

令和元年6月21日現在

機関番号：24201

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2016～2018

課題番号：16K03052

研究課題名(和文) 近世における琵琶湖舟運の展開に関する研究

研究課題名(英文) Study on development of Lake Biwa shipping in the early modern period

研究代表者

東 幸代 (Azuma, Sachiyo)

滋賀県立大学・人間文化学部・教授

研究者番号：10315921

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 2,200,000円

研究成果の概要(和文)：本研究は、18世紀中期以降の琵琶湖舟運の展開について検討するものである。その最大の成果は、舟運の衰退時期とその理由の解明である。通説と異なり、舟運衰退の開始は18世紀半ばである。また、衰退理由の一つは、全国的な不況を受け、北国筋の荷主が諸失費を避けるために上荷や下荷を大坂に直漕し、その結果、近国の米穀が地売りに出されたことで、琵琶湖舟運の荷物が減少したことである。二つ目は、全国的な諸物価の高騰により、船用材木や鉄類が入手困難となり、船の造替が不可能となったことで、船数の減少や船規模の縮小を招いたことである。琵琶湖舟運の衰退が、当該期の全国的な景気動向に左右されていることが明らかとなった。

研究成果の学術的意義や社会的意義

本研究では、18世紀中期以降の琵琶湖舟運の展開について、地域に残る古文書の分析を通して検討した。二つ目の大きな成果は、通説の見直しができたことである。従来、琵琶湖舟運の衰退は西廻り航路の成立が招いたとされたが、検討の結果、浦々が不況を訴える時期は、それから1世紀を経た後であることがわかった。また、その衰退が、当該期の全国経済の動向と密接に連動していることも明らかとなった。二つ目の成果は、舟運にかかわる社会集団の動向を明らかにすることができたことである。

研究成果の概要(英文)：I grappled with study of development of the Lake Biwa water transportation after the mid-18th century.

The first result is to have clarified the time when the decline of the water transportation began. In addition, I clarified its reason. Unlike a common view, the decline of the water transportation was the mid-18th century. This time was recession nationwide, and, as for the first of the reason, direct shipping did cargo to Osaka for evasion of cost a shipper. As for the second, the acquisition of the ship material became difficult by the remarkable rise of the price and, as a result, was that the number of the ships decreased, and the scale of the ship reduced.

The second result is to have been able to clarify the difference in recognition about water transportation between some interested parties.

研究分野：日本史

キーワード：日本史 近世史 流通史 琵琶湖 舟運

1. 研究開始当初の背景

前近代の琵琶湖が国内の幹線交通路・流路であったことは、戦前から指摘されてきた。例えば、古代における官物の流通経路や、中世における堅田衆の動向、織豊政権期の城郭配置などが、琵琶湖舟運とのかかわりのなかで解明されてきた。しかし、琵琶湖舟運の意義は、近世に入り、17世紀中期に西廻り航路が成立して以降、低下したとされる。上記の評価は通説化しており、全国交通・流通の大動脈としての地位を失った琵琶湖舟運は、研究対象としても注目されることはなく、研究は停滞していた。米穀流通の数量的変遷をもとに、西廻り航路成立後にも急激に舟運が衰退するわけではない、とする指摘もあったが、研究が少なく、通説を覆すに至っていない。特に、18世紀中期以降については、実態解明すら行われておらず、研究の空白となっていた。

研究停滞にはもう一つ大きな理由がある。琵琶湖舟運に関する史料の存在が、ほぼ確認されてこなかったことである。近世の琵琶湖には数千艘規模の船が存在しており、多くの人々が舟運に従事したと考えられるが、明治期における鉄道の導入によって役割を失った舟運従事者は、史料保存の必要性を失い、関連史料が散逸したと考えられてきた。しかし、近年の自治体史の編纂や国の文化財指定・選定にかかる地域調査のなかで、琵琶湖舟運に関する史料の発見が相次いだ。現在は、これら史料の調査を進めることで、琵琶湖舟運研究の新局面を切りひらける時期だといえる。

2. 研究の目的

本研究は、18世紀中期以降の琵琶湖舟運の展開過程について明らかにすることを目的とする。具体的には、滋賀県内に存在する舟運関連史料群を3ケ年にわたって調査・検討し、18世紀中期以降の琵琶湖舟運の実態解明を目指す。「1」に記したように、現在の研究状況では、18世紀中期以降の琵琶湖舟運と全国交通・流通との関係性が見えていないが、その関係性のあり方の解明をも視野に入れる。

あわせて、舟運に従事する民衆側の動向、及び幕藩領主層の対応について検討する。かつて研究代表者は、軍事史の観点から舟運における幕藩領主層の動向を検討しているが、本研究では、平時の物資や人の輸送という流通史の観点からこうした利害関係者の動向を明らかにする。

上記の目的にそって、以下の3点を具体的な研究課題とする。

- ・課題 「18世紀中期以降の琵琶湖舟運の状況の解明」
- ・課題 「舟運秩序を統括していた大津地域諸浦の動向の解明」
- ・課題 「船支配を担っていた幕藩領主層の対応の解明」

このうち、最も力点をおいたのが、全国交通・流通の動向ともかかわる課題である。

3. 研究の方法

(1) 研究課題へのアプローチ法

「2」の課題について検討するため、関係史料を調査した。「片山家文書」と「建部家文書」は、近年発見された史料群で、研究代表者は目録作成に協力してきた。また、既にこれらの一部を分析して複数の論文を執筆している。しかし、18世紀中期以降の史料は、未検討のものが多くあり、本研究では、それらを中心に調査を行った。一方、「蓮敬寺文書」は未検討史料であったが、『本願寺教団史料 京都・滋賀編』等に一部が翻刻掲載されており、そのうちの舟運関係史料を利用した。

次に、課題の検討のために、大津市歴史博物館に所蔵されている「居初家文書」と「木村家文書」を調査対象とした。この両家は、堅田浦や大津浦の有力者として舟運秩序を統括しており、舟運争論があればその情報が集まってくる立場であった。また、船年寄等として種々の問題に対応する責務を負っていたため、これらの史料群は、舟運秩序の変容への民衆側の対応をうかがうことができる良質の史料であるといえる。さらに、大津百艘船は幕府の船奉行の支配系統に位置づけられるため、課題に関する情報も含まれていた。そこで、課題をも意識しながら分析を行った。

課題では、まず、彦根藩の対応を検討するため、滋賀大学経済学部附属史料館が所蔵する「北村家文書」や「吉川家文書」のように、彦根藩領浦の船年寄の史料を調査し、彦根藩領の舟運の動向や船奉行の対応などを検討した。また、彦根城博物館「彦根藩井伊家文書」のなかから、船奉行関係史料を検討した。これらとともに、前述の「居初家文書」と「木村家文書」のなかから、幕藩領主層の対応をうかがうことのできる史料情報を整理し、読解のうえ、分析を行った。

(2) 具体的な方法

現在、(1)であげた史料群は博物館・資料館等において保管されていることが多いため、現地訪問のうえ史料閲覧や写真撮影を行った。史料撮影後、写真整理のため、パソコンでの整理や入力を行い、史料目録のデータ・ベースを作成した。同時に、主要な史料に関しては、解説のうえ、入力した。

史料調査と並行して、設備備品費を使用して既刊の自治体史や史料集等関係書籍を購入した。その他経費として複写費を使用して関連資料の収集も行った。また、滋賀県立図書館や福井県立図書館、金沢市立玉川図書館近世史料館、東京大学史料編纂所、国立国会図書館等、滋賀県に関する資料を所蔵する機関に調査に赴いた。

その後、収集した資料を読解し、課題 ～ に即して具体的な分析を行った。

4. 研究成果

(1) 課題 について

「1」で記したように、従来、琵琶湖舟運の衰退は、17世紀中期の西廻り航路の成立により始まるとされてきたが、研究代表者が本研究申請以前の史料調査で得た印象は、浦々が舟運の不況を訴え、動揺を見せる史料は、18世紀中期に集中しているというものであった。まず、この印象を史実として確定すべく、「片山家文書」、「建部家文書」、「蓮敬寺文書」という湖北地域の長浜市に伝来した史料を中心とし、あわせて米原市や大津市に伝来した史料を調査・精読した。また、西廻り航路と琵琶湖舟運との関係を調べるために、福井県や石川県にも補助的に調査に赴いた。最も重点を置いたのは「蓮敬寺文書」の精読である。調査の結果、当該期の琵琶湖舟運の衰退には、二つの理由があることが判明した。一つは、宝暦・天明期(1751～89年)の全国的な不況を受け、北国筋の荷主が諸失費を避けるために上り荷、下り荷ともに大坂に直接回漕し、それにともない近国の米穀が地売りに出されたため、琵琶湖舟運の荷物が減少したことである。もう一つは、全国的な諸物価の高騰により、船用の材木や鉄類が入手困難となり、船の作り替えが不可能となったことで、船数の減少や船規模の縮小を招いたことである。これにより、当該期の琵琶湖舟運の衰退が、全国的な景気動向に左右されていることが明らかとなった。こののち、琵琶湖舟運は、荷物輸送から人輸送を重視する方向に向かうなどの再編がなされるが、その理由が明瞭になった。また、湖北地域における当該期の舟運の具体的な状況については、琵琶湖の主要浦の一つである大浦(長浜市)について、舟運従事権の根拠となる船株という株の性格を検討し、学術論文として発表した。また、月出浦(長浜市)について、船株の性格とともに18世紀中期以降の舟運の動向について検討し、研究成果を地元(月出区)に還元するために、講演をおこなった。

(2) 課題 について

18世紀中期以降の大津地域の舟運動向の解明のため、大津市歴史博物館が所蔵する現大津市内の史料を主たる調査対象とした。とりわけ注目したのは、近世琵琶湖舟運全体の統括役ともいえる堅田浦と大津百艘船との関係である。従来の研究では、「諸浦の親郷(堅田・大津・八幡浦のこと)」を構成していた両者の関係は、近世初期の支配系統の側面に限定して研究されてきた。

本研究では、琵琶湖舟運の衰退初期にあたる18世紀中期の状況を検討した結果、積荷の減少により両者間の摩擦が大きくなり、争論が発生していることがわかった。関係史料を検討した結果、まず、堅田浦の5つの機能が判明した。琵琶湖全浦の廻船の統括、に關連した諸浦役人の就任許認可、政権発給の証文の保持、諸浦の親郷三か浦の廻船自由の保障、瀬田橋の修復の際の諸浦への伝達、および現地詰め、である。ただし、堅田浦は、自浦から出す荷物が多くはないため、自浦で大型の丸子船を保持できず、大津百艘船仲間から船株を借用することで大丸子船を所持し、大津浦から荷物を積み出している。諸浦には「堅田廻船株」を認めることで艫折廻船を許可する一方で、大津浦から株を借用することは一見整合的ではないが、大津浦との歴史的関係や堅田浦の地理的な特性に基づいたあり方であることが理解できた。

(3) 課題 について

課題 は、近世琵琶湖の船支配を担っていた幕藩領主層による舟運への対応の解明であり、彦根藩関係史料を主たる調査対象とし、あわせて、浦々に残された史料の読み込みを通じて、幕藩領主層をはじめとする舟運にかかわる複数の社会集団間の認識を抽出し、その相違について検討した。その結果、課題 ばかりでなく課題 にもかかわる興味深い成果が得られた。

その最大の成果は、舟運をめぐる船株争論の分析から得られた。琵琶湖における舟運従事権の根拠とされる船株を有する有株者と、その株を賃借して舟運に従事する無株者との間には、舟運従事の根拠をめぐる認識の相違がみられ、しばしば争論が発生している。両者に対して、琵琶湖の船持ちを統括する大津百艘船の船年寄は、無株者の「家業」として舟運従事権を保障することを重視し、一方、近隣諸浦は、慣行のゆらぎを恐れ、株の有無こそが重要とする有株者の主張を支持した。ともに舟運に従事しながら、その認識とそれを受けた動向はおおきく異なっている。また、彦根藩領以外の浦々の船は、個別領主の区別なく一元的に幕府船奉行の支配下にあることから、舟運争論の取り扱いが容易ではないことが明らかになった。すなわち、舟運争論は、領民として舟運従事者を支配する個別領主と、船を支配する幕府船奉行の二元的な支配のもとにおかれ、個別領主と船奉行との間で、対処方針に相違がみられる場合があったのである。最終的には、京都町奉行によって、舟運の問題は船奉行の支配下にある旨が再確認されるが、舟運争論は、実際の取り扱いにおいては、切り分けが難しい局面が多いことが想定される。

これらの成果は、論文や書籍として執筆したが、それとともに、社会への還元のために、琵琶湖舟運を主題とする市民講演会や、高等学校の社会科教員に対する講演会をもつことができた。

(4) その他の研究成果

研究年度の途中に、申請当初の予定にはなかった史料を調査する機会に恵まれた。湖北地域に位置する山村の菅並村(長浜市)の横山家文書である。三河吉田藩領である菅並村には、領主違いの彦根藩の御用炭問屋をつとめる家が存在したが、横山家もそのひとつである。菅並村で集荷された炭は、彦根藩領の湊である飯浦湊(長浜市)まで陸上で運ばれ、湊から船で彦根城下へ持ち込まれるという固定ルートがあることが判明した。

また、琵琶湖の内湖である西の湖(近江八幡市)畔で葎問屋を営んでいた西川家の史料調査を通じて、舟運による葎流通の一側面を明らかにすることができた。

5. 主な発表論文等

[雑誌論文](計 6件)

東 幸代、荒田雄市、横山琢哉、近江国伊香郡菅並村横山三太夫家文書の整理(2)、滋賀県立大学学芸員課程報告書、査読無、21号、2019、pp. 69 - 80

東 幸代、近世中期の船株争論 - 湖北・大浦の場合 -、淡海文化財論叢、査読無、10号、2018、pp. 175 - 180

東 幸代、蔵多正裕、横山琢哉、近江国伊香郡菅並村横山三太夫家文書の整理、滋賀県立大学学芸員課程報告書、査読無、20号、2018、pp. 53 - 64

④東 幸代、生産者の暮らし方、歴史評論、査読有、813号、2018、pp. 37 - 43

東 幸代、幕末～明治前期における琵琶湖葎問屋の葎地、淡海文化財論叢、査読無、9号、2017、pp. 253 - 257

東 幸代、近世大浦の船株、人間文化、査読無、42号、2017、pp. 28 - 33

[学会発表](計 3件)

東 幸代、近世の琵琶湖舟運、滋賀県社会科教育研究会歴史部会、2018

東 幸代、近江八幡と琵琶湖の水運、近江八幡市郷土史会、2018

東 幸代、江戸時代の月出の古文書、長浜市文化的景観保存活用事業報告会、2017

[図書](計 3件)

中井 均、太田浩司、松下 浩、東 幸代、霸王 信長の海 琵琶湖 - なぜ覇者たちは琵琶湖を制したかったのか -、洋泉社、2019、206

中井 均、東 幸代、塚本礼仁、石川慎治 他、古地図で楽しむ近江、風媒社、2017、163

東 幸代、綾村 宏、深町加津枝 他、文化的景観「伊庭内湖と水路の村」調査報告、東近江市教育委員会、2017、321

[産業財産権]

出願状況(計 0件)

名称:

発明者:

権利者:

種類:

番号:

出願年:

国内外の別:

取得状況(計 0件)

名称:

発明者:

権利者:

種類:

番号:

取得年:

国内外の別:

[その他]

ホームページ等

6 . 研究組織

(1)研究分担者

研究分担者氏名：

ローマ字氏名：

所属研究機関名：

部局名：

職名：

研究者番号（8桁）：

(2)研究協力者

研究協力者氏名：

ローマ字氏名：

科研費による研究は、研究者の自覚と責任において実施するものです。そのため、研究の実施や研究成果の公表等については、国の要請等に基づくものではなく、その研究成果に関する見解や責任は、研究者個人に帰属されます。