

延喜式諸国日数行程考

榎 英 一

はじめに

延喜主計式(上)では、国ごとの調庸と中男作物の一覧に、平安京(大宰府管内諸国は府)との行程を、上下の日数で記載している。上は調庸などを納入するにあたっての上京する行程、下はその後の帰郷する行程である。今日ではこの日数は実際の旅行日数とみなされているようで、自治体史などでは、平安時代の当地方と京との旅行の行程は何日であった、として引用されることが多い。

しかしこの日数はあくまで旅行中の食料支給基準であって、これをそのまま実際の日程とみることはできない。本稿はこの一点を明らかにするものである。

かつて筆者はこの日数行程の成立事情について小論を発表したが、その際はまだ各種史料に関する批判が不徹底だった。今改めて考えたい。なお本稿ではこの延喜主計式の日数による行程を、適宜、主計式行程、日数行程などとよぶことにする。

一 主計式行程の目的

調庸は調庸負担者がみずから京まで運ぶのが原則である。とはいえ全員が自分が納めた分を運ぶ必要はなく、実際に運ぶ者と、運ぶための費

用を分担する者がある。賦役令3調庸物条「其運脚均出調庸之家」はその意味であり、具体的規定は養老二年(七一八)に定められたことが、『続日本紀』養老四年三月己巳条で判明する。

又檢「養老二年六月四日案内」云、調庸運脚者、量路程遠近、運物輕重、均出。戸内脚獎資行人勞費者。

この制度は延喜式まで受け継がれる。民部式上20運脚条では次のようになっている。

凡調庸及中男作物送京、差正丁充運脚、余出脚直以資脚夫。預具所須之數、告知出之人、依限檢領。准程量宜、設置路次、起上道日迄于納官、給一人日米二升、塩二勺。還日減半。剩者廻充来年所出物數、別簿申送。

あらかじめ旅費を出発地で準備するのであるから、旅行日数や毎日の食料支給法などを知っておく必要がある。この旅行日数が主計式行程である。

また調庸運脚以外の貢納物の運送は公糧を支給する場合が多いが、「其運送徭夫並給路糧」(民部式下49年料春米条)、「其精代運賃用正税」(同51年料租春米条)、「其運送徭夫各給路糧」(同53年料別貢雜物条)、「其運脚者並給功食」(同54大宰調物条)、「其運功食並用正税」(同63交易雜物条)等のすべてにおいても往復の給糧の基準となる日数が、主計式行程であろう。駅伝利用の場合は道中それぞれの場所で給食されるの

であるが、これらの貢納物の運送は出発地で旅行費用を準備する制度である以上、出発前に旅行日数を予定しておかなければならない。

二 実際の旅行日数は不確定

公式的な行程を定めていたところで、それは一応の目安であつて、実際の旅行には突発事故が生じて遅延することがあるだろう。河川の増水などによる渋滞はただちに思いうかぶが、増水でなくとも、大きな河川を渡るのは難渋したようである。

『日本後紀』延暦二十年（八〇二）五月甲戌条

勅。諸国調庸入貢、而或川無橋、或津乏舟、民憂不少。令路次諸国、貢調之時、津濟之処、設舟楫浮橋等。長為恒例。

『続日本後紀』承和二年（八三五）六月癸卯条

勅。如聞、東海、東山兩道、河津之処、或渡舟数少、或橋梁不備。由是、貢調担夫来集河辺、累日経旬、不得利涉。宜每河加増渡舟二艘。其価直者、須用正税。又造浮橋、令得通行。及建布施屋。備橋造作料者、用救急稻。

これらの「累日経旬」を文字通りにとれば、十日も滞留することがあつたわけである。

また無事京に着いたとしても、運んできた荷物を無事に納入するまでに、さらに日数が必要である。

『続日本紀』天平勝宝八歳（七五六）十一月丁巳条

勅。如聞、出納官物諸司人等、苟貪前分、巧作逗留、稍延旬日、不肯收納。由此、担脚辛苦、競為逃帰。非直敗治、実亦虧化。宜令彈正台巡檢。自今以後、勿使更然。

これは賄賂なりそれに類するものを要求して収納事務を遅らせること

である。この禁令は寛平三年（八九二）五月二十九日官符（『類聚三代格』）をへて、延喜式まで受け継がれている。

延喜雜式22諸国前分条

凡諸司及有封所、不得責取諸国前分。

延喜彈正台式112勘取貢物条

凡諸司勘取諸国貢物、不合留難。若有作逗留、百姓辛苦者、台即巡檢随事糾彈。但忠已下之外、弼時時監臨。

また調庸については、受取側にとくに悪意が無くとも、納入受取手続きが厳密、煩雑であるぶんだけ業務が遅延する要素が多い。

『三代実録』元慶七年（八八三）十一月二日条

勅。令民部省、諸国貢調郡司参省日、勘会见物之後、五箇日内、移送大藏省。先是、大藏省言。民部式云。凡勘納調庸物者、郡司見参之日、省録率史生等、向正倉院、与大藏録、共勘会见物、然後可納調物之状、移大藏省者。而彼省、或時郡司見参之後、踰月不勘見物、或時勘会见物以降、経旬無送移文。郡司等、且守調物、且請移文。人疲兩省之間、粮絶千里之旅。官物被盜失、服長至餓死。雖云人民之愁、抑亦国家之費。又式云。凡受納調庸雜物、期月之後、廿日以前、随次收納者。然則勘納之期、雖有其限、而遲速之程、只由移文。非立章程、何絶物煩。望請、勘会见物、依式如行。只勘会之後、五箇日内、令送移文。從之。若有違失、依法科罪。

大藏省への納入にあたっては、民部省の移を要する。その移は民部録と大藏録とが立ち会って点検した上で発行する（延喜民部式上23勘納調庸物条。貞觀式同じ）。その上で実際に蔵を開けて出納する場合は、関係官司による立ち会いが必要である。延喜監物式3出納大藏物条によれば、

凡心出納大藏物者、少弁已上一人、中務・民部・大藏三省輔各

一人、監物一人、主計助已上一人、同会就「諸司庁」。

という大仰なものである。こうした収納にかかわる制度の変遷については本稿では触れないが、出納に複数の官司がかかわることは令制の当初からのことである。

調庸物の納期は、国の遠近によって三期に分かれている。

賦役令3調庸物条

凡調庸物、毎年八月中旬起^レ輸。近国十月卅日、中国十一月卅日、遠国十二月卅日以前納訖。

各期ごとにおよそ二〇カ国が調庸を納入するわけであるから、納入の繁忙期は一日一カ国ずつといったことになろうか。この納期の後二〇日以内に収納せよという貞観式の規定は、延喜式にも引き継がれている。

延喜大藏式49受納調庸条

凡受^レ納調庸雜物^レ者、国帳至^レ省、先可^レ納状申^レ官。期月之後、廿日以前随^レ次収納。仮令近国十一月廿日以前、中国十二月廿日以前、収訖之類。

しかし期限後二〇日以内には収納しろということは、正規の手続きのなかで期限後も十数日間は、まだ受け取らなくともよいという意味にもなる。調庸物は京に運び込んだら直ちに納入する、というわけにはいかないのである。

大量の貨物は、民部録と大藏録とによる点検にあたっては正倉院に運んでいるようだが、そのまま放置しておくわけにはいかないだろう。まだ納入はしていないのだから、そこに不寝番を立てておくか、当国の出先である「調邸」^③といった建物で仮に保管するのだろうか。

なおまた脚夫たちも、先に帰国させるわけにはいかないだろう。大藏省の倉庫までの運搬作業が残っているし、帰りの関の通過も、次の関市令の規定は、上京の時と同様に一団となって通過することを予定してい

ると思われる。

関市令5丁匠上役条

凡丁匠上^レ役、及庸調脚度^レ関者、皆扱^レ本国歴名^レ、共所^レ送使勘^レ度。其役納畢還者、勘^レ元來姓名年紀^レ、同放還。

このような事情で運脚夫がしばらく京に滞在するのは例外ではなく、ごく普通のことだったようである。そしてこうした、いわば待機中の労働力を平安京造営などに利用しようとするのも、ある意味では自然な発想だっただろう。^④

『日本後紀』延暦二十四年（八〇四）十二月壬寅条

又諸国貢調脚夫、或国役^レ五箇日^レ、或国^レ三箇日、役限不^レ均、勞逸各殊。須^レ共役^レ二日^レ、以同^レ苦業^上。

『日本後紀』大同四年（八〇九）九月丙午条

停^レ役^レ諸国脚夫於京下^レ。以^レ早疫民疲^レ也。

『類聚三代格』弘仁十三年（八三二）正月廿六日太政官符

応停止脚夫役事

右被^レ右大臣宣^レ称、奉^レ勅、頻年諸国損害相仍、百姓困窮無^レ所^レ息肩。而貢調人夫入^レ都脱^レ担、未^レ経^レ幾日^レ、東西驅使、憂歎之懷、逐^レ年有^レ聞。撫臨之道、事須^レ矜恤^レ。宜^レ諸国脚夫都下之役、自^レ今以後永停止^レ。

こうした待機中の運脚夫たちの食料は、誰が負担するのか。これが調庸運脚に伴うものならば、賦役令の規定による「調庸之家」しかありえないだろう。民部式上20運脚条でもまさしく「起^レ上道日^レ迄^レ于納^レ官^レ」となっている。では、主計式行程は、こうした待機の日々までも見込んである日数だろうか。

三 主計式行程と実際の旅行日数

主計式日数行程が実際の旅行に必要な日数より少ないことについては、いくつか徴証がある。

『類聚三代格』大同二年（八〇七）九月十六日官符

応_三度使乗_三馭馬_三事

右得_三紀伊国解_三称。此国去_三奈良京_三三日行程、今平安京更去_三一日半。惣四日半程。而正税帳・大帳・朝集帳等使乗_三用私馬_三、辛苦不_三少。望請、准_三伊勢国_三、乗_三用馭馬_三。謹請_三官裁_三者、右大臣宣、奉_レ勅、依_レ請。

私馬か馭馬かを問題にしているから、紀伊国・平安京間が四日半であるというのは乗馬した場合の日数であろう。ただし徒歩を基準とした、京国間の公式的な距離を示す日数の可能性もある。いずれにせよ、四日半必要な距離を、主計式行程では上四日・下二日としている。

『続日本後紀』承和十二年（八四五）七月丙寅条

今、筑後・肥前・肥後・豊前・豊後等五箇国、去_レ府之程、二日以上、七日以下。雲山重疊、途路艱澁。吏民之中有_三頓病_三者、遥著_三府下_三、嘗受_三医薬_三。命在_三呼吸_三、且不及_レ夕、往還之間、既致_三天殞_三。是則無_三医師_三之所_レ致也。望請、国別減_三史生一人_三、置_三医師一人_三。

医師の治療を求めて大宰府へ行くのであるから、「二日以上、七日以下」は片道の行程であろう。しかし五カ国のそれぞれの主計式行程はこうである。

筑後国	上一日	下一日
肥前国	上一日半	下一日
肥後国	上一日	下一日半

一一一

豊前国 上二日 下一日
豊後国 上四日 下二日

必死の思いで行くの下から下日数に近いはずだと見るべきか、患者を背負って行くのだから上日数に近いはずと見るべきか決めかねるが、いずれにしても、主計式行程は「二日以上、七日以下」よりははるかに少ない日数である。

『類聚三代格』天長三年（八二六）十一月三日官符には、「豊後国大野・直入両郡……向_レ府之程、単行五日」とある。豊後国の主計式行程は上四日・下二日であるが、これは国府の置かれた大分郡と大宰府の間の行程である。大野・直入両郡から大宰府へ直行する場合は大分郡を経ずに行くだろうし、その場合の距離は、大分郡からのものよりは短縮されるだろう。ここでも主計式行程は実際よりは少ない日数である。

『類聚三代格』貞観十八年（八七六）三月十三日官符によれば、筑前国嶋門駅家の修理は肥後国が担当していた。それに関して「件駅家、在_三筑前国遠賀郡東_三。去_三大宰府_三二日程、去_三肥後国_三七日程」であるという。肥後から嶋門駅家へは直通したのか大宰府経由だったのかは不明であるが、大宰府経由の方が近ければそうしただろうから、肥後・大宰府間が五日以上を要したことは確かである。肥後の主計式行程は上三日・下一日半である。ここでも、主計式行程は実際よりは少ない日数である。

一般的な徒歩の旅行日数を知るとは困難であるが、特殊な徒歩旅行者として脚力がある。脚力の用語自体は徒歩の使者として軍防令67烽昼夜条などに見えるが、ここでとりあげるのは平安時代中頃以降に登場する急送文書の使人である。徒歩であり夜を日について歩いたこと、軽装であることが明らかにされている。^⑤

『小右記』寛弘九年（一〇一二）五月二十七日条によれば、周防国守

平兼忠の重病を伝える同国からの脚力は、十一日に国を立ち、二十五日に京に到着している。この間一五日である。主計式行程では周防国は上一九日・下一〇日である。

『小右記』寛仁三年（二〇一九）六月二十一日条によれば、この日、五月二十九日に筑前国に高麗人が漂着したという大宰帥からの脚力が到着している。出発日が漂着した当日か翌日ならば、五月は小月なので、二一か二二日間かかった。大宰府の行程は上二七日・下一四日・海路三〇日である。

『帥記』、『水左記』の永保元年（二〇八二）十二月十一日条によれば、同日、去月二十九日に越中国守公盛が逝去したことを報じる同国の脚力が到着している。国を出たのが二十九日か三十日であろうから、一二ないし一三日間かかっている。越中国の主計式行程は、上一七日・下九日である。

『中右記』寛治七年（一〇九三）九月十四日条によれば、今日、陸奥守藤原基家が去る八月十五日に卒したことを初めて聞いた。「自^二後朝^一脚力走来、夜前上洛」が、脚力が八月十六日出発、九月十三日到着を意味するなら、八月は小月なので、二七日かかったことになる。陸奥国の主計式行程は、上五〇日・下二五日である。

加賀国からの脚力については、半井家本『医心方』紙背文書^⑥に記事がある。

度々解状事

五月廿日解状、脚力恒則、 今月二日到来、
同廿六日解状、脚力行貞、 同三日到来、
同廿八日解状、馬允助経下人、 同日到来、

（第二五巻紙背第四二紙、年月日未詳散位藤原某書状）

五月の大小が不明だが、脚力恒則は二日か三日、脚力行貞は七日

か八日で到着している。馬允助経下人は五日か六日であるが、これは徒歩によったかどうか不明であり、あるいは乗馬かも知れないので、脚力の例にはできない。加賀国の主計式行程は、上一二日・下六日である。

また同じく「越中御目代殿」あて書状にある次の記事も、文書が脚力によつて届けられたことを示すものである。ただし先の永保元年の例が越中国から一二日ないし一三日かかっていることに比べると、非常に速い速度である。名称は同じ脚力であつても、この半井家本『医心方』紙背文書にみえる加賀国と越中国の例は、専任者がおり、途中の休憩・宿泊施設も設定してある常置的な制度のようである。

「正月廿一日御教書、同月廿八日到来」 八日間

「去年^{下カ}二月十日被仰下、随俄十七日京上」 八日間

「廿五日御相博候、猶可上洛由、正月三日^{上カ}力到来者」 八日間^カ

（大治四年十二月は小）

（第二五巻紙背第二〇紙、（大治五年（一一三〇）^カ）正月三十日散位某書状）
脚力は、足自慢の壮者が急送文書とわずかな手荷物だけを持って急いだものとみてよい。そしてそのような旅行者でも、主計式行程の下日数以上の日数を要したのである。これは主計式下日数のほうに問題があるとすべきであろう。荷物を運び終えてただ帰郷するだけの旅行者だったとしても、主計式下日数で帰国することは無理なのである。

鎌倉時代に入って京・鎌倉間の交通路整備が進んでからの京・鎌倉間の旅日記として、「海道記」「東関紀行」「十六夜日記」「春の深山路」がある。その行程は、一三日から一五日である。これらの旅では宿に泊まり、騎馬を利用したようである。^⑦

相模国の主計式行程は上二五日、下一三日、武蔵国は上二九日、下一五日であり、鎌倉は両国府を結ぶ交通路からは半日から一日分逸れている。

主計式下日数によれば、条件が整った鎌倉時代とほぼ同じ速度で旅行することになるが、実際の旅行日数としては少なすぎるだろう。

延喜主税式上105国飼秣条は、実際の旅行日数に関わる可能性がある。

牽走馬夫者、畿内及近江、丹波起^二四月廿五日^一、伊勢、美濃等国起

^二同月廿一日^一、迄^二五月七日^一竝給^レ食。

牽走馬夫への給食は、上京中のものである。給食開始日の四月二五日と二一日は、それぞれが同日に国を出発しての、京に着いた日、あるいはその翌日ということではないだろうか。この推測に誤り無ければ、「畿内及近江、丹波」と「伊勢、美濃」との行程の差は四日である。

いっぽう主計式行程は、畿内は一日（上下の区別無し。ただし山城無し、和泉二日）^⑧、近江・丹波は上一日・下半日である。また伊勢・美濃は上四日・下二日であるから、「畿内及近江、丹波」と「伊勢、美濃」の上日数の差は基本的に三日である。しかし実際にはその差は四日だったのではないだろうか。

馬を運ぶだけの、すなわち空荷の馬の進む速度と、荷物の運搬を前提とした旅行との速度の違いをどのように見込むべきかはわからないが、主計式日数は実際の行程よりは少ない日数であろう。たとえば実際には上日数の一倍半の日数が必要とされていたならば、近江・丹波は一日半、伊勢・美濃は六日であり、その差は四日半である。

以上要するに、主計式行程を実際の旅行日数とみると、下日数はほとんどありえない速度である。上日数も、道中の洪滞や上京後の滞在をまったく見込んでいない数字である。

四 日数行程の性格

主計式行程の原形である公式日程は、天平年間にはすでに成立してい

るとみてよい。正税を支出しての運送にかかわる正税帳の記事がある。

運雑物向京夫壹仟陸拾人 行程壹拾日 向京六日 還国四日

往還単壹万陸伯日 向京六千三百六十日 還国四千二百卅日

充稲參仟參伯玖拾式束 向京日別四把 還国日別二把

(天平九年(七三七) 度但馬国正税帳)

運雑物向京担夫式拾肆人 行程壹拾肆日

往還単參伯參拾陸日 向京日七 國還日七

充稲壹伯束捌把 向京日別四把 國還日別二把

若椒御贄壹荷担夫壹人

正月二節御贄壹拾伍荷担夫壹拾玖人 斯丁肆人

合式拾參人 柄竈四頭々別担夫二人

(天平十年度淡路国正税帳)

運府甘葛煎担夫參人 十九日惣単伍拾漆人

食稲壹拾漆束肆把 三人十日人別日四把 三人九日人別日二把

運府兵器料鹿皮担夫捌人 十九日惣単伯伍拾式人

食稲肆拾陸束肆把 八人十日人別日四把 八人九日人別日三把 (注。二把の誤記)

運府筆料鹿皮担夫式人 十九日惣単參拾捌人

食稲壹拾壹束陸把 二人十日人別日四把 二人九日人別日二把

(天平八年度薩摩国正税帳)

また、次の史料は種子島への帰還者の食料を筑後で支出している記事である。

齋官馬牛皮入府多嶺嶋人式拾捌人還歸本嶋 廿五日

単漆伯人食稲式伯捌拾束 人別四把

得度者還歸本嶋多嶺嶋僧二軀 廿五日

単伍拾人食稲式拾束 人別四把

(天平十年度筑後国正税帳)

これらの行程を、主計式行程と対比してみる（種子島は延喜式段階では大隅国に属するので、独自の主計式行程はない）。

（正税帳）

（主計式行程）

但馬国 向京六日、還国四日 上七日、下四日

淡路国 向京日七、国還日七 上四日、下二日、海路六日

薩摩国 一〇日、九日 上一二日、下六日

天平年間の平城京が延喜式では平安京に代わっているし、交通路の変遷もありうる。また主計式のような、下日数は上日数の半分（原則として半日は切り上げ）という制度はできていないが、天平年間にすでに公式日程が成立していることは明らかである。

これらの記事によれば、但馬国においては一〇六〇人のすべてが、一人一日の遅れもなく無事に移動できたことになる。淡路国や薩摩国、種子島でも、その国の日程はすべて同じである。しかし現実の問題として、多量の荷物を運ぶ多人数による隊列が、道中一人の病気や怪我もなく予定通り旅行できたと考えることは非常識であろう。これらの文書は食料を公費で支給した公式報告であって、そのまますべてを実際の旅行日数とみなすことはできない。

とはいえ、下日数を機械的に上日数の半分（半日は切り上げ）としていないことは、正税帳に見える行程は、主計式行程よりは実態に近いものとみることができよう。すなわち帰路は一般に日数が少ない（速度が速い）ことは確かであるが、それは上京時の倍の速度ではない。換言すると、下日数を上日数の半分としている主計式行程は、現実からは離れた制度である。

運脚夫の人数については、次のような史料がある。

『続日本紀』神龜五年（七二八）四月辛巳条

太政官奏曰。美作国言。部内大庭・真嶋二郡、一年之内、所輸庸

米八百六十余斛。山川峻遠、運輸大難、人馬並疲、損費極多。望請、輸米之重、換綿鉄之輕。

この庸米八六〇斛をすべて人が背負うとすると、一人五斗で一七二〇人となる。駄馬ならば五七四疋であり、牽夫五七四人が付く。これだけの一行が、主計式行程によれば上七日、下四日をかけて旅するのである。この人数はわずか一国の二郡の庸に関してであるから、全国でどれだけ運脚夫が毎年京に向かったか、想像もできない。そしてその人数がすべて無事に、同じ日程で京を往復したとみることは、到底不可能である。

天平九年に但馬国の雑物を運んだ一〇六〇人のうち、内訳が判明する六七人を除いた九九三人が、五六六斛四斗の米を運搬している。人担五斗が原則であるから、九二三人が米五斗（うち一人は四斗）を負い、駄馬七〇疋（牽夫七〇人）が一斛五斗を負ったとみると計算はあう。しかしこれはあまりにも切りつめた余裕のない計算である。

沢田吾一は次のような可能性を指摘している。

駄馬の負量を一斛とすると、馬一四〇疋（索夫一四〇人）、担夫八五三人となる。本来三俵を負う駄馬が二俵を負うがゆえに、一俵の余裕がある。全体として七〇俵の余裕である。事故発生の予備として妥当ではないか。

これは実証不可能な推測であるが、公式的な報告書通りに物事が行われていたと考える必要はないだろう。

多量の荷物の運搬に関しては、『続日本紀』延暦八年（七八九）六月庚辰条に征東軍への食糧運搬の記事がある。

其従玉造塞至衣川營四日、輜重受納二箇日、然則往還十日。從

衣川至子波地、行程假令六日、輜重往還十四日。惣從玉造塞

至子波地、往還廿四日程也。途中逢賊相戰、及妨雨不進之日

不入^三程内。河陸兩道輜重二万二千四百卅人、一度所^レ運備六千二百十五斛。征軍二万七千四百七十人、一日所^レ食五百卅九斛。以此支度、一度所^レ運、僅支^三十一日。

これは輜重一人で五斗を担ぎ、食料は一日一人二升、が前提の数字である（輜重人数のうち一〇人は指揮官か、または「卅」は「卅」の誤写）。

玉造塞——（四日）——衣川宮（受納二日） 往還一〇日

衣川宮——（六日）——子波地（受納二日） 往還一四日

全行程往還二四日

これは費用算出の見積りであつて実態ではない。臨戦態勢下での兵糧の運搬だから護衛部隊が必要だろうし、「河陸兩道」とあるように、実際には河川も利用しただろう。玉造・子波間を連続した場合について、途中の衣川での受納二日を含めていることには疑問がある。また輜重自身の食料の問題がある。つまり一日一人二升食べたとなると、輜重一人が担う五斗は、一人二五日分の食料である。輜重往還二四日なら、輜重本人の食料をその五斗から出したら、届けることができるのは残りの二升だけという、笑い話のようなことになってしまう。あるいは運ぶ五斗とは別に自分の食料も担ぐならば、荷物はほぼ二倍の九斗八升になる。輜重の帰路の食料が半量だったとしても、大勢は変わらない¹⁰。

こうした点を除くと、いちおうは、特別異常な項目は無いと見るべきだろう。そこで調庸運脚や主計式行程との異同に注目してみる。

標準的な人担量である五斗を担っている往路も、それを降ろした帰路も、日程（速度）は同じである。

荷降ろしに二日見ている。多量の物資を一度に運び込む場合、点検やあるいは仮置き場の設置などで日数が必要なのである。

雨が降ったら予定が狂うというのも、当然のことである。

以上この記事は、荷物運搬に関してごく常識的なことを前提としてい

る。そしてこの計画に従つて運搬するとなつたら、書類上は、ここにある日数と経費で実施したということになるのだろう。

要するに、主計式日数行程をそのまま実際の日数と見なし、これに従つて調庸運脚が行われていたとみるのは、非常識と言わざるをえないのである。

五 食料支給基準としての日数 一むすびにかえて一

主計式行程の日数が実際の旅行日数ではないならば、その役割は、食料支給基準ということになる。

一般的な官人の出張での食法は、和銅五年（七一二）五月十六日格の国司巡行食法（田令集解外官新至条令釈所引）が、基本的に延喜式まで受け継がれている。

延喜主税式83諸使食法条

凡諸使食法。官人日米二升、塩二勺、酒一升。番上日米二升、塩二勺、酒八合。僉従日米一升五合、塩一勺五撮。国司巡行食料准^レ此。

これから見ると、運脚夫の上京時の「日米二升、塩二勺」（民部式上20運脚条）は身分として考えれば優遇であつて、僉従の「日米一升五合、塩一勺五撮」でもよいのではないか。あるいは、「還日減^レ半」の米一升、塩一勺が相応ではないか。米一升、塩一勺は流人への支給額と同額である（獄令集解逸文所引天平勝宝九歳（七五七）七月二十九日官符）から、基本的には飢える量ではない。

しかし、一日米二升、塩二勺という食法は天平年間正税帳に既に見えており（稲四把は米二升と同量）、仕丁などと同額であつて、労働に従事している者への一般的な食法である。

しかしまた、仕丁に実際の共同炊事で事実上食料として給されたのは

二升（今量約九合余）ではなく一升二合で、八合は現米として支給されていた^⑩ことも留意すべきである。名目上の全量がそのまま支給されてはいないという事情は、運脚夫についても同様だった可能性がある。

運脚の食料は、個別に各人にあらかじめ支給されるというものではないだろう。「准_レ程量_レ宜_レ、設_レ置路次_一」（民部式上20運脚条）というものは、出発前に道中の一定の場所に届けておくということだろうし、実際の移動中は共同で炊飯したであろう。また出発前に携行食として糲を作ることもなども、まとめて行なっていたことと思う。

上京と帰国とで支給額が倍も違うというのは制度上のたてまえであって、それがそのまま毎日の実際の支給額ではなかっただろう。つまり現実には、往復の全支給量をもって、帰国するまでをなんとかやりくりする、というしくみだったと推定するのである。

注

- ① 榎「延喜式諸国行程の成立」（藪田香融編『日本古代社会の史的展開』塙書房、一九九九年）。
- ② 調の納入・受取方式に関しては、北條秀樹「文書行政より見たる国司受領化」（『日本古代国家の地方支配』吉川弘文館、二〇〇〇年、初出一九七五年）参照。
- ③ 調郎の性格に関してはすでに共通認識があるだろう。館野和己「相模国調郎と東大寺領東市庄」（『日本古代の交通と社会』塙書房、初出一九八八年）参照。
- ④ 以下三史料が運脚上京後の雑役であることについては、櫛木謙周「八、九世紀における徭役労働の実態」（『日本古代労働力編成の研究』塙書房、一九九六年、初出一九七八年）一四八頁。いつまで続くかわからない待

機期間中の食料獲得手段としての造営労働従事、という側面もあるのではないか。

- ⑤ 坂本太郎「飛駅より飛脚へ」（同著作集八『古代の道と駅』吉川弘文館、一九八九年、初出一九三七年）三三四〜三三六頁。以下三件の脚力の例は同書による。

⑥ この文書については、山本信吉、瀬戸薫「半井家本『医心方』紙背文書について」（『加能史料研究』第四号）による。第四二紙は、瀬戸薫「半井家本『医心方』紙背文書とその周辺」（同）は断言していないが、加賀国であろう。

- ⑦ 佐々木虔一「旅日記の世界」（荒井秀規、櫻井邦夫、佐々木虔一、佐藤美知男『日本史小百科 交通』東京堂出版、二〇〇一年）五九頁。

⑧ 和泉国の行程については、『和名類聚抄』は「上二日、下一日」とする。

- ⑨ 沢田吾一「奈良朝時代民政経済の数的研究」（復刻柏書房、一九七二年、初版一九二七年）四九七〜五〇一頁。

⑩ 運脚負担の苦しさの理由は、『続日本紀』和銅六年（七一三）三月壬午条によれば、脚夫が背負うことができる重量に限界があつて、貢納物を背負えば自分の食糧を背負えないことであつた。これは錢貨流通政策の一環であつて文面をそのまま信じていることはできないが、経済的には負担に耐えられる（錢を用意できる）とみなされていることは興味深い。「諸国之地、江山遐阻、負担之輩、久苦行役。具備資糧、闕納貢之恒数、減損重負、恐饑路之不_レ少。宜各持_一囊錢、作_一当炉給、永省_一勞費、往還得_レ便。宜_一国郡司等、募_一豪富家、置_一米路側、任_一其売買_上。一年之内、売_一米_一百斛以上者、以_一名奏聞_一」。

⑪ 弥永貞三「仕丁の研究」（『日本古代社会経済史研究』岩波書店、一九八〇年、初出一九五一年）四四二頁。

（立命館総合ミュージアム主任学芸員）