九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

家畜繋駕法の発達 : 古代から中世への推転を決定した一要因としての

湯村, 武人

https://doi.org/10.15017/2920479

出版情報：経済論究. 2, pp.1-8, 1957-09. 九州大学大学院経済学会
バージョン：
権利関係：

家畜繫駕法の発達
——古代から中世への推転を決定した一要因としての——

湯　村　武　人

ヨーロッパにおいて古代的世界の中世的世界への推転を決定した諸要因のうち、われわれは家畜繫駕法の発達をその重要な一つとして考慮に入れなければならない。このことを明かにしたのはフランスの歴史学界が世界の学界にもたらした大きな貢献の一つである。それにも拘わらず、我国西洋経済史学界の現状では、まだ充分にその成果が消化されていないと思われる。以下簡単にその大要を紹介することにする。

（1）

この問題の研究にただ単に先鞭をつけただけでなく、今日までに獲得されている成果の大半を殆んど独力で作りあげた功労者は、ルフェーブル・デ・ノエットLEFEBVRE DES NOËTTESである。彼は、1924年に『諸時代を通じての家畜の力』（La force animale á travers les âges）を発表し、1931年には上下2巻よりなる『諸時代を通じての繫駕法と乗馬法——奴隷制度史への貢献』（L'Attelag, Le Cheval de Selle á travers les âges—contribution á l'histoire de l'esclavage）を公刊し、その長期にわたって辛抱強く続けられた研究の成果を世に問うた。以来、ヨーロッパ中世の成立を説く者にして彼のこの著書に触れぬ者は、少くともフランス人の歴史家にはない程に、歴史学、ことに農業史学界は大きな影響をうけることになった。けれども、1924年の旧著は絶版になっていて入手が望みえないので、現在私の手許にある後者についてのみ、その要点を述べると次の如くである。

この本は、右に述べたように上下2巻にわかれているが、中でも貴重なのは下巻であり、それはヨーロッパを中心に古今東西にわたる世界各地の繫駕

法及び乗馬法を示す古い絵画、彫刻、発掘物、その他の500葉にのぼる写真版によって全巻がうずめられている。これは、体裁としては、論文として研究成果のとりまとめられている上巻のいわば別冊附録であるが、彼の努力の大半はこの下巻に納められた写真の蒐集に捧げられたのであり、上巻は極言すればそれをただ整理し説明したものにすぎないと云える。けれども、全巻写真版からなる下巻を紹介することはこの稿では不可能なので、主として上巻、しかもその前半についてだけ述べることにする。なぜなら、上巻の内容はそれ自体がまた1部2部に分れ、1部繋駕法、2部乗馬法に関して述べられているが、第2部の乗馬法は差し当り問題の本質たる「奴隷制度史への貢献」に関係が薄いと思うからである。

上巻、第1部の内容はその目次についてみれば、次のようになっている。—

序　論　繋駕法の問題とその古代的及び現代的な2つの解決

第1章　文献と資料

第2章　馬及び牛の古代的繋駕法

第3章　馬の古代的繋駕法と絵画資料——古代オリエント、スメール人、アッシリア、エジプト、ギリシヤ、ペルシヤ、エトルスキイ、ローマ、ビザンチン、諸蛮族、アラビヤ、ジャヴア、中国、日本

第4章　10世紀から今日に至る現代繋駕法

第5章　装蹄法

第6章　古代的繋駕法の図形化と現代的再現

第7章　文献と実地の経験

第8章　ローマの道路と現代の道路

第9章　奴隷制度

結　論

先ず序論において、彼は、畜力は陸上運搬の動力として歴史の起源から19世紀に至るまで人間の利用しえた殆んど唯一のものであったにも拘わらず、これまで一度も本格的な研究の対象とならなかったことを慨き、その研究の重要性を強調する。彼自身の言うように、これは、おそらく畜力が人間にあまり馴染み深すぎたことが理由であろうが、指摘されてみると全くその

通りである。そして、彼の慨きがいかに正当であるかは第2章以下の諸章が教えてくれるわけであるが、紙幅の関係上とくに重要な章だけを取上げると、まず馬及び牛の古代的繋駕法を説明した第2章である。すなわち、次の第3章でそれぞれの地方について個別に検討しているように、古代における牛馬の繋駕法は、世界の各地において、基本的にはすべて一様に次のように行われた。重要な部分をそのまま翻訳引用しよう。引用文中傍線を付した部分は原文イタリックである。――――

馬の繋駕法、諸原則

馬の繋駕法の古代的組織は2つの本質的な原則に立脚していた。すなわち喉での牽引と、その頭数の如何を問わず行われる動物達の並列的な配置である。

馬　具

馬具は5つの器官から構成された。すなわち、頸輪、革帯、軛、轅、くつわである。これら5つの器官はそれら相互の間で連結され結合されて、牽引、統御及び後退、二輪馬車の支持、および方向指導の本質的な4つの装置を形成した。

諸器官

牽引の主要器官である頸輪は、枠や心のない柔軟な革バンドであり、皮膚のすぐ下には気管が通っているちょうどその場所で、馬の喉を締めつけていた。それは肩骨の隆起の少し上で軛に連がれていたので、肩には全く接触していなかった。

革帯は統御と後退の器官であり、前脚の後で胸を取巻いており、頸輪と同じ場所で軛に縛りつけられていた。

軛は、牽引、統御、後退、および2輪馬車の支持の器官であり、真直ないし2度彎曲した木製の横木であり、楔と革紐とで轅の先端に固定されていた。それは、馬車の轅につながれた2頭の馬達の肩骨の隆起のところに位置しており、それら2頭の馬達のそれぞれの頸輪と革帯とにそれを縛りつけている紐をその両端でうけていた。

轅は、牽引、統御、後退、および2輪馬車の支持の器官であり、真直ないし2度彎曲した弾力性に富む木製の長い棒であり、2輪馬車の車体の下にある車軸に軛を連結した。

くつわは方向指図の器官であり、その附属品とともに、今日のくつわに類似したものであった。（12—13頁）

（註）上の説明は図示しないと理解に困難と思われるが、ここにそれを掲げえないのが残念である。白水社刊クセジュ文庫所収のピエール・デュカセ著加茂儀一訳『技術の歴史』59頁に転載されているので参照を乞う。

繋駕法がこのようなものであった上に、これは第5章で述べられることだが、それが現代式なものに変る10世紀頃までヒズメに蹄鉄をつけることもまだ行われなかったものだから、古代における馬の牽引力は、資料の教えるところによると、最大限500キロにとどまった。すなわち、喉で牽引することを余儀なくされた牽引馬は、それ以上の重量物を引張る場合直ちに呼吸困難になったし、並列的にしか配置することの出来ないその仕組みが、今日のように縦列的に連結することによって牽引馬数を無限に殖やすことを不可能にしていたからである。なぜなら、一組以上の繋駕を並列的に配置した場合、それぞれの組は走っているうちに互に接近し合い、相互に他の組を邪魔してその能力を減殺したからである。これでは牽引動力として家畜を利用することを殆んどあきらめるよりほかはない。そして、この500キロという数字は、ただ単に資料の上で論証しうるのみでなく、古代式繋駕法を実際に試みてみることによって、ルフェーブル・デ・ノエットの実験的にも確めたところであった（第7章）。これが古代において耕作に馬の利用されなかった原因である、と彼はいう。

もっとも、事情は牛の繋駕の場合にもほぼ同じであり、彼は次のように述べている——

「古代人達は、牛を、われわれと同様に、角ないし肩骨の隆起の場所におかれた軛の下で繋駕した。けれども、わけのわからないことなのだが、彼等は馬の繋駕の場合と同様に、牛の繋駕を一列につなぐことを決して考えようとしなかった。古代における牛の繋駕は、それゆえに、何処でも（註、中国

における場合を除く）、並列された、装蹄されない、かつ軛の下に対をなして繋がれた、2頭の牛から構成されていた。その合理的な牽引装置のおかげで、この繋駕は、移動し易く小石の多くない地面の上では、その力を自由に発揮することができた。けれども、道路や堅い地面の上では、装蹄の欠除が、馬のそれよりずっとデリケートな脚をもっている牛達から、その軛が折角彼らに授けてくれた恩恵のすべてを奪い去ったし、その牽引力を馬のそれと同じ数字まで引下げた。」（16—17頁）

かくして著者は、第15章「奴隷制度」において、古代における奴隷制度は、こうした非合理的な繋駕法及び蹄鉄の欠除による家畜動力の貧弱さにその原因があるとする。すなわち、古代においては運搬や粉挽きなどの仕事は、物を云う家畜として人間そのものを利用する以外に方法がなかったというわけである。そして、事情は初期のアメリカの奴隷制度の場合にもほぼ同じであり、「新世界は、ヨーロッパ人の到着以前には、馬も牛も知らなかった」。（179頁）

最後の「結論」においては、上に述べた事柄、すなわち家畜動力の貧弱さが古代における奴隷制度を必然ならしめたとする主張を要約した後、10世紀頃に行われる現代式繋駕法の採用が奴隷制度の癈止を決定する重要な要因であると結論する。もっとも、中世の開幕を可能ならしめる今一つの技術的変革としては、動力としての自然力の利用、すなわち水車の採用があるわけだが、これに関して彼は、水車の影響力そのものがまた家畜の繋駕法の如何に左右されたとする。なぜなら、水車の利用は新しい繋駕法の採用よりはるかに古くすでに古代末期に行われ、奴隷制度の消滅に大いに貢献したが、その利用はもともと水の利用の容易な特定の場所にのみ限定されるし、その限定された場所にある水車まで原料を運搬することは、依然として人間労働に頼らざるをえなかったからである。

（註）私の最初の執筆予定では中世を開幕させる2つの技術的変革として繋駕法の変革にならべて右の水車の問題をも取扱うつもりでいたが、予定の枚数を超えそうなので水車に関する研究の紹介は断念し、ただこの問題を扱ったすぐれた論文に次のものがあることだけを記しておく。

MARC BLOCH, Avénement et conquêtes bu moulin à eau
(Annales d'histoire économique et sociale, 1935所収)

(2)

故マルク・ブロックの主宰した『社会経済史年報』(Annales d'histoire économique et sociale) 1936年号に収められたアンドレ・G・オードリクール ANDRÉ—G.HAUDRICOURT の「現代繋駕法の起源について」(De l'origine de l'attelagemoderne) という論文は、右のルフェーブル・ド・ノエットの劃期的な労作を土台に、その成果をさらに一段と深く掘り下げたものとして注目に値する。即ちこの論文は、ルフェーブル・ド・ノエットの労作のもつ最大の弱点である、右のような10世紀頃における新繋駕法の登場がいかにして実現されたかの問題を追求したものである。

オードリクール氏は、まず、世界における陸上運搬の歴史上2つの地方が本質的に重要な役割を演じたことを指摘する。すなわち、アジアの南西部(イラン・インド)と北東部(東部シベリヤ・満洲)である。

南西部アジアは古い農業中心地で、そこでは早くから牛が家畜化されていた。最初に家畜の動力が利用されたのは犂であり、首のところで軛の両端につながれた2匹の動物(牛、水牛、ろば)が、軛の真中に連結された轅の先端に装置された犂の刃を牽引する。そして、この犂の刃の代りに両端に車輪をつけた1本の水平軸をつけることによって二輪車がうまれた。

北東部アジアは一年の大半が氷と雪に蔽われているし、地表は移動に便利な滑かな表面を呈するので、乗物は、ここでは、1頭ないし多数の動物(犬、馴鹿)によって曳綱を用いて牽引される、軽い木製の骨組たるソリである。

そして、馬の家畜化は以上2つの地方の中間地帯(おそらくは西部シベリヤ)で行われ、ついで右の2つの地方のそれぞれに及んで行った。2輪馬車の (char) の発明はおそらくインド・ヨーロッパ語族によって行われ、その快速性がもつすぐれた軍事的役割は、この語族の南西部アジアとヨーロッパとへの膨脹がなぜ可能になったかを説明する。そして、古代ヨーロッパがうけ継ぐのはこの繋駕法である、とオードリクールは云う。

ところが中国人は、馬の繋駕を、牛と同じやり方で馬を2論車につないだ南西部アジアよりも合理的に、北東部アジアの犬のやり方を利用して考え出した。すなわち、中国人の案出した乗物の特徴は、1頭の馬を両側で挾む2本の梶棒とそれでもって馬が梶棒を引張る負革である。

そしてオードリクールは、その該博な言語学の知識を駆使して、あぶみ、鞍、蹄鉄、およびフエルトを詰めた繋駕用の頸輪などがすべて北部アジアの起源であり、スラヴ民族を通じてそれが度重なる≪野蛮人の侵入≫によってカロリング朝期のヨーロッパに持込まれたことを論証する。

「東部アジアとヨーロッパとの間に人間の居住しうる平原が連続的に存在することの結果として、匈奴は、その繋駕法をカルパチャ山脈の麓までもたらすことができた。南方に対する彼らの膨脹の場合には事態は同様ではなかった。なぜならそこには、砂漠をさけようとするといきなり山岳に突当るからである。 Ephtalies はいう、匈奴が485年に印度に到着した時、彼らはそこに鞍、あぶみ、蹄鉄しかもたらさなかった。アラビヤ人達は、やがて彼らの最後の膨脹を助けることになるこれら3つの物を、疑いもなくこの匈奴から学んだ。もっとも、ヨーロッパにおいてもまた、乗馬の技術は繋駕の技術よりずっと急速に発達した。なぜなら前者は軍事的役割を持っているが、後者は商業と農業にしか関係がないからである。ゲルマン人達は鞍のつけ方を6世紀頃学んだ。それというのも、アングロ・サクソン語中に sadol（英語 saddle、古高地ドイツ語 satul、現代の新高地ドイツ語 sattel）という言葉があるが、それは座および鞍を意味するスラブ語 sédlo に由来しているからである。フランス語の étrier （古フランス語 estrieu）は乗るたるめの綱を意味するゲルマン語（アングロ・サクソン語 strige-rap 、英語 str r--rup）に由来している。それゆえに、東部ヨーロッパは幾世紀かの間（5i—9世紀）、現代繋駕法を独占していたわけである。その結果としてもたらされた陸上商業の発達はバルチック海の海上商業に便宜を与えずにはいなかったし、それはさらにノルマン人の膨脹に寄与した。」

× × ×

以上はルフェーブル・デ・ノエットとアンドレ・G・オードリクールの研究のきわめて大雑把な紹介である。彼ら自身は特にそのことを指摘していないが、右のような繋駕法の変革が、ただ単に貨物の運搬量を増大して商業を発達させたり奴隷労働力を無用にしただけでなく、従来の軽い小型の犂から重い大型の犂への移行を可能にし、それがさらにおそらくは二圃制度から三圃制度への農業制度への転換を可能にすることを考える時、封建社会の成立を可能にする一つの重要な要因としての繋駕法変革のもつ意味が理解されるであろう。封建制度論も、従来のような法制史的な研究、ないしはいたずらに公式的な奴隷対奴隷所有者の対立抗争論などにとどまることなく、こうした地道な諸研究がもっと積重ねられた時に、はじめて本格的な取纒めが可能になると思われる。