

中大輔提出学位申請論文（課程博士）

『日本古代の交通と地域社会』審査要旨

論文の内容の要旨

中大輔博士学位申請論文「日本古代の交通と地域社会」は、六〜九世紀を中心とする時期の日本列島における王権・国家と多様な地域社会の相互の交通関係の実態を明らかにし、そこから列島社会に権力構造や国家が成立する歴史過程の考察を目的とするものであり、3部10章に序章、終章を加えて構成される。

序章「本稿の視点と目的」は、王権・国家と地域社会の間のネットワークを、支配・被支配関係でなく相互の「交通」と見て、「交通」を具体的な人、モノ、

情報の動きを通じて捉える（「都鄙間交通」と称する）。その上で、地域社会を代表する共同体首長が交通の結節点たる「ミヤケ」を管理、経営する点に着目し、ミヤケは王権の経営拠点でなく、「王権と交通関係にある地域の経営拠点」として再検討すべきことを唱える。また六世紀以降の「無文字社会」での王権（大王）と地域首長の対面の場の形成には、都鄙間交通を担う人Ⅱミコトモチの存在が不可欠なことを強調する。

第1部「ミヤケと都鄙間交通」第1章「大化以前の都鄙間交通―ミコトモチとミヤケについて―」は、大化以前におけるミコトモチの派遣について、『日本書紀』『古事記』『播磨国風土記』に載るオケ（仁賢天皇）・ヲケ（顕宗天皇）二王の即位伝承を基に、山部連氏の「播磨国司」（宰）が農業経営拠点にして都鄙間交通の場たるミヤケに赴き、それまで伴造―部民制という族制的関係によって掌握した部民の労働力徴発、新穀供物を含む貢納物徴収を「領」として行い、王権に「仕奉」することが職務であることを推定する。

第2章「ミヤケ伝承の構造と都鄙間交通」は、『日本書紀』のミヤケ記事は地域首長が建郡や郡司任用のために「仕奉根源」、「譜第」を主張する伝承を群臣層の家記により二次的に採録したものであり、大化以前に溯る群臣層―伴造層―地域首長・部民という王権への重層的、族制的な仕奉関係、交通関係の実態に基づくとする。

第3章「『宮・宅』体制と都鄙間交通―白猪・児島ミヤケ記事の再検討―」は、欽明・敏達紀の白猪・児島ミヤケには蘇我氏（群臣層）―白猪史氏・葛城山田直氏（伴造層）―吉備六氏・吉備海部直氏（地域首長連合）の交通関係が認められ、中小氏族の結集（仕奉）の場である蘇我氏の「群臣宅」の構造が、七世紀第2四半期以降、皇子宮の対立・分裂の深まりと相まって吉備氏も分裂するという体制矛盾を生じ、都鄙間交通、地域社会にも影響を及ぼす。この不安定の克服が貢納・奉仕関係、交通関係の一元化である評制導入を要請すると見通す。

第4章「ミヤケと田部の編成―三嶋竹村屯倉の事例を中心に―」は、ミヤケの田部について、三嶋竹村屯倉の起源伝承の分析により、七世紀初頭以降、国造が管掌する「国」を単位に農業労働力として徭役労働的に田部を丁数ごとに徴発し編成したが、令制国司の任意の徴発と違い、地域首長の人格的な支配関係によって可能であったと論じる。

第2部「律令制下の都鄙間交通」第5章「律令交通システムの特徴とその成立過程」は、唐の駅伝制は公文による交通管理、伝送制による官の交通保障、緊急用の駅制があつて重層的な交通システムだが、日本では律令の継受に当たつて駅鈴・伝符を駅馬・伝馬の利用許可証（ミシルシ）にし、駅制と並んで伝馬を中央派遣使（ミコトモチ）供給の交通制度として定め、伝送制も移・牒の文書により郡単位の交通機能として行われるという偏つた重層性があつた。伝馬制は大化の立評を画期に群臣層が中央派遣使（国宰）の長となつて王権から領域（コホリ）ごとに遣わされたのが起源である。律令交通システムは庚寅年

籍以降の領域把握による籍帳制の成立、国郡（評）制を準備要件とし、大宝令施行後現実に機能し始めたと見る。

第6章「国司巡行と地域社会」は、令制下、国府での常駐の少ない国司の部内巡行は行政的な出挙、農耕儀礼的な国見をはじめとする多様な業務に対応する地域社会の郡境や郡家での贄貢納のような供給、送迎の宴を受ける存在で、八世紀前半の国司は大化以前のミコトモチ以来の連続面が強かったと述べる。

第7章「律令交通システムの再編」は、律令交通システムが大化以前からのミコトモチ―ミヤケによる都鄙間交通を起源として、八世紀当初、中央派遣使（国司）の活動のために駅制、伝馬制が成立して中央―郡家間交通の「要路」網が整えられるが、八世紀後半に財源や労働力を持つ駅制が伝馬制を吸収して、中央―国府間交通路の「七道駅路」へと転換する。国司の執務する国府機構の充実もその反映であったと説明する。

第3部「地域社会と地方官衙」第8章「日本古代の駅戸編成とその展開」は、

駅制は白村江の戦以降の駅家業務で王権に「仕奉」する「駅評」のようなミヤケーコホリに起源を有し、駅家は郡の下部に行政単位として駅戸を編成して置かれ、里制と共存する日本の独自性があった。令制駅家は天武末年以降の地方行政制度再編により「村」を基盤に「郷(里)」と並んで成立した。八世紀以降、編戸政策の変化に伴い駅戸がミヤケーコホリとしての性格を失い、郡に一元化されていくと見る。

第9章「駅家の立地と地域社会―越後国三嶋駅の事例を中心に―」は、越後国三嶋駅所在地付近の新潟県箕輪遺跡出土木簡の「駅家村」について、『出雲国風土記』を援用して、八〜九世紀、駅家設置に伴い駅戸の移住などにより形成された村落で、郡家別院（分郡後、三嶋郡家）と駅家は近接地に置かれたとし、郡司クラスの地域首長が本拠地ないし交通の要衝に占地し、駅家経営に関与したものと想定する。

第10章「律令国家成立期の地方末端官衙―西河原遺跡群を中心に―」は、七

世紀後葉～八世紀前葉の滋賀県西河原遺跡群について、稲に関する出挙・春米労働・集積地など国家的な徴税・収奪機能だけでなく、地域社会の生産拠点の機能を併せ持ち、しかも湖上交通、河川交通、陸上交通のネットワークを結ぶ拠点で、郡域を越え、中央の使者も訪れる交通の要衝でもあり、在地有力者のヤケをも組み込みうる、複数の官衙を繋いで郡務を成り立たせる郡司のいる野洲郡家レベルの施設であったとする。ヤケを基盤として築かれる地域社会の重層的、複合的な行政、生産拠点の様態を抽出するものである。

終章「都鄙間交通とミヤケ」は、本論文の全体の概要をまとめ、併せて展望と課題を述べる。ミヤケの第一義的機能は地域社会の経営拠点であり、それが交通拠点としての機能と関わることに特に重要で、王権・国家から地域社会への交通と、地域社会から王権・国家と結び付く交通のどちらもミヤケが場となる。ミヤケを媒介とする都鄙間交通は互酬性と再分配により統合される首长制社会に適合的であったとする。八世紀の安定した交通関係を志向する律令

制下の社会の基底にミヤケを中心とする生産構造が伏在したが、九世紀以降、都城と国衙を極とする都鄙間交通へと変化し、中世社会を形成すると見る。中世社会形成と王臣家と地域社会の交通の究明などを今後の課題として挙げる。

論文審査の結果の要旨

本論文は、日本古代の王権・国家と地域社会の間の交通を相互の関係として捉え、国家形成と時代ごとの地域社会の構造と展開を対応させつつ段階的に掘もつる研究である。全編を通じて、近年における古代交通研究の議論を踏まえて史料を再吟味し、国家的動向だけでなく地域社会の実態にも十分留意して、双方を統合する新たな交通史、地域史の再構築を目指そうという大きな枠組みを持った意欲的な論文であると認められる。

本論文の大きな独自性は、古代の王権・国家と列島各地の支配者の所在地と

の間に繰り広げられた人やモノの往来、移動について、「都鄙間交通」というキー・コンセプトを用いて中央の王権・国家と地域首長の関係が六〜九世紀、長年月にわたり一貫して持続、遺存している事実を体系的に描出しようとするところにある。王権側の極を大化以前の「宮・宅」体制論を継承、深化させて、伴造―部民制下の皇子宮・群臣宅を場とする地域首長層による「仕奉」に見出し、一方、地域社会側の極（拠点）として首長層が経営、生産を主導する場であるミヤケを重要視する。ついで七世紀後半の諸々の施策、再編を経て律令国家に至る時期は国宰のみでなく国司もミコトモチと称呼し、各地の郡家・郡家別院のほか、駅家をもミヤケの範疇にカテゴライズして、地域首長の伝統的支配への依存などの共通性、連続性を指摘するところは特色ある達成点である。しかも「都鄙間交通」をこれらの人、モノの相互関係、双方向的な交通形態、交通ネットワークとして把握するのは、従来の様々な学説を止揚しており、獨創性がある。律令交通システムが中央―郡家間の「要路」から九世紀以降、中

央―国府間の「七道駅路」中心に変化するとの見通しも明解である。特に地方官衙の構成を郡家や駅家をはじめ、各種のヤケの複合的結合と見なし、その重層的性格が社会のありかたと相関することを示唆する点も注目される。

しかし、問題はいくつもある。本論文で「都鄙間交通」が日本古代の王権と地域社会を規定するというのは、論証も含めてなお説明が不足している。「都鄙間交通」なる用語は都市と農村間の交通が本義であろうから、地域間交通とのかかわりとともに、その適否も議論を要する。中央（王権・国家）―地域社会の支配・被支配関係を相互の交通関係と別ものとして切り離してしまうのも疑問である。ことに律令制下の地域社会の個別住民の掌握に基づく領域支配の実態をどう捉えるか。それと関連して、地域社会における郡家（郡司）の収奪機能と生産機能の関係をどう一体的に理解するかは、古代史認識の根本に絡んで深く追究すべき事柄であるが、第3部などは駅家論、末端官衙論の域を出ず、全体的な議論には至っていない。国家形成への過程も含めて、地域首長の

人の支配のみでなく、土地の支配で果たす領域的な役割にも考慮した古代地域社会論を目指すべきではないか。本論文が説く交通関係と支配・被支配関係は本質的に共通するもので、統一的に扱いうる問題ではないか。

文化人類学の「文字社会」「無文字社会」の概念を、七～八世紀の口頭と文書伝達が併用される日本古代社会に適用するのは安易であり、違和感を覚える。

また第1部の「都鄙間交通」の成立の契機、条件、経緯などの具体的な検討が不十分である。伴造―部民制、「宮・宅」体制への取組みは評価されるが、冒頭に掲げた権力構造や国家成立過程の解明へ立ち向かうという目的には必ずしも到達していない。第2部の律令国家の交通システムそのものについても、先行研究の成果を巧みに摂取するが、実証に基づく独自の見解が余り展開されておらず、説得力を弱めている。

ともあれ、本論文が史料の精緻な分析と先行学説の捉え直しによって、古代の王権・国家と地域社会の関係を斬新な視角から総合的に説明しようと

する問題提起と姿勢は高く評価される。上記の問題点や終章に自ら述べる展望と課題をはじめ、残された課題は多いが、今後の研究の進捗が期待される。

以上によって、本論文の提出者中大輔は博士（歴史学）の学位を授けられる資格があるものと認められる。

平成二十二年二月十八日

主査 國學院大學教授 鈴木 靖民 ⑩

副査 國學院大學教授 佐藤 長門 ⑩

副査 東京大学大学院教授 佐藤 信 ⑩