

環日本海交流史研究集会の記録

「古代日本海域の港と交流」

所長 谷内尾 晋司

はじめに

石川県はもとより、日本海沿岸域各県の埋蔵文化財調査機関では毎年新たな発見が相次ており、累積した膨大な調査成果をどのように研究し活用していくかが大きな共通的な課題となっております。このため、当センターでは「環日本海文化交流史研究事業」を企画し、基礎的な調査研究を進めるとともに、沿岸域各地の研究者にご参集いただき、年1回「交流史研究集会」を開催しているところであります。

平成16年度は「古代日本海域の港と交流」をテーマに開催いたしました。

日本海は、原始・古代より中世、そして近世北前船の時代を通じて、海の大動脈として機能し、人々や文物の交流・交易の舞台として数多くの「ミナト」が栄えてきました。特に、今回取り上げた古代（奈良・平安時代）には、律令国家によって営まれた外洋港である「国津」、「郡津」とともに、内陸部との水上交通路でもある河川や潟湖に築かれた「川津」、「潟津」が交易、物資の集積拠点として重要な役割を果たしていたと考えられます。北陸地方におきましても、新潟県の藏の坪遺跡、富山県の中保B遺跡、石川県の戸水C遺跡、畠田・寺中遺跡で、「津」の文字が書かれた墨書土器を含む豊富な遺物や建物遺構群が相次いで発見されており、古代の水運に関する遺跡の実態が明らかにされつつあります。

このような状況を踏まえ、今回の研究集会では、水上交通史の視点から日本海沿岸域の古代の「ミナト」について焦点を当てました。北部九州地方については福岡市の大庭康時氏、山陰地方については島根県の森田喜久男氏、北陸地方については敦賀市の川村俊彦氏、石川県の和田龍介氏、金沢市の出越茂和氏、高岡市の根津明義氏、新潟県の田中一穂氏、東北地方については秋田県の小松正夫氏、北海道地方については鈴木 信氏にお願いし、各地域の実態や状況をご報告いただき、研究討議をおこないました。

報告や討議の中で、船着き場など「ミナト」の所在を示す遺構の有無、付随する建物遺構群や宗教施設等の在り方などが論点となりました。また、沿岸部と内陸の河川や潟湖の「ミナト」の性格の違いなどが論議され、その立地によって機能差が存在することがほぼ共通認識となりました。特に、船溜まり（繫留施設）など「ミナト」に直結する遺構については、まだまだ不明瞭な点が多く、何をもって「ミナトの遺跡」とするかが、その多様な機能性を含めこれからの課題であると感じました。

当センターでは、今後とも、テーマを替え、継続して年1回の「交流史研究集会」を開催してまいりたいと考えております。この事業が日本海を媒介とした地域間交流史研究の進展に一定の役割を果たし、多少とも日本海沿岸地域の特性を把握し、本県が持つ歴史的意義の解明に寄与することが出来ればと思っております。さらに、この「交流史研究集会」が日本海沿岸地域の各調査機関等の研究交流の場となることを願っております。皆様のご協力をお願いいたします。

九州—鴻臚館と古代の港湾—

大庭 康時（福岡市教育委員会）

西北九州沿海部には、古代・中世に対外貿易の拠点となったとされる港が、点在している。それは、必ずしも歴史資料的に裏付けられたものばかりではないが、地勢的に見れば、すべての港湾地形にその可能性があるといつても過言ではない。

一方、日本の古代国家は、律令上の公的な貿易窓口として、筑前国博多大津の鴻臚館を経営した。鴻臚館跡では、1987年以来、全容解明のための発掘調査が継続して実施され、多大の成果を上げつつある。ここでは、古代九州を代表する港として、鴻臚館の発掘調査成果を見ることとする。

鴻臚館の立地と調査成果

博多湾は、玄界灘の荒海を海ノ中道と志賀島が遮り、穏やかな内水面を作っている。鴻臚館はそのほぼ中央、南北に伸びる丘陵の先端に位置する。博多湾に向かっては、ほぼ正面に独立丘である荒津山が隆起し、西側から砂州が伸びていた。これにより、鴻臚館の乗る丘陵と荒津山との間には入江が形成され、樋井川が注いでいた。古代の港は荒津にあったとされるが、この入江の出口付近あるいは荒津山の裾あたりをさすものと思われる。また、鴻臚館の丘陵から東にも砂州が伸び、その南に入江を作っており、港に利用された可能性を考えうる。

発掘調査の結果、鴻臚館は南と北の施設からなり、東西に通る谷（堀）によって隔てられていたことが判明した。7世紀後半から11世紀前半までの遺構・遺物が検出されているが、後世の削平のため、第Ⅰ期（7世紀後半）から第Ⅲ期（8世紀後半～9世紀前半）にかけての建物変遷しか確認できない。11世紀中頃以降は、鴻臚館に関わると推測される遺構は皆無である。この考古学的な状況が、1047年の「大宋商客宿房」放火犯人捕縛の史料に対応するとみれば、この放火による焼失以後、鴻臚館は再建されなかったものと考えられる。11世紀後半は、博多遺跡群で遺構・遺物が急増し、国際貿易の拠点が、鴻臚館から博多に移ったことが看取できる。

国際港湾としての鴻臚館の機能

鴻臚館には、大きく言って三つの機能があった。迎賓館的機能、入国管理機能、軍事的防衛機能である。外国使節や商人をもてなす場としては迎賓館的な性格がうかがわれるが、この間外国人は自由に館の外に出ることは許されなかったわけで、体よく監視下に置かれたことになる。中国・朝鮮からの来航に際して、その対応の決定権は朝廷にあった。来航者の審査を朝廷で行なう間、乗員と積荷は鴻臚館に収容されたわけだが、遣唐使や遣新羅使、入唐僧などの出国拠点ともなっており、出入国の管理施設として機能した。また、鴻臚館には、兵船・兵士・甲冑・馬が配備されていた。博多警固所は、鴻臚館に置かれたと考えられ、対外的な博多湾の防衛を担っていたのである。

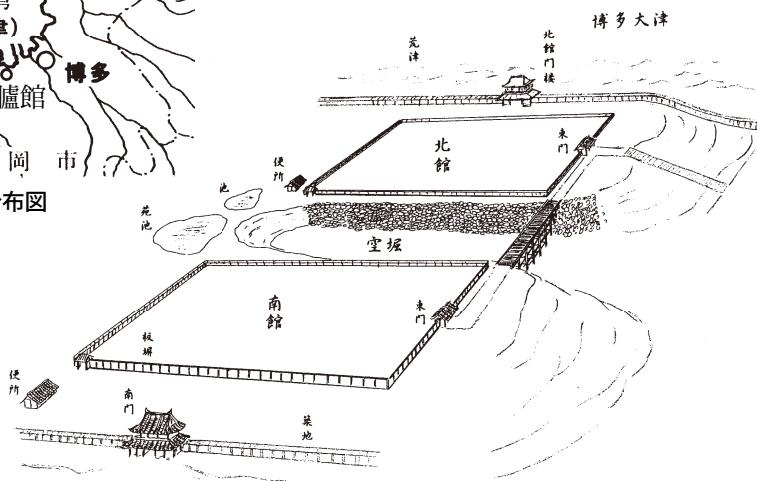
周辺の関連遺跡

博多湾西側の今山遺跡第8次調査では、10世紀のドックと推測される遺構が調査された。

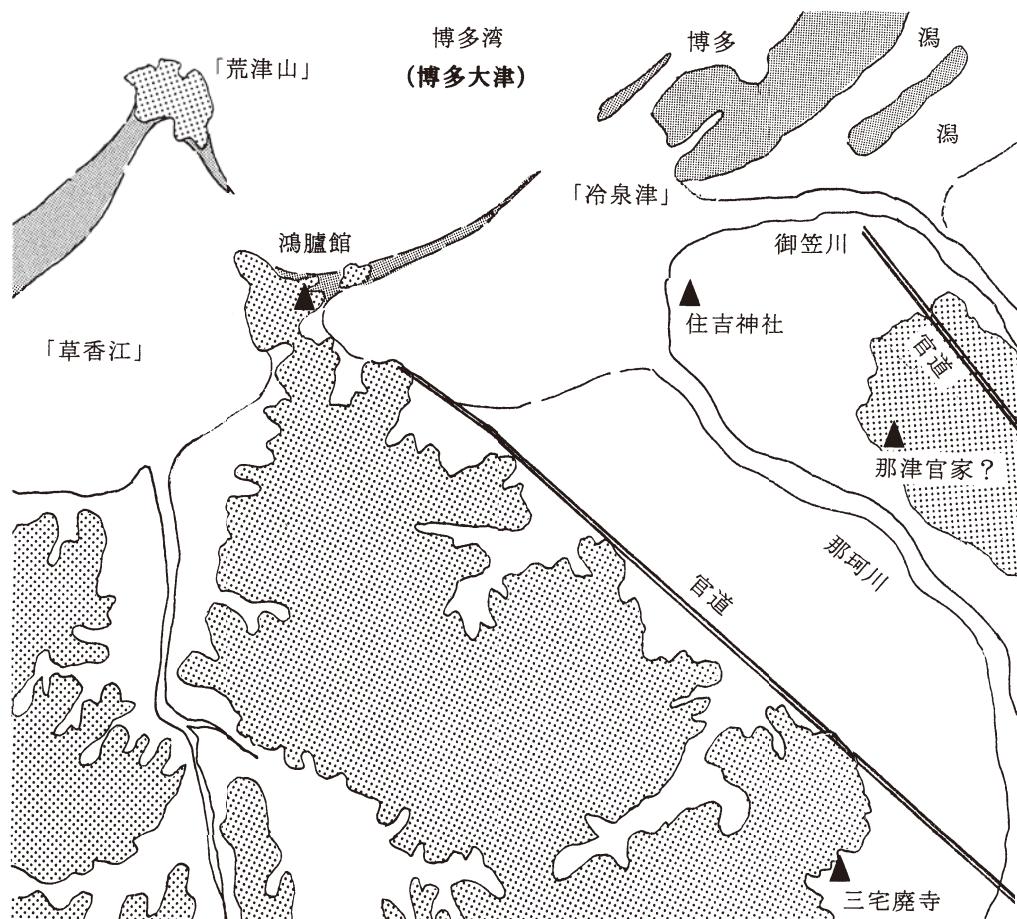
鴻臚館とこれに付随する荒津が外国船に関わるとすれば、国内に向けての港が併置されたとは考えがたい。一方、博多遺跡では史料上不明であるが、8世紀以降官衙が置かれた様相がみられ、博多が鴻臚館と対になる国内向け港湾であった可能性が考えられる。



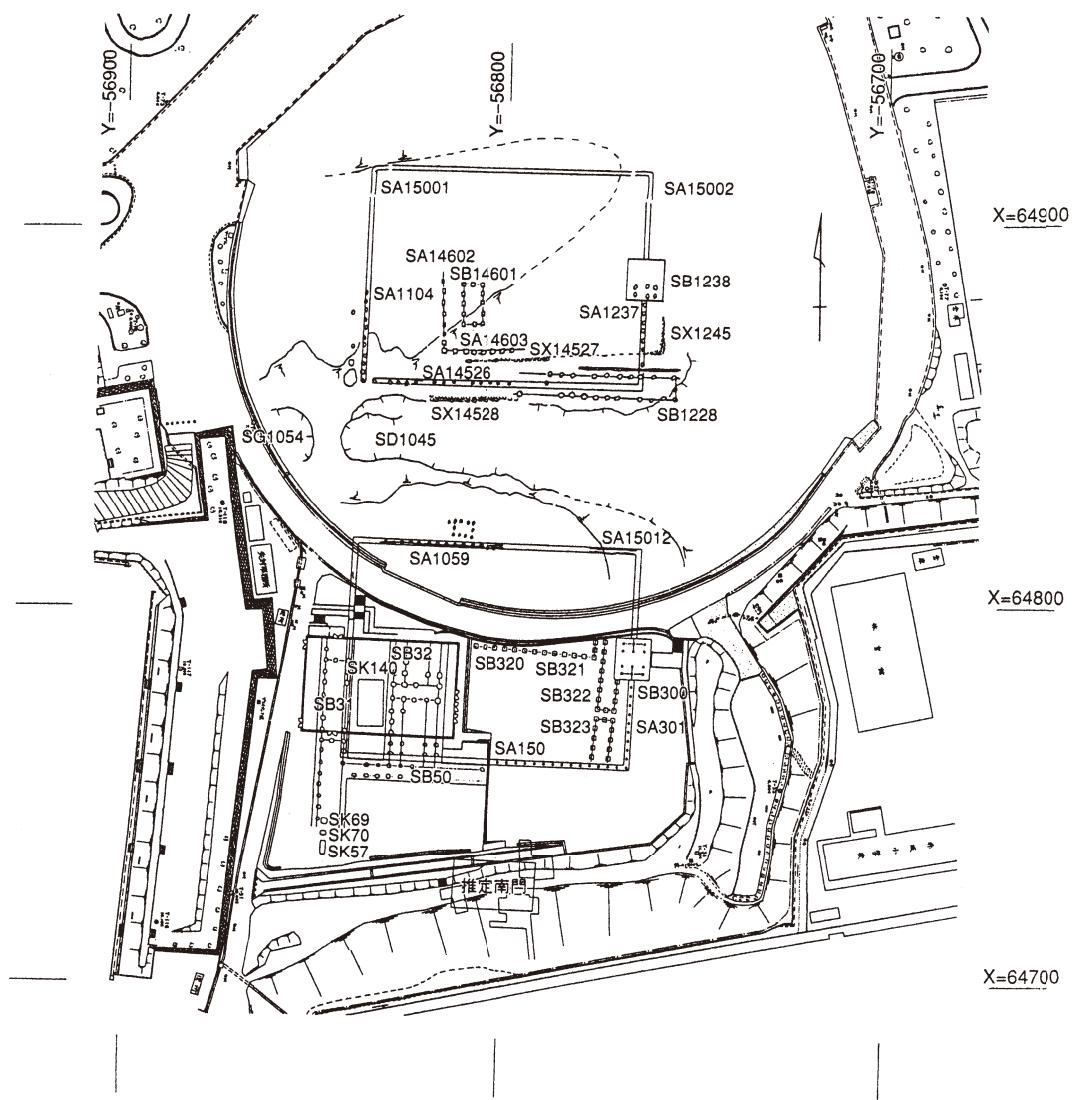
鴻臚館周辺遺跡分布図



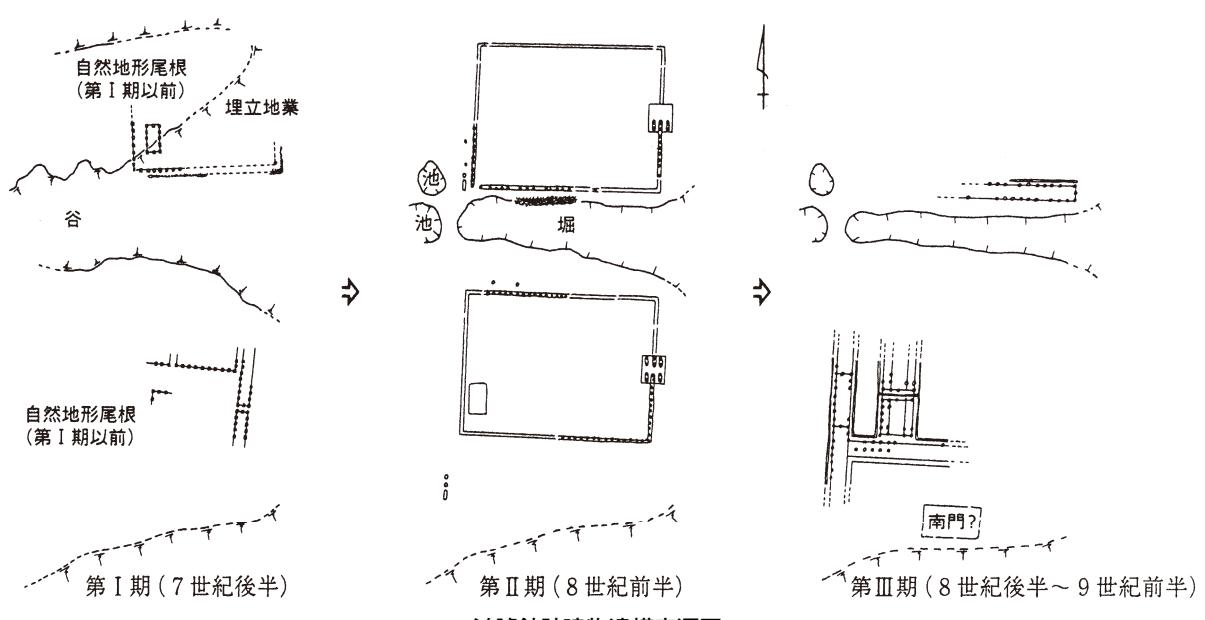
筑紫館（鴻臚館）調査から見た想定復原図



鴻臚館周辺旧地形推定復原図（明治33年地形図による）



鴻臚館跡検出遺構概念図 ($S = 1/2,000$)



鴻臚館跡建物遺構変遷図

古代出雲の水上交通と交流

森田 喜久男（島根県古代文化センター）

1 古代出雲における港の事例

日本海域において、潟湖が港湾施設として重要な役割を果たしたことは、すでに指摘されているところである。潟湖付近の河口に港湾施設が存在した可能性は、出雲においても指摘することができる。『出雲国風土記』によれば、「佐太水海」から「入海」（宍道湖）にそぞいわば水門や「神門水海」と「大海」（日本海）とを結ぶ水門としての「潮」が確認できる。この「潮」は、通常、「みなと」と訓読されているが、このような場所は、水上交通の要衝として機能した可能性があろう。

近年、前者の「潮」の近くに位置していた松江市石田遺跡から、「宿泊」や「宿」と書かれた墨書き器が出土している。また後者は、ほぼ現在の神戸川の河口部分に相当する場所であるが、付近には「湊社」が存在し、「湊原」の地名も残る。この「湊社」については、少なくとも中世前期の段階において、杵築大社の祭祀として、神在月に関わる神送りの神上神事が執行されていた。

『出雲国風土記』は、日本海沿岸における久毛等浦・質留比浦・手結浦・宇礼保浦の四つの浦について、船舶数など詳細な記述を行っており、古代の水軍基地としての意味を持たせて浦に関する記述を行っているのではないかと考えられているが、水上交通の要衝に関わる記述としては、河川や海岸部に存在した渡しについても注意する必要がある。

『出雲国風土記』を参照すると、出雲国府から隱岐国へと向かう船が出発するルート上に「朝酌渡」と「隱岐渡」といった二つの渡しが存在したことが確認できる。このうち、「朝酌渡」は、出雲国府から隱岐へと向かう陸上交通のルートと当時は「入海」という言葉で一括された宍道湖と中海沿岸に展開したであろう水上交通のルートの結節点に存在した。そこには、市も存在しており、様々な物資が集積される場所であった。

次に「隱岐渡」について、『出雲国風土記』には、隱岐国へと向かう船の出航する渡し場であり、津が存在していたことが明記されている。『日本三代実録』によれば、貞觀3(861)年と貞觀18(876)年に渤海使が隱岐国に来着し、出雲国島根郡へと移送されているが、その場合、当然、隱岐渡と朝酌渡の二つの渡を利用した可能性が高い。

2 古代出雲における内水面の交通

山陰地方の場合、北陸地方と同様、内水面の交通が重要な役割を果たした可能性がある。

『出雲国風土記』に列挙されている秋鹿郡の神社の中に「大野津社」が見える。これは、松江市大野町の「大野津神社」に比定されるが、その立地場所は、宍道湖北岸、古代で言えば「入海」の沿岸に相当する。そこに「大野津」が存在していた可能性がある。既に述べた松江市石田遺跡の事例を踏まえるならば、「入海」沿岸にはいまだ文献では確認できないいくつかの「津」が存在した可能性がある。

また、出雲西部、斐伊川に目を点すると、斐伊川が水上交通の動脈として重要な役割を果たしていた痕跡が残されている。

たとえば、出雲山間部には、船や海神に関わる神話や伝承がある。『出雲国風土記』には、生まれつき泣いてばかりで言葉を発することができないアジスキタカヒコを父神であるオオナムチが船に乗せて各地を巡回した後、ようやく三沢(仁多町三沢)の地において言葉を発する事が出来るようになっ

た神話が載せられている。

また、大原郡海潮郷の地名の由来として、日本海に面する出雲郡の海から海水を押し上げ、親神を漂流させた海神ウノヂヒコの神話が記されている。

さらに、大原郡船岡山の地名の由来は、この地にアハキヘワナサヒコという神が船を曳いてきたことにあるのだという。

これらの神話が成立するための歴史的条件として、北陸地方と同様、山陰地方の出雲の地においても、内水面の交通が活発に展開していたということが指摘できるのではなかろうか。

このような観点から出雲の遺跡の状況を見直すならば、斐伊川下流域や斐伊川の支流である赤川の流域に、それぞれ西谷墳墓群や神原神社古墳などが立地しているのも、内水面の交通を意識したものと考えざるを得ない。

松江市東部に位置する朝酌川遺跡群の一つである原の前遺跡からは、古墳時代前期の石組護岸遺構や杭列が検出されている。

今後とも潟湖や河川流域の地名を丹念に調査し、これを遺跡と照合することで、内水面の交通の実態がさらに浮かび上がる可能性があろう。

近年、島根県において注目されているのは、出雲市東林木町に位置する青木遺跡である。この青木遺跡は、島根半島の北山山系の南裾に立地する弥生中期から近世初頭にかけての複合遺跡で、突線鉢段階の銅鐸飾耳、四隅突出型墳丘墓、墨書き土器、木簡、九本柱の建物遺構、石敷井戸跡、神像・絵馬などが出土しているが、「入海」と「神門水海」とを共に意識した場所に立地している点が注目される。青木遺跡は、明らかに内水面の水上交通の要衝付近に位置している。そのような場所から出土した木簡の中に田の売買に関わる文書を抄出した「売田券」木簡があり、「船岡里」とか「船越田」など船に関わる地名が出てくる。それらの地名の所在地については、はっきりしないが、江戸時代の出雲の地誌である『雲陽誌』によれば、楯縫郡の東林木に「舟山」という地名が確認できるので、意外に近いところに存在していたのかも知れない。そこに港湾施設があった可能性は高い。

3 古代出雲における水上交通の展開と出雲国造

これまでの検討により、古代出雲においても北陸地方と同様に潟湖や河川など内水面の交通が活発に展開していたことが明らかとなった。このような地域社会における内水面の交通の存在形態を考える際に、看過できないのが出雲国造である。

先に、出雲における港の事例として「朝酌渡」を紹介したが、『出雲国風土記』によれば、渡しや市が存在していた朝酌郷の人々は、熊野大神に神饌を貢納する役割を担っていた。

この熊野大神は、「所造天下大神」である大穴持命と並んで出雲国造が奉祭する重要な神であり、そのような神と深い関わりを持っている朝酌郷は、同時に出雲国造にとって重要な場所であったことが知られる。とすれば、「朝酌渡」は、本来、出雲国造によって管理された渡であった可能性もある。

同様の事例は、意宇郡の忌部神戸においても見られる。忌部神戸は、石見へと向かう「正西道」と奥出雲の大原郡へと向かう「正南道」との分岐点であり、水陸交通の要衝でもあったが、ここは、出雲国造の神賀詞奏上の際に用いられる「御祈玉」（御富岐玉）を製作する場所として重視されていた。

この二つの事例は、いずれも『出雲国風土記』に記されている。このことを踏まえると、出雲国造による水陸交通の要衝、結節点の支配は、まさに奈良時代において行われていたものであると言える。

一般的には、律令国家が成立する過程において、ヤマト王権の段階で各地に存在していた国造のク

ニグニは、国評制や国郡制といった形で再編される。それはもちろん出雲の場合も例外ではない。出雲国造は、律令制下にあっては意宇郡の大領にとどまった。しかし、同時に出雲国造は言うまでもないことであるが、杵築大社や出雲国内の神事を執行する存在でもあった。

それ故に、出雲の各地に拠点となる場所が存在したと考えられる。このように出雲における内水面の交通の存在形態を考えていく時に、出雲国造の存在は無視できない。

しかしながら、最初から、古代出雲の河川の多くが、出雲国造によって掌握されていたかどうかについては検討の余地がある。少なくとも、6世紀中頃の段階においては、出雲はまだ一つに統一されておらず、出雲国造出雲臣の祖である游宇宿祢が出雲東部を本拠地とするのに対し、出雲西部には神門臣が支配するといった状態が続いていた。また、奥出雲にあっても、大原郡の郡司を歴任した額田部臣や勝部臣など独自の勢力が存在したと考えられる。

このうち、すでに触れた出雲西部の「神門水海」から日本海へと通ずる「潮」については、もとは出雲西部の神門臣が掌握していた可能性が高い。

神門臣は、ここを拠点として、九州地方や北陸地方と交流を展開していたと考えられる。古代の出雲において、神門水海や斐伊川など出雲西部の内水面の交通を掌握していたのは、神門臣であった。神門臣は、その水上交通を利用して九州や北陸との交流を行っていた。これに対し、ヤマト王権は瀬戸内海沿岸の吉備地方から山越えして出雲へ侵入し、出雲山間部の額田部臣や出雲東部の游宇宿祢と手を結んで、神門臣を打倒し、出雲西部の水上交通を奪取した。ヤマト王権と手を結ぶ形で出雲を統一した出雲国造は、律令制下にあっても「入海」や「神門水海」、斐伊川流域の港の管理を続けた。

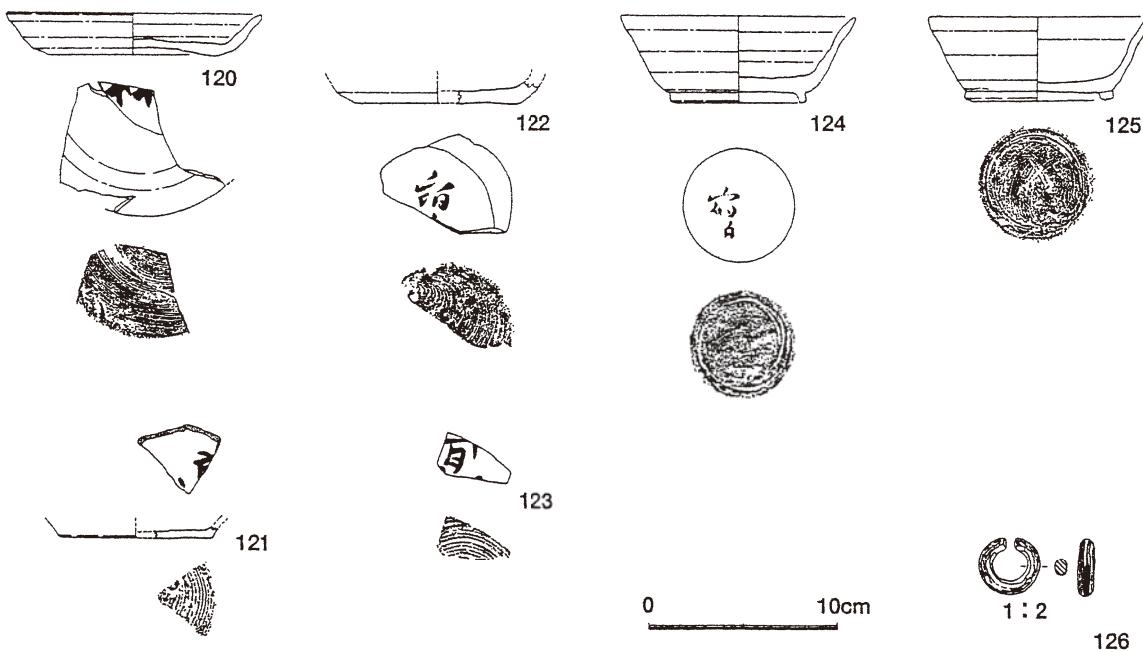
『出雲国風土記』において、水上交通の要衝に出雲国造に関連した記述が残されている背後に、このような歴史的事実を想定しておきたいと考える。

そのことに関連して、最後に触れて起きたのは、『古事記』における国譲り神話である。『古事記』の国譲り神話によれば、高天原の使者に対して、「天御饗」として、鱸を料理した神としてクシヤタマが登場するが、この神について『古事記』は「水戸神之孫」であると記している。

国譲り神話に登場する神が、潟と海とを結ぶ水門であるミナトの神であることは何を意味するのであろうか。それは、ミナトが、交通の結節点、境界領域であり、そこにあらゆるモノが集まる場所と認識されたことによるのであろう。

出雲の「神門水海」の河口部のミナトの場合、それは北陸にも九州にも、さらには、「国引詞章」を想起するなら、朝鮮半島（韓半島）へも通ずる重要な空間として、理念的にも実態的にも重視されたのではなかろうか。故に、ヤマト王権は、この地を国譲りの舞台として設定せざるを得なかったのである。この地に杵築大社も造営せざるを得なかつたのも同様の理由による。杵築大社の造営とは、まさに潟湖を舞台とした国譲り神話の具現化であった。

ここに、地域社会だけではなく、ヤマト王権にとって古代出雲の潟湖のミナトが重要な場所であると認識されていたことが判明する。



石田遺跡出土墨書き土器

出典：松江市教育委員会・財団法人松江市教育文化振興事業団『石田遺跡発掘調査報告書』（2004年）

古代敦賀津と松原客館について

川村 俊彦（敦賀市教育委員会）

はじめに

越前国の南端に位置する敦賀は、近江を介して畿内方面と交通する海陸の要衝であった。古代敦賀津と対外交流を考えるとき、看過できない課題として、渤海使節を迎接した松原客館がある。ここでは、この松原客館をめぐる研究の現状と課題について紹介しておきたい。

創設時期と停廃時期

松原客館の成立については、以下のことからおよそ9世紀前半頃ではないかと推定される。

渤海船は、8世紀半ば、頻繁に日本海側諸地域に来着したため、延暦23年（804）、能登客院造営の勅が出されている。また越前国では、弘仁6年（815）、蕃客の乗用に供するため大船の徵發が発令されている。なお、これに先立って敦賀津の整備を窺わせるものとして、天平神護2年（766）、近江国の近郡から稻穀5万斛を松原倉に運び入れ貯蓄されたことが挙げられる。

松原客館の終焉については定かではない。延喜19年（919）、若狭国丹生浦に座礁した渤海使一行105人を越前国松原駅館に移送している。また、長徳元年（995）9月6日、若狭国に来着した宋の商人・朱仁聰ら一行70余人を定めの通り越前国に移したとあり、康平3年（1060）にも林表、候改、承暦4年（1080）に孫吉忠等、宋商の来津が記録されている。駅館という表記から駅家との関連が見られるし、渤海の滅んだ後も通商施設として存続していたらしいことが解る。

松原客館の所在地について

松原客館の候補地については諸説あり、未だ決定打を見ない。これまで数箇所の比定地が提起されており、主なものを列挙すれば、①別宮神社附近（櫛川遺跡）一帯、②松原遺跡、③西福寺、④来迎寺及び永建寺附近一帯、⑤旧神明社所在地、⑥氣比神宮附近、⑦中遺跡及びその周辺、等が挙げられる。（図1参照）

第一次越前国府敦賀説

近年、敦賀津をめぐる論考として水野和雄氏による第一次越前国府敦賀説がある。これは、奈良時代から平安時代前半までの越前国府を現在の敦賀市長沢附近に想定し、したがって敦賀津を国府津と位置付け、それを基軸として愛発関、敦賀郡衙、松原駅家、松原客館等を、相關的に俯瞰しようと試みた論考である。水野説の当否については今後、大いに検討を加えられるべきであろう。

おわりに

敦賀市においては、当地を日本海諸地域と畿内との通交の要衝であるとしながら、古代敦賀津をめぐる研究は遅滞していると反省せざるを得ない。歴史学や歴史地理学の成果に対して、未だ発掘調査例が乏しく、考古学から提起できる資料が限られていることが一因であるが、調査を進めるべく努めていきたいと考えており、今後の調査成果の蓄積を待たれたい。

参考文献

- 1 鈴木靖民ほか1994『松原客館の謎にせまる—古代敦賀と東アジア—』氣比史学会編
- 2 水野和雄1999「越前敦賀の復権—越前国府・愛発関・敦賀津・郡衙・松原駅・松原客館等の官衙」『紀要』第14号
敦賀市立博物館

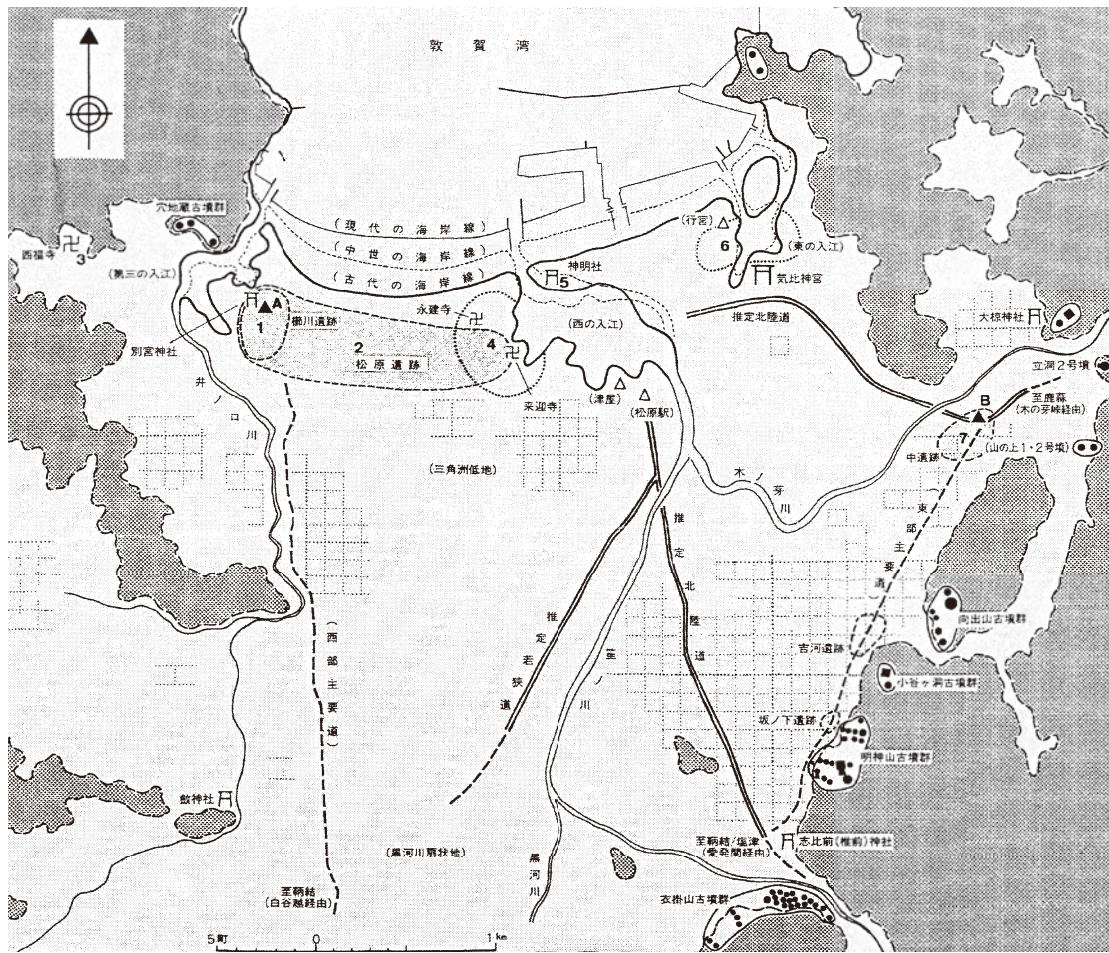


図1 松原客館推定候補地関係図（文献1より）

図1 凡例

- 1 別宮神社附近一帯 平安時代の祭祀遺跡を中心とする遺跡群。気比神宮の主宰する焚火儀礼の祭祀遺跡と見られる。
- 2 松原遺跡 古墳時代から平安時代に亘る複合遺跡群。製塩遺跡を主とするが、範囲内の各地で皇朝銭や須恵器が出土。
- 3 西福寺 縁起によれば、開創のとき土中より和同開珎133枚及び銀の匙・鈴等が出土したと伝える。
- 4 来迎寺及び永建寺附近一帯 西の入江に近い浜堤上に当る。
- 5 神明社旧所在地 近世に松原客館跡地であると伝承される。
- 6 気比神宮附近一帯 東の入江に臨み、気比社を管掌するにあたっての最適地である。
- 7 中遺跡及びその周辺 平安時代の石帶を含む多量の遺物が出土しており、官衙の所在が想定される。

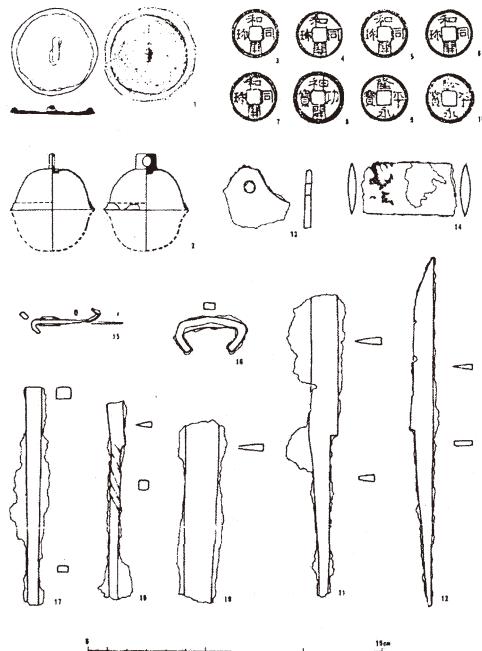
△古代施設推定地（南出真助氏推定による）

▲平安時代主要遺跡

A 櫛川祭祀遺跡 B 中遺跡



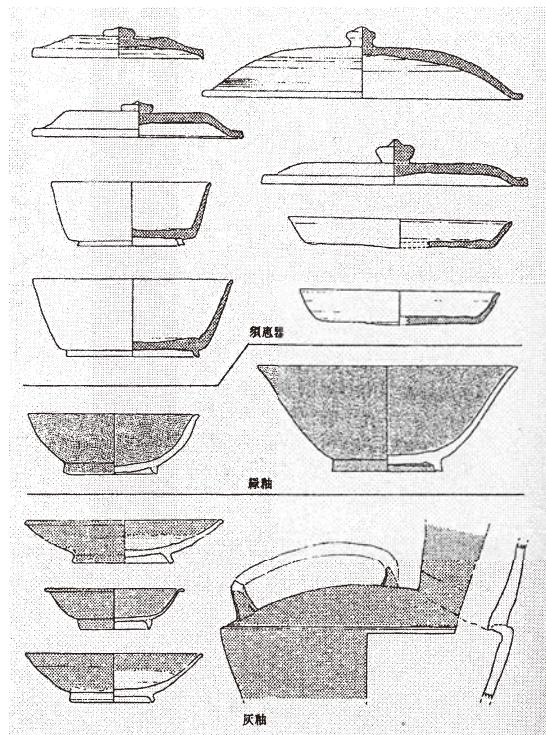
図2 近江越前国境の交通路（文献1より）



第11図 別宮神社周辺点出土遺物実測図(1:銅鏡、2:銅鋒、3~10:銅鏡、11・12:刀子、13~18:その他)
(*福井県埋蔵文化財調査センター作成図を使用)

(『松原遺跡』敦賀市教育委員会 1989 より)

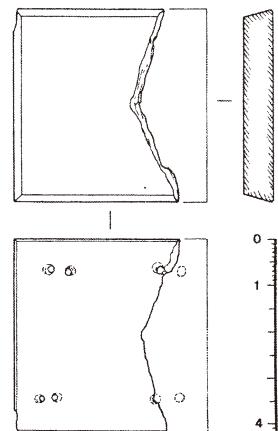
櫛川遺跡（別宮神社前）出土遺物



中遺跡出土遺物



氣比神宮



中遺跡出土石帶



中遺跡遠望



別宮神社

金沢における水上交通遺跡の調査

出越 茂和（金沢市埋蔵文化財センター）

旧地形の復元

潟湖に関する情報には、加賀藩が作成した国・郡図がある。絵図には主要な潟の名前と大きさ・深さが記され、フコと呼ばれる入江状の浅瀬も描かれているが、幕末までに自然堆積や新田開発で規模を縮小するか消滅している。絵図の史料的価値は、近代までに改変された地形情報を窺い知ることができる点にある。明治42年には初めて正確な地図が作成される。

金沢西部では海拔1m前後まで遺跡が進出し、堆積土は厚くない。これに対し、河北潟沿岸の平野では海拔約2.5m以下には遺跡の進出が見られない。ただ地表が海拔2.5m以上でも遺構面は海拔1m前後の事例も見られることから、潟沿岸部の堆積が予想以上に多いことも考えられる。

気候の変動と遺跡の盛衰

金沢西部の遺跡を見ると遺跡数に増減が認められる。第1のピークは弥生時代終末から古墳時代前期、第2は奈良時代から平安時代前期であり、両者の間には古墳寒冷期が存在したと予想される。金沢西部における古代の開発は、西暦730年前後から本格化して900年前後に衰退する。港湾関連遺跡の動向も同様である。

古代港湾関連遺跡の調査

金沢市が調査した遺跡を2例紹介する。金石本町遺跡は犀川河口付近に位置し、7世紀から活動を再開して8世紀代にピークを持ち、9世紀末までに衰退・消滅する。地域首長色の濃い上位遺跡で、海上と河川交通の結節点に地域首長が進出したものと推定される。奈良時代には東に隣接する郡津に比定される畠田・寺中遺跡と共に、港湾関連遺跡に比定されている。しかし、平安時代に入ると、畠田ナベタ遺跡や国（府）津に比定される戸水C遺跡など河北潟水運の基点に位置する大野川左岸諸遺跡の台頭により、その比重は相対的に低下したと予想される。

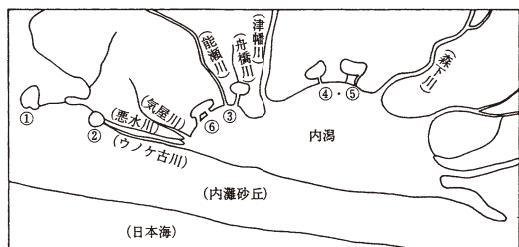
戸水大西遺跡は8世紀後半から9世紀代に営まれ、8世紀末～9世紀初頭に方半町規模の政庁的プランの東地区と居宅風の西地区が成立する。墨書き土器は、「中家」、「宿家」、「西家」等の施設名や人名等386点を数え、木簡には弘仁十三年（822）の紀年木簡や条里木簡など11点が出土している。中庄に係る郡司級氏族が、港湾諸遺跡の隣接する地理的環境に設けた「津宅」と考えられる。

津幡町加茂遺跡は北陸道が著名であるが、河北潟旧舟橋フコに注ぐと思われる大溝に注目したい。大溝は7世紀初頭に掘削された後、8世紀前半に掘り直され、9世紀後半まで機能している。掘立柱建物群は大溝沿いに展開しており、特に倉庫が目立つことから津としての機能を考えたい。

陸路と津

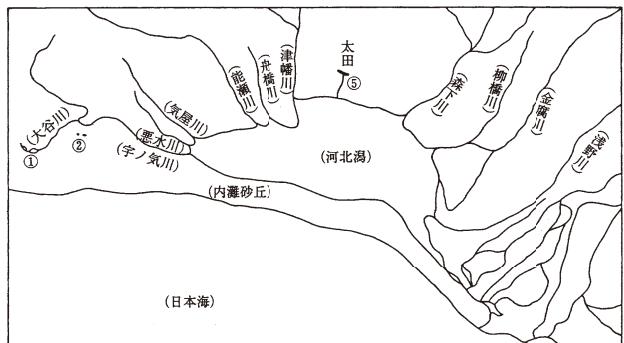
加賀の諸駅の特徴として、水上交通との結節点に設けられている。駅以外にも道と河川の結節点が存在し、物資集積場や市の存在の可能性を指摘できる。

大野湊から越中を目指すには津幡津を、能登には旧宇気フコが有利であり、前者は越中口の後者は能登口の拠点である。河北潟を媒介とした水上交通ネットワークの形成は7世紀末には開始されていたと推定されるが、大きく展開するのは9世紀に入ってからである。



第1図 賀州河北郡図籍(元文河北郡図・1737年)

※（ ）は筆者加筆



第2図 加越能三州細密図（天保国図・1840年）

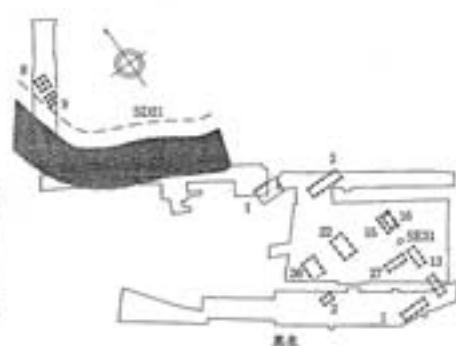
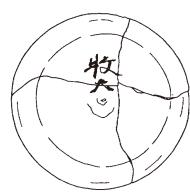
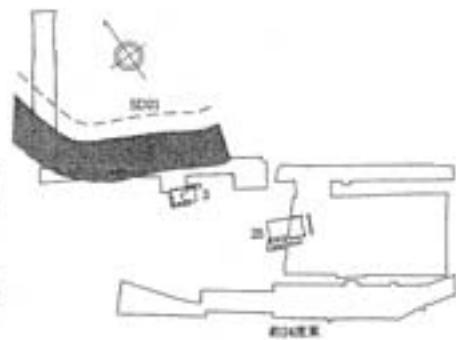
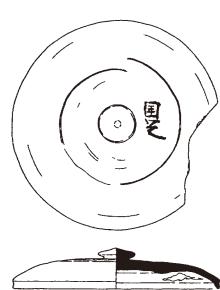


第3図 河北潟東部想定旧地形図



第4図 河北湯東部遺跡分布図

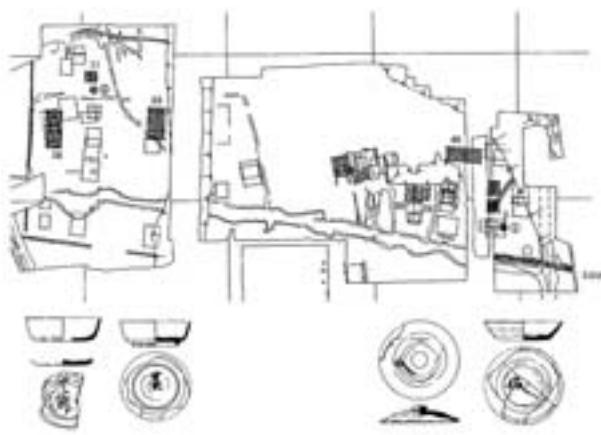
第5図 金沢平野西部における遺跡の消長模式図



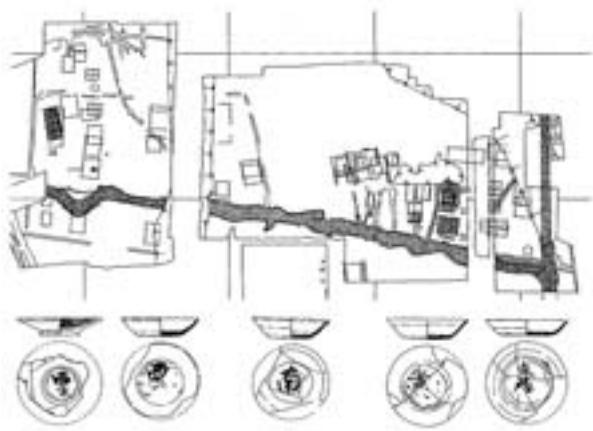
第6図 金石本町遺跡
出土墨書き土器

※一部筆者改変

第7図 金石本町遺跡遺構変遷図

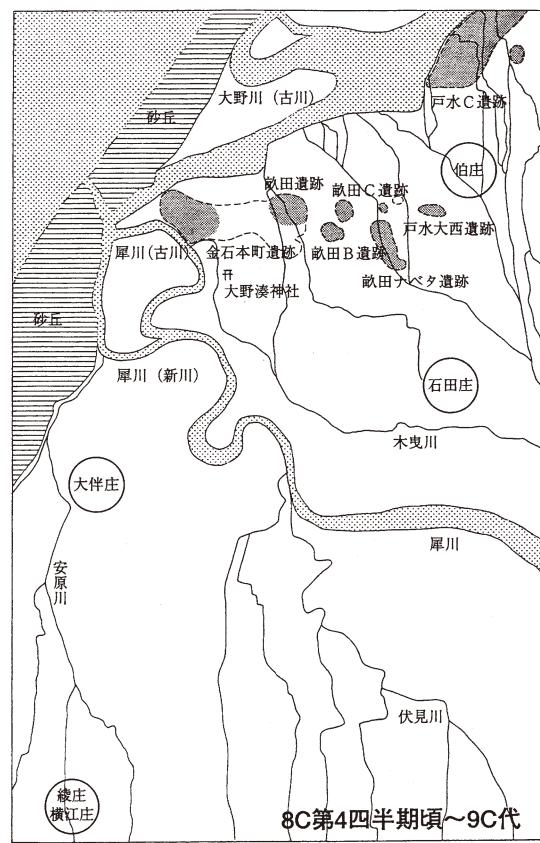


第3期



第6・7期

第8図 戸水大西遺跡遺構変遷図



第9図 港湾関連遺跡位置図

古代日本海域の港と交流—北陸（石川県）の場合—

和田 龍介（財団法人石川県埋蔵文化財センター）

1 はじめに 文献史料中には、加賀（旧越前）国・能登（旧越中）国でいくつかの津湊が記載されているが、遺跡との一致を見ている例はほぼないと言ってよい。それは津湊関連遺跡の調査・抽出の困難さの一面を映しているわけだが、今回の報告である、金沢市臨海部に展開する津湊関連遺跡の事例を検討することで、津湊の動態・発展の一例として今後の調査に資することができればと考えている。

2 津湊関連遺跡の調査事例 何をもって津湊関連遺跡と認定するか、の原則が確立されていないのが現状であり、特に港湾管理施設のような、他の官衙関連施設と性格が重なるような遺跡に関しては津湊関連遺跡と考えられていない例が多いのではないかと考えられる。津湊関連遺跡の指標となるものの抽出が必要である。

3 県内の津湊関連遺跡の事例 金沢市戸水C遺跡は、大野川河口に位置する9世紀中頃～後半に盛期をもつ遺跡であり、加賀立国に伴い整備された、加賀国津ないし加賀国府津と考えられている。官衙的配置を有する建物群・官衙関連遺跡に通有の遺物（木簡、施釉陶器、硯等）・津の存在を示唆する文字資料（「津」墨書土器）・周辺に宿家・庄園・祭場遺跡が存在するなど、よく津湊としての特徴を備えており、津湊遺跡の指標となりうる遺跡・遺跡群として評価できる遺跡である。

金沢市畠田・寺中遺跡は犀川河口に位置し、8世紀初頭～後半に盛期をもち、西側に同時期の遺跡である金石本町遺跡が存在する。多数の「津」墨書土器・津湊を管轄する施設を示唆する「津司」墨書土器の出土、郡符木簡2点を含む、11点の木簡などから、8世紀代の加賀郡津として整備・発展したものと考えられる。

4 津湊の移動 7世紀後半～8世紀前半代に、犀川河口の金石本町遺跡、畠田・寺中遺跡が加賀郡津として順調に発展を遂げるが、9世紀中頃、特に加賀立国（823年）以降になると戸水C遺跡が盛期を迎える。これに呼応するかのように畠田・寺中遺跡は中心が東側に移動（庄園的な様相？、畠田B遺跡と関連するか？）し、金石本町遺跡は継続するものの規模が縮小するという動態を見せていく。これは北加賀地域の物流の拠点が犀川から大野川（河北潟）に移ったことを示しており、2つの可能性が指摘できる。

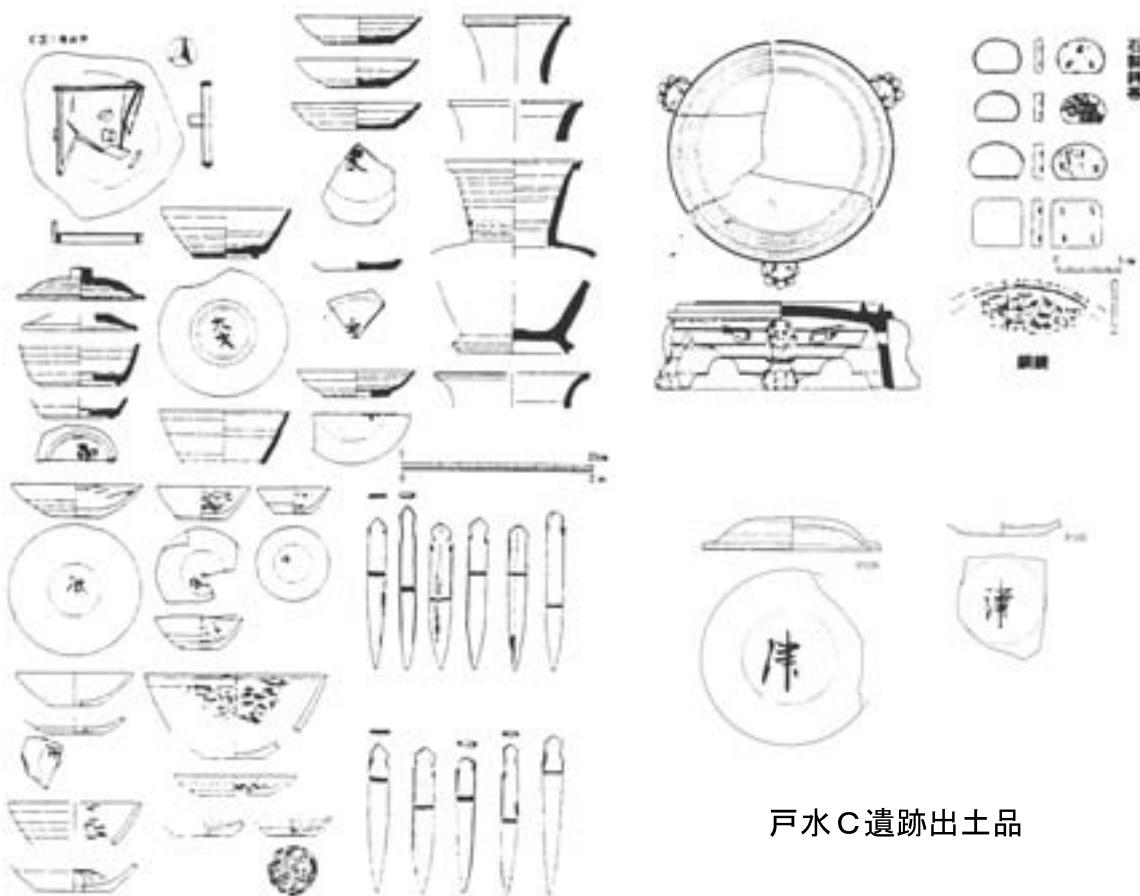
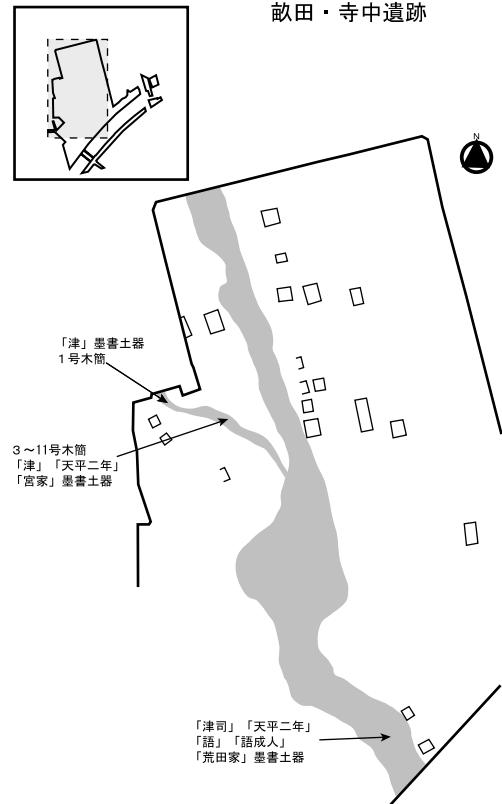
- ①河北潟を取り込んだ、新しい北加賀エリアの内水面交通の発展・整備に伴い、より河北潟へのアクセスが至便な戸水地域が開発された。
- ②自然現象（犀川河口部の地形変化）により、これまでの郡津が使用できなくなった→新たに大野川河口部に津湊を新設。

参考文献 『北加賀の古代遺跡』2004（石川考古学研究会々誌47号）

戸水C遺跡

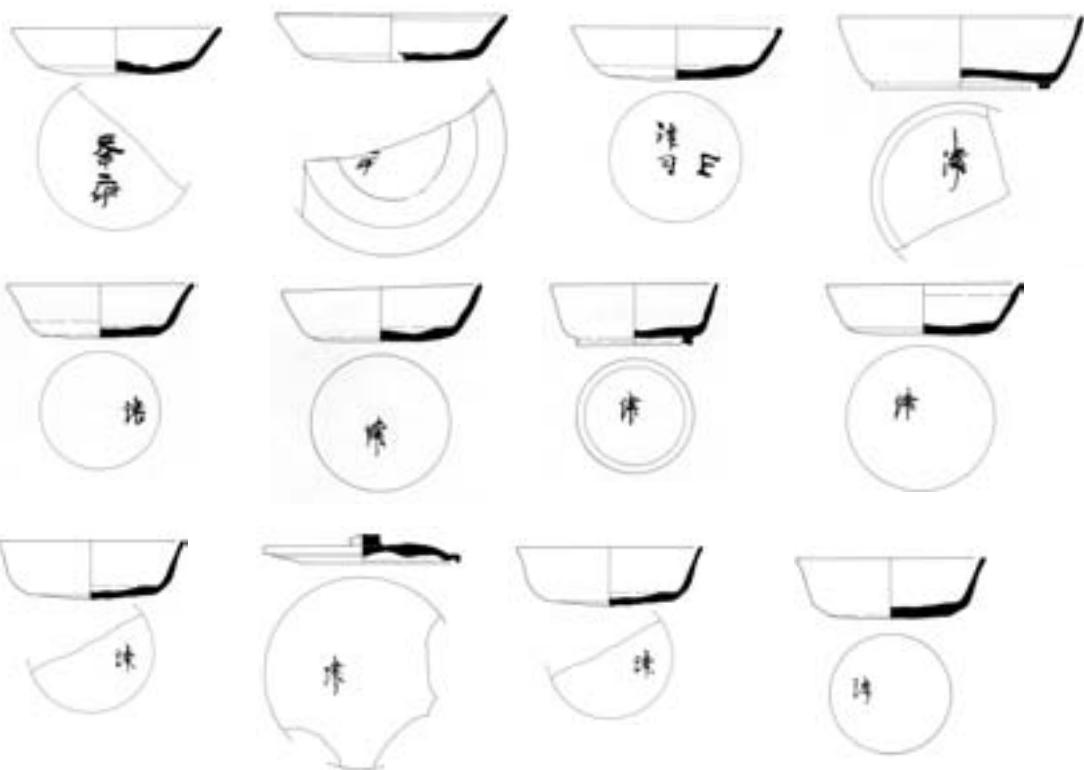


畠田・寺中遺跡

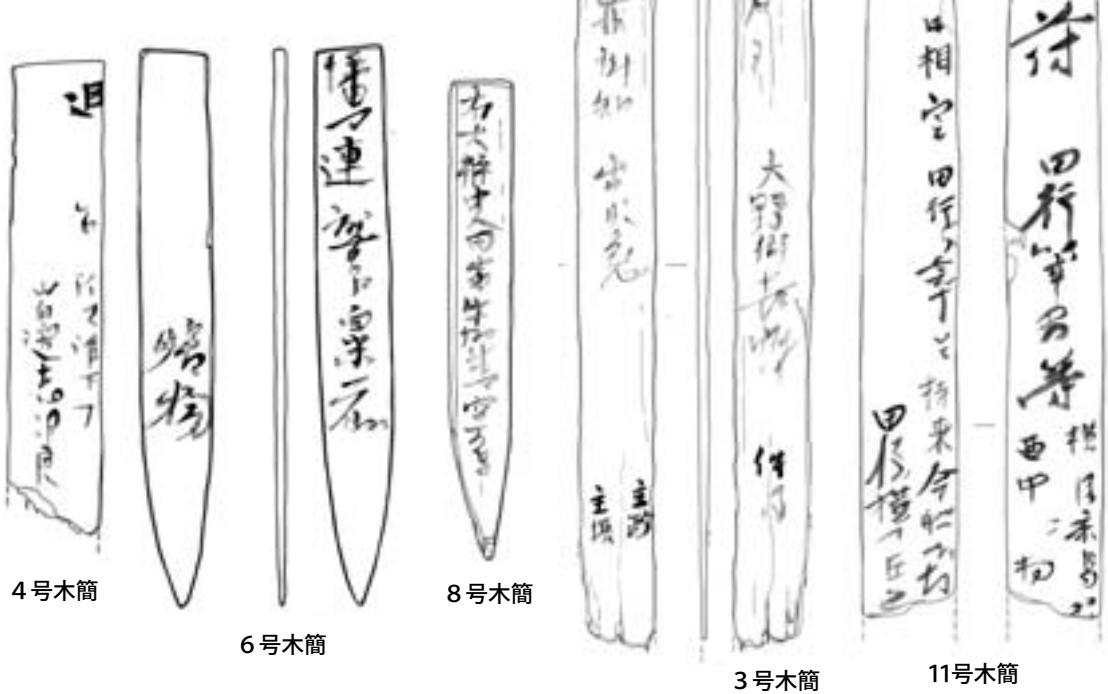


戸水C遺跡出土品

畠田・寺中遺跡出土品



1号木簡



内陸の水上交通にかかる考古学的一観点 — 主に船着場遺構への認識をめぐって —

根津 明義（高岡市教育委員会）

水上交通にかかる諸問題

交通及び交通路については、概して歴史的様相と付随して形成されていく一方で、周辺の自然環境などとも表裏をなす傾向にある。富山平野においても、網目状に水利が交錯する自然環境から水上交通の果たす役割も少なくなかったとする見解が以前より提起されてきたが⁽¹⁾、近年では、同平野の内陸に位置する高岡市中保B遺跡から船着場遺構や倉庫群をはじめとする遺構群が検出され、上記の推察は物証をもって論ずることが可能となっている⁽²⁾。

周辺地域の歴史的様相を解く糸口は、水上交通を考察の基軸とした場合においても多方面にわたり存在する可能性がある⁽³⁾。残念ながら、この分野をめぐっては報告例が少ないなどの障壁も存在する現状にあるが、水上交通への検討を一つの研究分野として確立せんことを近・未来的な目標にすえるならば、まずは第一段階として船着場の把握が急務であると考える次第である。

試論：船着場遺構の把握にかかる指標—内陸のそれを中心にして—

紙枚の関係により詳細を述べることは不可能であるが、以下では遺跡から検出された（あるいは既に調査報告書等に記録保存されている）遺構を「船着場」と認識する際の指標を筆者なりに試論として掲げておくこととしたい。

- ①. 水辺と接し、一部なりとも何らかの手が加えられた遺構であること。
- ②. 荷物の積みおろしに使用するための平坦面が存在すること。
- ③. 護岸施設又はその痕跡が伴うこと。

事例：周防国衙「船所」⁽⁴⁾・長崎県原の辻遺跡⁽⁵⁾・岡山県上東遺跡⁽⁶⁾など
④. 船を停泊ないし係留させるための舟杭などの施設が備わっていること。

事例：周防国衙「船所」⁽⁴⁾・原の前遺跡⁽⁷⁾・石川県加茂遺跡⁽⁸⁾？
⑤. 乗降場と考えうる硬化面や、これに該当する施設が伴うこと。

事例：富山県中保B遺跡⁽²⁾など
⑥. 船溜まり又はこれに代わるもののが伴うこと。

事例：富山県梅原安丸V遺跡⁽⁹⁾・中保B遺跡⁽²⁾
※. 石川県上荒屋遺跡⁽¹⁰⁾や新潟県門新遺跡⁽¹¹⁾のような簡素な構造を呈する船着場について
は、遺構それ自体が船溜まりの機能を兼ねる可能性があるかと思われる。

⑦. 船又はその道具類が検出されること。

事例：高知県船戸遺跡における石碇の検出など⁽¹²⁾。
⑧. 船又は船道具を収蔵する施設や、あるいは船を修繕するドックなどが近隣に所在すること。

事例：福岡県今山遺跡⁽¹³⁾？・兵庫県兵庫津遺跡⁽¹⁴⁾？
⑨. 水上交通の存在を示す文字史料の検出や、これと関連する字名などが周辺に存在すること。

事例：石川県金石本町遺跡⁽¹⁵⁾・畠田寺中遺跡・畠田ナベタ遺跡・戸水C遺跡⁽¹⁶⁾・
中保B遺跡⁽²⁾・新潟県蔵ノ坪遺跡⁽¹⁷⁾など
⑩. 船の航路と推定しうる水路が併存すること。

事例：富山県小杉丸山遺跡及び御亭角遺跡⁽¹⁸⁾・中保B遺跡⁽²⁾など
⑪. 倉庫群や道路遺構、その他木簡をはじめとする文字史料など、船着場との関連が考えられる
検出物や蓋然性との総合的機能論から、当該遺構を船着場と判断することができること。

事例：門新遺跡⁽¹¹⁾・中保B遺跡⁽²⁾・梅原安丸V遺跡⁽⁹⁾など

関連施設との総合的検討

水上交通の介在を考古学に把握するにあたっては、船着場遺構を検出することが最も有効な手段の一つになると思われる。しかしながら、その関連諸施設の把握やこれらを含めた総合的検討も、周辺の歴史的様相を検討するための資料になる可能性があると思われる。

①. 簡易的な構造物の並存

⇒ 現代にも類例がみられるように、船又は船道具を収蔵する施設となる可能性がある。

②. 水路の規模

⇒ 寄港する船の規模がある程度反映される可能性がある。

③. 倉庫類の構造

⇒ 郡衙正倉に比定されるような総柱構造の掘立柱建物を主とする倉庫群と、中保B遺跡のように側柱構造のそれを主とするものとの対比。またはこれと関連し、収蔵物の種類や数量からも当該遺跡の性格を把握するための指標となる可能性があると思われる。

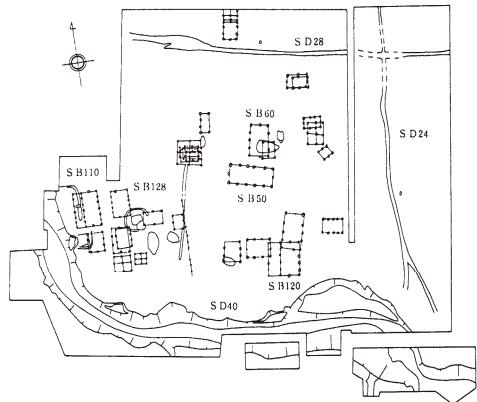
まとめにかえて

歴史をひととく作業において船着場を見逃すということは、同時にその背後にある当該地の歴史的様相の一端を見逃すことに繋がりうる。水上交通から派生する研究課題は多岐に及ぶであろうが、現状においては船着場の把握という根本的な課題を克服する段階にあると考える次第である。

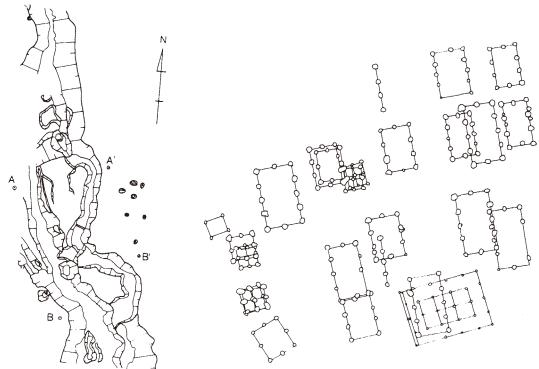
なお、本稿においては内陸の水上交通にかかる検討を中心に行なったが、海洋を対象とするそれについて、若干内容を異にするため、別の機会において論ずることとしたい。

【参考文献】

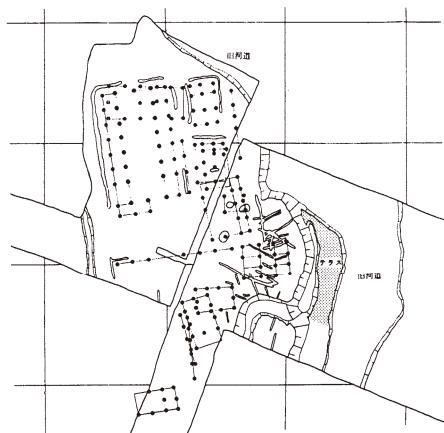
- (1) 高岡市『たかおか—歴史との出会い—』1991他
- (2) 高岡市教育委員会 『中保B遺跡調査報告』2002
- (3) 根津明義 「古代における物資の輸送の一形態」『平成16年度環日本海交流史集会 古代日本海域の港と交流 発表要旨・資料集』(財)石川県埋蔵文化財センター2004
- (4) 防府市教育委員会 『周防の国府跡1970~80年代の発掘調査成果から』1990
- (5) 安楽勉「倭人伝の道対馬・一支国の港と道」『考古学ジャーナル434』1998他
- (6) 岡山県教育委員会『下庄遺跡・上東遺跡』2001
- (7) 島根県教育委員会『原の前遺跡』1995
- (8) 石川県埋蔵文化財センター・三浦純夫氏より詳細をご教示戴いた。
- (9) 福光町教育委員会 『梅原安丸遺跡群Ⅲ』1997
- (10) 金沢市埋蔵文化財センター『上荒屋遺跡』1999他
- (11) 和島村教育委員会『門新遺跡』1995
- (12) 松田直則「四万十川流域の中世河津」『中世都市研究3津・泊・宿』1996
- (13) 大庭康時「古代日本海域の港と交流九州—鴻臚館と古代の港湾—」『平成16年度環日本海交流史集会 古代日本海域の港と交流 発表要旨・資料集』(財)石川県埋蔵文化財センター2004
- (14) 神戸市教育委員会・橋詰清孝氏より詳細をご教示戴いた。
- (15) 石川県埋蔵文化財センター『金石本町遺跡』1997
- (16) 和田龍介「金沢市畠田ナベタ遺跡、畠田・寺中遺跡他」
『平成13年度発掘速報会資料よみがえる石川の遺跡』2002他
- (17) 新潟県教育委員会他『一般国道7号中条黒川バイパス関係発掘調査報告書 蔵ノ坪遺跡』2002
- (18) 西井龍儀「御亭角遺跡出土の瓦について—御亭角廃寺を中心に—」
『富山県小杉町・大門町小杉流通団地内遺跡群第5次緊急発掘調査概報』富山県教育委員会1985



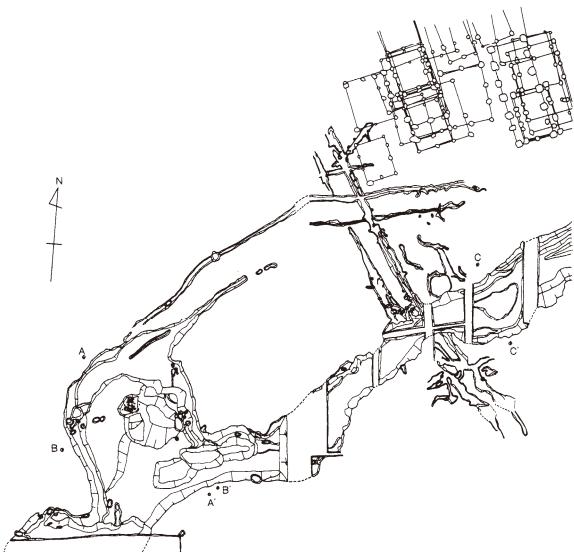
上荒屋遺跡・概略遺構図



中保 B 遺跡・調査区東側遺構群 参考文献（2）より一部抜粋



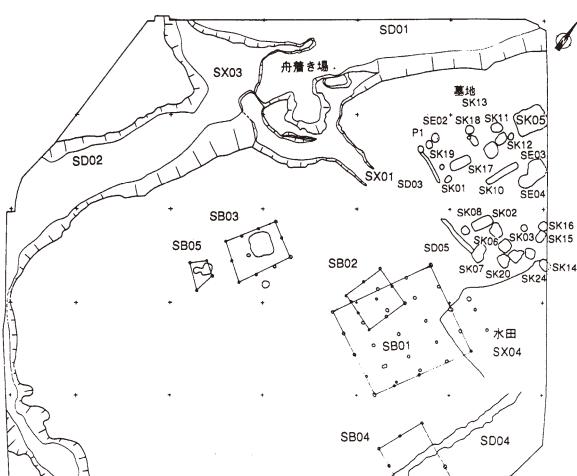
門新遺跡・概略遺構図



中保 B 遺跡・調査区北側遺構群



金石本町遺跡・調査区全体図 参考文献 (15) より転載



梅原安丸V遺跡・概略遺構図 参考文献（9）より転載

新潟県の古代港湾遺跡

田中 一穂（財団法人新潟県埋蔵文化財調査事業団）

新潟県内では河川や潟湖を通じた内水面交通が発達し、「津」の墨書土器を出土した中条町蔵ノ坪遺跡など港津に関する遺跡が多くみられる。そこで先学に従って、遺物では文字資料や祭祀遺物、遺構では船着場施設や津を管理する官衙的掘立柱建物・倉庫状総柱建物を目安として、その立地を中心に分類し、特徴などを考察した。

川津：柏崎市箕輪遺跡や和島村門新遺跡など自然流路の川岸に船着場と思われる遺構が検出され、流路に沿う川津が想定される。よく船着場遺構が検出される背景には一定の水流に対するためかと推測される。その反面、船を停泊させる舟溜まりは見出しえない。周辺地域から川津までは陸送され、ここで舟運へ転換されたので多くの船を止める舟溜まりは必要ないのであろう。国郡司の公的な管理とは対照的に、在地との密着度が高く在地有力者に津の管理・維持が一任されたと思われる。

潟津：潟湖の潟端付近に立地した港津遺跡で、新発田市曾根遺跡や新潟市的場遺跡・見附市上田遺跡などがその具体例である。水流がほとんどなく船を繫留しなくとも汀線に乗上げ、汀線そのものを船着場として利用可能なためか船着場遺構がない場合もある。時期的にも荘園と関係する可能性が見出せ、推定荘域の境界付近に位置していることが注目される。潟湖や河川を通じた内水面交通を利用して、境界に近い潟津に物資が集積され、荘域外へ搬送する役割を担ったのであろう。荘域の各地から船が集まり、潟湖自体が船を停泊させる舟溜まりの機能を担ったことが背景に推測される。物資収集の広域性などから郡司や荘官レベルといった在地豪族の管理が考えられる。

外洋の津：新潟県内では、戸水C遺跡のような外洋との結節点に当たる港湾遺跡の発掘調査は行われていない。他方、文献史料からは主要河川の河口付近に外洋への港津として蒲原津と水門駅が見出せる。前者は『延喜式』で越後国の国津とされ、後者は頸城国府の外港として関川河口付近に比定される北陸道の駅家である。一方、海岸線の「浜」が外洋への港津的な役割を担っていた史料も散見する。現在の寺泊港付近の「浜」で『袖中抄』巻十九に記された「渡戸浜」は北陸道の佐渡への渡海点に当たる。佐渡で到着点となる松崎駅比定地・旧畠野町大字松ヶ崎字鴻ノ瀬もとりわけ特徴のない「浜」である。律令国家が渡河施設の整備には消極的なため、僧侶による知識料稻が架橋修造に到ったとする館野和己氏の指摘に従えば、渡河と渡海の相違はあるが、渡津にはほとんど明瞭な遺構や施設が少ないと想定される。

最後に、外洋にほぼ直結できる旧岩船潟の潟端には式内湊神社がある。外洋への出口付近には磐舟柵が推定されている。今泉隆雄氏が指摘する城柵国司常駐制を参考とすれば、渟足柵に近接する蒲原津も含めて外洋への港津は国司レベルによって管理されていた可能性が推測される。さらに多数の軍船を用いた阿曇比羅夫の北征記事から考察すると、旧岩船潟に軍船が集結したと考えられ、外洋へ通じる港津には軍船も入港する軍港的な性格もあったと推察される。

館野和己 1998 「久米田橋と古代越前」（『日本古代の交通と社会』 塙書房）

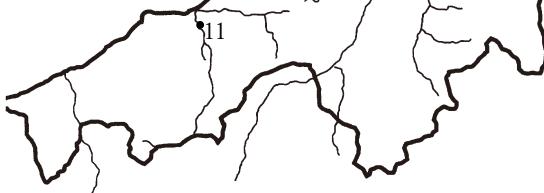
今泉隆雄 1990 「古代東北城柵の城司制」（羽下徳彦編『北日本中世史の研究』 吉川弘文館）



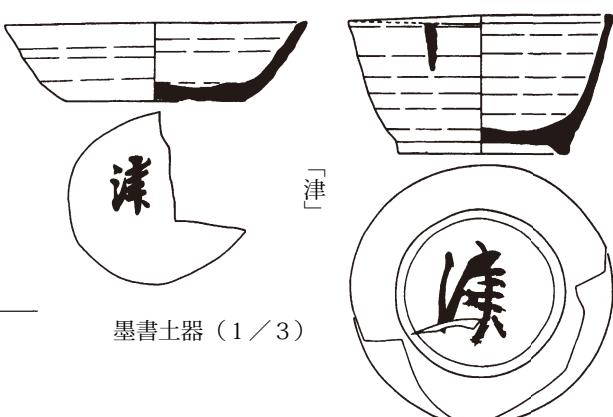
第1図 新潟県内の古代港津（遺跡）



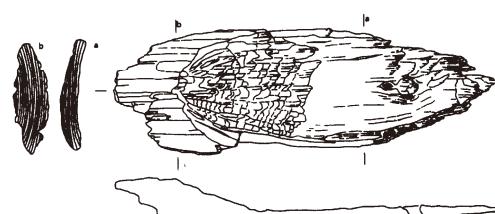
第2図 川津の立地
(藏ノ坪遺跡) 1/5万地形図



第3図 川津遺跡の遺構配置（門新遺跡）



墨書き器（1/3）



船の部材（1/20）

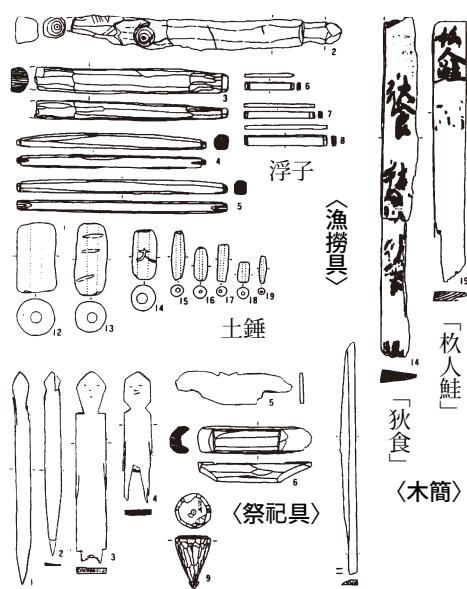


木簡（1/2）

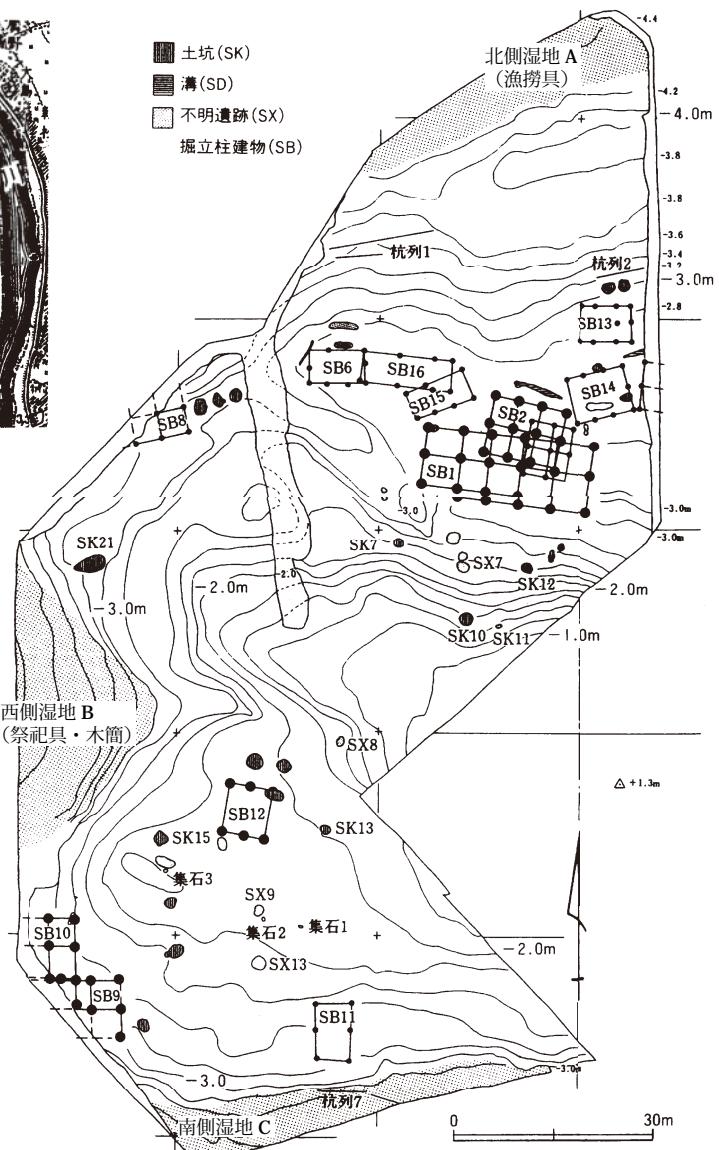
第4図 蔵ノ坪遺跡の出土遺物



第5図 潟津の立地 1/5万地形図
(1、的場遺跡 2、緒立遺跡)



第6図 的場遺跡の出土遺物(縮尺不同)



第7図 湧津遺跡の遺構配置（的場遺跡）



第8図 式内湊神社の位置と旧岩船湯（1/5万地形図）

史料9 『袖中抄』卷十九 布施屋項
今勘国史云、仁明天皇承和二年六月勅、如聞東海東山
両道河津之処、或渡舟數少、或橋梁不備、由是貢調担
夫來集河辺、累日經旬、不得利涉云々(1)。宜每河加增
渡舟二艘(2)。其倅重者須正稅、又造浮橋令得通行、及
建布施屋、備干橋。寄其造作料吉用救急稻云々(3)。

陽成天皇元慶四年云、弘仁十二年國分寺尼法光為救百
姓渡之難、於越後國古志郡渡戸浜。建布施屋施鑿田四
十余町、渡船二隻令往還之人得其穩便、而年代積久無
人勞濟、屋宇損田疇荒廢。望請、被充越後國徭五人、
永令預守云々。

史料9 『袖中抄』卷十九 布施屋項

出羽北部の古代水上交通と交流 —古代遺跡と史料からみる—

小松 正夫（秋田市教育委員会）

1 はじめに

古代出羽においては、7世紀の阿倍比羅夫の遠征や、天平五年（733）には庄内出羽柵を秋田高清水に一挙100km北進、さらに全国で唯一河川の駅である水駅が集中する等、海上・河川に伴う遺跡、遺構、遺物が認められていることから、出羽北部の水上交通に関連する遺跡や地理的環境について述べることにする。

2 古代北海道との交流

能代市寒川II遺跡は、4世紀から5世紀代の土壙墓群で、墓壙形態と副葬品である後北C式土器（図1）、横手市田久保下遺跡は、近世アイヌが所持する「マキリ」等の例にみられるような柄頭が逆反りする刀子が出土するなど、北方交流を示す遺跡として注目される。また北大I式土器が出土した由利郡西目町宮崎遺跡は、海岸から直線で約1.4km東に位置し、遺跡の東に開けた水田とは比高差がわずか2m前後で、絵図（図2）でみると江戸期には大きな沼地を形成していた。西目町史によれば、文政十一年（1828）に干拓が行われ現在の水田が形成されたが、古代においては日本海から入り江を経て西目川を上り、沼地（旧西目潟）の西砂丘地に営まれた遺跡ということになる。旧西目潟は、入り江と小河川で結ばれ、まさに海上交通にとって自然の良港を呈していたと言えよう。



図1 後北式土器



図2 本荘藩領内絵図（部分）
(本荘市郷土資料館)

3 古代越後・北陸との交流

北陸との海上交通を示す史料に、阿倍比羅夫が越国から180艘の船団を連ねて、秋田、能代、津軽、道南方面まで北上した齊明天皇四・五年（758・759）の遠征記事がある。比羅夫の経由地と思われる男鹿半島周囲、旧八郎潟（図3）は、5世紀から9世紀代に、漁場としてばかりでなく湊としても活用されていたものと考えられる。平成9、10年に発掘調査された州崎遺跡（図3）は潟の東側に位置

し、濠が確認されるなど海から潟を経由する中世の湊町と考えられている。

秋田城の西側に営まれた後城遺跡は8世紀前半から9世紀後半にかけての堅穴住居を中心とする集落遺跡である。遺跡からは、北陸系、上野系の須恵器が出土し、秋田城の管理下に置かれた集落と考えられているが、一方では、擦文土器の文様を思わせる蠶形土器（図4）も認められ北海道等、海上交通を考える上で注目される。

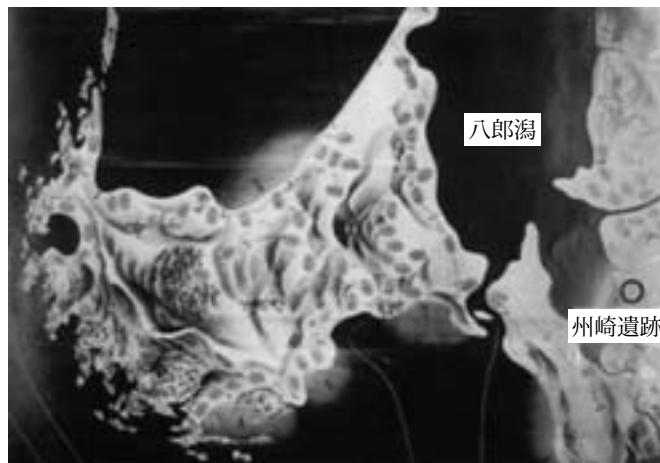


図3 正保四年出羽一国絵図（秋田県立図書館）

4 大陸との交流

出羽国には神亀四年（727）から延暦十四年（759）まで、渤海使節の5回の来着記事が認められる。その中で、来着地が記されているのは「賊地野代（能代）湊」「夷地志理波村」のみであるが、安置供給先の一部が常陸、越後国にあったこと以外、施設等の詳細については不明である。

出羽国に来着した渤海使の対応にあたった官衙は不明であるが、出羽国府が置かれていたと考えられている秋田城跡からいくつか注目される資料が発見されている。



図4 後城遺跡出土土師器
蠶鋸齒状刻文



図5 水洗廁跡

①水洗廁跡沈殿槽内出土の寄生虫卵

秋田城跡東辺外郭線の外側、鶴ノ木地区で検出されたSB1351水洗廁跡（図5）から発見された寄生虫卵（図6）である。時期は、木樋の年輪年代から756年以降、廃絶は出土遺物等から9世紀初頭と考えられている。寄生虫卵は、回虫、横川吸虫、日本海裂頭条虫、有・無鈎条虫等が検出され、このうち有鈎条虫は豚を中間宿主として人に感染することが知られているが、奈良時代の日本では豚を常食する習慣はなかったと考えられている。中国で

は豚の飼育が盛んに行われていたことが『墨子』「備城門」や古墳から副葬品として出土する陶器の豚便所「猪圈」等で判明していることから、大陸からの使者が使用した可能性が指摘され注目された。

②鍔釜

鍔釜の時期は、出土層位及び伴出土器から8世紀後半頃と考えられる。製作年代と形態から大陸の可能性が指摘されたことから分析を行ったが、素材の産地を明確にするには至らなかつた。



図7 鍔釜

ら北陸に移行している時期であり、大陸からの使節との関連は検討を要する。

5 元慶の乱の史料から見る水上交通

元慶二年（878）、秋田城が焼き討ちされた俘囚の反乱は『藤原保則伝』によれば、1千余人の賊が小舟で秋田城を襲撃している。乱の主謀者は、秋田城以北十二村で旧八郎潟周辺から秋田県北部鹿角市周辺の村々まで及んでいる。県北の村は米代川経由で日本海に、八郎潟周辺の村落も秋田湾を南下し、雄物川河口から上陸し秋田城の南、北、西から攻め込むことが可能である。しかし、一時的に大量に確保した舟数から、主力は八郎潟の周囲で漁業を生業としている俘囚と考えられる。絵図（図3）の如く、潟の出入り口が南に開いた旧八郎潟は、干拓前までは豊富な漁獲量のある漁場であったと同時に自然の良港であったと考えられる。

6 おわりに

古代出羽国沿岸は、阿倍比羅夫の遠征や渤海使節等の度重なる来着もあり、河口や入り江、それに八郎潟や旧西目潟のような潟湖が人や文物の交流に大きな役割を果たしてきた。また、古代東北の城柵は、大・小河川の中・下流域や河口付近に造営されているものが多く、物資の輸送や人的交流等必然的に何らかの形で水上交通に関わりを持っていた。さらに、河川交通においては駅伝制による水駅が最上川、雄物川を中心に設置されていたが、水量によって激しく変化する河岸地域ということもあり、海上交通の湊も含めその位置や施設等については不明であり、今後の課題であろう。

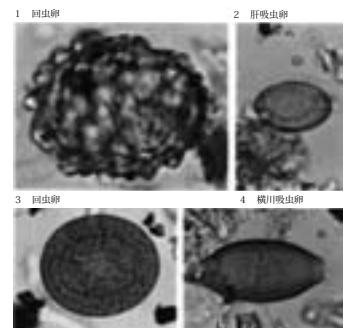


図6 寄生虫卵

③墨書土器=「客人」

第44次調査で出土した墨書土器（図8）である。秋田城の来訪者=「客人」に供する食器の可能性が考えられている。使用対象者は不明であるが、律令制の官人や蝦夷の饗応等の使用は考えられない。土器の年代は、9世紀前半と考えられることから、すでに渤海使の来着地が出羽方面か

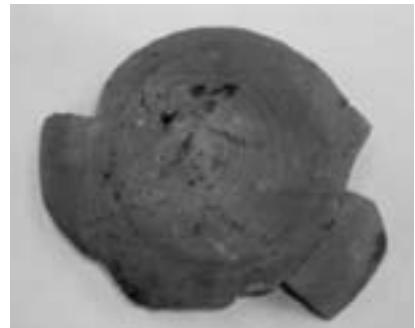


図8 墨書土器「客人」

北海道の古代交易と海上交通手段 — 続縄文～擦文文化期の交易路と準構造船 —

鈴木 信（財団法人北海道埋蔵文化財センター）

1 鉄製品・鋼の必需性と交易—「続縄文人・擦文人」は何のために南下したか

2世紀前葉～4世紀中葉は鉄製利器を象徴的財とし、石器に利器機能を負わせる時期である。4世紀後葉～5世紀前葉は鉄製利器が象徴的財でもあり実用的財でもある時期である。この時期以降に搔器・削器を除いて石器が廃用される。5世紀中葉～8世紀も同様の傾向である。9世紀には定型的石器は消滅して鉄製利器は実用的財としての性格がより濃くなり、鉄製利器の製造が始まる。

7世紀中葉～8世紀にかけての「続縄文人」・「擦文人（=渡島蝦夷）」は鉄製品・鋼・鉄素材の何れも知っているが、鉄加工と鉄生産の技術がないことが確認できる。9世紀には小鍛冶遺構が、10世紀中葉以降には精鍛遺構が認められるが少数である。基本的にかれらは鉄製品・鋼の生産を拡大せず、鉄製品・鋼・鉄素材を交易によって入手していた。

2 古代交易路の変遷—「続縄文・擦文人」はどこまで南下したか

東北北部出土の北海道系土器・墓制から 7世紀後葉以前の東北北中部には、袋状土坑が付帯する土坑墓がみられ、北海道系土器（いわゆる北大式・沈線文土師器）の分布は経路状（馬淵川～北上川）を示す。分布の形状から推定すると、北海道続縄文人は、鉄製品・鋼・鉄素材の集積する市、鉄製品・鋼・鉄素材を生産する集落に定住して交換を行っていたと考えられる。7世紀後葉には北海道の墓制が見られなくなるので、北海道続縄文人の在地化が進んだと考えられる。土器分布は太平洋側の内陸において前代のままの経路状を示す。

8世紀代には日本海側に北海道系土器が現れるが、経路状は示さない（岩木川、秋田県北部沿岸、雄物川）。新たな交通網（海路）に替わりつつあることを示す。9世紀以降、北海道系土器の経路状分布は消滅し海路による交通が主となったことを示す。土器製作技法の共通点も消滅する。なお、9～10世紀前葉の出土地点に較べ中葉～12世紀前葉の地点が多いことから、径路状分布の消滅は交易の衰退を意味しない。

文献史料から 『続日本紀』寶亀十一（780）年五月十一日条、『日本三代実録』元慶五（881）年八月十四日条、『日本三代実録』元慶三（879）年正月十一日条、『日本三代実録』貞觀十七（875）年十一月十六日条より、日本海側の秋田城～飽海郡（山形県北部沿岸）まで南航していたことがわかる。また、『日本後紀』弘仁元（811）年十月二十七日条より、太平洋側の気仙郡（宮城県北部沿岸）まで南航していたことがわかる。

3 物資交換方法の変化—「続縄文・擦文人」と律令政権との関係

7世紀後葉～9世紀前葉において鉄製品・鋼・鉄素材の交易が盛行する。この背景にあるのが、倭王権・律令政権の交易に対する考え方（饗給と朝貢的交易は最重要政務）であり、渡島蝦夷にとっての考え方（城柵・官衙に行けば必ず交易できる）である。

8世紀以降は「利害」関係において定期的に滞留して交易する方法が定着・継続したと考えられる。同族意識を前提とし、定住して社会的関係を緊密にすることを重視した続縄文文化期のようなシステムとはまったく異なる。渡島蝦夷にとって、中央官僚は非接触的存在であり、律令は無縁な体制である。体制自体を受容するか否かは交易の結果に直接反映されない。従来と異なるのは「知り合いでない交易相手=ソト」の登場である。要するに、交易の都合上相手を容認するが、背後にある権力に支

配されない。

つまり律令機関の認識は、政務上の原理である「教化」に基づく交易である。いっぽう、渡島蝦夷にとって律令機関の存在意義は交易である。その原理は「慕化」ではなく、「利」（この「利」とは資本主義にいう生産過程で生み出される余剰価値の転化した形態=利潤を意味せず、「ウチ」の同族意識に基づく互酬的関係の維持のために、「ソト」を利用して有利な立場を得ることをいう）である。従って、互いの認識を交錯させることにより関係が維持できた。

4 海上交通の手段—準構造船の登場

準構造船の構造と大きさ 幕府巡見使が記した『まつまええぞき 松前蝦夷記』（享保二/1717年著）に拠れば300石積みの縄綴船は、船底の構造より準構造船（単材を刳る船底=舟敷+縄で綴った舷側板の船、アイヌ語で「イタオマチブ/板のある舟」）である。

アンジェリス1616年の渡航報文には「400~600米袋を積む」板綴船があり、近世の平均である四斗入り俵で160~240石積みである。「蝦夷船にて渡海之図」「蝦夷紀行図譜」（図1）の画中立位の人物の身長を1.5mと測り測長の基準とすると、全長12m、最大幅（船梁の長さを幅とした）1.8mの準構造船となる。石井謙治（1995）によれば、13世紀代の準構造船である250石積み大型海船の復元値が全長32.6m、最大幅2.4mである。中世本州の準構造船と大型板綴船とは瓦（舟敷）が複材である以外はほぼ同じ構造であることから、全長から積載量を推定することは可能である。描かれた大型板綴船は92石積みとなる。

近世後半に描かれたアイヌ民族の板綴船（図1～3）は、沿岸漁労用には2～3人乗り、外洋用は4～9人乗りが描かれている。また、由良勇（1995）が19世紀中葉に『蝦夷紀行図譜』と同じくらいの板綴船があることが明らかにしていること、『松前蝦夷記』の記述内容より、外洋交易用として17世紀前葉～19世紀中葉には90～300石積み大型板綴船が存在していたことがわかる。

板綴船の出現期 札幌市K39遺跡では6g層（9世紀中葉）から舟敷舷側部片が、5a層（12世代）から舟敷舳先部・舷側板・水押板又は戸立板の破片が出土した。千歳市ユカンボシC15遺跡ではIB4～0B層（9世紀前葉～18世紀前葉）から舟敷舳艤部・舷側板・水押板又は戸立板等が、IB2層（11世紀前葉～12世紀後葉）から復元幅0.7mの舟敷が出土した。これら最古の出土例は、K39遺跡5a層例が舷側板に中棚の出土例がないので小型板綴船、ユカンボシC15遺跡IB3層（9世紀中葉～10世紀後葉）例が舷側板に中棚の出土例があり大型板綴船と推定される。また、IB2層の舟敷は、由良の幅計測値の平均が0.72mとほぼ同じであることから板綴船と推定される。

また、ユカンボシC15遺跡IB3層から、カラマツ属製の車櫂が出土した。カラマツ属は南千島・サハリン・沿海州等（日本では蔵王山系～八ヶ岳の亜高山帯に自生）に自生すること、車櫂はアイヌを含む北方民族特有の形態であることから、ダイマツ製の車櫂で可能性が高い。このことはサハリンとの交易が北海道に内陸部にも及んでいる可能性を示す。

5 おわりに—交易拠点とは、港湾遺跡が検出されない理由

8世紀代に海路が、太平洋側は宮城県北部沿岸、日本海側の岩木川・秋田県北部沿岸・雄物川・山形県北部沿岸とつらなる。9世紀以降には海路による交通が主となり、10世紀中葉～12世紀前葉かけてより盛行した。そして、ユカンボシC15遺跡・美々8遺跡から出土する板綴船の部材・船具は、石狩湾（日本海）と勇払海岸（太平洋）を結ぶ内陸河川路が東北北中部との渡海交易に連繋して、サハリンへも通じていたことを示す。

このように古代の交易路がほぼ把握されたのであるが、交易拠点は判然としない。擦文文化期の集落遺跡は河川・河口・海浜に立地する。このような立地は広く北海道の全域に共通するので、交易拠

点とみなす十分条件ではあるがそれだけではない。ところで、小玉貞良『ウイマムの図』(図3)には汀線際に泊められた板綴船が描かれている。船底部分が丸木舟であるため板綴船は海浜への引き上げが可能であり、平底は擗座かくざに対して耐性が高いためであろう。石狩低地帯の分水嶺附近では、板綴船の舷側板を取り外して、船を担いで峠越えをしていた。また、近世アイヌ文化期の例から荷役は丸木舟に移し替えるのが通例であり、接岸しての荷役は行わないので接岸施設は必要なかった。従って、板綴船は接岸施設が整備されていない場所へも行ける汎用性の高い舟である。このことが明確な港湾施設が検出されない理由であろう。

引用参考文献

石井謙治『和船 I・II』法政大学出版局 1995

由良 勇『北海道の丸木舟』 1995

鈴木 信「北海道の古代交易と海上交通手段」『古代日本海域の港と交流』

平成16年度環日本海交流史研究会発表要旨 財団法人石川県埋蔵文化財センター 2004

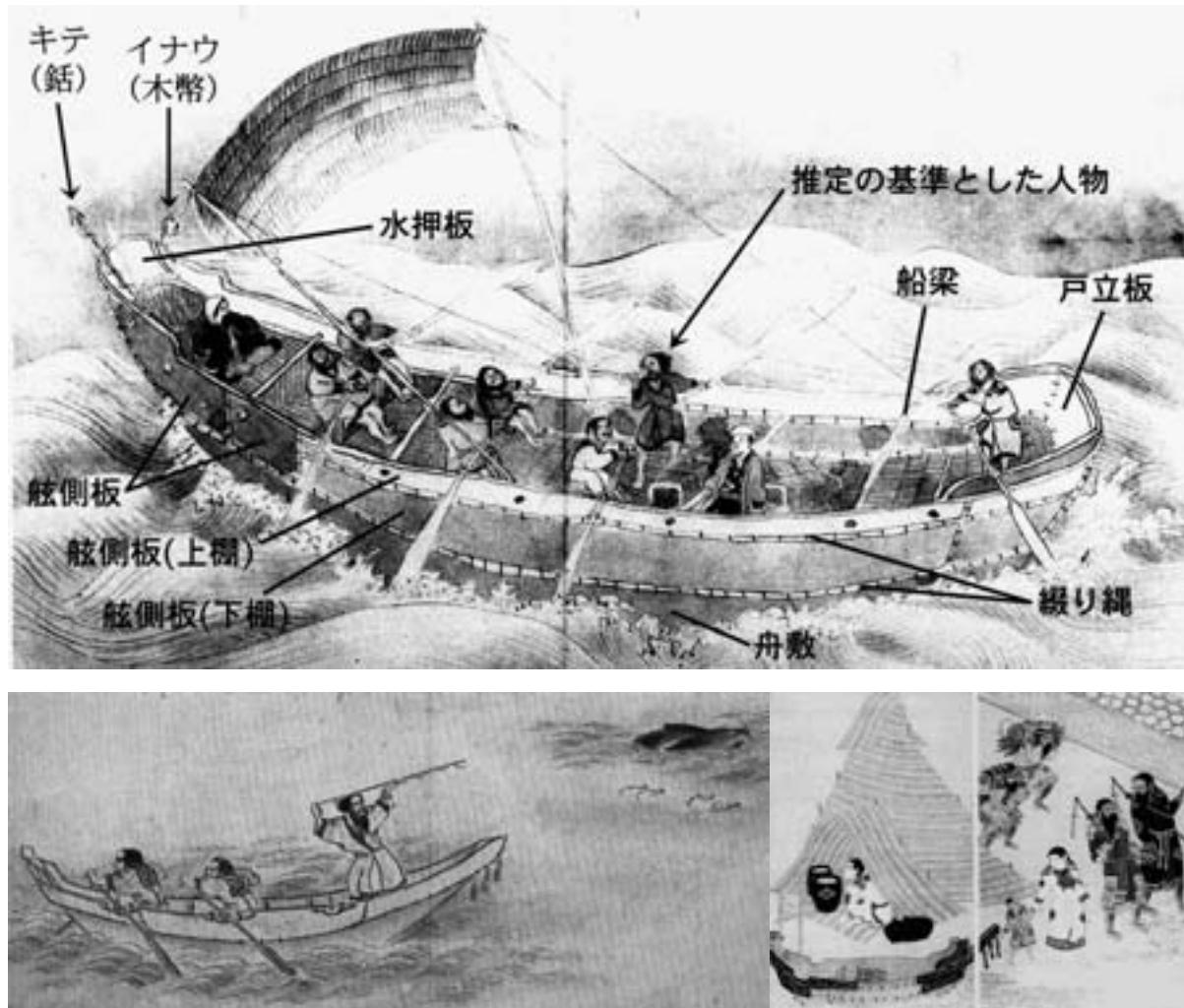


図1 (上)、図2 (左下)　描かれた準構造船

図3　ウイマムの図

討論と展望

安 英樹（財団法人石川県埋蔵文化財センター）

討論にあたり、司会の小嶋芳孝氏は、古代日本海域の「港」について二つのテーマを設定した。一つは「港には必ず船着場遺構が確認できるかどうか」、もう一つは「港に伴う宗教施設が確認できるかどうか」、である。港の実態と深く関わる二つのテーマをめぐり、討論は進められた。なお、この討論により、文献にある「国津」「郡津」といった政治的な「港」の区分に加えて、田中一穂氏（新潟県）の報告にある「川津」「潟津」「外洋の津」といった立地による区分や機能差の存在が、各地域の報告者間でほぼ共通認識となったようである。

船着場遺構については、根津明義氏（富山県）の報告にある高岡市中保B遺跡のように明確な事例は全国的に見ても僅少である。和田龍介氏（石川県）が津湊遺跡の指標と報告した金沢市戸水C遺跡でも確認されていない。小嶋氏の見解は、船着場遺構は外洋の港には存在しないが、内水面の港には存在してよいというもので、おおむね各地域の報告者から支持が得られた。これは現実的な接岸条件を推定することに基づいている。まず、海岸部に大型船が接岸するには、全般に浅く砂泥の多い水底の状況からみて難しい。次に、実際は小舟で砂地に乗り入れることが多いため、施設を必要としなかった。そして、出越茂和氏（石川県）が具体的に述べたが、それでもさらに足場が悪い河川や湖沼の港に乗り入れるために、ある程度の施設が必要となる、という仮説である。この点について、鈴木信氏（北海道）の引用した近世アイヌの事例は参考になる。遺構をどう認識するかという問題はあるが、今後の指針となろう。一方で、律令の「津」ならば桟橋程度の施設は存在するのではないかという小松正夫氏（東北）、周防国府など例外を挙げた根津氏などの提言もあった。県内では、渤海使を送り出したという福良津も深い岩礁湾に位置した天然の良港と推定され、例外の一つではないだろうか。

港に伴う宗教施設については、各地域の報告者はおおむねその存在を肯定しつつも、施設としては未確認という状況であった。この問題を考える際、大庭康時氏（九州）、森田喜久男氏（山陰）、川村俊彦氏（福井県）、出越氏、田中氏らは近接する式内社など古社寺の存在に注目しており、重要な視点である。近年の県内調査例では、香島津や能登国府に近接し、大型木製祭祀具を多量に出土した七尾市小島西遺跡の性格にも深く関係しよう。大規模祭祀の過程やその母体、さらには「津」の実態も含めて、今後検討を深める必要が感じられた。

今回の研究集会では、短い時間ではあったが、テーマである「古代日本海域の港と交流」について、十分に認識を深めることができた。その実態はまだまだ不正確な部分が多いものの、当時の港は海・河川・潟湖に発達した水上交通の下で、国内・国外の交流に不可欠な存在であり、律令国家が掌握に努めたことも当然といえよう。そして、その構造と機能はわたしたち現代人が抱くイメージとは異なり、きわめて多様であったことが予想されるのである。



討論風景