

古代東国の交通網

—古墳時代の東国主要道の復原—

雨宮 龍太郎

—目次—

- はじめに
- I. 交通史編
1. ターミナルの措定
 2. 各地のターミナル
 3. 東国主要道の復原方法
 4. 東国主要道の路線網
 - (1) 先行的・通期的主要道
 - (2) 後出的主要道
 5. 東国主要道の概況
 - (1) 先行的・通期的主要道
 - (2) 後出的主要道
 - (3) 総括 (以上、今回号)
- II. 政治史編
1. 交通史から政治史へ
 2. 北部の動向
 - (1) 境界のあいまい性
 - (2) 境界付近の政治勢力
 - (3) 北方の政治勢力
 - (4) 中央有力氏族の勢力分野
 - (5) 東国北部の東西関係
 - (6) 毛野氏の「東国」経営
 3. 南部の動向
 - (1) 多摩川流域
 - (2) 相武国造・多氷屯倉・无邪志国造
 - (3) 外房太平洋岸
 - (4) 海上国造
 - (5) 武社国造
 - (6) 事変後の状況
 - (7) 物部連
 - (8) 中臣連
 4. 総括 (以上、次回号)

はじめに

本連作論文集は、東国の局地的道路、水運ルートに引き続き、主要道の復原を課題にした。さらにこの後、横穴墓ルートを予定してシリーズを締め括るつもりである。はじめに、当初見積もった紙数を大幅に超過したことについて、編集局にお詫びしなければならない。下書き原稿から下した判断が甘かったようで、本稿を書き進むうちに、見るみるボリュームが膨らんでしまった。そこで協議の結果、本誌掲載にあたって全体を前後二分割することになったことを了承された。

小論は東国全域を対象としたこともあって、連作中のメイン・ボールとなるはずである。東国の主要道が復原されれば、その成果を咀嚼して政治史に踏み込みたい—それが筆者の問題意識である。交通史を交通史で終わらせること、それは第1作から望まないことである。筆者は特殊化された個別史に甘んじるものではない。特殊分野からスタートしても、政治史に行き着

かなければ、歴史学を志した実感がわいてこないであろう。そのようなわけで、前作のように交通史と政治史を混然と執筆していたところ、どうにも收拾がつかなくなり、目次に提示したように両者を截然と区分した。そうすることによって、両者の説明範囲が明瞭に識別でき、効率的に筆が進んだことはいうまでもない。東国政治史については、まだまだ未解明の部分が残されている。それらの課題は交通史ではなく、異なる分野からアプローチしていけば問題と回答が見えてくるであろう。

I. 交通史編

1. ターミナルの措定

先稿で取り上げた局地的交通圏の幹道¹⁾と今回取り上げる東国主要道では、もちろん重複することが多いが、局地的幹道とはまったく別個に、主要道が想定される場合もある。また、局地的交通圏の幹道どうしをつなぎ合わせれば、一応東国全域をカバーする交通

網は現出する。しかし、それは決して主要な交通網とは呼び得ない。なぜなら、そこに現れた道路や航路の中で、どのルートが利用頻度が高く、また、政治的に価値ある情報が伝達されていたのかが、まったく判明しないからである。そのことは、局地的交通圏を復原した際の、方法的な限界でもあったのである。東国主要道の復原にあたっては、だから、それとは別な、それを止揚するような原理を導入する必要がある。

局地的交通圏の集積だけでは、いっこうに見えてこないもの、それはターミナル—交通上の拠点である。局地的交通圏における交通の中心地は、おそらく同時にまた、政治経済的な中心地でもあったろう。ターミナルへは、局地的交通圏の各所から情報や物資が集中し、それらは、周辺各地の同様なターミナルへと伝達分散していき、一方、周辺各地のターミナルからは、情報や物資がターミナルへいったん集積されて、それらは、局地的交通圏内の各所に配分されていく。そこには、ターミナルにおける流通現象の管理者と運営体—在地首長とその統治機関—による、流通現象の一定の規制化、秩序化が施行されていたことは容易に想像できよう。主要道の復原とは、したがって、東国におけるこれらのターミナルを特定し、その間の交通路を跡づける作業に他ならない。その作業を土台として、東国の在地首長間の交流や、物産の移動・普及が見えてくるであろう。

小論では、そのターミナルの所在地を、比較的大規模な古墳が、集中的に築造された場所に比定した。そのために、5世紀後半以降に築造された古墳を対象として（まれに5世紀中葉も含む）、東国各地の墳丘長（円墳では直径、方墳では辺長）が30mを超える古墳、及び、小規模ながらも、八角形や上円下方等の特殊な墳形、複室構造や巨石切石積み等の、特殊な横穴式石室をもつ古墳を拾い出して第1図を作成した。なお、墳丘長の規模は、30m～50m級の古墳と、50m超級の古墳を識別している。この作業には、横穴墓は含まれてはいない。横穴墓の主要道については、後稿を予定しているので、これから検討する古墳の主要道とつなぎ合わせて、全体の交通網を完成したい。第1表に掲載した古墳は、各県史相当資料集その他に依拠した²⁾。

こうして措定されたターミナルの中には大規模墳が多数集合するものと、中規模クラスを主体に構成されるものという明らかな規模の相違、多様性が認められる。また、対象とする5世紀後半～7世紀という時間

枠の中で、比較的早期に盛期を迎え7世紀を待たずに衰退するものや、後発的に出現して7世紀まで古墳築造が維持されるもの、さらに、5世紀から7世紀にわたって古墳を築き続けたものという最盛期の相違もまた認められるのである。以上、ターミナルの規模と最盛期の多様性に留意しながら、各地の状況を概説しよう。なお、前方後円墳が圧倒的多数を占めるので、その墳形には言及しない。

2. 各地のターミナル

—西北ブロック—

はじめに、利根川—碓氷川以北の地域を西から見ていく。

WN-1は6世紀初めから7世紀初めにかけて盛期を迎え、墳丘長105mの平塚古墳と同90.6mの観音塚古墳が所在する高崎市八幡町地区である。

WN-2は5世紀後半から6世紀初頭に築造された墳長110mの井出二子山古墳、同102mの保渡田八幡塚古墳、同75mの保渡田薬師塚古墳が所在する群馬町保渡田・井出地区である。

WN-3は6世紀末から8世紀初めに盛期を迎え、墳長90mで2基の横穴式石室を備える総社二子山古墳や1辺54.5mの方墳で、複室式巨石切石積横穴式石室をもつ宝塔山古墳、1辺39mの方墳で巨石切石積横穴式石室をもつ蛇穴山古墳が集中する前橋市総社町地区である。

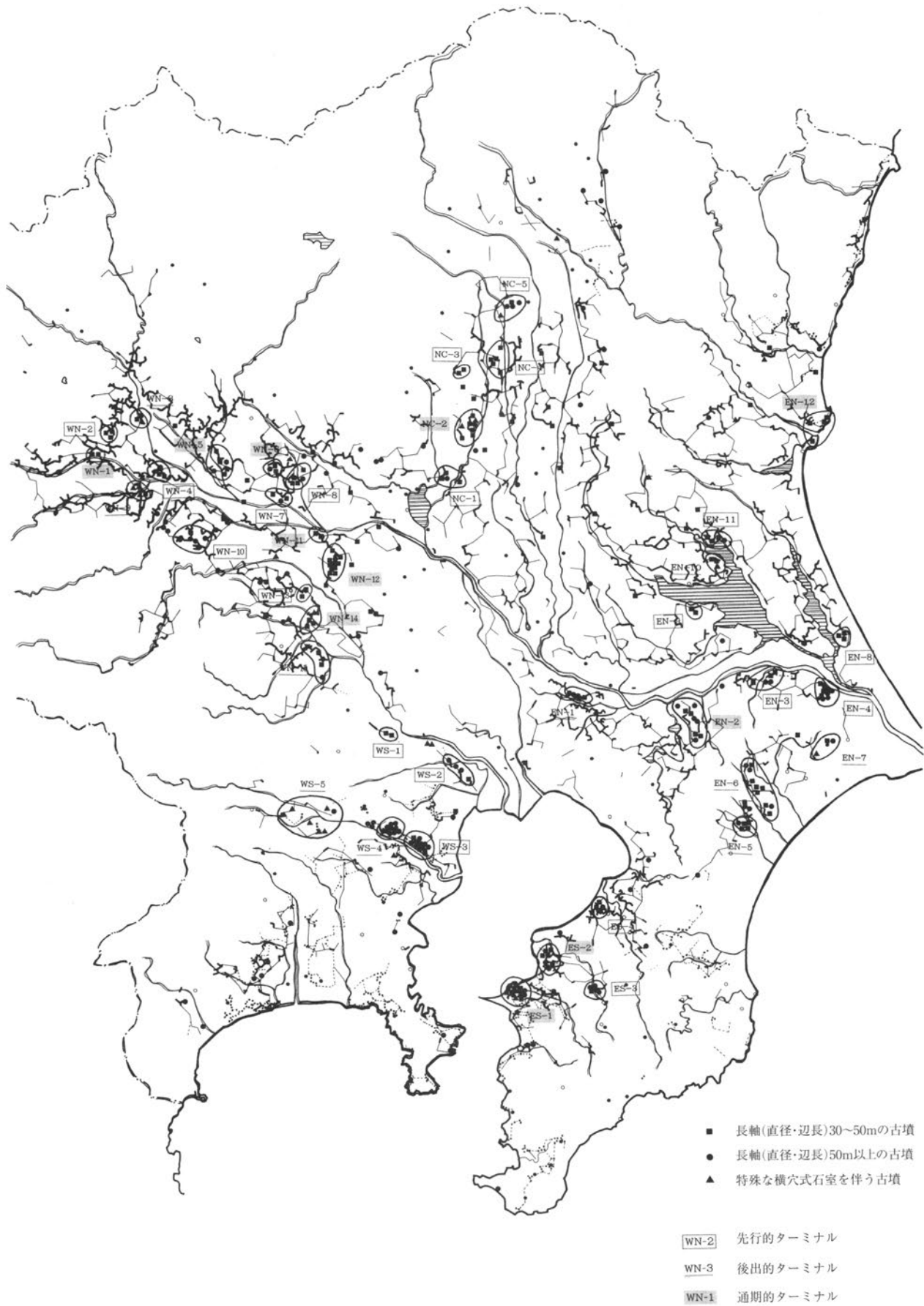
WN-4は5世紀後半から6世紀後半に盛期を迎える拠点で、墳丘長120mの不動山古墳をはじめ、同97mの観音山古墳・帆立貝式で墳長71.5mの若宮八幡北古墳、同47mの滝川村2号墳等が所在する高崎市綿貫町地区である。WN-5は5世紀末から7世紀前半の大規模拠点で、墳長81mの丸塚山古墳・同55mの蛇塚古墳・径34mの円墳鶴巻古墳・墳長90mで巨石積横穴式石室の上淵名双児山古墳・同約50mの雷電神社跡古墳、径40mの円墳清音2号墳等が南北に点在する伊勢崎市東部地区である。

WN-6は5世紀末から7世紀初めにかけて、径39.5mの円墳オクマン山古墳・墳長約58mの亀山古墳・同約70mの鳥崇神社古墳が立地する太田市鳥山・脇屋地区である。

WN-7は5世紀末から6世紀初めに盛期を迎え、帆立貝式で墳長56mの中原古墳、同じく帆立貝式で同46mの沢野村77号墳、やや西方の墳長96mの米沢二ツ山古墳がある太田市高林・米沢地区である。

表1 掲載古墳一覧

<p>◎群馬県</p> <p>—WN-1—</p> <p>■平塚古墳</p> <p>■観音塚古墳</p> <p>—WN-2—</p> <p>■井出二子山古墳</p> <p>15 ■保渡田八幡塚古墳</p> <p>■保渡田薬師塚古墳</p> <p>—WN-3—</p> <p>■総社二子山古墳 4 ■宝塔山古墳</p> <p>▲蛇穴山古墳</p> <p>—WN-4—</p> <p>■不動山古墳</p> <p>■観音山古墳</p> <p>■若宮八幡北古墳</p> <p>■滝川村2号墳</p> <p>—WN-5—</p> <p>■丸塚山古墳</p> <p>■蛇塚古墳</p> <p>●鶴巻古墳</p> <p>■上淵名雙兒山古墳</p> <p>■雷電神社跡古墳</p> <p>●清音2号古墳</p> <p>—WN-6—</p> <p>●オクマン山古墳</p> <p>■亀山古墳</p> <p>■鳥崇神社古墳</p> <p>—WN-7—</p> <p>■中原古墳</p> <p>●沢野村77号墳</p> <p>●米沢ニッ山古墳</p> <p>—WN-8—</p> <p>■天神山古墳</p> <p>■女体山古墳</p> <p>●焼山古墳</p> <p>●大日山古墳</p> <p>■上小林稲荷山古墳</p> <p>—WN-9—</p> <p>▲山ノ上古墳</p> <p>▲山ノ上西古墳</p> <p>■七奥山古墳</p> <p>▲皇塚古墳</p> <p>—その他の古墳—</p> <p>■正円寺古墳</p> <p>■前二子古墳</p> <p>■小鶴巻古墳</p> <p>■高塚古墳</p> <p>●堂山古墳</p> <p>■梁瀬二子塚古墳</p> <p>■芝根村1号墳</p> <p>●巖穴山古墳</p> <p>●市場稲荷山古墳</p> <p>■天神二子古墳</p>	<p>—WN-14—</p> <p>■野本將軍塚古墳</p> <p>■天神山古墳</p> <p>■尾熊山古墳</p> <p>▲かぶと塚古墳</p> <p>—WN-15—</p> <p>■桐山古墳</p> <p>■小堤山神古墳</p> <p>■雷電塚古墳</p> <p>●西原古墳</p> <p>—WS-1—</p> <p>■柵塚古墳</p> <p>■一夜塚古墳</p> <p>—その他の古墳—</p> <p>●大塚古墳</p> <p>●川田谷ひさご塚古墳</p> <p>■三島神社古墳</p> <p>●牛塚古墳</p> <p>●胃塚古墳</p> <p>●若宮八幡古墳</p> <p>▲穴八幡古墳</p> <p>●稲荷塚古墳</p> <p>●御手長山古墳</p> <p>●長沖古墳群25号墳</p> <p>●諏訪山古墳</p> <p>●羽黒山古墳</p> <p>●広木大町古墳群 8号墳</p> <p>●広木大町古墳群 9号墳</p> <p>●北塚原古墳群内前方後円墳</p> <p>●銚子塚古墳</p> <p>●中新里諏訪山古墳</p> <p>●伊勢山古墳</p> <p>▲宮塚古墳</p> <p>●千光寺古墳群 1号墳</p> <p>●塩古墳群 1号墳</p> <p>●塩古墳群 2号墳</p> <p>●小前田古墳群 4号墳</p> <p>●白山古墳</p> <p>■真名板高山古墳</p> <p>●諸塚古墳</p> <p>■毘沙門山古墳</p> <p>■永明寺古墳</p> <p>■天王山塚古墳</p> <p>●夫婦塚古墳</p>	<p>▲北大谷古墳</p> <p>33 ●高倉古墳群 2号墳</p> <p>■天神山古墳</p> <p>▲塚原古墳群 4号墳</p> <p>▲塚原古墳群 6号墳</p> <p>—その他の古墳—</p> <p>5 ■芝丸山古墳</p> <p>6 ●有栖川公園内無名古墳</p> <p>19 ●古天神1号墳</p> <p>20 ●下布田3号墳</p> <p>21 ●下布田4号墳</p> <p>▲赤羽台古墳群 5号墳</p> <p>▲赤羽台古墳群 7号墳</p> <p>▲天文台構内古墳</p>	<p>46 ●上福田4号墳</p> <p>47 ●上福田7号墳</p> <p>48 ●高野1号墳</p> <p>51 ●小台1号墳</p> <p>—EN-3—</p> <p>56 ■禪昌寺山古墳</p> <p>57 ■権現前古墳</p> <p>53 ■舟塚原古墳</p> <p>55 ●片野古墳群 23号墳</p> <p>54 ●片野古墳群 11号墳</p> <p>—EN-4—</p> <p>64 ■三之分目大塚山古墳</p> <p>63 ■三之分目1号墳</p> <p>58 ■城山古墳群 1号墳</p> <p>59 ■城山古墳群 4号墳</p> <p>60 ■城山古墳群 5号墳</p> <p>61 ■城山古墳群 6号墳</p> <p>62 ■城山古墳群 9号墳</p> <p>65 ●富田古墳群 2号墳</p> <p>66 ●富田古墳群 3号墳</p> <p>—EN-5—</p> <p>2 ■西ノ台古墳</p> <p>3 ■不動塚古墳</p> <p>4 ■駄ノ塚古墳</p> <p>5 ●駄ノ塚西古墳</p> <p>8 ●新坂1号墳</p> <p>—EN-6—</p> <p>11 ■大堤権現塚古墳</p> <p>12 ■蕪木古墳群 1号墳</p> <p>13 ■蕪木古墳群 5号墳</p> <p>10 ■山室姫塚古墳</p> <p>14 ■殿塚古墳</p> <p>15 ■姫塚古墳</p> <p>16 ■小池大塚古墳</p> <p>18 ■山田宝馬古墳群 65号墳</p> <p>17 ■山田宝馬古墳群 3号墳</p> <p>19 ■山田宝馬古墳群 127号墳</p> <p>—EN-7—</p> <p>68 ■御前鬼塚古墳</p> <p>69 ■鑄木大神古墳</p> <p>70 ▲関向古墳</p> <p>—その他の古墳—</p> <p>1 ●翁作古墳</p> <p>6 ●カブト塚古墳</p> <p>7 ●経僧塚古墳</p> <p>9 ●胡麻手台古墳群 16号墳</p> <p>20 ●町田古墳</p> <p>21 ●上北原古墳</p> <p>22 ■弁天山古墳</p> <p>38 ■八幡神社古墳</p> <p>52 ●菊水山古墳群 2号墳</p> <p>67 ■北条塚古墳</p>	<p>3 ●西大塚古墳群 4号墳</p> <p>4 ■大日山古墳 1号墳</p> <p>5 ■舟塚山古墳</p> <p>6 ■芦間山古墳</p> <p>9 ■観音山古墳</p> <p>10 ■梵天山古墳</p> <p>12 ■赤浜古墳群 1号墳</p> <p>13 ■羽黒山古墳</p> <p>14 ●かろうど塚古墳</p> <p>16 ■長辺寺山古墳</p> <p>17 ●舟塚1号墳</p> <p>18 ■舟塚2号墳</p> <p>19 ▲白河内古墳</p> <p>23 ■孫舞塚古墳</p> <p>28 ●前山古墳</p> <p>34 ▲兜塚古墳</p> <p>35 ●関の台古墳群 9号墳</p> <p>36 ■八幡塚古墳</p> <p>37 ●船玉古墳</p>
<p>◎埼玉県</p> <p>—WN-10—</p> <p>■生野山古墳群 16号墳</p> <p>■寅稲荷古墳</p> <p>—WN-11—</p> <p>■とやま古墳</p> <p>■酒巻古墳群 1号墳</p> <p>—WN-12—</p> <p>■二子山古墳</p> <p>■稲荷山古墳</p> <p>■鉄砲山古墳</p> <p>■將軍山古墳</p> <p>■中の山古墳</p> <p>■瓦塚古墳</p> <p>■奥の山古墳</p> <p>■愛宕山古墳</p> <p>■丸墓山古墳</p> <p>■小見真観寺古墳</p> <p>■八幡山古墳</p> <p>■地藏塚古墳</p> <p>—WN-13—</p> <p>■甲山古墳</p> <p>■とうかん山古墳</p>	<p>◎東京都</p> <p>—WS-2—</p> <p>3 ■稲鉢山古墳</p> <p>4 ●富士神社古墳</p> <p>2 ●甲冑塚古墳</p> <p>1 ●四本木稲荷古墳</p> <p>—WS-3—</p> <p>8 ■宝来山古墳</p> <p>15 ■野毛大塚古墳</p> <p>13 ■浅間神社古墳</p> <p>9 ■西岡19号墳</p> <p>7 ●観音塚古墳</p> <p>16 ●御岳山古墳</p> <p>17 ●狐塚古墳</p> <p>14 ●多摩川台古墳群 1号墳</p> <p>10 ●西岡32号墳</p> <p>11 ●西岡47号墳</p> <p>12 ●西岡50号墳</p> <p>18 ●八幡塚古墳</p> <p>—WS-4—</p> <p>22 ●亀塚古墳</p> <p>29 ●経塚古墳</p> <p>25 ●駄倉塚古墳</p> <p>27 ●絹山塚古墳</p> <p>30 ●兜塚古墳</p> <p>23 ●古屋敷塚古墳</p> <p>24 ●土屋塚古墳</p> <p>26 ●東塚古墳</p> <p>28 ●松原東稲荷塚古墳</p> <p>31 ●白井塚古墳</p> <p>—WS-5—</p> <p>32 ▲熊野神社古墳</p> <p>▲稲荷塚古墳</p>	<p>◎千葉県</p> <p>—ES-1—</p> <p>23 ■内裏塚古墳</p> <p>25 ■三条塚古墳</p> <p>27 ●刺見塚古墳</p> <p>26 ■稲荷山古墳</p> <p>29 ■青木亀塚古墳</p> <p>24 ■九条塚古墳</p> <p>28 ■古塚古墳</p> <p>33 ■姫塚古墳</p> <p>34 ■武平塚古墳</p> <p>36 ●亀塚古墳</p> <p>37 ▲森山塚古墳</p> <p>30 ●上野塚古墳</p> <p>31 ■西塚古墳</p> <p>32 ●蕨塚古墳</p> <p>35 ●新割古墳</p> <p>—ES-2—</p> <p>56 ■祇園大塚古墳</p> <p>59 ■金鈴塚古墳</p> <p>58 ■丸山古墳</p> <p>57 ■鶴巻塚古墳</p> <p>53 ●塚原古墳群 7号墳</p> <p>54 ●塚原古墳群 21号墳</p> <p>—ES-3—</p> <p>48 ■戸崎古墳群 5号墳</p> <p>47 ●戸崎古墳群 4号墳</p> <p>51 ●戸崎古墳群 62号墳</p> <p>46 ●戸崎古墳群 1号墳</p> <p>50 ●戸崎古墳群 13号墳</p> <p>49 ●戸崎古墳群 6号墳</p> <p>—ES-4—</p> <p>62 ■姉崎二子塚古墳</p> <p>63 ■姉崎山王山古墳</p> <p>64 ●鶴窪古墳</p> <p>65 ●六孫王原古墳</p> <p>—EN-1—</p> <p>39 ■水神山古墳</p> <p>40 ●日立精機 1号墳</p> <p>41 ●日立精機 2号墳</p> <p>42 ●第四小学校古墳</p> <p>—EN-2—</p> <p>43 ■天王・船塚古墳群 1号墳</p> <p>45 ■天王・船塚古墳群 31号墳</p> <p>44 ●天王・船塚古墳群 16号墳</p> <p>49 ■浅間山古墳</p> <p>50 ■岩屋古墳</p>	<p>◎茨城県</p> <p>—EN-8—</p> <p>21 ■夫婦塚古墳</p> <p>22 ■大塚古墳</p> <p>20 ■お伊勢山古墳</p> <p>—EN-9—</p> <p>27 ■木原台古墳群 6号墳</p> <p>26 ■木原台古墳群 4号墳</p> <p>—EN-10—</p> <p>29 ■瓢塚古墳</p> <p>30 ■稲荷山古墳</p> <p>31 ▲大師の唐櫃古墳</p> <p>—EN-11—</p> <p>33 ■大井戸古墳</p> <p>32 ■舟塚古墳</p> <p>25 ■三味塚古墳</p> <p>24 ●大日塚古墳</p> <p>—EN-12—</p> <p>15 ■車塚古墳</p> <p>11 ■虎塚古墳</p> <p>8 ■三ッ塚古墳 13号墳</p> <p>7 ■三ッ塚古墳 12号墳</p> <p>—その他の古墳—</p> <p>1 ■愛宕山古墳</p> <p>2 ▲吉田古墳</p>	<p>◎栃木県</p> <p>—NC-1—</p> <p>16 ■茶臼塚古墳</p> <p>18 ■三味線塚古墳</p> <p>17 ●毘沙門山古墳</p> <p>20 ■千駄塚古墳</p> <p>—NC-2—</p> <p>13 ■琵琶塚古墳</p> <p>14 ■摩利支天古墳</p> <p>37 ■吾妻岩屋古墳</p> <p>15 ■篠塚稲荷古墳</p> <p>38 ●丸塚古墳</p> <p>41 ●岩屋古墳</p> <p>39 ●山王塚古墳</p> <p>40 ■愛宕神社古墳</p> <p>—NC-3—</p> <p>11 ■茶臼山古墳</p> <p>12 ■富士山古墳</p> <p>—NC-4—</p> <p>7 ■塚山古墳</p> <p>9 ■塚山南古墳</p> <p>8 ■塚山西古墳</p> <p>6 ■雷電山古墳</p> <p>10 ■雀宮牛塚古墳</p> <p>—NC-5—</p> <p>30 ■権現山古墳</p> <p>28 ●宮下古墳</p> <p>29 ●雷神山古墳</p> <p>31 ■大塚古墳</p> <p>27 ●大塚新田古墳</p> <p>—その他の古墳—</p> <p>1 ■蛭田富士山古墳</p> <p>2 ■瓢塚古墳</p> <p>3 ●大塚台古墳</p> <p>4 ■笹塚古墳</p> <p>5 ■三王山古墳</p> <p>19 ●桑57号墳</p> <p>21 ●八幡山古墳</p> <p>22 ■入定塚古墳</p> <p>23 ●二ッ塚古墳</p> <p>24 ●川崎古墳</p> <p>25 ●梅曾大塚古墳</p> <p>26 ▲早乙女台古墳</p> <p>32 ■御鷲山古墳</p> <p>33 ●天王塚古墳</p> <p>34 ●小宅古墳群 12号墳</p> <p>35 ■天神山古墳</p> <p>36 ■愛宕塚古墳</p> <p>●七廻り鏡塚古墳</p> <p>43 ●十二天塚古墳</p> <p>44 ●大榎古墳</p> <p>45 ●足利公園山麓古墳</p> <p>46 ■正善寺古墳</p> <p>47 ●永宝寺裏古墳</p>



第1図 主要古墳とターミナルの分布

WN-8は5世紀半ばから6世紀前半の大規模拠点で、東日本最大墳丘長210mで長持形石棺を内蔵した天神山古墳、帆立貝式で墳長106mの女体山古墳、同48mの焼山古墳、同約36mの大日山古墳、やや北方に径約60mの上小林稲荷山古墳等を擁する太田市東部地区である。

利根川—碓氷川以南の地域も西から列挙する。

WN-9は6世紀後半から7世紀後半に盛期をみる高崎・藤岡市境地区で、鎬川左岸にいずれも山寄せ墳で、巨石切石積横穴式石室をもつ山ノ上古墳と山ノ上西古墳が、鎬川右岸には墳長146mの七輿山古墳、径29mの円墳で複室式切石積横穴式石室をもつ皇塚古墳が立地する。

WN-10は5世紀後半から6世紀後半に盛期を迎え、墳長52mの生野山古墳群16号墳、同51mの寅稲荷古墳をはじめ、多くの中規模墳が帯状に蟠集する本庄台地の中枢部、児玉町西郊地区である。

WN-11は利根川南岸の小拠点で、5世紀末から7世紀初頭にかけて墳長69mのとやま古墳、同約50mの酒巻古墳群1号墳が築造された南河原村犬塚・行田市酒巻地区である。

WN-12は5世紀末から7世紀後半の大拠点を形成する。9基の大型墳を中心に構成される埼玉古墳群(墳長138mの二子山古墳、同120mの稲荷山古墳、同108mの鉄砲山古墳、同91mの將軍山古墳、同72mの中の山古墳、同68mの瓦塚古墳、同67mの奥の山古墳、同53mの愛宕山古墳、径100mの円墳丸墓山古墳)を中核として、近在の墳長112mで2基の巨石切石積横穴式石室を備える小見真観寺古墳、径74mの円墳で3室式切石積横穴式石室を伴う八幡山古墳、1辺28mの方墳で線刻画が発見された、切石積横穴式石室の地藏塚古墳を合わせた行田市埼玉・藤原地区である。

WN-13は6世紀の小拠点で、径90mの円墳甲山古墳・墳長約74mのとうかん山古墳が所在する大里村甲山・箕輪地区である。

WN-14は5世紀末から7世紀前半に盛期を迎え、墳長115mの野本將軍塚古墳をはじめ、同62.5mの天神山古墳、同62mの尾熊山古墳、やや北方の径28mの円墳で複室式横穴式石室をもつかぶと塚古墳が所在する東松山市東部地区である。

WN-15は6世紀半ばから7世紀前半に盛期が訪れ、墳長63mの胴山古墳、円墳で直径55mを超える小堤山神古墳、墳長52.4mの雷電塚古墳、帆立貝式で墳長32mの西原古墳が南北に連なる川越・坂戸市境地区であ

る。

—西南ブロック—

WS-1は荒川右岸の6世紀前半の小拠点で、墳長60mの柵塚古墳、径50mの円墳一夜塚古墳が所在する朝霞市岡地区である。

WS-2には現存長70mの前方後円墳掃鉢山古墳、墳長45mの富士神社古墳、径40mの円墳甲冑塚古墳、径約29mの円墳四本木稲荷古墳が武蔵野台地東縁の北区・台東区・文京区地区に連なる。時期の判明しない古墳が多いが、ターミナルとしては、6世紀を中心とする古墳時代後期とみて差し支えないと思う。

WS-3は5世紀半ばから6世紀後半に盛期を迎え、復原墳長100mの宝来山古墳をはじめ、帆立貝式で墳長82mの野毛大塚古墳、墳長約60mの浅間神社古墳、同60mの西岡19号墳、径42mの円墳御岳山古墳、墳長41mの観音塚古墳、径約40mの円墳狐塚古墳、同39mの多摩川台古墳群1号墳等が群在する多摩川下流左岸の大田区田園調布・野毛・等々力地区である。

WS-4は帆立貝式で墳長48mの亀塚古墳、径42mの円墳経塚古墳、同じく円墳で径40mの駄倉塚古墳、径40mの絹山塚古墳、径38mの兜塚古墳、径38mの古屋敷塚古墳等の円墳主体の中小古墳が密集する狛江市和泉地区である。時期不明の古墳が多いが、後期群集墳の様相を示しているので、その盛期は6世紀後半を中心に考えられる。WS-5は6世紀末から7世紀後半の広域拠点である。上円下方墳で1辺32mの熊野神社古墳、八角形墳で径38mの稲荷塚古墳、径39mの円墳で複室式切石積横穴式石室を内蔵する北大谷古墳、径26mの円墳高倉古墳群2号墳、径20mの円墳で複室式横穴式石室の小宮古墳等、小規模ながら特殊な墳形や複室式横穴式石室に特徴づけられる。その範囲は、多摩川とその支流浅川の合流点を中心に、府中市・多摩市・八王子市にわたる。

—東南ブロック—

ES-1は5世紀半ばから7世紀前半に盛期を迎える小糸川河口部の大型拠点で、墳長144mの内裏塚古墳、同122mの三条塚古墳、辺長107.5mの方墳で、複室式切石積横穴式石室を備える割見塚古墳、墳長106mの同規模墳稲荷山古墳・青木亀塚古墳、同105mの九条塚古墳という6基の100m超級古墳をはじめ、墳長89mの古塚古墳、ともに復原墳長約70mの姫塚古墳・武平塚古墳、1辺38mの方墳亀塚古墳、同じく1辺27mの方墳で、巨石切石積横穴式石室の森山塚古墳等の大型古墳・方墳が蟠集する富津市青堀・山王地区であ

る。

ES-2は小櫃川河口の5世紀末から7世紀前半に盛期を迎える大型拠点であるが、壊滅した古墳が目立ち、本来はさらに多くの大型墳が存在していたと思われる。復原墳長約100mの祇園大塚山古墳（壊滅）、復原墳長95mの金鈴塚古墳、同76.5mの丸山古墳、復原径50m以上の円墳鶴巻塚古墳（壊滅）等が集中する木更津市祇園・長須賀・請西地区である。

ES-3は山間部の小櫃川中流域に展開した総称戸崎古墳群で、6世紀を中心とする小拠点である。群中最大の前方後円墳は墳長52mの戸崎古墳群5号墳で、墳長44mの同4号墳や径38mの円墳同62号墳等が併存する。君津市戸崎地区である。

ES-4は5世紀半ばから6世紀後半に盛期があり、墳長114mの姉崎二子塚古墳をはじめ、同69mの姉崎山王山古墳、同45mの鶴窪古墳、墳長45.6mの前方後方墳六孫王原古墳が立地する養老川河口部の市原市姉崎山王山地区である。

—東北ブロック—

EN-1は5世紀半ばから7世紀初めに盛期があり、墳長63mの水神山古墳、同48mで切石積横穴式石室の日立精機1号墳、同40mの日立精機2号墳、同40mで複室式切石積横穴式石室をもつ第四小学校古墳等が連なる我孫子市我孫子地区である。

EN-2は6世紀初めから7世紀後半に盛期を迎える南北に長い大規模拠点の栄町・成田市地区で、墳長86mを測る長方形墳の天王・船塚古墳群1号墳、墳長63mの同31号墳や墳長78mで複室式横穴式石室をもつ浅間山古墳、切石積横穴式石室をもつ1辺79mの大方墳岩屋古墳等が点在する。

EN-3は5世紀末から6世紀中葉の中規模拠点で、墳長60～70mの禅昌寺山古墳、同約60mの権現前古墳、同54mの舟塚原古墳、同33.5mの片野古墳群23号墳、同32mの同11号墳等が所在する香取市片野・神崎町舟塚原地区である。

EN-4は5世紀中ばから6世紀後半に盛期がある拠点で、長持形石棺を出土した墳長123mの三之分目大塚山古墳、墳長約70mの三之分目1号墳（壊滅）、三角縁神獸鏡を出土した城山古墳群1号墳、墳長30～50m級の城山古墳群4・5・6・9号墳等を含む香取市三之分目・小見川・富田地区である。

EN-5は6世紀末から7世紀前半に盛期を迎える拠点で、墳長約90mの西ノ台古墳、同63mで、巨石切石積複室式横穴式石室を内蔵する不動塚古墳、1辺60m

で巨石積複室式横穴式石室の方墳駄ノ塚古墳、1辺30mで切石積複室式横穴式石室の駄ノ塚西古墳等が所在する山武市板附地区である。

EN-6は6世紀後半から7世紀前半にかかる大規模拠点で、三重周濠を配し複室式横穴式石室をもつ墳長115mの大堤権現塚古墳、同76mで二重周濠を伴い、複室式横穴式石室の蕪木古墳群1号墳、径66mの円墳山室姫塚古墳、墳長88mで二重周濠の殿塚古墳、同58.5mで二重周濠の姫塚古墳、同72mの小池大塚古墳、同約50mの山田宝馬65号墳等が所在する。立地範囲は広域で、山武市内旧芝山町・松尾町・山武町を含む地域である。

EN-7は6世紀後半から7世紀前半の小規模拠点で、墳長101mの御前鬼塚古墳、同38.7mの鐮木大神古墳、巨石積横穴式石室を備え、すでに墳丘が壊滅した関向古墳等が含まれる匝瑳市飯塚・旭市鐮木地区である。

EN-8は宮中野古墳群内の墳長109mの夫婦塚古墳、径78mの円墳大塚古墳、墳長75mのお伊勢山古墳を擁する鹿嶋市宮中野地区である。中期に編年される古墳が多いので、その盛期を5世紀半ばから6世紀前半に想定する。EN-9は5世紀後半から6世紀にかけての小規模拠点で、墳長80mの木原台古墳群6号墳、同60mの同古墳群4号墳等、木原台古墳群を中心とする美浦村木原・馬掛地区である。

EN-10は6世紀後半から7世紀中葉に盛期を迎える拠点で、墳長105mの瓢塚古墳、同約70mで複室式横穴式石室の稲荷山古墳、関積横穴式石室の大師の唐櫃古墳（墳丘大破）が集中する霞ヶ浦町安食地区である。

EN-11は6世紀前～中葉に盛期を迎える大規模拠点で、推定墳長100m級の大井戸古墳（大破）、墳長88mの舟塚古墳、同85mの三味塚古墳、同約40mの帆立貝式墳大日塚古墳等が立地する小美玉市玉里・沖州地区である。なお、この拠点の西北方5kmに茨城県最大の舟塚山古墳が位置している。

EN-12は5世紀後半から7世紀前半に盛期があり、径95mの円墳車塚古墳、彩色壁画をもつ墳長55mの虎塚古墳、径52.7mの円墳三ツ塚古墳群13号墳、径50.9mの同古墳群12号墳等が所在する大洗町磯浜・ひたちなか市那珂湊地区である。

—北央ブロック—

NC-1は5世紀後半に盛期があり、墳長72.5mの茶臼塚古墳や同推定61mの三味線塚古墳、同32m以上の帆立貝式の毘沙門山古墳、やや東方に径約70mの円墳千駄塚古墳が位置する小山市鏡・間々田地区である。

NC-2は5世紀後半から7世紀半ばに盛期を迎える大型拠点で、墳長123.5mの琵琶塚古墳、同114.5mの摩利支天古墳、同84.7mの吾妻岩屋古墳、同約65mの篠塚稲荷古墳、切石積横穴式石室をもつ径約40mの円墳丸塚古墳、同じく径約36mの円墳岩屋古墳等が南北に連なる下野市国分・小山市飯塚地区である。

NC-3は5世紀後半に盛期を迎える小規模拠点で、墳長68mの基壇附前方後円墳茶白山古墳、径65mの円墳富士山古墳等からなる壬生町羽生田地区である。

NC-4は5世紀後半から6世紀前半にかけて盛期があり、塚山古墳群中の墳長93mの塚山古墳、帆立貝式で墳長各60m・約58mの塚山南古墳・塚山西古墳、やや北方には推定墳長230mともいわれる雷電山古墳、やや南方には帆立貝式で同57mの雀宮牛塚古墳が所在する宇都宮市西川田町地区である。

NC-5は6世紀に盛期を迎える中規模拠点で、墳長55mの権現山古墳、同43mの宮下古墳、同41mの雷神山古墳、やや東南方に巨石積横穴式石室を備える径53mの円墳大塚古墳等を中心とする宇都宮市岩本町地区である。

3. 東国主要道の復原方法

東国主要道の復原方法は、先稿で提示した局地的交通圏の道路—局地的古墳ロード—をたどりつつ、各ターミナルを結んでいく作業が中心となる。すなわち、ターミナル間に点在する3km未満の古墳をトレースすることが基本的な操作である。もっとも、遠隔なターミナル間では、往々にして隣接古墳間の距離が3kmを超える場合が出来る。その場合には、局地的古墳ロードではないけれども、復原すべき路線途上にあると思われる古墳を選び結んで補い、想定路線として第2図を作成した。したがって、復原された主要道は局地的古墳ロードと想定路線という2つの要素から成り立っている。いうまでもなく、想定路線の蓋然性の精度は、局地的古墳ロードに比べて一段劣っている。主要道の想定路線部分は、住民の日常的な交通に供されるルートにはなり得ないが、そのことが政治的・軍事的・経済的な機能を担って、遠距離間を結びつける主要道たらしめる障害因になるわけではない。

こうして復原された主要道の盛行期は一律的ではなく、ターミナルの先行性・後出性に相応して、新旧の先後関係が想定できる。すなわち、後出的ターミナルに接続する主要道の区間は、先行的また通期的ターミナルに接続するそれよりも、路線の開発期や盛行期が

遅れていたであろうと考えられるのである。その時期差を大まかに表現すれば、先行的また通期的ターミナルの接続区間、すなわち先行的・主要道の開発・盛行期が5世紀後半から6世紀後半であるのに対して、後出的ターミナルの接続区間、すなわち後出的・主要道は、6世紀後半から7世紀前半に比定できるのではないだろうか。この時期差を考慮して、主要道諸区間の説明を試みる。

また、主要道を想定トレースする過程で、ターミナルのほかにも見落とせない重要な交会点が諸処に現れた。この交会点とターミナルの違いは、ターミナルが自己に関わる物資や情報の発送や受容を主務として、外部ターミナルに関わるそれらの通過を二義的に位置づけるのに対して、交会点は独自の支配領域が存在しないか、きわめて小さいために、自ら物資や情報の発送や受容を行えず、外部ターミナルの物資や情報の円滑な通過を主要な機能としている点である。こうした機能を本来的に持つ交会点は、物資や情報の安全で迅速な移動が配慮される意味から、厩舎や宿泊施設等を備え、高い政治的中立性を保持していたであろう。

さらに、復原された東国主要道にはいくつかの端点が存在する。これらは東国世界とその外部世界との境界上に位置し、あたかも文字通り終着点となっている場合が多い。しかし東国世界の外側にも農業を営み、古墳を築いた社会が広がっており、一見途絶えたように見える主要道の痕跡も、確実にそちらを指して延びていたと思われる。この端点にも言及しないわけにはいかない。

このほかにも、複合ターミナルや境界路線といった概念が想定できるが、次項で具体的にふれていきたい。

4. 東国主要道の路線網

東国主要道を復原した第2図には以上のごとく、先行的（通期的）主要道・後出的主要道・交会点・端点で構成されている。これから順を追って説明していこう。

(1) 先行的・通期的主要道

主要道の路程を説明するにあたり、先行的（通期的）主要道にせよ後出的主要道にせよ、便宜的に東西系ルートと南北系ルートに分けて話を進めたい。

i) 東西系ルート

東西1号線：NC-3—NC-4—e。栃木県壬生町羽生田—宇都宮市川田町—芳賀町八ッ木宿



第2図 東国主要道

東西2号線：A — WN-1 — WN-2 — WN-4 — WN-5 — WN-6 — c — NC-2 — f — g — EN-12。群馬県松井田町御所平—高崎市八幡町—群馬町保渡田・井出—高崎市綿貫町—伊勢崎市日乃出町—太田市鳥山—栃木県佐野市堀米町—下野市国分—茨城県桜川市岩瀬—水戸市河和田町—ひたちなか市中根。

東西3号線：A→cまで東西2号に同じ。c — NC-1 — EN-11 — h。栃木県佐野市堀米町—小山市鏡—つくば市沼田—銚田市銚田。

東西4号線：A→WN-4まで東西2号に同じ。WN-4 — a — b — WN-11 — d。群馬県高崎市綿貫町—埼玉県上里町帯刀—深谷市高柳—深谷市戸森—行田市酒巻—羽生市下村君。

東西5号線：A→aまで東西4号線に同じ。a — WN-10 — WN-13。埼玉県上里町帯刀—美里町広木—熊谷市胃山。

東西6号線：EN-2 — EN-3 — EN-4。千葉県成田市下福田—香取市片野—香取市小見川。

ii) 南北系ルート

南北1号線：A — B。群馬県松井田町御所平—富岡市吉田。

南北2号線：WN-6 — WN-7 — b — WN-13 — WN-14。群馬県太田市鳥山—太田市高林—埼玉県深谷市高柳—熊谷市胃山—東松山市下野本。

南北3号線：c — d — WN-12 — WN-13。栃木県佐野市堀米町—埼玉県羽生市下村君—行田市埼玉—熊谷市胃山。

南北4号線：c→WN-12まで南北3号線に同じ。WN-12 — WS-1 — WS-2 — WS-3。埼玉県行田市埼玉—さいたま市大宮区—朝霞市岡—東京都台東区上野公園—渋谷区初台—大田区田園調布。

南北5号線：NC-1 — NC-2 — NC-4 — NC-5。栃木県小山市鏡—下野市国分—宇都宮市江曾島—宇都宮市岩本町。

南北6号線：ES-1 — ES-2 — ES-4 — k — ES-2 — EN-9 — EN-10 — EN-11 — f — e — C。千葉県君津市青堀—木更津市祇園—市原市姉崎—市原市草刈—成田市下福田—茨城県美浦村木原—かすみがうら市安食—小美玉市玉里—石岡市瓦谷—桜川市岩瀬—栃木県芳賀町八ッ木宿—那須町伊王野。

南北7号線：ES-1→EN-11まで南北5号線に同じ。EN-11 — g。茨城県小美玉市玉里—茨城町下土師—水戸市西原。

南北8号線：EN-4 — N-8 — h — EN-12 — D。千葉

県香取市小見川—茨城県宮中—銚田市銚田—ひたちなか市中根—北茨城市大津。

(2) 後出の主要道

i) 東西系ルート

東西7号線：WN-2 — WN-3 — WN-5。群馬県群馬町保渡田・井出—前橋市総社町—伊勢崎市日乃出町。

東西8号線：WN-1 — WN-9 — WN-10。群馬県高崎市八幡町—藤岡市上落合—埼玉県美里町広木。

東西9号線：F — EN-1 — EN-2 — EN-6。千葉県市川市国府台—我孫子市我孫子—印西市大森・八千代市保品—成田市加良部—芝山町山田・宝馬。

東西10号線：WS-3 — WS-4 — WS-5。東京都大田区田園調布—狛江市和泉—八王子市宇津木。

東西11号線：E — j。神奈川県南足柄市関本—小田原市宮久保—大磯町大磯。

ii) 南北系ルート

南北9号線：WN-14 — WN-15 — WS-1。埼玉県東松山市下野本—坂戸市小沼—朝霞市岡。

南北10号線：EN-9 — EN-10 — EN-11。茨城県美浦村木原—かすみがうら市安食—石岡市瓦谷。

南北11号線：k — EN-5 — EN-6 — EN-7 — EN-4。千葉県市原市草刈—山武市板附—旭市鎗木—香取市小見川。

南北12号線：j — i — WS-5。神奈川県大磯町大磯—東京都町田市三輪—八王子市宇津木。

南北13号線：j→iまで南北12号線に同じ。i — WS-3。東京都町田市三輪—大田区田園調布。

(3) 交差点

a 埼玉県上里町帯刀

WN-2から南東行して碓氷川・神流川を渡渉した地点。本庄台地の北縁を羽生市下村君のdまで達する東西4号線と、関東山地の北東縁を比企丘陵のwn-14まで達する東西5号線の分岐点。西上野と北武蔵を結んでいる。

b 埼玉県深谷市高柳

本庄台地の北縁を通過する東西4号線と、WN-6からwn-14に達する南北2号線の交差点。東上野と北武蔵を結んでいる。

c 栃木県佐野市堀米町

WN-1・WN-2から東行して、EN-12に達する八溝山地越えの東西2号線と、筑波山南麓をかすめEN-11に達する東西3号線の分岐点。佐野台地に位置し、近在には万葉に詠われた三鴨山がある。前者のルートはこの山の北側を、後者のルートは南側を通過していたで

あろう。上野と下野を結んでいる。

d 埼玉県羽生市下村君

東西4号線の端点であり、かつcからWN-14に至る南北3号線上に位置しており、近距離にあるWN-8とも交通路が開けていた。さらに、この地は利根川水運の泊津をも兼ねていることから、水陸両面にわたる交通の要衝であった。分岐点の中でも、もっとも多方面と関係を結んでいる重要地点である。

e 栃木県芳賀町八ッ木宿

南北4号線がNC-4で右折する東西1号線と、八溝山地を縦断する南北6号線の交会点。道はこの地を北上して端点Cに向かう。那須地方の入口にあたり、陸奥国にもっとも近づいた拠点的な要衝である。

f 茨城県桜川市岩瀬

東西2号線と南北6号線の交会点。下野と北・南常陸を結んでいる。日常的な交通量は少ないものの、地政学的な価値がある。

g 茨城県水戸市河和田町

東西2号線とEN-11へ向かう南北7号線との分岐点。北常陸と南常陸を結びつける。

h 茨城県鉾田市鉾田

北浦に面し、東西3号線の東端点で、EN-12を経てDへ北上する南北8号線との交会点。

i 東京都町田市三輪

Eから北上した主要道が、ここでWS-5へ向かう南北12号線とWS-3へ向かう南北13号線に分岐する。相模と南武蔵を結んでいる。

j 神奈川県大磯町大磯

jは道路が交差するという意味での交会点ではない。にもかかわらず取り上げたのは、この地が沿革の異なる東西11号線と南北12・13号線とが接続する場所だからである。そもそもjは、東国における横穴墓の一大集合地を形成しているため、両路線がここで接続する、あるいは、ここから発していることは、そのことと密接に関わっている。

k 千葉縣市原市草刈

ES-4を發した南北6・7号線が、ここで北東へ南北11号線を分岐する。上総と下総を結んでいる。

(4) 端点

A 群馬県松井田町御所平

碓氷川上流のこの地で古墳ロードは途絶える。上信国境山嶺の彼方には、多くの古墳が群在する長野県佐久盆地が控えている。佐久盆地へは現在のJR信越本線のルートとほぼ同様で、碓氷峠を越えて長野県小諸

市に至る。その間約26kmの無古墳地帯の行程となる。

B 群馬県富岡市吉田

鍋川上流に位置し、Aとは主要道が通じており、ルート選択の融通がきく。佐久盆地へは内山峠を越えて佐久市の中込に至る。

C 栃木県那須町伊王野

那珂川上流に注ぐ三蔵川畔に位置する。三蔵川をさらに遡ると、古墳・横穴墓が集中する福島県白河盆地に到達する。その間の行程はさしたる難所もなく、深い谷間を約16kmの無古墳地帯が続いている。

D 茨城県北茨城市大津

太平洋に面した常奥国境の地。端点とは作図の便宜上の都合で、実は古墳ロードは途切れることなく、太平洋沿岸を古墳・横穴墓が群在する福島県小名浜（藤原川下流）・平（夏井川下流）まで延びている。

E 神奈川県南足柄市関本

東西11号線の西の終点である。ここから足柄峠を越えて古墳の散在する静岡県御殿場市域まで、約15kmの無古墳地帯が続く。行程はさらに、黄瀬川畔の無古墳地帯を約16km下って、駿河湾東奥の三島・沼津の古墳・横穴墓混在地域に達する。

F 千葉縣市川市国府台

EN-1から南下する東西9号線の端点。旧利根川河口に位置し東京湾に面するこの地は、泊津を兼ね備えて、湾岸の諸ターミナルと水運で連絡していた。旧利根川水運にも通じており、d（埼玉県羽生市下村君）と並んで多方面に連絡網を結ぶ交通の要衝である。

5. 東国主要道の概況

本節では、復原された東国主要道の路線体系を、なるべく簡潔に把握することに努め、その同時代的—古墳時代後期的—な意義を抽出してみよう。その際に、先行的・通期的主要道と後出的主要道とを分離して論述した方が便宜的でもあり、また、ある意味で東国史の流れにも沿うものと思われる。

(1) 先行的・通期的主要道

まずはじめに、先行的・通期的主要道中の主要道ともいえる代表路線を選び出す。東西2・3号線と南北6・7号線である。これらの路線は、東西系・南北系のそれぞれの中でもっとも長距離で、大きな屈折も経ることなく東国を縦横断している。さらに、これらの両線は、そこから他の多くの主要道が交差したり派生したりする際の主軸路線となっている。奇しくもこの両路線はともに途中で分岐している。東西系は太平洋

沿岸のEN-12を目指すルートと、霞ヶ浦北端のEN-11を通過するルートに分かれ、南北系はEN-11から交差点eに向かうルートと、交差点gを目指すルートとに分岐する。以上の諸ルートの中、東西系路線と南北系路線が交錯する枢要点はターミナルEN-11であり、EN-11をそのように位置づけているのは、東西3号線のWN-1 — EN-11の区間と南北6・7号線のES-1 — EN-11の区間である。そこで、単純化されたひとつの結論が得られるであろう。古墳時代後期における東国交通網の枢要ターミナルはEN-11であり、そこを通過する東西3号線のWN-1 — EN-11の区間と南北6・7号線のES-1 — EN-11の区間が真の意味での主要道である、と。よって、以下の論述においては、東西3号線中のWN-1 — EN-11の区間を東西主軸線、南北6・7号線のES-1 — EN-11の区間を南北主軸線と称して特化し、他の主要道とは区別することにしよう。

i) 東西・南北主軸線の概況

はじめに、東西主軸線の沿線状況の概略を説明する。渡瀬湿原の西側においては、諸ターミナルが遍在するために、局地的幹道が網目状に四通している。とりわけ、WN-1～5・9・10が蝟集するところの、群馬県側では大間々扇状地以西、埼玉県側では櫛引台地以西の地域が、利根川を挟んでいるにもかかわらず、交通路が緊密に発達して単一社会の様相を呈した巨大な複合ターミナルと化している。これを複合ターミナルⅠと呼ぶ。東西主軸線はそこから発して、大間々扇状地を横断を横断する。この高燥台地では居住領域が湧水地帯に限定され、路線も湧水点を結びながら延びている。大間々扇状地からさらに東へ、金山丘陵南方台地に至る。この地もWN-6～8が集合する複合ターミナルを形成している。これを複合ターミナルⅡと呼ぶ。道は太田市八幡町で渡良瀬川を徒渉し、佐野市街地を経由してNC-1に達する。佐野台地から鬼怒川畔までは、NC-1の影響下に局地的幹道が発達している。NC-1からEN-11までは、鬼怒川・小貝川・桜川を徒渉する長距離で、その区間にターミナルは存在しない。小貝川畔からEN-11までは、EN-9・EN-11の影響下にある局地的幹道である。このように、NC-1 — EN-11の区間は、長距離でなおかつターミナルが介在していない。この場合、NC-1とEN-11との交流は、一般庶民レベルの日常的な交通はほとんど考えられず、それぞれの特産的物貨と政治的情報が間歇的に交換されるといふ実態ではなかったろうか。そのことから次の仮説が導かれる。すなわち、NC-1に代表される地域と

EN-11に代表される地域とは生活習俗が異なり、さらには社会組織、ひいては政治体制も同一ではなかったのではないか。つまり、NC-1 — EN-11の区間は、東国という小世界—もし世界と呼べるならば—の内部を、さらに区分けする境界空間であり、そこを通過する路線は、境界路線であることになる。こうした意義を負荷された路線はこの他にも2、3存在するが、その都度指摘していこう。

つぎに、南北主軸線を概説しよう。南北主軸線はES-1を起点として、ES-2→ES-4→kまでは東京湾岸を北上する。ここで意外なのは、ES-1 — ES-2 — ES-4の区間が、近距離であるにもかかわらず、古墳ロードが未発達であることである。このうち、ES-1とES-2は、それぞれ小糸川、小櫃川流域に古墳ロードを延ばして、その影響下に収めており、流域における盟主性を明示している。ES-4は養老川流域ではなく、小櫃川上流のES-3へ古墳ロードを延ばし、そちらとの連絡体制を強めている。そこで、あらためて湾岸に古墳ロードが発達しなかった理由を考えると、①人口密度が西北ブロックほど濃密ではなく、河川の流域開発で手一杯となり、湾岸の開発整備までには至らなかった。②人口に不足はなかったが、湾岸開発に関しては、関連するターミナルが共同規制を布いて自粛していた。などの試案に思い至る。ES-4から交差点kへは局地的幹道が通じており、さらに千葉市加曽利・坂月まで達している。kはES-4の影響下にあったであろう。kからEN-2の区間は長距離にしてターミナルが介在していない。そのうち、高橋川畔の佐倉市内田以北は、EN-2の影響下にある局地的幹道となっている。このkからEN-2の区間に介在する北総台地は、乏水性が高く、定住生活には不適な境界空間であり、集落跡や古墳の分布が希薄になる。そこを通過するk — EN-2の区間は境界路線となる。それは、大霞ヶ浦の南岸古墳圏と東京湾東岸古墳圏を切り離している。EN-2からEN-9へは大霞ヶ浦の入海を渡渉する。渡渉地点は、千葉県成田市羽鳥と茨城県稲敷市羽賀であろう。羽賀からは、稲敷市浅間を経由してEN-9に至る。EN-9からEN-11までは、途中のEN-10が6世紀の早い時期では、まだターミナルとしての機能を発揮していなかった。けれども、EN-9からEN-11へは、大霞ヶ浦を水行して直行すれば、なんら問題はない。

ここで、冒頭にも言及した東西・南北主軸線から分岐する路線についても述べておく。

東西2号線は交差点cで東西主軸線と分かれ、

EN-12に達する長距離路線である。cからは三鴨山の北側を廻りNC-2に至る。NC-2は南北5号線の盟主的ターミナルだが、本路線上の古墳ロードは未発達である。道はさらに東走して交会点fに至る。fではEN-11からe、Cへ向かう南北6号線と交差している。fから交会点gまでは八溝山地越えルートとなる。途中、茨城県笠間市飯合付近が中継点となっていたろう。gにはEN-11から延びる南北7号線が接続する。gからは那珂川下流を水戸市西原付近で渡渉して、河口のEN-12中枢部に達する。本路線のうち、八溝山地越えルートを含むNC-1—EN-12の区間は、中間にf、gという中継地が存在するものの、境界路線と呼ぶべきであろう。

もう一方の分岐路線南北6号線について。本線はEN-11で南北7号線と分かれ、恋瀬川を廻りfへ向かう。恋瀬川沿岸ルートは、ほぼEN-11の影響下にある局地的幹道である。fからは八溝山地東縁を北上して交会点eに至る。ここでNC-4からの東西1号線と接続する。eからは那珂川を廻行して端点Cに達する。途中の栃木県那珂川町梅曾周辺には古墳ロードが形成されているので、恰好の中継所となっていたであろう。

ii) その他の主要道

東西1号線：NC-3から発して交会点eに至るが、ターミナルの規模からみて、NC-4中心の路線である。NC-3—NC-4の区間は古墳ロードが形成されているが、思川沿岸どうしのNC-3—NC-2の区間ではそれが未発達である。このことは、NC-3はNC-2よりもNC-4の影響下にあったことを示唆する。

東西4号線：WN-4からは神流川を徒渉し、利根川南岸を中小河川の小山川に沿って交会点dに達する。WN-4以西はターミナルが少なく、交会点が多いことが特徴である。このことから、この路線は西北ブロックの他の東西主要道—東西主軸線・東西5号線—に比べて、重要度が低く、成立時期も後出であったろう。

東西5号線：複合ターミナルIとWN-13を繋ぐルートである。wn-10から関東山地の北東山麓、乏水性の高い櫛引台地の湧水帯をたどって比企丘陵のWN-13に至る。WN-13はターミナルとして当然ながら、複合ターミナルIIからのルートを受け、WN-12への路線を派生する等、いわゆる北武蔵における交通要衝になっている。留意すべきは、比企丘陵や入間台地に連なるWN-14やWN-15のターミナルは、WN-13を介さない限り、北方の複合ターミナルからの物資・情

報を得られなかった点である。

東西6号線：南北主軸線上のEN-2から発し、EN-3→EN-4と経過する。これらのターミナルは、大霞ヶ浦の巨大入海の南岸に連なるターミナルを結んでいる。EN-2は主要道上のターミナルで、大霞ヶ浦水運の欠かせないポイントである。EN-4は対岸のEN-8と交通を緊密にしている。この結合は、後の下海上国造の勢力範囲であろう。

南北1号線：この路線は前述のように、東国と信濃路の往還で、それぞれどの方向へ向かうかの選択肢的な路線である。

南北2号線：複合ターミナルIIのWN-6からWN14に至るルートは、ほとんど直線経路である。複合ターミナルIIからの物資・情報は、WN-13で濾過されてwn-14・15にもたらされる。

南北3号線：渡瀬湿原東のNC-1・2と比企丘陵のWN-13・14の連絡路である。このルートは、WN-12の埼玉古墳群の成立を受けて発達したとみなされる。

南北4号線：荒川水系に依らない、いわゆる北武蔵と南武蔵を結ぶ陸路である。この路線が機能する前提として、WN-12の成立がある。大宮台地を縦走するWN-12からWS-1までは、長距離で荒川の対岸とは対照的にターミナルが介在していない。一種の境界路線といえる。WS-1からWS-2までは荒川右岸を武蔵野台地東縁を下る。WS-2からWS-3の区間は、日比谷入江を迂回してWS-3に至る。WN-12からWS-1の区間は、少なからぬ想定路線が含まれるので境界路線である。

南北5号線：北央ブロックのメインルートである。NC-1・2までは思川流域、NC-4・5は鬼怒川支流の田川流域に所在する。先行的ターミナルとしてのNC-1は、7世紀にはターミナルとしての機能を失うが、EN-11への貴重な中継点としての重要性は全うしたであろう。路線中最有力のNC-2は、東西2号線を継いで東方へEN-12に達する。NC-4は東西1号線で交会点eに達している。このターミナルの交通的な価値は、NC-2からeに至る中継点たるところにある。端点であるNC-5からも、交会点eまたは直接に端点Cへと連絡路を延ばしていたであろう。

南北8号線：EN-4からEN-8へは大霞ヶ浦を水行する。EN-8からは北浦東岸を交会点hを經由して潤沼を渡渉してWN-12に至る。ここで留意すべきは、EN-4とEN-8の結びつきである。『常陸国風土記』によれば、鹿島郡の割出にあたって、下海上国造から対岸の形成途上にあつた鹿島台地から延びる砂州を供出させてい

る。このことは、下海上国造の元基ともいえるEN-4の、対岸への影響力を示したエピソードであろう。

(2) 後出的主要道

後出的主要道は東国の北部では顕著ではない。それは東国南部の、東京湾の両岸で活発な展開を見せている。

東西7号線：WN-3は有力な終末期古墳が集中し、後の上野国府地域である。このルートは、この地域に終末期古墳が造営され始める7世紀初頭から機能したであろう。

東西8号線：WN-1—WN-9—WN-10とたどるこのルートは、WN-9が後出的な古墳で占められるために後出的主要道と指定した。しかしこの地は、5世紀中葉に白石稲荷山古墳が築かれており、それをもってターミナルとみなせば通期的主要道としてもさしつかえない。WN-10からは東西5号線と同じく、関東山地山麓の湧水帯をたどってWN-13に達する。

東西9号線：この路線の成立にあたっては、手賀沼北岸のEN-1とEN-6の成立が大きい。EN-1・EN-2間に介在する印西台地は、水源地で乏水性が高く、この間のルートは入海に面した平地部と台地上の湧水帯に分かれている。陸路よりも水路の方が適していたであろう。EN-1から端点Fまでは古墳ロードが延びて、ここから利根川や東京湾の水運活動が可能になる。前稿で指摘した、埼玉古墳群と手賀沼周辺古墳群との交流は、EN-1がターミナルとして成立するこの時期に盛期を迎える。一方、EN-2とEN-6の間には広大な北総台地が広がり、古墳ロードが未発達である。大霞ヶ浦沿岸のEN-2～4と九十九里浜に面したEN-5～7とは、その成立時期や沿革が異なっているため、この区間を境界路線と呼んでもよいかもしれない。EN-2は東西9号線の発達に伴って、FからEN-4に至る長大な東西路の中央に位置して、南北主軸線との交会とも相俟って、東国東部における交通上の希有な要衝としての地位を確立した。

東西10号線：WS-4・5の成立が遅いために後出路線となった。ターミナルとしての成立順序は、おそらくWS-3→WS-4→WS-5であろう。南方の交会点iからは、WS-3とWS-5の双方へ路線が延びている。古墳ロードはWS-4・5間が未発達であり、その一方、i・WS-5間は十分発達している。この状況は、WS-5はWS-3・4よりもiと頻りに連絡をしていたことを示唆する。WS-5には後の国府域が含まれることから、この事実は重要である。

東西11号線：端点Eから中継点小田原市宮久保の区間と、小田原市宮久保から交会点jまでの区間とは、おそらく成立の沿革を異にするであろう。前者は古墳が主体的に分布し、後者は想定ルートとしたが、jからは横穴墓の分布が西方へ延びている。前者は在来の古墳ロードであるのに対し、後者には横穴墓文化の影響が漂っている。宮久保の地で、両者が接続しているのである。足柄峠の彼方の三島・沼津が一大古墳・横穴墓混在圏であることから、峠を越えて交流していたのは、横穴墓文化の人々であろう。

南北9号線：WN-15の成立が遅れたために後出路線となった。WN-15からWS-1までは古墳ロードが未発達で、頻りに活用された路線とは思われない。これは武蔵野台地という広大な乏水性の境界空間を縦断する不便と、荒川水系を利用する水運とを比較すれば、その優劣は明らかであろう。WN-15—WS-1の区間が想定路線になっていることは、WS-1は北武蔵よりも南武蔵野諸ターミナルと親縁的であったことが理解される。

南北10号線：EN-10の成立が遅いために後出路線となった。大霞ヶ浦の水運に依存するこの領域では、EN-10の存否にかかわらず、EN-9とEN-11の区間は、早くからしっかり結ばれていたはずである。

南北11号線：前述したように、6世紀後半以降、EN-5～7のターミナルが九十九里浜沿岸に新たに形成される。この路線はそれを継いで開発整備された。交会点kからEN-7までは古墳ロードが発達しているが、EN-7—EN-4の区間は想定部分で未発達である。さきほども指摘したように、大霞ヶ浦沿岸のターミナルと、九十九里浜沿岸のターミナルは、不調和的で交流は不活発であったろう。k—EN-5の区間は、比較的長距離でターミナルが介在していないが、境界路線とは認めがたい。すでに弥生時代後期から、この区間は南関東系土器を携えた諸集落跡が存立して、文化的一体性を一貫して保持している。

南北12・13号線：交会点jから相模平野を廻り、武蔵野台地の交会点iを経由して、それぞれWS-3とWS-5に分岐する。前述のように、jは横穴墓の一大集結地帯であり、WS-3にもWS-5にも横穴墓は分布している。つまり、これらの路線は横穴墓ロードとみなしてよい。

(3) 総括

以上に縷説した東国主要道のネットワークを、わかりやすく要点を説明することが総括であるけれども、

これがなかなかむつかしい。そこで、主要道の分布状況を鳥瞰的にイメージして、注釈的な言説を加えることによって総括としたい。

まず、第2図の天地を逆にして、利根川を囲む上武台地（仮称）を中心にご覧いただきたい。上武台地は南北を赤城・足尾山系と関東山地に挟まれており、東南部の大宮台地に向かって開いている。その奥部には複合ターミナルⅠが存在し、そこから諸ターミナルやそれらを繋ぐ諸主要道が、開口部へと延びている。さらに、そのネットワークは二手に分かれ、一方は足尾山系を巡るように北方のNC-5まで達する。もう一方は、櫛引台地の空白部を含みながら、関東山地を迂回して南方のMN-15に至る。これをひとつの巨大な交通圏とみなしてよければ、それに対峙しているもうひとつの巨大交通圏が見えてこよう。関東平野中央低台地の彼方において、南北主軸線で結ばれるターミナル群である。残された西南ブロックの諸ターミナルは、半ば孤立的に存在している。この交通圏は、北方の巨大交通圏とは武蔵野台地が、東方のそれとは東京湾が介在して、それぞれ交通上の障害となっている状況が、倒立図からはよく理解できよう。この鳥瞰的なイメージからは、東国全域の交通圏が大きく三つに分かれていることが明かされるのではなかろうか。

東国はひとつではない。それは、長大な下野台地（仮称）東部・関東平野中央低台地（中央ブロック）・東京湾という南北に連なる境界空間及び準境界空間によって、大きく東西に二分される。さらに西側の部分は、武蔵野台地によって南北にこれまた二分されている。生業種・生活習俗・社会組織・政治体制の総体を〈文化〉と呼ぶならば、東国は三つの文化圏に分割されている。

第1文化圏は西北部を占め、上武台地を中枢として、赤城・足尾山系及び関東山地を巡って南北両翼に展開する。渡瀬湿原を介して北部と西部に、また、櫛引台地によって西部と南部に分かれたれ、都合3地域か

ら構成される。海をまったく持たないことが特徴で、主要河川流域では米作、山麓部では畑作が卓越する。近年の考古学的成果では、馬の放牧が行われていたことが明らかになりつつある。その主要道は南北2本あり、いずれも山麓を巡るコースを取るの、「山の道（北廻り・南廻り）」と通称しよう。

第2文化圏は八溝山地以東・霞ヶ浦周辺・房総半島からなる東部全域にまたがっており、北総台地を境に小分割できるであろう。第1文化圏とは対照的に、北部では大霞ヶ浦という巨大入江、南部では東京湾・太平洋という海水面に接している。したがって、ここでは漁業が大きな比重を占めている。それに伴って船を巧みに操作できることから、業種としての水運活動も盛んであったろう。文化圏を貫く主要道は、北の海と南の海をつないでいるので、「海の道」と通称する。

第3文化圏は荒川以西の西南部の一角を占める。海に近いところでは、第2文化圏同様に漁業が盛んであるが、内陸部は高燥台地が大半を占めるので、生産力はさほど高くはない。主要道は荒川下流を下り、河口部で屈折して相模湾に達する。武蔵野台地・相模平野を通過するコースを取るの、「丘の道」と通称しよう。 [未完]

注

- 1) 2005 雨宮龍太郎「古代東国の交通網—古墳時代の局地的道路の復原—」『研究連絡誌』第67号（（財）千葉県文化財センター）
- 2) 1974『茨城県史料』考古資料編〈古墳時代〉
1976『栃木県史』資料編〈考古1〉
1979『栃木県史』資料編〈考古2〉
1979『神奈川県史』資料編20〈考古資料〉
1981『群馬県史』資料編3〈原始古代3 古墳〉
1982『新編埼玉県史』資料編2
2003『千葉県の歴史』資料編〈考古2 弥生・古墳時代〉
2004『東京都遺跡地図』（インターネット版）
1989 大塚初重・小林三郎・熊野正也編『日本古墳大辞典』
2002 大塚初重・小林三郎編『続日本古墳大辞典』
2006 品川区立品川歴史館編『東京の古墳を考える』