

## 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・関所をめぐって—			
論文調査委員	主 査	九州大学	教授	吉田 昌彦
	副 査	九州大学	教授	高野 信治
	副 査	九州大学	教授	中野 等
	副 査	愛知大学	教授	渡辺 和敏
	副 査	西南学院大学	教授	宮崎 克則

### 論 文 審 査 の 結 果 の 要 旨

2017年2月28日13時より15時まで比文言文棟320号室において論文調査委員5名全員出席のもとで公開審査及び最終試験を行った。申請者より、学位請求論文について下記の通りの趣旨の説明があった。

本論文は、幕藩制国家の水・陸両交通史に関する研究の成果と課題を概観したうえで、次の3点を、幕藩制国家の交通に関して解決すべき課題としている。

- ① 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」。
- ② 富士川・天竜川両渡船場の事例検討を通じて徒渉・渡船制の性格の実態と性格を明らかにすること。
- ③ 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。

上述の検討課題に関し、それぞれ次のような結論を得ている。

まず、①の課題については、富士川や天竜川をフィールドとして検討を進め、その結果、主要街道の重要ファクターである渡船場が、関所機能という幕藩制的特質により河岸の日常的な物流・交通がもたらす利潤を享受できたことを明らかにしている。

その際、天竜川池田渡船場が、浜名湖舟運、吉田湊などの東海道交通の進展や信州中馬などの中山道における陸上輸送の変化などに対応して、その在り方を変化させていたことを指摘し、渡船の発展が、主要街道と内陸交通網の結節機能の展開に規定されていたことを提起している。

さらには、同渡船場が天竜川流域における学問・信仰・遊興など文化的ネットワークの形成の展開が、に規定されていたことを明らかにしている（第1章・第2章）。

また、②の課題については、さらに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実態を解明し幕府の規制下、幕領・藩領・旗本領の村々を横断した統合的な交通網が形成されていたことを指摘している。さらには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、発展したこと、江戸湾内外の交通の展開の中で生じてきた陸上交通と海上交通との矛盾を幕府は「内済」という手段で解決していたことを明らかにしている（第3章）。

さらに③の課題については、主要街道と生活道とから構成される日常的交通網において幕藩制的規制が大きな比重を占めており、かかる特色を持つ幕藩制国家の交通が長崎両番所を頂点とした関所体制（「海の関所」と「陸の関所」）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づけ、海禁体制と国内交通網との関係について新たな包括的見解を提示している（第4章）。

この説明の後、論文調査委員と請求者との間で日常生活と街道との関係、関所機能、長崎番所や諸藩の遠見番所の実態などについて活発な質疑応答が行われたが、日常生活と街道との関係、関所機能に関しては極めて的確な応答があったが、長崎番所や諸藩の遠見番所の実態に関しては今後、さらなる事例の具体的検討が俟たれる感があった。

質疑応答後、論文調査委員の合議を行ったが、その結論は次のとおりである。

- ① 天竜川池田渡船場の展開が、浜名湖舟運、吉田湊などの東海道交通の動向や信州中馬などの中山道の動向のみならず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）に規定されていたことを明らかにしており、渡辺和敏氏が提起した「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」を具体化したものとして評価できる。
- ② 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たこと、幕府の規制の下で江戸湾の交通網が形成・発展したことを指摘し、近世中期以降、本格化する江戸地廻経済圏を支える水陸交通網が個別領主領の枠を越えて幕府規制下で形成されていった具体相を初めて分析・解明した研究として位置づけることができる。
- ③ 長崎番所や諸藩の遠見番所の実態に関し、より多くの事例研究を行う必要があるものの海禁体制と国内交通網との関係について新たな展望を提示したことは一定度、評価できる。
- ④ これらの成果（特に①・②）は学説史をふまえた実証的研究として優れたものであり、博士(比較社会文化)に値するものと判断される。

さらには、最終試験においても、申請者が、博士(比較社会文化)を授与するに足る学力を備えていることを確認した。

以上の結果、論文調査委員5名全員一致を以て、申請者に対し博士(比較社会文化)を授与することが適当であると結論した。