

館野和己著

『日本古代の交通と社会』

鈴木景二

一

本書の著者館野和己氏は、周知のようにこれまで古代史の各分野において多くの論文を発表されている。ミヤケ制について、交通史について、そして本年三月まで勤務されていた奈良国立文化財研究所での公務とも関連する都城や木簡関係についてである。

本書はそうした著作のうち、一九八〇年から一九九五年までの一五年間に発表された古代の交通史についての諸論考を集成されたもので、収録された論文は、おのおの改稿や付記の添付がなされ、一九九八年段階における見解としてまとめられている。本書は、刊行以来、西別府元日氏の書評（『史学雑誌』第一〇九編第一号、二〇〇〇年）を始めとして、すでにいくつかの書評、紹介が現れているように、古代交通史の新たな研究書として注目されている。

目次は、以下の通りである。

序章 本書の視点と課題

第一編 本質地主義と交通檢察

第一章 律令制下の交通と人民支配

付論 関市令欲度関条の復原

第二章 律令制下の渡河点交通

第三章 関津道路における交通檢察

第二編 橋と河川をめぐる交通と社会

第一章 古代国家と勢田橋

第二章 久米田橋と古代越前

第三章 道と川をめぐる国家と社会

第三編 古代交通の諸様相

第一章 相模国調邸と東大寺領東市庄

第二章 東大寺領北陸庄園の稲穀輸送

第三章 長屋王家木簡の舞台

第四章 日本古代の都鄙間交通

終章 結びとして

つぎに目次にそって内容を紹介して、コメントを加えていくこととしよう。

二

序章は、本書作成に当たって書きおろされたもので、これによって著者の交通史に対する視点をうかがうことができる。すなわち、交通という視点から律令制社会を見るところが、本書の課題であるとしている。こうした意図は、書名自体にも表わされている。

そして交通史研究は、交通のもつ政治的性格をぬきにしては、

その本質を捉えられないとし、その分析を欠いた交通史は、各時代のなかでの交通の特質を抽出できないとする。したがって古代の交通を考える際には、ハードウェアとしての交通施設とソフトウェアとしての交通制度の両者を見るだけでなく、律令制的交通制度のもつ独自の政治性を評価すべきであるとし、古代律令国家の本貫地主義をそのキーワードとしている。すなわち当時の人民は自由に移動する権利を有していなかったものであり、本貫地主義は交通と対立する性格のものであったという点、これが著者の一貫した視角である。いっぽう、上から強制された交通とは別に、新出の遺跡、文字史料を用いて多様な交通を評価し直すことも必要であるとする。

第一編 「本貫地主義と交通検察」は、本貫地主義を基本において、律令国家が人民の交通をどのように制限したかという、本書の中心テーマとなる部分である。

第一章「律令制下の交通と人民支配」は一九七九年の日本史研究会の大会報告をもとにした論考。著者は、本貫地主義をとる律令国家は人民の行動圏を郡内に、最大でも国内に限っており、そうした政策と矛盾する浮浪・逃亡などの非合法な交通を取り締まるための施設として、関を位置付ける。そして関の制度について検討し、関が知られる限り国境に置かれていたことを述べ、その配置は都からみて国境を越えた側にあるという原則を抽出している。

ついで律令制下の交通の実態について検討し、本貫地主義による規制をうけながらも貴族・豪族・有力農民層らによる、都鄙間や地域間の交易のため輸送活動など、国境を越える「私交通」が

行われ、また班田農民の墾田・口分田への往来や漁業などの生業にともなう国を越える交通があったことを述べている。ここでは、多様な史料を駆使して交通の実態に迫っている。その具体相は後の第三編第四章において展開される。

こうして、制度と実態を把握した上で、視点を政府の交通政策の推移に移して、天武二一―四年（六八三―六八五）の政治的地域区分形成に基づいて本貫地主義が成立に向い、その上に立つ三関・国境の関の制と過所制が大宝令で確立したとする。しかし過所様木簡から知られるようにそれは人民支配には不十分であり、靈龜元年（七一五）、諸国百姓の往来過所に当国印を使用することとしたという。

しかしこうした制度は、実際の交通の盛行により改変を余儀なくされ、養老令施行により過所発給手続きが簡素化され、延暦八年（七八九）、ついに三関の停廃となり、弘仁格施行までに諸関も廃止されたとする。このように、著者は一般的な関・過所による交通政策はほぼ八世紀のみで崩壊し、律令国家の本貫地主義はここで曲がり角を迎えたと理解している。

本章は、本書の中心論文であるから、検討は次節で行うこととし、さしあたり気付いた点を述べると、表一「国境に位置する関」は八・九世紀のデータを示しているが、著者は延暦八年の三関停止をもつて本貫地主義を維持する交通政策の曲がり角としているから、それ以降のものは区別して参考にとどめるべきであろう。

第一章付論では、『令集解』の該当部分が伝わらず、『令義解』の該当部分も欠損している「関市令欲度関条」の復原について、

研究史の整理と検討を行っている。研究テーマに関する基本史料にむかう著者の真摯な姿勢をうかがわせるものである。

第二章の「律令制下の渡河点交通」は、律令制下の国家的架橋が、庸調運京の確保のために行われたが、国家は、そうした交通路整備が浮浪・逃亡を誘発する可能性を持つために消極的であったとする。いっぽう、いくつか事例の見られる知識結による架橋は、有力農民層以上の要求によるものであり、班田農民も参加しておこなわれたと考えられ、その行為は普行イデオロギーによるとともに、租税輸送上の便宜を得ることが主目的であったとする。そして知識架橋によって、国郡を越える交通をも促進したことが政治的には重要であるとしている。著者によれば、租税輸送のための消極的な渡河交通路確保によって起こりうる本貫地主義の動搖に対処するため、渡河点でも交通検察がおこなわれていたという。著者はその証として捕亡令官私奴婢条が、関津において逃亡中の奴婢が捕らえられる場合を想定していることをあげる。ついで、平城京南郊稗田遺跡の下つ道の橋付近で出土した木簡に衛士の見えることに注目し、平城京にとって交通上の要点であるこの橋には衛士がおり、それはこの橋の警備のためであろうとする。さらに「石山院奉写大般若所注進文」（『大日本古文书』五卷二三〇頁）にみられる出来事を、船津に衛士がいた事例として分析し、津における衛士の検察も行われていたとしている。

本章は前章をうけ、本貫地主義を維持するための交通検察が関だけでは不十分であるとして、それを補完するために渡河点においても検察がおこなわれていたことを主張する。しかし、令の規定は諸地域における関津での検察をかならずしも前提としてい

いように考えられる。また二つの実例も、直ちにそこで衛士による日常的交通検察が行われていたことを物語るとは考えがたく、一般化するにはなお傍証が必要であるう。

第三章「関津道路における交通検察」は、律令制的交通検察制度の日唐比較研究から説き起こされる。唐の関は長安の周囲と辺境におかれるが、州境に置く原則がなく、軍事的関所であること、関・津のほか、兵の駐留防守しているところの通過にも、過所・公験が用いられることなどを指摘する。これに対して日本における関津の制は、国境を挟んで都から遠い国に属すという関配置を原則としており、それは国境関の管轄割り当てのためであるとともに、関の設定目的が唐とは異なり対内的関心に基づき、その一つが本貫地主義の維持であるとする。しかし実際の関の密度は「一つの国から隣接する国に通じる多くの道のうち、重要かつ必要と認められた道にのみ置かれたのである。むしろ全く関のない国もあったとみられる」。そこで、それを補完する津での守りすなわち渡河点の検察に加え、路上における交通検察として道守（チモリ）の存在を推定し、さらに交通路上の要地には軍団・戍・街舗等が置かれ、防守にあたっていたと論を展開している。

また、平城京出土の過所木簡の検討から、それらは丁匠や運脚が帰途での兵士による検察にそなえて作成してもらったものであること、平城京朱雀門付近出土の過所木簡が大野里家で処分されたことと見られることから、国境近くの里家が関的な機能を果たしていたことを指摘している。本章は、前章をさらに補完するもので、関、津以外のさまざまな地点においても、本貫地主義を維持するための交通検察が行われたことを、多方面から実証しよう

とするものである。

唐と異なる関配置を対内的関心によるとされる点についていえば、本貫地主義を動揺させる浮浪・逃亡は、必ずしも都から各方面に放射状に行われるとは限らず、また地域間での人びとの移動を想定した場合、ここで抽出された関配置の原則を本貫地主義と結びつけることは難しく、やはり岸俊男氏の指摘した都の反乱の波及を防止する意図のほうが理解しやすいのではないだろうか。また、里家での交通檢察についても十分に証明されているとはいえないと思われる。

三

第二編 「橋と河川をめぐる交通と社会」は、実際の交通の様相、それを保証した交通施設の具体例を通じて、著者の古代交通に関する見方を敷衍した論考が収められている。第一章「古代国家と勢田橋」は、発掘調査で見付かった瀬田唐橋の遺跡をめぐるシンポジウムにちなんで著されたもので、勢多橋の歴史・交通上の位置付け、第一編第二章で取り上げられた渡河点交通論や「石山院奉写大般若所注進文」による石山津の衛士について再論している。

第二章「久米田橋と古代越前」は、「加賀郡司解」（『大日本古文書』四卷七九頁）にみえる「坂井郡久米田橋智識料桶」から問題を説き起こされて、越前の古代交通路や古代北陸の宗教環境までを視野にいれて久米田橋架橋の意味を考察している。著者はまず、この知識料の輸送に加賀郡司が関与したとする。そして、国郡衙権力の中央集権的支配維持のためには交通路が必要であり、

遠隔地交通を行う有力者層もこれが必要としたことが、加賀郡司が知識料桶の輸送に関わった背景にあるとする。さらにその知識料は強制的な頭税化していたのではないかとする。いっぽう知識架橋は本貫地主義に反する交通を生み出す危険があり、ここに二律背反の矛盾がみられ、そのため国家は消極的関与にとどまったが、僧侶の知識架橋そのものは抑制しなかった、という見方を示している。本章は、第一編第二章で得られた国家的架橋と知識架橋をめぐる見解を、越前国の地域の実例に即して展開した論考で、文献とともに遺跡・遺物をも駆使して地域の古代史を描き、古代北陸道とは別ルート上に位置する久米田橋の地域交通上の重要性を指摘されている点でも興味深い。なお、二〇五頁の図一「久米田への古道と式内社」に、肝心の久米田橋の位置が明示されていないのが残念である。

第三章「道と川をめぐる国家と社会」は、天武一二・一三年の諸国境界の確定を道路整備の契機とし、その影響を、交通の促進、産業の発展、道路沿いの集落の成立と拡大、情報・文物の伝播などにわたって概観し、本貫地主義維持のための関・路上檢察のシステムや、五保・里長が浮浪・逃亡防止策をになつたことを述べる。また里家・里長の国家の交通政策上の役割として、旅行者の保護もあつたとする。さらに河川の交通に注目し、縦横軸双方の交流や陸上・水上交通の結節点の地域交易圏のセンターとしての位置付けといった視点を示し、課題として、河川の両側の地域的まとまりを考へること、などの視点を提起する。シンポジウム発表のため、多くの課題が示されている。陸路に対して等閑視されてきた水路・水運への問題提起とともに、評者には里家・里長

の交通上の役割という観点が注目された。

第三編「古代交通の諸様相」は、交通に關係する諸事象についての各論。第一章「相模國調郎と東大寺領東市庄」は、薬師院文書の東市庄關係文書をもとにして、調郎の基本的事項を検討する。東大寺が調郎を獲得した背景に造東大寺司長官佐伯今毛人と相模守藤原宿奈麻呂の人間關係があったこと、調郎の機能として國郡司の宿泊所、郡司、在地有力者による市交易の拠点としての役割などを指摘する。

第二章「東大寺領北陸庄園の稲穀輸送」は、東大寺の庄園からの稲穀輸送のために、造東大寺司から舍人クラスの下級官人が派遣され雇傭形態による輸送を行い、その経費は運ぶべき稲穀から支出されたこと、輸送労働力の組織には郡司権力の役割が大きかったことを論じている。以上の二章は、漠然としていた租税輸送の実態を、その施設や実施条件から解明した論考である。

第三章「長屋王家木簡の舞台」は、一九八八年に出土した長屋王家木簡にみえる御田・御園の現地比定、木簡にみえる地名、さらに同類の軒瓦の分布などから、同家の経済的基盤が飛鳥・藤原を中心とする交通路に沿って分布していることを明らかにし、それが父高市皇子から継承されたことによるのではないかと推定したものである。主要交通路を媒介とする、王家所領のネットワークの復原である。奈良時代の初めの貴族の生活を支える日常的な交通の実態を明らかにした研究として、多方面に影響を与えている基礎的研究である。

第四章「日本古代の都鄙間交通」は、岸俊男氏編『日本の古代』第九巻に、広い読者を想定して書かれたもので、本書で展開

された著者の研究に基づく古代交通概説の性格を持つ。平易な文章と豊富な事例によって、古代の都鄙間交通の具体的様相が描かれている。本章によつて、あらためて本書に収められた諸論考の意図と位置付けを知ることができる。

終章「結びとして」では、律令制支配はその本質として交通を必要不可欠なものとし、強制的交通を生み出したが、同時に民衆支配のため本貫地主義を採ることから人民の交通を制限したこと、しかし有力農民層以上を主な担い手とする、非強制的な多様な交通の展開で矛盾を深め、延暦八年の三閑廃止で政策は挫折した、というように本書の論がまとめられるとともに、次の時代への展望も述べられている。すなわち強制的交通は、共同体の閉鎖性を打破する効果をもち、それ以外の非強制的・自発的交通をも促進する役割を果たし、莊園制の進展はいつそうそれに拍車をかけたのであり、平安時代にはそうした非強制的・自発的交通が大きく展開して行ったのであるという。

四

これまでの古代交通史は、律令制における交通制度史、律令國家の列島支配にともなう官人の往来や租税輸送の研究、歴史地理学や考古学による直線道路の検出や復原などを中心として行われてきている。それに対して著者は、序章に明記されるとおり、交通のもつ政治的性格によつて各時代の特徴をとらえようと試みている。こうした一貫した視角で古代交通、とくに八世紀の交通を追求した本書は、古代交通史研究の新たな方向の一つをしめす好著である。しかし、それだけに疑問に思われる点も残った。本書

の中心をなす第一編について、以下に述べてみたい。

著者は、律令制的人民支配の特色を本貫地主義とし、国家は人民の移動を最大限でも国内に限っており、それと矛盾する浮浪・逃亡などの不法移動は厳しく取り締まられるべきものであつたといふことを大前提としてゐる。そのための交通検査システムを解明するため、関津や過所が位置付けを試みている。しかし、本書にはその前提それ自体の詳しい検討がみられないように思われる。律令国家の民衆支配方式としての、籍帳による把握を基礎とする本貫地主義と、交通検査政策の連関は、それ自身が検証されるべき重要な課題ではないだろうか。

まず、律令制における交通検査施設の位置付けについてみると、関の設置密度が不明であるが、そもそも関津制についての史料に、関津が本貫地主義維持を目的として設定されたことをうかがわせる記録が見られないように思う。律令において、関にかかわる基本条文(置関条)が軍防令に、しかも辺境の城や防人の条文と並べて配列されていることは、唐とおなじく日本の律令国家が関を軍事的防衛施設として位置付けたことを物語っている。また、衛禁律私度関条が、不法な関通過の罰則を、三関、攝津・長門関・その他の関で、三等にランク付けしていることも、軍事的重要性を基準としていることを示している。そして、著者が本貫地主義の曲がり角とする三関停廢の勅(『続日本紀』延暦八年七月甲寅条)に、「置関之設、本備非常」(『類聚三代格』所勅勅は「本備寇賊」とあることは、律令国家の関津制の目的がいずれにあつたかを明確に示すものであろう。著者も付記で、全ての関は軍事的機能を持つとされているが、それが律令国家の関津制の理念

ではないだろうか。著者は本貫地主義を理念とする律令国家が人民の移動を制限しようとした施設が関津であるとされるが、そうした徴証が得られないのである。

逆に律令国家の浮浪・逃亡対策を見てみると、そこで問題とされている事柄はいずれも、浮浪・逃亡を本貫地と現在地のいずれで把握し、租税を徴収するかということであつて、交通を制限することによつて対処しようという政策を見ることができない。この場合は、すでに発生した事態への対処であるということも考えられるが、浮浪・逃亡対策として国司等に浮浪する百姓を検括し捕らえよと命じるものはあつても、交通路における検査を厳重にせよと命じるものが見られないのである。律令国家成立期に浮浪・逃亡を断つ目的で実施された政策も、天智九年(六七〇)の庚午年籍の作成であり、すでに三関が成立していたとみられる天武六年(六七七)にも、浮浪人の本土送還は行われるが、いずれも交通路上での検査を促進する政策はうかがえない。著者は、靈龜元年(七一五)に諸国朝集使出された四項からなる勅(『続日本紀』靈龜元年五月辛巳条)に、浮浪・逃亡対策の処置とともに「諸国百姓、往来過所、用当国印焉」と見えることから、浮浪・逃亡対策の一環として過所制が行われていた証とする。その可能性は否定できないが、記事自体は浮浪・逃亡処置、国郡司の三等の評価、巡察使派遣、そして過所への国印押捺の順に記され、国衙行政の一環としての諸事項ではあつても、浮浪・逃亡と過所の関連を直接示す文言は見られない。また著者は、国境におかれた関を重視するが、実態としては浮浪・逃亡は国内でも見られる(『類聚三代格』延暦四年「七八五」六月二四日官符)、こうした

場合に国境関では防止できないであろう。

以上のように、律令制の関津についての諸制度からうかがわれる理念にも、また浮浪・逃亡への対処という実際の政策の面からも、著者の主張する、本貫地主義を維持するために律令国家が交通檢察制度を位置付けた、という見解の根拠は見出せなかった。

この結果から、律令国家の交通政策と本貫地主義をいちおう別に考えるとすれば、あらたに、律令国家は浮浪・逃亡に代表されるような人々の移動をどのように見ていたのか、古代の人々の移動の実態はどのようであったのか、という問題が提起されることになるであろう。

五

著者の交通史に対する視角設定は研究の方向付けとしても新鮮

で、評者も本書と取り組むことにより、交通史研究の難しさを改めて感じるとともに刺激を受け、多くを学ぶことができた。ここではその過程で得られた疑問点の一端を提示した。本書には、律令制による強制的な交通が、民衆の視野を地域社会から開放する可能性をもつとする提言など、随所に興味深い問題提起を見ることができ。近年、古代交通史の盛行にともない数多くの研究書が刊行されているが、本書はそのなかでも必読の一書であるといつてよいであろう。評者の怠慢により、書評が刊行からかなり遅れてしまったことを、著者ならびに読者にお詫びしたい。

(A5判 四一九頁 一九九八年二月 塙書房 七八〇〇円)

(富山大学助教授)