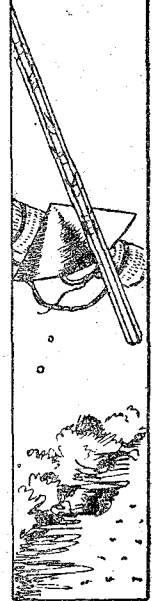


史料



律令時代に於ける道路交通量の

増加と其の時代的背景 (上)

——「日本道路交通史」第二章の内

渡部 英三郎

— 目次 —

- 一、はしがき
- 二、道路交通量の増加
 - (1) 官人往來の増加
 - (2) 寺院の發達と僧侶の往來
 - (3) 仕丁

- (4) 運脚及び貢物の激増

一、はしがき

大化改新によつて齎らされた政治上、經濟上の發展が、律令制下に於ける道路及び道路附屬物の顯著な發達を促し

たことは、既に述べた通りであるが（律令制下に於ける道路附屬物の發達）、そうした發達は、次に述べるやうな交通量の増加を背後に有つものであつた。此處では律令時代に於ける道路交通量の増加を時代的背景の下に眺めて見た。

二、道路交通量の増加

(1) 官人往來の増加

先づ、「大化改新」の革新が、道路交通情勢の上に如何なる進展を齎したかを見よう。大化以後に現はれた道路交通情勢の進展は、先づ、官使の一般的な、且つ頻繁な往來によつて示されてゐる。前時代に在つても、種々の使命を帯びた中央の官使や征討將軍などが、屢々遙かな遠國にまで往來した。獨り國內ばかりでなく、韓半島、支那大陸との間に於いてさへ頻繁な國使の往還があり、殊に韓半島との間には、數萬または數千と號する大規模な遠征軍の將士が往來してゐた（多くの場合は水路によつたが）。また國造、縣主、稻置

等をはじめ地方豪族等が、中央政府との間を往來したり、官命を帯びて遠國へ使ひしたりする場合も少くなかつた（日本書紀等に屢々これに關する記述が見出される）。然し、政治組織の性格から来る必然の結果として、中央から派遣される官使も、地方から種々の報告を齎らして上京する使者も、そしてまた中央へ參朝する地方豪族等の往還も、大化以後の如く、常規的、一般的ではなかつた。然るに郡縣制度が成立し、集權政治の發展に向つて時代が進んでゆくに隨つて、これ等の特殊な旅行者の往來が從來よりも遙かに一般的となり、常規的現象となつて來た。夫々の任地へ赴任したり、任地から歸還したり、または在任中朝集を命ぜられたり、重要な政務に關して上京したりする國司や大宰帥等の地方官も、斯る旅行者の一つであつたし、また、巡察使、按察使、鎮撫使、觀察使、檢稅使、兵事使、節度使等の如き地方行政の狀況を視察したり、租稅、軍事等の事項を監したり、または新たに附屬した地方の民を鎮撫したりする等種々の使命を有つた官使が殆ど定期的に、各地方に派遣せられて、主

要な道路を往還してゐた（日本書紀、續日本紀、日本後紀、續る記述が充）。そして斯様な傾向は、郡縣制度の創始時代から、奈良朝時代を経て、平安朝初期時代にかけて、國運の隆興するに伴つて益々一般化しつゝあつたのである。彼等の往還には多くの從者が隨行した。大化改新の當時、國司等が任地と帝都との往來に、多數の百姓までを隨行（恐らくは運夫として使役したものであらうと思はれるが）せしめたことは「日本書紀」に「京に上らむ時には、多に百姓を已れに従ふことを得ず、唯國造、郡領（國造は廢せられてゐる（いふで）を従はしむることを得」と記し、彼等が不必要に多數の從者を隨伴することを禁ぜられた有様を傳へてゐることによつても想察せられるであらう。「延喜式」によれば遷替する國司には人夫三十人、馬二十四、六位以下の長官（國司）並に次官には人夫二十人、馬十二匹、判官には人夫十五人、馬九匹、主典には人夫十二人、馬七匹、史生以下の者には人夫六人、馬四匹が官給せられた（これ等の點については後文參照）から平安朝初期に入つてからも彼等一行の旅行は相當大規

模なものであつたに相違ない。彼等の往還は遷替の場合のみには限られなかつた。任期中にも屢々上京して、時々所定の期限後まで滞在し、官府の問題になるやうなことも少くなかつた。⁽²⁾

「註」(1) 「延喜式雜式」

(2) 「同上」——凡國司等、就使、及請假入京。過限未還者。錄名申送。若隱忍不告者。事覺之日。准狀科附。

朝廷から定期的にまたは機に應じて派遣せられる前記の如き種々の官使にも、一定の從者が隨ひられてゐた（延喜式主税）が、其人數も相當多數に上つたであらう。凡そ朝使が諸國に到着すると、國司は國府に出仕してその到着を迎ひたが接堺の郡司は、騎馬の從者四人に馬子等をも隨ひてこれを送迎した。⁽¹⁾ 斯様に中央の使者が國々を巡行する毎に行く先々で其處には、官人の路上に於ける慌だしい動きが繰り返された。

「註」(1) 「延喜式、雜式」——凡朝使到國。國司不待送迎。

各著當色候待國府。但接堺郡司率騎馬子第四人送

型。服色如_レ常。其充_二馬子_一者五位已上四人。六位已下二人。

殊にその頃、屢々繰り返されてゐた外國使臣の來朝の際には、道路上に於ける官人衛士などの往還は夥しかつた。

例へば元明天皇の和銅七年(皇紀一三七四年西曆七一四年)新羅の使臣等

二十餘人が來朝した時などにも、畿内の騎兵九百九十騎を集めて、儀衛とせられた(續日本紀)、斯うしたことは、その時に限つたことではなく、外國使臣の來朝する毎に行はれたのである。また一度天皇の行幸し給ふことなどがあれば、

文武の百官これに扈從し奉り、遠近の國司等は何れも、多數の從者を隨ひて、行在所に詣り、天機を奉伺した。例へば養老元年(皇紀一三七七年西曆七一七年)、元正天皇の近江、美濃に行幸し給ふや、近江國に御宿泊の間、山陰道は伯耆以東、山陽道は備後以東、南海道は讃岐以北の諸國の國司が、御宿所に奉伺して「土風の歌儺」を奏し、また美濃御宿泊の間には東海道は相模以西、東山道は信濃以東、北陸道は越中

以南の國司が何れも奉伺して「風俗の雜伎」を奏した(續日本紀)

(本紀)。以つて皇威の輝く處、騎馬歩行の集群が道路上に絡纏してゐた有様を想見せられるであらう。

斯様な特殊の場合を別としても、郡縣制度の成立以後、官人の路上往來が激増し、そして當時的になり一般的になつてゐたことは弘仁十三年の大政官符に「四度使、外臨時諸使往還繁多、民疲_二迎送_一」(類聚三代格)と見えるなどによつて

明かである。彼等の從者を隨伴しての、あまりに頻繁な道路往來は屢々沿道諸驛の負擔を苛重ならしめ、それがために驛家の改廢が行はれたり、また國司の在任中に於ける上京を制限したり禁止したりしなければならなかつたほどであつた。これ等のことに關しては、續日本紀「日本後記」

「續日本記」、「類聚三代格」等に屢々記述を見出されるが、例へば「續日本紀」天平神護二年の條(皇紀一四二八年西曆七六八年)に

は、備前國藤野郡の驛戶が、官使の往來、頻繁を極めたため、疲弊の状態に陥つた有様を傳へて「……承_二山陽之驛路_一。使命不_レ絶。帶_二西海之遠道_一。送迎相_レ尋。馬疲人苦。交_二不_レ存濟_一」と記してゐるし、大同元年の太政官符は、山

陽道觀察史藤原國人の報告に基き「西海道年中入レ京雜使。其數繁多。而此道疲弊。殘ニ於他堺。檢ニ察其由、牽緣ニ迎送无_レ息、不_レ得_レ願_レ私。伏望西海道府國五位已上。自今以後、自_レ非_レ秩滿解_レ任者、不_レ聽_レ輒入_レ京者」(聚落三代格)と令し、西海道一帶に於ける民衆の疲弊困憊を、朝使の來往、國司の往還等に歸し、そして五位以上の國司が在任中、入京することを禁じてゐる。

「註」(1) 五位以上の國司に限つて其の入京を禁じたのは、彼等は驛制によつて官給せられる人馬が多いため、その通行は沿道にとつて一層重い負擔となつたからである。

然し、國司の入京禁止は行政上種々の支障を生じたので、貞觀十年六月二十八日の太政官符を以つて、この禁止令を緩和して在任中一回だけ國司の入京を聽すことに變改する等(類聚三代格)國司の往來は屢々中央政廳の問題となつたが、以つて官使の道路通行が、當時如何に頻繁を極めてゐたかの一斑を窺知するに足らう。

斯様に國司の入京禁止や制限が問題となつたのは、山陽

道、西海道方面に於いてばかりであつたやうだが、其の他の地方に在つても官使や國司の頻繁な往來は一般的な交通現象であつた。蓋し郡縣制度は、地方行政機關に對して中央政府の方針を徹底せしめ、不斷にそれを中央の完全な統制下に置くことによつてのみ存續を期し得べき制度であつて、それがためには自然に國司や中央の官使の來往を必要としたに相違ないからである。後に述べるやうな、大化、大寶、養老時代にかけて整備せられた驛制は、その必要に因つたものである。

中央政廳と地方政廳を運ねる全國的な主要道路に於いてばかりではなく、夫々の國司の管轄内に通じてゐた地方的な重要道路にも、官人の通行が多くなつて來た。國司は一定の方法によつて管内を巡察すべき義務を負つてゐたし、それに伴つて郡司等もまたその管内を巡察したに相違ないからである。大宰帥や國司が管内を巡察する場合などには相當多數の一行を成してゐたであらう。郡縣制成立の當時に就いては明かでないが、平安朝初期に入り、「延喜式主統

式」が彼等及び其の下僚の巡視の際に於ける隨員に就き、「凡大宰及國司巡行部内者、帥僚從十人、貳六人、監以下三人、史生一人、國介以上三人、掾以下二人、史生如斯」と規程してゐるのは、寧ろ、それ以前管内を巡視するとき、地方官人が多數の隨行者を伴ふ傾向が一般であつたので、それを制限せるものと見るべきであらう。

斯様な規定が設けられてからも、實際に於いては、一行の行く先々で其處の郡司と其の下僚や、恐らくは村里の長なども隨行したであらうから、巡察者一行の數は相當多數であつたものと思はれる。郡司の巡視の場合に就いても、それを小規模にして、同じことが云ひ得るであらう。かくて從來殆ど官人の通行する機會などのなかつたやうな地方的な道路に於いても、屢々國司、郡司をはじめ、官人が頻繁に往來するに至つたに相違ないであらう。

一面また、政治組織の變革に伴ひ、中央と地方との諸關係が緊密化して來るに隨つて、政治と密接な關係に於いて諸國に神社が建設せられた。そして以前から存在せる諸社

と併せ、延喜式が判定せられる當時までには、全國に於ける主要な神社數のみでも非常に多數に上つた。隨つてこれに對して朝廷から奉幣使を御派遣せられた社數も非常に増加した(延喜式參照)。奉幣使の一行は、遷替の國司、大宰帥等の如き多數であつたものと思はれないが、伊勢太神宮に向ふ使節が宮城を出發する時などには、左右京職主典以下

が坊令の兵士を率ひて送り、近江、伊賀、伊勢等の諸國に於いて、夫々、目以上の者一人郡司健兒等を隨伴して其國境に迎へる規定であつた(類聚三代格)から彼等の通行も相當官人往來の頻繁さを加へたであらう。斯等の使者は獨り近隣の諸國ばかりではなく、全國に向つて派遣せられた。遠く

陸奥地方にまでも派遣せられたことは、嘉祥年間、菊田、磐城、標葉、行方、宇多、伊具、亘理、宮城、黒河、色麻志太、北田、牲鹿等の諸郡に在る多くの神社へ遣はされた(類聚三代格)例などによつても明かである。これ等は一例に過ぎないのであつて、斯様に朝廷から諸國に互つて遣はされる奉幣使の一行も、右に述べた行政的官人の一行と共に、

全國に亙つて當時の道路交通を特色附けてゐた旅行者の一つであつたのである。

(2) 寺院の發達と僧侶の往來

寺院の發達も、道路交通の發達を促進した原因であつた。それは必然に僧侶其他の佛教信仰者の往來を一般的にし、増加したからである。

佛教は欽明天皇の十三年(皇紀一二二二年 西曆 五五二年)我が國に傳來してから、上層社會の間に根強き勢を占め、文化的發展の上に、重要な影響を及ぼしてあつたが、殊に奈良朝時代に入り、帝都及びその附近に、盛んな有力な寺院が建設せられる一方、諸國に國分寺を建て、僧侶が配置せられると共に(皇紀一四〇一年 西曆 七四一年)、寺院の勢力は組織化され、その文化的及び政治的影響は全國的になつて來た。國分寺が諸國の國府附近に建立せられ、續いて其の他の寺院が各地に建立されてゆくに隨つて、中央の政廳や寺院と地方の寺院との間には、宗教的な旅行者や僧侶などの往復が頻繁になつて來たことは明かである。

當時、僧侶の數は夥だしい數に達してゐたのであらう。

佛教が欽明天皇の十三年に傳へられてから、推古天皇の三十二年に、僧正僧都の制が定められるまで、其間七十餘年に過ぎないが(然かも物部氏の亡びる前は其の反對に、よつて佛教の普及は遅々としてゐた)、其の時の調査に於いてさへ寺四十六、僧八百十六人、尼五百六十九に達してゐた(日本書紀)。それから二十一、三年を經過したに過ぎない大化二年に、經宮よみみやに僧尼二千一百人を請じて一切經を讀ましめられた(日本書紀)といふから、佛教の隆興に隨ひ、僧尼が非常な勢力を以つて増加してゐたことが知られる。

大寶令、養老令中に「僧尼令」が在り彼等に、法律上特殊な地位を與へてゐるのを見れば、最早や僧尼が斯る法律を必要とするほどの大きな社會群を成してゐたことが知られる。降つて奈良朝時代に入ると、佛教の隆興は目覺ましく、寺院僧侶の經濟的、社會的勢力は、政治上にまでも特殊な現はれを示す有様となつてゐた。斯る時代的背景の下に、國分寺が諸國に建立されたのであるから、佛教的勢力

は非常な勢で地方へ進出して行つた。そして地方と中央との間には自然に宗教的目的に因る交通量が増加しなければならなかつたのである。

奈良朝以前、天武天皇の御世に於いて、僧尼の服飾を制定せられると共に、その乗馬、從者等路上往來に關する規定が設けられてゐるのを見れば、彼等も官人等と同じやうに、當時から既に主なる道路通行者の一つであつたであらう。

「註」(1)「日本書紀天武紀」——庚申勅して、僧尼の威儀及び法服の色、併せて馬、從者、巷閭に往來ふ狀を制す。

然し、僧尼等が、一般的に遠隔の地方にまで旅行するやうになつたのは、寺院が諸國に建立せられてからのことであつたと思はれる。「延喜式」が在京の僧にして諸國の國分寺に行く者に對する旅費の支給に關し「凡在京僧入諸國國分寺者、路次國充馬、食僧白米二升、鹽二勺、童子一人、白米一升五合、鹽一勺五撮」と規定してゐるのや「續日本紀、光仁紀」に、諸國の國分寺に在籍の僧侶にして、何時の間にか歸京し、奈良に在住する者の多つた有様を傳

へて「治部省言・今依檢造僧尼本籍、計會内外諸寺名帳、國分僧尼、住京者多、望請、任先御願、皆歸本國一者、太政官處分、智行具足、情願借住宜依願聽、以外悉還焉」と見えるなどは、奈良朝時代から平安朝初期時代にかけて、帝都を中心として諸國の國分寺への僧尼の往來が、一般的な交通現象を成してゐたことを想見せしめるに充分であらう。中央、地方間の僧尼の動きが一般的でなかつたならば「延喜式」が彼等に支給すべき旅費を規定したり、または治部省(大寶令により治部省は僧侶、尼に關する事項を管す)が、諸國の國分寺に屬する僧尼の在京を問題として取り上げたりする筈はなかつたであらう。

「註」(1)「延喜式主稅式」は官使の旅行に對する旅費の支給を次の如く規定してゐる「凡諸使食法、官人白米二升、酒一升、鹽二勺(中略)、國司巡行ノ食料准之」。即ち國分寺に入る僧に對する旅費は、酒を除き中央から派遣せられる種々の使節や國司の管内巡行の場合などと同じ待遇であつた譯である。

(3) 使丁の往還

諸國から使丁が徴せられることは、大化以後に於いてはじまつたのでは無論ない。前時代に於ける宮殿の造營、溝渠池塘の築設、掘鑿、河川改修等々の農業土木工事、屯倉をはじめ豪族等の土地開拓、寺院や貴人の墓の建造等、種々の工事が行はれる毎に、獨り部民（隸民）ばかりではなく、諸國の公民中からも盛んに使丁が徴せられた。『日本書紀』などには使丁の徴發に關する記述が充滿してゐる。そして使丁の徴發せられる範圍や規模は、國內平定の進行に伴ひ益々廣くなり増大したものと、如くである。大化改新の直前頃にも、寺院や宮殿の建設や墓地の築造などが大規模に行はれ、屢々廣汎な範圍に亙つて使役すべき人夫が徴せられてゐた。列へば皇極天皇の御世には、百濟大寺を建立するために近江と越地方の丁が徴せられたし、また宮殿造營のために、諸國に木材を求め、且つ東は遠江から西は安藝に至る諸國の丁が徴せられた（日本書紀）。有力な豪族等も諸國の人民を驅使して、種々の工事を行つたことは、次

の如き蘇我氏の例によつても明かである。

蘇我大臣蝦夷、己が祖の廟を葛城の高宮に立て、八脩の儼を爲す（中）又盡に舉國の民（公民）併せて百八十の部曲（私民）を發して、豫め雙つの墓を今來に造る（中）更に上宮の乳部の民を聚めて營兆所に役使ふ。是に於いて上宮大娘姫王發憤りて歎きて曰く、「蘇我臣專に、國政を擅にして、多に無禮を行す。天に二の日無く、國に二の王なし。何に由りてか、意の任に、悉に封民を役はむ（日本書紀皇極紀）。

斯如く、公私の徴發によつて諸國から上京して來る使丁の數が非常な多數に達し隨つて彼等の重い負擔となつたことは、大化二年の詔に於いて「迺者、我が民の貧絶しきこと專、墓を營るに由る」と仰せられて貴人の墓地築營に使役すべき使丁の數とそれを使役すべき日數と、墓の構造規模とに制限を加へられたことや、または當時地方の民が上表して官司の驅使を訴へたことなどによつても明かである。

「註」

(1) 「日本書紀孝德紀」には、その制限の内容が詳細に記してあるが、此處には使役し得べき人夫數と、工事を實施すべき日數の制限だけを示して置く。それによつても從來、斯種の工事のために徵發せられ、道路を往還した人々が、如何に多數に達してゐたか知られるであらう。

地位	使役者數	工事實施日數	延人數
王より以上	一、〇〇〇人	七日	七、〇〇〇人
上 <small>たかきまへつぎ</small>	五〇〇人	五日	二、五〇〇人
臣 <small>ひくきまへつぎ</small>	二五〇人	三日	七五〇人
下 <small>ひくきまへつぎ</small>	一〇〇人	一日	一〇〇人
大仁及小仁	一〇〇人	一日	一〇〇人
大禮以下小智以上	五〇人	一日	五〇人

(2) 「日本書紀孝德紀」——故に今集りはた在る黎民あはひみたらに顯示す。其の表に稱はく、國政を奉るに緣りて京に到れる民をば、官留めて雜役に使ふと云々。

右の如き二、三の資料のみによつても大化政新以前、既に種々の土木建築工事のために、諸國から徵發せられて上京する使役者が莫大の數に達し隨つて彼等の上下往還は、次に述べる貢物運搬の脚夫や、海外または陸奥地方の經略

のために時をり行軍した軍隊などと共に、數量的には、最も主要な道路交通者を成してゐたものと考へなければならぬ。

大化以後益々大規模な造營が伴はれ多數の人夫が諸國から徵發されたことは「日本書紀」齊明紀に「功夫損費かふじとんぱいふこと三萬餘矣、桓を造る功夫を費損ふこと七萬餘矣」と見えるなどによつても明かであるが、奈良朝時代に入ると共に規模の擴大を一般文運の急激な進歩とに伴へ、工用人夫や運搬夫に對する必要は急激に増加して來た。有史以來未だ例を見ざる帝都奈良の大經營、大規模な宮殿、佛敎の隆盛によつて促された巨大精緻な、寺院其他の宗教的建設物のために從來よりも遙かに大量の使役者を必要とするに至つたことは想像に難くない。「續日本紀」をはじめ、

六國史には屢々多數の使役者に關する記述を見出されるが、一、二の例を擧げるならば天平勝寶八年に東大寺大佛殿の步廊を營造した際には六道の諸國に人夫を徵して竣功を急いだし(續日)また稱徳天皇の御世、寶龜元年、西大寺東塔(本紀)

の心礎を破却した時の如きはたゞ一つの大石を運搬するの
に、一日數千人を費しても僅かに數歩の距離を動かし得る
に過ぎないので、益々人夫を加へ、九日を費して辛らうじ
て取り片附けることが出来たといふ(續日)。斯如く一個の
大石を運搬するにさへ、延數萬の人夫を使役することがあ
つたとすれば、宮殿、寺院其の他の宗教的建築物總體を建
設するに要した人夫數が、如何に莫大なものであつたかは
想像に餘りあらう。平安朝時代に入つてからも大量的に役
夫の徵發が行はれた例が屢々見出される。(2)

「註」

(1) 「續日本紀」——丙辰、破却西大寺東塔心礎、其石大
方一丈餘、厚九尺、東大寺以東、飯盛山之石也、初以
數千人引立、日去數步、時復或鳴、於是益人夫、九
日而乃至。(下略)

(2) 「類聚國史」——六年(弘)正月癸巳、發尾張參河、美
濃、越前、但馬、美作、備前等役國夫一萬九千八百人、
修理朝堂院。

斯様に、殊に奈良朝以後に於いて、諸國から徵發せられ
る人夫が益々増加してゐたことが明かであるとすれば、隨

つて道路交通量にも、彼等の遠近からの往來によつて異常
な増加が齎らされてゐたことはいふまでもない。彼等が如
何なる状態に於いて、道路を往來したかは、道路及び其の
他の交通施設の發達との聯關の下に説くことが適當である
から、後述することゝし、茲ではたゞ、斯種の交通者の群
が奈良朝時代以後益々増加しつゝあり、隨つて道路交通情
勢の發展に、大きな關係を有つものであつたことを指摘す
るに止めて置くことゝする。

(4) 運脚の増加と貢物の増加

諸國から貢物を運搬して上京する運搬夫も、右に述べた
工事の使役者と共に、最も大量的な道路交通者群であつ
た。殊に彼等はその任務の性質上、全國から漏れなく徵發
せられ且つ定期的に往來したから極めて一般的で常態的な
行路者群であつた。また彼等は何れも單身で上京するので
はなく相當重量の荷物を運搬して路上を往くのであるか
ら、荷物と併せ最も大きな交通量を成してゐた。後にも述
べるやうに、途中に於ける彼等の困難は甚しく前に述べた

道路とその附屬物（橋梁、渡船、並木其の他）が改良され、新らしい交通施設（後文）の發達が促された主要な原因は彼等の往來に在つた。脚夫の國から都への往復は、上代に於ける道路交通の發達史上、最も注目すべきことの一つである。

當時、全國から貢定を運搬して上京した脚夫の數を具體的に知ることは到底不可能であるが、宮殿、寺院、墓等をはじめ種々の土木工事に徵發せられた人夫と同じやうに非常な多數に上つてゐたことは明かである。

租税が物納せられる時代には、何れの國家に於いても、それを運搬するために、多數の運夫を必要としたが、版圖が擴大されたり、租税制度の改革が行はれたりして、政府に收納せらるべき税物の數量が増加する毎に、益々運夫の數と往來の回數とを加へ、隨つて道路交通の發達を促した。往時の（崇神天皇）「弓弭調」「手未調」にその反映を見

られる國史上第一期の税制改革が、道路交通の上の一つの進展を齎らしたであらうことは、他の機會に（拙稿）「大化改新以前の道路

（交）述べた通りであるが、大化改新の税制は、その經濟的背景を成してゐた生産狀態の發達と共に、前の場合よりも遙かに高度な、道路交通の發達を促した、

周知されてゐるやうに新税制では、租税の内容が、租、調、庸の三種から成りその中心となつてゐる租——前時代の税制と異り、土地收穫に對する課税が中心となつてゐるのは兩時代に於ける産業狀態の相異を示す——は、稻を以つて收納せられ、原則として中央へは運送せられずに、諸國に設置してあつた倉庫へ貯藏したり、官廨や國分寺に所定の量を配分したりしたが、然し調庸の名稱に於いて諸國の民に課せられてゐた税物、例へば絹、紬、糸、綿、麻、米鹽、諸種の農具、武器、武器各種の漁獲物、油類、筆紙墨等（日本書紀）をはじめ、諸國の國産は莫大なる數量に達し、それ等は悉く、脚夫の手によつて中央に運送せられたのである。

第一期の税制改革が行はれたとされる遠い往時とは異り、當時は陸奥の一部を除き、全國が殆ど完全に中央の統

制下に置かれたのであるから、諸國から例外なしに運送せられる調庸の税物が、前時代とは比較にならない程多量であつたことは容易に想察せられるであらう。その上時代が進み、新らしい生産の分野が拓かれてゆく毎に、諸物資の種類と數量が増加し、それ等の物品も漸次、課税の目的物中に加へられた。「養老令」に現はれてゐる調庸の諸品目に比較して「延喜式」に現はれてゐる税物の品目が非常に増加を示し驚くべき多種多様に互つてゐるのは、この二つの時代に於ける生産力の相異と文化程度の相異とを示すものであつて、同時に時代と共に調庸の目的物たる物品の數量種目が激増しつゝあつたことを示すものでなければならぬ。かくしてこれを運搬して上京すべき諸國の脚夫も時代の進むに伴つて益々多く徴發せられなければならなかつた。

平安朝初期時代に諸國から上納すべき税物の數量は「延喜式民部式」の記するところによつて略々明かであるが、其中運送に最も多くの勞力を要した米のみに就て見て

も、如何に多くの運夫が必要であつたか窺はれる。即ち米は「年料春米」「年料租春米」「年料別納租穀」などの名稱で、諸國から收納せられたが、年料春納は伊勢、尾張、參河、近江、美濃、若狹、越前、加賀、丹波、丹後、但馬、因幡、播磨、美作、備前、備中、備後、安藝、紀伊、讚岐、伊豫、土佐の二十二國から貢納され其の數量は、粳糯を併せ一萬八千餘石に上つた。年料租春米は、尾張、參河、遠江、近江、美濃、若狹、越前、加賀、丹波、播磨、美作、備前、備中、備後、安藝、讚岐、伊豫、土佐の十八國から貢納され其の數量は二萬四千五百あつた。次に年料別納租穀を貢納せる國は伊賀、伊勢、駿河、伊豆、甲斐、相模、武藏、上總、下總、常陸、信濃、上野、下野、能登、越中、越後、丹後、但馬、因幡、伯耆、出雲、石見、長門、紀伊、淡路の二十五箇國であつて、その石數は十三萬三千七百餘石に達した(延喜式に據る)。これ等の三種の貢米を合すると、實に十八萬二百餘石の多量に上るのである。大寶令、養老令の制定當時に於いては、諸國から斯如き多量の

米が中央へ運送せられた形跡は見出されない(令義解)か
ら、其後奈良朝時代から平安朝初期へかけ、政廳の規模が
擴大され、帝都の人口が激増するに隨つて、斯様に諸國の
米を中央へ移入する必要に迫られたであらう。然らばこの
十八萬石に餘る米穀を、中央へ移送するのにどれだけの運
夫を必要としたであらうか。米は五斗を以つて一俵とし、
三俵を一駄として運搬せられた。(1)

「註」(1)「延喜式」——凡公私運米五斗爲俵、仍用三俵爲

駄、自餘雜物亦准之、其遠路國者、斟量減之、

「驛選志稿」によれば當時の五斗は現在の四斗と同量であ
つたといふ。

一駄といふのは、言ふまでもなく、一匹の馬に荷すべき
數量を指稱するのであるから、假りに、其の全部が馬背に
よつて運送されたとすれば米のみでも少くとも、毎年十二
萬匹以上の馬と、それに伴ひ十二萬人以上の馬子とが、諸
國から王都へ往來した譯である。調庸運搬の人馬が集群を
成して路上を往來してゐた有様は壬申亂の時、天武天皇が

近江朝側の攻勢に對し、一先づ美濃國に御難を避け給ふた
際菟田の郡家の附近に於いて、米を運搬してゆく伊勢の國
の駄馬五十匹を御覽になり、馬子に命じて米を捨て、扈從せ
る歩行者を乗らしめられたといふ記事などに(日本書紀) 窺
はれるが、斯様な光景は獨り伊勢地方ばかりではなく、調
庸運送の時期を通して、諸國に一般的に見受けられたに相
違ない。

然し當時馬がそれほど豊富に産出してゐたかどうかは、
驛制に於いて馬の使用に極めて嚴重な制限が設けられてゐ
たこと(後文) などによつても疑問であつて、右の如き多量
の貢米や其他の調庸の貢物の全部が馬背によつて運搬せら
れたのではなく、運夫自身が背負つて運搬した場合も少く
なかつたであらう(地方によつては勿論)。若し假に其の少か
らぬ部分が運夫自身の背で運搬されたとすれば、往來せる
運夫の數は、馬匹によつた場合に三倍する譯であつて、中
にも武藏(一萬三)、下總(一萬四)、常陸(一萬二)、信濃
(一萬二)、下野(一萬)等の如く。

多量の貢米を上納した國々は、一國のみでも非常に多數の運夫を出さなければならなかつた計算となる。然かもこれは貢米のみに關する計算であつて、諸國から收納せられる米以外の税物は實に驚くべき多種多様に互り、その數量も少からざるものであつた(延喜式の民部式主計式参照)それ等の物品も、大體米五斗に該當する重量を一荷とし、その三箇を以つて一駄としたことは右に引用した「延喜式」の規定によつて窺知せられるが、此の運搬に要した運夫や馬匹も非常な多數に達したことは想像に難くない。海路の利用によつて、庸の運搬に要した勞力は或る程度まで輕減せられ、同時に、地方によつてはそれだけ、前記の計算よりも道路交通の數量を減じたであらう。古い時代から水上交通は相當の發達を遂げてゐた(拙稿「上代日本の水上交通」)が、舟路による税物の運送は、濕損の危険が多かつたため、奈良朝時代(寶龜元年以後)に於て、一時禁令下に置かれた。

註「(1)「續日本紀」——(前略)又海路漕漕、輒委_二悉民_一、或已漂失、或多濕損、是由_二國司不_レ順_二先制_一之所_レ致也、

自今以後、不_レ倣改_二者、節殺科_レ罪、所_レ損之物、即徵_二國司_一。

然し斯る禁令は、それ自體、舟路による調庸の運搬が相當一般的に行はれてゐたことを示すものであつて、當時の困難な道路交通の状態(後文)に於いて、それは結構不可避な方法であつたものと思はれるのである。

かくして孝謙天皇の天平勝寶八年には「山陽南海諸國春米、自今以後、取_二海路_一漕漕。若有_二漂損_一、依_二天平八年五月符_一、以_二五分_一論、三分徵_二綱_一、二分徵_二運夫_一、但美作紀伊二國不_レ在此限」(續日本紀)と令し、山陽道南海道方面の春米に限り、漂失濕損の場合は運送關係者の一部負擔を條件として、水路による運送を公認せられるに至り、平安朝に入つてからは、益々水路を利用せられるに至つた。然し比較的多量の貢米を負擔してゐた東海道北陸道地方からの運搬は尙陸路によるが多かつたから、運夫の道路交通量は、舟運の發達によつてもさまで激減したものは考へられない。彼等は依然として、時代の最も大量的な道路交通

者であつた。斯如く調庸の運夫と土木建築工事のために徴
發せられる人夫とは毎年老大な數に上り、道路交通の發達
を促す原因となつたが、彼等の徴發には、農耕上の時期が考
慮せられたから、道路交通の繁閑も時期によつて多少異つ
てゐた。「養老令」に依れば調庸の貢物は何れも毎年八月の
中旬から運送をはじめ近國は十月三十日、中國は十一月三
十日、遠國は十二月三十日以前に、それを帝都に送達し、
大藏省に輸納する規定であり、たゞ調の糸のみが例外とし
て一月三十日まで輸納せらるべきであつた。

「註」(1)「令養解」——凡調庸物毎ノ年、八月中旬起輸、近國
十月三十日、中國十一月三十日、遠國十二月三十日以前
納訖、其調糸、七月三十日以前輸訖。

然し、其の後、運送の時期が必ずしも規定通りにゆかなかつたことは「續日本紀」靈龜元年の記に「凡諸國運_二輸調庸_一、各有_二期限_一、今國司等、怠緩_二違_一期、遂妨_二耕農_一、運送之民、仍致_二勞擾_一」と見えるのをはじめ、屢々運送の時期違反に關する記述が見出されることによつても明かであ

るから、右の時期以外に於いても運夫の群は路上に姿を絶つことがなかつたであらう。

やがて調庸として收納せられる物品の種類が増加したり變更されたりし、そして米の運送などが激増するに隨つて恐らくはその運搬の時期にも、種々の事情から變更が加へられたであらう。「延喜式」に現はれてゐる調庸運送の時期が「令養解」の右の記述と多少の相異を示してゐるのは、その結果と思はれる。年料春米に就いて見るに、伊勢、近江、丹波、播磨、紀伊等の諸國は二月卅日以前に、尾張、參河、美濃、若狹、越前、加賀、丹後の諸國は四月卅日以前に、但馬、因幡、美作、備前、讃岐の諸國は六月卅日以前に、そして備中、備後、安藝、伊豫、土佐の諸國は八月卅日迄に京都に輸送すべきことが命ぜられてゐるし、其の他の雜品の輸送時期も、必ずしも、大寶令、養老令制定當時と同じでない。貢米をはじめこれ等の諸物品の運送時期が斯様に殆ど一年の大部分に互つてゐるのを見れば、時期により多少の相異はあつたにしても、運夫の往來は、四季

を通じて行はれてゐたものと見るべきであらう。

種々の工事のために徴發せられる諸國の雜徭が如何なる時期に多く徴發せられ、行路に就いたかを一般的に知ることは困難であるが、原則として農繁の時期を避けられたであらうことは想像に難くない。「營繕令」には道路及津橋の修補に關して「凡津橋道路、毎年_ニ起_ニ九月半、當界修理、十月使_レ訖、其要路陥壞停_レ水、交廢_ニ行旅、不_レ拘_ニ時月、量人夫差修理、非_ニ當司能辨_レ者申請」と見え、道路とその附屬物に關する限り九月中旬から十月にかけて、修繕の工夫が徴せられ、たゞ災害等のため交通不能に陥つた場合に限り、その期間以外に於いても人夫が徴せられたことを傳へてゐるが、そのみによつて一般の場合を知ることが出来ない。例へば奈良朝時代などに於いて、寺院其の他の建築工事のために、屢々多數の人夫を全國から徴發した場合にも、必ずしも九月から十月の間に行はれるを常態とした有様は、見受けられないからである。

斯如く、郡縣制度の成立後激増した税物の運夫及び雜徭

の大量的往來は、運夫の運搬した多量の物品と共にその時代の、道路交通上の顯著な現象となり中央と全國の各地方を連絡する主要道路の交通量には、それがために、未曾有の増加が齎らされるに至つたのである。

赤穂義士小野寺十内の妻丹子の和歌

なき人の墓に詣て、

きのふまで問はゞこたへしことのはに

聞こそかふれ松の下風

春 風

咲きそむる外山の櫻匂ひきて

人おどろかす春の朝風

磐 瀬

くれて行く秋といはせの山風に

もみちかつ散る音のさひしき