

シャンパーニュ大市研究の現在（続）

花 田 洋 一 郎

はじめに

本稿は、2018年に筆者が公表した「シャンパーニュ大市研究の現在 — 研究史の概観 —」の続編である。前回の拙稿執筆時には取り上げることができなかった諸論文と2018～2019年において発表されたシャンパーニュ大市に関する国際共同研究の成果について、その概略を整理することが本稿の目的である。

最初に個別論文について、シャンパーニュ大市とのかかわりを中心に概要をまとめる。続いて、オーブ県文書館が発行する地方歴史雑誌 *La vie en Champagne* に掲載された「中世国際商業研究センター（CRECIM）」²主催による国際研究集会の報告集2冊に掲載された関係諸論文の概要とその特徴をまとめる。そして結論で、本稿で取り上げた諸論文の研究史的意義について論じたい。

1. シャンパーニュ大市に関する個別論文

トゥールーズ第1大学教授の法制史家ガルニエによる「1130-1140年 シャンパーニュ大市から商人の交換文明へ」([15])は、フランス経済・財政史委

1 拙稿「シャンパーニュ大市研究の現在 — 研究史の概観 —」『西南学院大学経済学論集』第53巻第1・2号、2018年、27-60頁。

2 中世国際商業研究センター（Centre de recherches sur le commerce international médiéval）は、Archives départementales de l'Aube（オーブ県文書館）を所在地とする学術研究学会として2014年に設立された。代表はランス大学名誉教授 Patrick Demouy 氏である。この学会の最初の成果は *La vie en Champagne* 第89号（2017年）に発表されている（その内容については、拙稿「シャンパーニュ大市研究の現在」44、50頁を参照）。

員会編集による『フランス経済・財政史の偉大な年月日』に掲載された概説である。シャンパーニュ大市をベースにしながらかフランスにおける市場の歴史を辿り、安全護送と年市の法（1294年3月7日王令、1349年8月6日王令）に注目している。短い論考であるが、論点が巧みに整理されている。王権にとって、大市は王国の経済成長と富の蓄積を促す重商主義政策の一手段であったという指摘は興味深い。

スギャール³「中世におけるグローバルな経済統治。シャンパーニュ大市の裁判権」（[20]）は約80の文献からシャンパーニュ大市の研究史を整理した論文である。ただし、2000年代以降の論文に関してはグライフの比較歴史制度分析に代表される新制度派経済学の研究成果に偏った整理をしている。本論文は、網羅的な論点開示ではなく、幾つかの論点に絞って研究史をまとめている。彼の関心はこれまでのシャンパーニュ大市研究は何を主に論じてきたのかを整理することであり、大市のガバナンス問題、大市組織編成、大市裁判、大市の衰退要因を取り上げる。後半はグライフの研究を批判的に再検討する。そして制度の研究者らしく大市の性格を次の3点にまとめる。①長期にわたり進化する市場制度。ただし契約的な性格には限界があった。②市場の影響力が及ぶ地理的範囲をヨーロッパ全土に拡大。しかし外部ショックには脆弱。③不正を犯した商人を市場から排除する報復制度には本質的な問題があり、抑止力が効果を失うとすぐに機能しなくなる。

続いてボテス＝フェラーニュ「ブルジョワの精神かブルの精神か。パリ国立図書館所蔵手書本 fr.25545番における全ての身分の世紀」（[2]）とキャシー・M・クローズ「小さな実利的なテキストが持つ手書本の多彩な背景。シャンパーニュ大市の日程表」（[16]）の2論文を取り上げよう。この2本の論文は大市の諸制度を論じた社会経済史的論文ではなく、むしろ書冊学に重心を置いた研究と言えるだろう。研究対象となっているテキストは、14世紀初頭（少なくとも1316年まで）に作成された文書集で45文書が収められているが統

3 著者はパリ政治学院教授で近現代の市場と規制を研究している。研究対象は中世から現代まで非常に幅広く、金融規制を主に研究しているが、歴史的な制度編成に関心を寄せている。

一性はなく⁴、その多様性が異彩を放っている。ただし、このテキストには社会経済史に関係する4つの文書が一塊で収められており、ポテス＝フェラーニュはこの4通の文書を分析している。この4つの文書の内訳は次のとおりである。①教皇、国王、そして貨幣について (fol.17r^o)⁵ ②シャンパーニュ大市日程表 (fol.17v^o)⁶ ③海で取れた魚の種類 (fol.19r^o)⁷ ④ブルージュとフランドルに商品を送った国または地域 (fol.18v^o)⁸。このうち、③と④は物資のリストである。彼女の研究は手書本を文学の観点から分析したもので、大市日程表には商業情報を提供し暦としても活用するためという仮説を提示しているのみで、文書の来歴などを考察しているわけではない。クローズ論文は、19世紀末には末に7種類が知られていたシャンパーニュ大市の日程表が書き写されている手書本について、さらに5つ発見し⁹、計12の手書本を同定する¹⁰。その内8つについて現物を調査し、手書本の作成年、所有者、系譜関係を論じている。手書本の中で日程表がどのような形で書き写されているかについても一つ一つ検討し、だいたい暦と一緒にしていることを指摘する。

続いて、考古学の観点からプロヴァンを考察した論文を取り上げよう。オリヴィエ・デフォルジュ「プロヴァンの中世地下室と貯蔵室の機能と利用」(〔8〕)は国際研究集会報告集『ヨーロッパ中・近世における地下室と貯蔵室』に掲載された論文であり、本書は都市の地下室・貯蔵室をはじめてヨー

4 ファブリオ、韻文物語、物語、聖人伝、詩、散文の作品が混ぜこぜになって収められていて、言語はラテン語とフランス語である。

5 この文書は、1305年頃に作成されたようで、フランス王フィリップ4世と教皇クレメンス5世の財政政策に対する抵抗を詩で表明する内容となっている。P. Chabaille, Documents historique originaux, dans *Bulletin de la société de l'histoire de France*, t.2, Vol.II, 1835, pp.221-224 に刊行されている。

6 この文書は、L. A. Warnkönig, *Histoire de la Flandre et de ses institutions civiles et politiques jusqu'à l'année 1305*, Bruxelles, 1836, t.2, pp.500-503 に刊行されている。

7 この文書は、G. Lozinski, *La Bataille de Caresme et de Charnage*, Paris, 1933, p.195 に刊行されている。

8 この文書は、F. Bourquelot, *Études sur les foires de Champagne, sur la nature, l'étendue et les règles du commerce qui s'y faisait aux XIIe, XIIIe et XIVe siècles*, 2 vol, Paris, 1865, t.1, pp.206-208 に刊行されている。

9 Bourquelot, *op. cit.*, t.1, pp.83-85 ; P. Huvelin, *Essai historique sur le droit des marchés et des foires*, Paris, 1897, pp.598-603.

10 Krause [16] pp.180-181.

ロッパ規模で比較検討した研究である。デフォルジュはプロヴァンなどシャンパーニュ諸都市を対象とする中世考古学者である。プロヴァンなど多くの都市に現存する地下室 *caves* もしくは貯蔵室 *celliers* は、かつてはクリプト説、地下教会説、避難所説などがあったが、現在は商品保管所、織物作業場説が通説となっている¹¹。プロヴァンには地下室・貯蔵室が108あり、その内交差ヴォールトが81.1%を占めて、半円筒ヴォールトとオジーヴ（交差リブ）は少ない。板張りが3.7%、残り10.2%は折衷型かその他の形態である。プロヴァンの地下室は商人が持ち込んだ商品保管所として利用されるだけでなく、織布など織工の作業場としても使用された。大市が開催されていない期間や大市が衰退した時代以降では、地下室におどろぎ絞機設置跡が残っていることからおどろぎ酒醸造所として使用されたようである。もちろんおどろぎ酒樽の保管所としても活用されていたことは言うまでもない。この論文では、参事会員の家、施療院、シトー会修道分院の地下室・貯蔵室についても考察しているが、それが何に使われていたかは不明である。

2. 「中世国際商業研究センター（CRECIM）」主催による国際研究集会の 第1回報告集

中世国際商業研究センター（CRECIM）の設立は2014年であり、これまで3回行われた国際研究集会の成果は全て *La vie en Champagne* 誌上に発表されて

11 ここでは地下室 *caves* は仕切りのない広い場所で、長期にわたり様々な商品を整理・保管するための空間と定義されるが、逆に貯蔵室 *celliers* の定義は必ずしも明確ではないようだ（Deforge [8] p.315）。ただ1278年の伯所有財産調査記録によれば、仕立屋の商業施設（取引所）の地下は貯蔵室であるという言及があり、掘って作られた空間を指しているようである。「Item est ibi alia hala ad detailliores que valet de redditu assiso X lb., quarum medietas est domini et alia Hospitaliorum, pro indiviso. Item est ibi quoddam celarium subtus dictam halam, quod est pro indiviso domini et dictorum Hospitaliorum. Consuevit valere C s.」（同じくそこに別の仕立屋用の商業施設があり、それは査定された賦課租から10リブラの価値を持ち、その半分は伯に属し、またもう半分は施療院に分かたれることなく属する。同じくそこには前述の商業施設の下に貯蔵室があり、それは伯と前述の施療院により共有されている。それは100ソリドゥスの価値を持つのが常であった）。A. Longnon, éd., *Documents relatifs au comté de Champagne et de Brie*, 1172-1361, t.II, Paris, 1904, p.70 (Extenta).

いる。第1回目は2016年10月21日に開催された「中世における大市と都市の地誌」([14])である。

冒頭論文ヤント「年市と都市地誌。多少とも密接なつながり」([23])は、年市が都市景観にどのような影響を与えたのかという問題の意義を論じる。ヨーロッパ各地の多様な事例を示しながら、年市は都市集落、新地区、居住核の拡大の基礎であり、都市景観を変え、制約を課し、特別な建物を準備させ、特別な社会的絆（ソシアビリテ）を生んだという。

初期の年市は市外で、修道院のそば、城の周辺、四辻・橋・市門の道沿いで開催されていたが、商業的成功により徐々に囲壁内に移転した。しかし市内に専用の場所がない場合が多く、その時は教会や修道院の敷地で開催された（モンス¹²、ルアン¹³、エヴルー¹⁴、コンピエーニュ¹⁵など）。13世紀初頭には人口が増えた囲壁内から近隣のバンリウへと市場が移転するケースも見られた（ヴァランシエンヌ¹⁶、ナミュール¹⁷、ティオンヴィル¹⁸、サン＝ドニ¹⁹）。また一部の都市では、取引の内容に応じて囲壁内外で市場が開催されていた。例えばロ

12 モンスでは、1171年囲壁外に forum の言及がある。1347～48年に囲壁外の開催場所が整備された（現在の Grand Place）。Yante [23] p.3; M. Bruwier, La foire de Mons aux XIVe et XVe siècles (1355-1465), dans *Publication du Centre européen d'études burgondo-médiévales*, t.23, 1983, pp.83-93.

13 ルアンではサン・トゥアン教会のそばで市場は開催された。Yante [23] p.3. L. Musset, Foires et marchés en Normandie à l'époque ducale, dans *Annales de Normandie*, t.26, 1976, pp.3-23.

14 エヴルーではノートル・ダム大聖堂のそばで市場が開催された。Yante [23] p.3. Musset, art. cit.

15 1345年、1451年にコンピエーニュ四旬節中日の年市では、サン・コルネイユ修道院付属教会の身廊・側廊において貴重品と宗教祭具の商人が売買を行っていた。Yante [23] p.4. L. Carolus-Barré, Le Mi-Karesme, foire de Compiègne au Moyen Age et sa survie jusqu'en 1792, dans *Bulletin de la société historique de Compiègne*, t.26, 1979, pp.19-72.

16 ヴァランシエンヌでは市場はノートル＝ダム採草地に立地していた。Yante [23] p.4.

17 ナミュールの Herbatte 市場は囲壁と川のそばの採草地を利用していた。Yante [23] p.4; J. Herbillon, Les herbattes ou franchises foires dans le Namurois et le Brabant, dans *La vie wallonne*, t.33, 1959, pp.36-42.

18 ティオンヴィルでは1497年につむじ風が吹いて人であふれかえった身廊がモーゼル川に倒壊し、「市門の外、堀沿い」の市場で商品を陳列していた小間物商、毛皮商、その他の商人に大打撃を与えたという。Yante [23] p.4.

19 サン＝ドニのランディ年市はパリ門で開催されていた。Yante [23] p.4. A. Lombard-Jourdan, Les foires de l'abbaye de Saint-Denis. Revue des données et révision des opinions admises, dans *Bibliothèque de l'École des chartes*, t.145, 1987, pp.273-338.

デーズでは、毛織物、布、物資など様々な商品を扱う4年市は囲壁内で開催され、他方で家畜市は囲壁外で開催された²⁰。最初は囲壁外で開催されていた市場が、市内に移動するケースも当然ある。パリでは、1181年と1285年にサン＝ラドルとサン＝ジェルマン＝デ＝プレの郊外年市が仏王の決定によりシャンポー²¹に移転し、ここには1183年に最初の取引所が作られた。ポワチエでは1347年に国王フィリップ6世が、それまでポワチエ近郊にある丘の巨石 *la Pierre Levée* の前で開催されていた10月年市を市内に移転させた。市内移転に失敗したケースもあった。それはラングドック地方都市ユゼスで、市当局は都市周縁部のサン＝フィルマン教区で開催されていた家畜市（牛・羊）の市域内に戻そうとしたが、市場取引による収益の共有で折り合いがつかず断念した²²。年市における取引場所の境界を厳密に決める試みは、プロヴァンやラニイに見られる²³。

囲壁外で年市が開催される場合、商業施設（halles）もしくは固定・組立式の露店が設けられた。1415年のランディ年市では1200もの露店があった²⁴。ナミュールのエルバット年市ではディナン、ユイ、リエージュ産などの毛織物を展示するための取引施設があった。ノルマンディーではサン＝ジョルジュ＝アン＝オージュの聖金曜日年市で木造常設施設が知られていた²⁵。こうした商取引用の施設について、市当局は商人に自由に利用させていたようである。商業施設は悪天候の折には織物や香辛料など濡れるとよくない商品を収容すること

20 Yante [23] p.4; P.-A. Clément, *Foires et marchés d'Occitanie de l'Antiquité à l'an 2000*, Montpellier, 1999, p.318.

21 Champeau はパリのレ・アル地区の地名で、パリ中央市場が1969年に郊外のランジス Rungis に移転するまで立地していた場所である。A. Lombard-Jourdan, *Les Halles de Paris et leur quartier (1137-1969)*, *Études et rencontres de l'École des chartes*, 28, Paris, 2009.

22 Yante [23] p.4.

23 プロヴァンではシャンパーニュ伯アンリ1世は、父伯チボー2世が古き慣習に従って1137年に決めた「旧市場区」周辺での5月年市開催区域の古き境界を、1164年に復活させた。それはその場所で（商人に）家屋賃貸をしてきた人たちの諸権利を守るためという。ラニイではマルヌ川の橋が年市開催区域の境界の一つであった。トロワでは境界指定はなく、商人達は広場周辺で取引を行っていた。バルでも同様で、年市は伯城砦とサン＝マクル参事会教会を中心にして開催されていた。Yante [23] p.4.

24 Lombard-Jourdan, art. cit., p.331.

25 Yante [23] p.4.

ができた。露店は両替商も使用できた。商人館 *halles marchandes*²⁶は、同じ都市あるいは地域出身の商人が集う場で彼らの宿泊所であり、また商品の保管・陳列、役畜の休息場であった。年市開催都市には、これら以外にも公共分銅保管所、各種租税徴収所、金貸しのテーブル、公証人やその他の記録係の作業部屋なども必須のインフラであった。年市開催都市では、都市住民も家屋の一階部分もしくはその窓部分を一時的に商人に自由に使わせたり、家屋の前に組み立て式の小屋を作ることを認めたりした。15世紀末～16世紀初頭のジュネーヴでは、商取引は都市全体に広がり郊外区にまで入り込み、幹線道路沿いに店が並んでいたという。店の一階には一時的に「*hauts-bancs*」（高台）と呼ばれる建物が増設された²⁷。住民の家屋の窓辺に物売台を設置したり、市場近くの家屋内で商取引を行ったりする商人の行為は、正式の商業施設における商取引と競合することになり、オニスやサントンジュ等諸都市やブルガードでも確認でき、規制されていた²⁸。年市開催が生み出した不動産価値の上昇は、諸侯、教会機関、貴族や市民に、大きな収入をもたらす不動産への投資を促した。これはシャンパーニュ大都市諸都市、ペズナス、モンタニャック、イングランドのセント＝アイヴズ年市でも見られた²⁹。ヤントのこの研究は市場開催のために活用される都市空間、インフラ研究と現場で働く人たちへの着目を促している。そのためには市内における市場開催用商業施設の建設・維持・改修・拡張に関する年代を把握することから始めなくてはならないとする。

26 商人館の具体例として、ヴェネツィアのドイツ人商館について次の文献が参考になる。大黒俊二「都市空間の中の商人集団と異文化交流 ― 中世ヨーロッパを例に ―」都市史学会編『都市史研究』第4号、2017年、100-107頁。

27 Yante [23] p.5. J.-Fr. Bergier, *Genève et l'économie européenne de la Renaissance*, Paris, 1963, pp.241-243.

28 Yante [23] p.5. J. Petrowiste, *À la foire d'empoigne. Foires et marchés en Aunis et Saintonge au Moyen Age vers 1000-vers 1500*, Toulouse, 2004, pp.212-218.

29 Yante [23] p.5. シャンパーニュ諸都市については、J.-M. Yante, *Les halles de marchands étrangers dans les villes des foires de Champagne (XIIe-XIVe siècles)*, dans *La Vie en Champagne*, no 89, 2017, pp.42-43. ペズナスとモンタニャックについては、J. Combes, *Les investissements immobiliers à Montpellier au commencement du XVe siècle*, dans *Recueil de mémoires et travaux publiés par la Société d'histoire du droit et des institutions des anciens pays de droit écrit*, fasc.II, 1951, pp.21-28. ここでは15世紀モンペリエにおける有力者の投資行動が考察されている。セント＝アイヴズについては、E. W. Moore, *The Fairs of Medieval England. An Introductory Study, Studies and Texts*, 72, Toronto, 1985, pp.143-145.

ドゥボルド「11世紀末以降トロワにおける地誌・都市経済に対する年市のインパクト」〔5〕。

【地図1】 11世紀中葉以降のヨーロッパ南北の交易ルート（Deborde [5] p.8）



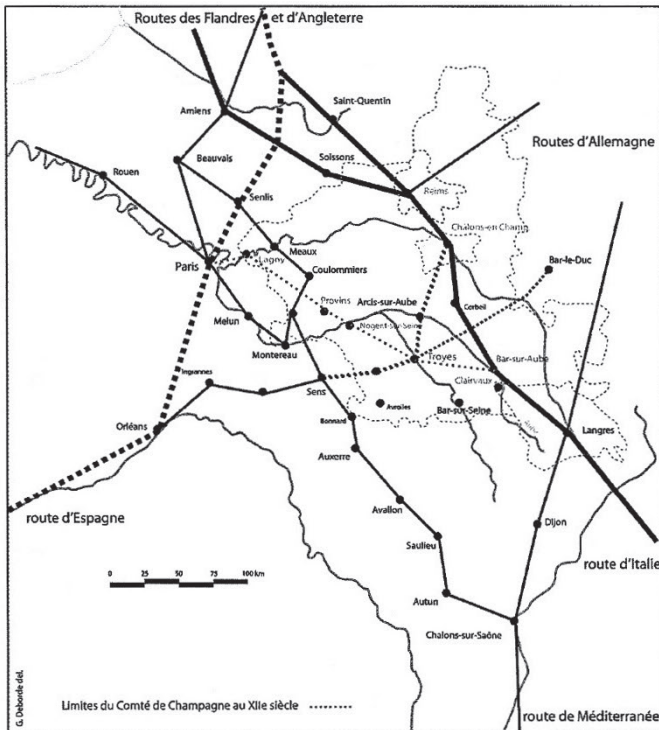
この論考は主に考古学の成果に基づいて、まずシャンパーニュ地方を通過する陸路網の形成過程を検討する。11世紀の時点でフランスでは、大洋へ向かうアグリッパ街道である「大洋街道 *voie de l'Océan*」の東ルート³⁰、西ルート³¹とライン街道の3つの軸が公道網をなしていた。大洋街道の西ルートは元々シャ

30 イギリスのカンタベリーとローマを結ぶ巡礼路であるフランス街道（*via Fransigena*）とも重なる。大サン・ベルナル峠、シャンパーニュ南部（*Bar-sur-Aube*）を経てシャロン、ランスを通過して *Boulogne-sur-Mer* へ向かうルート。

31 ソーヌ川を北上し *Chalon-sur-Saône* でライン街道（これは *Dijon*、*Langres* を経てトリアー *Trier* へ向かう）と分岐し *Auxerre*、*Sens* を通りブリイ地方を経て *Boulogne-sur-Mer* へ向かうルート。

ンパーニュ地方を通過しなかったが、紀元前1世紀末に Auxerre — Troyes — Arcis-sur-Aube — Châlons-sur-Marne という西ルートに接続する迂回路ができ、クレルヴォー修道院など教会・修道院の発展に寄与した。また1035年以降にはスペイン（Santiago de Compostela, Toledo, Zaragoza）とパリを結ぶスペインルートが、南北間商取引に新しい軸を提供し、それがシャンパーニュにも好都合となった（【地図1】参照）。シャンパーニュ伯はイタリアーフランドル軸（フランス街道）とスペインーパリーフランドル軸との間に、陸路と河川を通じてシャンパーニュ伯領南部を東から西へと通り抜けるルートを作った³²。これが大都市開催4都市をつなげる新しいルートへと発展した（【地図2】参照）。

【地図2】 12世紀パリ東部の陸路商業ルート（Deborde [5] p.9）



32 Deborde [5] pp.7-9.

続いて都市景観に対する年市の影響については、11世紀初頭における周辺農村とトロワ市域内の修道院との間で交換が活発になり、人口集住、専門の手工業の定着が見られた。11世紀末にはトロワ南部のフォブール・クロンセルに鞣し皮工が定住し、12～13世紀初頭には人口増加、市域拡大が見られた。シャンパーニュ伯ユーグ（1102-1126）の十字軍参加やテンプル騎士団への入団（1125年）は、トロワにおける馬具、繋駕用品、衣服などの生産を活性化し、不動産投資をもたらした³³。また12世紀にサン・ジャン、サン・レミのトロワ2年市を囲む形で第2次囲壁が構築され、幾つかの市門もこの時期に確認される³⁴。年市に関連した商業施設の史料言及は13世紀後半からである。トロワでは特に、スペインのムーア人やアフリカのイスラーム教徒が作ったモロッコ革製品をバルセロナ、ヴァランス、レリダ商人が市内専用地区で販売していた³⁵。都市地誌に対する年市の影響として、考古学者の観点から周辺農村からの人口吸収とそれに伴う市壁構築、在地手工業の活性化を強調する。

デフォルジュ「大市都市の地誌と都市発展：中世のプロヴァン」（[7]）。この論文は、プロヴァンにおける発掘状況を基にして都市地誌に関する知見を整理した論考である。発掘は手工業地区ではなされていないが、調査すべき中世家屋は50ほどあるという³⁶。プロヴァンは2つの都市核を持ち、高台区では5月、下町区では9月に年市が開かれていた。年市は当初は教会周辺で開催されていた。高台区では明礬白鞣し工、小間物商、馬具工、靴屋、手袋屋、干し草作りなどが、下町区では古着商、香辛料商、粗毛織物商などが店を構えた。市場から離れた都市の西側には家畜の放牧地、東には馬市、子豚通りなどがあっ

33 トロワのテンプル騎士団は、1143年に Preize のフォブールにおいて家屋 *grange* を獲得し、1186年に市場開催区へと移転した。Deborde [5] p.11. Th. Leroy, *La formation du temporel templier en Champagne (1127-1143)*, dans A. Baudin, G. Brunel et N. Dohrmann, dir., *L'économie templière en Occident. Patrimoines, commerce, finances. Actes du colloque international (Troyes-Abbaye de Clairvaux, 24-26 octobre 2012)*, Langres, 2013, p.84.

34 1125年にクロンセル門、1153年にミストル門、12世紀中頃にウルサン門が確認される。Deborde [5] p.11.

35 Deborde [5] p.12.

36 Deforge [5] p.15.

た。飲食の露店も多く、肉、菓子、パン、食品小売り、魚などが売られていた。こうした露店以外に、施療院³⁷、売春宿³⁸、浴場、毛織物の引き伸ばし台・乾燥台、商人の宿泊施設などがあった³⁹。さらにデフォルジュは、プロヴァンに現存する年市関連施設として現在「10分の1 税倉庫」として知られる le Forcadas 館⁴⁰、家屋兼商業施設 maisons-halles⁴¹、地下室 caves⁴²についても解説をしている。デフォルジュは、既に本稿で言及しているように大市開催都市に現存する地下室についても専門研究を発表しているので、詳しくはその論考を参照してほしい。本論文では地下室について、現時点での知見を次のように整理している。

巨大な地下室あるいは地下倉庫は年市の重要な刻印であり、ヴォールト天井を持ち洗練された柱頭で支えられた快適さを重視した空間である。地下室の壁は単色で何度も塗り重ねられ、石の組積み模様で美的な装飾を施している。採光換気窓を取り付けて自然光が空間に入るように工夫され、階段下のスペースなど空間の最適利用も図っている。地下室へは、通りに面した大きな正面扉口から入れるようになっており、商品搬入が容易にできる作りになっている。地下室は、貯蔵と取引に適した場所であるが、既に他の論考で著者が論じているように国際大市における取引限定ではなく、在地産業用に利用されてもいた。結論で、大市開催都市の地誌研究において検討すべきインフラ設備や建物は多

37 当初は囲壁外にあったとされるが、その後高台区では1177年創設のサン＝テスプリ施療院、1179年には下町区のサン＝タクール修道院近くに小施療院（＝外国商人専用）が確認できる。Deforge [8] p.17. サン＝テスプリ施療院に関しては、M. Veissière, L'Hôpital provinois du Saint-Esprit, dans *Bulletin philologique et historique du CTHS, année 1961*, Paris, 1963, pp.581-666.

38 下町区の Grande Pute Muce 通り、Petite Pute Muce 通りに売春宿があり、年市に来た人たちが行列をなしていたという。Deforge [8] p.17.

39 Deforge [8] p.17. J. Mesqui, Quelques aspects de l'expansion urbaine de Provins aux XIIe et XIIIe siècles, dans *Provins et sa région*, no 143, 1989, pp.35-46.

40 少なくとも1176年からサン＝キリアス参事会教会の所有であり、1223年にトゥールーズ商人用の商業施設としてコンスルに貸し出された。Deforge [8] p.19.

41 プロヴァン高台区サン＝チボー通りにある敷地面積の広い2軒の家のことで、13世紀には商業用に利用されていた。Deforge [8] p.19. 面積210m²の大広間を持つ家屋は、Hôtel de l'Échiquier, 14, rue Saint-Thibault である。もう一つの家屋の広間はやや狭くて78.75m²で天井までの高さは4.75m とかなり高い。この家屋は6, rue Saint-Thibault にある。

42 Deforge [8] p.19.

く、とりわけプロヴァンでは家屋が商業機能を備えた建築となっている点を強調する。

「中世における大市と都市の地誌」〔[14]〕には大市開催都市トロワ、プロヴァン以外に、ランス、イタリア都市ピアチェンツァ、トスカーナ諸都市、スペインのメディナ＝デル＝カンポ年市、フランドル年市が取り上げられている。以下では、簡単にその内容のみをみてもよい。

ランス大学名誉教授でランス大聖堂の研究者であるドゥムイ⁴³による「中世ランス地誌における年市」〔[11]〕では、サン＝レミ年市、シテの年市、復活祭年市が取り上げられ、フランス王ルイ6世の3男でランス大司教アンリ・ド・フランス（1162-1175）、その後継大司教でシャンパーニュ伯アンリ1世自由伯の弟「白き手の」ギョーム・ド・シャンパーニュ（1176-1202）の経済政策と組み合わせて考察がなされている。

ラシーヌ「在地年市。ピアチェンツァ（1169年）」〔[17]〕は、都市北西部サン＝シスト修道院近くに1169年に開設されたピアチェンツァ年市を、フリードリヒ1世バルバロッサとの戦いの後の都市発展を示す事例とする。ポー川、ランブロ川、トレッピア川の合流点に年市は立地し、在地経済、特に修道院生産物の取引のために利用され、そこではヴェネツィアの塩が輸入され、都市作業場で製造されたファスチャン織、衣服、皮革製品やピアチェンツァ・コンタード産の小麦・ワイン・オリーブオイルが輸出されたという。

デル・プンタ「年市、週市、永続的市場。中世トスカーナ諸都市における地割」〔[9]〕は、ピサ、フィレンツェ、ルッカ、シエナの年市を取り上げる。トスカーナ諸都市の年市は、年市サイクル（＝大市）を形成しておらず、都市経済にとっても重要ではなかった。それはトスカーナ諸都市が経済的に発展して

43 ランスの年市に関しては次の研究も参照。P. Demouy, *Les archevêques de Reims et les foires (XIe-XVe siècles)*, dans *Le marchand au Moyen Age. Actes du 19e congrès de la SHMESP*, Paris, 1992, pp.81-94.

いなかったからではない。事実、トスカーナ諸都市は経済的に最も発展していた。デル・プントは、「通年年市システムは（経済の）最先端に行く存在ではなく、逆説的に言えば、年市が重要な経済は進歩しているというよりもむしろ弱体化しているのだ。言い方を変えれば、年市サイクルの存在と経済発展水準との間には直接的関係があると言えるのか？ 地域あるいは都市レベルで経済発展水準を決定するのは、年市があるかないか、もしくはそれが重要であるかどうか、という問題ではないのだ」⁴⁴と断言する。実際、トスカーナ諸都市の年市は、中世初期から周辺農村の農産物を交換する場であり、開催期間は1～2日と短かった。コンタード、またはより遠くの農民が余剰農産物や動物を売る場であり、年市は農業の特徴を持っており、市外で開催されるものであったという⁴⁵。

デルヴァル・ヴァル・ヴァルディヴィエソ「中世後期メディナ＝デル＝カンポにおける都市計画に対する年市の影響」（[10]）は、15世紀末カスティーリャ地方における3つの年市（Vallalón, Valladolid, Medina del Campo）の内、メディナ＝デル＝カンポの年市⁴⁶を取り上げた研究である。この年市はカスティーリャ王エンリケ4世（1454-1474）とイザベル1世（1474-1504）の時代に大きく成長し、ザパルディエル川左岸において商業活動を展開した。市場広場には、王宮⁴⁷、サン・アントリン San Antolin 参事会教会⁴⁸、フランシスコ修道院⁴⁹、貨幣造幣所などがあつた。市場広場に通じるラ・ルア通りでは両替・毛織物販売、サン・フランシスコ通りでは香辛料や衣服の販売がなされていた

44 Del Punta [9] p.34.

45 Del Punta [9] p.41.

46 日本の学界におけるメディナ・デル・カンポに関する研究として、宮崎和夫「16世紀メディナ・デル・カンポ商人社会」『スペイン史研究』第6号、1991年、22-45頁；飯田敏彦「メディナ・デル・カンポの大市の盛衰—商業の大市から金融の大市へ—」『スペイン史研究』第10号、1996年、1-18頁を参照。

47 Palacio real Testamentario. 1355年から確認でき、1504年イザベル1世女王が亡くなった場所である。Del Val Valdivieso [10] p.45.

48 1177年に史料初出。1480年に参事会教会。年市開催と密接な関係を持ち、商業中心地において重要な役割を担っていた。Del Val Valdivieso [10] p.45.

49 1310年に史料初出。15世紀に商業との関係を密にし、商人はこの修道院の附属施設に商品を保管していた。Del Val Valdivieso [10] p.45.

た⁵⁰。1494年カトリック両王の時代に、王権は都市メディナ＝デル＝カンポの景観美化に積極的に関与し、給水場、橋、船渠の改修を行った。これを受けて同年に、都市評議会は広場の改修、時計台の建設、通りの舗装⁵¹、囲壁の改修などを行った。また火事⁵²、疫病、洪水を防止する措置を行った。また年市に大挙してやってくるポルトガル商人や地元住民の家畜用に水飲み桶、厩舎、飼料を準備し、商人・住民用の給水場設置にも配慮した⁵³。メディナ＝デル＝カンポ年市に関しては、王権や市当局は都市の商業活性化のために年市を保護し、都市の景観美化やインフラ整備、特に水の安定供給に積極的に取り組んでいる姿が印象的である。

ヤント「フランドル年市サイクル諸都市（12-14世紀）。交換の場所とインフラ」([24])。この論文でヤントは、フランドル年市サイクルの形成過程に関する知見を整理し、続いてトルホウト、イーブル、リル、メヘレン、ブルッヘ各年市について史料上の文言を挙げながら各年市のプロフィールをまとめている。年市サイクル形成におけるフランドル伯の主導性や開催時期・期間、そして各年市の史料初出とその発展プロセスについてはすでによく知られているところ

50 Del Val Valdivieso [10] p.45.

51 この工事のために通りに面した場所の住民は舗装のために工事費の3分の2を負担し、3分の1は臨時税 *sisá* を徴収した。この租税は食肉・小麦・ぶどう酒のような一部の飲食品の販売に課された間接税である。Del Val Valdivieso [10] p.46, note 20.

52 メディナ＝デル＝カンポは何度も火事に見舞われ、年市開催にも大きな影響を与えていた（1479年、1490年、1491年、1492年、1498年）。防火対策として、防火用水の整備、井戸・広場の給水場の整備、夜間警備（市内を監視し、火事の時には警報を鳴らす）、火事を起こしかねない職種（十文字槍製造業者など）はザパルディエル川の対岸へ移動などが実施された。家庭に対する要請として、パン焼き竈を住居内に置かないこと（1492年王令）、主要幹線であるラ・ルア通りの住民は住居の正面を漆喰で塗ること（＝防火・延焼対策）（1502年王令）、防火壁の構築（2つの幹線通り沿いで、3～4軒を単位とするブロックで家を隔離し、独立させる。家と家の間で壁が家に接触しないようにし、家と同じ高さにするが、工事はなかなか進まず、共同体戦争時の火事の後1520年王令でもこの問題が取り上げられている）などの対策がなされている。Del Val Valdivieso [10] pp.47-48.

53 都市では良質の水を豊富に確保することはできないので、市当局は水の無駄使いを避けるために、1510年5月サン・フランシスコとサン・ニコラの給水場の水栓を空けたままにした者には、100～150マラヴェディス銀貨の罰金を定めた。Del Val Valdivieso [10] p.50.

であり新しい情報は加えられていない。フランドル年市に関する歴史的情報が手際よく整理された論文と言えよう。14世紀に国際市場へと変貌したブルッヘは15世紀にはよく知られている諸要因で衰退するが、その後もフランドル年市は存続し、周辺農村の農業生産物の取引の場として機能し、特に馬などの家畜取引が盛んであったという⁵⁴。今後のフランドル年市研究には、テキスト、図像、地図、考古学データの総合が必要であり、市場の活力や商人の往来、市場関連の建物やインフラなどの地誌に関するデータの蓄積と分析が課題であるとす⁵⁵。

最後にドゥムイによる「結論」（[12]）では、年市と地誌との関係性において地理的コンテキスト（幹線、街道、水路）と政治的コンテキスト（司教、伯、市当局、王権などの年市政策の主体）を重視し、特に河川網の充実（分水路の工事、運河の掘削、海とのアクセスなど）、商取引にとって安全な環境（囲壁と護衛）、インフラ（橋、給水場、舗装、露店、商業施設、地下室など）に注目する。また年市に来訪する人については、巡礼者にも注目すべきという。年市ルートと巡礼ルートを区別することはできないからである。そして今後もますます活用されるべき史料類型として行政文書、商人会計簿、教会史料、聖人伝を挙げる⁵⁶。

3. 「中世国際商業研究センター（CRECIM）」主催による国際研究集会の第2回報告集（[21]）

2017年10月27日に開催された第2回目の国際研究集会のテーマは「12～16世紀の年市ルート」（[21]）であり、通行網が考察対象となっている。まずヤントは冒頭論文「陸路と年市の幸運。巻頭言」（[25]）において年市開催都市側の立場から陳列・宿泊スペースなどの受入れインフラ整備、安全保障（取締り、

54 Yante [24] p.59.

55 Yante [24] p.59.

56 Demouy [12] p.62.

治安維持など）、正確な度量衡標準原器、公正な貨幣流通、契約の誠実な履行などが保証されることが重要であるが、他方で年市成功の背後にはアクセスの良さ、安全な通行網の存在があるという。商人の往来は安全護送制度⁵⁷により保証されていたが、それは正規ルートの存在が前提である。そこで中世における通行網の研究が重要となってくるが、ヤントはこの分野の研究はまだ不十分で、古代の道が中世にも受け継がれている点は見落とされがちであると言う⁵⁸。中世考古学は中世の陸路が躍動的であったという見方を強めており、1970年代以降ヨーロッパ学界において着実に蓄積されてきている陸路や輸送に関する研究はそれを裏付けている⁵⁹。

コルビオ・ヤント共筆論文「ローマ街道網から中世道路網へ。方法論的考察と史料」([3])では、まずローマ街道網の研究方法与史料が検討される。研究方法は、遠隔探査や録画という技術を応用し、リストを作成して地図上に落とし込み、ひとつひとつ確認してゆく手法である。史料は文学作品などの言及、考古資料、景観、図像、地名、古地図、航空写真、地方雑誌などの発掘報告が利用できるという。中世の通行網については、自然地理学、物語史料、ルート上の地点のリストと地点間の距離が示されたルート表、文書史料、会計・裁判史料、通行税史料、古地図、考古資料、中世における道路敷設に関する伝承や記録、図像、地名、航空写真、遠隔探査などが活用できるとする。

同「ブルージュの道と14世紀におけるシャンパーニュ地方の陸路。古代の遺産とどのような関係があるのか？」([4])は、「ブルージュの道 *Itinéraires de Bruges*」⁶⁰というブルージュとヨーロッパの大部分を結ぶルートを編纂した史料

57 この制度については研究史も含めて次の山田論文を参照。山田雅彦「安全護送権と封建制の定立 — 12世紀フランス王領における王権と領主権を中心に —」『文学部論叢（熊本大学）』第65号、1999年、51-80頁。

58 シャンパーニュ地方の通行路に関しては、J. Mesqui, *La route dans la Brie et la Champagne occidentale: histoire et techniques*, Revue générale des routes et des aérodromes, Paris, 1980が基本文献である。

59 ヤント論文では30を超える通行と輸送問題を扱う国際研究集会や個別論文が挙げられている。

を用いて、中世商人がシャンパーニュ地方を通過する際に政治経済的な状況に応じて、ローマ街道あるいはその後の時代のルート（Reims—Châlons—Troyes, Soissons—Reims—Bar-le-Duc）、迂回路（Paris—Meaux—Soissons—Reims）、中世に作られた一区間（Paris—Provins—Troyes）を通過していたことを論じる。

ドゥボルド「中世におけるトロワとバル＝シュル＝オーブに通じる幾つかの陸路の構造と機能」〔6〕はトロワとバル＝シュル＝オーブを通る道路の考古学調査の成果をまとめたものであり、古代と中世の道路が重なっている状況を明らかにする。道路の地層分析と航空写真の分析を組み合わせしており、豊富な図が説得的である。

ラシーヌ「ジェノヴァからシャンパーニュ大市へ。ルートの起源について」〔18〕はジェノヴァ、ピアチェンツァ、広くロンバルディア地方を対象とする。この地域での陸路の形成は、巡礼路と共にジェノヴァの後背地を生みだし⁶¹、それがシャンパーニュ大市に向かうイタリアでの交通路となった。またルートの要衝であったためピアチェンツァ、アステイの発展、綿織物やファスチャン織などの繊維産業の発展を促し、ジェノヴァはここに原料と染料を供給していた⁶²。特にピアチェンツァ商人とアステイ商人は、シャンパーニュ大市で商取引に活発に参加した最初の商人であった⁶³。ルートに関しては、ピアチェンツァ市当局は通行税を課そうとする領主たちを抑え込んでルートの自由

60 作者は不明であるが15世紀末に作成された（ボチエは14世紀の集成とみる）。3段抜きの一覧表という体裁の史料。シャンパーニュ及びその周辺の12通過点を示している。ブルゴーニュ公フィリップ・ル・ボンの非嫡出子でヘントの聖バボ修道院長であるラファエル・ド・マルカテリス Raphaël de Marcatellis (1437-1508) により、15世紀末に他の地理に関するテキストに続いて文書集成の中に筆写された。19世紀中葉と20世紀初等の2度にわたり編纂され出版された。現在はヘント大学図書館に保管されている。Corbiau et Yante [4] pp.19-20.

61 巡礼者と商人は共に歩いていた。1180年代からイタリア商人は大市を訪れているが、それは巡礼者をシャンパーニュからローマへと誘うフランス街道のおかげである。ピアチェンツァで、トレッピア川に沿うジェノヴァの道がフランス街道と交叉した。

Racine [18] p.37.

62 Racine [18] pp.36-37.

63 Racine [18] p.37.

通行を確保した。12世紀末にはジェノヴァ後背地は北ヨーロッパ地域への販路を求め、後背地と大市を接合させることに成功した。イタリア商人は大市で購入した繊維製品をジェノヴァに持ち込み、染料・明礬・東方の高価な織物などの商品をジェノヴァ港埠頭で陸揚げした。巡礼路を用いてジェノヴァ後背地は大市と接続できたおかげで、ジェノヴァ港は賑わうようになり、それがジェノヴァ配下の商業・手工業諸都市やブルガードの経済を活性化し、大きな利益を得たとする。

スザボ「中世イタリア空間のルート」([22])は、中世イタリアにおけるルートについて、続いて陸路における商人の通行安全の問題とヴェネツィアの影響のもとで9～12世紀に生じた変化について、最後にイタリアからシャンパーニュへと向かうルート行程の改善について考察する。まずルートについては、道路幅⁶⁴、道の種類、12世紀における道路維持に関する市当局の役職、道路整備監督職の設置⁶⁵などを説明する。続いて安全保障については、メロヴィング朝以来公権力によるルートの安全保障の歴史が概観され、11～12世紀におけるマントヴァ（1055年）、トリノ（1111年）、クレモナ（1115年）、ポローニャ（1116年）⁶⁶住民への通行に関する特権賦与、10世紀以降のアドリア海沿岸都市とヴェネツィアとの領域内安全通行の交渉が説明される。そしてその後の中・北イタリアコムーネによる追従、そして都市相互間の通行に関する相互安全保障の取り決め（例えばジェノヴァとパヴィア、ナルボンヌとヴェネツィア、ポローニャとラヴェンナなど⁶⁷）について考察する。こうしたコムーネ間の互恵的合意はシャンパーニュへの道にも影響を及ぼす。ここではジェノヴァーアスティーモン・スニ峠のルート⁶⁸とミラノーシンプロン峠ーローヌ川上流域のルートについて、ルート上にある都市間における安全通行に関する合意が考察されている。

64 例えばルッカの大司教文書館では720年から1000年までの間に1700の文書が保管されている。文書の大部分は農地について詳しく書かれているが、境界指示のために via は331回、via publica は643回、strata は4回言及がある。Szabó [22] p.41.

65 事例として1211年のトレビザ、1231年のバルマ、1236年のシエナなど。Szabó [22] p.41.

66 Szabó [22] p.42.

67 Szabó [22] p.43.

リシャール「護衛付通行と年市安全護送」〔19〕は、護衛付通行 *conduit routier* は年市護送のモデルか？という問いへの解答として書かれたもので、前者については11世紀末には現れたと考えられているが研究は殆どない状況である。断片的な情報を基に年市安全護送と比較検討するのがこの論文の目的である。護衛付通行は城主権力表明と関係している。かつて城主は自身の城のそばを通過する商人から略奪したり、身代金を要求したりしていた。その後この身代金は通行税となり、領主は自らの領域内で旅行者を暴力から守るようになり、通行税は護衛となった⁶⁹。護衛は通行税と結びついており、それゆえ城主にとって護衛付通行は利益の元であり、自らの領域内を通過するルートに対する権力の表明であった。やがてこの護衛付通行は諸侯などの上級領主、国王権力、12世紀末までは神聖ローマ皇帝、13世紀中葉からはバイエルン公など領域諸侯が行使するようになった⁷⁰。

護衛は年市を開催している領主にとっても利益となるもので、年市安全護送 *conduit des foires* は商人に対して保証されるもので最も古い年市特権であった。シャンパーニュ大市における年市安全護送の史料初出は1137年文書においてであり、シャンパーニュ伯チボー2世は伯領内のみならず伯領外でも年市に来る商人を保護すべく年市安全護送制度を設けている。もし年市に来た商人が攻撃され商品などを奪われた場合、その旨を伯に申し出れば伯がその商人のために裁きを下してくれるというものである。チボー2世を後継した伯アンリ2世もその政策を継続し、ラニヤプロヴァンに対してこの特権を確認している。1209年にはフランス王フィリップ2世が年市を訪れる商人に対して国王安全護送を与えており、1349年にはフランス王フィリップ6世がシャンパーニュ大市に対する国王保護を確認している⁷¹。年市安全護送はもちろん年市に適用され

68 1130年にジェノヴァは Gavi 侯と、彼の領域を通してアスティに向かう区間を保護し、被害が生じた場合は14日以内に修復することを約束する合意をし、規定額の関税のみを徴収した。Szabó [22] p.44.

69 例えばブランシオンの例が挙げられる。J. Richard, Le “conduit” des routes et la fixation des limites entre mouvances féodales, dans *Annales de Bourgogne*, t.24, 1952, pp.85-101.

70 Richard [19] pp.47-48.

71 Richard [19] p.48.

る制度で、年市開催全期間について行き来する商人に適用される。商人が病気の場合は適用期間延長も定められていたという⁷²。

この2つの護衛の効果は、その人身及び商品に対して商人が受ける暴力から領主が守るというものである。これを契約上明示したのが「安全護送 *sauf-conduit*」であり、これは年市守護による裁判と結びついている。リシャルは護送には2つの効果があるとし、予防措置としての護送 (*Le conduit préventif*) と治療措置としての護送 (*le conduit curatif*) を挙げる。予防措置的護送は商人が商品を奪われることを回避するということであり、領主が商人に提供する武装護衛を意味する。本来の形は自ら武装した商人隊商で、次第に兵士に頼り、最後は領主がその役目を担うようになった。シャンパーニュでは年市セルジャンが道の安全性を監視し、年市に來た商人に付添って伯領の境界まで行き来した⁷³。

不幸にして商人が攻撃されて商品を奪われた場合に、治療措置的護送が適用される。商人が投獄された場合はその解放、奪われた商品の返却が目的である。護送する領主側は調停をしたり政治的圧力をかけたりして取り戻すが、領主に責任がある場合は国王裁判で商人に賠償をしなくてはならない⁷⁴。現物返還ができない場合は、あるいは損害の弁償が不十分な場合は現金賠償が求められる。この損害賠償支払いは領主が行い、領主が徴収する賦課租からの代償で、高等法院判決にある。安全護送はいわば保険でもあると言える⁷⁵。損害賠償に加えて罰金が科されることもあり、その額は多様であるものの上級裁判における罰

72 この点については D. Connes, *Le droit des marchés au Moyen Age (du XIIIe au XIVe siècle)*, Thèse de l'Université Paris II, 2009 をリシャルは参照している。この博士論文は年市ではなく週市を論じているが、文書では両者を区別してはいないという。Richard [19] p.48, note 15.

73 1285年のシャンパーニュ伯領会計簿では、トロワとバル＝シュル＝オーブ間の道中を護送した騎馬セルジャン4名と徒歩セルジャン4名に50日分の給与が支払われている。同年、ブルゴーニュ地方からシャンパーニュ大市まで承認を護送した盾持8名とセルジャン8名に63日分の給与が支払われている。Bourquelot, *op. cit.*, t.2, 1865, p.247; Richard [19] p.49.

74 高等法院にはいくつもの判例がある。J. Hilaire, *Le droit des foires et marches au Parlement d'après les registres d'OLIM (1254-1318)*, dans B.d' Alteroche, F. Demoulin-Auzary, O. Deschamps et F. Roumy (Textes réunis par), *Mélanges en l'honneur d'Anne Lefebvre-Teillard*, Paris, 2009, pp.521-537.

金額に相当することもあり、国王の安全護送を侵害した場合は大逆罪が適用され死刑になることもあったという⁷⁶。

年市安全護送は商人と共にやってくる役畜、家畜、商品も保護対象であり、商人の自宅から年市までの往路と帰宅までの復路、年市開催期間中は到着時と出発準備期も含む。ただし日中のみで、戦時は適用外となるが、その場合3～6か月の出発猶予が商人に与えられた年市安全護送は年市弁護士、年市公証人、年市セルジャンの移動、往来も対象であった。年市安全護送の最大の効果は年市裁判の適用にあるので、その運営にあたる人々を保護するのは当然であった。結論として、護衛付通行は年市安全護送の出発点でありモデルとして役立ったとする。

バルドネッシ「12～16世紀の中世農村の運び屋、輓馬」([1])は荷車などを牽引する馬を論じた極めて珍しい論考である⁷⁷。中世ヨーロッパにおいて輸送動力として馬が重用された理由を考察する。役畜として牛よりも馬が優先される理由としては、①速さの点で馬は牛よりも1.5倍早く、生産性も牛よりも1.5倍高い。②馬は牛よりも体力の回復に2時間長くかかるが、牛が5～6時間働けるのに対して馬は牛よりも2時間長く働ける。とはいえ牛にも優位性はあり、それは牛は馬よりも購入費が1/2～1/4安く、飼料代も馬の1/3～1/4で済み、肉屋に高く売れるからである⁷⁸。

続いて馬の背中に荷物を載せて運ぶ荷馬と繫駕式の馬との比較であるが、両者は運ぶ物資の種類と距離に応じて選択される。荷馬は並足で100～200kgの

75 被害額の評価については、「評判の良い」商人の場合は本人の宣誓を得て、シャンパーニュ大市諸特権と慣習法に従って15日以内に弁済される。「評判の悪い」商人の場合は証人によって証明されねばならない。Richard [19] p.49.

76 暴力的に商品を奪われた商人は、報復の権利を行使するために「報復認可状 *lettre de marque*」を要求することもできた。この権利により犯人と同じ地方の住民に賠償金支払いをさせることができた。ただしこの権利については非適用規定も存在した。Richard [19] p.51.

77 著者の博士論文は「12～16世紀ムーズ・ロワール間の輓馬と輓具」であり、中世の馬の専門家である。Floriana Bardoneschi, *Le cheval de trait et son harnachement (entre Meuse et Loire, XIIIe-XVIe siècle)*. Symboliser, habiter et cultiver les campagnes, thèse de doctorat, Université Paris VII Diderot, 2017.

78 Bardoneschi [1] p.53.

荷物を1日40km（1時間4km）運ぶことができ、速足では約80kgの荷物を一日60km（1時間8km）運ぶことができる。繫駕式の馬では2頭式馬荷車で500kgの荷物、1頭式荷馬車では250～350kgの荷物が限界であった。牽引力は大體馬体重の15～20%とされる。従って繫駕式の馬は荷馬の2倍の運搬能力があり、長距離での運搬速度も速かった。とはいえ荷車については道幅1～1.5mほどと轍が必要で、さもないと車軸か車輪が壊れた。荷馬は近距離・軽量運搬の場合は利益が高かったという⁷⁹。

馬は、繫駕式でも騎乗した場合でも、季節や日照時間の長さによるけれども、一日で最大60km往復することができる。農夫が一日に市場と自宅との間約40kmを往復する場合などは、史料に記載がなくても馬を使っていると考えべきである。専門輸送業者は、例えばディジョンとトロワの間約150kmを走破し⁸⁰、他の業者は数百kmを走破するという⁸¹。実際に運搬する時には、超えてはいけぬ運搬最大距離、一日で運ぶこと、運搬する荷物量、繫駕法、所要日数等について取り決めがなされる。また農作業を妨げないように運搬が8月、播種期、耕作期を越えないことも考慮される。馬と荷馬車の賃料についても史料言及があり、一例を挙げれば4頭立て繫駕式荷馬車で「1リュにつきパリ貨で2ソリドゥス」という記載がある⁸²。

道中を安全に通行するためにも馬の調教、道路の渋滞、悪路、荷馬車同士の離合など陸路のシェアリングが重要であった。とりわけ道幅については数種類の道幅があったようで、『ボヴェジ慣習法』⁸³や『ザクセンシュピーゲル』⁸⁴に細

79 Bardoneschi [1] p.54.

80 Oudot Chandelierの荷車引き隊の事例。Bardoneschi [1] p.55.

81 Bardoneschi [1] p.55.

82 Bardoneschi [1] p.55.

83 『ボヴェジ慣習法』の記載によれば、sentier（細道）は幅4ピエ（1.30m）。2輪荷車は地面に被害を与える恐れがあるので禁止。charière（2輪荷車道）は幅8ピエ（2.60m）、2輪荷車のみ通行可。3つ目の道は幅16ピエ（5.20m）で2台の2輪荷車が通行できる幅である。A. Salmon, éd., *Coutume de Beauvaisis. Philippe de Beauvais*, Paris, 1899, t.1, vol.1, pp.368-369（フィリップ・ボマンワール（堀浩訳）『ボヴェジ慣習法書』（堀浩著作集〔西洋法制史研究〕2）、信山社、1992年、280-281頁）。なお『ボヴェジ慣習法』には第4の幅32ピエの道（2輪荷車が複数通行できる）、第5の幅64ピエの一直線の道についても記載している。こうした道の存在は考古学発掘調査で判明しており、轍の車輪間隔はそれぞれ、95～106cm、132cm、155cmである。Bardoneschi [1] p.56.

かい規定が掲載されている。

荷車については、2輪荷車 charette、4輪荷車 chariot、放下車 tombereau の3種類があり、それぞれの利用法についても考察している⁸⁵。繋駕式の場合一般的だったのは1～2頭繋駕であった。大規模耕地の経営には3頭繋駕4輪荷車が運搬用によく用いられた⁸⁶。著者は、他にも荷車引き用の家畜数をどれだけ増やすとエネルギー効率がどれだけ下がるか、荷車の縦列繋駕の種類（何頭の馬がどういう隊列で引くか）、荷車にどのように荷物を積むか（穀物、収穫したブドウ、薪・木材など運ぶモノによって袋、桶や樽など入れ物も異なり、荷車上での固定方法も異なる）といった問題についても考察しており、実に興味深い内容である。著者は、最後に領主にとって輓馬使用の利点を2つ上げる。第1に輓馬を使うと、都市と農村を取り結びつつ在地市場と貨幣経済に頻繁にアクセスすることができる。第2に輓馬を使用することで移動時間短縮となりより広範囲にわたる商業網に加わることができ、馬を購入し、えさを与えて育てるコストに見合う利益が得られる。

ドゥムイ「結論」([13])は国際研究集会で得られた知見をまとめている。中世における通行路が古代のローマ街道を受け継ぎ、国際商業の活性化によって新しい商業路が生まれ、その新しい道路がどのように整備され別の道と接続してゆくのか、商人や巡礼の安全な通行にどのような配慮がなされたのか、運搬用の動力として馬はどのように活用されたのかといった問題に関する豊かな知見を、国際研究集会の成果として強調する。

84 『ザクセンシュピーゲル』では、「積荷のない荷車 ideles は積荷のある荷車に道を譲らねばならない。しかし、sverrr（荷物が重くて道をふさぎかねないほど荷物を積んだ荷車）は積荷が少ない min よりも優先される」とある。Bardoneschi [1] p.56.

85 2輪荷車は、手工業者や農民にとって牛か馬を持っていれば必ず必要なものであった。4輪荷車や放下車は稈の収穫や重労働で汚れる仕事に使用されたという。Bardoneschi [1] p.57.

86 Bardoneschi [1] p.57, note 41. 最もシンプルな繋駕法は1頭の馬で2輪荷車を引く、2頭の馬で4輪荷車を引くというものである。Bardoneschi [1] p.57, note 43.

お わ り に

本稿は、2018年の拙稿「シャンパーニュ大市研究の現在 — 研究史の概観 —」の続編にあたる。本稿では、研究史の執筆時に取り上げることができなかった諸論文と2018～2019年に発表されたシャンパーニュ大市に関する国際共同研究の成果について、その概略の紹介を試みた。最初に個別論文5本について、その概要を整理した。各論文は個性的で、特に書冊学的な考察や地下室に関する考古学の知見は今後のシャンパーニュ大市研究において重要な論点を提供してくれるものである。

続いて、オーブ県文書館が発行する地方歴史雑誌 *La vie en Champagne* に掲載された「中世国際商業研究センター（CRECIM）」主催による国際研究集会の報告集2冊に掲載された関係諸論文の内容を整理した。第1回目（2016年10月21日）「中世における大市と都市の地誌」と第2回目（2017年10月27日）「12～16世紀の年市ルート」がそれであるが、それぞれ9本の論文が掲載されており、シャンパーニュ大市開催都市だけでなく、比較の観点からイタリア、スペイン、フランスの年市開催都市の事例研究や独特の視点からの専門研究も掲載されており、実に個性的なラインナップになっている。

ヨーロッパ各国の大市開催都市について、大市の管理・運営体制、法・裁判制度、市場インフラ（商業施設・取引所、露店、市門、教会・修道院、道路・交易ルート、安全護送など）を比較検討する機会は今まで十分であったわけではない。もちろん掲載された諸論文がすべての論点について網羅的に検討し、知見を提供しているわけではないので、厳密な意味で比較研究になっているわけではないが、これまでほとんど行われることがなかった「地誌」「通行路」という観点からのヨーロッパ規模での比較視座、新たな論点提示は今後のシャンパーニュ大市研究にとって一里塚となったことは明らかであろう。特に、大市開催都市の地下室に関する論考、安全護送をめぐる論考、運搬・輸送動力としての馬に着目した論考は実に興味深い論点を我々に示してくれている。なお第3回目の国際研究集会の成果もすでに刊行されており、「年市、両替、信用（12～16世紀）」という大市の金融面を論じた内容となっている⁸⁷。この研究成果についても、他日考察を加える予定である。

参考文献表

- [1] Bardoneschi, F., Le cheval de trait, «transporteur» des campagnes médiévales (XIIe-XVIe siècles), dans [21] 2019, pp.52-59.
- [2] Bottex-Ferragne, A., L'esprit du bourgeois ou l'esprit du bourg: le siècle dans tous ses états dans le manuscrit Paris, BNF, fr.25545, dans *Études françaises*, vol.48, no 3, 2012, pp.127-151.
- [3] Corbiau, M.-H., et Yante, J.-M., Du réseau routier romain au réseau médiéval. Considérations méthodologiques et ressources documentaires, dans [21] 2019, pp.6-13.
- [4] Corbiau, M.-H., et Yante, J.-M., Les itinéraires de Bruges et le réseau routier champenois au XIVe siècle. Quel lien avec l'héritage antique? dans [21] 2019, pp.14-21.
- [5] Deborde, G., L'impact des foires sur la topographie et l'économie urbaine à Troyes à partir de la fin du XIe siècle, dans [14] 2018, pp.6-13.
- [6] Deborde, G., Structures et fonctions de quelques voies terrestres desservant Troyes et Bar-sur-Aube au Moyen Age, dans [21] 2019, pp.22-33.
- [7] Deforge, O., Topographie et développement urbain d'une ville de foires: Provins au Moyen Age, dans [14] 2018, pp.14-19.
- [8] Deforge, O., Fonctions et usages des caves et celliers médiévaux de Provins, dans Alix, Cl., Gaugain, L., et Salamagne, A., (dir.), *Caves et celliers dans l'Europe médiévale et moderne*. Collection "Perspectives historiques", Tours, 2019, pp.311-320.
- [9] Del Punta, I., Foires, marchés hebdomadaires et marchés permanents. Une division de lieux dans les villes toscanes au Moyen Age, dans [14] 2018, pp.32-41.
- [10] Del Val Valdivieso, M^o I., L'influence des foires sur l'urbanisme à Medina del Campo à la fin du Moyen Age, dans [14] 2018, pp.42-51.
- [11] Demouy, P., Les foires dans la topographie rémoise au Moyen Age, dans [14] 2018, pp.20-25.
- [12] Demouy, P., Conclusions, dans [14] 2018, pp.60-62.
- [13] Demouy, P., Conclusions, dans [21] 2019, pp.60-61.
- [14] *Foires et topographie urbaine au Moyen Age, La Vie en Champagne*, no 95, 2018.
- [15] Garnier, F., 1130-1140. Des foires de Champagne à une civilisation d'échanges marchands, dans Comité pour l'histoire économique et financière de la France, éd., *Les grandes dates de l'histoire économique et financière de la France*, Paris, 2017, pp.23-25.
- [16] Krause, Kathy M., The Varied Manuscript Contexts of a Little Practical Text: La deviations des foires de Champagne, in *Manuscripta*, vol.62, no 2, 2018, pp.177-212, 287-293.
- [17] Racine, P., Une foire locale: Plaisance (1169), dans [14] 2018, pp.26-31.
- [18] Racine, P., De Gênes aux foires de Champagne, dans [21] 2019, pp.34-37.
- [19] Richard, H., Le conduits routier et le conduit des foires, dans [21] 2019, pp.46-51.
- [20] Sgard, J., Global Economic Governance during the Middle Ages: The Jurisdiction of the Champagne Faires, in *International Review of Law and Economics*, vol.42, 2015, pp.174-184.
- [21] *Sur la route des foires (XIIIe-XVIe siècle), La Vie en Champagne*, no 99, 2019.
- [22] Szabó, T., Les routes de l'espaces italien au Moyen Age, dans [21] 2019, pp.38-45.

- [23] Yante, J.-M., Foires et topographie urbaine. De plus ou moins étroites connexions, dans [14] 2018, pp.2-5.
- [24] Yante, J.-M., Les villes du cycle des foires flamandes (XIII-XIVe siècles). Lieux et infrastructures d'échanges, dans [14] 2018, pp.52-59.
- [25] Yante, J.-M., Réseau routier et fortune des foires. Propos lumineaire, dans [21] 2019, pp.2-5.