



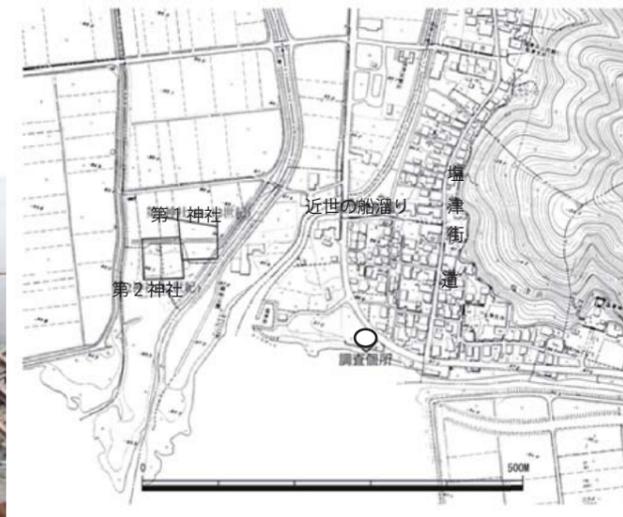
古代から中世にかけての港跡は地表下約4mのところから見つっています。南（琵琶湖）に向かって直線的に区画が伸びている様子がわかります。

塩津の街並み

荷物を運び入れるための「道路」は港にとって重要な設備です。今回の調査で造成当初（平安時代後期）の幅3.7mの本格的な道路が見つかりました。道路の両側の護岸に50cm大の石材を積み上げ、路面には直径3cm程度の玉砂利を固く充填（じゅうてん）しています。道路の南端部は琵琶湖に接し終点となります。ここから先は船で大津を経由して京都へとつながる道で、敦賀



鉄鍋（12世紀）の出土状況



画面右側が道路。細かな砂利が硬く敷き詰められています。

手前が側溝に架けられた踏板。船板を転用しています。

画面右側が道路。細かな砂利が硬く敷き詰められています。手前が側溝に架けられた踏板。船板を転用しています。廃船の後、踏み板に転用されものと考えられます。

これまで、古代から中世にかけての実物船の資料は日本ではほとんど残っていません。現状では絵巻物等を主な資料として、その姿が復元され、日本の船は中世まで丸木舟の要素を強く残した「準構造船（じゅんこうぞうせん）」が主流であると考えられていました。

今回出土した本資料は、12世紀の構造船の部材と考えられ、最古級の出土例となります。これまでの通説を覆し、平安時代後期（12世紀）には本格的な「板作りの構造船」が登場していたことを示す資料といえます。

また、部材の大きさからかなり大きな船が復元できます。近世に湖上運搬船として活躍していた「丸子船（まるこぶね）」の一般的な大きさが百石積みで、長さ17mです。出土した部材は百石船の部材よりも大きく、船の長さは、17mを超える可能性があります。

と塩津を結んだ「古代塩津海道」の南端部に相当する可能性があります。

道路の東側は塀で囲われた施設となります。この施設の内側には建物が密集して建てられていた様子が窺え、一部の建物は柱材の他、薄板で作られたと考えられる壁材も残っています。

さらに、木材の切削片・木器・土器・鉄器などが大量に出土しています。中には白磁の人形など瀟洒（しょうしゃ）なものも含まれ、多彩な人々が数多く行き来した様子を窺い知ることができます。

最古級の構造船部材

溝に架けられた大きな踏板には釘穴が彫られ「縫い釘（ぬいくぎ）」が打たれた跡が3カ所あります。大きな釘で板を縫うように繋ぎ合わせた痕跡で、木造船に見られる特徴的な技法です。細部の観察の結果、本資料

は板を組み合わせて作った船、すなわち「構造船（こうぞうせん）」の部材の一部と考えられます。