

# 東日本の交易路

## 東邦大学付属東邦高校考古学部

菅原朋輝 野村俊太 野口晃文 田邊康明 青山亮太 金子愛

### はじめに

#### (1) 研究動機

私達がこのテーマに興味を持ったきっかけは、博物館で遺物の説明文を読んでいるとき、他の遺跡とのかかわりについての記述があるものが多い事に気づき、遺跡間の関わりについて疑問に思ったことである。そしてそれを広い視野をもってまとめてみようとしたことである。

#### (2) 研究目的

目的として主に2つのものがある。1つはこれまでの既出の情報を自分たちなりにまとめて交易路を考察すること、そしてその情報を元に遺跡の新たな価値を見いだすことである。2つめは交易にかかる時間と時期について考察し、縄文人の生活を明らかにすることである。

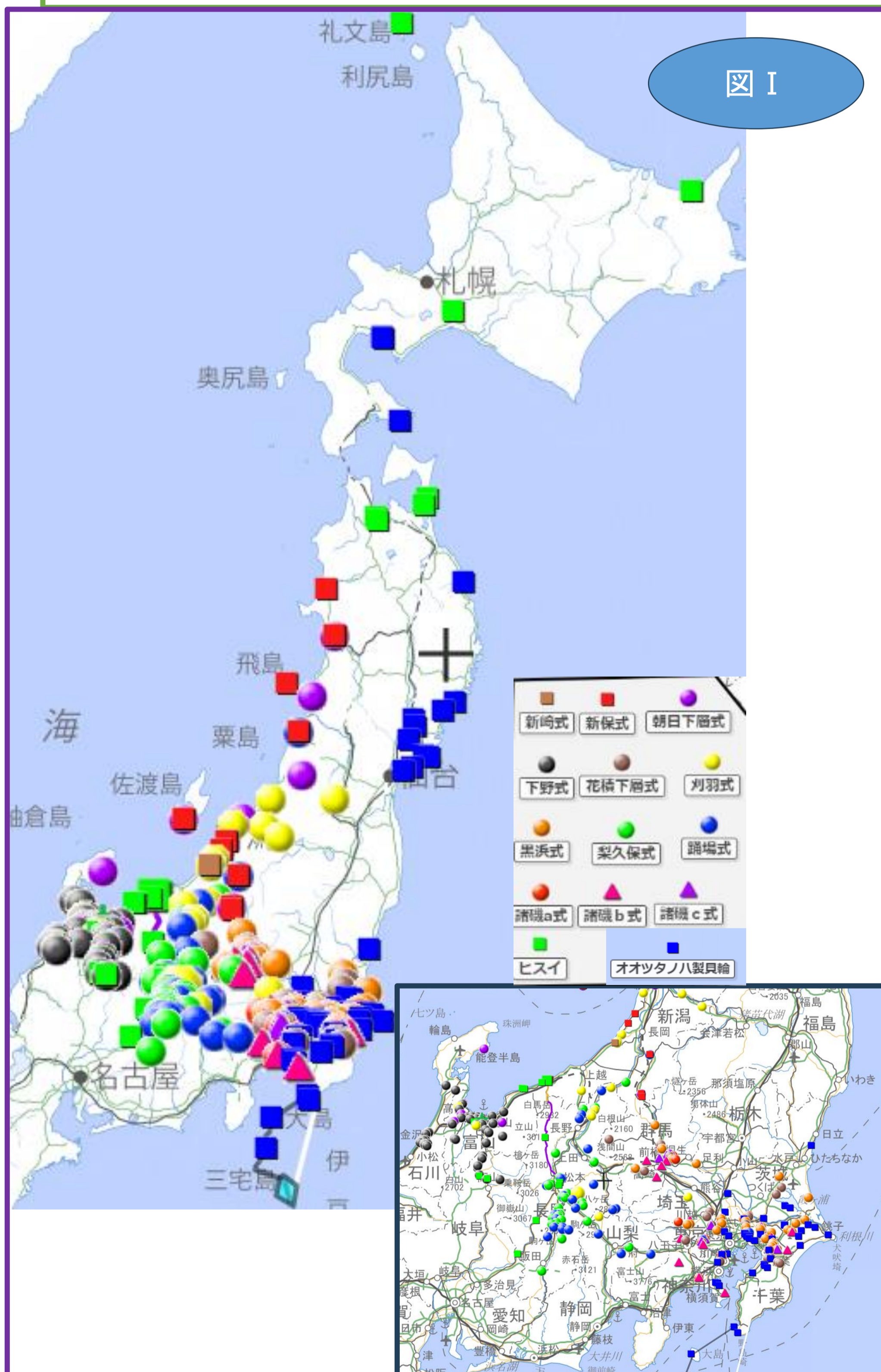
#### (3) 研究手法

##### ・交易路、交易品

遺跡からの出土品のなかで、産地が限定され、他遺跡との関わりを推測できるものを「交易品」として考え、それらが出土した遺跡を交易地点とし、それらを結ぶ「道」を交易路として考察する。この『道』は単に遺跡間を繋げたわけではなく、人が行き来しやすいように河川沿いや谷を通り、標高差を極力低くなるように設定している。これは後述にもあるが縄文人は交易を行う際に数100kmの移動を頻繁に行っており、その過程で高低差が激しくない、歩きやすく疲れにくいような道を開拓し、使用するようになることは十分に考えられるからである。研究の際に「交易品」としたものは、オオツタノハ製貝輪、翡翠の硬玉、縄文土器である。

##### ・交易にかかる時間、時期

研究に当たって『コース定数』を用いた。これは鹿屋体育大学の山本正嘉名誉教授が提唱する体力的難易度を客観的に数値にして示す物で、この定数と移動距離、高低差を元にその道中、どのくらいの時間がかかるのか求められる。また、時期については日中の時間と季節柄から考察した。



### 1 交易品について

#### (1) オオツタノハ製貝輪

東日本では伊豆諸島にしか生息しない貝であるオオツタノハによって作られた、オオツタノハ製貝輪は主に縄文時代中期～後期の遺跡において発見されており、全国に流通したのも同時期だと考えられる。また、この遺物が他の遺跡と比べ大量に発見されたことから千葉県西広貝塚が東日本でのオオツタノハ製貝輪の交易中心地と目される。さらにオオツタノハ製貝輪は富山県の小竹貝塚でも発見されているため、縄文時代において千葉県から富山県を繋ぐ交易路があったと考えられる。

#### (2) 翡翠(硬玉)

翡翠には硬玉と軟玉の二種類存在するが、翡翠の硬玉は新潟県糸魚川周辺でしか良質なものが取れなく、縄文時代に日本で使われていた翡翠のほとんどが新潟県の糸魚川産の翡翠の硬玉である。そのため、翡翠が出土した遺跡と糸魚川周辺の遺跡とで何らかの関わりがあったと考えられ、それらを元に交易路を考察できる。北海道礼文島や知床にも翡翠の硬玉の出土例があることでその規模の広さがうかがえる。

### (3) 土器

花積下層式、朝日下層式、諸磯a式、諸磯b式、諸磯c式、黒浜式、刈羽式、踊場式、梨久保式、新保式、新崎式そして下野式を元に考察した。土器を交易品とするのには3つの理由がある。

1つめは土器形式ごとに明確な違いがあり、出土した遺跡間のつながりを証明しうること。

2つめ、ある形式の土器が発掘される遺跡が多数存在する地帯から離れた地点にある遺跡からその形式と土器が発掘されることがあること。図 I の刈羽式土器がわかりやすく、刈羽式土器は新潟県とその周辺の遺跡から多く発掘されるが、埼玉県の油面遺跡、富山県の平岡遺跡といった新潟県とは離れた地点にある遺跡から刈羽式の土器が発掘されている。私達は刈羽式土器を作るムラと発掘された遺跡の交易が行われた証拠として考えた。

3つめは縄文人が人口増加等の理由によってムラを新しく興すとき、分かれた先でも交易を行う必要があり、交易路から離れるとは考えにくく、交易路上に新しく作る可能性が高いと考えた事から、同一のムラから分化したムラの連続性を証明できる物を考えたところ、地域ごとの特色がある土器の形式が適していると考えたこと。

以上3つの理由により縄文土器を「交易品」とした。前述の通り、ここでの「交易品」とは他地域との関係性を推測できる物を指すのであり、通常の商品の意味とは違うことに留意いただきたい。また、よく交易品としてあげられる黒曜石について、長野県諏訪の和田峠周辺から採取された物が千葉県加曽利貝塚まで渡ってきている事については確認できたが、残念ながら手に入れることのできた情報の中では黒曜石の産地の特定を行っている絶対数が低く、産地ごとの分布の範囲や傾向が判断できなかったため、今回の研究においては『交易品』として扱っていない。しかし、諏訪湖周辺において採掘された黒曜石が全国に普及していることは確かであり、それを除いて交易路を定めることはできない。そのため、考察段階で「道」の存在の裏付けとして使用している。

## 考察

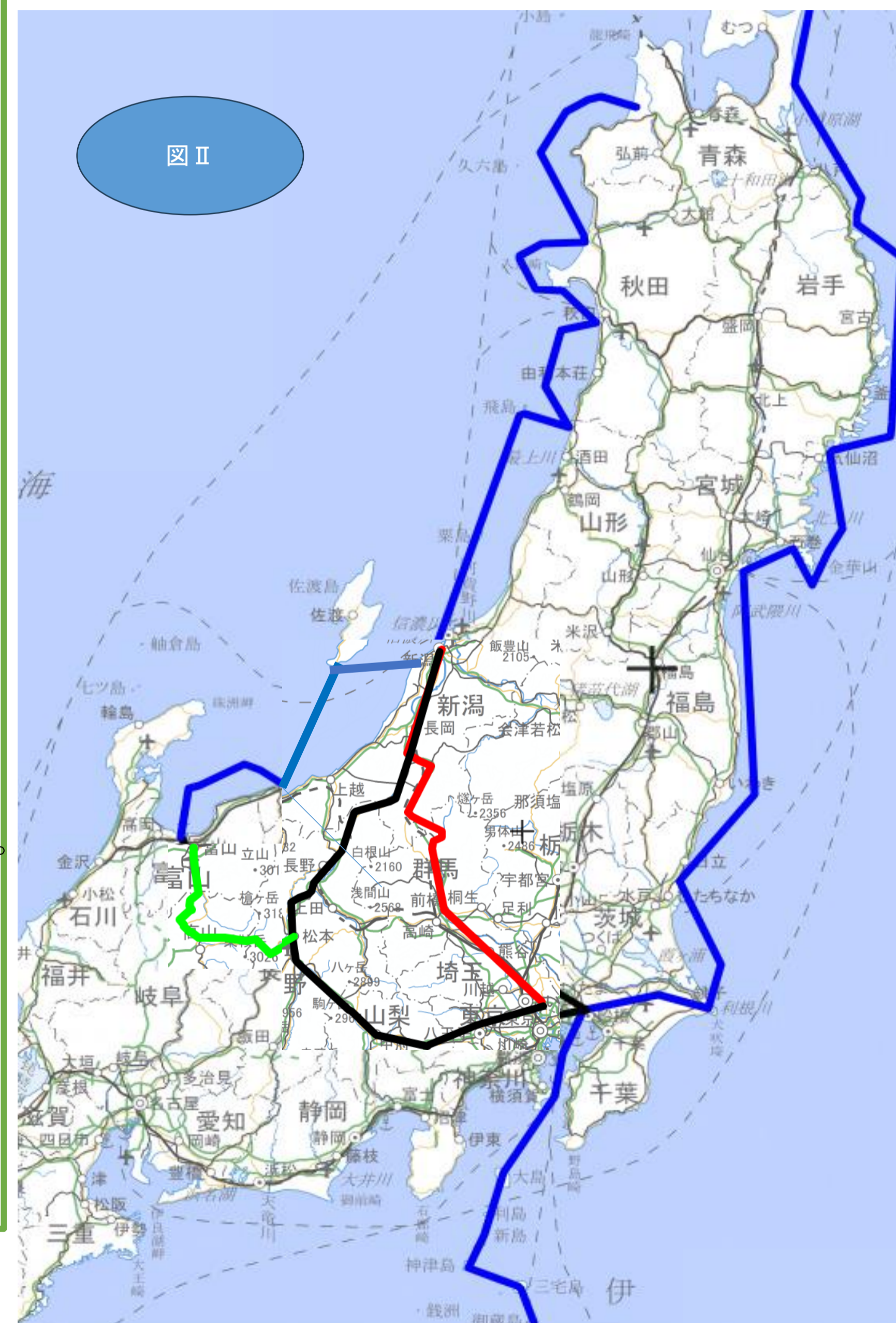
### 陸路

今回の研究の結果、東日本には主要な道が3つあったことが分かった。

1つ目の道は図 II の赤い線によって示される、東京周辺-群馬県前橋-新潟を結ぶ道で、道中の遺跡から見つかる土器から、縄文時代早～前期から使用されていたと推測できる。東京周辺と前橋は花積下層式、黒浜式、諸磯a式、諸磯b式、諸磯c式土器が多数出土するという点で一致しており、この2地域の関わりは確かな物であったろう。この2地域の間はほとんどが平野であり交易路の推測が確かな物だとは言いがたいが、平野部を通ると60kmほどの距離を1日野宿しながら行くことになる一方、埼玉県嵐山付近を通れば油面遺跡がちょうど2地域間に位置し、そこで夜を明かす事ができるため、本研究では嵐山を通る道を「交易路」とした。前橋-新潟間はこの道を通らなければ、西方面では標高2568mの浅間山を、東方面は越後山脈を越えなくては新潟までたどり着けないため、この道に設定した。また、この道の存在は新潟市の重稲場遺跡、新潟と高崎の中間地点に位置する岩原I遺跡両方で朝日下層式土器が発見されていることと、埼玉県油面遺跡に刈羽式土器の出土があることから確かであるといえる。

2つ目の道は図 II の黒い線によって示される、東京周辺-甲府-諏訪湖-松本-新潟を結ぶ道であり、道中の遺跡から見つかる土器から、この交易路の開始時期は縄文時代前期末葉から中期初頭だと考えられる。また、この道の存在は確かであると言え、それは前述の長野県諏訪の和田峠周辺によって採掘された黒曜石による物である。このような道となったのは図 I を見るとわかりやすいが、梨久保式土器、踊場式土器が連続して出土し、かつその連続するところにある程度沿って移動すると東京周辺-甲府-諏訪湖-松本-新潟の標高差を限りなく最小に近づけることができるからである。標高差で考えるのならば、群馬県前橋から軽井沢を通して長野県へと入る道もあるのだが、その道は活火山である浅間山を通る道であり、火山灰の影響で縄文人の食料となる植物、木の実、動物が少なく、補給ができない。また、浅間山を抜けた先でも川や谷などわかりやすい道中の道しるべとなるものがなく、あっても甲府を通る道よりかなりの遠回りをする事となるため、頻繁に使う「交易路」としての機能しないと考え、この道を採用した。

3つ目の道は図 II の緑の線によって示される、富山-松本を結ぶ道で、出土される土器、貝輪、ヒスイの出土遺跡から、縄文時代後期になってから利用され始めたと考えられる。土器の出土自体は飛騨山脈付近で途絶えているものの、その間にヒスイが出土された遺跡が複数あり、縄文人はこのルートも使用していると判断した。また、山中の遺跡にヒスイの出土が確認されることから、2つめの道に松本で合流し、新潟、糸魚川まで行った可能性がある。



### 海路

まず日本海側に関して、ここでは主に朝日下層式、新崎式、そして新保式をもとに考察した。これを見るとほぼ現在の航路に準じて遺跡が発掘されていることが分かる。特に新崎式、朝日下層式が産出地域から遠く離れた東北沿岸の複数の遺跡から発掘されていて、これらの土器が主に使用された縄文時代前期後葉から中期前葉にかけて日本海側で交易が盛んにおこなわれていたことが分かる。またこの時代では直線距離でおおよそ60kmずつ遺跡があるため、一回の補給でそのくらいの距離を移動していたと考えられる。

次に太平洋側について、ここでは主にオオツタノハ製貝輪を用いて考察した。この遺物については1交易品の章ですでに紹介済みであるため説明は割愛するが、移動経路については、まず伊豆諸島周辺で採取されたオオツタノハは神津島、大島を経由した後、千葉県の西広貝塚に運ばれ、最大で茨城県日立市-宮城県石巻市-同気仙沼市-岩手県久慈市-北海道函館、同洞爺湖町へと運ばれた。そしてこれらの補給地点は間隔がおおよそ120kmずつになっており、太平洋側での交易は日本海側の交易の二分の一の補給で行っていたということ、つまり、縄文時代中期から後期にかけての時代で、航海に必要な補給を二分の一程度に減らすほど技術が発達したことを示している。総じて、東日本において日本海側では縄文時代中期において頻繁に交易がされ、太平洋側では縄文時代後期において中期より発達した技術により、千葉県から北海道までの長い距離間で交易がおこなわれたと言える。

### 交易にかかる時間、季節

前述の通りに「コース定数」を元に計算すると、1日に約20km進む事が分かった。今回考察した3つの陸路はおおよそ300km~450kmの道のりであり、往復に約1~1.5ヶ月かかることになる。このとき必要な食料は補給無しで考えると40~50kgであり、交易品と合わせると到底持たた物ではない。そのため交易の際は交易路上にあるムラから食料などの補給を得ながら行っていたと考えられる。時期については6~10月にかけて行っていたと考えられる。その理由は、まず冬は交易品自体の採掘、採取が行えない可能性が高いため除外し、秋はこれからの厳しい冬を乗り越えるための食料品の備蓄に気を回して、交易を行っている暇はないと考えられるため除く。春も同様に冬の間に使った分の食糧確保に忙しいと考えられるからである。総じて交易は夏の期間に、1~1.5ヶ月かけて行っていたであろうと考えられる。

### 参考文献

#### 地理院地図

<https://maps.gsi.go.jp/#8/37.942031/139.262695/&base=pale&ls=pale&disp=1&vs=c1g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f2&d=1>

#### 山と溪谷オンライン

[https://www.yamakei-online.com/yk\\_map/edit\\_clplan\\_yk\\_map.php](https://www.yamakei-online.com/yk_map/edit_clplan_yk_map.php)

#### 全国遺跡報告総覧

<https://sitereports.nabunken.go.jp/ja>