

古代宗像郡郷名駅名考証(二)

大高 広和

はじめに

『和名類聚抄』郷里部(以下、和名抄と称す)の「小荒・大荒」両郷を「小嶋・大嶋」の誤りとみた前号の拙稿に引き続き、古代の宗像郡における郷名および駅名について、ささやかな考証を行っていききたい。

和名抄が宗像郡として挙げる郷名を左に再掲しておく(傍線を付したものは、今に至るまで地名として残っている)。

秋(安支) 山田(也万多) 怡土(伊度)
荒自(安良之・阿良之) 野坂(乃佐加) 荒木(安良木)
海部(阿末・安万) 席内(无之吕宇治・牟之路宇知)
深田(布加多) 蓑生(美乃布) 辛家 小荒(島方) 大荒(島方) 津九

本稿では、末尾の「津九」郷および『延喜式』(巻二十八、兵部省、諸国駅伝馬条。以下延喜式と称す)に載る「津日」駅および高山寺本『和名類聚抄』における駅名の一覧(以下高本和名抄と称す)の中の「津田駅」について検討する。

一・津九郷と津日(津田)駅

(一) 問題の所在

和名抄にみえる「津九」郷は、現在も福津市に地名が残る「津丸」郷の誤記とみる見解が一般的と言ってよい^①。なお、近世の地誌^②である『筑前国統風土記』および『筑陽記』は、和名抄に「津丸」とあるものとして記述を行っており、『筑前国統風土記拾遺』(以下『拾遺』と称す)はさらに、和名抄の今本は「丸」の字を「九」に誤っていると注記している。本稿で問題としたいのは、この「津丸」と津日(津田)駅との関係である。全国に置かれた古代の駅名については、延喜式および高本和名抄が基本史料であり、延喜式には筑前国の駅とそこに配置された駅馬の数について、「独見、夜久各十五疋、島門廿三疋、津日廿二疋、席打、夷守、美野各十五疋(以下略)」と記載がある。大路として山陽道と並んで特に重要視された西海道大宰府道には、他よりも多い十五疋の駅馬が置かれることとされ、島門駅と津日駅はそれぞれ二十三・二十二疋とされている^③。一方、右と同様の駅名が記されている高本和名抄では、記載順から宗像郡所在の駅とみられる「津日」駅だけが「津田」駅となっている。

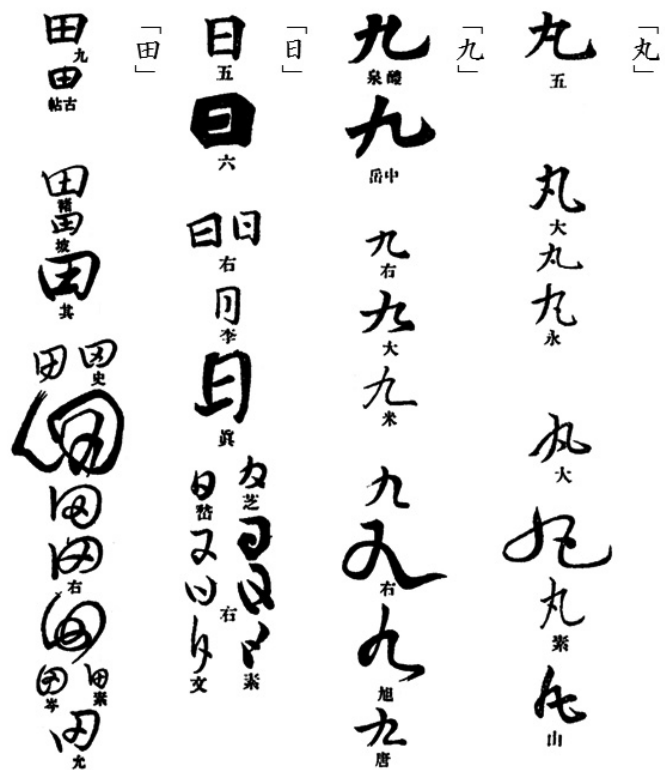
後述するように、近世以来、一般に古代宗像郡には「津日」駅が存在したものとして考えられ、「津日浦」などの地名や『万葉集』巻六(九六三番)の大伴坂上郎女の歌に登場する名見山の存在から、現在の宗像市の沿岸部が古代官道のルートであり、「津日」駅の所在地であると考えられてきた。近年の古代官道に関する研究の進展により、官道はより内陸を通るルートをとり福津市畦町地区周辺に駅家が所在したとみる説が有力となっているが、駅名についてはなお延喜式の「津日駅」とするのが一般的である。

しかし、遺称地のある沿岸部に「津日駅」がないとすれば、内陸部にその遺称地を求めるか、史料に記された駅名そのものへの検討が必要であろう。結論を先に述べれば、「津日」あるいは「津田」の駅名は、和名抄に見える郷名「津九」と同様、「津丸」が正しいと考えるべきだろう。そのことについて、字形とその推定地から確認したい。

(一) 字形

まず字形からみると、図一に示した通り、和名抄の「九」と「丸」についてはそもそも一画の有無の違いであり、実際の地名を知らない者が筆写する中で誤りが生じたことは容易に想定できる。そして駅名にかかると「日」「田」については、特に「日」について、「丸」と類似した字形が存在することが認められよう。

すなわち、「日」か「田」か、あるいは「九」かではなく、「丸」を起点として文字が変わってゆき、いずれも元々は「津丸」であったものが、「津



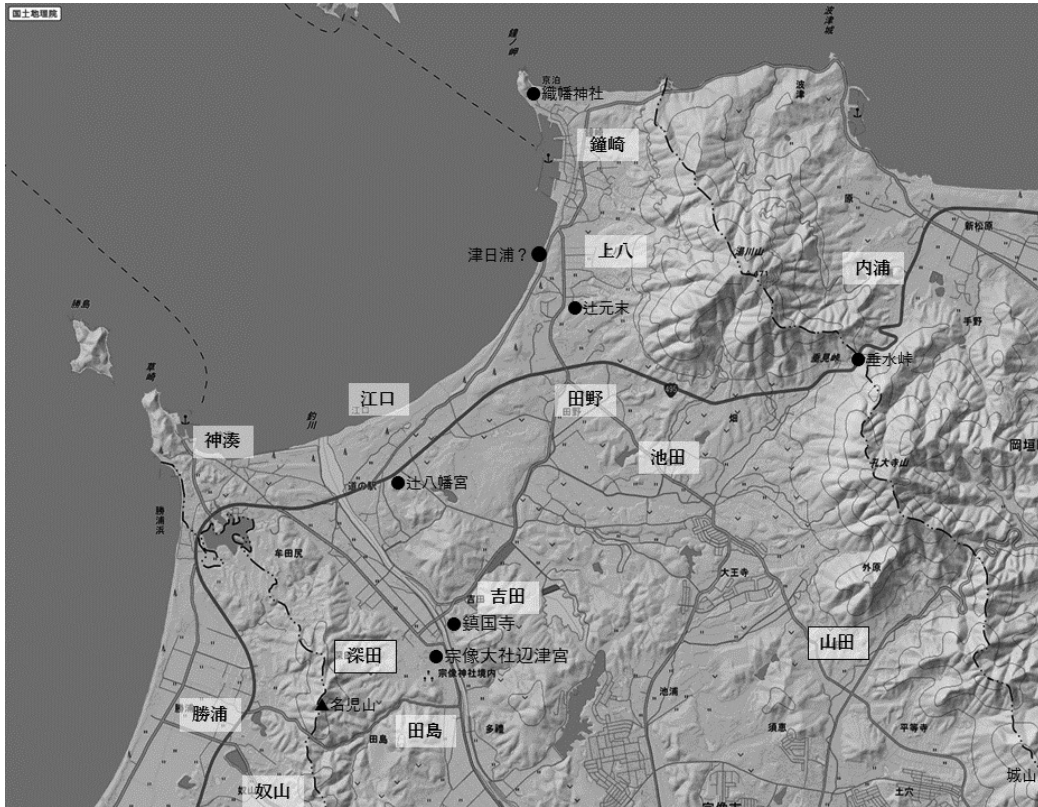
図一 丸・九・日・田の字体(『五体字類』から作成)

日」「津田」そして「津丸」の誤った駅名・郷名として、『和名類聚抄』や『延喜式』の写本に現れていると考えるのが最も合理的であろう。

(二) 駅家推定地

次に、この宗像郡内に所在した「津丸」の駅家の推定地および古代官道について、江戸時代の地誌と近年の研究の進展を確認したい。

『筑前国統風土記』では、「鐘御崎(鐘崎町)」の項に「鐘崎の町はむかしはなし。津日の浦とて、上八村の西に民家あり。長政公入国し玉ひて



図二 宗像地域沿岸部関連地名図（カシミール3Dにより作成。枠線のある村名は、和名抄記載郷名。）

後、津日の浦の人家を今の鐘崎に移さる。延喜式廿八巻にかける、筑前国駅馬を置し所を津日と云、是なりや」とあり、さらに「吉田村」の項に「吉田村の前に道あり。京道と云伝ふ。是より垂水内浦へこゆ。むかし

京へ上りゆく大道なりし由いへり」とある。吉田村の「京道」は『筑前名所図会』が鎮国寺の「門前の道を京道といふ⁽⁴⁾」としている古道と同一のもので⁽⁵⁾、貝原益軒はこの付近を古代官道が通っていたという認識のもと⁽⁶⁾、上八村の西にある津日の浦なる地名が延喜式の「津日」駅の遺称地であるとしている(図二)。

これに対して『拾遺』では、「吉田村」の項に「此村の北、江口村に境へる山を辻といふ。此辺延喜式に載たる津日駅家の旧址にして、名護山を越、田島より此村及池田を経て遠賀郡島戸(今の島津也)に至る。これ太宰府より京へ登りし官道也。今も京路といふ。辻ハ津日を誤れる也。近古まで上八村に津日といひし浦の有しハ昔遺名也(いにしへの駅家ハ彼浦の事にはあらず。当村より垂見峠までの間にあるべし。今ハ其地さだかならず。)」とあり、津日浦との関係は否定しないながらも、吉田村と江口村の間の辻なる地名を「津日」駅の遺称地とみている⁽⁸⁾。

上記の地誌の記録と見解は、近代以降も『太宰管内志』や『宗像郡誌』⁽⁹⁾といった地方史(地方志)類、『大日本地名辞書』⁽¹⁰⁾などの歴史地理学の研究成果⁽¹¹⁾に継承され、宗像地域の沿岸近くを古代官道が通っており、「津日浦」が駅家の遺称地と長らく考えられてきた⁽¹²⁾。

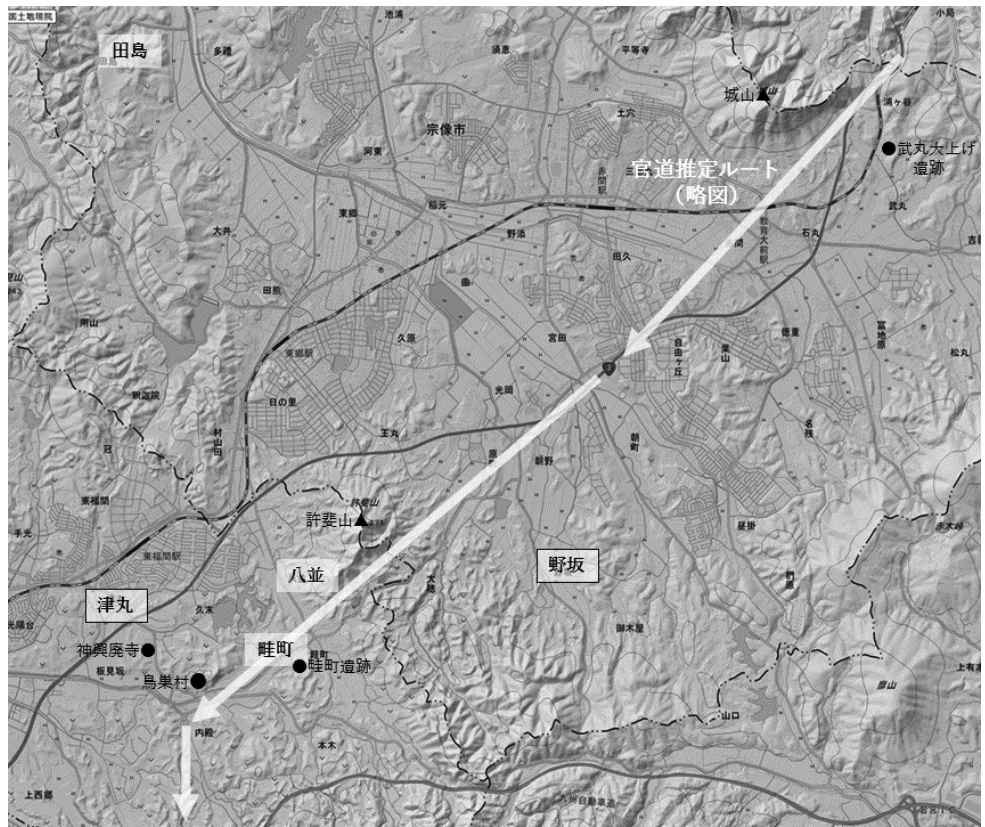
しかし現在では、古代官道研究の進展に伴って、右のような沿岸ルートとは異なる古代官道ルートおよび駅家の位置が想定されるに至っている⁽¹³⁾。遠賀郡の島門駅はかねてより遠賀町島津付近⁽¹⁴⁾に、宗像郡の席打駅は遺称地である古賀市筵内付近⁽¹⁵⁾にそれぞれ比定されていたが、一九八三年の宗像市武丸大上遺跡の発掘調査において、八世紀後半から九世紀前半の



図三 古代宗像郡とその周辺の駅路(註(1)木下論文を改変)

瓦を伴う大型掘立柱建物跡群が発見された。同遺跡はちょうど島門駅と後に述べる津丸駅推定地の福津市畦町遺跡の双方から約十キロの距離に位置し、九世紀に廃止された名称不明の駅家跡の可能性が高い。すなわち、古代官道は島門駅からJR鹿兒島線や国道三号線の城山トンネルのある峠を抜け、武丸大上げ遺跡の付近を通り、許斐山の南を通って近世唐津街道の宿場である福津市畦町に至り、その後南に折れてこれも近世の宿場である古賀市青柳付近へ至るルートが木下良氏によっ

て提示されている(図三・四)。最短距離で都と大宰府や諸国府とを結ぶ駅路の性格からも、このルート比定は概ね承認されるべきものと考えられる。右のように、延喜式の「津日」駅と宗像市沿岸部に存在した「津日浦」などとの間に、直接の関係はないものと考えられるようになった。また、



図四 宗像地域内陸部関連地名図(カシミール3Dにより作成)

駅家跡の存在が想定される福津市畦町の周辺に、「津日」もしくは「津田」の遺称地は現状では見当たらない。畦町地区に近接して津丸の地区名が残っていることからすれば、この駅はそもそも「津丸駅」であり、「津日」「津田」は誤写であったと断じることができらるう(16)。津丸郷自体は一郷五十戸を原則として編成された行政単位であるが、古代には現在の津丸地区よりも広域にわたる津丸という地域名があったこととなる(17)。同じ宗像郡内の席内郷も、その遺称地である古賀市筵内地区から席打駅家の想定地である同青柳地区までの広がりが見込まれる。

この津丸駅家の想定地として最も有力視されるのが福津市畦町遺跡である。発掘調査は行われていないながら、ここでは鴻臚館式の複弁蓮華文軒丸瓦が散布し、『拾遺』の疇町村の「神興社・若宮八幡」の項に「民家の異の側に古へ大廈のありし址あり。礎石あり。径三尺計、或ハ二尺余、厚一尺余、中央二柱を立し所、其痕径一尺二寸刻起り。太宰府の礎石ニ似たり。今礎石、人家の下ニありて長廿間余連れり。其辺の土中ニ古瓦多し。里民ハ天智天皇の行宮址也と云フ。不詳」との記述がある。倉庫(正倉)群跡の存在が推測される八並村も北に隣接することから、郡家との関連も考慮する必要がある(18)、郡家と近接して駅家が存在した例も多くあることから、宗像郡家を八並付近に、津丸駅家を畦町遺跡にそれぞれ想定しておきたい。

なお、やや畦町遺跡からは離れるが、『附録』の津丸村の「六之権現社」の項には「社内に祇園社・貴船社・稲荷社・牛飼社・馬飼社あり」とあり、馬飼社の存在は津丸駅家との関係も想定できる。

(四) 津丸郷と駅家との関係について

以上から、現在の福津市津丸の周辺地域に古代の宗像郡津丸郷および津丸駅が存在したとみて大過ないことが明らかとなった。最後に、この郷と駅家との関係について憶説を述べる。

当時の出雲国の郷名を網羅する天平五年(七三三)成立の『出雲国風土記』では、和名抄で全国にみられる駅家郷という郷は一つもみられず、駅家は余戸・神戸と同様に別途記載されている。坂上康俊氏は、原則五十戸からなる郷の下に二、三の里が置かれた郷里制下において、駅家に配属された戸数はせいぜい里レベル、すなわち五十戸の三分の一程度の規模であったと想定している(19)。

冒頭に掲げた和名抄の宗像郡の郷名は末尾の「辛家、小荒、大荒、津丸」のみが訓を欠いており、さらに前号でみたように「小荒、大荒」が「小嶋、大嶋」であり、離島に居住する人々を編成したやや特殊な来歴の郷であると解せば、津丸(津丸)郷が最後尾に記されていることは、次のように解釈することができる。すなわち、八世紀当初、津丸郷は存在せず、武丸大上げ遺跡に該当する名称不明駅家、津丸駅家、席打駅家に駅戸がそれぞれ付属していた。その後それらの駅戸は駅家郷(里)、もしくはそれぞれの駅名を冠する小規模な郷(里)に編成される。そして名称不明駅は廃止され、駅戸が属する郷として津丸郷が存続もしくは誕生した。養老厩牧令16置駅馬条によれば、中々戸以上の等級の駅戸が駅馬を一匹飼養する規定であり、両隣の駅家に振り分けられた駅馬と同様に、名称不明駅の駅戸の一部が津丸駅へと移籍した可能性もある。

津丸郷は郡家想定地にも近い郡の中心部に位置するとみられる郷ながら、大島郷・小島郷に続いて和名抄の末尾に記されている理由を右のように提示し、諸賢のご批判を請いたいと思う⁽²⁰⁾。もちろん、訓の欠如や末尾にあることに特段の意味を認めないならば、八世紀当初から津丸里(郷)が存在していたとみても問題はなく、郡家所在郷の有効候補とみられることもできる。席打駅家の駅戸は通常の郷である席内郷に編入されたと考えることや、島門駅のある遠賀郡には駅名を冠した郷も駅家郷も存在が知られないことなど、右の解釈には問題も多く、今後も課題としていきたい。

むすびにかえて

以上のように、もともと古代宗像郡には現存地名に一致する「津丸」郷および「津丸」駅が存在したと考えることで、和名抄および延喜式のテキストと古代官道・駅家の想定地に関する研究の進展とが整合的に理解できる。福津市の津丸から八並、畦町といった範囲には郡家や駅家、そして古代寺院⁽²¹⁾が集中して存在したことになり、奈良時代前後の宗像郡の政治的中心地であったと考えられる。宗像氏(胸肩君)の首長墓群である津屋崎古墳群や、宗像大社の辺津宮が存在する沿岸部とはやや離れており、これらの古代官衙等は古代国家が七世紀後半に設置した駅路との関連で立地していると考えられる⁽²²⁾。この地域の位置づけは、西

海道唯一の神郡とされた宗像郡およびその郡領氏族である宗像氏と、大宰府による地域支配との関係を考える上で非常に重要な問題であり、今後官衙等の位置が確定していくことを期待したい。

同じ大路である西海道大宰府道や山陽道を中心に、郷名と駅名との関係や、郡家と駅家との位置関係などについて比較・検討を行う予定であったが、時間的制約から今回は行うことができなかった。なお、本稿であえてあまり触れなかった問題に、『万葉集』にみえる名見山と古代道路との関係がある。これにより、津屋崎地域から名見山を越え、辺津宮周辺を通って遠賀郡へと至る駅路の存在が想定され、近世以降「津日」駅を宗像市沿岸部に想定する一つの有力な論拠となってきたものである。近年の駅路を内陸に想定する説においても、このルートの古道があったことは認められ、地元では「万葉古道」と呼ばれている。しかし、筆者はこの名見山については従来と異なる見解をもっているため、古代宗像郡の範囲の問題とともに、次号で詳述することとしたい。

(1) 木下良「律令制下における宗像郡と交通」(『宗像市史』通史編第2巻、古代・中世・近世、一九九九年)。「福岡町史」通史編(古代は今橋省三氏の執筆)、二〇〇〇年。

(2) 特記しないものは、中村正夫編校訂『宗像郡地誌総覧』(文献出版、一九九七年)による。

(3) 島門・津日間に存在した駅(宗像市の武丸大上げ遺跡に比定)が

九世紀に廃止され、その分の馱馬十五疋がそれぞれ近隣の駅に振り分けられたものと推定されている(日野尚志「西海道における大路(山陽道)について」『九州文化史研究所紀要』三三、一九八七年。高橋美久二『古代交通の考古地理』大明堂、一九九五年。註(1)前掲木下良「律令制下における宗像郡と交通」)。

(4) 絵図への書き入れの文。このほか、本文の「京道」(鎮国寺)や「鐘崎の町」、「有地潟」などの項の内容は、『筑前国統風土記』とほぼ同様である。

(5) 鎮国寺については、『宗像記追考』巻二(『神道大系 神社編四十九宗像』一九七九年)に引用される弘長三年(一二六三)の大宮司宗像長氏寄進状に鎮国寺領の四至記載について「北限大道」とあり、十三世紀には道路の存在が裏付けられる。

(6) 「有千潟」(福津市の津屋崎地域に広がっていた入海)の項でも、「其間にむかしは唐坊と云宿あり。(中略)是むかし上方へ行大道也」と云。」とあり、沿岸部を通るルートが想定されていることが分かる。

(7) 『拾遺』の江口村の「辻原社」の項では「丸山(村南)に在。産神也。辻八幡と称す。(中略)此祠は宗像七十五社の其一にして、昔は是より南(十三町許)辻原(又八幡山)と云所に有。故に社号となれり。寛文の初、今の地に移せり」とあり、これに先立つ『筑前国統風土記附録』(以下『附録』と称す)でも江口村の「辻八幡宮」の項に「村の南六町計にあり。(中略)昔は社の南十三町計(ツジバルといふ。八幡山とも云。)にあり。故に辻八幡と号す。寛文の初今の地

に移せりとぞ」とある。なお、『拾遺』の「上八村」の項にも「村の西に辻といふ地あり。これ古昔、津日駅の名の残りて訛り伝ふるなるべし」とある。上八村の辻なる地名は、現在は辻元末つじもとすえという地区名として残っている。

(8) 『拾遺』はこのほかにも「田野村」の項で「又昔、此あたりを津日浦ともいへれば」と記す(同村「浪折神社」の項にも津日浦について記述がある)。また、池田村の「東照院」の項で、吉田村から垂水峠に至る道にあるという千疋原について「村翁の説に古孔大寺山より悪風吹て往来の牛馬千疋死たりといふよし見えたり。此辺いにしへ太宰府より京に登る官道なり。牛馬千疋死るといふ事、駅に由有て聞ゆ」とし、さらに藤原広嗣の乱の際に多くの兵馬がこの地に集ったことを地名の由来と推測している。

(9) 伊東尾四郎編『宗像郡誌』(臨川書店、一九八六年)。

(10) 吉田東伍『増補 大日本地名辞書』第四卷西国(富山房、一九七一年)。「津丸郷」について、和名抄は原書「津凡」に作るとしている。

(11) 高橋誠一「筑前国」(藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』Ⅳ、大明堂、一九七九年)など。

(12) 『玄海町誌』(一九七九年)は、応安八年(一三七五)成立の『応安神事次第』(甲本)にみえる「小開浦」(『宗像大社文書』三、宗像大社復興期成会、二〇〇九年)を、釣川下流の海が入り込んだ地点に求め、津日駅と結びつけている。しかし、「小開浦」は鐘崎浦の地名と考えられるようで(河窪奈津子「中世宗像社の神事と宗像大

宮司の社領支配』『神道宗教』二二二・二三三、二〇一一年）、上八村の西の津日浦と関係するものとみられる。

(13) 註(3) 前掲日野尚志「西海道における大路(山陽道)について」、註(1) 前掲木下良「律令制下における宗像郡と交通」。

(14) 古瓦と礎石の存在から近隣の芦屋町浜口廃寺が駅家跡の可能性が高い(渡辺正気『日本の古代遺跡34福岡県』保育社、一九八七年)。

(15) 註(1) 前掲木下良「律令制下における宗像郡と交通」は、奈良時代の古瓦の出土をもって、筵内地区よりやや南の同市青柳付近(古代には宗像郡内郷に含まれたと考えられる)と推定している。

(16) 近年の古代交通路全般に関する書籍でも、その採用するルートの如何に関わらず、古代宗像郡内の駅家はなお「津日駅」とされている。木下良監修・武部健一著『完全踏査 続古代の道』(吉川弘文館、二〇〇五年)、山村信榮「筑前国」(古代交通研究会編『日本古代道路事典』八木書店、二〇〇四年)、島方洗一企画・編集統括『地図でみる西日本の古代』(平凡社、二〇〇九年)、木下良『事典 日本古代の道と駅』(吉川弘文館、二〇〇九年)など。

(17) 畦町村自体は、近世に入つて黒田藩による街道・宿場整備の一環で西隣の鳥巢村から住民を移住させることで成立したようであり、鳥巢村はさらに津丸村に隣接する。『附録』の畦町村の「神興宮・八幡宮」の項には「古へハ津丸村の内に鎮りたまひしとぞ。其旧跡に礎石残れり。中古は鳥巢村の内タカミヤといふ所に鎮座し給ひしを、鳥巢村の民家をこの疇町に移されし頃、神社をも今の地に遷し奉

る」とある。

(18) 註(1) 前掲『福岡町史』通史編はこの立場に立っている。

(19) 坂上康俊「奈良平安時代人口データの再検討」(『日本史研究』五三六、二〇〇七年)。令制の五十戸一里制は、靈龜元年(七一五)に一郷五十戸の下に二、三の里を置く郷里制に改められ、その後天平十二年(七四〇)までに郷の下の里のみが廃止されたことで、令制の里が郷に置きかわった形となっている。

(20) 和名抄における宗像郡の郷名にはいくつか比定地が未詳のものがあ

り、郷名全体の配列の規則性もはっきりしない。
(21) 福津市津丸の神興神社には手水石に転用された塔心礎があり、延喜十一年(九一一)の銘をもつ古瓦も散布することなどから、近隣に古代寺院(神興廃寺)が存在したとみられ、八世紀後半の創建と想定されている(福岡町教育委員会『神興廃寺』福岡町文化財調査報告書第四集、一九九二年)。

(22) ただし、八並川を北へ下れば入海となっていた釣川へ、西郷川を西へ下れば玄界灘へと出ることができ、古代宗像郡全体の中心とも言うべき立地である。