

遍路道成立の背景－古代四国の交通路と検察システム－

松原弘宣

はじめに

八十八の霊場を巡礼する四国遍路が成立する以前の古代の交通制度と四国の交通路（駅路）を明らかにするため、1 古代における交通検察システムの解明、2 民間交通と宗教家の社会事業、3 古代四国の交通路とその実態、以上の3点について検討していく。

1 律令規定にみえる交通検察システム

律令国家の交通制度は駅馬・伝馬制度に具現されているように基本的には陸上交通中心で、駅伝馬制度は国家の情報伝達と官僚の交通のために設置されたものであった。それに対して民衆の交通のための制度・施設を用意することはなく、専ら交通規制を制度化していた。すなわちその特徴は、律令国家の人民支配が戸籍・計帳に貫付された郡域内で口分田の班給や律令諸税の徴収を通して個別人身支配しようとしたことにあったため、原則的にはその交通を郡内か国内に限定しようとした。しかし、現実には令制国を越える交通を不可避とする国境近くの人々や、調庸運脚や雇役・防人・衛士などの公的な京への交通をはじめ国境を越える交通は頻繁におこなわれていた。そこで、律令国家はこうした所貫国を越える交通者には、国境に設置された関での検察に対応するため過所という交通証明書を発行し、その携行を義務づけ、人々の浮浪・逃亡を防止しようとしたのである。

こうした関と過所の制度は、関市令欲度関条において関を通過する場合に必要な過所の申請手続きを明らかにし、公式令過所式条において過所の書式を定め、衛禁律私度関条と不応度関条において「凡私度_レ関者、徒一年、諸_三関者 撰津 長門減_二一等_一、餘関又減_二二等_一、越度者、各加_二一等_一」と関の不法通過者に対する処罰規定を定めている。この律規定により、関には、最も重要な関としての美濃不破関・伊勢鈴鹿関・越前愛発関の三関、撰津・長門の関津（瀬戸内海交通の規制のため）、その他の関の三ランクに序列されている。現在、古代の史料上で存在が確認できる関は表1のようで、関が国境に設置されていたことが確認できる。ただし、四国における関の存在は確認できていないが、三番目にあたる関が存在していたと考えられる。

表1 関の分布

関名	国境	出典
鈴鹿関	伊賀－伊勢	軍防令義解置関条
不破関	近江－美濃	〃
愛発関	近江－越前	〃
奈羅剗	大和－山背	『続日本紀』天平宝字元年7月庚戌条

尾垂割	伊勢-志摩	『続日本紀』天平宝字3年10月戊申条
川口関	伊賀-伊勢	『平城宮木簡I』79
某 関	大和-紀伊	『万葉集』4-545
礪波関	越前-越中	『万葉集』18-4085
手間割	伯耆-出雲	『出雲国風土記』
戸江割	〃	〃
白河割	下野-陸奥(石背)	『類聚三代格』承和2年12月3日官符
菊多割	常陸-陸奥(石城)	〃
相坂関	山城-近江	『文徳天皇実録』天安元年4月庚寅条
大石関	〃	〃
竜花関	〃	〃
某 関	美濃-信濃	『三代実録』元慶3年9月4日辛卯条
足柄関	駿河-相模	『類聚三代格』昌泰2年9月19日官符
碓氷関	信濃-上野	〃

さらに、こうした関を通過するための通行証書である過所は、元々は「過所符者、随_レ使用_二竹木_一」（『令集解』公式令天子神璽条所引古記説）のように木簡であったが、715年以後は「始_レ今、諸国百姓、往来過所、用_二当国印_一焉」（『続日本紀』靈龜元年五月辛巳条）のように国印の押印が義務づけられ紙の文書に変更された。そして、関で過所勘過にあたったのは史料「関司と過所」に記したような関司であり、関司は三関だけでなく他の関にも存したことは川口関務所の存在より明らかである。そして、関業務を遂行するための軍事力としては軍防令置関条の「凡置関応守固者、並置配兵士」との規定に見られるように近くの軍団兵士が派遣されることによっていた。

史料 関司と過所

- イ、『日本書紀』天武元年六月甲申条
是夜半、鈴鹿関司、遣_レ使奏言、山部王・石川王、並来帰之、故置_レ関焉
- ロ、『続日本紀』天平元年五月庚戌条
太政官處分、准_レ令、諸國史生及僉仗等、式部判補、赴任之日、例下_二省符_一、符内仍稱_二關司勘過_一、自_レ非_二辨官_一不_レ合_二此語_一、自今以後、補任已訖、具注_二交名_一、申_二送辨官_一、更造_レ符乃下_二諸國_一
- ハ、『続日本紀』延暦八年四月乙酉条
先是、伊勢、美濃等關、例上下飛驒函、關司必開見、至_レ是、勅自今以後、不_レ得_二輒開_一焉
- ニ、『日本三代実録』貞觀八年四月十七日条
譴_二責豊前、長門等國司_一曰、関司出入、理用_二過所_一、而今唐人入京、任_レ意經過、是國宰不_レ慎_二督察_一、関司不_レ責_二過所_一之所_レ致也、自今以後、若有_二警急_一必処_二嚴科_一
- ホ、『平城宮木簡』二一一九二六号
・関々司前解近江国蒲生郡阿伎里人大初位上阿^(後か)勝足石許田作人
・同伊刀古麻呂 大宅女右二人左京小治町大初上笠 阿曾弥安戸人右二人
送行乎我部 鹿毛牡馬歳七 里長尾治都留伎
- ヘ、『平城宮木簡』一一七九号
謹解 川口関務所 本土返邇夫人事 伊勢国

ト、『平城宮発掘調査出土木簡概報』六

依私故度不破関往本土^{甲斐□□}
戸□□人□万呂□

チ、『伊場遺跡発掘調査報告書一伊場木簡一』

- ・×□美濃関向京 於佐々□□ □□□□
浜津郷□□人□
- ・×駅家 宮地駅家 山豆奈駅家 鳥取駅家

2 民間交通と宗教家

律令規定では国を越えた交通を関での過所勘過で規制していたわけであるが、現実の農民の交通は国を越えるものが多く存し、また、税物を納入するための交通については国家も重視したが、彼ら運脚の帰国に際しては無策であったといっても過言でない。こうした民衆の現実の交通に対し諸施策を施したのは宗教家であった。まず、7世紀後半の僧侶としては、白雉4（654）年に遣唐留学僧として入唐し、玄奘三蔵に師事し斉明7（661）年に帰国し、飛鳥元興寺の東南隅に禪院を建てて居住していた道照をあげることができる。『続日本紀』の卒伝によると「于時天下行業之徒、從和尚學禪焉、於後周遊天下、路傍穿井、諸津濟處、儲船造橋、乃山背國宇治橋、和尚之所創造者也、和尚周遊凡十有餘載」とみえている。次いで、8世紀前半における最大の宗教家として当初は弾圧されたが紫香樂宮での大仏造営に協力し大僧正となった行基とその集団をあげることができる。彼と集団の交通施設に関する事業としては、8世紀代の記録と論証されている『行基年譜』の「天平十三年記」によると、橋6箇所、直道（高瀬一生駒山の登り口）、船瀬2箇所、堀4箇所、布施屋9箇所があげられ、それらは国郡という行政単位を越えた交通諸施設であった。こうした政府の本貫地主義に対立した事業を行ったことも行基集団が弾圧された一つの要因でもあったと考えられる。その後の宗教家による交通事業としては、8世紀中期の東大寺普照法師による駅路の両側には果樹を植える提案（『類聚三代格』天平宝字3年6月22日太政官符「応畿内七道諸国駅路両遍種果樹事」）、9世紀前半の大安寺僧侶忠一による美濃・尾張両国の墨俣川両岸に布施屋の設置事業（『類聚三代格』承和2年6月29日の官符）、9世紀後半の元興寺僧侶賢和による魚住船瀬と琵琶湖和迹船瀬の造営（『類聚三代格』貞観9年3月27日・4月17日官符）などがあげられる。そうしたなかでも、律令農民が利用した布施屋の存在は注目され、その設置は行基集団によりおこなわれ、諸寺院も東大寺の十市布施屋（『大日本古文書』6巻120～21頁）に代表されるように布施屋を建設した。9世紀になると、承和2（835）年の太政官符「応造浮橋布施屋并置渡船」（『類聚三代格』）にみえるように、律令政府も美濃・尾張の国境をなす墨俣川の両岸に布施屋を設置し、かつ、承和15（848）年には調庸運脚のために相模国に救急院を設置するようになった。

3 古代四国の交通路とその実態

駅馬制度とは、京よりできる限り直線的に四方八方へ設置された大・中・小路の駅路（東海・東山・北陸・山陽・山陰・南海・西海道）の上に、30里（16キロ）毎に駅馬を常置した駅家が設置される原則であり、その駅家の駅馬を乗り継いで1日160^里以上の早さで情報を伝達する制度であった。16^里ごとに設置された駅家には駅長・駅子（駅家郷の存在）がおかれ、駅田を財源として駅業務を遂行していた。そして、かかる駅馬制を利用できるのは駅鈴（刻み数により利用駅馬数を指定）を保持した

駅使に限られ、中央政府は必要に応じて駅使を派遣した。しかし、地方からの駅使としては、1、国司の死亡・解任により欠員が生じたとき、2、烽を誤って送ったとき、3、犯罪者逮捕のため軍力を発動したとき、4、謀反の密告があったとき、5、死刑囚に再審の必要が発生したとき、6、外蕃に没落した人が帰還したときや外国人が帰化したとき、7、祥瑞・軍機・戦争の兆候、災害・疫病の発生、外国の情報、8、その他の緊急事態の通報、9、遠距離の朝集使などに限定されていた。

ついで、伝馬制度とは郡衙（郡役所）ごとに5匹の伝馬（官馬）が設置され、伝馬の利用は伝符によって使用することになっていた。そして、伝馬を使用することができる伝使としては、覓珠玉使・中宮職促稲使・検舶使・流人とその部領使などがいたが、その基本は新任国司の赴任が代表的なもので、官人の公用旅行のために設置されていたといっても過言ではない。

四国は南海道に位置し、10世紀前半の『延喜式』の南海道には、紀伊国の萩原－賀太駅、淡路国の由良－大野－福良駅、阿波国の石隈－郡頭駅、讃岐国の引田－松本－三谷－河内－甕井－作田駅、伊予国の大岡－山背－近井－新居－周敷－越智駅、土佐国の頭駅－吾椅－丹比川駅の存在が知られ、この諸駅を南海道は通過していた。ところが、南海道は一定のルートではなく3時期に及ぶ変遷があり、その後に中世の四国の道へと展開していったのである。そうした南海道の変遷を記す史料として以下の4史料が存在し、それらの検討により、古代四国の駅路は、第1時期の養老2年以前の南海道、第2時期の養老2年から延暦15年までの南海道、第3時期の延暦16年以後の3時期のものが存在したことが知られる。第3時期の駅路は『延喜式』段階の駅路であり、この段階の南海道の駅家は上述したように各駅家名がわかっているなので、その比定地より図1のように想定できる。

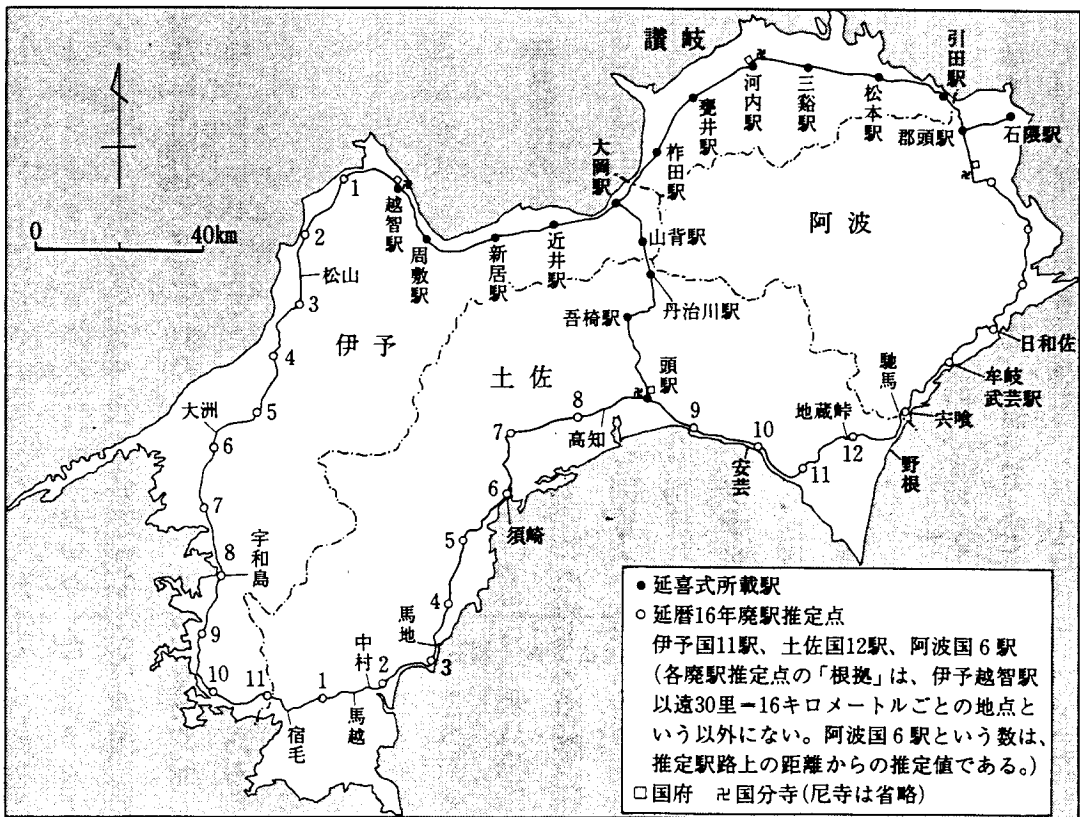


図1 四国環状路と延暦廃駅配置の想定（足利健亮「山陽・山陰・南海三道と土地計画」による）

イ、『続日本紀』養老二年五月庚子（7日）条

土左國言、公私使直指土左、而其道經伊与國、行程迂遠、山谷險難、但阿波國、境土相接、往還甚易、請就此國、以爲通路、許之

ロ、『日本紀略』延暦十五年二月丁亥（25日）条

勅、南海道駅路迢遠、使令難通、因廢旧路、通新道

ハ、『日本後紀』延暦十六年正月甲寅（27日）

廢阿波国駅家□、伊予国十一、土左国十二、新置土左国吾椅舟川二駅

ニ、平城宮出土木簡

阿波国那賀郡武芸駅子戸主生部東方戸同部毛人調堅魚六斤 天平七年十月

阿波国那賀郡薩麻駅子鷄甘部□□麻呂戸同部牛調堅魚六斤 □平七

南海道ルートの変遷は、第1時期は伊予国を経由して土佐国へ入るもので、それが養老2年以後になり阿波国より直接土佐国へ入る駅路が設置された（第2時期）が、延暦16年になり『延喜式』にみえるようになった（第3時期）ということになる。こうした変遷で問題となるのは、第1時期の伊予－土佐間の駅路と、第2時期の阿波－土佐間の駅路がどのルートを取っていたかである。後者については、史料ニの出土により海岸部を通過するものであったことが明らかにされたが、第1時期の伊予－土佐間ルートが現在の国道33号線沿いか、宇和島経由であるか未決着である。四国循環駅路の存在は岡本健児『高知県の考古学』と前田和男「古代土佐の官道」（『高知の研究』2）によって先行的に主張され、1992年に足利健亮氏が「山陽・山陰・南海三道と土地計画」（新版古代の日本『中国・四国』角川書店）で主張したものである。その主たる論拠は、史料ハにおいて伊予国で11駅、土佐国で12駅を廃止しているように数多くの駅家が廃止されたことは、四国大回りルート（四国環状ルート）が存在したと考える以外に解釈つかないというものである。この見解は、養老2年5月庚子条（史料イ）で四国環状駅路が成立したと考えることになり、養老2年以前には松山－大洲・宇和島－宿毛・中村ルートが存在したが、阿波国海部郡経由だけ存在しなかったことになる。とした場合阿波－土佐間駅路が非存在であった合理的な理由を見出す必要があり、この点の検討が必要であろう。ただし、駅路か郡衙の道かは明確にできないが、古代に四国環状道路が存在したことは、7世紀代に宇和評が存したことと、『続日本紀』靈龜元年12月辛卯条の検討より事実であったと考えられる。そして、その四国循環する道路こそが四国遍路道の前身であったことは事実であろう。

おわりに

国家が用意した交通施設には駅路・駅家・駅馬、郡衙・伝馬などが存したが、それらは国家の情報伝達手段や官人の公用旅行のためのもので民衆の交通とは無関係なものであった。国家が民衆の交通に関する制度として設置したのは関と過所の制度で、本貫地主義を維持するためのものであった。そして民衆が利用した交通施設は宗教家が建設・整備した布施屋で、古代仏教の布教活動はこうした交通施設を整備することを通しておこなわれていたのである。その代表的な例として道照・行基などの社会事業があり、その系譜上に空海以後の宗教家の布教活動があったのではないか。