

氏 名	かど い なお や 門 井 直 哉
学位(専攻分野)	博 士 (文 学)
学 位 記 番 号	文 博 第 159 号
学位授与の日付	平 成 12 年 3 月 23 日
学位授与の要件	学 位 規 則 第 4 条 第 1 項 該 当
研究科・専攻	文 学 研 究 科 行 動 文 化 学 (地 理 学) 専 攻
学位論文題目	古代日本の政治領域に関する歴史地理学研究

論文調査委員 (主 査) 教 授 金 田 章 裕 教 授 石 原 潤 教 授 石 川 義 孝

論 文 内 容 の 要 旨

律令制下の日本では地方行政区画として国郡が置かれ、諸国は畿内と七道（東海道・東山道・北陸道・山陰道・山陽道・南海道・西海道）に編成されていた。これらの行政区画や地域区分は政治的意図のもとに設定された空間的範域であり、これらを政治領域と総称することができる。古代日本の政治領域は、今日ではすでに本来の機能を失ってしまっているが、県境や地方行政の施策の単位等に、現在でも直接的ないし間接的に反映している場合が多い。また、その内部で長い間培われた風俗・習慣・気質などは、今日の我々の生活や意識にも受け継がれており、地域差として顕在化することも少なくない。このように現代にまで影響を及ぼしている古代日本の政治領域とは、そもそもいかなる空間を基礎として設定したものであったのだろうか。この点を解明するのが本論の第一の目的である。

国郡や畿内・七道といった政治領域は、律令制下の日本の国土を階層的に区分するものであり、その意味では一体性を有するものであったといえる。しかしこれらの政治領域は、すべてが時を同じくして成立したのではなく、大化改新ごろから大宝令施行に至るまでの国家体制の整備期に、いくつかの段階を経ながら漸次成立したものであった。すなわち、これらの政治領域は、はじめから一つの政治的理念のもとに創出されたのではなく、別々の契機に成立したものであり、結果として一体性を獲得するに至ったものであった。本研究は、それぞれの政治領域の性格とともに、各政治領域の成立過程およびそれが律令制下の地方制度として統合されていく過程を究明することを第二の目的とする。

以上の問題意識のもと、序章ではまず古代の各政治領域に関する既往の研究成果のレビューを行った。従来の研究の大きな問題点として、ある政治領域が考察される際に、他の政治領域に関する通説的理解がほとんど無批判のままで前提として持ち込まれることが多い、という点を指摘し得る。そこで本論では、まず一つの政治領域について確実な理解を導いた上で、他の政治領域の考察へ進み、その中で各政治領域の相互関連性を検討していくという研究姿勢をとることにした。そのため、律令国家の政治領域の中で最も成立が古く、律令制下の基本的地方行政単位となった郡の性格の解明を当面の課題として設定した。なお、先行研究は、主として文献史料や条里地割・直線郡界の検討を通じて郡の性格を論じてきたが、本論では郡の領域内に存在する古墳・郡家・交通路などといった事象も考察対象に取り入れ、より多面的な検討を行った。

まず第1章では、7世紀後半の地方行政単位で郡の前身となる評の成立基盤およびその編成過程について考察した。丹後・若狹を主たる検討フィールドとして、古墳の分布状況や有力氏族の伝承を手がかりに、評の領域と豪族支配領域との関係について考察を行ったところ、評は、A) 特定の有力豪族の支配領域を直接の基盤とする評、B) 特定の有力豪族の支配領域を基盤の一部にもつ評、C) 複数の豪族の支配領域を基盤とする評、D) 有力豪族の支配領域を基盤にもたない評、の4類型に分類できることが判明した。また、従来の評研究において頻繁にとりあげられてきた常陸・伊勢・播磨の評についても、『常陸国風土記』『皇太神宮儀式帳』『播磨国風土記』などの立評記事の再検討に加え、同様の考察を試みたところ、以上の4分類が可能であった。さらに、木簡等により存在が確認される他の全て評についても、8世紀以降の郡の範囲を評の領域と仮定し、同様の視角から検討すると、やはり同様の分類が可能であり、なおかつ各タイプの評が、それぞれ相当数存在していたことが判明した。

以上の類型の存在を念頭に置いて、改めて評の編成に関する史料を検討すると、評の領域編成に関しては、大化5年(649)頃にBタイプの評が基本型としてまず成立し、白雉4年(653)頃から始まる評の分割・再編期に他のタイプの評が成立していくというプロセスが想定できる。このような評の分割・再編が為された背景としては、従来から指摘されているような評の役職への任用を望む各地の中小豪族からの要望の他にも、円滑な領域支配を図る上での必要性があったとみることができ、評の分割・再編には既存の評の領域規模を適正化する目的があったと考えられる。

第2章では、『出雲国風土記』および各地の郡家遺跡の検討を通じて、郡における政治・行政の拠点施設としての郡家の立地について考察した。まず、『出雲国風土記』の記述に依って同国の郡家立地について検討し、同国の郡家がいずれも、近隣の郡家および国府へと通じる交通路沿いに立地し、広域交通に優れた地点に位置するものであったことを指摘した。また、出雲国の郡家は郡内諸郷へのアクセスという点でも有利な位置にあり、郡家の占地の際に郡内交通の便もある程度考慮されていた可能性があるが、郡内諸郷の分布状況からすれば、郡家の占地に際しては、まず郡外に至る広域交通の便が重視され、その上で郡内交通の便が考慮されたものと考えられることを指摘した。

なお、出雲国では、国府を中心として展開する国内交通路網上に諸郡家が有機的に配置される構造が見てとれるが、このような郡家配置は郡家創建頭初から成立していたものではなかったとみられる。各地の郡家遺跡の立地を検討すると、国府成立以前の7世紀末から8世紀初頭に創設された郡家に関しては、国府や近隣郡家との交通の便というよりも、広域交通路沿いに立地すること自体が重視されていたものと考えられる。そのような広域交通路とは、在来の交通路であったり、駅路であったり、河川であったりするが、いずれにしても各地域の幹線交通路として機能するものであった。出雲国の郡家にしても、個別的に各地域の幹線交通路沿いに建設され、一部の移転も含めて次第に国内交通路網における郡家の有機的な配置の実現に結びついた可能性が高い。

郡家立地において国内交通の便が意識されるようになったのは、8世紀第Ⅱ四半期ごろから8世紀中頃にかけての全国的な国府の成立期以降とみられ、国郡支配体制が確立されていく中で、国府一郡家間交通や郡家間交通の重要性が高まったものと考えられる。8世紀以降の郡家の中には、国府や国内諸方面への連絡の上でより有利な位置へと移転する事例や、交通路を基軸とした施設配置がとられる事例などが現れるが、郡家の立地上ないし形態上のこのような変化は、国府を中心とする国内交通路網上に改めて郡家を位置づける側面を有していたとみられ、国郡制による重層的な地方支配体制の整備過程を反映するものとして理解することができる。

第3章では、「伝路」概念の再検討を通じて、律令期における地方交通の実態について考察した。近年、伝使に対する伝馬や食料の供給が郡家でなされていたりする理解に基き、郡家間交通路を「伝路」と位置づけ、駅路と並ぶ別個の交通路体系として捉える向きがあるが、本章では、伝使に対する伝馬・食料の供給が郡家以外の場所でも行われていたとみられることを指摘した。また、基本的に中央から地方へと発遣される伝使は、目的地までの最短経路を取るべく駅路上を伝馬によって通送されていた可能性が高いこと、その一方で、伝使の目的によっては郡内を当該郡の伝馬で巡回した可能性もあることを指摘した。すなわち、伝使や伝馬は、必ずしも郡家間交通路のみを往来していたのではなく、郡内外のさまざまな道路を往来し得るものであったと考えられる。したがって、とくに郡家間交通路のみを「伝路」と位置づけ、駅路と並ぶ別個の交通路体系として捉えることは妥当でない。

伝馬制そのものは、駅制とは管理系統を異にする交通制度であり、原則的に使用認可権は中央のみにあった。その運用の実態は、駅馬に対する駅路のように専用の交通路を用意するのではなく、駅路をはじめとするさまざまな地方交通路での利用を想定するものであった。そうした意味では、伝馬制は、駅制のみではカバーすることのできない律令国家の中央―地方間交通を補完する制度と位置づけることができる。

やがて伝馬制は8世紀末に廃止され、9世紀に再び設けられているが、この段階での伝馬は、新任国司の迎送のみに利用されたものとみられ、帯駅路郡のみに配置された可能性が高い。9世紀以降の伝馬制は、明らかに8世紀のそれとは性質を異にしており、駅制そのものの補助制度として位置づけられるものと考えられる。

以上、3章にわたる考察結果をまとめると次のようになる。まず、郡の領域に関しては、これまで文献史学では大化前代からの豪族支配領域との連続的側面が重視されてきたが、第1章の考察結果からすれば、むしろそれらとの非連続的な側面を見落すべきではないと考える。評領域の編成プロセスからすれば、評領域の空間的規模は大化前代の豪族支配領域に近づく方向にあったとみられるが、その場合でも、特定の豪族支配領域と一対一の対応関係を持たない評や郡が相当数存在した

ことからすれば、評や郡の領域とは、大化前代の豪族支配領域を政策的に編成した上で創出された全く新たな行政区画としての側面が強かったといえる。

しかしながら、郡の行政拠点である郡家の立地は、多くの場合、各地域における前代からの幹線交通路沿いが選ばれているように、郡という新たな行政区画の創出は、必ずしもその内部における前代からの地域構造の改変を当初から伴うものではなかった。それゆえ、郡の中には、その領域内の行政実務を遂行していく上で不都合を抱えるケースが少なからず存在したのであり、郡家の移転や関連施設の郡内分置、そして郡の分割といった現象は、基本的にはそうした問題を解消する側面を有した制度的な対応措置であったと考えられる。そして、こうした動きの中で、郡は人為的・政策的に編成された形式地域から領域内各地と機能的に連関する実質地域へと次第に変貌していったものと考えられる。

最後に第4章では、近年注目されつつある国郡や畿内・七道以外の政治領域について若干の考察を試みた。具体的には、長門国府周辺の諸施設の配置状況を明らかにし、律令国家の対新羅防衛の前線である「縁海国」に含められた長門国の地域的特色について考察した。本章では、まず、三関に次いで重視されていた長門関の存在に注目し、同関の性格の解明と位置比定を試みた。その結果、長門関は(1)瀬戸内海を航行する船舶に対する勘過を行う海関、(2)山陽道から西海道への渡航地に置かれた陸関、(3)蕃客や関門海峡を航行しようとする外国船に対する検問所、(4)非常の事態に備える軍事拠点、という4つの性格をもつことを指摘し、こうした機能を十分に果たし得る場所として同関の所在地を赤間関に比定した。次に、長門関との機能的関連性を念頭に、山陽道の終駅にあたる臨門駅、外国人使節の接待施設とみられる臨海館、対新羅防衛を目的に築城された長門城および軍団の所在地について考察した。その結果、従来説とはいずれとも異なる比定案が得られた。また、以上の比定案をもとに、改めて長門国府周辺の諸施設の配置状況を俯瞰した結果、「外朝西門」と意識されていた長門国府周辺には、同じく対外的政治機能があった大宰府に類似する軍事施設の配列構造が認められることを指摘した。

論文審査の結果の要旨

本論文は、古代日本の政治領域について、その起源・成立過程および諸政治領域が律令制下の地方制度の領域へと統合される過程について、歴史地理学的な分析を加えたものである。関連の研究史を整理し、問題点と目的を述べた序章と、総括と課題を記した終章のほか、個別テーマを追究した4章の、計6章からなる。

序章では、地域論と古代政治領域研究に関する研究史を整理し、まず、地理学における研究蓄積の少なさと、歴史学における地域的視角の稀薄さを指摘する。その上で国・郡および畿内・七道といった政治領域ないし行政単位・区画についての研究の現状と問題点を抽出する。

その中で、郡やその前身の評の領域については、それ以前の豪族の支配領域との連続的側面が強調される傾向があり、非連続的側面が看過される傾向が強いが、逆に、一定の標準規模への分割・細分化を主張する研究にあっては、同時代より後の史料・事実に基いて溯及的に理解している場合が多いことへの疑問の提示をしている。国の領域をめぐる研究についても、この二つの問題点が基本的には共通しているとする。また、ある政治領域に関する研究が、当該の領域以外については、しばしば他の理解を無批判に持ち込んでいることが多いことも問題点の一つであるとしている。

以上の問題点の指摘に立脚し、本論文ではまず一つの政治領域について、可能な限りの同時代資料をもとに確実な理解を導いた上で、他の政治領域の考察へと進み、その過程で諸政治領域との相互関係を検討するという視角を採用する。具体的には、律令国家の地方行政の基本となった郡の領域とその性格を主たる分析対象とし、『風土記』等の文献史料、古墳分布、郡家遺構、交通路などに基づいた、より多面的な検討を展開している。

第1章では、7世紀後半の地方行政単位であり、郡の前身となる評の領域を検討するために、まず後の郡とほぼ対応する評の存在が確認される丹後と若狹を主たる対象とし、古墳の分布状況および有力氏族の伝承とその対応関係を整理したところ、4つの類型が抽出されるとする。これらの類型は、従来の評研究においても言及されることの多かった常陸・伊勢・播磨についても共通するものであること、さらにこれまで知られているすべての評についても、それらの後身の郡の領域についてみれば、同様の分類が可能であるとする。

この4類型を基礎として評の編成に関する史料を検討すると、最初に成立する評の基本型は、特定の有力豪族の支配領域をその基盤の一部にもつ評であり、ついで評の分割・再編期に他のタイプの評が成立していくというプロセスを抽出する。結果として評の分割・再編には、既存の評の領域規模を適正化する目的があったとみる。

第2章では、郡の行政中心である郡家の立地について検討を加える。まず、『出雲国風土記』の記述から、郡家の立地がいずれも国府ないし隣接の郡家へと通じる交通路上に立地し、郡外に至る広域交通がまず重視されていたこと、次いで郡内諸郷への交通の便が考慮されたものと判断する。また、郡家には移動の記録のあるものがあり、次第に国府を中心として展開する国内交通路網上に、有機的に配置される状況となったとする。

その上で、全国の主要55郡家遺跡の存続期間と立地条件の検討によっても、この状況が確認されるとする。

第3章では、律令時代の地方交通の実態を検討する。対象とするのは、近年斯学において使用されている「伝路」という概念である。伝使に対する伝馬や食料の供給が郡家でなされていたとする理解に基づき、郡家間の交通路を「伝路」と命名し、駅路と並ぶ別個の交通路体系として捉える考えが提示され、しばしば使用されていることに再検討を加える。その結果、史料の丹念な分析によって、伝使に対する伝馬・食料の供給が郡家以外でも行なわれていたとみられること、基本的に中央から地方へと発遣される伝使は、目的地までの最短経路をとるべく駅路上を伝馬によって運送されていった可能性が高いこと、その一方で伝使の目的によっては郡内を巡回した可能性もあることを指摘する。すなわち、伝使や伝馬は、郡内外のさまざまな道路上を往来したものであり、既出の「伝路」の概念は妥当ではないとする。論者は伝馬制そのものが、駅制とは管理系統を異にする独立した交通制度であり、原則として使用認可権は中央のみにあったことに注目する。その運用の実態は、駅路をはじめとするさまざまな地方交通路による利用を前提としたものであり、律令国家の中央―地方間交通における、駅制のみではカバーすることのできない部分を補完する制度であったとする。

なお、8世紀末に伝馬制が一旦廃止され、9世紀に再設置された際には、伝馬は駅制の補助的役割として位置付けられたとする。

第4章では、一転して長門国府周辺の諸施設の立地・配置状況を探求し、律令国家の対新羅防衛の前線である「縁海国」としての長門国の特色について検討する。特に、三関に次いで重視されていた長門関に注目し、それが、瀬戸内海を航行する船舶に対する勘過、山陽道・西海道間の陸関、外国船に対する検問所、非常の際の軍事拠点、という4つの性格をもつことを指摘する。この長門関と臨門駅、臨海館、長門城および軍団の所在地を検討して新たな比定案を提示し、それが大宰府に類似する配置の構造を有していたことを指摘する。

以上4章におよぶ分析はいずれも、まず一定の地域ないし事例について、可能な限り多面的な考察を加え、次いでその結果をもとに類似の事例を広く律令国家全城に求め、その適用可能性を検討することによって、古代日本の政治領域の起源や性格、ならびにその成立・再編の過程をよりの確に描出しようとするものである。採用された個々の資料は多くが周知のものであるが、以上のような着実に広範な検討により、幾つもの新たな知見をもたらすことに成功している。

ただ、論者が序章で問題点を指摘した古代日本の各種の政治領域のうち、本論文で論及されたのは主として評一郡ならびに交通路と長門関ないし長門国府一帯のみであり、残された対象はまだ多い。しかしこれは、論者が今後展開すべき研究の対象の広さとその可能性を示すものでもあり、本論文は、その意味では論者の今後の研究の立脚点となるものであろう。

以上、審査したところにより、本論文は博士（文学）の学位論文として価値あるものと認められる。なお、2000年3月2日、調査委員3名が、論文内容とそれに関連した事柄について口頭試問を行った結果、合格と認めた。