人文研ブックレット 38

中近世ハンザ都市の変遷と商人

斯　波　照　雄

談話会

中近世ハンザ都市の変遷と商人

斯　波　照　雄

日時　2020年１月25日（土）

場所　研究所会議室１

主催　中央大学人文科学研究所

「人文研ブックレット」の発刊にあたり

人文科学研究所が主催した公開講演会、研究会、談話会、シンポジウムのうち、専攻を異にする研究員にとっても興味深く、研究者間の交流に役立つと思われる、例えば学際的領域を扱ったテーマのものを「人文研ブックレット」として発行することにしました。研究チームから提案のあった企画を含め、運営委員会が立案、実施した後、同委員会が審議のうえ決定したものをブックレットの対象としました。

研究所では、共同研究の成果を「紀要」、「叢書」として刊行していますが、人文科学の名で呼ばれる研究分野はあまりにも多岐であり、時に、研究チーム間の関係は疎遠になりがちです。日常の研究領域の枠を越える方へ我々を刺激してくれるこれら口頭による発表や報告も、研究所の重要な研究活動の一つと考えます。催しに出席できなかった研究員に、後日その内容を届けるのが目的ですが、同時に、口頭の発表であるために、おのずと専門語は敷衍され、読者は解説されたメッセージに直接ふれることになりますから、一研究所の中だけではなく、多くの方々にも親しく読んでいただけるものと信じています。

一九九三年五月二二日

中央大学人文科学研究所

中近世ハンザ都市の変遷と商人

本日は、中央大学人文科学研究所の2つの研究チーム、「アフロ・ユーラシア大陸における都市と国家の歴史」チームと「歴史の中の『個』と『共同体』―社会史をこえて」チームの共同企画の談話会ということですが、まずは、妹尾先生、松本先生、両チームリーダーにこうした会を開いていただきましたこと、そしてまた開いていただいたこの会に多くの皆さんにお出掛けいただいたことに、心から御礼を申し上げたいと思います。

またご丁寧な、かつ身にあまるご紹介をありがとうございました。ご紹介にもございましたが、専門は北ヨーロッパの、いわゆる「ハンザ同盟」を中心とした中近世のドイツ史でございます。最初は北ドイツのハンザ都市で中世末に起こった都市内の市民暴動について比較研究をいたしました。さらに中世ハンザ都市の地域支配や財政政策についての比較研究の後、近代都市化への移行過程について研究を進めましたが、特にその過程で発展できた都市とそうでない都市との違いは何かがテーマとなってまいりました。日本でもどうしたらこのまちをもっと元気にできるのか

は深刻な問題です。西洋の都市から何か学ぶべきところはないか、ヨーロッパの中世・近世都市ではどのような都市が発展したのかを明らかにして、現在の日本の都市に応用できないか、ヨーロッパの都市の知恵が生かせるのではないかということを考えるようになったわけです。昔の北ドイツの諸都市の歴史的経緯を研究しながら、日本の現在の都市の問題についても考えてみる、そうした過去のドイツ都市と現在の日本の都市の在り方を重ねて考えてみるのも、もしかしたら何か日本の都市の発展を考える上でヒントを与えてくれるのではないかと思うようになったのです。

はじめに―研究の軌跡

自己紹介が長くなりました。それでは「中近世ハンザ都市の変遷と商人」というテーマで、リューベック（Lübeck）とハンブルク（Hamburg）という都市を比較してそこから見える商人像について考えてみたいと思います。中世のいわゆる「ハンザ同盟」は、ハンザ都市で構成されていましたが、実際に都市を動かしてきたのはその都市の中枢を握る商人でした。ですから、都市史という場合に、やはり商人というところまで下っていくというのが一つの考え方かではない

かと思います。ただ、都市と比べますと、商人というのは非常に厄介な存在でして、商業帳簿等が残っている商人はいるのですが、その商業帳簿から見えるものをまとめようとしても個性が強すぎて、こういうのがハンザ商人だと定義することはできないのです。ですから、そういう意味を含めて今日お話しをする内容については、もう少し精度を高くすべきというようなご意見もあるかもしれません。しかし、例えば商人帳簿何人分かを合わせてみると、おおむねこういうことが言えるのではないかということはある程度言え、その理由もある程度わかるということでお聞きいただければと思います。その商人像をお話しする上で、まずリューベックという都市の話からお話をするのですが、その前に、なぜ私が西洋史を専攻したのか、それも中世史に興味をもったのかからまず話を始めさせていただこうと思います。

西洋史に興味をもったのは、まずはテレビや映画などで見る欧米社会へのあこがれ、日本が近代化を果たしていく過程での「お手本」としての西洋への素朴な思いだったでしょうか。もちろん頭の中では、過去から現在までの世界を考える時、ヨーロッパあるいはアジアはその一部であり、日本もアジアの一部であり、その歴史はそれぞれ世界史の一部であるというように考えていましたし、その中でも西洋で培われた制度など様々なものを日本のいわゆる社会が受け入れて近代化を進めたということもあり、西洋は決して日本の社会にとって無縁であるとは思えなかった

のも事実です。

そんな素朴な思いから私は学部から大学院までは人文科学系で西洋史を専攻しました。当初は極めて単純に、世界史で習ったように、ヨーロッパ社会は古代から始まって中世そして近世、近代につながって行くものだと思っていました。しかし、今のヨーロッパ社会がどこまでさかのぼれるのだろうかと考えた時に、中世以降でないと直接的にはつながらないのではないかということに気がつきました。古代のギリシャ・ローマから中世のヨーロッパ社会が様々なことを継承したとしても、地理的にも異なりますし、政治、経済、社会も直接的にはつながらないのです。現代社会に直接つながる西洋中世を学ぼうと思ったのは自然なことでした。

私が西洋史の勉強を始めた頃の当時の先生方には甚だ失礼ながら、率直に申し上げて西洋史は横のものを縦にするというもののように思われました。言い方を変えますと、欧文の類似するテーマの何本かの論文を読んで、その相違点を見つけ、またその中でどのような説が正しいと思うかを明らかにするのが西洋史研究のように思えたのです。今考えますと、それでもやはり各分野を切り開いた先生方は何本もの欧文の論文を熟読され、しかもあの当時でもドイツ語、フランス語などの現代の言語だけでなくラテン語やギリシャ語といった古典言語まで勉強され精通されていらっしゃいました。初学の学生にも西洋史を勉強しようと思うなら古典言語までしっかり勉

強するように強く言われたのを覚えています。しかし、当時は活字史料をしっかり読み込んで論文を作成するという今の西洋史のレベルには到底達していなかったように思います。それから少しずつそれが変わってきて、活字になった史料をしっかり読み込んでそこから事実関係を洗い出す、あるいは論文に書かれている内容をしっかりと史料で確認するような研究が当たり前になってきた、そんな感じの時期でした。その中で、私も史料にあたるようになり、史料を読むために、ラテン語を学び、中世の北ドイツの方言、低地ドイツ語を独学で勉強しましたが、本当に語学には苦労しました。

西洋史の中でも過去から現在に行き着くような理論的な流れというのが見えてくる経済史という分野に興味をもちました。というのも、語学的障害があっても、比較的理解しやすく思えたのです。ですから、西洋史といっても現代に至る歴史的経緯が見えにくい宗教、文化や芸術などの分野ではもちろんなく、法制史でもありませんでした。法制史の扱う法律は、どんなに定められていてもその社会の中で守られているかどうかわかりません。そういう研究よりは、はっきりと数字に出てくるような研究の方が私にとっては、わかりやすく興味がもて、面白いと思ったのです。

その中でも中世都市に興味をもちました。都市を考えてみても古代都市と中世都市は明らかに

違います。同じ場所に人の集落があったとしても、古代と中世とでは明らかに違うのです。社会的にはカール大帝（Karl der Große）の時代にまでさかのぼれるかもしれませんが、都市の場合には、中世後半、12世紀以降のヨーロッパ都市こそが現代につながってくるルーツになるのだと思います。そして、この前の最終講義でも話させていただいたのですが、今のヨーロッパ都市の数は、ほとんど中世にさかのぼっても変わらないのです。都市の規模は違いますけれども、新しい都市というのはあまりできていないのです。そして古い都市もそれほどつぶれていないのです。やはり、そういうふうに見ていったときに、ルーツとして中世という社会を考えるというのは大事なことだろうと思いました。

そして中世の中で、中世都市というものを考えた時に、中世都市もできてから盛期を迎え、それから北ドイツですと、ちょうど盛りを迎えた15世紀頃から今度は中世都市としての性格が失われていき、近代都市に変わってきます。古代都市が政治的な都市であったのに対して、中世都市は経済的な都市と言われます。いわゆる政治集会の場を中心とするか、市場を中心とするかというような違いということが言われるわけです。そういう中世都市が今度は近代都市につながってくるのですが、その一つのポイントになるのが中世末期にヨーロッパの各都市で起こった市民暴動、市民蜂起ではなかったかということで、これが私の最初の研究テーマになりました。当時日

本ではほとんど研究されていなかった中世末期に北ドイツのハンザ各都市で相次いで生じたこの都市内暴動について研究しました。それらをまとめたものが『中世ハンザ都市の研究』という本になり、中央大学の経済学研究科で博士論文として認めていただきました。

この『中世ハンザ都市の研究』では、14世紀の終わりから15世紀の初頭にかけて北ドイツの都市で発生した市民蜂起について比較研究をしました。リューベック、ハンブルクやロストク（Rostock）、シュトラールズント（Stralsund）などの中小の都市、それからブラウンシュヴァイク（Braunschweig）という内陸の都市でも一様に暴動が起こりました。それぞれの都市の蜂起で対立した市民集団を明らかにし、原因と特徴を明らかにし、それらに共通点がないかを考えてみたのです。それらの都市内暴動は、昔はツンフト闘争（Zunftkampf）と呼ばれていました。一時期には、東欧の研究者が提言をした市民闘争（Bürgerkampf）と言うようにもなりました。すなわち、手工業者が大商人に盾突いたのではなく、市民が有力な権力者に反抗したのではないかということなのです。概念として、北ドイツのハンザ都市の場合、どちらかというと後者の方が実態には合っているとは思うのですが、よくよく比較研究をしてみますと必ずしもそうとも言えないということで、ドイツ語で言うとアウフスタント（Bürgeraufstand）という言葉を使う研究者が出てきました。私もそれに近い考え方をしています。私は著書の中ではそれを市民抗争

と名付けました。

ただここで、確認させていただきたいのですが、今日お集まりの先生方あるいは高校等で世界史を勉強されてきた方々は、おそらくはこの事件のことを南ドイツあるいはイタリアという地域の都市を中心とした暴動の概念で捉えているのではないかという気がします。と申しますのも、日本の世界史の教科書がそうですし、私が昔研究発表をした時には、ある先生が、私のお話ししたハンザ都市の暴動のことについて、そんなはずはないとおっしゃったのです。要するに、中世の都市というものを形成している市民の中には、少なくとも旧来の封建貴族のような人たち、いわゆる都市貴族がいて、その人たちとは別に商人からお金を貯めて有力な経済力を持つ貴族のような有力市民というのがいて、そしてそのほかに手工業者や、手工業者の下で働く人たちがいるというような市民構成が中世都市なのだといわれて、二つの支配者層が対立する中で手工業者が対立、蜂起したのがこの時期の暴動と考えられてきたのです。

そのお話を伺っていて即座に気づいたのは、北ドイツのいわゆる都市の史料を見ても、旧来の封建貴族と思われる都市貴族というのはいないということです。都市の中に住んでいる人はいません。確かに、中世のいわゆる都市の中で市民たちは外縁部に、これは後でお話をしますけれども、土地や不動産の権利を所有します。ですから見分けの付かない部分があります。市民たちが、

お金を蓄えるとその蓄えたお金を保存するために土地に「投資」をすることは普通のことでしたし、これは商人のすう勢としてありました。それを蓄えていき、一部には一円的な支配領地をもつような商人をルーツとして貴族になった人たちがいなかったわけではありませんが、ほとんどいません。ですから、その三つどもえの、あるいは四つどもえのというような、複雑ないわゆる闘争関係ではなかったのです。簡単にいえば、北の場合には間接税、消費税の値上げに対応して一般市民たちが中枢の有力者のいわゆる無策を批判して暴動を起こすというのが現実でした。ですから、勉強をしていて思わぬことを発見したなと思ったのは、やはりヨーロッパ史と言っても明らかに北と南は違うということでした。

一時、これは『中央評論』という雑誌にも書いたのですが、無謀にも北ドイツと南ドイツを比較しようと思い、ミュンヘン（München）にありますバイエルン（Bayern）州の州立図書館というところに行き、そこで向こうの学芸員と話をしました。いろいろアドバイスをくれたのですが、最後に彼から「中世バイエルン語ができないならやめた方がいい」と言われまして、もうすぐに挫折をしました。もう言語の面での挫折といえば、枚挙にいとまがないくらいで、研究の過程ではずっと挫折ばかりしていたんですけれども、この時は南北比較をすぐあきらめました。しかし、今申し上げたとおりで、北ドイツという地域は南ヨーロッパとは異なる状況であったとい

うことが少し見えてきたような気がしました。

お話をしてきたことは、これまでの研究経緯と西洋中世史から西洋経済史、そして都市史へという流れの中の一部の話ですが、最初に申し上げたように、現代からむしろ中世へとさかのぼるような形で考えた時に、特に北ドイツの場合はハンザというのがすごく重いのです。ハンザというのは17世紀の三十年戦争の時期に一応消滅します。その後はハンブルク、リューベック、ブレーメン（Bremen）の三都市協定になります。ですから、普通に教科書で言われるハンザ、あるいはいわゆる「ハンザ同盟」と言われるものは、17世紀の三十年戦争時代に終わってしまいますので、研究もここで切れてしまうのです。したがって、北ドイツの都市というのは中世の時にこんなに強力で華やかだったという研究はたくさんあるのです。そして、その後の研究対象は19世紀になってしまいます。その間の研究があまりないのです。

今日は、ハンザ史研究会の立教大学の菊池先生がみえていますが、菊池先生はまさにその部分についてグライフスヴァルト（Greifswald）大学で研究をされてきており、日本の第一人者なのですが、この研究がなされるまでの間というのは、ドイツでも研究が少なかったのですが、日本ではほとんど研究がなかったのです。例えばハンブルクは人口が１８０万人、そして商圏人口は３００万人の現代の大都市です。こういう都市がどのようにできてきたのでしょうか。18世紀の

終わりには人口は10万人ぐらいした。その間の都市の成長の過程が明らかにされれば都市発展の要因を考える上でのヒントが得られるのではないかと思い、最近、中世ハンザ都市の近代都市への移行過程を考えているわけです。

では、ハンブルクは大きくなったけれども、他のハンザ都市はどうなったのでしょうか。特に、ハンザの中心はバルト海側にありますリューベックという都市でしたが、リューベックはどうなったのでしょうか。やはりこれを比較しないと、ハンブルク繁栄の理由というのはわからないのではないか、このようなことを考えるようになったわけです。その両都市の繁栄、あるいは繁栄できなかった、そしてその都市を中枢として握っていた商人たちは、どんなことをして都市を富ませようとし、あるいは自分たちを経済的に豊かにしようとしたのか、これが今日お話をしたい内容です。

ハンザ史研究が進まなかった大きな理由の一つは、特に戦後、東欧地域のハンザ史研究というのが、ほとんど我々に伝わってこないという状況が起こってしまったからです。どういうことかといいますと、ハンザの領域というのは東がロシアから西はポルトガルまでという広い地域におよびます。それでも昔はハンザ史研究というのはドイツ語や英語で論文が発表されていたのです。ところが、ポーランドではポーランド語で、あるいはバルト海（Ostsee）に面したいわゆるバ

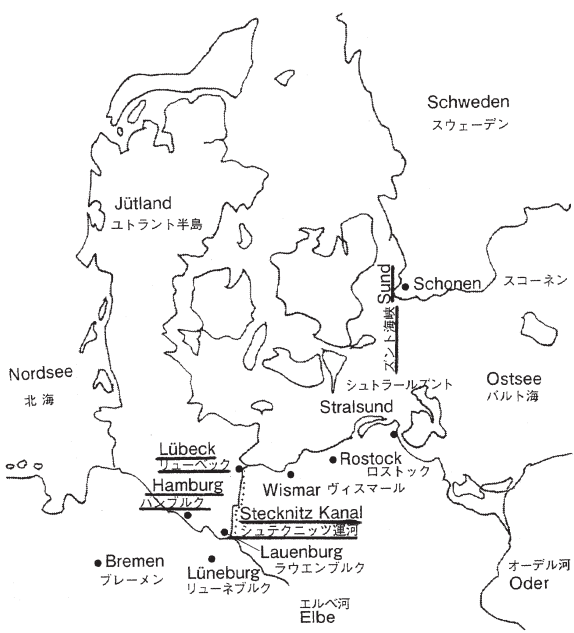
ルト三国ではそれぞれの国の言語で研究論文が書かれるようになりましたので、日本人では読める人はごくわずかとなりました。現在でも我々が読める、英語、ドイツ語、フランス語などでロシアやポーランドなどで発表されている論文等々も紹介されたり、いい論文はドイツ語に翻訳されたりということはありますが、特に戦後の一時期には、それぞれの国のナショナリズムと合わせてその国の言語で論文が書かれるようになりましたので、われわれは容易には読めなくなってきました。

それで、昨年の2月に、中央大学から超短期の在外Cをいただいて約3ケ月間ドイツに滞在していた時に、ポーランドのシュチェチン、ドイツ語読みではシュテティン（Stettin）という都市に出掛けて、そこにある地域の図書館にどのくらいハンザ都市関係の本があるかを見に行ってきました。あまり本はありませんでした。ただ、そこでポーランド語で書かれたダンツィヒ（Danzig）、今のグダンスク（Gdańsk）の都市史の文献を見つけましたので、それをグーグル（Google）の翻訳機能の付いたタブレットのカメラで写真を撮って、どのくらい訳せるのか、試してみました。日本語にはほぼ絶望的に訳せませんでした。今の翻訳機の日本語訳は、レストランのメニューを、これは何の肉だろうかとかを確かめる際には使うことができるとは思いますが、学術論文には無理だということがわかりました。ただ、ポーランド語で書かれたものでも、ドイ

ツ語や英語など、私がある程度読める言語への翻訳ということで言うと、少なくともグラフや表、あるいは簡単な文章については訳してくれます。ですから、これからこういう技術が発達していけば、語学力という壁は低くなるかもしれません。ある程度、そういう機械を利用するということができる可能性はあると思います。もしかするとこれから、あまりいわゆる語学に堪能ではない、あるいは多言語を理解できない方でも現在よりも広くハンザ圏の都市史の比較研究などが容易にできる時が来るかもしれません。そうすると、多くの方々によって研究が行われるようになり、広く皆さん方の興味につながっていくことになり、格段に違う研究進展があるのではないかと私は思いました。

私がなぜこのようなことを申し上げたかというと、私が最初にドイツのキール（Kiel）大学に行ったのは、大学の図書館等にコピー機が置かれ、コインでコピーができるようになった頃でした。しかし、当時のコピー機は故障が多く、1回に続けてコピーできたのはそう多くの枚数ではありませんでした。大量にコピーしようとすると必ず機械が壊れていました。コピーが続けてできず困っていると、キール大学の先生は、「われわれの若いころは一生懸命にノートをとったものです」と言うのです。今はスマホの写真ですね。授業をやっていますと学生が前に出てきて、何をやるのかなと思うと、板書の内容をノートにとるのではなくて写真を撮って帰るわけです。

筆記の必要がないのです。このように技術が進歩すれば、勉強方法も変わります。翻訳機も進化すれば、語学の問題も変わるのではないかと思ったのです。こういうのを実感し、もしかしたら10年後、20年後には、そういえばあの頃はロシア語ができなくて、ロシアのことはわからなかったよねという話が出てくるのかなと思いながら、レジュメには環境の変化ということを書かせていただいたわけです。



1．中世都市リューベックの塩貿易

前置きが長くてすみません。ここからが実は今日お話しをする内容ですので、大変長くお待たせをしまして、失礼しました。

今日は、中世都市から現代都市へということで、リューベック、ハンブルクの事例から何を学ぶかということで、最初にリューベックという都市のことについてお話しをしていきたいと思います。皆さん、名前くらいはご存じかもしれませんが、14ページの地図をご覧ください。位置としては今は北側がデンマーク領になっていますユトラント（Jütland）半島、デンマーク語ではユラン半島と言いますが、その東側の付け根のバルト海側にあるのがリューベックです。それに対し、北海（Nordsee）からエルベ（Elbe）河を約１００キロ上流にさかのぼったところにあるのがハンブルクということになります。それから、バルト海と北海の間の海峡をズント海峡と呼んでいますが、ズント（Sund）というのは英語のサウンド（sound）ですから、これは本当は海峡という意味で、「海峡海峡」という名前になってしまいますが、ズント海峡の名前は覚えておいていただきたいと思います。それからもう一つ、リューベックの少し南側にリューネブルク（Lüneburg）という都市がありますが、この名前も覚えておいていただきたいと思います。なぜ

かと申しますと、リューベックという都市がハンザの中枢を担うようになった大きな理由、原因の一つと関係する塩を生産していた都市なのです。バルト海域では、塩分濃度が薄くて、海水を使って塩の精製ができなかったのです。北海、バルト海など北側の地域で自前で塩を賄えたのはイギリスだけだったのです。バルト海地域の中では唯一塩を供給できたのがリューベックで、それはリューネブルクで生産された塩です。これは塩水をくみ出して煮詰めて作る塩ですけれども、この塩がバルト海地域に供給されていました。このように、ハンザの中核都市リューベックがバルト海で唯一塩を供給していた時期には、逆に言えば、塩がなければ人は生きていけませんから、バルト海地域の人々はリューベックに逆らうことはできませんでした。あまり歴史研究の先生方はおっしゃいませんけれども、その原理で考えると、ハンザ都市の中で、あるいは地域の中でリューベックが中心的な役割をもった一つの理由は塩の支配だったと考えられます。

しかも、14世紀末には、リューベックはリューネブルクからの塩が運びやすいようにシュテクニッツ（Stecknitz）運河まで造り、バルト海地域に独占的に輸出しやすくします。そうすることにより、実はリューベックはバルト海地域、いわゆる北欧のスウェーデン、デンマーク、それから東側のポーランド、ロシアという地域全体を、塩の独占的供給により支配することになります。ただ、この塩を作るのに塩水を煮詰めると言いましたが、それには燃料が必要です。周辺か

ら燃料を調達するために、むやみに木を伐採しました。伐採した結果どうなったかといいますと、今のように植林などということはやりませんでしたので、ハイデ（Heide）という木の生えない地域、荒野になりました。ところが、そこになんとエリカの花が咲くようになったのです。リューネブルガーハイデという名前で呼ばれていますけれども、現代の自然破壊の原点だと思います。しかし、エリカの花が咲くリューネブルガーハイデは後に一大観光地になります。そして、今では、大量に塩水をくみ上げたおかげで傾いてしまった家までが観光施設になっています。そこにはリューネブルクのたくましさを感じるのですが、いずれにいたしましても今申し上げたように、塩の自給できない地域に塩を輸出したその実例を表1で示させていただきました。

表1のヴィスマール（Wismar）、ロストク、シュトラールズントというのは、バルト海に面した旧東ドイツの地域にあった中小都市です。表1のように、塩がズント海峡を超えてもたらされるようになっていた15世紀末でもこれら3都市においてリューネブルクの塩の割合が高いことがわかります。これは4年間の合計で見ますと、7，700マルクぐらいの塩の輸入額になっています。金額では塩全体の33パーセントを占めています。ですから、このヴィスマール、ロストク、シュトラールズント というその地域に、リューベックからもたらされるリューネブルク塩がそれらの都市で使用される、あるいはそこからまたさらに小さな都市に分配された分を合わせ

ますと、全体の3分の1を占めていたのです。

そうしたリューベックからもたらされるリューネブルク塩がその後どうなっていったかというと、表2のレーバル（Reval）を見ていただきますと、17世紀後半の状況ですけれども、1661年には少し増加をしていますが、相対的に17世紀の後半に向けて少なくなっているかと思います。レーバルは現在のバルト3国のエストニアの首都タリン（Tallinn）という都市のことです。それから、表3のリーガ（Riga）またはリガというのはラトビアの首都です。両都市はバルト海の東

（表1）リューベックからのヴィスマール、ロストク、シュトラールズントの塩輸入額と各都市の総塩輸入額ならびにその割合

（Lはリューネブルク，単位はリューベックマルク）

年		1492	1493	1494	1495
ヴィスマール	L塩	791	162	162	144
	塩全体	2,096	800	478	366
	割合	38%	20%	34%	39%
ロストク	L塩	2,145	54	198	144
	塩全体	5,375	953	420	849
	割合	40%	6%	47%	17%
シュトラールズント	L塩	2,865	450	0	594
	塩全体	6,375	2,889	1,278	1,198
	割合	45%	16%	0	50%
3都市合計	L塩	5,801	666	360	882
	塩全体	13,846	4,642	2,176	2,413
	割合	42%	14%	17%	37%

（出典）谷澤毅『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、2011年、284-286頁。Die Lübecker Pfundzollbücher 1492-1496. *Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte*. Neue Folge. Bd.41. Teil 1-4. Bearb. v. H. -J. Vogtherr.Köln 1996.

方にあります。リューネブルク塩はレーバルでは、17世紀の後半に減少していますが、リーガでも、17世紀の半ば頃から18世紀にかけて明らかにリューネブルク塩が減少しているというのがおわかりいただけるかと思います。

スペイン、フランスからも塩が輸出されてまいりましたが、直接船でバルト海地域にもたらそうとすると、先

（表２）17世紀後半のレーバルのリューネブルク塩輸入量

（単位はトン）

年	1651	1653	1661	1671	1680	1697
リューネブルク塩	53	48	94	60	45	37

（出典）A.Soom, *Der Handel Revals in Siebzehnten Jahrhundert. Wiesbaden* 1969. S. 34-36. より作成。

（表３）17世紀後半のリーガの塩輸入量

（単位はラスト）

年	1651	1652	1653	1656	1657	1658	1659	1660
スペイン塩	171	1,125	1,239	337	192	88	232	640
フランス塩	13,313	3,081	5,204	5,400	727	2,677	1,497	5,879
リューネブルク塩	29	37	41	17	23	23	30	11

年	1671	1672	1674	1675	1684	1686	1690	1693
スペイン塩	504	1,259	1,475	729	714	639	1,565	1,484
フランス塩	5,291	2,349	3,075	6,258	4,484	7,200	1,198	1,381
リューネブルク塩	18	16	10	8	25	29	24	40

年	1694	1696	1698	1703	1704	1705	1713	1716
スペイン塩	1,893	2,284	3,242	2,866	5,128	1,107	949	1,395
フランス塩	2,901	2,042	3,580	736	811	327	618	1,469
リューネブルク塩	51	79	1	14	14	26	10	5

注）スペイン塩、フランス塩、リューネブルク塩それぞれの輸入量の明らかでない年、消費税台帳Akzisebuchと数量の異なる年は除外して記載。

（出典）E.Dunsdorfs, *Der Auszenhandel Rigas im 17. Jahrhundert*. Coventus primus historicorum Balticorum Rigae 1937. Riga 1938. S. 469f.

ほどズント海峡という名前を覚えておいてくださいというお話をしましたけれども、この海峡を通過する必要がありました。ところがズント海峡は昔は海の通行上の難所だったのです。しかし、この難所も航海技術が発達したおかげで半島を迂回してバルト海地域に直接塩を運べるようになったのです。嵩高の塩を船の積み替えをせずにスペインやフランスから運べるようになったのです。これは最終講義でもお話ししたことですが、これも当たり前だからかもしれませんが、あまり歴史研究者は言わないのですが、遠くスペインやフランスから塩を運ぶようになると、当然のことながら船舶は大型化する必要があります。船舶が大きくなると寄港できる港はどんどん限定されていくのです。そうすると、小さな港に寄らないで、大きな港同士が一つのネットワークを作ることになります。そういうネットワークを作りながら、今度は大きな港から小さな港へという地域のネットワークができてきたというのが近世近代の流通上の動きであろうと思います。

フランスの西海岸ラ・ロッシェル（La Rochelle）という都市と今では橋でつながっているレ（Ré）島という島があります。そこに行きますと、今でも塩田が残っています。そこでは海水を太陽の光で熱して塩が作られます。天日塩です。したがって燃料もいりませんし安いのです。その代わりに不純物が多いです。リューネブルクで煮出して作られた塩は白かったけれども、ベイ塩（Baiensalz）といわれるフランスの天日塩は灰色をしていたのです。しかし、いずれにして

も塩には変わりがないです。ミネラル分が豊富で、今レ島に行きますとミネラルが豊富な塩と言ってお土産として売られています。

このようなリーガにおけるスペイン、フランス塩とリューネブルク塩の大きな差は、もうリューベックがリューネブルク塩によって経済力を大きく伸ばすことはできないということを示しているといえましょう。それでは、リューベックの商人はそれをただ見過ごしていたのか、あるいはその貿易を妨害したりして抵抗したのかということなのですが、実はリューベック商人は、リューネブルク塩をリーガにもたらしていたことはもちろん事実なのですが、同時にスペイン塩やフランス塩の輸入にも従事していくようになるのです。ズント海峡経由で塩が入ってくるまでは、リューベックの商人は、近隣にあるリューネブルク塩を独占的に供給することによってバルト海周辺地域を支配してきたのですが、それが外から入ってくる塩に敗北しそうになると、その商人たちはそれを排除しようというのではなく、その商業に進出していくのです。しかし、表4のように、16世紀後半に海峡を通過した塩を圧倒的に多く運んだのはオランダでした。リューベックの積極的戦略は、必ずしもうまくいかなかったということです。リューベックは塩を求めてフランス、スペインまで行きましたが、表4の通り1620年にはズント海峡を通ってバルト海にもたらされる塩の全体の91パーセントはオランダ船によって運ばれたのです。ですから、

リューベックはたぶん意を決して西方からの塩貿易に進出していったのだと思いますが、残念ながらうまくいかなかったのです。そして、オランダがバルト海地域に塩をもたらすようになると、その地域の人たちはハンザやリューベックの言うことなど聞かなくていいですから、今までハンザに従順に従っていた商館の商人たちもいつの間にかハンザに反抗したりするようになります。ハンザからオランダへ、いうならば流通商業の全体の力関係が移っていったことになろうかと思います。

表5を見ていただきますと、17世紀から18世紀にかけて、バルト海へ塩をどこがたくさん運んでいたのかおわかりいただけると思います。オランダがやはり大きい数字を示しています。リューベックも18世紀の中頃にはある程度の数字を残していますが、その頃に明らかに伸びてきているのはスウェーデンです。この表を見ていただきますと、オランダがバルト海地方への塩の供給で大きく力を伸ばしていく中で、一方において北欧の国家、その中で

（表４）ズント海峡におけるバルト海への塩の年輸送量

（単位はラスト）

年	1562	1580	1590	1600	1610	1620	1629	1640	1649	1656
全体	40,553	24,043	33,330	38,137	23,008	27,263	31,420	25,852	26,217	25,401
オランダ	19,853	17,533	17,493	22,796	18,769	25,006	25,926	20,431	22,279	20,522
オランダの割合	49%	73%	52%	60%	82%	91%	82%	79%	85%	81%

（出典）*Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660*. Tabller over Skibsfarten. Anden Del. Tabeller over Varetransporten A. Udgivet ved N. E. Bang. København 1922. S. 2, 76, 134, 196, 260, 324, 388, 460, 536, 598. より作成。

もスウェーデンが塩の貿易で大きく成長していくというところが見て取れるかと思います。

塩が駄目なら何かほかに儲かる商売はないか、おそらくは、リューベックの商人たちは考えたのではないでしょうか。実はそれまでにも、商人たちは西から東へ塩を運んで販売する中で、何かその帰り荷として東から西へ塩のような重量のある嵩高の商品がないかとも考えていたのではないかと思うのです。そうすれば、船を有効に利用することができ都合がよかったからです。そのときに、西の方で穀物不足となり、東欧地域で生産された穀物を輸出するようになったのです。東欧に比べかなり温暖な気候に恵まれた地域で、なぜ穀物不足が生じたのか、いろいろな理由が言われていますけれども、おそら

（表５）バルト海への塩の国、都市輸送船籍別年平均取扱量

（単位はラスト）

年	1661-70	1671-80	1681-90	1691-1700	1701-10	1711-20
オランダ	14,902	12,025	18,521	9,406	11,004	13,241
イギリス 注1)	370	8,411	2,787	1,064	652	5,153
スウェーデン	196	721	100	1,716	171	76
リューベック	1,485	1,765	974	596	633	1,106
ハンブルク	438	742	209	113	151	107
全　体	18,954	25,750	24,936	21,285	18,632	22,981

年	1721-30	1731-40	1741-50	1751-60	1761-70	1771-80
オランダ	11,961	11,839	15,405	13,447	15,179	12,204
イギリス 注1）	4,454	3,483	1,111	1,735	1,739	4,204
スウェーデン	3,626	5,926	8,589	8,313	9,581	9,828
リューベック	1,306	681	1,555	645	217	280
ハンブルク	280	77	76	78	41	64
全　体	26,246	26,635	35,290	33,886	38,153	37,991

注１）イギリスはイングランドとスコットランドの合計額。ただし、1661－80、1733、1735-37、39年はイングランドのみ。

くはあまり穀物を作らなくなったからだと思います。オリーブや柑橘系の例えばレモンなどの方が換金性が高いことがわかると、穀物なんかを作っているよりもそちらの方が儲かるとばかりに転作していったのでしょう。現在のナタデココや、タピオカと同じです。自分たちの食べるものを犠牲にしてでも儲かる作物を栽培します。その結果、今申し上げたように当然穀物不足となります。その情報を察知したリューベック商人たちは、塩をバルト海にもたらした帰りの船で、東欧の穀物の西方への輸出を考えたのでしょう。ところがリューベック商人が考えることは、オランダの商人も同様で、表6のように、17世紀の後半に少しリューベックの新たな挑戦は成果を得るのですが、またその後は、残念ながら大して伸びませんでした。

それが駄目ならば、今度はワインです。ちょうど穀物をもたらした辺りから、それ以降にかけての時期にワインの輸入の増加が始まりました。もともとリューベックはワインの輸入をしていましたが、これが18世紀の初めころから急激に伸びているのが、表7を見ていただくとおわかり

（表6）リューベックによるバルト海地域から西方への穀物のズント海峡年平均輸送量

（単位はラスト）

年	1661-70	1671-80	1681-90	1691-1700	1701-10	1711-20
リューベック	365	161	719	336	211	392

年	1721-30	1731-40	1741-50	1751-60	1761-70	1771-80
リューベック	175	350	195	220	262	600

いただけると思います。ワインは確かに一時の金持ちしか飲めない高級な飲み物から、庶民でも普通に飲めるようなものとして成長していくのですが、ある程度の人たちが飲むようになりますとその量は限界に達し、18世紀中頃ともなると、それ以上は伸びなくなったのです。だから、おそらくリューベックの商人たちは悩んだと思いますし、検討したとも思いますが、どうしようもなかったのではないかと思います。

では、もうこれで諦めるのでしょうか。すでにリューベック商人は、17世紀の後半以降には、別の商品に目を付けていました。当時のワインの産地ボルドー（Bordeaux）は植民地物産の集散地で、ボルドーには植民地物産が多く集まってきていました。すなわち、コーヒー、紅茶、ココアそれに砂糖と

（表７）リューベックによるラインワイン以外のワインのズント海峡年平均輸送量

年	1661-70	1671-80	1681-90	1691-1700	1701-10	1711-20
ワイン（Fade）	102	787	520	114	286	1,484
（Piber）	33	20	8	14	9	39
（Oxh）	266	610	173	25	9	39
合計（リットル）	171,578	880,349	525,888	117,974	271,386	1,402,812

年	1721-30	1731-40	1741-50	1751-60	1761-70	1771-80
ワイン（Fade）	1,499	1,509	2,155	1,926	1,459	1,904
（Piber）	685	1131	905	696	277	286
（Oxh）	217	89	143	549	1355	1711
合計（リットル）	1,757,757	1,944,275	2,450,781	2,235,714	1,795,331	2,264,664

注）1 Fade＝927リットル、1 Piber＝2 Oxh＝464リットルと換算（Den Store Danske Encyklopædi.Gyldendal.）

いったものです。地域で生産されたビールから輸入のワインへという飲み物について生活上の変化がありましたけれども、実は、もっと生活を大きく変えたのは植民地物産の新しい飲み物でした。とにかく温かいものを飲むという習慣がなかったであろうヨーロッパ社会に、コーヒー、紅茶、ココアがもたらされ、温かい飲み物を飲む習慣がヨーロッパの人々に根付いたのです。それら飲み物の輸入をリューベック商人も一生懸命に行っていったわけです。表８のように、18世紀の前半から中頃にかけて数字が伸びていることはおわかりいただけると思います。ですが、ズント海峡を経由した植民地物産貿易全体に占める割合は、最大

（表８）リューベックによる植民地物産ズント海峡年平均輸送量、総通過量

（単位は千ポンド）

年	1661-70	1671-80	1681-90	1691-1700	1701-10	1711-20
リューベック	22	42	37	10	23	60
総　量	1,819	2,796	3,626	3,665	3,053	4,337
リューベック／総量	1.2%	1.5%	1.0%	0.3%	1.4%	1.4%

年	1721-30	1731-40	1741-50	1751-60	1761-70	1772-81
リューベック	164	228	468	368	138	917
総　量	7,553	8,556	10,296	12,844	21,819	31,808
リューベック／総量	2.2%	2.7%	4.6%	2.9%	0.6%	2.9%

注）植民地物産量が突出して高い数値を示す1771年を除外して作表。
表５、６、７、８
（出典）*Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783*. Anden Del:Tabeller over Varetransporten. Førster Halvbind:1661-1720. Udgivet ved N. E. Bang/K. Korst. København 1939. Andet Halvbind I :1721-1760. København 1945. II :1761-1783. København 1953. より作成。

でもせいぜい4～5％です。通常の年では平均で見た時に、だいたい多くて2～3パーセントにしかならなかったのです。これがリューベックの現実でした。

2．ハンザ商人の経済活動

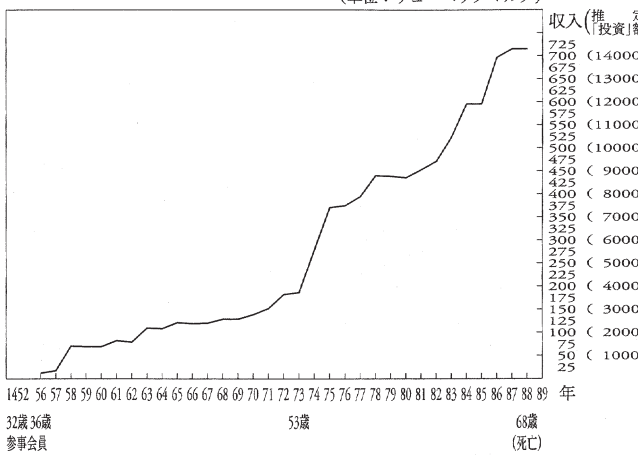
中世末以来都市リューベックの経済的な活動を実際に行った商人たちはどんな活動をしていただろうかというのが、次の問題です。プリントのグラフ1はリューベックの商人ヒンリヒ・カストルプ（Hinrich Castorp）、今の読み方にすれば、ハインリッヒ・カストルプが取得したレンテ（Rente）です。この人は、市の参事会員になってからレンテを買い増していくのですが、その推移のグラフです。こう申し上げても、レンテという言葉をご存じない、耳慣れないという方が多いと思います。図1にレンテの種類が書いてありますが、これを見ていただいきながら、まずレンテについて説明させていただきたいと思います。

図1のようにレンテには封建レンテと都市内レンテがあり、封建レンテは封建権力者が領地を担保に資金を無心したものですが、都市内レンテは、都市内の不動産を担保とした貸し付けです。簡単に言いますと、例えば、手工業者が仕事を続けたいけれど、お金がなくて原料が買えないと

いうような時、仕事場の使用を継続しながら、その仕事場を担保として金を借りるのがレンテなのです。すなわち、仕事場の権利を譲渡する、売却するということです。手工業者は、仕事場の権利を売ることによって資金を得られます。それにより、例えば原料を買うことができるわけです。一方において、仕事場の権利を買った人は、それにより仕事場の家賃が得られます。これは単に不動産を担保とした借金にすぎないのですが、当時はどうしても家賃の支払いにしなければならなかったのです。なぜこんなに面倒くさいことをするのでしょうか。これはキリスト教の利付き貸借禁止、すなわち弱者救済のキリスト教徒は、経済的な困窮者すなわち経済的弱者から利子を取ってお金を貸すことは禁じられていたからです。でも、自分の持っている家、仕事場を借りている人から家賃を得ることは、特に問題がありません。だから、金を貸して利息を取るのではなく、仕事場の権利を買い取り、その仕事場を使わせる代わりに家賃を払えという発想です。これが、市民の中では商業でもうけたお金をどのように安全に保存をするかという方策として使われました。お金を出してレンテを買うことで、資金を保全できて、本当は利息なのですが、名目上は家賃がもらえたわけです。あるいは土地だったら借地代金がもらえるわけですから、安全に自分の財産を守り、そして利益を得られたのです。この発想で、都市では都市の信用というものを担保としてレンテを発行しました。これが市債と言われるものです。日本でいえば国債のよ

（グラフ１）ヒンリヒ・カストルプのレンテ取得

（単位：リューベックマルク）



（注）ノイマンはレンテの年「利率」を５%で計算している。

（出典）G. Neumann, Hinrich Castorp. Ein Lübecker Bürgermeister aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Lübeck 1932. S. 37f.

（図１）中世末期ハンザ都市におけるレンテの種類

- 新レンテ Neurente
- 古レンテ Altrente
  - 封建権力者への領域等を担保とした貸付
    - 封建レンテ Feudalrente
  - 都市内不動産を担保とした貸付
    - 都市内レンテ Hausrente
  - 市が歳入不足の資金を得るために設定
    - 市債 Stadtrente (Stadtanleihe)
      - 永代レンテ Ewigrente (Weddeschatzrente)（譲渡可，永代）
      - 定期レンテ Zeitrente（譲渡可，満期期限有）
      - 年金 Leibrente（一代限り，譲渡不可）※

古レンテ || 売買

非売買＝家族レンテ Familienrechtlich bedingte (begründete) Rente

※市によって販売された後の売買は不可であるから古レンテではない。

（出典）斯波照雄『ハンザ都市とは何か―中近世北ドイツ都市に関する一考察―』中央大学出版部，2010年，34頁.

うなものです。短期国債とかいろいろあります。あれは別に担保を取っていませんが、国の信用あるいは都市の信用で国債や市債が発行されています。

今申し上げたことで、レンテのことがおわかりいただけたかと思うのですが、ただ、なぜ市債というものが発行されたのかというと、簡単に言えば、歳入が歳出に及ばないからです。そんなのは当たり前です。歳入がどれだけあるという見込みで予算を立てますけれども、歳入が少なくて歳出が多いという年はしょっちゅうあるわけです。ハンブルクの事例を見ていても、どうしてこれほどの借金をかかえたハンブルクが経済破綻しないのか不思議です。ものすごい勢いで負債が増えています。歴史的に見て、ハンブルクでは14世紀の後半から市の財政は明らかになるのですが、15世紀の前半の60年間だけ歳出と歳入が分からない時があります。しかし、わからないその時期を除いて現在に至るまで、細かな歳入、歳出の記録が残っています。市の財政記録を全て確認したわけではありませんが、財政が黒字であった年というのはほとんどかったのではないかと思うほど「借金」は増えています。それでも破綻しないのです。なぜかわかりません。これが私の今後の課題かなと思ったりもしています。

このようなレンテというのがあるのですが、中世ヨーロッパでは、このレンテを購入する人たちはお金持ちの商人たちでした。お金があり、先ほども言いましたけれども、商売をしてもう

かったお金を一時預金しておくためのものがレンテだったのです。ところが、都市内には、一部の財産や大金を相続した商人を除けば、最初からのお金持ちはあまりいませんでした。先ほど申し上げましたように、封建貴族という人たちは市内にはいませんでしたから、多くの人たちはわずかな元手から商売をはじめ、財を成していったのです。場合によっては無一文から大商人に成り上がっていった人たちもいました。ハンザの商人の特徴というのは、本当にいわゆる成り上がりの商人が多いことです。商売で儲けてあっという間に金持ちになり、あっという間に経済力を落として破綻をするというのがハンザ都市では当たり前のことでした。ドイツ中世史を研究されたり、勉強された方はご存知かもしれませんが、もともとハンザの商売はゼンデーヴェ（sendeve）とか、あるいはコンメンダ（commenda）といわれるやり方であったと考えられています。それは「一航海一企業」という形態で、お金を出して船を用意し商品を用意する側と、その商品を目的地に持って行き商売をして完結する1回だけの商売です。その商売の結果利益が出れば、お金を出した人は元金とその商売で得られた利益の4分の3を取り、実務を行った人は残りの4分の1の利益を得て終わりです。このように、無一文であっても商売しそれがうまくいきさえすれば4分の1の利益を手に入れることができるのです。ハンザ商業の基本的な形はこういうものだったといわれています。このようにハンザ都市では、無一文であっても、一回の商売

で得られるのが利益の4分の1ではありますが、一生懸命に商売を行っていけば少しずつお金を貯められる可能性があったわけです。経済的に多分破綻しただろうという人たちが別の都市に移っていき、そこから一念発起して大商人に成長していくというケースがよく出てきます。

遠方との商売であれば利益が大きいことも多く、こうして無一文からでも大商人になれる可能性がある一方において、かなり商業にはリスクが大きく、航海が遠方になればなるほど海が荒れ、船が難破したり、盗賊に襲われたりするケースも多いのです。商売にはさまざまなリスクがあり、せっかくもうけたお金をあっという間に失ってしまうことも多かったのです。組合のようなものをつくって、今で言えばポートフォリオ、資産分散のようなことも行うのですが、それでもやはりレンテに比べれば危険が多いのです。しかし、商売の利益は大きいです。2割とか3割とかの大きな利益を得られます。ですから、商人は大きな利益の得られる商業から簡単には離れられません。29ページのグラフ1にもどって、ご覧いただきますと、商人ヒンリヒ・カストロプは53歳に至るまでそんなにレンテを購入していません。まして、36歳まではレンテをほとんどもっていなかったのです。多分、36歳ぐらいまでは、商業を一生懸命にやっていたのだと思います。そこからなぜレンテを購入することになったのかというと、市参事会員すなわち今でいえば市議会議員になったことによるのではないかと思います。当時は市議会議員になりましても今のように高

い給料をもらえません。現物で支給をされるか、せいぜいわずかな一時しのぎのお金をもらえるくらいでした。ですから、不労所得がないと議員を続けることができないのです。商売でもうかったお金をレンテに投入して、レンテで収入を得なければ生活が成り立たなかったのです。ただ、レンテは「年利」でだいたい5～6パーセントぐらいなのです。商業は、何回でも「投資」できて、先程も申し上げましたように20パーセント、30パーセントの利益があるのです。だから、本当は商売の方が多くの収入を得られるわけですけれども、参事会員は忙しく、それまでのような商売は出来なくなったのでしょう。さらに53歳で市長になりますと、もっと商売ができなくなる、しかも年齢が上がっていけば子供たちへの遺産も考えたでしょう。少しずつレンテに資金を投入して安心して残せる財産を作り、安全に利益を確保しながら行政を行っていくということが行われていくようになるわけです。

こういう形で、実は商人たちは都市の中枢を担うに当たり、経済活動の一部をこうした不労所得を得られるようなものに転換して行っていったのだろうと考えられています。しかし、その財産を受け継いだ若い世代、次の世代はどうしたでしょうか。やはり、利益の大きな商業の方に目が向くのではないでしょうか。

私は昔、『北陸史学』という雑誌に5人ほどの商人の帳簿を調べて「中世末期のハンザ商人像

の検討」という論文を書きました。その中のゲルダーセン（V.v.Geldersen）というハンブルクの大商人の事例では、商人帳簿やその家系図から見ますと、やはり子どもやその孫という代になると、あっという間に商売に失敗してつぶれてしまうのです。このように、おそらくは有力な商人たちの多くは若い時には相続した財産を元手として商売につぎ込んで、うまくいった商人は、晩年になると安全で、不労所得が得られるレンテを得てそれを子孫に残し、次の代に家系は繋がるけれども、失敗して一代で終わってしまうというケースが多かったのではないかという気がします。

29ページの図1をご覧ください。レンテの中で一番下から一つ上に年金というのがあります。ハンザ都市で市債を発行する時に、年金と、それとは別の形の定期レンテ、永代レンテを発行しました。市債のうちの永代と定期というのは、譲渡が可能なのです。だから、自分がもしもの時には、名義を書き換えて子どもに引き継ぐことができるのです。ところが、年金というのは譲渡ができません。一代限りで相続もできません。その代わりに利息が高いのです。商人たちが自分たちの老後の生活を安定させ、豊かな生活を維持することを目的とし、そのためには、子どもたちに遺産を残さなくてもいいと思ったら、年金はその目的に合うもので、都合のよいものであったと思います。それまでに蓄えた資産で年金型市債を購入して高い利息を得て自分たちが豊かな

生活をする、そして自分が死んだらお終いです。市からすると、高い利息を払わなくてはならないけれども、元金の返済はしなくてよいのです。これ日本でも国債などに導入できないでしょうか。国債に年金型を導入し、利息は高く老後を豊かに過ごせるけれど子供には残せない。自分の豊かな老後は自己責任で、というのはいかがでしょうか。一般向けに話をする時にはこの話をすると、皆さん納得されているようなのですが、日本ではそういう話にはなかなか進んできません。すみません、話が脱線しました。なお、レンテについて興味がございましたら、出版部から出しました『ハンザ都市とは何か』にまとめてございますので、ご参照いただければと存じます。

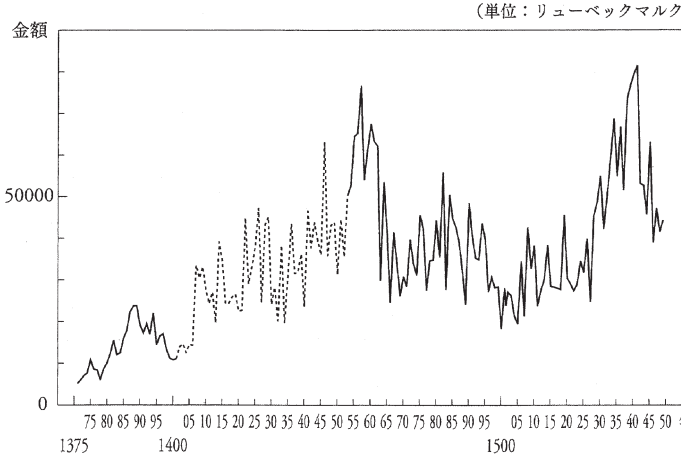
3．ハンブルクの近代都市化と商人

それでは、36ページのグラフ2を見ていただきたいと思います。今までリューベックの話をしてきましたが、これはハンブルクのレンテの売買総額です。リューベックでもハンブルクでも、比較的近代に至るまでこのレンテの売買額や売買件数に関しての研究が行われています。それは当時の景気動向を考える上でのデータとして使われたからです。一般的に不動産やレンテの売買金額や売買件数が多い時は景気が良かったと考えられているのです。なぜ景気が良かったと考え

られたのかと申しますと、どんどん商売がうまくいき、もうかったら増えたお金が一時的に保存のためレンテに「投資」され、また新たな商売への「投資」機会があればすぐに「投資」し、また儲かれば、レンテへという繰り返しがあったということです。それが少なくなってくると、景気が低下していると考えられたのです。そのように考えられるならグラフ2のように、ハンブルクでは、1500年頃に景気は底に達してきて、そしてまたそこから少し上がってきますが、16世紀の30年代まで景気は低迷しているということになるでしょう。

（グラフ2）ハンブルクにおけるレンテ売買総額

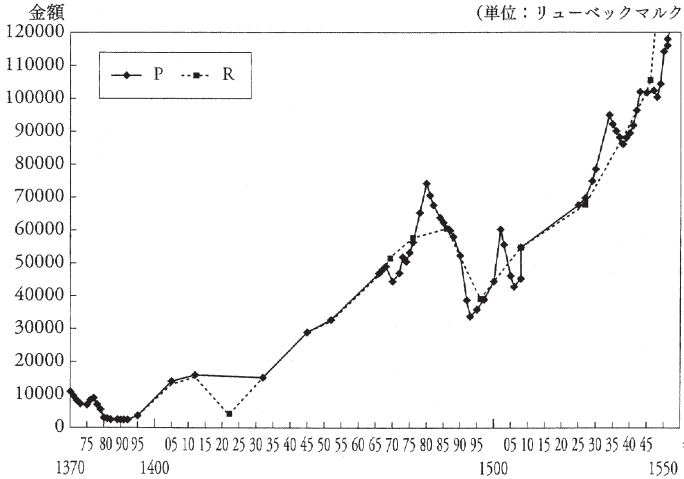
（単位：リューベックマルク）



（出典） H. P. Baum / R. Sprandel, Zur Wirtschaftsentwicklung im spätmittelalterlichen Hamburg. Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschftsgeschichte. 59. 1972. S. 481-485. K-J. Lorenzen-Schmidt, Umfang und Dynamik des Hamburger Rentemarktes zwischen 1471 bis 1570. Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte. 65. 1979. S. 47. より作成。

ただ、この学説には問題点があります。おわかりだと思いますけれども、景気が本当にレンテの売買回数や売買金額で表せるでしょうか。今のような論理ですと確かに表せるようにも思えるのですが、売買回数や金額が上がったのは、実は新たな商業への「投資」対象がなくてレンテなどに「投資」が集中した、また下がったのは、やはり「投資」先がなく不動産やレンテから資金を引き上げられ

（グラフ３）ハンブルクにおける市債発行残高



（出典） P ; P. C. Plett, Die Finanzen der Stadt Hamburg im Mittelalter (1350-1562). Phil. Diss. Hamburg Univ. 1960. S. 254-256.

R ; H. Reincke, Die alte Hamburger Stadtschuld der Hansezeit (1300-1563). Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für F. Rörig. Hrsg. v. A. v. Brandt / W. Koppe. Lübeck 1953. S. 500. より作成。なお，20 ml. リューベックマルク=16 pfd. ポンドと換算している。Das Handlungsbuch Vickos von Geldersen. Bearb. v. H. Nirrnheim. Hamburg 1895. S. LXXI. 参照。Vgl. J. F. Voigt, Die Anleihen der Stadt Hamburg während der Jahre 1601 bis 1650. Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte. 17. 1912. S. 129ff.

なかったからであるとは考えられないでしょうか。ここではリューベックの事例を挙げませんでしたけれども、実はリューベックの場合にはこの時期の後16世紀以降もレンテの取引回数は上昇するのです。しかし、リューベックの経済は税収から見る限りあまりよくなく、景気もそれほどよかったとは思えないのです。上昇したのは多分、商業に「投資」先がなかったために、レンテへの「投資」が増えたのではないかと思っています。ですから、これをもって一律な評価はしにくいということはいえると思います。次のグラフ3はハンブルクの市債の発行残高です。これを見ていただきますと、１４８０年頃から１５００年頃まで市債の発行残高が下がってきます。そして、市債の発行残高は１５００年頃から上がっていきます。ちなみに、PとRと書いてあるのは、プレット（P.C.Plett）とラインケ（H.Reincke）という2人の研究者よって示された市債発行残高のグラフです。若干2人の数値に違いがありましたので2つ載せておきましたけれども、だいたい同じです。すなわち15世紀末頃に市の負債は減少し、それからまた上がっていきます。グラフの2と3を見比べると、ハンブルクにおいてレンテ売買総額が減少しているときに市債の発行残高も減少しています。ということは、景気はあまりよくないのに市の借金は減ったことになるのです。借金を減らして財政の健全化をはかろうとした結果、市財政が縮小して不景気になったのかもしれません。これはもう少し考える必要があるだろうと考えています。

このグラフ3で皆さんに注目していただきたいことは別にあります。ハンブルクの財政状況をお話ししたかったのです。ハンブルクはこのようにまさに湯水のごとくどんどん市債を発行して、市の負債を大きくしています。ハンブルクのハンブルク中央駅の隣の駅の駅前に、ハンブルク大学の校舎がありますが、その校舎の前のところに、「ハンブルクの現在の負債」という電光掲示板があります。現在の負債の数字が見えないほどのものすごい早さで増えています。これほどにまで示さなくてもいいのではないかと思うのですが、わざわざ電光掲示板で示しています。とにかく市の負債は現在も増え続けています。

歴史的に見ると、このように市の負債が増えると、行政担当者は財政の健全化を目指して税金を増やそうとするのです。それも間違いなく税収が得られる消費税を創設したり税率を上げしたりしようとしました。ところが、消費税を導入、値上げしようとすると、暴動が起こってしまうのです。例えば14世紀末から15世紀初頭のリューベックでもハンブルクでもそうでした。しかし、リューベックに比べるとハンブルクの方が、はるかに暴動は穏やかに終わるのです。最後は話し合いで終わるのです。その理由はいろいろあるのかもしれませんが、多分ハンブルクは市民に詳細に財政状況を示し、こういう状況だからこうせざるを得ないのだということを示してきたからなのではないかというように思われるのです。

このようなハンブルクの状況を、今度は今までお話しをしたリューベックの状況と重ね合わせながら、表9を見ていただきたいと思います。この表は、17世紀の初めから末にかけてのハンブルク市の関税収入です。17世紀の初め頃から17世紀の中頃というのは、歴史上で見ると三十年戦争の時期です。三十年戦争期を越えて、ずっと1746年頃まで増え、75年には少し減っていますけれども、1800年には急激に増えています。このように、200年の月日を重ねて約10倍近くに関税収入は増えています。もちろん、関税収入や消費税収入について申し上げる時には課税率を考慮に入れなくてはなりません。しかし、今日はこの数字から、17世紀から19世紀にかけての時期に、ハンブルクの関税収入は伸びていたことが推測できるということを申し上げておきたいと思います。

次に表10のビールの消費税収入を見ていただきますと、1685年を頂点として、ビールの消費税収入はあっという間に減少しています。ハンブルクはビールの生産、販売によって経済成長してきた

（表９）ハンブルクの関税収入

（単位はリューベックマルク）

年	1603-19	1631-50	1716	1746	1775	1800
関税収入	79,705	169,246	212,793	240,177	198,705	748,867

注）複数年の金額は年平均額

（出典）F. Kopitzsch, Zwischen Hauptrezess und Franzosenzeit 1712-1806. *Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner*. Bd. 1. Hrsg. v. W. Jochmann/H. -D. Loose. Hanburg 1982. S. 374. K. Zeiger, Hamburgs Finanzen von 1560-1650. *Hamburger wirtschafts-und sozialwissenschaftliche Schriften*. Heft 34. Rostock 1936. S. 77-134. より作成。

ともいわれています。中世にはビールは、いい加減な施設でいい加減に作られていた自家醸造でした。毎年作られるビールは原料の質も様々なら味もまちまちで、しかも勝手に作られたので、大量の余剰が生じたりと、無駄も多かったのです。こうした状況下で、ハンブルクでは定められた設備をもつ醸造所で常に同じ原料、製法によって同品質の良質なビールを生産するようにしたのです。それによって中小のしっかりした設備をもたない醸造業者はビール生産から排除され、有力者だけがビールの醸造を独占することとなりました。しかし、生産量も限定されましたから、無駄も少なく、それは価格の低廉化にもつながったと考えられます。そうした良質のビールを安価に周辺に売ったのです。売れたのは当然だと思います。しかし、一定の設備をもつ施設で、限定された原料を使用して、一定の回数、一定の技術で生産を続けていくということは、一定の生産者の独占ですから生産者間に競争がなく、しかも、これが決定的なことだと思うのですが、積極的に新たな技術開発を行い、新しい設備のもとで新たな製法を取り入れて、さらに安く良いビールをつくる

（表10）近世ハンブルクのビール消費税収入

（単位はリューベックマルク）

年	1603-19	1631-50	1675-85	1685	1711-20	1810
ビール消費税	37,900	196,659	197,000	270,000	131,000	50,000

注）複数年の金額は年平均額

（出典）W. Bing, Hamburgs Bierbrauerei vom 14. bis zum18. Jahrhundert. *Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichite*. Bd. 14. 1908. S. 311f.

といったことは難しかったのです。そこに18世紀に入ると市外で、新たな技術で安く良質なビールが作られるようになります。ここには学ぶことはないでしょうか。これは同人数で同品質の商品を一定量生産し続けたギルド（Gilde）、ツンフト（Zunft）といった手工業の同職組合についても言われてきたことですが、厳格に生産量や品質を定めた規定が、新たな技術導入や改善改良などの障害になったのです。どんなに良いものでも、常に新たな改善、改革をしなければ、結局は淘汰されざるを得ないということです。こうして、あっという間に、ハンブルクのビールは斜陽になっていきます。結果として、そこに入ってきたのが、ワインです。

そして次の表11を見ていただきますと、先ほどリューベックがワイン貿易に乗り出していったという話をしましたが、ハンブルクも積極的にワイン貿易に乗り出していきました。その結果、ハンブルクのワインの輸入額は明らかに18世紀の初めから10年間ぐらいの間に倍近くに増えているのがおわかりいただけると思います。ビールが17世紀の後半末から落ちてきて、18世紀に急激に減少してくると、それに対応するように多分ワインを飲む人たちが増えてきたので

（表11）ハンブルクのワイン輸入額　（単位はバンコマルク）

年	1703	1706	1713
ワイン輸入額	399,400	591,891	704,826

E.Baasch, Zur Statistik des Ein- und Ausfuhrhandels Hamburgs Anfang des 18.Jahrhunderts *Hansische Geschichtsblätter（=HGbll）*. Bd. 54. 1929. S. 113.

す。ワインを飲む人が増えて、ビール需要が減ったのかもしれません。周辺でもワインの需要が増えてきました。表12にありますように、ワインの消費税収入は1700年から1720年にかけて6倍に増えています。ですから、ハンブルクのワインということで考えるならば、明らかにビールに代るように成長をしてきたことがおわかりいただけるかと思います。

次に表13をご覧ください。ハンブルクは植民地物産をリューベックと同じようにバルト海方面に運んでいたその状況はどうだろうかと見ますと、18世紀の中頃から後半にかけて大きく成長しています。ワインが伸びた後に成長が鈍ってきた時に、植民地物産の輸入が増加してきました。その植民地物産の内容は、表14のようでした。圧倒的に多いのが砂糖で

（表12）ハンブルクのワイン消費税収入

（単位はリューベックマルク）

年	1700	1705	1706	1710	1715	1720
ワイン消費税	11,493	10,905	58,951	23,269	37,128	69,520

（出典）E. Baasch, Weinakzise und Weinhandel in Hamburg. *Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichite*. Bd. 13 1908. S. 96, 137.

（表13）ハンブルク船による植民地物産のズント海峡経由年平均輸出量

（単位は千ポンド）

年	1701-10	1711-20	1721-30	1731-40	1741-50	1751-60	1761-70	1772-81
	38	113	1,618	1,073	2,322	3,170	8,792	8,450

（注）突出した数値を示す1771年を除外して作成。また、ハンブルク船とは船長の居住地がハンブルクである船舶。

（出典）*Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1661-1783*. Anden Del:Tabeller over Varetransporten. Førster Halvbind : 1661- 1720. Udgivet ved N.E.Bang/K.Korst. København 1939. Andet Halvbind Ⅰ: 1721-1760. København 1945. Andet Halvbind Ⅱ:1761-1783. København 1953.より作成。

した。18世紀の中頃、1753年のハンブルクの主要な輸入品を見ますと、輸入額のうちの3分の1が砂糖だったということがおわかりいただけると思います。そして、ハンブルクへ砂糖をどこの国がどれだけもたらしていたのかが表15に示されています。イギリス、フランスが主要な供給国でしたが、フランス革命が起こるとそこから急激にフランスからの砂糖がなくなります。以後、イギリスがフランスからもたらされていた分の砂糖を補うように大きく成長して

（表14）1753年のハンブルクの主要輸入品

（単位はバンコマルク）

	輸入額		輸入額
砂糖	3,490,955	タバコ	467,700
ワイン	1,063,141	油	384,414
羊毛	678,995	コーヒー	255,117
木綿、綿	508,050	その他	3,294,751
インディゴ	472,075	計	10,615,198

（出典）K.Weber, Die Admiralitätszoll- und Convoygeld-Einnahmebücher. Eine wichtige Quelle für Hamburgs Wirtschaftsgeschichte im 18. Jahrhundert. *Hamburger Wirtschafts-Chronik*. Neue Folge, Bd. 1, 2000, S. 107,110f

（表15）1790 ～ 1805年ハンブルクの砂糖輸入量

（単位Fは樽Fässer、Kは箱Kisten）

年	1790	1791	1792	1793	1794	1795	1796
フランス	23,428F	19,885F	9,083F	7,156F	805F	277F	291F
イギリス	4,828F	4,185F	13,546F	8,335F	33,440F	33,092F	25,390F
ポルトガル	5,572K	18,658K	17,613K	10,820K	21,597K	13,872K	23,286K

年	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803
フランス	—	—	—	—	—	—	—
イギリス	30,098F	36,909F	33,471F	25,000F	30,158F	42,305F	43,718F
ポルトガル	34,247K	22,068K	24,906K	20,388K	36,687K	24,382K	8,356K

（出所）B.Schmidt, Hamburg im Zeitalter der Französischen Revolution und Napoleons.（1789-1813）Teil 1. *Beiträge zur Geschichte Hamburg*. Bd. 55. Hamburg 1998. S. 745-750.

きます。

砂糖は輸入するだけではありませんでした。ハンブルクでは輸入された粗糖を精製するための工場が建設され、精製された砂糖を再輸出しました。表16はその内陸への輸出額です。ハンブルクには精製工場が１７２７年の時点で２００あったと言われています。そして精製工場は18世紀の中頃には３５０に、それから１８０７年には４２８に増えました。そのくらい粗糖を輸入し、砂糖を精製していたのです。市の人口が10万人を超えるぐらいの時に、ハンブルク市内では８、０００～１０、０００人の労働者が砂糖の輸出入あるいは精製に関わっていたといわれています。ところが、１８０７年に４２８あった精製工場は、１８１４年には70になりました。この減少の理由は砂糖価格の急落だと言われています。いずれにしましても、ハンブルクはビールで成長し、ワインで成長し、植民地物産、特に砂糖で成長したのですが、それも長続きはしませんでした。この後に市の経済の活性化をリードするようなさらに新たな産業の展開があってハンブルクが

（表16）ハンブルクで精製された砂糖の内陸への推定輸出額

（単位は万フロリン）

年	1757/59	1763/69	1770/71	1772	1777	1780	1783
推定輸出額	80	91～95	126	144	140	107	60

年	1784	1785	1786	1787/88	1789	1791	1795
推定輸出額	48	109	141	134～150	122	76～106	95

（出所）R. Ramcke, Die Beziehungen zwischen Hamburg und Österreich im 18. Jahrhundert. Kaiserlich-reichsstädtisches Verhältnis im Zeichen von Handels- und Finanzinteressen. *Beiträge zur Geschichte Hamburg.* Bd. 3. Hamburg 1969. S. 206-208.

現代の大都市に成長できたのでしょう。しかし、こうした商業の盛衰の中で、時流に合った貿易、産業への積極的な進出、近年では特に砂糖産業の展開などを基礎として、大都市への成長があったのではないかと思うのです。

それに対し、これまでお話ししてきましたように、リューベックはなかなかうまく発展できませんでした。リューベック商人は確かに外国商人の商業活動を制限するなど保守的な側面がなかったわけではありませんが、リューネブルク塩と競合するベイ塩貿易にも積極的に参入していきましたし、新たな商品の輸入などに消極的であったわけではありません。まして、リューベック商人の商業活動が歴史的に見て他の都市例えばハンブルクと異なるわけではありませんでした。商人たちはリスクの大きい商業に「投資」をすることによって大きな利益をあげ、運がよければ大商人の仲間入りをすることもできました。商人カストルプのように大きな利益をあげて財を成すと市の参事会員になることが多かったのですが、その活動をするためには商業を縮小して、一部は不動産やレンテに「投資」して手間をかけずに収入を確保して行政に携わり、さらに市長など行政の中枢に至るとその資産の大半をレンテや土地に「投資」をしました。しかしそのレンテや土地を受け継いだ次の代の若い人たちは、リスクが大きい商業に「投資」し、一部には財産を維持しさらにそれを増やして大商人となった者もいたでしょうが、多くは、事故や災害など様々

なリスクの多い中で財産を失いました。長期にわたり多額の財産を維持し続けた者は少なかったのです。それはハンブルクでも同様で、没落したメンバーは市の参事会から去り、常に経済力を付けた新人が補充され、都市の中枢を掌握するような特定の家系はわずかでした。いわゆる都市貴族層が形成され、保守的な経済活動が行われたわけではなかったのです。

やはりリューベックはリューネブルクでの塩の生産や輸送への大きな「投資」から始まり、その中心を担った商人たちはだいぶ大きな「賭け」をしながら発展をしてきたと思います。ベイ塩貿易に参入し、東方の穀物輸出にも進出し、以後、時機を逸することなくワイン、植民地物産輸入へと新たな挑戦をしていきました。しかしいずれもハンブルクのような大きな成功には至りませんでした。おそらくは、やはり立地条件が大きく作用したのだと思います。

おわりに

このように、商人の活動、あるいは都市の動きから見る限り、ハンブルクが先進的でリューベックが後進的というわけではなく、リューベックも同じように最前線で常に新たな貿易に挑戦してきたのです。時機を逸しない新たな貿易への挑戦は、ハンブルク、リューベックの商人に同

様に見て取れるように思うのです。しかし、リューベックでは思うような成果が上がらなかったのです。両都市の大きな違いは、立地条件でしょう。リューベックはバルト海側にあり、バルト海地域では競争相手としてスウェーデンのような大国が出てきます。あるいは強力なライバルとして当時の大都市ダンツィヒ、現在ポーランドのグダンスクがバルト海貿易の担い手として登場してきます。もちろん、イギリス、フランス、オランダもそれ以上に強力なライバルでした。それに対し、ハンブルクは北海側にあり、しかもイギリスがフランスやオランダの都市を経由することは少ないでしょう。なによりも、植民地物産などを大陸の内陸地方にもたらす場合には、やはり北海から１００キロ上流にさかのぼった安全なハンブルクはどの国にとっても都合がよかったのだろうと思います。ハンブルクはそうした国々をいわば味方につけることができました。外国人でも自由に商売ができる自由都市であったというのも大きな利点であったと思います。

何にでも時期を逸することなく果敢に新たな挑戦をしたのがハンザ都市、ハンザ商人の特徴といえましょう。リューベックではリューネブルク塩からベイ塩貿易への参入、ハンブルクではビールの生産、輸出、ワイン貿易、植民地物産貿易、そして砂糖の輸入、精製へと時流に合った挑戦はそれらの典型といえましょう。挑戦は上手くいくこともそうでないこともありましたが、現状維持は停滞の始まりであり、新たな商業に挑むことの重要性をリューベックやハンブルクの

商人はよく承知していたのでしょう。また、ハンブルクが発展して現代に至り、リューベックが停滞したのには立地条件の違いが大きかったと申し上げましたが、それは都市の発展には一律の施策ではなく、それぞれ都市の事情、個性に対応した都市独特の対応が重要であることを教えてくれているようにも思います。

今までお話をしてきたことは、日本の都市の発展に何らかのヒントをもたらすのではないでしょうか。よく、こうすればもうかるとか、こうすれば発展するとかいう話を読んだり、聞いたりしますが、一律にこうすれば発展するなどという答えはないと思います。一律にこれをこのようにすれば、繁栄できるというなら、どこでもこぞってやることでしょう。こうすればもうかるという理屈はあるのかもしれませんが、やはり一律ではない発展への試みがあり、そしてそれぞれの都市に独特の良さや利点があり、そこにさらに時流、タイミングというものがあり、都市は発展できるのではないでしょうか。それが都市の個性かなという気がしているわけです。

長い話をしながら、まとめ自体は小さな話で恐縮ですが、先ほど鈴木先生も、あるいは妹尾先生もおっしゃってくださいましたが、やはり私はヨーロッパの都市を研究しながら、どこかで日本の都市のことを頭の片隅に浮かべているようなところがあります。ですから、そういう意味で今日の話をお聞きいただければ幸いです。

本当に甚だ簡単な結論で申し訳ありませんでした。また質問があればお答えさせていただきたいと思います。

談話会後の質疑応答では、中央大学文学部の鈴木先生の司会のもと、友人の三木さん、立教大学経済学部の菊池先生、中央大学商学部の松橋先生、中央大学名誉教授の見市先生、中央大学文学部の妹尾先生が質問、感想を述べて下さいました。質疑は、内容を少し整理してまとめてあります。

【談話会後の質疑応答】

鈴木：これから質疑応答の時間とさせていただきたいと思います。ご質問のある方は挙手をお願いいたします。どなたからでもどうぞ。

三木：ハンブルクは大都市になぜ成長できたのでしょうか。ハンブルク繁栄の理由は何でしょうか。例えば観光といってもハンブルクと聞いて即座に頭に浮かぶようなものがないのですが、いかがでしょうか。

斯波：現在ではハンブルクは、空港、鉄道などの北ドイツの交通の拠点都市です。この地域では

一大工業都市でもあります。例えば航空機エアバスのヨーロッパ最大の工場があったり、変わったところではスタインウェイのピアノ工場があったり、もちろん工業ではかなり大きな経済活動をしています。観光という側面では、ハンブルクにはたいした観光資源はありませんが、市の観光局の冊子では4泊5日の旅行を提案をしています。発想の転換ともいうべきものでしょうが、その提案ではハンブルクでは1日観光するだけなのです。あとは周辺の有名な観光地に行きなさいというのです。実はハンブルクの周辺には素晴らしい観光地が点在しているのです。遠くから来たお客さんたちは大きな荷物をハンブルクのホテルに置いて、到着翌日にハンブルク観光の後、例えば3日目はおとぎ話に出てくるような小さなメルヘンチックなシュターデ（Stade）や童話や音楽隊で有名なブレーメン、4日目には古都リューベックとお城のきれいなシュヴェリン（Schwerin）、最終日にはエリカ街道をリューネブルクからカラフルなおとぎのまちツェレ（Celle）に行ってはどうですか、というのです。考えてみればちょっとずうずうしい観光案内なのですが、そうすることによって外国から大きな荷物をもって観光に来たお客さんはハンブルクに大きな荷物を置いて確かに身軽に出掛けられます。そして、観光を終えてハンブルクに帰ってきて夕食はハンブルクで食べるのではないでしょうか。消費の拡大にもつながるように思います。

三木：でも、観光で一回ハンブルクへ行ってしまえばそれで終わりで、リピーターにはならない

のではないでしょうか。都市の経済にとって何度も来てくれる人がいるということ、リピーターの存在が大事な気がしますが、いかがでしょうか。

斯波：たしかに、リピーターの獲得はなかなか難しいのかもしれません。しかし、ハンブルクではなくとも、リューベックやブレーメンなどもう一回行ってみたいというまちがあるかもしれませんし、美味しい料理やビールに出会うかもしれません。次に来たときにはハンブルクに泊まらなくても、往きや帰りにハンブルクにも立ち寄るとか、いろいろな可能性はあります。先程言いましたが、ハンブルクは航空、鉄道、高速道路、水運など交通の要所で、空港は周辺の地域の中では大きく、多方面からの飛行機が発着しています。昔、日本からヨーロッパへ北回りのアンカレッジ経由で出かけていた時には、ハンブルクには「直行便」があったのです。だから、日本からは今よりも便利で、例えば商社の支店の数などでは、その頃には少なくともデュッセルドルフ(Düsseldorf)の次はハンブルクだったのです。かなりそういう意味では、当時は多くの日本の商社マンが繰り返しハンブルクに来ていたと思います。工業的、商業的には日本からのリピーターが多い都市でした。

三木：貿易というのは多彩かもしれませんが、ものづくりは一生懸命に頑張って作っていても、どこかでもっと安く良いものを作るようになるとそちらに負けてしまい、それと関連した貿易も

衰退しまうようにも思います。ハンブルクも砂糖貿易では製糖工場まで造ったのに、あっという間に衰退してしまいます。最終的に都市が元気に生き残るのにはどうしたらよいのでしょうか。斯波：それは難しい問題ですね。先ほど言いましたが、リューベックは塩の生産ができないバルト海地方に独占的に塩を供給し、支配しました。中世ではバルト海地域というのは一つの世界でした。その世界の中で生きている人たちにとって必要な塩を唯一握っているリューベックにはだれも逆らえなかったのです。当時リューベック商人たちは、おそらくこれから永遠にこのハンザは栄え、自分たちの都市は繁栄を続けるだろうと思っていたのではないでしょうか。そこへ、ズント海峡から直接オランダが塩を運んでくるというのは大ショックだったと思います。しかし、リューベックはその貿易を妨害するのではなく、フランス、スペインにまで行って塩を仕入れてバルト海での力を維持しようとしたのです。それはうまくいきませんでしたが、常に環境の変化の中で保守的にならず、時流に合わせた新たな挑戦をしていくことは、都市が生き残っていくためには重要なことであると思います。ハンブルク商人は時流を読み、ビールからワインへ、植民地物産へと挑戦し続けて繁栄を維持したのです。

それぞれの都市には立地条件や環境の違いがあり、各都市のもつ良いところにも違いがあります。しかも、住んでいる人には何でもないものでも外から見た人間には素晴らしいと思えるもの、

住んでいるから良さがわかるが外部者にはみえないものなどがあります。それらを見つけ出し、生かしていくにも、時流があります。今ですとSNSでしょうけれども、都市のもつその都市独自の良さを見つけ出し、タイミングを逸することなく、外部発信して行くような試みが行われれば、まだまだそれぞれの都市には、様々な可能性があるということは間違いないと思います。

鈴木：他の方はご質問いかがでしょうか。

菊池：リューベックとハンブルクでは発展という点では差が出てきますが、商人というものが、両方の都市とも最前線で新たな挑戦をしていくという点では共通しているということは納得がいくところで、その上で、差が出てくるところが地の利の違いという点に集約されていたと思うのですが、もう少し違う見方もあるのではないかと感じます。やはりリューベックでも、若い商人を中心に新しい大西洋事業に挑戦していくというのはもちろんありまして、それでスペイン貿易にも関わっていくのは事実としてあったわけですが、やはり都市の制度というか商人の気質とでもいうようなそれを挫くようなものがあったのではないかと思います。要するに、ハンブルクでもリューベックでも両方とも若い商人には起業家精神みたいなものがあったことでは共通していても、リューベックにはそれを挫くような制度がやはりあったのではないかというところも見な

ければならないのではないかと思うのです。リューベックの都市制度あるいは当局がかなり保守的で、外部から商人を招き入れるようなことはしませんでしたし、いわばギルド的な仲間団体的なところを保持していたのに対して、ハンブルクはそういうふうにはなっていかなかった、むしろ外来商人を自由に受け入れ、活動を認めるようなところがハンブルクであったのだということがやはり大事なのではないかと思うのです。これは質問というよりも、そう思いましたということなのですが、いかがでしょうか。

斯波：そのとおりです。実は、妹尾先生の今度の編著に書かせていただいた論文では、それはそのように書きました。事実、リューベックとハンブルクは好対照のようにも見えます。リューベックは非常に外来商人を排するような形で、自都市の商人に利益が上がるような形での商業をやっていました。ハンブルクはむしろ外国のユダヤ人やカルヴァン派の商人など、そういう人たちをどんどん積極的に市に招き入れ、そういう人たちの商業ネットワークを生かした商業活動を行うのです。それに比べてリューベックはというと、保守的であったのは事実です。だから、今のご指摘はそのとおりです。

かつリューベックは、今日はお話しませんでしたが、もう一つ大事な経済活動として、リューベックの周辺地域を市が経済を独占する地域として押さえていたということです。その事例とし

て申し上げるならば、リューベックという都市はビールも造っているのですが、リューベックのビールはもともと小麦から造る酵母入り白濁ビールが中心でそのビールを周辺地域で販売独占をしていました。ハンザ都市はあまりそういうことをやらないのです。先ほど言いましたように、レンテとか土地とかを購入するのですが、購入する割にそれには関与しませんでした。地代や「利息」さえ手に入ればいいという形でした。それから、運河を造るときには、その周辺の土地を買収していたのですが、その買収した土地について例えば農場経営を行うなどの話はあまりないのです。ですけれども、そのリューベック市や市民が購入した市域と言われる地域の中で、実質上の販売独占が行われるようになっていくのは、これもやはり保守的な活動の現れです。全体的に自由にしなければ、やはり経済的な活性は起こりません。リューベックの市域の中では、市以外の商人が他の地域で生産されたビールを売りに来られないということですから、排他的、保守的な発想がリューベック市民には根強くあったのだろうと思います。ですから、今おっしゃられたとおりだと思います。ただ、それでもなおかつ商人は発展を信じて挑戦はしていたとは申し上げておきたいと思います。そういう意味で今日はお話をさせていただきました。

菊池：そういうベンチャー的な起業家精神をつぶすような、周辺地の取得などを通して地主となったようなそういう伝統的保守層というような人たちがやはり都市の発展には障害になるとい

うように思うのですが、いかがでしょうか。

斯波：そうですね。ただ、その保守層が、例えばリューベックで言えば、市や市民は周辺地域をかなり広く所有するのですが、それを実際に管理し、市外に出ていき領主になったという話もないわけではありませんが、極めて少ないのです。すなわち、広く農地等をもつ地主であったという点からみれば保守的ともいえるかもしれませんが、やはりおそらくは彼らは本質的にハンザ商人でもあったと思うのです。

鈴木：ありがとうございました。その他の方はご質問いかがでしょうか。

松橋：歴史をやっていると、現代の問題を考える上で非常に大きなヒントがあるのだなと大変面白くお聞きしました。畑違いで申し訳ありませんが、私の専門は経済学なのですが、最近ずっと地域経済学をやっていて、地域経済論の方で一つの都市の中での集約が持続していく、または発展していく一つの大きな要素としては、地域内経済循環というところがあります。要するに、域内で所得がいかに循環するシステムがあるのか、ないしは拡大して展開していくというシステムがあるかというのが一つの大きな要素なのですが、リューベックやハンブルクの場合、利益の源泉というのは商業であるわけですけれども、その商業的な利益はその地域内でどのような形の循

環をしていったかというところの研究はあるのでしょうか。

斯波：その循環という言葉で表せるかどうか分かりませんが、当時のハンザ都市では少なくとも、貿易を仲介することで経済が成り立ってはいましたが、各都市単位でみれば、地域で必要な手工業品を生産し、周辺農村は都市で必要な食料を生産するという地域完結型の社会が形成されていました。各都市にはその都市域内の必要なものを必要なだけ生産するギルド、ツンフトが形成されていました。そういう都市の手工業に必要な原料の内、地域内での調達が不能な、例えば金属原料とかが商人によって輸入され、手工業者がその原料で作った例えば鍋、釜を商人が買う。そういう、いわば循環はあったと思います。また、市内で不足と余剰が生じたものが他都市との間で商われたのです。例えば、豊作で余剰の農産物があれば不足している地域に輸出されました。しかしハンブルクの場合、外に向けて売る輸出商品としてビールがありました。ハンブルクの成長の特徴の一つに挙げられるのはビールだと思っています。そのビールは都市の中だけではなく外部に売る商品として市内で造られたわけです。ただ、ハンザ都市の場合でいえば、このような外部に向かっていわゆる商品を生産し販売するというような経済活動というのはほとんど行われてきませんでした。

そうやって考えたときに、ハンブルクがなぜ発展できたかという出発点の一つは、やはり輸出

産業だと思うのです。ビールの輸出による利益が、都市内の経済を活性化したことは事実でしょうが、利益はやはり他の商業、例えばワインの輸入、再輸出などへの「投資」に繋がっていったのではないでしょうか。

松橋：例えば、製糖工場などでは雇用が生まれ、当然所得が生まれ、消費が生まれてきます。そうなると外に向けて売るものだけれども、その加工を通じて域内の経済を活性化していくということがあると思いますが、ハンブルクの場合は、そういうところをビールからワインなどへうまく乗り換えていったということでしょうか。

斯波：ハンブルクの精糖業に関していえば、少なくとも都市の内部循環の活性化に繋がったと思います。また、ビールからワインへ、そして植民地物産へというハンブルク商業の展開が間接的であるにせよ寄与したとは思います。これも先程はお話しをしなかったのですが、例えばビール輸出の輸出網というか、商業網というのは、ワインを売るときの商業網につながっていったでしょう。ハンブルクの強みというのはエルベ河奥地に河川を使って物を運べることです。しかも、そこに運河がいろいろ造られて、内陸輸送が発展してきたのです。これは菊池先生の御専門なのですが、東欧地域にもいわゆる政治事情などがありましたから、それを考慮すると、海を使った輸送の方が安いか、内陸の方が安全かといったように輸送路の選択肢が出てくるわけです。だか

ら、そういうハンブルクの有利さというのは明らかにビール輸出で商業路が確立し、それら輸送路を利用して、ワインを再輸出できたということであり、それがハンブルクの発展にとって大きな意味を持っていると思うのです。ただ、最初のご質問のことでいうと、菊池先生、ハンブルクについて、そういう研究はありますか。

菊池：個々というか、全体をそういった展望したものというのはあまりないように思いますが、製糖業ではあります。ただ、製糖業といっても、私達が現在思い浮かべるような大規模な工場があったわけでもなく、町工場のようなものが多く、雇用されていたのもだいたい5人から10人、多くて20人という程度でした。ただ、今おっしゃられたような運送海運関係に従事するところでの雇用というのは生まれくるということはあります。あとは、造船業などもあり得るようなイメージはあるのですが、実はハンブルクは18世紀の末ぐらいにならないと造船業はあまり発展しませんでした。というのも、材料を手に入れるのが結構大変だったというのがあります。ハンブルクはバルト海から木材を入れようとしたとしても、海からではエルベ河を１００キロもさかのぼらなければならず、そういうことをするぐらいならばオランダなどで造られた完成品を買った方が、ということになったからだと思われます。こうした個別産業に関する話はあるとは思いますが、全体を展望するようなものは少ないのではないかと思います。

斯波：今のお話を伺っていて感じたことですが、やはり時代でいうと、１８００年以降ぐらいまでいかないと、正確にはわからないのではないかということです。というのは、その時期までの状況というのは、ハンブルクの人口は10万ぐらいですね。データもあまりありません。それが今は１８０万人ですから、その成長は多分その後の大きな変化を見なければなりません。それが今私にはまだあまりよく分からないのです。それは課題です。すみません。

鈴木：ありがとうございました。他にご質問がある方はいらっしゃいますか。

見市：感想ですが、ドイツ史の特に都市のことをやっている方は、ご本人がどこまで意識なさっているのか分からないのですが、今日の話でも非常に面白いのは、国家の話が一切出てこないのです。例えばイギリスの都市の話であれば、当然国家の話がどこかで出てくるのです。今日の話には、国家の話が一切出て来ませんでした。ドイツ史研究者の一橋の森さんをご存じだと思うのですが、彼の話を聞いていても、都市は独立国家なのです。どこそこの都市がどうだったかというだけで、それが非常に説得的なのです。それはドイツというもっと大きな枠組みの中で都市が繰り広げる、ドイツ的な有り様の説明になるのではないかという感じがするのです。ですから、ドイツの発展ということでは、国家ではなく都市が、しかも今日は商人層がすごくアグレッシブ

にやっているのが非常に生き生きと見えてきます。もちろん、イギリスの商人もやっているのですがやはりどこか違っていて、ドイツの商人層というのはその点では国家とは関係があってなきがごとしの中で、非常に自由にやっているそういう印象を持ったのですが、どうなのでしょうか。

斯波：そのとおりだと思います。やはり、ドイツの場合、良い意味でも悪い意味でも、近代化の過程の中ではバックグラウンドに中央集権国家を持っていません。だから、イギリスやオランダなどとは違います。

見市：イギリスなら国家は必ず出てきますね。今日の話では本当に出てきません。

斯波：出てこないのです。やはり、中央集権国家を持たないということによるマイナス部分は後ろ盾がないことでしょう。だけれども、一方においては自由ではあるのです。

見市：そうですね、そのことをすごく強調されていたなという、そこはドイツ史というとすごくイメージがあります。でも、今日先生がおっしゃったのはそれとは違った、中世から近代をずっと流れていくその都市のアグレッシブなというのでしょうか、それが非常に聞いていて新鮮で面白かったです。感想でした。

斯波：ありがとうございました。

鈴木：蛇足ですけれども、現在のドイツ連邦共和国の中でもハンブルクは都市でありながら一つ

の州なのです。だから、一都市でありながらブランデンブルク（Brandenburg）、ザクセン（Sachsen）やバイエルンと並ぶ州なのです。あとブレーメンもそうなのですが、そうしたハンザのゆかりのこの2つの都市は、現在もなお都市でありながら州という、先生が今ご指摘されたようなことがその性格的に現在もなおあるということかと思います。

菊池：南ドイツの人と話などをしていると、ドイツという国ではないにしても領邦を超えた国家のようなものを抜きにした話がされることはあまりないのですが、ドイツの中でも北ドイツではそういうことがいえるかと思います。19世紀の商業の展開の仕方もドイツでは統一が進んでいったのですが、近世になっても、ハンブルクやブレーメンなどは、やはり都市単位で、しかも都市の商人がアメリカに行きそこで商業の案件を結ぶとか、ハンブルクという旗をもって幕末の世に日本に来て幕府を混乱させるみたいなことは生じていました。ハンブルクが来たと思ったらプロイセンが来て、ブレーメンも来てとなり、それらの人たちが全部ドイツだといっているみたいなこともあったようです。そういう人たちを受ける側からみれば、誰とどう条約を結べばよいのかわからず条約が結べなかったなどの、事態になったりもしたようです。そこら辺は、斯波先生が先ほどおっしゃられた北と南の違いとかも含めて、すごく面白かったです。

斯波：今のお話と関連するのですが、ハンブルクで近世の砂糖生産のことを聞いてみますと、大

量に海路輸入された砂糖の精製工場ではなく、都市域外の内陸に砂糖工場がどれだけできているかという話になってきます。砂糖といえば甘藷糖の方がドイツ人には印象が強いのです。だから、ハンブルクで精糖工場の話をしていても、内陸の精糖工場の話になってしまうことの方が多いのです。その時には、ここはドイツだったのだなという認識に立つのです。

妹尾：すみません、せっかくの機会ですので、アジアの都市史を研究しているものの立場から、質問をさせていただきます。斯波先生のお話を伺うと、いつも、斯波先生の論じておられる欧州の状況と比べた時、東アジアではどうだったのか、と考えさせられます。たとえば、中国の長江下流域から東南海岸部にかけての港湾都市の形成と、北海やバルト海の港湾都市の形成は、どの点が似ておりどの点が違うのか、比べることができないのか否か、と考えさせられるのです。実際に、アメリカのケネス・ポメランツ（K. L.Pommeranz）などが『大分岐』の中で論じていますように、長江下流域のプロト工業化の問題や、あるいは資本主義形成の過程の点で、中国大陸とヨーロッパでは、17～18世紀ぐらいまでは基本的に同じような発展経路をたどっていたのに、新大陸との貿易と都市と接近する石炭産地との関係などによって、19世紀に西欧、特にイギリスが一挙に優位に展開をしていくという論理の立て方があると思うのです。

それを踏まえながら考えてみますと、本日お話をうかがいましたリューベックやハンブルク、ブレーメンといった都市の立地と内陸後背地の都市・農村との関係は、やはり、中国の長江下流域から東南海岸部の地理条件と似ているなと感じます。中国の場合は、都市の近代化の過程で、後背地と港湾都市の立地の関係が、都市の発展を決定的に左右すると思います。後背地をもつ大河川下流部に立地した都市は発展し、そうでない都市は近代になると衰退していきます。そのような状況は、ヨーロッパにもあるのでしょうか。

15、16世紀ぐらいからでしょうか、沿海都市の時代というのが始まり、西大西洋から東南アジアにかけての港湾都市のネットワークが発達していき、ウォラスティン（I. Wallerstein）の提唱した世界システムが生まれる背景が整うと思います。すると、最初は発展していたのに、リューベックのように大きな河川につながらない都市は、最終的には相対的に停滞していくと考えられるのでしょうか。エルベ河に面したハンブルクのような、河川で後背地の都市や農村と広範域につながっていく港町は、内陸の都市と離れていたり、護岸工事などの投資が必要となるので最初は不利ですが、港湾が開発整備されて多人数が住める都市になっていき、結局は、大河川の河口に立地する都市の繁栄が、従前の港湾都市や内陸都市を逆転していくということは、言えるのでしょうか。さらに、このような都市の立地は、本日の講演の起業家精神の形成の問題と、関連し

ているのでしょうか。

中国大陸でも、それぞれの都市にはそれぞれの個性があり、お互いに競争し合っています。自然条件に恵まれ、13世紀ごろまでは貿易の中継地として力があったのに、その後、大河川の河口部の都市に貿易の主要舞台が移行する中で、小都市になってしまう都市は少なくありません。一方、現在まで続く大都市は、概して沿海部の大河川口港の都市であり、対外的な海外貿易と大河川を活用する内陸貿易の交点に立地する都市です。この状況と比べますと、ハンブルクという都市の立地は、外部要因と内部要因を考えたとき、たとえば、ワイン貿易に際しては海運を通してフランスに近く、あるいは新大陸との貿易関係を考えたときにも有利であるのに対し、リューベックの場合は、新大陸やフランス、イギリス等の西欧諸国とは、運河もつくられましたが、基本的にユトランド半島を回らないと行けないという不利となった点もあるのかと思います。斯波先生のお話をうかがって、中国の都市と比べながら色々と考えました。斯波先生がすでにお話されている点とも重複しますし、雑ぱくな感想で申し訳ありませんが、斯波先生のお考えをうかがえましたらと存じます。よろしくお願いします。

斯波：ありがとうございます。今の妹尾先生の答えにはならないかもしれませんけれども、まず一つ、ヨーロッパの場合、海に直接面するよりも川の方に入り込んだ方が安全だったのです。ハ

ンブルクもエルベ河の１００キロ上流の、いわば奥まったところにありました。ボルドーもかなり川の奥地にありますね。港湾都市の繁栄条件の一つは安全性ということとはいえるかもしれません。ただ、一方において、先ほどもお話ししたとおり、船舶がどんどん大型化していくのです。要するに、遠洋航海をしようとしたら小さな船ではとても行けないのです。そうすると、喫水がどんどん深くなっていき、特にその船で行ける範囲が決まってきてしまうのです。だから、ネットワークとしての少なくとも第一条件として、どれだけ大きな船が建造されても入れる港でなければその港での交易はしにくくなります。したがって、中小河川の河口ではその条件を満たさない可能性が高いと思います。そういう極めて物理的な条件が一方にあります。

それと、例えばハンブルクの場合、デンマークのクリスチャン（Christian）４世がエルベ河を北東に下ったところに新たなまちグリュックシュタット（Glückstadt）を造り、ハンブルクの商業など経済活動を邪魔し、そちらを繁栄させようとするのですがうまくいかなかったのです。河口に近く、外洋に近い港の方が繁栄しそうにも思うのですが、都市の繁栄は河口までどのぐらいの距離にあるかという立地条件だけでは必ずしもないとは思うのです。

それから、今の妹尾先生のご質問の中で、例えばどういう条件の都市であれば交易が集中し、繁栄するかということでいうと、北ヨーロッパでは13世紀とか14世紀のころには、バルト海は一

つの世界だったのだと思うのです。やはり北ヨーロッパでは北海とバルト海の東西の貿易が基幹貿易であったと思いますが、その障害になったのがその間に位置するユトラント半島でした。半島というのは常に邪魔者、障害です。小さな船で行けば、半島を周るということはものすごく大変なことですから、陸上を反対側から反対側に人も物も移動したわけです。陸路嵩高な物は運びにくいですから、運ばれたのはわずかな貴重品でしょう。地中海では、十字軍が戦地に行こうとするときに、イタリア半島の西側のジェノバ（Genua）で船を下りて徒歩で東側の付け根にあるベネチア（Venedig）に行き、ベネチアで船を調達し、帰国の際にはその逆でした。だから両方の都市が繁栄したわけです。同様に、北の海での東西貿易を考えた時、両都市はそういう別世界との接点として意味が大きかったのではないかと思います。私は14世紀や15世紀ぐらいまでのバルト海世界は、半島によって外部世界から独立した一つの世界であったから、リューベックは大きくなれたように思うのです。その世界の中でいわば必要な都市が力をもてたのではないでしょうか。すなわちリューベックでいえば塩を握っていたことです。当時のバルト海地域での塩の独占的販売はおそらく大河川の後背地よりもはるかに大きな都市の発展要因だったと思うのです。唯一塩を握っているリューベックはこの地域内でどこに行っても優位に商売ができたと思います。そうであるとすると、例えば穀物であるとか、木材であるとか、バルト海世界の中で必要な物を

供給できる都市は発展できたのではないか、まちの形成を考えても、今の発想ではなく、中世の時代で考えた時、何かそういうことでは共通した点がないだろうかと漠然と思うのです。ですが、それは踏み込んで考えるとどこまで言えるのかというのはわからないです。

しかし、バルト海世界が広い世界の一部になっていった時、それは通用しなくなりました。そうした新たな状況の中で、北海側の外部世界との直接的接点であるハンブルクが発展していきました。それでもリューベック商人をはじめハンザ商人が保守的にならず新たに挑戦していったのは、ハンザが挑戦しながら成長してきた新興のハンザ商人を多く含んだ集団だったことが一因ではなかったかなどと想像していますが、伝統でしょうか。お答えにはならなかったかもしれません。すみません。

最後に、本来、リューベックやバルト海地域の盛衰を考える時には、オリエントや地中海とのつながりも考慮する必要はあるかもしれませんが、今後の課題ということでお許しいただきたいと思います。

鈴木：ありがとうございました。ちょうど時間になりましたので、大変興味深いお話をたくさんいただきました。この報告につきまして、斯波先生に拍手をお願いします。どうもありがとう

ございました。（拍手）

参考文献

斯波照雄『中世ハンザ都市の研究―ドイツ中世都市の社会経済構造と商業―』勁草書房、１９９７年。
同『ハンザ都市とは何か―中近世北ドイツ都市に関する一考察―』中央大学出版部、２０１０年。
同『西洋の都市と日本の都市どこが違うのか―比較都市史入門』学文社、２０１５年。
同『西洋都市社会史―ドイツ・ヨーロッパ温故知新の旅―』学文社、２０１８年。
同「中世末期のハンザ商人像の検討」『北陸史学』第44号、１９９５年。
同「ハンザ都市の商業構造―北海・バルト海における塩とビール―」玉木俊明、斯波照雄編『北海・バルト海の商業世界』悠書館、２０１５年。
同「中近世におけるハンザ都市リューベックとハンブルク」妹尾達彦編著『アフロ・ユーラシア大陸の都市と社会』中央大学人文科学研究所　研究叢書74、中央大学出版部、２０２０年。

あとがき

妹尾達彦

斯波照雄教授が、長年にわたり日本における西欧都市史研究を領導され、とりわけハンザ都市の研究で多くの研究成果をあげてこられたことは、ここに、改めて述べるまでもございません。本ブックレットは、斯波教授が、人文研談話会での講演にもとづき、今までのご研究の経緯を簡潔にまとめ、今後の研究の展望を語られたものです。

今回の談話会では、斯波教授は、西欧都市史以外の研究者や学部生が多数出席していることを考慮され、誰にでも理解できるように、整理された史資料をもとに講演を進められました。そのために、専門以外の出席者にも、西欧都市史研究におけるハンザ都市研究のもつ位置づけや、ハンザ都市の内部構成の特色、とくにリューベック（Lübeck）とハンブルク（Hamburg）の違いに代表されるハンザ都市の多様性と、ハンザ都市の盛衰の分岐をめぐる論点が、とてもわかりやすく把握できる構成になっています。

本講演の魅力は、斯波教授が、講演の冒頭で、「北ドイツの諸都市の歴史的経緯を研究しながら、日本の現在の都市の問題についても考えてみる」と述べられ、西欧都市史の研究成果を現在の日

本の都市の活性化に生かしたい、と話されたことにも、よくあらわれています。講演を聴講するものが、西欧の都市史の経験を現在の日本都市の問題としてとらえ、興味を持続させながら聞くことができるように、周到に構成されていました。

実際に、斯波教授は、講演の中でもふれておられますご専書『中世ハンザ都市の研究―ドイツ中世都市の社会経済構造と商業―』（勁草書房、１９９７年）や、『ハンザ都市とは何か―中近世北ドイツ都市に関する一考察―』（中央大学出版部、２０１０年）等を出版されるとともに、『西洋の都市と日本の都市　どこが違うのか　比較都市史入門』（学文社、２０１５年）をはじめとする現代の日本都市をめぐる多くの論著も公刊されています。すべての歴史は現代史である、という著名なことばを自ら実践されているがゆえに、講演に深さと広がり、説得力が賦与されるのだと私は感じました。

講演後の質疑においても、斯波教授は、穏やかにかつ的確に応答され、学問と同様の誠実なお人柄をわたしたちに改めて印象づけられました。新大陸との交易が始まる16世紀以後も、ハンザ都市の中のハンブルクが繁栄を維持できたのに、かつての中核都市リューベックが地方都市となっていく背景はなにか、バルト海と北海の果たした役割の違いや、両都市における起業家精神の濃淡、同時期におけるハンザ都市と東アジアの沿海都市との比較など、とても刺激的な議論が

続き、人文研の談話会にふさわしい学際的な盛り上がりをみせました。

私は、東アジア都市史を専攻しています。そのために、西欧都市の盛衰についての斯波教授の講演を、常に東アジア都市と比較して受講しました。近年、アメリカのケネス・ポメランツK. Pomeranzを始めとするカリフォルニア学派は、長江下流域のプロト工業化の問題や、あるいは資本主義形成の過程の点で、中国大陸とヨーロッパでは、17～18世紀ぐらいまでは基本的に同じような発展経路をたどっていたのに、新大陸との貿易と都市と接近する石炭産地の便宜などによって、大分岐 the Great Divergence が生じ、19世紀になると、イギリスをはじめとする西欧が一挙に優位性を獲得していくと論じています。

カリフォルニア学派と交流しながら研究を進めてきた北京大学の李伯重教授が、２０１９年10月に人文研で講演された時も、ポメランツの論を批判的に継承し、ポメンランツのとなえる大分岐以後も、西欧と中国大陸の長江下流域では、都市と後背地の近代化が同時進行していくことが論じられました。

このような東アジア都市史をめぐる研究にふれてきましたので、私は、ご講演での北海やバルト海の港湾都市の形成の分析を、同時期における長江下流域から東南海岸部にかけての港湾都市の形成と比較しながら聞き、多くの啓発を受けることができました。

リューベックやハンブルクといった沿海都市と内陸後背地の都市－農村関係は、中国の長江下流域から東南海岸部にかけての都市－農村関係と似ているように感じます。そのために、今回の講演で、東アジアにおける港湾都市の立地と後背地の都市の発展との相関性についても、新たな知見を提供していただいたと思います。同時に、今までの東アジア都市史研究において、西欧ハンザ都市のような都市間の競争という分析視角が軽視されてきた理由は何なのか、考えさせられました。東アジア都市史研究は、どうしても、都市と国家という枠組みにとらわれてしまいがちです。

リューベックといえば、『ブッテンブローク家の人々』です。リューベックが舞台となったのは、作者の故郷だからだろうと私は単純に考えていました。しかし、今回の斯波教授の講演をうかがい、トーマス・マン（Thomas Mann 一八七五～一九五五）が、歴史の大きな転換を象徴する舞台装置としてリューベックを選んだことがよくわかり、このことは私にとって大きな収穫でした。

研究会には、日本ハンザ史研究会を牽引されている菊池雄太先生（立教大学）や根本聡先生（旭川高専）たちも出席され、若い研究者の方々も加わって活発な意見交換がなされました。談話会での議論は、懇親会にも持ち越され、出席者は、中欧・北欧の中近世の都市社会のつくりだ

した世界の豊穣さに、しばし身を委ねることができました。

二時間弱というごく限られた時間の中で、膨大なご研究成果を、学部生をふくめた専門外の聴衆にもできるだけわかりやすく整理して講演することは、本当に至難の業です。この困難な仕事を完璧にこなし、私たちに大きな知的刺激を与えていただいた斯波教授に、改めて心から御礼を申し上げます。

なお、２０２０年1月25日（土）午後に開催された本談話会は、西洋史学専攻の鈴木直志先生の司会のもと、人文研の二つの研究チーム、すなわち「歴史の中の『個』と『共同体』―社会史をこえて」（松本悠子先生主査）と「アフロ・ユーラシア大陸における都市と国家の歴史」の共同開催というかたちで行いました。当日は、本学名誉教授の先生方をはじめ、上述のように、遠方からも多くの先生がたや学生たちが駆けつけ、なごやかで心温まる談話会となりました。

最後になりましたが、このような談話会の開催に際し、種々のご助力を賜った人文科学研究所長の秋山嘉先生、研究所合同事務室の職員のみなさまに、心より御礼を申し上げる次第です。

斯波照雄（しば　てるお）

著者略歴
1975年金沢大学大学院文学研究科修了
慶應義塾大学大学院経済学研究科を経て
1997年中央大学商学部助教授、
1999年中央大学商学部教授、
2020年中央大学名誉教授
武蔵野大学客員教授、経済学博士

主要著書
『中世ハンザ都市の研究―ドイツ中世都市の社会経済構造と商業―』勁草書房、1997年、
『ハンザ都市とは何か―中近世北ドイツ都市に関する一考察―』中央大学出版部、2010年、
『西洋の都市と日本の都市どこが違うのか―比較都市史入門』学文社、2015年。
『西洋都市社会史―ドイツ・ヨーロッパ温故知新の旅―』学文社、2018年。

中近世ハンザ都市の変遷と商人
人文研ブックレット　38

2020 年 10 月 23 日　第 1 刷発行

非　売　品

著　者　斯　波　照　雄

〒 192-0393　東京都八王子市東中野742-1
発行所　中央大学人文科学研究所
所　長　秋　山　嘉
☎042-674-3270

発行　中央大学人文科学研究所