

日本の古代中世における 港の空間構成

南 出 眞 助

はじめに

かつて筆者は越前国敦賀津を例にとり、古代の船着場がラグーン（潟湖）の埋積に伴って入江の内側から外浜へと移転していく過程を推論した^①。筆者の復原案に対しては、松原客館（後述）の位置などをめぐって別案^②も出ているが、当否の決め手となるような考古学的証拠もえられないため、論理的には肯定も否定もされないままである。もちろん拙案の論証の不十分な部分はいまだ未解決であり、復原の微細な点については修正案も考えているが、河口港の変化モデルとしての基本的な認識は変わっていない。

今回の小稿の目的は、かつての論考の際に浮かんた疑問の一つを再説することにある。その疑問とは、日本の

古代や中世の港にはどのような施設があり、それらは互いに近接していたのか否か、港としての空間はどれほどの広がりや密度をもっていたのか、という疑問である。古代敦賀津は、古く『日本書紀』仲哀紀に「角鹿」・「津」とみえるが、律令期においては『延喜式』主税上に船賃が記されるように、北陸道の公的な港であったから、それに関連する施設も古代官衙的建物の一種として扱えられるべきなのかもしれない。各地の発掘例が示すように、古代官衙的建物（群）には郡家と駅家を兼ねるなど、複合的機能を有するものが少なからずある。それらの建物配置については、互いに近接している方が便利であったと説明されることがよくあるが、そのような空間構成原理は港の場合にもあてはまるのだろうか。

もとより、日本では発掘によって遺構が確認された古代の港はほとんど例がなく、各施設の正確な位置も確認されていない。客観的な証拠を揃えずに議論を組み立てること自体が無謀であるが、あえて再説を試みるのは、地理学の立場から港をどのような空間としてとらえているのかを、自分自身への問いかけとして再確認したかったからである。地理学が日本の古代や中世の港に目をやる場合、歴史的社会的枠組みの中で性格づけを行うだけ

ではなく、現在のそして世界のどこにでもある港のバリエーションの一つとして一般化する議論が必要なのではないか、地理学の側からそのような「港の論理」を提示すべきではないかと、考えているからである。

一、古代の港と客館の空間構成

(1) 敦賀津と松原客館

古代敦賀津周辺の交通関連施設として、文献には北陸道松原駅・松原客館・氣比神宮などが登場する。松原客館は渤海使節を収容する迎賓館であり、氣比神宮は海上安全を祈願する神として越前国最高位の格式を誇っていた。これらのうち氣比神宮の位置は古代から現在までほとんど変化していないとみてよいが、松原駅・松原客館の位置についてはいまだ推定段階を出ていないので、筆者によるかつての復原案から論を起こしたい。ただし復原作業の細かな手順については省略する。

まず注目すべきは、松原客館・松原駅が、いずれも「敦賀」ではなく「松原」という語を冠していることである。松原が地名であっても、松が生い茂る原を指す普通名詞であっても、その対象は笙ノ川以西すなわち古代

のラグーンの西側および南側の砂丘地帯に限定される。これに対し、『延喜式』雑式に記されるように松原客館を「檢校」する立場にあった氣比神宮は、敦賀平野の東端に位置している。両者がかかなり隔たっていたことは、『扶桑略記』延喜一九年(九一九)十一月八日条以下に、渤海客一〇五人を「松原駅館」に安置しようとしたところ門戸が閉ざされ行事官人も不在で薪炭の蓄えもなく不便であった、という記事からも推察される。

これに対し松原駅の位置は、敦賀平野の東南角から北西方向に一直線に伸びる古代北陸道がラグーンに突き当たる三島地区と推定され、その西側の小字「四ツ矢」は「津屋」ないし「屋」、つまり津や駅家に付設される建物に通じる地名ではないかと考えられる。そこで松原客館の位置については、「駅館」と称されていることから駅家と同所に併設されていたとみる説もあるが、右に述べた接客の不便さは孤立した施設であるがゆえに生じたことであり、それ以上の明確な根拠はないが、松原駅からさらに北西方の地形的に安定した砂丘上が最適だと筆者は仮定した(図1)。

古代の船着場がラグーンのどのあたりに位置していたかは不明であるが、小字「四ツ矢」に津屋があったとす

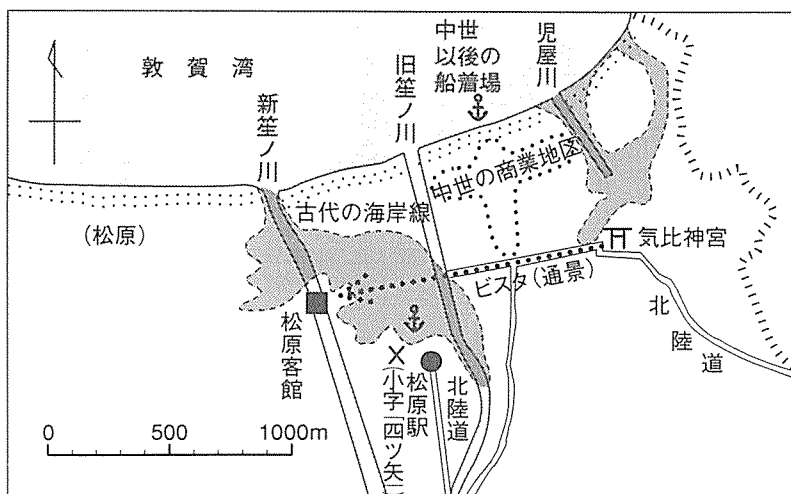


図1 古代敦賀津の空間構成
(古代の海岸線は南出(1978)を一部改変。)

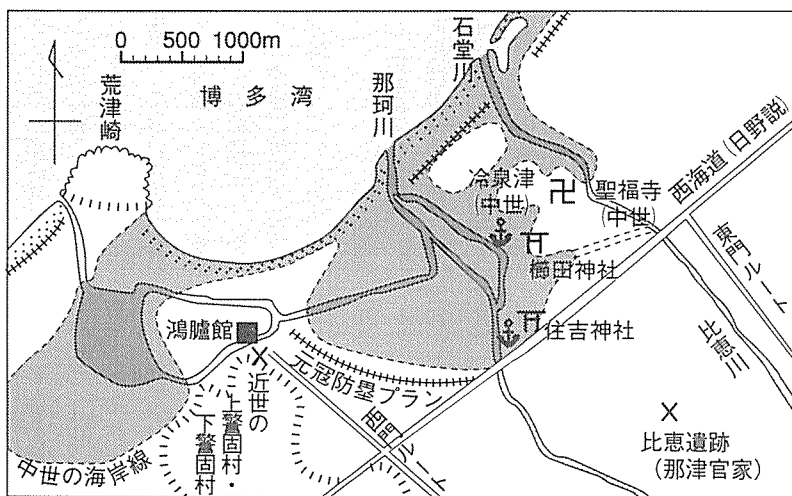
れば、荷揚げ場はその近くと考えられ、松原駅にも近いラグーンの南端に考えうるだろう。しかし船着場を無理に一ヶ所に特定する必要はなく、ラグーン各所に必要に応じて横づけされた、という程度の利用状況(図5・I)を想定しておいた方が無難なように思われる。ここで再説しておきたいのは、細かな位置はともかく松原客館がラグーンの西側ないし南側に位置しており、気比神社やのちに中世の町屋が成立する地区からは一キロメートルほど隔たっていたのではないかとということである。

(2) 博多津と鴻臚館

古代博多津の地形や交通施設の配置状況は、敦賀津に酷似しているといえる。これらの津については、以前に筆者も簡単な比較を試みたことがあったが、その後の発掘の成果なども含め、再説しておきたい。なお「博多」の初見でもある「博多大津」が文献に登場するのは『続日本紀』天平宝字三年(七五九)三月であり、それ以前は宣化『紀』元年の官家(みやけ)設置の記事にも見えるように、「那津」(なのつ)と呼ばれていたが、ここでは総括的に博多津として扱うこととする。

まず福岡平野の古代の海岸線については、各所に残る

博多津周辺の古代の交通施設としては、他に西海道と美野駅、さらに迎賓館としての鴻臚館があったはずであるが、それらの位置関係も敦賀津周辺の空間構成ときわめて類似している。鴻臚館は文献上は『文徳実録』仁壽二年（八五二）二月の記事などからみて、承和年間には「大宰府鴻臚館」などとも称されていたことが明らかである。その前身は持統『紀』二年（六八八）二月に新羅国使を、同年九月に耽羅使をもてなしたとされる「筑紫館」（つくしのむろつみ）にあったが、筑紫館の名は、持統『紀』以外には天平八年（七三六）に遣新羅使が望



— 142 —

郷の歌を詠んだ『万葉集』巻一五に登場するのみである。

鴻臚館の跡は一九八七年に平和台球場の改修工事によって確認されたが、その位置は、那珂川河口部の推定ラグーンの西端にあたり、さらにその西側には樋井川河口部のラグーンが広がるので、海岸線の凹凸の関係を逆に表現すれば、カナトコ状に突き出た半島のくびれた部分に位置していることになる。これは周囲から容易に監視でき、なおかつ有事には即座に交通遮断できる位置であると筆者は解したい。時代は異なるが、機能的には長崎の出島と同じである(図5・Ⅲ^a)。

そこで鴻臚館と陸上交通との関係に注目したい。山村信栄は、福岡平野を縦断して博多湾岸と大宰府とを結ぶ二本の直線古道の痕跡を、「水城」の両端の切り通しを通過することから「東門ルート」「西門ルート」と仮称した^③。このうち西門ルートを延長すれば鴻臚館に至り、東門ルート延長すれば、古代博多津の船着場や西海道美野駅にも近接する交通の要衝であったと想定される比恵遺跡や博多遺跡群に至る。

西門ルートの水城以南の前田遺跡では、N四二度Wの方向を持つ道路と見られる溝間平坦面が七世紀後半の土器をもつ土坑を切り、なおかつ八世紀後半の廃棄土坑と

溝状遺構に切られているので、八世紀前半～中頃には道路として使用されていたことが確実であるが、水城以北の先の原遺跡ではN五四度Wの側溝から一二世紀までの遺物が出土しており、この部分での道路使用の年代幅は広がる可能性がある。これに対し東門ルートは、日野尚志の条里地割復原案によれば席田・那珂両郡界の基準となった古代西海道であるが、一部は近世の街道「府大道」としても踏襲され、今なお道路として利用されている。水城以北では那珂久平遺跡や井相田遺跡を貫くほぼN四三度Wの直線をなし、八世紀中頃以降に造られており、やはり側溝からは一二世紀までの土器が出土している。

山村は両ルートの造成時期のズレを、大宰府の政庁としての変質時期に合致させて解釈しようとしているが、筆者は、少なくとも水城以北においては、両ルートが併用されていた時期があることを重視したい。西門ルートが廃絶してその代わりに東門ルートが開かれたのではないとすれば、延長一〇キロメートル以上に及ぶ二本の道路を併設したのは、それぞれに別の用途があったからではないだろうか。すなわち西門ルートは主に蕃客・外交用、東門ルートは官人・内政用である。『延喜式』兵部省に規定されるように、大宰府定額の兵馬二〇正のうち一〇

正は鴻臚館に分置され、急速の用にあてられていた。美野駅の位置は不明であるが、福岡平野を西行する西海道から大宰府方向に折れ曲がる東門ルートへのアクセスと、博多津の船着場へのアクセスとの両立を考えれば、比恵遺跡の周辺一帯に求めるのがもっとも自然であり、鴻臚館とはせいぜい三・四キロメートルの距離であったと思われる。にもかかわらず、美野駅の一五正とは別に鴻臚館に一〇正も常置したのは、美野駅に関わる官人・官物輸送とは区別したからではないだろうか。

このように鴻臚館は、博多津の船着場や西海道の駅家が複合するような水陸交通の要衝からみれば、やや外れた西方に位置していた。そもそも港としての歴史からみれば、六世紀（以前）に設置された筑紫館の方が、七世紀（以後）に整備された西海道より古いので、筑紫館の後を継いだであろう鴻臚館の位置が駅家と近接していかなくても不自然ではない。しかしその後も両施設が一ヶ所に統合されることなく、それぞれ別個の長大な道路で大宰府と結ばれていたのには、それなりの理由があったと思われる。

『三代実録』貞観十一年（八六九）六月には、新羅の海賊が博多津に来て豊前国の年貢絹綿を掠奪したという

記事が収められている。もちろん外来使節と海賊とは別だが、国家的な貢納物が集中し要人が往来するような場所には外国人を近づけたくなかったのではないだろうか。そのことは、たとえ承和年間以後に使節が盛んに交易活動を行うようになり、鴻臚館が対公人ではなく対私人的な応接機関へと変質し、亀井明徳の表現を借りれば「公設唐物市場」¹⁹⁾として機能するに至ったとしても、国内向けの一般的な流通システムとは区別しておきたかったと思われる。もちろん博多津の船着場も、敦賀津の場合と同様に必ずしも一地点に限定される必要はなく、ラグーンの各所が適宜利用されたと考えておく方が無難であろう。

このように古代の港に付随する客館は、官人・官物輸送の拠点からは意図的に距離をおいて設置されたのである。その目的は、田島公も『延喜式』玄蕃寮の規定などから推論しているように、²⁰⁾ 外国大使節の身辺を警護するだけではなく、同時にスパイ活動や密貿易を防止するところ、²¹⁾ 両面的なセキュリティの確保にあったと考えられる。したがって客館は、船舶の出入りを監視する施設からよく見通せる場所にあったともいえる。敦賀津では氣比神宮から見て松原客館はラグーンの対岸であった。

二、中世の港の空間構成

(1) 鎌倉と和賀江島

博多津では二つのラグーンに挟まれた半島が島のように孤立していたので、ラグーンの沿岸ならどこからでも容易に監視できたであろう。その場合、船着場や駅家のような交通施設と、客館のような収容施設との間の適度の隔たりは、いわば緩衝空間として機能したのである。『三代実録』貞観十一年（八六九）一二月に設置されたと推測しうる「警固所」は、その地名から現在の警固付近に比定されているが、まさに鴻臚館から大宰府に向かう西門ルートを扼する位置にあったと解すれば、緩衝空間としての機能も明確である。

なお、古代の客館としては他に難波津鴻臚館の存在が伝えられるが、難波津の船着場の位置に関しては今のところ筆者自身の復原案を提示しえないので、それをめぐる議論は先送りしておきたい。ただ予察的に述べれば、船着場を一ヶ所に限定せず、たとえば外交と内政用の使い分けなども想定する方が、史料解釈上の矛盾も小さいのではないかと考えられる。また客館の位置については、陸上交通の要衝から適度に離れていてなおかつ周囲から見通しのきく場所、というのが立地の好条件になりえたかもしれない。

一般に、鎌倉正面の由比浜は波が荒く、大型船の着岸が困難であったと考えられている。その証拠としては、『吾妻鏡』建保五年（一二二七）四月に源実朝の「唐船」を「由比浦」から進水させようとして失敗したことや、貞応二年（一二三三）の『海道記』に「数百艘の舟ども綱をくさりて大津のうらに似たり。千万宇の宅軒をならべて大淀のわたりに異らず」、「東南の角一道は舟楫の津。商売の商人百族にぎわい」とあることから、船舶は沖合に停泊して東南角すなわち材木座海岸が唯一の荷揚げ地点になっていたことなどが挙げられる。このような状況を打開するために、『吾妻鏡』貞永元年（一二三二）七月に、勧進上人往阿弥陀仏が「舟船着岸の煩い無き為に和賀江島を築くべし」と北条泰時に願ひ出たと伝えられている。

この和賀江島は、材木座海岸の東南にあたる飯島崎の海中に直径三〇センチメートル大の丸石を積み上げて造成された、延長二〇〇メートルほどの釣針型の防波堤であった。近世絵図にも漁船の溜り場として利用されてい

た様子が描かれている。今日ではかなり崩れてしまい、干潮時にわずかに海面上にあらわれるだけであるが、神奈川県^①の史蹟に指定されている。また丸石のすきまからは宋製の陶磁器の破片なども大量に見つかっている。飯島崎は鎌倉の狭小な平野が海に没する東限である。ここに防波堤を築くことは、相模湾の西南方向からの波を避けるという点ではベストであっただろうが、それだけではなく、鎌倉の密集した都市空間が尽き果てるマジナルな位置でもあった。和賀江島の現地では、西と南は海に囲まれ、東には急崖が迫り、船着場へは北側からの小径が唯一のアプローチとなっている(図3)。

和賀江島の維持管理にあたる極楽寺はおそらくその小径の途中に関所を設け、関米を徴収していた。徳治二年(一二三〇七)の『金沢文庫文書』によれば、和賀江住人の六郎太郎らが関米を運取し狼藉をはたらいたとして、「和賀江関所沙汰人」である極楽寺の僧が訴えている。鎌倉から幕府が去つてのちも、暦応二年(一二三九)の『円覚寺文書』には「円覚寺領尾張国富田篠木両庄米運送飯島関米等事」と見え、貞和五年(一二四九)の『極楽寺要文録』には、足利尊氏から極楽寺長老に宛てた書状写に「飯島敷地舛米并島築及前浜殺生禁断事」とし

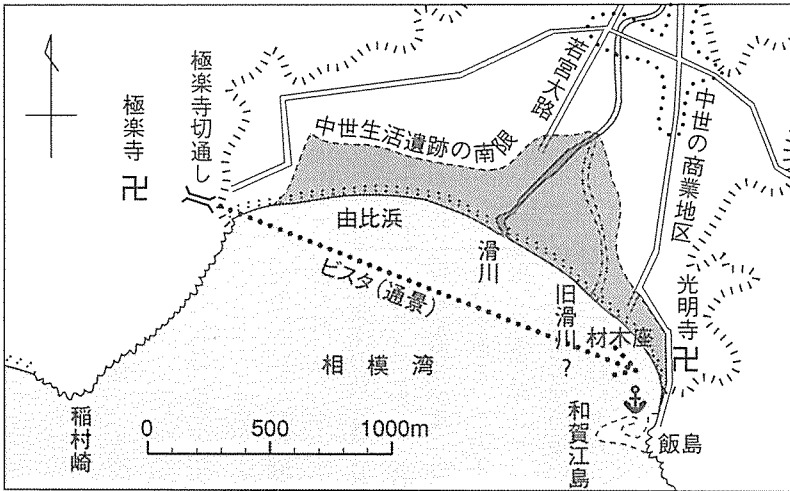


図3 中世和賀江島の空間構成
(中世の生活遺跡の南限は松尾宣方(1989)による。)

て極楽寺による舛米（関米）徴収権と周辺管理権を再認¹⁸している。

このようにみれば、和賀江島を船着場に設定したことは、そこが物理的に着岸可能であつただけではなく、積み荷の集中管理を狙つたからではないかと考えられる。根幹部にあたる飯島に関所を設けて極楽寺が関米を徴したということこそが、その証拠である。由比浜は波が荒くて着船が困難であつただけではなく、陸側から容易に近づけるような、あけつひろげな浜辺には着船してほしくなかつたのではないだろうか。たとえ本船は沖合に停泊して舢舨で往復するとしても、停泊日数が長くなれば、積み荷の盗難、横流し、破損などの危険は避けられず、積み荷が高価な輸入陶磁器であればリスクはなおさら増大したのであらう。

つまり、空間的に孤立させられた和賀江島は、今日の港湾用語でいえば「保税区域」として機能したのである。狭小な鎌倉では、古代の港のように広大な「緩衝空間」を設定できなかったもので、自然の障壁と人工の関とを組み合わせることによって、交易品の安全性を確保したのである。そう考えれば、極楽寺と和賀江島の位置関係も興味深い。極楽寺切通しに向かう坂の途中からは、真正

面に由比浜、材木座、和賀江島まで一望できる。和賀江島の防波堤の開口部が北西に向いているので、出入りの船舶まで監視できたと思われる。

極楽寺は正嘉年間（一二五七―一二五九）に深沢に開かれたのが、正元元年（一二五九）にもと「地獄谷」であつた現在の地に移つたとされている。極楽寺切通しの開削もそれに前後するが、極楽寺が舛米徴収・殺生禁断などを通じて「前浜」の全面支配を狙つたとみる石井進¹⁹や、馬淵和雄²⁰らの見解を筆者も支持したい。切通しの坂道から望む和賀江島までのビスタ（通景）が、前浜の監視を兼ねていたことは容易に想像できる（図3）。

近年の研究では、生活遺跡の分布限界から一二世紀頃の由比浜ないし材木座の海岸線を現在よりも数百メートル奥まつたところに求める復原案も出されており、また滑川の河口が現在より四〇〇―五〇〇メートル東方にあつたことや、その内側にラグーンが形成されていた可能性なども指摘されてきたが、仮にそのような地形変化を加味しても、極楽寺坂―和賀江島を軸とするビスタの構造は基本的に変わらなかつたと考えられる。仮に（旧）滑川が水運に利用されたとしても、河川規模からみて、底の浅い小舟を人夫が曳くという程度であつたと思われ

るので、和賀江島でいったんチェックを受けた後に小舟に積み替えられたと想定すればなら矛盾はない。

このように貿易活動が完全にコントロールされていたとなれば、『吾妻鏡』建長六年（一二五四）四月に「また唐船の事沙汰あり。その員数を定めらる。（略）唐船は五艘の外これを置くべからず。速やかに破却しむるべし」とある五艘とは、民間貿易統制令であると解されているが、和賀江島の防波堤内側に一度に繫留できるキャパシティー上の限界だったのではないかと考えられる。鎌倉期の最大級の船で全長三〇メートル程度である。和賀江島の防波堤の復原図や現地状況をみれば、たしかに四〜五艘あたりが限界ではないかと感じさせられる。沖合に停泊したまま舢で往復するならこのような員数には根拠がないが、和賀江島への入港が義務づけられていたとすれば、許容限界が設定されたとみるのは自然である。

ただし文献上は、和賀江島への入港を義務づけるような、あるいは由比浜への着船を禁じるような令は残っていないので、以上のような議論はあくまで憶測の域を出ないが、人家が密集して「緩衝空間」を持たない鎌倉で無用な混乱を避けるためには、やはり陸上交通の要衝か

らは適度に離れた船着場と、管理者側から容易に見通せるビスタの設定という、港の空間構成原則が適用されたのではないだろうか。

（3）博多浜と息浜

最後に話題を再び博多に戻し、博多遺跡群の発掘結果に基づいた大庭康時による海岸線復原案を題材に、中世の町と船着場の空間構成について、簡単に私見を述べておきたい。中世博多の交易活動の中心は、西を那珂川、東を比恵川（現河口では石堂川）に挟まれた狭義の博多（町）であるが、当時の比恵川は現在のように石堂川としての河口を持たず、博多町の南側で西に折れ那珂川に合流していた。大庭によれば、博多町には三列の砂丘があり、南の二列は複合して「博多浜」、北端は「息浜」（おきのはま）を形成していた。一一世紀以前に博多浜はすでに陸繋状態にあったが、息浜は文字通り沖合に孤立していた。しかし息浜北部から元寇防塁跡が出土しているのも、遅くとも一二世紀後半には息浜も防御ラインの内側に組み込まれていたこと、すなわち陸続きであったことがわかる。

一二〜一三世紀の船着場は「冷泉津」である。博多浜

西側にあたる冷泉町の波打ち際の堆積層からは大量の輸入陶磁器が出土しているが、梱包されたままの破損品や不良品が混ざっていることから、荷揚げ直後に投棄されたものとみられており、その付近に船着場があったことは確実である。大庭は外洋船を博多湾に停泊させて小舟で往復したように想定しているが、積み替えに伴う盗難・横流し・破損の危険は大きく、可能なかぎり冷泉津に横づけするか、容易に監視できる那珂川のラグーン内に停泊させたと筆者は考えている。

中世の博多は「在蕃貿易」といわれるように、貿易の実権は宋商人が把握していた。建久六年（一一九五）には、宋から帰国した栄西によって日本最古の禪寺である聖福寺が創建された。その敷地は宋人がかつて「博多百堂」を建立した跡地であり、この事業には宋商人たちも協力したといわれている。聖福寺には永祿元年（一五五八）以前の状態を伝えるという「聖福寺古図」²⁴が残されており、境内の北・東・南側の三方が堀に囲まれていたことがわかる。東の堀は、のちに一六世紀後半に人工的に開削された石堂川の敷地である。筆者は、これらの堀の役割は博多浜を空間的に隔絶するためではなかったかと考えている。当時の比恵川は博多の南側を限っていた

ので、東側を聖福寺の堀で遮断することによって、博多浜への出入口は東南角の「松原口辻堂」²⁵に狭く限定されることになる。つまり、町屋が飽和状態に達したような中世の港では安全管理のための「緩衝空間」が確保できず、その代わりに町全体を「保税区域」的に孤立させることによって、貿易品の無用な流出を防いだのではないだろうか。（図4）

これに対し息浜は一五―一六世紀に日朝貿易・日明貿易の拠点として賑わうようになった。もとは元寇の役之恩賞として大友氏に委ねられた新開地であったが、一四七一年に著された朝鮮の『海東諸国紀』には、大友氏支配下の息浜が六〇〇戸、大内氏支配下の博多浜が四〇〇〇余戸と記され、息浜は軒数において博多浜を凌駕している。息浜の南西部からは、杭列を伴う護岸石積みとその底に角礫を敷き詰めた、船着場らしい遺構²⁶が出土している。息浜と博多浜との間の低湿地はのちに埋め立てが行われた痕跡もあり、新開地もまたたく間に町屋によって充填されていったと想像される。しかし奇妙なことに、天正一五年（一五八七）の「太閤町割」以前の遺構面からは、博多浜と息浜とを結ぶ道路は一本しか発見されていないのである。これは、両者が空間的には連続し

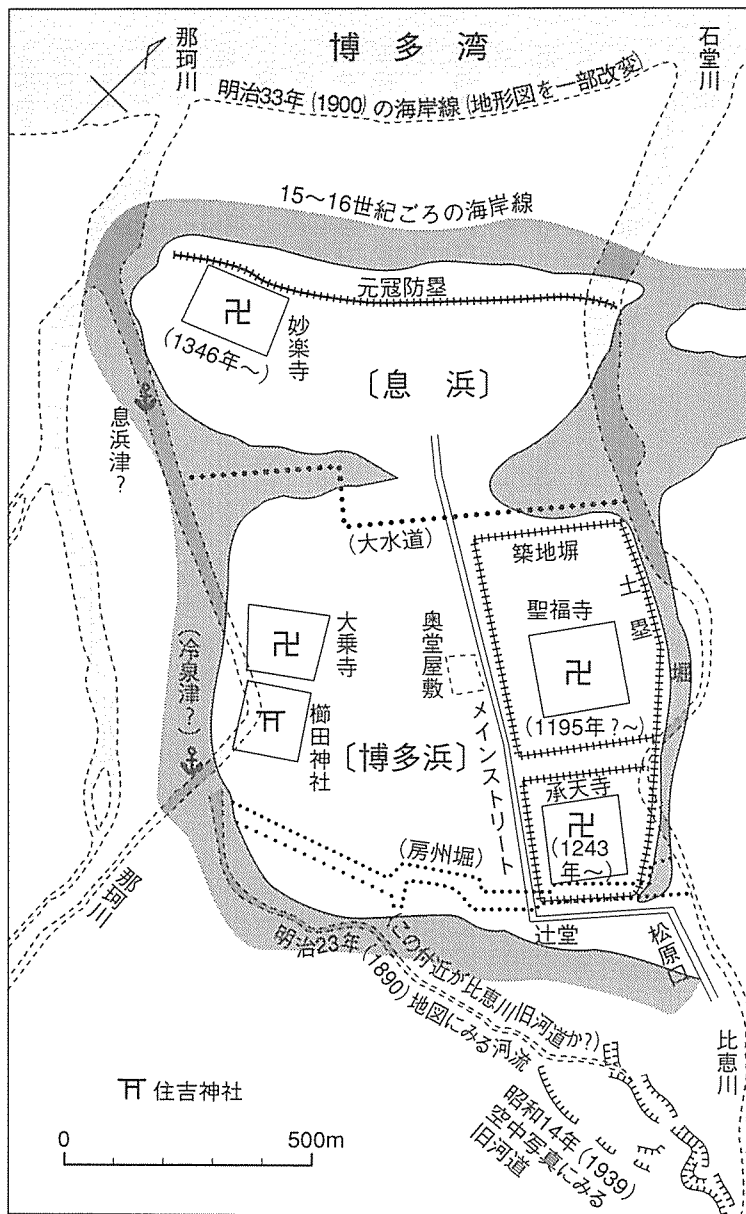


図4 15~16世紀頃の博多とその後の地形変化
 (15~16世紀頃の海岸線、寺院の配置等は大庭(1995)による。
 房州堀の位置は佐伯・小林(1998)による。
 空中写真の判読は南出(1987)による。)

ていても、それぞれ独立した経営がなされていたこと(28)を物語っている。

一六世紀後半以後に博多周辺の地形は激変する。近世の文献や絵図が示すように、まず博多の東に砂丘を横切つて石堂川が掘られ、西に流れていた比恵川は廃川となる。ところが、その廃川地に近いところに、今度は「房州堀」が掘られ、その後近世博多町の南限と定められる。またかつての博多浜と息浜との境界には東西方向に「大水道」が掘られる。これらの堀の施工者とその目的はいずれも不明である。城下町化の一環とする見方や、排水用、あるいは博多町人の「自治性」に由来するとの見方もある。しかしこれまでの筆者の議論をさらに延長するならば、これらの堀は、町を周囲から隔絶することによつて「緩衝空間」を確保するために掘られたのではないかと思われる。軍事的・政治的な意味よりも、もつと貿易の実利的な面から設定された港の空間構成ではないかと考えられるのである(図5・Ⅲ⑬)。

おわりに

ここまで述べてきたことは、発掘によつて確認された建物配置などの明確な証拠にもとづいているとはいいがたく、多くの憶測を交えたものであることは最初にも断つたとおりである。本来ならば、もつと数多くの事例を集めたうえで、一般化の議論を始めるべきであつただろう。しかし筆者が冒頭に述べた見解については、その方向で検証を進めるべきだという見通しが可能なように思われる。つまり古代中世の港といえども、外国人使節の保護・監視や交易品の管理の必要から生じる空間構成、具体的には迎賓館の隔離や船着場と陸上交通路との間の緩衝空間の確保、あるいは保税区域の設定など、今日の港湾に通じる空間構成が企図されていたのではないかという見通しである。緩衝空間は、建築密度が希薄な古代においては「何も建っていない」状態にあるだけで自然に確保されていたが、町屋が密集する中世においては、人工的に関所を設けるとか堀を掘るなどによつて確保されたのである。また管理者が各施設を容易に監視できるビスタの設定も、港の空間構成において重要なファクターであつたと考えられる。

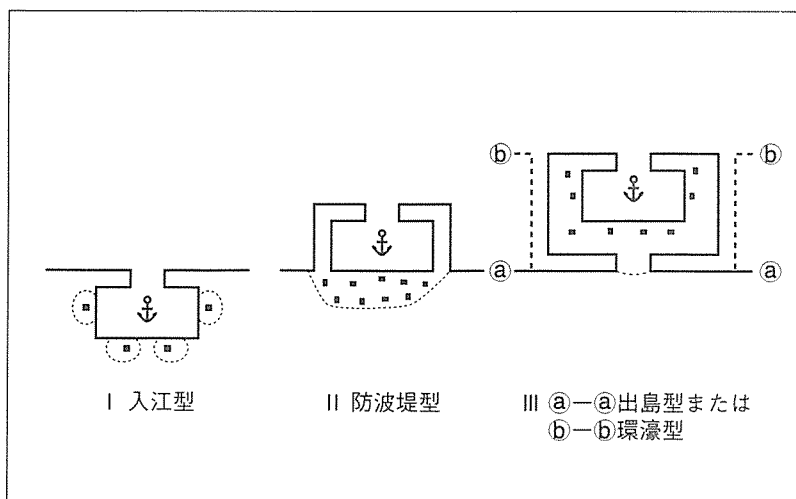


図5 港湾における「緩衝空間」の設定
(Ⅰ～Ⅲは時系列変化を示すものではない。)

- 古代中世の港を考えるにあたっては、船着場が物理的に着船可能かどうかという自然地理学的・工学的な大前提があるにせよ、港が流通拠点として機能しうるための社会的な空間について考察することが、人文地理学の側からみた「港の論理」を提示することにつながるのではないだろうか。
- 注
- (1) 南出真助「古代敦賀津の中世的変容」、人文二四、京都大学教養部、一九七七年。八三―一〇五頁。
 - (2) 気比史学会編『松原客館の謎にせまる―古代敦賀と東アジア―』、一九九四年。これは筆者も加わった市民歴史講座の記録集であるが、一四頁に拙案も含め七つの候補地が整理されている。
 - (3) 『類聚三代格』寛平五年(八九三)以前に「正一位」であった。前掲注(1)八八頁。
 - (4) 鈴木靖民「古代敦賀をめぐる対外関係―松原客館とその時代―」、前掲注(2)、五一―五四頁。
 - (5) 南出真助「古代・中世の港津」、藤岡謙二郎編集代表『講座考古地理学5 生産と流通』、学生社、一九八九年。一三七―一五〇頁。
 - (6) 柳田純孝「元寇防塁と博多湾の地形」、中山平次郎著岡崎敬校訂『古代之博多』、一九八四年。三六四―三九四頁。
 - (7) 渡辺正氣「大宰府鴻臚館をめぐる―福岡市平和台遺跡―」、

前掲注(6)、三〇四―三一九頁。

- (8) 山村信榮『大宰府周辺の道路状況遺構』、古代交通研究二、一九九三年。五六―六三頁。

- (9) 日野尚志『古代における大宰府周辺の官道について』歴史地理学紀要一六『交通の歴史地理』、一九七四年一二九―一四七頁。および同『筑前国那珂・席田・粕屋・御笠四郡における条里について』、佐賀大学教育学部研究紀要二四、一九七六年。七三―九一頁。

- (10) 亀井明德『鴻臚館貿易』坪井清足・平野邦雄監修『新版古代の日本3九州・沖縄』、角川書店、一九九一年。三四五―三五六頁。

- (11) 田島公『第四章 第五節 奈良・平安期の対外交流』、『福井県史通史編I原始・古代』一九九三年。五四六―五八八頁。および『大宰府鴻臚館の終焉——八世紀―十一世紀の対外交易システムの解明』日本史研究三八七、一九九五年。一―二九頁。

- (12) 千田稔『難波津補考』、小野忠淑博士退官記念論集『高地性集落と倭国大乱』、雄山閣、一九八四年。三七六―三九七頁。

- (13) 『飯島和賀江島絵図』、明和元年(一七六四)頃、鎌倉国宝館図録一六『鎌倉の古絵図Ⅲ』、一九六九年。一六頁。

- (14) 赤星直忠『和賀江島築港址』、『神奈川県史蹟名勝天然記念物調査報告書』一六、一九五〇年。(同『中世考古学の研究』、有隣堂、一九八〇年所収。四二―四二八頁)

- (15) 前掲注(5)、一四七―一四八頁。

- (16) 石井進『都市鎌倉における「地獄」の風景』、『御家人制の

研究』、吉川弘文館、一九八一年。九二頁。

- (17) 馬淵和雄『武士の都鎌倉―その成立と構想をめぐる―』、網野善彦・石井進編『中世の風景を読む2 都市鎌倉と板東の海に暮らす』、新人物往来社、一九九四年。五六―六六頁。

- (18) 松尾宣方『中世の海岸線と浜』、石井進・大三輪龍彦編『よみがえる中世3 武士の都鎌倉』平凡社、一九八九年。二二八―二三三頁。

- (19) 阿部正道・安田三郎『中世鎌倉歴史地図第一三図(和賀江・小坪地区)』、鎌倉市民二一六、一九六九年。二六―二七頁。

- (20) 斎藤直子『中世前期鎌倉の海岸線と港湾機能』、峰岸純夫・村井章介編『中世東国の物流と都市』、山川出版社、一九九五年。二四三―二八〇頁。

- (21) 『なめりかわ滑川』、『角川日本地名大辞典』14 神奈川県、角川書店、一九八四年。六七二―六七三頁。

- (22) たとえば中国の泉州沈船で全長二五メートルあり、韓国の新安沈船で全長三五メートル、幅一〇メートル、排水量三七四トン、積載量二〇〇トンと推定されている。この程度が中世唐船の最大級であろう。柳田純孝『貿易船の大きさと積荷』、川添昭二編『よみがえる中世1 東アジアの国際都市博多』、平凡社、一九八八年。二〇―二二頁。

- (23) 大庭康時『聖福寺前一丁目2番地―中世後期博多における街区の研究(1)―』、法哈達(はかた)二、博多研究会、一九九三年。一―二八頁。同『大陸に開かれた都市博多』、網野善彦・石井進編『中世の風景を読む7 東シナ海を囲

- む中世世界」、新人物往来社、一九九五年。一八―五二頁。
- (24) 「聖福寺古図」の都市空間論的分析については、①宮本雅明「文献と絵図から見た中世後期の聖福寺境内―博多・福岡の都市空間形成史中世編(3)・(4)―」、日本建築学会九州支部研究報告三一、一九八九年。三〇一―三〇八頁。②同「中世後期博多聖福寺境内の都市空間構成」、小林茂・磯望・佐伯弘次・高倉洋彰編『福岡平野の古環境と遺跡立地―環境としての遺跡との共存のために―』、九州大学出版会、一九九八年。一九九―三二頁。
- (25) 大庭康時「中世都市博多の成立―博多遺跡群の発掘調査から―」、前掲注(24) ⑤書、一六二頁。
- (26) 佐伯弘次「中世後期の博多と大内氏」、史淵一二一、九州大学文学部、一九八四年。一―二八頁。
- (27) 常松幹雄「博多遺跡群にみる埋立について」、前掲注(24) ⑤書、一六七―一八五頁。
- (28) 佐伯弘次「中世都市博多の発展と息浜」、川添昭二「還暦記念会編『日本中世史論攷』」、文献出版、一九八七年。四一九―四五〇頁。
- (29) 「博多22―博多遺跡群第57次(房州堀推定地)の調査概要―」、福岡市埋蔵文化財調査報告書二五〇、福岡市教育委員会、一九九一年。佐伯弘次・小林茂「文献および絵図・地図からみた房州堀」、前掲注(24) ⑤書、二二三―二三四頁。なお筆者も、同書刊行の母体となった「遺跡立地研究会」において、一九八七年に房州堀の位置や比恵川旧河道について若干の検討を行った。
- (30) 佐伯弘次「まぼろしの湊―袖の湊と大水道―」、前掲注