

## ユルポア地方の商品流通

## ——とくに製粉業の歴史地理学的基礎——

菊池 一雅

## はじめに

ここにいわゆるユルポア地方は広い畑作地帯であつて、膨大な人口を擁するパリの南西郊に位置しているため、由来商品の生産および流通についてはパリとの関係を無視することは出来ない。商品の流通は、県都たるヴェルサイユを仲介として、パリと密接不離な関係をもつて行われて来た。

本来主要な穀物生産地であるため、この地方の主な商品としては小麦・燕麦等の占める比重はとくに著しい。したがつてこの地方の各市場は、かかる農作物の交換の場として発達をみたが、この地域の生産物の超過部分を商品化することによつて生ずる地域間の分業は、大都市周辺の地理的事情も加味して特色をもつていた。たとえばヴェルサイユの製粉の仲継売買があげられる。もとより、穀物生産と製粉業は結びつけて考えられて然るべき性質をもつものであるが、ここでは耕地の増大にともなう水車業発展のための条件が欠如していたので、製粉業の発展は阻止され、強いては新たな地域への分解の作用をなした。そこにこの地方の商品流通の一つの特質が見出されると思われる。

そこで十八世紀を通じて、この地方の農産物の種類、交通路、市場等を瞥見し、製粉業と水車業との関連における

カントン	穀物				天草採地	然牧地	栽培地	葡萄	森林
	小麦	ライ麦	大麦	燕麦					
Verailles intra-muros	140	32	53	231	54	17	$\frac{1}{2}$	?	
Versailles extra-muros	958	139	145	985	259	301	6	816 $\frac{1}{2}$	
Chevreuse	1,985	237	196	1,405	557	237	7	180	
Jouy	1,350	160	?	1,375	930	375	118	2,550	
Limours	1,733	564	251	1,959	425	403	78	487 $\frac{1}{2}$	
Longjumeau	1,866	250	459	1,505	309	296	140	214	
Marly	1,002	237	270	650	262	225	570	1,492 $\frac{1}{2}$	
Palaiseau	1,342	137	131	972	202	25	175	1,623 $\frac{1}{2}$	
Sèvres	193	44	70	157	141	38	198	233	
total	10,609	1,800	1,575	9,239	3,137	1,917	1,292 $\frac{1}{2}$	約7,599	

商品流通の地域性を歴史地理学的に考察したい。

パリ盆地の南西部に位置するこの地域は、首都の近郊という地理的条件にも左右されて早くから耕地が開拓され、様々な農作物が見出されていた。この傾向は十八世紀になるにつれてますます顕著となり、セーヌ河沿いの河谷では果樹・主に葡萄、南のビエール *Bièvre* イヴェット *Yvette* 川谷では種々な野菜類、葡萄畑が散在し、一方広い台地の上では小麦・ライ麦・燕麦・大麦等の穀物が生産された。さらに十八世紀末ともなると、かつて森林におおわれた村落も次第に農耕地に変わり、草原、葡萄畑が穀物畑に取って代わられて、代表的な小麦の生産地の一つに数えあげられるようになった。<sup>①</sup>

こうした土地利用の進行の結果、地表面積の割合は著しく変化した。革命第四年にこの地方八つの郡 *ヴェルサイユ* *Versailles*、*シヴルーズ* *Chevreuse*、*シュエイ* *Jouy*、*リム*

収獲された穀物・飼料

村 落	調査の日	穀 物					飼 料	麦 藁
		小 麦	混合麦	ライ麦	大 麦	燕 麦		
Rennemoulin	1792. 10. 1	414 $\frac{1}{2}$ set	47	79	124	300	5,000束 (株) 2,000束 (うまご やし)	11, 350

耕作者の生活・種蒔きのための必要量

同	同	235	8	25	12	134	5,000	8,050
---	---	-----	---	----	----	-----	-------	-------

ール Limour' ロンシヨキー Longjumeau' マルリー Marty' パレイゾー  
Palaiseau' セーヴル Sèvres の割合をみると、全面積三七一六八ヘクタ  
ールのうち穀物作附地は二三二二三ヘクタールで約七割であり、約一割が葡萄  
畑・牧草地であつて、森森は二割にすぎない。したがつて半分以上森林におお  
われた土地の多いアンシアンレシーム期と比較すると土地開拓の進行は著しい  
ものであつた。②

一七六四年につくられた道路網図の一つをみると、この地方を通る大きな道  
路としては、セーヌの谷に沿つてノルマンジー Normandie に向う道、ドルー  
を連結するブルターニュ Bretagne 街道、二本のエスパーニュ Espagne 街道  
―それはランブイユを結ぶ道と、パレイゾー附近でオルレアン街道と一緒にな  
つてゐる街道―他にアルパジョンを経てエタンブの有力な穀物市場に連絡して  
ゐるオルレアン Orleans 街道、フォンテンブローに通ずるミディ Midi 街道  
の六本であつた。ここでオルレアン、ミディ街道は、道も比較的良く整備され  
ていたので、葡萄酒や穀物を真直ぐパリに送り込んでいた。③しかしヴェルサ  
イユ周辺とその南の川谷地帯は、上記の二つの街道からもまたノルマンジ―方  
面からも遮断されていたので道も悪く、ましてや小都市や村落に踏み込むと、  
道らしい道とてない有様であつた。④そのため悪路しか利用出来ぬ農民達は、

彼等の生産物を自己の村落附近か、精々ヴェルサイユまで運搬するのがやつとであった。⑥

次に専らヴェルサイユに小麦を運んだ同市近郊の小村落(王領地)レンヌムーラン *Rennemoulin* の生産量と消費量とを比較してみると、一七九二年一〇月の統計では、この村で収穫された穀物は約九六四セチエであつて、耕作民の生活と、翌年の種蒔きに必要な四三二セチエを除く五三二セチエ(約五割六分)から地代(金納と一部現物の定額小作料)と利益を分け合つていた。⑦ 就中穀物はその儘持参されるだけでなく、直接都市のパン屋と取り引きをするため、附近の川の水車を使用して製粉されて運ばれた。さらに十八世紀末にはヴェルサイユには燕麥・ソラ豆類が遠くトラップ、ゴメツツ、シヴルーズ等からさえも運ばれた。⑧

- ① 拙稿「フランスの近代化と地域の変貌」一七八一—一八三頁、歴史地理学紀要、一九六〇年。
- ② *Arch. nat.*, Fu 404, doss 1, (LVIII) J. Loutchisky, Régime agraire et population agricole dans les environs de Paris à la veille de la Révolution, P.133
- ③ M. Philipponeau, Les caractere originaux de la vie rurale de banlieue, p.200, *Ann de Géog.*, 1952.
- ④ 十八世紀に到るもこの地方の小都市・村落の道路が非常に悪かつたことは、ヴェリエール市長ウイタラン・ドラン、レンヌムーラン司祭セネのメモ等で理解される。
- ⑤ *Arch. nat.*, Fu 200 rapport de l'ingénieur Lebrun, 4 avril 1781, H<sup>2</sup> 2 105; *Arch. S et O* C 422. 参考 *Arch. Comm Rennemoulin*, Dreg. 1, ffos 4, 5 (LXXII—LXXIII)
- ⑥ ヴェルサイユに生産物を運ぶ慣しになつて来た農民は、非常に高額な運賃を払つて来た。*Arch. S et O*, C 422. *Théard*, p. 52 (LXX)
- ⑦ *Arch. communales et carton F<sup>19</sup> des Arch. communales de Sèvres*, ub *Sde Versailles*, t. II, p. 469 及び作成。
- ⑧ *Arch. comm Versailles F<sup>4</sup>, Journal des recettes des grains du marché de Versailles* (LXXXV—LXXXVI)

十四・五世紀までパリへの穀物供給は、専ら周辺一帯の荘園に散在していた領主の「穀物倉庫」を介してか、あるいは次第に向上して来た農民によって直接になされていた。十六世紀になると、農民の生産力はさらに増大した。ちなみに一五五三年『旅行案内記』の著者エチエンヌは、「パリとフランスの穀倉地帯を結ぶいたる処で商業取引が栄え、シャルトルにいたる通路は穀物・木材・家畜等の市が出来たために、またドルーへ通じる通路は家畜・家禽・皮革・果実―とくに葡萄―穀物の市が出来たために通路の往来は頻繁となった。」<sup>①</sup>と書いている。その他同六五年パリ高等法院が法令をもって、「すべての人に周辺の町や村で穀物を許可することになったことや、一六六九年のルイ十三世の勅令は、おさえがたい農民の生産力の向上とパリの流通規制の破綻を自ら承認したものであった。

かくしてこのユルポア地方でも農民層の発展に対応して、各耕地の中心的位置に市場が形成され、そうした市場は或はヴェルサイユ、シユヴルーズ、リムール、パレイゾー等々から小さな村落まで数多く存在する様になった。

これらの市場のうちでヴェルサイユは一番大きなものであった。ここには一六六九年三月、ルイ十三世のとき特許状による自由市 *foire franche* が五月一日(四日間)、サン・ルイ(八月二五日)、サン・ドニ(十月九日)の祭日に開かれた。十八世紀となるとさらに週二回小市が開かれ、同特許状による月曜日 *mardi* と自然的に増加した金曜日 *vendredi* があった。<sup>②</sup> 農民はこれらの市で、ノートル・ダム区 *Notre-Dames* で家畜―穀物の買却は余り行われないう、グオール *Geôle* 附近―*Etang* と *Paroisse* 路の間―ではオート麦・家畜用の穀屑、デュブルシイ *Duplessis* とパロワッス *Paroisse* 間の道路では酪農品・家禽・野菜・果物を売った。<sup>③</sup> また一七三六年ごろから許可されたサ

ン・ルイ区—Royale と Anjou 路の交差点—では牧草・オート麦・肉類等を買却した。<sup>④</sup>

しかしながらヴェルサイユが、ユルポア地方の他の市場と異った特殊性をもったのは、粉の売買の大中心地となったことである。それはポア・ル・ロア Poiss-le-Roi という粉の売買場が建造されたことによって証明せられる。この建物は一七二三年に市長のブルーアンによって建てられ、<sup>⑤</sup>週二回（月・木曜）に業務が行われた。<sup>⑥</sup>そこでは製粉された小麦・燕麦等がパリ、ヴェルサイユはもとより、その他の小都市のパン屋にも売られた。このときからヴェルサイユは製粉の売買に関する限り、当地方きつての独占的地位を占めるにいたった。

このポア・ル・ロアの設立は、附近の農民経済の向上の反映であったが、同時に今迄以上に水車業の活動に拍車をかけるものであった。ちなみに製粉需用に対処して水車業を円滑にするための一例をみると、ヴェルサイユ周辺の土地を所有していた王は、議会の名において、一七三二年に未だ何人の所有にもならない川の水を個人の処に引き込むことに一〇〇リーヴルの罰金を課し、違反者には罰金の倍加を命じ、さらに水車の車輪の大きさ、水位、水門の中等も決定して、個人が任意に川水を使用して水車業の防害とならぬ様に水車のための法規を定めた。<sup>⑦</sup>

ともあれヴェルサイユは粉の売買の中心地として、ポア・ル・ロアには一七七七—八五年まで年平均五〇〇〇〇袋の粉が集り、ネッケルの時代には直接の保護下におかれたので、パリ地方で収獲の悪い八八年にも五二〇〇〇袋、翌八九年の最初の五ヶ月間には二四二五〇袋を確保した。<sup>⑧</sup>

一方地方の市場のシュヴルーズは穀物—小麦・大麦・燕麦—や家畜、リムール、パレイゾー、ロンジユモーでは大麦・燕麦屑・家畜等がすべて附近の農民達によって持参された。

① 遠藤輝明「フランス絶対王制形成期における市場形態—構造—」一四頁。歴史学研究一七九号、一九五五年 Cf. Y. Bezaud,

- La vie rurale dans le sud de la région Parisienne de 1450 à 1560, Paris, 1921. p. 189, p. 193. 参照。
- ② Arch. comm Versailles. 1<sup>r</sup> carton foires et marches (1790—1876) (LXXXI)
  - ③ Arch. nat., AD. XI. 40 (LXXXI)
  - ④ J. A. La Roi, Histoire des rues de Versailles p. 184. (LXXXI)
  - ⑤ 上の建物は長さ十六トワース(約三二米)幅七トワース(約一四米)であった。Cf. L. Hannin, Histoire municipale de Versailles, t. 1, p. 19. (LXXXI)
  - ⑥ Arch. S et O, A 240. J. A. Le Roi. op. cit., pp. 184, 187. (LXXXI—LXXXII)
  - ⑦ Isambert, Recueil des anciennes lois françaises, t. XXI, p. 370. (XCVIII)
  - ⑧ Arch. nat., O<sup>1</sup> 434, f<sup>o</sup> 93, v<sup>o</sup> 361<sup>o</sup> (LXXXII)

III

当時製粉業は、専ら水車を使用して行われていた。そしてヴェルサイユのポア・ル・ロアに運ばれた粉の大部分は、周辺の小さな支流とピエーヴル川で製粉されたものであった。しかしながら製粉の需用にともない、これらの流は如何なる効用を供えていたであろうか。

A ヴェルサイユ周辺の小川

この谷間はパリ・ヴェルサイユの近郊であり、その上サン・ジェルマン St. Germain から余り遠くないという立地条件から、水車の挽臼は専らかかる町のために穀物を挽いていた。

一七八四年までに水車は、グラン・パルクに二台—ムーリノー Mouligneux としレンヌムーランに各一台ずつ—および王領地以外の小川に五台が数えられ、その他に一・二台の水車急造の気配がみられた。①これらの水車は、セー

ヌ河を臨む幾つかの丘の麓の小さな流れによって動かされていたが、それらの流れは水車業には排水の点で不十分であつた。すなわち県都からル・ド・ガリー川 *Ru de Gally* とヴィルプルー *Villepreux* からモール *Mauldre* 川の支流に通ずる二つの排水路は、十八世紀中頃まで汚水を受け入れる傾斜も堤防もなかつた。そのため人は淀んだ流れと悪臭を放つ泥溝の水や泥土の逆行を防ぐことに専念していた。⑧ たとえば王は、一七六三年に三〇〇リーヴルの国債を使ってヴィルプルーの領主が所有した水車を買受けてそれを破壊し、排水口に水車を置くことを禁止した。⑨ また建築管理局は請負師に年八〇〇リーヴルで小川の浚渫作業を行わせた。しかしこうした水の流れを円滑にすべき対策も、これらの小川の流れを改善出来なかつた。一七九〇年に依然として「水の逆行が危険な水蒸気と放散物を生ぜしめるかも知れない」⑩ という当局の警告は、淀んだ流れが改善されていないことを物語っており、したがって十八世紀末になつてもこの谷間では、水車業の発達は望み得べくもなかつた。

## B ビエーヴル川

ビエーヴルとイヴェット川谷では、水車のある村落は冬期の洪水にそなえて川辺りと台地の間の砂質・粘土質の斜面の上に存在していた。⑪ 水車は川の源から東部の出口のアントニー *Antony* まじりあり、ポアール・ロアと近くの村々のために製粉を行っていた。⑫

水車業は河川の水量と落差に左右されるが、この川の水は、夏の乾燥期となると屢々不足した。一七四九年の記録によると、ビエーヴルの川床は、巾は六ピエ (約二米) しかなく、水位は水門の処で凡そ二〇プース (約六〇厘) しかなかつたことが記されている。それゆえ水が岸辺一杯にまで拡って流れたとしても八十時間に六時間の割でしか水車は廻転しないという結果を生じていた。実際問題としてここでは水車は三十時間から三六時間も廻ることが出来な

かった。というのは水車に必要な流水量がつくられるためにはこれだけの時間が必要とされ、それから水車は精々一時間程動き、その上非常にわずかしか来ない水量を使用してゆっくり廻転する有様であった。ゴブラン Gobelin 川に遡るにつれて水車の活動の断続は一層激しくなり、ビュック Buc 水車はヴォータン Vaupin のそれより一層長い間停止していることが一七八九年に注目されている。<sup>⑦</sup>

冬期の水量が比較的豊富なときでも、水車の活動のための何プースかが欠けると、川水は堤防を突き破って、アンブランヴィエ Amblanvillers 耕地にみられるように岸辺一帯にまで出水して、下流の水車には役立たなくなった。<sup>⑧</sup> こうした洪水は谷間に小池を作り、それは一七五七年に五〇以上も数えられ一七七〇〇平方トワーズの面積であった。<sup>⑨</sup>これが流水量を減じ、製粉業にどれ丈け悪影響を与えたかは推測するにやぶさかでない。その対策は一七五一年五月三十一日浚渫作業のために請負業者に支払う報酬の決定、<sup>⑩</sup>さらに革命四年に到っても内務大臣による堆積泥土除去法の督促等に見られるが、毎冬必要とされるこの困難な浚渫の仕事は、莫大な出費を要するので部分的にしか成功しなかった。<sup>⑪</sup>そこで村民はせめて川の兩岸にポプラと柳を植え、元気よく発芽することに腐心した。<sup>⑫</sup>

### C イヴェット川

イヴェット川の水車は始めは専らシュヴルーズとその附近の村落のために粉を挽いていた。それは距離的には県都から遠くであり、かつ道路が極めて悪いので粉の運搬が不便であるためであった。

川の沿岸には二二の水車が数えられた。これらのうちサン・レミー St-Remy の二台、ジュルス Bures 近くの一台、サーシール修道院からリュイーヌ公に譲り渡されたダンピール Dampierre の水車、ロンジュモアの領主の所有になるグラヴィニー Gravigny およびサン・マルタン St-Martin の製粉業者の一台を除いて残りの全てはシュヴ

ルーズの領主に所属していた。<sup>⑧</sup>

しかしここでも問題は水量と落差に懸っていた。イヴェットの谷で水車を動かすには、毎秒一五—一六立方ピエ（四・八—五・一立方米）の水量が必要であったが、毎夏決って水は不足するので水車は幾時間も停止した。たとえバヴォージャン Vaugien の二つの水車は、毎秒四—五立方ピエ（一・二—一・六立方米）の流量しかない場合は、九—一〇時間も停止していた。この様な間歇は七月末から八月初旬にかけておこったが、一七六二年には丸々一ヶ月も水車は廻らなかつた。とくにサン・レミーとジフ Gif の間にあるクールセル Courcelles の水車は土用の間は半分も停止した。<sup>⑨</sup>

ここではビエールブル川同様に、冬期と豪雨の後では、川は沈泥によって塞つてしまうので、落差の点からも水車の活動は阻外された。そのため矢張り毎年の浚渫作業が必要であったが、経費を廻つてのサン・ルイ家と住民との間の浚渫作業の責任転化の争いは、作業を等閑ならしめて、一七九二年の春にはイヴェット川は泥水しかみられなくなつた。<sup>⑩</sup>

つまりこの地方の製粉業を擔っている諸川の特徴は、夏の乾燥期には水量が不足することと、冬期には反対に川水が氾濫することであつた。したがつて常に一定した豊かな製粉能力は認められず、周辺の農民の穀物の生産量が増大したとしても、それに応じて都市への十分な製粉業地としての機能を果すべき自然条件に欠けるものであつた。

⑧ Arch. nat., Or 1804<sup>7</sup> (CVI)

⑨ Arch. nat., Or 1870; bbl. Versailles ms 580 F. <sup>15</sup>, (CVI) 小川はわずか四ピエ（約一・二〇米）高ければ良くと信じられてつた。

- ⑥ Bibe. Versailles. m. S. 580 Ff° 39. Lettre de M. d'Angiviller à la municipalité de Versailles 14 avril 1790. (C VI)
- ⑦ Bibl. V. 580 F. f°s 31. 39. 43; Arch. Comm. V, Dreg. du comité municipal f° 117. (CVI~CVII)  
 この調査は技術 Vignon, Heurtier, 痕跡細部 Fouacier などによってなされた。
- ⑧ この附近の村落の景観が比較的詳しく描かれている。G. Vergey-Tricom, Le relief des environs de Paris, spécialement au sud de la Seine. p. 524., Ann de Géog., 1924. 参照。
- ⑨ 水車として Buc, Vauplain, St-Martin-de-Jouy, Rat, Igny, Vauboven, Bièvre, Amblainvillier, Grais, Moulin, Migneaux 等々あり。Arch. nat., Zle 307 XCV (XcV)
- ⑩ Arch. nat., F14 183 (XCVI)
- ⑪ Arch. nat., O1 1804(D); Zle 308 (XCVI) 及び S. Lerrat, Un aspect de la banlieue résidentielle Parisienne, p. 237, Ann de Geog., 1957.  
 この谷間に洪水がこぼれはめつたことと洪水流のマンマニイでみ認められる。
- ⑫ 革命中の綴(ユリミッタ附近)の保養地問題と関係がある。Arch. nat., F14 183 S. Dupain (XCVIII—XCIX)
- ⑬ 兩岸は一トワースに「カ一」合流点では五ヌーの支払う。
- ⑭ S. Dupain, op. cit., pp. 86. 125. 136. (XCVIII)
- ⑮ Arch. nat., Zle 307. (XCVIII)
- ⑯ Arch. S-et-O E128. H. Bezault, Histoire municipale de Longjumeau pp. 4-5, (XCIX—C)
- ⑰ Bibl. nat., Inv. V 9875 (CII)
- ⑱ Arch. comm. Chevreuse, Dreg. 2, f° 5 (CII)

田

以上からこの地方の製粉売買の中心であるヴェルサイユの商業のいきさつは次の様になった。

1789年	Meulan		Mautes		Vernon		Etampes		Vaudreuil	
10.15—30	315	75	210	?	617	?	104	?	49	?
11	191	57	810	?	715	?	?	?	?	?
12	88	7	612	33	293	?	?	?	?	?
total	594	139	1,632	33	1,625	?	104	?	49	?

十八世紀以来この地方の穀物生産は発達したにもかかわらず、それに対応すべき製粉業は早くも途中で衰退した。その直接の理由は製粉業と直接の關係をもつ水車と河川の關係にある。すなわちこの地方の諸川は、ブラーシユが指摘しているように、台地ではブリ Brie の不浸透な石灰石が水を漏らさないで川谷の形成は堅い岩床に出逢うまで砕け易い砂を透して行われていることである。したがってヴェルサイユの谷間の小川もビエール、イヴェット川も、分岐した小谷の土地を彫って出来たものであって、その谷間には泥土が積り、また時としては川水が岸辺の不浸透な土地の上に溜って洪水をおこすというパリ盆地には「注目すべき例外」④ une exception remarquable をもっていた。その結果この水車による製粉能力の衰退と、都市の膨張による需用の増加に対応して一過渡期には風車、手押し挽砕機(後に馬を使用)——十八世紀末には粉はイヴェット川のシュヴルーズからも⑤ ずっと南のエタンブ Etampes, ドールダン Dourdan からも目立って流入されるようになった。⑥ たとえばエタンブではジュイーヌ Juine と支流のルーエット Louette シャルーエット Chalouette の諸川の水車を、ドールダンのオルジュ Orge の水車は専らパリとヴェルサイユのために動き、さらに危機の際にはセーヌ河からムーラン Meulan ヴェルノン Vernon マント Mantes からも続々供給された。④

かくてヴェルサイユの市は、最高価格決定の時代を期として急速に壊れ落ち、粉をパ

りおよび他の都市に仲継する機能は完全に停止し、以後は昔日の面影はなく、パリの膨張による郊外の都市化によって耕地はつぶれ、共和制下には園芸地として生れかわった。⑥同時に農作物の市場としてはずっと南の田舎シユヴェルーズが一七八八年の冬頃から次第に地方の中心地としての性格をもつていった。⑦

- ① V. de la Blache, *Tableau de la Géographie de la France*, tom II, p. 137, 1903.
  - ② Arch. S-et-O, D 254. (C)
  - ③ Cf. L. Marquis, *Les rues d'Etampes*, (CVIII)
  - ④ せらに一七九〇年には、ピカルデー・ボース・ソワッソン等の遠方からも運ばれた。Arch. nat., ADXVI 75, (LXXVIII) 44  
45 Arch. comm. V F<sup>1</sup> Passim (LXXXVI)
  - ⑤ M. Philipponneau, *La vie rurale de la banlieue Parisienne* pp. 518—9.
  - ⑥ Ach. nat., DXXIX 33 (LXXXVIII)
- (括弧内の頁数は A. Defresne et F. Évrard, *Les subsistances dans le district de Versailles*, 1921, 45 引用)。