

機関番号：10102

研究種目：基盤研究(C)

研究期間：2007～2010

課題番号：19520550

研究課題名（和文） 日本古代の駅伝制と官道の研究－駅制研究支援データベースの構築

研究課題名（英文） Research of the Japanese Ancient Road

研究代表者

中村 太一 (NAKAMURA TAICHI)

北海道教育大学・教育学部・准教授

研究者番号：50333654

研究成果の概要（和文）：基礎研究では、駅伝制と令制国制の形成過程とその連関性、駅制崩壊のメカニズム、古代道路の多様性、畿内における初期計画道路網の形成過程、大和国京南路西条里と計画道路の関係、古代の上津道、衛星観測データを利用した古代交通路研究法の開発、などに関する研究を行った。また応用研究では、駅家・駅路研究文献データベースに用いるテキストデータを作成した。

研究成果の概要（英文）：In the basic research, I researched traffic system and planning road in the ancient Japan. For instance, relation between traffic system and local system. Factor and mechanism that traffic system collapses. Diversity of ancient road. Construction of initial road. Relation between land plan and planning road. And, method of researching ancient road using satellite observation data. In the applied research, I made the text data used for the research document data base concerning ancient traffic.

交付決定額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2007年度	1,200,000	360,000	1,560,000
2008年度	700,000	210,000	910,000
2009年度	700,000	210,000	910,000
2010年度	600,000	180,000	780,000
年度			
総計	3,200,000	960,000	4,160,000

研究分野：人文学

科研費の分科・細目：史学・日本史

キーワード：交通史、歴史地理学、考古学、データベース、駅伝制、条坊制、条里制

1. 研究開始当初の背景

研究代表者が従来から行ってきた日本古代の交通システムに関する研究に、新たな研究を追加して、都城と交通の関係を軸とした研究をまとめたいと考えた。また、テキストデータと地図画像データをリンクさせた、「駅制研究支援データベース」を作ってみたいと考えていた。

2. 研究の目的

(1) 基礎研究では、畿内における計画道路体

系の変遷や駅伝馬制度の変遷に関する研究を行うことで、7～9世紀における日本古代国家交通システムの制度・実態とその変化、およびシステム崩壊の過程を明らかにする。

(2) 応用研究では、駅制に関する史料、駅家・駅路に関する研究文献などのテキストデータと、駅家の位置と駅路の路線に関する地図画像データをリンクさせた、「駅制研究支援データベース」の開発に取り組む。これによって、学校教育の「地域学習」「総合的な学

習」や、社会教育における「郷土史研究」などに活用できる研究成果情報の提供を行う。

3. 研究の方法

(1) 古代の交通システムに関する基礎研究については、研究代表者が単独で歴史資料、地理資料、考古資料や、最新の研究成果に関する情報などを収集し、その分析を行った。

(2) 「駅制研究支援データベース」については、研究代表者が数値地図をベースに、駅家・駅路復原マップに記載する情報の内容や、WEB上で表示・リンクさせる方法について研究を行い、研究補助者に、研究文献データベースと史料データベースに用いるテキストデータを入力させた。

4. 研究成果

(1) 駅制崩壊のメカニズム

この研究では、駅制の崩壊についてその要因とメカニズムを明らかにした。

正税帳など8世紀の史料から駅制と伝馬制の運用実態をみると、両者の使用区分が必ずしも明確ではない。これについて『令集解』公式令42給駅伝馬条穴記は、「こと急なるは駅に乗る。こと緩なるは伝馬に乗る」と解釈をするなど、実質的には駅伝制が一体的に運用されていた。この一体的な運用を逆に見れば、駅制と伝馬制には「互換性」があったということになる。

また駅路自体や、また駅路と伝馬制の道との間にも複線的な並行路線が多く存在していた。こういった駅伝制の互換性や交通経路の複線性は、制度的な重複や無駄も多い反面、システム運用上の多様性も担保しており、結果的に、緊急時には相互に補完することが可能ともなっていた。

こういった駅伝制の複雑な実態を改革したのが、桓武朝である。この改革では、延暦11(792)年にまず伝馬を停廃し、後にこれを復活させているが、復活後の伝馬は駅路沿道のみ配置した。そして、9世紀以降の伝馬制は新任国司赴任専用の交通制度となり、使者の送送は駅制が担当することになる。

この改革は、運用面で駅制と伝馬制を分離・整理し、分担を明確にすることで合理化することを目指したものとみられる。しかし、これによって駅制と伝馬制の互換性も失われたことも留意する必要がある。また、伝馬を駅路沿道のみ再配置した結果、主要交通路は複線な性格を喪失することになった。

また駅路は、9世紀初頭頃を境に前期駅路から後期駅路に性格が変質する。これにより、道路の直線性や広い幅員が失われただけでなく、道間連絡駅路の多くが廃止され、七道別の路線に駅路が整理された。この駅路の変革は、実用性を重視した道路構造と路線形態

に変えることで合理化し、維持に関する負担の軽減を目指したものと評価できる。しかしその反面、連絡駅路の廃止により、駅路路線の複線な性格も失われた。

以上のような桓武朝における交通制度の改革は、「合理化」という観点からは肯定的に評価し得るものである。しかし同時に、おそらくは想定外の事態として、交通システムの脆弱化を惹起したと考えられる。

8世紀の駅伝制は無駄が多い反面、駅制と伝馬制の相互互換性や、それぞれの複線的路線形態により、交通システム総体としてみた場合には、バックアップ機能が充実したネットワークと捉えることができる。このため、アクシデントが生じて迂回路が存在したり、駅制にアクシデントが生じた場合でも、伝馬制で一時的に補うといった形の代替が可能であった。

一方、再編後の駅伝制は合理的になった反面、代替機能や迂回路線が失われたため、ネットワークとしてみた場合には脆弱になった。このことが、9世紀になってから駅制の崩壊を招く要因になったと思われる。

駅制の崩壊は、各駅家の維持管理に当たる駅子逃亡の連鎖反応によって進行した。例えば、承和5(838)年頃的美濃国では、「大井駅家、人馬共に疲れ、官舎顛仆す。ここにより、坂本の駅子悉く逃げ、諸使擁塞す。」(『続日本後紀』承和7年(840)4月戊辰条)という事態が発生していた。この史料は、大井駅家が機能しなくなったことで、隣の坂本駅家の負担が増加し、今度は、それに耐えきれなくなった坂本駅家の駅子が逃亡し始めるという駅制崩壊のメカニズムを示している。これが連鎖し始めると、さらに隣の駅では負担が累積し顛倒、といったプロセスでシステムの崩壊が進む。つまり、一つの駅家が機能しなくなるだけで、同一路線上のシステム全体が連鎖的に狂い始めるのである。

実は8世紀代においても駅子の逃亡はあったが、駅制の崩壊にまでは進行していない。しかし、9世紀以降、駅子の逃亡が駅制崩壊に至るプロセスへと進行するのである。この違いは、桓武朝の変革によりネットワークとしての脆弱性が増したため、崩壊の連鎖反応を食い止めることができなくなったからと考えることができるのである。

以上の検討により、桓武朝に行われた駅伝馬制度の変革で、駅伝馬制度が合理的になった反面、駅制と伝馬制の互換性/補完性や、駅路・伝馬路の複線な性格が失われ、ネットワークとしては脆弱になったこと。その結果、9世紀以降、一つの駅家の駅子逃亡と駅家顛倒が隣接する駅家にダイレクトに影響を与え、それがさらに隣の駅家に波及するという連鎖反応のプロセスへと進行するようになり、駅制全体の崩壊につながっていったこと

が判明した。

(2) 駅伝制と令制国制の連関性

この研究では、駅伝制と令制国制の形成過程とその連関性を明らかにした。

まず、令制国制成立の前提として、国司＝クニノミコトモチの交通のために伝馬制が不可欠の要素となっている。伝馬制の創設は孝徳朝と考えられるが、そのベースには、同じ孝徳朝から始まった立評がある。それを前提にすると、伝馬制と「大化前代」の交通慣行との決定的な違いは、①各コホリに伝馬設置を義務づける、②伝符によって伝馬利用資格を付与するという二つのルールの有無にあり、これを導入することによって孝徳朝段階で伝馬制が創設されたと考えられる。その意図は、コホリに伝馬設置を義務づけると同時に、「伝印（伝符）」によって使者の身分を保証することで、当事者（使者と在地首長）同士の人格的関係の有無に関わらず、一律に遞送や供給をさせようとしたものと考えられる。すなわち、供給の単位をコホリに、遞送の手段を馬に、といった形で交通手法や奉仕内容を一元化したわけである。

一方、同じ孝徳朝において、上京する際には「部内之馬」を用いよという指示が「東国国司」に出されている（『日本書紀』大化元年八月庚子条など）。これは、管国内から調達して朝集使等が用いる「当国馬」（養老公式令 51 朝集使条）につながっていくものとみるべきである。

注目されるのは、伝馬制と「当国馬」という令制国司が都鄙間を往来するための交通制度の原型が、同じ孝徳朝において導入されていることである。令制国司は「クニノミコトモチ」であり、伝馬制は一時派遣型の使者だけでなく、令制国司の現地赴任の際にも用いられる。そして、赴任後の令制国司が京との間を往来する際に、「当国馬」が使われるのである。

このように、孝徳朝における伝馬制と「当国馬」の創設によって、一時派遣型のみならず、常駐型のみコトモチ＝令制国司にも対応しうる交通制度が準備された。交通制度に関する孝徳朝の画期性は、この点に見出すことができる。

逆に令制国制の形成という視点から見れば、ミコトモチを常駐させて地方領域を直接支配するという統治方法に欠かせない、安定的かつ恒常的な都鄙間交通がここに実現したとみるることができる。つまり、令制国制の形成に必要な条件の一つが、この段階において準備されたことになる。

ただし、この段階における国司は、「東国国司」や「道奥与越国司」（『日本書紀』斉明五年三月是月条）、「筑紫大宰」（『日本書紀』推古十七年四月庚子条など）、「吉備大宰」

（『日本書紀』天武八年三月己丑条など）といた、令制国以前の広域単位に派遣されたミコトモチであり、かつ「東国国司」が半年ほどで帰還しているように、いまだ常駐性も有していない。したがって令制国制はまだ行われていない、あるいは構想さえ無かったかもしれないので、孝徳朝における伝馬制と「当国馬」の創設は、あくまでも令制国制の基盤の一つを準備する結果につながったにすぎないという点にも留意しておく必要がある。

次に、令制国界や国府の位置は計画道路などの交通路を基準に設定されたことなどから、駅伝制と令制国制の形成過程に関する連関性を跡づけた。

令制国制は、領域（令制国）と官僚制（国司＋国府機構）によって構成されている。このうち領域については、空間が区画・中心・交通路という基本要素によって構成されるという地理学の成果を参考にすると、①国堺（区画）、②国府（中心）、③通道（交通路）の3要素の成立によって形成されたと考えられることができる。また官僚制は、①国司と②国府機構（国司の下僚としての郡司、軍団大少毅、雑任 etc）で構成される。そして、他のミコトモチとは異なる地方常駐官としての国司制は、7世紀末から大宝令制定時まで成立した。これらの基本要素のうち、今回は領域に焦点を当てて検討を行った。

令制国界の確定事業については『日本書紀』天武十二年十二月丙寅条、同十三年十月辛巳条、同十四年十月己丑条に見え、683～685年にかけて行われたことが指摘されている。その国界の確定に際して、大阪平野や筑後平野等では駅路などの計画道路が利用されたことがよく知られている。これらの例は、線としての道路を国界の境界線に利用したケースといえる。

一方、道路等の交通路のある地点をもって境界ポイントとしている場合もある。『続日本紀』天平宝字三年（759）十月戊申条に見える「去る天平勝宝五年、左大弁從四位上紀朝臣飯麻呂を遣わして、限二伊勢大神宮之界を限り、標を樹えることすでに畢りぬ。しかるに伊勢・志摩两国相争う。是において遷二尾垂剗を葦淵に遷す。」という記事は、標識としての樹木を植えることで境界を生成したこと、しかしその境界をめぐる伊勢・志摩两国間の係争が生じたことから、境界に置かれたセキを移したことを記している。この場合、セキが置かれていることから、交通路上のポイントを境界にしていることが判明する。

実際の国界確定事業では、線としての道路を利用したケースよりも、後者のような交通路上のポイントによって境界を定めた場合の方が多かったのではないかと思われる。そ

ここで、出雲国の国堺を検討してみると、『出雲国風土記』に見える国堺 15 例のうち 9 例 (60.0%) が、交通路上のポイントをもって国堺に定めていることが判明する。また、浜や埼も、水上交通路上の境界と見なすことが可能であり、この 2 例を加えれば 73.3% に達する。このことから、国堺の確定にあたっては主に交通路上のポイントをもって境界を設定していることが分かる。その他の 4 例 (26.7%) はいずれも山である。

また、国堺として示されているのは代表的なポイントのみであり、360 度全てを 1 本のラインで囲い込む現代の領域や境界とは異なることも判明する。田畑など再生産と徴税に必要な土地がどの国に属するか、については明確に定められたであろう。しかし、国堺近辺に所在する山野河海の所属はおそらく曖昧なものであり、そういった場所の国堺は線ではなく幅を持ったエリアのような存在であったと推測される。つまり、線や点として存在する国堺はごく一部であり、その他は境界地帯としての国堺であったと考えられる。そして、線や点として明瞭に確定された国堺の多くは、交通路を基準としたわけである。

次に国府の立地点であるが、その多くは、通道の交点 (分岐点) に立地している。

また、国府と水上交通路も関係が深い例が多く、その多くは陸上交通路との接点に位置しており、その立地条件を分類すると、次の 3 タイプに大別される。①沿海国 A タイプ：国府が内陸部の河川沿岸に所在し、河口部に外港を有するもの (和泉・相模・安房・上総・備前・備中・備後など)。②沿海国 B タイプ：国府が海岸に所在し、国府内もしくは近くに港津を有するもの (下総・越中・周防・長門など)。③内陸国タイプ：河川沿岸に立地するもの (上野・下野・近江・美濃・美作など)。なお、基本的に国府外港は史料に見えないが、美作国のように、中央への貢納物輸送と関連して国津を有する場合もある。

ちなみに、沿海国に A・B 2 つのタイプが生ずるのは、先に敷設されていた駅路の影響であると考えられる。すなわち、駅路が内陸部を通過していた場合は A タイプに、海岸部を通過しているときは B タイプになる。

これらの実例から国府は、駅路とその他の交通路 (伝馬路や水上交通路) の交点=水陸交通の要地を選んで建設されたと考えることができる。

以上の検討により、孝徳朝において伝馬制が、天智朝に駅制が導入され、それに伴って駅路と伝馬路によって構成される通道が整備されたと考えられる。次に天武 12 年~14 年 (683~685) にかけて、全国的に令制国堺の確定事業が行われる。その際には、既に存在していた通道を主に境界線や境界ポイントとして用いた可能性が高い。そして最後に、

令制国領域の中心としての国府が建設されることになる。この場合も、交通路上の要点を選んで立地を選定したと思われる。

そして、令制国制のもう一つの構成要素である官僚制も大宝例制定時までには成立していたとみるならば、令制国制は国府の建設をもって一応の成立をみたと考えることができる。

(3) 伝馬路・伝路の復原方法

この研究では、伝馬路・伝路の復原方法の開発を試みた。風土記によって駅路以外の交通路の概要が分かる出雲国を事例に、伝馬路・伝路の復原方法の検討を実施した。江戸期の国絵図を基に近世の交通路を復原し、それと風土記の記載を比較する作業を行い、古代の交通路の状況が近世道路のあり方から理解できる事例などを検出している。また、この研究により、古代道路の多様性を明らかにした。

(4) 畿内における計画道路網の形成過程

この研究では、畿内における計画道路網の形成過程について、下津道に関する最新の発掘データを基に、初期計画道路網の形成過程や、道路建設の契機について再検討した。

(5) 古代の上津道

この研究では、古代の上津道に関する研究を行った。南半分の上津道 (天理市以南) については既に復原されているが、北半分は曖昧なままであったので、最新の研究成果を摂取しながら路線の復原を試みた。

(6) 衛星観測データの活用方法の開発

この研究では、新しい古代道路研究法を開発するために、衛星観測データの活用を試みた。中国隋唐代の大運河や、中国秦代の直道の痕跡を検出することができ、古代の日本や渤海国の道路遺構について、その痕跡を探す方法を検討した。

(7) 大和国京南路西条里に関する研究

この研究では、大和国京南路西条里に関する研究を行った。平城京の南に展開する路東条里と路西条里には理解が難しい不可解な現象が存在するため、大和国添下・平群郡の条里制や、条里と「北の横大路」等の計画道路との関係などに再検討を加えることにより、これらの現象が生じる原因を究明した。

(8) テキストデータの作成

この研究では、駅家・駅路研究文献データベースに用いるテキストデータを作成した。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者に

は下線)

〔雑誌論文〕(計4件)

- ① 中村太一、古代の上津道、大美和、査読無(2011年中に刊行)
- ② 中村太一、「出雲」をめぐる陸上交通路とその多様性、古代出雲における多面的交流の研究(島根県古代文化センター)、査読無、2010年、pp.125-136
- ③ 中村太一、駅伝制と令制国制—形成とその連関—、出雲国の形成と国府成立の研究(島根県古代文化センター)、査読無、2010年、pp.141-151
- ④ 中村太一、遣唐使の道—大運河を中心に—、専修大学東アジア世界史研究センター年報、査読無、第2号、2009年、pp.21-40

〔学会発表〕(計1件)

- ① 中村太一、駅伝制と令制国制—形成とその連関—、島根県古代文化センター「出雲国の形成と国府成立の研究」第4回共同検討会、2008年8月26日

〔図書〕(計1件)

- ① 倉田実久保田孝夫編・中村太一ほか28名執筆、竹林舎、王朝文学と交通〈平安文学と隣接諸学7〉、2009年、632

6. 研究組織

(1) 研究代表者

中村 太一 (NAKAMURA TAICHI)
北海道教育大学・教育学部・准教授
研究者番号：50333654