渡辺英夫（わたなべひでお）

学位の種類　博士（文学）

学位記番号　文第164号

学位授与年月日　平成12年7月6日

学位授与の要件　学位規則第4条第2項該当

学位論文題目　**近世水運機構の研究**

論文審査委員　（主査）
教授 大藤　修　教授 今泉隆雄
教授 玉懸博之

論文内容の要旨

本研究は、近世社会が不可欠の要件とした水運輸送に関して、その機構面に焦点を絞って検討するものである。関東農村は江戸市場の直接の後背地であり、巨大都市江戸の消費人口を支える上で無視できない役割を果たしていた。その際に幹線輸送路としての役割を果たしたのが、利根川・江戸川水系の水運であり、奥州に連なる鬼怒川の水運であった。東日本の各地には長大な河川を利用した水運路が開拓されていくが、利根川水系のそれは支流も含め、また東廻りの海運にも連なって特に大規模に整備されていく。これは近世の初頭、計画的に造り出された人工水路であった。しかし、それにもかかわらず河道が変化し、次第に土砂が堆積していく自然条件と、川船の大型化という人為的側面から、江戸航路の単独運航は難しくなる状況が進展していった。川船の大型化は大量輸送を可能にし経済効率を高めたが、荷物を満載したのでは途中の浅瀬で航行できないという弊害をもたらしたのである。そこで採られたのが、江戸に就航する大型船を別の船が助ける補助輸送の方法であった。利根川の中流域には、このような補助輸送のシステムが確立され、またそれに限らず、途中で荷揚げして陸上輸送したり、人力で船を曳き上せたりする方法も採られ、それを専門に取り扱う業者と、その河岸が特定されていった。本研究は、このような河川水運の輸送機構を解明しようとしている。これまで多くの河川水運史研究が、河岸問屋の経営分析や、それをめぐる幕府の商業・流通統制政策を中心に分析を進めてきた中にあって、このように輸送機構に焦点を絞って船積みから荷揚げまでの一連の航程を捉えようとする視点からする研究は少ない。領主荷物と商人荷物、藩船と農民船、江戸への蔵物輸送と帰り船の商品輸送、といった船に視点を据えた分析がなされるであろう。この点が、本研究の課題の第1である。

このような、江戸へ就航する大型船の中間支援体制について、史料的に確認できる上限は17世紀末から18世紀初頭までで、初期においてはこれに頼らなければならない必然性はなかったと考えられる。それは、川船の大型化が深く関わってのことであった。経済効率の面から考えて川船が大型化されるのは当然としても、それは、どのような内容の大型化であったのか。本研究は、この点を東廻海運との関連から追求している。川船としては他に例を見ないほど大型化した利根川水系の高瀬船は、海上廻船とその航法に強い影響を受け、在来の川船が次第に大型化されていった結果であったのではないか。初期東廻海運の廻船は、一般に考えられているように常陸国那珂湊を廻着目的地にしていたのではない。それは、霞ヶ浦と北浦が交わる地点、常陸国行方郡潮来を主目的に運航されていたのであり、同地を中継基地として利根川水系の内陸水運に接続していたのである。この点についての解明が、本研究第2の課題である。那珂湊、銚子、江戸直航という段階的な発展と考えられてきた東廻海運のあり方が、18世紀初頭に至る近世前期の1世紀にわたって全面的に捉え直されるであろう。それはまた、海運と内陸水運とを連続する一つながりの水運機構として把握しようとする視点にもつながっていく。

以上の目的に沿って本研究は、本論15章を3部に分け、最後の終章で全体の概要をまとめ、総括している。すなわち、第1部「水運路の開発と高瀬船の航法」に配した第1、2章では、他地域を視野に入れつつ利根川水系を中心に運河網の建設と、そこに就航した川船の全体状況を概観し、その上で高瀬船の航法実態に迫っている。第2部「東廻海運の展開」の第3章から第8章までの6編は、前記課題の2に関する分析であり、課題の1に関して、第3部「利根川水運の運輸機構」の第9章から第15章までの7編を配した。時期的には第2部が18世紀初頭までを扱い、第3部はそれ以降を対象にしている。

第1章「水運路の開発と川船の構造」は、本研究の導入部にあたる。近世社会は、年貢米の搬送を必然として成り立つ社会であった。重くて嵩のはる米を遠方に、しかも例年経常的に運ぶには水運輸送が最適の方法で、海上・河川・湖沼を問わず、水上輸送のシステムが全国規模で開発され整備されていった。近代の河川改修が治水を目的にしたのとは違って、近世のそれは利水の思想に基づき船舶の通年運航が可能な水運路として河川を造り替えようとするものであった。そうした中にあって、幕府主導になる最大規模のものが、元和7年（1621）に起工され承応3年（1654）に最終的な完成を見た利根川の改修工事で、江戸湾に注いでいた流れを銚子口から太平洋に落ちるよう関東平野中央部で旧常陸川に付け替えたのであった。この水運路は、下流域から東廻海運に接続し、上流域は信州方面に、そして支流となった鬼怒川を通して南奥州方面にまで連なって広大な後背地を形成し、近世を通じて活発に利用された。多種多様な川船が運航されたが、1,000俵積みほどにもなる川船としては他に例を見ない最大規模の高瀬船が特に注意を引くところである。大型故に川筋の浅瀬が障害となり、他の船に積荷の一部を分載して補助輸送させる航法に頼らなければならないこともあって、当時これを艀下船と呼んでいた。高瀬船は、接ぎ合わせの技法を用いて大型化を実現させたのであり、これまで箱造り系の一枚棚と考えられてきたこの高瀬船の船側構造について、本章では船大工の設計図や絵画資料・写真などから、その誤りを指摘し、3枚棚の棚板構造をとっていた点を明らかにした。そしてこの大型化は、初期東廻海運の廻船が銚子口を入り込んで潮来にまで廻着していたことに強い影響を受けていたこと、およびその大型化した高瀬船が帆走主体で航行するのに最も相応しい川幅に計画されたのが利根川改修工事であったこと、この2点を指摘した。

第2章「利根川、江戸川の航法」は、幕末の嘉永6年（1853）、水戸藩召し抱えの船頭が江戸

藩邸への蔵物輸送に従事したときの航行日記を分析したものである。航法には、帆乗り、竿働き、綱曳き、伝馬積み、艀下船の利用など様々な方法が採られていた。江戸の内川にはいくつも橋があって帆柱を立てての航行はできず、川底に竿を突き当てて進み、船が橋桁に当たらないよう干潮時を待って航行しなければならなかった。また、利根川下流域で水量が足りないときには上げ潮に乗る方法も利用されていたらしい。銚子漁港と東京芝浦での潮汐観測から嘉永6年当日の潮汐変化を推算し、それが日記の記述に符合することを突き止めた。衝突や座礁の危険から雨天の航行は例を見ない。ただし、遡上の航程で帆を張れる場合には夜間航行も試みられた。関宿番所前の逆川の通行には、専門の引付水主が操船にあたっている。伝馬艀下や船の綱曳きなど、これまで知られていなかった航法も明らかになった。藩船の船頭には上り船の上荷積みと、下り船の帰り荷輸送が許されており、藩船を用いた帆待ち稼ぎの事実も確認できた。そして、藩船の荷揚げ作業には、江戸に乗り入れていた水戸領農民船の水主を徴発した反面、それらが事件や事故に遭遇した際には、藩船が、その保護者として責任をもって対処したのであった。

第3章「慶長14年銚子築港問題」は、昭和11年刊の『明治以前日本土木史』が『大日本史料』に依拠して「慶長十四年、幕府東北諸藩に令して下総銚子港の役を助けしめ、尋で工成る」と紹介して以来、広く知られているこの工事を再検討したものである。『大日本史料』は銚子の海上に施されたこの年の工事を銚子港の建設工事であったと解したのであったが、残された関連史料のいずれにも、それが港湾建設工事であったことを示す記述は見出し難い。後世の銚子湊が利根川河口部の南岸に沿って開かれていくこと、および、問題の工事より三年前の慶長11年（1606）、その地点から南方の名洗浦に向かって水路を開削する工事が試みられたものの岩盤に突き当たって失敗に終わっていること、それらを前提に関連史料を読み直すならば、同一四年の工事は海上廻船が銚子口を安全に入り込めるようにするための澪筋確保的な工事であったと考えた方がよいのではないだろうか。それは、第六章で考察する仙台藩潮来蔵屋敷が、同藩東廻海運の廻着地として利根川水系の内陸水運に接続する中継基地の役割を果たしていた点から見ても、整合性のある理解であった。こうした点を、海面を指す「海上（かいしょう）」と下総国の郡名「海上（うなかみ）」との異同や「湊」の文字使いなど、史料上の文言に注意を払いつつ詳しく分析した。これは、慶長期、常陸沖・鹿島灘の安定的な航行を予測させるものであり、初期東廻海運の那珂湊廻着説に再考の余地のあることを示しているばかりか、利根川の改修工事が開始される以前に、すでに海運から内陸水運に直接接続していた可能性をも提示するものであった。

第4章「常陸沖の領内海運」は、これまで東北諸藩江戸廻漕体制の観点から論じられることの多かった常陸沖の海運を、地元水戸藩の海運利用という視点で捉え直そうとしたものである。水戸藩が利用した蔵物の海上輸送を中心に、それが接続する那珂川や涸沼の内陸水運にも関連させつつ、近世初期の確立期に的を絞って考察している。寛永期、常陸沖の水戸領沿岸には船乗りの集住する村々が緊密に分布し、鰹漁の漁船が320艘も存在していた。漁師たちはこの海域を自由に航行していたのである。寛永4年（1627）の船舶調査は、沿岸村々にあるすべての船を掌握し、船税徴収と領内船舶による総輸送能力の把握を目指したものであったと考えられる。藩領北部海岸からは小船に150俵積みほどを積み込ませ那珂湊に向けて海上輸送させていた事実が知られ、その他に材木や薪炭類も経常的に水戸城下に向けて廻漕されていた。また、那珂川の水運も積極的に利用されており、寛永元年、藩は角倉船2艘と専属の船方2名を配備していた。一方、那珂湊方面の川船についてはその具体像を明らかにできないが、19世紀初頭

には鵜飼船や角倉船に交じって「元漁船」が、水戸方面や涸沼への物資輸送に活躍していた。寛永期、常陸沖の漁船と船方の緊密な分布を知り、右のような中古漁船の輸送船への転用という事態から推測して、水戸藩は沿岸漁船を利用して海岸部からの蔵物輸送に当たらせ、しかも、那珂湊で川船に積み替えることなく、直接水戸城下にまで廻着させていたと考えられるのであった。

第5章「難船救助米と入穀禁止令」は、水戸藩が採った他領米移入の禁止政策と難船救出米の処理方式との関係について考察している。水戸藩にとって米穀流通を統制する上で難破船からの救出米をどう処理するか、難船救出米に見せかけた他領米の密入をどう阻止するか、この点は大きな課題であった。長い海岸線を持つ常陸沖の海域は東北諸藩江戸廻米の廻漕路にあたっており、海難事故は頻発し、それへの対応は避けられない課題であった。また、領内を貫流する那珂川も涸沼川から涸沼へと連なって、北関東、南奥州諸藩の江戸廻米ルートとして利用されており、そこでの水難と密入にも注意しなければならなかった。廻船は那珂湊から涸沼にまで乗り入れていたので、那珂川の河口部では特に事故が多く危険地帯となっていた。仙台藩は延宝年間、ここでの海難と難船救出米の処理に絡んで、米奉行と足軽の両名を派遣し駐在させていたが、水戸藩は彼らの扶持米約一八石でさえ同地に荷揚げすることを許さず、それは仙台藩潮来蔵屋敷に着いた時点で売却され、その後に貨幣で支給されることになっていた。水戸藩は那珂湊に穀留番所を設け、他領米の荷揚げは勿論、川船への積み替えさえ厳しく禁じ監視していたのである。正保2年（1645）、那珂湊・水木・磯原の海岸部三ヶ所に那珂川の長倉を加えた計四ヶ所に船番所を設置したのは、領内を通過していく他領米を監視し、代官・郡奉行の地方支配を補完する目的であったと考えられる。そして、それに続く寛文・延宝期までに水戸藩は難船救出米を入札・競売する方式を確立していくのであった。

第6章「東廻海運の初期段階」は、初期東廻海運の廻船が銚子口を入り込んで霞ヶ浦と北浦が交わる潮来にまで廻着し、そこで利根川水系の内陸水運に接続していたことを明らかにしたものである。近世中後期の地誌や紀行文・随筆などには、かつて海上の廻船が銚子口より潮来方面に向けて行き交っていた様子が数多く描かれている。水戸藩の正史『水戸紀年』は承応2年（1653）の条に、仙台藩潮来蔵屋敷の開設を伝えていたが、本論では「仙台蔵屋敷事件旧記より書抜覚」を始め、いくつかの新出史料を用い、同地に仙台藩や津軽藩の蔵屋敷が設置され、廻船が直接ここに廻着していた事実を解明した。藩船を建造し船方を編成してまで海運事業に乗り出した仙台藩や南部藩は、17世紀中頃にはそれを用いた江戸直航海運を成り立たせていたが、それだけでは領主需要は賄いきれず、商人船に依存せざるを得なかった。その商人船は、海難損失の全責任を追わされた反面、無事江戸廻着が実現された暁には高率の請負料が約束されたリスクの大きい海運業であった。したがって、彼ら請負商人に組織された廻船は安全第一を旨として房総迂回の危険を避け、潮来廻着方式を採用したのである。ただし、遠方諸藩の廻船も天候条件如何によっては銚子入りを諦め、那珂湊入りの方式に依らなければならなかった。そうした状況を経て、17世紀末から18世紀初頭には、諸藩の廻船雇用方式は、高率請負制から運賃積み方式へと変更されていく。すると、海難損失は藩側の責任とされたために廻船は危険を恐れず高運賃を求めて江戸直航へと乗り出していくのであった。ここに、房総沖を南下するか、内陸水運に接続するかの分岐点として、銚子湊が登場してくるのであった。

第7章「東廻海運の展開」は、古田良一氏が説かれて以来、現在まで定説とされてきた東廻海運の3段階発展説を依拠史料の原典に遡って再検討し、航路延長の観点からではなく、輸送

物資と廻船雇用形式の視点から東廻海運の発展を捉え直そうと試みたものである。前章で初期廻船の潮来廻着を主張した以上、初期東廻海運の那珂湊廻着から正保期、銚子航路の開通、そして寛文期、河村瑞賢による江戸直航海運の整備という三段階的理解は再検証されなければならない課題であった。そこで、古田氏が依拠された史料を詳しく検討し直した結果、当初那珂湊に廻着していた廻船が、ほぼ正保期を画期に銚子廻着を可能にする点については推論の域を出るものではなく、航行技術上の発展としては証明されていないことが明らかになった。さらに、その前段階とされる那珂湊廻着についても、那珂湊以南鹿島灘の航行を不可能とする史料的根拠は見出し難いことも明らかになった。そうではなくて、軍事的緊張状態にあった17世紀初頭には、海運需要は兵粮米に代表される軍事輸送に中心があって、東北諸藩より江戸への廻漕は臨時的で量も必要最低限に絞られたため、潮来に廻着し旧常陸川水系の内陸水運に接続するのが確実で最も相応しい方法であったのである。やがて販売目的の廻米輸送が経常化される頃には、藩直営の廻漕機構が形成されていき、正保・慶安期の実例を、南部藩や仙台藩に確認することができた。そしてその頃には民間の商人船を雇うことも可能になってくるが、海難損失の全責任を商船側に負わされたために安全第一策を採って、やはり潮来に廻着したのであった。

第8章「東廻海運の下り荷輸送」は、17世紀末から18世紀の初頭、東廻海運の廻船雇用が高率請負制から運賃積方式へと切り替えられていく時期に、上方下りの古手荷物が潮来を経由して仙台に向けて石巻からの帰り船に積み込まれる問題を扱っている。その前提としてまず、潮来に結集した東北諸藩廻米がどのように江戸に廻漕されていくのか、17世紀、利根川水運の廻米輸送について分析し、海運同様、請負方式が採られていたことを明らかにした。廻漕量の5パーセントが運賃として支給された反面、輸送過程の責任はすべて船方に負わされたのであった。他方、江戸から関東在方へ向かう帰り船の積み荷を見ると、17世紀後半には様々な商品が流通していた。下総佐原や霞ヶ浦西部の土浦を例に、塩・酒・煙草・木綿・古手など数多くの上方下り荷物が江戸市場を経て水運輸送されていた点を明らかにした。そしてこの両方向の流通を媒介する大切な役割を果たしたのが、江戸の船宿であった。船宿は江戸の配送センターであり、また在方商人の商品仕入を補佐する役割をも担っていたと考えられる。17世紀末、上方直仕入れをしていた仙台商人は、江戸の荷受問屋に大坂→江戸、江戸→仙台間の海上輸送を依存していたが、続発する海難損失の被害に悩まされていた。そこに、元禄～宝永期の限られた期間ではあったが、江戸川→利根川→潮来→石巻廻船の帰り船利用という方法が、確実な展開を見せていく。東廻海運の上り荷輸送と下り船の商品輸送が、潮来において合体したのであった。

第9章「利根川中流域の艀下輸送」は、艀下船が本船の積荷の一部を分載するこの地域特有の輸送システムを解明したものである。近世中期以降、利根川流域には土砂の堆積が進み、減水時には船の通行を困難にするほどの浅瀬が見られるようになった。それは特に利根川中流域に顕著で、下流域から江戸に就航する500俵積み以上もの大型船がここを通行したことも手伝って、その被害を大きくしていた。利根川水運の円滑な運航維持のためには、この浅瀬の障害を如何に克服するか、この点が重要な課題になっていた。この問題に対処するために採用されたのが、この区間に特有な艀下船による補助輸送方式であった。それは、下流域を積み登せてくる大型船に、200俵積みから250俵積みほどのやや小振りの高瀬船一艘を割り当てて本船の積荷の一部を分載させ、喫水を小さくさせて、浅瀬の区間を乗り切ったのである。この艀下船の出

動基地となったのが茨城県取手市域にあたる小堀河岸で、関宿または松戸河岸までの定区間運航が原則とされていた。小堀河岸の問屋は、艀下船を利用する本船との関係においては船宿として、また年貢米の廻漕に当たっては諸藩との関係において穀宿として、利根川水運の中継基地の役割を果たしたのであった。艀下船の派遣要請に限らず、難船事故や事件全般に対処して、ここを通行する船を助けたのである。艀下船は、小堀河岸所属の高瀬船を中心に、近在周辺諸河岸の高瀬船がこれを補佐し、鬼怒川や利根川上流域から集まってくる高瀬船もこれに加わっていた。

第10章「利根川水運中流域の地域構造」は、この地域に展開した諸河岸の機能分化と、それらが相互に補完しあって地域全体としての運輸機能が維持されていた点を解明したものである。明和・安永期の幕府河岸改めの結果、境・関宿両河岸を起点に利根川中流域で河岸問屋株の公認を受けたのは、取手・小堀・布川・木下の4河岸のみであった。まず、境河岸は南奥州・北関東から鬼怒川積み下し荷物を途中の陸送区間を経て江戸川の水運に連結させ、下利根川方面からの魚肥類を後背地農村に陸揚げし、そして、江戸への客船を出航させるという機能を担っていた。六斎市の開催が公認され、水戸街道の宿場町でもあった取手河岸は、この地域の商品流通の中核を担い、これに次ぐ在町の賑わいを見せたのが『利根川図志』の著者赤松宗旦の住した布川河岸であった。布川の対岸、布佐村は河岸問屋こそ公認されなかったものの、正徳6年（1716）以来、松戸河岸への鮮魚荷物の船揚げ付け通しが公認されており、その下手に位置した木下河岸は、行徳河岸への鮮魚荷物の宿継ぎ駄送と、鹿島・香取・息栖の3社参詣や霞ヶ浦方面に向かう旅人用に客船を発着させる河岸として特色を見せていた。そうした中で、小堀河岸のみが艀下船の出動基地として機能したのであった。年貢廻米が艀下船を利用した水上輸送を基本とした一方で、江戸の商況を重視する商人荷物輸送の場合には、夏の洪水や冬の減水などで江戸着が遅れそうな場合には、関宿経由の水運を諦め、途中の利根川右岸に荷揚げし、江戸川左岸へ駄送の後、再度、江戸川の小船に船積みするという方法が採られたのであった。その唯一の公認ルートが布施村から加村河岸への駄送であった。それは、享保9年（1724）以来、公認されたものであったが、幕府河岸改めに際して、ついに布施村に河岸問屋株が認定されることはなかった。この地域は、このように多様に河岸機能が分化し、艀下船による水運の補助輸送システムに、陸揚げ駄送の方式がそれを補完することによって地域全体として関東在方と江戸をつなぐ物流を支えていたのであった。

第11章「利根川水運の艀下河岸」は、艀下船の出動基地となった下総国相馬郡小堀河岸に視点を据え、その内部構造を解析したものである。寛延元年（1748）、同河岸では問屋7名と船持24名が連名して全11ヶ条からなる河岸議定を締結している。それによれば、同河岸は問屋・船持に他所から艀下稼ぎに集まってきた寄船を加えた3要素から成り立っていた。河岸問屋は本船からの艀下船派遣要請に応え、また、取引関係のある船の事故や事件に対処した。そこでは迅速さが何よりも求められたのであり、一般の河岸に見られるような荷物保管の機能は有していなかった。ここで使われた艀下船は地元船・寄船を問わず200俵積みから250俵積みほどの小型の高瀬船であったから、艀下需要の少ない夏場には自ら荷物を満載して江戸航路に就いていた。寄船は利根川上流域や鬼怒川方面から冬期間、小堀河岸に稼ぎの場を移し、関宿もしくは松戸までの区間輸送に従事していた。艀下船の出動にあたっては、船持が月番交代で勤める帳本が全体を統括し、指揮していた。帳本は船持24名に出動の順番を決めておき、問屋側から派遣要請を受けると、その順番に従って艀下船を差し向けたのであり、地船5艘の後に寄船1艘

を出動させるなど寄船に稼ぎの機会を保証したのであった。船持と問屋には、事故などでたとえ船を失っても他船を雇って従来通りの艀下稼ぎを行う操業権が認められており、これを立船と呼んでいた。船持側は自船・立船にかかわらず1艘分の操業権を持つばかりであったが、問屋側にはその営業規模に応じて複数の立船が認められていた。問屋側は周辺地域および上利根川や鬼怒川方面から寄船を集め、その一部を手船同様の立船として雇用したが、手船と立船を合わせた問屋船の総数は船持側との協議によって決められていたのであり、自由に増やすことはできなかった。このような寛延元年の河岸議定からは、同河岸の艀下機能が問屋と船持の協調体制によって維持されていた様子が明らかとなる。

第12章「艀下河岸の問屋経営と利根川水運転換期の様相」は、小堀艀下河岸の7軒問屋の中で規模の大きい経営を展開した寺田重兵衛家の業務内容を分析し、そこから18世紀に見られた同河岸の協調体制が次第に動揺し崩壊していく過程を解明したものである。問屋経営の基本は、本船から依頼された艀下荷物を船持側に配分することによって得られる仲介料と、河岸議定で認められた操業権以内の問屋船を用いた艀下賃の収入にあった。いくつもの穀宿指定を受けた重兵衛家にとって、水戸藩穀宿としての任務が最も主要なもので、経常的で基本的な業務は藩船への艀下船派遣と、その艀下運賃を立て替え払いすることにあった。10艘前後の藩船が年間8、9回の江戸往復を繰り返していたので、それは決して少ない額ではなかった。水戸藩はその代償として、領内農民船が江戸に就航するたび毎に重兵衛家に200文ずつを納めさせる茶銭の徴収権を穀宿に認めたのであった。その本質が、穀宿への経済的な支援を領内農民船に転嫁させたものであったことは言うまでもない。天明3年（1783）の浅間山の噴火は、利根川水運に大きな改変の波をもたらした。浅瀬の障害が増大し、江戸へ就航する本船の船持たちは、その減水障害を克服できるよう船の改良に取り組んでいったのである。その結果は艀下需要の減少につながり、艀下稼ぎをめぐる地船・寄船間の対立を生み出した。19世紀をむかえ、小堀河岸では問屋・船持・寄船が一体となって艀下機能を担う体制を維持することができず、問屋が個々に船持と寄船を編成して艀下需要に応じる構造へと転換を余儀なくされるのであった。

第13章「水戸藩の藩船と農民船」は、藩船と農民船が密接相互に関連し合うことによって水戸藩の江戸廻漕機構が成り立っていたことを明らかにしている。同藩は霞ヶ浦北東岸に位置した茨城郡の小川村に運送方役所を設け、常時十数艘におよぶ藩船の運航を統括させていた。これは常陸国北半分を占める同藩城付領年貢米を必要に応じて江戸藩邸に送り届ける組織であった。他方、同藩は涸沼から霞ヶ浦にかけての一帯と潮来方面も領していた。ここは藩の蔵入地の占める割合が高く、年貢米は農民役による江戸直納とされていた。この一帯には千数百艘もの農民船が存在し、年貢米に限らず薪炭燃料類や材木建設資材などが廻漕され、定府制をとった同藩江戸藩邸の必需物資供給地としての役割を果たしていたのであった。水戸藩はこれら農民船に藩船同様の㊎の極印を打ち、幕府川船役所から独立した統制を敷いていた。さらに藩有物資の廻漕には㊫船印を立てさせており、一目でそれが水戸領農民船であることがわかるようになっていた。藩船は江戸での荷揚げ作業に際し、水戸領農民船から水主を徴発し、それを無賃で使役したのであった。その反面、農民船が国許を離れた川筋で何かの事件や事故に遭遇した場合には藩船が現場に急行し、その保護者として責任を持って対処したのである。このような労働力の提供とその保護という関係が形成されていた一方で、水郷地帯では他領の農民が水戸領農民の㊎極印船を借り受けて幕府川船役所からの統制と徴税を逃れようとする者も現れていた。その摘発に躍起となる幕府対策にもかかわらず、水戸藩側はむしろ放任ともとれる態度

を示したのであった。藩船が蔵納めする際の無賃労働力であってみれば、たとえ他領農民とはいえ藤極印船の江戸乗り入れは歓迎こそすれ、否定しなければならない理由はなかったのである。

第14章「上流域の艀下輸送」は、利根川上流域と支流の烏川水運における艀下船と本船の連係による輸送機構について解明したものである。江戸に就航するのに100俵積み程度の小船では、往復に要する日数と船頭・水主の労賃を勘案して、決して望ましい方式ではなかった。最低でも200俵積みから250俵積み程度でないと採算割れを起こしかねなかった。しかしそれでは、冬期減水時に上流域を満載して航行するのは困難であった。そこで、冬期の年貢廻米にあたっては、自船が通行可能な限界の量を積み込んで出航し、残りは別の艀下船に任せ、必要な水深が得られる所まで下ってから艀下船の荷物を積み移したのであった。逆に、江戸からの帰り船も荷物を満載しての遡上は困難だったので、上流域では別の船に艀下輸送を依頼しなければならなかった。ただし、必ずしも専用の艀下船があるとは限らず、夏場豊水期には江戸へ就航した船が、冬期減水時には他船の艀下船となって上流域の区間輸送に従事する例も見られた。ところが、その最上流部には江戸航路に就く本船が発着せずに、もっぱら小船の往復輸送に頼らなければならない地域が存在した。倉賀野河岸からの烏川の水運がそれにあたる。倉賀野は中山道の宿場町でもあり、西上州は勿論のこと信州方面からも莫大な量の江戸廻米が、例年ここに結集し、烏川の水運に乗せられていたが、本船は利根川と合流する付近に係留されており、倉賀野からは50俵積みほどの小船を用いて本船までの往復輸送にあたらせていたのである。この地域では、それ故に河岸組合が結成され、水運輸送の円滑化が計られたのであった。

第15章「利根川水運における小船の台頭」は、利根川上流域を中心に天明・寛政期以降、活躍の度合いを増していく小船に焦点を絞り、上流域特有の艀下輸送の側面からその生成主体を解明しようとしたものである。安永4年（1775）に結成された上流域の14河岸組合は、倉賀野に代表される最上流部の船積河岸と、そこから艀下輸送されてくる荷物を本船に積み移す広瀬川合流地点付近の中継河岸との共同体であった。この体制のもと、江戸へ就航する本船は、在方荷主→船積河岸→艀下船→中継河岸→本船→江戸の船宿→艀下船→江戸問屋、という流れに沿って物資輸送にあたっていたのであり、逆に江戸から帰り荷物を積み上せてきたのであった。河岸問屋たちは、江戸問屋との送り状を重視し、送り状のない荷物と、それを扱った船頭を排除することによって自らの権益を守り、またそれによって、河岸組合の一体性を保とうと努めていた。そうした状況にあって、利根川の水系が浅瀬化していく傾向は一向に止まる気配を見せなかった。天明3年（1783）の浅間山の噴火は、その傾向を一挙に押し進め、艀下船さえ自由な運航が阻まれ、小艀下の需要は益々高められていった。ここに、所働船と呼ばれる小船が台頭してくる前提が用意された。寛政5年(1793)、幕府川船役所が調査した所によれば、この地域には256艘もの所働船が確認されている。これは、漁船や耕作船など非輸送用の小船を小艀下に転用させたもので、それまで船持のもとに水主労働力として編成されていた農民たちが、自ら所持する小船をもって小艀下の短区間輸送に乗り出した結果であった。

論文審査結果の要旨

本論文は、近世社会が不可欠とした水運輸送について、利根川・江戸川水系の水運と、それに連結する東廻海運を対象に、輸送機構面に焦点を絞って検討したものである。「まえがき」、

本論３部15章と総括の終章から構成される。

「まえがき」では研究視角と課題を提示する。論者は、従来の近世河川水運史研究が、河岸問屋の経営分析や、それをめぐる幕府の商業・流通統制政策を中心に分析を進めてきており、輸送機構に着目して船積みから荷揚げまでの一連の航程をとらえようとする視点に欠けていた点を指摘し、以下の課題を設定する。第１に、船の構造と機能に視点をすえて河川水運の機構を分析すること、第２に、海運と内陸水運を連続するひとつながりの水運機構として把握する視点から、東廻海運の展開を利根川水系の内陸水運との関連において考察すること、である。

第１部「水運路の開発と高瀬船の航法」では、利根川水系を中心に運河網の建設と、そこに就航した川船の全体状況を概観したうえで、関東在方から江戸に航行する物資輸送船の中核を担った高瀬船の航法実態を検討し、上記主題への導入とする。

第１章「水運路の開発と川船の構造」では、近世初期の幕府主導による利根川改修工事と高瀬船の構造を考察し、①これまで箱造り系の１枚棚と考えられてきた高瀬舟の船側構造は、３枚棚の棚板構造をとっていたこと、②利根川改修工事は、大型化した高瀬船が帆走主体で航行するのに最もふさわしい川幅にするように計画されたもの、という２点を指摘する。

第２章「利根川、江戸川の航法」では、嘉永６年、水戸藩召し抱えの船頭が江戸藩邸への蔵物輸送に従事したときの航行日記を分析し、航法には帆乗り、竿働き、綱曳き、伝馬積み、艀下船利用など様々な方法がとられていたことを明らかにする。

第２部「東廻海運の展開」は上記課題の第２に関する６編の論稿を配する。

第３章「慶長14年銚子築港問題」では、これまで銚子港の建設工事と解されてきたのに対し、海上廻船が銚子口を安全に入り込めるようにするための澪筋確保的な工事であったのではないかとし、利根川改修工事以前にすでに海運から内陸水運に直接接続していた可能性があるとする。

第４章「常陸沖の領内海運」では、これまで東北諸藩の江戸廻漕体制の観点から論じられることの多かった常陸沖の海運を、地元水戸藩の海運利用の観点からとらえ直し、近世初期にはすでに海運を内陸水運に連結させて直接水戸城下に蔵物を廻漕させていたと考えられるとする。

第５章「難船救助米と入穀禁止令」では、水戸藩がとった他領米移入禁止政策と難船救出米処理方式との関係を考察する。

第６章「東廻海運の初期段階」では、初期東廻海運の廻船が銚子口を入り込んで霞ヶ浦と北浦が交わる潮来まで廻着し、そこで利根川水系の内陸水運に接続していたとの新見解を提示する。この主張は本論文全体の核心をなすものである。

第７章「東廻海運の展開」では、古田良一氏が説かれて以来、現在まで定説とされてきた東廻海運の３段階発展説を根拠史料の再検討を通して批判し、航路延長の観点からではなく、輸送物資と廻船雇用形式に着目して東廻海運の発展をとらえ直し、前章で示した自説の補強を試みる。

第８章「東廻海運の下り荷輸送」は、17世紀末から18世紀の初頭、東廻海運の廻船雇用が高率請負制から運賃積み形式へと切り替えられていく時期に、上方下りの古手荷物が潮来を経由して江戸よりの帰り船に積み込まれ、石巻に運送された問題を扱う。

第３部「利根川水運の運輸機構」は上記課題の第１に関する７編の論稿を配する。

第９章「利根川中流域の艀下輸送」では、近世中期以降、利根川中流域は土砂の堆積により

浅瀬化が進み、減水時には船の通航が困難になったため、艀下船が本船の積荷の一部を分載するこの地域特有の輸送システムが形成されたことを解明している。

第10章「利根川水運中流域の地域構造」では、利根川中流域の諸河岸は多様に機能分化し、艀下船による水運の補助輸送システムを陸揚げ駄送の方式が補完することによって、地域全体として関東在方と江戸をつなぐ物流を支えていたことを明らかにしている。

第11章「利根川水運の艀下河岸」では、艀下船の出動基地となった下総国相馬郡小堀河岸に焦点を当てて、その内部構造を解析し、18世紀半ばには問屋と船持の協調体制が成立し、同河岸の艀下機能が維持されていたことを指摘する。

第12章「艀下河岸の問屋経営と利根川水運転換期の様相」では、小堀河岸の問屋・船待協調体制が、減水障害を克服する船の改良により艀下需要が減少したため、19世紀に入ると崩壊していく過程を分析する。

第13章「水戸藩の藩船と農民船」では、藩船と農民船が相互に密接に関連し合うことによって、水戸藩の年貢米その他の諸物資の江戸廻漕機構が成り立っていたことを明らかにしている。

第14章「上流域の艀下輸送」は、利根川上流域と支流の烏川水運における艀下船と本船の連係による運輸機構を解明したもの。

第15章「利根川水運における小舟の台頭」は、利根川上流域を中心に18世紀後期に小舟が台頭してくる要因と生成主体の解明を試み、浅瀬化の進行により小艀下の需要が高まり、それまで船持のもとに水主として編成されていた農民たちが、自らの所持する漁船や耕作船などの小舟をもって小艀下の短区輸送に乗り出したことを明らかにしている。

第4部「総括」の終章、「本研究の概要」では、全体を要約し、論点を総括する。

以上のように、本論文は利根川・江戸川水系と東廻海運を関連づけ、輸送機構に着目して船積みから荷揚げまでの一連の航程をとらえたもので、近世水運史研究に新たな地平を切り開いている。なかでも、①東廻海運の発展過程に関し新見解を提示した点、②利根川中流域の河岸の機能分化と、それらが相互に補完し合って地域全体としての運輸機構が維持されていたことを、艀下機能に着目して解明した点は、研究史上に大きな意義をもつ。後者は、領主的商品流通機構を担う特権的運輸機構が、農民的商品流通の発展に伴う新たな運輸機構の形成により解体させられる、という従来の近世商品流通史・交通史研究の枠組みの転換を迫るもので、斯界の学問的発展に寄与するところ大なるものがある。

よって、本論文の提出者は、博士（文学）の学位を授与されるに十分な資格を有するものと認められる。