

島下郡殖村駅を考える 5

- 駅の利用者 -

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)に見える殖村駅(以下、「殖村駅」という。)について検討するものである。

史料1 『続日本紀』和銅4年正月丁未条

始置都亭駅、山背国相楽郡岡田駅、綴喜郡山本駅、河内国交野郡楠葉駅、摂津国島上郡大原駅、島下郡殖村駅、伊賀国阿閉郡新家駅。

この殖村駅の設置を検討するなかで、前稿(高村2024)において、前代の要素を引き継いだ駅制が、平城遷都が起点となって変容していくのではないかとの見通しを立てたが、本稿においては、殖村駅等設置後の駅制について検討し、その助けとしたい。

殖村駅は先述のとおり史料1に初見するが、その後の史料にはみとめられない。ただし、次の史料2には「摂津国五駅」と見え参考になる。

史料2 『類聚三代格』大同2年(807年)10月25日太政官符

太政官符

応減省駅馬三百四十疋事

山城国山崎十疋^{元卅疋}

摂津国五駅七十五疋<sup>元駅別卅五疋
今減駅別十五疋</sup>

播磨国九駅卅五疋

備前国四駅廿疋

備中国五駅廿五疋

備後国五駅廿五疋

安芸国十三駅六十五疋

周防国十駅五十疋

長門国五駅二十五疋^{已上元駅別廿五疋}

已上五十一駅駅別減五疋

右検案内、太政官今月廿日下彼省符、大宰府解符、「筑前国九駅、豊前国二駅、惣十一箇駅、是從府下向京之大路、元來駅別置馬廿疋。而今貢上雜物減省過半、通送之勞、少於旧日。人馬徒多、乗用有餘。望請、駅別減五疋、以十五匹為定」者。右大臣宣、奉勅、依請」者。今被右大臣宣符、「奉勅、一府之馬、既從減省、路次諸国亦依件減。」

大同二年十月廿五日

史料2は、大宰府管内の11駅の駅馬数削減に伴い、同一路線上の駅家についても駅馬数を削減するという太政官符である。ここに見える「摂津国五駅」については、『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。)

の摂津国の項に見える「草野」、「葦屋」、「須磨」と史料1に見える大原駅、殖村駅が該当すると考えられる(市2024など)。この理解に従えば、殖村駅は大同2年までは維持されていたと考えられる。しかし、その後廃止されたようで、諸国駅伝馬条にはみとめられない。ここに、殖村駅は和銅4年正月に設置され、大同2年10月以後『延喜式』成立までの期間に廃止されたと理解できる。換言すれば、殖村駅は奈良時代初頭に設置され、奈良時代が終わり平安時代に入ると駅馬数の減省、廃止へとその役目を終えるのである。以下、奈良時代の駅家利用者である駅使に焦点を当てて検討し、以て殖村駅がどのように利用されたかを推測したい。

2. 奈良時代の駅使

日本古代の駅制運用とその展開については、永田英明氏が明快に論じており(永田2004b)、これ以上に何かを指摘することは非常に難しい。ただし、微細な点において私見と異なる部分もあるため、以下に永田氏の研究に導かれつつ、筆者の関心に従って検討してゆきたい。ここでは、奈良時代の駅使について、1) 諸国から京へ向かう駅使、2) 京から諸国へ向かう駅使に分けて検討したい。

1) 朝集使の駅制利用とその展開

ア) 朝集使乗駅制

諸国から上京する駅使として、まず挙げられるのは朝集使である。令の規定では、一定以上遠方の朝集使は駅馬の利用が認められた。

史料3 養老公式令51 朝集使条

凡朝集使、東海道板東、東山道山東、北陸道神濟以北、山陰道出雲以北、山陽道安芸以西、南海道土佐等国、及西海道、皆乗駅馬。自余乗当国馬。

この史料3は、東海道相模以東、北陸道越後以北、山陰道出雲以西、山陽道安芸以西、南海道土佐、西海道の諸国朝集使は駅馬に乗り、それ以外は自国の馬に乗ることを規定する。朝集使は、史料3についての集解朱説に「諸使之中尤事重使」とあるように、諸国から上京する使の中でも最も重要視された。このことは、令の規定においても看取

することができる。養老令に規定される諸国から上京する使は、「朝集使」と「国司領送」と規定された「調使」のみであり、多くの報告文書等は「朝集使」によって京進されるのである（高村 2024）。また、朝集使は考課文書を進上するだけでなく、その他の朝集公文進上と口頭報告、元日朝賀への参列、貢献物の進上、郡領「試練」に際する引率などを任務として負っていたと考えられる（坂本 1989・早川 1986）。朝集使はそもそもその名が示す通り単に考文を進上する使ではなく、元日朝賀への参列、貢献物の進上のような諸国を代表するかのような任務を負っていたのである（註1）。

永田氏の理解に従えば、史料3において定められた乗駅範囲は、養老4年制（『続日本紀』養老4年（720年）9月辛未条）、養老6年制（『続日本紀』養老6年（722年）8月丁卯条、『類聚三代格』養老6年8月29日太政官符）を経て大きく広げられる。すなわち、養老4年制では、駿河、信濃、越中、伯耆、備後、伊予等の国司の乗駅が認められ乗駅範囲が拡大し、養老6年制ではさらに乗駅範囲を広げ、伊賀、近江、丹波、紀伊などの畿内とその近国を除く諸国に乗駅を許可するのである。また、対象が朝集使だけでなく、「縁有公事向京国司」に拡大する。また、養老年間を中心に地方支配制度を整備・充実させ、中央集権体制の強化を図る施策が、駅制の機能拡大以外にも文書処理体制や財政面など各方面で打ち出される（註2）。史料3に規定された朝集使乗駅制は、養老年間を中心とした地方支配の進展とともに乗駅範囲を拡大していくのである。

このような朝集使乗駅制の範囲拡大については、永田氏の理解が通説となっており異論を挟む余地はあまりない。ただし、朝集使乗駅制の範囲拡大以前にも、令に規定されるような緊急通信以外の国司による駅制の利用は認められる。

史料4 『続日本紀』和銅6年（713年）10月戊午条
戊午。詔。防人赴戌時差専使。由是、駅使繁多、人馬並疲。宜通送発焉。

史料4には和銅6年において、防人を部領した駅使が多く、路次の人馬が疲弊したことが見える。軍防令20国司部領衛士防人条には「衛士向京、防人至津之間、皆令国司親自部領。一中略一自津発日、専使部領、付大宰府」とあり、天平10年度周防国正税帳（以下、「周防帳」という。）などに見えるように天平

期の防人部領使や旧防人部領使がいずれも大宰府官人や国司、史生が部領しており、国司が駅使となって防人を部領したと考えられる。和銅6年においても東国（直木 1975）の国司が駅使として防人を部領し難波津へ向かったと考えられ、令に定められたような緊急の使ではない諸国発遣の駅使がすでに朝集使に限定されるものではなかったことが知られる。天平10年度駿河国正税帳（以下「駿河帳」という。）及び『万葉集』巻20には駿河以東、信濃以東の防人が認められる。史料3に規定される朝集使乗駅の範囲とは、駿河、遠江、信濃が含まれる点で異なるが、駿河帳には東海道伊豆以東の旧防人が認められ、制度変遷も想定される（註3）。この和銅6年の防人部領使は駅制の利用に際し、その違法性が指摘された形跡もなく、または禁じられてもいないことから、ある程度当然の事実として受け入れられたものと思われ、遠方の国司が公事により平城京へ向かう場合などは、一定程度駅制を利用したのであろう。東国から難波津までの行程ではあるが、史料3の「朝集使」を考文を進上する使に限定せず、諸国から朝集する使と解釈して駅制を利用している可能性もあろう（註4）。

このように考えられるのであれば、養老4年、6年制を待たず、朝集使はもとより、遠方から畿内へ向かう国司に対し、国家は駅制を利用させ、便宜を図ることにより中央集権体制をより明確に志向したと考えられるのではないだろうか。その契機は、やはり平城遷都であったと考えたい。『続日本紀』和銅5年（712年）5月乙酉条には、平城京に滞在する諸国朝集使等へ詔をくだし、「国司因公事入京者、宜差堪知其事者充使。使人亦宜問知事情、并惣知在任以来年別状迹。随問弁答、不得礙滞。」と上京する使の適格について徹底するとともに毎年の巡察使派遣が命じられる。おそらく、諸司主典以上と諸国朝集使が一堂に会し、詔が下されたのであろう。このように在京の朝集使に対して、詔勅などの命令が宣告された事例がしばしば認められる。川尻秋生氏が指摘するように、朝集使は国家と諸国の間にあって口頭政務を含む両者の仲介者であった（川尻 2005）。このような事例がこれ以後認められていくことは、平城遷都とは無関係ではないと思われる。朝使の派遣とともに、諸国から新都へ「朝集」する国司を介して中央集権体制を志向した、遷都後間もない平城

宮の姿が、この詔の背景に想像されるであろう。

イ) 貢献物の駅制利用

朝集使乗駅制は天平年間に次なる展開が認められる。先にも触れたとおり、朝集使は大宝令制下において貢献物を進上する使であった。永田氏は次の史料5が契機となり、駅制によって貢献物が積極的に京進されるようになったと指摘される(永田 2004b)。史料5『続日本紀』天平2年(730年)4月甲子条

夏四月甲子。太政官处分。⁽¹⁾畿内七道諸国主典已上、雖各職掌至於行事、必応共知。或国司等私造税帳、竟後取署、不肯署名。因此上下触事相違。⁽²⁾又大税收納不得輕忽。進税帳日、不問穎穀、倉別署主当官人名。⁽³⁾又国内所出珍奇口味等物、国郡司蔽匿不進。亦有因乏少而不進。自今以後、物雖乏少、不限駅伝、任便貢進。⁽⁴⁾国内施行雜事、主典已上共知。其史生預事有失、科罪亦同也。(註5)

まず、この史料5について基礎的な検討を行いたい。この史料5は、同日付の太政官符として次の史料6に見える。

史料6『延暦交替式』天平2年4月10日太政官符(下線は筆者)

太政官符。諸国主典已上、雖各職掌至於行事、必応共知。或国司等於私屋造税帳、竟後取署、不肯署名。因此上下触事相違。又大税收納不輕忽。進税帳日、不問穎穀、倉別署主当官人名。其史生預事有失、科罪亦同。

天平二年四月十日

史料5と史料6を比較すると、下線部に相違が認められ、以下の点が指摘できる。

①史料5では「太政官处分」とあるが、史料6によってこの処分は「太政官符」によって施行されたことがわかる。

②史料6は、史料5に見えるア)「畿内七道」、イ)「又国内所出珍奇口味等物、国郡司蔽匿不進。亦有因乏少而不進。自今以後、物雖乏少、不限駅伝、任便貢進。国内施行雜事。主典已上共知。」、ウ)「也」を欠く。

ここで注目されるのは、とりわけ②のイ)を欠くことである。ここで、イ)を詳細に見てみると、2項に分けることができることに気づく。すなわち、史料5の(3)の全部と(4)の「国内施行雜事。主典已上共知。」である。(3)については、現状

とその対策として完結した内容となっている。(4)については、冒頭の国司主典以上共知を再度徹底するものである。これは、史料5の末尾「其史生預事有失、科罪亦同」と一体のものであり、この「国内施行雜事。主典已上共知。」があるからこそ、史生が預かる「事」の内容が明確になり、史生も国司主典以上と同じと言えるのであり、「其史生預事有失、科罪亦同」のみでは、「事」の内容や何と同一なのかやや判然としない。すなわち、(3)から(4)の途中までが連続して欠けているのである。ただし、『延暦交替式』を引き継いだ『延喜交替式』においては、その87条において「凡官稻收納、不得輕惡(忽)、進税帳日、不問穎穀、倉別署主当官人名。其史生預事有失、科罪亦同」と、史料6の後半部分を、ほぼそのまま収載している。史料5を参照せずに史料6のみをそのまま読むと、史料5の内容とは異なった理解になりうる。『延喜交替式』にはいくつかの杜撰とも思われる事例が見受けられる(早川 1997c)。これもその一つの可能性があるだろう。

また、史料6は、太政官符の形式を一定程度残すと思われるが、宛名及び事書を欠く。宛名の省略については、『延暦交替式』に収載される太政官符に共通するが、事書を欠くことは注目され、この収載された太政官符自体が不完全であると考えられる。また、事書に続けて②のア)を欠いており、こことも上と同様に事書と冒頭部分を連続して欠いている。

以上のことから、史料6は、②のイ)を意図的に削除した、もしくは②のイ)は本来別のものであったと考えるよりは、『延暦交替式』に収載するにあたり、部分的に「漏れた」可能性が高い。したがって、当面の問題である(3)部分について、史料6は、先に指摘した①以上になんら情報を与えるものではない。

あらためて、史料5についてその内容を見てみると、(1)諸国司が掌る行事について国司が共知できていないこと、(2)大税の收納は軽率にすべきではなく、倉ごとに主当官人を充て税帳に署名すること、(3)国内所出の珍奇口味等の物が進上されないため、珍奇口味等物は「不限駅伝、任便貢進」すること、(4)史生をも含めた国司共知の徹底という処分が下されたという内容である。ただし、史料5の太政官処分についても、不審な点がないわけではない。すなわち、(1)は国司共知できていない指摘のみで、その対応策が末尾に配置され、その

間に、大税収納と貢物の駅伝進上の問題点の指摘と対策がそれぞれ示されているのである。

ここで注目したいのは、国司共知不徹底の例として、税帳の作成が挙げられていること、大税収納徹底策として主当官人名を税帳に署すと定められていることである。この太政官処分が一体的なものであるとするならば、珍奇口味等物の貢進についても、正税帳や税帳使の関係で理解できる可能性があるが、正税帳やその勘会と珍奇口味等物の貢進や国郡司が隠匿することに接点があるとは考え難い。先に見た『続日本紀』和銅5年5月乙酉条を思い起こせば、使として上京した国司の適格について諸国朝集使等に詔していた。ここでも同様のことが想定できるのではないだろうか。珍奇口味等物の貢進については、大宝令において貢献物を進上することが規定された朝集使の方が相応しいであろう。

また、史料5の太政官処分はその内容から、天平元年度の朝集や税帳の政を実施したのちに出されたものと想定される。『類聚三代格』弘仁9年(818年)6月17日太政官符中には「八年朝集税帳之政、九年四月以前並是勘畢。」とあり、平安時代の事例ではあるが、朝集帳と税帳の勘会や朝集使の儀式への参加等の政務は、共に翌年の4月には終わるとされていたことが分かる。これが、奈良時代においても想定できれば史料5は、その政を終え未だ在京中の使に対して下された太政官処分であろうとする先の推測を補強することになるであろう。

天平期の諸国正税帳には朝集雑掌に対する給粮記載が認められる。これら朝集雑掌の給粮終了日に着目すると、2月から6月まで各国様々であるが、駿河国の給粮が2ヵ年とも4月末日までとなっており、これは予め決められた想定上の日程と考えられる(榎2020c)。このことから、実態は別として、朝集雑掌は4月末日まで給粮を受けるものと認識されており、それまでは何らかの決められた任務に携わるものとされていたと考えられる。これらの朝集雑掌は、朝集使の任務に付随するものと考えられるため、朝集使においても同様に在京していたと推測される(坂本1989)。また、直木孝次郎氏によれば、畿内の場合を除き、朝集使は概ね5、6月ごろまで在京したとされる(直木1996)。以上のことから、奈良時代の朝集使においても、国や年度によってばらつきがあり

ながらも、4月にはある程度の任務を終え(註6)、5月から6月には帰国したものと思われる。後述するように、天平勝宝7歳(755年)7月にも諸国朝集使は太政官宣を一堂に会して聞き、それを受けて「朝集使起請」を提出していることが知られ(早川1997b)、実態としては在京期間が長引く傾向にあった可能性があろう。ただし、これも榎氏が指摘した調使の例と同様に考えられる可能性がある(榎2020c)。

このように、奈良時代においても朝集使の任務が翌年4月頃に終了するものと想定できるのである。動もすれば、この『続日本紀』が伝える史料5は、直接朝集使等に口頭伝達されたのかもしれない。早川庄八氏によれば、先述の天平勝宝7歳7月5日太政官宣は、太政官符によって下達されたことも想定できる(早川1997b)。また、8世紀前半には太政官宣を含む太政官の頒下する法令を一般に「太政官処分」と記録されていたと考えられる(早川1997a)。このような早川氏の研究を参考にするならば、全くの憶測ではあるが、史料5についても朝集使等を一堂に会し、口頭伝達された太政官宣である可能性もあろう。

このように考えられるのであれば、史料5の(3)は大宝賦役令朝集使貢献物条を引き継ぎ一部改定する規定であり、貢献物運京に対して、駅伝制が解放され、かつ進上時期についても解放された処分であったと評価すべきであろう。

以上、かなり迂遠な考察に終始したが、駅伝制を利用した貢献物の進上についても、朝集使乗駅制の過程で理解できる。このように、諸国使上京の交通制度が地方支配制度の進展に伴って三度使乗駅制と駅伝制による貢献物進上制度として結実したのである。このような平城遷都から天平期における駅制の機能拡大によって、畿内の駅家である殖村駅も天平期ごろには、諸国から京へ向かう駅使によって大いに利用されたと思われる。史料2より窺える35正の駅馬はこれらによって利用されたのであろう。

2) 朝使の駅制利用

永田氏は「駅制を「朝使」用とする意識は、少なくとも天平期以降にはかなり明瞭に見出すことができる」とされる(永田2004b)。しかし、一方で、朝使について総合的に検討された市大樹氏は、駅馬の使用はかなり制限されており、朝使は8世紀前半頃まで伝馬の利用が一般的であったとする。

さらに、伝馬を利用することにより、利用できる馬数が多く、各郡を巡行するには好都合であるということを指摘される（市 2017c）。これらの先行研究を念頭に朝使と駅伝制の関係について、天平期の正税帳から考えたい。なお、天平期の正税帳等については鈴木・佐藤 2024 によった。

ア) 給粮記載における「将従」

天平期の正税帳には、駅使や伝使の記載、およびそれらの使者に対する給粮記載が遺存し、天平期における駅伝制度の実態を示す重要な史料として、これまで多くの研究者の注目を集めてきた。本稿においては、使と将従の員数に注目して検討したい。従来より駅鈴や伝符の剋数と使と将従数の合計が合致する事例が多いことが指摘されている（榎 2020・柳 2015）。ただし、従来の研究は駅鈴・伝符と結びつけて理解されているようであるが、疑問がないわけでもない。記載と実態が異なる可能性もあるであろう。改めて確認検討したい。

駅使や伝使の場合、駅鈴・伝符等には「准位供給」の原則があり（柳 2015）、駅伝馬も剋数分利用できたと考えられる（後述史料 7 など）。駅鈴・伝符の剋数と使と将従数の合計が帳簿上一致する事例が多いことから、将従は使人とともに駅馬・伝馬に一人が一疋に乗り移動すると想定されていた。食についても、使と将従分の給粮が計上される。

一方、田令 35 外官新至条集解令积所引和銅 5 年（712 年）5 月 16 日格に規定される国司部内巡行の場合にも、国司の官職に応じて将従数が決められ、国司と将従分が給粮される（以下、「国司巡行食法」という。）。新任国司には公廩田の獲稲が得られるまで給粮されるが、国司巡行食法によって給粮がなされる場合がある（榎 2020b）。公廩田の収穫に応じたいわゆる公廩食法による場合は、当然のことながら将従は見る影もなく、これらの事例は新任国司に対する給粮を国司巡行食法によったために、将従分が計算上生じたものと考えられ、実際に将従個人に公的に給粮されたとは考え難い。このように考えられるならば、将従数は使や国司に対する給粮計算上の数値であり、実体と乖離していると見る余地もでてこよう。

『続日本紀』天平 18 年（746 年）4 月己酉条に馬従の数が規定されるように、有位の官人の移動には多くの人が動員されたと想定される。また、朝集使は進上する公文や物品を携行し、将従以外

にも脚夫や朝集雑掌、郡司任用候補者、貢人や衛士など多くを従えて上京したと想定される（榎 2020c）。使人に従う者の中である程度の格差はあろうが、公的な食の給不給があったとするよりは、押しなべて使人より供給があったと想定する方が妥当であろう。このように、駅鈴・伝符の剋数についても、給粮計算上の数値として利用された可能性が考えられるが、駅鈴・伝符の場合は、これに加えて支給される夫馬の数が決定する。給粮記載以上に多くの従者を従えた使は、天平宝字年間よりしばしば史料に認められる「剋外増乗」を惹起したと考えられる。以下、「剋外増乗」について検討し、上記の推測を補強したい。

イ) 剋外増乗の論理

「剋外増乗」はまさに公式令 42 給駅伝馬条で規定された剋数以上に駅伝馬を利用することであり、これを使にとって利あるものとするためには、剋数以上に将従等がいなければならない。現地で調達した物品を運送するための馬とも考えられなくもないが、「剋外増乗」や「剋外乗用」「剋外乗馬」などの文言を見る限り、物品を積載する駄馬としての利用とは考え難い。剋外増乗は天平宝字年間から認められる。以下、史料を見てみよう。

史料 7 『類聚三代格』延暦元年（783 年）11 月 3 日太政官符

太政官符

応禁断上下諸使剋外乗馬事

右検案内、去天平宝字二年七月十九日下諸国符、上下諸使准剋給馬。如有違犯者、罪著法律。而諸使違式乗用、国司知而不禁。自今以後、国司必録増乗之人、申官科罪。若不申者与同罪者。今被大納言正三位藤原朝臣是公宣、奉勅、如聞、前件事条、禁制以来、徒積年歳、曾不遵行。或使者憑勢剋外増乗、或国司和牒通相融通。因茲、路次伝馬疲弊殊甚、属有機急多不会限。於事商量、深非道理。自今以後、每国宜委次官已上一人嚴加禁断。如有專当国司阿容不糾被比国申者、即宜解所由官見任。不得顔面以致疎漏者。諸国承知、榜示郡家并駅門、普使告知。

延暦元年十一月三日

史料 8 『類聚三代格』天平宝字 8 年（764 年）10 月 10 日勅

勅

一諸国司等新向任所、随人品而給伝剋。然今聞、或預放遊牒、過於期日、不早赴至。或伝剋外更令

多差人馬等。由茲、路次之國司并諸百姓公私諸事、悉為停止、多有辛苦。自今以後、更不得然。若有國郡司并往來之使違於嚴制、則解其任、永不叙用之。一聞七道諸國、馭家之馬不能牧飼。或馬背瘡爛、或馬形疲瘦、或馬不強壯不堪乘用。以加國司馭長等任意乘用。由茲、往來之使久致停留、不得早達前所。以為苦惱、人畜俱苦。所司承知以此旨、更莫令然。

天平寶字八年十月十日

史料7の引用する天平寶字2年(758年)7月19日太政官符には、上下諸使が「違式乘用」していると指摘され、それは「増乗」と表現されている。また史料8では新任國司の赴任に際し、「伝剋外更令多差人馬等」と指摘される。このように、天平寶字年間には剋外増乗が認められ、使があらかじめ遊牒を送り、國司が見て見ぬふりをするなど馭伝制を管理運営する側も使に呼応する動きを見せており一定程度常態化していたと思われる。ただし、後に見られるような「剋外増乗」や「剋外乘用」というような文言は見られず、語として未だ熟していないものと考えられる。剋外増乗をする使に着目すると、その対象者は上下諸使や新任國司であり、後述する平安時代に多く認められる貢御馬使など特定の使ではない。また、天平寶字2年符は「國司必録増乗之人、申官科罪。若不申者与同罪」と國司にその対策を指示する。天平寶字8年勅は國司が不正に馭伝馬を管理乗用していることが指摘され、禁断されている。天平寶字年間の剋外増乗の禁断は上下諸使に対する禁断も一定程度含まれているが、その主眼は馭伝馬を利用し、かつ馭家を経営する國司に対する不正禁断であったと考えられるであろう。

では、どうして天平寶字年間に剋外増乗を禁断する動きが認められるのであろうか。ここで天平寶字年間の動きを確認すると、天平寶字年間には先の天平勝宝年間から巡察使や問民苦使が派遣され(市2017c)、地方の内情が具体的に知られたことが注目される。特に直前の天平寶字2年の問民苦使派遣は、藤原仲麻呂政権下における仁政主義を示すための形式的な遣使ではなく、地方豪族・農民の不満と動揺に対する十分な配慮と施策を行なったものと評価される(阿部1990)。その中には、國司の横暴な振る舞いなどが一定程度含まれるが、「背公家向私業」など國司の不正は、先に派遣された天平16年(744年)9月の巡察使派遣や天平7年

(735年)閏11月壬寅の朝集使に対する詔などを見ても、すでに常態化していたと考えられる。

市氏はいわゆる「東國國司詔」から原伝制の成立を読み取られる(市2017b)。この東國國司詔には「田部之馬」や「國造之馬」、「湯部之馬」を取るといった「東國國司」の不正が指摘される。市氏が指摘されるように、違反を指摘された東國國司は大化前代の慣習に従ったまであらうが、伝制の不正は成立以来の問題であったのであろう。

このように、國司の不正が常態化し、時代の隔たりが大きいことは否めないが、在地の馬の乗用に関する不正が潜在的なものと考えられるならば、天平寶字年間以前においても諸使や國司等の馭伝馬の剋外増乗等は一定程度存在したと考えられる。天平寶字年間の馭伝馬制の不正利用が具体性を伴うことを考えれば、天平寶字年間の問民苦使派遣の結果、中央政府が明確に問題としたものと考えられるであろう。以上のように考えられるのであれば、実態としての使一行はより多くの従者を従えたものとみななければならない。そして、天平期の正税帳にみえる将従数は、位相当の馭鈴・伝符剋数を給糧の机上の算出基準としたものであり、また、将従数が馭鈴・伝符の剋数に合致している使については、給糧に値する馭使や伝使としてみなされていたと考えられるであろう。正税帳の内訳記載における「馭使」や「伝使」を、馭馬、伝馬の利用資格の有無と想定すると(市2017aなど)、①馭使や伝使とみなされ、馭馬や伝馬の利用が認められた使(給馭鈴伝符の使など)、②馭使や伝使とみなされるが馭馬や伝馬の利用が認められない使(『続日本紀』神龜3年(726年)8月乙亥条所収の太政官処分で「給食」と規定される新任國司など)、③馭使や伝使とみなされないが、馭馬や伝馬の利用が認められる行人(周防帳にみられる相撲人や船伝防人部領使など)、④馭使や伝使とみなされず、馭馬・伝馬の利用も認められないが給糧は受ける使(駿河帳に見える文書を送達に従事したと考えられる郡散事(註7)など「往來伝使」の項に記載される①②③以外の使)が認められよう。

ウ) 和泉監正税帳の「朝使」

次に遺存する天平期の正税帳の中でも唯一「朝使」記載がみとめられる天平9年度和泉監正税帳(以下、「和泉帳」という。)について検討したい。

和泉監は霊亀2年(716年)珍努宮に供するため河内国から大鳥、和泉、日根郡を割いて特置された(『続日本紀』霊亀2年(716年)三月癸卯条、同霊亀2年4月甲子条)。その後、天平12年には河内国に併合されるが(『続日本紀』天平12年8月甲戌条)、天平宝字元年(757年)には和泉国として再び分立した(『続日本紀』天平宝字元年5月乙卯条)。畿内の一国である。諸国駅伝馬条には、「日部、嘖喉」が認められ、日部駅は大鳥郡日部郷にあたり堺市草部を遺称地とし、嘖喉駅は日根郡嘖喉にあたり泉南市男里を遺称地とする(木下2009)。大阪府男里遺跡では、掘立柱建物跡など7世紀中葉から8世紀代の遺構・遺物が確認されており、嘖喉駅との関連が注目されている(森村2004)。足利健亮氏は和泉国内の「南海道」ルートが通るのは、難波に都があった孝徳朝の一時期、天武朝の一時期、聖武朝の一時期、及び長岡京時代、平安京の時代とし、このルートの整備は難波京時代と平安時代初頭とに分けて考えるべきことを指摘された(足利1985)。足利氏が指摘するルート整備の画期については肯首できるものであるが、南海道諸国へ向かうために設定された道路としての「南海道」と駅路とは別に考えるべきであろう。すなわち、奈良時代において、七道間を連絡する駅路が多く指摘されており(高橋2007)、もはや道路としての七道と駅路は一对一の関係では理解できない。また、駅家の廃止は平安時代初頭にピークを迎え、それまでの不要駅家を多く減省している。逆説的に見れば、奈良時代を通じてそれらの駅家を維持していたのである。このように考えた時、和泉国の駅家についても、たとえ「南海道」として設定されなくなったとしても、駅家としては維持されていたと見ることが可能である。したがって、次に見る和泉帳が作成される時代においても駅家がなかったとは考えられない。

和泉帳には現状8断簡が遺存し、部分的にはあるものの、首部と和泉郡、大鳥郡、日根郡の郡部記載が残り、日根郡については穎稻の収支がすべて判明する。また、倉屋部が詳細に記載され、史料5の規定どおり、倉ごとに収納主当官人名が記載されるなど特徴が認められる。注目すべきは日根郡の項に認められる朝使への給粮記事である。これについては榎氏による詳細な検討があり

(榎2020a)、多くはそれに従いたいが一理解を異にするため、以下改めて検討したい。

史料9 天平9年度(737年)和泉監正税帳 日根郡朝使給粮部分抜粋

- (1) 朝使単伍人^{寛人三人} 食稻壹束漆把^{三人別四把} 酒貳升^{三人別} 料稻参把伍分
 - (2) 監巡行部内単参佰参拾陸人^{寛人二百十三人} 食稻壹佰壹拾貳束^{二百廿四人別三把} 酒壹斛参升捌合^{七十一人別一升 卅一人別八合} 料稻壹拾捌束壹把陸分々之伍
- 「祭幣帛并大祓使從七位下村国連広田 將從貳人 從監史生壹人 將從壹人 經壹箇日 食稻壹束漆把 酒壹升捌合
- 「祭幣帛使無位丸連群麻呂將從貳人 將從壹人 從監正壹人 將從参人 經壹箇日 食稻貳束 酒貳升((1)、(2)及び1、2等の番号は便宜筆者が付した。)

(1)の朝使は、後段の朝使に従う国司への供給記載1、2により、祭幣帛使并大祓使從七位下村国連広田と祭幣帛使無位丸連群麻呂であることが判明する。残念ながら、他郡の項では当該部分は欠失しているため不明であるが、日根郡に到達しているということから、和泉国全郡を通過していると想定される。前節の検討から公式令42給駅伝馬条に規定する給駅鈴・伝符剋数と使と將從数の合計が一致すれば「駅使」、「伝使」とみなされていたと考えられる。この2件とも使と將從の合計は前者が3人、後者が2人と、同条に規定される「八位以上駅鈴三剋、伝符四剋。初位以下駅鈴二剋、伝符三剋」と駅鈴の剋数に合致し、伝符の剋数には合致しない。このことからここに見える「朝使」は駅使と見なされていたと考えられる(註8)。

また、詳細に給粮内容を見てみると、(1)において朝使の將從を含めた合計を記す。すなわち、朝使はのべ5人、その内訳は使が2人、從者が3人である。使は人別食稻4把、從者は人別3把であり、計算すると2人×4把+3人×3把=1束7把となる。酒については、使のみ人別1升で2人×1升=2升となり、(1)の記載に合致する。(2)の監司巡行の合計記載については、2以後の支出記載の合計となるが、ここでは割愛する。ただし、食稻の支給額は史生を含めた監司は人別4把であり、從者は人別3把、酒は史生を含めた監司のみで、監司は人別1升、史生は人別8合であることが確認できる。

(1)、(2)より一段下げて1、2が記載される。1の食稻は、朝使である村国連広田4把と從

者2人×3把＝6把、これに加えて和泉監の史生4把、従者3把で合計の1束7把となり、酒も朝使1升＋監史生8合＝1升8合と記載に合致する。2についても、食稻は朝使1人×4把＋従者1人×3把＋和泉監正1人×4把＋従者3人×3把＝2束、酒は朝使1升＋監正1升＝2升となり、記載に合致する。つまり、体裁上は1、2は(2)の内訳のようにも見えるが、(1)の内訳をも含んでいるのである。1、2などの記録を元に(1)、(2)を分割して記載したと考えられ、より実態に近いのは1、2であろう。おそらく、その数量は別として、朝使と従っている監司に対して同時に食や酒の供給の実態があり、正税帳の元になった郡帳やその手実等の記録が一体の記載であったため、1、2のように内訳を記載し、より上位の(1)(2)において支出項目を分けたのであろう。榎氏は、部内巡行などは、駅家の設置されない郡もあるため、伝による供給を受けたと理解される(榎2020a)。しかし、日根郡には嘖々駅が近在していたと考えられるため、駅家の有無にかかわらず、正税より供給を受けたと考えられる。すなわち、使命や使の種別に関わらず、朝使が部内に入る場合は国司等が随行し正税より供給を受けたのである(註9)。駅家はあくまで遠方の目的地へ行旅する乗り継ぎの馬を提供する施設ということであろうか。殖村駅についても、難波や山陽道・西海道へ向かう朝使が利用することは往々にしてあったと考えられるが、摂津国を巡行する朝使が利用することは少なく、近在したと考えられる島下郡家が利用されたと考えられる。この意味で、朝使は本来伝制利用者とする市氏の理解に従うことができる。また、天平四年度越前国郡稻帳には伝符を携行した「検舶使」も認められる。「検舶使」は敦賀郡と丹生郡の2郡より供給を受けており、一方で朝使は伝制をも利用したことも事実である。天平期における実態としては、いずれも利用したのであろう。

3. むすびにかえて 殖村駅の廃止理由

以上、奈良時代における駅制利用者に焦点を当てて検討した。大宝令に規定された遠方国の朝集使乗駅制が、平城遷都と地方支配制度の充実に伴い、その利用者と対象国の範囲を拡大し、駅制利用による宮都と諸国間の交通が増加したと考えられる。中央から巡察使などの朝使を派遣する一方、赴任

した国司が使となって諸国の実情を具に報告するため平城京に集結し滞在する。その集結した国司を一堂に集め口頭で命令を下し、諸国に敷衍するといった方法による地方支配を実現するための交通制度として、駅制が利用されたと考えた。このような朝集使等の乗駅は勘会スケジュールに対応するということも考えられるが(永田2004b)、むしろ駅制によって遠方の国司に対して便宜を図ることで、遷都後間もない宮都の求心性を創出しようとしたと考えられるのではないだろうか。

また、朝使の部内巡行においては、駅制は利用されないと考えられ、このことから、駅制が宮都と遠方の諸国間の交通を主眼とする制度であったと推測される。殖村駅はこれらに備えるため、平城遷都後まもなく設置され、利用されたと考えられるのである。

最後に、殖村駅の廃止について触れてむすびにかえたい。

市氏は史料2などを念頭に「殖村駅と西成郡駅の廃止は、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しよう。殖村駅を廃止したのは、その前後の山崎駅と草野駅との距離が約二二キロメートルであり、約一六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、殖村駅の廃止理由を、陸路から水路への交通手段が変化する点、駅間距離の点を挙げて説明される(市2024)。

史料2が示すように、平安時代初頭において海上交通の利用が増大することは認められる(註10)。しかし、これまでに検討したように、殖村駅の駅馬数が朝使や朝集使等の宮都を中心とした都鄙間交通に備えたものとすれば、難波と平安京間の陸上輸送減少をその廃止と直接結びつけることには疑問がないわけではない。史料2についても、大宰府管内駅家について、その1/4の駅馬5疋の減省理由として「今貢上雑物減省過半、遞送之勞、少於旧日。」であり、畿内や山陽道の駅馬の減省は、大宰府管内の減省に従ったまでであろう。平安時代以後においては、貢御使の駅伝制の違法利用が史料に頻出するなど、その利用者として「貢御使」等が大きな比重を占めることは容易に想定できるが、奈良時代の駅制利用について、過剰に貢上雑物輸送を想定するのはやや飛躍があ

るのではないだろうか。天平期における貢御物を進上する部領使の伝制利用を見ても、他の伝使と比較して突出して多いわけではない。また、『類聚三代格』延暦19年(800年)正月16日太政官符所引大宰府解には、進上木蓮子御贄使の報告を受け、「大宰府年中進上無鈴之使不過十度」ということを挙げ、還郷の際は駅馬を利用することを請うている。物資輸送方法の変化は駅家を全く廃止する理由とはならないであろう。

平安時代初頭には駅家廃止がピークを迎える。その廃止や減省事由を見ると、ア)「行程殊近」(『続日本紀』神護景雲2年(770年)3月乙巳朔条)、イ)「以不縁大路乗用希」(『日本後紀』大同3年(808年)6月壬申条)、ウ)「朝使無往還之要」(『類聚国史』弘仁9年(818年)8月戊午条)とある。これによれば、駅間距離の問題、利用頻度の減少が認められる。駅間距離の問題も、その利用頻度を多く見積もった場合、駅間距離を短くして負担を軽減したと考えられ、利用頻度の問題に帰結する。注目されるのは、ウ)の朝使の利用について言及されることである。ここで減省された駅家は、長門国と石見国を連絡する駅路上の駅家と考えられ、イ)と同様に考えることができる。このように考えると、殖村駅の廃止は、平安時代には難波や山陽道諸国等へ向かう朝使の減少や、朝集使等の諸国から京へ向かう使の政策的減省がその直接的理由になるのではないだろうか。

註

- 1) 榎英一氏は相模国朝集使解を分析し、調使によって「朝集使解」が出されていることを指摘し、このような解は「朝集使解」がふさわしかったのであろうと推測された(榎2020c)。このことから、朝集使が諸国の使を代表していることを示していると考えられる。
- 2) 鬼頭清明氏は、養老・神亀年間に、国史生制度を国家が重要視していたとし、文書処理体制が整備されたことを指摘された(鬼頭1993)。国衙機構を整備充実させ中央集権体制を強化させるための施策と考えられる。財政の側面からは、養老元年に諸公文式の頒下、調輸納量の確定、中男作物の設定などの事実から、民部省勘会制が本格的に整えられる画期となったと指摘されている(梅村1978)。また、霊龜3年から施行された郷里制は上述の中央集権的財政の整備と軌を一にしており、行政単位を細分化し、地方行政の統制を強

化することによって、貢租・徴税の実をあげんことを図っていたと考えられる(鎌田2001)。また、交通の面からも、七道を連絡する駅路が敷設されるなど(高橋2007)、地方制度を充実させ、中央集権を志向する動きが認められる。

- 3) 榎氏は駿河帳に駿河国の旧防人が見えないことを問題とされているが(榎2020d)、天平10年(738年)から天平勝宝7歳(755年)までの間に変化がないとする確証はないであろう。天平2年には諸国防人、天平9年には筑紫防人を停めるなどの変遷のなかで(直木1975)、また榎氏も自身も指摘されているが、天平勝宝7歳には東国からの防人も復活し、史料4によって定められた通送も専使部領に戻っている(榎2020d)ことを考えると、防人を輩出する国についても変化を想定する余地も出てくるであろう。
- 4) 註1の榎氏の指摘は、「朝集使」に広狭二義存在したとする解釈も可能ではないだろうか。すなわち、上京し朝集する国司を総称する広義の「朝集使」と、畿外諸国においては11月1日を期限に上京し考文を申送する狭義の「朝集使」が存在したとも考える余地はあるように思う。このように考えれば、調使も広義の朝集使であり、「朝集使解」を発出するのも不思議ではない。全くの憶測ではあるが、狭義の朝集使が定着したのち、平安時代に入って四度使などといった概念が生じたのではないだろうか(東野1995)。今後の課題としたい。
- 5) 下線及び(1)～(3)は筆者が付記した。市氏は天聖厩牧令唐35条の伝送馬利用規定を下敷きに当該太政官処分(3)が規定されたことを指摘する(市2017a)。
- 6) 『貞観儀式』には2月11日列見成選主典已上儀、4月15日授成選位記儀、太政官曹司庁叙任郡領儀等(『延喜式』においては「凡補任郡司者、六月三十日以前為限」とあるが、先述のように『類聚三代格』弘仁9年6月17日太政官符中に「年朝集税帳之政、九年四月以前並是勘畢。」とあり、弘仁年間には4月中に叙任郡領儀も実施されたと思われる。)に朝集使の参列が規定される(坂本1989)。奈良時代やそれ以前においても、郡領の試練や叙任には朝集使が関与したと想定される(早川1986)。
- 7) 柳氏は、駿河帳の分析から、国府から国府へと通送する郡散事や軍毅について、和銅5年5月16日格で規定された国司巡行食法の将徒数がおおむね適用されているとされる(柳2015)。
- 8) 天平9年度但馬国正税帳は、同様に派遣された使

について「依奉式度幣帛所遣駅使」としている（榎2020a）。この「朝使」と「駅使」の相違を畿内と畿外の別とみることもできよう。『延喜式』太政官遣和泉国使条には「凡遣和泉国使、准外国給駅鈴」とある。永田氏は長岡、平安遷都によって、すなわち宮都和泉国の距離によって規定された条文と推測される（永田2004c）。これに従えば、和泉帳に記載される朝使は駅鈴を所持していないことになる。このため、「駅使」とされなかったとも考えられる。ただし、永田氏も指摘されるように、天平宝字4年（760年）に派遣された越前国への「校田朝使」は「校田駅使」ともされる（永田2004b）。このような通用を認めるならば、厳密に「駅使」と「朝使」が使い分けられた可能性は低いであろう。いずれにしても、ここでは少なくとも駅使とみなされ給糧を受けていたことを指摘するに止めたい。

- 9) 永田氏は周防帳の「従造神宮駅使国司」や「従巡察駅使国司」の巡行記事から「国司とともに巡行している以上、これらの駅使も巡行中は国司と同様の方式で、正税から供給を受けたと考えて良い」とされる。ただし、これらの駅使への供給を示した記載は遺存せず、永田氏は但馬帳と同様に伝使への給糧記載より前に存在したと推測される（永田2004a）。
- 10) 大同元年（806年）には、西海道に准じて山陽道諸国の国司赴任時には海路を利用することが規定され（『類聚三代格』大同元年6月11日太政官符）、海路利用範囲の拡大が認められる。

参考文献

- 足利健亮 1985 「和泉の計画古道」『日本古代地理研究』太明堂 pp. 249-260
- 阿部猛 1990 「問民苦使について」『平安前期政治史の研究』高科書店 pp. 115-129（初出1964）
- 市大樹 2017a 「伝制の運用実態」『日本古代都鄙間交通の研究』塙書房 pp. 167-214
- 市大樹 2017b 「国司制の成立と伝制」『日本古代都鄙間交通の研究』塙書房 pp. 399-436（初出1996）
- 市大樹 2017c 「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（初出2015）
- 市大樹 2024 「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
- 梅村喬 1989 「民部省勘会制の成立」『日本古代財政組織の研究』吉川弘文館 pp. 52-82（初出1978）
- 榎英一 2020a 「正税帳郡部の給糧記事」『律令交通の制度と実態』塙書房 pp. 131-144

- 榎英一 2020b 「外官職分田制の二、三の問題」『律令交通の制度と実態』塙書房 pp. 253-284（初出1974）
- 榎英一 2020c 「朝集使の乗駅馬」『律令交通の制度と実態』塙書房 pp. 303-325
- 榎英一 2020d 「防人と防人部領使の旅」『律令交通の制度と実態』塙書房 pp. 327-336
- 鎌田元一 2001 「郷里制の施行と霊亀元年式」『律令公民制の研究』塙書房 pp. 301-321（初出1991）
- 川尻秋生 2005 「口頭と文書伝達」『文字と古代日本2』吉川弘文館 pp. 8-27
- 鬼頭清明 1993 「木簡の書風」『古代木簡の基礎的研究』塙書房 pp. 54-94（初出1978）
- 木下良 2009 『事典日本古代の道と駅』吉川弘文館
- 坂本太郎 1989 「朝集使考」『律令制度』坂本太郎著作集第7巻 吉川弘文館 pp. 287-314（初出1931）
- 鈴木靖民・佐藤長門 2024 『翻刻・影印 天平諸国正税帳』八木書店
- 高橋美久二 2007 「京と地方間の交通路政策」『[共同研究] 律令国家転換期の王権と都市〔論考編〕』国立歴史民俗博物館研究報告第134集 pp. 181-198
- 高村勇士 2024 「島下郡殖村駅を考える4」『茨木市立文化財資料館報』第9号 pp. 35-42
- 東野治之 1995 「平安前期制度史小考二題」『日本古代の法と社会』吉川弘文館 pp. 103-113
- 直木孝次郎 1996 「朝集使二題」『飛鳥奈良時代の考察』高階書店 pp. 149-173（初出1979）
- 永田英明 2004a 「天平期正税帳にみえる「駅使」と「伝使」」『古代駅伝馬制度の研究』吉川弘文館 pp. 47-84
- 永田英明 2004b 「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 2004c 「古代国家と駅伝馬制」『古代駅伝馬制度の研究』吉川弘文館 pp. 311-330
- 早川庄八 1986 「選任令・選叙令と郡領の「試練」」『日本古代官僚制の研究』岩波書店 pp. 227-298（初出1984）
- 早川庄八 1997a 「太政官処分について」『日本古代の文書と典籍』吉川弘文館 pp. 89-144（初出1978）
- 早川庄八 1997b 「宣旨補考三題」『日本古代の文書と典籍』吉川弘文館 pp. 185-209（初出1994）
- 早川庄八 1997c 「延暦交替式・貞観交替式・延喜交替式」『日本古代の文書と典籍』吉川弘文館 pp. 367-407（初出1971）
- 森村健一 2004 「和泉国」『日本古代道路事典』八木書店 pp. 34-40
- 柳雄太郎 2015 「律令伝制の成立と展開」『律令制と正倉院の研究』吉川弘文館 pp. 137-186