

〔文献紹介〕

富岡儀八著 日本の塩道——その歴史地理学的研究——

域内および域間を結ぶ交通事象の研究には、きわめて多面的な考察が要請される。それは自然条件、人々の移動、商品流通のみならず、地域の形成・再編その他もろもろの分野との関連が深いからである。交通の歴史地理学研究には、従来も個別的研究が少なくないが、これに関する全国的視野からの多面的な研究は、まことに乏しい。本書の著者はまさに、「塩道と高瀬舟——陰陽交通路の発達と都市の構造変化——」（一九七四）をおおやけにしたが、本書は前著に示した交通地理研究の方法論の妥当性を実証せんと、中国地方以外の全国諸地域に適用し、近世における日本の内陸交通の総括を意図したものである。

内陸地域の塩輸送を指標とする全国的考察には、田中啓爾先生の「塩および魚の移入路——鉄道開通以前の内陸交通——」（一九五七）がわれわれの共有財産となっているが、本書は田中先生のそれを補完するものともいえよう。田中先生が聞き取り調査に主力をおいて追求されたのに対して、著者は文書・地図など古記録による実証を主とした点も注目を要する。近世的交通体系が、地方によっては現今の商圏構造の基礎を形成しているとの実証にも、著者の意欲的な追求がうかがわれる。資料的制約の大きい近世における交通の復原・解明を主眼に長年月におよぶ全国的な現地調査、その実証的研究をふまえた理論構成、いづれにしてもまことに大変な労作かつ力作であって、この分野の研究水準を著しく向上せしめたと称すべき

であろう。

本書の構成は二部からなる。第1部5章は、在来の内陸交通全般の理論的考察にあてられ、塩道の地理的性格、高瀬舟交通の諸問題、塩移送限界線の地域的類型、塩移送圏の設定などを内容とする。第2部6章は、塩道に関する地誌的な実証が中心で、北海道から九州までほぼ全国の各地方誌を含んでいる。評者の関心事からすると、塩の越境地域の明示とその要因解明、内陸水運の諸問題、近世的な塩移送圏の問題などがもっとも興味深く教示されるところが多い。

塩移入の地理的限界が地形その他の自然的境界と合致する事例ばかりでなく、峠越えの別斜面と交流する地域も例外ではないとの指摘は重要である。幕藩体制下でも谷口の市場・市街は、山地と平地との間の商品流通の中枢となっただけではなく、峠越えの隣接地域との商品流通の拠点となっていたのが通例であって、かような動向に対する障害は、政策的制約だけにすぎない。塩のような嵩高物資の移送でさへ、異なる方向からの移送による複合、交錯地域が少なくないことは、流通圏検討の今後の課題に一石を投じたとしてよい。

近世の内陸水運に関する全国的展望は、まさに著者の独壇場の観がある。通航限界と河床勾配および河舟積載量との関係、河川ごとに異なるある河舟の規模など、はなはだしい資料的制約のもとで、よくこれだけ追求されたものと敬意を表する。第27図は全国的展望の要約であるが、この図には一部の河舟航路の記入もれ、通航限界の中にも疑問が残る事例などがある。たとえば、関東の荒川、勢川の諸川などは前者の事例で、御明神（北上川支流）中之条（利根川）葎崎・石和（富士川）平出（天龍川）などは後者の事例である。迦

航限界とみたものの中には、ごく短期間だけの河岸場とか筏流の拠点と認めるべき事例が散見され、今後の再考察が期待される。

近世の塩移送圏は、製塩地・陸揚げ地を中心とする広域販売圏、中継地などの中間都市の保有する小販売圏と、全域的には二重の圏構造を形成したとの把握——それは移送圏の規模、形態、その決定要因および歴史的意義などの解明によるとされる。しかし二重の圏構造が果して全域的と認め得るか否かは、なお疑問の余地がある。

著者の意図が移送の限界把握に集中された結果でもあろうか、内陸の中継地とそれに依存する他の市街の小売商圏などの解明が不十分とみられるからである。たとえば、南信州への塩移入は、中馬による足助からの輸送依存であるが、上伊那の各市場へのそれには、飯田の再中継もあった。北信州善光寺平へのそれは直江津經由であるが、塩道としては北国街道よりもその他の脇往還の比重が大きく、富倉峠を経て飯山塩問屋に中継され、さらに善光寺平各市場の塩小売商へというのも常態であった。なおこれら脇往還利用の塩移入の場合、問屋取引の小州塩、能登塩の他、越後傘浜産の塩（牛方による搬入）も少なくない。これらの事例は、二重の圏構造というよりも三重のそれとみるべきであろう。近世における商圏構造に関しては、全国的な大商圏だけをみてもなお未解明という他なく、まして地方の中・小商圏については地域的類型の把握にはいたっていない。塩移送を指標に全国的な地誌的考察は、この分野に関する大きな成果とみるべきであろう。

近世における塩の取引形態について、消費者自身の出張買入れ（百姓自分荷）塩商人の行商・振り売り、移送業者（馬子、中馬、

牛方）の販売、塩問屋の仲間取引（駄賃付け移送、高瀬舟利用）などを指摘するが、移送圏とこれらとの関係については、なお未整理かともうかがえる。百姓自分荷的な出張買入れが物々交換という形態だけであったのか否か、それも移送限界付近だけに限られるものか否か、産地・中継地からの行商の中には、小売の他に市場の塩商人への卸売形態もあるのでないかなど、これらの地域的類型の解明も今後期待しよう。

資料的制約が大きいから、全国の各地域を共時的に對比し考察することはまさに至難という他ないが、あえて許されるならば、近世を前・中・後期ないし前後の両期に区分して、その間における塩移送の地域的変動の有無などの検討を期待する。交通路・形態が一度形成されると、その機能に何らかの変化・変革のない限り、地理的慣性により長く後の時代まで引き継がれるとの主張は、まことに首肯されるが、近世を通じてまったく変化がなかったものとは断定し難いからである。さらにまた近世から近代への移行期において、全国の塩移送圏はどのように変化し再編されたのかについても、著者の御努力を願望してやまない。

（A5判、五一八頁、一一〇図、二六表、古今書院、一九七八年）

（黒崎千晴・早稲田大学）