

ふか い じん ぞう
深 井 甚 三

学位の種類 博士(文学)
学位記番号 文 第 76 号
学位授与年月日 平成5年2月4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 幕藩制下陸上交通の研究

論文審査委員 (主査)

教授 渡 邊 信 夫 教授 羽 下 徳 彦
教授 玉 懸 博 之

論 文 内 容 の 要 旨

本論文は、幕藩領主によって組織された、幕藩制社会における陸上交通の交通体系と、その下での民衆交通の展開を中心とする交通の諸相を解明することを主題とした論文である。

序論では、幕藩制社会の陸上交通に関する研究史を検討したうえで、本論文の課題を設定した。そこでは以下のような研究史の特徴を予め指摘した。すなわち、実証的な社会経済史の研究が本格的に展開するようになった1945年以降のその研究史を整理すると、1970年以前の研究の特徴は、近世交通を特権的交通として把握し、こうした特権的交通を崩壊させる動向とその担い手についての研究を深めようとしたことである。70年代後半から80年代には国家史的な研究が近世史研究でも重視されることになり、公儀論や役による近世社会の体系化を論ずる研究が登場するようになった。宿駅制度とそれに関連して存在する交通を、単に特権的交通や領主的交通としてではなく、領主的集権的交通として把握する理解が、渡辺信夫「街道と交通」(『岩波講座・日本歴史』10巻・1975年)により提出されているが、国家史的な視点を陸上交通史の研究に積極的に取り込もうとした安藤正人「近世初期の街道と宿駅」(永原慶二・山口啓二編『講座・日本技術の社会史』8巻・日本評論社・1985年)が発表され、公儀伝馬役という概念をもとに、近世宿駅制を中核とする交通体系を、公儀役・公儀伝馬役を中核においた国家的交通体系として把握する見解が提出された。

以上の研究潮流のもとでの、具体的な陸上交通史の研究を見てみると、フォーマルな交通体系を

構成する、宿駅・助郷制その他の諸機構についての研究は多数発表されたが、それらのほとんどは交通史的視野の中で検討されてきたもので、今後の研究では近年提示された、役の視点からの伝馬役・助郷役の性格の再検討や、また交通体系形成に際しての幕府の施策をそれ自体として完結させて把握するのではなく、幕藩制史の中に位置付けて把握できるように努める必要がある。さらに、交通展開のその重要な場である宿場町についても、これまで宿駅としての側面に研究の焦点が当てられるのが主であり、70年代以降に都市史の研究が他方で進展していたことを考えると、宿駅も宿場町としての都市史的観点からの研究が一層行われなければならない問題を持つといえる。また、女性史にみられるような、これまでの歴史の主人公である成人男子以外の人々や、また武士・農民・町人以外の階層の人々に関する交通史の研究や、さらに史料的には文献以外の資料を積極的に利用することも交通史研究の重要な課題となっている。

以上の研究史の整理による研究課題の確認のもとで、本論文では第一部「近世交通体系」にて幕藩制社会における陸上交通の理解の基本となる、近世交通体系の形成とその維持、そしてその性格について、先に示した近世の国家史的研究にも学びつつ、上課題を検討した。また、この交通体系の中心である宿駅・助郷政策を立案し、決定された同政策を実施していく担当者の、勘定奉行も兼務する道中奉行や勘定組頭などの勘定所役人の吏僚層にも目を向け、彼らの人事異動と政策の変動について検討を及ぼすことにより、幕府政治史を考える参考にもしようとした。第二部「近世交通の展開とその諸相」では、この交通体系のもとで展開する近世社会の交通の諸相を、民衆交通の展開とその展開する場について明らかにしようとした。このため第二部では第一に人と交通のかかわり、第二に交通を支える場の宿場町と街道を取り上げることにより、近世交通の諸相を豊かに把握できるように努めた。

以下では、本文の検討により明らかとなった要点をまとめるが、第一部のまとめは各章ごとにその要旨を整理するというのではなく、第一編「近世交通体系の形成とその性格」と、第二編「近世交通体系の維持と幕政」の各章は、それぞれ各編まとめて一括して整理してみたい。

第一部の第一編は、交通体系を構成する宿駅・助郷制、渡船・関所という諸機構の成立と確立過程を、広く各地に所在する史料にも依拠して子細に検討を加え、以下の点につき明らかにした。近世交通体系は徳川政権が関が原戦勝利後に一挙に東海道に宿駅伝馬制を施したことによりスタートし、以後幕府は中山道などの主要街道の宿駅伝馬制を成立させ、また渡船を整備し、幕府は近世の五街道の街道交通を整備した。また、幕府は武家諸法度にて駅馬・橋・渡船場の整備を大名に命じていたが、大名自身も領内支配のためにその領内交通を主要街道に宿駅制をしき、渡船を用意し、幕府が直轄する街道や隣国の藩の街道に連結するようにしていた。この結果、武士身分の者は徒歩で全国の主要街道を通行する限りは、整備された街道とその橋の通行はもちろんのこと、渡船も無料で使用し、往来することが可能となった。

公儀への馳走・奉仕として幕府の朱印状は伝馬を全国のどの町村でも無料で使用できるが、大名などの武士の伝馬や川越人足利用は、上渡船の利用とは違い、武士だから可能というわけではなく、

初期には町人と同じ規定の賃金を支払わねばならなかった。つまり近世交通体系の、その中心の五街道の交通組織は、その成立当初は公儀御用のための交通体系として基本的には存在しているものであり、大名などの武士身分の支配層一般のためのものではない。しかし、それは大名らを初め、町人・農民にも当然にその使用が解放されていた。ただ、近世交通体系は通行者の往来の利便のみに即して形成されているわけではなく、周知のように幕府は大名統制のために関所を五街道を中心に設置し、また諸藩も藩領境に口留番所を設け、街道の往来を統制していたことも忘れてはいけない。

宿駅制は公儀御用の交通組織であるが、寛永以降には御定賃金の低額固定化から、町人・農民の宿人馬利用に優先する大名らの宿人馬利用は、この低額賃金の御定賃金利用のため、町人・農民の宿人馬利用と値段が乖離していき、その利用が特権的なものとなり、大名などの宿駅人馬の御定賃金による利用は駄賃伝馬と呼ぶものになっていった。そして、東海道などの主要街道の交通は、この寛永10年代になると増大していき、このため東海道・美濃路などでは早くも助馬村が設定され、一部の主要街道では宿駅・助郷制が成立するという新たな段階を迎えていた。一方、関所の場合も大御所秀忠の病気と忠長の乱心が重なった際の寛永8年（1631）には、幕閣は江戸回りの関所網を一段と整備し、そして同12年の武家諸法度で、幕府は豊臣政権の関所撤廃策を継承した私関禁令を定め、近世関所体系を確立させた。ここに近世交通体系が確立することになったが、諸藩では寛永末年の飢饉以降には、往来の阻害となる口留番所の拡充が進んだ。

寛永末年以降も街道交通は漸増していき、恒常的に宿駅に助馬を出す助馬村の助郷が東海道・中山道以外にも見られるようになっていった。特権的交通の増大に対応し、万治年間には道中奉行が設けられ、また寛文段階には五街道の主要街道では助郷が一般的に成立し、助郷に支えられて宿駅が機能するような段階に立ち至り、道中奉行支配の宿駅・助郷体制がここに成立することになった。

さて、守護大名・戦国大名の伝馬役賦課、そしてとりわけ文禄以降に無賃で勤める公儀伝馬役を全国に及ぼすことができるようになった、豊臣政権による伝馬役賦課の伝統の上に、近世の宿駅伝馬制を施行した徳川政権は、豊臣政権のように大名に伝馬馳走を依頼する朱印状による伝馬徴発ではなく、朱印状により直接に全国の町村に公儀伝馬役の提供を命じることが可能となり、伝馬数に加え始発地と行き先のみを記す朱印状を発行した。また、老中・京都所司代などの幕府要職が発行する証文によっても無賃の伝馬徴発が可能となっていた。ただし、初期には駄賃支払いの宿人馬使用は伝馬役とは別であった。この伝馬役は国家的御用や將軍家の特別の御用の臨時的な交通にさいして、国役・国並役として賦課されることのある役である。これに対して後に成立する駄賃支払いを受け、恒常的に宿駅へ助人馬勤めをする助郷役を、国役・国並役として成立させようとする動きが幕府内にあったものの、助郷役は恒常的な役のために、農民や領主の反対が強く、一国平均に賦課される国役としては成立しなかった。

近世交通体系の中心となっている五街道の宿駅・助郷制は、將軍家御用や国家的行事を初めとする幕府御用に加え、公家・有力社寺や大名らにも特権的に利用される交通機構であり、それは幕府だけの交通機構ではなく、国用の交通組織としても捉えられており、この宿駅・助郷制が施かれた

街道は官道としても捉えられていた。この伝馬役・助郷役を宿民・助郷村民が勤める理由を記した史料が中期以降に残るが、それによると、伝馬役・助郷役は公役として理解されていたからであり、また国用の交通制度である宿駅・助郷制を維持することが、少なくとも中期以降には国恩冥加と一般に認識されていたからであった。

続いて延宝より天明期にいたる、幕府の宿駅・助郷制の維持と、同政策立案・遂行主体を取り上げた第二編の諸章では、以下の点を明らかにした。

宿駅・助郷人馬の幕府や大名による利用は徐々に増大していき、経済的変動や火災などで宿駅の伝馬役負担者の退転・交替を一層うながし、宿駅常備伝馬の不足をもたらしていったため、幕府は寛文以降にも駄賃値上げ・助成金下付などにより伝馬役負担者の維持をはかるとともに、助郷の強化をはかるなどの施策を打ち出していったが、とりわけ注目されるのは元禄7年(1694)の、国郡封境にとらわれない助郷設定を行う助郷制改革や宝永4年(1707)の全国幕領への御伝馬宿入用米の賦課であった。この施策は幕府政治の実権を握っていた柳沢吉保と当時の勘定所の実権者の荻原重秀のもとで、勘定所の生え抜きの能吏と新参の能吏により立案された施策であった。

宿駅・助郷政策はもちろん、幕府により実施される様々な財政・経済政策を決定するのは將軍・幕閣であるが、勘定所が設置されて以降は少なくともその立案は勘定奉行の下にある勘定組頭・勘定らの勘定所役人が担う。將軍・側近・老中らの力関係と彼らの考え方により、幕府の道中政策はもちろん、経済政策その他の政策も決定されるが、道中政策・経済政策自体の方向は勘定奉行と勘定組頭の勘定所役人の性格にも関係がある。元禄段階になると、道中政策はもちろん経済政策にも精通した有能な人材が、親が幕臣ではない者からも勘定組頭に積極的に登用され、彼らが勘定奉行の下で政策立案と政策遂行を担うようになっていた。元禄段階の綱吉政権は生え抜きの能吏と新参の能吏を上手に牽制しながら使用したが、道中政策担当の組頭は宝永以降も変更がなく、彼らは正徳の宿駅制改革で、上の御伝馬宿入用米の設定施策をさらに発展させた、助郷役を国役として全国へ賦課する案を立案した。しかし、新井白石の反対により実現はできず、結局同改革では白石案と勘定所役人立案の道中奉行案の折衷的な制度整備の施策が実施された。その後、白石の幕府での発言権が強まっても、勘定所の人事に変更はなく、かつて荻原重秀の影響下に置かれていた人材もそのまま勘定吟味役・勘定組頭の勘定所中枢の役人を勤め、また依然として新参役人やその子弟の能吏が勘定組頭・勘定吟味役に任じられていた。このため積極的な経済政策が打ち出せる政治環境になった際、つまり將軍自身が経済政策で積極的に改革を実施しようとする指向をみせた享保改革のもとでは、既成の体制にとらわれず、積極的な経済施策を立案する能力とその指向性のある彼ら能吏の立案していた国役案のプランが宿役人に提示されたように、同案を宿駅・助郷制改革案として採用し検討していたのである。しかし、享保16年(1731)の水野忠之罷免後には非勘定所役人が勘定吟味役に登用され、また勘定組頭の任用にも小変更があったが、さらに元文以降に松平乗邑・神尾春央体制となってからは、勘定組頭にも非勘定所系役人が登用されるようになった。このためこれ以降の道中政策には元禄・宝永期のような積極的施策は打ち出されなかった。しかし、家重治下

の宝暦中頃より、若手の勘定奉行登用による人事政策の変更や、勘定所機構の改正整備が実施され、さらに明和9年(1772)になると、個別領主権を制約するような積極的経済政策をとる田沼意次が老中になると、勘定吟味役に勘定所系役人の積極的登用が行われ、またこの段階には勘定組頭も、神尾の影響を受けていない人たちとなっていた。田沼意次が積極的な経済政策を打ち出したこの段階には、やはり助郷の国並役へ一步近づく施策である中山道の増助郷施策が明和・安永両度にわたって計画された。しかし、著名な明和の伝馬騒動などによる強力な農民の反対により同案はつぶされた。結局、大名ら個別領主だけではなく、農民の強硬な反対により、助郷を一國に及ぼして賦課する国役案は幕府には実現できないことを伝馬騒動は勘定所役人に示すことになった。

その後、この国役案が実施されようとしたのは、やはり統一権力が大名よりも強大となった維新政権の下であったが、維新政権も助郷役の海内一円勤めの方針を掲げ、そのためのステップとしての宿・助郷合体勤めと助郷の広域賦課施策をまず実施したものの、これも実際には農民の強硬な反対によりつぶされたのであった。もっとも、後期の幕府は国用の交通組織の宿駅・助郷制維持について、手をこまねいていたのではない。幕府は文化期には、朝鮮使通行の人馬役の国役を全国に国役金として賦課したが、天保期になると、全国の農民への賦課に代えて、奇特定の富裕農民・町人に対して、宿駅・助郷助成のために献金させる施策を実施しようとしたのであった。なお、付論で正徳駅制改革で設置された貫目改所について、その機能などにつき詳細に検討した。

第二部では、第一編「民衆交通の展開」にて町人・農民などの民衆交通がどのように展開していったかを検討し、第二編「宿場町と街道」では、上の交通が展開する場の実態を問題とし、先述のように特に第一編では青少年、女性や物貰い・合力の下層のそれぞれの交通とのかかわりを取り上げた。また、第二部は一部と違い、その多くは各章ごとに整理した。

第一編第一章では成人男子を取り上げたが、そこでは彼らの運輸業に焦点を当て、対象に南部牛方を選び、野田通の鉄山と周辺地域の史料をもとに検討した。同地では、中期以降に鉄山業が発展し、また他の商品生産も展開していくとともに、牛馬飼育をその農業経営の重要な柱の一つとしていた同地域農民の中から、後期には専門的な自立した牛方を多数生み出すようになった。専門的な牛方稼業の展開で注目されるのは、牛方宿などから荷継問屋が登場し、天保以降に窮迫化していった地域に広範に展開していた零細な牛方を、彼らが雇用して荷継ぎをさせる運輸形式が発展していったことである。牛方稼業が発展して複数の牛士を雇用するには、多数の牛の購入を必要とし、莫大な資本がないと不可能であった。このため複数の牛士雇用により運送業者化する可能性のある牛方宿などは、そのような道をとらずに、零細な牛方を荷継ぎに利用する、問屋としての発展の方向を選んだのであった。なお、中村家経営鉄山の牛方の雇用・編成の実態についても詳細に検討した。

二章では青少年を対象とし、彼らの旅の中で最も関心のもたれる抜参りを、信州上田と奥州守山の御用留を主史料に、各地の事例も参考にして検討した。その結果、享保期には近世的習俗慣行の若者の抜参り参宮が成立したことを明らかにした。また、その後の展開状況も明らかにし、化政期になると青少年の抜参り参宮は下火となっていったことを示し、それは地方社寺参詣盛行化、青少

年の伊勢参宮に対する認識変化、沿道の人々による抜参り青少年への合力の非協力化などが要因になったことも指摘した。

三章では女性の旅を東国を対象にして、その抜参りを中心にして取り上げ、各地の町村や関所などの記録や道中記により、次の点を明らかにした。後期には女性の社寺参詣や物見遊山の旅がようやく広範に行われるようになったが、男性に比べると依然として少なく、遠隔地へ旅する女性の階層も、上層の町人・農民の家の当主の母・妻を主に、一部の中層の家の当主母・妻などが加わり、これに通過儀礼として参宮に出かける上層の家の娘が加わる程度であった。近世でも女性の旅は安全ではなく、女性は男性の旅人に同行するか、男性の案内人に引率される旅をするのが普通であるが、それでも後期の富裕な家の女性には、当主には断りなく、男性の供を連れて抜参りに出掛ける女性も増加していたことを確認し、最後にこの女性の抜参りの旅の様相について、出羽の在町清川の女性と同本荘の女性の抜参り記録から明らかにした。

四章では女性の無手形の旅による関所破りについて、彼女らの旅記録や関所関係史料をもとにして検討した。そこでは後期には無手形の女旅人や抜参りの無手形女旅人が増え、女街道といわれる間道を旅することが盛んになるだけでなく、関所近辺の茶屋・旅籠屋の幫助により、関所の抜け道・回り道や船を利用した関所抜け、また関川関所のように夜中に関所の柵を抜ける大胆な関所破りも行われたことを明らかにした。後期に展開した女性の関所破りは、本来関所が摘発を目的としている大名の妻女ら武家女子の関所破りではないために広まったことを考えると、それは近世関所体系が崩壊したことを意味しないが、幕藩制社会の交通体系の動揺を意味するものであった。

五章では沿道の人々から合力を受け、旅をして生活した六十六部・巡礼・修験者などの旅の実態と、特にその宿について、武州の農村・在町を対象に、以下の点を明らかにした。村入用帳によると、町村に入り込む彼らの増加に対応して、有力農民や篤志家が個人的に援助するのではなく、村・町として合力銭・合力宿銭を付与することが、新田村では早く享保期以降に、在町や平野部一般村では明和・天明期に見られ初め、また注目されるのは被差別部落でもそのような対応がみられることである。そして、宿に困った合力層に対して、村として宿を提供する合力宿もみられるようになる。合力宿を勤める家は家屋の大きく経済力のある村役人の家を中心になったが、在町の場合は後期には稼業や家屋の関係で宿を提供できる家を選ぶことができるようになり、お堂・寮とともに彼らの家が合力宿を勤めるようになった。化政期となると浪人をはじめとして彼らの村への入り込みが一段と増加していったために、組合村として彼らの排除を実施する所がみられるようになった。合力宿も当てにできなくなった彼らは、無人のお堂への宿泊や野宿せざるもすむ懐具合のもとでは、その宿を木賃宿に求める必要が大きくなった。かくして、後期以降の木賃宿は雑多な合力層やその他物貰い・遊芸人などの社会下層の宿泊場としての性格を強めていくことになり、木賃宿の中に物貰宿とも言われる木賃宿が増えていくことになった。

次に第二編では、これらの交通が展開する場の宿場町・街道という交通の場について、東海道を主にして取り上げた。街道自体については近年の古道調査などである程度は検討の及ぶ後期は取り

上げずに、17世紀後期の街道状況についてのみ一章で取り上げた。街道沿いの宿場町や間の村の景観とその発展については一・二章で、正確な西洋式測量により作成した分間絵図を主に、文献史料も加えて詳しく検討したので、以下では両章で明らかにした点をまとめて示したい。東海道の宿場町は寛文・元禄期には戸口増加をみせるが、元禄期には東海道の宿駅間にも立場の茶屋集落が数多く展開し、賑わいをみせた。元禄期の宿場町は板屋家をその中に展開させる町並みとなっていたため、その一部を除けば草屋根の家並みからなる村的な景観の立場茶屋集落とは異なっていた。町並みの家造りには東海道でも地域的な特徴がうかがえるが、化政期には板屋根の家が増えただけではなく、元禄期や宝暦段階にも見られない瓦屋根の家が増えていた。一般に町境に見付を設け、町端には御堂・石仏・道標・常夜燈などを所在させたが、火災の経験から大火に備え、宿場町内の要所に空き地以外に、火除松・同堀・同土手などの施設を用意する宿場町がみられるようになっていた。

間の宿・間の村は、旅行者の宿泊では18世紀前期以降たびたび旅行者の宿泊を禁止されているが、旅行者宿泊やまた地域の商業面で、宿場町に取って代るような存在にまで発展することは一般にみられなかった。前者の面は伝馬役負担の関係上、幕府が宿駅のその特権的な地位を保護した。後者については間の宿ではなく、東海道沿いや近在の河岸場集落や年貢米などの津出湊が、近辺の物資集散や商業面で大きな役割をはたすようになるのであった。実際に文化初年の間の宿の家並みは、一般的には宿場町のような町並みとは異なり、二階家や瓦屋根のみえない家並みであった。しかしながら、旅行者の増大した後期には、彼らの立場茶屋利用は一層盛んとなり、この結果、名物の飲食物や土産品で知られる立場茶屋もかなりみられ、このような所では立場周辺に立派な二階家が立ち並び、その中には天保期には本陣並の家作りをする所もあった。なお、一章では沿道に生きる人々につき、女・子供を対象にして論及している。

三章では宿場町につき都市史的観点から、その社会構造上の展開とその特徴につき、特に地縁的な結合面を宿と、近年注目されるようになった個別町の町（チョウ、以下町組と記載）に焦点をあわせ、武・相の東海道宿場町に加え、江戸周辺の武州の諸街道の宿場町をも対象に取り上げ、各宿の史料により検討してみた。それによると、武相の宿場町が同族团的な社会結合よりも地縁的な社会結合を主にしていくことになるのは、元禄以降の段階であった。こうした段階に宿場町では個別の町を通じた社会結合が重要なものとなってくる。一方、その後の社会構造の動向について住民の交替と借家層増加に検討を加えるだけではなく、宿人馬維持をめぐる宿役人らの対応を踏まえた、宿運営の在り方についても検討し、彼らは宿財政を赤字にするなかで、伝馬・人足請負いなどで相応の収入をえていたことに注目した。この宿場町には複数の町村より構成された宿場町が存在するが、これらの宿では町を越えて財政や祭礼を一体として行うことはみられず、惣宿・惣町結合は強いものとはいえなかったこと、またこれに対して、町組は特に後期の宿場町の祭礼の盛行化もかかわって、生活共同組織としての側面を強めて行ったことを示し、そしてその運営についての若者組の役割についても考察した。なお、宿場町の家並みで見落とせない旅籠屋の仲間結合と宿・町・町組とのかわりについても検討した。

一部・二部の各章を通じてこれまで、幕藩制下の陸上交通について、史資料を利用して検討を加えてきたが、これらの研究の基礎となる史資料についての考察も歴史研究の基礎であり、ゆるがせにできない研究課題である。そこで、本論では積極的に資料として分間絵図を利用したために、最後の付論で分間絵図の資料学的検討を試みた。そこでは同絵図が資料として信頼度が高く、情報量も多い点を、その測量法・作成法を紹介して示し、あわせて直接分析に使った東海道の分間絵図でも上の点の確認作業を実施した。そして、また東海道の分間絵図を対象にして、街道の分間絵図の形態・形式についても整理してみた。

論文審査結果の要旨

本論文は、幕藩制社会における陸上交通の展開を体系的に把握するためには、幕藩国家史の視点から、幕府諸藩の交通制度、交通政策、その下での交通展開の諸相を総合的に考察する必要があるとの立場から、近世陸上交通史の主要問題について論述したものである。

論文は、「序」「一部 近世交通体系」「二部 近世交通の展開とその諸相」のあわせて四編一七章と三付論から構成される。

「序」において、論者は、近年における近世交通機構を国家的支配機構の一環に位置づける説に同意しつつも、近世交通の体系的把握は未だ不十分であるとの認識から、宿駅・助郷制の再検討、幕府の交通政策、交通展開の諸相、および宿場町の景観的考察、宿民の社会的結合などの問題について論究する。

第一部第一編「近世交通体系の形成とその性格」は、宿駅・助郷制の成立とその性格をはじめ、渡船制度、関所・口留番所などについて検討し、宿駅制度の根幹である伝馬制は通説のごとく国役と理解できるが、助郷役は系譜的には駄賃馬につながるもので、幕閣内にはたえず国役化の動きがあったが、領主・農民の反対で実現しなかったことを詳しく論述している。その上で、論者は宿駅・助郷制を一体的に把握し、その成立期は寛文期であると論じている。関所制度の考察にあたっては、幕府の関所のみならず諸藩の口留番所の事例を広く検討し、その機能を比較検討した上で、幕府が私関禁止を規定した寛永12年の武家諸法度で近世関所のシステムが確立すると論じている。

第二編「近世交通体系の維持と幕政」の四章は、徳川幕府の交通政策の展開を四段階にわけて検討している。その上で、それぞれの段階における陸上交通政策の中心が常に宿駅・助郷制維持政策であることを確認し、幕府の交通担当吏僚による政策立案過程にまで深く立ち入って検討している。幕府の交通政策の立案過程を江戸時代の各時期にわたって検討し、幕府の交通政策の展開を明らかにしたのは本論文が最初であり、その論証は説得的である。付論「荷物貫目改所についての一考察」は近世後期の継立不正取締り改所制度の限界を明らかにしている。

第二部第一編「民衆交通の展開」では、幕藩支配者以外の人々の交通運輸の諸相を具体的に追求

する。

第一章「南部牛方の展開と鉄山」は、奥州南部藩の閉伊山地に展開した鉄運輸業の牛方稼業についてその実態を明らかにしている。第二章「抜参りの展開とその主体」は、寛文・延宝期に都市民を主体に抜参りが始まり、ピークとなる享保期には上中層農民の子弟が主流となり、通過儀礼的性格をもつにいたること、後期に抜参りが減少するのは、地方社寺参詣が盛行することと深く関連すると論じている。第三章「女性旅・女性抜参り旅の展開とその具体相」および第四章「関所破りと女性旅」は、これまでほとんど研究がなく、女性は抜参りしなかったとする通説を統計資料をも作成して改めた貴重な研究である。第五章は、近世後期に増加する物貰い・旅芸人など社会下層の人々の街道・宿駅における交通諸相を検討している。

第二編「宿場と街道」の三章は、道中絵図の歴史地理学的視角から宿駅・街道の景観を多角的に分析し、文字史料で明らかにしえない交通諸構図、交通施設などを復元的に明らかにしている。

本論文は、近世陸上交通の体系的把握を意図し、その主要問題について多くの新史料を加えつつ詳細に論じたところに大きな特色がある。論旨には一貫性があり、通説の検討の結果はおおむね妥当性がある。もっとも、幕府の関所政策と諸藩の口留番所設置の理解が整合的でないなど部分的には問題がないではない。しかしながら、研究の方法は周到かつ緻密であり、豊富な新史料に基づいた研究は近世陸上交通史研究を大きく前進させるものと評価でき、学界に寄与するところが大きい。

以上の理由によって、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もつものと認められる。