

北海道で!縄文を知る

第4回

：縄文世界遺産(かつてにフットパス) 北黄金貝塚で! かつてにフットパス



カーブミラーで自撮り
(反転補正)本文⑬参照

小杉 康 (こすぎ やすし)

北海道大学大学院文学院考古学研究室教授
埋蔵文化財調査センター長

1959年埼玉県生まれ。明治大学大学院文学研究科博士後期課程単位取得退学(考古学専攻)。日本学術振興会特別研究員、国立歴史民俗博物館外来研究員、明治大学文学部助手を経て、現職。北海道大学埋蔵文化財調査センター長兼務。主要著書に『縄文のまつりと暮らし』(岩波書店)、『縄文時代の考古学』全12巻(共編著、同成社)、『はじめて学ぶ考古学』(共編著、有斐閣)、『火の考古学』(北海道大学考古学研究室研究紀要、第1号)など。日本考古学協会会員、北海道考古学会会員。

〈かつてにフットパス〉の第2回目です。予告では目指すは垣ノ島遺跡(函館市)でしたが、今夏8月の天候不順のため早くも前言を翻し、「北黄金貝塚で! かつてにフットパス」に変更しました(ご寛恕)。8月上旬の函館地方は相当な雨量の日が続いて、実施の予定が立ちませんでした。全国的に梅雨の時期から夏季にかけては、雨が降れば必ず線状降水帯が発生するような不順な天候が続き、また台風の巨大化も、毎年のこととなってきた感があります。しばらく前から地球規模での温暖化が懸念されておりましたが、ただ暑いだけではなく、今回のような継続する大雨や、冬場の猛烈な寒波や大雪の襲来など、私たちを取り巻く自然環境はすでに次なるステージへと突入してしまったのでしょうか。「気候変動」ではなく「気候危機」といった言い方も、よく耳にするようになりました。そこで今回はコース案内に先立ち、縄文文化の時期における気候についてお話しします。

縄文文化の始まり

以前は縄文の始まりの年代は、今から12000年ほど前で、ちょうど氷期が終わり、その後続く温暖な時期(「氷期の後」ということで「後氷期」と呼びます)が始まる頃と考えられていました。その後の新発見や研究の進展によって、始まりの年代は15000年前頃までに遡る可能性が高まりました。そうすると、縄文文化は氷期の真ただ中で開始されたことになります。

後氷期を迎える12000年前頃を境として、地球上の気温が急に暖かくなったわけではありません。氷期でも最も寒かった時期(最寒冷期 Last Glacial Maximum: 略してLGMと言います)は約20000年前で、その後気温は徐々に上昇へと向かいます。LGMの気温は年平均で現在よりも6℃ほど低く、海から蒸発した水は極地方では氷河として陸上にとどまり、海面は現在よりも120mほど低下したことがわかっています。LGM以降、徐々に高まる気温、そして高まる海水準は縄文の早期の終わりから前期の頃にピークを迎え、現在よりも年平均気温で2℃ほど上昇し、海面は2~3mほど高まりました。海岸に面した平野部では、海が内陸まで深く入り込みますが、それを「海進」といいます。前期を境として海進は「海退」へと転じますが、温かい気候は中期ころまで続きます。

気候危機

このような地球規模で繰り返される温暖化・寒冷化といった気候変動は、地球の自転軸の傾きや公転の周期の変動によって2万~10万年間隔で生じます(この周期変動をミランコヴィッチサイクルといいます)。人類は過去にも大きな気候変動を経験し、それでも今日まで生き残ってきましたが、現代の私たちが経験している20世紀後半から起こっている気温上昇は、次の4つの点で非常に憂慮される事態です。気温の上昇スピードがこれまでよりも約10倍も速い点。かつてないほどの人口規模(約80億人)でこの局面に遭遇している点。エレクトロニクスで制御されているインフラに囲まれて暮らしている点。そもそも人類活動が気候変動のサイクルに大きな影響を与えている点、です。気候危機と呼ばれるゆえんです。

貝塚と海浜適応

さて、お話しを縄文文化にもどしましょう。縄文の舞台となる日本列島は、氷期の終わりから後氷期にかけての気温の上昇に伴って、本州以南では暖温帯常緑・落葉広葉樹、北海道では冷温帯落葉広葉樹・針葉樹の森林植生へと移行し、また海岸線は内陸側へと深く入り込み、今日的な海浜環境に近づきます。北半球の中緯度地帯、ユーラシア大陸の東縁に位置し、沖合で寒流と暖流とが衝突する列島状の島嶼部において、新たに形成された森林と海浜環境とに適応したのが縄文文化です。縄文を特徴づける貝塚とは、まさにこのような動向の中で出現します。

貝塚とは当時の人たちが採取した貝を食べたあとに貝殻を捨てたところで、それが集積して厚く堆積したり（貝層）、小山状の高まり（塚）をなしています。そこには貝殻だけではなく、他の食料残滓（動物や魚の骨など）や使用済みの道具類（土器や石器など）も一緒に捨てられています。こう聞くと、当時のゴミ捨て場と思われるかもしれませんが、半分正解で半分間違いかもしれません。なぜか。貝塚のあるものには、そこで貝殻が捨て始められる最初に、動物骨ばかりが集中的に廃棄される事例があります。あたかも貝塚形成の始まりの合図のようです。また、土坑墓（素掘りのお墓）が貝塚の直下や貝層中で発見される事例もあります。これから向かう北黄金貝塚がその典型例です。単にゴミが捨てられただけではなく、そこに何らかの高い精神性を読み取ろうとする研究者もいます。

ちなみに、遺跡の名称として「○○貝塚」という呼び方をしますが、これは「○○貝塚遺跡」の略称であると考えていいでしょう。現代の考古学研究の幕開けと称されるのがE・モースによる大森貝塚の発掘です。明治維新もまだ遠からぬ1877年のことでした。このときすでに「Shell Mounds of OMORI（大森貝塚）」の名称（訳語）が使われ、やがて「大森貝塚」と表記されるようになりました。このような学史的な経緯もあり、「古墳」と同様に「貝塚」名称は別格的にイコール「遺跡」の意味で慣用化されました。

かつてにフットパス

：《柏林のみち》コース

では、かつてにフットパスに出かけましょう。用意する地図は国土地理院発行の地形図『本輪西』『稀府』『伊達』『洞爺湖温泉』（1/25000）の4枚です。ルートの起点はJR室蘭本線の『黄金駅』①です。海拔は4m。縄文世界遺産の構成資産である北黄金貝塚（伊達市）は、比較的JRの駅の近くに位置します。そこで今回は全ルートのはじめに北黄金貝塚を訪れます。そしてルートの終点を同じ路線の『有珠駅』③とします。全長は約26kmです。

今回のテーマは「海岸線」と「温暖化・エネルギー」です。黄金駅は東室蘭駅から3つ目、各駅停車しか止まらない小さな駅です。無人のホームに降り立つと、北北西に延びる線路の遥か向こうに羊蹄山がかすみ、その左側には昭和新山、そして有珠山が続きます。この雄大な山容を正面に据えて海岸線に沿って歩き続けるのが今回のルートです。

駅舎を出て左折、すぐに国道37号線の「長万部まで67km」のキロポスト、『縄文世界遺産北黄金貝塚1.5km』の案内板②があります。700mほど進み、右折して旧道に入りましょう。『ドッテン林』の石碑③があります。明治初期、伊達邦成公がここの柏林に感服して発した言葉が「ドッテンこいた」（びっくりした）だったとか。真偽のほどはわかりませんが、確かに丘の上や道路脇には青々とした柏林が続いています。なお、この石碑は「黄金の自然と歴史を語る会」が建立したもので、これから進む道すがら、入植の往時をしのばせる同様のいくつかの石碑が道先案内役を務めてくれます。気仙川の黄金2号橋を渡ると「伊達警察署黄金駐在所」の隣の『黄金神社』④に到着です。この先の旅の安全を祈願します。境内には新旧の「馬頭観世音」の石碑が2つ、風雪に耐えた狛犬が迎えてくれます。旧道を進みます。37号線を横切ったところが「道道779号線（南黄金・長和線）」の『起点』⑤です。少し回り道になりますが、37号線ではなくて779号線をたどりましょう。700m進み、右折して『北黄金踏切』⑥を越えると、もう『国指定史跡 北黄金貝塚公園』⑦の入り口です。

北黄金貝塚は縄文前期の貝塚を伴う集落遺跡です。その内容の詳細は前回同様、本誌No.684掲載の永谷幸人さんの『縄文の風吹く丘—北黄金貝塚—』にゆずります。貝塚が再現展示⑧されている丘の頂部に立つと噴火湾越しに駒ヶ岳が遠望できる、なんともさわやかな空間が広がっています。丘の斜面に広がる草地は、これぞ北海道の雄大な風景と言いたいところですが、これには注釈が必要です。遺跡公園内の「水場の露出展示」のすぐ隣には、開園以来、市民の皆さんが共に育てた「縄文の森」が広がり、トチノキやミズナラなどの落葉広葉樹が緑陰をつくりだしています。実は、縄文前期の丘の斜面は開けた草原ではなく、「縄文の森」のように樹木が生い茂っていたはずです。国指定史跡になるまで遺跡の土地を大切に守ってきた地主の上坂家の農場の景観と整備保存された遺跡との融合したものが、今の北黄金貝塚の景観です。

「遺跡」とは単に過去の人たちの生活痕跡をとどめたところ（廃墟）ではなくて、そこに歴史的な価値を見出した後世の人たちによって守り伝えられてきたところなのです。このさわやかな北黄金貝塚の空間は、まさに「遺跡景観」であって、過去にあったであろう縄文の景観そのものではないのです。

：《ハマナスのみち》コース

北黄金貝塚を後にして779号線に戻ります。ここからが《ハマナスのみち》コース（②—③間：約6km）です。左手は海岸まで数十mの砂地が続き、そこにはハマナスが群生しています⑨。右手には最近どこでもよく目にする太陽光パネルが並び、その遠方の室蘭岳のすそ野には何基もの風力発電の風車が回っています（ビューポイント①）。

北黄金川を過ぎるとすぐに『黄金漁港』⑩に至ります。湾港敷地内には「水難者供養碑」と「魚霊供養碑」が並んで建立されています。日本列島で展開した人類史における海進期以降の人と海のかかわりは、このような形で残されています。湾港を離れると、道はやや高台へと移り、道路わきには「標高12.0m」の水準点⑪を見つけることができます。稀府駅舎のあたりから道は室蘭本線と並走します。しばらく歩くと右手には

線路と直交して稀府岳の麓に向かって延びるまっすぐな道、振り向けば噴火湾越しに駒ヶ岳が、この方角からだと神奈備形に見えてきます（ビューポイント②）。

やがて779号線と室蘭本線とは交錯し、線路は海岸すれすれを、道路は一段高い所を、共に北西へと進みます。イマリマレツ川を越えたところに、往時を偲ばせる見事な松が枝を張る『紋龜駅通址』⑫があります。駅通とは幕末・明治から昭和のはじめ頃まで北海道の街道沿いにおかれた、郵便・運輸を手助けする施設です。すこし進んで、海に最も近い駅、『北舟岡駅』⑬に立ち寄りましょう。高飛び込み台のような跨線橋⑬は一見の価値ありです。目指す有珠山の麓はまだまだ先です（ビューポイント③）。

：《町場のみち》コース

779号線に戻り、左折して約500m、そこで右折すると約700mで37号線にぶつかります。この周辺が弄月町。歌人佐藤某の和歌に因んだなんとも風雅な町名です。さらに有珠山目指して歩を北西に進めると今時の「伊達太陽光発電所」、そして「だて歴史の杜」公園⑭。伊達市の名称は、アイヌ語地名を漢字表記した北海道に多い地名とは異なり、明治初年にこの地を開拓・入植した互理伊達家（仙台藩主伊達氏の分家）の家名によります。これは歴史的な一コマですが、日本列島の地に人類がやってきたのと同様に、アフリカで誕生した人類が北半球の高緯度地帯に向かって何度も拡散を繰り返した人類史の一コマでもあります。

気門別川を越えると、左手の尾根上の台地が館山公園。その先端に『館山チャシ』⑮があります。チャシとはアイヌの口承文芸「ユカラ」の中に出てくる名称で、砦や柵を意味しています。考古学の時代区分による「アイヌ文化期」（13～18世紀頃）の後半期につくられたと考えられています。その機能・用途は不明ですが、築造年代や構造の点で本州の中世城郭（山城）や南西諸島のグスクなどとの共通性も指摘されています。

さて、館山チャシの崖の急坂⑯を下り、伊達駅前まで779号線に戻って北西に進むと「風のメモリー」の出発点⑰に到着。旧国鉄胆振線の線路跡地を整備した全長約5.4mのサイクリングロードです。一路進み長流川の

「ちりりん橋」⑩を渡ったところ（長流川休憩所：近くにトイレあり）で左折して、長和町に入ります。海岸寄りには重油を燃料とする「伊達発電所」⑱を遠望できます。長流川下流右岸の畑作・水田地帯を過ぎると、有珠山の麓から南西に広がる台地にぶつかります。以上、コース距離は10km（③-④間）です。

：《若生・有珠のみち》コース

ここから有珠駅までが最後のコース（④-⑤間：9km）です。つづら折りの急坂を上り、道なりに進むと縄文前期の『若生貝塚』⑳に至ります。現在は農地になっていますが、その地下には厚さ3mに達する貝層があります。「若生」という地名の由来は、アイヌ語の「ワッカ」（きれいな水）に因みます。近くには豊富な湧水があり、「水神」様㉑が祭られています。湧水を求めて貝塚を残した縄文人、ワッカの地名を付けたアイヌ、水神を祭った入植した和人、多くの人たちの足跡が時空を超えて交錯するところです。

37号線を横切り、一路カボチャ畑の脇の農道（ビューポイント④）をアルトリ岬㉒目指して進みます。ハマナスが群生する海岸には巨大な安山岩が散在しています⑬。紙幅が尽きましたので、巨岩の由来は次回お話しします。もう目の前は蝦夷三官寺の一つ、その名も高い有珠善光寺㉔がある有珠町です。他にも『ポンチャシ』⑮や『バチラー夫妻記念教会堂』⑯、『大白山神社』⑰、織部灯籠（別称キリシタン灯籠）があった『地蔵堂』⑱、『有珠モシリ遺跡』㉑など、史跡名勝に事欠かない土地柄です。時間が許す限り周遊して、今回のルートの終点『有珠駅』⑳（海拔6m）に到着です。

途中から小雨になりましたが、快適な歩行でした。次回の〈かつてにフットパス〉は、ここ有珠駅をルートの起点として世界遺産「入江・高砂貝塚」を訪れ、さらに豊浦町礼文華を目指します。

（情報：歩行日2022.8.15）

