

論文の内容の要旨及び論文審査の結果の要旨の公表

学位規則第 8 条に基づき、論文の内容の要旨及び論文審査の結果の要旨を公表する。

○氏名	飯塚 隆藤 (いづか たかふさ)
○学位の種類	博士 (文学)
○授与番号	甲 第 1089 号
○授与年月日	2016 年 3 月 31 日
○学位授与の要件	本学学位規程第 18 条第 1 項 学位規則第 4 条第 1 項
○学位論文の題名	淀川流域における近代河川舟運の変化に関する地理学的研究 —歴史 GIS データベースを用いて—
○審査委員	(主査) 矢野 桂司 (立命館大学文学部教授) 吉越 昭久 (立命館大学文学部特別任用教授) 片平 博文 (立命館大学文学部教授)

<論文の内容の要旨>

本研究は、近代の河川舟運研究への地理学からのアプローチの 1 つとして、歴史 GIS の手法を用いて、日本のなかでも河川舟運が盛んに行われていた淀川流域を事例に、明治中期から昭和初期にかけての河川舟運の盛衰過程を明らかにしようとしたものである。特に、明治・大正・昭和初期の舟運に関連する浜・河岸・港単位の膨大な資料を GIS 化することにより、地域レベル、流域レベル、全国レベルのマルチスケールでの分析を可能とした点に大きな特徴がある。全体の構成は、以下の 8 章から構成されている。

第 1 章 序論

第 2 章 河川舟運および歴史 GIS における研究動向と課題

第 3 章 明治期における河川舟運の地域差

—淀川流域・木曾三川流域・利根川流域を中心に—

第 4 章 明治中期における淀川流域の舟運の実態

—浜・港・船舶定繋地に着目して—

第 5 章 明治中期から後期にかけての淀川流域における舟運の変化

第 6 章 大正期から昭和初期にかけての淀川流域における舟運の変化

第 7 章 考察

第 8 章 結論

まず第 1 章では、近年、地域観光・地域活性化の観点から河川舟運研究が注目されていることを指摘したうえで、近代の舟運研究が都市内の地域レベルでの研究は多くみられるが、

流域レベルでその変容をとらえた研究が少ないことを課題としてあげている。申請者は、上流・中流・下流といった河川の流域全体を通して、舟運の変化を明らかにすることが重要で、そのためには近年急速に展開している歴史 GIS の手法や考え方を導入することが必須となる、と主張している。

第 2 章では、近代の河川舟運および歴史 GIS に関する既存研究のレビューとその評価とがまとめられている。まず膨大な量にのぼるこれまでの研究を網羅的・系統的にレビューした上で、3つの課題を浮き彫りにしている。その第 1 は、河川舟運における詳細な位置情報などの空間的検討の不足、第 2 は河川舟運における地域間の比較研究の不足、第 3 は地理学における河川舟運研究の不足のそれぞれ問題である。そして、申請者は、歴史 GIS 手法による膨大な近代の河川舟運に関する資料のデジタル化・GIS 化は、これら 3 つの課題に向けて大きく貢献することが期待される、と述べている。

そして、これらの課題に向けた実証研究が、第 3～6 章で行われる。第 3 章では、明治期において舟運が盛んであった淀川、木曾三川、利根川の 3 流域に関して、1890・1901・1907（明治 23・34・40）年の『徴発物件一覧表』から、市町村ごとの船舶総数の変化を求め、流域全体のみならず、流域内部での舟運の分布と変化を明らかにした。さらに、1906（明治 39）年の『徴発物件一覧表』をもとに、市町村単位での種類別船舶数（日本形五十石以上船・西洋形船、小舟・漁用船など）と舟夫数の空間的分布を地図化し、それぞれの流域内部での舟運の特徴を明らかにした。明治中期から後期にかけて、流域人口は増加するが、鉄道の発展と共に、河川舟運は相対的には衰退傾向にある。規模の大きい利根川流域では船舶数が大幅に減少するが、淀川や木曾三川の流域の減少はそれほど大きくはない。また、いずれの流域においても、上流・中流・下流、さらに市町村単位でみると、減少だけでなく増加する地域もみられ、流域内において増減の地域差が存在することが明らかにされた。そこで、次章からは、その地域差の大きい淀川流域を取り上げ、より詳細に河川舟運の変容を明らかにすることになる。

第 4 章では、明治中期における淀川流域の舟運を検討するために、『徴発物件一覧表』（明治 23 年版）に掲載された「船舶表」と「府県統計書」の 2 つを資料に、浜・港・船舶定繋地の GIS データベースを作成した。そして、構築した GIS データベースを用いて地図化し、明治中期の舟運の状況を明らかにした。全国に船舶定繋地は 14,635 カ所あり、そのうち淀川流域には 576 カ所あること示した。さらに、浜や川岸、大字単位での詳細な種類別船舶数を地図化し、琵琶湖・淀川流域において多様な河川舟運が展開されていたことを明らかにした。

そして、第 5 章では、淀川流域を対象に、明治中期から後期にかけての舟運の変化について、明治期に編纂された『徴発物件一覧表』と「府県統計書」、『鉄道局年報』の GIS データを作成し、明治中期から後期における舟運の変化と鉄道との関係について、1896（明治 29）年から 1906（明治 39）年までの 10 年間に約 2,400 隻が減少したことを明らかにした。そして、変化率と鉄道路線を重ね合わせて、事例を挙げながら舟運の衰退と鉄道との

関係性について分析を行った。また、淀川流域内の鉄道路線の変化について、乗車人員・移出貨物量ともに中期から後期にかけて倍増していることも明らかにした。さらに、明治後期の琵琶湖舟運の変化について、1907（明治40）年から1910（明治43）年にかけて、琵琶湖での汽船乗客数と移出貨物量が増加していること、また、明治中期から港の数が増大していることを示した。そして、これらの結果から、淀川流域においても鉄道と舟運の間に補完関係が存在していたことを導き出した。

最後に、第6章では、大正から昭和初期にかけての淀川流域の舟運の変化について、「府県統計書」と「駅勢要覧」をもとにGISデータを作成し、船舶数は流域全体としては衰退傾向にあるものの、舟運が維持され、上流の滋賀県（琵琶湖）と下流の大阪市では舟運が活発に行われていたことを明らかにした。しかし一方、1913（大正2）年から1937（昭和12）年にかけて、中流（桂川・宇治川・木津川）では衰退が著しく、船舶数が半減したことを示した。

また、「駅勢要覧」から大正・昭和初期における舟運の状況の検討から、58カ所の駅で舟運との関係がみられた。そのうち26カ所で工場による舟運利用が確認でき、駅周辺に舢（はしけ）舟を有する駅が18カ所あり、「水陸連絡」や「海運連絡」の機能がみられたことを確認した。

これらの知見から、大正・昭和初期における舟運の衰退傾向の地域差は、1）上流の琵琶湖では「湖上汽船」のほか、漁船だけでなく物資を運ぶための輸送船が存在し舟運は衰退することなく継続的に利用されていたこと、そして、2）中流では衰退が著しかったものの、鉄道や自動車などの陸上交通では運びにくい危険物や燃料、食料品、工場出荷製品の輸送に舟運が利用されていたこと、最後に、3）下流では「水陸連絡」や「海運連絡」がみられ、内陸舟運は鉄道や海運と連携することで、衰退するどころか、むしろ物資輸送の重要な役割を果たすとともに、最盛期を迎えたこと、などを明らかにした。

従来の舟運研究では、明治中期からの鉄道敷設により舟運は衰退、もしくは鉄道と競合補完関係にあることが議論されてきたが、大正・昭和初期において舟運の衰退傾向に地域差はみられるものの、鉄道やトラックなどの陸上交通が卓越しても船舶が消失することはなく、舟運が輸送面において陸上交通の補完的役割を果たしていたことが明らかになった。

第7章では、先の4つの実証研究を通して、明治から昭和初期にかけての淀川流域の河川舟運の盛衰過程の要因を分析し、河川舟運研究における歴史GISの有効性を明らかにしようとした。まず、淀川流域における近代河川舟運の盛衰過程は、Ⅰ期「舟運発展期」、Ⅱ期「舟運再編期」、Ⅲ期「舟運停滞期」、Ⅳ期「舟運存続期」の4つに分けられることを提示し、淀川流域では明治中期から昭和初期にかけて河川舟運の形態が変化しつつも、上流・中流・下流に河川舟運の核となる拠点が存在し、それらが連携し、緊密な関係にあったことが、昭和初期まで舟運を存続させた要因であるという結論を導いた。そして、河川舟運研究について、市郡、市町村、浜・港という3つの空間単位で時空間分析を提示することにより、「全国レベル」、「流域レベル」、「地域レベル」のマルチスケールで河川舟運を検討し、河川舟運

研究への歴史 GIS を用いた研究アプローチの有効性を見出すことができた。

そして、終章の第 8 章では、本論のまとめと今後の課題、さらに、歴史 GIS を用いた国内外での地域比較研究や近代以前の河川舟運研究のさらなる展開を提案している。

<論文審査の結果の要旨>

本論文は、琵琶湖を含む淀川流域を対象地域として、明治中期から昭和初期にかけての河川舟運の盛衰課程を分析したものである。従来の河川舟運研究の多くが、1本の河川や限られた個所の浜や港を事例として積み重ねられてきたのに対して、本研究のユニークな点は、「流域」という概念をクローズアップさせることによって舟運を河川流域全体からとらえ、その中に含まれる地域ごとの差や変化、およびその要因などを広範囲の現象として把握しようと試みたところにあるといえる。その結果、淀川の近代期における河川舟運が主として鉄道敷設により明治中期になって衰退を余儀なくされたとするこれまでの研究に対し、淀川流域では地域によって両者が補完関係にあったことから昭和初期まで河川舟運が継続したことを示した。また、河川舟運の変化は流域内でも地域差が見られたことを明らかにし、これまでの論文とは一線を画するような成果を導き出した。

そうした試みが積極的に展開されているのは第 4 章・第 5 章・第 6 章の実証研究部分であり、『徴発物件一覧表』『府県統計書』『鉄道局年報』などの膨大な統計資料を渉猟した上で、それらの横断的な時空間分析を行うことによって、淀川流域における明治中期・明治中期～後期・大正期～昭和初期にかけての河川舟運の変化のありさまが見事に再現されている。そして統計資料から得られる大量のデータの同時的な分析を可能としたのが、GIS の積極的な活用である。申請者は舟運研究の中に歴史 GIS の手法を取り入れる必要性を随所に強調しているが、まさにこうした試みはこれからの交通史研究に新たな地平を開くことにつながる意義深いアプローチであるといえる。とりわけ、膨大な資料の収集に始まり、長い時間をかけての GIS を用いた図化作業から考察に至り、その過程を通して優れた結論に導いたことに敬意を表したい。この論文は、前述のように多くの資料類を用いていること、歴史 GIS の手法を用いていること、近代淀川の舟運を時空間的に明らかにしたこと、などに大きな特徴があり、結論的に鉄道の敷設が直接舟運の衰退に結びついたとする従来の見解に根拠をもった反論を提示できた点でも評価されてよい。また、作成された図表もこれまでにない優れた出来ばえで、本論文の結論に結びついており、今後地理学や交通史学の分野に大きな影響を与えるであろうことは疑いがない。このことは、上記 3 章（第 4 章・第 5 章・第 6 章）の実証研究がそれぞれ主要な学術雑誌に掲載され、学界において高い評価を得ていることから明らかであろう。

しかし、これから研究を進めていく上でのいくつかの課題も指摘される。

その 1 は、近年、内外において相次いで発表されてきた歴史 GIS に関する成果、およびそれに関連する文献のクリティカルな評価が十分になされていないことである。本論文中に紹介された歴史 GIS に関する論文・プロジェクトの数は決して少なくなかったが、この

分野の動向や分野をリードしている研究の評価に触れられている部分はほとんど確認されず、結果的に実証研究の分析や結果とは深く結びつけられなかった。歴史 GIS とは、過去の大量のデータを同時的に分析することのみを究極の目標とする単なる手法ではないはずである。若手研究者の 1 人として、同分野の研究レビューに対するさらに積極的な姿勢や詳細な評価が望まれる。

その 2 は、人文・社会科学の研究は皆そうであろうが、本論文もまた近代の河川舟運研究の到達点には達しているとはいえない。本論文の作成に限ってみても、膨大な資料類のデータベース化と歴史 GIS の使用にほとんどの研究時間を費やしてしまったために、地図化によって明らかになった事実の指摘などは行えたが、そこからさらに論を進めなければならない時空間的な考察に十分な時間をとることができなかつたことも指摘しておかなければならない。とりわけ、舟運は河川沿いに物資や人を運ぶという視点だけでなく、そこから港の背後の地域との交流、鉄道・トラックなどとの役割分担など、明らかにしなければならない課題は多かつたように考える。

その 3 は、歴史 GIS の方法論の有効性は、過去の地理空間情報を扱うだけでなく、全国、流域、地域といった空間スケールの違いを一元的に扱うとともに、時間次元の変化による空間単位の変化を的確に処理するところにある。市町村合併による境域の変化や地名の変化といった煩雑な地理空間情報を系統的に処理して、事象の時空間的变化を地図として可視化させた本研究の特徴をもっと強調すべきであった。また、当時の河川舟運に関連する GIS データと、自然環境や他の統計の GIS データを用いた、重ね合わせなどの空間分析をさらに展開していただきたい。

その 4 は、実質的な結論をまとめた第 7 章において、4 つに分けられた「時期区分」についてである。区分は、Ⅰ期「舟運発展期」、Ⅱ期「舟運再編期」、Ⅲ期「舟運停滞期」、Ⅳ期「舟運存続期」とするが、このうち、仮にⅠ期を「発展期」として位置づけようとするれば、当然それ以前の（発展期に入る前の）状況がつぶさに概観または既存の成果に基づいて紹介されなければならなかつたのではないか。またⅣ期の「存続期」についても、そのネーミングが適切であったかどうかも含めて再吟味の余地があろう。この時期には、大阪市内で舟運の最盛期を迎えていたこと、伏見港や大津港を中心として淀川の上流～下流に核となる拠点存続していたことなどから、「存続期」とみなしたことが推察できるが、第 4 章～第 6 章の実証研究における舟運の「変化」はすべて「盛衰課程」を明らかにするという立場で貫かれてきたはずである。だとすれば、淀川流域における本来の舟運の「衰退」はさらに後のこととせねばならない。時期区分のネーミングあるいは時期設定の問題も含めて、今後への課題が残ることとなる。より慎重な吟味を期待したい。

以上、いくつかの課題も指摘されるが、本論文は近年、主として欧米や日本で急速に議論が進められてきた歴史 GIS の考え方を意識しながら、地理情報科学からの視点だけではなく、伝統的な従来の舟運研究の成果とも積極的に関連づけることによって、GIS を取り入れた手法の有効性を積極的に提示しようとした力作といえる。こうした試みはオリジナリ

ティが非常に高いことはいうまでもなく、この分野における学術的水準を十分に備えているとみなされる。また、近代の舟運という歴史的空間における交通現象を、定量的な解釈にまで進化させたことは十分な評価に値する研究といえる。よって本論文は、博士学位の水準に達しているものと判定される。

<試験または学力確認の結果の要旨>

本論文の公開審査は2016年1月15日（金）16時から18時まで、歴史都市防災研究所地階カンファレンスホールにて行われた。

上記の審査委員会の見解に基づいて審議した結果、提出された本論文は博士学位の授与にふさわしい十分な独創性と体系性を備えており、かつ学術的にも非常に高い価値を持つものと結論するに至った。また、本論文の内容については、これまで地理学や交通史に関する学会において多数の口頭発表がなされており、さらに第4章～第6章にあたる実証研究部分の成果についても、すでに主要学術雑誌に掲載され、学界での高い評価を受けている。加えて申請者は、共同研究にも積極的に加わることによって日々成果を積み上げているほか、隣接分野の研究者とも積極的に交流している。一方、複数の学術論文に添えられた英文レジュメによっても、十分な外国語の能力を有していることを確認した。

以上の点を総合的に判断して、本論文は、本学学位規程第18条第1項により、「博士（文学 立命館大学）」の学位を授与するに相当と判断する。