

古代東国の交通網

— 古墳時代の水運ルートの復原 —

雨宮 龍太郎

小論では、前稿¹⁾を承けて古墳時代の水運ルートを復原する。各地から縄文時代の刳抜き舟が少なからず発見されているように、水辺の漁り^{すなど}とともに、水路の開拓や水上交通も、はやい時代から発達していたであろう。古墳時代の東国においても、水運を介して異なる地域ブロック間の交流が繁く行われている。ここでは、そのすべての水路網に言及することはできないが、主要な水路系である大河川・霞ヶ浦・東京湾を取り上げて、考察を加えてみたい。

1. 大河川

関東平野の中央部には、それぞれ上越国境・関東山地に水源をもつ利根川・荒川の二大河川が貫流している。また、那須火山帯に発する鬼怒川水系は東流して旧常陸川となり、銚子から太平洋に注いでいる。これらの河川が、古墳時代の水運に活用されたことは想像に難くない。また、水運の維持・運営にあたっては、中央ブロックに属する諸集団の分業的な、特殊なはたらきが大きかったと思われる。

(1) 中央ブロックの特殊性

中央ブロックは、大河川に囲まれた低平地に立地しており、氾濫源に伴う多くの低湿地帯を含んでいる。こうした環境下では、稲作の高い生産性が望めないためか、古墳の分布が希薄である。その見かけ上の特徴は、①飛び抜けて有力な勢力圏=交通圏が存在せず、一様に小規模または零細圏によって構成されていること、②荒川・旧利根川・旧常陸川等の、大河川に面して立地する交通圏が多いこと、③その零細性からして、交通圏相互の陸上交通は活発であったとは考えられないこと（見かけ上の孤立性）、などがあげられる。このような特徴をもつ中央ブロックの諸交通圏では、少数ながらも古墳が造営され、支配-隷属関係が展開していた。その住民は農業を営むかたわら、泊津（とまりのつ）の経営と、河川や海での漁業によって生計

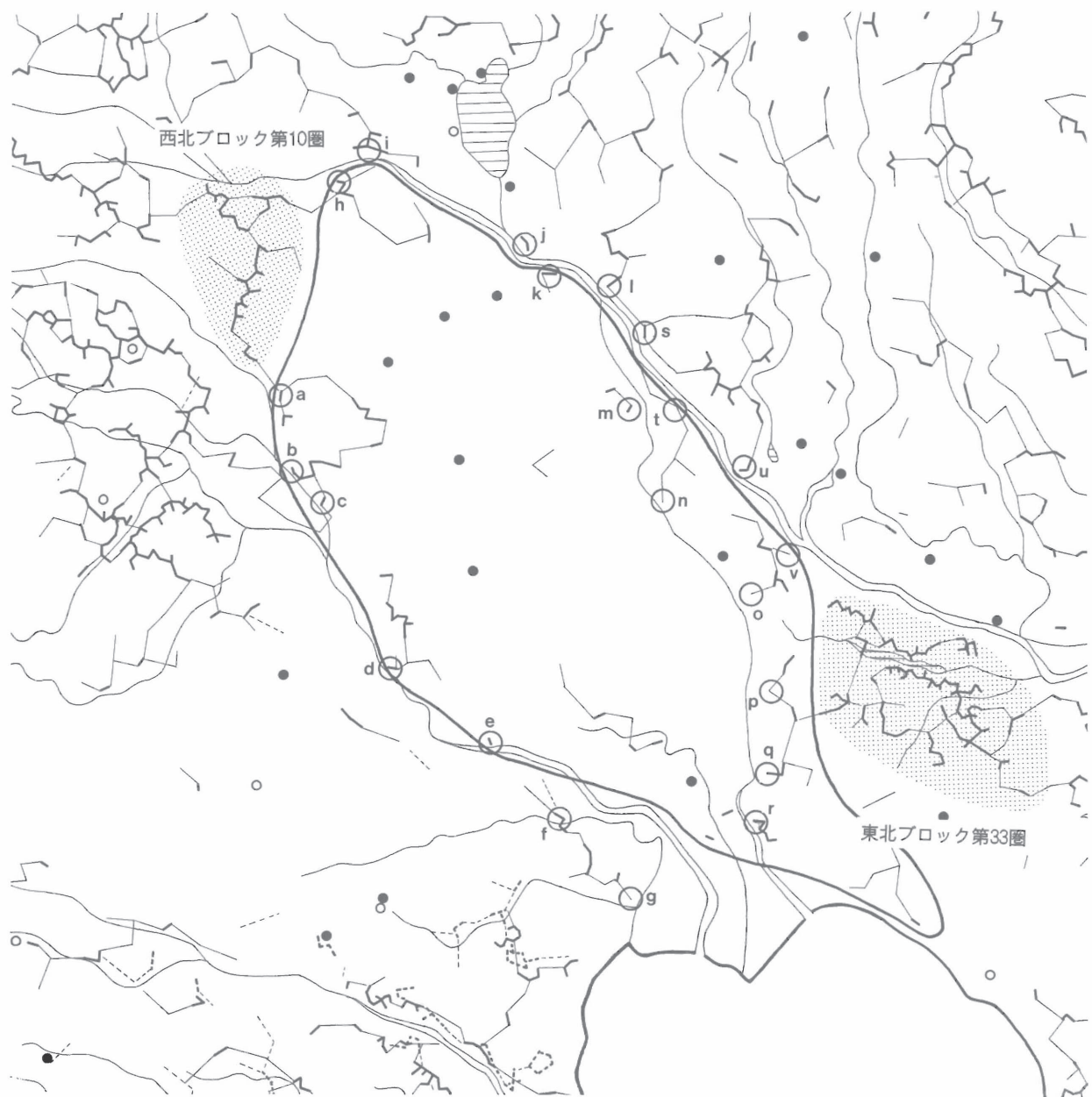
を立てていたのではなかろうか。大河川を水行する場合、人や荷物の乗降地はもちろん、乗員の休憩や水の補給のための中継地も必要となる。今、河川との位置関係から、荒川・旧利根川・旧常陸川の泊津と思われる地点をマークしてみた（a～v）。

(2) 荒川水系

荒川筋から見ていこう（a～g）。鴻巣市滝馬室（a）は西北ブロック第10圏（埼玉古墳群を中核とする）の南端に連絡する泊津で、第10圏との関係はきわめて深い。bは荒川本流と支流市野川の合流点に立地し、西北ブロック第13圏に連絡する。cはbとの距離が近すぎるので、積み荷・行き先等について、bと分業していたかもしれない。d・eは後背地に大規模交通圏を伴わないので、食糧・水の補給や船員の宿泊所を提供する、ほぼ純粋な中継地と見なせる。f・gはともに西南ブロック第15圏に連絡する。現在では神田川流域に位置するが、西南ブロック第15圏の方向性や地形等から判断すると、古墳時代当時は荒川本流は今よりも西を流れ、f・gは荒川西岸に立地していたのではなかろうか。台東区鳥越（g）は当時の海岸線に立地していたと推定され、後述のように、河川水運だけではなく、東京湾の海運にも一役買っていたと考えられる。以上のように、荒川筋の水運は、西北ブロックと西南ブロックをつなぐ不可欠の路線であったといえることができる。

(2) 旧利根川水系

次に、旧利根川筋の泊津推定地に移ろう（h～r）。hは対岸の西北ブロック第11圏のiとほぼ対峙している。明和町新（i）が上野側の泊津であるのに対し、羽生市尾崎（h）は武蔵側の泊津として機能していたであろう。その位置関係から西北ブロック第10圏との結びつきが強い。このようにhは、前述のaが荒川水運において果たしたように、旧利根川水運における埼玉古墳群の外港的泊津として運営されていたと考えら



荒川筋			旧利根川筋			旧常陸川筋		
a	鴻巣市滝馬室	a-b 5.8km	h	羽生市尾崎	h-i 4.0km	l	境町塚崎	l-s 4.2km
b	桶川市原	b-c 3.5km	i	明和町新	i-j 12.5km	s	境町浦向	s-t 6.8km
c	桶川市川田谷	c-d 13.3km	j	古河市中田	j-k 3.2km	t	野田市前村	t-u 5.9km
d	さいたま市大久保	d-e 10.5km	k	五霞町小手指	k-l 4.0km	u	岩井市筵打	u-v 7.6km
e	戸田市本町	e-f 7.5km	l	境町塚崎	l-m 9.5km	v	野田市瀬戸	
f	北区王子	f-g 6.3km	m	春日部市宝珠花	m-n 7.3km			
g	台東区鳥越		n	野田市岩名	n-o 9.5km			
			o	流山市平方	o-p 6.4km			
			p	流山市鱒ヶ崎	p-q 6.0km			
			q	松戸市竹ヶ花	q-r 4.0km			
			r	市川市国府台				

第1図 中央ブロックを中心とする三河川の泊津

れる。なお、この先利根川を12kmほど遡行すると、万葉に詠われた「埼玉の津」に至る。この地は埼玉古墳群により接近した場所であるので、当初から外港として建設された施設であろう。北央ブロックに属するjは思川との分岐点に立地する殷賑な泊津である。ここから思川を遡ると、万葉に登場する「まくらがの許^こがの渡」を経て、北央ブロック第50圏に到達する。kはjとの距離が近く、背後に有力交通圏が存在しない。jとほぼ対峙する位置関係から、jとともに旧利根川の兩岸を管理していたのではなかろうか。境町塚崎(1)は北央ブロックに属し、旧利根川と旧常陸川の分岐点に立地して、航路上重要な位置を占めている。また、北央ブロック第51圏の南端でもあり、北上すれば、鬼怒川中流の第53圏と連絡する。その間の交通手段は、陸路とともに水路も考えられる。m・nは単純な中継地の要素が強い。o・pは東北ブロック第33圏と連絡している。qは水運中継地であるとともに、第33圏から旧利根川東岸を南下して、市川市国府台(r)すなわち海浜に達する陸行ルートの中継地でもあったろう。rは当時の「葛飾の真間の浦」に面する泊津であり、荒川筋のgと同様に、海運の拠点にもなっていたであろう。以上の記述から、旧利根川下流の泊津群(o・p・q)は、いずれも東北ブロック第33圏(手賀沼周辺古墳群と仮称する)と強く結ばれていたことになる。またこの勢力が依拠する手賀沼自体が旧常陸川水系の一部である。このことは、手賀沼周辺古墳群がその勢力の維持・発展を水運活動に大きく依存していたことを物語っている。

(3) 旧常陸川水系(下総国部)

旧常陸川筋ではlを起点として、中央ブロックと北央ブロックの泊津推定地が錯綜している(l、s~v)。このうち、uは北央ブロック第52圏の南端に位置しており、北上して、東北ブロック方面との交通が考えられる。またvは、距離は離れているものの、東北ブロック第33圏と連絡していたであろう。この水路では、北央ブロックと東北ブロックが連絡していた。

(4) まとめ

中央ブロックを視座に据えて、大河川における泊津の分布状況を概観した。一般的に言って、内陸の諸交通圏は、中央ブロックを介して、隣接するブロックや海との連絡を求めていたといえる。それは魚介類等の海産物、なかんづく塩の需要を満たすための必然的な行動であった。その過程で—といってもよからう—、西北・西南・北央・東北の異なるブロックとの交流

が、中央ブロックを介して発生し、政治的・経済的關係が発展していくのである。小規模・零細な諸交通圏で構成される中央ブロックの存在基盤は、この点にあった。

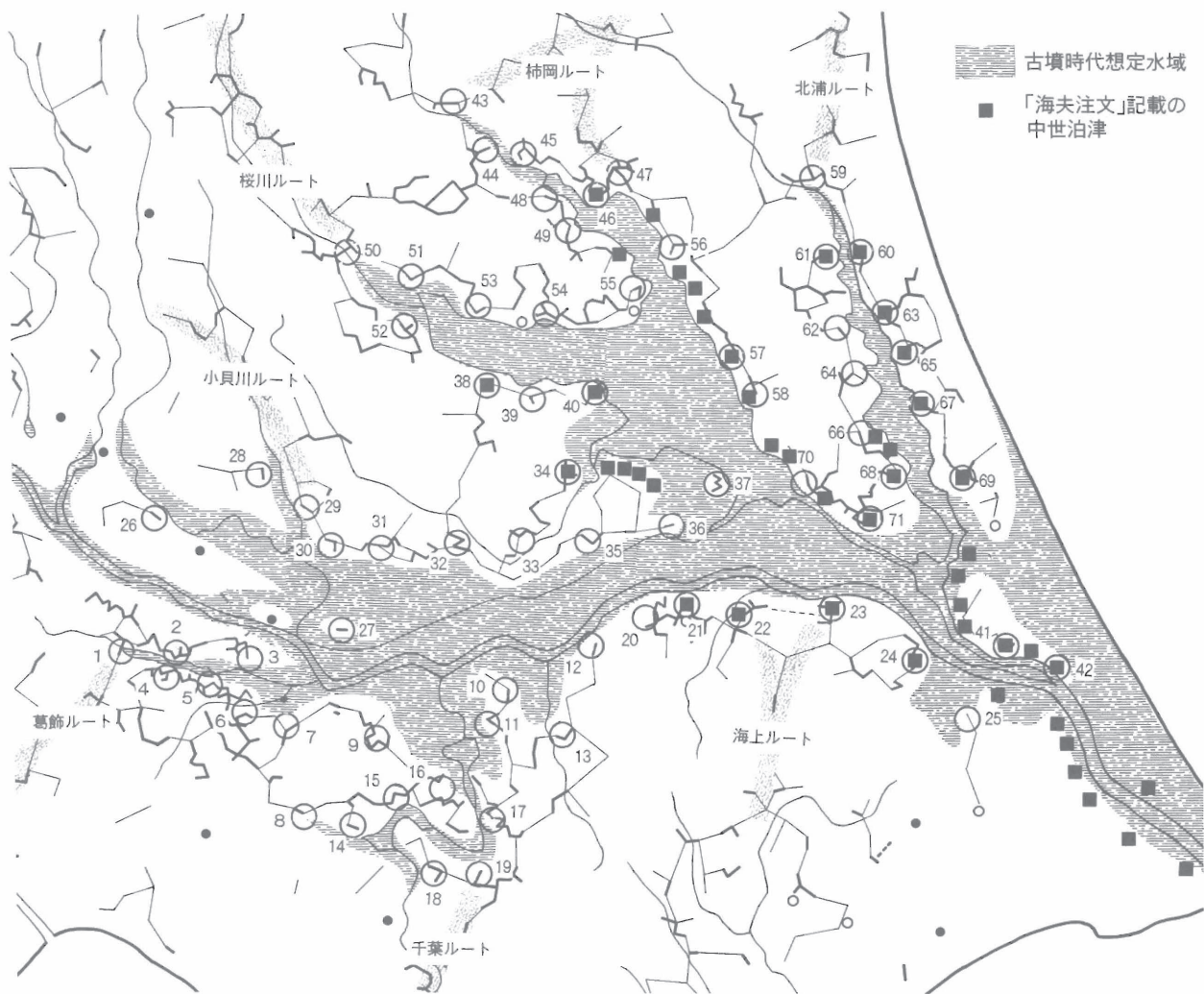
また、その過程で、大河川水運を大いに活用した、特異な内陸交通圏が浮かび上がった。埼玉古墳群と手賀沼周辺古墳群である。両者はともに複数の大河川に対して、外港とも称すべき泊津を構えていた点で共通の性格をもっていた。この特色を前提とすれば、ひとつの仮説を立てることができる。陸上交通からみれば、一見対蹠的な位置関係にあるこの両勢力が、旧利根川・旧常陸川を航行して、頻繁に交流していたのではなかろうか。

最後に泊津推定地間の距離について言及しておく。荒川筋の総延長は約46.9km、平均泊津間距離は約7.8km、旧利根川筋では総延長約66.4km、平均は約6.6km、旧常陸川筋では総延長約24.5km、平均約6.1kmとなる。泊津間距離は北では遠く、南では近くなる傾向がうかがえる。それは北に比べて、南の方が河川を往来する船舶数が多かったことを示すものであろう。南に位置する泊津は、たとえ沿海に立地していなくとも、海運に携わっていた可能性がある。要するに、東国の大河川の水運は、北よりも南の方が活況を呈していたのである。また、各河川の泊津間距離の平均値は、6~8kmに収束している。上り・下りで泊津地を選ぶことを考えれば、この数値は、当時の河川航行能力からみて、妥当なものかもしれない。川筋の泊津間を最も短距離で結ぶのは旧常陸川筋であり、最も遠距離となるのが荒川筋である。この違いは、航行する船舶数の多寡を反映したものであろう。

2. 霞ヶ浦

(1) 泊津推定地の比定法

古墳時代の霞ヶ浦の地形は、その北部は現在と大差なかったが、南部では現在の利根川筋を中心に、巨大な入江を形成していた。利根川以南では、『常陸国風土記』によれば、印旛沼まで海域が侵入していたことが判明する。おそらく、狭い水門を通じて、手賀沼にも海水が入っていたであろう。いっぽう、利根川以北では、牛久沼あたりまで水域化していたと考えられる。そして、鹿島灘に面した茨城県神栖市をのせる砂州は、当時まだ形成途上で、太平洋に大きく開口していたであろう。したがって、霞ヶ浦沿岸の諸交通圏は、多くの泊津を設置して、沿岸を自由に交通できたの



1	柏市布瀬	19	酒々井町酒々井	37	稲敷市浮島	55	かすみがうら市田伏			
2	我孫子市高野山	20	神崎町小松	38	阿見町舟子	◎	56	行方市里		
3	我孫子市中里新田	21	神崎町大貫	◎	39	美浦村大須賀津	57	行方市舟子	◎	
4	柏市水内	22	香取市新寺	◎	40	美浦村安中	◎	58	行方市南山	
5	柏市泉オッコシ	23	香取市津宮	◎	41	神栖市芝崎	◎	59	銚田市銚田	
6	柏市平塚	24	香取市分郷	◎	42	神栖市日川	◎	60	銚田市白鳥	◎
7	印西市小倉	25	東庄町和泉	43	石岡市栗田	61	行方市小舟津			
8	八千代市保品	26	守谷市奥山	44	かすみがうら市市川	62	行方市山田	◎		
9	本埜村龍腹寺	27	利根町横須賀	45	石岡市北根本	63	鹿嶋市志崎	◎		
10	成田市羽鳥	28	つくば市岩崎	46	小美玉市下玉里	◎	64	行方市蔵		
11	栄町根方	29	牛久市城中	47	小美玉市下馬場	65	鹿嶋市額賀	◎		
12	成田市滑川	30	龍ヶ崎市若柴	48	石岡市井関	66	行方市矢幡			
13	成田市芦田	31	龍ヶ崎市羽浦	49	かすみがうら市馬場山	67	鹿嶋市奈良毛	◎		
14	印旛村岩戸	32	龍ヶ崎市塗戸	50	つくば市金田	68	潮来市水原	◎		
15	印旛村鎌苅	33	稲敷市羽賀	51	土浦市真鍋	69	鹿嶋市大船津	◎		
16	印旛村新立	34	稲敷市古渡	◎	52	土浦市小松	70	潮来市永山		
17	成田市宗吾	35	稲敷市駒塚	53	土浦市沖宿	71	潮来市辻	◎		
18	佐倉市田村	36	稲敷市金井	54	かすみがうら市赤塚					

(◎印は「海夫注文」と重複する泊津)

第2図 大霞ヶ浦の泊津

で、東北ブロック南部の大交通圏として、強く結ばれていたと考えられる。留意すべきは、風土記から復原される茨城国造領は、現在の霞ヶ浦の北・東・西沿岸を完全に取り込んでおり、南側の海上国造領と直接対峙していたことである。小論では、現在の霞ヶ浦・北浦・外浪逆浦・利根川下流域・印旛沼・手賀沼を、一括して「大霞ヶ浦」として取り扱う。

第2表に掲載した泊津推定地を特定するにあたっては、一応の基準のようなものがある。まず、沿岸に古墳ロードが成立していることが前提である。その中でも、ひとときわ湖岸に突き出した古墳に注目する。と、その傍らには、陸地が少し抉られ、入江化したウラ〈浦〉と呼ばれる地形が、必ずといってよい程共伴している。この関係に着目して、当時の泊津を推定した。その結果、霞ヶ浦全域を濃密な密度で圍繞する泊津群が現出した。

この推定が正鵠を射たものかを判断するために、南北朝期に下総香取社に供奉した諸津を書き上げた「海夫注文」と比較してみる²⁾。「海夫注文」の西限は下総神崎津までである。その範囲で比較すると、利根川河口に中世泊津が進出したことは別として、古墳時代の泊津推定地と中世泊津が、かなり重複していることが理解できる。常陸鹿島社へ奉仕していた泊津群の存在を考慮すると、その重複率はさらに上昇するであろう。このことは、この水域の少なからぬ中世泊津が、遅くとも古墳時代に淵源していることを表すと同時に、小論の推定地が、満更的をはずれたものではないことも意味していよう。

(2) 泊津と魚津

こうして復原された泊津群は、概数にして71か所にのぼり、汀線総距離に対しては密度が高すぎるように思われる。そのことは、前項で推定した大河川における泊津群のあり方と対比すると、いっそう際立つであろう。たしかに、これらすべてを航行専用の施設とすると、泊津間距離が短すぎて非現実的な様相を呈してくる。したがって、これらの泊津群の中には、不特定多数の船舶の寄留以外の機能、すなわち魚津としての機能を帯びて成立しているものが少なからず含まれているであろう。

魚津を日々の生活の場とする人々は、その周辺に定住して漁村を形成する。かれらの生活形態は、農業生産よりも水の幸に重点を置いていたことが想像される。その捕獲物は、自給自足的に消費されることはもちろんであるが、剰余は後背地の特定の農村群との間

で、農産物と交換取引されていたことが予察できる。大霞ヶ浦を取り巻く台地上には、そのような水産物と農産物の交換を基軸とする古代的小経済圏が各地で簇生していたであろう。

それにしても、古墳時代の泊津群は、中世に勝るとも劣らない殷賑ぶりを示している。中世に比べて、古墳時代のこの水域は、湾も大きく、海水も内陸まで侵入していたので、魚介類の種類や量が豊富であった。そのうえ、汀線も中世よりも台地に迫り、泊津設置に適した、複雑なりアスの地形を提供していた。こうした条件の下では、むしろ古墳時代の方が、中世よりも水産・水運活動が活発であったと想像したくなる。さらに、この水域は常陸台地に包まれており、そこに開析された無数の谷津は、水稻耕作の好適地であった。したがって、個々の泊津の背後には、豊かな農村群が広がっていたと想像してもさしつかえない。残存する風土記の中では、『常陸国風土記』が郷土の豊かさや、生活の喜びを最も強く打ち出しているのは、おそらく偶然ではあるまい。

(3) 域内交通網

さて、大霞ヶ浦の水上交通網の考察に入ろう。まず、北浦の泊津の立地に着目すると、東西兩岸のほぼ対峙する位置に、泊津が営まれていることに気づく。これは、幅の狭い北浦では、指呼の間にある対岸との往来が、最も活発であったことを物語っている。対岸への往来に次いで、北浦に点在する諸泊津との交通が主立ったものであったと考えられる。大霞ヶ浦内のほかの水域の泊津との交通は、頻度的にそれらに次いだであろう。すなわち、北浦では、自給自足的な水上交通網が発達し、そのネットワークの中に他の水域との交通を取り込んでいたといえる。

北浦のこの例から察すると、大霞ヶ浦のその他の水域、すなわち、狭義の霞ヶ浦・旧常陸川筋・印旛入江(沼)・手賀入江(沼)の各水界にも自給自足的な交通網が発達しており、それらの交通網を連結する神経細胞のように、水界間交通が成立していたと考えられる。大霞ヶ浦全体からみた場合、やはりそれは、自給自足的な交通網に他ならない。この水域間交通の要衝は、地形が突出した場所や、兩岸が狭まっている場所にもとめられる。その位置を占めると思われる泊津は、旧常陸川筋では、10・21・23・27・32・36、狭義の霞ヶ浦では、37・40・46・55・70、北浦では、71・69等があげられる。これらの泊津では、その他の泊津に比べて、船舶の出入りが多く、活況を呈していたと思われる。

以上の諸要衝はいずれも沿岸部に立地したものである。これに対して、水上の特異な中継点が利根町横須賀(27)と稲敷市浮島(37)である。後世には水が退いて陸続きとなるが、この頃には両者ともまだ島や中洲の景観を保持していた。前者は稲敷台地南縁の諸津と手賀入江・印旛入江に面した諸津を結んでいる。また、後者は主として稲敷市金井(36)と潮来市永山(70)間を中継するが、それにとどまらず、立地条件からみて、大霞ヶ浦全域に関わる中継地機能を有していたであろう。浮島には古墳が5基以上確認され、常陸国風土記は戸数は15畑、田は7~8町で、塩焼きを生業とし、9つの社があると伝えている。戸数に対する社の異常な多さは、地元ばかりではなく、大霞ヶ浦の広域な方面から、航行の安全や豊漁を祈念して建立されたことを物語る。この両津の重要性は、次項で述べる域外交通網を考える際にいっそうよく理解できる。

(4) 域外交通網

大霞ヶ浦周辺の交通圏が、大霞ヶ浦とどのような経路で交通していたのか。その東は太平洋に接しているので、北・西・南を考えてみる。その過程で、大霞ヶ浦内海の主要航路が見えてくるであろう。

まず北から。大霞ヶ浦は、周辺交通圏の中でも、北方と最も頻繁に交通していた。東北ブロックとして一括した所以でもある。北方との主要ルートは、3本考えられる。東から北浦ルート・柿岡ルート・桜川ルートとなる。北浦ルートは、北浦北端の銚田市銚田(59)を北上して、涸沼を渡渉して、那珂川河口に至る。柿岡ルートは、石岡市栗田(43)または小美玉市下馬場(47)から北上して、柿岡盆地を通過し、涸沼川を渡渉して、那珂川中流南岸に至る。また、桜川ルートは、つくば市金田(50)から桜川を遡行して、岩瀬町で常野国境を越えて小貝川を渡渉して、北央ブロック第54圏に到達する。これらのルートは、那珂川流域や北央ブロック東辺の交通圏と霞ヶ浦を連絡していた。

西に目を転じると、小貝川ルートがある。龍ヶ崎市若柴(30)から現牛久沼沿いに北上して、つくば市高須加で小貝川を渡渉して、北央ブロック第52圏に入る経路である。このルートの行く手は二股に分岐して、一方は鬼怒川を水行して北央ブロック第53圏に至り、他方は陸行して渡瀬湿原を北に迂回して、西北ブロック第6圏に到達する。

最後に、南方圏との交通であるが、この方面へは途上の交通圏が未成熟のために、北・西方面に比べて交通量は少なかったと思われる。考えられる主要ルート

は、3本存在する。東から海上ルート・千葉ルート・葛飾ルートである。海上ルートの拠点となるのは、香取市新寺(22)または同市津宮(23)である。そこから南下して栗山川に入り、九十九里浜に到達する。千葉ルートは、印旛入江の南部、おそらく酒々井町酒々井(19)から、下総台地の北総縦貫道を南下して、東南ブロック第31圏に至る。また、葛飾ルートは、手賀入り江の西端の柏市布瀬(1)から、旧利根川東岸沿いに東京湾まで南下する。

以上の考察によって、大霞ヶ浦に至る、または、そこから発する遠距離交通の際には、59・43・47・50・30・22・23・19・1等の泊津が、対外的ターミナルとして重要な位置を占めていたことが判明した。したがって、これらを結ぶ航路が、とりもなおさず、大霞ヶ浦の主要交通網となる。

これらの主要ルートは、大霞ヶ浦を介して相互に連絡している。その代表例を2、3示しておこう。小貝川ルートから葛飾ルートへ出るには、龍ヶ崎市若柴(30)から利根町横須賀(27)を中継して我孫子市中里新田(3)に渡り、陸行して柏市布瀬(1)に達するか、または、中継地からそのまま柏市布瀬(1)へ水行する。同じく小貝川ルートから千葉ルートへ出るには、龍ヶ崎市若柴(30)から利根町横須賀(27)を中継して印旛入江に入り、酒々井町酒々井(19)に着岸する。桜川ルートと柿岡ルートから海上ルートへ出るには、前者ならばつくば市金田(50)から、また、後者ならば石岡市栗田(43)あるいは小美玉市下馬場(47)から、沿岸諸津に立ち寄りつつ稲敷市浮島(37)を経由して、香取市新寺(22)または同市津宮へ向かうことになる。

(5) 浮島から鹿島へ

最後にふれておきたいことは、浮島の歴史的な位置づけである³⁾。前述したように、浮島は大霞ヶ浦を航行する人々の無事・安全を祈願する聖地であった。それは古墳時代の交通安全神の実態をうかがう、まことに貴重な事例である。この情報は常陸国風土記から得られたのだが、同書はまた、東海道常陸路の入口となる榎浦津で、新任国司が下馬して、鹿島社を遙拝する風習をも伝えている。このことは、当地に新しい神祇上の権威が誕生しつつあることを意味しよう。風土記に記載されたこの2つの記事を対比する時、この水域における、支配神の交替現象の痕跡を拾うことができそうである。

古墳時代の鹿島社については不明な点が多いが、そ

の信仰圏は令制鹿島郡を超えるものではなかったであろうし、とくに航行上の安全に関与した神格とも思われない。それが7世紀に入ると、中臣氏の氏社としての体制を整備し、大化改新後の国郡の編成に伴い、下総側の香取社とともに神郡を設定され、律令国家から格段の庇護を与えられた。急激ともいえる権威付けの結果、本来は期待されてはいなかったであろう航行上の無事・安全の面までその神威を発揮すると考えられ、信仰圏も次第に拡大し、やがて全水域を包摂するに至った。

それに対して、浮島は古墳時代、大和王権から国家的保護を受けた形跡はない。それにもかかわらず、その地理的な立地条件から、航行者や沿岸住民から原初的に、自然発生的に信仰されて、土着の権威に支えられていた。その信仰圏は、最盛期には現霞ヶ浦全域に及んでいたと思われ、その信仰を支える最大の保護者は、南岸を除いた現霞ヶ浦の内海化をほぼ果たしていた茨城国造家であったろう。そこには、古来の在地神祇の司祭者としての典型的な国造像をみることができる。しかし、鹿島・香取の、多分に政治的な権威が高まり、信仰圏の拡大化に押されるようにして、浮島の盛況は衰え始める。それは茨城国造が、分割された自領である茨城郡の郡司に降格されたこととも歩みを一にして、財政的にも窮乏していく。こうして、浮島信仰はそのパトロンを失い、次第に消滅し、やがて忘れられていったのであろう。

3. 東京湾

東京湾は、三浦半島観音崎と房総半島富津岬によって形成される水門に、半ば閉ざされた静かな内海である。東京都を中心とする湾の最奥部は、古墳時代以降の堆積作用と、近世以来の埋め立てによる陸地化が進行している。この地域では、今では海岸から離れた台地縁辺に立地する古墳も、古墳時代当時あっては、汀線に屹立し、泊津と深く関係していたであろう。

また、その湾岸には多くの泊津推定地が点在し、沿海漁業に従事するとともに、相互に直接的に海上を往来していたと思われる。当時の内海航行には、泊津を順次たどって沿海をめぐる航法と、目的地となる対岸の泊津に直行する航法とが考えられる。波静かな東京湾であれば、直行法が十分可能であると思われるが、大河川航行の際には、6～8 km毎に中継地が設けられていたことを想起すれば、沿海航法も少なからず行われていたであろう。この点はなお後考を俟ちたい。海

岸線の交通においては、人間の移動であれば、山岳や大河等の障害がない場合、陸路を騎行するのが迅速な手段であるが、陸上の障害がある場合や、物資の搬送については、船運を利用した方が効率的である。とくに房総半島南部の東京湾岸は、海岸線まで山が迫って、陸上交通を妨げている。この地域の沿岸交通は、多くを海上航行に依存していたと考えられる。

第3図を一見して明らかなように、東京湾沿岸の東北部では古墳が、西南部では横穴墓がそれぞれ分布上の優勢を示している。この混然とした状況そのままを考察することは適切ではない。前稿で指摘したように、古墳と横穴の盛行期には明瞭なずれが認められ、その分布を前提として、道路や泊津を推定する場合には、両者の違いを十分識別したうえで立論しなければならない。それゆえ、ここでは横穴墓が混じらない古墳のみの段階（第Ⅰ期）と、横穴墓出現以降の古墳・横穴混在期の段階（第Ⅱ期）とを区別して論を進めよう。

(1) 第Ⅰ期（6世紀頃）

第Ⅰ期の泊津推定地は、b・d・e・f・g・h・i・j・k・l・m・n・o・p・q・r・sの諸地点である。このうち、富津岬—観音崎以南の浦賀水道に所在するのは、三浦半島ではb、房総半島ではr・sである。

富津岬を境にして、その北と南では交通圏が分かれていたかと考えられる。というのも、富津岬が海上に角のように突き出しているので、沿海航法でここを通過する場合は、大きく迂回しなければならない。たとえば、qからrへ向かう水路はかなり非効率的で、積み荷が軽ければ、直接陸送すべきであろう。

bは後背地に大規模交通圏を伴わず、単純な小漁港の可能性が高い。対岸の交通相手は、ほぼr・sに限られていたであろう。dもbと同様に、孤立した漁村の感がある。ただし、湾奥部から三浦半島先端部に航行する際には、中継地として役立ったであろう。eは西南ブロック第17圏の多摩川南岸に連絡する。fは同圏多摩川北岸の専用埠頭の趣がある。gもその背後に西南ブロック第16圏が控えている。西南ブロック第16・17圏は橋樹屯倉の所在地⁴⁾であり、e・fはその外港であろう。

台東区鳥越（h）と市川市国府台（i）は、ある共通性をもっている。hは西南ブロック第15圏に擁されているが、荒川筋の水運終着点にもなっている点は注意を要する。西北ブロックの諸勢力は、ここを経由して、西南ブロック第17圏や、東南ブロックの諸交通圏



a	三浦市間口	横穴	i	市川市国府台	古墳	q	富津市大堀	古墳・横穴
b	横須賀市久里浜	古墳	j	習志野市鷺沼	古墳	r	富津市小久保	古墳・横穴
c	横須賀市浦賀	横穴	k	千葉市生実	古墳	s	富津市数馬	古墳・横穴
d	横浜市磯子	古墳・横穴	l	市原市菊間	古墳	t	富津市金谷	横穴
e	横浜市子安台	古墳	m	市原市五井	古墳	u	鋸南町勝山	横穴
f	大田区桃谷	古墳	n	市原市島野	古墳	v	南房総市豊岡	横穴
g	港区芝	古墳・横穴	o	木更津市高柳	古墳			
h	台東区鳥越	古墳	p	木更津市桜井	古墳・横穴			

第3図 東京湾の泊津

と交通できる。もちろん、逆方向も可である。したがって、西北ブロックの諸勢力にとって、西南ブロック第15圏は交通上の要所に立地している。iは中央ブロック第63圏を介して、東北ブロック第33圏と連絡している。

hと同様に、この地も旧利根川筋の終着点にあっている。西北ブロックや北央ブロックの諸勢力は、ここから西南ブロックや東南ブロックに往来できたはずである。したがって、hと同様に、iも西北ブロックや北央ブロックの諸勢力にとって、交通上の要衝となっていたであらう。習志野市鷺沼(j)は内陸を北上して、東北ブロック第33圏と連絡していた可能性がある。また、房総半島から水行して旧利根川や荒川を遡行する際の中継地にも充てられたであらう。kは東南ブロック第31圏の村田川以北の交通圏に含まれる。また、第31圏のすぐ北にある東北ブロック第34圏とも連絡していたと思われる。lは東南ブロック第31圏の村田川以南の交通圏に含まれる。ここから村田川を遡り、東北ブロック第35圏と連絡していたであらう。mは東南ブロック第30圏の養老川以北の交通圏に関わる泊津である。また、nは同圏養老川以南の交通圏と一体化している。oは東南ブロック第28圏の中で、小櫃川流域交通圏と深く関係する。pは同圏の小櫃川・小糸川両河川間の交通圏に属する。qは同圏中で小糸川南岸交通圏に擁されていたであらう。富津岬以南のrはb・sとともに、東京湾を横断する海上交通圏を形成していたであらう。

以上の記述から、東京湾に面した西南・中央・東南ブロックの関連交通圏は、多くの泊津を利用して、湾内を往来していたことが理解されたと思う。これらの泊津が建設される場所には、共通点が見られる。それは前稿で指摘した、局地的交通圏の幹道の臨海部に設けられるという点である。川筋に沿って発達した幹道が、海に達するごとに泊津が設けられるといってもよい。泊津という交通施設を中心に見た場合、このことは、局地的交通圏内の幹道沿線が、泊津を建設・維持管理できる程度に、また、交易による恩恵を享受できる程度に、経済的に自立していたことを意味しているであらう。当時の湾岸社会にあって、物資や情報が集積される泊津の重要性は、大規模古墳が臨海部に集中する傾向を見ることによっても明らかである。泊津の直轄的な管理・経営が、交通圏-勢力圏の支配者の権力基盤の重要な要素になっていたことは疑いない。

上述のように、この時期の東京湾は西南・中央・東

南の各ブロックの交通圏として機能したが、実質的には、西南ブロックに比べ、圧倒的な交通網の発達を見せていた東南ブロックの内海となっていたであらう。すなわち、東南ブロックの各交通圏が、相互に自由に内海を往来し、交流していたことが、まず認識されなければならない。これに対して、西南ブロックの第15・16・17圏は、荒川と多摩川に挟まれた入江を中心に漁業・運輸等の海上活動を展開していたと考えられる。沿海航行の広域性の点では、東岸諸圏が西岸諸圏を凌駕していた。それゆえ、湾内の航行は、東南ブロックが形成した東京湾のネットワークの中に、西南・中央ブロックが参入していたというのが当時の実情であったと思われる。湾内東西交通の特殊性については、後述するところである。

この水域の交通網を考える際に忘れてならないことは、湾奥部の泊津の背後には、西北ブロックが控えているという点である。西北ブロックは、湾奥部のh・iを中継して、東京湾に乗り入れることができる。西北ブロックが東京湾に求めたものは、塩や魚介類のほか、南方の巨大勢力圏である東南ブロックとの交通であり、大河川と東京湾を介して、両ブロックは結ばれていたのである。これ以外の両ブロックの交通経路を考えると、利根川筋から常陸川筋に乗り換えて、現印旛沼から南下するルートがあるが、水陸兼行に加え、貨物の積み替えの不便さがともなうであらう。それゆえ、東京湾は西北・東南の二大勢力圏の交流の場を提供したという意味で、重要な水域であった。

海上交通の発達は、また同時に、沿海の陸上交通の発達も促したと考えられる。さきにも少しふれたように、沿海ルートの場合には、人間の移動や軽物資の輸送ならば、牛馬による陸行の方が迅速である。泊津で取り扱う貨物量が増加し、活況を呈するにつれて、泊津間の事務連絡や、軽物資の輸送も盛んになるであらう。ここに、個別交通圏を連結する、沿海の陸上交通が発達する要因がある。山岳や大河川が交通障害になることを考慮すれば、この時期に成立していた東京湾の沿海陸路は、次のように想定できる。東京湾西岸では、b・d・eは比較的孤立しているが、f-g-h間は陸路でつながっていたであらう。また、湾奥部のi・jは孤立しているが、東京湾東岸のk-l-m-nとo-p-q-rはそれぞれ陸路を開いていたと見ることができる。さらに、この2条の路線は、中間に介在する第28圏の幹道Bを通じて1条に連なっていたと考えられる。以上に復原した沿岸陸路のうち、kか

らrに至るルートは、令制東海道の一部となっている。

この時期の湾内交通圏は、西岸は多摩川・鶴見川河口以北、東岸は富津岬以北にほぼ限られている。この範囲内で、湾内の横断交通と沿岸交通が展開されていた。交通拠点となる有力古墳群の分布状況は、西岸では多摩川・鶴見川古墳群（西南ブロック第17圏）の1か所、東岸では巨視的にみて、都川・村田川・養老川古墳群（東南ブロック第30・31圏）と小櫃川・小糸川古墳群（東南ブロック第28圏）の2か所存在する。東西の勢力関係を比較すると、西岸ではこの時期（古墳時代後期）には大型古墳はまったく造営されなくなり、圧倒的に東岸が優勢である。

こうした状況下で湾内横断交通を考える場合、東岸勢力にとって、そのメリットはほとんどないのではないか。交易相手としての西岸勢力の魅力は、自分達よりも西に位置し、大和王権からの先進的な文物を占有しやすい立場にあるからであろう。ところが、西岸では大古墳を造営するような強大な勢力は存在せず、大和王権からの先進的な文物を地元へ吸引する力は持っていない。そのほかには、東岸では得られないこれといった特産物を、西岸が持ち合わせていた徴候もみられないのである。したがって、交易を目的とする横断交通は、いたって不振であったと考えられる。

しかしながら、その一方で、湾内横断交通を用いた政治的・軍事的な情報交換は、前代にも増して、この時期に活性化していたと考えられるのである。その理由は、西岸勢力が屯倉に点定され、大和王権の直轄支配を受け入れたことである。この地は、橘樹屯倉の故地であり、屯倉が設定されて以来、大和王権の意志を中継して、南関東の諸在地勢力、とくに対岸の東京湾東岸勢力に伝達する情報発信基地に転化していたと思われる。その際の情報交流の場と手段は、途中の中継地を交えるにしても、東京湾の水行であったろう。

（2）横穴墓制の伝播経路

東京湾に進出した横穴墓に葬られた人々が、本来的な在地民か他処からの転入者であるのか、という問題には簡単に回答できないが、その特徴的な墓制が、西方から伝播した結果によることは明らかであろう。当地に分布する横穴墓制も、西方から持ち込まれた墓制であり、その淵源は相武国造領に求められる。

この地方の横穴墓分布の中心は、二宮町・大磯町周辺（西南ブロック第21圏）と鎌倉市・逗子市周辺（同第23圏）の2か所存在する。両者の先後関係や、系譜関係の詳細は不明である。しかし、前者が古墳・横穴

墓混在地帯を形成し、後者が横穴墓占拠地帯となっていることは、両者の異なる性格を示しているように思われる。

前者からの一派は、相模川中流（西南ブロック第19・20圏）を経て多摩川に達し、その下流の東京湾西岸（西南ブロック第16・17圏）に進出する。以上の道程はすべて古墳・横穴墓混在圏である。また、後者からの一派は、三浦半島を南下して、横須賀市南部や三浦市南部の東京湾岸（西南ブロック第24・25圏）に到達している。その到達地は、横穴墓のほぼ独占圏である。

こうしてみると、同じく横穴墓制といいながら、その伝播の過程で、もっぱら既存の古墳地帯へ進出していく一群と、辺鄙な処女地へ進出していく一群とに、あたかも役割分担されていたように理解できる。

房総半島に展開する横穴墓制は、距離の近さからいっても、東京湾西岸のこれら2つのグループから伝播したものであろう。房総半島側においても、東京湾の彼方の事情があてはまるのであれば、湊川・小糸川間の古墳地帯（東南ブロック第27圏・第28圏南部）には、多摩川・鶴見川下流域（西南ブロック第17圏）の一群が進出し、館山市周辺（東南ブロック第26圏）には、三浦半島浦賀周辺（西南ブロック第24圏）の一群が進出したことが予察されるのである。

（3）第Ⅱ期（7世紀頃）

第Ⅱ期になると、a・c・t・u・vといった横穴墓に占拠される泊津が湾岸に成立する。また、従来の泊津にも、d・g・p・q・r・sには横穴墓が進出してくる。この時期の特徴は、古墳交通圏の泊津、横穴墓交通圏の泊津、古墳・横穴墓混在交通圏の泊津の3タイプが並立することである。このうち、古墳交通圏の泊津どうし、また、横穴墓交通圏の泊津どうしの交通頻度が最も高く、その逆に、古墳交通圏の泊津と横穴墓交通圏の泊津の間の交通は、比較的疎遠であったと考えられる。

古墳交通圏に横穴墓が進出したことによって、従来の古墳交通圏は、横穴墓を受け入れた地域と、それを受け入れない地域とに色分けされる。この違いは、多分に政治的・軍事的な意味合いを含んでいると思われる。東京湾岸で横穴墓を全面的に受容したのは、西岸では西南ブロック第17・18圏、東岸では東南ブロック第27圏と第28圏の南半にあたる小糸川流域圏である。この中に、大和王権の屯倉と化した西南ブロック第17圏（多摩川・鶴見川古墳群）が含まれていることは示唆的である。というのも、大和王権は屯倉領内に、横

穴墓群が進出することを承認していたことが明らかであるからである。このことから、王権の東国政策と横穴墓が、きわめて深い関係にあることが理解されよう。このように解すれば、古墳・横穴墓混在交通圏は、古墳交通圏よりも横穴墓交通圏との交流の方が、より活発であったことが想像される。

さて、新たに成立した横穴墓交通圏の泊津は、浦賀水道に対峙する形で点在している。それらの立地は、いずれも山が海に迫り、水稻耕作に適した広い平野に恵まれず、前代の古墳交通圏の人々からは半ば見捨てられた土地柄であった。横穴墓交通圏の人々は、この地域をほぼ独占するとともに、その北に盤踞する古墳交通圏の人々との間に協調関係をつくりあげて、古墳・横穴墓混在圏を形成した。

横穴墓専用の泊津は、三浦半島側ではa・c、房総半島側ではt・u・vで、いずれも浦賀水道に面している。これらの泊津は相互に活発に交流したであろう。また、古墳交通圏の中に進出していった横穴墓集団とも、当地の泊津を拠点として持続的に交通していたと思われる。cはbとともに西南ブロック第24圏に属し、さらに第23圏に連絡している。

なお、a-c間及びt-u-v間の陸上交通は、汀線が懸崖のため不振で、主として海上を往来していたと考えられる。しかしながら、t-s-rは横穴墓ロードによって開拓され、既成のr以北の路線と連結した。このルートは、令制東海道の上総路の原形となる。もっとも、この時点では、古墳造営集団と横穴墓造営集団との相違による、路線各部の開発主体が明瞭に意識されていたであろう。そのため、通行上なんらかの規制が加えられた可能性もある。すなわち、古墳交通圏の人間や物資が横穴墓交通圏を通行する際、また、その逆の場合には、通行税等の負担が課せられたかもしれない。

横穴墓交通圏の人々は、なぜ見捨てられた痩せた土地に定着したのであろうか。豊かな平野はすでに古墳交通圏の人々に占拠されていたことは、大きな理由であろう。しかし、再生産上の不利に甘んじて、この地に定着するにいたった積極的な理由がある。それは、この地が東京湾の入り口にあたり、浦賀水道を抑えてしまえば、東京湾を出入りするすべての船舶を管制できるからである。おそらく、前代の古墳交通圏の人々にとっては、沖合い漁業のほかは、湾の外への興味はほとんどなかったに違いない。その点で、横穴墓交通圏の人々は、古墳交通圏の人々とは世界観を異にして

いた。かれらは、東京湾に乗り入れる船舶を待ち、また、みずからも湾の外に出て、外界に乗り出していったのであろう。

浦賀水道に面した横穴墓造営者は、東京湾外航行をも辞さない、熟練した船乗りであった。そのかれらが奉祭したのが、安房神社である（東京湾外にあるため図示していない）。当初は布良の男神山・女神山に鎮座したが、後に現在地の吾吾山麓に移されたといわれる。横穴墓を遺した航海者達は、潮目の荒い半島突端部の航行の安全をこの神に託した。大和王権と横穴墓との関係はここでも暗示され、やがて律令国家は、この神が鎮座する上総国安房郡を神郡に指定して、神部を奉賜しているのである。

以上の考察から、東京湾の横断的な東西交通は、古墳のみが存在した6世紀代は、湾の北部を中心とした西岸の屯倉と東岸の有力交通圏との間で行われた。やがて横穴墓が進出する7世紀代には、西岸の拠点が三浦半島にも生まれ、湾の中・南部を中心に、横穴造営者による交通が前代にも増して活性化したのである。そして、いくつかの徴候から、横穴墓を遺した人々は、大和王権と深い関わりをもっていたのではないかと推測するにいたった。

4. 内陸と東京湾岸の交通

近年における考古学的知見の拡充によって、横穴式石室・石棺の石材や埴輪等が、両地域間を移動していたことが次第に明らかになりつつある。木更津市金鈴塚古墳の石棺材については、埼玉県寄居町波久礼産の緑泥片岩が使用され⁵⁾、埼玉県古墳群中の將軍山古墳の石室材には、房総半島南部産の「房州石」と称される凝灰質砂岩が壁面材に使われていた⁶⁾。また、埼玉古墳群に供給するために成立したと考えられている鴻巣市生出塚埴輪窯跡の製品が、市川市法皇塚古墳、市原市山倉1号墳、東京都大田区多摩川台1号墳からも検出されている⁷⁾。さらに、群馬県藤岡市に所在する本郷埴輪窯跡・猿田埴輪窯跡の製品の類似品が、前述した將軍山古墳や同じく埼玉古墳群の瓦塚古墳・奥の山古墳に供給され、千葉県では香取市城山1号墳・富津市稲荷塚古墳・同九条塚古墳等、神奈川県では横浜市瀬戸ヶ谷古墳にも見出されている⁸⁾。これらの物産が運搬されたのは、古墳や埴輪の編年観から6世紀後半を中心とする時期に相当する。こうした事例はおそらく氷山の一角であり、関東平野の内陸と東京湾岸を結ぶ人・物の交流は、われわれの想像を超えて盛行し

ていたであろう。

重量のある古墳石材や毀損しやすい埴輪の運送には、陸運よりも水運の方が格段に優れている。産地と需要地の地理的位置関係からすれば、金鈴塚古墳の緑泥片岩や將軍山古墳の房州石、生出塚窯跡産埴輪は荒川水系が使用され、藤岡産埴輪の供出は旧利根川水系に依存していたであろう。関東平野を縦走するこの二大河川は、それぞれの流域に発展した政治勢力の興亡とともに、その水上交通のあり方も異なる性格が反映されているように思われる。そのことは、内陸と東京湾岸の交通体系にも少なからぬ影響を及ぼしていたはずである。6世紀代を中心にその問題について少々考えてみたい。

両水系の水上交通のあり方は、第一に地勢交通論的観点から、第二に政治史論的観点から、その性格の相違が導かれるであろう。第一の観点からは荒川水系は閉鎖的であるのに対して、旧利根川水系は開放的であるとはいえないか。荒川水系は北には児玉・比企・埼玉の密集する古墳地帯を擁して殷賑であるが、中間は広漠たる原野が広がるばかりで有望な勢力は存在せず、ようやく河口右岸から目黒川にかけて中規模古墳地帯が展開するにすぎない。東京湾に乗り出さない流域水運の限りでは、同一河川の南北両地域を結ぶのみの単調な機能しか果たしていないことが歴然としている。これに対して、旧利根川水系は北は上毛の勢力から、大里・埼玉の北武蔵と連絡し、渡瀬湿原の南で下毛地方へ路次を派生し、その下流においても現手賀沼を経て大霞ヶ浦の一大古墳地帯と結びついているのである。このように、東国に所在した多くの政治勢力は、本水系の恩恵を被っており、その意味で本水系は開放的と称することができる。

第二の観点からは大和王権の隠然たる影響力が焦点となる。その影響力が荒川水系では格段に強く、旧利根川水系では比較的緩やかであったということである。大和王権は5世紀後半の北武蔵における政争に介入し、それと関連してその前後に北武蔵周辺に5屯倉を設置している⁹⁾。私見によれば、大和王権の介入の結果、北武蔵には无邪志国が、また荒川河口右岸には傀儡的な胸刺国が成立をみた。その胸刺領内には東京都港区に三田という地名が現存している。三田は御田であり、王権直轄田に相違なく、周辺からは田戸の民も徴集されたであろう。これはすなわち屯倉とみなしてもよいのではないか。胸刺国は、だから、无邪志国造の傀儡であると同時に、大和王権の傀儡でもあった。筆者はいまだ5屯倉のうち横渚・倉櫛の両屯倉の故地を探しあぐねているが、このうちいずれかが港区

三田に比定できる可能性がある。とすれば、荒川河口に位置するこの屯倉の機能は、无邪志国造による荒川水運の支配を何らかの形で規制していたとみることができよう。端的に言えば、无邪志国造と東京湾東岸の上総諸国造の交易の監視・規制である。古墳石材や埴輪は検閲を通したが、武器や兵士はいかかであろうという課題が見えてくる。无邪志国造は、こうした大和王権の措置に対応するように、上総諸国造との交流ルート荒川水系から旧利根川水系へと次第にシフトしていったと考えられる。第1節で想定した埼玉古墳群と手賀沼周辺古墳群との接触も、この変動と連動してはじめて発生し得た現象であろう。

このように、屯倉設置後の荒川水運は、きわめて政治的規制の強いルートに変化していたと考えられるのである。これに対して、旧利根川水系では屯倉の設置というあからさまな大和王権の進出は確認できない。旧常陸川以南の東国東南部の諸勢力に対する大和王権の影響力の行使は、伊基屯倉とともに、東京湾北西岸に設置された屯倉を通してする間接的なものにとどまったのではなかろうか。この水域を航行すること自体、及びその積み荷の内容等は、荒川水系に比べればはるかに自由であったろう。その違いのよってくるところは、大和王権に対する无邪志国造と印波国造の従順度の相違に帰せられるのかもしれない。〔未完〕

注

- 1) 雨宮龍太郎 2005「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（助千葉県文化財センター）
- 2) 「香取大禰宣文書」『千葉県史料』中世編
なお、中世泊津の位置図は、網野義彦 1983「海民の社会と歴史（二）—霞ヶ浦・北浦—」『社会史研究』第2号参照。
- 3) 浮島を考察対象とした論考に下記の文献がある。
田中広明 1990「もう一つの豪族居館—常陸国信太郡浮島の尾島遺跡群にみられる構造的変化—」『婆良岐考古』第12号
茂木雅博 1994「浮島の祭祀遺跡」『風土記の考古学』
森田喜久男 2000「古代王権と浮島」『歴史評論』第597号
斎藤瑞穂他 2005「常陸浮島の考古学的検討」『茨城県考古学協会誌』第17号
- 4) 『日本書紀』安閑元年閏十二月是月条
- 5) 神尾明正 1952「金鈴塚の砂と石について」滝口宏編『上総金鈴塚古墳』
- 6) 岡本健一 1997『將軍山古墳（確認調査編・付編）』（埼玉県教育委員会）
- 7) 山崎 武 1999「生出家窯産埴輪が供給された前方後円墳形態」『考古学ジャーナル』第443号
- 8) 志村 哲 1999「藤岡産埴輪が供給された前方後円墳」『考古学ジャーナル』第443号
- 9) 雨宮龍太郎 2006「无邪志国造と埼玉古墳群」『埼玉の考古学Ⅱ』（埼玉考古学会）

※本挿図に使用した背景図は、いずれも注1) 文献第2図を転写したものである。