

くるみ さわ かん じ
胡桃沢 勘 司

学位の種類 博士(文学)
学位記番号 文 第 181 号
学位授与年月日 平成14年 1 月10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 西日本庶民交易史の研究

論文審査委員 (主査)
教授 大 藤 修 教授 今 泉 隆 雄
教授 嶋 陸奥彦

論文内容の要旨

本書は、民俗として把握される交易、およびその展開の前提となる前近代的な形の交通を、西日本をフィールドとして検討し、交易・交通史研究のなかへ位置づけることを課題として、執筆した。

序 章

1は「課題と方針」で、本書の課題設定の経緯から説き起こし、三つのポイントを提示する。第一は交易の指標を「海魚」に限定すること、第二は交通を「物の移動」に関わる部分を重視すること、第三はフィールドを専ら西日本とすることの根拠についてである。次にこの課題に取り組む方針として、田中啓爾・佐々木銀弥の仕事を踏まえ、伝承資料を主たるデータベースとすることを述べる。これは、交易・交通史研究の「公式化しにくい部分」に光を当てる作業となることを、主張するのである。

2は「関連研究」で、筆者の思考醸成が、学界の如何なる積み重ねの延長線上でなされているかを示すために、設定した。(1)交易・(2)交通の二部立てとして、先行研究の整理・検討を行っている。その特徴は、紹介する研究は、あくまで筆者にとってどのような意味を持つかとの形で取り上げている、ということだ。これにより、本書のごとき直接的な先行研究が乏しい分野における、研究史整理の一法を示すのである。

3は「作業法と構成」だが、作業法のポイントは調査地の選定および記述法の二点である。前者では、山村・漁村を主たる対象地としたが、これは農村に比べて交易に依存する比率が高いことを、根拠として挙げる。後者では、フィールドから何を学び、そこからどう問題意識を

形成したのかを示すための方策を述べる。それは、各章ごとに、第一節で収集した伝承の全容を成文化し、第二節で自分なりの検討を行う、というものなのである。

第一編 交易の成立と展開

本編は最も基礎的な部分として、冒頭に配置した。

第一章 交易の成立（若狭）

ある事柄についてはその始源から話を始めるのが手順だが、交易に限らず、民俗は成立事情を把握するのが難しい。しかし、歴史研究のなかへの位置づけを目指すなら、この作業は何らかの形で行われなければならない。幸い、若狭湾岸で民俗資料と文献史料が符合する例が見出されたため、これを事例に、交易の成立過程を概観した。

符合するのは、民俗資料＝サトウリ（魚行商人）と文献史料＝里賣（『今堀日吉神社文書』）の両者である。この事は、現今の民俗が中世にまで遡りうる可能性を想定させたのだが、実はかかる提唱自体は、春田直紀・白水智をはじめとする中世史研究者により、既になされているのである。ただ、それらは抽象論の域に留まるもので、前述の符合にも言及はされていない。様相の具体化を試みた所以だが、注目すべきは、中世史研究者が描き出す荘園・国衙の設定領域と、筆者が調べあげたサトウリの縄張りが、ほぼ一致するという事実なのである。これは、縄張りという今に至る伝承が、その源において、中世の支配関係と関わりが有ったのを予想させる。縄張り設定は行商活動の大前提であるから、突き詰めていけば、この場合、庶民交易の成立には政治が深く関わっていたということになるのである。その具体相を知りたいところだが、今回は、庶民が活動を円滑に行うために求めた秩序の確保を、領主側が支配を前提とする保護の基に確保する、というものであったのではなかろうか、との見通しを、先学の研究成果に基づき提示するに留まった。

第二章 活動の精神的構図（国東）

本章では、国東半島を事例に、交易活動の精神的構図に関わる問題を検討した。交易が永続性をもって展開するには経済面（ハード面）の背景が重要だが、民俗レベルにおいては、精神面（ソフト面）もこれと表裏一体で注目する必要があるからに他ならない。

ここの魚行商人はシガと呼ばれるが、寛文年間の史料（『博多津要録』）に「志荷」という記載が見出されることから、その時点で既に存在したと考えて良いものと思われる。桜田勝徳によれば、シガは、豊臣秀吉の九州征伐の際、抵抗空しく破れた原田信種の娘照姫を開祖だとするとの伝説を有するという。伝説の真偽はともかく、重要なのは、彼らがこの話を精神的支えとして活動を続けてきたという事実だろう。ハード面の遂行には、ソフト面が支柱の役割を果たすことが、ここには示されているのである。

本書の課題として述べたとおり、交通は交易展開の大前提であるが、国東では、運搬の具体的な在り方（ハード面）の決定に、ソフト面が深く関わり合っていた。魚を海上輸送する際、「いき」が重視された土地柄から、舟種が積載量より速度を重視して決定されていたのである。また、シガの運搬用具に対する態度をヒントとして、西日本では、これの選択が「身分」を意識してなされていたのではないかと、この考え方を提示した。ハードとソフトの関係は、西日本全域に通ずる事柄として認識されなければならないのである。

第三章 行商の交換法則（有明海）

本章は、有明海泉水海（島原半島北西部）沿岸を事例に、交易という行為の基幹原理とも言うべき、行商の交換法則について述べたものである。

作業の前提として、島原半島の付け根を挟んで南側に位置する橘湾沿岸地域の行商活動と比較することにより、泉水海沿岸地域のその位置づけを行った。その結果、泉水海沿岸地域住民にとって、漁業および漁獲物の販売は、生計上さほどウエイトの重いものではないことが判明したのである。重要なのは、かかる所においてさえ、「行商の性格」というものはちゃんと持ち伝えているということだ。

持ち伝えている要素で最も重視するべきは「得意の確保」で、行商の交換法則はこれを前提として成立している。その具体相を、既知の概念である経済的交換および儀礼的交換と比較することにより、浮き彫りにすることを試みた。七つの指標を設けて検討したが、交換されるもの・互酬性・法の介入の三者は経済的交換の色彩が強く、人間関係・社会関係・受け取る義務・紐帯の四者は儀礼的交換の色彩が濃いと、両者の中間をゆくような性格を有していることが判明したのである。よって、行商の交換法則は、「両義的（性）交換」と呼ぶべきことを提唱した。

第四章 行動圏の問題（瀬戸内海）

本章は、瀬戸内海芸備沿岸地方を事例に、行商の行動圏の問題を考察したものである。芸備沿岸地帯は、学界では、家族が舟に起居しながら魚の捕獲・販売を行う「家船」が多く分布した所として知られている。ただ、魚売りの全てが家船をベースとするタイプであったわけではないので、ここではそれ以外のものも含めて検討を行った。

具体的な問題設定は、中国地方における瀬戸内側魚行商人の行動圏はどれほどのものなのか、ということである。これには、瀬戸内側の魚売りは単に沿岸部のみで売り歩いたわけではない、限られた所のみであったかもしれないが山間地帯まで出掛ける者も存在をした、しかし、その行動圏は日本海側の者に比べれば狭かった、との解答を提示した。その要因としては、良く言われる瀬戸内沿岸地帯の人口密度の高さと共に、大衆魚とされる魚が専ら日本海側で水揚げされるのを加えるべきことを、提案したのである。併せて、家船のメッカとされる能地の魚行商人の活動は、従来定説とされてきたものとは異なり、販売は専ら遠隔地で行って、地元および周辺部にはほとんど出向かないばかりか、自らが消費する魚は隣村の二窓の魚売りから購入していた事実も明らかにした。更には、家船をベースとする魚売りの類型化を試み、また、行商の前提となる運搬に関わる問題についても検討を行っている。締め括りとして、家船をベースとする魚売りは、かつて瀬戸内水軍と何らかの接触を保っていたのではないかとの見方を打ち出しているのである。

第二編 交易をめぐる重層性

交易は、基本的には経済的行為だが、現実にはそれだけに終始するものではない。モノの動きに伴って起こる人や文化の動きなど、様々な側面が意外に大きな意味合いを持つことがある。「公式化しにくい部分」の研究を標榜する本書にとって、かかる交易をめぐる重なり合いの部分に照射することは必須なのである。

第一章 文化交流基盤としての交易路（四万十川）

本章では、文化交流の基盤としての道を、四万十川中流域－伊予間を事例に検討してみた。本編の導入とする主旨から、他章のように一・二節の区分を設けず、全体を概観することに主眼を置いたが、それらのなかで特に目を引かれたのは次の二点である。

一つは運搬用具に関わることで、伊予土佐国境地帯の長距離・坂道においては、男は天秤棒、女は背負梯子という、性別による使い分けが有ると見なされるのである。専ら東日本の事例に基づき構築された、既成理論－天秤棒の使用は平坦部を主とする－の枠組みに当てはまらぬ実態は、ここで初めて知らされたのであった。良く言われる東日本と西日本の文化的差異が、かかる場面にも存在するのを我々に認識せしめるのである。

今一つは、近世、国境に設けられた番所が「椿番所」と称されていたことである。従来椿は民俗学専攻者により信仰的側面が、番所は交通史専攻者により制度的側面が、それぞれ追求されてきた。その二つが結びつくと的事实は、筆者のごとき立場を取る者には、正にズシリと響くと言って良い。これはすなわち、番所を境界とされる所に設けたうえ、折れば神罰が下ると言われる神聖な椿の木で垣を造ることにより、通行者を威嚇するとの、支配者側の政策であったのではなかろうかとの、見通しを提示したのである。

第二章 伝説形成の基底（阿波海部）

本章では、伝説形成の前提について、阿波海部郡の鯖大師伝説を事例に分析を試みた。この話は、口承文芸研究者には注目の対象とされているが、伝説形成の基底的存在である魚売り行商については、さほど話題とされたことが無い。彼らの実態究明を試みた所以だが、海部郡の魚売り行商にはイタダキサンとカタギサンの二種が有る。より大きな役割を担っていたのは後者と見なされるため、主にこれを取り上げ、検討を行った。

『徳島県史』によるならば、カタギサンは運搬業者と行商人の二つのタイプに分けられる。同書は専ら前者に言及していることから、筆者は後者に絞って作業を行った。その結果、この地方の魚行商は、元来イタダキサンによって行われていたが、やがてカタギサンも加わるようになり、何時しか、より長距離運搬に適するカタギサンが優勢になった、との流れを想定するに至る。行商としてのカタギサンが現れた時期は、徳島藩が郷分での店売りを厳しく制限するようになった、寛永年間ではないかと推定をするのである。

鯖大師伝説に、交通史研究のうえから注目すべきは、柳田国男がこれを中世的関所の要素を持つ存在と見なしていることだ。彼は「運上＝神への供物」だとするのだが、近年は桜井英治氏等中世史研究者のなかからもこれに相似た考え方が示されるようになっていく。仮にこの伝説が中世に形成されたものだとするならば、魚売りはカタギサン以前の形態ということになるのだが、これについても若干の言及を試みた。

第三章 儀礼との関連（吉野）

本章は、儀礼と交易の関わり合いを、吉野を事例に考えてみたものである。具体的には夏祭の御馳走である柿の葉鮓に使う鯖の移入について検討を行った。吉野への魚移入路は紀ノ川筋・伊勢街道・東熊野街道と、主なものだけでも三通りがある。今回は、東熊野街道を中心に据えながら、考察を行った。

儀礼を執り行うためには必要物資の確保が大前提となるが、柿の葉鮓用の鯖の調達について

は、従来熊野産と紀ノ川筋から搬入されたものの二つが挙げられている。しかし、両者の分布範囲如何といった具体的な事柄については、ほとんど検討がされていない。作業を試みた所のだが、民俗として確認される分布は、東熊野街道上の武木・白屋間を境として、北が紀ノ川筋からのもの、南は熊野鯖と、明確に区分がなされた。搬入を担った魚売りについても興味深いデータが得られたが、彼らのなかで儀礼と密接に関わるタイプは、魚の山中への移入の始源状況を示唆すると考えられ、儀礼と絡んだ交易を研究することの重要性を示しているのである。

魚売りの運搬法は重要課題だが、吉野地方における長距離・坂道の運搬形態は肩担い運搬である。ただ、吉野に近い粉河寺の縁起絵巻によれば鎌倉時代は背負運搬であり、当時から肩担い運搬が普遍的であったとは思えない。中世以降に変換があって、その時期は、早ければ応仁の乱、遅ければ織豊政権期頃ではないかと推定をするのである。

第四章 古代駅路上における様相（因幡）

本章では、古代駅路上に位置する地域を、因幡・美作国境地帯を事例として検討した。モノの動きに伴って起こる人の動きの重要性については前述したが、ここは、それが最も顕著に見出された所なのである。

調査は国境の八つの峠について行ったが、峠を挟んだ所どおしの交流が、①交易のみに留まる所と、②姻戚関係にまで発展する所の、二つにタイプが分けられた。注目したいのは②で、ムラと外界が「交易」を通じて生じた人的交流の究明の目安となる。外界との接触の仕方は、(1)外部者が持ち込んで来る場合と、(2)ムラ人が出掛けて持ち帰って来る場合の二種が考えられるが、(2)を検討する際重要項目となるのが②なのである。(2)は①でも行われるが、交易に従うのは成人者に限定される。一方、②の場合は、婚姻の結果として生まれる子供も、これを行う機会が得られることとなる。彼らは、居住地以外の世界に接するチャンスを、生まれながらに獲得していた。すなわち、かかる類の「情報量」については、ムラ相互間でアンバランスが生じることが浮き彫りにされたのである。

交易そのもので目に付いたのは、前章で指摘した「古いタイプの魚屋」に関わることである。これは、より具体的には、海岸部から売りに来るのではなく、必要とする時に山間部の者が求めに行くとの形を取る。従事者は、機動性が日常生活と密着した者が良いわけだが、ここにおいては、木地屋がその任に当たっていた可能性が見出されたのである。

第三編 交易と運搬業者

本編は、交易を担う輸送機関を取り上げたものである。交易の前提となる交通については、必要に応じて第一・二編でも取り上げているが、ここには、交通史研究への提言を含む、純度の高い内容のものを配置した。

第一章 人力運搬（志摩）

本章は南志摩から宇治山田への魚輸送に着目したものだが、人力運搬業者の呼称は古語を継承したものであり、伊勢神宮への贅の供給地に相応しい由来の古さを匂わせている。人力運搬業者はカチニと呼ばれるが、これはかつて手掛けた中部山岳地帯のボッカより古い呼称の残存として注目される。ボッカとの比較により検討を試みたが、相違点の第一は、ボッカがハレのものであるのに対し、カチニはケのものである、ということだ。第二は運搬形態で、ボッカ

は背負運搬によるのに対し、カチニは肩担い運搬による、ということである。次に共通項は、人力というごく原初的な運搬法が、近代化への過程のなかで車両へ取って替わられるのに、両者ともかなり長い時間を要したということだ。これには、明治が、「人力はきつくて能率が悪い、車両なら楽で能率が良い。」といった合理的な考え方と、感覚的に馴染んだ伝統的なものとの間での葛藤が、特に庶民レベルにおいて厳しく引き起こされた時代であったからではなかろうか、との推定を提示する。前述したハードの決定にはソフトが関与することの事例と言えようが、とりわけ交通史専攻者に対して再度の確認を促した。最後にカチニ独自のこととしては、海岸部周辺での活動を基本としていたため、舟との相互補完の場面がまま見られた、ということが認められるのである。

第二章 畜力運搬（日向椎葉）

本章は、日向椎葉の馬背輸送について検討したもので、西日本においては、この種の研究が少ないのを埋めることを目的としている。

椎葉は、柳田国男が遠野と共に日本民俗学の出発点と位置づけた所として知られるが、山村という地形条件上換銀作物生産が主とされ、交易は必須の生活行為となっていた。前近代的交通体系下においては、主な交易路は神門口・馬見原口・球磨口の三つあり、ダチンツケと呼ばれる馬背輸送業者によって物資の搬出入が行われていたのである。交易活動に畜力が導入された時期を確定することは出来ないが、遅くとも近世中期、早ければ近世初期まで遡れるのではなかろうかとの、見通しを提示した。

ダチンツケを交通史研究のなかにどう位置づけるかは重要課題だが、従来畜力輸送機関の研究は、河川舟運の恩恵を受けにくいことからこれが大規模に発達した、中部・東日本の事例を素材に行われることが多かった。たとえば宿駅衰退の重要素となったとの「理論形成」も、専らこれらの研究に依拠して構築されてきたのである。ところが、今回ダチンツケの実態究明を試みたところ、それは既成理論の枠組みには納まらないものであった。既知の畜力輸送機関は中間搾取を伴う商品流通の担い手としてのレベルに達しているが、ダチンツケは単純な交易の担い手としてのレベルに終始していたと見なされるのである。ダチンツケをはじめとする西日本の畜力輸送機関を、単純に東日本のそれと同列に把握して良いかとの提言を行った。

第三章 水運の補完としての陸上運搬（周防）

本章は、前近代的交通の基幹とされた水運と陸上輸送機関の関係を、周防山代地方（錦川上流域）を事例に検討したものである。

山代地方を走る三本の主要路のうち萩街道と芸石往来の二本について調査を行ったが、前者が錦川と交錯する地点（出合）は、錦川で大正中期頃まで舟運が行われていたことから、水陸交通の結節点となっていた。河口の岩国から舟が遡れるのは出合までで、ここで物資の積み替えが行われたのである。錦川舟運はカバーするエリアが広く、たとえば、海に恵まれない津和野藩は、天明元（1781）年以降、岩国を主要産品の紙の移出港として利用していた。分水嶺（国境）の向こう側の、それも領主が関わる大規模な輸送まで担っていたとの史実は、錦川舟運および結節点としての出合の持つ意味の大きさを端的に物語る、と言えるだろう。

重要なのは、かかる所においてすら、補完的存在としての陸上輸送が存在した、ということである。馬背および人力の両者が確認されたが、前者で注目されたのは、これがコニダと呼ば

れていたことで、中世軍需物資の運搬に従った「小荷駄」に通ずるものと思われる。後者で目を引かれたのは、西日本でありながら天秤棒の使用率が低く、むしろ背負運搬が主とされていたことだ。急坂が多い地形条件に加え、積雪量が多いのが、かかる事態をもたらしたと考えられるのである。

結 語

本書の纏めとして、「公式化しにくい部分に光を当てる」という今回の作業が、交易・交通史研究のなかへどのように位置づけられるのか、検討を試みた。

強く認識すべきは、西日本各地において、交易の前提となる前近代的な形の交通が、予想外に新しい時代まで行われていたという史実である。このことは、明治という時代の様相を見極める必要を痛感せしめるが、従来は近代的輸送体系の進展の側面に研究者の関心が集中し、前近代的輸送機関と近代的輸送機関が混在する「実態」には、さほど注意が払われてこなかった。しかし、古代的な人力運搬から最新の蒸気機関車までが混在していた実態は、是非とも解明されなければならない。これを押し進めるため、明治期の様相を表す用語として、「錯綜の時代」を設定することを提案した。更には、公式化しにくい部分というものは、単に公式化可能な部分の補いとして在るのではなく、前近代的交通体系から近現代的交通体系への変換という大問題のメカニズムを解明する際、構造の複雑さを浮き彫りにする存在として位置づけられることを、指摘するのである。

この試考から学び得た自分なりの歴史把握のポイントは、発展と退潮の並走を念頭に置くことと、通時代的な思考回路を持つことの、二点である。前者については、歴史学は発展に、民俗学は退潮に焦点を合わせて研究を行う傾向が見られるのに対し、共に両者を見据えるべきことを指摘した。後者は、日本の歴史学界ではあまり賛同を得ていないようだが、たとえば本書は中世から説き起こして最後は近現代に話が及んでいる。その結果、交通体系の改変という大問題への言及が出来たのであって、かかる視点を導入することの有効性を主張するのである。

論文審査結果の要旨

本論文は、民俗として把握される交易、およびその展開の前提となる前近代的な形態の交通を、西日本をフィールドに伝承資料によって検討し、交易・交通史研究のなかに位置づけることを試みたものである。序章と本論3編11章、および結語から構成される。

序章では、1「課題と方針」、2「関連研究」、3「作業法と構成」について述べる。1でまず3つのポイントを提示している。第一は交易の指標を「海魚」に限定すること。これは、海岸部対内陸部の庶民生活に関わる交易では魚は塩に次ぐ重要品であったにもかかわらず、塩に比べて魚の研究は放置されてきたからである。第二は交通については「物の移動」に関わる部分を重視すること、第三はフィールドを東日本に比べ研究の手薄な西日本に設定すること、である。以上のように研究対象を限定したうえで、伝承資料を用いて交易・交通史の研究をする意義を、文献史料を用いたそれが公式化を課題としているのに対し、公式化のしにくい部分を明らかにすることに求める。2では交易と交通に関する民俗学と歴史学の先行研究の整理・検討を行っている。3では調査地と記述法について述べる。前者では、山村と漁村を主たる対象とした根

拠として、農村に比べ交易に依存する比率が高く、質・量ともによりよい伝承資料が得られることを挙げる。後者では、各章ごとにまず収集した伝承の全容を成文化したうえで考察するという記述法をとった理由を、フィールドから何を学び、どのような問題意識を形成したかを示すため、とする。

第1編「交易の成立と展開」には、本研究全体の基礎をなす論文を配する。

第1章「交易の成立（若狭）」では、古代から漁業を生業としていた若狭を対象にして、魚行商の歴史的成立過程を考察する。聞き取り調査で得られた伝承のうち、近郷農村に魚の行商に出かける「サトウリ」に着目し、その民俗語彙を文献史料に探るとともに、東若狭圏という政治的統合＝文化的統合のなされた時期を歴史学研究成果を参照して確定することにより、この民俗は12世紀末には存在していたと結論づける。本論文は民俗を歴史研究に位置づける方法論を提示したものである。

第2章「活動の精神的構図（国東）」は、国東半島を事例に、魚行商の職業的系譜意識が交易の永続性の支えとなっていたことを論証しようとしたもので、交易民俗が永続性をもって展開するためには経済面の背景のみならず、精神面も大きな役割を果たしていたはずとの問題意識に立つ。

第3章「行商の交換法則（有明海）」は、有明海を事例に魚行商の交換法則を検討することを課題とする。得意の存在を前提とする交換形態は、経済的交換（市場交換）と儀礼的交換（贈与交換）の中間的性格を有するとし、これを「両義的（性）交換」と呼ぶべきことを提唱している。

第4章「行動圏の問題（瀬戸内海）」は、瀬戸内芸備地方を事例に、日本海側と比較しながら行商の行動圏の問題を考察したもので、その広狭は、人口密度の高低のみならず、扱う魚が大衆魚か否かによっても規定されることを指摘する。

第2編「交易をめぐる重層性」では、経済的行為たることを基本とする交易に伴って起こる人や文化の動きに着目し、交易をめぐる重なり合いの部分照射する。

第1章「文化交流基盤としての交易路（四万十川）」は、四万十川中流域—伊予間を事例に、文化交流基盤としての道を検討したものであるが、運搬用具と国境の番所についても新たな見解を提示している。

第2章「伝説形成の基底（阿波海部）」では、口承文芸研究者に注目されてきた阿波海部郡の鯖大師伝説を事例に、伝説形成の基底的存在である魚売り行商の実態究明を試みる。

第3章「儀礼との関連（吉野）」では、夏祭の御馳走として柿の葉鮓を作る吉野を事例に、その儀礼を成立させる鯖搬入のルートと担い手の魚売りを検討し、儀礼と交易との関わり合いというテーマにアプローチしている。

第4章「古代駅路上における様相（因幡）」では、古代駅路上に位置する地域を、因幡・美作国境地帯を事例に検討し、モノの動きに伴って引き起こされる人的交流が最も顕著にみられるとし、その理由を古代駅路設定の合理性に求める。論者は、峠を挟んだ地域間の交流が、①交易のみに留まる所と、②姻戚関係にまで発展する所、の2つのタイプに分けられることを見出し、②が交易を通して生じたムラと外界の人的交流を究明するうえで目安となるとし、その有無がムラにもたらされる情報量にアンバランスを生じさせることを指摘する。

第3編「交易と運搬業者」では、交易を担う輸送機関を取り上げて検討し、交通史研究への提言を行っている。

第1章「人力運搬（志摩）」では、南志摩から宇治山田への魚運搬業者を検討し、人力運搬業者の呼称が「ボッカ」より古い「カチニ」であるところに、伊勢神宮への費供給地にふさわしい由来の古さがうかがわれる、とする。

第2章「畜力運搬（日向椎葉）」は日向椎葉の馬背輸送について検討したもので、西日本ではこの種の研究が少ないのを埋めることを目的とする。この地域の「ダチンヅケ」は単純な交易の担い手であり、商品流通の担い手のレベルに達していた中部・東日本の畜力輸送機関と同列には把握できないことを指摘している。

第3章「水運の補完としての陸上運搬（周防）」では、前近代的交通の基幹とされた水運と陸上輸送機関との関係を、周防山代地方（錦川流域）を事例に検討する。

「結語」では、公式化のしにくい部分に光を当てることを目的とした本研究を、交易・交通史研究のなかに位置づけることを試みる。論者は、西日本各地において交易の前提となる前近代的な形の交通が予想外に新しい時代まで行われていた事実に着目し、前近代的交通体系から近代的交通体系への転換のメカニズムを解明する際、公式化しにくい部分をも組み込んで構造の複雑さを把握すべきこと、また発展と退潮の並走を念頭に置いて歴史を把握すべきこと、を提言する。

以上のように、本研究は、文献史料を用いた交易・交通史研究では把握されなかった、庶民生活に関わる交易とその前提となる交通の実態を、西日本各地での聞き取り調査によって得られた伝承資料により明らかにし、前近代的交通体系から近代的交通体系への転換のとらえ方、ひいては歴史全体のとらえ方に提言を行ったものである。また、民俗学の視角と方法論についても、①柳田国男以来の民俗学が日本全体を同一の文化圏とみなし、常に日本全国を見通すことを目標に立論してきたのに対し、東日本と西日本の文化的相違を重視すべきこと、②祖型を探求する姿勢に対し、変化の側面にも意を払うべきこと、③民俗を単純に素朴な形態と評価するのではなく、政治との関係にも留意すべきこと、など幾多の提言をしている。

本論文で提示された豊富なデータと、その分析を踏まえた提言は、歴史学・民俗学双方の新たな発展に寄与するところ大なるものがある、と評価できる。

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。