

古墳時代の播磨の道―大型古墳の立地からみた倭王権の道―

中村 弘

はじめに

道とは、陸上、海上を問わず、人・車・船などの往来によって目的地との間に存在する通路や航路である。そして人類が誕生して以来、道は継続して往来するところで自然発生的にでき、やがて縄文時代には湿地帯に敷かれた木道など部分的に人の手が加えられて整備されるようになる。その後、時代を経るに従って大規模な土工を伴うものとなり、飛鳥時代には中央と地方を結ぶ古代官道が全国的に整備されることとなる。

このような道は、考古学的に以下の方法で認識することができる。

発掘調査で確認できる遺構としての道
遺跡の発掘調査により、日常的な往来によってできた道が見つかることがある。例えば、群馬県

黒井峯遺跡では火山灰に埋もれて良好に保存された古墳時代の遺跡から、日常の生活によってできた自然発生的な道が見つかっている。

また、律令期に設置、管理された官道は大規模に造成されており、地割や地名にも影響を与えていることから、道そのものの遺構が全国各地で確認されている。県内では古代山陽道、但馬道、美作道に確認例があり、道の左右両側に掘削された側溝や、湿地帯における基礎事業と盛土、貼石が認められている。これらの官道は中央と地方を結び、極めて直線を指向した道であったことが明らかとなっている。

物の移動から想定される道

素材や形態的、技術的特徴から、特定の地域で生産されたことがわかる土器や石器などの出土品、あるいは遺構、文化、習俗などが他の地域において認識できる場合、それらは人が直接的にしる間

接的にしる道を通って移動した結果であることを表している。こうした事例を増やし、地形等を考慮することによって地域間を結ぶ具体的な道の存在を想定することが可能となる。特に戦後の考古学では、X線を使った科学的分析によって産地の特定を可能にしたり、大量の出土品から細かな地域性を把握したり、窯などの生産遺跡の調査例の増加により生産地の様相を把握したりできるようになったため、具体的な地域間における流通の様相や時代ごとの変遷を把握するのは考古学の得意とすることとなった。

遺跡の立地から想定される道

山城や付城のように、進軍する道や兵糧が運ばれる道に関連して築かれた遺跡の立地から、特定地域間を結ぶ戦略上の重要な道が想定できる。このような道を意識して立地する遺跡は、城跡だけでなく、他の種類の遺跡にも共通するものであり、こうした遺跡の立地から道の存在を想定することが可能である。

以上のように考古学的に想定される様々な道は、目的の地までの距離の長短、使用頻度に関わらず、

集落内、集落間、さらには地域間に縦横に巡らされてきたことは想像に難くない。そして、各時代の交通手段、生産地の交代、道の設置にかかる技術や労働の集中の度合い、遺跡の立地などの条件によって重要度が変わり、移動する。問題は各時代の社会の必要性に裏付けられたそれぞれの道のもつ歴史的な意義であり、単に道の存在を証明するだけでは意味がない。

このような視点から、本稿では古墳時代の道を考察するにあたり、墳長約一〇〇mを超える大型前方後円墳の立地と、石棺の流通・移動に着目し、当該期の特質と歴史的意義について検討する。

一 大型古墳の立地からみた古墳時代中期の道

兵庫県内における中期の大型古墳を見ると、地域の中で特徴的な立地を示すものが多くある。また、築造にかかる労働力の調達や地域の中で完結できるものではなく、古墳の設計図や築造時の施工管理、労働者たちの労務管理、埴輪の製作技術、埋葬施設の石槨や石棺の調達を可能にする広域的

な石材の需給システムなど、古墳築造にあたって倭王権が関与したことは明らかである。特に中期古墳は、墓であるのと同時に視覚的に人為的景観を演出し、古墳の定型化した内容によって倭王権とのつながりを表現しており、中央の前方後円墳との共通性と階層性を地域に与えている^①。すなわち、特徴的な立地を示す大型古墳から道の存在を読み取ることが、その時期における倭王権の地域に対する主体的な意図を理解することにつながる。

以下に兵庫県内における大型古墳の具体例を挙げ、古墳時代の倭王権が意識した道「倭王権の道」について考える。

①雲部車塚古墳（丹波篠山市東本荘^②）

県内で最も特徴的な立地を示す古墳である。墳長約一五八mに復元される前方後円墳で、中期古墳では県内で最大、京都府を含めた丹波地域でも最大の規模を誇る。盾形周濠と陪塚を配しており、埋葬施設は竪穴式石槨で、典型的な長持形石棺を内蔵する。鉄製武器を中心とした豊富な副葬品や埋葬施設などは中期古墳の典拠例であり、多くの点から倭王権と密接に係る王墓である。

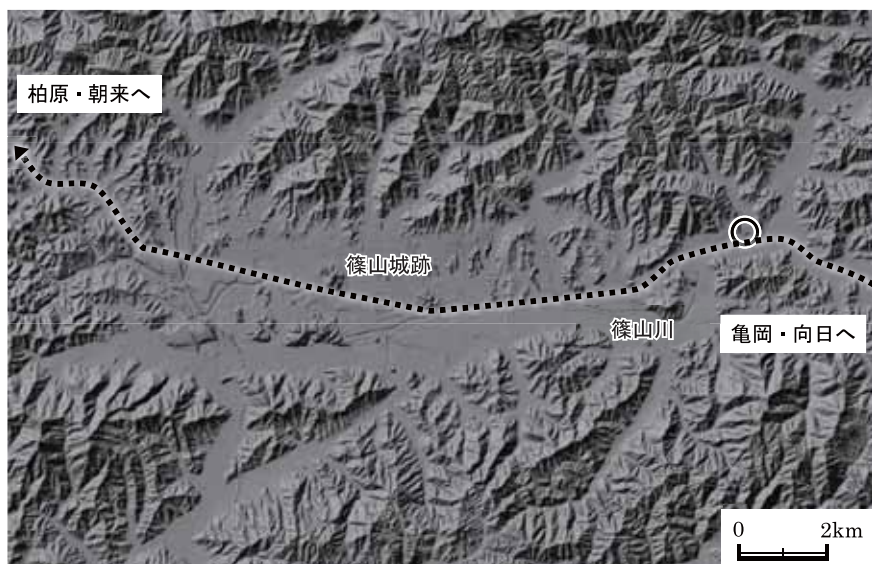


図1 雲部車塚古墳の位置と想定される道

立地を見ると、篠山城が築かれた篠山盆地中央部から東側の奥にあたり、東西に流れる篠山川を挟んで南北から丘陵が迫る場所にあたる（図1）。丘陵の間隔は五〇〇mほどで、古墳からは盆地中央部を視認することができない。こうした立地を示す理由は、この場所が畿内側（京都府向日市）から亀岡を経て但馬（朝来）へと続く道沿い、すなわち後の古代山陰道を意識していることは明らかである。古墳はこの道に対して墳丘の側面を見せている。雲部車塚古墳から少し東側を北方へ進むと、綾部市、福知山市を経由して由良川沿いに日本海に出る道があるが、古墳はその道に面して築かれていない。このことから、古墳が築造された時期に、倭王権は畿内から由良川へ抜ける道ではなく、亀岡、篠山を経て、柏原、朝来へと但馬に抜ける道を重視したことがわかる。盆地に入らずに目にすることを考慮すると、朝来から畿内へ向かうよりも、畿内から朝来へ向かう者を意識したのであろう。さらに、雲部車塚古墳の築造以前に目立った大型古墳が認められないことから、雲部車塚古墳の時期、すなわち古墳時代中期中葉

（集成編年6期³）に、この道が重要視されるようになったと考えられる。

② 玉丘古墳（加西市玉丘町⁴）

古墳時代中期から始まる玉丘古墳群に属する。玉丘古墳群は、陪塚を配した比較的規模の大きい前方後円墳が造出付円墳を含みながら階層をもつて継続して築造されており、中期を通じて安定した系譜が追える古墳群である。その中で玉丘古墳は群内で最初、最大の前方後円墳で、墳長一〇九mを測り、盾形周濠、陪塚を配している。埋葬施設は長持形石棺が直葬されており、白色礫が認められるが石槨は認められない。石棺石材は古墳から約1km南西の丘陵で産出される高室石である。出土遺物は埴輪以外知られていないが、県内では古墳時代中期を代表する古墳の一つである。立地を見ると、市域の中心となる北条から東に偏って位置しており、北西から南東に長細い低地の南東端にあたる（図2）。古墳と同時期に営まれた規模の大きい集落跡は、今のところ低地中央の小谷遺跡で、玉丘古墳からは離れている。古墳の南北からは丘陵が迫っており、その間隔は六五

〇mほどである。道は古墳の南北のいずれかを通
過していたと考えられ、古墳はこの道に対して墳
丘の側面を見せていたことになる。

『播磨国風土記』では、一帯は「玉野」とい
う野であったことが記されており、道はこの野を貫
いていたのであろう。古墳から南東へ進むと、加
古川の支流である万願寺川に出ることができ、加
古川の下流域へと続いている。逆に古墳から北西
へと山崎断層による低地を進むと、福崎で市川流
域に出ることができる。すなわち加古川と市川を
内陸で結ぶ東西の道沿いに玉丘古墳が築かれたこ
とになる。玉丘古墳で使用された白色礫は万願寺
川と加古川の合流付近から採取された可能性が指
摘されており、そうであれば、この白色礫もこの
道を通って運ばれたのであろう。古墳が平地の東
端に位置するのは、加古川流域から市川流域に向
かう者に対して、低地の入口に入っすくに見せ
る意図があったためと考えられる。玉丘古墳の築
造前には目立った前期古墳が認められないことか
ら、玉丘古墳の時期、すなわち古墳時代中期前葉
(集成編年5期)に、この道が新たに重要視され

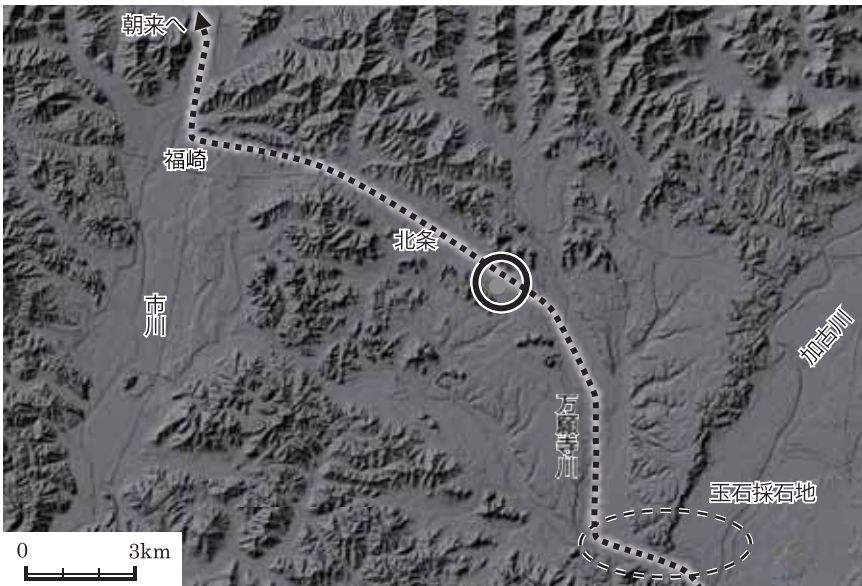


図2 玉丘古墳(群)の位置と想定される道

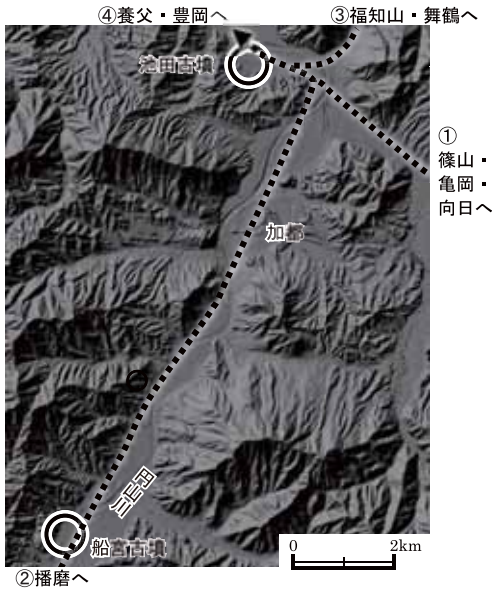


図3 池田・船宮古墳と道

るようになったと考えられる。
 ③池田古墳（朝来市和田山町）
 墳長一三四・五mの前方後円墳で、鍵穴形周濠をもつ。埋葬施設は不明であるが、町内や豊岡市に散在する竜山石製の長持形石棺を当墳のものとする可能性が指摘されている。⁶くびれ部を横断する発掘調査が行われ、左右両側の造出や渡土堤が調査され、埴輪には大和型、丹後 因幡型の円筒

埴輪や竹管紋のある因幡系の埴輪、二四個体以上の水鳥形埴輪などがある。

立地を見ると、円山川によって形成された幅約七〇〇mの谷底平野の山沿いあたり、付近に大規模な集落が存在する場所ではない（図3）。集落の立地する広大な平野は円山川沿いに南に約四kmの加都周辺や、南東に約五kmの山東町域にあり、そこから古墳は視認できない。こうした立地を示す理由は、この場所が、畿内側（京都府向日市）から亀岡、篠山を経て加古川沿いに遠阪峠を超えて当地へと続く道（後の古代山陰道）、播磨の市川から生野峠を経て円山川沿いに当地へと続く道（後のいわゆる古代但馬道）、⁷由良川から福知山經由で当地へと続く道、そして、さらにその先の 養父、村岡を経て山陰道諸国や、円山川沿いに豊岡を経て日本海へ出ることができる道、といった交通路の交差する場所であるためであろう。古墳は、の道に対して前方部を向けており、の道にだけ面していることから、の道から、山陰道諸国、または豊岡を経た日本海へと通じるの道を意識して築造されたものと考えられる。

円筒埴輪に因幡系の竹管紋を施したものが含まれることもその考えを補強する。そして、池田古墳の築造以前には典型的な畿内系の古墳が認められないことから、池田古墳の時期、すなわち古墳時代中期前葉（集成編年5期）に、この道が重要視されるようになったと考えられる。

④ 壇場山古墳（姫路市御国野町）

古墳時代中期の壇場山古墳群の最初に築造された群内最大の前方後円墳である。墳長一四三mを測り、盾形周濠をもち、陪塚を配している。埋葬施設は、後円部に長持形石棺が直葬された状態で確認でき、石棺石材は古墳から約七km南東の丘陵で産出される竜山石である。出土遺物は若干の埴輪以外は明らかではないが、播磨では古墳時代中期で最大の古墳である。

立地を見ると、姫路市域の中心となる姫路城周辺地域から東に偏って位置している。丘陵に挟まれ、北西から南東に細かい幅約一・二kmの低地の北西側に出たところにあたり、畿内側から見て姫路の中心地へと向かう入口にあたる場所である。

この立地から想定される道は後の古代山陽道にあ

たり、古墳の南側を通過していたと考えられ、古墳はこの道に対して墳丘の側面を見せていたことになる。

壇場山古墳の築造前には周辺に目立った前期古墳が認められないことから、壇場山古墳の時期、すなわち古墳時代中期前葉（集成編年5期）に、この道が新たに重要視されたと考えられる。

以上の県内の大型古墳四基を見ると、いずれも中期になって各地域で突然に出現しており、それ以前の地域社会と隔絶するかのようであり、道を意識した特殊な立地であることがわかる。この特殊性、隔絶性は道を意識した倭王権の地域への介入を示しており、それと同時に墳墓形態、様式の共通性は倭王権との親密性を表現するもので、それは様々な埋葬に伴う儀礼を通じても演出された。そして、道を意識しながら視覚的に造り出された人為的景観はモニュメントとして地域社会の中に登場することとなった。この倭王権が重視した道「倭王権の道」を、时期的見ると以下のようになる（図4）。

〈前期後葉〉 日本海側の丹後に網野銚子山古墳⁹（約二〇一m）、神明山古墳¹⁰（一九〇m）、および少し内陸に入ったところに蛭子山古墳¹¹（一四五m）といった日本海三大古墳と呼ばれる古墳が相次いで築造される。同じ頃、兵庫県内では五色塚古墳が築造される。そのうち、網野銚子山古墳と五色塚古墳は、佐紀楯列古墳群（奈良市）内の佐紀陵山古墳の墳形との共通性が指摘されているが、網野銚子山古墳は丹後型埴輪や舟形石棺が存在など、地域性も多い。共通するのは畿内縁辺の海岸に近い場所に築造されていることで、海の道を意識

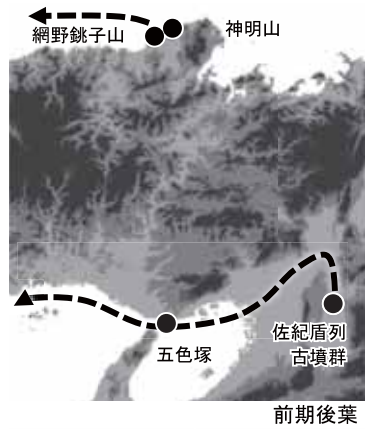


図4 倭王権の道

しているものと思われる。これらの古墳と畿内中央を結ぶ道について、五色塚古墳についてはすぐに河内、さらに淀川を経て内陸へ進むことができるが、丹後の古墳についてはどのような内陸の道が存在するのか明らかではない。しかし、目立つた古墳が築造されていないことから、それら内陸の道は既存の首長間ネットワークを脱却できるものではなく、倭王権が直接介入することができなかったためではないだろうか。

〈中期前葉〉 丹後に大型古墳が築造されなくなり、日本海側の拠点が南但馬に移り、池田古墳が築か

れる。また、同じ頃に玉丘古墳、壇場山古墳が築造される。壇場山古墳は、後の山陽道諸国へと続く古代山陽道沿いに立地する。玉丘古墳は加古川から市川へと抜ける道沿いに立地し、その先には池田古墳が山陰道諸国や円山川を経て日本海へと抜ける道沿いに立地しており、かつての丹後を拠点とした海洋の道から内陸の道が重視されるようになった結果といえるだろう。池田古墳の立地をみると、播磨からの南の道以外にも後の古代山陰道を経て畿内中央と直接結び別の道も意識している。壇場山古墳、池田古墳が後の古代官道沿いに築造されていることは、倭王権が地方への影響を強める中で、直接に中央と地方を内陸の道で結んだ結果であり、後の時代へとつながる点で注目される。

〈中期中葉〉 雲部車塚古墳が、畿内中央から丹波、但馬に向かう道沿いに築造される。後の山陰道のように、播磨を経由することなく丹波を経て直接但馬へ行く道が、前時期よりさらに重要視されるようになった結果であろう。一方、この時期でもやや規模を縮小しながら玉丘古墳群では小山古墳

(七八・八m、前方後円墳、集成編年6期)が、但馬では池田古墳より南に円山川をさかのぼった場所に船宮古墳(九一m、前方後円墳、集成編年7期)が築かれていることから、加古川、市川、円山川を経由する道も引き続き重視されていたと考えられる。雲部車塚古墳と船宮古墳の立地をみると、池田古墳が丹波と播磨の両方からの道を意識した立地であったのに対し、船宮古墳(小山古墳經由か)は播磨からの道、雲部車塚古墳は丹波から但馬への道を意識しており、道ごとに分かれて古墳を築いたようにうかがえる。

このように、古墳時代中期の大型古墳の立地からは、後の山陰道、山陽道へとつながるような中央と地方を直接に結ぶ内陸の道が重要視されるようになった過程が看守できる。このような道は、これまで集落間や地域間をつないでいた道とは異なり、中央と地方が明確化し、中央が地方に介入するようになった古墳時代を特徴づける道のあり方であるといえよう。

二 石棺の流通からみた古墳時代後期の道

石棺は重量物であり、移動には修羅やそれを運ぶ修羅道の整備が必要であり、また墓で消費されるという性質上、経由地で伝世することなく生産地と消費地を直接結びつけるものでもある。よって、石棺の生産地（石切場）と消費地（石棺所在地）から、道の復元が可能となる。今回は、岩石学的に特徴的であるため産地同定が行いやすく、また流通した数量が適当な高室石製の石棺を用いて道の復元を行う。高室石は加西市北条町で産出される石材で、加西市内を中心として主に西側には福崎町、東側には小野市、加古川市や西脇市の一部にまたがって分布している。この石棺の生産地と消費地を結び、周辺の地形を考慮して、最も効率的な（可能な）運搬路を記したのが図5である。先の中期古墳の立地でも指摘した、加古川と市川を結ぶ山崎断層の道に沿って西側の福崎町へと運ばれており、この道が後期にも利用されていることがわかる。また、東側にも運ばれ、加古川に沿って主に北側を中心に流通しているが、南側

は竜山石の流通範囲となるため多く運ばれなかったであろう。また、中期古墳の立地からは加古川をさらに北上する道の想定は困難であったが、後期の石棺の分布からは多様な道の存在が明らかとなった。なお、『播磨国風土記』託賀郡法太里条には「甕坂（みかさか）」を播磨と丹波の国境としたとする説話がある。石棺の分布をみると、その遺称地である「ニヶ坂」を越えた可能性のある石棺（きつね塚古墳、西脇市）が存在しており、国境を決める伝承が残るような人の往来があったことがうかがえる。

おわりに

古墳時代の播磨の道について、中期段階での古墳の立地、後期段階での石棺の移動という二つの方法を用い、その存在と古墳時代的な歴史的意義について検討した。その結果、中期中葉に倭王権によって後の律令期の官道へとつながるような中央と地方を直接結ぶ陸上の交通路（直線を指向した大規模な土木事業を伴うとは限らない）が完成

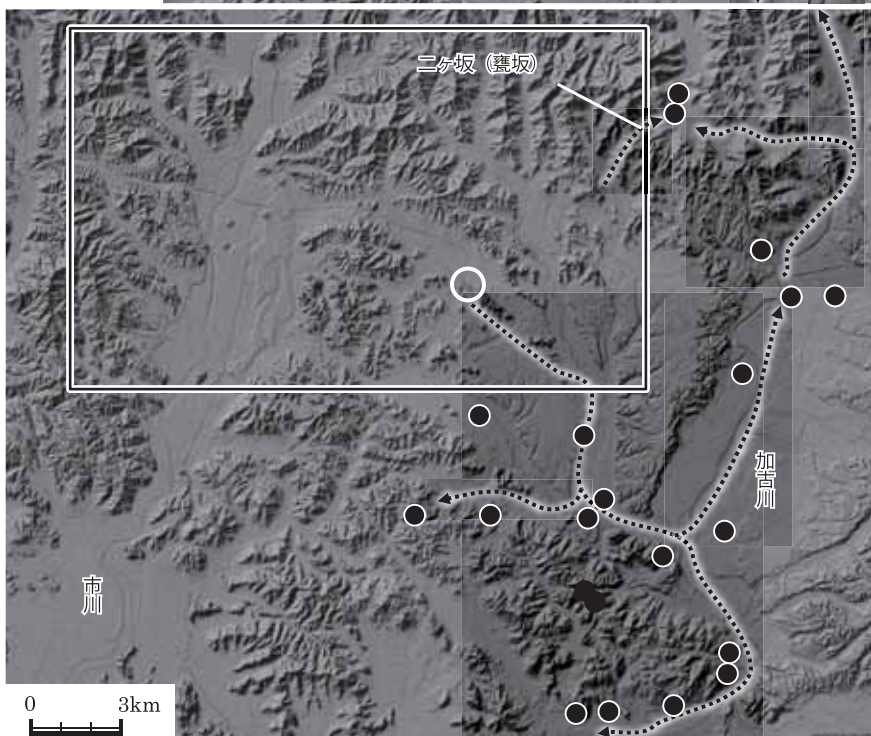
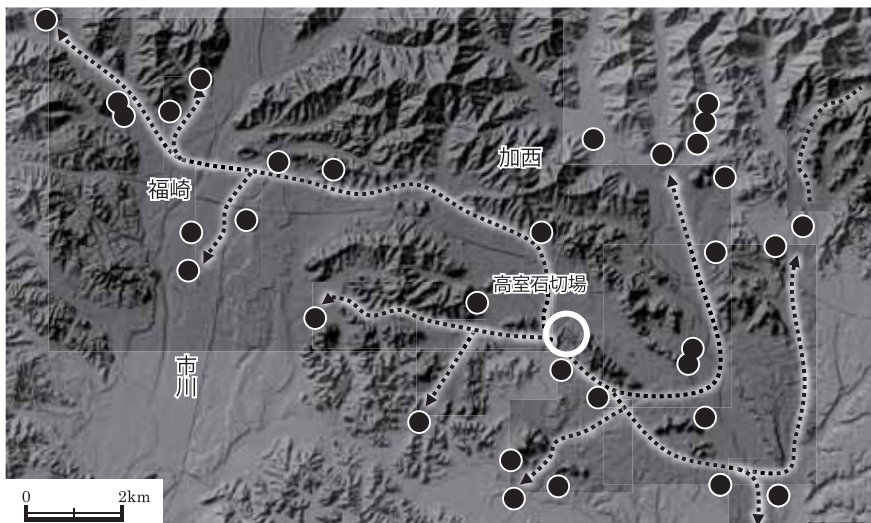


図5 高室石製石棺の分布からみた運搬路の想定

し、重要視されるようになったことを指摘した。そして、このような道の存在は、中期段階において中央と地方が明確に分化したことに対応すると考えた。地域社会から隔絶するかのように突如として出現した大型古墳と中央へと続く道の存在は、地域社会に対して視覚的に中央を意識させるものであり、新たな中央と地方の関係が築かれた、次なる社会段階に進展した古墳時代を特徴づける現象であるといえよう。

- (1) 広瀬和雄「古墳時代中期の前方後円墳」(『中期古墳とその時代 5世紀の倭王権を考える』季刊考古学・別冊二二、二〇一五年)。
- (2) 兵庫県立考古博物館「研究紀要」第三号 雲部車塚古墳の研究、二〇一〇年。
- (3) 近藤義郎編『前方後円墳集成』(山川出版、一九九二年)。
- (4) 加西市埋蔵文化財調査報告七六「玉丘古墳」(兵庫県加西市教育委員会、二〇一七年)。
- (5) 兵庫県教育委員会「池田古墳」二〇一五年。
- (6) 岸本一宏「池田古墳をめぐる若干の検討」(『王権と武器と信仰』同成社、二〇〇八年)。
- (7) 池田墳から円山川沿いに南に約四kmで南北方向を

向く飛鳥時代の官道が確認(加都遺跡、兵庫県教育委員会「加都遺跡」二〇〇五年)されており、古代において播磨側から生野峠を経て但馬に入る道の存在することが明らかとなっている。さらに、『播磨国風土記』では「生野」の地名起源説話で人の往来に関する記述があることから、古代にも当地と播磨を結ぶ道が存在していたことがわかる。

- (8) 姫路市市史編集専門委員会「姫路市史」第七巻下資料編考古(姫路市、二〇一〇年)。
- (9) 『平成29年度史跡網野銚子山古墳発掘調査現地説明会資料』(京丹後市教育委員会文化財保護課、二〇一七年)。
- (10) 小沢和義「神明山古墳実測調査報告」(『同志社考古』七、同志社大学考古学研究会、一九六九年)。
- (11) 佐藤晃一「蛭子山古墳発掘調査概要」(『加悦町文化財調査概要』四、加悦町教育委員会、一九八五年)。
- (12) 岸本直文「前方後円墳築造規格の系列」(『考古学研究』二五四、一九九二年)。

地図はすべて地理院地図を利用した。