007), p.31. Sandström(1990), ss.335-337.を参照。

⁴⁷ 銅は、17世紀前半においてスウェーデンからハンザ商人の手によってリューベック・オルデスロー・ハンブルク経由で輸送されていたが、17世紀半ばにはオランダ商人の手によってエーアソン海峡経由で輸送されたという。谷澤(2011), 178-181頁。

⁴⁸ Roberts(1958), pp.29-36.

⁴⁹ オランダ商人のスウェーデンへの誘致・移住については、ミュラー(2006), 第一章。オランダからスウェーデンへ移住した商人として、リエージュ出身のルイ・ド・イエール(Louis De Geer)が挙げられる。彼はオランダ、次いでスウェーデンへ移り、スウェーデンの鉱業の振興に努め、スウェーデン経済の発展に寄与した。ルイ・ド・イエールについ

17 世紀後半になると、西欧の主な貿易相手国がオランダからイングランドへと変化した。先ほどのオストレームがまとめた統計によると、1648 年にはストックホルムの棒鉄輸出先はオランダが 48%、イギリスが 3%であったのに対して、1685 年にはオランダが 28%、イギリスが 42%となった⁵⁰。

17 世紀後半も、ストックホルムの棒鉄の輸出はイングランドへの輸出を通じて発展した。その背景には、17 世紀後半から 18 世紀半ばにかけて、イングランドで商業革命と呼ばれる貿易拡張の時代を迎えていたことが挙げられよう⁵¹。

さらに、大北方戦争期においてもストックホルムからの鉄輸出は継続していた。STR-Online によると、1710～19 年の 10 年間で合計 991,890 シップポンドの鉄がストックホルムからエーアソン海峡を西航しており、そのうちイングランドへ 483,407 シップポンドが、オランダへ 409,801 シップポンドが輸送されていた⁵²。

このように「大国時代」のストックホルムの鉄は、17 世紀を通じてオランダ、イングランドへ直接輸出されるようになり、鉄貿易は発展を遂げたのである。スウェーデンは、ハンザ諸都市の貿易網の一部に過ぎなかったが、西欧の商業革命を背景とする鉄需要拡大等の外的要因とスウェーデンの産業振興政策やオランダの資本受入れ等の内的要因によって、西欧との貿易網を形成するようになり、北方ヨーロッパにおける主要国家として経済的にも発展した。

ては、上野(1973)、第六章を参照。また、ドイツからオランダを経てスウェーデンに移住した商人であるモンマ・レーンシェーナ家(Momma-Reenstierna)やグリル家(Grill)に関する研究として、Müller(1998)、Grimshaw(2022)。

⁵⁰ Åström(1963), p.35.

⁵¹ なお、スウェーデン鉄の使用用途については、Hildebrand(1958), pp.15-24.

⁵² STR-Online のデータベースを用いて出港地 (Departure) がストックホルムであるデータを抽出したもの

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWVldHN0YXRlIjp7InNlYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3Rlcil6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbnHNILCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbnHNlfSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeyJuYW1lIjoiaSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZGl6ZWQpIiwiaWZmIjpbGQjOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpbIiN0b2NraG9sbSJdfV0sInBhZ2UiOiJEsInNvcnRvcml6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9>), 2023 年 11 月 18 日接続

から、対象年 (1710～19 年) においてイングランド及びオランダを目的地 (Dest.) とした船舶を対象とし、商品 (Comm.) として記録されていた鉄 (Jern) 及び棒鉄

(Stangjern) の量 (Amount) を集計したもの。なお、1710 年代以降は、「通行税簿」にストックホルム船の積み荷の積載量が記載されるようになったため、STR-Online による貿易量の分析が可能になる。

ストックホルムの塩輸入貿易

スウェーデンの主要輸入品は穀物であるが、既に「大国時代」におけるリガ、レヴァル等のバルト海地域からの穀物輸入に関しては玉木俊明の研究がある⁵³。本章においては、南欧との関係を重要視する観点から、塩の輸入貿易に目を向けたい。バルト海沿岸においては、冬の気候の関係で食料の保存が生存上不可欠であり、その際に塩が用いられていた。バルト海沿岸では塩を生産することが困難であったため、これらの地域では主にリュネブルクの塩を主にリュネベックから輸入していた⁵⁴。しかし、次第にフランスや南欧から輸入されるようになり、スウェーデンも塩の供給を重要視していた⁵⁵。

まず、スウェーデンにおける塩の輸入量について述べたい。ボエティウスとヘクシャーによると、スウェーデン全体の塩輸入量は1637年で55,406バレル、1640年は67,990バレル、1645年で79,864バレルであり、さらに17世紀半ばのストックホルムの輸入量は1658年で67,191バレル、1659年は21,473バレル、1660年は78,521バレル、1661年は41,834バレルであったという⁵⁶。

先述したとおり、スウェーデンは主にリュネベックからリュネブルクの塩を輸入していたが、次第に南欧、特にポルトガルからの輸入が目立つようになった。スウェーデン貿易におけるポルトガルの重要性は、レオス・ミュラーによって指摘されている⁵⁷。17世紀半ばより、スウェーデンはポルトガルから直接塩を輸入するようになった⁵⁸。マグヌス・メルネルによると、1651年のスウェーデンのスペイン産塩の輸入量は11,300バレルでポルトガル産の塩輸入量は8,600バレルであったが、1685年にスペインおよびポルトガル産の塩の輸入量は54,000バレルへ上昇したという⁵⁹。

しかし、大北方戦争期になると状況は大きく変化した。1709年にデンマークが、スウェーデンに対してエーアソン海峡を封鎖したため、スウェーデン船によるポルトガルからの塩輸送量は大きく低下した⁶⁰。そのスウェーデンの塩輸送の停滞を埋め合わせたのがオラ

⁵³ バルト海地域のなかでも、主にリガ及びレヴァルからの輸入に着眼している。玉木(2008), 第四章。

⁵⁴ 斯波(2016)。

⁵⁵ スウェーデンの塩の供給政策について、齊藤(2015), 15-24 頁。

⁵⁶ Boëthius and Heckscher(1938), s.101, 664.

⁵⁷ レオス・ミュラーはスウェーデンの南欧との経済的関係について特に海運業に関して注目している。Müller(2008), pp.93-104. Müller (2009), pp.30-47.

⁵⁸ Müller(2008), p.94. 斎藤・池谷(2013), 8-10 頁。

⁵⁹ Mörner(2000), pp.107-111. この数値は、ストックホルムの個別の数値についてではないが、17世紀後半にストックホルムの塩輸入量が増加したことは推測できよう。

⁶⁰ Lindberg (2009), p.196.

ンダである。1710 年からオランダ商人は、ポルトガルのセトゥバルの塩を盛んにバルト海へ輸送した⁶¹。ストックホルムのポルトガルからの塩輸入は継続していたが、その多くはオランダ船で輸送されたと考えられる⁶²。

スウェーデンは塩を南欧から直接輸入するようになった。輸入貿易からも「大国時代」における貿易網の拡大が推測されよう。

以上、鉄の輸出貿易及び塩の輸入貿易について取り上げたが、次節では鉄及び塩はストックホルム船によってどの程度輸送されていたのか、すなわちストックホルムの海運業について述べていきたい。

1－5. スtockホルム海運業の発展

先述したとおり、17 世紀前半においては、スウェーデンはオランダ商人を誘致し、経済的な関係を形成していった。スウェーデンはオランダと直接貿易を行うようになったが、その輸送はオランダ商人が担っていた。しかし、17 世紀半ばになるとスウェーデンの対外進出により、オランダのバルト海貿易が脅かされるようになり、スウェーデン・オランダ間の利害の不一致が見られた⁶³。なかでも、カール 10 世期のデンマークとの北方戦争(1655～61 年)の際に、オランダがデンマークへ救援の艦隊を派遣したことは、その典型として捉えられよう。そして、次第にスウェーデンはオランダへの依存の脱却を目的として海運業の発展を試みる⁶⁴。

以下では 17 世紀後半の海運業に関して、STR-Online を活用して述べたい。STR-Online は、1666 年頃まで船舶の目的地が記載されていないものが多い。しかし、1666 年以降は目的地が記載されているため海運業の史料として活用できる。

まず、ストックホルムからエーアソン海峡を西航した船舶数及びストックホルム船の内訳について分析をしたい。なお、本論文において積載規模については考察の対象としない。

⁶¹ Lindberg(2009), pp.195-196. またリンドベリによると、1714 年から 1721 年にかけてのストックホルムの塩輸入は、全輸入量 344,844 バレルのうちポルトガルのセトゥバルから 140,938 バレル、アムステルダムから 64,403 バレルであったという。Lindberg (2009), p.199.

⁶² 詳細は本論文の第二章で扱う。

⁶³ リンドブラッドによると、17 世紀前半はスウェーデンとオランダは貿易面において友好的な関係であったが、三十年戦争後から 1686 年頃まで両国の関係が悪化したという。Lindblad(1982), pp.12-15.

⁶⁴ その試みの一つとして、スウェーデンは海運業の促進政策を実施するようになった。1645 年以降、スウェーデン国家は国家歳入の増加、オランダの影響の排除を狙い商船隊建設などを図ったほか、スウェーデンで製造された船舶等に対して優遇措置をとり、スウェーデン海運業・造船業等を助成した。福本(1996), 72-76 頁。Müller, (2009), p.32.

また、本論文における「ストックホルム船」は、船長がストックホルム居住である船舶を指す。換言すれば、「ストックホルム船」とは STR-Online における船長 (Shipmaster) の居住地 (Place) がストックホルムである船を指している。ストックホルム船数は貿易、海運業等に従事したストックホルム居住の商人に関する数値であると考えられるため、本論文においてはストックホルム船長の活動をストックホルム商人の活動と見なして論考を進めていきたい。

表1-2 ストックホルムからエーアソン海峡を西航した船舶数（行先別に分類）

出典：STR-Online

(<https://www.soundtol.nl/#search/eyJmYWVudHN0YXRlljp7InNlYXJjaCI6dHJlZSwic2hpcG1hc3Rlcil6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNlLCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeysJuYW1lIjoiaSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZGl6ZWQpIiwiaWZmllbGQiOiJwbGFhdHNfc3RhbmdRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpblIN0b2NrSG9sbSjdFv0sInBhZ2UiOiJEsInNvcnRvcmlRlcil6InNjaGlwcvGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9> , 2023 年 11 月 18 日接続),
を目的別に分類・集計したもの

表1-2は、ストックホルムを出港しエーアソン海峡を西航した全西航船数とそのうち

のストックホルム船数を表したものである。この表から、17 世紀後半においてどちらも大きく増加したことが把握できる。

このうちストックホルム船が増加した要因の一つとして、先述した国家政策のほかに、17 世紀後半にスウェーデンはヨーロッパ内で中立政策を活用とした海運業を展開したことが挙げられる⁶⁵。

1675 年から 80 年にスウェーデンではデンマークとの間でスコーネ戦争が発生し、ストックホルム船の活動は後退した⁶⁶。しかしながら、1688 年から 97 年にかけてイングランドがアウクスブルク同盟戦争（ファルツ戦争）に参戦すると、ストックホルム船の活動が活発になった。表 1－2 によると、1690 年代においてストックホルム船が 842 隻と、1680 年代の 375 隻から大きく増加したことがわかる⁶⁷。

ストックホルム船数が高い状況は 1700 年代も継続したが、大北方戦争の後期にあたる 1710 年代ではストックホルム船数は 15 隻へと著しく低下する。1709 年にスウェーデンはロシア軍にポルタヴァの戦いで大敗し、フィンランドやエストニア、リヴォニアなどを失った。スウェーデン海運業の停滞もこの状況を反映したものであろう。

スウェーデン海運業が停滞する一方で、西航船全体の数は大きな低下は見られていない。STR-Online の記録によると、1710 年代は、全西航船数は 1,054 隻であり、そのうちロンドン・ニューカッスル・アムステルダム船数は合計で 529 隻であった⁶⁸。つまり、イングランドやオランダ商人が代替的役割を果たしていたと言える。

⁶⁵ 福本(1996), 73 頁。

⁶⁶ この時期にスウェーデンでは盛んに水兵や徴兵され、そしてスコーネ戦争でスウェーデン水軍が壊滅的な打撃を受けたことが一因であろう。入江(2005), 第三章を参照。

⁶⁷ レオス・ミュラーによると、この時期はスウェーデン商人が大船舶を所有するなど海運業の発展が見られた一方で、オランダ船の一部がスウェーデン旗をかがげて航海したこともあるという。Müller(2009), p.34. Müller (2011), pp.124-125. そのため、一部は偽装船の可能性もあったということも補足する。

⁶⁸ STR-Online のデータベースを用いて出港地 (Departure) がストックホルムであるデータを抽出したもの

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWNldHN0YXRlIjp7InNlYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3Rlcil6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbnNlLCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbnNlIiwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeyJuYW1lIjoiaSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZG16ZWQpIiwiaZmllbGQyOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpbIiN0b2NraG9sbSJdfV0sInBhZ2UiOiJEsInNvcnRvcml6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9> , 2023 年 11 月 18 日接続), から, 対象年のストックホルムからの西航船 1,058 隻のうち, 船長の居住地 (Place) がロンドン・ニューカッスル・アムステルダムであった船舶を集計したもの。

西航船の目的地（行先）ごとの分析

ここでは表1－2を用いながら、ストックホルムからの西航船の目的港（行先）について述べていきたい。

まず、イングランドへ向かったストックホルム船数は、1680年代は89隻であったが、1690年代に155隻へ増加し、1700年代も112隻を占め、17世紀末から18世紀初頭にかけて多くの船数が記録されている。

その背景として、1690年代のイングランドの海運業は、先述のとおりアウクスブルク同盟戦争へ参戦したことやフランスの私掠船の影響で停滞していたことが挙げられる⁶⁹。その停滞のなか、ストックホルム船の活動が活発に見られた。ラルフ・デーヴィスによると、1699年におけるイングランドへ輸入されたスウェーデン鉄の4分の3はスウェーデン船で輸送されていた⁷⁰。

また、スウェーデンは鉄の生産国であったため、航海法の下でもイングランドへの鉄輸出が可能であった⁷¹。オストレームによると、航海法の下でスウェーデン船のバルト海交易が活発化し、スウェーデン船のイングランドへの航海が、とりわけイングランドの戦時中に高まったという⁷²。イングランドの航海法は、スウェーデン海運業を発展させる影響を及ぼしたと言える。

次いで、オランダを取り上げる。表1－2のとおり、17世紀後半においてはイングランドに次ぐ数値を維持している。17世紀後半においても、ストックホルムはオランダへの航海を継続していたと言える。

このように、17世紀にストックホルムの海運業は発展した。このことはバルト海沿岸都市とは対照的である。17世紀に、ポーランドのダンツィヒやバルト地方のリガから西欧へ穀物、亜麻・麻、タールが盛んに輸出されていたが、その多くはオランダ船によって輸送されていた⁷³。しかし、スウェーデンは自国船の活躍が見られ、ポーランドなどとは異なるプロセスを辿っていたと言えるだろう。

⁶⁹ Davis(1962), pp.24-25.

⁷⁰ Davis(1962), p.218.

⁷¹ Davis(1962), p.336. 1651, 1660, 1662年にイングランドではオランダ船の排除を目的とした航海法（The Navigation Acts）が発布され、イングランド船か製品の生産国の船でしか輸入ができなくなった。航海法についての詳細は、Åström(1960), pp.3-18.

Scheltjens(2021), pp.54-55.

⁷² Åström(1960), pp.11-13. オストレームはスウェーデン鉄のイングランドへの輸送増加は航海法の影響もあるとする一方、イングランドの鉄需要増大のためであるとしている。Åström(1960), p.17.

⁷³ 17世紀におけるオランダ・ポーランド間の貿易及び海運業に関しては、玉木(2008), 第三章。

表1-3 エーアソン海峡を東航し、ストックホルムへ向かった船舶数(出港地別に分類)

出港地	1660-69年		1670-79年		1680-89年	
	東航船数	ストックホルム船数	東航船数	ストックホルム船数	東航船数	ストックホルム船数
スウェーデン西海岸	18	0	43	3	33	1
イングランド	41	22	315	58	482	89
スコットランド	19	6	70	4	142	0
オランダ	72	31	141	22	178	100
フランス	22	20	59	25	94	48
ポルトガル	64	52	168	65	178	52
その他	39	23	55	10	94	18
不明	10	4	22	5	13	2
計	285	158	873	192	1 214	310

出港地	1690-99年		1700-09年		1710-19年		計	
	東航船数	ストックホルム船数	東航船数	ストックホルム船数	東航船数	ストックホルム船数	東航船数	ストックホルム船数
スウェーデン西海岸	51	8	26	4	3	0	174	16
イングランド	274	155	258	112	248	1	1,618	437
スコットランド	94	29	94	12	89	0	508	51
オランダ	172	132	128	98	224	1	915	384
フランス	192	167	179	169	48	0	594	429
ポルトガル	230	210	273	265	70	0	983	644
その他	57	21	38	7	20	1	303	80
不明	0	0	0	0	1	0	46	11
計	1,070	722	996	667	703	3	5,141	2,052

①東航船数は目的地（Destination）がストックホルムであるデータを抽出したもの

②ストックホルム船数は①のうち居住地（Place）がストックホルムであるものを分類・集計したもの

スコーネ戦争期にストックホルム船の活動が停滞したことは、西航船と同様であった。

スコーネ戦争後の時期では、1690年代と1700年代にストックホルム船数が多く記録されている。そしてSTR-Onlineによると、スウェーデンが大北方戦争で劣勢に直面した1710年代には、ストックホルムへ向かった東航船数703隻のうちロンドン・アムステルダム船数は合計で248隻であった⁷⁴。一方、ストックホルム船数は3隻であった。これらについ

⁷⁴ STR-Online のデータベースを用いて目的地 (Destination) がストックホルムである

ても、西航船と同様のトレンドを辿ったといえる。

東航船の出港地ごとの分析

次いで、東航船の出港地について表 1－3 を参照しながら言及したい。東航船は西航船と比較すると、出港地の多様性が特徴として挙げられ、イングランド・オランダに加え、ポルトガルが主な出港地となっている。

まず、イングランドからの船舶であるが、表 1－3 のとおり 17 世紀後半に東航船数は増加傾向にあり、1680 年代に 482 隻を記録したが、それ以降は減少傾向に入る。しかしストックホルム船数は、1690 年代に 155 隻と 1680 年代の 89 隻から大きな増加を記録した。1700 年代は微減し、1710 年代は 1 隻へと急減した。

次にオランダについて述べたい。表 1－3 が示すとおり、1680 年代から 1700 年代まで東航船数はそれぞれ 141 隻、178 隻、172 隻であった。一方、ストックホルム船数は 1680 年代から 1700 年代にかけてそれぞれ 100 隻、132 隻、98 隻と記録されており、ストックホルム船がオランダからの海運業でも活動していたことが伺える。また、1710 年代もオランダからの東航船数が多く記録されている。先にも述べたが、1710 年代のスウェーデンへの塩輸送においては、オランダ船の活躍が目立っていた。

そして、ポルトガルであるが、ポルトガルはスウェーデンにとって重要な塩の輸入先であり、ポルトガルからの東航船数は、概ね増加傾向にあった。その中で、ストックホルム船の数は、1670・80 年代はそれぞれ 65 隻と 52 隻であったが、1690 年代及び 1700 年代ではそれぞれ 210 隻と 265 隻へと増加している。この増加の背景として、先述のアウクスブルク同盟戦争期のストックホルム海運業の発展が挙げられる。これは、塩がストックホルム船によって輸送されていたと考えられる。

小括

ここで海運業についてまとめてみよう。まず 17 世紀に、スウェーデン海運業が発展し、ストックホルム船で西欧（主にイングランド、オランダ）への航海が行われた。

データを抽出したもの

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWNldHN0YXRlIjp7InNlYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlciI6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbnHNILCjZdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbnHNlSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeyJuYW1lIjoiaSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZG16ZWQpIiwiaZmllbGQyOiOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpbIiN0b2NraG9sbSJdfV0sInBhZ2UiOiJEsInNvcnRvcmlciI6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9> , 2023 年 11 月 18 日接続)から、対象年のストックホルムへの東航船 703 隻のうち、船長の居住地 (Place) がロンドン・アムステルダムであった船舶を集計したもの。

さらに、ストックホルム商人はポルトガルからの海運業にも従事していた。ただし、ポルトガルからストックホルムへ東航した船舶が多く記録されているのとは対照的に、ストックホルムからポルトガルへ西航した船舶は多く記録されていない。つまり、ストックホルムからの西航船の主要目的地が西欧であったのに対して、ストックホルムへの東航船の主要出港地にはポルトガルが加わっている。そのため、ストックホルムは貿易相手国との間を単純に往復するという双務的な経済的関係を形成したと解釈することはできないだろう。以下ではストックホルム商人の航海ルートについて考察したい。

1-6. 西欧貿易とポルトガル貿易との関係

ストックホルム商人の航海ルートを明らかにする史料が STR-Online である。

STR-Online には船長の氏名が示されていて、それを基に商人の西航した際の目的地・東航した際の出港地に着眼することで航海ルートを推測することが可能になる。例えば、ストックホルムとイングランド間の海運業に従事した商人がいたと仮定する。その商人が、ストックホルムとイングランド以外の海運業も行った場合、エーアソン海峡を西航した際の目的地はイングランドであったが、エーアソン海峡を東航した際の出港地はイングランド以外の他都市になっている可能性が浮上する。つまり、船長の氏名に着眼し、西航の目的地と東航の出港地の分析によって、ストックホルム商人が航海したルートを推測できる。

この分析は、先行研究における問題を解決する手法でもある。玉木俊明などの先行研究では、エーアソン海峡を通過した船舶数や積み荷の量的な分析が中心であった。これまでバルト海貿易研究では「エーアソン海峡通行税台帳」が基本的な史料として用いられてきた。「エーアソン海峡通行税台帳」もエーアソン海峡を通過した船舶などの記録を編集したものであり、STR-Online と同様に船舶数・船籍、商品とその分量などが記載されているが、船長の名前までは書かれていない⁷⁵。そこで、STR-Online を活用し船長の氏名も分析することで、これまでの研究以上に包括的に貿易・海運業の実態を明らかにできる。また、オストレームなど従来の研究ではスウェーデン・イギリス間等の双務的な関係に着眼するケースが多かったが、STR-Online の使用によってより広域的な関係を把握することができる。以下では、例として三人のストックホルム商人の航海ルートを見ていきたい。

⁷⁵ 「エーアソン海峡通行税台帳」については、玉木(2008), 101-105 頁に詳細にまとめられているため、本論文における言及は最小限にとどめたい。

表 1－4 ヨハン・スタンゲンベリのエーアソン海峡を通過した日

西航日	行先	東航日	出港地
1695 年 4 月 28 日	ポルトガル	1695 年 12 月 15 日	ポルトガル
1696 年 9 月 24 日	イングランド	1697 年 9 月 22 日	フランス
1698 年 7 月 27 日	イングランド	1699 年 4 月 24 日	ポルトガル
1699 年 11 月 11 日	ポルトガル		
1701 年 11 月 5 日	イングランド	1702 年 7 月 27 日	ポルトガル
1703 年 4 月 22 日	イングランド	1704 年 6 月 29 日	ポルトガル
1704 年 10 月 29 日	イングランド	1705 年 7 月 6 日	ポルトガル
1705 年 11 月 3 日	イングランド		
1706 年 8 月 2 日	オランダ	1707 年 5 月 17 日	ポルトガル
1707 年 10 月 2 日	イングランド	1708 年 6 月 1 日	ポルトガル
1708 年 10 月 27 日	オランダ	1709 年 8 月 29 日	ポルトガル

出典：STR-Online. 既出の表 1－2 ①及び表 1－3 ①の URL のデータから目視で当該人物の情報を抽出したもの

表 1－4 は、ストックホルム商人のヨハン・スタンゲンベリ (Johan Stangenberg) がストックホルムを出港又は目的地とし、エーアソン海峡を通過した日をまとめたものである。

注目に値する点は、主な目的地がイングランドやオランダであったのに対して、東航した際には主な出港地がポルトガルであったということである。ここから、ストックホルムからイングランドやオランダへ航海した後、ポルトガルへ向かい、ポルトガルからストックホルムへ帰港したという可能性が浮上する。

表 1－5 はストックホルム船長ベレンド・サワー (Berend Sour)、表 1－6 はストックホルム船長ティエルク・シプケス (Tierck Sipkes) がエーアソン海峡を通過した日をまとめたものである。

表 1－5 ベレンド・サワールのエアソン海峡を通過した日

西航日	行先	東航日	出港地
1700 年 12 月 22 日	イングランド	1701 年 7 月 26 日	ポルトガル
1701 年 11 月 11 日	ポルトガル	1702 年 5 月 19 日	ポルトガル
1702 年 9 月 2 日	オランダ	1703 年 4 月 14 日	ポルトガル
1703 年 8 月 2 日	オランダ	1704 年 5 月 21 日	ポルトガル
1704 年 9 月 11 日	オランダ	1705 年 5 月 9 日	ポルトガル
1705 年 8 月 18 日	オランダ	1706 年 4 月 5 日	ポルトガル
1706 年 8 月 27 日	イングランド	1707 年 5 月 17 日	ポルトガル
1707 年 9 月 11 日	オランダ	1708 年 6 月 1 日	ポルトガル
1708 年 10 月 7 日	イングランド	1709 年 6 月 10 日	ポルトガル

出典：STR-Online. 既出の表 1－2 ①及び表 1－3 ①の URL のデータから目視で当該人物の情報を抽出したもの

表 1－6 ティエルク・シプケスのエアソン海峡を通過した日

西航日	行先	東航日	出港地
		1696 年 6 月 8 日	ポルトガル
1696 年 9 月 24 日	オランダ		
1698 年 9 月 13 日	オランダ	1699 年 9 月 27 日	ポルトガル
1700 年 10 月 7 日	オランダ		
1701 年 9 月 29 日	オランダ	1702 年 5 月 27 日	ポルトガル
1702 年 12 月 27 日	イングランド	1703 年 8 月 30 日	ポルトガル
1704 年 4 月 28 日	オランダ	1705 年 5 月 9 日	ポルトガル
1705 年 9 月 21 日	イングランド	1706 年 5 月 20 日	ポルトガル
1706 年 9 月 25 日	イングランド	1707 年 5 月 21 日	ポルトガル
1707 年 10 月 5 日	イングランド	1708 年 6 月 1 日	ポルトガル
1709 年 6 月 13 日	イングランド		

出典：STR-Online. 既出の表 1－2 ①及び表 1－3 ①の URL のデータから目視で当該人物の情報を抽出したもの

ベレンド・サワール、ティエルク・シプケスもオランダやイングランドへ西航した後、ポルトガルからストックホルムへ東航している。彼らもまた、ストックホルムからイングランド・オランダへ航海した後、ポルトガルへ向かい、ポルトガルからストックホルムへ帰港したと考えられる。表 1－4，1－5，1－6 から、ストックホルムの商人は、ストックホルム・西欧・ポルトガルの三点をつなぐ海運業を実施したことが伺える。

では、先に取り上げた三人の商人の航海ルートを辿った船舶数は、どれほどの数になるのか。表 1－7 を用いて説明したい。

表 1－7 エーアソン海峡を東航したストックホルム船数、その東航した日の 1 年以内にエーアソン海峡を西航したストックホルム船数とその内訳（行先別に分類）

	ポルトガルを出港し、エーアソン海峡を東航したストックホルム船数 (1)	(1)のうち東航した日の1年前までにエーアソン海峡を西航していた船舶数 (2)	(2)の内訳(行先別) ※3国のみ抜粋	
1690～99年	210	122	オランダ	52
			イングランド	44
			ポルトガル	26
1700～09年	265	192	オランダ	49
			イングランド	90
			ポルトガル	51

出典：STR-Online

(1) は表 1－3 のポルトガルからの東航船と同じ

(2) は (1) の東航日から 1 年前までにエーアソン海峡を西航した船舶を目視で抽出し集計したもの⁷⁶

(3) は (2) を行先 (Dest.) 別に分類し、オランダ・イングランド・ポルトガルの三国のみ抜粋したものの

表 1－7 の (1)「ポルトガルを出港し、エーアソン海峡を東航したストックホルム船数」は、ポルトガルを出港しエーアソン海峡を東へ航海したストックホルム船数を示したものであり、(2)の「(1)のうち東航した日の1年前までにエーアソン海峡を西航していた船舶数」は、エーアソン海峡を東へ航海したストックホルム船数のうち、エーアソン海峡を東へ通過したその日から1年以内にエーアソン海峡を西へ向けて通過していた船舶数を指している。(3)の「(2)の内訳」とは、(2)の船舶がどこに向かったのか行先別に分類したものである。

表 1－7 について補足説明すると、例えば、1690～99 年にはポルトガルからストックホルムへ 210 隻のストックホルム船が東航した。そして、その 210 隻のうち 122 隻がエーアソン海峡を東航した日から一年以内にエーアソン海峡を西航していた。さらに、その 122 隻のうち、オランダへ 52 隻、イングランドへ 44 隻、ポルトガルへ 26 隻が西航していたことを示したものである。

ここからストックホルム船は、主に 1690～99 年から 1700～09 年にかけて、ストックホルムを出港し、イングランド・オランダを経由し、ポルトガルへ行き、ポルトガルから折り返してストックホルムへ戻る海運業を行っていたと考えられよう。

では、ストックホルム商人の船舶は、その航路で何を輸送していたのだろうか。まず、ストックホルムからイングランド・オランダへのルートでは、ストックホルム船は鉄を輸

⁷⁶ スウェーデン商人の航海ルートの把握を目的としているため、厳密に 1 年前のもののみ計上せずに、1 年とさらに 30 日前までのものも誤差の範囲内として計上した。

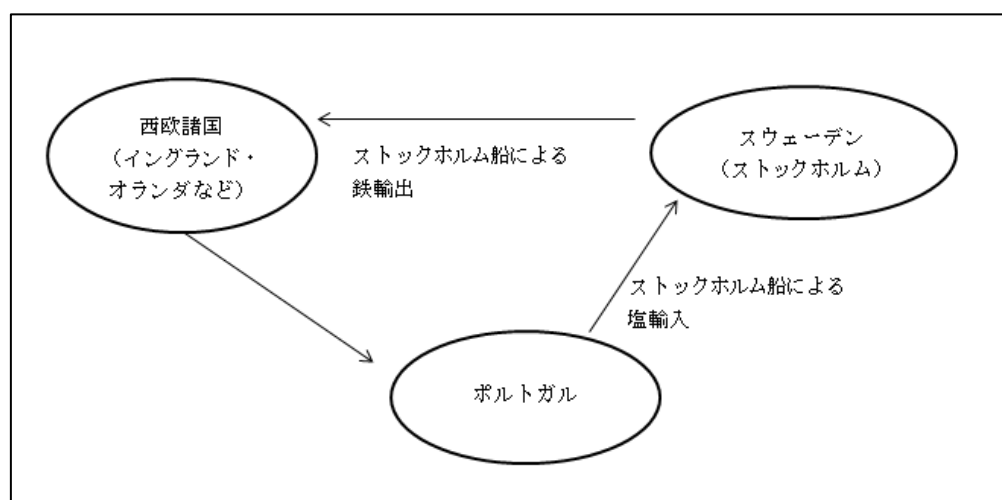
送したとするのが妥当であろう⁷⁷。

一方で、ポルトガルからストックホルムへのルートでは、ストックホルム船は塩を輸送したと考えられる⁷⁸。

イングランド・オランダとポルトガル間で、ストックホルム船はどのような商品を輸送していたかは不明である。ただ、イングランド・ポルトガル間で、イングランドはポルトガルに対して主に毛織物を輸出していた⁷⁹。そのため、ストックホルム船はスウェーデン鉄の他にイングランドの毛織物輸送に携わった可能性も考えられる。

以上のことから、ストックホルムから西航した船舶は、主に 1690～99 年と 1700～09 年にかけて、イングランド・オランダへ鉄を輸送し、そこからポルトガルへ向かい、ポルトガルから塩を輸送しストックホルムへ帰港する、すなわちストックホルム・西欧・ポルトガル間の三点をつなぐ海運業を行っていたと考えられる（図 1－1 参照）。

図 1－1 ストックホルム海運業の発展の図式化



スウェーデンの主要輸出品である鉄は、重くかさばる商品であるが、塩も同様に大きな

⁷⁷ 1691 年から 1710 年にかけても、スウェーデンからオランダ、イングランドへの鉄輸送は盛んに行われていた。玉木(2008), 156 頁。

⁷⁸ 実際に 17 世紀後半には、ポルトガルのセトゥバルからスウェーデン人による塩の輸送が行われていた。Müller(2009), p.35. Müller(2008), pp.93-95.

⁷⁹ この貿易は、主にイングランドからは毛織物の輸送、ポルトガルからはワインやフルーツ、ブラジルからの金塊やダイヤモンドなどの輸送という構造をしていた。本格的な発展は 18 世紀であるが、17 世紀後半においても既に行われていた。Fisher(1971)参照。また、イングランドとポルトガル間の関係については、Shaw(1998)を参照。

積載スペースを必要としていた⁸⁰。そのため鉄の輸送と塩の輸送を同一の船舶で行うことが、積載スペースや商品の性質を考慮すると容易であったと考えられる。

17 世紀後半から 18 世紀初頭にかけてストックホルムの海運業は発展していったが、これはストックホルムの最大の輸出品である鉄の輸送とストックホルムでは産出できない塩の輸送を自国船で行った表れである。つまり、ストックホルムの需要と供給を自国船の力によって満たしたのである。スウェーデンでは塩と穀物が不足していたが、穀物は領土の拡張によって獲得したバルト海地域から確保した⁸¹。しかし、塩はポルトガルへの貿易網形成と自国船での輸送という手段で確保した。それは、スウェーデンの南欧への経済的拡張を示唆するものである。その背景には、塩の確保の必要性和スウェーデン国家による保護海運業政策のほか、イングランドの航海法といったスウェーデン国外の要因も存在していた。

さらに、スウェーデンはオランダ商人のネットワークを利用し海運業を発展させたことも考えられる。アドリアン・フォップス(Adrian Foppes)、アドリアン・ディリクセン(Adrian Diricksen)といったオランダ系(おそらくフリース人)の名前を持つストックホルム居住の商人が STR-Online に記録されている。このような商人は母国とネットワークがあったと思われ、ストックホルム商人はそのようなオランダ人の構築したネットワークを利用して、西欧やポルトガルに進出することを可能にしたと考えられるのではないだろうか。レオス・ミュラーによると、オランダから移住したスウェーデン商人のモンマ・レーンシェーナ家は、17 世紀半ばから後半にかけてオランダの親族とのネットワークを用いて貿易をしたという⁸²。

17 世紀におけるオランダは、ウォーラーステインの「世界システム論」においてヘゲモニー国家とされ、ヨーロッパ国際商業のなかで多大な影響力を有していた。スウェーデンは原材料を西欧諸国へ供給していたことは周知のことであるが、その一方でオランダのネットワークを利用して、自国の海運業を促進させた。そして、1651～62 年にかけてイングランドが航海法を發布し、自国の海運業を発展させてオランダの海運業に対抗したのと同様に、スウェーデンも自国の海運業を発展させ、オランダに対抗したとも言えよう。

17 世紀後半から 18 世紀初頭にかけてのスウェーデンの海運業の進展は、スウェーデンの歴史のなかでも大きな意義を残した。「大国時代」のとりわけグスタフ 2 世アードルフの時代においては、「戦争が戦争を育む(Bellum se ipsum alet)」と表現されるように国外の資源に寄生しながら戦争を遂行する軍事国家であったが、スウェーデン国内が戦場となったスコーネ戦争を機に国内資源を基盤とした財政構造へシフトしていき、17 世紀後半にお

⁸⁰ Müller(2004), p.139.

⁸¹ 玉木(2008), 160-174 頁.

⁸² モンマ・レーンシェーナ家の商業に関しては、Müller(1998), pp.91-121.

いてはグスタフ2世アードルフの時代のような積極的な対外進出は鳴りを潜めた⁸³。

しかし、それは領土的・政治的事象に過ぎなかった。海運業においては、スウェーデンは西欧から南欧へ至る海運業ネットワークの拡張が見られた。そして、そのネットワークは「大国時代」の前半に見られたような戦争を基盤とした国外の資源に依存した構造ではなく、中立を基盤とした国内の海運業を活用した構造であったことも注目に値する。

近代から現代にかけてスウェーデンが中立政策を実施したことは周知のことであるが、レオス・ミュラーによって18世紀後半の英仏対立を利用した中立を基盤とする西欧から南欧に至るスウェーデン海運業の発展が指摘されている⁸⁴。しかし、「大国時代」の後半において中立を基盤としたストックホルム海運業の発展が既に見られていた。そのため、17世紀後半のストックホルム・西欧・ポルトガルの海運業ネットワークの構築は、18世紀の英仏対立のニッチを狙った中立に基づくスウェーデン海運業の発展への前提条件としての役割を果たしたと考えられる。

ところが、ポルタヴァの敗戦以降、ストックホルム海運業は壊滅的な状況に陥った。その間にストックホルムの鉄・塩輸送を担ったのがイングランド・オランダ船であった。結局、ストックホルムは外国船の力によって鉄・塩を輸送する構造へシフトしていった。そのため、オストレームはスウェーデンの国家による保護海運業政策の影響について、表面的であったと高く評価しておらず、スウェーデン海運業の動向は国家政策によってではなく、戦時・平時の状況によって左右されていたとしている⁸⁵。

確かに、大北方戦争によってスウェーデン海運業は壊滅的な打撃を受けた。しかし、オストレームは南欧への海運業の進出、長期的なスウェーデン海運業の発展についてあまり考慮していない。18世紀の間でも、ストックホルムでは西欧諸国との貿易及びフランス・ポルトガル諸国との貿易が行われており、地中海における海運業にも進出した⁸⁶。オストレームの指摘するように、スウェーデン海運業の動向は大北方戦争という国際情勢によって後退した面もあったが、それは一時的なものに過ぎなかった。第三章で述べるように、「大国時代」に形成された自国船で鉄と塩を輸送する形態は、18世紀から19世紀初頭にかけて存続し、それを基盤としてスウェーデン海運業の地中海への進出へと発展を遂げた

⁸³ 「大国時代」における財政改革については入江(2005)、第二～四章を参照。

⁸⁴ Müller(2004)。これは、特に地中海におけるスウェーデン海運業の発展に着眼して研究を行ったものである。

⁸⁵ Åström(1962), p.103.

⁸⁶ 18世紀のスウェーデンの鉄貿易については、Hildebrand(1958)。スウェーデンの貿易の全体像については、Högberg(1969)。オランダとの貿易については、Lindblad(1982)。中立を基盤とした貿易・海運業については、Müller(2004)。フランスとの貿易については、Pourchasse(2011b)。ストックホルムの貿易・海運業の発展については、坂野、玉木(2017)。

のである⁸⁷。

1-7. まとめ

ここで本章の「大国時代」のストックホルムの貿易・海運業についてまとめたい。

17世紀前半では、グスタフ2世アードルフらがオランダ商人を誘致してオランダとの関係を強化し、ストックホルムが西欧と直接貿易をするようになった。

17世紀後半では主要貿易相手がオランダからイングランドへシフトした。また、アウクスブルク同盟戦争期に、ストックホルム船の活動は中立を活用して盛んに行われ、海運業が発展した。

このように17世紀を通じてスウェーデン貿易・海運業が発展したが、とりわけ鉄輸出と塩輸入が目立つ。それらはスウェーデンが自国船で輸送していたが、こ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。そして、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、鉄の供給及びそれらの輸送を満たした。当時のスウェーデンでは、穀物と塩が不足していた。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のである。

スウェーデンは、イングランドの航海法の対象外という特徴的な地位のなかで海運業の進展がみられた。さらに、当時のヘゲモニー国家であったオランダ商人のネットワークを活用した一方で、イングランドと同様にオランダ海運業への対抗のなかで自国の海運業を発展させた。

ところが、大北方戦争の後半にあたる1710年代になると、ストックホルムの海運業が大きく後退した。鉄・塩はオランダ・イングランドの商人によって輸送されるようになり、「大国時代」の終わりと共にストックホルムの海運業は一時的に衰退した。

しかし、西欧への鉄輸出貿易とポルトガルからの塩輸入貿易は形態を変えながらも「大国時代」以後も存続し、18世紀の英仏対立のなかで中立に基づく西欧から南欧へ至るスウェーデン海運業の発展が見られる。17世紀後半から18世紀初頭にかけてのストックホルム海運業の発展は、スウェーデンの南欧への経済的進出の第一歩であったと言えよう。

以上のように、本章においてはストックホルムの貿易及び海運業の発展をSTR-Onlineを用いて述べたが、新たな課題も浮上した。まず、スウェーデン国内情勢と貿易・海運業との関係については不明な点が多く、本論文においては対象外とした。また、STR-Onlineからは貿易収支や海運業に従事した商人の輸送収入、契約内容については不明であり、それがSTR-Onlineの限界点とも言える。しかし、これらも明らかにすることで「大国時代」におけるスウェーデン経済史研究のさらなる飛躍が期待できる。スウェーデン国内経済との関係、貿易収支、輸送収入、契約内容については今後の研究課題として検討したい。

⁸⁷ 詳細は、本論文の第三章及び坂野、玉木(2017)を参照。

第二章．大北方戦争期におけるストックホルムの貿易・海運業について

2－1．はじめに

第二章では、大北方戦争期（1700～1721 年）におけるストックホルムの貿易・海運業について検討する。スウェーデン王カール 12 世（1697～1718 年）は、大北方戦争に参戦し、序盤においては有利な情勢であった。しかしながら、1709 年にポルタヴァの戦いに敗北すると、スウェーデンは劣勢となり、1710 年には当時のスウェーデン領であったリガが陥落し、1718 年にはカール 12 世が戦死した。

そして、1720 年にデンマークとフレデリクスボー条約にて講和が成立、次いで 1721 年にロシアとニスタット条約が締結され、バルト海地方の覇権の地位をロシアへ譲ることとなった。「大国時代」において形成されたスウェーデン強国の時代は終結を迎え、バルト海地域等ヨーロッパ大陸側の領土を数多く損失した。

本章では、大北方戦争がスウェーデンの貿易・海運業に対してどのような影響をもたらしたのかについて考察する。第一章で述べたように、「大国時代」のスウェーデンはストックホルムを中心とし、オランダ商人のネットワークを用いつつ、中立国の地位を利用し、海運業及び貿易の発展が見られた。とりわけ、1790 年代から 1800 年代にかけてストックホルム・西欧・ポルトガルとの三点を結ぶ海運業・貿易が発展したが、1710 年代に大きな後退が見られた。

第一章で示したように、ストックホルム船の数は 1710 年代にはごく僅かに記録されている程度である。そのため、ストックホルム海運業は大北方戦争期に大打撃を受けたことは明白であろう。

また、第一章で、大北方戦争期後半のストックホルム船の衰退は一時的なものであったと述べたが、第三章で述べるように、18 世紀にかけてストックホルム海運業はさらなる発展を遂げることになる。

ところで、本章において着眼したい事柄については、第一章の表 1－2 及び表 1－3 の 1710 年代において、ストックホルムからの西航船及びストックホルムへの東航船の数自体に大きな低下は見られていないことである。つまり、ストックホルム海運業は衰退したが、スウェーデンの貿易及びストックホルムを往来する海運業が大北方戦争期においても継続していたことについて、本章では注視したいと考える。

2－2．大北方戦争期の研究史及び本章の狙い

大北方戦争期におけるスウェーデンの海運業・貿易の研究については、リンドベリによ

る塩貿易の研究等が存在するが、全体の数としては少ないというのが現状である⁸⁸。

「大国時代」のスウェーデンの貿易について盛んに研究したオストレームにおいても、大北方戦争期を研究対象から外したものが多い⁸⁹。また、レオス・ミュラーの研究についても大北方戦争期については、スウェーデン海運業及び貿易が停滞していたと述べたうえで、その後の 1724 年のスウェーデン航海法の制定に注目している傾向にある⁹⁰。つまり、大北方戦争期におけるスウェーデン貿易・海運業の研究については、注目度が低い状況にあると言える。

その要因として、デンマークがエーアソン海峡を封鎖し、スウェーデン貿易・海運業自体が大きく衰退したことが挙げられる。第一章で述べたように、とりわけ 1709 年のポルタヴァの戦い敗北後は、STR-Online を見てもストックホルム船の活動はほぼなくなった。ポルタヴァの戦い敗北後のスウェーデンを取り巻く国際的情勢によって、大北方戦争期のスウェーデン海運業・貿易については深く考察されていないと言えよう。

しかし、大北方戦争期は「大国時代」の末期であると同時に、スウェーデンが中立国・小国として歩み始めるきっかけとなったスウェーデン史において重要な時期である。先行研究の問題点として、大北方戦争が「大国時代」の末期として扱われてきた関係で、大北方戦争をスウェーデンの海運業・貿易史の長期的なトレンドのなかに組み込まれずに深く考察されてこなかったことが挙げられる。つまり、大北方戦争期を「大国時代」及び「自由の時代」(1718～72 年)を含めた長期的な視点のなかで考慮したものは決して多くはない。

そこで、本章では、大北方戦争期におけるスウェーデンの貿易・海運業について、「大国時代」について述べた第一章と「自由の時代」から 19 世紀初頭にかけて述べた第三章の間で取り上げることにより、大北方戦争期のストックホルム海運業・貿易史を長期的なトレンドのなかに組み込むことを試みる。

さらに、その動向について精査すると同時に、ストックホルム船に代わってどこが貿易・海運業を担っていたのかについて詳しく述べていきたい。本章を、第一章の「大国時代」と第三章の「自由の時代」から 19 世紀初頭にかけてのストックホルム貿易・海運業の橋渡しとしたい。

⁸⁸ Lindberg(2009)。

⁸⁹ Åström (1960) (1962) (1963) (1973)。

⁹⁰ Müller(2008), p. 96. Idem.(2009), p.35. Idem.(2011), p.125

2-3. 大北方戦争期のストックホルム海運業

表2-1, スtockホルムを出港し, エーアソン海峡を西航した船舶数

目的地	1700年	1701年	1702年	1703年	1704年	1705年	1706年	1707年	1708年	1709年	1710年
イングランド	85	89	61	57	50	62	50	64	57	33	86
スコットランド	14	13	9	10	10	17	4	5	14	13	9
オランダ	28	22	18	20	16	30	27	21	16	12	57
フランス	11	11	6	10	10	15	8	9	4	6	1
ポルトガル	3	13	3	11	7	7	17	21	4	7	2
その他	9	5	4	6	5	2	8	2	5	7	1
不明	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	1
計	150	153	101	115	98	135	114	123	100	78	157

目的地	1711年	1712年	1713年	1714年	1715年	1716年	1717年	1718年	1719年	1720年	1721年	計
イングランド	47	62	83	87	41	39	4	0	67	102	46	1,272
スコットランド	12	13	17	8	10	11	1	0	27	18	18	253
オランダ	37	33	51	42	36	9	14	24	53	48	23	637
フランス	0	2	4	19	6	0	0	0	3	6	0	131
ポルトガル	4	0	2	2	2	0	1	0	1	3	2	112
その他	1	1	1	2	4	4	0	0	5	12	4	88
不明	2	0	1	1	0	2	0	0	0	2	3	16
計	103	111	159	161	99	65	20	24	156	191	96	2,509

表2-2, スtockホルムを出港し, エーアソン海峡を西航したストックホルム船数

目的地	1700年	1701年	1702年	1703年	1704年	1705年	1706年	1707年	1708年	1709年
イングランド	8	28	48	44	46	46	33	50	38	19
スコットランド	1	2	0	2	2	4	0	0	4	7
オランダ	11	20	18	15	16	22	25	21	13	9
フランス	3	11	5	10	10	15	8	9	4	5
ポルトガル	1	12	3	11	7	7	16	21	4	7
その他	3	2	1	3	2	1	4	0	4	2
計	27	75	75	85	83	95	86	101	67	49

目的地	1711年	1712年	1713年	1714年	1715年	1716年	1717年	1718年	1719年	1720年	1721年	計
イングランド	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	374
スコットランド	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
オランダ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	170
フランス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80
ポルトガル	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	90
その他	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	23
計	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	759

出典: STR-Online. 表2-1 は STR-Online よりストックホルムを出港し, エーアソン海峡を西航した船舶を集計したもの. 表2-2 はストックホルムを出港し, エーアソン海峡を西航した船舶を集計し, 船長の居住地がストックホルムであるものを計上したもの

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWNIbHN0YXRlJp7InNIYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlciI6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNILCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm>)

[1pc2MiOmZhbHNlfSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeyJuYW11lloiSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZGl6ZWQpIiwizmlldGQpOjIwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpbIlN0b2NraG9sbSJdfV0sInBhZ2UiOjEsInNvcnRvcml6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9](#) , 2023 年 11 月 18 日接続)

表 2－1 は、1700 年から 1721 年にかけてストックホルムを出港し、エーアソン海峡を西航した全船舶数と各船舶を目的別に分類したものである。表 2－2 は、そのうちのストックホルム船のみを計上したものである。

表 2－1 が示すように、西航船で最も多くの数が記録された行先がイングランドである。年によって変動は見られるものの、1700 年から 1716 年にかけて全西航船のうち半分前後の船がイングランドを目的地としていた。1717 年及び 1718 年においては、イングランドへ西航した船舶は僅かしか記録されていないが、1719 年から 1721 年にかけては再び全西航船のうちの半分前後がイングランドを占めるようになった。

イングランドに次ぐ船舶数が記録された行先が、オランダである。オランダへ向かった西航船数は、1716 年及び 1717 年を除いて、イングランドを上回ったことはないが、イングランドに次ぐ数を保ち続けていた。

また、スコットランド、フランス、ポルトガルへ向かった船舶もあるが、これらの地域については、1711 年から 1721 年にかけてごく僅かしか記録されていない。

これらのことから、大北方戦争期において、ストックホルムからの西航船の主な目的地はイングランドであり、次いでオランダであったと言える。

続いて、西航船のうちのストックホルム船について、表 2－2 を参照しながら見てみたい。1700 年から 1709 年にかけては、全西航船に占めるストックホルム船の割合は、5 割を上回っている時が多く、特に 1704 年においては 8 割を超えている。しかし、1710 年では 1 割を占める程度になり、1711 年から 1721 年では、ストックホルム船はほぼ皆無となっている。

以上のことから、ストックホルム船の活動は 1709 年までは活発であったが、1710 年以降はその活動はほぼ見られなくなったと言えよう。

表 2－3，ストックホルムへ向けてエーアソン海峡を東航した船舶数

出港地	1700年	1701年	1702年	1703年	1704年	1705年	1706年	1707年	1708年	1709年	1710年
イングランド	60	40	22	28	16	24	20	19	12	12	43
スコットランド	15	8	10	11	10	11	5	11	5	10	5
オランダ	18	13	15	14	11	21	12	8	7	9	29
フランス	14	8	8	7	17	24	29	24	31	17	8
ポルトガル	24	10	32	29	29	28	28	29	38	25	3
その他	10	7	5	12	4	7	6	4	5	4	2
不明	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1
計	141	86	92	101	87	118	100	95	98	77	91

出港地	1711年	1712年	1713年	1714年	1715年	1716年	1717年	1718年	1719年	1720年	1721年	計
イングランド	21	36	38	37	31	21	0	0	17	60	22	579
スコットランド	6	12	8	9	17	20	0	0	2	10	18	203
オランダ	35	30	36	23	27	9	0	0	35	32	34	418
フランス	0	0	14	12	5	4	0	0	5	13	9	249
ポルトガル	0	8	15	25	6	8	0	0	5	10	11	363
その他	1	1	1	3	5	6	0	0	5	22	25	135
不明	0	0	1	1	2	8	0	0	1	7	14	38
計	63	87	113	110	93	76	0	0	70	154	133	1,985

表 2－4，ストックホルムへ向けてエーアソン海峡を東航したストックホルム船数

出港地	1700年	1701年	1702年	1703年	1704年	1705年	1706年	1707年	1708年	1709年	1710年
イングランド	4	6	14	17	12	15	15	15	7	7	1
スコットランド	0	1	1	1	1	4	0	2	1	1	0
オランダ	4	9	13	12	10	18	10	7	7	8	1
フランス	11	8	7	7	15	21	29	24	31	16	0
ポルトガル	21	9	32	28	29	28	27	28	38	24	0
その他	0	1	0	3	1	1	1	1	3	0	0
不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	40	34	67	68	68	87	82	77	87	56	2

出港地	1711年	1712年	1713年	1714年	1715年	1716年	1717年	1718年	1719年	1720年	1721年	計
イングランド	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	113
スコットランド	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
オランダ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	99
フランス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	169
ポルトガル	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	264
その他	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	14
不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	671

出典：表 2－3 は STR-Online よりストックホルムへ向けてエーアソン海峡を東航した船舶数を集計したもの、表 2－4 は STR-Online よりストックホルムへ向けてエーアソン海峡を東航した船舶数を集計し、船長の居住地がストックホルムであるものを計上したもの

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWNIldHN0YXRlIjp7InNIYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlciI6ZmFsc2UsImRlcGFyYHdyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNlLCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlIiwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeWJuYW1lIjoiaSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZG16ZWw>)

表 2－3 は、1700 年から 1721 年にかけてストックホルムを目的地し、エーアソン海峡を東航した全船舶数と各船舶を行先別に分類したものである。表 2－4 は、そのうちのストックホルム船のみを計上したものである。

表 2－3 のとおり、東航船で最も多くの数が記録された出港地がイングランドである。年によって変動は見られ、年によってはポルトガルから来た東航船を下回ること確認できるが、1717 年及び 1718 年を除いて、継続的にイングランドから船舶がストックホルムへ来航していたことがわかる。

イングランドに次ぐ船舶数が記録された出港地が、オランダである。オランダから来た東航船数は、1711 年から多くの数が記録され、イングランドを上回る年も存在した。他方、東航船の出港地の特徴として、フランス及びポルトガルからストックホルムへ向かった船舶が多数見られたことが挙げられる。

これらのことから、大北方戦争期において、ストックホルムへの東航船についても、主な出港地はイングランドであり、次いでオランダであったことが言える。特に、1700 年から 1709 年にかけてはイングランドを上回る数が計上された年もあった。しかし、その後の 1710 年から 1719 年においては持ち直した年も見られたものの、1700 年代と比較すると低水準となったことも言える。

続いて、東航船のうちのストックホルム船について、表 2－3 を参照しながら見てみたい。1702 年から 1709 年にかけては、全東航船に占めるストックホルム船の割合は、5 割を上回っている時が多い。しかし、1710 年以降では、ストックホルム船はほぼ皆無となっている。

以上のことから、ストックホルム船の活動についても西航船と同様に 1709 年までは活発であったが、1710 年以降はほぼ見られなくなったと言えよう。

表 2－1 から 2－4 の内容について、冒頭で述べたように、ストックホルムを往来した西航船及び東航船については、大北方戦争期にかけても 1717 年及び 1718 年の例外はあるものの、継続的に確認できる。しかし、ストックホルム船については、1709 年以降ほとんど見られなくなったことがわかった。

その一方で、1710 年代にかけて、1717 年及び 1718 年を除いてストックホルムを往来した西航船及び東航船の数自体に大きな衰退は見られない。以下では、1710 年代にストックホルム船に代わってストックホルムの海運業に従事した船舶を STR-Online を用いて分析したい。

表 2－5，ストックホルムを出港し，エーアソン海峡を西航した船舶数

目的地		1710年	1711年	1712年	1713年	1714年	1715年	1716年	1717年	1718年	1719年	1720年	1721年	計
イングランド	全西航船	86	47	62	83	87	41	39	4	0	67	102	46	664
	イングランド船	58	45	62	81	86	40	38	4	0	61	95	44	614
オランダ	全西航船	57	37	33	51	42	36	9	14	24	53	48	23	427
	オランダ船	57	37	32	47	40	31	8	14	23	52	47	22	410
スコットランド	全西航船	9	12	13	17	8	10	11	1	0	27	18	18	144
	スコットランド船	9	12	13	17	8	10	11	1	0	26	18	18	143
ポルトガル	全西航船	2	4	0	2	2	2	0	1	0	1	3	2	19
	オランダ船	1	4	0	2	2	2	0	1	0	0	1	0	13

出典：全西航船については，表 2－1 に同じ．イングランド船，オランダ船，スコットランド船の船舶については，STR-Online よりストックホルムへ向けてエーアソン海峡を東航した船舶数を集計し，船長の居住地がイングランド，オランダ，スコットランドであるものを計上したもの

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWNIIdHN0YXRlIjp7InNlYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlciI6ZmFsc2UsImRlcGFyZHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNILCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlIiwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeYJuYW11IjojSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZG16ZWQpIiwZmllbGQiOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpblIN0b2NraG9sbSJdfV0sInBhZ2UjOjEsInNvcnRvcnRlciI6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9> ， 2023 年 11 月 18 日接続)

表 2－6，ストックホルムへ向けてエーアソン海峡を東航した船舶数

出港地		1710年	1711年	1712年	1713年	1714年	1715年	1716年	1717年	1718年	1719年	1720年	1721年	計
イングランド	全東航船	43	21	36	38	37	31	21	0	0	17	60	22	326
	イングランド船	41	21	36	38	37	28	20	0	0	16	59	21	317
オランダ	全東航船	29	35	30	36	23	27	9	0	0	35	32	34	290
	オランダ船	27	29	24	32	21	25	8	0	0	34	31	30	261
スコットランド	全東航船	5	6	12	8	9	17	20	0	0	2	10	18	107
	スコットランド船	5	6	12	8	8	13	15	0	0	2	4	17	90
ポルトガル	全東航船	3	0	8	15	25	6	8	0	0	5	10	11	91
	イングランド船	0	0	2	14	21	4	3	0	0	2	3	6	55
	オランダ船	2	0	5	1	4	2	0	0	0	3	6	5	28

出典：全東航船については，表 2－3 に同じ．イングランド船，オランダ船，スコットランド船の船舶については，STR-Online よりストックホルムへ向けてエーアソン海峡を東航した船舶数を集計し，船長の居住地がイングランド，オランダ，スコットランドであるものを計上したもの

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWNIIdHN0YXRlIjp7InNlYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlciI6ZmFsc2UsImRlcGFyZHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNILCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlIiwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeYJuYW11IjojSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZG16ZWQpIiwZmllbGQiOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpblIN0b2NraG9sbSJdfV0sInBhZ2UjOjEsInNvcnRvcnRlciI6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9> ， 2023 年 11 月 18 日接続)

まず，表 2－5 から西航船については，各地域ともにストックホルム船に代わってそれぞれの母国船の活動が見られる．例えばイングランドへの西航船はイングランド船が大部分を占めるようになったのである．ただし数そのものは少ないがポルトガルへの西航船については，ポルトガル船ではなく，オランダ船が多く見られた．

以上のことから、1710 年から 1721 年にかけて、ストックホルム船の活動はほぼ見られなくなったと同時に、イングランドやオランダをはじめとする各地域との船舶の往来が確認できる。そして、その船舶は主に母国船が多くを占めており、とりわけイングランド及びオランダ船の活動が多く見られ、その一方でポルトガルとの航海にも従事していたと言える。つまり、大北方戦争期の後半では、ストックホルム船の活動の衰退した反面、イングランド船及びオランダ船の活動が活発になったのである。

続いて、大北方戦争期のストックホルムの貿易について述べたい。1710 年以降は、スウェーデン船のエアソン海峡通行税の免税措置が解除されたため、積荷の積載量等の情報が STR-Online に記載されるようになった。そのため、ストックホルムから輸送された鉄がどの量がどこに向かったのか解析することが可能となる。

目的地		1710年	1711年	1712年	1713年	1714年	1715年	1716年	1717年	1718年	1719年	1720年	1721年	計
イングランド	計	77,002	47,818	48,758	71,801	81,604	50,867	40,582	3,932	0	61,043	81,295	39,716	604,418
	ロンドン	47,830	26,395	28,627	43,357	60,850	45,614	25,780	2,555	0	41,234	54,559	21,317	398,118
	ハル	15,379	5,210	10,867	7,014	8,735	2,410	5,443	0	0	5,286	7,860	9,840	78,044
	ニューカッスル	9,065	11,006	8,758	7,911	2,463	872	698	615	0	2,893	4,338	1,749	50,368
スコットランド	計	4,825	5,956	4,695	8,454	3,863	4,499	4,645	820	0	14,963	6,730	7,038	66,488
オランダ	計	84,879	36,760	31,393	59,032	34,680	48,087	17,179	21,568	36,514	39,709	22,413	19,042	451,256
	アムステルダム	84,879	36,760	31,393	59,032	34,680	48,087	17,179	21,568	36,514	39,709	22,285	19,042	451,128
フランス	計	324	0	266	523	9,968	3,509	0	0	0	679	1,797	0	17,066
ポルトガル	計	2,358	4,706	0	2,297	1,295	2,738	0	2,733	0	499	3,124	2,173	21,923
その他	計	162	802	480	375	1,492	2,547	1,657	0	0	2,058	3,912	1,120	14,605
不明	計	416	1,598	0	491	746	0	1,243	0	0	0	843	2,195	7,532
計		169,966	97,640	85,592	142,973	133,648	112,247	65,306	29,053	36,514	118,951	120,114	71,284	1,183,288

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWVudHN0YXRlIjp7InNlYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3Rlcil6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbnHNILCjZdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbnHNlfSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeysJuYWw1IljoisSG9tZSBwb3J0IChtzdGFuZGFyZGl6ZWQpliwiZmllbGQiOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpblIN0b2NrGS9sbSjdFv0slnBhZ2UiOjEsInNvcnRvcnRlcil6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9>, 2023年11月18日接続)

続いて、スウェーデンの主要輸入品である塩 (salt) について見てみたい。表 2－8 は、エーアソン海峡を東航し、ストックホルムへ向かった船舶の塩の積載量を出港地別にまとめたものである。例えば、1710 年にオランダからストックホルムへ 1,283 ラストの塩がエーアソン海峡を西航したことを意味する。

表 2－8 からストックホルムへ輸送された塩は、主にオランダとポルトガルから供給されていたことがわかる。表 2－6 の内容と照らし合わせると、オランダへ輸送された塩についてはオランダ船で輸送されていたと考えられる。

また、表 2－6 の内容から、ポルトガルからの塩については、主にイングランド及びオランダ船で輸送されていた。つまり、1710 年代のポルトガルからの塩輸送については、ストックホルム船の代替的な役割を果たしていたのがイングランド船及びオランダ船であったと言える。1710 年まではポルトガルのセトゥバルからスウェーデンへ塩の輸入があったが、1709 年にデンマークが大北方戦争へ参戦し、海峡を封鎖すると、スウェーデンはポルトガルから塩を直接輸入することが困難となった⁹²。リンドベリによると、1714 年及び 1715 年にオランダ船によるポルトガル塩のスウェーデンへの輸入が急増した⁹³。

ここから、第一章で述べたストックホルム船のポルトガルへの進出、ストックホルム・西欧・ポルトガルの三点を結ぶ海運業ルートの成立については、1710 年代に衰退したと言える。さらに、本章の内容からその時期にストックホルム船の代替的役割を果たしたのがイングランド船及びオランダ船であることがわかった。

他方、リンドベリによると、1717 年及び 1718 年に当時のプロイセン領のケーニヒスベルクからストックホルムへの塩輸入が急増したという⁹⁴。その理由としては、ケーニヒスベルクはスウェーデンとの経済的関係を重要視しており、またロシアの強大化を歓迎していなかったからであるという⁹⁵。また、リンドによると、イエーテボリへの塩輸入が、1714 年には 8,161 バレルであったのに対して、1715 年には 27,420 バレル、1716 年には 38,516 バレル、1717 年には 29,484 バレル、1718 年には 27,742 バレル、1719 年には 18,775 バレルであったという⁹⁶。

このように、大北方戦争期においてもスウェーデンは様々な地域から塩の輸入が行われていた。これについて、リンドベリは 1724 年のスウェーデン航海法の制定に関する主要

⁹² Lindberg(2009), p.196.

⁹³ Lindberg(2009), p.196.

⁹⁴ Lindberg(2009), p.199, 200.

⁹⁵ Lindberg(2009), p.199.

⁹⁶ Lind(1923), p.50-51.

な理由は、大北方戦争期にスウェーデンの塩輸入が減少したためとは言えないとした⁹⁷。

2-5. まとめ

以上のように、大北方戦争期においてストックホルム海運業は大きく衰退した。エーアソン海峡を通過したストックホルム船の数は、ポルタヴァの敗戦後に大きく低下した。

しかしながら、ストックホルムを往来した船舶数自体に大きな低下は見られない。ストックホルム船の代替的役割を果たしていたのが、イングランド船・オランダ船である。とりわけ、オランダ船はポルトガルからストックホルムへの航海も行っており、「大国時代」に形成されたストックホルム・西欧・ポルトガル間の航海ルートの一部を踏襲していたとも言える。

また、ストックホルム鉄貿易についても、イングランド及びオランダへの輸出は継続して行われていた。鉄貿易の観点から、ストックホルムの鉄輸出についてポルタヴァの戦い以後も大きな衰退は見られなかったと言える。これらについても他国船の輸送あるいは他地域経由での貿易によって維持されていた。他方、先述したとおり、スウェーデン鉄はケーニヒスベルク等の他地域を経由して供給されていたケースもあったと考えられる。

塩貿易について、ポルトガルやオランダからの輸入が行われていた。ポルトガルからの塩は、表2-6のようにイングランド及びオランダ船によって行われていた。また、リンドベリが言及したように、ケーニヒスベルク経由での輸入も存在した。ストックホルムの塩貿易についても、他国船の輸送あるいは他地域経由による貿易によって維持されていたのである。

このように、ストックホルムの貿易については、他国船の活動によって維持されていたことが確認できたが、海運業については、ストックホルム船の活動はほとんど見られなくなった。つまり、大北方戦争によるスウェーデンへのネガティブな影響は、貿易というよりもむしろ海運業に対して大きくもたらしていたと言える。「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。このような状況の中、1724 年のスウェーデン航海法の制定を迎えるわけである。第三章で述べるように、スウェーデン航海法の制定以後、ストックホルムの海運業は「二層貿易」という形態で発展を見せるが、スウェーデン航海法について論じるにあたって、背景として大北方戦争期におけるストックホルム海運業の停滞が存在したことを注視すべきであり、スウェーデン保護海運業政策の転機として捉えることができよう。

⁹⁷ Lindberg(2009), p.201.

第三章. 18 世紀及び 19 世紀初頭におけるストックホルムの貿易・海運業－「二層貿易」の発展と衰退－

3－1. はじめに

第三章では主に 18 世紀及び 19 世紀初頭にかけてのストックホルムの貿易・海運業について述べていく。第一章で扱ったように、スウェーデンは「大国時代」に南欧への進出を果たしたが、大北方戦争敗北によってストックホルムの海運業は一時的に衰退した。しかし、大北方戦争終結後も西欧の鉄需要とストックホルムの塩需要は安定的に存在しており、ストックホルムの貿易は発展した。また、1724 年にスウェーデン航海法(Produktplakatet)が出され、ストックホルムの海運業も発展した。さらに、国家による地中海への保護海運業政策が行われ、ポルトガル、地中海沿岸都市との貿易・海運業の発展が目立った。

このように、18 世紀前半から後半にかけてのストックホルムでは、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「二層貿易」が形成された。

本章では、この「二層貿易」が果たした役割と意義を通じて、近世スウェーデン史における新たな視点と側面を提示するとともに、フランス革命・ナポレオン戦争による「二層貿易」の崩壊についても述べていきたい。

3－1－1. 18 世紀スウェーデンの研究史

まず、18 世紀のスウェーデンの貿易に関する研究として、スウェーデン経済史の大家であり経済学者としても著名なエリ・フィリップ・ヘクシャーが挙げられる⁹⁸。ヘクシャーは、国際経済学のヘクシャー＝オーリンの定理が主要な業績として知られているが、スウェーデン経済史も専門としていた。彼はスウェーデンの重商主義政策に対して批判的なリベラリズムの立場で経済の幅広い分野において研究を行った。その後、スウェーデン貿易に関する研究が相次いで登場するようになった⁹⁹。

近年では、レオス・ミュラーが、国家の政策を重要視するというヘクシャーに対して批

⁹⁸ Heckscher(1950)(1968)など。

⁹⁹ スウェーデン鉄貿易に関しては、Hildebrand(1958)。スウェーデン商人に関しては、Samuelsson(1955)。スウェーデンのタール貿易に関しては、Åström(1988)。スウェーデン貿易の全体像を示した研究として、Rice(1965)。Högberg(1969)が挙げられる。近年になると、従来注目されてこなかった植民地物産の貿易についての研究が行われるようになった。Rönnbäck(2006)。日本においては、根本聡の研究などがある。根本(2007)。

判的な立場から研究を多く生み出している¹⁰⁰。彼の研究の特徴として、18世紀においてはスウェーデン国家の重商主義政策や中立政策が、特に地中海におけるスウェーデン海運業を発展させたものとして肯定的に捉えたことである。彼は、スウェーデンとフランス及び南欧との関係を重視しており、広域的なスウェーデンの海運業ネットワークを立証した。

これに対して、大北方戦争終結後の18世紀における西欧諸国及びバルト海沿岸都市との関係を重視しているのが玉木俊明である¹⁰¹。彼は、スウェーデンの本国と大北方戦争敗北によりスウェーデンが損失したバルト地方（現在のバルト三国に相当）との貿易が大北方戦争後も継続していたことを明らかにし、西欧から見てスウェーデンは鉄の主要供給国としての役割を果たし続けたことを示した。これらの西欧諸国やバルト海沿岸都市との貿易は、17世紀に既に行われており、経済的には「バルト海帝国」は崩壊していないとした。このように玉木は、ミュラーとは異なりバルト海沿岸や西欧との関係を重視している。

このように近年においては、ミュラーによるスウェーデンの南欧に至る広大なネットワークを強調する研究や、玉木のスウェーデンと西欧及びバルト海沿岸都市との関係を重視する研究などがある。

3-1-2. 問題設定及び本章の目的

本章においては、ミュラー及び玉木の研究を参考に考察した新たな概念を用いて論を進めていきたい。

まず、スウェーデンのフランス・南欧との関係について、ミュラーが指摘しているとおり、18世紀のスウェーデンが行った重商主義政策と中立政策による影響が大きいと考えられる。また、18世紀にフランス・南欧との貿易・海運業が先行研究によって明らかになっている以上、18世紀のスウェーデン貿易史を扱うにあたって、それを考慮しないわけにはいかないだろう。

一方で、玉木が指摘している西欧諸国及びバルト海沿岸都市との関係も重要であろう。18世紀のスウェーデンの最大貿易相手国はイングランドであったこと、それがスウェーデンの貿易の中心でもあったことを見逃すわけにはいかない。

以上の先行研究を踏まえると、18世紀のスウェーデンでは、西欧諸国及びバルト海沿岸都市との結びつきとフランス・南欧との結びつきが存在していたと言える。スウェーデンの貿易は、大北方戦争終結後も17世紀に行っていた西欧やバルト海沿岸都市との貿易を維持しつつ、そのネットワークをヨーロッパ南部へ拡張していったと見なせるのではないだろうか。

そのようなスウェーデン貿易の拡張のプロセスを示すことによって、18世紀の「自由の

¹⁰⁰ Müller(2004).ミュラー(2006).また、サムエルソンのようにスウェーデン商人にも注目し、商人が形成したネットワークの重要性を指摘した。Müller(1998).

¹⁰¹ 玉木(2008).

時代」(1719～1772 年)においてもスウェーデンの貿易・海運業は発展したことを示すことができると考えられる。そこで、本章では、先に挙げたスウェーデンの二つの貿易を基盤とし、論を進めていきたいと考える。

その二つから成る貿易構造は、スウェーデンのイギリス、オランダ、バルト海沿岸都市との貿易及びフランス、南欧との貿易の二つから構成される。なお本章においては、前者のイギリス、オランダ、バルト海沿岸都市との貿易を「古層貿易」、後者のフランスや南欧との貿易を「新層貿易」という名称で述べていきたい。

ミュラーや玉木の研究を踏まえると、「古層貿易」は 18 世紀以前の段階で既に発展していた貿易であり、「新層貿易」は 18 世紀になって本格的に発展していった貿易であると考えられる。そのため「古層貿易」は、18 世紀においては旧来から存在する貿易であり、ベースとなる部分に相当するものであると言えよう。他方「新層貿易」は、18 世紀においては新たに発展していった貿易であり、追加部分に相当するものと捉えられよう。

そのため、18 世紀のスウェーデンは、ベースとなる「古層貿易」と新たに加わった「新層貿易」の二つからなる貿易構造が形成されたとみなすことができる。換言すると、元来存在した「古層貿易」と「新層貿易」の二層からなる貿易、すなわち「二層貿易」というものが存在していたと言えるのではないだろうか。

本章ではこの「二層貿易」という考えを用いながら、18 世紀から 19 世紀初頭にかけてのスウェーデンの貿易・海運業について述べていく。そのことによって、バルト海沿岸都市から西欧から南欧に及ぶスウェーデンの貿易構造を提示することが可能になるだろう。

本章の目的は、18 世紀前半から 19 世紀初頭にかけてのスウェーデンの貿易・海運業に焦点を当てて、貿易相手、輸送量、船舶数の統計的分析によって、「二層貿易」の盛衰について各商品の貿易・海運業を参照にしながら立証することである。「二層貿易」の考えを用いつつ、その展開を示すことによって、18 世紀から 19 世紀初頭におけるスウェーデン貿易史に関するより広域的な内容を提示することを試みたい。スウェーデンの中でも、スウェーデンの最大の貿易港ストックホルムを中心に述べていく。

本章において提起する問題点として、第一に「二層貿易」はどのようにして発展したのかについてである。第二に「二層貿易」は、いつまで保ったのかについてである。つまり、「二層貿易」の盛衰の過程を描くことである。なお、内容に本格的に入る前に対象とする時期の概略史を記述したい。

3-1-3. 対象とする時期と概略史

本章で対象とする時期は、大北方戦争が終結した 1721 年からナポレオン戦争が終結した 1815 年までとする。以下では、1721 年から 1815 年の間のスウェーデン史の概略について述べたい¹⁰²。

¹⁰² 百瀬・熊野・村井(1998)も参照。

スウェーデンは大北方戦争終結後、17世紀に大きな権力を握っていた王権が弱まり、自由の時代（1719～1772年）と呼ばれる議会制民主主義が発展した時期を迎える¹⁰³。しかし、1772年に当時の王グスタヴ3世によるクーデターが成功し、権力は再び王に移る。そして、グスタヴ3世期（1771～92年）、グスタヴ4世期（1792～1809年）、カール13世期（1809～18年）、ベルナドッテ¹⁰⁴摂政期（1810～18年）へと続く。

なお、ナポレオン戦争に対してスウェーデンは、1805年より反フランスの立場で参戦し、大陸封鎖令への参加について拒否した。しかし、フランスと結んだロシアのフィンランド侵攻を受けて¹⁰⁵、1810年から1812年までの間は大陸封鎖令に屈服するかたちで参加した。1812年のナポレオンのロシア遠征後、フランスの勢いが後退すると、スウェーデンは反フランスの立場で再び参戦する。そして、1815年にナポレオン戦争の終結を迎えた。

次に、本章で使用する史料の説明をしたい。本章で使用する史料は、二つある。

3-1-4. 使用する史料についてⅠ-STR-Online

まず、一つ目がSTR-Onlineであり、第三章でも引き続き使用する。

大北方戦争終結後においては、STR-Onlineの問題点であったスウェーデン船に対する免税措置が解除されている¹⁰⁶。そのため、第一章で述べたような免税措置に伴う税額や積み荷の量が判然としないということはない。つまり、本章の対象とする18世紀前半から19世紀初頭の時期では、海峡の通過日、船長の名前と母港、税額、積荷、船舶の出港地と目的地などという多様な情報が記載されている。

3-1-5. 使用する史料についてⅡ-「スウェーデン外国貿易」

二つ目が原史料のUtrikeshandel: Series I.（以下では「スウェーデン外国貿易」とする）である。これは、スウェーデン関税委員会（Generaltullstyrelsen）によって収集・整理された公的貿易統計である。そこには、1738年から1812年の間にスウェーデンが輸出入した商品の量などが記載されている。さらに、スウェーデンからの輸出の場合、スウェーデンの各都市からの輸出量および各輸出先への輸出量が記載されている。例えば、1738年における棒鉄について、ストックホルムから190,599シップポンド、イエーテボリから87,015シップポンド、スウェーデン全体で314,330シップポンドが輸出されたことが記載されている。また、スウェーデンからイングランドへ181,241シップポンド、オランダへ38,361シップポンドの棒鉄が輸出されたことも記録されている。

¹⁰³ 17世紀におけるスウェーデン王権については、入江(2005)などを参照。

¹⁰⁴ 後のカール14世ユーハン（在位1818～1844年）。かつてはナポレオンの配下であり、現在のスウェーデンの王朝であるベルナドッテ朝の創始者にあたる。

¹⁰⁵ 中世から1809年まで、フィンランドはスウェーデン領であった。

¹⁰⁶ Gøbel(2010), p.310.

一方、スウェーデンへの輸入の場合、各輸入先からの輸入量およびスウェーデンの各都市の輸入量が記載されている。例えば、1738 年にボンメルンから 30,928 バレルのライ麦がスウェーデンに輸入され、スウェーデン全体で 105,948 バレルのライ麦が輸入されたこと、また、105,948 バレルのうちストックホルムへ 71,164 バレル、イエーテボリへ 9,204 バレルのライ麦が輸入されたことが記録されている。

そのため、「スウェーデン外国貿易」は、STR-Online の問題点であるスウェーデンのバルト海内での貿易について把握することが困難という点を解決してくれる。つまり、スウェーデンのバルト海沿岸都市との貿易の実態について明確になるのである。

しかし、この「スウェーデン外国貿易」にも問題点が存在する。その一つとして、貿易港同士の詳細な情報が欠けているという点が挙げられる。例えば、ストックホルムから輸出された鉄輸出量やスウェーデン国内からイングランドへ輸出された鉄の量の合計については分かる。しかし、個別的な内容、ストックホルムからイングランドへ輸出された鉄の量などについては不明である。

以上のような問題点が挙げられるものの、「スウェーデン外国貿易」は、スウェーデン貿易の実態を鮮明に照らしてくれる優れた史料であろう。

そして、STR-Online と「スウェーデン外国貿易」を併用することで、長期的にかつ広域的にスウェーデン貿易・海運業の実態が明らかになるだろう。

3-1-6. 本章の構成

次の第二節ではストックホルムの海運業について述べる。スウェーデンが 18 世紀半ばから後半にかけて、地中海における海運業を盛んに展開するようになり、海運業がスウェーデンにおける重要な分野になったことを示したい。第三節では、スウェーデンで盛んに産出された主要輸出品である鉄の輸出貿易を扱う。第四節では、スウェーデンのタール輸出貿易について扱う。第五節では、スウェーデンの砂糖輸入貿易について述べたい。18 世紀は、ヨーロッパ勢力が盛んに大西洋に進出し、砂糖といった大西洋の商品が流入していた時期であるが、スウェーデンでも砂糖が盛んにもたらされるようになった。第六節では、スウェーデンの塩輸入について扱う。塩は人間の生存に必要なものであるが、スウェーデンでは塩が生産しにくい環境にあったため、多くは外国からもたらされていた。第七節では、スウェーデンの最大の輸入品である穀物の輸入貿易を取り上げたい。

3-2. スtockホルムの海運業

3-2-1. 本節の目的

本節の目的は、ストックホルムの海運業と「二層貿易」の盛衰との間の関係を提示することである。

その関係を示すために、まずストックホルムの海運業の発展・衰退を STR-Online を用いながら論じたい。次に、そのストックホルムの海運業の発展・衰退と「二層貿易」の盛

衰がどのようにして関わっていたのかについて述べたい。

3-2-2. スtockホルムの海運業

表3-1 スtockホルムからの西航船数 () …stockホルム船の数

目的地	1721～29年	1730～39年	1740～49年	1750～59年	1760～69年	1770～79年	1780～89年	1790～99年	1800～09年	1810～15年	合計
スウェーデン西海岸	34(6)	55(8)	62(8)	127(33)	266(149)	214(59)	352(19)	489(30)	340(37)	348(116)	2287(465)
アイルランド	55(6)	51(17)	104(64)	130(92)	147(110)	124(84)	132(42)	194(70)	179(87)	51(18)	1167(590)
イングランド	629(54)	732(50)	675(152)	629(150)	710(294)	614(193)	566(126)	817(199)	659(182)	182(37)	6213(1,437)
オランダ	325(185)	384(221)	427(117)	443(112)	393(167)	346(162)	288(85)	225(55)	159(50)	52(24)	3042(1,178)
フランス	76(61)	213(186)	126(92)	192(148)	177(143)	414(346)	492(294)	145(78)	180(118)	53(30)	2068(1,496)
ポルトガル	109(80)	211(196)	257(237)	210(207)	256(252)	312(302)	421(322)	499(320)	316(243)	112(82)	2703(2,241)
地中海諸都市	1(1)	13(10)	50(46)	71(66)	138(136)	155(149)	132(107)	230(111)	71(55)	22(13)	883(754)
その他	182(23)	245(77)	224(100)	214(93)	160(69)	171(69)	230(87)	315(110)	285(110)	178(77)	2204(815)
不明	10(4)	10(7)	6(4)	8(5)	7(7)	1(1)	0(0)	1(0)	4(0)	6(3)	53(31)
全船舶数	1,421(420)	1,914(772)	1,931(820)	2,024(906)	2,254(1,327)	2,351(1,365)	2,613(1,082)	2,915(1,033)	2,193(882)	1,004(400)	20,620(9,007)

出典：STR-online

①西航船数は出港地（Departure）がstockホルムであるデータを抽出したものを目的地別に分類・集計したもの

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWNIbHN0YXRlIjp7InNlYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlciI6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNILCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeYJuYW1lIjojSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZGl6ZWQpIiwZmllbGQlOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpblIN0b2NraG9sbSJdfV0sInBhZ2ZUOiOjEsInNvcnRvcnRlciI6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9>), 2023 年 11 月 18 日接続

②stockホルム船数は①のうち居住地（Place）がstockホルムであるものを分類・集計したもの

表3-2 スtockホルムへの東航船数 () …stockホルム船の数

出港地	1721～29年	1730～39年	1740～49年	1750～59年	1760～69年	1770～79年	1780～89年	1790～99年	1800～09年	1810～15年	合計
スウェーデン西海岸	44(4)	42(2)	55(4)	289(55)	587(284)	570(185)	812(96)	883(191)	522(104)	400(96)	4,204(1021)
ノルウェー	18(1)	49(2)	74(17)	51(16)	61(8)	113(8)	100(4)	70(2)	37(3)	29(9)	602(70)
イングランド	437(31)	563(37)	440(35)	440(65)	381(61)	353(61)	312(52)	401(86)	388(136)	205(94)	3,920(658)
オランダ	281(162)	246(160)	184(67)	215(77)	177(102)	150(129)	131(87)	113(71)	99(55)	48(34)	1,644(944)
フランス	122(91)	273(242)	221(188)	258(227)	214(193)	264(240)	212(180)	109(65)	80(66)	19(9)	1,772(1,501)
スペイン	3(1)	49(49)	35(35)	38(35)	27(26)	66(66)	92(89)	108(90)	181(171)	44(38)	642(600)
ポルトガル	157(92)	232(228)	265(258)	230(227)	283(282)	179(176)	340(327)	330(299)	260(242)	93(80)	2,369(2,211)
地中海諸都市	2(1)	52(50)	174(169)	164(160)	195(188)	317(314)	182(180)	93(90)	43(41)	3(1)	1,225(1,194)
その他	311(21)	222(7)	169(37)	159(45)	102(26)	79(24)	142(46)	161(51)	126(33)	63(18)	1,534(308)
不明	9(0)	9(2)	1(1)	16(3)	5(2)	5(5)	0(0)	2(0)	6(2)	3(1)	56(16)
全船舶数	1,384(404)	1,737(779)	1,617(811)	1,860(910)	2,032(1,172)	2,096(1,208)	2,323(1,061)	2,270(945)	1,742(853)	907(380)	17,968(8,523)

出典：STR-online

①東航船数は目的地（Destination）がstockホルムであるデータを抽出したものを出港地別に分類・集計したもの

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWNIbHN0YXRlIjp7InNlYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlciI6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNILCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeYJuYW1lIjojSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZGl6ZWQpIiwZmllbGQlOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpblIN0b2NraG9sbSJdfV0sInBhZ2ZUOiOjEsInNvcnRvcnRlciI6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9>), 2023 年 11 月 18 日接続

②stockホルム船数は①のうち居住地（Place）がstockホルムであるものを分類・集計したもの

上の二つの表は、エーアソン海峡を通行した西航船と東航船の数とストックホルム船の数を示したものである。まず、ストックホルムを出港し、かつエーアソン海峡を西航した船の全体の数についてであるが、表3-1を見る限り1721~90年代にかけて概ね増加している。この増加は18世紀後半のスウェーデン西海岸との沿岸輸送に従事した船舶を含んでいるためでもあるが、イングランドやフランスへ向かった船舶の増加も見られる¹⁰⁷。しかし、1800年代になると、西航した船舶数全体に大きな減少が見られる。

西航船におけるストックホルム船の割合について見ると、全船舶の中でのストックホルム船の数は、1760年代まで増加傾向であったが、1770年代、1780年代に減少する。80年代の減少は、1788~90年に発生した第一次ロシア・スウェーデン戦争の影響が挙げられる¹⁰⁸。1790年代以降もストックホルム船の割合は35~40%ほどを推移する。

次に、表3-2を参照しながら東航船の数について述べたい。東航船数は、1721~80年代にかけて増加傾向が見られる。この増加も18世紀後半のスウェーデン西海岸との沿岸輸送に従事した船舶を含めているためでもあるが、イングランドからの船舶の増加も見られる。1790年代、1800年代になると、船舶数が減少する。

東航船の中でのストックホルム船の割合は、西航船と同様に概ね1770年代まで増加傾向であったが、1780年代、1790年代に減少する。これも、1788~90年に発生した第一次ロシア・スウェーデン戦争による影響が考えられる¹⁰⁹。

続いて、各地域とどれくらいの船舶が航海していたのか、ストックホルム船はどれくらいの数を占めていたのかについて地域ごとに眺めてみたい。

¹⁰⁷ 西航船にせよ後述する東航船にせよ、ストックホルムとスウェーデン西海岸との間で船舶の往来が活発になっていることがSTR-Onlineからわかる。本章においては、その間の輸送については扱わないが、活発化の要因として考えられるものを二つ挙げておきたい。まず、18世紀半ばから後半にかけてのスウェーデン西海岸における鯨漁業発展が挙げられる。そこで獲れた鯨をスウェーデン西海岸都市からストックホルムなどへ輸送することが急増したのである。スウェーデン西海岸における鯨漁業については、Poulsen(2009)、Uteterström(1959)などを参照。また、大陸封鎖の時期にイエーテボリの貿易が活発になったことも挙げられる。本論文の第四章及びミュラー(2006)、135-141頁、などを参照。

¹⁰⁸ STR-Onlineによると、1788~90年の間でのストックホルムからの西航船のうち、ストックホルム船は833隻中72隻しか記録されていない。

¹⁰⁹ STR-Onlineによると、1788~90年の間でのストックホルムへの東航船のうち、ストックホルム船は634隻中95隻しか記録されていない。

3-2-3. 輸送相手ごとの分析

イングランド

表3-1のとおり、イングランドへの西航船は、1760年代までストックホルムからの西航船全体の3~4割ほどを占めていた。それ以降、船舶数自体は1790年代まで増加傾向にあったが、1800年代以降になると大きく減少する。

イングランドからの東航船の数は、表3-2に見られるように1740年代まで全船舶数の3割ほどを占めていたが、それ以降になると1770年代まで減少傾向となる。1780年代以降は増減を繰り返す。ただ、比較的他地域よりも船舶数は多い。

18世紀後半のイングランドは、数多くの戦争に参戦した¹¹⁰。しかしながら、数多くの戦争が勃発していたにも関わらず、ストックホルムとイングランドを往来した船舶は他国と比べると多く記録されている。

その要因の一つとして、後述するスウェーデンからの鉄やタールの輸出の増加が挙げられる。これらの商品は、戦時中においては需要が高まる傾向にあった。ただ、第一次ロシア・スウェーデン戦争（1788~1790年）やナポレオン戦争（1803~1815年）の時期は、船舶数の減少が見られる。

次に、ストックホルム船の割合について見てみたい。ストックホルムとイングランド間を往来した船舶数は多いものの、そこにストックホルム船が占める割合はイングランドへの西航船で20~40%程度、イングランドからの東航船で20%程度であった。ただし、東航船については19世紀になるとストックホルム船の占める割合が増加する¹¹¹。

このように、イングランドを往来した船舶においてストックホルム商人が船長を務めるケースは少なかった。第一章で述べたように、1690年代においてはイングランドの海運業はアウクスブルク同盟戦争等により、停滞していた反面、スウェーデン船の活発な動きが見られていたが、大北方戦争終結後の時期においてもスウェーデン船のイングランドへの往来は継続していたと評価できる。しかし、その割合は後述するフランス及び南欧より相対的に低かった。

オランダ

続いて、オランダを見てみたい。表3-1を見ると、オランダへの西航船はイングリ

¹¹⁰ 七年戦争（1756~63年）、アメリカ独立戦争（1775~83年）、第四次英蘭戦争（1780~84年）、フランス革命戦争（1792~1802年）などが挙げられる。

¹¹¹ この要因の一つとして、リヴァプールからの塩輸入の増加が挙げられる。詳しくは後述するが、19世紀初頭においてストックホルムが輸入する塩の一部は、ポルトガルや地中海諸都市に代わってリヴァプールからもたらされるようになった。STR-Onlineには1800~15年のリヴァプールからストックホルムへの東航船は、134隻が記録されているが、そのうちストックホルム船は93隻も占めている。

ドに次ぐ船舶数が記録され、1740 年代までは増加傾向にあったものの、それ以降の時期においては減少傾向にあったことがわかる。

表 3-2 からオランダへの東航船は、18 世紀後半以降減少していったことが分かる。

オランダ船のバルト海への航海については、1740 年以降減少した。ただ、オーストリア継承戦争や七年戦争期には大きく後退したものの、戦後については回復し、増減を繰り返しながら、緩やかに衰退していった¹¹²。

オランダへの西航船におけるストックホルム船長の割合は、1721～29 年および 30 年代にかけて 6 割ほどを占めていたが、その後は 20～40%代を推移している。他方、オランダからの東航船におけるストックホルム船長の割合は、30%代から 80%代の間を大きく流動している。

フランス

まず、フランスへの西航船について、表 3-1 を見ると、1770 年代、1780 年代という一定の時期に多いという点が確認できる。このことからフランスとの貿易は、フランス革命直前に活性化していたことがわかる。フランスでは海外との貿易が増加しており、例えば七年戦争後においては、スペイン、アメリカ植民地、西インド、レヴァント等との貿易で優位を保っていた¹¹³。とりわけ、フランスの植民地であったサン・ドマング（ハイチ）を主体とした西インドとの貿易は、1780 年代末まで大きな発展を遂げていた¹¹⁴。上記のような大西洋などにおけるフランスの海外貿易の発展が、スウェーデンの主要輸出品である鉄やタールなどの船舶必需品の需要を高め、ストックホルムからフランスへ向かった船舶の増加につながったと推測することができる。しかし、フランス革命発生後にあたる 1790 年代になると、ストックホルムからフランスへ向かった船舶数は大きく減少する。

次に、フランスからの東航船について表 3-2 を参照しながら述べる。フランスからの東航船は、1730～80 年代の間 200～260 隻ほどが STR-Online に記録されており、1770 年代と 80 年代が突出していた西航船とは大きく異なっている。このことは、後述するようにスウェーデンの植民地物産（砂糖やコーヒーなど）が、18 世紀後半頃まで主にフランスから輸入されていたことと関係していよう。ただ 1790 年代以降になると、西航船と同様に東航船の数も大きく減少する。

フランスのストックホルム船の割合について、表 3-1 および表 3-2 のとおり、西航船と東航船共に 80 年代まで 80%以上を維持していた。フランスの対北方ヨーロッパとの貿易の多くは、外国人商人によって行われていた関係で、ストックホルム船長の割合が高

¹¹² Lindblad (1982), pp.28-31.

¹¹³ 服部(2009), 189-195 頁。またフランス・レヴァント貿易については、深沢(2007)。

¹¹⁴ 服部(2009), 190-191 頁。

かったと思われる¹¹⁵。

ポルトガル

ポルトガルへの西航船は、表3-1のように、ストックホルムから地理的に離れているにもかかわらず多くの船舶数が記録されている。第一章で述べたように、1690年代及び1700年代にストックホルム船が盛んにポルトガルへ進出していたが、その傾向は大北方戦争終結後も継続していたことがわかる。しかし、1800年代以降は大きく減少する。

表3-2から、ポルトガルからの東航船も多くの船舶数が記録されていることがわかる。ポルトガルからの東航船は、主にリスボン近郊に位置する都市セトゥバルからの船舶が大部分を占めている。

表3-1から、西航船におけるストックホルム船の割合は、1730～70年代の間は90%以上を占めていることがわかる。80年代以降はやや減少するが、60～80%代を維持する。表3-2から、東航船においても1730年代以降にストックホルム船は高い割合を占めていたことが確認できる。

なお、第一章で17世紀後半にストックホルム・西欧・ポルトガルの三点を結ぶ海運業が発展したことを述べたが、18世紀においては以下の表3-3のように、西欧を介さずに直接ストックホルムからポルトガルへ航海するようになった。

表3-3 エアソン海峡を東航したストックホルム船数、その東航した日の1年以内にエアソン海峡を西航したストックホルム船数とその内訳（行先別に分類）

	ポルトガルを出港し、エアソン海峡を東航した ストックホルム船数 (1)	(1)のうち東航した日の1年前までにエアソン 海峡を西航していた船舶数 (2)	(2)の内訳（行先別） ※3国のみ抜粋 (3)
1722～29年	92	64	オランダ 10 イングランド 4 ポルトガル 56
1730～39年	228	177	オランダ 13 イングランド 8 ポルトガル 114

出典：STR-Online

(1) は表3のポルトガルからの東航船に同じ

(2) は(1)の東航日から1年前までにエアソン海峡を西航した船舶を目視で抽出・集計したもの¹¹⁶

(3) は(2)を行先(Dest.)別に分類し、オランダ・イングランド・ポルトガルの三国を抜粋したもの
(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWVldHN0YXRlIjp7InNlYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlciI6ZmFsc2UsImRlcGFyYHVsZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNlLCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlIiwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeYJuYW1lIjoiaSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZG16ZW>)

¹¹⁵ Pourchasse(2006), p.3.

¹¹⁶ スウェーデン商人の航海ルートの把握を目的としているため、厳密に1年前のもののみ計上せずに、1年とさらに30日前までのものも誤差の範囲内として計上した。

第一章で述べたように、大北方戦争敗北によって、ストックホルム海運業は打撃を受けたが、上記のように、ポルトガルへのストックホルム海運業の進出は継続的に行われ、さらに直接ポルトガルに航海するかたちへ変化していったと言えよう。

地中海諸都市¹¹⁷

地中海諸都市について見てみたい。表 3-1 が示しているとおり、地中海諸都市への西航船は、18 世紀後半に多くの数が記録されている。しかし、1800 年代以降は減少傾向に入る。

地中海諸都市からの東航船は、表 3-2 のように西航船よりも多くの船舶数が記録されており、ポルトガルと同様にストックホルムの主要な輸入先であったということが推測される。主にサルデーニャのカリヤリとシチリアのトラパニからの船舶が大部分を占めている。

地中海諸都市への西航船におけるストックホルム船の割合は、表 3-1 のように、1730～70 年代の間は 90%以上を占めている。80 年代以降はやや減少するが、60～80%代を維持する。地中海諸都市からの東航船の中のストックホルム船は、表 3-2 が示すように、多くの時期に 90%以上の高い割合を占めていた。

このように、ポルトガルと地中海諸都市共にフランスと同様、ストックホルム船が高い割合を占めていた。

以上のように、地域ごとにストックホルムを往来した船舶数とそのストックホルム船の割合について見てきた。そして、イングランドを往来した船舶が、スウェーデン西海岸との沿岸輸送船を除いて最も多かったこと。それと、フランスや南欧を往来した船舶数が 18 世紀半ばから後半にかけて概ね増加傾向にあり、ストックホルム船の割合が高かったことがわかった。フランスと南欧との海運業の多くは、ストックホルム商人によって行われていたと言えよう。

以下では、フランス及び南欧での海運業発展について先行研究を考慮に入れながら言及したうえで、「二層貿易」との関係について述べていくことにしたい。

3-2-4. フランス、南欧でのスウェーデン海運業発展

先に触れたとおり、フランス・南欧でのスウェーデン海運業発展について注目したのが

¹¹⁷ 本論文における「地中海諸都市」は、ジブラルタル海峡以东のスペインとフランスを除いた都市を指す。

もしミューラーの指摘が妥当であるなら、フランスへ向かった西航船の一部は、必ずしもフランスからストックホルムへそのまま帰港するというわけではないだろう。そのミューラーの指摘が妥当かどうか、STR-Online を用いて検討したい。

		1760～69年	1770～79年	1780～89年	1790～99年	1800～09年	1810～15年
マルセイユ	西航船数	15	85	111	22	16	6
	東航船数	5	16	19	12	9	1
カリヤリ	西航船数	4	7	4	3	1	0
	東航船数	174	199	132	67	36	

①西航船数は、出港地（Departure）がストックホルムで目的地（Destination）がマルセイユ又はカリヤリであるデータを抽出したもの

② 東航船数は、出港地（Departure）がマルセイユ又はカリヤリで目的地（Destination）がストックホルムであるデータを抽出したもの

表3-4は、ストックホルムからフランスの地中海側の代表的な都市であるマルセイユ、サルデーニャのカリヤリへ向かった西航船の数とマルセイユ、カリヤリからストックホルム

119 トランプ海運とは、特定の航路を決めず、積荷やその需要に合わせて航路を決める海運である。例えば、スウェーデン船が地中海に着港した後、そのままスウェーデンへ戻らず、地中海やその周辺との間での輸送を行った場合、その輸送がトランプ海運となる。

ムへ向かった東航船の数を示したものである¹²⁰。

まず、マルセイユに注目すると、西航船の数が東航船の数を上回っていることがわかる。これは、マルセイユに向かった船舶の多くは、マルセイユから帰港したわけではないことを示している。

次に、カリヤリについて見てみたい。カリヤリは、マルセイユとは対照的に、西航船数は東航船数を大きく下回っている。

上記のことから、マルセイユに向かった船舶やカリヤリからきた船舶は、地中海で何らかのトランプ海運に従事していたという可能性が高く、ミュラー説との間に整合性が認められると言える。

ピエリック・プルシャスによると、スウェーデンの商品を積みマルセイユに向かったスウェーデン船は、マルセイユで積荷を下ろした後、ワインやブランデーといったフランス商品を地中海内の地域に輸送し、南欧の塩を本国に帰港する際に輸送したケースが存在するようである¹²¹。また、カール・グスタフ・ヒルデブランドによると、マルセイユに到達した鉄の一部は、オリエントやバーバリー諸国（北アフリカ）などに再輸出されたケースも存在するようである¹²²。このように、マルセイユへ向かった西航船は地中海での海運業や貿易と関係があったと考えられる。

他方、ポルトガルへ向かったスウェーデンの船舶は、そこで植民地物産を積み、地中海諸都市へ航海し、越冬し、そして、セトゥバルや地中海諸都市から塩を積んでスウェーデンに帰港するというケースがあった¹²³。先述したマルセイユと同様に、ポルトガルにも地中海におけるトランプ海運との関係が存在する可能性があると思われる。

このように、STR-Online からストックホルムを出入港した船舶が地中海においてトランプ海運を展開していた可能性を見いだすことができる。故に、ミュラーのスウェーデンの鉄などのフランス、南欧への輸送と南欧からの塩輸送との間には密接な繋がりがあったという論は、STR-Online のデータを用いて判断した場合、妥当であると考えられる。

3-2-5. スウェーデンが南欧に進出した二つの要因

そもそも、地中海にこれだけ多くのストックホルム船が進出した要因とは何だろうか。ミュラーは、その第一の要因として 1724 年に公布されたスウェーデン航海法 (Produktplakatet) を挙げている。

この法は、スウェーデン船による塩輸送を推進したものである。もともとバルト海は塩

¹²⁰ フランスの港町については、深沢(2002)(2007)(2017)などを参照。

¹²¹ Pourchasse(2011b)。

¹²² Hildebrand(1958), pp.37-52.

¹²³ Mörner(2000), p.112.

分濃度が低く、スウェーデンは塩を南欧から輸入していた¹²⁴。1724 年以前においても、主要な塩の輸入先は南欧であったが、その多くはオランダ船によって輸送されていた¹²⁵。そこで、スウェーデン政府は、オランダ船による輸送をスウェーデン船で行うようにするために、商品の生産者の国籍でない船でその商品を輸入することを禁じ、オランダ人による南欧の塩輸送に打撃を与えようとしたのである¹²⁶。

ただし、ミュラーは 17 世紀後半におけるストックホルム船のポルトガルへの進出について深く考慮していない。第一章で述べたように、ストックホルム船は中立の地位を利用して 1790 年代に盛んにポルトガルへ進出していた¹²⁷。

そのため、17 世紀後半にスウェーデン船による塩輸送が発展し、18 世紀のスウェーデン航海法制定をもってより一層スウェーデン船による塩輸送が発展したと解釈するのが妥当であろう。

第二の要因として、ミュラーはスウェーデンがバーバリー諸国と講和を結ぶ中立政策を行い、地中海に領事館を設置したうえで、バーバリー諸国の海賊に対する安全を確保したことを挙げている¹²⁸。第二の要因は、スウェーデン商人らが、国家が提供した公共サービスの便益を享受することで地中海の海運業を展開していたとも読める。

ミュラーによると、以上の二つの要因によって、スウェーデンが地中海における主要な海運業者になったという。そこには、国家の重商主義政策や中立政策などの保護海運業政策による強い後押しが存在したことが窺われる¹²⁹。

3-2-6. 地中海での海運業と「二層貿易」の発展

先述のとおり、フランス・南欧との航海および地中海におけるトランプ海運は、国家政策の後押しもあり発展した。そして、18 世紀にスウェーデンのフランス・南欧との貿易が発展していった。この発展の流れは、「新層貿易」の発展と捉えられる。換言すると、従来「古層貿易」にあたるイングランドとオランダとの貿易がメインであったが、重商主義政策や中立政策の後押しもあり、「新層貿易」が発展し、「古層貿易」と「新層貿易」の二つからなる「二層貿易」の発展へとつながっていったと言えよう。そして、その「新層貿易」の発展が、スウェーデンの商業に対して大きな役割を果たしたと考えられる。

¹²⁴ カービー、ヒンカネン(2011), 16-21 頁。

¹²⁵ Müller(2004), p.62.

¹²⁶ Müller(2004), p.62. Müller(2009), pp.35-36.

¹²⁷ 他に斎藤・池谷(2013)も参照。

¹²⁸ ミュラー(2006), 第十一章。バーバリー（バルバリア）海賊については、工藤(2013), 第一章を参照。

¹²⁹ スウェーデンのみならず、デンマークも地中海における海運業を盛んに展開していた。Johansen(1992), pp.488-491.

18 世紀後半にはスウェーデンの鉄を主要輸入国イングランドにおいて、スウェーデンにとって望ましくない状況が生まれつつあった。詳細は後の鉄貿易の箇所述べるが、第一に、イングランドでロシア鉄の輸入が増加したということ。第二に、イングランドの製鉄業でパドル法導入によるイングランド国産鉄の急増が起こったということである。これらの事象によって、イングランドにおいてスウェーデン鉄のシェアの低下が生じたのである。

しかしながら、その時期に「新層貿易」が発展し、「二層貿易」が強固なものになったことによって、ストックホルムは地中海におけるトランプ海運など新たな事業を行い、交易のネットワークを広げていったと考えられるのである。そのため、イングランドにおけるスウェーデン鉄のシェア減少が生じた後も、スウェーデン商業は衰退していないと言える。言い換えると、スウェーデン国家による保護海運業政策によって、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のではないだろうか。

しかしながら、フランス革命戦争次いでナポレオン戦争が起こると、このような状況が大きく変化することになる。

3-2-7. フランス革命・ナポレオン戦争と「二層貿易」の衰退

1790 年代のフランス革命期になると、フランスとの海運業の中で大きな変化が生じた。表 3-1 が示しているとおり、フランスへ向かった西航船が、1780 年代には 492 隻記録されていたが、1790 年代には 145 隻に減少した。フランスから来航した東航船も、表 3-2 のとおり、1780 年代の 212 隻から 1790 年代には 109 隻に減少した。この減少の背景として、フランスの植民地であるサン・ドマングの反乱や第一回対仏大同盟の結成などによるフランスの大西洋・レヴァント・スペインとの貿易の停止などが挙げられる¹³⁰。

ここで注目したいことは、表 3-1 や表 3-2 が示しているように、1790 年代にはフランス革命戦争が勃発していたものの、ストックホルムを往来した全船舶数はそこまで減少していないということである。例えば、イングランドを往来した船舶数は、1790 年代に大きく増加したほか、南欧を往来した船舶数も、大きな減少は見られない。そのため、フランス革命のストックホルムの航海へのネガティブな影響は、フランスとの航海に限定されていたと言えよう。

他方、ナポレオン戦争期にあたる 1800 年代および 1810~15 年では、1790 年代と異なった状況になった。この時期は多くの地域において、ストックホルムを往来した船舶数の減少が見られ、フランスのみならず南欧との結び付きが弱まり、その結果、スウェーデン船が地中海のトランプ海運に従事する機会も減少したと思われる。その一方で、イングランドとの結びつきは、継続していた。ただし、ストックホルムとイングランドを往来した船舶数も、ナポレオン戦争期以前よりも減少している。

¹³⁰ 服部(1992), 109-113 頁. Crouzet(1996).

以上のことから、ナポレオン戦争期のストックホルムの航海に対する影響は、フランス革命期とは異なり広域的な範囲へ及んでいたことがわかる。

上記のことは、フランス革命によってフランスとの繋がりが打撃を受け、ナポレオン戦争によってイングランドや南欧との繋がりが打撃を受けたとまとめられることができよう。この一連の流れは、フランス革命によって「新層貿易」が後退し、ナポレオン戦争によって「古層貿易」が打撃を受け、さらに「新層貿易」がさらなる打撃を受けたため、「二層貿易」が衰退したと捉えることができる¹³¹。そして、イングランドとの貿易が相対的に上昇し、旧来の「古層貿易」が再びスウェーデン貿易の中心となったと考えられる。

パトリック・オブライエンによると、フランス革命及びナポレオン戦争によってイギリスのヘゲモニーが確立したという¹³²。先に述べたスウェーデンの「新層貿易」の後退と「古層貿易」の相対的上昇は、このイギリスのヘゲモニーの確立の流れを反映しているものではないだろうか。つまり、フランス革命とナポレオン戦争は、スウェーデンとフランスとの貿易・海運業を後退させ、スウェーデンとイングランドとの貿易を相対的に上昇させたものと考えられよう。

3-2-8. まとめ

以上のように、西欧から南欧に至る各地域について見てきたが、フランスと南欧においてはストックホルム船の割合が高かったが、イングランドとオランダなどは、南欧以上の船舶数が記録されていたにも関わらず、ストックホルム船長の占める割合が低かったということが明らかになった。また、フランスや南欧を往来した船舶数は、18世紀半ばから後半にかけて増加していった。ストックホルム商人による海運業が盛んであった地域は、18世紀半ばから後半におけるフランス及び南欧であったといえよう。

その背景には、国家によるスウェーデン商人に対する保護海運業政策があった。ミュラーが指摘したとおり、重商主義政策や中立政策などの国家政策が、地中海における海運業を発展させたものと考えられる。それは、「新層貿易」を発展させ、ストックホルムの「二層貿易」発展に対して貢献したともいえよう。

鉄貿易の箇所でも述べるように、18世紀後半にはイングランドにおいて、ロシア鉄やイングランド国産鉄の台頭が起こっていた。ストックホルムの「二層貿易」の発展は、イングランドにおけるスウェーデン鉄のシェア減少を補うものになったと思われる。

¹³¹ フランス革命期からナポレオン戦争期にかけて、地中海の海運業を盛んに展開したのがアメリカである。あくまで、スウェーデンの海運業がフランス革命期やナポレオン戦争期に後退したのであって、地中海で海運業が行われなかったというわけではないということを指摘しておきたい。Marzagalli(2013). Keene(1978)などを参照。

¹³² O'Brien(2011)。また、フランス革命・ナポレオン戦争の影響については、玉木(2012)も参照。

しかし、フランス革命期やナポレオン戦争期になると、とりわけ「新層貿易」が大きな損害を受け、「二層貿易」は衰退の道を歩んでいくことになる。

3-3. ストックホルムの鉄輸出貿易

3-3-1. 本節の目的

鉄は、近世スウェーデンの輸出品の代表格であった。スウェーデンの鉄は、良質なものであるとしてヨーロッパの人々に認識されており、中でもウレグレンド（Öregrund）鉄は最高級なものとして扱われ、一定の需要が存在した¹³³。

本節の目的は、ストックホルム鉄貿易の動向を述べ、「二層貿易」の盛衰にどのように関係したのかについて示すことである。

3-3-2. ストックホルムからの鉄輸出

スウェーデン鉄が多く輸出された都市はストックホルムである。ストックホルムは、メーラレン湖からバルト海への唯一の出口に立地し、内外貿易を繋ぐ積換地としての役割を果たしていた¹³⁴。ストックホルムからの鉄の多くは、ストックホルムの後背地であるコッペルベリやエーレブルーといったバリスラーゲン地方やその周辺で生産されていた¹³⁵。

このような背景から、ストックホルムは、スウェーデン鉄貿易の中心地としての役割を果たしていた。そのストックホルムからの鉄は、どの地域にどの分量が輸送されていたのだろうか。まず、STR-Online の内容の表を見てみたい。

¹³³ Evans and Rydén (2007), p.273.

¹³⁴ 根本(2001).

¹³⁵ Rice(1965), p.88. バリスラーゲン地方の鉄生産については、根本(2005).

表3-5 スtockホルムを出港し、エーアソン海峡を通過した鉄の量（シップボンド）

目的地		1721～29年	1730～39年	1740～49年	1750～59年	1760～69年	1770～79年
スウェーデン西海岸	計	939	2,645	2,559	2,635	19,366	19,695
	イエーテボリ	107	2,485	2,398	2,570	15,978	19,602
アイルランド	計	26,793	31,247	86,889	122,466	140,801	128,581
	ダブリン	18,522	5,852	22,710	38,110	90,433	112,172
スコットランド	計	55,553	55,581	33,284	17,040	2,272	4,419
	計	485,684	724,993	694,069	876,419	878,952	717,644
イングランド	ロンドン	314,600	496,736	376,523	456,373	373,488	350,370
	ハル	76,541	99,514	121,758	135,929	128,452	274,032
	ブリistol	20,982	67,548	76,595	104,566	109,505	81,226
オランダ	計	173,066	291,952	195,536	177,975	175,044	151,464
	アムステルダム	168,946	273,014	187,583	174,899	163,060	141,887
フランス	計	13,466	26,927	13,557	28,133	35,036	161,545
	ボルドー	7,352	8,081	2,238	0	9,528	15,725
	ルアン	2,084	1,359	1,903	2,660	4,533	6,175
	マルセイユ	0	0	832	5,755	8,200	78,684
スペイン	計	102	1,116	5,620	8,808	18,597	16,323
ポルトガル	計	66,747	114,718	199,206	161,258	185,589	218,211
	リスボン	36,222	53,353	112,344	80,599	97,369	124,880
	ポルト	21,926	48,454	77,127	62,996	55,756	42,417
地中海諸都市	計	0	6,945	39,779	50,000	73,688	88,405
	リヴォルノ	0	0	20,615	15,408	25,183	13,817
新大陸および周辺の島	計	792	0	0	0	192	0
その他	計	31,441	55,170	37,684	11,936	14,009	25,390
不明	計	7,210	4,038	4,411	7,184	6,232	164
各地方の合計		861,793	1,315,332	1,312,594	1,463,854	1,549,778	1,531,841

目的地		1770～79年	1780～89年	1790～99年	1800～09年	1810～15年	合計
スウェーデン西海岸	計	19,695	29,320	20,555	20,956	83,254	201,924
	イエーテボリ	19,602	26,190	17,185	17,848	80,829	185,192
アイルランド	計	128,581	159,659	198,504	154,532	16,145	1,065,617
	ダブリン	112,172	151,683	126,396	97,129	8,709	671,716
スコットランド	計	4,419	18,850	14,123	19,561	4,207	224,890
	計	717,644	629,792	846,074	489,163	122,973	6,465,763
イングランド	ロンドン	350,370	248,840	397,799	232,752	56,787	3,304,268
	ハル	274,032	157,069	244,269	194,095	50,681	1,482,340
	ブリistol	81,226	61,689	29,712	7,394	1,982	561,199
オランダ	計	151,464	118,657	87,664	29,359	29,063	1,429,780
	アムステルダム	141,887	95,944	59,201	25,412	22,845	1,312,791
フランス	計	161,545	298,713	27,364	81,706	37,931	724,378
	ボルドー	15,725	60,415	9,378	24,434	9,354	146,505
	ルアン	6,175	7,801	1,647	4,481	3,240	35,883
	マルセイユ	78,684	122,823	5,305	8,693	5,918	236,210
スペイン	計	16,323	35,422	47,638	32,289	10,314	176,229
ポルトガル	計	218,211	341,863	344,058	251,715	103,997	1,987,362
	リスボン	124,880	198,598	165,891	120,127	45,268	1,034,651
	ポルト	42,417	89,126	69,933	77,720	20,650	566,105
地中海諸都市	計	88,405	74,139	113,941	33,325	8,001	488,223
	リヴォルノ	13,817	16,221	24,278	4,356	1,868	121,746
新大陸および周辺の島	計	0	1,761	6,647	4,837	47,319	61,548
その他	計	25,390	12,765	29,951	30,600	38,595	287,541
不明	計	164	0	2,495	1,976	4,604	38,314
各地方の合計		1,531,841	1,720,941	1,739,014	1,150,019	506,403	13,151,569

出典：STR-Online

※出港地（Departure）がStockホルムである船舶に積まれた棒鉄（stangjern）及び鉄（jern）の量を
集計したもの

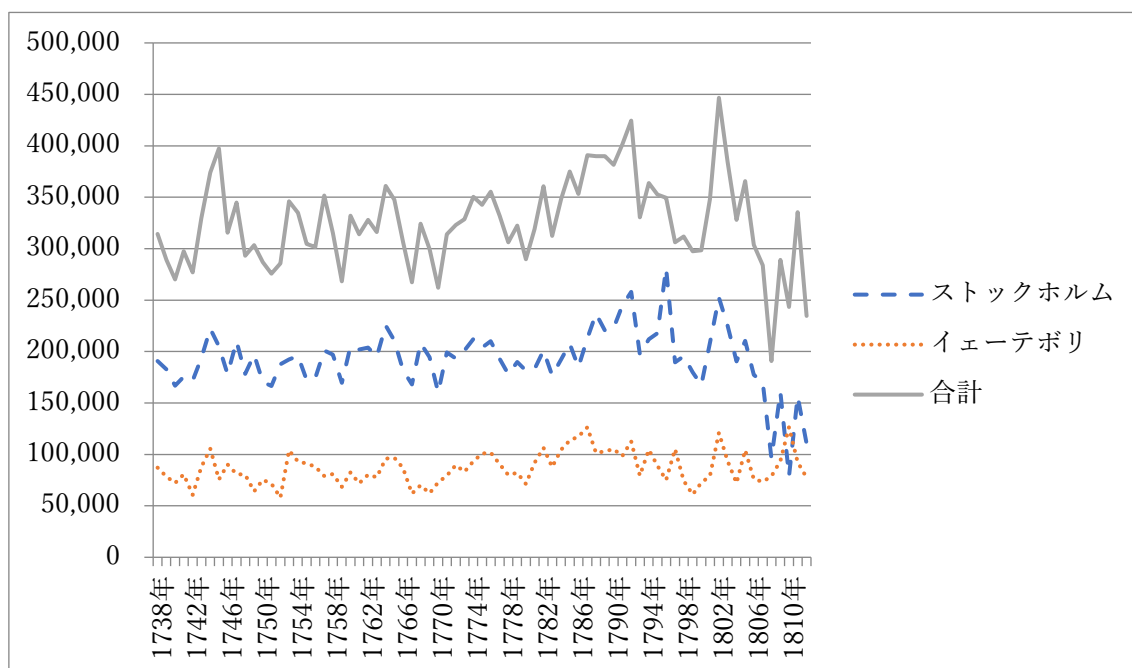
(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWVudHN0YXRllj7InNIYXJjaCI6dHJlZSwic2hcG1hc3RlcI6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbnNlLCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbnNlfSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeysJuYW1lIjoiaSG9tZSBwb3J0IChtZdGFuZGFyZGl6ZWQpliwiZmllbGQiOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpblIN0b2NrGS9sbSdfv0slnBhZ2UiOjEsInNvcnRvcnRlcI6InNjaGlwGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9>) , 2023 年 11 月 18 日接續

表3-5は、ストックホルムを出港し、エーアソン海峡を通過した鉄の量を目的地別に分類したものである。

まず、各地方の合計を見てみると、1721～29 年以降増加傾向にあるということがわかる。1780 年代と 90 年代には、およそ 1,700,000 シップポンドが輸出されるほどになった。しかし、1800 年代になると減少した。

次に、「スウェーデン外国貿易」を見てみたい¹³⁶。

図3-1：スウェーデンの鉄輸出力（シップポンド）



出典：「スウェーデン外国貿易」

図3-1からわかることは、ストックホルムからの鉄は、1780年頃まで比較的安定に推移していたということである。以降は、増減を繰り返すようになる。その後、1802年頃に増加したが、1800年代以降は概ね減少傾向であるということがつかめる。また、スウェーデン鉄は主にストックホルムから輸出されていたこともわかる。

¹³⁶ 「スウェーデン外国貿易」は、STR-Online とは異なりバルト海内の貿易も含まれているため、単位は同じであっても、記録されている量はこちらの方が多い傾向がある。

次に、STR-Online を用いながら輸出先の地方ごとに検討したい。

3-3-3. 貿易相手ごとの分析

イングランド

イングランドは、ストックホルムから最も多くの鉄が輸出されていた地域であり、イングランド内の様々な都市へ輸出されていた。ここでは、まずイングランド全体への鉄輸出量について述べた後、イングランド国内の各都市について述べていきたい。

まず、表3-5を見ると、イングランド全体に輸送された量の合計は、18世紀半ばに一つのピークを迎え、その後一時減少するものの、1790年代になって再び増加したことがわかる。1793年は、イングランドのバルト海からの鉄輸入が絶頂を迎えていた時期にあたる¹³⁷。18世紀のイングランドは、多くの戦争が勃発したものの、ストックホルムからの鉄の需要はむしろ戦時中に増加したということが窺える¹³⁸。

しかし、1800年代以降になると大きく減少する。その要因の一つとして、イングランドの鉄生産が活発になったことが考えられる。1790年以降になると、パドル法という製鉄技術によってイングランド国内の鉄生産が増加した¹³⁹。イギリスのパドル法による棒鉄生産量は、1790年には9,717トンであったが、1800年には44,203トン、1810年には85,897トンへと急増したのである¹⁴⁰。

続いて、イングランドの各都市への輸出量について述べたい。

表3-5が示しているとおおり、イングランドの中で最も多くの鉄が輸送されたのがロンドンである。ロンドンへ輸送された量は、イングランド全体のおよそ半分を占めている。ロンドンに到達した鉄は、そこからブリストルやニューカッスルへ再輸送された場合もあった¹⁴¹。

ロンドンに次いで多くの鉄が輸送されたのがハルである。ハルは、ブリテン島の東部に位置し、バルト海貿易に多く関わっていた都市である¹⁴²。ハルへ輸送された量は、18世紀前半においては低い水準であったが、その世紀の後半に大きく増加した。ハルに到達したスウェーデン鉄の一部は、ハンバー川・ドン川・ロザーハムを經由してシェフィールドへ再輸出されたものもある¹⁴³。そのため、ハルへの輸出増加は、シェフィールドの鋼鉄業の

¹³⁷ Evans and Rydén (2007), p.272.

¹³⁸ 七年戦争（1756～63年）、アメリカ独立戦争（1775～83年）、第四次英蘭戦争（1780～84年）、フランス革命戦争（1792～1802年）などが例として挙げられる。

¹³⁹ Peter(2005), p.7. Evans and Rydén (2007), p.272.

¹⁴⁰ Peter(2005), p.7.

¹⁴¹ Hildebrand(1958), pp.25-27.

¹⁴² Gordon(1975). ハルのバルト海貿易については、小山内(2014).

¹⁴³ Hildebrand(1958), pp.25-26.

発展と関係があったと推測される。

18 世紀半ばにおいては、ブリストルに輸送された量も多い。ブリストルに到達したスウェーデン鉄の一部は、内陸のミッドランドに輸送されていた¹⁴⁴。そのためブリストルへの鉄輸送は、ミッドランドの鋼鉄業と関係していたものと思われる。しかし、徐々にイギリス産の鉄との競合が激しくなり、ブリストルへの輸送量は減少していくことになる¹⁴⁵。

以上のように、18 世紀前半においては、ロンドンが半分以上の割合を占めていたが、18 世紀半ばにハル・ブリストルへの輸出が増加した関係で、ロンドンの占める割合は相対的に減少したことがわかる。イングランド国内において、鉄の需要が広域的に拡大していったということが考えられよう。

しかし、1800 年代以降になると、イングランドの鉄生産の発展などによって、ストックホルムからイングランド各都市への鉄の輸出量は減少した。

オランダ

ストックホルムからオランダへの鉄輸送について述べたい。表 3-5 のとおり、オランダには 1730 年代におよそ 290,000 シップポンドの鉄が輸出されていた。しかし、それ以降は概ね緩やかに減少している。オランダへ輸出された鉄の大部分は、アムステルダムに向かっていたため、アムステルダムへの輸出量も同様の傾向が見られる。

フランス

表 3-5 のとおり、フランスへ輸送された鉄の量は、1760 年代までイングランドやオランダよりもかなり低い水準にあった。しかし、1770 年代や 1780 年代になると輸送量は大きく増加し、イングランド、ポルトガルに次ぐ輸送量が記録された。その要因の一つとして、フランスが武器の需要拡大のため、良質なスウェーデン鉄の輸入を自由化したことが挙げられる¹⁴⁶。しかし、1790 年代のフランス革命期になると、フランスへの輸送量が大きく減少した。1800 年代および 1810~15 年には微増したものの、1770 年代や 1780 年代と比較するとかなり少ない量であった。

続いて、フランスの各都市の方に視点を移してみよう。フランスも、国内の様々な都市に鉄が輸送されている。その中でも、ボルドーとマルセイユへ輸送された量が多い。特に、マルセイユへは 1770 年代と 1780 年代に多くの鉄が輸送されていた。しかし、二都市とも 1790 年代になると急減する。

以上のように、フランス革命以前に上昇傾向にあったスウェーデン鉄のフランスへの輸出は、フランス革命期に大きく後退したということがわかる。

¹⁴⁴ Hildebrand(1958), p.26.

¹⁴⁵ Hildebrand(1958), pp.26-27.

¹⁴⁶ Pourchasse(2011b).

ポルトガル

表3-5から、ポルトガルは、イングランドに次ぐ鉄の輸送量が記録されており、ストックホルムにとって重要な鉄の輸出先であったことが窺える。18世紀の間、ポルトガルへ輸送された鉄は増加傾向にあった。その多くは、リスボンに輸送されていた。ポルトガルでは、1755年にリスボン大地震が起こり、地震の揺れや津波などによって甚大な被害が生じていたものの、スウェーデンの鉄輸出に関してはネガティブな影響はあまり見られない¹⁴⁷。それは、リスボン大地震後にポルトガルの木材や鉄の需要が復興活動のために増加したことが関係しているのかもしれない¹⁴⁸。また、ポルトガルやポルトガルのラテンアメリカ植民地で、人口増加、農業や経済活動の発展が発生した関係で、建築や造船業が発展していたことも関係していると思われる¹⁴⁹。しかし、1800年代以降になると、ストックホルムからポルトガルへの鉄輸送量は、大きく減少した。

地中海諸都市

18世紀前半において地中海諸都市に輸送された鉄は、取るに足らない量であった。しかしながら地中海諸都市への輸送量は、18世紀半ばから後半にかけて増加し、1790年代には110,000 シップポンドを越える量が記録された。

以上のように、ストックホルムからの鉄貿易は、18世紀前半はイングランドとオランダへの輸出が中心であったが、18世紀半ば頃よりフランスや南欧への輸出量が増加したことがわかった。ただし、最大の貿易相手はイングランドであり続けた。

一方で、ヨーロッパで鉄の輸出を行っていた都市は、ストックホルムだけではなく、なかでも、ロシアのサンクト・ペテルブルクは多くの鉄を輸出していた。ストックホルムの鉄輸出を論じる以上、サンクト・ペテルブルクの動向を無視するわけにはいかないだろう。

¹⁴⁷ Pereira(2006), pp.28-31.

¹⁴⁸ Pereira(2006) , p.30.

¹⁴⁹ Hildebrand(1958), pp.40-41.

表3-6 エーアソン海峡を通過した両都市からの鉄の量（シップポンド）

	1721～29年	1730～39年	1740～49年	1750～59年	1760～69年	1770～79年	1780～89年	1790～99年	1800～09年	1810～15年	計
サンクト・ペテルブルク	50,563	167,093	268,973	685,854	1,034,126	1,983,926	2,155,285	2,116,518	1,080,462	194,075	9,736,875
ストックホルム	861,793	1,315,332	1,312,594	1,463,854	1,549,778	1,531,841	1,720,941	1,739,014	1,150,019	506,403	13,151,569

出典：STR-Online

※出港地（Departure）がストックホルム又はサンクト・ペテルブルクである船舶に積まれた棒鉄（Stangjern）及び鉄（Jern）の量を集計したもの

ストックホルムについては、

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWVudHN0YXRlljp7InNIYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlciI6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNILCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlfSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeyJuYWV1IjoiaSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZGl6ZWQpIiwiaWZmllbGQiOiJwbGFhdHNfc3RhbmdRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpbIiN0b2NraG9sbSdfv0sInBhZ2UiOiJEsInNvcnRvcnRlciI6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyI9>), 2023 年 11 月 18 日接續

サンクト・ペテルブルクについては、

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWVldHN0YXRlljp7InInYXJjaCI6dHJlZSwic2hpcG1hc3Rlcil6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNlLCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeyJ1IjoiaSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZG16ZWQpIiwiaWZmZmlldGQpOiJwbGFhdHNfc3RhbmdRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpbIlN0LiBQZXRLcnNib3JnIl19XSwicGFuZSI6MSwic29ydG9yZGVyIjoic2NoaXBwZXJfYWNodGVybmdFhbS5yYXc7YXNjIn0=>) , 2023 年 11

月 18 日接續

先に触れたように、バルト海沿岸においてスウェーデン以外に大量の鉄を供給していたのが、ロシアのサンクト・ペテルブルクである¹⁵⁰。表3－6のように、18世紀後半においては、ストックホルム以上の輸送量が記録されている。1760年代にイギリスの主要な鉄輸入先がスウェーデンからロシアに交代し、ロシアの優位は18世紀のあいだ続いたという主張もある¹⁵¹。

しかしながら、先述したとおり、18世紀後半のストックホルムでは、イングランド以外にフランス、ポルトガル、地中海諸都市への鉄輸送量の増加が見られた。一方、ロシア鉄の大部分はイギリスに輸送されていた¹⁵²。これらのことから、イギリスにおいては、18世紀後半頃にスウェーデンからロシアに主要な鉄の輸入先が変化していったが、他方でフランスやポルトガルにおいては、スウェーデン鉄はロシア鉄が台頭している時期にも依然と

¹⁵⁰ Blanchard(2001)などを参照.

¹⁵¹ 玉木(2008), 第六章.

¹⁵² Blanchard(2001) , p.8.

して供給されていたということが言える¹⁵³。スウェーデン鉄の輸出量は、ロシア鉄台頭によって減少したとは限らないのである。あくまでスウェーデン鉄のシェアが相対的に減少したに過ぎないのである。

3-3-4. 鉄貿易と「二層貿易」

先にストックホルムからの鉄が、イングランド、オランダのみならずフランス、南欧へ輸出されるようになった過程とストックホルムが長期にわたって主要な鉄輸出口であり続けていたことを述べた。ただ、18世紀半ば以降にフランスや南欧への鉄輸出増加が見られたものの、最大の輸出先はイングランドであり続けた。このことから、ストックホルム鉄貿易では主にイングランドとの貿易からなる「古層貿易」をベースとしていたということが考えられよう。そして、18世紀半ば以降に「新層貿易」が発展し、二つからなる貿易構造、すなわちストックホルム「二層貿易」が発展していったとも捉えることができる。

「古層貿易」に含まれるイングランドへの鉄輸出貿易では、先述したロシアといった競合相手が存在した。イングランドでは18世紀半ばから後半にかけて、ロシア鉄の台頭によるスウェーデン鉄のシェア減少が起こっていた。また、イングランド国産鉄の台頭も起こっていた。

そのような時期に「新層貿易」にあたるフランスや南欧への鉄輸出の増加が見られた。ロシア鉄の多くは、イングランドに流れていたため、「新層貿易」では「古層貿易」ほどの競合はなかったものと思われる。18世紀後半にストックホルムは、鉄の販売先をイングランドのみに依存することなく、フランスやポルトガルなどへ販路を拡大していったことが、ストックホルムからの鉄輸出の減少を避けることを可能にしたと言えよう。換言すると、「新層貿易」の発展が「古層貿易」への依存を回避する役割を果たしたのではないだろうか。

しかし、1790年代になるとフランスへの輸出減少が見られる。このことは、「新層貿易」が後退し、ストックホルムの「二層貿易」の衰退が生じ始めたと言える。さらに、ナポレオン戦争期になると、「古層貿易」と「新層貿易」共に後退が見られ、ストックホルムの「二層貿易」の衰退がより顕著なものになったと考えられる。この流れの中、スウェーデンにおいては新たな鉄貿易が形成されつつあった。それが、第四章で触れるナポレオン戦争期におけるイエーテボリ・アメリカ間の鉄貿易の発展である。

3-3-5. まとめ

以上のように、スウェーデンの鉄貿易は、大北方戦争終結後に衰退したわけではなく、安定的に鉄をヨーロッパ各地に供給し続けたということがわかった。そして18世紀のス

¹⁵³ ただ、18世紀後半のロシアでは黒海貿易の発展が見られた。その貿易ではロシアからフランスへの穀物輸出などが発展していった。武田(2009)、31頁。

ウェーデンの鉄貿易の中心は、ストックホルムであり、その貿易は拡大したということもわかった。

ストックホルムからの鉄の主な輸出先は、18 世紀前半においてはイングランドやオランダが中心であったが、18 世紀後半になると、フランスや南欧への輸出が増加し、ストックホルムの「二層貿易」の発展が見られたと考えられる。

しかしながら、フランス革命期にストックホルムからフランスへの鉄輸出が減少し、さらにナポレオン戦争期に南欧への鉄輸出が減少し、ストックホルムの「新層貿易」が衰退したと考えられる。さらに、ナポレオン戦争期はイングランドなどといった「古層貿易」での鉄貿易も弱まった。そのため、ナポレオン戦争期にストックホルムの「二層貿易」はより一層衰退したと言えよう。

3-4. スtockホルムのタール輸出貿易

3-4-1. 本節の目的

二つ目の輸出品として、タールを取り上げたい。タールとは、木材などから生産される黒色で粘りけがある液体である。当時、船舶の外装にできる隙間を密封するために使用された。タールの生産の多くは、スウェーデンを含めたバルト海沿岸の諸地域で行われており、主に高い需要があった西欧へ盛んに輸出されていた¹⁵⁴。その一方で、イングランドでは、バルト海沿岸諸地域からのタール供給の依存を脱却するために、北米などからの供給を行っていた¹⁵⁵。フランスでも、コルベールがフランス国内でのタール生産を試みた¹⁵⁶。しかしこのような試みにも関わらず、後述するとおりバルト海沿岸諸地域からのタール供給は、18 世紀前半以降も継続して行われていた。

本節の目的は、ストックホルムのタール貿易の動向を述べた上で、それが「二層貿易」の盛衰にどのように関係したのかについて示すことである。

¹⁵⁴ 玉木(2008), 第三章, 第五章. 川北(1983), 第八章. などを参照. また, タールのバルト海貿易については, オストレームの業績もある. Åström(1988).

¹⁵⁵ 日尾野(2013).

¹⁵⁶ Pourchasse (2011b).

3-4-2. スtockホルムからのタール輸出

表3-7: スtockホルムを出港し、エーアソン海峡を通過したタールに課された税（ダーレル） ※目的地別に分類

目的地	1721～29年	1730～39年	1740～49年	1750～59年	1760～69年	1770～79年	1780～89年	1790～99年	1800～09年	1810～15年	計
スウェーデン西海岸	計	26	55	125	242	507	833	1,632	2,686	2,158	10,658
	イエーテボリ	16	37	88	142	383	659	1,312	1,991	1,844	8,678
北ドイツ	計	7	43	109	310	786	446	547	885	1,056	4,327
イングランド	計	994	674	3,085	3,203	4,481	3,919	6,316	8,195	5,196	36,869
	ロンドン	770	520	2,307	2,144	2,984	1,933	2,500	3,910	2,036	19,546
	ハル	61	43	90	53	128	397	529	461	100	1,915
	キングスリン	28	8	185	35	115	32	79	102	39	625
	ブリマス	0	19	81	0	125	324	1,781	2,242	2,373	7,047
オランダ	計	1,910	1,157	4,803	6,080	5,497	4,343	4,126	2,203	1,945	32,383
	アムステルダム	1,849	970	4,588	5,465	4,580	3,330	2,758	1,346	1,181	26,288
フランス	計	248	800	1,238	2,119	1,959	3,265	1,347	1,325	118	16,024
	ルアン	89	151	85	202	225	209	283	26	0	1,273
	ボルドー	26	80	88	8	35	174	160	115	5	700
	マルセイユ	0	0	7	80	192	205	411	112	163	1,184
ポルトガル	計	43	80	514	180	215	558	913	728	635	4,065
	リスボン	38	69	296	108	172	410	677	567	404	2,857
	ポルト	3	8	42	38	32	96	195	100	192	753
地中海諸都市	計	38	39	388	1,103	1,725	1,216	1,288	2,304	528	8,836
その他	計	105	106	662	650	384	436	1,320	1,364	969	6,293
不明	計	17	0	19	43	46	1	0	0	0	154
各地方の合計		3,388	2,954	10,943	13,930	15,600	15,017	19,747	19,712	13,812	119,609

出典：STR-Online

※出港地 (Departure) がストックホルムである船舶に積まれたタール (Tjære) に課された税額 (Daalder)

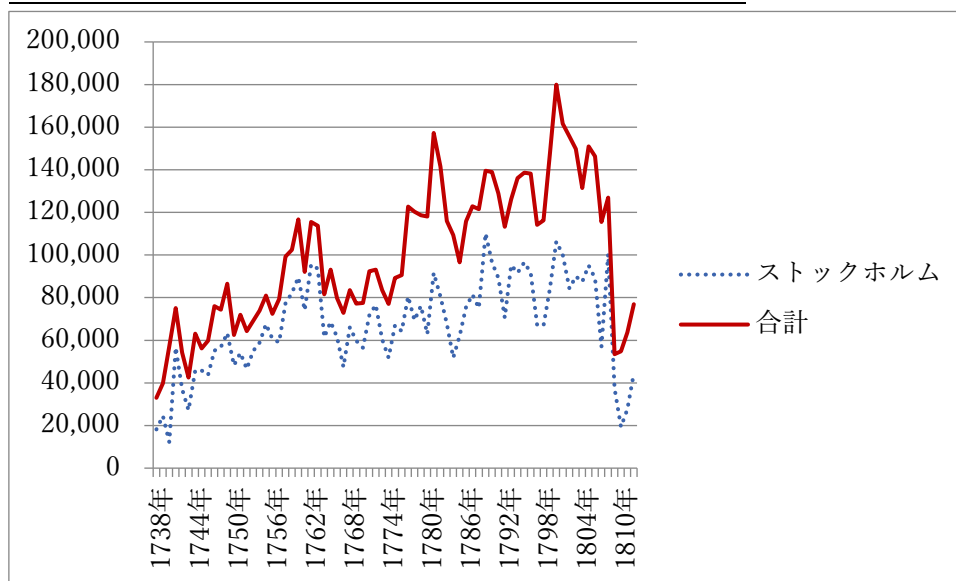
を集計したもの

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWVldHN0YXRlIjp7InNlYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlciI6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNlLCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeYJuYW1lIjoiaSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZG16ZWQpIiwiaWZmllbGQqOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpblIN0b2NraG9sbSJdfV0sInBhZ2UiojEsInNvcnRvcmlciI6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9>), 2023 年 11 月 18 日接続

表3-7は、ストックホルムを出港し、エーアソン海峡を通過したタールに課された税（ダーレル）を目的地別に分類したものである。タールは、「ラスト」と「バレル」の二つの単位で記録されていることが多い。そのため、統一的な統計を出すことが困難である。そこで、輸送された量に対して課された税金の額（ダーレル）を統計の対象とした。

まず、各地方の合計額を見ると、1740年代に急増し、以降は概ね増加の方向を辿っていたことがわかる。1800年代以降は、減少傾向に入ったということも確認できる。

図3-2：スウェーデンからのタールの輸出量（バレル）



出典：「スウェーデン外国貿易」

図3-2は、「スウェーデン外国貿易」から出したスウェーデンのタール輸出量（バレル）である。この図を用いて、一年ごとの推移について検討してみたい。

スウェーデンからのタール輸出量に関しては、三つの山が確認できる。まず、七年戦争期にあたる1758年から1764年ほどの間に一つ目の山が見られた。その後、アメリカ独立戦争期に相当する1777年から1783年ほどの間に二つ目の山が見られ、フランス革命が発生した1789年頃からも多くのタールが輸出されており、1800年に最大のピークが確認できよう。

また、スウェーデンのタール輸出の多くは、ストックホルムが占めていたということも図3-2から確認できよう。18世紀後半にストックホルムの割合はやや低下するものの、依然として高い水準のままであった。

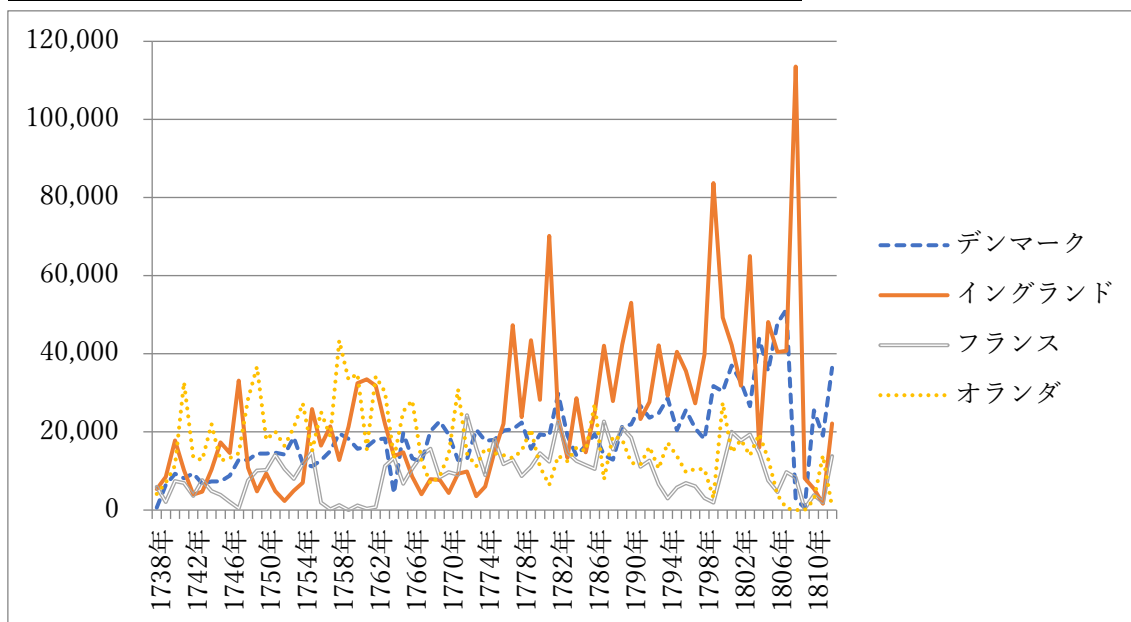
以上のことから、次の二点が確認できる。一点目として、概ね戦時中にタールの輸出量は増加していたということ。二点目として、スウェーデンのタール貿易はストックホルムの割合が高かったということである。

次に、貿易相手別に検討してみたい。

3-4-3. 貿易相手ごとの分析

図3-3はスウェーデンからのタール輸出量の推移を輸出先別に示したものである。

図3-3：スウェーデンからのタールの主な輸出先（バレル）



出典：「スウェーデン外国貿易」

イングランド

まず、表3-7を参照しながら大まかな流れを辿ってみたい。表3-7が示しているとおり、イングランドへ向かったタールに課されたダーレルは、最も多くの額が記録されている。そのダーレルの合計は、1740年代以降増加し続けたが、1770年代に減少した。1780年代、1790年代には回復が見られたものの、1800年代以降は再び減少する。

次に、図3-3を見ると、イングランドへのタール輸出量の変動が、戦時中に大きく増加していることがわかる¹⁵⁷。オーストリア継承戦争期では、1744年のフランスの参戦後にイングランドへ向かったタールが増加した¹⁵⁸。同様に、1799年及び1808年というフランス革命期や、ナポレオン戦争期にも大きな増加があった。だが、1800年代後半になると、イングランドへの輸出量の大きな後退が見られる。

このように主に戦時に、スウェーデンからイングランドへのタール輸出量の増加が見られた。海運業の箇所でも触れたとおり、戦時中におけるスウェーデンの中立を基盤とした

¹⁵⁷ オーストリア継承戦争期（1740～48）、七年戦争期（1756～63年）、アメリカ独立戦争期（1775～83年）に、大きな増加が見られた。

¹⁵⁸ Hautala(1963), p.92.

商業の発展については、レオス・ミュラーによって既に指摘されている¹⁵⁹。だがタール貿易においては、戦時ではカロライナやニューイングランドといった新大陸からイングランドへのタールの供給が滞っていたという事情も関係していたことも補足したい¹⁶⁰。

当時のイングランドは、フランスとの戦争が頻繁に勃発していた関係で、戦時下では新大陸のタールがイングランドへ配送されにくくなっていた。実際に、イングランドの新大陸からのタール輸入は、オーストリア継承戦争期、七年戦争期、アメリカ独立戦争期では、概ね減少したのに対して、スウェーデン（フィンランド含む）からのタール輸入は、増加した¹⁶¹。さらに、アメリカの独立後は、イングランドのタール輸入におけるアメリカのシェアが後退し、スウェーデンやロシアのシェアがやや拡大した¹⁶²。

このように、スウェーデンからイングランドへのタール輸出は、ヨーロッパや大西洋の情勢による影響が見られたということが言えよう。スウェーデンのタール輸出は、ミュラーが指摘する中立政策による影響のほか、大西洋の情勢による影響も作用していたと考えられる。

続いて、イングランドの各都市について表3-7を参照しながら述べていきたい。

イングランドで最も多くのダーレルが記録された都市は、ロンドンである。ロンドンは、イングランドに課されたダーレルのおよそ半分を占めている。

ロンドンに次ぐ都市は、プリマスである。プリマスは1780年代に178ダーレルへ急増し、1790年代も224ダーレルへと増加し続ける。1800年代に減少するものの、ロンドンを越えた額が記録されていた。

オランダ

まず表3-7からわかることは、タールに課されたダーレルが、1760年代まで1730年代を除き増加傾向にあったということである。しかし、1770年代になると減少し、以降はやや低い水準が続いた。次に図3-3を見ると、変動はイングランドほど大きくなく、比較的安定した供給がなされていたことが確認できる。

スウェーデンからのタール輸出の中で、オランダは1770年代頃まで主要な輸出先であったと推測される。1770年代になると、アメリカ独立戦争によってイングランドでタールの需要が拡大した関係で、スウェーデンからイングランドへのタール輸出量がオランダを上回るほどになったと考えられる。

¹⁵⁹ ミュラー(2006)、第七章。Müller(2004)、chapter5,6などを参照。

¹⁶⁰ Hautala(1963)、p.94。

¹⁶¹ Hautala(1963)、p.96, pp.105-106, p.189。

¹⁶² Hautala(1963)、pp.109-111。

フランス

表3-7を見ると、フランスはイングランド、オランダに次ぐダーレルが記録されていた。またフランスの特徴として、七年戦争期は数値が低く、1770年代と1780年代に高い数値が記録され、その後急減していることである¹⁶³。ストックホルムのフランスへのタール輸出がフランス革命期前まで増加していたことが推測されよう。

次に図3-3を見ると、フランスの年単位の輸出量の特徴として、七年戦争とフランス革命期に大きく減少しているという点が確認できる。この時期、イングランドへのタールの輸出量は増加していたが、フランスへの輸出量はそれとは対照的な結果となった。七年戦争期以降から、フランス革命期までは安定した推移を見せた。

地中海諸都市

地中海諸都市への輸出量は、さほど大きな割合を占めてはおらず、イングランド、オランダ、フランスを大きく下回っていた。

表3-7を見ると、地中海諸都市のダーレルは、1740年代以降増加傾向に入り、1770年代、1780年代に減少傾向になり、1790年代には再び増加したことが確認できる。しかし、1800年代以降は減少傾向に入った。

デンマーク

ここでは、図3-3を用いて、スウェーデンからデンマークへのタール輸出について考察していきたい。

デンマークへのタール輸出量は、1750年以降増加傾向にあった。多くは、デンマークの首都コペンハーゲンに輸出されていたと思われる。なぜなら、デンマークは、政府によるコペンハーゲンへの商取引の一極集中が行われていたからである¹⁶⁴。

この時期のデンマークもスウェーデンと同様に、中立をしていた関係で戦争に深く関与することはなく、海運業や貿易の発展が見られた¹⁶⁵。例えば、地中海でのデンマークの海運業は、18世紀後半、特に1790年代に繁栄を迎えていた¹⁶⁶。さらに、デンマークはスウェーデンとは異なり、ヨーロッパ外世界との商業も盛んに行なった。その一例が、大西洋での三角貿易である¹⁶⁷。その一方で、18世紀後半にはデンマークから直接西インドへ向か

¹⁶³ 七年戦争期の減少の要因の一つとして、イギリス軍によるフランス海岸の封鎖が挙げられる。Hautala(1963), p.93.

¹⁶⁴ 井上(2002), 339頁。

¹⁶⁵ 井上(2002)を参照。

¹⁶⁶ Andersen and Voth(1997), p.11.

¹⁶⁷ この貿易は、主にデンマークと西アフリカ（ギニアなど）、デンマーク領西インド（セントトーマス島・セントクロワ島など）の三つの地方からなっていた。その三角貿易

った船舶が増加し、三角貿易を行った船舶数を大きく上回るようになった¹⁶⁸。しかし、アフリカから西インドへの奴隷貿易が衰退したわけではない。1792年に、デンマーク政府は10年間の移行期間を設けたうえで、奴隷貿易を廃止する勅令を出した。デンマークは、その10年間の移行期間の間に奴隷貿易を大規模に行っていたのである¹⁶⁹。

このように、デンマークは中立政策をとったうえで、地中海での海運業や大西洋貿易などを盛んに展開するようになった。スウェーデンからデンマークへのタールの輸出増加は、この状況を反映しているのではないだろうか。見方を変えると、スウェーデンからもたらされた原材料が、デンマークの貿易や海運業発展に寄与したとも言えよう。大北方戦争後、両国は共に中立政策を行い、大きな戦火を交えなかった。つまり、中立による海運業・貿易の繁栄は、西欧や南欧だけでなく、スウェーデン・デンマーク間でのバルト海貿易にも影響を与えていたのかもしれない。

3-4-4. タールの原産地フィンランドの東ボスニア湾について

タール貿易を扱う上で重要なのが、タールの原産地である東ボスニア湾地域についてである。ストックホルムから輸出されたタールの多くは、スウェーデン領フィンランドのボスニア湾から供給されたものを再輸送していたものであり、ストックホルムからのタールの85～90%ほどを占めていた¹⁷⁰。1765年以前においては、「ボスニア海域商業強制令」に代表されるスウェーデン王権によるストックホルムのステープル市場化政策によって、フィンランドからの来航者は、ストックホルム以外のいかなる地でも船で商業を行ってはいないとされた¹⁷¹。そのためストックホルムは、フィンランド産タールの集散地として機能していたのである。

フィンランド以外にも、ストックホルムは、スウェーデンの北部に位置するノールランド地方からタールがもたらされていた。しかしながら、ノールランドからの供給量は、東ボスニア湾からの供給量と比べると少量であった¹⁷²。以上のことから、ストックホルムからのタールの多くは、東ボスニア湾沿岸産であったと言えよう。

では、デンマークからアフリカへ東インドやヨーロッパの織物など、アフリカから西インドへ奴隷など、西インドからデンマークへ植民地物産などが輸送されていた。詳しくは、Gøbel(1990)(2011)などを参照。

¹⁶⁸ Gøbel(1990), p.113.

¹⁶⁹ 佐保(1992).

¹⁷⁰ Åström(1988), p.37. スウェーデン領フィンランドについては、稲葉(1982)を参照。

¹⁷¹ 根本(2006), 388頁.

¹⁷² 例えば、1758～62年の間でのノールランドからストックホルムへのタールの供給量は、東ボスニア湾からストックホルムへの供給量の7分の1程度に過ぎなかった。

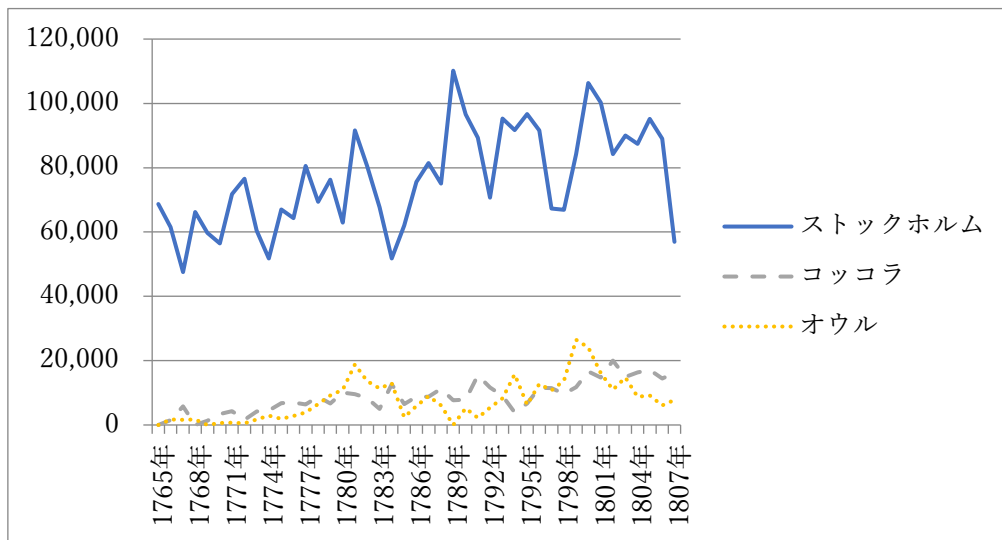
Högberg(1969), p.162.

3-4-5. ボスニア湾海域商業強制令の解除

1765 年になると、ボスニア湾海域商業強制令が解除される。そのため、東ボスニア湾沿岸都市はストックホルムを介さないで貿易を行うことが可能になったのである。

図 3-4 は、ストックホルムと東ボスニア湾沿岸に位置するコッコラとオウルからのタールの輸出量を示したものである。

図 3-4 各都市からのタール輸出量 (バレル)



出典：「スウェーデン外国貿易」

ストックホルムとコッコラ、オウルを比較してみると、東ボスニア湾の二都市の輸出量は増加しているものの、ストックホルムを大きく下回っていることがわかる。オストレームによると、ボスニア湾海域商業強制令解除後の 18 世紀後半に、東ボスニア湾からストックホルムを介さないタール貿易が始まったため、ストックホルムのタール貿易は衰退したという¹⁷³。しかしながら、図 3-4 を見る限り、ストックホルムのタール貿易に衰退の兆候は見られない。

1780 年代初頭において、フィンランドのタールの 60~70%はストックホルムへ売られたようである¹⁷⁴。このことは、ボスニア湾海域商業強制令解除後も旧来の貿易形態が維持されていたことを示しているのではないだろうか。またコッコラ商人の中では、ボスニア湾海域商業強制令解除後もしばらくの間、ストックホルム商人との関係を維持していたケースもあった¹⁷⁵。ボスニア湾海域商業強制令が解除されたからといって、東ボスニア湾沿岸

¹⁷³ Åström(1988), p.38.

¹⁷⁴ Kaukiainen(1993),p.37.

¹⁷⁵ Ojala(1997), pp.331-334.

このように、1765 年後のボスニア海域商業強制令解除後、東ボスニア湾沿岸都市からの輸出品増加は見られるものの、ストックホルムは依然としてスウェーデンの主要なタール貿易港であり続けたということがわかった。

1809 年になると、東ボスニア湾沿岸を含めたフィンランドは、ロシア領になったため、東ボスニア湾沿岸都市の輸出量の記載が「スウェーデン外国貿易」からなくなる。そのため、以降は STR-Online による分析を行う。

Line graph showing the number of deaths from cholera in Stockholm, Cocker, and Oulu from 1800 to 1814. The Y-axis represents the number of deaths, ranging from 0 to 2,000. The X-axis represents the year, from 1800 to 1814.

- Stockholm (Blue solid line):** Shows the highest number of deaths, peaking around 1,500 in 1806 and 1814.
- Cocker (Orange dashed line):** Shows a moderate number of deaths, peaking around 500 in 1808.
- Oulu (Grey dotted line):** Shows the lowest number of deaths, generally below 500, peaking around 600 in 1814.

Year	Stockholm	Cocker	Oulu
1800	1,450	300	250
1801	950	200	150
1802	1,500	300	200
1803	550	400	100
1804	200	350	50
1805	550	350	50
1806	1,550	350	50
1807	900	500	100
1808	0	0	0
1809	0	0	0
1810	550	100	50
1811	500	0	100
1812	350	250	100
1813	0	0	0
1814	1,450	450	600
1815	1,100	550	650

※出港地（Departure）がストックホルム、コッコラ、オウルである船舶に積まれたタール（Tjære）に課された税額（Daalder）を集計したもの

([https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWVudHN0YXRlljp7InNIYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlcI6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNILCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlfSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeYjE9](https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWVudHN0YXRlljp7InNIYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlcI6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNILCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlfSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeeyJmYWVudHN0YXRlljp7InNIYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3RlcI6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNILCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlfSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeYjE9)), 2023 年 11 月 18 日接統

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWVudHN0YXRlljp7InNIYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3Rlcil6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNlLCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeysuYm91IjoiaSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZG16ZWQpIiwiaWZmlmlbGQiOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpjbkthcmxIYnkiXX1dLCJwYXWdlIjojLCJzb3J0b3JkZXIiOiJyY2hpcHBklc9hY2h0ZXJyYWFtLnJhdzthc2MifQ==>), 2023 年 11 月 18 日接続

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWNIbHN0YXRlIjp7InNlYXJjaCI6dHJ1ZSwic2hpcG1hc3Rlcil6>

[ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbHNiLCJzdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbHNlSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeyJuYW11IjoieSG9tZSBwb3J0IChzdGFuZGFyZGl6ZWQpIiwZmllbGQiOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpbIlVsZcOIYm9yZyJdfV0sInBhZ2UiOjEsInNvcnRvcnRlcil6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9](#)) , 2023 年 11 月 18 日接続

図 3-5 は、1800 年から 1815 年の間にストックホルム、コッコラ、オウルを出港し、エーアソン海峡を西航したタールに課された税額（ダーレル）を示したものである。

1808 年から 1813 年の間、タールの輸送量はナポレオン戦争や大陸封鎖令、ロシアによるフィンランド侵攻などの影響が小さい水準である。しかし、1814 年になると、輸送量はストックホルム、東ボスニア湾の二都市共にナポレオン戦争前の水準へと回復した。

玉木俊明によると、ボスニア湾海域商業強制令解除後、フィンランドは盛んにヨーロッパ各地にタールを供給するようになり、ストックホルムのステープル市場としての地位が低下し、東ボスニア湾が自立化したという¹⁷⁶。タール貿易における東ボスニア湾の自立化は図 3-5 から捉えることができるが、ストックホルムは依然として東ボスニア湾の二都市を大きく上回るタールを輸送し続けていた。つまり、ボスニア湾海域商業強制令の解除によるストックホルムのタール貿易に対する影響は、少なくともナポレオン戦争期まで大きなものではなかったと言えよう。要するに、ボスニア湾海域商業強制令の解除もストックホルムは、ナポレオン戦争終結までバルト海におけるタールの主要貿易港でありつづけたものと考えられる。

3-4-6. タール貿易と「二層貿易」

上で見てきたように、ストックホルムは、ナポレオン戦争期までスウェーデンの主要なタール貿易港であり続けた。そのストックホルムのタール貿易は、イングランドやオランダといった地域への輸出が多かったが、1770 年代及び 1780 年代にフランスへの輸出も増加した。一方で、イングランドやオランダへの輸出も依然として存在したほか、デンマークといった近隣への輸出増加も見られた。

このことはタール貿易においても、イングランドやオランダとの「古層貿易」をベースとしつつ、フランスや地中海諸都市との「新層貿易」の発展が見られ、「二層貿易」への形成へ結びついたと読み取れるのではないだろうか。ただし、タール貿易は、「古層貿易」の地域との繋がりが鉄貿易以上に強く、鉄貿易ほど強い二層構造が見られたというわけではない。タール貿易における「古層貿易」の強固さは、イングランドの新大陸からのタール輸入の減少とスウェーデンとロシアからのタール輸入増加が関わっているものと推測される。

フランス革命期になると、フランスへの輸出が急減し、「新層貿易」が後退し、「二層貿

¹⁷⁶ 玉木(2008), 180-183 頁.

易」は衰退していったと考えられる。さらにナポレオン戦争期になると、ストックホルムのタール貿易は、イングランドとデンマークへの輸出が少し見られる程度になり、フランスへの輸出はごくわずかなものになった。さらに、ナポレオン戦争期になると、「古層貿易」の後退と「新層貿易」のさらなる後退が見られ、ストックホルム「二層貿易」の衰退がより一層生じていたと捉えられることができよう。

3-4-7. まとめ

この節の内容をまとめたい。ストックホルムはボスニア湾海域商業強制令のようなストックホルムのステープル市場化政策などによって、フィンランド産タールが集う主要なタール貿易港となった。1765年にボスニア湾海域商業強制令が解除された後も、ストックホルムは主要なタール貿易港であり続けた。

そのストックホルムのタール輸出貿易は、18世紀の間、概ね増加傾向にあった。さらに、「古層貿易」をベースとしつつ、「新層貿易」も発展するという「二層貿易」の発展が見られたものと考えられる。ただ、「古層貿易」が依然として大きな割合を占め続けていた。

フランス革命期になると、フランスへの輸出量は減少し、「新層貿易」が打撃を受けたものと思われる。さらに、ナポレオン戦争期には「古層貿易」が打撃を受け、「新層貿易」がさらなる打撃を受けるといった事態が発生した。これらのことは、フランス革命・ナポレオン戦争期に「二層貿易」が衰退していったとも言えよう。

3-5. スtockホルムの砂糖輸入貿易

3-5-1. 本節の目的

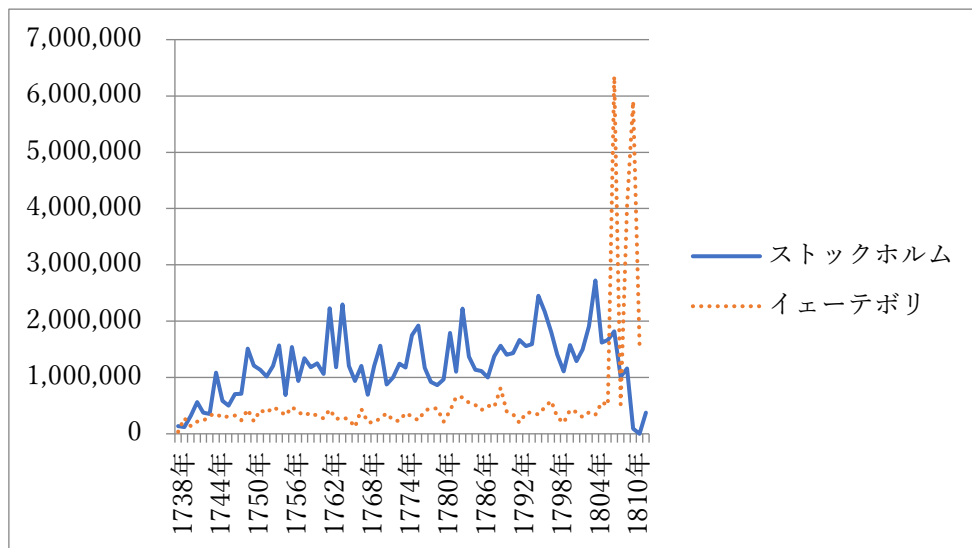
18世紀は、ヨーロッパ勢力が盛んに大西洋に進出した時期であるが、スウェーデンは西欧諸国やデンマークと比べて、積極的な大西洋への進出が見られなかった¹⁷⁷。しかし、18世紀から19世紀初頭のスウェーデンでは、植民地物産の輸入増加が見られた。この節では、植民地物産の代表的なものである砂糖を取り上げたい。砂糖は、18世紀のヨーロッパで大きな利益をもたらした商品であり、ヨーロッパの多数の地域に輸入された物である。

本節の目的は、ストックホルムの砂糖貿易の発展の内容を記述したうえで、「二層貿易」とそれがどのように関係したのかについて示すことである。

¹⁷⁷ 1784年にフランスからカリブ海の小島のサン・バルテルミ島を獲得したくらいである。ミュラー(2006)、第三章を参照。

3-5-2. ストックホルムの砂糖輸入

図3-6 各都市のモスコバド糖輸入量（スコールプント¹⁷⁸）



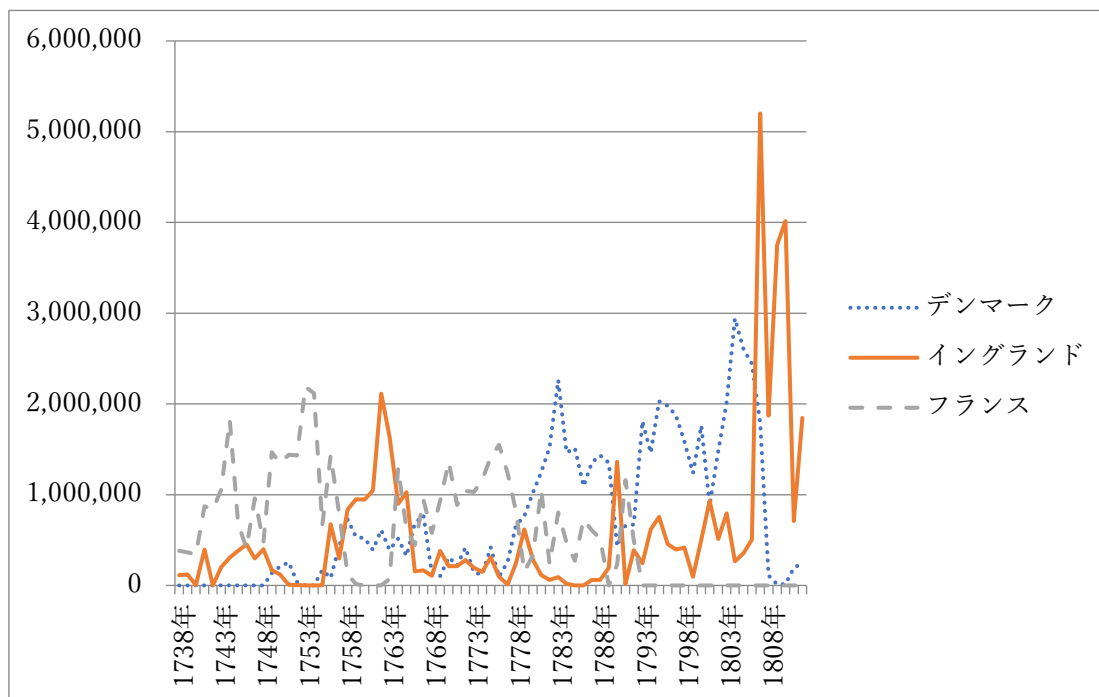
出典：「スウェーデン外国貿易」

図3-6は、ストックホルムとイエーテボリのモスコバド糖（mascovade）輸入量の推移を示したものである¹⁷⁹。そこから、スウェーデンの主要な砂糖輸入港はストックホルムであったことがわかる。その輸入量は18世紀の間、微増傾向にあった。ただ、1800年代半ば頃になると、イエーテボリの砂糖輸入が急増し、ストックホルムの砂糖輸入の減少が見られた。

¹⁷⁸ 1 スコールプントは、425 グラムほどに相当。

¹⁷⁹ 参考までに、イエーテボリの輸入量も含めた。

図 3-7：スウェーデンのモスコバド糖輸入量（スコールプンド）※輸入先別



出典：「スウェーデン外国貿易」

図 3-7 は、スウェーデンの主要な砂糖の輸入先であるデンマーク、イングランド、フランスからのモスコバド糖輸入量を示したものである。

以下では、図 3-7 を参照しながら輸入先について地方ごとに検討したい。

3-5-3. 貿易相手ごとの分析

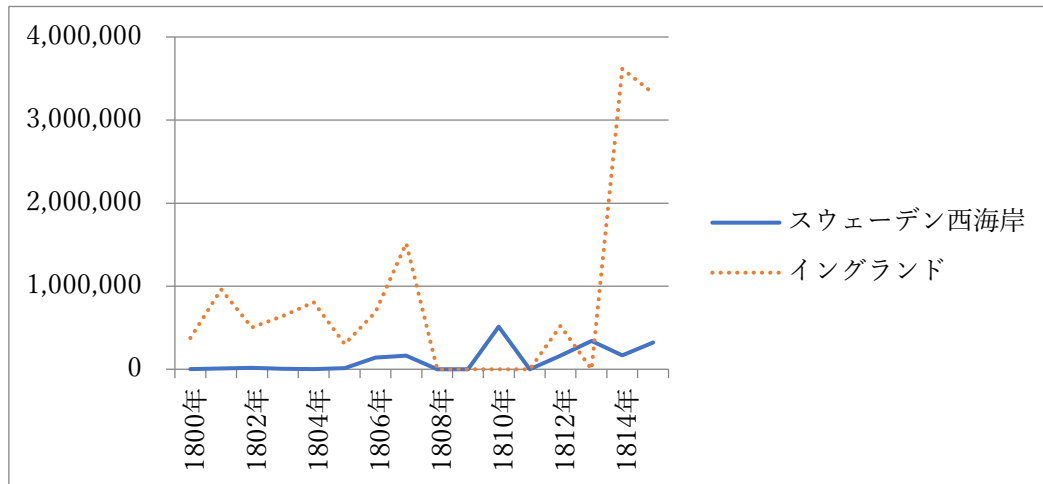
イングランド

図 3-7 を見ると、18 世紀の多くの時期においてイングランドからの砂糖輸入は、フランスを下回っていたということがわかる。イングランドからの輸入が少なかった要因の一つとして、18 世紀中期に、イギリス領西インドの砂糖の大部分はイギリス帝国内でしか流通してなかったことが挙げられる¹⁸⁰。

ナポレオン戦争期にあたる 1800 年代半ばになると、イングランドからスウェーデンへの砂糖輸入が大きく増加した。ただ、この増加は、図 3-6 が示しているとおおり、イエーテボリの輸入であった可能性が高い。しかしながら、イエーテボリと同様に、イングランドからストックホルムへの砂糖輸入増加も存在した可能性がある。図 3-6 と図 3-7 は、史料の関係上 1812 年までしかないので、以下では STR-Online をもとに作成した図 3-8 を用いたい。

¹⁸⁰ 川北(1983), 221 頁。

図3-8：エーアソン海峡を通過し、ストックホルムに入港した砂糖の量（ポンド） ※
出港地別に分類



出典：STR-Online

目的地 (Destination) がストックホルムである船舶に積まれた砂糖 (sukker)

の量（ポンド）を出港地別に集計したもの

(<https://www.soundtoll.nl/#search/eyJmYWNIldHN0YXRlIjE7InNlYXJjaCI6dHJ1ZWswic2hpcG1hc3Rlcil6ZmFsc2UsImRlcGFydHVyZSI6ZmFsc2UsImFycml2YWwiOmZhbnHNILCjZdGFuZGFyZCI6ZmFsc2UsIm1pc2MiOmZhbnHNlfSwic2VhcmNodmFsdWVzIjpbeysJuYWw1IljoisSG9tZSBwb3J0ICgzZGFuZGFyZGl6ZWQpliwiZmllbGQiOiJwbGFhdHNfc3RhbmRhYXJkIiwidmFsdWVzIjpbIlN0b2NraG9sbSJdfDV0sInBhZ2UiOjEsInNvcnRvcnRlcil6InNjaGlwcGVyX2FjaHRlcm5hYW0ucmF3O2FzYyJ9>) , 2023 年 11 月 18 日接續

図3-8は、かつエーアソン海峡を通過したストックホルムの砂糖輸入量を出港地別に表したものである。図3-8から、1814年になるとイングランドからの砂糖輸入が急増したことがわかる。ちなみに、1810から13年にかけては、概ねスウェーデンが大陸封鎖令に参加していた時期にあたる。これらのことから、イングランドからストックホルムへの砂糖輸送が、ナポレオン戦争末期になると急増したと言えよう。なお、砂糖貿易におけるイングランドの台頭は、スウェーデンに限られず、大西洋の砂糖貿易全体においても言えることである¹⁸¹。

その一方で、大陸封鎖令の時期はイエーテボリの砂糖輸入が急増していたが、スウェーデン西海岸からストックホルムへの輸送量はイングランドほど多くはなかったことも確認できよう。

¹⁸¹ Stein(1988), Part2–5.

フランス

図3-7から、フランスは1740年代から1780年代にかけてストックホルムの主要な砂糖の輸入先であったことがわかる。1758～63年の間には七年戦争の影響があり、やや停滞気味であるが、戦争後に再び量が増加した¹⁸²。服部春彦によると、フランスの貿易は、1766～71年を境に砂糖及びコーヒーなどの食料が最大部分を占める構造になり、フランスからの砂糖及びコーヒー輸出も増加したという¹⁸³。それと対照的に、1780年代にスウェーデンのフランスからの砂糖輸入量は、デンマークを下回るようになった。ただ、デンマークの砂糖は、後述するようにフランスからの砂糖を再輸出したケースが多く、フランスの砂糖貿易が衰退したわけではないだろう。

1793年以降になると、フランスからの砂糖輸入量が大きく減少する。この減少は、フランスの代表的な砂糖生産地であるサン・ドマングの反乱と独立によるものと見なしてよいだろう。その後、スウェーデンの砂糖はデンマークとイングランドからの輸入が中心となった。

デンマーク

大西洋に盛んに進出したイングランドやフランスの他に、デンマークからの砂糖輸入も目立つ。1780年以降のデンマークは、植民地物産の中継貿易港としての役割を果たしていた¹⁸⁴。その中心となった港は、コペンハーゲンであり、多くの砂糖がそこにもたらされていた¹⁸⁵。そのため、デンマークからのスウェーデンの砂糖輸入の多くは、コペンハーゲンからであったと思われる。

1780年頃よりスウェーデンのデンマークからの砂糖輸入は、スウェーデンの砂糖輸入のおよそ半分を占めるほどになった¹⁸⁶。図3-7からもその傾向がわかる。デンマークからの砂糖は、先述したように当時のデンマークが植民地物産の中継貿易を盛んに行っていたことから、再輸出品であったと推測される。井上光子によると、デンマークに集まった砂糖は、1791年まではフランスのボルドーから輸送されたものが多く、91年以降はロンドンから輸送されたものが多かったという¹⁸⁷。ただし1808年になると、デンマークからの輸入量はかなり低くなる。

以上のように、18世紀半ばから19世紀初頭にかけてデンマークからの砂糖輸入貿易が発展していったことがわかった。デンマーク及びスウェーデンとの間では、中世から数多

¹⁸² Crouzet(1996), p.53.

¹⁸³ 服部(1992), 70-73頁, 76頁.

¹⁸⁴ 井上(2002), 339頁.

¹⁸⁵ Rönnbäck(2010), pp.181-183.

¹⁸⁶ Rönnbäck(2006), p.7.

¹⁸⁷ 井上(2002), 338頁.

くの戦争が起こっていたものの、大北方戦争終結からナポレオン戦争勃発までは、さほど大きな戦争は勃発していなかった。そのような情勢を背景に、両国の間での貿易が発展しつつあったのではないだろうか。

スウェーデンは、サン・バルテルミ島を除けば、大西洋の植民地をほぼ保有していなかった。そのため、砂糖は外国からの輸入に依存していた。そして、その外国には大西洋に植民地を持ち、また西欧諸国からの植民地物産の中継地として機能したデンマークも含まれていた。スウェーデンにとって、デンマークは植民地物産の重要な輸入先であったのである。

大西洋に多く植民地を保有しなかったスウェーデンと、大西洋や地中海で盛んに貿易を行った一方で原材料に乏しいデンマークとの間に、以下のような関係が構築されたと考えられる。つまり、スウェーデンが、船舶資源といった原材料をデンマークに輸出する一方で、デンマークがスウェーデンに植民地物産を輸出するという関係である。

スウェーデンは、デンマークの貿易や海運業の発展に寄与する一方、スウェーデン船の主要な活動圏外にあたる大西洋の商品をデンマークから輸入することで、植民地物産を確保したと思われる。つまり、両国の間で互いの需給に適応した経済的な結び付きが形成されていったのではないだろうか。

北ドイツ（ハンブルク）

最後に、図3-7には載っていないがハンブルクについて少し補足しておきたい。18世紀のハンブルクは、新大陸の植民地物産の主要な再輸出港として機能していた¹⁸⁸。ハンブルクは、主にフランスのボルドーから植民地物産を輸入していた。

ハンブルクの砂糖の多くは、陸路や水路によってリューベックなどへ再輸出されていた¹⁸⁹。そのため、スウェーデンに直接輸入された量は決して多くなかったと推定される。

3-5-4. 砂糖貿易と「二層貿易」

先の内容をまとめると、1780年頃までの砂糖の主要な輸入先は、七年戦争期を除いてフランスであった。1780年頃になると、デンマークが主要輸入先に加わる。1790年以降になると、フランス革命やサン・ドマングの反乱によってフランスからの砂糖輸入が大幅に減少し、デンマークとイングランドからの輸入が中心となった。

以上のことを踏まえると、18世紀後半まで、砂糖は主に「新層貿易」にあたるフランスからの貿易を通じてスウェーデンへもたらされていたと捉えられることができるだろう。砂糖貿易は、二層構造が見られた鉄やタールの輸出貿易とは異なり、もっぱら「新層貿易」がその中心であったのである。その後フランス革命期に、フランスからの輸入が減少した。

¹⁸⁸ 玉木(2008)、第七章。菊池(2013)などを参照。

¹⁸⁹ Pourchasse(2011a), pp.87-88。菊池(2012), 47-49頁。

その反面デンマークからの輸入が増加し、さらにイングランドからの輸入も増加し、「古層貿易」にあたるこれらの地域からの砂糖輸入増加が見られた。砂糖貿易はフランス革命期以降になると、主に「古層貿易」で行われるようになったと見なすことができよう。

海運業、鉄・タールの輸出貿易などでフランス革命期に「新層貿易」が衰退したように、砂糖貿易でもフランス革命期に「新層貿易」が衰退したと考えられる。つまり、砂糖貿易は、海運業、鉄・タール輸出貿易での「新層貿易」の衰退と連動するかたちで、「新層貿易」主体から「古層貿易」主体へと変化していったものではないだろうか。

ナポレオン戦争期、とりわけ大陸封鎖令が出された 1806 年以降になると、ストックホルムへの砂糖輸入は 1814 年頃まで大きく減少し、「古層貿易」を通じた砂糖輸入も衰退したことが窺える。ただ、1814 年頃になると砂糖輸入の回復の兆しが見られるが、もっぱら「古層貿易」を通じた砂糖輸入であり、「新層貿易」の砂糖輸入が回復したわけではない。

3-5-5. まとめ

このように、ストックホルムの砂糖の主要輸入先は、18 世紀から 19 世紀初頭の間にかけて、フランスからデンマークやイングランドへの移行が見られた。その流れは、海運業・鉄やタールの輸出貿易で見られた「二層貿易」の衰退と連動するかたちで生じたものであろう。

ただ、ナポレオン戦争期は一時的に「古層貿易」の衰退が見られたが、ナポレオン戦争末期に回復した¹⁹⁰。それについては、第四章で述べるナポレオン戦争期におけるイエーテボリの貿易発展と関係する。

3-6. スtockホルムの塩輸入貿易

3-6-1. 本節の目的

塩は、スウェーデンの重要な輸入品であった¹⁹¹。塩は人間の生存に不可欠なものであるが、スウェーデンでは自国での塩生産が不十分な環境にあるため、基本的に外国からの、特に南欧からの輸入に頼っていた。なお第一章で述べたように、南欧からの塩輸入貿易は、18 世紀で形成されたものではなく、既に 17 世紀の段階で形成されていた¹⁹²。

本節の目的は、ストックホルムの塩貿易の内容を述べたうえで、「二層貿易」とどのように関係したのかについて示すことである。

¹⁹⁰ ナポレオン戦争後の 19 世紀では、ヨーロッパの植民地物産輸入の大幅な増加が見られた。Rönnbäck(2011)。

¹⁹¹ スウェーデン塩貿易については、以下の論文も参照。Stefan(1994)。

¹⁹² 斎藤・池谷(2013)、坂野(2022)も参照。

表3-8:ストックホルムに入港し、かつエーアソン海峡を通過した塩の量(ラスト) ※

3-6-3. 貿易相手ごとの分析

ポルトガル

まず、ストックホルムへの塩の最大の供給先であったポルトガルから見てみたい。表3-8を見ると、ポルトガルからの塩は1730年代から1790年代まで比較的安定して輸送されていたことがわかる。ポルトガルの中でも、セトゥバルからの輸送が目立つ。セトゥバルは、16世紀の段階でヨーロッパ各国に塩を輸出していた都市である¹⁹⁴。ただ、当時のバルト海への塩輸出は、オランダを介して行われていたことが多かった¹⁹⁵。第一章及び第二章で述べたように、17世紀末にストックホルム船のポルトガルからの航海が増加したことから、ポルトガルから直接塩が輸入されたと考えられるが、大北方戦争期にあたる1700年から1721年の間では、当時スウェーデンと敵対していたデンマークによるエーアソン海峡封鎖による影響で、再びオランダによってポルトガルの塩がスウェーデンへ供給されていた¹⁹⁶。しかし、1724年にスウェーデン航海法が公布されると、ストックホルム船によるポルトガルからストックホルムへの塩輸送が増加した¹⁹⁷。

地中海諸都市

表3-8を見る限り、18世紀前半において、イタリアをはじめとする地中海諸都市からの塩輸送はあまり見られなかった。しかし、1740年代から1780年代の間では、塩の輸送量が多く記録されている。

中でも、カリヤリとトラパニからの輸送が目立つ。1780年代になると、地中海諸都市からの輸送量はやや減少し、1790年代にはさらなる減少が見られる。そして、19世紀に入ってからその傾向は続いた。それとは対照的に輸送量が増加したのが、後述するスペインとイングランドである。

スペイン

スペインからの塩の輸送量は、1780年代になると7,669ラストが記録され、以降は増加傾向に入る。1800年代になると、ポルトガルに次ぐ輸入量が記録された。スペインの中でも、トラビエハやアリカンテといった地中海側に位置する都市からの輸入量が多い。

イングランド

イングランドからの塩の輸送の多くは、リヴァプールからであった。その輸送量は、表3-8が示しているように、1800年代と1810~15年に大きく増加した。このリヴァプー

¹⁹⁴ Antunes(2008), pp.164-165.

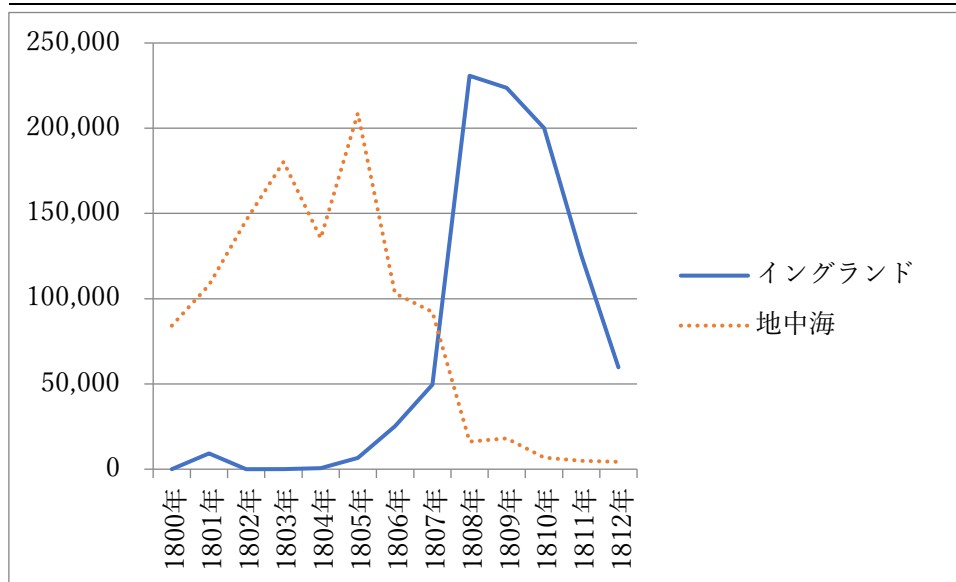
¹⁹⁵ Antunes(2008), p.164.

¹⁹⁶ Lindberg(2009), p.196.

¹⁹⁷ Müller(2004), p.62. Müller(2009), pp.35-36.

ルからの塩であるが、以下で述べるように、その一部は地中海の塩を再輸出していたものであると推測される。

図3－9 スウェーデンの地中海の塩の輸入量（バレル）※輸入先別に分類



出典：「スウェーデン外国貿易」

図3－9を見ると、1805年頃から地中海の塩の輸入先が地中海からイングランドへと変化していったことを確認できる。しかし、「スウェーデン外国貿易」では「地中海の塩」と記載されているが、このリヴァプールからの塩は地中海の塩ではなく、チェスター地方の塩である可能性もある¹⁹⁸。ただし、イングランドからきた「地中海の塩」が地中海産の塩であったか、チェスター産の塩であったかは手元の史料からは不明であるが、いずれにせよ、ナポレオン戦争期になると、スウェーデンの主要な塩の輸入先が地中海からイングランドへと変化していったと見なせることはできよう。

以上のように、18世紀の大部分においてストックホルムへ輸入された塩の多くは、ポルトガルのセトゥバルとカリヤリ、トラパニといった地中海諸都市からもたらされていたということがわかった。第二節の海運業の箇所でも述べたがミュラーによると、ポルトガルと地中海からの塩輸入は、スウェーデンの地中海における海運業と密接な関係があったという¹⁹⁹。

ただ、1790年代以降になると地中海諸都市からの輸入が急減する。それとは対照的に、

¹⁹⁸ チェスター地方の塩産業については、Wallwork(1959). Didsbury(1977), pp.137-204などを参照。

¹⁹⁹ Müller(2004)などを参照。

スペインとイングランドのリヴァプールからの塩輸入が増加する。特に、リヴァプールからの輸入が目立つ。

3-6-4. 塩と「二層貿易」

上記のとおり、ナポレオン戦争期を除いてストックホルムの塩輸入は、ほぼ南欧からであった。そのため、ストックホルムへの塩は、主に「新層貿易」を通じてもたらされており、海運業、鉄及びタール輸出貿易ほどの二層構造はあまり見られなかったということが言えよう。

ナポレオン戦争期になると、塩の主要輸入先が南欧からイングランドへと移行した。この流れは、海運業、鉄及びタールの輸出貿易の箇所でも述べてきた「二層貿易」の流れと連動するかたちで生じたものではないだろうか。ナポレオン戦争期では、海運業、鉄及びタールの輸出貿易で南欧との繋がりが薄くなり、「二層貿易」の衰退が見られた。塩貿易でも、ナポレオン戦争期では南欧との繋がりが薄くなった。この海運業、輸出貿易と輸入貿易の三者は互いに無関係ではなく、海運業、鉄及びタールの輸出貿易で見られた「二層貿易」の衰退と連動するかたちで、塩貿易の構造も変化していったものと考えられる。鉄を積み南欧へ向かったストックホルム船が帰路に塩を積んだケースがあったことは、海運業の箇所で述べたとおりである。

3-6-5. まとめ

このように、ストックホルムは自国での生産が厳しい塩を主にポルトガルや地中海諸都市から輸入していた。この傾向は、18世紀の間続いていた。

しかし、ナポレオン戦争期になると、南欧からの塩輸入が減少し、代わってイングランドからの塩輸入が増加した。ナポレオン戦争期に、塩の輸入は、「古層貿易」を通じて行われるように変化したと見ることができよう。この流れは、海運業・鉄やタールの輸出貿易で見られた「二層貿易」の衰退と連動するかたちで生じたものと考えられる。ただ、砂糖と異なり塩はフランスではなく南欧から輸入されたため、塩貿易における二層構造の衰退は、フランス革命期に衰退が見られた砂糖貿易よりもやや遅かったということを指摘しておきたい。

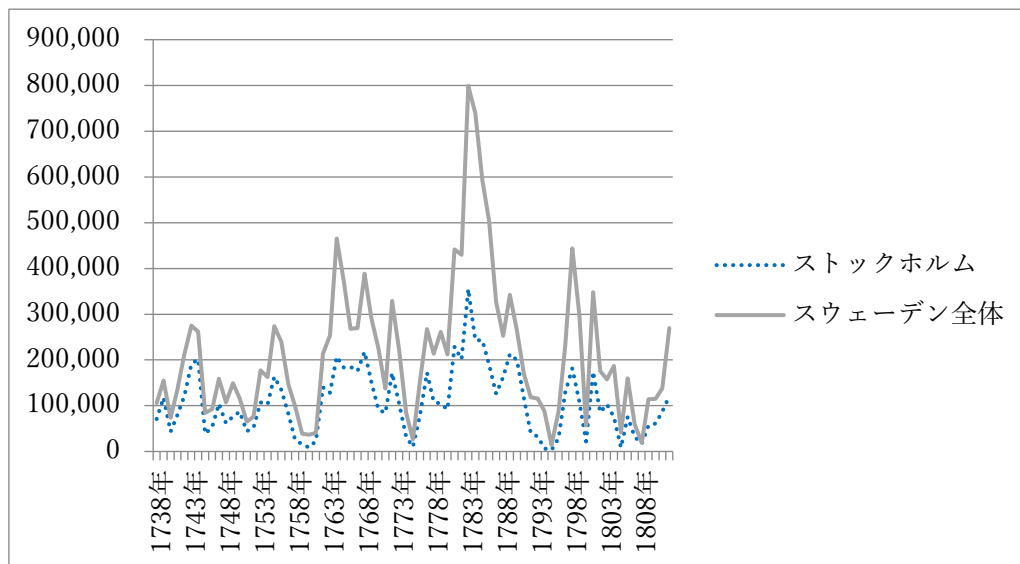
3-7. スtockホルムの穀物輸入貿易

ここでは、ストックホルムの穀物（ライ麦, Rag）輸入について述べたい。ライ麦の輸入貿易は、スウェーデンの輸入額の4分の1ほどを占めるものであった²⁰⁰。なかでもリーフランド（現在のラトビア、エストニアにかけての地域に相当）からの輸入が多く、リーフ

²⁰⁰ Rice(1965), p.87.

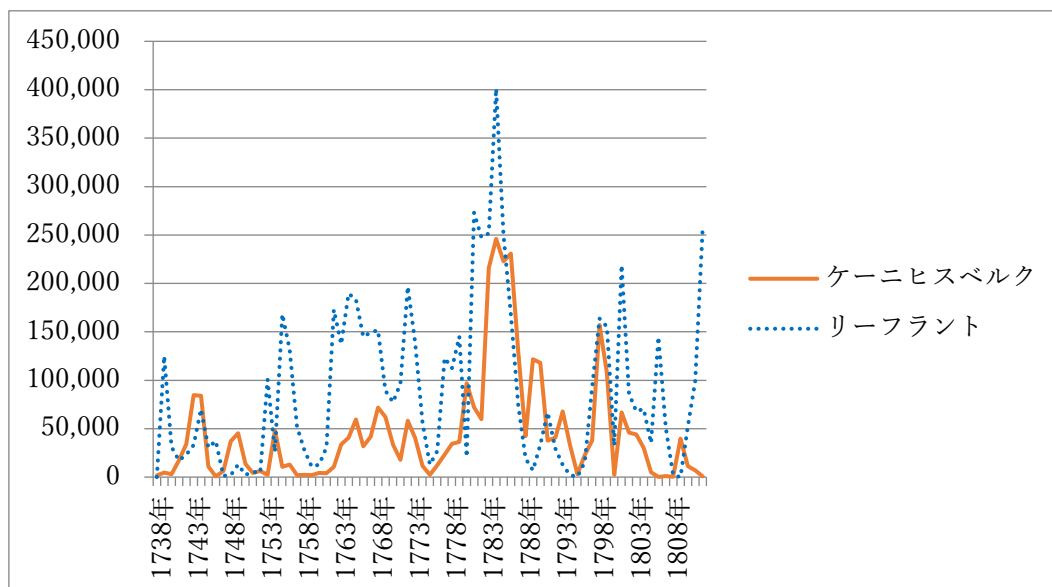
ラントからの穀物輸入貿易は、17世紀の段階で行われていた²⁰¹。ここでは、大北方戦争終結後のストックホルムの穀物貿易について述べたい。なお、バルト海内貿易が中心になるので、「スウェーデン外国貿易」を参照しながら進めていきたい。

図3－10：スウェーデンのライ麦輸入量（バレル）



出典：「スウェーデン外国貿易」

図3－11：スウェーデンのライ麦の輸入先（バレル）



出典：「スウェーデン外国貿易」

²⁰¹ 玉木(2008)，第四章。

図3-10を見ると、ライ麦はスウェーデンのなかでストックホルムが多く輸入したことが確認できる。また図3-11を見ると、大北方戦争終結後も17世紀と同様、主にリーフランドからライ麦が輸入されてきたことがわかる。ただ1780年代半ばなどでは、ケーニヒスベルクからの輸入も目立つ。

このように、スウェーデンのライ麦の主要な輸入先はバルト海沿岸都市であったということがわかった。これまで18世紀の間にかけて、ストックホルムは「古層貿易」をベースとしつつ、「新層貿易」が強まったため、ストックホルム「二層貿易」の発展が見られたと記述してきた。しかし、この穀物貿易のように18世紀以前から存在した「古層貿易」の中で18世紀も多く行われたケースも存在するのである。ストックホルムの輸出貿易とは異なり、穀物の輸入貿易は、「二層貿易」が発展していた時期でも二層構造が成立していなかったと考えられる。

そのため、どの商品の貿易においても二層構造が成立していたというわけではないということも補足しておきたい。

3-8. まとめ

本章の目的は、18世紀前半から19世紀初頭にかけてのスウェーデンの貿易や海運業に焦点を当てて、貿易相手、輸送量、船舶数の統計的分析を用いて、ストックホルム「二層貿易」の盛衰について各商品の貿易や海運業を参照にしながら示すことであった。

3-8-1. スtockホルム「二層貿易」の発展とその影響

第一に、ストックホルム「二層貿易」はどのようにして発展したのかについてである。

18世紀半ば以降、従来のイングランド・オランダ等との「古層貿易」が継続した状態で、スウェーデンの貿易網が南下していき、フランス・南欧との「新層貿易」の発展が見られた。そして、「古層貿易」と「新層貿易」の二層からなる貿易、すなわち「二層貿易」へと発展したと考えられる。その「二層貿易」発展の背景には、スウェーデン保護海運業政策及び中立政策の影響が存在し、また第一章で述べたように、17世紀末のストックホルム船のポルトガルへの進出も歴史的背景として存在した。

これらのスウェーデンの国家政策によって主に地中海へストックホルム船の進出が促進され、スウェーデンの貿易の中心である「古層貿易」に加えるかたちで、「新層貿易」が発展していったのである。つまり、スウェーデンの国家政策が「二層貿易」発展へと導く役割を果たしたとも言える。

では、「二層貿易」発展が、スウェーデンに対してどのような影響を及ぼしたのであるか。スウェーデンの最大の輸出先であるイングランドでは、ロシア及びイングランド産の鉄、新大陸のタールといったスウェーデンにとってのライバルが台頭した。その台頭に対してスウェーデンは、販路をヨーロッパの南へ拡大し、ストックホルム「二層貿易」とし

て発展させたことによって貿易の衰退を食い止めることに成功したと考えられる。

以上のことから「二層貿易」は、様々な国や地域と貿易などを行い、利益を得たものであると言える。その背景には、これまで述べてきたとおりスウェーデン中立政策があったことから、「二層貿易」は、中立国としての道を本格的に歩み始めた 18 世紀のスウェーデンの情勢を反映しているものであると言える。言い換えれば、「二層貿易」は、「大国時代」を終えたスウェーデンが中立国として新たに形成したものであり、イングランド・フランスのようなヨーロッパの大国とは異なった貿易構造である。スウェーデンは、大北方戦争終結に伴い「大国時代」を終えた後も、18 世紀の間、中立国という新たな地位を軸に貿易の広域化および発展が進行したと考える。決してスウェーデンは、「大国時代」終結に貿易・海運業が衰退したわけではなく、中立及び保護海運業政策の下、貿易・海運業を発展させていたと言える。

他方、18 世紀後半には、隣国デンマークとの間でタール・砂糖貿易が行なわれるようになった。ヨーロッパ外世界に積極的に進出しなかったスウェーデンが、ヨーロッパ外に盛んに進出したデンマークに対して、船舶資源といった原材料を輸出する一方で、デンマークがスウェーデンに植民地物産を輸出するという関係が構築された。スウェーデンは、デンマークの貿易や海運業の発展に寄与する一方、スウェーデン船の主要な活動圏外にあたる大西洋の商品をデンマークから輸入することで、植民地物産を確保したと思われる。

3-8-2. スtockホルム「二層貿易」の衰退

第二に、ストックホルム「二層貿易」は、いつまで保ったのかについてである。

ストックホルム「二層貿易」は、18 世紀半ばから後半にかけて発展を見せた。しかしながら、フランス革命期以降にストックホルム「二層貿易」は、ヨーロッパの戦火がスウェーデンにも飛び散っていったことによって徐々に衰退していくことになる。

まず、フランス革命期にフランスとの海運業・貿易が急減する。これによって、「新層貿易」がダメージを受けることになる。例えば、砂糖はフランスから輸入されていたが、フランス革命期前後からデンマークとイングランドから輸入されるようになった。ただ、ポルトガルなどとの海運業・貿易は継続した。

しかし、ナポレオン戦争によってポルトガルなど南欧諸地域との海運業・貿易も減少し、「新層貿易」はより一層後退した。例えば、塩は南欧から輸入されていたが、ナポレオン戦争期にはイングランドから輸入されるようになった。また、「古層貿易」もナポレオン戦争によって大きなダメージを受けたと考えられるが、イングランドとの貿易はフランスや南欧以上に行われており、「新層貿易」が受けたダメージより小さかったものと窺われる。だが、ナポレオン戦争前よりも貿易・海運業が後退したことは確かである。

これらのことから、フランス革命期、ナポレオン戦争期をもってストックホルム「二層貿易」は衰退していったものと見なせる。フランス革命・ナポレオン戦争期にスウェーデンは、ヨーロッパの戦争に関与することになり、中立を基盤とした貿易を行うことができ

なくなり、「二層貿易」は衰退したと言える²⁰².

²⁰² 本章の内容については、坂野，玉木(2017). Sakano and Tamaki(2022)も参照.

第四章. 近世イエーテボリ及びストックホルムの鉄貿易ーナポレオン戦争による経済的影響についてー

4-1. はじめに及び問題の所在

本章では、18世紀からナポレオン戦争期を対象にイエーテボリの貿易構造を検討し、ストックホルムとの比較を通じてイエーテボリの貿易の特色を見だし、さらにナポレオン戦争期に形成されたスウェーデンの新たな貿易形態について触れていきたい。

ヨーロッパ・スカンジナビア半島に位置する都市イエーテボリ（Göteborg）は、現在、人口約 50 万人を有するスウェーデン第二の都市であり、SKF や自動車会社ボルボの本社が所在する北欧有数の湾岸都市である。イエーテボリは 17 世紀にデンマークから獲得した西岸地域にグスタフ 2 世アドルフ（1611～32 年在位）によって建設された。イエーテボリの歴史は比較的浅いものの、スウェーデン史において西岸をめぐるデンマークとの度重なる抗争に関わったほか、1731 年には東インド会社の本社が置かれ、東アジアへのゲートウェイとしての機能を有していた²⁰³。また、18 世紀半ばに鯨の大群が押し寄せ、漁業の発展が見られていたことなどから、スウェーデン史において重要な役割を果たしていた都市であると言える²⁰⁴。しかしながら、今日に至るまでスウェーデン貿易史の研究は首都ストックホルムを軸に研究されており、イエーテボリに関してはストックホルムほど注目されていないと言わざるを得ない²⁰⁵。

その要因として考えられることは、第一にイエーテボリの地理的事情である。イエーテボリはバルト海の西岸に位置している。そのため、エーアソン海峡を介さずに西欧へアクセスすることが可能であった²⁰⁶。そのため、バルト海貿易の著名な史料である『エーアソン海峡通行税簿』や STR-Online については、イエーテボリの子業及び貿易に係る情報が少なくなり、特にイエーテボリと西欧・南欧間の関係について不明な箇所が多いという

²⁰³ スウェーデン東インド会社については、ミューラー(2006)、第八～十章。

²⁰⁴ スウェーデン西海岸の鯨漁業については、Poulsen(2009)、Uteterström(1959)。

²⁰⁵ スウェーデン貿易の全体像を示した研究として、Rice(1965)及び Högberg(1969)が挙げられる。スウェーデン鉄貿易に関しては、Hildebrand(1958)(1987)(1992)を参照。スウェーデンの商人に関しては、Samuelsson(1951)(1955)、Müller(1998)。これらは、ストックホルムを中心に扱われ、イエーテボリについて個別的に扱ったものは少ない。

²⁰⁶ エーアソン海峡（ズンド海峡）とは、デンマークとスウェーデン間に位置する海峡であり、デンマークのコペンハーゲンが所在するシェラン島とスウェーデンの南部スコネ地方を隔てている。現在、エーアソン海峡間は橋で結ばれており、鉄路や陸路でアクセス可能である。

のが現状である。そのため、イエーテボリを貿易の研究として扱うことが比較的困難になったと考えられる²⁰⁷。

第二に、首都ストックホルムの存在である。近世においてスウェーデンの貿易はストックホルムが中心であり、スウェーデンの王権自身もステープル化政策を実施することで意図的にストックホルムをスウェーデン商業の中心地とした²⁰⁸。

そのようなストックホルムへの商業の集中化が背景にあったことから、ストックホルム貿易の研究がスウェーデンの貿易史の全体像の把握へ直結することになり、先行研究においてはストックホルムの貿易が多く扱われた。また、ストックホルムの貿易では西欧と往来する際に多くはエーアソン海峡を通過するため、『エーアソン海峡通行税簿』や STR-Online を参考史料として使用することが可能であったことも補足したい²⁰⁹。

第三に、スウェーデンの最大の輸出品である鉄は、主にバリスラーゲン鉱山地帯で生産され、メーラレン湖を経由してストックホルムから各地に輸出された²¹⁰。このように鉄の生産地に関する事情も考えられる。

以上に挙げた三点、すなわち地理的事情による史料の制約、ストックホルムへの商業の集中、鉄の生産地の事情等によって、イエーテボリの貿易史研究はストックホルムと比較して発展途上の段階にあると思われる。ただし、イエーテボリ貿易史の関する先行研究も存在しないわけではない。

イエーテボリの貿易史について、まずイエーテボリ貿易に関する統計をまとめたイヴァン・リンドの研究がある²¹¹。そこでまとめられた統計は、イエーテボリの貿易を研究するうえで極めて有益なデータとなっている。また、スタファン・ヘーグベリの研究のなかにイエーテボリの貿易を扱ったものがある²¹²。日本においては、玉木俊明の 18 世紀のイエーテボリの台頭について扱った研究がある²¹³。

²⁰⁷ 「エーアソン海峡通行税簿」と STR-Online については、本論文の第一章参照。

²⁰⁸ その代表例として挙げられるのが、14 世紀半ばより実施されたボスニア海域商業強制である。これは、ストックホルム・オーボ以北のボスニア湾沿岸の商人はストックホルム以外の都市で商業を行うことを禁止したものである。ストックホルムへの商業の集中については、根本(2007)(2015)を参照。

²⁰⁹ STR-Online を用いたストックホルムの貿易・海運業の研究については、本論文の他に坂野、玉木(2017).坂野(2022). Sakano and Tamaki(2022)がある。

²¹⁰ スtockホルムとバリスラーゲン鉱山の鉄との関係については、根本(2005)。メーラレン湖とストックホルムの成立の関係については、根本(2001)も参照。

²¹¹ Lind(1923)。

²¹² Högberg(1969)。

²¹³ 玉木(2008)、補論Ⅱにおいて、イエーテボリの台頭及び東ボスニア湾沿岸の自立化について言及している。

また、スウェーデン東インド会社の活動について、レオス・ミュラーの研究が挙げられる²¹⁴。彼は、スウェーデン東インド会社が中国の広東から茶を輸入し、イギリスやオランダへ直接輸出したことを取り上げた。東インド会社のほかに、ナポレオン戦争期のイエーテボリの貿易発展について言及したことも特筆に値する²¹⁵。

以上、イエーテボリ貿易の先行研究は、ストックホルムと比較すると少数であるが一定数存在する。しかし、これらはイエーテボリ貿易史について、統計データを提示し、貿易量について言及したものが中心である。例外の一つとして、レオス・ミュラーの東インド会社の研究のように、イングランドとの密貿易の実態を言及したうえで、国際情勢におけるイエーテボリの立ち位置を明確にした研究があるが、そのように国際情勢とリンクしたイエーテボリの貿易史研究はストックホルムと比較すると少ないと言わざるを得ない。

ストックホルムはヨーロッパの国際情勢に対応するかたちで貿易を発展させた²¹⁶。しかし、イエーテボリはヨーロッパ国際情勢に対してどのように対応し、貿易を行ったのかについて、現状では考察が不十分であると思われる。

そこで、本論文は、イエーテボリの経済史を主に貿易面から照らし、首都ストックホルムとの比較を通じて国際情勢のなかでのイエーテボリの立ち位置について論じることを試みたい。具体的には、イエーテボリの貿易構造はストックホルムと比較してどのような特徴があり、ヨーロッパの国際情勢のなかでどのような役割を果たしていたのかについて言及する。この比較検討によって、ストックホルム貿易の特徴についても、イエーテボリとの比較を通じて新たな側面を発見することができるとと思われる。

また、イエーテボリを研究対象として取り上げる理由として、先述のとおり、スウェーデン第二の都市として、ストックホルムに次ぐ貿易港であったこともあるが、18世紀末にイエーテボリ・アメリカ間の貿易が発展したことにより、これまでのスウェーデンには見られなかった事例が生じていたことから、近世末期にスウェーデンの貿易・海運業における新たな側面を見出すことが可能となるからである。アメリカとの結びつきが強かったイエーテボリを研究することで、アメリカの台頭とヨーロッパへの進出のなか、スウェーデンはどのような影響を受けたのか明らかにすることができると考える。

貿易のなかでも主に取り上げるのは鉄貿易としたい。鉄はスウェーデンの主要輸出品であり、スウェーデン経済の基幹をなすものであった。スウェーデン国内の農民らによって Bruk（製鉄集落）から産出された鉄がヨーロッパ各地へ輸出されていたことは広く知られよう²¹⁷。

²¹⁴ ミュラー(2006)、第八～十章。

²¹⁵ ミュラー(2006)、135－141頁。

²¹⁶ 詳細は、本論文の第一章、第三章。また Müller(2004)、坂野、玉木(2017)、坂野(2022)なども参照。

²¹⁷ 近世スウェーデンの農民研究については、入江(2005)、補章。

対象とする時期は、大北方戦争終結後の 1721 年頃からフランス革命・ナポレオン戦争終結の 1810 年代までとしたい。この時期のスウェーデンではストックホルムを中心とした貿易・海運業の発展がみられていた²¹⁸。また、先述のとおり、1731 年にはイエーテボリにスウェーデン東インド会社が設立され、18 世紀末からはアメリカとの関係が本格的に形成された時期に相当する。その時期のイエーテボリの貿易をストックホルムと比較することによって、イエーテボリの果たしてきた役割を長期的に把握することが可能になると考える。

4－2. 使用史料

本論文においては二つの史料を用いたい²¹⁹。

一つ目が、第三章でも使用した Utrikeshandel: Series I. (以下「スウェーデン外国貿易」という。)である。これは、スウェーデン関税委員会 (Generaltullstyrelsen) によって収集・整理された公的貿易統計である。そこには、1738 年から 1812 年の間にスウェーデンが輸出入した商品の量が記載されている。

次いで、二つ目の史料が STR-Online である²²⁰。時期にもよるが、STR-Online は、どの都市にどれほどの積荷が輸送されたのかについて記載されていることから、「スウェーデン外国貿易」の問題点として第三章で述べた個別具体的な事例に対応できない点に対してある程度補うことが可能である。

この二つの史料は、それぞれ問題点は見受けられるものの、スウェーデン貿易・海運業に係る多くの情報を示す大変重要な史料であることに間違えない。それらを参照しつつ、一方でイエーテボリ貿易については、リンドがまとめた統計も参考にし、イエーテボリ及びストックホルムの貿易構造を明確にしたい²²¹。

²¹⁸ 詳細は、Högberg(1969). 坂野, 玉木(2017)などを参照。

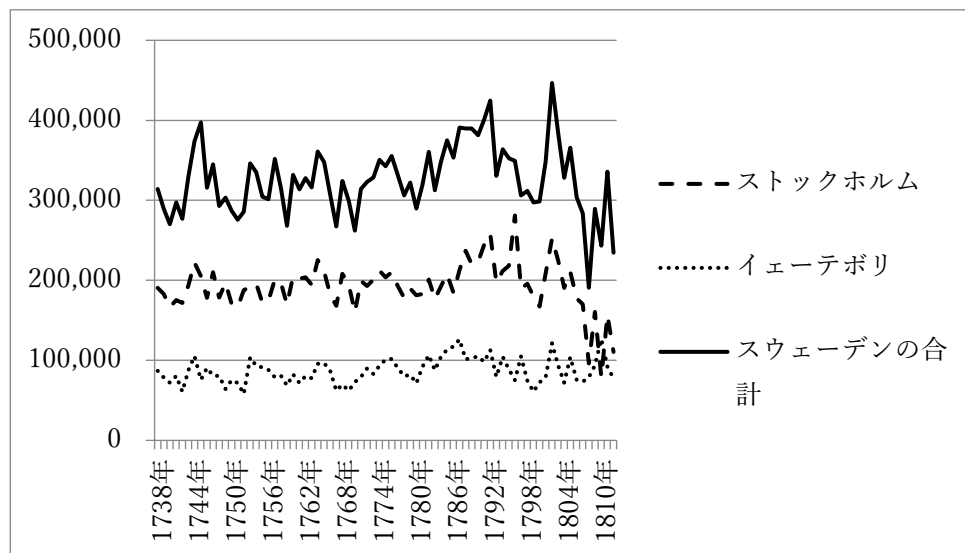
²¹⁹ Utrikeshandel: Series I.については本論文の第三章, STR-Online については第一章, を参照。

²²⁰ <https://www.soundtoll.nl/> 2023 年 11 月 18 日接続。

²²¹ Lind(1923), pp.140-159.

4-3. イェーテボリ及びストックホルムの鉄貿易の概要

図4-1, スウェーデン全体, スtockホルム, イェーテボリの鉄輸出力 (単位: シップポンド)



出典: 「スウェーデン外国貿易」

図4-1は, 「スウェーデン外国貿易」で記録されているスウェーデンの棒鉄の輸出力である. 輸出力に関しては, スtockホルムが1738年から1800年にかけて概ね200, 000シippポンドを記録されているが, イェーテボリからの輸出力はstockホルムの半分程度であり, 100, 000シippポンドに満たない時期も多い. この傾向は18世紀の間, 安定的に推移していた. しかし, 19世紀初頭のナポレオン戦争期になるとstockホルムからの輸出力が大きく減少する. その一方で, イェーテボリからの鉄輸出力は大きく低下していない.

次に, これらの棒鉄はどの地域に輸出力されていたのかについて言及したいが, 先述のしたように, それは「スウェーデン外国貿易」からでは不明である. なぜなら, 「スウェーデン外国貿易」で記録されているのはスウェーデン全体の棒鉄の輸出力先であり, イェーテボリ及びstockホルムから各地域への輸出力について記載がないためである.

そこで, イェーテボリ及びstockホルムから各地域への輸出力を算出するために, イェーテボリの棒鉄の輸出力先に関してはリンドがまとめた統計を用いる. 一方で, stockホルムの輸出力先に関してはSTR-Onlineを使用したい. STR-Onlineを使用する場合, stockホルムからの輸出力先は, 正確に言うとstockホルムからエアソン海峡を西航した棒鉄の量となる. 正確な数値ではないものの, エアソン海峡以西の鉄の輸出力に関しては信頼性の高い情報であると言える.

ただし, エアソン海峡以東の地域 (ポーランド, ドイツのバルト海沿岸都市, バルト海地域, ロシア等) への輸出力に関しては不明なものとなることから, それに関しては今

イエーテボリ及びストックホルムの棒鉄の輸出先については、主にドイツ（北海沿岸）、オランダ、イングランド、フランス、スペイン・ポルトガル、北米の地域に分類できる。他にドイツのバルト海沿岸都市やリーフランドへの輸出も存在していたが、上記の地域と比較すると鉄貿易の規模は小さい。また、先に述べたように STR-Online からはバルト海内の取引については不明であることから、本章においては対象外とする。

（１）ドイツ（北海側）

ハンブルクなど北海側のドイツ諸都市に関しては、イエーテボリがストックホルムを上回る数値を記録している。ただし、イエーテボリの輸出量全体から見た場合、ドイツ諸都市への輸出量は大きな割合を占めてはいない。イエーテボリについては 1745 年及び 1765 年に 5,000 シップポンド以上の輸出量が記録されているが、それはイエーテボリのイングランドへの輸出量の 10 分の 1 以下に過ぎない。

しかし、北海沿岸におけるドイツ諸都市が経済的な後進地域であったわけではない。玉木俊明によると、18 世紀後半のハンブルクでは、フランス、イギリス、南欧との貿易が発展し、特にフランス・ボルドーから砂糖・タバコ・コーヒーといった植民地物産が輸入され、バルト海沿岸地域に再輸出されていたという²²²。つまり、ハンブルクはバルト海沿岸都市の商品集散地の役割を果たしていた²²³。

だが、イエーテボリ・ストックホルムからハンブルクへの鉄輸出に関しては多くない。「スウェーデン外国貿易」の記載内容からストックホルム・イエーテボリに関しては、18 世紀にハンブルクがバルト海沿岸都市の集散地としての役割を果たした状況下においても、ハンブルクを介さない貿易・海運業のネットワークを構築及び維持していたと考えられる。元来、17 世紀の間にスウェーデンはオランダとの密接な経済的関係を構築し、18 世紀においても西欧・南欧との直接貿易・海運業を行っていた²²⁴。オランダとの密接な経済的関

²²² 玉木(2008), 第七章。

²²³ 玉木俊明によると、18 世紀から 19 世紀初頭にかけてハンブルクはフランス、イギリス、イベリアと結びつき、植民地物産の再輸出地としての役割を果たし、ロンドンとは異なる「もう一つの世界システム」を形成したという。そしてその後、ハンブルクはロンドンとの関係が強化されていくなかで、イギリスの貿易圏のなかに組み込まれていったという。玉木(2008), 第七章。また、ハンブルクの貿易については、菊池(2012)(2013)。

²²⁴ 「大国時代」におけるスウェーデン・オランダ間の経済的関係構築の詳細について福本(1996)、坂野(2022)等を参照。スウェーデン・西欧間における貿易関係の形成については、玉木(2008), 147-150 頁。Evans and Rydén(2007), p.31. Sandström(1990), s.335-337.を参照。また、主に 18 世紀のスウェーデン・オランダ間の貿易については、Lindblad(1982)。

係構築による、スウェーデン・西欧諸国間での直接的な貿易関係の構築が背景として挙げられよう。

(2) オランダ

17 世紀のオランダのバルト海貿易は、その繁栄から「母なる貿易」(modernegotie) と呼ばれている²²⁵。オランダへの鉄輸出については、オランダ側の造船所等の需要によりスウェーデン・オランダ間貿易の基盤となっていた²²⁶。

そのオランダへの棒鉄の輸出に関しては、イエーテボリとストックホルムとの間で大きな違いが見られる。イエーテボリからオランダへの輸出は 2, 000 シップポンドから多くて 7, 000 シップポンドである。一方で、ストックホルムからオランダへの輸出はイエーテボリを大きく上回り、1730 年では 40, 859 シップポンドを記録している。

このようにオランダへの鉄輸出について、イエーテボリ・オランダ間の貿易関係は強いものではないことが確認できた。他方、ストックホルム・オランダ間の貿易関係についてイエーテボリ以上の結びつきがあったと言える。リンドブラッドの研究によると、18 世紀におけるスウェーデン・オランダ間の海運業では、ストックホルムが圧倒的であったと評価し、その要因として、ストックホルムとヴェストマンランド、ヴェルムランド、ネルケなど鉄の生産地とのアクセスの良さを挙げている²²⁷。

また、他の要因として考えられることは、第一章で述べたように、ストックホルムへはスウェーデン国家の誘致策により、オランダ商人が多数移住していたことである²²⁸。オランダとの経済的関係構築によりストックホルムは貿易・海運業が発展したが、イエーテボリに関してはオランダの影響はストックホルムと比較して少なかったと言える。

(3) イングランド

続いてイングランドへの鉄輸出について述べていきたい。18 世紀のイングランドでは、スウェーデン鉄の需要が多く、ロンドンをはじめハル、ブリストルへ広域的に鉄がスウェーデンから輸出されていた²²⁹。

18 世紀におけるイエーテボリの鉄貿易の特徴として、イングランドへの輸出量が大部分

²²⁵ バルト海貿易に関する主な研究として、Bogucka(1973) (1980). Mączak(1968)(1970). 日本語に翻訳されたものとしてティールホフ(2005).日本でのバルト海貿易研究として、玉木(2008)、山本(2004)(2005)など。

²²⁶ Lindblad(1982), pp.64-65.

²²⁷ Lindblad(1982), p.25.

²²⁸ オランダ商人のスウェーデンへの誘致・移住については、本論文の第一章注 49 参照。

²²⁹ Hildebrand(1958), pp.37-52.坂野、玉木(2017), 116-117 頁。

を占めているという点が挙げられる。そのイングランドへの輸出量であるが、大北方戦争が終結した 1720 年から増加傾向にあり、1730 年に 1720 年の倍ほどの量が輸出された。1740 年に輸出量の後退が見られたが、1745 年に回復し、1755 年には 78, 000 シップポンドほどが輸出された。その後も増減を繰り返し、1775 年に 86, 000 シップポンドほどが輸出され、イングランドへの輸出量はひとつのピークを迎えた。スウェーデン経済史の大家であるラース・マグヌソンは、1750 年以降にイエーテボリとイギリスとの貿易が発展し、その重要性が増したとしている²³⁰。

その後は頭打ちとなっているが、その要因の一つとして、イングランドの鉄生産が活発になったことが挙げられる。1790 年以降になると、パドル法という製鉄技術によってイングランド国内の鉄生産が増加した²³¹。パドル法による棒鉄生産量は、1790 年には 9, 717 トンであったが、1800 年には 44, 203 トン、1810 年には 85, 897 トンへと急増した²³²。つまり、イングランドでの鉄生産が発展していったことにより、イエーテボリ・ストックホルムからの鉄輸出は増加傾向に歯止めがかかったと思われる。

イエーテボリからイングランドへの輸出量はストックホルムを下回った時期が多いものの、多くの棒鉄がイングランドへ輸出されていたことがわかる。18 世紀においてはイングランドがヘゲモニー国家として大きな影響力を持ち、大西洋世界へ盛んに進出していたことは広く知られているが、それを支えたスウェーデン鉄はストックホルムのみならず、イエーテボリからも供給されていた。しかし、18 世紀末から 19 世紀初頭にかけてイングランドでの製鉄の発展等を背景として、イングランドへの鉄輸出は減少していった。

(4) フランス、スペイン、ポルトガル

フランス、スペイン、ポルトガルへの輸出に関しては、イエーテボリからは多く記録されていない。一方で、ストックホルムからの輸出は多く記録されている。

まず、フランスについて、ピエリック・プルシャスは、スウェーデン・フランスとの間では、スウェーデンからフランスへ原材料の輸出が、フランスからスウェーデンへ塩やワイン等の輸出が行われていたという²³³。さらにプルシャスは、スウェーデンにとって対フランス貿易は、スウェーデンのイングランド市場への依存を回避できたこと、フランスにとって対スウェーデン貿易は、強力な海軍創設へ不可欠であったとして、両国の経済において重要な役割を果たしていたと評価した²³⁴。ただし、先の表のとおり、スウェーデン・フランス間の貿易はイエーテボリよりむしろストックホルムが中心的な役割を担っていた。

²³⁰ Magnusson(2000), p.87.

²³¹ Peter(2005), p.7. Evans and Rydén (2007), p.272.

²³² Peter(2005), p.7.

²³³ 18 世紀のスウェーデン・フランス間貿易については、Pourchasse(2011b), pp.92－114.

²³⁴ Pourchasse(2011b), p.110.

他方、ストックホルムのスペイン・ポルトガルへの鉄輸出について、これらの地域への輸出は1795年と1800年に6～7万シップポンドと大きな数値となっている。

ストックホルムからスペイン・ポルトガルに鉄輸出が増加した背景として、スウェーデン国家による保護海運業政策が挙げられる。第一章で述べたように、「大国時代」において既にストックホルムでは、ストックホルム・西欧・ポルトガルの三点を結ぶ海運業が形成され、南欧への経済的な拡張が生じていた。さらに、レオス・ミュラーの研究によると、18世紀にスウェーデン国家によって地中海沿岸に領事館が多数建設され、アルジェリア・パスポートの発行などで国家による保護海運業政策が行われていた²³⁵。当時の地中海ではバーバリー海賊の活動によって航海の安全において懸念事項が存在していたが、アルジェリア・パスポートを持つスウェーデン船は地中海の航海の安全が保障されていた²³⁶。さらに、第三章で述べたように、18世紀では英仏対立が激しさを増しており、中立国スウェーデンの海運業が発展した²³⁷。

1795年及び1800年のストックホルムからスペイン、ポルトガルへの鉄輸出が、イエーテボリを大きく上回る数値を記録していることから、ストックホルムがイエーテボリ以上にスウェーデンの国家政策に対して弾力的に反応したと言える。第三章で、18世紀後半にストックホルムは、西欧への貿易に加えて、フランス及び南欧との貿易・海運業が発展するという二層から成る貿易構造、すなわち「二層貿易」が形成されたと述べた。つまり、ストックホルムは西欧への貿易を基盤としつつ、国家政策によってフランスや南欧との貿易・海運業を発展させたのである。そのことは、ストックホルムからの鉄輸出が大きな数値を記録している要因の一つとして挙げられよう。

18世紀末は、イングランドへの鉄輸出が停滞していた時期に相当するが、ストックホルムに関しては南欧への販路を開拓したことにより、鉄輸出量全体については大きな減少は見られなかった。他方、イエーテボリはフランスやスペイン・ポルトガルとの結びつきについてストックホルムほど強くなかった。

以上のように、スウェーデンのフランス及び南欧貿易に関しては、ストックホルム・イエーテボリとの間で大きな相違点があると言える。

(5) アメリカ

これまで述べたように、イエーテボリはイングランドへの輸出を中心とした貿易構造を有していたが、1785年に変化がもたらされた。その大きな要因となったのがアメリカへの鉄輸出増加である。そして、イエーテボリのアメリカとの貿易の発展によって、ストック

²³⁵ ミュラー(2006)、第六章。地中海の領事ネットワークについては、Müller(2004)が詳しい。

²³⁶ バーバリー (バルバリア) 海賊については、工藤(2013)、第一章を参照。

²³⁷ 中立の影響について、Müller(2019a)。

ホルムとは大きく異なった貿易の形成へと繋がることになる。

ロルフ・アダムソンによると、イエーテボリとアメリカとの貿易について、1780年代前半にイエーテボリ商人がアメリカへ移住したほか、1790年代にかけて徐々にアメリカへの航海も増していったという²³⁸。18世紀末にイエーテボリのアメリカとの貿易関係が本格的に形成されたものと考えられる。

さらに、1805年には、イエーテボリのイングランドへの輸出量が57,000 シップポンドほどであったのに対して、アメリカは43,000 シップポンドとなり、イングランドに迫る量となった。1810年には、アメリカがおよそ110,000 シップポンドと全輸出量の121,073 シップポンドのうちの大部分の割合を占めるほどになった。

表4-2、スウェーデンからアメリカへの鉄の輸出量（単位：トン）

	1807年	1808年	1809年	1810年	1811年	1812年	1813年	1814年	1815年
ストックホルム				364		1,211	1,924	256	4,624
イエーテボリ	1,945	333	4,500	16,395	6,802	5,755	6,238	1,423	13,196

出典：Adamson(1969), p.69.

ナポレオン戦争期について、詳しく見ていきたい。表4-2は、ナポレオン戦争期にあたる1807年から1815年の間でのストックホルムとイエーテボリからアメリカへの鉄輸出量を示したものである。そこから、ナポレオン戦争期にイエーテボリからアメリカへの鉄輸出が増加していたということがわかる。ただ、1808年の数値はかなり低いものとなっている。その要因の一つとして、1807年12月にアメリカで出入港禁止法(Embargo Act)が出され、アメリカからの全船舶の出港が禁止されたことが挙げられる²³⁹。1809年3月に、この法はイギリスとフランスとの貿易を禁止する通商禁止法(Non-Intercourse Act)へと代わった²⁴⁰。出入港禁止法が廃止されると、多くのアメリカ船がスウェーデン港に押し寄せ、スウェーデンから各地へアメリカ船による鉄輸出が増加した²⁴¹。そして、ナポレオン戦争期にイエーテボリは「輝ける時代」と呼ばれる貿易の活況の時代を迎えた²⁴²。

「輝ける時代」のアメリカ側の背景として、フランス革命戦争・ナポレオン戦争期にアメリカ船がヨーロッパ各地へ進出し、貿易・海運業を行っていたことが挙げられる。シルビア・マルザガリの研究によると、フランス革命期に中立を保ったアメリカ船が主にタバコなどの植民地物産を積んでボルドーに航海するようになったという²⁴³。さらにアメリカ

²³⁸ Adamson(1969), pp.62-64.

²³⁹ ミュラー(2006), 136頁. Fleisher(1953), p.185.

²⁴⁰ ミュラー(2006), 136頁. Fleisher(1953), p.185.

²⁴¹ Fleisher(1953), pp.186-189.

²⁴² 「輝ける年月」については、ミュラー(2006), 135-141頁.

²⁴³ Marzagalli(2014), pp.13-16.

とフランス、リヴォルノなどの地中海地域との間で貿易が活性化し、ナポレオン戦争期までの間それらの地域にもアメリカ船が進出したという²⁴⁴。それまで北方ヨーロッパではボルドーから植民地物産を輸入していたが、フランス革命戦争が勃発してから、アメリカからハンブルクを経由して植民地物産を輸入するようになった²⁴⁵。

他方、カレヴィ・アホネンの研究によると、フランス革命・ナポレオン戦争期にバルト海へ多くのアメリカ船が進出したことも明らかになっている²⁴⁶。アホネンによると、フランス革命・ナポレオン戦争期にアメリカ船が北米・キューバからコペンハーゲン、サンクト・ペテルブルクへ航海するようになったという²⁴⁷。つまり、アメリカ船がフランス革命・ナポレオン戦争期に盛んに進出し、ヨーロッパとの商業に従事していたことがわかる。

アホネンの研究は、ロシア・アメリカとの貿易・海運業についてであることから、イエーテボリとアメリカを往来した船舶数については触れていない。しかし、ナポレオン戦争期に多くのアメリカ商人がイエーテボリを訪れ、イエーテボリとの関係を形成したことがレオス・ミュラーの研究によって示されている²⁴⁸。アメリカ商人らは、バルト海貿易の帰り荷としてスウェーデンの棒鉄に注目し、スウェーデン棒鉄をアメリカへ輸送していたという²⁴⁹。さらに、アダムソンによると、1809年に出入港禁止法が解除されると、アメリカ船がイエーテボリに押し寄せ、イエーテボリのアメリカとの鉄貿易が急激に発展したという²⁵⁰。

また、ミュラーは、アメリカとスウェーデンの貿易・海運業は18世紀後半において小さな役割を果たしているのに過ぎなかったが、1820年代から30年代にかけてスウェーデンの重要な貿易相手国となったとし、その要因の一つにナポレオン戦争期にアメリカ船がイエーテボリに押し寄せ、イエーテボリ・アメリカ間の貿易が急増し、双務貿易が確立されたためと指摘している²⁵¹。

スウェーデンは、1784年にサン・バルテルミ島を獲得しており、大西洋経済との直接的な結びつきが一応存在していた。イエーテボリ・アメリカ間貿易の増加は、大西洋経済との結びつきをより強化し、またアメリカという新たな鉄の販路をもたらしたと推定される。

長期的な視点に立つと、イエーテボリ・アメリカ間の貿易・海運業の発展は、スウェー

²⁴⁴ Marzagalli(2014), pp.20-26.

²⁴⁵ Marzagalli(2014), pp.9-10. 北方ヨーロッパのボルドーからの植民地物産貿易については、玉木(2008)、第七章。

²⁴⁶ Ahonen(2005), chapters 6, 8 and 9.

²⁴⁷ Ahonen(2005), pp.212-215.

²⁴⁸ ミュラー(2006), 138-141 頁。

²⁴⁹ Müller(2004), p.207. Fleisher(1953), p.182.

²⁵⁰ Adamson(1969), p.66.

²⁵¹ ミュラー(2006), 130, 137 頁。

デンがアメリカ経済と結びつくきっかけとなったとも言える。しかし、それはあくまでアメリカ船がスウェーデンに進出したことがきっかけであり、この点において、ストックホルム船が南欧へ進出したことを背景としたストックホルムの貿易・海運業の発展とは異なったプロセスを辿っていた。

以上のように、ナポレオン戦争期にイエーテボリは「輝ける年月」と呼ばれる貿易活況の時期を迎えた。その背景にあったのが、イエーテボリ・アメリカ間の貿易の活性化である。しかし、それはスウェーデン商人がアメリカに進出し、貿易を行っていたわけではなく、アメリカ船がヨーロッパ各地へ進出していくなかで、イエーテボリにも辿りつき、アメリカ船によって鉄が輸送されていた。つまり、「受動的」なかたちで活性化したということが言えよう。

4－5. 小括

このように、イエーテボリ・ストックホルムからの鉄輸出先について述べてきた。ここで、ストックホルムとの比較を通じて浮かび上がってきたイエーテボリ鉄貿易像についてまとめておきたい。

18世紀から19世紀初頭におけるイエーテボリの輸出は、18世紀後半までは大部分がイングランドへ輸出されていたが、1785年頃からアメリカも一定の割合を占めるようになった。ストックホルムと比較すると、イエーテボリは南欧への鉄輸出が少なく、イングランドへの輸出が大きな割合を占めていたことが特徴と言える。

また、フランス革命・ナポレオン戦争期のイエーテボリは、アメリカとの鉄貿易が発展しており、これもストックホルムには見られなかった点である。ただ、その背景にはアメリカ船がイエーテボリに到着し、アメリカ船によってアメリカへ輸送されるという「受動的」なかたちで発展したことに対して注意を払う必要がある。

1810年においては、イングランドへの輸出はごくわずかな数値しか記録されていない。スウェーデンが1810年から1812年にかけて大陸封鎖令に参加していたことがその背景として考えられる。しかしながら、ミュラーによるとイギリスとスウェーデンとの貿易は不法なかたちで継続しており、例えばイギリスからイエーテボリに植民地物産が輸送されていたという²⁵²。実際に、ナポレオン戦争期におけるイエーテボリのモスコバド糖の輸入量は急増していた²⁵³。したがって、この統計からイングランドとの貿易が衰退したと結論づけることはできない。むしろ、ストックホルムのイングランド貿易が衰退した反面、イエーテボリのイングランド貿易が発展したとも言え、スウェーデン全体でみるとイエーテボリはストックホルムの代替港として機能したとも解釈できる。

²⁵² Müller(2004), pp.200-209.

²⁵³ 坂野, 玉木(2017), 123頁。ストックホルムの砂糖輸入については、本論文の第三章参照。

いずれにせよ、フランス革命・ナポレオン戦争期にイエーテボリでの貿易が発展し、特にアメリカとの貿易が活性化したとまとめられよう。以下では、ナポレオン戦争期におけるイエーテボリ・アメリカ間の鉄貿易の国際情勢のなかでの役割について述べていきたい。

4-6. ナポレオン戦争期におけるイエーテボリの鉄貿易発展

ナポレオン戦争がヨーロッパ中に多大な影響を及ぼしたことは周知のことであろう。スウェーデンは18世紀の英仏対立には積極的に関与せずに、中立の地位を活用して商業の発展をもたらしてきたが、ナポレオン戦争期にはネガティブな影響が生じた。一般的に戦争は商業に対して負の影響をもたらすことが多く、ストックホルムの貿易に対してこのことは当てはまると言える。しかし、イエーテボリに関しては鉄貿易の急増というストックホルムとは対照的な事が生じていた。

イエーテボリは、フランス革命・ナポレオン戦争やアメリカの台頭といった国際情勢のなかで、貿易面においてヨーロッパの戦火からの回避地の役割を果たしていたと同時に、新興国アメリカのヨーロッパ進出の足掛かりとしての役割も果たしていたと考えられる。これらは首都ストックホルムやコペンハーゲンには見られなかったものである。

本論文の第三章で述べたように、ストックホルムは、18世紀から19世紀初頭にかけて中立という地位を用いてイングランドのみならず、フランス、ポルトガル、地中海諸都市との交易を発展させ、「二層貿易」を形成していったが、ナポレオン戦争期において輸出・輸入ともに大きく後退するというイエーテボリとは異なるプロセスを辿った。

他方、フランス革命期においては、デンマークのコペンハーゲンでも貿易の発展が見られた。井上光子によると、コペンハーゲンは18世紀後半に中立のなか植民地物産の再輸出貿易を実施していたが、ナポレオン戦争期においてフランス軍のコペンハーゲン攻撃により再輸出貿易は後退したという²⁵⁴。

しかしながら、イエーテボリでは、ストックホルムやコペンハーゲンとは異なり、ナポレオン戦争期にアメリカとの直接貿易の進展が見られたことは注目に値する。ストックホルムやコペンハーゲンはナポレオン戦争期の混乱の最中、貿易の停滞に直面していたが、イエーテボリはナポレオン戦争期に中立を維持し、貿易・海運業が成長していたアメリカに結びつくかたちでヨーロッパ外世界との経済的関係が形成された。そのため、ナポレオン戦争期にヨーロッパ国際商業全体が衰退したとは言い難い。むしろ、イエーテボリはナポレオン戦争によって貿易が発展し、また次のヘゲモニー国家のアメリカと早期から経済的にリンクした稀有な事例を持つ都市だと言える。今後、イエーテボリの貿易の実態を研究することは、従来の研究には見られなかったヨーロッパ国際商業の新たな一面が解明されることが期待できる。

また、フランス革命・ナポレオン戦争期におけるストックホルムの貿易・海運業の衰退

²⁵⁴ 井上(2002), 317-347頁。

は、スウェーデンの国家による保護海運業政策の限界とも言え、さらにはイエーテボリの台頭はストックホルムを中心に国家政策で貿易・海運業を発展させてきたそれまでの歴史からの大きな転換点であったとも見て取れよう。

4-7. まとめ

このように、イエーテボリの鉄貿易はストックホルムとは異なる構造を有していた。その内容は主に二つにまとめられよう。

第一に、18世紀のイエーテボリはストックホルムと比較して鉄輸出量は少なかったものの、ストックホルムの3分の2程度を記録していることから、スウェーデンの鉄貿易において重要な役割を果たしていたと言える。そして、イエーテボリはイングランドへの輸出を中心とした貿易構造であり、この点においてはフランス及び南欧への鉄輸送を国家政策によって推進したストックホルムとは異なっていた。つまり、18世紀のイエーテボリの鉄貿易は、ストックホルムよりもイングランドへの依存が強い構造であり、国家政策の影響についても限定的であった。

第二に、イエーテボリはフランス革命期からナポレオン戦争期にかけてアメリカとの貿易が発展した。ナポレオン戦争期においてスウェーデンは大陸封鎖令に参加したこともあり、ストックホルムの輸出量は急減した。一方、イエーテボリに関してはイングランドなどヨーロッパ各地域への輸出は急減したものの、アメリカへの輸出が急増した。ナポレオン戦争期にイエーテボリは、アメリカ船が到来するという「受動的」なかたちで鉄貿易が発展したのである。

その点について、ストックホルム及びコペンハーゲンの貿易がナポレオン戦争によって壊滅的な打撃を受けたこととは対照的である。ストックホルムは、イングランドへの鉄輸出に加えて国家の政策によって南欧への鉄輸送が発展していたが、ナポレオン戦争によって輸送量は急減した。コペンハーゲンもバルト海沿岸都市への植民地物産の集散地としての役割を果たし、18世紀後半に大きな発展を遂げたが、ナポレオン軍のコペンハーゲン攻撃によって貿易集散地としての役割を損失した。

これらのことは、筆者のこれまでの研究やレオス・ミュラー、井上光子の研究らによって明らかになっているが、これらの先行研究の問題点としてアメリカとの貿易の視点が欠けていることが挙げられる²⁵⁵。アメリカはナポレオン戦争以後に大きく商業が発展し、新たな経済大国への道を歩むことになるが、イエーテボリはそのアメリカとナポレオン戦争によって深く結びつき、ストックホルムやコペンハーゲンとは別の道を歩んだ。

スウェーデン内部についてさらに言及すると、ストックホルムはヨーロッパ内部との結びつきを構築し、ナポレオン戦争によって大打撃を受けた。その一方で、イエーテボリで

²⁵⁵ ヨーロッパ世界と大西洋世界との結びつきをグローバルに捉えた研究として、川北(1983)等が挙げられる。近年ではTamaki(2011)、玉木(2018)もある。

はヨーロッパ外部との結びつきが形成され、ナポレオン戦争期に貿易の発展が見られた。イエーテボリはアメリカとの経済的関係が形成され、ナポレオン戦争期にアメリカ船が盛んにイエーテボリに進出したことによって、ナポレオン戦争の回避地としての役割を果たしていた。

フランス革命・ナポレオン戦争期にストックホルムの貿易・海運業の衰退しイエーテボリが台頭したことは、スウェーデンの国家による保護海運業政策の限界とも言え、さらには国家政策で貿易・海運業を発展させてきたそれまでのスウェーデンの貿易・海運業の歴史における大きな転換点であったとも言える。

この事例は、小国スウェーデンの第二の都市という極めて稀有な事例であると言えるが、イエーテボリのナポレオン戦争期における貿易発展は、次のヘゲモニー国家アメリカのヨーロッパ商業における台頭への第一歩へと結びつくものであるとも言え、このようなニッチな事例を発掘することこそ小国の歴史を学ぶ意義であるとも言える。

付録、図4－1を数値化したもの（単位：シップポンド）

	ストックホルム	イエーテボリ	スウェーデン全体の合計
1738年	190,599	87,015	314,330
1739年	182,816	78,462	289,229
1740年	166,676	72,186	270,255
1741年	175,430	80,450	297,361
1742年	171,663	60,767	277,047
1743年	193,681	87,786	329,622
1744年	222,139	105,510	373,995
1745年	205,184	75,667	397,315
1746年	178,103	90,345	315,643
1747年	210,057	80,769	344,909
1748年	178,413	80,341	293,003
1749年	196,837	64,201	303,311
1750年	170,439	75,357	286,969
1751年	166,411	71,657	275,635
1752年	187,643	58,027	285,765
1753年	192,315	103,793	346,194
1754年	195,747	92,996	334,832
1755年	172,291	91,220	304,532
1756年	174,405	88,043	301,403
1757年	200,870	78,901	351,664
1758年	196,896	80,937	315,366
1759年	169,678	68,327	268,264
1760年	205,066	82,536	331,949
1761年	201,996	71,749	313,882
1762年	203,943	80,351	327,977
1763年	194,647	77,844	316,246
1764年	225,385	95,919	360,898
1765年	210,799	96,620	347,655
1766年	182,156	86,852	306,863
1767年	168,008	62,022	267,386
1768年	208,138	69,890	324,186
1769年	194,570	62,184	299,518
1770年	160,172	72,884	262,130
1771年	199,210	79,210	314,117
1772年	193,148	89,699	322,907
1773年	201,008	83,041	328,690
1774年	212,249	93,372	350,536
1775年	203,831	100,857	342,495

	ストックホルム	イエーテボリ	スウェーデン全体の合計
1776年	210,058	101,657	355,354
1777年	193,007	90,490	331,990
1778年	177,986	80,112	306,325
1779年	189,833	82,207	322,297
1780年	181,341	71,145	289,672
1781年	182,911	91,675	318,946
1782年	200,925	106,563	360,683
1783年	176,742	87,606	312,511
1784年	192,421	104,536	348,275
1785年	207,558	113,471	375,109
1786年	184,707	117,361	353,285
1787年	212,940	126,272	391,000
1788年	236,918	101,364	389,936
1789年	220,319	103,054	389,936
1790年	222,798	105,032	381,456
1791年	244,738	98,225	401,103
1792年	258,100	112,781	424,493
1793年	197,275	79,289	330,628
1794年	211,796	104,535	363,843
1795年	217,983	89,020	352,459
1796年	281,081	75,136	349,388
1797年	189,634	105,055	306,309
1798年	195,556	74,326	311,929
1799年	179,938	60,900	297,508
1800年	167,446	72,378	298,490
1801年	208,430	78,890	348,334
1802年	252,418	121,167	446,659
1803年	225,142	93,616	384,599
1804年	190,491	72,303	328,146
1805年	210,474	104,108	365,762
1806年	177,380	75,765	303,737
1807年	169,966	73,284	283,685
1808年	96,229	78,837	190,750
1809年	160,677	93,680	289,184
1810年	78,860	126,550	243,337
1811年	156,484	92,297	335,614
1812年	110,606	77,334	234,537
合計	14,433,787	6,519,808	24,411,348

出典：「スウェーデン外国貿易」

結論

本論文ではスウェーデンについて、主に貿易・海運業の面から長期的かつ広域的にその発展と意義を立証することを目的とし、17世紀から18世紀にかけてスウェーデン貿易・海運業の発展が見られたことを述べた。

スウェーデンは大北方戦争敗北により領土の縮小を余儀なくされ、北方ヨーロッパにおける覇権の地位はロシアへ変わった。以降、ヨーロッパ史で際立った役割を果たすことは少なくなり、ヨーロッパ外への進出も積極的に行わなかったが、その一方で中立という地位、自国産品の自国船での輸送を重視した国家による保護海運業政策により、スウェーデンは経済的に発展していった。

第一章では「大国時代」においてスウェーデンは領土面のみならず、海運業のネットワークの拡張が見られ、国家政策の下、南欧への経済的進出が見られたことを述べた。その際に、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た。スウェーデンでは、穀物と塩が不足していた。穀物についてはバルト海地域への領土的拡張により手にしたが、塩については南欧への経済的な拡張によって確保したのである。

さらに、スウェーデンの南欧における海運業の発展は、イングランドの航海法の対象外というなかで形成された。南欧における海運業の発展については、当時のヘゲモニー国家であったオランダ商人のネットワークを活用した一方で、イングランドと同様にオランダ海運業への対抗のなかで自国の海運業を発展させたとも言える。

ところが、第二章で述べたように、大北方戦争の後半にあたる1710年代になると、ストックホルムの海運業が大きく後退した。鉄・塩は、オランダやイングランドの商人によって輸送されるようになり、「大国時代」の終わりと共にストックホルムの海運業は衰退した。

しかし、第三章で述べたように、大北方戦争終結後もストックホルム・南欧間の貿易・海運業は存続しており、海運業のみならず、南欧との貿易も復興・発展した。

18世紀半ば以降、従来のイングランド・オランダとの貿易が継続した状態で、ストックホルムの貿易網が南下していき、フランス・南欧との貿易の発展が見られた。従来の対西欧諸国との貿易、すなわち古層に該当する「古層貿易」を基盤としつつ、新たに発展した対南欧貿易、すなわち新層に該当する「新層貿易」の二層から構成されるストックホルム「二層貿易」へと発展したと考えられる。

この点についても、スウェーデン国家による地中海での領事館設置等の経済政策による影響が見られ、地中海へのストックホルム船進出が促進され、ストックホルム貿易の中心である「古層貿易」に加えるかたちで、「新層貿易」が発展したのである。つまり、スウェーデンの国家政策がストックホルム「二層貿易」発展へと導く役割を果たしたとも言える。

当時スウェーデンの最大の輸出先であるイングランドでは、ロシアからの鉄輸入、イングランド国内での鉄生産等によってスウェーデン鉄に対する需要の低下が見られた。それ

に対してスウェーデンは、販路を南欧へ拡大し、ストックホルム「二層貿易」を発展させたことによって、スウェーデン貿易の衰退を食い止めることに成功したと考えられる。また、「二層貿易」発展の背景には、スウェーデンの中立政策があったことから、その発展は、中立国としての道を本格的に歩み始めた 18 世紀のけるスウェーデン情勢を反映しているものであると言え、「大国時代」を終えた後も、中立国という新たな地位を軸に貿易の広域化及び発展が生じていたと考えられる。

しかしながら、フランス革命期以降にストックホルム「二層貿易」は、ヨーロッパの戦火がスウェーデンにも飛び散っていったことによって徐々に衰退していく。まず、フランス革命期にフランスとの海運業・貿易が急減したことによって、「新層貿易」がダメージを受けることになる。

さらに、ナポレオン戦争によってポルトガルなど南欧との海運業と貿易も減少し、「新層貿易」はより一層後退した。また、「古層貿易」もナポレオン戦争によって大きなダメージを受けたと考えられる。このように、フランス革命・ナポレオン戦争期にスウェーデンは、ヨーロッパの戦争に関与することになり、中立を基盤とした貿易を行うことができなくなり、ストックホルム「二層貿易」は衰退した。

その一方で、第四章で述べたように、ナポレオン戦争期にイエーテボリではアメリカとの経済的関係が発展し、新たな貿易が形成されていった。

イエーテボリは、元々イングランドへの輸出を中心とした貿易構造であり、この点においてはフランス及び南欧への鉄輸送を国家政策によって推進したストックホルムとは異なっており、国家政策の影響についても限定的であった。

その後、イエーテボリはフランス革命期からナポレオン戦争期にかけてアメリカとの貿易が発展したが、それについては、アメリカ船が到来するという「受動的な」かたちで鉄貿易が発展したのである。

アメリカはナポレオン戦争以後に大きく商業が発展し、経済大国への道を歩むことになるが、イエーテボリはそのアメリカとナポレオン戦争によって深く結びつき、この点において、ストックホルムやコペンハーゲンとは異なっていると言えよう。

スウェーデン内部についてさらに言及すると、ストックホルムはヨーロッパ内部との結びつきを構築し、ナポレオン戦争によって大打撃を受けた。その一方で、イエーテボリではヨーロッパ外部との結びつきが形成され、ナポレオン戦争期に貿易発展が見られた。イエーテボリはアメリカとの経済的関係が強化され、ナポレオン戦争期にアメリカ船が盛んにイエーテボリに進出したことによって、ナポレオン戦争の回避地としての役割を果たしていた。

ナポレオン戦争によるストックホルム「二層貿易」の衰退の一方で、イエーテボリではアメリカとの貿易の急増が見られた。つまり、スウェーデン国家政策や中立による貿易・海運業の発展とは大きく異なる事例も生じていき、ここに従来のスウェーデン国家政策以外の要因による経済発展も見られたとも言えよう。

スウェーデンは、大北方戦争敗北により「大国時代」は終結し、北方ヨーロッパの小国に至ったとされている。領土面においてその説は当てはまるが、経済面においては、大北方戦争終結以降も南欧への海運業の進出、南欧との貿易の発展は継続していた。これは、中立政策、そしてスウェーデン航海法などの保護海運業政策によるものであり、ヨーロッパが対外進出し、各国との覇権争いが生じる最中、スウェーデンは中立を保ちながら、ニッチを狙ってヨーロッパ内部での貿易・海運業を発展させた。これは英仏蘭などヨーロッパの主要国では見られなかった新しい貿易・海運業発展であると言える。このことについては、ウォーラステインの議論等の大国史観では、捉えることが困難であったと言えよう。むしろ、「近代世界システム論」の表舞台から消えたにも関わらず、貿易・海運業が発展した事例であるといえる。決してスウェーデンの貿易・海運業は、「大国時代」終結後も停滞していたとは言えず、むしろ復興・発展していたとも言えよう。本論文の結論は、大国史観への批判として導き出されたものである。

さらに、バルト海地域やポーランド等の地域とは異なり、国家が保護海運業政策として自国船での輸送を奨励し、オランダ等の西欧船での輸送に対する依存を抑え、また中立によって戦時中の国家同士との貿易・海運業を可能とした。この点において、スウェーデンは近隣のバルト海沿岸の地域とは異なった発展の道を辿ったとも言えよう。

18世紀にストックホルム「二層貿易」というかたちで海運業及び貿易の発展が見られたが、この発展については、「大国時代」のオランダ商人の招聘、ポルトガルへの海運業ネットワークの拡張、中立政策、さらには18世紀のスウェーデン航海法、英仏対立などの長期的かつ複合的な要因によって生じたものである。つまり、スウェーデンは「大国時代」より18世紀をつうじて長期的かつ広域的な要因によって海運業及び貿易の発展を遂げていたのである。18世紀の貿易・海運業発展が長期的かつ広域的な要因によるものであり、ルーツが既に「大国時代」において形成されていたことを実証したことは、ミュラーの研究等先行研究においては深く考察されなかった点であり、本論文の意義でもある。

他方、スウェーデンの貿易・海運業の発展により、英仏をはじめ戦争が多発していた近世・近代ヨーロッパでは継続的に商業が行われるようになり、ヨーロッパ全体の経済発展への貢献も果たしていたと考えられる。また、原材料供給によってヨーロッパ船の大西洋世界・アジア世界への進出にも影から貢献したとも言える。

スウェーデンは、ヨーロッパ外世界に多く植民地を保有せず、また、他のヨーロッパ諸国と比較して、ヨーロッパ外への積極的な進出は見られず、主にヨーロッパ内での貿易・海運業を展開していた。それは、大西洋での奴隷貿易を実施するなどヨーロッパ外へ進出した隣国デンマークとは大きく異なっている。

18世紀後半において、スウェーデンは、船舶資源といった原材料をデンマークに輸出する一方で、デンマークはスウェーデンに植民地物産を輸出するという関係が形成されていた。つまり、スウェーデンは、デンマークの貿易や海運業の発展に寄与する一方、スウェーデン船の主要な活動圏外にあたる大西洋の商品をデンマークから輸入することで、植民

地物産を確保するという構図が見られた。この点について、スウェーデンとデンマークとの間での相違点であると言える。

このように、スウェーデンは 1611 年から 1815 年にかけて、北方ヨーロッパにおける中立国家への変貌を遂げ、領土面については拡張と縮小が明白に見られたが、貿易・海運業についてはそれと連動せずに独自に拡張を遂げていた。さらに、スウェーデンは、大北方戦争敗北後はヨーロッパの国際情勢に左右されながらも、中立国として、あるいは原材料供給国として、英仏蘭などの主要国の影で立ち回ったことにより、ヨーロッパ主要国とは異なった貿易・海運業発展のトレンドを辿った国であると結論付けたい。

文献目録

《一次史料》

Lind, Ivan(1923), *Göteborgs handel & sjöfart 1637-1920: historisk-statistisk översikt*, Göteborg: Zachrisson.

STR-Online: <https://www.soundtoll.nl/>, 2023 年 11 月 18 日接続.

Utrikeshandel: Series I.

《邦語文献》

稲葉千晴(1982)「フィンランド大公国の成立－スウェーデンからロシアへ－」,『北欧史研究』1.

井上光子(2000)「近世デンマーク史と「ズンド海峡通行税」」,『関学西洋史論集』23, 35-44.

井上光子(2002)「デンマーク王国の海上貿易－遅れてきた重商主義国家」, 深沢克己編『近代ヨーロッパの探求 9 国際商業』, ミネルヴァ書房.

入江幸二(2005)『スウェーデン絶対王政研究－財政・軍事・バルト海帝国』, 知泉書館.

入江幸二(2008)「大北方戦争とスウェーデン財政」,『関西大学西洋史論叢』11.

上野喬(1973)『オランダ初期資本主義研究』, 御茶の水書房.

大久保桂子(1997)「ヨーロッパ「軍事革命」論の射程」,『思想』881.

小山内孝夫(2014)「16 世紀後半・17 世紀前半におけるハルのバルト海貿易：近世ヨーロッパ経済の視点から」,『社会経済史学』80-1.

川北稔(1983)『工業化の歴史的 premise－帝国とジェントルマン』, 岩波書店.

菊池雄太(2012)「ハンブルクの陸上貿易 1630～1806 年－内陸とバルト海地方への商品流通－」,『社会経済史学』78-2.

菊池雄太(2013)「近世ハンブルクのバルト海海上貿易－中継貿易都市の流通構造に関する一考察－」,『社会経済史学』79-2.

工藤晶人(2013)『地中海帝国の片影－フランス領アルジェリアの 19 世紀』, 東京大学出版会.

齊藤豪大・池谷文夫(2013)「近世スウェーデン塩交易構造の変容 (1641-1700)」,『茨城大学教育学部紀要 (人文・社会科学・芸術)』62.

齊藤豪大(2015)「近世スウェーデンにおける塩生産の認識－スウェーデン重商主義者アンデシュ・ノルデンクランツを事例に－」,『北欧史研究』32.

坂野健自, 玉木俊明(2017)「近世ストックホルムの貿易 1721～1815 年－「二層貿易」の展開と崩壊－」, 川分圭子, 玉木俊明編『商業と異文化の接触－中世後期から近代におけるヨーロッパ国際商業の生成と展開－』, 吉田書店.

坂野健自(2022)「「大国時代」におけるスウェーデンの貿易・海運業－ストックホルム海運

- 業のポルトガルへの進出－」,『社会経済史学』88-2.
- 佐保吉一(1992)「デンマークの奴隷貿易廃止」,『IDUN』10.
- 斯波照雄(2016)「中近世バルト海域における塩の貿易について」,『武蔵野法学』5-6.
- 武田元有(2009)「フランス革命・ナポレオン戦争とロシア南下政策－バルト海貿易の危機と黒海貿易の成長－」,『鳥取大学教育センター紀要』6.
- 谷澤毅(2011)『北欧商業史の研究－世界経済の形成とハンザ商業－』,知泉書館.
- 玉木俊明(2008)『北方ヨーロッパの商業と経済 1550－1815 年』,知泉書館.
- 玉木俊明(2012)『近代ヨーロッパの形成－商人と国家の近代世界システム－』,創元社.
- 玉木俊明(2018)『拡大するヨーロッパ世界－1415－1914－』,知泉書館.
- 根本聡(2000)「16・17 世紀スウェーデンの帝国形成と商業－バルト海支配権をめぐって－」,『関西大学西洋史論叢』3.
- 根本聡(2001)「ストックホルムの成立と水上交通－中世期メーラレン湖地方の商業関係－」,『歴史学研究』756.
- 根本聡(2005a)「スウェーデン鉄とストックホルム－鉱山業における国家と農民」,『ヨーロッパ文化史研究』6.
- 根本聡(2005b)「海峡都市ストックホルムの成立と展開－メーラレン湖とバルト海のあいだで－」,村井章介編『シリーズ 港町の世界史 I 港町と海域世界』,青木書店.
- 根本聡(2007)「近世スウェーデン王国のステープル都市体系とストックホルムの首都化過程」,『市場史研究』27.
- 根本聡(2015)「近世スウェーデンの都市計画と商業政策－グスタヴ・アドルフとストックホルムの首都化構想」,斯波照雄,玉木俊明編『北海・バルト海の商業世界』,悠書館.
- 服部春彦(1992)『フランス近代貿易の生成と展開』,ミネルヴァ書房.
- 服部春彦(2009)『経済史上のフランス革命・ナポレオン時代』,多賀出版.
- 日尾野裕一(2013)「スペイン継承戦争期イングランドにおける海軍資材法と船舶必需品調達」,『早稲田大学文学部紀要』58.
- 深沢克己(2002)『海港と文明－近世フランスの港町』,山川出版社.
- 深沢克己(2007)『商人と更紗－近世フランス・レヴァント貿易史研究』,東京大学出版会.
- 深沢克己(2017)『マルセイユの都市空間－幻想と実存のあいだで(世界史の鏡 都市)』,刀水書房.
- 福本治(1996)「「バルト海帝国」の貿易政策(1645 年～1700 年)－オランダへの従属からの脱却の試み－」,『北欧史研究』13.
- 古谷大輔(1996)「近世スウェーデン軍事国家の展開－グスタフ 2 世アドルフ期からカール 11 世期にかけての軍事経営の変遷」,『北欧史研究』13.
- 古谷大輔(2010)「近世スウェーデンにおける軍事革命－初期ヴァーサ朝期からグスタヴ 2 世アドルフ期におけるスウェーデン軍制の展開－」,『大阪大学世界言語研究センター論集』3.

百瀬宏・熊野聡・村井誠人編(1998)『北欧史』, 山川出版社.
山本大丙(2004)「貿易ルートの統合－17世紀初期のオランダ・バルト海貿易－」小倉欣一編『ヨーロッパの分化と統合－国家・民族・社会の史的考察』, 太陽出版.
山本大丙(2005)「商人と「母なる貿易」－17世紀初期のアムステルダム商人」, 『史観』152.

≪邦訳文献≫

ウォーラーステイン, イマニュエル (川北稔訳) (2013a)『近代世界システムⅠ－農業資本主義と「ヨーロッパ世界経済」の成立』, 名古屋大学出版会.
ウォーラーステイン, イマニュエル (川北稔訳) (2013b)『近代世界システムⅡ 1600～1750 重商主義と「ヨーロッパ世界経済」の凝集』, 名古屋大学出版会.
オブライエン, パトリック (玉木俊明訳) (2023)『「大分岐論争」とは何か－中国とヨーロッパの比較－』, ミネルヴァ書房.
カービー, デヴィッド, ヒンカネン, メルヤ・リーサ (玉木俊明, 牧野正憲, 谷澤毅, 根本聡, 柏倉知秀訳) (2011)『ヨーロッパの北の海－北海・バルト海の歴史－』, 刀水書房.
ティールホフ, ミルヤ, ファン(玉木俊明・山本大丙訳)(2005)『近世貿易の誕生－オランダの「母なる貿易」』, 知泉書館.
ポメラント, ケネス (川北稔監訳) (2015)『大分岐－中国, ヨーロッパ, そして近代世界経済の形成』, 名古屋大学出版会.
マグヌッソン, ラース (玉木俊明訳) (2012)『産業革命と政府－国家の見える手－』, 知泉書館.
ミュラー, レオス (玉木俊明, 根本聡, 入江幸二訳) (2006)『近世スウェーデンの貿易と商人』, 嵯峨野書院.

≪欧文文献≫

Adamson, Rolf(1969), “Swedish Iron Exports to the United States, 1783-1860”, *The Scandinavian Economic History Review* 17.
Ahonen, Kalevi(2005), *From sugar triangle to cotton triangle, 1783-1860*, Jyväskylä: University of Jyväskylä.
Andersen, Dan H. and Voth, Hans-Joachim(1997), “The Grapes of War: Neutrality and Mediterranean Shipping under the Danish Flag, 1750-1807”, *University of Oxford Discussion Papers in Economic and Social History*.
Antunes, Catia(2008), “Aveiro and Setúbal, 1580-1680: competition and integration of the Portuguese salt ports in the northern European markets”, *Articulação do Sal Português aos circuitos mundiais. Antigos e novos consumos. The articulation of Portuguese salt with worldwide routes. Past and new consumption trend.*, Porto: Instituto de História Moderna/Universidade do Porto.

- Attman, Artur(1973), *The Russian and Polish Markets in International Trade 1500-1650*, Gothenburg: Gothenburg University.
- Attman, Artur(1985), *Swedish Aspirations and the Russian Market during the 17th Century*, Gothenburg: Kungl. Vetenskaps- och Vitterhets-Samhället.
- Åström, Sven Erik(1960), "The English Navigation Laws and the Baltic Trade, 1660-1700", *Scandinavian Economic History Review* 8-1.
- Åström, Sven Erik(1962), *From Stockholm to St.Petersburg: Commercial Factors in the Political Relations between England and Sweden, 1675-1700*, Helsinki: Finnish Historical Society.
- Åström, Sven Erik(1963), *From Cloth to Iron: The Anglo-Baltic Trade in the late Seventeenth Century: PartI. the Growth, Structure and Organization of the Trade*, Helsinki: Societas Scientiarum Fennica.
- Åström, Sven Erik(1973), "The Swedish Economy and Sweden's Role as a Great Power 1632-1697", in Roberts, Michael (ed.), *Sweden's Age of Greatness, 1632-1718*, London: Macmillan.
- Åström, Sven Erik(1988), *From Tar to Timber: Studies in Northeast European Forest Exploitation and Foreign Trade, 1660-1860*, Helsinki: Societas Scientiarum Fennica.
- Blanchard, Iran(2001), "Russia and International Iron Markets, ca.1740-1850", Paper presented at Conference on 'Trade, Commodity Markets and the Mercantile Contribution to Industrialisation'. Session: "Commodity Markets and Industrialisation" held at The University of Glamorgan.
- Bogucka, Maria(1973), "Amsterdam and the Baltic in the First Half of the Seventeenth Century", *The Economic History Review* 26-3.
- Bogucka, Maria(1980), "The Role of Baltic Trade in European Development from the XVI th to the XVIII th Centuries", *The Jurnal of European Economic History* 9-1.
- Boëthius, Bertil and Heckscher, Eli Filip(1938), *Svensk handelsstatistik 1637-1737*, Stockholm: Bokförlags Aktiebolaget Thule.
- Carlén, Stefan(1994), "An Institutional Analysis of the Swedish Salt Market 1720-1862", *Scandinavian Economic History Review* 42-1.
- Crouzet, François(1996), "Bordeaux: An Eighteenth Century Wirtshaftswunder?", in Crouzet , François, *Britain, France and International Commerce: From Louis XVI to Victoria*, Aldershot.
- Davis, Ralph(1962), *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, London: Macmillan.
- Degn, Ole(eds.)(2017), *The Sound Toll at Elsinore: : Politics, Shipping and the Collection of Duties 1429-1857*, Copenhagen: Museum Tusculanum Press.

- Didsbury, Brian(1977), "Cheshire saltworkers", in Samuel, Raphael(ed), *Miners, Quarrymen and Saltworkers*, London: Routledge & Kegan Paul Ltd..
- Eloranta, Jari(eds.) (2019), *Small and Medium Powers in Global History : Trade, Conflicts, and Neutrality from the 18th to the 20th Centuries*, London and New York: Routledge.
- Evans, Chris and Rydén, Göran(2007), *Baltic Iron in the Atlantic World in the Eighteenth Century (The Atlantic World: Europe, Africa and the Americas, 1500 -1830)*, Leiden: Brill.
- Fisher, Harold Edward Stephen(1971), *The Portugal Trade: A Study of Anglo-Portuguese Commerce 1700-1770*, London: Methuen.
- Fleisher, Eric W.(1953), "The Beginning of the Transatlantic Market for Swedish Iron", *Scandinavian Economic History Review* 1.
- Gordon, Jackson(1975), *The Trade and Shipping of Eighteen-Century Hull*, Yorkshire: East Yorkshire Local History Society.
- Grimshaw, Adam(2022), The Momma-Reenstiernas revisited: The Family's Trade Through the Lens of the Stockholm Customs Accounts, Hellman, Lisa, Hodacs Hanna, Makko, Aryo, Murdoch, Steve (eds.) *Connected Oceans*, Lund: Universus Academic Press.
- Gøbel, Erik(1990), "Volume and Structure of Danish Shipping to the Caribbean and Guinea, 1671-1838", *International Journal of Maritime History* 2-2.
- Gøbel, Erik(2010), "The Sound Toll Registers Online Project, 1497-1857", *International Journal of Maritime History* 12.
- Gøbel, Erik(2011), "Danish Shipping along the Triangular Route, 1671-1802", *Scandinavian Journal of History* 36-2.
- Hautala, Kustaa(1963), *European and American Tar in the English Market during the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, Helsinki: Suomalaisen tiedeakatemia toimituksia.
- Heckscher, Eli F.(1950), "Multilateralism,Baltic Trade and the Mercantilist", *Economic History Review*, 2nd ser. 3-2 .
- Heckscher, Eli F.(1968), *An Economic History of Sweden*, Cambridge: Harvard University Press.
- Hildebrand, Karl Gustaf(1954), "Salt and Cloth in Swedish Economic History", *Scandinavian Economic History Review* 2-2.
- Hildebrand, Karl Gustaf(1958), "Foreign Markets for Swedish Iron in the 18th Century", *The Scandinavian Economic History Review* 6-1.
- Hildebrand, Karl Gustaf(1987), *Svenskt Järn. Sexton och Sjuttonhundratalet. Exportindustri före Industrialismen*, Stockholm: Jernkontoret.
- Hildebrand, Karl Gustaf(1992), *Swedish Iron in the Seventeenth and Eighteenth Centuries: Export Industry before the Industrialization*, Stockholm: Jernkontoret.

- Högberg, Staffan(1969), *Utrikeshandel och Sjöfart på 1700-talet: Stapelvaror i Svensk Export och Import 1738-1808*, Stockholm: Bonniers.
- Johansen, Hans Chr.(1992), "Scandinavian Shipping in the Late Eighteenth Century in a European Perspective", *Economic History Review* 3.
- Kaukiainen, Yrjö(1993), *A History of Finnish Shipping (Maritime History)*, Routledge.
- Keene, Charles A.(1978), "American Shipping and Trade, 1798-1820: The Evidence from Leghorn", *The Journal of Economic History* 38-3.
- King, Peter(2005), "The Production and Consumption of Bar Iron in Early Modern England and Wales", *The Economic History Review*, New Series 58-1.
- Kumlien, Kjell(1953), *Sverige och Hanseaterna : Studier i Svensk Politik och Utrikeshandel*, Stockholm: Wahlström & Widstrand.
- Lindberg, Erik(2009), "The Swedish Salt Market during the Great Northern War ", *Scandinavian Economic History Review* 57-2.
- Lindblad, J. Thomas(1982), *Sweden's Trade with the Dutch Republic 1738-1795: A Quantitative Analysis of the Relationship between Economic Growth and International Trade in the Eighteenth Century*, Assen: Van Gorcum.
- Maćzak, Antoni(1968) ,"The Sound Toll Accounts and The Balance of English Trade with The Baltic Zone 1565-1646", *Studia Historiae Oeconomicae* 3.
- Maćzak, Antoni(1970), "The Balance of Polish Sea Trade with the West, 1565-1646", *Scandinavian Economic History Review* 18-2.
- Magnusson, Lars(2000), *An Economic History of Sweden*, London: Routledge.
- Marzagalli, Silvia(2013), "American Shipping and Trade in Warfare, or the Benefits of European Conflicts for Neutral Merchants. The Experience of the Revolutionary and Napoleonic Wars, 1793-1815", Paper presented at Kyoto Sangyo University.
- Marzagalli, Silvia(2014), "American shipping and trade in warfare, or the benefits of European conflicts for neutral merchants: The experience of the Revolutionary and Napoleonic wars, 1793-1815", 『京都産業大学経済学レビュー』 1.
- Mörner, Magnus(2000), "Swedish Trade and Shipping with the Iberian Peninsula: From the 16th Century to the Early 19th Century", in Martínez Ruiz, Enrique and Pi Corrales, Magdalena (eds), *Commerce and navigation between Spain and Sweden throughout history*, Madrid.
- Müller, Leos(1998), *The Merchant Houses of Stockholm, c. 1640-1800, A Comparative Study of Early-Modern Entrepreneurial Behaviour*, Uppsala: Uppsala University Press.
- Müller, Leos(2004), *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala: Uppsala University Press.
- Müller, Leos(2008), "Swedish-Portuguese Trade and Swedish Consular Service, 1700-1800",

- Amorim, Inês (eds.), *A Articulação do Sal Português Aos circuitos Mundiais : Antigos e Novos Consumos: Past and New Consumption Trends*, Porto: Porto University.
- Müller, Leos(2009), "Swedish Shipping Industry: A European and Global Perspective, 1600-1800", *A European and Global Perspective* 6.
- Müller, Leos(2011), "Swedish Shipping between the Baltic Sea and the Atlantic world, 1650-1800", Müller, Leos and Rössner, Philipp Robinson and Tamaki, Toshiaki (eds), *The Rise of the Atlantic Economy and the North Sea/Baltic Trades, 1500-1800*, Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Müller, Leos(2019a), *Neutrality in World History*, London: Routledge.
- Müller, Leos(2019b), "Swedish Trade and Shipping in the Mediterranean in the 18th Century", *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea (Maritime Networks as a Factor in European Integration): Selezione di ricerche (Selection of Essays)*, Firenze: Firenze University.
- O'Brien, Patrick Karl(2011), "The Contributions of Warfare with Revolutionary and Napoleonic France to the Consolidation and Progress of the British Industrial Revolution", Working Paper 150/11, London School of Economics.
- Ojala, Jari(1997), "Approaching Europe: The Merchant Networks between Finland and Europe during the Eighteenth and Nineteenth Centuries", *European Review of Economic History* 1.
- Pereira, Alvaro S.(2006), "The Opportunity of a Disaster: The Economic Impact of the 1755 Lisbon Earthquake". Discussion Paper 06/03, Centre for Historical Economics and Related Research at York, York, 2006.
- Poulsen, Bo(2009), *Dutch Herring. An Environmental History, c. 1600-1860*, Amsterdam.
- Pourchasse, Pierrick(2006), "Promblems of French Trade with the North in the Eighteenth Century", Paper presented to lecture of Kwansei Gakuin University on 18th May in 2006.
- Pourchasse, Pierrick(2011a), "The French Atlantic Economy and Northern Europe", Müller, Leos and Rössner, Philipp Robinson and Tamaki, Toshiaki (eds), *The Rise of the Atlantic Economy and the North Sea/Baltic Trades, 1500-1800*, Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Pourchasse, Pierrick(2011b), "Trade between France and Sweden in the Eighteenth Century", *Forum Navale* 67.
- Ressel, Magnus(2012), "Swedish Pomeranian Shipping in the Revolutionary Age (1776-1815)", *Forum Navale* 68.
- Rice, John(1965), "Patterns of Swedish Foreign Trade in the Late Eighteenth Century", *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography* 47-1.
- Roberts, Michael(1953), *Gustavus Adolphus: A History of Sweden 1611-1632 Volume.1: 1611-1626*, London: Longman.

- Roberts, Michael(1958), *Gustavus Adolphus: A History of Sweden 1611-1632 Volume.2: 1626-1632*, London: Longman.
- Roberts, Michael(1979), *The Swedish Imperial Experience 1560-1718*, Cambridge: Cambridge University.
- Roberts, Michael(1991), *From Oxenstierna to Charles XII: Four studies*, Cambridge: Cambridge University.
- Rönnbäck, Klas(2006), "Flexibility and Protectionism: Swedish Trade in Sugar During the Early Modern Era", *Göteborg Papers in Economic History* 4.
- Rönnbäck, Klas(2010), "An Early Modern Consumer Revolution in the Baltic?", *Scandinavian Journal of History* 35-2.
- Rönnbäck, Klas(2011), "Consumers and Slavery: Diversified Markets for Plantation Produce and the Survival of Slavery in the Nineteenth Century", *Fernand Braudel Center Review* 33-1.
- Sakano, Kenji and Tamaki, Toshiaki(2022), "Swedish trade in the early modern period from 1721 to 1815: The rise and fall of dual structure trade in Stockholm and Gothenburg", Hellman, Lisa, Hodacs Hanna, Makko, Aryo, Murdoch, Steve (eds.) *Connected Oceans*, Lund: Universus Academic Press.
- Samuelsson, Kurt(1951), *De Stora Köpmanshusen i Stockholm. 1730-1815: En Studie i den Svenska Handelskapitalismens Historia*, Stockholm: Esselte.
- Samuelsson, Kurt(1955), "International Payments and Credit Movements by the Swedish Merchant-houses, 1730-1815", *The Scandinavian Economic History Review* 3-2.
- Sandström, Åke(1990), *Mellan Torneå och Amsterdam: En Undersökning av Stockholms Roll som Förmeldlare av varor i Regional-och Utrikeshandel 1600-1650*, Stockholm: Kommittén för Stockholmsforskning.
- Scheltjens, Werner(2021), *North Eurasian Trade in World History, 1660-1860 The Economic and Political Importance of the Baltic Sea*, London: Routledge.
- Shaw, L.M.E.(1998), *The Anglo-Portuguese Alliance and the English Merchants in Portugal 1654-1810*, Aldershot: Ashgate.
- Stein, Robert Louis(1988), *The French Sugar Business in the Eighteenth Century*, Baton Rouge and London: Louisiana State University Press.
- Tamaki, Toshiaki(2011), "The Commercial and Economic Connections between the Baltic and the Atlantic in the 'Long Eighteenth- Century'", in Müller, Leos, Rössner, Philipp Robinson and Tamaki, Toshiaki (eds.), *The Rise of the Atlantic Economy and the North Sea/Baltic Trades, 1500-1800*, Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Troebst, Stefan(1994), "Debating the Mercantile Background to Early Modern Swedish Empire-Building: Michael Roberts versus Artur Attman", *European History Quarterly* 24.

- Uteterström, Gustaf(1959), "Migratory Labour and the Herring Fisheries of Western Sweden in the 18th Century", *The Scandinavian Economic History Review* 7-1.
- Vallerö, Rolf(1969), *Svensk Handels- och Sjöfarts- Statistik 1637-1813 : En Tillkomsthistorisk Undersökning*, Stockholm: Statistiska centralbyrån.
- Wallwork,K.L.(1959), "The Mid-Cheshire Salt Industry", *Geography* 44-3.