

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 28 年 5 月 29 日現在

機関番号：15401

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2011～2015

課題番号：23520815

研究課題名(和文)平安時代中後期の交通システム

研究課題名(英文)Transportation System in The Middle and Last part of the Heian era

研究代表者

西別府 元日(Nishibeppu, Motoka)

広島大学・文学研究科・教授

研究者番号：50136769

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,300,000円

研究成果の概要(和文)：奈良時代の交通システムの要である駅家制が衰退した平安時代中後期にも、国司による国内の交通機能が維持されていた。公的な旅行者が朝廷から派遣されると、国司は、任国内の地方豪族や、国司の政務執行機関である国衙に出仕する役人(在庁官人)に、命令を下し、旅行者に食事と宿泊施設の提供(これらを供給という)を命じた。こうしたシステムを駅家雑事という。

この駅家雑事を担う人びとは、食事を提供し宿泊をする施設を提供することによって一定の権益を獲得したものと考えられる。その実態については、史料的制約もあって、明確にしがたいが、こうした施設が恒常化することによって「宿」の原初的施設が誕生したと考えられる。

研究成果の概要(英文)：The Eki-sei which was the pivot of the transportation system since the Nara era, declined during later in the Heian era. But, Kokushis held the traffic function of the entrusted Kuni. When a public tourist was dispatched by the Imperial Court, the Kokushi gave an order to the government official of the influential persons and the Zaityo-kanjins. The order was to provide a meal and the accommodations (These called Kugo) to The tourist. This system was called Ekiyazohji.

Even if influential persons and Zaityo-kanjins obtained some kind of rights and interests by obeying this order, the details are unidentified without enough historical materials. Such facilities are constant, and it is thought that it led to the birth of the Syuku, lodging facilities of the medieval society.

研究分野：日本古代史

キーワード：駅家 宿 駅家雑事 国司(受領) 半井本「医心方」紙背文書 駅路 供給 王朝国家体制

1. 研究開始当初の背景

律令時代の古代官道が、埋蔵文化財調査等で検出され、古代道路と交通体系の研究が盛んになる一方で、律令国家の衰退期にあたる平安時代中後期の研究は停滞し、1928年の坂本太郎による公的交通体系から私的交通体系への転換というテーゼが厳然と存在していた。こうした状況について見直しを行い、律令制的駅家制から中世鎌倉時代における宿駅制度の前提になるような交通システムの形成について、実態的研究をふまえたうえで、歴史的展開についての理論的な見通しが、提起される必要があった。

2. 研究の目的

中央集権国家体制である律令国家をささえた古代駅制が衰退していく過程を検証し、これにかわって10世紀以後の中央集権的な国家体制である王朝国家期の交通制度、すなわち中世的なものの原型と考えられる交通制度が誕生してくる過程を、古代律令期以来、日本の代表的幹線道路として展開した山陽道地域を中心として、文献史学の立場から検討をくわえるとともに、道路・諸施設についての考古学的資料も勘案しながら、システムの・実態的に検討していくことが本研究の目的であった。

すなわち平安時代中後期の交通システムの研究についていえば、現段階は理論的展望のレベルで議論をするまえに、その前提としての実態的解明が追究されなければならない段階であり、そのために基礎的史資料を蓄積していく段階である。そのような観点から、文書・記録・編纂物という文献史学のオーソドックスな対象物から、丹念にヒト・モノの移動や中央集権的物流の具体相を反映する史料を収集するとともに、古代官道を継承する道路沿線にどのような社会的変化がみられるのか、考古学的情報も集積しながら、地域社会論の立場から検討することを目標とし、具体的には「供給」(クゴウ：旅行者に食事や宿泊施設を提供すること)の実態を追究することをめざした。そのうえで、古代駅制の崩壊過程をたどるとともに、それが王朝国家体制のもとでの交通政策をどのように規定しながら、あらたな交通システムが構築されていったのか、そしてその展開のなかから、中世の「宿」的施設が形成されてくる過程を考究することを目的としていた。

3. 研究の方法

文書・記録・編纂物という文献史学のオーソドックスな対象物から、丹念にヒト・モノの移動や中央集権的物流の具体相を反映する史料を収集するとともに、古代官道を継承する道路沿線にどのような社会的変化がみられるのか、考古学的情報も集積しながら、王朝国家の交通システムを検証する。このために研究の過程を、「史料収集」

「文献学的考察」「考古学的資料収集」「地域史的考察と整理・制度史的考察と整理」の各行程に整理して、年次的に研究を進めようとしたが、第2年次に、関連した古代道路である山陽道の発掘調査とその整理が緊急にもとめられたことから、時間のやりくりで若干の齟齬が生じてしまい、全体的にやや遅れが生じてしまった。

「史料収集」「文献学的考察」の段階にあたる1年次ならびに2年次においては、六国史段階の正史や法令集にみえる史料をもとに古代駅制の衰退過程を丹念に追究するとともに、平安時代中期・後期における人びとの移動と物流を意識しながら、史料収集をおこなった。またそれに並行しながら、先学による研究成果を学びながら問題点の把握につとめるとともに、当該期の交通システムに関係する諸施設や遺構等の情報を収集する考古学的情報収集の作業を進めた。後者に関しては、道路遺構等のデータは多く散見されたが、供給のための施設等については、予測した以上に、情報が希薄であるという懸念をもった。

また、史料的には、官人たちの移動の事実や、その結果の報告などについては多くを抽出しえたが、その具体的な行程や移動形態・供給などについては、ほとんど史料が見られないことなどから、とりあえず現地を踏査することを試みた。とりわけ『中右記』や『時範紀』などにみえる因幡国司の入国記事にそって臨地調査をおこない、通過する美作・播磨国の国司や権門の荘所などの存在に注目する必要性を痛感したが、具体的な依存関係などを抽出することができず、移動の具体的実態をさぐることの困難さを痛感した。前述のように、2年次に若干の遅れが生じたので、3年次にはその取り返しをはかるべく、上記の作業をやや範囲を広げつつ、精力的にすすめた。

こうした移動の実態的把握の過程で、移動の舞台である道路の継続性、すなわち古代の主要道路から中世の主要道路への移行がどのように展開するのかという問題意識が生じて、第4年次には、フィールド調査を中心とする実態的研究にとりくんだ。申請書にいうところの「地域史的考察」の段階に入るべきだとも考えたからである。対象は、古代の駅家跡の確認によって、その経路も比較的明らかになっていた山陽道とりわけ兵庫県西部と、東海道の静岡県中央部を選んだ。前者については、推定されている古代駅路(古代山陽道)を踏査するとともに、たつの市から上郡町の中世の主要道を踏査し、法隆寺領荘園の登場によって、主要道が南に移り、鎌倉期に筑紫街道が登場したことを現地で確認した。

後者については、駿河國小川駅から横田駅への経路と文治5(1189)年の手越家綱による「駅家」設置申請の交通史的意義を検討し、先行研究・論文等で提唱されてい

る古代東海道の日本坂越が事実なら、安倍川右岸に想定される平安時代末期の麻利子駅の設置は、中世東海道成立の契機、在地領主による交通体系の掌握、さらには「宿」登場の意義の解明につながるのではないかと、という仮説にもとづき、日本坂の現地調査を行った。しかし、後述のごとく現状の日本坂越のルートには、人工的な道路造成の様相・痕跡が確認できず、この地を古代東海道の経路と考えるにはきわめて非実態的であるとの結論にたっした。

この二つの調査により、主要道路の継承を考えるためには、より具体的な比較が必要と考え、4年次の後半には、推定古代山陽道として提起されている地域（大阪府高槻市から神戸市）について、近世中国街道（大坂の歴史的成立以前は、平安京と山陽道諸国との主要な街道であったと推定される経路）とを比較しながら踏破し、両者の継続性がきわめて高いことを確認した。

このような古代道路から中世道路への踏襲ないし変化は、申請時において想定していた「駅家」から「宿」への展開という理論的方向性について見直しを迫るものであった。すなわち申請時には、古代官道が中世主要街道に継承されることを前提にしていたが、個々の地域社会の変質に伴って、地域社会をつなぐ径路もまた変化する可能性があること、こうした変化は地域社会を総括する権力者・統轄者が、物流や人びとの移動の実態のなかで、一定の選択を行っていったことの反映であることを示しているのであり、その場合「地域史的総括」の対象地域は、際限なく増加してしまうことになるといえよう。

しかも、これらの「地域史的総括」の前提となる「考古学的資料収集」の作業にも、さまざまな問題点、想定外の状況が明らかになってきた。この、駅家跡ないしは宿跡など、供給が体現されたことをしめす遺跡・遺構についてのデータを収集する「考古学的資料収集」については、雑誌『文化財発掘出土情報』などを20年分以上遡及して検索したが、全体的に情報が断片的であり、かつ調査主体がその後の調査や整理を進展させられておらず、遺跡・遺構の歴史的把握の深化が図られていないという状況が顕著であったため、具体的な論の展開を模索することは断念せざるをえなかった。駅家跡と断定しうる遺跡は兵庫県の2、3の事例があるが、周辺からは明確な中世初期の遺跡・遺構が確認されておらず、また滋賀県を中心に中世初期の「宿」的性格を想定できる遺構・遺跡が報告されているが、こちらでは逆に付近に明確な駅家的性格をもつ古代遺跡が検出されておらず、直接的な継続・踏襲の事例確認にはいたらなかったからである。

こうした状況をふまえ、このような非連続性は、古代から中世への転換のなかで、

具体的な径路自体が変更となったことによるものなのか、それともそうではないのか、それらの見通しだけは確立しておきたいという意図から、最終段階では一定の整理をおこなうために3年次・4年次に実施した古代山陽道や東海道踏査の成果などを勘案しながら、総合的に検証した。

たしかに、大阪府域や兵庫県域（県東部）などを「歴史の道調査報告書」などにもとづき踏査したところ、きわめて起伏のすくない地形をきわめて合理的に利用している実態がかいま見られて、時代を超えた道路の継承性について確信に近いものをえた。

これにたいし、起伏が激しい東海道とりわけ駿河国東部についても、現地踏査をかさねるとともに、当該地域の研究状況、さらには紀行文の比較等から古代官道の中世社会への継承のありかたについて検討した。前述したように、静岡県では日本坂を古代官道の径路とする見解が有力であるが、実際に踏破してみると、掘削・造成・整地等の人間による工事の痕跡が確認されなかった。筆者が2年次に、本研究と並行して実施した山陽道推定路面の発掘調査などでは、山間部においても一定の掘削・造成等が見られることなどと比較してみると、やや異常な印象を懐いた。むしろ日本坂越にたいして、中世以降のものと同様に想定されている宇津之谷峠越えは、随所で人力による自然地形の改変が顕著にうかがえるとともに、前述したごとく、少なくとも鎌倉時代に入る直前には、交通路としての整備が想定されるとともに、在地社会に供給を担うような存在が登場していることなども勘案するならば、道路の継承の方向を検討すべきであるという確信をつよめることとなった。この点については最終年度の前半に成文化の前提として、学会報告をおこなった。

結果として、道路の継承性については「駅家」から「宿」への展開という観点は、一定の蓋然性をもつものと考えられるが、駅家施設の衰退と、成立期の「宿」的施設の様相とが、具体的にどのように連続的にイメージ化しているのかが、十分に把握しきれなかったように考える。とりわけ、中世の「宿」の実態については、関東地方を中心にその様相が解明されつつあるが、こと「宿」の成立という視点で見た場合、十分にその初源の様相が提起されていないことが大きな足枷となったように考える。

4. 研究成果

今回の文献学的視点からの、平安時代中後期の交通システムという課題研究を遂行して明確になった点を以下、整理・列挙しておきたい。

従来、この時代の交通体系については、前述の坂本太郎の研究などもあり、漠然と「私的」な交通システムの展開時期としてとらえられてきた。そこには、奈良時代から平安時

代初期の交通システムを担ってきた「駅家」制度の衰退が9世紀末ないし10世紀初頭には明確になってくるという理解が前提としてあった。この点について、駅家維持主体としての駅長権限の推移と駅家の衰退を並行的に把握しようとする認識があったように考える。このような考え方にたいし、本研究では、律令制の当初、駅家管理システムから疎外されていた郡司クラスの地域勢力が、伝馬制の廃止前後から、駅家への影響力をたかめ、最終的には駅長に代わって駅子等の管理にあたるようになっていく状況に着目し、平安時代中後期、ひいては中世社会の交通システムを担う主体になっていくことが明確になってきたように考えている。この点については、後述の国司(とりわけ平安中後期の国司長官である受領)が依然として国内交通システムを公的に把握し運営する主体であったこととあわせて、その様相を第3年次に、中間報告的なかたちで、学会報告をおこなった。

しかし、その一方で、駅家制の衰退とともに、国司・受領が任国内部の交通システムにどのようにかかわっていたのかという観点からの研究はほとんどなく、したがって平安時代中後期における国司・受領の国内交通機能の維持という問題は、これまでほとんど検討されてこなかった課題であるが、本研究の前半におこなった『中右記』『時範記』の国司赴任記事、さらには平安後期の史料に散見される熊野参詣記事に見られる受領の行動などから、それぞれの任国内で駅家を利用させるとともに「仮屋」の設置などを行っていることから、一定の公的機能を果たしていたものと考えようになった。この点は前述の研究報告では、仮説的展望にとどまっていたので、その後も具体的な執行にかかわる史料を確認する作業につとめた。

その結果、従来の記録(日記)等ではその確認が困難であった国司(受領)の国内交通への関与がうかがわれる史料を半井本『医心方』裏文書のうちに見だし、その具体的な政務として在庁官人ないしは郡司にたいする宿泊施設の確保と乗用馬・荷駄馬の調達等の指示が命じられたのではないかという見通しをえた。その指示こそが「駅家雑事」の内容であったと考えた。また、史料としては鎌倉時代のものになるが、公私の書札を集成した「雑筆要集」にも、庁宣などとして在庁官人クラスへの「供給」を内容とした駅家雑事指令などを確認できた。

こうした政務運営を具体的に確認するために、やや時代はくだることになるが鎌倉時代の『民経記』などの古記録や、いまだ活字化されていない記録史料を多く含む国立公文書館所蔵の「礼儀類典」にみえる公卿勅使などの事例を収集し、そのシステムについて検討を行い、活字化の前提としての学会報告をおこなった。

ただ、こうした公卿勅使等にとともなう駅家

雑事の費用が、一国平均役的に公領や荘園に賦課されたところまでは、史料的に確認できたが、駅家雑事の指示をうけた在庁官人レベルの人びとの動きについては、史料的に確認できていない。とりわけ、国司の指示をうけた在庁官人クラスにとって、その履行・執行がどのような政治的・経済的メリットをもたらすのか。それは、義務的側面と権益的側面をもっていたとも考えられるが、その内実を両面にわたって考究していく必要があると考える。

このことは古代律令制下で「駅家」という公的施設が担っていた供給の実質部分が、平安時代中後期には郡司等をふくむ在庁官人レベルによって担われるようになったことを意味し、その延長上に「宿」的実態が想定できるわけであるが、今後はそのような視点から史料の再検討にあたりたいと考えている。しかし、いずれにしる総括的な内容の学会発表が最終年度にずれ込んでしまったことを反省し、早急の活字化をはかることとしたい。

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6件)

1. 西別府元日、備後国「看度(者度)」駅について、『内海文化研究紀要』44、査読無、2016年、pp1-17
2. 西別府元日、御調八幡宮の縁起をよむ、『地域アカデミー2013』公開講座報告書11、査読無、2014年、pp39-55
3. 西別府元日、古代山陽道と都宇駅家、『地域アカデミー2011』公開講座報告書9、査読無、2012年、pp53-65
4. 西別府元日、古代宇佐宮と地域社会、『史学研究』271、査読有、2011年、pp1-21
5. 西別府元日、鞆の浦保存問題の現状と課題、『日本歴史学協会年報』26、査読無、2011年、pp86-91
6. 西別府元日、古代備北の鉄生産と木簡、『地域アカデミー2010』公開講座報告書8、査読無、2011年、pp23-40

〔学会発表〕(計3件)

1. 西別府元日、「駅家雑事」について、2015年度広島史学研究会大会、2015年10月25日、広島県広島市
2. 西別府元日、古代官道の継承と地域史研究 前近代日本の道路研究についての現状と課題、2015年度中国四国歴史学地理学協会大会、2015年7月12日、広島県広島市
3. 西別府元日、古代駅制の衰退について、2013年度広島史学研究会大会、2013年10月27日、広島県広島市

〔図書〕(計7件)

1. 西別府元日・道田賢司・大橋泰夫他4名、府中市教育委員会、『備後国府関連遺跡』、2016年、p233-254(全296頁)
2. 西別府元日・鈴木靖民・鐘江宏之他30名、

- 八木書店、『日本古代の運河と水上交通』、
2015年、p.409～414（全458頁）
3. 西別府元日・藤野次史・松下正司他52名、
『広島県の考古学と文化財保護』、同書
刊行会、2014年、p.345～350（全676頁）
 4. 西別府元日・鈴木靖民・吉村武彦他22名、
『古代山国の交通と社会』、八木書店、
2013年、p.58～61（全400頁）
 5. 西別府元日・津田真琴・松村一良、『ト
ントントン古道跡～推定古代山陽道における道路
状遺構発掘調査報告書』、広島大学大学院文
学研究科、2013年、p.19～23（全24頁）
 6. 西別府元日・津田真琴、『トントントン古道
跡～推定古代山陽道における道路状遺構
発掘調査報告書』、広島大学大学院文学
研究科、2011年、p.13～27（全27頁）

6. 研究組織

(1) 研究代表者

西別府 元日（NISHIBEPPU MOTOKA）
広島大学・大学院文学研究科・教授
研究者番号：50136769