

# 重商主義時代のデンマークによる海上貿易ネットワーク

井 上 光 子

## はじめに

バルト海の玄関口に位置するデンマーク王国は、地理的にみて次のような点を併せもつことにより他の北欧諸国にはない特異性をもつ。まず、北海に臨むことにより北大西洋や西南ヨーロッパ方面に直接出航できる点。ヨーロッパ中部とも地続きでつながる点。バルト海東部にも臨める海上交通の結節点にある点。そうした地理的条件は、オランダがイギリスをはじめとする他国の海運力によってバルト海貿易の占有率を減退させていく18世紀に、デンマークの政治および経済の分野で根本的な転換を導く前提になったと考えられる。

ここでいう政治的、経済的転換とは、17世紀までの対外政策とは大きく異なる中立政策の維持、およびいわゆる重商主義政策の展開に顕著となるもので、多方面に支配権をもつ「帝國的な」デンマークがヨーロッパにおける地位の確立と共栄を求めた結果であるといえよう<sup>(1)</sup>。現在でこそ紛れもない小国であるデンマークは、かつてノルウェーを連合王国下に治め、18世紀にはグリーンランド（1721年以降）、アイスランド、フェロー諸島といった北大西洋上の支配領をもち、わずかながら東西インドやアフリカに植民地を領有する、堂々とした版図の国であった。

デンマークは、17世紀半ば以降対スウェーデン戦での敗北を重ね、スコーネ地方（スカンディナヴィア半島最南部）やゴットランドなどの要衝を失い、バルト海東部方面への覇権を断念させられた。その後、1720年に終結する大北方戦争を経て、もはやスウェーデンを含むバルト海東部への対外的野心は非現実なものとなり、大国ロシアからの圧力を回避しつつ、中立の立場を堅持し続けた。度々強調されるとおり、19世紀を迎えるまでの80年間の平和は、前世紀とは対照的に社会的発展への礎となったのである。そしてまた、長期の平和は1730年代以降の重商主義政策を助長し、重商主義による支配領域間の「帝國的」営みを徹底させていったのである。その成果として、デンマークは18世紀後期に商業的「繁栄期」を迎え得たといえよう<sup>(2)</sup>。

フィンランドを支配下におくスウェーデンとともに、ノルウェーを支配下におくデンマークは18世紀後半に海運力を大幅に増強させ、国際商業上の主要なルートへの参

入と18世紀後期には商業大国と並ぶかなりの輸送シェアを誇った。スカンディナヴィア商船の活躍は、イギリスの海運力が低下するアメリカ独立戦争期以降とくに目立つようになるが、同じスカンディナヴィアでもデンマーク商業の構造はスウェーデンのそれとはかなり異なっていた。決定的な違いは、スウェーデンが鉄や船舶資材を大量に西欧諸国に輸出したのに対し、デンマークは国内に輸出むけの産品をほとんど持たなかった点である。ただし、デンマーク王国に属するノルウェーの場合、木材や魚などの輸出産品を有し、対外的な輸出を一手に担っていた。

18世紀後半のデンマークは一方で従来の重商主義政策を繰り返し、その一方でその限界からの脱却を試みていくのであるが、商業的成功は具体的にどのような方策をもって追求されたのであろうか。そうした問題意識に基づき本稿では、特異な地理的条件に立脚したデンマークの政治的、経済的転換の諸相が、重商主義政策の方向性のなかになどどのように投影されたかを明らかにすることを目的に、18世紀の中立政策と海上貿易の関係を分析してみたい。

## 1. 中立政策と貿易の保護

国際法が確立していない時代において、中立そのものの内容は不安定な国際情勢から制約を受けるとともに、緊迫した対立関係のなかで醸成されていったものといえる。それゆえ中立の実態は、国際戦争が頻発した17世紀から18世紀にかけて、諸国間の同盟や条約を通じて徐々に規定されていった<sup>3)</sup>。その際、中立の規定とは戦時における商業活動の規制を中心に検討されるのであり、商業の自由をいかに確保するか、すなわち戦時禁制品の扱いや取引地域の制限などについていかに合意するかが争点となる。そのため、中立による商業の自由は実に不確定であり、商業上の自由を主張するには海軍力をもって商船を保護する武装中立が必然的に要求された。

ロシア主導で北ヨーロッパに結成された武装中立同盟は、1780年というアメリカ独立戦争期の最中に結成され、その後の中立制度の基盤を築いたものとして国際的にも知られている。大国ロシアを中心とする同盟が必ずしもデンマークの中立に好条件をもたらしたわけではないが、同時期のデンマークによる武装中立政策は最も効力を発揮できたのである。しかし、それより以前の七年戦争期（1756～63年）の段階では、英仏の抗争の狭間においての中立は困難な外交問題として国際商業の伸展に立ちほだかった。まさにその時期にこそ、後述するようにデンマークがヨーロッパ周辺海域で商業活動の拡大を試みるのであり、中立による商業利益の追求が外交政策の優先課題となる時代を迎えていたのである。

中立国として商業的自由を積極的に主張することは18世紀以前から行われており、

それは英仏間の対立が激化していた1691年に、デンマークとスウェーデンによる武装中立同盟の結成へと発展した。イギリスとオランダがルイ14世のフランスに対して商業的封鎖を行ったため、中立国の海上貿易を軍事力によって保護することが宣言されたのである<sup>(4)</sup>。しかし、その後スペイン継承戦争を経てオーストリア継承戦争に至るまで、デンマークによる海上貿易の規模はいまだ限られており、貿易の保護にむけた本格的な中立外交は18世紀後半に重要性をもった。

デンマークが求めた中立の原則は、いわゆる「自由船自由貨」であり、参戦国領内への寄港、武器のような戦時需要品以外の自由な商品輸送、参戦国からの商品の輸送、さらに臨検行為などの拒否権を主張する内容であった<sup>(5)</sup>。しかしそのような原則は、主にイギリスの主張によって大幅な制約を受けざるを得なかった。実際、1756年から始まる七年戦争に際しては、デンマークはスウェーデンとの協定により中立原則を唱えたにもかかわらず、多数の商船が拿捕され、商業活動も大きく制限された<sup>(6)</sup>。

そうした一方で戦時禁制品に関しては、17世紀からの条約規定の積み重ねによって徐々に中立国の要求が認められていた。デンマークは、フランスと植民地物産の輸送などの商業取引をめぐる1742年に通商条約を結んだが、すでにその条約においては禁制品は軍事用の武器類と船舶資材に限られていた。すなわち「穀物、果物、油、ワイン、塩といった生活必需品に属する商品は戦時禁制品とはみなさない」ことが明示され、よってその他の商品同様に自由な輸送が保証されている<sup>(7)</sup>。その内容は、1663年にフランスと、1670年にイギリスと、1701年にオランダと交わされた通商条約の締結時に度々求められてきた中立原則でもあった。つまり、時代に応じて中立の原則は当事国同士の条約や協定において合意されてきたのであり、状況に応じて参戦国すべてに公平な内容である必要も当然なかったのである。よって、デンマークが外交上最も慎重に応じる必要があったイギリスとの関係は、中立原則の解釈における曖昧さにむしろ保全されていたともいえ、それゆえロシア中心の厳然たる武装中立同盟というかたちは、中立的立場の是非をも揺るがす危険性を一方ではらんでいたのである<sup>(8)</sup>。

1800年に再びロシアを中心に武装中立同盟が模索された際には、国際情勢においてイギリスが優位である状況下で、中立原則の主張は困難を極めた。同年、デンマークは商船護衛中の艦船をイギリス海軍に拿捕されたのであるが、翌年にはコペンハーゲン港沖で碇泊中のデンマーク艦隊がイギリスによって一方的に攻撃された。イギリスはデンマークを手がかりに武装中立同盟を解消させ、北方諸国の連合を阻止するだけでなく、イギリスに不利となる中立国の動向に対して軍事的圧力をかけたのである。

その後しばらくデンマークの中立的立場は維持され、商業活動も活発に行われてい

たが、1807年にイギリスは首都を攻撃してデンマークのあらゆる船舶を奪取し、それによってデンマークの武装中立の時代は終わりを告げた。同時に、重商主義時代が繁栄をもたらした海上貿易の可能性も失われていくのであった。

## 2. 特権貿易会社の設立にみる多様な商業圏

オランダにならって1616年に早くも東インド会社を設立して以来、デンマークは17、18世紀を通じて多種多様な特権貿易会社を設立しつづけていた。同期間、国王の特許により商業特権が正式に認可された貿易会社は、少なくとも表1にあるとおり17を数えた<sup>9)</sup>。表中の区分けは主な貿易ルートや商業圏ごとになっているが、商業圏ごとに、18世紀の貿易会社の設立状況を概観すると以下のとおりである。

表1 デンマークで設立された特権貿易会社

出典：Feldbæk, O., *Danske Handelskompagnier 1616-1843*, København, 1986 より作成。

①アジア	東インド会社	1616～1650年
	東インド会社	1670～1729年
	暫定アジア会社	1729～1732年
	アジア会社	1732～1843年
②ギニア湾・ 西インド	アフリカ会社（グリュックシュタット）	1656～1672年
	西インド・ギニア会社	1671～1754年
	ギニア会社	1765～1775年
	バルト海・ギニア貿易協会	1781～1786年
③北大西洋	アイスランド会社	1619～1662年
	ベルゲン・フィンマルク会社	1702～1715年
	グリーンランド会社	1721～1726年
	アイスランド会社	1733～1742年
	アイスランド会社	1743～1758年
④その他	総合貿易会社	1747～1774年
	アフリカ会社	1755～1768年
	西インド貿易協会	1778～1816年
	貿易・運河会社	1782～1788年

表1の①は東インドやアジア方面の商業圏についてであるが、18世紀に入ると貿易

会社名は「東インド会社」ではなく「アジア会社」に変わったことがわかる。セイロン島やインド東南部で開始された貿易は、1729年に二つ目の「東インド会社」が倒産した直後から再興が図られた。しかもその際、オランダが中国との貿易を開始したことに触発されたこともあり、1730年にデンマークは初めて中国の広州へ商船を送った。つまり暫定アジア会社はインド貿易の立て直しと本格的な中国貿易を準備するために設立されたものであり、その成果は新たなアジア会社の設立に結びついた。

株式の出資額も500リースダラーから250リースダラーに下げてより多くの出資者を募り、これまでになく大規模で安定した事業が計画された<sup>100</sup>。すでに1620年に獲得していたコロマンデル海岸沿いの居留地トランクェバルは貿易拠点として存続し、インド貿易の方はその植民地経営が会社に経費負担を強いていた。その一方で中国貿易は、広州の現地商人を介して中国物産を買い付ける片貿易であって、インド貿易のような経費負担がない分利潤も高くなった。1772年に定款が更新されるまでの40年間全体で、インド貿易と中国貿易の取引総額の割合は1対3であり、毎年中断することない貿易に成功した中国貿易は会社の独占権がその後も維持された<sup>101</sup>。インド貿易の方は72年から独占が解かれ、その後アメリカ独立戦争期に私的商人によるインド物産の取引総額が急増した。18世紀末に向けてこの貿易圏の私的商人は、オランダ領ジャワや、フランス領モーリシャスなどへと活動圏を拡大しており、多くが域内交易にも参入した。

表1の②は、東インドに少し遅れて活発になった西インドおよびアフリカ・ギニア湾方面の貿易会社である。王国領内にあってハンブルクの経済活動から大きな影響を受けていたホルシュタイン公爵領のグリュックシュタットの商人とともに、コペンハーゲン商人の間でもすでに1650年代からこの方面への関心は高まっていたが、最初に独占交易権を得たのはグリュックシュタットのアフリカ会社であった<sup>102</sup>。独占権を見返りに、会社はアフリカにおける要塞の維持を義務づけられたが、それは重い負担となって経営を圧迫し、1672年には解散することになった。それと入れ替わるように、コペンハーゲン商人のための西インド・ギニア会社はその前年に設立され、早くも翌年にはカリブ海上の小島セント・トーマス島 (St. Thomas) の植民地を獲得し、17世紀末には奴隷貿易も本格化した。1682年以降は会社の事業のもとで、私的な商船の航行やサトウキビ栽培の事業主らの活動も保証されたため、そうした私的な事業主らとの間には会社の統括に対する不満が高まることになった<sup>103</sup>。その一方、アジア会社が新たに設立され、重商主義政策の強化が進むなか、1733年には西インド・ギニア会社の定款も更新された。同年すでにフランスからサトウキビ栽培の拡大に適したサント・クロワ島 (セント・クロイクス島 St. Croix) が購入されており、政府は会社に砂糖の輸入だけでなく精製業の独占権をも保証し、砂糖精製業でもって経営難を乗り切る

ことが期待された<sup>19)</sup>。しかし、本国における砂糖産業の自由化の流れが決定的となる時代を迎え、経費負担の大きいいわゆる三角貿易全体を抱えた貿易会社の形態は1754年には解消されてしまう。それ以降植民地経営などは政府が引き継ぎ、西インド、ギニア湾方面の貿易は国内のすべての商人に開放された。その結果、アジア方面の貿易とは違い、西インド方面の取引量や貿易全体の取引総額を算定することは不可能である。ただし、西インド産の植民地物産の輸送において、アメリカ独立戦争期以来、デンマークは飛躍的な成長をみせており、戦時期の中立政策はデンマークの国際商業に莫大な利益をもたらすことに成功したのであった<sup>20)</sup>。

独占貿易が開放された後も、1765年と1781年にギニア貿易、すなわち奴隷貿易の独占権を認められた会社が設立されているが、そのことは要塞の維持と奴隷獲得にかかる経費が政府にも負担であったことを裏付けていると言えよう。

表1の③は、デンマーク王国の支配領域にあったアイスランド、フェロー諸島、ノルウェー最北部のフィンマルク、さらにはグリーンランドを主な交易地とする北大西洋商業圏である。古来より関係が深く、デンマーク王国にとって重要な意味をもつこの商業圏については、次節でより詳しく取り上げることにする。

最後に、表1の④の「その他」に属する会社であるが、①から③のいずれかの商業圏での活動におさまらないなどの理由で区別されている。

まず、総合貿易会社は北大西洋貿易をはじめ新たに開始された地中海貿易の振興をも目指して設立された。そしてその最大の目的は、首都コペンハーゲンをバルト海と西欧諸国の中継地としてあらゆる商品の取引拠点にすることであった<sup>21)</sup>。また、アフリカ会社は三角貿易の一辺を成すギニア湾ではなく、モロッコを相手とする「北緯36度から22度に及ぶアフリカ沿岸」での商業活動のために設立された。さらに西インド貿易協会は、②のような商業圏における独占貿易を認められていたわけではなく、西インドでの貿易を中心に広くヨーロッパ内外での取引を目指して設立された<sup>22)</sup>。しかし、1778年のアメリカ独立戦争勃発を受けてすぐさま設立された当会社は、結果として好況にわく西インド貿易でとくにコーヒー取引に専念することになった<sup>23)</sup>。コペンハーゲンはその当時、バルト海方面に向けられたコーヒーの集積地として他を圧倒していたのである<sup>24)</sup>。

また、貿易・運河会社は、ユトランド南部のアイザー運河開通を前に、運河を利用してバルト海の東西を結ぶ交易を奨励し、同時に国内産業の振興と多方にわたる商業活動の発展に寄与することを目的として設立された<sup>25)</sup>。西インド貿易会社と同じく、戦時景気を享受するために政府首脳陣の強力な支援を受けて設立されたにもかかわらず、経営は難航し、終戦直後の1784年には株式は返却され、完全に政府資金で経営が

引き継がれた<sup>20)</sup>。

表1の②に属するバルト海・ギニア貿易協会もまた、アメリカ独立戦争期に急遽設立され、すぐに経営難に陥った会社であった。定款においては、バルト海貿易の中継取引地としての機能を高めるため、同時に西インド方面の奴隷貿易を促進させるため、奴隷貿易の独占権をはじめ、多くの商業特権が認められていた。バルト海貿易においては、とくに首都における穀物の集積力を高めることが優先され、それによって北大西洋圏の貿易も振興することが期待された<sup>21)</sup>。このことから、北大西洋貿易の安定に向けた政府の政策努力がこの時期なお大きかったことが明らかである。

以上にみたとおり、特権貿易会社の設立を把握することによって、18世紀中デンマークがいかに商業的發展を模索したかが明らかになる。18世紀を通じて、デンマークはわずかな植民地を含む支配領域を積極的な海上貿易でもって結びつけ、しかも自国が位置するバルト海や地中海に至るヨーロッパ近海にさらなる交易ルートの確立を求めていたのである。デンマークの重商主義政策は、まさしく世界のあらゆる海上貿易圏への進出を可能にしていたのであった。しかも、各方面でそれぞれ確立された商業ルートを懸命に維持し、常に成長の機会をうかがっていたのである。

### 3. ヨーロッパ近海での商業活動

デンマークの商業的繁栄の鍵は、中立国としての海運業と特に植民地物産を扱う中継貿易に見いだされた。アメリカ独立戦争以降のデンマークによる植民地物産の輸送量は、戦時期に劇的に増加し、戦争がない平時期になるとその勢いは大幅に落ちるものの、18世紀中期以前には経験しなかった高水準を保ち得た<sup>22)</sup>。それゆえ、植民地物産の流通、すなわちアジア、アメリカ、アフリカを往来する遠隔地貿易については、関心も高く、個別の分野ごとに多岐にわたる研究成果が出されている。しかし、デンマーク政府が誘導しようとした商業政策は、決してどれか一つの商業圏、商業分野の成長に焦点を絞ることはなかった。そのことは、以下でみるように、伝統的な商業圏である北大西洋圏の商業政策や、全く新しい商業圏となる地中海への進出に着目すると非常に明白となる。

前節で触れたように、従来より重要な交易地と認識されていたのが北大西洋上の支配領であった。アイスランドは17世紀初頭まではハンザの商業支配下にあったが、交易権を確保して1619年にアイスランド会社を設立して以降、デンマーク政府は交易の定期的継続と安定に努めた。王国の領有権を保全するという政治目的のためにも、またスカンディナヴィア北部においてはスウェーデンやロシアの進出を牽制するうえでも、北大西洋圏での実質的な商業支配が重要な意味をもっていた。

18世紀中には二度アイスランド会社が交易権を独占するが、世紀中葉にむけてその経営は悪化し、会社が倒産すると政府が交易権を引き継いだ。本国からは穀物が主に輸出されたが、その取引価格は相場の変動に関係なく定額に設定されていたこともあり、穀物価格の騰貴は経営状態を悪化させていた<sup>24)</sup>。その後、1763年からは表1の④にある総合貿易会社が20年間の契約で独占貿易権を引き継ぐが、同様の経営難に陥り10年後には再び政府が交易権を引き継いだ<sup>25)</sup>。

また新たな交易地として1721年からは伝道活動の一環でグリーンランドを植民地化し、オランダやイギリスに倣って近海での捕鯨漁に本格的に参入した。同年、ベルゲンの商人を中心にグリーンランド会社が設立されたが、大した成果も見ずにすぐに事業は行き詰まる。その後、独占交易権は事業に熱心な私商人を経て総合貿易会社に移るが、1775年以降は完全に政府のものとなった。

1775年の時点でデンマーク政府は、北大西洋圏の交易事業に準備されていた輸送船や武装艦船、およびその設備や要員を接收することとなった。そのことは、政府の直接統制下にある商船隊の輸送量を増大させ、海上貿易の成長によって国家としての経済力を増進させる目的とも合致すると判断された結果であった<sup>26)</sup>。以前から、ヨーロッパの国際商業が新たな植民地獲得とともにさらに拡大していく傾向を受けて、デンマークの商船隊の増強が急速に進められていた。その結果、1777年からの10年間では商船の総規模は倍増し<sup>27)</sup>、1786年はいわゆる平時期であるが、その年ノルウェーなどを含む王国全体の商船隊の規模は、イギリス、フランス、オランダに次いでヨーロッパ内で第4位であったと考えられ、オランダの規模とも大差はなかった<sup>28)</sup>。

1733年と43年に設立された2つのアイスランド会社については、その定款において原則的に首都コペンハーゲンの商人と商船のみが交易主体に規定されていた。しかし、63年に更新された定款では王国に属するスレースヴィ公爵領の商船からも参入が認可されるに至り、すでに18世紀半ばには公爵領の商船の方が多数を占めていた<sup>29)</sup>。もともとデンマーク本国で優位にたつコペンハーゲン商人も、王国に属するその他の商業都市の商人とある意味競合する立場にあった。つまり、木材や漁獲類を輸出商品としてもつノルウェー商人、バルト海貿易にも精通するスレースヴィ、ホルシュタイン公爵領の商人らの商船隊の規模も、18世紀を通じて増大していた。1780年代後期の段階で、デンマーク本国の商船隊が全体の3分の1を占め、ノルウェー商船隊はそれを少し上回り、残りの3分の1弱は公爵領の商船隊という構成であった<sup>30)</sup>。よって、上述したような北大西洋貿易のための商船や船員の政府による接收も、デンマーク政府が推進してきた首都コペンハーゲンの発展を支援するものと考えれば理解が容易になる。

いずれにせよ、北大西洋圏の商業活動は注目されるほどの利益を上げなかったにも



かかわらず、常にある程度の規模を保ち得たことにより、商船隊および船員の確保という観点からも重要な役割を担っていたといえる。その重要性は、たとえば通常なら北大西洋貿易に従事すべき船舶が、戦時期に地中海方面の航行に使用されるといった例<sup>80</sup>に、明らかに反映されているのである。

ここでいう地中海の商業圏は、フィニステレ岬以南のポルトガルおよびスペインの諸港を含む地中海沿岸都市を交易地とし、1746年にアルジェと通商条約が成立して初めて、デンマーク商船にも航行の自由が保証されることになった。アルジェとの条約に引き続き1748年にはナポリ、51年にはチュニス、52年にはトリポリ、53年にはモロッコとそれぞれ同様な通商条約を結んだ。それまで、フィニステレ岬沖合からアメリカやアフリカ方面および地中海方面に向かう船舶は、度々アルジェの私掠行為の危険にさらされたが、1747年以降は申請した船舶に「アルジェ航行許可証」が発行され、安全な航行が保証されることになった。さらに1756年には、国際関係にけおる極めて外交的な事情からオスマン帝国政府とも協定を結ぶことに成功し、一時はレヴァント貿易にまで関心が高まった<sup>82</sup>。

1747年の総合貿易会社設立の背景にはそのような政治的経緯があったのであり、貿易会社自体による地中海貿易はあまり成果を残さなかったが、地中海域内の輸送に従事したデンマーク商船はアメリカ独立戦争期以降急激に増加した。地中海を目的とする船舶に発行されたアルジェ航行許可証の数は、すでに七年戦争期に年間200を超えることがあったが、70年代末以降は毎年200を超え、90年代半ばのピーク時には年間700以上に急増した。それら多くのデンマーク船にとって、当初から交易拠点となったのはリスボンとイタリア西岸のリヴォルノであり、18世紀末にかけてはバルセロナやマラガといったスペインの港も同じく重要になった<sup>83</sup>。

輸出商品を持たない多くのデンマーク商船が行った地中海貿易のパターンは以下の通りである。まずリーガやダンツィヒなどのバルト海東部で穀物や船舶資材を調達し、リスボンで荷を降ろす。続けてほとんどの商船が、残りの商品や新たな商品を積んで地中海を東へと向かう。そして、スペインからイタリアまでの諸港をあちこちと結ぶ域内貿易に従事しながら一冬を過ごし、北ヨーロッパで求められる地中海物産をジェノヴァなどで仕入れて帰航の途に就く<sup>84</sup>。それはまさしく、デンマークを中心に東のバルト海地域と西の西南欧市場を結ぶ交易の形態であり、前節で触れた総合貿易会社、貿易・運河会社、バルト海・ギニア貿易協会らの設立時にデンマーク政府が目指した政策目標であった。

## おわりに

デンマークの重商主義政策は、アジア貿易や西インド貿易が再興されていった1730年代の半ば以降本格化した。1735年に3つ目となる商務省が設置され、保護関税が強化された。翌36年には初の発券銀行が創立され、商工業者への融資が促進されることになった。そうした基盤整備とともに迎えたオーストリア継承戦争と七年戦争の国際情勢が、デンマークの商業力を刺激し、デンマークは海上貿易発展の可能性を見いだしたのである。18世紀中葉に訪れたその可能性を最大限有効にするため、中立の維持は必然となり、自国の各領域を結ぶ交易ネットワークの保全と強化に努めることがそれまでになく重要となった。

18世紀にデンマークが展開しえた独自の帝國的商業ネットワークの存在は、激化する国際商業の争奪戦のなかで意外なほど安定したものであったといえよう。その安定とさらなる発展のために、デンマーク政府は度々特権貿易会社という重商主義的装置を利用することになった。そうした政策は、自由主義経済への移行期を前に一面停滞した感を与えるが、デンマーク海上貿易がいかに機動力に富み、積極的かつ柔軟に国際情勢の変動を乗り切ろうとしたかを見ると、その政策の意義があらためて理解されるのではないだろうか。

## 〈註〉

- (1) Bregnsbo M. og K.V. Jensen, *Det danske imperium - storhed og fald*, Viborg, 2004, s.230. この文献は、デンマーク連合王国を帝国概念でとらえ、その構造と機能の実態を総括している。重商主義政策のもとでは、帝国の各地域がそれぞれに見合った経済活動をもって帝国全体の経済発展に貢献すべきだと考えられていたと述べている。
- (2) デンマークの商業的発展については、拙稿、「一八世紀デンマーク商業史における『繁栄期』について」『人文論究』第48巻第1号、1998年を参照。
- (3) 石本泰雄『中立制度の史的研究』有斐閣、1958年、87頁。
- (4) Feldbæk, O.(1983), "Eighteenth-Century Danish Neutrality: Its Diplomacy, Economics and Law", *Scandinavian Journal of History*, vol.8, 1983, p.12.
- (5) Gøbel, E.(1997), "The Voyage of the Bornholm: Danish Convoy Service in the Caribbean, 1780-1781", Starkey, D.J. and other (edt.), *Pirates and privateers*, UK, 1997, p.246.
- (6) Tuxen, O., "Principles and Priorities. The Danish View of Neutrality during the Colonial War of 1755-63", *Scandinavian Journal of History*, vol.13, 1988, p.216.

七年戦争の期間に拿捕されたデンマーク船は、イギリスによるものが137隻、フランスによるものが43隻を数えた。

- (7) Schou, J.H., *Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og Aabne Breve* 3 D, Kbh., 1795, s.514.
- (8) Feldbæk (1983), *op.cit.*, p.16.
- (9) 特権貿易会社の定款や規約の史料を刊行したフェルベックの文献をもとに、表1を作成した。Feldbæk, O.(1986), *Danske Handelskompagnier 1616-1843, Oktrojer og interne Ledelsesregler*, Kbh.,1986
- (10) 定款の内容はすべて、註(9)の刊行史料に依拠している。Feldbæk (1986), *Ibid.*, s.64-65, s.106-107.
- (11) 中国および東インドの貿易の具体的な内容についてはフェルベックの別の文献を参照。Feldbæk, O.(1990), “Den danske Asienhandel 1616-1807. Verdi og volume.”, *Historisk Tidsskrift (Danmark)*, Bd.90, 1990, s.126-130.
- (12) Feldbæk (1986), *op. cit.*, s.354-355.
- (13) Gøbel, E.(1980), “Danske oversøiske handelskompagnier i 17. og 18. århundrede”, *Fortid og Nutid*, bd.28, 1980, s.554.
- (14) Feldbæk (1986), *op. cit.*, s.412.
- (15) 拙稿、「デンマーク王国の海上貿易ー遅れてきた重商主義国家」、深沢克己編著『国際商業』ミネルヴァ書房、2002年、第11章参照。
- (16) Feldbæk (1986), *op. cit.*, s.693.
- (17) Feldbæk (1986), *op. cit.*, s.727
- (18) Gøbel (1980), *op. cit.*, s.564.
- (19) Johansen, H.C.(1983), “Østersøområdets forsyning med amerikanske varer i det 18. århundrede” i O.Feldbæk og N.Thomsen (red.), *Festskrift til Kristof Glamann*, Odense, 1983.
- (20) Feldbæk (1986), *op. cit.*, s.740-741.
- (21) Gøbel(1980), *op. cit.*, s.566.
- (22) Klem, K.,“Det kgl. oktr. Østersøiske-Guineiske Handelsselskab”, *Handels- og Søfartsmuseets Årbog*, bd.29, 1970, s.15-16.
- (23) Johansen, H.C.(1983), “Den danske skibsfart i sidste halvdel af det 18. århundrede”, *Erhvervshistorik Årbog*, vol. 26, 1975, s.62-85.
- (24) Feldbæk (1986), *op. cit.*, s.559.
- (25) Feldbæk (1986), *op. cit.*, s.616-617.

- (26) Feldbæk, O. (1997), *Dansk Søfarts Historie 3*, København, 1997, s.74.
- (27) Johansen, H.C.(1997), “Danish Sailors, 1570-1870”, *Research in Maritime History*, no.13, 1997, p.236.
- (28) Johansen, H.C.(1992), “Scandinavian shipping in the late eighteenth century in a European perspective”, *Economic History Review*, XLV, 3, 1992, p.482.
- (29) Feldbæk (1997), *op. cit.*, s.29.
- (30) Johansen (1992), *op. cit.*, p.485.
- (31) Feldbæk (1997), *op. cit.*, s.34.
- (32) Andersen, D.H.,“Denmark’s treaty with the Sublime Porte in 1756”, *Scandinavian Journal of History*, vol.17, 1992, pp.165-166
- (33) Andersen, D.H., “Det danske flag i Livorno, handel og skibsfart 1747-1807”, Jeppesen H. og flere (red.), *Søfart Politik Identitet*, Viborg, 1996, s.211.
- (34) Johansen, H. C., “Danish Shipping Services as a Link Between the Mediterranean and the Baltic 1750-1850”, Fischer, L.R. and H. W. Nordvik (eds.), *Shipping and Trade 1750-1950*, Pontefract, 1990, p.18, 22. この論文の著者ヨハンセンおよび註33の著者アナセンは、デンマークによる地中海貿易の成功は、中立国という立場よりもむしろ他国より低い輸送コストによって導かれたと分析する。