

律令国家の交通制度の構造

—— 運送・供給をめぐる ——

はじめに

律令国家の交通制度としての駅伝制は、駅と伝馬の二つの制度で構成されると指摘されながら、長い間駅の制度と運用に検討の中心が向けられてきた。その中で、大山誠一氏は、伝馬制は官人層の日常的往来をひきうけ、限定された条件下で運用される駅制を背後で支えたと、両者の構造的連関を指摘した。これは駅伝制の構造と特質を検討する上で伝馬制の重要性を認識させ、新たな視点を提起したものと見えよう。かかる伝馬の重要性への認識は近年に至りさらに展開され、佐々木虔一氏は駅伝制の成立について、伝馬制を令制以前の交通制度を編成したもの、駅制は律令制導入により新たに設定されたもの、と位置づけて、郡と伝馬に律令駅伝制の本質を求めようとした。また、原秀三

大日方克己

郎氏は伝馬が設置された郡家の基本的属性として交通機能を位置づけている。律令国家の交通制度の本質を考える上で、もはや在地社会とそれを総括する郡をぬきにできないことが提起されてきたのである。

駅伝制という交通制度の基本的特質は、駅鈴を付与された使者が駅馬で、伝符を付与された使者が伝馬で、それぞれ運送され食料の供給をうけながら往来することにある。しかし、本論で明らかにするように、駅鈴、伝符を付与されなくても路次諸国郡で食料や夫馬の供給をうけて運送された例が知られる。これはこれまで駅馬と伝馬のみで理解されてきた駅伝制の構造の中には包摂されず、その弛緩現象としてしか位置づけられてこなかった。しかし、路次で公的に食料や夫馬を供給されるという点では、駅使や伝使と共通する。律令国家の交通制度の構造と展開を明ら

かにするためには、これまでのように駅馬と伝馬だけを抽出し検討するのではなく、かかる供給や運送をも統一的に構造内に位置づけねばなるまい。そして、それを在地社会、および国と郡との関係として捉えていくことが必要であらう。

そこで本稿では、まず、これまで「伝使供給」として一括されてきた正税帳の記載に対する再検討を起点に、郡における多様な往来人に対する食料供給と、伝馬に限定されない夫馬の差発と往来人への供給を明らかにしながら、郡の基本的機能として通送・供給を位置づけたい。その上で、かかる郡と駅、国の関係を構造的に捉えながら、八九世紀の交通制度の構造と展開、再編を考えてみたい。

- (1) 代表的なものとして、坂本太郎「上代駅制の研究」、田名網宏「古代の交通」、青木和夫「古代の交通」(体系系日本史叢書交通史)、福田和憲「駅戸に関する二、三の考察」「信濃」二二一—五、「律令的駅伝制の成立」(「史元」二四)、森田悌「古代駅制の一考察」(「日本歴史」三〇一)、中野知照「古代駅制に関する二・三の考察」(「仏教大学大学院研究紀要」六、などその他多数にのぼる。
- (2) 大山誠「古代駅制の構造とその変遷」(「史学雑誌」八五—四)。
- (3) 伝馬制に関しては、柳雄太郎「駅伝制についての若干の考察」(「古代史論叢」中)、米沢康「古代北陸道の伝馬制につい

て」(「信濃」二八—五)、岡田登「正税帳よりみた伝馬の設置状況」(「皇学館大学紀要」二八、榎英一「正税帳伝使給根記事をもぐつて」(「日本史論叢」八、など)。

(4) 佐々木虔一「律令駅伝制の再検討」(「律令制と古代社会」)。

(5) 原秀三郎「郡家小考」(「日本政治社会史研究」中)。

(6) 佐々木氏、原氏ともに、律令国家の交通体系の基盤に郡の通送供給機能があり、その前提として律令制以前のミコトモチの往来に対する国造層の運送供給があると見た、稿者のかつての提言記事(「律令駅伝制の構造と特質」(「歴史学研究月報」二八六)を紹介している。本稿は、それを具体的に展開したものである。

一 郡と食料供給

1 駅鈴・伝符と食料供給

駅鈴または伝符を付与された往来人は、路次で食料を供給されながら、前者は駅馬、後者は伝馬により運送されている。食料供給は、路次諸国の公的財源から支出される。駅の場合は、当初は駅起稻⁽²⁾、天平十一年(七三九)に駅起稻が正税に混合されてからは正税である。伝馬利用の場合は、当初は郡稻、天平六年(七三四)に郡稻が他の雑色官稻とともに正税に混合されてからは正税である。

では供給の場所はどこだろうか。雑令私行人条の、凡私行人、五位以上、欲⁽³⁾投⁽⁴⁾駅止宿⁽⁵⁾者聽⁽⁶⁾之、若⁽⁷⁾辺⁽⁸⁾遠⁽⁹⁾無⁽¹⁰⁾村里⁽¹¹⁾

之処、初位以上及勲位亦聽之、並不_レ得_レ輒受_二供給_一、
や、雜律の、

凡不_レ應_レ入_レ駅而入者、答廿、輒受供給者、答五十、雖_レ應_レ入、
不_レ合_レ受_二供給_一而受者、罪亦如_レ是⁴⁾。

という規定により、駅には往來人に対する供給、宿泊の機能
が備えられていたことが知られる。したがって、駅鈴を
付与された場合、駅で供給されることは明らかである。

次に、伝符を付与された場合、廐牧令乗伝馬条は「凡官
人乗_二伝馬_一出_レ使者、所_レ至_二之_一処、皆用_二官物_一、准_レ位供給」と
規定し、供給場所を「所_レ至_二之_一処」としている。集解古記は
それを「至_二馬替之_一処」と、伝馬の乗り替え場所、つま
り伝馬が設置されていた郡での供給を考えている。

天平期の正税帳には、正税から支出された往來人に対す
る食料供給が一括して記載されている。次に、かかる正税
帳記載を個別に検討しながら、供給場所として郡が対応す
ることを考えてみたい。

2 供給場所としての郡

1表〜7表は、現存する天平期の郡稻帳、正税帳の記載
を供給対象者と供給郡数、日数により整理したものである。
各記載は、対象者に「上」や「従」の二段階はあるものの、
それは供給量の区別を示しており、一応、一律に一定日数、
一定量の供給支出を示している。各正税帳について、日数、

郡数と、経過した郡との対応関係を具体的にみてみたい。

① 天平一〇年(七三八)度駿河国正税帳(1表)

駿河帳では、供給郡数および、一日食、半日食という単
位で各郡における供給量を記載している。その単位を示す
具体的な食物内容や量は欠失しているため不明だが、その
意味は榎英一氏が推定したように、各郡での一回当りの供
給量が半日で、一日はその二回分、つまり往復二回の供給を
示すと解すことができよう⁵⁾。郡は、東海道沿に西から東へ
順に、志太、益頭、有度、安倍、慮原、富士、駿河の七郡が
位置し、国府は安倍郡に所在していたと考えられている。
三郡で供給されたのは、いずれも東海道諸国間の運送の一
環として駿河国府と隣国国府間を往復した運送使である。
この場合の三郡は安倍郡をはさむ東西の各三郡だろう。六
郡で供給されたのは、駿河国を通り抜けた往來人である。
七郡中のどの六郡かは直ちには断定できないが、特定の六
郡の供給⁶⁾に対応して記載されていることは確かである。

② 天平四年(七三二)度越前国郡稻帳(2表)

越前帳の当該部は四断簡にわたり、各項目毎に支出郡名
と日数、量が記載されている。記載内容は、他帳のように
往來人だけが一括して類別記載されていず、往來人、国司
巡行、新任国司への給糧が混在している。おそらく各費目
が、支出開始日順に記載されたものと思われる。当該期の

1表 天平10年度駿河国正税帳

供給郡数	郡別食数	供給対象者	従人数	
6郡	1日	下総国印波郡采女	2	
		同部領使 左弁史生	1	
		依病下下野国那須湯 小野朝臣	12	
		寛珠玉使 春宮坊少属	8	
		従上総国進上文石使	2	
		従陸奥国進上御馬部領使 図画工	2	
		従甲斐国進上御馬部領使 山梨郡散事	1	
		山梨郡散事	1	
		巡行部内国師明喩および沙弥1人	1	
		欠失により名目不明 2件	—	
6郡	半日	検校正税下総国下 兵部大丞	3	
		下総常陸等国国師 賢了	3	
		下野国造薬師寺司 宗蔵および助僧2人	9	
		旧防人 1,082人	0	
		依病退本土仕丁衛士火頭等	—*	
		(相模国御浦郡衛士、匠丁、茨木郡仕丁など)	—	
従陸奥国送摂津職俘囚 115人	—			
従相模国通送官奴	—			
3郡	1日	旧防人部領使 遠江国少掾	2	
		防人部領使 遠江国史生	1	
		当国俘囚部領使 史生	1	
		俘囚部領使 安倍団少教	1	
		官符通送使(遠江国使) 8人のべ13回	0	
	省符通送使(") 6人のべ42回	0		
	文書通送使(") 2人のべ11回	0		
	郡	日	当国防人部領使 史生	1
			防人部領使 安倍団少教	1
			俘囚部領使 相模国余綾団大教	1
俘囚部領使 相模国大住団少教			1	
相模国進上御費部領使 余綾郡散事			0	
官符通送使(当国使) 5人のべ13回	0			
文書通送使(") 8人のべ30回	0			
" (") 3人のべ8回	0			

* 以下3件は、供給対象者自身が「従」。

越前国には、北陸道沿に若狭国側から、敦賀、丹生、足羽、坂井、江沼、加賀の六郡が位置し、往来人に対してはその各郡から一定量が供給されている。郡別に一日の供給は片道一回、二日は往復二回の供給を意味する。

③ 天平九年(七三七)度但馬国正税帳(3表) 但馬帳の各項目の供給内容は日数で記載されている。

ところで、但馬帳には駅使に対する供給が記載されている。天平十一年(七三九)以前には駅起稻が設置されていたため、正税帳に駅使供給の記載が存在するはずはないのである。この点については、従来から特殊例とする解釈と、これを論拠の一つとして駅使供給の財源は本来から郡稲正税であるとする解釈がなされてきた。しかし、むしろ駅

は駅起稻という独自財源によつて郡とは相對的に独自の關係にあつたとすべきて、後者の解釈には従いがたい。ここでは、但馬帳をめぐる後者の解釈に對する疑問点を指摘しておきたい。但馬帳の當該部の構成は、(I)「當國所遣駅伝使」と(II)「經過上下伝使」の二項からなり、(I)は首部から残存しているが、(II)は途中から欠失している。(I)は更に(a)「依奉式度幣帛所遣駅使」、(b)丹後國↓但馬國↓因幡國のルート、(c)文書通送駅使、(d)同ルートの文書通送使、の三項で構成され、いずれも國府発着の駅伝使で、駅使、伝使の順に記載されてい

2表 天平4年度越前國郡稻帳

郡別供給日数						供給対象者	従人数
敦賀	丹生	足羽	坂井	江沼	加賀		
1	1	1	1	1	1	赴任 能登國史生(十尅七封伝符)	3
2	2					検船使(四尅伝符)	
1	1					欠損により名目不明 44人	1
2						向京越前國相撲人 3人	0
△	△					官符通送使 若狭→越前 10人	1
		△	△	△	△	越前→能登 5人	1

△：欠失により不明につき推定。

3表 天平9年度但馬國正税帳

		供給対象者		従人数	供給日数	
当國所遣駅伝使	(I) 駅使	依奉式度幣帛所遣駅使	從七位下中臣葛連于稻	2	10	
			從八位上中臣連尔伎比等	2	10	
	(b) 通送駅使	免罪赦書	丹後→但馬	丹後國史生	2	2
			但馬→因幡	但馬國大毅	2	3
		免罪并賑給赦書	丹後→但馬	丹後國目	2	2
			但馬→因幡	但馬國史生	1	3
	(c) 通送使	太政官通送免田租詔書	丹後→但馬	丹後國少毅	1	2
			但馬→因幡	但馬國少毅	1	3
		太政官通送疾病者	丹後→但馬	丹後國与謝郡大領	1	2
		給粥糧料符	但馬→因幡	但馬國氣多郡主帳	1	3
(II) 下伝使	赴任所式箇國伝使	因幡國守		9	2	
		出雲國掾		3	2	
	上下式箇國中宮職捉稻使	(以下欠失)		?	?	

る。当該期の山陰道は、本路が丹波国から朝来、養父、七美、二方四郡を通り因幡国へ抜け、一方丹波国から丹後国、気多郡に所在したとみられる但馬国府をへて本路に合流する支路が存在していた。(I)―(b)、(c)はかかる支路上の往来である。それに対し(II)は国府を経由しない本路上の往来である。とすれば本路上を往来する駅使も当然存在したはずである。養老六年(七二二)八月二十九日太政官符により、山陰道では丹後国以遠の国司の「公事」による往来、具体的には朝集使、税帳使、大帳使等としての往来に駅の利用が認められている⁽¹⁵⁾。天平九年度においても、かかる諸使が駅を往来していたはずであろう。(I)が駅使、伝使の順に記載されていることと対比させれば、本路上の駅使供給も正税からなされていたなら、(I)―(c)と(II)の間に記載されるはずだろうが、記載は存在していない。駅使は、(I)ルートの場合には正税から、本路上の通過は駅起稻から供給されたところのがよいだろう。その理由としては、支路は丹後国設置にともなつて新設されたルートで、新路には駅起稻が設置されなかったためとする柳雄太郎氏の推定に從いたい。

(I)の通送使の二日とは、延喜兵部式諸国駅伝条と同様の丹後国―出石郡―気多郡(国府)というルートを描定できるなら、その二郡が、三日には、気多あるいは養父、七美、二方のうちの三郡が、それぞれ対応するだろう。それぞれ

4表 いわゆる播磨国正税帳

供給日数	供給対象者		従人数
3日	(a)	下任 大宰府少監	3
		〃 備前国介	3
		〃 備中国掾	3
		上 長門国鑄銭司主典	3
		〃 民領	1
		〃 民領	2
		〃 判官	3
	依病向京 鑄銭司史生	1	
	(b)	中宮職美作国主稻	1
	(c)	下任 播磨国介	3
〃 大掾	3		
〃 少掾	3		
4日	大宰府進上紫草備前国上道郡主帳		1
定山間5日	無位物部安□□他6人		一

片道各郡半日の供給で、往復で二日、三日の供給になる。(II)は、朝来、養父、七美、二方四郡、各郡片道半日ずつ計二日の供給、(I)―(a)の場合は巡行した郡での供給とすることができ。

④ いわゆる「播磨国正税帳」(4表)

『大日本古文書』に「播磨国正税帳」として収録されている二断簡は、天平初年頃の播磨国郡稻帳ではないかと指摘されている⁽¹⁶⁾。

供給日数と郡の関係は、三日の(a)は、山陽道を往来する

5表 天平10年度周防国正税帳

供給日数	区分	日付	供給対象者	従人数	
往 来 8 日	下	?	俘囚部領使 安芸国佐伯团擬少教	1	
	向京伝使	6. 20	長門国相撲人 3人	1	
	向京	閏7. 5	従大宰府進上銅籠部領使 筑前国掾	3	
		10. 4	従大宰府進上御鷹部領使 筑後国介	23	
		10. 21	耽羅島人部領使 長門国豊浦郡擬大領	1	
12. 20		従大宰府捉進上旧防人 2人部領使長門国豊浦团五十長	0		
4 日	下伝使	6. 4	新 任 国 司	筑後国掾	3
		6. 12		豊後国掾	3
		6. 17		大宰大監	3
		6. 22		老岐島掾	3
		7. 3		豊後国目	3
		9. 11		豊前国史生	2
		9. 15		对馬島史生	3
		9. 15		肥後国史生	2
		9. 15		薩摩国史生	3
		10. 2		老岐島史生	2
		10. 3		豊前国目	3
		10. 6		大宰史生	3
		10. 9		長門国史生	2
		10. 11		大隅国掾	3
		10. 12		薩摩国目	3
		10. 14		豊後国守	9
		10. 14		大隅国史生	2
		10. 20		大隅国守	3
	10. 22	筑前国掾	3		
	11. 15	大宰少典	3		
	12. 1	筑紫国師	7		
	6. 26	大隅国左大舎人、薩摩国右大舎人	1		
	7. 24	大宰故大式小野朝臣骨送使 对馬島史生	3		
	下船伝使	6. 15	防人部領使 大宰史生	1	
		6. 17	“ 大宰小判事	2	
		9. 2	新 任 国 司	大宰史生	2
		9. 22		筑前国史生	2
10. 12		筑前国史生		2	
10. 21	大宰史生	2			
下	?	俘囚 63人*	—		
向京伝使	11. 3	従大宰府向京 僧	3		
向京	閏7. 16	従大宰府進上法華經部領使 大宰少典	3		
	11. 19	大宰故大式紀朝臣骨送使 音博士	19		
	10. 21	耽羅島人 21人	—		
	12. 20	従大宰府捉進上旧防人 2人	—		
往 来 6 日	下伝使	5. 4	流入部領使 刑部少解部	2	
	向京伝使	6. 21	周防国相撲人 3人	0	
3 日	下伝使	8. 29	新任国司 周防国史生	2	
	下	5. 4	流入 周防国佐波郡人	—	

* 榎英一「正税帳伝使給粮記事をめぐって」(前掲)の復原による。

官人だから、摂津側から明石、賀古、印南、飭磨、揖保、赤穂六郡で、各郡半日ずつの供給、(b)は美作路の往来だから、明石、賀古、印南、飭磨、揖保、讃谷六郡で、各郡半日ずつの供給、(c)は播磨国の新任国司だから、国境をこえてから、明石、賀古、印南三郡で各一日ずつ供給をうけながら飭磨郡に所在した国府へ着任したとすることが出来る。四日は部領通送使で、赤穂、揖保各郡で片道一日ずつの供給か、兩郡で片道各半日ずつで飭磨郡で二日の供給の場合が考えられる。

⑤ 天平一〇年(七三八)度周防国正税帳(5表)

周防帳は、供給開始日順に各項目が記載されているが、首部が欠失しており、五月分の一部と、六月分から年末までが残存している。四日は周防国を横断して通過した往来の片道、往来八日はその往復、三日は安芸国方面から周防国府までの片道の往来、往来六日はその往復である。安芸国側から順に、玖珂、熊毛、都濃、佐波、吉敷の五郡が位置し、いずれも海岸に面し、山陽道が通過していた。国府は佐波郡に所在していた。通過の場合はこの五郡中四郡で、国府までの場合は玖珂、佐波四郡中三郡で供給された。「下船伝使」も陸路と同一日数で供給されていることは、伝使の往来に船も利用されていたこと、その場合も各郡で停泊し供給されていたこと、を推測させる。

6表 天平9年度豊後国正税帳

郡別供給日数			名 目	頭人数	従人数
球珠	直入	某郡			
3	3	3	賑給貧病人	2	6
1	1	1	檢校紫草園	1	1

7表 天平8年度薩摩国正税帳

区 分	供 給 人 数		供給回数	供給日数
	頭	従		
駅 使	1	2	—	7
	2	3	—	3
	4	7	—	2
	4	4	—	1
伝 使	1	0	1	58
	1	1	3	2
	1	6	1	1
	1	0	37	1

(高城郡断簡)

⑥ 天平九年(七三七)度豊後国正税帳(6表)
 球珠、直入および郡名不明の三郡の断簡に二件の伝使供給が記載されている。各郡断簡中の国司巡行に対する供給記事との対比から、この伝使はそれぞれ「賑給貧病人」と「檢校紫草園」のために国司とともに各郡を巡行した大宰府使であることが知られる。
 ⑦ 天平八年(七三六)度薩摩国正税帳(7表)
 国府所在郡と推定される高城郡断簡に伝使と駅使の供給が記載されている。駅使、伝使の往来の名目は不明であ

る。ただし五八日間供給を受けた「伝使」は、新任国司史生韓柔受郎と思われる。⁽²⁶⁾この駅使供給も但馬帳と同様に駅起稻未設置によるものと理解しておく。

このように正税帳の往来人に対する供給記載は、路次の郡における一定量の供給を示すものなのである。従来は、これらすべてが、「伝使供給部」として一括されることが多かった。確かに記載中に伝使が含まれていることは明らかである。しかし、正税から供給されていることによつて、すべてを伝使、つまり伝符を付与された往来人としてしまつてよいのだろうか。次に、その点を検討してみたい。

3 供給対象者と文書の機能

神龜三年(七二六)八月三〇日の太政官処分は、

新任国司向任之日、伊賀、伊勢、近江、丹波、播磨、紀伊等六国不給食馬、志摩、尾張、若狭、美濃、参川、越前、丹後、但馬、美作、備前、備中、淡路等十二国並給食、自外諸国、皆給伝符、但大宰府并部下諸国五位以上者、宜給伝符、自外随使駕船、縁路諸国、依例供給、史生亦准此焉、⁽²⁷⁾

とし、新任国司が任国へ下る場合、任国の遠近に応じ、(イ)「不給食馬」―食料、馬ともに供給しない、(ロ)「給食」―食料のみを供給し、馬は供給しない、(ハ)「給伝符」―伝符を付与し、食料、馬ともに供給する、(ニ)船で往来し縁海諸国で食料を供給する、という四様の路次諸国との関係

を規定した。伝符を所持しなくても(ロ)のように路次で食料が供給される場合があつたのである。播磨帳の備前国介、備中国掾はこの(ロ)の場合である。

駿河帳や周防帳では、流人、俘囚、衛士、仕丁、匠丁なども同様な食料供給対象になつてゐる。彼らも伝符を付与されていたとは必ずしもいい難い。伝符を付与されていなくても路次で食料が供給されうことは、令規定とその解釈の中にもみえる。

獄令在路条は、

凡流移人在路、皆運給程粮、每請粮停留、不得過三日、其伝馬給不、臨時処分、

とし、義解が「流移之人、所經由處、毎国給粮、令過当界也」と解釈するように、路次の国毎に食料を供給することを規定する。それに加え、伝馬の乗用は状況に応じて決定するとし、伝馬に乗用させない場合とさせる場合のあることを規定する。伝馬乗用と伝符の付与は対応するから、伝符なしでも食料が供給されることも想定されているのである。

戸令没落外蕃条は、

凡没落外蕃得還、及化外人帰化者、所在国郡、給衣粮、具状免飛駅申奏、化外人於寛国附貫安置、没落人依旧貫、無旧貫、任於近親附貫、並給粮通送、使達前所、

と、外蕃に没落していた人が還ってきた場合、化外の人が帰化してきた場合には、旧貫地、あるいは附貫地へ食料を供給しながら運送していくことを規定する。

戸令釋纂条は「如在路病患、不能自勝者、当界郡司、収付_二村里安養、仍加_二医療、并勘_二問所由、具注_二貫属、患損之日、移_二送前所_一とし、往來の路次で病になった場合は、その地の郡司が収容して「村里」に付して安養させ、病気の回復後、目的地まで「移送」することを規定する。

「移送」について集解古記は「以_二移状_一付_二病者_一、運送供給、達_二前所_一」と、「移状」を当該者に付して運送・供給することを示している。同様に賦役令丁匠往來条の、

凡丁匠往來、如有_二重患_一、不堪_二勝致_一者、留付_二隨便郡里_一、供給_二飲食、待_二差發遣_一、若無_二糧食_一、即給_二公糧_一

という規定に対しても古記は、「若身_二尪弱路遠_一、担_二糧不堪_一者、以_二移付_一丁匠_二運送_一、供給過遣、若不堪_二步行_一、亦給_二乘馬_一」と、路次で病になった丁匠を運送・供給するとしている。以上を勘案すれば、軍防令防人番還条の、

凡防人、向_二防及番還_一、在_二道有_二身患不堪_一、涉_二路者_一、即付_二側近_一 国郡、給_二糧并医薬_一救療、待_二差堪_一行、然後發遣、仍移_二本貫_一 及前所、

という路次で病になった防人の本貫地や目的地への「移送」も、同様に路次で食料を供給しながら運送していくと

されていたとしてよいだろう。

次にここで問題にしたいのは、以上に掲げた古記の解釈が、「移状」により運送・供給をするとしている点である。

国と国の間を人、文書、その他物品が運送されていたことは、前掲正税帳や計会帳の記載から知られる。たとえば延暦二年(七八三)伊勢国計会帳によれば、官省符や浮浪人に隣国に宛てた「遊牒」が添付され運送され、運送使は隣国で次の運送使にそれらを引き継いだ後、返抄を受けとり伊勢国へもどっている。天平六年(七三四)出雲国計会帳では中央から下達された運送符が移部に記載されていることから、官省符類は各国衙で隣国宛の移が添付されて運送されていたことが知られる。つまり、国と国の間でかわされた「遊牒」、移などの文書の機能として、運送がなされたとしてもよい。古記は、かかる実態を前提に、かかる文書が伝符と同様に運送のみならず供給をも機能として有していたことを、示したのではないだろうか。前述の正税帳に記載された匠丁等は、かかる文書の機能により供給されたのだろう。

同様な機能をもつ文書は他にも存在する。

天長一〇年(八三三)正月二二日付の次のような太政官符がある。

太政官符 大宰府

召前大式從四位上勳六等朝野宿禰鹿取

右被_レ右大臣宣_レ傳、奉_レ勅、宜_レ召遣_レ者、府宜_レ承知充_レ馬十二疋、夫十二人食十二具、令_レ得_レ入京、路次之國、亦宜_レ准_レ此、符到奉行₃₃。朝野宿禰鹿取は、この官符を所持することにより、大宰府から京への往來に路次諸國で食料、夫馬の供給がうけられることを示している。

天平一〇年(七三八)周防國正税帳に「向京防人參般供給₃₂」の記載がある。この防人は「停_レ筑紫防人_レ歸_レ于本郷、差_レ筑紫人_レ令_レ戊_レ卷岐、對馬₃₃」ことによつて、還郷するため大宰府から京へ向つたものである。防人は三般にわかれ、各部領使がつけられ、二日ないし二日半の食料が供給されている。前般に対しては「依部領使大宰府少判事從七位下錦部連定麻呂去天平十年四月十九日牒供給如件」、中般に対しては「依部領使正六位下上道臣千代去天平十年五月八日牒供給如件」、後般に対しては「依部領使大宰史生從八位下小長谷連常人去天平十年六月十二日牒供給如件」と記し、いずれも部領使の所持した牒により供給されていることを示している。牒とは、大宰府が縁海諸國に宛てた供給を要請する牒とみてよいだろう。

新任國司の場合、一〇〜一二世紀の例では「類聚符宣抄」所収の任符に、伝符の尅数注記か、「路次之國亦宜給食馬」などの文言がみられる。また、仁和三年(八八七)五月七日

の「大納言藤原良世卿宣」によると「下總國鹿取神宮司赴任之時、承前例、或給_レ伝符、或不給、事是不_レ同、今抛_レ勅式文、新任國司赴任之日、可_レ給_レ伝符、至于宮司、無_レ可_レ給_レ之文、自今以後、宜_レ令_レ停_レ給_レ伝符、官符内注_レ載_レ可_レ給_レ食馬之由、諸神宮司可_レ給_レ食馬者亦准_レ此₃₄」と、伝符を付与しない場合、官符内に「給食馬」を注記することにしてゐる。つまり、「給食馬」や伝符尅数注記によつて、当該文書を携行する人物が、遞送供給されるのである。同様な注記の存在は令文でも知られる。公式令符式条は、諸國に下す太政官符を例示するが、末尾に使人位姓名、駅鈴または伝符の尅数を記すことを規定する。これによつて、太政官符を傳達する使者を路次に遞送供給させる機能が、太政官符自体にも付加されることが意味される。かかる注記による機能付加が、駅鈴伝符尅数だけでなく、「類聚符宣抄」所収の任符と同様に、たとえば神龜三年太政官処分定められた(向)のような場合の任符にもなされていたのではないだろうか。また、前述の遞送に付された移、牒などにも同様の記載による機能の付加がなされていたと考えられる。

このように、駅鈴、伝符にとどまらず、路次に食料等の供給・遞送をさせる機能を付加された多様な文書が存在したのである。正税帳は、かかる各文書等による供給を記載しているのである。そして、周防帳で供給日数の異なる防

人だけが別途に記されたり、薩摩帳で伝使の中に新任国司への給糧が含まれていることを考えあわせれば、正税帳の伝使供給部とされている項目は、伝使と、伝使と同一に特定の郡において一定量を供給された往来人を一括記載したものと見える。

郡は、単に伝使に対し運送・供給をおこなうだけでなく、それ以外にも供給・運送機能をもつ文書を携行する往来人に対しても、同様に供給をおこなっていた。換言すれば、伝符やかかる文書を付与され、携行することにより、多様な往来人が郡における正税からの供給の対象者になりえたのである。

4 郡の供給機能

郡で供給されるのは、これまで述べてきたような往来人だけに限定されない。

前述戸令没落外蕃条では、外蕃に没落していた人が還ってきた場合や、化外の人が帰化してきた場合には、まず彼らに滞在する国郡で供給することを規定する。具体的には、郡を場として正税等から供給されたとしてよいだろう。天平宝字六年(七六二)と宝龜七年(七七六)に到着した渤海使はそれぞれ越前国加賀郡に、また貞観一八年(八七六)暮に到着した渤海使は出雲国島根郡に安置供給された。これらもみな郡を場に正税から供給されたのだろう。

さらに重要な供給に国司の巡行時のものがある。戸令国郡司条は「凡国守毎年一巡行属郡」と規定するが、正税帳においても、種々の名目で巡行した国司に対する供給が往来人の次に一括して記載されている。供給郡数や日数、供給量が記され、巡行先の各郡を場として、正税から米、塩、酒が支出されていることが知られる。その際に、郡司等から私的な食物の供給も受けていたらしいことが、戸令国郡司条集解古記の記述から窺える。

凡国郡司、須向所部檢校者、不得受百姓迎送、妨麁産業、及受供給、致令煩擾、

という令規定に対し、「監臨之官、強取猪鹿之類者、依強取監臨財物法、乞取者、坐贓論、受供饋者勿論、贄亦准此」という大宝職制律監臨強取猪鹿条をひき、「依律、雖受聽、依令以供給、經日時宴樂、百姓不合致令煩擾」と、国司が部内郡司等から供給を受けること自体を許容する解釈をしているのである。正税から支出された米、塩、酒の他に多くの食物が素材なり調理品なりの形で郡司等から提供されていたと考えられる。

このように郡を広範な供給の場として機能させるために、郡衙の建物や人員も配置されている。文献上では、『上野国交替実録帳』にみえる郡衙を構成する建物群の中には、宿屋、向屋、副屋、厨屋、廐などからなり、郡司の居

住や、供給、宿泊のための場と考えられる「館」や、酒屋、納屋、竈屋、備屋などからなる、食料倉庫、炊事場であったと考えられる「厨」など、供給の機能を実現させるための建物群が記載されている。弘仁一三年(八二二)閏九月二〇日太政官符では、給粮対象の徭丁が各種列挙されているが、その中に、厨長一人、駅伝使鋪設丁が郡と駅に各四人、つまり駅使鋪設丁が駅に四人、伝使鋪設丁が郡に四人、そして定数を特に定めぬ徭丁として伝使厨人がみえる。各郡に供給のための人員が配置され、国に公的に把握されていたことが知られる。

このように、郡には広範な供給機能が位置づけられていた。そして供給対象者は、いずれも郡に編成された在地の社会秩序にとっては外来者である点で本質を一にする。彼らは、伝符をはじめ、移、牒、官符等、律令国家機構により発給され、かつその権力を象徴する標識を携行することによって、供給対象者でありえた。郡の側にとっては、政治的秩序の中で直接上位に位置する国司の巡行の場において、正税という公的財源からの供給に加え独自の供給期待を伴っていることを考えれば、供給が単なる往來の便宜上の問題だけではなく、政治的従属、奉仕をも象徴する行為であることも意味する。以上の供給の意味、性格をより明らかにするために、供給と結合する往來人等への交通手廻

提供に関する郡の機能を次に検討しよう。

(1) 通説的理解である。しかし、山里純一氏は「天平期における駅使食料費の財源について」『国学院雑誌』七九一六、において、正税帳にみえる駅使供給記事から、駅の供給の財源を、駅起糶ではなく、本来郡糶であったとしている。氏の説に従い難いことは、以下の本論の中でふれていく。

(2) 『統日本紀』天平一一年六月戊寅条。

(3) 『統日本紀』天平六年正月庚辰条。

(4) 『令抄』戸令所収、『訳註日本律令三 律本文篇 下』。

(5) 早川庄八「供給」をタテマツリモノとよむこと『月刊百

科』二一〇。

(6) 『大日本古文書 正倉院編年』二卷一〇七〜一四四頁、以下同書からの引用は、『大日本古文書』二一〇七のように略記する。

(7) 榎英一前掲論文。

(8) 榎英一前掲論文のほか、岡田登前掲論文、原秀三郎「古代駿河遠江両国の東海道」『静岡県歴史の道調査報告書—東海道—』などの具体的比定の試みがあるが、いずれの六郡かを具体的、かつ積極的に断定できる論拠は不足しているようである。しかし、諸氏ともに共通して指摘するように、延喜兵部式諸国駅伝馬条に規定される伝馬設置場所の、益頭、安倍、廬原、富士、駿河五郡と横走駅の六か所でないことは確かだろう。それは、運送使の遠江側、相模側各三郡の供給が説明

できないこと、横走駅では六郡という郡に合致しないこと、などの理由による。原秀三郎氏が指摘するように、駿河帳の往来人の通交ルートは、駅路とはかなり離れた別のルートと思われる。なお以下の各正税帳の検討では、延喜兵部式諸国駅伝馬条は、さしあたっては考慮に入れない。

(9) 『大日本古文书』一一四六一—四六三。

(10) 榎英一前掲論文。

(11) 『大日本古文书』二一六〇—六一。

(12) たとえば、田名網宏氏は、天平六年の官稻混合時に但馬国では駅起稻まで混合してしまったとし(前掲書)、大山誠一氏は、駅路のみを通行する駅使の費用は駅起稻から支出したが、駅路を離れて国府へ通行する駅使にはその間の費用を正税から支出したと解釈した(前掲論文)。しかし、大山氏の解釈では、駅路までの供給日数が多すぎる問題点がある。柳雄太郎氏は、新たに設置された駅路上には駅起稻が設置されず、正税から供給された但馬帳の駅使は、丹後国設置により新設された丹後—但馬—因幡のルート上の往来であるとして(前掲論文)。

(13) 山里純一前掲論文、松原弘宣「水駅についての一考察—但馬国高田駅家を通して—」『永島福太郎先生退職記念 日本歴史の構造と展開』。

(14) 『類聚三代格』駅伝事、『続日本紀』養老六年八月壬子条。

(15) 柳雄太郎前掲論文。

(16) 二註(11)で示したようなルートも考えられる。その場合、

城崎、出石二郡が二日に対応しよう。

(17) 『大日本古文书』二一五〇—一五一。

(18) 田中卓「播磨国正税帳の成立と意義」『日本古典の研究』。

(19) 榎英一氏は、供給場所を駅と考えたため、九駅前であったと推測される播磨国内を通過するのに三日の供給は多すぎるし、播磨国司の場合、それだけの供給をうけて往来したとすれば、計算上播磨国を通り抜けたことになり、またその供給自体、播磨国司の赴任時には食馬ともに供給しないと規定した神龜三年(七二二)の太政官処分(次節参照)に抵触する、との問題点を指摘している(前掲論文)。まず、供給日数については、本論で展開しているように、郡の供給を考えれば問題はあるまい。神龜三年太政官処分は、任国へ入るまでの路次諸国と赴任国司の往来との関係の規定である。したがって一たん国境をこえ任国内へ入ってしまっただけからの供給をも規制するものではあるまい。本帳の播磨国司に対する供給は、神龜三年太政官処分に規定するような供給ではなく、むしろ着任後公廩稻の配分を受けるまでの正税からの給糧や、国司巡行等に準ずる独自の扱いによる供給であったと考えてよいだろう。

(20) 『大日本古文书』二一三〇—一三四。

(21) 岡田登前掲論文では、玖珂郡が養老五年(七二二)に熊毛郡から分割設置された(『続日本紀』養老五年四月丙申条)ことから、天平一〇年時点でも、分郡以前の四郡を伝馬設置場所、供給場所であるとしている。

- (22) 『大日本古文书』二一四三、四九、五五。
 (23) 榎英一前掲論文。
 (24) 『大日本古文书』二一四一―一五。
 (25) 井上辰雄『正税帳の研究』。
 (26) 榎英一前掲論文。
 (27) 『続日本紀』神龜三年八月乙亥条。
 (28) 『大日本古文书』二四一五―四七、五四九、『寧楽遺文』上
 一三二二、早川庄八『天平六年出雲国計会帳の研究』、『日本
 古代史論集』下。
 (29) 『大日本古文书』一一五八七―五九二。
 (30) 早川庄八前掲註(28)論文。
 (31) 『類聚符宣抄』第八召大式事。
 (32) 『大日本古文书』二一三九―一四〇。
 (33) 『続日本紀』天平九年九月癸巳条。
 (34) 岸俊男『防人考』、『日本古代政治史研究』。
 (35) 『類聚符宣抄』第八任符事。伝符尅数注記は、天元六年(九
 八三)某任符、永延元年(九八七)官符所引出羽権藤原貞光
 任符、「給粮」は、永観元年(九八三)肥前守某維叙任符、「給食
 馬」は永延二年(九八八)但馬国博士多治広光任符、にそれぞ
 れみえる。また第一諸神官司補任事には、伝符尅数を記す長
 保元年(九九九)、同四年(一〇〇二)、長和四年(一〇一五)の
 鹿島神官司任符、「給粮」を記す長保四年(一〇〇二)香椎廟
 司任符、寛弘六年(一〇〇九)豊前国宇佐大官司任符、が収録
 されている。
- (36) 『類聚符宣抄』第一諸神官司補任事。
 (37) 『類聚符宣抄』では、かかる注記以上に賦給尅数、口数の
 注記が多数みえている。
 (38) 『続日本紀』天平宝字六年十月丙午条、「続日本紀」宝龜七
 年十二月乙巳条、「三代実録」元慶元年正月十六日条。
 (39) 天長五年(八二八)に但馬国に漂着した渤海使政堂左充王文
 矩等一百人は「且安置郡家、且給粮米」ことを願ひ、但馬
 国から「以白米充生料」られている(『類聚三代格』夷俘
 并外蕃人事天長五年正月二日太政官符)。このことから、郡
 家が安置供給の場と考えられていたことが知られる。
 また、具体的な供給の場としては、吉田晶氏は郡衙とし
 (『日本古代国家成立史論』第七章)、鍋田一氏は郡内に設け
 られた施設としている(『六〇八世紀の客館』)。「牧建二博士米
 寿記念 日本法制史論集」。いずれにせよ、直接的には郡の
 管下で然るべき場において正税から供給されたとみてよいだ
 ろう。
- (40) 越前帳、「大日本古文书」(以下同書につき略)一一四六二―
 四六三、薩摩帳、二一三―一四、豊後帳、二一四二―四三、
 四八―四九、五三―五五、但馬帳、二一六二―六四、天平九
 年(七三七)和泉帳、二一七八―八〇、九一―九三、駿河帳、
 二一四一―一六、周防帳、二一三四―一三七。
 (41) 『平安遺文』四六〇九号文书。なお、前沢和之「上野国交
 替実録帳」郡衙項についての覚書「群馬県史研究」七、吉
 田晶註(39)前掲書、参照。

(42) 原秀三郎はじめに註(5)前掲論文は、この郡衙項の供給のための建物群は「朝野群載」卷二三諸国雜事上、國務条々事にみえる「駅館」に相当し、郡衙の供給宿泊用の建物は一般的に駅館と称され、駅の機能を包摂するとした。平安期において、郡衙が駅の供給機能を包摂し、駅館を付設していた場合もあったことは基本的には首肯しうる。しかし、それが直ちに八世紀においても駅に宿泊機能がなく、郡衙の機能に包摂されていたことを意味するとは、いい難いと思われる。

(43) 「類聚三代格」公粮事。

二 通送と郡

1 通送と雑徭

郡で供給される往来人のうち、伝使は伝馬によって通送されていく。そこで、まず伝馬による通送から考えてみたい。

伝馬は厩牧令置駅馬条で「其伝馬毎郡各五、皆用官馬、若無者、以当処官物市充、通取家富兼丁者付之、令養以供迎送」と、各郡五疋の設置と、官馬もしくは当処の官物による購入馬があてられ、「家富兼丁者」に養飼させることが規定される。天平期の正税帳によっても、伝馬の購入、売却が正税の運用によりなされ、一方で伝馬の飼料等の支出がみられないことから、日常的な維持に關しては、令規定のように郡内の特定人民に負担させていたので

はないかと思われる。

ここでまず問題にしたいのは伝馬の設置数である。令規定上、駅馬が大路二〇疋、中路一〇疋、小路五疋と、重要度や予想される交通量等により設置数に差を設けているのに対し、伝馬は一律に五疋としている点である。公式令給駅伝馬条では、駅鈴または伝符の尅数までそれぞれ駅馬、伝馬の乗用を認め、位階に應じ8表のような尅数の駅鈴、伝符を付与することを規定する。五位以上の官人が尅数分の伝馬に乗用しようとすれば明らかに伝馬は不足する。この不足は、

凡公使須乗駅及伝馬、若不足者、即以私馬充、其私馬因公使致死者、官為酬替

という厩牧令公使乘駅条の規定により、私馬を差発することで補完されることになっていた。つまり、令の論理上は、伝使の通送は五疋の伝馬数内で行なうのではなく、五疋の伝馬を中心に、在地から差発した私馬で補完して行なうこ

8 表

位階	駅鈴数	伝符数
親王位	10	30
二位三位	8	20
四位	6	12
五位	5	10
八位以上	3	4
初位以下	2	3

とになっていたのである。実際にも伝馬数は各郡五疋前後であったことが指摘されている。したがって、かかる令の論理は現実の上にも反映されていたとみてよい。

次にかかる伝使の通送のための労働力について考えてみたい。駅の場合には、特定の編戸された駅戸から駅子が免徭役で差発され、駅使の通送のための労役を負担した。伝使の場合は、義解や集解諸説が「伝戸」「伝子」について論じている。「伝戸」という表現は他には見えない。なによりも令文上において、駅馬の養飼を戸に負担させることを規定しながら、伝馬の養飼を「家富兼丁者」に負担させるとしている点に、駅戸と対比しうるような特定編戸としての「伝戸」が措定されていなかったことが示されているよう。「伝戸」は義解や集解諸説が「伝子」を差発される戸として使用しているにすぎないとみるべきである。それでは「伝子」はどうだろうか。義解、令釈、古記、朱説等は、「伝子」等の雑徭免除を論じている。雑徭や徭役等の免除を規定する賦役令舍人史生条には「伝戸」も「伝子」もみえない。他に類例を求めると、「伝子」は、後述する『三代実録』貞観六年(八六四)二月一日条にみえるだけである。しかし、雑令蕃使往還条に、

凡蕃使往還、当大路近側、不得置三方蕃人、及畜同色奴婢、亦不得充伝馬子及授夫等。

と、伝馬子と授夫がみえる。この伝馬子と授夫によって、蕃使等が大路(山陽道)を通送されていく規定である。当方の蕃人や同色奴婢を伝馬子や授夫に充てないとしていることは、逆に彼らを充てる場合もありえたわけで、伝馬子等が、駅子のような特定編戸と結合した固定化された存在では、必ずしもないことを示している。また弘仁十三年(八二二)閏九月二〇日官符においても、郡ごとに一人の伝馬長と、定数を特に定めぬ伝馬丁が、雑徭復除時の給糧対象の徭丁としてみえている。すなわち、各郡では通送のために労働力を伝馬子、伝馬丁、伝子等の名称で差発し、直接的には伝馬長の指揮下に編成していたとしてよいのである。そして、弘仁一三年官符で特に定数を定めていないことは、通送のための馬が、五疋の伝馬だけでなく適宜差発される在地の私馬を加えて、その数に各郡で差があると考えられることに対応して、各国郡の実情に応じ差発数が決定されていたことを示している。

かかる労働力は、義解、集解諸説が雑徭免除とする解釈を示していること、弘仁一三年官符の性格が、雑徭復除時において、どうしても必要な実役に対し給糧する徭丁の範囲と数の決定であること、などを考えあわせれば、本来雑徭として差発されるべきものであったといえる。前述廐牧令公使乗駅条集解古記も「其私馬因公使一致死、謂以理

非理ニ並同、充ニ雑徭ニ雖ニ乘亦酬、何者、和ニ与功直借得乘往、非理致死、亦合償故也」と、私馬の差発が雑徭による場合を想定している。賦役令雑徭条集解古記も「公使上下通送従馬」を雑徭の典型例として挙げていて、この「公使上下通送従馬」が前述の労役に相当するのである。

ここで次に問題になるのは、「公使上下通送従馬」という表現で、伝使の通送にかかわる労役であることを明示していない点である。前述の如く伝符以外にも、路次諸国郡に供給だけでなく通送をもさせる機能をもつ文書が存在した。正税帳や計会帳などにもみえるように、それにより伝使以外にも多様な往来人や物品の通送が、各郡ごとにこなされていたのである。つまり、かかる通送が、雑徭による郡内の人民や馬の差発によってなされ、それらが基本的に伝馬等による伝使の通送と一体の概念で意識されていたことを示すのが、雑徭条古記の表現なのではないだろうか。

2 郡における通送供給の性格

往来人は一般的には交通手段を、その出発地で何らかの方法で確保して目的地まで往来するか、路次で確保しながら往来する場合が考えられる。後者の一形態として、前節で述べたような、公的に付与された特定の標識を携行することにより、郡で伝馬または雑徭により差発された夫馬の提供をうけ、通送されていく場合があった。しかし、それ

以外にも、伝符を付与されない場合、公的には食料の供給だけで夫馬の供給がない場合、食料夫馬ともに供給されない場合、などでは、厩牧令公使乗駅条集解古記が雑徭による私馬の差発とともに想定している「和与功直」による調達があった。つまり、往来人が路次で夫馬を雇傭した場合があった。しかし、問題にすべきはその雇傭の仕方である。往来人自身が直接路次の人民、馬を雇傭したのでろうか。

正倉院御物鳥兜下張反故紙の中に次のような文書案断簡が存在する。

「竹野熊野_(郡カ)郡司
求馬飼_(カ)
右_(郡カ)応_(カ)
者依牒旨下宜_(郡カ)承知事_(カ)
供_(行カ)乗馬五疋外駄二疋馬_(カ)
夫_(行カ)一十人如此施行不_(行カ)
_(カ)

鳥兜下張反故紙は現在八通確認されている。いずれも丹後国衙関係の文書で、丹後国衙で反故にされたもので、この断簡も、竹野、熊野両郡司に宛て下された天平勝宝年間頃の丹後国の下達文書案である。欠損部が多く、文意を明確に把握するのは困難だが、少なくとも某所からの牒をう

けて、丹後国衙が両郡郡司に対し某所に関係する人物の往來のための夫馬、飼餌料の調達、提供を命じたものとする
ことができよう。その夫馬の調達も、六行目を「雇夫一十人」と判読できるなら、雇傭されるものも含まれていたと
することが出来る。某所は牒を発給することにより、丹後
国衙に対し、竹野、熊野両郡を往來する某所(10)に関係する人
物への夫馬等の供給を、両郡でおこなわせるよう要求した
ものと理解できる。牒、およびこの下達文書(おそらく国
符)の正文はこの人物が携行し、国衙や郡衙で提示するこ
とにより、直接的には郡司により調達された夫馬等の供給
をうけたのである。つまり、雇傭の場合でも、郡司によつ
て郡内から調達され、往來人に供給されていた点に注目す
べきである。雑徭や雇傭いずれの手段にせよ、郡に夫馬等
の供給の機能が期待されていたのである。(11)

こうした郡司による交通労役の提供は、国司の巡行に際
しても認められる。和銅五年(七一)五月一六日格で、国
司巡行時の「給糧馬脚夫之法」が規定された。その内容
は不明だが、食料供給が郡毎でなされることを考えれば、同
様に各郡で提供される夫馬の数の規定であろう。さらに前
掲戸令国郡司条の国司巡行時に「不得受百姓迎送」と
する規定に対し、集解古記は「国司巡部内一郡司待当郡
院、郡巡部内一里長待当里内、不得率百姓一向境及送、

過界、但從境始須檢校者、隨便迎送耳、公使亦同也」
として、郡司が部内の人民を率いて迎送をおこなうことを
事實上認める解釈をしている。かかる古記の解釈は、和銅
五年格の「給糧馬脚夫之法」が、現実には郡司による部
内人民を率いた迎送として行なわれていたことを反映して
いよう。

それでは、かかる広範な郡の通送供給の基盤はどこに求
められるのだろうか。

国司は本来中央から派遣されてきたミコトモチとしての
側面を持つ。律令制以前の「国司」の往來に対する在地側
の負担を窺せるのが、東国国司詔として周知の大化元年
(六四五)八月庚子詔であろう。すなわち、東国へ派遣され
た「国司」が「公事」により往來する場合、管轄地域内の
国造を介して夫馬、食料を調達してもよいとしているので
ある。(12)これは各国造支配領域を各国造層により食料の供
給、歓待をうけ、かつ部内から差発された夫馬によって通
送されていったことを示している。雑徭はミコトモチが地
方に巡行してきたときに徵発される労役(ミユキ)に起源を
もち、(13)郡稻が国造層のもとに蓄積された稻穀に起源の一端
をもつとする点を考えあわせれば、律令制以前の段階にお
いて、中央から様々な名目で派遣されてくるミコトモチと
しての使者の往來が、国造層間の通送供給としてなされて

いたとすることができよう。国造クラスの在地首長層間の
通送供給が基盤であったといえるのである。

戸令国郡司条集解古記が、国司と郡司だけでなく、郡司
と部内人民との間にも同様な迎送、歓待を認めていること
は、それが郡司と、郡に重層的に編成された共同体的諸関
係の基盤となる村落レベルの共同体との間の慣行に規定さ
れていることも示す。つまり、共同体的諸関係の外来者に
対する迎送・歓待の慣行が、政治的上位者の来訪、往来に
対する通送供給奉仕、服属への表現へと転化し、それに規
定されて、ミコトモチの往来に対する国造クラスの在地首
長層を媒介にした通送供給が成立したといえる。それが律
令国家の成立とともに、通送供給の基盤である共同体的諸
関係を総括して編成された郡の基本的機能として、交通制
度の中に位置づけられたのである。それゆえに、郡の通送
供給対象者は、郡を直接的管掌する国司以外は、伝符をは
じめ各種文書を付与され携行することによって、郡に対す
る上位者たる權威的意味を象徴的に一時的にせよ体現する
必要があったのである。

こうして編成された郡の交通機能としての通送供給は、
伝馬の設置、管理、夫馬差免の力役としての雑徭、郡稻や
正税がいずれも国司の管掌下に置かれることで、最終的に
は国の機能として組みこまれることになる。その点を駅と

の関係で次に考えてみたい。

3 郡と駅

駅は中央と各国府を結合する駅路上に一定区間ごとに設
置され、大路の山陽道は各駅二〇疋、中路の東海、東山道
は各一〇疋、それ以外の小路は五疋の駅馬、そして駅長を
頂点に一般戸とは別に編戸された、駅馬数と同数の駅戸
で構成された。駅戸は駅馬の養飼に責任を負うとともに、
徭役免除の駅子をだした。駅には当初は駅起稻、駅起田と
いう独自財源が設定されていた。また、駅は殿舎や倉庫な
どにより院をなす建物群でもある。駅鈴という特殊な標識
を付与された使者は、かかる駅の施設で供給をうけ、駅
馬、駅子により通送されていくのである。駅はその交通機
能の面で、郡とは相対的に独自の位置を占めているとして
よい。

次に駅の統轄関係をみてみよう。従来は、国司―郡司―
駅長という階層的関係を考えることが多かった。しかし、
職員令で国司職掌を「郵駅伝馬」とするのをはじめ、厩牧
令置駅馬条で駅馬の設置について「国司量置」とし、同令
駅伝馬条で「凡駅伝馬、毎年国司検簡」とするようになり、
馬、伝馬の両方の設置、監督に対し国司の責任を規定する
のに対し、郡司の責任には何ら規定されていない。⁽²⁸⁾
令の論理上は、国司―駅長の管轄下で駅の交通機能が運営

されることになっていたのである。令文上だけでなく、駅伝の「不正乗用」を禁制する天平宝字八年(七六四)一〇月一〇日勅においても、「七道諸国、駅家之馬不能牧飼、或馬背瘡爛、或馬形疲瘦、或馬不堪乗用、加以国司駅長等任意乗用」と、駅馬について国司と駅長の行動を指摘しながら、郡司については触れられていない。

つまり、駅も郡とは相対的に別個に交通機能を有し、郡とともに国の交通機能の一部として総括、管掌されているのである。そしてかかる駅も、前述の如くの郡の通送供給と同様の基盤を前提に設定されたのではないだろうか。律令により種々の限定が規定され、靈的で天皇権力を代理体現する象徴的な意味をもつ駅鈴を付与された駅使を通送供給するルートとして、在地社会の中の特定部分をそれに奉仕する駅に編入編成していったのである。その基盤も郡と同様に在地の共同体的諸関係に規定されたものといえよう。

国は、かかる郡と駅を統轄、管掌することにより、その上位で交通機能を有することになる。前述の如く個々には郡や駅毎に通送される人や物品等も、国毎に部領通送使がつけられて国と国との間の通送の形態をとる場合がある。公式令駅使在路条でも「凡駅使、在路遇患、不堪乗馬者、所_レ有文書、令_レ同行人送_レ前所、若无_レ同行人、令_レ駅長送_レ前所、国司差_レ使通送」と、駅使が任務を遂行できなくなっ

た場合の処置として、国ごとの通送を想定している。個々の駅、郡の供給も財源の駅起稻、郡稻、正税が国衙財源をなすことは、供給も全体として国の機能として管掌されることを示す。山陽道、東海道などの「道」が交通路だけでなく国を包括する地域的概念としても意識されているのは、かかる意味で国の基本的機能として、郡と駅の通送供給機能を総括する交通機能があったからに外なるまい。郡と駅はかかる国の下に二つの交通ルートを構成しているのである。

それでは、以上のような構造が八世紀中葉以降どのように展開するのだろうか。章を改め検討してみたい。

- (1) 売却は死馬皮と、不用馬の場合があり、天平四年越前帳(大日本古文书)一四六四一四七一、以下同書につき書名略)、天平六年尾張帳(一六〇七一六二〇)、天平八年薩摩帳(二一一一〇二二)、天平九年和泉帳(二一七五〇九七)、同年駿河帳(二一六七一七四)、天平一〇年駿河帳(二二一〇六一一三〇)、同年周防帳(二二一三〇一四六)、天平一二年伊豆帳(二一九二一〇〇)、購入は、天平九年但馬帳(二一五五一六六)、同年和泉帳、天平九年駿河帳、天平一〇年周防帳、同年淡路帳(二一〇二一〇五)に、それぞれ残存している。

なお岡田登前掲論文参照。

(2) 厩牧令置駅馬条。

(3) 8表で明らかのように、駅馬の場合も、四位以上の人物が駅鈴を付与されて小路を往来すれば不足する。公使乗駅条は、かかる場合も配慮していることはいうまでもない。しかし、駅馬の場合是一部の交通路に限られるが、対数と設置数の差そのものは伝馬の方が大きく、かつ全国的に及ぶ。問題にすべきは、なぜこのように一見相反するような対数と設置数が規定されているのかという点である。

(4) 柳雄太郎前掲論文、岡田登前掲論文。

(5) 公式令給駅伝馬条、義解、集解令釈、厩牧令置駅馬条、義解、集解古記。その他、坂本太郎前掲書、田名綱宏前掲書等、「伝馬」を措定している。

(6) 「類聚三代格」公糧事。

(7) 吉田孝「雑徭の変質過程」『古代学』一一一四、同氏「律令国家と古代の社会」Ⅶ「雑徭制の展開過程」。

(8) 東野治之「正倉院蔵鳥兜残欠より発見された奈良時代の文書と墨画」『正倉院文書と木簡の研究』の釈文による。

(9) 東野治之前掲論文。

(10) 東野氏の釈文でも「雇力」とするようになり、凶版で見る限り「雇」と判読できる蓋然性が高い。

(11) 両郡は、丹後国の日本海側で、但馬国側から熊野郡、竹野郡の順に位置し、国府が推定されている与謝郡(藤岡謙二郎「国府」ほか)の西北方である。従来の山陰道丹後路の比定は、丹波国内の長柄駅で本路から分岐し、与謝峠から丹後国与謝郡へ入り、勾金駅を経て国府へ至る。国府からは、一た

ん丹波方面へもどり、現在の与謝郡野田川町付近から西へ向い、岩屋峠から但馬国出石郡へ入り、出石盆地内の春野駅から但馬国府へ至るものとされている(藤岡謙二郎編「古代日本の交通路」)。この比定では、竹野郡、熊野郡ともに山陰道丹後路からははずれる。一応この人物は、山陰道を往来していったのではなく、他の何らかの目的で両郡を往来したものと考えることはできる。しかし、前述の比定は延喜式部式諸国駅伝馬条の駅名を基礎にしており、八世紀でも同じルートであったかどうかは疑問が残る。与謝郡から竹野郡、熊野郡をへて但馬国城崎郡へ抜ける交通路の存在も考えられなくもないだろう。郡の交通路上の機能を考えれば、出石郡家の位置が、前述の交通路上の出石盆地内ではなく、山地をこえた北方の城崎郡に隣接する穴見川流域に比定される(中林保「但馬国郡家試考」『歴史地理学会会報』九)ことも、かかる与謝郡—竹野郡—熊野郡—城崎郡—出石郡—気多郡という交通路の存在を窺わせるのではないだろうか。

(12) 時期は下るが延喜五年(九〇五)二月三日太政官符所引参河国解によれば、「其諸院宮家之符使到来、常在冬時春月各賈三牒状一借三求夫馬、国司不獲已下符郡司こと、院宮王臣家使が家牒を示して国司に夫馬の「借用」を要求し、国司が符を郡司に下して夫馬を調達していることが知られる(「類聚三代格」禁制事)。ここでも、直接的には郡司によって調達された夫馬を牒により院宮王臣家使が「借」ることになり、郡司に夫馬の調達と供給の機能が期待されている。

- (13) 『続日本紀』和銅五年五月甲申条。
- (14) 『日本書紀』大化元年八月庚子条。
- (15) 佐々木虔「前掲論文は、さらに一步進めて、「国司」の中央と任地との間の往来も、略次で国様な食料、夫馬の提供をうけるとしている。
- (16) 吉田孝「ミユキと雑徭」『山梨大学教育学部研究報告』二〇、「律令国家と古代の社会」Ⅶ「雑徭制の展開過程」。
- (17) 水野柳太郎「出挙の起源とその変遷」『ヒストリア』二四、早川庄八「律令「租税」制に関する二、三の問題」『古代の日本』九、宮原武夫「公出挙制の起源」『日本古代の国家と農民』、竹内理三「郡租」考』『史観』八八。
- (18) 厩牧令須置駅条。
- (19) 厩牧令置駅馬条。
- (20) 厩牧令駅各置長条。
- (21) 大山誠「前掲論文」。
- (22) 厩牧令置駅馬条。
- (23) 賦役令舍人史生条。
- (24) 厩牧令置駅馬条、厩伝馬条、天平六年出雲国計会帳(前掲)、『続日本紀』大宝二年二月丙辰条、和銅二年六月乙巳条、天平元年四月癸亥条、天平六年正月庚辰条、天平十一年六月戊寅条、田名網宏前掲書。
- (25) 田令駅田条、遠江国浜名郡輪租帳(『大日本古文書』二一一五九)、田名網宏前掲書。
- (26) 駅の施設を具体的に窺せる文献史料としては、『類聚三代格』神郡雑務事、弘仁八年(八一七)二月二十五日太政官符に度会郡に所在する駅家の修理すべき建物として倉一宇、屋四宇、『続日本後紀』承和八年(八四二)閏九月庚戌条に「河内国丹比郡駅家院倉八宇屋二宇」がみえることが参考になる。「郡駅家」と記し、後述するように郡と駅の関係が変質しつつある九世紀前半の史料である。
- (27) たとえば、坂本太郎前掲書、田名網宏前掲書、大山誠「前掲論文」など。
- (28) これに対し、唐六典卷三〇では「若籍帳伝駅倉庫盜賊河隄道路、雖有專当官、皆県令兼綜焉、県丞為之式」と、日本の国に相当する州の下のレベルである県令に駅の管轄を明確にしている。このうち「籍帳」は、菊池英夫氏復原の唐戸令「諸戸籍、三年一造、起正月上旬、県司責手実計帳」、赴州、依式勘造、郷別為卷、総写三通、其縫皆注某州某県某年籍、州名用州印、県名用県印、三月三十日納訖、并装潢、一通送尚書省、州県各留一通……」(唐令復原研究序説)、『東洋史研究』三二—四)により、「河隄」は唐官籍令「諸近河及大水、有隄防之処、刺史県令、以時檢校」(唐令拾遺)により、それぞれ県令に責任がおかれたことが令規定として確認できる。したがって、残りの事項も令文としては復原されていないが、県令に責任のおかれることが令文に規定されていた蓋然性が高い。かかる唐の場合と対比すれば、駅について郡司の規定のないことが特質として指摘できよう。
- (29) 『類聚三代格』駅伝事。

(30) 滝川政次郎「駅鈴・伝符考」『出雲・隠岐』。

(31) 駅が郡と基本的に同質な前提をもっていたことは、伊場遺跡出土木簡の「駅評」の記載からも窺える。

(32) 国司が郡と駅の交通機能を管掌していたことは、他に、天平六年出雲国計会帳(前掲)の中に、駅起稲出挙帳、駅家帳、駅家鋪設帳、伝馬帳の作成、京送がみえることから知られる。

三 駅と郡の通送供給機能の再編

延喜兵部式に次のような規定が存在する。

凡諸国駅家令^①・国郡司専当^②、其名毎年附帳申上、其公私行人停宿致損者、公使録名申上、自余量^③事科決、若専当官司及駅長等妄有^④許答^⑤、亦处^⑥重科^⑦、

すなわち、国司と郡司が駅家を専当することが規定されている。この規定は直接的には、承和五年(八三八)十一月一日日太政官符の「^①演^②毎^③駅充^④二郡司^⑤一令^⑥彼^⑦主^⑧当^⑨国司次官已上^⑩一人依^⑪格^⑫専^⑬上^⑭」までさかのぼらせることができる。

同官符は、八世紀後半から問題にされてきた「^①尅^②外^③乘^④用^⑤」への一連の対策の中で打ちだされてきたものである。

「尅外乗用」とは、駅鈴伝符の尅数によって規定された数以上の駅馬、伝馬等を、往來の使者等が乗用する事態に対する認識である。かかる状況に対する禁断責任者として、八世紀後半の段階では、郡と駅の交通機能の管掌者である

国司が期待された。天平宝字二年(七五八)七月一九日太政官符は「^①国司知而不禁^②、自今以後、^③国司必録^④増乘之人^⑤、申^⑥官科^⑦罪、若不^⑧申者^⑨与^⑩同罪^⑪」とし、同八年(七六四)一〇月一〇日勅では国司赴任時の往來における「^①伝尅外更令^②多^③差^④人馬等^⑤」ことに対し、「^⑥往來之使^⑦」と路次の国郡司に「^⑧違^⑨於^⑩嚴制^⑪、則解^⑫其任^⑬、永不^⑭叙^⑮用^⑯之^⑰」とした。ついで延暦元年(七八二)十一月三日太政官符では「^①毎^②国宜^③委^④次官已上^⑤一人^⑥嚴加^⑦禁断^⑧」と、国司の専当を規定するとともに、郡家と「^⑨駅門^⑩」に「^⑪榜示^⑫」して往來人等にも告知させることにした。かかる対策にもかかわらず進行した「^⑬尅外乗用^⑭」や「^⑮或乘^⑯甲^⑰駅馬^⑱、過^⑲丙^⑳丁^㉑駅^㉒、或夫馬之荷背^㉓、法負^㉔重^㉕」という状況に対するより強い規制策として、駅に對する郡司の専当と責任の明確な制度化がなされたのが、この承和五年官符であるといえる。

かかる状況への規制が、直接的に郡や駅における夫馬の差発、編成にかかわる問題であることを考えれば、郡司が駅を管轄することは、駅の通送のための駅馬や駅子など夫馬の差発、編成そのものに関与することを意味することになる。その点を具体的に示してくれるのが、承和期を中心とした美濃国坂本駅と恵奈郡をめぐる情勢である。

承和五年(八三八)一月美濃国解によると、坂本駅の西隣に位置する大井駅が崩壊し、それに起因した労役負担の

増大により坂本駅の駅子の逃亡があいついだが、美濃国は大井駅を廃止して坂本駅だけを席田郡人国造真祖父の力量に依存して復興させたというのである。しかし、それでも不安定な状態が続き、承和十一年(八四四)には恵奈郡に対し三年の復除がなされ、翌一二年(八四五)には再び美濃国が駅子の疲弊を訴えている。さらに嘉祥三年(八五〇)五月二八日太政官符では、坂本駅と大井駅の駅子の逃亡に対する捜勘が命令されている。その結果、斉衡二年(八五五)正月二八日太政官符が引く美濃国解によると、「今検⁽⁹⁾彼郡課丁⁽¹⁰⁾惣二百九十六人也、就⁽¹¹⁾中二百十五人為⁽¹²⁾駅子、八十一人輸⁽¹³⁾調庸、比⁽¹⁴⁾之諸郡⁽¹⁵⁾衰弊尤甚、望請、折⁽¹⁶⁾諸郡司之中富豪恪勤者、募⁽¹⁷⁾以⁽¹⁸⁾五位、期⁽¹⁹⁾三年内⁽²⁰⁾令⁽²¹⁾治⁽²²⁾件郡⁽²³⁾」という状況になったのである。

この坂本駅をめぐる状況で注目すべき点は、まず坂本駅の復興が恵奈郡全体中でなされていること、第二に恵奈郡全体で調庸を輸す課丁が減少し、駅子の逃亡も頻発したのにもかかわらず、駅子数だけは十分に確保されていることである。駅子が逃亡しても郡内の課丁をその度に駅子に補充しつづけた結果が、調庸を輸す課丁数の極端な減少につながったのである。それゆえ、調庸を輸す課丁の確保、増加も同時に求められたからこそ、坂本駅の復興が、駅そのものだけではなく恵奈郡全体中でなされなければなら

なかったのである。つまり、ここでは駅子が特定の駅戸から差発されるという駅本来の労働力編成が変質していることが示されている。駅戸による駅の機能維持方式が放棄され、郡内一般公戸から免課役を代償に、所定数の駅子を確保、差発する方式に転換しているのである。

これは坂本駅に限られたことではない。「三代実録」貞観六年(八六四)二月一〇日条は「駿河国言、駿河郡帯三駅二伝、横走、永倉、柏原駅家は也、惣差⁽²⁴⁾点⁽²⁵⁾丁⁽²⁶⁾駅子四百人、伝子六十人、年来疫旱荐臻、課⁽²⁷⁾丁⁽²⁸⁾欠⁽²⁹⁾少、因而⁽³⁰⁾駅⁽³¹⁾伝⁽³²⁾子⁽³³⁾等⁽³⁴⁾不能⁽³⁵⁾滿⁽³⁶⁾數、郡民凋殘、莫⁽³⁷⁾甚⁽³⁸⁾於此⁽³⁹⁾」と記す。当該期の駿河国では、郡全体で駅子四百人、伝子六十人の定数が決定され、差発されていたことが知られる。そして、郡内の課丁数が減少したため所定数の駅伝子を差点できないことが訴えられている。つまり、当該期には課丁数が固定化され、所定の課丁数の確保が優先されつつあり、そのために徭役免除となる駅子、伝子に充てる課丁が減少していたことを示すのである。

このように駅子の差点が駅戸から郡内全体の一般公戸へと転換しつづけたことが、在地において現実⁽⁴⁰⁾にその差点に関与する郡司の駅への管理責任の制度化と表裏一体をなすことになる。かくて駅は九世紀前半、特に承和期を一面期としながら、郡司の管轄下に制度的にも組みこまれ、郡

は郡自体の運送供給の交通機能とともに、駅のそれをも包摂することになるのである。

次に、伝馬の推移についてみてみよう。すでに山陽道では伝馬が八世紀後半に廃止され、廃止された伝馬の数だけ駅馬の数が増やされている。ついで延暦十一年(七九二)六月七日勅により伝馬は全国的に廃止された。同勅は『類聚三代格』軍毅兵士鎮兵事に格として収録されている延暦十一年(八〇二)二月太政官符所引の長門国解に、(a)「夫兵士之設備於非常、伝馬之用給於行人、而軍毅非理役使、国司恣心乗用、徒致公家之費、還為奸吏之資、静言於此、為弊良深、宜京畿及七道諸国、兵士伝馬並從停廢、以省勞役」と引用されている。ところで、延暦十一年六月七日勅は、同じく軍毅兵士鎮兵事にそれ自体格として収録されているが、前掲部に対応する部分は、(b)「夫兵士之設備於非常、而国司軍毅非理役使、徒致公家之費、還為奸吏之資、静言於此、為弊良深、宜京畿及七道諸国並從停廢、以省勞役」と、伝馬の廃止については全く記していない。『弘仁格抄』によると、延暦十一年六月七日勅、延暦二十一年二月太政官符ともに弘仁格に編纂されている。おそらく、(a)が延暦十一年六月七日勅の発布当初の原形を示し、延暦二十一年においても同勅は法的効力を有す、つまり伝馬等が廃止された状態であったため、長門国

解に引用されたのである。その後弘仁格編纂時までに、同勅の伝馬廃止規定部分だけは全面的に効力を失なう、つまり伝馬が再設置されたため、同勅を弘仁格に格として編纂するにあたり、伝馬廃止部分を削除して(b)の形にしたのである。しかし延暦二十一年二月太政官符所引長門国解に引用された部分までは改変が加えられず原形をとどめたものと思われる。

それでは、伝馬が再設置されたのはいつだろうか。『日本後紀』延暦二十四年(八〇五)四月甲辰条に「令土佐国帶路一郡、加置伝馬五疋」と、同年十一月戊寅条に「停陸奥国内海道諸郡伝馬、以不_レ要也」とみえることから、延暦二十一年と二十四年の間であろう。この伝馬の再設置が、延喜兵部式諸国駅伝馬条にみえる駅路を帯する郡のみへの伝馬設置状況につながるであろう。

以上の延暦期を中心とした伝馬の廃止再設置、承和期を中心とした駅の再編を通じて、郡が駅の運送供給機能をも包摂し、国の管掌下に駅路を帯する郡相互に運送供給ルートを構成し、駅と伝馬がともに駅路上の郡の運送供給を実現する場、手段として位置づけられていくことになるのである。換言すれば、駅が郡の広範な運送供給機能の一部を構成していくことになるのである。かかる再編の結果を示すが、延喜兵部式諸国駅伝馬条の記載なのである。

- (1) 「類聚三代格」 駅伝事。
- (2) 「類聚三代格」 駅伝事、天平宝字八年(七六四)一〇月一日勅、延暦元年(七八二)一月三日太政官符、承和五年(八三〇)二月一日太政官符、貞觀四年(八六二)六月二十九日太政官符、貞觀十三年(八七二)六月一日太政官符。
- (3) 「類聚三代格」 前掲延暦元年一月三日太政官符所引。
- (4) 「類聚三代格」 駅伝事。
- (5) 「類聚三代格」 駅伝事。
- (6) 佐藤宗諱「美濃国坂本駅をめぐる二、三の問題」『岐阜史学』五五、「承和期の政治的特質」『平安前期政治史序説』、大山誠一前掲論文。
- (7) 「統日本後紀」 承和七年(八四〇)四月戊辰条。
- (8) 「類聚三代格」 郡司事、齊衡二年(八五五)正月二十八日太政官符。
- (9) 「類聚三代格」 諸使并公文事、承和二年(八四五)正月二十五日太政官符、「統日本後紀」 承和二年正月壬申条。
- (10) 「類聚三代格」 駅伝事。
- (11) 「類聚三代格」 郡司事。
- (12) 大山誠一前掲論文。
- (13) 西別府元日「九世紀中葉における国政基調の転換について」『日本史研究』一六九。
- (14) 大山誠一前掲論文。

おわりに

このように律令国家の交通制度の本質は、国と郡の基本

的属性として編成された通送供給を中心とした交通機能にある。そしてその基盤には、在地の共同体的諸関係の対外者に対する交通慣行があった。最近、原秀三郎氏も同様に郡の基本機能として交通機能を捉えていくことによる交通体系認識の転換を求めている。本稿では、郡の機能とともに、駅、そして両者を管掌する国の基本的機能としても交通機能を位置づけていかねばならないことを指摘した。これは同時に、交通制度を律令制的国郡制の本質の問題として捉え展開していかねばならないことを意味する。

これまで単に律令制的駅伝制の数百年にわたる崩壊過程としてしか位置づけられてこなかった平安期の交通制度も、かかる国と郡の支配と交通機能の問題として捉えていくことにより新たな展望が開けるのではないだろうか。たとえば、略次諸国による官使の通送供給、そのための臨時雑役の賦課徴収も、国と郡の交通機能の変容、再編として、国郡制支配と在地社会の展開の問題の中で捉えていくべきではあるまいか。

こうした点を含め論じ残した問題は多いが、今後の課題としていきたい。

(1) 原秀三郎前掲はじめに註(5)論文。