

田中 裕 著

『古代国家形成期の社会と交通』

人文社会科学部の学問について、教員が新たに刊行した書籍に関するインタビューを通じて紹介する不定期配信のシリーズ第9回です。今回は2023年3月に刊行された人文社会科学部教授田中 裕 (たなか ゆたか) 先生(博物館学/日本考古学)の著書『古代国家形成期の社会と交通』を取り上げます。インタビュアーは人文社会科学部教授の高橋修先生(日本古代中世史)です。同じく井澤耕一先生(中国思想史)にも加わっていただきました。なおインタビューは、2023年7月27日に、人文社会科学部の田中裕研究室で行われました。

(高橋) 田中先生と井澤先生は本学に赴任されたのが同期でしたよね。しかも同じ歳。これまで学問的な交流もあったのでしょうか。

(井澤) あったなんてもんじゃないですよ。まあいってみれば田中先生は僕の先生のような方から。

(田中) 井澤先生の専門は儒学ですから、古代の国家的秩序を考える時に、儒学は政治と強く結びつくことなど、しばしば参考になるご意見をいただいています。中華思想の列島への導入やその発露は、日本古代史上の重要な課題の一つですし刺激になります。

(高橋) まず田中先生のこれまでの学問的な軌跡の中での本書の位置付けについてうかがいたいと思います。400頁を越える大著ですからもちろん集大成ということになるとは思いますが。

(田中) 簡単にいうと私のライフワーク〈東日本的視点を加えた国家形成史研究〉の前半部分をまとめた著作です。これは二つの意味でそう位置づけられます。一つは、列島の国家形成過程においてその前半部分にあたる弥生時代後期から古墳時代中期までを対象とした研究をまとめたものであること、もう一つは、私の研究生活

においても中間点までに行ってきた研究を主にまとめたものであることです。

(高橋) 外部からのイメージでは、考古学は遺物・遺構が基礎資料となるので、日常や生活に強い学問のはずですが、その意味では、古文書・古記録に立脚するため政治・経済に強い歴史学とは、補い合う関係だったり、せめぎ合ったりします。でも古墳は当時の葬制の資料であるだけでなく、何よりも権力の象徴、政治の産物ですから、それにフォーカスすることで考古学・歴史学双方からの検討・議論が成り立つわけですね。本書の問題設定では、そのあたりも意識されていますか。

(田中) 本書の序章や第 I 部冒頭でも書きましたが、「もの」を扱う考古学は政治や



思想を解明するのが苦手で、文化や経済など社会的背景の解明に力を発揮します。ただし、その延長線上には社会組織論が関係してきますから、権力構造を含め、政治についても積極的に明らかにしたいと、皆が努力して目指してきました。古墳〈とくに前方後円墳〉は政治性の強い記念物なので、政治を解明するうえで絶好の研究題材なのです。

(高橋) ではそろそろ本書の内容に沿って議論を深めていきたいと思います。まず第 I 部では、「首長墓系譜」研究の歩みや編年の問題について重厚な整理がされています。

(田中) 第 I 部「国家形成期研究への考古学的視角」では、国家形成史に関する考古学的方法論を用いた研究史をまとめて、本書の課題〈地域社会の領域と構造の解明、長距離交通ネットワークシステムの形成と社会の組織化との関係性解明〉を示しました。また、研究を進めるに当たって必要となる、時代や時期を見分ける基準〈とくに東日本でも通用するもの〉をはっきりさせました。

(井澤) 文字のない時代の社会編成を考える時に、「首長墓系譜」論の分析方法の有効性を強く感じますね。

(田中) エジプトや中国などと違って、日本ではお墓から文字資料が出てきません。誰のお墓か分からない中で、王や地域の首長がどのように継承されるのかを明らかにするために、日本独自に発展した研究法がこの「首長墓系譜」研究です。古墳時代の中央と地方の関係を論じる根拠として最も用いられる研究なので、国際学会において紹介したこともあるのですが、本書で指摘したような問題点もあって、演繹的な理論を重視する欧米の研究者にはあまり理解されないことを残念に思っています。指摘した問題点を克服しながらさらに高めていくことを、本書では目指しました。

(井澤) 特に第Ⅰ部では、言葉や用語の使い方を慎重に規定したうえで論を進めていますよね。例えば首長間の「ネットワーク」などは、いままでIT専門の言葉かと思っていました。

(田中) ここに気がついていただいたことはうれしいですね。「ネットワーク」の語がIT革命で普及するよりも前に、恩師の岩崎卓也先生が社会組織論の観点から古くより用い、少しずつ学界に定着してきたキーワードであることは、学界でもあまり知られていないので、私ならではの解説になっていると思います。学生時代の私は恩師とは真逆で、唯物史観に傾倒していた時期があり、その後、唯物史観から脱却する必要性を感じ、結果的に恩師の考え方に近づいたのですが、唯物史観の厚い理論に対峙するには、用語一つ一つの背景に厳しく向き合う必要がありました。徹底するのはなかなか難しいですが(笑)。



田中 裕 先生

(高橋) 第Ⅱ部では、地域社会のかたち、大きさが、どのように可視化、表示されるのかが、論じられます。

(田中) 第Ⅱ部「地域社会の構造—弥生時代末から古墳時代前期までの特徴と中期の変化—」では、地域社会のかたち(領域の大きさと結びつきの構造)とその変化

について分析しました。古墳は墳丘形状を共有することで直接の仲間（族的結合を含む）を示し、墳丘の大きさが上下関係を示す、身分秩序に関わる標示機能があるとされています。これを手がかりにすると、「首長墓系譜」研究では描ききれなかった地域のまとまり（例えば、数十km離れた河川の上流と下流に住む人々の結びつき）を、根拠に基づいて示すことができるようになります。まだ存命だったころの恩師にとっても喜んでいただいたという、若いころの論文が基になっています。

加えて、当時の階層構成がどうなっているのか、古墳の規模について量的に分析したところ、実態として3世紀には東日本でも円錐形階層構成が形成されているように見えること、4世紀には長い緩やかな川を中心に、水上交通を主要な紐帯とした地域結合体が顕在化すること、5世紀には生活の基本的な道具である土器が全国的に斉一化する現象と同時に、領域も内部構成も変化することを示しました。

（高橋）河川交通で結ばれた「地域結合体」、その転換点に首長墓を配置するというあり方を、ヤマト王権からの応用とみています。統治技術が受容される背景はどう考えるべきでしょうか。

（田中）この統治技術を第Ⅲ部では「前方後円墳秩序の論理」と呼んでいます。地域側はヤマト王権にこの技術を押つけられたのではなく、自ら積極的に導入し、結果として地域のまとまりが明瞭になると考えています。その導入の背景には、交通ネットワークに加わり共にこれを形成することにより、地域に利益をもたらすことが作用しているのではないのでしょうか。第Ⅲ部で扱っている部分がこれですね。

（高橋）第Ⅲ部では地域を越えたつながりが主題となります。

（田中）第Ⅲ部「水上交通志向の社会における首長権—弥生時代末から古墳時代前期までの特徴と中期の変化—」では、列島の国家形成の特徴である広域の急速な組織化は、長距離をつなぐことを前提とした水上交通ネットワークの形成であると考えました。まず、弥生時代から古墳時代の前期までは、水上交通が地域社会の重要な関心事になっていたことを、生活の場である村落の立地から論証しました。東日本においても朝鮮半島に鉄素材を依存していた、にもかかわらず、馬などの大型家畜や車が存在しないわけですから、舟を駆使した水上交通に頼るほかはないのです。古墳の立地、墳丘形状、副葬品、埴輪（壺形埴輪）を分析したところ、列島の東西は直接的に結ばれていたというよりも、とくに東日本では、飛石的で間接的な

交流関係が「交錯」していたようです。危険海域を避けながら限界まで内水面を曳舟で遡上し、人力による最小限の陸超えでつなぐという「最大水路、最小陸路」の原則によって初めて長距離交通ができた時代だからこそその関係性と考えています。

(井澤) 交通が社会と社会を結びつけ、生活の基盤となる。このあたりの論理は、考古学においては容易に受け入れられる論理でしたか。

(高橋) 生産より交通が重視されるという論理ですよ。

(田中) 第I部でも書きましたが、生産を重視する唯物史観が強かった古代史の論壇において、交通による組織化という観点には容易には受け入れられず、



左から、田中先生、高橋先生、井澤先生

先生のところは主流になり得ませんでした。交通の問題は、どちらかといえば対外交流による（中国の）影響が注目を集めましたし、それは現在も大切な論点になります。とはいえ、国家のような複雑化した社会になる過程で、交通のインパクトが大きいことは当時も人類学で指摘されていたことですし、環境変化を踏まえてシステム論的に説明するのは、世界では当然のこととされています。今回、交通が地域社会の編成にまで影響することを軸にした国家形成史を構想したことは、恩師の論理を結果的に継承することになりました。少しでも発展させることができたとすれば、とてもうれしく思います。

（高橋）第IV部は長距離交通システムと王権との接触や列島規模の結びつきが問題となります。

(田中) 第IV部「列島規模に及ぶ交通システム成立と組織化の過程—国家形成期研究への考古学的視角—」では、列島における組織化と長距離交通システムの変化が密接に関係していることを論じました。4世紀までの交通が水上を主体としてつな

ぐ選択肢の少ないシステムであったのに対し、5世紀には馬が導入され、荷駄を運ぶことで水陸複合の長距離交通システムが構想できるようになります。水上交通では不利な内陸部の地域社会にも大きな変化が起こるのはこのころです。長距離交通では第三者が介在しますから、交換や運搬時には交換相手に加えて第三者も信用して任せなければなりません。古墳時代の祭祀・儀礼には、信用創出の機能があったと考えており、4世紀より5世紀の方が高度な信用創出を可能とする状況がみえました。4世紀までは水上交通を陸でつなぐ人力運搬の担い手（強力=ごうりき）集団が必要であり、こうした職能集団を抱えることがヤマト王権の権力基盤の一つになりうること、さらに5世紀になって馬の導入を進めたヤマト王権への支持は、東日本や遠隔地ほど絶大なものになりえたことを指摘し、これらの交通を支える仕組みが、列島の東西にわたる広域組織化に大きく寄与したと考えました。

（高橋）陸上交通の介在が重要になるわけですね。

（田中）古墳時代前期(4世紀)までは馬も牛もいないので、陸上は人力で担ぐか、ソリを引き摺るしかないですね。物資を安定的に運ぼうとすると、たとえば危険な紀伊半島沖を避けるために奈良盆地から伊賀越えによって伊勢湾に入ろうとした場合に、人力を必要とするわけです。中部高地など山中の勢力にとっては、それまで交通において不利を強いられていたわけですから、ヤマト王権の差配によって馬と馬飼集団を迎え入れられるとすれば、交通の利権をたくさん地域にもたらすことになり、積極的に誘致した可能性すらあります。実際に、初期の5世紀に、馬骨が最も多く出土しているのは長野県です。

（高橋）王権の受容も、従来、重視されていたような軍事ではなく、交通から解くということになるのでしょうか。

（田中）交通から考えたほうが解ける問題はまだまだ多いと思っています。一方で、軍事編成の問題も重要ですから、こちらも今後の課題です。ただ、軍事が理屈の中心になることには疑問を持っています。例えば、陸路をつなぐため人力で奉仕する職能集団が存在するとすれば、結果的に軍事面でも力をもつことになります。戦いだけを目的とした集団編成を考えるのではなく、もっと複合的な役割を捉えて、組織の実態を解明したいのです。古墳時代の武人（首長も含みます）といえ

ば、群馬県の遺跡で、火山の噴火時に武具を装着したことが知られています。武人には除災など、カミを武威で鎮める司祭者の側面がありうるのです。

(井澤) 田中先生は、お生まれが長野県ですよ。本書でも重要なフィールドとなっています。それには単なる土地勘のある研究対象という以上の意味がありそうですね。

(田中) 長野という場所は東日本と西日本の境目なので、言葉の使い方も含めて双方の文化が入り込み、優劣も優先関係もなく、どちらも対等な文化に見えていました。どうして東西の違いが生まれるのか、といった素朴な疑問が研究の原動力になっていると思います。

(高橋) 職場や学究の場でもあった茨城と千葉の風土も、本書の着想には確実に生かされているように感じます。

(田中) 茨城で大学生活を送りましたから、遺跡を巡りながら霞ヶ浦周辺が水郷の世界であり、水辺の生活への視点がはぐくまれたのは事実です。香取市側から霞ヶ浦方面へ舟を出してもらったときには、相互にとても近いことに驚き、水上交通への視線を強くもつきっかけになりました。地形的に連続する千葉は、大規模開発が早くから進み、発掘調査により広い範囲で集落が明らかになっていました。そのため、大学院を出て就職するときに、集落を詳しく知りたくて、自ら望んだフィールドとなりました。就職できたのは偶然ということになるのですが(笑)。

(井澤) そうした個別のフィールドできっちり事実を検証しながら、それがニッチな探究だけに終わっていないことが素晴らしい。論理的ですよ。そこから大きな学説に挑み、批判的に継承するという。



(高橋) それは田中先生の真摯な研究姿勢にも通じていると思います。「あとがき」には、評議員時代に例の文科省通知があり、人文社会科学の危機に立ち向かって学部改革に尽力した思い出が語られています。「研究者生命の危機」を感じつつ「心身ともに磨り減った4年間」との表現

もあります。務めを果たして、もう一度リセットして温め続けた課題に立ち向かったわけです。

(井澤) あのところは、傍で見えていても本当に大変そうだったからね。それに埋没しないで研究に専心していったのだから、本書の刊行をみんなでお祝いしたいと思います。

(高橋) では最後に今後の展望をお聞かせください。冒頭のところで、本書はライフワークの半分、という発言もありました。残りの半分ということになるのでしょうか。

(田中) 国家形成期の前半部分については今後も研究を続けると思いますが、大学奉職以後に始めた『常陸国風土記』の研究などは、国家形成期の後半部分（古墳時代後期・終末期から奈良時代にかけて）の研究に当たると思います。本書に照らして課題は二つあると思っています。一つは、古墳時代に形成された地域結合体が、その後の地方行政区画にどうつながり、どう変化しているのかという課題です。まさに『常陸国風土記』の記事が直接関わる課題ですから、茨城から全国区に還元できる研究であると思っています。課題のもう一つは、国家的な機構が固まる中で交通がどのような影響をもたらしたのか、交通の具体的な仕組みを含めて分析することと、変化に晒されたであろう職能集団を含めて、地域の具体像を追うことでしょうか。

(高橋) 考古学のみならず歴史学、国文学、民俗学といった諸分野においても膨大な研究蓄積のある大きな史料が相手です。それだけに田中先生にとっても大きな仕事になりそうですね。ぜひ分野を横断して、野心的に挑んでほしいと思います。

(井澤) 私の先生で、かつ親友である田中先生、ご著書の刊行、本当におめでとうございます。今度は私が自らの学問を体系化して本としてまとめて、必ず先生に献呈したいと思っています。今後もよろしゅうお願いいたします！！！！

(高橋) 田中先生、井澤先生、今日はたいへん勉強になり、刺激にもなりました。ありがとうございました。



(田中裕『古代国家形成期の社会と交通』同成社、9000円＋税、2023年4月刊)

👉 出版社のHPは[こちら](#)