

# 古代における情報伝達

尾 池 佑 斗

## はじめに

古代駅路は、推定される総延長は六三〇〇キロメートル、道幅が広いものは一〇メートルを超えていた。<sup>(1)</sup>現代から一〇〇年前以上に造られた道路にも関わらず、現代の高速道路に匹敵するような道幅の広さや全国に向けた道路網は特質すべきものである。駅制と情報は、強いつながりにあるものであり、時代を問わずに情報の伝達や報告は大きな課題であった。平安時代では『延喜式』に都までの日数が示されているのに対して、奈良時代では日数計算されている史料はほとんど見当たらない。よって本稿では、情報の伝達速度や内容などから、情報に対する国家の考えについて、駅制を中心に考察していく。

さて、情報伝達と駅制を考察していく上で、先行研究を整理しておく。まず、青木和夫氏は、『日本書紀』崇峻天皇以降に大和―筑紫間の連絡に関わって「駅使」「駅馬」「馳馬」の語が見られるが、古訓は「ハユマ」「ハイマ」であり、すでに大化時代に早馬の制度が存在したと検討した。これは、崇峻二年（五八九）の隋による中国統一を契機として東アジア情勢が緊迫する中で、大和―筑紫間に早馬制が整備された可能性があるとしている。また、駅制は、『日本書紀』の天武天皇期の記述から、大化から壬申にいたる初期律令国家の時代に整備された、<sup>(2)</sup>というものであった。次に、田名網宏氏

の研究では、『日本書紀』の改新詔は、『大宝令』の条文を造作したことによる疑問や駅鈴が日本独自の制度で定められたことに対しても疑問が残るため、駅伝制の採用方針を示したことに過ぎないとした。また、斉明朝は、早馬と考えられたが、天武期では記述内容の信憑性はかなり高く、そのため、駅制が、天智朝のころに近江朝廷を中心として畿内およびその周辺の地域には実施されていた<sup>(3)</sup>、というものであった。

また、近年では、松原弘宣氏や永田英明氏らによつて駅制の研究が行なわれている。松原氏は、大化改新詔には大宝令条文の修飾・転載が明らかになったが、孝徳天皇のころに中央と地方を結ぶ交通制度が設置されていたと考えている。七世紀後半に唐の駅伝馬制が採用された後、不詳の浄御原令で条文化されたことに対しては疑問を持ち、大宝令において制<sup>(4)</sup>度化された<sup>(4)</sup>と考えた。続いて、永田氏は、壬申の乱における駅路の体系は倭京を中心として、天智六年(六六七)の近江遷都以前に始まると考えていることから、駅制の成立は少なくとも斉明朝まで遡るとした。日本の律令国家における駅制の成立は、「緊急用」の交通制度の成立であると同時に、あるいはそれ以前に「ミコトモチ」の交通制度の成立によるものである<sup>(5)</sup>と考えた。さらに中村太一氏は、一次史料において、伊場遺跡(静岡県浜松市)の木簡から「駅評人」「五十戸人」の記述があり、天武一二年(六八三)までのいずれかで駅制が成立したと検討した。一方、『日本書紀』の駅制関係記事では、斉明紀と壬申紀では質が大きく異なることを指摘した。斉明紀は、伝馬制や早馬の可能性が高いものであったが、壬申紀は「駅家」が飛鳥を起点とした東海道の道路上に配置されていることなどから、近江遷都以前の天智六年(六六七)以前には駅制が導入されていた<sup>(6)</sup>とした。最後に、市大樹氏は、『日本書紀』壬申の乱の記述では、天武側が大友皇子の母方の勢力圏を突破したことにより、畿内とその周辺部のみに駅家・駅制は成立していたとはいえないとした。また、『日本書紀』斉明紀の記事は単なる文飾とは考えずに、平城京跡出土木簡に見える「駅戸」を用いて交通路の整備の中で駅家の設置があった可能性を指摘して、遅くとも斉明朝までに駅制が成立し、少なくとも畿内近国および大和―筑紫に限ればある程度機能していた<sup>(7)</sup>と考えた。

以上をまとめると、駅制の成立期は、天智天皇のころであると位置づけられる。しかし、駅制以前にも情報伝達はされていると考えられるので、以前から中央と地方とのつながりは少なからずあったと思われる。

その上で、情報を定義づけるために律令によって規定された情報と国家統括に関する情報伝達手段をはじめに取り上げていく。次に、情報網の確立への過程では、駅制が整備される以前から確立段階にまでの変遷をたどり、駅制の整備や律令に基づいた情報伝達速度について触れる。また、駅制の利用実態では、地方における軍事や外交使節、自然災害の事例を挙げて、情報伝達速度を明らかにしていく。

### 第一節 情報伝達の事項と速度

まず、古代における情報伝達手段は、松原弘宣氏の見解によると、口頭伝達と文書伝達の大きく二つに分けられる。そのうち、文書伝達は伝達者によって情報が改変しない点や駅制の利用によって情報の迅速性を維持できる点が優位な点である。一方、口頭伝達は、情報の正確性の正確性には欠けるものの、短期間で多数者に広がり、情報の空間的拡大という点で優位性を持っていた。しかし、実際の情報伝達手段では、両者を併用していたといえる。<sup>(8)</sup> 駅制は、文書伝達・口頭伝達の二つを状況に応じて用いていたと考えられる。

次に、律令で規定された情報は、当然国家にとって必要なものであった。律令で規定することで、情報が中央に集約されて、国家が情報を把握することができた。そこで、駅制を用いた情報伝達を考察していく前に、情報の定義をしておく。<sup>(9)</sup> 主な情報として以下のようなものが挙げられる。

- ① 戸籍と計帳などの戸に関するもの<sup>(10)</sup>
- ② 国家財政に関するもの<sup>(11)</sup>

- ③ 官人の勤務評価に関するもの<sup>(12)</sup>
- ④ 軍事に関すること<sup>(13)</sup>
- ⑤ 災害の発生等の緊急事態<sup>(14)</sup>
- ⑥ 祥瑞の発見<sup>(15)</sup>
- ⑦ 船や馬の数や状態<sup>(16)</sup>
- ⑧ 犯罪の発生や裁判の判決<sup>(17)</sup>

律令で規定された情報は多様であり、中央だけでなく地方に対しても国家権力を波及させて情報収集させた。

また、駅馬を利用して情報伝達する際、律令によって速度が定められていた。そこで、律令で定められた情報を報告する際、地方から中央までの程度の時間がかったのかを利用方法別に見ていく。

凡給「駅伝馬」。皆依「鈴伝符尅数」。事速者、一日十駅以上。事緩者八駅。還日事緩者、六駅以下。<sup>(18)</sup>

史料に見る通り駅馬の利用には三段階あつて、段階によって情報速度は行なわれていた。

一つ目は、飛駅である。<sup>(19)</sup> 飛駅は、国家の緊急事態として、早急に情報を伝達される必要があつたものである。これは、主に地方から中央へと伝達されるものであつた。逆に、中央から地方へは、天皇が詔を出すなどの対策を講じることにより、必然的に情報は伝達された。飛駅使は一日に一〇駅以上進むことが、「公式令」によって定められている。進む距離を算出すると、駅と駅の間隔は三〇里が標準的であることから、律令の規定に当てはめると、一日に三〇〇里以上進むことになる。すなわち、一日で一六〇キロメートル以上進む必要がある。つまり、律令の段階で、理想的な速度として示した可能性が高い。飛駅使自体は専使であるので、駅家で馬を乗り換えて専使は先の駅家に向かつて進み、飛駅使が全線受け持った。これは、緊急事態の報告は人づてに伝達させると、情報が改変されてしまう可能性があつたためである。また、律令では飛駅使に対し、駅家で接待が受けられるようにするなどの規定が設けられていた。

二つ目は、駅使による駅制の利用である。これは、飛駅より緊急性は低い情報伝達する際に利用されたものである。一日の行程は、八駅進むことが「公式令」に制定され、一二八キロメートル進む計算になる。飛駅と比べて、若干ではあるが進む距離が短くなり、こちらが実際に運用された速度の可能性が高い。駅使の役割は飛駅使とは異なり、文書を手渡しにしていくだけで済むために、地方の官人が駅家ごとに担当して、情報伝達を行なった。

三つ目は、飛駅使や駅使には該当しないものの公務のために駅馬を利用する場合である。一般的な移動速度が、「公式令」に規定されている。

九行程。馬日七十里。歩五十里。車卅里。<sup>(20)</sup>

それぞれの速度をキロメートルに換算すると、馬は三七・三キロメートル、徒歩は二六・七キロメートル、車は一六・一キロメートルになる。この中で、駅馬の速度は約三七キロメートルであり、飛駅や駅使の三分の一程度の速度であった。

このように、情報の緊急性によって情報伝達速度が変化していた。律令の規定により、緊急な情報が即座に伝達されることで、国家を維持しようとしていたことがわかる。言い換えると、情報伝達の速度によって事態の緊急性を判断することができると。

## 第二節 情報網の確立への過程

### (一) 律令制以前の情報伝達

陸上で情報が伝達される上で、馬と道は重要な役割を持つ。大和政権は馬の飼育と朝鮮諸国—大和間での新道建設を計

画した。<sup>(21)</sup>この契機となったのは、ヤマト政権が四世紀末に朝鮮半島に進出して高句麗と交戦したことであった。この交戦から政権は、高句麗の騎馬軍団の戦いを参考に乗馬技術を身につけさせた。また、古墳と馬の関係性は深く、副葬品の馬具や馬型埴輪など馬をモチーフにしたものが作成された。同じく馬を用いての戦いを考慮して、日本においても馬が飼育された。高句麗との交戦後は緊張状態であったため、有事の際には大和から馬を走らせて一刻も早く戦地に到着することが大事であった。つまり、政権にとって道路の建設・整備が、軍事的にも必要と判断された。

また、古墳期の情報収集システムを用いて情報を集めていたことが『日本書紀』に見られる。一例として安閑天皇の時期の史料を挙げる。

詔曰。皇后雖<sub>三</sub>体同<sub>三</sub>天子。而内外之名殊隔。亦可<sub>下</sub>以宛<sub>二</sub>屯倉之地。式樹<sub>二</sub>椒庭<sub>一</sub>後代遺迹。迺差<sub>二</sub>勅使<sub>一</sub>簡<sub>二</sub>擇良田<sub>一</sub>。勅使奉<sub>レ</sub>勅。宣<sub>二</sub>於大河内直味張<sub>一</sub>。〈更名黑校〉曰。今汝宜<sub>レ</sub>奉<sub>二</sub>進膏腴雌雄田<sub>一</sub>。味張忽然恠惜。欺<sub>二</sub>誑勅使<sub>一</sub>曰。此田者。天早難<sub>レ</sub>溉。水潦易<sub>レ</sub>浸。費<sub>レ</sub>功極多。收穫甚少。勅使依<sub>レ</sub>言服命無<sub>レ</sub>隱。<sup>(22)</sup>

これは安閑天皇が皇后のために屯倉を置こうとするために、勅使を派遣して良田を探させたという内容である。史料から水田の良し悪しを把握するために、各地域へ使者をやり、情報を収集させていたことがわかる。もう一例として、欽明天皇の時期における情報のやりとりが残っている。

幸<sub>二</sub>泊瀬柴籬宮<sub>一</sub>。越人江淳臣裙代詣<sub>レ</sub>京奏曰。高麗使人辛<sub>二</sub>苦風浪迷失浦津<sub>一</sub>。任<sub>レ</sub>水漂流。忽到<sub>二</sub>着岸<sub>一</sub>。郡司隱匿。故臣頭奏。詔曰。朕承<sub>二</sub>帝業<sub>一</sub>若干年。高麗迷<sub>レ</sub>路始到<sub>二</sub>越岸<sub>一</sub>。雖<sub>レ</sub>苦<sub>二</sub>漂溺<sub>一</sub>。尚全<sub>二</sub>性命<sub>一</sub>。豈非<sub>二</sub>微猷広被<sub>一</sub>。至德魏魏。仁化傍通。洪恩蕩蕩者<sub>一</sub>哉。有司<sub>下</sub>於<sub>二</sub>山背国相楽郡<sub>一</sub>。起<sub>レ</sub>館淨治。厚相資養。<sup>(23)</sup>

この史料は、越国の豪族である道君が高句麗からの使者を隠していることを、江淳臣裙代が天皇に上奏したことを示したものである。後に、天皇は越国に使者を派遣し、情報収集を行っている。また、高句麗からの使者を山背国相楽郡の館に迎えている。

以上をもつて、五世紀から六世紀にかけては、まだ律令期のような情報システムが構築されておらず、必要に応じて情報を収集していたことがわかる。必要に応じて情報を集めることは、政権を運営する上でとても効率的であった。しかし、政権が即時性・重要性は低いと判断した情報の収集は、軍事などの政権が必要とする情報に比べて後回しにされた。道路の建設の場合は、政権の重要課題である軍事的利用のために、ヤマト政権を支える上で重要であった。また、中央と地方との政治的結びつきの中で、政権に従属する人物を利用して情報を集めていた。したがって、当時の政権は、土地に関する情報や対外的な情報などを状況に照らし合わせて収集していた。

## (二) 駅制の整備

日本が中央集権国家として大きな転換を迎えたのは、大化の改新と壬申の乱であった。その中で、壬申の乱は、天皇の系譜が天智系から天武系に変わった契機になった出来事である。乱に勝利した天武天皇の政治は、天智天皇の業績を引き継いだものであり、戸籍の作成などを行なった。一方で、天武天皇は改新詔で示した公地公民制を確立させるために、優先的に国土と人民の掌握に取り組んだ。公地は名目上として天皇が支配する土地であり、人民は天皇のもとにおける一員として、全国の土地と人民を把握しようとした。つまり、中央集権国家は、公地公民制を実現させるために、制度(駅制)を整備した上で情報が中央に集まるようにした。

さて、『日本書紀』における「駅制」の記述は、孝徳期と天智期に見ることができる。まず、孝徳期では、改新詔に駅馬や伝馬の設置、駅鈴の作成命令の記述がある。

賀正礼畢。即宣改新詔曰。(中略)其二曰。初修京師。置畿内国司。郡司。關塞。斥候。防人。駅馬。伝馬。及造鈴契。定山河。(中略)凡給駅馬。伝馬。皆依鈴傳符剋數。凡諸国及關給鈴契。<sup>(24)</sup>

史料では改新詔における「駅馬・伝馬」の記述について取り上げたが、矛盾点が多いことを指摘している。<sup>(25)</sup> その指摘では、「駅馬・伝馬」に対する副文が一条しかなく、他の主文―副文のバランスを考えると異質としている。したがって、「駅馬・伝馬」の一方が、『日本書紀』編者の潤色の可能性が高い。また、改新詔では、「駅家」の記述がなく、駅に関することも三条しかなく、駅制が運用できるシステムには程遠い。つまり、改新詔の段階では、伝馬が主に運用されていたと考えられ、駅制は中央国家が将来的な実現目標を示したものであった。

加えて、斉明期では、「熟田津の歌」においても、駅制の未整備であることがいえる。

額田王歌

熟田津尔 船乗世武登 月待者 潮毛可奈比沼 今者許芸乞粟

(中略) 後岡本宮馭<sup>レ</sup>宇天皇七年辛酉朔壬寅、御船西征、始就<sup>二</sup>于海路<sup>一</sup>、庚戌、御船泊<sup>二</sup>于伊予熟田津石湯行宮<sup>一</sup>。<sup>(26)</sup> 史料を読み取ると、海路を使って筑紫に向かっており、大和から西国にかけて駅路が整備されていたとはいいたい。次にあげるのは天智期の駅制の記述に関することである。

及<sup>二</sup>夜半<sup>一</sup>。到<sup>二</sup>隱郡<sup>一</sup>焚<sup>二</sup>隱駅家<sup>一</sup>。因唱<sup>二</sup>邑中<sup>一</sup>曰。天皇入<sup>二</sup>東國<sup>一</sup>。故人夫諸參赴。然一人不<sup>二</sup>肯来<sup>一</sup>矣。将及<sup>二</sup>横河<sup>一</sup>。有<sup>二</sup>黒雲広十余丈<sup>一</sup>經<sup>レ</sup>天。時天皇異<sup>レ</sup>之。則学<sup>レ</sup>燭親乘<sup>レ</sup>式占曰。天下兩分之祥也。然朕遂得<sup>二</sup>天下<sup>一</sup>一歟。即急行到<sup>二</sup>伊賀郡<sup>一</sup>。焚<sup>二</sup>伊賀駅家<sup>一</sup>。<sup>(27)</sup>

將軍吹負既定<sup>二</sup>倭地<sup>一</sup>。便越<sup>二</sup>大坂<sup>一</sup>往<sup>二</sup>難波<sup>一</sup>。以余別將軍等各自<sup>二</sup>三道<sup>一</sup>。進至<sup>二</sup>于山前<sup>一</sup>屯<sup>二</sup>河南<sup>一</sup>。即將軍吹負留<sup>二</sup>難波小郡<sup>一</sup>。而仰<sup>二</sup>以西諸国司等<sup>一</sup>。令<sup>レ</sup>進<sup>二</sup>官鑰駅鈴伝印<sup>一</sup>。<sup>(28)</sup>

天智期における駅制が整備された点では、隠駅家や伊賀駅家といった駅家が東海道上への設置された点、「以西諸国司」や「駅鈴伝印」という記述から、大和から西国にかけて駅制が施行されていた点が『日本書紀』から読み取れる。大和と筑紫などの諸国の間に整備した道路は、対外政策に影響するために中央政府にとって軍事的に重要であった。時代をさか

のほつてみると、大和―筑紫間は六世紀末に早馬制が運用されていることから、他の地域に比べて駅制が比較的早く運用されたと考えられる。また、国外の情勢に目を向けてみると、天智二年（六六三）に白村江の戦いがあったために緊張状態であった。そこで、駅制は、国家の緊急事態に対応するために急速に整備され、運用された。

したがって、律令制の初期の段階で駅制の記事があり、運用もされていたことから、駅制はある程度機能していたといえる。

### 第三節 駅制の利用実態

#### （一）地方における軍事と情報

駅制の確立によつて情報が集約できるシステムになり、全国から国家にとつて必要な情報が伝達された。八世紀は、駅制が展開した時代であり、地方からの軍事の情報に対して、政府は最善の策をとつて国家を守ろうとした。律令国家が支配領域を拡大させるために、隼人や蝦夷と対して軍事的な制圧政策を行なったことに対して、九州地方と東北地方の軍事を扱い、情報伝達速度を検討していく。

まず、九州地方での軍事と駅制である。八世紀の九州地方において代表的な反乱は、天平十二年（七四〇）に起きた藤原広嗣の乱である。そこで、広嗣の乱から情報伝達速度を『統日本紀』をもとに検討していく。

癸未。大宰少二從五位下藤原朝臣広嗣上<sub>レ</sub>表。

九月丁亥。広嗣遂起<sub>レ</sub>兵反。勅以<sub>二</sub>從四位上大野朝臣東人<sub>一</sub>為<sub>二</sub>大將軍<sub>一</sub>。從五位上紀朝臣飯麻呂為<sub>二</sub>副將軍<sub>一</sub>。軍監軍曹各四人。徵<sub>二</sub>莞東海。東山。山陰。山陽。南海五道軍一<sub>レ</sub>万七千人。委<sub>二</sub>東人等<sub>一</sub>持<sub>レ</sub>節<sub>レ</sub>討<sub>レ</sub>之。<sup>(29)</sup>

乱が起こる前段階として、広嗣が天皇に対して中央への政治批判を含めた上表文を提出した。この行為を行なった日は、八月二十九日であった。そして、その上表文が都に到着した日は、九月三日であった。つまり、大宰府から都まで、文書発給日と朝廷への到着日を含めると、大宰府から都へ五日間で情報が伝達されたことになる。政府は、当日中に対応を示して、「軍防令」に基づき兵の編成を開始しており、大將軍には、百戦錬磨の大野東人が任命され、後日、西国へと進軍した。

丙戌。(中略)是日。大將軍東人等言。進士無位安倍朝臣黑磨以三今月二十三日丙子。捕<sub>レ</sub>獲逆賊広嗣於肥前国松浦郡值嘉嶋長野村。詔報曰。今覽二十月二十九日奏。知<sub>レ</sub>捕<sub>レ</sub>得逆賊広嗣。其罪顕露不<sub>レ</sub>在<sub>レ</sub>可疑。宜<sub>レ</sub>依法処決。然<sub>レ</sub>後奏聞<sub>一</sub>。<sup>(30)</sup>

続いての史料征討軍の広嗣を逮捕した記事である。征討軍が広嗣を逮捕したのが一〇月三日であったものの、東人が上奏したのは、一〇月二十九日であった。行幸中の聖武天皇に、広嗣逮捕の知らせが届いたのは、十一月三日であった。この時の伝達スピードも五日間であった。行幸先は都より東であり、大宰府―都間に加えて距離は若干遠かったが、七〇〇キロメートル以上を五日間で駆け抜けていることになる。

これらの事例から速度を一日換算すると、約一三〇〜一四〇キロメートルになる。これは、広嗣が朝鮮諸国と結託している可能性があったため、国家は防衛政策として速い速度で情報伝達させたと考えられる。すなわち、国家は新羅との戦争を視野に入れていたため、情報をもって先手を取ろうとした。

次に、中央集権国家が支配領域を拡大するためにねらいをつけた地域は、東北地方であった。東北地方は徐々に中央政府によって支配されていくが、大きな契機となったのが度重なる蝦夷戦争であった。その中で、宝龜五年(七七四)の蝦夷戦争を取り上げる。

壬戌。陸奥国言。海道蝦夷。忽発<sub>二</sub>徒衆<sub>一</sub>。焚<sub>レ</sub>橋塞<sub>レ</sub>道。既絶<sub>二</sub>往来<sub>一</sub>。侵<sub>二</sub>桃生城<sub>一</sub>。敗<sub>二</sub>其西郭<sub>一</sub>。鎮守之兵。勢不<sub>レ</sub>能<sub>レ</sub>

支。国司量<sub>レ</sub>事。興<sub>レ</sub>軍討<sub>レ</sub>之。但未<sub>レ</sub>知<sub>三</sub>其相戦而所<sub>二</sub>殺傷<sub>一</sub>。

己巳。勅<sub>二</sub>坂東八国<sub>一</sub>曰。陸奥国如有<sub>レ</sub>告<sub>レ</sub>急。随<sub>二</sub>国大小<sub>一</sub>。差<sub>二</sub>發援兵二千己下五百己上<sub>一</sub>。且行且奏。務赴<sub>二</sub>機要<sub>一</sub>。<sup>(31)</sup>

この戦いは、宝亀五年に蝦夷軍が桃生城を襲撃したことが発端となり、征討軍と蝦夷軍が争ったものである。当時、桃生城は国家の軍事的・地域における支配拠点でもあった。蝦夷襲撃の知らせは、鎮守将軍がいた多賀城へ当日中に届いた。そこで、鎮守将軍の同伴駿河麻呂は、多賀城から桃生城への援軍の指示と都への蝦夷襲撃の報告をした。

そこで、史料をもとに伝達速度を算出するため、はじめに桃生城―都間の距離を求める。ただし、途中で国家の蝦夷征討の拠点があった多賀城を経由するため、桃生城―都間に經由地として多賀城を加えた距離にする。距離を算出すると、桃生城―多賀城間は約三五キロメートルであり、多賀城―都間は約八〇〇キロメートルになる。すなわち、桃生城―都間は、八〇〇キロメートルを超えることになる。次に、史料より伝達にかかった日数を算出する。文書の発出日が七月二五日とすると、都に文書が到着したのは八月二日であった。情報を受けた国家は蝦夷襲撃に対して、援軍を派遣することを命じた。すると、所要日数は八日である。算出結果をまとめると、八〇〇キロメートル以上の長距離を八日間で駆け抜け、情報が伝えられたことになる。つまり、一日約一〇〇キロメートル以上の速度で進んでいる。このことから、太平洋側における軍事の例においても、比較的早い速度で情報が伝達された。

## (二) 外交使節の到来とその対応

国家が軍事と並び重要視していたのは、外交であった。四世紀前半には通交が開始されており、加耶諸国と鉄資源や先進文物の入手を図ったものと思われる。また、百済との連携も徐々に深めていき、七世紀半ばに百済が滅亡するまで続いた。倭国は、天智二年(六六三)の白村江の戦いで百済勢力を支持していたが、最終的に新羅が朝鮮半島を支配していっ

た。国家間の本音とは裏腹に、表面上は対立することは得策でないと判断した結果、両国間で使節を送っていた。そこで、平時の外交使節が日本に到着してからの情報伝達速度を明らかにする。

律令下では、関市令や衛禁律といった律令法規をもとに、入国時には現地官による事情聴取や所持品検査が行なわれ、迎接担当の官人以外は接触できないように客館に安置し、国家による先進文物の独占の入手、機密情報の漏洩防止などが図られた。また、出国時には、不正な持ち出し品がないか、再度の所持品検査が行なわれた。<sup>32)</sup>

使節が日本入国から日本出国までの一連のおおまかな流れは、以下ようになる。

- ① 日本入国（到着地にて訪日目的、規模などの事情聴取）
- ② 到着地から都へ情報伝達
- ③ 都にて使節の受入の可否を審議
- ④ その結果を到着地へと情報伝達（別途、出迎えの使者や騎兵を召集して到着地へ向かわせる）
- ⑤ 外交使節が都へと移動
- ⑥ 拝朝の儀（使節から天皇へ国書・国信物の献上または国王からの奏上）
- ⑦ 日本出国（所持品検査）

もちろん、都で使節の受入が拒否された場合は、⑤・⑥の段階を踏むことはない。

さて、外交使節の来航は『続日本紀』の記事に見られる。ここでは、時期の近い慶雲二年（七〇五）と和銅七年（七一四）の史料を用いて、使節の到達から都に入るまでの時間を算出していく。

丙子。新羅貢調一吉漚金元靜等來獻。

己丑。徴<sup>レ</sup>發諸國騎兵。爲<sup>レ</sup>迎<sup>二</sup>新羅使<sup>一</sup>也。<sup>(33)</sup>

事例として挙げたのは、八世紀初頭の新羅使である。史料では、慶雲二年（七〇五）一〇月三〇日に新羅使は到着し

て、一月一三日には、新羅使を迎え入れるために騎兵を徵発して都を出発している。この間は一四日間であるが、途中に政府による審議も期間を含むため、都と大宰府の情報伝達の色度を測ることができない。そこで、以下の史料を用いてより正確に都と大宰府間の伝達速度を測る。

乙未。新羅国遣<sub>二</sub>重阿浪金元静等廿余人<sub>一</sub>朝貢。差<sub>二</sub>発畿内七道騎兵合九百九十一<sub>一</sub>。為<sub>レ</sub>擬<sub>二</sub>入朝儀衛<sub>一</sub>也。

己亥。遣<sub>レ</sub>使迎<sub>二</sub>新羅使於筑紫<sub>一</sub>。<sup>(34)</sup>

この史料は、和銅七年（七二四）一月一日に新羅使が日本に到着した情報が都へもたらされたという内容である。当日中に、騎兵を召集させて五日には都から筑紫へと出発している。政府の審議は五日間であり、すべての使節来航に当てはめるわけにはいれないが、騎兵の徵発を含めて考えると、妥当な日数といえる。以上のことから、大宰府から都への情報伝達の日数は、政府による審議による日数を差し引くと九日前後と推測できる。一日換算の速度では七〇〜八〇キロメートルになり、「公式令」の規定を比較すると、やや伝達速度は遅いと言わざるを得ない。

次に、天平勝宝四年（七五二）の新羅使と渤海使における外交使節の比較を行ない、情報伝達速度を明らかにする。まず、新羅使についてである。

己巳。大宰府奏。新羅王子韓阿浪金泰廉。貢調使大使金暄及送王子使金弼言等七百餘人。乗船七艘來泊。

乙亥。遣使於大内。山科。惠我。直山等陵。以告<sub>二</sub>新羅王子來朝之状<sub>一</sub>。<sup>(35)</sup>

使節大使は金泰廉で、七〇〇人以上が七隻の船に分乗して来航したと、三月二二日付で大宰府から上奏文が出されている。七〇〇人以上で来航したことは、過去の新羅使ではなく、かつてない大所帯で日本に来たことがわかる。三月二八日には、複数の御陵に対して新羅使が来航したことを報告している。今まで外国使が来航したことを複数の先帝の陵に報告することはなかったため、朝廷が新羅王子を含めた新羅使への強い関心があった。情報を整理すると、三月二二日時点での新羅使の来日の情報が、三月二八日には政府に到着しており、五日間で大宰府から都へと伝えられた。つまり、一日平

均では、一〇〇キロメートル進むことになる。八世紀の半ばの日本と新羅の関係は、両国の政治的思惑が一致しないため、緊張感がある状況であった。また、前回の新羅使の来日から一〇年が経過した上、大規模な使節を率いて来航するために日本側は強い関心を持った。しかし、軍事的要素があるので速い速度で情報伝達されているが、律令の規定に無理があるために一概には律令の規定通りの速度で伝達されていたとは言いがたい。続いて、同年の渤海使についてである。

丁卯。渤海使輔国大將軍慕施蒙等著<sup>二</sup>于越後国佐渡嶋<sup>一</sup>。

庚辰。遣<sup>三</sup>左大史正六位上坂上忌寸老人等於越後国。問<sup>二</sup>渤海客等消息<sup>一</sup>。<sup>(36)</sup>

九月二四日には、渤海使が越後国佐渡島に到着している。その後、一〇月七日には、坂上忌寸老人らを越後国に派遣して、渤海使の消息を確認させている。佐渡島―都の距離は、途中の海路を含めると五五〇キロメートルであった。一〇月七日に情報が都に到着して、政府がすぐに対策を講じた場合、都まで情報が伝わる日数は一四日となる。台風や高波によつて舟が出せないために何日か島にいた可能性もあるが、史料上に日時で追っていくと、一日平均約四〇キロメートル進む計算になる。つまり、海路を含むとはいえ、かなり遅い速度で情報が伝達されたと考えられる。

では、同年に來航した外交使節を比較していく。新羅使の來航は、軍事的要素が絡んでいると朝廷側は考えていたため、素早く情報伝達された。一方、渤海使は接待的要素が強いと考えられ、比較的ゆっくりと情報が伝えられた。このことから、新羅とは戦争直前の状態にあったことから、対外戦争も意識して情報が伝達されたと考えられる。

### (三) 自然災害の報告

公地公民のもと国土や人民を掌握する上で、国内で発生した自然災害への対応も重要であった。現代の日本においても

大地震は発生しているが、緊密に情報をやりとりすることにより、政府が現地の状況を把握することができる。古代においても度々災害は発生していて、その際の情報伝達速度を検証していくことで、国家が自然災害に対する思惑を明らかにしていく。

自然災害の事例として取り上げたのは、延喜七年（七八八）に起きた大隅国の霧島山噴火である。

秋七月己酉。大宰府言。去三月四日戌時。当<sup>二</sup>大隅國會於郡會乃峯上<sup>一</sup>。火炎大熾。響如<sup>二</sup>雷動<sup>一</sup>。及<sup>二</sup>亥時<sup>一</sup>。火光稍止唯

見<sup>二</sup>黒烟<sup>一</sup>。然後雨沙。峯下五六里。沙石委積可二尺。其色黒焉。<sup>37)</sup>

三月四日に大隅国の霧島山で噴火したことが、大宰府から上奏されている。その際、噴火した時の情報も一緒に朝廷へ報告されている。しかし、都に情報が到着したのが、同年七月四日と噴火の発生から四か月が経っていた。大隅国から海道東路を通り大宰府を経て都に至るまでの距離は、約九四〇キロメートルである。軍事関係や外交関係の時と同様に情報伝達速度を比較すると、大幅に遅いものであった。速度が遅れた要因として、二点挙げられる。一点は、国府の倒壊や道路の寸断である。これは、物理的な崩壊のために復旧が優先されたと考えられる。もう一点は、大隅国の中で噴火に対する対応が優先的と判断されたことである。これに対して、被災国は、隣国に情報を知らせた上で、政府へ代理で情報を届けたと考えられる。

以上をもつて、国家の存亡にかかわる緊急事態ではない情報は、情報伝達速度の規定に準じないものも多かったと考えられる。

### おわりに

駅制と情報伝達の関係について検討してきたが、最後に各節の総括と今後の課題についてである。第一節では、第二

節・第三節の根幹となる情報伝達的手段と律令で規定された速度についてまとめられた。伝達手段は文書伝達と口頭伝達の二つが状況に応じて用いられており、伝達速度は利用目的により大きく三つに分けられた。

第二節では、駅制成立期における情報収集について取り上げ、駅制が整備される前後で情報の取得方法の違いが明確になった。以前では、政権に従属する人々（豪族）を利用して、土地に関する情報や対外的な情報などを状況に照らし合わせて情報を収集した。一方、以後では、制度を整備した上で、国家の緊急事態を中心に情報収集を行なった。この契機となったのは白村江の戦いであり、国家の危機管理の問題があった後に律令の中へ情報伝達速度の規定を設けるなど、政権側は対外意識をもって駅制を整備して、自然と中央に情報が集約するようにした。

第三節では、駅制の利用実態として軍事、外交、自然災害の例を挙げた。その中で、情報伝達のと政府の方針は関連していると捉えることができる。軍事的要素が絡む情報は、対外関係が絡むとさらに速い速度で情報が伝達された。また、外交使節は対外情勢に応じて、接待面が強い場合と対外戦争も意識した場合では、情報伝達速度は異なってくる。一方、国家の存亡とは直接的には結び付かない情報は、軍事・外交といった緊急事態における情報と比較して情報伝達速度は緩やかなものであった。

以上のことから、軍事・外交使節では対外情勢が大きく関係しており、国家の防衛政策として律令に規定された速度で情報が伝達されたことがいえる。

今後の課題は、三つ挙げられる。一つ目は情報伝達を駅制に限らず、対外交通なども視野に入れて考えていくことである。本稿では、駅制を中心に情報伝達と政府の対応について検討してきたが、駅制はあくまでも交通システムの一部に過ぎないため、これからは交通システム全体から考えていく必要がある。二つ目は、対外関係が絡んだ情報や自然災害に加えて祥瑞の例を用いるなど、情報伝達の事例の幅を広げることである。三つ目は、駅制の崩壊と情報伝達の変容である。報告の中では、駅制の確立・展開を基礎として情報伝達のと政府の対応を検討してきた。そのため今後の研究では、

崩壊の契機や駅制崩壊の時期を考えた上で、駅制の崩壊とそれに伴う国家の変容を検討していきたい。

註

- (1) 近江俊秀『日本の古代道路 道路は社会をどう変えたのか』(角川学芸出版、二〇一四年) 八頁
- (2) 青木和夫『古代の交通』『日本律令国家論攷』(岩波書店、一九九二年)
- (3) 田名網宏『古代の交通』(吉川弘文館、一九六九年)
- (4) 松原弘宣『日本古代の交通と情報伝達』(汲古書院、二〇〇九年)
- (5) 永田英明『古代駅伝馬制の研究』(吉川弘文館、二〇〇四年)
- (6) 中村太一『日本の古代道路を探す 律令国家のアウトバーン』(平凡社、二〇〇〇年)
- (7) 市大樹『日本古代都鄙間交通の研究』(塙書房、二〇一七年)
- (8) 松原弘宣『古代の情報伝達と交通』『古代東アジアの情報伝達』(汲古書院、二〇〇八年)
- (9) 近江俊秀『古代日本の情報戦略』(朝日新聞出版、二〇一六年) 二一八～二二〇頁
- (10) 『律令』「戸令 18 造計帳条」(日本思想大系 岩波書店、一九七六年) 一三〇頁、『同上』「戸令 19 造戸籍条」(同上) 一三〇・一三一頁
- (11) 『同右』「田令 19 賃租条」(同右) 二四三頁
- (12) 『同右』「考課令 01 内外官条」(同右) 二八三頁
- (13) 『同右』「軍防令 76 放烽条」(同右) 三四一頁
- (14) 『同右』「公式令 46 国有急速条」(同右) 三九四頁
- (15) 『同右』「公式令 50 国有瑞条」(同右) 三九五頁
- (16) 『同右』「厩牧令 10 駒犢条」(同右) 四一五頁
- (17) 『同右』「獄令 47 盜發条」(同右) 四六九頁

- (18) 『同右』「公式令42 給駅伝馬条」(同右) 三九二・三九三頁
- (19) 青木和夫「飛駅の速度」『日本律令国家論攷』(岩波書店、一九九二年)
- (20) 『律令』「公式令88 行程条」(日本思想大系 岩波書店、一九七六年) 四〇六頁
- (21) 青木和夫「古代の交通」『日本律令国家論攷』(岩波書店、一九九二年) 二八二・二八三頁
- (22) 『日本書紀』「安閑天皇元年七月辛巳朔(一) 日条」(新訂増補国史大系 吉川弘文館、一九八一年) 三九頁
- (23) 『同右』「欽明天皇三一年四月乙酉(二) 日条」(同右) 九六頁
- (24) 『同右』「大化二年正月甲子朔(一) 日条」(同右) 二二四・二二五頁
- (25) 中村太一「日本古代国家形成期の都鄙間交通―駅伝制の成立を中心に―」(『歴史学研究』八二〇号、一九九五年)
- (26) 佐竹昭広他編『萬葉集二』(新日本古典文学大系 岩波書店、一九九九年) 二〇・二二頁
- (27) 『日本書紀』「天武天皇元年六月甲申(二) 日条」(新訂増補国史大系 吉川弘文館、一九八一年) 三二一・三二二頁
- (28) 『同右』「天武天皇七月辛亥(二二) 日条」(同右) 三二五頁
- (29) 『続日本紀』「天平十二年八月癸未(二九)・九月丁亥(三) 日条」(同右) 一五八頁
- (30) 『同右』「天平十二年十一月丙戌(三) 日条」(同右) 一六〇・一六一頁
- (31) 『同右』「宝龜五年七月壬戌(二五)・八月己巳(二) 日条」(同右) 四一七・四一八頁
- (32) 館野和己他編『日本古代の交通・交流・情報1 制度と実態』(吉川弘文館、二〇一六年) 二〇七頁
- (33) 『続日本紀』「慶雲二年一〇月丙子(三〇)・十一月己丑(二三) 日条」(新訂増補国史大系 吉川弘文館、一九八一年) 二二七頁
- (34) 『同右』「和銅七年一二月乙未(一一)・己亥(一五) 日条」(同右) 五七頁
- (35) 『同右』「天平勝宝四年閏三月己巳(二二)・乙亥(二八) 日条」(同右) 二二三頁
- (36) 『同右』「天平勝宝四年九月丁卯(二四)・一〇月庚辰(七) 日条」(同右) 二二五頁
- (37) 『同右』「延暦七年七月己酉(四) 日条」(同右) 五三〇頁