

さきたまの津を探る

井 上 尚 明

はじめに

「埼玉の津に居る舟の風を疾み綱は絶ゆとも言な絶えそね」これは万葉集東歌の一首で、埼玉の津を舞台にした恋の歌である（十四巻三三八〇）。「埼玉の津」の位置を巡っては、小埼沼周辺にあつたと一般的に考えられているが（さいたま文学館2003）、利根川の旧流路であるとする説（奥田1977・丹治1984）や荒川旧流路ではないかとする説（千田1974・佐々木1998）、あるいは利根川か荒川水系か判然としない（中村1994）など、諸説があるのが現状である。『新編武蔵国風土記稿』では、「埼玉の津」は足立郡見沼池、「小埼の沼」は岩槻城下尾ヶ崎村・羽生町場隣村の尾崎村などの説を挙げているが、「さして知るべからず」「その実は知るべからず」など慎重な言い回しをしている。

埼玉古墳群の南端に近い浅間塚古墳には前玉神社が鎮座しており、ここの社殿階段下に「埼玉の津」と「小埼の沼」の歌が刻まれた灯籠2基が建てられている。元禄十年（1697）に埼玉村氏子によって奉納された、日本最古の万葉歌碑である。「小埼の沼」については、万葉集に、「埼玉の小埼の沼に鴨そ翼霧る己が尾に降り置ける霜を払ふとにあらし」（九巻一七四四）の歌が詠まれており、高橋虫麻呂の歌30首以上の中で唯一の旋頭歌である。行田市埼玉の尾崎沼神社境内には、忍城主阿部正因が宝暦三年（1753）に万葉遺跡として顕彰するため建てた「武蔵小埼沼」の碑がある。19世紀前半の『忍名所図會』⁽¹⁾によると「小埼の沼」の所在地は「武蔵小埼沼」の碑のある場所と断定し、註には船舶の碇留する水駅があったと記している。また、明治十年の『埼玉県地誌略』でも「小埼ガ池」が「埼玉の津」であるとしている。これに対して、前述のように『新編武蔵国風土記稿』では慎重な扱いをしており、古代史や歴史地理の研究者でも諸説がある。しかし、これらの碑の存在によって、「埼玉の津」と「小埼の沼」は一体のものであり、万葉集が歌われた舞台となったのは、碑の場所であったという先入観を抱いてしまっているのも事実である。桜井満はこれを石ぶみの呪縛と呼んでいるが（桜井1986）、ここではこの呪縛を解いて、考古学的に「埼玉の津」について考えてみたい。



写真1 前玉神社万葉歌碑



写真2 武蔵小埼沼碑

1 将軍山古墳石室の石材について

「埼玉の津」を考える前史として、將軍山古墳の石室に使われた房州石の存在を改めて確認しておきたい。將軍山古墳は全長90mの前方後円墳で、明治時代に後円部の横穴式石室から、馬具・乳文鏡・環頭大刀・銅碗など多くの遺物が出土したことで著名な古墳である。特に馬冑と旗ざお金具と考えられる蛇行状鉄器は、朝鮮半島との関係が指摘されるなど、6世紀後半の古墳として際立った存在である。現在埼玉古墳群では、確認されている唯一の横穴式石室であり、石室の側壁・奥壁には千葉県富津市鋸山西麓の金谷海岸で採取された房州石が使用されている。

(高橋・本間1994)。写真の資料は、凡そ50cm四方で厚さ50cmである。大きさには大小があるが、このクラスが標準よりやや大きい部類である。この房州石を巡っては、近年に限っても石材流通の視点などからいくつかの論考を見る事ができ(松尾2004、利根川2005)、被葬者の権力基盤や交流に関わる資料としても注目されている。鋸山と將軍山古墳の距離は約120kmであるが、その間にも房州石を用いた古墳が松戸市栗山古墳群・市川市法皇塚古墳・北区赤羽台4号墳などで確認されている(松戸市立博物館2003)。これらの古墳では房州石と逆ルートで鴻巣市生出塙埴輪窯の製品が供給されており、さらに木更津市金鈴塚古墳では秩父産緑泥片岩が使用されている。房州石の輸送については、研究者の多くが舟運を想定して論じているが、埴輪や緑泥片岩の移動についても下り船であることを考えれば、当然舟運であると指摘することができよう。房州石は近世~近代においても、道路普請や建築部材などとして広く流通しており⁽²⁾、舟運を利用して江戸・東京を中心とした環東京湾地域に運ばれていた(西川1993)。重量物を大量に運搬するには、輸送効率や運賃の面から、陸上交通より水上交通が上回っていることは江戸時代ばかりでなく現代でも言えることである。石材や埴輪のように重量があり、数個単位で需要が完結するものではない物資の輸送には、季節性・危険性あるいは古墳時代の技術的制約といったリスクを差し引いても、水上交通の優位性は変わることはない。また、海と川を往来するこれらの物資を船積みあるいは荷降ろしするためには、港湾施設とこれに接続する道路も存在したであろう。足立区伊興遺跡のような古墳時代の祭祀を伴う遺跡は、位置的にも海から川への中継地点として注

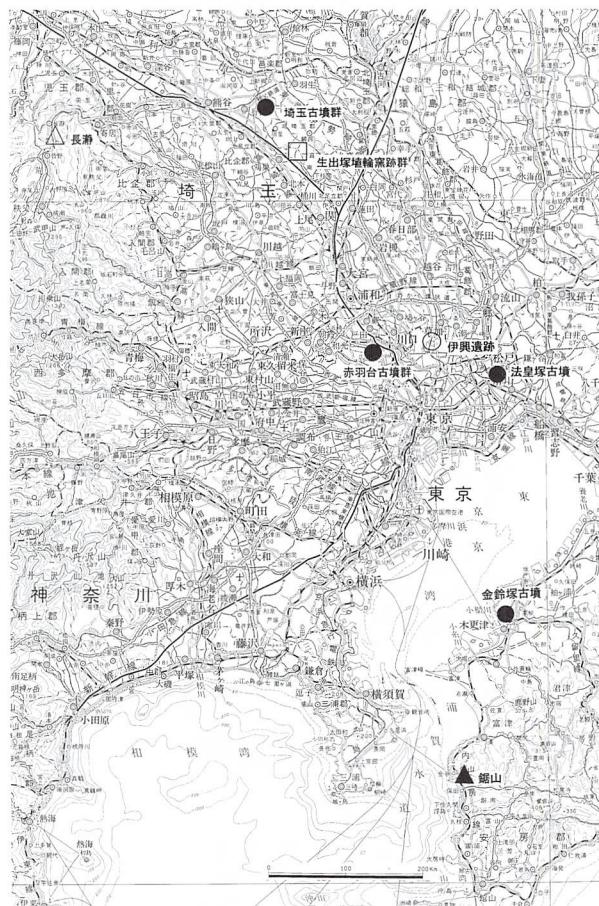


図1 埼玉古墳群と鋸山位置図

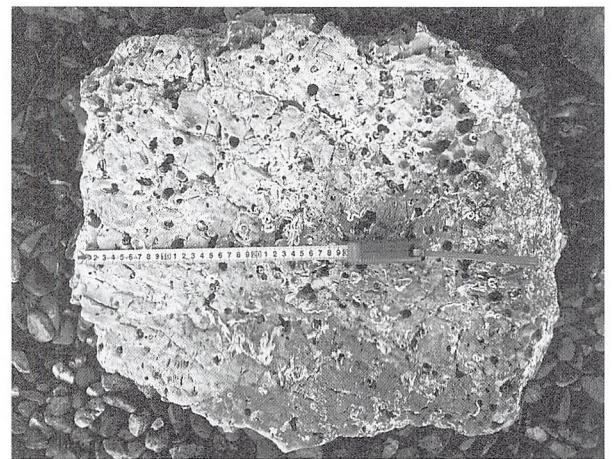


写真3 将軍山古墳出土房州石

目できるのではなかろうか。ここに、東京湾と河川を利用した、臨海地域と内陸部を結ぶ水上交通が6世紀段階まで遡る可能性を指摘しておきたい。

古墳時代における「さきたまの地」と船や河川・湖沼との関わりを証明する考古学的資料として、瓦塚古墳出土の白鳥と考えられる水鳥埴輪や、埼玉古墳群の北1.5kmにある地蔵塚古墳の船を漕ぐ人物の線刻壁画がある。地蔵塚古墳は、埼玉古墳群の北を東流する長野落に沿って広がる低地を挟んだ若小玉古墳群に位置し、一辺28m高さ4.5mの方墳である。胴張りのある横穴式石室の西側側壁に、人物7人・馬1頭・家と船に乗り櫂を持った人物・水鳥が描かれている(栗原1963)。この線刻は追葬毎に追刻されたと指摘されており(金井塚1982)、7世紀中葉から7世紀末までの時期が考えられている⁽³⁾。地蔵塚古墳の線刻からは、この地域における7世紀後半段階の船や水鳥との関わりの深さを知ることができる。船は小型で乗船する人物は一人であり、福岡県劍塚古墳の線刻画と同様に人物は櫂あるいは棹を持っているが、最も単純な構造の单材割船と考えていいだろう。各地で発見されている埴輪や線刻壁画からは、帆船や準構造船を見ることができるが、内陸の河川で使用される船については、櫂や棹で推進・操船を行なうこのような单材割船か複材割船が主流であったのであろう。あるいは筏式の船であったかもしれない。「埼玉の津」では、帆掛船の存在も想定されているが(丹治1984)、追風を利用する程度の技術段階で河川交通に帆船が存在したか疑問である。中世絵巻からも川船は三材構成の複材割船が描かれており、帆柱の表現は見られないよう(安達1998)、準構造船は海船として描かれることが多い。江戸時代の浮世絵や道中物などの絵画資料に見られるように、上りについては曳船を中心としたと考えられる。写真4の浮世絵は、広重の安政四(1857)年作『名所江戸百景 四ツ木通用水引ふ祢』(埼玉県立川の博物館蔵)で、四ツ木通用水は元荒川を水源とする本所・深川方面への上水であるが、水路としても利用されていた。柴又帝釈天などへの交通路として利用され、緩やかに蛇行する用水には数艘の船が浮かび、上下船とともに曳船されている様子が描かれている。左岸には平行して走る道があり、船を曳く人物や通行人と船着場などを見ることができる。古代河川交通のルートについても、航路の安全性や操船のし易さ、さらには水路の維持管理・繫留施設の設置を考えれば、大河川よりも川幅が狭く流れが緩やかな中小河川が優位ではなかつたろうか。時代を超えてこの浮世絵に近いイメージを想定しておきたい。

埼玉古墳群を中心とした地域の船・川・鳥などとの強い関わりについては、房州石の存在から6世紀後半の舟運、7世紀の地蔵塚古墳に描かれた船の線刻、そして8世紀には万葉集で津が恋の舞台として歌われ、さらに、小針遺跡出土の紡錘車には『丈部鳥麻呂』の線刻が見られるように(行田市郷土博物館2005)、9世紀には人名に鳥の文字が使用されている。これらから推測できることとして、古墳時代から古代にかけての「さきたまの地」には、船が浮かび水鳥が飛び交う景観を復元することができ、数世紀にわたる河川交通の存在を想定することができる。房州石を荷降ろしした場所と「埼玉の津」が必ずしも同一であるとは限らない。しかし、流路変更や施設の再整備などを勘案しても、連綿と続いた水上交通の拠点として、両者は地域的にオーバーラップし、エリアとしても接近した存在であったのではなかろうか。

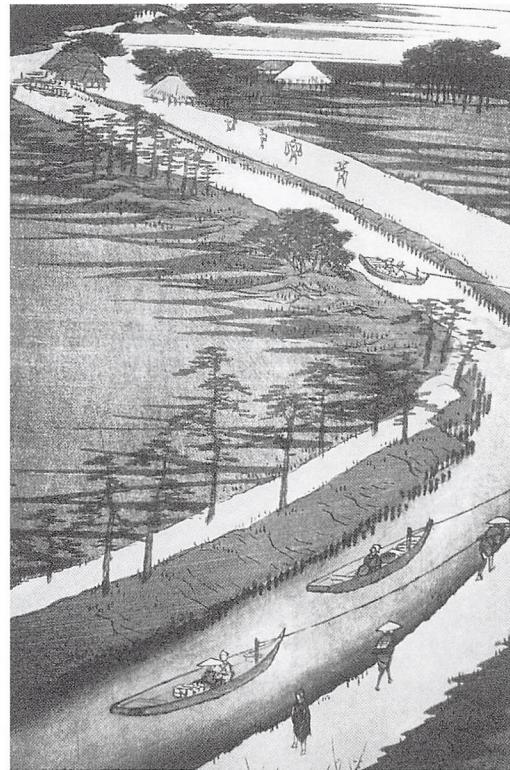


写真4 浮世絵 四ツ木通用水引ふ祢(部分)

2 港湾遺跡・埠頭遺構の検討

津に関わる遺跡を見る前に、津が律令でどのように取り扱われているかを若干触れておきたい。各令では、『職員令民部省条』に橋道・津済などの掌握、『營繕令津橋道路条』には修理に関する規定、『雜令要路津済条』では渡船に関することが記載されている。民部省が掌握するのは地図上のこととて、実際の維持管理は国・郡司であった。義解では要路の津には船が置かれて交通の便を図ることが記され、承和二年六月の官符では、渡河地点に船を置く例を見ることができる。津済の区別については、津は水上交通の拠点として船が停泊する所で、済は陸上交通上の渡河地点として理解しておきたい。

「埼玉の津」を検討するために、古代の津が遺構としてどのような姿で検出されているか類例を分析する必要があるが、用語の問題についても整理しておきたい。これまで津に関わる遺構として、船着場遺構・桟橋状遺構・接岸施設などと呼ばれていたが、港湾工学の用語に沿って（久宝1985）以下のように整理しておく。水陸交通の連結部を意味する港を運営するには、多種多様な施設が必要であり、防波堤・水門などの外郭施設をはじめ、繫留施設、接岸施設や場合によっては修船施設や航路標識も必要になる。船舶を横付けにして荷役・乗降する水際の施設は、一般的に埠頭と呼ばれる。桟橋などは接岸施設に区分されるが、地質が軟弱であったり水深が不十分な場合には埠頭として桟橋を用いる場合もある。埠頭には陸地を切り込んだ泊渠と陸地から突き出した突堤埠頭などがあり、船を岸に繋ぐけい船柱も埠頭エプロンに設けられている。ここでは、港の管理・運営に関わる建物や埠頭などの陸上施設と、船舶が碇泊する水域を含めて港湾遺跡と呼び、船を接岸し荷降しや乗降するために設置・加工された構造物を埠頭遺構と仮称しておきたい。港湾遺跡の概念を津に相当させ、水上交通と陸上交通の最初の接点であり、津のメルクマールともいえる施設を埠頭遺構と考えておきたい。

港湾遺跡に関わると考えられる遺跡については、静岡県伊場遺跡が津ではないかと指摘されて以来、その後具体例の提示に乏しく久しく検討の俎上に載ることはなかった。しかし、近年日本海沿岸を中心とした各地で類例が追加され、現状では20例近くの遺跡をピックアップすることができる。これらの中で、津の中心施設の一つである埠頭と考えられる遺構について、以下のとおりタイプの異なる3遺跡を取り上げてみたい。

伊場遺跡は戦後まもなく発掘調査が実施された学史に残る遺跡であるが、その性格については現在でも議論が続けられている（山中・佐藤1985）。伊場遺跡・梶子遺跡などを通過する、伊場大溝と呼ばれる河川跡を水路と想定して、津に関わる施設ではないかと指摘されており、桟橋状の杭群や大溝に下りる階段状遺構などが発見されている。7世紀末ころの大溝は、幅12~16m・深さ40cm~80cmでS字状に屈曲しながら枝溝と合流し、旧入江が想定される現馬込川右岸地帯に向かっている。さらに南は太平洋である。郡家説・駅家説あるいは厨の雑舎説などがあるが、郡家などの中枢施設とするには躊躇せざるを得ない。また、杭群などには貝塚が伴う例が多く、生活臭の強い遺跡でもある。しかし、両岸に総柱や桁行5間の大型建物を含む建物群が展開し、城山遺跡・梶子北遺跡など周辺に郡家を含むと考えられる遺跡が伊場遺跡と一体的に広がっている。大溝西縁の長さ5mほどのテラス状面の先端に大きな杭が打ち込まれ、さらに数本の細い杭が溝内に穿たれているNF4は桟橋と考えられており、大きな杭はけい船柱であろうか。対岸のやや南には階段状遺構と幅0.7m、長さ1.7mの2列の杭列、および大溝に並行する杭群で構成されるNF3はテラス状の施設と考えられている。この他に枝溝には橋と想定されるNF12などが発見されている（齊藤他1977）。溝からは「津」を含む墨書き土器・「浜津郷」木簡や木製品・土器など大量の遺物が出土している。



図2 伊場遺跡

新潟県門新遺跡は、長岡市（旧和島村）の島崎川低地内の微高地に立地しており、南には古志郡衙の可能性が考えられる八幡林遺跡が所在し、さらに島崎川流域には製鉄遺跡や須恵器窯が多く分布している。八幡林遺跡は8世紀前半から10世紀初頭にかけて機能した遺跡であり、9世紀中ころを境に衰退を始めるが、門新遺跡はこの遺跡の廃絶直後に出現し、10世紀後半まで継続する。位置的・時期の継続性さらに門新遺跡の官衙的な建物配置から、郡衙の解体と共に郡が持つ機能の一部を掌握した、富豪層・首長層の新しい地域支配の拠点と指摘されている（田中1995）。最盛期の10世紀第2四半期には、蛇行する河川に3方を囲まれた範囲に、7棟の建物と川岸に船着場と考えられる遺構が発見されている。建物群の東を流れる河川の左岸側つまり建物群側に、14m×3mで深さ約50cmの長方形のテラス状遺構が河道に面して構築されており、荷の積み降ろしに関わる施設と報告されている。この遺構の西に接するように3×3間の総柱建物があり、船着場と関わる倉庫と考えられている。この時期の主屋となる建物は、7×2間で桁行側東西と南の梁側に2間分の庇が付けられ、南側を除く3面に雨落溝が伴っている。また、上屋を持つ井戸や柵列なども確認されており、漆紙文書を含む多くの遺物が出土している。

山形県古志田東遺跡は、最上川やその支流によって形成された扇状地の末端にあり、9世紀後半を主体とする時期の置賜郡の有力豪族の居館と考えられている。大きく屈曲する河川跡の内側に、掘立柱建物7棟・井戸2基・土壙25基などが発見されており、河川跡からは木橋・船着場とされる遺構も検出されている。中心となる建物は10×3間で北側を除く3面に庇を持つ大型建物で、間仕切り状の柱穴も見られるものである。河川跡は旧堀立川で、幅9~13.7m、深さは最深部で1.5m、平均1mの規模を持ち、西側左岸に直径7.5m、深さ1.4mの半円形の掘り込みと、右岸には直径

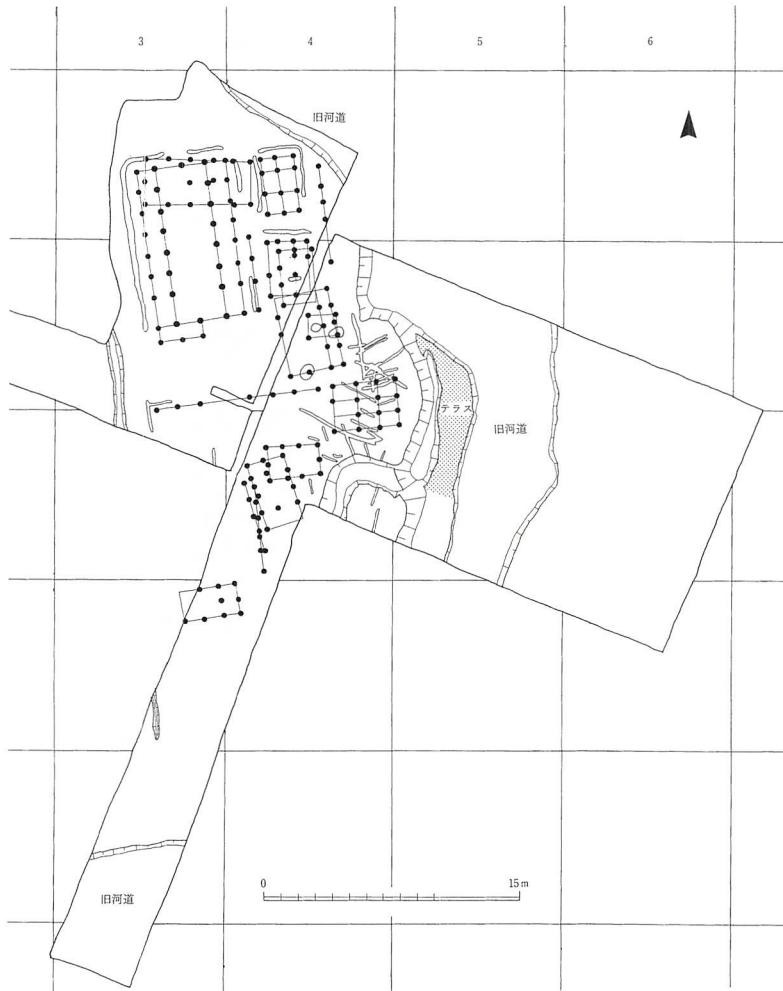


図3 門新遺跡

る。類例には桟橋状杭列は新潟県藏ノ坪遺跡で、テラス状埠頭は石川県上荒屋遺跡で、土壙状埠頭は富山県中保B遺跡で発見されており、複数タイプが共存する遺跡も見られる。さらに、古志田東遺跡では接岸遺構とされるU字状の掘り込みが水路縁辺で確認されている。桟橋状杭列は、埠頭として桟橋を利用しているか、杭列で護岸してけい船柱を打ち込んだような構造が考えられる。テラス状埠頭は、水路縁辺部を水位に合わせて掘り込み、船を接岸して作業スペースとして確保する構造であろう。この構造でもけい船柱が必要になってくるであろう。土壙状の掘り込みについては、本流から船を引き込むような小さな入江を想定できる。古志田東遺跡で接岸遺構とされているものについては、報告書ではそう考えた根拠と船との位置関係が読み取れないが、舳先から引き上げて繫留するものであ

10m、深さ1.5mの不整円形の掘り込みがあり、船着場とされている。この他に河川縁辺部でU字状の落ち込みが6ヶ所確認されており、船を接岸固定する施設と推測されている。建物の性格としては母屋・倉庫・工房・迎賓館的な施設が想定されており、多くの労働力を動員できた有力豪族の屋敷と考察している。出土遺物には、呪術系を含む多くの墨書き土器や木製品などと、船着場遺構からは『船津運十人』の木簡が出土しており、文書業務・祭祀などを行い、運河を管理し交易を行う在地豪族の姿が想起できる。

以上の3遺跡の水上交通に関わる遺構としては、桟橋状の杭列・テラス状埠頭・土壙状埠頭の3タイプの遺構が発見されており、桟橋状の杭列は突堤埠頭、後の2者は泊渠に区分できるだろう。これらは、地形や流路などに則した施設を採用しているものと考えられ

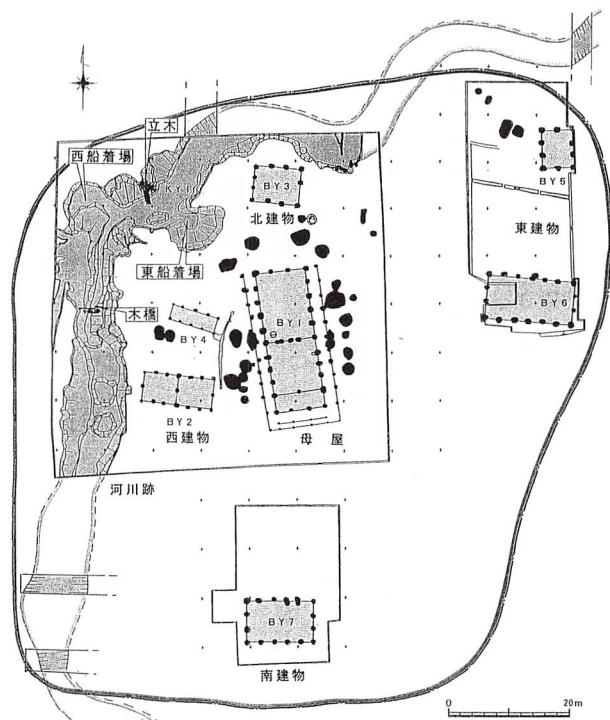


図4 古志田東遺跡

ろうか。何れにしろこれらの遺構は水路縁辺を造作して船を安定させ、物資の積み降ろしをするスペースとして設置したものと考えられる。また、埠頭遺構と道路遺構が接続する例も見られ、石川県加茂遺跡では古代北陸道側溝を源とする水路が西流しており、富山県中保B遺跡でも埠頭遺構から派生する道路が発見されている。これらの例は、船の発着地点が物流の始発や終点ではないことを示しており、物資は陸路によって集積され、陸路によって供給先へ運ばれるもので、水上交通は其のみで交通システムとして完結するものではない。港湾遺跡は水陸交通の連結部であるとの認識を再確認しておきたい。

なお、出土文字資料を見ると、各地の遺跡から「津」「舟」などの墨書き土器・木簡が数十点出土しており、港湾遺跡としてここで取り上げた、山形県古志田東遺跡の木簡をはじめ、富山県中保B遺跡・新潟県藏ノ坪遺跡などから「津」「津三」といった墨書き土器が検出されている。また、内陸部である埼玉県宿宮前遺跡からは「川津」墨書きが発見されており、今後出土文字資料の検討も重要な課題となることは間違いない。

3 埼玉古墳群周辺遺跡の検討

現在、埼玉古墳群周辺は標高20mに満たない水田地帯であり、丸墓山古墳の墳頂から周囲を一望しても台地と低地の区別がつかない平坦な土地である。しかし、古墳群の立地する基盤となる地層はローム台地であることが発掘調査で判明しており、周囲には粘土層などが堆積する低地帯が広がっていた。これは関東造盆地運動により台地が低地化している結果であり(堀口1981)、台地は現在より2mほど高かったことも指摘されている。埼玉古墳群の他にも、佐間古墳群・若小玉古墳群・若王子古墳群などが周辺の台地に造営されており、これらの台地の間を縫うように小河川が血管のように広がっていた。埼玉古墳群を中心としたこの地域の地形については、杉崎により復原・検討されており(杉崎2004)、律令時代の遺跡分布についても図化されている。武藏国埼玉郡は大田・笠原・草原・埼玉・餘戸の5郷から構成される下郡で、東は上野国や下総国と接し、西は足立郡・大里郡・幡羅郡と接する南北に長い郡である。郡家所在地としては、埼玉古墳群や式内社前玉神社と8世紀末から3度の葺替が見られる旧盛徳寺の存在、さらには『矢作私印』や瓦の出土などから、行田市埼玉を中心とした埼玉郷説が有力である。7世紀まで続く埼玉古墳群の被葬者の系統が、律令国家の地方行政機構の中にどのように反映されるのか、あるいは削除されるのか興味深い問題であるが、現状では埼玉郷=埼玉古墳群周辺にその位置を求めるのが妥当であろう。

埼玉郷を中心とした地域に分布する古代の遺跡としては、小針遺跡・愛宕通遺跡・旧盛徳寺・原遺跡・陣場遺跡・野合遺跡・柳坪遺跡・築道下遺跡・八ツ島遺跡とやや距離はあるが、北島遺跡・諏訪木遺跡・池上遺跡および木簡が出土した小敷田遺跡などがある。北島遺跡と諏訪木遺跡は9世紀以降の豪族居館的な様相が、池上遺跡・小敷田遺跡は官衙的色彩の見られる遺跡である。旧盛徳寺については、寺院跡として明瞭な遺構が確認されてはおらず、瓦の出土を特徴的に捉えたもので、あるいは郡家であった可能性も想定できるのではなかろうか。これらの遺跡のうち、埼玉古墳群から半径3km圏内にある前者の遺跡群は、小針遺跡と築道下遺跡を除くと竪穴住居跡を主体とした集落遺跡であり、遺跡の規模も大きくはない。前章で見てきた港湾遺跡の特徴は、規則的な配置を見せる掘立柱建物群が中心となるもので、庇を有する大型建物や総柱建物を含むことが多い。遺跡の

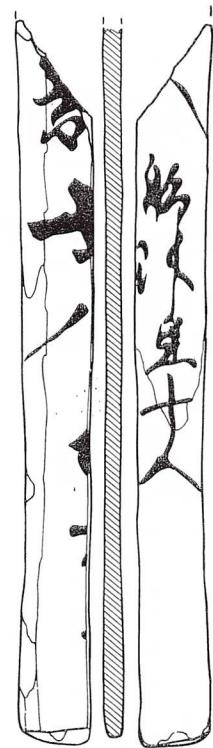


図5 古志田東遺跡出土木簡

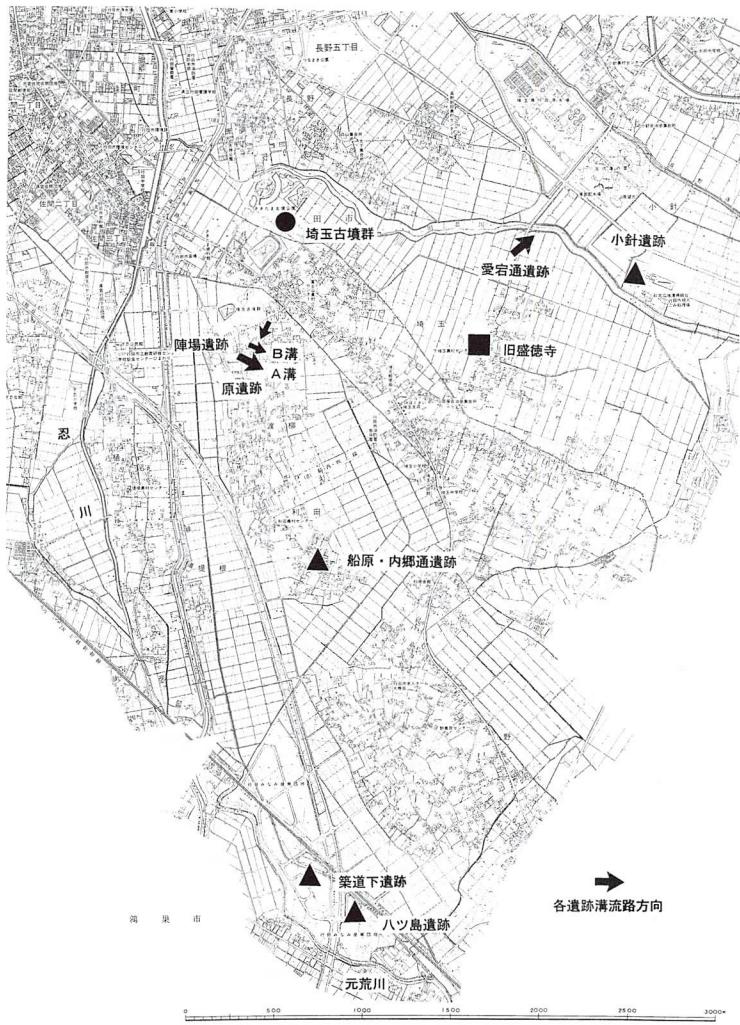


図6 埼玉古墳群周辺遺跡分布図

軒確認されている。また旧忍川を挟んで南約1kmには「武藏小埼沼」碑が建っているなど、出土文字資料や位置からは「埼玉の津」の候補の一つとして取り上げることができよう。今後資料整理が進めば、小針遺跡の重要性はさらに増すであろう。

築道下遺跡は、忍川が元荒川に合流する地点のやや下流左岸に細長く伸びる微高地上に位置し、埼玉古墳群から低地に沿って南に3km程の距離である。古墳時代後期以降の堅穴住居跡789軒と179棟の古代の掘立柱建物跡が調査されている(山本他2000他)。報告書では、八ツ島遺跡を含め元荒川を利用した河川交通を強く意識した遺跡と捉え、建物の配置も元荒川を意識し、庇を川に向けた建物の存在を強調している。出土遺物には円面硯・火打ち金・錠・鉄鉢型土器・「寺」墨書土器など官衙・寺院的な色彩の強いものもある他、湖西産須恵器などの土器も見られる。総柱や四面庇建物を含む多数の掘立柱建物が存在するが、院を形成するような区画施設・建物配置はなく、墨書土器などの出土遺物総体からも郡家とする積極的証拠はない。しかし、これまで見てきたどの港湾遺跡よりも規模的には大きいもので、庇付大型建物が埠頭遺構に隣接する有力豪族層の水運拠点タイプではなく、伊場遺跡に近い公的な施設の可能性が高いといえるだろう。全体像がつかみにくい報告書であるが、遺構・遺物の再検証を進める必要のある遺跡として指摘しておきたい。

以上のような周辺遺跡と「埼玉の津」を考え合わせる時、今一度万葉集の歌の意味を振り返ってみると、「埼玉の湊に泊まる船のように、風が強くて綱が切れてしまっても、愛のことば(恋文)だけは絶えないでほしい」といった内容で、船出する男の無事を祈る女性の歌と解釈されている。津を舞台としたこの歌の背景として、船が碇泊する港とこれを取り巻く古代の港町とも呼べるような、

広がりなどを考慮しても、小針遺跡・築道下遺跡に匹敵する規模の遺跡は見られない。

小針遺跡は、埼玉古墳群の東2km弱の距離にあり、これまで5次におよぶ調査で、古墳時代から平安時代の遺構が多数発見されている。この地域はかつて小針下沼と呼ばれ、昭和10年代の干拓以前は、対岸に船で渡ったと伝えられており、アシ・マコモが繁茂する湿地帯であったようである。古墳時代には、小針型と呼ばれる特徴的な土師器壺のタイプサイトとなっており、埼玉古墳群との関係も強調される遺跡である。律令時代の遺構は主に4・5次調査で発見されているが、2次調査では「私物」や鳥の線刻がある紡錘車が出土している。先述した「丈部鳥麻呂」線刻紡錘車は4・5次調査で発見されている。現状ではまだ整理作業が進んでいないが、3×3間の総柱建物など20棟近くの掘立柱建物跡が発見されており、堅穴住居跡も40~50

地方都市的な景観を思い浮かべることができる。この想定を遺跡に置き換えれば、堅穴住居で構成されるような集落ではなく、大型掘立柱建物や総柱建物が並ぶ規模の大きな遺跡と捉えることができよう。現状でこのような景観に該当する遺跡としては、築道下遺跡が最も近いといえる。また、港湾遺跡は陸上交通の拠点でもあることを考えると、築道下遺跡C区63号掘立柱建物跡のような、桁行10間を越える長大な建物に注目したい。このような建物を駅家・津・郡家のような交通施設に関わる主要建物とする指摘もあり（田中2004）、遺跡の性格の一端を示す遺構として特徴的な存在である。この建物は、他の建物群が元荒川に並行しているのに対して、梁行を川に向け直行する方向に建てられており、河川を意識した建物群とは基本的な性格が異なっていることが考えられる。河川と直行する道の存在を示唆している可能性もある。さらに、湖西産や群馬産などの土器が出土するなど、他地域との交流も活発であった様相が見られる。

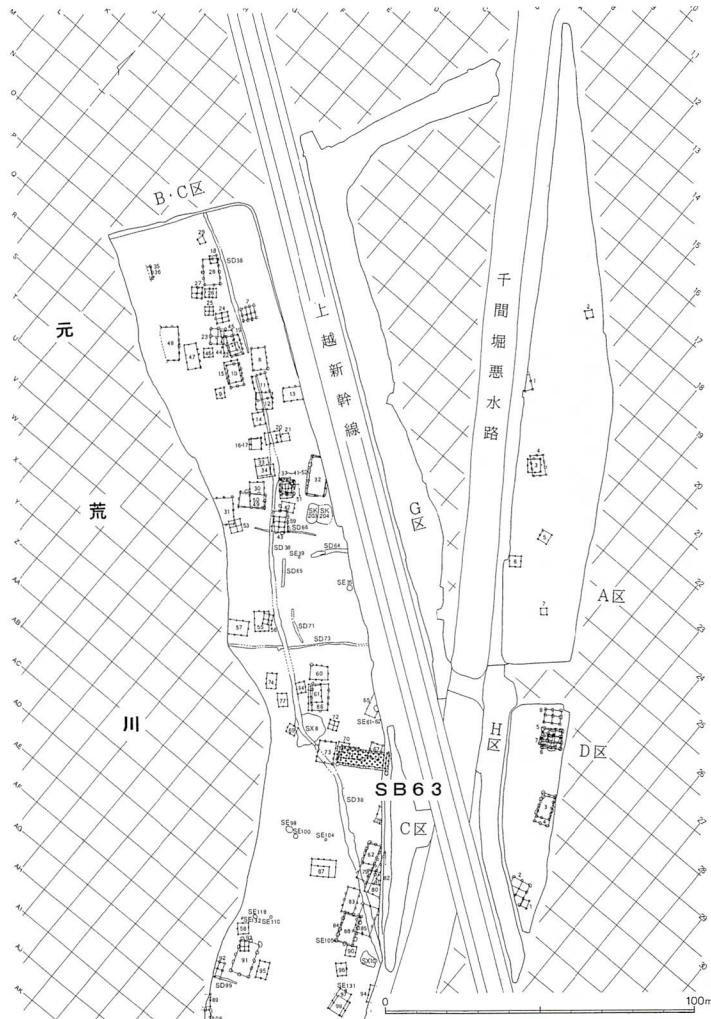


図7 築道下遺跡（SB63周辺）

築道下遺跡では埠頭遺構は発見されていないが、これまで見てきたような状況証拠から、港湾遺跡の陸上施設とその周辺の関連集落とは考えられないだろうか。さらに、元荒川右岸の鴻巣市川面・箕田の微高地ではなく、埼玉古墳群側の左岸に占地したことの意味を重視したい。水上・陸上交通の機能を持った水駅ともいえる築道下遺跡は、物資の集積だけではなく市が立ち宗教施設も併設され、さらに情報の巷（佐々木1998）と呼べるような役割も果たしたのではないか。築道下遺跡と八ツ島遺跡の間に、湾入するような窪地があるが、この窪地に面して四面庇建物や 5×3 間二面庇建物があり、こういった地点に埠頭遺構存在の可能性を求められるのではないか。先述したように、「埼玉の津」と房州石を荷降しした場所は同じとは限らない。しかし、築道下遺跡出現が埼玉古墳群の造営開始時期と重なることから、両者の関係は密接であると考えられ、港湾遺跡としての機能を6世紀後半にまで遡らせることに異は感じない。また、小針遺跡についても、埼玉古墳群との関係もさることながら、古代埼玉郡において重要な位置を占めていたことは明らかであり、それからのさきたまを解明するキーワードとなる遺跡であろう。

さて、本章の最後に埼玉古墳群周辺で発見されている、古代の可能性のある溝状遺構のうち幅2mを超える規模のものについて考えてみたい。該当する溝は陣場遺跡、原遺跡、船原・内郷通遺跡、愛宕通遺跡で発見されているが、形態などからより古代の用水路の可能性の高い、原遺跡と愛宕通遺跡の規模や方向を比較すると次の通りとなる。陣場遺跡と原遺跡は、埼玉古墳群の南に接するよう広がる一体となる遺跡群で、陣場遺跡4次・5次調査で幅2.8m～3.5m、深さ1.9m以上の断面

箱薬研状の溝が発見されている（中島1992）が、箱薬研であることからここでは除外する。原遺跡の1～3・6～9次調査で平安時代とされる複数の溝が発見されている。8次調査で検出された部分は幅6m、深さ1.2mほどあり、粘性土が堆積し土師器・須恵器も出土しており、溝の南には堅穴住居で構成される9世紀代の集落が広がっている（門脇2000）。1次と3次調査で確認された溝は、8次調査の1号溝と同一の可能性が高く（A溝と仮称）、約50m北にこれと平行するように2次と6次調査でやや小型の溝が発見されている（B溝と仮称）。両溝は古墳群のある台地から南東方向に向かって下っていたと思われる。また、9次調査でも幅4m近い溝がA・B溝と直行する方向で発見されているが、A・B溝と接しているかは不明である。愛宕通遺跡1号溝は、幅3.8m、深さ70cmを測り、壁は急傾斜で立ち上がり溝底は平坦で、北の旧忍川に向かって傾斜している。9世紀後半以降の須恵器壊などを出土している。この溝の他、9世紀前半から10世紀代の堅穴住居跡25軒と埋甕が発見されており、壺Gや瓦と轍の羽口などが出土している（滝瀬1985）。南に隣接して旧盛徳寺が所在し、出土した瓦や時期からも両者は密接な関係にあることが伺える。溝上流は旧盛徳寺の方向に伸びている。

両遺跡の溝のうち、原遺跡の溝は堆積土層から水が流れている可能性が高く、多くの労働力を投入して幅6mの溝を開削している。この溝には枝溝があることが予想され、埼玉古墳群を意識した集落の北辺としても機能していたようである。通常このような溝は農業用水や排水路として開削されているが、台地を斜めに横断するような位置にあり、用水・排水のみの機能であったか疑問が残る。この水路を西に上ると現在の武藏水路が走る低地が広がり、さらに西には忍川が南流する。東方向には浅間塚古墳を基点とした、大字渡柳と大字埼玉に挟まれた低地に至り、両低地を下れば2km強で築道下遺跡である。憶測すれば、これらの溝は自然河川を経由しながら、築道下遺跡に向かっていたのではなかろうか。部分的な調査であり、現状ではこれ以上の検証も困難であるが、溝状遺構の重要性を喚起する意味も含めて、用水などのほかに水路としても利用されていた可能性を挙げておきたい。

以上、推論に推論を重ねながら「埼玉の津」を築道下遺跡に求めてきたが、越えるべきハードルはまだいくつも残っている。現状は状況証拠の羅列に過ぎないが、周辺地形の分析や遺構・遺物の検討によってさらに状況証拠を固め、地域を絞りながら、埠頭遺構を発見するための科学的調査の機会を待ちたい。

4 古代河川交通研究への序

はじめに述べたように、古代史や歴史地理の研究者からは古代水上交通に関して多くのアプローチがなされており、千田稔や松原弘宣の研究をはじめ多くの蓄積がある。これに対して考古学からの検討については、報告書や論考などで水上交通の重要さを指摘したり、遺跡の分析では水陸交通の要衝であると記述するに留まっており、具体的な検討は遅れていた。しかし、近年日本海側の各地で埠頭と考えられる遺構の発見例が相次ぎ、それに呼応するように集成や検討も行なわれ、90年代には葛野泰樹・出越茂和などの論考が、2000年代に入ってからは根津明義の分析などを見ることができる。古代道路の発見・認識と研究の進展と同様な状況であるが、まだ認識のレベルでは道路遺構には遠く及ばない。水上の道自体が流体でありカタチが無い上に、埠頭などは遺構としての残存度も低く、道路遺構の研究と比較しても急速な発見例の増加は期待できない。埠頭遺構は港湾遺跡=津の重要な施設の一つであり、川沿いの集落と区別できる最大のメルクマールとなるものである。しかし、類例の集成・分類などの検討、構造や規模の分析とこれらを基礎とした属性の抽出など、課題は多い。新発見ばかりでなく、これまでの調査で溝状遺構、あるいは河川跡として処

理されていた遺構からの再発掘も重要な作業である。また、本論では港湾遺跡＝津と考えてきたが、官衙としての津と古志田東遺跡のような私的支配が濃厚な津、さらには村落に付随するような津の存在も想定でき、津の名称を官衙に限定するかなど概念の整理も必要である。

遺構以外についても、先述の出土文字資料の集成・検討も課題で、既に遺構とこれらの文字資料が結びつく遺跡も数例あり、「津」以外にも対象とすべき文字のピックアップ作業も必要であろう。この他にも、遺跡分布や旧地形の復原あるいは総体的な出土遺物の観察など環境整備から進め、さらに歴史地理や河川工学など他分野の研究者の協力も得て、拙速ではなく巧遅を目指す分野とすべきではなかろうか。古代交通体系のもう一つの大きな歯車を回転させることで、古代社会の実体に迫る重要なアイテムを獲得できるに違いない。

おわりに

埼玉古墳群を背景にした河川交通は、石材や埴輪といった死者のためばかりでなく、より生活に密着した部分でも流通の要となっていたことは容易に想定できる。また、古墳群の占地自体が、河川交通に大きく依存しており、背景にある被葬者たちの権力基盤もここにあった可能性は高い。ここでは、このような自然環境を含めた河川交通のインフラが整備された「さきたまの地」における、万葉集という古代文学の舞台になった「埼玉の津」をケーススタディーにして、古代河川交通研究の糸口を考古学的側面から探る試みをしてみた。しかし、問題や課題はまだ山積するばかりである。現在同時並行で河川交通をテーマにした分析を行なっているところであり、ケーススタディーの範囲を広げつつ今回の再検討も含めて、多くの方々の意見を聞きながら逐次発表していきたい。

なお、本論を草するに当たり、吉岡康暢・高橋一夫・小堀信幸・川崎晃・根津明義・中島洋一・小倉均の各氏と、船の科学館・高岡市立博物館・高岡市万葉歴史館・長岡市立科学博物館・市立米沢図書館・行田市教育委員会・埼玉県立川の博物館の各機関には情報提供や資料収集などで御協力頂いた。また、当館の杉崎茂樹・若松良一の両氏からは、埼玉古墳群および古墳時代の基礎的な部分について助言を頂いた。文末であるが感謝したい。

注

- (1) 『忍名所図會』は天保年間（19世紀前半）に編纂されたもので、忍城や埼玉古墳群の丸墓山古墳などが描かれている。ここでは、1986年の再復刻本を参考にした。
- (2) 建築部材としての房州石と石室石材の房州石とは石質が異なるようであるが（高橋・本間1994）、産出地が重複する点、舟運によって搬出する点でここに引用した。
- (3) ここでは、地蔵塚古墳の年代を7世紀後半としているが、石室の形態から7世紀前半とする指摘もある。

引用・参考文献

- 安達裕之『日本の船 和船編』船の科学館 1998
飯坂盛泰他『蔵ノ坪遺跡』財新潟県埋蔵文化財調査事業団 2002
井上尚明「北武藏の古代交通路について」『研究紀要第10号』財埼玉県埋蔵文化財調査事業団 1993
井上尚明「太平記絵巻に描かれた交通システム」『紀要28』埼玉県立博物館 2003
井上尚明「描かれた道と車」『古代交通研究第13号』古代交通研究会 2004
井上尚明「古代集落と官衙のはざま」『平成18年度考古学講座 古代遺跡再発見』神奈川県考古学会 2006
奥田久『内陸水路の歴史地理学的研究』大明堂 1977
忍名所図會編纂委員会『忍名所図會』行田郷土文化会 1986
門脇伸一『原遺跡（8次）』原遺跡発掘調査会 2000
葛野泰樹「考古学からみた古代水上交通に関する一試論」『鷹陵史学25』鷹陵史学会 1999
金井塚良一「東日本の線刻壁画—地蔵塚古墳の線刻画を中心にして—」『紀要8・9』埼玉県立博物館 1982

- 行田市郷土博物館『東歌の郷と古代の文字』2005
清原和義「旅と船と」『高岡市万葉歴史館叢書9 萬葉びとと旅』1998
久宝雅史『港湾工学要論』国民科学社 1985
栗原文蔵「古墳壁画の新資料—埼玉県行田市地蔵塚古墳—」『上代文化33』國學院大學考古学会 1963
劍持和夫『築道下遺跡III』財埼玉県埋蔵文化財調査事業団 2000
さいたま文学館『万葉漫遊』2003
斎藤忠他『伊場遺跡遺構編』浜松市教育委員会 1977
桜井満『万葉の歌13 関東南部』保育社 1986
佐々木虔一「津・市と情報伝達」『歴史評論574』校倉書房 1998
杉崎茂樹「埼玉古墳群出現当時の地理的景観について」『調査研究報告第17号』埼玉県立さきたま資料館 2004
高橋一夫・本間岳史「将军山古墳と房州石」『埼玉県史研究29』埼玉県 1994
滝瀬芳之『愛宕通遺跡』財埼玉県埋蔵文化財調査事業団 1985
田中靖他『門新遺跡』新潟県和島村教育委員会 1995
田中広明「それからのさきたま」「幸魂」北武藏古代文化研究会 2004
丹治健蔵『関東河川水運史の研究』法政大学出版局 1984
千葉幸美・小椋悠子「歌枕のかわ—平安時代の一級河川—」『にほんのかわ第102号』日本河川開発協会 2003
手塚孝『古志田東遺跡』米沢市教育委員会 2001
利根川章彦「関東地方の古代・中世石材流通に関する一視点」『研究紀要第27号』埼玉県立歴史資料館 2005
中島洋一『陣場遺跡(5次)発掘調査報告書』行田市教育委員会 1992
中島洋一『行田市市内遺跡発掘調査報告書II』行田市教育委員会 1993
中村太一「古代東国の水上交通」『古代東国の民衆と社会』名著出版 1994
西川武臣『江戸内湾の湊と流通』岩田書院 1993
根津明義『中保B遺跡』高岡市教育委員会 2002
根津明義「古代における物資輸送の一形態」『古代の地域社会と交流』岩田書院 2005
堀口万吉「歴史時代の沈降運動と低地の形成」『アーバンクボタ19』株式会社クボタ 1981
松尾昌彦「古墳時代後期の石材交流と舟運」『専修考古学第10号』専修大学考古学会 2004
松戸市立博物館『川の道 江戸川』2003
松原弘宣『日本古代水上交通史の研究』吉川弘文館 1985
水島義治「青柳の張らる水門に—東歌に見られる水辺の歌—」『高岡市萬葉歴史館論集1 水辺の万葉集』1998
山中敏史・佐藤興治『古代の役所』岩波書店 1985
山本靖『築道下遺跡IV』財埼玉県埋蔵文化財調査事業団 2000
渡部修「万葉集東歌が詠む東国的情景」『季刊 河川レビュー132』新公論社 2005