

北海道の古代交易と海上交通手段

— 続縄文～擦文文化期の交易路と準構造船 —

鈴木 信（財団法人北海道埋蔵文化財センター）

1 鉄製品・鋼の必需性と交易—「続縄文人・擦文人」は何のために南下したか

2世紀前葉～4世紀中葉は鉄製利器を象徴的財とし、石器に利器機能を負わせる時期である。4世紀後葉～5世紀前葉は鉄製利器が象徴的財でもあり実用的財でもある時期である。この時期以降に搔器・削器を除いて石器が廃用される。5世紀中葉～8世紀も同様の傾向である。9世紀には定型的石器は消滅して鉄製利器は実用的財としての性格がより濃くなり、鉄製利器の製造が始まる。

7世紀中葉～8世紀にかけての「続縄文人」・「擦文人（≡渡嶋蝦狄）」は鉄製品・鋼・鉄素材の何れも知っているが、鉄加工と鉄生産の技術がないことが確認できる。9世紀には小鍛冶遺構が、10世紀中葉以降には精錬遺構が認められるが少数である。基本的にかねらは鉄製品・鋼の生産を拡大せず、鉄製品・鋼・鉄素材を交易によって入手していた。

2 古代交易路の変遷—「続縄文・擦文人」はどこまで南下したか

東北部出土の北海道系土器・墓制から 7世紀後葉以前の東北北中部には、^{ふくろじょう どうこう}袋状土坑が付帯する土坑墓がみられ、北海道系土器（いわゆる北大式^{ほくだいしき}・沈線文土師器）の分布は経路状（馬淵川^{まべちがわ}～北上川）を示す。分布の形状から推定すると、北海道続縄文人は、鉄製品・鋼・鉄素材の集積する市、鉄製品・鋼・鉄素材を生産する集落に定住して交換を行っていたと考えられる。7世紀後葉には北海道の墓制が見られなくなるので、北海道続縄文人の在地化が進んだと考えられる。土器分布は太平洋側の内陸において前代のままの経路状を示す。

8世紀代には日本海側に北海道系土器が現れるが、経路状は示さない（岩木川、秋田県北部沿岸、雄物川^{おものがわ}）。新たな交通網（海路）に替わりつつあることを示す。9世紀以降、北海道系土器の経路状分布は消滅し海路による交通が主となったことを示す。土器製作技法の共通点も消滅する。なお、9～10世紀前葉の出土地点に比べ中葉～12世紀前葉の地点が多いことから、経路状分布の消滅は交易の衰退を意味しない。

文献史料から 『続日本紀』 寶龜十一（780）年五月十一日条、『日本三代実録』 元慶五（881）年八月十四日条、『日本三代実録』 元慶三（879）年正月十一日条、『日本三代実録』 貞観十七（875）年十一月十六日条より、日本海側の秋田城～飽海郡（山形県北部沿岸）まで南航していたことがわかる。また、『日本後紀』 弘仁元（811）年十月二十七日条より、太平洋側の気仙郡（宮城県北部沿岸）まで南航していたことがわかる。

3 物資交換方法の変化—「続縄文・擦文人」と律令政権との関係

7世紀後葉～9世紀前葉において鉄製品・鋼・鉄素材の交易が盛行する。この背景にあるのが、倭王権・律令政権の交易に対する考え方（^{きょうごう}饗給と朝貢的交易は最重要政務）であり、渡嶋蝦狄にとつての考え方（城柵・官衙に行けば必ず交易できる）である。

8世紀以降は「利害」関係において定期的に滞留して交易する方法が定着・継続したと考えられる。同族意識を前提とし、定住して社会的関係を緊密にすることを重視した続縄文文化期のようなシステムとはまったく異なる。渡嶋蝦狄にとって、中央官僚は非接触的存在であり、律令は無縁な体制である。体制自体を受容するか否かは交易の結果に直接反映されない。従来と異なるのは「知り合いでない交易相手＝ソト」の登場である。要するに、交易の都合上相手を容認するが、背後にある権力に支

配されない。

つまり律令機関の認識は、政務上の原理である「教化」に基づく交易である。いっぽう、渡嶋蝦狄にとって律令機関の存在意義は交易である。その原理は「慕化」ではなく、「利」（この「利」とは資本主義という生産過程で生み出される余剰価値の転化した形態＝利潤を意味せず、「ウチ」の同族意識に基づく互酬的関係の維持のために、「ソト」を利用して有利な立場を得ることをいう）である。従って、互いの認識を交錯させることにより関係が維持できた。

4 海上交通の手段—準構造船の登場

準構造船の構造と大きさ 幕府巡見使が記した『松前蝦夷記』^{まつまええぞき}（享保二/1717年著）に拠れば300石積み
の縄綴船は、船底の構造より準構造船（単材を刳る船底＝舟敷＋縄で綴った舷側板の船、アイヌ語で「イタオマチブ/板のある舟」）である。

アンジェリス1616年の渡航報文には「400～600米袋を積む」板綴船があり、近世の平均である四斗入り俵で160～240石積みである。「蝦夷船にて渡海之図」『蝦夷紀行図譜』（図1）の画中立位の人物の身長を1.5mと測り測長の基準とすると、全長12m、最大幅（船梁の長さを幅とした）1.8mの準構造船となる。石井謙治（1995）によれば、13世紀代の準構造船である250石積み大型海船の復元値が全長32.6m、最大幅2.4mである。中世本州の準構造船と大型板綴船とは瓦（舟敷）が複材である以外はほぼ同じ構造であることから、全長から積載量を推定することは可能である。描かれた大型板綴船は92石積みとなる。

近世後半に描かれたアイヌ民族の板綴船（図1～3）は、沿岸漁労用には2～3人乗り、外洋用は4～9人乗りが描かれている。また、由良勇（1995）が19世紀中葉に『蝦夷紀行図譜』と同じくらいの板綴船があることが明らかにしていること、『松前蝦夷記』の記述内容より、外洋交易用として17世紀前葉～19世紀中葉には90～300石積み大型板綴船が存在していたことがわかる。

板綴船の出現期 札幌市 K39遺跡では6g層（9世紀中葉）から舟敷舷側部片が、5a層（12世代）から舟敷舳先部・舷側板・水押板又は戸立板の破片が出土した。千歳市ユカンボシ C15遺跡ではI B 4～0 B層（9世紀前葉～18世紀前葉）から舟敷舳部・舷側板・水押板又は戸立板等が、I B 2層（11世紀前葉～12世紀後葉）から復元幅0.7mの舟敷が出土した。これら最古の出土例は、K39遺跡5a層例が舷側板に中柵の出土例がないので小型板綴船、ユカンボシ C15遺跡 I B 3層（9世紀中葉～10世紀後葉）例が舷側板に中柵の出土例があり大型板綴船と推定される。また、I B 2層の舟敷は、由良の幅計測値の平均が0.72mとほぼ同じであることから板綴船と推定される。

また、ユカンボシ C15遺跡 I B 3層から、カラマツ属製の車櫓が出土した。カラマツ属は南千島・サハリン・沿海州等（日本では蔵王山系～八ヶ岳の亜高山帯に自生）に自生すること、車櫓はアイヌを含む北方民族特有の形態であることから、グイマツ製の車櫓で可能性が高い。このことはサハリンとの交易が北海道に内陸部にも及んでいる可能性を示す。

5 おわりに—交易拠点とは、港湾遺跡が検出されない理由

8世紀代に海路が、太平洋側は宮城県北部沿岸、日本海側の岩木川・秋田県北部沿岸・雄物川・山形県北部沿岸とつらなる。9世紀以降には海路による交通が主となり、10世紀中葉～12世紀前葉かけてより盛行した。そして、ユカンボシ C15遺跡・美々^{びび}8遺跡から出土する板綴船の部材・船具は、石狩湾（日本海）と勇払海岸^{ゆうふつ}（太平洋）を結ぶ内陸河川路が東北中部との渡海交易に連繋して、サハリンへも通じていたことを示す。

このように古代の交易路がほぼ把握されたのであるが、交易拠点は判然としない。擦文文化期の集落遺跡は河川・河口・海浜に立地する。このような立地は広く北海道の全域に共通するので、交易拠

点とみなす十分条件ではあるがそれだけではない。ところで、小玉貞良『ウイマムの図』(図3)には汀線際に泊められた板綴船が描かれている。船底部分が丸木舟であるため板綴船は海浜への引き上げが可能であり、平底は^{かくぎ}擱座に対して耐性が高いためであろう。石狩低地帯の分水嶺附近では、板綴船の舷側板を取り外して、船を担いで峠越えをしていた。また、近世アイヌ文化期の例から荷役は丸木舟に移し替えるのが通例であり、接岸しての荷役は行わないので接岸施設は必要なかった。従って、板綴船は接岸施設が整備されていない場所へも行ける汎用性の高い舟である。このことが明確な港湾施設が検出されない理由であろう。

引用参考文献

石井謙治『和船Ⅰ・Ⅱ』法政大学出版局 1995

由良 勇『北海道の丸木舟』 1995

鈴木 信「北海道の古代交易と海上交通手段」『古代日本海域の港と交流』

平成16年度環日本海交流史研究会発表要旨 財団法人石川県埋蔵文化財センター 2004

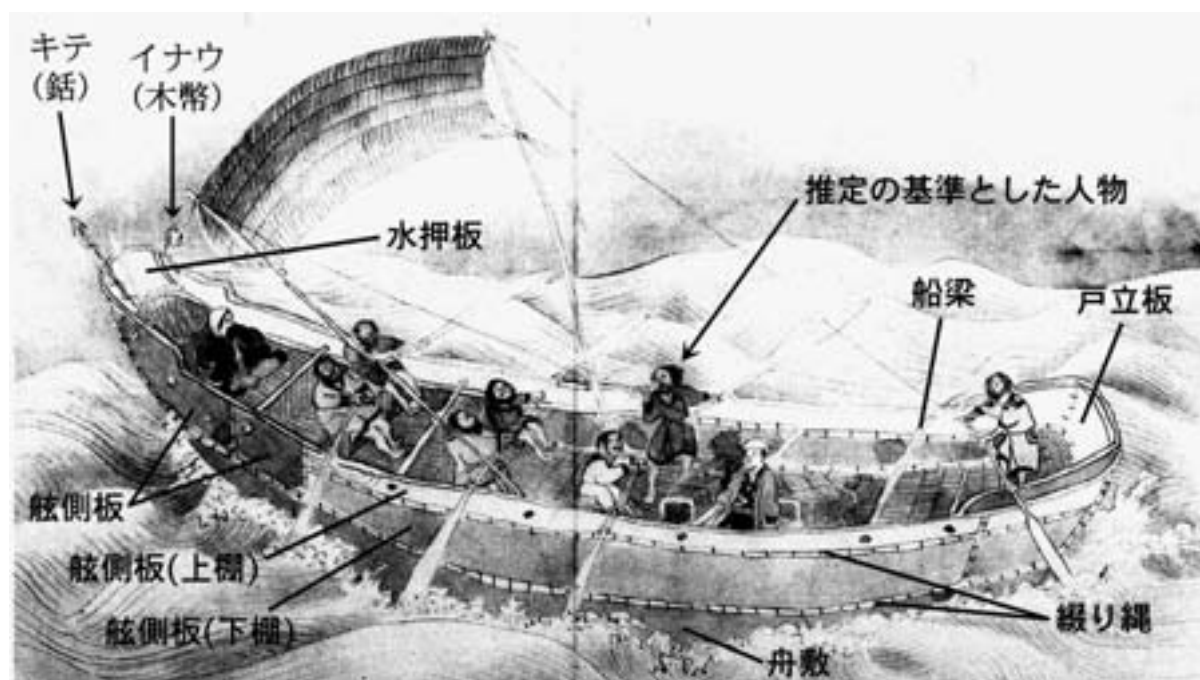


図1 (上)、図2 (左下) 描かれた準構造船

図3 ウイマムの図