慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	近世都市トゥルーズについて：その都市機能の変化
Sub Title	La ville au temps moderne, Toulouse
Author	宮崎, 洋
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1991
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.84, No.2 (1991. 7) ,p.450(228)- 462(240)
JaLC DOI	10.14991/001.19910701-0228
Abstract	
Notes	研究ノート
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19910701-0228

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

「三田学会雑誌」84巻2号（1991年7月）

研究ノート

近世都市トゥルーズについて

——その都市機能の変化——

宮崎　洋

日本におけるヨーロッパ都市史の研究は中世都市中心に進められてきたが[1]，近年，近現代都市にも焦点があてられ，研究の幅が拡大されつつある。しかし，地理的，経済的，社会的観点から都市機能を検討する研究は現代都市を別にすれば，まだ少ないのが現状であろう。都市機能とはもともと19世紀ドイツの地理学者ラッツエル Ratzel (1844-1904) が生理学上の「機能」の概念を借用し，都市を一つの器官に見立てて，都市空間の働き（作用）を説明し，成功をおさめたことに端を発している[2]。以来，これは地理学，歴史学，都市社会学……等各分野の研究者に利用され定着するに至った。

一般に，都市機能には，商業的機能，文化的機能，行政的機能……等とさまざまあるが，どのような都市も機能が一つだけにとどまるものではない。たとえ軍港都市で軍事的機能が有力であっても，軍人とその家族相手に，また近隣の市町村相手に，商業的機能も行政的機能も交通的機能も働いている。要するに，都市は諸機能を合わせもつ複合的な性格なのである[3]。しかし，諸機能の中で，有力な機能を規定する決め手は何か。恐らく，合理的な判断の決め手の一つは住民が従事する活動の様式を，可能ならば量的に計測して比較することにあろう。それは例えば有業人口中に占めるある職種の比率を比較することによっても知られよう[4]。もちろん，これは19世紀以前の都市について考えた場合で，統計資料が十分揃っているそれ以後の時代については更に多くの指標を加え，より精緻にすることができよう。

以上，簡略ながら，都市機能について私見を加えたが，以下では近世フランス（16-18世紀）のトゥルーズを事例に都市機能の変化を検討し，近世都市研究に内在するさまざまな課題，社会，経済，国制との連関を探りたい。その際，筆者の主たる関心は地理的環境を背景にした歴史的都市機能にある。本論の構成及びそこで課題とする問題を以下に示せば次の通りである。

(一)は本稿の主眼とするトゥルーズの都市機能を検討する予備知識として，前工業化時代の社会では自然環境が強い影響力を及ぼすところか

注（1） 千葉治男著『フランス「近世」都市研究の問題性』（『西洋史研究』，新篇，1972年，116-126頁）は北仏アミアンを検討したP.デイヨンの研究を利用して都市に内在する問題を提示したすぐれた論考である。

（2） J.ボージュ・ガルニエ，G.シャボー共著，木内信蔵，谷岡武雄共訳『都市地理学』，鹿島出版会，昭和46年，105頁（J. Beaujeu-Garnier & G. Chabot: *Traité de Géographie urbaine.* Paris, 1963.）。

（3） 例えば，ネルソンの都市分類を想起されたい。簡略には高橋伸夫他著『改訂増補都市地理学入門』，原書房，1989年，44-50頁を参照。

（4） ボージュ・ガルニエ，シャボー共著前掲書，107頁。

ら，更にはまた㈢以下で逐次検討する機能を補足する意図から，トゥルーズの地理的環境を整理して提示する。

㈡は㈠同様の予備知識として，同市の歴史的形成とその規模に関する知識を最少限度，機能の説明に資する限りにおいて，整理して提示する。

㈢は本論の第一部をなし，16世紀の都市機能の検討である。ここではどのような機能が存在したかが課題である。もとより，機能には多々あり，例えば巡礼の教会詣で，修道院の建設から宗教的機能の存在も否定できないが，主として商業的，行政的，交通的の三機能を指摘する。

㈣は17世紀の都市機能の検討である。ここでは16世紀に関して明らかにされた諸機能がどのように変化したかが課題である。これを17世紀末に作成された人頭税台帳の研究を通して見ることにする。

㈤は18世紀の都市機能の検討である。ここでは17世紀に関して明らかにされた諸機能が更にどのように変化したかが課題である。

㈥は上述のような検討によって明らかにされた諸機能に加えて，18世紀には，新たに運送的機能の存在を追加，指摘する可能性を探ることが課題である。

㈦は結語である。ここでは16世紀から18世紀までの諸機能について総括し，16世紀に最も顕著であった商業的機能から18世紀に最も顕著であった行政的機能への変化はなぜ生じたのかが課題であり，その原因の一端を絶対王政下の社会，国制構造に求めて説明を試みることにする。

㈠

さて，トゥルーズ Toulouse〔tu-lu:(-)z(ə)〕はフランス南部，ピレネー山脈の北麓にある。周知のように，ピレネー山脈はフランス，スペイン両国を分つ全長435キロの長大な山脈だが，急傾斜の北斜面は海抜143メートルのトゥルーズでほぼ消滅する。(5) イギリスの農学者アーサー・ヤング Arthur Young (1741-1820) はその旅行記の1787年6月16日の項で「ガロンヌ河の対岸にある丘陵の隆起はトゥルーズに始まったが，昨日ますます規則的になった。たぶん，それはピレネー山脈から最も遠くまで派生した支脈で，この広大な谷の中を終点のトゥルーズまで連綿と続いている」と述べている。(6) この山脈に水源のあるフランス四大河川の一つ，ガロンヌ河は支流アリエージュ Ariège 河と合流し，トゥルーズ市中を貫流し，西方の大西洋に大きく湾曲する。この湾曲する地点にあるトゥルーズは大西洋，地中海にほぼ等距離にあるため，早くから河川交通と陸上交通が発達し，東方では陸路ラングドック，地中海地方へ，西方ではガロンヌ河によりガスコーニュ，大西洋地方へ，南方ではガロンヌ河とアリエージュ河と陸路によりカタルーニャ地方へ，北方では陸路オーヴェルニュ地方へ連絡し，交通の要衝をなしていた。ちなみに，トゥルーズを経由する大西洋と地中海を結ぶ地域はフランス地峡 Isthme de France（古代ギリシアの地理学者ストラボン Strabon (B. C. 64-A. D. 21 以後) はガリヤ地峡 Isthme Gaulois とする）と呼ばれ，両洋を結ぶ最短距離（約400キロ）の地である。(7)

気候は大西洋の影響を受けた西岸海洋性気候だが，地中海と巨大なピレネー山脈という障壁の影響を受けて気圧の変化が激しく，温暖（年平均気温 12.4℃）ではあるが，かなり乾燥（年平均雨量 674ミリ）した独特の気候をなしている。(8) このため農耕に適し，穀物栽培とブドウ栽培が

注（5） L. Dutil: *La Haute-Garonne et sa Région,* Géographie historique. Tome I Généralités, Toulouse et Paris, 1928. pp. 20-23.

（6） A. Young: *Travels during the Years 1787, 1788 & 1789.* London, 1794, Vol. I, P. 22（宮崎洋訳『フランス紀行』，法政大学出版局，1983年，41頁）。

（7） P. Arqué: *Géographie du Midi aquitain.* Paris, 1939, pp. 181-182.

（8） *Ibid.,* pp. 16-21. 国立天文台編『理科年表』，丸善，平成2年，304-305頁及び348-349頁。

発展し，周辺地方は農業王国の観を早くから呈していた。

以上のような地理的環境はトゥルーズの発展と都市機能に深く関連し，都市の様相と社会生活の規範に，特に前工業化時代のそれらに影響を与えていた。

(二)

このトゥルーズは前項のような地理的位置を占めていたから，ガリヤ時代早くも部族国家 Civitates Tolosatium として姿を現わし，ローマ時代には軍の駐屯地となり，都市として成長した。その後，トゥルーズは西ゴート人が侵入すると，419年—506年まで西ゴート王国の首都，849年—1218年までトゥルーズ伯領の首都，そして最後に，1271年フランス王国領となって近世に至る。[9] 本稿が問題にする16世紀の時点のトゥルーズでは，市街地は主としてガロンヌ河右岸に発展していたが，左岸にも若干進出している。市街地の周囲には，1345年以後再建された城壁がめぐらされ，1521—1547年には城壁の前に稜堡，外堡が建設され，背後には墨道が配され，二つの市門の前には砲床が建設され，防備強化が推進された。城壁内の面積は両岸地区合計して，14世紀中葉で約140ヘクタール，17世紀末で約175ヘクタールであった。[10] 都市行政の及ぶ範囲は市参事会員 Capitoul の選挙区からみる限りは城壁内に限定されるが，16世紀以来城外区 Faubourg が形成され始める。[11] 城壁内の都市景観には，洪水，火事といった災害や都市計画により，変化と整理統合が生じている。洪水はガロンヌ河と支流のアリエージュ河が不透水性の石灰質砂岩の急斜面を流れ下り，トゥルーズの上流約10キロの地点で合流するため，両河流域で広範囲の集中豪雨があるたびに，流量のピークが一致すると急増水して，河幅が約200メートルあるにもかかわらず，水位が急上昇（通常の最高水位と最低水位の差はパリでは50センチ以下だが，トゥルーズでは200センチ。1875年の大洪水の際の水位は970センチ）して市街地を破壊した。[12] 火事も少なくなかった。主要な事例だけでも，1463年，1528年，1539年……と続き，1550年，1562年には火事で数百軒も焼失したため，市当局はたまりかねて防火対策を講じ，木材に代わるレンガの強制使用に踏み切った。その結果，レンガの使用により建築物の種類にも幅がでて，一般住宅が三階建になった他，貴族の館，成功した商人や高等法院官僚の大邸宅が続々と建設された。[13] これらの建築物は広大な敷地を要するところから，多くの小住宅を買収して取り払い，事実上の区画整理になった。一例を挙げるなら，16世紀に高等法院官僚の大邸宅が集中していたダルバート区 Capitoulat de la Dalbade には，1478年に家屋が643軒あったが，1571年には510軒，1633年には409軒に減少しているのであった。[14] また，これとは別に，緩慢ながら都市計画も始まる。例えば，左岸と右岸を結ぶ石造りの永代橋ポン＝ヌフ Pont-Neuf は1543年着工され，国王広場（現カピトゥール広場）は1676年着工され，街路の直線化計画は1767年命ぜられ，共同墓地は1780年城外区へ移転させられたし，これらとは別に，1735年の王令により，建築には許可を必要とするに至った。[15]

注（9） くわしくは Phi. Wolff: *Histoire de Toulouse.* Toulouse, 1974, pp. 7-171. 簡略には D. Faucher: *Les Villes de la Région de Toulouse.* Toulouse, 1942, pp. 84-94.

(10) J. Coppolani: *Toulouse, Etude de Géographie urbaine,* Toulouse, 1954, p. 56 et p. 99; H Ramet: *Histoire de Toulouse.* Toulouse, 1935, p. 365.

(11) *Ibid.,* p. 93; Wolff, *op. cit.,* p. 246.

(12) Dutil, *op. cit.,* pp. 21-23; Arqué, *op. cit.,* pp. 27-31.

(13) Coppolani, *op. cit.,* pp. 83-84; Wolff, *op. cit.,* p. 246.

(14) *Ibid.,* p. 85.

(15) *Ibid.,* pp. 89-90; Wolff, *op. cit.,* p. 254.

一方，運河開削も始まる。これは市内より1キロ下流の地点から地中海岸のセット Sète まで全長241キロを100の水門で下るラングドック運河 Canal de Languedoc（別名ミディ運河 Canal du Midi）である。これは運河とガロンヌ河により大西洋と地中海を結び，ジブラルタル海峡を廻らなくてすませる一大国際貿易路を構築しようとする16世紀以来の遠大な夢の実現であり，徴税請負で財をなしたピエール＝ポル・リケ Pierre-Paul Riquet が私財を投じて1681年完成したのであった。(16)

このようなトゥルーズの人口はどのくらいだったか。先に引用したヤングは1787年6月14日の項で「トゥルーズは大変古めかしく，大変大きいが，規模の割に人口は多くない」と指摘している。(17) 彼が多くないとする指摘の根拠が何によるのか明らかではないが，結果的にはほぼその通りであろう。今日最も信頼できる人口数は推定の域をでないとわ言え，1550—1560年期に5万人，1695年に4万3,000人，1750年に4万8,000人，1790年に5万8,000人で，(18) 1700年頃パリが53万人の時，フランスで9番目の人口数であった。(19)

(三)

さて，本題の都市機能だが，16世紀については主として商業的機能，行政的機能，交通的機能と，三機能を指摘できるであろう。ここで商業的機能と言うのは，市民の日常生活に便宜を供する商業活動やその働き（作用）ではなく，大青（たいせい）という毛織物工業にとって不可欠な染料の取引をめぐる活動や影響についてである。大青 Pastel とはアブラナ科の二年草で，トゥルーズ周辺のアルビ，上ガロンヌ，16世紀には特にロラゲ Lauragais 地方で栽培され，葉から染料を製し，トゥルーズ市内の大青を扱う商人の許に搬入された。商人はこの大青をフランス各地ばかりか，ボルドーからイギリス，フランドル，スペイン等に輸出した。大青の色は紺色だが，非常に色がさめにくく，他の染色とまぜあわせることにより，黒，紫，緑の色を作ることができ，重宝がられたのであった。(20) 今日数量的に全体の取引量は明らかになっていないが，個々の大商人の取引についてはある程度明らかになっている。取引は15世紀に繁栄し始め，1540—1560年には絶頂に達するが，(21) 大青で財をなしたピエール・アセザ Pierre Assézat の例をみてみよう。彼は多くの都市，国と取引をしたが，第一の取引相手国はスペインで，サン・セバスティアン San Sebastián，パンプローナ Pamplona，ビルバオ Bilbao を結ぶ北部三角地帯に輸出したが，他には，アンヴェール Anvers，ロンドン，ルアン Rouen といった北方の諸都市，ボルドー，バイヨンヌ Bayonne，ラ・ロシェル La Rochelle といった南西部の諸都市とも取引をした。彼がボルドーに送った大青は1556年10月1日—1557年9月30日の間だけで9,284梱（一梱約80-100キログラム），1559年10月1日—1560年9月30日の間では13,697梱にのぼり，ここから各地に分散輸出されたが，トゥルーズで直接取引された大青の多くもアンヴェール，ロンドン，ルアンからやって来た商人に引渡されていた。(22) かくて，この大青取引の絶頂

注 (16) *Ibid.*, pp. 73-74; Wolff, *op. cit.*, pp. 311-312. くわしくは O. de Roquetle-Buisson et Ch. Sarramon; Le Canal du Midi. Toulouse, 1983. を参照。

(17) Young, *op. cit.*, p. 21.（邦訳前掲書 39頁）。

(18) Coppolani, *op. cit.*, p. 97; Coppolani: *Etude sur la Population de Toulouse au XVIIIe Siècle* (Bulletin de l'Association Marc Bloch: Histoire de la Civilisation Séances de l'Année 1950-1951.). p. 2.

(19) J. Dupâquier: *La Population française aux 17e et 18e Siècles.* Paris, 1979, p. 40.

(20) Wolff, *op. cit.*, pp. 223-225.

(21) Coppolani: *Toulouse, Etude de Géographie urbaine.* p. 68.

表 1

	1462	1547	1610	1699	1751	1789
法院長	1	1	1	1	1	1
丸帽子の部長	0	0	6	8	9	4
予審部部長評定官 特権侵害部部長評定官	3	4	約	6 2	6 2	8
評定官	16	56	100	110	112	84
主席検事	0	1	1	1	1	1
次席検事	0	0	2	2	3	3
合計	20	62	約 110	130	134	101

出典：Lapierre: Le Parlement de Toulouse. p. 13. など。

期には，リヨンの銀行家やイタリヤ商人も入り込み，トゥルーズは大にぎわいであった。[23] 多数の大青商人が富裕になり，例えばピエール・アセザが35メートルの尖搭をもつ豪邸アセザ館 Hôtel d'Assézat を建てたように，邸宅を建てたり，郊外に多数の所領を購入したり，国王官職を子弟に購入している。[24] 大青を商う組合もでき，市民は大なり小なり大青に関与して生活した。こうして，トゥルーズには，大青取引による大規模な商業的機能があったことを確認できるであろう。ところが，大青取引は1560年代に突然崩壊した。それは新大陸産の染料インディゴ Indigo が輸入され，ヨーロッパ市場に乱入したからである。インディゴは価格が安く，良質だったため，またたくまにアンヴェール，ロンドン等の市場を席捲した。[25] 以後，トゥルーズ商業は宗教戦争の激化とあいまって18世紀いっぱい低迷を続けるのであった。

次に，商業的機能と並行し，やがてそれに代って有力になるのが行政的機能である。これは主として王権の諸機関が設置され，それが拡大されることによって強化された。トゥルーズには，主要官庁として市庁の他に，地方総督府と高等法院が設置されていた。地方総督府は17世紀に有名無実化して重要性を失なうが，高等法院は王権の最高司法機関として，また危機の際の行政機関として重要な役割を演じる。トゥルーズ高等法院の場合，その管轄範囲はラングドック州一円ばかりか，ギュイエンヌ，ガスコーニュ，フォワ，オーヴェルニュの諸州の一部にも及び広大であり，法院官僚数もそれに対応して多く，管轄範囲，官僚数ともパリ高等法院に次いで二番目の規模であった。[26] 表1は18世紀までの法院官僚数の変化をまとめたものだが，これから着実な増加をみてとることができよう。[27] これらの官僚は法院の中で上層の官僚だが，や

注 (22) G. Caster: *Le Commerce du Pastel et de l'Epicerie à Toulouse 1450-1561*. Toulouse, 1962, pp. 171-189.

(23) Ramet, *op. cit.*, pp. 348-349.

(24) *Ibid.*, pp. 351-352; Wolff, *op. cit.*, p. 227; Coppolani, *op. cit.*, p. 77.

(25) Wolff, *op. cit.*, pp. 234-235.

(26) M. E. Lapierre: *Le Parlement de Toulouse*. Paris, 1875, pp. 57-58; M. E. Lapierre: *Le Parlement de Toulouse, son Ressort, ses Attributions et ses Archives*. Toulouse, 1869, pp. 8-9 et pp. 57-58; L. Mirot: *Manuel de Géographie historique de France. Tome II*, Paris, 1950, p. 376; Wolff, *op. cit.*, pp. 236-240.

(27) Lapierre: *Le Parlement de Toulouse*. p. 13 et p. 30; Blaquière, Castan et Gérard: *Documents toulousains sur l'Histoire de France II*, pp. 25-26; *Almanach historique et chronologique d Languedoc. Année MDCCLI*, Toulouse, pp. 10-25; *Mémoires sur Mrs du Parlement de Toulou: MS. 565 (39-R764)* pp. 103-135 (Bibliothèque municipale d'Aix-en-Provence).

がて20年と1日勤勉に働きその職にとどまると，世襲の貴族身分が与えられることになったから，法院の上層官僚になることは富裕な市民にとって羨望の的であったし，教育を受け，官職を運よく購入して就任することの困難さ，優秀さへの畏敬の念，法の番人の威信への恐れから，官僚への敬意は絶大であった。[28] この他に，1520年トゥルーズ造幣局 Hôtel des Monnaies de Toulouse が，1548年フランス地方財務局 Bureau des Trésories de France が，1552年上座裁判所 Siège présidial が……創設され，[29] 続々と官僚の増員をみることになった。こうして，多数の官庁，多数の官僚をかかえることにより，トゥルーズは市内ばかりか周辺部一円に上，中，下級とさまざまなレベルの権力網を構築し，行政的機能を発揮したのであった。

最後に，交通的機能がある。これは先に指摘したように，トゥルーズが交通の要衝にあり，前記二機能が作用した結果，助長されたものであろう。河川では，ガロンヌ河，アリエージュ河が河船に利用されたが，陸路では，馬車，馬，かご，徒歩で往来がなされた。しかし，1588年以来，トゥルーズはパリ，リヨン，ボルドーと駅馬車 Coche で結ばれるに至った。駅馬車とは決った路線を乗客がつき次第運行するもので，週一便乗客と郵便物を輸送した。[30] このようなトゥルーズに人はさまざまな目的をいだいて到着し，また出発していった。国内巡幸のため1533年と1542年には国王フランソワ一世が，1565年にはシャルル九世がやって来たが，スペインのサンティアゴ・デ・コンポステラ Santiago de Compostela へ行く巡礼，大青取引のための商人，高等法院や各種裁判所へ提訴のためにやって来た訴訟依頼者，各種官庁の視察や連絡のためにやって来た官僚，国際的名声を保持していたトゥルーズ大学へ入学のためやって来た学生，その他近郷近在の買物客まで雑多な人々がいた。中にはトゥルーズに住みついた外国人も少なくない。フランソワ一世は3人のスペイン人商人，ベルヌイ Bernuy（ブルゴス Burgos 出身），ルプ Loupe（パンプローナ出身），サンクシュイ Sanxuis（オスコ Osco 出身）に帰化免状 Lettre de Naturalisation を与えたが，この他にも有力者には，イタリヤ人銀行家フリスコバルディ Friscobaldi，都市役人に選出されたバンディネッリ Bandinelli，マンディネッリ Mandinelli 等を挙げることができる。[31]

かくて，このような人の往来による需要に応じるため，ホテルや売春宿も発達している。ホテルについては，市当局自体が二つの宿泊施設を所有していた。これらはラ・アル宿泊所 Logis de la Halle とレスキュ・ド・トゥルーズ宿泊所 Logis de l'Escu de Toulouse で，運営を民間に請負にだしていた。しかし，これでは十分でないため，市当局は優良ホテルを16指定し，一目で分るように，特別の看板をかけさせた。1539年には，このようなホテルが駝鳥屋 l'Autruche，泉屋 La Fontaine，天秤屋 Les Balances，リンゴ屋 La Pomme，聖フランソワ屋 Saint-François，聖ジャン屋 Saint-Jean，三王屋 Les Trois Rois，黒帽屋 Le Chapeau Noir と8軒あった。中でも，天秤屋と黒帽屋は大変評判がよかった。この他に，看板の与えられていない通常のホテルがあったが，1558—1562年には26を数え，その内3ホテル，バザクル屋 Le Bazacle，トゥニ屋 Tounis，ガロ=港屋 Port-Garaud は河川で働く人々を相手にしたホテルであった。全体の宿泊者収容能力は1,200人を数え，15世紀中葉より20%収容能力がアップしたとされている。[32] 売春宿について

注 (28) Wolff, *op. cit.*, pp. 240-242
(29) Ramet, *op. cit.*, p. 345; Wolff, *op. cit.*, p. 238.
(30) Coppolani: *Toulouse, Etude de Géographie urbaine.* p. 75 et p. 77.
(31) Ramet, *op. cit.*, p. 349; Wolff, *op. cit.*, pp. 226-227.
(32) Wolff, *op. cit.*, p. 247.

表 2

課税額	無し	1 livre 以上	10 以上	20 以上	40 以上	60 以上	100 以上	120 以上	200 以上	合計
貴族		107	28	53	20	72	2	65	13	360
行政職		62	19	28	10	15	10	28	12	184
法の実務職 司法職	27	266	153	314	14	61	4	145	5	989
軍人・兵士	11	91	3	4				2		111
年金生活	11	99	27	33	1	31	2			204
商売	44	512	256	143	58	13	15	3		1,044
医療	5	39	67	3						114
自由業	1	74	14	12	5	3		4		113
職業の記載無し	376	376	27	24	1	6				810
ホテル業	2	141	23	1						167
手工業	381	2,567	537	8	1					3,494
雑業	117	862	41	2						1,022
農業	267	1,288	59	6						1,620
合計	1,242	6,484	1,254	631	110	199	33	274	30	10,232

出典：Thoumas-Schapira: Bourgeoisie toulousaine. p. 319.

は，トゥルーズには，市当局が所有する公認のそれが1軒あり，運営は民間に請負にだされていた。これは緑の館 Château Vert と呼ばれ，25室から成るラングドックで最大規模の売春宿で，市の中心にあった。娼婦の数は1514年のリストでは34人，1521年のそれでは32人，1528年のそれでは30人で，出身地はトゥルーズとその周辺地方ばかりか，パリ，リヨン，ボルドー，更にロンバルディア，ピエモンテ，サルデーニャといったイタリヤ諸地方も散見され[33]，娼婦自体流浪の果てに漂着したことを物語り，交通的機能の発達をうかがい知ることができる。

(四)

以上，16世紀の都市機能について，間接的ながらその存在を指摘したが，それ以後，どのように変化したであろうか。この問題を明らかにするために，1695年に新設されたカピタシオン Capitation を課税するために市当局が作成した台帳の研究を利用してみよう。台帳は城壁内部の地と城外区を包括した都市空間を対象に，市民（世帯主）の職業や課税額を記載したもので，退職者や未亡人も含まれるが，整理すると表2のようになる。

まず，商業的機能についてであるが，すでに16世紀末には，大青取引による商業的機能は消滅してしまった。およそ都市が生活空間である以上，市民の日常生活に必要な程度の商業的機能が継続したことは言うまでもないが，大青に代替する規模の他地方に影響を与える商業は17世紀に登場しなかった。都市内部からみる限り，行政的機能と交通的機能のみが官庁の新設，官僚の増員，交通機関の発達により拡充されたのであった。全体では，1万232世帯で，数の上では手工業，農業，商売が多いが，これらには徒弟，マニュファクチュア労働者，分益小作農，日雇い農が多数含まれており，例えば商売では，元商人，仲買人を除くと，商人は実質492世帯しかいないのである[34]。この中で，商売の種類が

注 (33) L. L. Otis: *Prostitution in medieval Society, The History of an urban Institution in Langued c.* Chicago and London, 1985, pp. 53-57, p. 64 and pp. 131-134.

(34) M. Thoumas-Schapira: *La Bourgeoisie toulousaine à la Fin du XVIIe Siècle* (Annales du Midi, 1955.). p. 319.

明らかな最も数の多い世帯は織物＝被服関係80世帯で，この時代，一般に最も重要だと考えられていて注目すべき穀物取引に関連する商売はたった3世帯しか現われてこない。しかも，課税額60リーヴル以上の納税世帯に，商人はわずか31世帯を数えるにすぎなかった。[35] このことから，商人が経済的優位に立っていたとは言えず，日常生活に必要な商業的機能以上のそれを期待できないものと思われる。

次に，行政的機能を担う行政職，司法職等は表からみる限りでは合計1,173世帯になる。この中には，法の実務職に弁護士，代訴人，公証人といった必ずしも官僚の範疇でとらえることのできない人々が入っているが，ここでは広い意味の法曹家として含めておくことにする。これに年金生活の範疇に入ってはいるが，その出自から言って当然含めるべき48世帯を加えると，合計1,221世帯，さらに貴族の範疇に入ってはいるが，高等法院官僚や市参事会員として授爵したばかりの295世帯を加えると，総合計は実に1,516世帯になるのである。[36] しかも，課税額60リーヴル以上の納税世帯に，行政職，司法職の人々は280世帯以上であった。[37] このことから，広い意味での官僚が圧倒的に経済的に優位に立っており，その数も多く，行政的機能の充実をうかがわせる。

最後に，交通的機能。駅馬車は17世紀に2度改善されたが，ラングドック運河の開削により，1673年から，郵便船 Barque de Poste がトゥルーズとカステルノダリ Castelnaudary 間に就航して，[38] 人の往来を一層容易にしたのであった。かくて，商業的機能の後退による商用の旅の減少が予想されるにもかかわらず，行政的機能の充実による官僚や関係者の移動，大西洋と地中海，両洋が結ばれたため，人の往来，滞在は少なくなかったとみえ，表からホテル業で167世帯を数える。これらは課税額で20リーヴル以上が1世帯のみで，大半の141世帯が1リーヴル以上に分類されているところから，零細経営と思われるが，1世帯1ホテルを経営していたとするなら，16世紀に比較して数の上の増加は著しく思え，これまた交通的機能の健在をうかがわせるであろう。

(五)

以上，17世紀末の諸機能についてカピタシオン台帳の研究を基に整理したが，18世紀にはどのような変化が生じるであろうか。端的に言って，行政的機能と交通的機能は革命まで継続，発展したものと思われる。行政的機能については，各種官庁の集中を検討すれば明らかである。すでに16世紀の項で指摘した官庁の他に，地方尚書局 Chancellerie du Palais，総徴税区財務局 Bureau des Finances de la Généralité，治山治水事務所 Maître des Eaux et Forêts，セネシャル裁判所 Sénéchaussée，ヴィギエ裁判所 Viguerie，騎馬警察署 Prévots des Maréchaux，軍事法廷 Juridiction militaire，名誉問題裁判所 Tribunal du Point d'Honneur，関税裁判所 Juridiction des Traites，塩税裁判所 Juridiction des Gabelles，塩倉裁判所 Juridiction de Grenier à Sel，直轄財産局 Bureau des Domaines，王税徴集請負事務所 Direction des Fermes royales，地方長官補佐事務所 Subdélégué de l'Intendant，取引所付商事裁判所 Juridiction consulaire de la Bourse……とあるし，団体事務所として，王立書籍販売・出版組合 Chambre syndicale royale de Librairie et l'Imprimerie，商工会議所 Chambre de Commerce がある。[39] 官僚の数は正確には明らかにできないものの，大規模な高等法院，フラン

注 (35) *Ibid.*, pp. 319-320.
(36) *Ibid.*, pp. 318-319.
(37) *Ibid.*, p. 319.
(38) Coppolani, *op. cit.*, p. 75.

ス地方財務局を別にしても，中規模官庁には地方尚書局で33人，総徴税区財務局で33人，セネシャル裁判所で22人が一定のレヴェル以上の官僚である。[40] かくて，18世紀には，さまざまなレヴェルの官庁がトゥルーズにひしめきあい，その分掌する権限を行使して行政的機能を発揮したのである。

これに対して，交通的機能については，トゥルーズをめぐる交通網の充実等を検討すれば明らかになる。陸路では，道路網の充実が著しい。これは王権による整備で，18世紀後半には続々と開通する。例えば，トゥルーズ—ルエルグ線，トゥルーズ—タラスコン＝シュル＝アリエージュ Tarascon-sur-Ariège 線，トゥルーズ—カストル Castre 線，トゥルーズ—ボルドー線等であった。中でもラングドックの幹線駅逓路に至ってはモントバン Montauban—トゥルーズ—モンプリエ Montpellier—ニーム Nîmes を結ぶが，里程標を埋め，舗装し，路肩にはにれの若木を植えるという念の入れようで，[41]「ラングドックの道路くらい旅行者に印象的なものを知らない。イギリスではこのような努力など思いもよらない」とヤングをして1787年に感嘆せしめている。[42] かくて，駅馬車が1732年から路線の増設により既存路線の他に，アルビ Albi，カストル，オーシュ Auch，ポー Pau，フォワ，サン＝ジロン Saint-Girons，モントレジョ Montréjeau，バニェール＝ド＝ビゴール Bagnères-de-Bigorre の諸都市と結ばれ，1789年には，パリ，モンプリエ，ボルドーと毎日，他の近隣の約50の都市とは週2，3回結ばれるに至った。乗合馬車 Diligence も導入された。これは決った路線を決ったダイヤで定期的に運行することにあり，パリ，ボルドー，マルセイユの路線がそれにあたる。[43] 水路では，西はガロンヌ河を下ってボルドーへ，東は運河でカステルノダリから更に延長されて地中海岸の港アグド Agde まで，郵便船が毎日運行された。いずれの郵便船も夜間は停泊し，乗船客は陸上の宿泊施設に泊り，水門操作回避のため25回乗り換えるので，所要日数は4日かかったが，乗合馬車は最大規模車輛でさえ定員15人なのに対し，1度に150人を運送できるのが強みであった。[44] かくて，このような定期運送により，トゥルーズから半径100—150キロ以内にある主要地域の住民はいつでもトゥルーズに出て行くことができるようになり，トゥルーズと近隣諸地方との関係が強化された。これまで商人のみが近隣諸地方に商品を輸送して商売をしたが，定期運送の充実により，個人が直接トゥルーズに出向いて小売商人から買い物をすることができるようになったのが特色だが，[45] この他にも訴訟の依頼者や官僚の往来も益々容易になったものと思われる。更に，18世紀の旅行ブームに影響され，パリ，リヨン，アヴィニョンそしてイタリヤへと向かう観光のメイン・ルートからはずれていたにもかかわらず，一部の外国人旅行者もまた姿を現わしたのであった。例えば，異色の旅行記『センチメンタル・ジャーニー』A Sentimental Journey through France and Italy によって有名になるローレンス・スターン Laurence Sterne (1713-1768) は1762年家族と共に

注 (39) Ramet, *op. cit.*, p. 564.
(40) *Ibid.*, p. 564.
(41) Coppolani, *op. cit.*, p. 75.
(42) Young, *op. cit.*, p. 47 (邦訳前掲書 59頁)。
(43) Coppolani, *op. cit.*, p. 77.
(44) Ramet, *op. cit.*, p. 593; Coppolani, *op. cit.*, p. 77; Wolff, *op. cit.*, p. 357; H. Cavaillès, *La Route française, son Histoire, sa Fonction.* Paris, 1946, p. 146; E. Labrousse et autres, *Histoire économique et sociale de la France. Tome II*, Paris, 1970, p. 175. 宮崎洋著『18世紀のフランスにおける旅について』(成城大学経済研究所年報第三号)，115頁及び117頁。
(45) Coppolani, *op. cit.*, p. 77.

トゥルーズにやって来て，1年以上も滞在したのであった。[46] また，宿泊者の需要に対処するため，ホテルも充実したものと思われる。革命下で死亡した市民の相続財産申告例をみると，高等法院官僚の中で最大の財産を遺したのは運河建設者リケの子孫で約128万フラン，[47] 商人で最大のそれは約56万フランの時，[48] ホテル業者で最大のそれは太陽館 Hôtel du Grand Soleil を経営したジャック・ドモン Jacques Domont で約19万5,600フランであった。[49] ホテル業者と運送業者の遺産の平均は1万8,778フランで，[50] 小売業者のそれの1万4,498フランより上位にあることに注目したい。[51] かくて，18世紀には，さまざまな交通機関の改善，発達がトゥルーズに集中して生じ，人の移動を容易ならしめ，その機能を発揮したことをうかがわせる。[52]

(六)

しかし，18世紀における都市機能はひとたび目を市外に転じると，前二者の機能だけにとどまるものではなく，もう一つ別の機能，水路による貨物の運送的機能が浮上してくる。これまでも目立たぬだけで，ガロンヌ河，アリエージュ河による貨物の輸送（木材のいかだ流しも含む）がおこなわれてはきた。地方長官ラモワニョン・ド・バヴィル Lamoignon de Basville (1648-1724) が1698年に作成した『ラングドッグ州覚書』Mémoires sur la Province de Languedoc は「トゥルーズにはアリエージュ河によりフォワ地方の生産物たる鉄，鋼鉄，建材，ガロンヌ河によりピレネーとその近隣地方の木材，大理石，石材が入ってくる」と指摘している。[53] そして，今や運河によりトゥルーズとラングドックが結ばれ，地中海へ水路が開けた。この結果，トゥルーズを中心に河川では，上流方向はガロンヌ河，アリエージュ河，下流方向はガロンヌ河，東へは運河が利用できるようになった。しかし，ガロンヌ河には一大弱点があり，河川交通を円滑に発展させることができなかった。それはガロンヌ河が大きく湾曲する市内に古代以来浅瀬があり，バザクルの堰 Chaussée du Bazacle がもうけられていることにある。[54] 河船は上流から下ってきてもこの堰に阻止されるため，その手前で荷を陸上げしなければならなかったし，下流から遡上してくる場合も同様であった。これはトゥルーズの河川交通にとって一大ネックをなしていた。このネック解消を目的に開削されたのがブリエンヌ運河 Canal de Brienne である。この工事は1718年に着手され17[illegible]8年に使用開始された。これはラングドック運河とガロンヌ河の接合点から堰を迂回して市の中心部でガロンヌ河と接合した。[55] このため河の右岸にラ・ドラード La Daulade，ブリエンヌ，サン＝ピエール Saint-Pierre の3河岸が1767—1777年にかけて建設されたが，[56] ヤングが

注 (46) W. E. Mead: *The Grand Tour in the eighteenth Century.* New York, 1972, pp. 248-249.

(47) J. Sentou: *Fortunes et Groupes sociaux à Toulouse sous la Révolution, Essai d'Histoire statistique.* Toulouse, 1969, p. 86.

(48) *Ibid.*, p. 189.

(49) *Ibid.*, p. 338.

(50) *Ibid.*, p. 331.

(51) *Ibid.*, p. 293.

(52) Wolff, *op. cit.*, p. 356.

(53) Fr. Moreil: *L'Intendance de Languedoc à la Fin du XVIIe Siècle,* Edition critique du Mémoire《pour l'Instruction du Duc de Bourgogne》. Paris, 1985, pp. 230-231.

(54) Faucher, *op. cit.*, p. 84.

(55) Coppolani, *op. cit.*, p. 74; G. Frêche: *Toulouse et La Région Midi-Pyrénées au Siècle* des Lumières (*vers1670-1789*). Toulouse, 1974, p. 606.

(56) Coppolani, *op. cit.*, p. 90.

表 3

	1688年	1730	1746	1760	1770	1786
河　船	約 100隻	150	200	250	260	265
最大河船		1,200カンタル	1,500	1,500		2,000

出典：Frêche: Toulouse et la Région Midi-Pyrénées. p. 625.

『フランス紀行』で「ブリエンヌ運河には閑古鳥が鳴いている」と指摘したように[57]，利用度は高くなかったように思われる。というのも，すでにラングドック運河がトゥルーズの城壁に最も近づく地点に，1708年，サン＝ソヴール Saint-Sauveur 港が建設されていたからである。この港は700メートルの河岸と1万平方メートルの船だまりから成っていて，附近には倉庫群が林立し，サン＝トオバン Saint-Aubain 城外区と市中のギルメリ通り Rue de Guilhméry，アクデュック通り Rue de l'Aqueduc には，港湾労働者や船頭が集中して居住，近くには搬入しやすいように穀物市場が設けられていた[58]。かくて，運送上重要であったのはラングドック運河であったようだ。この運河の利用については，今日多少のことが判明している。例えば，表3は運河を航行した河船の数と利用された最大規模河船（1,500カンタルで約73トン）の推移を表わしたものである[59]。これによって，河船の数も，最大規模も順調に増大したことをみてとることができよう。また，表4はトゥルーズで徴集される運河航行料収入の指数の推移を表わしたものである[60]。これによると，1700—1709年の収入平均を100とすると，これまた順調に発展し，世紀末には約2.8倍とか3.1倍に達している。要するに，河船の数，最大規模船の大型化，そしてトゥルーズにおける航行料指数の増加から，

表 4

運河で徴集される航行料収入の指数の変動	
	トゥルーズ
1700-1709	100
1710-1725	148
1752-1763	193
1778-1783	311
1784-1789	281

出典：G. Frêche: Toulouse et la Région Midi-Pyrénées. p. 620.

運送能力が飛躍的に向上したばかりか，実際に航行が増加したとみてよいであろう。しかし，貨物はどちらからどのように動いたか。一般に，トゥルーズから地中海方面へ多く動いたと考えられている。主体は穀物で，これだけで運河輸送料全体の55—65%に相当し，これはトゥルーズから地中海方面へ向う貨物全体の85%を占めるのであった[61]。残りの15%は特に南仏のボーケール Beaucaire の定期市の際，ボルドーから送られてくる砂糖，香辛料，石けん，染料，羊毛で，一時的に穀物より優位に立つのであった[62]。反対に，地中海方面からトゥルーズに流れるのは90%以上がペケ Peccais 塩田の塩と低ラングドックの食用油とブドウ酒からなっている[63]。輸送のピークは10月から12月であった[64]。このような種類の貨物はどれもがトゥルーズの特産物で

注 (57) Young, *op. cit.*, p. 21（邦訳前掲書 40頁）。
(58) Arqué, *op. cit.*, pp. 187-188; Coppolani, *op. cit.*, p. 94.
(59) Frêche, *op. cit.*, p. 625.
(60) *Ibid.*, p. 620.
(61) *Ibid.*, p. 627.
(62) *Ibid.*, p. 627.
(63) *Ibid.*, p. 627.
(64) *Ibid.*, p. 627.

はなく，特に穀物は周辺地方から輸送のためトゥルーズに集積され，消費地の低ラングドック，プロヴァンス，スペイン，イタリヤに送られたのであった。(65) この意味では，トゥルーズは貨物の集積地であったと言えるが，どのくらいの市民が運送的機能に関与していたであろうか。例えば，運河を航行する河船の船長は1765年当時260人おり，228人の所在が明らかだが，多いのはアグド在住48人，マルセイユ在住30人，セット在住19人，ベジィエ Bézier 在住16人，ボーケール在住11人で，トゥルーズ在住はわずか8人であった。(66) このことはたとえ施設や条件が十分整備されて機能が発揮されていても，関係者の多くが他所者という場合があることを示唆しており，都市研究にとって内部からのみみようとする研究方法へ警鐘となろう。

(七)

以上，トゥルーズの都市機能をめぐって16世紀から18世紀まで検討した結果，16世紀には，商業的，行政的，交通的の三機能が顕著であったが，やがて17，18世紀には，行政的，交通的の二機能の他に，更に運送的機能の存在を指摘できよう。このような変化をみてくると，16世紀において最も顕著であった商業的機能から18世紀において最も顕著であった行政的機能への大きな変化が特色であるが，これはそのままトゥルーズの基本性格上の変化を，要するに国際商業都市から王国の有力行政都市への変化を反映しているのである。そして，この機能上の変化には，事件史的経過の背後にある社会的，国制的相互連関があったのである。これを端的に表明したのが，前述『ラングドック州覚書』における地方長官バヴィルである。この中で，彼は「大商人の子弟はおしなべて父の商売を継いで支えるより，授爵するか官職に就きたがる」と喝破している。(67) わずか2行たらずに集約されてはいるが，その意味するところは深長で，いささかの説明を要するであろう。すなわち，王権は中世末ないし近世初頭以来，拡充する国王権力，対外戦争等のために，国庫の逼迫が生じ，その補塡のため国王官職を売却するに至った。この売官制は次第に拡大され，司法，財政，陸軍，更には都市等の官職に及んだ。官職には序列の上下により価格が異なり，上位官職には譲渡できる貴族身分をはじめさまざまな特権，恩典が与えられていた。このため，当時の不安定な社会，経済の諸状況に商売の先行き不安を感じた商人は事業で成功すると，先を争って官僚への道を求めたのであった。その方法は子弟に大学法学部の教育を受けさせ，王権から売りにでた国王官職やすでに官職を保有している者の官職を金で買取り，私有財産化することにある。トゥルーズでは，大青取引で財をなした商人の子弟で，アセザ家のように高等法院官僚に華麗なる転身，上昇をした者は少なくないが，その後も，大青ほどではないにしても多少とも商売で成功した商人の子弟は官職への就任を目ざしたのであった。(68) これは商売によって得た利潤が商売に再投資されることなく，国王官職という一種の不動産に投資されることを意味し，企業の健全な発展を阻害し，停滞を招来した。(69) かくて，トゥルーズの都市機能の重心が移動したこ

注 (65) *Ibid.*, pp. 754-755.

(66) *Ibid.*, p. 625.

(67) Moreil., *op. cit.*, p. 231.

(68) 不十分ではあるが，筆者はこのアウトラインを『近世フランスの法服貴族の形成と諸様相について』(『史学』，昭和43年9月刊，123-140頁）によって，トゥルーズ高等法院については『十八世紀前半期のトゥルーズ高等法院官僚』(上下）(『史学』，昭和62年9月，11月刊，25-73頁及び65-93頁）によって，明らかにしたことがある。

(69) 宮崎洋著『18世紀フランスにおける最高諸法院官職について——社会的機能の検討——』(『史学』，昭和46年5月刊)，104頁。

とは大商人の子弟らによる猟官運動に一因がある，と考えることができよう。

以上，トゥルーズを事例に都市機能の変化を検討したが，そこには，地理的環境，歴史的経緯，都市の内部事情，他地方との関連，あるいは社会の構造変化等が複雑にからみあっていることが明らかになった。ある時点で都市の断面を切り取ってみることにも意義があるが，それ以上に，長期間に及ぶ都市の内部構造を多角的に検討する必要もあろう。本稿はこのような検討の一小事例である。

〔本稿は比較都市史研究会（1991年1月19日）における報告に修正，加筆したものである。〕

（商学部教授）