



塩津浜の集落

塩津浜は琵琶湖最北端の集落で、日本海に最も近い集落でもあります。発掘調査はこの集落の南端部で行われました。



地下深くから顔を出す古代の塩津港

現在の地面の下4～6mのところから古代の港跡は見つかりました。琵琶湖の水面よりも低く、事実上の湖底遺跡です。



先刻人物画土器

土師器皿に烏帽子をかぶる人が描かれていますが、ちょっと小太りのこの人、塩津の住人でしょうか。そのお姿想像してみました。



古代塩津の港

平安時代の終わり、一二世紀になると塩津の港は急速に拡大していきます。琵琶湖は次々と埋め立てられ、船が着岸できる岸壁が築かれ、棧橋も設けられました。

レトロ・レトロの展覧会 2019
夏の特別陳列

港と船

京と海を結ぶ近江の

塩津港遺跡



【表紙の写真】
地表面下4mの
所から姿を現した
平安時代後期の
塩津港の一場面。
(各調査区を合成)

かつて、琵琶湖水運をつうじて都と北陸を繋いだ要港「塩津港」は長きに渡って繁栄を極めた港町です。水運が無くなって久しい今、その姿は変わり、当時の様子をうかがうことは難しくなりました。

しかし、平成一八年から平成三〇年にかけて行われた発掘調査で、平安時代後期の神社、そして港が姿を現しました。

琵琶湖を埋め立てて、次々と築かれた港、突堤のように琵琶湖に突き出した街道、隙間無く立ち並ぶ建物、そして圧倒的な量の様々な遺物。

それは局所的とはいえず、当時唯一の都会であった京都の街中をもしのぐ賑わいを見せる塩津の姿だったのです。

琵琶湖の船

琵琶湖の航路



和歌に八十の湊と謳われたように琵琶湖には多くの港が設けられていました。船足の遅い昔、水運には多くの中継港が必要だったのです。

港の多くは、自然の地形を巧みに利用しています。その多くは内湖（琵琶湖に接した、盲腸のような小さな湖）を利用して、川岸と湖岸に港を築いています。敦賀に最も近いという地の利を第一にして港は積極的に埋め立て築き上げたものでした。

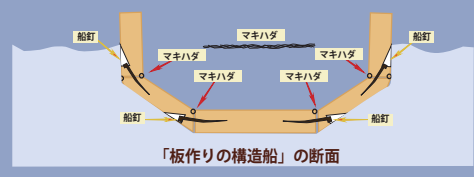
越前より北の国々は貨物を国の港から敦賀に船で運び、山越えて琵琶湖水運に乗せ坂本・大津へと運び、再び山越えて京都へと運んでいました。

このモノの流れは鉄道が開通する明治まで続きました。琵琶湖水運は長きにわたって日本の物流の本流を担っていたのです。

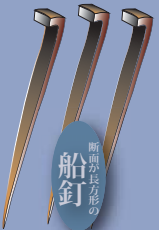


塩津港遺跡の調査で二二世紀の船の資料が多数出土しました。実物船は解体され溝の蓋や井戸枠などに使われていましたが、鉄製の船釘の跡が残り、当時の止水材「マキハダ」が充填されたものもありました。復元される船は長さ二十m級の平底の木造船です。「板作りの構造船」です。

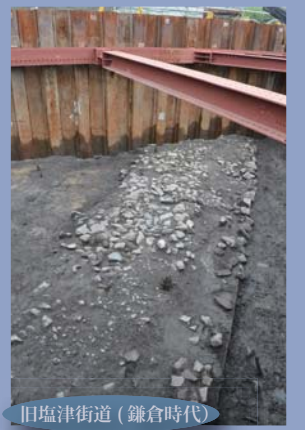
日本の船は室町時代までは丸木舟の上に舷側板などを足した「準構造船」が主流であったと考えられてきました。塩津港遺跡の船資料は船の歴史に新たな見解を与えるものとなります。琵琶湖航路の重要度は高く、原木をはずして作られて船足が速く、かつ積載量の多い新しい船が求められた結果なのでしょうか。



板作りの構造船の建造では板と板を剥ぎ合ませます。この時「船釘」が必須となります。



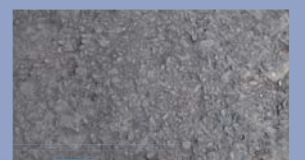
出土した船の模型はどれも同じような形をしています。モデルとなった船は平底の木造船で琵琶湖水運に携わっていたものと考えられます。



敦賀からの街道。何度も補修が繰り返され、位置も少しずつ変わっていきます。



道は丁竪に作られ、突堤のように琵琶湖に突き出していました。



砂利を突き固めて舗装した街道の路面。



1.2mほどの幅で琵琶湖に突き出した栈橋の付け根。



船釘の跡が連続して残る板。厚さが12cmあり、20m級が想定できます。



船体に残された船釘独特の跡。



ヒビ割れに充填された止水材「マキハダ」。



チョウナ・ノミ・タガネキリ・ノコギリなど船の建造にも使われる工具類。



船に進入してきた水 (アカ) を掻き出す道具。



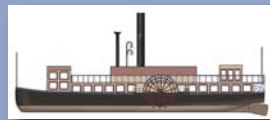
信長の大船 戦国時代



塩津船 平安時代



天智天皇の大御船 7世紀



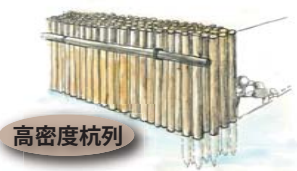
一番丸 琵琶湖初の蒸気船 明治



丸子舟 中世～昭和

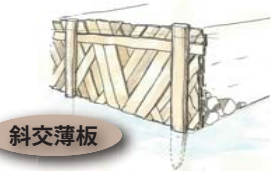


丸船 (和漢船用集から) 江戸時代



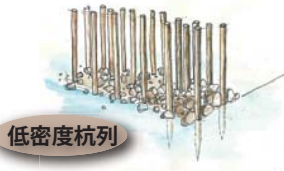
高密度杭列

直径 10 cm 弱の杭を隙間無く打ち込んだ護岸です。高さ 1m ほどの垂直護岸を築いています。



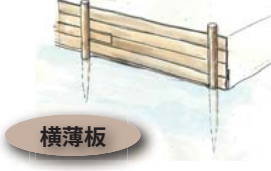
斜交薄板

厚さ 1 cm たらすの薄板を斜めに数枚重ねます。高さ 1m 程の垂直護岸を築きます。



低密度杭列

直径 10 cm 程度の杭を隙間を開けて打ち込みます。他の護岸と組み合わせる工法でしょうか。



横薄板

厚さ 1 cm 足らずの薄板を杭と杭の間に横に渡す工法です。板を数枚重ねて波打ち際にも使われています。

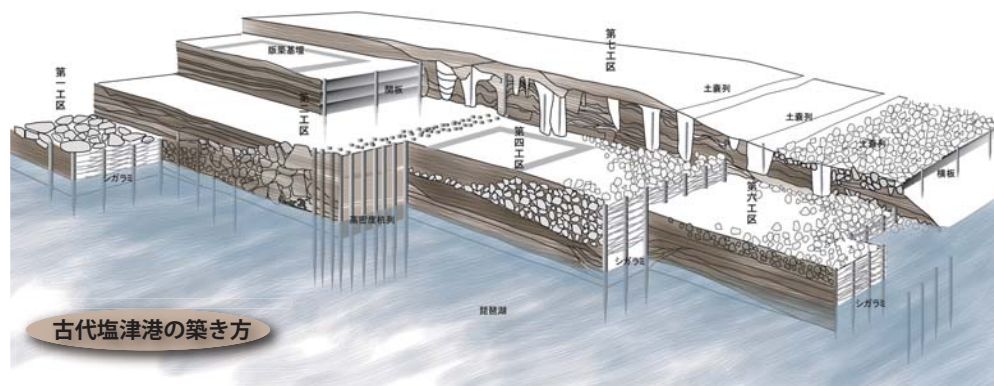


シガラミ

数 10 cm 間隔に杭を打ち、細枝などを交互に絡ませます。1m ほどの垂直護岸も築いています。場所によっては 2 重 3 重に設置しています。



高密度杭列 高さ 1m ほどの垂直護岸です。喫水の浅い琵琶湖の船は着岸できます。正面に見える石は旧塩津街道の南端部です。



古代塩津港の築き方

塩津港は 12 世紀の 60 年ほどの間だけとってみても 10 回以上の造成工事を重ね、湖岸は 40m 以上前進し、2m 以上高さを増しています。護岸は「シガラミ」「高密度杭列」「低密度杭列」「斜交薄板」「横薄板」など様々な工法が採られています。木製の護岸ですが 1m 以上の垂直面を築き、船が着岸できるようになっていたと考えられます。



高密度杭列と斜交薄板 同一線上の護岸に高密度杭列と斜交薄板が使われています。同じ目的の護岸を築くのに様々な工法がとられたことがわかります。



横薄板 幅 10 cm ほどの薄板を土留めとしています。写真の例は建物基壇の関板と護岸を兼ねています。



多重シガラミ 琵琶湖に面する波打ち際に設けられたシガラミ。4 重のシガラミとなっていて、隙間には粗朶（木の枝など）が充填されています。

かれの

枯野の船 日本書紀 / 古事記 応神天皇 / 仁徳天皇 (5世紀前半)

「朝日には淡路島に、夕日には高安山(生駒山)に影を落とす高樹があった。これを切って船を造った。長さ十丈(30m)の船ができた。枯野と名付けた。」



あべのひらふ

阿倍比羅夫の船 日本書紀 齊明天皇四年(658)

「將軍阿倍比羅夫は軍船180隻を率いて日本海沿いに秋田、能代、津軽、渡島に遠征し、蝦夷を討伐しにいった。」



はくすきのえ

白村江の軍艦 日本書紀(663年)

「倭国 / 百濟遺臣軍の連合軍と唐 / 新羅の連合軍との海戦。倭国軍は50~100人乗りの船1000隻余りを出陣。倭国敗れる。」



てんじ

天智天皇の大御船 万葉集

「やすみしし わご大君の大御船 待ちか恋ふらむ 志賀の辛崎(琵琶湖の港)」



ひたち

常陸の国の大船 常陸国風土記(奈良時代)

「昔、漂着した船は、長さが15丈(45m)、幅1丈(3m)余りで、朽ちた状態で砂に埋もれ今(奈良時代)も残っている。淡海の世(大津宮の時代)のもので・・・」



けんとうし

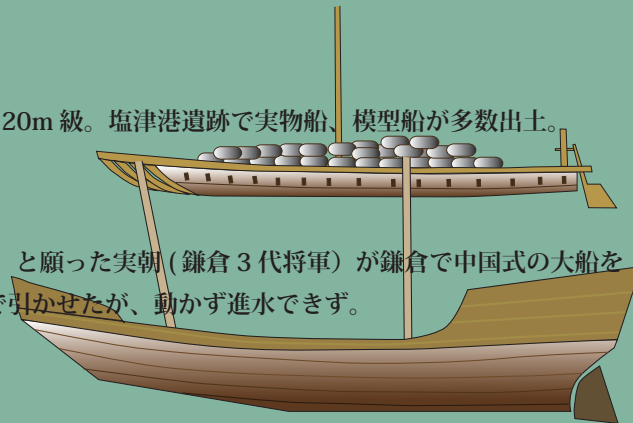
遣唐使船 7世紀~9世紀

4隻で船団を組み渡海。形、大きさ、構造など船自体についてはほとんど不明。

しおつ

塩津船 平安時代後期

当時最新鋭の「板作りの構造船」。長さ20m級。塩津港遺跡で実物船、模型船が多数出土。



さねとも

実朝の大船 鎌倉時代

「中国(宋)に渡って医王山を拜みたい」と願った実朝(鎌倉3代將軍)が鎌倉で中国式の大船を造らせた。出来上がった大船を数百人で引かせたが、動かず進水できず。

のぶなが

信長の大船 1573年

「長さ30間(54m) 幅7間(13m) 艀100挺、前と後ろに櫓」の巨船を彦根の松原で建造。40日足らずで完成。数回出動した後は解体され小型の早船に。

