

律令期の伝馬制と交通路体系について

——「伝路」概念の再検討を通じて——

門 井 直 哉

【要約】 近年、郡家間交通路を伝馬制等と結びつけて「伝路」と呼称し、律令期における交通路体系が駅路と「伝路」により構成されていたとする見方がある。しかし、伝馬や伝使は、郡家間の交通路上のみを往来していたのではなく、郡内外のさまざまな道路上を往来しえたと考えられる。このことは、通行が駅路上に限定される駅馬と大きく異なる点である。したがって、郡家間交通路のみを「伝路」と呼び、あたかも駅路と対比される交通路体系が存在していたかのように理解することは妥当でない。伝馬は駅路を含むあらゆる地方交通路での利用が想定されており、伝馬制は、駅制のみではカバーすることのできない律令国家の中央―地方間交通を補完する制度と位置づけることができる。

史林 八五巻六号 二〇〇二年一月

一 は じ め に

律令期の日本の交通制度には、駅制と並んで伝馬制があった。伝馬制とは、郡ごとに五匹の馬を置くものであり、^① 伝馬は赴任国司や罪人の移送や、^② 伝符を携えた公使の往来の際に供給されることになっていた。^③

伝馬制の実態については、駅制に比べると史料が少なく不明な点が多いが、従来、伝馬は郡の中核施設である郡家に置かれ、^④ 基本的には駅馬の通る駅路とは別の交通路上を通行したとみるのが一般的な見方である。例えば青木和夫は、各郡

家には伝馬が用意されていたとみて、国府と郡家とを連絡する路を「伝馬の路」と呼び、駅路につぐ重要な交通路として^⑤いる。また原秀三郎は、郡家における伝馬の供給および旅行者に対する給食・宿泊機能に注目し、駿河国有度郡と益津郡を具体事例として挙げて、「伝馬の道」と「駅馬の道」が別路であったことを指摘している^⑥。さらに佐々木虔一は、伝馬が郡家内に置かれていたと推定した上で、『続日本紀』神護景雲二年（七六八）三月乙巳条にみえる「郡伝路」を郡家を結ぶ令制前からの交通路と解し、律令制下には、国内の郡家と国府を結ぶ二次的な交通路として機能したものとみている^⑦。そして一九八〇年代後半になると、このような伝馬の通る郡家間交通路は木下良によって「伝路」と名づけられ、駅路に対比される交通路体系として位置づけられた^⑧。これによって、律令期の日本においては、駅制と伝馬制という二つの交通制度に対応する形で、駅路と「伝路」という二つの国家的交通路体系が存在したとする見方が明確に提示されるに至った。

もつとも、「伝路」といった交通路体系の存在を想定することについては異論がないわけではない。例えば永田英明は、伝馬制は原則として中央政府の使者のための制度であったと指摘しており、^⑨厩牧令置駅馬条に記される「其伝馬每郡各五」の伝馬設置規定については、「あくまでも『諸道』における伝馬設置基準を規定したものとするべきではなからうか」と述べている。また森田悌は、「赴任国司の送迎を主たる任務の一とする伝馬は、地方道でなく駅道上において奉仕の事に当たっていた」とし、伝馬の供給は駅路沿いに郡ごとに適当な間隔を置いて設置された「伝馬所」というべき伝馬施設においてなされたものとみている^⑩。以上のような見方に立つ場合、伝馬は帯駅路郡のみに配置されて駅路上を通行したことになり、全ての郡家間を連絡する「伝路」なる交通路体系の存在は想定できなくなる。

これらの説を受けて、木下は改めて「伝路」の定義を行い、「全ての郡に伝馬が置かれたとは考えられないが、伝馬に乗らない伝使も郡家間を通行した筈であるから、各郡家間の道路を全て伝路ということにする」とした^⑪。また中村太一は、近年、「伝馬制をはじめ、往來人に対する食料・宿泊施設の提供、文書の通送、道路の補修などといった郡家が持つ多様な

交通機能を「伝制」と呼ぶことが馬場基によって提唱されたことを受け、このような「伝制」に対応する道を「伝路」と定義した^⑭。このように、木下は郡家間を往来する伝使の存在を、中村は郡家を中心とする交通機能である「伝制」の存在をそれぞれ根拠として、郡家間交通路を「伝路」と呼称することを提案している^⑮。いずれにせよ、両氏のいうところの「伝路」とは、郡家間を結ぶ形で網目状に展開する交通路としてイメージされるものであり、都から放射状に伸びる駅路と対比しうる交通路体系として位置づけられている。そして今日では、こうした「伝路」概念を受け入れて、「伝路」の具体的ルートの復原を試みる研究も行われている^⑯。

しかし木下、中村両氏が提唱する「伝路」概念には次のような問題点があると考ええる。

まず一つには、木下が「全ての郡に伝馬が置かれたとは考えられない」としているように、伝馬の設置を特定の郡に限定してとらえようとしている点である。こうした考えは、伝馬が中央派遣使のための交通手段であったとする永田の主張を受けたものとみられる。しかし、そもそも伝馬が全郡設置であったのか、あるいは特定の郡に置かれたものなのかは、ともに伝馬が駅路上で運用されたとみる永田、森田両者の間でも見解が分れている。永田は、厩牧令諸道置駅馬条の伝馬設置規定を、条文構成から帯駅路郡における伝馬設置規定とみたが、それはあくまでも史料解釈の一つの可能性を示したに過ぎない。帯駅路郡などのような特定の郡に伝馬が置かれたのであれば、同条以外の史料からもそれを裏づける必要がある。

第二に、伝馬に乗らない伝使の存在が前提とされている点である。確かに、天平年間の「周防国正税帳」には「船伝使」なる語がみられ、伝馬を利用しない伝使の存在をうかがわせるが、後述するように、この例のみをもって伝馬に乗らない伝使が一般的に存在していたとみなすことは拙速と思われる。そもそも伝使が伝馬と切り離して存在し得たのか、伝使の語義も含め、この前提についても検討する必要がある。

第三に、伝使に対する伝馬や食料の供給が、郡家で行われていたものとみなされている点である。これに関しては、郡

家以外に伝馬の設置場所を求める前述の森田のような見方もあるが、そのような可能性については何も検証されていない。伝馬や食糧の供給が郡家でなされたのか、あるいは郡家以外でもなされたのかは、「伝路」の定義の根幹に関わる問題である。この点を検証しないまま郡家間交通路を「伝路」と呼称することはできないだろう。

そして最後は、中村が郡家間交通路を「伝路」と呼称する際の根拠としている「伝制」なる制度についてである。これについては、永田も指摘するように、そもそも「郡家の交通機能」を「伝」という言葉で表現することが適切であるかという問題がある。郡家で行われていた食料供給や文書の伝達を「伝」としてとらえることができるならば、郡家間交通路に対して「伝路」という呼称を与えることは可能であろう。しかし、実際、「伝」字そのものにそのような意味があったのかは、史料に立ち戻って慎重に検討する必要がある。

このように現在みられる「伝路」概念とは、伝馬制そのものの実態がいまだ明らかでないにもかかわらず、文献史学の一部の研究成果を無批判に受け入れて定義されたものであり、極めて曖昧な前提の上に成り立っている感が否めない。現実に郡家間交通路というものが存在し、また駅路以外の場所でも計画的道路が敷設される場合があったことは事実である。しかし、それらの交通路を伝馬制や他の交通制度と関連づけて「伝路」と呼称し、駅路と対比しうる国家レベルの交通路体系とみなすことは、はたして妥当なのであろうか。このことは、単に郡家間交通路をどのように呼ぶかという問題にとどまらず、わが国の古代交通のあり様を理解する上で極めて重要な問題であると考ええる。そこで本稿では、「伝路」概念の再検討を通じて、律令期の伝馬制の実態について明らかにし、その上で律令期の交通路体系をどう理解すべきかを考察することにしたい。次章では、まず先に指摘した「伝路」概念の前提に関する諸問題について関連資料の検討を行う。

- ① 厩牧令諸道置駅馬条。
- ② 公式令給駅伝馬条。
- ③ 厩牧令諸道置駅馬条義解。
- ④ 本稿では「郡家」の語を、一定の範囲内に存在する郡庁とこれをとりまく関連施設群の意で用いる。
- ⑤ 青木和夫『日本律令国家論攷』岩波書店、一九九二、二九〇―二九

一頁。(初出は「律令国家の交通施設」『体系日本史叢書二四 交通史』山川出版社、一九七〇。)

⑥ 原秀三郎「駿河国府と安倍市」『静岡市史 原始・古代・中世』、一九八一。

⑦ 佐々木慶一「古代東国社会と交通」校倉書房、二六二—二六四頁。

(初出は「律令駅伝制の再検討」竹内理三先生喜寿記念論文刊行会編『律令制と古代社会』東京堂出版、一九八四。)

⑧ 木下良「近年における古代道路研究の成果と課題」『人文地理四〇—四、一九八八。』

⑨ 永田英明「律令国家における伝馬制の機能」『交通史研究三』、一九九二。

⑩ 永田英明「七道制と伝馬・伝馬」『古代交通研究七』、一九九七。

⑪ 森田悌「伝馬制の考察」『続日本紀研究二八五』、一九九三。

⑫ 木下良「日本の古代道路」『古代文化四七』、一九九五。

⑬ 馬場基「駅と伝と伝馬の構造」『史学雑誌一〇五—三』、一九九六。

⑭ 中村太一「日本の古代道路を探す」『平凡社』、二〇〇〇、二二—四七頁。

⑮ なお中村は、「伝制」の一部をなす伝馬制に対応する道を「伝馬路」と名づけた上で、律令国家の交通路体系が、①「駅路」、②「各郡家を中心として隣接地域に至る網目状の官道体系である」「伝路」、③「伝路」の一部を中央との連絡用に編成した樹形状の交通路体系である「伝馬路」、の三つの系統により構成されていたとしている。(前掲⑬)

⑯ a 木本雅康「下野国の古代伝路について」『交通史研究三〇』、一九九三。

b 同「古代伝路の復原と問題点」『古代交通研究七』、一九九七。

c 同「古代の道路事情」『吉川弘文館』、二〇〇〇、一四六—一七九頁。など。

⑰ 前掲⑩。

二 「伝路」概念をめぐる諸問題の検討

(1) 伝馬の設置郡

本節では、伝馬が置かれた郡について検討する。駅馬と伝馬の設置に関しては既牧令諸道置駅馬条に次のように記されている。

凡諸道置駅馬。大路廿疋。中路十疋。小路五疋。使稀之處。国司量置。不_レ必須_レ足。 (中略) 其伝馬每郡各五。 (以下略)

この条文の「其伝馬每郡各五」については、『令集解』に「釈云。小路使稀之處。不_レ必須_レ足也。古記无_レ別也。」(傍

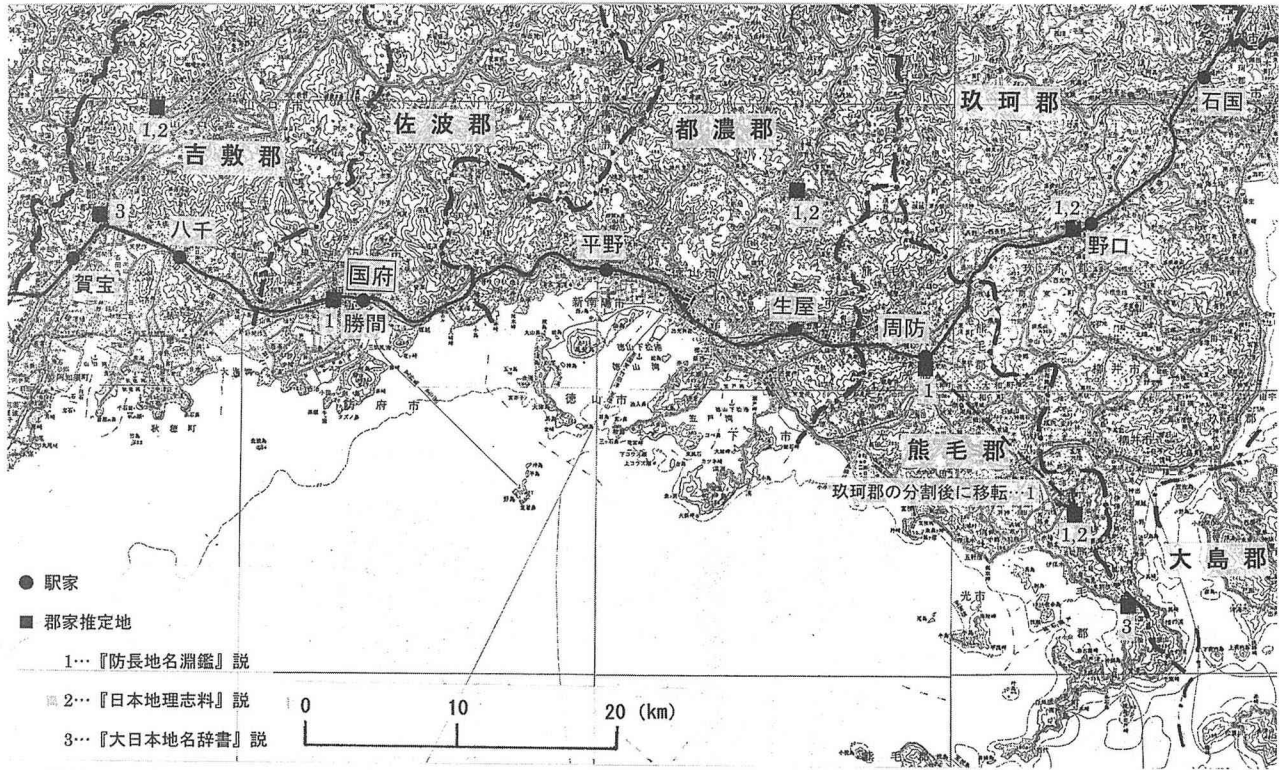
線は筆者による」とある。永田はこれに注目し、ここにいう「小路」とは、条文冒頭にみえる大路・中路・小路という駅路の区分に対応するもので、八世紀の明法家には、伝馬は基本的に駅路上で運用されるものとの理解があったとしている^①。また森田は、令釈・古記に続いて「伝馬无_レ使_レ之道者置_レ耳。」とする跡記の注釈についても、「古記・令釈のいう『小路使稀之_レ使』のつきつめたあり方を想定し『（小路ニシテ）使无_レキノ道』としているのである」とし、「置_レ駅馬条集解の古記・令釈・跡記からなる明法注も伝馬の配置の有無を駅道の公使の往来と結びつけて解釈していることが看取され、明法家の理解において伝馬と駅道とが密接していた様子が窺知される」と指摘する^②。

しかし、古記と令釈が駅路の区分に対応して伝馬設置を論じていることについては、これらが成立した当時、すでに伝馬が駅路上において運用される例が多く、それが令文解釈に反映された可能性もある。また跡記の解釈は、文字どおり、公使の往来のない郡でも原則として伝馬を置くということ、非帯駅路郡を含む全ての郡における公使の往来を想定したものと理解することが可能である。したがって、これらの明法家の注釈からは、必ずしも置_レ駅馬条の伝馬設置規定が帯駅路郡のみの伝馬設置を規定したものと判断することはできない。諸道置_レ駅馬条の「其_レ伝馬毎_レ郡各五」については、青木和夫らが指摘してきたように、天平年間の正税帳や郡稻帳の伝馬や死馬皮の売買記事によって、当時駅路が通過していなかった越前国大野郡や和泉監の大野郡・和泉郡・日根郡などにも伝馬が設置されていた事実が判明することから、非帯駅路郡を含めた全ての郡における伝馬の設置を定めたものとみるのが妥当と考_レえる^③。

ところで厩牧令乗_レ伝馬条には、

凡_レ官人乘_レ伝馬_レ出_レ使者。所_レ至_レ之_レ处。皆用_レ官物。准_レ位供給。（以下略）

との規定がある。「所_レ至_レ之_レ处」とは、集解古記によると「馬替_レ之_レ处也」であり、在_レ釈背或云では「所_レ至_レ之_レ处。毎_レ郡供_レ之_レ也」とされている。すなわち、伝馬を利用する公使は、郡ごとに伝馬を乗り継ぎ、そこで位に応じた食料や宿泊施設などの供給を受けるものとされていた。



※駅家位置の推定は『古代日本の交通路』Ⅲ (大明堂、1978) による

第1図 周防国の諸郡家推定地と駅路

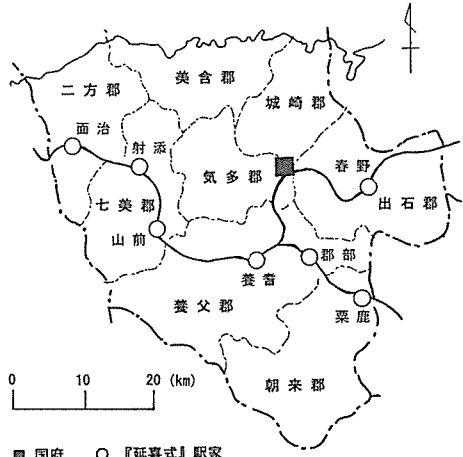
しかし、天平一〇年（七三八）の周防国正税帳では、周防国五郡（第1図）を往来した伝使への給食日数は、伝使の通過が想定される郡の数よりも一つ少ない日数となっており、伝使に対する給食を行わない郡もあったことが知られる。岡田登はそれを養老五年（七二二）に熊毛郡から分立した玖珂郡^④とし、周防国では天平一〇年の時点でも、そのまま分郡以前の状態で給食が行われたものと推測している。また岡田は、玖珂郡には伝馬も設置されていなかったとみており、これに従うならば、伝馬は必ずしも全ての郡に設置されなかったことになる。

もっとも現在のところ、八世紀において伝馬が設置されなかった可能性を指摘しうる例は玖珂郡のみである。その玖珂郡にしても、伝馬が設置されなかったのは郡の分立という特別な事情によるものと考えられ、伝馬が置かれなかった郡が一般的に存在した状況は想定し難い。したがって、少なくとも律令の原則に関しては、あくまでも伝馬の全郡設置を求めたものとみるべきであろう。

（2） 伝使の交通手段

従来、伝使とは、伝馬に乗り、官物の供給を受ける官使の意で捉えられてきたが、昨今は、伝馬に乗らない伝使の存在までもが想定されるに至っている。しかし、そのような伝使は実際に存在したのであるか。また、仮に伝馬に乗らない伝使が存在していたとするならば、「伝使」の要件とは何であったのであろうか。

そもそも「伝使」の語は令文中にはなく、その実例は、天平八年（七三六）の薩摩国正税帳、天平九年（七三七）の但馬国正税帳および豊後国正税帳、天平一〇年（七三八）の周防国正税帳などに現れる。このうち、但馬国正税帳および周防国正税帳では、各伝使の身分・人物名が判明し、豊後国正税帳でもそれらの一部を推定しうる。そこで次に、これら正税帳の伝使に関する記事から伝使の交通手段について考えてみたい。



第2図 但馬国の概要

して扱われていたものとみられる。

ただし、これら7〜10の使者が伝馬利用者であつたとは即断できない。というのは、永田が指摘するように、伝馬の利用証である伝符は、律令法では諸国への配備規定を欠いており、中央政府のみに置かれるのが原則とされていたからである。⑧ 伝符が中央政府によって発給されるものとすれば、7〜10の使者は、太政官文書を但馬国府へと通送してきた丹後国の人物と、因幡国へと通送する但馬国の人物であり、彼らが伝符を携行して伝馬の供給を受けていたとみえることはできなくなる。

もつとも地方官司にも伝符が配備された例が全くなかつたわけではない。慶雲二年(七〇五)四月には大宰府に伝符一〇枚が支給されており、⑨ また養老四年(七二〇)三月には「按察使向京。及巡行属国之日。乗伝給食。」として、常

① 天平九年(七三七) 但馬国正税帳

但馬国正税帳では、但馬国内を往来する伝使に支給した食料が、「当国所遣駅伝使」と「経過上下伝使」の二つの項に分けて記載されている。この両者の違いについては、前者が「但馬国府において着発した駅伝使」、後者が「国府に関わりなく、単に但馬国を通過しただけの伝使」の意味であることが、すでに柳雄太郎によって明らかにされている。⑩ 但馬国府の置かれた気多郡は山陰道の本路から外れるため(第2図)、両者の経路は異なるものとなる。

さて、ここでも「当国所遣駅伝使」の内訳を見てみると(第1表)、「当国所遣駅伝使」として一〇人の名が挙げられている。この内、1〜6の使者については「駅使」とされているので、7〜10の使者が伝使と

第1表 天平9年但馬国正税帳「伝使」一覧

当国所遣駅伝使の内訳

	種 別	使 者 名	従者数	供給日数
1	依奉貳度幣帛所遣駅使	従七位下中臣葛連于稲	2	10日
2	依奉貳度幣帛所遣駅使	従八位上中臣連爾伎比等	2	10日
3	賚免罪赦書来駅使	丹後国史生正八位上檜前村主稻麻呂	2	2日
4	賚免罪赦書来駅使	送因幡国当国大毅正八位上忍海部廣庭	2	3日
5	賚免罪并賑給赦書来駅使	丹後国日正八位上臺忌守国依	2	2日
6	賚免罪并賑給赦書来駅使	送因幡国当国史生大初位上大石村主廣道	1	3日
7	賚太政官遥送免田租詔書来使	丹後国少毅无位丹波直足嶋	1	2日
8	賚太政官遥送免田租詔書来使	送因幡国当国少毅外大初位下品治部君大隅	1	3日
9	賚太政官遥送疫病者給粥糶料符来使	丹後国与射郡大額外従八位上直直忍立	1	2日
10	賚太政官遥送疫病者給粥糶料符来使	送因幡国当国氣多郡主帳外少初位上桑氏連老	1	3日

経過上下伝使の内訳

	種 別	使 者 名	従者数	供給日数
1	赴任所二箇国伝使	因幡国守従五位下丹比真人家主	9	2日
2	赴任所二箇国伝使	出雲国核従六位下縣犬甘宿禰黒麻呂	3	2日
3	上下二箇國中宮職提箱使	—	—	—

陸国に一〇剋、遠江国に七剋の伝符が支給されたという事例がある。ただし大宰府の場合は、永田の言うように、西海道諸国との間に管領関係を結ぶ準中央官司としての性格を有していたことにより、伝符の配備を認められたものとみられる。また、常陸国と遠江国に配備された伝符は、按察使の上京あるいは属国巡行という、極めて限定された目的に供されるものであり、しかも常陸国や遠江国は、国守が按察使を兼任する特別な国であった点に注意する必要がある。これらの例を敷衍して諸国への伝符配備を想定するにしても、それはせいぜい国守が按察使を兼任する国々に限られた措置であったとみるべきであり、国守も按察使を兼任していない但馬国と丹後国に伝符が配備されていた可能性は低い。

とはいえ7、10の人物に関しては、やはり伝馬を利用しえたとみるべきであろう。というのは、公式令符式条に、使人位姓名、駅鈴または伝符の剋数を太政官符の末尾に記すことが規定されているからである。大方克己が指摘するように、太政官符を伝達する使者

を路次に通送供給させる機能は、太政官符自体にも付加されていたものと考えられ、7、10の人物は中央発遣使ではないものの、いずれも太政官符ないし詔書を通送する使者であり、伝符にかわる文書によって伝馬を利用しえた可能性がある。

なお、駅鈴が支給されなくとも伝馬を利用していた「無_レ鈴雜使」(類聚三代格)卷一八、延暦一九年(八〇〇)正月一六日(官符)の存在から、森哲也は伝符を支給されなくとも伝馬利用を認められた使者の存在を想定しているが、市大樹はそのような使者の実例として、『延喜式』主税下正税帳条にみえる「伝使」を挙げている。同条には「伝使」として①新任国司、②新任講師、③貢上御贄使、④貢上御馬使があげられているが、このうち伝符の支給を受けたものは①のみである。しかし②については、『延喜式』太政官式新任国司食伝条の割注に「講師赴_レ任准_レ此。唯不_レ給_レ伝符」とあることから、伝符こそ支給されないが、伝符の支給を受けた新任国司と待遇であったことが判明する。また③についても、『続日本紀』天平二年(七三〇)四月甲子条の太政官処分「又国内所_レ出珍奇口味等物、国郡司蔽匿不_レ進。亦有_レ因_レ之少、而不_レ進。自今已後、物雖_レ乏少、不_レ限_レ伝、任_レ便貢進。」とあることから、伝馬の利用が可能であったことがわかる。④については、とくに伝馬の利用を認めた史料はないものの、②と同じく貢御物を進上する使者ということで、伝馬を利用できた可能性がある。

このように、『延喜式』主税下正税帳条において、伝符の支給を受けていた①だけでなく、②、④までもが「伝使」とされていたのは、彼らが伝馬の利用資格を有した者であったからにはかならないであろう。換言するならば、伝符を所持しているか否かは「伝使」の要件ではなく、伝馬の利用資格を有した者が「伝使」と認識されていたということになる。さて次に「経過上下伝使」の内訳についてみてみたい。正税帳では「経過上下伝使」の総計を四七名としているが、現存断簡で「経過上下伝使」として把握できるのは二項目のみで、一名の「赴任所二箇国伝使」(1、2)と、人数不詳の「上下二箇国中宮職捉稻使」(3)である。

「赴任所二箇国伝使」は因幡国および出雲国に赴任する国司であり、但馬国府には立ち寄らず山陰道本道上を往来した

ものとみられる。『続日本紀』神龜三年（七二六）八月乙亥条には、

大政官処分。新任国司向_レ任之日。伊賀。伊勢。近江。丹波。播磨。紀伊等六国。不_レ給_二食馬_一。志摩。尾張。若狹。美濃。参川。
越前。丹後。但馬。美作。備前。備中。淡路等十二国並給_二食。自外諸国。皆給_二伝符_一。（下略）

とあって、赴任国司に対する供給のあり方は、都からの距離に従って、①食馬ともに不支給、②食のみ支給、③伝符支給（すなわち食馬ともに支給）、という三段階に定められているが、これによると山陰道諸国では因幡以西の国に赴任する国司は伝符を給付されることになっている。したがって、「赴任所二箇国伝使」とされる因幡国と出雲国の国司は、いずれも伝符の発給を受け、伝馬によって赴任したものと考えられる。

一方、「上下二箇国中宮職捉稻使」についても、捉稻を使命とした中央発遣使であることからすれば、伝符の発給を受けて、伝馬によって山陰道本道上を往来した可能性が高い。

② 天平一〇年（七三八）周防国正税帳

周防国正税帳には、供給開始日順に供給対象となった使者名が挙げられ、使者の種別が付されている。これらの種別の内、「伝使」の名称を含むものを抽出したのが第2表である。

第2表で最も多くみられるのは「下伝使」であるが、これは「京より下る伝使」の意味であろう。そのほとんどは大宰府の官人や西海道諸国に赴く国司・史生であり、前述の神龜三年の制により、伝符を与えられ、伝馬を利用して山陽道を下向したものとみられる。なお、25および26の「伝使」と「下伝使」との違いは判然としないが、大隅国と薩摩国の国司であることからすれば、おそらくは「下伝使」と書くべきところを「伝使」と略記したものであろう。

また、1の「部領伝使」下荇間連養徳は、刑部省の役人であり、同じ五月四日の項に「下流人」として挙げられている。周防国佐波郡人牟淫禮君大町を部領してきたものとみられる。中央発遣使であるので、やはり伝符の発給を受け、伝馬を

第2表 天平10年周防国正税帳「伝使」一覧

	日付	種 別	名 前	従者数	供給日数
1	5月4日	部領伝使	刑部少解部従六位下荀間連養徳	2	従来6日
2	6月4日	下伝使	□□□勝	3	4日
3	6月4日	下伝使	筑後国椽正七位下忍海連宮成	3	4日
4	6月12日	下伝使	豊後国椽従六位下田邊史縣麻呂	3	4日
5	6月15日	下船伝防人部領使	大宰史生従八位上中臣東連益人	1	4日
6	6月17日	下伝使	大宰大監正六位阿倍朝臣子嶋	3	4日
7	6月17日	下船伝防人部領使	大宰少判事従七位下錦部連定麻呂	2	4日
8	6月20日	向京伝使	長門国相摸人3人、廝1人	—	往来8日
9	6月21日	向京伝使	周防国相摸人3人	—	往来6日
10	6月22日	下伝使	壹伎嶋椽従七位下間人宿禰玉浦	3	4日
11	6月26日	下伝使	大隅国左大舎人无位大隅直坂磨呂、薩摩 国人右大舎人无位薩摩君坂益	1	4日
12	7月3日	下伝使	豊後国目正七位下敷九等河内連入鹿	3	4日
13	7月24日	下伝使	大宰故大貳従四位下小野朝臣骨送使對馬 史生従八位下白氏子虫	3	4日
14	8月29日	下伝使	周防国史生正八位下赤染麻呂	2	3日
15	9月2日	下船伝使	大宰史生正八位下出雲臣君麻呂	2	4日
16	9月11日	下伝使	豊前国史生大初位下志比安都	2	4日
17	9月15日	下伝使	對馬史生正八位上漆嶋大名	3	4日
18	9月15日	下伝使	肥後国史生大初位上山田史方見	2	4日
19	9月15日	下伝使	薩摩国史生従八位下雄山田連麻呂	3	4日
20	9月22日	下船伝使	筑前国史生大初位上丈部忌寸千城	2	4日
21	10月2日	下伝使	壹伎島史生大初位上物部於伎	2	4日
22	10月3日	下伝使	豊前国目従八位上泰子虫	3	4日
23	10月6日	下伝使	大宰史生従八位上川邊朝臣白足	3	4日
24	10月9日	下伝使	長門国史生大初位下敷十等阿倍朝臣牛養	2	4日
25	10月11日	伝使	大隅国椽正六位下土師宿禰山麻呂	3	4日
26	10月12日	伝使	薩摩国目大初位上次田赤染造上麻呂	3	4日
27	10月12日	下船伝使	筑前国史生大初位下田邊史東人	2	4日
28	10月14日	下伝使	豊後国守外従五位下小治田朝臣諸人	9	4日
29	10月14日	下伝使	大隅国史生大初位上日置造三立	2	4日
30	10月20日	下伝使	大隅国守正七位下敷十二等大伴宿禰国人	3	4日
31	10月21日	下船伝使	大宰史生大初位下檜前舎人連馬養	2	4日
32	10月22日	下伝使	筑前国椽従六位下都保臣古良比	3	4日
33	11月3日	従大宰府向京伝使	僧法義、童子3人	—	4日
34	11月15日	下伝使	大宰少典従七位上朝明史老人	3	4日
35	12月1日	下伝使	筑紫国師僧算泰、従僧2人、沙彌2人、 童子3人	—	4日

利用して下向してきたのであろう。

33の「従大宰府向京伝使」は、文字どおり大宰府から京へと向かった伝使である。前述のように、大宰府には慶雲二年の制により伝符が配備されていたので、「従大宰府向京伝使」は大宰府から伝符を給付され、伝馬を利用して山陽道を京へと向かった可能性もある。もともと、法義は官人ではなく僧侶であるので、伝符を給付されていなかった可能性も考えられるが、この時の法義の旅行の目的が、例えば天平九年（七三七）、天下泰平・国土安寧祈願のために宮中に僧七百人を招いて、大般若経・最勝王経を転読させたような何らかの朝廷行事と関わりをもつものであったとするならば、大宰府から伝符の発給を受けるか、あるいはそれにかわる文書によって伝馬を利用して可能性は高いだろう。

一方、8、9にみえる「向京伝使」は、長門国と周防国の相撲人であるが、両国ともに伝符は配備されず、伝符が給付されていなかった可能性が高い。しかし、彼らは宮廷神事のために都に赴く相撲人であり、伝符にかわる文書を携行することによって伝馬を利用しえたものと考えられる。

「下船伝使」（15、20、27、31）はいずれも大宰府と筑前国の史生であるが、これらは従来から言われているように、船によって下向した伝使とみられる。先に引用した神龜三年の太政官処分の後続部分には次のようにある。

但大宰府并部下諸国五位以上者。宜給伝符。自外随便駕船。緑路諸国。依例供給。史生亦准此焉。

これによれば、大宰府および西海道諸国の五位以上の官人は、伝符が与えられ、陸路によって伝馬を乗り継ぎながら任地に赴くことになっていた。一方、六位以下の官人については、適宜、海路によって赴くことになっており、史生もまたこれに準じるものとされた。こうした措置が取られた背景には、後述するように、伝馬による迎送業務が山陽道諸国の民衆にとって相当な負担になっていた事実があり、六位以下の官人の海路赴任は民衆の負担軽減という意味合いを持っていると考えられる。ただし、「随便駕船」とあるように海路赴任は必ずしも義務ではなく、実際、第2表が示すように、正税帳には多くの六位以下の官人が「下伝使」として現れている。要するに「下船伝使」とは、本来的には伝馬の利用資

格者であるが、神龜三年の制に従って船を利用した特殊な伝使であつたとみるべきであろう。それゆえ、正税帳においてはわざわざ「下船伝使」として、一般的な伝使と区別をしているのである。「下伝使」として伝馬の利用者と船の利用者が混在していたわけではなかつたことに注意する必要がある。

最後に5、7にみえる「下船伝防人部領使」であるが、これは天平九年（七三七）九月の筑紫の防人停止措置に伴い、東国防人を難波まで部領した大宰府の官人であり、正税帳の時点では海路大宰府への帰途にあつたとみられる。「伝使」の語が明確に含まれているわけではないが、これも伝使とみるならば、伝符が配備された大宰府から発着する公使であるので、伝符が給付されていた可能性が考えられる。この場合、伝馬を利用しえたはずの彼らが、帰任の際に伝馬でなく船を利用したのは、大宰府―難波間の防人の部領が船でなされたことによるのであろう。^⑩「下船伝防人部領使」を伝使とみるにしても、やはり先の「下船伝使」と同様、特殊な例と位置づけるべきであろう。

③ 天平九年（七三七）豊後国正税帳

豊後国正税帳では、玖珠郡と直入郡、そして郡名不明の某郡の断簡に「往来伝使」への食料供給記事がみえる。伝使の数は三郡ともに三名となつているが、その内訳については明記されていない。ただし、「往来伝使」への供給記事の直前にある巡行国司への供給記事の中には、「一度随府使賑給貧病人」「一度随府使檢校紫草園」という項目があがつており、榎英一は国司とともに巡行した「府使」、すなわち大宰府使が「往来伝使」であつたと推測している。^⑪同正税帳で唯一完全な形で残る玖珠郡の項には「府使」に対する供給記事が見られないこと、また、大宰府使に随行した国司に対する供給日数と「往来伝使」に対する供給日数が一致することからすると、榎の推定のとおり、豊後国正税帳にみえる三人の「往来伝使」のうち少なくとも二人は「府使」であつたとみて間違いないであろう。これらの伝使については、大宰府から伝符の発給を受け、路次の諸郡で伝馬の供給を受けていた可能性が高い。

以上、本節では伝使の交通手段について検討してきたのであるが、少なくとも正税帳において「伝使」として把握されているものに関しては、いずれも基本的には中央や大宰府に關係する公用の往来人であり、伝符ないしそれにかわる文書の發給を受け、伝馬の利用資格を有した者であったとみて間違いないであろう。これまで、伝馬を利用しない伝使の証左として取り上げられてきた「下船伝使」などは、伝使としては特殊な事例とみるべきである。そのことは「下船伝使」という名称自体が如実に物語っているであり、「下伝使」として伝馬を利用するものと船を利用するものが混在していたわけではなかったことに注意する必要がある。伝使と伝馬は不可分の關係にあることを確認しておきたい。

(3) 伝使への供給場所

前述の厩牧令乗伝馬条では、伝馬に乗って使いに出た官人、すなわち伝使は「所_レ至之処」で官物により供給を受けるものとされている。ここにいう「所_レ至之処」とは、集解古記によれば「馬替之処也」であり、伝馬の乗り継ぎをするところであった。また厩牧令乗駅条には

凡乗_レ駅及伝馬。必_レ至_レ前所_レ替換_レ者。並_レ不得_レ騰過。其無_レ馬之_レ処。不_レ用_レ此_レ令。

とあり、駅馬および伝馬は、馬がすべて使用中でない限りは、一区間ごとに乗り継ぐべきものとされている。つまり、伝使は「所_レ至之処」で食料と伝馬の供給を受けることとなっていた。

それでは「所_レ至之処」とは、どこを指しているのであろうか。伝馬の設置を謳った厩牧令置駅馬条には「其伝馬每郡各五」とあるのみで、伝馬の具体的な設置場所については触れられていないが、従来、伝馬の設置場所については郡の中核施設である郡家とするのが一般的な見方である。坂本太郎はその根拠として、①上下諸使が伝符・駅鈴に刻まれた剋数を超えて不当に伝馬・駅馬に乗ることを禁じた延暦元年（七八二）十一月三日官符の最後に「勝_三示郡家并駅門」。普使_三告知。」とあること、②徭丁の種目を挙げた弘仁一三年（八二二）閏九月二〇日官符に「駅伝使鋪設丁郡并駅家別四人」とあ

ること、③延喜式兵部省諸国駅伝馬条は、駅馬と大書した下に駅名及び駅馬数を記し、伝馬と大書した下に郡名及び伝馬数を記していること、などを挙げている。^{②④}

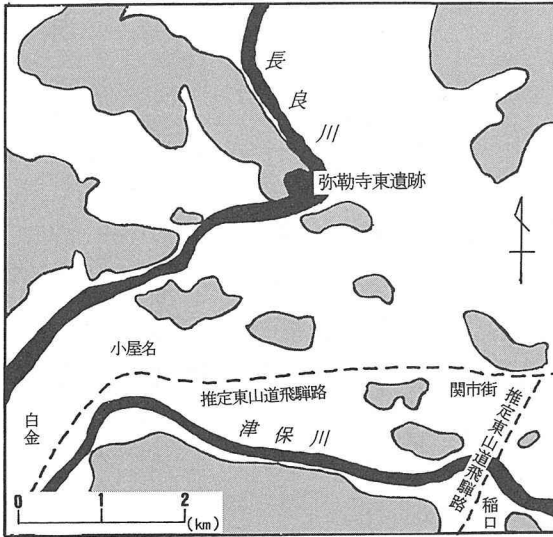
もつとも、②③に関しては史料中に「郡家」の語はないので、必ずしも伝馬の設置場所を郡家に特定する論拠とはならないであろう。したがって、八世紀の伝馬が郡家に置かれたことを確実に示しうるのは①のみということになる。現在の「伝路」概念においても、伝馬は郡家において供給されたものと想定されている。

しかし、近年の発掘成果からすると、伝馬は一律に郡家に置かれたとみえることは難しいように思われる。というのは、郡家以外の場所に関連施設が存在する場合もあるからである。

例えば、鳥取県気高町の上原遺跡は、七世紀後葉から一〇世紀頃まで存続した因幡国気多郡家に比定されているが、同遺跡の東北約三・五キロメートルにある戸島・馬場遺跡でも、ほぼ同時期の官衙的遺構が検出されており、郡家出先機関であった可能性が指摘されている。また、福岡県小郡市の小郡遺跡は、七世紀末から八世紀代の筑後国御原郡家に比定されているが、同遺跡の東南約三・三キロメートルにある大刀洗町の下高橋遺跡でも七世紀後半ないし八世紀前半から九世紀にかけての官衙的遺構が検出されており、何らかの郡家関連施設があったとみられる。また、鳥根県出雲市の古志本郷遺跡は『出雲国風土記』に見える出雲国神門郡家に比定されるが、同遺跡が立地する神戸川の対岸地域では、天神遺跡や三田谷遺跡^{②⑤}といった郡家関連遺跡の存在が知られている。

こうした状況は史料からも窺うことができる。例えば、『続日本紀』和銅六年（七二三）九月己卯条によると、撰津職河辺郡の玖左佐村では、「山川遠隔。道路峻難。」との理由により、大宝三年（七〇二）に「館舎」が建てられ、郡家に準じた行政業務を執り行っていたことが窺える。また『出雲国風土記』からは、出雲国の意宇・島根・出雲・大原・飯石・仁多の諸郡では、郡家所在地以外の郡内の郷にも「正倉」が置かれていたことが知られる。

これらの事例が示しているように、郡家は必ずしも郡内の一ヶ所のみでその機能を果たし得たわけではなく、適宜、関



第3図 弥勒寺東遺跡とその周辺

連施設を郡内に分散させることによって、郡内の統治を実現させていた。そして、郡家の関連施設が分置されることがあった以上、伝馬が郡家以外の場所に置かれた場合についても考慮しておく必要がある。足利健亮は、上野国の碓氷・群馬・佐位・新田の四郡について、延喜式では伝馬配置郡となっていないにもかかわらず、「上野国交替実録帳」にみえるこれらの郡の郡家建物の中に伝馬関連施設の記載がないことから、これらの郡では郡家から離れた主要交通路沿いに「伝馬所」なる施設が設けられたのではないかと推察しているが、そうした場合が全くなかったとまでは言い切れないであろう。なお、これに関して非常に興味深いのが、七世紀後半から一〇世紀前半頃までの美濃国武義郡家に比定される岐阜県関市の弥勒寺東遺跡（第3図）である。同遺跡は、前面に長良川が流れ、背後には丘陵が迫るといふ地形的に極めて限定された場所にある。武義郡家から隣接諸郡に行くには必ず長良川を渡河しなければならぬため、陸上交通に関していえば同郡家は極めて不便な立地条件にあったといえる。また、郡庁、正倉、厨家などの諸施設は、長良川と丘陵の間の範囲に密集していたことが判明しているが、現在のところ、同遺跡内では伝馬関連施設は確認されていない。これらのことからすれば、武義郡では郡家から離れた長良川の対岸に伝馬関連施設が置かれた可能性は高いと思われる。

また、天平期の正税帳から諸国の伝馬配置状況を検討した岡田登によれば、尾張国中島郡や駿河国某郡（駿河郡？）では、令の規定にある五疋より多くの伝馬が設置されていたという。五疋以上の伝馬を置く郡は延喜式にもみうけられるが、交通の要衝や道

路阻險、郡域長大などの場合に多い。おそらく天平期の尾張國中島郡や駿河国某郡についても、同様の理由により伝馬が加置されていたのであろう。これらの郡では、延喜式段階の美濃国恵奈郡や信濃国伊那郡などのように郡内の一ヶ所に伝馬が置かれた可能性とともに、駿河国駿河郡のように郡内二ヶ所に伝馬が分置された可能性も考えられる。

また、伝使への食料・宿泊施設の供給に関しては、先にみた周防国正税帳の「下船伝使」については海岸部で供給を受けたとみるのが自然である。周防国の諸郡家の位置は、従来、遺称地名や有力古墳の分布状況などから第一図のように比定されているが、郡家比定地が海岸近くにあるのは佐波郡のみで、他の諸郡では海岸から離れた場所に郡家が位置することになる。これらの比定が妥当だとすれば、熊毛・都濃・吉敷の諸郡では、「下船伝使」への供給が郡家以外の施設においてなされていた可能性が高いだろう。^⑤

以上の事例は、郡家以外の場所にも伝馬や食料の供給施設が置かれていた可能性を想起させるものである。厩牧令乗伝馬条が、伝使が供給を受ける場所を「郡家」でなく、あえて「所_レ至之処」としているのは、まさに伝使が郡家以外の場所において供給を受ける場合をも想定していたからであろう。また「所_レ至之処」を集解古記が「馬替之処也」と解しているのも、八世紀当時の伝馬供給の実態を反映していることと思われる。

こうした「所_レ至之処」とは、先の延暦元年一月三日官符が示すように郡家である場合が一般的であったと考えられる。しかし、郡家が主要交通路から離れて立地する郡や、郡域が広く規定数以上の伝馬を抱える郡などでは、郡家以外の場所に伝使への供給施設が置かれる場合も少なからずあったのだろう。

(4) 「伝制」について

大日方克己は、天平期の正税帳や旅行者の供給に関連する各種史料の検討から、律令期の郡では、伝符を携行しない往來人に対しても、様々な文書に基づいて食料や夫馬の供給が行われていた実態を明らかにした。^⑥そして近年、このような

郡の供給機能に、伝馬による迎送や文書通送などを加えた広義の「郡家の交通機能」を「伝（伝制）」と呼ぶことが馬場基によって提唱されている。^⑧はじめに述べたように、現在の「伝路」概念は、この「伝（伝制）」の存在を前提に成立している。

しかし、「郡家の交通機能」を「伝（伝制）」とすることは可能なのだろうか。馬場は「郡家を中心とした交通制度に対し『伝（伝制）』という呼称があり、その一部として『伝馬』があった」としているが、その主たる根拠は、周防国正税帳にみえる「船伝使」のように、伝馬を利用しない伝使が存在していたこと、すなわち「伝馬」と「伝」は切り離して考えられることにある。しかし前述のように、周防国正税帳にみえる「船伝使」とは、本来伝馬を利用しえた大宰府および西海道諸国の六位以下の官人が、神龜三年の制を受けて船によって赴任したものであり、伝使の中では特殊な事例とみるべきものである。そもそも「伝使」の前にあえて「船」を付していること自体が、「船伝使」が通常の交通手段をとらない特殊な伝使として認識されていたことを示している。したがって周防国正税帳の「船伝使」にしても、そこにみえる「伝」字そのものは伝馬と不可分の関係にあるとみるべきだろう。

ここで他の史料に目を転じるならば、例えば上下諸使による馬の剋外乗用を禁じた前引延暦元年（七八二）一月三日官符には、「路次伝駅疲弊殊甚」との一節がみえる。この部分は上下諸使による剋外増乗が横行した結果を述べたものであり、ここにみえる「伝」が「伝馬」を示していることは明らかである。

また、先にみた『続日本紀』養老四年（七二〇）三月乙亥条には、按察使の上京および属国巡行時には「乗_レ伝_レ給_レ食_一」することが定められている。この文意は当然「伝馬に乗り、食料を給す」ことであり、「伝」が「伝馬」を指すことは明らかである。さらにこの例を踏まえるならば、延暦二年（七八三）の伊勢国計会帳にみえる「伝食帳十三卷」についても、馬場のように「伝の食」と解釈するのではなく、「伝馬と食料」と解釈する方が自然であろう。^⑨

ところで、この伊勢国計会帳には、

行下符一条

為檢水田熟不。發遣少椽佐伯宿禰敏作道前。少目大倭伊美吉生羽道後。符二紙(略)

右付郡伝

とあり、水田の熟不を檢校するために国司を派遣する旨を記した国符を諸郡に下したことが知られる。ここにみえる「付郡伝」については、従来、「郡に付して伝」えさせたものと解釈されてきたが、馬場は、①同計会帳には「右付路次団」のように「右に付す」と読むべき他の事例がみられること、②『統日本紀』神護景雲二年(七六八)三月乙巳条にみえる山陽道巡察使藤原雄田麻呂の報告に「本道郡伝路遠。多致民苦。乞復隸_レ 駅将_二 迎送。」とあって、「郡伝」という表現がみられること、から「郡伝に付す」と読むべきものとしている。この場合、「郡伝」とは、馬場のいうところの「伝」そのもの、すなわち広範な内容を含む「郡家の交通機能」の総称として理解することになる。

しかし、①についていえば、同計会帳には「右付路次団」の他にも「右付鈴鹿郡散事石寸部豊足」「右付還使石部赤麻呂」「右付廻使水取少嶋」などの事例があるが、これらの団ないし人物に付された文書は、伊賀国への遊牒および尾張国への返抄といった隣国への移であり、いずれも通送ではなく、一人の人物によって送り届けられていたことに注意する必要がある。これに対し、「右付郡伝」とされた文書は、国から管下の諸郡へ下された符であり、なおかつ二紙しか作成されなかったことから、この文書は一郡だけに留まらず、郡から郡へと通送されたことは確実である。したがって、「右付郡伝」にみえる「伝」については、まさにこの通送行為を意味するものと考える方が無理はない。

また、②の『統日本紀』の記事は、前述のように、駅路とは異なる自然派生的交通路として「郡伝路」を想定する説の根拠にもなっているものであるが、ここでの「伝」も「通送」の意味で理解することが可能である。既に永田英明が指摘するように、ここで問題となっているのは通送役に従事する民衆の負担であるから、「郡伝路遠」という表現は、そうしたルート全体の迂遠性ではなく、駅路上における郡の通送区間の距離の長さを示したものとみて差し支えないである

第3表 山陽道諸国の帯駅路郡と駅

	播磨	備前	備中	備後	安芸	周防	長門	山陽道全体
帯駅路郡数	6	6	5	4	4	5	2	32
延喜式段階の駅数	7	4	4	3	13	8	5	44
1郡あたり平均駅数	1.17	0.67	0.8	0.75	3.25	1.6	2.5	1.36
大同2年段階の駅数	9	4	5	5	13	10	5	51
1郡あたり平均駅数	1.5	0.67	1	1.25	3.25	2	2.5	1.5

※山陽道支路の帯駅路郡および駅は含まず。

※大同2年段階の駅数は大同2年10月25日太政官符による。

う。^⑩

実際、山陽道諸国における延喜式段階の駅数と帯駅路郡の数を比較してみると、帯駅路郡の数三二に対し、駅数が四四と上回っている。（第3表）つまり山陽道諸国においては、平均的には駅の送送区間は郡のそれよりも短かったことになる。また郡別にみると、播磨国・印南郡、備前国・上道郡・御野郡、備中国・窪屋郡、備後国・鞆田郡などのように駅をもたない郡もあるが、全帯駅路郡の約三分の一に相当する一郡が当該郡内で二駅以上を有しており、とりわけ安芸国以西でその傾向が目立つ。（第4表）さらに、大同二年（八〇七）一月二五日太政官符所載の山陽道諸国の駅数は五一一と、延喜式所載のそれよりも多く、延喜式以前には、駅間距離はさらに短かったことが推測されよう。

このような状況からすれば、②の『続日本紀』の記事は、山陽道では郡の送送区間が長く、民に大きな負担を強いるので、駅によって使者の迎送を行うように請願したものと理解した方が自然であり、「郡伝」という語を郡における特定の交通制度と結びつけることは困難だろう。②もまた、必ずしも伊勢国計会帳の「右付郡伝」を「右郡伝に付す」と読む根拠とはなりえず、「右付郡伝」はやはり「右郡に付して伝ふ」と読むのが妥当であろうと考える。^⑪

このように、史料にみえる「伝」字とは、伝馬の略称ないし「伝」本来の字義としての送送行為を意味するものとして理解しうるものであり、郡の広範な交通機能を指して漠然と「伝」と称する例は確認することができない。したがって、「郡家の交通機能」を「伝制」と称し、伝馬制をその一部とみる馬場説には従いがたい。

第4表 延喜式段階の帯駅郡別駅数

国名	郡名	駅数	駅名	備考
播磨	明石	1	明石	
	賀古	1	賀古	
	印南	0		
	飾磨	1	草上	
	揖保	2	大市・布施	
	赤穂	2	高田・野磨	
備前	和気	1	坂長	
	磐梨	1	珂磨	磐梨郡は延暦7年(788)和気郡より分立。和気郡側の旧藤野駅が移され珂磨駅となる。
	赤坂	1	高月	
	上道	0		
	御野	0		
	津高	1	津高	
備中	都宇	1	津峴	
	窪屋	0		
	下道	1	河辺	
	小田	1	小田	
	後月	1	後月	
備後	安那	1	安那	
	品治	1	品治	
	鞆田	0		
	御調	1	者度	
安芸	沼田	3	真良・梨葉・都宇	
	賀茂	3	鹿附・木綿・大山	
	安芸	2	荒山・安芸	
	佐伯	5	伴部・大町・種籠・濃畷・遠管	
周防	玖珂	2	石国・野口	玖珂郡は養老5年(721)熊毛郡より分立。
	熊毛	1	周防	
	都濃	2	生屋・平野	
	佐波	1	勝間	
	吉敷	2	八千・賀宝	
長門	厚狭	3	阿潭・厚狭・埴生	
	豊浦	2	宅賀・臨門	

- ① 第一章 前掲⑩。
- ② 第一章 前掲⑪。
- ③ a 第一章 前掲⑤二九三頁。b 足利健亮「序説（二）」藤岡謙二郎編『古代日本の交通路Ⅰ』大明堂、一九七八、一九—二〇頁。c 岡田登「正税帳よりみた伝馬の設置状況」皇学館大学紀要第一八輯、一九八〇。d 第一章 前掲⑦ 二六一—二六二頁。など。
- ④ 『続日本紀』養老五年（七二二）四月丙申条。
- ⑤ 前掲③c。
- ⑥ 前掲③c。
- ⑦ 坂本太郎「上代駅制の研究」『古代の道と駅 坂本太郎著作集第八巻』吉川弘文館、一九八九、九七頁。（初出は「上代駅制の研究」至文堂、一九二八。）
- ⑧ 柳雄太郎「駅伝制についての若干の考察」『古代史論叢』中、吉川弘文館、一九七八。
- ⑨ 第一章 前掲⑨。
- ⑩ 『続日本紀』慶雲二年（七〇五）四月辛未条。
- ⑪ 『続日本紀』養老四年（七二〇）三月乙亥条。
- ⑫ 第一章 前掲⑨。
- ⑬ 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。
- ⑭ 森哲也「律令国家と海上交通」九州史学一一〇、一九九四。
- ⑮ 市大樹「伊勢国計会帳からみた律令国家の交通体系」三重県史研究一六、二〇〇一。
- ⑯ 『続日本紀』天平九年（七三七）八月丙辰条。
- ⑰ 国史大系本では「随、便駕、船」と載せ、「使、恐当作便」と註している。
- ⑱ 『続日本紀』天平九年（七三七）九月癸巳条。
- ⑲ 軍防令衛士向京条によると、国司によって部領されてきた防人は、津から専使によって大宰府まで部領されることになっている。ここにある津とは難波津とみられ、大宰府—難波間の防人は海路をとって部領されたと考えられる。難波までの部領の実例は、万葉集卷二〇、天平勝宝七歳（七五五）二月の防人歌にみえ、遠江・相模・駿河・上総・常陸・下野・下総・信濃・上野・武蔵の諸国から国司がそれぞれ防人を部領して難波に至り、勅使紫微大弼安倍朝臣沙弥麻呂、兵部使少輔大伴宿禰家持の検校を受けている。
- ⑳ 榎英一「正税帳伝使給根記事をめぐって」日本史論叢八輯、一九八〇。
- ㉑ 前掲⑦、九八—九九頁。
- ㉒ 鳥取県気高町教育委員会「気高町文化財報告書XI・一—五 気高町埋蔵文化財発掘調査報告書」一九八七。
- ㉓ a 鳥取県気高町教育委員会「気高町文化財報告書第一六集 上光遺跡発掘調査報告書」一九八八。b 鳥取県気高町教育委員会「気高町文化財報告書第二集 馬場遺跡発掘調査報告書」一九九三。など。
- ㉔ a 「小郡市史」第一巻 通史編 地理・原始・古代、一九九六。b 宮田浩之「筑後国御原郡衙工」考古学ジャーナル四一八、一九九七。など。
- ㉕ 福岡県教育委員会「福岡県文化財調査報告第一三三集 下高橋馬屋元遺跡（2）」一九八八。
- ㉖ 松尾充晶「古志本郷遺跡の官衙遺構」条里制・古代都市研究一六、二〇〇〇。
- ㉗ a 出雲市「出雲市天神遺跡」一九七二。b 出雲市「天神遺跡」一九七七。c 鳥根県出雲土木建築事務所・出雲市教育委員会「天神遺跡第

七次発掘調査報告書』一九九七。など。

②⑧ 高根県教育委員会『三田谷I遺跡 Vol.12』二〇〇〇。

②⑨ 山中敏史『古代地方官衙遺跡の研究』塙書房、一九九四、二〇一—二〇二頁。

③⑩ 前掲③ b、二二頁。

③⑪ 関市教育委員会『美濃國武義郡衙 弥勒寺東遺跡 第一—五次発掘調査概要』一九九九。

③⑫ 前掲③ c。

③⑬ 各郡家比定地については、a 御園生翁甫「防長地名淵鑑」防長倶楽部、一九三一。b 邨岡良弼「日本地理志料」下、臨川書店、一九九六。c 吉田東伍「大日本地名辞書」中国・四国・西国、富山房、一九〇〇。に拠った。

③⑭ なお、熊毛郡家の位置については、養老五年（七二二）の玖珂郡分立を契機に、現・光市小周防付近に比定される周防郷から、熊毛半島西部の現・平生町大野付近に比定される熊毛郷へと移動したとみる説もある。（前掲③ a、二二八頁。）

③⑮ 前掲⑬。

③⑯ 第一章 前掲⑬。

三 伝馬交通の実態

前章では「伝路」概念の前提となる諸事項について検討を行った。その結果、①八世紀の伝馬は全郡配置を基本としていたこと、②伝使は伝馬と不可分の関係にあり、いわゆる「船伝使」などは特殊な例とみるべきこと、③伝馬・食料の供給は郡家以外の場所でもなされていた可能性があること、④史料に見える「伝」字は、伝馬ないし運送の意味で用いられ

③⑰ この場合、「伝食帳十三卷」という巻数と伊勢国の郡数が一致すること、同史料は伝馬が全ての郡に配置されていたことの傍証となる。

③⑱ 彌永貞三「古代志摩国とその条里」名古屋大学文学部国史学研究室編『名古屋大学日本史論集』上、吉川弘文館、一九七五、一〇〇頁。

③⑲ 鐘江宏之「計会帳に見える八世紀の文書伝達」史学雑誌一〇二—二、一九九三。

④⑩ 永田英明「駅家経営の特質について」古代交通研究一、一九九三。

なお『続日本紀』神護景雲二年（七六八）三月乙巳条にみえる「本道」とは、同条の他の用例から推して五畿七道の行政区画としての山陽道を意味するものとみるのが妥当である。しかし、同条にみえる「郡伝路」の「郡」は、これに続いて駅への言及があることからすれば、山陽道諸国の全ての郡ではなく、山陽道駅路沿いの諸郡を指したものと考えられる。

④⑪ なお、天平六年（七三四）の出雲国計会帳には、出雲国から中央官司に送る解について「右付駅家進上」との表現があり、これは「駅家に付して進上す」と読み下すことができる。伊勢国計会帳の「右付郡伝」もこれに類する表現とみるべきであろう。

ており、郡の広範な交通機能を指して「伝」と呼称する事例は確認できないこと、を確認した。これらの事実は、現在の「伝路」の定義の前提を覆すものであり、郡家間交通路を「伝路」と呼称する根拠は失われることになろう。郡家間交通路が駅路とは別路として存在する場合があることや、時にそれらが計画性をもって敷設されていたことは確かであるが、郡家間交通路については、駅路に対する駅制のような交通制度との明確な対応関係が認められない以上、駅路と並ぶ律令国家の交通路体系として位置づけることは不適切であろう。

郡家に立ち寄ったとみられる往來人には、伝使のほかにも、当国馬に乗って部内を巡行する国司や、国符などの文書を通送する使者、郡家の正倉へ税物を運搬する人足など、多様な人物が存在していたと考えられる。駅路以外における計画道路の整備なども、おそらくはこのような多様な人物の往來や物資運搬の便に供するためになされたものであろう。しかし、郡家間交通路にしても駅路以外における計画道路にしても、それらはいくまでも国や郡といった地方レベルの交通路であり、伝馬制と直接結びつくような国家レベルの交通路ではないことを留意しておく必要がある。

ところで、伝使の往來が必ずしも郡家間に限定されなかったのならば、伝使はその目的地に至るまで具体的にどのような経路をとったのだろうか。筆者はこの点について、伝使は目的地に至るまでの大部分は駅路を利用したものとみている。駅路は、原則として三〇里おきに駅家を設置し駅馬を配備することになっていたように、^①駅制の運用を主たる目的とした道路であったが、同時に駅路は中央と地方を結ぶメイン・ルートとして機能するものでもあった。^②駅路上には駅使のほかにも、運脚や役民等を含む様々な人物が往來していたのであり、^③伝使についても基本的には駅路を通行したとみるのが自然である。

もつとも、伝馬は原則として全ての郡に設置されていたことからすると、伝使は帯駅路郡だけでなく非帯駅路郡にも立ち入ることがあったと考えられる。例えば天平一〇年（七三八）の駿河国正税帳にみえる「覓珠玉使春宮坊少属徒七位下大伴宿禰池主」「正税檢校下総国下兵部省大丞正六位上路真人野中」といった人物や、但馬国正税帳に「経過上下伝使」

として挙げられる「中宮職捉稲使」などは、森田悌が指摘するように、その使命からすると、非帯駄路郡にも立ち入った伝使であった可能性がある^④。このような場合、伝使は最寄りの帯駄路郡までは最短の経路をとるべく駄路上を進み、そこから先は在来の幹線交通路によって非帯駄路郡の目的地を目指したのであろう^⑤。

さらに、伝使が駄路や各地域の幹線交通路以外の道を通行した可能性についても留意しておく必要がある。例えば、前章(2)で述べたように、豊後国正税帳にみえる三人の「往来伝使」のうち少なくとも二人は大宰府使とみられるが、彼らは随行した国司とともに各郡内の貧病人や紫草園を訪ね回ったものと考えられる^⑥。また、属国巡行時に伝符を支給された按察使は、管下の国司に違法行為があった場合に加え、国司が百姓のものを侵掠した場合には、自ら巡察してその状況を調査することとされており、駄路や各地の幹線交通路から外れた場所に立ち入ることも想定されていたと思われる。厩牧令乗伝馬条には「凡官人乗伝馬出使者。」とあるが、伝馬に乗った官人の「使」には、このような郡内の巡行を伴うものも含まれていたとみるべきであろう。

以上のことからすると、伝使の往来については、従来研究のように郡家間交通路や駄路といった特定の道路上に限定してとらえるよりも、むしろその目的に応じてさまざまな道路を通行し得たとみた方がより現実的である。また、伝使の往来をこのように考えるならば、伝馬の基本的性格についても、単なる中央―地方間の官人移送手段ではなく、地方において官人らがさまざまな使命を果たすための交通手段として、より積極的に位置付けられることになる。伝馬の設置数が、駄馬のような大路、中路、小路といった区分に応じたものではなく、全郡一律五疋を基本としていたのも、伝馬の用途がこのようなものであったからであろう。

各郡の伝馬供給施設については、帯駄路郡では駄路沿いに、非帯駄路郡では広域交通の便に優れた在来の幹線交通路沿いに置かれたものと思われるが、いずれにしても中央との交通至便の地に伝馬を設置することを主眼としたのであろう。郡家は多くの場合そうした交通至便の地に立地しており、伝馬は郡家に置かれることが多かったと考えられる。しかし、

帯駅路郡において郡家が駅路から離れて立地する場合や郡域が長大な場合には、郡家とは別に伝馬の供給施設が置かれることもあったであろう。また非帯駅路郡でも、郡内に近隣郡との交通条件に優れた場所が他にある場合には、そのような場所に伝馬の供給施設が置かれた可能性が考えられる。伝使は、このような各郡の交通至便の地に置かれた伝馬を乗り継ぎながら中央と地方の間を往来し、時に郡内のさまざまな道路を通行したのであろう。

なお伝馬の運用に関しては、前章（3）でも触れたように、既に八世紀中から上下諸使の剋外乗用といった事態が生じていた。^④このような制度の乱れはその後も続き、ついに延暦十一年（七九二）には「国司恣心乗用。徒致公家之費。還為二峽吏之資。」との理由から、京畿および七道諸国の伝馬制が廃止されるに至った。^⑤しかし、『日本後紀』延暦十四年（八〇五）四月甲辰条には「令下土佐国帯二駅路郡。加置伝馬五匹。以二新開之路山谷峻深也。」とあり、伝馬制は廃止後ほどなく復活したものとみられる。ただし、この頃の伝馬は、『日本後紀』弘仁三年（八二二）五月乙丑条に「伊勢国言。伝馬之設。唯送二新任之司。自外無所二乗用。」と記されるように、新任国司の迎送のみに利用されており、基本的には帯駅路郡のみに置かれ、駅路上で運用されたものと考えられる。^⑥このように平安初期に復活した伝馬制は、奈良時代までの伝馬制とは性質の異なるものであったことを改めて確認しておきたい。^⑦

- ① 厩牧令須置駅条。
- ② 第一章 前掲⑩。
- ③ 第一章 前掲⑩。
- ④ 第一章 前掲⑩。なお、駿河国正税帳の食料供給記事中には、伝使とそれ以外の往来人の区別はみられないが、これらの人物はともに中央官司に所属する官人であり、伝符の支給を受けた伝使であった可能性がある。

- ⑤ もっとも、周防国正税帳等によって知られる伝使は、ほとんどが国府を目的地とする赴任国司などといった帯駅路郡を往来した人物であるように、非帯駅路郡における伝使の往来は稀であったと思われる。おそらくはそうした状況が、厩牧令置駅馬条の「其伝馬毎郡各五」についての古記・令釈や跡記の注釈に反映されたのであろう。
- ⑥ なお、豊後国正税帳において、大宰府使が「巡行伝使」ではなく「往来伝使」と分類されているのは、伝使が豊後国の外からやってきて、豊後国の外へ去っていくことが意識されたからであろう。
- ⑦ 『続日本紀』養老三（七一九）七月十三日条。「（前略）菅下国司。若有二非違及侵二漁百姓。則按察使親自巡省。量二状聽。後略。」

⑧ 門井直哉「律令時代の郡家立地に関する一考察」史林八三一、二〇〇。

⑨ 『類聚三代格』卷一八、延暦元年（七八二）二月三日太政官符所引天平宝字三年（七五九）七月一日官符。

⑩ a 『類聚三代格』卷一八、天平宝字八年（七六四）一〇月一〇日勅。b 『類聚三代格』卷一八、延暦元年（七八二）二月三日太政官符。

⑪ 『類聚三代格』卷一八、延暦二年（八〇二）二月太政官符所引延暦一年六月七日勅。

⑫ 前章でみた『続日本紀』神護景雲二年（七六八）三月乙巳条から、神護景雲二年以降、山陽道上进行する国司は駅によって迎送されるようになったものと推察される。（ただし、伝馬制そのものは神護景雲二年以降も延暦一年までは駅路以外を通行する伝使のために存続したのであろう。）だとすれば、山陽道諸国の帯駅路郡に関しては、延暦一年以降も新任国司の迎送用として伝馬が再設置されなかった可能性が高いと思われる。

⑬ もっとも、伝馬の維持や新任国司の迎送業務は民衆に大きな負担を強いるものであり、伝馬制は次第に衰退していったものとみられる。例えば先の『日本後紀』弘仁三年（八一二）五月乙丑条によると、当時の新任国司は桑名郡板撫駅から先は水路をとって尾張国へと向かうのが一般的であり、「而徒置伝馬。久成良勞。」との理由により桑名郡の伝馬が停止されている。また大同元年（八〇六）には「駅戸百姓遙送使命。山谷險深。人馬疲弊。」との理由から、山陽道諸国の新任国司は西海道に準じて海路で赴任することとなり（『類聚三代格』卷一八、大同元年（八〇六）六月一日太政官符）、さらに延喜式では南海道諸国の新任国司も海路で赴任するものとされている。（延喜式太政官国司食伝条「凡新任国司赴任者。伊賀。伊勢。近江。丹波。

播磨。紀伊等六国。並不給食馬」。志摩。尾張。參河。美濃。若狹。越前。丹後。但馬。美作。淡路等十国。准位給食并芻。山陽道備前以西。及南海西海三道等国。並取海路。給食如法。自余諸国。及大宰帥大式皆給伝符。（以下略）」および民部省下国司赴任条「凡山陽。南海。西海道等府国。新任官人赴任者。皆取海路。仍令緑海諸国依例給食。但西海道国司到府。即乘伝馬。其大式已上乃取陸路。」）延喜式兵部省諸国駅伝馬条では、山陽道とともに南海道諸国の伝馬が完全に廃止されているが、これは南海道の新任国司が海路赴任となったことに伴う措置と考えられる。延暦一四二四年に伝馬が復置された土佐国もこの段階で伝馬が廃止されたのだろう。延喜式兵部省諸国駅伝馬条はそうした衰退期の伝馬配置状況を示すものとみられる。

⑭ なお永田英明は、延喜式兵部省諸国駅伝馬条にみえる伝馬配置状況について、①駅路が通じている国でさえも、延喜式太政官国司食伝条で伝馬利用から除外された国に至るルートには伝馬は置かれないうこと、②伝馬は国内諸郡（駅）のうち都から国府所在地に至るルート上のみ設置され、例え駅路といえどもそれ以外の道には置かれないう傾向があることを指摘し、兵部省諸国駅伝馬条の伝馬配置は太政官国司食伝条の規定と深い関係にあるとしている。（第一章 前掲⑨）永田は、①の典型例として志摩・若狹・丹後、②については常陸・信濃・陸奥を挙げているが、確かにこれらの国の帯駅路郡で伝馬を配置しない事例については、太政官国司食伝条との関係である程度説明が可能と思われる。ただし、②に挙げられた国に関しては、陸奥国では国府までのルート上にある磐瀬・安達・名取の諸郡にも伝馬は設置されていない。また、国府に至るルート上の帯駅路郡でありながら伝馬が設置されていない郡は他の諸国でも散見されるところであり、山陰道の出雲・石見の両国にいたっては伝馬が全く設置されていない。これら

の郡に伝馬が設置されなかった理由については、太政官国司食伝条との関係だけでは説明ができないが、あるいは伊勢国桑名郡のような個別の

地域的事情によって伝馬が廃止されたケースもあったのではないだろうか。

四 おわりに

以上、「伝路」概念の再検討を通じて、律令期の伝馬制の実態について考察を加えてきた。近年の「伝路」概念は、伝使に対する伝馬や食料の供給は郡家でなされていたとの理解を前提として成立するものであったが、本稿では、伝使に対する供給は郡家以外の場所でも行われていたとみられることを確認した。また伝使は多くの場合、帯駅路郡では駅路、非帯駅路郡では在来の幹線交通路を伝馬によって運送されて目的地まで到達したものとみられるが、伝使の目的によっては郡内各所を当該郡の伝馬で巡行した可能性もあることを指摘した。すなわち伝使や伝馬は、必ずしも郡家間交通路上のみを往来していたのではなく、さまざまな交通路上を往来し得るものであったと考えられる。このことは、その往来が駅路上に限定される駅使・駅馬と大きく異なる点といえよう。

このように伝馬制とは、それ自体は駅制と管理系統を異にする独立した交通制度であったが、その運用に際しては、駅馬に対する駅路のように専用の交通路を用意するのではなく、駅路を含むさまざまな交通路上での利用を想定するものであった。そうした意味では、伝馬制は、駅制のみではカバーすることのできない律令国家の中央―地方間交通を補完する制度と位置づけることができよう。おそらく律令国家は、中央―地方間の急速大事の連絡を目的とした駅制とは別に、全郡一律五疋を設置原則とし、あらゆる交通路上で運用しうる伝馬制を設けることによって、地方の隅々にまで統治を行き渡らせることを企図したのであろう。なお、伝馬制は八世紀末に廃止された後、九世紀に再び設けられているが、この頃の伝馬は新任国司の迎送にのみ利用されたものであり、帯駅路郡のみに配置された可能性が高い。伝馬の利用が駅路上に限定されたであろう九世紀以降の伝馬制は、駅制そのものの補助制度として位置づけられるものであり、明らかに八世紀

のそれとは性質を異にしている。

以上のことからすれば、郡家間交通路を伝馬制と関連づけて「伝路」と呼称することは不可能であり、「伝路」なる交通路体系の存在を想定すること自体が無意味となろう。また「郡家の交通機能」を指して「伝(制)」と称する事例も確認することができない以上、そのような制度の存在を前提に郡家間交通路を「伝路」と呼称することも不適切である。いずれにせよ、郡家間交通路に対して「伝路」なる呼称を用いることは、律令国家にあたかも駅路と「伝路」という二つの独立した交通路体系が存在し、機能していたかのような印象を与えかねないので避けるべきであろう。筆者は、律令期のわが国における国家レベルの交通路体系として位置づけ得るのは駅路のみであり、それ以外は基本的にはローカルな交通路として認識すべきものと考ええる。

また、このような見地に立つ場合、奈良時代から平安時代にかけての駅路の変化についても従来とは異なった見方をせざるをえない。すなわち、九世紀以降、駅路が直線的路線から迂回路を取るようになったケース^①については、従来、「伝路」に駅路が吸収されたものと理解されているが、「伝路」なる交通路体系の存在を想定することができない以上、そのような変化もあくまでも駅路がローカルな交通路へと遷されたものとみるべきことになる。もちろんこうした駅路の変化は、すでに指摘されているように八世紀末に駅家の維持と駅路の保持が困難になってきたことに起因するものと考えられる^③。しかしその現象自体は、駅路が別の国家的交通路体系に吸収されたというよりも、ローカルな交通路が駅路という国家的交通路体系に組み込まれたと理解するのが妥当であろう。

なお最近、これまでの「伝路」にかわって、①郡家間を結ぶ道、②郡関連交通施設を相互に結ぶ道、③郡家と郡関連交通施設とを結ぶ道、④郡家と国府を結ぶ道、⑤郡関連交通施設と国府とを結ぶ道、などの郡を単位とした交通で使用される道を「郡道」と総称することが市大樹によって提案されている^④。出雲国では一国単位での交通路体系が存在していたことが『出雲国風土記』巻末記からうかがえ、また同『風土記』の各郡記には、各郡家から隣接所郡に至る道程が記されて

いる。また先にみた伊勢国計会帳では、水田の檢校に国司を派遣する旨を記した国符は二紙作成され、「道前」と「道後」に送られているが、ここにいう「道前」「道後」とは交通路を軸とした行政ブロックとみることができ^⑤。このように、国や郡においては、それぞれの地域において重要視される一定の交通路体系が存在していたものと思われる。「郡道」という名称の適否について本稿で検討する用意はないが、国レベルないし郡レベルの交通路で特に公用に資するものに対して何らかの呼称を与え、駅路やその他の交通路と概念上区別することは確かに一案であろう。しかしこの場合にしても、これらの道はまずローカルなものとしてとらえるべきであり、伝馬制という国家的交通制度との関係は二次的なものであることを留意しておく必要がある。

① 佐賀県吉野ヶ里周辺で発掘された西海道駅路は、奈良時代後半には側溝が埋没して幹線道路としての機能を失ったものとみなされている。

ら平安時代前期にかけてのある時期に駅路が変更されたものと考えられている。

（a七田忠昭「肥前神埼郡における駅路と周辺官衙的建物群の調査」

② 木下良「古代道路研究の近年の成果」『古代を考える古代道路』吉

糸里制研究四、一九八八。b佐賀県教育委員会編「吉野ヶ里」本文編、四八二～四九六頁。）一方、奈良時代駅路の糸里一里分南の位置には、

川弘文館、一九九六、二五頁。

延喜五年（九〇五）の「観世音寺資材帳」に見える「神埼郡七条駅家里」の遺称地名とみられる「駅ヶ里」があり、奈良時代の終わり頃か

③ 前掲②。
④ 第二章 前掲⑤。

〔付記〕 本稿投稿後、松原弘宣「地方官の交通と伝馬制」（古代交通研究一一、二〇〇二）が公表された。本稿では言及できなかったが、その内容は本稿とも密接に関連するものであり、あわせて参照していただきたい。

なお、本稿作成に際しては、一部に平成二一年度文部省科学研究費補助金（特別研究奨励費三三五四）を使用した。

（福井大学教育学部助教）

tried to use these proposals in an effort to create a break-through in the negotiations. The succeeding Foreign Minister Okuma Shigenobu fashioned a new draft in cooperation with Germany and particularly the United States. Throughout all these processes, Inoue played a very important role as an advisor. The newly drafted treaty, which was designed without employ of foreign judges or the issuance of law codes, appeared to have been settled by the ninth month of the twenty-first year of the Meiji era (1888), but was finally incorporated within the framework of the final draft presented by Inoue at the previous conference.

On the other hand, the “strong tactics” that characterized Okuma’s negotiations consisted primarily of two strategies— first, separated negotiations depending on conditional interpretations of most-favored-nation clauses, and, second, renunciation of the existing treaties. The first strategy owed much to those who had been associated with the Foreign Ministry since the time of Inoue, and particularly to Hatoyama Kazuo and Henry Denison, but the second derived from the policy proposal of the American journalist E.H. House, a private aide to Okuma, who had promoted Okuma’s inclusion in the cabinet.

The public relations campaign of propaganda begun at the opening of the negotiations was a joint creation of Inoue and Okuma. They took simultaneously a conciliatory line toward the British diplomatic representatives in Japan and threatening posture hinting at a decisive renunciation of the treaties.

In other words, the negotiations of Okuma were a result of cooperation between Inoue, who had more experience in planning treaties and rich connection among the diplomatic corps, and Okuma, who maintained his own “brain trust” and had the backing of portion of the non-governmental sector.

The Actual Condition of the *Tenma* System and the National Road System in Ancient Japan: A Reconsideration of the Conception of *Denro*

By

KADOI Naoya

In ancient Japan, there were two traffic systems, the *eki* 駅 system and *tenma* 伝馬 system. In the *tenma* system, five horses called *tenma*, were stationed in each county 郡, and were provided to messengers called *denshi* 伝使. Recently, it has come to be supposed that there existed roads for the *tenma* horses and

denshi messengers, and that these roads were called *denro* 伝路. More specifically, the roads linking every government office within a county, called *guuke* 郡家, on which the *tenma* and *denshi* traveled, have come to be considered *denro*. In short, it is supposed that the road system in ancient Japan was composed of two major systems, called *ekiro* 駅路 and *denro*.

However, several problems arise if the roads that linked the *guuke* are termed *denro*. Firstly, it assumes that *tenma* horses were stationed only in counties that had *ekiro*. Secondly, it assumes that there were *denshi* messengers who traveled to and from the *guuke* without employing *tenma* horses. Thirdly, it assumes that *tenma* horses were stationed only at the *guuke* and that the *denshi* messengers always traveled to and from the *guuke* offices. And fourthly, it assumes other functions of the county related to traffic, such as providing meals for travellers and conveying official documents among the various *guuke* offices, can be subsumed within the concept of *den* 伝, and it also supposes that the *tenma* system was a part of the *den*.

Examining historical records and the relationship of the *guuke* offices and the location of ancient roads, the following facts have come to light. (1) In relation to the first problem noted above, *tenma* horses were stationed in all counties, including those that did not contain *ekiro*. (2) As regards the second problem, it is clear that in general *denshi* were never free to come and go among the *guuke* without employing the *tenma* horses. (3) It is very probable that *denshi* messengers were provided meals and *tenma* horses by other facilities in addition to the *guuke* offices. (4) In no instance was the word *den* used for the broad traffic functions of a county in historical records.

It is highly probable that *denshi* messengers, who in principle left the capital for the provinces on *tenma* horses, traveled along the *ekiro* in order to take the shortest possible route to their destinations. On the other hand, it is also probable that they may have traveled on any road in the county on *tenma* horses, depending on their purposes. This point distinguishes the system from that of the *eki*, in which *ekiba* 駅馬 were limited to traveling only on the *ekiro*.

In concluding, it is inappropriate to call the roads linking the *guuke* offices *denro* and to assume there existed a separate highway system besides the *ekiro*. The *tenma* system differed from the *eki* system in that no special roads were prepared for the *tenma* horses, and the horses could travel on any local road, including the *ekiro*. In this sense, the *tenma* system can be regarded as a system designed to complete the traffic system by linking the capital and the provinces, which the *eki* system could not cover.

The *tenma* system was abolished at the end of the eighth century, and revived

in the ninth century. But, in this later stage, *tenma* horses were supplied only in the counties that had *ekiro*, and were used only by the officials of provincial capitals on their way to their new posts. Following its revival in the ninth century, the character of the *tenma* system differed from that of the eighth, and it may be regarded as the assistant to the eki system.