

杉江 進 著

『近世琵琶湖水運の研究』

東 幸 代

本書は、筆者が約三〇年にわたって研究を続けてこられた近世の琵琶湖水運に関する論考をまとめたものである。構成は以下の通りである。

序 本書の課題と前提

第一章 琵琶湖水運研究の課題

第二章 織田信長と琵琶湖水運

第三章 忘れられた「丸船」

——「丸子船」と「丸船」をめぐる——

I 近世前期琵琶湖水運の構造と特質

第一章 近世琵琶湖水運の成立

——大津百艘船と船奉行——

第二章 近世琵琶湖水運の展開

——「諸浦の親郷」三力浦の誕生——

第三章 近世琵琶湖水運の変容

——「湖辺重立候」八力浦と大津——

第四章 幕藩間の相克

——大津百艘船と彦根三湊——

II 近世琵琶湖水運の廻船規定

第一章 艀折と帳屋

第二章 上米と乗前

第三章 丸船・丸子船と船株

III 諸浦の盛衰

第一章 「諸浦の親郷」八幡

第二章 若狭との窓口 今津

第三章 東海道の渡し場 矢橋

第四章 彦根藩と彦根三湊

近世の琵琶湖水運に関する研究は、主に堅田の史料を利用して基本的枠組みを示した喜多村俊夫を嚆矢とするが、歴史的展開や具体像については、明瞭ではなかった。戦後は中世史研究者が堅田に着目し、その諸権利等の有様をめぐる研究が盛んになるが、近世についてはほとんど研究が進展しなかった。しかし、一九七〇年代後半から八〇年代の『新修大津市史』の編纂を経て、大津や堅田の近世史料を用いた水運史の研究が行われ、大津が豊臣秀吉によって琵琶湖水運のセンターとして編成されたことが明らかになった。さらに九〇年代後半から二〇〇〇年代にかけて、彦根市をはじめとする旧彦根藩領域の自治体史編纂活動や、滋賀県内の各博物館の研究・展示活動に伴って発見された新出史料を用いた研究が進展し、琵琶湖水運に対する彦根藩の強い影響力が明らかになってきた。特に〇〇年代に発見された湖東・湖北地域の史料は、湖南地域の史料のみでは確定し得なかった課題を解決に至らしめ、また、具体的な水運の様相を物語ってくれるものであった。

筆者は、八〇年代の『新修大津市史』編纂の時期より琵琶湖水運史研究に着手され、本書に収録された論考を発表されておられるが、本書では、それらの論考が〇〇年代発見の史料をもとに大きく改稿されている。本書の価値は、第一に、文献史学の立場から近世琵琶湖水運を扱った初の専論書であることだが、こうした新出史料や最新の研究成果をいかした、近世琵琶湖水運研究の最新テキストであるという点に、第二の価値があらう。

内容の概略を紹介しよう。

「序」の第一章は、戦前以来の近世水運史の研究史が述べられる。また、古代以来畿内への荷物輸送に果たした琵琶湖水運の重要性や、堅田を中心とする中世史研究の状況について述べる。また、最後に、本書の分析視角として、堅田が中世から近世にかけてどのように変貌していったのかという視点や、後背地との結びつきから琵琶湖水運を考えるという視点、また、船の航行と船支配の関係を、幕藩関係をふまえて考えるという視点を重視するという姿勢が示される。第二章「織田信長と琵琶湖水運」は、第一部から第三部の前提となる論考である。織田政権期を「序」に置いているのは、筆者が、「信長の琵琶湖水運支配に新たな政策を見いだしておらず、秀吉による大津百艘船の創設を画期とするという立場をとる」(一六頁)からである。近年、主として考古学や歴史地理学の分野で、家臣の城郭を琵琶湖岸に配置した信長の水運政策の積極性を高く評価し、「みずうみの城郭網」(「湖(みずうみ)の城の城郭網」)としてその戦略的配置について言及する研究がみられるが、筆者はこれを、論証できていないとして却下し、信長発給文書の検討から、織田政権には水運掌握の意図が

認められないこと、また、実際に水運を掌握できていたわけではなかったと述べる。この成果が、後に続く第一部の、豊臣政権期の画期性の評価へとつながるのである。第三章は、琵琶湖水運を中心的に担った船の名称について検討を行っている。それらは、現在、「丸子船」という名で知られているが、史料上では必ずしもそうではなく、時期的な変遷はあるが、江戸幕府の船奉行支配下の船は「丸船」、彦根藩では「丸子船」という名称で呼ばれたという。

第一部「近世前期琵琶湖水運の構造と特質」は、大津百艘船の創設から享保期(一七一六―三六年)の彦根三湊との争論により、大津百艘船の特権が否定されるまでの期間を対象とする、本書の根幹をなす部分である。特に重視されるのは豊臣政権期であり、第一章「近世琵琶湖水運の成立——大津百艘船と船奉行——」では、湖水船奉行が設置され、琵琶湖の船が一元的に支配されるようになること、また、大津百艘船が設置され、廻折廻船仕法が制定されるなど、水運の掌握が図られたことをもとに、豊臣政権の琵琶湖水運支配の画期性が強調される。なお、廻折については、八〇年代以降、大津百艘船の特権を意味するものか否かについて論争があったが、現在は新史料の発見によって、廻(船尾)を着浦した船から順に荷積みが可能であるという、単なる船積み順の立場をとっている。また、大津と堅田は、八幡とともに「諸浦の親郷」、また、これら三ヶ浦に大溝、舟木、今津、海津、大浦、塩津を加えた九ヶ浦が、「湖辺重立候」浦方として連帯する姿勢を見せるが、第二章では「諸浦の親郷」、第三章では「湖辺重立候」

九ヶ浦について、それらの呼称が近世初頭から定着しているものではなく、前者は寛文期（一六六一—一七三年）迄の争論、後者が元禄期（一六八八—一七〇四年）迄の争論を経て定着する称号であることを明らかにしている。これらは琵琶湖水運をめぐる経済的・政治的变化を受けた浦々の自衛策といえるが、それにとどめを刺すのが、第四章「幕藩間の相克——大津百艘船と彦根三湊——」で検討されている、彦根藩の志向である。彦根藩主井伊氏は、入封に際して藩独自の船奉行を設置し、以後、彦根藩領の船は幕府の湖水船奉行の支配を離れることとなる。その後、彦根藩は三湊（松原・長浜・米原）の整備に力を注ぎ、また、三湊は大津百艘船と船積みをめぐる争論を繰り返し、遂に享保期に至って大津百艘船に勝利するのである。

第Ⅱ部「近世琵琶湖水運の廻船規定」は、琵琶湖水運の特色である「廻船廻船」の慣行に関する、廻折、上米と乗前、船株という三点の問題について、新出史料を用い旧稿を最も大幅に書き換えて論じている部分である。三点の定義は、先行研究では十分に吟味されておらず、筆者が本書でそれらを整理した意義は大きい。なお、廻折とは、前述のように廻を先付けした船から荷物を積み出すことができるという廻船規定であるが、その前提としてどの船が先着たるか証明する必要があった。それを証明したのが「廻折帳」と称される帳簿であり、第一章「廻折と帳屋」では、その廻折帳の実態とともに、それを管理した帳屋について検討している。また、廻船廻船規定の中で、大津には他浦の入り船に荷物を積ませないという特権があった。しかし、大津百艘船に役銭や割増銭を支払うことで、例外が認められた。これら金銭の名称

は、先行研究では混同がみられるが、第二章「上米と乗前」では、彦根三湊と大津百艘船との船積み争論の分析を通して、大津からの積み出しに対する役銭が上米、着浦の順番に関係なく積み出すための割増運賃が乗前と結論づけられている。続く第三章「丸船・丸子船と船株」では、従来は丸子船を持つ権利であると理解されてきた船株について検討し、当初は他浦へ廻船に向いて荷物を運び出すことのできる権利であったが、やがて丸子船を所有して荷物を運ぶことのできる権利へと変化したものであるとする。第Ⅲ部は、「諸浦の盛衰」とあるように、浦々の歴史的展開をそれぞれ検討したもので、『近江八幡の歴史』、『今津町史』、『草津市史』等、筆者の執筆による自治体史本文編等の論稿と、彦根藩に関する新稿が一本収録され、四章立てとなっている。取り上げられているのは、大津・堅田以外の琵琶湖の主要浦であり、順に、第一章では、「諸浦の親郷」の一つでありながら湖西の今津と結びつき、独自の展開を遂げた八幡、第二章では、日本海航路の小浜と結ばれていた湖西の今津、第三章では、大津への渡船の発着地であった矢橋、そして第四章では、彦根三湊の具体像について言及している。各章とも個別浦の研究ではあるが、全体として、これら諸浦が、各々後背地とどのように結びついていたのかという点や、他浦との争論の中から浮かび上がる特質等についてよく目配りがなされており、各浦の様相が具体的に明らかとなっている。

ここで、本書の内容を簡潔にまとめるならば、「序」及び第Ⅰ部は権力側の琵琶湖水運に対する政策、第Ⅱ部は琵琶湖水運の作法、第Ⅲ部は主要な浦の歴史的展開を検討する構成となっている。

といえる。このうち、本書を一読して最も強く印象に残るのは、琵琶湖水運の展開は、政権による編成に大きく影響を受けているという点である。「序」及び第Ⅰ部は、その点から、琵琶湖水運の編成史ともいえ、結果的に、この部分は本書の約半分の分量を占めており、本書の骨格となっている。また、本書は特に近世前期までを中心に論じているため、以下、この「序」及び第Ⅰ部について言及していきたい。

(一) 織田政権の水運政策について

豊臣政権期に湖水船奉行が置かれ、大津百艘船が設定されたことについては、疑問の余地はない。権力側の意向が濃厚に反映されて制度が確立していく様が顕著である。しかし、特に豊臣政権期以外の時期については、若干疑問が残る箇所がある。

まず、織田政権期の評価について。考古学研究者らが琵琶湖岸城郭の配置に注目し、それを織田政権の政策として評価したことは、天下統一の歴史過程として明確な位置づけがなされていないかった当該信長の琵琶湖支配、近江支配について、その特質や歴史的意義を明らかにしたという点から画期的とされる。そのため、批判に際しては、信長の全国統一の中での琵琶湖水運の位置づけや、織田政権にとって近江国がどのような意義を有したのか、例えば、京と美濃・尾張を結ぶ通路としての意味しか持ち得なかったか否か、等々の点について言及が必要であろう。本書には、「水運を握る事は水軍を手中にすることを意味した」(三九頁)と記されているが、この論理が成立するならば、その逆である「水軍を手中にすることは水運を握ることを意味した」は成立し

ないのであるうか。また、筆者は結論的に、「信長は琵琶湖水運に對して、具体的な政策は何も実施していない」(三二頁)と述べるが、織田政権が中世的な一職支配のあり方に則って、配下の武將を通じて湖岸の水軍を動員していたという事実は既に指摘されている。そのような水軍支配を通して、政権側が水運統一を構想していたのか、それとも、水軍利用や「廻船」に関する禁制の発給や「渡船」への言及が、アド・ホックなものに過ぎなかったのか、という点が重要な問題となつてこよう。配下の城郭ばかりか、安土城もが水城として築城されていることから考えれば、水運・水軍の掌握が完了したがゆえ、と評価することもいまだ可能のように思われる。

おそらく筆者にとつて、琵琶湖水運の掌握とは、船支配等が政権のもとで一元化されること、及び、琵琶湖水運を全国的な流通網にコミットさせるための政策を実施できる権利を掌握していることを意味しているであろう。全国流通網と地域流通網における琵琶湖水運の意義を区別して論ずる必要はないが、若干の整理を行なつたうえで評価した方が、筆者の意図がより伝わりやすかつたと思われる。

(二) 豊臣政権と琵琶湖水運の慣行

本書は、豊臣政権期の画期性を強調するが、疑問が残るのは、物資輸送の作法である艫折が、一体いつの段階で開始されたのか、すなわち、艫折は、豊臣政権の「発明」なのか、という問題である。艫折の秩序が必要とされ、さらにそれが有効に機能する前提として、ある程度の数の船が自由に浦々への出入りを行なってい

る必要がある。また、取引の形態が、買積のような投機性をもたず、統一された運賃に基づく賃積であることも要求されよう。近世の琵琶湖水運は賃積であり後者の要件は満たすが、多数の船の自由な出入りは、豊臣政権期に初めて許可されたのであろうか。筆者の答えはイエスかもしれない。しかし、本書において、古代以来琵琶湖は水運が盛んで、堅田以外にも船があつたとする強調する記述を何度も目にし、また、信長発給文書中の「廻船」という用語を見るにつけ、豊臣政権期に前代からの琵琶湖水運の慣行がどのように否定され、あるいは継承されたのか、という具体像が結びにくくなる。おそらく、この問題を考える材料になるのが、堅田が近世を通じて艀折の秩序を統轄する立場を維持できた理由の検討であろう。筆者はこれを、「権限の由来を求めるとすれば、中世の堅田が持っていた湖上航行の安全を保障した『上乘権』に遡るとは考えられないであろうか」（一三五頁）と推測するが、推測にとどめず、「上乘権」から艀折廻船統轄権への変化に言及していただきたかった。

（三）江戸幕府の水運政策について

次に、江戸期の評価について。本書は、幕藩関係を踏まえて水運を考察するという視点を提示しているが、江戸幕府の方針が読みとりたい箇所がある。特に気になるのが、彦根三湊と大津百艘船との争論を取り扱った第一部第四章の章題が、「幕藩間の相克」とされていることである。当該章でみえてくるのは彦根藩側の意向であり、幕府側の意向というのは余り検討されていない。また、同部第二章で「諸浦の親郷」の出現を取り上げ、同じく第

三章では「重立候」浦々の登場を扱っているが、筆者はこれらを「西廻り航路の整備をきっかけに、琵琶湖水運は全国流通網の幹線の地位から後退していく」（一六六頁）き、「幕府にとつても琵琶湖水運の重要性は後退し」（同頁）たことを背景とする浦々の自衛策と評価しているようである。そうした前提で大津百艘船と彦根藩との関係を扱うならば、領主間の「相克」という表現が相応しいとは思われない。より重要なことは、幕府の全国流通網の中で琵琶湖水運が如何に位置づけ直され、再編されたのかという見通しを、彦根藩の位置づけも含めて提示することではないか。この問題は、幕府直轄都市大津の繁栄を支えるために琵琶湖舟運が果たした役割の変化や、近江国内の諸浦の再生産のために琵琶湖水運がもった意義の変化等、地域の成り立ちの問題を併せて考慮する必要がある。

（四）「丸子船」と「丸船」

先に本書の価値を二点述べたが、長年にわたって水運研究に従事し、多くの史料を博搜してきた筆者ならではのユニークで鋭い着眼点は興味深い。特に、船呼称の相違の指摘は、慧眼である。近世の琵琶湖には幾種類もの船があつたが、そのうち、水運の中心を担ったのは「丸船・丸子船」である。現在、この船は専ら「丸子船」と呼ばれているが、近世ではそうではなく、湖水船奉行と彦根藩という支配の体系に規定されていたという。しかし、丸子船と丸船との差違については、豊富な史料があげられ、検討がされているものの、結局なぜ呼び分けがなされたのか、それが単純に支配体系の違いのみに基づくものなのか、あるいは経済的

背景を要因とするのか、はたまた民俗学研究者も関心を寄せている技術面における相違なのか、等に説得力が欠けており、結論がみえにくい。むしろ、その後、船大工や船頭らの間に「丸子船」という呼称が伝来したことの意義は重要であり、『近江輿地志略』を著した膳所藩士寒川辰清が彦根藩に配慮したという推測など、印象論にとどめず、踏み込む必要があろう。例えば、第Ⅱ部第三章に、「丸船」が彦根藩領の村に売却されている事例が紹介されているが、このような船が売却後どのような呼称となるのかを追求し、その意味を問うという方法等が考えられるのではないか。

以上、若干の疑問をあげたが、実は、琵琶湖水運史の研究には最大の課題が残されている。それは、日本海航路の重要港敦賀と結ばれた、塩津や大浦をはじめとする湖北地域の浦々に史料制約があり、当該地域を琵琶湖水運史研究に組み込むことができない点である。塩津を例にとれば、この浦が北国を通した日本海との通路として古くから重要であったことは、近年の発掘成果^③

等からも明らかであるし、近世に他浦をしのぐ丸子船を擁していたことは本書でも示す通りである。北国商人荷物の輸送を考える場合、湖北地域は最重要地域といえるが、本書にはこの地域の分析がない。これは、現在までの近世琵琶湖水運研究が、主として自治体史編纂にかかる史料調査に牽引されて行われてきたことによる限界である。湖北地域をいかに琵琶湖水運史研究に組み込み、全体像を構築するのか。本書の成果を踏まえ、考察を続けねばならないだろう。こうした点も含め、筆者自身による本書の総括や、今後の近世琵琶湖水運研究の残された課題の提示を切望するのは、評者だけであろうか。

① 喜多村俊夫『近江経済史論攷』（大雅堂、一九四六年）

② 中井均「城が語る湖国の中世」（渡辺誠編『湖の国の歴史を読む』、

新人物往来社、一九九二年）

③ 『塩津港遺跡』（滋賀県教育委員会事務局文化財保護課・財団法人滋

賀県文化財保護協会、二〇一〇年）

（A5版 四六四頁 二〇一一年一月 思文閣出版 税別九〇〇〇円）

（滋賀県立大学准教授）