

ニーデルライン原経済圏の漸移地帯 (4)

—「都市連合の三角形」の事例に即して—

渡 辺 尚

10 ネーデルラントの「東方指向」について

(1) 問題の所在

前章では、二度のSD会議における諸報告の比較検討をおこなった。その結果、1990年代のEU統合の東方拡大というあたらしい展開の下で、ネーデルラント側が「西東軸」という戦略的指向性をうちだしたことの意義の把握が、あらたな論点として浮かびあがってきた。そこで、本稿はこれを中心課題に据える。

ネーデルラントが東方指向をあらたにうちだした理由を、経済的危機意識に求めようとするならば、前稿(3)で引用したファンパリドンの現状認識でたりるであろう¹⁾。ネーデルラントは旧東ドイツおよびその背後にひろがる東ヨーロッパへの参入で時機を失しないよう注意しなければならないとのかれの警告は、ネーデルラントに市場関心の画期的方向転換をうながしているのではけっしてない。そもそも中・東ヨーロッパはネーデルラントにとり疎遠の地であるどころか、近代ネーデルラント経済の生誕を可能にした母胎だったからだ。15世紀以降のネーデルラント経済の勃興は、対バルト海圏貿易という「母なる貿易」*de moeder commercie* (-handel, -negotieとも)によってひきおこされた。それゆえ、500年後にネーデルラントが中・東ヨーロッパへふたたび目を向けたことは、「東方回帰」と言ってもよいことなのだ。

それにも拘わらず、「東方回帰」と見るだけでは把握しきれない問題がのこっているように思われる。というのは、1934年(ドイツでナチスが政権を掌握した翌年)にハイズインハが吐いた警句にそぐわないように響くからである。かれは次のように言った。「[北は]デルフゼイル *Delfzijl* [ドラルト湾に臨む港湾都市, フローニンゲンの外港] から [南は] ファールス *Vaals* [対ドイツ国境最南端のヘメーンテ] まで, 西ヨーロッパと中ヨーロッパとの境界がはしっている。「西にある」ことこそ, われわれの生存をささえる力と足場になっている。われわれの地は大西洋に臨み, われわれは海洋と海外へ目を向けてきたのだ。]²⁾ハイズインハがこう書いて6年後, ネーデルラントはドイツに侵略され, 5年間にわたる占領支配下の苦難に耐えなければならなかった。1839年にベルギーの独立が確定した後100年間, ネーデルラントはヨーロッパ内の戦乱からまぬがれてきた。相対的に安定した一世紀

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (4)

の終わりを予言したかのようなハイズインハのことばは、「西・中ヨーロッパ」という独特な二分法の含意の解釈が厄介であるものの、ネーデルラントに具わる正真正銘の「西ヨーロッパ性」の自己認識の表白であることは疑いない。

とはいえ、ファンパリドンが言うように、近現代のネーデルラント経済が西部ドイツ、とりわけライン河下流域を固有の後背地として、この地の長期経済成長と共振してきたことを考慮するならば、ハイズインハのことばはすぐには受け入れがたい。ハイズインハによれば、対ドイツ国境を越えたライン河流域は、「中ヨーロッパ」に属することになり、ネーデルラントと不可分の関係をつちかしてきたライン河流域との歴史構造的な親和性が全面的に否定されることになるからだ。それにも拘わらず、ハイズインハの警句の含意を無視できないのは、次の理由からである。たしかにかれの警句は含蓄に富み、さまざまな解釈が可能である。「西ヨーロッパ」の最東端に位置するとの自己認識から、ネーデルラントが東へ背を向けてひたすら西へ向いてきたとの含意を読みとることも可能であろう。他方で、ネーデルラントの歴史的空間特性の発現としての東方指向を、まったく否定しているわけでもないと解釈することもできそうなのだ。というのも、かれはネーデルラントが「西にある」と言っているのであって、「西へ向かう」とは言っていないからだ。ネーデルラントが向かうのは「海」である。ネーデルラントの眼前にひろがるのは北海だが、北海は大西洋の附属海であり、北海から西へ向かえばイングランド海峡を抜けて大西洋に、あるいは南回りでジブラルタル海峡を抜けて地中海に、北へ向かえばノルウェイ海を抜けて北大西洋、さらに北極海に、東へ向かえばユラン半島沿いに（あるいは北海-バルト海運河を抜けて）バルト海にいたる。ハイズインハにとり大西洋は「海」一般の象徴であったらうから、「大西洋へ向かう」とは、ネーデルラントのベクトルの全方位性の寓意だったと解釈できる。ライン河やマース河のような大陸河川も、広大な三角江と長大な感潮域をもつために「海」の範疇にいれることができ、ゆえに、これらの河川の遡航も「海へ向かう」ことになる。大陸部の可航河川は、ネーデルラントからみれば海進した海路にほかならないのだ。

ハイズインハの警句の含意をこのように拡大解釈することがゆるされるならば、ネーデルラントの歴史的指向性にかかるかれの認識と「西東軸」構想とは、方向性においてかならずしも相反するものではない。とはいえ、「西東軸」構想がかつての東方指向への回帰だけでは説明しきれないものを含むこともいなめない。というのは、ネーデルラントのかつての東方指向が北海域からバルト海域へ向かう沿岸航路の航跡をのこしたのに対して、20世紀末の「西東軸」はヨーロッパの内陸部を地続きに東進するベクトルを示すからである。しかも、この地続きの東方指向が、西部の主港 *main ports* から発するものと、SDの一角、エンスヘデ、ヘンゲロを中核とする東部から発するものと、かならずしも協和的とはいええない二本の軸から成っているように見えるとあれば、なおのことである。

トゥウェンテに代表される東部ネーデルラントが、西部沿海域のプロフィンスィからの強

い引力を受けながらも、西北ドイツ、とりわけ東隣のエムスラントおよびミュンスターラントと歴史的・地域的親和性を具えていることを、連稿においてたびたび論及した³⁾。ネーデルラント・ドイツ国境沿いに櫛状にならぶ、国境をはさむ地域間協力団体たるエウレギオは、EUの統合拡大・深化という市場環境激変の下であたらしい局面をむかえた。これに対応するべく *EUREGIO* にかかる地域では、ネーデルラント側域がSD形成を主導することで従来の地続き的東方指向をあらたにしたのであり、これは西部沿海域の隔地間東方指向とは区別されるべき自律的なベクトルというべきであろう。

以上の考察から、ネーデルラントの「西東軸」構想が、西部沿海域発と東部内陸域発との双軸性を具えていることが浮かびあがり、これはネーデルラントの複合的地域構成を反映しているのではないのかという、あらたな問いを誘発する。そこで、東方指向のこの双軸性に着目して、両者の比較検討によりネーデルラントの地域構成を解明する手がかりを得ること、これが本稿の課題になる。ニーダーライン原経済圏の漸移地帯の同定をめざす本稿の目的からすれば、この作業は漸移地帯をネーデルラント側から検証するところみにほかならない。そのために、まずはネーデルラント経済史を15世紀までさかのぼることとする。

(2) 「ネーデルラント」の用語法

本稿では、「オランダ」の国号表記を「ネーデルラント」で通してきた。本論にはいる前に、その理由を説明しておきたい。ライン、マース、スヘルデ、三河が形成する北海岸デルタ、「低地地域」*de Lage Landen* は、今日のベネルクス三国の歴史地理的総称である。このうち、「オランダ」の国号は「ネーデルランデン王国」*het Koninkrijk der Nederlanden* だが、同国憲法第一条の冒頭句「ネーデルラントに居住する者はすべて……」*Allen die zich in Nederland bevinden*、にあるごとく、通称は *Nederland* と定冠詞ぬきの単数表記である⁴⁾。*the Netherlands* (英)、*die Niederlande* (独)、*les Pays-Bas* (仏) と、いずれも定冠詞付きの複数形表記なのに、当の「オランダ」の自称が定冠詞ぬきの単数形表記なのはなぜなのか？ 憲法では、「王国域内に適用される法的規定は……*Binnen het Koninkrijk geltende wettelijke voorschriften*……」(第94条)のように、*het Koninkrijk* も略称として使用しているので、*Nederland* は *het Koninkrijk* と等値であり、よって単数形なのだとは理解できなくもない。

ここで、「ネーデルラント」の国号の変遷をたしかめておこう。1572年にホラント、ゼーラントの諸都市がスペイン王国に離反し、1579年に「ユートレヒト同盟」*de Unie van Utrecht (confederatie)* の創設が確定し、1581年に同盟議会 *Staten Generaal* が「離脱法」(Act of Abjuration) によりスペイン王国から離脱し、1588年北部プロヴィンスィが主権を自認し、かくてほぼ10年かけた段階をふんで共和国が成立した。これが国際的に承認されたのは、1648年のベストファーレン条約によってである。その直後から15世紀以来のネー

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (4)

デルラントの持続的経済成長が止まり停滞期をむかえたのは、皮肉な歴史現象である。ともあれ、この共和国体制は1795年まではほぼ150年にわたり存続した。フランス革命の影響下の変動期を経て、1814年ナポレオン戦争終結直後に最初の憲法が制定され、国号が「ネーデルランデン王国」*het Koninkrijk der Nederlanden* に変わった。しかし、翌年のウィーン会議の結果、新王国はフランス牽制勢力たるべき役割を振られて南ネーデルラント（ベルギー）を併合することになり、国号も「ネーデルランデン連合王国」*het Verenigde Koninkrijk der Nederlanden* に変わった。1830年にベルギーが独立し、当初はこれの承認を拒否したネーデルラントは、列国の圧力に屈して1839年にベルギー独立を承認し、これにともない1840年の憲法改正で国号が1814年の *het Koninkrijk der Nederlanden* にもどり、今日にいたっている⁵⁾。

ネーデルラントの領域はこの時以来ほとんど変わっていない。そのためネーデルラントの隣接国はドイツおよびベルギーの二カ国である。事実上の国境は対ドイツ国境のみであるので、しだいに大国化してゆく隣国ドイツは「水狼」*de waterwolf* たる北海にたとえられ⁶⁾、ハイズインハの警句もネーデルラントのかかる地政学的特性の認識から吐かれたと解釈できる。

現行の国号は1814年憲法時のものであり、また何度も根本的改正がおこなわれたが、1814年憲法の骨格が維持されているという。それにも拘わらず、現行憲法の名称が *Grondwet voor het Koninkrijk der Nederlanden van 24 augustus 1815* となっているのは、1814年憲法では一院制だったのが、1815年に二院制が導入されたからである⁷⁾。他方で、憲法の略称が *De Grondwet van Nederland* と、ネーデルラントが単数形で使われているのも興味ぶかい。体制の変動にかかわらず正式国号ではつねに *Nederlanden* と複数形で表記されてきたのは、現王国の原型、16世紀末に成立した共和国が、主権を具えるプロフィンスイ *provincie* の国家連合 *confederatie* でありつづけたことの名残りであり、「分権的単一国家」の国制下で各プロフィンスイが産業・社会構造における自律的地域特性をうしなっていないことの反映であろう。それにも拘わらず、「ネーデルラント」と単数形で自称するのは、ネーデルラントから分離したベルギー（1830年）、ルクセンブルク（1867年）との、国際法上の対等性を明示するためと解せられる。

なお、ネーデルラントがベルギー王国の独立を承認した1839年の翌年、ウィレム一世が退位しウィレム二世が即位した1840年に、最大のプロフィンスイ、ホラントが南北に分割され、ノールトホラントの主都アムステルダムが王国の首都、ザイトホラントの主都デンハーグが政府所在地として分立するにいたった。事実上の二首都体制を布いて、南・北ホラントの均衡が図られている。このこと自体、ホラントの内部に南北間の構造的対立があったのではないかとの類推を誘発するが、いまはさておく。なお、すでにバターフ共和国 *Bataafsrepubliek* 時代の1796年、東部ドゥレンテと東南部ノールトブラーバントが対等の

資格を具える新プロフィンスイとして、全国議会 *Staten Generaal* に加盟している。さらに1932年、ザイデル海がエイセル湖ダムにより北海から仕切られてエイセル湖になり、これの3分の1ほどが埋立て・干拓されて、1986年に新しいプロフィンスイ、フレーヴォラント *Flevoland* が誕生した。今日、ネーデルラントは12のプロフィンスイから構成されている。

以上、1814年以降の国制を単一国家としてきたが、じつはネーデルラントは連邦国家 *de Federatie van het Koninkrijk der Nederlanden* でもある。ネーデルラントはカリブ海に六島からなる海外領土をもち、これらと連邦王国を形成しているからだ。六島のうち、まず Aruba が単独で連邦の構成単位となり、Curaçao, Bonaire, Sint Maarten, Sint Eustatius, Saba の五島は一体となってネーデルラント領アンティレ諸島 *de Nederlandse Antillen* を形成した。つづいて2010年、Curaçao, Sint Maarten も Aruba とともに連邦構成単位となり、それぞれ自治憲法 *Staatsregeling* を具えて、ヨーロッパ本土の王国とともに連邦 *federatie* を形成している。残りの三島はネーデルラント本国の特別のヘメーンテになった。連邦を構成する本土と三島の四カ国の関係を律する最高法規が「ネーデルランデン王国憲章」*het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden* (1954年) で、これは条約憲法というべきものであり、ネーデルランデン王国憲法に優越する⁸⁾。ただし、「連邦」水準に固有な立法・行政機関がないので、制度的にはむしろ「国家連合」*confederatie* と呼ぶべきものであるが、本国憲法が大幅に連邦全域に適用されるので、国家連合よりは連合国家＝連邦に近い形態とみることができよう。

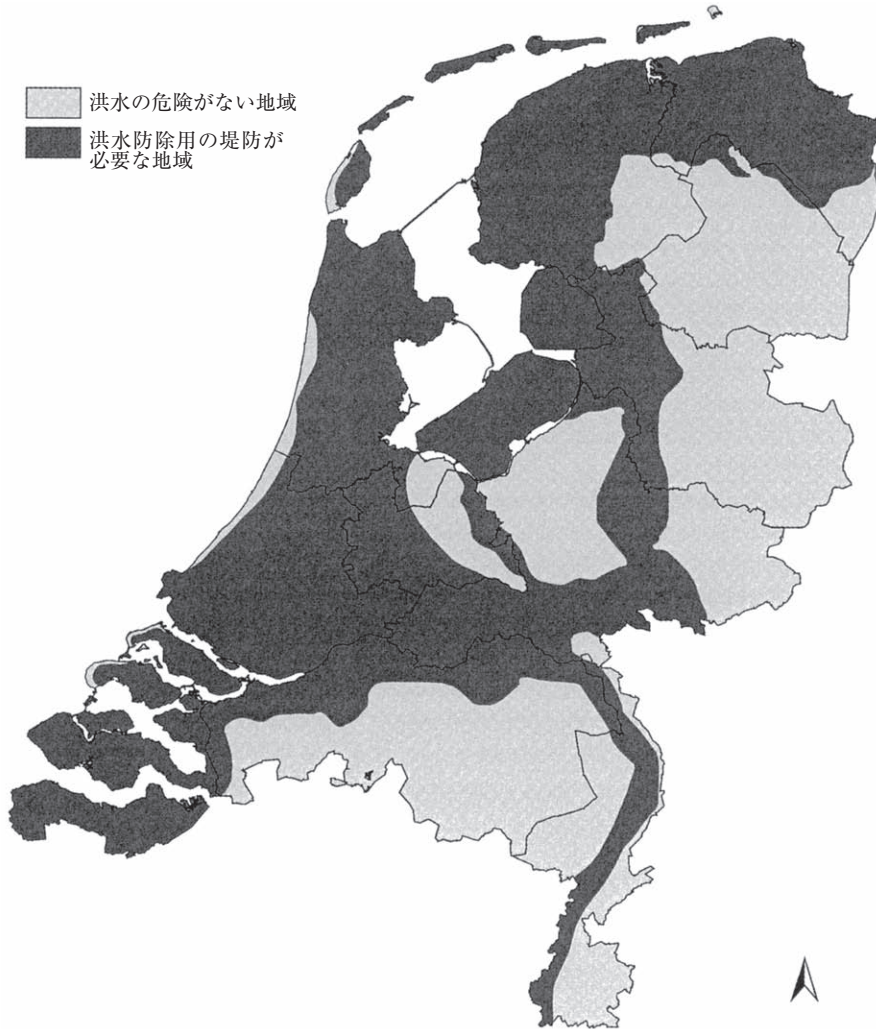
以上を念頭において本稿では、プロフィンスイ（南・北）ホラントを「ホラント」、共和国時代の北部7プロフィンスイを「北ネーデルラント」、共和国、王国の全域を明示するときは「ネーデルランデン」（複数形）、対象地域の範囲をとわず通時的に総称するときは「ネーデルラント」（単数形）と、表記する。

(3) 沿海低地空間と治水組合 *Waterschap*

1570年代に国家連合としての共和国を設立して以来、ネーデルラントが *Nederlanden* を国号の基部としつづけてきたことは、「沿海低地」という地勢がネーデルラントの社会構造を深く刻印してきたことをものがたる。ゆえに、「土地」*land* 観念そのものが内陸部と異なるのは、むしろ当然というべきであろう。沿海部では荘園制の発展を可能にするような広大な土地単位が存在しなかった。封建制や近代の土地所有の形態の比較史的分析に際して、この観点を抜きにしてはなるまい。

ネーデルラントは今日、全国土の24%、すなわち1/4が海面下にある。(図10-1を参照) 国土の北・西部の大部分が海拔0～-2.5mに位置し、スヒプホル空港が位置する干拓地(ハールレム海ポルダー *Haarlemmermeer polder*)の底地は-4.2m、北海から仕切られエ

図 10-1 洪水が起きやすい地域



出所：Needham, 5 ページ。

イセル湖になったザイデル海 *Zuiderzee* の底地は -6.9 m であった。このエイセル湖 *IJsselmeer* をさらに干拓する計画も眠っており、北海岸域に造成される島にスヒブホル空港を移設する計画が策定されたこともあった。ここで注意すべきは、ネーデルラントの今日の陸地面積がローマ時代よりも縮小していることである。度かさなる海進により、陸地は海面下に没しつづけてきたのであり、国土のあらたな造成ではなく、浅海を干拓して国土の減少をくいとめる努力をかさねてきたのが実情である。ザイデル海の干拓も、かつて陸地であった水没域を再陸地化しただけのことである⁹⁾。

低湿地を耕地として利用可能にするために排水溝を掘りはじめたのは 1000 年以上も前の

ことであった。しかし、入植地で耕作が進むと泥炭層の地下水位がさがり、土壌が乾燥し、そのため泥炭層が酸化して収縮する。その結果はいつそうの地盤沈下である。これは 15 世紀までに危機的状況をむかえた。かつて海拔数 m だった土地が、河や排水路の水位より低くなってしまい、洪水発生の危険に常時さらされるようになったからだ。そこで、洪水予防のために耕地をかこむ堤防を海岸と河岸に築造することが必須になった。堤防によってかこまれた区画はポルダー *polder* と呼ばれ、水防管理の単位区域（筆）になった。2001 年現在、約 5000 のポルダーがあり、西部のほぼ全域と北部低地はポルダーから成り、この地域の陸地の 50% を占める。ポルダーには海岸ポルダーと河岸ポルダーの二種があり、両者は排水の仕組みが異なる。前者は干潮時に水門を開けて排水する。後者は、耕地より水位が高い排水路にポンプで水を汲みあげなければならない。この技術的難題は 15 世紀に「跳ね風車」*wipmolen* の導入によりある程度解決された。ある程度というのは、1850 年ごろまでおこなわれた風車排水では、地下水位を 0.5~1 m 以上深くたもつことが困難だったからだ。19 世紀に蒸気機関、20 世紀に電気・ディーゼル機関の導入により、地下水位を 1 m 以上深くたもつことが可能になり、ポルダーを耕作地に利用することができるようになった。そもそも泥炭土層は肥沃土であるばかりか、燃料としても利用でき、さらに製塩原料にもなったのだが、このなけなしの自給資源を活用すればするほど、地盤沈下をまねくという宿命的な難題に、ネーデルラント人はじつに 1000 年にわたり向きあってきたのだ。かれらはポルダーの共同管理のための独自の地区公共団体を生みだした。それが「治水組合」*waterschap* である。これはネーデルラントであらゆる公共団体に先がけて 12 世紀初に生まれ、北ヨーロッパにおける最古の地域的自治組織であったという。治水組合間の調整のための広域機関として、13~14 世紀には「高等治水員会」*hoogheemraadschap* が各地に設けられた¹⁰⁾。

治水組合の権限は、地下水位を調整し、堤防と排水溝を維持することにあり、その費用をまかなう財源の確保のために課税権をもつ。治水組合は 1850 年に 3500 をかぞえたが、1950 年には 2500 に減り、2014 年現在までに 27 に激減した。これは、事業規模の拡大とともに組合間の合併が進んだからにはほかならない。今日、国家規模の事業は国の水管理局 *Rijkswaterstaat* (National Agency for Transport and Public works) によりおこなわれ、各治水組合の事業はプロフィンスイにより監督、規制される¹¹⁾。

ここで治水組合にかかる法制に立ちいってみたい。現行憲法は、第 7 章「プロフィンスイ、ヘメーンテ、治水組合、他の公共団体」の第 133 条で、治水組合にかかる以下のような 3 項の規定を設けている。

1 法律により、またはこれに準じて他のさだめがなされないかぎり、治水組合の設立または解散、その義務と組織およびその管理機関の構成と規制は、法律によりさだめられる規則にしたがうプロフィンスイ条例によりおこなわれる。

2 治水組合の管理機関の内規制定および他の権能ならびにこれの会議の公開は、立法に

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (4)

より規制されるものとする。

3 プロフィンスイおよび他の団体による、治水組合の管理機関の監督は、法律によりさだめられる。当組合の管理機関による決定は、法律または公共の利益に反するときのみ、破棄することができる¹²⁾。

以上の、憲法にもとづき制定された治水組合法 *Waterschapswet* が、はじめて治水組合の構成の統一的原則を規定した。これが、治水組合の設立と組織にかかるプロフィンスイ当局の権限行使について規定しているが、プロフィンスイの自由裁量の余地は残されている。そもそも治水組合が他の地区・地域公共団体と異なり統一的組織形態を具えていないのは、1814年憲法以来、治水組合の監督権限が各プロフィンスイに一任されてきたからだ。ネーデルラント最古の地区公共団体にかかる権限をプロフィンスイが掌握してきたことに、プロフィンスイの国家主権の残存がみとめられる。ともあれ、治水組合の事業規模の拡大にともなう組合数の激減が、全国統一の治水組合法の制定をもたらしたのだ¹³⁾。

プロフィンスイ、ヘメーントが地域・地区公共団体として管轄区域全般に立法・行政上の権限をおよぼすのに対して、治水組合は「治水にかかる事案」*waterstaat* の範囲内のみ責任を負う。他方で、国、プロフィンスイ、ヘメーントも当該分野における責任を分担している。各組合はまた、治水管理事業すべてに責任を負うのではなく、設立時に規定されたいくつかの特定の機能に特化している。当然のことながら台地地域に治水組合はなく、低地地域では同一の地理的区域内にそれぞれ機能が異なる（通常は異なる規模の）複数の組合が併存している。治水組合の組合長は、当組合の一般総務委員会からの推薦にもとづき、王令により指名され、任期は6年である¹⁴⁾。

治水組合という独自の地区公共団体の存在ほど、ネーデルラントの地勢特性が社会構造を刻印してきたことをものがたる事例はあるまい。ドイツではベルリン、ハンブルク、ブレーメンの三都市のみが今日なお堅持している国家主権を、ネーデルラントの大都市が単一国家体制の下においても秘めているのは、治水組合の伝統を受けついているからにほかならない。その意味で、治水組合はネーデルラントの都市の原型であると言えるのだ。

とはいえ、前述のごとく東・南部の台地地域にこれは存在しない。よって、治水組合の有無ほどネーデルラントの地域分立を明示するものはないであろう。圧倒的多数の人口が西部に集中し、経済水準においても東西地域差が構造化しているネーデルラントに、単に中央-辺境関係では把握しえない地域的異質性、ドイツと一見相似た、しかし独自のネーデルラント的「東西問題」がひそんでいるように見えるのだ。ハイズインハの「われわれは西にある」という警句は、ネーデルラント一般ではなく、西部の「海のネーデルラント」の自己認識にほかならない。したがって、「内陸都市」エンスヘーデ-ヘンゲロが、SD形成で主導権をにぎることで地続きの東方指向を明確にしたことは、「陸のネーデルラント」に特有な空間動態のベクトルとして見ることができそうである。かかる問題関心をもって、まずは「海の

ネーデルラント」の 15 世紀以降の東方指向, バルト海圏進出へ目を向けることにしよう。

(4) ネーデルラントの対バルト海圏貿易

ネーデルラント経済史研究は一次大戦後に本格化したという¹⁵⁾。ドイツ帝国の崩壊に直面して、1 世紀にわたりドイツ経済との利益共同体を維持することで自国の安定成長を図ってきたことの問題性に対する反省が、ネーデルラント経済史に通底しているはずの固有な経済的活力の再評価へ向かわせたのであろう。ハイズインハの警句はかかる問題状況の反映でもあったにちがいない。そこでまず、同時代人として 1920 年代に、第三者 (ロシア人) の目をもってネーデルラント経済の盛衰をヨーロッパ経済史の視野のなかで論じたクーリッセルを、論点把握のために参照する¹⁶⁾。

かれの論考から浮かびあがるのは、ネーデルラントの初期ヨーロッパ内貿易史が、北海・バルト海貿易の主導権をめぐるハンザ同盟との角逐の過程であったことである。この過程は、主たる沿海貿易圏のバルト海域から北海域への移行、ネーデルラント対ハンザ同盟からネーデルラント対イギリス・ハンブルクへの競争・対抗関係の変化をともなうものであった。対バルト海圏貿易の勢力関係の指標となるのが、デンマーク領シエラン島 *Sjaelland* とスカンディナーヴィア半島南端スコネ *Skåne* (1657 年までデンマーク領) にはさまれた海峡エーアソン *Øresund* を通行した船舶数または積載量である¹⁷⁾。通行隻数の比率は、15 世紀末にドイツ船 40%、ネーデルラント船 51% とほぼ伯仲していたが、17 世紀初にはそれぞれ 17.5%、70% と大差がひらき、1767 年には総隻数 6495 隻のうちネーデルラント船が 2273 隻、35% と首位を維持したのに対し、ドイツ船は皆無だった。バルト海域最大の穀物輸出港ダンツィヒ (グダニスク) から、18 世紀にまだ年間 6 万トンの穀物が輸出されていたが、これはもっぱらネーデルラント船により輸送された¹⁸⁾。

他方で、中世にはハンザ同盟の一小都市にすぎなかったハンブルクは、16 世紀のうちにアムステルダムに次ぐ海港都市になった。1625 年に、ハンブルク船の 3 分の 1 がアムステルダムからの植民地物産の輸入に従事していたので、アムステルダムの下請港として機能していたことになる。しかし、すでに 1611 年、マーチャントアドベンチュラーズの支店がハンブルクに開設され、当市はイギリスの対ヨーロッパ貿易の最大の拠点になっていた。1661 年の協定により、ネーデルラントを対象にした航海条例がハンブルクに適用されず、さらにフランス革命勃発後アムステルダム商業資本のすくなからぬ部分がハンブルクへ移ったため、当市は大陸部最強の商業都市としての地位を獲得した¹⁹⁾。

以上から、まずバルト海圏にハンザ同盟の独占に挑戦しながらアムステルダムが進出し、16 世紀のうちにハンザ同盟を無力化していったが、アムステルダムに追従する形でハンブルクが台頭し、17 世紀にイギリスと組んだハンブルクが 18 世紀にアムステルダムを凌駕するにいたった過程が、浮かびあがる。アムステルダムのバルト海圏貿易制覇は、北海域にハ

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (4)

ンブルクという競争相手を生む結果をもたらしたのだ。アムステルダム対ハンブルクの対抗関係は、今日ではロテルダム対ハンブルクの対抗関係の形をとって継続しており、これは節をあらためて詳論する。ここでは、15世紀に何をもともとてネーデルラントがバルト海域へ進出したのかを問題にする。

クーリッセルによれば、東部ドイツとポーランドは、農場領主経営が産出する大量の穀物を輸出してきた。これにデンマーク、ロシアが加わり、バルト海圏はネーデルラント、フランス、イタリア、イベリア半島への穀物供給基地になった。この貿易をまずハンザ都市が、次いでネーデルラントが引きうけた。ネーデルラント人はバルト海域のすべての主要な港に駐在員と委託買附人を配置し、豊作時には低価格で大量の穀物を買いつけた。穀物の輸送先であるアムステルダムはヨーロッパの穀物倉庫となり、当市での取引価格がジェーノバ、マドリド、リズボア、ロンドン、ハンブルク、ダンツィヒの穀物価格の指標となった²⁰⁾。

以上のクーリッセルの論述から、四つの論点が浮かびあがる。第一は、穀物という基礎消費財の需給関係において、東西ヨーロッパが共同市場圏の形成へ向かったことである。しかも後論するように、同じく基礎消費財たる塩漬鯨が穀物の対価になったことは、ヨーロッパの沿海部と内陸部、海域と陸域との両空間に、共通の食材嗜好が生まれたことを示唆する。ネーデルラントの貿易行動により、ヨーロッパの東と西、海と陸とが一つの消費経済空間を形成する過程が一段とすすんだことの意義はけっして小さくない。

第二は、東部ヨーロッパ産穀物の全ヨーロッパ分配体制が、アムステルダムの中継機能によってばかりでなく、「ヨーロッパ半島」の海岸線を周回するネーデルラントの海運力によって形成されたことである。これがネーデルラントの地球規模の海運力を育成したことは疑いない。ヨーロッパ内沿岸海運は、これにつづく大洋海運への進出の準備過程であった。なかでも、閉鎖性のつよい内海で水深もあさく、冬季の結氷を除けば航運が比較的容易なバルト海域とくらべ、大西洋の附属海で荒天が多い北海域での沿岸海運は、大洋海運に必須の技術・ノウハウの開発・習得の好適な訓練の場になったにちがいない²¹⁾。

第三は、東・北部ヨーロッパが、西部ヨーロッパの穀物需要に応えられる農業生産力を具えるにいたったことである。前者は、12～15世紀に活発におこなわれたドイツ人東方植民運動の結果、スラブ人居住地域に形成された農場領主制 *Gutsherrschaft* がひろがった地域である。従来の研究史は、この体制の下での生産関係、すなわち領主-農奴(隷農)関係の批判的分析に重点がおかれ、ここでの生産力向上をひきおこした農業技術上の進歩や収穫物の取引・積出しの仕組みの解明は軽視されてきた。ネーデルラントの穀物貿易が農場領主制の下での農業生産力の向上によってはじめて可能になった以上、後者の歴史的役割の見直しが必要であろう²²⁾。

第四は、ネーデルラントはハンザ同盟のバルト海圏市場の独占を打ちやぶり、バルト海・北海圏の覇権を獲得したとはいえ、これによってハンザ都市が衰退したことにはけっしてな

らないことである。近世初頭のアムステルダム対リューベク（ハンザ同盟の盟主）の対立は、18 世紀にアムステルダム対ハンブルクの対立に転化し、現代ではロテルダム対ハンブルクの対抗関係として形を変えながらつづいている。同じく北海域内のネーデルラントおよび西北ドイツの海港都市間競争は、現状分析の課題でもあるのだ。

(5) 「母なる貿易」の四国際商品

以上の論点を念頭におきながら、「母なる貿易」の主要国際商品たる、穀物、塩漬鯀、精製塩、木材の四商品に焦点をあてて立ちいって検討する。この四種の国際商品がそれぞれ形成した流通空間の分析により、ネーデルラントが創りだした近代ヨーロッパ経済空間の原型を透視することが期待できるからである。そのためにデフリース & ファンデルワウデの共著を基本文献として利用する。700 ページにおよぶ本文に加えて、豊富な図表を収録したこの大著は、ネーデルラント近代経済史研究史の蓄積の集大成としてきわめて高い利用価値を具えていると見られるからだ。以下、煩を避けるために引用ページを文中のかっこ内に注記する。

① 穀物

一方では人口増と都市化、他方では地盤沈下にもなう耕地の縮小による恒常的な穀物不足の問題をかかえるにいたった北ネーデルラント、とくにホラント諸都市で、15 世紀後半に小麦・ライ麦価格が高騰したため、ブラーバント、マース河流域、ピカルディ、カンブレ *Cambrai* からの穀物輸入が増大した。1470 年代までは、バルト海圏産は北フランス産の補完的水準にとどまっていたが、1480～90 年代にフランスが不作に陥ったため、主要供給地が西から東へ切りかわった。バルト海圏からのホラント向け穀物輸出は、1500 年の 10000 ラスト / 年（ラストは 2 t 弱）から、1560 年代の 50000 ラスト / 年へ著増した。これにともない、アムステルダムが国際的穀物中継市場、取引所倉庫としての地位を確立し、その結果、ネーデルラントの穀物価格とバルト海諸港からの積出し価格とが強い相関を示すようになった。(178, 198-199)

北ネーデルラントからの東ヨーロッパ産穀物への需要の増大につれて、ハンザ同盟都市の輸出業者が、好条件で海運サービスを提供するネーデルラント船を愛好するようになり、ハンザ同盟の統制にしたがわなくなった。ネーデルラント船は非漁期の鯀漁船を転用し、北ホラントの半農半漁村落から供給される低賃銀労働力を利用できたため運賃が安く、しかも 16 世紀末の船型設計における技術革新が大量・高速輸送を可能にしたからである。かくて、ザイデル海岸の一小都市にすぎなかったアムステルダムは、ハンザ同盟、とりわけ盟主リューベクとの貿易戦争をつづける一方で、おなじくザイデル海に臨むカンペン *Kampen* やホールン *Hoorn* に競り勝ち、15 世紀末までにバルト海圏からの穀物輸入の主導権を掌握した。

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (4)

これとともに、16世紀末までには北ネーデルラントを代表する貿易中心地の地位をかためたのである。(179, 198, 352)

それでは、ホラントはどのようにしてバルト海圏貿易に参入したのか。ホラントは、デンマーク-リューベク戦争(1438~1441)でデンマーク側につき、バルト海域進出への足場をえた。さらに、1544年の条約でデンマーク水域の通行権およびバルト海域全港湾との永続的な貿易権を獲得した。当初バルト海圏貿易に「もぐり商人」*interloper*として参入したホラント商人は、デンマーク、スウェーデン、ハンザ同盟三者間の緊張関係をたくみに利用しながら、当海域における一大勢力に成長したのだ。16世紀初にエーアソンを東航するネーデルラント船は年間300~400隻に達し、1562~68年には年間1357隻を記録した。当海峡通行税納付義務船の約70%を占めたという。バルト海域最大の穀物積出港ダンツィヒ発着船は、1475~85年にリューベク船が49%、西側からの来航船(ほとんどがネーデルラント船)が39%と、まだ前者が優位に立っていたが、1550~55年には、それぞれ18%、53%と逆転した。(352-353) 18世紀にハンブルクがイギリスと組んでネーデルラントに対抗したように、16世紀のホラントは低運賃、大量輸送に加えて、デンマークと組むことでハンザ同盟を追いつめていったのだ²³⁾。

16世紀までに対バルト海圏貿易(Oostvaart)の支配権を掌握したネーデルラントは、1590年代以降バルト海圏産穀物をもってイベリア半島、地中海域へ参入した(Westvaart)。ヨーロッパ穀物市場の支配権を確立したアムステルダムでは、1680年、全倉庫の80%が穀物用であったという。1730年代になっても、エーアソンを通過した小麦とライ麦の70%はネーデルラント船の载荷であった。とはいえ、すでに18世紀初にはバルト海圏は西ヨーロッパ市場への穀物的供給者としての独占的地位をうしない、ネーデルラント商人の国際的地位も低下していった。エーアソン通行穀物輸送量は17世紀前半の68500ラスト/年から、18世紀前半には31000ラスト/年に半減した。18世紀後半にはネーデルラント船による輸送比率も減少に転じ、1770年代にはバルト海圏産穀物輸出の半分を輸送したにすぎなかった。とりわけ四次英蘭戦争(1780~1784)以降は、バルト海域港から最終仕向地への直接輸送が増加した。この間に、穀物中継市場ではハンブルクからの競争圧力が高まり、18世紀末にヨーロッパ穀物中継市場としてのアムステルダムの役割は終わった。(414-415, 417-418)

ここで、穀種別輸送量の変動も一瞥しておこう。バーシュはエーアソン通行(西航)ネーデルラント船による1591~1657年の年次別輸送量を、ライムギ・小麦・燕麦・大麦別に表示している。これにもとづく穀種別重量比は、初年の1591年に83:7:9:2、最大輸送量に達した1618年に78:12:6:4、これに次ぐ1649年に71:19:8:2、1591年とほぼ等量にまで減じた1656年に71:23:5:1であった。ライ麦がつねに最大比率を占めるものの傾向的に減少し、これと逆に小麦が増大傾向を示す。また、大麦は燕麦よりつねに比率が低く、

4% 以下にとどまったことが判る²⁴⁾。

② 塩漬け鯨

それでは、ネーデルラントはバルト海圏からの輸入穀物の対価として何を輸出したのか。輸出商品のなかで別格の重要性を帯びたのが、塩漬け鯨であった。16～17世紀に塩漬け鯨はネーデルラントの対バルト海圏向けの最重要輸出品となり、国内消費は17～18世紀を通して4分の1にとどまった。

1550年までネーデルラント諸港からエーアソンを通行してバルト海域へ向かう船は、年間500隻に以下にとどまっていた。しかし、1562～68年には年間1357隻に激増し、バルト海圏輸入品目のうち重量基準で食塩の66%、ラインワインの74%、他のワインの64%、塩漬け鯨の76%がネーデルラント船により輸入された。他方アムステルダムからみれば、16世紀末に穀物、塩漬け鯨、食塩、繊維製品（イングランド製毛織物）の4品目で、全輸出額の4分の3を占めた。仕向け地別では、リズボア14%、バルト海圏14%、ハンブルク・ブレーメン20%、ノルウェイ7%、ネーデルラント内地25%であった。(361)ハンブルク・ブレーメン向けがバルト海圏向けより高比率なのは、単価の高い植民地物産やワインが主要品目だったからであろう。

ネーデルラント鯨漁業の盛行をもたらした要因は一つでない。まず、海水温の長期変動による海流の変化が、鯨の回遊経路を変えた。14世紀前半以来ゼーラントとホラントの鯨漁者の主漁場であった、北海中央部のドガーバンクとイングランド東部沿岸域に加えて、北海西北部シェトランド諸島とノルウェイには生まれたヒトランド *Hitland* が、16世紀末に好漁場になった。この新漁場は従来のネーデルラント鯨漁の最大拠点であったゼーラントよりもホラントの拠点にちかく、しかもバルト海圏と西北ドイツが塩漬け鯨の最大市場になったことが、ホラントの地の利をつよめた。ネーデルラントは対バルト海圏貿易で恒常的に入超だったので、従来、穀物輸入船は空荷でバルト海域へ向かっていたのだが、いまや底荷として塩漬鯨を積みこむことができるようになった。漁場と市場への近接性の上でゼーラント、南ホラントのデルタ域諸港（デンブリーール *Den Briel*、ロテルダム、スヒーダム *Schiedam*、フラールディング *Vlaardingen*、デルフスハーフェン *Delfshaven*、ドルトレヒト）よりも有利な、北ホラントのザイデル海沿いのアムステルダムとエンクハイゼン *Enkhuizen* が台頭してきた。かくして「八十年戦争」（1568～1648）のさなか、ネーデルラント鯨漁の主要漁場ばかりでなく、バルト海圏および西北ドイツの市場をめぐる、ゼーラント・南ホラントのデルタ域と北ホラントのザイデル臨海域との対抗関係が構造化したのである。(247-249) 基軸産業をめぐるこの地域間緊張関係は、北ネーデルラント内部でさえも、いやそれどころかホラント内部でさえも、経済的地域統合が容易ならざることであったことを印象づける。1840年にホラントが南北に分立した要因は、すでに16世紀のうちに生まれていたのだ。さらに

ニーデルライン原経済圏の漸移地帯 (4)

また、プロフィンスイよりもむしろ都市こそ自律性を具える空間単位であるという、ネーデルラントの構造特性も浮かびあがってくる。

ネーデルラント鯨漁の興隆を可能にした別の要因が、造船業・塩漬け鯨加工工程における技術革新である。まず、15世紀の工場船ビュス *buss* の開発が挙げられる。これにより、捕獲した鯨を船上で腹抜きし、塩漬けにすることで長期品質保存が可能になった。船上で半加工された鯨は、帰港後に仕上げ加工をほどこされ樽詰めにされて輸出された。このビュスでひとたび出漁すれば海上に5~8週間とどまることができたため、ビュスは16世紀半までに乗組員18~30人を擁する大型工場船になった。さらにまた、ビュスは遊休期間がないように、季節ごとに稼働業務が配分されていた。鯨の漁期は5・6~9月、塩漬け鯨のバルト海圏向け輸出が10~11月、バルト海が結氷する数か月間は現地で穀物の買付けをおこなう。解氷して航行が可能になると、穀物をアムステルダムや西ヨーロッパ市場向けに輸送する。これの収益をもって、粗塩の調達や新漁期に備えてビュスの整備をおこなった²⁵⁾。(243-245)

造船業における最後の技術革新として挙げられるのが1595年の新型輸送船 *fluitschip* (*fluyt*) の開発である。これは、喫水部の幅が甲板部の幅より大きい船形で、そのため積載量が大幅に増え、船脚も速く、操船が比較的容易なため乗組員も少数でたりた。バルト海域との往復も年に2回から3~4回に増えた。輸送生産性を各段にたかめたフライトにビュスは対抗できず、非漁期の貨物船転用ができなくなった。そこで鯨漁船に専用化したビュスは従来型より小型化し、乗組員も12~14人に減った²⁶⁾。(247)

型の大小を問わず、鯨漁・塩漬け鯨加工用に開発されたビュスでは、分業にもとづく協業が定期的に5~8週間継続したので、海上のマニユファクチュアということができよう。自然条件に左右されやすいという制約があるものの、この鯨産業の生産体制の先進性は注目にあたいする。造船業という臨海地マニユファクチュアと鯨工船という海上マニユファクチュアとの効果の組み合わせが、ネーデルラントに独自の産業連関展開の基軸になったのだ。

漁業と工業を結合したこの塩漬け鯨産業が、17世紀後半に低迷・衰退の局面を迎えたことが、ネーデルラント経済の土台をゆるがせた。1640年ごろの鯨の水揚げは年間20000ラストだったが、1世紀後には5500ラストに激減した。17世紀半までの市場比率は、国内が20%、バルト海圏が40%、ハンブルクが20%、ラインラント(ケルン中継市場)、北フランス、パリ(ルーアン中継市場)、ブラーバント、フラーンデレンを合わせて20%であった。バルト海が結氷する数か月間、当地の住民は塩漬け魚、干魚、燻製魚の供給にたよらざるをえず、1590~1650年、ネーデルラントは安価で高品質の塩漬け鯨の最大の供給者としてバルト海圏市場に君臨し、独占利益を確保することができた。しかし、1650年以降はスカンディナーヴィア漁業が復活し、1700年以降はスコットランドもバルト海圏市場に参入したため、供給増につれて魚価が低下し、1690年以降はバルト海圏の魚価がホルランドのそれを下まわるにいたった。高品質であったネーデルラント産塩漬け鯨は国内市場においてさえ価格競

争力をうしない、1780年以降の全ヨーロッパ規模の戦乱によりネーデルラント鯨漁は産業としての歴史的役割を終えた。(251-253, 268)

ここで、塩漬け鯨輸出量の時系列的変動を見ると、以下のようになる。ネーデルラント船によりバルト海圏に輸入された塩漬け鯨の10年平均量は、1560年代に2619ラスト、1610年代に8658ラストの最大量に達し、1650年代以降は減少傾向をたどり、1760年代には610ラストにまで落ちた²⁷⁾。(249)

③ 食塩

塩漬鯨の輸出は、保存料としての食塩の調達を必須の条件とした。塩漬用に最適の食塩の確保により、鯨産業の拡大が可能になったのだ。(247)当初は、国内産の泥炭から粗塩を採取していたが、やがて、国外から粗塩を輸入するようになった。まずフランス西南部から、次いでポルトガル、スペインから、ついには南アメリカから輸入するようになった。精塩業はドルトレヒトおよびズィーリクゼー *Zierikzee* の周辺に集中していた。精塩の二大仕向け地は国内およびバルト海圏であった。当初、輸出先は南ネーデルラントおよびラインラントであったが、バルト海圏へも仕向けられるようになった。後者へは初め粗塩を輸出していたが、リユーネブルクやハレとの競争に対抗するために精製塩の輸出に替わった。16世紀前半にエアソンを通行したバルト海圏向け食塩25900ラスト/年の78%が、ネーデルラント船により輸送され、1621年には塩漬け鯨と食塩だけで、バルト海圏全輸入額の45%を占めた。(273, 419)

鯨漁船の経営形態は当初、船長や漁夫も出資する合名会社 *partnership* (*partenrederij*) であった。しかし、15世紀のうちに出資者は都市の投資家のみとなり、17世紀には鯨取引業者の所有に変わっていった。かれらは、樽詰め工程をおさえていたので、ネーデルラント製塩漬け鯨の品質を左右する原料塩調達と精塩工程にも積極的に関与したことが推定される。(244-245)

以上から、二つの点が指摘される。第一が、南ヨーロッパ産の粗塩がネーデルラントで精製され、バルト海圏に供給されたことである。食塩という基礎食材の需給関係が西南ヨーロッパと東北ヨーロッパとの間に生まれ、この国際商品によって二つの経済空間が接続したことの意義は小さくない。

第二に、塩の精製過程で技術開発やノウハウの蓄積がすすんだことが容易に推定できることである。鯨の塩漬け工程においても、保存性を高める一方で風味を損ねない(もしくは増す)ためのノウハウが蓄積して行ったにちがいない。ネーデルラント産塩漬鯨が高級品としての評価を高めたことが、これをものがたる。しかし、高品質化が食生活の長期変動のなかで価格競争力を失わせ、ネーデルラント鯨産業そのものの衰退をまねく一因となったことは、すべての基礎消費財がまぬがれないライフサイクルというものであろう。

④ 木材

ネーデルラントの貿易・海運業をささえた要件の一つが、造船業の発展である。当時の造船業は、今日の自動車製造業に匹敵する最も多様な産業連関を生み出す製造業なので、これがネーデルラント内部の地域間産業連関の展開におよぼした作用の検証は、おそらく今後の課題であろう。このことに留意しながら、本稿では造船業および製樽業で大量に消費された基礎資材、木材の調達先の検討に限定する。デフリース & ファンデルワウデは、蘭語の *hout* に英語の *timber* をあて、さらに *standing timber*, *raw timber* の用語例を勘案すると、*timber* を商品名ではなく資材名として使っているようである。そこで、本稿でも「木材」という総称を訳語にあてる²⁸⁾。ネーデルラントは木材供給を全面的に輸入にたよらざるをえないがゆえに、木材は、穀物、塩漬鯨、食塩とならぶ国際商品になった。ネーデルラントへの木材供給地として以下、三地域が挙げられる。

(i) ノルウェイ

1680年代までネーデルラントへの木材供給地として、ノルウェイが卓越していた。ネーデルラント人は現地で立ち木を先物買いし、その輸送に長尺貨物用に設計された木材運搬船 *fluit* を使った。ホラント北部のホールンとモデムブリク *Modemblik* が木材輸入港に特化し、木材はここからアムステルダムおよびドルトレヒトへ搬送されて、競売にかけられた (423-426)。

(ii) ライン河流域

ノルウェイからの木材供給を補完し、また競争者となったのが、ライン河流域である。三十年戦争後の荒廃した地域の復興策として森林開発が進められ、その結果ライン河下りの木材輸送量が急増した。1691年以降、上流部の改修によって巨大な筏を組む輸送が可能になり、あらたな発展局面をむかえた。長さ320m、幅50m、厚さ2.2mの筏に500人以上が乗りくむという、巨大な河川移動体が出現したのだ。筏はドルトレヒトおよびザーンダム *Zaandam* まで運ばれ、解体された後に競売にかけられた。河川輸送においても、筏の巨大化により輸送費を大幅に低減した技術革新がおきたのだ。(424)

(iii) バルト海東岸域

17世紀後半に第三の木材供給地として西ヨーロッパ市場に参入したのが、バルト海東岸域である。1683年にデンマークが国内製材業 (*sawing industry*) 保護のためにノルウェイからの原木 (*raw timber*) 輸出に制限をかけたため (1814年までノルウェイはデンマーク領だった)、デンマーク-ネーデルラント関係にひびがはいった。そこで、ネーデルラントはバルト海東岸域に新しい木材供給源をもとめるようになった。大北方戦争後²⁹⁾、スウェー

デン、ロシア、フィンランドが木材供給地として台頭し、とりわけロシアが積極的に木材輸出振興策をとったため、ネーデルラント船は穀物輸入の減少による船腹過剰を木材運搬で埋めあわせることができた。これにともない、西航載貨の過半を木材が占めるようになった。このような木材調達源の多様化が買手市場をもたらし、ネーデルラント造船業の持続的発展をささえる要因の一つになった。(424) 基礎資材にして嵩高貨物である木材が国際商品化することで、バルト海域の最奥部、ボスニア湾およびフィンランド湾の沿海域も北海経済圏と接合したこと、かくてバルト海圏全域が北海貿易圏に組みこまれたことの歴史的意義は小さくない。

しかし、ここでもイギリスがネーデルラントの前に立ちはだかった。アメリカ独立戦争(1775~1783)のために木材需要が急増したイギリスが、ノルウェーおよびバルト海圏に供給地をもとめるようになったからである。そのため、木材調達をめぐるネーデルラントとイギリスの競争が激化し、買い負けしたネーデルラントは、ノルウェー市場から退出を余儀なくされた。1740年まではバルト海圏からの木材輸出量の3分の2がネーデルラント向けであったが、ネーデルラントの占有率は1770年代に3分の1に、1781~83年(四次英蘭戦争期(1780~1784)中)には9%に落ちこんだ。(428)

⑤ 小括

以上、穀物、塩漬け鰯、食塩、木材の四品目について、これら基礎消費財・生産財の国際商品化がどのような経済空間形成をともなったかを検討した。その結果たしかめられたのは、以下の四点である。

第一に、ネーデルラントの中継商業が、穀物、塩漬け鰯、食塩のような基礎消費財の産地間の交換を媒介したことにより、東・北ヨーロッパと西・南ヨーロッパ、二つの経済空間が接合度をつよめたことである。対スペイン独立戦争たる「八十年戦争」中も、ネーデルラント-スペイン間貿易が完全に止むことはなかった。戦火を交える一方で貿易(密貿易ではなく)をつづけるという、おそらく絶対王政下ヨーロッパに固有な現象たる戦争と平和の混交が、全ヨーロッパ規模の経済空間の形成の持続的進展に寄与したと考えられる。さらにまた、スイスにいたるまでのライン河流域が、ラインワインばかりでなく木材の供給によっても、北海域との経済的結合をつよめたことも見おとせない。やがて自由貿易論の唱導を可能にする現実的空間基盤が、ネーデルラントの中継商業により全ヨーロッパ規模で形をととのえはじめたのだ。

第二は、ネーデルラントがバルト海域諸港から輸入し、西・南ヨーロッパ各地に分配した穀物は、スラブ人居住地へのドイツ人植民により成立した農場領主制の生産物にほかならないことである。この意味で、ネーデルラント商人資本と東ヨーロッパの農場領主制とは共生態であったと言ってよい。いまや、これの歴史的意義があらためて問われる。後者を能動因

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (4)

とするならば、これに寄生する前者の前期性が強調されるだろうが、逆に前者を能動因とするならば、これをささえた後者の近代性に光をあてることになろう。

第三は、15世紀以来のアムステルダムとハンザ同盟の対抗関係が、今日ではロテルダム対ハンブルクのそれに形を変えて継続していることの意義である。これをネーデルラント対ドイツという国家間対立として理解しようとするならば、おそらくそれは行きすぎであろう。ハンブルクは昔も今も都市にして国家でありつづけてきた。これに直接対抗するアムステルダムやロテルダムもまた、単一国家領域内にありながら高度の自律性を維持している都市である。それでは、アムステルダム（ロテルダム）対ハンブルクという都市間競争を、原経済圏論の枠組みでどのように把握するかという問いが、あらためて発せられる。

以上の論点に留意しながら、次にネーデルラント内部の地域差に目を向けることにする。

(5) ネーデルラント内部の地域差

① 地勢と社会構造

前述のように、ネーデルラントは地勢上、低地と台地に、地質上、沖積層 *alluvial* (粘土質土壌) の西・北部と、洪積層 *dilluvial* (砂土質土壌) の東・南部に大別される。(51) この地勢・地質上の相違が、経済・社会構造の相違に照応する。

まず、前者について。すでに述べたように、ここでの社会構造の特性は、封建制が根づかなかったことである。自由な農民は地元の問題の共同管理のために集落組合 *buurschap* を組織したが、入植規模の拡大につれて、海と河からの浸水の危険、洪水頻度の増加、海岸地の消失等に対処するためにより大きな組織をつくる必要にせまられ、前述のように、護岸工事、堤防建設・維持、河口堰止めにあたる治水組合 *waterschap* を結成し、これはさらに広域的な機関 *hoogheemraadschap* に連合した。これらの団体は、それぞれ高度の自律性を具えていたことで特徴づけられる (17)。

地味の肥えた西部にくらべ土地が痩せた東部では、16世紀初頭までに広大な荒蕪地にかこまれた集村が形成され、開放耕地制を敷いていた。大麦と燕麦が冬ライ麦のかわりに作付けされることもあったが、16世紀がすすむにつれて、冬ライ麦と夏ライ麦の二期作が支配的になった。東部、とりわけ農村ではライ麦が主穀だったのだ。パンの消費習慣においても、上・中層は小麦、下層はライ麦という西部との地域差は、歴然としている。西部でライ麦を消費する下層は、東部や西北ドイツからの出稼ぎや移民が大方を占めていたであろう。オーフェルエイセルとヘルデルラントから積みだされる穀物は、土地所有者たる貴族、教会、十分の一税徴収人により分益小作農から徴収される現物地代であった。なお、西・北部とは異なり、オーフェルエイセルでは封建的負担の一部が1795年まで残り、封建貴族が強い政治的影響力を保持していた³⁰⁾。(196, 508, 626)

都市の政治的支配力の卓越もホラント、ゼーラントの地域特性であって、目ざましい都市化現象をネーデルラント全域にみとめることは無理である。封建制そのものが形成されなかった、もしくは未成熟におわった西部との異質性は歴然としている。「今日でも西部の大コナーベーションと他の地域との相違は依然として大きい。政治的伝統と文化的感性の差異、中央対辺境という相互認識を見おとしてはならない」と言うウィーレンハの指摘は重い³¹⁾。

ネーデルラントは東ヨーロッパ産穀物への依存度が高かったとはいえ、時代によって異なるものの、自給率がつねにきわめて低かったとまでは言えない。ホラントの市民（下層民が多数を占める）にとり、カンペンから積みだされ、アムステルダム市場へ搬入される東部産ライ麦は重要な意義をもっていた。1645～1800年、年間7000～8000隻の船がザイデル海を横断して、オーフェルエイセルのメペル *Meppel*、ブロクゼイル *Blockzijl*、ズワルテスライス *Zwartesluis*、ズラレ、カンペンから穀物、牛、干草、泥炭をホラントへ輸送した³²⁾。(182-183)

とはいえ、これをもってホラントの都市と東部農村との穀物（食料）需給関係が固有の内部連関性を具えていたと推定することは無理である。前者にとり、後者は東ヨーロッパとならぶ穀物供給地の一つにすぎなかったからである。

なお、小麦ではロテルダム市場の価格が、ゼーラントや隣接地域からホラントへ供給される小麦の価格の指標になった。(189) ホラント内部においてさえも、小麦とライ麦の消費習慣に南北差がみとめられるのだ。したがって、ロテルダムには、小麦取引市場をもってアムステルダムに対して差異化を図る余地があったようである³³⁾。

トウエンテでは貧農が他の農作物とともに亜麻を栽培した。1660年以降の穀物価格の下落が亜麻栽培の拡大をうながし、トウエンテでは人口増とともに亜麻栽培の拡大と紡糸・製織の専門化がすすんだ。17世紀後半、ここには農村工業が生まれたのだ。やがて亜麻工業の立地は大村落へ集中するようになり、原料糸供給と亜麻布販売が専門化して行った。しかし、1750年以降この農村亜麻工業の環境が悪化した。食料価格の上昇が織工の生計を圧迫し、イングランド市場からは高関税で締めだされる一方で、大陸部市場ではドイツ産亜麻布に対して価格競争力を失ったからである(559)。とはいえ、この農村亜麻工業の伝統が19世紀後半からの綿工業の興隆の基盤となったことは、すでに本連稿(1)で論及した。

② 人口動態

人口動態でも、東西両地域は対照的な変動を見せた。15～16世紀にはホラントの人口増と逆に、オーフェルエイセルの都市人口比率は38%から28%へ低下した。しかし、17世紀に当プロフィンスイの最東部が人口増に向かいはじめ、1675～1750年にはとりわけトウエンテの人口が急増した。これとは対照的に、17世紀なかばに停滞期をむかえた西・北部の人口は、同期間に10%縮小した。東部の人口増は労働集約的生産（とりわけタバコ栽

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (4)

培), 農村工業(製紙, 繊維), 泥炭採掘の開始が雇用増をともなったことによる。しかし, 西・北部が人口増へ反転した18世紀後半に, 東部の人口増が減速した(67)。

1650~1750年の西部の人口減少をおぎなったのは, 西北ドイツからの季節労働者であった。商船, 捕鯨船, 泥炭採掘, 亜麻布漂白, さらに干草づくり等の農作業に従事する労働力として, 西北ドイツの農民が農閑期にネーデルラントへむかった。年間3万人の西北ドイツ人が3~4カ月間ネーデルラントで就業した。(72) ベストファーレン, オスナブリュク, リベの零細農 *Heulingen* の間では「ホラント行き」*Hollandgängerei* が風習になった。17世紀末から19世紀初まで, 毎年1万人が徒歩でハセルト *Hasselt* (エイセル河分流ズワテルワテル河沿い) へ向かい, ここからザイデル海をわたってホラントへ向かったという。(642)

都市人口の自然減をおぎなう移民の流入元は近隣諸地域, 北海岸域にひろがったものの, しだいにドイツが移民の主要供給地になり, 年間2500人の成人男女が移住するようになった。17~18世紀のホラントは毎年数千人規模のドイツ人移民を受け入れる移民国家になったのだ。(642) 移民についてウィーレンハは, 「17世紀にとりわけドイツのベストファーレン, ニーダザクセン, ラインラント, スカンディナーヴィア, ポーランド, イングランド, フランスからの移民が増加した」と指摘している³⁴⁾。イングランドやフランスからもネーデルラントへの移民があったことは注目にあたいする。

同様に注目されるのは, 西部の都市労働力市場が職種ごとに細分され, 特定技能者の補充が特定地域出身者に限定されていたことである。繊維労働者は南ネーデルラント, パン職人, 煉瓦積み工, 石工はドイツ, 仕立て・製靴職人はオーフェルエイセル, ヘルデルラントおよび隣接ドイツ側域からの転入者により, それぞれ補充された。(652) ホラントの労働力市場は, 他のプロフィンスィおよびベストファーレン(使用人と季節労働者), 西北ドイツからノルウェイにいたる北海岸地帯から海上労働者, フラーンデレンとリエージュから繊維労働者を吸引したとも, デフリース & ファンデルワウデは指摘している(178)。

以上の検討から, 人口の自然減問題を恒常的にかかえる西部ネーデルラントの労働力需要が, 東部ネーデルラントだけでなく, 広く西北ドイツからの季節労働者, 移民の供給によって満たされたことが確認された。西部への労働力供給地は, 国境を越えて西北ドイツ一帯にひろがっていたのであり, 前述のように, そもそもこの広域には人口移動を制約する言語境界がなかったのだ((注3)を参照)。

③ 流通網

18世紀までのネーデルラントの物流網を概観すると, ホラントの周縁に弧状につらなる小都市, ブレダ, セルトーヘンボス, ネイメーヘン, ズユトフェン, デーフエンテル, ズラレ向けに, 物資が中心部から水路で輸送され, これらの中継地から小舟か馬車で内陸部へ仕向けられた。(189) 当時の汎用輸送手段たる水運で中心部から直接到達しうる範囲, この内

部にホランドの有力都市が集中立地し（1930年代以降「ラントスタト ホランド」*de Randstad Holland*と呼ばれるようになる）、この周縁の外部にドイツや南ネーデルラントと連続する空間がひろがっていたと見ることができよう。

水文学的にみると東部ネーデルラントは、ライン河分流の一つ、北方へながれ、ザイデル海にそそぐエイセル河と、これに右岸域からそそぐフェヒト川 *Vecht*（ドイツでは *Vechte*）等から成る水系の流域をなす。この地勢にしたがい東からながれる支流を、エイセル河右岸域の諸都市がそれぞれ改修した。その代表的事例が、エイセル河に右岸からそそぐスヒブベーク *Schipbeek* を利用して、デーフェンテルをトゥウエンテにむすぶ水路が17世紀前半に開削されたことである。また、デーフェンテルより上流部に位置し、ベルケル川 *Berkel* がエイセル河に右岸からそそぐ地点に位置するズフトフェンでは、5t積み平底船の通航を目的とする *Eerst Berkel Compagnie* が設立された。しかし、ベルケル川の可航期間が年間数カ月にかぎられたため採算がとれず、これは1670年に倒産した。このほか、デーフェンテルより下流部、エイセル河とズワテルワテル河との分流点に位置するズラレは、後者にそそぐフェヒトをさかのぼりノルトホルンまでの可航化を実現した。ノルトホルンから20km東側を北流するエムス河まで船荷を陸送し、エムス河を遡航してミュンスターにいたることが目的であった。この事業は、フェヒテ川がグラーフシャフトベントハイムの石切場に通じていたため、成功を収めた。ホランドの都市建設に必要な石材の供給のために、*Hollandse Steenhandel Compagnie* が設立され、1640年代半に年間約8万立方フィートの石材がフェヒト川をくだり、ザイデル海を抜けてホランドへ運ばれたからである。(35)

ちなみに、煉瓦、タイル、砂礫はネーデルラント諸港から出航する空船の底荷として大量に使われた。そのため、西北ドイツやバルト海域圏へ搬入された煉瓦が、これらの地域の海港都市が特有の建築景観を共有する要因になったという³⁵⁾。(304) ネーデルラントは塩漬け鯀や食塩の分配に加えて、築堤・排水技術の供与、港町の建築資材の供給により、食と住において国境を越えた北ヨーロッパ風の生活様式の形成に一役買ったことになる。

④ 小括

18世紀までのネーデルラントの経済空間としての一体性の弱さの原因を、デフリース & ファンデルワウデは次のように指摘している。プロフィンスイ間の結合の弱さ、ネーデルラント南北間に設けられた関税障壁、三十年戦争による対ドイツ貿易の縮小、そうしてなによりも貧弱な輸送基盤が、共和国の後背地たるドイツとの結合ばかりでなく、共和国内部の東部プロフィンスイと沿海域の心臓部 *the maritime heartland* との効果的統合をさまたげた、と。(673, 684) かれらもネーデルラント内部の東西地域差を認識しているのだ。

ここで、東部エイセル河沿いの諸都市、ズフトフェン、ズラレ、カンペンがハンザ同盟都市であったことが思いおこされる。東部ネーデルラントは、中世にハンザ同盟貿易圏、すな

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (4)

わちバルト海域を基盤とする東北ヨーロッパ貿易圏に組みこまれており、そのかぎりではハンブルクやブレーメンと歴史的親和性を具えているのだ。ホラント、ゼーラント諸都市の15世紀以降の台頭が、ハンザ同盟との対抗関係の下ですすんだことを考慮すれば、ネーデルラント内部の東西分立は、歴史構造的に規定されていると見ることができよう。

(6) ロテルダム対ハンブルク

① ヨーロッパの海域と海港

ヨーロッパは自然地理上、ユーラシア大陸の西端部の巨大な半島である。よって、「ヨーロッパ大陸」という呼称はヨーロッパイデオロギーから発する人文地理上の通称にすぎない。本稿であえて「大陸部ヨーロッパ」と呼ぶのはそのゆえである。その大陸部ヨーロッパは、海岸線が複雑に入りくみ、無数の内海や湾入を形成している。この地勢上の与件のもとで、各海域は独自の歴史過程を展開してきた。よって、ヨーロッパは「地域のヨーロッパ」*Europa of regions* であると同時に、「海域のヨーロッパ」*Europe of sea areas* でもある。そこで、Chlomoudis & Pallis を基本文献として利用して、海域・海港間の競争・補完関係の現状を概観する³⁶⁾。

これらの海域は、海運政策上、四海域に大別されている。各海域での航路別貨物積卸量は表10-1に示される。これから、各海域のヨーロッパ海運における比重と特性を見てとるこ

表 10-1 海域・航路別貨物積卸量 (1997年, 100万t)

	大洋海運		海域間海運		海域内海運		合 計	
北海域	359		494		355		1209	
	44.2	29.7	50.4	40.9	49.5	29.4	48.2	100
地中海域	270		146		245		661	
	33.3	40.9	14.9	22.1	34.2	37.1	26.3	100
大西洋域	136		219		19		374	
	16.8	36.4	22.4	58.6	2.7	5.1	14.9	100
バルト海域	47		121		98		266	
	5.8	17.7	12.4	45.5	13.7	36.8	10.6	100
合 計	812		980		717		2510	
	100	32.4	100	39.1	100	28.6	100	100

注：1) 各海域の上段は実数値。下段左側は航路ごとの海域別構成比。右側は海域ごとの航路別構成比。

2) 各構成比は原表にもとづき算出した。

出所：Chlomoudis & Pallis, 29 ページ。

とができる。総積卸量では、北海域と地中海域の両海域で74.5%を占め、しかも北海域だけで48.2%と卓越している。航路別では、大洋海運で北海・地中海両海域が77.5%を占め、両海域の占有率はさらにたかい。ここでも北海域が44.2%と首位に立つとはいえ、地中海域が33.3%と差をちぢめている。また、北海域では海域間海運が40.9%、大洋海運が29.7%と前者の比重が大きいのに対し、地中海域ではそれぞれ22.1%、40.9%と、逆に後者、すなわち大洋海運が他を圧している。ジブラルタル海峡とスエズ運河を介して大西洋とインド洋とを連結する地中海域の独自の役割が浮かびあがる。他方、バルト海域は積卸量の10.6%を占めるにすぎず、航路別では、海域間・海域内海運が82.3%に達し、大洋海運は17.7%にすぎない。北海域とバルト海域の差は隔絶しており、海運面で後者は事実上、前者の附属海域化していると言えよう。以上、北海域の卓越した地位と地中海域がこれに次ぐ現状にてらして、陸送もふくめて大陸部ヨーロッパの物流網に、北海岸と地中海岸それぞれを基線にする南北逆向きの対流現象を見てとることができる。

四海域の特性は以下のようである。

(i) バルト海域：スカンディナヴィア、東部ドイツ、ポーランド、バルト三国、ロシアの諸港。多数の中小港で占められ、運航距離は最短。北部は冬季に結氷する（サントペテルブルク、リーガは結氷するが、カリーニングラード（旧ケーニヒスベルク）は不凍港）。

(ii) 北海域：ハンブルクとルアーブルの間。ハンブルクは北海港でもあり同時にバルト海港でもある。自然地理上はドーバー海峡より西は北海域ではないが、海運業の慣行でイギリス海峡に臨むルアーブルまでは北海域とされる。よって、ルアーブル対岸のサウサンプトンも北海港に属する。北海港ではイギリスを除き都市当局が経営・管理を支配していることで共通している。いくつかの海港は潮位、水深、河運接続閘門規模の問題をかかえている。なお、「北海港商業会議所」*North Sea Chambers of Commerce*の構成港は、アムステルダム、ロテルダム、アントウェルペン、ハンブルク、ブレーメン、ロンドン、ニューカスル、その他の小港である。ルアーブルは加盟していない。

(iii) 大西洋域：ルアーブルから西のフランス、ポルトガル、スペイン、イングランド西部、アイアランドの諸海港。

(iv) 地中海域：ポルトガルは地中海に面していないが、この国の海港は地中海域に属するとみなされることもある。(23, 26-29, 184-185)

海港ごとの積卸量は表10-2に示される。1997年に年間100万t以上の貨物もしくは20万人以上の旅客を取りあつかう海港は約300をかぞえたが(149)、表10-2に挙げられる上位28港のうち、北海港は11港、しかも上位10港のうち8港を北海港が占めている。なかでもロテルダムは卓越しており、これにアントウェルペン、ハンブルク、アムステルダムを加えた4港だけで、総積卸量(1999年)の40%を占める。他方で、国別ではイギリスが6港と、別格に多い。しかも上位3港は北海港である。大ブリテン島の海岸線には港湾がた

表 10-2 ヨーロッパの主要海港の貨物積卸量 (100 万 t)

	国	1970	1980	1990	1999
ロテルダム	NL	226	276	288	299.1 (21.5)
アントウェルペン	BE	78	82	102	115.7 (8.3)
マルセイユ	FR	74	103	90	90.3 (6.5)
ハンブルク	DE	47	63	61	81.0 (5.8)
ルアーブル	FR	58	77	54	63.9 (4.6)
アムステルダム	NL	21	34	47	55.7 (4.0)
ロンドン	UK (Eng.)	64	48	58	52.4 (3.8)
ティーズ湾・ハートルプール	UK (Eng.)	23	38	40	49.3 (3.6)
ジェーノバ	IT	53	51	44	45.9 (3.3)
フォース湾諸港	UK (Scot.)	25	29	25.4	45.4 (3.3)
トゥリエステ	IT	27	38	34	44.8 (3.2)
アルヘシラス	ES	8	22	25	41.9 (3.0)
ビルヘルムスハーフェン	DE	22	32	16	39.8 (2.9)
ダンケルク	FR	25	41	37	38.3 (2.8)
ブレーメン・ブレーマハーフェン	DE	23	25	28	36.0 (2.6)
ゼーブリュヘ	BE	8	12	30	35.4 (2.6)
サウサンプトン	UK (Eng.)	28	25	29	33.3 (2.4)
ミルフォード・ヘイブン	UK (Wales)	41	39	32	32.2 (2.3)
イエーテボリ	SE	20	22	26	30.4 (2.2)
リバプール	UK (Eng.)	31	13	23	28.9 (2.1)
ビルバオ	ES	11	21	25	26.0 (1.9)
タラゴナ	ES	4.4	19.8	24.2	25.1 (1.8)
ダブリン	IE	7	7	8	20.0 (1.4)
ピレウス	GR				13.9 (1.0)
テサロニキ	GR	8	9	14	13.7 (1.0)
リスボア	PT	9	14	14	12.0 (0.9)
ヘルシンキ	FI	4	5	8	10.0 (0.7)
ケブンハウン	DK	6	7	9	9.7 (0.7)
合計		951.4	1152.8	1191.6	1390.1 (100.0)

注：1999年の各港構成比は原表にもとづき算出した。
出所：Chlomoudis & Pallis, 6 ページ。

なり、島国イギリスがネーデルラント以上に海運国であることを印象づける。さらにまた、北海域がネーデルラント、ベルギー、フランス、ドイツ、イギリス五カ国の海港の角逐の水域であることも見てとられる。

コンテナ取扱量は表 10-3 に示される。ここでも上位 20 港のうち北海港が 8 港で、総取扱量 (1999 年) の 64.8% を占める。とくに上位 3 港、ロテルダム、アントウェルペン、ハン

表 10-3 コンテナ取扱個数 (1000 TEU)

		1990	1995	1999
ロテルダム	NL	3667	4787	6343 (18.9)
ハンブルク	DE	1969	2890	3738 (11.1)
アントウェルペン	BE	1549	2329	3614 (10.8)
フィーリクスタウ	UK	1436	1924	2697 (8.0)
ジオイアタウロ	IT	0	16	2259 (6.7)
ブレーメン-ブレーマハーフェン	DE	1198	1524	2181 (6.5)
アルヘシラス	ES	553	1155	1833 (5.5)
ルアーブル	FR	858	970	1378 (4.1)
バルセロナ	ES	448	689	1234 (3.7)
ジェーノバ	IT	310	615	1235 (3.7)
バレンシア	ES	387	672	115 (3.4)
ピレウス	GR	426	600	965 (0.9)
サウサンプトン	UK	345	681	921 (2.8)
ゼーブリュヘ	BE	342	528	850 (2.5)
ラスペツィア	IT	450	965	843 (2.5)
マルセイユ	FR	482	498	664 (2.0)
イエーテボリ	SE	352	458	624 (1.9)
リバプール	UK	239	406	515 (1.5)
ヘルシンキ	FI	246	296	321 (1.0)
ケブンハウン	DK	165	178	180 (0.5)
合 計		15422	22181	33548 (100.0)

注：1999年の各港構成比は原表にもとづき算出した。

出所：Chlomoudis & Pallis, 9 ページ。

ブルクだけで、40.8%を占める。北海港は積卸量あたり投資額でも、他海域港を圧している。とりわけ港湾基盤構造維持のための投資は、他海域とくらべて高い伸び率を示した。(198)

両表から以下四点が指摘できる。

第一に、散積貨物においてもコンテナにおいても、ロテルダムが卓越していることである。なぜこれほどの競争力をロテルダムが具えるにいたったのかという問いは、ロテルダムがライン河を空間軸とする二次大戦後の西ドイツ経済の復興と持続的成長に不可欠な外港としてはたした役割に、あらためて目を向けさせる。ヨーロッパ最大の海港としてのロテルダムの隔絶した地位は、西ドイツ経済を基盤にして可能になったEUの域内経済統合を象徴してい

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (4)

ると言えよう。

第二に、散積貨物で1970年代に七位にとどまっていたハンブルクが、1999年までに四位に上昇していることである。東西ドイツの統一の経済効果が、ハンブルクの急速な復活に表れていることが見てとられる。

第三に、散積貨物ではアントウェルペンとかなりの開きをもって四位にとどまったハンブルクが、コンテナではアントウェルペンにまさり、ロテルダムに次ぐ二位の座を占めていることである。ロテルダムに次ぐ二位の座をめぐり、ハンブルクとアントウェルペンがはげしい競争を展開している状況が浮かびあがる。

第四に、コンテナ取扱いでは、イギリスのフィーリクスタウがアントウェルペンに次いで四位につけていることである。

② 北海諸港の経営管理

ネーデルラントでは、大方の港湾が市当局により経営されるが、このほかに私営港もある。市営港には次の三型がある。(i) 市当局による直接経営、(ii) 市当局から独立した港湾当局による経営 *Havenbedrijf*、(iii) 市当局の各部署の代表者から成る協議体が経営主体になり、日常業務運営の責任者を任命する *Havenschap*。

ベルギーでは、フランドレン地域圏の監督下で公的資本が参加する私企業が経営にあたるブリュヘ-ゼーブリュヘ *Brugge-Zeebrugge* を除き、都市が港湾を経営する。港長を選出するのは市議会、オーストエンデ *Oostende* の港長は王令により任命される。

ドイツでは、港湾区域が海面をふくめてラント（またはゲマインデ）に属し、他国では港湾当局の機能になる港湾サービスをラント（またはゲマインデ）がおこなう。当局の関連部署により経営される港湾では、各部署が責任を分担する。他に、特別の機関（special agency）が設置される港湾や、私企業に経営が委託される事例も見いだされる。このほか私有港も存在する。

イギリスでは、法定独立港 *independent statutory port* (trust port)、市営港 *municipal port*（大方は小規模港）、私営港 *private port*、この三型に分けられる。組織と機能はそれぞれの定款で規定される。(30-31)

③ 北海諸港間の競争

EC/EUの港湾政策は、三期に分けられる。第一期の1957～1973年は、港湾を共同輸送政策（CTP）*Common Transport Policy*の対象からはずしていた。一次～三次拡大でイギリス、アイアランド、デンマーク、ギリシャ、スペイン、ポルトガルの海運諸国が加盟した第二期の1974～1990年は、不介入政策がとられた。積極的港湾政策に乗りだしたのは、複合一貫貨物輸送推進（道路輸送区間の短縮が目的）のために、港湾が「汎ヨーロッパ網・輸

送」政策 (TEN-T) *trans-European network-transport* の対象に組み入れられた 1991 年以降である。2000 年の EU 交通相理事会で、港湾を TEN-T の対象にすることが正式に決定した。対象になったのは、300 海港、35 内陸港、210 複合一貫貨物輸送拠点である。(42-43, 181, 187-188)

以上のように、EU の積極的港湾政策の開始は 1990 年代以降であるが、すでに 1985 年に EC 委員会は「共同輸送政策への進展 海上輸送」なる文書を公表し、港湾不介入政策の見直しをはじめていた。当時、ドイツ諸港とアムステルダム・ロテルダム・アントウェルペンとの競争激化が、EC 当局が放置できないほどに加熱していたからだ。ドイツの国内輸送は、道路・国内水路輸送に対する厳しい料金制度、営業用道路輸送に対する厳重な重量制限、これを課する当局の介入による競争規制下にあった。これと対照的に、アムステルダム、ロテルダム、アントウェルペン三港と内陸部との搬出入は、ライン河航運の自由と道路輸送市場での自由な制度の恩恵をこうむっていた。(48)

北海港間の競争は次のような経過をたどった。まず、とりわけネーデルラント・ベルギー諸港からの強い競争圧力がフランスの港湾制度改革をうながした。後者で港湾行政が自由化され、民間からの投資が奨励され、私企業によるドック業務操業もみとめられるようになった。これに反応した北海諸港は、自律性を一層つよめる改革を推しすすめた。アントウェルペンの港湾当局は公法人有限会社に改変され、ロテルダムも同様な改革に向かった。(153-154) かかる港湾間競争の激化の結果は、港湾能力の過剰をまねいたことである。1999 年の EU 議会報告によると、地中海域と北海域の過剰能力は 1992 年の 42%、46% から 1997 年の 35%、52% に変わった。北海港の稼働率は 50% を割ってしまったことになる。(173)

コンテナターミナルへの投資競争も似た過程をたどった。1986 年にアントウェルペンが最初のコンテナターミナル建設を決定した。これに刺激されたルアーブル、ゼーブリュヘ、ロテルダムが、アントウェルペンに追随した。アントウェルペンがこれに反応し、第二ターミナルの建設を決めた。このアントウェルペンの動きに刺激されたロテルダムが、2000-8 計画を策定し、8 ターミナルの大幅増設に踏みきった。これがまた、アントウェルペンや他の北海港にあたらしいターミナル増設へ向かわせたという。かかる際限のない設備投資競争の結果、北海港ではコンテナ取扱量が 2000 年までに 50% 増加したが、ターミナルの稼働率は 67% にとどまった。それにも拘わらず、各港湾当局はコンテナターミナル上部構造増設のための投資をつづけたのである。(173-174, 185)

④ ハンブルク港の現状

以上、北海諸港間の競争状況を概観した。ここで、現状理解のために、ハンブルク港物流株式会社 (HHLA) *Hamburger Hafen und Logistik AG* 社長アンゲラ・ティツラート *Angela Titzrath* への NZZ インタビュー記事から、本稿に関わる部分を抄訳する³⁷⁾。

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (4)

(i) ハンブルクは最大級船舶の入港を可能にするため、エルベ河浚渫に18年を要した。この投資効果で、すでに世界最大のコンテナ船(24000 TEU積載)が寄港している。しかし、この間にロテルダムとアントウェルペンが改修・増設工事を進めたため、両港にくらべて市場占有率がさがってしまった。

(ii) エルベ河沿いのハンブルク港は内陸部深く位置し(河口から約110km上流部)、世界最大の港湾鉄道駅を備え、載貨の50%を鉄道便に積替えられる。よって、ドイツおよび中・東ヨーロッパ向けの貨物輸送で環境保護上の最適経路は、ハンブルク経由にすることだ。

(iii) ハンブルクの競争相手はロテルダムとアントウェルペンであり、北ドイツの海港は協力してこれにあたらなければならない。

(iv) HHLAの株式の過半をハンブルク市が所有している。当社と市との関係は良好である。ちなみに、HHLAは多くの子会社を有し、ウクライナのオデーサ港もその一つである。

以上の、ティツラートの回答からにじみでるのは、ロテルダム、アントウェルペン両港へのつよい対抗意識である。これは、ハンブルクの中・東部ドイツ・東ヨーロッパへの指向性の裏返しとみることができよう。

ハンブルクのバルト海圏への指向の強さは、次の事例からも見てとることができる。それは、1990年代のEU東方拡大を背景にバルト海域圏に成立した地域間協力組織に、ハンブルクが加盟していることである。すなわち、1991年発足の「バルト海議員会議」*Baltic Sea Parliamentary Conference* および1998年発足のバルト開発フォーラム *Baltic Development Forum* の両組織である³⁸⁾。ハンブルクが北海域の「ルアーブルー—ハンブルク弧線」上に位置しながらも、バルト海港でもあるとの自己認識を積極的に対外発信する所以は、なによりもハンザ同盟都市以来の歴史に自己同一性を見いだしているからであろう。

さらにまた、エルベ河口のブルンスビュテル *Brunsbüttel* とバルト海岸キール—ホルテナオ *Kiel-Holtenau* とをむすぶ北海—バルト海運河 *Nord-Ostsee-Kanal* の開通(1895年)により、両海域が短絡したことがハンブルクの位置の優位をたかめたことの意義も軽視できない。エルベ河口ちかくに位置するハンブルクは、当運河開通によりバルト海入口にも位置することになったからだ。これは一方で、かつてハンザ同盟の盟主であったリューベクに致命的打撃をあたえた。北海—バルト海運河に対抗するべく1900年に開通したエルベ—トゥラーベ運河 *Elbe-Trave (Lübeck-) Kanal* をもってしては、敵うべくもなかったのだ。他方で、北海—バルト海運河がネーデルラント・フラーンデレン諸港からバルト海域までの時間距離をも大幅に短縮し、しかもハンブルクがエルベ河口から110kmもの上流部に位置することを考慮すると、前者に対する後者の競争優位が高まったとはかならずしも言えない。そうであればなおのこと、バルト海圏をエルベ河流域とならぶ自己に固有な後背地とみるハンブルクが、ロテルダム、アントウェルペンの新しい東方指向に警戒をつよめるのは当然というものであろう。

(7) 総括

以上、1990年代にネーデルラントが国策として打ちだした新しい東方指向をどのように理解するかという問に対して、ネーデルラント近世史までさかのぼって考究した。その結果ほぼたしかめられたのは、ネーデルランデン王国の本国領域がそれぞれ独自の歴史・地理的特性を具え、異質とも言える東西二つの地域に分立していることである。両地域はなによりも自然地理上の与件のもとで、これに適合した社会・経済構造上の独自性を再生産してきた。ここで、この地域差がそれぞれの経済空間上の動態のベクトルをどのように規定するかを、あらためて考察する。

一つの可能性は、この東西地域の異質性が都市と農村の分化のネーデルラント的形態として相互補完関係を生み、全ネーデルラント規模の経済空間統合へ向かわせることである。もう一つはその逆に、両地域の空間動態のベクトルの方位差、すなわち、西部が「海域へ」向かうのに対して、東部が「内陸へ」向かう方位の相違が、ネーデルランデン王国という領域空間に遠心力としてはたらき、「国民経済圏」の形成・成熟をさまたげてきた可能性である。そこで、この二様の可能性を比較検討する。

まず、西部沿海プロフィンスィに焦点をあてる。当域の15世紀後半からの都市の成長は、バルト海域から地中海域にいたる「母なる貿易」という、大陸部ヨーロッパを半周回する沿岸海運の発展過程と並行しながらすすんだ。他方で、諸都市からそれぞれ発出する沿岸航路は内陸部へも向かい、ライン河やマース河をさかのぼっても行った。海と河の違いはあれ、沿岸動線として両者はおなじ範疇に属する。かかる空間作用の基点である海港都市は、空間単位としてゼロ次元の点であり、よってそれぞれの動態は多方位性を具えている。各都市から放射状に発散する動線は、それぞれ条件がゆるすかぎり延伸し、ときにはヨーロッパ外に達するほどの可能性を秘めているが、同位の近隣都市が発散する動線と交差しても、干渉効果も交点も生みださない。一次元の線と線が組みあわさって二次元空間を編みだす効果が生じにくく、よって、面としての地域の形成にはいたらないのだ。かかる一次元にとどまる線状空間創出作用を、沿岸効果 *littoral effect* と呼ぶことにする。

西部の海港都市と異なる空間動態を示すのが、東部の内陸地域である。オーフェルエイセルの社会・経済構造が、東側で隣接するドイツのエムスラント、ミュンスターラントと歴史的に強度の共通性を具え、相互間の人口移動をさまたげる言語障壁も事実上なかったことをすでに確認した。東部では、国境を越えて連続する経済空間がひろがっているのだ。これを模式化すると次のような空間作用が考えられよう。隣接する同位の三集落が相互に社会・経済関係をむすぶことで、網目（メッシュ）がつけられる。この三点結合に、さらに他の一つの隣接集落が加わると、網目は二つに増える。かくして同位集落が加わるにつれて網目が増えてゆき、結節空間がひろがってゆく。これが地域形成の構造基盤を成す。かかる面状空間形成・拡大作用を、地続き効果 *contiguous effect* と呼ぶことにする。この地続き効果をオ

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (4)

ーフエルエイセルで見てとることができるのだ。

ただし、見落としてならないのは、オーフェルエイセルの「地続き効果」は西向きにもはたらいっているはずということである。しかし、西部の諸都市がそれぞれ発する強力な引力による「沿岸効果」が、「地続き効果」をうち消してしまう。オーフェルエイセルから西部へ向かう人流・物流は一方的な直流となり、相互作用をとまなう交流にならないのだ。他方、東へ向かっては地続き効果が十全に表われた。これが西部からの沿岸効果と均衡することで、オーフェルエイセルの関係位置に中立性を付与し、この地をニーダーライン原経済圏の漸移地帯上に置いたと考えられる。ネーデルラトとドイツとのあいだに西・中ヨーロッパの境界が走っているのではなく、ネーデルラント内部の西部沿海域と東部内陸域とのあいだに、海のヨーロッパと陸のヨーロッパとの海岸線がはしっているのだ。

注

- 1) van Paridon, 前掲論文, 362 ページ。
- 2) Huizinga, Johan, *Nederlands Geestesmerk*, 1934. Bortermann, Frits, Die außenpolitischen Beziehungen zwischen den Niederlanden und Deutschland : Ungleichzeitigkeiten in einem asymmetrischen Verhältnis, in : Moldenhauer & Vis, 前掲書, 327 ページからの引用。原著は未見。
- 3) 今日でも、フローニンゲン、ドゥレンテ、オーフェルエイセル、ヘルデルラントの東部四プロフィンスイでは、低地ドイツ語の西部方言、ニーダザクセン語 (Lower Saxon) *Nieder-sächsisch* が使われていることが、留意されるべきである。Roney, John B., *Culture and Customs of the Netherlands*, Santa Barbara 2009, 17 ページ。
- 4) *De Grondwet van Nederland met een voorwoord van H. D. Tjeenk Willink, ingeleid door Henk te Velde*, Amsterdam 2006.
- 5) Kortmann et al., 前掲書, 19-20 ページ ; Wilp, Markus, *Das politische System der Niederlande Eine Einführung*, Wiesbaden 2012, 16-18 ページ。なお、ウィーレンハは「連合ネーデルラント共和国」*de Republiek der Verenigde Nederlanden* は通称にすぎず、正式の国号ではなかったと指摘している。Wielenga, Friso, *A History of the Netherlands From the Sixteenth Century to the Present Day*, London 2015 (原著、蘭語版からの英訳), 1 ページ。詳細な年表 (293-301 ページ) も参照。
- 6) 「水狼」は、国土を襲い氾濫する海水の呼称として、ネーデルラント人が使うことばである。Needham, 前掲書, 12 ページ。
- 7) Kortmann et al., 前掲書, 20, 30 ページ。
- 8) 同上書, 25, 38-39, 41 ページ ; Andeweg, Rudy B., Irwin, Galen A. & Louwerse, Tom, *Governance and Politics of the Netherlands*, 5th ed., London 2020, 7-8 ページ。
- 9) Needham, 前掲書, 4 ページ ; Andeweg et al., 前掲書, 4 ページ。
- 10) de Vlies, Jan and van der Woude, AD, *The First Modern Economy Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, Cambridge 1997, 17-18 ページ ; Kortmann et al., 前掲書, 52 ページ ; Needham, 前掲書, 11-12, 22 ページ ; Andeweg et al., 前掲書, 4, 9

- ページ。Attema, N. H. J, Kleine Geographie der Niederlande, in : Moldenhauer / Vis, 前掲書, 30-31 ページ。
- 11) Needham, 前掲書, 23 ページ。Haaremmermeerpolder は初の国による干拓事業であった。Attema, 前掲論文, 30 ページ。Kortmann et al. は *waterschap* を *water board* と英訳している。前掲書, 201 ページ。なお, de Vlies & van der Woude は *drainage board*, Andeweg et al. は *water control board* と英訳している。独訳は *Wasserverband* である。Dtv, *Verfassungen der EU-Mitgliedstaaten*, 6. Aufl., 2005, 455 ページ。
- 12) *De Grondwet*, 99 ページ; Kortmann et al., 前掲書, 53, 201 ページ。
- 13) Kortmann et al., 前掲書, 53 ページ。
- 14) 同上書, 54 ページ。
- 15) 栗原福也「オランダ経済の興亡」角山栄・川北稔編『講座 西洋経済史 I』同文館, 昭和 54 年, 所収, 148 ページ。
- 16) クーリッセル, ヨーゼフ著・諸田實/松尾展成/柳澤治/渡辺尚/小笠原茂訳『ヨーロッパ近世経済史 I』東洋経済新報社, 昭和 57 年。本稿にかかる「第四編 商業および商業政策・植民地」の訳は, 渡辺が担当した。原著, Kulischer, Josef, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit*, Zweter Band : Die Neuzeit は, 1929 年に出版された。なお, クーリッセルのこの大著とほぼ同時期に出版された, 近代ネーデルラント経済史研究におけるドイツ語による基本文献として, Baasch, Ernst, *Holländische Wirtschaftsgeschichte*, Jena 1927, が挙げられよう。前者とおなじく浩瀚なこの著作において, パーシュが「同族のオランダ」*das stammverwandte Holland* とドイツ, とりわけラインラントとの歴史地理の一体性を, 近代ネーデルラント経済史の初期条件とみなしていることは, いなみようがない。
- 17) 『エーアソン海峡通行税台帳』*Sound Toll Tables* の史料的価値については, 玉木俊明「イギリスとオランダのバルト海・白海貿易—ロシアとの関係を中心に—」深沢克己編著『国際商業』ミネルヴァ書房, 2002 年, 所収, 292 ページ; 玉木『北方ヨーロッパの商業と経済 1550-1815』知泉書館, 2008, 101 ページ, に詳しい。
- 18) クーリッセル, 前掲書, 350, 372 ページ。
- 19) 同上書, 366-368 ページ。
- 20) 同上書, 386-387 ページ。
- 21) バルト海と地中海を結ぶ距離の長さ, 未発達な航海術と通信制度が, 中間地点のオランダによる中継を必要とさせた。栗原, 前掲論文, 159 ページ。ティールホフは, 1590 年以前に北ネーデルラントと地中海との海上貿易は事実上存在しなかった, 1590~1605 年の間にジブラルタル海峡通行 *straatvaart* がしだいに増えていったと, 述べている。M.v. ティールホフ著玉木俊明・山本大丙訳『近世貿易の誕生—オランダの「母なる貿易」—』知泉書館, 2005, 186, 189 ページ。
- 22) 日本の *Gutsherrschaft* 研究の基本的観点は, 藤瀬の問題提起によって据えられたと言ってよからう。藤瀬浩司「東ヨーロッパの農場領主制」大塚久雄・高橋幸八郎・松田智雄編著『西洋経済史講座 III』岩波書店, 昭和 35 年, 所収, を参照。日本のネーデルラント経済史研究者のグーツヘルシャフト観は, 石坂がオランダの経済構造の腐朽を論じる文脈の中で, オランダ仲継貿易の中軸をなした「グーツヘルシャフトの故地であるプロイセン・ポーランドの穀物」の西方輸出と, 批判的の含意をもって言及しているのに対して, 玉木は, 日本のグーツヘルシャフト

ニーダーライン原経済圏の漸移地帯 (4)

- 研究がその生産物の輸出市場に眼を向けてこなかったことを指摘している。石坂昭雄『オランダ型貿易国家の経済構造』未来社, 1971年, 234ページ。玉木, 前掲書, 257ページ。
- 23) エアソンの自由通行権の確保はネーデルラントの対バルト海圏貿易にとり死活的意義をもったため、ネーデルラントは一貫してデンマークの側に立った。バルト海域の支配権をひろげようとするスウェーデンとこれを阻止するデンマークとの間の二次北方戦争(1655~1660)でスウェーデンが優勢になったとき、ネーデルラントが介入し、スウェーデンの野望をくじいた。Wielenga, 前掲書, 79ページ。
 - 24) Baasch, 前掲書, 284-285ページ。エアソン経由ネーデルラントの輸入穀物のうち、ライ麦と小麦の重量比で、ライ麦は18世紀前半まで70%弱だったが、後半から57%前後になり、平均で66%であった。18世紀後半から小麦の比率が上昇していると、玉木も指摘している。玉木, 前掲論文, 306ページ。ライ麦, 小麦, 大麦・モルト三穀種の長期変動を表示したティールホフによると、この三穀種のバルト海圏からの輸出量比は、1560年代に87:8:5とライ麦が圧倒的比率を占めたが、1710年代は67:20:13と小麦, 大麦・モルトの比率が上昇し、1790年代後半は46:41:13と小麦がライ麦に肉薄している。この間、絶対量は1.6倍に増加した。ティールホフ, 前掲書, 303ページ。
 - 25) ホラント船団は6月, 8月, 9月と三回出漁した。ビュスは当初70ラスト級の大型船だったが、後に30ラスト級に小型化した。栗原, 前掲論文, 157ページ。
 - 26) Wielenga, 前掲書, 44ページ。
 - 27) 1596~1657年のネーデルラント船による対バルト海圏塩漬け鯨輸量を年次表示しているバーシュによれば、1596年に4277ラスト, 1619年に11823ラストの最大量となり、1657年には3039ラストに落ちている。Baasch, 前掲書, 288ページ。バルト海圏への塩漬け鯨輸入量は、ネーデルラント船によるものが、1660年代に88.3%を占めたが、1770年代には28.6%に縮小し、代わってスウェーデン船によるものが、1760年代に63.1%, 1770年代に51.2%と過半を占めるにいたった。玉木, 前掲書, 225ページ。
 - 28) バルト海圏から輸出された木材は、オーク材, 内張板, マスト材等であった。玉木, 前掲書, 121-122, 218ページ。
 - 29) ネーデルラントの「八十年戦争」, ドイツの「三十年戦争」につづく長期戦争たる「大北方戦争」は、20年以上にわたり(1700~1721)スウェーデンとデンマーク, ロシア, ポーランド等が戦った北ヨーロッパの大戦であった。このさなか1703年に、ピョートル一世がフィンランド湾に臨むネバ河デルタに要塞を築き、つづいて1709年に町の建設を始め、1712年サンクトペテルベルクと命名されたこの町は、短い中断期を除き1918年まで200年にわたりロシア帝国の首都であった。
 - 30) Wielenga, 前掲書, 42ページ。
 - 31) 同上書, 264ページ。
 - 32) ティールホフは食料自給率を高く見積もっており、17世紀後半からバルト海穀物の重要性が低下したのは、国内産穀物が増大し、人口増がとまったからだ、19世紀前半にはネーデルラント基本的食料は自給できたと、述べている。ティールホフ, 前掲書, 104-105ページ。
 - 33) ネーデルラントは小麦地帯(ホラント, ゼーラント, ユートレヒト), ライ麦地帯(南部および東部)に二分され、イングランド, ラインラント, ゼーラントの穀物(小麦)がホラント南部, 主にロテルダムへ輸送された。ティールホフ, 同上書, 81, 84-85ページ。

- 34) Wielenga, 前掲書, 66 ページ。1650 年代連合東インド会社 (VOC) の乗組員の 40% 以上が外国生まれであった。
- 35) 多くのバルト地域の景観がネーデルラント文化により影響をうけた。ティールホフ, 前掲書, 161 ページ。1562~1657 年のエーアソン通行東航船の底荷船対貨物積載船の比率は 6.5 : 3.5, 西航船の底荷船の比率は 2% 程度であった。玉木, 前掲書, 113 ページ。煉瓦はネーデルラントの対バルト圏貿易において隠れた輸出品だったと言えるかもしれない。なお, 塩も底荷として利用された。玉木「近世オランダのバルト海貿易—母なる貿易—」斯波照雄・玉木俊明編『北方・バルト海の商業世界』悠書房, 2015, 所収, 439 ページ。
- 36) Chlomodis, Constantinos I. and Pallis, Athnasios A., *European Union Port Policy The Movement Towards a Long-Term Strategy*, Cheltenham et.al. 2002, 29 ページ。以下, 本書からの引用ページも文中でかっこ内に注記する。
- 37) *Neue Zürcher Zeitung*, 28. Mai 2022
- 38) 蓮見雄「バルト経済圏の胎動—新しい自己認識と国境を越えるクラスターの模索」, 同編『拡大する EU とバルト経済圏の胎動』昭和堂, 2009 年, 所収, 301, 307, 312 ページ。志摩園子「環バルト海地域のネットワーク形成—冷戦終焉後の国際秩序への地域からの新たな試み」, 同書所収, 269 ページ。