

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—

高村 勇士

1 はじめに

本稿は文献史学の立場から、茨木市域に存在したと考えられる「島下郡殖村駅」（以下、殖村駅という。）について検討を加えるものである。しかしながら、この駅家について直接的に示す史料は、次に挙げる【史料1】しかない。

【史料1】『続日本紀』和銅4年（711年）正月丁未条

四年春正月丁未。始置_二都亭駅、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_一（註1）

ここに殖村駅が和銅4年に置かれたことが見える。また、ここに見える駅家の設置は平城遷都にともなう駅路網整備の一環であると考えられている（直木1971）。この殖村駅の所在地については、歴史地理学や考古学の資料と手法によって、中河原付近説（直木1980）、太田廃寺の西側説（高橋1995）、耳原にある幣久良山の麓説（足利1985）、郡・上穂積地区説（鈴木・濱野2002）などが示されている。いずれにしても、茨木市の中部で東西に走る近世の西国街道ルートに沿って検討されているものが多い。ただし、厳密な所在地については、発掘調査の成果等、新出資料を俟って考究する他なく、残念ながら今回の検討においても明らかにし得ない。今回検討を及ぼすのは、その制度や実態である。殖村駅の利用制度である古代日本の駅制については、これまで多くの研究が蓄積されている（坂本1928、田名網1969、青木1970など）。とりわけ、近年刊行された永田英明『古代駅伝馬制度の研究』（2004年）、市大樹『日本古代都鄙間交通の研究』（2017年）が伝馬制を含めて総合的に古代交通制度史を論じており、現在の到達点であることは概ね認められると思う。しかしながら、奈良時代における畿内の駅家については、史料上の制約もあり、多くは論じられていないように思う。本稿では、試論として奈良時代の駅路体系や畿内の駅家を検討することによって、殖村駅の制度や実態に迫りたい。

2 問題の所在—畿内の駅家と35疋の駅馬—

厩牧令16置駅馬条（以下、置駅馬条という。また、番号は日本思想体系『律令』による。）は一駅に対する駅馬数を、大路20疋、中路10疋、小路5疋と規定する。本条の義解等は、大路は山陽道とそれに接続する大宰府までの道、中路は東海道と東山道、小路はそれ以外の道であるとする。『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。）に規定される駅馬数は、詳細に置駅馬条の規定と比較すると増減があるが、一部の例外を除き概ね置駅馬条に規定された駅馬数、若しくはそれ以下となっている（註2）。規定数以下については、置駅馬条に「使稀之處、国司量置、不_レ必須_レ足」とあることから、規定の範囲内と考えられる。

しかしながら、殖村駅を含む摂津国の駅馬は置駅馬条の規定数より格段に多く設置されていたと考えられる。

【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_レ減_一省_二駅馬參佰肆拾疋_一事

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}

已上五十一駅々別減_二五疋_一

右檢_二案内_一、太政官今月廿日下_二彼省_一符僞、「大宰府解僞「前国九駅、豊前国二駅、惣十一箇駅、是從_二府下_一向_レ京之大路、元來駅別置_二馬廿疋_一。而今貢上雜物減省過_レ半、遞送之勞少_二於旧日_一。人馬徒多乗用有_レ餘。望請、駅別減_二五疋_一、以_二十五疋_一為_レ定_レ者。右大臣宣、「奉_レ勅、依_レ請。」者。今被_二右大臣宣_一僞、「奉_レ勅、一府之馬既從_二減省_一。路次諸国亦依_二件減_一。」

大同二年十月廿五日

【史料2】は、宮都から大宰府までのルート上にある、山城国から長門国までの駅家の駅馬数を減省し、駅別20疋とすることを命じる。この【史

料2】より、大同2年以前に設置されていた各国の駅馬数が判明し、山城国の山崎駅については「元卅疋」、摂津国の五駅について「元駅別卅五疋、今減_二駅別十五疋_一」とあることから、山崎駅は30疋、摂津国の五駅は35疋の駅馬を設置していたことが分かる。この摂津国の5駅は、前述の島上郡大原駅、殖村駅に加えて、諸国駅伝馬条に見える草野駅、葦屋駅、須磨駅が当たると考えられている（足利1978など）。要するに、摂津国の駅家は、大同2年以前、置駅馬条に規定される最大規模である大路20疋を大きく上回る駅馬を設置していたことが認められるのである（註3）。そして、これらの駅家は、大同2年に駅馬数が20疋となって以降、諸国駅伝馬条が成立するまでに大原・殖村の2駅が廃止され、かつ諸国駅伝馬条記載の3駅についても12疋及び13疋に駅馬数がさらに減省されるのである（表1参照）。これは、山陽道諸国の駅馬数が大同2年以降、諸国駅伝馬条成立まで概ね維持されることと対称的である。ただし、播磨国については、廃止された駅家の駅馬を隣の駅家に割り振ったことにより、置駅馬条規定よりも多い駅馬を設置する駅家が見える（高橋1978）。これらの駅家も概ね大同2年の措置とともに置駅馬条の規定に沿ったものと理解できる。このように考えると、奈良時代における山城国や摂津国の駅家の駅馬数については、地勢的条件による加増理由や播磨国のような説明には単純に当てはまらない。ここに、同一路線であったとしても山陽道諸国の駅家と、摂津国や山城国の駅家を峻別して検討するという視角が見出されるのである。それでは、山陽道などの駅路としての七道と、それに接続する畿内の駅家はどのように位置づけられるだろうか。この問題について、奈良時代の駅路体系から検討してみたい。

今一つの問題は、山城国や摂津国の駅家の駅馬

数が格段に多いことである。摂津国の駅馬は置駅馬条に規定される最大の駅馬数を飼養する山陽道諸国の駅家を15疋も上回るのである。置駅馬条によれば、駅馬1疋毎に各々中中戸が飼養することが規定される。このことからすると、山陽道諸国の駅家よりも中中戸が15戸以上必要になるのである。これは地域に駅馬飼養という大きな負担を負わせるのみならず、経済的な偏重をもたらす。すなわち、摂津国の駅家は35疋もの駅馬を維持するために、他国の駅家よりも格段に多い人的、経済的費用をかけるのである。では、なぜこのように多大な費用を割いて多過ぎる駅馬を設置するのであろうか。以上、2点について章を改めて検討したい。

3 奈良時代の駅路体系

奈良時代の駅路体系について、従来、駅路は「当時の日本全土の無数の路のなかで都から放射状に延びて、各地方の国府を連結してゆく幹線道路のみである」（青木1970）と考えられてきた。これに対して、高橋美久二氏は『延喜式』以前、すなわち奈良時代の交通路について、幹線道のほかに「幹線道間の連絡道」、「幹線道と国府を結ぶ支路」、「多様な支路」と分類して具体的に交通路を挙げ、「地方間の交通路」と評価された。また、これらの地方間の交通路が平安時代初期の交通路政策によって整理された結果、「官道は中央と地方を結ぶものだけに一元化した」と評価された（高橋2007）。高橋氏の指摘を受けた市大樹氏も出土文字資料の検討から、七道制の枠組みを超えた交通実態について指摘された（市2017b）。このように、奈良時代の駅路体系は七道駅路だけでなく、地方間の駅路が網目状に延びていたと考えられる。すなわち、奈良時代において、すべての駅路が宮都と諸国府を連絡する交通を目的としたものではな

	駅名	和銅4年(711年)	—	大同2年(807年)	諸国駅伝馬条
1	山崎駅	?	30	20	20
2	大原駅	設置	35	20	廃止
3	殖村駅	設置	35	20	廃止
4	草野駅	?	35	20	13
5	葦屋駅	?	35	20	12
6	須磨駅	?	35	20	13
7	山陽道駅家	20	25	20	20

表1 関係駅家駅馬数増減表

いということである。

また、律令においても、諸国間の駅制による交通を想定していると考えられる。

【史料3】 公式令 46 国有急速条

凡国有_レ急速大事_一、遣_レ使馳_レ駅、向_レ諸_レ処_一、相報告者。毎_レ年朝集使、具_レ録_レ使人位姓名、并注発時日月、給_レ馬疋数、告_レ事由状_一、送_レ太政官_一。承_レ告_レ之_レ処亦准_レ此。太政官勘当、有_レ不_レ応_レ發_レ駅者、随_レ事推科。

この条文では、諸国において「急速大事」があった場合、馳駅して「諸処」に報告することが規定されている。ここに見える「諸処」とは、集解諸説によると近隣の国と理解できる。このことは、令において近隣の国と国が駅路で繋がりが、緊急時にはその国同士が駅制による連絡をとることが想定されていたことを示しているのである。さらに、この条文は、七道で繋がらない隣同士の国も駅路で繋がっていることを想定していると考えられる。七道は、諸国府を連結し文書の通送や使の派遣単位といった機能（鐘江 1993）を果たすために、中央と諸国が七道のいずれかで繋がってさえいればよい。すなわち、たとえ隣国であっても七道で繋がる必要はないのである。この条文の目的は、近隣国に緊急大事の連絡を駅制によって行い、損害などを最小限に抑えることであると考えられる。しかし、そのような被害や損害は、必ずしも七道ごとに広まるものではない。したがって、その目的を果たすためには、別道の隣国とも駅路で繋がっていないと都合が悪いのである。このことから、律令が想定している駅路体系についても、七道に限定されないと考えられる。

以上のように、奈良時代において駅路は七道に限定されず、地方間を結ぶ多様な駅路が設置されていた。これらの駅路が設置された目的は宮都と諸国府を連結すること以外に想定される。このように考えた時、殖村駅は、大路 20 疋から超えた 15 疋分について、山陽道に接続する駅家でありながらも山陽道諸国に連結する以外の機能、すなわち七道の交通機能や律令が期待した機能とは別の機能が期待されたと考えられるのである。

4 35 疋の駅馬

本章では、殖村駅を含む摂津国や山城国の駅馬数が、置駅馬条に規定される大路 20 疋よりも格

段に多いことについて検討し、それによって殖村駅など摂津国の駅家が期待された機能について考えたい。

この駅馬数の問題を解決する考え方は二通りあると思う。それは、駅制による朝集使等の都鄙間交通増加に対応して駅馬数を加増したという考えと、畿内の中での駅制利用を想定する考えである。

駅馬数は、駅制の利用者数に相関すると考えるのが自然である。置駅馬条は同一路線で同数の駅馬を設置することを規定した。木下良氏は、同一路線においては駅務を順当に引き継ぐために各駅に同数の駅馬を置く必要があるとする（木下 2009）。この考えは、ある一定の遠方から来た駅使を次駅に引き継いでいくことだけを想定していると思われる。具体的に考えると、大宰府などの遠方と宮都を連絡する緊急時交通や文書の通送等を主に想定していたと推測される。しかし、例えば朝集使の駅制利用を想定するとたちまち駅家の負担は不均一になる。朝集使は各国をそれぞれ出発し京へ向かう。各国の朝集使が各々駅馬を利用するのであるから、宮都から離れた国の駅家に対応する朝集使の数は少なく、宮都に近い国の駅家に対応する朝集使の数が多のは当然である。特に、養老 6 年（722 年）には、当該期における民部省を中心とした公文勘会を通じた地方支配システムの整備に対応して、上京国司の駅制利用範囲が大幅に拡大した（永田 1996）。このことにより、置駅馬条の想定は大きく崩れたと思われる（註 4）。

これに対応するために、設備増強をしたと想定すれば、宮都に近い摂津国や山城国の駅馬数の多さも理解できる。確かに、諸国駅伝馬条を概観すれば、近江国や丹波国、紀伊国などの駅馬数は置駅馬条に規定される駅馬数より多い。ここで、三道を有する近江国の状況を確認すると、駅馬は東海道沿線で 10 疋、東山道沿線で 5 疋、北陸道沿線で 0～4 疋分、置駅馬条の規定より多い（註 5）。これは諸国駅伝馬条の記載であるため、奈良時代においてはさらに駅馬が置かれていた可能性がある。これに対して、その他の諸国については、概ね厩牧令置駅馬条の規定に沿っている、若しくは、地勢や分岐点、駅家の廃止による駅馬の分配など、ある程度合理的な説明がつくものが多い。要するに、奈良時代において摂津国や山城国などの畿内

の諸国、それに加えて、近江国など畿内に極めて近い国（註6）は、置駅馬条の規定数を大きく超えた駅馬を設置しているのである。いつ頃からこのような状態にあったかは明証を欠くが、上京国司の乗駅範囲が拡大する養老6年以降、駅の整理が行われるようになる奈良時代後半以前と推測しておきたい。

以上の検討から、宮都の周囲にある畿内やそれに準ずる地域に対して、駅制利用拡大に対する駅馬加増政策をとったため、畿内とそれに準ずる国には駅馬が多く設置されていたと考えられる。すなわち、置駅馬条が想定する緊急時交通や文書递送に加えて、上京国司等に対応する機能が重要視され、駅馬数として上乗せされたため、摂津国駅家の駅馬が35疋も設置されていたと推測できるのである。

ただし、この論理に従えば、七道内にも差を設ける必要がある。例えば、長門国と播磨国は同じ山陽道の国であるが、通過する朝集使、朝使の数は異なる。しかしながら、少なくとも大同2年まで駅馬数に差はない。また、播磨国明石駅と摂津国須磨駅では、各国の朝集使等の利用者数はあまり差が出ないにもかかわらず、大同2年（807年）以前においては、駅馬数に10疋も差があり、厳密に実態に即しているとは考えられない。諸国駅伝馬条の近江国駅家は、東海道や東山道の同一路線で増分が一定であったと考えられることから、国単位で同一路線に対して一斉に対処していたと推測される。

次に、もう一つの考え方である畿内諸国内での駅制利用について考えたい。このことについて考える際には、永田英明氏の研究が参考になる。永田氏は、畿内諸国は駅制の対象として想定されていなかったことを指摘され、駅制は畿外を対象とした支配システムであるとする（永田1997、2004）。しかしながら、『続日本紀』天平宝字元年（757年）5月8日条には「頃者、上下諸使、惣附_駅家_」とみえ、実態として駅制が頻繁に利用されていたと考えられる。また、天皇に贄などを貢上する使も駅制利用が認められるようになる（永田1996）。このように、駅制は奈良時代を通じて利用範囲を拡大しており、これらのことから、たとえ駅制が「畿内用」ではなかったとしても、その厳密性や実態については別問題であり、検討

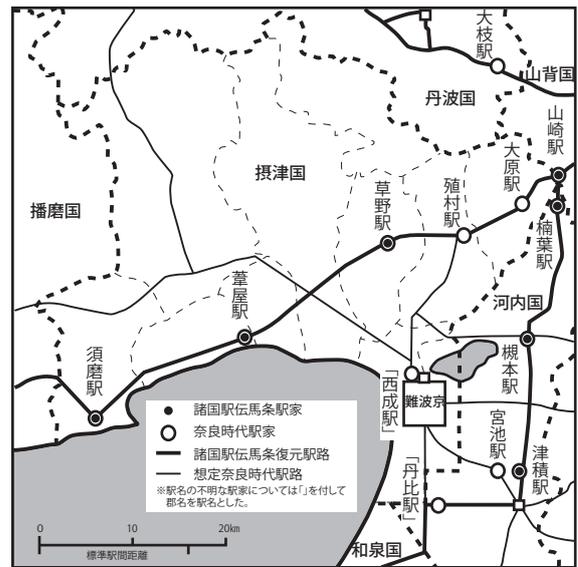


図1 摂津国周辺駅路図（木下2009を基に作図）

の余地はあるように思う。次に歴史地理学の成果によって知られる駅家の配置（註7）から、畿内における駅制利用について検討したい。

奈良時代における畿内の駅家には、必ずしも畿外の諸国に通じるとは言えない駅家が見える。すなわち、『続日本紀』天平17年（745年）9月己卯条に宮池駅が見え（註8）、『日本霊異記』巻中第17や『東大寺要録』巻4「大和尚伝」に平群駅が見える（坂本1965）。このことから、畿内についても全国の駅路体系と同様、網目状に駅路が張り巡らされており、畿内間での駅制による交通が行われていたと想定されるのである。また、宮池駅、平群駅のいずれもが難波と平城間の交通に際し利用されている。さらに、本稿が問題とする殖村駅についてもその配置から畿外に通じること以外の機能が想定される。

山城国及び摂津国の諸国駅伝馬条記載駅の比定地を以下のように考えると、概ね均等に駅が配置されていることが分かる（図1参照）。

- 山崎駅—京都府大山崎町山崎
- 草野駅—大阪府箕面市萱野
- 葦屋駅—兵庫県芦屋市芦屋
- 須磨駅—兵庫県神戸市須磨

この山崎駅と草野駅の間に島下郡殖村駅、島上郡大原駅を加えると、草野駅から山崎駅までの駅間距離が極端に短くなり不均等になる。この不均等については以下のように考えられる。大原駅は淀川対岸の楠葉駅から川を渡った高槻市側に比定され（直木1971、森田2015など）、殖村駅は難波

へ向かう道との分岐点に比定される（足利 1985 など）。大原駅は渡河点交通を支えるため、殖村駅は山陽道諸国への道と難波へ向かう道の分岐点の交通を支えるために、駅間距離が極めて不均等になったとしても、あえて設置されたと考えられるのである。この難波から殖村駅を通る交通路は『続日本紀』天平 16 年（744 年）2 月戊午条に「三島路」として聖武天皇が難波から紫香楽宮へ行幸する際に見られる。また、東南院文書（『平安遺文』1）に収める延暦 2 年（783 年）6 月 17 日太政官牒には西成郡江北にも駅家が置かれたことが知られ、天皇の移動だけでなく、特に長岡京建設期には、この駅家に設置されている駅馬を諸使が利用し、難波－長岡の連絡が密にとられたのではないかと思われる（註 9）。この推測に大過なければ、少なくとも殖村駅は難波との駅制による交通を前提とした駅家と評価できる。また、この考えをさらに進めるならば、殖村駅を設置した時期、すなわち平城遷都間もない時期から、平城－難波間、つまり畿内の中での交通に駅制利用が期待されていたということになる（註 10）。

ただし、これまで見た事例はいずれも難波との交通に際して駅家が見られることに注意を要する。すなわち、奈良時代の駅路体系が平城宮に加え難波宮をも中心としたと考えられなくもない。

これに関連して、駅鈴の所在について検討しておきたい。永田氏によると、駅鈴は中央では天皇のもとに保管され、諸国では軍団兵士や健児による守衛のもと「鈴蔵」に保管されるなど、厳重に管理使用された（永田 1996）。また、公式令 44 車駕巡幸条によると、天皇行幸により都（註 11）を離れた際には、留守官が関契などとともに駅鈴を預かることが規定される。これらのことから、都や太宰府、国に駅鈴が保管されたことがわかる。では、難波宮に駅鈴は置かれていたであろうか。ここで、注目されるのが、次の史料である。

【史料 4】天平 16 年（744 年）2 月乙未条 遣_レ小納言従五位上茨田王于恭仁宮_一、取_レ駅鈴内外印_一。又追_レ諸司及朝集使等於難波宮_一。

【史料 5】天平 16 年（744 年）2 月丙申条 中納言従三位巨勢朝臣奈豆麻呂持_レ留守官所_一、給_レ鈴印_一、詣_レ難波宮_一。

【史料 6】天平 17 年（745 年）9 月癸酉条 ～前略～天皇不豫。勅_レ平城恭仁留守_一、固_一守

宮中_一、悉追_レ孫王等_一、詣_レ難波宮_一。遣_レ使取_レ平城宮鈴印_一。

【史料 4】、【史料 5】は、恭仁京から難波京に遷都することに伴って、駅鈴等を取り寄せた記事である。難波京が都である期間、駅鈴は難波にあったと考えられる。しかしながら、この年の秋には、都は紫香楽に遷る（橋本 1994）。これにより、駅鈴なども難波から移動したと考えられる。さらに、翌年、恭仁を経て平城に還都した後、聖武天王不豫の際も平城から行幸先の難波宮へ駅鈴が取り寄せられていることが【史料 6】より分かる。これらの事例から、難波宮には、都とされた期間以外、駅鈴は常時保管されていなかったと考えられる。橋本義則氏は、平城に都が置かれなかった彷徨五年の間、難波宮には留守官が置かれなかったことを指摘される（橋本 1999）。このことも、上記の推測を補強する。

以上の検討から、難波宮に駅鈴は常時保管されていないと考えられる。このことは、奈良時代において難波宮から駅使を発遣することは基本的になかったと考えられ、難波宮を中心として駅家を配するという想定は成り立たないとする。

このように、駅家の配置から、畿内の中で、すなわち必ずしも畿外諸国と通じない形で、駅制が利用されていたと考えざるを得ないのである。永田氏は駅制を国家が諸国を支配する制度として捉えられ、駅制は畿内用ではないとされたが、畿内においてはより機能的な交通制度として利用されていたのではないだろうか。

次に、上記の検討を基に畿内間における駅制の利用対象について、可能性をも含めて想定しておきたい。

まず挙げられるのは、文書の通送である。天平期の正税帳等には文書の通送の際、駅制を利用した場合も認められる。全国を対象に下達文書を送送する場合、文書は畿内と七道諸国合わせて 8 通作成したと考えられている（早川 1962）。すなわち、一通は畿内諸国を送送されるのである。この通送に際し、文書の内容によって駅制が利用された可能性が想定される。

次に、朝使の駅制利用も想定される。朝使は本来、伝馬制を利用していたが、天平期には駅制の利用者として史料に見える（市 2017c、永田 1996 など）。すなわち、朝使についても駅制を利用す

る場合があり、駅制利用の対象として想定される。ただし、畿内諸国に派遣された朝使の駅制利用について明証はなく、一つの可能性として想定するに止まる。

以上、朝集使乗駅範囲拡大に対応し、畿内とそれに準ずる国の駅馬数を加増したという考えと、畿内の中での交通に駅制が利用され、それに対応するために駅馬を確保したという二通りの考えを示した。私見ではこの両者が相まって、摂津国駅家に35疋もの駅馬が設置されたと考えている。

5 むすび

これまでの検討の結果、奈良時代における殖村駅など摂津国の駅家は、宮都と山陽道諸国を連結し、七道の機能や緊急時交通を支えることに加えて、上京乗駅制の確立などにより増加する宮都周囲の公的交通に対応し、かつ畿内の中での公的交通にも対応していたと考えられる。

上記の結論を導くために、推測に推測を重ねたうえに、殖村駅についての具体的な検討は全くできず多くの問題を残した。しかし、奈良時代における畿内の駅家を評価するためには、七道の駅家とは区別して検討する視角は十分に認められると思う。これについて、さらに見通しを述べて本稿を閉じたい。

市氏は配流の起点について、日唐の律令条文の比較から、実質的には畿内を基準に考えられていたことを指摘される(市2019)。また、西本昌弘氏は大化の「畿内四至はいずれも畿内から畿外へ出たところに設定されており、畿内から畿外へ出た最初の駅家の地に近接していた」ことを指摘された。西本氏は、これらの駅家について畿内へ入る際の境界祭祀の場として評価されている(西本2018)。この時期に駅家が成立していたか否かは検討を要するが、七道設定以前にこれらの駅家やその位置が認識されていたことは重要であり、七道設定時においても、これらの駅家が起点となったと考えられるのではないだろうか。従来、平安時代以降の諸国駅伝馬条や「行基図」により、宮都から放射状に七道駅路が延びるという理解が先行していたが、七道と畿内の駅家を分けて考えた時、少なくとも奈良時代以前において七道は、むしろ畿内を起点として考える余地もあろう。今後の課題としたい。

註

1) 以下、引用史料の訓点、引用符号等は『国史体系』等を参考に筆者が適宜加筆した。

2) 隣の駅家の廃止に伴い駅馬が移設された駅家(高橋1978)や、峠や海崖の難路を控えた駅家(木下2009)、道の分岐点と想定できる駅家など、駅馬数増減の理由について、ある程度合理的に説明がつくものが多い。ただし、相模国や但馬国、因幡国などは不明と言わざるを得ない。いずれも個別の事情があるであろう。別途検討する必要はあるが、本稿では例外として考えておきたい。

3) 山陽道諸国の駅馬が駅別25疋設置されていたのは、神護景雲2年(768年)に山陽道諸国の伝馬が廃止され、この措置に伴い、各駅家に伝馬分の5疋が上乘せされたと考えられている(市2017aなど)。

4) 公式令51朝集使条には、朝集使の駅制利用が認められているが、宮都より遠方の諸国のみであり、支障をきたさない範囲で特別に認められていたとみることができる。

5) 『日本後紀』延暦23年(804年)6月乙巳条によると、瀬田駅については、隣接する山城国山科駅家を廃止して、その分の駅馬を勢多駅に加増しているため対象から除く。

6) この畿内に極めて近い国は、朝集使の乗駅範囲拡大を認める『類聚三代格』養老6年(722年)8月29日太政官符において、「不_レ在_二給_一駅之例_二」として除外される伊賀・近江・丹波・紀伊とほぼ一致する。伊賀については、諸国駅伝馬条には駅家が見られないが、奈良時代には、壬申紀に見える隠駅などが存在したと思われる。

7) 駅家の比定地については、特に断らない限り、木下2009『事典 日本古代の道と駅』によった。

8) 足利氏は京都府綴喜郡田辺町南端の「宮津」に当て山本駅の後身と仮定する(足利1978)が、遠回りに過ぎると思われる。木下氏の「渋川道」上にあるとの想定に従いたい。

9) 『続日本紀』延暦5年(786年)9月丁未条には、摂津国の駅子が疲弊を訴え、畿内諸国の駅戸は庸に加えて調も免じられたことが見える。この時期は、長岡京に遷都して間もない時期であり、難波宮で使用された建築部材が長岡宮大極殿や朝堂院に使用されたことも知られる(小林1975など)。このことから、難波から長岡京への物資の移動とともに宮都間の連絡も密にとられていたであろう。これが過大になったため、摂

津国の駅子が悲鳴をあげたと推測される。

10) このように考えられるならば、【史料1】について、直木氏の平城から東国への道と、西国への道に駅家を設置したとする理解(直木1971)は修正を要する。

11) 栄原永遠男氏によると、天武天皇の晩年を除いて「都」は並存しないとされる(栄原2019)。本稿においては、それに従い、首都の意味で「都」を用いる。

付記

本稿は、平成29年(2018年)7月13日に行われた続日本紀研究会例会において報告した内容を基にしている。例会において参考にすべき貴重なご意見を多く賜りました。記して感謝いたします。

参考文献(五十音順)

- 青木和夫1970「古代の交通」『体系日本史叢書 24 交通史』山川出版社 pp.1-38、のち1992『日本律令国家論攷』岩波書店 pp.280-312
- 足利健亮1978「摂津国」『古代日本の交通路 I』大明堂 pp.58-69
- 足利健亮1985「摂津を東西に貫いた計画山陽道の復原」『日本古代地理研究』大明堂 pp.179-204
- 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「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「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2019「日唐比較交通論—律令条文を中心として—」『古代の都城と交通』竹林舎 pp.356-385
- 鐘江宏之1993「「国」制の成立—令制国・七道の形成過程—」『日本律令制論集 上』吉川弘文館 pp.59-104
- 木下良2009「古代交通路研究における『延喜式』駅伝馬条の意義」『事典 日本古代の道と駅』吉川弘文館 pp.361-373
- 小林清1975「長岡京と難波京との関連」『長岡京の最新研究』比叡書房 pp.43-57
- 栄原永遠男2019「「複都制」再考」『大阪歴史博物館研究紀要』17 PP.25-40
- 坂本太郎1928『上代駅制の研究』至文堂、のち1989『古代の駅と道』吉川弘文館 pp.3-161
- 坂本太郎1965「大和の古駅」『古代学論叢』末永先生古稀記念会 pp.325-336 のち1989『古代の駅と道』

吉川弘文館 pp.405-417

- 鈴木雅美・濱野俊一2002「摂津国嶋下郡における地方官衙遺跡についての一考察」『大阪文化財研究』21 pp.28-34
- 高橋美久二1978「播磨国賀古駅家について」『歴史地理研究と都市研究』上 藤岡謙二郎先生退官記念事業会 pp.119-127
- 高橋美久二1995「山城・摂津の駅と駅路」『古代交通の考古地理』大明堂 pp.55-69
- 高橋美久二2007「都と地方間の交通路政策」『国立歴史民俗博物館研究報告』第134集 pp.181-199
- 田名網宏1969『古代の交通』吉川弘文館
- 直木孝次郎1971「平城遷都と駅の新設」『続日本紀研究』158、のち1980『飛鳥奈良時代の研究』塙書房 pp.512-516
- 永田英明1996「律令国家の駅制運用」『史学雑誌』105-3、のち2004「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
- 永田英明1997「七道制と駅馬・伝馬」『古代交通研究』7 pp.131-138
- 永田英明2004「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
- 西本昌弘2018「畿内制とウチツクニ」『講座畿内の古代学』I 雄山閣 pp.56-81
- 橋本義則1994「紫香楽宮の宮号」『平成5年度遺跡発掘事前総合調査事業にかかる紫香楽宮関連遺跡発掘調査報告』信楽町、のち2018『日本古代宮都史の研究』青史出版 PP.138-147
- 橋本義則1999「複都制下における宮都の維持・管理—天平十七年大糧申請文書の再検討—」『山口大学文学会志』49、のち2018『日本古代宮都史の研究』青史出版 PP.148-172
- 早川庄八1962「天平六年出雲国計会帳の研究」『日本古代史論集』下 坂本太郎博士還暦記念会 pp.265-322、のち1997『日本古代の文書と典籍』吉川弘文館 pp.302-359
- 森田克行2015「摂津国嶋上郡の「郡衙」と河津の「駅」」『律令時代の摂津嶋上郡』高槻市立今城塚古代歴史館 pp.6-12