

中世の駅制

新城, 常三

<https://doi.org/10.15017/2244521>

出版情報 : 史淵. 94, pp.69-98, 1965-03-15. 九州大学文学部
バージョン :
権利関係 :

中世の駅制

新城常三

平家討伐直後、文治元年十一月二十八日、源頼朝は北条時政を京都に派し、諸国平均に守護地頭を補任し、権門勢家莊園公領を論ぜず、兵糧米の徵課を朝廷に請わしめ、翌二十九日勅許を得た。(吾妻鏡文治元・十一・二十八、同二十九)これが即ち守護地頭制度の創始で、幕府はここに莊園を支配し、幕府基礎の確立を企図したのである。しかるに彼は同日、別に鎌倉に於て次の如き重要な交通政策を発表したのである。

今日二品被定駅路之法、依此間重事、上洛御使雜色等、伊豆・駿河以西迄于近江国、不論権門庄々、取伝馬可騎用之。且於到来所可沙汰其糧之由云々

と。即ち鎌倉より上洛の使者等の為に、馬及び糧食等の供給を路次の莊園に徵課した。

かくの如く幕府が創業の当初、京都・鎌倉間の駅制実施の計画に著手したことは、一応注意せねばならない。この事實は、京都・鎌倉間を結ぶ駅制が、幕府により如何に重視されているかを物語るものに外ならない。古代の駅制が、大化改新の詔に始まり、降つて戦国時代の駅制が、大名の領土拡張と共に直ちに設けられ、近世駅制が、慶長五年関ヶ原後間もない慶長六年正月に発足している如く、日本の駅制は、常に政治権力の一定段階への成長ないし領内支配の実現と同時に実施されているのであつて、駅制は政治権力の領内支配を貫徹する為の必須の交通制度であつたのである。

しかし乍、鎌倉幕府がその発足の頭初に於て発布した駅路の法は、実は、古代、戦国、近世の駅制の如き典型的な駅制とはややその質を異にしている。

則ち、一定距離毎に設けられた宿駅に、一定の人馬を常備し、一定の手続の下に通送するのが典型的な駅制であるが、鎌倉幕府のそれは、ただ東海道を通行する使節に、必要に際して、伝馬とその糧食を沿道の荘園に徴するというにすぎなかつた。

それは未だ幕府創業惚惚の際、駅制実施道路、則ち駅路＝東海道来に、かかる伝馬通送の基地と制度とを打ち立てる迄に至らなかつた為の、便宜的措置に過ぎなかつたのである。しかも、この規定は、これだけでは極めて漠然たるものである。まず伊豆・近江間の権門荘々の地域的範囲が明らかでない。文面よりして、それが無限定的に、凡ゆる権門庄々を指すものでなく、東海道沿線の庄々であると推定されるが、しかもその具体的範囲が明瞭でない。上洛の御使、雑色等が東海道通行中、伝馬を必要とする際、附近の荘園より徴せよという位の意味であろう。

更に問題は伝馬の負担が、権門荘園である点である。しかし乍、当時かかる幕府の意図は容易に実現されたであろうか。中世に入り、地頭を介して、荘園と幕府権力が接触するが、兵糧米段別三升が幕府に対する荘園側の唯一の合法的負担である。幕府は、この時点に於て、この兵糧米三升以外に、伝馬課役の負担を荘園に徴課したのである。もちろんこの伝馬役は、兵糧米三升の如く全国一律的な負担でなく、東海道沿線の一部特定荘園の徴課にすぎないが、鎌倉初頭兵糧米と相並んで、幕府の荘園攻勢の一表現として注目されよう。

しかし乍、伝馬の荘園負担を根底とするこの駅路の法の発足には、荘園支配の重要な桿杆をなす守護・地頭制度とくに地頭制度の実施が前提となるものと推測される。

しかし、地頭設置間もなく、院宮・権門の猛烈な反対に遭遇し、翌二年にはついに、荘園に対する兵糧米の加徴を停止

し、地頭を平家没官領及び謀叛人の跡にのみ置くこととなり、幕府は権門側の攻勢に屈し、地頭制度は著るしく後退せざるを得なかつた。かかる情勢下に於て、東海道沿線の莊園のみが、ひとり伝馬や糧食の提供に応じ、幕府の駅路の法に協力したとは到底考えられない。この負担を莊園が拒否したことは、当然であろう。

幕府初頭、莊園が、これらの伝馬を負担した実例は全く求められない。ここに幕府頭初の目算は、大きく狂い、駅制の実現は殆ど画餅に帰するに至つた。

莊園からの伝馬、糧食の供出が絶望視され、その結果、京、鎌倉間の交通、聯絡の円滑化にそごを来たすとすれば、これに代る手段を講ぜねばならない。莊園に代る伝馬の負担者は、恐らく東海道沿線の本貫とする幕府の軍事的基盤——御家人であつたであろう。恐らく駅路の法発布の頭初より莊園と相並んで御家人が参加していただであろうが、莊園の離反により、専ら御家人がこれを担当するに至つたものと考えられる。

鎌倉初期の幕府関係者の交通に、馬及び人夫である送夫、疋夫等の供給者が、殆ど御家人に限定されるのは、この推測を助ける。

即ち、文治元年九月、鎌倉南御堂勝長寿院供養導師本覚院僧正公頭の京都よりの下向に際して、宿次雑事以下を御家人に宛催したのを初め(吾妻鏡文治)、建久三年及び四年には鎌倉永福寺供養の僧侶、(吾妻鏡建久三・十一)、承元三年十月、權僧正某の帰洛の外に、吾妻鏡にはかかる例は数多く、(建久五・十二・十五・建久六)、建暦元年十一月、小川法印忠快の上洛に民部丞康俊を奉行として御馬ならびに駅路雑掌を遣わされたところの(吾妻鏡建暦元)最後に、この種の記事は、吾妻鏡、から全く跡を絶つのである。

しかも、これらの課役の内容が大体通送役であつたことは疑ない。例えば文治元年本覚院公頭に宿次雑事とあるを始めとし、建久三年、同僧の永福寺供養導師としての下向に備えて、吾妻鏡十一月二日条には

今日有沙汰海道駅家支 国々被差定奉行、

とあり、更に建久四年永福寺供養導師真円の下向に際して、海道駅家雑事送夫等を御家人が支配するよう、雑色を遣してこれを伝達せしめたのもその明らかな例である。（吾妻鏡建久四・十・三）これら導師らの下向等の場合の御家人の負担を以て、そ

のまま文治元年の駅路の法に規定された日常的な上洛の御使雑色の場合と同一視することは困難であるかも知れない。

しかし乍ら、荘園に期待し難い現状より推して、当時、鎌倉・京都間の幕府通信・交通への、沿道の協力の主体が、沿道の御家人または幕府親近者であることは否定し難い事実であろう。しかも御家人の領主化が、未だ萌芽的な当時にあつて、かかる負担を御家人が關係荘園に転嫁することは殆んど不可能であろうから、それは多分に御家人自体の供出によるものであらう。

しかし交通の円滑、迅速化には、かくの如き臨時的措置より一歩進み、道路の一定間隔に伝馬・人夫を常備し、その必要を直ちに満たし得る如き交通制度、則ち典型的な駅制の実現が希ましい。我々がかかる希望を幕府自身の側から聴くことが出来るのである。即ち文暦二年七月執権・連署によつて六波羅に下された宿々早馬に関する左の如き下知状がある。

右巡役当番之輩、宿所遠遠之時、急事御使、遥行向其所加催之間、依歴時刻不慮遅到、自今以後尤可儲置宿中也。

（新編追加）

即ち、急ぎの使者が馬を必要とするとき、馬の負担者が遠隔なれば、遅延の虞れあるために馬を宿中に常備せよというのである。かくの如く、とくに通送の迅速化には一定間隔に於ける馬の常備が絶対必要視されるのであつて、これこそは古代・戦国・近世に共通する典型的な駅制の姿体に外ならない。

幕府は駅制の設置頭初に於て、既にこの必要を痛感しながら、応急の措置として、とりあえず便宜的に荘園や御家人をもつてこれを負担させ、やがて御家人が、専らこれを担当するに至つたのであらう。しかしながら、それと共に幕府は一

方典型的な駅制の実現を準備しつつあつたのであつて、それは幕府による宿、駅家等の建設によつて、表現されている。
宿(しゆく)とは平安末期以来、主として東海道に発達した聚落の名で、当時の交通発達の刺戟によつて生れた旅宿業者を中核とする交通聚落である。この宿は幕府創立当時、東海道に既に若干見られたが、幕府は駅制の基地を聚落に置くことを便宜とし、既存の宿をこれに充当すると共に、更に必要な地点に新宿を建設して駅制の基地とし、駅制の完成に努めたのである。

文治三年三月美濃守護大内惟義の申状により美濃に新宿を設置したのを初めとし、(吾妻鏡文治三・三・三)同五年十月には手越平太家綱の戦功を賞して駿河麻利子を与え、浪人を招致して駅家を建立せしめている。(吾妻鏡建久五・十・五)その後も東海道の宿の新設は進行し、吾妻鏡建久五年十一月八日の条には、新宿加増の間、重ねて此儀に及ぶと記録されている。しかしこの後十七年、建暦元年六月二十六日には、吾妻鏡に

海道可建立新宿事、度々雖有其沙汰、未令遵行之由依有其聞、今日重被仰守護地頭等云々

とある。則ち幕府の意図の如く、必ずしも宿の建設は順調に進展せず、守護等を督促しているのであるが、この後、吾妻鏡には新宿建設に関する記録は全く跡を絶つに至っているから、間もなく宿の建設は一段落ついたものと思われる。宿は元來旅宿を中心とした聚落の名称であるから、幕府の宿建設の目的の中には、幕府関係者の宿泊所の整備も含まれたであろう。しかし幕府の宿建設は使・飛脚の宿所としてよりは、むしろ駅制の基地建設が主眼であつたことは明らかである。先の、吾妻鏡建久五年十一月八日の条は次の如く、既にこれより先、宿駅に運送用の馬と、その口取りまたは物資輸送の、人間の一定量が常備されていたことを物語っている。

早馬上下向並御物足夫等、被支配海道駅々、大宿分八人、小宿分二人云々、是日者雖被沙汰置之、新宿加増之間重及此儀云々、

建久五年以前に、早馬及び御物疋夫ら宿毎に大宿分八人、小宿分二人宛が常備されていたのである。ここに宿が大、小の二種に分類されていることと共に八人、二人という人数が何を意味するかを考えねばならない。これに依れば御物疋夫のみで馬の設備を欠いている如くである。しかし布令の文中に早馬とあること、更にそれよりもこの布令全体の見出しが早馬事とある点より推して、当時早馬馬が宿々に常備されてなかつたとは、到底考えられない。恐らく八人、二人という人数が、人と共にそれに見合う馬数を内包したものであろう。

その後、弘長元年の布令によれば、当時は宿に大宿、小宿の区別はなく、一律に宿毎に二疋の馬が常備されていたのである。(吾妻鏡弘長元年二月二十五日)

この様に、幕府は文治元年、駅路の法発布以後、馬の運送基地としての宿を建設し、そこに一定の人馬を常備しつた。したがって新宿の増加は駅制完成への接近を物語るものである。それ故に、建暦以後、新宿建設の記録なく、宿が一応整備したとするならば、それは同じく駅制の完成を意味するものと推定される。しかるにこの推測の妥当性は、他の面からも有力に支持される。

即ち前述の如く、当代の初期に於て導師など幕府関係者の東海道行旅に当り、馬、人夫、食糧などの供給方法が常に異り一定化されず、随時守護地頭に命じて事を計わしめている。これは当時路次の供給制度が確立せず、駅制の成立以前たることを暗示するものではあるまいか。

しかるに路次の供給を御家人にその都度指令したのは、建暦元年、小川法印忠快の上洛に民部丞康俊を奉行として御馬並に駅雑掌を遣わされたと(吾妻鏡建暦元年十一月二日)あるのが最後であつて、爾後かかる記事は全く検出されない。これは、この後、間もなく駅制が完備し、人馬が一枚の手形文書に基づき自動的に調達され、幕府から特にその都度一一指令する必要がなくなつた為と信じられる。私は先に、建暦元年を最後に、新宿建設の記録の缺如によつて、この後間もなく駅制は完成

したものと同推測したが、あたかもこの前後を境として、人馬の供給方法に重大な変化の現出するのは、この推定の可能性を補強するものがある。

文治元年より建暦元年以後数年まで、則ち駅路の法発布より駅制の完了まで、かくして実に二十余年の長年月を閲したのである。これは何故であろうか。駅制の基地 \parallel 宿駅建設の担当者は、御家人たる守護、地頭等であり、直接には、東海道が貫ぬく近江・美濃・尾張・三河・遠江・駿河・伊豆・相模などの御家人が、これが関係者である。従つて、幕府と彼等との封建的主従関係が極めて緊密なるものあれば、駅制も順調かつ迅速に完成されたものと考えられる。

しかるに、吾妻鏡 \times 建暦元年六月二十六日の条に先掲の如く次の文を見る。

海道可建立新宿事、度々雖有其沙汰、未令遵行之由、依有其聞、今日重被仰守護地頭等云々

この遵行せざるものが、守護・地頭であるか、またはその下層のものかは明確でない。しかしながら兎に角この文言からして守護等の宿駅建設の責任者としての怠慢は免れず、幕府が期待する如き彼等の十全な協力を得られず、それが宿駅建設の進展を妨げていたことは、推測に難くないであろう。これは幕府の守護・地頭らへの統制力の脆弱性を表現したものであろう。

総じて鎌倉幕府開幕より承久変までの三十年は、封建制度発展史上きわめて未成熟な初期の段階に属し、政治史的には幕府政権の弱体と不安定さが明らかであるが(佐藤進一氏「中世社会」(朝倉書房)第一章)、東海道駅制完成二十年の記録こそ、幕府初期に於ける政治権力の限界の一反映と解釈されるであろう。

二

一体、鎌倉幕府の駅制の機構・運営方法等は、古代駅制に比すれば著るしくその具体性を欠いている。

使節・飛脚は、その大半が幕府、六波羅探題の双方から発遣されるが、夫々の内部に駅制を専掌する機関が設置されていたかどうかは明瞭でない。恐らく否定的であろう。それは駅制の発動を要請する文書則ち過書の発布者が一定していないことである。

駅制以前に於ては、幕府は交通者への馬・人夫・糧食などの供給を必要に応じ御家人に徴したが、駅制成立後はその供給はある一定の手続によつて自動的に行なわれた。即ち上代の駅鈴、戦国時代及び近世の手形と類似したものが幕府から下付されたことは疑ないが、それは当時過書と呼ばれていたようである。元弘三年足利尊氏は、東海道の宿々に禁制を下し、過書を持たぬものの早馬乗用を禁止している。それは当時、宿々に早馬の継立てを命ずる文書Ⅱ手形を過書と称していたことを示すものに外ならない。(前田家文書)

過書は古代の過所に由来し、中世では一般に関税の免除状、または関所通過証を指すが、伝馬継立の手形が同じく過書と呼ばれるのは、その中に関所に関する文面が織り込まれている為かも知れない。

この手形の現存するもの管見の及ぶ処、幕府方のもの、六波羅方のもの、各々一通づつにすぎない。寛元二年、国分太郎左衛門なるものの関東下向に対し、六波羅探題北条重時は近江鏡宿以下の宿々に送夫三人づつを賦課しており(薩藩旧記三)、また文永三年大神宮遷宮に際し、幕府は献上の絹輸送に、東海道及び伊勢路の宿々に、各々送夫四人を出さしめているが(文永三年御遷宮沙汰文、この二通の手形には共に末尾に、関税免除(ないし関所許可)が附記されてあるから、過書の名に十分値するのである。

したがつて、寛喜二年十月、幕府は執権・連署の連署状(関東御教書ないし関東下知状)によつて、さしたる高僧ではないが、仏法帰依の志により、武蔵長尾寺僧侶の上洛に過書を給した(吾妻鏡寛喜二・十・九)とある過書も、また文面より推して単なる関所通過などの消極的な恩恵ではなく、より積極的な駅制上の便宜の提供を意味したものであろう。

この過書の発給者は京都では六波羅探題である。これに対して鎌倉側では寛喜の頃、執権・連署の両者であるが、その後先掲「文永三年御遷宮沙汰文」に収められた過書は次の如くである。

一 関東御訪絹事

太神宮へ御物を所奉奉送也、海并伊勢ちのすくく、をくりふ肆人、夜宿直山越兵士、無懈怠可致沙汰、兼又闊渡わづらひなく可令勘過之状、依仰下知如件

文永三年八月廿五日

左衛門尉藤原 在判

原文を仮名交りに改めたものであろうが、文書そのものは疑ないであろう。ただこの発給者を現在のところ明らかに出来ない憾みがある。しかし共に、東海道駅制上の過書であるとすれば、幕府側では、この間過書の形式を異にすることになる。それならば爾後この「文永三年御遷宮沙汰文」の過書に統一され、かつこの両人は過書発給の専当者であろうか。この点明瞭でないが、この後文永役前後に、幕府に過書発給の専当奉行が存在していたことは、ほぼ事実である。

建治三年十二月十九日、幕府は、北条時村を六波羅北方探題として上洛させた時に、彼に「六波羅政務条々」を申し含めた。(建治三年記)これは当時の六波羅政庁の機構を示す重要な史料であるが、その一条に、一、宿次過書事、下野前司奉行とある、宿次とは通送を意味し、過書とはその手形であるから、下野前司は過書を発給し、駅制を専掌する奉行と看做される。しかるに六波羅政庁の職制は、幕府のそれに由る処多く、かつ幕府職制の分化は、六波羅政庁より著しい点より考慮して、かかる駅制専任奉行は、当然また幕府内部にも、当時存在したものと看做されよう。

六波羅に於ける宿次過書奉行の設置年代がこの建治三年か、それ以前に遡るかは典拠の「建治三年記」からは明瞭でない。しかし寛元二年には、探題の直書によつて発給されているからそれ以後であろう、文永十一年、蒙古軍襲来は、通信

業務の一段たる緊要化を促し、その結果、後述の如く、山陽道に早馬制度の設置を見るに至つた。恐らく六波羅に於ける宿次過書奉行の設置も、建治三年ないし、それを遡ること余り遠くない時期、則ち文永役以後、建治三年迄の数年の間ではあるまいか。しかし兎も角この駅制専任奉行の設置は、駅制発展の一指標として重視さるべきであらう。

更に宿駅に常備されたものは人と馬で、人は通常送夫又は御物送夫と記され、馬は早馬と記載されている（吾妻鏡弘長元年・二・二十六）送夫 \parallel 御物送夫は、既に建久以前より大宿分八人、小宿分二人の規定があるが、（吾妻鏡建久五年・十一・八）その後の常備数は明らかでない。それは公用物資の運搬夫であり、人が物資輸送の為に馬と別個に備えられたのは、古代駅制に全く見る処のない新しい制度であるが、その実際使用例は、前述の如く寛元二年七月国分某、文永三年八月太神宮遷宮用の絹輸送の例がある。しかし乍、駅制上の根幹の交通用具が人より馬にあることは申すまでもない。その馬は前述の如く通常早馬と称呼されている。当時急使を早馬といい、その急使の乗用する馬も、また早馬と称されている。吾妻鏡弘長元年二月廿六日の条に

一 早馬事

有変急之時為聞達也

とあるのは、前者の意味を明白に表現したものである。

更に宿駅常備の馬 \parallel 早馬の數に就いては既述したが、まづ、吾妻鏡建久五年十一月八日条の次の記事が留意される。

早馬上下向並御物疋夫等、被支配海道駅々、大宿分八人、小宿分二人云々、是日者雖被沙汰置之、新宿加増之間、重及此儀云々

文中大宿分八人、小宿分二人とあり、御物疋夫 \parallel 送夫のみの員数を定めたもの様であるが、冒頭に早馬上下向とあり、それに見合う一定数の早馬 \parallel 馬が常備されていたことは疑いない。その數は不明であるが、この後、弘長の頃、各宿

二正と定められている。しかしその後の移動に就ては徴証がない。

宿常備の馬が専ら早馬と呼称されている点よりして、主として急使に宛てられたことは明白としても、単にそれだけに限定されたものであろうか。文治元年十一月廿八日の駅路の法は、幕府駅制の出発点であるが、それは文脈より推して急使に限定されるものではない。更に鎌倉初期、僧侶等の東海道往還に、沿道御家人をして馬・人夫等の駅家役を負担せしめているが、駅制完成後にかかる記事は、吾妻鏡から全く姿を消している。恐らくかかる便宜は駅制によつて継承されたのであろうが、ここに駅制と急使以外の公用交通者との関聯を偲ばすものがある。前述寛喜元年十月幕府が、さしたる高僧ではないが、仏法帰依の志により武藏長尾寺僧侶の上洛に過書を給した(吾妻鏡寛喜元年十月九日)のは、その実例の一つである。

このように、当時駅制上の馬は、急使以外にも、一定公用行旅者にも開放されたが、その主眼が急使の利用にあつたことは明白である。早馬の使用を急使に限定する規定は往々散見する處であり、(吾妻鏡弘長元年二月二十六日外)しかも古代以来の駅馬・伝馬の名を棄て、新たに極めて直截的な表現である早馬なる語彙を通じ用いた点、古代駅制以上に、通信の迅速性が、中世駅制の焦点であつたと解される。

必要地点相互の通信の迅速化、これこそ政治権力の領内支配、政權維持の為の絶対的要請であり、この目的達成のための交通制度こそ、駅制そのものに外ならない。

註 (一) かつて佐藤進一氏の教示を得たところである。

三

中世駅制は全く幕府存立の為の交通制度であり、従つてその経営は幕府の公営によるか、或いは、幕府勢力の直接基盤

である御家人の負担に俟つべきかの何れかであつたが、一般施策、制度同様、これを御家人の封建的勤務の一つと規定することにより、幕府はいわば手を濡らさずして、京都ないし博多との迅速な交通を実現し、幕府存続の為に役立て得たのである。

幕府は創業の当初、東海道に於ける莊園の負担による駅路の法を企図したが、莊園の抵抗と地頭制の後退に伴い、実現困難となり、沿道御家人が主軸となつて負担を継承した。これと並行的に幕府は、駅家 \parallel 宿に一定の通送用の人馬を常備する典型的な駅制を準備し、二十数年後の建暦後間もなく完成したが、これが運営、負担の責任も第一義的には、駅制完成以前同様、幕府の直接的基盤である御家人の肩にかかつていたに相違ない。その若干の実例を掲げよう。

幕末、嘉暦二年九月三日、紀伊歡喜寺領同国和佐庄内下村雜掌道覚と同下司沙弥智性との間の、年貢並に下地以下所務に關する和与状の中に、次の如き注意すべき一節が見出されるのである。

次大番並所々警固流人官食早打雜事以下、於武家役者、一向為下司役全不可 奉懸領家御方（歡喜寺文書）

則ち大番以下早打雜事は、本来武家役であるから全く下司の負担であつて、領家に懸けるべからざる性質のものだといふのである。この文脈からして早打雜事が武家役として明白な既定の事実として描かれていることが知られよう。大番役が御家人の重要勤務であること、下司智性自身がまた御家人であることと（同文書）相俟つて、武家役が御家人役を指すものであることは疑いない。すなわち早打雜事は御家人役であるのである。

では早打雜事とは如何なる課役であろうか。これは後出の關東鎮西早打役（南禪寺文書）等と共に、早馬役と同義語であることとまた明らかである。早馬を提供する役、早馬の飼料等を負担する役であろう。ただ和佐庄が紀伊紀ノ川の南岸に当り、現在和歌山市東北数里の地にある為、東海道や山陽道の早馬を負担したとも思われず、この早打雜事の内容が明らかでない。従つてこれを以て、駅制上の早馬役と同一のものと速断し得ないものがあるが、しかし駅制上の早馬役の負担の武家

役_二御家人役なる点を類推さす、かなり有力な傍証となるであろう。

更にこれに類したものが、やや後の例であるが周防国に見られる。すなわち周防の「阿弥陀寺文書」一所収、暦応四年八月二十八日、阿弥陀寺堺に関する周防国雜掌定尊と地頭代平茂平との和与状である。中に

次早馬以下武役事、一向所為地頭沙汰也。

とあり、早馬はここでも武役であり、従つて一向地頭の沙汰すべきものであつたのである、これは必ずしも暦応四年という時点に於る早馬の現実的負担を意味するものというよりは、むしろこれを遡つて鎌倉時代の負担の慣習を示したものであろう。

阿弥陀寺が山陽道の近辺に位置する点からして、本課役が後述する如き京都_二博多間の早馬制度の一環をなすものと解されよう。これまた早馬役が武役として地頭・御家人の封建的勤務であることを物語つたものであろう。かかる实例としては、更に九州に飛んで筑前宗像社の例を挙げることができる。

正和二年正月九日宗像社前大官司氏盛の十三条に亘る、事書条々_々はいわば社家法ともいふべきものであるが、そこには、ここで見脱し難い次の二の条文がある。

一 関東御使以下雑事課役等事

右、守公文所配令之旨、無緩怠之儀、可致沙汰、若於令難渋之輩者、殊可行重科也焉

一 早馬事

右、任守文、無緩怠之儀、可致沙汰、若於令違犯之輩者、守右状之旨同可行其咎也焉。

共に大官司が社領農民に賦課する課役である。前条の一関東御使以下雑事課役等事とは如何なるものであろうか。宗像社家が所用あつて関東へ使者を送る場合、その使者役を指すのであろうか。否、恐らく九州を上下する関東の使者に対す

る接待役を指すものであろう。関東御使という敬称に、よりそう解釈するのが、自然なように感じられる。

次の一早馬事も、先の紀伊歓喜寺、周防阿弥陀寺の場合同様、関東ないし京都と博多間の幕府の飛脚（早馬）に対し、通送の馬すなわち早馬の提供を意味するであろう。宗像社大宮司は、幕府御家人である外、当社は北条氏得宗領であり、あたかもこの正和前後は、鎌倉時代を通じ幕府の最も強力な支配下にある時代であった。（石井進氏、一四世紀初頭に於ける在地領主法の一型態（中世の窓一・二））かかる点からして、宗像社もまた、この早馬役を御家人の封建的勤務として負担したものであろう。

更に宗像社が周防阿弥陀寺同様、博多街道に近接している点も考慮されねばならない。古代駅制の大宰府への通路は遠賀郡島門駅から津日駅、席打駅と続くが、津日駅は現在の玄海町大字岬の津日浦附近と解され、席内駅は、現在福岡県粕屋郡にその地名を残している、この津日駅と席内駅との中間に宗像社あり、宗像社附近を経由したこと間違ない。（宗像社史 上三七頁）

しかるにその後本街道は変り、天正頃には植木・赤間を結び、博多に達している、（拙稿「九州の東と西」九州大学文学部創立四十周年記念論集）鎌倉時代の博多街道が、この両者の何れに属するは明らかでない。かりに後者としても赤間は宗像とも呼ばれ、宗像社領赤間荘内であり、かつ距離的にも宗像社に近い、後の荘園でも街道に比較的近い荘園が、早馬を負担している。御家人にも通送の便宜からしてその傾向が強かつたであろう。

以上紀伊歓喜寺領・周防阿弥陀寺領・筑前宗像社等に於て早打役⇨早馬役が武家役として、御家人等のこれを担当する処であつたことが立証される。しかしこれは何れも山陽道などの西国の例のみで、東海道に関しては、現在の処、かかる例証を検出し得ない、しかし東海道駅制の担当者が第一義的に御家人であつたことは疑ない。以上の諸例や、東海道駅制完成以前、通送に果した御家人の重要な役割からしても、殆んど異論のないところであろう。

しかしながら鎌倉時代中期以降、顕著な地頭領主化の進展に伴ない、いわゆる彼等の非法・押妨が続く。その様な過程として地頭自身の負担は関係農民の肩に転嫁され、やがて一般荘園にも徴課されるようになる。

南北朝期の観応元年、北朝では、院宣を下し長門厚東駿河権守の同国分寺の所々の寺領を押領し、あるいは早馬以下の課役を宛て催すことを禁止している。(長門国分寺文書一)

観応元年は鎌倉幕府滅びて、既に十五年、従つて宛て催された早馬も、鎌倉時代のそれとは同一なものではないが、地頭領主制の発展に伴い、鎌倉時代に於ける駅制上の早馬役の莊園賦課は、十分考えられる処であろう。鎌倉時代に於ける莊園の早馬役負担を徴し得るものは外に次の南禅寺領がある。

鎌倉幕府の崩壊後、間もなき建武二年南禅寺に太政官符が下つた。それは同寺領遠江初倉庄内の諸郷、加賀得橋郷その外但馬池寺莊・播磨矢野別名・同じく大塩庄・備中三成郷などに對し、国司守護使入部並に官使・檢非違使・院宮諸司及び神人甲乙人などの乱入と、造諸社以下大小国役及び関東鎮西早打役を停止したのである。(南禅寺文書)これは以上の全ての莊園が、ここに挙げられた全ての課役を負担したと見るべきではなく、莊園の各々がこの課役の一部づつを負担したものであろう。この内、関東鎮西早打役とは関東・鎮西間の早馬の役を指すものである。この役が東海道や山陽道より遠隔の加賀や但馬の莊園に徴課されたと見ることは不自然であり、東海道の遠江初倉庄・山陽道の播磨矢野別名、備中三成郷等がこの関東鎮西早打役を負担したものであろう。

後述の如く、幕府滅亡と共に、東海道の駅制、山陽道等の早馬制度は、ほぼ崩壊したものと考えられるのであり、ここに言う、関東鎮西早打役、が必ずしも建武二年の時点に於て現存した訳ではない。むしろこれを遡つた鎌倉時代に、かかる課役が、南禅寺領諸莊園に徴課されていた事実を指摘するだけで、この際十分である。ここで考えられることは、**“関東鎮西早打役”**が従来不当に徴課されていたが為に、ここでその不法を退け停止されたものでなく、造諸社以下大小国役が、莊園にとつて合法的課役であると同様、**“関東鎮西早打役”**もまた既定の課役化しており、それが恩恵として免除されたのである。

従つて**“関東鎮西早打役”**は、南禅寺領特有の負担ではなく、造諸社以下大小国役、が所々の莊園の課役であつたよう

に、東海道・山陽道沿いの莊園にして、この課役を負担するもの、いくばくかあつたのであろう。

以上の如く中世駅制の負担は御家人から更に一般の莊園へと拡大するに至つたが、この負担形式は、我國駅制史上特有なものがあつた。

古代駅制は、駅子・駅家・駅家田等を一聯とする国庫の経営・支出により成立し、（坂本太郎氏、上）代駅制の研究）近世駅制は、民間問屋の経営に委任された。これに対して中世の駅制はこれとは異なり、御家人の封建的勤務または莊園への課役により維持されたのである。この点、後の戦国時代の駅制に類似するが、そこに一つの重大な相異点が見出される。すなわち戦国時代の駅制に於て、戦国諸侯は人馬の提供を沿道領民に求めたが、それは決して、大名の一方的課役ではなくして、領民はその反対給付として、大名から諸々の課役の免除や、伝馬營業の認可その他の恩典を付与されたのである。（拙著、戦国時代の交通）しかるに鎌倉時代に於ては、御家人や莊園の負担する課役の一切に反対給付が見られぬが、駅制上のそれも例外ではなく、全く御家人等の片務的負担であつた。

かくの如く中世の駅制が、幕府側に、一切の経済的負担を負わずことなく、幕府権力の維持、増強に貢献し得たことは、駅制設置者にとりきわめて有利なものといわねばならない。しかるに駅制上の人馬の提供は、一時的なものでなく、日常のかつ永続的なものである。したがつて、御家人や莊園の片務的な負担による限り、その負担量は極めて限られており、限度以上の徴課は、駅制の存続を危殆ならしむるものといわねばならない。

当時の駅制の規模が古代また戦国時代以後にも劣り、一宿常備馬わずか二匹というのは、需要度の低さにも由ろうが、上述の如き負担形態に於ては、需要を最少限度に制限し、負担の過重防止に努力する需要があつたであらう。更に前述の如く幕府が利用者を、極力急使などに制限したのにも、かかる事情が秘されているものと思われるのである。

四

東海道駅制の利用者は、京都・鎌倉間を往復する幕府関係者、とくに飛脚等がその主なものであろう。相互の聯絡・通信に當る飛脚の發遣は相当頻繁に亘るもの如く、吾妻鏡の記載のものだけでも二〇〇ヶ点を超えている。

これに京都の公卿側の日記分等を加算すれば相當數に達する。それらにより、京都・鎌倉間の所要日數がほぼ推定される。今煩を厭うて一々事例を掲出ししない。最短滿三日より最長數十日に及ぶが、五・六・七日が比較的多い。ただ正確な日數の算定は、その殆んど大半の場合困難である。

例えば出典の大半を占める、吾妻鏡の場合、次の二点の制約がある。一つは鎌倉出發の飛脚の日時は明瞭でも、その京都到着日時は、京都側にこれに照応する記録がない限り全く不明である。二はこれに反し、京都飛脚の鎌倉到着日時は記載されても、その出立日時は、多く不明である。吾妻鏡など鎌倉方の記録から数えられる凡そ90パーセントは、後者則ち京都から鎌倉に下つた飛脚である。その所要日數の推定は、京都出立の日時が殆ど不明の爲、報告内容の事件發生当日、または文書發給日を京都出發の日時と仮定しての算定である。しかしこれには問題が多い。事件及び報告内容の重要度又は緩急度によつて飛脚發遣との時間的間隔が規制される。急事には即刻發遣されようが、些事等の場合は翌日、時には數日延ばしともなう。

従つて實際の所要日數は、一般には事件当日と到着日時より一・二日控除したものが普通であらう。しかしながらそれとても絶對的な正値はつかめ得ないから、暫くは記録のままに従う。

最短三日より最長十數日、稀に二十數日まで、全くまちまちであるが、かかる較差は、如何なる事情に由来するのであろうか。

まづ事件及び報告内容の軽重度、緩急度に大きく左右されることは言う迄もない。最短の三日ないし四日は何れも報告の緊急を要する重大事件である。鎌倉・京都間百二十余里、三日以下は到底不可能であろうから、三日或いは四日の場合は事件当日発遣されたであろう。

更に京都または鎌倉の到着時刻の中には、子の尅（午後十一時より、午前一時まで）、丑の尅（午前一時よ、り三時迄）、辰の尅（午前七時より九時）、その外未明など、深夜から早朝にかけたものが比較的多い。しかもこれらの大半は三日・四日の緊急な事件に関するものであるが、これらは到着時刻より推して夜中も疾走したことは疑ないであろう。

更にこれと反対に十日以上ともなれば、その内容もさしたる事なく、その為発遣も遅れた為かと思われるが、中には海道記・いざよい日記等の筆者の行程並の十五・六日のものもある、ただここに一見奇異なのは、改元の幕府通告が大体この類に属することである。康元元年の四日、元久及び寛元の改元の五日（吾妻鏡、元久元年三月一日、寛元元年三月二日）を除けば、多くの場合、十日前後を要し、（吾妻鏡建仁元年正月廿三日、建暦元年三月十日、康元元年十月九日、嘉禄元年五月二日）更に甚しきは安貞改元の十五日、（同安貞元年十月八日、嘉禎元年二月二十五日）八日（嘉禎元年十月八日）等の記録さえ見られる。ここに改元の幕府通達が重視されなかつたことが明らかにされるが、その理由に就いては、後考を期したい。

以上の如く、事件の報告内容の如何によつて日数は大きく左右されるが、更にここに、気象・天候等の自然条件の影響も無視しがたい。雨天による当時の道路の悪化は甚しいものあり、俄然馬の速度は低下する。更に東海道は河川が多いが風雨による橋の断絶、渡船の中絶は常時的であり、かかる場合飛脚はみすみす河岸での滞留を余儀なくされる。近世大井河、安倍河等の川留を想起すべきである。更に月夜と暗夜とでは、夜中の走行速度も異なる。同様の事件にして、所要日数を異にするのは、主として道中に於ける気象条件の影響の相異に基づくものであろう。

中世の飛脚は、古代駅制と異なり、全て専使であつて、同一人が鎌倉・京都間を馬を継ぎ替えつつ、走行したのであ

る。それならば、当時の馬の速度ほどの程度であろうか。古代の公式令の規定によれば

事速者一日十馱以上、事緩者八馱、還日、事緩者六馱以下

とあり、急使の場合、一日十馱以上に及ぶという。しかし坂本太郎博士は、十馱以上とは、現在距離五十里以上となり、その実現性を疑われている。当然であろう。事実博士の挙げられた四つの実例は、大宰府・京都間が六日と十二日、出羽・京都間が共に十三日、二例で何れも五十里に満たず、また緩使八馱すなわち四十里にも及ばない。(以上上代駅制の研究)
しかし馬の速度については、同じ公式令に次の如くある。

凡行程馬日七十里、歩五十里、車卅里。

現在距離に換算して、それぞれ約十二里、約八里、及び五里前後という程度であろう。数日間の連続平均速度人の歩行一日八里が大体妥当な線からして、馬についても、ほぼ同様と解されよう。

古来わが国では、永く馬の改良は見られず、乗用としての馬の機能は、鎌倉時代とても公式令時代と殆んど変りなかつたであろう。それ故に京都・鎌倉間百二十余里は馬にして十日を要する。一頭の馬の通し馬の疾走でも恐らく七・八日は、要するのではあるまいか。従つてそれ以下の日数では、通し馬では困難であり、更に三・四日ともなれば、整備された駅制が絶対的に必要とならう。

日本の馬は明治の後半期に至つて改良され、全く面目を一新し、現在の馬は凡ゆる点で、それ以前の馬と比較を絶している。鎌倉時代の馬がかなり矮小であることは次の例から窺われる。昭和二十八年、鎌倉・材木座から、鎌倉時代の和田合戦ないし北条氏滅亡の折のものと推定される多数の馬骨が発掘されたが、その推定体高は、109—140 cm 平均 129.5 cm で今日の馬に比してかなり矮小である。(三)従つて馬の走行も、現在馬に比してかなり劣るものと解されるが、更に駅制上の馬が、武士の馬や騎馬だけに限らず、荘園や農民の農耕馬や駄馬等も使役された点に注意せねばならない。則ち文治元年の駅路の

法でも権門庄々を論ぜず、伝馬を取り騎用すべしとあるのを初めとして、先掲の如く鎌倉時代後期には莊園が早馬を負担するのは、かなり一般的現象であつたのである。これらの農村の馬は、その走行力に於て武士の騎馬等に比し、かなり劣るものがある。現在馬に比して、かなり矮小であり、その上、農耕馬・駄馬等の使役もかなり多いとすれば、その走行度に高い期待を懸け得ない。従つて京都・鎌倉間百二十余里、日数三・四日、一日平均三・四十里の走行は駅制上の運送によつて始めて可能なものと推測される。

京都・鎌倉間の聯絡・通信の迅速化には、駅制の充実と共に、その交通の行なわれる場としての道路の整備を前提条件とする。とくに東海道には河川多く、交通の障礙をなし易い。橋梁は大雨による漲水・洪水によつて容易に落ち易く、また渡船の運行もと絶しがちである。しかもそれは忽ち通信・聯絡を混乱させるから、応急の対策を講ぜねばならない。幕府の道路・河川行政の具体的史料は、鎌倉以外に就ては、比較的寡少であるが、道路・河川の整備が、駅制運用の前提条件である点よりしても、幕府がこの方面に積極的な関心と努力とを傾けたことは、容易に推測されるであろう。

更に前述の如く駅制は、京都・鎌倉間の聯絡の迅速性を実現し、幕府政権の維持、強化に寄与したが、古代駅制同様、一般民衆の交通には何ら裨益する処なかつた。吾妻鏡^④その外幕府側記録が、宿、をただ駅制の基地として描いているのに対し、東関紀行いざよい、日記その外紀行記等、民間側記録によれば、宿、は全く行人の宿泊地にすぎず、ここを基地として不断に早馬の飛立つている駅制については、軌を一にして沈黙している。ここにも一般旅人と駅制との無縁性が示されているが、更に注意されるのは中世の駅制はそれのみに止どまらず、一般交通界の発展の阻害的条件をなしたことである。則ち使節、飛脚が定数を違犯して旅人の馬を押取ることが珍らしくなつたのである。（吾妻鏡嘉禎元年七月二十三
日、弘長元年二月二十五日）先述の如く、駅の負担が御家人の個人的負担を超えて、莊園及び民衆の負担化されたが、それと共に、その被害は旅人にも及び、一般交通の発展を阻害する否定的存在をなしていたことは注意されねばならない。

註(一)三日のもの

文治二年十月十六日

義経に関する奏上

(吾妻鏡 同日)

建久三年三月十六日

後白院薨

(〃〃 三月十六日)

嘉禎元年三月二十八日

將軍兄九条教実死

(吾妻鏡 四月二日)

延応元年五月二十日

九条道家(將軍父)不例

(〃〃 五月二十三日)

仁治三年五月九日

泰時出家

(平戸記 五月十三日)

寛元二年八月二十九日

西園寺公経薨

(吾妻鏡 九月二日)

寛元四年壬四月一日

北条経時死

(吾妻鏡壬四月一日、葉黄記壬四月四日)

文永元年八月二十一日

北条長時死

(一代要記)

これと同様の重大事件にして四日を要したと思われるもの

承久三年

承久の変

(吾妻鏡 五月十九日)

貞応二年

後高倉院薨去

(吾妻鏡 五月十八日)

元仁元

義時卒

(百練抄 六月十七日)

延応二年

北条時房死

(平戸記 二月二十八日)

文暦元年

頼経室竹御所卒

(百練抄 八月二日)

宝治元年

三浦一族の乱

(葉黄記 六月九日)

建長三年

道家室死

(吾妻鏡 十一月十八日)

建長四年

將軍撰定

(〃〃 三月五日)

康元元年

頼経薨

(〃〃 八月十五日)

弘安七年

時宗歿

(帝王編年記)

永仁元年

頼綱・資綱等の伏誅

(実躬卿記四月二十六日)

この外、建保元年の和田合戦、仁治三年六月の泰時卒去の如く、同様な重大事件にして、五日間に亘るものもある。恐らく何らかの自然的条件によつて妨げられた結果ではあるまいか。

註（二） 事件当日発遣した例に仁治三年四条天皇薨去（経光卿記抄正月十一日）、義時卒去（吾妻鏡元仁元年六月十三日）

註（三） 吾妻鏡 文治五年十二月二十六日、建長四年二月二十七日、同三月五日、承久三年六月二十三日、嘉禎元年四月

二日、経光卿記仁治三年五月十日、百練抄仁治三年六月二十九日、平戸記延応二年二月二十八日、『実躬卿』記
永仁元年四月二十六日

註（四） 林田重幸氏『日本馬起源』（科学読売、一九六二年四月号）

註（五） 鎌倉に就ては『吾妻鏡』に散見されるが、その外東海道相模河（吾妻鏡建暦二年二月二十八日）、天龍河等の例がある。（称名寺文書）

五

幕府が、迅速な交通を必要とするのは、単に京都との間のみに限らず、程度の差こそあれ、殆ど全国に亘つた。幕府の軍事的基礎は、御家人であり、幕府権力の強弱は、御家人の向背に左右される。幕府と全国に散在する御家人とは、緊密な有機的關係にあつて、はじめて幕府は安定しうる。ここに東国地方各地に、今なお名を留めている鎌倉街道は、幕府と東国御家人とを結ぶ動脈として役立つたに相違ない。

更に、非常事態に際し、幕府は御家人の軍事力に期待し、その参集を求めねばならなかつた。とくに、幕府危急存亡の大事、例えば承久の変、文永、弘安の役その外内乱などには近国のみならず、相当広汎な範囲に亘り、御家人の動員が要請されねばならなかつた。

永仁元年四月二十二日、執権北条貞時は、叛乱を企てた平頼綱及び次子資宗を誅し、長子宗綱を佐渡に流したが、この時も、幕府は社会の不安と動揺とに備えて、全国の御家人に使を派し、待機または参集させた。この後、正中の変にも、幕府は早馬を派して、九州の武士を召集したが、これまた当然九州のみならず、全国に亘るものであつた。（註一）

このように、幕府は緊急事態の発生に際し、諸国の御家人を動員するが、事態は一刻を争う。東海道の駅制はかかる急使の往還に役立つ最高の交通制度であつた。しかしながら典型的な駅制は、その利用度がある一定段階に達する場合、はじめて制定され、重要道路に於ても、交通が恒常的に行なわれず、その量も比較的低下な場合には、設置され難い。

従つて京都と鎌倉とを聯ぐ東海道のこそ、この駅制の必需性は痛感されようが、その他の街道に於ては、幕府関係の交通は、日常的でなく、かつ重要度も低いから、駅制の必要性は、より稀薄であつたであらう。

東海道に次ぐ重要道路として主として関東地方、中部地方に集住する東国御家人と鎌倉を結ぶ道路があらう。しかしここに駅制の設けられた形跡はない。両者の公的交通が一般に稀であり、かつ道路が比較的短距離の為、必ずしも通送に依らずとも、迅速な通信、聯絡が可能であつたであらう。

次に重要街道としては、九州の出先機関、博多の鎮西探題とを結ぶ山陽道等があらう。しかし博多との公的交通量は、元来それ程高いものではなく、まして緊急を要する通信等は稀であらうから、幕府にとり駅制の必要性は永く痛感する処とならなかつたであらう。

鎌倉・京都と博多間の公的交通が、俄かに活況を呈したのは、蒙古襲来の折で、この戦役を通し、戦況報告または指令・命令伝達などの急使の往還がはげしくなつた。まづ文永役に於けるその所要日数を観るに、文永十一年十月十六日蒙古軍対馬佐須浦襲撃の第一報は、同十七日に六波羅に到着している。(帝王編年記) 対馬・博多間行程二日前後と仮定すれば、博多

・京都間約九日となる、更に十月十五日の壱岐島陥落の報は、同廿八日に到着しているから、(帝王編年記) 京都・博多間は、

十一日前後でもあらうか。更に十月廿日夜の蒙古軍覆没の捷報は、十一月六日に京都に達している。(三) 現地でも覆没を知つたのは、翌二十一日未明のことであり、十月は月であるから、この間実に、十六日を閲している。この時の暴風等、自然的悪条件に妨げられた影響もあらうが、かかる吉報こそ当然最大速度をもつて馬を進めたものと推定されるに拘らず、なお十

五・六日も要していることは注意されねばならない。

以上、文永役に於ては、京都・博多間の飛脚の所要日数約九日・十一日・十六日前後の三例が記録されている。

蒙古の来襲は、幕府にとつて予想されたる困難であり、ある程度の防禦策を講じていたことは事実である。しかし事件の発生に際し通信・聯絡の緊急性から、その為の何らかの交通対策まで講じていたかは疑問である。

ここに想起されるのは、平安時代の刀伊の入寇である。寛仁三年刀伊の入寇を伝える四月八日の大宰府の飛脚は、同月十七日に京着、この間九日である。(小右記四月月十七日)更に同事件に關聯した四月十六日の大宰権帥の書は、二十五日か、その前日

に京都に着いている。(小右記四月二十五日)共に九日前後である。(三)ここに飛脚の名を伝えるものの、当時、駅制の衰亡明かな延喜

年中より既に百年を閲しており、駅制がもはやその機能の大半を喪失していたことは察するに難くない。彼等飛脚使は路次順調な馬の継替えを得られず苦勞したことであろう。しかも九日で京都に到達し得たのである。従つて文永役に於ける九日、十一日、十六日等の記録は、むしろ幕府による遞送制度の欠如ないし不完全性を示唆するものともいえよう。

しかるに弘安役に於てはどうであらうか。弘安四年五月廿一日の蒙古軍対馬、廿六日耆岐侵入の報は、六月一日六波羅に齎られ、使はそのまま関東に急行した。(弘安四年日記抄)五月は小月であり、博多・対馬行程一日として、博多・京都間約

七日である。ついで六月六日前後、蒙古東路軍、長門沿岸進撃の大宰府の注進は十四日に京着、(四)従つてこの間八日ないしそれ以下と解される。更に壬七月一日夜の蒙古軍湊没の飛脚は同九日戌刻に京都に到着。(五)同じくこの間八日、それが鎌倉に伝えられたのは、その四日後の十三日であつた。(鶴岡社務記録)

以上弘安役に於ける博多—京都間の所要日数は一応七日・八日・八日となるが、これは何れも飛脚の發遣を事件当日と仮定してのことである。しかしながら、壬七月一日夜の蒙古軍の湊没は、翌朝に至つて明らかになつたのであるから、飛脚の發遣が翌二日であること確実であり、従つて日数は一日短縮されて七日となる。弘安の役では、大体七日前後で博多

からの通報が京着している。

これは先の文永役の九日、十三日ないし十五日等に比すれば、大きな進歩であろう。このような行程日数の短縮には、文永の役の経験に顧みて、幕府が何らかの通送制度を、この間に設けるに至つた結果ではあるまいか。

後述の如く、弘安役以後、山陽道には、駅制の前駆的交通制度である早馬制度が存在するのであるが、その成立年代は明瞭でない。しかし乍、早馬制度成立以後の京都・博多間の急使は大体弘安役のそれとほぼ同様の速度をもつて走行している事実から、文永役後、弘安役前に何らかの通送制度が打ち樹てられたのではないかと推測するのである。

前述した永仁元年四月廿二日の鎌倉に於る平頼綱の乱に、幕府の早馬は、五月三日に博多に到着した。この四月は小月であり、使者が事件の当日出立したと仮定しても、その間十日にすぎない。しかるにこの使者は、四月廿六日未明に京都に到着しているが、そのまま博多に向つたとして京都・博多間わずか六日にすぎない。⁽²⁰⁾

また正中元年九月十九日京都に勃発した、正中の変の報は、二十三日に幕府の耳に入つている。ここで二十三日当日付の関東御教書が発せられ、御家人の参集を求めたが、この早馬の博多到着が十月五日亥剋である。九月は大月であるから、鎌倉・博多間十一・二日となる。⁽²¹⁾更に翌々年正中三年三月十三日、鎌倉における北条高時出家の早馬は、同二十四日博多に到着しているから、これまた所要日数は十日ないし十一日となる。⁽²²⁾（深掘記録）したがつて京都・博多は、これより三・四日差し引いた七日前後となる。

以上の如く、鎌倉時代末に於て、博多まで鎌倉から十日前後、京都から六日、七日、或いは八日の距離といえよう。大体弘安の役の時に一致する。

古代駅制の盛運時に当る承和三年の大宰府の飛駅使は一は六日、他は十二日で京都に達している。⁽²³⁾（坂本太郎氏上）その差余り甚しいが六日を最高速度と解し得よう、まさに鎌倉末期に於る速度は、古代駅制盛運時に匹敵する。鎌倉時代の道路

と馬が、古代駅制盛運時のそれに比して格段の進展のない限り、ここに古代駅制に類似した交通制度の存在を予想させるものがある。現在京都・博多間鉄道距離六六八・二キロ、里数約百六十余里、山陽道及び門司・博多間の旧道が、巨視的には山陽本線・鹿児島本線と並行すると推測される点よりして、当時の距離は、今の鉄道距離とそれ程大幅な懸隔はなかつたように思われる。百六十里前後と仮定して七日間で一日走行距離二十三里前後ともなる。

前述鎌倉・京都間の例からしても乗りづめでは無理で、継替えを必要とする。当時、これに應えるだけの用意があつたに相違ない。それが前述した山陽道及び北九州等に見られる御家人、社寺領等の早馬役負担であろう。

則ち先の南禅寺領、周防阿弥陀寺領、筑前宗像社等の御家人・荘園等がその実例として掲げられるが、負担者は勿論それだけでなく、ある程度通送に便宜な個所の処々に、割り宛てられていたものであろう。

博多・京都間六・七日が弘安役以来の現象とするならば、この早馬制度の創始を文永役後に比定すべきであろう。文永役によつて飛脚の迅速化を痛感した幕府が、駅路を東海道より更に京都以西に延長したものであろうか。幕府、六波羅に於ける駅制専任奉行の設置があたかも、この前後であると推定されるが、文永役という苦い体験が、戦時に於る通信の迅速という至高命令の前に、中世駅制を更に一段と前進せしめたのであろう。

しかしながら京都・博多間の早馬制度に於る通送手続・運営方法等一切不明であるが、東海道の如く一定宿駅に常備された、定量の馬を以て継立する典型的な駅制でなかつたことは、事実である。それは東海道駅制の完成以前に、幕府が沿道御家人に夫々乗馬を賦課したような典型的駅制の前段階的形態であり、いわば早馬制度とも呼称すべきものであつた。

幕府が京都以西に於て、多数の宿駅を建設し、そこに役所を設け、一定の馬を常備する典型的駅制を実現しなかつたのは何故であろうか。その理由は明瞭でない。西国に対する幕府権力の限界の反映とも看られるが、その反面、東海道に比して、公的交通の量的・質的低さが、通送制度をして典型的駅制以前のいわば早馬制度にとどまらしめたのであろうか。

京都・博多間所要日数六・七日に対し京都・鎌倉間は三・四日である。両者の距離比よりすれば、前者は、後者に比しかなり遜色がある。

ここに幕府による東海道の道路行政の卓越性を顧慮すべきかも知れぬが、山陽道に於る早馬制度という駅制上の不完全性にも軽視しがたいものがあるう。

しかしながら古代駅制に匹敵する短日間で、博多・京都間の交通の実現した事実はやはり注目すべきものがあり、御家人、荘園などの負担による早馬制度が相当効果的であり、幕府の存立や、幾度かの危機の克服に大きく寄与したことは疑ない。

註(一) 以上武雄神社文書、延時文書外

註(二) 『勘仲記』十一月六日、『善隣国宝記』所収日本古記、帝王編年記

註(三) 坂本太郎博士、上代駅制の研究参照

註(四) 東洋文庫所蔵原本勘仲記、龍爾氏『蒙古襲来』一五八頁及び一四六頁

註(五) 弘安四年日記抄一代要記相田二郎氏蒙古襲来の研究、福岡県史上ノ二等参照

註(六) 武雄神社文書・都甲文書・比志島文書・来島文書

註(七) 武雄神社文書・大川文書・延時文書・都甲文書

六

鎌倉幕府の東海道に於ける駅制及び山陽道の早馬等の負担者は、御家人または社寺・荘園などであった。しかしながら、それらより人馬を徴発し、駅制を管掌するものは、守護・地頭などの御家人であった。地頭領主制の進展に伴い、人馬の徴発範囲が拡大されつつあったが、御家人の駅制や早馬制度の上に果たす負担面や管理面の役割は依然として重大で

ある。

したがつて、幕府が守護・地頭等御家人に対し絶対的な支配力を有し、かつ両者の主従的紐帯が強靱な間は、駅制運用上の支障は比較的少なかつたであらう。

その後、鎌倉中期以降、文永・弘安役後の恩賞への不満、貨幣経済の浸潤による御家人の窮乏と、反幕府派の勢力抬頭などにより、鎌倉末期に於て、幕府の御家人に対する統制力に弛緩の傾向の生じたことは事実であらう。したがつて、この守護・地頭に対する統制力の弛緩が、駅の運用を困難にし、幕府使節・飛脚の交通に支障を与えたことも、十分考慮される所である。現に文保二年、鎮西探題のことに関し、鎌倉から派遣した使者に対し、路次の地頭・御家人などが過書を用いない為に、幕府では、これを嚴重に叱責している例がある。（大友文書）この過書が単なる閑所手形でなく、元弘三年尊氏が発した過書や六波羅に見られる宿次過書奉行等と同様、駅制上の早馬徴課文書を指すことはあやまりない。

かくの如く、鎌倉幕府の末期に於て、駅制上に混乱が現出し、幕府の公的交通の潤滑な運行を妨げたようであるが、しかし、これとても、必ずしも一般的な傾向とは看做しがたいようである。当時、諸般の情勢が、一部の御家人をして、幕府から離反の傾向を辿らしめたことは否めない。しかしながら幕府の御家人に対する態度は、一般に峻厳をきわめ、統制力を強化して、御家人の策動を封じていた。（三）元弘の変以前に於て、きわめて少数の例外を除き、御家人の幕府に対する反抗運動の表面化しなかつたのも、幕府の御家人に対する統制力が、その末期に至るまで、それ程弱体化しなかつたことを示すものであらう。

更にここに駅制並に早馬制度の設置された東海道並に西国山陽道に於ける、駅制の管掌者とみられる守護の配置図を一つづつする必要があらう。

東海道はもともと幕府の強い支配下にあつたが、鎌倉末期守護は三河一国を除き全て北条氏一門によつて占められてい

る。更に西国山陽道にもその傾向が強い。すなわち、文永の末年から建治頃にかけて、幕府は筑後などと共に、長門・周防の守護を交迭して、これを北条氏一門に宛て、また文永以降の鎌倉末期において、播磨・備中・安芸等の守護職もまた北条氏及びその一門の手中に入つたのである。筑前守護を兼ねる鎮西探題がまた北条氏一門であることは贅言を要しない。(三)

かくの如く東海道の外、山陽道並に筑前など大半の守護を北条氏一門によつて占有したことは、主として予想さるべき蒙古の再襲来への軍事的布石と看做されるが、かかる東海道並に山陽道の北条氏一門による守護配置が、駅制並に早馬制度の維持に、効果的であつたであらう。

以上の如き東海道及び西国に於ける守護の配置や、一般的な御家人に対する幕府の強い統制力が、その滅亡まで、駅制並に早馬制度を存続せしめ、通信の迅速な交換を可能ならしめたのである。

元弘三年北条氏の滅亡直後、足利尊氏は東海道の路次ならびに宿々に禁制を下し、過書なくして早馬と号し宿々に雑事を課するを取締つたが(前田家文書)、これによつても東海道駅制の幕府滅亡までの存続が承認されるであらう。又東海道以外山陽道の早馬も、その末期に至るまで守護の協力によつて、幕府と御家人との緊密な連絡を可能ならしめたことは、先述した如く永仁・正中の頃、常に鎌倉・博多間十日前後の迅速さで連絡した事実からも察せられるであらう。

鎌倉幕府の滅亡により、駅制を必要とする権力は消滅し、東海道の駅制、山陽道の早馬制度を実質的に崩壊せしめ、御家人、荘園はかかる負担から解放されるに至つたであらう。しかも間もなく建武中興は失敗し、南北兩朝対立五十余年の混沌とした世情が現出する。

足利尊氏は本拠を東国に置くと共に、東国の形勢の重大性を察し、鎌倉に弟直義を派して、これに備えしめたのである。従つて鎌倉と京都とを結ぶ東海道の重要性は、足利氏にとつても、決して前代に劣るものではなかつたのである。したがつて、足利氏もまた東海道の駅制の必要性を十分痛感していたに相違ない。しかしながら駅制成立の前提条件として

は、駅制の基地である道路・街道の支配が必要である、しかしながら当時の全国的な争乱の状態に於いては、長い東海道の強固な支配は、足利氏に到底希めるものではない。やがて南北兩朝の合一により、幕府の基礎は一応安定するに至ったものの、幕府の勢威は、鎌倉幕府に比し、格段に劣勢で、守護を中軸とする地方武士の強権に妨げられ、幕府政治力の地方への浸透力は、著しく脆弱であつた。

その最盛期に於てすら、幕府の完全な支配圏は京都を中心とする数国にすぎず、それ以外は、守護大名の手に掌握されていたが、やがて守護領国制の進展に伴い、幕府勢力はいよいよ後退せざるを得なかつた。したがつて幕府にとり、東海道や山陽道その他は全く支配圏外にあり、その為、関東公方や、九州探題との聯絡を迅速ならしむる駅制を組織することは到底不可能であつた。

古代中期以来久しく断絶していた駅制は、鎌倉幕府の手により復活したのであつたが、ここに幕府の滅亡と共に再び崩壊し、その後戦国時代の駅制出現まで、わが国、駅制史上の空白時代が暫く続くのである。

註（一） かつて佐藤進一氏より教示を得たものである

註（二） 以上佐藤進一氏、鎌倉幕府守護制度の研究

The Station system in the Japanese Middle Ages

Tsunezo Shinjo

The station system of the KamaKura Shogunate was established firstly over the Tokaido (東海道) Highway just after the formation of the Shogunate government, and, later extended to the highway between kyoto (京都) and Hakata (博多) after the Mongol invasion. This station system helped to strengthen the power of the Shogunate by making the correspondence between the Shogunate government and the local districts rapid. This article tried to discuss mainly the organizational structure, effects and bearers of the station system in medieval Japan.