

若越郷土研究

39の5

古代越前の駅馬・伝馬について

小泉 義博

はじめに

周知のように『延喜式』兵部省の頃には、古代越前における駅馬・伝馬について、次のごとき記事が見えている。

越前国 駅馬 松原八疋、鹿祿・淑羅・丹生・朝津・阿味・足羽・三尾、各五疋。
伝馬 敦賀・丹生・足羽・坂井、各五疋。⁽¹⁾

ここに記された駅馬・伝馬の配置箇所に関して、果たしてこれがどこに比定できるかの

小泉 古代越前の駅馬・伝馬について

確定的な解答は、まだ得られてはいない。本稿ではこの所在地について、筆者なりの見解を示してみたいと思う。

なお、この越前国内の駅に関する先行研究を適切に整理されたものに、藤岡謙二郎氏編『古代日本の交通路』における、真柄甚松氏の分担執筆分「越前国」がある。真柄氏はそこで、従来説に加えて独自の新説も述べられているが、本稿はその整理と見解に全面的に依拠していることを明記しておく。

○松原

従来説では、松原海岸付近に「松原」駅を比定する点で一致している。また真柄氏が新たに小字名を検討された結果でも、松島（現敦賀市松島）に小字「松原」「西松原」が存在するほか、近隣には街道に因んだ小字「大道通」「中道通」「四ツ角」「四ツ辻」もあって、この地域が「松原」駅の所在地であった可能性は高いとされている。さらに氏は、「松原」に隣接する小字「西中舎」「東中舎」と、やや離れて検出される「村中舎」などは、駅舎に基づいた命名ではないかと指摘してお

られる。小字名の検討から導き出された適切な結論と思われ、筆者もこの見解に全く異論はない。なおここには、駅馬八疋に加えて、伝馬五疋も配置されていたのではあるまいか。ところで、それではなぜ海岸近くの「松原」に駅が設置されていたのであろうか。その理由は敦賀湾内の舟運を利用するためであった。すなわち、都から下向してきた旅行者は「松原」で駅馬を下り、次いで渡し舟に乗って敦賀湾を北上し、水津（現在は杉津と表記する）に上陸する経路をとったからである。逆方向に水津から敦賀に達して上洛を目指す者は、舟を降りた地点で直ちに駅馬・伝馬が利用できるならば、これほど便利なことはない。「松原」に駅が設置されていることは、まさに好都合であった。鎌倉期までは、この敦賀湾水津を利用する経路が専ら用いられていたのである。⁽²⁾

しかるに南北朝期になると、北上した渡し舟の上陸地点は水津から、蕪木（現在は甲楽城と表記する）に変更され、さらに下って室町期に至れば、河野・今泉が上陸地点となる。こうした変遷が生ずる原因としては、水津以

北の荒れた外海を走るために吃水の深い舟が就航していること、蕪木（室町期以降は河野・今泉）に新たに舟を横付けできる棧橋が設置されていること、さらに室町期になって、従来蕪木・中山・湯谷ルートに代わり、今泉・中山峠・湯谷ルートが新たに開削されていること、などの点が、前提条件として上げられるであろう。⁽⁴⁾

○鹿蒜

従来説も真柄説も、敦賀から「鹿蒜」に達する徒歩経路として、古い時代には、海岸線にはば平行に（ただし海岸に突き出た山脚部を上り下りして）北上し、五幡を通って山中峠を越える経路があったとされ、次いで、この経路が余りに通行困難なために、やがて新しい経路として木ノ芽峠越えが利用されるようになったとされる。

こうした説が唱えられるのは、ひとえに、大伴家持の歌に詠み込まれた「五幡の坂」の所在地をどこに求めるかに係っている。そして真柄氏自身も述べられるように、五幡を通過したと考えることには、実はすこぶる無理な点があるのである。そこで筆者は、この

「五幡の坂」を五幡付近に捜し求めること自体を放棄し、鉢伏山全体が「五幡山」と呼ばれた可能性を新たに指摘して、木ノ芽峠こそが「五幡の坂」に該当するのではないかと推測した。⁽⁵⁾

もしこの推測が妥当であったならば、「松原」から「鹿蒜」に達する陸上の経路は、敦賀・檜曲・葉原・木の芽峠・新道・鹿蒜・今庄と辿るものであったことになろう。そしてこのほかに前述のごとく、敦賀湾舟運を利用して水津に上陸し、水津・山中峠・新道・鹿蒜・今庄と辿るものがあつたのである。

そこで「鹿蒜」駅の比定地についてであるが、従来説では、第一に帰（現在の南今庄、鹿蒜神社が所在）、第二に新道に当たるとの説があり、真柄氏はこのうち前者の帰が妥当と結論付けておられる。しかしながら筆者には、敦賀・鹿蒜の経路が二つであつた点にもっと注目する必要があると思われるのであつて、その合流点（換言すれば分歧点）の新道こそが、「鹿蒜」駅の最適候補地にならねばならぬべきではなからうか。なぜならば、新道には駅舎の設置可能な地形・空間が存在し、

実際、近世における新道の人口がこの地域で最も多かつた（第二位は二ツ屋）ことが知られるのに対し、帰の場合は、地形から考えて駅舎の設置が可能かどうか少々疑問を抱かせる点があるうえ、人口も必ずしも多くはなかつたからである。

○朝津

鹿蒜より北へ行くと、「淑羅・丹生・朝津」の順に駅が配置されていたと記される。しかしここでは論述の都合上、まず「朝津」について検討を加え、次いで「丹生」、そして「淑羅」と、逆の順に考察を行うこととした。

「朝津」がアソウツは発音されて、浅水（現福井市浅水町）に比定できるとであろうとの従来説については、まず異論はあるまい。真柄氏はさらに小字名についても検討されて、浅水に小字「東麻生」「西麻生」「北麻生」が所在し、また隣には浅水二日町（現福井市浅水二日町）もある点から、この地域にこそ「朝津」駅が設置されていたと推定しておられる。筆者もこの説に賛成したい。

そこで問題なのは、なぜここに駅が設置されたかという理由であるが、その答えとしては、ここが浅水川の渡河地点であったこと以外にはありえないであろう。すなわち、浅水川を駅馬は渡河せず（または渡河できず）、旅行者はその手前の地点で駅馬を下りて徒歩で（もしくは渡し舟で）浅水川を渡り（橋が架かっていた時代もある）、次いで向こう岸に達して、改めて別の駅馬に乗ったと考えられるのである。

なお、『倭名類聚抄』⁽⁶⁾には、丹生郡内に「朝津阿佐布豆」と記されていて、「朝津」が丹生郡に属していたことが知られる。これは中世以後の郡区画とは大きく異なる点であって、十分注意を払う必要がある。

○丹生

従来説では、「丹生」駅は武生市街地のいずれかの地点に所在したとされるが、必ずしも確定的ではなかった。真柄氏は、北陸道の経路そのものを、大道（現南条町東大道・西大道）を過ぎてから国兼・白崎・塚原・妙法寺・千福・沢・高瀬と、極端に西方へ迂回させて想定された上で、馬塚（現武生市広瀬町

の小字「上馬塚」「下馬塚」）に「丹生」駅の比定地を求めておられる。しかし、このような迂回路を想定することには少々無理があり、筆者としてはこの見解には従い難い。

そこで、「丹生」駅の所在地をどのように考えるべきかであるが、先に述べた「朝津」駅の推定の手法を、その一つ手前の「丹生」駅に対しても援用すべきではあるまいか。すなわち、駅馬の渡河が困難な河川の近辺にこれは所在したと推測し、かつ「丹生」なる名称から、丹生郡内に属することを前提とするのである。ただしこの時代には、まだ南条・今立両郡は分置されていなかったから、現在の南条郡の北半分から、今立郡・丹生郡の全範囲が、「丹生郡」と呼称されていた。残された南条郡の南半分は、敦賀郡に属していたのである。こうした条件を踏まえて、それらにふさわしい地点を捜してみると、街道が日野川を越えるところの大井（近世になって家久と改称する、現武生市家久町）、またはその対岸の白鬼女（中世では鱒屋庄に属し、近世になって上鯖江と改称する、現鯖江市丹津町五丁目）を除いては、他に該当すべき地点は

見当たらないであろう。つまり「丹生」駅は、大井または白鬼女に所在したと考えられるのである。

ところで真柄氏が、『日本逸史』弘仁十四年（八二三）六月四日条に、

越前国言上。丹生郡、管郷十八・駅三。割九郷・一駅、更建一郡、号今立郡。⁽⁷⁾

とある記事を取り上げられて、新たに分置された今立郡内に属する一駅とは「阿味」駅と考えられ、発音が近似している点をもって（この両者の発音が近似しているかどうかは判断の分かれるところであるが）、味真野に「阿味」駅を比定する論拠の一つとしておられる点については、どうであろうか。筆者の推測によれば、前述のごとくに「丹生」駅の所在地は北陸道が現日野川を越える地点、つまり大井もしくは白鬼女であったと考えられるから、このうち後者の白鬼女こそが、弘仁十四年（八二三）に今立郡に分属させられた一駅に該当すると言ふべきではあるまいか。すなわち「丹生」駅とは、のちに今立郡に属する白鬼女（所属の郷名は船津）であったと推定されるのである。

なお丹生郡の伝馬五疋が配置されたのも、この「丹生」駅だったのではないかと思われる。

○淑羅(濟羅)

次に、もう一つ手前の「淑羅」(または「濟羅」)駅について考えてみよう。

この「淑羅」は、配列順から考えれば、「鹿蒜」(新道であろう)の北にあり、「丹生」(白鬼女であろう)の南になければなら

ない。両駅からの距離がほぼ等しくなる地点を捜せば、鯖波ないし脇本あたりに所在したのではないかと予想が立つであろう。

従来説によれば、「淑羅」をシラギと呼んで日野川に当たると考え、それに面した集落たる鯖波が「淑羅」に比定できるとしたり、「淑羅」は誤字で「濟羅」が正しく、サハアミと呼んで鯖波に該当するとしている。真柄氏も、この「淑羅」は鯖波に当たるとの考

方に立ち、ここで北陸道と、味真

野・菅谷ルート(味真野地区・菅谷・牧谷越え・牧谷・鯖波・奥野々・菅谷峠・菅谷・河野)が交差している点が重要だと述べておられる。

筆者も、「淑羅」は鯖波に比定できると考えている。とくに真柄氏が

強調された、牧谷越えルートの分岐点に当たる(厳密には鯖波の枝村関ヶ鼻から分岐する、第一図参照)との指摘は留意すべきであって(ただしその逆方向に西へ、奥野々・菅谷・河野と至る経路が、果たしてどれほど利用されたかは再検討の余地が

ある)、この点では、新道に「鹿蒜」駅を比定したのと同様の論理(つまり街道の分岐・合流点)が通用するであろう。

ここで参考のために、近世の浄土真宗寺院の案内書『大谷遺跡録』を眺めてみたい。これは北陸に所在する浄土真宗関係の寺院や遺跡を巡拝するための案内なのであるが、そのうち出雲山豪撰寺(出雲路派、現武生市清水頭町に所在)の路次案内には次のように記されている。

出雲山豪撰寺 越前派

小松ヨリ大溝へ二里、海津へ七里、

越前山中へ三里半、敦賀へ四里、今

庄へ六里、脇本へ三里、右へ入、清

水頭。

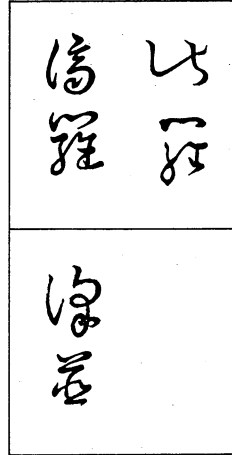
すなわち、北陸道を北上した旅行者は、

「脇本」(ただしこれは誤記であって、正しくは鯖波である)に至って街道から右に(東へ)折れ、牧谷・牧谷越えを辿って清水頭に達すべし、と記されているのである。この記事から明らかなように、鯖波(そのうち枝村関ヶ鼻)は北陸道の重要な分岐点だったのである。しかも街道から離れた旅行者は、地形



第1図 淑羅(濟羅)駅の比定地…鯖波

第二図 「淑羅」
「濟羅」



第三図 「澤並」

図に見えるごとく、まず日野川を渡河しなければならぬから、その手前で必ず駅馬から下りることになるのである。古代でもこの位置関係に変更があったとは考えられないので、鯖波こそが「淑羅」駅の所在地だったと思われるのである。

ところで、ここで一旦立ち止まって考え直してみよう。そもそも我々が検討の対象としている『延喜式』の表記「淑羅」は、本当にこの文字なのであるか。もしかして誤写や誤読があるのではないだろうか。

『新訂増補国史大系』第二六巻に収載され

小泉 古代越前の駅馬・伝馬について

る『延喜式』巻二八・兵部省の該当箇所を見てもみると、「淑羅」の文字に関しては、「淑羅」の文字に記して、近い将来、再度の追究として享保八年の板本には「濟羅」と記されるものを、九条公爵家所蔵本によって「淑羅」と訂正したものであることが知られる。

そこでこの両者の草書体を第二図に掲げて眺めつつ、なんとかしてこれがサバナミ（またはこれに近似の発音）と読める文字が見当たらないものかどうか、試行錯誤を繰り返してみよう。すると、「濟羅」の草書体の方が、

第三図に掲げた「澤並」（サワナミ）に似ているのではないかと、思いに到達するのである。つまり、もしかすると『延喜式』原本の本来の文字は「澤並」で、サワナミと読むべきだったのではないかとということである。そしてこれを筆写する際、または板本として印行する際に、まず「濟羅」と誤読または誤写し、さらには「淑羅」と誤写したのではあるまいか。

いささか憶測を逞しくすぎたようで、牽強付会と批判される恐れもあるが、しかし「淑羅」「濟羅」の文字そのものに対する原典批

判は重要な手続きであるから、敢えてここに筆者の予想を記して、近い将来、再度の追究を目指したいと思う。

○三尾

「朝津」駅を過ぎてさらに北上すると、「阿味・足羽・三尾」の三駅が順に設けられていた。ここでは論述の都合上、まず最後の「三尾」駅について考え、その後で「阿味」「足羽」駅を取り上げることとする。

「三尾」はミツノオと発音して、御簾尾（現金津町御簾尾）に比定するのが従来説である。真柄氏も基本的にはこの立場に立たれ、隣接の中川が交通の分岐点であることから、この中川を「三尾」駅の所在地であったと述べておられる。筆者もこの考え方に賛成したいと思う。なお坂井郡に割り当てられた伝馬五疋も、この「三尾」駅に配属されていたのではなかろうか。

この「三尾」駅を過ぎると、北陸道は、中川（熊坂ノ牛ノ谷ノ谷ノ谷）加賀熊坂と辿り、次の駅「朝倉」（大聖寺川たもとの菅生または敷地あたりか）に達したのである。

○阿味・足羽

「朝津」駅と「三尾」駅の中間に配置されたと記される「阿味」「足羽」両駅に関して、従来説では確定的な結論が出ていない。従来説では、まず「阿味」「足羽」の順序が逆になっていると考え、「足羽」を現足羽川の渡河地点たる九十九橋の南岸に比定し、次いで「阿味」を、現九頭竜川を渡河する地点の高木、あるいは現春江町松木、現坂井町大味などに比定しようとしている。これらに對して真柄説は、「阿味」を現武生市味真野地区に比定した上で、鯖波から国府へ至る主経路と、鯖波で枝分かれして味真野地区に達する副次的経路の、二経路の分岐を想定しておられるのである。

筆者の考へでは、残念ながらこれらの見解には、いずれも無理があると言わざるを得ない。結論を先に述べるならば、「阿味」駅は現足羽川を渡河する地点、すなわち木田または対岸の北庄の近辺に比定すべきであり、次いで「足羽」駅は、現九頭竜川を渡河する地点、つまり高木または対岸の森田の付近に求めるべきと考えられるのである（ただし森田

は坂井郡に属した可能性があるので、いまは除外しておく）。これは、先に「朝津」駅の所在地を浅水に比定した際の論理、すなわち駅馬が大河川を渡ることはなく、その手前で旅行者は下りて徒歩で（あるいは舟・橋を利用して）河川を越え、向こう岸で新たな駅馬を得たに違いないとの考へ方を敷衍したものである。

この考へ方の妥当性を示すために、加賀国内の駅馬所在地について一瞥してみよう。加賀における駅馬の配置箇所は

加賀国 駅馬 朝倉・潮津・安宅・比樂・

田上・深見・横山、各五疋

とされるが、このうち前四者については共通点が見られるのであって、それが河川徒涉地点ということである。「朝倉」駅は、加賀熊坂から大聖寺地区に入ってまもなくの地点、すなわち現大聖寺川ほとりの菅生または敷地

付近に比定するのが妥当であろう。次いで敷地を通って左方に折れ、山田を過ぎてまもなく潮津に達する。「潮津」駅は、かつて日本海の入江であった紫山潟（または換言すれば「古潮津川」）のほとりに位置しているの

で、その名の通りに潮（海水）が逆流して寄せる津だったと考えられ、駅馬を下りて舟などで対岸に渡らねばならなかった。続く「安宅」駅も同様で、現梯川を渡河した地点の駅である。さらに「比樂」駅（現在の平加に当たる）は、「古手取川」が日本海に注ぎ込む地点に発達した湊町であったから、旅行者は渡し舟に乗って川越えをしたのである。

以上のように加賀国内の駅は、七ヶ所のうち四ヶ所までが、河川のもとに設置されていたことが知られる。こうした事例を踏まえれば、越前国内でも同様に、渡河すべき足羽川・九頭竜川のもとに駅が設けられていた可能性はすこぶる高いのであって、それが「阿味」「足羽」両駅であったと考えられるのである。

現足羽川のためとて旅行者が宿泊している事例を一つ上げておこう。

神輿を本山延曆寺に振り上げ奉り、訴へ申さん……と議定して……安元三年正月晦日辛未の日、吉日なりとて御門出あり……十一日には須河社、十二日には越前国細呂

宜山の麓、福龍寺森の御堂へ入らせ給ふ
 ……十三日には木田河のはた、十四日には
 小林の宮、十五日にはかへるの堂、十六日
 には水津の浦、十七日には敦賀の津、北の
 端金が崎の観音堂に入れ奉る。⁹⁰⁾

右は、安元三年(一一七七)に加賀白山神
 社の神人らが神輿を延暦寺まで担ぎ上り、強
 訴を企てようとした際の『源平盛衰記』の一
 節であつて、須河社(菅生石部神社)と細呂
 宜山麓の御堂と木田河のはたと小林の宮と
 へるの堂(鹿蒜神社)と水津浦と敦賀金が崎
 観音堂と、神輿は次々と担ぎ運ばれていくの
 である。注目されるのは「木田河のはた」と
 記される点で、これが現足羽川に相当するこ
 とは言うまでもあるまい。このように木田河
 川現足羽川のもとの神輿や旅行者が一泊し
 たのであるから、ここに駅が設けられていた
 可能性は高く、それが「阿味」駅であつたと
 考えられるのである。

ところで、九頭竜川たもとの高木付近に
 「足羽」駅を比定することについては、この
 地域が現在、吉田郡と呼ばれている点が支障
 になると考えられるかも知れない。しかし実

小泉 古代越前の駅馬・伝馬について

際には古代に吉田郡は存在せず、すべて足羽
 郡に含まれていたから、この比定は一向に差
 し支えない。この地域が分立されて吉田郡と
 称されるのは鎌倉期に入つてのことであるら
 しいが、しかし実際には南北両朝方の争乱を
 語る『太平記』⁹¹⁾に至つても、この地域の諸城

は「足羽七城」と呼ばれていて、足羽郡内に
 属するとの認識が強く残つていたことが知ら
 れるのである。いづれにもせよ、高木付近を
 「足羽」駅の所在地に比定することには何ら
 支障はなく、その妥当性は極めて高いと思わ
 れるのである。ちなみに、『和名類聚抄』を
 見ると、足羽郡内に「足羽安須波」郷と「安
 味安美」郷(「阿味」駅の所属郷)が含まれ
 ていたことが確認できる。

なお足羽郡に義務付けられた伝馬五疋は、
 この「足羽」駅に配属されていたのでなかろ
 うか。

おわりに

古代の駅馬・伝馬に関する本稿の結論を、
 最後に簡単にまとめておきたい。

まず「松原」駅は、現敦賀市松島の小字
 「松原」「西松原」に所在したと思われ、隣

接の小字「西中舎」「東中舎」「村中舎」な
 どは、駅舎が設置されていたことによる遺称
 と推測される。ここには駅馬八疋と伝馬五疋
 とが配置されていたのではなからうか。

次いで北陸道は、敦賀湾舟運を利用して水
 津に上陸し、水津と山中峠と新道と鹿蒜と今
 庄と辿るものと、専ら陸路を敦賀と櫻曲と葉
 原と木ノ芽峠と新道と鹿蒜と今庄と辿るもの
 との二つに分岐したが、その二経路が合流す
 る地点(逆に言えば分岐点)の新道が、次の
 駅「鹿蒜」の所在地だつたと推測される。

「鹿蒜」駅に続く「淑羅」(または「済
 羅」)駅については、北陸道の主経路から牧
 谷越えルート(味真野へ向かう)が分岐する
 ところ、すなわち鯖波が該当すると考えるの
 が無難であろう。そして、そもそもこの「淑
 羅」「済羅」の文字には誤写・誤読が含まれ
 ている可能性が高いと思われ、「延喜式」原
 本の本来の文字は「澤並」(サワナミ)だつ
 たのではなからうか。

次いで「丹生」駅の所在地は、北陸道が日
 野川を越えた地点の白鬼女(近世以降は上鯖
 江と称する)が該当するであろう。この地点

は、弘仁十四年(八二二)以後は今立郡に属することとなったが、それ以前であれば「丹生」駅と称されて一向に支障はない。また丹生郡の伝馬五正が配属されたのも、この「丹生」駅だったと思われる。

「朝津」駅の所在地に関しては、現福井市浅水町に比定する説に異論が出されたことはない。ここは浅水川の渡河地点で、駅馬が浅水川を越えることはなかったのである。なお前述の今立郡分置に関連して、「丹生」駅が今立郡に属することになれば(改名したとすれば「船津」駅であろうか)、残る丹生郡内の二駅とは、「澤並」(史料上では「淑羅」

「済羅」と「朝津」であったということになる。つまり「朝津」駅は丹生郡に属したのであり、これは『和名類聚抄』の記事と合致しているのである。

足羽郡に入ると「阿味」「足羽」の両駅が存在したが、「阿味」は北陸道が足羽川を越えるたもの、木田または北庄の近辺に比定すべきであり、その北の「足羽」駅は、九頭竜川を渡る地点の高木あたりに求めるべきと思われる。これらの地域はいずれも古代には

足羽郡に属していたから、かかる現地比定に支障は全くない。なお足羽郡の伝馬五正も、後者の「足羽」駅に配属されていたのではなかろうか。

最後に「三尾」駅であるが、現金津町御簾尾に隣接する中川が、これに該当するであろう。坂井郡の伝馬五正も、この「三尾」駅に配属されていたと考えられる。なお加賀国に達する古代の北陸道の経路は、中川→熊坂→牛ノ谷→牛ノ谷峠→加賀熊坂というもので、大聖寺川たもとの菅生または敷地が、次の駅「朝倉」の所在地であったと推測される。

注

- 1 『延喜式』卷二八・兵部省(『新訂増補国史大系』第二六巻)。
- 2 真柄氏「越前国」(藤岡謙二郎氏編『古代日本』の交通路』第二巻第四章第三節、大明堂、一九七八年)。
- 3 拙稿「鎌倉期以前の北陸道と水津」(『若越郷土研究』第三九巻三号、一九九四年)。
- 4 拙稿「西街道の変遷と蕪木浦」(『若越郷土研究』第三三巻六号、一九八八年)。
- 5 前注(3)拙稿。
- 6 『倭名類聚抄』(元和古活字那波道円本—京都大学文学部国語学国文学研究室編『諸本集成倭名類聚抄』本文編)。
- 7 『日本逸史』弘仁十四年(八二二)六月四日条(『新訂増補国史大系』第八巻)。
- 8 『大谷遺跡録』巻之一(『真宗史料集成』第八巻、寺誌・遺跡)。
- 9 藤原楚水氏編『芸術草書大字典』(三省堂、一九七四年)より複写。
- 10 同右書。
- 11 拙稿「中世の加越国境と北陸道」(福井県立鯖江高等学校『研究集録』第十六号、一九九四年)。
- 12 前注(1)史料。
- 13 『石川県の地名』(『日本歴史地名大系』第十七巻、平凡社、一九九一年)、および前注(1)拙稿。
- 14 『源平盛衰記』白山神興登山の事(『福井県史』資料編一・古代)。
- 15 『太平記』巻第二〇(『日本古典文学大系』第三五巻)。