

古代の民衆交通

—— 古代国家の交通規制と民衆の交通権について ——

松原弘宣

はじめに

近世の四国遍路は四国八十八箇寺をめぐる宗教的行為であるが、民衆の主体的な交通という意味が存在していたことも事実である。交通手段の発達した現代社会においても四国遍路が盛行することの一要因に交通資本に独占された交通を民衆の手に取り戻す行為と位置づけることも可能ではないだろうか。かつて石母田正『日本の古代国家』（岩波書店、1971年）が「首長が交通の機能を独占することから出発するという特徴が、国内の階級分化、国家構造を特徴づけている」と述べたように、広義の交通を独占しようとする権力とその下における民衆の交通権（自由に交通する）の獲得運動が極めて重要であったことは、20世紀末の東欧情勢を見るまでもなく了解できるであろう。権力による交通独占のもとでの民衆交通として、8世紀前半における行基集団の交通や律令公民の浮浪・逃亡という交通、中世では商品経済の進展にともなう馬借・車借という輸送専門業者の交通、近世社会では四国遍路・西国巡礼・御蔭参りなどが存在していた。こうした民衆の交通は、それぞれの時期における交通独占に対立する要素を含みつつ重要な役割を果たしたことは間違いないであろう。とすると、四国遍路の展開と、その現代史的意味を考えるに際して、民衆による交通権の確保という視点での検討が重要であるといえる。そこで、古代国家による交通独占の下での民衆交通の実態と特質を検討する必要があるが、民衆交通に関する史料は極めて数少ないので、比較的史料が残されている古代国家の交通政策の特徴を通してその実態・特質を明らかにしたい。

I 古代における民衆交通の実態

田名網宏『古代の交通』（吉川弘文館、1968年）は「統一的政治支配によって、支配者側・被支配者側相互の人々の交通、物資の輸送など、公交通が全国的規模で行なわれる端緒がここにはじめて開かれた」と述べた。ついで、青木和夫「古代の交通」（『日本律令国家論攷』岩波書店、1992年）は、大化前代は「各地方の共同体の族長を媒介としての、いわば逋送による、交易であり流通であった」が、律令国家の確立にともない国家的な規模に拡大し、そこで展開された民衆交通は大量・頻繁なものであったが、それは国家によって強制された交通であるとした。つまり、律令国家は民衆を本貫地に縛り付け浮浪・逃亡を防止するために、五保と関・過所制度を条文化して規制するとともに、調庸物の運京を陸路・人担方式でおこなうことによって民衆の都鄙間交通を強制したといえ、律令国家の成立は民衆交通にとっても画期であったといえる。

大化前代の交通実態は、産地が特定できる特産物の出土状況より検討せざるをえず、なかでも民衆の交通実態の解明は日常品である土器の検討に依拠している。都出比呂志「地域圏と交易圏」（『日本農耕社会の成立過程』岩波書店、1989年）によると、土器の移動は生産地から直接消費小集落へ移動するのではなく、生産地から拠点集落を経て消費小集落へ移動するという森岡秀人「表六甲の高地性集落（中）」（『古代学研究』79、1982年）の指摘や、酒井龍一「弥生時代中期・畿内社会の構造とセトルメントシステム」（『文化財学報』3、1984年）の拠点的大集落は大河川や海岸線に沿った交通路上に網の目のような配置関係にあるとの指摘

に従い、畿内の交通は、こうしたネットワークの幹線的動脈を通して展開し、拠点集落より個々の小集落へ移動したと述べている。つまり、共同体の首長間交通という点が特質であり、そのネットワーク形成過程で集落間の政治的関係が形成されていったと主張するのである。ただ、日常土器は特定の産地から恒常的に流入するだけでなく、コピー生産の存在より、常に各消費地へ移動・交易されたと断定できず、日常土器の流通より交通・交易圏を論じうるかは若干の疑問もあるが（拙著『古代国家と瀬戸内海交通』吉川弘文館、2004年）、民衆の日常交通が拠点集落と周辺集落に限定されていたことは認められよう。こうした地域的な交通が中央王権との関係に組み込まれ、また、それを契機にして地方での政治的関係が進展していき、5世紀後半のワカタケル大王（倭王武）の時期には、地域的なネットワークが列島全域のネットワークに組織化されていったと考えられる。すなわち、埼玉県行田市稲荷山古墳の首長や熊本県江田船山古墳の首長、伊予国久米地域の伊予来日部小楯などの活動にみられるように、地方首長は一定期間畿内に仕出し官僚として活動し、その後、在地に帰り国造として在地支配をおこなう形態を通して、列島全域が交通のネットワークとしても組織化されたのである。制度的にみると、列島各地に設置された名代子代・屯倉と大王家、部民・田荘と畿内王権の構成する豪族との交通を通して列島全域に及ぶ交通システムが形成されたのである。そして、その過程で交通権を掌握した在地首長は、中央との交通を独占的に掌握することによって、交通で得たであろう諸物資・諸情報を在地の小集落に授けることで在地支配を強化し、さらには、須恵器生産にみられるように在地産業をも独占していったと考えられる。しかし、6世紀後半になると全国的に群集墳が築造されるように、国造が独占していた交通・交易活動に群集墳を築造した階層も参入するようになり、これら新興氏族層も交通・交易をおこなったことが、群集墳に副葬された諸物資の存在より想定できる。こうした首長の在地支配の動揺を契機として、畿内王権は従前の国造を大国造制と凡直国造制へ再編し、擬制的な同族関係を令制の国や郡を越えた広範囲に形成した。そしてこうして交通・交易圏が列島全域に拡大される過程で、畿内王権はその交通権を在地首長に付与することを通して列島支配を強化していったのである。

以上のように大化前代における地域交通権は在地首長が掌握していったのであるが、その地域と中央との交通をネットワークとして列島全域に組織したのが畿内王権であったといえ、こうした交通に民衆は参加することはなく、彼らの日常的な交通は、地域交通圏内に限定されていたといえるのである。

それが、律令国家の確立過程である7世紀代になると、律令国家が直接的に民衆支配をおこなおうとすることによって、強制された民衆の都鄙間交通が次のように登場する。すなわち、①飛鳥地域に宮と寺院を計画的に配備した都城を形成する際の労働力（役民）として全国各地より上京する交通、②対外戦争に参加するための交通、③内乱における交通などである。①の具体例としては、『日本書紀』皇極天皇元年九月辛未条の「天皇詔大臣曰、起是月限十二月以來、欲營宮室、可於國々取殿屋材、然東限遠江、西限安藝、發造宮丁」があり、遠江から安芸国間の諸国より役民を京まで徴発したことが記されている。ただし、大化前代では民衆自らが京まで税物を運送したとは考えられず、運京したとしてもそれは在地首長の交通としておこなったものであろう。②の対外戦争は民衆の遠距離交通にとって重要で、『日本書紀』推古10年2月己丑条の来目皇子による筑紫嶋郡までの進軍は畿内から九州までの民衆交通の存在を示し、さらに、661年～663年の百濟の役では、4万5千人の民衆を含む人々の筑紫・朝鮮半島への交通が存在し、そこで得たであろう情報はその後の日本社会に多大な影響を与えた。また、③では、672年の壬申の乱における地域住民の参加は『日本書紀』や美濃国戸籍で具体的に知ることができる。以上のような過程を経て、701年には律令法に基づく律令国家が確立し、その制度の下で民衆交通が展開されていったのである。

こうして成立した律令制下における民衆交通には公的なものと私的なものがあり、公的な都鄙間の交通例としては、①調庸物の運脚（賦役令調庸物条）、②官物の運京（年料舂米・年料租舂米・年料別納租穀、年料別貢雑物、年料雑器、交易雑物・雑器など）、③50戸毎の2人の仕丁と国別の女丁、④丁匠（飛驒の丁匠

を含む)、⑤防人・衛士、⑥雇役民、⑦国内交通として国・郡衙における力役に赴く交通などをあげることができ、何れも力役としての要素を持つのが特徴である。それに対して、私的な交通には、②交易のための交通、⑬行楽としての交通、⑭婚姻にともなう交通、⑮宗教活動としての交通、⑯生業としての交通、⑰移住のための交通などがあげられる。

以上よりすると、民衆の公的交通は基本的には地方と京との都鄙間交通であり、私的な交通は本籍地を中心とした比較的短距離の交通であったといえる。公的な理由で上京が強制された民衆の交通量については正確な人数を特定することはできないが、①の調庸物の運京のため各国から出発した公民の人数は極めて多く、かれらは国司に部領され集団で上京した。さらに、③の仕丁も1里2人としても、8世紀前半成立の『律書残篇』によると4012郷、10世紀の『倭名類聚抄』には4041郷が存在しているので、毎年8024人か8082人が都鄙間交通したと考えられる。さらに、天平宝字6年時に造東大寺司に徴発された仕丁は3672人、雇役人16284人であるという(彌永貞三「仕丁の研究」『史学雑誌』60編4号、1951年、青木和夫「雇役制の成立」『史学雑誌』67編3号、1958年)。また、『統日本紀』延暦4年7月癸丑条には「又勅、造宮之務、事弗獲已、所役之夫、宜給其功、於是和雇諸國百姓卅一万四千人」とみえ、延べ31万4千人の百姓が和雇されたことが知られる。これ以外に、②・④・⑤と浮浪・逃亡の交通もあり、都鄙間交通をおこなう民衆の数は想像以上の膨大な数であったことが知られる。かかる公的な交通は、関市令丁匠上役条で「凡丁匠上役、及庸調脚度関者、皆抛本国歴名、共所送使勘度、其役納畢還者、勘元來姓名年紀、同放還」と規定され、過所によるのでなく部領使にともなわれ、本国で作成された「歴名」によって関を通過することになっていた。すなわち、律令国家の交通規制である関と過所制度は、公的な交通には適用されず、基本的には私的に令制国を越えて交通する場合に限定されていたのである。

以上のような古代の民衆交通について、坂本太郎「旅する人々」(『古代日本の交通』弘文堂、1955年)は、「彼等も公務によって旅行する機会が多かった。それは調庸などの税物運搬のために京に上ること、役丁兵士などにあてられて遠隔の地に赴くことの義務を課せられていたからである。これらの義務は庶民にとっては大きな重圧であった。中にも長途往来の艱難が、その重い部分を占めていたことは争われない。庶民の旅行はこのいみで初から暗い形をとって現れることを如何ともしがたいのである」と述べている。さらに、浮浪人や逃亡奴婢が「恐怖におびえ、思い足を引きづって行くを想像することは、強くわれわれの胸をうつ人の世の悲しさではあるまいか」と述べ、古代の民衆交通は極めて負担の大きな苦痛に満ちたものと考えている。ついで、田名網宏『古代の交通』(前掲)は、「庶民にあっても、租税の貢納・労役・兵役など国家に対する義務の一環としての旅行を強制された。また、集団移民を強制されることもあった。このように律令時代の交通は、律令政治の施行・運営の中で営まれ、強制された公交通がその大部分であったといつてよい」と述べている。以上の両氏だけでなく、律令時代の民衆交通は、国家によって強制された交通で極めて重い負担であったというのが通説であるといえる。

上述したように私的な交通には、②交易のための交通、⑬行楽としての交通、⑭婚姻にともなう交通、⑮宗教活動としての交通、⑯生業としての交通、⑰移住のための交通などがあるので、以下においてその例をあげておきたい。

②交易のための交通としては『日本霊異記』に次のようにみることができる。①河内国若江郡遊村の沙弥尼が「念欲放生、行其難破、排諸市、帰」つた話(上巻35話)と、河内国の優婆夷が平城京東市で経文書を購入している例(中巻19話)より、僧侶・優婆塞・優婆夷などが交易のために国を越えた交通をしていたことが知られる。②尾張国愛知郡の力女が美濃国片縣郡の小川市へ蛤五十斛を船に乗せて行った話(中巻4話)と、尾張国愛知郡の大領尾張宿祢久玖利の妻が草津川水運を利用した交易をおこなった話(中巻27話)などより、美濃国-尾張国の揖斐川・長良川・木曾川を利用した交易活動が存在していたことが知られる。

⑨平城京左京六条五坊の人檣磐嶋が越前国敦賀津へ交易に行った話（中巻24話）と、備後国葦田郡大山里の人が同国深津郡の市へ買い物に出かけた話（下巻27話）などもあり、私的に国を越えた交通の存在が確認できる。

⑩行業としての交通には次ぎの諸例が存在する。『常陸国風土記』茨城郡高浜条に「夫此地者、芳菲嘉辰、揺落涼侯、命_レ駕而向、乗_レ舟以遊、春則浦花千彩、秋是岸葉百色、聞_レ歌鶯於野頭、覽_レ儷鶴於渚干、社郎漁孃、遂_レ浜洲以輻湊、商豎農夫、棹_レ舳舻而往来」とみえ、商豎農夫が船で集まってくる様子を記している。また、『出雲国風土記』意宇郡忌部神戸条には「忌部神戸、郡家正西廿一里二百六十步、国造神吉詞望、参_レ向朝廷時、御沐之忌里、故云_レ忌部、即川辺出_レ湯、出湯所左、兼_レ海陸、仍男女老少、或道路路駱、或海中沿_レ洲、日集成_レ市、繽紛燕楽、(後略)」とみえ、忌部神戸は温泉であったために人々が集まり自然に市が形成されたと記している。また、仁多郡条には「通_レ飯石郡堺漆仁川邊、廿八里、即、川邊有_レ葉湯、一浴則身體穆平、再濯則萬病消除、男女老少、昼夜不_レ息、駱駝往来、無_レ不_レ得_レ驗、故俗人号云_レ葉湯也」とみえる。以上のように温泉地を中心に民衆の行業の存在したことが知られるのである。

⑪婚姻など当時の習俗としての交通としては、『播磨国風土記』にみえる景行の播磨国南毗都麻嶋までの妻訪や、『古事記』にみえる雄略の大和から河内へ若日下部王を妻訪う伝承をはじめとし、『日本霊異記』上巻2話にも美濃国大野郡の人物が妻とすべき女性を求めて旅行する話が残されている。こうした婚姻の成立にともなう交通の存在は容易に想定できるが、問題はその範囲であろうが一般的には遠距離ではなかったと考えられる。

⑫宗教活動としての交通としては、行基集團の動向をみると、行基のもとに地方豪族以下の民衆が集合し行動していたことで確認できる。さらに、『日本霊異記』下巻16話には紀伊国の能応里の人である寂林法師が諸国を修行し加賀国畝田村に至った話、第19話の肥後国託磨郡の国分寺の僧侶と豊前国宇佐郡の矢羽田大神寺の僧侶と肥後国八代郡豊服郷の人とが、肥前国佐賀郡の大領正7位上佐賀君兒公の安居会において出会った記事などがあり、これまた相当程度の交通がおこなわれていたと考えられる。

⑬生業としての交通には、都城に集住した官人による田暇を利用した本拠地との交通があり、かかる交通は賃租経営の盛行にともない一般民衆もおこなっていたと考えられる。また、『日本霊異記』下巻32話には、大和国高市郡波多里の呉原忌寸名妹丸が紀伊国海部郡と淡路島の間海まで行き漁業をする記事が存在する。

⑭移住のための交通の存在は『播磨国風土記』の記載で確認することができる。

以上の他には、浮浪・逃亡の交通も数多く存在し、古代の民衆交通が令制国内に限定されていたということとはできず、多様な形態でおこなわれ、その頻度も極めて多かったと考えられるのである。

II 交通規制と民衆交通の特質

律令国家は、五保に交通実態の相互監視を義務づけ（戸令五家条）、調庸運脚や官物運京・雇役・防人・衛士などの公的交通を除く、国境を越える私的な交通を規制するために関と過所制度を設置して、民衆の浮浪・逃亡を防止しようとした。関と過所による交通規制は、関市令欲度関条で「凡欲_レ度_レ関者、皆經_レ本部本司_レ請_レ過所、官司檢勘、然後判給、還者連_レ来文_レ申牒勘給、若於_レ来文外、更須_レ附者、驗_レ実聽之、日別惣連_レ為_レ案、若已得_レ過所、有_レ故三十日不_レ去者、將_レ旧過所、申牒改給、若在_レ路有_レ故者、申_レ随近国司、具_レ状送_レ関、雖_レ非_レ所部、有_レ来文_レ者亦給、若船筏經_レ関過者、亦請_レ過所」と規定されている。すなわち、関を越えようとする場合は本司・国司が発給する過所が必要で、帰国する場合は上京時の過所に申請書を付して申し出て新たに支給されること、過所を発給されてから理由なく出発しない場合は再度申請することなどが定められている。関市令には同条以外に行人度関条・行人出入条・費過所条が存在し、関市令

却還、其運脚出庸調之家任和顧送達、所須裏束調度、折庸調充随物輸納、皆州司領送、不得俄僦勾随便糶輸。

以上の日唐両令を比較すると、日本令では調庸物の輸納時期を近・中・遠国と区別し、調糸についても別項目を作るように唐令に比して詳細に規定している一方、唐令で規定されている「庸調車舟」と「任和顧送達、所須裏束調度、折庸調充随物輸納」が削除されていることが知られる。この点については、拙著『日本古代水上交通史の研究』（吉川弘文館、1985年）で論じたように、唐令を継受するに際し車舟という輸納手段を削除した理由は、「車・舟という大量運送手段を規定しておく、そこに和顧送達ということが生じうる」ので、日本令で調庸物の陸路・人担方式の原則を設定したのである。また、「和顧送達」の削除も、「車舟」の削除に関連するもので両者は整合的に削除されたものと考えられる。仮に令条文で調庸物の和顧送達も車・舟での運送も禁止していなかったとすると、調庸負担者たる公民による和顧送達が公的に認められていたことになる。船・車を保有しうる階層は民衆ではなく郡領氏族を代表とする地方豪族に限定されることよりして、律令公民と国家との間は、大化前代と同様に間接的なものとなり、税を納入する対象が国家であることが不明瞭になる。さらに、地方豪族による調庸物の車舟による運送が許可されていたとすると、車舟のほうが陸路・人担方式より合理的であることよりして地方豪族による調庸物運漕が進展したと考えられる。すなわち、我が国の賦役令調庸物条が陸路・人担の原則を取っていなかったとすると、8世紀末から調庸物納入の遅期・未進が問題となった時、遅期・未進の原因として調庸負担者納入を請け負った運搬者の責任問題が頻発し、「任和顧送達」ということが問題にされてしかるべきであるが、そうした痕跡は現実の諸政策に見出すことはできない。なによりも、わが国が賦役令調庸物条を制定する際に唐令そのままではなく修正していることは、その修正は我が国の国家意思によるものと考えべきであり、その理由は調庸物の運京の原則を調庸負担者が陸路・人担で輸納させることを通して個別人身支配を貫徹しようとしたと考えられるのである。さらに、養老公式令行程条が「凡行程、馬日七十里、歩五十里、車卅里」として唐令にみえる具体的な舟行規定を削除していることは、調庸物の陸路・人担方式が原則・理念として存在していたためとの指摘もある（加藤友康「日本古代における輸送に関する一試論 —『輸送手段』の分析を中心として—」『原始古代社会研究』5、1979年）。以上よりして、森哲也「律令国家と海上交通」（『九州史学』110、1994年）の主張にもかかわらず、調庸物を公民自らが陸路・人担方式で運京するという律令の理念・原則は存在し、すくなくとも8世紀後期までは強制されていたと考えられるのである。

古代民衆の公的交通の特徴として、官人に部領された集団交通であったことがあげられることは、賦役令調庸物条の「皆国司領送」や、軍防令衛士向京条での「凡衛士向京、防人至津之間、皆令国司親自部領」との規定より確認できる。さらに、年料春米・年料租春米・年料別納租穀、年料別貢雑物、年料雑器、交易雑物・雑器などの運京について令条文は規定していないが、『延喜式』では「其運送徭夫」に路粮が支給されていることよりすると、国司が主体となって集団的に貢進したと考えられる。なお、上京時には食料などが支給されていたが、帰国に際し食料は用意されず極めて困難であったことは、『続日本紀』和銅五年十月乙丑条の「詔曰、諸國役夫及運脚者、還郷之日、糧食乏少、無由得達、宜割郡稻別貯便地隨役夫到任令交易、又令行旅人必齎錢爲資、因息重擔之勞、亦知用钱之便」より知られる。こうしたことより、坂本太郎『古代日本の交通』（前掲）は公的な交通をおこなう「彼等がその義務を履行するために、路上でなめた辛酸はなみなみではなかった。それは山河の險難というような自然的条件の外に、食と宿とを得ることが困難であったという社会的条件によることが大きかった」と述べ、田名網宏『古代の交通』（前掲）も「農民の奴隸的性格」を示すと指摘しているのである。確かに、公的な交通でも郡衙・駅家などでの宿泊は許されず、宿泊場所の確保が困難であったことは事実であるが、一般民衆の宿泊は列島全域に存在していた村落内寺院においてなされたと考えられ（拙稿「古代の宿泊施設について」『愛媛大学法文

学部論集』人文科学篇17、2004年)、一定の宿泊装置が用意されていたと考えられる。さらに、民衆の公的交通が律令国家によって強制されたものであったことは、民衆にとって極めて負担の大きなものであったことは間違いないが、国家が民衆に都鄙間交通を強制したことについては別の評価もありうる。

すなわち、公民に対して京までの交通を強制した意味は極めて重大で、次のようなことが考えられる。まず、調庸物をはじめとする諸税物の納入対象は大化前代からの国造の系譜をひく郡領氏族ではなく、律令国家であることを明確化するためであった。また、公民自らが京まで交通することにより、調庸物をはじめ諸税物を納入する対象が都城を形成した国家であることを平城京という場（装置）を見せることを通して国家的共同幻想を形成しようと考えられるのである。さらに、このように都鄙間交通を一般公民に義務づけたことは、郡司層などの地方豪族に交通を独占させることを防止し、個別人身支配を貫徹しようとしたためでもあった。そして、交通権を地方豪族に独占させなかったことは、極めて負担の大きな中央との交通で得であろう経済的・政治的・宗教的領域での交流が重要なものであり、日本国家の文化的水準の均質的發展をもたらしたのではないかと考えられる。いわば、国家の側が郡領氏族の交通独占を防ぎ、民衆の都鄙間交通を強制したといえるのである。すなわち、古代の民衆交通の特質は、自らが交通権を獲得したのではなく、国家より強制された交通ということが出来る。しかし、国家によって強制された負担の大きな交通であっても、その交通の過程において民衆が得たであろうものは決して少なくなく、数多くの情報を民衆は交通過程で自ら得たことは重要な意味を持っていたと考えられるのである。

おわりに

調庸物を主とする公民による都鄙間交通の強制は、8世紀後半になり陸路・人担方式が不可能な地域（南海道諸国・西海道諸国）を中心に海運が進展し、調庸物の陸路・人担方式の強制がなくなると、税物・官物の運京は地方官に請け負われる方式へと変質していった。それが、調庸制から交易雑物制への転換ということでもあるが、この変化は国家が国家財政の基盤をなす調庸物の一般公民による運京方式を放棄し、地方官にゆだねたということである。そのため、それを担った郡領氏族による税物・官物の運京の独占が始まり、9世紀後半には国家－国司と貴族・寺院のもとに組織された郡領氏族との間に都鄙間交通権をめぐる対立が激化した。さらに、国司の遙任・受領化が進展すると、再び遙任・受領のもとで郡領氏族が都鄙間交通権を独占し、そのことは貴族－郡領による情報の独占化を進展し、民衆は情報から阻害されるようになっていったのである。そして、駅伝馬制度が衰退すると、官人の交通のための諸制度も衰微し、8・9世紀のような頻繁な都鄙間交通はなくなり、民衆が都鄙間交通をおこなうことは極めて困難になっていったのである。

こうした状況を打破していったのが、勸進上人などの活動であり、また、鎌倉新仏教の布教活動であったと考えられる。そして、近世以降における民衆の交通として、四国遍路や伊勢参りの盛行には、一般民衆が交通権を民衆の手に取り戻す行為であり、運動という側面が存在したのではないかと憶測する次第である。