

博士論文の要約／Summary of Doctoral Dissertation

氏 名 田中 裕

Name

学 位 論 文 題 目 日本国家形成期の社会と交通システム

Title

全文を公表できない理由 書籍化による公表のため

Reasons why the full text of my dissertation cannot be disclosed on the Internet

書 名 (雑 誌 名) 日本国家形成期の社会と交通システム (予定)

Name of magazines/journals

出 版 社 名 同成社

Name of the publishers

発 行 予 定 日 令和3年秋季 (予定)

Estimated date of issues/publications

本論文は、日本列島における国家形成の前提となる広域的な組織化の特徴を探るため、古墳時代の地域社会についてその政治的・社会的単位の範囲や構造を把握した上で、弥生時代末から古墳時代中期にかけてヤマト王権が各地域社会を束ねる際に、列島の東西を繋ぐ長距離交通システムが果たした役割について、考古学的に考究することを目的としたものである。本論文は序章・終章を含む全6章から構成される。

序章「本論文の構成と目的」は本論文がどのような問題意識の基づいているのかを大枠で示し、目的を明らかにする章である。第1節の「問題意識と目的」では、古墳の標示機能が政治的・社会的に果たす役割があるという視点から、古墳の立地、墳丘形状、墳丘規模、外表施設（埴輪）を主な手がかりとして、土器、副葬品、集落にもなるべく目を配りながら地域社会の領域と構造を解明すること、及び広域的な組織化の過程に交通システムがどのように関係したのかについて列島独自の環境の作用も考慮しながら解明することの二点を、本論文の目的として示した。第2節の「論文の構成と留意点」では、本論文の序章から終章までの構成と概要、用語の定義等を整理した。

第1章「国家形成期研究への考古学的視角」は、日本列島における国家形成を考える上で具体的な方法論について、これまでの研究を振り返りながら問題点を整理し、本論文での課題と方法を明らかにすること、及び分析に入る前の前提整理を行うための章である。第1節の「「首長墓系譜」研究の成果と問題点」では、これまで主要な考古学的方法となってきた「首長墓系譜」研究についての研究史をまとめ、日本独自の有効な理論である一方、年代観の相違、地区区分の方法、資料として扱う範囲の三点において曖昧さを残しながら論じら

れてきたという問題があり、地域社会の領域が十分に把握されていないままに首長間関係が語られる場合が多いことを論じた。この問題点に基づき、第2節の「国家形成期の社会変化と列島規模に及ぶ交通との関係性に関する研究課題」では、地域社会の領域と構造の解明に関する研究史、及び広域的な組織化と交通システムとの関係性の二点に注目し、ネットワークという用語の使用を含めてそれらの日本考古学における研究史をまとめ、列島の急速な広域組織の形成過程を明らかにするためには、まず地域社会の単位を把握した上で、環境の違いを考慮しながら交通ネットワークの影響をシステム論的に考察する必要があることを論じた。また、列島内の東西を結ぶ交通や広域的な組織化を考える際に不可欠となる東日本の分析においては、西日本と共通する副葬品類等の資料数が少ないため、年代観が合わないという東日本独自の問題点を解決する必要があることを指摘した。本論文の課題として1) 東日本での地域研究の必要性と編年軸の整備、2) 地域社会の規模と構造についての実態とその結合要因の解明、3) 長距離交通システムと広域的ネットワークの態様解明の三点を挙げた。このうち、1)の課題が2)と3)の課題に進むための前提条件となることから、第3節の「土器編年と古墳編年—東日本からの視角のための前提整理—」において取り組むこととし、とくに本論文が注目する東関東の土器編年を整備した。土器編年に当たっては、古墳の編年を可能とする地域編年の軸を構築することを目的とし、古墳と集落の土器に違いがあることについて分析を加えつつ、実態として古墳と集落の両方において最も多く出土している甕の変化を中心にするにより、弥生時代末から古墳時代中期前半までの出土資料の少ない古墳でも適用できる汎用性の高い編年軸を整備した。また同時に、東関東でも資料が多く、全国的に共通性の強い銅鏃・鉄鏃、とくにヤマト王権が儀式用矢鏃として重要視したとみられる定角、柳葉、鑿頭の三種を基本とする精製鏃群の成立とその変化に注目して編年を整備することにより、副葬品を通じて近畿など他地域の古墳との前後関係を対比できる広域編年に対応した。その上で、東関東の古墳における土器と鉄鏃・銅鏃の対応関係を検討し、土器の地域編年に広域的な年代基準を与えることにより、本論文の課題に挑む際の前提となる年代基軸を構築した。

第2章「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—」は、第1章で示した主要課題のうち2)の、地域社会の規模と構造についての実態とその結合要因の解明を目的とした章である。まず、第1節の「前方後円墳の規格と地域社会」では、同胞意識と上下関係の標示機能があると認められている前方後円墳について、中央と地方の関係だけでなく、地域内部の結合関係についても標示機能が適用されている可能性に着目し、墳丘形状と規模を手がかりとして、4～5世紀にかけての地域内部の結合関係を可視化できることを、長野県善光寺平の事例を用いて述べた。善光寺平での地域社会論では、首長墓の輪番的な築造のみられる範囲を一つの「前方後円墳の造営単位」と見なしてきたが、その領域は善光寺平のごく一部の範囲にとどまり、盆地内の他の単位との関係が解明されていなかった。本論文では善光寺平の前方後円墳が地域内部において形状と規模の規格を共有している事実を指摘し、盆地内の千曲川上流（南部地区）の傘下に下流（中部地区や南部地区）が上下関係を伴いながら結びついている様子を可視化して、その範囲がおおよそ40～

60 kmに及ぶことを示した。これにより、前方後円墳の規格に基づいて地域社会のかたちと大きさが解明できることを述べた。第2節の「前期古墳の展開と階層構成」では東関東の房総の事例を用い、調査歴があり時期を判別できるすべての前期古墳を対象にして、第1章で整備した年代順に分けるとともに、規模別に四段階に分けて各時期の古墳数を調べ、古墳規模の統計的分布とその変化をさぐった。その結果、古墳規模が身分の上下を表すと考える限りにおいて、3世紀には東日本でも実態として円錐形階層構成が形成されており、4世紀に引き継がれているように見えることを明らかにした。次に房総における前方後円墳の墳丘図を集成し、第1節で用いた前方後円墳の形状と規模を比較する方法を適用したところ、善光寺平ほどの完全な一致はみられなかったものの、木更津市等を流れる小櫃川など長く緩やかな川の流域では、善光寺平と同じように上流域に4世紀の大型前方後円墳が集中し、下流には上流の古墳と墳形が類似する小型の前方後円墳が分布しているという事例がみられ、前期には上流側を盟主として長い河川流域が束ねられる比較的広域の地域結合体が形成される例があることを指摘した。これらは河川交通を媒介とする結合体であり、地域の組織化においても水上交通の重要性が読み取れた。第3節の「五領式から和泉式への転換と中期古墳の成立」では、古墳時代前期までの地域社会が中期になると大きく変化することについて、まず古墳時代の時期区分と土師器型式との関係を論じ、房総の土器編年にみる前期の土器の伝統性と中期の変化を述べた。その際、とくに破損を前提とした生活道具であって地域性が発露しやすい甕に注目し、前期にみられる地域性が中期になると極めて斉一的になる点は、地域社会の側が変化を歓迎するような能動的、意識的関与を必要とする。この土器の変革期における古墳構成を調べると、弥生時代末以来の伝統的な小規模方墳が急激に消滅し、古墳規模に変化が生じることと時期的に一致しており、地域社会の基層に大きな変化が生じていると結論された。

第3章「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—」は、第1章で示した本論文の主要課題のうち3)の長距離交通システムと広域的ネットワークの態様解明を目的とした章である。とくに、列島の国家形成に至る急速な広域組織化を特徴づける水上交通ネットワークについて論じた。第1節の「国家形成初期における水上交通志向の村落群」では、環境における自然要素と人文要素の相互作用という観点を導入し、弥生時代後期から古墳時代前期に当たる2~4世紀において、水上交通の確保が地域社会の重要な関心事になっていたこと、その原因が朝鮮半島に依存していた鉄素材の確保にあったことを、生活の場である村落の視点から論証した。房総の印旛沼西岸地域は、内水面を用いた水上交通を繋ぐ上で、東京湾と霞ヶ浦など常総の内海世界とを結ぶ理想的水上交通路に当たっており、弥生時代後期には特徴が著しく異なる、北関東と南関東の土器が激しく混在するため、両地域の接点となっていることを指摘した。その上で、この地域における2~4世紀の集落と墳墓の分布が、南北を繋ぐ水上交通路となる流路に沿って集中しており、水田稲作のための開墾により広がったとみられる奈良・平安時代の村落分布とは著しく異なる偏在性を示したことから、水上交通の確保を目的とした村落立地の選択が行われていること、すなわち水上交通志向の社会であったことを示していると論じた。また、

当時の鉄生産遺跡がそうした地域社会の鉄素材運搬上の入口に認められる事実から、生活必需物資である鉄等の確保が社会的な重要関心事であったことを論じた。次に、第 2 節の「出現期古墳にみる列島の東西関係」では、古墳出現期における列島の東西関係論が、前方後円形の墳丘で代表される近畿と前方後方形の墳丘で代表される東海との、二極対立で語られる傾向があることを指摘した。その上で、出現期古墳の副葬品における注目資料となっているのが前方後方形墳丘の長野県弘法山古墳や千葉県高部古墳群、前方後円形墳丘の神門古墳群などであることを挙げ、出土している鉄剣と鉄槍、鉄鏃と銅鏃、破鏡と破碎鏡の比較研究を通して、特定の勢力に連なる傾向があるかどうかについて時期の検討と併せて分析した。その結果、東日本の出現期古墳には近畿か東海かの二択ではなく、それらと連なるネットワークは交錯してみえることを論証した。つまり、出現期の古墳が東日本に築かれる際、同時に現れる西日本的な前方後円形の墳丘と東日本的な前方後方形の墳丘の違いについて、剣、鏃、破碎鏡など様々な指標からみて一方の政治的勢力の進出を反映したとはいえず、有力勢力に二者択一で結びつくのではなく地域の事情や選択により複雑に絡み合う様相が背景にあることを論じた。次に、第 3 節の「前期古墳の壺形埴輪にみる首長のつながり」では、東日本の前期古墳の特徴ともされることがある壺形埴輪に注目して東日本の特徴を含め、組織化の特徴を探った。まず、壺形埴輪の認識と論点を整理した上で、第 1 章の編年では詳しく触れなかった五領式の壺の特徴を述べ、それとは異なる壺形埴輪の特徴を東関東の資料を用いて分析した。その結果、壺形埴輪の編年は底部形状である程度可能であるが、口縁部形状などは古墳ごとに異なるなどの特徴を指摘できた。その上で、長頸の壺形埴輪には独自組列を見いだすことができ、そこにネットワークを読み解くことができる可能性を指摘し、そのあり方は太平洋岸に沿って分布することから、長距離の水上交通による交流関係が想定されるとともに、相互に伝言ゲームのような相違が認められることからみて、飛石的で間接的な線状の交流関係でこそ理解できることを指摘した。第 4 節の「前方後方墳にみる王権と東日本の関係性」では、やはり東日本に多いと指摘されてきた前方後方墳の検討を通じて、ヤマト王権と東日本の関係や組織化のあり方を論じた。まず「前方後方墳」と「前方後円墳」の関係を考える前提としてこの二つの用語の成り立ちを論じ、蒲生君平の宮車説には前方後方形のほうが都合よく、本来的な形状と考えられていたが、前方後円墳の用語が定着することにより主体が交替し派生的に生み出された用語になった点を指摘した。その上で、前方後方墳研究の論点について、①政治的普遍性を重視する立場からヤマト王権の主導により格下の階層や特定の役割を与えられた集団の墓として築かれたとみる方向性と、②地域の独立性を重視する立場から地域的な独自性の表出として評価する方向性の二つがあることを指摘し、いずれが正しい考え方であるのかを考究するには、各地域において前方後方墳と前方後円墳がまったく同じ論理で築かれているかどうかを課題になることを述べた。畿内・瀬戸内の前方後方墳には前方後円墳と大きな違いを見いだせない例が多いが、東海においては前方後円墳と同じ論理で築かれているものと異なるものとの二種類の前方後方墳があるという指摘がすでにあることに着目し、東日本の長野県善光寺平などにおいて前方後円墳と前方後方墳の立地に対する技術指向性を調べると、両者には明確な相違が

認められる地域が存在したことから、東日本における前方後方墳には前方後方円墳とは技術的に異なる二者が存在することを指摘した。この二者は規模にも違いが現れることが多く、前方後円墳と同じ論理による身分秩序の標示がなされるものと、標示がなされないものの二種類であり、両者は一定期間併存することを述べた。両者の違いは身分標示を伴う「前方後円墳秩序の論理」の導入前と導入後の違いとみられ、その導入前に当たる第一群前方後方墳は、広域的な組織化に向けて地域間で自発的に形成されていたネットワークを背景に築造されたものであり、第二群の前方後方墳や前方後円墳などの導入を含めて、複数の入り組んだネットワークが交錯した状態でありながら、それらが最終的にヤマト王権により直接・間接的に掌握されていった姿を表すものと考察した。以上に基ついて第5節「前・中期古墳の立地と水上交通—王権と首長権の基盤—」では、古墳と水上交通の関係性をまとめるために、環境の自然要素と人文要素の相互作用を評価する必要があることを強調し、とくに交通を評価するときには、3世紀前後の列島が大型家畜の欠如により重量物の運搬において陸上交通が機能せず、生活必需物資である鉄の確保を水上交通に頼らざるをえない環境下にある点を踏まえ、交通路や要衝を固定的に捉えるのではなく、環境要素に配慮しながら交通の速度、頻度、量を問題とし、交通の安定度（安全度）を考慮に入れる必要があることを指摘した。具体例として東関東を取り上げ、海上交通と内水面交通を左右する環境要素を分析すると、房総は半島沖に世界で最も危険な海の難所が存在しており、計画的な長距離水上交通の越えがたい障害要素となること、このような半島沖の海の難所を避けるために、最大限に内水面を用い、最小の陸越えを行う必要が生じること、それゆえに海の難所となる半島先端から続く長い分水嶺は内水面を用いた水上交通の障害となることを述べ、実際に東関東では弥生時代後期における土器圏、方形周溝墓分布圏、環濠集落分布圏の境界にほぼ一致し、弥生時代を代表する刃関双孔鉄剣等の分布限界にもなっていることから、文化的障壁になっていたことを指摘した。その上で、茨城地域の主要前期古墳分布を調べ、内水面交通に適した立地に存在することを指摘し、房総と同様に河川上流域に最大規模古墳があり、流域には上流と同系統の形状を有するより小型の古墳が配置される例を見出した上で、上流域において前期古墳が卓越する例は、その先の分水嶺を越えた世界に交換相手となる集団が多く控えており、陸越えによる物資運搬を要するような場所である可能性が高いと考えた。これに対し中期になると、東関東では中期古墳の立地が変化し、東京湾岸や常総の内海の湖岸や河口付近に最大古墳が移動しており、陸越え点を重視するのではなく、より湾岸や湖岸の水上交通が重視され拡大している可能性を示し、それには水上交通の担い手となる実務者集団として地域集団が組織化され、自発的な活動を含めて活躍していることが想定された。さらに、こうした中期における最大規模古墳の立地移動は、ヤマト王権中枢部における巨大古墳の立地変化にも当てはめて説明できることを指摘し、前期において大和川水系最上流域が重要視されるのは、そこに宗教力や政治力が発生し関与していたとしても、それらは結果的ないし同時進行的に生み出されたものであって、この当時の特有の交通をめぐる環境下において、最小限の山越え（海の難所である紀伊半島沖に端を発する分水嶺）の先にある巨大な世界、すなわち東日本との交通において優位にあることこそがヤマト王権存立

の最大の基盤であり、大和川最上流部に最大規模古墳が築かれる理由と考えた。これに対し、中期に百舌鳥古墳群や古市古墳群など海岸や平野部に最大規模古墳が築かれるのは、交通をめぐる環境が大きく変わりつつあったことを反映している可能性を指摘した。

以上のように第 3 章では交通をめぐる当時の環境を検討し、水上交通の極端な優位性を論じた上で、各地域における古墳の立地を調べると、4 世紀にのみ最上流域に地域最上位の首長墓が築かれる例が複数、認められ、それらの例はいずれも水系を遡った陸越えの先に、交易対象となる別の集団が控える地域であること、曳船を駆使して最大限の内水面交通を繋ぐためには、そのような陸越え点に多くの人力を要すると考えられることから、内陸部にある大型古墳の分布も水上交通ネットワークの構築の観点で説明できることを論じた。

第 4 章「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—」は、本論文の第 1 章から第 3 章までの成果をまとめ、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、システムの内容に踏み込んで考察することを目的とした章である。第 1 節の「日本国家形成要因としての交通システムの進展—古墳時代前期までの水上交通と中期における陸上交通の始動—」では、改めて日本国家形成過程における長距離交通システムという視座の重要性と、交通システム理解の前提を述べた上で、第 3 章第 5 節の成果をまとめ、鉄等生活必需物資の運搬必要性という観点から 3・4 世紀までの水上交通ネットワークの特徴を考察し、列島の交通が「最大水路・最小陸路」による長距離交通システムであり、その構築を目指した組織化が想定できることを述べた。これに対し、5 世紀におけるネットワークシステムの面期は、長距離水上交通を繋ぐ際に有機的な陸上交通システムの組み合わせが初めて可能になった点であること、その要因として駄馬の導入があったことを述べ、長野県伊那谷など内陸部では強固に残存していた石製農具が駆逐されるなど、とくに大きな社会的インパクトがあったことが観察できることを述べた。長野県においては伊那谷を中心に 5 世紀において全国最多の馬骨出土数があることから、この馬の導入は大阪平野での馬飼開始から大きく遅れることなく導入されており、伊那谷における前方後円墳築造開始と時期が一致し、馬骨が古墳から出土することから見て、ヤマト王権は馬を独占することなく積極的に地域への導入を進めた可能性が高いことを指摘した。そして、この点が、東日本や遠隔地からの王権への支持を決定づけ、広域的な組織化を完成させていく重要な要因になった可能性があることを指摘した。次に、第 2 節の「古墳時代交換信用システムの成立と進化」では、交通ネットワークを具体的に支えるシステムについて仮説を提示した。長距離での交換取引を可能にする仕組みとして交換や運搬時には信用の創出が不可欠であるが、列島では考慮されていない現状を指摘し、西アジアの「封泥システム」を参考例に挙げ、列島で信用を創出する「信用システム」を考究する必要性を指摘した。その上で、列島で交換における早期の「信用システム」を考える際、無文字社会における儀礼・祭祀の実利的機能を考慮すべきであり、前近代の列島において神仏に対する起請文が取引に果たした役割や、直会による信頼創出などに学ぶと、状況として、古墳時代前期においては複数地域の土器を使用した供食儀礼による信頼の創出が可能な状態にあり、古墳時代中期においては石製模造品を用いた儀礼・祭祀には具体的な取引内容に

踏み込んだ信用の創出機能が期待できる状態にあることを論じた。これにより、交通システムに組み込まれたとみられる祭祀・儀礼を通じた信用の創出が十分にありうること、4世紀に比べて5世紀の方がより高度な信用創出を可能とする状況にあった可能性を論じた。第3節の「水上交通と陸上交通の重心移動からみる国家形成史の展望」では、交通をめぐる繊細な環境バランス下にあった古墳時代の列島では、長距離交通を支える水上交通と陸上交通のバランス変化が広域組織化に大きく作用しうることを指摘した上で、3世紀から4世紀においては重量物運搬を水上交通に頼らざるを得ないなかで、列島内輸送を担う大型船の主力は漕船である点、内水面の遡上には曳舟を駆使する必要性、さらに海の難所を回避する最小限の陸越えのために、河川の遡上限界点からソリや徒歩の荷担ぎによる人力の輸送力を必要とすることを論じ、強力のような特定職能集団の組織が長距離交通の運営には不可欠になることが、この時期の列島の特徴であることを指摘した。その上で、広大な陸の世界であり、海の難所を抱える東日本との交通ではとくに陸越えが必要となることが西日本と東日本のネットワークに相違を生じさせており、東日本への陸越え点を握ることとともに、人力を職能とする集団の組織化が初期のヤマト王権の基盤と考えられた。これに対し、5世紀以降に陸上交通システムが機能を始める要件として、駄馬の導入が必須と考えた。そこで、列島における馬の導入をめぐる議論を振り返り、これまで騎馬の導入が重要視されてきたのは、弥生時代から馬の存在を認めてきた研究経緯が影響していたことを指摘した上で、現状では早くとも4世紀後葉以降に半島から馬が導入され始めることが判明してきており、馬の導入の影響について、平時における駄馬利用を含めて総合的に評価する必要性を述べた。その上で、物資輸送を主眼とすると、古墳時代をとおして水上交通の優位性は保たれたはずであるが、長距離交通システムを考える場合、水上交通と陸上交通を繋ぐ港湾施設が必要となることに着目し、人力に加えて駄馬利用の開始は水上交通をより有機的に繋ぐだけでなく、河川の遡行限界まで曳舟をするという束縛から離れ、安全で利便性の高い道路が直結しており、駄馬が準備され、舟の係留その他の施設が整った港湾施設を造出することで、意図した場所に人々を集めることもできるなど、施政者が計画に沿って人々の動きそのものを支配・掌握する状態になるため、陸路の創設と固定化だけでなく、拠点の創出と固定化の契機になることを考察した。さらに、この陸路の機能が始まる効果について、王権が主導した馬の段階的な普及が、とりわけ内陸部や遠隔地への物流が一定期間増大し続ける効果をもたらすのであり、インフラ依存型の簡便な小鍛冶の普及が飛躍的な利便性向上を示すことを述べた。そして、鉄等生活必需物資の入手利便性の向上期間が長く続くほど、王と首長の神聖性に対する民衆の信仰と依存心は固着し、その記憶の作用が組織を強固に維持する原動力となるため、とくに生活向上感を伴う変化を長く享受した可能性が高い東日本などの内陸部や遠隔地では、王権に対する支持が西日本より絶大なものになると考えられた。その上で、東日本と西日本とで異なる環境の作用により組織化に違いが生じることこそ、列島の東西を結びつける大嘗祭のような祭祀を核心部分に組み込んでいる天皇制の成立に影響を及ぼした可能性があるとして展望した。

以上のように第4章では、4世紀までの水上長距離交通システムには、人力での運搬を担

う特定職能集団が必要であること、5世紀には駄馬の導入により陸上交通動線とその接続点の選択肢が飛躍的に増えることから、政治的な拠点の建設とその固定化が可能になることを論じ、さらに5世紀の陸上交通システム運用開始は内陸部や遠隔地に物資運搬上の利益と生活向上感をもたらすため、駄馬導入を進めたヤマト王権への支持が東日本や遠隔地ほど絶大なものになったであろうこと、これらが日本列島の組織化に大きく寄与した可能性があることを指摘した。

終章「総括—本論文の成果と残される課題—」は本論文の成果をまとめ、その成果について社会の複雑化に関する諸理論と比較・検討する章とした。第1節の「古墳時代社会の具体像」では成果を以下のようにまとめた。すなわち、古墳時代における地域社会の範囲と構造の把握については、4世紀においてはすでに円錐形階層化が進んでいる中で、比較的長く緩やかな流れの河川沿いに15~16kmの間隔でいくつかの村落群単位を含む首長墓の基礎単位が置かれ、それらが最上流の首長のもとに長さ40~60kmに及ぶ流域が束ねられる事例を、ヤマト王権中枢が置かれた大和川流域を含めて確認できた。これらは朝鮮半島からの鉄を含む重量物運搬のために水上交通で繋ぐ長距離動線上に位置し、最小限の陸越えを行った先に交換相手となる地域集団が控えている場所であった。初期のヤマト王権は大和川流域を束ねる地域結合体が根本にあり、それを基盤として地域を結ぶネットワークの中核を成した可能性が高い。これに対し、5世紀になると大きく地域社会が変化し、隣接する複数の流域や、広い湖沼沿岸など、山河を横断する広域的な地域結合体に再編される事例を確認できた。この変化について長距離交通システムの観点から考察すると、4世紀以前には大型家畜、大型帆船、車を欠くため、朝鮮半島に依存する鉄等の必需物資を確保するためには、内水面を重視した「最大水路、最小陸路」の原則の範囲で長距離交通システムを構築する必要があり、初期のヤマト王権は西日本の瀬戸内海交通を安定させることを前提として、東日本に接続する陸越え点を独占的に掌握するとともに、最小限の陸越えを人力で行う実務者集団の保持や、祭祀・儀礼による信用創出により組織化に成功したとみられた。5世紀になると、ヤマト王権は信用創出のための祭祀・儀礼を高度化するだけでなく、水上交通を維持しながら積極的に馬を導入し、駄馬利用により陸上交通の機能を著しく高めることにより、水上と陸上とが有機的に組み合わせられた長距離交通を王権のもとに初めて可能にしたとみられた。山間部の隅々まで石器を駆逐できるだけの鉄が届くことにより生じる生活肯定感の向上が、とくに王と首長に対する東日本など遠隔地集団の信頼と依存心を強め、ヤマト王権は列島の東西を束ねる唯一の立場を確立できたと考えられた。第2節の「列島における国家形成の特質と組織化に関する関係理論」では、以上の成果に対して、社会の複雑化に関する諸理論と若干の比較検討を行った。本論文で重要視したのは、列島に形成される長距離交通システムはヤマト王権の施策によるものだけでは成立せず、鉄器化により後戻りのできない生活上の理由により、自発的に交通ネットワークを構築しようとする地域集団の活動との相互作用によって生み出されたものと考えられた点である。この組織化過程は、欧米で提唱されているアクター・ネットワーク理論等の文化人類学的理論と通じるところがある。ただし、以上の組織化過程は列島においてネットワークの東西差を生み出す原因にもなり、異

質な西日本と東日本とを結びつける役割を担った、のちの天皇制の特色を生み出す原因になった可能性があることを展望した。

以上のように、日本列島における国家形成の前提となる広域的な組織化は、鉄などの生活必需品の確保に起因する長距離交通ネットワークの形成過程として捉えられる一面があり、ヤマト王権の政治的動向と地域の自発的活動との相互作用に加えて、東日本と西日本との環境要素の相違が大きく関与した可能性が高いことを論じた。