

## 令制・駅の基礎的研究

丸 茂 武 重

駅は兵部省兵馬司の管轄下にあり、その諸規定は厩牧令に、その運営については公式令にある。ここにいう令制・駅とは律令によって定められた駅のことである。全国の駅名は「延喜式兵部」と「倭名類聚抄・高山寺本」に記載され、前者においては東海道、東山道……として駅名をあげているのに対し、後者は卷十、居処部に駅の項があり東海駅、東山駅、北陸駅……とし、道とは書かれていない。「延喜式」の完成は延喜五年（九二七）であり、「倭名類聚抄」の編纂は永平四―五年（九三四―三五）の間とされる。両者とはほぼ時代を同じうする文献に「吏部王記」がある。筆者は醍醐天皇第四皇子である重明親王で天曆八年（九五四）四十九才で没したが、その日記であり、式部卿であったため、式部郷の唐名にもとづいて「李部王記」、「吏部日記」、「吏部記」といい、又親王の名をとって「重明記」、「重記」ともいい、「史料拾遺」第三卷として刊行されている。

「吏部王記」の記事に水駅駕駅という特殊の駅名が記載されている。

延長七年（九一九）正月十四日条

踏歌人踏歌西行東行又西行列立、袋持取綿詞吹了還入、更入置御前、此度水駅也、唯進湯演  
又用機器

天慶五年（九四二）正月十四日条

参康子内親王所陪麗景殿、仍被綿、後設饗也。水駅更詔詔陽舍設盤饗南北對座。御駅也。

天曆四年（九五〇）正月十四日条

参中宮至于賜饗用様器水駅也、又侍院侍、須臾上皇還御寢殿、踏歌畢賜饗、御駅也。

また「九曆」の記事に飯駅なる語句がある。

永平四年（九三四）正月十一日条

踏歌。飯駅。水駅被定之。中宮飯、北宮水、今宮飯許。左大臣宿所飯、右大臣宿所水、左右大將宿所飯云々。

「九曆」は「九記」、「九条右丞相之記」ともい、右大臣九条師輔（九〇八—六〇）の日記である。「李部王記」、「九曆」に記載された水駅、御駅、飯駅はすべて踏歌に関係があつて令制駅とは関係がないということとは十世紀には令制駅の本質は既に失われていたとみられるのであろう。

奈良時代宮廷のみならず畿内において踏歌が行われ、猥りがましいものであったため天平神護二年（七六八）に禁止され、また「延喜御正式」にも京における踏歌を禁じたが依然行われた。宮廷にあつては正月十六日を踏歌の節会とし女踏歌が、十四日を男踏歌として行事が催された。踏歌行列については「吏部王記」の延長七年正月十四日条に次のごとく述べられている。

踏歌人装、垂纓冠、麴塵闕腋袍、白下襲、著深沓、持白杖、以著立加列、前官権脱振鞞、高巾子著綿面童子二人在舞人列、其装束、如舞人著花、加兩鬢彦、及著絲鞋、左少将行扶、進中間綿臺東供之、唱囊持二声、清弘称到綿处、唱一十百千万億等数、北

退詞吹、左權中将伊衡左歌頭、右權中将美頼右歌頭、出北戸參中宮弘徽殿、次飛香舎、次承香殿、次東宮、踏歌參御前、左右大臣有障、共不參宿所、故不踏。(史料拾遺卷三・二五頁)

踏歌の行列は一種の風流であり、貴族の邸宅を巡行し、飯駅水駅芻駅なる仮空の饗応所を定めたものであろう。芻は草稻、草、草穰、芻草という。令制駅の本質は失われつつあったが、まだ飛駅という語句は残っていた。すなわち、「吏部王記」の天慶四年六月十一日条に「是日備前、備淡路等飛駅至、備前使申云、賊二艘純友等也從饗奈多捨舟脱遁、疑入京歟云々」とある。

令制駅の衰退に関しては「小右記」寛弘九年(一〇一二)九月十七日条に「(行九)駅家国不ニ通送供給、郡司隠遁不相会」ともある。形式的ではあるが若干その制度が残存していたことは「朝野群載」卷二十、寛弘七年(一〇一〇)七月に「向太宰府路次国々、郡司駅長等」に對して

仕大式ニ既畢、以三月日出京、可レ着河陽館ニ仍可ニ准擬狀、如件、路次宜ニ承知依例准擬、供給雜事、兼從レ儉約ト故牒」

とあり、長暦四年(一〇四〇)十月、藏人所牒として「向太宰府路次国々、應供ニ給通送使等事」が発せられているが(「改定史籍集覽」第十八冊・三五九頁)、当時山陽道における駅が令制と同じであったとは考えられない。駅制衰退については「朝野群載」の「國務条々事」によつて、その一片が窺われる。衆知のごとく「朝野群載」は三善為康の編であり、自序では永久四年(一一一六)になるとあるが保延年間(一一三五―四〇)まで追加されている。「國務条々」は国司赴任に関する事項が四十二条にわたつて記録されている。令制によると国司は伝馬を利用し、伝使として郡司館に宿泊するのであるが、「國務条々」にはかかる事項については一切記載されていない。その第四条に「出京之後、所宿之處、密々奉ニ幣道祖神ニ即令レ行ニ(祈)願ニ途中平安之由」とある。土地神に対する信仰が強かったことは會坂(東

在近江国)、関門(南在摂津国)、大枝(西在丹波国)、竜花(北在若狭国)の四関を宮城の四維とし、公家は四角四界祭を行うことが「掌中歴」にみえているごときはその一例である(「統群書類従第三十二輯上・一〇二頁」。「国務条々」の第六条に「前使立吏幹勇堪郎等一兩人一令点定夕宿事」と途次の宿泊について、更に同条には「若無支度一至三晩景則自有不合事」とある(「改定史籍集覽」第十八冊・四一七頁)。「延喜交替式」に国司の赴任に際しては夫馬を賜うとあり、その数が次のごとく定められている。

長官夫卅人。馬廿疋。次官以下六位以上長官夫廿人。馬十二疋。判官夫十五人。馬九疋。主典夫十二人。馬七疋。史生以下夫六人。馬四匹。其取海路者水手之數准陸道夫(「国史大系本」「延喜交替式」七二頁)

かかる事実は「国務条々」には記載されておらず、保延年間には駅制は崩壊状態に達していたのであろう。

駅家破損は「延暦交替式」の延暦十九年(八〇〇)九月二日の官符に

応修理駅家常令全国交替国司分明付領事。被右大臣宣備。如聞。諸国駅家例多破壊。国郡怠慢。曾不修理。(略)自今以後。国司存心。常加修理。勿致損壞。

とあり、「貞観交替式」にも承和八年(八四二)二月二十二日の官符に「応令後任之吏催督前司不作駅家破損事」とある。(「国史大系本」「貞観交替式」四二頁)。

駅家の構成要員である駅子の負担が苛重であったことは、弘仁十三年(八二二)「藤原緒嗣奏状」に次のごとくある。天下重役莫過駅戸、夏月飲河不顧産業、冬日履霜常事遞送、雖免其庸徭、勤苦倍於平民(略)兼挾駅家側好田混授一処、縦令雖有雜田、挽充寛村。然則零落駅丁有便合集、上下公使無煩滞稽

この後半の史料によつて駅戸の口分田は駅家の近傍に纏つていなかったことが知られ、駅戸は駅長に管せられ通常の郷戸とは異つた編戸制下に置かれていたが、そのことは直ちに駅家の近傍の一処に集住し口分田班給も同一地域内に

まともっている地縁集困ではないと考察されている(森田博士「古代駅制の」)。森田氏はこの弘仁十三年の官符を契機として駅子の集住が進められた序々に駅家の近側に駅戸集落が形成され、駅家郷となると推定されている。しかし、駅家郷なる名称は後述のごとく天平勝宝二年の美濃国司解に既にあらわれている。駅子の負担については承和十二年(八四一)官符に「駅子苦於重担」、延喜十四年(九一四)官符に「通送甚繁、因茲駅子逃亡、無人從役」、永延二年「九八八」「尾張国郡司百姓等解文」に「天下重役莫過駅子」とある。

以上の事象から「延喜式」「倭名類聚抄」記載の駅は令制・駅としての本質を失い崩壊期にあるものであると推定する。平安貴族は駅の認識は弱く、文学書としての特殊性もあるが「枕草子」には駅として梨原・望月・山の三例をあげ、嘉応元年(一一六九)撰政基彦の囑によって藤原清輔がつくった「和歌初学抄」には駅として近江なしはらの駅丹後花なみの駅の二例をあげるにとどまっている(「日本歌学大系」二卷・二五八頁)。

この小考においては令制・駅の本質を考え、「式」及び「和名抄」記載の駅について言及したい。

駅は各行政地域を結ぶ路に設置され、日本の令が唐の武徳令・貞観令等に立脚したものであるが唐制に国なる行政地域はない。唐制では、道―府―州―郡―県―郷―里である。文献上では大化以前に道なる行政区劃があるが、紀記編纂に当って道の字を使用したのである。『針門道の口』(考靈記)、『高志の道』(崇神記)、『東の方十二の道』(崇神・景行記)等の用語例があり、大化二年紀に『東方八道』「常陸風土記」巻頭条に『我姫の道分れて八国となり』とあって関東八ヶ国を以前我姫(東)道ともいったのであろう。七道の制定年代は不明であるが、天武紀十四年(六八五)七月条に伊勢以东を東海道、美濃以东を東山道としている(「延喜民部式」では東海道に伊賀国、東山道

に美濃国がはいっている。「續紀」慶雲三年（七〇六）閏正月条に七道の諸社、同年九月条にも道に使用して田租の法を定むとあり、七道の名称は「公式令」朝集使条に記載されている。

東海道坂東、東山道山東、北陸道神濟以北、山陰道出雲以北、山陽道安芸以西、南海道土左等国、及西海道皆乘駅馬

この条文は朝集使の駅馬使用範囲を記したものであるが、山陰道以下が国名を以てしているのに東海東山北陸三道が国名でないのはいかなる理由か、大路である山陽道を七道の最初にあげるべきでないか等の問題が提出される。坂東、山東、神濟について「義解」、「集解」がそれぞれ説をなしている。

#### 坂東

駿河と相模の界坂（「義解」）であるが、「集解」の「釈云」に「須流河与桑花界内」とある。桑花なる地名は他に類例がなく、或は足柄を越えた地にある曾我付近かとも推定できる。

#### 山東

信濃と上野の界山とするのは「義解」、「集解」同一である。尙馬の党の峰起に際し、又「将門記」にも「自山道京上」とあり、山道は東山道のことである。南関東を坂東、北関東を山東と称しているが山東なる名称はその後一般的にはならなかった。坂東、山東に対して河東という語句が使用されている。

#### 河東

「律書殘篇」に河東なる語句が二ヶ所使用されている（「改定史籍集覽」第二十七冊・一〇四頁、一〇八頁）

○火急令飛勅七道河東十六州。

）一〇四頁、一〇八頁、五五五頁、即四千十二、万二千卅六、七道河東十六州

十六州を十六国とした場合、某河以東十六国と解釈する。「類聚三代格」卷十六所収の承和二年（八三五）六月二十九日符に美濃尾の堰を流れる墨俣河を東山・東海の要路としており、「統記」・養老三年（七一九）七月に按察使を設けた時に、東国を次の四地域・十六国とした。

遠江・駿河・伊豆・甲斐・常陸・安房、上総、下総。  
美濃・尾張・参河・信濃。武蔵、相模、上野、下野。

この地域が河東十六州かとも考えられるが、東海東山二道に所属しているので、七道に対して河東十六州なる語は不可解である。

### 神濟

「義解」に「越中<sub>ニ</sub>与<sub>ニ</sub>越後<sub>ニ</sub>界河也」とあるのに対して「集解」は「高志道中<sub>ニ</sub>与<sub>ニ</sub>道後<sub>ニ</sub>界也」とあり、高志の道中と道後の界としている。富山県塩川、黒部川、常願寺川、神通川或は富山県下新川郡朝日町宮崎等に比定されているが、道中、道後の名称に注意したい。

何ヶ国かを以って「道」なる行政区劃が設定され、更に「道」のなかに和銅五年（七一二）以後新たな国が設立された。和銅五年以前の国名は「賦役令」調備物条の「集解」古記に引用された「民部省式」に記載されている。八世紀になって国が新に設立されたことは大宝令の施行に関係がある。「統紀」から関係史料を抽出する。

大宝元年（七〇一）四月条『罷<sub>ニ</sub>田領<sub>ニ</sub>委<sub>ニ</sub>国司<sub>ニ</sub>巡檢<sub>ニ</sub>、同年六月条『凡<sub>ニ</sub>其<sub>ニ</sub>庶務<sub>ニ</sub>一依<sub>ニ</sub>新令<sub>ニ</sub>。又国宰郡司貯<sub>ニ</sub>置<sub>ニ</sub>大稅<sub>ニ</sub>必須<sub>ニ</sub>如<sub>ニ</sub>法<sub>ニ</sub>。

（略）依<sub>ニ</sub>新令<sub>ニ</sub>為<sub>ニ</sub>政<sub>ニ</sub>。二年二月条『諸国司等始給<sub>ニ</sub>鑑<sub>ニ</sub>而罷<sub>ニ</sub>先<sub>ニ</sub>是<sub>ニ</sub>。別有<sub>ニ</sub>稅司<sub>ニ</sub>主<sub>ニ</sub>鑑<sub>ニ</sub>。至<sub>ニ</sub>是<sub>ニ</sub>給<sub>ニ</sub>國司<sub>ニ</sub>鑑<sub>ニ</sub>。

令制の国が従来の田領等の旧支配機構から離れ、経済面においても国司の権限が承認されたのはこれらの史料から

皆杖一百。計贓得罪。重於杖一百者準盜論。雖入駅、準不合受供給而受、亦与不応入駅人同罪。強者各加二等。(国学基本叢書・唐律疏義・三八頁)

唐律では駅に止宿できる資格があげられているが、日本の場合律が逸文のために的確でないが駅使が主体であった。唐の駅制については青山定雄氏の「唐宋時代の交通と地誌地図の研究」がある。氏によると、唐の駅は官命をおびて往来する官人の面接所、公事を行う場所としても利用されたが官營の宿泊所として一定の資格のある者には私用の場合でも宿泊が許され、辺遠の地や村店のない所では九品以上の勲官その他にも許された。宿泊のみで飲食の供給は禁ぜられたとされている(前掲、青山氏著書・五二頁)。日本の場合、急を要する駅使は駅馬に乗り、駅家に宿泊し、駅馬の供給を受け、伝使は伝馬に乗り、郡家に宿泊し、官物の供給を受けた。「律逸文」にある規定がどの程度守られたかは明確でない。

国司赴任の場合には伝馬であるから原則として駅は使用していない。「厩牧令」義解に「国司向<sub>レ</sub>任、及罪人令<sub>レ</sub>乘<sub>二</sub>官馬<sub>一</sub>者、皆乘<sub>二</sub>伝馬<sub>一</sub>之類」とあり、「日本後紀」・弘仁三年(八一二)五月条に「伝馬之設、唯送<sub>二</sub>新任之司<sub>一</sub>、自外無<sub>レ</sub>所<sub>二</sub>乘用<sub>一</sub>」とあるが、前掲「延喜文養式」には国史長官の場合に人夫三十人、馬二十疋、次官人夫二十人、馬十二疋、判官人夫十五人、馬九疋、主典人夫十二人、馬七疋その他が規定されている。伝馬を利用する官人が郡家に宿泊するために、郡家に宿屋厨厩等の設備のあったことは長元元年(一一〇六八)・「上野国交替実録帳」によって知られる(拙稿「国府・郡家の建物について」国学院雑誌・六二巻九号)。

駅は駅家院(「続日本後紀」承和八年(八四二)閏九月条)、駅館(「日本後紀」大同元年(八〇六)五月条)とも称し、駅門をもっていた。延暦元年(七八二)十一月に太政官は『路次伝駅疲弊殊甚』ため諸使が駅伝馬を『違<sub>レ</sub>式乗

用』することを嚴禁する旨を郡家及び駅門に榜示している（「類聚三代格」第十八・「応禁断上下諸使廻外乗馬事」。さらに承和五年（八三八）十一月にも同様の趣旨を郡家駅門に榜示している（同、「応禁断上下諸使等廻外多乗用夫馬事」）。駅の建物については断片的な史料ではあるが、延暦二年撰津国西成郡江北の駅家は以前東大寺の寺家庄九段余の所であり、板倉二字、甲倉一字、檜皮葺五門、板敷東屋一字、草葺九間屋一字であり（「平安遺文」卷一所収）、承和八年河内国丹比郡駅家は倉八字、屋二字（「続日本後紀」同年閏九月条、弘仁八年伊勢国度会郡駅家は倉一字、四字（「類聚三代格」弘仁十二月廿五日官符）であったことが知られ、山陽道にあった駅の建物は「瓦葺粉壁」（「日本後紀」大同元年五月条）であった。唐の駅舎には上庁、下庁、或は東庁、西庁の別があったが（青山定雄氏・前掲書五二頁、日本の駅いについては不明である）。

駅を運営する財源は駅起田・駅起稻であり、大路の駅は四町、中路駅は三町、小路駅は二町の駅起田を有し不輸租田であり、その収稻が駅起稻であり駅子に出挙した。天平六年（七三四）・「出雲国計会帳」に「駅起稻出挙帳」とある。駅には駅子があり駅戸を構成していた。駅馬一匹について駅子六名とされ（青木和夫氏「律令國家の交通施設」、駅子の人数については、宝龜四年（七七三）・播磨国饒磨郡草上駅百八十人、承和五年（八三八）・安芸国駅家百二十人、斉衝二年（八五五）・美濃国恵那郡坂本駅二百十五人、貞觀六年（八六四）・駿河国三駅四百人等が知られており、美濃国坂本駅は交通の難所であるから特殊例とし一駅の子は百二十乃至百三十人とされている。百二十人前後の駅子が必要とする駅を設定するためには設立された「駅」を中心として相当数の人口を必要とした。一応の参考史料としては「統紀」元平十九年（七四七）五月条に「郷別課口二百八十人、中男五十擬定数」とあり、郷のもつ田積については天平七年「相模国封戸租交易帳」にみられる。

「駅」と称する官衙的な建物（前掲「律逸文」参照）を中核として駅戸、駅田をもつ駅家が成立するのであるが、駅戸が必ずしも「駅」の近傍にあったとは考えられない（前掲「藤原緒嗣奏状」参照）。その初期において駅は郷と異った行政地域であったことは坂本博士「上代駅制の研究」（八六・八七・九七頁）において指摘されるところであるが、前掲のごとく米を路の側に置いて売買させ、駅田を駅の近くに集めることによって駅を中心として交通集落の性格が生れ、令制駅の本質が弱体化することよって令制・駅の性格は失われてゆく。この経過については「類聚三代格」卷十八・駅伝事よって知られる。天平宝字八年（七六四）十月勅に、「諸国司新向<sup>(A)</sup>任所<sup>(A)</sup>随<sup>(A)</sup>人品<sup>(A)</sup>而給<sup>(A)</sup>伝<sup>(A)</sup>尅<sup>(A)</sup>（略）若有<sup>(B)</sup>国郡司并從來之使違<sup>(B)</sup>於<sup>(B)</sup>嚴<sup>(B)</sup>制<sup>(B)</sup>則解<sup>(B)</sup>其<sup>(B)</sup>任<sup>(B)</sup>永<sup>(B)</sup>不<sup>(B)</sup>叙<sup>(B)</sup>用<sup>(B)</sup>之<sup>(B)</sup>」とある。

(A)に人品に随って伝尅を給うとは前掲「唐律疏義」にあるごとく国司の階級によつて伝馬の数が異っていたのである。 (B)の嚴制は前掲「律逸文」の条項に関係がある。このことは前掲延暦元年十一月官符に「上下諸使准尅給馬。如有<sup>(B)</sup>違犯者。罪著<sup>(B)</sup>法律<sup>(B)</sup>而諸使違<sup>(B)</sup>式<sup>(B)</sup>乘用<sup>(B)</sup>。国司知而不<sup>(B)</sup>禁<sup>(B)</sup>。自今以後。国司必録<sup>(B)</sup>增乘<sup>(B)</sup>之人<sup>(B)</sup>申<sup>(B)</sup>官科<sup>(B)</sup>罪<sup>(B)</sup>」とあり、承和五年（八三八）官符にはかかる場合違勅罪とするとあり、貞観四年（八六三）六月官符には「路次郵駅煩擾無息。雖使人愚昧妄犯格制（略）宜<sup>(B)</sup>重<sup>(B)</sup>下<sup>(B)</sup>知<sup>(B)</sup>嚴<sup>(B)</sup>令<sup>(B)</sup>禁<sup>(B)</sup>断<sup>(B)</sup>。」としている。九世紀には令制・駅の本質の弱体化が一層深まっていた。それに伴って駅は駅家郷に変化していった。

「延喜兵部式」記載駅名のうち約一三％はその国の郡名をとっており、なかでも美濃国において顕著である。武芸郡には武義駅とあるが「續紀」宝龜七年（七七六）十月条には菅田駅とあり、武義駅と菅田駅が同一の駅であったかについては不明である。また可児駅については天平勝宝二年（七五〇）四月二十二日「美濃国司解・申進上交易牒」に「可児郡駅家郷戸主・守部麻呂之賤」とあり（大日本古文書」三・三八八頁）、既に駅家郷が成立していたことが知

不破郡不破駅  
 大野郡大野駅  
 方県郡方県駅  
 各務郡各務駅  
 武芸郡武藝駅  
 賀茂郡加茂駅  
 可児郡可児駅  
 土岐郡土岐駅  
 惠那郡坂本駅

られる。しかるに天喜二年（一〇五四）二月「左弁官下美濃国案文・応令早任先例免除東大寺（領脱力）大井・茜部兩庄収公事」には次のごとくある。

宛眞御馬通送、宦使供給、借馬夫役才了（略）宛眞件御馬通送夫役、相撲使供給才役等責尤甚、又從管各務郡駅、迄可児郡瓶前之駅已百之役也、而或者致信濃国、経数十日僅返送、或使永取用件借馬百疋也

（大日本古文书家わ）  
 け第十八・四二一頁）

可児駅が瓶前之駅であるかどうかは不明で、又令制駅の本質は全く失われていることが知られる。次に「兵部式」記載の駅名の約四〇％がその国の郷名と同一である。駅を中心として地区が郷に変質したものとみられるが、駅名と郷名が比較的一致している国（駿河・上野・下野・出雲・播磨・備前・安芸・周防・豊後）と、駅名と郷名があまり一致していない国（伊勢・遠江・甲斐・相模・上総・下総・

信濃・加賀・丹後・伯耆・長門・淡路・土佐・豊前・薩摩・日向）とがあるが、これをどのように解釈したらよいであろうか。「和名抄」記載の郷名に駅家郷がある。駅数と駅家郷数を対比すると次表のごくである。駅家郷は山陽東海東山の三道の諸国に多く、西海道諸国になく、また「高山寺本和名抄」には僅に三例（遠江国浜名郡・相模国足下郡・備中国小田郡）しかない。広本和名抄と高山寺本の郷名にはかなりの相違のあることは嘗つて指摘したところである（拙稿「郷名校異攷」古典の新研究所収）。

全国の駅数は「延喜兵部式」は三九八駅、「高山寺本和名抄」は三九三駅である。これは「高山寺本」には甲斐国に武蔵国駅名が記載され、甲斐・相模の国の駅名が記載されていないほか、上総国大前、因幡国山崎、備前国津高の三駅が逸脱しているからである。なお「宋史」卷四九一、列伝二百五十に日本に関して「三千七百七十二郡、四百十四駅、八十八万三千二百二十九課丁」とあるが、都は郷の誤写であろう。延喜兵部式記載の駅は弘仁年間以後のものであるこ

国名	伊勢	志摩	尾張	三河	遠江	相模	武蔵	常陸	近江	美濃	上野	陸奥	下野	若狭	加賀	備前	備中	備後	安芸	周防	長門	紀伊	
駅数	3	2	3	3	5	4	4	5	10	11	7	5	4	4	6	7	4	4	4	3	5	8	2
駅家数	2	1	2	2	3	1	3	5	11	14	4	3	4	3	4	2	1	1	3	4	5	1	1

とは、(一)弘仁三年(八一二)紀伊国名草駅を廃し荻原駅を計けたが荻原駅が記載され、(二)弘仁六年常陸国板来駅を廃したが記載されず、(三)弘仁十四年加賀国が設置されたが加賀国が記載されている等によって云い得る。しかし既に設立された当初の令制・駅としての性格は失われ、「延喜式」「和名抄」記載の駅は実体を具備しない名称のみの駅であり、形式的な駅名の羅列であったと考えたい。是等駅の所在地については明治三十四年大槻文彦「陸奥国古駅路考」(復軒雜纂)所収、同四十四年大槻如電「駅路道」、郵岡良弼「日本地理志料」以降多数の考察があるが、近年京都学派によって新しい研究が逐次発表されていることは喜びにたえない。ここに史料に立脚し令制・駅の本質のその崩壊過程について言及した次第である。

補註 「魚魯愚鈔」別録三ノ上に『或説、縁海国置公卿給料、於四所者水驛。国云々』とある。内暨所、校書殿、大舍人寮、進物所に勤務し年功をつんだ下級官吏が諸国の目、據に任命された。任命された国は筑前、大隅、陸奥以外の全国にわたって水路で赴任するものとのみみることはできないが水驛国なる用語に注意したい。