

日本北方地域の歴史地理学的研究—「蝦夷地」から「北海道」へ—

A historical geography of Japanese northern frontier, 1803-1930s

山田 志乃布 Shinobu YAMADA

序章	日本の北方地域における歴史地理学的課題
第1部	西蝦夷地と江差
第1章	「儀定帳」にみる近世後期の江差
第2章	江差沖の口役所における入港船把握の変化
第3章	近世後期における江差港町の機能
第4章	安政期における蝦夷地通船
第5章	幕末における鮭集荷システムの再編
第6章	幕末蝦夷地の絵図にみる地域情報の把握
第2部	北海道と商品流通
第7章	北海道における港湾都市の盛衰 —幕末～第1次大戦期—
第8章	北海道における石炭・米の移出入と鉄道 輸送—幕末～1930年代—
終章	
補論1	記録史料とアイヌ研究
補論2	幕末蝦夷地におけるアイヌ女性

本論文の目的は、「蝦夷地」／「北海道」と「日本」／「内地」の関係を、支配や国家のあり方を第一の目的とするのではなく、地域の実態に即したかたちで明らかにすることである。その際に、「蝦夷地」／「北海道」と「内地」という、空間的に明確に区分された、地域と地域をつなげる実質的なものとして、「商品流通」をとりあげ、それによる「地域間関係」の構築のあり方に注目する。これは、従来の「蝦夷地」／「北海道」を対象とした商品流通研究が、制度面の追究に偏っていたことを反省し、制度と実態をトータルに捉える「流通システム」の視点から検討することであるといえよう。主な研究対象時期は、19世紀である（序章）。

第1部では、近世後期における西蝦夷地と江差の関係について論じた。第1章では、第3章から第5章において『関川家文書』『儀定帳』を利用した検討を行っていくための前段階として、記載

内容の特徴を分析することから、史料的な性格を把握した。本史料は、町史の通説編の記述や資料編でもほとんど重要視されておらず、今後の多角的な活用が望まれる好史料である。ここでは、本史料のなかの具体的な史料を2点ほど紹介し、第1次幕領期の江差に関して検討を加えた。

最初の史料では、江差が幕府領になった際に市中に出された口達を取り上げた。次の史料は問屋儀定である。前者は、江差市中の様子を物語る数少ない町方史料であり、他の関連史料も用いた江差町方の解明が今後の課題として挙げられる。後者は、従来、第2次幕領期の安政年間と推定されてきた史料であるが、今回の分析により、第1次幕領期であることが明らかになった。

第2章では、第1章とともに、本稿で扱う重要史料の性格を吟味し、そのなかの具体的な史料を検討することによって、第3章から第5章の分析を補足した。ここでは、『増田家文書』『港省衙規則』を素材として、近世後期における江差沖の口役所での船改めについて、その改正点を概観し、特徴を考察した。明らかになったことは、松前藩復領期における改正年度は、文政11（1828）年、天保6（1835）年、天保11（1840）年、天保12（1841）年、天保14（1843）年、嘉永5（1852）年があり、なかでも、天保6年は、全部で17項目の改正点を見ることができる。この時期における改正点の最も大きな特徴として、(1) 入港船の荷物改めに関する変更点、(2) 間尺改めの変更点、(3) 蝦夷地通船に関する変更点である。

次に、第2次幕領期における改正点では、安政年間において、安政元（1854）年、安政2（1855）年、安政3（1856）年、安政4（1857）年、安政5（1858）年、安政6（1859）年と毎年のように改正点が見られた。なかでも、安政3年には7項目の改正点が見られる。ここでの特徴は、(1) 蝦夷地上知に関する変更点、(2) 八ヶ村上知に関する

変更点、の2点に集約できる。

第3章では、近世後期における江差の出荷機能・集荷機能を考察するにあたり、『関川家文書』『間尺帳』『儀定帳』および『増田家文書』『港省衙規則』を利用し、江差問屋を介した鯡の出荷・集荷について論じた。その際、内地からの北前船の入港からみた鯡の出荷状況、西蝦夷地と江差を行き来する蝦夷地通船、向地仕込船からみた鯡の集荷状況を検討した。その結果、「内地」からの北前船の入港の特徴を見ると、入港船数の推移では、文政期に増加し始め、天保期に最も多くなった。しかし、嘉永期には減少している。入港船の石数の傾向を見ると、天保年間に増石傾向を示している。入港船の船籍を見ると、越後が最も多く越中・能登の順であった。このことから、天保期に鯡の需要が高まったと推察できた。

次に、当該期の江差周辺地域および西蝦夷地における鯡漁業の状況と江差問屋の鯡の集荷についてまとめた。西蝦夷地への追鯡漁がさらに増加するに伴い、蝦夷地通船の増加・向地仕込船の許可が行われ、江差問屋への鯡集荷システムの強化が行われた。また、「内地」からの入港船の増加、つまり鯡の需要の増加にともない、松前藩は天保期に沖の口役所の取締を強化したことなどが明らかになった。

以上を踏まえ、近世後期における江差港町の機能について鯡の出荷機能・集荷機能の両者からまとめると、「内地」からの北前船商人と江差問屋の取引関係は固定的であった。これらの多くは、江差港町という「場」において行われていた。つまり、近世後期の江差は、本州諸地域、特に日本海沿岸からの北前船に対して鯡の出荷機能を有することで存立していたといえる。またそれに伴い、江差問屋は、鯡の集荷機能を強化するような動きをとるようになる。これが、天保期の蝦夷地通船の増石化、向地仕込船の許可、を願い出る動きとなった。このことから、鯡は必ず江差の江差問屋のところへと運ばれていたことがわかる。

一方、松前藩側はこのような鯡をめぐる商品経済の活発化を藩の収益とするために、沖の口役所の取締を強化を行った。これは、江差という港町における鯡の出荷・集荷の向上に対して、松前藩が行った措置であると解釈できる。つまり、江差は、江差問屋による鯡の出荷・集荷の行われる「場」であり、両者の機能が、西蝦夷地からの鯡

の流通拠点である「江差」の存立にとって欠かさないものであると考えることができる。

しかし、続く第4章では、安政年間における江差を中心とした蝦夷地通船の考察をとおして、当該期における江差の位置づけを考察したところ、この機能が揺らぐ事態が生じていたことが明らかになった。「江差」とその周辺漁村のひとつである「西在八ヶ村」をめぐる蝦夷地通船、つまり鯡荷物の集荷の問題を検討した結果、江差は追鯡漁の基地として追鯡漁者の漁獲物である鯡が集荷されており、鯡荷物の集荷機能が「集中」していた港であると考えられていたが、安政期においてはその周辺へと「分散化」する方向性があったと位置づけることができた。

そこで、第5章では、安政期以降の検討を行った。第3章において、江差への鯡集荷は、江差問屋による漁民への「仕込」、漁民による輸送（中渡船・小廻船による輸送）によって成り立っていた。当該期には主要漁場が前浜から西蝦夷地に移動したが、集荷システムに変化はなかった。第4章では、安政年間になると、西在八ヶ村の漁民が江差問屋の仕込を受けずに、独自に漁業経営を行い、江差に入港せず、他に売買ルートを確認する動きがでてきた。これは、従来の集荷システムが動揺したと言える。しかし、第5章で対象とした時期には、江差への鯡集荷システムが再編されたことが明らかになったのである。

慶応年間、西蝦夷地から江差へと鯡を輸送する船に変化があった。最も大きな変化は、中渡船・小廻船だけでなく、他国船が加わったことである。他国船とは、いわゆる北前船のことである。北前船は江差において江差商人の名代船あるいは雇船となり、西蝦夷地と江差を往復した。

次に、中渡船・小廻船にも変化が起こる。当該期には、江差周辺の漁民が江差に出店し、西蝦夷地と江差を往復した。筆者は、西在八ヶ村における漁民の代表例として、相沼内村に居住する山田友右衛門・山田六右衛門を取り上げ、慶応元年以降、彼らが江差に出店したことを推測した。そして、中渡船・小廻船が当該期に多かった理由として、彼らの江差への出店があげられる。また、慶応元年に西在八ヶ村が松前藩支配に戻ったことも重要な理由である。

さらに、当該期において、江差問屋である関川家と西在漁業家である山田六右衛門の関係が変化

したこともにも触れておく必要がある。両者の関係は、江差問屋による漁民の前貸支配ではなく、商人同士の取引関係であると推測される。また、当該期における北前船商人の鯡取引が活発になったことも重要であろう。このことは、幕末における鯡集荷システムの再編に大きな影響を及ぼしたと考えられる。鯡輸送船の新たな担い手となった他国船（北前船）が、鯡取引を活発に行うために、北海道に進出していたからこそ、集荷システムの再編が可能であったと考えられる。

以上、第5章においては、幕末における鯡集荷システムの再編は、江差を中心とした、周辺漁民や北前船商人を組み込んだ形での再編であると結論できる。その結果、再び江差に鯡集荷機能が集中したと考えられる。江差は、よりいっそう強化するかたちで、西蝦夷地からの鯡集荷の「場」としての機能を取り戻したのである。

第6章では、江差沖の口役所に備えられていた「西蝦夷地御場所絵図」は、江差側の地域情報把握の手段であるとして、その図像や文字情報を検討するとともにその収集主体を江戸幕府と位置づけたうえで、以下のように結論づけた。

本州から来航した北前船商人は、直接に西蝦夷地に赴くことは出来ず、必ず一旦は江差に入港しなければならなかった。幕末江差は、蝦夷地産鯡を求めて入港する北前船商人によって、かつてない繁栄がもたらされていた。それゆえ、幕府にとって江差は、松前地・蝦夷地を含む西海岸全域における、場所請負人とは異なる新たな和人勢力（出稼漁民）あるいは本州からの北前船商人にとつての、経済的中心地として位置づけられていたと考えられる。

幕府が西蝦夷地に関する絵図を、西海岸の中心地である江差沖の口役所に取り集めたならば、それを活用していたのは、沖の口役所において、実質的に口銭取立業務を行い、西蝦夷地へ出稼ぎする漁民達に「仕込」を行い、北前船商人と独占的に商取引を行っていたのは江差問屋（江差商人）達であると思われる。

人別帳が権力による人口情報の把握ならば、絵図は権力による空間情報の把握である。江差に備え付けられた本絵図は、幕府役人にとっては、幕府支配の「領域」として認識された「西蝦夷地」を把握する一手段として機能していたと想定される。一方、江差沖の口の商人達にとっては、経済

活動を展開するための基礎資料のひとつとして機能していたのではないだろうか。

さらに、江差に備え付けられた本絵図の存在が、当該期における政治・経済システムと権力・組織の関係を明らかにする手がかりともなり得る。近世を通して、江差は松前藩という「権力」に保障された港として存立していた。しかし当該期においては、幕府の蝦夷地開拓政策のなかで、北前船商人・出稼漁民の拠点としての江差の地位は、さらに松前藩より高次の「権力」である江戸幕府によって保障されていたことが窺える。

幕末における江差の繁栄は、幕府権力の保障で成り立っていたともいえる。このことから、幕末において、松前藩・幕府による制度、そして担い手である商人達の活動が複雑に絡まるかたちで、江差が、西蝦夷地からの鯡集荷基地の最前線として機能していたことが明らかになった。

第2部は、近代北海道と商品流通の関係を論じた。第7章では、幕末から第一次大戦期までの北海道における港湾都市の盛衰を、近世以来の港町と近代以降に台頭してきた港湾都市について比較し、その盛衰の要因を考察した。その際、「北海道」と「内地」の関係を重要視することから、各港湾における内国貿易のデータ（移出入）を参照することとした。

その結果、港湾の移出入の増加・減少の要因として、海運の変化（和船から汽船へ）と港湾修築、鉄道敷設と海陸連絡が重要な要因であることを明らかにした。それにより、港湾の盛衰を、＜順調な＞函館、＜成長する＞小樽（先発）・室蘭（後発）、＜衰退する＞江差・福山という構図でまとめることができた。

第8章では、北海道内陸部の開拓の進展を考慮し、分析対象時期を1930年代まで延長したうえで、内陸部の鉄道輸送にとって重要な商品である米・石炭を事例とし、その移出入構造と鉄道輸送の関係を考察した。そして、第7章の結果に加えて、北海道の港湾都市の盛衰について考察した。その結果は以下の通りである。

函館が汽船による「道外市場」との結びつきで発展したならば、小樽は、鉄道と汽船の相互補完によって発展した港湾都市であるといえる。当初は石炭の積出港として、次に内陸開拓の拠点港、そして樺太との連絡港として発展した。また、第1次大戦期までは、北海道における米の移入港と

しても重要な位置にいたと思われる。室蘭は、まさに鉄道敷設によって発展した港湾都市である。小樽とともに石炭の積出港となり、小樽が日本海側の石炭積み出し港ならば、室蘭は、太平洋岸の拠点港である。

このように、内陸部の鉄道網の形成は、「道外市場」のみとの繋がりが重要であった北海道における商品流通を変化させた。鉄道網と汽船網(港湾)との連絡機能の形成は、「道外市場」との結びつきをさらに強化し、鉄道網の充実は「道内市場」の拡大にまで導いた。このことから、北海道内部における鉄道網と汽船網の形成は、商品流通からみた「北海道」と「内地」の關係に重要な影響を及ぼしていたことが明らかになった。

以上のことから、本稿の検討課題および結論は、3点に集約できよう(序章および終章)。まず第1に、「商品流通」のなかでも、「物的流通」を数値でおさえ、実態を明らかにすることである。近世期においては、江差沖の口役所業務を代行した商家(江差問屋)の史料を用い、近代期においては、官製の統計資料を利用した。その結果、具体的な物的流通の数値を得ることができた。

第2は、「流通システム」からみた地域間関係を、空間的かつ動態的におさえたことである。その結果、幕末江差および江差周辺の状態における、北前船商人および漁民たち(流通の担い手)によるシステムの再編が明らかになった。

第3として、「流通システム」を支えた地域情報の構築のあり方について明らかにしたことである。その際、文書(書簡など)ではなく、絵図による空間情報の把握について検討した。江差に備えられていた西蝦夷地の絵図25葉は、出稼漁民や運上家といった和人の支配機構を中心に描かれており、「和人の土地」としての「西蝦夷地」像を創出している。そして、それらの絵図群は、「江差」と「西蝦夷地」をめぐる政治的権力のコンテクストのなかで、幕府役人や江差商人達の情報収集や空間情報把握の一手段として機能していたことが明らかになった。

幕末の「蝦夷地」と明治以降の「北海道」に共通する和人の動きとして、あくまで和人側からの視点であるが、つねに流通拠点を前進させていこうとする動きが見られる。その際、新しい流通拠点ができることにより、従来のシステムは動揺し、新しいシステムへと移行していく。

この流通拠点を前進させて行く動きは、本稿が対象とした時期においては、常に江戸幕府・明治政府といった支配者側・権力側が行っていたものであり、それが流通システムの再編を促したことは否定できない。しかし、従来の諸研究のように、これらの支配者側の動きを過大評価するのではなく、あくまで流通システムのなかの重要な画期であると捉え、同じく流通システムを構成する、まさに流通の担い手や輸送手段に着目し、そのなかで支配者側・権力側の位置づけを再検討し位置づけなおしていく必要があると思われる。

今後の課題としては、本稿で用いたような和人によって作成された史料の限界を改めて考察する必要がある。過去に和人によって生み出されてきた「蝦夷地」/「北海道」をめぐる地域像・歴史像を再検討し、それらが現代の人々に与えてきた影響について論じていきたい、と考えている(補論1・補論2)。

初出誌一覧

- 山田志乃布(1996):近世後期における港町の機能—松前地江差を事例として—。歴史地理学, 177.
- 山田志乃布(1997):安政期における蝦夷地通船—江差を中心として—。お茶の水女子大学人文科学紀要, 50.
- 山田志乃布(1999):幕末における鯨集荷システムの再編—北海道西海岸を事例として—。人文地理, 51-1.
- 山田志乃布(1999):北海道における港湾都市の盛衰—幕末～第1次大戦期—。お茶の水地理, 30.
- 山田志乃布(2000):幕末蝦夷地の絵図にみる地域情報の把握—「江差沖の口備付西蝦夷地御場所絵図」を事例として—。歴史地理学, 198.
- 山田志乃布(2000):北海道における米・石炭の移出入と鉄道輸送—幕末～1930年代—。法政大学教養部紀要(社会科学編), 114.
- Yamada, S. (2000): The production and transport of fish fertilizer in mid-nineteenth century Japan. 駒沢大学地域学研究, 13
- 山田志乃布(2001):幕末蝦夷地におけるアイヌ女性—松浦武四郎の「近世蝦夷人物誌」を素材として。大口勇次郎編『女の社会史』山川出版社。

1994年4月お茶の水女子大学大学院・人間文化研究科博士課程比較文化学専攻入学。お茶の水女子大学助手を経て、1998年4月法政大学第一教養部専任講師、2000年4月助教授。