

島下郡殖村駅を考える 6

- 駅の廃止 -

高村 勇士

1. はじめに

本稿は、『続日本紀』和銅4年(711年)正月丁未条(史料1)に見える「島下郡殖村駅」(以下、「殖村駅」という。)について検討するものである。

筆者はこれまで殖村駅について多角的に検討してきたが、本稿はその「廃止」について検討する。日本古代の駅家は律令で規定された駅制の一部であり、駅家廃置の太政官符を下すには内印を必要とするなど(註1)、律令国家の重要な意思決定のもと行われたと考えられる。ただし、史料に見える廃止はこの意思決定の結果であると考えられるが、一つの駅家に焦点を絞りこむと、史料に明確でないものも少なくなくその検討が難しい。ここで、少々迂遠ではあるが、駅の「廃止」について、それが指す事象とは一体どのようなことであるかを検討して、本稿の課題を明確にしておきたい。

日本古代の駅は、その設置に際し、駅路の近傍にその拠点となる駅家(駅館、駅館院、倉などの施設や駅戸などの集落、駅田などを含む)を置き、そこで駅馬を飼養し、駅鈴等を携えた駅使に奉仕する駅子を輩出する駅戸や戸籍の成巻単位である駅家郷が設定されなければならない(註2)。その財源は、当初、駅田の収穫稲である駅起稲(駅稲)が設定されたと考えられるが、駅起稲は他の官稲に遅れながらも天平12年(740年)には正税に混合された(註3)。こうして駅固有の財源は失われたが、駅家自体はその後正税を財源に継続して経営されたと考えられる。このように駅の存在を考えるならば、奈良時代駅家の要件は①駅家などの固有の施設、②固有の労働力としての駅子、駅馬等が挙げられる。後述するように、9世紀には駅家の維持や駅子の確保が困難になっており、①②が維持不能になっていくのである。

次に、このような駅家が廃止に至る要因について目を配ると、交通需要の有無が問題とされることが多い(註4)。たとえ地域の実態として立ち行かなくなっていたとしても、国家としては駅家の経営は補修や代替の措置を採用しながら維持す

ることが可能であり、廃止の要因はあくまで国家の交通需要の有無と捉えられていたと考えられる。当該期における国家の交通需要についての検討も駅家廃止について重要な視角になり得るであろう。また、その地理的条件や地勢等の個別事由により駅家が設置された場合も想定される。その場合、当該駅の廃止に至る機運はその設置目的が無用になったことより生じる。したがって、個別の駅家廃止を検討する場合は、その設置事由についても目を配る必要がある。また、畿内の駅家の場合、宮都の遷移や変容による影響を大きく受ける。その最大の出発地であり目的地である宮都が畿内とその周辺の中で遷移したため、畿内の中の具体的な駅路ルートや、交通需要、交通量の変化が生じやすい。また、宮都や畿内と七道諸国との関係、すなわち地方支配の変化によっても、宮都に近い畿内の駅家の需要や重要性が変化すると想定される。

さらに、交通手段の変化も想定される。特に、瀬戸内海や琵琶湖、淀川などの大規模河川沿いの駅家は水上交通により代替される可能性を持つ。ただし、水上交通は陸上交通以上に自然環境に大きく影響を受け、本来の駅制が志向する高速情報通信やある種のイデオロギーを伴った使者の交通には不向きである。水上交通が駅制による交通の代替手段とするためには、駅制の対象が変容したと想定する必要があるであろう。

これらのように、駅家の廃止をめぐる、その論点は多岐にわたる。次章以後、まず殖村駅の廃止時期を検討した上で、当該期の駅制や地方支配、宮都の遷移や交通手段、地域の状況などに留意し、その廃止に迫りたい。

2. 殖村駅の廃止時期

殖村駅の廃止時期は史料上明確ではない。ただし、『類聚三代格』大同2年(807年)10月25日太政官符(史料2)が参考になる。当該太政官符は、大同2年に平安京へ向かう大宰府管内の駅家

11 駅の駅馬数が 5 疋ずつ減省されたことに伴い、それに連続する山陽道、畿内の駅家についても同様に減省することを命じた太政官符である。この結果、平安京に向かう駅路上の駅家のうち、大宰管内については 15 疋、山陽道諸国と摂津国、山城国については 20 疋の駅馬を設置することとなった。

ここで駅馬減省の対象となった「摂津国五駅」の中の一駅が殖村駅に該当する可能性がある。この「摂津国五駅」は、当該史料が大宰府から平安京までの駅家の駅馬数減省を命じる太政官符であることから、播磨国の東端駅である明石駅から山城国の山崎駅までのルート上に位置したと考えられる。『延喜式』兵部省のいわゆる諸国駅伝馬条（以下、「諸国駅伝馬条」という。）に見える「草野」「葦屋」「須磨」がこの五駅中の三駅に該当する可能性が高い。諸国駅伝馬条から推定されるルートは平安京→「山崎」→「草野」→「葦屋」→「須磨」→「明石」であり、このいずれかの間の駅と考えられる。諸国駅伝馬条記載の駅家以外でその存在が史料上明確なのは、史料 1 の大原駅、殖村駅と『東南院文書』延暦 2 年（783 年）6 月 17 日太政官牒や『和名類聚抄』に見える西成郡に存在した駅（以下、「西成郡駅」（足利 1978）という。）である。西成郡駅を「摂津国五駅」に含めて考える向きもあるが（木下 1992・中 2015）、西成郡駅は難波堀江北岸に位置したと考えられ（大谷 1979）、上記ルート上に入るとは考え難い。一方、草野駅と山崎駅の間に殖村駅と大原駅が比定でき、諸国駅伝馬条記載の 3 駅と合わせて 5 駅となることから、「摂津国五駅」に殖村駅が入ると考えるのが妥当であろう（足利 1978 など）。このように考えられるのであれば、殖村駅の駅馬は、大同 2 年まで 35 疋設置されており、この太政官符以後 20 疋に減省されたと考えられ、かつこの時点まで駅家が存続していたことが確認される。これ以後、殖村駅に関する史料は認められず、諸国駅伝馬条においても認められないことから、この成立までには廃止されたと考えられる。

諸国駅伝馬条の成立については、貞観 6 年（864 年）に廃止された駿河国柏原駅、寛平元年（889 年）に廃止された周防国大前駅が見えないことなどから、『弘仁式』や『貞観式』以後の情報も含まれており、『延喜式』の成立を下限に見なければな

らない（木下 1995）。ただし、承和 6 年（839 年）に再設置された播磨国佐突駅家（註 5）も見えないことや、嘉祥 3 年（850 年）には事実上「顛仆」していたと考えられる美濃国大井駅が記載されることから、部分的に承和 6 年以前の情報をそのまま記載している可能性もある（註 6）。また、諸国駅伝馬条の長門国には石見国と連絡する駅家が認められるが、石見国にはそれに連続する駅家は見えない（註 7）。このように、諸国駅伝馬条は国単位で把握された情報を元に行っていると考えられ、全国の情報が同時期の情報であるかどうか不明であり、史料的限界に留意する必要がある。

次に、殖村駅の所在する摂津国に目を転じると、諸国駅伝馬条や『倭名類聚抄』高山寺本には「草野」「須磨」「葦屋」が見えるが、『和名類聚抄』二十卷本の郷名記載には西成郡と豊島郡に「駅家郷」が認められる。西成郡の駅家は先述の西成郡駅と考えられ、豊島郡のそれは諸国駅伝馬条に見える草野駅に相当する。『和名類聚抄』の編纂は 10 世紀であるが、記載された郷名は 9 世紀頃、特にその前半の郷名とよく合うという指摘がある（池邊 1981）。この指摘に従えば、殖村駅などは 9 世紀にはすでに殖村駅の近辺に駅家郷が編成されていなかったと考えられる。しかし、諸国駅伝馬条に見える葦屋駅は、さらに『貞信公記』天慶 2 年（939 年）12 月 26 日条などから藤原子高が純友の兵士によって葦屋駅で捕虜となったことが知られ、葦屋駅は 10 世紀以後も休泊機能などをもった何らかの施設が存在したと考えられる。『和名類聚抄』郷名に葦屋駅に対応する「駅家郷」の記載が見えないことを考えると、特別に設定された駅戸、駅子が駅使に奉仕するといった固有の労働力は 9 世紀にはすでに失われていたと想定されながらも、駅は存続したのである。恐らく、後述する美濃国坂本駅などのように、まずは郡内でその労働力確保が試みられたのであろう。

一方で、駅家の施設についても、永田英明氏によれば、承和年間には破損した駅家が恒常的に見られる状態ではあったが、『貞観式』の頃までは国司の責任において他の官舎よりも優先して修理されることが規定されていたこと、しかしそれも 9・10 世紀の交に至り消滅したことが指摘される（永田 2004b）。先述のように諸国駅伝馬条において『貞観式』以後の情報が追加されることか

ら、少なくとも『延喜式』段階まで駅家存続に関心が持たれていたと見て良いであろう。このように、9世紀においては駅家破損が恒常的に認められるものの、他の官舎に優先する駅家維持政策が打ち出された。諸国駅伝馬条は史料的限界があるものの、9世紀における駅家維持政策の結果とみななければならない。したがって、諸国駅伝馬条に記載が見えない駅家は、国家により政策的に廃止したものと把握できるであろう。

以上、検討してきたように殖村駅の廃止は大同2年を上限に、『延喜式』の成立を下限として考えられるが、とりわけ諸国駅伝馬条の原型がすでに『弘仁式』段階で成立していたという中村太一氏の指摘（中村2020）や、『和名類聚抄』についての池邊氏の指摘を受けるならば、9世紀前半に廃止された可能性も考慮される。

3. 9世紀の駅家経営と良吏

『時範記』承德3年（1099年）2月9日条から見える平時範の因幡国への下向記事には、「山崎」や「明石駅家」、「高草駅家」、「智頭郡駅家」、「撰州武庫郡河面御牧司宅」、「佐余」などに宿泊、停泊したことが見える（早川1997b）。11世紀末の国司下向等は駅家や御牧司宅などを休泊施設とし、通過国の国司等が供給を行っていたと考えられる。このように、一部では「駅家」が10世紀、11世紀を通して休泊施設として機能していたと考えられるが、馬などの交通乗用具の提供や供給のあり方は、律令が規定するものとは大きく異なっており、労働力編成も異なっていると想定される。また、『時範記』の例では、従来伝馬利用者であった新任国司の赴任に際して駅家が利用されるとともに、駅家以外の休泊施設が認められ、駅鈴により駅家を伝って都鄙間交通を実践する8世紀の姿とはかけ離れている。このような11世紀の都鄙間交通を終着点に考えると、律令が規定する駅家における馬の提供方法と駅家労働力編成の変換点はどの時点に求められるであろうか。

先述のとおり駅家労働力編成の転換については、先学により駿河国駿河郡や美濃国恵那郡における駅家維持政策が注目されてきた（註8）。本稿においても、先学に導かれつつ見てゆきたい。美濃国恵那郡はその地勢によって交通環境が著しく厳しく、承和5年（838年）に「人馬共疲、官

舎顛仆」とされる大井駅は（註9）、すでに嘉祥3年には見えず、その分の負担も坂本駅に転嫁されたため、耐えかねた駅子は逃亡するものが多かった（註10）。この逃亡により籍帳と実態とに乖離が生じ「無身化」する駅子が常態化し、さらに駅子確保に支障をきたしたことが指摘される（永田2004c）。このような中で、美濃国は良吏の発案によって国内の他郡を巻き込んだ駅家維持に乗り出したのである。ここで注目すべきことは、美濃国の対処が個別的であり、全国一律の対応ではないことである。当然のように、水路に面している地域は、駅制に疲弊したとき、その活路を水路に求めることもあり得るし、交通の合理性に求める場合もあったであろう。このとき、弘仁から天長年間における良吏の登場が駅制という画一的制度の変容を加速させたと推測される（佐藤1977a）。

このように、9世紀前半の段階では未だ駅制の利用は多く、駅家をどうにか経営し、駅家を伝う交通を実践しようとしていることが看取される。また、効果は限定的であったと考えられるが、少なくとも駅子の確保を試みており固有の労働力を維持する姿勢は保っている。すなわち、9世紀前半の段階では、駅家郷の中で調達されるべき駅子を広く郡内から集めざるを得ない点は、在地の実態として労働形態は変質していると想定されるが、駅子を固有の労働力として駅制を運用するという点は維持されており、為政者の間では駅制として機能させる意図はあったと考えられる。

以上のように、9世紀前半から、はじめにで示した律令駅制の要件である①②はともに維持困難となっており、国家としては9世紀を通して全国的に①の維持を図っていたが、②については、すでに9世紀前半ごろから個別具体的な対応が試みられ、全国的な制度からはかけ離れていったと考えられる。本章での検討を殖村駅の廃止に引き付けて考えれば、諸国駅伝馬条や『和名類聚抄』に認められないことから、9世紀前半には、駅家経営のための独自の労働力は確保されず、廃止を含めて個別的な対応が取られていた可能性が考えられる。この対応には良吏とされる国司の存在があった可能性があり、9世紀前半ごろの撰津守には、天長6年（829年）任官の甘南備高直（註11）や承和10年（843年）任官の清原有雄（註12）な

どの良吏が認められる。

4. 殖村駅需要の変化

殖村駅はその他全国の駅家に遅れて、平城遷都直後に設置されたことから、明確な目的をもった施策の一部として設置されたと考えられる。さらに、その目的の消滅が殖村駅を廃止にいたらしめる一因となったと想定される。本章ではその設置目的を確認し、その需要の変化について検討する。殖村駅の立地は、1) 西海道や山陽道等の諸国と宮都間の交通である朝集使等の利用（高村 2025）と、2) 難波と宮都間の交通を受けると考えられる（高村 2020）。以下、この2項に分けて検討したい。

1) 朝集使等の利用

殖村駅の設置は、平城遷都と密接に関連する。藤原から平城へ遷都するにあたり、平城から北回りで山陽道諸国等と連絡する駅路ルートが設定されたのである（直木 1975b）。このルートは長岡遷都、平安遷都により改変を受けたと想定される。しかし、殖村駅に限定して考えれば、依然として難波や大宰府、山陽道諸国、西海道諸国と長岡京や平安京を連絡するルート上に位置しており、宮都位置の変更による交通需要の減退は想定できない。一方、殖村駅の設置は新都平城京に上京する諸国の朝集使等の交通に備えていたと考えられる（高村 2025）。朝集使等の交通と殖村駅設置が関連するとすれば、地方支配の進展による需要の変化を念頭に置く必要もあるであろう。

朝集使乗駅制は平城遷都後、養老年間を中心に大きく利用範囲を拡大するが（高村 2025）、平安時代に入ると駅子の疲弊が表面化し、その対策として弘仁6年（815年）には駅制を利用する三度使（朝集使・計帳使・正税帳使）の上京は朝集使に一本化され、弘仁9年（818年）には計帳使が復活するなど修正を経て、弘仁年間以後二度使に縮小再編される（永田 2004a）。この中で大宰管内については、弘仁13年（822年）に正税帳使に算師を充て計帳を便附することとし、朝集使と正税帳使の二度使に再編される（註13）。このように、諸国から平安京へ向かう三度使に制限を加えることにより駅の利用を抑制する政策が採用された。また、大同元年（806年）6月1日には、大宰管内について五位以上の入京を制限し路次の

疲弊を抑制したが、その10日後には同様の目的で山陽道国司の海路赴任を規定した（註14）。新任国司とは対照的に三度使等の上京に積極的に水上交通を規定しないことから、三度使は駅制によって上京するものとの意識が働いていたと思われる。このように三度使や高位者の上京抑制政策が採られたことから、これらの駅制による交通は、剋外増乗も手伝い路次の大きな負担であったことが伺える（註15）。一方で、延暦18年（799年）には御贄を貢上した「無鈴雑使」の海路による大宰府管内への帰郷が規定されたが（註16）、この使が本来伝馬制利用者であった（森 1992）ことが関連すると思われる。伝馬制については、奈良時代より大宰府管内の新任国司等は海路を利用することが規定され、大同元年にはその範囲が山陽道諸国に拡大された。新任国司の水上交通は瀬戸内海以外にも認められる（註17）。また、先の御贄使においても、森哲也氏は大同2年以前を想定されるが、少なくとも承和7年までには海路で貢上されていた（森 1992）。このように路次の疲弊に際して、駅制については国司の上京を抑制し、水上交通が可能な地域の伝馬制由来の交通はそれに代替されたと考えられる。

以上の検討から、平城遷都後に期待された朝集使等の交通を支えるといった殖村駅の需要は、駅制の疲弊への対策として、大同から弘仁年間にかけて大きく減退したと考えられる。

2) 難波との交通

殖村駅の廃止について、市大樹氏は史料2に見える「貢上雑物」の減少について陸路から水路への変化と理解したうえで、「平安京と難波を陸路で運ぶ必要性が低下したことと関係」とし、「その前後の山崎駅と草野駅の距離が約22キロメートルであり、約16キロメートルの間隔で駅家を配置する原則と照らし合わせて、さほど無理がなかったことも考慮されたはずである」と説明された（市 2024a）。殖村駅と大原駅は同時に設置されたため、駅間距離が短く設定されたのは設置当初からの事由であり、それはつまり前項1)に関わると想定される。それでは、殖村駅と水上交通との関わりについてはどうであろうか。

殖村駅は、諸説あるものの古代道路を淵源とする近世の西国街道沿いに比定されており（高村

2021)、島下郡の中でも現在の淀川とはやや離れて立地する。神崎川の支流である安威川や茨木川なども近くを通るが、殖村駅のそもその機能として水上交通は期待されていなかったであろう。すなわち、平安京と難波との駅制による交通が、淀川を利用した水上交通に置き換われれば殖村駅の需要は低下する。

長岡遷都を控えた延暦2年には、難波堀江南岸の地を代替地として北岸の東大寺領新羅江荘の一部に駅が設置された(大谷 1979)。先述の西成郡駅である。この駅の設置については長岡遷都との関係で説かれることが多く、中大輔氏は「西成郡駅が延暦二年に設置されたのは、難波京を解体して資材を長岡京へ輸送するのに際し、淀川の始点となる難波津に西成郡駅、終点となる山崎津に山崎駅を設置することで、水陸両方からこのルートをつなぐという交通路再編の一環であった」とし、さらに陸上交通だけでなく駅家による河川交通でも難波と長岡が結ばれていた可能性を指摘されている(中 2015)。以下、中氏の指摘を下敷きに検討を進めたい。

この駅の設置について、まず注目されるのは難波堀江南岸では条件を満たさず、あえて北岸の「便地」に設定された点である。北岸の地は三島路への接続が考慮されたに違いない。また、周知のとおり長岡京の立地は東西に駅路が通じ、交通至便の地であった(註 18)。長岡遷都後の延暦3年(784年)には山崎に橋をかける材料について南海道諸国がその負担をしていることから、南海道諸国との関係で説明されることが多いが(註 19)、近視的に見ると交野、やや視野を広げると河内ひいては平城と繋がり、「西成郡駅」の設置、山崎橋の架橋等により難波と長岡、長岡と平城との陸上交通を志向したとも理解できる。このように長岡遷都は陸上交通にも重点を置いていたのである。一方で、西成郡駅は中氏が説くように難波堀江に面しており水駅としての機能も考慮されるが、難波においてはそれ以前より駅制によらない難波津・淀川を利用した物資輸送などの河川交通は盛んに実践されており(柴原 1992・2022a など)、あえてこの段階に至って駅家を新たに設置して、その交通を担う必然性は想定しがたい(註 20)。また、物資輸送については、長岡宮造営事業に主馬寮や内厩寮などの馬政官司が関わったことが知ら

れ、多くの駄馬が供給されたと考えられる(吉川 1991)。西成郡駅の設置目的については、従来どおり長岡遷都との関係であることは十分に想定されるが、宮都造営などに必要な大量の物資輸送と駅制を直接関連付けるのは難しいであろう。それでは、新たな駅を難波に設置した目的は何であろうか。さらに言えば、それまでも難波を介した駅制による交通が想定されていなかったわけではない(高村 2020)。

その中で、西本昌弘氏の理解は注目される(西本 2014)。すなわち、「難波駅」(西成郡駅)は、後に難波行宮・難波離宮・難波宮、大江殿などと史料に見え、「延暦2年に「難波駅」の用地取得が行われたのは、翌年に迫った難波大宮の解体と長岡遷都に備えて、古くから難波の一拠点であった堀江沿岸に交通の拠点を移すためだろう」と指摘される。前稿(高村 2022)で検討したように、平城京に存在した都亭駅は駅使の発遣に関わったと考えがたく、少なくとも「藤原」京や平安京にはそれに代替される駅は認められない(註 21)。すなわち、宮都は駄馬を飼養して配置し、乗り継ぎを行う必要がないため、令が規定するような駅家は不要であると考えられる(註 22)。難波宮には天皇不在時において常時駅鈴を保管していたとは考えられず、駅使を発遣する機能は基本的に想定されていなかったと思われるが(高村 2020)、長岡に遷都されるまで難波宮は平城宮と並んで駅使を受け入れる終着地であったのではないだろうか(註 23)。奈良時代の駅家には多様な機能があったことが指摘されるが(市 2017a・2024b・2024c など)、その主要な機能は駅使や逋送による陸上交通と考えられる。これを前提とすると、具体的にどのような駅による交通が想定されて西成郡駅設置に至ったのかは不明とせざるを得ないが(註 24)、このように考えると、西成郡駅は駅制において難波が終着地である宮都から一大経由地となったため、駅を新設しその交通に備えたものと考えられるのではないだろうか。足利健亮氏はかつて、平城京と難波強を結ぶ大津道ルート(延長路)によって淀川北岸ルートにつなぐ区間のいわばテコ入れをはかったものとの解釈を示された(足利 1978)。長岡遷都に関連しないとする点には従えないが、その他は足利氏の理解に従いたい。また、このように考えることにより、山崎駅の設

置についても中説とは違った見方が可能となる。すなわち、山崎駅についても、西成郡駅同様に長岡廃都にもなって設置されたと考えられるのではないだろうか。

いずれにせよ、長岡遷都時点において、難波を介した駅制による交通は少なくとも河川交通に置き換えられたとは想定されず、難波と長岡京を結ぶ駅路上に位置する殖村駅の需要は依然として高いものであったと考えられる。延暦5年(786年)には摂津職が駅戸の負担軽減を求めており(註25)、摂津国内の駅制の利用は一定程度増加傾向にあったと思われる。

5. むすびにかえて—9世紀駅制の変容—

前章においては、殖村駅の個別事情に焦点を当てて検討したが、本章では駅制全体を視野に入れ、駅制全体の流れから殖村駅の廃止を考えたい。

本来、駅伝制は観念的側面を有していた。駅鈴や伝符などの利用証や壮大で直線的な交通路など、交通制度を実践することにより、機能的にも「観念的」にもその支配を支える装置であった(馬場1997)。しかし、平安時代に至ると「無鈴雑使」の駅制利用が認められ(註26)、直線的計画道路の幅員が減少するなど(註27)、観念的な部分が形骸化していったと考えられる。『類聚三代格』天長2年(825年)5月10日太政官符には、「右頃年之間、為推民訴遣使四方。或国司等対捍使者不承勘問。捍侮之辞触類多端。遂乃使旨不展、徒然引帰。冤屈之民累年懷愁、路次之駅空疲迎送。稍尋其由、縁無使威。詔使臨界、豈如此乎。」とあり、使威が失われたため国司等が四方に派遣された推民訴使を対捍するという事態が訴えられている。ここで注目されるのは、「路次之駅空疲迎送」とあり、推民訴使などの朝使が駅使でもあったということである。ここでは朝使としての使威が問題となっているのであるが、天長2年時点において、少なくとも国司に対しては、駅使としての使威も失われていたのであろう(註28)。

一方で、貢上雑物の威をかりて駅制を濫用する国司などが存在した。『類聚三代格』承和12年(845年)正月25日太政官符に引かれた美濃国解には、陸奥・出羽国の貢雑物使等について「或以遷替国司便差充綱領。或差遊蕩之輩量令得公乘。」という事態が指摘される。本来、国司ですら正税帳使、

大帳使、朝集使となった者のみが駅馬に乗ることが許されていたが(註29)、当該美濃国解は雑物を貢上するという目的のために駅馬乗用等の資格を持たない者であっても実質的に駅の利用が認められていたことを示している(註30)。使人に駅制を利用する証が与えられたのではなく、逆に貢上する物に王権の威が発揮されており、それが駅制利用の根拠となっていたのである。承和年間には、奈良時代において駅制が対象としていた使と物の主従が逆転していると評価できるのではないだろうか(註31)。このように、駅制の観念的機能が減退したことが、その性格を貢御物輸送へと転換させたと考えられる。

次に、その転換点について検討したい。表1は、駅制維持政策に見える駅制の疲弊を具体的に示す文言に着目したものである。いずれも、疲弊の現状を訴えるものであり一定の誇張は想定されるが、駅制利用の具体事例を知ることができる。駅子が疲弊する原因として、諸使の剋外増乗や不正利用、駅家の立地環境、国司の不正利用などが認められるが、具体的に駅子の業務について見てみると、「迎送」「遞送」と言う文言が奈良時代から承和年間まで多く認められる。この「迎送」等は諸使などとの関係で認められ、「迎送」の対象は諸使であることは間違いなさであろう。一方で、承和年間以後に目を向けると、史料に地域的な偏りがあることは否めないが、「夫馬之荷、乖法履重。」「駅子苦於重担。伝馬疲於過程」「公物有限、私荷無数。使等偏仮威勢、不憚憲法。駅子無由告訴、運送山谷。人馬斃亡、職此之由也。」「一駅之程、猶倍數駅。々子負荷、常困運送。寒節之中、道死者衆。」など荷物の運送に関する文言が多く認められる。上でみた駅制の対象における使と物の主従の逆転に対応しており、その転換点が承和年間に求められる可能性を示している。承和年間には天皇の私経済の充実、律令官人制の変質と下級官人の諸司・諸家への分属、院宮王臣家の変貌・活性化など時代の転換点であることが指摘され(吉川2022)、大きな社会変容の中でこの転換についても捉えられるのではないだろうか。

また、この転換は駅制と伝馬制をより混淆させたであろう。駅制の観念的な側面が滅失すれば、それは単なる交通インフラとして機能する。また、承和年間の駅子確保政策にみえる地域社会への影

表1 駅子疲弊文言表

NO.	西暦	駅子疲弊言及主体	駅子疲弊文言	出典
1	713	和銅6年10月戊午条所引詔	防人赴戍時差專使。由是、駅使繁多、人馬並疲。	『続日本紀』
2	757	天平宝字元年5月乙卯条所引勅	上下諸使、惣附駅家。於理不穩、亦苦駅子。	『続日本紀』
3	764	天平宝字8年10月10日勅	国司駅長等任意乗用。由茲、往來之使久致停留、不得早達前所。以為苦惱、人畜俱苦。	『類聚三代格』
4	766	天平神護2年5月丁丑条所引備前国解	承山陽之駅路、使命不絶。帶西海之達道、迎送相尋。馬疲人苦、交不存濟。	『続日本紀』
5	782	延暦元年11月3日太政官符上宣奉勅	或使者憑勢剋外增乘、或国司和牒通相融通。因茲、路次伝駅疲弊殊甚、属有機急不令会限。	『類聚三代格』
6	806	大同元年6月1日太政官符所引山陽道觀察使藤原園人解	西海道年中上都雜使、其数繁多、而此道疲弊、殊於他堺。檢察其由、率緣迎送無息、不得顧私。	『続日本紀』・『類聚三代格』
7	806	大同元年6月11日太政官符所引山陽道觀察使解	駅戸百姓通送使命、山谷峻深人馬疲弊。	『類聚三代格』
8	818	弘仁9年6月17日太政官符所引弘仁6年11月27日太政官符	四度使外臨時諸使、往還繁多民疲迎送。	『類聚三代格』
9	822	弘仁13年正月乙未条所引藤原緒繼奏言	民之重役莫過駅子。畏景揚炎、則向長坂而飲汗。嚴冬□烈、則被短褐而履氷。不顧生業、常疲送迎。	『類聚国史』
10	822	弘仁13年正月五日太政官符所引藤原緒繼奏状	天下重役莫過駅戸。夏月飲河不顧産業、冬日履霜常事通送。雖寬免其庸徭、勤苦倍於平民。	『類聚三代格』
11	825	天長2年5月10日太政官符	或国司等对捍使者不承勘問。捍侮之辞触類多端。遂乃使旨不展。徒然引歸。冤屈之民累年懷愁。路次之駅空疲迎送。稍尋其由。緣無使威。	『類聚三代格』
12	838	承和5年5月乙丑条所引安芸国言	管駅家十一処、駅家別駅子百廿人。山路險阻、送迎繁多。良倍他国、勞逸不等。	『続日本後紀』
13	838	承和5年11月18日太政官符	上下諸使等、猶不畏憲法、剋外多乘用。或乘甲駅馬、過丙丁駅。或夫馬之荷、乖法負重。	『類聚三代格』
14	840	承和7年4月戊辰条所引承和5年11月2日美濃国言	管惠奈郡無人任使、郡司暗拙。是以大井駅家、人馬共疲、官舎顛仆。因茲、坂本駅子悉逃、諸使擁塞。	『続日本後紀』
15	844	承和11年4月1日太政官符所引陸奥国解	朝集使之政雖畢、稽滯之煩無息。遂超年月、復涉秋冬。今計帳使九月上道、進発同時、累路多苦。	『類聚三代格』
16	845	承和12年正月25日太政官符所引美濃国解	偏假使威不憚憲法、駅子苦於重担。伝馬疲於過程、積習為例、経代不停。人馬費亡、不可更論。	『類聚三代格』
17	845	承和12年正月壬申条所引美濃国言	公物有限、私荷無數。使等偏假威勢、不憚憲法。駅子無由告訴、運送山谷。人馬斃亡、職此之由也。	『続日本後紀』
18	849	嘉祥2年閏12月26日太政官符所引出羽国解	差使九月進官、朝集使亦依例十月上道。兩使駱駝路次多弊。	『類聚三代格』
19	850	嘉祥3年5月28日太政官符所引美濃国解	土岐坂本二駅、程途悠遠、行李難疲。肩担之辛、剩倍他處。国司雖勤存恤、猶致散亡。運送之人、往還多擁。	『類聚三代格』
20	855	齊衡2年正月28日太政官符所引美濃国解	惠奈郡坂本駅与信濃国阿智駅相去七十四里、雲山疊重、路遠坂高、戴星早發、犯夜遲到。一駅之程、猶倍數駅。夕子負荷、常困運送。寒節之中、道死者衆。	『類聚三代格』
21	862	貞観4年6月29日太政官符上宣奉勅	上下諸使皆有違反。就中貢御馬使放濫尤多。国司知之、曾不拘制。路次郵駅煩擾無息。	『類聚三代格』

響をみれば、それを担う実質的な労働力自体が混淆したであろう。この頃から駅伝馬弁別せずその利用を指す史料用語として「公乗」が認められるのもこうした背景からであろう（註32）。このように、承和年間を中心に駅制についても大きく変容したと考えられ、駅制が輸送手段に傾けば水上交通への代替も進行したであろう。

摂津国に目を向けると承和11年(844年)には、天長2年以後の国府移転問題が鴻臚館移転という形で終着する。この背景には、平安京への物資搬入を円滑にするために実施した水運の整備計画があったことが指摘される(佐藤2011)。難波や河尻から淀への水上交通が実践されれば、長岡京時代に認められた殖村駅の需要も減退すると考えられる。この水運整備の一環として、殖村駅の廃止等の陸上交通の再編も行われたのではないだろうか。この時期は、承和10年に摂津守となり、『日本文徳天皇実録』に「政有聲譽、黎庶悦服。国内安靜、倉粟盈溢。」とうたわれた良吏、清原有雄の在任時期であった。

註

- 1) 『延喜式』太政官 内外印条。
- 2) 駅制については、伝馬制やその他の交通、宮都を

含めて、市2017、2024論文所収書、永田2004論文所収書、中村2020論文所収書など、近年の研究成果が盛り込まれた研究書が刊行されている。これらを適宜参照した。

- 3) 『続日本紀』天平11年(739年)6月戊寅条。
- 4) 『日本後紀』延暦24年(805年)10月庚申日条、延暦24年11月戊寅日条、大同3年(808年)5月癸未条、大同3年10月丁卯日条、弘仁2年(811年)8月丁丑日条などには、駅家廃止理由として「以不要也」が見える。
- 5) 『続日本後紀』承和6年2月戊寅条「播磨国印南郡佐突駅家、依旧建立。」とあり、再設置されたと考えられる。佐突駅家は、兵庫県姫路市別所町北宿字東段に比定される。北宿遺跡からは古大内式と北宿式の播磨国府系瓦が出土している(今里2013)。
- 6) 木下良氏は、諸国駅伝馬条の成立について「一応は9世紀末ごろ以降の状態を示すと思われる」とするが(木下1995)、中村氏は、「駅道の遠近」の調査が命じられた延暦15年(796年)から弘仁6年までを駅制の改革集中期と捉え、諸国駅伝馬条の原型がこの改革の結果奏進された『弘仁式』で成立した可能性が高いとされた上で、この原型に大前駅のような公式に停廢措置が執られた駅家を削除するなど補訂を加えて、諸国駅伝馬条が成立したとされる(中

- 村 2020)。ただし、殖村駅の場合、正史に漏れただけで大前駅などのように『弘仁式』成立以後に廃止された可能性も排除できない。
- 7) 『類聚国史』弘仁 9 年 8 月戊午条には、長門と石見を結ぶ長門国側の不要駅家 11 所について、駅ごとに 1 疋の駅馬を残し、それ以外を鑄銭のための鉛駄に充てられたことが見える。おそらく、これと関連して石見国側の駅家も駅馬数の減省、駅家の廃止があったものと想定される。この廃止されたと考えられる駅家について、中林保氏は浜田市周布付近、三隅町古市場付近、益田市益田付近に比定される（中林 1979）。なお、内田律雄氏は長門国が山陽道であるため、山陰道の石見国と山陽道の長門国間に駅路を想定せず、「山陰道の終着駅は伊廿駅であった」とされる（内田 2004）。内田氏がいつの時点のことについて言及されているのかは明確ではないが、奈良時代には多くの七道間駅路が認められ（高橋 2007）、かつ「終着駅」の必要性や存在については自明とはいえないため（高村 2022）、この点については承服しかねる。また、信濃国と越後国間の駅路についても、諸国駅伝馬条は越後国側の駅について記載が見えない（高橋 2007）。
- 8) 当該期における美濃国恵那郡等の駅制維持政策については、佐藤 1977、大山 1976、永田 2004b など多くの先行研究がある。
- 9) 『続日本後紀』承和 7 年（840 年）4 月戊辰条。
- 10) 『類聚三代格』嘉祥 3 年 5 月 28 日太政官符。
- 11) 『続日本後紀』承和 3 年（836 年）4 月丙戌条。なお、甘南備高直については摂津守在任時に嵯峨太上天皇の近臣国司として摂津国勅旨田設定に関わった可能性が指摘される（吉川 2022）。
- 12) 『日本文徳天皇実録』天安元年（857 年）12 月戊子条。
- 13) 『類聚三代格』弘仁 13 年 4 月 15 日太政官符。また、大宰府同様、陸奥出羽においても、便附のあり方は異なるが朝集使と正税帳使に再編成される。『類聚三代格』承和 11 年 4 月 1 日太政官符、嘉祥 2 年（849 年）閏 12 月 26 日太政官符。
- 14) 『類聚三代格』大同元年 6 月 1 日太政官符、『日本後紀』大同元年 6 月癸巳条、『類聚三代格』大同元年 6 月 11 日太政官符。なお、山陽道諸国の伝馬は駅に包摂されていたため（『続日本紀』神護景雲 2 年（768 年）3 月乙巳条）、駅戸の負担軽減策として見えるのはそのためである。
- 15) 早川庄八氏は天平 6 年（734 年）出雲国計会帳の

検討から「任中の国司が使者として京に向かうことはそれほど多くはなく、それは毎年定期の弁官解文を進上する定例の使節に限られていたらしい」とされる（早川 1997a）。森氏は、史料 2 に見える「貢上雑物減省過半」について、陸路から海路への変化を想定されているが（森 1992）、早川氏の指摘や、註 16 太政官符の「太宰府年中進上無鈴之使不過十度」、剋外増乗の横行などを考慮すれば、高位の国司等が三度使として上京する際に多くの雑物を運搬していたと考え、むしろ註 14 大同元年 6 月 1 日太政官符により五位以上の入京が制限された結果と見るのが自然ではないだろうか。

- 16) 『類聚三代格』延暦 19 年（800 年）正月 16 日太政官符。
- 17) 『日本後紀』弘仁 3 年 5 月乙丑条。
- 18) 『続日本紀』延暦 6 年（787 年）10 月丁亥条「朕以水陸之便、遷都茲邑」、延暦 7 年（788 年）9 月庚午条「水陸有便、建都長岡」と見え、水上交通のみならず陸上交通についても至便の地とされていた。いずれも桓武の詔の一部であり、長岡遷都を示す慣用的な表現であることに注意をする必要はあるが、長岡京の位置は平城京と比較しても東西への交通が容易であったと想定される（青木他 1998）。
- 19) 『続日本紀』延暦 3 年 7 月癸酉条には阿波、讃岐・伊予等国に山崎橋の材料を作らせることが見えるが、高橋氏は長岡遷都によって山崎橋が「南海道」に設定されたためとされる（高橋 1995）。しかし、新日本古典文学大系『続日本紀』（青木他 1998）の当該条脚注や補註 38-17 が示すように、瀬戸内海の水運が利用できる国が選定され、畿内の重要な橋として山城国一国の範囲を越えた材料の調達が行われたという理解が穏当であろう。『延喜式』では摂津、伊賀、播磨、安芸、阿波などが負担することが見え、南海道諸国以外の国も選定されている。
- 20) 水駅が想定される駅家は、周辺に駅家以外の交通施設が存在しなかったため、駅家はその機能を担ったのではないだろうか。いずれにしても、実態として駅家には多様な機能が認められるが、後掲表 1 にも示すように本来的には駅馬による使者迎送が主であることは認められるであろう。
- 21) 前稿（高村 2022）において、平城京に設置された都亭駅は、駅制としてではなく都城制として都亭駅を継受したために駅使の発遣機能等が欠落し、実質的には外国使節等の宿泊施設に止まったと考えた。このように理解することにより、あえて導入しな

った「藤原」京、平安京との間に駅制の大きな変化を想定せずに理解できると考えている。奈良時代における駅使の具体的な発遣実態については不明の部分が多くあり、伝使も含めて今後の課題としたい。付言すれば、厩牧令 23 国郡条が参考になると考える。同条は国郡が得た蘭畜について 2 年経過して主が見つからなかった場合、まず伝馬に充て、それでも余る場合は売ると規定する。一方、京の場合は 2 年経過して主が見つからなかった場合、売ることを規定し、伝馬に充てるという選択肢がない。この条文についても、京に伝馬が備えられていなかったと考える傍証となろう。

- 22) 栄原永遠男氏は、大糧申請文書の検討を中心に後期難波宮の天皇不在時における官司の存在について検討され、平常時の難波宮にはごく小規模な官僚機構のみが存在したことを指摘された（栄原 2022b）。この指摘によれば、平常時の難波宮において使者の受け入れなどの交通機能を想定するだけの人員や施設が果たして存在したか検討を要する。しかし、駅家は国司の統括のうえで非官人である駅長が管理する施設であり、駅家と同程度の交通機能だけならば非官人のみで経営できること、摂津職の存在も考慮されることなど、なお難波宮の交通機能を積極的に評価できる可能性があると考え。宮都の交通機能の実態については今後の課題としたい。
- 23) 奈良時代において防人は東国国司が難波津まで部領していた（直木 1975a）。この東国国司は駅制を利用していたと考えられる（『続日本紀』和銅 6 年（713 年）10 月戊午条）。後期難波宮都造営以前においては、文武などが行幸した「宮」が存在し（『続日本紀』文武天皇 3 年（699 年）1 月癸未条など）、かつ摂津職なども想定されるが、その交通実態については今後の課題とせざるを得ない。
- 24) 駅家の機能の一つとして外国使節の来朝に備えたという側面が指摘される（市 2024c など）。この目的のために設置したと考えられる可能性もあるが、迎賓使節である「難波館」と西成郡駅との関係が明確ではなく、やや難がある。
- 25) 『続日本紀』延暦 5 年（786 年）9 月丁未条。
- 26) 『類聚三代格』延暦 19 年正月 16 日太政官符。
- 27) 中村氏は、平安遷都により都城の求心力が強化されたことや法と制度による支配の確立、国境の固定化などを背景に前期駅路型計画道路の機能が相対的に弱まり、実用的な道路に変化していく契機となっ

たと指摘する（中村 1996）。

- 28) 市 2017b は、天長年間以後、良吏への期待を背景に全国一斉派遣型の朝使派遣が抑制されることを指摘する。駅制利用者である朝使の派遣抑制も殖村駅の需要を減退させたであろう。
- 29) 『延喜式』雑式 駅伝馬条。
- 30) 先にみた三度使の上京減省、三度使等により下位の使を充てることなども、駅制利用の資格のない白丁の駅制利用を助長したであろう。
- 31) 『類聚三代格』斉衡 2 年（855 年）正月 28 日太政官符所引の志摩国解は、承和 6 年 2 月 21 日に伊勢近江等に下した太政官符において、御贄の輸送に際し、両国には専当国司等を定め進上することが規定されたが、その名簿が進上されないため駅長等も「無心馳貢、常致損爛」という状態であったことが訴えられている。この事例から贄の進上に際して国司の専当のもと駅家を通送されていたことが了解される。天平 6 年出雲国計会帳に見える「進上茂濱藻御贄式荷事」という文書を駅家に附したこと、大宰府政庁跡出土木簡より御贄を大宰府に駅で輸送したと考えられること（板楠 1983）などから、高速移動という駅制の機能に由来する物資輸送は奈良時代以前においても行われていたと考えられる。一方、ここで転換したと考えるのは、国司等が朝集使等定例の使として進上する貢御物の輸送であり、駅制を利用した交通としては別系統と考えたい。
- 32) 『類聚三代格』天長 5 年（828 年）4 月 8 日太政官符、承和 12 年正月 25 日太政官符所引美濃国解、貞観 12 年 11 月 5 日太政官符所引参河国解など。

参考文献

- 青木和夫他 1998 『続日本紀』新日本古典文学大系 岩波書店
- 足利健亮 1978 「摂津国」『古代日本の交通路』 I 大明堂 pp. 58-69
- 池邊彌 1981 「倭名類聚抄郡郷里駅名解説」『倭名類聚抄郡郷里駅名考証』吉川弘文館 pp. 1-47
- 板楠和子 1983 「主厨司考」『大宰府古文化論叢』上巻 吉川弘文館 pp. 473-505
- 市大樹 2017a 「出土文字資料からみた駅制と七道制」『日本古代都鄙間交通の研究』塙書房 pp. 113-166
- 市大樹 2017b 「朝使派遣の構造と展開」『日本古代都鄙間交通の研究』塙書房 pp. 525-606
- 市大樹 2024a 「宮都の変遷と畿内の交通路」『日本古代

- の宮都と交通』塙書房 pp. 459-530 (初出 2023)
- 市大樹 2024b 『『万葉集』からみた交通制度の運用実態』『日本古代の宮都と交通』塙書房 pp. 551-590 (初出 2018)
- 市大樹 2024c 「外国使節の来朝と駅家」『日本古代の宮都と交通』塙書房 pp. 591-656 (初出 2022)
- 今里幾次 2013 「播磨国の山陽道駅家」『姫路市史』第 1 巻下 姫路市 pp. 416-428
- 内田律雄 2004 「石見国」『古代日本道路事典』八木書店 pp. 265-266
- 大谷治孝 1979 「撰津国家地売買公驗案」の基礎的考察『ヒストリア』82 大阪歴史学会 pp. 12-30
- 大山誠一 1976 「古代駅制の構造と変遷」『史学雑誌』85-4 史学会 pp. 1-38
- 木下良 1995 「古代の交通体系」『岩波講座日本通史』5 岩波書店 pp. 187-222
- 木下良 2009 「撰津国」『事典 日本古代の道と駅』吉川弘文館 pp. 77-83
- 栄原永遠男 1992 「難波における経済活動」『奈良時代流通経済史の研究』塙書房 pp. 137-173
- 栄原永遠男 2022a 「難波宮造営と材木の供給」『難波古代史研究』和泉書院 pp. 191-214 (初出 2016)
- 栄原永遠男 2022b 「後期難波宮の内実」『難波古代史研究』和泉書院 pp. 215-243 (初出 2020)
- 佐藤宗諱 1977a 「平安初期の官人と律令政治の変質」『平安前期政治史序説』東京大学出版会 pp. 27-68 (初出 1964)
- 佐藤宗諱 1977b 「承和期の政治的特質」『平安前期政治史序説』東京大学出版会 pp. 121-144 (初出 1969)
- 佐藤泰弘 2011 「九世紀の輸送体系」『仁明朝史の研究』古代学協会 pp. 55-80
- 高橋美久二 1995 「長岡京と水陸の便」『古代交通の考古地理』太明堂 pp. 15-25
- 高橋美久二 2007 「都と地方間の交通路政策」『律令国家転換期の王権と都市』国立歴史民俗博物館 pp. 181-198
- 高村勇士 2020 「島下郡殖村駅家を考えるために」『茨木市文化財資料館館報』5 pp. 14-20
- 高村勇士 2021 「島下郡殖村駅を考える 1」『茨木市立文化財資料館館報』6 pp. 34-39
- 高村勇士 2022 「島下郡殖村駅を考える 2」『茨木市立文化財資料館館報』7 pp. 28-37
- 高村勇士 2025 「島下郡殖村駅を考える 5」『茨木市立文化財資料館館報』10 p. 15-24
- 直木幸次郎 1975a 「防人と東国」『飛鳥奈良時代の研究』塙書房 pp. 247-255 (初出 1957)
- 直木幸次郎 1975b 「平城遷都と駅の新設」『飛鳥奈良時代の研究』塙書房 pp. 512-516 (初出 1971)
- 中大輔 2015 「文献にみる古代の運河・津」『日本古代の運河と水上交通』八木書店 pp. 67-84
- 永田英明 2004a 「駅制運用の展開と変質」『古代駅伝馬制度の研究』吉川弘文館 pp. 85-120 (初出 1996)
- 永田英明 2004b 「駅伝馬制管理行政の変質」『古代駅伝馬制度の研究』吉川弘文館 pp. 241-272 (初出 1997)
- 永田英明 2004c 「平安前期における駅家の変質と地域支配」『古代駅伝馬制度の研究』吉川弘文館 pp. 173-309
- 中林保 1979 「石見国」『古代日本の交通路』Ⅲ 太明堂 pp. 54-62
- 中村太一 1996 「律令国家の領域編成と計画道路」『日本古代国家と計画道路』吉川弘文館 pp. 65-78
- 中村太一 2020 「律令制下の駅伝制」『日本古代の都城と交通』八木書店 pp. 247-290 (初出 2005)
- 西本昌弘 2014 「平安時代の難波津と難波宮」『続日本紀と古代社会』塙書房 pp. 235-259
- 馬場基 1997 「駅制の基本的性格と成立について」『古代交通研究』7 古代交通研究会 pp. 19-38
- 早川庄八 1997a 「天平六年出雲国計会帳の研究」『日本古代の文書と典籍』吉川弘文館 pp. 302-359 (初出 1962)
- 早川庄八 1997b 「時範記」『日本古代の文書と典籍』吉川弘文館 pp. 613-636 (初出 1962)
- 森哲也 1992 「大宰府九箇使の研究」『古代交通研究』創刊号 古代交通研究会 pp. 31-47
- 吉川真司 2022 「院宮王臣家」『律令体制史研究』岩波書店 pp. 417-456 (初出 2002)
- 吉川敏子 1991 「古代国家における馬の利用と牧の変遷」『史林』74-4 史学研究会 pp. 24-61