

講演論文

## 人と牛馬のかかわりの変遷

### —近世から現代までにおける牛馬の利用から—

土田あさみ\*

東京農業大学

## The evolution of human-animal relationships regarding cattle and horses: Based on the use of cattle and horses from the Early Modern Period to the Present

TSUCHIDA Asami\*

Tokyo University of Agriculture

牛馬は古来より人社会において多様な用途に利用され、人の生活そのものに深くかかわってきた。古くは食用というより動力の役割を果たし、土地を養う肥料を生産し、死後には生活の資材となった。したがって牛馬は化石燃料を利用する前の社会では特に有用で、所有価値の高い家畜であった。牧畜文化が育たなかった近世以前の日本では、「ひと自身をふくむ生類のなかで、いちばんひとに近かったものに労力利用の意図でひとが飼育する馬や牛があり、やや遠いものに野鳥獣があり、その中間的な位置に犬があつて」(塚本 1998)、用畜はいなかった。したがって、日本で人々がどのように牛馬とかかわってきたかについては、牛馬を用畜としてかかわってきた人々のそれとは自ずと異なっていたであろう。筆者が訪れた土地の歴史を展示する施設では、かつて農民は牛馬を農耕や物資運搬に使役していたこと、母屋内で世話をして深くかかわっていたことが紹介されていた。そしてそのかかわりの一部分はほんの半世紀余前まで存在していた。このことから、古くから続いてきたこのような人と牛馬のかかわり方には、今の私たちの動物へのかかわり方につながっているところがあるのではないだろうか。

今回、研究者の書籍や文献および各自治体が編纂した史料等の二次資料をもとに、人々が牛馬に求めた役割を近世から現代まで追った。その結果、牛馬の役割が時代でいかに変化していったかをあらためて知るところとなった。日本における人と牛馬のかかわりに関して地域性は重要な点であるが、本稿では全般的に時代の経過に伴って認められた役割の変化に焦点をあてた。

### 牛馬に求められた役割

戦国時代を経て武士同士の戦がみられなくなった近世期の日本では、牛馬はもっぱら農耕・運搬・蓄財の手段の一つであったといえる。役畜としての牛馬の機能は主に運搬・厩肥・耕転(森 1953; 一戸町誌編纂委員会 1986)の3つとされた。稲作に際して実際に牛馬を利用する期間は年間にわずかで20~30日ほどであった(栗原 1962; 宮本 1954)ともいう。中国山地では使役しない時、牛馬は入会地に放牧されたり厩肥用に舎飼いされ、高温で虫の多い真夏や冬季厳寒期にも舎飼いされた(阿哲畜産農業協同組合連合会 1955; 八東村史編纂委員会 1982)。敷地が狭小の山間部や多雪の地方では母屋内に厩を設けた(小倉 1955; 草野 1961; 鶴藤 1962)。牛馬の農耕への使役には土壌の質や農具の普及などの影響もあって地域差があったとされる(農業発達史調査会 1953)。古島(1948)によれば「畿内・北陸等はきわめて明瞭」にみられ、福岡や阿波などでもみられた。埼玉では馬耕が認められている(有馬 2001)ものの、湿田の多かった東北など「一般的に東国には犁耕がな」(古島 1948)だったとされた。しかし「代掻きは犁による耕起の行われぬ場合でも、牛馬によって行われて」(古島 1948)おり、そのほか厩肥採取、生産物や農具などの運搬にも牛馬が使われていた。土地を耕して生産物を得る生業にとって牛馬は重要な動力であり厩肥源であったとされる。牛馬の飼料は田畠からの生産物や周辺域からの刈草で、近世にみられた牛馬の飼養は生業と結合して自給自足の形をとっていた(森 1953)。

牛馬は田畠からの生産物以外の物資も運搬した。役

\* 連絡先: a3tsuchi@nodai.ac.jp

畜である牛馬は農耕よりむしろ、物資運搬での使役の方が重要であったかもしれない。牛馬に物資を背負わせて沿岸部と内陸部を結ぶ運搬業は農間稼ぎとして行われ、牛馬を引く者は牛方馬方と呼ばれた。物資運搬の牛馬には道草を食べないように網籠（クツゴ）を口に装着し、滑らないように藁で編んだ沓を蹄に履かせていた（文化庁文化財保護部 1977）。近代以降の記録であるが、藁沓は壊れやすく一日のうちに何足も消費した（野本 2015）という。馬に蹄鉄を履かせるようになったのは近代以降である。狭小急峻な国土には隘路が多かった。そのため車輪のついた車を引く牛馬の用途は舗装の進んだ畿内を除いて発展しなかった。中世以降における荘園制の発達で「馬による「馬借」、牛車による「車借」という運輸業者」が近江、山城、大和、紀伊などでみられ地域の発展に寄与した（日本通運 1962）が、これら地域を除いては牛馬車は発展しなかった（古島 1951）。馬は陸上交通の手段として宿駅制の伝馬や民営の中馬にも利用された。牛は馬に比べて歩く速度は遅いが力は強く、馬では通れないような険しい悪路も対応できたので、山間部や山岳地帯での物資運搬に使われた（阿部 1956）。運搬が常時になると農間稼ぎでなく専業になる者も現れた。一戸町誌（一戸町町誌編纂委員会 1986）から、牛馬産地である東北の一戸町では特に幕末において、家畜の飼養は農産物の生産目的だけでなく地域の産物の物流や物資交換という経済活動、そしてそれに伴う人々の行き来に強く関連していたと考えられる。

牛馬の所有は中農以上の地主や豪農など裕福な者に限られていたようである。大牛馬持ちは無畜農家に世話を含めて牛馬を使役用に貸与した。無畜農家は牛馬を預かることで稲作に必要な動力と厩肥を得ることができた。牛馬持ちと無畜農家の間におけるこのような貸借は預託慣行とよばれた。この慣行は無畜農家が動力と厩肥の獲得と引き換えに飼料調達を含む世話を肩代わりする慣習である。南部藩においては無畜農家にとって搾取的な性格を持っていたと言われている（森 1953, 1993）が、中国地方における近代の牛の預託慣行に関する調査からは生活保障的な面もあった（板垣 2015）という。雄個体は去勢されることなく農耕や運搬に使役され、雌個体は動力として使役されることもあったが一般には繁殖させて仔畜生産に使われた。無畜農家は生まれた仔畜を市で売って、その利益を牛馬持ちとある割合で分けることができたが、仔畜を牛馬持ちに引き上げられてしまう場合もあった（森 1953）。牛馬の預託慣行は全国的に多くみられ（森 1953; 松尾 1960; 安藤・香川 1962; 板垣 2015）、地域によっては第二次世界大戦後（以下、戦後）もみられた。一戸町史（一戸町町誌編纂委員会 1986）によれ

ば「預託慣行は、かなり古くからおこなわれたらしく起源はあきらかでない」とするものの、「南部藩では明和五年（一七六八）「藩時代産馬取締一班」の史料に見られるといわれる」とあり、すでに近世には成立していたようである。

使役に馴らされた牛馬は高値で売買できたので、農家から農家への牛馬の交換は特に育成地域で頻繁にみられた（八束村史編纂委員会 1982; 松本 1990; 野本 2015; 大山 2000）。使役しづらい個体や病気個体など使役に耐えなくなった牛馬も交換されたと考えられる。これら牛馬の市における売買や農家における交換など、牛馬の流通はもっぱら家畜商が担った（八束村史編纂委員会 1982; 松本 1990）。家畜商の中には多くの牛馬を保有して無畜農家に預託する者もいた。仔畜の生産から育成、個体の交換は牛馬持ちや家畜商にとって現金収入となったので、牛馬は商品価値をもった。幕藩にとっても牛馬は贈答品になり市で売れば収入になるだけでなく、死後も生活資材となることから、重要な資源であり財源であった。そのため牛馬は幕藩による厳しい管理下に置かれ（川井村郷土誌編纂委員会 1962; 森 1993）、と殺は厳禁で斃死牛馬は手工業の職能民に渡すこととされた（原田 1960; 矢富 1965; 四国部落史研究協議会 1992）。近江彦根藩には牛馬の売買・死亡に関する毛付帳を作成して情報を庄屋に一元管理するシステムがあり、死牛馬を農家が勝手に処置することは禁じられていた（横田 1996）。南部藩でも「死牛馬の取扱についてはきわめて厳重」で牛馬が死んだときは「その「尾耳」を切り取り代官の見届」を行うことが決められており、これに従わなかった場合は処罰された（川井村郷土誌編纂委員会 1962）。しかし斃死牛馬の引渡しは実際には徹底されていなかったようである。「長年飼育した、死牛馬の皮を剥ぐのに、到底忍びないとて、山野に捨てたり、又は穴に掘り埋め、あるいは田等に遺棄するものが」（矢富 1965）あったという。以上みてきたように、牛馬の利用は生業の領域だけでなく、人流や物流にかかわる運輸、そして家畜商から幕藩までがかかわる経済の領域にも浸透しており、広い身分層に渡る多様な営みに複合的に組み込まれていたと考えられる。

近代になっても牛馬は農用に運搬・厩肥・耕耘の3機能を求められた。東北では乾田化が進み、近代農法として馬耕の普及が全国的に図られた。さらに近代では牛馬に新たな用途が追加された。富国強兵政策の下で軍事の役割が加えられ、徴兵された兵士の体格改善を目的に肉食が奨励されて食用としての利用も加えられた。文化面をみると競馬が始まり、武士の特権であった乗馬が庶民に解禁された。近代以降に始まったとされる事物について記した『明治事物起源』によれ

ば1871（明治4）年に庶民に乘馬が許され、明治「十七年十月、男女を問はず馬に乗ること又流行」（石井1944）したという。開国直後の1869（明治2）年には東京横浜間に日本人経営の乗合馬車の営業が始まった（遠藤1980）。これは開国直前の横浜につくられた外人居留地で外国人が利用していた馬車に倣ったのであるが、当初馬車は外国製で馭者の多くは外国人であった。当時の運輸機関としては乗合馬車のほか、牛車、人力車、蒸気機関車（1872（明治5）年に東京横浜間で開業）、馬車鉄道（1882（明治15）年に新橋日本橋間で東京馬車鉄道として開業）が登場している。後には電車（1895（明治28）年に京都、1902（明治35）年に東京で開業）も登場した（山本1986; 東京都1988）。東京の乗合馬車は珍しさもあって流行し、営業者が増えた。やがて営業者の中に「使役に耐えない老馬や廢馬を安値で仕入れ」（東京都1988）て使い捨てる者が現れた。そして、これを非難する新聞記事が出たことで取締が強化され、時代の景気も手伝って乗合馬車は衰退していった。東京馬車鉄道は市民にとってなくてはならない交通手段になっていったが、利益追求が第一の独占営業で従業員の過酷な労働環境に支えられていた。やがて馬車による道路の破壊とその修繕費用の負担、さらには停車場における馬の糞尿の処理などが問題となって、東京馬車鉄道は東京市改正計画から排除されていった（東京都1988）。このように、一時期流行した乗合馬車や馬車鉄道の役割は鉄道や電車などの輸送機関にとって替われ、都市部における馬の利用は減少していった。ただし、地方

では貨物運送に馬の引く荷車が長らく活躍している（小林1967; 文化庁文化財保護部1977）。

ところで、近代以降に加えられた新しい牛馬の用途、すなわち車の牽引・軍事・乗り物という用途や食料としての用途は牛馬に体格の大型化を求めた。そのため、体格の大きな外国種の牛馬が輸入されて利用されただけでなく、在来牛馬とも交雑されて在来牛馬の大型化が図られた。また十分な食肉や牛乳を供給するには頭数を増やさねばならず、個別や少数の飼育から多頭の飼育へと移行していった。

戦後すぐの日本社会は食料増産を急務とし有畜農業を奨励して、しばらくは肉用の和牛を役畜として利用した（安藤・香川1962; 榎1976）。役畜としての牛馬の利用は新たに登場したトラクターが使いよくなかった頃まで残った。三重県では1960（昭和35）年頃まで稲作に「耕耘・整地は牛耕、肥料は硫安・石灰窒素・過燐酸等の単肥またはその配合とそれによる秋落の防止のための堆厩肥の施用」（浦城1989）が行われている。その後、進化したトラクターの登場で牛の用途は役畜から用畜専門に転じ、化学肥料の登場で排泄物の厩肥としての役割は失われていった。牛の飼養環境は、内厩式や小さな畜舎での少数飼育であったのが「数頭あるいは十数頭飼育する牛舎に変改されて」大きな畜舎での多頭飼育になり、「肉用牛の飼料としては、今までの草・藁・ぬかを主とした飼料では飼育できず、外国から輸入される濃厚飼料」（川島町史編集委員会1982）に頼るようになるなど、変貌を遂げた。

以上述べてきた牛馬の用途の変遷を時代別に表にま

表 近世以降における牛馬の用途の変遷

牛馬の用途と管理	明治維新		高度経済成長期以降 (現代)
	以前 (近世)	以後 (近代)	
農耕	○	○	→ トラクター
背負い物資運搬	○	○	→ 自動車, 鉄道
荷車曳き運搬	× (畿内のみ○)	○	
厩肥	○	○	→ 化学肥料
食用	×	○	○
乗馬	武士のみ	○	○
雄の去勢	×	○	○
飼養形態	個別・少数飼育	農用：個別・少数飼育 食用：多頭飼育	多頭飼育
蹄の保護	藁製の沓	使役用：沓 乗用馬：蹄鉄	馬：蹄鉄



- pp417-442, 一戸町誌 下, 一戸町. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/9540343> (参照 2024-07-19)
- 石井研堂. 1944. 第十四編遊楽部. pp1238-1240, 明治事物起原 下巻, 春陽堂. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/1871417> (参照 2024-11-18)
- 板垣貴志. 2015. 家畜預託慣行からみる近代日本の畜産史—畜産の生活保障機能と家畜所有観念の変容—. 農業史研究, 49, 2-12.
- 川井村郷土誌編纂委員会. 1962. 第五章畜産. pp851-922, 川井村郷土誌上巻. 川井村. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/3023230> (参照 2024-09-11)
- 川島町史編集委員会. 1982. 第五十一章畜産の行方. pp1345-1350, 川島町史下巻, 川島町. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/9575087> (参照 2025-09-12)
- 小林幹. 1967. 九現代. pp75-76, 飛騨の交通運輸, 飛騨運輸株式会社企画室編, 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/3442937> (参照 2024-01-23)
- 栗原藤七郎. 1962. 第二章農民的牛馬飼育の存在形態, 第四章農法からみた糞畜・厩肥論. pp40-61, 75-91, 日本畜産の経済構造, 東洋経済新報社. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/2495620> (参照 2024-04-05)
- 草野和夫. 1961. 近世における農家の内厩について. 日本建築学会論文報告集, 69, 793-796.
- 松本久喜. 1948. VI 在来馬の改良. pp84-96, 在来馬, 北方出版社. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/2490242> (参照 2024-10-02)
- 松本芳郎. 1990. 上之郷・日根野を中心とする牛神祭りと役牛飼育—研究ノートとして—. 近畿民俗学会会報, 123, 5-48. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/6046094> (参照 2024-05-16)
- 松尾幹之. 1960. 後編第一章入会地消滅による近代農業の展開. pp95-118, 畜産経済論, 農林省農業総合研究所. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/2491794> (参照 2024-07-19)
- 宮本常一. 1954. 第三編第一章生産力現況. pp299, 山口県久賀町誌, 久賀町誌編集委員会編. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/3035008> (参照 2023-12-06)
- 森嘉兵衛. 1953. 第二章第一節近世役畜農業経営, 第五章近世役畜農業経営様式の特徴. pp46-284, 近世奥羽農業経済組織論, 有斐閣. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/2464348> (参照 2024-03-27)
- 森嘉兵衛. 1993. 南部の馬. pp56-66, 馬の文化叢書第四巻「近世—馬と日本史3」, 江上波夫・木下順二・児玉幸多監修, 財団法人馬事文化財団, 神奈川.
- 日本通運. 1962. 第1章日本における運送業の伝統. pp12, 社史. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/8798334> (参照 2024-11-25)
- 野本寛一. 2015. I 牛の民俗. pp29, 36-44, 155, II 馬の民俗. 187-192, 牛馬民俗誌. 229-262. 岩田書院, 東京.
- 農業発達史調査會. 1953. 第四章第一節 明治初年における牛馬耕の状況, pp289-306. 日本農業発達史第一巻—明治以降における—. 東畑精一・盛永俊太郎監修, 中央公論社, 1953. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/2466594> (参照 2024-01-11)
- 小倉強. 1955. 第四章間取, pp135-148. 東北の民家, 相模書房, 東京. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/2425280> (参照 2024-08-01)
- 大山孝正. 2000. 序章第2節伝統的な牛馬の取引慣行. pp41-54, 第4章第2節「蔓牛」にみる良牛の条件とその変容. pp156-162, 牛取引慣行の研究: 伝統的商行為の持続と変容. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/3174563> (参照 2024-05-08)
- 四国部落史研究協議会. 1992. 愛媛県三解放闘争の萌芽. pp147, 史料で語る四国の部落史 前近代篇, 明石書店, 12. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/13146763> (参照 2025-11-24)
- 塚本学. 1998. 第六生類憐みの政治. pp152, 徳川綱吉. 吉川弘文館, 東京.
- 戸崎晃明. 2013. 日本在来馬はどこから来たか? Hippophile, 53, 29-34. 日本ウマ科学会. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/11694795> (参照 2025-05-26)
- 東京都. 1988. 都史紀要三十三 東京馬車鉄道. 東京都.
- 鶴藤鹿忠. 1962. 備後地方の民家. 人文地理, 14, 522-534.
- 上坂章次. 1949. 第一章緒言. pp2, 和牛飼育精説, 朝倉書店, 東京.
- 浦城普一. 1989. 三重の和牛—肉牛の展開過程の研究—. pp256, 243-244, 日本食肉史基礎資料集成, 栗田奏二編. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/12011394> (参照 2024-07-18)
- 山本弘文. 1986. 第3章: 鉄道優先時代の交通・運輸—1892～1909 (明治25～42)年 III 道路. 交通・運輸の発達と技術革新: 歴史的考察, [https://d-arch.ide.go.jp/je\\_archive/society/book\\_unu\\_jpe6\\_d04\\_03.html](https://d-arch.ide.go.jp/je_archive/society/book_unu_jpe6_d04_03.html) (最終参照 2025-04-09-06)
- 矢富熊一郎. 1965. 石見匹見町史. pp486-487, 島根郷土史会. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/3022467> (参照 2024-08-02)
- 八東村史編纂委員会. 1982. 第四章第四節畜産業の推移. pp429-485, 八東村史. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/9575124> (参照 2024-07-31)
- 横田彦彦. 1996. 第七章第四節生類憐み令をめぐる. pp204-208, 幕藩制的職人編成の研究. 国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/3108353> (参照 2025-04-21)