

# 歴史地理学的に見た埼玉古墳群と荒川舟運

—戸田市南原古墳群出土の船の彩画のある人物埴輪を出発点として—

若松良一

## はじめに

古墳時代の舟運については、従来、考古学サイドからの研究が主体であったが、近年、交通史の対象として論じられることが増えてきた<sup>(1)</sup>。また、内陸部の舟運については、河川の旧流路の治定が研究の前提として不可欠であることから、地図や航空写真を用いた歴史地理学的方法、または考古地理学的ともいべき研究手法活用の必要性が認識される。

筆者は平成26年度に、戸田市教育委員会の求めによって、荒川に臨む南原古墳群第7号墳から出土した埴輪の整理の機会を得て、実測、報告の責を果たした<sup>(2)</sup>。その中に船と推定される画を描いた人物埴輪資料があったことは、古墳時代の荒川舟運のイメージを鮮明にさせてくれた。本稿は、戸田市南原第7号墳出土埴輪の分析を契機として、荒川（旧入間川下流と和田吉野川に該当）に沿った埼玉県内の古墳や集落、埴輪窯跡を古墳時代の舟運との関係で考察するものであり、考古学の研究手法以外に、荒川の流路復元に地図と航空写真を用いて、歴史地理学的方法で研究を進めようとするものである。

## 1 荒川低地に営まれた南原古墳群の特異性

埼玉県戸田市は古くから水陸交通の結節点として栄えてきた。とくに近世の荒川舟運においては、戸田河岸が置かれ、物資と人の往来で殷賑を極め、平方河岸に次ぐ第2位の規

模を誇った<sup>(3)</sup>。その戸田河岸の上流にある南原古墳群は、荒川左岸の低平な自然堤防上に立地する。標高はわずかに3～3.5m。密集して合計8基の古墳址が発掘調査されている。埼玉県内ではもともと標高の低い古墳群である。すべて直径10m余りの円墳であり、墳丘は後世に削平されている。第7号墳は直径14mで、周堀の中に転落した状態で、多種多様な埴輪片が出土した。

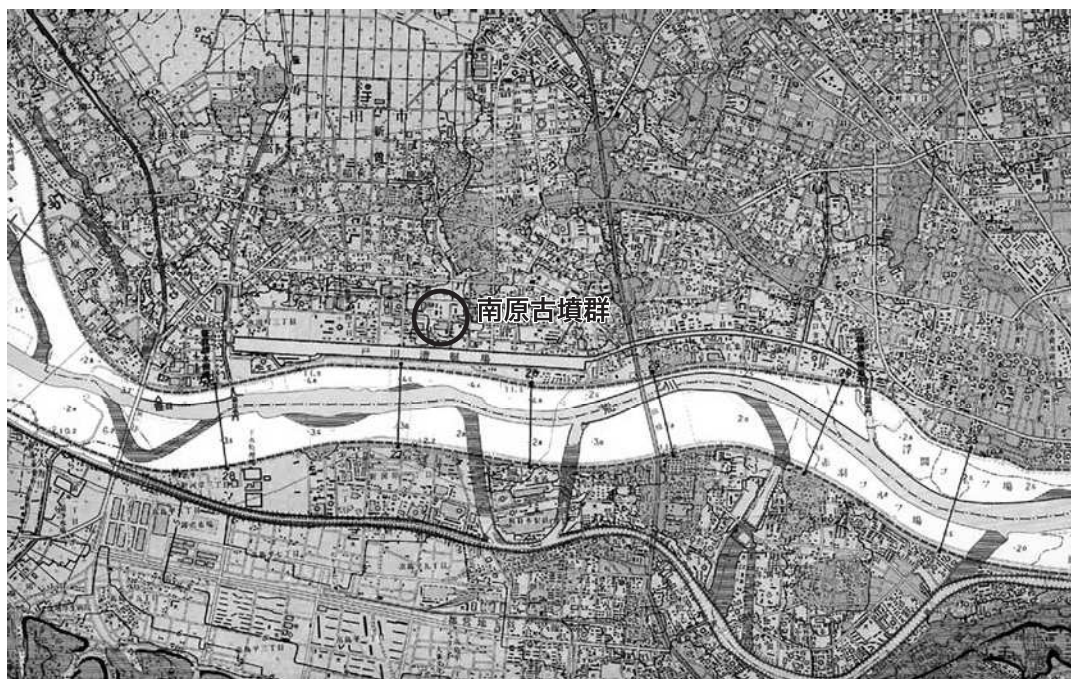
付近の荒川の50年前の姿は、埼玉県全県航空写真（昭和41年10月撮影A19B-12）に記録されているが、旧河道は判別が容易ではない。これに対して、昭和52年作成の地図をベースにして、平成17年に日本地図センターが発行した治水地形分類図「赤羽」（1：25,000多色刷）では、綿密な検討を経て、著しく蛇行する状態で荒川旧流路が正確に復原・描出されており、荒川の流路変遷を検討するうえで極めて有益である。旧流路は市街化によって埋め立てられる場合が多く、対岸の新日本製鉄工場跡付近に残存している三日月湖は貴重な存在である。

古墳群は戸田漕艇場に接する南町にあり、現荒川の水面との直線距離は約500mである。北側には島状のより高い自然堤防もあるのだが、そこには目もくれず、低地に古墳を築造したことには特別の事情があったと思われる。被葬者の荒川との強い関係性を反映するものであろう。

なお、遺跡地には北側の戸田市稲荷木付近



写真1 埼玉県全県航空写真 (昭和41年10月撮影A19B-12)



第1図 治水地形分類図「赤羽」(1:25,000多色刷を縮小)と南原古墳群

の湧水に源を發する小河川菖蒲川が流下しており、現在は強制的に東流させているが、かつては荒川へ向かって南流していたはずであり、遺跡地は当時、合流地点に近かった可能性が高い。発掘調査時に何条かの旧河川址が検出されており、荒川の旧河道(分流)と考

えられているが、小河川の流路址は未調査である。

また、わずか100m下流には戸田河岸がかつて存在していた。

## 2 南原第 7 号墳から出土した埴輪

南原第 7 号墳からは、人物埴輪、馬形埴輪、円筒埴輪が出土している。人物埴輪は全体像を復原できたものは 2 個体にとどまったが、腕や耳飾りなどから、男女ともに 3 個体ずつ、合計 6 個体の存在が推定できる。馬形埴輪は 1 個体だが、いわゆる平目顔、短脚の形態や馬具表現から、県内最古級と推定される。すでに註 2 文献に悉皆報告してあるので、本稿では論旨と直接関係のある胸に赤彩画のある人物埴輪と円筒埴輪のみを取り上げることとする。

### (1) 船画のある人物埴輪 (写真 2)

残存部位は胸部と両腕、顔面と被り物に分かれているが、石膏を用いて全体像を復原した。腰から下が円筒となる半身像と推定され、美豆良を伴うことから男子とわかる。胸部の彩色画は赤色で、最大幅 12.6cm、高さ 4.2cm を測る。上下二本の弧線が結合した形状から船とみられる。向かって右側がひときわ大きく反り返っているので、舳先と推測される。輪郭内にある 4 本の縦方向短線は櫂の表現と考えられるが、船体の上下に突き抜けていないのは、実際と異なっており、デフォルメ、文様化されたのであろう。他の諸特徴も含め、箇条書きにする。

- ① 胸に彩色画があり、上下 2 本の弧線が結合された形状から、船とみられる。櫂は片側で 4 本あることから、8 人漕ぎの船を表現したものであろう。
- ② 男子人物埴輪の腕には縞状の赤彩があるが、袖口や襟の表現がないことから、船の絵は腕の縞と同じく、裸体に施した入墨の可能性が高い。舟運に従事した海部の習俗であろう。

- ③ 右肩には矢を容れる武具である鞆を担ぐ。通常の鞆の使用法と異なるので、臨時の打楽器として使用する様子かもしれない。鞆の存在は船が武装されていたことを推測せしめる。
- ④ 頭部には二又の被り物を付け、美豆良を下げている。

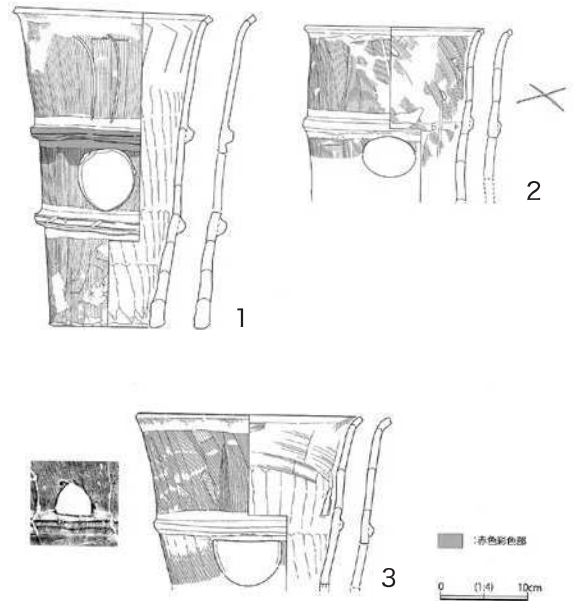
これらを総合すると、男子人物埴輪には自分の生業を象徴する船の入墨があることから、伝統的な海部（水主）の像と考証され、船乗りであるとともに武人である。



写真 2 南原第 7 号墳出土船画のある人物埴輪

## (2) 円筒埴輪 (第2図)

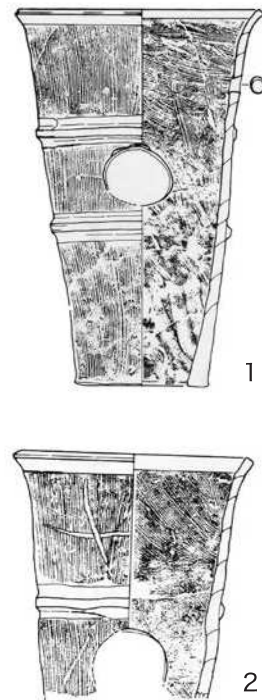
1 は高さ36.9cmを測る二条突帯の小型円筒埴輪で、凸帯が高く、端正なつくりである。透孔は円形が主体であるが、3のような半円形の個体を含んでいて、その最上段には三角形の副次穿孔がある。外面調整は1次調整のみで、タテハケまたはナナメハケ。ときに両者を交互に施す。外面には2種の窯印がある。調整が丁寧で、各段がほぼ均等となる位置に凸帯があることや、底部が委縮していないことから、若松による埼玉県埴輪編年3期<sup>(4)</sup>の新しい時期、川西編年ではV期でも初期のものに該当し、5世紀末葉に比定できよう。



第2図 南原第7号墳出土円筒埴輪

## (3) 埴輪の製作地

- ① 胎土に凝灰岩粒を含むことから、凝灰岩を基盤層とする比企丘陵周辺で生産され、運搬されたと考えられる。
- ② 円筒埴輪口縁部の副次穿孔の特徴から比企地方産の可能性が高く、熊谷市姥ヶ沢埴輪窯跡<sup>(5)</sup>1号窯出土の最上段に副次穿孔を持つ2条凸帯の小型円筒埴輪(第3図1・高さ31.5cm)と凸帯の位置が少し異なる点をのぞけば、共通点がある。また、5号窯からは最上段外面への×状窯印(第3図2)、半円形透孔を持つ円筒埴輪が出土している。これらは総体に淡い色調であり、粘土の漂白化現象によるものと報告されている。この点も南原第7号墳の円筒埴輪との共通点である。年代は5世紀末から6世紀初頭に比定されていて、その古い時期と南原第7号墳とが一致する。



第3図 姥ヶ沢埴輪窯出土埴輪

### 3 上戸田本村遺跡第 1 号墳と南原第 1 号墳の埴輪

同じ戸田市内にありながら、南原第 7 号墳とは全く特徴が異なる埴輪の出土する古墳がある。上戸田本村遺跡第 1 号墳<sup>(6)</sup>は周溝の外径 37m を測るやや大きな円墳である。人物埴輪の頭部 1 点、胴部 1 点、腕部 2 点、頸部 2 点と馬形埴輪 1 体、円筒埴輪などが出土した。南原第 1 号墳<sup>(7)</sup>は南原第 7 号墳と同一古墳群に属し、周溝の外径が 25.4m の円墳である。人物埴輪頭部 2 点、腕部 2 点、頸部 1 点、髻部 1 点、鞍形埴輪 1 点、円筒埴輪が出土した。これらのうち、特徴的な資料を取り上げてみる。

#### (1) 馬形埴輪 (第 4 図)

腹部が著しくくびれ、尻が高い特徴的な形態、頭部を断面逆 U 字形に製作する技法、赤褐色の色調と焼成の緻密さは鴻巣市生出塚埴輪窯跡第 20 号窯<sup>(8)</sup>の製品 (第 6 図) と酷似する。このような長脚の馬形埴輪は最も新しく、6 世紀第 4 四半期に比定できよう。

#### (2) 人物埴輪 (写真 3・第 5 図)

円筒に扁平な粘土板を張り付けて顔面とし、顎が長く、口小さく目がたれ目となる顔は生出塚埴輪窯跡第 20 号窯の人物埴輪 (写真 4) 形象埴輪 80 の特徴である。また、人物埴輪の掌 (第 5 図) を篋状に製作し、五指の表現を一切行わないのも、80 と一致している。

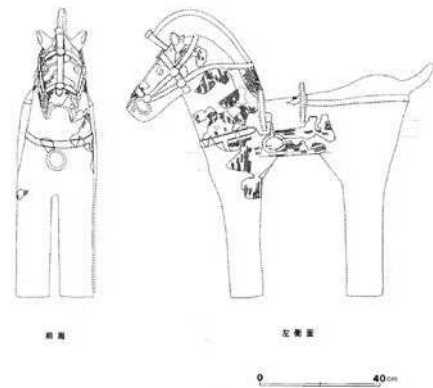
#### (3) 埴輪の製作地

上戸田本村遺跡第 1 号墳と南原第 1 号墳の埴輪はともに鴻巣市生出塚埴輪窯跡第 20 号窯の製品とみて誤りないであろう。山崎武氏は生出塚遺跡最後の第 IV 期に編年している。

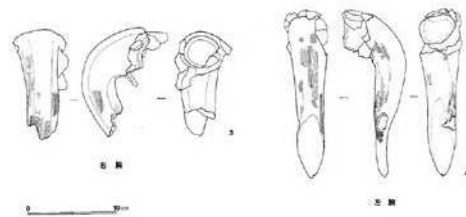


写真 3 南原第 1 号墳出土人物埴輪

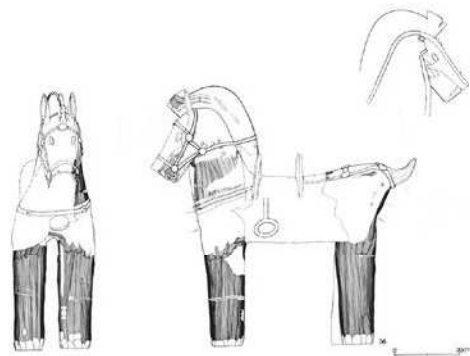
写真 4 生出塚第 20 号窯出土人物埴輪



第 4 図 上戸田本村第 1 号墳出土馬形埴輪



第 5 図 上戸田本村第 1 号墳出土人物埴輪



第 6 図 生出塚第 20 号窯出土馬形埴輪

## 4 戸田までの埴輪輸送の問題

### (1) 比企丘陵産の埴輪

南原第7号墳の埴輪が比企丘陵上の熊谷市姥ヶ沢埴輪窯産とした場合、丘陵北側の崖線を流れる吉野川（第7図参照）を下

り、旧大里村の玉作新田から小八林の間で現荒川に合流するルートで約55km流下して古墳への運搬が可能である。



第7図 治水地形分類図「三ヶ尻」(1:25,000 多色刷を縮小)と姥ヶ沢埴輪窯跡

### (2) 生出塚窯産の埴輪

生出塚埴輪窯跡（第8図参照）は大宮台地の北側緩斜面上にあり、これに沿って流れる元荒川への距離は約1kmである。河川沿いの水田化が進行した現在は、傾斜面を流れる元荒川の支流はほとんど残っていないが、生出塚埴輪窯跡群の北側に沼跡のあることを手掛かりにすると、古墳時代には、沼を水源とする小河川が存在していて、埴輪を船に積み込んで、元荒川ルートに乗せることが可能な環境が整っていた可能性がある。

かつて、南原第1号墳の埴輪は、生出塚埴輪窯で焼成したのち、元荒川を船に乗せて運び、戸田市よりかなり下流において、荒川に連絡する河川を経由してから、荒川を遡上し

なければ運搬できなかったのではないかと推定されていた<sup>(9)</sup>。つまり、元荒川が大宮台地の北縁から岩槻市方面へ針路をとって、下流に行くほど現荒川筋と離れてしまう難点があったのである。詳細な経路は不明だが、想定できるのは、八潮市付近から毛長堀川ルートで草加市方面へ向かい、足立区と川口市の境界で荒川に合流するという紆余曲折を必要とする。荒川と元荒川の乖離はこのような水運上のネックとなったと考えられていたのである。



第 8 図 治水地形分類図「鴻巣」(1:25,000 多色刷を縮小)と生出塚埴輪窯跡(上)・馬室埴輪窯跡(下)

### (3) 元荒川の和田吉野川への連絡

しかし、地理学者の小出博氏は「吹上町市街地の東南で元荒川筋の前砂から明用をへて、三丁免小谷で荒川に流入する古い蛇行河跡があって、ここで元荒川と和田吉野川が繋がっていたことを示している。」とし、瀬替え以前に、「入間川と荒川は繋がっていたとみなくてはならない」とした<sup>(10)</sup>。

そこで、治水地形分類図で検証すると、「熊谷」と「鴻巣」の両図にまたがって、元荒川と荒川を結ぶ旧流路(第 9 図参照)が、吹上駅東方に認められ、見事な S 字形を描いている。そして、その流路北より右岸には主軸長 55m の前方後円墳である三島神社古墳が立地している。それまで、この古墳が、埼玉古墳群などの大きな古墳群から離れ、特徴のない場所に単独で存在することを不思議に思っ

ていた私にとって、この歴史地理学的情報は、同古墳の性格を解明するための大きな啓示を与えてくれた。つまり、三島神社古墳は大河川を結節する運河の要部を監視できる場所に、本拠を置き、川関所を兼ねた津を経営する権能によって力を蓄えた首長の墓であった可能性が即座に想起されたのである。

三島神社古墳は横穴式石室を持つことと円筒埴輪の特徴から 6 世紀後葉の築造と推測されているが、その頃にはこの運河的河川が機能していたことになろう。そのことを前提とすれば、生出塚埴輪窯からの埴輪運搬は、この連絡部を通れば、荒川筋への回漕が容易であったことになる。生出塚埴輪窯はこの運河的河川より下流にあるため、約 6 km 遡上しないと連絡部を通ることができない。



第9図 治水地形分類図 上「熊谷」下「東松山」(1:25,000 多色刷を縮小)

しかし、元荒川は河原のない野川なので、岸辺に土手上の曳き道があり、小人数で船を引き上げることができたのであろうと想像する。もし帆があったなら、風を得ればさらに遡航は容易だったはずである。

ところで、鴻巣市原馬室所在の馬室埴輪窯跡(第8図)は大宮台地南縁の荒川(和田吉野川)を望む舌状台地末端にあるが、6世紀中ごろ、生田塚埴輪窯跡の隆盛と入れ替わりに衰退してしまう。このことは、荒川筋には馬室埴輪窯跡を、元荒川筋には生田塚埴輪窯を築いて2系統の供給体制が用意されていたが、生田塚埴輪窯の製品を吹上の運河経由で荒川に回漕するようになってから、存在意義を失ったことが原因であったのかもしれない。

## 5 埼玉古墳群と石材運搬

埼玉古墳群では、5世紀後半築造の稲荷山古墳礫槨と粘土槨に船形木棺が用いられている、なんらかの点で海との関係性のあったことが指摘されている<sup>(11)</sup>。また、6世紀後半の大型前方後円墳である將軍山古墳の横穴式石室に、千葉県富津市保田から鋸南町金谷付近の磯で採集された、いわゆる房州石が、はるばる120kmの距離を運ばれている。また、逆に、千葉県木更津市金鈴塚古墳の箱式石棺石材として、長瀬付近(波久礼~親鼻)で採石されたと推定できる緑泥石片岩が供給されていることを考慮すると、埼玉古墳群を築いた首長権力は荒川を介して房総半島との双方向の水運を保持していたことが知られる<sup>(12)</sup>。



また、久喜市上栢間の元荒川沿いに所在する主軸長104mの前方後円墳天王山塚古墳では、著者の調査によって、榛名山二ツ岳噴出起源の角閃石安山岩5面削り大型石材が、横穴式石室の構造材として用いられていることが判明した。石材の大きさから利根川上流部の渋川付近まで行かないと入手できないことと、その重量・数量の大きさから、運搬には水運利用が合理的なことを根拠に、筆者は6世紀後葉の利根川舟運の存在を推測した<sup>(13)</sup>。この石材は、利根川から古利根川(会の川)または星川などの流路を経て、元荒川に回漕されたことを想定した。同じ石材は、7世紀前葉の行田市八幡山古墳の巨大石室の壁体にも採用されている。

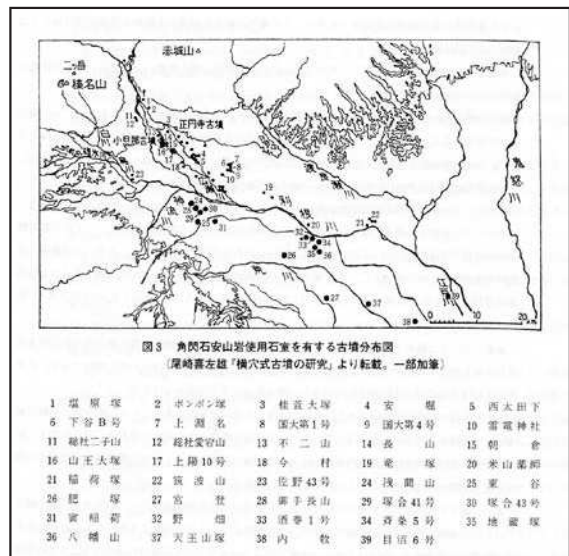
近年、埼玉古墳群の鉄砲山古墳(前方後円墳・主軸長109m)の横穴式石室入口部が調査され、壁体に天王山塚古墳と共通する角閃石安山岩五面削り石の使用が判明した<sup>(14)</sup>ので、やはり埼玉古墳群も天王山塚古墳とほぼ同時期に、利根川の水運で上毛野と結ばれていたと考えられるに至った。

なお鉄砲山古墳の閉塞石は大形のチャート礫なので、荒川上流域から、天井石の緑泥石片岩は長瀨附近か小川町下里のいずれかから運ばれたとみて誤りないだろう。

このように石材の運搬を取り上げただけでも、荒川、元荒川、利根川とそれらを結ぶ中小河川の水運が古墳時代後期には盛んに行われていて、そのことに直接従事する海部集団の存在と彼らを支配する首長の存在が想定されるのである。とくに注目すべきは、その舟運の範囲が内陸水路に留まらず、海路で房総海岸へも及んでいたことである。



第10図 房州石の産地と使用古墳(若松1993)



第 11 図 角閃石安山岩使用古墳の分布 (若松1982)

## 6 どのような船で埴輪や石材を運んだのか?—古墳時代の出土船・船形埴輪・円筒埴輪の船画の比較研究—

### (1) 古墳時代の出土船

戸田市南原の海部たちが用いた船はどのようなものであったのであろうか。出土船、船形埴輪、円筒埴輪に描かれた船画を手掛かりにして探してみたい。残念ながら、関東地方には、今のところ、検討にたえる資料がないので、西日本のものを参考にする。

#### ①出土船

まず、実物の船であるが、大阪市長原遺跡と奈良県巢山古墳から部材が出土している。いずれも小型の準構造船であり、丸木舟を船

底部とし、これに舷側板と縦板（波切り板）を取り付けたものと推測できる。巢山古墳のものは舷側板に文様と彩色があり、喪船だという意見がある。長原の船も墓域からの出土であり、同様の性格が考えられよう。

ここで一考すべきは、遺体を取めた木棺を小型の船に乗せ、居館または殯宮（モガリ屋）から古墳までの比較的短い距離を、水路（河川か運河）で運ぶことがあったのであろうかという問題である。もしあったとすれば、水路を流れ下るか、曳舟するかのいずれかであり、櫂を漕ぐ必要がないので、木棺を載せるに足る船幅が確保されさえすればよい。ただし舵取りと遺体を警護するわずかの人員の同乗が想定される。こうした条件からすれば、喪船の構造は川船と共通するものになるはずであり、準構造船で充分であったであろう。

いっぽう、『常陸国風土記』香島郡条には、次の一文がある。

軽野より東の大海の浜辺に、流れ着ける大船あり。長さ一十五丈、闊さ一丈余、朽ち摧れて砂に埋まり、今に猶遺れり。淡海のみ世、国覓ぎに遣はさむとして、陸奥の国石城の船造に令せて、大船を作らしめ、此に至りて岸に着き、即て破れきと謂ふ。

川尻秋生氏は、斉明朝の阿倍比羅夫のエミシ征討（斉明5年・659）に用いられた船の可能性を考えている<sup>(15)</sup>。しかし、全体の長さとの比が15対1と細長いことから、準構造船と推測したのは誤りであろう<sup>(16)</sup>。なぜならば、幅が1丈（約3m）以上ある点で、一木から削り抜かれた船底部であるとは考えにくいからである。のちに触れる古墳時代復元船「海王」の船底材の幅が、500年を超える最大限の木材を用いても、2mがやっとで

あったことからすれば、複数の材で構成されたものと考えざるを得ず、7世紀中葉には、すでに構造船があったことを示唆している。

## ② 船形埴輪

古くは宮崎県西都原第169号墳出土の船形埴輪があり、近年では、大阪市高廻り1号墳、同2号墳、松阪市宝塚1号墳、飯田市殿村遺跡出土例の保存状態が良好である。全国40数例のうち、近畿地方からの出土割合が高い。

このうち、宝塚1号墳の船形埴輪（第12図）<sup>(17)</sup>を取り上げると、衣笠、飾り大刀、石見型盾または玉杖が立て並べられているので、実用でなく儀礼用であることが理解される。古墳に立て並べられる器材埴輪との共通性から、葬送儀礼用の船をモデルにしたとみるのが適切であろう。しかし棺の表現がないことと舷側板の上部にピボット（櫂座）が合計6個あることが問題となろう。棺を表現しないことについては、その時代のタブーによるものと理解することも出来る。しかし、6人漕ぎの櫂座の表現があることは、遺体を運ぶ小船とするには不自然である。埴輪が空想のものを表現しないという大前提に立てば、モガリの儀礼が終了したのちに、靈魂を送るための船、長崎県などに現在も行われている精霊船（写真5）に類する模擬船があつて、それをかたどった埴輪とするのがよいかもしれない。ただし、その模擬船は海に出ていく船をイメージしたもので、被葬者の所有した沿岸航海用の大型船または河海両用船の中型船を縮尺製作したものであつた可能性を考えておきたい。

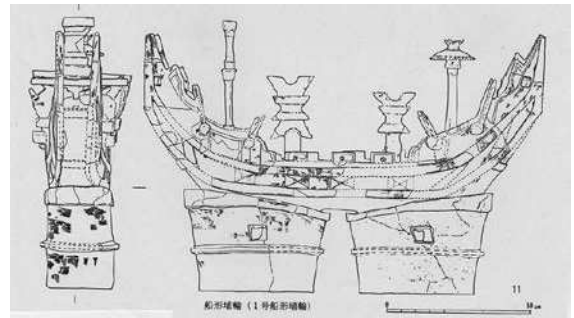
殿村古墳の船形埴輪（写真6）は唯一、人物埴輪を伴って表現された例である。報告者は、この人物は舵を操る船頭であり、操舵櫂を持っていたと推定している<sup>(18)</sup>。漕ぎ手の

姿はない、衣笠を中央に立てているのは、そこに亡き首長の靈魂のあることの控えめな表現であったのであろう。片側 3 個、両側で 6 個の櫂座があり、櫂の表現も行われているので沿岸航海船の姿としてよかろう。

しかし、殿村遺跡例の場合、長野県飯田市域という海から遠く離れた内陸部からの出土であることに注目する必要がある。この船が被葬者の所有船をモデルにしたとしてよいなら、天竜川から遠州灘に至る河海両用船であった可能性がある。

奈良県や京都府の旧山城国域のような内陸部からも、船形埴輪 (第13図参照) またはそれに先行する船の線刻画を伴う円筒埴輪が出土する例が少なくない。所在地を確認すると、大和川や淀川およびその支流に近接する古墳が相当数ある。出土古墳には、20m内外の円墳や方墳が多く含まれている。例えば、東大阪市の皿池古墳は一辺 5m 以上の方墳、大和郡山市の慈光院裏山 1 号墳は一辺 14m の方墳、奈良県新庄町の寺口和田 1 号墳は直径 24m の円墳、大阪市の高廻り 1 号墳は一辺 15m の方墳、同 2 号墳は直径 19m の円墳、滋賀県栗東市の新開 4 号墳は一辺 15m の方墳、大阪府和泉市の菩提池西 3 号墳は一辺 10m 前後の古墳であり、それらには 4 個から 14 個の櫂座を伴う中型船ないし大型船を模した埴輪を出土しているものが相当数含まれる。筆者は古墳の立地から、南原 7 号墳と同じく、実際に内陸部と沿岸部を往来するための河海両用船を所有した川津の有力者の墳墓と推測している。

これに対し、主軸長 139m の前方後円墳である東殿塚古墳の円筒埴輪に描かれた船画 (第14図) は、櫂が 8 挺と 14 挺の大型船を描いているし、主軸長 204m の大型前方後円墳



第12図 松阪市宝塚1号墳出土1号船形埴輪 (註17文献より転載)

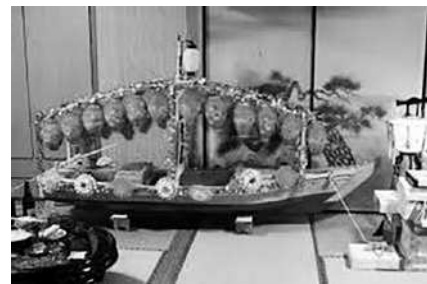
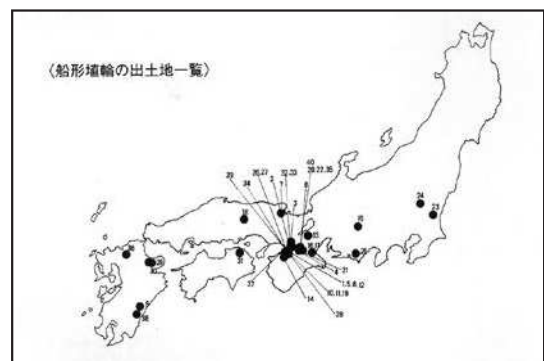


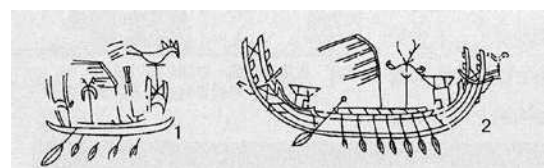
写真5 長崎県地方の精霊船



写真6 殿村遺跡出土船形埴輪 (飯田市 2003)



第13図 船形埴輪分布図 (松坂市 2003)

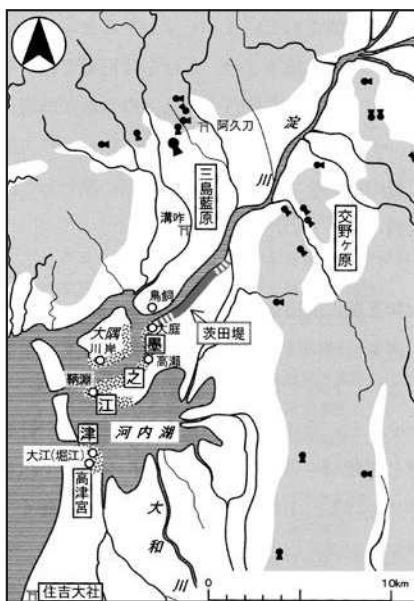


第14図 東殿塚古墳船画

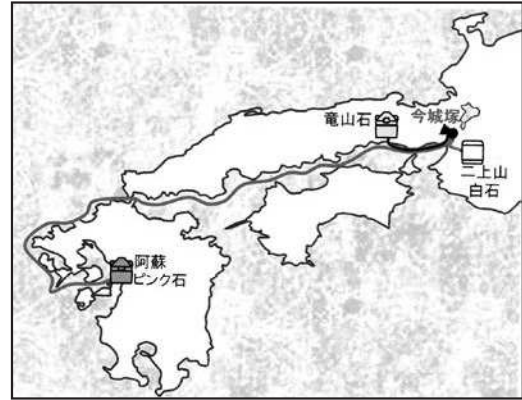
である巢山古墳からは葬送儀礼用の船を出土している。被葬者は、勿論、大和盆地の東南部と西北部における大首長かそれに次ぐ有力者としてよいであろう。しかし、彼らは河川の支配者であり、津によって立つ海部らを間接的かつ統合的に支配しながら、舟運によって富を蓄積してきた経歴を持っていたのであろう。霊船が<sup>たまぶね</sup>靈魂の海上他界観念を有する人々の伝統的な慣習であったとするなら、彼らが海部出自の首長であった可能性を否定できないであろう。ここに、船形埴輪と誰人でも配置する他の形象埴輪類との相違がある。

## 7 大王権による淀川と難波津を結ぶ舟運の経営

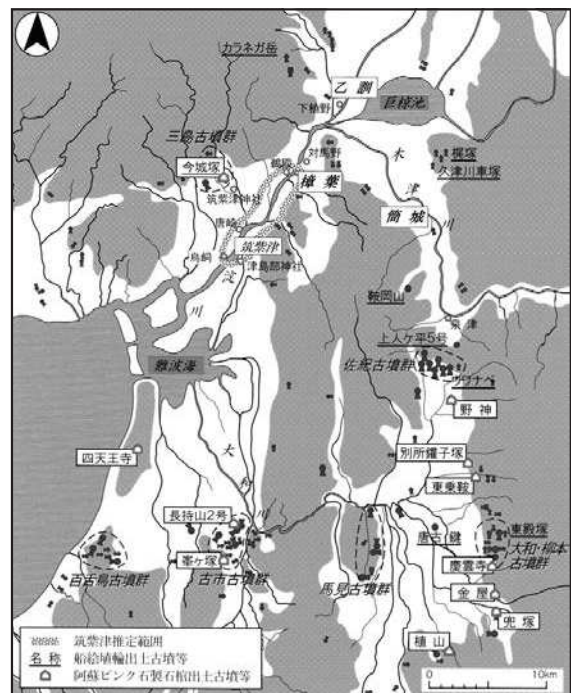
仁徳大王は淀川河口の水害を減じ、安全な港を設置するために、茨田堤を設け、難波堀江で排水を行い、難波津を完成させた最初の治水王であった。そして、淀川沿いの摂津三島地域を根拠地とした継体大王も淀川治水事業を推進したことが考古資料と文献資料の両面で示唆されている<sup>(19)</sup>。



第15図 墨之江関連地名 (森田 2011a)



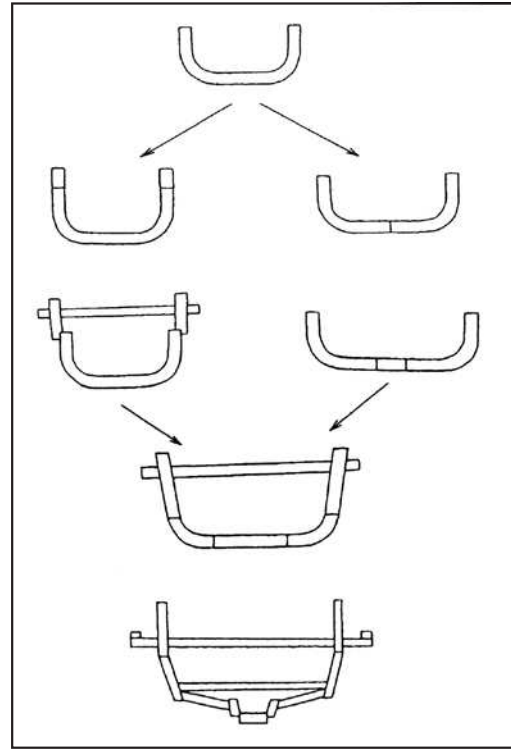
第16図 今城塚古墳出土石棺の舟運図 (森田 2011b)



第17図 筑紫津ほか分布図 (森田 2011b)

まず考古資料については、今城塚古墳の後円部から出土した家形石棺の一つが阿蘇ピンク石製であって、産出地の熊本県宇土半島から海路で運搬したことが確実視されている。船に石棺を乗せ、玄界灘から瀬戸内海を經由し、難波津から淀川を遡航し、さらに、三島の川津より古墳まで運搬したとみて誤りないであろう。石棺の遠距離運搬は大王権力の誇示と説かれている。

歴史資料については、継体大王が物部麤鹿火を将軍とする軍隊を九州へ派遣して、筑紫君磐井の反乱を鎮圧したとする継体紀21年8月条の存在があり、この時の兵員の輸送は船によったと考えられる。また、時代が下がるが、森田克行氏は催馬楽の一曲である「難波の海」に謡われた筑紫津が、淀川の三島付近にあり、筑紫津神社が現存することから、古墳時代以来の大王の津の存在を復原している。淀川の上流は木津川で山城国と、瀬田川で近江の琵琶湖へとつながっており、物資や人員の輸送に船が用いられてきたことを証するように、埴輪の船面の分布が多く、阿蘇ピンク石の輸送も淀川の舟運によったことを森田は重視している。まさに淀川を制したのが継体大王であったということである。



第 18 図 刳船から構造船への発達 (松本哲図)

## 8 古墳時代の舟運の実態と実験航海

古墳時代の沿岸航海船を主に船形埴輪から復原し、実験航海を行った貴重な二つの記録を紹介し、船の復原や運用が正しかったのかどうかを検証してみたい。

### (1) 朝鮮半島への航海と「なみはや」

「なみはや」は大阪市制100周年を記念して、同市平野区の高廻り1号墳から出土した船形埴輪をモデルとして、岡山県牛窓の船大工に建造してもらった船の名前である。平成元年7月8日に大阪天保山港を出港し、立ち漕ぎで8本の櫂を操作して、33日間で韓国釜山港へ到着したもので、当時もっとも往來の盛んであった隣国への航海を果たしたことで実験は成功であった<sup>(20)</sup>。しかし、この船は船底部が一本のため、幅員が1.8mしかなく、漕ぎ手が両舷側に立って乗るのがやっとなので、物資や兵員を収容することが不可能な

ので、それらを乗せて実際に就航していた当時の船とは異なっている。

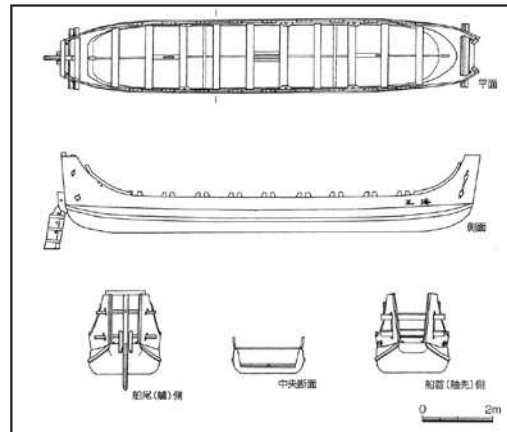
### (2) 石棺の輸送と「海王」

前述した今城塚古墳の阿蘇ピンク石(馬門石)製の石棺はひとり今城塚古墳のみでなく、第20図と写真7に示すように、畿内の大王陵やそれに次ぐ古墳にも、そして瀬戸内では備前地方、播磨地方にも分布していて、実際の運搬経路を跡付けている。そこで計画されたのが、石材産地の宇土半島から大阪湾まで石棺を運ぶ「海王」の実験であり、「なみはや」の実験より一歩前進したものと言える。平成17年7月24日に熊本県の宇土マリーナから出港し、瀬戸内海の歴史的な港に立ち寄りながら、33日間かけて大阪南港に到着した。船は福岡県の志賀島の船大工が樹齢500

年の米松を用いて建造したが、船の幅増しをするために、船底部は面木<sup>おもぎ</sup>と呼ばれる横断面L型の2材とそれらに挟み込まれる板材の合計3材を剥ぎ合せ（第18図上から3段目右側の型式）、外幅2.05m、内幅1.76mを確保した。したがって、船底部が削り船ではないので、純粋な意味の準構造船とは言えない。漕ぎ手が座れるように梁を渡し、両舷に別れて後ろ向きに座り、18本の櫂と1個の舵を操作して航海したのだが、肝心の石棺を積載するスペースがなく、別に木造の台船を2隻（蓋用と身用）建造し、纜でそれらを曳航した。

実際に運航してみると、台船を曳く方法は、強風や高波の際、制禦方法がなく、沈没する可能性が高く、その場合、牽引する本船も沈没を免れえないであろうというものであった。そして、結論として、台船方法は不可能であり、石棺の身の部分を搭載できる第1船、蓋の部分を搭載できる第2船、そして食料や交代要員を乗せた第3船の船団を組んでの実施が望ましいとした<sup>(21)</sup>。

このことは、古墳時代には準構造船しかなかったとする石井謙治氏<sup>(22)</sup> 以来の日本船舶史における定説の見直しを求めるものであり、乗客や物資を搭載するために、より幅員の大きい構造船が古墳時代にはすでに出現したことを示唆するものである。広開土王碑には辛卯年（391）以来、倭国が朝鮮半島へ渡海したと記され、継体紀21年（527）6月条には、近江毛野率いる六万の大軍を南加羅などの再建のため、任那に向かわせたが、筑紫国造磐井が火・豊の兵を動員してそれを阻む事態が出来た。これが磐井の乱である。また、百済が滅亡すると、齐明天皇7年（661）に、その再興のため、天皇は九州に向けて出発し、



第19図 古代船「海王」実測図 (大王 2006)



第20図 馬門石製石棺の分布 (高木 2005)



写真7 岡山県築山古墳の馬門石製石棺 (2016.10 若松撮影)

その不慮の死があったものの、船司朴市秦造田来津を将軍として、朝鮮半島に上陸した。三派合計三万七千余の兵員が送られたが、新羅と唐の連合軍によって壊滅的な敗戦を喫し、倭船千隻余りのうち四百隻余りが炎上したとされる。白村江の戦いである。これらの史料から、4 世紀末以来、7 世紀中葉にかけて、大和王権は朝鮮半島への出兵を繰り返す、多数の兵員と兵糧を輸送するため、大船団を組んだことが知られている。とくに一隻当たりの積載量を窺い知れるのが、欽明紀15年(554)正月条にある百濟派遣軍の記載であり、「助軍数一千、馬一百匹、船四十隻」であり、均等割りにした場合、一隻当たり兵員25人、馬2.5頭、このほかに、武具・馬具・兵糧・水・馬飼料などが積載され、水手30人で操船する必要があったと推計されている。そのことを可能とするためには、幅が広く、喫水の深い構造船が不可欠である。このような大船には及ばないが、南原第7号墳の所在する荒川から出航できる河海兼用の構造船を想定する場合、船幅の制約がある。近世の関東での実例とはなるが、荒川舟運で用いられた高瀬船ひらたの大きさが参考となろう。

荒川で多く使われていた艀船の大きさは船長およそ15.6m、船幅3mから4mぐらいであった。高瀬船の一例を示せば、船長およそ12.7m、船幅4.5mぐらいの大きさで(後略)(『下戸田の民俗』戸田市調査報告書第6集)。

幅4.5mが大型の部類に入ることを参考とすれば、それより幅が大きいと、瀬があつて航路の狭い部分では、支障があつたものと推測できる。幅員が4.5mあれば、河川から海に出て、櫂を漕いで進む場合、漕座が海上に出る「せがい」がなくても、中央に幅3m近

い余裕が生まれ、乗客や物資の積載が可能となる。また雨風をしのぐための小屋を設けることもできる。

なお、古墳時代の船に帆があつたかどうかは、まだ決着を見ていない。帆の実物はおろか、帆を張った状態を示す埴輪資料や絵画資料も出土していないからである。しかし、おそらく帆はあつたであろう。森田克行氏が指摘するように、帆柱らしき表現を伴う例がある<sup>(23)</sup>。ただし、「海王」の実験航海で試みに帆を上げたところ、転覆しそうになって早速ひっこめた記録があるので、波風の荒い海上にあつては、幅員が一定以上の構造船で、適切な操帆があつた場合にのみ帆走が可能であつたということであろう。

## 9 津の候補地

淀川水系では、河口部に難波津と墨之江、中流域に森田氏によって復元された三島平野の筑紫津、上流部には古くからの存在の想定される木津や大津などの津が、古墳時代にはすでに存在していたのであろう。

いっぽう、今回、検討する埼玉県域の荒川水系では、万葉集で詠われた埼玉津が忍川と会の川(利根川の派川)の合流点付近にあつたと推測され、古墳時代から平安時代に及ぶ大規模集落である行田市小針遺跡がその有力候補地となろう。また、行田市築道下遺跡は元荒川に沿う古墳時代後期の大規模集落で、玉類や金銅製品の出土から、津との関係性が指摘されている。三島神社古墳は前述したように元荒川と荒川の結節部に立地していることから、この水路を支配した首長の墳墓の可能性がある。熊谷市下田町遺跡は和田吉野川に沿う古墳時代から中世にかけての集落で、海産の貝類の出土から交易の拠点としての津

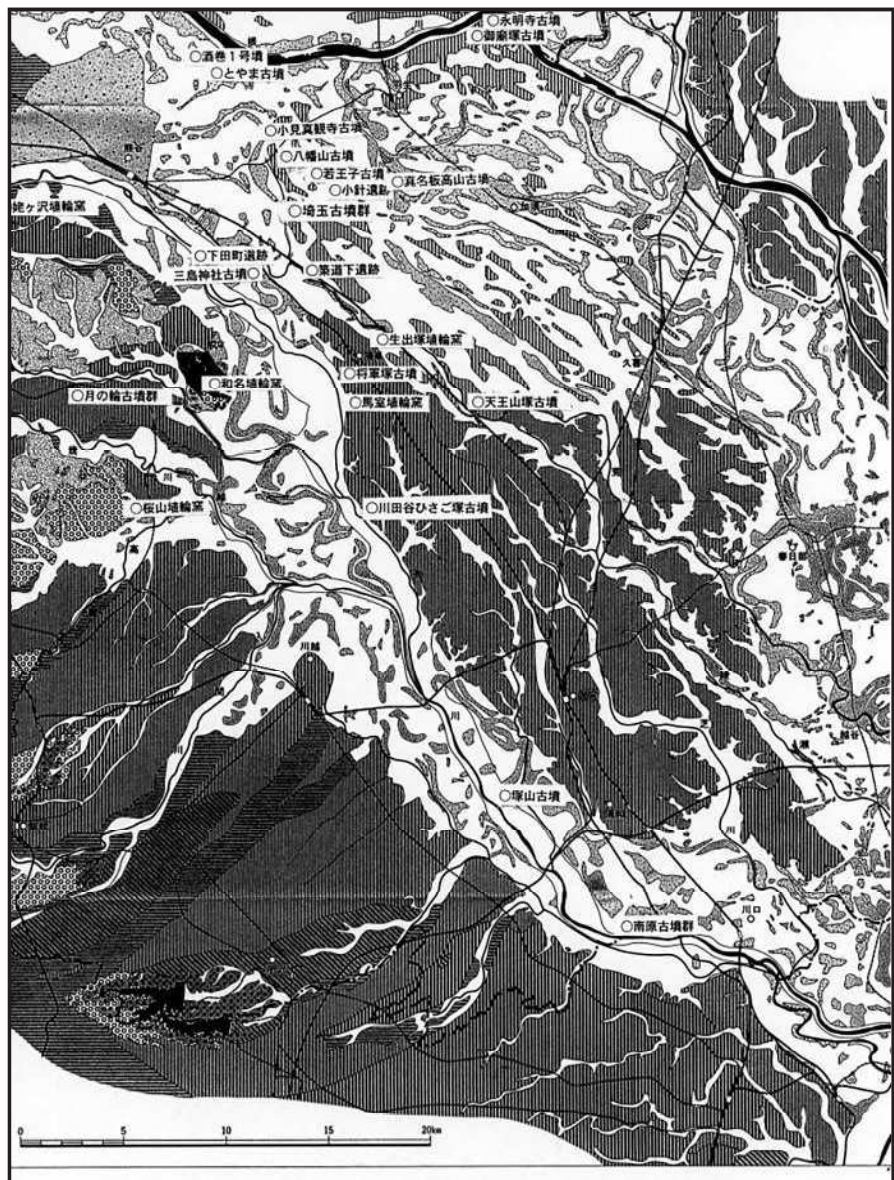
の存在が推測される。

埴輪の生産遺跡は、今回、あらためてその立地が水運を意識した好立地にあることが確認された。姥ヶ沢埴輪窯は吉野川から荒川(旧和天吉野川) を経由して戸田方面まで下り運航で埴輪を輸送できるし、馬室埴輪窯も荒川を望む台地の端部にあるので、荒川筋の下り運航での埴輪輸送に便利である。これに対し、生出塚は当時の荒川本流であった元荒川に近い。鴻巣市域に2つの埴輪生産遺跡があった理由は、荒川と元荒川の2系統の舟運による

埴輪供給を意図したものであったのであろう。ともに埴輪の積出港としての津があったはずである。しかし、前述したように馬室埴輪窯が6世紀中頃に衰退すると引き換えに、生出塚埴輪窯が隆盛に向かったのは、吹上駅付近に存在する元荒川から荒川への結節水路が三島神社古墳を築いた首長らによって整備され、荒川筋への回漕が容易となったためと思われる。南原第1号墳や上戸田本村第1号墳への生出塚埴輪窯産の埴輪供給はその実例であろう。

これらの津候補地が状況証拠によっているのに対し、戸田市の南原古墳群は埴輪に描か

れた船という考古資料によって、直接的に海部の墳墓であることが証明される。8人漕ぎの河海両用の構造船を保有し、埴輪のほか、日常雑器や穀類、薪などのあらゆる生活物資や人員の輸送に従事したことであろう。この河海両用船は、時代が下って6世紀後半代に、上総国の金谷方面へ出航し、將軍山古墳の横穴式石室材である房州石を持ち帰った船であったかもしれない。下り荷があれば、上り荷があるのは舟運の常識であり、房総半島と北武蔵の往復によって、北武蔵からは緑泥石



第21図 埼玉県内の古墳時代水運関係遺跡 (堀口万吉 2000 をベースに若松が作成)



片岩や埴輪などが、房総半島からは、房州石のほかに、塩、魚介類、海藻類などの海産物がもたらされたと思料する。

今回は、紙数の関係もあって、問題提起に留めざるを得ないが、今後、川沿いの集落跡、川沿いの古墳を手掛かりとして、津の候補地を詳細に検討していくつもりである。その際、港湾施設などの遺構、遠方からの搬入品などの遺物のチェックが必要となる。また、利根川沿いにも、行田市酒巻古墳群や羽生市永明寺古墳を主墳とする下村君古墳群など、近世に津が営まれるような場所を臨む古墳立地があり、津の管理者を想定しうる。

## さいごに

仁徳に始まり継体でさらに確実となった大王権による淀川水運の石材や兵員輸送から、船の運航範囲が内陸ばかりでなく、九州や朝鮮半島に及んでいたことを知る。これと好一对なのが、今回取り上げた古墳時代後期の荒川舟運である。少なくともそれは北武蔵から東京湾、さらに上総沿岸部に及んでいた。この荒川舟運は、埼玉古墳群の成立する以前には、比企地方の首長層が支配していた可能性を排除しないが、少なくとも稲荷山古墳が登場し、埼玉古墳群が武蔵の他地域の古墳群を超越するようになった5世紀後葉以降は、埼玉の首長が、荒川沿いの地域首長に津を管理させ、舟運に従事させながらも、水系全体を統合的に支配したものと想定する。南原古墳群の第7号墳の被葬者は埼玉政権の庇護を受けた海部集団の長で、胸形（胸の入墨）の船画から推して、沿岸航海にも耐える河海両用の船舶を保持し、石材や埴輪、その他各種物産や人員の輸送に従事したものであろう。

今回、さらに歴史地理学的な観点から、現

荒川水系の古い流路の検討を行った所、熊谷市姥ヶ沢、鴻巣市馬室、生出塚のいずれの埴輪窯の製品の輸送にも荒川ルートが利用できたことが証明された。また、同時に、埴輪窯は水運の便を絶対条件として立地していることが明確となった。

さらに、三島神社古墳のように、荒川の旧流路に近接して造営された古墳は、戸田市南原古墳群の場合と同じく、海部集団出身の首長の墓であった可能性が浮き彫りになった。

本稿では、戸田市南原第7号墳を中心にした舟運の検討にとどまったが、生出塚埴輪窯産の埴輪は武蔵国では多摩川沿いの古墳群や川崎市域の古墳群へ、下総国では法皇塚古墳、上総国では山倉1号墳と、広域的な供給関係が実証されつつある。今後、元荒川と利根川も対象として、埴輪、石材、土器などの具体的な供給ルートを把握し、河川に近接する津の推定地とその支配者の墳墓の検討を行って、舟運の具体相を明確にすることが課題となる。その際、地図・航空写真の利点を生かした歴史地理学的研究手法の摂取を心掛けたい。今回の小論は、武蔵の古墳時代舟運研究の序章であり、今後の継続的な取組みを自己の課題としたい。

最後に、船と靈魂の行衛に関する著書のある辰巳和弘氏、継体朝の淀川水運の研究を進める森田克行氏、殿村遺跡の船形埴輪を報告した馬場保之氏、宝塚1号墳の船形埴輪を報告した福田哲也氏から資料を御恵贈の上、種々御教示いただいた。また、元戸田市教育委員会職員の岩井聖吾氏と、元戸田市立郷土博物館学芸員の小島清一氏にも種々、便宜を計って頂いた。厚く御礼申し上げる。

註

- (1) 館野和己・出田和久共編『日本古代の交通・交流・情報』全3巻 吉川弘文館2016.7など
- (2) 岩井聖吾・若松良一「南原遺跡第8次発掘調査出土の埴輪」『前谷遺跡IV』戸田市教育委員会2015.3
- (3) 小島清一・山内朋子・根本佐智子『戸田河岸と荒川の舟運』戸田市立郷土博物館2003.10
- (4) 若松良一「比企地方における埴輪の受容と展開—武蔵国の円筒埴輪編年を通して」『諏訪山33号墳の研究』北武蔵古墳文化研究会1987.4
- (5) 新井端・森田安彦『千代遺跡群発掘調査報告書 弥生・古墳時代編』江南町教育委員会1998.3
- (6) 小島清一『上戸田本村遺跡IV』戸田市遺跡調査会2004.3
- (7) 戸田市『戸田市史 資料編1』1981.5
- (8) 山崎武『鴻巣市遺跡群III』鴻巣市教育委員会1987.7
- (9) 註6に同じ
- (10) 秋葉一男「荒川流域の開発と瀬替え」『荒川』人文I—荒川総合調査報告書2— 埼玉県1987.3
- (11) 辰巳和弘『他界へ翔る船—「黄泉の国の考古学」』新泉社2011.3
- (12) 若松良一「からくにへ渡った東国の武人たち—埼玉將軍山古墳と房総の首長の交流をめぐって」『法政考古学』第20集 法政考古学会1993.11
- (13) 若松良一「菖蒲天王山塚古墳の造営時期と被葬者の性格」『土曜考古』第6号 土曜考古学会1982.7
- (14) 山田琴子「行田市埼玉古墳群(鉄砲山古墳)の調査」『第49回遺跡発掘調査報告会発表要旨』埼玉考古学会ほか2016.7
- (15) 川尻秋生「古代東国の外洋交通」『古代東国史の基礎的研究』塙書房2003.2
- (16) 川尻秋生「船を操る技術」『日本古代の交通・交流・情報』3 吉川弘文館2016.8
- (17) 福田哲也・松葉和也『史跡宝塚古墳』松阪市教育委員会2005.3
- (18) 小林正春・馬場保之・片山祐介『殿村遺跡・大荒神の塚古墳』飯田市教育委員会2003.3
- (19) 森田克行「三島と古代淀川水運(I)」『三島と古代淀川水運I—初期ヤマト王権から継

体大王の登場まで—』高槻市立今城塚古代歴史館2011.3

- (20) 直木孝次郎・戸田芳実・松本哲・金田隆『よみがえる古代船と5世紀の大阪』大阪市教育委員会・大阪市文化財協会1989.8
- (21) 高木恭二「石棺輸送実験からみた古墳づくり」『大王の棺を運ぶ実験航海—研究編—』石棺文化研究会2007
- (22) 石井謙治『日本の船』創元社1957
- (23) 森田克行「三島と古代淀川水運(II)」『三島と古代淀川水運II—今城塚の時代—』高槻市立今城塚古代歴史館2011.10

引用文献 (註にないもの)

- (1) 松阪市文化財センター編『全国の船形埴輪』松阪市・松阪市教育委員会2003
- (2) 読売新聞西部本社・大王のひつぎ実験航海実行委員会共編『大王のひつぎ海をゆく 謎に挑んだ古代船』海鳥社2006