

幕藩制下における交通制度と「地域」：河岸・渡船・関所をめぐって

加藤, 僚

<http://hdl.handle.net/2324/1806786>

出版情報 : Kyushu University, 2016, 博士 (比較社会文化), 課程博士

バージョン :

権利関係 : Public access to the fulltext file is restricted for unavoidable reason (3)



氏 名 : 加藤 僚

論 文 名 : 幕藩制下における交通制度と「地域」
—河岸・渡船・関所をめぐる—

区 分 : 甲

論 文 内 容 の 要 旨

本論文の目的は幕藩制国家の社会基盤としての交通制度と「地域」の関係の有り様を関東・九州両地方における水・陸両交通史との比較を通して明らかにすることである。

序論では、水・陸両交通史研究の成果と課題を概観したうえで、本論文の中で解明すべき三点の課題を提示した。

一つ目は、渡辺和敏著『幕藩制社会と東海道交通施設』の中で提起された「主要街道と生活道との連結の有り様を明らかにすることである（第一章、第二章、第三章）。

二つ目は、近世東海道交通史をめぐる論点として徒渉・渡船制をめぐる問題があるが、その性格については未だ一定の結論が出ていない。今後はその他の交通施設との関連や事例研究の蓄積が待たれるところである。本論文では、この作業の一環として富士川・天竜川両渡船場の事例の検討を行う（第一章、第二章）。

三つ目は、本州中央部の幕府の関所（「重き関所」「軽キ関所」）、そして全国諸藩の口留番所および海辺部の遠見番所・台場・火立場などといった重層的構造の頂点に立つ「格別の」関所—長崎両番所の位置付けの変化を浦賀番所（浦賀奉行）との比較を通して明らかにすることである（第四章）。

第一章「近世富士川渡船場の構造と機能—富士川流域の河岸との関係を中心として—」は、近世富士川渡船場と富士川流域の河岸との関係を明らかにすることを目的とした。

まず、富士川渡船場は寛永20年（1643年）「巳ノ御年貢主水勘定目録」（国立史料館蔵）などによれば寛永年間ごろには近世の渡船場として確立していたと考えられる。

次に富士川流域の河岸の経済的構造と周辺地域との関係や甲斐三河岸（岩淵・黒沢・青柳）と岩淵河岸との関係を確認した。そして、渡船場と河岸との関係を船の供給システムや経済的側面から検討した結果、富士川渡船場がその関所的機能（「御要害之場所」）を前提として河岸場の利益をも享受できたことを指摘した。

第二章「近世天竜川交通の展開—天竜川池田渡船との関連を中心として—」は、天竜川池田渡船場の展開過程を東海道・内陸両交通網の動向と関連付けながら論じようとしたものである。

まず、天竜川池田渡船場の運営体制と経済的基盤を述べたのち、渡船場の機能を宿々・周辺村々・紀州藩・幕府（中泉役所）の四者間の関係に着目しながら明らかにした。

こうした池田渡船場の内部構造や他地域との関係を規定した要因として（イ）信州中馬の動向、（ロ）天竜川流域における文化的ネットワークの形成（学問・信仰・遊興など）、（ハ）東海道交通の動向（関所機能、本坂通、浜名湖舟運、吉田湊、信仰の道）を挙げ、近世天竜川池田渡船の展開が「東海道と内陸両交通網の展開における結節点」としての特質に規定されていたと結論付けた。

第三章「近世江戸湾交通と利根川交通との関係について—房総・三浦両半島との関連から—」は、

近世江戸湾と利根川、房総・三浦両半島の三者間の結びつきの有り様を明らかにしようとしたものである。

まず、近世利根川交通は幕府の関所機能と併せて成立したが、この動きと連動しながら房総半島地域でも幕府・旗本領などの支配領域を越えて陸上交通路が整備されていくことになる過程を明らかにした。

また近世中後期以降になると、幕府は江戸内湾の湊を浦賀奉行の支配下に置こうとするとともに川船と海船双方を川船役所の管理下に置くなど、幕府の規制の下で江戸湾の交通網が形成、発展することになったことを指摘した。

こうした江戸湾内外の交通の展開の中で陸上交通と海上交通との矛盾が生じることになるが、幕府は「内済」という手段によってその矛盾を調整することによって、海上・陸上・河川の三者が一体となった社会秩序を江戸湾内外に創出しようとしていたと結論付けた。

第四章『鎖国』制下の海の関所—『四つの口』体制との関連から—は、近世「鎖国」体制（「沿岸防備体制」）の成立過程と変質過程を長崎奉行と浦賀奉行との関係に着目しながら論じようとした。

ここでは、ペリー来航後に長崎両番所に代わって浦賀番所が「海の関所」の頂点に立ったとともに、「鎖国体制」とそれを支えた「四つの口」体制が江戸湾警衛体制を頂点とした体制に新たに再編されていくことになる過程を明らかにした。

結論では、以上の検討を踏まえ、幕藩制国家の交通制度が長崎両番所を頂点とした関所体制の重層的構造の下で存立しており、そのシステムは関所以外の交通施設（河岸、渡船場、宿）などが持つ「地域」内の様々なネットワークを繋ぐ機能（「結節機能」）によって支えられていたと結論付けた。未だ一定の結論を見ていない渡船場の本質をめぐる議論についてもこうしたシステムの一環の中で捉えなおすべきだと問題提起を行うとともに、今後の課題を提示した。