

日本古代における駅家郷の編成原理とその実態（下）

原 京子

はじめに

本稿^(上)において、駅家郷とは駅務を行う労働力を確保しようとした行政区画であり、既存の有力戸主がもつ労働編成に依拠して請け負わせる事を目的とし、駅家郷の構成員である駅戸は、郡司の下、近隣地域や同族間で柔軟に調整されていたと指摘をした。しかし、駅家郷と駅の財政との関係について触れないままとなっていた。そこで本稿（下）では、駅の財政とされる駅起稲と駅起田の成立からその意義について検討を行い、駅家郷と駅の財政との関係についても論じたいと思う。

一 駅起稲と駅起田に関する先行研究

近時、駅に関する議論も多いが、先行研究の整理がなされないまま論じられている事が見受けられる⁽²⁾。そのため、まず、駅起稲と駅起田に関する主要な研究について整理を行い、ついで先行研究をふまえて駅起稲と駅起田について私見を述べたいと思う。

まず、「駅起稲」に関わる史料を掲げる。

A 養老厩牧令16置駅馬条。

凡諸道置^二駅馬^一大路廿疋、中路十匹、小路五匹、使稀之處、国司量置。不^二必須^レ足。皆取^二筋骨強壯者^一充。每^レ馬各令^二中中戸養飼^一。若馬有^二闕失^一者、即以^二駅稲^一、市替。其伝馬每^レ郡各五。皆用^二官馬^一。若無者、以^二當処官物^一市充。取^二家富兼丁者^一付之。令^二養以供^二迎送^一。

B 養老厩牧令20駅伝馬条。

凡駅伝馬。每^レ年国司檢簡。其有^二太老病、不堪^二乘用^一者、随^レ便貨売、得直若少、駅馬添^二駅稲^一。伝馬以^二官物^一市替。

C 『続日本紀』大宝二年（七〇二）二月丙辰条。

諸国大租、駅起稲及義倉、并兵器数文、始送^二于弁官^一。

D 『続日本紀』和銅三年（七一〇）六月乙巳条。

令^二諸国進^二駅起稲帳^一。

E 『続日本紀』天平元年（七二九）四月三日条。

為_レ造_三山陽道諸国駅家_一、充_三駅起稲五万束_一。

F 『続日本紀』天平六年（七三四）正月庚辰条。

勅令_下諸国雜色官稻、除_三駅起稲_一以外、悉混_中合正税_上。

G 『出雲国計会帳』天平六年（七三四）八月十九日。^③

（前略）

一同日申上駅起稲出拳帳壹卷。

（後略）

H 『続日本紀』天平十一年（七三九）六月戊寅条。

令_三諸国駅起稲咸悉混_中合正税_一。

駅稻（大宝令では駅起稲）とは、A 厩牧令16に規定されているように、駅馬に闕失が出た場合に「市替」えるための財源である。B 厩牧令20に見られるように駅馬は、毎年国司によって検簡され、駅馬が老や病になつて乗用に堪えられなくなった時には、その駅馬を売却して、売却した「直」で新たな駅馬を購入する事になっている。もし不足が生じた場合は、駅稻（駅起稲）によって補填する事になっている。つぎに「駅起田」に関わる史料を掲げる。

I 養老田令33 駅田条

凡駅田。皆随_レ近給。大路四町。中路三町。小路二町。

J 『遠江国浜名郡輪租帳』^④天平十二年（七四〇）。

（前略）

伍町陸段壹伯參拾參歩、不輪租。

肆段、放生田。

陸段、公廨田。

參町、駅起田。

壹町陸段壹伯參拾參歩、入田。

漆伯伍拾玖町肆段貳伯壹拾陸歩、応輪租。

陸町、郡司職田。

漆伯伍拾參町肆段貳伯壹拾陸歩、口分。

玖拾參町陸段捌拾伍歩、応輪地子。

陸町（關）郡司職田。

壹町、射田。

捌拾陸町陸段捌拾伍歩、乗田。

（後略）

駅田（大宝令では駅起田）とは、I 田令33にあるように、大路は四町・中路は三町・小路は二町を駅の近傍に設置するものであり、同条『令集解』古記では「不輪租。問。駅起田。田置_三隔郡_一不。答。亦置」とあり、大宝令段階では駅起田と記されており、不輪租であった。駅起田は、J 『遠江国浜名郡輪租帳』に「駅起田」が見られ、「駅起稲」と同様に「駅起田」も大宝令段階では「起」の文字が加えられ「駅起田」と

表記されていたと窺い知る事が出来る。駅起田は駅ごとに設定する田地であり、駅の財源のために設定されたと見られるが、詳細は不明である。

駅起稲は、日天平十一年の第二次官稲混合の際に正税に編入されており、駅起田は、日天平十二年の『遠江国浜名郡輪租帳』の「参町、駅起田」という記載を最後に、以後、史料に見られないため、天平十二年ごろには駅起稲と同様に駅起田も消滅したものと推定される。

ようするに、駅起稲と駅起田とは大宝令が施行されていた時の駅の財源である。そのため本稿では、「駅起稲」と「駅起田」という用語を基本的に用いるが、養老令の用語である「駅稲」や「駅田」も必要に応じて用いる事とする。

つぎに駅起稲と駅起田に関する主要な先行研究を取り上げて整理したいと思う。

駅起稲について、本格的な解釈を行ったのは国学者の伴信友であり、江戸時代にまで遡る。国史、言語、故事などについての考証を行った書である『比古婆衣』(一七七三―一八四六)⁵の「駅起稲」の項において、伴はA厩牧令16の義解説を取り上げており、義解説に駅稲(駅起稲)とは「駅田之収穫稲也」とある事から、駅起稲とは駅起田からの収穫稲として捉えている。また伴は駅起稲の表記に注目しており、「駅起稲と云ふ由は、字書に起猶_レ発、また举也」と述べ、駅起稲の「起」は、郡発稲の「発」と同じ意味で、なおかつ「起」も「発」も「举(出挙の举)」と同じ意味であり、出挙稲の「举(利付きの貸付け)」の意味と同じと考えている。郡発稲とは、弘仁二年(八二二)二月十七日の太政官符によると、霊龜年中(七一五―一七)に貢調脚夫の路粮給与のために常陸国

で創設されており、稲五万束を本に「毎年出挙」し、その利は路粮として充てられた稲(大同四年に出挙が許されず、弘仁二年には、また、従来通りの実施が認められている)である。

伴の述べる「字書」とは、おそらく清代に編集されて、日本でも江戸時代に翻刻された『日本翻刻康熙字典』の版本ではないかと推定されるが、『日本翻刻康熙字典』の「起」の部を見ると、『釈名』に「起、举也」と記されており、「発」の部の『広韻』の註解に「発、举也」とあり、「おこる」というのはじまりの意味が見られる。「発起」という熟語には、物事が起こり始まるという意味が、「発」と「起」に共通している。これらを組み合わせる事で、伴は「起」と「発」と「举」のすべて同義と考えたのだろうか。「起用」と同義に「举用」があり、この意味は「起」と「举」に共通している。「起」と「発」には「おこる」という始まりの意味が共通している。しかし、「発」と「举」の意味にある「あがる。あげる」という意味は「起」にはない。出挙の举の意味を考えた場合、「起・発・举」のすべては同義とはいえないと思われる。⁹

つぎに坂本太郎は、駅起稲と駅起田の関係については伴の解釈を支持し、駅起稲は駅起田の収穫稲であると捉えている。¹⁰また、坂本は駅起田の耕作者は、I田令33『令集解』朱説が引くところの先云が駅田(駅起田)は「以_二駅戸人_一可_レ作」と解釈している事から、駅戸が駅田(駅起田)の耕作者であると述べている。¹¹

しかし、『令義解』、『令集解』諸説は、すでに存在しない駅の財源について法的解釈をしたにすぎないと思われ、これを実態と見るには問題があるのではないか。

また、坂本は駅起稲の目的について、E天平元年に見られるように、山陽道の駅に駅起稲五万束を充てたのは駅の財源の増加と捉え、F天平六年の第一次官稲混合の際、正税への混合の際に、駅起稲が除外された理由は、この時期、駅は草創期に当たったため、駅の財源を分けておく必要があったと解釈し、第一次官稲混合より五年遅れたH天平十一年の第二次官稲混合で、駅起稲が正税に混合されたのは、駅の整備が完成したためと見ている。¹²

前述した通り、伴が指摘した「起・発・拳」はすべてが同義とは言えない。駅起稲や駅起田の「起」の意味を「物事が起こり始まる」という意味に捉えれば、駅の整備のために始めたのが駅起稲の「起」の語源ではないか。私も、坂本が指摘したように駅起稲が、第一次官稲混合から五年遅れたのは、ある程度の駅の整備が整い、駅起稲の財源を正税と分ける必要がなくなったのが理由であると解釈し、駅起稲設置の主たる目的は「駅の整備に充てた財源」ではないかと思う。そうならば、駅起田の「起」の意味も駅起稲と同義で「駅の整備のために設置された田地」であると考えられる。

田名網宏は、伴と坂本と同じA厩牧令16の義解説から駅起田からの収穫稲が駅起稲であると解釈している。¹³これは「駅起田の収穫稲＝駅起稲」とする解釈であり、駅起田以外の収穫稲は駅起稲にはなり得ない事になる。

また、田名網は駅起稲が雑色官稲の一種である事から、ミヤケにおける蓄積した稲や伴造・国造領で蓄積した稲である「大税」を割いて、駅起稲を正倉に別置したものと捉え、これを出挙して駅の財源に充てたも

のと指摘している。¹⁴

ところで、伴と坂本がI田令33『令集解』において朱説引くところの先云を根拠として「駅戸が駅起田を耕作した」と解釈している事に対して、田名網は、賦役令19舍人史生条では、駅戸は徭役免除と規定されているため、この徭役免除の代わりが駅務であり、それを駅戸（構成員の中に駅戸がいる）に課せている訳で、駅戸に駅起田を耕作させるのなら、それは徭役に相当し、徭役が免除されている駅戸が駅起田を耕作したとは考え難いと述べている。¹⁵田名網は、もし、駅戸が駅起田の耕作を課せられたとして、駅戸には駅務という労務があるため、駅戸には駅起田を耕作する余裕はないのだから、たとえば駅起田を賃租経営したと想定した場合、輪地子田としての地子だけでは収入は少なくなるし、J『遠江国浜名郡輪租帳』に見られるよう不輪租田の項目に駅起田の記載があるが、同じ雑色官稲の射田は輪地子田の項目にわざわざ分けられているのであるから、駅起田の賃租経営はないと見ている。そのため駅戸以外の雑徭によって駅起田が耕作されたと田名網は指摘しており、伴と坂本の「駅戸が駅起田を耕作する」という説を否定している。¹⁶田名網の指摘はもつともであり、従うべきだろう。

また、伴・坂本・田名網が述べる「駅起田の収穫稲＝駅起稲」を否定したのは大山誠一である。大山はI田令33にあるように、駅起田は、大路・中路・小路と駅の等級によって、駅自体に充てられている田地であり、E天平元年で山陽道諸国駅家を造るために駅起稲五万束という膨大な駅起稲は正税から臨時に割かれたものと述べている。¹⁷つまり、大山は駅起稲と駅起田は元来別の財源として設定されていたものと見ている。

また、大山は、駅起稲の本質は、C大宝二年で、弁官に教文を送る中に駅起稲が含まれている事、D和銅三年で、駅起稲帳を送らせている事、G天平六年『出雲国計会帳』にも「駅起稲出挙帳壹巻」とあることから「駅起稲は駅の増設や修理をするための財源」として臨時に割かれたものであり、駅の整備や修理で使用した駅起稲の残余分と駅起田からの収穫稲を合わせて、D和銅三年ごろから出挙するようになったと推測している。¹⁸これは駅起稲が「駅の整備に充てられた」とする坂本に近い考えである。大山も「駅戸が駅起田を耕作する」事については、田名網説と同様に雑徭によるもので、「駅戸が駅起田を耕作する」事を否定している。¹⁹

大山説を支持して、駅の財源は駅起稲と駅起田の双方が設定されたと見るのは山里純一である。山里はE天平元年に山陽道諸国に駅家を作るために充てた五万束という膨大な稲は、駅起田からの収穫稲だけで賄うのは不可能と見ており、駅の財源には駅起稲と駅起田の双方が設定されていたものと考えている。²⁰以後、駅起稲と駅起田からの収穫稲の双方が出挙されて稲を増やし、その一部がまた出挙され、循環する事で利稲を増やしていったと考えている。

私は、駅起田は、J『遠江国浜名郡輪租帳』で、遠江国は中路に該当し、今の規定通りの「不輪租田」の項目に「参町、駅起田」の記載があり、I田令33の『令集解』古記にも駅起田は「不輪租」とあり、駅起田は不輪租田であり、これは官田や公田と同じ位置づけである事に注目したい。駅起田は不輪租であるのだから、駅起田からの収穫稲は田租も含めて、すべて国家における特定の用途として使用される田種である。ま

た、J『遠江国浜名郡輪租帳』には、駅起田のほかにも「四段放生田」が見られるが、放生には、放生田以外に放生稲という雑色官稲も設置されており、放生稲・放生田は、駅起稲・駅起田と同じように特定の用途の稲と田地の双方を設置している点が共通している。これは放生の財源の強固さを示しており、²¹駅起田・駅起稲も同様に駅の財源の強固さを示すと思われる。つまり、駅起田・駅起稲はそれぞれが駅の財源のために設定されたと言える。放生稲は天平十年『和泉監正税帳』に「借納放生稲一間」とあり、倉に財源の名前が付けられ、借納として正税とは別の倉に納められており、駅起稲も放生稲と同じく倉に財源の名前が付けられ、分離して借納されていた事が考えられる。²²

つぎに永田英明の説について検討したい。

永田は伴・坂本と同じくA厩牧令16義解説より「駅戸が駅起田を耕作する」と解釈している。²⁴また、永田は、駅起稲は駅のクラ（駅という行政機関に附随しているクラで郡の正倉へ借納された事とは異なる）に納められ、駅だけの財源として納められたものと指摘している。²⁵駅起田について永田は「吉田（孝）氏はヤケの基本的な機能として農業経営の拠点として機能を重視するが、これもまた駅家にあてはまる。大宝令下においては、駅家には（駅起田）なる田地が附随していた。駅起田の設置については、養老田令33駅田条（凡駅田。皆随_レ近給。大路四町。中路三町。小路二町）と規定される。（皆随_レ近給）とあるように田地は駅家の近くを選んで設定され、その耕作は駅戸が担当したものと思われる」と述べており、²⁶駅起稲については「駅起田は不輪租であり、その稲は駅起稲として駅のクラに収納された」と述べている。²⁷このように永田が主張する背

景には、駅はミヤケ制をモデルにして農業拠点として設置されたものと見ている点にあり、(交通機関としての) 駅には農業拠点としての田地(駅起田)が附属し、田地(駅起田)の耕作も、駅務を行うのも駅戸であり、駅戸は強制的に駅周辺に居住させられ、駅の田地(駅起田)からの収穫(駅起稲)は駅に設置されたクラに納められ、その収穫(駅起稲)で駅の財政を賄うという自己完結的経営方式が実態としてもなされていたと永田は述べているのである。このように永田が述べる駅の自己完結的経営方式を証明するためには、「駅戸が駅起田を耕作する」事や「駅起田からの収穫(駅起稲)だけ」事が必須の条件であると言える。そのため、「駅戸が駅起田を耕作する」事を否定した田名綱説・大山説や、「駅起稲と駅起田はそれぞれ双方が駅の財源として令に規定された」と見る大山説・山里説について捨象しているため、永田説には注意が必要である。

大津透は唐の『北館文書』を検討して唐の館駅の運営について論じた際、唐と日本の駅伝制について比較を行っている。²⁸⁾ 唐の駅封田とは馬一疋について四十畝と馬数に応じて給田される規定である。大津は駅封田の目的について「馬の飼料栽培が第一の目的ではあったらしい。もっとも、駅田(駅封田)は牧草だけではなく糧料となる作物も作っていたらしいが、何れにしても駅田(駅封田)の収穫は直接駅の運営に供せられたい」と述べている。ほかに、大津は「唐の駅封田は馬一疋につき四十畝と馬数に応じて支給され、駅馬の飼料栽培を第一の目的とするのに対し、日本では四町二町という規定であり駅起稲の財源ないし駅運営全体の料田という性格が強い」とも述べている。²⁹⁾ 大津が主張する中

で「唐の駅封田の第一の目的が駅馬の飼料栽培」であった事は理解出来るのだが、「何れにしても駅田(駅封田)の収穫は直接駅の運営に供せられたらしい」とする点に対して、日本令での特徴である「駅運営全体の料田という性格」との間に大きな違いがあるように思われない。おそらく大津は唐も日本も、同じ駅の運営のための料田ではあるが、唐の駅封田には駅馬の飼料栽培の性格が強いという点を強調したのである。また、大津は、日本令では駅に独自の財源を設定しているため、駅は財政面で自立性が高いと解釈し、日本令では公廩が継受されていないにもかかわらず、駅に独立財源が存在している点を重視し、「駅は日本令の中でもきわめて特殊な存在」であり、駅務を行う労働力も、唐のように一般農民を徴発するのではなく、日本では固定した駅戸集団にだけで行われていたと述べている。大津の日本令の解釈は「駅戸が駅起田を耕作する」事や「駅起田からの収穫(駅起稲)だけ」事など、永田とほぼ同意見である。³⁰⁾

ところで、永田が「駅は自己完結的経営をしていた」と主張する背景には、一九九〇年代から古代直線道路研究が活発化した事が大きな影響を与えていたと思われる。古代直線道路研究の論考の多くが一九九〇年代に集中し、歴史地理学からは、駅路と見られる古代直線道路の存在が指摘された。³¹⁾ たとえば埼玉県所沢市の東の上遺跡のように百メートル以上の長さにわたり幅員十二メートルの直線道路が発見されるなど、大規模な古代直線道路の存在が次々と報告された。³²⁾ 中村太一のように、駅路を国家の象徴として捉えるなど、³³⁾ 古代道路研究は歴史学にも影響を与えた。その後、駅制が古代国家権力を強く反映した制度として捉える論調

が多く見られ、永田もこうした論調に引きずられていたように思われる。

しかし、駅制施行当時には、まだ各地域には政治的影響力をもつ有力者が多数存在していたものと思われるが、駅は全国的に設置されたと思定した場合、膨大な数（『延喜式』の記載駅数は四百二）におよぶ駅が、中央政府の直轄地のように、駅ごとに、駅戸と駅起田を付随させ、駅戸が駅の労務も負い、駅戸だけで駅起田を耕作し、駅起田からの収穫稲（駅起稲）だけを駅に設置したクラに納め、駅起田の収穫稲だけで駅の経営を賄うとする自己完結的経営方式が実態として行いう事が出来たとはどうして考え難く、永田説には賛同できない。³⁴⁾

二 日本令における駅起稲と駅起田の特徴について

前章で触れたように、先行研究では駅起稲と駅起田についてさまざまな解釈が見られる。近時、唐の開元二十五年令を藍本とした北宋天聖令の写しが発見され、ここに不行唐令が付記されていたため、この不行唐令を用いて、唐令の研究が進展している。そこで天聖令所引不行唐令を検討し、日本令との比較を行う事で、駅起稲と駅起田の性格について考えてみたい。

K 天聖令所引不行唐田令³⁵⁾

諸駅封田。皆随_レ近給。每馬一疋給_二地四十畝_一。驢一頭給_二地二十畝_一。若駅側有_二牧田_一处、疋別各減_二五畝_一。其伝送馬、每_二一疋_一給_二田二十畝_一。

K 天聖令所引不行唐田令³⁵⁾の「駅封田」は、I 田令³³⁾では「駅田（駅起田）」と読み替えがあるが、「皆随_レ近給」と、駅の近くへ田を支給する事については、唐令から同文を日本令では継受し、Kの「每馬一疋ないし驢一頭」と馬と驢ごとに設置する点について、I 田令³³⁾では「大路四町。中路三町。小路二町」と駅ごとに、しかも等級による支給に読み替えている。K 天聖令所引不行唐田令³⁵⁾の牧の飼料の田地と駅との財源の関係、伝送馬へ支給する田地については、I 田令³³⁾では捨象している。

L 北宋天聖令所引不行唐厩牧令²³⁾

諸府官馬及伝送馬、驢、毎年皆刺史、折衝、果毅等檢簡。其有_二老病_一不堪_二乘騎_一者、府内官馬更對_二三州官_一簡定、兩京管内、送_二尚書省_一省_レ簡。駕不_レ在、依_二諸州例_一、並官為_レ差_レ人。随_レ便貨売、得_二錢若干_一、官馬仍依_レ式府内供備。伝馬添_二当处官物_一市替。其馬売未_レ售間、應_二飼草处_一、令_二本主備_二草直_一。若無_二官物_一及無_レ馬之処、速申_レ省处分、市訖申_レ省。省司封印、具録同道應_レ印_二馬州名_一、差_二使人_一分道送_二付最近州_一。委_下州長官印、無_レ長官_一次官印_上。其有_二旧馬_一印記_二不明_一。及在外私備替者、亦即印_レ之。印訖、印署及其録、省下_二三州名符_一。以_二次通比州_一、同道州総準_レ此。印訖、令_二最遠州封印_一、附_二便使_一送_レ省。若三十日内無_二便使_一、差_二專使_一送_レ。仍給_二伝驢_一。其人兩京者、並於_二尚書省_一呈_レ印。

M 北宋天聖令所引不行唐厩牧令³³⁾

諸駅。各置_二長一人_一。並量_二閑要馬_一。其都亭駅置_二馬七十五匹_一。自_レ他第一道馬六十四匹、第二道馬四十五匹、第三道馬三十四匹、第四道馬十八

匹、第五道馬十二匹、第六道馬八匹、並官給。使稀之処、所司仍量置馬。不_レ必須_レ足。〈其乗具、各准_二所置馬數_一備_レ半〉定_レ數下知。其有_二山坡峻險之処_一、不_レ堪乘_二大馬者_一、聽_三兼置_二蜀馬_一。〈其江東西并江南有_二暑湿_一、不_レ宜大馬_一、及領南無_二大馬_一、亦准_レ此〉若有_二死關_一、当_レ駅立替、_二季備_レ訖。丁及粟草、依_三所司置大馬數_一常給。其馬死關、限外不_レ備者、計_二死日以後_一、除_二粟草及丁庸_一。

N 養老厩牧令15 駅各置長条

凡_レ駅。各置_二長一人_一。取_二駅戸内家口富幹_一事者_二為之_一。一置以後、悉令_二長仕_一。若有_二死老病_一、及家貧不_レ堪_レ任者、立替。其替代之日、馬及鞍具欠闕、並徵_二前人_一。若縁_レ辺之処、被_二蕃賊抄掠_一、非_二力制_一者、不_レ用_二此令_一。

M 北宋天聖令所引不行唐厩牧令33の駅に設置する馬数について、A 厩牧令16では、大路・中路・小路という等級別に馬を置くように読み替えている。Mの「使稀之処、所司仍量置馬。不_レ必須_レ足」はA 厩牧令16では所司を国司に読み替えてほぼ同文として継受している。Mの後半に規定されている馬に対して(養飼する)丁と(飼料の)粟草については、N 厩牧令15で中中戸が馬を(飼料も含めているのか)養飼という規定に読み替えている。Mでは、駅馬に死關が出た場合、駅で立て替えて清算する規定になっているが、A 厩牧令16では駅馬の補充は駅稲(駅起稲)で「市替」の規定へと変化している。L 北宋天聖令所引不行唐厩牧令23では、諸府官馬や伝送馬・驢に、老や病が有る場合については、B 厩牧令

20では駅の馬の闕失が出た場合の財源が駅稲(駅起稲)である事を示し、AとBとも駅稲(駅起稲)が駅馬補充のために設定されていることから、法制上、矛盾無く構成されている。

ところで、日本令では、L・M 北宋天聖令所引不行唐厩牧令23・33の内容の一部を取り込みながら、N・A・B 厩牧令15・16・20に分散して条文を構成しており、複雑な過程を経て唐令から継受している事が窺われる。とくに日本令では官僚体制が未発達なため唐令に定められている詳細な事務手続きについては触れずに、必要な部分だけを取り込んでいくという特徴がある。たとえば本稿(上)で指摘したように、N・A 厩牧令15・16は、M 北宋天聖令所引不行唐厩牧令33の一条分に対して、日本令では二条に分割している。この理由は、厩牧令15を別に規定する事で、駅長と駅戸という駅務を負う労働力については、あえて別に条文を立てなければならぬ事情があった事が窺われる。

唐の駅封田は馬・驢の飼養目的に設定した駅の財源としているが、日本令では、駅起田は駅馬に対しての財源ではないと思われる。もし、I 田令33の駅田(駅起田)の支給額を駅馬の飼養目的の財源として仮定した場合、駅ごとに支給される額は「大路四町。中路三町。小路二町」であるから、この額をA 厩牧令16に規定されている駅馬数が「大路廿疋、中路十匹、小路五匹」であるから、これを「支給田÷駅馬数」で計算すると、駅起田の支給額は、大路は駅馬一疋に対して二段、中路は駅馬一疋に対して三段、小路は駅馬一疋に対して四段となり、駅馬一疋に対して、駅の等級が高ければ高いほど、駅起田の支給額が少なくなるという矛盾した結果になってしまう。したがって、日本令における駅起田は、駅馬

の飼養目的の財源ではないと言えるだろう。駅起田を、唐令のまま継受し駅馬ごとに田地を支給した場合、多くの田地を確保しなくてはならないが、それは不可能だったと思われる。しかも、A 厩牧令16にあるようにみ替えざるを得なかったと思われる。しかも、A 厩牧令16にあるように駅馬は中中戸（大宝令では中戸）に（飼料も含めてか）まるごと請け負わせるような規定となっているため、日本令においては馬の飼料自体も存在していない。そうなれば、日本令の駅起田には、馬の飼料のための田地という意味はないと言える。

では、日本令の駅起田は駅そのものに設置された田地という解釈が成り立つ訳ではあるが、駅起田と駅起稲とは実際どのような関係になるのだろうか。

駅起稲とは、A・B 厩牧令16・20で駅馬を補充するために設定されている日本独自の財源である。日本令では駅起稲を令へ取り込むために、L・M 北宋天聖令所引不行唐厩牧令23・33における駅馬の補充時の部分だけを取り込み、その中に駅起稲を無理に押し込んだかのように唐突に条文中に現れている。駅起田は前述したように古記では「不輸租田」であり、そこからの収穫稲のすべてが駅に供するための財源の田種であり、駅起田の収穫稲が駅起稲として収取されたことを見る事に異論はない。しかし、駅起田は、駅起稲を蓄積するうえで放生田・放生稲と同様でその財源の強固さを示していると思われる。つまり、駅起田からの収穫稲のすべてが駅起稲になったとしても、駅起稲は駅起田からの収穫稲だけで構成されていた訳ではない。先学が指摘しているように駅起稲自体は、「大税」を割いたものと考えられる。

したがって、日本令においては駅起稲と駅起田との双方が駅の財源として設定されたと解釈している大山³⁷⁾と山里³⁸⁾の指摘が正しい。

ところで、駅起稲はC 大宝二年に駅起稲の数文を弁官に送付した事や、D 和銅三年に諸国に駅起稲帳を進上させている事から、駅起稲は中央政府にとって強い関心事であった。しかも、大宝令を施行してから短い期間で、駅起稲の記述が見られ、「駅起稲」という名称であったかどうかは別として、その起源は大宝令施行前に遡るのではないか。だからこそ、日本令では、駅起稲を令文中に規定しなくてはならなかったのである。そのためには、対応条文とした唐令の厩牧令から「駅馬補充のための予算」の部分を取り込み、その中に、日本令では駅の整備のための予算である駅起稲を盛り込んだと見られる。ところが、駅起稲が無理に令文に押し込んだかのように唐突に条文に現れた様相とは異なり、駅起田は、唐令の馬ごとに設置する「駅封田」を駅ごとに設置する「駅起田」にやや変化させただけのように見られる。駅の造設には膨大な予算が必要であったと思われることから、おそらく駅起田は駅起稲を補強するために設置した田地だったのではないか。そうならば、駅起田の起源は駅起稲と比較して新しいように思われる。もし、実際に田地を配置するならば、条里の整備も必要であっただろう。駅起田は大宝令段階で制定されたのではないだろうか。

大宝令施行以降、G 『出雲国計会帳』に見られる「駅起稲出挙帳壹卷」とあるように駅起稲は出挙されており、以後も膨大な数の財源を蓄積していた事が一連の史料から読み取れる。たとえば、E の天平元年の事例のように山陽道に五万束という駅起稲が充てられたように、駅起稲は駅

の整備（おそらく駅路の整備も含む）ための予算であったと思われる。したがって、駅起稲が駅馬の補充のために規定されていたのは、あくまで法制上の建前であり、真の目的は駅の整備の財源確保であったのだろう。そうならば、駅起稲が他の雑色官稲に五年遅れて、天平十一年に正税に混合された理由も、坂本が述べたように、天平六年の時点では、駅の整備事業が終わっていなかったため、財源を別置しなければならなかったという理由が考えられる。

三 駅評と駅の財源の関係について

このように、日本令においては駅起稲と駅起田との双方が駅の財源として設定されており、その目的は駅の整備のためと考えられるのであるが、では、実際どのように駅の財源が確保されていたのだろうか。

前述した通り、「駅起稲」という名称であったかどうかは別として、その起源が大宝令施行前に遡る可能性を指摘した。たとえば、考古学の事例を挙げると、通説として駅の遺跡と認定されているのは二例のみと思われるが、その中の一例である兵庫県落地遺跡の八反坪地区では、駅家跡とされる遺構が検出しており、その帰属期は七世紀末から八世紀初頭に位置付けられており、もう一つの例である兵庫県小犬丸遺跡も「第一次駅家」とされる初期段階での駅家遺構の帰属期は、七世紀後半から八世紀前半に位置付けられており、両者とも遺跡の開始時期は七世紀後半とされている^⑪。また、いわゆる「駅路」と推定されている古代道路も、七世紀後半を敷設期とする遺構が多数認められている^⑫。考古学の事例か

らみても、駅の整備は大宝令施行前に、始まっていたと考えられ、この財源がどこから支出されていたのかが問題である。

この手がかりとなる史料として「駅評」という文字が記された著名な静岡県浜松市伊場遺跡出土二十一号木簡が挙げられる。

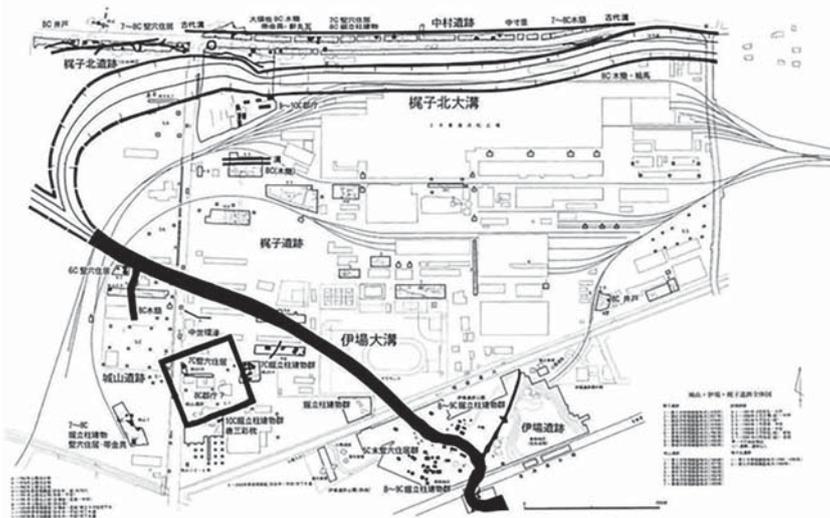


図1 伊場遺跡群の全体図

浜松市教育委員会編
『伊場遺跡発掘調査報告書第十二冊伊場遺跡総括編（文字資料・時代別総括）』
浜松市教育委員会、2008年。

伊場遺跡は静岡県浜松市に所在しており、この遺跡の発掘開始時期は古く一九四一年から始まり、一九六八年から一九八一年にかけて大規模な調査が行われ、木簡や墨書土器など多くの出土文字資料が検出されている。調査当初、伊場遺跡の性格は敷智郡家か、もしくは栗原駅家の性格のどちらかではないかと推定されていたが、論証の決め手を欠く状況が続いていた。ところが、二〇〇八年に伊場遺跡群として再評価する報告書が刊行された事で、これまで伊場遺跡を単独で捉える見方を変え、周辺の城山・梶子・梶子北・中村遺跡などを含めた広範囲を伊場遺跡群と捉え直して、遺跡の位置付けの再検討がなされた⁽⁴³⁾。

渡辺晃宏は、伊場遺跡群という広範囲にわたる遺跡で出土した文字資料の検討を行ったところ、伊場遺跡群から出土した文字資料のほとんどが郡家の機能を示すもので占められていると指摘しており、栗原駅家が近くに存在していた事は否定出来ないとしても、伊場遺跡群が敷智郡家としての性格が高いものと述べている⁽⁴⁴⁾。また、渡辺は、伊場遺跡群からは評制段階と思われる木簡も出土している事から、測(敷智)評の中心的機関でもあると指摘している。

ところで、評制下の資料とされる伊場遺跡出土二十一号木簡であるが、上端に割れがあり、現存する長さは一六五ミリメートルに及ぶ長大な木簡で、文書型式に分類されている。

森公章によると「下端には穿孔があり、これが当初のものとする」と、この穿孔は複数の木簡を重ねるものであって、復原全長、また横幅も現状より大きくなると思われるものの、さらに同様の屋棟帳があった事を推定させ、評内全体の屋・棟の掌握が企図されたものではないか」と述



図2 伊場遺跡出土二十一号木簡 実測図
浜松市教育委員会、2008年。



図3 伊場遺跡二十一号木簡積文
浜松市教育委員会、2008年。

べており、屋棟とは天平三年『越前国正税帳』⁴⁵や、天平五年『越前国郡稲帳』⁴⁶に見られる「借屋」や「借倉」と同じ性格と捉え、評制下でも、正倉以外の倉を利用していたものと推測し、測評の屋棟帳として二十一号木簡を解釈している。⁴⁷

また、森は、測評と駅評が同時期に存続したとするならば、この関係は評と評であり、駅評や他の某五十戸（加毛江五十戸も含む）の関係は同列ではなく上部組織と下部組織では相違があり、駅評にも下部組織の五十戸が存在していたものと論じ、さらに兵庫県丹波市にある丹波国氷上郡の出先機関とされる山垣遺跡から出土した五号木簡を例として取り上げ、五号木簡に（丹波国氷上郡の）竹田里以外に「伊干我郡嶋里」と氷上郡とは別の郡の記載がみられ、山垣遺跡では郡を越え一定集団の稲の授受が行える立場の人間が存在していた事を指摘し、測評と駅評の関係も、山垣遺跡と同様と見ている。⁴⁸つまり、山垣遺跡のように測評と駅評の両者にわたり出挙が行える立場の人間がいた事を示唆しているのである。森は論の展開当初は「二十一号木簡駅評と某五十戸が同じレヴェルとして記載されていた訳でない」と駅評と加毛江五十戸の関係について明言を避けていたように見られたが、結論では「駅評が後の栗原駅家やそれを支える駅家郷などと関連するものである事は間違いないと思われる。しかも評たる相応しい複数の五十戸を下部組織に有する形で設定されていた事には注目しなくてはならないであろう」と述べており、そのうえで、駅評とは評制下における「駅」の交通機関で、また、行政区域でもあり、この運営は駅起稲ではなく、郡稲の前身である「評稲」が財源として「駅」を支え、駅評の運営は、（五十戸の下部組織も含む）評全体で

行うという特別な支援基盤で行われていたという独自の解釈を行っている。

渡辺晃宏によると二十一号木簡は、出挙の収納に関わる帳簿の可能性があり、駅評人に続くのは、確実に加毛江五十戸人と読める事から、記載型式からみて駅評と加毛江五十戸は並列関係で同じレヴェルとみており、駅評は駅里・駅家郷へ連続しているものとみている。⁴⁹

このように二十一号木簡で最も問題とされるのは「駅評人」の人名が続いた直後に「加毛江五十戸人」の人名が連なる点にある。評については、史料が少なく解釈は困難であるが、下部組織は五十戸であるとするのが通説と思われる。ところが、二十一号木簡の記載型式では、駅評と五十戸とが並列関係で記されているため、駅評とは、五十戸と並列関係であったのか、否かという大きな問題がある。ほかにも、二十一号木簡が出土したのは評制下では、測評の中心機関に比定されている伊場遺跡群の大溝に当たる。二十一号木簡が測評で最終的に事務手続きが完了してから廃棄されたと見るのが通常の解釈と思われるが、そうなると測評内では、別の評を管理したという事になり、こうした事は通常考えられないため、測評と駅評との関係が問題となっている。測評という行政機関で別の評を管理していたとなると評制自体に矛盾が生じてしまう。森も渡辺も駅評を駅里・駅家郷の前身として捉える事で「駅には駅家郷という行政区域があったため特別である」という意味合いを含んで帰結せざるを得なかったのではないか。

ここで私見を述べると、本稿（上）と前章で触れたように、日本令では、M北宋天聖令所引不行唐厩牧令33の一条分をN・A厩牧令15・16の二条

に分割し、駅の財政と駅務を行う労働力との項目を意識的に分けている。したがって、駅の財政と駅務を行う労働力は一体ではなく、別と見るべきと思われる。測評の屋棟帳と性格づけられている伊場遺跡の二十一号木簡も、言い換えれば、駅の財政に関わる木簡と見られる事から、駅評は財政に関わる行政機能を持っていたと考えられる。駅務を行う労働力（つまり駅戸）を確保するために設定された駅家郷とは系統が異なる。

前述した通り、駅起稲の使用目的は駅の整備と見られるが、中央政府の政策を時系列にして見直すと、先に駅や駅路の基盤を整えて、つぎに実際に駅を運営する段階で必要になったのが、駅務を行う労働力と見るのが順当であろう。駅制の実現には膨大な数の駅の整備や遠距離にわたる駅路を整備しなくてはならなかったため、大宝令施行前の段階からその財源を確保していたのではないだろうか。たとえば、測評という行政機関とは別に同地域内で、駅評という行政機関を置き、そのクラに駅の財源が納められていたとしたら、その名称が「駅起稲」であったかどうかは別として、それは駅整備のための財源であったと思われる。

ところで、伊場遺跡二十一号木簡は、渡辺が指摘したように駅評人に続くのは、確実に加毛江五十戸人と読める事から、記載型式からみて駅評と加毛江五十戸は並列関係で記されているとしか考えられないため、駅評の下部組織を某五十戸と見る森説には賛同できない。

私は駅評とは、中央政府がミヤケ制を系譜とした稲の取方式を利用して、評制下におけるいわゆる「雑色官稲」、駅評ならば、「駅起稲」のような駅の整備のための財源を獲得するための行政機関ではないかと考えている。前述の通り、田名網によると、駅起稲は他の雑色官稲の一種

であるため、ミヤケにおける蓄積された稲や伴造・国造領の蓄積された稲を「大税」とする官稲を割いて、それぞれ正倉に別置し、これを出挙して駅の財源に充てていたと指摘している。

「大税」や「郡稲」については、多くの議論があり、明確な意見を述べる事は出来ないが、考古学の事例を見ると、評制段階でも、駅や駅路の整備が行われていた訳であり、多くの費用が必要だったと思われる、実際になんらかの財源によつて駅が整備されていたのは確かである。また、伊場遺跡二十一号木簡の性格は森が述べているように屋棟帳であると考えられ、正税帳に見られるように「借倉」や「借屋」が測評の中心的行政機関とは別の場所に屋と棟があった可能性が考えられる。さらに第一章でも指摘した通り、天平十年『和泉監正税帳』では、正倉の内訳として「借納放生稲一間」とある事から、雑色官稲は用途別にし、借りて納めて置く性質と見られる。正税帳にみられる「借倉」も同様の性質と思われ、正倉とは別の場所に収納された財源であり、「借屋」については借倉を管理するための事務所ではないか。⁵⁰⁾

ここで改めて伊場遺跡二十一号木簡における駅評について私見をまとめてみたい。

駅評人の人名に続く記載型式からみて、五十戸人と同列である。測評の中心機関である伊場遺跡の大溝に、二十一号木簡が事務処理終了後に廃棄された事とすると、駅評は測評で管理されていたと見られる。測評の下部組織には多くの五十戸が編成されており、測評は、広い範囲を管轄していたと見られ、多くの集団を抱えていた地域有力者が存在していた事が窺われる。大宝令施行前には、貢納の拠点であるミヤケの稲や国造

の稲が、立評される事で、評造や評司らによって稲の収取が行われていたと思われる。しかし、立評段階では、残余の稲は、まだ、地域有力者の手元にあり、中央政府における財政の確保にはさまざまな困難があったものと推測される。しかし、駅制を施行するためには膨大な数の駅の整備や遠距離にわたる駅路の整備が必要であった事から、これを実行するためには元々存在していたミヤケの貢納の拠点（おそらく測評にもミヤケがあったと推測されるのだが）に、ミヤケ制の収取方式を利用し、「駅起稲」のような駅を整備するための財源を確保していたのではないだろうか。

測評を設置する事で、測評の中心的行政機関とは別の場所に駅の財源を倉ごと封じ込めることを可能にしたと思われる。こうした財源は評域を超える使用出来たものと見られる。たとえば、中央からの田領らが駅評における稲の収取に関わった事も考えられる。しかし、駅評を立評するに当たり、測評における地域有力者に依存せざるを得なく、したがって、駅評は五十戸編成程度の規模となり、最終的管理は測評で五十戸と並列して行われたと見られる。中央政府にとっては実質的に、駅の財源が別途倉へ納められていけばよかつたのであろうが、結局、別置した稲は、測評で把握されていたのである。

以上のように、伊場遺跡二十一号木簡にみえる駅評とは駅整備のための財源を確保するために、ミヤケ制による貢納方式を評制に取り入れたものではないかと考えられる。駅評が全国的に存在していたのか、いなかったのか、については不明であり、またそれが「駅起稲」と称されていたかも不明である。しかし、大宝令施行後、駅起稲が正倉の中で「借納」された事とは異なり、駅評を利用した稲の収取方式は、広大な範囲

を治める測評内へと打ち込まれた楔であり、より強硬に駅の財源を集めるための政策だったと推定される。したがって「駅評人」とは、駅の財源である稲の収取に携わった人々であり、後世、駅務を課せられた「駅戸」とは異なる。つまり、駅評は後世の駅家郷とは連続せず、異なる性格であったと言える。

おわりに

本稿（下）では、駅の財源である駅起稲と駅起田を中心に検討を行った。大宝令下において、駅起田からの収獲稲が駅起稲となったとしても、それは、あくまで駅起稲を補強するための田地として設定されたものであり、（大税を割いたと思われる）駅起稲自体は収取された後、正倉、もしくは、正倉以外の倉にも借納されていたが、いずれにしても倉別に分けられ、和銅年間頃には出挙されていたと思われる。このように大宝令下における駅の財源とは駅起稲・駅起田の双系が設定されていたと考えられる。

また、唐令からの継受過程をみたところ、駅起稲は駆使しながら、令文に押し込むように規定されており、大宝令制定より古い側面も窺われることから、駅起稲の前身の稲が存在していたのではないかと推測した。駅起稲に関する政策を時系列でも、

C 大宝二年（七〇二）「諸国大租、駅起稲及義倉、并兵器数文、始送_二于弁官_二」↓D 和銅三年（七一〇）「令_三諸国進_二駅起稲帳_二」↓E 天平元年（七二九）「為_レ造_二山陽道諸国駅家_一、充_二駅起稲五万束_二」↓F 天平六

年(七三四)「勅令^下諸国雑色官稲、除「駅起稲」以外、悉混^中合正税^上」↓
日天平十一年(七三九)「令^三諸国駅起稲咸悉混^上合正税^二」と大宝令施行
からわずかの期間で、中央政府の重要な政策として駅起稲が現れている。
このように重要な政策に駅起稲が登場しているのは、中央集権国家形成
のためには、全国的に駅を整備し、駅制の実施が必須であった事に起因
する。さらに、駅起稲の主たる目的は駅の整備にあつたとすれば、駅起
稲の独自性についても、中央政府の関心の高さに比例したものと考
えられる。このように解釈すれば、天平八年「薩麻国正税帳^四」で、「往
来駅使」の費用が「駅起稲」からではなく、「正税」から支出されてい
るのであるが、どうして駅使に対する費用が正税から支出されたのか、
という疑問も、駅起稲が駅自体の経営よりも、駅の整備のために使われ
たという使用目的の違いという理由で理解出来るのである。また、七世
紀後半には駅や駅路の整備がなされていたのは、考古学の事例から見ても
明らかであり、駅の整備のための費用はこの頃既に存在していたと思
われる。そのため駅起稲には大宝令施行前からの古い側面が見られる。
駅起稲の起源に古い側面が見られるのに対して、駅起田は、唐令からの
駅封田をやや変化させて継受したもので、駅起稲を補強するという意味
として設定されたものと推測され、比較的新しい側面が見られる。おそ
らく駅起田は、大宝令段階で制定されたのではないか。

また、これまで「駅評」とは、交通機関の駅の行政区域の「駅家郷」
の前身として論じられることが多かったが、その設置目的は駅を整備す
るための財源の確保と思われ、また、本稿(上)で示したように、「駅
家郷」とは駅務を行う労働力を確保しようとした行政区域であり、既存

の有力戸主がもつ労働編成に依拠して請け負わせようとした方針の現れ
と思われる。大宝令で制定された、駅務の請負体制が成立したのは、駅
を里程度の行政区域とした郷里制段階に求められる。したがって、駅の
財源の確保を目的とした「駅評」と駅務を行う労働力を確保しようとし
た「駅家郷」とは異質なものであり、連続性は見られないと思われる。

中央集権国家形成のためには、駅や駅路を整備しなければならなかつ
た。そのためには、まず、財源の確保が進められ、つぎに駅制を実行す
るに当たり、駅務を行う労働力の確保が行われたと考えるのが順当であ
る。日本の駅制がモデルとしたのはあくまで唐令であり、ミヤケ制を用
いて自己完結的経営方式で駅の創設を目指そうとしたのではない。唐令
から取捨選択しながら、いくつもの過程を経て、さまざまな既存の制度
を利用しながら、駆使して日本令の中に取り込んだのが駅制であると言
えよう。

最後に、執筆当初にあたり「日本古代における駅家郷の編成原理とそ
の実態」は、(上)の論考を以て完結する予定であったが、駅の財源を
駅家郷が請け負ったのか、否かという点には触れないままとなった。そ
のため、急遽(上)として掲載する事になった。以後、本稿(下)の掲
載まで期間が空いた事で、各関係者の方々にご迷惑をおかけした事に深
くお詫び申し上げます。

註

- (1) 拙稿「日本古代における駅家郷の編成原理とその実態(上)」(『弘前大学国史研究』一四〇、二〇一六年)。
- (2) 鈴木靖民・荒木敏生・川尻秋生編『日本の古代道路と景観―駅家・官衙・寺』(二〇一七年、八木書店)。たとえば、この論集の中で、鐘江宏之「地方官衙研究の歩み―出土文字資料研究の観点から」では、七世紀後半に駅造の存在を想定し、独自の見解を述べている。市大樹「文字資料からみる駅家」での結論は(永田英明「古代駅家の成立」(『古代駅伝馬制度の研究』吉川弘文館、二〇〇二年。初出は一九九八年)と(大津透「唐日律令地方財政管見―館駅、駅伝制を手がかりに―」(『日唐律令制の財政構造』岩波書店、二〇〇六年。初出は、一九九三年)の繰り返しと思われる。渡辺晃宏「出土文字資料から伊場遺跡を考える」で、渡辺が駅家郷の存在形態を論じる際に行った史料検証は(志茂樹「古代駅制について」『信濃』二十一号、一九九九年)で既に論じられていることの繰り返しである。
- (3) 『大日本古文书』一一五九七。
- (4) 『大日本古文书』二二二五八。
- (5) 伴信友著・林陸朗編集校訂『比古婆衣上』(現代思潮社、一九八二年)。
- (6) 『類聚三代格』卷十四、出挙事。
- (7) 諸橋轍次『大漢和辞典』(二〇〇〇年版、大修館書店)を参考とし、『日本翻刻康熙字典』、『釈名』、『広韻』で確認を行った。
- (8) 前掲註(7)参照。
- (9) 田名網宏「古代の駅の財政について」(『日本歴史』二二五、一九六六年)。田名網も駅起稲と郡発稲を同じ意味として捉えて、出挙稲と述べているが典拠は示されておらず、伴(註5)と同意見となっている。
- (10) 坂本太郎「駅田及駅稲」(『古代の駅と道』吉川弘文館、一九八九年)。

初出は一九二八年)。四十二頁。

- (11) 前掲註(10)。坂本論文「駅戸及駅子」二十八頁。
- (12) 前掲註(10)。坂本論文「駅田及駅稲」四十一頁。
- (13) 前掲註(9)。田名網論文。
- (14) 前掲註(9)。田名網論文。
- (15) 前掲註(9)。田名網論文。
- (16) 前掲註(9)。田名網論文。
- (17) 大山誠一「古代駅制の構造とその変遷」(『史学雑誌』八五―四、一九七八年)。
- (18) 前掲註(17)。大山論文。
- (19) 前掲註(17)。大山論文。
- (20) 山里純一「税帳勘会について」(『律令地方財政史の研究』吉川弘文館、一九九一年。初出は一九八〇年)。山里は『類聚三代格』卷一「神郡雜務事、弘仁八年(八一七)十二月二十五日官符に「一応修理駅家壹処。在度会郡倉一字。屋四字」や「応修理駅家一処」の中に「倉一字、屋四字」という記述がある事や『続日本後紀』承和八年(八四二)閏九月庚戌条に「以河内国丹比郡駅家院倉八宇屋二字」。遷建当郡日根野。為正倉」と、河内国丹比郡駅家院に倉八宇と屋二字を遷すという記事から、駅には倉や屋という収納施設が存在し駅起稲もそこに置かれたものと推測しているが、駅起稲が倉に収められ管理されていたという事については否定できないものの、天平十一年の第二次官稲混合の際に正税に混合され消滅している駅起稲が、倉に収納されたとするには年代間があまりにも開きすぎており、これらの史料を根拠として同様に扱う事は出来ないと思われる。
- (21) 前掲註(9)。田名網論文。
- (22) 『大日本古文书』二二八一。

(23) 前掲註(9) 田名網論文。田名網は天平六年の第一次官稲混合の意義は、正税出挙がこのころ制度として基礎を確立しており、利稲獲得の不安がなくなった事が原因と考えている。駅起稲が第一次官稲混合から遅れたのは天平十一年『伊豆国正税帳』(『大日本古文书』二一九五)に見られる兵家稲が駅起稲と同じく、天平十一年に正税に混合されていた事から、兵部省の管轄であった事を理由としている。

(24) 前掲註(2) 永田論文。永田は、田名網が述べている駅起田の耕作者は駅戸だけで行う事を否定した点には触れてはいない。しかし、永田は、田名網説の中で、駅起田からの収穫稲だけが駅起稲であるとすると点は援用している。

(25) 前掲註(2) 永田論文。永田は、山里〈前掲註(20) 山里論文〉と同じ『類聚三代格』卷一神郡雑務事、弘仁八年(八一七)十二月二十五日官符と『続日本後紀』承和八年(八四二)閏九月庚戌条を根拠にしているが、前掲註(20)でも触れたように、根拠とする史料としては適切とは言えない。

(26) 前掲註(2) 永田論文。一六九頁。

(27) 前掲註(2) 永田論文。一七〇頁。

(28) 前掲註(2) 大津論文。

(29) 前掲註(2) 大津論文。

(30) 前掲註(2) 大津論文。

(31) 先駆的論文として木下良「古代道路の地表遺構」(『季刊考古学』四六、一九九四年)が挙げられる。

(32) 飯田充晴「埼玉県東の上遺跡の道路遺構」『季刊考古学』第四六号一九九四年。

(33) 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。

(34) ほかに(前掲註(2) 永田論文)で、永田は、駅戸は駅近隣に強制

移住がなされることも有ったと述べているが、拙稿「日本古代における労働編成について―山王遺跡出土三号文書」の注記をめぐって―『法政史学』二〇一二年と拙稿「小犬丸遺跡をめぐる駅家と地域社会」(『法政史論』二〇一三年)において、駅戸の強制移住はなかったと指摘した。

(35) 原本では「頃」。

(36) 前掲註(1) 拙稿。

(37) 前掲註(17) 大山論文。

(38) 前掲註(20) 山里論文。

(39) 前掲註(10)。坂本論文「駅田及駅稲」四十一頁。

(40) 島田拓ほか『落地遺跡(八反坪地区)―県営圃場整備にともなう埋蔵文化財発掘調査報告書 上郡町文化財調査報告三』(上郡町教育委員会、二〇〇五年)。

(41) 岸本道昭編a『布勢駅家Ⅰ―小犬丸遺跡一九九〇・一九九一年発掘調査概報 龍野市文化財報告八』(龍野市教育委員会、一九九二年)。岸本道昭編b『布勢駅家Ⅱ―小犬丸遺跡一九九二・一九九三年発掘調査概報 龍野市文化財報告十一』(龍野市教育委員会、一九九四年)。岸本道昭『山陽道駅家跡』(同成社、二〇〇六年)。

(42) 近江俊秀『古代国家と道路』(青木書店、二〇〇六年)。近江は、埼玉県東の上遺跡(七世紀第3四半期)、群馬県砂町遺跡(七世紀後半)、富山県桜山遺跡(七世紀後半)、大阪府高槻市の古代山陽道(七世紀後半)、香川県推定南海道(七世紀後半)、福岡県大谷車堀遺跡(七世紀後半)などの古代道路跡の事例を挙げている。

(43) 浜松市教育委員会編『伊場遺跡発掘調査報告書第十二冊 伊場遺跡総括編(文字資料・時代別総括)』(浜松市教育委員会、二〇〇八年)。伊場木簡から古代史を探る会編『伊場木簡と日本古代史』六一書房、二〇一〇年)。

- (44) 渡辺晃宏「出土文字資料からみた伊場遺跡群」(浜松市教育委員会編『伊場遺跡発掘調査報告書第十二冊 伊場遺跡総括編(文字資料・時代別総括)』浜松市教育委員会、二〇〇八年)。
- (45) 『大日本古文書』一―四三七。
- (46) 『大日本古文書』一―四七〇。
- (47) 森公章「評制と交通制度」『東洋大学文学部紀要第六十集(史学科編)』第三二号、二〇〇六年。
- (48) 前掲註(47)。森論文。
- (49) 渡辺晃宏「伊場遺跡群の主要な木簡」(伊場木簡から古代史を探る会編『伊場木簡と日本古代史』六一書房、二〇一〇年)。前掲註(2) 渡辺論文。
- (50) 原秀三郎「倉札・札家考」(『木簡研究』八、一九八六年)。原秀三郎によると、札家という墨書土器から、倉札を管理する事務作業を行う家を想定している。
- (51) 『大日本古文書』二―一四。
- (はら・きょうこ) 法政大学大学院人文科学研究科博士後期課程)