

審査論文の要旨

本研究は、18 紀以降の近江国柏原宿（現米原市）を主な対象に、①幕府道中奉行と個別領主の関係、②宿駅・助郷に課された役負担構造の特質を明らかにすることを通して、近世宿駅の支配構造について明らかにしようとするものである。またその分析を通して、近世宿駅研究・交通史研究を進展させることを試み、さらに陸上交通のあり方から近世日本の地域支配構造や権力構造の特質について、その一端を明らかにしようとするものである。序章「近世交通史研究の系譜と課題」では、近世交通史研究、および本研究と関係する研究動向について整理を行い、本研究の視角と課題を示した。

第 1 章「近世柏原宿における行倒人処理」では、柏原宿での行倒人処理の事例を検討し、旅行中の病人に関する江戸幕府による保護規定について、その宿駅での運用の具体像について明らかにした。特に研究史において重視されてきた明和 4 年（1767）の法令について、柏原宿とその領主である郡山藩との間で調整されてきたことを示し、これまでの宿駅研究では見過ごされてきた個別領主の役割を具体的に解明した。また近年研究が進展している行倒研究について、明和 4 年令の記載内容が宿駅で顕在化しやすい特徴があることを論じた。また行倒人処理に関わった被差別身分の人々についても言及した。

補論 1「書評 柴田純著『江戸のパスポート』」では、第 1 章を踏まえ、江戸時代における旅行に関する幕府法令の変遷を整理した柴田純の研究成果について、その意義と課題について整理している。

第 2 章「近世柏原宿における橋梁維持管理体制」では、柏原宿内に架けられていた橋の修復・架け替えの手続きを分析し、宝暦 10 年の幕府法令が修復時の対応について柏原宿・郡山藩のその規範を示すことになったことを明らかにした。また柏原宿がその枠組みにのっとたうえで、個々の案件については藩との調整を経たうえで遂行していたことを明らかにし、第 1 章に引き続いて、宿駅支配における個別領主の役割を具体的に解明した。また先行研究では大きな権限を持つと位置づけられてきた幕府道中奉行についても、その関心事が人馬賃銭の管理に限られていたことを明らかにし、道中奉行と個別領主の関係性についても新しい知見を示した。

第 3 章「一八世紀幕府交通政策と宿駅・個別領主」では、第 1 章・第 2 章の分析結果を踏まえ、新たに火災処理や並木管理などに関する事例を分析し、幕府道中奉行・個別領主・宿駅の三者の関係が、18 紀半ばに確立することを論じた。郡山藩による柏原宿の支配構造を明らかにするとともに、高札場の修復については宝暦 4 年（1754）、火災処理は同 11 年に詳細な幕府法令が出され、その枠組みが確立したことを明らかにした。また寛政 2 年（1790）に出された並木管理に関する法令は、宝暦・安永期に出された法令に準じて再度発給しようとした道中奉行に対し、老中が並木被害のすべてを届け出るように文言を修正し、人馬継立の円滑な遂行を基調とする道中奉行の意図と異なる性格を持つものであったことを論じた。また人馬賃銭に関係しない部分については宿駅と個別領主の裁量が強く働き、場合によっては道中奉行支配が及ぶ範囲までも彼らの解釈で定められていたことを論じた。

第 4 章「一八世紀柏原宿における村方騒動と役負担」で、元文 2 年（1737）から明和 5 年にかけて柏原宿で発生した村方騒動を分析し、その分析を通して 18 世紀の柏原宿における

役負担構造と宿駅内部の身分関係について解明した。柏原宿では幕府領から享保9年(1724)に郡山藩領へと変更になって以降、郡山藩主柳沢家と他家との関係に基づき、参勤交代などの通行時における馳走の中身が複雑化していき、「足代(あししろ)」という特権的通行時に馳走を担った家の重要性が高まっていくことを論じた。同時に宝暦年間にこの足代の権益が脅かされ始めるが、同時に当該騒動を経るなかで足代が自らの家格に対する認識を転換する過程を明らかにした。以上の分析を通して、近江国周辺にみられた家格制の構造、幕府によって横断的に形成された伝馬役負担、個々の藩が定める馳走の内容という三者の関係の解明を行った。

第5章「近世後期の助郷役と個別領主」では、元禄7年(1694)に設定された助郷役について、19世紀の近江国を事例にその具体像や展開過程を論じた。具体的には彦根藩においては、同藩領内の別の村に助郷役の一部の負担を転嫁し、街道沿いの村々にかかる負担を軽減していた。幕領・私領の区別なく助郷の編成がなされた元禄7年以降も、地域の領有関係に助郷制度が規定されていたことを明らかにした。さらに文政年間(1818—1829)には、彦根藩領宿駅の助郷を、同藩領内の村で完結させる助郷再編の政策が同藩によってなされたことを明らかにした。五街道における人馬継立がこうした個別領主の施策に依拠して達成されていたこと、領主による施策の有無によって、助郷役負担には所領ごとに不均衡が生じる構造になっていたことを明らかにした。

補論2「城下町彦根における幕府巡検使の迎接」では、彦根藩領における人馬継立体制を、寛政元年の幕府巡検使を例に分析し、彦根藩では所領単位で人馬負担をしていたこと、彦根城下において宿駅機能を担った伝馬町の役割は低下しており、城下商人が人馬請負を行っていた可能性があることを論じた。

補論3「史料紹介 奈良文化財研究所所蔵「近江国中在寺村関係文書」のうち文政三・四年助郷差村関係史料」では、丹後国宮津藩の飛地領であった蒲生郡中在寺村(現・滋賀県日野町)の史料から、文政3(1820)・4年の助郷役の忌避に関する動向を紹介した。

第6章「幕末期柏原宿の村方騒動」では、元治元年(1864)に発生した村方騒動について分析し、幕末期における柏原宿の様相を明らかにした。具体的には、当該騒動の発端が人足役負担者内部での対立にあり、人足役負担者が一枚岩となって動いていた18世紀段階との違いが認められること、特権的身分でもあった足代の中に没落する者もおり、その家数を減らしていたことなど、宿内の階層関係に大きな変化が起きていたことを論じた。また宿役人は、領主側の役人と連携しながら、先例の蓄積に基づいて騒動に対処するなど、宿運営の成熟度についてその具体像を解明した。

終章「総括と展望」では、各章で解明したことをまとめながら、おもに以下の3点を主張した。第1に、従来、幕府道中奉行の権限が強調されてきた日本近世交通支配にあって、個々の案件の処理過程や人馬継立の円滑な運営という点において、個別領主が果たした役割を軽視できないことを明らかにした。第2に、第1の点に関連して、幕府によって構築された五街道の人馬継立体制は、地域の領主が介在して実現される側面があり、近世宿駅・助郷の役負担構造は、幕府・領主それぞれから課された役を整理して論じる必要があることを明らかにした。第3に、近世交通支配における、幕府・個別領主・宿駅の三者の関係は、18世紀半ばに大きな画期を見出すことが可能であり、近世経済史上で画期と目される宝暦一天明期の諸政策が各地の宿駅・助郷にまで及んでいたことを明らかにした。最後

に、今後の課題として17世紀の宿駅・助郷制度形成期の具体的な分析が必要であると指摘した。