

研究ノート

交通路からみた陸奥南部におけるヤマト政権の地域支配 —古墳群・祭祀遺跡・推定交通路から読み解く—

荒木 隆*

はじめに

本論は、前方後円墳および古墳時代の大規模祭祀遺跡の立地・地理的要因を当時の推定交通路をもとに考え、ヤマト政権が地域交通の要衝を掌握していた地域首長の勢力圏を結ぶ交通路のネットワーク化を意図していたこと、さらにネットワークを重点化する上で必要な地域交通拠点を押さえる首長層が必要に応じて前方後円墳体制の中に組み込んでいったこと、その結果として、律令期まで続く交通路の拠点にあたる地域に古墳群が展開していることを展望することを目的としている。

筆者はこれまで、主に奈良～平安時代にかけての律令期の推定交通路の想定をもとに、陸奥南部における各郡の郡家及び郡家関連寺院、さらに郡内に分布する官衙関連遺跡の立地条件について検討を行ってきた〔荒木2011、2014a、2014b〕。これらの検討から見てきたのは、各郡の郡家が陸上交通・河川交通・海上交通の結節点と考えられる位置に配置され、当時の郡家が地域内の交通路を掌握する拠点到設置されていた可能性が高いということである（図1）。

また、「郡家の出先機関」「豪族の居宅」などさま

ざまな評価がなされている、いわゆる官衙関連遺跡も河川交通の利便性が高い場所に立地することが多く、これらの施設も河川交通の拠点に配置されネットワーク化されていた可能性が高い。このように、地域の拠点施設が交通路と密接な関係を持って配置されている姿が見てとれる。

これら律令期の地域支配拠点と交通路の関係は、おそらくそれ以前の古墳時代にさかのぼる可能性が高いことは容易に予想がつく。現在のところ未成熟であり大きな階級差が認められない陸奥南部の弥生社会から古墳が造られる本格的階級社会に変化する過程で、当時の地域支配権の形成に交通路が果たした役割は大きいと考えられ、その整備と各地に現れる地域拠点がどのような関係にあったのかは、陸奥南部の古墳時代社会、さらに古代社会の姿を明らかにしていく上で検討していかなければならない課題の一つであると認識している。

今回、筆者の専門分野ではない標記の課題を検討する契機となったのは、古代全体を通して当時の地域支配が交通路を軸に、どのように発展していったのかを明らかにしたいという思いからである。地域の地理的環境はさまざまであり、その地理的環境に適応するように交通手段・交通路が形成されるわけであるから、当時の交通路と地域支配拠点の関係性は、まさにそれぞれの地域の特性をよく表すものと考えられる。

今回の検討結果も、多くの推定を含んだ仮説としてしか提示できないものであるが、地域の総合的理解を進める上で少しでも役に立つ視点が提示できれば幸いである。

1. 古代交通路推定の前提

陸奥南部において古代の大規模道路遺構が確認されている遺跡は非常に少ない。現在、確認されているものは、阿武隈川流域の中通り地方では荒井猫田遺跡（郡山市）と阿津賀志山防塁跡（伊達郡国見町）の2ヶ所であり、いずれも南北方向に延びる道路で



図1 陸奥南部の郡家・駅路・伝路位置図

*福島県立博物館

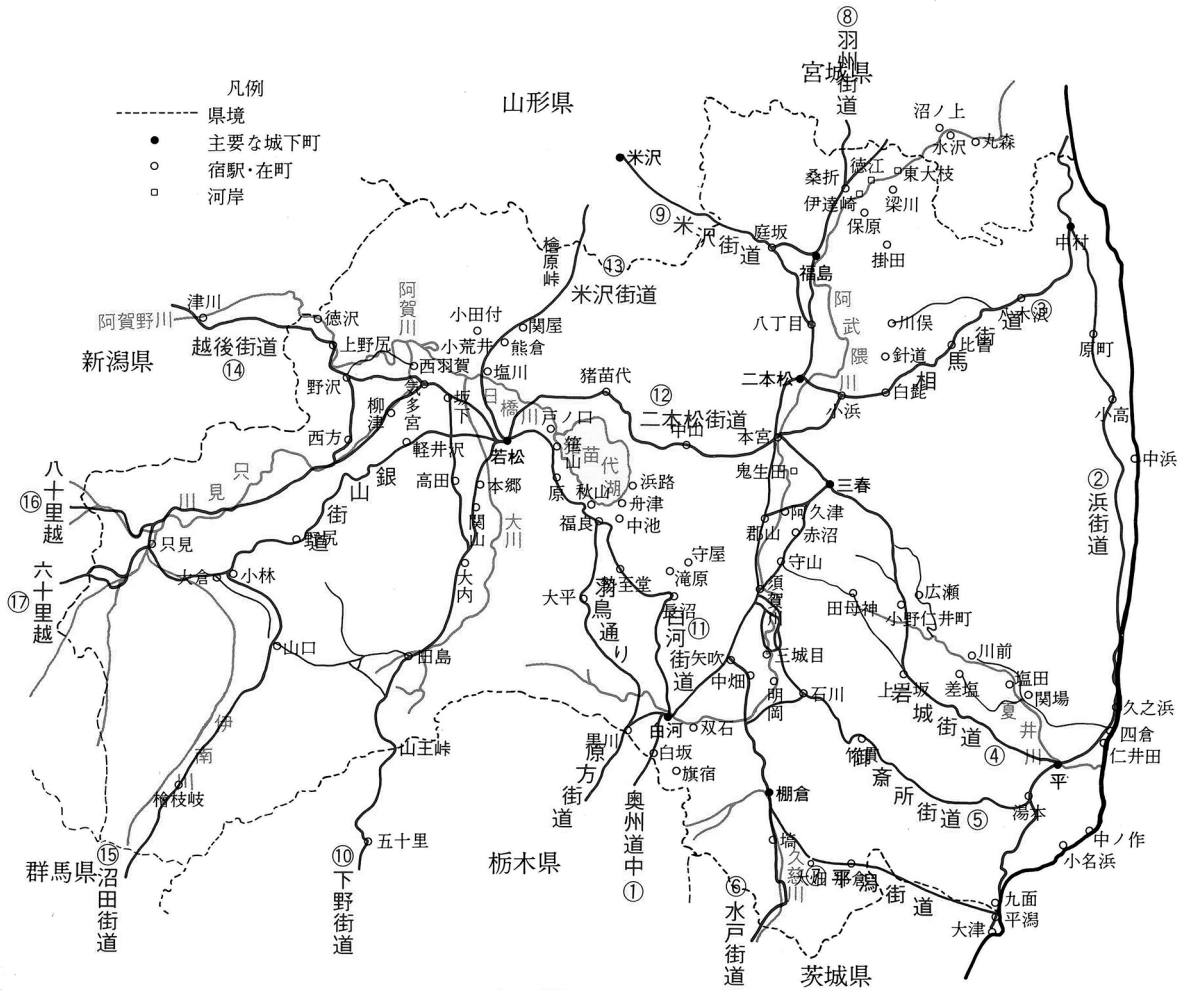


図2 陸奥南部における近世交通路

東山道の一部と考えられている。これら2遺跡は、いずれも阿武隈川の西岸地域にあり、当時の郡家推定遺跡も同じく阿武隈川西岸地域に所在することから、東山道が阿武隈川西岸を通っていたことがわかる。

さらに、郡家推定遺跡が阿武隈川とその支流の合流点近くに所在することから、郡家は陸上交通だけでなく、河川交通も意識した立地であったこともわかる。阿武隈川流域を南北に走る交通路である東山道は、おそらく阿武隈川西岸の河岸段丘上を南北に走っていた可能性が高い〔荒木2014a、2014b〕。

また、浜通り地方でも行方郡家の推定地である泉官衙遺跡（南相馬市）と広谷地遺跡（南相馬市）の2ヶ所で道路跡が確認されている。泉官衙遺跡では、郡家西部に位置する館院ブロックの西側に隣接して道路側溝と考えられる溝が65mほど確認されており、溝に接する部分に土層硬化面が広がっていることから、郡家西側に南北に走る道路が存在していたことが想定できる。

さらに、その南部約12kmに位置する同市小高区

の広谷地遺跡でも両側側溝を持つ幅3～6mの道路遺構が南北方向に約150mにわたって確認されている。側溝からの出土遺物は9世紀以前のものであり、新しい時期の遺物が含まれないことから古代の道路と考えられている。浜通りで確認されている道路についても、南北方向に走る道路である。これらの道路は養老3年（719）に10ヶ所の駅家が整備された東海道石城延長路〔荒木2014a〕又は、それに接続する伝路の可能性が考えられる。

浜通り地方および中通り地方において各々の主要地域を結ぶ道路は、基本的には南北方向に延びる路線となり、東山道と東海道に該当する主要街道と考えられるが、これだけでは地域間ネットワークとしての道路の果たす役割は低いと考えられる。

陸奥南部の地域間交通網を考えた場合、阿武隈川の沖積地から太平洋岸（浜通り地方）、日本海岸方面（会津地方）の東西へ延びる交通路はいずれも阿武隈高地、奥羽山脈を越えて行かなければならない。残念ながらこれらの山越えの道路については、現在のところ遺構は発見されていない。

しかし、当時の地域間交流を考えた場合、これらの山越えのルートが存在したことは古墳時代初めごろの東海系・北陸系土器の分布からも推測できる〔柳沼2012〕。古代における山越えのルートを考える上で近世交通路は非常に参考になると考えられる。交通路は、その地域ごとに政治・経済・文化の拠点になる場所を繋いでいることから、近世の山越え路を古代の段階の道路路線としてそのまま採用はできない。

しかし、比較的自由にルート設定ができる平野部に比べ、山間部は尾根と谷部を上手に利用しながら交通路を設定しなければならない。大規模土木機械の無かった時代には、自然地形を効果的に利用しながら最小限の土木工事で交通路を開削していく必要がある、その意味では近世以前の交通路のメインルートは大きく変化していないのではないかという前提で交通路の推定を行うことができると考えている。

この推定ルートをもとに律令期、特に9世紀の遺跡分布を見ると、阿武隈高地の山間部では灰釉陶器・石帯などの特徴的な遺物や火葬墓などの遺構が確認されている遺跡はいずれもこれらの想定交通路ルート上に位置し、阿武隈高地内の交通拠点は基本的に律令期にはある程度定まっていた可能性が考えられる〔荒木2014b〕。

陸奥南部の近世主要交通路（図2）を見ると、古代の東山道と同じように阿武隈川流域の〔白河－福島〕間を南北に走る奥州道中、古代の東海道と同じように太平洋岸の〔いわき－新地〕間を南北に走る陸前浜街道というように中通りと浜通りを南北に貫く基幹街道が設定されており、奥州道中から陸前浜街道（太平洋岸）に向かって阿武隈山地を越えるルートとしては〔福島・二本松・本宮－相馬・原町〕間を結ぶ相馬街道、〔本宮・郡山－いわき〕間を結ぶ岩城街道、〔白河・須賀川－いわき〕間を結ぶ御斎所街道があり、奥州道中から日本海側に向かって奥羽山脈を越えるルートとしては〔桑折－米沢〕間を結ぶ羽州街道、〔福島－米沢〕間を結ぶ米沢街道、〔本宮－会津若松〕間を結ぶ二本松街道、〔白河・須賀川－会津若松〕間を結ぶ白河街道がある。これらのルートは、現在も主要国道・県道が通るルートであり、南北は関東と東北を結ぶ交通の大動脈として、東西も太平洋岸（浜通り地方）と阿武隈川流域（中通り地方）、さらに日本海側への出口（会津地方）を結ぶ重要な交通路として認識されている。

また、これらの陸上交通路に加えて、阿武隈川の舟運も重要な交通路として活用されていた。近世の阿武隈川舟運を見ると、上流部から河口部まで必ずしもひと続きで自由に航行できなかったことが分かる。阿武隈川流域にはいくつかの航行困難区域が存

在し、それぞれの航行困難区域の両端では荷物や人を陸路の交通路に引き継ぐための荷揚げ場が設定されていた。航行困難区域は上流域と中流域南半部の間にある乙字ケ滝（須賀川市－玉川村）、中流域南半部と北半部の間にある阿武隈峡（本宮－南福島）、中流域北半部と下流域の間にある猿跳峡（梁川－沼上）の3カ所であり、それぞれの区間は阿武隈舟運の難所として近世段階に各藩が年貢米運搬の効率化を図るために河川改良等を試みていたが、改良に困難が伴った区間である。これらの航行困難区間周辺では主要街道である奥州道中との接続地点周辺に荷揚げ場が設定され、玉川・須賀川・本宮・南福島・桑折は阿武隈川舟運と奥州道中の結節点として荷物の取引量が多い主要な荷揚げ場（河岸）であった。

これら近世交通路を参考に推定した古代交通路をもとにして前方後円墳を中心とした特徴的な遺物を出土する古墳群や大規模祭祀遺跡の立地と交通路の関係を以下で見えていく。

2. 古墳時代前期における基幹交通路整備

(1) 前方後円墳の分布とヤマト政権の政策意図

県内の古墳時代の遺跡分布を見ると、集落遺跡の密集度と前方後円墳を含む古墳群の分布が必ずしも一致するわけではない。集落遺跡が密集している地域においては首長の存在を推定することはできるが、前方後円墳の造営にはヤマト政権からの土木技

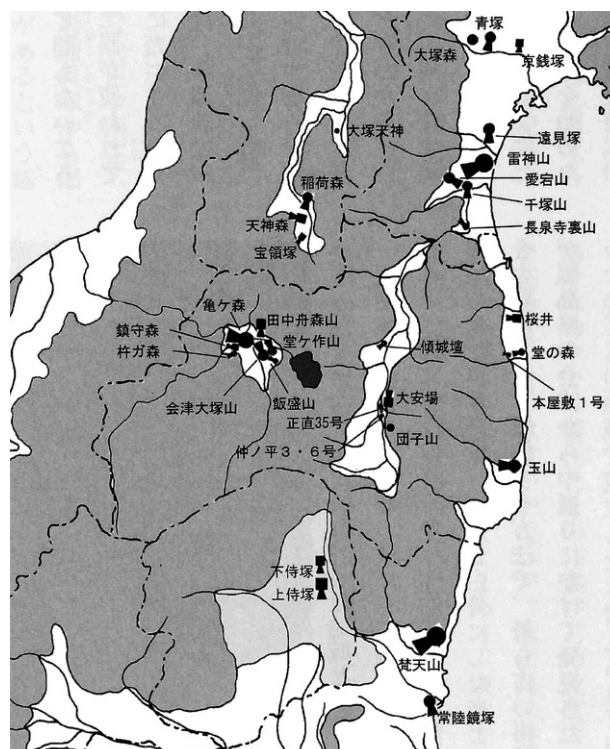


図3 東北地方の主な前期古墳

術者の派遣が必要不可欠である。古墳時代になって地域の生産力が高まり、余剰生産を背景に首長層が成長したとしても、ヤマト政権からの技術供与がなければ前方後円墳は造成できないということである。前方後円墳は技術者を派遣するヤマト政権の政策意思と大きく関係していると考えている。

ヤマト政権は、政権にとって重要と認識した地域を掌握している首長に対して技術者の派遣を含めたさまざまな支援を行っていたと考えられることから、前方後円墳はヤマト政権の政治意図を反映したモニュメントと位置付けることができる。前方後円墳の造営は地域首長の成長だけでなく、ヤマト政権の政策意図に一致するという二つの要件が揃わなければ造営が叶わないものと規定できる。

このことから、前方後円墳の分布にヤマト政権の政策意図を読み取ることができ、前方後円墳の配置からヤマト政権のねらいを読み解くことが可能であると考えられる。

(2) 日本海－太平洋接続ルートの確立

陸奥南部における前期大型古墳の分布を見ると、いくつかの集中地区があることがわかる。会津地方では会津盆地の東西出入り口、中通り地方では郡山盆地を中心としたその南北、浜通り地方ではいわき海岸平野を基点とした沿岸部の河口地点である(図3)。

これらの前期古墳の分布については、当時の陸奥南部における北陸系土器・東海系土器の分布傾向と合わせた検討により、当時の太平洋と日本海を結ぶ主要交通路との関係が深いことが指摘されている〔柳沼2012〕。

外来系土器の分布ルート(図4)を見ると、北陸系土器は会津→郡山→いわき、逆に東海系土器はいわき→郡山→会津という流れが想定でき、会津－中通り－浜通りを東西に走る交通路の存在をうかがわせる。

これらの外来系土器の移動ルートと前期古墳の分布を重ね合わせると、太平洋と日本海を結ぶ物流の大動脈になる内陸交通路沿いに前期古墳が配置されていることがわかる。前期古墳が存在する地域の首長は、まさにその地域の交通を掌握した勢力としてヤマト政権内で認識され、古墳の築造に関して他の地域の首長よりも優先して多くの支援を受けられたと考えられる。

これらの前期古墳の立地状況を地区ごとに見ながら、交通路と関係する要素を抽出していく。

① 浜通り地方(太平洋岸)

浜通り地方では沿岸部に点々と前期古墳の所在が確認でき(図5)、その中でも最大の古墳が前方後円墳の玉山古墳(いわき市)である。この古墳が築

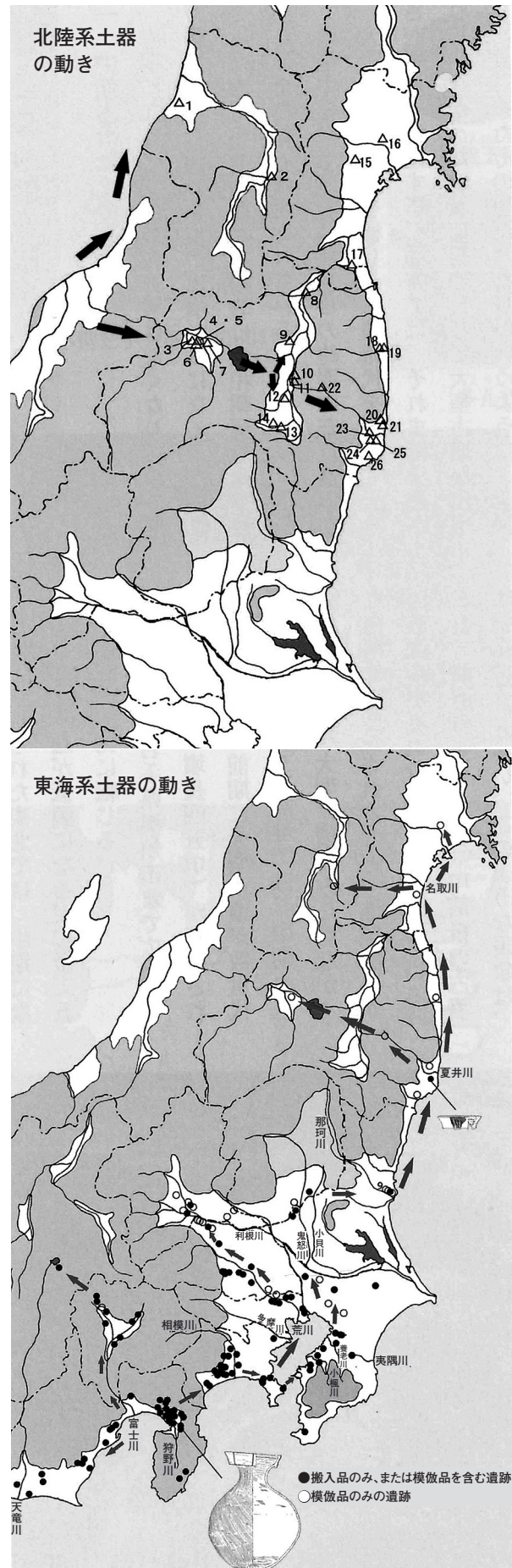


図4 北陸系・東海系土器の分布と流通推定ルート



図5 陸奥南部における前期古墳の分布

造された地域は沿岸海上交通路の重要中継地点としてだけでなく、阿武隈高地から流れてくる主要河川の夏井川の河口部にも位置することから、内陸河川交通・陸上交通路の基点としても意識された場所であり、浜通り地方沿岸交通路の拠点であったことが指摘されている〔柳沼2012〕。

太平洋沿岸部で玉山古墳の南北にある大型前方後円墳をみると、約100kmごとに南には常陸鏡塚古墳（茨城県大洗町）、北は雷神山古墳（宮城県名取市）が所在し、いずれも那珂川、名取川という主要河川の河口部周辺に位置している。このことから、これらの前方後円墳が築造された地域も玉山古墳同様に沿岸海上交通と内陸河川・陸上交通の重要中継地点として認識されていたことがわかる。

また、雷神山古墳と玉山古墳を結ぶ中間地点の新田川の河口部には浜通り地方最大の前方後方墳である桜井古墳（南相馬市）が位置している（図6）。この古墳は南北の前方後円墳からほぼ50kmの位置にあることから、沿岸海上交通路のうち南北の拠点港の中間に位置する中継港としての役割を果たした地域を掌握した首長の墓と考えられる。大阪市文化財協会が船形埴輪をもとに復元した手漕ぎ古代船「なみはや号」の航海実験結果によると、古代船のスピードは時速5～6kmと想定でき、中継港間の50kmという距離を移動するのに約10時間を要すると推定できる。これは1日で移動できる最長の距離と考えられ、桜井古墳の立地する新田川河口部は太平洋海上航路の寄港地として重要な地であったことが想像できる。

桜井古墳築造以前のものと考えられている前方後方墳が、請戸川河口部にある本屋敷1号墳（浪江町）である。請戸川以南の地域は海蝕崖が発達し、海岸線沿いに断崖絶壁が続く地域である。夏井川河口を出発して北へ向かう船は海蝕崖のために寄港地が限

られ、夏井川河口部以北で、ある程度大きな入り江が確保できる最初の部分が請戸川河口部である。

当時の航海技術は気象状況や海流の強さなど、自然条件に大きく左右される段階であるので、気象条件が良くない場合には桜井古墳のある新田川河口部まで辿り着けない場合が考えられる。そのような状況を想定すると、請戸川河口部の寄港地は中継港として重要であったと考えられる。寄港地として開発された地域の最初の首長墓として本屋敷1号墳が築造され、その後、その重要性から前方後円墳である堂の森古墳（浪江町）が築造されるようになったと考えられる。〔いわき－名取〕間の中継港としての重要性から請戸川河口部に早くから前方後方墳の本屋敷1号墳が造営され、海上交通路の整備に伴い、玉山古墳・堂の森古墳・雷神山古墳などの前方後円墳が拠点港と認識された河口部付近に次々と造営されていく姿を思い描くことができる。おそらく新田川の河口部はバックアップ寄港地として重要視されていたことは容易に想像が付き、そのような背景があって、大型前方後方墳である桜井古墳が築造されたものと考えられる。

このように古墳前期の太平洋岸地域は、海上交通を交通路の基盤にしなが、内陸部に繋がる主要河川の河口部を津（港）として利用していたと考えられ、河口部を掌握する地域首長層が重視された傾向が前期古墳の分布から読み取れる。

古墳前期の地域間交流のうち太平洋岸は「海上交通」と「河口部から遡る河川交通」が主流であり、大規模な陸上交通路による交流は後の時代ほど発達していなかった可能性が考えられる。いわば河川と海を意識した交通体系、それを掌握して地域をネットワーク化していくヤマト政権の政治的意図を遺跡から読み取ることができる。

②会津地方（日本海側への出入り口）

古墳前期の北陸系土器の分布（図4）を見ると、日本海側から会津盆地に入り、その後中通り地方の



図6 桜井古墳と新田川河口

阿武隈川流域に広がっていることがわかる。会津盆地は日本海側と中通り地方（阿武隈川流域）を結ぶ中継地点と位置付けることができる。

その中継地点である会津盆地内の前期古墳の分布を見ると、大きく3つの地区に分けられる（図7）。盆地西縁部の会津坂下地区、盆地東縁部の会津若松地区、盆地北東部の塩川地区である。

会津坂下地区は主要河川の阿賀川が会津盆地から流れ出る出口にあたり、日本海と会津盆地を結ぶ河川交通の重要な中継地点である。日本海と最終的には太平洋までを結ぶ大きな東西交通路の内陸部拠点として重視されたため、東北最古の前方後円墳と考えられている杵ヶ森古墳（会津坂下町）や、本県最大の前方後円墳である亀ヶ森古墳（会津坂下町）などが築造されたものと考えられる。

一方、盆地東縁部にも東北地方で唯一の三角縁神獣鏡を副葬した前方後円墳である大塚山古墳（会津若松市）が築造され、阿武隈川流域の中通り地方、さらに太平洋岸に続く東西交通路を擁した盆地東縁部を掌握した首長が重視されていたことがわかる。これら2地区の前方後円墳は、会津盆地の東西の出入り口が日本海と太平洋を結ぶ地域間交通路の大動脈を支える重要な中継地点であり、両海上交通路をネットワークする上では必要不可欠な地域であったことを物語っている。

この会津盆地の北に隣接する置賜盆地にも、前期の段階に山形県内最大の前方後円墳である稲荷森古墳（山形県南陽市）が築造されている。この置賜盆地へ通ずる山越え道の起点付近の喜多方市塩川地区にも田中舟森山古墳（喜多方市）をはじめとする前期前方後方墳が築造されている。塩川地区は会津盆地の北東部の出入り口にあたるが、盆地の東西出入り口部分に前方後円墳が配置されるのに対して、北東部には前方後方墳が集中して築造されている。

このことから、奥羽山脈西部の会津盆地と置賜盆地という南北に続く主要交通拠点を押さえる首長層には前方後円墳、それらの主要拠点を繋ぐ中継点を押さえる首長層には前方後方墳の造営をヤマト政権が承認し支援した姿を読み取ることができる。

これは、先に見た浜通り地方の古墳分布のあり方と共通している。主要拠点に前方後円墳、それらの拠点を結ぶ中継地点に前方後方墳を配置する形は海岸部・内陸部の両方に共通する傾向と見ることができる。

このような前方後円墳の配置状況から考えると、当時のヤマト政権は陸奥南部において日本海と太平洋を連絡する東西交通路の確立・掌握という政治課題を最重要視していたことが分かる。太平洋と日本

海を結ぶルートが最重要ルートで、そこから内陸部に広がる置賜盆地は、まさにこの東西交通の大動脈

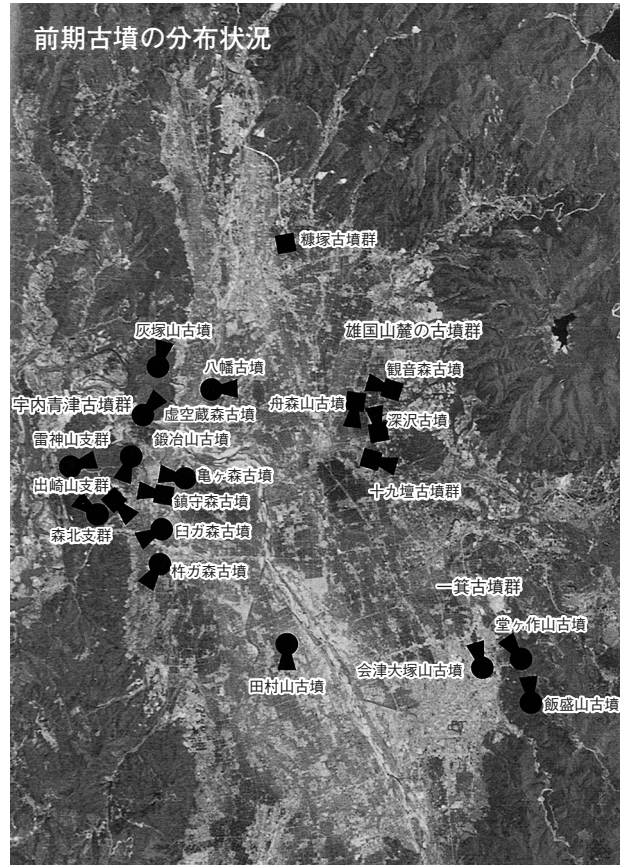


図7 会津盆地における主な古墳の分布状況

から北に幹線ルートを延ばす拠点として位置付けられた地域と考えられる。

また、会津盆地西縁に位置する東北最古の前方後円墳である杵ヶ森古墳の北400mに位置する白ヶ森古墳（会津坂下町）は、後円部に比して前方部が短く、幅も狭い形であり、いわゆる纏向型前方後円墳の可能性が考えられている。墳丘部の調査は行われていないが周溝の確認調査が行われ、周溝内から古墳時代初頭の北陸系土器が出土しており、杵ヶ森古墳が築造される会津盆地西縁部は古墳時代初期の段階において既にヤマト政権から重要視されていた地域であったことを物語っている。

盆地内の前期古墳の分布の中で、集中地区から外れて、盆地中央部に孤立して位置しているのが田村山古墳（会津若松市北会津）である。

この古墳も纏向型前方後円墳の可能性が考えられているものである。昭和3年（1928）の耕地整理に伴って地元民による発掘が行われた際に墳頂下約1mの部分にあった竪穴式石室状の遺構と考えられる石の集積部分から内行花文鏡が2面発見されている。その内の1面は半裁された上に断面が磨かれており、いわゆる破鏡の状態に副葬されていた。このことから、古墳時代でも早い段階の古墳である可能性が高く、墳丘形も白ヶ森古墳と同じように纏向型前方後円墳の可能性が考えられることから会津盆地内で最初期の古墳と考えられる。

会津盆地東縁部も会津大塚山古墳に先行すると考えられている堂ヶ作山古墳（会津若松市）と飯盛山古墳（会津若松市）の二つの前方後円墳があることから、会津盆地に関しては古墳時代初頭から盆地の東西の出入り口と中央部、さらに置賜盆地と繋がる北東部を掌握する首長層がヤマト政権によって重要視されていた姿が見える。

このような盆地内を通る東西南北の十字路の存在は、さらに古くまでさかのぼり、弥生時代後期の段階では既に存在していたことが桜町遺跡（湯川村）の出土土器の分析から提起されている〔青山2015b〕。このような広域交流拠点として著名なものに奈良県纏向遺跡があるが、会津盆地も出土する土器や方形周溝墓のあり方などから周辺地域から人々が集い、各地の文化が融合した政治的意味を持った地域として機能していた可能性が考えられている〔青山2015b〕。

③中通り地方（阿武隈川流域）

阿武隈川流域の前期古墳の分布を見ると、郡山盆地の中心部には仲ノ平3・6号墳（須賀川市）、正直35号墳（郡山市）、大安場古墳（郡山市）といった前方後方墳が集中して分布しており、やや距離を

おいた北側には前方後円墳の傾城壇古墳（大玉村）、南には初期埴輪を出土する前方後円墳と考えられる団子山古墳（須賀川市）が築造されている（図8）。

傾城壇古墳が所在する大玉村を含む本宮地方は、猪苗代湖北岸を經由して会津盆地に繋がる近世二本松街道の起点でもある。このルート沿いに古墳前期の北陸系土器も分布していることから、近世二本松街道から大きく外れないようなルートが古墳前期の段階でも会津と中通りを結ぶ交通路として機能していたことがわかる。会津大塚山古墳が所在する会津盆地の東縁部を出た道は猪苗代湖及びその北岸を經由して本宮地区周辺で阿武隈川流域に繋がり、日本海沿岸と太平洋岸の中間地点にあたる阿武隈川流域までが接続されることになる。

この本宮地区は、近世段階では阿武隈川流域を南北に走り関東と東北を結んでいた奥州道中の中継地点、そこから分岐して会津と中通りを結ぶ二本松街道の起点、阿武隈高地の岩代（小浜）を經由して相馬方面を結ぶ相馬街道（通称 塩の道）の起点、さらに阿武隈川中流域舟運の起点として陸上交通・河川交通の重要中継点であった（図2）。

特に阿武隈川中流域での舟運では、本宮以北は現在でも阿武隈峡と呼ばれる渓谷地帯で舟運による運搬が困難な地域であったため、南の郡山方面から阿武隈川舟運を利用した物資は必ず本宮で陸揚げされ、道路を使って福島方面に運ばれていた。本宮地区は阿武隈川中流域（南半）舟運の終点であり、水陸交通上、非常に重要な場所であったことが分かる。

おそらく近世の本宮地区の交通上の特性は古墳時代までさかのぼって考えることができ、中通り地方の拠点地域の中でも非常に重要な地域であったと考



図8 阿武隈川中流域(南半)の主な古墳の分布状況

えられる。本宮地区は、阿武隈川流域（中通り地方）の物流拠点であるばかりでなく、中通り地方と会津地方を結び付ける東西交通路の一大拠点と認識されていたと考えられる。それゆえ、ヤマト政権の地方支配の中では最重要拠点として、中通り地方の前期では数少ない前方後円墳が築造されたものと考えられる（図8）。

本宮から南に阿武隈川をさかのぼった郡山市域に入ると阿武隈川支流の谷田川との合流点周辺に、傾城壇古墳に後続すると考えられる大安場古墳などの前方後方墳の集中地区が見られる。谷田川は阿武隈川流域の中通り地方と太平洋岸の浜通り地方を結びつける上で重要な役割を果たす河川である。阿武隈川から谷田川沿いに阿武隈高地を東に向かってさかのぼって行くと阿武隈高地の分水嶺に位置する小野町に出る。小野町の分水嶺からは夏井川が東に向かって下っており、夏井川が太平洋に注ぐ河口部周辺に先に見た玉山古墳が位置する。

つまり、太平洋岸の最重要拠点である玉山古墳周辺の地域から夏井川・谷田川を経由すると阿武隈川に出ることができ、その終点部分に前方後方墳の集中分布が見られる。

大安場古墳をはじめとするこれらの前方後方墳が築造された地域は、阿武隈川流域とさらに東の太平洋岸を結びつける中継地点として認識され、前方後円墳が築造される最重要地域を結びつける地域拠点としてヤマト政権から評価された結果、前方後方墳の築造に関して支援が行われたと考えられる。

さらに、この中継地点として重要な位置にある小野町の落合遺跡や本飯豊遺跡などからは北陸系・東海系土器だけでなく、前期に属すると考えられる鉄製方形板鍬・鋤先や直刃鎌などの鉄器が出土している。当時貴重な鉄製農耕具を所有することができた山間部の集落の存在は、まさに東西交通の中継地点として重視されていた地域であることを示しているといえよう。さらに、これらの集落に近接して大豆柄古墳群が所在している。これらの古墳は未調査のため時期不明であるが、周辺の集落との位置関係から考えて前期にまで遡る可能性も十分考えられる。阿武隈高地の山間部で後期までの間に古墳群が形成される地域は限られており、小野町が交通の要衝であったことをこれらの古墳群も示している。

また、近世の阿武隈川舟運を参考にすれば、〔本宮－郡山〕間は舟運を阻害する要因はなく、さらに南まで阿武隈川の利用範囲は広まっていたことから、谷田川周辺地域は浜通り地方から続く陸上交通路と阿武隈川の舟運を中心とした河川交通の結節点として交通の要衝であったことが分かる。

本宮を基点とする近世阿武隈川の中流域舟運ルートは上流部にある白河地方まで続かず、須賀川市と玉川村の境にある乙字ヶ滝の部分で終点となる。乙字ヶ滝の部分は阿武隈川の河床に大きな段差があり、河床部分の段差により滝が形成されている。この部分を舟で南下することができないため、近世前半にはこの周辺で舟運の物資は陸揚げされていた。この部分の舟運が可能になるのは近世後半に河床に勾配をつけた舟道を掘削してからのことであり、それ以前の阿武隈川舟運は〔本宮－乙字ヶ滝〕間が利用可能なひとまとまりの区域であった。

この乙字ヶ滝周辺にも前期の埴輪を出土する前方後円墳と考えられている団子山古墳（須賀川市）が所在する。県内で前期の埴輪を出土する古墳は現在のところ3ヶ所しか確認されておらず、先に見た会津盆地で2例（亀ヶ森古墳・田中舟森山古墳）、中通り地方では団子山古墳のみである。

このことから、この団子山古墳の被葬者が中通り地方の中でも重要視された存在であったことがうかがえる。おそらく阿武隈川中流域（南半）の河川舟運の発着点を押さえていることが要因と考えられる。

以上のことから、古墳前期の阿武隈川流域においては、〔本宮－郡山－須賀川〕間の舟運の拠点に当たる地域に前方後円墳を始めとする大型古墳が築造されており、阿武隈川中流域の河川交通の掌握を介して太平洋と日本海交通ルートを接続させるヤマト政権の政策意図を読み取ることができる。

(3) 前期における地域交通体系のネットワーク化

東南北部の主要古墳の分布状況から見える前期の地域交通は、まず日本海と太平洋の海上交通路を利用した沿岸河口部の拠点整備を基点として、主要河川をさかのぼりながら形成された主要内陸交通路の整備、主要河川の合流・分岐状況等を利用した内陸交通路の接続が強く意識されたと考えられる（図

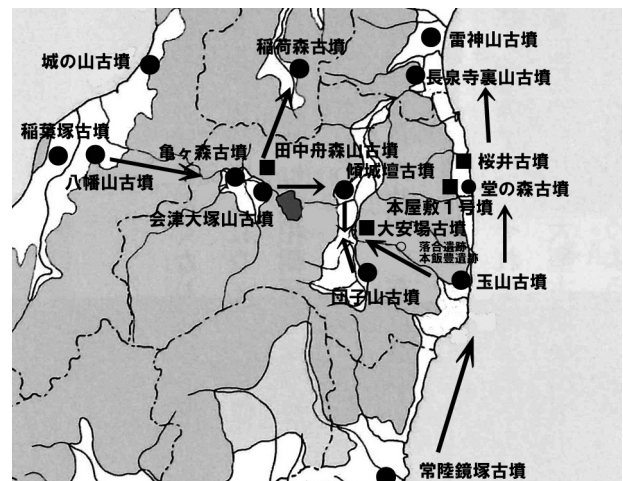


図9 陸奥南部における前期古墳の分布と主要推定交通路

9)。おそらく太平洋と日本海ルートを接続することが第一優先課題と考えられていたと予想される。夏井川、阿賀川などの主要河川を利用した日本海側と太平洋側を結ぶ東西交通路、さらにそれに接続するための阿武隈川中流域（南半）の舟運ルートの掌握がヤマト政権にとって最優先課題であったのだろう。これらの交通路の拠点となる地域の首長に前方後円墳の築造が認められ、その交通ネットワークを維持していくために必要な中継地点の首長に前方後円墳の築造や初期埴輪工人の派遣などが行われていたと解釈できる。前方後円墳は、いわばヤマト政権が掌握した地域を示すランドマークとしての機能を果たしていたと考えることも可能である。主要交通路から見上げることができる丘陵上に前方後円墳が築造される前期古墳の立地は、古墳自体がランドマークとしての意味も付加されていたことを物語っていると評価したい。

前期ヤマト政権にとって海上交通ルートを利用した北・東に向けた主要交通ルートの掌握と、それを結ぶ地域間中核ルートの設定・掌握が大きな政治課題であったと考えられ、古事記・日本書紀に記載されている四道將軍の派遣記事などは、この当時の政権の政策意図が反映された伝承として読み解くことができる。特に『古事記』崇神天皇記にある四道將軍派遣記事は父親である大彦命を高志道（北陸方面）、息子の建沼河別命を東方十二道（東海方面）に派遣しており、その二人が津で出会ったところから、その場所を相津（会津）と名付けたという地名伝承説話を含んでいる。この記述は、まさに前期古墳の分布と出土遺物の流通から見える交通ルートに重なるものであり、会津を経由して日本海と太平洋を繋ぐ交通路の整備がヤマト政権の最重要課題であったことを物語っていると考えることができる。

この記事の出来事が歴史的事実であるかどうかを検討することは現段階では不可能であるが、『古事記』・『日本書紀』が編纂された奈良時代初めの中央政界においては、会津を中継地点として日本海と太平洋地域が結びつけられていたことに対して違和感が無かったことは間違いのないであろう。当時の人々にこのような交通路の認識が無ければ、このような地名伝承説話が採録されることは無かったはずであり、この説話が採録されているということは、古墳時代以来の会津地方に対する伝統的な交通路の意識が反映されていると考えたい。

また、『日本書紀』の崇神天皇十年十月丙子狀に四道將軍が出発した記事が書かれており、新暦に換算すれば11～12月ごろに出発したことになる。七月に派遣命令が出され、その後、9月に各方面への

派遣將軍が決定し、出発の準備が整ったと考えられるが、畿内の抵抗勢力の反乱があり、その鎮圧を行うのに、約2ヶ月弱を費やしている。反乱を鎮圧して出発するのが旧暦十月下旬であるが、旧暦十月に出発したのには別な意味もあると考えられる。北陸方面に向かう日本海航路は対馬海流を利用するわけであるが、対馬海流の流れは毎年3月に最小、12月に最大になるように季節変動をしており、11～12月はまさに対馬海流の流れが最大に近くなる時期である。このような時期に出発したのは、まさに日本海側の海上交通を利用する意図も働いていたと推定できる。冬の日本海は波も荒くなりやすいが潮流に大きく依存した航海法だとすれば、好天の日を選んで航海すれば効率良く海上移動ができ、この時期が意図的に選ばれた可能性も考えられる。政権中枢部から日本海側の海運拠点に至るルートの完全掌握を日本海流の流速が最大になる時期に合わせて実施し、安全に日本海側の港湾施設まで移動できる基盤を作るとともに、海上移動を効果的に行えるタイミングで派遣軍を日本海側に到着させる意図を読み取ることもできる。

一方、畿内の奈良盆地内の主要古墳の分布を見ても、前期後半には盆地東南部から盆地北部の佐紀丘陵に主要古墳の造営地が移動し、ヤマト政権中枢部においても奈良盆地と河内平野、京都盆地など多方面の地域と接続する水陸交通の要衝に本拠地が移っていくことが知られており、これはヤマト政権がより広域的なネットワークを確立するために交通政策を重視した結果と解釈でき、このような政策が阿武隈川流域の古墳の分布からも読み取ることができる。

また、これまでの古墳分布の検討から見えてくる古墳前期の交通路掌握戦略は、海を航行して海岸沿いのネットワークを確立すること、河口部を中継拠点にして河川をさかのぼって河川流域交通路を整備することが第一目的として意識されたと考えられる。そのため、河口部から河川流域に沿って大型古墳が築造されるが、前期の段階では河川間を繋ぐ陸路沿いに大型古墳が築造される例が関東・東北ではほとんど見られない。おそらく「川をさかのぼる」が古墳前期の内陸交通ネットワークのキーワードで、このような交通路整備の思想が古事記・日本書紀の中の記事に反映されていると考えられる。川をさかのぼってヤマタノオロチを退治するスサノオノミコト、熊野灘を迂回して熊野川をさかのぼって長脛彦を退治する神武東遷伝承、ヤマトタケルの東国遠征伝説など「川をさかのぼって移動する」記事は枚挙に暇が無い。まさに海と川による地域間ネットワークの確立が前期ヤマト政権の眼目の一つであっ

たことを物語るものと考えられる。

3. 古墳時代中期における基幹交通路拡大

(1) 主要陸上交通路の整備

県内の中期前半の古墳群の動向は不明な部分が多く、中期前半期に位置付けられる古墳が非常に少ないことから「古墳空白期」と言われることもある。

これは、その時点における地域首長層側の地域支配のあり方、例えば首長の掌握力の低下や生産力の低下などといった地域の特殊事情が働いた結果というよりは、広い範囲で古墳の築造が不活発に見える状況が見えることから、地方の古墳築造に対してヤマト政権から何らかの規制がかかっていた可能性があったと考えたい。

古墳築造には大規模な土木工事を可能にするための技術的な裏付けが必要であり、それを保障する専門技術者集団の派遣が必須条件であるのは古墳時代中期の段階でも同様であったと考えられる。

さらに、古墳の築造のために専門技術者集団を派遣してもらえれば、墳墓の造営という目的だけではなく、古墳築造技術を応用した農業用水路の設置や鉄製農工具の大量供給による農業可耕地の開墾など、古墳築造に伴い付随・応用したさまざまな土木工事を通した地域開発が進展したことは想像に難くない。古墳の造営は地域首長として自分が統括する地域の地域開発を推進する大きな契機として位置付けられることから、ヤマト政権側の戦略として専門技術者集団の派遣を地域支配の重要なカードとして認識していたと考えることができる。

中期前半は畿内地域においても巨大前方後円墳の密集地域が奈良盆地から河内平野に移動し、ヤマト政権内部においても政権中枢部が海を意識した沿岸部に移動すると考えられる〔白石1999〕。この時期に古市古墳群と百舌鳥古墳群の二大巨大古墳群が造営されているが、これはヤマト政権内での政権交代の結果なのか、より大陸や地方との活発な交流を意図して本拠地を移した結果なのか確定的ではないが、この段階で中枢部を移転させるような大きな政策転換が行われたのは間違いないと思われる。

この当時の東アジア情勢を見ると、朝鮮半島では高句麗の南下政策が活発化し、百済は伽倻諸国とともに倭国と同盟関係を結びながら高句麗に対抗したことが『日本書紀』や高句麗好太王碑の碑文などから分かる。中国南朝の『宋書』にも西暦438年に倭国王珍が宋に自らをはじめ13人の部下に対する将軍の称号を願い出て、将軍位を授かっている。これらの人物は、おそらく畿内の有力首長をはじめとした上毛野などの畿内以外の地域有力首長が含まれてい

たと考えられる。

5世紀前半の畿内以外の地方における古墳分布を見ると、東国日本では太田天神山古墳（群馬県）に代表されるように超大型前方後円墳が上毛野地方に築造されるようになり、上毛野政権と呼べるような地域的首長連合が形成されていたと考えられている。同様に、西日本においても、吉備地方では造山古墳（岡山県）の被葬者を中心とした地域的政治連合である吉備政権が形成されていたと考えられる〔白石1999〕。

一方、地方ばかりではなく畿内の中でも勢力を台頭させてきている地域勢力を見ることが出来る。奈良盆地の葛城地域は室宮山古墳（奈良県）をはじめ墳丘長200m前後の巨大前方後円墳がまとまって見られる。この地域は奈良盆地の河川が大和川に合流する河川交通の要衝の地域であり、奈良盆地南東部にあった初期ヤマト政権から大阪平野に進出していく際には必ず通過しなければならない地域である。このことから、大阪平野への政権移転のキャストイングボートを握っていたのが葛城地方の首長連合であったと考えられている〔白石1999〕。

このように5世紀前半のヤマト政権は、政権中枢部を外交および国内海上交通に適した大阪平野に進出させるために、畿内では葛城などの地域首長連合に新たに大型前方後円墳造営のための技術者派遣を含めた支援を行い、大阪平野の再開発を含めた政権中枢部としてのインフラ整備を行っていたと考えられる。

一方、地方においても広域支配の拠点となる上毛野・吉備・丹後・日向などの地域首長連合に対しても超大型前方後円墳の造営が可能になるような技術者派遣を含めた地域支援を行い、ヤマト政権の地方支配の安定化を図っていたと考えられる。

このように、5世紀前半は東アジア情勢の変化に対応するヤマト政権の国内政策の転換により畿内そして地方の拠点地域においては、土木工事ラッシュが続く、いわば土木バブルの状況であったと想定できる。そのような政権中枢部の移転および政策転換に伴う土木需要により専門土木技術者集団を地方の隅々まで派遣できる状況ではなかったと考えることができる。地方においては、現在の経済特区のように、ある地域に集中的に技術を投下するような状況が発生したと考えられ、大地域圏として見た場合、東国では上毛野のような関東・信州・越後の3地域からの交通路の結節点となるような東日本交通の要となるような地域に集中投下され、陸奥南部のような大地域圏の縁辺にあたるような地域への技術投下は、当時の政権下においては優先順位が下がったも



図10 陸奥南部における中期古墳の分布状況

のと考えられる。

そのような政権中枢部の変更に伴う大地域圏の再開発が落ち着くとともに、ヤマト政権による地方支配体制の強化・変質が生じた段階が中期後半だと考えられる。

また、この段階になると、陸奥南部でも再び前方後円墳を始めとする大型古墳の築造が始められる。陸奥南部では前期古墳が築造された地域には引き続き大型古墳を始めとした特徴的な古墳が築造される一方、それまで大型古墳が確認できなかった地域にも前方後円墳が築造されるようになる。阿武隈川上流域・同中流域（北半）などは、その典型的な地域と言える（図10）。

この現象は、日本列島各地の政治勢力の連合体として機能していたヤマト政権の性格が大きく転換したと連動していると考えられる。5世紀前半に墳丘長200mを超えるような巨大な前方後円墳を造営している上毛野などの大地域圏の中核地域でも、5世紀後半になると巨大古墳が造営されなくなる。その一方で、ヤマト政権の中枢部であった百舌鳥・古市古墳群では相変わらず墳丘長200mを超す巨大古墳が作られ続け、他と隔絶した姿を見せる。まさにヤマト政権中枢部の王の権威が急速に上昇していったことを示す。畿内の王権の強化は地方の政治勢力をその支配下に組み込むことになり、それまでの同盟関係から畿内中央豪族を介在させた職掌・擬制的同族関係による支配関係に転換していったと考えられており〔白石1999〕、その関係を稲荷山古墳出土鉄剣（埼玉県）や江田船山古墳出土鉄剣（熊本県）の銘文がよく表している。この銘文の解釈により5世紀後半段階で列島の東と西にあたる両地域の首長がヤマト政権の支配機構の中で一定の役割を担っていたことがわかり、地方の首長層がヤマト政権の一翼を担う役職を割り当てられ、政権によ

ってより強固に把握されている様子を考えることができる。

このようなヤマト政権による地域支配の強化と地方首長に対する政権内の役割の変質に伴い、地域の首長層の再把握と新勢力の取り込みが進展した政治背景が考えられ、このような政治背景のもとに陸奥南部においては5世紀後半から再び古墳群が形成される地域が広がると考えられる。

また、中期後半に前方後円墳が築造される地域が拡大するのに前後して石製模造品を使用する大規模祭祀遺跡が阿武隈川流域にも登場する。

これらの中期古墳群の拡大・範囲の広がりや石製模造品祭祀遺跡の登場も当時の交通路整備との関係で整理することが可能である。

①石製品模造品を使った祭祀遺跡と峠の祭祀

石製模造品は古墳時代中期に特徴的に見られる祭祀遺物であり、畿内で出現した後、関東地方で多く出土することから、ヤマト政権の東国支配を象徴する考古資料として注目されている〔佐久間2015〕。阿武隈川流域でも広く分布しており、中期の石製模造品を使った大規模祭祀遺跡として建鉾山祭祀遺跡（白河市）、正直A遺跡（郡山市）、反畑・矢野目遺跡（国見町）などが知られている。

正直A遺跡（図11）は前期古墳である正直35号墳や大安場古墳と同じ谷田川の下流部、阿武隈川との合流点に近い場所にある。石製模造品を使った祭祀遺跡については、長野県神坂峠祭祀遺跡のように峠越えの交通路に伴う「峠」と「麓」の祭祀に関係するものが含まれていることから、当時の交通路と深い関係にあることがわかる。正直A遺跡も「いわき」と「郡山」、つまり太平洋と阿武隈川を結ぶ交通路の峠の麓部分にあたり峠越えの祭祀が行われていた結果と位置付けることができる。

また、考古資料ではないが隣接地域である常陸国に残されている『常陸国風土記』「久慈郡」条には



図11 正直A遺跡における祭祀遺物出土状況

「賀毘礼の高峰」の記事があり、奈良時代の初めに神峰山の山頂に石製模造品を使った祭祀遺跡があったことが書かれている。この記事から、古東海道の傍に位置する山の山頂付近でも石製模造品を使った祭祀が行われていたことがわかる。さらに、記事の中に登場する神の移動ルートを見ると、〔山の麓の集落の木の上〕→〔賀毘礼の高嶺〕→〔天〕となっており、まさに山の麓と頂上が祭祀の場として重視されていたことを物語っている。山頂は、そこを経由して次の場所に移る高みの場所であり、峠と同様な意味を持った場所と理解することができる。

これらの二つの事例から、石製模造品を使った祭祀遺跡には交通、特に陸上交通と密接に関係したものがあることがわかる。

正直A遺跡は、前期の交通路の検討で見たように陸奥南部の東西の大動脈の入り口にあたる部分であることから、この場所で陸上交通路の安全を祈願するような祭祀が行われたものと考えられる。

このことは、前期の段階で確定した主要交通ルートが中期の段階になっても継続して重要な交通路として意識されていたことを表しており、この地域には引き続き中期の群集墳である正直古墳群が形成されている。しかも、この古墳群の中には副葬品の中に多量の石製模造品が含まれるものがあり、この地域を治めていた首長が祭祀権を掌握し、それを基盤に勢力を拡大してきた姿を見ることができる。谷田川周辺の古墳群・石製模造品祭祀遺跡は山越えの道路交通を管理する首長、さらにその交通祭祀を司る首長の存在を表していると考えられる。

また、ヤマト政権による地方支配の強化とそれを支える新交通路の選択という交通政策の進展により、陸奥南部においても新たに政権から注目される交通ルートがいくつか登場したと考えられる。先に見た前期以来の〔郡山-いわき〕ルートの他に県南地方と常陸方面をつなぐルートが新しく中核ルート



図12 建鉾山をのぞむ三森遺跡と出土石製模造品

として意識されたと考えられ、それを示す大規模祭祀遺跡が県南地方に登場する。

建鉾山祭祀遺跡（白河市）は、中期前半では東北最大の石製模造品を使った祭祀遺跡として知られている。富士山のように円錐形をした建鉾山の山頂を中心に大量の石製模造品が発見されており、麓にある三森遺跡からも大量の石製模造品や祭祀場と考えられる大型周溝遺構・長方形周溝遺構などが発見されている。建鉾山を中心にその麓まで含めた広い範囲で大規模に石製模造品を使った祭祀が行われていたことが発掘調査により明らかにされている(図12)。

この建鉾山も交通路の観点から見ると象徴的な場所に位置している。建鉾山は阿武隈川と久慈川の分水嶺の山地に隣接する山で、南に隣接する分水嶺山地のすぐ南には久慈川の最上流域が広がっている(図13)。古墳前期の内陸交通路の形成が沿岸部から河川をさかのぼって内陸部に進められていたと推定されることから、久慈川沿いの交通路も同様に太平洋岸の久慈湊から川を北に向かってさかのぼるルートが想定でき、古くからあるこの交通ルートが政権から注目されて地域間交流が進められていたと考えられる。久慈川は建鉾山周辺で流路を西に反転させ、その屈曲部周辺から分水嶺山地を越えると、眼下に広がる阿武隈川流域の沖積地と、すぐ脇にひと際目立つ山として建鉾山が見える。建鉾山は常陸側から久慈川をさかのぼり、峠を越えて陸奥側に入った最初に見える象徴的な山として認識できる。そのため、神坂峠における峠の祭祀と同様に、新たに石製模造品を使った祭祀が登場すると、境界領域の祭祀として建鉾山祭祀遺跡が形成されたと考えられ

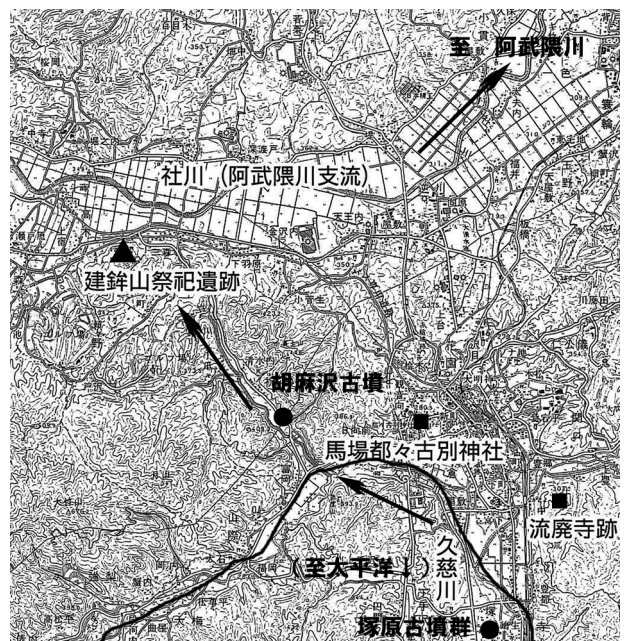


図13 建鉾山周辺の地形と久慈川交通ルート

る。久慈川流域では、現在のところ河口部以外、内陸の川沿い地域に前期古墳が確認できないことから、久慈川沿いのルートは前期の段階では海上交通の拠点として河口部地域が重視される以外、内陸流域部の主要ルートとしては注目されていなかったと考えることができる。中期になって政権から重視されるようになり、そのルート整備と建鉾山祭祀遺跡は密接に結びついていると考えられる。前期古墳の分布で見たように、阿武隈川上流域の白河地方には、現在のところ前期古墳が確認できないことから、中期の段階で久慈川沿いのルートにより常陸方面への主要ルートが注目されることにより、阿武隈川上流域の重要性がヤマト政権側に意識されるようになると思われる。

阿武隈川上流域で前期古墳が発見されていないことは、上流域地方が開発されていなかったわけではない。この地域からも古墳時代前期の集落遺跡が発見されていることから、古墳時代の初めから地域開発が進められていたことは間違いない。おそらく、川沿いのネットワークを優先して重視したヤマト政権にとって、乙字ヶ滝の航行困難地点を挟んだ上流地域は川舟を使って簡単に連絡できないため、中流域よりも交通政策上の重要度が高くなかったため、古墳築造に関する技術者派遣を受けるほどの優遇策が取られなかった結果と考えたい。おそらく、久慈川沿いの交通路の開発が阿武隈川上流域の重要性をヤマト政権側に意識させることになり、河川交通路を接続する陸上交通路の拠点として意識されるようになったと考えられる。

同様に、県北地方の反畑・矢野目遺跡も阿武隈川中流域（北半）の開発に伴う陸上ルートの整備に伴って形成されたものと考えられるが、詳細については後述する。

さらに、建鉾山祭祀遺跡で導入された石製模造品の型式を基に各地の石製模造品を見ると、早い段階の型式は茨城県森戸遺跡をはじめとして、本県東白川郡棚倉町塚原古墳群などで確認されており、その分布がいずれも久慈川沿いであることから、久慈川流域を北上する形で関東地方から陸奥南部に導入されたと考えられている〔金田2015〕。陸奥南部の新ルート設定に伴い、新しい形態の祭祀拠点として建鉾山祭祀遺跡が形成され、その後、白河→安積→信夫というように阿武隈川沿いに北上して広がるルートが石製模造品を出土する遺跡の分布から想定できる。石製模造品の分布は、まさに北関東と陸奥南部を結ぶ重要な内陸ルートとして久慈川・阿武隈川流域が大きな役割を果たしていたことを示している。

また、前期では大きな流通路だった日本海地方か

らの流れは石製模造品に関しては想定できず、むしろ日本海側の出土状況が低調であることから、陸奥南部への石製模造品の導入は、関東地方、特に久慈川を介した常陸地方からの流れを主要な経路として想定することができる。会津地方も日本海側の様相と同様に、石製模造品の出土が低調であることから、前期の物流の流れとは逆に会津地方には安積地方から石製模造品が波及していたと考えられている〔金田2015〕。

また、浜通り地方においても、石製模造品の出土が常陸地方からいわき→相双→仙台に向かうように広がっており、このルートも常陸から北へ向かう海上交通路のルートと一致する。峠の祭祀同様に、海上交通祭祀においても石製模造品が儀器として使用されていたことを物語っている。太平洋岸沿いに造営された小浜代古墳群（富岡町）のうち1号墳の主体部からは石製模造品が多数出土しており、副葬品の大半が石製模造品で構成されている。このような副葬品のあり方は海上交通を掌握し、その交通祭祀を司る首長の姿を表していると考えられる。

石製模造品の使用目的は多様であり、その一部は祭祀具として内陸部における峠周辺の交通祭祀、海岸部における海上交通祭祀など、いずれも交通に関わる祭祀の重要な儀器として使用され、周囲に波及していったことがわかる。現在までの石製模造品出土遺跡の分布、出土量を見ると、陸奥南部においては阿武隈川流域が分布の中心であることが分かる。このような祭祀の体系は、阿武隈川を介した北に向

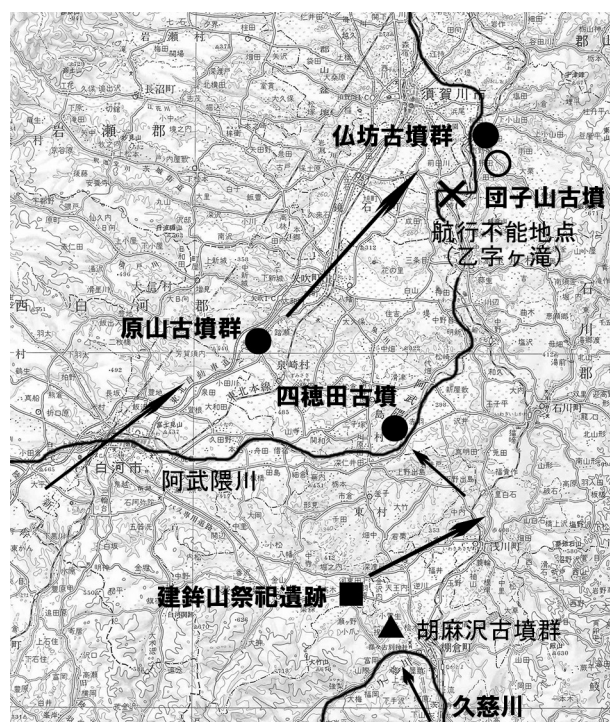


図14 阿武隈川上流域における主な古墳の分布状況

かう内陸交通路に沿って広まったと考えられる。

このことは、取りも直さず5世紀段階で新しい内陸交通路、特に大きな河川沿いに形成された前期の交通ルートと連結していく新しいルートの象徴として、石製模造品を使った交通祭祀が位置付けられていたと考えることもできる。

②阿武隈川上流域における古墳群の形成

前期古墳の確認できなかった阿武隈川上流域も、建鉾山祭祀遺跡の登場以降、目立った古墳が築造されるようになる(図14)。東北地方で初めて鉄製短甲を出土した中期中葉の四穂田古墳(中島村)、周辺地域には例が無いさまざまな種類の形象埴輪が出土した中期後葉の原山古墳群(泉崎村)などである。これら二つの古墳群も地域内の交通路を考えた場合、非常に興味深い位置にある。四穂田古墳は阿武隈川上流域の東南部、原山古墳は阿武隈川上流域の北西部に位置し、古墳の築造年代を考えると首長墓が東から西に移動していることがわかる。

四穂田古墳は、阿武隈川の流路が東西方向から南北方向に大きく屈曲して蛇行する場所の西岸部に位置しており、茨城方面に向かう近世街道の水戸街道がこのすぐ近くで阿武隈川を渡っている。このルート沿いに阿武隈川を渡ってそのまま南下すると建鉾山を経由して久慈川沿いに太平洋岸まで行くことができる。この古墳は、まさに常陸からの久慈川ルートが阿武隈川と合流する内陸河川沿いの陸上交通の結節点に位置しており、久慈川を遡って阿武隈川に合流するルートから見ると、阿武隈川を挟んだ対岸に長軸方向を見せる形で築造されている。四穂田古墳は阿武隈川東岸から見ることを意識して築造された古墳であることが立地から良く分かる。おそらく四穂田古墳の被葬者は、陸奥の阿武隈川上流域と常陸の久慈川流域の交通の結節点を掌握した首長であるがゆえに当時のヤマト政権から重視されたと考えられる。それゆえ、ヤマト政権からの支給品の中でも貴重なものであった鉄製短甲などが支給されるとともに、前方後円墳を築造するための技術者を派遣してもらったと考えられる。

さらに、鉄製短甲の存在は稲荷山古墳出土鉄剣銘文の解釈から導き出されたヤマト政権による軍事組織に地方首長が組み込まれていた姿や地域首長と政権の支配関係を象徴的に示しており、陸奥南部における古墳空白期を挟んだ新しい古墳秩序スタートを飾る威信財として視覚的にも地域の人々に衝撃を与えるものだったと言える。

また、阿武隈川上流部に位置するもう一方の原山古墳群は四穂田古墳に後続すると考えられるが、古墳群が形成される場所が阿武隈川から離れ、その支

流の泉川に面した丘陵上に築造されている。原山古墳群に葬られた首長は、同時期の古墳が地域内に無いことから四穂田古墳に葬られた首長の後継者として阿武隈川上流域全体を支配していたと考えられるが、この地域を象徴する阿武隈川から離れた場所、しかも前段階の古墳築造場所から大きく西に移動した場所が選ばれている。それまでの古墳築造立地の選定理由とは違った原理が働いていたことを示していると考えられる。

中期の初期須恵器の分布(図15)を見ると、中通り地方では阿武隈川流域に沿って分布することがわかる〔柳沼2015〕。そのような傾向のある中で阿武隈川から離れた西岸内陸部にもいくつか分布が見られる。阿武隈川上流部の西岸地域は下野国那須地方に近く、後の東山道の推定ルート上でもある。さらに、原山古墳群から出土する埴輪群は、県内の埴輪群の中でも非常に傑出した作品群で、いずれも優品である。この埴輪群は、その特徴から武蔵方面との関連が考えられているが、このことは関東方面に延びる道、おそらく古東山道の整備により沿線地域の首長間にも情報ネットワークが築かれてきていることを示している。この段階になると古墳前期的交通路である河川や海洋を意識した水上交通路中心のも

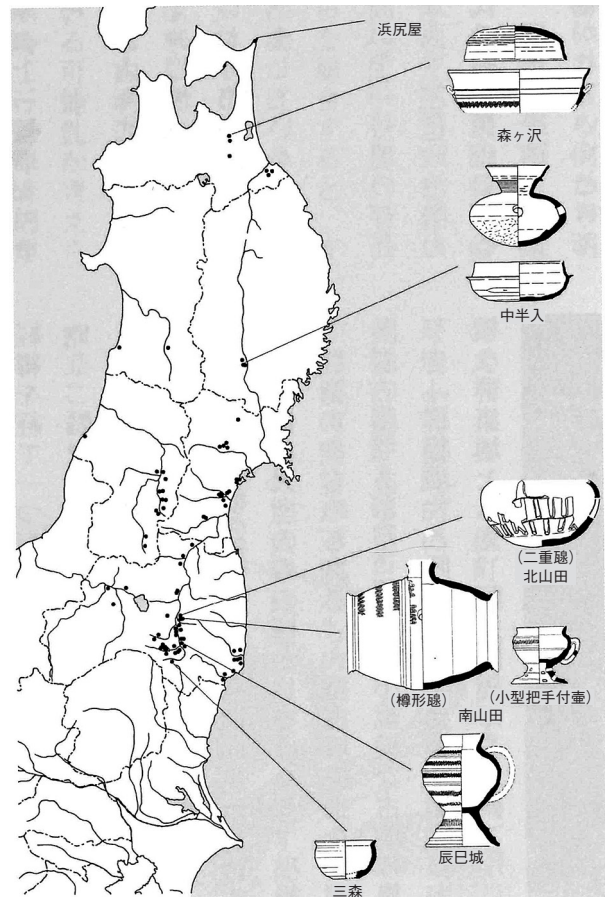


図15 古墳中期の東北地方における須恵器の分布状況

のから広域的な幹線道路による陸上交通ネットワークの整備への転換が図られたと考えられる。

また、この時期に阿武隈川上流域の東岸部でも沿岸地域の開発が進んでいる姿が遺跡から読み取れる。中期の段階から陸奥南部に技術導入される鍛冶炉を持つ竪穴建物が確認された辰巳城遺跡（玉川村）、前方後円墳を主墳として約30基の円墳で構成される群小古墳群が確認された江平遺跡（玉川村）など、阿武隈川沿岸部には河川に沿って特徴的な遺跡が形成されている。このような川の両岸地域の開発状況を見ると阿武隈川の舟運ネットワーク及びそれに沿う陸上交通路を背景に地域社会が形成されていたことがわかる。

中期前半に久慈川沿いの交通路が重視されるのに合わせて阿武隈川上流域内の河川陸上交通のネットワーク化が一層進められ、さらに中期後半になると古東山道となるような内陸陸上交通路の整備が始まったと考えられる。このことは、古墳中期の段階になると河川と陸上交通路を併用する古代的交通網が整備され始めたことを意味している。

中期におけるこのような水陸交通路のネットワーク化は、阿武隈川の下流域周辺でも遺跡の分布状況から同様に読み取ることができる。阿武隈川中流域（北半部）と下流域の様相については以下で見ていく。

③古式須恵器の分布と内陸交通路の展開

古式須恵器の分布状況からも内陸陸上交通路の進展を考えることができる。

陸奥南部を中心とした古式須恵器の分布をみると、沿岸部に少なく、内陸部に多い傾向が見られる。沿岸部の中でも、太平洋側に比べて日本海側はさらに散在的であることから、古式須恵器の流通に関しては坂東から陸奥にかけての内陸流通ルートが意識されていたことがわかる。内陸部では栃木県宇都宮市や小山市周辺と福島県阿武隈川中上流域に大きな分布の核が見られ、これらの地域が古式須恵器流通の拠点になっていることがわかる〔柳沼2015〕。宇都宮市域は鬼怒川、小山市域は利根川支流の思川、福島県中通り地方は阿武隈川と、いずれの地域も河口部から河川を遡った内陸部のうち広い沖積地が展開する地域である。これらの地域は前期的な地域拠点である大規模河川を遡った場所を基本にしているが、分布域全体を見ると後の東山道に沿った形をしていることもわかる。

また、阿武隈川流域の古式須恵器の分布を見ると、郡山市南山田遺跡のように須恵器の保有量が多いだけでなく、一般の須恵器に加えて陶質土器や二重ハソウなどの希少器種を出土している集落が存在する。これは近隣の他地域と比べて優先的に古式須

恵器を入手できた人物がいたことを示しており、おそらく地域の物流を掌握し、物流の窓口となっている存在がいたのであろう〔柳沼2015〕。

以上のことから、前期以来の流通ルートである大規模河川を遡るルートごとに物流の窓口となるような地域首長が存在し、そのような河川流域の中核地域を結ぶ交通路の整備を意図したヤマト政権が新たな地域支配の手段として新来技術で作られた希少価値の高い須恵器を地域支配の政治的カードとして用い、各河川流域の中核地点をネットワーク化していったと考えられる。

当時、朝鮮半島から導入されヤマト政権がほぼ独占的に生産していた須恵器は地域首長にとって現在の輸入ブランド品と同様に自分の権威を象徴する文物として是非とも入手したい物であり、この器の分配がヤマト政権との近親性を示す指標と考えられる。須恵器出土遺跡の偏在は、まさにヤマト政権の内陸交通路整備政策において、どの地域を重視し、どの地域を優遇していたのかを示すものと認識することができる。

ヤマト政権が経営したと考えられる陶邑古窯跡群の製品が各地の内陸交通路の拠点地域に集中的に配布されていた背景には、古東山道ともいえる内陸交通路の整備と、効果的な内陸交通を支える交通手段としての馬の利用がこの時期に急速に進められ〔右島2008〕、その交通路の拠点が政権から重視された姿を表していると考えられる。

(2) 阿武隈川流域の河川交通の拡大

①阿武隈川中流域（北半）における古墳群の形成

前期の段階でヤマト政権が阿武隈川中流域舟運の基幹ルートと認識していたと考えられる〔本宮－須賀川〕間の北の終着点にあたる本宮地区より以北の地域にも、中期後半になると前方後円墳を含む古墳群が形成される。

近世阿武隈川舟運では〔本宮－南福島〕間は前述の通り「阿武隈峡」と呼ばれる航行困難地域があるため、下流部の福島盆地内に入った現在の南福島地区を基点に再び荷物の積み出し場である「河岸」が設定され、中流域（北半）の舟運が活発に利用されていた。阿武隈川中流域（南半）の舟運は太平洋岸の河口部までは続かず、途中にある「猿跳峡」の航行困難地域のため、江戸前期の段階では宮城県境に近い梁川地区までしか利用されていなかった。そのため、梁川から宮城県丸森町までの「猿跳峡」区間も「阿武隈峡」区間と同じように舟運ではなく荷駄で運ばれていた。

近世の阿武隈川舟運の状況から古墳時代における阿武隈川中流域（北半）の舟運利用範囲を考える

と、現在の福島市から桑折町・国見町を含んだ伊達市梁川までのルートが想定できる。この区間の舟運は当然のことながら古墳時代以前から利用されていると考えられるが、周辺に前期古墳が築造されておらず、阿武隈峡と猿跳峡に挟まれた阿武隈川中流域（北半）は河口部からの舟運と中・上流部からの舟運のいずれも一度は途切れる地域として認識され、前期ヤマト政権による地域掌握のための主要交通路として優先的に整備すべき路線から外れていたが、中期になり水系ごとの交通網を連結する内陸交通路整備に伴い阿武隈川全体を結ぶ交通ネットワークが重視されたことを物語っていると考えられる。

福島盆地内の中期古墳の分布（図16）を見ると、阿武隈中流域（北半）舟運の南の基点となる南福島地域に中期後半に稲荷塚古墳・下鳥渡八幡塚古墳（福島市）などの前方後円墳が築造され、舟運の北の基点となる国見・桑折町地域には同じく前方後円墳の国見八幡塚古墳を主墳とする塚野目古墳群が形成されている。

これらの古墳群は、阿武隈川中流域（北半）の舟運の起点を意識して形成されたもので、中期後半段階で中流域（北半）の舟運がヤマト政権によって地域交通の基幹ルートとして重視されてきたと解釈することができる。この状況は、おそらく阿武隈川上流域で見た古東山道の整備と連動するものと考えられ、阿武隈川中流域（北半）の舟運が地域基幹交通ルートとして認識される背景には陸奥南部全域において陸上交通路の整備が進んでいたことが大きく関係していたと考えられる。このような陸上交通路の整備状況は、他の考古学事象からも読み解くことができる。

阿武隈川中流域（北半）舟運の北の基点にある塚

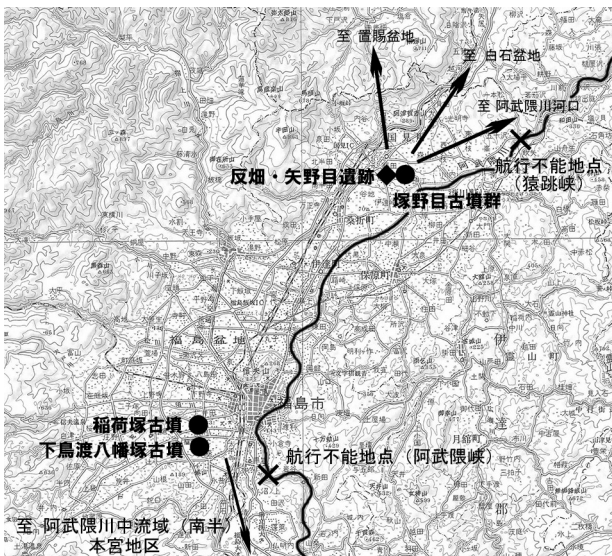


図16 阿武隈川中流域（北半）の主な古墳分布状況

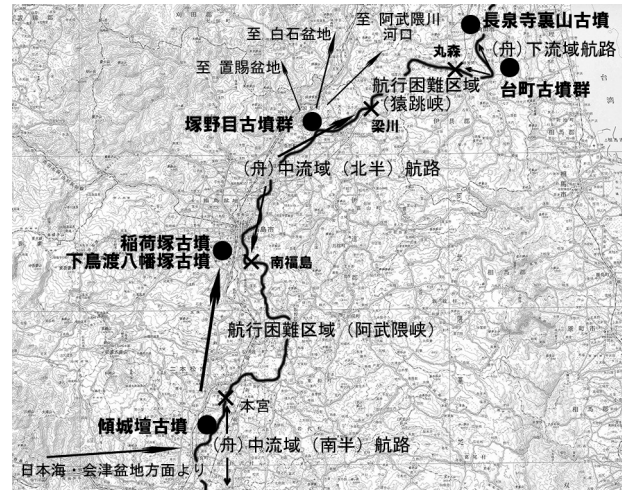


図17 阿武隈川中流域（北半）・下流域の主な古墳群分布状況

野目古墳群の周辺には石製模造品を使った祭祀を行った反畑・矢野目祭祀遺跡（国見町）がある。この地域は北流する阿武隈川の流路が東に反転する地域にあたり、近世の阿武隈川舟運でも荷卸量の多い重要な河岸が位置している地域である。

また、この地区は近世交通路では山形県米沢方面に通じる羽州街道の起点であるとともに、北の白石・仙台方面に延びる奥州道中の中継点でもある。羽州街道は阿武隈川流域の福島盆地から奥羽山脈を越えて西側の米沢盆地に通じ、奥州道中も福島盆地から貝田峠を越えて白石盆地に通じる道であり、まさに塚野目古墳群の場所は二つの山越え道の麓の部分にあたる（図17）。この場所に大規模な祭祀遺跡があるということは、先に見た正直A遺跡・建鉾山遺跡と同様に峠越えの祭祀に関係している遺跡と評価することができる。米沢盆地には中期には成島1号墳（米沢市）、白石盆地にも鷹巣12号墳（白石市）などの前方後円墳が築造されており（図10）、この段階で米沢盆地・白石盆地に繋がる陸上交通路がより意識されたと考えられる。

また、阿武隈川中流域（北半）と（南半）の間は阿武隈峡と呼ばれる難所のため、陸上交通路を使うしかなかったわけであるが、それぞれの交通路がより緊密に連結することにより河川交通と陸上交通を組み合わせた更に効率的な交通体系の整備が可能になる。そのような交通体系の整備を背景に阿武隈川中流域の北と南の交流がさらに促進されたと考えられる。

② 埴輪から見た阿武隈川流域交通路の進展

古墳前期の段階でヤマト政権から特に重視された中流域（南半）と中期段階になって古墳群が形成されるようになる中流域（北半）も、交通路整備に伴い交流がより促進された様子が同一系譜の埴輪製作

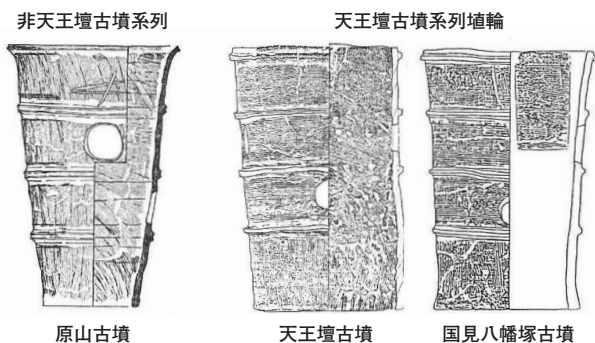


図18 天王壇古墳系列埴輪と非天王壇古墳系列埴輪

技術の広がりから推定できる。

阿武隈川中流域（南半）地域に属する天王壇古墳（本宮市）からは、口縁部直下に突帯を巡らし4条4段構成の特徴的な円筒埴輪が出土している（図18）。これと同様な埴輪は同じ中流域（南半）の谷地古墳群（大玉村）、大善寺古墳群（郡山市）などに広がっている。同じ類型の埴輪は阿武隈峡の航行困難区域を越えた中流域（北半）の塚野目古墳群に含まれる国見八幡塚古墳（塚野目1号墳）、さらには猿跳峡の航行困難区域を越えた下流域の間野田古墳（角田市）にも見られ〔大栗2015〕、前期の河川交通で重視された中流域（南半）から二つの航行困難地区を越えた中流域全域さらに下流域まで含めた統一的なネットワークが広がった姿を物語っていると考えられる（図19）。

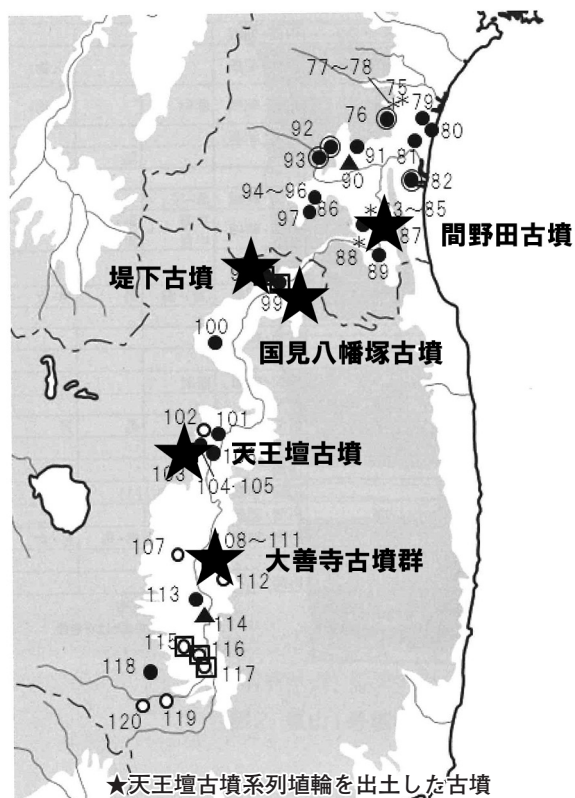


図19 天王壇古墳系列埴輪の分布状況



図20 原山古墳出土形象埴輪

これらの特徴的な埴輪群は「天王壇古墳系列埴輪」と呼ばれているが〔藤沢2002〕、このような特徴的な埴輪製作技術が阿武隈川流域に限定的に広がっている背景には、それを共有できる情報ネットワーク、それを支える内陸交通路の整備状況が大きく関わっていたと考えられる。さらに、この天王壇古墳系列埴輪と同一系譜の埴輪は阿武隈川上流部を隔てた栃木県愛宕塚古墳（下都賀郡藤岡町）でも確認されており〔辻1989〕、このような現象も古東山道と呼べるような内陸交通路の整備を前提に考えれば説明がつく事象である。

また、河川流域交通路同士をネットワーク化する事例は他にも見ることができる。陸奥南部の河川交通の大動脈となる阿武隈川と久慈川の関係も特徴的な埴輪群の分布から、より緊密な連絡体制が整備されてきたことがわかる。須賀川市塚畑古墳からは全身立像の下半身と上半身を別々に製作・焼成した後に組み合わせる分離成形の人物埴輪が出土している。このような分離成形の人物埴輪は茨城県域を中心に分布しており、須賀川の事例はまさに久慈川と阿武隈川を遡った地域に常陸の埴輪製作技術が伝わった姿と解釈できる〔阿部1999〕。中期前半段階に重視された久慈川ルートが中期後半段階には沿道各地域の交流を深めることに大きな役割を果たしていたことを示す事例であろう。

さらに、阿武隈川上流域で頭部二股の人物埴輪など特徴的な埴輪を出土する原山1号墳についても同様に東国との関係が考えられている（図20）。人物埴輪の形態等から原山古墳の人物埴輪は東京都狛江市亀塚古墳出土埴輪に似ていることが指摘されており〔藤沢2003〕、さらに円筒埴輪の製作技法なども共通している〔大栗2015〕。このことから、両古墳の造営技術者に深い関係があったことがわかる。さらに、原山古墳の埴輪は陸奥南部の周囲の埴輪群とは共通する要素を持たないことから、単発的生産のもであったと考えられており〔藤沢1998〕、武蔵方面からの技術者の派遣にはこの段階で整備された古東山道と



図21 陸奥南部における中期古墳の分布と主要推定交通路

呼べる内陸交通路が大きく関係していることが考えられる。

阿武隈川流域から延長される内陸交通路の整備により各地域首長間のネットワーク化が進められ、ヤマト政権を介して、もしくは各地域首長間の交流によりさまざまな物資や技術が沿道に伝わったと考えられることができる。

下野系の天王壇古墳系列埴輪、常陸系の分離成形埴輪、武蔵系の原山古墳埴輪などは、それぞれ東国の強い影響下に陸奥南部に出現する古墳要素であるが、これらの出現の背景には、まさに海上・河川交通を中心に据えた前期的交通体系の中で、ヤマト政権が地域基幹交通ルートと認識した河川流域ルートを接続していく内陸交通路の整備、古東山道と呼べるような東国と陸奥を結ぶ大規模な内陸交通路の整備状況が浮かんでくる。

(3) 中期における地域交通体系のネットワーク化

前期における地域交通体系の確立から、さらに一歩進んだ交通路ネットワーク化が中期の段階になって進められたと考えられる。陸奥南部において太平洋から日本海側まで列島を東西に横断する基幹交通路を主要河川沿いに確立したヤマト政権はさらなる交通のネットワーク化を図るために、新たな河川沿いの交通路の設定、分断されている河川交通を繋ぐ陸上交通路の整備、広域に情報・物流を可能にするための広域主要街道の整備に取り掛かったと考えられる。陸上交通路の整備に伴い、石製模造品を使った祭祀体系の導入を背景とした峠や交通の要衝で行われる交通祭祀の掌握も同時に行われ、安定的な交通路ネットワークを築いていったと考えられる。

久慈川ルートの設定、阿武隈川上流域の舟運拠点の重視、阿武隈川中流域（北半）の舟運拠点の重視、古東山道の整備、前期からの基幹交通路としての山越えの交通拠点への祭祀場の設定などは、ヤマト政

権の交通政策を現地で反映したものと考えることができる（図21）。

久慈川を河口部からさかのぼるルートを重視する意味は、まさに陸奥と常陸の主要河川である久慈川と阿武隈川を接続させることにあり、このルート設定によって阿武隈川と太平洋が夏井川と久慈川という二つの主要河川経由のルートによって結ばれ、阿武隈川と太平洋のネットワーク化がより深化したと考えられる。

また、前期古墳の立地から推定した阿武隈川中流域（南半）の優位性を基盤に、さらに上流域や中流域（北半）方面へ繋がりを強めた結果、まさに阿武隈川全域が陸奥南部の主要交通路としてヤマト政権に認証されたと解釈できる。

このことにより、陸奥南部から常陸北部にかけて安定的広域交通路の骨格が中期段階で確立したと評価したい。

このことにより、阿武隈川流域交通のネットワーク化が促進され、より広範囲の首長間ネットワークが形成されていったと考えられる。これらの広域化された首長間ネットワークにより埴輪工人などの派遣もより積極的に行われるようになったのであろう。

古墳時代中期はヤマト政権による積極的交通政策により阿武隈川流域では阿武隈川の舟運による「河川交通」と古東山道の整備による「陸上交通」のネットワーク化とハイブリット化が進められたことが遺跡・遺構・遺物の分布から読み取れる。

古墳時代中期における内陸交通路の整備は、各地の河川交通をさらに活発化させ、陸上交通路と相まって地域交通のネットワーク化を促進させ、より広域的な物流と人々の交流が可能になったと考えられる。中期後半は地域交通の展開の上で大きな画期となった時期ととらえられる。

かつて、辻秀人氏が土師器・埴輪・古墳群の変遷



図22 陸奥南部における主な後期古墳の分布

から中期後半を「古墳時代第2の画期」と位置付けたが、地域交通政策の上でも「第2の画期」としての大きな変化を見ることができる。

このように中期後半における交通政策の進化は『日本書紀』の雄略朝の記事や稲荷山古墳・江田船山古墳出土鉄剣銘に見られるようにヤマト政権のより強固な地域首長支配を促進させる大きな役割を果たしていたと考えられ、陸奥南部も中央のヤマト政権の政策意図の色濃い影響のもとに地域開発が進められたと言える。

4. 古墳時代後期における地域間ネットワークの拡大

古墳時代中期後半に前方後円墳が築造された地域は後期になっても、会津地方を除いて後続する前方後円墳が築造される場合が多く、中通り・浜通り地方ではそれぞれの地域で首長権が継続されていることがわかる。

一方、中期までに古墳が築造されなかった地域の中から新たに古墳群が形成される地域が登場するとともに、新たな形の祭祀遺跡が登場する(図22)。

(1) 新たな古墳群の登場と山越えの道

阿武隈川流域で後期に古墳群が登場する主な地域は、阿武隈高地や奥羽山脈の峠越えの道の麓部分にあたる地域で、阿武隈川流域の平坦地を繋ぐ道路から峠越えの道に入る地域に築造されていると考えられる。

上条古墳群(福島市)は近世相馬街道ルートを経由して相馬へ、大仏古墳群(須賀川市)は近世御斎所街道ルートを経由していわきへ、竜ヶ塚古墳(天栄村)は近世白河街道を経由して会津若松へ、大壇古墳群(石川町)は近世御斎所街道ルートを経由していわきへ接続するルートの起点になる地域である。

さらに、近世御斎所街道の〔いわき-石川〕間の中継地点には宮前古墳群(古殿町)も造営されており、山越えの道の中継地点の首長層も交通路ネットワークの整備に伴って重視されるようになり、阿武隈高地の山間部でも後期になると古墳群が形成される地区が登場する。宮前2号墳は阿武隈川上流域に広く分布する無袖式横穴式石室を持つ円墳であり、1号墳も同様の横穴式石室から五窓の鉄製鏝を伴う太刀や方頭太刀をはじめ銅釧、勾玉・ガラス玉など豪華な副葬品が出土している。後期の段階で〔いわき-白河〕間を結ぶ山越え交通路の拠点地域が優遇されていたことが副葬品からわかる。

また、飯館村姥石向古墳群も、胴張り横穴式石室の中から銀象嵌鏝を伴う太刀などが出土しており、この古墳群についても阿武隈高地の中で特異な古墳

として取り上げられる。

このような山間部で後期の段階になってはじめて古墳群が形成される地域は、いずれも近世街道の中継地点として栄えた地域であり、後期になると山越え道がある程度重要な役割を果たしていたことがうかがわれる。陸上交通路の更なるネットワーク化を図るために、前期には利用されなかった小規模河川や高低差が少ない尾根続きの道などを利用したより細かい地域間交通路が重視されてきたことを示していると考えられる。

このような山越えの道を押さえる小規模首長層を掌握することによって、地域間交通はより安定的なものとなり、ヤマト政権による更にきめ細かい地域支配が貫徹されるようになったと考えられる。このような傾向は終末期の横穴墓の分布などにも継承されていく。

(2) 新たな祭祀遺跡の登場と山越えの道

後期前半にも、石製模造品や手づくね土器などを大量に使った祭祀遺跡が新たな場所に登場する。これらの遺跡は、いずれも山越え道の麓に位置する場所で、中期と同様に峠の祭祀の延長でとらえられる祭祀遺跡である。

中塩遺跡(いわき市)は夏井川が阿武隈高地から海岸平野に出る位置にあたり、前期以来の太平洋と阿武隈川流域を結ぶ主要内陸交通路である夏井川ルートへの入り口部分にあたる。大量の土師器を敷いた上に、さらに石製模造品が敷かれた状態で発見されており、後期段階になっても前期以来基幹ルートとして重視されてきた主要交通路の祭祀が引き続き行われていたことがわかる。

鉾衝神社祭祀遺跡(須賀川市)は、岩瀬地方最大の後期前方後円墳である竜ヶ塚古墳(天栄村)の近くに営まれた祭祀遺跡で、延喜式内社の鉾衝神社の境内地にある。境内にある巨岩周辺から多量の手づくね土器が出土しており、石製模造品を使用しない新しい形の祭祀が行われていたことがわかる。この遺跡及び周辺の竜ヶ塚古墳は阿武隈川流域から奥羽山脈を越えて会津盆地に向かう近世白河街道が山地に入る入り口近くにあり、後期に入って会津盆地と岩瀬地方を結ぶ交通路が重視され、首長の本拠地を含め、それまで開発の進んでいなかった岩瀬西縁部が急速に開発されてきた姿を想定できる。岩瀬地方における西側山麓部の拠点化は古墳や祭祀遺跡の分布以外に、それまで集落遺跡が散在していたこの地域に後期段階から集落遺跡が密集化してくることからもうかがうことができる。これらの考古学的事象は山越え交通路の重視に伴い西側山麓部の開発が大きく進められた結果を示していると考えられる。

(3) 骨鏃などからみた地域幹線交通路の整備状況

古墳時代中期前半の段階で重点化された久慈川ルートは後期の段階でも幹線交通路としての役割を担っていたことが骨鏃という特殊な遺物の分布からも想定できる。

久慈川ルート沿いの建鉾山祭祀遺跡周辺では、分水嶺山地の久慈川沿いの麓に胡麻沢古墳群（棚倉町）が築造される。1号墳の主体部である箱式石棺の中からは東日本の古墳時代では最古段階に属すると考えられる骨鏃がまとまって出土している。

このような骨鏃は谷田川が阿武隈川に合流する地域に展開する大善寺古墳群（郡山市）からも発見されている。この古墳群も、谷田川と阿武隈川の合流点を掌握する首長の墓域と考えられており、前期以来継続して造営されている正直古墳群と大善寺古墳群は谷田川を挟んだ南北の丘陵上に造営されていることから、川を挟んだ南北に大きく二つの首長グループが存在したと考えられている。二大首長が本拠地を構える重要地点で骨鏃の副葬が見られる。

このように、骨鏃という特殊な遺物が副葬される古墳群はいずれも海岸部から阿武隈川流域に接続する交通路の終着点に位置しており、骨鏃はいわき市勿来金冠塚古墳など海岸部の古墳でも副葬品として出土することから、海岸部から内陸部の首長に当時の交通ルートを経由して流通した文物の一つとして理解されている〔横須賀2015〕。

これらの骨鏃の分布は太平洋から夏井川・久慈川を遡るそれまでの地域基幹交通路が後期段階でも重要な役割を果たしていたことを物語っており、阿武隈川流域の交通ネットワークの充実化を図るヤマト政権の動きに連動して、地域間交流の絆を深めていく地域首長層の姿をこれらの遺物は示している。

久慈川ルート以外の交通路では、中期後半段階で整備された古東山道ルートも後期段階の地域間交流に大きな役割を果たしていたことが二円孔板鏢や錫製品などの遺物の分布からみることができる。これらの遺物はもともと房総地方に集中して出土しているもので、その分布から香取海→古鬼怒川水系→古東山道経由で阿武隈上流域に伝えられたと考えられている〔横須賀2015〕。

これらの遺物の分布状況から、前期に重視された海・川を意識した地域基幹交通路、さらにそれを発展する形で中期に整備される河川流域交通路を安定的に接続させていく「古東山道」と呼べる内陸交通路、この二つの交通体系がそれぞれ有効に機能し地域間交通を活発化させることにより、地域ネットワークの網を深化させている状況を読み取ることができる。

(4) 陸上交通路再編による拠点地域の変動と古墳の造営

先に岩瀬地方で見た交通路整備に伴い地域拠点が移動する状況は阿武隈川上流域でも見ることができる。阿武隈川上流域では中期後半段階に行われたと推定できる古東山道整備に連動して新たな地区に古墳群が形成され、須恵器を所持するような中核集落が阿武隈川沿岸から西半部にも展開する傾向が見られる。

後期後半になると、再び阿武隈川に近い場所に古墳が築造されるようになり、地域の主要拠点がまた阿武隈川に近い場所に回帰する姿が見られる。

下総塚古墳（白河市）は東北最大の後期前方後円墳であるが、この古墳は阿武隈川沿いの河岸段丘上に築造され、中期後半の原山古墳群が築造された白河西半部から再び南部の阿武隈川に近い場所に移っている。

このような立地の変更は古墳だけでなく、当時の中核集落についてもいえる。6世紀後半以降の遺跡の分布状況を見ると、陸奥南部において大規模な集落が阿武隈川沿いに点々と登場し、それらの集落からは東関東地方（下野南東部・常陸南半部・下総）と共通する関東系土師器が一定量出土するという共通性が見られる〔菅原2013〕。

この段階の集落は、それまで台地上などを中心にしてきた集落立地から大きく変化し、阿武隈川などの大きな河川の自然堤防上に形成され、しかも大規模化するものが見られる。高木遺跡群（本宮市）、八ツ木遺跡（須賀川市）、舟田中道遺跡（白河市）などはその典型であり、集落の周囲に大溝を巡らせたり、祭祀跡を集落内に設けたりするなど、それまでの集落には見られなかった特徴を持つものが見られる。

これらの集落のうち、高木遺跡群では竪穴式などが出土していることから須恵器の在地生産が再開されたこともわかる。さらに湖西産須恵器の搬入も確認されており、川沿いに集住して新しい生産体制に取り組んだ地域社会の様子がうかがえる〔菅原2013〕。

このことは、河川交通の拠点になる場所にそれぞれの地域の生産拠点を集中させ、関東の新しい技術を導入しながら地域開発を進めようとする地域首長の意図が読み取れる。河川交通を基盤とした物流ネットワークを核として地域開発を進める新たな支配構造が登場したと評価したい。

また、この時期は横穴式石室を持つ群集墳や横穴墓が増加し、地域の首長墓の築造が活発になる時期でもある。しかし、これらの古墳が各地域で最後の前方後円墳となることが多く、最終的には大型の首

長墓の築造が停止されることになる。

後期後半段階は、ヤマト政権の支援及び古東山道ネットワークによる首長間交流により入手した関東地方の新技术を背景に地域開発が促進される段階ととらえられ、その交流を支える河川ネットワークが最重視されたものと考えられる。内陸陸上交通路も、より河川交通と接続して効果的な物流を担保できるような一部ルート変更を含めた再検討が行われた可能性を考えたい。

阿武隈川上流部でも、阿武隈川舟運と古東山道陸上交通路のハイブリット化を図るために後期後半に古東山道のルート変更が行われ、より阿武隈川舟運が利用しやすい場所に本拠地が移された結果、首長墓の築造場所も移動したと考えたい。

この地域は終末期を含めた7世紀以降、東北地方で唯一の上円下方墳である野地久保古墳（白河市）、白河郡家推定地の関和久官衙遺跡・関和久上町遺跡（泉崎村）、白河郡家関連寺院である借宿廃寺（白河市）などが次々と作られ、この後一貫して白河地方の中心として機能することになる。

このように後期段階の交通路網が基本となって終末期、そして本格的な律令体制となる飛鳥時代以降へと受け継がれていくと考えられる。

(5) 横穴式石室の系譜からみた地域間交流

古墳時代後期を特徴付けるものとして古墳の埋葬施設への横穴式石室の導入があげられる。陸奥南部における横穴式石室の導入は6世紀半ばごろと

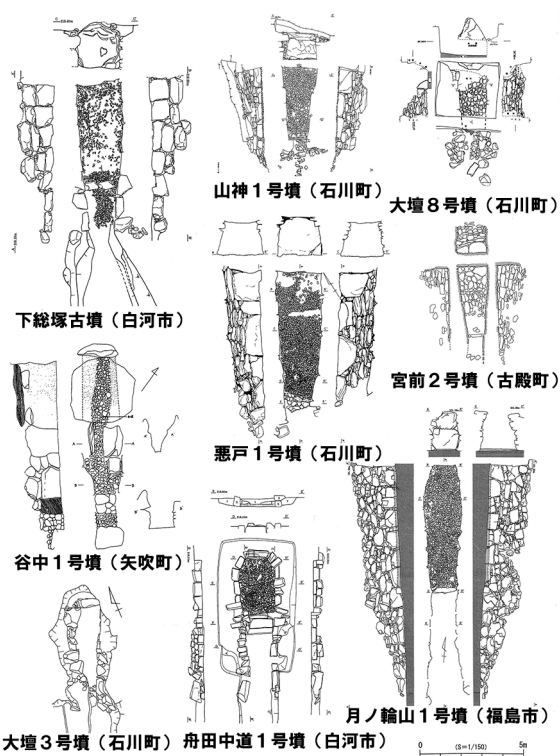
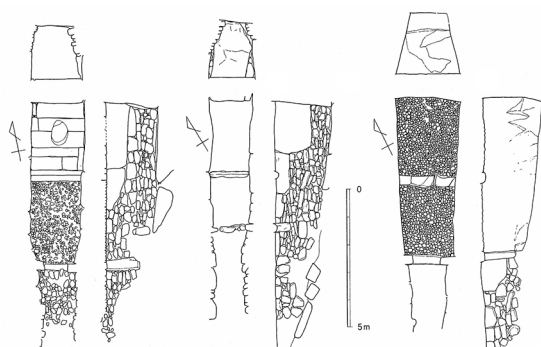


図23 陸奥南部における無袖形石室



法領塚古墳(宮城県仙台市) 金冠塚古墳(福島県いわき市) 幡山28号墳(茨城県常陸大田氏)

図24 常陸～陸奥における擬似両袖形石室の類似性

考えられ、阿武隈川流域に多く分布している〔草野2015〕。

出現期の横穴式石室を見ると、浜井場1号墳（福島市）、麦塚古墳（郡山市）、大壇2号墳（石川町）、大仏15号墳（須賀川市）などがあげられ、いずれも阿武隈川沿いもしくは山越えの道と阿武隈川沿いの交通路の結節点に位置する場所である。これらの石室構造はいずれも関東地方の系譜をひくものであるが、特に大仏15号墳は立柱石を配する片袖式石室で、同じような構造のものが久慈川河口部の舟塚1号墳（茨城県東海村）から出土しており〔草野2015〕、先に見た分離成形埴輪同様に常陸から久慈川沿いの交通路によって伝えられた可能性が考えられる。古墳時代後期になっても久慈川ルートが重要交通路であったことがこの点からもわかる。

また、6世紀後半になると、下総塚古墳（白河市）をはじめとして埋葬施設に無袖形石室を採用してい

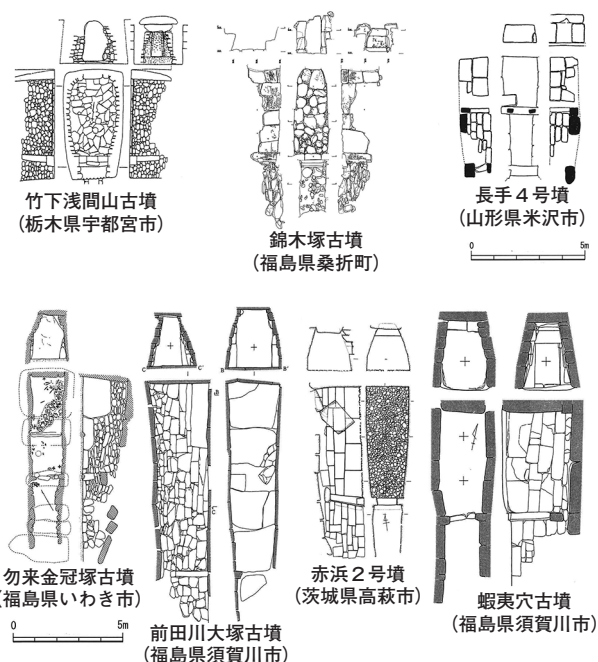


図25 陸奥南部における擬似両袖形石室

る古墳が阿武隈川流域に多く見られる(図23)。特に阿武隈川上流部には、山神1号墳(石川町)・悪戸1号墳(石川町)、大壇8号墳(石川町)、谷中1号墳(矢吹町)、宮前2号墳(古殿町)など、ほぼ前後する時期の古墳群に多く採用されている。この石室形態は阿武隈川上流部のみに見られるものではなく、中流域(北半)でも確認できる。月ノ輪山1号墳(福島市)は、福島市から山越えて相馬市に向かう相馬街道の出発点に位置する地域にあり、この地域で最後に築造される前方後円墳の上条1号墳に後続する7世紀初頭ごろの円墳である。この古墳の石室も下総塚古墳と同様の無袖形石室を採用しており、下総塚古墳などがある阿武隈川上流部から導入されたものと考えられている〔草野2015〕。

これらの石室型式も阿武隈川・古東山道の交通ネットワークを介して伝わったものと考えられる。

また、6世紀末～7世紀初頭に位置付けられる擬似両袖形石室の分布も、この段階での地域間交流の例としてよく取り上げられるものである。幡山28号墳(茨城県常陸太田市)、勿来金冠塚古墳(いわき市)、法領塚古墳(宮城県仙台市)の3者の横穴式石室は非常に良く似た特徴を持っており、太平洋沿岸の交流の関係を示唆している(図24)。しかし、これらの石室以外に類似する石室は前田川大塚古墳(須賀川市)などでも見られる(図25)。さらに、7世紀前半と考えられている切石切組積みの擬似両袖形石室を持つ蝦夷穴古墳(須賀川市)と類似する石室構造を持つものとして赤浜2号墳(茨城県高萩市)があげられる〔草野2015〕。このように特徴的な石室構造だけでなく、先に見た骨鏃、分離成形埴輪など、久慈川ルートを紹介した交流を想定できる遺物が複数あげられる。

このことは、陸奥南部において中期以降、一貫して常陸を経由する海上交通路を使った太平洋沿岸交

通路だけでなく、久慈川ルートを使った内陸交通路が重要な役割を果たしていたことを示している。

さらに、阿武隈川中流域(北半)にある錦木塚古墳も擬似両袖形石室を持つ前方後円墳であるが、その祖形は特定の古墳に求めることができず、複数系統の特徴が融合して成立したものが錦木塚古墳の石室であると考えられている〔草野2015〕。融合した要素の中には栃木県域で広く分布する「組み立て玄門」の要素が見られ、栃木県域との交流の結果と評価されており〔草野2015〕、古東山道を介して伝わった技術要素であるといえる。

また、組み立て式玄門を持つ横穴式石室は長手4号墳(米沢市)からも出土しており、奥羽山脈を挟んで福島盆地に隣接する置賜盆地へも伝わっている。近世羽州街道で繋がる両地域に類似した石室が採用されていることから古墳時代後期においても近世同様に奥羽山脈越えのルート沿いの交流がうかがえる。さらに両地域の類似性は横穴式石室の形態だけでなく、横穴墓が発達せずに横穴式石室が採用され続けるといった地域的特性も似通っている〔草野2015〕。

古羽州街道とも呼べる山越え道により繋がっている両地域間の交通の起点にあたる塚野目古墳群が地域間文化交流に果たした役割は大きかったと考えられる。

(6) 後期における地域交通体系のさらなるネットワーク化

古墳時代中期後半の段階で進められた古東山道陸上交通路の整備に伴い、地域首長間ネットワークも広域化・深化したと考えられる。それを背景に陸奥南部の首長は関東地方の技術力をはじめ、ヤマト政権からの支援を後ろ盾とした新しい生産手段により地域開発を進め、集落の再編、さらに地域交通路の再編が進められた。そして、河川交通の重要性が再認識された結果、陸上交通路と河川交通路の結節点の整備・拡充が行われ、首長の本拠地を含めた地域全体の支配体制再編が行われたと考えられる。古東山道と阿武隈川舟運とのハイブリット化が進められ、阿武隈川上流域でも白河地方などでは交通路ネットワークの効率的運用のために首長の本拠地が移動されている。

また、主要河川沿いの水陸交通路に加えて、山越え道の整備も進められたと考えられる。山越え道の起点となる麓の地域を掌握する首長層が目目されるようになると、平野部と山地部の道路の結節点となる場所に後期の前方後円墳を中心とする古墳群が形成される(図26)。

山越えの交通路がある程度整備されるこの段階に

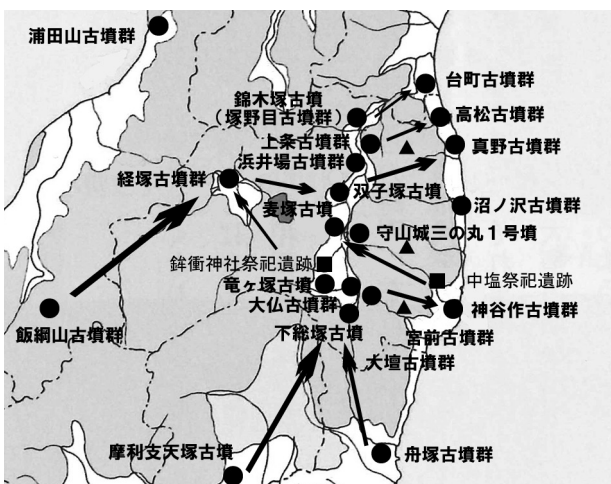


図26 陸奥南部における後期古墳の分布と主要推定交通路

なり陸奥南部では浜通り・中通り・会津地方全体をネットワーク化する交通路網が整備され、これらの交通路網を背景に地域間交流が促進されることが出土遺物から見えてくる。

この段階の主要交通路としては、①常陸方面から北上する太平洋海上交通を含めた沿岸交通路、②久慈川ルート経由で阿武隈川流域に接続する内陸交通路、③夏井川・谷田川を経由して太平洋から阿武隈川流域に接続する内陸交通路、④古東山道とも呼べる上野・下野方面からの内陸交通路、⑤阿武隈川流域から会津を経由して日本海に接続する内陸交通路の五つのルートが確立していたと考えられる。

これらのルートはまさに律令期の東山道、東海道石城延長路〔荒木2014b〕、東海道白河延長路〔荒木2014b〕の3経路を中心に各郡家間を結ぶ交通路にあたり、律令期に各郡を結ぶ広域交通網として機能していた交通路の骨格がこの段階で形成されたことがわかる。このルートは7世紀前半の古墳時代終末期の地域首長層の再編を通して7世紀後半以降、律令支配を支える各郡を結ぶ交通路として活用されることになると考えられる。

5. 古墳時代終末期における交通網の整備

古墳時代後期後葉から終末期にかけて集落構成等に大きな変化が見られることは、先に見てきた。

6世紀後半ごろから阿武隈川沿岸の各地域でそれまでの集落立地と違った自然堤防上へ大規模集落が形成され、7世紀初頭にかけて拠点集落化する。これらの集落の場所は、後の東山道ルートと重なっており、古東山道と呼べる内陸交通路が確立していたことがわかる。これらの拠点集落を核にして小地域圏が形成されていたと考えられるが、前方後円墳の築造が停止する7世紀前半以降の大型墳が確認できないことから、関東地方の大国造のように複数の小

地域圏を統括するような大首長の存在は考えにくく、終末期においても小地域圏ごとに首長が地域支配を行っていたことがわかる〔菅原2013〕。

阿武隈川中流域（南半）の高木遺跡群（本宮市）では、7世紀前半の段階に常陸南部～下野東部に系譜を持つ鬼高式系の土師器杯や常陸柏崎窯跡群で生産されたものに似た須恵器などが出土しており、常陸方面からの移民を含めた技術導入を積極的に行っていたと考えられている〔菅原2013〕。

このことは、7世紀前半段階でも阿武隈川流域へのアプローチとして、まだ久慈川ルートが重要な働きをしていたことを示している。このように久慈川ルートが7世紀前半段階で陸奥南部、特に阿武隈川流域にアクセスするルートとして重要な役割を果たしたことは陸奥南部に広がる彩色装飾横穴墓の分布からも想定できる。

陸奥南部周辺の装飾横穴墓及び装飾古墳の分布を見ると、①仙台湾から内陸に広がる宮城県北半地域、②福島県太平洋沿岸部、③久慈川及び那珂川河口部を中心とした茨城県沿岸部の大きく三つの集中域に偏る傾向が見られる（図27）。装飾古墳の分布が沿岸部と強い相関があることから、装飾横穴が海上交通を媒介して広がっている可能性が考えられる。また、沿岸部の中でも大きな河川の河口部周辺を中心に分布することから、古墳時代前期で見たようにおそらく海上交通の中核港として機能していた河口部を掌握する地域首長に政権からの造営技術の支援が行われたと解釈することができる。

陸奥南部における彩色装飾横穴墓は、まさに太平洋に注ぐ主要河川の河口部に位置しており、前期の大型古墳の所在地域と重なる分布である。

また、陸奥南部の彩色装飾横穴墓はその大半が沿岸部であるが、唯一内陸部にあるのが、阿武隈川上流域にある泉崎横穴（泉崎村）である。この地域も中期段階で久慈川をさかのぼるルートが重視されると、地域交通の主要ルートとして注目される地域である。阿武隈川上流域の白河地方は常陸方面から久慈川をさかのぼった終着点にあたり、この段階でも久慈川ルートが重視されていたことがわかる。

以上のことから、白河地方の泉崎横穴も基本的には太平洋及び河口部をさかのぼる交通の最重要拠点に造営されていると考えられ、終末期においても海上交通と主要河川を遡上する交通路が重要視されていたことがわかる。彩色装飾横穴墓の分布は、陸奥方面に向かう交通路が常陸を起点に展開していたことを物語っている。

しかし、この後、大化の改新を挟んだ飛鳥時代（7世紀後半）になると、陸奥国に影響力を示す地



図27 陸奥南部における彩色装飾横穴墓の分布

域に変化が起こる。この傾向は阿武隈川流域の拠点集落で出土する関東系土師器の系譜が一変することに象徴的に示されている。7世紀前半までは常陸南部～下野南東部に系譜を持つ土師器で構成されていた移入土器が、7世紀後半になると下野中央～東部や北武蔵に系譜を持つ土師器群に変わる。これはまさに東山道ルートからの移入と考えられ、大化前後で人と物の流れが大きく変化することがわかる〔菅原2013〕。

陸奥南部地域は本格的な律令制の施行に伴い、それまでの地域首長を媒介にしていた地域間交流から律令制の令国制度に基づき、東山道に属する陸奥国として東山道諸国からの技術支援を基本とするように変化すると考えられる。このことにより、陸奥南部の阿武隈川流域の地域は東山道諸国との結びつきを強めることになる。

7世紀末以降においても、郡家造営に関連する屋根瓦や須恵器の生産技術が東国、特に東山道諸国からの技術導入によって進められることは、まさにこの流れの帰結点と理解することができる。

6. 陸奥南部における古墳時代交通路の展開

(1) 交通路網の整備過程

これまで見てきた交通路網の整備状況を整理すると、陸奥南部では段階的に交通路網がネットワーク化されてくる状況が読み取れる。

前期の段階は、地域内の基軸交通路を確立することが最優先される段階と捉えられる。陸奥南部でいえば太平洋と日本海、それをつなぐ阿武隈川流域のネットワーク化が最優先事項であったのだろう。このことにより日本海・太平洋・主要河川を接続させる地域交通の大動脈ルートが整備されることになる。海上交通の拠点である大規模河川の河口部から川をさかのぼって内陸に向かう交通路を確保するのが前期の交通路整備の眼目であったと考えられる。陸奥南部における東西交通路の整備が重要であることから、両海岸部から内陸に延びる交通路を接続させる中通り地方の本宮地区はまさに中通り地方の中心点と位置付けられたと考えられる（図28）。本宮地区を介して東西の物流が動く状態であったと考えられ、前期における本宮地区は陸奥南部において物流の拠点として非常に重要な働きをした地区と捉えることができる。

続く中期は、前期の段階で大規模河川を遡る形で整備されてきた基軸交通路をより密接に接続させるために河川沿岸の平野部の陸上交通路を整備するとともに、各河川沿いの交通路をつなぐ内陸陸上交通路の整備が図られたと考えられる。陸奥南部でい

ば、前期で重視された阿武隈川中流域から阿武隈川全域のネットワーク化を支える阿武隈川沿いの平野部陸上交通路が整備されたと考えられる。

さらに、中期の段階では阿武隈川水系だけでなく久慈川水系とのネットワーク、那珂川や鬼怒川水系とのネットワーク化を図るための「古東山道」と呼べる主要陸上交通路の整備が図られたと考えられる。このことは、前期段階で東西方向を結ぶ交通路において中通り地方の中心点であった本宮地区から南北方向に新たに基幹交通路としての陸上交通路が延びる形となる。前期段階で阿武隈川流域における河川交通の中心点と位置付けられていた本宮地区は中期段階には東西南北方向からの交通路が結節する「文明の十字路」の交差点といえるような場となり、さらに重要性が高まったものと考えられる。

後期の段階になると、前期以来の大規模河川沿いの交通路、中期になって整備された大規模河川間を結ぶ広域陸上交通路の整備に加え、地域を網羅する交通路ネットワークとして山越え道を含む遠隔地との安定的交通路の確保が意識されるようになると考



図28 阿武隈川上・中流域の古墳群と主要推定交通路

えられる。河川交通及び平野部陸上交通を補強する山越え陸上交通路が整備されることによって、地域全体を包括する物流ネットワークの枠組みが完成する。

陸奥南部においては、後期の段階で浜・中・会津の3地方の各拠点、律令期に郡としてまとめられる地域間交通路の骨格ができあがると考えられる。この後、終末期を通してこの交通路網はより効率的に運用できるように整えられると考えられるが、基本的な部分については後期段階の交通路が踏襲され、終末期段階で新たに開拓される交通路は横穴や古墳の分布からは確認できない。

陸奥南部においては、古墳時代後期に完成した地域間交通路の骨格が律令期にまで踏襲され、現在まで引き継がれるものと考えられる。

(2) 陸奥南部からみたヤマト政権の交通政策

陸奥南部の交通路整備の変遷を見ると、その背後にヤマト政権の思惑、政治意図が見えてくる。まさにヤマト政権が地域支配を進めていく上で重要な手段と認識していたと考えられる交通政策について再度、政権側からの視点でまとめてみたい。

古墳時代前期の段階では、海と川を進む交通路としての視点が強く、河口部を拠点として抑え、河口部から遡上していく交通路整備のあり方からすると、最優先交通手段は舟であろう。海に漕ぎ出し遠隔地まで移動できる舟という交通手段を基底に据えて、より遠隔地との交流を図ろうとするヤマト政権の意図が感じられる。海上交通・河口部から遡上する主要河川交通を基盤とした地域の基幹交通ルートの整備は、まさに『古事記』の四道將軍説話、神武東征説話などに例えられるように、その根底には舟を使って海を行き、川を遡るといった交通戦略が色濃く反映されていると考えられる。前期は海と大規模河川沿いの基幹交通路の確立が大命題であり、この政策に大きな影響を及ぼす地域の首長たちに優先的に前方後円墳築造に関する技術者を派遣し、地域を掌握し始めた姿が初期前方後円墳体制の古墳分布に繁栄されている。前期段階は国内の首長層掌握と基幹交通路整備に政権の政策が集中するため、対外外交よりも国内に目を向けた前方後円墳体制の確立が最大の政治課題となっていたのであろう。

中期の段階は、『古事記』『日本書紀』の記述にもあるようにヤマト政権の積極的対外政策と国内各地の豪族層の整理・統廃合が進められる時期ととらえられる。積極的対外政策の背景には国内掌握の充実があると考えられ、まさに主要河川沿いの交通路の整備・拡充とともに古東山道とも呼べるような内陸交通路の整備が積極的に進められ内政が充実してきているからこそ対外政策を展開する政治的余裕も生

じてきたと考えることができる。

主要河川交通ネットワークの拡充と主要河川沿いの地域拠点間を接続する古東山道などの主要内陸交通路の整備は、須恵器・埴輪等の新来技術や文物を支援策の中核に据え、地域首長を掌握するための政治カードにしながら地域交通路の整備を計画的に進めた結果ととらえられる。この内陸交通路はヤマト政権側にだけメリットを与えたわけではなく、地方の首長層にとっても地域首長間の交流をより遠隔地化・密接化することに役立っていた。より広域的な文化交流や技術交流が可能になり、地域首長にとっても有益な地域間交流が築かれることになったことであろう。

このことは、前期的な交通政策で確立した川沿いに開発された地域圏の末端部を線的につないでいくとともに、より広域的につないでいくという視点が加わったことを意味しており、各地域を結ぶ大きな網目状の交通網を形成させることになる。

後期の段階は、「掌握した地域をさらに適切に管理していくにはどうしたらよいか」という政治課題を解決するために、政権が掌握した地域をさらに網目状につなぐ視点を政策の中に含めたと考えている。さらに密接な地域ネットワークを確立するためには、河川・海上・陸上交通の結節点の掌握強化と山越え道を含めた地域間ネットワークの深化・重層化が必要であることから、その鍵を握る山越え道の麓地域を治める首長層を新たに前方後円墳体制へ取り込むようになったと考えられる。前方後円墳体制への取り込みを梃子にしながら地域間ネットワークの充実化が図られ、この交通体系は終末期に継承されていく。最終的には、終末期での交通路検討を経て律令期の交通体系の原型が形作られていくことになる。

終末期においては、後期までに整備された交通路を使って地域支配を安定的に進め、地域首長も広域化した地域間ネットワークを活用しながら地域支配を深めていくと考えられる。

しかし、7世紀後半の飛鳥時代になると福島県内で出土する関東系土師器の供給先に変化が見られるように、7世紀前半まである程度地域首長の自由裁量に任されていた地域間交流が、中央政府のより強い地方統制によって大きく制限されてくる事態が発生していたと考えられる。7世紀後半段階を通して律令政権側による地域支配が強化され、地域交流の中に政権側の意図が占める比重が大きくなり、政権側の思惑により物流のあり方が左右されることになる。7世紀前半段階までは前期以来の交通路網の整備に伴い築かれてきた地域首長間の交流ネットワー

クの主導権がある程度地域首長側にあるが、7世紀後半になると中央政権の意図に沿った地域間交流が進められるようになる。7世紀半ばを画期としてその前後では首長間ネットワークに大きな変化が生じることがうかがえる。ヤマト政権から更に進化した律令国家による地域支配がより強力に進められた結果が地域間交流にも影響を与えていると考えられる。

地域間交流の交通路整備と地域間ネットワークを使った広域交流の変化に中央政権側の中央集権を志向した取り組みの姿が表されていると言えよう。

おわりに

以上、はなはだ不十分ではあるが、阿武隈川流域における古墳時代を通じた交通網の整備状況とその背景にあるヤマト政権の政策意図を古墳群と祭祀遺跡の分布から考えてみた。

古墳時代前期の日本海・太平洋海上交通路と主要河川による内陸交通路の連結はまさしく海と海を結びつける交通大動脈の形成であり、その後の細かい交通路ネットワーク化の基礎となる部分が形成されたと捉えることができる。

中期はヤマト政権の中枢部でも主要古墳の集中地区が大阪湾周辺に移動し、対中国政策を含め積極的な対外交渉、おそらくその前提となる国内交流の活性化が図られたと考えられる。このような政権の意図に合致するように、阿武隈川流域でも阿武隈川を中心とした河川交通のネットワーク化が図られるとともに、おそらく次第に普及してくる馬を使った陸上交通路、後の五畿七道の原型となる古東山道などの主要街道の整備も順次進められていたと考えられる。このことは、阿武隈川流域の河川交通と陸上交通のハイブリット化を促進し、より安定的な交通体系の基礎が整えられたと解釈することができる。

これらの交通路を活用して地域首長たちは遠隔地の首長と交流を促進させ、各種の文化交流や技術交流を行っていたことが考古資料からも読み解ける。この段階で地域間交通路の骨格が整備されたと考えられる。

後期になると、河川交通と平野部の陸上交通路を補強するための山越えの道が重視され、より広域の地域間ネットワークの網目が細くなる姿がみられる。この段階で整備された交通網の骨格が7世紀後半以降の律令期の交通体系の枠組みとして引き継がれていくと考えられる。

さらに終末期段階の7世紀前半までは、前期以来の交通路整備のメリットを生かした遠隔地までも含めた地域間交流が促進されるが、7世紀後半段階に

なると、地域開発の基盤となる関東地方との交流のあり方に大きな変化が生じる。東山道諸国に属する陸奥国という位置付けから陸奥南部に対する地域支配の支援国が東海道・東山道の両国から東山道諸国に切り替わるなど、律令国家側の強い意志が地域間交流の中でも働くようになって考えられる。

また、古墳時代中期から終末期の7世紀前半まで陸奥南部に対する久慈川ルートは一貫して阿武隈川上流部に接続する主要交通路として認識され、常陸方面からの文物を阿武隈川流域に流通させていたことがわかる。このルートは7世紀後半になって阿武隈川流域に対する東山道諸国の影響力が強くなってきた段階でも地域間交通路として認識されていたと考えられる。弘仁二年(811)の海道十駅の廃止に伴う駅路変更、いわゆる東海道白河延長路の設定は、まさに古墳時代以来の地域間主要交通路を再度政府公認の主要路線として昇格させたと理解することができる。東海道白河延長路のルーツは古墳時代中期に確立していたことが今回の検討からわかる。

今回の論考では、阿武隈川流域の遺跡の分布から時間の経過とともに交通網が整備されていく姿を指摘したが、今回提示した内容は、あくまでも仮説の域を出ない部分も多く含まれており、一つの解釈を示しているに過ぎない。

しかし、このような仮説を提示し、あえて問題意識を喚起する内容の論を展開したのは、今後これらの仮説を検証しようとする視点で発掘調査が進められ、提供される調査成果を基に仮説の真偽が検証されれば、この陸奥南部のより生き生きとした歴史像を描いていく素材を得ることにつながると考えたからである。今後の古墳時代における交通路研究の進展を祈って拙論を閉じる。

本論を執筆するにあたり、日本学術振興会科学研究費補助金 基礎研究C「阿武隈川州域における古墳時代首長層の動向把握のための基礎研究」の研究メンバーである福島大学行政政策学類 菊池芳朗先生、公益財団法人郡山市文化・学び公社 柳沼賢治氏、同公社 佐久間正明氏、文化庁美術学芸課 横須賀倫達氏、福島県立博物館 高橋満氏、公益財団法人福島県文化振興財団 青山博樹氏、公益財団法人山形県埋蔵文化財センター 草野潤平氏、国見町教育委員会 大栗行貴氏、新潟市文化財センター 金田拓也氏の諸氏からは多くの指導・示唆を頂き、古墳時代の門外漢である筆者がある程度まとまった方向性の考えをまとめることができた。短い期間ではあったが、ともに研究できた各氏に感謝申し上げたい。

また、福島県立博物館学芸課考古分野の藤原妃敏

氏、田中敏氏、森幸彦氏からは、日ごろから筆者の研究に関してさまざまな角度から指導をいただいている。諸先輩方の暖かい支援に心から感謝している次第である。

最後に、本論は日本学術振興会科学研究費補助金基礎研究C「阿武隈川流域における古墳時代首長層の動向把握のための基礎研究」の成果報告のために平成27年11月21日に郡山市ビッグアイで実施された福島大学考古学研究室第2回公開シンポジウム「阿武隈川流域の古墳時代を考える」で発表した内容「交通路から見た古墳時代の拠点遺跡-古墳群・祭祀遺跡の立地との関係-」を基に時間的制約から発表には盛り込めなかった部分も含めて再構成し、先の発表後に再度報告内容を吟味して成稿したものである。

〈引用・参考文献〉

(遺跡調査報告書は紙面の関係で省略させていただいた)

青山博樹 2013「桜町遺跡をどう考えるか」『東北南部における弥生時代後期から古墳時代出現前夜の社会変動—福島県湯川村桜町遺跡資料見学・検討会—』、弥生時代研究会、33-40頁

青山博樹 2014「列島東北部の交流拠点とその性格」『久ヶ原・弥生町期の現在—相模湾/東京湾の弥生後期の様相—』西相模考古学会記念シンポジウム資料集、西相模考古学会、181-189頁

青山博樹 2015a「古墳出現期の列島東北部」『東北の古代史2 倭国の形成と東北』、吉川弘文館、78-103頁

青山博樹 2015b「集落遺跡はなにを語るか—福島県中通り地方の古墳時代集落と地域社会—」『阿武隈川流域における古墳時代首長層の動向把握のための基礎的研究』平成25~27年度科学研究費補助金基礎研究(C)研究成果報告書、福島大学行政政策学類、11-20頁

穴沢和光ほか 1991「後期古墳と横穴」『日本の古代遺跡45 福島』、保育社、228-230頁

阿部知己 1999「福島県埴輪カタログ中通り地方編1 須賀川市大字和田塚畑古墳」『福島考古』第40号、福島県考古学会、71-82頁

荒木隆 2011「陸奥南部の海の道—海道と海上交通路—」『福島考古』第52号、福島県考古学会、51-70頁

荒木隆 2014a「陸奥南部における古代の国境祭祀と交通路」『福島考古』第55号、福島県考古学会、21-32頁

荒木隆 2014b「陸奥南部における古代交通路—郡家と官道・川・海の利用—」『福島県立博物館紀要』第28号、福島県立博物館、1-22頁

荒木隆 2015「交通路から見た古墳時代の拠点遺跡—古墳群・祭祀遺跡の立地との関係—」『阿武隈

川流域における古墳時代首長層の動向把握のための基礎的研究』平成25~27年度科学研究費補助金基礎研究(C)研究成果報告書、福島大学行政政策学類、83-92頁

大栗行貴 2015「阿武隈川流域の埴輪」『阿武隈川流域における古墳時代首長層の動向把握のための基礎的研究』平成25~27年度科学研究費補助金基礎研究(C)研究成果報告書、福島大学行政政策学類、51-56頁

金田拓也 2015「東北における石製模造品の展開」『阿武隈川流域における古墳時代首長層の動向把握のための基礎的研究』平成25~27年度科学研究費補助金基礎研究(C)研究成果報告書、福島大学行政政策学類、21-30頁

菊地芳朗 2010「古墳の変遷と画期」『古墳時代史の展開と東北社会』、大阪大学出版会、205-234頁

菊地芳朗ほか 2015『団子山古墳2—福島県須賀川市団子山古墳発掘調査報告・原山古墳群1—福島県泉崎村原山古墳群測量調査報告』、福島大学行政政策学類考古学研究室、福島大学考古学研究室報告第8集

菊池芳朗 2015「古墳時代における阿武隈川流域の意義と特質」『阿武隈川流域における古墳時代首長層の動向把握のための基礎的研究』平成25~27年度科学研究費補助金基礎研究(C)研究成果報告書、福島大学行政政策学類

草野潤平 2015「横穴式石室からみた東北・関東の交流—阿武隈川流域を中心として—」『阿武隈川流域における古墳時代首長層の動向把握のための基礎的研究』平成25~27年度科学研究費補助金基礎研究(C)研究成果報告書、福島大学行政政策学類、73-82頁

佐久間正明 2009「東国における石製模造品の展開—刀子形の製作を中心に—」『日本考古学』第27号、日本考古学協会、21-55頁

佐久間正明 2011「建鉾山祭祀遺跡出土の石製模造品—刀子形石製模造品について—」『福島考古』第53号、福島県考古学会、19-36頁

佐久間正明 2015「石製模造品からみた阿武隈川流域における首長層の動向」『阿武隈川流域における古墳時代首長層の動向把握のための基礎的研究』平成25~27年度科学研究費補助金基礎研究(C)研究成果報告書、福島大学行政政策学類、31-40頁

白石太一郎 1999『古墳とヤマト政権—古代国家はいかに形成されたか』文春新書

菅原祥夫 2013「陸奥南部の国造域における大化前後の在地社会変化と歴史的意義」『日本考古学』第35号、日本考古学協会、59-80頁

- 菅原文也 1998「福島県の祭祀遺跡」『いわき地方史論考』、平電子印刷所、162-197頁
- 高橋満 2015「中島村四穂田古墳の発見と出土短甲について」『阿武隈川流域における古墳時代首長層の動向把握のための基礎的研究』平成25～27年度科学研究費補助金基礎研究（C）研究成果報告書、福島大学行政政策学類
- 辻秀人ほか 1992『図説 福島古墳』、福島県立博物館
- 辻秀人 1989「東北古墳時代の画期について（その1）—中期後半の画期とその意義—」『福島県立博物館紀要』第3号、福島県立博物館、1-19頁
- 中村五郎 2012「オオヒコとオオヒコの世紀」『福島考古』第54号、福島県考古学会、25-38頁
- 丸井佳寿子 1988「江戸時代の流通路—米・塩を中心として—」『企画展江戸時代の流通路』図録、福島県立博物館
- 藤沢敦 2002「東北地方の円筒埴輪—甕窯焼成埴輪の普及と生産—」『埴輪研究会誌』第6号、埴輪研究会
- 右島和夫 2008「古墳時代における畿内と東国—5世紀後半における古東山道ルートの成立とその背景—」『研究紀要』、由良大和古代文化研究会、27-56頁
- 柳沼賢治 2012「古墳時代前期の交流と地域間関係」『福島考古』第54号、福島県考古学会、39-58頁
- 柳沼賢治 2013「大廓式土器の広がり—駿河以東について—」『駿河における前期古墳の再検討—高尾山古墳の評価と位置付けを目指して—』静岡県考古学会2013年度シンポジウム、静岡県考古学会、49-69頁
- 柳沼賢治 2014「古墳時代のはじまり」『郡山の歴史』
- 柳沼賢治 2015「大廓式土器からみた関東北の地域関係」『邪馬台国時代のみちのくと大和』ふたかみ邪馬台国シンポジウム15資料集、香芝市二上山博物館友の会
- 柳沼賢治 2015「阿武隈川流域の古式須恵器」『阿武隈川流域における古墳時代首長層の動向把握のための基礎的研究』平成25～27年度科学研究費補助金基礎研究（C）研究成果報告書、福島大学行政政策学類、41-50頁
- 横須賀倫達 2011「錫製品にみる大化前代の東北と関東」『福島考古』第53号、福島県考古学会、37-52頁
- 横須賀倫達 2015「特異な副葬品から大化前代の阿武隈川流域を考える」『阿武隈川流域における古墳時代首長層の動向把握のための基礎的研究』平成25～27年度科学研究費補助金基礎研究（C）研究成果報告書、福島大学行政政策学類、63-71頁

〈図版出典〉

- 図1・5・8～10・13・14・16～18・21・22・26～28 自作
- 図2 丸井佳寿子 1988より引用
- 図3・4・15 柳沼賢治 2014より引用
- 図6 南相馬市教育委員会より提供
- 図7 辻秀人ほか 1992より引用（写真）・自作（図）
- 図11 福島県教育委員会より提供
- 図12 白河市教育委員会より提供
- 図19 大栗行貴 2015より引用
- 図20 当館所蔵写真
- 図23・25 草野潤平 2015より引用
- 図24 菊地芳朗 2010より引用

〈追記〉

本稿校正中に中村五郎氏の「初期ヤマト政権と東日本」（『古代学研究』137号 1997.2）の存在を知った。中村氏は会津盆地の東西の出入口に大型前方後円墳が配置され、当時の会津地方、さらには陸奥南部、現在の福島県域が交通の要衝の地域としてヤマト政権に認識されていたことや、現在の群馬県域に存在した狗奴国を併合した邪馬台国が陸奥南部を政権のフロントラインとして重視し、そのことが古事記等の四道将軍説話などに反映されていることなど、多くの興味深い指摘がなされている。会津盆地に関する評価では本稿と重なる部分もあるが、早い段階から交通路との関係で福島県域の位置付けをしていた中村氏の慧眼に改めて心服するとともに、常に地元の資料を日本全体の歴史の中に位置付けながら、地域の特徴を明らかにしようとする研究姿勢に改めて学ばさせていただいた次第である。