

研究ノート

「商業革命」期における
ヴェネツィアの経済的消長について

藤田重行

まえがき

ここにおける課題は、「商業革命」期、とりわけ16・17世紀のヴェネツィアの経済的消長に関する素描を試みることである。

中世後期においていかなる東方の物産の輸入をほぼ独占して繁栄を誇ったヴェネツィアは、(旧説においては、15世紀末期における地理上の2次発見を契機として、その地位を失ったといわれていた。例えば、W. カニンガムは、「……ポルトガル人を東方から駆逐するために、アラブの勢力を利用するヴェネツィア人の怒れる努力にもなかわらず、かれら(ポルトガル人—筆者)はかれらの足場を維持した。アフリカの金とインドの香料が以前よりも大量に獲得された。そして、東方とのレヴァント貿易は破壊された。王はフィレツツェの船に若干のばあがかれらとどもに行くことを許可したけれども、その貿易の大部分は王の船で行なわれた。しかしかれは、その全体の貿易がリスボンを通るべきこと、そしてヨーロッパにおけるインドの香料の独占権をかれの手中にするべきことを、慎重に計画したのである。……」と述べ、「1503年には胡椒はポルトガルの船でイギリスに齎された。そして、われわれはもはやヴェネツィアの供給に依存することがなくなった」というヘイドのこたばを引用している。しかも第2次世界大戦前にすでに、F. C. レインの16世紀におけるヴェネツィアの海上運輸と香料貿易の復活に関する二つの論文によって、旧説の誤りがある程度指摘されたのであるが、それが容易に通説化されなかつたというのが、実情である。その理由はおそらく1498年のヴァスコ・ダ・ガマによるインド航路の発見が世界史上あまりにも画期的なる功業であったという印象の影に隠されたためであろう。それはとにかく、その後1950年代末から1960年代のイタリアにおける研究の進歩によって、16・17世紀のヴェネツィアの繁栄の復活は無視し難いものであることが知られるに至った。

ところで、「商業革命」期において終局的にその覇を握るものは、周知のごとく、西

の工業国、とりわけイギリスであり、「商業革命」そのものは、イギリスにおける主軸となる生産的基礎が重商主義時代の毛織物工業から綿工業へ移行するとき、すなわち、東西におけるいわゆる植民地戦争においてイギリスの勝利を決定づけた1763年のパリ条約後の産業革命初期に終わるとされているのであるが、このイギリスの発展過程において、つねに最も重要な輸出商品であった毛織物の主たる市場は、18世紀前期に至るまで、ヨーロッパとレヴァント地方にあり、レヴァント・カンパニの前身であるヴェネツィア・カンパニとトルゴ・カンパニの創立の目的がヴェネツィア人からイギリスとレヴァント地方の間の貿易を奪い取ることにあったといわれていることによっても知られるごとく、当面の時期のイギリスの地中海貿易発展の前途には、ヴェネツィアが立ちほだかっていたのである。

ここにおいては、以上のことを念頭におきつつ「商業革命」期のヴェネツィアの経済的消長の跡をみようとするものである。

- (1) William Cunningham, *The Growth of English Industry and Commerce during the early and middle Ages*, 1968, reprinted by A. M. Kelley. p. 478.
- (2) *Ibid.*, p. 478 n. 1.
- (3) Frederic C. Lane, *Venetian Shipping during the Commercial Revolution*, *American Historical Review*, Vol. XXVIII, 1933. *The Mediterranean Spice Trade: Further Evidence of its Revival in the Sixteenth Century*, *American H. R.* Vol. XLV, 1940. これらはいずれもその後 *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, edited with an introduction by Brian Pullan, 1968. *Debates in Economic History*. に収録されている。ここにおいては、ページ数をこれに拠ることとする。
- (4) 前掲の *Crisis and Change in the Venetian Economy*. に収録されている各論文。
- (5) *The Growth of English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, edited with an Introduction by W. E. Minchinton, 1969. *Debates in Economic History*. p. 18.
- (6) Percival Griffiths, *A Licence to Trade. The History of English Chartered Companies*, 1974, Ernest Benn, p. 42.

1. 海運業の消長

上述のF. C. レインによれば、旧説において、1498年のヴァスコ・ダ・ガマ Vasco da Gama によるアフリカ南端の希望峰を廻るインド航路の発見に伴って、直ちにヴェネツィアの東方との香料貿易の独占的地位が奪い取られたかのごとくに考えられていたのは、まずもってヴェネツィア⁽¹⁾の海運業において使用されていた狭長なるガリイ船 galley と丸型船 round ship の二つの型の船舶の存在と時代によるそれらの機能の変化が認識されていなかったためであるというのである。その説明はほぼ次のごとくである。

丸型船は舷側が高く幅が広くて、全く帆によって航行する船であり、安定と重量のある嵩張る積荷のために建造され、これに対して、ガリイ船は舷側が低く幅が狭くて、帆のみならず橈を装備する船であり、速力と戦闘用に建造されたのである。⁽²⁾その逆のばあいもなくはないが、元来これらの船舶の機能が上述のそれぞれの船型から商業と戦闘とに分れていたことが明らかである。

しかし15世紀には、香料およびその他の高価なる軽量の商品の運搬に商船用のガリイ船が用いられ、とくにレヴァントからヴェネツィアへの香料の輸送の独占権を法律によって与えられていた。その後西地中海の北岸と南岸、イベリア半島および西ヨーロッパ諸国の諸港へ進出したヴェネツィアの船隊も、同様の船より成るものであった。これらの商船用ガリイ船はとくに大型ではなく、積荷140トンないし250トン運びうるものであり、これらのガリイ船より成る船隊にはそれぞれ共和国の武装した海員200名以上が乗り込んで守備したのである。⁽³⁾

ところで、当時のヴェネツィアの商船を全体としてみれば、その多くは丸型船であり、黄金時代といわれるほぼ1420年から1450年の間には、ヴェネツィアは100トン積みかそれ以上のかような船300隻を有し、その大部分はアドリア海における漁船か穀物、油、木材および石材のごとき廉価なる重量のある荷を運び、通常長距離の貿易に使用されなかった。しかし、これらのうちの30隻ないし35隻は200トン積みかそれ以上の大型船であり、アドリア海を越えて、東地中海のシリア、クリミア地方のみならずジブラルタル海峡を通してイギリスまで達する長距離の航海に用いられ、装備と構造とがそれより小型の丸型船と異なっていた。これらの大型の丸型船の航路は既述の商船用ガリイ船とはほぼ同じであるが、積荷が異なり、主としてシリアから綿と明礬、クレタからイギリスへのぶどう酒、黒海から奴隷と食料、地中海諸港間の穀物、油および塩の運送に従っていたのである。⁽⁴⁾

当時のヴェネツィア海運業を全体としてみると、高価なる商品を商船用ガリイ船が運搬していたとはいえ、量的には丸型船が主力をなしており、このことはレインによる両型の船舶の積荷量の簡単なる比較によっても容易に知られるところである。すなわち、かれの計算によれば、当時の大型の丸型船35隻の積荷がほぼ15,000トンであったのに対して、商船用ガリイ船20隻のそれは約4,500トンにすぎなかったといわれる。⁽⁵⁾しかし、それらの船が運搬した積荷の価値からみれば、商船用ガリイ船の重要性は丸型船のそれに決して劣るものではなく、15世紀におけるヴェネツィアの繁栄の維持の基礎となるものであった。15世紀後半には、この商船用ガリイ船が多く用いられていたのであるが、他方、丸型船の船隊の規模が半減され、海運業全体としては、この半世紀は衰退期であったといわれる。⁽⁶⁾レインによれば、1499年までの数年は造船業の一時的復興の時期であったが、1488年と1502年とが長期の不況の底を示す二つの年であり、アドリア海を越えて貿易するのに使用されたヴェネツィアの船舶の数が、15世紀中葉に比して半減し、小型船の喪失も甚だしかったことを推定している。⁽⁷⁾

意を以て、1502年は不況の底を示す一つの年であるとともに、次節において述べるように、造船業における一つの転機の年であり、共和国政府が船主たちの不満の訴えに応えた救済の施策によって、丸型船の建造と海運業の回復著しく、確かに1502年から1507年までの間にガマによるインド航路の発見の影響が甚だしかったが、ヴェネツィアの海運業を圧迫していたスペインおよびポルトガルの船舶が地中海を去って大洋航海へ乗り出したために、地中海における海運の多くが再びヴェネツィア人の手に帰し、かえって船舶が不足する状態が続いた。その間に建造された船舶は専ら丸型船であり、その装備の改善と大型化とともに、16世紀初期の東方貿易の衰退によって減少した高価なる商船用ガリイ船に代わって、香料貿易にも用いられるようになり、その結果、1514年にかつて商船用ガリイ船に与えられた香料輸送の独占権が廃止されるに至った。⁽⁸⁾

かくてインド航路の発見の影響を多く受けたのは、商船用ガリイ船による香料貿易であり、地中海における丸型船による穀物や塩の輸送。さらに、その香料貿易によって、逆に丸型船による海運が拡大し、そのために、16世紀中葉にはその数が同世紀初期に比較して倍化していたことが想定されている。そして、1540年から1570年までの間には、ヴェネツィアの海運業の不況のいかなる証拠も見出だされないといわれる。しかし、すでに1530年代からフランスが直接レヴァント地方との貿易を始め、1570年代にイギリスとオランダが地中海に進出し、結局ヴェネツィアの海運は、これら両国のすべれた船舶と訓練された海員の活動の前に、しだいにその地歩を失い、その貿易商人たちも専らこれら両国の能率的なる海運サービスに依存するに至った。⁽⁹⁾ それ故に、16世紀末期にヴェネツィアに残された海運は、アドリア海における小型船による輸送に限られることとなったのである。⁽¹⁰⁾

このヴェネツィアの海運業の崩壊は、オスマン・トルコとの戦争、キプロス島の喪失および多数の人口を奪った疫病の流行とともに、1570年から1577年までの間に起り、それからの回復が容易でなかつた理由を、レインは専ら造船業の不安定なる基礎に求めているのであるが、⁽¹¹⁾ この見解は、ヴェネツィアの1584年以後の経済的復興＝海外貿易の回復に伴って、貿易商人たちがイギリスやオランダの海運サービスに依存するに至った理由を、充分説明しえていたとはいえないが、これに対して、ポルメロ・セルスは、オスマン駐在の一役人の1596年における報告の「遠隔の国々からの外国人がすべての船舶の主人となった。イギリス人はとくに西方の航海からヴェネツィアを駆逐した後に、レヴァント水域への航海すなわちわれわれ自身の領土の諸島および諸港へ航行して、積荷を改裝して、この都市(ヴェネツィア)内におけるオスマン行の商品を積み込む許可をええていた」という記述を引用して、その重要な理由を、イギリスやオランダの船舶が、「いっそう速く、いっそう安全」であったこと、すなわちこれら両国の船舶が武装および航海においていっそう適してあり、海員がいっそう有能かつ能率的であったことに求めている。⁽¹²⁾ また、C.M. チッポルラは17世紀の事態に関するイギリスの一旅行者の次ぎのごとき観察を引用して、その説明に代えている。⁽¹³⁾

なお、遅くとも15世紀には、ヴェネツィアの船が、イタリアの船とともに、地中海へ航海するために、ヴェネツィアから出帆し、そして、イタリアの船が一度帰航するまでに、二度ヴェネツィアへ帰航するのを見た。これには二つの理由が考えられる。その一つは、イタリア人は、航海がいかにも長く続くことも、海員たちに日給を支払い、その口金が極く小さい嵐でもかれらを港に入らしめ、僅かの風ののみがかれらを出帆させることができたのである。しかるに、イギリス人は航海単位で給食を支けられる。至極で海上で嵐によって、たたくたに疲れさせられ、それでもかれらに好都合ないかなる風でも最初の風で出帆する用意があった。理由の他の一つは、イギリス人の船が航海には重くて厄介になるほど大きく、船長と海員たちがあまり熟練しておらず、大胆ではなかった⁽¹⁴⁾というのである。要するに、ヴェネツィアの超大型の丸型船のごとき船舶がもはや無用の長物視されていたのである。

（1） Lane, *Venetian Shipping*, p. 22. の脚注、(2) Ibid., p. 22, p. 23. (3) Ibid., p. 23, p. 24. (4) Ibid., pp. 24-26. (5) Ibid., p. 26. (6) Ibid., p. 27. (7) Ibid., p. 30, p. 31. (8) Ibid., pp. 31-34. (9) Ibid., p. 32. (10) Domenico Sella, *Crisis and Transformation in Venetian Trade, Crisis and Change*, pp. 90-92. (11) Lane, *Ibid.*, p. 38. (12), (13) Sella, *Ibid.*, p. 93. (14) Carlo M. Cipolla, *The Economic Decline of Italy. Crisis and Change*, p. 114. 本論文は最近出版された Cipolla, *The Economic Decline of Empires*, 1970年にも収録されている。

2. 造船業の消長

元来造船業はヴェネツィアの発展の基礎であり、はじめに多くの漁船をつくり、次いで、貿易のための商船を建造した。13・14世紀にはイタリア本土の対岸地方に森林が繁茂し、船材に恵まれていた⁽¹⁾。15世紀中葉の全盛期には本土に広がるその領土は、本土の北部の大半を占め、東に伸びてアドリア海東岸沿いのダルマチア地方をも、その支配下においていた。そのころにほぼと海岸地方の森林は荒伐されて、近隣においては船材を入手し難い状況にあったのである。

ところで、前節において述べた二つの型の船舶は、船主と造船所とを異にしていて、丸型船は共和国政府が造船廠において建造し、丸型船は民間人が個人の造船所において建造するものであつ

た。その他、小舟やはしけの類は個々の船大工がつくっていた。共和国政府が稀れに丸型船を必要とすることがあり、そのときには、政府は個人の造船所に依頼したのである。⁽²⁾

レインによれば、ヴェネツィアは15世紀前期から同中葉の繁栄を過ぎた1463年から1488年までの時期は、海運業の衰退期であるとともに、造船業の衰退期でもあり、1487年のころには全くの行き詰まり状態にあったといわれる。⁽³⁾この時期には、バルカン半島の東半部をすでに占めていたオスマン・トルコの勢力がさらに西に伸びてボスニアやアルバニアを併せて、アドリア海の東岸にまで達したときであり、また、近隣諸国の競争によっても、この不振をいっそう深刻にしたものごとくである。

船材の欠乏の影響を最も早く受けたものは、需要がたえずある小伝馬船や小舟の建造であり、船大工がイタリア本土のヴェネツィア領の内陸に入り込んで木材を求めてつくり、これをヴェネツィアへ運んで売却したのである。他方、ヴェネツィア領のイストリア地方においてマラニ marani と称する特殊の型の船が数多く建造されて、ヴェネツィア本国の造船業を甚だしく圧迫した。そこで、その保護のために、イストリア地方における60トン積み以上の大型船の建造を禁止した。⁽⁴⁾このころ尚ヴェネツィアの造船業の手強い競争者として、アドリア海対岸のヴェネツィア領のダルマティア地方において船舶を建造する、その南に隣接するラグーサ共和国の人たちが存在した。ダルマティア地方は元来森林が繁茂し、ヴェネツィア建国の当初には、ここから盛んに木材を伐り出して船材としてトルコに輸出していた。そして15世紀には、ラグーサ共和国の商人が、ここに尚残る森林から木材を伐り出し、これにヴェネツィア人から供給された鉄材を使用して船舶を建造し、ヴェネツィア人の海員を雇って、海運業に乗り出した。その後それが急速に発展して、地中海の海運業において指導的地位を占める勢を示した。そこで、ヴェネツィアの元老院は、対抗措置として、ヴェネツィア共和国の諸港を訪れるラグーサ共和国の船舶に、碇泊料100ドゥカートを課することとした。それから間もなく穀物を運送する船舶については、これを免じた。しかし、かかる措置をもってしても、当時のヴェネツィアの造船業は回復し難い状態にあった。そこで、ヴェネツィア人は一歩進んでラグーサ共和国の船舶を購入するか、かれら自身がダルマティア地方において船舶を建造することとした。これに対して、ラグーサ共和国の海運業を志すものは、ダルマティア地方のヴェネツィア都市において市民権を獲得し、必要なる船舶の建造を続けたのである。ヴェネツィアの元老院は、1487年から1490年の間に厳しくこれを禁じ、さらに、この地方における30トン積み以上のいかなる船の建造をも禁止する措置をとった。しかし、この厳しい規制に対してこの地方の住民が反対したために、かれらがアドリア海における航海に必要とする船舶の建造を認める代わりに、ヴェネツィア資本並びにラグーサ共和国の人といかなる関係をもつことも厳禁したのである。⁽⁵⁾以上の経緯から明らかなるごとく、これをもってラグーサ共和国の競争がなくなったのではなく、ダルマティア地方における大型船の建造がしばらく行なわれなくなったということである。

長距離の航海用の大型船については、当時ヴェネツィアは、これに対抗するジェノアのみならずポルトガル、バスク地方およびイギリスの船舶の競争にさらされていた。600トン積みないし700トン積みの当時としては超大型船は、商船としてのみならず共和国の海軍の補助船あるいは補給船として役立ち、オットマン・トルコの海軍の拡大に直面して、ますますその建造の必要性が高まっていた。しかし、ヴェネツィアの民間のものたちは、当時海運業の不振のために、かかる大型船を容易に建造しようとはしなかった。そこで、共和国の政府が、1475年から1488年までの間に600トン積みから2,400トン積みにも及ぶ超大型船4隻を建造し、続いて1488年から1498年までの間に、6隻を注文し、そのうち少なくとも5隻が建造され、それらの大部分が1,200トン積みの超大型船であったことが想定されている。⁽⁶⁾これらの船舶は政府所有の船であり、いずれも共和国の海軍を補強するためにつくられたのであるから、これによって、ヴェネツィアの家運業の回復を期待することはできなかった。海運業の回復がない限り、造船業の回復も期待し難いというのが、当時の実情である。それでも、1488年以後クレタ島からイギリスへぶどう酒を輸送する業務を再びヴェネツィアの商人の手に収める努力がなされ、それとともに、個人所有の大型船の数がしだいに増加したものとごくとく、1499年の船舶のリストによると、240トン積みかそれ以上の大型船が25隻にまで回復していたことが示唆されている。しかし、その後1502年に至るまでのオスマン・トルコとの戦争のために、このかれらの努力は挫折したものとごくとく、同様の規模の大型船の数が15隻に減じていることが知られているのである。⁽⁷⁾

ところで、1502年は上述のごとき長年に亙る不振の状態を続けていたヴェネツィアの造船業にとって、一つの転機をなしたものとごくとくである。すなわち同年船主たちが、低い運送費、国家による重い課税、クレタ島の喪失に伴う外国人に開放された貿易の自由、地中海諸港間の塩と穀物の運送に対する規制、バスク人、ポルトガル人およびスペイン人の競争について不満を述べたのに対して、共和国政府は救済する可能なる措置として課税の軽減、運送費の即時払いの実施、造船に対する奨励金の供与等の策をとったのである。その結果、1502年から1507年までの間に、造船業の復興著しく、多数の大型船が建造されたために、国家に多大の負担となっていた奨励金を停止した。その時期は、後述のごとく、丁度地理上の画期的なる諸発見の影響が現われ始めたときであり、希望峰を廻るインド航路の発見による東インドとの直接の貿易の途が開かれた心理的影響は著しく、事実香料や絹を積む商船用ガリイ船が急速に衰退した。しかし、スペインとポルトガルにとって大洋航海の途が開けたために、これら両国の船舶は地中海から姿を消し、その結果、ヴェネツィアの丸型船に対するこれら両国の競争がなくなり、その活動舞台が拡大することとなった。そして、上述のごとく、商船用ガリイ船の数が減じて、ついには1514年その香料輸送の専用船としての機能を終り、これに代わって、丸型船が香料を運ぶこととなったのである。⁽⁸⁾後述のごとく、ポルトガルがインドや南太平洋の諸国から香料、とりわけ胡椒を輸入したことが、実際にヴェネツィアがレヴ

アイト地方を通じて行なっていた香料貿易に直ちにとり代わったのではない。16世紀の第1・4半紀の大部分の間は、不振の状態が続いているが、その後の半世紀間にしだいに増加し、その間商船用ガリイ船がその運送に用いられなくなり、大型の丸型船をそのために使用したのである。前世紀末期以来建造された大型の丸型船は、3本マストの斜桁帆、尖頭帆および後橋の縦帆をもち、砲火で武装するものであった。丸型船は商船用ガリイ船より遙かに多量の荷を運搬し、その上運送費がガリイ船のほぼ半ばであったのであるから、火器が発達して武装が強化された丸型船に、ガリイ船は到底競争することができなかつた。それでも尚ガリイ船は補助的にしばらく用いられていたが、1535年以降全く使用されなくなり、大型の丸型船の数が増加して1558、9年のころには240トン積みかそれ以上の規模の大型の丸型船40隻を保有していたといわれる。⁽⁹⁾

その後かかる大型の丸型船が1570年まで盛んに建造されたものごとく、それと同時に、船の規模の拡大が齎らされ、600トン積みのごとき超大型船さえ数多くつくられていたのである。⁽¹⁰⁾ これらの大型船の需要は、後述するごとく、とき恰もヴェネツィアの東方貿易の回復の著しい時期であり、ポルトガルのアフリカ西海岸の島嶼における砂糖栽培農場の発展による競争によって、キプロスの砂糖生産が崩壊したが、これに代わって、棉の栽培が発展しつつあって、当時のヴェネツィアの海運業の活動が地中海内のみならずジブラルタル海峡を越えて、ドーヴァー海峡の水域にまで及んでいたことによるものであることが想定されている。⁽¹¹⁾

他方、漁船もしくは近距離の運送に必要な小型船は、その間にますます木材が欠乏したために殆んど国内において建造されなくなり、専ら外国から購入されることとなった。⁽¹²⁾ 前述の大型船についても、当然木材の不足が深刻であり、その結果、外国から購入されてヴェネツィアの船籍をもつものの数が増加しつつあり、すでに1531年にこの傾向に対する不満が高まって、これを禁ずる法律が再発布されなければならなくなったのであるが、実際にはこれを厳しく施行することが不可能であった。例えば、穀物輸入用の外国製大型船の購入について、全く反対するものがあつた事実。1543、4年に外国製の大型船5隻が購入され、そのうち4隻がコンスタンティノープルにおいて購入されて、穀物の運搬に使用され、残る1隻はバスラから買入れられて、国家の役務に就くものであつた。上述の法律を回避する途は、外国で船体を建造し、ヴェネツィアで仕上げるか改装することであり、事実かかる例のあつたことが知られている。⁽¹³⁾ 16世紀中葉にはヴェネツィア領において船体用木材として使用されるべきオーク材が不足し、造兵廠のみならず個人の造船所の需要の3分の1も満たしえなくなつていたといわれる。そこで、例えば、ダルマティア地方のクルツォラ市において、船舶を建造していたヴェネツィア人が、ヴェネツィアから甲板用の松材、カラマツの板、マスト、帆桁、鉄材、ピッチおよび綱を運び、イタリア半島先端部に近いアドリア海沿岸のアプリアのモンテ・サン・アンジェロの森林から伐り出したオーク材をもって建造した船体を仕上げたことが想定されている。⁽¹⁴⁾

しかし、結局オーク材の不足が造船業の運命にとって決定的であって、1590年には外国製の船舶の購入によるヴェネツィア船籍登録を原則的に承認しない法律を撤回せざるをえなくなった。事実1590年から1599年までの間に、かかる船舶15隻が登録されているのに対して、ヴェネツィアにおいて大型船8隻、また、ヴェネツィアの領において大型船13隻が建造されたことが知られている。この外国製の船舶15隻の大部分は、⁽¹⁵⁾オランダから購入されたものであった。

17世紀に入ると、ますます外国製の船舶に依存する⁽¹⁶⁾ことが多くなり、表1「四本マストの船舶建造地別

になったものごとく、1606年に保有する360トン積みかそれ以上の大型船計27隻のうち、14隻が外国製であり、さらに、同世紀末の1692年に保有する四本マストの大型船計55隻中、表1においてみられるごとく、明白に外国製のものが35隻であるのに対して、ヴェネツィアで建造したものと建造中のものを併せても、14隻にすぎなかったのである。そして、既述のごとく、ヴェネツィアで

建造地	隻数
ヴェネツィア	9
外国	35
ヴェネツィアで建造中	5
ヘブライへ航行中*	6

* 建造地別不詳

建造するものの中に船体を外国でつくり、その後ヴェネツィアで仕立てたものが、当然少なからず混在していることを考えるならば、このころにはもはやヴェネツィアの造船業がかつての繁栄の面影を全く失っていたといっても、決して過言ではないであろう。結局この時期にはアドリア海周辺とくにアドリア半島の森林から伐り出された木材の貿易を統制するオランダ、次いで、イギリスに造船業の指導権が移ることとなり、その間のヴェネツィアの上述のごとき造船業の状態が、これと表裏をなす海運業の衰退の根本的な原因をなしていたのである。

(1) ヴェネツィアの初期の発展については、周知の H. Pirenne, *Economic & Social History of Medieval Europe*, London, 1949. Introduction III. The Revival of Commerce. 参照。

(2), (3) Lane, *Ibid.*, p. 27.

(4) *Ibid.*, p. 28.

(5) *Ibid.*, p. 28, p. 29.

(6) *Ibid.*, p. 29.

(7) *Ibid.*, p. 29, p. 30.

(8) *Ibid.*, p. 31, p. 32.

(9) *Ibid.*, p. 36, p. 37.

(10), (11) *Ibid.*, p. 38.

(12) *Ibid.*, p. 39.

(13) *Ibid.*, p. 39, p. 40.

(14) *Ibid.*, p. 40.

(15) *Ibid.*, p. 41.

(16) *Ibid.*, p. 42.

3. 東方貿易の消長

中世後期のヴェネツィアの繁栄の基礎がレヴァント地方との貿易にあり、とりわけ香料貿易がその支柱となっていたことは、周知のごとくである。それ故に、15世紀末期のガマによるインド航路の発見によりポルトガルが直接希望峰を廻る大洋航海によって香料を輸入しうようになったために、忽ちにして衰退したかのごとくに考えられていたのである。

確かにこの航路の発見の衝撃が大きかったことは事実であり、とくに1502年から1507年の間にはその影響著しく、1509年に年代記者が、「ポルトガル人の功業の報告は現実の破局として受けとられていた。……そして、若干のわが最も賢明なる人々がそれをヴェネツィア国家の破滅の始まりとみなす傾きがあった」と記し、それより10年後においても、「商人たちは……ポルトガルの海上貿易について極めて不満足であり、かつ絶望的でさえあった」といわれている⁽¹⁾。しかし、戦争でもない限り、ヴェネツィアの東方貿易は杜絶することなく、上述の新航路の発見の影響がとくに著しかったといわれる期間の1502年から1505年までの4年間においても、年平均100万ポンド未満ではあるが、香料を輸入していたのである。これをいまヴェネツィア人サヌート Sanuto およびプリウリ Priuli の日記並びにポルトガルの船長マッセル Masser の報告による15世紀末期の数年間に商船用ガリイ船(9隻か10隻)によって毎年レヴァント地方から輸入された香料はほぼ350万ポンド(このうちアレキサンドリアから約250万ポンドの香料が輸入された)と比較すると、16世紀初期に概ね4分の1に減じたことが知られる⁽²⁾。その後間もなくヴェネツィアとエジプトの間に紛争が起り、両者の貿易が一時中断されたが、1508年に再開されることとなった。そして、この年から1514年までの6年間にアレキサンドリアから輸入された香料の年平均額は、同じく15世紀末期のその4分の1に止まったといわれ、また、東方貿易の他の一つのルートであるペイルートからの輸入もおそらく同様の状態であったことが想定されている⁽³⁾。

他方、ポルトガルは1503年に初めて大量の香料を輸入し、その後増加して、1503年から1506年までの4年間に年平均ほぼ230万ポンドの香料を輸入していたといわれる⁽⁴⁾。このポルトガルの東方貿易の圧力の下に、ヴェネツィアのレヴァント地方を経由する香料貿易は全く衰退してしまうのではなく、不振ながらもその後の半世紀の間その営みを続けていたのである。

ところで、その後16世紀後期に入ると、急激に回復するもののごとく、未だ確認されていないが、アレキサンドリアのヴェネツィア人の居留館の記録からの写しとみられているドーナ・デルラ・ローサ Dona della Rosa 家の古文書中にある1560年から1564年までのアレキサンドリアからヴェネツィアへの胡椒の輸出量が年平均1,310,454ポンドであり⁽⁵⁾、15世紀末期のそれが約115万ポンドであったとみられていることを考えると、回復の事実は疑いえないと思われる。孤立的なる証拠で⁽⁶⁾

あるが、レインが挙げる商人貴族アレクサンドロ・マーニョー Alessandro Magno の旅行記によれば、1561年4月初めに540トン積みのクローセ号で、資金として相当量の絹織物と貨幣2,000ドゥカートを携えてアレキサンドリアへ渡航し、そこにおいてまず絹織物とかなりの貨幣をもって胡椒を買入れ、次いで、カイロにおいてさらに胡椒を残る貨幣をもって購入しようと試みたが、価格が騰貴したために断念し、それに代えてアレキサンドリアにおいて丁子と生薑を仕入れて、10月中旬に帰国した。そして、輸入した胡椒の一部56ドゥカート相当分をまず97ドゥカートで売却し、他の香料をも含めて、結局全体として266ドゥカート18デナリオ22ピッコリオの利益をえた⁽⁷⁾と見積っているといわれる。このときクローセ号は全体として40万ポンド以上の胡椒を含む香料50万ポンド以上⁽⁸⁾を持ち帰っているのである。

同じころシリアのルートの香料貿易の回復もまた著しかったものごとく、ヴェネツィアはその事態に対応するために、バグダードとバスラ間のルートに近いアレクポヘダマスカス駐在の領事を移している。1553年の「見聞録」*'relazione'*によれば、そこに「われわれの居留地の貿易の第一の基礎であるあらゆる香料が到来した⁽⁹⁾」と記されており、このアレクポとダマスカスへ香料を運ぶ隊商の往来について、ヴェネツィアの領事たち（ジョヴァンニ・バッティスタ・バサドーナ Giovanni Battista Basadona, 1556—7. アンドレア・マリピエロ Andrea Malipiero, 1563—4.）の報告においても、⁽¹⁰⁾述べられていることが知られている。その間の1560年から1563年までは、トルコとポルトガルの対立に禍されて、アレクポへ来る隊商が減少しているが、これは一時的であり、その間アレキサンドリアは繁栄していた⁽¹¹⁾といわれる。

このレヴァント地方への香料の輸入は、丁度ポルトガルの希望峰を廻る直接の香料貿易がヴェネツィアの重大関心事であったのと同じく、ポルトガルが決して無視しえないことであつた。そこでポルトガルはあらゆる機会を捉えて、レヴァント地方への香料の輸入に関する情報を集めることに努めた。例えば、1559年ローマのヴァティカンに駐在するポルトガル大使ローレンソ・ピレス・デ・タヴォーラ Lourenço Pires de Tavora がその任務を負っていたものごとく、翌年11月の手紙において、「わたくしが話したカイロのアントニオ・ピント Antonio Pinto およびヴェネツィアとラダサーの重要な人々から、アレキサンドリアに毎年大部分が胡椒である香料4万クィンダル⁽¹²⁾（448万ポンド）が到来するのを知った」ことを述べ、そして、それらの香料がインドから輸入されるルートを詳細に記し、「トルコ領に到来するものが非常に多かったために、リスボンに極めて僅か⁽¹³⁾のものしか齎らされないのは、なんら不思議ではない」と付言している。1564年カイロに潜入したマチュー・ベグード Mathew Becudo なるものも、当時紅海のルートを通じてアレキサンドリアへ大量の香料が齎らされていたことを示す事実として、その手紙においてメッカの近くで回教徒の商船4隻がポルトガル船によって拿捕されたこととその年に紅海のルートに3万クィンタルと見積られる香料が持ち込まれたことを述べている⁽¹⁴⁾といわれる。少なくとも1561年には、ポルトガルの

いほその理由を詳しく探せばセルラ *Dominico Sella* の記述に従ってみると、下記の二つに要約することができる。その一つは、1602年にヴェネツィアの元老院を通過したいわゆる「航海条例」であり、他の一つは、ヴェネツィアがレヴァント地方から輸入した商品の主要市場の喪失である。次に、これらの理由についてやや立入ってみることをとする。

既述のごとく、16世紀後期にヴェネツィアの海運業が衰退し、同世紀末期の繁栄が多く西欧諸国とりわけオランダとイギリスの海運サービスに依っていたのであるが、17世紀に入ると、ヴェネツィアは自国の海運業の保護・回復を計るために、「航海条例」を制定したのである。それはまずヴェネツィアにおいて積み込まれる商品について、ヴェネツィア人が所有しヴェネツィアの海員が乗り組む船舶が、外国の船舶より優先権をもたすべきであるとし、さらに、ヴェネツィアへ送られる商品についても「ヴェネツィアの船舶か当該商品が最初に積み込まれた国の船舶でなければならぬとするものであった⁽²³⁾。それは、*Beloni* が適確に述べているごとく、「ヴェネツィアは、貿易の中心としての地位を維持するために、その商船を犠牲にする代わりに、その商船を維持する務め⁽²⁴⁾で、かなりの貿易を犠牲にする政策を決定したのである。」しかし、商船を武装するとともに、直ちに海軍力の補強に役立ったことを考えるならば、この政策の決定には理由がないわけではない。それはとにかく、その結果、外国の船舶の出入が急激に減じ、貿易の著しい鈍化を齎した。⁽²⁵⁾ このことは1604年以後の船舶の碇泊料収入の減少に示されているとされる。

と云ふで、このヴェネツィアの政策に対して、1604年ヴェネツィア駐在のイギリス大使がこの「条例」の撤回を求め、それより6年後多くのオランダ商人および船主たちがこの「条例」の緩和を求めたが、いずれも拒否されている。⁽²⁶⁾ かくてヴェネツィアのレヴァント地方との貿易の早急なる回復の望みがなくなつたのであるが、他方、当時の西欧諸国の相次ぐインドへの進出（イギリス・東インド会社1600年、オランダ・東インド会社1602年、フランス・東インド会社1604年）の状況を考えるならば、ヴェネツィアの衰退がすでに避け難いものとなりていたとみなすはならない。そのことは、ヴェネツィアの東方貿易が全盛期にあつた1595年にオランダ人 *ルネ・ファン・ホウトマン* *Cornelis Houtman* が希望峰を廻るインド航路の再開に成功したときに、このことを伝え聞いたアレクサンダー・イギリス商人が、1599年にごとにおける貿易の消滅が将来避け難いできごとであることを予測⁽²⁷⁾ し、ヴェネツィア領事も、「商人たちは、インドへ行った多くのオランダ船のために、一般にその地⁽²⁸⁾（*東インド*）における取引を間もなく断念せざるをえなくなると信じて駭愕」を報告していることによつて知られる。

その後のレヴァント地方を通じてのかつての香料貿易の衰退の事実については、1610年ころのヴェネツィアの史料に述べられているといわれ、さらに、1625年ころすなわちドイツにおける30年戦争の真中においては、それがもはや回復し難い状態にあるたのである。⁽²⁹⁾

次に、ヴェネツィアの東方貿易の市場についてみると、15世紀にはオランダ諸国ととりわけイ

ギリス、フランスおよびドイツへ香料とその他の東方の物産のみならず地中海沿岸の産物を供給していたのであるが、1536年ドイツのカール五世を共通の敵とするフランスのフランシス一世とオスマン・トルコのスレイマン一世の間に貿易協定が締結され、フランスの船舶と商人たちがトルコ領の諸港に入国することを認められたのを機に、直接レヴァント地方の貿易を試みるようになった。⁽³⁰⁾ やや時代が下るが、1560年代のフランスの一史料に、「かつてわれわれはヴェネツィアからわれわれの香料、薬品、生皮および棉花を入手しなければならなかった。……しかし、現在わが国はすべてマルセイユを通じて供給される」⁽³¹⁾ことが記されているといわれ、1565年のマルセイユの珊瑚商組合 *compagnie du corail* の文書によって、その船舶がアレキサンドリアから香料を満載して帰航し、そして、レヴァント地方からのこれらの香料がリヨン、パリ並びにルアンにさえ送られていたことが知られており、それがトゥールーズにおいてリスボンからボルドーを通じて齎らされた香料と競争したのである。⁽³²⁾ このマルセイユの珊瑚商組合の活動は、その地の商人たちがテュニス沖合の珊瑚採取の権利を受けたこと、そして、当時珊瑚の市場がアレキサンドリアにあり、そこに運んだ珊瑚の帰り荷として香料を持ち帰ったことに始まる。

次いで、オランダ独立戦争が起り、1576年にアントワープがスペイン軍に包囲されて、当時の商業の中心としての機能を完全に失い、北海とアドリア海とを結ぶ陸上ルートも封鎖されたために、イギリスがフランスに倣って直接レヴァント地方との貿易を行なうトルゴ・カンパニを1581年に創設した。それより2年後ヴェネツィアと取引するヴェネツィア・カンパニをつくり、1592年にこれらを合併してレヴァント・カンパニを創立したのである。⁽³³⁾ これらの貿易カンパニの創設者の意図が、一つには、イギリスとレヴァント地方との間の現存する貿易をヴェネツィア人から奪い取ることであるといわれていること⁽³⁴⁾によって知られるごとく、ヴェネツィアは、16世紀末期の繁栄期にはかつての主要なる市場のうちフランスとイギリスとを失っていたのである。そして、残るドイツも、1618年に勃発した30年戦争の結果、経済的に無力化して、かつてのドイツ経済史上「英雄時代」といわれた時期に栄えた商業と製造業の諸中心が荒廃するか大打撃を受けて、市場としての価値を失うに至った。⁽³⁵⁾

もしこれに付け加えることがあるとすれば、上述の30年戦争が終るまでに、ヴェネツィアそのものが長期に亙るオスマン・トルコとのクレタ戦争に捲き込まれたことであり、その結果、ヴェネツィアは国力の消耗甚だしく疲弊した。そして、かつてのアジアとヨーロッパを結ぶ仲継貿易の基地としての面影を全く失ったのである。⁽³⁶⁾

しかし、1669年におけるクレタ戦争の終結よりほぼ半世紀の間に、緩慢ながらもヴェネツィアの経済が回復しつつあったものごとく、このことは、1670年と1702年の間の船舶の碇泊料収入の約70%の増加や商品の輸入量に関する1675年の6万8千梱、1680年の8万3千梱、1725年の11万梱のごとき漸増によって、示唆されている。この回復の主要なる理由についてみると、かつてヴェネツ

ィアが依存していた最大の市場であるドイツが30年戦争後の荒廃から徐々に立ち直りつつあったこと、クレタ戦争の終結後ヴェネツィアがトルコとの正常なる貿易関係の回復に極力努めたこと、そして、ヴェネツィアの伝統的な諸種の工業とりわけ絹織物の生産、精糖業およびガラス工業が回復しつつあったことによるものである。また、1680年代にはイタリア本土のヴェネツィア領において、製紙業が発展し始め、18世紀初期には77にも及ぶ多数の製紙ミルが稼動していたことが知られており、イギリスおよびコンスタンティノープルへ紙が絹織物に次ぐ重要な輸出品として現われていた。⁽³⁸⁾ さらに、すでに17世紀中葉からイタリア本土のヴェネツィア領のヴェロナ地方とポレンネ地方からの米の輸出が増しつつあり、18世紀初期には米がイギリスおよびオランダとの貿易の重要品目となっていたことが知られている。⁽³⁹⁾ オランダのJ. P. リカルドは、かれのよく知られている「貿易手引」において、米をヴェネツィアと取引する商品リストのトップにおいており、⁽⁴⁰⁾ 当時の他の一史料も、「米が遠隔の国々からヴェネツィアへの大量の財宝を引寄せている」ことを述べているといわれる。⁽⁴¹⁾ さらに、イタリア本土の特産物や海外のヴェネツィア領の産物、例えば、アプリアのオリーブ油、マルシェ地方の硫黄、イオニア諸島の乾ぶどう等がヴェネツィアへ齎らされ、そこから遠隔の諸国へ再輸出されていた。⁽⁴²⁾

以上のごとく、ヴェネツィアの経済と貿易は、17世紀前期の沈滞の状態からしだいに脱却して、18世紀後期にはむしろ繁栄に向いつつあったもののごとくであるが、それはもはやかつてのアジアとヨーロッパを結ぶ仲継貿易によって立つ<世界市場>としての繁栄の再現ではなく、本質的にこのころの貿易国イギリスおよびオランダの貿易に対して補完的役割を果たすとともに、周辺諸地域の商品取引の中心として機能するものであったのである。⁽⁴³⁾

- (1) Domenico Sella, *The Rise and Fall of the Venetian Woollen Industry. Crisis and Change.*, p. 102, p. 103.
- (2) Lane, *Venetian, Shipping.*, p. 33.
- (3) *Ibid.*, p. 34.
- (4) *Ibid.*, p. 33.
- (5) *Ibid.*, p. 34.
- (6) *Ibid.*, p. 33. Lane, *The Mediterranean Spice Trade. Crisis and Change.*, p. 47.
- (7) *Ibid.*, pp. 47—49.
- (8) *Ibid.*, p. 49.
- (9) *Ibid.*, p. 50.
- (10) *Ibid.*, p. 50, p. 51.
- (11) *Ibid.*, p. 51.
- (12), (13) *Ibid.*, p. 52.
- (14) *Ibid.*, p. 53.
- (15) *Ibid.*, p. 53, p. 54.
- (16) *Ibid.*, p. 54.

- (17) Domenico Sella, *Crisis and Transformation in Venetian Trade. Crisis and Change.*, p. 88.
 (18), (19), (20) *Ibid.*, p. 89.
 (21) *Ibid.*, p. 89, p. 90.
 (22) *Ibid.*, p. 94.
 (23) *Ibid.*, p. 94, p. 95.
 (24), (25) *Ibid.*, p. 95.
 (26) *Ibid.*, p. 95, p. 96.
 (27), (28) *Ibid.*, p. 97.
 (29) *Ibid.*, p. 97, p. 98.
 (30) *Ibid.*, p. 90, p. 91.
 (31) *Ibid.*, p. 91.
 (32) Lane, *The Mediterranean Spice Trade.* p. 55, p. 56.
 (33) Sella, *Crisis and Transformation.* p. 91. レヴァント・カンパニの歴史については, Alfred C. Wood, *A History of the Levant Company*, 1935. 2nd Ed. 1964. Frank Cass. が最もよく, 簡単には前掲の Griffiths, *A Licence to Trade. The History of English Chartered Companies*, 1974. Part Two 3 The Levant Company. が便利である。
 (34) Griffiths, *Ibid.*, p. 42.
 (35) Sella, *Crisis and Transformation.* p. 97, p. 98.
 (36) *Ibid.*, p. 98.
 (37) *Ibid.*, p. 100.
 (38) *Ibid.*, p. 102.
 (39), (40), (41) *Ibid.*, p. 103.
 (42) *Ibid.*, p. 103, p. 104.
 (43) *Ibid.*, p. 104.

4. 毛織物工業の消長

既述のごとく, 16世紀に入ってかつてのヴェネツィアの立国の基礎の一つともいうべき造船業が衰えつつあり, 同世紀最後の四半紀に海運業もまた西ヨーロッパの国とくにオランダとイギリスの進出によって衰退し, その東方貿易の最も重要な顧客であるフランスを同世紀前期に失い, 次いで, 同じくこれに追隨したイギリスを同世紀後期に失っていたのであるが, その最大の顧客であるドイツを尚保持していたために, ヴェネツィアのレヴァント地方とヨーロッパとの貿易の結節点としての地位を失うことなく続き, そのころにおける香料とくに胡椒の市場の拡大に助けられて, レヴァント地方を通じての香料貿易の復活著しく, その結果, ヴェネツィアは同世紀最後の四半紀に再び繁栄を迎えるに至った。ここにおける毛織物工業(刷毛織物の生産)の急激なる発達, この発展とはほぼ符節を合しているのである。

いまドメニコ・セルラが掲げる1516—1713年の約2世紀に亘る刷毛織物の各年産量の数字の中か

表2 1516—1713年の刷毛織物生産量

年	量(単位反)	年	量(単位反)	年	量(単位反)	年	量(単位反)	年	量(単位反)
1516	1,310	1560	17,569	1602	28,729	1645	9,346	1690	2,009
1520	3,639	1565	20,335	1605	20,010	1650	10,082	1695	2,905
1525	1,990	1570	9,492	1610	17,129	1655	10,111	1700	2,033
1530	6,065	1575	25,501	1615	18,371	1660	7,861	1705	2,399
1535	5,366	1580	21,387	1620	23,000	1665	9,975	1710	2,057
1540	7,000	1585	21,450	1625	16,998	1670	5,226	1713	1,922
1545	9,229	1590	20,607	1630	13,275	1675	6,865		
1550	11,558	1595	21,413	1635	13,999	1680	3,820		
1555	14,826	1600	24,719	1640	11,719	1685	3,315		

ら、5年毎の数字を抜粋し、これに最初の年と最後の年および最盛期である1602年の各数字を加えて示すと、表2のごとくである。⁽¹⁾

元来ヴェネツィアにおける刷毛織物の生産は、その起原を13世紀まで溯るといわれるが、周知のフィレンツェやピサのごとき北イタリアの諸都市において、その後著しい発展を遂げたのとは異なり、その立地として極めて不適切なる地理的条件の下にあったのであるから、唯小規模に続けられてきたにすぎなかった。ヴェネツィアにおいては、それよりもむしろ伝統的な若干の贅沢品工業（絹織物、金襴、ガラス細工、モザイクの工芸、皮革製品）とその後新たに興った印刷業および精糖業に秀でていた。しかるに、16世紀中葉以後急激に勃興した上述の刷毛織物の生産が、これらのものに⁽²⁾加わったのである。

ところで、表2によれば、16世紀初期の年産1,310反の低い水準から、ほぼ1世紀後にはその50倍余の68,729反のピークに達し、その間1569年までは年約9パーセントの高い成長率を示し、その後の一世代の間は、年による増減はあるが、概ね安定していて、17世紀初期に新たに飛躍したことが知られる。そして、その後は徐々に縮小し、一時的なる回復は認められるが、一世紀後の18世紀初期には16世紀初期とほぼ同様の水準まで衰退している⁽³⁾のである。

いまこの表をみるに、刷毛織物の生産の立地として極めて不適切なる地理的条件の下にあったヴェネツィアにおいて、なに故に16世紀中葉以後急激に発展しえたのか、そして、17世紀の最盛期を経過して、なに故にそれ以後に衰退の途を辿らなければならなかったのかという2つの問題に逢着する。これらのうちの前者の問題について、セルラはその理由を、15世紀末期におけるガマによるインド航路の発見によって与えられた衝撃と16世紀に入って数十年に及ぶイタリア本土における騒動と混乱とによって惹き起された本土の諸都市の衰微とに帰している。その意味は、ポルトガルの東方貿易によって絶望したヴェネツィアの商人たちが、貿易から資本を引揚げて、本土の戦禍

や政治的紛争から逃れて、戦争の被害を受けることが比較的少なかったヴェネツィアに⁽⁴⁾来た刷毛織物の生産者たちを支配下において、同工業に投資したということである。この見解は一見極めて合理的なるものごとくにみえるが、16世紀を通じてのレヴァント地方を経由する既述の東方貿易の趨勢と後述する16世紀後期におけるイタリア本土の諸都市の刷毛織物の生産の回復を考慮するならば、やや早急にすぎるとの誘を免れないであろう。元来ヴェネツィアの貿易商人が東方貿易においていわゆる東方の物産の対価として持ち出したものは、一半が貨幣または貨幣地金（銀）であり、他の一半がレヴァント地方において需要の多い商品（主として絹織物・刷毛織物）であった。このことは、例えば、既述のアレッサンドロ・マーニョーが絹織物と貨幣2,000ドゥカートをもってアレキサンドリアにおいて香料を購入した⁽⁵⁾こと、また、統領モチェニゴ Doge Mocenigo が1420年ころヴェネツィアが年48,000反に及ぶ大量の刷毛織物を買入れることをつねとし、その大部分をレヴァント地方へ再輸出していたことを述べている⁽⁶⁾ことによって、よく知られるところである。要するに、セルラが述べるごとく、16世紀の第二・四半紀以降の刷毛織物の生産の急激なる発展が専ら商人たちの投資に負うものであることは疑いえないとしても、それが他方においてかれらが営む東方貿易のために行なわれたということである。

次に、後者の問題について、同じくセルラによれば、1602年のピークを過ぎて、衰退の途を辿った理由を、まずもって1602年に既述のごとき「航海条例」すなわちヴェネツィアの商人が、レヴァント地方との貿易において、商品の輸出に西欧諸国の船舶より遙かに不能率なるサン・マルコの旗を掲げる船を使用すべき制限を課された⁽⁷⁾こと、次に、17世紀初期からレヴァント地方における刷毛織物の需要が収縮しつつあり、1623年から1638年までのトルコとペルシアの戦争が事態をいっそう悪化させた⁽⁸⁾こと、さらに、すでに16世紀の最後の四半紀における発展の減速にも現われていることであるが、イタリア本土の諸都市における刷毛織物の生産の回復、とりわけフィレンツェにおける著しい回復と、北イタリアの若干の小都市およびヴェネツィアのイタリア本土の領土における新たな発展の競争に直面しなければならなかった⁽⁹⁾こと、最後に、イギリスとオランダ、とりわけイギリスの刷毛織物のカージズがすでに16世紀の最後の四半紀以後直接レヴァント地方へ輸出され、カージズそのものは1630年ころに消滅したのであるが、16世紀末期から他の刷毛織物すなわちブロードクロスがそれに代わって持ち込まれ、17世紀の第二・四半紀以後いっそう軽量の新たなブロードクロスが輸出されて、ヴェネツィアのみならずイタリア本土の諸都市の刷毛織物の生産を⁽¹⁰⁾圧迫したことに帰している。そして、このイギリスのブロードクロスにヴェネツィアのブロードクロスが対抗しえなかったのは、前者の価格が後者のそれより安く、流行の変化すなわちレヴァント地方において前者がいっそう受け入れられたためであるとし、ヴェネツィアのブロードクロスの価格が高いのは、専らギルドによって保証された手工業者たちの高賃金によるものである⁽¹¹⁾というのである。

仮令手工業者の高賃金がなかったとしても、共和制を挟んでステュアート前・後期のイギリスにおいては、ますますマニファクチュアが形成されつつあり、尚問屋制によっていたヴェネツィアのみならずイタリア諸都市の刷毛織物の生産が立ち遅れたのも、当然のことといわなければならない。さらに、ギルドの殻に安住して技術革新を怠ったことが、ヴェネツィアの刷毛織物の生産の頽勢にいっそう拍車をかけたのである。

ところで、すでに指摘したごとく、16世紀前期に衰退したイタリア本土の毛織物諸都市が、同世紀後期とくに最後の四半紀に回復著しく、それとともに、新たなる小工業都市の台頭があって、同じころのヴェネツィアの開発の減速の因をなしていた。例えば、16世紀初期に衰退していたコモにおいて1580年ころには刷毛織物の生産の回復と発展の著しいことが知られており、新興のベルガモにおいては、1540年の年産7,000反ないし8,000反の水準から1596年には同26,500反まで増加していた。また、かつての北イタリアにおける毛織物工業の中心として著名なるフィレンツェが、16世紀の第二・四半紀には沈滞していたが、同世紀の第三・四半紀の末から最後の四半紀にかけて、その回復が著しかったものごとく、1573年に呉服商たちが、市当局に提出した覚書において、かれらが自信に満ち、楽天的であって、かれらのすべての毛織物が売り切れたことと、アレキサンドリアおよびその他のトルコの諸港が自由かつ安全である事実に基づいて、かれらがいっそう生産を高める用意があったことを述べている。⁽¹²⁾ 1578年にコンスタンティノープル駐在のヴェネツィア共和国代表も、「フィレンツェ人によって齎らされたヴェネツィア風の毛織物が、この市に現われ始めた。そしてそれらは色彩の美しい上質の毛織物である。……従って、かれらの競争のために、われわれ自身の工業がその評判と利益をとともに失うことを恐れるべき理由がある。実際われわれの商人たちは非常に心を痛めている⁽¹³⁾」と報告している。また、それより20年後ヴェネツィア貿易局は、「多くの上質のスペイン羊毛が、他の国々すなわちコモおよびミラノ（公国——筆者）の他の諸都市において、毛織物に生産された。それらのところにおいて毛織物は、われわれ自身の織物を完全に模倣しているが、賃金および生産に伴うその他のことに関する利点をもって、ますます多く生産されつつある。それらの国々の毛織物は、次いで、フェルララとアンコナを通じてレヴァントへ積み出され、そして、われわれの毛織物よりいっそう安く売られている」と述べている。⁽¹⁴⁾

ところで、17世紀のヴェネツィアにおける刷毛織物の生産の衰退は、ひとりヴェネツィアのみのも運命ではなく、それまで繁栄していたイタリア本土の諸都市の毛織物工業も、同様に衰えつつあったのであり、例えば、コモが17世紀前期の間に年産8,000反から僅かに同100反に転落し、上述のフィレンツェにおいて、刷毛織物の生産が1560年から1580年までの間の年産平均ほぼ30,000反の水準から、1590年から1600年までの間の年産平均13,000反ないし14,000反に減じ、さらに、17世紀中葉にはそれが5,000反にまで激減しているのである。また、フィレンツェ特産の斑点模様の毛織物 *tele macchiate* も、その間に半減している。その他、クレモナにおいては、17世紀初期から18世

紀前期の間に殆んど皆無に等しい状態にまで衰え、パヴィアやモンツァにおいても、17世紀前期もしくは同世紀の間に同様の衰退を示していたといわれる。⁽¹⁵⁾

かくのごとき衰退の状況は、毛織物工業のみならず他の重要な織物部門すなわち絹織物の生産においても、17世紀の間に多くの都市において認められるところである。⁽¹⁶⁾

このいわばイタリア経済全体を襲った不況の原因について、C. M. チッポラはギルドの弊害、課税の重圧および生産者の高賃金の3点を挙げている。⁽¹⁷⁾しかし、ここにおいては、これらの原因の個々のものについて論ずることが、目的ではない。それよりもかくのごとき結果から全体としてみれば、イタリアが西欧諸国（イギリス、オランダおよびフランス）の競争の前に敗れたということに誤りない。そして、問題をヴェネツィアの刷毛織物の生産の衰退に限って見たばあい、収縮しつつあったレヴァント地方の市場において、イギリスの競争に抗しえなかったことは、それだけ打撃が大きく、衰退を早めたといえる。要するに、ヴェネツィアの刷毛織物の生産は、イタリア本土の諸都市における衰退と回復の間隙をぬって発展し、既述のごとき東方貿易の衰退とともに、衰えるべくして衰えたのである。

(1) Sella, *The Rise and Fall of the Venetian Woollen Industry. Crisis and Change.*, p. 109, p. 110.

(2) *Ibid.*, p. 107.

(3) *Ibid.*, p. 108, p. 109.

(4) *Ibid.*, p. 112.

(5) Lane, *The Mediterranean Spice Trade.*, pp. 47—49.

(6) Sella, *The Rise and Fall*, p. 110.

(7), (8) *Ibid.*, p. 118, p. 121.

(9) *Ibid.*, p. 115, p. 116.

(10) *Ibid.*, pp. 118—120.

(11) *Ibid.*, pp. 120—123.

(12) *Ibid.*, p. 115, p. 116.

(13), (14) *Ibid.*, p. 116.

(15) *Ibid.*, p. 117, Cipolla, *The Economic Decline*. pp. 128—131.

(16) コモ、ジェノア、ミラノ、ナポリ、シシリアの絹織物工業の衰退について、*Ibid.*, pp. 128—132.

(17) *Ibid.*, pp. 137—139.

おわりに

以上「商業革命」期におけるヴェネツィアの海運業、造船業、東方貿易および毛織物工業の消長の跡を順次に辿ってきたのであるが、かつてのその繁栄の基礎が東方貿易＝香料貿易にあったことは、周知のごとくである。そしてその東方貿易が、ガマのインド航路の発見後のポルトガルの東方

との直接の貿易によって、非常なる打撃を受けたことは、疑いえないところであるが、それにもかかわらず、仮令15世紀末期の輸入量の4分の1という低い水準とはいえ、それ以後半世紀に亘ってこれを維持し、16世紀中葉より回復に向い、1570年より1580年代前半の不振の時期を経過して、再び回復し、さらに、繁栄の時期を迎えているのである。いまこの経過をみると、ほぼ次ぎのごとくにいいうると思われる。ポルトガルの官営の輸入香料が、つねに可能なる限り高価格で放出されてきたとすれば、⁽¹⁾レヴァント地方を通じて輸入するヴェネツィアの商人の輸入コストがこれによくたえうる限り、これを継続しうる可能性が、つねに存在していたこと、これである。殊に輸入コストが、いっそう低いことが想定される紅海ルートからアレキサンドリアへの輸入が多くなれば、逆にポルトガルの香料貿易に打撃を与えることとなったはずである。それ故に、事実ポルトガルの武装船が、つねに監視のためにインド洋を遊弋し、とくに紅海にまで入り込んで香料の荷を積んだ船舶の追求と拿捕に努めていたのであろう。

1590年代から1602年までのむしろ異常ともいふべき繁栄を享受しえたのは、いうまでもなく、1580年におけるスペインによるポルトガルの合邦と依然新大陸の経営に重点をおいた結果、旧ポルトガルの貿易活動が急激に衰退したためである。⁽²⁾

その間ヴェネツィアの商人が行っていた香料輸入は、既述のアレッサンドロ・マーニョーの例によって知られるごとく、決してとくに有利なるものであったとはいえず、約7ヶ月半の日月を費して得た利益は、おそらく資金の10%にも足りなかったことが想定される。それ故に、ポルトガルの衣鉢を継ぐとりわけオランダの東インド会社の活動が始まると、1602年をピークとするそれ以後の衰退の直接の原因が、確かにその〈航海条例〉の実施によるとはいえ、その後の30年戦争によるドイツの市場の喪失がなかったとしても、もはや回復の可能性はなくなったと考えられる。

(1) ポルトガルによる香料貿易の統制の状態については、当面伊藤栄著「西洋商業史」昭和49年8月東洋経済新報社刊131ページ参照。

(2) ポルトガルによる香料貿易の衰退の状態については、同じく前掲書132ページ第9表参照。

(注) このノートは、みられるごとく、専ら若干の論文に拠りつつ、かなり長期に亘るヴェネツィアの経済的消長の趨勢を辿った筆者の「商業革命」の再検討のための単なるメモランダムにすぎないことを、ここにお断りしておきたい。