

島下郡殖村駅を考える 2

- 都亭駅の再検討 -

高村 勇士

1. はじめに

本稿は、奈良時代初頭に島下郡域に設置されたと考えられる殖村駅（以下、「殖村駅」という。）に関する考察である。本稿は、筆者がこれまでに行った殖村駅についての検討（高村 2020・2021）を踏まえ、さらに別の視角から検討を加えるものである。

本稿においては、殖村駅が見える唯一の史料である『続日本紀』和銅4年（711年）正月丁未条を検討する。当該史料は、これまで多くの研究者によって論じられてきた史料であり、特に当該史料中に見える「都亭駅」をめぐって研究者間で見解の相違も見られる。この都亭駅の問題は本稿の主題である殖村駅の評価とは一見別の問題にも思えるが、この評価は当該史料全体に関わっており看過できない（註1）。したがって、この都亭駅の問題について再検討・再構成を試みたい。

2. 都亭駅の問題

先述のとおり、殖村駅の名が見えるのは下に挙げる史料1のみである。

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。（註2）

この史料1により、和銅4年に島上郡大原駅などととともに、殖村駅が島下郡内に置かれたと考えられる。このように、殖村駅設置の事実については、疑いを持つ余地はそれほどない。しかし、史料1の読み方については議論がある。

坂本太郎氏は、史料1の都亭駅について、唐の長安などに実在した都亭駅であり、「都亭駅」を「郵亭駅」の誤りとみる説を否定した。その一方で、わが国の場合は「必ずしも都亭の意義に拘泥せず、もっとも主要な駅というほどの意義」として用いられたと考え、設置された駅は「だいたいに東西北の三方から帝都奈良に至る幹線道路の咽喉を扼した要地であることは確かである。それらの要駅に他の群小駅とは別の都亭駅の名を用いた

ことは、けっして考え得られないことではないと思う」とされた（註3）。すなわち、史料1を「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。」と読み、山背国相楽郡岡田駅以下六駅を都亭駅と考えられているのである。この考えは長らく受容された（註4）が、足利健亮氏がこれを批判された。足利氏は、都亭駅が唐代の都城に実在することを指摘したにもかかわらず、あえて唐とは異なる性格を想定することは「首尾一貫しない解釈」であると坂本説を批判し、史料1を「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_。」と読み、都亭駅を唐と同様に京内にある一つの駅と考えた（足利 1985）。この足利氏の批判以降、足利説が広く受け入れられており（註5）、京内における都亭駅の位置についての言及も多く見られる（註6）。ただし、この足利説に対して批判がないわけでもなく、また坂本氏が挙げられた駅の機能の観点についても、あまり検討されていないように思われる。よって、以下に都亭駅について先学に導かれながら、一つひとつ論点をあらいだし、検討していきたい。

3. 都亭駅の検討

A) 唐の都亭駅

第一の論点は唐代の都亭駅についてである。この作業はすなわち、坂本氏が提示した史料の再検討となる。

史料2 『唐六典』尚書兵部

每駅皆置_駅長_。量_駅之閑要_以定_其馬数_。都亭七十五疋。諸道之第一等減_都亭之十五_。第二等第三等皆以_十五_為_差。第四減_十二_。第五減_六_。第六減_四_。其馬官給。

史料3 『大唐大慈恩寺三藏法師伝』

貞観十九年春正月景子。京城留守左僕射梁門公房玄齡等、承_法師齎_經像_至_上_、乃遣_右武侯大將軍侯莫陳寔（中略）等_奉_迎。自_漕而入舍_於都亭駅_。

史料4 『旧唐書』裴炎伝 光宅元年(684年)

光宅元年十月、斬炎于都亭駅之前街。

なお、坂本氏は挙げておられないが、2006年に天一閣天聖令写本の内容が公表され、史料2に相当する唐令が判明した(註7)。

史料5 天聖厩牧令唐33

諸駅各置長一人、並量閑要置馬。其都亭駅置馬七十五匹、自外第一道馬六十四、第二道馬四十五匹、第三道馬三十四、第四道馬十八匹、第五道馬十二匹、第六道馬八匹、並官給。使稀之处、所司仍量置馬。不必須足。其乘具各準所置馬數備半。定數下知。其有山坡峻險之处、不堪乘大馬者、聽兼置蜀馬。其江東・江西并江南有暑濕不宜大馬、及嶺南無大馬处亦準此。若有死闕、当駅立替、二季備訖。丁庸及粟草、依所司置大馬數上常給。其馬死闕限外不備者、計死日以後除粟草丁庸。

史料2及び史料5には、都亭駅は最も馬数が多く、「駅之閑要」を量り馬の数を定めるとあり、都亭駅が最も重要な駅であったと考えることができる。また、諸道の第一等より上位に位置づけられることから、それに比肩するものがない特別な駅であることが読み取れる。

史料3は、貞観19年(645年)に玄奘三蔵が西域から経像を持ち長安に帰還した際の記事である。史料3の前段である巻五には、玄奘の「爲所將大象溺死、經本衆多未得鞍乘。以是少停不獲奔馳。」という上表に対して、当時洛陽にあった太宗から「朕已勅于闐等道使諸国送師、人力鞍乘不少乏」との恩勅を賜ったとある。この部分について、長澤和俊氏は、「朕はすでに于闐等の沿道の諸国に勅し、諸国に法師をお送りするよう命じた。クーリーも駅馬も不足しない筈である」と訳されている(長澤1985)。また、『続高僧伝』の玄奘の長安に帰還した際の記事には、長安に至るまでに、「乗伝二十許乗」とあり、伝送制が利用されていたとも考えられる(註8)。いずれにしても、馬や駱駝に乗ったと考えられるが、駅制の限定された利用方法から考えると、玄奘が于闐から長安までの道途を駅馬によって通行したとは考え難い。太宗の恩勅やその前後の記載などからも伺えるように、玄奘の帰還は大きく歓迎されたと考えられ、重要人物に対し相

応の対応をするために都亭駅に宿をとったものであろう。この史料3からは、都亭駅が長安における駅使以外の宿泊施設として機能したことが読み取れる。

史料4からは、武則天に仕えた宰相裴炎が斬刑に処せられた場所が「都亭駅前街」であったことが分かる。この都亭駅は洛陽の都亭駅と考えられ(註9)、長安以外の都城にも都亭駅が置かれていたことが知られる。なお、都亭駅は『長安志』、『元河南志』、『唐兩京城坊攷』などにより、長安においては敦化坊東門の北、洛陽においては景行坊、清化坊などにあった(註10)とされる。兩京に複数の都亭駅がみえることは、都亭駅の性格を考えうるうえで大変興味深い。

以上、坂本氏が提示された史料の再検討を行った。唐の都亭駅については、今後の課題とせざるを得ないが、少なくとも、都亭駅は唐代の長安、洛陽の都城に複数存在した駅であること、設置される駅馬数から、最も重要度が高く諸道の駅とは別格であることや、駅使以外の要人の宿泊施設として機能したことが確認できた。

日本の古代国家が手本とした唐代の都城に都亭駅という個別の駅が実在した以上、これを「郵亭駅」とは読まずに「都亭駅」と読むべきであるという坂本氏の見解は説得的であるが、日本に導入した段階で「都亭駅」を京外の駅として導入したとする坂本氏の説は、史料1の読み方が確定的ではない以上、さらなる説明が必要であろう。足利氏が説かれるように、この「都亭駅」を唐と同様に京内の駅と解釈することにより、その説明は不要になる。この点については、足利説に従いたい。ただし、この足利氏の解釈について森哲也氏は、日本と唐で同じ用語が必ず同一の実態を示すとは限らないと批判される(註11)。森氏の批判は、足利説を相対化させるものであるが、否定するまでには至っていない。森氏の批判の力点は以下の論点に置かれる。

B) 史料1における都亭駅の表記

史料1において、都亭駅以外は、「山背国相楽郡岡田駅」のように「○○国○○郡○○駅」と表記されるのに対し、都亭駅にはそれが無い。足利氏はこの相違に対し、京内の駅であるから「○○国○○郡」が表記されないと説明された。これに対し、森氏は京内に存在した駅ならば「○京○条

○坊」と京内の位置が示されるはずであるとされた。しかし、史料2から5を確認する限り、唐代において「都亭駅」に位置を示す表記は付随しない。唐代の都亭駅には位置を示す情報は不要であったと考えられる。それは、先にも確認したように、都亭駅が諸道の駅とは別格で特別であったことに起因すると思われる。然らば、足利氏のように唐と同様に都亭駅を日本に導入したと考えれば、「都亭駅」に「○京○条○坊」といった位置情報が付随しないことも説明できるのではないだろうか。翻って考えれば、足利説において「都亭駅」は唐と同様に、京内に位置するだけでなく、その他の6駅とは別格の、特別な性格の駅であったと考えられよう。

C) 京内における都亭駅管理

また、森氏は京内に「都亭駅」があった場合、それを管掌すべき京職に「郵駅」の職掌がないことも指摘される。

諸国の駅家は国司が管掌することが職員令に規定される（註12）。諸国の駅にはそれぞれ駅長が置かれ、国司一駅長という形で管理される（註13）。永田英明氏によると、中央官司で駅を管轄するのは、兵馬司及び兵部省であり、その郵駅管理は、駅馬帳や駅家舗設帳、駅起稲帳などの全国の駅家の帳簿を点検・管理する総合的なもので、駅家経営に全面的な責任を負う（永田2004e）。すなわち、兵部省・兵馬司一國司一駅長という形で駅が管理される構造である。

一方、都亭駅が京内にあった場合、森氏が指摘されるように国と比較されるべき京職においては、駅を管掌する規定はみられない。ただし、京職の職掌について、国司と比較検討された市川理恵氏は、京職の場合は、京職にその職掌が規定されない場合にも、他の中央官司が職掌として有する可能性があることを指摘される（市川2009）。先述のとおり、中央官司である兵馬司が「郵駅」を職掌とすることが見えるため、兵馬司が都亭駅を管掌するために京職の職掌として挙げられなかった可能性も捨てきれない。しかしながら、先述の兵馬司による総合的な郵駅管理を考慮すると、通常は国司の駅家管理の上に成り立っていた。都亭駅が京内にあった場合、兵部省・兵馬司と駅長の間に入る官司はなく、駅が兵部省・兵馬司に直轄管理される構造になる。和銅6年（713年）に兵

馬司に史生四人が「権充」されるなど、8世紀を通じて事務機能の強化が行われた（永田2004e）が、駅子などの労働力の差発や、駅戸の設定等、地域社会に大きく影響を与えることを考慮すると、兵馬司が国司を通じた全国の駅家管理・把握と同時に、国司と同様に都亭駅の直接管理をしたとは考えがたいのではないだろうか。いずれにしても、一般的な駅家とは異なる管理・運営がなされていたと考えられるのである。

D) 都亭駅と駅制

次に京内の都亭駅の機能について検討する必要がある。この都亭駅の機能を検討するうえで、重要な指摘をしているのも坂本氏である。坂本氏は、国府に付随する駅について検討され、延喜兵部省式のいわゆる「諸国駅伝馬条」記載の駅家が国府と同所に存在したと考えられる事例が少ないことを指摘された。このことから平安時代において国府と同所に駅家が存在する必要がなかったとした。その論を補強するために、駅家の機能の点から再度都亭駅について触れられたのである。すなわち、駅家の駅使への駅馬提供という機能に着目され、中央政府から諸国へ飛駅を発遣する儀式を検討し、飛駅発遣の際には馬寮が馬を用意しており、駅家が関与していないことを指摘した。これにより、平安京内に駅家は不要であったとされた。そして、史料1についての自説を根拠に和銅4年の都亭駅設置時点から京内に駅を設けないという慣行があったとされたのである（註14）。

坂本氏が指摘された使発遣に際して駅馬・駅子等を提供するという機能の観点からは、都亭駅を考えるうえで重要でありながら、ほとんど議論されていないと思われる。

駅家の機能としては、駅使に対する移動手段（駅馬）・労働力（駅子）・食事と止宿施設の提供、この他に有位者に対する止宿施設の提供や、郵便機能、迎接機能、疫神を祓う機能など多様な機能が指摘されている（平川2014・市2017b）。このうち、駅家に期待される主たる機能は、使人に対しての駅馬・駅子などの提供機能であろう。しかし、発遣の際の駅馬・駅子の提供を具体的に考えることができる史料は少ない。わずかに坂本氏が挙げた『儀式』の「飛駅儀」などが参考になる。

この「飛駅儀」の次第については、坂本氏のほか、永田氏などが整理されている（永田2004b・

市 2011)。すなわち、

- (1) 人馬・文書等の準備
- (2) 勅符への時刻記入・踏印
- (3) 封函・納囊・着鈴
- (4) 発遣

の次第で進められる。ここで注目するのは、(1)と(4)である。(1)では大臣が「仰_レ左右馬寮_一、令_レ設_レ人_一・馬_一」とあり、左右馬寮が人馬を提供していることが分かる。また、(4)では、「左右馬寮官人、将_レ馬部_一人并被_レ鞍馬_一、候_レ於_レ閣外_一、馬部聞_レ鈴声_一、即上馬而待、主鈴先問_レ馬部姓名_一、訖云、遣_レ某国_一飛駅函給閉、馬部称唯受_レ之、復問_レ所_レ詣之_一駅、答云、往_レ自_レ某路_一、詣_レ於_レ某駅_一、分明然後発遣」とあり、閣門の外で待つ馬部が使となって、主鈴と問答を行った後、すぐに発遣されることが確認できる。ここに、坂本氏が指摘したように、飛駅発遣に際して駅が関わっているとは想定できない。永田氏は、大臣や外記の関与など8世紀から9世紀にかけて儀式運営のあり方には少なからぬ変化を想定できるが、飛駅函により天皇―国司間で直接意思伝達を行う構造そのものは飛駅制度の成立当初から一貫したものとされる(註15)。この(4)についても、緊急情報伝達として極めて合理的な発遣規定と考えられ、宮中の馬を管理する左右馬寮がこれに当たること(註16)もまた、飛駅制度が成立した当初から一貫したものと考えられるのではないだろうか。このように考えられるならば、飛駅の発遣については、平城京内に駅が存在する必要がない。

ただし、飛駅式は太政官を経由しないという意味において、律令国家の文書制度の中で異質であり(柳1971)、「奏や勅を飛駅函に入れて天皇と国司等の間でやりとりするという、極めて限定的な内容を持った特殊な概念であった」(永田2004b)。すなわち、飛駅の発遣方法のみをもって、中央から諸国への発遣方法を断じてはならない。ここで、さらに『儀式』より「固関使儀」の発遣方法を確認したい。固関使については、その性格上専使が発遣されるが、その使については、「預点_一使一人_一、仰_レ左右馬寮_一、令_レ設_レ人_一・馬_一、左右御馬若干疋、並被_レ鞍候_レ於_レ建礼門外_一」「大臣召_レ内豎_一宣、喚_レ左右馬寮_一、称唯退出、二寮判官已上各一人参入、跪_レ於_レ大臣前_一、大臣宣、遣_レ固関使等_一、給_レ御馬若干_一、称唯退出、大臣又召_レ内豎_一宣、

喚_レ令_レ候使大夫等_一、称唯出喚_レ之、使人等入_レ自_レ日華門_一、北進列立、大臣宣、参来、第一之人称唯進跪、大臣自授_レ勅符・木契_一宣云云、如_レ此一一召授、少納言各一一授_レ官符・鈴等_一、訖退出、到_レ宮城便門_一騎_レ馬、鈴発去」とあるように、あらかじめ使人が指名され、左右馬寮の馬が支給される。発遣される際は、大臣から勅符・木契、少納言から官符・駅鈴を受け取って、宮城の門を出てから用意された馬に乗って出発することが確認できる。固関使においても、京内の駅に立ち寄っていることは確認できない。

一方、「駅伝儀」を見ると、官吏が勅符と官符を受けて「発遣」とあり、その発遣の様子は「飛駅儀」や「固関使儀」のように具体的ではない。『延喜式』にもより簡略な記載が見られるが、発遣に関しては「官吏発遣」とあるのみである(註17)。これに関して、森氏は「駅伝儀」は「飛駅儀」を簡略化したものと考えられることから、「駅伝勅符」についても京から最寄りの国までは「飛駅勅符」と同様に馬部が伝達したと想定される(森1995)。これに従うならば、「飛駅勅符」や「駅伝勅符」など中央から逡送する文書の駅制利用について、京内の駅は必要ない。また、永田氏によって、飛駅勅符を含めた封函逡送は天平期以前にある程度の展開を見せていた可能性が指摘される(永田2004b)。この逡送形態が天平期において認められるならば、封函逡送に際して平城京内の駅、すなわち「始発駅」は不要となる。

次に、駅制により専使が派遣される場合についても確認しておきたい。そもそも駅制を利用する使が京より発遣される場合、公式令48在京諸司条の「凡在京諸司、有_レ事須_レ乘_レ駅馬_一者、皆本司申_レ太政官_一、奏給。」が適用されると考えられる。ここに駅使が京から発遣される場合、太政官を経由することが規定される。これは、発駅申請に対する太政官の事前審査や、経由地への文書の便乗(永田2004b・市2017d)及び、駅鈴を給うために「便奏」する必要があるためである(井上他1976)。この太政官奏により、使人は駅鈴を給うことになるが、発遣の際の馬や乗具をどのように調達していたかは、不明と言わざるを得ない。唯一確認できるものが、先述の平安時代における固関使ではあるが、この事例をそのまま奈良時代に遡及して一般化することは難しい。

ここで駅制を利用する中央発遣の専使を考えると、「朝使」という一群が想起される(註18)。公式令48在京諸司条に対する義解などは「神祇官依幣帛、宮内省依御贄乗、駅之類是也」(註19)と例示している。天平期以降には、駅制を利用する朝使の例が認められ、駅制を朝使用とする意識が明瞭に見える(永田2004a)。市氏が詳細に検討されているが、朝使の派遣は、天皇や太政官、式部省などの人選を経て、弁官経由で発遣される。ここにおいても、弁官を経て発遣されることが確認できるのみで、発遣の際の馬や乗具の調達などについては不明とする他ない。

ただし、市氏によると、8世紀前半頃まで駅馬の使用はかなり制限されており、朝使は本来的には伝制を利用する使であったと考えられている。伝馬制についても、発遣の際の馬や乗具の調達については、駅制利用と同様の問題があり(註20)、かつ伝馬については、基本的に郡に設置されており、京内の都亭駅での調達は想定し得ない。本来、伝馬制利用者であった朝使が駅制を利用するとすれば、駅制利用における機速性は不要であったと考えられ、一時期において朝使の駅制と伝馬制利用は混淆していたであろう。中村太一氏は「奈良時代の駅制と伝馬制等は、事実上、一体的な運用がなされていたものと考えられる。これは、この段階の駅伝制が、駅制と伝馬制等との間で一定程度の互換性がきく、融通無碍な交通システムだったからであろう」とされる(中村2020)。このように考えると、発遣時の馬や乗具の調達方法も共通していた可能性もあるのではないだろうか。

この他、平安時代の事例ではあるが、次の史料6に注目したい。

史料6 『類聚三代格』延暦十九年(800年)正月十六日太政官符

太政官符

応太宰府無鈴雑使依旧往還事
右得府解僞、「被太政官去年七月八日符僞、
「無鈴雑使還郷之日、自今以後、一取海路。
其路粮者、令撰津国給之」者。謹依符旨
奉行已畢。而進上木蓮子御贄使府使部大
伴直石国等到来告款云、「求船之間、官粮已尽。
更就陸路、飢寒共至。或取海路、風波粗
嶮。海中絶粮、辛苦無極」者。今量所患。

事实不穩。其太宰府年中進上無鈴之使過
十度。還郷之日各乘一馬、諸駅之弊何
必申焉。望請、依旧令得往還」者。大納
言正三位志濃王宣。「奉勅、除下進上
相撲人使上之外、宜依府請。」

延暦十九年正月十六日

この史料6によって、延暦18年(799年)に「太宰府無鈴雑使」について、一旦は海路によって帰郷することが定められたが、翌年には、「進上相撲人使」を除き駅馬によって帰郷するよう戻されたことがわかる。この時、平安京から最寄りの駅と考えられる山崎駅まで、どのような移動手段で向かったのかは判然としない。しかし、海路の場合に注目すると、少なくとも瀬戸内海に通じる淀川を利用できる山崎津や淀津のあたりまでは、何らかの手段で移動する必要がある。路次の困難については強く訴えられるのに対し、この点が全く問題になっていないことから、平安京からの移動手段の確保は比較的容易だったのかもしれない。さらに、撰津国が路粮を支給することを考慮すると、平安京から難波津までについては、あまり問題とされなかったのではないだろうか。この「無鈴雑使」についても本来は伝馬制利用者と考えられる(森1992)。

このように見てくると、上記のように専使については不明な点が多いが、中央から封函や使人を發遣する場合、京内の駅の馬や乗具、駅子などの労働力が提供されたとは想定し難いのではないだろうか(註21)。

それでは、諸国から京へ駅使が帰還、到来した際、都亭駅に入ることは想定されるだろうか。

この問題に関して、職員令2太政官条に少納言の職掌として規定される「進付飛駅函鈴」に対する跡記に付された「或云」に注目したい。すなわち、「或云、飛駅來時、乍乗馬馳至中務。南大庭振鈴。登時少納言主鈴共受得進。即初下時亦不經太政官。」とあり、飛駅函・飛駅鈴を携えた使人が馬に乗り直接中務省の南庭に入っていくことが想定されている。また、「附駅通送」する「奏」や「解」などについても、ある程度重要性・緊急性の高い要件の言上のためのシステムと考えられ(註22)、弁官局に直接封函が持ち込まれるものと考えられる。最寄り駅の駅子などが飛駅函等の伝達に従事した場合、用務を終えると、

自身が所属する駅など勤務地や郷里等に戻ると考えるのが自然であろう。すなわち、封函を利用した通送については、京内の都亭駅に入るとは想定し難い。この他、朝使などの帰還や在外国司の上京については、そもそも京内に使人自身の拠点があると思われ（註23）、都亭駅は不要であろう。

以上、推測に推測を重ね冗長になった部分も多いが、京内に都亭駅を想定した場合、駅馬や乗具、駅子などの労働力の提供や駅使の宿泊など、駅制の主要な機能を果たしたとは考えづらい。それでは、どのような機能が想定できるであろうか。

ここで注目できるのは、永田氏が指摘された筑後国検交代使実録帳に見える「駅館」である。永田氏は、この「駅館」を「国府院」の構成要素の一つであり、駅家とは別の施設であるとし、駅使等の滞在施設と想定された（永田2004c）。また、假寧令12外官聞喪条には、「凡外官及使人、聞喪者、聽_レ所在官舎安置_レ、不_レ得_レ於_レ国郡庁内举哀_レ。」とあり、外官や使人が喪にあった場合に安置される場所としての「所在官舎」が認められる。この「官舎」（大宝令は「邸舎」）について、同条古記は「国司館并駅館舎等之類是也」と注釈する。この「駅館舎」についても、使人の滞在施設として認識されていたものと思われ（註24）、「国郡庁」と対比されることから、駅家とは別の国府に附属する施設の可能性が考えられる。このように考えられるのであれば、国府や太宰府には、駅子の集住と駅田などの財政基盤、駅馬の飼養などがセットになっていない、施設のみの「駅館」というものが存在し、古記が注釈していることから、奈良時代に遡及して考えることができるのである。

これらの国府や太宰府の「駅館」を参考にするならば、都亭駅に駅制の主たる機能を想定できない以上、この「駅館」と同様に、主に宿泊施設として機能を果たしたと考えるのもあながち間違いではないように思う。この「駅館」について、武田佐知子氏は、蕃使も「駅館」に止宿することが令文の建前であったとされる（註25）。先述のとおり、一般の駅使が都亭駅に止宿することは想定し難いことから、蕃使などが宿泊する施設と考えるのが自然ではなかろうか。このことは、先にみた唐代都亭駅の要人の宿泊機能とも符合する。

E) 都亭駅と都城制

唐代には、先述のとおり長安のほか洛陽においても都亭駅が認められる。それでは、日本の場合、平城京以外に「都亭駅」のような京内の駅を想定できるであろうか。

周知のとおり、古代日本には平城京以外にも、藤原京や難波京、恭仁京、甲賀宮、長岡京、平安京などの宮都が存在した。

平安京においては、『延喜式』兵部省のいわゆる「諸国駅伝馬条」が参考になる。すなわち、同条には京内の駅は記されていない（註26）。このことから、平安京には「都亭駅」若しくはその機能を果たす駅はなかったと思われる。このことは、先に検討した平安時代の使人発遣についての検討と整合的である。

次に長岡京はどうであろうか。長岡京においても京内に駅が存在したとする史料は見当たらない。しかしながら、周知の如く近くに山崎駅が想定される。これが都亭駅の機能を引き継ぐものであった可能性も無視できない。しかし、山崎駅については、長岡遷都を契機に設置されたと考える向きもある（註27）が、山崎駅の史料上の初見は大同2年（807年）の太政官符であり、長岡京時代に存在したかは必ずしも明確ではない。また、山城国富坂荘には「駅家里」があったことが、『平安遺文』所収の保安4年（1123年）の「山城国富坂荘預解」より知られる。この駅家については、長岡京域外の北西に位置し「大枝駅」と呼ばれた可能性が指摘されている（木下2009a）。この駅家についても、長岡に京が置かれている時期に存在したか明確ではない。

難波京には、延暦2年（783年）に新羅江荘に駅が設置されたことが見える。しかしながら、その設置時期は長岡遷都目前であり、長岡遷都を期して設置されたと考えられる（中2015）。しかし、それ以前に難波京内の駅が存在したことを示す史料は管見の限り見当たらない。

恭仁京の場合は、史料1に見える岡田駅が京都府木津川市加茂町に比定され（木下2009a）、恭仁京城に入る可能性があるが、設置されるのは和銅4年であり京に付随する駅として機能した可能性は捨てきれないものの、それを本来的な目的とする駅ではない。

甲賀宮については、恭仁京から紫香楽に向かう東北道が整備された記事（註28）は認められるが、

駅の設定等は認められない。

「藤原」京については、唐令とそれを継受した日本令が参考になる。すなわち、史料5にあるように、唐令には明確に「都亭駅」が規定されていた。しかしながら、それを継受したと考えられる厩牧令16置駅馬条においては、「凡諸道置_レ駅馬_一、大路廿疋、中路十疋、小路五疋。使稀之处、国司量置。不_レ必須_レ足。」とあり、都亭駅については継受せず、さらに都亭駅を基準に差を設けて駅馬設置数を減じて定めるということも継受しなかった。また、この規定は「大路」や「中路」に付された義解の注釈について古記も「无_レ別」としていることから、大宝令まで遡及して考えることができる。このように考えると、大宝令を制定する段階では、都亭駅を継受する意は認められず、当時の「藤原」京において、その存在は認められないと考えられる。

以上のように、日本古代の宮都において、「都亭駅」や京内においてその代替になると考えられる駅の存在は、史料1に見える「都亭駅」以外明確ではない。また、「藤原」京や平安京については、積極的に都亭駅の存在を否定できる。したがって、都亭駅は、平城遷都に伴い文字通り日本に初めて設置され、平安時代までには停廃したと考えられる。平城京は、慶雲元年（704年）に帰国した第七次遣唐使が長安での見分が契機となり、明確に長安城を志向し造営された（井上2008）。このことが都亭駅設置にも関係したのであろう。遣唐使が目にした長安城に都亭駅が厳然と存在し、これを平城遷都と同時に導入したのではないだろうか。このように考えるとき、日本の都亭駅は駅制整備の一環として考えるというよりは、むしろ都城制の整備のなかで考えていくべきであろう。

都城は国家の威容を対外的に示すという機能を持っていた。養老7年（723年）8月の新羅使の入京を契機として、山陽道の駅家の整備とともに、神亀元年（724年）11月に天皇の徳を来朝する使節に示さんがために、京内の建物を「構_一立瓦舎_一塗為_レ赤白_一」とすることを許した（註29）。また、羅城門や朱雀大路そのものが外国使節を意識したものであった（今泉1993）。先述のとおり、都亭駅についても蕃使を宿泊させる機能も想定される。都亭駅は羅城門や朱雀大路などとともに、外国使節等の迎接に一体的に機能したのではない

だろうか。このように想定したとき、問題となるのは、「客館」との関係である。平城京における「客館」は、『続日本紀』天平4年（732年）10月癸酉条に「始置_レ造客館司_一」とあり、この頃置かれたと考えられる。平野卓治氏は、平城京における客館は、天平4年以前は置かれず、その形態についても、唐長安城や平安京の鴻臚客館や鴻臚館と異なり、饗応等が行われず、未成熟であったことを指摘され、それは藤原宮（平城宮）-難波館における「賓礼」が成立していたことに起因すると説明される（註30）。客館設置以前の蕃客の宿泊施設として、都亭駅が機能した可能性も十分に考えられよう。この憶測が認められるとするならば、客館の設置が都亭駅の需要を低下させたと思われ、後の史料に見えないこともこのことに由来するとも考えられるであろう。

4. むすびにかえて

都亭駅について先行研究に導かれながら、再検討・再構成をおこなった。検討の結果、都亭駅は京内の駅であると考えられるが、その管理・運営や機能は、諸道の駅家とは異なっていたと想定され、主に蕃客などの宿泊施設として機能したと憶測した。また、都亭駅は駅制の整備の一環で設置されたものではなく、むしろ都城制の整備の中で導入された駅館であったと考えた。

都亭駅について、近年では駅路体系の中心として京内に位置する「拠点駅」として理解される（註31）。しかし、駅制の中においても、駅使の発遣や帰着の中心はあくまでも宮都自体であり、平城京の都亭駅は蕃客等の宿泊施設という機能的な存在でしかなかったと考えられる。また、周知のごとく平城京以外にも、恭仁京や甲賀宮などの宮都を造営し、都城の未成熟な点を克服するために複都制を導入し（仁藤1989）難波京を置くなど、奈良時代において畿内やその周辺の中で駅路体系の中心は相対化されていたと思われる。これと符合するように、平城京の段階で畿内の駅路体系は網目状に伸びており（註32）、駅路体系や都亭駅の性格は、上記のような都城の在り方に影響を受けていたと考えられる。都亭駅は日本の未成熟な都城制の中で、国家の威容を示さんと長安を模倣して導入された施設だったと思われるのである。

以上のように考えた時、島下郡殖村駅などの駅

の設置はどのように評価できるであろうか。平城京から東へ向かう伊賀国の駅が設置されることから、都亭駅と同様に外国使節との関係のみで見ることにはできない。この点については改めて詳述することとし、本稿においては、史料1における殖村駅など山背国相楽郡岡田駅以下の6駅は、都亭駅とは別に考えるべきという点を確認してむすびにかえたい。

註

1) 茨木市立文化財資料館が作成する子供用啓発冊子『いばらきの歴史を探ろう！』古代編の1ページに、「島下郡の都亭駅が殖村に置かれる」とある。これは、後述の坂本氏の説に依っている。

2) 以下、引用史料の訓点及び引用符合等は、筆者がその理解に基づき付した。ただし、史料1については、後述のとおり読み方も議論の対象となることから、予断を廃する目的から句読点のみを付した。

3) 坂本氏の議論の焦点は、史料1の「都亭駅」を「郵亭駅」として論じられてきたことへの批判であり、史料1の読み方については論及されない(坂本1989)。

4) 直木幸次郎氏も、坂本氏の説を受け「交通上主要な村落に駅をおいたというほどの意味ではなかろうか」としたうえで、論を展開される(直木1975・直木他訳注1986)。この他、1980年代までは坂本・直木両氏の研究を引くものが多い(林1985・青木他1989)。

5) 木下良氏は、足利説を継承し、漢文体の読み方としてもこのほうが適当とし、『続日本紀』の訓点では、宮内庁図書寮蔵谷森健旧蔵本に朱筆でこのような読み方をしていることを指摘する(木下2009)。この他、千田1996、市2011、上遠野2011などが足利説に従い、近年においては、坂本説の紹介こそあるものの、多くは足利説に従っている。

6) 千田稔氏は都亭駅の所在地について、憶測としながらも、平城京東三坊大路北端付近を想定される(千田1996)。市大樹氏は、①二条大路と東三坊大路との交差点、②一条大路と東三坊大路の交点が五道の最初の分岐点になることから、これらの近辺に都亭駅が所在した可能性を指摘する(市2011)。

上遠野浩一氏は、「南海道」が中ツ道を南下したと考えられることから、「平城京左京東四坊大路のどこか」とされる(上遠野2011)。

また、近江俊秀氏は左京三条一坊十五・十六坪について、遷都後いち早く造られていることから重要な施

設であり、かつ宮内に設置することができない官衙等の公的施設と考えられ、可能性として左右京職・東西市司とともに、都亭駅も想定する(近江2008)。

7) 本稿で引用する天聖令条文は、天一閣博物館・中国社会科学院歴史研究所天聖令整理課題組考証2006の条文番号を付して表示する。

8) 『統高僧伝』については、吉村・山口2012を参考にした。天聖厩牧令唐35には「諸伝送馬、諸州、令・式外、不_レ得_レ輒差_レ。若領_レ蕃客及献物入朝_レ、如客及物、得_レ給_レ伝馬_レ者、所_レ領送_レ品官、亦給_レ伝馬_レ。諸州除_レ年常支料_レ外、別勅令_レ送_レ入京及領送品官_レ、亦準_レ此」とあり、蕃客や献物入朝の場合に伝送制が利用されたと考えられる(市2017a)。また、唐の駅伝制については、荒川2003を参考にした。

9) 武則天はこの年の9月、「光宅」に改元し、洛陽を「東都」から「神都」に改めた(『旧唐書』巻6)。

10) 愛宕元氏は長安の都亭駅について、通義坊にもあったらしいとし、長安城にも左右街に一ヶ所ずつの都亭駅が置かれていたとする(愛宕1994)。

11) 都亭駅に関する森氏の見解は森1994に依る。

12) 職員令70大國条。日本の律令を引用する場合は、便宜的に井上他1976の条文番号を付して示す。

13) 厩牧令15駅各置長条、永田2004d参考。ただし、実態としては、郡司クラスの地域首長が駅家運営に関与していたと考えられる(中2004)。

14) 坂本1989b。これにおいても、坂本氏の都亭駅についての解釈は従前より一貫している。

15) 永田氏は大宝令以降、飛駅制度が成立したと考えられている(永田2004b)。

16) 馬寮が内厩寮、主馬寮などに分割されていた時期はいずれかが飼養する馬から駅馬を提供していたと思われる。大同3年(808年)に兵馬司が内厩寮と主馬寮とともに左右馬寮に併合したとする史料もあるが、郵駅管理は、弘仁4年(813年)七月十六日太政官符『類聚三代格』や『延喜式』を根拠に兵部省に戻されたと考えられている(永田2004e)。

17) 『延喜式』巻十二 内記 飛駅。

18) 「朝使」についての総合的な研究として、市2017dが挙げられる。朝使に関する市氏の見解はこれに依る。

19) 『令集解』公式令在京諸司条。

20) 『続日本紀』神龜3年(726年)8月乙亥条によれば、国司赴任に際して、その遠近に応じて伝符を給う者、食のみを給う者、食馬ともに供給されない者が規定された。馬を提供されない伊賀などの18国に赴任する

際には、私馬が利用されたと考えられる（市 2017c）。このように、伝馬制の中で広範囲に私馬を利用していたと考えられ、伝符所持者であっても平城京から最寄りの郡家等への交通手段として私馬が利用された可能性もあろう。

岸俊男氏は、貴族・官人などには競って馬を蓄える風潮があり、それは反乱に備えるという側面もあったが、平素乗用に供して、朝廷への通勤手段としてそれらの馬を利用したと想定されている（岸 1984）。

21) 諸国から発遣される場合を考える必要もあろう。この問題について、国府に駅家が付随するかという議論がある（坂本 1989b・木下 1992）。国府附属駅については、駅使発遣の点で都亭駅と同様の問題を孕んでいるが、その多くは「経由駅」でもあり、都亭駅と同様に扱えない。今後の課題としたい。

22) 永田氏は国司が文書を作成する段階で既に大臣以上への上申が決定されていることを指摘される（永田 2004b）。

23) 公式令 79 受勅出使条には「凡受勅出使、辞訖、无故不得宿於家。」とあり、使人には京内に自身の家があったと考えられる。また、公式令 70 駅使至京条は「凡駅使至京奏機密事者、不得令共人語。其蕃人帰化者、置館供給。亦不得任来往。」とあり、使人自身の家に戻ることに制限も考えられるが、蕃人などが「館」に安置され往來が禁止されることと対照的な表現がなされている点からも、使人の往來については制限がなかったと思われる。

24) 武田氏はこの「駅館」は儀式空間としての「国郡庁院」と一線を画す、宿泊、居住の場としてのみ存在意義を有した施設であったとする（武田 2014）。ただし、武田氏は駅家と駅館とを弁別しておらず、問題が残る。

25) 武田 2014。なお、宋代の開封にあった「都亭駅」や「都亭西駅」は、当初契丹や西夏など客使が宿泊する施設であった（金 2002）。このように、後の宋代において都亭駅は外国使節の迎賓施設として見える。

26) 『延喜式』兵部省「諸国駅伝馬条」の山城国には山崎駅が見えるのみである。山崎駅については、『類聚三代格』大同 2 年（807 年）10 月 25 日太政官符にも見える。なお、平安遷都後 10 年程度は山科駅が存在したことが『日本後紀』延暦 23 年（804 年）6 月己巳条により知られる。

27) 山崎駅は長岡遷都により「山陽道」と「南海道」の首駅となった（高橋 1995）、難波京から長岡京への水陸交通の「終点」となった（中 2015）などと考えら

れている。この「首駅」や「終点」の駅というものの自体の必要性についても検討の視野に入れる本稿の立場から、「首駅」や「終点」が必要ということを前提に、長岡遷都によって山崎駅が設置されたという考えには従えない。

28) 『続日本紀』天平 14 年（742 年）2 月庚辰条。

29) 『続日本紀』神龜元年 11 月甲子条。また『藤氏家伝』下「武智麻呂伝」、『続日本紀』天平元年 4 月癸亥条参考。

30) 平野卓治氏は客館設置以前の蕃客のための官舎として、高田淳氏の指摘を受け、添下郡京南二条一里にあった大郡宮の前身施設を想定される（平野 1988）。一度羅城門より京内に入っている蕃客に対して、度々羅城門を出入させることは、羅城門における迎接儀礼等の効果を低下させるのではないだろうか。

31) 上遠野 2011。なお、市 2011 などは、都亭駅の性格について論及されないながらも、その所在地について京外への交通路を念頭に検討されている。

32) 奈良時代における畿内の駅路は、決して宮都から放射状に延びる「七道」だけではなく、さらに多くの駅路が存在していた（高村 2020 など）。

参考文献

- 青木和夫・稲岡耕二・笹山晴生・白藤禮幸校註 1989 『続日本紀一』新日本古典文学体系 13 岩波書店
- 足利健亮 1985 「山背の交通路網」『日本古代地理研究』大明堂 pp. 42-57
- 愛宕元訳注 1994 『唐両京城坊攷』東洋文庫 577 平凡社
- 荒川正晴 2003 「唐朝の交通システム」『大阪大学大学院文学研究科紀要』40 大阪大学大学院文学研究科 pp. 199-335
- 市川理恵 2009 「京職の職掌について」『古代日本の京職と京戸』吉川弘文館 pp. 14-29
- 市大樹 2011 『すべての道は平城京へ 古代国家の〈支配の道〉』歴史文化ライブラリー 321 吉川弘文館
- 市大樹 2017a 「日本古代伝制の法的特徴」『日本古代都鄙間交通の研究』塙書房 pp. 79-112
- 市大樹 2017b 「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 2017c 「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 2017d 「日本律令国家の都鄙間交通体系」『日本古代都鄙間交通の研究』塙書房 pp. 217-298
- 市大樹 2017e 「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

- 井上和人 2008 「古代都城建設の実像—藤原京と平城京の史的意義を問う—」『日本古代都城制の研究』吉川弘文館 pp. 2-64
- 井上光貞・関晃・土田直鎮・青木和夫校注 1976 『律令』岩波思想体系 3 岩波書店
- 近江俊秀 2008 「平城京における宅地班給と居住者に関する予察」『平城京左京三条三坊五・十二坪発掘調査報告書』奈良県立橿原考古学研究所 pp. 56-97
- 今泉隆雄 1993 「平城京の朱雀大路」『古代宮都の研究』吉川弘文館 pp. 242-257
- 上遠野浩一 2011 「都亭駅について—和銅4年の駅路を中心に—」『古代学研究』189 古代学研究会 pp. 58-69
- 岸俊男 1984 「盗まれた馬」『古代宮都の探求』塙書房 pp. 42-46 (初出 1982)
- 木下良 1992 「「国府と駅家」再考—坂本太郎博士説の再検討—」『國學院大學紀要』第 30 卷 國學院大學 pp. 1-61
- 木下良 2009a 「山城国」『事典日本古代の駅と道』吉川弘文館 pp. 56-65
- 木下良 2009b 「大和国」『事典日本古代の道と駅』吉川弘文館 pp. 65-72
- 金成奎 2002 「宋代における朝貢機構の編制とその性格」『史観』146 早稲田大学史学会 pp. 34-50
- 坂本太郎 1989a 「上代交通史料雑考」『古代の駅と道』坂本太郎著作集第 8 卷 吉川弘文館 pp. 306-327 (初出 1930)
- 坂本太郎 1989b 「国府と駅家」『古代の駅と道』坂本太郎著作集第 8 卷 吉川弘文館 pp. 418-437 (初出 1971)
- 千田稔 1996 「畿内—古代的地域計画との関係を主にして」『古代を考える 古代道路』吉川弘文館 pp. 27-58
- 高橋美久二 1995 「長岡京と水陸の便」『古代交通の考古地理』大明堂 pp. 15-25 (初出 1992)
- 高村勇士 2020 「島下郡殖村駅家を考えるために—畿内の駅家と 35 疋の駅馬—」『茨木市立文化財資料館館報』第 5 号 茨木市立文化財資料館 pp. 14-20
- 高村勇士 2021 「島下郡殖村駅を考える 1—研究史の整理—」『茨木市立文化財資料館館報』第 6 号 茨木市立文化財資料館 pp. 34-39
- 武田佐知子 2014 「古代における道と国家」『古代日本の衣服と交通』思文閣出版 pp. 3-25 (初出 1989)
- 天一閣博物館・中国社会科学院歴史研究所天聖令整理課題組考証 2006 『天一閣蔵明鈔本天聖令考証 附唐令復元研究』中華書房
- 直木幸次郎 1975 「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)
- 直木孝次郎他訳注 1986 『続日本紀』1 東洋文庫 457 平凡社
- 長澤和俊 1985 『玄奘三蔵』光風社出版
- 中大輔 2004 「日本古代の駅家と地域社会—越後国三嶋駅の事例を中心に—」『古代交通研究』第 13 号 古代交通研究会 pp. 21-37
- 中大輔 2015 「文献にみる古代の運河・津」『日本古代運河と水上交通』八木書店 pp. 67-84
- 永田英明 2004a 「駅制運用の展開と変質」『律令駅伝馬制度の研究』吉川弘文館 pp. 85-120 (初出 1996)
- 永田英明 2004b 「馳駅制度と文書伝達—封函を手がかりに—」『律令駅伝馬制度の研究』吉川弘文館 pp. 121-160 (初出 1997)
- 永田英明 2004c 「古代駅家の成立」『古代駅伝馬制度の研究』吉川弘文館 pp. 162-198 (初出 1999)
- 永田英明 2004d 「駅伝馬制経営の基本構造」『律令駅伝馬制度の研究』吉川弘文館 pp. 199-240
- 永田英明 2004e 「駅伝馬制管理行政の変質—国司受領化とのかかわりで—」『律令駅伝馬制度の研究』吉川弘文館 pp. 241-272 (初出 1997)
- 中村太一 2020 「律令制下の駅伝制—法制と運用実態—」『日本古代の都城と交通』八木書店 pp. 247-290
- 仁藤敦史 1998 「複都制と難波京」『古代王権と都城』吉川弘文館 pp. 202-216 (初出 1992)
- 林陸朗校注訓訳 1985 『完訳注釈続日本紀』現代思想社
- 平川南 2014 「国・郡・里および村を結ぶもの I—駅家と駅制」『律令国郡里制の実像』下巻 吉川弘文館 pp. 141-197
- 平野卓治 1988 「日本古代の客館に関する一考察」『國學院雑誌』89-3 國學院大學 pp. 38-53
- 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
- 森哲也 1994 「古代における大路の意義について」『續日本紀研究』292 号 続日本紀研究会 pp. 1-16
- 森哲也 1995 「律令制下の情報伝達について—飛駅を中心—to」『日本歴史』571 日本歴史学会 pp. 1-18
- 柳雄太郎 1971 「公式令飛駅式と勅符式」『日本歴史』283 日本歴史学会 pp. 101-107
- 吉村誠・山口弘江 2012 『続高僧伝 I』大蔵出版