

中世の港湾遺構と博多遺跡群第 221 次調査の港湾遺構

大庭康時

1. はじめに

博多遺跡群第 221 次調査において、11 世紀後半から 12 世紀前半にわたって機能した港湾遺構と考えられる石積遺構が出土した。この石積遺構は、汀線からやや離れて、石垣状に積まれたもので、自然石を用いるものの、非常に丁寧かつ計画的に積まれたことが明らかとなった。

本稿では、これまで調査された全国の港湾遺構の事例を通観し、博多遺跡群第 221 次調査出土石積遺構と比較することで、石積遺構の特質を浮き彫りにする。

2. 港湾遺構とは

港湾遺構とは何か、何を指標に港湾遺構を定義したらよいのか、について整理しておきたい。港湾遺構とは、いうまでもなく港を構成する要素としての遺構である。

港とは、島嶼・岬・湾などの天然の地形や防波堤などの施設によって風浪を防ぎ、船舶が停泊して乗員の乗降や荷の積み下ろしが行われた場所である。

中世の港湾立地については、中世史研究から市村高男氏、歴史地理研究から南出真介氏による研究がある。

市村氏によれば、港の立地は、潮流・地形などの自然条件に大きく左右されるという。それはすなわち、総じて船が入港しやすいということにつながる。地形に柱目すると、河口や潟にできた港湾にできた港、内湾にできた港がある。また、港には背後に色々な有利な条件（大きな神社・国府・豪族の本拠・都市群など）を持っているところと、津・港との相互関係あるいは国外との関係が基本になっているもの、海岸部の地域社会同士の横のつながりで生きていく港など様々な形態があるという（市村 1996）。また、市村氏は、古代の港湾管理から中世港湾への変容をはじめ、中世港町の構成要素・展開を論じた中で、港湾立地の自然条件として、大河の河口や沿岸部の湾・瀬戸など、風波・潮流の直接的な影響を受けずに入港できること、岩礁が少なく一定の水深があつて容易に着岸できることをあげる。加えて、港湾の所在地が基幹航路に面しているか、そこにしやすいかも重要な問題であると指摘する。また、港町の発展を支えていたのは後背地の存在であり、その有り様によって港町の在り方も規定されていたとした（市村 2016）。

南出氏は、港湾を河口型、入湾型、外浜型に分類した。河口型は、河川水運との接続、陸上交通の渡河点に当たっていれば船舶の連用が補完的に行われるなどのメリットがあるが、地形が変化しやすく、経年の土砂堆積により船舶の出入りに支障をきたすようになる。入湾型は、山によって風を防ぐことができ、水深が大きく土砂の堆積が少ない反面、内陸部との結節機能において著しく不利である。外浜型では、風波などの外的営力に対し無防備であるが、土砂の堆積による経年変化は小さいなど、それぞれのメリット・デメリットを指摘した（南出 2002）。

両者の視点を合わせると、中世港湾の立地として大きいのは、自然地形によるメリットをどこまで取り込み、デメリットにどこまで目をつぶるか、という点となろうか⁽¹⁾。さらに市村氏の指摘によって、

港湾に接続する後背地の存在が人きいことは看過できない。それはすなわち、後背地との接続の利便性も無視できないことを意味する。

さて、自然地形のメリットとして一番に求められるのは、船の安全な入港と停泊中の保全である。そのための設備とは、風波を和らげるための自然地形であり、中世においては、後述する和賀江島の例を除いて、人工的な構築物は管見の限り見当たらない。

すなわち、港湾立地の第一の要件としては、自然地形が大きかったということができる。中世港湾の多くが、河口部に形成された潟湖の内側に面しているという点は、正しくこれと一致したものである。

3 港湾関連遺構の検討

次に全国的な調査事例から、港湾関連施設の遺構についてみておこう。事例を説明するにあたって、港湾関連遺構を、A 舟入、B 船着場、C 汀に分類し、それぞれに事例をあげる⁽²⁾。

なお、A 舟入とB 船着場の区別は、繫留することに主眼を置くかどうかにある。舟入の場合は構状遺構に船を引き入れるものであるが、船着場の場合は、舟を繫留して停泊させるための施設を作る。船を浜に乗り入れ、杭に係留する場合、停泊のための施設は要しない。これをC 汀として分類する。

A 舟入

遺構としては、河川や水路に接続する溝状遺構として検出される。近世においては、例えば対馬藩のお船江跡のように海の入江に接続する大規模な舟入りも作られるが、中世においては海に直接接続するものは見られない。強いて言えば、石見銀山の積出港として知られる鞆の浦などが、自然地形を利用したものではあるが、急峻な湾入地形を利用したもので、これに近いと言える。

① 富山県梅原安丸遺跡

旧大井川に接して、舟溜りが設けられているとされる。掘立柱建物が検出されている平坦面から、スロープ状の道路をつたって、舟溜りに降りる。石積みや杭などの施設は、確認されていない。13世紀代の川港と推測されている(福光町教委 1997)。

② 静岡県元島遺跡

現在は、太田川の右岸に位帯する。中世の太田川は、大きく西に蛇行し、潟湖である今之浦につながり、さらに川をさかのぼれば見付(古代の遠江国府)に至った。元島遺跡からは、二重の方形区画とこれに接続する舟人状の溝が調

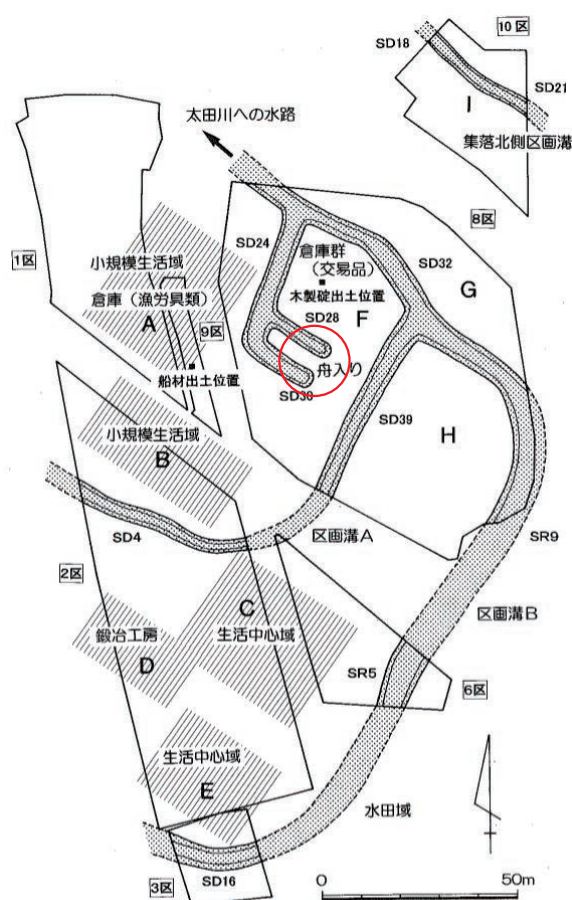


図1 元島遺跡遺構配置図 (財)静岡県埋蔵文化財調査研究所 1990 より)

査された。方形区画の溝は、遺跡の西側にのびて旧太田川に接続した。

出土遺物の検討から、生活中心城・鍛冶工房・小規模生活域・倉庫群などのエリアが想定されており、舟入に接した倉庫群域からは、木製碇が出土した。府中である見付の町から、遠州灘の湊である福田にいたる途中の、15世紀中頃～後半の川港の遺跡である（財団法人静岡県埋蔵文化財調査研究所1999）。

B 船着場

③ 神奈川県和賀江島

関東大震災で土地が隆起し、海中から顔を出した遺跡である。中世都市鎌倉の前海である材木座海岸に築かれた人工島で、吾妻鏡により築造の時期が知られる。それによれば、貞永元年（1232）七月十二日に勅進聖である往阿弥陀仏が築島を申請し、執権である北条泰時が協力を命じ、七月十五日に着工、八月九日には竣工したという。

和賀江島は、都市鎌倉を囲む丘陵が由比ヶ浜の東端に突き出して落ち込んだ、その先に築かれた。現在、普段は低平な礫の島が水面に頭を出した程度にしか見えないが、潮が引けば、海岸から畠まで礫が岬状につながり、歩いて渡ることも可能である。

発掘調査がなされているわけではなく、本来の形状は不明であるが、元禄年間（1688～1703）、元明元年（1781）、文政九年（1826）など、近世に至ってもたびたび修復が行われており、ほとんどが水面下に没してしまう明治初年までは、港湾施設として使用されていたようである（林原2003）。したがって、中世の形状をうかがうことは現状では不可能であるが、そもそも「島」と表記された点、和賀江島の築島を申請した往阿弥陀仏が寛喜二年（1230）に筑前国鐘御崎（福岡県宗像市鐘崎）に「孤島」を築いていることを勘案すれば、和賀江島の本来の形状は、やはり陸域とは分離した島状を呈していたと思われる。鐘御崎の場合、「孤島」の遺構は確認されておらずその位置も不明だが、やはり長く伸びた砂浜海岸の先端に丘陵が突き出した地形（鐘崎の地名は、この岬の名称「鐘ノ岬」に因る）が見られる。鐘御崎の「孤島」・和賀江島ともに、海に突き出した岬の懷に築島し、岬と島の間の水域に船を繫留することで、外界からの風波をしのいだものと考えることができよう⁽³⁾。

現在も類似の景観を見ることができる。図3は、長崎県島原市秩父ヶ浦の景観である。突き出した岬に接するように丸く小さな島が点在し、島と岬との間の水域に漁船が停泊している。和賀江島や鐘御崎の実態は、このような停泊場所であったと考える。



図2 和賀江島現状（材木座海岸より、筆者撮影）



図3 秩父ヶ浦遠景（筆者撮影）

④ 徳島県川西遺跡

徳島市街地の西側に聳える眉山の南麓、園瀬川の旧流路に築かれた石積みの護岸遺構と突堤状遺構である（公益財団法人徳島県埋蔵文化財センター 2017）。

護岸遺構に関しては、五段階の変遷が推定されている。最初期の護岸遺情（第1段階）は、12世紀末から13世紀初頭に築かれ、川岸斜面を東西45m、南北5～10mにわたって、結晶片岩の小さな石材で敷き積みしものであった。その後、改修・補修を繰り返し、14世紀に至って（第4段階）全長35m、高さ1.5mの直線的な石垣状の護岸が築かれる。そして14世紀後半？から15世紀前半の第5段階には、河川内に発達してきた中洲にむかって、護岸中央部付近から突堤状の突き出しが築かれた。突き出しは、石積みと盛土による石垣状のもので、幅5.5m長さ15メートル以上に及ぶ。15世紀後半以降、河川が南に移動したようで、流路は埋没してしまう。

川岸斜面を、石を敷いて覆った第1段階から第3段階までは、護岸としての機能が主であろう。しかし、第4段階でほぼ直立した石垣状に整えた時点では（報告者は、「石垣護岸」としている）、単なる護岸としてだけではなく、船を接岸する機能を持たせたものと考えて大過ないだろう。護岸石積の正面の川中には、第2段階から次第に中洲が発達してきており、第4段階あたりで中洲を流水からのバリアとすることが可能な程度に発達したものとすれば、この部分を水路的に使用し、直接接岸し荷の積み降ろしをするための石垣が築かれた可能性は十分に想定できる。第5段階で護岸から中洲に突堤が築かれるにいたっては、突堤の西側に河川上流からの船を停泊させ、東側から下流に向けての船を送りだす、中継的な機能を想定することもできる。

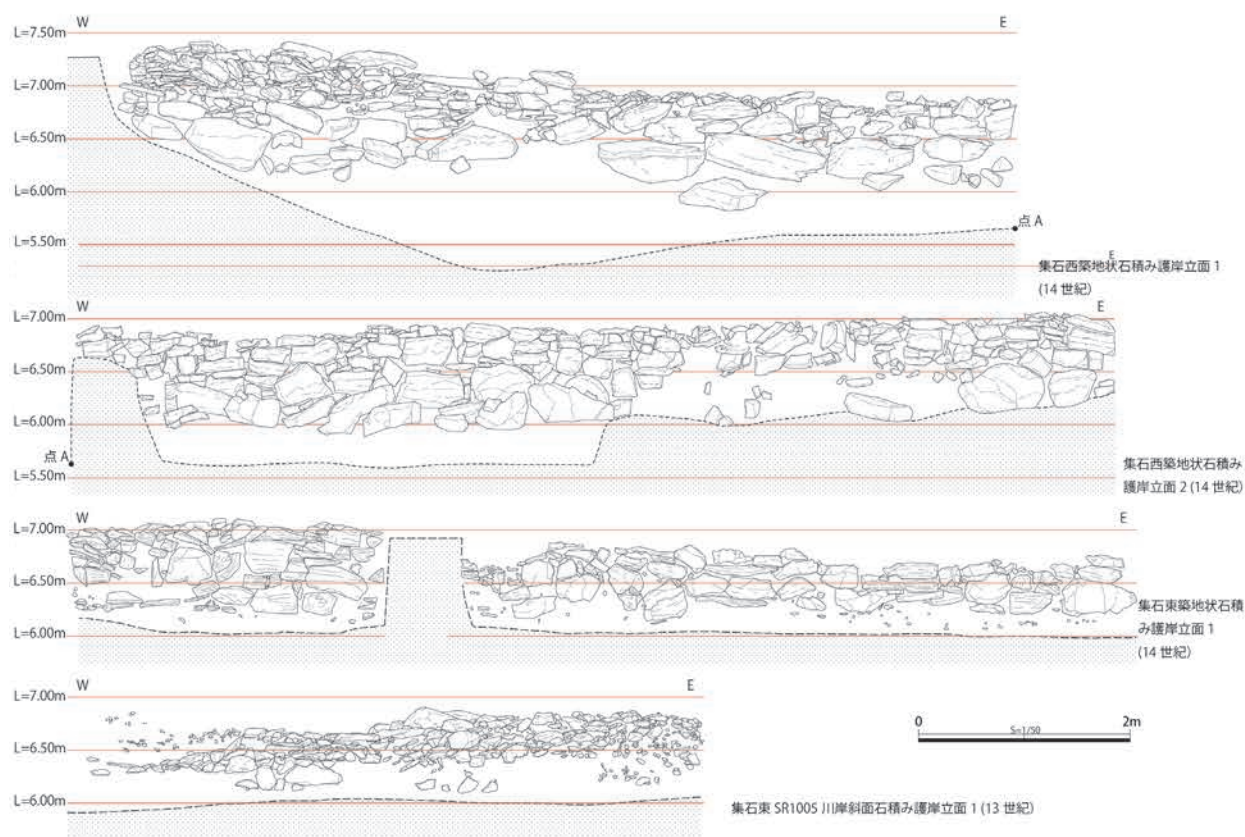


図4 川西遺跡石垣護岸立面図（公財）徳島県埋文センター 2017 より）

中継機能を担ったとすれば、当然港町の発達も視野に入れなくてはならず、川西遺跡は川港に伴う港湾施設の調査事例として重要であるといえる。

C 汀

汀とは、特に大きな土木作業を伴わない汀に船を停泊させるもので、顕著な遺構としては、荷揚げ空間に礫敷きなどの施設が作られている。汀は、自然の砂浜や川岸であり、これに係留のための若干の造作（杭など）をとこなう。

⑤ 青森県十三湊遺跡第 121 次調査

十三湊遺跡は、十三湖と日本海とを隔てる砂丘上に立地する。十二湖の湖水は、現在は砂丘の北端で日本海につながるが、中世においては、並走する二列の砂丘間の潟湖（＝前潟）を南に流れて日本海にそそいでいた。

第 121 次調査地点においては、前潟から砂丘上にかけて順に、縄が巻き付いた状態の木杭（紡い杭）、護岸施設、礫敷き遺構、柱穴・土坑が出土した。縄が巻き付いた紡い杭は、標高 -0.4m で打ち込まれており、60cm ほど突き出た状態で検出された。標高 -0.42 ～ -0.25m ほどの間に 15 本の木杭が打たれており、いずれも紡い枕とみて大過ないだろう。護岸施設は、-0.18m あたりで、横倒しにした木を杭で止めたものである。礫敷き遺構は、0.6 ～ 1.5m 付近に分布する。礫敷き遺情の東側には、柱穴や土坑が展開するが、1.5m 付近では、礫が柱穴の埋土にかぶっている状況が見受けられる（青森県教委 2001、同 2005）。

報告書によれば、最も西側の第 1 地点は水域、東側の第 3 地点は陸城で、間の第 2 地点の地盤が傾斜する地点に汀線があり、汀線上に礫敷き遺構が構築されたとする（青森県教委 2005）。

なお、概報では、礫敷き遺構について、「浜地に造られた港の荷揚げ場の足場を固めることを目的として造られた遺構」と性格付けている（青森県教委 2001）。

15 世紀前半の築造とされる。

⑥ 香川県積浦遺跡

積浦遺跡は、瀬戸内海に浮かぶ直島の、積浦湾に面した砂丘上の遺跡である。石積み遺構と礫敷き遺構が調査されている（香川県教育委員会 2003）。11 世紀後半に構築され、13 世紀代には廃絶した SX03 は、砂丘後背方向に緩く傾斜した礫敷き遺構である。安山岩の扁平な礫を、平坦面を上にして地形面に貼り付けるように敷き、一部では敷く厚さを調節して礫敷き上面の凹凸を整える。荷揚げ作業面と考えられている。

15 世紀後半～16 世紀の SX01 は、垂直で直線的な石積みの SX01-a と、斜めに石積みを行う SX01-b からなる。SX01-a は、汀線斜面の護岸とされる。石積みを行いながら並行して石積み背面の整地を行っており、また石積み前面の堆積土は滞水状態での自然堆積層と考えられた。したがって、水際に築かれた土留めの性格も想定するべきだろう。SX01-b は、大振りな護岸的な石積みと、その前面に礫面を揃えてスロープ状にした石積みとの二段階で構築される。後者は、SX01-a と一連で築かれたものである。

したがって、第 2 段階の SX01 は、土留めを伴う整地面とそこに上がるスロープを作り出したものと言えるだろう。土留めまで水域であったことを見れば、スロープ部分は、荷揚げのための作業面であったと考えられる。

⑦ 香川県高松城跡西の丸町町 B・C 地区

近世城郭である高松城は、城壁が瀬戸内海に直接面し、堀には海水が引き入れられた海域であった。その内の丸地区の発掘調査で、築城以前の港湾遺構が調査されている。

高松城の下層は、摺鉢谷川の河口部にあたり、砂丘と潟湖が入り組んだ地形で、砂丘上には港町である野原が立地していた。発掘調査では、入り組んだ汀線と砂丘、そこに設けられた礫敷き遺構が検出された。礫敷き遺構は、B地区のSXb16、C地区のSXc30・31・32・34・49・33である（香川県教委他2003A、同2003B）。SXb16は、傾斜の緩い自然地形上に礫敷をおこなったもので、人為的地形改変の形跡は認められない。礫敷きは、斜面に、平坦面を作り出すように扁平な安山岩板石をならべたもので、礫敷きが途切れた水域側に杭と横木でスロープ状の施設を作っていた。報告者は、木組部分に船着場もしくは小型の船蔵的な施設を、礫敷部分については荷揚げ場の可能性を想定している（香川県教委他2003A、237頁）。

C地区の礫敷き遺構についても、旧地形の斜面に設けられ、平坦面を作るように貼りつけられたもので、このことから報告者は「汀線の保護を意図したというよりは、砂地における安定した足場を確保するために、安山岩板石を敷設した」と考えている（香川県教委他2003B、86頁）。B地区SXb16とC地区の汀線は連続せず、水域によって画されていたと考えられている。

さらにB地区SXb16は12世紀前半の年代観を示し、C地区礫敷遺構群は12世紀後半から13世紀前半と考えられることから、船着場の移動も想定されている。

なお、C地区SXc30からは、碇の木製部材が出土している。

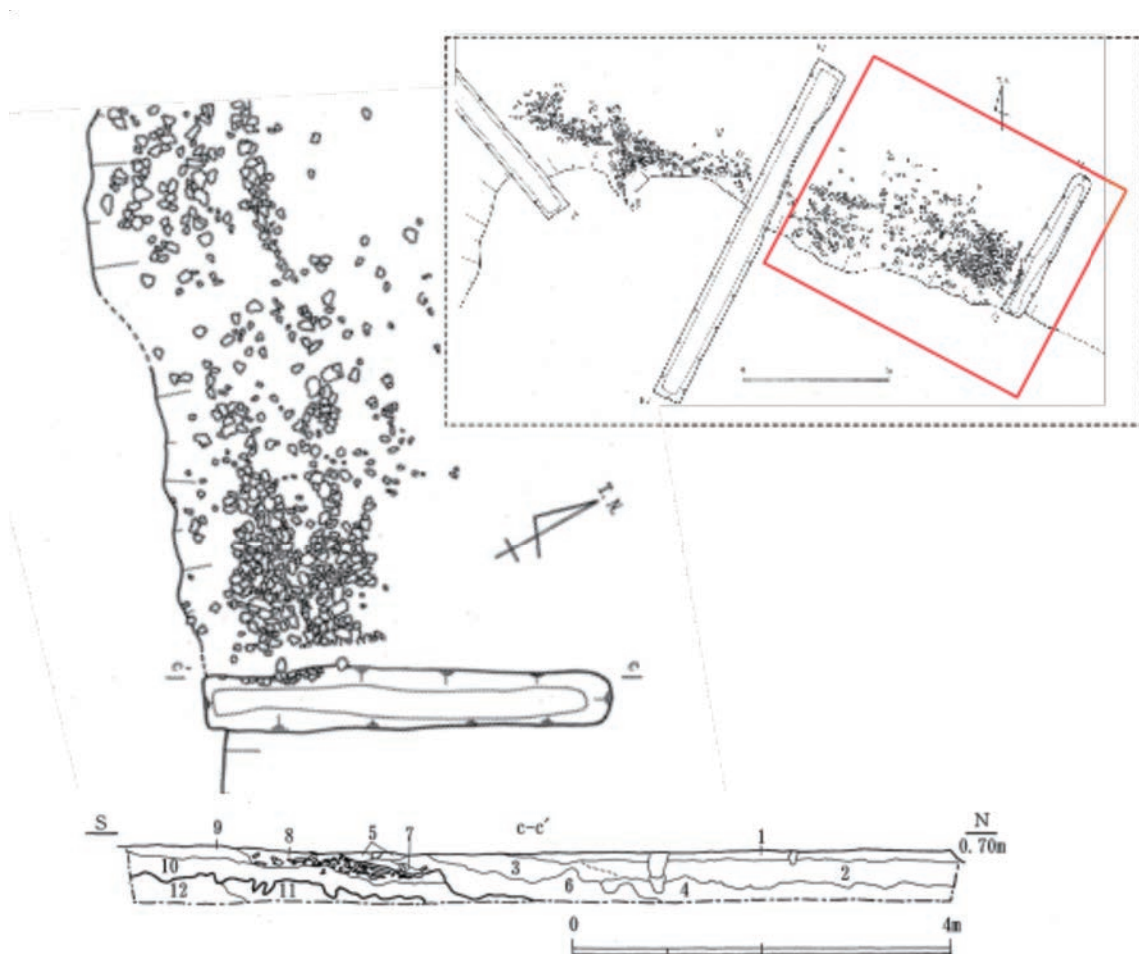


図5 高松城三の丸下層石敷遺構（香川県教委他2003Aより）

⑧ 島根県中須西原遺跡・東原遺跡

中須西原遺跡・東原遺跡は、島根県西部を北流して日本海にそそぐ高津川河口の後背湿地に作られた港湾遺構である。海岸を高い砂丘で隠された後背湿地は、益田の平野部のほとんどを飲み込む古益田湖とよばれるが、中世においては扇状地による埋積が進み、内水面はほとんどなく、高津川や益田川が浅い流れとなって幾筋にも分流し、再び砂丘の切れ目に合流して流れ出ていたと考えられる。中須西原遺跡・東原遺跡は、砂丘背面の河川沿いに立地した遺跡で、汀の斜面に沿って構築された礫敷き遺構が出土した。

中須西原遺跡においては、2面の礫敷き遺構が調査された。礫敷き1は、15世紀前半に、南西から北東方向に構築された。東側は、中須東原遺跡の14次SX22につながる。礫敷き2は15世紀後半以



図6 中須西原遺跡石敷遺構（益田市教委 2013 より）

降に築かれたもので北西から南東方向に走る。この変遷は、河道の移動で接岸施設（報告書ママ）を位置と向きを変えて築きなおす必要が生じたためとする。なお、礫敷き 1 からは紡い杭と推定される杭が出土したという。

中須東原遺跡においては、それぞれが独立して構築された 3 ヲ所の礫敷き遺構が出土している。礫敷きは、汀線沿いの緩斜面にこぶし大から頭大の礫を敷き詰めたもので、東部の 7 次 SX1 には舌状張り出しが、西部の 12 次 SX119 には、土橋状の石積みが見られた。舌状張り出しは、礫敷きが幅 1.4m で南に舌状に張り出すものであるが、敷き詰められた礫に差異は見られない。土橋状石積みは、幅 0.75m で南に通路状に張り出したもので、20 ～ 30cm の比較的大型の円礫・角礫を主に用いており、斜面の礫敷きとは明らかに異なる。東部の礫敷きが 15 世紀後半、中央部が 15 世紀中頃、西部が 15 世紀後半以前（中須西原遺跡の礫敷き 1 の年代観に合わせれば 15 世紀前半）に構築されたものであるが、存続期間が不明であり、3 ヲ所全てが併存した可能性もあるとする。

中須西原遺跡について木原光氏は、部分的に築かれ護岸とは考えにくく、紡い杭が発見されていることから、船着き・荷揚げ場の遺構とした（益田市教委 2013、32 頁）。

中須東原遺跡について長澤和幸氏は、船着場と考えられる港湾施設、物資を荷揚げした船着き場跡、とするが、特に根拠は示していない（益田市教委 2013、73 頁・134 頁）。

⑨ 福岡県博多遺跡群第 89 次・96 次調査

博多遺跡群は、福岡平野を北流する那珂川・御笠川（旧比恵川）が合流して博多湾にそそぐ河口部に形成された砂丘上に立地する遺跡である。砂丘は 3 列あったが、大きくは博多浜（仮称）と息浜の二列で、それぞれに町場が発展した。砂丘間は潟湖が隔てていたが、早くも 12 世紀前半には人為的な埋立で陸橋状に繋がっていた。港は、遺跡群西側の河口部内側にあり、博多湾内の志賀島や能古島



図 7 博多遺跡群第 89 次調査石敷遺構（福岡市埋蔵文化財センター提供、以下同）

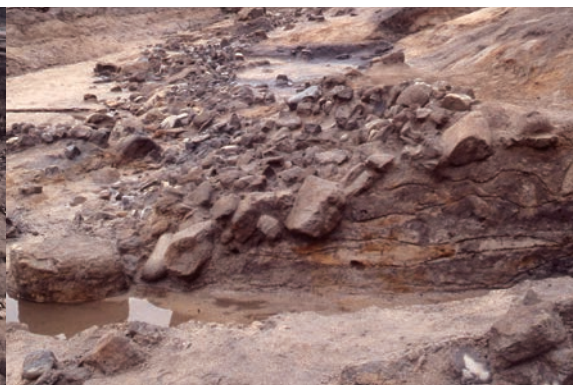


図 8 同 断面



図 9 博多遺跡群第 96 次調査石敷遺構と埋め立て杭列



図 10 同 石敷遺構断面

付近に停泊した外洋船から、舳で入港し荷揚げしたものと考えられる。

第 89 次・96 次調査地点は、博多湾側砂丘（息浜）の西端内側、すなわち、砂丘間の潟湖の河口部よりにあたり、礫敷き遺構が検出された（福岡市教委 1998、同 1999）。

礫敷き遺構は、第 89 次調査地点から 96 次調査地点に弧を描いて続いていた。基底面に縦 30 ～ 40cm、横 50 ～ 80cm 大の割石や転石を横に据え、その 20 ～ 30cm 大の転石や円礫を砂丘の傾斜面に沿って隙間なく敷き並べるものであった。

報告者は、石積み護岸としているが、基底面の標高は 0.1 ～ 0.5m であり、それ以下には及ばないことから、最も水で洗われる部分には施工されていないことになり、護岸とは考えにくい。やはり、荷揚げ等の足場を固めたものと考えたい。

また、礫敷き遺構の西端から 151 号石敷遺構を検出した。151 号石敷き遺構は、礫敷き遺構の外縁に石壁を築き、その外側の浜底に面をそろえて石を敷いたものである。さらに石敷きは、石壁から前面に 140cm ほどの間は 30 ～ 50cm 大の扁平な割石を密に敷き並べ隙間を小石で埋め、そこからさらに前面は小礫をびっしりと敷き詰める。浜底に石を敷いて面的な安定を保つことから船着場が想定されている。16 世紀後半の遺構で、16 世紀末から 17 世紀初頭まで機能したとされるが、砂丘上の生活面

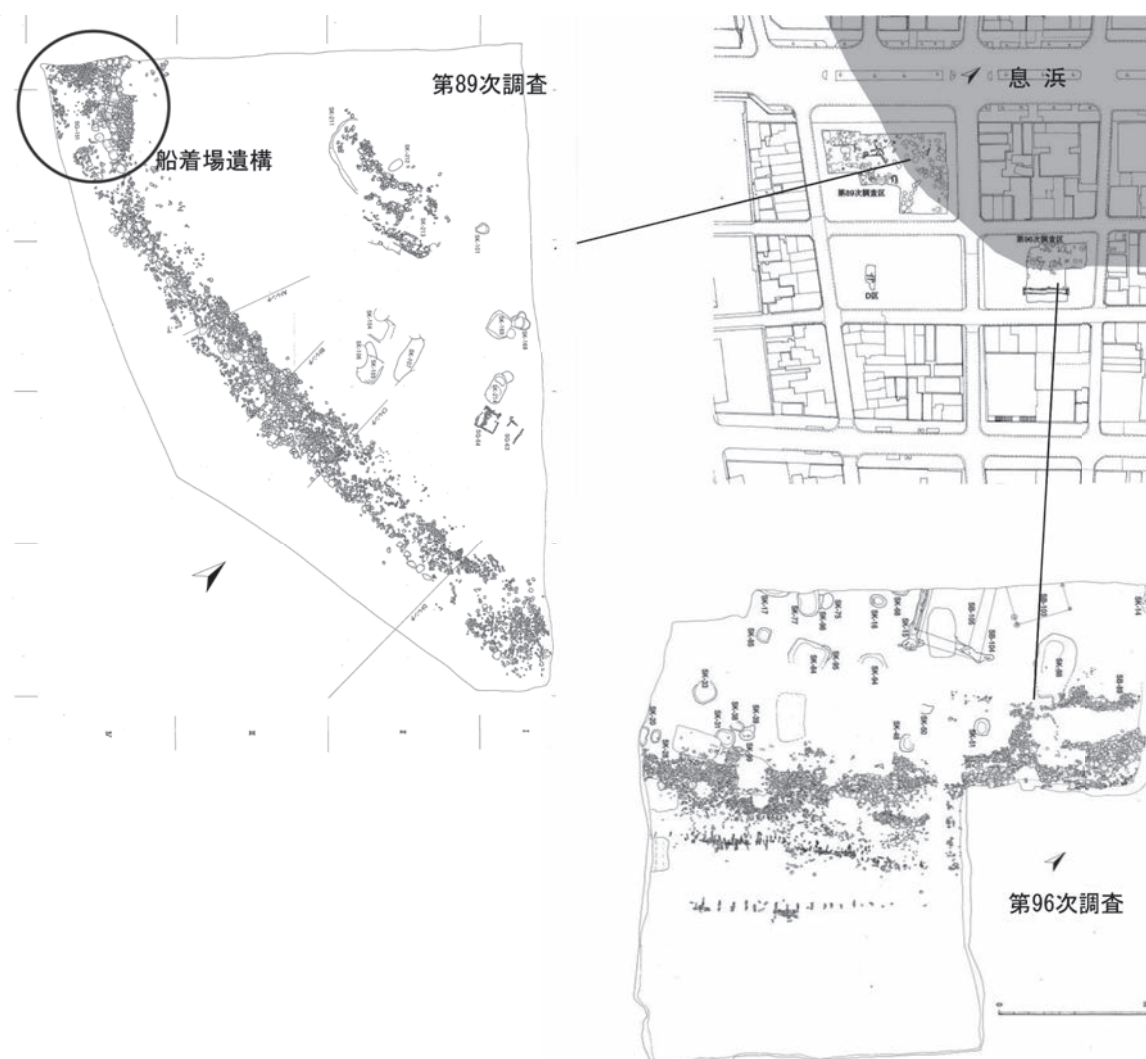


図 11 博多遺跡群の石敷遺構位置図（福岡市教委 1998、1999 に加筆）

には14世紀・15世紀代の遺構が認められることを考えれば、構築年代はさらにさかのぼる可能性があるだろう。

まとめ

これらの港湾遺構を通観すると、孤島を築島したとされる和賀江島を除いて、ほとんどが、波打ち際に沿って石を敷いたものである。唯一の例外である和賀江島は、吾妻鏡の記す築島の経緯に従えば、避難用の係留場所であり、人や貨物の積み下ろしを前提としたものではない。とすると、港湾としての施設は、ほとんどが荷揚げ斜面に対する石敷きにとどまったといえよう。

石敷は、基底部に大きめの石を据え、それよりも小ぶりの石を、斜面に貼り付けるようにおいていく。石は自然石で、明瞭な加工の痕跡を持たない。斜面を一定幅で帯状に覆うという景観となる。いずれの事例においても、荷揚げ作業面という位置づけがなされているようである。

石敷の機能について、中須西原遺跡、中須東原遺跡の場合は、史料的な検討が可能である。

井上寛司氏は、益田金吾家文書、文永六年（1269）四月十二日法橋範政書状案を検討する中で、益田川の河口部に川関が設けられ、浮口・津料が徴収されていることを示し、浮口は筏流しの材木に課される税金であるとした。（井上 2013）

中司健一氏は、浮口とは、川関で徴収された通行料で、河川を上下する物資に対して課されたものと説明している（中司 2015）。さらに、高津川の支流である匹見川の澄川では、木挽きがいて益田氏の一族が材木を取りに来ていたという（中司 2014）。

中司氏は、材木を益田市の重要な輸出品と位置付けており、上流で切り出した材木を下流に送る輸送手段としての川流しは十分に考えて良いだろう。

その場合、例えば高津川の本流を下して、益田平野の三角州に出たところで支流の流れが緩い小流路に引き込み、河口付近で陸揚げする、その場所が中須東原遺跡だったのではなかろうか。材木であれば、深い川は必要なく、よほどの大木を流さない限り、川幅もそこそこあれば可能だろう。しかし、荷揚げ場が砂地で材木が砂地にめり込むと、引き上げるのは難儀である。水面から上位に礫敷きがあつて、材木がめり込まず、おまけに引き上げる人足の足場も固まるとなれば、好都合である。

引き上げた材木は、その場で製材したに違いない。博多の『聖福寺古図』（16世紀中頃）には、海岸の砂浜で大鋸を引く光景が描かれているが、同様な景色は、材木の引揚げ場所ではどこでも見られた風景に違いない。そして、そこから積み出されたであろう。製材した板材は、浜で積み重ねて、乾燥させた⁽⁴⁾。製材したほうが、陸路海路を問わず、運搬には便が良いことは言うまでもない。中須西原遺跡・東原遺跡で鍛冶遺構が多いことも、製材に用いる大鋸、木挽き鋸、玄能などの需要を考えれば納得できる。また、中須東原遺跡において、建物遺構が目立たないのも、製材の作業場が露天で広く取られていたとすれば説明がつく。

すなわち、中須西原遺跡・東原遺跡の場合、そこは上流から川を下って流された材木を荷揚げする地点であり、その利便のために石敷が敷設されたと考えることができる。すべての事例を同様にみなすことはできないが、荷揚げ作業用の足場固めと斜路と考えて大過ないように思う⁽⁵⁾。

これらの事例と博多遺跡群第221次調査出土の石積遺構を比較した場合、指摘すべき点は以下の通りである。

1 石垣構造 221次調査石積遺構の場合、汀線側に高さ60～80cm程度の直立した石垣を成す。石垣の事例としては徳島県川西遺跡の第4段階で護岸に石垣が、第5段階で突堤の石垣が出現する。

高さ 1.5m にも及ぶ石垣であり、本例とは系譜的に全く異なる石垣である。

2 直進性 221 次調査石積遺構の場合、非常に直進性が高い。開口部の左右で若干のずれを持ち、また上面の石敷部分の幅が部分で異なるものの、汀線側では全体でほぼ一直線にのびている。自然の海浜砂丘先端から河川堆積による砂浜部分にまたがって築かれており、等高線的にみれば緩く弧を描いていたはずだが、それにもかかわらず直線的に築かれていて、延長は 70m 以上に及ぶことは確実である。

3 水平性 221 次調査石積遺構の場合、厳密には水平ではないが、積み石の横目地が一直線に通る。自然石を用い切石ではない点を考えると、石を選ぶ段階から大きさ・形状をかなり意識して選択したことは確実である。また、各段の天端を直線的にそろえるため、施工時に水糸を張るなどしていた可能性も考えられる。

4 平坦性 221 次調査石積遺構の場合、最も遺存状態が良く、丁寧に築かれている部分では、びっしりと石を敷き詰めることで、その上面は、平坦面を成す。構築過程においても、平坦面を層状に重ねていく構築方法がとられている。

これらの特徴は、国内でこれまで知られている石敷き遺構の事例とは全く異なるといえる。それはすなわち、構築の技術や背景が国内の系譜に乗っていないことを意味する。博多遺跡群第 221 次調査石積遺構に後続する事例において、その構築技術が全く継承されていない点も、そのことを裏付けるといえる。

ひるがえって、中国大陸の事例を見ると、中国においては多くの港湾関連の石積遺構が調査されている。その多くは、切り石を整然と積み上げるもので、直接船が接岸した埠頭と考えられている。現在確認したところでは一例に過ぎないが、寧波市鄞江鎮碼頭遺跡においては、自然石を奥長く置いて積み上げた石積の埠頭が出土している。写真や簡単な図面が公表されているのみだが、横目地が通り、

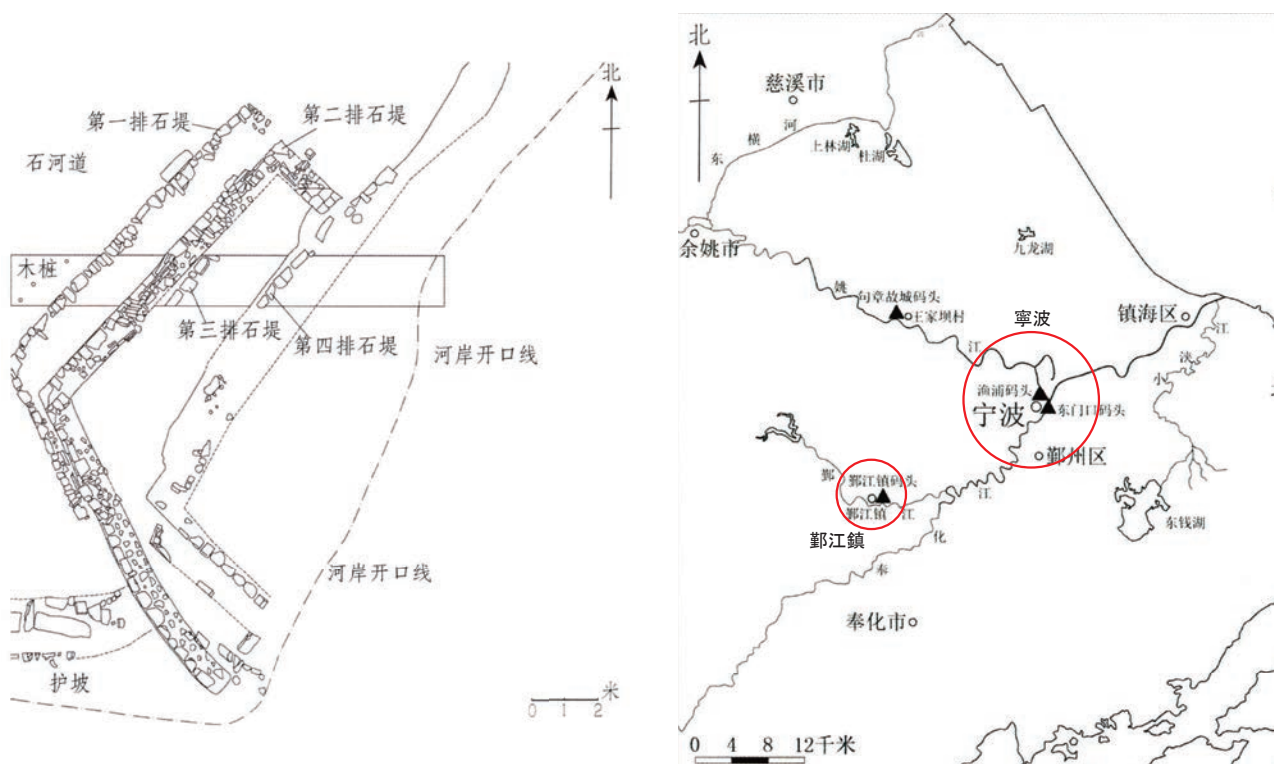


図 12 鄞江鎮遺跡石積遺構と遺跡の位置（許ほか 2018 より）

小口の平坦面をそろえるなど、博多遺跡群第 221 次調査の石積遺構と共通する点が多い。時期は南宋から元とされており、年代的にも共通する。寧波市からやや遡った川湊の遺跡であるが、博多遺跡群第 221 次調査の石積遺構の技術的な祖型として考えたい。

【註】

(1) 筆者は、かつて、石見銀山の湊を論じた中で、初期の積出港である鞆ヶ浦について、その地形・空間構成の閉鎖性を指摘し、積荷である銀の安全な保管・積み出しのために、地域に既に存在した銀山へのアクセスに優れた河口型の湊ではなく、入湾型である鞆ヶ浦の湊があらたに開かれた、と考えた。入湾型の湊が用いられる背景には、その地形的な特質を必要条件とする個別的な事情があったと言えよう。(大庭 2011)

(2) 港湾遺構・港湾施設について、現時点で最も踏み込んだ検討を行っているのは、佐藤竜馬氏である。佐藤氏の論考は、絵画史料から現存する土木遺産まで様々な資料を用いた研究で、学ぶべき点が多いが、本論の主旨に直接は関わらないため、割愛させていただく。(佐藤 2016)

(3) 和賀江島の築島により、鎌倉への唐船の着岸が可能になったと見る向きもあるようだが、それは当たらない。現状の和賀江島は、低平な島で周囲にまで礫が広がっていて十分な水深は確保できない。貿易船(唐船)としてジャンクを想定した場合、ジャンク船の喫水は、中国の泉州沈没船(南宋代)、韓国の新安沈没船(元代、1323 年)の事例から見て、4m 前後にも達する。安全な入港を考えれば、ギリギリの水深では進人はためらったはずであり、8m を超える水深が要求されるだろう。和賀江島の現状が、石の崩落によるものだとしても、由比ヶ浜の汀に近い和賀江島あたりで、十分な水深が得られたとは到底考えられない。往阿弥陀仏が直前に手掛けた鐘御崎の場合、その意図は史料上明白で、「可助行舟風波之難」(寛喜二年カ八月二日、後堀川天皇輪旨、「筑前宗像神社文書」『鎌倉遺文』4008 号)、「哀彼漂涛之難、築弧島、助往還之船、休風波之煩」(寛喜三年四月五日、官旨旨、「筑前宗像神社文書」『鎌倉遺文』4121 号)とある。すなわち、航行する船の一時的な避難場所であり、そもそも唐船のような大型船の停泊を前提としたものではない。和賀江島の場合も「為無舟船着岸煩」(『吾妻鏡』貞永元年七月十二日条)であり、同様に考えるべきであろう。

さらに言えば、宗像社は遭難船の寄船物を修理用途にあてていたが、鐘御崎の築島で修理費用に事欠くようになった(寛喜三年四月五日官旨旨、「筑前宗像神社文書」『鎌倉遺文』4121 号)。実は、丁度この時期、幕府は寄船の禁止を目論んでいた。吾妻鏡には「海路往反船。或漂溺。或遭難風。自然被吹寄之處。所々地頭等号寄船無左右押取之由。依有其聞。雖為先例。諸人之歎也。自今以後。可停止之由。可被仰遣諸国之旨。今日及評儀」(『吾妻鏡』寛喜三年六月六日条)とある。

往阿弥陀仏の和賀江島築島申講は、執権北条泰時にとって歓迎すべきものであり、「武州殊御歡喜。令合力給」(『吾妻鏡』貞永元年七月十二日条)という。これによって、幕府側の意識としても、和賀江島築島によって鎌倉への貿易船の着岸を促すなどというものではなかったことは明らかである。

(4) 一遍上人絵巻第七の天津関寺の門前を描いたくだりでは、琵琶湖の浜辺に、円錐状に立てて組まれた木材と、縦横入れ違いに積み重ねられた板材が描かれている。

(5) 前近代の港湾施設を総括時に論じた佐藤竜馬氏は、スロープ状の石積み斜面について雁木の一形態とみなすことが可能であるとすると同時に、特殊な事例として高知県室戸市三津における鯨の水揚げ場に石敷きのスロープが設けられている事例を紹介している。(佐藤 2016)

【引用・参考文献】

- 青森県教育委員会 2001『十三湊遺跡Ⅵ』 青森県埋蔵文化財調査報告書第312集
- 青森県教育委員会 2005『十三湊遺跡』(第Ⅳ分冊) 青森県埋蔵文化財調査報告書第398集
- 石井謙治 1983『図説和船史話』図説日本海事史叢書1 至誠堂
- 市村高男 1996「中世後期の津・湊と地域社会」中世都市研究会編『中世都市研究』3 新人物往来社
- 市村高男 2016「中世港町の成立と展開」市村高男・上野進・渋谷啓一・松本和彦『中世港町論の射程 港町の原像 下』岩田書院
- 伊藤幸司 2008「日明・日朝・日琉貿易」大庭廉時・佐伯弘次・菅波正人・田上勇一郎編『中世都市 博多を掘る』海島社
- 井上寛司 2013「中世の益田川関と沖手、中須西原・東原遺跡」益田市教育委員会『中須東原遺跡』
- 大庭廉時 2011「博多と石見銀山一港の視点から」島根県教育委員会・大田市教育委員会『石見銀山 石見銀山遺跡テーマ別調査研究報告書1』
- 香川県教育委員会 2003『県道関係埋蔵文化財発掘調査報告 村黒遺跡・積浦遺跡』
- 香川県教育委員会・財団法人香川県埋蔵文化財調査センター 2003A『高松城跡(西の丸町地区)Ⅱ』サンポート高松総合整備事業に伴う埋蔵文化財発掘調査報告第4冊
- 香川県教育委員会・財団法人香川県埋蔵文化財調査センター 2003B『高松城跡(西の丸町地区)Ⅲ』サンポート高松総合整備事業に伴う埋蔵文化財発掘調査報告第5冊
- 片桐孝浩・佐藤竜馬・松本和彦・上野進 2011「討論港町の原像—中世野原と讃岐の港町—」『香川県埋蔵文化財センター研究紀要』7 香川県埋蔵文化財センター
- 公益財団法人徳島県埋蔵文化財センター 2017『川西遺跡』一般国道192号徳島南環状道路(川西地区)関連埋蔵文化財発掘調査報告書
- 佐伯弘次 1999「室町期の博多商人宗金と東アジア」『史淵』136 九大史学会
- 佐伯弘次 2008「室町後期の博多南人道安と東アジア」『史淵』140 九大史学会
- 佐伯弘次 2011「中世博多の貿易商人」『博多研究会誌』20周年記念特別号 博多研究会
- 佐藤竜馬 2016「前近代の港湾施設」市村高男・上野進・渋谷啓一・松本和彦『中世港町論の射程 港町の原像 下』岩田書院
- 財団法人静岡県埋蔵文化財調査研究所 1999『元島遺跡Ⅰ(遺物・考察編—中世—)』静岡県埋蔵文化財調査研究所調査報告第116集
- 財団法人徳島県埋蔵文化財センター 2009『徳島県 埋蔵文化財センター年報』vol. 20
- 財団法人徳島県埋蔵文化財センター 2011『徳島県 埋蔵文化財センター年報』vol. 21
- 瀬戸浩二・渡辺正巳 2015「島根県益田平野における中期～後期完新世の古環境史」『日本海沿岸の潟湖における景観と生業の変遷の研究』島根県古代文化センター研究論集第15集
- 徳島県教育委員会・財団法人徳島県埋蔵文化財センター 2009・『川西遺跡の調査成果について』財団法人徳島県埋蔵文化財センター現地説明会資料No. 58
- 中司健一 2015「中世石見国益田をめぐる流通と益田氏」『記録集 シンポジウム「中世山陰の流通と国際関係を考える」—2013年度東京大学史料編纂所一般共同研究「文献・考古両分野による流通経済の解明」成果報告会—』益田市・益田市教育委員会
- 林原敏明 2003「神奈川県鎌倉市・国指定史跡和賀江島とその現状」『NEWSLATTER』17 九州沖縄水中考古学会
- 福岡市教育委員会 1998『博多61』福岡市埋蔵文化財調査報告書第556集、
- 福岡市教育委員会 1999『博多68』福岡市埋蔵文化財調査報告書第605集

福光町教育委員会 1997『梅原加賀坊遺跡Ⅰ・梅原胡摩堂遺跡群Ⅰ・梅原落戸遺跡群Ⅳ・梅原安丸遺跡Ⅲ』県営
低コスト化水田農業大区域ほ場整備事業（梅原地区）に伴う埋蔵文化財包蔵地の発掘調査報告（7）
益田市教育委員会 2013『中須東原遺跡』
南出眞助 1998「日本の古代・中世における湊の空間構成」『アジア文化学報』13、追手門学院大学
南出眞助 2002「瀬戸内海における中世港町の立地条件とその変化について－東部北岸地域の事例を中心に－」
創立15周年記念事業『瀬戸内海に関する研究』、財団 法人福武学術文化振興財団
許超・劉恒武 2018「寧波地区歴史時期碼頭遺址的考古学研究」『東方博物』第67輯