様　式　Ｃ－１９、Ｆ－１９、Ｚ－１９　（共通）

# 科学研究費助成事業　　研究成果報告書

平成 ２７ 年　 ６ 月 １８ 日現在

機関番号：２７３０１
研究種目：基盤研究(C)
研究期間：2012～2014
課題番号：２４５２０８３６

研究課題名（和文）ハンザ都市ブレーメンの変容―ハンザの厄介者から一流のハンザ都市へ

研究課題名（英文）The Transformation of Bremen from Egoistic Member to the First-class Hansa City

研究代表者
谷澤　毅（Tanizawa, Takeshi）

長崎県立大学・経済学部・教授

研究者番号：００２８８０１０

交付決定額（研究期間全体）：（直接経費）　　3,000,000円

研究成果の概要（和文）：本研究では、ドイツのブレーメンが中世後期から近代に向けていかに変質したかを明らかにした。組織としてのハンザが盛期を迎えていた中世後期（14世紀前後）、ブレーメンは商業的に見てそれほど重要な都市ではなく、しかも勝手な行動が目立つハンザ都市であった。しかし、ハンザ衰退期（17世紀）には組織を牽引する三大都市の一つとなるまで存在感を増し、19世紀にはハンブルクとともにドイツの対外貿易の拠点となる近代的な港湾都市へと成長を遂げた。

研究成果の概要（英文）：The aim of this study is to clear the change of Bremen from the late medieval to the modern times. At the golden age of the German Hansa(14th century), Bremen was not an important trade center, on the contrary, to some extent infamous for its egoistic behavior in the Hanseatic league. But Bremen changed its position in the organization at the last age(17th century) of the league and became to the third significant city in the Hansa. Just before the disappearance of the Hanseatic league, Bremen allied with Hamburg and Luebeck, and maintained relatively close relations each other into the modern times.
In 19th century, Bremen could grow up to the second big maritime city after Hamburg based on the trade with foreign countries, particularly with America.

研究分野：西洋商業・流通史

キーワード：ブレーメン　ハンザ　ドイツ　大西洋　ヴェーゼル川　対米貿易

１．研究開始当初の背景

（１）近年我が国では「ハンザ」という都市同盟に類似した連合体に対する関心が深まり、ハンザ都市に関する研究が盛んになった。しかし、まだ我が国では研究がなされておらず、本格的に取り上げられたことのないハンザ都市が存在する。その一つにブレーメンがある。ハンザを代表する三都市の一つであるにもかかわらずブレーメンに関する研究はおくれているのである。

（２）しかし、ブレーメンはハンザの発展期にはそれほど重要な都市ではなかった。それゆえに、ハンザ時代のブレーメンに関して我が国で取り上げられることは少ないと考えることができるのだが、加えてハンザ発展期のブレーメンは組織のいわば「厄介者」であった。この厄介者がなぜ後に一流のハンザ都市へと成長することができたのか。

この二点が、ハンザ都市ブレーメンに関心を抱くようになった背景である。

２．研究の目的

以上を背景として、ハンザ都市ブレーメンはいかにしてハンザの「厄介者」から一流のハンザ都市へと成長を遂げることができたのかという問題関心が生じた。そこで、この問題に取り組むためにハンザの存続期と衰退期、さらに衰退後の 19 世紀の三つの時代に視点を置き、研究目的として以下の三つが設定された。

（1）ブレーメンを含む組織としてのハンザの活動の足跡を明らかにする。

（2）ハンザ都市ブレーメンの長期的な変化、商業・貿易発展の推移を明らかにする。

（3）ドイツにおいてハンザ衰退後にハンザに関する意識やイメージがどのように継承され受け取られて言ったかを明らかにする。

以上の三つの目的のなかで研究の中心に置かれたのは（２）である。

３．研究の方法

本研究は、ブレーメンがハンザ都市としての評価を高めるようになった理由を、ブレーメン側の変化と時代背景の中に探っていった。そのために、組織としてのハンザの存続期と衰退期、それに消滅後の三つの時代に視点を置き、ブレーメンとブレーメンを取り巻く社会経済的状況に関する考察を並行して進めた。研究期間は 3 年間とした。

ハンザ都市としてのブレーメンの研究は、我が国ではほとんどなされていないことから、研究は、まずは基本文献や史料の蒐集、これまでの主要な研究のサーベイから着手した。主に文献の講読と統計的な史料の分析が研究の中心となったが、現地でしか入手できない文献や諸資料を入手するために、平成 24 年度にブレーメンとブレーマーハーフェンの市街地や郊外の視察、図書館、博物館での調査の機会を設けた。また、19 世紀のハンザに関する意識や都市のアイデンティティという目にすることのできない領域を考察するために、ブレーメン市やハンザ史、経済史の枠をはずれて広くドイツ史一般や政治史などの文献から、当時の民族意識や歴史意識の高揚がどのようなものであったのかをサーベイする機会も設けた。

４．研究成果

以下では時間の流れに従い、（１）ハンザ発展期、（２）ハンザ衰退期、（３）19 世紀の三つに時代を区分して研究成果をまとめていく。

（１）ハンザ発展期

ハンザ発展期・盛期のブレーメンはなぜ後世「わがままなハンザ都市」となどという芳しくない評価を得るようになったのであろうか。その具体的な理由を指摘してみよう。

まず挙げられるのは、ハンザ・デンマーク戦争（1361－1370 年）におけるブレーメンの貢献の度合である。この戦争は、当時の北欧の大国であるデンマークに対して都市の連合体に過ぎないハンザが勝利したものであり、ハンザ繁栄の画期となった重要な戦争である。ブレーメンにとってもこの戦争は、ハンザ都市の一つとして自らの立場が検証される重要な機会であった。しかし、ブレーメンのこの戦争に対する貢献は限定的なものにとどまった。兵員派遣の要請に資金面での協力に限定して応えたり、ハンザ都市会議に代表を送らないなどの姿勢が目立ったのである。概してブレーメンのハンザ都市会議への出席状況は良くなかった。例えば、デンマーク戦争終結後から 1400 年までに開催された 40 回のハンザ都市会議のうち、ブレーメンが代表を派遣した会議はそのうちのわずか 5 回に過ぎなかった。

1420 年代に、ブレーメンでは市長の政治運営に不満を持つ市民の圧力を受けて市長が市外に逃亡したことがあった。この出来事はハンザ側で問題視され、結局、市長追放は現行の都市参事会の転覆につながるハンザ除名に値する事件であると認められてしまった。これにより、1427 年にブレーメンはハンザから追放されてしまった。その後ブレーメンはいずれかの時点でハンザへの復帰を果したようであるが、自らの立場を弁明する機会があった際にもハンザ都市会議に使節を送らないなど、やはり不誠実な対応はなくならなかった。

ブレーメンは、またハンザ内部における「格」にこだわるプライドの高い都市でもあった。それを示す一つのエピソードを紹介する。

1418 年 7 月、リューベックでハンザ都市会議が開催され、開催地のリューベックは各都市の代表のために以下のような席順を定めた。すなわち、馬蹄形のテーブルの中心にハンザの盟主にして開催地であるリューベック、その右の二位の席にケルン、リューベッ

クの左の三位の席にハンブルク、さらにケルンの右の四位の席にブレーメン、ハンブルクの左の五位の席にドルトムントといった順である。ところが、この席順に対してブレーメンの代表から不満が表明された。なぜ、ブレーメンよりもハンブルクのほうが上席なのかという不満である。矛先を向けられたハンブルクは、決定を参加都市の総意にゆだねようとした。しかし、ブレーメンの代表二人はそれに反対したうえで会場を去ってしまった。

ブレーメンの代表がこのような思い切った行動をとった背景には、第三位の席をめぐってブレーメンとハンブルクとがかねてより争っていたという事情があった。概して 15 世紀初頭はブレーメンにおいて市民意識が高揚した時代であり、それゆえ市当局は自都市のハンザ内部における伝統や格式に神経質になっていた。特にライヴァル視していたのがハンブルクであり、ミサの際に教会に入場する順位をめぐって争うこともあったという。

では、ブレーメンはハンザの活動の中心に位置していた商業・貿易の領域ではどのような役割を演じていたのであろうか。ハンザ都市会議での欠席が目立ち、しかもプライドが高くて扱いにくいというのであれば、その分商業面でブレーメンは大きな貢献をなしていたのではないかとの推測も成り立つ。しかし、ブレーメンの商業はそれほど活発でなく、他の主要なハンザ都市と比較すれば、むしろ重要性を欠くのではないかとの印象が、数は少ないとはいえ既存の集計可能な資料の分析の結果から得られるのである。

幾つが具体的な事例を見ていきたい。例えば、1377 年から 1474 年にかけて記録されたハンザのイングランド渡航商人は少なくとも 5,000 人が記録されているが、このうちハンブルクからの渡航者の数は 265 人に達していたのに対し、ブレーメンからの渡航者は、わずか 44 人でしかなかった。

また、アントウェルペンでは、1488 年から 1514 年までの参審人文書に 2,186 人の外国人商人が記録されている。そのなかで最多を占めたのはケルン商人の 532 人であり、他にはリューベック商人が 19 名、ハンブルク商人が 13 人記録されているが、ブレーメン商人はもっと少なくわずか 6 人である。

ヴェーゼル川の輸送状況も見てみよう。15 世紀後半にブレーメンの上流ツェレの税関を経由して、ブレーメン方面に輸送された穀物の量を見ると 1465 年が 187 ラスト、1475 年が 428 ラスト、1489 年が 741 ラスト、1492 年が 178 ラストであった。しかし、同じ時期にバルト海の穀物輸出港であるダンツィヒから輸出された穀物の量を見ると、1465 年が 2,300 ラスト、1470 年が 2,237 ラスト、1490 年が 10,005 ラスト、1492 年が 10,487 ラストであった。ハンザの中心的な貿易ルートと比べれば、ヴェーゼル川水系の輸送規模は、まさしく桁が違った（少なかった）のである。

これらの商業規模からうかがえるほかの主要都市と比べた際のブレーメンの脆弱な経済力は、ハンザから課せられる義務負担の大きさにも影響した。例えば、1441 年から 43 年にかけてハンザの主要都市が防衛組織（トホペザーテ）に提供した兵に士の数は、リューベックが 20 名、ハンブルクが 15 名だったのに対してブレーメンは 12 名にとどまった。

以上取り上げたように、ハンザの発展・盛期における商業のなかでブレーメンはそれほど活動的であったとはいえず、他のハンザ主要都市と比較した際の商業規模は小さなものでしかなかった。ブレーメンが重視する伝統や格式よりも、より客観的な指標をなす経済力から判断すれば、この当時のブレーメンのハンザにおける「格」は、盟主であるリューベックはおろか、ハンブルクよりも下に位置したと判断されるのである。にもかかわらず、ハンザ都市会議での欠席が目立ち、共同行動への不参加も見られた。さらに席次の問題に見られたように、ブレーメンはハンザ内部で高い格を要求するプライドの高い都市であった。このような点に後世注目が集まり、「わがままな」ハンザ都市であるとの評価が生まれたのであろう。

（２）ハンザ衰退期

ハンザ盛衰のサイクルを見ていくうえで、16 世紀という時代はその組織の衰退に向けた動きが明確になった時代である。すでに 15 世紀にハンザは、オランダのバルト海進出やそれに伴うハンザ諸都市間の利害の対立、市民闘争の展開などにより停滞期を迎え、弱体化の兆しを見せていたが、16 世紀にその流れは決定的なものとなった。そのような事態を招いた主要因としては大航海時代の到来が挙げられるだろう。ハンザ衰退との関連からその影響を考慮すれば、やはり新大陸貿易の開始に伴う大西洋経済の誕生が与えたインパクトが大きかったと考えられる。大西洋はまた、喜望峰を経由する東インド貿易のための航路でもあった。大西洋とそれに連なる北海の海上ルートとしての役割の増加は、ヨーロッパのなかの北海沿岸地域の経済的な比重をさらに高めたのである。

これは、バルト海側のリューベックにとっては極めて大きな痛手となり、盟主リューベックの衰退を通じてハンザの弱体化は促されていったが、北海側の港湾都市にとっては発展の契機となった。ハンザ都市のなかでは、ハンブルクとブレーメンがその恩恵を受けたといってよいだろう。ハンブルクはドイツ最大の港湾都市へと発展していく弾みがつき、ブレーメンも、ハンブルクほどではないとはいえ、ハンザの発展・盛期と比べれば商業規模を拡大させたといえるからである。一方、組織としてのハンザにも新しい動きが見

えた。

1630 年、リューベック、ハンブルク、ブレーメンの三都市は、互いの軍事的な支援を含む拘束力の強い同盟を結成した。三都市は、すでに前年の 1629 年に開催された都市代表者会議で「ハンザの名において」対外的に行動することを委任されていた。それゆえ、この三都市同盟は法理的に見てハンザの延長と考えることができ、ハンザが実質的に消滅した後も、外見上はハンザが存続していたと見なしえることになった。かくして、17 世紀にハンザの機能はこれまでのいわゆる「旧ハンザ」から三都市が結集してできた「同盟」を期盤とする「ハンザ都市共同体」に受け継がれ、ハンザの交易網は、これまでの商館のネットワークから領事のネットワークへと変質していくのである。ハンザ都市共同体は 1867 年に北ドイツ連邦に吸収されるまで、貿易活動を通じてヨーロッパ経済のなかで一定の役割を果していくことになる。

ここで注目されるのは、この三都市同盟にブレーメンが名を連ねていたことである。17 世紀の初頭までに、かつての「わがままな」ハンザ都市ブレーメンは、どのような変化を見せたのであろうか。

ブレーメンが初めてハンザ都市会議の会場となったのは、1449 年のことである。その後ブレーメンは、15 世紀末に向けて時折ハンザ都市会議の開催地となったとはいえ、直ちにハンザとの関係が良好となったというわけではなかった。

ところが、組織内部の対立などを通じてハンザの弱体化が誰の目にも明らかとなった 16 世紀になると、ブレーメンの対ハンザ関係が変わってきた。ハンザとむしろ積極的にかかわっていこうとする姿勢が見て取れるようになったのである。それには、当時ブレーメンが都市として勢力を増しつつあったということも関係していたことであろう。外部諸勢力との争いが当時続いていたとはいえ、そのような闘争を通じてブレーメンは政治・外交面で存在感を増しつつあった。大航海時代の到来により商業・貿易面で飛躍の機会が与えられたということも、ブレーメンの対ハンザ関係が改善されていったことの理由として挙げられよう。変化は突然生じたのか、それともわずかな変化が少しずつ蓄積されていったのかは不明である。ともあれ、16 世紀になるとブレーメンは積極的にハンザ都市会議に出席するようになった。

ジムゾンによれば、1535 年から 1621 年にかけてハンザ都市会議は 40 回開催されたという。ブレーメンは、そのうち 31 回に代表を派遣した。これ以前の時期のハンザ都市会議におけるブレーメンの出席率は不明だが、ハンザの発展・盛期と比べれば出席率は高まったと思われる。当時のブレーメンは、都市会議の欠席などハンザに対する非協力的な態度ゆえに繰り返し批判の対象とされていたのだった。ただし、この 31 回という出席回数は、ほかのハンザの主要都市と比べればそれほど良かったというわけではない。ハンザ三都市について見れば、もっとも出席回数が多かったのはやはり盟主リューベックで 39 回、ハンブルクは 36 回となり、ブレーメンの出席率が、以前と比べればよくなったと推測されるとはいえ、一番低い。

また、この頃のブレーメンは、ハンザ都市として積極的な提言さえ行っていたようである。当時ハンザ都市のなかには十分な義務を果たさずに自都市の利益だけを求めて組織に名を連ねている都市が増えていたが、ブレーメンは、ハンザのために犠牲となる覚悟を持った信頼のおける都市に加盟都市を限るべきであろうとの意向を抱いていたのである。自らの、かつてのハンザとの無責任なかかわり方を棚上げにしたような放言とも受け取れなくはないが、ともあれ 16 世紀のブレーメンは、以前と比べれば、やはりハンザ都市としての自覚の度合いを高めていたと見てよさそうである。

では、ブレーメンの商業はどのように変化したであろうか。総じていえば、16・17 世紀のブレーメンの海上商業は、14・15 世紀のハンザ盛期の頃と比べれば、少なからずその規模を拡大させたと述べてよい。それを裏付ける取引領域にハンザ商業圏の枢軸をなすバルト海・北海間商業があった。エーアソン海峡の通行税台帳の記録によれば、16 世紀以降、ブレーメンの船舶は、多い年は 100 隻以上、少ない年は 10 隻以下と大きな変動を示しながらも頻繁にエーアソン海峡を越えてバルト海・北海間を行きかっていた。例えば 1563 年を見れば、この年エーアソン海峡を通過したブレーメン船は合計 47 隻、内訳はバルト海向けが 29 隻、北海向けが 18 隻であった。ハンザの発展・盛期にブレーメン商人がリューベック以東のバルト海に足を踏み入れることはまれで、主要港へのブレーメン船の入港もほんのわずかしか記録がなかったのであるから、大航海時代の到来を契機として、ブレーメンは北海側の港という地の利を生かして商業面で少しずつ発展を見せていたと述べてよいだろう。

しかし、その発展は、ブレーメンを商業面でハンザの頂点にまで導くものではなかった。頂点にはハンブルクが君臨するようになったからである。とりかけ、大航海時代の到来以降、新たな発展の可能性に満ちていた大西洋で、ブレーメンの劣位は続いた。一例をあげれば、イベリア半島の場合、例えば、1597 年にセビーリャ港に入港した船舶は、ブレーメン船が一隻であったのに対してハンブルク船は 23 隻に達していた。その後の時代も視野に入れれば、1680 年から 1830 年にかけてカディスでの活動が記録された商人の数は、ハンブルク人が 88 名であったのに対してブレーメン人は 6 名でしかなかった。商業のみならず都市規模でもハンブルクはブレーメンに優っていた。このような位置関係が

保たれたまま、両者は 19 世紀の経済発展期を迎えるのである。

（3）19 世紀

ハンザ三都市は、ハンザ衰退後も必要に応じて協議を重ねていった。例えば、フランス革命後のヨーロッパ情勢に対応するに当たり、三都市は中立政策と自由貿易の維持という点で合意を図っている。名市長スミットに牽引されたブレーメンは、中世のハンザ商人の伝統を汲む、保守的であるにもかかわらず世界規模の視野を培ってきた貿易商人の活動のもとで伝統と革新（変化）を併せ持つ港湾都市として発展していく。

19 世紀ブレーメンの発展は、例えば、人口規模の増加からもうかがうことができる。おおよその数値を以下に示せば、19 世紀初頭のブレーメン（都市部）の人口は、約 36,000 人であった。それが 1831 年には 43,700 人、1851 年には 55,100 人と 5 万人台に突入した。その後も順調な増加を示し、1870 年には 78,600 人、おそらく 1870 年代の中頃に 10 万人を超え 1880 年には 123,500 人、第一次世界大戦直前の 1913 年には 266,800 人にまで達するのである。

ブレーメン都市部のなかでも人口増加が著しかったのは、旧市街や新市街といった都市の中心部ではなく郊外地区においてであった。一例として 1812 年から 1867 年までの変化を見ると、この 55 年間に中心部の人口は 7,800 人ほどの増加が見られただけであったのに対して、郊外地域では 9,300 人から 42,700 人へと 33,400 人もの増加を見せたのだった。人口が増加する過程で 19 世紀のブレーメンでは、鉄道の建設が進んだほか、外港であるブレーマーハーフェンの利用が始まりヴェーゼル川の改修工事も進展が見られ、大型船のための寄港、通航の便宜が図られるなど輸送面でのインフラの整備も進められた。

人口の拡大に伴い、ブレーメンでは産業規模も拡大していき、とりわけタバコ製造は対米貿易の拡大とも結び付いていたことにより、19 世紀初頭から中頃までのブレーメンの経済発展を象徴するような重要な産業部門となった。幾つか数値を挙げると、まずタバコ工場の数は、1814 年の 51 から 1825 年の 84、1845 年の 168、1847 年の 208 と世紀中頃にかけて増加のペースが上がり、タバコ産業は最盛期を迎えることになった。職業統計によれば、専業者としてタバコ工場を営むものは 1816 年に 24 名が記録されていたのに対して 1847 年にその数は 239 名と 10 倍もの増加を示した。同じ期間に船大工・造船業者も 4 名から 61 名（専業者）へと大幅な増加を見せ、生活に密着した製造部門でも、パン屋が 88 名から 127 名へ、肉屋・屠殺業者が 76 名から 101 名へ、仕立屋が 181 名から 386 名へ、製靴業者が 146 名から 496 名へと専業者の数を確実に増やしていたのである。

同じ統計から交通・サービス部門の従事者の動向を見ると、1816 年から 1847 年にかけて専業者の数は、委託販売などの仲介業者は 80 名から 189 名へ、卸商は 450 名から 485 名へ、船舶交通従事者は 138 名から 267 名へ、陸上交通従事者は 27 名から 146 名へ、倉庫業者は 81 名から 245 名へと増えた。

対外関係に視点を移そう。取引を円滑なものとするために、ハンザ都市は諸外国の通商拠点に領事を置いていった。ハンザ三都市がそれぞれ各地に領事を置いたが、ある都市の領事が他のハンザ都市の領事を兼ねることもあった。ブレーメンが各地に置いた領事の数は、1866 年には 214 に達し、そのうち 42 は他のハンザ都市の領事を兼ねていた。

諸外国との関係の中でブレーメンにとって重要だったのは、アメリカ合衆国との関係である。金額比にして、ブレーメンの輸入全体に占めるアメリカの割合は 39%、輸出全体に占める割合は 67%に達した。アメリカからの最大の輸入品目が、先にも取り上げたタバコである。ブレーメンにとってアメリカは、また移民の移出先としても重要だった。例えば、1854 年にブレーメンは、ハンブルク（50,819 名）よりも多い 76,875 名のドイツ移民をおもにアメリカに送り出していたのである。

ブレーメンがドイツ関税同盟に加入したのは、ようやく 1888 年になってからのことである。ドイツ統一後の 1871 年以降もブレーメンは関税同盟には属さず、自由貿易の立場を貫こうとしたが、これもハンザの伝統が残っていればこその立場の選択であったと考えられる。しかし、プロイセンからの圧力が高まり、ブレーメン市内でも製造業者を中心に加盟への意向が寄せられるなか、非加盟は民族の統一を妨げることにつながるのではないかとの懸念も表明された。民族意識の高揚は、かつてのハンザの華々しい歴史のなかにドイツ民族の栄光を見出そうという風潮を高め、1870 年にハンザ史学界の設立が実現した。これまでハンザは、都市国家ブレーメンの自由な取引と独立を後押しする歴史概念であった。しかし、いまやそれは、ドイツ人の結束力とともに海外に向けた躍進を過去にさかのぼって正当化するような民族意識を強調する御旗のような役割を担いつつあった。

結局、ブレーメンはハンブルクに一足遅れて同盟側との交渉に入り、自由港の設置が認められた上で 1888 年に関税同盟への加盟が実現した。かつての「ハンザの厄介者」は、ドイツの「たくましい」港湾都市としてこの後も発展していくのである。

主要参考文献

(1) Ludwig Beutin, Bremen und Amerika, Bremen,1953.
(2)Thomas Hill, Die Stadt und ihr Markt, Bremens Umlands- und Außenbe -

ziehungen im Mittelalter(12.‐15. Jahrhundert),Stuttgart,2004.
(3) Lars Maischak、German Merchants in the Nineteenth‐Century Atlantic, Cambridge/ New York /Melbourne et al. 2013.
(4) Werner Matti,Bevölkerungsvorgänge in Hamburg und Bremen, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, 69,1983.
(5)Magnus Ressel, Von der Hanse zur hanseatischen Gemeinschaft, in : Hansische Geschichtsblätter,2012.
(6) Hans‐Ludwig Schaefer, Bremens Bevölkerung in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts,Bremen,1957.
(7) Herbert Schwarzwälder,Geschichte der Freien Hansestadt Bremen,Bd.1,2,1995.
(8) Paul Simson,Die Organisation der Hanse,in: Hansische Geschichtsblätter, 34(Bd.13),1907.

**５．主な発表論文等**
**（研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線）**

**〔雑誌論文〕（計１件）**

**(1)谷澤毅「ブレーメンの対ハンザ関係と商業 ― 「わがままなハンザ都市」と評される所以」、『長崎県立大学経済学部論集』第 46 巻第 2 号、2012 年、43－69 頁。**

**〔学会発表〕（計１件）**
**谷澤毅「中世後期・近世のドイツの商業と北海・バルト海」、日本ハンザ史研究会第 23 回研究会、中央大学多摩キャンパス、2014 年 6 月 28 日。**

**〔図書〕（計２件）**
**(1)谷澤毅 「中世後期・近世のドイツ商業と北海・バルト海」、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、49－83 頁。**
**(2)谷澤毅「ハンザ衰退期におけるブレーメンの対ハンザ関係と商業」、内田日出海・谷澤毅・松村岳志編『地域と越境 ― 「共生」の社会経済史』春風社、2014 年、22－59 頁。**

**６．研究組織**
**(1)研究代表者**
**谷澤 毅（TANIZAWA, Takeshi）**
**長崎県立大学・経済学部・教授**
**研究者番号：00288010**