

Title	唐朝の交通システム
Author(s)	荒川, 正晴
Citation	大阪大学大学院文学研究科紀要. 2000, 40, p. 199-335
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/8339
rights	本文データはCiNiiから複製したものである
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

唐朝の交通システム

荒川正晴

序文——唐代交通システム研究の現状と課題

第一章 公用交通システムの構造

第一節 駅制による交通

1 符券と伝符

2 駅制と駅・駅道

第二節 伝送による交通

1 通牒と伝送

2 敦煌出土の伝送馬関係文書

3 伝送馬の管理・運用と県馬坊

4 公用交通と力役供出

5 公道としての駅道と県道

6 通牒の通送範囲

第三節 駅伝制運用の実状

1 県による通送

2 公用交通制度と州府の和雇送達

第二章 私用交通システムの構造

第一節 過所と公驗（行牒）

第二節 過所による交通

結語

序文——唐代交通システム研究の現状と課題

七世紀に建国した唐朝は、長安を国都として、北・中央アジア世界に大きく膨張するかたちで自らの支配領域を拡大した。こうした広域におよぶ領土を統轄するための装置として、国都と支配圏内の諸州県とを有機的に連結させる交通システムが不可欠なものであったことは論ずるまでもない。周知のように、この交通システムの根幹を成すのが、駅伝制度である。

この唐代駅伝制度については、豊富な研究の蓄積があり、私も唐代中央アジア地域の交通に関連して、この制度を取り上げたことがある。⁽¹⁾ 私の関心は、中央アジアに点在するオアシス国家や地域の歴史にあるが、その地理的諸条件から、これらは常に周辺の遊牧勢力や中国などが直接・間接に支配を及ぼす対象となった。とりわけ唐朝の支配は、清代以前にあっては、唯一、天山南北に直轄州県を設置し、その支配を貫徹しようとした希有なものであった。いわゆる「シルクロード」による東西交易の最盛期を現出したのも、この時期である。この唐朝の支配やその下で展開された交易に関しては、概説書を含め多くの論著が公表されているが、なおその実態については十分には解明されていないのが現状である。これまで私が、トゥルフアン文書を利用して、七・八世紀の西突厥および唐朝支配期の中央アジアに構築された交通の問題を取り上げてきたのも、交通という問題を切り口として、この課題にアプローチするためである。しかしながら、大本となる唐朝の交通制度そのものについては、研究の蓄積にもかかわらず、なお不明な部分が大きく残されており、この解明なくしては、唐代中央アジアに構築された交通体制の姿を見極めることはかなわない。本論は、こうした研究事情から、唐代交通システムの問題を正面から取り上げるものである。

まずは、これまでの駅伝制研究の足跡を大まかに跡づけることによって、唐代交通システム研究の現状と、それが抱える問題点をうかがうことにしたい。

唐代の駅伝制に関する先駆的な研究としては、今から半世紀以上も前に公表された坂本太郎・陳沅遠両氏の論稿⁽³⁾を挙げる事ができる。坂本氏は、日本古代の駅制との比較で唐代のそれを付随的に論じたが、陳氏は関連史料を渉獵して唐代における駅の組織や管理、さらには駅使（駅馬を利用する官員等の総称。以下、本稿も駅使をこの意味で使用する）について詳細に論究した。その後、青山定雄氏は、両氏の研究を継承しつつ、両氏がほとんど論及しなかった駅馬と伝馬⁽⁴⁾の使用上の区別や、玄宗時代以降における駅制の変遷の具体的な状況を明確にした⁽⁵⁾。

一方、中国（台湾を含む）では、陳氏以後も、嚴耕望氏の『唐代交通図考』のような研究書をはじめ、唐代を含む中国歴代の交通制度に関する史料集や概説書が数多く公刊されている⁽⁶⁾。また最近では、新たにトゥルフアン文書が出土した結果、これらの出土文書を利用した駅伝制研究が進められており⁽⁷⁾、駅のみならず、駅と同様に公使等に対して宿泊や飲食などを供給する機能をもっていた館についても、その運用の実状が明らかにされつつある⁽⁸⁾。ただし、こうした研究の蓄積を有しながらも、後に述べる近年の王冀青・黃正建氏らの論稿を除き、その多くは青山氏によって提示された駅伝制の枠組みそのものを論ずることはなかった⁽⁹⁾。

青山氏が検討したように、駅伝制度とは、駅馬ばかりでなく、これと併せて伝馬も運用される公営の交通システムであった。ただし、秦漢代には駅制と伝制との明確な分化が認められるもの⁽¹⁰⁾、唐代には、伝馬は駅制のなかに組み込まれ、駅には駅馬とともに伝馬も配置されていたことを指摘している⁽¹¹⁾。青山氏のこの見解は、唐の律令に規定される駅に対する田畝支給の条文において、駅馬とともに伝馬も、田畝の支給対象馬にされていたという点に基づいている。すなわち、伝馬も駅馬とともに駅に付随して機能した公用交通馬であるとする。また併置されるからには、両者がその交通機能を異にしていたことが当然想定されるのだが、この点についても、青山氏は次のように理解する⁽¹²⁾。（一）駅馬は緊急を要する場合の交通・通信手段として利用されたのに対して、伝馬は基本的には緊急を要さない常行の交通手段として利用されていた。（二）これは、駅馬が騎乗するために概して速力が速いものに対して、伝馬は多く伝車とともに用いられることにより、駅馬よりも速力が劣るためである。（三）ただし、実際の運用にあたっては、利用者の官品の高低も考慮され、緊急時でも品階の高い官吏は、車乗による楽な伝馬を多く利用し、反対に品階の低い官吏は、通常時でも騎乗する駅馬によることが少なくなかった。しかしながら、青山氏の主張されるように、駅馬と伝馬がともに駅に配置されて駅伝制が運用されていたとすれば、伝馬は単に駅における駅馬の補助手段に過ぎない存在となってしまう。私見によれば、こうした見解に立つ限り、公用交通における伝馬の機能と運用を正

確に理解することはできず、結果として駅馬と伝馬とによって運用された駅伝制の全体像を把握することが困難になる。すなわち、駅伝制の全体像を捉えようとするならば、駅と絡めて伝馬を検討すべきではない。史料的な限界は認めつつも、伝馬の機能と運用は駅と切り離して考察されなければならず、それによって初めて駅伝制の全体的な構造を明確にすることができるのである。

そうした点で、駅伝制の実態を伝える敦煌・トゥルファン出土の文書史料に基づき、伝馬の有する機能と運用に新たな視点を提示された王冀青氏の論稿は注目される。王氏は、既に伝馬について以下のように指摘している⁽¹³⁾。(一) 駅馬が駅に備えられるのに対し、伝馬とは馬坊によって管理されるもので、この馬坊は州や県の治所に設置された。(二) また伝馬の性格として、第一に青山氏が指摘されるような車乗に使用されるものではないこと、第二に通常の官員の交通および通信に利用されるときにも物資輸送にも充てられていたこと、第三に駅馬と異なり、必ずしも途中馬を交換せずに長途の伝送に従事したこと、第四にトゥルファン文書などに見える長行馬と同一の性格と機能をもつことなどを挙げている。

王氏の論稿が、敦煌・トゥルファン文書の分析を通して、駅馬と伝馬の具体的な運用状況を明らかにし、駅伝制研究を飛躍的に進展させたのは事実であるが、文書史料を駅伝制研究に有効に活用してゆくためには、まず根幹となる駅伝制度の制度としての内容を十分に把握するとともに、それが施行された地域それぞれの政治・社会状況を明確にしつつ、文書の分析作業を進めてゆかねばならない。これは文書史料、とくに中国内地の制度に関わる文書を検討する際の前提になるが、この点において、私は王氏の伝馬に関する指摘が大綱において容認されることを確認しつつも、駅伝制の構造とも密接に関わる問題として、第一に挙げた伝馬の馬坊が県とともに州の治所にも設置されたとする見解を認めることはできない。またこれと関わって、(二)の第四に挙げた見解についても、私はこれにそのまま従うことができない⁽¹⁴⁾。

ただし、この王氏の見解は、駅ではなく州や県の馬坊に伝馬が配置されたと主張する点で、駅に駅・伝馬が併置されるという青山氏の説をあきらかに否定するものとなった。私も、王氏の見解を受け、唐代の駅伝制の全体像を描くことを目的とした試論⁽¹⁵⁾を公表し、この交通制度が、駅を通過の拠点とする交通体系Ⅱ駅制と県治を通過の拠点とする交通体系Ⅰ伝制とから成っていたことを明らかにした。

ところが、これに対して、黄正建氏は、私の主張するような、駅制から独立した伝制と呼びうる交通体系というものがあつたわけではないと主張する⁽¹⁶⁾。その傍証として、黄氏は、唐の律令に伝制に関わる条文がないことを挙げる。ただし伝制はなくとも、「伝」は存在す

るとし、唐代の文献に見えるところから、それが少なくとも三つの意味をもつとする。すなわち①伝舎、②伝符、③伝送である。最後の伝送は、律令の法文にも見えるように、官馬驢などによる交通・輸送を意味する語であり、それを担う馬畜を伝送馬驢と呼んだ。しかしながら、これは駅馬のように、制度に裏づけられて固定的に置かれた馬畜ではなかったと見る。とくに黄氏は、この伝送馬驢が見えるのが、唐前期であり、それも西北地区に偏っているとし、これが駅制と並んで唐の全領域に及んで見られるものではなかったことを指摘する。やがて、この伝送馬驢も駅馬の機能の中に組み入れられ、玄宗期以降には、実質上、消滅したとする。

このほか、こうした駅伝制研究に関連して、大津透氏により、館の財政的な側面に焦点をあわせた詳細な研究が公表され⁽¹⁷⁾、また李錦綉氏は、伝制と館との関係を検討し、伝制が、馬坊と車坊とから成り、その宿食施設が館であったことを解明した⁽¹⁸⁾。以上挙げた唐代の駅伝制研究を概観すると、伝制に関わって大きな見解の相違が存在することが認められる。

秦漢代に起源をもつと見られる駅伝制が、一般に駅伝制と呼ばれるのは、これが本来、駅制と伝制とから成っていたからである。問題は、私のように、唐代においても、内容的な変質をとめないながらも、なお伝制と呼び得る交通体系が存在し、公用交通制度は駅制と伝制とから成っていたと見るのか、青山氏や黄氏のように、唐の時代になると、伝制は既に存在しなくなったと見るのか、なのである。

この点は要するに、秦漢代より唐代における駅伝制と呼ばれる交通制度を、どのような制度として見るのかという問題と直結しており、本論全体を通して解答してゆくことになる。

ただし、後にも検討するように、駅伝馬を利用する往来人だけが遞送・供給の便宜に与ることができたわけではなく、それ以外であっても、そうした便宜は供与された。したがって、駅伝馬は唐の公用交通の主軸ではあっても、それですべてを語ることはできない。これまでの公用交通に関する研究は、こうした視点が欠落しているよう。

また公用交通に対して、私的なそれについては、それがどのような交通体制にあったのか、これまで十分に議論されたことはなく、主として通行証を対象とした、個別的な研究が進められているのみである。

要するに、唐の交通システムが、公私にわたり全体としてどのような構造をもって運用されていたのか、これを総合的に検討した研究は、これまで皆無であったと言っても過言ではない。唐の交通システム研究の前提として当然解決されるべき根源的な問題でもあろう。本論は、以上に述べた研究状況を踏まえ、唐代交通システム全体の構造を解明することを目的とする。

なおここに挙げる公用交通とは、中央および地方官司の認可とその保護のもとに遞送される公務による移動のことを指し、交通学などで、私的交通との対比で規定される、いわゆる公共交通を意味するものではない。⁽¹⁹⁾これに対して私用交通とは、そうした公務によらない往来ではあるが、官許を得た合法的な移動を指している。非合法的な移動は、この限りではない。

そもそも唐領内における交通は、すべて予め定められた通行証の取得が義務づけられており、官司による認可を必要とした。『唐律疏議』卷八衛禁律の疏議（以下、衛禁律疏と略称）には、こうした通行証について、

諸私度関者、徒一年。越度者、加一等。不由門為越。

疏議曰、水陸等関、兩処各有門禁。行人来往皆有公文。謂駅使驗符券、伝送扱通牒、軍防・丁夫有総曆。自余各請過所而度。諸そ私に関を度ゆる者は、徒一年。越度する者は、一等を加う。（門に由らざるを越と為す。）

疏議して曰く、水陸等の関、兩処に各々門禁有り。行人来往するに皆な公文有り。謂うところ、駅使は符券を験べ、伝送するは通牒により、軍防・丁夫は総曆あり。自余は各々過所を請いて度ゆ。

と記しており、駅使は符券、伝送は通牒、軍防・丁夫は総曆、その他のものは過所をそれぞれ取得することになっていたことがわかる。この衛禁律は、関津の通過に関わる法規ではあるが、疏議に列挙する「公文」がその通過にのみ使用される性質のものではなく、移動そのものを認可する通行証として機能していたことはいままでもない。

唐代の法規全体を見渡してみても、唐代では官の認可を受けない移動は想定されておらず、そうした点では、本来的な意味での私的交通は非合法となる。先の律疏に挙げる、官許を得た交通のなかでも、交通手段や糧食が供給され、丸抱えで遞送されるのは、基本的には符券と通牒までであり、駅伝制はこれら兩種の通行証によって運用される。

これに対して、最後の過所は、州県による直接的な遞送と関わるものではない。

そこで、ここでは公用交通を、遞送・供給の便宜を享受する符券・通牒による交通のことに限定し、⁽²⁰⁾それ以外の過所による交通を私用交通と便宜上呼ぶことにする。

注

- (1) 荒川一九九二B。
- (2) 概説書を含め膨大な関連論著が存在するが、代表的研究書として、松田一九七〇、伊瀬一九五五などがある。
- (3) 坂本一九二八、一一二〇五頁(一九八九、五一一〇六頁)。陳一九三三。
- (4) 駅馬に対して伝馬という語が一般に使用されてきたが、本論で見ると、正式には伝送馬と呼ぶべきである。しかも、伝送には馬驢だけでなく、車牛をはじめ多様な交通手段が使われていたと見られる。序文では先行研究を紹介する都合上、伝馬に統一しておく。
- (5) 青山一九六三、五一―七四頁。
- (6) 嚴一九八五―八六／姚一九三六／白一九三六、一〇七―一五七頁／陶一九三七／樓一九四〇、一四五―一九〇頁・同一九五八、五九―九三頁／李之勤一九八二・一九九五／劉広生一九八六、一二八―一七一頁／劉希為一九九二などがある。
- (7) 魯一九八三・一九九〇、王冀青一九八五・一九八六、王宏治一九八六など。
- (8) 先駆的な研究として、大谷探検隊将来文書を用いて研究した大庭一九五九がある。新出のトゥルファン文書を用いた研究としては、魯一九八四、孫一九九一、大津一九九三などがある。
- (9) 私もかつては唐朝の駅伝制度を青山氏の見解に基づいて理解していた。荒川一九八九、五〇頁。その後、荒川一九九二Bで見解を改めている。
- (10) 青山一九三八。
- (11) 青山一九六三、五二頁。
- (12) 青山一九六三、五三―五五頁。
- (13) 王青冀一九八六、五八―六〇頁。同一九八五も参照。
- (14) この点については、荒川一九八九、五三―五七頁参照。
- (15) 荒川一九九二B。
- (16) 黄一九九四、七七―七九頁。黄一九九八、一七一―一七二頁も参照。
- (17) 大津一九九三、三九―四一六頁。
- (18) 李一九九八、三五―三五六頁。
- (19) 生田一九九八、五一―〇頁。
- (20) 総論については、検討できる史料は皆無に等しく、その詳細は不明であるが、「軍防・丁夫」の移動に関わる通行証であることから、馬畜の遞給はないものの、その往還において州県で糧食を遞給されていた可能性も認められる。ここでは取り上げないが、そうした意味では、遞送による公用交通の範疇に入る。氣賀澤一九九九、二九四―二九五頁。また滝川一九五八(上)、二七頁。杉井一九九〇、一六一頁、『律令』六、八〇頁参照。

第一章 公用交通システムの構造

第一節 駅制による交通

1 符券と伝符

前掲の衛禁律疏に見えるように、駅使の関津通過には、符券と呼ばれる通行証を必要とした。ただし、符券が有する通行証としての本来的な機能は、関津の通過を保証することにあるのではなく、これを所持する駅使に駅での宿食や駅馬の通給を認めることにある。別に符券が駅券と呼ばれる所以である。さらに符券は、銅竜伝符や伝符もしくは紙券とも呼ばれた。⁽¹⁾

こうした多様な呼び名の存在は、駅使へ給付される通行証が、一様には捉えられないことを示唆しており、既に伝符（銅竜伝符）⁽²⁾と紙券との関係について、青山氏は、陳氏の検討を踏まえ、次のような見解を提示している。⁽³⁾

① 駅馬により送送される駅使は、割り符である伝符（銅竜伝符）を必要とし、それは中央にあつては門下省が、⁽⁴⁾地方に於いては両京留守・諸州もしくは行軍所が給付した。⁽⁵⁾ただし伝符が下附されない処では、紙券が支給された。

② 玄宗時代には駅の使用が頻繁となったので、伝符をやめて簡便な紙券を一般に用いた。
つまり青山氏は、割り符たる伝符（銅竜伝符）がない処で代用として使われていた紙券が、玄宗期には紙券に一本化されたと推測するのである。⁽⁶⁾

これに対して、布目潮風氏は、唐代の符全体を考察される中で、割り符としての伝符は煩瑣な手続きがともなうため、これが実用に供されたかは疑問で、実際には紙券が使用されたと推断する。⁽⁷⁾

唐の交通制度を論ずる研究者の多くは、青山氏のように、伝符から紙券への移行を想定しているが、⁽⁸⁾実は、伝符と紙券に関する先の両様の見解がこれまでに検証されることもなく、またこれらが符券と如何なる関係にあるのかさえも、まともに考察されたことはない。駅制による交通の実状を明確にするためにも、まずは、この問題を検討しておきたい。

駅使に給付される通行証の検討は、唐令復元の拠り所となった『大唐六典』（以下、『六典』と略称）および『唐律疏議』（以下、『疏議』

と略称)に主に依拠してなされてきた。従来は、両書の記事を一括して検討するのが常であったが、多様に呼ばれる通行証の姿を正確に捉えるためには、それぞれの書において、駅使に給付される通行証をどのように捉えていたのかを把握する必要があるであろう。

まずは『六典』に伝えるところを見てみよう。いささか冗長になるが、後の検討に資するため、すべての該当部分を抽出・列記しておく。

- ① 内外諸司有伝符・銅符之處、各給封符印一枚、発駅封符及封魚函則用之。諸司従行者、各給行従印、其文曰「某司行従之印」。駕還、則封納本司。(卷四 礼部郎中員外郎の条)
- 内外諸司の伝符・銅符を有するの処は、各々封符の印一枚を給し、発駅の封符および魚函を封せば則ち之を用う。諸司の従行せし者は、各々行従の印を給し、其の文は、「某司行従之印」と曰う。駕還らば、則ち本司に封納す。
- ② 凡乗駅者、在京於門下給券、在外於留守及諸軍州給券。
凡そ駅に乗るものは、京に在りては門下に於いて券を給し、外に在りては留守及び諸軍州に於いて券を給す。(卷五 駕部郎中員外郎の条)
- ③ 若発駅遣使、則給其伝符、以通天下之信。(卷八 門下省侍中の条)
若し駅を發し使を遣わさば、則ち其の伝符を給し、以て天下の信を通ぜしむ。
- ④ 一曰銅魚符。所以起軍旅易守長。二曰伝符。所以給郵駅通制命。(兩京留守及諸州、若行軍所、並給伝符。諸處給魚符及伝符者、皆長官執之。)(卷八 門下省符宝郎の条)
一に銅魚符と曰う。軍旅を起こし、守長を易う所以なり。二に伝符と曰う。郵駅を給し、制命を通す所以なり。(兩京留守及び諸州、若しくは行軍所は、並びに伝符を給す。諸所處に魚符及び伝符を給すべきは、皆な長官之を執る。)
- ⑤ 伝符之制、太子監国曰双竜之符、左右十。京都留守曰麟符、左二十、其右一十有九。東方曰青竜之符、西方曰騶虞之符、南方曰朱雀之符、北方曰玄武之符、左四、右三。(卷八 門下省符宝郎の条。「復元公式令二三甲」)
伝符の制、太子監国は双竜の符と曰い、左右十。京都留守は麟符と曰い、左二十、其れ右は一十有九。東方は青竜の符と曰い、西方は騶虞の符と曰い、南方は朱雀の符と曰い、北方は玄武の符と曰い、左四、右三。

ここで注目されるのは、『六典』においては符券という語は決して用いられず、伝符でほぼ統一されていることである。唯一、②において、門下省などの通行証発給を示す際に、伝符に代わり券と表現する。

これは、後に見るように、『六典』がその編纂の拠り所とした律令の法文において、駅使の通行証として伝符の名称が主に用いられ、門下省の職掌規定に関わつてのみ駅券という語が使用されていることに起因するものであろう。

さらに『六典』では、⑤に明記されるように、この伝符を方角等によって区別される割り符として認識しているが、こうした割り符が、隋の開皇七年（五八七）に総管や刺史に頒布された符（『隋書』卷一高祖・上、開皇七年四月癸亥）を基本的に踏襲したものに過ぎないことは、既に楼祖詒氏によって指摘されている。⁽⁹⁾

以上より、『六典』においては、駅使へ給付する通行証として、基本的に隋代に淵源を有する割り符の伝符が想定されており、そのため、符券をはじめとする他の名称はほとんど用いられることがなかったことがわかる。このことは、『六典』が、制度運用上の理想または指標を示すものとして、「現在必要とする法典を制定する如きものではない」、⁽¹⁰⁾ というこの書の性格とも密接に関わるものであろう。

これに対して、『疏議』では次のように見えている。

① 職制律（卷一〇）（『律令』六、一七二頁）

諸用符節事訖、應輸納而稽留者、一日笞五十、二日加一等、十日徒一年。

疏議曰、依令、「用符節、並由門下省。其符以銅為之、左符進内、右符在外。應執符人、有事行動、皆奏出左符、以合右符。所在承用事訖、使人將左符還。其使、若向他處、五日內無使次者、所在差專使、送門下省輸納。其節、大使出即執之。使還亦即送納」。應輸納而稽留者、一日笞五十、二日加一等、十日徒一年。雖更違日、罪亦不加。其傳符通用紙作。乘駅使人所至之処、事雖未訖、且納所司、事了欲還、然後更請、至門下送輸。既無限日、行至即納。違日者、既非銅魚之符、不可依此料斷。自依紙券、加官文書稽罪一等。……

諸そ符・節を用いて事訖り、応に輸納すべきに稽留するものは、一日に笞五十、二日に一等を加え、十日に徒一年。

疏議して曰く、令に依るに、「符・節を用うるには、並びに門下省に由る。其の符は銅を以て之を為り、左符は内に進め、右符は外に在り。応に符を執るべき人、事ありて行動するには、皆な奏して左符を出さしめ、以て右符に合す。所在承用して事訖らば、

使人は左符を將て還る。其の使、若し他処に向うに、五日内に使次なきものは、所在專使を差して、門下省に送りて輸納す。其の節は、大使出づれば即ち之を執る。使還らば亦た即ちに送納す」と。応に輸納すべきに稽留するものは、一日に笞五十、二日に一等を加え、十日に徒一年。更に日を違うと雖も、罪亦た加えず。其れ伝符は通じて紙を用て作る。駅に乗る使人の至るところの処、事雖し未だ訖らざれば、且く所司に納め、事了りて還らんと欲さば、然る後更に請い、門下に至りて送輸す。既に日を限るなれば、行きて至らば即ち納む。日を違うものは、既に銅魚の符に非ざれば、此れに依りて科断すべからず。自ら紙券に依り、「官文書稽罪」に一等を加う。……

② 職制律(卷一〇)〔律令〕六、一六三頁)

諸駅使稽程者、一日杖八十、二日加一等、罪止徒二年

疏議曰、依令、「給駅者、給銅竜伝符、無伝符処、為紙券。量事緩急、注駅數於符契上」。

諸そ駅使の稽程するものは、一日に杖八十、二日に一等を加え、罪は徒二年に止む。

疏議して曰く、令に依るに、「駅を給うものは、銅竜伝符を給う。伝符なき処は、紙券と為す。事の緩急を量りて、駅數を符契の上に注す」。

③ 擅興律(卷十六)〔律令〕七、一二頁)

諸應給発兵符而不給、応下発兵符而不下、若下符違式。(謂違令式、不得承用者)

疏議曰依公式令、「下魚符、畿内三左一右、畿外五左一右、左者在内、右者付外。……」。……又条、「応給魚符及伝符、皆長官執、

長官無、次官執。」

諸そ応に発兵符を給すべきに給さず、応に発兵符を下すべきに下さず、若しくは符を下すに式に違う。(令式に違い、承け用うるを得ざらしむる者を謂う)

疏議して曰く、公式令に依るに、「魚符を下すに、畿内は三左・一右、畿外は五左・一右、左は内に在り、右は外に付す。……」。……又条にいえらく、「応に給すべき魚符及び伝符は、皆な長官執り、長官無くば、次官執る」と。

④ 賊盜律(卷一九)〔律令〕七、一六五頁)

諸盜制書者、徒二年。官文書杖一百、重害文書加一等、紙券又加一等。

諸所制書を盗みたる者は、徒二年。官文書は杖一百、重害の文書は一等を加え、紙券も又た一等を加う。

⑤ 賊盜律（卷一九）（『律令』七、一六八頁）

諸盜宮殿門符發兵符伝符者、流二千里。使節及皇城京城門符、徒三年。餘符、徒一年。……。

疏議曰、……伝符、謂給將乘駟者、依公式令、「下諸方伝符、兩京及北都留守為麟符、東方青竜、西方白虎、南方朱雀、北方玄武。

兩京留守二十、左十九、右一。餘皆四。左三、右一。左者進内、右者付外州府監應執符人。其兩京及北都留守符、並進内。須遣使

向四方、皆給所詣處左符、書於骨帖上、内著符、裏用泥封、以門下省印印之。所至之處、以右符勘合、然後承用。」……。

諸所宮殿門符・發兵符・伝符を盗みたる者は、流二千里。使節及び皇城・京城門符は、徒三年。餘の符は、徒一年。……。

疏議して曰く、……伝符とは、將に駟に乗らんとする者に給うを謂う。公式令に依るに、「諸方に下すの伝符は、兩京及び北都留

守は麟符と為し、東方は青竜、西方は白虎、南方は朱雀、北方は玄武。兩京留守は二十、左は十九、右は一。餘は皆な四、左は三、

右は一。左は内に進め、右は外州・府・監の符を執るべき人に付す。其れ兩京及び北都留守の符は、並びに内に進む。須く使を遣

わして四方に向わしむるに、皆な詣る所の處の左符を給い、骨帖上に書し、内に符を着し、裏に泥を用いて封じ、門下省の印を以

て之に印すべし。至る所の處、右符を以て勘合し、然る後に承用す」と。……。

⑥ 詐偽律（卷二五）（『律令』八、一四—一五頁）

諸偽写宮殿門符發兵符伝符者、絞。

疏議曰、……伝符者、謂給駟用之。偽写及造此等符者、並合絞。

諸所宮殿門符・發兵符・伝符を偽写する者は、絞。

疏議して曰く、……伝符とは、駟を給い之を用うるを謂う。此等の符を偽りて写し及び造る者は、並びに合に絞たるべし。

⑦ 詐偽律（卷二五）（『律令』八、六七—六八頁）

諸詐乘駟馬、加役流。駟関等、知情与同罪。不知情減二等。（関謂應檢問之處。）有符券者不坐。（謂盜得真符券、及偽作不可覚知者。）

疏議曰、……符券者不坐。注云、謂盜得真符券、及偽作不可覚知者、謂偽作符券、及盜得真紙券等、檢驗不可覚知者、駟及関司並

不坐。

其未可乘馭馬輒乘者、徒一年（輒乘者、謂有当乘之理、未得符券者）。

疏議曰、……。

諸そ詐りて馭馬に乗らば、加役流。馭関等、情を知らば与に同罪。情を知らざれば二等を減ず。（関とは検問すべきの処を謂う。）符券あらば坐せず。（真の符券を盗み得、及び偽作して覚知すべからざる者を謂う。）

疏議して曰く、……「符券あらば坐せず。注に云う、真の符券を盗み得、及び偽作して覚知すべからざる者を謂う」とは、符券を偽り作る、及び真の紙券を盗み得る等、検驗して覚知すべからざれば、馭及び関司は並びに坐せず。

其れ未だ馭馬に乗るべからずして輒く乗る者は、徒一年。（輒く乗るとは、当に乗るべきの理ありて、未だ符券を得ざる者を謂う。）

これら律疏の特徴は、伝符という呼び名とともに、『六典』では用いられなかつた符券や紙券が多用されていることにある。ただし、符券や紙券の呼称は、律本文においては、④・⑦と一例づつその使用が認められるものの、符券の語は復元令には全く見いだせないことから、馭使の通行証としては、伝符が律・令の法文での正式な名称として使用されていたことがうかがえる。

これに対して、符券という語は、概ね律文の本注および疏議の本文のなかで使用され、さらにそれは⑦の疏議から紙券とまったく同義に用いられていたことがわかる。

このことと関連して、①の疏議では、公式令を引いて、符が銅で作られていたことを掲げるものの、同じ疏議の地の文では、伝符はすべて紙で作ると規定しており、完全に相矛盾する見解を提示する結果となっている。

この疏議における矛盾は、律令本文では馭使の通行証は、あくまでも割り符たる伝符を前提にするものの、疏議では符券つまり紙券を前提にしていることから説明できよう。

つまり、伝符は律令の法文の中で使用される馭使へ給付する通行証の正式な名称であるのに対して、疏議の本文のなかで多用される符券（紙券）とは、律疏作成当時における馭使の通行証の通称であり、おそらくそれは実態に即した呼称であつたのである。

このことは、『六典』が、馭使の通行証を示すに、理念的な理解で事足りたことをうかがわせるのに対して、『疏議』は法制上の規定と

それに対する解釈を提示するため、より現実の運用を念頭において編まれたことを明示している。

以上の見解に大過ないとすれば、問題となるのは、先に掲げた、陳・青山両氏と布目氏との見解の相違に認められるように、法文上の伝符を實際に通行証として使用していたかどうかであろう。

陳・青山両氏の見解については、近年、『疏議』は永徽律疏（開元期に修正）を基にしていたことが、楊廷福氏によって指摘されている。⁽¹¹⁾ この見解によるならば、永徽年間（六五〇—六五五年）という早い時点で、符券、つまり紙券が駅使に一般に給付されていた可能性は高い。そして何よりも、『疏議』③・『六典』④にあるように、伝符は銅魚符とともに、地方においては州の長官などに頒布されると規定されるものの、『通典』卷三二職官、郡太守の条に、

大唐武徳元年、改郡為州、改太守為刺史、加号持節、後加号為使持節諸軍事、而実無節、但頒銅魚符而已。

大唐武徳元年、郡を改めて州と為し、太守を改めて刺史と為し、持節を加号す。後に加号して使持節諸軍事と為すも、実に節無く、但に銅魚符を頒するのみ。

とあるように、州の長官に頒布される割り符としては、唐初より銅魚符のみであったことがうかがえる。⁽¹²⁾

理念としては、『六典』④にあるように、銅魚符が「軍旅を起し、守長を易える」ための符であったのに対して、伝符は「郵駅」により「制命」を傳達するための割り符とされていたのが、実際には前者のみの頒布に留まったのである。

布目氏によれば、銅魚符は、発兵符・州符・門符とに分けられ、このうち州符が州の刺史に頒付され、州の長官の交代を始めとする、中央と地方との重大な連絡に用いられていたとされる。⁽¹³⁾ そうであるならば、実際には、銅魚符（州符）が、割り符として「制命」を伝える伝符の機能を兼ねた面が認められよう。すなわち、駅使に給付する通行証が、実際に割り符である必然性はないことになる。

したがって、『六典』⑤・『疏議』⑤（復元公式令二三）に見えるような伝符の規定は、布目氏が指摘されるように、これが実用化されていたことは認めがたく、先にも触れたように、隋代に総管や刺史らに頒布した符を、理念として継承したに過ぎないと解するのが妥当であろう。実際には、符券（紙券）が用いられていたのである。

本来、符も券も、証明機能を有する割り符状のものを指す語であるが、これらの語は同時に、単に文書を指すものともなる。⁽¹⁴⁾ もちろん、紙をもって作られていても、割り符としての機能を保持することは可能であるが、⁽¹⁵⁾ 実際に駅使の往還を、中央と州府に分備する割り符で

維持するのは、極限されるその通行のあり方から、容易には想定しがたい。

ただし、『疏議』①・②からは、あくまでも伝符の代用として符券（紙券）があり、符券がなお基本的には、中央と州府等とを往還するための通行証であることがうかがえる。そのことは、『唐会要』卷六一、御史台中、館駅使の条から知られるように、伝符と同様に、中央と地方とを往還するために、中央にあつては門下省が、また地方にあつては諸州等が符券（紙券）を発給する権限を有していたことから首肯されよう。

注

- (1) 陳一九三三、七五頁には、符券の一種として銀牌と角符とを掲げるが、前者が唐代に存在した痕跡はまったくない。後者は、青山氏が指摘するように、魚符の誤りである。青山一九六三、一〇八頁、注(25)。
- (2) 後掲の『六典』の史料⑤に掲げるように、『六典』では方角等によって区別される六種類の伝符名を公式令から引用して掲げる（復元公式令二三（開二五））だけであるが、『疏議』では、同じく公式令からの引用として、後掲の『疏議』④で方角等による六種類の伝符名を掲げると同時に、②の疏議では伝符を銅竜伝符としている（復元公式令二一（開二五））。しかしながら、④と②の伝符がそれぞれ別個のものである積極的な証拠は何もない。やはり今のところ、この両様の伝符を同一のものと見なすべきであろう。『律令』六、一六四頁・注1では、銅竜伝符を「行くべき方向によって四種に分かれる。実際には紙券が代用されていた。」とする。また銅竜伝符は、竜を象った銅で作られた割り符を想起させるが、銅竜の節については、戦国時代のそれが湖南の長沙より出土している。周成編著『中国古代交通図典』中国世界語出版社、一九九五年、一九三頁。同書、同頁に付された説明によれば、王命を伝える使者が、通行証としてこれを持ち、各地で宿食の便宜を得たり、関所を通過したという。布目一九六二、三三—三四頁参照。
- (3) 陳一九三三、七五—七六頁。青山一九六三、五三・五九頁。
- (4) 中央の門下省では、復元三師三公臺省職員令四（『拾遺』一三四頁）に、「(門下)侍中二人(掌侍従……給駅券……)／黄文侍郎二人(掌侍従……給駅券)／給事中四人(掌侍従……給駅券)」とあり、すべての官員の職掌に関わって駅券の発給が掲げられているが、言うまでもなく同省の本職の実権は、判官である給事中に帰していたので（内藤一九六三、八頁）、実際には給事中が駅券の給付を担当していた。なお後掲『六典』③では、侍中の職掌とするかたちで、駅使の発遣には伝符を給し、天下の通信業務を担わせたことが明記されているので、この駅券とはすなわち伝符であることは明らかである。また門下省には、よく知られるように、こうした割り符を管理する符寶郎が設置され、その職掌内容から五種の割り符が存在していたとする。後掲『六典』④、布目一九六二、五一—五三、一八頁参照。
- (5) 青山一九六三、五三頁。氏が依拠された後掲『六典』②には、中央においては門下省が、地方にあつては(兩京)留守と「諸軍州」が駅使の通行証を発給することになっていた。最後に見える「諸軍州」とは、軍隊が駐留する諸州を意味する場合もあり得るが、『疏議』卷一〇

職制律およびその疏議の一条に、「諸文書應遣駅而不遣駅、及不應遣駅而遣駅、杖一百。若依式、應須遣使詣闕而不遣者、罪亦如之。疏議曰、依公式令、「在京諸司有事須乘駅、及諸州有急速大事、皆合遣駅。」とあり、本疏議に引く公式令から、地方においては諸州で急速の大事があれば駅馬を遣わすことになっていた。よって符券を発給する権限は、必ずしも軍隊が置かれた州に限定されて付与されていたものではないことは明らかである。また辺境に活動する軍隊から中央に送られる軍事的な報告や情報伝達の緊急性を考へるならば、前線に布置された軍隊に駅馬発遣の権限が付与されていたことも疑いない。従って「軍州」とは、青山氏が理解するように、州と行軍所とを意味している」と解すべきであろう。このことは、後掲『六典』④より、伝符が銅魚符とともに両京留守及び諸州や行軍所の長官がこれを管理していたことと符合する。なお後の『疏議』①に引かれる公式令に規定に拠れば、伝符の左部分の片割れが内、つまり門下省に、右部分が外、つまり地方の「軍州」に置かれ、駅使がそれを携えて信扱としたとする。

(6) 青山一九六三、五九頁。時期は明言していないが、陳氏も伝符より紙券への移行を指摘している。陳一九三三、七六頁。
 (7) 布目一九六二、一八頁。『律令』七、一六六頁・注1、一七〇頁・注8および『律令』八、六九頁・注6に示される傳符に関する見方も、布目氏の見解に従う。

(8) 楼一九五八、七一頁、劉広生一九八六、一四一頁、黄正建一九九八、一七四—一七五頁。

(9) 楼一九五八、七〇頁。楼一九四〇、一七六—一七七頁。

(10) 内藤一九六三、七三頁。

(11) 楊一九七八、三三—四三頁、楊・岡野一九八〇、一五〇—一七二頁。

(12) 『冊府元龜』卷二五九(『全唐文』卷八、『資治通鑑』卷一九八、貞觀二十年(六四六)十一月己丑)に「應行魚契・給駅」と見えるが、これが「應行魚契(魚符)・伝符」と表現されないことも、伝符の実態を示唆しているよう。

(13) 布目一九六二、五一—八頁。

(14) もちろん、文書とは言っても、前掲の『疏議』④からうかがえるように、「制書」や「官文書」とは厳格に区別される種類のものである。

(15) 周知のように、契約書には、両券の末を合わせて、その合わせ目に「合同」という文字を大書し、後日の証拠としたものがある。仁井田陞『補訂 中国法制史研究 土地法・取引法』東京大学出版会、一九八一年、四五—四五四頁。「唐大曆四年(七六九)張無備買陰宅地契」

(73TAM506:05/2(a)・(b)、『文書』一〇、六一—七頁／『図録』四、三九五頁) 参照。

(16) 『唐会要』卷六一、御史台中、館駅使に、「(貞元)八年、門下省奏、郵駅条式、應給紙券、除門下外、諸使諸州不得給往還券。」と見えていゝ。この記事から、郵駅条式に、門下省発給の紙券以外は、往復券にできない規定があったことが知られる。なお地方に諸使が置かれるようになってからは、かれらにもこの紙券発給の権限が与えられたことがうかがえる。

2 駅制と駅・駅道

先に検討したように、中央と地方官司とに分備される、割り符としての伝符は、律令の法文上の理念的なものに過ぎず、実際には符券、

すなわち紙券が用いられていた。これによって、駅使は、駅での宿食や駅馬を利用する権限を付与されたが、理念とは言え、割り符を通行証としたことより明らかなように、国都と諸州府とを直接結ぶことこそが、駅制の本質的な機能であった。⁽¹⁾ そうした駅制において、通送の場となったのが、駅であり、またそれを布置して形成されたのが、いわゆる駅道（『六典』卷六刑部司門郎中員外郎条。また『唐律疏議』卷一〇、職制律は駅路）である。

駅については、復原既牧令一〇（『拾遺』七〇六頁。『大唐六典』卷五兵部駕部郎中員外郎条に引用）に、駅道上に、三十里ごとに設置することが規定されている。当然のことながら、一部の地域を除き、実際にはこの距離間隔が必ずしも置かれていたわけではなく、⁽²⁾ そのことは先の令本文にも三十里間隔に設置できない場合の免除規定が存在する。ただし、中央アジアのような自然条件の厳しい地であっても、通常の馬行による一日の行程に最低一つの駅を確保しようとしていたことは、敦煌文書の「沙州図経」（P. 2005）などからうかがえる。⁽³⁾ このことは駅の設置というものが、通常の馬行維持に必要なとなる距離ごとに、間断なく配備することを最低限確保しようとしていたことを示唆し、可能となるルートでのみ、より密に駅を配置していたに過ぎないことがわかる。⁽⁴⁾

こうした駅で、駅使は馬・馬子や糧食の通給および駅舎での宿泊が保証され、水駅の場合には、官船と水夫が通給されたのである（水陸併せた駅の総計は一六三九所、『六典』卷五兵部尚書駕部郎中の条）。とくに駅使は、『疏議』卷一〇、職制律に規定されるように、駅道をはずれて進む「枉道」を犯す場合だけでなく、定められた駅間を越えて進んだり、駅を通過する際に駅馬を交換しなかった場合にも、⁽⁵⁾ 厳しい処罰が課せられた。

また、こうした駅に預置される駅馬について、復原既牧令一三（『拾遺』七〇七頁）には、配備すべき正数が規定されているが、それによれば、京師に置かれた第一等の駅である都亭駅でも、七五疋しか置かれておらず、以下、第六等八疋にいたるまで、次第に諸駅の等級に応じて減額している。

こうした駅馬の規模は、全領域に延びる駅道上の駅に駅馬を一定の間隔で間断なく配備しなければならぬ体制に対応していたことは言うまでもない。しかも、先に触れたように、駅制の本質は国都と諸州府とを直結させることにあり、『疏議』⁽⁶⁾ ⑤に見える、国都と州府にそれぞれ備えられることになっていった伝符の数（中央三に、州府一）からも、これらを往還する駅制による使者は、本来きわめて限定された存在として位置づけられていたことがうかがえる。別稿で検討したように、⁽⁶⁾ 実際にも駅制の交通機能は、国都から各州府へ、各州

府から国都へ派遣される特任の諸使の往来や軍事をはじめとする緊急を要する情報・人などの伝達・往来を担う限定的なものであった。ただし注意すべきは、駅道および駅の利用は、駅使のみが利用したわけではないことである。つまり、復元雜令二三（『拾遺』八五七頁）に、

諸私人、職事五品以上、散官二品以上、爵国公以上、欲投駅止宿者、聴之。若辺遠及無村店之処、九品以上、勳官五品以上及爵、遇屯駅止宿、亦聴。并不得輒受供給。

諸私人の職事五品以上、散官二品以上、爵国公以上の駅に投じ止宿せんと欲する者は、之を聴す。若し辺遠及び村・店無きの処は、九品以上、勳官五品以上及び爵せらるるものの駅に遇屯し止宿するも、亦た聴す。並びに輒すく供給を受くるを得ず。

と規定されるように、「私行」の往来人でさえも、一定の身分を有すれば、馬畜・食糧供給を除き、駅道やその上に配備される施設を利用することは可能であった。⁽⁸⁾このことは、次に検討する伝馬による運送を考える場合にも閑却できない点となる。

また、こうした「私人」にも開かれていた駅と駅道は、先に述べた駅制の担う機能から見て、国都を起点としてすべての州府に延びていたはずである。陳氏も指摘するように、⁽⁹⁾『元和郡県図志』には、州府ごとに「八到」が記され、そこに州府から上都（長安）に到る里数が記されているが、それは駅道のそれとして理解できよう。

具体的には、陳氏は、上都より延びる重要な駅道として一三の路線を掲げており、⁽¹⁰⁾なかでも『六典』に伝える、国都を中心として都城の四面関を通過し、四方に延びる六つの駅道が、国都と州府とを結ぶ主要幹線路と言ってもよい。これは、柳宗元「館駅使壁記」に伝えられる駅道ともほぼ合致するので、併せて次頁に掲示しておく。

もちろん、駅道というものが、国都を中心にして各州府へ延びているとはいうものの、『六典』卷六刑部司門郎中員外郎条に、駅道か非駅道かによって、道上に置かれた関所の等級が決定されたことが見えているように、当然のことながら、関所を設置するほどの一定の重要性を帯びた路線でも、駅道から外され支線的存在となることも少なくなかったことが知られる。従って、駅道とは、あくまでも国都と州府とを結ぶことを眼目とした公道であり、駅馬およびそれを管理する駅とは、そうした駅道以外の諸道には配備され得ない、かなり限定された条件下で機能する公用交通の馬と施設であったことも確認しておかねばならない。

また周知のように、唐は内地だけでなく、周辺の外地にも、擬制的な州府、すなわち羈縻州府を設置していったが、駅道そのものは、

	『六典』	「館使壁記」(『柳河東集』卷二六所収)
I	商州路(山南道方面) / 京兆府の藍田関	武関(自灊而南至於藍田)
II	洛陽路(河南道方面) / 華州の潼関	潼関(自萬年至於渭南)
III	太原路(河東道方面) / 同州の蒲津関	蒲津関(自華而北界於櫟楊)
IV	益州路(劍南道方面) / 岐州の散関	華陽関(自長安至於盤屋)
V	涼州路(河西道方面) / 隴州の大震関	隴関(自武功西至於好時)
VI	靈州路(関内道方面) / 原州の隴山関	(自咸陽而西至於奉天)
		(自渭而北至於華原)

内地州府を越えて、そうした周辺地域へも到達していたことが知られる。『唐会要』卷七三、安北都護府の条(『資治通鑑』卷一九八、貞觀二十一年(六四七)正月丙申の条)には、

(貞觀)二十一年正月九日、以鉄勒回紇等十三部内附、置六都督府、七州、並各以其酋帥為都督・刺史、給玄金魚、黄金為字、以為符信。於是回紇等請於迴紇以南突厥以北、置郵駅総六十六所、以通北荒、号為参天可汗道、俾通貢焉、以貂皮充賦税。

(貞觀)二十一年正月九日、鉄勒回紇等十三部内附するを以て、六都督府、七州を置き、並びに各々、其の酋帥を以て都督・刺史と為す。玄金魚を給い、黄金もて字を為し、以て符信と為す。是に於いて回紇等、迴紇以南・突厥以北に於いて、郵駅総六十六所を置くを請う。北荒に通ずるを以て、号して参天可汗道と為し、通貢せしむるに、貂皮を以て賦税に充つ。

とあり、回紇等の側からの請求というかたちではあるが、中央と直結する駅道が通っていたことが知られる。

また中央アジアの阿史那賀魯の反乱鎮定後にも、『唐会要』卷七三安西都護府の条(『資治通鑑』卷二〇〇、顯慶二年(六五七)一二月の条)に、

顯慶二年十一月、伊麗道行軍大總管蘇定方、大破賀魯於金牙山、盡収其所掘之地、西域悉平。定方悉命諸部、歸其所居、開通道路、別置館駅、埋瘞骸骨、所在問疾苦、分其疆界、復其産業、賀魯所虜掠者、悉檢還之。

顯慶二年十一月、伊麗道行軍大總管の蘇定方は、大いに賀魯を金牙山に破り、盡く其の捩る所の地を収むれば、西域は悉く平らぐ。定方は、悉く諸部に命じ、其の所居に歸さしめ、道路を開通し、別に館駅を置き、骸骨を埋瘞し、所在に疾苦を問ひ、其の疆界を分かちて、其の産業を復し、賀魯の虜掠する所の者は、悉く検して之を還さしむ。

とあり、天山以北の遊牧民部落を支配下に組み込むと同時に、道路を開いて「館駅」を設置させていたことが確認できる。⁽¹¹⁾

注目されるのは、「儀鳳三年度支奏抄・四年金部符」(72TAM230:46)の一条から明らか⁽¹²⁾に、安北・单于両都護府の駅道上の駅に関わって、毎年、絹が下賜されていたことである。

- 1 擬報諸蕃等物、並依色数送^(納?)。其交州
- 2 都督府報蕃物、於當府折[?]。給用。所
- 3 有破除見在、毎年申度支金部。其安北都
- 4 護府諸駅賜物、於靈州都督府給。单于大^(都)
- 5 護府諸駅賜物、於朔州給。并請准往
- 6 例相知給付、不得浪[?]。安北都護府
- 7 「色数於靈州
- 8 「給[?]。如其不須、不得浪有請受、
- 9 「詎具申比部及金部。比部勾訖、関
- 10 「全部」。

(3—6行目の和訳) 安北都護府が管掌する諸駅の賜物は、靈州都督府に於いて給付せよ。单于大都護府の諸駅の賜物は、朔州に於いて給付せよ。すべて往例に従って(必要額を)確認の上、給付し、でたらめに(受けとらせること)なきよう求めおく。

本条に見える「諸駅賜物」とは、大津透氏も指摘されるように、安北・单于都護府管下の羈縻州府から、「駅」を通じて献上される貂皮に対する回賜としての絹を意味していると考えられ、それが毎年、庸調から支出されていたのである。「諸駅賜物」⁽¹³⁾とは言っても、絹

そのものは、実際には各部落の酋帥に下賜されたのであろうが、これは、前掲の参天可汗道というものが、単に中央への貢納の道であるばかりでなく、回賜を受納する道でもあったことを示唆している。賈耽が掲げる「四夷入貢道」には、この道を含め、周辺異民族地域からの進貢の道を七つ伝えている。⁽¹⁴⁾

こうした周辺の羈縻州府と中央との間には、内地州府と同様に、割り符たる魚符が授けられており、前掲の『唐会要』卷七三、安北都護府の条に見えるように、漠北の各羈縻州府には、金文字が刻された割り符、すなわち「玄金魚」が付与されていた。⁽¹⁵⁾

また天山以北の遊牧部落にも、『唐会要』卷七三安西都護府の条に、

（頭慶）四年正月、西蕃部落所置州府、各給印契、以為徵發符信。

（頭慶）四年正月、西蕃部落置く所の州府は、各々印契を給い、以て徵發の符信と為す。

と見え、漠北と同じように羈縻州府が設置されるとともに、「印契」⁽¹⁶⁾がそれぞれに給され、徵發の割り符とされていたことが伝えられている。

言うまでもなく、これは皇帝と羈縻州府の長官、すなわち各部落の首長との統属関係を表象するものでもあり、これを授けられるに伴って、割り符を有する皇帝の使者を迎え入れ、人畜の徵發に応ずる義務が生じていたのである。こうした政治的従属に伴う義務には、軍事的な側面ばかりでなく、中央と直結する駅道と駅館の維持も含まれていたと見るべきであろう。

また唐と西域諸国も、蕃国でありながら、羈縻州府となっていたが、そこでも割り符の頒布は励行されていたと見え、彼らが朝貢するにあたっては、銅魚符が朝貢使の通行証として用いられていた。⁽¹⁷⁾

以上は、羈縻州府での事例であるが、直轄州府においても、中央との基本的な関係は、同様の構造を基層に有していたと見られよう。既に陳氏は唐の駅道を検討するに当たり、軍事的な重要性とともに、先に触れた『元和郡県図志』の記載に基づき、州府から都城への駅道が貢道であることを明確に指摘している。⁽¹⁸⁾ すなわち、国都に直結する駅道は、何よりも軍事的・政治的に重要な意味をもっており、中央より君命（聖旨）を伝達する「使」が到来するとともに、逆に州府から貢納物を進める「使」が、これに沿って国都に上っていたのである。『資治通鑑』卷一九七、貞観十七（六四三）年九月の条に、

先是、諸州長官或上佐歳首親奉貢物入京師。謂之朝集使、亦謂之考使。

是より先、諸州の長官、或いは上佐は、歳首に親から貢物を奉じて京師に入る。之を朝集使と謂い、亦、之を考使と謂う。

とあるように、唐初においては、諸州の長官・次官らが自ら「貢物」を奉じて上京していたようであるが、こうした「貢物」の輸送に「伝駅」を使うことが許されていたことは、後に検討する「戸部格残卷」よりうかがうことができる。⁽¹⁹⁾

渡辺信一郎氏は、唐の元会儀礼を検討し、それが中央と地方州府との政治的支配―従属関係を改めて確認する場となっていたことを指摘されているが、⁽²⁰⁾そうした関係を体現したのが駅道であり、それを維持する義務が各州府に課せられていたのである。とくに羈縻州府においては、割り符の勘合をとまなう、中央から差遣される「使」を迎える場において、そうした支配―従属関係の確認を個別的に再現していた可能性はある。

もちろん、割り符は、一義的には、中央と州府が差遣する「使」の素性を証明するものであり、銅魚符も、要するに「大事」たる発兵や制命を確実に伝え実行に移す手段であった。しかしながら、割り符が、単に「使」の素性を確認するという、実務的な側面ばかりでなく、政治的支配―従属関係を具象化する機能を有する側面があることは考慮すべきであろう。とりわけ、周辺の羈縻州府や唐初における未だ流動的な政治的状况下においては、その意味するところは顕著であったはずである。

唐王朝において、州府の供役義務として、軍事とともに交通に関わるそれが、国家の支配の根幹を成すものとして重視されていたことは疑いない。先に見たように、唐は如何なる周辺にあらうとも、唐帝国領内の州府であれば、必ず国都と直結する駅道を通すのが建て前であったが、それを実現するものこそ州府ごとに供出される人畜であったのであり、それが「国家の組織性がかなりゆるやか」⁽²¹⁾な唐王朝に一定の求心力を保証するものとなっていたのである。

なおこうした駅道の樹立は、国都と州府を直接つなぐ行政都市のネットワークの樹立を完成させるものでもあった。⁽²²⁾

また先にも述べたように駅使だけでなく「私人」にも開かれていた駅道や駅は、これまでほとんど駅制との関係から考えられてきたが、これらが唐朝全体の公私にわたる交通を支える基幹道であり交通施設であったことも明確に認識しなければならない。

注

(1) ただし実際には、地方において局地的な通信・交通にも駅馬は利用されることはある。たとえば程喜霖一九九〇、二三〇―二四一頁には、

- 前線の軍事施設である烽と馭馬とが相互に連携して、緊急的な軍事情報を近在の州に伝達していたことが指摘されている。
- (2) 嚴一九八五—八六参照。
- (3) 池田一九七五、六四—六九頁。後に掲出する敦煌文書には、伝馬坊から敦煌県に宛てられた伝送馬・驢の帰還報告が貼り継がれているが、それによると使人・楊玄に給付された伝送馬二疋は、七月二日より八月二日にかけて沙州と伊州との間を往還し、その間、伊州において一四日間停留（「停經十四日」）していたことが知られる。また別に殷大夫に支給された伝馬も、伊州での一二日間の停留を挟んで、七月二日から八月二日にかけて沙・伊州間を往還していた。荒川一九八九、四二—四三、四八頁。これから計算すると、これらの伝馬は、片道八日ほどを費やしたことになる。当時利用されていた伊州へのルート（稍竿道）は、『元和郡県図志』卷四〇隴右道下・伊州の条に「正南微東至沙州七百里」とあり、七〇〇里の距離があるので、沙州・伊州間を一日八七・五里ほどで進んだことになる。「沙州図経」には、伊州への別ルート（莫賀延磧道）上の諸駅を伝えるが、駅間の距離を見ると、平均で九〇里ほどになる。このことから、ほぼ一日行程ごとに一駅を設置していたことが知られる。
- (4) なかには、長安—洛陽間のように、三〇里に遥かに満たない間隔で駅が配備されることもあり、駅道によっては、規定以上に緊密に駅が置かれていた。嚴一九八五（一）、一七—八九頁。
- (5) 『疏議』卷一〇、職制律に「諸乘馭馬輒枉道者、一里杖一百、五里加一等、罪止徒二年。越至他所者、各加一等。謂越過所詣之処。經駅不換馬者、杖八十。無馬者、不坐。疏議曰、乘馭馬者、皆依駅路而向前駅。若不駅路別行、是為枉道。」と見えている。
- (6) 荒川一九九二B、四四—四四七頁。
- (7) 荒川一九九二Bでは詳しく検討できなかったが、現在の時点では、駅制による諸使の派遣は原則的にはきわめて限定的なものであったと考えている。S.273Vには、墨勅を所持する修功德使が駅券（符券）によって地方に赴いていたことが知られる。『釈録』四、四七五頁は「駅券」を「馭家」とするが、字形から判断して「駅券」とすべきである。
- (8) 青山一九六三、五二—五三頁参照。
- (9) 陳一九三三、八一頁。李之勤一九九五。
- (10) 陳一九三三、八一—八二頁、付図参照。限定された地域に関する作業を除き、国都と諸州府とを結ぶ駅道の主要幹線路については、陳・青山両氏が、またより詳細な復元作業は、嚴耕望氏の一連の労作がある。嚴一九八五—八六。ただし、後者は残念ながら完結していない。
- (11) 同じく羈縻州府とされた安西都護府管下の四都督府も、国都と直結する公道が設定されていたことは別に論じた通りである。荒川一九九三、四一頁。
- (12) 〈録文〉大津一九八六、六頁。『文書』八、一三七頁。〈図版〉『図文』四、六五—六六頁。
- (13) 李錦綉一九九五、六八七—六八八頁では、駅運用の費用と解する。
- (14) 『新唐書』卷四三下、地理志。陳一九三三、八三頁参照。
- (15) 羈縻州の傳佩魚符の実例が紹介されている。布目一九六二、九八〇頁
- (16) 「印契」の「印」には割り符としての意味はなく、実際には前掲『六典』の記事①に見えるように、各州府に対して、伝符等の割り符の

「封印」が授けられているので、それを併称したものであろう。ただし羈縻州でも「蒲類州之印」のごとき官印が授けられているので、「印契」の「印」もこうした官印と割り符を指す可能性も残されている。蔣一九八二。これに対して、伊瀬氏は「印契」を木契銅魚の類と解する。伊瀬一九五五、五三二頁。

(17) 榎本一九九五、四六五―四六八頁。

(18) 陳一九三三、八一頁。

(19) 第一章第三節2の「戸部格殘卷」文書参照。

(20) 渡邊一九九六、一六三―一八八頁・二三七―二六三頁。

(21) 渡邊一九九六、二七〇―二七一頁。

(22) 妹尾一九九九、五三頁。

第二節 伝送による交通

1 通牒と伝送

先の衛禁律疏によれば、符券に続いて掲げられるのが通牒であり、これは伝送に発給されることになっていた。

律令の法文に見える伝送には、例えば復元既牧令九〔拾遺〕七〇四―七〇五頁〕に、

諸在牧之馬、皆印、……配諸軍及充伝送駟者、以出字印、並印左右頰。

諸そ牧に在る馬は、皆な印するに、……諸軍に配し及び伝送・駟に充つる者は、出の字の印を以て、並びに左右の頰に印す。

と見え、また『疏議』卷二六雜律に、

諸応給伝送、而限外剩取者、笞四十。計庸重者、坐贓論、罪止徒二年。

疏議曰、応給伝送、依既牧令、官爵一品、給馬八疋、嗣王・郡王及二品以上、給馬六疋。三品以下、各有等差。……。

諸そ応に伝送を給すべくして、限外に剩取したる者は、笞四十。庸を計りて重き者は、坐贓もて論じ、罪は徒二年に止む。

疏議して曰く、応に伝送を給すべきとは、既牧令に依るに、「官爵一品は、馬八疋を給し、嗣王・郡王及び二品以上は、馬六疋を給す。三品以下は、各々等差あり」と。……。

と見えるものがある。これらはいずれも、馬を指していることは明らかであり、また復元田令三三〔拾遺〕六五二頁〕に、伝馬を指し

て伝送馬と特に表記していることから、伝送馬とするのが、律令の法文における伝馬の正式な呼称であったことがうかがえる。

なお編纂史料では、伝送馬を給うことを「給伝通」あるいは「給伝」とも呼ぶが、⁽¹⁾『疏議』卷一五廐庫律には、
諸応乗官馬牛駝騾驢、私駄物不得過十斤。違者、一斤笞十。十斤加一等、罪止杖八十。

疏議曰、応乗官馬・牛・駝・騾・驢者、謂因公得乘伝通、或是軍行。……。

諸そ応に乗るべき官の馬・牛・駝・騾・驢は、私に物を駄するも十斤を過ぐるを得ず。違う者は、一斤に笞十。十斤ごとに一等を加え、罪は杖八十に止む。

疏議して曰く、「応に乗るべき官の馬・牛・駝・騾・驢」とは、公に因り乗るを得る伝通、或いは是れ軍行を謂う。……。

とあり、伝通、つまり伝送は馬類に限らず、牛（車牛）・駝に及んでいたことがわかる。これは、李錦綉氏が、伝制が馬坊と車坊とによって運用されると指摘することと合致する。⁽²⁾

また『六典』卷三、尚書戸部には、

内外百官家口応合通送者、皆給人力・車牛。

内外百官の家口の応合に通送すべき者は、皆な人力・車牛を給す。

とあり、内外百官の家口の通送にあたり、車牛のみならず人力を給していたことが知られる。ここには、伝送・伝通とはないが、本史料が内外百官の赴任にともなう家口の移動に関わるものであった可能性は高く、それは後に触れるように伝送の一環として見て大過なかるう。

これらのことから、律令の法文に用いる伝送とは、官畜・車・人などの交通手段、もしくはそれらによる通送を指すと理解できよう。したがって、衛禁律疏に見える伝送も、官畜・車・人力などによる通送、延いてはその利用に与るもの（ここでは以下、便宜上、これらを伝送使と呼ぶ⁽³⁾）を意味していよう。通牒とは、こうした通送を保証する通行証であったのである。

以上の検討から、『六典』卷八門下省給事中の職掌に、

凡発駅遣使、則審其事宜、與黃門侍郎給之。其緩者給伝、即不応給、罷之。

凡そ駅を發し遣使せば、則ち其の事宜を審らかにし、黃門侍郎と之を給う。其れ緩なる者は伝を給う。即ち応に給うべからざるは、

之を罷む。

とあり、この中で「其れ緩なれば伝を給う」とあるのも、通牒による先に見たような伝送を意味していることが知られる。

またこの『六典』の記事から、通牒は中央にあっては符券同様に門下省からも発給される通行証であったことが知られる。ただし、通牒も、中央発給のそれが往復の通行証となっていたかどうかは詳らかではない。

さらに駅道が、先に見たように、中央と州府とを結んでいたとすれば、中央から州府へ派遣される伝送使も駅道を利用して往還していたものと見られる。つまり中央からの使者は、駅使・伝送使とを問わず、その往還は駅道によっていたのであり、その用務の緩急に応じて、門下省において駅馬を利用するか、伝送に供される交通手段を利用するかが決定されていたのである。

前節に述べたように、中央と州府とを結ぶ駅道や駅は、駅制だけでなく公私にわたる交通を支えていたが、当然のごとく中央からの伝送にとっても重要な通送路であり交通施設となっていたのである。

そこで問題となるのは、次の二点であろう。⁽⁴⁾

(I) 駅馬が駅道上の駅に配されて通送機能を果たしていたのに対して、伝送に供される交通手段は、どこに配備されてその機能を果たしていたのか。

(II) また伝送使は、先に見た駅道を逸脱して運用できる体制、すなわち前節で触れた「枉道」が許されていたのか。言うまでもなくこれらは、唐の駅伝制が如何なる構造を有していたのかという問題と深く関わっている。

注

- (1) 荒川一九八九、三九頁。
- (2) 李一九九八、三五二―三五六頁。なお車坊には、牛のほかにも駝が備えられていた。呉・張一九八六。またこうした車類だけでなく、後に見るように、地域によっては舟も伝送に使用されていたことがうかがえる。
- (3) Johnson 1997, p. 47 では、伝送を“post riders”と解する。
- (4) この問題は、既に荒川一九九二B、四五〇―四五四・四五七―四六〇頁において検討しているが、これが会報という、いわば内輪的な場で簡略に触れたに過ぎないことと、史料として依拠した後掲の伝馬坊牒の解釈に修正を加えるべき点が出てきたこともあり、ここであらためて検討することにした。

- 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1
- 〔傳馬紡〕
〔合〕⁽²⁾ 傳驢卅六頭、去七月廿一日、給送帛練使司馬杜雄、充使往伊州。
〔三〕⁽³⁾ 三頭、在伊州坊、程未滿。
〔四〕⁽⁴⁾ 十六、伊州滿、給送蒲桃酒來。
〔五〕⁽⁵⁾ 孔行感 驢くろげ鳥「次」 丁醜奴 驢あおげ青「次」
趙孝積 驢青「次」 曹德文 驢青「次」
張行威 驢青「次」 韓剛子 驢青「次」
索行威 驢青「次」 張長命 驢青「次」
〔六〕⁽⁶⁾ 王智應 驢青「次」 孫通 驢青「次」
張住 驢青「次」 張懷智 驢青「次下」
張行滿 驢青「次」 宋善生 驢青「次上」
張君政 驢青「次」 汜玄度 驢青「次」

【A】

(前欠)

2 敦煌出土の伝送馬関係文書

先に掲げた問題点を具体的に検討するにあたり、敦煌に置かれた伝送馬の運用を伝える「唐懿宗二年（六六九）八月沙州敦煌県伝馬坊牒（五件）+沙州燉煌県司判案」（P.3714V）（以下、伝馬坊牒と略称）が、唯一貴重な史料を提供しているため、これを分析の手がかりとしたい。まずは、本文書の録文と和訳を以下に掲げておく。⁽¹⁾

【恭】

12 牒、前件驢、被差送帛練往伊州、今還至縣。請
13 定膚第。謹牒。

14 惣章二年八月廿一日、前校尉楊迪牒。

15 「付司。遷示。」

16 廿一日

17 八月廿一日 録事「令狐順」受

18 主簿「敬」 付司法

19 「連。行恭白。」

20 廿一日

(空白)

【B】

【恭】

21 □馬坊⁽⁷⁾

22 合傳馬參正、去七月廿一日、給使帛練使司馬杜雄使。⁽⁹⁾

23 盧孝順 馬瓜^{かきひばり}「次」 郭義順 馬瓜「次」

24 董善住 馬忿^{あしげ}「次」

25 牒、上件馬、去七月廿一日、被差送帛練、往伊

26 州。呈論□滿、覆乘給使人蘇□□沙州、八⁽¹¹⁾

(斯) 曾戾

27 月廿一日到縣、請定膚第。謹牒。⁽¹²⁾

28 惣章二年八月廿一日、前効尉楊迪牒。

29 「付司。遷示。」

30 廿一日

31 八月廿一日 録事「令狐順」受

32 主簿「敬」 付司法

33 「連。行恭白。」

34 廿一日

【C】

35 □馬坊^(傳)⁽¹³⁾

36 二疋、去七月廿二日、給使人楊玄往伊州、停經十四日。

37 覆使人參軍乘來。 令狐君節 馬赤^{うすあかけ}「次下」

38 吳智惠 馬赤「次」

39 牒、上件馬、給使人楊玄乘往伊州。呈滿、覆

40 乘至此。請定膚第。謹牒。

41 惣章二年八月廿一日、應行馬子吳惠牒⁽¹⁴⁾

42 前効尉楊迪

43 「付司。遷示。」

44 廿一日

【恭】

八月廿一日 錄事「令狐順」受
主簿「敬」
付司法

「連。行恭白。」

廿一日」

「D」

傳馬坊

49 馬一十九疋、去七月廿四日、送殷大夫往伊州

50 十疋、呈未滿、在伊州坊、未還。

51 九疋、停經十二日。覆給使人甘元東等乘。

52 一疋迴至内澗戍北廿里、致死。給得使人公驗唐孝積。

53 八疋見到。

54 郭延客 馬赤「次」 張安都 馬赤「次」

55 解玄應⁽¹⁵⁾ 馬者白^{(雜白(赤土色))}「次下」 楊仁 馬忿「次」

56 左孝積 馬忿「次」 唐滿生 馬留「次」

57 張武通 馬留「次」 夏惠 馬赤駁^(赤)「次」

58 牒、上伴馬、差送使往伊州。今還至、請定膚第。

59 謹牒。

60 物章二年八月卅日、行馬子郭延客^(牒)。

61 前校尉楊迪

62 「付司。遷示。」

63

「恭」

80 79 78 77 76 75 74 73 72 71 70 69

張安都	令狐君節	盧孝順	宋善生	張住	張長命	張行威	丁醜奴	汜保住	令狐德敏	趙懷道	張慈皎
馬赤	馬赤	馬瓜	驢青	驢青	驢青	驢青	驢青	馬紫 <small>くりげ</small>	馬谷	驢青	馬谷 <small>あしげ</small>
解玄應	吳智惠 <small>(17)</small>	郭義順	張行政	張懷智	王智應	韓剛子	趙孝積	索懷本	賀万機	令狐君才	曹汲佳 <small>?(16)</small>
馬者白 <small>(雜白(赤土色))</small>	馬赤	馬瓜	驢青	驢青	驢青	驢青	驢青	馬留 <small>かけ</small>	馬谷	馬瓜 <small>かけひばり</small>	馬赤 <small>うすあかけ</small>
楊仁 <small>(18)</small>	郭延客	董善住	汜玄度	張行滿	孫通	索行威	曹德文	孔行感	索君意	宋君意	王景仁
馬谷	馬赤	馬谷	驢青	驢青	驢青	驢青	驢青	驢烏	馬驃 <small>しらかけ</small>	馬烏 <small>くろげ</small>	驢青 <small>あおげ</small>

【E】

(余白)

68 67 66 65 64

廿一日

八月廿一日 録事「令狐順」受

主簿「敬」 付司法

「連」行恭白。

廿一日

【恭】

【遷】

81

左孝積

馬谷

唐滿生

馬留

張武通

馬留

82

夏惠

馬赤駁赤駁

83

右件人、並不違程。

[恭]

84

程師德⁽¹⁹⁾

馬瓜

85

右件人馬、去六月卅日差送使往伊州、八月三日

86

到縣。計違二日。

87

趙君素

馬瓜

曹汐政

馬瓜

索万成

驢青

88

叱干襄(20)

驢青

89

右件人馬驢、去七月四日差送鐵器往伊州、八月

90

七日到縣。計違二日。

91

張才智

驢青

92

右件人驢、頻追不到。

93

牒、件勘如前。謹牒。

94

八月廿 日、佐趙信牒。

95

程師德等伍人、使往伊

96

州。計程右違貳日、論

97

情無不得。責。據職制律

98

「諸公使應行而稽留者、

99

壹日答參拾、參日加壹

116 115 114 113 112 111 110 109 108 107 106 105 104 103 102 101 100

等計師德等所犯合
 答參拾並將身諮決
 其不違程者記其張
 才智頻追不到牒坊
 到日將迫其辨備驢
 及今月廿一日所閱馬
 並長官檢閱訖記諮
 行恭白。

廿五日

「依判。遷示。」

廿五日

馬坊件狀如前。牒至准狀。故牒。⁽²¹⁾

總章二年八月廿五日

「恭」

佐趙信

尉「行恭」

史

八月廿一日、廿五行判。無稽。

117 前官楊迪牒、為夏惠等馬送使還、請定膚事。
〔F〕 (餘 白)

118 總章二年八月廿日、傳驢⁽²²⁾張德意等辭。
119 張德意 驢青「次」 汜行意⁽²³⁾ 驢青「次下」
120 張海德 驢青「次」 張師德 驢青「次下」
121 縣司。意德前件驢、被差帛往伊州。程滿、送
122 蒲桃來至縣。請定膚策。謹辭。

「付司。遷示。」

廿七日

八月廿七日 錄事

受

主簿 「敬」 付司法

「連。行恭白。」

廿七日

(空白)

〔G〕

129 〔合傳馬驢八十一頭疋、去七月廿五日、送庭州帛練使杜雄。廿七疋馬
五十三頭驢

130 九疋馬、伊州往還死。△張仁洪 馬赤 △張智積 馬赤 △袁樹 馬瓜

〔恭〕

〔恭〕

- 150 張行仁 驢青「次」
- 149 唐威子 驢青「次下」
- 148 廿一頭見到。
- 147 張德意 張海德
- 146 趙孝積 孔行感 丁醜奴 張君政 汜行意
- 145 張行威 韓剛子 索行威 張長命 曹德文
- 144 馬文達 張智及 汜玄度 張懷智 張江 張行滿
- 143 驢廿二頭覆乘。 宋善生 王智惠 孫通 張師德
- 142 汜威 馬紫「次下」 許壽 馬留「次下」
- 141 盧迴達 馬瓜「次」 宋玄靜 馬忿「次下」
- 140 張万述 馬留「下」 張懷質 馬紫「次」
- 139 畫武仁 馬瓜「次」 汜行意 馬忿「次下」
- 138 李住子
- 137 張惠義 盧孝順 康僧保 張懷德 馬万
- 136 九疋覆乘送鷹苟使 郭義順 馬善住 賈意
- 135 汜行索 驢青 張玄識 驢青
- 134 張士意 驢青 張德 驢青 汜懷立 驢青 辛 驢青
- 133 八頭驢、伊州往還死。 曹行通 驢青 辛道子 驢青
- 132 王保意 馬忿 陰懷智 馬赤
- 131 令狐還成 馬赤 竹元貢 馬瓜 張意彦 馬忿 馬祥 馬紫

遷

151	王徽	驢青「次下」	關智恵	驢青「次下」
152	趙玄感	驢青「次」	令狐智□	驢青「次下」
153	孔客郎	驢青「次下」	晝益壽	驢青 一疋留□ <small>〔卷〕</small> 備戌
154	伍季	驢青「次下」	孟武政	驢青「次」
155	曹備壽	驢青「次下」	劉万壽	驢青「次」

(後 欠)

〔遷〕

(和訳)

(冒頭に張慈皎・曹汲の馬二疋／王景仁・趙懷道の驢二頭／令狐君才・宋君意・令狐德敏・賀万機・索君意・汜保住・索懷本の馬七疋に
関する、伝馬坊からの報告が存在していたことが推定される)

【A】

〔伝馬坊 (より報告)〕

伝驢、合わせて卅六頭は、去る七月二一日に、送帛練使の司馬の杜雄に支給され、使いに充てられて伊州に往きました。

四三頭は、伊州坊に滞在しており、帰還の日程にはまだ余裕があります。

一六頭は、伊州からの帰還の日程が差し迫り、蒲桃酒を送るのに供され帰着しました。

《以下、一六名の驢子名・驢の毛並み・(25)膚第(26)チェック》

申し上げます。前件の驢は、帛練を送りに使いにい出され、伊州に往きました。今、帰還して(敦煌)縣に到着いたしましたので、どうか膚第を定めて戴きたくお願い申し上げます。謹んで申し上げます。

総章二年八月二一日、前の校尉・楊迪が申し上げます。

「担当官司に回付せよ。遷、指示す。」

二二日

八月二日 録事・「令狐順」、受け付け。

主簿・「敬」、司法に回付す。

「本牒を」貼り連ねよ。行恭、白す。

二二日

【B】

伝馬坊（より報告）

伝馬、合わせて三疋は、去る七月二日に、使の帛練使の司馬の杜雄に支給され使いました。

《以下、三名の馬子名・馬の毛並み・膚第チェック》

申し上げます。前件の馬は、去る七月二日に、帛練を送りに遣わされ、伊州に往きました。日程からすれば、規定日数に満ちており、帰還にあたり使人の蘇曾に支給されて沙州に戻ることになり、八月二日に敦煌県に帰着しました。どうか膚第を定めて戴きたくお願い申し上げます。謹んで申し上げます。

総章二年八月二日、前の校尉・楊迪が申し上げます。

《以下、同前。敦煌県司での回付・連貼指示》

【C】

伝馬坊（より報告）

（伝馬）二疋は、去る七月二日に、使人の楊玄に支給され、伊州に往きました。（伊州で）十四日、滞在した後、帰還にあたり使人の参軍に支給されて（沙州に）帰着しました。

《以下、二名の馬子名・馬の毛並み・膚第チェック》

申し上げます。前件の馬は、使人の楊玄に支給され、乗馬して伊州に往きました。日程が満ちたので、帰還にあたり使者に支給されて、

ここ敦煌県に帰着しました。どうか膚第を定めて戴きたくお願い申し上げます。謹んで申し上げます。

総章二年八月二一日、行に充てられた馬子の吳恵が申し上げます。

前の校尉、楊迪。

《以下、同前。敦煌県司での回付・連貼指示》

【D】

伝馬坊（より報告）

（伝）馬一九疋は、去る七月二四日に、殷大夫を送って、伊州に往きました。

十疋は、日程は未だ満ちていませんので、伊州の（馬）坊に居り、未だ帰還していません。

九疋は、十二日間（伊州に）滞在し、帰還にあたり使人の甘元東等に支給されました。一疋は、帰途、内澗戍の北、二〇里に至ったところ、死亡してしまいました。使人の公駮を得たのは唐孝積です。

八疋は、現在、（敦煌県に）帰着しています。

《以下、八名の馬子名・毛並み・膚第チェック》

申し上げます。前件の馬は、使いを送りに遣わされ、伊州に往きました。今、（敦煌県に）帰還してきましたので、どうか膚第を定めて戴きたくお願い申し上げます。謹んで申し上げます。

総章二年八月三〇日、行（に充てられた）馬子の郭延客が申し上げます。

前の校尉、楊迪。

《以下、同前。敦煌県司での回付・連貼指示》

【E】

《【A】の前に貼り接がれていたはずの伝馬坊牒・二件もしくは三件／十一名分の伝馬驢子名と伝馬驢の毛並み》

①張慈皎 馬谷 (あしげ)・曹汲佳 馬赤 (うすあかげ) ^{??}

①王景仁 驢青 (あおげ)・趙懷道 驢青

②令狐君才 馬瓜 (かげひばり)・宋君意 馬烏 (くろげ)・令狐德敏 馬谷・賀万機 馬谷・索君意 馬驃 (しらかげ)・汜保住 馬紫 (くりげ)・索懷本 馬留 (かげ)

《伝馬坊牒【A】【B】【C】【D】の二九人分の伝馬驢子名十馬驢の毛並み》

右件の人、すべて (帰還) 日程に遅延していない。

程師徳、馬瓜 (かげひばり) へ鼻面黒く、黄色い毛並み

右件の人馬は、去る六月三十日、使を送ることに遣わされて、伊州へ行き、八月三日に (燉煌) 県に到着した。計ると日程に違ふこと二日。

趙君素、馬瓜・曹汐政、馬瓜・索万成、驢青 (あおげ)・叱干糞埽、驢青

右件の人馬驢は、去る七月四日、鉄器を送りに遣わされて、伊州に行き、八月七日に (燉煌) 県に到着した。計ると日程に違ふこと二日。

張才智、驢青

右件の人驢は、幾度呼び出しても出頭しない。

牒すらく、件勸 (取調べ) さきの如し。謹みて牒す。

八月二十 日、(司法) 佐の趙信牒す。

「程師徳等五人は、使いして伊州へ往けり。日程を計算すると、右の如く二日遅れており、事情をあげつらうと責めなしには済まされな。職制律に拠ると、「諸そ、公使 (公事) 行くべくして稽留せば、一日に笞三十、三日ごとに一等を加えよ。」とあり、師徳等の犯した罪を計ると、笞三十にあたるから、全員体刑をもつて処決してどうか。其の日程に遅れざる者は (牒文冒頭に) 記してある。其の張才智については、幾度呼び出しをかけても応じないから、(伝馬) 坊に牒して (張才智が) 出頭した日に、其れ (≡張才智) に驢を弁済して戸内に備えることを迫るようも定めおく。また今月二十一日 (本官が伝馬坊に赴いて膚第を定め) 聞したる馬驢は、すべて長官の検閲

も済んでいる。ここに記識し、(最終的な処決を) お諮りする。行恭白す。(八月)二十五日。」

「判の通りにせよ。遷指示す。二十五日。」

総章二年八月廿五日

司法佐趙信

県尉 行恭

史

八月廿一日(受け付け)、廿五日判を行い、稽失なし。

前官の楊迪が牒をもって、夏惠等の馬が使を送って帰還するに、膚第の決定を請求したる件。

【F】

総章二年八月二日、傳驢□の張德意等が、辞をもって申し上げます。

(以下四名の驢子名及び驢の毛並・膚第決定の記載省略)

縣司(宛て)。德意の前件の驢は、帛(練)を送るに遣わされ、伊州に往きました。日程が満ちましたので、帰還にあたり蒲桃(酒)を運んで敦煌県に帰着しました。どうか膚第を定めて戴きたくお願い申し上げます。謹んで申し上げます。

《以下、敦煌県司での回付・連貼指示、省略》

【G】

伝馬驢、合わせて八一頭・疋(※七九頭・疋)は、去る七月二五日に、庭州帛練使の杜雄を送りました。(内訳)二七疋(※二八疋)の馬/五十三頭(※五十一頭)の驢

《以下、帛練使の杜雄を運送した伝馬驢子七九名分のリスト省略》

※は本来あるべき正頭数。

注

- (1) 廬一九八二、六六〇—六七〇頁。『釈録』四、四一七—四二八頁。荒川一九八九、四〇—四四頁・一九九二、四五〇—四五三頁。Soymie 1991, p.195. なお録文を提示するにあたり、パリに滞在されていた森安孝夫氏に、釈読上、疑問となった部分を確認して戴いた。それを参考にして録文を作成している。同氏に感謝するとともに、言うまでもなくすべての移録の責任は私にある。
- (2) 『釈録』四一七頁・廬一九八二、六六〇頁は空白。
- (3) 『釈録』四一七頁・廬一九八二、六六〇頁は「□」。
- (4) 『釈録』四一七頁・廬一九八二、六六〇頁は「十六」。
- (5) 『釈録』四一七頁・廬一九八二、六六〇頁は「威」。
- (6) 『釈録』四一七頁は「憲」。
- (7) 『釈録』四一九頁・廬一九八二、六六一頁は「馬坊」。
- (8) 『釈録』四一九頁・廬一九八二、六六一頁は「□」。
- (9) 『釈録』四一九頁・廬一九八二、六六一頁は「□」。
- (10) 『釈録』四一九頁・廬一九八二、六六一頁は「馬」。
- (11) 『釈録』四一九頁・廬一九八二、六六一頁は「呈滿□□充乗給使人□□州」。
- (12) 『釈録』四一九頁・廬一九八二、六六一頁は「□□□」。
- (13) 『釈録』四一九頁・廬一九八二、六六一頁は「馬坊」。
- (14) 『釈録』四二〇頁・廬一九八二、六六二頁は「充」。
- (15) 『釈録』四二一頁は「憲」。
- (16) 『釈録』四二二頁は「満?臣」、廬一九八二、六六四頁は「□臣」。
- (17) 『釈録』四二二頁・廬一九八二、六六五頁は「伯」。
- (18) 『釈録』四二二頁・廬一九八二、六六五頁は「住」。
- (19) 『釈録』四二三頁・廬一九八二、六六五頁は「憲」。
- (20) 『釈録』四二三頁は「叱于糞堆」・廬一九八二、六六五頁は「比干□□」。
- (21) 『釈録』四二五頁・廬一九八二、六六六頁は「収」とする。
- (22) 『釈録』四二六頁・廬一九八二、六六七頁も「□」とするが、字形は「𠂔」であり、これを「兵」と釈読することも可能である。
- (23) 『釈録』四二六頁は「憲□意」、廬一九八二、六六七頁は「□意」。

- (24) 『釈録』四二七頁・廬一九八二、六六八頁は「□」。
- (25) 毛並みについては、Masperi1953, p.119. および『古今合璧事類備要』別集卷八一、格物総論・馬参照。
- (26) 藤枝晃氏は、膚第について「膚」とはどういう意味か詳かでないが、血色か沢かによって健康状態の概評を下したものの様に受取れる。」と説明されている。藤枝一九五六、六頁。スタイン将来アスターナ出土文書 (Ast. III. 3. 07-08, 037, 09-010/Masperi1953, pp. 113—129., Pl. XX—XXV) によれば、膚第とは、「上」「次上」「次下」「下」の五段階に分けて馬の健康状態を評価したらしいことがわかる。なお『新唐書』卷五〇兵志には「凡征伐而發牧馬、先盡彊壯、不足則取其次。綠色歲・膚第・印記・主名、送軍、以帳馱之數、上於省。」と見えている。des Rotours1948, p. 892. は、これを“la grosseur”と解する。

3 伝送馬の管理・運用と馬坊

先に掲げた問題点の(1)、すなわち伝送に供される交通手段、とりわけその主体となる馬がどこに配備されていたのかについては⁽¹⁾これを規定する律令の条文は現存していないが、序文で述べたように、王冀青氏らによって、その管理拠点が州県の馬坊であったことが指摘されている。⁽²⁾この点は、伝送の構造に関わる重要な論点であるので、前掲の伝馬坊牒の分析を通じて、あらためて考えておきたい。

既に別稿において触れたように、⁽³⁾伝馬坊牒は、総章二年(六六九)八月二日に敦煌県の司法曹で、伝馬坊もしくは驢子自身より同県司に宛てられた報告書を整理し連貼した部分〔A〕〜〔D〕、〔F〕と、それを受けて敦煌県司側で作成した部分〔E〕、〔G〕から成っている。⁽⁴⁾

〔A〕〜〔D〕、〔F〕は、それぞれ敦煌より伊州に差遣された敦煌県の伝馬・驢の帰還報告となっており、その内容から派遣先の伊州では管下の馬坊(伊州坊)⁽⁵⁾に留まり、そこで定められた日程ぎりぎりまで滞在して、敦煌県へ帰還していたことが知られる。

各報告から、「帛練使」をはじめとする官人を、敦煌県の伝馬・驢が、それぞれに輸送隊を組んで通送し、また伊州からの帰還に際しても、何らかの人もしくは官物を運送する場合が少なくなかったことが知られる。本文書に見える伝馬驢の通送活動を具体的に知るため、文書全体を勘案して、通送対象者別に伝馬驢の生死・利用状況などを表にまとめてみると次のようである。

これによれば、①・②・③の伝馬・驢は、出発日は多少異なるものの、ほぼ一ヶ月先の八月二日に、同時に沙州に帰着している。ただし、これらの伝馬・驢が、すべて八月二日に帰還したわけではなく、表の◎印(八月二日の帰還を示す)を見れば明らかのように、①・③はその一部しか帰還していない。残る伝馬驢は、八月二日以降に帰還したものと判断でき、このうちの①の一部は、〔F〕に見

表1

① 帛練輸送隊の構成（7月21日～8月21日）

馬	死亡	覆乗（鷹苟使等） ⁽⁶⁾	空馬	
	張仁洪	◎郭義順	●陰迴道	
	張智積	◎馬（董）善住	●曹僧住	
	袁樹	◎盧孝順	●畫武仁	
	令狐還成	●賈憲	●汜行憲	
	竹元貢	●張惠義	●張万述	
	張憲彥	●康僧保	●張懷質	
	馬祥	●張懷德	●濯迴達	
	王保意	●馬万口	●宋玄靜	
	陰懷智	●李住子	●汜威	
			●許□壽	
計	9	9	10	28
驢	死亡	覆乗（蒲桃酒）		
	曹行通	◎宋善生	●張行仁	
	辛道子	◎王智惠	●唐威子	
	張士憲	◎孫通	●王徹	
	張□德	●張師德	●門智惠	
	汜懷立	◎汜玄度	●趙玄感	
	辛□□	◎張懷智	●令狐智□	
	汜行索	◎張江	●孔客郎	
	張玄識	◎張行滿	●畫益壽	
		◎張行威	●伍季	
		◎韓剛子	●孟武政	
		◎索行威	●曹備壽	
		◎張長命	●劉万壽	
		◎曹德文	●欠名	
		◎趙孝積	●欠名	
		◎孔行威	●欠名	
		◎丁醜奴	●欠名	
		◎張君政	●欠名	
		●汜行意	●欠名	
		●張德意	●欠名	
		●張海德	●欠名	
		●馬文達	●欠名	
		●張智及		
計	8	22	21	51

総計	17	31	31	79
----	----	----	----	----

② 使人楊玄の輸送隊（7月22日～8月21日）

馬	死亡	覆乗（使人参軍）	空馬	
		◎令狐君節		
		◎呉智恵		
計		2		2

③ 殷大夫の輸送隊（7月24日～8月21日）

馬	死亡	覆乗（使人廿元東等）	空馬	
	唐孝積	◎郭延客	●欠名	
		◎張安都	●欠名	
		◎解玄憲	●欠名	
		◎楊仁	●欠名	
		◎左孝積	●欠名	
		◎唐滿生	●欠名	
		◎張武通	●欠名	
		◎夏恵	●欠名	
			●欠名	
			●欠名	
			●欠名	
計	1	8	11	20

④ 使人輸送隊の構成（6月30日～8月3日）

馬	死亡	覆乗 ⁽⁷⁾	空馬	
		程師徳		
計		1		1

⑤ 鉄器輸送隊の構成（7月4日～8月7日）

馬	死亡	覆乗		
		趙君素		
		曹汐政		
計		2		2
驢		索万成		
		叱干糞墀		
計		2		2
総計		4		4

◎は、八月二日に、敦煌に帰着した馬驢。すべてが「覆乗」。

●は、八月二日以降に、敦煌に帰着した馬驢。

えるように、八月二七日に帰還している。⁽⁸⁾

これに続く、後者の【E】の部分は、①まず敦煌県司法佐の趙信が伝馬坊からの報告に基づき、伝馬驢の帰還日程等について檢察報告をし、②それに対して司法を分判する県尉の行恭が、県司のとるべき措置について判案を作成、③ついでその判案に対する県令の最終的な裁可が下される、という経過を経て作成されている。また【E】の後には、先に述べた八月二七日に伝馬坊に遅れて帰着した分の報告書【F】⁽⁹⁾と、最後に、複数の通送のうち、帛練使の杜雄に付した馬驢子だけをピックアップして作成された文案【G】⁽¹⁰⁾が貼りつがれている。

なお帛練使の杜雄の正式な使職名は、「送庭州帛練使」であり、彼は庭州にまで帛練を送達するのが任務であったが、先に述べたように、沙州敦煌県の伝馬・驢は、すべて例外なく伊州坊で滞在して沙州へ帰還している。従って、杜雄自身は、伊州よりさらに遠く庭州（ジムサ）まで赴く任務にあるものの、沙州敦煌県の伝馬坊は、七百里余りにわたる伊州への通送が受持ち範囲と認められる。またこうした通送のあり方からすれば、さらに伊州からは、同様に当地の馬坊によって、恐らくは西州へ通送され、さらに西州の馬坊が最終的な目的地である庭州へと通送したと推測される。

さて伝送馬の管理地点というここでの問題に立ち返るならば、以上の検討のなかで注目すべき事実は、本文書に見える伝馬が、沙州オアシスから約七百里も離れた隣接の伊州オアシスへの通送を果たすのに、伝馬を管理する馬坊は、沙州ではなく敦煌県に付属していたことである。すなわち、実質的に州から州へ連絡する場合も、州に付属する伝馬坊というものは設置されず、県が運用・管理するものであったことがわかる。そして、その管理については、前校尉（前官）とならんで県官が直接担当していたのである。

本文書の判辞によれば、伝馬は総章二年八月二十一日に、司法を分判する県尉の行恭が伝馬坊に赴いて膚第を定め、その後すぐに長官（おそらくは県令）が伝馬驢を検閲したことが知られる。

八月二一日というのは、本文書4行目の孔行感以下に見える馬驢子率いる伝馬驢が、伊州より敦煌に帰着した日であり、帰着すると即座に前官（前校尉）もしくは馬子によって敦煌県に帰還報告が送られ、その日のうちに県尉が伝馬の膚第チェック（健康審査）を行ったことになる。

69—79行目の孔行感以前に記される、張慈皎より索懷本までの一人についても、八月二一日には敦煌に帰着していた伝馬驢子であり、

これらも帰着した時点で即日伝馬坊から敦煌県に帰還報告書が送られていたと推測される。彼らの帰還報告書は、本文書より前に貼り継がれていたものであろう。

敦煌県司では、こうした伝馬坊からの報告書をまとめて、日程内に帰還した件と日程より遅れて帰着した件とを併せて審理・処理しているのである。日程内に帰還した分を除けば、八月三日に二日遅れで敦煌に帰着した一件と、八月七日に同様に二日遅れで帰還した一件とが掲げられている。【E】に見える処決は、八月二十五日になされ、また冒頭の檢察の対象が、すべて八月中(三・七・二一日)に帰還したもので、七月にまで遡る件は報告されていない。これらのことから、こうした司法佐による檢察報告とそれに対する一連の審理・処理は、月に一度まとめて行われたものと考えられる。したがって、九月以降に帰還した伝馬驢は、次回の県司における審理・処理にまわされることになろう。

こうしたかたちで、伝馬は前官(前校尉)および県令を筆頭とする県官によって詳細にチェックされ、管理・運用されていたのである。こうした体制は、『六典』卷三〇、府督護州県官吏に京畿及天下諸県令の職務内容を伝えて、

若籍帳・傳驛・倉庫・盜賊・河堤・道路、雖有專當官、皆縣令兼綜焉、縣丞為之貳。

籍帳・傳驛・倉庫・盜賊・河堤・道路に若りては、專當官有ると雖も、皆な縣令兼ねて焉を綜べ、縣丞は之が貳と為る。とあり、專當官とともに、県令が「伝驛」のことを総轄することになっていたことに基づくものであろう。⁽¹¹⁾

以上より、伝送馬は県の馬坊に配備され、実質的には県官らによって管理されていたことが知られる。先に見たように敦煌(沙州)とハミ(伊州)とを結ぶのであれば、州レベルで運用される長行坊のような馬坊が敦煌に設置されてもおかしくないが、それができないのは、内地の伝送の運用体制に依るからであらう。このことは同時に、内地の伝送が決して州府レベルで運用される性格のものではないことを明示する。

さて、では前掲(II)の伝送使は駅道を外れて往来できたかという問題であるが、既に別稿で検討したように、⁽¹²⁾伝馬坊牒の示す総章二年(六六九)の段階では、伊州への交通は、沙州西方の稍竿道が利用され、⁽¹³⁾またこの稍竿道には一貫して駅は置かれなかったと推定される。これらのことから、伝送使が本来、駅道の設置とはまったく無関係に往来し得る立場にあったことが知られる。

公用交通の根幹を構築する駅伝制の論理からしても、駅馬が駅での通送を義務づけられることによってその活動に制限が課せられてい

る以上、駅伝制の一方の柱となっている伝送の交通手段が、中央と州府との間だけでなく、州府領域内における通信・交通・運輸を支える機能をもたざるを得ない。すなわち、伝送に供される交通手段は、京師と諸州府とを結ぶことを基本とする駅道だけでは十分に維持し得ない、州府間や州府管内の公務を支えるためのものとなっていたことが予想される。

先の伝馬坊牒によれば、通送一覧表に掲げたように、当地の通常の官人の公用旅行や葡萄酒・鉄などの官物の地域内の運搬などが伝送馬および伝送驢によって維持されており、周辺州県との公用交通が、基本的に伝送馬・驢によって担われていた状況の一端がうかがえる。また文書伝達についても、中央と州府との通信が基本的に駅道によったことは言うまでもないが、地方において駅道が通らない路線での伝達は、この伝送馬に期待されていたものと考えられよう。⁽¹⁴⁾

つまり、伝送使は、限定的に設定された駅道に拘束されずに、県を伝送の拠点として往来し得たことが想定されるのである。⁽¹⁵⁾

先に掲げたように、『六典』卷三〇には、県令の職務内容を伝えて、県令が「伝駅」のことを専当官とともに統轄することになっているが、これは駅使および伝送使の通送が、ともに県単位の差役によって維持・運用される体制であったことに基づいている。何故に、そう言えるのか、この点について、次に検討してゆきたい。

注

- (1) これまでの駅伝制に関する議論では、駅に伝馬も配備されていたとする見解が、青山定雄氏により提示されているが、この見解が成り立たないことは、既に別稿において検討した通りである。荒川一九九二B、四五三頁。なお、伝馬が駅での通送を必要とせず機能したことと関連して、公式令では駅馬が遅延した場合には、駅使には一日八〇杖の罰が課せられるに對して、伝馬を利用した場合は、前掲の伝馬坊牒にあるように、一日三〇杖という一般の公事の遅延に對する処罰規定が適用されている。この処罰は、敦煌県の伝馬を利用した場合の日程計算が、一般の公用交通の行程日数を算出する際の標準規定、すなわち復原唐公式令第四条に掲げられる「諸行程、馬日七十里、歩及驢五十里、車三十里。」に基づいていたことを背景としたと思われる。この一日七〇里という、行程日数を算出する際に用いられる速度規定は、駅を基準としていないことは明白である。ちなみに『令集解』卷三六、公式令八八条には「凡行程、馬日七十里、歩五十里、車三十里。」の集解跡記に「跡云、乗伝馬、放此七十里行耳。」云々と見え、日本の伝馬も、この一日七〇里の行程を適用されていたことが説かれている。駅馬と異なり、伝送馬がどこに、どれほどの規模で配所に置かれたのか、それを示す規定は現在のところ認められない。この点については、後段の考察を参照されたい。ちなみに日本の伝馬に関しては既述にその規定が認められる。日本においては、伝馬は各郡にそれぞれ五疋を置く規定であり、また伝馬は、官馬もしくは当処の官物をもって購入した馬を充てることになっていた。近年の日本の律令時代における

駅伝制研究は、大日方一九八五など、すぐれた論稿が公表されている。主要論著については、児玉幸多編『日本交通史』（吉川弘文館、一九九二年）三九二―三九四頁や古代交通研究会編『古代交通研究』一（同発行、一九九二年）に継続して掲載されている「古代交通関係文献目録」等を参照。なお後者の文献は、市大樹氏のご教示による。

- (3) 王冀青一九八六、五八一―六〇頁。このほか、黄一九九四、七八頁・一九九八、一七二頁、李一九九九、三四〇頁。荒川一九八九、五一頁でも指摘したが、王冀青氏が、伝馬坊の設置を唐の州県全般に認める根拠として、『唐大詔令集』卷二「中宗即位赦」の一節「厩馬数多、皆須秣飼、食人之粟、日費滋深。殿中諸閑厩馬、量支留以外、抽送外州馬坊及本監牧。」を掲げるが、ここに見える州の馬坊とは、閑厩使・牛仙客らの主管する岐・邠・涇・寧等の四州の八馬坊のことを指すと思われる。これらの馬坊が、沙州の伝馬坊の如く、伝馬を管理し発遣する交通機関となっていたことはいかががえず、氏がその他にも掲げた『太平広記』等の史料をもっては、伝送馬の馬坊の問題を考察することはできない。

- (4) 荒川一九八九、四四―四五頁。

- (5) 後に見るように、伝馬坊は県に置かれたものであるが、これに対して、拙稿で考察したように、西州府では長行坊が州府に置かれていた。荒川一九八九、五三―五八頁。敦煌と西州府の中間に位置する伊州については詳らかではないが、この表現より見れば、ここに長行坊が置かれていた可能性は高い。

- (6) ①の伝馬の覆乗は、【G】(136行)によれば、鷹苟使を送ってきたことになっているが、【B】によれば、八月二日に帰還したのは、冒頭の三人のみであり、しかも【B】の覆乗は、鷹苟使とは明記されていない。このことから、ここでは、●以下の六人のみを、鷹苟使を送ってきた馬子と解しておく。

- (7) ④・⑤については、文書の記載からは、覆乗とも空馬とも決せられないが、ちょうど一ヶ月の日程期限が設けられているので、注(14)の理由から、ここでは覆乗としておく。

- (8) こうした帰還日程の相違が、何に基づくものかは明らかではないが、留意すべきは、ちょうど一ヶ月後の八月二日に敦煌県に帰着した伝馬驢はすべて、使人を乗せて帰還する、いわゆる「覆乗」の馬驢となっていたことである。これに対して、八月二日以降に帰還した伝馬驢(●印)には、「覆乗」しない、いわゆる空馬の状態で帰還したものが目立つ。

- (9) これのみが、特別に貼り継がれているのは、八月中の帰還であったことに因らう。

- (10) 【G】の冒頭には、「送庭州帛練使」の杜雄が、七月二十五日に、伝馬坊より、二七疋の馬と五三頭の驢の支給を受け、これによって伊州(ハミ)に赴いたことになっているが、【A】・【B】および【G】を基に作成した①の内容から、日付は七月二日に、伝馬驢数も、伝馬二八疋・伝驢五頭と改めるべきであろう。

- (11) もちろん、『六典』卷三〇、三府督護州県官吏、上州中州下州官吏の条には、「兵曹司兵曹参军、掌武官選舉、兵甲器仗、門戸管鑰、烽埃伝駅之事。凡駅馬、以駅字印、印左肘、以州名印、印項左。」とあり、州府の兵曹・司兵曹が、県の上部機関として伝駅のことを管掌していたことが知られ、伝馬運用の管理責任は最終的には州府の司兵曹に帰すものではある。

- (12) 荒川一九八九、四九頁。

(13) 廬一九八二年、六八五頁。

(14) 長行馬の運用台帳 (Maspero, p. 123, PL. XXV/No. 297, AST. III. 3. 10) に「使送卅道文解使四品孫麴誠古乘馬壹疋」と見えており、西州府では伝送馬に替わって置かれた長行馬が、地域内の文書を伝達していた。荒川一九九〇、二二二頁。

(15) 唐後半期になるが、『柳河東集』卷二六所収「館駅使壁記」に、「華人夷人往復而授館者、旁午而至、伝吏奉符而閱其数、県吏執牘而書其物、告至告去之役、不絶於道。」とあり、館の利用が許された官人・公使・蕃使などの頻繁な往来に対して、伝吏と県吏が、彼らの公用旅行に際して検閲を施したことが伝えられる。伝吏の内容は明らかではないが、館駅の利用が許された官人等の公用旅行と県との密接な関係を示唆しているように思われる。

4 公用交通と力役供出

秦漢〜唐代前半期までの公用交通制度の大きな特徴は、徭役実勞体制のもと、国家がその支配領域内において、公務を帯びた一定の往来人に対して、人畜や糧食を順繰りに支給してゆくことにある。いわば国家丸がかえの状態で、使者を目的地まで通送する体制が確立していたのである。

周知のように、唐の賦役体制は、租調庸課役と、差科制による課役免除の色役（雑役）および雑徭とから成るが、公用交通を支える力役は、この色役と雑徭以外にない¹⁾。つまり支配領内に分布する各州県による差科徴発によって、公用交通が運用・維持されていたことが予想されるのである。

先に検討したように、中央は、諸州府と駅道によって直結しており、諸州府に銅魚符と呼ばれる割り符を授けるとともに、人畜徴発の証しとしていた。こうした政治的支配―従属関係にもなつて派生する中央への人畜供出は、軍事的な面ばかりでなく、交通面にも及んでおり、州府ごとの供出を繋げて、はじめて公用交通の機能が全体にわたつて成立する。

駅伝制度とは、そうした各州府に課せられた兵役とならぶ重要な交通役によって運用されるシステムであり、具体的には諸州府では、実質的に県が郷里の民丁を差科の色役と雑徭とによつて徴発し、駅伝制を支えていたと考えられるのである。交通機能を異にすると見られる駅制と伝送を、同一の運用主体に基づく一つの交通制度として把握しようとする視点がここでは働くことになる。

論理的には、そういう見通しが立つのであるが、その実態については、駅制はやや検討が進んでいるものの、伝送に関してはほとんど考察されていないのが現状である。そこで、ここでは史料的には、前掲の伝馬坊牒に主として依りつつ、伝送に供される徭役の就役状況

について検討を加え、先の見通しのもと、駅伝制度全体の就役のあり方について考えておきたい。

まず、駅制の就役状況に関して、これまで明らかにされていることを確認しておきたい。⁽²⁾

①各駅は、原則として在地の富強の家より選出された駅長により管理され、彼らには、官給された駅馬を損失した際の補填義務および駅馬の健康状況（肥瘦）を毎年、州府の兵曹司に報告する義務が課せられていた。

②駅の直接的な運用は、民丁差科の色役（雑役）として各駅に差配される駅丁（駅子⁽³⁾）が担っており、彼らが駅馬の飼養と駅使の通送に当たっていた。

③各駅には、配備された馬の頭数に応じて駅田が給付されることになっており、駅馬飼養などの経費にあてられた。さらに、トゥルフアン文書の分析から、次の点も明らかとなっている。

④諸駅への勤務に当たっては、駅丁を三番に分けて就役させていた。つまり駅制は、まるごと正丁の課役を免除した色役の駅丁が、輪番で諸駅に勤務していた。

⑤こうした駅丁を差発し、就番させる実質的な責任を負ったのは、州司ではなく県司である。

なお、駅に関わる番役の負担は、実質的に県ごとに差科徴発されるものの、諸県の管轄領域を越えて州府全体で差役したものと見られる。というのも、トゥルフアン文書「唐西州都督府下符柳中県為勘達匪駅駅丁差行事」(73TAM517:05/4(a))⁽⁴⁾、『文書』四、四五頁)には、蒲昌県(ピチャン)東方の達匪駅に勤務する駅丁が、柳中県(ルクチュン)から出ていることがわかるからである。

また、諸駅が置かれた駅道は、先に見たように、中央と州府とを直結させるものの、後に検討するように州府管内の県をすべて通過するわけではない。しかしながら、この差役のあり方から、州府が担う駅制に関わる番役は、管内全県が負担するのを前提としていたことを示唆している。

以上の駅制の就役状況に対し、伝送に供される徭役のそれはどのようなようになっていたのか。

まず、伝送の馬が、駅馬と同様に官馬を建て前としたことは、先に掲げた復元既牧令九からうかがえるが、実際に沙州でも、そうであったらしいことは、伝馬坊牒【E】の檢察報告(91—92行)および判辞(102—104行)からうかがえる。すなわち、お上からの「呼び出し」⁽⁵⁾に応じない驢子に対して、司法を分判する県尉は、驢の弁済を求めており、このことから、驢子が「呼び出し」に

驢を死失したためと理解でき、さらにその驢が官驢であったために官側から弁済を強いられたのである。このケースでは、伝驢が対象となつているが、言うまでもなく、伝馬も同様に官馬であったと見て大過ない。

さらに、伝馬坊牒【E】の檢察報告（69—92行）は、沙州と伊州との往還に差遣された伝馬驢子を対象として、往還日程の檢察が行なわれており、そこに付随する形で、「呼び出し」に応じなかった伝驢子を取り上げられている。このことから、伝馬驢は、馬驢子に対して、それぞれに官給され⁽⁶⁾、伝送される使者らの通送の必要に応じて、呼び出され差遣されていたことがうかがえる。

伝馬坊牒【E】の判辞には、張才智のみが伝驢弁済の審議の対象となつており、差遣に従事し伝驢を輸送途上に死亡させたケース【D】については、審議の対象外にされていたことがわかる。復元既牧令一七（『拾遺』七〇九頁）には、

官馬、因公事死失者、官為立交替、在家〔非理〕死失、卅日内備替。

官馬の公事に因りて死失せる者は、官、為に交替を立つ。家に在り〔理非ずして〕死失せるは、三〇日内に備替せしむ。

とあり、官馬の場合、公事で馬を死失した場合には、官が替わりをたてることになつていたが、家において理なく馬驢を死失せしめた場合に限つて、三十日以内に「備替」すべきことが規定されている。判辞において、張才智が敦煌県伝馬坊の伝驢を弁済すべきことが主張されるのは、それが【D】のような公事ではなく、家で正当な理由なく死失したことに基づくものであろう。

とくに注意されるのは、判辞（104行）には「辯備」と明記され、「辯」済にあつて、「備」することが明確に指示されていることである。

この「備」とは、『疏議』卷一九、斷獄律、

諸応輸備贖没入之物、及欠負応徵、違限不送者、一日笞十、五日加一等、罪止杖一百。

疏議曰、応輸備贖没入之物、備謂亡失官私器物各備償。

諸そ、応に備・贖・没・入の物を輸すべく、及び欠負して応に徴すべきに、限に違いて送らざる者は、一日に笞十。五日ごとに一等を加え、罪は杖一百に止む

疏議して曰く、「応に備・贖・没・入の物を輸すべき」とは、「備」は、官私の器物を亡失せば、各々備償するを謂う。

とあるように、損害賠償のことを意味し、「通常は、毀損・遺失した物の価値と同等の額を賠償する」ことになつていた（『律令』八、三

二七—三二八頁。

ただし、ここは驢一頭を購入して、「備替」、すなわち賠償して官驢に替わって家に備えることを求められたと理解すべきであろう。⁽⁷⁾

こうした官馬驢の死失にともなう弁済が、通常、馬驢の購入をもつて充てられていたことは、トゥルフアン文書の「永徽三年（六五二）賢徳失馬陪徵牒」(73TANM21:62(b))⁽⁸⁾からもうかがえる。

(前 欠)

1 邊州「

」月

2 廿九日、在群夜放、遂馬正鬪失、被府符3 徵馬。今買得前件馬、付主領訖。謹以牒陳。

4 永徽三年五月廿九日「

5 賢徳失馬、符令陪備。

6 今状雖稱付主領訖、官人

7 見領時、此定言注來了。

8 即依祿^(録)牒岸頭府、謹問

9 文達領得不以具報。

(和訳)

「一月二十九日に、群牧場において、夜に放牧したところ、それに困って馬を失ってしまったため、折衝府より符を被り、馬の償いを求められましたが、今、前件の馬を購入し、馬の保有者に引き渡し終わりました。⁽⁹⁾ 謹んで牒を以て申し上げます。⁽¹⁰⁾」

永徽三年五月廿九日「

」

「賢徳は、馬を失うに、(折衝府の)符によって「陪備」することを命じられている。今、状上して、「馬の保有者に引き渡し終わりました。」と称うが、官にある者は、現に受け取った時に、書き定めてそれを(県司に)送ってあるはずである。そこで(この状を)写し取って、岸頭府に通達し、受け取っていれば、何故に具に報じないのか、謹しんで文達に問い合わせたらいかがか。」

本文書は、群牧での馬の損失に対する賠償を問題としているが、内容から、賢徳なる人物（牧子あるいは牧長）が賠償の責任を負っていたことがわかる。折衝府から、その賠償が求められていることから、折衝府の官馬を群牧場において賢徳が失い、それを「陪備」することを求められたのである。先に見たように、「陪備」とは、同額の弁済を意味しているが、ここでは、賢徳が馬を購入して、それを「主」、つまり折衝府の官馬の保有者（おそらくは主帥、部隊の指揮官⁽¹¹⁾）に渡していたことがわかる。つまり、官馬の「陪備」とは、替わりの馬を購入して弁済に充てるのが通常であったのである。

以上の見解に従うならば、本判辞に記す「辨備」というのは、弁済して官驢に替えて新たに戸内に驢を置くことを意味している。

これまでの見方に大過なければ、敦煌の伝馬驢は、それを飼養する馬驢子それぞれの戸内において飼養されていたことが想定されよう。すなわち、敦煌県の伝馬驢は、常時公的な厩舎や草場において集中的に管理・飼養されていたわけではなく、官馬驢である伝馬驢は、その飼養が一定の戸に割り当てられていたのである。この点、日本においても、厩牧令置駅馬条に、

其伝馬每郡各五。皆用官馬。若無者、以当処官物市充。通取家富兼丁者付之、令養以供迎送。

其れ伝馬は郡毎に各々五。皆な官の馬を用いよ。若し無くば、当処の官物を以て市い充てよ。通じて家富みて兼丁ある者を取りて之を付し、養いて以て迎送に供せしめよ。

とあるように、官馬もしくは当処の官物による購入馬を、当地の富裕層に飼養させていたことは注目されよう。⁽¹²⁾

また実際に伝送される使者らを通送するのも彼らであることは、先の伝馬坊牒【E】に見える張才智の例から明らかである。

先に掲げた通送対象別の輸送隊の編成を見れば明らかのように、伝馬坊の通送としては、帛練輸送が、きわめて突出した大規模な輸送となっていたことがわかる。別稿で見たように、⁽¹³⁾この帛練は、北庭へ送られる供軍物資（以下、軍物と略称）であった。

こうした軍物輸送に当たっては、「儀鳳三年（六七八）度支奏抄・同四年金部旨符」の一条に次のような指示が出されている。⁽¹⁴⁾

（前略）

- 1 一 毎年伊州貯物參萬段、瓜州貯物壹萬
- 2 段、劔南諸州庸調送至涼府日、請委府
- 3 司、各准数差官典部領、并給傳通往

- 4 瓜・伊二州、仍令所在兵防人夫等防援^回任
- 5 夫脚發遣訖、仰頭色数具申所司。其伊・
- 6 瓜等州准数受納、破用見在、年終申金
- 7 部度支。

(後略)

既に別稿において検討したように⁽¹⁵⁾、本条から、儀鳳時代、涼州都督府(涼・甘・肅・瓜・沙・伊・雄州の七州を管轄)管内の瓜州と伊州に、軍物である「貯物」として、毎年合計四万段(四万端)の布帛が支給され、それを劍南道諸州の庸調から充てていたことが知られる。度支の指示では、これらの布帛は、一旦涼府(涼州都督府)に集められ、当該府司の責任でその数量に応じて官典(官物輸送隊の監督官)が運搬責任者として派遣されていた。この時、官典には「伝通」が給付され、これによって瓜・伊両州までおもむくことが規定されているが、この「伝通」こそが、伝送馬を利用する権限を付する通行証、つまり通牒であったのである。

そして四行目にあるように、こうした伝送馬による軍物の運搬には、在地の兵防人夫らが防援(護衛)にあたる^回ことが指示されていた。すなわち、こうした軍物の輸送は、防援、つまり府兵による護衛を必要としていたのである。

実は軍物だけでなく、養老軍防令第六四条、蕃使出入条に、

凡蕃使出入、伝送囚徒及軍物、須人防援、皆量差所在兵士通送。

凡そ蕃使、出入し、囚徒及び軍物を伝送するに、人を須いて防援せば、皆な量りて所在の兵士を差して通送せよ。

とあるように、日本では囚人・蕃客の通送にも、防援のための兵士がつくことになっていた。唐でも、復元雜令補四(『拾遺補』一四八〇頁)に、

諸蕃使往来道路、公私不得養雇本蕃人、及畜同色奴婢。亦不得充伝馬子及援夫等。

諸そ蕃使の道路を往来するに、公私ともに本蕃人を養雇し、及び同色の奴婢を畜うるを得ず。亦、伝馬子及び援夫等に充つるを得ず。とあるように、蕃使の往来には、伝馬子とともに援夫(兵防人夫等)が就くことになっていたことがわかる。

河西に位置する敦煌県の伝送馬驢は、こうした「防援」をとまなう通送と深く関わらざるを得ない状況にあったが、このことに関して注目されるのは、前掲の伝馬坊牒に、八月二日に敦煌に帰着した【A】～【D】の帰還報告の責任者として、前校尉（前官）が見えてくることである。

校尉に関しては、「校尉に帥いられる「団」の組織が平成の生活の中にも強く維持され続けている」と指摘され⁽¹⁶⁾、また「団は府兵兵士が日常的に依拠し、行動をとにもする現実的な基幹単位」と理解されている⁽¹⁷⁾。実際にも、烽燧など軍事施設への勤務にあたって、校尉に率いられた府兵が勤務している⁽¹⁸⁾。

こうした校尉と団の間には、私的な従属関係が派生していたと見られるが、実は敦煌においてこの校尉が、退役後も引き続き団に属していたことが、次に掲げる敦煌文書より知られる。既に、北原薫氏により訳出されているので、関連する部分だけを挙げておきたい。

「唐開元十四年（七二六）沙州敦煌県勾徵懸泉府馬社錢案卷」（P. 3899, V）⁽¹⁹⁾

（前略）

（沙州）

8 前校尉判兵曹張表成注五団、欠開九年馬

9 數内徵張表成

10 捌阡陸伯捌拾文徵前府史翟崇明欠未納。

11 敦煌縣主者。得府牒稱、「前校尉張表成經州陳牒稱、」

12 懸泉府校尉遣判兵曹事、徵前件馬社麥、當衛

13 士貧弊、徵策不得。已後徵得前件麥數、納貳拾伍碩陸

14 典汜貞礼、翟崇明等給得文抄見在、所有欠物並

15 君護等諸人上、袁成為年滿六十、倚團已後、府司

16 所由將作物在表成腹内、為常時估獨徵袁成錢。

17 欠數合出諸人。今蒙開元十三年十一月十日

19 □制「諸色逋懸。欠負官物、合當免限」、謹以諮陳、請乞□

20 □旨処分者」。 (以下、省略)

(和訳)

沙州 (より下達す)。

前校尉判兵曹の張表成、第五団に属し、欠負せる開元九年次の馬「社麦」

その額のうち、張表成から、「八貫六百八十文徴し、前府史の翟崇明からその欠負未納分を徴する件。

敦煌縣担当官殿。沙州の得たる(懸泉)府の牒に稱するに、「前校尉の張表成は、州を経由してかよりに陳述しております。……(それがし、以前)懸泉府の校尉にして、兵曹事務執行役に派され、前件の馬社麦を徴しましたが、……□士は疲弊していて、徴収できませんでした。その後、徴し得た前件の麦数は、二五石六……納めました。……(受領にあたった懸泉府の)典の汜貞礼・翟崇明等が出した納入書は現に手許にあります。あらゆる欠物はすべて「君護等の諸人(の滞納のせいです)。ただ表成が、齢六十に満ち、倚団して以後、懸泉府側では……[所由が馬社に納める]作物を表成の服内に在るとして、当時の估価に准じてひとり表成ばかりから錢を徴し、……欠負額は諸人から出すべきです。今、開元十三年十一月十日の恩制(封禪時の大赦)に「諸色の逋懸・欠負せる官物は、まさに免ずる限りに当つべし。」とありますから、ここで謹んでお諮りいたしたい。どうか、聖旨に准じて処分していただけますように。」とある。

本文書から、敦煌の折衝府の一つである懸泉府の校尉である張表成が、府司の指図で開元九年次の馬社麦の徴収にあたったことが知られるが、その内容からこの校尉・張表成が、退役後も、なおも団に属していたことがうかがえる。この団とは、菊池・北原両氏は、田野に散居するかたちでの郷団と解する。⁽²⁰⁾

前官が、前官の名の下に色役(雑役)もしくは職掌人に就いていたことは、「唐天宝年代(c.750)敦煌郡敦煌県差科簿」(P.3559ほか)⁽²¹⁾から確認でき、またトウルファン文書にも、前官が運搬役夫を束ねて公務に当たっていたことが知られる。⁽²²⁾こうした前官の立場は、折衝府の校尉も退役後、引き続き折衝府の活動に関わって、一定の後方勤務に就くこともあったことを示唆している。

これに関連して、先の伝馬坊牒が、前校尉だけの名で提出されているもの〔A〕〔B〕、表1①と、「充行馬子」の名が先に記載されているもの〔C〕〔D〕、表1②・③とが認められることに注目される。これに応ずるように、前者は、何れも軍物としての帛練を伊州へ通送し、後者は通常の官人らを通送している。

おそらく、これは、輸送隊の規模や性格からもうかがえるように、前者、つまり前掲表1の①が、前校尉が全面的に責任をもって行われる、兵士の護衛を必要とする軍物輸送の性格を有するからであり、後者、つまり表1の②・③は、伝馬驢子たちの誰かが運送責任者となって通送する、通常の伝送であつたからであろう。⁽²³⁾ 後者の規模は大変に小さく、府兵が集団で護送するのは趣を大分異にする。残る表1の④・⑤も、後者に属するものであろう。

前掲伝馬坊牒末尾に付された、①の帛練を通送した馬驢子とその馬驢のみを掲げたりリストの作成も、これが②・⑤の通送と異なる特別のものであつたことを示唆している。⁽²⁴⁾

そこで注意されるのは、八月二日に遅れて帰還した〔F〕が、伝馬坊を通さずに、個人的に「辞」をもって帰還報告をしていることである。これも軍物を輸送した①の一部であり、軍物輸送を担った馬驢子というものが、通常の伝馬驢子とは、その性格を異にしていたことをうかがわせる。この点、〔F〕を作成した「傳驢□張德意等」(118行目)の□の文字は、①の驢子の性格を見定めるのに決定的に重要であるが、残念ながら、今のところ確定的な解答はない。ただし、その字形から、一つの可能性として「兵」という文字があり得ることとは指摘しておきたい。

以上の諸点から、①の馬驢子と②・⑤のそれを簡単には同一視することはできず、あるいは①の馬驢子とは、前校尉の統轄のもと府兵が充てられていた蓋然性は高いのである。前線地帯として過大な兵役負担を強いられる敦煌の状況からも、①のような大規模な軍物輸送というものを、すべて民丁の伝馬驢子に負うとなれば、過重な負担を彼らに課すことは明らかであり、軍物輸送の体制として恒常的に維持し得るかどうかが甚だ疑問となろう。

そこで想起されるのは、復原既牧令一八(『拾遺』七〇九頁)の次の一条である。

諸府内官馬及伝送馬驢、毎年皆刺史・折衝・果毅等檢揀。其有老病不堪乘用者、府内官馬更封州官揀定、京兆府管内送尚書省揀、隨便貨売。

諸府内の官馬及び伝送の馬驢は、毎年、皆な刺史・折衝・果毅等、検揀す。其の老病にして乗用に堪えざる者あらば、府内の官馬は更に州官と對^{むか}いて揀定し、京兆府管内は尚書省に送りて揀び、隨便に貨売せよ。

ここには、折衝府内の官馬と伝送の馬驢が、毎年、折衝府の長官（折衝）と次官（果毅）とともに、州の刺史等の検閲を受けていたことが伝えられている。このことは、官馬とともに伝送の馬驢が、折衝府の活動と密接な関係にあったことをうかがわせる。この前提に立つならば、この伝送の馬驢が府兵に官給されていた可能性はあろう。周知のように、律令の規定では、府兵には運搬用の馬畜として、一火ごとに「六駄馬」が官給され、軍物等の輸送に使われているが、あるいはこうした馬畜と重なるものであったことも否定できない。少なくとも折衝府は護衛だけでなく、伝送そのものとも深く関わっていたのであり、府兵は、軍物輸送にあたって、「防援」と併せて、官給の馬驢を率いて伝送していたと見られるのである。

以上から、伝制と府兵との密接な関係がうかがえるが⁽²⁵⁾、当然のことながら、これは折衝府が置かれた軍府州という、特別な事情を背景としている。

実際には、護送付きの通送が、どれほどの頻度で行われたのかは詳らかでないが、①の一月をかけた伊州との往還が、そのまま府兵の役務期間となっていた。先の通送表①に掲げたように、伊州からの帰還にあたっては、馬は護送すべき番使である「鷹狗使」を送っており、また驢も、帰還にあたり蒲桃酒を運送しており、軍物ではないが財物として護送すべき対象となっていた可能性は高い。すなわち、伊州への往還で、ほぼ一ヶ月、府兵は護送の役務に就いていたと見ることができるのである。

そこで注目されるのは、この一ヶ月の役務というのが、西州府の府兵に関わる役務（番役）の一単位となっていたことが、トゥルファン文書の検討を通じて、近時、氣賀澤保規氏によって明らかにされていることである。⁽²⁶⁾ すなわち、西州府の府兵の上番形態として、氏は「府兵は「〇月番」という一月（30日）単位の上番を基本とした。」「五百里内で一番三〇日の五番⁽²⁷⁾」というものを提示されている。この敦煌における事例は、先の上番形態が西州府だけに限定されるものではなかったことをうかがわせよう。

さらに、こうした府兵だけでなく、この役務期間は、②③⑤の通常の伝馬驢子のそれをも規定しており、一回の就役期間は一月を単位とし、それに基づいて伝馬驢による通送が運用されていたと考えられる。⁽²⁸⁾

既に別稿で論じたように⁽²⁹⁾、トゥルファンでは、果に属す伝送馬にかわって、州府に属す長行馬が置かれ、その交通体制は相違していた

が、「唐神龍元年（705）西州交河縣狀」（録文）Maspero, pp. 136-137., <図版> Maspero, pl. XXIX.) より、長行馬も伝送馬の場合と同様に、馬子は県によって徴発されていたことがうかがえる。おそらくは、西州でも、西州から隣接州府への通送に関して、軍物輸送の護送には府兵が当たり、その他の輸送では民丁が差発されていたものと見られる。そして西州府治から隣接する伊州までの往還の程限も、表2に挙げるように、沙州と伊州との往還と同じく、一ヶ月であることが認められる。

以上に見てきた伝送の運用は、あくまでも沙州敦煌県や西州での姿であり、これらの州は折衝府が置かれた前線の軍府州として存在していた。したがって、これをもって唐代の伝送全体を語ることはできない。つまり、少なくとも非軍府州では、先に検討した伝送の運用とは大きく異なっていたことが考えられるのである。遺憾ながら、この問題に迫る史料は皆無に等しいが、本小節冒頭に述べた見通しを念頭におくと、次に取り上げる史料は示唆に富んでいる。

まず先に挙げた「儀鳳三年（六七八）度支奏抄・同四年金部旨符」の一条は、伝通（通牒）を発給された専使（官典）の通送に、夫脚（脚夫）の発遣を指示しているが、このことは、通牒による伝送というものが、官畜だけでなく脚夫によ

表2

◎西州～伊州間の「程限」

西州～伊州（赤亭道）の距離＝730里（『元和郡縣圖志』卷40等）

「開元10年（722）閏5～6月西州長行坊長行馬運用歴」〔Or. 8212-553 M. No. 297. (Ast. III. 3.09-10.)〕

西州（トゥルファン）と伊州（ハミ）との長行馬の往還記録。

	往復日数
①閏5月2日～6月10日	38日
②閏5月13日～6月10日	27日
③閏5月13日～6月12日	29日
④閏5月9日～6月12日	33日
⑤閏5月10日～6月12日	32日

*開元10年（722）閏5月（小29日）

cf. 沙州～伊州（稍竿道）の距離＝700里（『元和郡縣圖志』卷40等）

總章2年（669）7月（大30日） P. 3714V 敦煌県伝馬驢の沙州と伊州との往還記録

	往還日程	伊州滞在	往復日数（片道日数）	
①7月21日～8月21日	31日			
②7月22日～8月21日	30日	14日	16日（8日）	
③7月24日～8月21日	28日	12日	16日（8日）	
④6月30日～8月3日	34日			計違2日
⑤7月4日～8月7日	34日			計違2日

っても運用されたことをうかがわせる。脚夫とは雑徭によって徴発される運送人夫のことを指す。⁽³⁰⁾

また次に掲げるトゥルファン文書は、西州府管内の諸県より差遣される馬夫の性格を示している。

「唐西州下高昌県牒為差夫役事」(73TAM230: 50/1, 50/2, 50/3, 50/4)⁽³¹⁾

(前欠)

1 曹状申者、依檢案□□□舊例□□

2 正一夫牽。下高昌縣差無役中男兼

3 丁者壹拾參人發遣、仍遞前者。蒲昌、

(中欠)

4 □□縣□

5 至伊州、夫壹人准舊例□

(中欠)

6 □□□□

7 遺訖。具夫姓名上者。至□

(中欠)

8 □□年七月□

參軍□

断片的で正確に意味を把握しかねる点はあるが、1-3行目の記載から、「書類内容を調べると、旧例に従って、馬二疋を馬夫一人が牽引することになっている。(そこで)高昌県に、無役の中男と『兼丁者』合わせて二三人を差遣し、その上で前に通送するよう、命令した。蒲昌……」と読み取れ、高昌県による通送が、無役の中男や「兼丁者」を徴発して行われていたごとくである。張沢咸氏は、この

徴発を雜徭と解しており、これに従えば、諸県では広く雜徭によって馬夫が徴発されていたことがうかがえる。⁽³²⁾

駅制は、既に述べたように、中央へ収めるべき課役を免除する色役（雜役）で駅丁が徴発され、彼らが輪番で駅に配されることによって運用された。かたちの上では国家の負担を前提に駅は運用されたわけで、このことが、律令の規定に駅制に関わる条文が備わっている理由であろう。それに対して、伝送の運用に関わる基本条文が律令に見えないのは、伝送は雜徭のような徭役で運用される前提であったことによると推測される。つまり、力役供出という面から見れば、県を通過拠点とする伝送は、雜徭で徴発された馬夫や脚夫が、その運用を支える建て前であったと考えられるのである。

また県より交通手段が供与されるといっても、駅使のために特設された駅馬と異なり、それは伝送専用として県全般に必ずしも特設される必要はなかったと見られる。もちろん、地域によっては、県が伝送のために馬驢を、一定の民丁に割り当てて飼養させ、彼ら馬驢子と呼び出して通送に当たらせていた敦煌のような州もあったのである。⁽³³⁾

駅伝制度が本来、軍事面における人やものの移送にも重要な機能を果たしていたことを考えれば、敦煌のような辺州において、伝送が特別なかたちで運用されていたことは十分に納得できる。⁽³⁴⁾ しかしながら、唐内地においても、地域の状況に応じた偏差はあろうが、県が何等かの交通手段を一般に確保していたことは疑いなく、それらが伝送の使者に供されていたと見るべきであろう。

本小節の検討を通じて、駅伝制は、基本的には、県が郷里の民丁を差科徴発することによって運用される交通組織であったことがうかがえる。駅制が、免課役の色役（番役）である駅子が駅に配されて運用され、駅道に限定された交通機能を支えたのに対して、伝送は、県が準備する馬畜等の交通手段と雜徭役夫の供与をもって運用されるのを建て前とし、駅道に限定されない交通・輸送機能を支えていたのである。

先にみたように、唐の公用交通というものが、各州府ごとに人畜の供出が課されることによって維持されていたことからすれば、州府管下の諸県すべてが交通に関わる力役を負担する建て前になっていたと見られよう。ただし、駅伝制に関わる力役については、交通量の激増や、差科から雇役もしくは官當化へという就役状況の変化のなかで、次第に消滅してゆくことになる。⁽³⁵⁾

注

- (1) 周知のように、本来、歳役として課せられた庸は、實質上、物納となっていたが、戸等による力役差科として色役(雑役)と雑徭とがある。大津一九八八、一一〇—一一〇頁。
- (2) 魯才全一九八三・一九九〇。王宏治一九八六。
- (3) 日野氏は、駅丁について、「免課[課丁見不輸の免課]の色役であり、民丁が差科せられていた。駅丁とは、駅の馬丁・船丁を指す。」とする。日野一九七五、三九二—三九三頁。駅家については、濱口氏は、「駅家は、駅長以下駅丁に至る駅の従業者を出す家を総称し、駅側近の戸が固定的に充当せられる。」とするが、日野氏は、「駅長を指すか、または主として駅長を指すと解し得る。」とする。濱口一九六六、五二八—五二九頁、日野一九七五、三九三—三九五頁。青山一九六三、五一・一八一頁、魯一九八三、三七四頁。
- (4) 『沙州図経』卷一に見えるように、沙州の場合、州の領域を越えて差役される場合もあった。池田一九七五、六六頁。『釈録』一、九頁。「追」が「呼び出し」の意味をもつことは、荒川一九九七A、一一頁参照。
- (5) 敦煌の伝送馬驢について、盧向前氏は、敦煌から伊州へ向かう百疋頭近くの規模で組織されたキャラバン隊において、伝馬驢一疋頭ごとに一人の馬驢子が付いている事実に注目し、このことは伝馬驢と馬驢子との間の個別的な私的所有関係を示唆するとして上で、敦煌の伝馬驢は本来馬驢子の私的な所有にかかるとするものが、後に掲げるトゥルフアン文書に見える「公私馬」のように、徴発されて半ば官馬的な役割を担わされた存在であったと指摘されている。盧一九八二、六八五頁。しかしながら、この見解が成立するためには、「弁備」を要求されている事実をどのように解するのかが問題となろう。
- (7) 官文書には「武周如意元年(六九二) 里正李黑收領史玄政長行馬備抄」(64TAM 35:28。『文書』七、四四一頁)に「其錢戸内衆備馬備」とあり、さらに後段に掲げる「神龍元年(七〇五) 高昌県人白神感等辞」に「既是戸備」と見えているが、この「備」は戸内に配備する意味として使われている。Maspero 1953, P. 149参照。
- (8) 録文『文書』七、二六頁、〈図版〉『図文』三、三三三頁。
- (9) 復元既牧令八、『拾遺』七〇四頁参照。
- (10) 「付主領訖」を和訳に掲げたように訳したのは、後代の用例であるが、「給領」で「引き渡す」という意味があることを参照した。『訓読史文、附史文輯覧 語彙索引稿』東北大学文学部東洋史明代史研究会、一九七九年、五九頁。
- (11) 折衝府の六駄馬が官給されるものであったことは、濱口一九六六、二五頁より明らかであるが、「主」(馬の保有者)を、六駄馬を飼養した府兵(火人)でなく、主帥(部隊の指揮官。府兵であって衛官を帯びており、律において、刑罰の特権軽減を有している)としたのは、後掲の判辞より、これが「官人」(いわゆる職事の文武官という意味での官人ではないが)であると解されることに基づく。折衝府において、これら官馬は、「開元三年四月西州營諸隊火別請受馬料帳」(8TAM108:19(a)。『文書』八、三八—五一頁)に見えるように、押官などの乗馬用として割り当てられていたことが考えられよう。菊池一九七九、一二頁。
- (12) 日本の伝馬に関する論考は多いが、大日方一九八五、一六頁など参照。
- (13) 荒川一九八九、三八・四六頁。

- (14) 大津一九八六、一〇―一一頁。
- (15) 荒川一九八九、三八頁。
- (16) 菊池一九七〇、五四頁。
- (17) 氣賀澤一九九九、三九七頁。
- (18) 『大慈恩寺三藏法師伝』卷一に、莫賀延磧道上の第一烽の長として、校尉の王祥が見えている。
- (19) 〈録文〉『釈録』四、四三二―四三五頁、北原一九七五、二六―二八・三九―四一頁。〈図版〉『釈録』四、四三二―四三五頁。
- (20) 北原薫氏は、菊池英夫氏の見解を紹介しつつ、本文書の張表成について、「退役後も郷団に注せられることもあったのだろうか」と指摘されている。菊池一九七〇、五四頁。北原一九七五、四二―四三頁。
- (21) 西村元佑『中国経済史研究』同朋舎、一九六八、五七四頁。
- (22) 『武周證聖元年(六九五)前官陰名子牒為官荀内作夫役頻追不到事』(64TAM35:39(a))、『文書』七、四四四―四四五頁)等。前官については、程喜霖一九八六、五三―五五頁。白須淨眞一九八九、一四―一六頁参照。
- (23) この問題について、盧向前氏は、実際に遠行に従事した馬子の代表者の名が見えないのは、伝馬・驢は帛練使の杜雄に支給されるものの、伝馬坊は伝送作業に直接責任を負うものではなかったと説明する。盧一九八二、六七四―六七五頁。
- (24) ここには、帛練使に給付された伝馬・驢を、馬子・驢子とともに、死生の別および伊州よりの帰路における利用者の有無にわけてリストアップしている。文案中に列記される伝馬・驢子名の多くには、その右上に二種の官吏によるチェック印があり、県司側では懲戒・賜与等何らかの目的のために、帛練使を送った馬子・驢子のうち、報告に基づき該当者呼び出しする必要があったことをうかがわせる。
- (25) 伝馬坊の組織については、詳細は不明であるが、牒に見える前校尉が、専当官として伝馬坊を統轄していたことも考えられよう。またトゥルフアン文書には、西州府の府兵が、車牛を備える車坊に勤務していたことが確認できるので、敦煌でも一定の数の府兵が伝馬坊に当番で勤務していたことも考えられる。日比野一九六三、二九四頁・三二四頁注(29)。菊池一九七〇、五三頁。また「唐開元二八年(740)土右營下建忠趙伍那牒為訪捉配交河兵張武玄事」(72TAM18:4)、『文書』八、三八五―三八六頁/『図文』四、一八四頁)参照。
- (26) 氣賀澤一九九九、三六二―三七〇頁。注(25)に掲げたトゥルフアン文書も参照。
- (27) 詳細は不明であるが、沙州も西州も、隣接州府との距離は、表2からわかるように、七〇〇里ほどであるので、この伝送の役務は「五百里内で一番三〇日の五番」ではなく、「二千里内で一番三〇日の七番」とされていたことも考えられる。
- (28) 日野開三郎氏は、「州県が差料し得るのは雜徭役のみであるが、雜徭役の就役地は州県内に限定せられ、境外には出役しないのが原則である」と指摘されるが、隣接州府との往還は、州府内での就役と見なされていたと考えられる。このことは、後の公驗(行牒)の通行範囲の問題とも密接に関わっている。日野一九七五、四〇五頁。三九三頁。
- (29) 荒川一九八九、五三―五七頁。
- (30) 菊池一九七六、三頁参照。
- (31) 〈録文〉『文書』八、一八六―一八七頁。〈図版〉『図文』四、八六頁。

(32) 張一九八六、三二三頁。

(33) 時代は異なるが、車牛でも、県に通送のために特設されたこともあり、『新唐書』卷五三食貨三に、「江淮錢積河陰、転輸歳費十七万余緡、行綱多以盜抵死。判度支王彦威置県通群畜万三千三百乘、使路傍民養以取備、日役一駅、省費甚博。」と見えている。これによれば、州の派遣する行綱による盗銭の弊害のため、行綱監督下の輸送隊を組織するのに、長行輸送のための雇傭体制を取らず、県に通送のための群畜を置いて、それを近在の民に飼養させていたことが知られる。群畜の単位が一万三千三百乗とあることから、これが車牛であることがわかる。

(34) 敦煌における伝送馬驢の配備は、河西の伝送運用の活発な状況を反映したものかも知れない。さらには、場合によっては、官給を基本としつつも、民間からの徴発等によって馬驢が補給されることも有り得よう。

(35) 敦煌発見の差科簿には、駅・伝に関わる馬夫などの役務はまったくうかがえないが、これは駅・伝制の徭役実勞体制が崩壊した天寶年間に作成されていることによる。年代は未詳であるが、トゥルファン文書には、差科簿と推定される文書断片に「馬夫」と見えるものがある。〔唐西州高昌県和義方等差科簿〕(67TAM380:01(a)、『文書』九、一九〇—一九一頁。)

5 公道としての駅道と県道

これまでの検討から、唐の駅伝制とは、①駅に配備された駅馬が、駅道によって、国都と州府等とを直結させ、②県ごとに準備する馬畜等の交通手段や役夫が、駅道と非駅道とによって、駅制ではカバーできない公用交通を支えていたことがうかがえる。

ところで、伝送が、駅制ではカバーできない公用交通を支えるとする、ここでの指摘の意味は二つある。まず一つは、同じ駅道上で運用されていても、駅馬は、原則的に国都と州府等とを直結させる機能しかもたず、局地的な柔軟な往還は、伝送が担ったと見られることである。

そして次に、県を拠点として、駅道から外れた地域における通送を担ったことである。後者の場合、これを運用するには、駅道とは別の公道が要求されよう。

この点、嚴耕望氏の労作である『唐代交通図考』第一―第五卷には、駅・館が置かれた駅道のほか非駅道の存在が検討されている。⁽¹⁾

唐代の館とは、駅と補完的な関係にある官營の交通施設で、駅の設置が見られない公道上もしくは駅の廃止後に代わって設置され、公使等の往来を支える供給機能を担っていた。『通典』卷三三郷官の条には、

三十里置一駅（其非通途大路則曰館）。

三十里に一駅を置く（其れ大路を通途するに非ざれば則ち館と曰う）。

とあり、大庭脩氏が指摘されるように、「大路においては三〇里毎におかれていた駅と相応して、大路にあらざる所には館がおかれていた」⁽²⁾。すなわち、ここに言う大路とは駅が設置される駅道を意味し、駅道から外れた場合に、駅に相当する施設として館が布置されたのであろう。

このことからすれば、嚴氏の提示する駅道には館が置かれたものも含まれており、駅道のなかに非駅道が混在していることになる。

ただし、館という言葉は駅の宿泊施設を指す駅舎のことを意味することもあることから明らかなように、⁽³⁾ 駅と館との機能の差異は、単に駅馬・駅子の設置を伴うか否かに過ぎないと言っても良からう。

これらのことから、館が設置される公路は駅馬を配備する駅道ではないが、準幹線路でもあり、公務を帯びた官員等の駅道を外れた往来は、この公道が支えたと思われる。

とするならば、駅伝制の二重的な構造に應ずるよう、駅を配備する駅道と、それを補完する館が設置される公道が設定され、その整備が進められていたことになろう。

そこで注意されるのは、唐の時代、以下に掲げる史料の①・②・③から確認できるように、首都長安を中心として四方に延びる駅道とは別に、県道と呼ばれる公道が存在していたことである。

①『金石統編』卷七（『金石苑』卷二、『八瓊室金石補正』卷五三唐二五、『全唐文』卷三五）

「賜益州長史張敬忠勅」（開元十二年閏十二月十一日）

勅益州長史張敬忠、頃者西南阻化、徭役殷繁、山川既接於夷戎、県道有勞於運輸。自鄉鎮撫、百姓咸安、革弊遷訛、良多慰沃。（後略）

益州長史の張敬忠に勅す。頃者、西南阻化し、徭役は殷繁たり。山川は既に夷戎に接すれば、県道は運輸に勞する有り。鎮撫に郷^{むか}自り、百姓は咸な安んじ、弊を革め遷訛し、良に慰沃多し。（後略）

②『唐会要』卷六一御史台・中、館駅の条

太和四年十月御史台奏、伏準六典故事、外官授命、皆便道之官。蓋縁任闕其人、則朝廷切於綜理。近日皆顯陳私便、不顧京国、越理勞人。逆行^レ県道、或非^レ伝置、創設^レ供承。況每道館駅有数、使料有条、則例常踰支計失素。使偏州下吏、何以資陪。又準假寧令、官五考、一給^レ拝掃假。今借称幸徒便路、願謁^レ粉榆、則是展墓足以因行、赴官皆由枉道。……。

太和四年十月、御史台奏すらく、伏して六典の故事に準ずるに、外官、授命せば、皆な便道の官たり。蓋し其の人を闕するに任ずる縁らば、則ち朝廷は綜理に切すればなり。近日、皆な顯かに私便を陳べ、京国を顧みず、理を越えて人を勞し、逆きて県道を行き、或いは伝置に非ざるに、供承を創設す。況んや每道の館駅に数^{まゝ}有り、使料に条有れば、則ち例ね常に支計を踰えて失素す。偏州の下吏をして、何ぞ以て資陪せしめんや。又、假寧令に準ずるに、官の五考は、一ごとに^{まゝ}拝掃の假を給す。今、借に幸に称い便路に従うも、粉榆を謁するを願えば、則ち是れ展墓は以て困りて行くに足るも、官に赴くは皆な枉道に由る。……。

③ 『唐大詔令集』卷八六 政事・恩宥四 「咸通七年大赦」

我国家膺天明命、光宅萬方二百有五十載矣。(中略) 県道之間、郵亭具列、行李供億、格勅著明。如聞節度觀察刺史等所經過、不遵品式、公券之外、私費至多、或在道途有六七百人。行李・所在地主、務求交歡、別差吏人、号為置頓、必皆率配、弊及疲人。自今以后、所在長吏、切加遵守格文、不得違越。(後略)。

我が国家は、天の明命を膺け、萬方に光宅すること二百有五十載なり。(中略) 県道の間、郵亭具列し、行李の供億は、格勅に著明たり。聞くが如くんば、節度觀察・刺史等の經過する所は、品式に遵わず、公券の外、私費すること多きに至り、或いは道途に在るもの六七百人有り。行李・所在地主は、務めて交歡を求め、別に吏人を差わし、号して置頓を為すに、必らず皆な率配すれば、弊は疲人に及ぶ。今自り以后、所在の長吏は、切に格文を遵守するを加え、違越するを得ざらしめよ。(後略)。

①は、開元十二年(724)に益州長史の張敬忠へ下された勅書の一部であるが、このなかで、県道が官物の転送に苦しんでいたことに触れている。また②は太和四年(880)の御史台の上奏文で、官人が地方に赴任する際に故郷へ帰るなど、「枉道」を犯して県道を往来していたことがうかがえる。さらに③は咸通七年(866)の赦文で、ここにも県道が郵亭(郵鋪あるいは館などの交通施設)を配置する場

となっていたことがうかがえる。

これらの史料は、唐の前・後半期にわたっており、この間の交通制度の変遷を考慮しなくてはならないが、ただそれを越えて唐代には、県道と呼ばれる公道が駅道とは別に設置され、公的な交通や輸送を支えるものとなっていたことがうかがえる。

後の宋代の例を見ても、『景定建康志』卷一六に見えるように、通送を果たす公道として明確に駅路と県路とが並存していた。

鋪驛

驛路 五十一鋪、每鋪相去十里。

東門鋪 東十里鋪 蛇盤鋪 麒麟鋪 東流鋪 崑崙埋鋪 張橋鋪

以上七鋪屬上元縣

江城湖鋪 宣家鋪 山口鋪 廟林鋪 下蜀鋪 紀大店鋪

以上六鋪屬句容縣

右十三鋪係東路直抵鎮江府界炭渚鋪

土門鋪 夾埋鋪 遲店鋪 清水亭鋪 園墓橋鋪 秣陵鋪 李村鋪 路口鋪 烏圻橋鋪

以上九鋪屬江寧縣

方墟鋪 石頭埋鋪 烏山鋪 齊家店鋪 南亭埋鋪 南十里鋪 蒲塘蒲 三角子鋪 孔家埋鋪 土山鋪 羅家林

鋪 戴公埋鋪 漆橋鋪 朱家店鋪 湯師娘鋪 松兒埋鋪

以上十六鋪屬溧水縣

右二十五鋪係南路直抵廣德軍界顧置鋪

越臺鋪 石子埋鋪 官莊鋪 板橋鋪 三城湖鋪 江寧鋪 青松林鋪 葛家埋鋪

以上屬江寧縣

右九鋪係西路直抵太平州界慈湖鋪

府前鋪 西門鋪 石碑衝鋪 靖安鋪

以上屬上元縣

右四鋪係北路直抵除州界宣化鋪

縣路 十一鋪、每鋪相去二十里、此係諸縣不通驛路處通傳之路。

石井鋪 七里堽鋪

右二鋪屬上元縣界

周郎橋鋪 縣西門鋪

右二鋪屬句容縣界

縣東門鋪 塘鋪 破湖鋪

右三鋪屬溧水縣界

黃運步鋪 中橋鋪 烏山村鋪 縣西門鋪

右四鋪屬溧陽縣界

ここに掲げられた諸鋪の地理比定については、現在のところ不明とせざるを得ないものが少なくないが、驛路と県路についてはおおよそ図1に示したように想定することができよう。すなわち建康府は、驛道によって四方の直結すべき諸州府（鎮江府・太平州・広徳軍・除州）と結ばれ、また県道によって府治（郭県／上元・江寧両県）と管内諸県（句容・溧水・溧陽諸県）とが結ばれていた。

唐代においても、驛道のほか県道と呼ばれる公道が存在していたことからすれば、公道の基本構造は宋代のそれと同一であったことが考えられる。つまり限定的に設けられた驛道が、国都を中核として州府に延びて、諸州府の間をネットワーク化し、さらに州府管内の諸県とは、県道で連結していたのである。

行政構造から見れば、地方における公的交通は、州府間および州府と管内諸県との繋がりが基本であって、県が直接に他州府の官司と

通じたりすることはなく、同一州管下の諸県の間にあっても、基本は所管の州を通して行政事務が遂行される。このことは、県道と呼ばれる公道が、県と管轄州府とを直結する道路を本来意味していることがわがわが。

伝送が駅伝制に関わる公用交通のシステムであれば、駅道を外れて運用される場合には、理念的には何らかの公的な施設を配備する公道において機能したと思われる。つまり、それが県道であり、そこに布置されたのが先に掲げた館であったのである。(4) このことは、李錦綉氏が提示した、伝制と館との連関とも一致する。(5)

ただ州府と州府との間が駅道によって結ばれない場合は、おそらく前掲の伝馬坊牒のように、州治の郭県を拠点とする遞送路によって補充されていたものと見られる。それをここでは便宜上、同様に「県道」と呼ぶことにする。つまり、諸州府を繋ぐ路線で駅道が通らないものは、「県道」がそれを補っていたと考えられるのである。

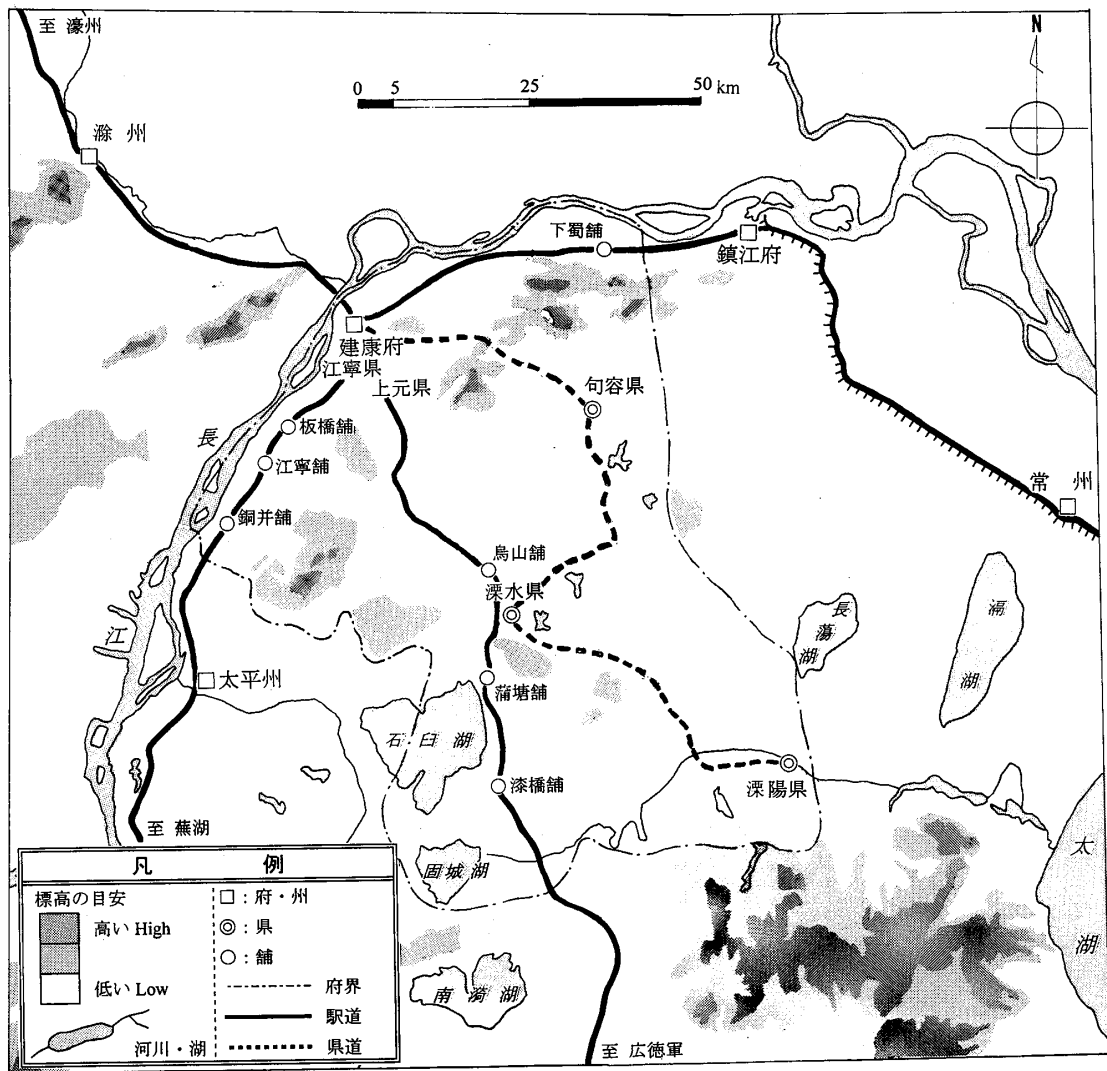


図1 『景定建康志』に見える駅路・県路想定図

このように伝送は、基本的に駅および館が設置される双方の公道で機能し得る体制にあり、それを利用する官人・公使は、県を通送・供給の場として、路次においては駅もしくは館で宿泊・飲食の供給を受けたのである。

こうした体制のもとに、国都を中心とした州府県の行政ネットワーク化が完成したものと考えられる。

以上のことから、基本的には駅道と県道（「県道」を含む）の両道が、国都を中核として全州府県に張り巡らされたネットワーク上の公用交通・通信・運輸を支えていたことがわかる。駅馬は駅道によって緊急時の通信や交通を主な任務とし、これに対して県に配備された伝送に供される交通手段は、少なくとも駅道に県道を加えることによって、駅道上の柔軟な往来、さらには駅道の補助的幹線および州府と管内諸県との間の交通・運輸を担っていたのである。

これはまた、県道の館を辿って往けば、それは州府治へと結ばれ、駅道の駅を繋いでゆけば、それは国都へと結ばれてゆくものであり、当然、これと反対の流れをも保証するものであった。すべてが政治的中心地へと収斂し、同時に州府県へと拡散してゆくものであったのである。

注

- (1) 蔵一九八五―八六、付図参照。ただし蔵氏の提示する駅道には、駅ばかりでなく同時に館が設置されている公道も含んでいるので、大方の駅道の配置は知り得るものの、厳密な意味で駅道・非駅道の分別がなされているわけではない。
- (2) 大庭一九五九、三七三―三七四頁。
- (3) 青山一九六三、五八頁。
- (4) トウルファンの状況ではあるが、館が西州府・高昌県と管内諸県および隣接州府・県とを結ぶ道上にきめ細かく設置されていたことが、同地の出土文書からうかがえる。荒川一九九三、一八四頁参照。
- (5) 李一九九八、三五二―三五四頁。

6 通牒の通送範囲

これまでの検討によって、伝送の馬驢・車牛は県単位に預置される体制にあったことが知られ、これを利用することを認可する通行証が、衛禁律疏に見える通牒であった。

本節冒頭に見たように、通牒も符券と同様に、国都と州府とを結ぶ通行証として機能するが、中央から発出される通牒が具体的にどのような通行証であったのかは、それをうかがう直接的な史料は存在しない。ただし、『唐大詔令集』巻五八、大臣・宰相・貶降下の「楊収長流驩州制」〔『全唐文』巻八三 懿宗皇帝、一／八七三―四頁、参考『旧唐書』巻一七七 楊収伝、一四／四五九―九頁〕に、

（前略）中外臣僚、各體朕意、宜除名、配驩州充長流百姓。縱逢恩勅、不在量移之限。仍錮身、所在防押、通送至彼、具到日申聞、仍路次具給通驢一頭并熟食。（咸通十年（八六九）二月）

（前略）中外の臣僚は、各々朕意を體し、除名を宜として、驩州へ配し長流の百姓に充つ。縦え恩勅に逢いても、量移の限に在らず。仍お身を錮つなぎ、所在は防押し、通送して彼に至らしめよ。具さに到る日に申聞せよ。仍お路次の具は、通驢一頭、並びに熟食を給せ。

とあり、制書のなかで路次の諸具へ駄畜と糧食の通給の指示が見えているものがある。

また『全唐文』巻六六、穆宗「褒卹田穎勅」にも、

贈工部尚書田穎、夙彰忠勇、累効勲勤。方議獎能、遽聞棄代、永言嗟悼、須有優矜。宜賜絹布一百五十匹端、度支遂支給。仍令所在州具、伝通送至許州。……

工部尚書の田穎に贈る。夙に忠勇を彰わし、累ねて勲勤を効す。方に獎能を議せんとするに、遽もて棄代を聞く。永く言に嗟悼し、須らく優矜有るべしと。宜しく絹布一百五十匹端を賜うべくば、度支は支給を遂げよ。仍お所在の州具をして、伝通もて送りて許州に至らしめよ。……

と記され、所在の州具という表現ながら、これも実際には諸具を拠点とする通送を指示したものと見られる。何れもこの制勅を承け、通牒が中央より発給されていたと考えて大過なからう。

また、先に述べたように、通牒は州府からも発給できる通行証でもあり、先の「儀鳳三年（六七八）度支奏抄・同四年金部旨符」からも、「伝通」、すなわち通牒が、涼州都督府領内の通送を対象として発給され、国都と諸州府との間を往還するだけでなく、州府内の往来に対応する通行証となっていたことを確認できる。この点が、国都と州府の間に限定される符券とは、通行証として担う機能が基本的に相違する。

そこで、注意されるのは、以下に掲げるような文書が存在することである。まずは検討に供するため、文書の録文と和訳を掲げておきたい。

「唐開元廿一年（七三三）唐益謙、薛光泚、康大之請給過所案卷」の「開元廿一年正月別將唐益謙牒」（73TAM509: 8/4-1(a), 8/23(a), 8/4-2(a).）⁽¹⁾

【I】

（前欠）

.....「元」

- 1 前長史唐姪益謙 奴典信 奴歸命
- 2 婢失滿兒 婢綠葉 馬四疋
問得牒、請將前件人畜往福州、檢
- 3 無來由、仰答者、謹審。但益謙從四鎮來、見
- 4 有糧馬通。奴典信、奴歸命、先有尚書省
- 5 過所。其婢失滿兒、綠葉兩人、於此買得。
- 6 馬四疋並元是家內馬。其奴婢四人、謹
- 7 連元赤及市券、（保）白如前。馬四疋、如不委、
- 8 請責保入案。被問依實。謹牒。元
- 9 開元廿一年正月 日 別將賞緋魚袋唐益謙牒。
- 10 「連。元白。
- 11
- 12

十一日」

（和訳）

（私、益謙は、お上より）「右に掲げた人畜をひきいて福州に行くことを請求しているが、取り調べたところ、これまでの通行証が提出されていない。（この点について）仰ぎて答よ」との尋問をお受けいたしましたので、謹んで審らかにいたします。およそ私、益謙は、四鎮より（福州に帰還するために）ここに来ており、現に糧馬通を保持しています。奴の典信と帰命については、先に尚書省の発給した過所があります。また婢の失満児と緑葉の二人は、当地（西州）で購入したものです。馬四疋はすべて家内で生まれた馬であります。奴婢四人については、謹んでその元の赤契と市券を添付いたします。なお（保人の）申すところは先の通りです。また馬四疋について、もし詳らかならざる点があれば、保人をお取調の上、一筆お取り下さるようお願い申し上げます。尋問をお受けしたので、真実に依って、謹んで申し上げます。

【II】

（前略）

唐長史姪益謙年廿三

右得前件人牒、請過所往福州者。檢無

來文、問得唐謙款、從四鎮來、見有

糧馬通者。依檢過所、更不合別給。

（後略）

（和訳）

唐長史の姪、益謙、年は二三。

右は、前件人の牒を得るに、「福州に往くため、過所の発給をお願いします。」とあったが、取り調べたところ、これまでの通行証がないので、尋問したところ、次のような唐謙の調書を得た。「四鎮より（ここ西州に）来るのに、現に糧馬通をもっています。」と。過所を取り調べたところ、あらためて別に（過所を）発給するべきではない。

本文書を含む「唐開元廿一年（七三三）唐益謙、薛光、康大之請給過所案卷」は、過所発給に関わる一連の案件を、西州都督府の戸曹司が担当官司として処理したもので、取調の段階で関与した法曹司を除けば、基本的には同司において、すべての文書の貼り継ぎが行われている。

前掲の文書は、前（西州都督府？）長史・唐循忠の姪（おい）であり、別將であった唐益謙が、多くの人畜を連れて四鎮から福州に帰還するのに、西州で過所の発給を求めた案件の一部である。おそらく彼は、別將として四鎮方面における行軍行動に派遣され、押隊官などに充てられていたものが、その任務の終了とともに福州に帰還することになったものと推測される。

【I】から、彼は西州に過所の発給を申請するときに、それまでの通行証を提出しなかったことが知られるが、調書の中で彼は、その理由として「粮馬通」があったことを挙げている。

「粮馬通」の具体的な内容は記されていないが、留意すべきは、過所申請に際しては、通常であれば、それまで所持していた過所を添えて発給官司に提出すべきなのに、「粮馬通」で西州に来ているため、それをしなかったことである。このことから、「粮馬通」とは、過所とは性格を異にする同じ次元では扱えない通行証であったことがうかがえる。

本文書に見える唐益謙は、別將の肩書きを有する軍官であるが、軍官の交通に関しては、「唐安西軍事申請牒」(AST. III. 4. 093)より、⁽²⁾軍事行動に伴い、折衝・果毅・僦人及び譯語人などを前線に派遣する際に、「伝駅」を利用させたことがうかがえる。

この「伝駅」と表現されるものが、伝送・駅馬を意味していることは疑いなく、折衝・果毅といった軍官は伝送・駅馬を利用して前線に赴くことが許されていたのである。

またその帰還については、詳らかではないが、『冊府元龜』卷一三五開元十四年六月詔に、兵募の帰還に際し、「如病患者、遞給驢乘、令及伴侶。」と見え、単なる兵募でも病気になるれば、驢の遞給が認められていた。このことからすれば、軍官がその帰還に際して、何等かの公用交通馬の利用が許されていたことは十分に推測できよう。

このことから、別將である唐益謙に、その帰還にあたって伝送馬の利用を許可する通牒が与えられていたことは十分に認められ、本文書に見える「粮馬通」は、まさに通牒のことを指している⁽³⁾と見て大過なからう。

さて、本文書の唐益謙の場合、「四鎮」から西州に到着しているので、この「粮馬通」は、おそらく安西都護府の発給にかかるものと

推測されるが、それが西州都督府では、あらためて過所を申請しなければならなかったのである。このことは、安西都護府発給の「糧馬通」が、西州以東では、その有効性が消失することをうかがわせる。

結局は、【II】に見えるように、戸曹司での檢察報告では、「過所を取り調べたところ、あらためて別に（過所を）発給するべきではない。」とされたが、この過所とは、彼が所持していた、【I】に見える尚書省（刑部、司門）のそれであると認められ、中央発給の過所があるから、あらためて西州から過所を給付すべきではないと処決された。

このことを踏まえて、通行証としての通牒の有効範囲を考えれば、地方の官司において発給されたそれは、そのまま自動的に唐の領域全体にわたって通送されたわけではないと見られる。その範囲は、発給官司の統轄領域に限定され、それを越えて往来する場合には、改めて通行証を申請しなければならなかったのである。

また「唐貞元二十（八〇四）年明州史孫階牒」⁽⁴⁾も、そうした地方官司（ここでは州府）の発出する通牒の一つと認められる。近年、石田実洋氏により検討され、既に一部和訳が付されているが、⁽⁵⁾州府の発出する通牒の書式を理解するために、全文を提示しておきたい。

1 明州 牒 「廿六日」^(淳)

2 日本國求法僧最澄往天台山巡礼。将金字妙法蓮花

3 經等。

4 金字妙法蓮花經一部 八卷。外標金字。 无量義經一卷

5 觀普賢經一卷 已上十卷共一函盛。封全。最澄稱、是日本國春宮永封。未到不許開析。

6 屈十大德疏十卷 本國大德諍論兩卷 水精念珠十貫

7 檀龕水天菩薩一軀 高一尺。

8 右得僧最澄狀稱、惣將往天台山供養。

9 供奉僧最澄 沙弥僧義真 從者丹福成

10 文書鈔疏及隨身衣物等、惣計貳伯餘斤。

11 牒。得勾當軍將劉承規狀稱、得日本僧最澄

12 狀、欲往天台山巡礼。疾病漸可今月十五日發。謹
 13 具如前者。使君判付司、給公驗、并下路次縣、給舩
 14 及檐送過者、准 判者。謹牒。
 15 貞元廿年九月十一日。史孫階牒。
 16 司戶參軍孫□□。

[淳]

日本國

1 求法僧最澄 譯語僧義真 行者丹福成 擔夫四人
 2 經論并天台文書變像及隨身衣物等
 3 牒。最澄等今欲却往明州及隨身經論等。
 4 恐在道不練行由、伏乞公驗。處分。謹牒。
 5 貞元廿一年二月 日。日本國僧最澄牒。
 6

7 「任爲公驗。三月
 8 一日。台州刺史
 9

陸淳

[印]

(和訳)

（最澄に宛て）牒をもって申し伝える。担当軍將の劉承規の状を得たところ、「日本僧の最澄の状を得たが、彼は天台山に往き巡礼したがっており、病も漸く癒えて今月一五日には出発しようとしている。謹んで具に申し上げること先の通りである。」とある。使君（明州刺史）が処決するに「担当官司に回付したところ、『公験を発給し、併せて途次の県に命じて、^{ふね}舩および担夫を支給し通送させてはいかがか」とあった。判の通りにせよ。」とある。謹んで牒をもって申し伝える。

貞元廿年九月十二日（司戸）史の孫階が申し伝える。

司戸參軍 孫「□」。

《459行目》

申し上げます。最澄等は、今、経論等を身に携え、明州に還りたいと願っております。道中において我々の往来の事情を理解して戴けないことを恐れ、伏して公験を乞う次第です。どうか宜しくご処分のほどお願い申しあげます。謹んで申し上げます。

貞元廿一年二月 日 日本國の僧、最澄が申し上げます。

「公験とすることを任す。三月一日。台州刺史 陸淳。」

本文書は、後に検討するように、最澄が唐より将来した通行証としての公験であり、既に多くの研究者が検討を加えてきた。ただし、これまでは、後半部のみを公験と見なすことが多かったが、これが正しくないこと、すなわち前半部の州牒も公験であることは、既に口頭報告ながら指摘し、さらに石田氏が同文書の分析を通じて主張されている。⁽⁷⁾

ただし石田氏は、14行目に「謹牒」とあることから、本文書を台州へ宛てた牒文と解されたが、⁽⁸⁾氏も指摘するように、これが何故に日本へ持ち帰られているのか疑問が残る。やはりこれは、当時、「故牒」を敢えて「謹牒」と書き改める風潮があったことを考えるべきであろう。⁽⁹⁾したがって、本文書は、最澄自身が発給された通行証として見るのが妥当であり、そのなかに管下の諸県に通送の指示が明記されていたのである。ここでは馬ではなく船の通給が指示されているが、これこそ公験であると同時に、通牒の一つと見られるのである。こうした州府が牒の形式で発出する通行証については、次章で詳しく検討したい。

これらの文書から、通牒とは、地方にあっては、州府以上の官司から発出される牒の書式による通行証であり、その牒文中に通送の指

示が明記されるものであったことがうかがえる。

また、先のトゥルファン文書と併せて考えれば、これらの通送の有効範囲は、発出する官司の管轄領域と重なることは明らかである。これは、かかる通送を指示する権限が、州府から発出される場合には、州府自らが管掌する諸県に限定されていたことを意味している。

以上より、駅制の符券が州府司の管轄領域に関わりなく通行証として有効であったのに対して、通牒は通送に関しては、実質的に発給官司の管轄領域において有効となり、県を拠点として供給・通送されることを保証するものであったことがわかる。これは通牒というものが、駅使のための符券と異なり、伝送のために特設された通行証ではなく、各官司で一般に発出する牒式の公文書をもって通送・供給を命ずるものであるからである。またこのことは、中央より諸州府へ派遣される使者が、駅使だけでなく通牒による伝送もあり得たのに対して、州府から中央へ派遣される使者は、州府自身の権限のみによる場合は、基本的には通牒ではなく符券を給したことがうかがえる。

注

- (1) 〈録文〉『文書』九、三二—三三頁。〈図版〉『文物』一九七五—七、図版三。『図文』四、二六八—二七一頁。
- (2) 〈録文〉Maspero, pp. 95—97, 姜一九八六、一一八—一二九頁。〈図版〉Maspero, Pl. XV. 姜伯勤氏によれば、本文書は、六七七—六七九年の間、すなわち杜懷宝が波斯軍使に任じていた時かあるいはその直前のころに作成されたものであり、波斯軍の討撃行動の責任を負う懷宝から、同軍の最高責任者となっている某殿下へ宛てた牒文であるとされる。姜一九八六、一二九—一三〇頁。遺憾ながら、懷宝と波斯軍使の杜懷宝との関係は、現在のところ詳らかではないが、本牒文のなかで懷宝は、波斯軍への兵員補給に関して「若發京多折衝・果毅・僱及譯語等、恐煩傳驛」と進言している。つまり、蕃・漢兵を統べる折衝・果毅といった軍官とそれに親従する僱人や訳語人らを、もし京師から送り出すならば、「伝駅」を煩わすことになるのである。それ故に、「伝駅」の負担を省くために、伊州・西州・庭州等から差兵することを提言しているのであるが、このことから軍事行動に伴い、折衝・果毅・僱人及び譯語人などを前線に派遣する時には、「伝駅」を利用されたことが知られる。
- (3) なお、別の文書史料には「粮通」と呼ばれるものがあるが、これは後にも検討するように、糧食の通給だけを許すものである。
- (4) 〈録文〉内藤一九三〇、一三二—一三三頁。仁井田一九三七、八四四—八四五頁。礪波一九九三、六七五—六七六。石田一九九八、頁ほか。〈図版〉内藤一九三〇、図版。仁井田一九三七、二六—二七頁。菊池一九九〇、一五六頁。礪波、同上ほか。
- (5) 石田一九九八、九二—九五頁。冒頭の「廿二日□」の□を「淳」とし、さらに13行目の部分の解釈を明確にしている。ここでは、注(6)の口頭報告レジュメに載せた録文・拙訳を、石田氏の解釈に基づいて修正した。

- (6) 既に一九九七年一月の第四七回東方学会総会「敦煌・吐魯番研究Ⅲ」において、「唐の「過所」と「公驗」——トルファン出土文書の検討を中心にして——」と題して口頭報告した。
- (7) 石田一九九八、九六頁。
- (8) 石田一九九八、九四・九六頁。
- (9) 中村一九九六、一九〇頁。

第三節 駅伝制運用の実状

第一・二節において検討したように、符券と通牒は、唐の国都を中心に州県を結んで張り巡らされた交通ネットワーク上での供給と通送を保証する通行証であった。これによる情報・人・ものの移動こそが、唐の支配を実質的に支えたのである。ただし、そこには、こうした公的な供給・通送体制ではカバーできない部分が残る、構造的な問題が内包されていた。これは、唐の帝国統治というものが、はじめよりそれを前提として進められてきたことを意味している。

そこで改めて、この公用交通体制の運用の実態を踏まえつつ、この交通体制が抱える問題点について検討してみたい。

1 県による通送

先に検討したように、唐の伝送は、県が馬畜や役夫といった交通手段と糧食を供出し通送を担うことによって、駅道を逸脱して機能できる体制を構築していた。駅制の背後にあって、唐の公用交通・運輸を支えていたのは、この伝送であるといつてよい。

ただし唐において県を拠点に通送されたのは、伝送使（奉使／某使／使／専使）ばかりではない。先に掲げた流人だけでなく、官兵や外国からの賓客などの移動に関わる様々なケースにおいて、多く通送が指示されていたことが編纂史料などからうかがえる。例えば、

『疏議』卷二六 雜律に、

諸從征及從行公使、於所在身死、依令、應送還本郷。違而不送者、杖一百。若傷病而医食有闕者、杖六十、因而致死者、徒一年。

疏議曰、……軍防令、征行衛士以上、身死行軍、具録隨身資財及屍、付本府人將還。無本府人者、付随近州県通送。喪葬令、使人所在身喪、皆給殯殮調度、通送至從行。准兵部式、從行身死、折衝賻物三十段、果毅二十段、別將十段、并造靈輦、通送還府。隊

副以上、各給絹兩疋、衛士給絹一疋、充殮衣、仍並給棺、令通送還家。……。

即卒官、家無手力不能勝致者、仰部送還郷、違而不送者、亦杖一百。

疏議曰、………称「部送」者、差人部領、通送還郷。………。

諸そ征に従い及び行に従いたる公使、所在に於いて身死したれば、令に依り、応に本郷に送還すべし。違いて送ざる者は、杖一百。若し傷病したるに、医食に闕くこと有る者は、杖六十、因て死に致らしむる者は、徒一年。

疏議して曰く、………軍防令に「征行したる衛士以上、身行軍に死したれば、具に隨身の資財及び屍を録し、本府の人に付して將て還す。本府の人無き者は、随近の州県に付して通送す。」、喪葬令に「使人、所在にて身喪したれば、皆な殯殮の調度を給し、通送して家に至る。」と。行に従いたれば、兵部式に准ずるに「行に従いて身死したれば、折衝は物三十段を賻る。果毅は二十段、別將は十段。并に靈輦を造り、通送して府に還す。隊副以上は、各々絹兩疋を給し、衛士は絹一疋を給し、殮衣に充つ。仍て並に棺を給し、通送して家に還さしむ。」と。………。

即し官に卒したるものの家、手力無く、勝致すること能わざる者は、仰せて部送して郷に還す。違いて送らざる者も、亦、杖一百。疏議して曰く、………「部送」と称する者は、人を差して部領し、通送して郷に還すなり。………。

とあるように、使人や行軍時の官兵が死去した場合には、郷里への通送が規定されていた。実際にも、これが励行されていたことは、

『冊府元龜』卷九七五外臣部褒異二に、

（開元十六年）十一月乙酉、右羽林軍大將軍兼安西副大都護四鎮節度等副大使謝知信卒、贈涼州都督、賻物五百段、官造靈輦、給通還郷。

（開元十六年）十一月乙酉、右羽林軍大將軍、兼安西副大都護・四鎮節度等副大使の謝知信卒す。涼州都督を贈り、物五百段を賻り、靈輦を官造し、通を給して郷に還せしむ。

とあることからうかがえ、さらにこの「給通還郷」の「給通」が、『全唐文』卷二二「優恤張守潔等制」に、

宜官造靈輦、給伝還郷。所縁葬事、並委有司支給。

宜しく靈輦を官造し、伝を給いて郷に還せ。縁る所の葬事は、並に有司に委ねて支給せしむ。

とあるように、「伝を給う」、つまり通牒を発給されることであつたことも確認できる。

また蕃客などでも、『六典』卷十八、典客署・典客令の条に、

若疾病所司遣医人、給以湯藥。若身亡、使主副及第三等已上官奏聞。其喪事所須所司量給、欲還蕃者、則給輦通至境。

若し疾病なれば所司は医人を遣し、以て湯薬を給う。若し身亡じたれば、使主・副及び第三等已上の官は奏聞せよ。其れ喪事の須いる所は、所司量りて給し、蕃に還らんと欲する者は、則ち輦を給し通して境に至らしむ。

と見え、帰還にあたり輦が支給され通送されていたことが知られる。

ただし、これらの通送の内容は、前掲の楊収や最澄の場合のように、通牒におけるその通送の指示内容がわからないので、如何なる便宜を受けるものであつたのか、詳らかではない。

しかしながら、こうした通送は、通牒における指示によつては、単に送られるだけのこともあつたようで、『入唐求法巡礼行記』卷四、会昌五年（八四五）五月の条に、

十四日早朝入京兆府、請公驗。恐无公憑在路難為歟。西国三藏七人亦同在府請公驗。府司判与兩道。⁽¹⁾牒仰路次差人通過。（中略）十三日、到汴州。……京牒不說程糧、在路自持糧食。

十四日、早朝、京兆府に入り、公驗を請う。恐らくは公憑无くば路に在りて為すこと難かるか。西国の三藏七人も亦、同じく府に在りて公驗を請う。府司は判して兩道を与え、牒して路次に仰せ、人を差して通過せしめよといえり。（中略）（六月）十三日、汴州に到る。……京牒は程糧を説かず、路に在りて自ら糧食を持す。

と見えている。円仁が長安を追放されるにあたり、彼に「京牒」が給付されているが、この記事によれば、「京牒」が通送を指示する京兆府よりの牒文であり、ここに駄畜や糧食の通給指示文言が無いために、それらが供給されなかつたことがわかる。この円仁の「京牒」による往来が、公的な移動の一環として扱われたことは疑いなく、その後の彼の記録を見ると、円仁は兗ごとに通送されており、各県では県牒を発給しその上で通送人がついて、次の県まで送り届けていたことが知られる。⁽²⁾これも通牒による一種の通送と見なして大過なからう。

このことは、何等かの交通手段が供与され通送されるというものだけが、通牒による通送のすべてではないことを明示しており、そこ

には、さまざまな通送のかたちが考えられるのである。

すなわち、通牒による通送のあり方として、次のような幅広いケースが想定できる。(イ)馬蓄・程糧の支給、(ロ)程糧のみの支給、(ハ)馬蓄・程糧ともに支給がない場合とである。

ところで、実は、こうした通牒は、先の「唐開元廿一年(七三三)唐益謙、薛光泚、康大之請給過所案卷」の「開元廿一年正月別將唐益謙牒」よりうかがえるように、「私行」のための過所と一緒に発給されてもいた。さらに、トゥルフアン出土の「唐開元二十一年(七三三)西州都督府案卷為勸給過所事」(73TAM509:8/8(a), 8/16(a), 8/14(a), 8/2(a), 8/15(a))⁽³⁾にも、次のような事例が見えている。

1 倉曹

安西鎮滿放歸兵孟懷福 貫坊州

- 2 戸曹。得前件人牒稱、去開廿年十月七日、從此發行至柳
- 3 中、卒染時患、交歸不得、遂在柳中安置、毎日隨市乞食、養
- 4 存性命。今患得損、其過所糧通並隨營去。今欲歸貫、
- 5 請處分者。都督判付倉檢名過者。得倉曹參軍李克勤
- 6 等狀、依檢案内去年十月四日得交河縣申通給前件人程糧、
- 7 當已依來通牒倉給糧、仍下柳中縣通前訖有實者。安西
- 8 放歸兵孟懷福去年十月已隨大例給糧發遣訖。今稱染
- 9 患久在柳中、得損請歸、復來重請行糧、下柳中縣先有給
- 10 處以否、審勸檢處分訖申、其過所關戸曹准狀者。
- 11 關至、准狀。謹關。
- 12
- 13

開元廿一年正月廿一日

14 功曹判倉曹九思

府

15 正月廿二日録事

元府 受

16 史汜友

17 功曹攝録事參軍

思 付

..... [元]

18 「檢案元白

19 廿三日」

(後 略)

(和訳、1、12行目)

倉曹より発信

安西鎮の任期満了の帰還兵・孟懷福 本貫は坊州

戸曹 (の担当官に申し上げます)。右件人の牒を得たところ、「去年の開元二〇年十月七日に、ここ(西州)から出発して、柳中に至ったところ、にわかには病に倒れ帰還することができなくなりました。遂に柳中に滞在して養生することとなり、毎日市において乞食をして生き延びる有り様でしたが、今疾患も癒えました。私の過所と糧通は、いずれも軍営(営司)に行っております。今本貫に帰還することを望んでおりますので、どうか宜しくご処分の程をお願いいたします。」と言っています。都督の判には、「倉(曹司)に命じて、(関係)帳簿を取り調べて報告させよ。」とありました。倉曹參軍の李克勤らの状には、「関係書類を調べたところ、去年十月四日に交河県より上申を得ており、(それによれば)右件人に程糧を通給したとあり、(ここ西州でも)すでに到来した糧通に依って倉に牒し糧食を支給している。なお柳中県に下問したところ、(孟懷福が柳中県まで)通進し終わったのは事実であるとのことである。安西鎮の帰還兵・孟懷福は、去年十月にすでに往例に従って糧食を支給し通送し終っている。今(孟懷福は)、患って久しく柳中に滞在したが、病も癒え帰還したい旨を申し出るとともに、重ねて行糧を請求している。柳中県に命じて、先に支給するところがあつたかどうか、詳らかに取り調べて処分させ、それが終わったならば上申させよ。なお彼の過所については、戸曹に問い合わせよ。状に准ぜよ。」とありました。関が至つ

たならば、書面を了解して頂きたい。謹んで関す。

本文書より、坊州に本貫を有する兵士・孟懷福が、安西鎮より本貫に帰還する際に、糧食を通給されていたことが知られる。兵募であれば、『冊府元龜』卷一三五 帝王部・愍征役に、

(開元) 十四年六月詔曰、朕為人父母撫有海内、以百姓為心、恐一夫失所、至於兵募、尤令存恤、去給行賜、還給程糧、以此優矜、不合辛苦。(中略) 如病患者通給驢乘、令及伴侶。

(開元) 十四年六月、詔して曰く、朕は人の父母と為りて海内を撫有し、百姓を以て心と為し、一夫の所を失うを恐る。兵募に至りては、尤も存恤せしめ、去くに行賜を給い、還るに程糧を給し、此を以て優矜すれば、合に辛苦すべからず。(中略) 如し病患なりし者は、驢乗を通給し、伴侶に及ばしむ。

とあり、帰還に際しては、程糧が支給されることになっていた。本文書の孟懷福の例を見ると、「過所」と並んで「粮通」なるものが発給されていたことがうかがえ、まさにこの「粮通」が、帰還に際しての程糧を保証するものであったのである。⁽⁴⁾ 手続きとしては、孟懷福が交河県司にこの「粮通」を提出し、県司ではそれを西州に上申し、それに基づいて改めて交河県倉から糧食が支給されることになっていたことである。

また、『唐会要』卷六一 御史台・中、館駅には、

其年(開元七年) 七月一日勅、諸道按察使家口往過、宜給伝通。

其年(開元七年) 七月一日勅すらく、諸道按察使の家口の往過は、宜しく傳通を給すべし。

とあり、「按察使の家口」が「伝通」、つまり県の官畜や役夫等の支給を指示する通牒が勅命によって給されているが、これも過所とともに、「伝通」⁽⁵⁾「粮馬通」が発給されている例であろう。

これらのことは、公使の交通だけでなく、過所が発給される「私行」に属するような往来でも、特別に馬畜や糧食の通給が保証される場合が存在していたことを明示している。つまり、「公行」に属さない往来でも、まず過所によってその交通が保証され、さらに「粮馬通」や「粮通」の通牒が加わることによって、県の通送・供給を受けることができたことを意味しているのである。

ちなみに、先に検討したように、通牒は、発給の官司の管轄領域において有効であるのに対して、後に検討するように、過所にはそうした管轄領域に限定されない通行証となっていた。

以上の検討から、過所は「私人」に対して給付されるものであるが、これに「粮馬通」「粮通」を併せ給付することによって、馬畜・糧食の通給が保証され、公的な通送ネットワークにのることが可能となったのである。⁽⁶⁾したがって、その交通ルートは、「私行」とは言っても、完全に公道に沿うことが定められていたと見られ、さらに、その往来も各県におけるかなり厳しい滞在制限がつくものとなったのである。

さて、こうした通牒による通送の実態については、トゥルフアン文書から確認できる部分がある。すなわち、次に掲げる文書は、具体的に西州でどのような手続きを経て通送されていたのかを示してくれる。

「唐西州高昌縣牒」(72TAM230: 95(a))⁽⁷⁾

※「高昌縣之印」(朱印) 三個所に捺印

(前 欠)

- 1 「右軍子將鹽州和信鎮副、上柱國、賞緋魚袋孫承恩
- 2 柳中縣、被州牒、得交河縣牒稱、得司兵関、得天山已西牒、通
- 3 □□件使人馬者、依檢到此、已准状、牒至給草踏者、依檢到此
- 4 □准式訖牒上者、牒縣准式者、縣已准式訖、牒至准式、謹牒。

(後 欠)

(和訳)

「右軍子將・鹽州和信鎮副・上柱國・賞緋魚袋・孫承恩

①柳中県(の担当官に申し上げる)。(高昌県は)西州の牒を受け取り、②「交河県の牒によると、③「(交河県の)司兵の関に、④「天山(県)以西からの(通)牒に⑤『先の使人の馬に(草料を)通給されたし。』』とありましたので、ここ(交河県)に到った事情を取り調べた上、既に状に准じました。牒を受け取りましたので、草踏^{ひきまめ}を支給いたしました。」④とありました。ここ(交河県)に到っ

た事情を取り調べた上、式に准じて（草料を支給し）終わりましたのでここに報告申し上げます。」③とあるので、ここに（高昌）県に牒して式に准ずるよう指示する②と命じられた。（本）県は既に式に准じて支給し終わっている。牒が至ったならば、式の通りにされんことを。ここに謹んで申し上げる。①

ここに見える文書の流れを図示すれば、下図のようになろう。すなわち、交河県から西州へ牒文が送られ、そこから郭県の高昌県へ、そして高昌県から柳中県へと県の牒文が送付され、逐一、草料支給の要請が出されていたことが知られる（図2参照）。つまり通牒を有するものが到来した場合は、通給の場となる各県から次県へ、その都度、牒を宛てる体制になっていたのである。本文書は①の部分、すなわち高昌県から柳中県へ宛てた牒文となる。

また「唐西州高昌縣牒」(72TAM230:53(a))には、

(前欠)

1 「焉者□

2 「□牒稱、從去年五月九日

3 「至今年二月為患不損、遂

4 「□請乞處分、踏通納通

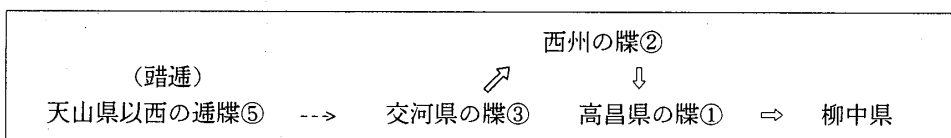
5 「□乘私馬給草踏通者、

6 「馬兩疋者、子將孫承恩

7 「官供草踏、仍牒天山縣准

(後欠)

とあり、断片的でその内容はあまり明らかでないが、先の文書と内容的に連なるものであることは疑いない。本文書4、5行目によれば、子將の孫承恩は、「踏通」なる通牒を有し、そこに「乗っている私馬に草踏を支給し通送せよ」と記し



てあったごとくである。

これらによって、この通送では、馬に対する草料の通給が保証されていたことが知られるとともに、各県では次の県へ牒文を宛ててこの「踏通」を持つ者を通送していたことが推測できる。

こうした通送体制は、先に掲げた『入唐求法巡礼行記』に伝える通送の内容から、唐の後半期においても変わらないことがうかがえる。つまり、トゥルフアン文書に見えるところと同じように、各県では、責任をもって次の県への県牒と通送人を付けて通送する義務を負っていたことがうかがえるのである。

また次の史料は、正確な年月は不明なもの、西州府に向けて、管下の諸県などから糧食通給の事案を報告してきたものを逐一箇条書きにして記録した帳簿と見られる。これを見ると、こうした糧食通給が日常的に行われていたことがうかがえる。

〔唐館駅文書事目〕(72TAM230: 54(b), 95(b), 55(b), 53(b))⁽⁹⁾

(前 欠)

1 本石

2 踏料通事

3 十九日交河縣牒使王沙從使

4 判六日總馬卅六疋与料事。

5 同日伊坊状請迴馬事。

6 廿一日交河縣牒

7 曹巖交

(中 欠)

8 同日交河縣牒使劉皆實、田崇敬等

9 馬料事。

10 廿四日北庭府牒為長行馬踏料准状事。

11 同日交河縣牒使王弟家人羅鷄馬料事。

(中 欠)

12 下首領

13 同日柳中縣牒使

14 廿六日伊坊狀請 (迴馬通事)

15 廿七日伊坊狀請 (迴馬通事)

16 同日柳中

17 孫元環、柳元

18 馬料通事。

(後 欠)

これらの史料は、糧食の通給に関するものが目立つが、当然のことながら、県では馬畜を通給することもあった。この点、官有を基本とする馬驢以外でも、県では県の命令によって次のような馬が用意されていたことに注意される。

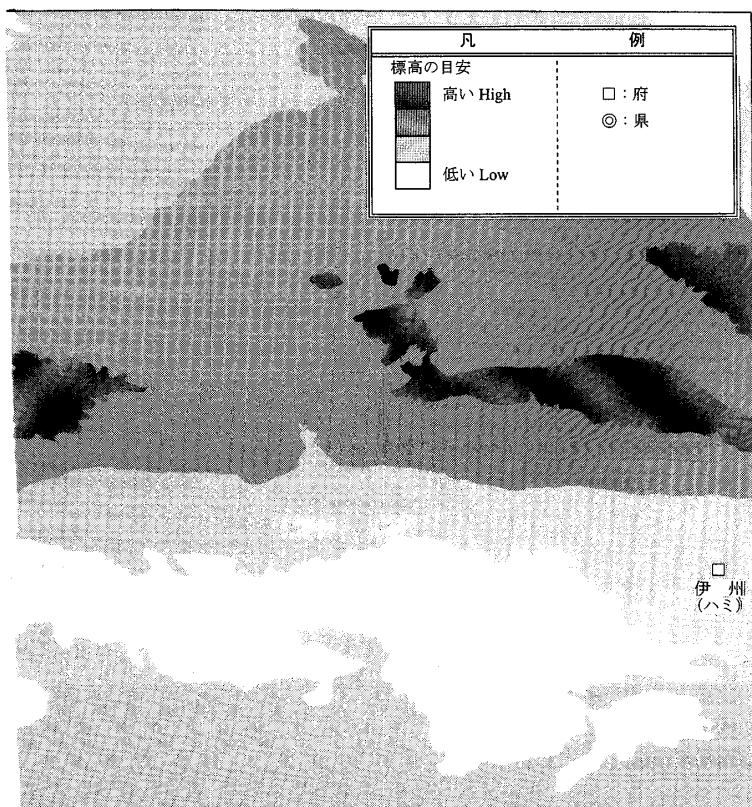
「神龍元年(七〇五)高昌県人白神感等辞」(Ast. III. 4. 076)⁽¹⁰⁾

1 神龍元年五月 日高昌縣人白神感等辞

2 公私馬兩疋 一疋父赤主白神感 壹疋留父主何師子

3 府司。神感等先被本縣令備上件馬。然神感

4 等寄住高寧。今被高寧城通、神感等帳頭



- 5 上件馬過司馬遣送州取處分。既是戸備。⁽¹¹⁾
- 6 望請付所由准例放免。謹辞。
- (和訳) 神龍元年(705)五月 日、高昌県の白神感等が申しあげます。

公私馬2疋 1疋、雄、あかげ 所有主・白神感

1疋、かげ、雄 所有主・何師子

府司(の担当官に申し上げます)。神感らは、先に高昌県の命令を受け、上件の馬を(戸内に)備えました。然るに、神感らが高寧城に寄住していることから、今高寧城から通達を被るに、帳簿(馬の登録台帳?)の冒頭に載せられている神感らの上件の馬は、司馬に発給されて遣わされたところ、西州に送られて処分が取られたとのことです。既に(これらの馬は高昌県の命令により)戸(内)に配備されております。どうか担当官にこの辞を回付して、往例に準じて(州への召し上げを)放免されんことを要望いたします。謹んで申し上げます。

本文書は、高昌県の白神感から西州府に上申した辞で、その内容から、彼は寄住する高昌県管内の高寧城で、自ら所有する馬を自戸内にそのまま備えたまま徴発され、それが公用馬として利用されていたことがうかがえる。二行目に見える「公私馬」とは、そうした本来私的所有にかかる民間馬が徴発され、半ば官馬的存在となっていた馬を指す語であったと推測される。⁽¹²⁾

ここでは、その馬が西州の司馬に発給され、おそらくは州城(高昌県城)へ差遣されたところ、そのまま州への召し上げとなったことが、寄住する高寧城からの通告でわかる。高寧城は、州城(高昌県城)の東郊にあるオアシスで、こうした「公私馬」が県管内の日常的

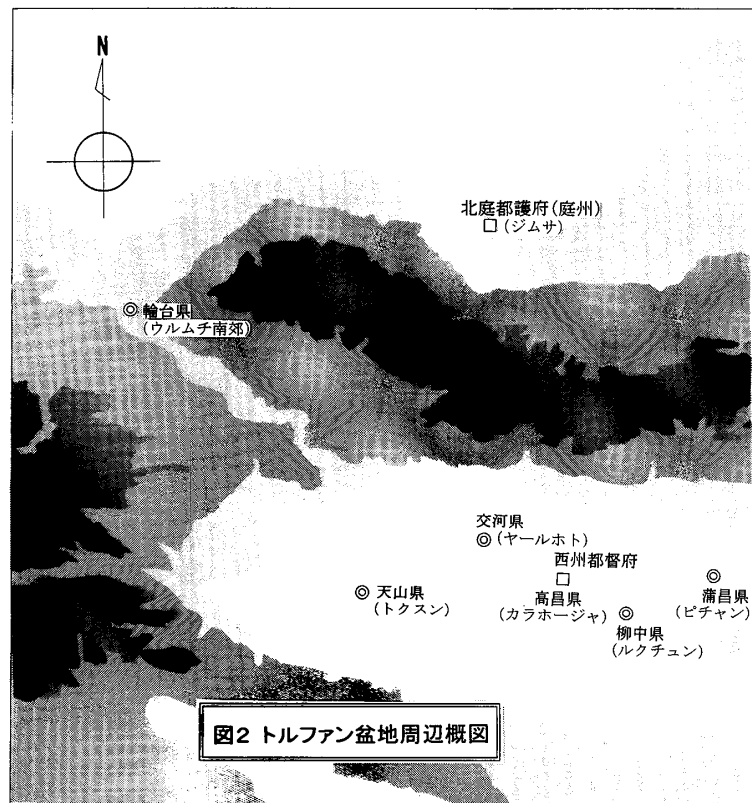


図2 トルファン盆地周辺概図

な官員の往来を担っていたことがうかがえる。

このような馬畜が、県の命によって民戸内に配備されていたことは、駅伝制と補完的な関係に立つものとして重要であったと考えられる。というのも、このような馬畜こそ、諸県管内の様々な公用交通・輸送を支えていた可能性があるのである。

先に見たように通牒は、州府以上の官司が発出する通行証であったが、県では牒を発出して県の管轄領域での通行を保証しており、これが県の日常的な公務による往来の通行証として使われていたと見られる。

このことを踏まえて考えるならば、県における力役供出によって支えられた駅伝制の通送・供給は、県の日常的な人馬・糧食供出の基盤の上に成り立っていたと推測される。つまり県は在地社会を統括する場として、また行政の基層単位として、様々なレベルの公務を帯びた使者やそれに準ずる往来人に対して、糧食や人馬の供出を果たしていたことが想定されるのである。このことはまた駅伝制としての通送システム、すなわち色役（番役）・雑徭で維持される体制は、律令制の崩壊とともに消滅するが、県を場とする通送・供給そのものは、その内容を変えながらも、その後の時代においても存続していたことを予想させる。

県に伝送運用の基礎が置かれたとすれば、これは既に濱口重國氏によって明らかにされているように、同じく県単位におかれたとされる漢代の伝制との関係を考えなければならぬであろう。同氏によれば、漢代には「国家は各県城に原則上一個の伝舎を設け、ここに伝馬と伝車を用意するとともに、伝を利用するもの―官用官命のもの若しくは許可を得たものに限られる―の休息宿泊の便に供した。」と指摘される。⁽¹³⁾ 秦漢時代より形成され、その後の時代にも継承されていく中国の駅・伝制度の歴史を、一定のパススペクティブをもって見渡す作業は今後の課題として残されているが、その際に、唐の伝送を支える基盤が在地社会を統括する県にあり、そこで公務を帯びた様々なレベルの使者やそれに準じた往来人に対して、供給・通送の機能を果たしていたことを考えるべきであろう。

注

(1) 小野・Reischauer両氏は、「両道」とするが、足立氏は「両通」とする。小野一九六九、一四〇―一四二頁、Reischauer 1955, p. 364, 足立・塩入一九八五、二七四頁。Reischauer氏は、この箇所を“The prefectural officials gave us documents for two provinces, ordering those on our way to let us through.”と訳し、note 1388で「両道」が河南道と淮南道とであると指摘する。

(2) 『入唐求法巡礼行記』巻四、参照。

- (3) 〈録文〉『文書』九、五二―五三頁。〈図版〉『図文』四、二八二頁。一九九八年に行った本文書に対する調査によれば、全部で六箇所に朱方印が捺されている。詳しくは、予定している報告書に譲る。
- (4) またこの孟懷福の例および先の『冊府元龜』の記事からも明らかのように、兵募の場合、特殊な事情がなければ、馬驢を給付することはなかったが、『旧唐書』卷一〇三、郭虔瓘伝（『全唐文』卷二〇〇、韋湊「諫征安西疏」）には、「虔瓘乃奏請募関中兵一万人往安西討擊、皆給公乘、兼供熟食、勅許之。將作大匠韋湊上疏曰「臣聞兵者凶器、不獲已而用之。（略）又一万行人、詣六千余里、咸給通駟、並供熟食、道次州県、將何以供。秦・隴之西、人戸漸少、涼州已去、沙磧悠然。遣彼居人、如何得濟。又万人賞賜、費用極多、万里資糧、破損尤広。」とあり、開元時代、郭虔瓘が、関中から兵一万人を募り安西に送り出すことを提言した際に、それらすべての兵士に対し公乘と熟食を支給することとを奏請し、それが勅許されている。この公乘とは、続く開元三年（七一五）十一月に書かれた韋湊の上疏から、通駟のことであることがわかる。この要請自体は、結局韋湊の上疏によって撤回されるが、この奏請から軍官ではない一般の兵員でも、糧食だけでなく通駟（通送のための駟畜）の供出を途上の州県おそらくは県に課すことが諮られていたのである。
- (5) なおこのことは、それまでの「諸道按察使」の「冢口」の往来には、「伝通」は発出されず、おそらくは過所のみか、もしくは伝送馬・車の牛の支給を指示しない通牒を発給されて往来していたことを示唆している。
- (6) これらとは性格は異なるが、総曆による集団的な軍防・丁夫の移動の場合も、糧食が支給され、往来の期日が限定されていたと見られるが、これも通送の一つとみてよからう。序章、注（20）参照。
- (7) 〈録文〉『文書』八、一七六頁。〈図版〉『図文』四、八二頁。
- (8) 〈録文〉『文書』八、一七七頁。〈図版〉『図文』四、八二頁。
- (9) 〈録文〉『文書』八、一七八―一八一頁。〈図版〉『図文』四、八三頁。
- (10) 〈録文〉Maspero1953, p. 149, 〈図版〉Maspero1953, pl. XXXI.
- (11) 「過」には、「支払う」「発給する」などの意味がある。『律令』八、一六一頁参照。また蔣禮鴻主編『敦煌文献語言詞典』（杭州大学出版社、一九九四年）二二三頁には、「給、送給、通給」の意があるとする。
- (12) 廬一九八二、六八五頁。
- (13) 濱口一九六六、九六五頁。漢代の伝制については、青山一九三八、松本一九七七、も参照。また秦漢代において、県を単位とする全国的な輸送網の形成がなされたとする大櫛敦弘氏の指摘も重要である。大櫛一九八八、三三―三九頁。なおこの時代の西域方面の伝制については、孟一九九〇、一七四―一七五頁参照。

2 公用交通制度と州府の和雇送達

唐の公用交通システムが、人の移動だけでなく、物資輸送に対しても、実際に一定の役割を果たしていたことは言うまでもない。国都

と諸州府とを結ぶ駅道が、進貢の道でもあったことは先に見たとおりであるが、当然のことながら、諸州府が貢献物を国都に送る場合には、駅道を通じて輸送されることになる。ただし「戸部格残卷」(S.1344)⁽¹⁾には、

勅、諸州進物入京都、並令本州自雇脚送。如口味不堪久停、及僻小州無脚処、安西已来、依舊給傳驛。景雲二年閏六月十日

勅すらく、諸州の進物、京都に入るは、並びに本州をして自ら脚を雇いて送らしめよ。如し口味の久停に堪えず、及び僻小州の脚なき処は、安西已来、舊に依りて傳驛を給せ。景雲二年閏六月十日

とあり、景雲二年(七一)の段階になって、「進物」は緊急を要する場合もしくは僻地の小州で雇傭労働力が不足している場合に限り、これまで通りに「伝駅」によって運送されたことが知られる。つまり貢献物(「進物」)は、はじめ「伝駅」によって運送されていたものの、景雲二年以降には、これが特例を除いて、諸州の雇脚運送によることになったのである。

さらに唐初の律令が「徭役実勞・現物実徴・現物輸納の現物貢租体制維持を建て前とした」⁽²⁾ことから、租税課物の輸送における公用交通システムの役割も、建て前上は大きな位置を占めるはずである。こうした点からすると、租税課物が本来、雑徭として徴発される運脚によって輸送されることになっていった⁽³⁾というのは、これも伝送に基づく運送を建て前としていた可能性を示唆している。

史料に即して見てみるならば、租税課物の輸送は、中央および指定された場所へ送納することになっていったが、これについて、前掲の「度支奏抄」には、次のように指示されている。

【I】(72TAM230:46/2(a))⁽⁴⁾

- 1 一 交州「」
- 2 料、請委⁽⁵⁾交府、便配以南諸州「」
- 3 粮外、受納運送入東都。(以下、略)。

【II】(ソウル国立中央博物館所蔵、大谷探検隊将来文書)⁽⁵⁾

- 1 廣交都督府庸調「」
- 2 諸州有路程遠。若仍委府同

- 3 「詔、具頭色目便申所曲
- 4 有乗物、請市輕細好物通送
- 5 頭色目申度支金部。
- 6 嶺南諸州折納米粟及雜種
- 7 不濕處、不堪久貯者、不得多
- 8 桂廣二府受納諸州課稅者
- 9 供用外、通送納東都。

（後略）

それぞれの条文において通送が指示されているが、しかしながらここで留意すべきは、その対象物がほとんど庸調物ではないことである。

まず【I】は、大津氏の検討に従えば、「交州都督府下の防人糧米を交府に委ねて「以南諸州」に分配して徴収し、残りを中央に租税として送る規定」であった。⁽⁶⁾

また【II】は、最初の条文は、残欠があり、その意味するところは必ずしも明らかではないが、廣州・交州都督府の庸調のうち、府司に委ねて送るなどした後には、「乗物」すなわち余剰の物ができれば、それを「輕細好物」⁽⁸⁾に買い替えて通送する規定と見られる。

また【II】の次の条文は、桂州・広州二都督府が、管下の諸州の課税物を受納した上で、供用分以外を、東都（洛陽）に通送する規定と理解できる。ただし、ここには「課税」とあるので、これには庸調分が含まれていた可能性はある。

これに対して、江南諸州の庸調に関しては、同じく「度支奏抄」や「水部式」に、江南などの庸調を楊府へ送納し、そこから楊府が綱典を差して部領させ、洛陽へ転運させていたことが指示されている。「度支奏抄」の一条の末尾には「長行部領至東都」とあり、大津氏も指摘されるように⁽⁹⁾、その運送の方法は「通送」に対応する「長行」輸送であった。

ここでの「長行」部領が、綱典（官物輸送隊）が脚銭で人夫を雇入れる雇傭体制を意味していたであろうことからすれば、本条に指示

される運送は、先に検討したような駅道を通じての伝送を意味しよう。

このことから、租税課物に関しては、庸調を運送することは、一部の例外を除き、基本的には指示されていなかったことがうかがえる。すなわち、交州方面からの「輕細好物」、桂州・広州都督府管下の諸州の「課税」物などが、特別に駅道を通じて運送されていたことが推定されるのみである。

先にも述べたように、租税課物の輸送は、伝送の脚夫による運送を建て前とした可能性はあるが、これが甚大な負担を強いることは容易に認められ、現実的には、中央および指定された州府への送納は、基本的に送り元となる州府の責務とされていたのであろう。

つまり、伝送の交通手段が、中央と地方との官吏や蕃客の往還のほか、官物輸送にも利用されていたとはいっても、それは実際には、先に見たように、賜物や貢献物または一部の租税課物のような物資に限定されていたと推測される。通常は、庸調などの租税課物を各州府の責任で輸送するには、綱典（官物輸送隊）が脚銭で人夫を雇入れる雇傭体制で臨むことになるのである。復元賦役令三（「拾遺」六六七頁）には、

諸庸調物、毎年八月上旬起輸、三十日内畢、九月上旬各發本州。庸調車舟未發間、有身死者、其物却還。其運脚、出庸調之家、任和雇送達。所須裹束調度、折庸調充、随物輸納。皆州司領送、不得僦勾隨便糶輸。

諸庸調物は、毎年八月上旬に輸を起し、三〇日内に畢りて、九月上旬に各々本州を發す。庸調の車舟未だ發せざる間に、身死するもの有らば、其の物は却還す。其れ運脚は、庸調の家より出し、和雇もて送達するを任す。須うる所の裹束調度は、庸調を折して充つれば、物に随いて輸納せしむ。皆な州司領送するは、僦勾して便に随いて糶輸するを得ず。

とあり、州府による官物輸送隊・行綱の差遣は、既に菊池英夫氏が検討するように、¹⁰⁾官が自ら監督して領送する「和雇送達」体制によって維持されていた。しかも、それは、同氏が指摘するように、唐初より確立していた可能性は高い。

一方、国が一旦受け取った税物を支用地まで輸送するのも、官物の輸送として駅伝が使用される建て前であったと見られ、実際にも涼州都督府に送納された税物を辺境に軍物として送達する場合に、先に掲げた「儀鳳三年（六七八）度支奏抄・同四年金部旨符」の一条にあるように、中央より伝送の指示が出されていた。

とくに留意されるのは、この一条には、具体的に伝送には脚夫（運搬人夫）を發遣するのを指示していたことである。これは、軍需物

資などの物資輸送も税物と同様に、伝送には脚夫が徴発される原則となっていたことを示唆している。ただし実際に行われた伝送は、先に検討したように、折衝府の後方活動の一端として位置づけられるものであった。

そもそもこうした交通環境の厳しい辺境の前線地帯においては、唐朝の統治を維持するために、官により通送組織を充実させる必要性が内在しており、この点、河西道などには必然的に駅伝の役務が重く課せられていたと思われる。『陳子昂集』卷八「上蜀川軍事」にも「隴右および河西諸州は、軍国に資する所、郵駅を給する所」と見え、当地において郵駅（伝駅）負担が重かったことを伝えている。とりわけ駅道上に位置した県、主として州府治の郭県には、過重な負担を強いる側面があったことになろう。

もちろん、軍需物資の輸送にあたっては、臨時的に「頓」を設置し人馬を徴発してその輸送に使用することがあり、何も伝送馬驢や脚夫による通送にすべてを依存していたのではないが、河西以西地域では、この軍需物資の輸送を担う重要な交通手段として、輸送規模がまだ小さい七世紀の段階では、この伝送が位置づけられていた。⁽¹¹⁾これが河西道における駅伝制度のもつ大きな特徴の一つであろう。

しかしながら、唐の公用交通体制には、国家レベルでの大規模な税物・軍物などの物資輸送には、これを支えきれない側面が明らかに認められ、それは何らかの方法によって補うことが必須となっていた。それこそが、州府が行う「和雇送達」であり、さらに客商に輸送を請け負わせる「僦勾客運」であったのである。

注

- (1) 〈録文〉 Yamamoto (A), p. 37, 〈図版〉 Yamamoto (B), p. 74.
- (2) 菊池一九七六、七頁。
- (3) 菊池一九七六、四頁。
- (4) 〈録文〉 大津一九八六、四頁。『文書』一三八—一三九頁。〈図版〉『図文』四、六七頁。
- (5) 〈録文〉 関一九九五、一六七頁。〈図版〉同、一六八—一七二頁。紙のサイズは、16×9.3。図版によると、現在「3.978」という番号が付されているようである。
- (6) 大津一九八六、二二頁。
- (7) 大津一九八六、八・二五頁。
- (8) 関一九九五、一六七頁では、「輪細好物」とするが、「輕細好物」と改める。
- (9) 大津一九八六、二三頁。

(10) 菊池一九七六、三頁。ただし、「不得僦勾隨便糶輸」の箇所は、開元二五年の令文改訂により削除されたと推定する。同、四頁。

(11) 八世紀になってくると、輸送の規模が飛躍的に拡大し、河西以西への軍物輸送の手段も伝送から雇用へ切り替わってゆく。荒川一九九二A、四七―五四頁。

第二章 私人交通システムの構造

第一節 過所と公驗（行牒）

前章において検討した符券・通牒は、通送・供給を保證する通行証であったが、冒頭の衛禁律疏に見えるように、これとは区別する。あたちで過所と呼ばれる通行証が使われていた。唐は百姓の本貫からの移動を嚴禁する、いわゆる本貫地主義を統治の根幹においていた⁽¹⁾で、通行を公認するものは、法理念上は非百姓、つまり官人を前提としていたことがうかがえる。したがって過所とは、建て前的には、官人らの公務外での通行を保證するものであったろう。第一章・第一節の2に掲げた復元雜令「三三」の条文（『拾遺』八五七頁）には、駅に止宿することが許される官人を「私人」と表現しているが、これこそが過所を發給する本来の対象者であったと見られる。またこうした「私人」は、建て前としては、駅に止宿することが許されても、人馬ともに糧食の供給のサーヴィスには与れなかった。

ところで、唐においては、こうした過所とかわめて近い性格を有する通行証として公驗が使用されていたことが既に知られている。この二つの通行証については、周知のごとく、これまでも多くの研究者が論じてきた。史料として、入唐僧が将来もしくは日記に伝えたものがあるほか、トゥルファン・敦煌文書にも豊富な関連史料が残されており、これらに基づいて、両通行証に対する研究が積み重ねられてきたと言つて良い。

過所の性格を明確にするために、まずは、この公驗との関係を検討しておきたい。

そこではじめに、これまでの研究の経緯について概観すべきであるが、既に礪波護氏によって、現在利用できるすべての過所と公驗の文書を、写真・録文ともに網羅的に掲載するとともに、これまでの研究の足跡について詳細に整理されている⁽²⁾ので、ここでは両通行証の性格・機能に関して言及する研究に限定しておきたい。

はじめでこれら唐の通行証を取り上げ、本格的に検討を加えたのは、内藤虎次郎氏である。氏は「過所は単に関津ある処に用いられ、公験は普通の州県鎮舗に用いられる」と、その通行証としての性格の相違について指摘された。⁽³⁾つまり、過所とは、関津通過に際して用いられるもので、通用範囲が広い通行証であるときれ、これに対して公験は、州県鎮舗に用いられ、通用範囲が狭い通行証とされた。

これに対して、まず反論を加えたのは、仁井田陞氏である。同氏は、公験の解釈について、内藤氏が指摘するように、これが常に通用の区域が狭かったと断定できるわけではなく、関津通過の際にも用いなかったとは一概に論定し得ない、と論じられた。⁽⁴⁾

これが、過所と公験とは、それぞれのよう機能をもつ通行証であるのか、という基本的な問題が論じられるようになった始まりである。その後も、主に公験に関して、小野勝年・程喜霖・杉井正臣氏らが、種々見解を出されている。

まず小野勝年氏は、公験とはそもそも公的証明書を広く指す言葉であって、旅行証明書もその意味では公験の一部と理解された。⁽⁵⁾この見解は、基本的にはその後の研究者によっても継承され、とくに杉井正臣氏は、公験とは中央・地方を問わず一般の官府が発給する証明書であり、使用範囲が広範であるという特徴と通行範囲が指定されないと言う特徴をもつとされる。⁽⁶⁾

これらの議論は、通行証としての公験が、どのレベルの官府が発給されていたのか、明確には論じていないが、公験が州県鎮舗に用いられる通用範囲の狭いものであると限定する内藤説の見直しを迫るものとなっている。

また過所に関しても、館野和己氏が、日本のそれとを比較するなかで、過所とは、関津通過に際してのみ必要とされるわけではなく、それ以外の地を通過する際にも用いられる、と指摘し、内藤氏以来の過所に対する解釈を修正している。⁽⁷⁾このほか、両者を公用か私用の別によって発給されたとする小西高弘氏の見解もある。⁽⁸⁾

こうした日本での議論に対して、中国の程喜霖氏は、そもそも過所も公験も、内容や機能の面において何らの区別はないと断じ、こうした両者の性格の相違を探ろうとする試みを真つ向から否定する見解を明らかにしている。⁽⁹⁾さらに同氏は、こうした前提から公験も過所同様に、県では発給されず州府レベルで発給されるものとしているが、これに対して、杉井正臣氏は、公験は県でも発給できるものとして反論を加えている。⁽¹¹⁾

ここでは、こうしたこれまでの過所と公験の性格論議を踏まえ、トゥルフアン文書の分析を通して、この問題について新たな視点を提示しておきたい。

表3

(過所)

	所蔵機関	発給年月日	発給官司	受給者	最終目的地
1	新疆維吾爾自治区博物館	開元二十年三月十四日	瓜州都督府	石染典	京兆府
2	敦煌文物研究所	天寶七載四月十日	沙州		安西都護府
3	新疆維吾爾自治区博物館	八世紀	西州都督府	年某	京兆府
4	三井寺	大中九年三月十九日	越州都督府	円珍	上京(長安)
5	三井寺	大中九年十一月十五日	尚書省司門	円珍	越州都督府

(公驗)

6	新疆博物館	貞觀二三年某月二一日	庭州	米巡職	西州
7	新疆博物館	調露二年			
8	延曆寺	貞元二十年九月十二日	明州	最澄	台州
9	延曆寺	貞二十一年三月一日	台州	最澄	明州
10	東京国立博物館	大中七年九月十四日	福州都督府	円珍	天台山等
11	東京国立博物館	大中七年十月二六日	温州横陽県	円珍	天台山等
12	東京国立博物館	大中七年十月二九日	温州安固県	円珍	天台山等
13	東京国立博物館	大中七年十一月六日	温州永嘉県	円珍	天台山等
14	東京国立博物館	大中七年十一月二三日	台州黄巖県	円珍	天台山等
15	東京国立博物館	大中七年二月三日	台州	円珍	天台山等
16	東京国立博物館	大中七年二月六日	台州臨海県	円珍	天台山等

検討に先立って、どのようなものを過所とし、公驗とするのか、ここで改めて確認しておきたい。既に礪波氏により、すべての写真と録文が掲載され、一部は本稿で史料として引用しているので、ここでは現時点で確認される過所と公驗の文書リストのみを掲げておく。

過所については、中央より発給される(5)と地方州府で発給される(1)~(4)とは書式が異なり、(5)は符の書式に準じている。公式令にその書式が規定されていた「過所式」⁽¹²⁾は、この(5)であった可能性は高い。

しかしながら、いずれにせよ、これらがすべて過所と呼ばれる通行証であったことはまったく問題がなく、中央においては尚書省の刑部司門が、地方においては、州

府等が発給する体制にあったと推断できるのである。⁽¹³⁾

これに対して、(6)～(16)のすべてを公験とすることについては異論が出されている。それは、先にも触れたように、(8)は、先に検討した最澄に発給した通牒であるが、こうしたものを公験とはみなさない見解があるからである。つまりは、申請者の申請書である辞や牒に担当官司の判辞を加えるかたちを公験とするものである。⁽¹⁴⁾

しかしながら、先にも見たように、牒文中に、明州での判案が引用され、その中に公験を発給するように指示する言葉が認められる。これによれば、この最澄に給した牒そのものが公験であったことになろう。先に触れたように、公験は官司より発給される証明書全般を包含する語であるが、トゥルフアン文書には、次のような牒の断片が存在する。

「唐上元二年(675)府曹孝通牒為文峻賜勳事」(65TAM346:2)⁽¹⁵⁾

(前略)

實給牒、任為公験者。今以狀牒、々至□□□□^(准状為公)

驗。故牒。

(後略)

これは通行証ではないが、「勳を賜わった」ことを証明する牒であり、その牒文中に「實に牒を給し、公験となすを任す」と見えていゝ。つまり牒を給付して、それを公験とすることを認めたことがわかる。

このことから、公験とは、官司が発出する牒、もしくは通行証申請者が官司に提出した辞や牒に官側の判辞を加えたかたちを取ると見てよからう。⁽¹⁶⁾

さて、こうした前提で、トゥルフアン文書を見てみると、ここではトゥルフアン・アスターナ出土の三件の文書に注目したいと思う。以下に録文を掲出しておきたい。

【1】「開元二十一年(733)西州都督府案卷為勸給過所事」(73TAM509:8/21(a) 2-1, 8/15(a) 2-1)⁽¹⁷⁾

(中欠)

□□□

97 所將走去僉人桑思利、經都督下牒、不敢道將過□□□都

98 督處分。僉人桑思利領化明將向北庭。行至酸棗、勘無過所、並被戊

99 勒留虞侯見今先有文案、請檢即知虛實。被問依實謹辯。「思」

開元廿一年正月 日

蔣化明年廿六

101 化明辯、被問先是何州縣人。得共郭林驅驢、仰答。但化明

102 先是京兆府雲陽縣嵯峨鄉人、從涼府与敦元暕驅馱至北庭。括

103 客、乃即附戶為金滿縣百姓。為飢貧、与郭林驅驢伊州納和余。

104 正月十七日、到西州主曹才本家停。十八日欲發、遂即權奴子盜化明

105 過所將走。僉人桑思利經都督下牒、判付虞侯勘當得實、責

106 保放出、法曹司見有文案、請檢即知虛實。被問依實謹辯。

開元廿一年正月 日

付法曹檢 九思白

廿九日。

〔九〕

(中略)

(中欠)

□□□□□問有憑、

147

167 166 165 164 163 162 161 160 159 158 157 156 155 154 153 152 151 150 149 148

准状告知、任連本過所別

自陳請。其無行文蔣化明

壹人、推逐來由、稱是北庭

金滿縣戶、責得保識、又非

逃避之色。牒知任還北庭。

諮。元璟白。

五日

「依判、諮。齊晏示。」

五日

「依判、諮。崇示。」

五日

「依判。斛斯示」

五日

蔣化明

牒。件状如前、牒至准状、故牒。

開元廿一年二月五日

府謝忠

戶曹參軍「元」

史

正月廿九日受。二月五日行判。

「元」

紙背に朱方印

録事「元賓」 檢無稽失。

169 功曹攝録事參軍 「思」勾訖。

170 牒蔣化明爲往北庭給行牒事。

「元」

(後 略)

(和訳) (101～107行、147～170行部分)

蔣化明、二六歳。 (画指)

私、化明は「もと何処の州県のもので、(どのような経緯で) 郭林に雇われて驢で荷駄を運搬するようになったのか、仰ぎ答えよ。」と問われましたので、弁明申し上げます。但そ、私、化明は、もと京兆府雲陽縣嵯峨郷の出身で、涼州都督府より敦元曠に雇われて荷駄を運び、北庭に参りました。(ところが、この北庭において) 客戸の檢括に遭い、すぐに戸に附されて(北庭都護府) 金満県の百姓となりました。(しかしながら) 飢えて貧しいために、郭林に雇われて伊州まで驢を駆り、和糴用の穀物を納めにまいりました。正月十七日に、西州の曹才本のところに到って停まりました。十八日になって出発しようとしたのですが、權奴子が化明の過所を盗んで持ち去ってしまいました。(郭林より派遣された) 僣人の桑思利は、(西州府) 都督に牒を下達してもらい、「虞候にまわして勘べて事実関係を明らかし、さらに保人を責問して一筆取った上で放出せよ」と判していただきました。法曹司には、現に文案があります。どうか検べて虚実をご確認ください。問われましたので、真実に依って謹んで弁明申し上げます。

(中 欠)

(桑思利については、……) 尋問したところ証拠があるので、書面をもって通告し、もとの過所を連れて、別に自ら申請書を提出させることを許しては如何が。また通行証のない蔣化明一人については、往來の事情を取り調べたところ、北庭の金満県の戸であることを自ら弁明し、責問して保人の調書も得ている。また(彼は) 逃亡した類のものでもない。(蔣化明に) 牒をもって北庭への帰還を許したことを申し伝えては如何が。お諮り願いたい。元璟申し上げます。

五日

「判案通りには如何か。お諮り願いたい。齊晏示す。

五日。」

「判案通りには如何か。お諮り願いたい。崇示す。

五日。」

「判案通りにせよ。斛斯指示す。

五日。」

蔣化明

牒もつて通達す。件状は前の通りである。牒が到着したら書面通りにせよ。故に牒す。

開元廿一年二月五日

府謝忠

戸曹參軍元

史

正月二十九日受け付け。二月五日判を行う。

録事元賓 検するに稽失（稽||遅滞。失||失錯。事務が遅滞して判決の出るのが遅れること）は無し。

功曹攝録事參軍 思 勾檢チエツクを訖える。

蔣化明が北庭に往くにあたり行牒を給付したことを牒した件。

【II】「開元二十一（733）唐益謙、薛光泚、康大之請給過所案卷」(73TAM509:8/4-2(a)之(一))⁽¹⁸⁾

(前略)

52

唐益謙牒、請將人拾馬

53

〔福州〕〔薛光

54

泚人參驢

55

來文、並責保識有

56

准給与所由過所。唐

57

從西自有

58

別給

59

申康大之

60

往輪臺徵債

61

同。牒知任去。諮。元

62

十四日

〔依判、諮。延禎示。

63

十四日

〔依判、諮。齊晏示。

64

十四日

〔依判、諮。崇示。

65

十四日

〔依判。斛斯

66

十四日

福州、甘州件狀如前、此已准給者。依勅過。

67

十四日

68

十四日

69

十四日

70

十四日

71

十四日

〔元

72 康大之

73 牒件状如前。牒至准状、故牒。

74 開元廿一年正月十四日

75 府謝忠

76 戸曹參軍「元」

77 史

78 正月廿九日受。二月五日行判。

79 録事「元賓」 檢無稽失。

80 功曹攝録事參軍 「思」勾訖。

81 給前長史唐循忠勝福州已來過所事。

82 給薛泚甘州已來過所事。

83 牒康大之爲往輪臺事。

「元」

(和訳)

「唐益謙の牒では、同行人一〇名、馬「八疋驢五頭」を率いて福州に「往くことを」願っている。(また)薛光泚は、同行人三名、驢「一〇頭を率いて甘州まで往く」来文「を請求している」。どちらも保人を責問したところ「本当のことを」申し出ている。よって本官司の過所を支給することには如何か。(なお)唐「益謙自身の分」については、西より自ら「糧馬通牒を」もって「やってきており、(彼に対しては)別に「過所を」支給する「べきではない」。康大之は、「……」貸金を取り立てに輪臺に往くことを上申してきているが、「取り調べたところ申告内容と」同じであった。(唐大之に宛て)牒をもって(輪臺に)往くことを許したことを申し伝えては如何か。お諮り願いたい。元(環)。十四日。」

「判案通りには如何か。お諮り願いたい。延禎示す。」

「判案通りには如何か。お諮り願いたい。齊晏示す。

十四日。」

「判案通りには如何か。お諮り願いたい。崇示す。

十四日。」

「判案通りにせよ。斛斯指示す。

十四日。」

福州・甘州の件状は前の通りである。【此已准給者。(幸)依勸過。】「ここに、よつて(過所を)発給することにする。」としています。願わくば(この過所に)よつてお取り調べの上、お通しく致しますよう。

康大之

牒をもつて通達す。件状は前の通りである。牒が到着したら書面通りにせよ。故に牒す。

開元廿一年二月五日

府謝忠

戸曹参軍「元」

史

正月二十九日受け付け。二月五日判を行う。

録事元賓 検するに稽失(稽||遅滞。失||失錯。事務が遅滞して判決の出るのが遅れること)は無し。

功曹攝録事参軍 思 勾檢を訖える。

前長史の唐循忠の勝に福州までの過所を発給した件。

薛泚に甘州までの過所を発給した件。

康大之が輪臺(県)に往く(にあたり行牒を給付した)ことを牒した件。

【三】「開元二十一(733)年染勿等保石染典往伊州市易辯辭」(73TANM509:8/9 (a) 之¹⁹)

(前欠)

1 「石染典計程不廻、連」

2 罪者。謹審、但染勿等保石染典在此見有家宅

3 及妻兒親等、並總見在。所將人畜、並非寒搞等

4 色。如染典等遠程不廻、連答之人、並請代承課

5 役、仍請准法受罪。被問依實、謹辯。「元」

6 開元廿一年正月 日。

7 「石染典人肆、馬壹、騾、驢拾壹。」

「元」

8 請往伊州市易、責保

9 可憑、牒知任去。諮。元

10 環白。

11 廿三日

12 「依判、諮。延禎示。」

13 廿三日

14 「依判、諮。齊晏示。」

15 廿三日

16 「依判、諮。崇示。」

17 廿三日

18 「依判。斛斯示。」

「崇」

廿三日

〔元〕

石染典

牒。件状如前、牒至准状、故牒。

開元廿一年正月廿三日

府謝忠

戸曹参軍〔元〕

史

正月廿一日受。廿三日行判。

録事〔元寶〕 檢無稽失

功曹攝録事参軍 〔思〕 勾訖

29 牒石染典為將人畜往伊州市易事

(和訳)

「染勿が弁明申し上げます。……」石染典の日程を計り、(日程通りに)帰還しなければ、(われわれ)連「答の保人たちが」罪「を甘んじて受けるかどうか、問われましたので」、謹んで審らかにいたします。但そ、私ども、染勿等は、石染典がここに現に家宅や妻子・親戚らをもっていることを保証いたします。引き連れて往く人蓄は、すべて盗んだり騙し取ったものなどではありません。もし、染典らが日程に違えて、帰還しなければ、連答の保人たちはみな代わって彼の課役を承継ぎ、さらに法に準じて罪を受けることを求めるものです。尋問をお受けいたしましたので、真実によって謹んでお答え申し上げます。「元(璟)」。

開元二十一年正月 日。

「石染典の(引き連れる)人四人、馬一疋、驥(らばの類)・驢十一頭は、伊州に往き交易をすることを望んでいるが、保人を取り調べたうえ信頼できる調書を取っているので、(石染典に宛て)牒をもって(伊州に)往くことを任しては如何か。お諮り願いたい。元璟、

申し上げる。」

「判案通りには如何か。お諮り願いたい。延禎示す。

廿三日。」

「判案通りには如何か。お諮り願いたい。齊晏示す。

廿三日。」

「判案通りには如何か。お諮り願いたい。崇示す。

廿三日。」

「判案通りにせよ。斛斯指示す。

廿三日。」

石染典

牒ことごとすらく。件状は前の如し。牒が到着したら書面通りにせよ。故に牒す。

開元廿一年正月廿三日

府謝忠

戸曹参軍「元」

史

正月二十一日受け付け。二十三日判を行う。

録事元 検するに稽失は無し。

功曹攝録事参軍 「思」チエツク 勾検を訖える。

石染典が人畜を率いて伊州に往き市易することを牒する件。

まず史料【I】は、蔣化明なる人物に関するものであるが、彼は過所を所持せず北庭に向かったために、西州より北庭への途上にある

酸棗戍と呼ばれる軍事施設において捉えられ、西州に戻されて取り調べを受けたことが知られる。引用した部分は、取り調べの段階で功曹司に取られた彼の調書と、最終的な戸曹司での判案の部分に当たる。

ここで注目されるのは、前半部分より、蔣化明は和糴を納めるために北庭より伊州に行き、その帰途、つまり伊州から北庭への帰還途上に西州で過所を盗まれ、そのために酸そう戍で捉えられたことがわかる。このことから、彼は伊州と北庭との往還に、過所を携帯していたことが明らかとなる。判によれば、彼は許されて北庭に還ることとなったらしいが、152行目の部分を見ると、まず牒を発給されて帰還が許されたことが通知されたことがわかる。そして、末尾の事書きの部分（170行目）より、蔣化明に対して給付されたそれは、「行牒」と呼ばれるものであったことが知られるのである。

ちなみに、囲みを付した162行目の部分は、この蔣化明に給付した「行牒」の末尾に記されていた文言であり、同様な例については、既に大谷文書を検討された内藤乾吉氏により指摘されている。⁽²⁰⁾つまり、この史料から、西州より北庭に向かう蔣化明については、過所ではなく「行牒」が発給されていたことが知られる。

また史料【II】では、三件の案件が一括して戸曹司において処決されているが、それによれば、先に検討した福州に向かう唐益謙ら一行、正確には福州都督府長史・唐循忠の勝らと、また甘州に往く薛光泚については、過所を発給したことがわかる。

これに対して、輪臺県に往く康大之にだけは61行目の部分より、先と同様に牒が発給されていることが知られる。末尾の事書きの部分には、明確にそれが書き分けられている。

さらに囲みを付した71～73行目の部分からも、最初に福州と甘州への通行を証する過所の末尾の部分が、その後輪臺県への通行を証する「行牒」の末尾の部分が再録されている。ここからも、輪臺県にだけは、「行牒」が発給されていたことがわかるのである。

さらに史料【III】では、西州百姓のソグド商人、石染典に対して、伊州に交易に往くのを許可する判辞が出ているが、そこには9・12行目から知られるように、牒が石染典に給されていたことが確認できる。

彼は、後節で検討するように、安西都護府から瓜州にかけて、過所を携帯して商売を行っていた人物であるので、伊州への往来にだけ「行牒」が用いられていたのである。

これらの検討をまとめると次頁に示したようになる（前掲図2参照）。

すなわち公驗（行牒）は、隣接する州県への通行に対して発給されるものであり、それに対して過所とは、それを越える通行の場合に発給されるものとなっていたことが確認できる。⁽²¹⁾

それでは、こうした両通行証を使い分ける背景には、どういふことがあったのかというと、そこには発給官司の管轄領域や帰還日程の問題が存在していたと考えられる。

まず、両通行証を分ける基準が、隣接州府との往還か、それを越えるかであったことは、通行証としての有効範囲が、発給官司の管轄領域内か域外かであったことを意味している。厳密に見れば、隣接州府は管轄領域から外れるが、先に検討した伝馬坊牒から知られるように、隣接の州府との往還は自らの通送の範囲であり、そこまでは管轄範囲内と意識していたことは疑いない。

つまり、「行牒」は、発給官司の管轄領域において機能する通行証となっていたのに対して、過所は、発給官司の管轄領域とは無関係に発給できる特徴をもっていたのである。

次いで、このこととも関連し、日程の問題がある。

史料【III】を見ると、この文書の前半部は、石染典の保人である（石）染勿らの弁辞（取り調べ調書）であるが、そこに見えるように、ソグド商人である石染典の伊州への往来には、「計程」また「違程」が重視され、「一程」つまり規定の日程内での帰還が定められていたことがわかる。⁽²³⁾

公務に関するそれについては、いくつかの実例が認められ、先の表2に掲げたように、トゥルファン文書には開元一〇年（七二二）閏五月～六月における西州

(I) 「開元二十一（七三三）年西州都督府案卷爲勸給過所事」

【北庭金滿県百姓、蔣化明】

伊州～西州～北庭 → 「過所」

西州～北庭 → 「行牒」（隣接州府）

(II) 「開元二十一（七三三）年唐循忠勝、薛光泚、康大之請給過所案卷」

【①前長史・唐循忠の勝 ②甘州百姓、薛光泚 ③康大之】

① 安西～西州～伊州～瓜州～甘州……福州 → 「過所」

② 西州～伊州～瓜州～甘州 → 「過所」

③ 西州～輪臺 → 「行牒」（隣接県）

(III) 「開元二十一（七三三）年染勿等保石染典往伊州市易辯辞」

【西州都督府百姓、石染典】

西安～西州～伊州～沙州～瓜州 → 「過所」

西州～伊州 → 「行牒」（隣接州府）

長行坊所属の長行馬の運用歴が残されている。それによれば、伊州との間（七三〇里ほど）を二七日―三八日で往来していたことがわかる。このことから、西州―伊州における公務での往來の「程」（規定の日程）は、ほぼ一ヶ月ほどであったと考えられる。

この公務遂行に関わる「程」が、西州百姓であった石染典の隣接州との往還に、実際に適用されたかどうかは詳らかではないが、何れにせよ本貫州府へ帰還する何らかの「程限」が定められていたのである。

なお公験（「行牒」）は、州府だけでなく、県から京兆府におよぶ各官司からも牒として発出されており、牒式の通行証という意味では通牒と同質のものである。そこに通送の指示があれば通牒とも言えるものとなろう。したがって公験（「行牒」）と通牒とは、本来、統一的に捉えるべき通行証なのである。

これに対して、過所は、発給官司の管轄領域とは無関係に発給できる関係からか、後に検討するように、本貫州府に帰還する厳格な「程限」があつたとは見えず、かなりの長期にわたって往來できる通行証となつていた。このように過所が公験（「行牒」）のもつ時空の制限が取り払われていたことは、これが「私行」用であつたことを示しているが、本節冒頭で述べたように、それは本来的に官のためのものであつた。

まず唐の通過公証制度の特徴として、基本的にはそれが官人のためのものであつて、百姓のためのものではないことを確認しなければならぬ。官人の公務には符券・通牒が発給され、「私行」には過所が給付されたのである。ところが、実際にはこれらが、百姓に対して特別に発給されるかたちを取つていたのである。

そこで、本来、官のための通行証であつた「行牒」や過所、とりわけ時空制限の緩やかな過所が、律令支配期において、何故に百姓の通行証としても活用されるようになったのか、その背景を探る必要がある。

注

- (1) 百姓の身分については、山根一九八二・一九八八、渡邊一九九四、二二六―二四六・三三七―三六六頁参照。
- (2) 礪波一九九三、六六三―六七三頁。
- (3) 内藤一九三〇、一三四〇頁（一九七〇、六二九頁）。なお足立・塩入一九八五、二〇五―二〇六頁も同様の見解を取る。
- (4) 仁井田一九三七、八五三―八五四頁（一九八三、頁）。

- (5) 小野一九六一、一八五頁・一九七七、一四六頁。
- (6) 杉井一九九〇、一六二―一六三頁。また山岸一九九六、三五頁も参照。
- (7) 館野一九八四、二三三頁（一九九八、一三四頁）。
- (8) 小西一九七九、三一六頁。
- (9) 程一九八五、一二六―一二九頁。
- (10) 程一九八五、一三二頁。
- (11) 杉井一九九〇、一六二頁。
- (12) 唐公式令における過所式の存在は、中村一九九六、二六―二七・三五頁参照。
- (13) 杉井一九九〇、一六三―一六七頁によれば、過所は地方にあっては、戸曹（司戸）参軍事を有する官府とする。
- (14) 小野一九六一、一八五頁。
- (15) 〈録文〉『文書』六、五〇八―五〇九頁。〈図版〉『図文』三、二六二頁。
- (16) 石田一九九八、九六頁。
- (17) 〈録文〉『文書』九、六一―六二・六五―六七頁。〈図版〉『図文』四、二九一・二九四頁。以下、三件の文書の行数は『文書』・『図文』による。ただし一九九八年の調査に基づき、行数と紙縫の位置を修正した箇所がある。
- (18) 〈録文〉『文書』九、三五―三八頁。〈図版〉『図文』四、二七二―二七四頁。
- (19) 〈録文〉『文書』九、四四―四七頁。〈図版〉『文物』一九七五―七、二〇頁、図一五、『図文』四、二七七―二七八頁。
- (20) 内藤一九六三、二三五頁。
- (21) 大庭修氏は、漢代では後の過所にあたるものは弊であったとし、それは関津を通過するような私用の遠距離旅行者に与えられたとする。大庭一九八二、五九七・六〇六―六一五頁。また何双全氏は、漢代においても過所と呼ばれる通行証を明確に設定し、その特徴として、使用区域が広く、郡や国を超えて通用することを指摘する。何一九九三、八一―八二頁。
- (22) ただし通行証としての公驗（行牒）は、前掲表3の10、16の円珍に給付されたそれよりうかがえるように、州府で発出されるそれであっても、その管轄域を越えた最終目的地ないし通行の目的を記載する形を取っている。
- (23) 程とは、「ある公務を所定の日数以内に完了すべしと定められる期間」を指す語とする。『律令』一、二〇七頁、注（17）。

第二節 過所による交通

先に検討したように、州府より百姓に過所が発給されるのは、「行牒」によって処理することのできない往還を対象とする場合であった。つまり発給官司の管轄領域を越える通行に、過所は発給されたのである。この意味では、過所は、州府にしてみれば、符券と並んで、

管轄領域を越えて発給できる通行証となっていた。ただし、符券が駅道を通じての中央と州府との往還に限定される原則であったのに対して、過所はそうした限定された空間はなく、柔軟な往来を保証されていたと言えよう。

トゥルファン出土文書には、そうした往来の実態を示す過所が存在するので、私的な交通の実態を確認するためにも、以下に見ておきたい。

「唐開元二十年（七三二）瓜州都督府給西州百姓游擊將軍石染典過所」（73TAM509:8/13(a)之⁽¹⁾）

【A】

（前欠）

1 家生^生奴^移□□

2 安西已來、上件人肆、驢拾。今月 日、得牒

3 稱、從西來至此市易事了。今欲却往安

4 西已來、路由鐵門關、鎮戍守捉不練行由、

5 請改給者。依勅來文同此、已判給、幸依勅

6 過。

府

8 戶曹參軍「賈」

史楊祇

10 開元貳拾年參月拾肆日給。

【B】

..... □ (紙背)

11 三月十九日、懸泉守捉官高「賓」勸西過。

12 三月十九日、常樂守捉官果毅孟「進」勸西過。

- 13 三月廿日、苦水守捉押官「年五用」勘西過。
 14 三月廿一日、塩池戍守捉押官健兒呂「楚珪」勘過。

【C】

「琛」

- 15 作人康祿山 石怒忿 家生奴移多地
 16 驢拾頭 沙州市勸同、市令張休。
 17 牒、染典先蒙瓜州給過所、今至此市易
 18 事了、欲往伊州市易。路由恐所在守捉不
 19 練行由。謹連來文如前、請乞判命。謹牒。
 20 印 開元廿年三月廿日、西州百姓游擊將軍石染典牒。

「任去。琛示。」

廿五日。」

【D】

- 23 印
 24 四月六日伊州刺史張「賓」 押過

(和訳)

【A】

瓜州都督府 (より発出)

(西州百姓の石染典／作人(雇用人)の康祿山・石怒忿／家で生まれた男奴隷・移多地 (〃驢拾頭))安西(都護府)まで(の関防責任者宛て)。(同行の人畜は)先に掲げた四人と驢馬一〇頭。今月 日に、(石染典の)牒を得たところ、

「西より、ここ(瓜州)にまいりましたが、交易も終わりましたので、今、引き戻って、鉄門関を通って安西にまで往きたいと思います

が、途中、鎮・戌・守捉に、往來の事情を理解していただけないことを思い、(過所を)改給していただきたく、お願い申し上げます。」
 と言ってきた。 (添付してきた、これまでの) 過所を取り調べたところ、この牒の内容と同じであったので、既に処決して(過所を)発給した。どうか、取り調べたうえ、通過することをお認めいただきたい。

府

戸曹参軍 「亶」

史 楊祇

開元二〇年三月一四日、発給す。

【B】

「三月一九日、懸泉守捉官の高賓、取り調べて、西へ通過させた。」

「三月一九日、常樂守捉官・果毅の孟進、取り調べて、西へ通過させた。」

「三月二〇日、苦水守捉の押官の年五用、取り調べて、西へ通過させた。」

「三月二一日、塩池戌・守捉の押官・健児の呂楚珪、取り調べて通過させた。」

【C】

「琛」

作人の康祿山・石怒忿／家で生まれた奴の移多地／驢馬一〇頭。沙州の市が、取り調べたところ、(石染典の提出した牒と)同じ。市令の張休。

申し上げます。私、染典は、先に瓜州の過所を發給され、今、ここ(沙州)に来て交易しておりましたが、それも終わりましたので、(次に)伊州へ行き交易したいと思えます。途上、所在の守捉が往來の事情をよく知らないことを恐れ、謹んで、(これまでの過所を)貼り連ねること、前のとおりです。どうか、判をもって処決されますよう、お願い申し上げます。謹んで、申し上げます。

【印】 開元二〇年三月廿 日、西州百姓、游撃將軍の石染典が、申し上げます。

「去くに任せよ。琛、指示す。」

廿五日。」

【D】

「印」

四月六日、伊州刺史 張「賓」

押署して通過させた。

【A】は、瓜州都督府が石染典に発給した過所の実物である。その内容から、彼は交易する目的で西州方面より東行し、瓜州府に滞在していたことが知られる。さらに瓜州府での交易活動が完了した時点で、あらためて滞在先の州府司へ、安西（クチャ）までの過所を申請したことがわかる。受理後、瓜州府の戸曹司の審査を経て本過所は発給されたが、注目されるのは、過所本文の冒頭に「安西已来」とあることである。

これは同じく州府より発給された前掲表4の（4）の「唐大中九年（八五五）越州都督府給日本国僧円珍過所」の本文冒頭に、「上都已来路次」とあるのに対応しており、唐代前・後期という時代的な差異はあるが、これらがほぼ同一の書式に則って作成されていたことは疑いなく、「安西已来」（安西まで）とは「安西已来路次」（安西までの路次）の略記であることがうかがえる。

さらに、中央より発給された過所ではあるが、同じく表4の（3）の「唐大中九年（八五五）尚書省司門給日本国僧円珍過所」の本文冒頭に「韶廣兩浙已来関防主者」とあることから、この部分が、単に行き先を示しているのではなく、正式に記せば「安西已来路次関防主者」とあるのが本来であって、それは「安西までの路次にある関所や防衛機関の責任者へ」という、この過所本文を提示する先を示しているのである。本過所に貼り継がれている【B】は、まさにそうした提示先の責任者たちによる過所検閲を示している。【B】の各行が、すべて別筆であるのも当然と言えよう。

また過所の本文冒頭の語から明らかなように、過所を取得する場合、申請の時点で通行の目的地が明らかにされていたことは疑いなく、そこまでの通行許可書として過所が発給されるのである。ところが、ここでは、【C】【D】に見えるように、あらためて各州において次の州への申請が必要となっている。すなわち、【C】では、石染典は、沙州で伊州への通行を、また【D】では、簡略ながらも、伊州で、次の州、おそらくは西州への通行を申請し許可されている。

これは、礪波護氏が指摘されるように⁽²⁾、交易の都合で沙州で伊州回りのルートを選択したことによる。このことは同時に、当時、瓜州から鉄門関を経て安西を目指すルートとして、沙州から石城鎮を経て、その後、焉耆に西北行して鉄門関を通過するのが、過所による設定ルートになっていたことをうかがわせる⁽³⁾。

従って、過所とは、目的地までのルートは、最初より官によって設定されているものの、実際には最終的な目的地までは、関所を如何なるルートで通過しようと、途上の州府の通行許可を得れば可能となるものであった。この州府の通行許可とは、先に検討した「行牒」の性格をもつものと見られよう。

過所とは、このように本来の過所に、滞在先の州府の「行牒」を連ねることによって、かなり柔軟な往来を実現できたものと見られる。また、先に見たように、「行牒」が「公行」に準ずる通行として程限をとらなくなったのに対して、過所には、そうした程限が設けられていたことはまったくうかがえない。もちろん過所も、通行証としての有効期限は定められていたと見られるが、それが経過しても滞在先の官司で改めて過所給付の手続きを取ることが認められていた⁽⁴⁾。このことは、過所というものが、時間的に、きわめて融通性の高いものであったことを示唆する。

こうした时空の融通性は、通送・供給を保証する公的な通行とは根本的に異なる、過所の特性と見るべきであろう。

本来ならば、百姓であれば、本貫州府からの移動は厳禁されており、合法的な理由がある場合にのみ、「行牒」や過所発給の対象となっていた。例えば、トゥルフアン文書には、百姓に発給された過所として、①兵募などによる駐留兵の帰還、②供軍財物輸送に雇用された作人の帰還、③帰葬を目的とする移動、④和羅納入にかかわる移動などが見えている⁽⁵⁾。こうした事情のもとに、百姓への通行証として、「行牒」と過所が発給されたのである。

もちろん、実際には、百姓身分の商人の私的な交易のための移動に対しても、過所を発給していた。例えば、先の西州百姓の石染典は、交易の目的で本貫を離れるのは明らかであり、百姓のなかで商業に従事するようなものに対しても、過所が発給されていたことが確認できる。ただし、彼が百姓であると同時に、遊撃將軍（従五品上）という武散官を帯びていたことは注意すべきであろう。彼の官司に提出した申請書も、白丁身分の百姓が用いる辞ではなく、官吏の用いる牒であった。

このほか、西州府と隴右道の臨洮軍との間の私的な往還を申請した西州高昌県百姓の麴嘉琰も、「隴右別 勅行官・前鎮副」であり、

また当該州県では最高戸に属す六等（中下）戸であった。⁽⁶⁾ しかも、そうした立場であっても、百姓が過所を取得するには、多くの関係者に対する厳しい尋問と煩瑣な手続きを必須とした。⁽⁷⁾

他の実例に乏しいが、まったくの白丁たる百姓が、私的な交易目的で、個人として容易に過所を請求できたどうかは疑問である。とくに、律令支配全盛の唐前半期にあつては、百姓の本貫からの移動は厳禁されていたわけで、白丁が簡単に過所を入手する体制にあつたとは考えがたい。

このことは、百姓が過所の発給をうけるのは、何らかの公務に関わる移動がほとんどであつたことを示唆する。つまり、百姓が過所を手に入れる重要な機会が、とくに先の②に掲げるような供軍財物や租税課物などの「和雇送達」であつたのである。ただし、②は、軍物輸送隊の名目上の統轄者は、官であるものの、実質的な運送主は「馱主」と呼ばれ、彼らが個別に「作人」と「作人」が率いる馱畜を雇つていた。⁽⁸⁾

唐は百姓と切り離し、既に本貫を離れて活動する内地客商を、行客としてその存在を公認するとともに過所も発給しているが、まさにこうした客商らが「馱主」に充てられていたのである。⁽¹⁰⁾ このことは、州府による「和雇送達」でも、百姓にとどまらず、客商らも対象とされる場合があり、その結果、実質的には客商に運送を請け負わせる「僦勾客運」に近い性格を有するものとなつていたことを示唆している。

唐が、徭役による就役実勞体制の維持を掲げながらも、実際には、供軍財物や租税課物の輸送が、州府による「和雇送達」や「僦勾客運」に頼らざるを得ないことは、既に菊池氏の指摘するとおりである。⁽¹¹⁾ そしてこれらは、租税課物は京師や送納州府（涼州・秦州）へ、供軍財物は西北方面の前線地域へと輸送されたが、⁽¹²⁾ そうした輸送に従事した場合、雇用される百姓らに対して、少なくとも輸送先からの帰還に際して、個々に過所が発給されたことは、先の②の例より疑いない。すなわち、京兆府・華源県を本貫とする王奉仙は、安西まで兵賜を送る軍物輸送隊に雇われ、自ら驢一頭を率いて参加したが、安西で解散した後には、過所を発給してもらい、利殖活動に励みながら、時間をかけて東帰している。⁽¹³⁾ しかも、詳細は省くが、彼は幹線道（駅道）上の交通施設で療養をすることも許されていた。⁽¹⁴⁾

ただし、言うまでもなく、「和雇送達」の「和雇」が、半ば強制的な側面を有していたことは十分に予想され、『唐大詔令集』巻八六「光啓二年七月德音」（『全唐文』巻八九、僖宗）には、

(前略) 江淮商賈、業在舟船。如聞近日官中、擄借甚苦。或傾奪以充運米。或題關以備載軍。非理滯留、散失財貨。州縣雖云和雇、商人焉敢請錢、本求錐刀、翻成損折、縱有冤屈、豈能申論、道路怨嗟、莫甚於此。自今以後、委所在長吏切加禁斷。(後略)

(前略) 江淮の商賈、業は舟船に在り。聞くが如くんば、近日、官中、擄借すること甚だ苦^きし。或いは傾奪して以て運米に充て、或いは題關して以て載軍に備う。理非ずして滯留し、財貨を散失せしむ。州縣は和雇と云うと雖も、商人は焉んぞ敢て錢を請わんや。

本より錐刀を求むるも、翻りて損折を成す。縦え冤屈有るも、豈に能く申論せんや。道路、怨嗟すること、此より甚しきは莫し。今自り以後、所在の長吏に委ね、切に禁斷を加えしめよ。(後略)

とあり、唐末期の状況ではあるが「和雇」における官側の態度の一端をうかがうことができる。

百姓らにすれば、「駄主」(客商)の作人だとしても、その雇用賃を必ず獲得できる保証はなかったであろうが、一方で、百姓らにとって重要だったのは、官物運送隊に参加することで、容易に過所を獲得できることであつたと思われる。

もちろん、過所を所持しなくとも、百姓は非合法ながらも移動していたと見るのが自然であろう。しかしながら、過所を保持することによって、「私行人」にも開かれていた国家レベルでの運用下に置かれていた駅道上を往来し、そのことによって遠距離にわたり官の交通に関わる便宜が得られる点を考えるべきであろう。先に述べたように、ただの白丁であつても、治安の良い幹線道(駅道)上を往来し、ここでは病氣の際に公用交通機関で療養できるなど、官のケアを得られるものとなつた。

これまでの過所に対する認識は、往来を規制する通行証というものでしかなかったが、現実には、官のサーヴィスを供与する側面を有していたのである。

そこで考えなくてはならないのは、唐代になって、百姓と並んで客商の存在を官憲が掌握し、彼らにも過所を発給していたことである。もちろん漢代には、「市籍」なる簿籍が存在はしていたが⁽¹⁵⁾、魏晋南北朝期にあつては、行賈(行商人・客商)が付籍の対象となつたのかどうかは、いまだ明確ではない。唐代には、商人のうち坐賈は、百姓として把握され戸籍に付せられていたことは池田温氏の指摘するとおりであるが、行賈について⁽¹⁶⁾、先に述べたように、中央アジアからの外国商人である興胡とともに、唐領内においてその存在が州県に掌握され課税対象となつていた⁽¹⁷⁾。唐代になってようやく、外国商人も含め客商を公的に掌握し、その体制内に位置づけようとして意識するようになっていたことが十分に考えられるのである⁽¹⁸⁾。

かかる唐朝の姿勢は、律令支配を建て前としつつも、国家と商人との相互依存的な関係を構築させ、そのもとで税物の集散地たる京師や送納地(涼州・秦州)を終・起点に、江南・四川等の内地諸州府や西北前線方面のそれと繋がる幹線路(駅道)に沿って、百姓・客商らの移動が促されていたのである。

北朝隋朝期からの経緯を踏まえて検討しなければならないが、唐王朝のダイナミックな財政運用を支えた官物輸送は、公用交通体制によるそれを補完すべく百姓・客商らと表裏一体となって進められた側面が認められるのであり、それを支えたものこそ、国家レベルでの運用下に置かれていた駅道を通じて、広域にわたる移動を保証した過所であったのである。

注

- (1) 〔録文〕『文書』九、四〇―四二頁。〔図版〕『図文』四、二七五―二七六頁。
- (2) 礪波一九九三、七〇七頁。
- (3) 通常、瓜州から伊州へ北上し、さらに伊州から西州・焉耆へと西進するルートが一般的であったとあまりにも強調して考えられているが、これは再考を要しよう。
- (4) 過所の有効期限については、養老関市令第二七・第一条には、「若已得過所、有故卅日不去者、將旧過所、申牒改給。若在路有故者、申随近国司、具状送関。雖非所部、有来文者亦給。」と規定されている。程一九八八、七七頁参照。トゥルフアン文書にも、過所改給の実例が多く残されている。「唐開元二十一年(七三三)西州都督府案卷為勘給過所事」の「王奉仙」の例(73TAM509:8/21(a)之三)、『文書』九、六四頁、〔図文〕四、二九三頁。荒川一九九二A、四三三頁参照。
- (5) 「唐開元二年(七三三)西州都督府案卷為勘給過所事」ほか『文書』九、三五・五二―六七頁。
- (6) 「唐開元二年(七三三)西州高昌県為申魏嘉琰請過所由具状上事」『文書』九、五六―五八頁。荒川一九九七B、一五頁参照。
- (7) 荒川一九九七B、一一―一四頁。
- (8) 荒川一九九二A、四九頁。
- (9) 行客の過所携帯については、『唐会要』卷八六、関市の宝応元年(七六二)九月勅を参照。
- (10) 荒川一九九二A、四九頁。
- (11) 菊池一九七六、四・六―七頁。
- (12) 唐代の送納については、大津一九九〇、一〇―一九頁。丸橋氏によれば、「北辺」(関内道中北部から河東道の太原以北の地域)では、「和雇送達」による官物輸送は行われていたものの、その担い手は「官健」であり、客商が主軸になっていたわけではないことを指摘する。丸橋一九九六、五八―六一頁。

- (13) 郭一九八六、一三七―一三八頁。荒川一九九二A、四〇―四九頁。
- (14) 郭一九八六、一三八頁。荒川一九九二A、四四頁。
- (15) 漢代の市籍については、美川一九六九、山田一九六九、渡部一九七八、五六―五七頁、重近一九九九、九五―九九頁などを参照。
- (16) 池田一九七九、九三頁、妹尾一九九七、三七頁。
- (17) 姜一九八九、二七八―二七九・二八七頁。荒川一九九七C、一九五頁。
- (18) 荒川一九九九、九五―九九頁。

結語

以上、唐代交通システムの構造について考察してきたが、本文で検論してきた内容を以下にまとめ、序文で提示した問題への解答としたい。

(1) 唐朝では駅使は駅道上の駅を拠点として通送され、通行証として国都(門下省)と州府等とで発給される符券(紙券)が用いられた。ところが律令の法文においては、伝符と呼ばれる割り符が国都と州府等とに分置され、これが通行証として用いられることが規定されている。理念的なものとは言え、律令において割り符を用いることが規定されたのは、駅制の本質的な機能が、駅道を通じて国都と州府等とをそれぞれ直結させることであつたことを示している。ただし駅道や駅は、これまで駅制の観点からしか分析されてこなかったが、これらは駅使以外の公務を帯びた往来人、さらには「私人」に対しても開かれていたのであり、唐朝全体の公私にわたる交通を支える基幹道・施設として駅道や駅を位置づけ直す必要がある。

(2) 他方、伝送使には通行証として通牒が給付されており、しかも駅ではなく県治を拠点として通送されていた。その通行範囲も、国都と州府等とを結ぶ駅道だけでなく、駅道の補助的幹線や州府管下の諸県を結ぶ県道に及んでおり、駅制ではカバーできない公用交通を支えていた。またこれは漢代の伝とは異なり、通牒の指示するところに応じて、県が配備・徴発する馬畜・車舟・人夫などが通給された。伝送使に通給された交通手段は、駅使のために特設された駅馬と異なり、県全般に専用のそれとして必ずしも特設されていたわけではないと見られるが、制度としての性格の相違はあるものの、この通牒による伝送を駅制に対して伝制と捉えることに不都合はない。

(3) したがって駅伝制とは、駅を拠点として通送される交通網と、県治を拠点として通送されるその総称であり、時代による伝制の消長や内容的な変質をとめないながらも、秦漢〜唐前半期までの公用交通制度の基本構造を示す。また両者の交通機能としては、基本的には駅制が国都と諸州府が差遣する限定的な使者の往来や緊急を要する情報の伝達を担ったのに対して、伝制は駅制に基づかない交通・輸送を広範に支えた。

(4) こうした律令制下の駅伝制の特徴は、丸抱えて通送されることにあり、そのために各州府は人馬・糧食を供出していた。力役供出に関しては、各州府では、配下の諸県ごとに郷里の民丁を差科徴発し、馬畜の飼養や輸送などを負担させていた。すなわち、駅制は、課役免除の色役（雑役）で徴発された駅丁が輪番で駅に配されたのに対して、伝制は、雑徭で徴発された人夫らが、その運用を支える建前であったと見られる。このことが、律令の規定に伝制に関わる基本条文が見えない理由であろう。ただし伝制の場合、敦煌のような辺州では、県の伝馬坊の管掌下に、伝送馬驢の飼養が割り当てられた馬驢子が、必要に応じて呼び出され通送の任にあたっていた。さらに折衝府がおかれた軍府州でもある敦煌では、県の伝馬坊や、「防援」（護衛）をとまなう軍物等の通送作業に、府兵が勤務・就役していたことがうかがえる。

(5) また駅制・伝制ともに、駅道上での宿食は、駅でその便宜が供与され、交通手段は、駅制では駅で馬・駅丁を通給され、伝制では駅道上の諸県で準備する馬畜等や雑徭役夫らが通給されたと見られる。さらに伝制では、駅道の補助的幹線や県道上の諸県治で馬畜等や雑徭役夫らが、また館において宿食の便宜が供与された。

(6) こうした公道上の通送・供給は、既に述べたように通行証によって保証されたが、中央より発給されるそれは、駅制・伝制ともに、領内全域において有効に機能した。これに対して、地方において発給されるそれは、駅制の符券は発給官司の管轄領域を越えて通行証として有効であったものの、伝制の通牒は、通送に関しては実質的にその管轄領域において有効であった。これは通牒というものが、符券と異なり、伝送のために特設された通行証ではなく、各官司で一般に発出する牒式の公文書をもって通送・供給を命ずるものであるからである。このことはまた、中央より州府へ使者を派遣する場合は符券・通牒が用いられるのに対して、州府より中央へのそれは、州府自身の権限のみで行う場合は、通牒ではなく符券で対応したことを示唆している。

(7) また駅制・伝制の運用を実質的に支えた県は、在地社会を統括し、かつ行政の基層単位として、様々なレベルの多様な往来人に対

して、糧食・人馬の供出や通送を広範に行っていた。このことが、駅制・伝制構築の基盤にあったのである。

(8) こうした律令体制下の駅制・伝制のもつ限界は、まさに徭役による丸抱えの運用体制にあり、とくに税物や軍物の輸送には、それは機能していたとはいえない。ここに、州府の雇用による「和雇送達」および客商が請け負う「徭勾客運」が行われる必然性があった。

(9) この問題に関わって、唐の「私行」を許可する通行証として、過所と公験がある。州府で発給する場合、公験は「行牒」とも呼ばれ、発給官司の管轄領域を実質的な有効範囲とし、その移動も公務による移動に準じて「程限」(往還期限)が設けられていた。さらに公験(「行牒」)は、県から京兆府におよぶ各官司からも牒として発出されており、そこに通送の指示があれば通牒とも言えるものとなる。したがって公験と通牒とは、本来、統一的に捉えるべき通行証なのである。

それに対して過所は、州府で発給する場合には、その管轄領域を越えて広域に機能しており、帰還日程の制限も明確にはうかがえない。本来、官人の「私行」のために設けられた通行証であり、基本的に公験(「行牒」)のもつ时空の制限が取り払われていた。さらに過所は予め最終目的地へのルートが設定されていたが、これも公験(「行牒」)を各州府で取得すれば、それを外れて移動することも可能となった。こうした公験(「行牒」)や過所が百姓に対して特別に発給されていたのである。本貫地主義を統治理念とした唐において、百姓は移動の自由を認められていなかったが、こうした通行証は、その柔軟な移動を公認するものであった。

(10) 散官を有する一部の百姓を除き、一般の百姓が、こうした通行証、とりわけ過所を取得する機会は、主に官による雇用や役務による往来においてであったと考えられ、「和雇送達」や「徭勾客運」による税物・軍物の輸送は、そうした絶好の機会となっていた。行客・興胡といった客商だけでなく、百姓らも、これを通じて遠距離にわたる移動の機会を大きく獲得していったと見られる。

(11) もちろん、現実的には、百姓らの非合法的な移動は日常的に行われていたであろうが、過所の取得は、「私行人」に開かれていた駅道を往来することを許し、そのことによって官の交通に関わる便宜を長距離にわたって得られるものであった。これまでの過所に対する認識は、往来を規制する通行証というものでしかなかったが、現実には、官側のサーヴィスを供与する側面を有していたのである。

(12) 唐王朝のダイナミックな税物・軍物輸送は、公用交通体制によるそれを補完すべく百姓・客商らと表裏一体となって進められた側面が認められるのであり、それを支えたものこそ、国家レベルでの運用下に置かれていた駅道を通じて、広域にわたる移動を保証した過所であったのである。

第一章第一節に述べたように、唐帝国領内において駅とそれが布置される駅道が通ることは、各州府と国家との統属関係が形づくられたことを意味しており、駅道を整備しそれを維持することは、そうした統属関係を保持するための州府の義務のひとつでもあった。このことは、唐の交通制度というものが、政治的支配―従属関係にともなう供役という観点からも捉える必要があることを示している。すなわち、州府ごとに人畜・糧食の供出が義務づけられ、それを収斂することによって公用交通の体制が維持されてきたのである。

また一方で、こうして供出された人畜・糧食や駅道往來上の便宜を、州府に還元する方途として、州府が符券・過所を発給する権限を有していた側面がある。つまり、一州府が発給する通行証で、他の州府において通送・供給や往來上の便宜に与る、もしくは要求できる権利が生じたのであり、それは国家による交通に関わるサーヴィスを享受できたことを意味している。

これが、徭役実勞体制のもと国家丸抱えで運用される、符券・過牒による公用交通と、その便宜を一部利用し得た過所による私用交通の姿であった。

唐後半期以降、こうした形での公用交通システムは消滅し、過所という通行証も五代期にはその姿を消すが、それは交通に関わる徭役実勞体制や本貫地主義の実質的な放棄などにより、国家の交通に関わるサーヴィスのあり方が大きく転換していくことと密接な関係を有するものであろう。

序文で述べたように、唐代前半期は、その領土を大きく西北方へ膨張させ、中央アジアの軍事的経略を積極的に展開した時代でもある。以上に見た交通システムも、統治にともなう他の諸制度とともに中央アジア、なかでもパミール以東の地域に導入されたが、そこには当該地域の独自の交通体制の存在や、遊牧諸勢力と対峙する前線地帯という条件のもとで変容を余儀なくされた面がうかがえる。またこうした交通体制のもとで、中国内地と一体化するかたちで人やものが動くようになり、中央アジアの交易活動やその経済に大きな影響を与えている。これらの具体的な姿は、出土史料より明瞭にうかがうことができるが、これはまた稿を改めて論ずべきテーマとなろう。

注

(1) 小西氏は、過所の発給が消滅するのは、過税の制度化と無関係ではないとする。小西一九七九、四頁。

【引用文献略号】

『釈録』……唐耕耦・陸宏基編『敦煌社会経済文献真蹟積録』第一輯、第五輯、全国図書館文献縮微複製中心・古佚小説会、一九八六—一九九〇年。
 『文書』……国家文物局古文獻研究室ほか編『吐魯番出土文書』第一—一〇冊、文物出版社、一九八一—一九九一年。
 『図文』……唐長孺主編、中国文物研究所・新疆維吾爾自治区博物館・武漢大学歴史系編『吐魯番出土文書』〔壹〕—〔肆〕、文物出版社、一九九二—一九九六年。

『会報』……吐魯番出土文物研究会編『吐魯番出土文物研究会会報』(第一—五〇号までは同会編『吐魯番出土文物研究情報集録』〔中央ユーラシア諸民族の歴史・文化に関する国際共同研究の企画・立案〕成果報告書Z.O.2、一九九一年として合冊)
 『律令』……律令研究会編『訳註日本律令』五—八(唐律疏議訳註篇一—四)東京堂出版、一九八四—一九九六年。
 『拾遺』……仁井田陞『唐令拾遺』東方文化学院、一九三三年(復刊、東京大学出版会、一九六四年)
 『拾遺補』……仁井田陞著・池田温編集代表『唐令拾遺補』東京大学出版会、一九九七年。

【引用文献目録】

青山定雄

一九三八 「支那上代の駅伝」『交通文化』三、二五四—二六六頁。

一九六三 『唐宋時代の交通と地誌地図の研究』吉川弘文館。

足立喜六(訳注)・塩入良道(補注)

一九八五 『入唐求法巡礼行記』二(東洋文庫四四二)、平凡社。

荒川正晴

一九八九 「唐河西以西の伝馬坊と長行坊」『東洋学報』七〇—三・四、頁。

一九九〇 「西域出土文書に見える函馬について(下)」『会報』四二、二一九—二三三頁。

一九九二A 「唐の対西域布帛輸送と商客の活動について」『東洋学報』七二—三・四、三一—六三頁。

一九九二B 「唐代駅伝制度の構造とその運用(I—V)」『会報』七八—八三、四三—五八・四四—四六・四六—四八頁。

一九九三 「中央アジア地域における唐の交通運用について」『東洋史研究』五二—二、二三—五一頁。

一九九七A 「クチャ出土『孔目司文書』攷」『古代文化』四九—三、一一—一八頁。

一九九七B 「唐の州県百姓と過所の発給」『史観』一三七、四—一八頁。

一九九七C 「唐帝国とソグド人の交易活動」『東洋史研究』五六—三、一七一—二〇四頁。

一九九八 「ソグド人の移住聚落と東方交易活動」『岩波講座 世界歴史一五 商人と市場』岩波書店、八一—一〇三頁。

生田保夫

一九九八 『交通学の視点』流通経済大学出版社。

池田温

- 一九七五 「沙州図経略考」『榎博士還暦記念東洋史論叢』山川出版社、三二—一〇一頁。
- 石田実洋
- 一九九八 「『伝教大師入唐牒』についての二、三の考察」『日本歴史』六〇六、九一—九九頁。
- 伊瀬仙太郎
- 一九五五 「中国西域経営史研究」巖南堂書店。
- 榎本淳一
- 一九九五 「『性靈集』に見える「竹符・銅契」と「文書」について」佐伯有清先生古稀記念会編『日本古代の伝承と東アジア』吉川弘文館、四六一—四八〇頁。
- 大櫛敦弘
- 一九八八 「秦漢国家の陸運組織に関する一考察—居延漢簡の事例の検討から—」『東洋文化』六八、二三—四三頁。
- 大津透
- 一九八六 「唐律令国家の予算について—儀鳳三年度支奏抄・四年金部旨符試釈—」『史学雑誌』九五—一二、一一—五〇頁。
- 一九八八 「唐律令制下の力役制度について—日唐賦役令管見—」『東洋文化』六八、一〇九—一四八頁。
- 一九九〇 「唐儀鳳三年度支奏抄・四年金部旨符補考—唐朝の軍事と財政—」『東洋史研究』四九—二、一一—二四頁。
- 一九九三 「唐日律令地方財政管見—館駅・駅伝制をてがかりに—」『日本律令制論集』上巻、吉川弘文館、三八九—四四〇頁。
- 大庭脩
- 一九五九 「吐魯番出土北館文書—中国駅伝制度史上の一資料—」西域文化研究会編『西域文化研究』二（敦煌吐魯番社会経済資料・上）法蔵館、三六七—三八〇頁。
- 一九八二 「秦漢法制史の研究」創文社。
- 小野勝年
- 一九六一 「山東における円仁の見聞」『塚本博士頌寿記念仏教史学論集』塚本博士頌寿記念会、一七四—一九六頁。
- 一九六九 「入唐求法巡礼行記の研究」四、鈴木学術財団。
- 一九七七 「唐の開元時代の旅行証明書について」『東洋学術研究』一六—三、一四六—一五七頁。
- 大日方克己
- 一九八五 「律令国家の交通制度の構造—通送・供給をめぐる—」『日本史研究』二六九、一—二七頁。
- 菊池英夫
- 一九七〇 「西域出土文書を通じてみたる唐玄宗時代における府兵制の運用」（下）『東洋学報』五二—四、五二—一〇一頁。
- 一九七六 「唐賦役令庸調物条再考」『史朋』四、一一—七頁。
- 一九七九 「新出吐魯番唐代軍制関係文書試釈—開元三年四月西州營諸隊火別請受馬料帳—について—」『北大文学部紀要』二七—二、一一—四

○頁。

一九九〇 「中国古文書・古写本学と日本—東アジア文化圏の交流の痕跡—」唐代史研究会編『東アジア古文書の史的研究(唐代史研究会報告第七集)』刀水書房、一四七—二〇二頁。

北原薫

一九七五 「唐代敦煌県の論決せる笞杖刑文書二種(上)」『中国前近代史研究』創刊号、二二—八四頁。

小西高弘

一九七九 「唐代の客商と雑税について—いわゆる商税の成立を中心に—」『福岡大学経済学論叢』二四—二・三、二二七—二四二頁。

駒井義明

一九五七 「公驗と過所」『東洋学報』四〇—二、一〇六—一一〇頁。

坂本太郎

一九二八 「上代駅制の研究」至文堂(坂本太郎著作集 第八卷 古代の駅と道)第一部、吉川弘文館、一九八九年所収)

重近啓樹

一九九九 「秦漢税役体系の研究」汲古書院。

白須淨眞

一九八九 「唐代の西州の武城城の前城主と沙州の寿昌城主」『西北史地』一九八九—三、一一—四二—一〇頁。

杉井正臣

一九九〇 「唐代の過所発給について」布目潮風博士古稀記念論集『東アジアの法と社会』汲古書院、一五九—一八九頁。

妹尾達彦

一九九七 「都市の生活と文化」『魏晋南北朝隋唐時代史の基本問題』汲古書院、三六五—四四二頁。

一九九九 「中華の分裂と再生」『岩波講座 世界歴史』九、岩波書店、三—八二頁。

曾我部静雄

一九七三 「日唐の度牒と公驗」『日本歴史』二九七、一一—二頁(『中国社会経済史の研究』吉川弘文館、一九七六年、一六一—一七七頁)。

滝川政次郎

一九五八 「過所考(上)(中)(下)」『日本歴史』一一八・一一九・一二〇、二〇—二八・八四—八九・一四—二三頁。

館野和己

一九八四 「日本古代の交通政策—本貫地主義をめぐる—」岸俊男教授退官記念会編『日本政治社会史研究』中、塙書房、一一五—一四七頁(同『日本古代の交通と社会』塙書房、一九九八年、一二五—一六二頁)。

磯波護

一九九二 「唐代の畿内と京城四面関」唐代史研究会編『中国の都市と農村』汲古書院、一八五—二〇二頁。

- 一九九三 「唐代の過所と公驗」『中国中世の文物』京都大学人文科学研究所、六六一―七二〇頁。
- 内藤乾吉
- 一九六三 「唐六典の行用に就いて」『中国法制史考證』有斐閣、六四―八九頁。
- 内藤虎次郎
- 一九三〇 「三井寺所藏の唐過所に就て」『桑原博士還曆記念東洋史論叢』一三二―一三四頁（再録『内藤湖南全集』第7巻、筑摩書房、一九七〇年、六一―六三頁）。
- 中村裕一
- 一九九一 『唐代官文書研究』中文出版社。
- 一九九六 『唐代公文書研究』汲古書院。
- 仁井田陞
- 一九三七 『唐宋法律文書の研究』第3編第6章「過所及び公驗」、東方文化学院（復刊：東京大学出版会、一九八三年）八四三―八五六頁。
- 西村元佑
- 一九六八 『中国经济史研究』同朋舎。
- 布目潮風
- 一九六二 「唐代符制考―唐律研究（二）―」『立命館文学』九、一―三五頁。
- 濱口重國
- 一九六六 『秦漢隋唐史の研究』下、東京大学出版会。
- 日野開三郎
- 一九七五 『唐代租調庸の研究』II課輪編・上。
- 日比野丈夫
- 一九六三 「唐代蒲昌府文書の研究」『東方学報』京都三三、二六七―三二四頁。
- 藤枝晃
- 一九五六 「長行馬文書」『墨美』六〇。
- 松田寿男
- 一九七〇 『古代天山の歴史地理学的研究（増補版）』早稲田大学出版部。
- 松本善海
- 一九七七 『中国村落制度の史的研究』岩波書店。
- 丸橋充拓
- 一九九六 「唐代後半の北辺財政―度支系諸司を中心に―」『東洋史研究』五五―一、三五―七四頁。

- 美川修一
一九六九 「漢代の市籍について」『古代学』一五—三、一七三—一八八頁。
- 山岸健二
一九九六 「入唐求法巡礼行記」にみえる過所・公驗」『史学研究集録』二二、三三—五四頁。
- 山田勝芳
一九六九 「中国古代の商人と市籍」『加賀博士退官記念中国文史哲学論文集』講談社、一七五—一九六頁。
- 山根清志
一九八二 「唐の「百姓」身分について」『社会経済史学』四七—六、一—二二頁。
一九八八 「唐の「百姓」身分について・補論」『中国古代の法と社会』（栗原益男先生古希記念論文集）汲古書院、二九三—三二二頁。
- 渡辺信一郎
一九九四 「中国古代国家の思想構造」校倉書房。
一九九六 「天空の玉座—中国古代帝国の朝政と儀礼—」柏書房。
- 渡部武
一九七八 「秦漢時代の謫戍と謫民について」『東洋史研究』三六—四、三九—六一頁。
- 王冀青
一九八五 「唐交通通訊用馬的管理」『敦煌学輯刊』一九八五—二、三五—五四頁。
一九八九 「唐前期西北地区用于交通的馱馬、伝馬和長行馬—敦煌、吐魯番發見的館馱文書考察之二」『敦煌学輯刊』一九八六—二、五六—六五頁。
- 王宏治
一九八六 「関于唐初館馱制度的幾個問題」『敦煌吐魯番文獻研究論集』三、北京大学出版社、二八三—三三四頁。
- 郭平梁
一九八六 「唐朝王奉仙被提案文書考釈—唐代西域陸路交通運輸初探—」『中国史研究』一九八六—一、一三六—一四五頁。
- 何双全
一九九三 「漢簡中の「符」「伝」及び「過所」大庭脩編『漢簡研究の現状と展望』関西大学出版部、七七—八三頁。
- 姜伯勤
一九八六 「吐魯番文書所見的「波斯」軍」『中国史研究』一九八六—一、一二八—一三五頁。
一九八九 「敦煌新疆文書所記的唐代「行客」」『出土文獻研究統集』文物出版社、二七七—二九〇頁。
- 嚴耕望
一九五四 「唐代国内交通與都市」『大陸雜誌』八一—四、九九—一〇一頁。

- 一九八五—八六 『唐代交通図考』一—五 (中央研究院歷史語言研究所專刊之八三)、台湾商務印書館。
 吳麗娛・張小舟
 一九八六 「唐代車坊的研究」『敦煌吐魯番文獻研究論集』三、北京大學出版社、二五〇—二八一頁。
 黃正建
 一九九四 「唐代的『傳』与『通』」『中國史研究』一九九四—四、七七—八一頁。
 一九九八 『唐代衣食住行研究』首都師範大學出版社。
 蔣其祥
 一九八二 「《蒲類州之印》小考」『新疆社會科學』一九八二—一、七九—八〇頁。
 孫曉林
 一九九一 「關於唐前期西州設『館』的考察」『魏晉南北朝隋唐史資料』一一、二五—二六二頁。
 陳沅遠
 一九三三 「唐代駙制考」『史學年報』一—五、六一—九二頁。
 陳國燦
 一九九四 『斯坦因所獲吐魯番文書研究』武漢大學出版社。
 程喜霖
 一九八五 「唐代的公驗与過所」『中國史研究』一九八五—一、一二—二三四頁。
 一九八六 「對吐魯番所出四角葡萄役夫文書的考察—唐代西州雜徭研究之一—」『中國史研究』一九八六—一、五〇—六三頁。
 一九八八 「《唐開元二十一年(733)西州都督府勘給過所案卷》考釈—兼論請過所程序与勘驗過所(下篇)」『魏晉南北朝隋唐史資料』九・一〇、七四—八一頁。
 一九九〇 『漢唐烽埃制度研究』三秦出版社。
 陶希聖(主編)
 一九三七 『唐代之交通』國立北平大學出版組(再刊、食貨出版社、一九七四年)。
 白壽彝
 一九三六 『中國交通史』商務印書館。
 孟凡人
 一九九〇 「羅布淖爾土垠遺址試析」『考古學報』一九九〇—一、一六九—一八五頁。
 姚家積
 一九三六 「唐代駙名拾遺」(附函、俞大綱)『禹貢』半月刊、五—一、二二—三三頁。
 楊廷福

一九七八「唐律疏議」制作年代考」《文史》五（同「唐律初探」天津人民出版社，一九八二年）三一—四四頁（岡野誠識・楊廷福）「唐律疏議」制作年代考」《法律論叢》五二—四、一九八〇年、一四五—一八〇頁。

李錦綉

一九九五「唐代財政史稿」（上）第三分冊，北京大學出版社。

一九九八「唐代制度史略論稿」中國政法大學出版社。

李之勤

一九八二「唐閩內道驛館考略——陳沅遠唐代《館驛名錄》校補——」《西北歷史資料》一九八二—一、五〇—六七頁。

一九九五「唐代驛道研究」《西北史地研究》中州古籍出版社，七一—一五四頁。

劉広生（主編）

一九八六「中国古代郵驛史」人民郵電出版社。

劉希為

一九九二「隋唐交通」新文豐出版。

盧向前

一九八二「伯希和三七一四号背面伝馬坊文書研究」《敦煌吐魯番文獻研究論集》一、中華書局，六六〇—六八六頁。

一九八六「牒式及其处理程式的探討——唐公式文研究——」《敦煌吐魯番文獻研究論集》三、北京大學出版社，三三五—三九三頁。

魯才全

一九八三「唐代前期西州寧戎驛及其有關問題——吐魯番所出館驛文書研究之一——」《敦煌吐魯番文書初探》武漢大學出版社，三六四—三八〇頁。

一九八四「唐代的『驛家』和『館家』試釈」《魏晉南北朝隋唐史資料》六、三四—三九頁。

一九九〇「唐代前期西州的驛馬驛田驛牆諸問題——吐魯番所出館驛文書研究之二——」《敦煌吐魯番文書初探》二、武漢大學出版社，二七九—三〇四頁。

樓祖詒

一九四〇「中国郵驛發達史」天一出版社。

一九五八「中国郵驛史料」人民郵電出版社。

閔丙勳・安秉燦

一九九五「国立中央博物館蔵吐魯番出土文書管見」《美術資料》五六、一五六—一八〇頁。

Johnson, Wallace (tr.)

1997 *The Tang Code vol. II, Specific Articles* (Harvard Studies in East Asian Law 10), Princeton University Press, New Jersey.

Maspero, Henri

1953 *Les Documents Chinois de la Troisième Expedition de Sir Aurel Stein en Asie Centrale*, London.

- Reischauer, E. O.
1955 *Emin's Diary-the record of a pilgrimage to China in search of the law*, The Ronald Press Co., New York.
des Rotours, Robert
1948 *Traité des Fonctionnaires et Traité de L'armée traduits de la Nouvelle Histoire des Tang (chapitres XL VI-L, 2 Tomes, Leyden (2nd ed, San Fran cisco, 1974)*
1952 *Les insignes en deux parties (fou 符) sous la Dynastie des T'ang (618-907), T'oung Pao 41, pp.1-148.*
Soyrné, Michel
1991 *Catalogue des Manuscrits chinois de Touen-houang, volume IV (Nos.3501-4000)*, Ecole française d'Extrême-Orient, Paris, 1991.
Yamamoto, T. et al.
1978-1987 *Tun-huang and Turfan Documents concerning social and economic history I-III*, The Toyo Bunko.

(付記) 本文所載図の製図は太田出氏に、また中文摘要は林淑美氏に作成していただいた。ここに記して謝意を表す。

唐代交通系统的构造及其营运

荒川正晴

本文就唐代交通系统的构造进行了考察，兹将检讨的内容整理如下，并对在导论中所提出的问题试着作出回答。

(1) 唐朝的驿使是以驿道上的驿为据点进行递送，驿使们持用由国都（门下省）及州府所发给的符券（纸券）以作为通行证。但在律令的条文方面则规定驿使须使用称为传符的对号牌，这对号牌是分放在国都与州府等地。固然，律令上对使用对号牌的规定我们尽可以理念层次视之，但这也表示驿制在本质上的作用乃是透过驿道以直接连繫国都与州府等。向来我们只从驿制的观点来分析驿道或驿，但除了驿使外，此一交通设备亦对有公务在身的往来者、甚且对“私行人”亦进行开放。因此对驿道或驿此一问题有必要从作为支撑唐朝公私两面的骨干道路及设施的观点来给予重新定位。

(2) 另外，在传送时则是发给传送使递牒作为通行证，而且递送的据点是县治而不是驿。其通行范围不仅及于连接国都与州府等之驿道已，且及于驿道的补助性干线或连接州府管下诸县的县道等，藉以辅助驿制在公用交通上之所不及。又与汉代的传不同的是：唐代的传在配合递牒的指示下，由县提供其所配备或征发来的官畜、车舟、役夫作为交通工具此点上。驿马是专为驿使而设的，但拨给传送使的交通工具就有些不同，并不是一整个县都特别备有供其专用的交通工具。尽管在制度上的性格有所不同，但相对于驿制，若从传制的侧面来理解此一使用递牒行传送者亦无不当。

(3) 据此，我们可以认为所谓的驿传制是：以驿为递送据点以及以县治为递送据点的两者所形成的交通网之总称。传制虽因时代而有所消长或在内容上有所变动，但从秦汉至唐前半期止，公用交通制度之基本构造已在此时浮现。另外，就两者在交通作用上的面来看，基本上驿制的机能在于维系国都与各州府间所派遣的限数使者之往来、或是紧急状况时的消息传达，而驿制在机能或范围上所不及之大范围公用交通即是由传制来承担。

(4) 这种律令制下的驿制、传制的特徵是：递送作业既由国家统筹，因此必然得由各州府来提供人马及粮食。至于力役的供应问题，即由各州府差科徵发管下

各县乡里的民丁，使其担负马畜的饲养或行递送。换言之，驿制是透过征调自免除课役的色役（杂役）下的驿丁，后将他们轮调至驿，而传制在原则上则是征调自杂徭下的役夫以支持其运转。这就是从律令的规定上我们找不出有关传制基本条文之理由所在吧。但像敦煌如此位于边州的传制便有些不同，比如在县的传马坊的管理下被分配去饲养传送马驴的马驴子们，应情况所需也被传唤以任递送。另外，在设置有折冲府的军、府、州的敦煌也可看出：县的传马坊或带有支持“防援”（护卫）军用物资等的递送工作是由府兵来承担的。

(5) 驿制也好、传制也好只要是驿道上的食宿问题便都由驿负责供应，至于交通工具方面的问题，驿制的话则由驿拨给驿马、驿丁，传制则有置于州府治郭县的官畜等及杂徭役夫可供调用。另外，传制上所需的官畜等及杂徭役夫的补给是由位于驿道的辅助性干线或县道上各县负责，而食宿则由馆供应。

(6) 如上述，公道上的递送、供应等均是透过通行证获得保障。无论是驿制或传制，由中央发给的通行证其有效范围及于整个领域。比较起来，由地方发给的通行证，如果是驿制的符券即使超过发出通行证机关之管辖领域依然具有效力，但传制的递牒就有些不同，实际上递送的有效范围是局限在管辖领域内。这是因为递牒与符券不同，并非为传送所特设的通行证，而只是用各官员在平常所发出的牒式公文书的形式去命令行递送、供给而已。此是反映出：由中央派遣使者到州府时是使用符券及递牒，而由州府派遣到中央时则因仅是运用州府本身的权限来进行，所以不是用递牒而是使用符券来应对。

(7) 实际上支撑驿制、传制使得以顺利运转的是：县结集了在地社会的力量，在整体行政中以一基层单位，对不同阶层、五花八门的往来者们多方面地供应粮食、人马或行递送。此乃是驿制及传制得以成立的基础之所在。

(8) 在此律令体制下的驿制及传制的极限正是：这一体制必须依靠国家统筹下的徭役才得以运转这一点上。因此特别是在税物、军物的运送方面就很难说能发挥什么作用。这时由州府主导的雇用运送即“和雇送达”，及由客商所承揽的“僦勾客运”必然应时而生。

(9) 关于这一点，在唐代有过所与公验作为允许“私行”的通行证。由州县发给的公验亦称为“行牒”，其实际上的有效范围为发出该公验的官员之管辖领域，而其移动亦比照因公务之移动，所以设有“程限”（来回期限）。又从县至京兆府各官员也可以牒的形式发出公验（行牒），此中若有递送的指示则亦可称之为

递牒。因此公验与递牒本应同视为通行证。

比较起来，过所若是由州县发给的话，有效范围大，超过发给机关的管辖领域，对回程日数亦看不出有明确的规定。本来这是为官人的“私行”而设的通行证，基本上像公验（行牒）对时空的限制问题是不存在的。另外，过所虽对如何抵达终点的路线安排都作了预设，但若是由各州府取得的公验（行牒），也可以不照指定路线移动。公验（行牒）及过所是以百姓为对象而特别发给的。以本贯地主义为统治理念的唐代虽不允许百姓有移动的自由，但此一通行证却公认百姓能作弹性的移动。

(10) 我们可以认为，除去部分有散官衔的百姓外，一般的百姓之所以有机会取得通行证、特别是过所，主要是由于在官方的雇用或役务时针对往来行走上之所需而来的。所以在“和雇送达”或“僦勾客运”下运送税物、军物等正是一取得通行证绝好的机会。不仅是行客、兴胡这些客商已，百姓们主要也都是透过此一管道获得长距离移动的机会。

(11) 当然实际上百姓们非法的移动应是很平常的，但只要取得过所便可在对“私行人”开放的驿道上往来，由此就能享有由官方所提供的长距离交通之便。向来学界对过所的认识仅限于是一种规制往来的通行证已，但实际上此中带有由官方提供服务的性质在。

(12) 从唐王朝如此蓬勃的税物及军物运输中可看出百姓及客商们化为一体共同推进的侧面，而维持此一运转的正是此一位于国家所管理的驿道上、可确保大范围移动的过所。

如前所述（第一章第一节），通过驿道是一种各州府与「国家」间统属关系成立的表现，而对驿的设立及维持正是保持此一统属关系之所必需。这表示我们也有必要从带有政治上的支配与从属关系这一“供役”的观点来理解唐代的交通制度。换言之，每个州府都有提供人畜、粮食的义务，当透过对各州县进行统合后，公用交通体制才得以维持。

另一方面为了回馈州县提供了人畜、粮食或驿道往来上的利便而相对的赋予州府有发给符券、过所之权限。亦即是凭着一个州府所发给的通行证就可请求或有权利要求其他州县行递送、供应或给予往来上的利便。换言之，这意味着可享受由国家提供的交通服务。

上述的情形就是在国家统筹下的徭役实劳体制中，运用符券、递牒所展开的

公用交通之情形，及在得以利用局部公用交通的权宜下由过所形成的私用交通之样态。

这种公用交通系统在唐代后半期以后就瓦解了，而过所这一通行证在五代时亦随之消匿。个中原因可能与交通上的徭役实劳体制及本贯地主义等在实质上被放弃，导致国家必须大幅调整交通上的服务方式有密切的关联。

笔者在导论中提到，唐前期在大力向西北拓展领土下，对中亚的军事须采取相应的经营策略。上述的交通体系虽亦随着统治上之进展与其他诸多体系一并导入中亚，特别是就中的帕米尔以东的区域，但由于当地自成一体的交通系统及地处于与游牧民族交锋之前线地带，在如此条件制限下所导入的交通系统也就有些变调。又在此这一交通系统下，和中国内地形成一体化后，人、物便得以移动、流通，这对中亚的交易活动及其经济都有很大的影响。从出土的史料中我们可清楚地看到其具体的样态。关于这一问题当留待别稿详论。