

## 古代周防国に展開する交通

舘野和己

はじめに

周防国は言うまでもなく山陽道に属する国である。そして瀬戸内海に面しているのも、そこで展開する交通には、陸上と海上の両方がある。山陽道はとりわけ、平城京や平安京などの古代都城と大宰府をつなぐ道であったから、交通の重要性は高いものがあつた。もちろん私的な要因で展開される交通もあつたが、本稿では駅馬と伝馬の制を中心に、周防国に展開した古代交通を見ていくことにする。

### 一 駅馬・伝馬の制と駅路

律令制下の公的交通・情報伝達制度として、駅馬の制と伝馬の制があつた。その具体的規定は公式令と厩牧令から知られる。このうち駅馬の制は、中央と諸国を結ぶ主要道の上に、基本的に30里(約16<sup>キロ</sup>)ごとに駅(駅家)を置き(厩牧令須置駅条)、そこに駅馬を準備して、乗用許可証にあたる駅鈴(公式令給駅伝馬条)を支給された急ぎの官使、すなわち駅使が、駅ごとに馬を乗り継ぐ制度である。ここで言う主要道とは、主に東海・東山・北陸・山陰・山陽・南海・西海道の七道であり、駅の置かれた道は駅路と呼ばれた。

また駅家については10世紀に作られた『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条に、全国の駅家名とそこに配備された馬の頭数が規定されている。周防国の駅家については後述するとして、これまでに知られる山陽道の駅と駅路遺構を紹介すると、兵庫県で検出されているものが多い<sup>(1)</sup>。まず駅家では、播磨国布勢駅にあたるのがたつの市小犬丸遺跡であり、約80<sup>メートル</sup>四方の範囲を築地塀で囲み、その中に当初は掘立柱建物が、後には7棟の瓦葺建物が建ち、その南を山陽道が通っていた。また同国野磨やま駅は、上郡町落地(おろち)遺跡八反坪地区と落地遺跡飯坂地区の2カ所で見つかり、前者は7世紀末から8世紀初頭の時期のも

の、後者はその後に移されたもので、8世紀から11世紀までの長期にわたって存続した。八反坪地区では東西30<sup>メートル</sup>、南北23<sup>メートル</sup>の範囲を塀で囲み、中に3棟の掘立柱建物がコの字型に配置され、南面塀には八脚門が開いている。一方の飯坂地区では、南北92<sup>メートル</sup>、東西68<sup>メートル</sup>の範囲を築地塀で囲み、その中に6棟の瓦葺建物が配され、遺構はほぼ正南北方向を指向する。西面築地塀には八脚門が開くが、それは遺跡の西側を山陽道が走っているためである。このように駅はかなりの規模を有しており、駅の業務を支える駅長や駅丁が執務したり控えたりする建物や、駅馬を収容する厩舎、倉庫などが内部に置かれていた。

一方駅路は幅が広く、できるだけ直線になるように設計されていた。大阪府高槻市の嶋上郡衙跡と郡家今城遺跡で検出された山陽道は、8世紀は路面幅が10<sup>メートル</sup>〜12<sup>メートル</sup>あつたが、9世紀半ばに5<sup>メートル</sup>〜6<sup>メートル</sup>に縮小されていた。また明石市の古代山陽道跡福里地点では12<sup>メートル</sup>と15<sup>メートル</sup>以上あり、小犬丸遺跡の山陽道は全容はわからないものの7<sup>メートル</sup>以上の規模を有し、落地遺跡八反坪地区では両側溝心々間距離が10<sup>メートル</sup>あつた。このように古代山陽道は幅が10<sup>メートル</sup>を超す規模で敷設されたとみられる。

そして駅に置かれる駅馬の数は、道路のランクによって異なり、大路は20疋、中路は10疋、それ以外は5疋となっていた(厩牧令置駅馬条)、『令義解』同条によれば、大路は山陽道、中路は東海道と東山道のことである。山陽道は大宰府と都城を結ぶ幹線道路だったので、配置される馬数も多かったのである。したがって周防の各駅には20疋の駅馬が配置されたわけである。

一方伝馬の制は郡家(郡衙)ごとに5疋の伝馬を置き(厩牧令置駅馬条)、その乗用許可証である伝符(公式令給駅伝馬条)を支給された様々な官使(伝使といふ)が、郡家ごとに馬を乗り継いでいく制度である。周防の郡は『延喜式』民部上では、大嶋・玖珂・熊毛・都濃・佐波・吉敷の6郡だが、養老五(七二一)

年四月に熊毛郡から玖珂郡が分置されているので(『続日本紀』四月丙申条)、それ以前は5郡だった。したがって当初の伝馬は全部で25疋であったことになる。

## 二 国司による駅馬・伝馬の利用

駅馬・伝馬はさまざまな官使が利用したが、その1つが諸国から国司が朝集使となって上京する際であった。公式令朝集使条(史料1)は次のようである。

凡朝集使、東海道坂東、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、南海道土左等國、及西海道、皆乘<sub>二</sub>駅馬<sub>一</sub>。自余各乘<sub>二</sub>立<sub>三</sub>國馬<sub>一</sub>。『令義解』によると東海道の坂とは駿河と相模の境界の坂、東山道の山とは信濃と上野の境の山、北陸道の神濟は越中と越後の堺の河である。この規定により、山陽道では安芸国以西、すなわち安芸・周防・長門の3カ国の朝集使は

駅馬の乗用が許された。一方備後以东の国は当国の馬を利用することになってきたが、それは『令義解』によれば「賃乘<sub>二</sub>民間<sub>一</sub>。准<sub>二</sub>折雜徭<sub>一</sub>、即以<sub>二</sub>一日馬力<sub>一</sub>、折<sub>二</sub>一日人徭<sub>一</sub>」<sup>(2)</sup>という<sup>(3)</sup>ことであり、民間の馬を雇用する代わりに日数分の馬主の雑徭を差し引くのである<sup>(4)</sup>。

この規定は養老六(七二二)年八月に改訂が加えられた(『続日本紀』八月丁卯(29)条 史料2)。

伊勢・志摩・尾張・參河・遠江・美濃・飛驒・若狭・越前・丹後・但馬・因幡・播磨・美作・備前・備中・淡路・阿波・讃岐等國司、先<sub>レ</sub>是、奉<sub>レ</sub>使入<sub>レ</sub>京、不<sub>レ</sub>聽<sub>レ</sub>乘<sub>レ</sub>駅。至<sub>レ</sub>是始聽之。但伊賀・近江・丹波・紀伊四國、不<sub>レ</sub>在<sub>二</sub>茲限<sub>一</sub>。

ここに挙げられた伊勢以下の19カ国は、いずれも公式令朝集使条で駅馬の乗用を禁じられていたが、ここに許可されることになった。ただ公式令では朝集使に限定されていたが、ここでは「奉使入京」というように、その範囲は広がっている。これにより山陽道では播磨・美作・備前・備中の国司も駅馬に乗れるようになった。しかしそうすると備後のみが乗れないことになってしまう<sup>(5)</sup>。これは不審であり、恐らくこれ以前の時期に乗用が許可されていたのである<sup>(6)</sup>。それに公式令によれば安芸以西の国司は朝集使になった場合のみ駅馬に乗れるが、備後以东の国ではそれに限らず公的使命なら乗れるというのも不審であり、いずれかの時点で一部の国を除いて、全国的に国司の「奉使入京」時

の駅馬乗用が許可されるようになっていたのであろう<sup>(4)</sup>。

また新任国司の赴任には伝馬の利用が定められた。すなわち『続日本紀』神龜三(七二六)年八月乙亥(30)条に見える太政官処分(史料3)である。

太政官処分、新任国司向<sub>レ</sub>任之日、伊賀・伊勢・近江・丹波・播磨・紀伊等六國不<sub>レ</sub>給<sub>二</sub>食<sub>一</sub>・馬<sub>一</sub>。志摩・尾張・若狭・美濃・參川・越前・丹後・但馬・美作・備前・備中・淡路等十二國並給<sub>レ</sub>食。自外諸國、皆給<sub>二</sub>伝符<sub>一</sub>。但大宰府并部下諸國五位以上者、宜<sub>レ</sub>給<sub>二</sub>伝符<sub>一</sub>。自外随<sub>レ</sub>使駕<sub>レ</sub>船、縁路諸國、依<sub>レ</sub>例供給。史生亦准<sub>レ</sub>此馬。

これによれば全ての国が伝馬を利用できたわけではなく、都城からの距離に応じた制限が設けられた。都に近い伊賀・伊勢など6カ国の新任国司には食糧も馬も支給せず、彼らは自分で用意せねばならなかった。次に志摩以下の12カ国、山陽道では美作・備前・備中の3カ国の国司には食糧のみを支給し、それ以外の備後以西の国々の新任国司には伝符を支給することとしたので、伝馬の利用が可能になったのである。伝馬は郡家ごとに乗り継いで行くのだから、郡家で食糧の提供も受けることとなった。さらに処分の後では、大宰府とその部下諸國、すなわち西海道諸國の五位以上の官人・国司にも伝符を与えること<sup>(5)</sup>、そして「自外」、すなわち「大宰府并部下諸國」の六位以下の人がもし「使に随いて」<sup>(6)</sup>船で赴く場合には、沿海諸國が通例通りに供給(食糧の支給を行う)も定めている。さらに四等官のみならず史生も同じ扱いであるが、これは「但」以下ではなく全体にかかる規定であろう。これにより周防の国司は伝馬での赴任となったわけであり、養老6年格と合わせれば、赴任は伝馬、公務による上京には駅馬を利用することになったと理解できよう。

## 三 周防国における駅馬と伝馬

全国の駅馬・伝馬の設置状況は、『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条に見える。例を尾張国に取ると

尾張国駅馬(馬津、新溝、両村各十疋) 伝馬(海部、愛智郡各五疋)

のように、駅家の名称と駅馬数、それに伝馬設置の郡名と伝馬数が記されている。尾張は中路である東海道に属するから各駅馬が10疋であるのは、厩牧令置駅馬条の規定に合致する。しかるに同国は8郡あるにもかかわらず、伝馬が置かれたのはわずか2郡にとどまっている。その置かれた海部・愛智郡は、

いずれも駅路たる東海道の通る郡なのである。すなわち本来すべての郡に置かれていた伝馬が、駅路が通る郡にのみ置かれるように変化しているのである。ここに伝馬の制の変遷を見てとることができる。

そこで『延喜式』のうち周防国が属する山陽道諸国をあげてみる(史料4)。

播磨国駅馬(明石卅疋、賀古卅疋、草上卅疋、大市、布勢、高田、野磨各廿疋、越部、中川各五疋)

備前国駅馬(坂長、珂磨、高月各廿疋、津高十四疋)

備中国駅馬(津峴、河辺、小田、後月各廿疋)

備後国駅馬(安那、品治、者度各廿疋)

安芸国駅馬(真良、梨葉、都宇、鹿附、木綿、大山、荒山、安芸、伴部、大町、種篋、濃嶽、遠管各廿疋)

周防国駅馬(石国、野口、周防、生屋、平野、勝間、八千、賀宝各廿疋)

長門国駅馬(阿潭、厚狭、埴生、宅賀、臨門各廿疋、阿津、鹿野、意福、由宇、三隅、参美、垣田、阿武、宅佐、小川各三疋)

駅家名と駅馬数を見ていくと、播磨は9駅、備前は4駅、備中は4駅、備後は3駅、安芸は13駅、周防は8駅、そして長門には15駅あった。播磨・備前・長門の一部の駅を除き、基本的に各駅に駅馬が20疋置かれているのは厩牧令置駅馬条の規定に合致する。ただしこれは後述するように厩牧令以来変化がなかったのではなく、改変の結果である。

馬数が例外となる駅のうち、播磨の明石と草上駅は30疋、賀古駅は40疋も置かれる(後述)。一方5疋しか置かれぬ播磨の越部・中川駅は、草上駅から美作へと分かれる支路の駅である。ところが支路の行く美作国には駅が置かれていない。それは苦東郡にある美作国府へ向かう支路上の英多郡と勝田郡の郡家が、駅の機能を果たしたためであろうと考えられている<sup>7)</sup>。14疋の備前国津高駅については明確ではないが、国府が山陽道からはずれ、そこへ迂回する支路が国府に近い津高駅を通らなかつたためとも考えられている<sup>8)</sup>。そして最後に3疋ずつの長門の阿津以下の10駅は、山陽道上の厚狭駅から分岐して山陰道へと向かう支路に置かれたものであり、かつては石見国の駅路と連絡していたとみられている<sup>9)</sup>。

さて、ここに見える周防の駅の比定地は次のようであり<sup>10)</sup>、このうち勝間駅が周防国府に付属したとみられる。

石国(いわくに)駅…玖珂郡石国郷の地。岩国市関戸小字駅口

野口駅…玖珂郡野口郷の地。岩国市玖珂町野口

周防駅…熊毛郡周防郷・駅家郷の地。光市小周防説、周南市呼坂説

生屋駅…都濃郡生屋郷・駅家郷の地。下松市生野屋(いくのや)

平野駅…都濃郡平野郷・駅家郷の地。周南市平野

勝間駅…佐波郡勝間郷の地。防府市佐波令字勝間・馬屋田

八千(やち)駅…吉城郡八千郷の地。山口市鑄銭司付近

賀宝(かほ)駅…吉敷郡賀宝郷の地。山口市嘉川

これらの駅家を結ぶ山陽道上で詠まれた歌が『万葉集』にある<sup>11)</sup>。

周防なる 磐国山を 越えむ日は 手向よくせよ 荒しその道

右の一首、少典山口忌寸若麻呂(巻四一五六七)

この歌は左注によると、天平二(七三〇)年に脚に生じた瘡に苦しむ大宰帥の大伴旅人が馳駅して、遺言を伝えるため庶弟の大伴稻公と甥の大伴胡麻呂を都から呼び寄せたので、彼らは駅使として大宰府に赴いたが、数旬後に平伏した。そこで大宰府から帰京するにあたって、大監の大伴百代と少典の山口若麻呂、それに旅人の子の家持らが、駅使を見送りに夷守駅(福岡県糟屋郡粕屋町に比定)まで来た時に、山口若麻呂が詠んだ歌である。

詠み込まれた磐国山は、岩国市の欽明路峠かとみられている<sup>12)</sup>。欽明路峠は周防東部の石国駅と野口駅との中間にあり、「荒しその道」とあるように特に険しい山道である。駅路上の難所なので、峠の神に旅の無事を祈って手向を行うことを勧めている。そこを越えて安芸国に入れば、文字通り「山を越した」という意識になったことであろう。

ところで『延喜式』では周防に上記8駅が置かれていたが、大同二(八〇七)年十月以前は10駅あった。それを示すのが同年十月二十五日太政官符(類聚三代格)(史料5)である。

太政官符

応レ減<sup>三</sup>省駅馬参佰肆拾疋一事

山城国九駅十疋(元卅疋) 摂津国五駅七十五疋(元駅別卅五疋、今

減二駅別十五疋)

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

長門国五駅廿五疋（已上、元駅別廿五疋）

已上五十一駅、駅別減三五疋一

右檢三案内、太政官今月廿日下二彼省一符備、大宰府解備、筑前国九駅、豊前国二駅、惣十一箇駅、是從二府下一向レ京之大路。元來駅別置三馬廿疋。而今貢上雜物減省過レ半、通送之勞、少二於旧日一。人馬徒多、乗用有レ余。望請、駅別減三五疋一、以二二十五疋一為レ定者、右大臣宣、奉レ勅、依レ請者、今被二右大臣宣一備、奉レ勅、一府之馬、既從二減省一、路次諸国亦依レ件減。

この太政官符の5日前の十月二十日に彼省(兵部省)に下した太政官符により、筑前・豊前の11駅の駅馬を20疋から15疋に減じた。これらは九州内で大宰府と京を結ぶ道、すなわち山陽道に連なる大路の駅であったため、駅別に20疋の駅馬が置かれていたが、貢上する雜物が減り通送の労が少なくなったことによる削減である。これらは後で取り上げる前年六月十一日太政官符(史料9)を参考にすれば、海上交通の利用の増加によるものである<sup>13)</sup>。そしてこの措置に準じ、十月二十五日に畿内の2カ国と山陽道の7カ国の駅馬も減らすことになったのである。

このうち山城国の9駅で10疋というのは計算が合わず、かつ複数駅が対象なら「元駅別〇疋」という書き方をしているから、これはある1駅のことであり、「九駅」は「山崎駅」の誤りとみられる<sup>14)</sup>。そして山陽道諸国の各駅には元25疋の駅馬が置かれていたのを、5疋ずつ減らしたのである。この削減状況からは、これ以前のいずれかの時点で播磨以西の駅馬の数は、厩牧令置駅馬条に定める駅別20疋から25疋に増加していたことがわかる。そして、ここに20疋に戻った結果が、『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条(史料4)の馬数に反映しているのである。なお削減の対象駅は山陽道上のものであるから、播磨の美作への支路<sup>15)</sup>と、長門の山陰道連絡路上の10駅は対象外であった。

さてこの太政官符によると周防は10駅だから、8駅とする『延喜式』までの間に2駅削減されていた。そのうち1駅は寛平元(八八九)年六月に停止された大前(おおさき)駅であった(『日本紀略』六月六日丙寅条)。それは勝間駅と八千駅の間にあたる防府市大崎に比定される。そしてもう1駅は駅間距離から平野駅と勝間駅との中間かとみられている<sup>16)</sup>。

ところで先の『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条で注目されるのは、山陽道諸国

にはいずれも伝馬が見えないことである。これは南海道と並んで山陽道諸国の大きな特徴である。他の諸道を見ると東海道では志摩・甲斐・安房国、北陸道では若狭・能登・佐渡国、山陰道では丹後・出雲・石見国、西海道では豊前・大隅国と壱岐嶋で伝馬が見えないが、道全体で伝馬が置かれなのが山陽道と南海道である。それは何故なのか、追々考えていこう。

#### 四 山陽道における迎送の負担と伝馬の衰退

第二節で述べたように、駅馬・伝馬については国司による利用を見て取ることができたが、それ以外にもさまざまな官使が利用したため、各地で駅家・駅馬や伝馬の世話をする人たちの負担が大きくなるという弊害が起こってきた。

その一端を示すのが『続日本紀』天平神護二(七六六)年五月丁丑(23)条(史料6)である。

太政官奏曰、備前国守從五位上石川朝臣名足等解備、藤野郡者、地是薄瘠、人尤貧寒。差三科公役一、触レ途忽劇。承二山陽之駅路一、使命不レ絶、帶二西海之達道一、迎送相尋。馬疲人苦、交不三存濟一。加以、頻遭二旱疫一。戸纔三郷、人少役繁。何能支弁。伏乞、割二邑久郡香登郷、赤坂郡珂磨・佐伯二郷、上道郡物理・肩背・沙石三郷一、隸二藤野郡一。又美作国守從五位上巨勢朝臣浄成等解備、勝田郡塩田村百姓、遠三闊治郡一、側三近他界一。差科・供承、極有二艱辛。望請、隨三所住处一、便隸二備前国藤野郡一者。奏可。

備前のことであるが、国守の石川名足らが「備前国藤野郡は土地がやせており人々は極めて貧しいのに労役が多い。山陽駅路を利用する使者が多いだけでなく、西海道に通じる道でもあったため関係使者の迎送も重なり、人馬とも疲弊している。しかも頻発する旱害と疫病の影響も受けている。藤野郡はわずか3郷しかなく人口が少ないため、重い負担に堪えきれない」と窮状を訴え、他の3郡から6郷を割いて藤野郡につけるようにしてほしいと要望した。一方美作国守も郡家から遠い勝田郡塩田村を、備前の藤野郡に編入するように求めた。それらを受けて太政官が奏上した結果、いずれも裁可されたのである。

駅制は各駅に置かれた駅戸の負担によって維持された。すなわち駅馬を飼養し(厩牧令置駅馬条)、駅使が駅馬に乗用する際には次の駅まで駅馬を引いて送り(公式令給駅伝馬条)、駅家の財源となる駅田(田令駅田条)を耕作するなどの仕事は、駅戸の課丁である駅子によって担われた。そして駅戸中で家口が富み

事にあたる人が駅長となり(同令駅各置長条)、駅の管理・運営を統括したのである。そのため使者の往來の激しい山陽道の駅戸の疲弊は著しいものがあつた。周防でも同じ状況を想定することができよう。

山陽道諸国の官使の迎送の負担の重さは、次の『続日本紀』神護景雲二(七六八)年三月乙巳朔条(史料7)からもうかがえる。

先是(前略)山陽道(巡察)使左中弁正五位下藤原朝臣雄田麻呂言、本道郡伝路遠、多致三民苦。乞復隸<sub>レ</sub>駅將<sub>二</sub>迎送<sub>一</sub>。(中略)詔並許<sub>レ</sub>之。

これ以前に東海・北陸・山陽・南海道巡察使がそれぞれ巡察の結果に基づき、提言を行っていた。そのうち山陽道巡察使の藤原雄田麻呂が、「山陽道の郡伝は路が遠く、使者の迎送にたずさわる民の負担が大きいため、再び駅で迎送するようにしてほしい」と提言し、この日裁可されたのである。「郡伝路」から「伝路」という概念を導くことがあるが、上のように読み、郡家をつないで行く道、すなわち伝馬の道という意味であろう<sup>17)</sup>。「復駅に隸きて」とあるから、一旦は駅馬から伝馬による迎送に変化していたのである。それは天平宝字元(七五七)年五月に「頃者、上下諸使、惣附三家。於<sub>レ</sub>理不<sub>レ</sub>隱。亦苦<sub>二</sub>駅子<sub>一</sub>」(『続日本紀』五月乙卯条)というように、諸使の往還にもつばら駅馬が利用されるようになっていたため、駅子が苦しんでいるとの理由で、全国的に令の規定に戻したことを指そう。しかしそれにより、今度は伝馬を維持する人たちの負担が重くなり、ここに元に戻したようである。

先に見たように、公式令朝集使条(史料1)によれば、山陽道では安芸・周防・長門の3カ国の朝集使は駅馬の乗用が許されていた一方、神龜三(七二五)年八月の太政官処分(史料3)で、備後・安芸・周防・長門国の新任国司の赴任には伝馬を支給され、伝馬を利用することとなっていた。このように同じ国司でありながら、用件によって駅馬・伝馬の使い分けがされていたのだが、ここに山陽道諸国では国司のみならず全ての官使が駅馬を利用するようになったと理解できよう。その場合、新任国司は太政官処分に従い伝馬を支給され、それに従った数の駅馬を利用し<sup>18)</sup>、駅家で供給を受けたのであろう。そうなると伝馬の利用は極めて限られることとなり、その重要性は著しく低下したのである。

なお八木充氏は、伝馬が置かれた周防の郡家は山陽道ルートに面して設置され、伝使も山陽道を通過したと推測された<sup>19)</sup>。また吉本昌弘氏は、備前では全郡家は駅路に沿って立地しているとし、しかもそれは播磨をはじめとした一

般的な傾向であるとされる<sup>20)</sup>。これに従えば史料7の「本道郡伝路遠」とは裏腹に、山陽道諸国を通過する伝使は駅路からはずれたルートを通ることはなく、その部分の伝馬の道は駅路に解消したのである。

##### 五 山陽道における伝馬の廃止

こうした情勢の下、伝馬の意義は全国的に次第に低くなる。そして延暦十一(七九二)年六月に、軍毅が軍団兵士を非理に駆使し、国司が意のままに伝馬を乗用するという弊害が生じているとして、軍団兵士は陸奥・出羽・佐渡と大宰府管内諸国を除いて、そして伝馬は全国的に廃止された(『類聚三代格』延暦二十一年十二月太政官符所引延暦十一年六月七日勅書)。周防の伝馬も全廃されたはずである。しかるに兵士は長門で延暦二十一年十二月に復置され(同右太政官符)、伝馬も延暦二十四年四月には「令<sub>下</sub>土左国帶<sub>二</sub>駅路<sub>一</sub>郡、加中置伝馬五匹上。以<sub>二</sub>新開之路、山谷峻深<sub>一</sub>也」(『日本後紀』四月甲辰条)というように、土佐国の事例ではあるが復活していることが知られる。しかもここでは駅路が通過する郡のみの伝馬を増加させており、『延喜式』に見える駅路の通過する郡にのみ伝馬が置かれるという状況への傾斜がうかがえる。

しかし復活しても伝馬の使途が限られていたことには変わりなかった。『日本後紀』弘仁三(八二二)年五月乙丑(8)条(史料8)は次のように語る。

伊勢国言、伝馬之設、唯送<sub>二</sub>新任之司<sub>一</sub>、自外無<sub>レ</sub>所<sub>二</sub>乗用<sub>一</sub>。今自<sub>二</sub>桑名郡榎撫<sub>一</sub>、達<sub>二</sub>尾張国<sub>一</sub>。既是水路、而徒置<sub>二</sub>伝馬<sub>一</sub>、久成<sub>二</sub>民勞<sub>一</sub>。伏請<sub>一</sub>從<sub>二</sub>停止<sub>一</sub>、永息<sub>二</sub>煩勞<sub>一</sub>。許<sub>レ</sub>之。

伊勢国が、伝馬は新任国司を送るだけで、他に乗用するところがないという状況を指摘した上で、桑名郡の榎撫駅から尾張国に至る道は水路であるにもかかわらず、伝馬を置いており民に負担をもたらしているとして、伝馬の廃止を申請し認可されたのである。この水路は伊勢・尾張国の境を流れる揖斐・長良・木曾川のいわゆる木曾三川である。伝馬はもつばら新任国司の赴任用に特化されていたことがうかがえる。

このことは先の土佐国で、駅路通過の郡にのみ伝馬を増加させたことの要因を示すものである。なぜなら新任国司が赴任国へ行くには、駅路を通るのが最短距離となるからである。いくら伝馬を利用するといっても、駅路から離れた郡を辿りつつ進んでいけば遠回りになるから、駅路に近い郡家を通って、伝馬

を乗り継いで行ったはずである。『延喜式』段階で駅路の通過する郡にしか伝馬が置かれなくなっていたのは、このためである。

そして新任国司に限られるという伝馬使用状況は、伊勢に限られるものではない。山陽道では神護景雲二(七六八)年三月(史料7)に迎送はすべて駅馬によることになっていたもので、それが維持されていれば伝馬の使用は国内用に限られ、他道に比べていっそう限定的なものであったはずである。

他にも山陽道における迎送の負担の重さを物語る史料がある。その1つは『日本後紀』大同元(八〇六)年六月癸巳朔条(史料9)である。

山陽道觀察使正四位下藤原朝臣園人言、西海道年中入レ京雜使、其數繁多。

而此道疲弊、殊ニ於他堺。檢ニ察其由一、率縁ニ迎送无レ息、不レ得レ顧レ私。

伏望西海道府・国五位已上、自レ今以後、自レ非ニ秩滿・解任ニ者、不レ聽ニ輒入レ京者。許レ之。

觀察使は五月二十四日に六道觀察使が置かれたばかりである(五月丁亥条)。そのうち山陽道觀察使の藤原園人が、山陽道諸国は西海道諸国からの入京使が多く、その迎送に苦しみ疲弊しているので、大宰府と西海道諸国の五位以上の官人については、秩滿(任期満了)・解任以外での在任中の入京を禁止してほしいと申請し、裁可されたのである。任命直後にこの問題が政府に提出されたのは、迎送による山陽道の疲弊が常態化し、看過できないほど深刻化しており、その解決が望まれていたからである。

こうした中、その弊害を解消すべく10日後の大同元(八〇六)年六月十一日に次の太政官符(『類聚三代格』)が出された(史料10)。

太政官符

応下新任国司從ニ海路ニ赴上レ任事

右得ニ山陽道觀察使解一僱、駅戸百姓通ニ送使命一、山谷峽深、人馬疲弊。望請、当道諸国新任司等、准ニ西海道一、一從ニ海路一令レ赴ニ任所ニ者、右大臣宣、奉レ勅、依レ請。

前述のように神護景雲二年三月に山陽道では、新任国司の赴任も含め全ての官使は駅馬を使って迎送することになったが、そのため駅戸の負担が大きくなった。そこでこの時に山陽道觀察使の申請に従い、山陽道諸国の新任国司が赴任する際は、西海道に準じて海路を利用することになったのである。西海道では新任国司の赴任に海路を使用していたことがわかるとともに、それに倣っ

て山陽道でも同様の措置をとることになった。ここに周防・長門国司の赴任は、伝馬↓駅馬↓海路利用という変遷を遂げたことになる。

神龜三年八月の太政官処分(史料3)によると、大宰府と西海道諸国の五位以上の新任官人の赴任には伝符を支給することになり、六位以下の官人は「便に随い」船を利用することもあった。先の六月一日の措置(史料9)では、大宰府と西海道諸国の五位以上の官人の入京を制限することとなった。そしてこの時、山陽道諸国の迎送負担の減少を図るため、あわせて彼らの海路赴任を定めた可能性が森哲也氏によって指摘されているが<sup>2)</sup>、後述するように疑問が残る。

山陽道諸国が西海道諸国の新任国司とともに海路を利用することになれば、既に駅馬による迎送を行っていた上に、他国でも「唯送新任之司、自外無所乗用」と限定的な利用しかされなかった伝馬は、山陽道においてその存在価値をほぼ失うことになった。大宰府・西海道諸国の六位以下の官人も「隨便」とは言いながら、多くの場合は船を利用したことであろう。『延喜式』で山陽道には伝馬が置かれていないという状況を最終的に作ったのは、この大同元年六月十一日太政官符であった。そして大同二年十月二十五日太政官符(史料5)が出るまでは、駅馬が25疋というように厩牧令より5疋増えていた。これは伝馬がなくなった結果、その分を駅馬に加えたものであろう<sup>2)</sup>。

そしてこの海路赴任方式が『延喜式』にも規定されるようになった。まずは太政官式の新任国司食伝条(史料11)である。

凡新任国司赴レ任者、伊賀・伊勢・近江・丹波・播磨・紀伊等六国、並不

レ給ニ食・馬ニ。志摩・尾張・參河・美濃・若狭・越前・丹後・但馬・美作・

淡路等十国、准レ位給ニ食并芻一。山陽道備前以西、及南海・西海三道等国、

並取ニ海路一、給レ食如レ法。自余諸国及大宰帥・大式皆給ニ伝符一(講読師赴

レ任准レ此。唯不レ給ニ伝符ニ)。

この規定の淵源は神龜三年八月の太政官処分(史料3)であり、そこからいくらかの変更がある。すなわち前者では「給食」に分類されていた志摩・尾張以下の12カ国中であつた備前・備中が消えて10カ国になり、かつ芻も支給されるようになっていた。そして備前以西の山陽道諸国の新任国司は、南海道・西海道に準じて海路で赴任し、食料を支給されることになった<sup>23)</sup>。それより東の播磨は食も馬も支給されず、美作は食と芻を支給される国に留まった。先の大同年六月十一日太政官符(史料10)では山陽道諸国全体の新任国司が海路赴任

する規定であったが、ここでは備前以西の国に限定されている。

もう一つは民部式下の国司赴任条(史料12)である。

凡山陽・南海・西海道等府・国、新任官人赴任者、皆取<sub>二</sub>海路<sub>一</sub>。仍令<sub>二</sub>縁海  
国依<sub>レ</sub>例給<sub>レ</sub>食(但西海道国司到<sub>レ</sub>府、即乘<sub>二</sub>伝馬<sub>一</sub>)。其大式已上乃取<sub>二</sub>陸  
路<sub>一</sub>。

これによれば山陽道諸国の新任国司は、南海・西海道諸国及び大宰府の新任  
国司・官人とともに、赴任にあたっては海路を取り、縁海諸国が食料を支給す  
ることになっている。先の太政官式の備前以西とする限定規定がここにはない  
が、両者は一体に理解すべきで、後者も「備前以西」を含蓄しているとみられ  
よう。

次に太政官式では大宰府の帥と大式には伝符を給い、ここでは陸路を取るこ  
とになっているので、いずれも陸路を伝馬で行くように理解できる。神龜三年  
八月太政官処分(史料3)でも大宰府の五位以上の官人、すなわち官位令の相当  
位階によれば少式以上は、伝符を給うことになっており、「随<sub>レ</sub>使駕<sub>レ</sub>船」とい  
う「自外」の官人とは区別されているのである<sup>24)</sup>。したがって大宰府の高官  
は陸路を進んだのであり、これは海難の危険を避けるためではなからうか。た  
だし実際には山陽道諸国の伝馬は廃止されているから、伝符を支給されても伝  
馬を利用することはできず、前述のように駅馬に乗ったことであろう。

## 六 山陽道駅館の特徴

山陽道諸国の駅家には1つの特徴が見られた。それを示すのが『日本後紀』  
大同元(八〇六)年五月丁丑(14)条(史料13)である。

勅、備後・安芸・周防・長門等国駅館、本備<sub>二</sub>蕃客<sub>一</sub>、瓦葺粉壁。頃年百姓疲  
弊、修造難<sub>レ</sub>堪。或蕃客人朝者、便從<sub>二</sub>海路<sub>一</sub>。其破損者、農閑修理。但長門  
国駅者、近臨<sub>二</sub>海辺<sub>一</sub>、為<sub>二</sub>二人所<sub>一</sub>見。宜<sub>二</sub>特加<sub>レ</sub>勞、勿<sub>二</sub>減<sub>二</sub>前制<sub>一</sub>。其新造者、  
待<sub>二</sub>定様<sub>一</sub>造之。

備後・安芸・周防・長門国の駅館は、蕃客の往来に備えて瓦葺・白壁で造ら  
れているが、最近は百姓が疲弊しており修造できていない。そのため蕃客は海  
路で入京しているとして、農閑期に駅館の破損を修理することを命じているの  
である。また長門の駅は海に近く蕃客から見えるので、特にその維持に努め、  
新造する場合は定様に従って造れとも命じている。

このように山陽道諸国の駅館は、その美しい建築を外国使節に見せて、国威  
を発揚するという機能を期待されていたのである。ただし宝龜年間以降この勅  
までに来朝した外国使節で山陽道ないし瀬戸内海を東上したのは、確実なところ  
では新羅使と唐使に1度ずつあるだけで<sup>25)</sup>、外国使節が入京時に山陽道・  
瀬戸内海を通過した実例はきわめて少ない。ただ入京した外国使節が送使に送  
られて帰国する際は、難波津から乗船したので、瀬戸内沿いの駅館を目にした  
であろう。いつ来るかわからぬ外国使節に備えた措置であった。

播磨国では山陽道沿いに、ある程度の間隔をもって「国府系瓦」が出土する  
地点が、駅家跡と推定された<sup>26)</sup>。そのうち第一節で見たたつの市小丸遺跡  
(布勢駅家跡)や上郡町落地遺跡飯坂地区(野磨駅家跡)では瓦葺建物が見つかり、  
特に後者では赤色塗料(ベンガラ)の付いた瓦や壁土片、白色土塊が出土して、  
「瓦葺粉壁」の存在を実証し、かつ朱塗りの柱だったことも判明したところだ  
である。このように山陽道では備後・安芸・周防・長門以外の国の駅館も「瓦葺  
粉壁」であったことがわかっている。

なお外国使節は瀬戸内海を行くことがあったわけだが、その航路を考える上  
で参考になるのが、天平八(七三六)年六月に派遣された遣新羅使である。彼ら  
が船で難波津を出発した後、旅の途次で詠んだ歌が『万葉集』巻一五に残る。

そこに詠み込まれた山口県関係の地名を東から挙げると<sup>27)</sup>、麻里布の浦  
(三三三〇など) 岩国市今津川河口付近か)、栗島(三三三一など) 岩国市姫小島  
か)、可太の大島(三三三四) 周防大島(屋代島)か)、大島の鳴門(三三三八) 周  
防大島と柳井市大島との間の大島の瀬戸)、熊毛の浦(三三六四) 熊毛郡上関町  
の室津半島(熊毛半島)先端部の室津の海湾か)、可良の浦(三三六四二) 上関町室  
津付近の海浜か)、伊波比島(三三三六など) 上関町祝島)を経て、佐婆(さば)の  
海(周防灘)で逆風に遭い長門を経由せずに、周防灘を横切り豊前の分間の浦(大  
分県中津市東部)へ直行したのである。そこまでは「浦廻(うらみより) 漕ぎ来し  
舟を 風早み 沖つみ浦に 宿りするかも」(三三六四六)とあるように、陸上の  
目標物を見ながら岸沿いに進む地乗り航法を取ってきた。そして分間の浦から  
は海岸沿いに北上して関門海峡を過ぎ、筑紫の館(むらつみ) (三三六五二)などに停  
泊後、壹岐島、対馬島を経由して新羅へ向かった。

外国使節はこの逆のコースを取って、難波津へと向かったことであろう。そ  
して天候が順調なら、遣新羅使とは異なり長門・周防の海岸沿いを進んだはず

である。

### 七 「周防国正税帳」にみる交通

正倉院には天平十(七三八)年度の「周防国正税帳」(『大日本古文书(編年文書)』巻二一―三〇頁)が残る。正税帳とは諸国に備蓄されて財源となった稲穀である正税の、1年間の収支決算書である。「周防国正税帳」は、断簡ながら「周防国正税帳」となると、彼らに支給された食糧(稲・酒・塩)の量など、周防の交通に関わる諸事情を伝える。残された紙数は少ないので、概略を述べるに留める。

「周防国正税帳」は、国司巡行記事の中に造神宮使と巡察使が見え、国司は彼らに随行して国内を巡ったのである。前者は天平九年十一月に畿内・七道諸国に使者を派遣して神社を造らせたこと(『続日本紀』十一月癸酉条)に対応するものであり、後者は天平十年十月に七道諸国に、国宰の政迹と黎民の劳逸を採訪するために派遣された巡察使である(『同』十月己丑条)。彼らは駅鈴を支給されて駅馬を利用して周防にやって来たのである。

次に伝使となっている人のうち、都から周防の方へ下向する伝使としては、周防・長門の史生のほか、西海道諸国の国司・史生、筑紫の国師僧、それに大宰府の官人らがあり、さらに船で行く船伝使として、大宰府の官人(防人の部領使など)のほか筑前国の史生などがある。ほかに周防への流人とその部領使である刑部省の少解部については伝使とは書かれていない。

逆に東上する向京伝使として、長門・周防の相撲人、大宰府からの僧と童子などがある。それに対し大宰府進上の銅籠・法華経・御鷹の部領使である大宰府の官人と筑前・筑後の国司、故大宰大貳の遺骨を送る音博士、それに耽羅嶋人とその部領使である長門の郡司、大宰府が捉えた防人とその部領使である長門の軍団の官人らは、伝使とは記されていない。

いかに多様な人たちが往還していたかがわかる。伝使と記される人たちと記されない人たちの違いについては諸説あるが、実態としては両者とも同じように食糧を支給されている。ここから郡のもつ供給機能を知ることができ<sup>28)</sup>、公務を帯びた様々な人たちが実態としては、伝使と一括した扱いを受けていたのである<sup>29)</sup>。

このうち十月十四日下伝使の項には、「豊後国守外従五位下小治田朝臣諸人

将従九人合十人、四日、食糧十二束四把、酒八升、塩八合」とある。豊後国守の小治田諸人と彼に随行する将従9人の合計10人が、周防国を通過するのに要した4日分の食糧(稲・酒・塩)を計上している。彼らへの食糧の支給量は「正税帳」全体の分析から、日に伝使には稲4把(米なら2升)、塩2勺、酒1升、将従には稲3把(米なら1升5合)、塩2勺となり、身分により稲の量と酒の有無が違っている。この量はほかの伝使についてもあてはまる。

さて小治田諸人が豊後守に任命されたのは天平十年八月十日であるので(『続日本紀』八月乙亥条)、十月十四日の下伝使とは赴任時のことであった。これは神亀三(七二二)年八月太政官处分(史料3)の「但大宰府并部下諸国五位以上者、宜給伝符」という新任国司の赴任方法に符合する。このことは八月二十九日下伝使の周防国史生の正八位下赤染麻呂にもあてはまる。彼は別の個所に新任史生と見えるので、やはり赴任であり、先の太政官処分の「自外諸国、皆給伝符。(中略)史生亦准此焉」が適用されたのである。そして彼は周防国府まで3日分の食糧を支給されている。

また注目されるのが船伝使である。船で行くなら伝馬とは関係ないはずである。こうした人にも「伝使」という用語が使われることに、伝馬の制の複雑な性格がうかがえ、郡家における供給機能を伝制という概念で捉える理解が出されている<sup>30)</sup>。

なお「正税帳」全体を見ても、伝使の周防国通過には4日、東から周防国府までは3日かかっている。船伝使による通過も4日である。しかし現実には天候などの要因により、4日以上要することもあったであろう。4日というのは食糧支給のための規定日数であり、必ずしも実態ではなかった。そして天平九年九月に停止され帰郷することになった筑紫の防人が(『続日本紀』九月癸巳条)、3組に分けて東上した時には2日ないし2日半分の食糧しか支給されていない。これは船で最短距離を取って運ばれたためであろう<sup>31)</sup>。

### おわりに

本稿では周防における駅馬・伝馬の制を中心に取り上げた。しかし周防をめぐる交通を論じるには、駅路としての山陽道のルート、調庸などの税物の貢進など、まだまだ取り上げるべきテーマが多く残されている。これらは今後の課題としたい。



〔注〕

- (1) 以下の叙述は、兵庫県教育委員会『小犬丸遺跡Ⅰ』（一九八七年）、同『小犬丸遺跡Ⅱ』（一九八九年）、上郡町教育委員会『古代山陽道野磨駅家跡』（二〇〇六年）、兵庫県教育委員会『兵庫県古代官道関連遺跡調査報告書Ⅰ』（二〇一〇年）、同『兵庫県古代官道関連遺跡調査報告書Ⅳ』（二〇一八年）、中村太一『日本の古代道路を探す』（平凡社、二〇〇〇年）などによる。
- (2) 『令集解』所引の釈説・古記は「百姓（之）馬」とするが、内容には変わりがない。
- (3) 公式令朝集使条で駅馬の乗用を許された諸国と本条で新たに許可された国を比較すると、東海道では駿河、東山道では信濃、北陸道では越中、山陰道では伯耆、山陽道では備後、南海道では伊予というように、公式令で乗用できなかった諸国のうち最も外側の1国の乗用禁止が続くという不可解なこととなる。恐らく養老六年以前の段階で、朝集使の駅馬乗用が許可されたのであろう。『続日本紀二』（岩波書店、一九九〇年）四九四頁補注一三。
- (4) この措置は『類聚三代格』にも養老六年八月二九日太政官符として収載されている。但しここでは例外とされた4国のうち紀伊が見えない。あるいは脱落かもしれない。
- (5) 五位以上とは、官位令に見える相当位階によれば大宰府の帥（従三位）、大式（正五位上）、少式（従五位下）と、大国（肥後国）の守と上国（筑前・筑後・豊前・豊後・肥前）の守がそれぞれにあたる。
- (6) この太政官処分のうち「随使」を「その使命の必要上（便宜上）」という意味に取る見解もあるが（『続日本紀二』一七一頁脚注一九）、『続日本紀』における「随使」は、使者に随行してという意味で用いられている（文武四年三月己未条など）。それにここでの使命は新任国司の赴任であり、それ以外の「使命」を想定することはできない。したがってテキストに問題があり、「随便」の誤りと理解すべきだろう。森哲也「律令国家と海上交通」『九州史学』一一〇（一九九四年）参照。
- (7) 中村太一『日本古代国家と計画道路』（吉川弘文館、一九九六年）。
- (8) 木下良『事典 日本古代の道と駅』（吉川弘文館、二〇〇九年）。
- (9) 木下良注（8）前掲書。なお弘仁九（八一八）年八月に、長門の不要駅家11カ所の駅馬55疋を減らして、その分を鑄銭料鉛駄に充てる措置がとられた（『類聚国史』巻一〇七鑄銭司 八月戊午条）。各駅何疋に減らすかという部分が欠字になっており、「一」とする写本を新訂増補国史大系版は採用する。この11駅は支路であるとみられ、『延喜式』までの間に1駅減らされたことになる。また『延喜式』での疋数は3疋なので、その後2疋増やしたか、弘仁九年に3疋にしたか、いずれかとなるが、恐らく後者であろう。
- (10) 木下良注（8）前掲書。『山口県史 通史編 原始・古代』（二〇〇八年）もほぼ同じである。
- (11) 本稿での『万葉集』の訓読は『萬葉集①～④』（小学館、一九九四～一九九六年）による。
- (12) 地名比定は注（10）前掲『山口県史 通史編 原始・古代』一〇九九頁による。
- (13) 森哲也「大宰府九箇使の研究」『古代交通研究』一（一九九二年）。新訂増補国史大系『類聚三代格』の頭注に「恐当抛原傍書作山崎」とある。『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条によれば山城国の駅としては山崎駅しかない。
- (14) 播磨国の9駅35疋も数が合わない。9駅か35疋かのいずれかが誤りということになるが、播磨以下長門国の駅数を51駅としているので、9駅は正しいことになる。ただ『延喜式』の9駅中、美作への支路上にある2駅は5疋しかなく、そこに元々25疋いたとは考えがたい。そこで9駅は山陽道の駅であり、明石・賀古・草上郡の間に2駅あったが、それが廃される時に2駅の40疋を前後の駅に振り分けた結果が、『延喜式』に見る7駅が存在と先の3駅の過大な駅馬数になったとみられている（高橋美久二「播磨国賀古駅家について」藤岡謙二郎先生退官記念事業会編『歴史地理研究と都市研究 上巻』（大明堂、一九七八年））。したがって「九駅卅五疋」は「九駅卅五疋」の誤りということになる。
- (15) 木下良注（8）前掲書。
- (16) 伝馬制及び伝路概念をめぐる様々な議論がある。木本雅康『古代

- の道路事情』（吉川弘文館、二〇〇〇年）や中村太一「律令制下の駅伝制」『日本古代の都城と交通』（八木書店、二〇二〇年）などが簡潔に研究史を整理している。
- (18) 森哲也注（6）前掲論文。
- (19) 八木充「1古代の山陽道」山口県教育委員会『歴史の道調査報告書 山陽道』三山陽道（一）交通概観（一九八三年）。
- (20) 吉本昌弘「古代備前国の駅路と郡衙」『古代交通研究』五（一九九六年）。
- (21) 森哲也注（6）前掲論文。
- (22) 大山誠一「古代駅制の構造とその変遷」『史学雑誌』八五―四（一九七六年）。
- (23) この南海道とは、食・馬の支給のない紀伊と食・芻を与えられる淡路を除いた4カ国ということになる。但し淡路へは当然ながら船で行くしかないから、海路を取ることになっていない国も船で赴任することがあったことになる。
- (24) 天平二年一月に大宰帥の大伴旅人が大納言兼任となり上京する際、僚従は「別取海路入京」している（『万葉集』卷一七―三八九〇題詞）。赴任時ではないが、帥が陸路を進んだ例である。なお上京時の旅人の歌が巻三に見え、そこに「行くさには 二人我が見し この崎を ひとり過ぐれば 心悲しも」（四五〇）とあり、赴任時に「この崎」すなわち「敏馬の崎」（四四九）を通ったことは海路赴任を示すとの理解もある。他にも「鞆の浦」（四四六・四四七）が出てくる。しかしこれらの地は陸路を行っても見えるので、海路赴任を積極的に示すものではなからう。虎尾俊哉編『延喜式中』（集英社、二〇〇七年）一三八三頁補注参照。
- (25) 新羅使は宝龜十年七月に大宰府に来航し（『続日本紀』七月丁丑条）、翌年正月に朝賀の儀に参列し（正月己巳条）、唐使は宝龜九年十一月に西海道に到着して（九年十月乙未条・十一月壬子条など）、翌年四月に入京した（十年四月庚子条など）。
- (26) 高橋美久二『古代交通の考古地理』（大明堂、一九九五年）
- (27) 地名比定は注（10）前掲『山口県史 通史編 原始・古代』による。
- (28) 大日方克己「律令国家の交通制度の構造」『日本史研究』二六九（一九八五年）。
- (29) 永田英明『古代駅伝馬制度の研究』（吉川弘文館、二〇〇四年）。
- (30) 馬場基「駅と伝と伝馬の構造」『史学雑誌』一〇五―三（一九九六年）。
- (31) 林陸朗・鈴木靖民編『復元 天平諸国正税帳』（現代思潮社、一九八五年）。