



Title	古墳時代における南伊賀地域の勢力について：美旗古墳群を中心にデジタル技術を用いて
Author(s)	
Citation	令和5（2023）年度学部学生による自主研究奨励事業研究成果報告書．2024
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/95145
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

令和5年度大阪大学未来基金「学部学生による自主研究奨励事業」研究成果報告書

ふりがな氏	うかわしげあき 宇河穰晃	学部 学科	文学部人文学科	学年	1 年
ふりがな 共 同 研究者氏名		学部 学科		学年	年
					年
					年
アドバイザー教員 氏名	福永伸哉	所属	人文学研究科		
研究課題名	古墳時代における南伊賀地域の勢力について -美旗古墳群を中心にデジタル技術を用いて-				
研究成果の概要	研究目的、研究計画、研究方法、研究経過、研究成果等について記述すること。必要に応じて用紙を追加してもよい。(先行する研究を引用する場合は、「阪大生のためのアカデミックライティング入門」に従い、盗作剽竊にならないように引用部分を明示し文末に参考文献リストをつけること。)				

1. はじめに

南伊賀地域は、青山越のルート(初瀬街道)と伊賀盆地北部へと向かうルートとが分岐する交通の要衝と言える。当地には、三重県有数の古墳群である美旗古墳群や、多数の副葬品で知られる石山古墳が所在する。しかし、石山古墳を除いた首長級の古墳の多くは主体部が未発掘であり、それらの被葬者像についても不明確な点が多い。

そこで、本研究では(1)デジタル技術を活用した地形の分析と(2)周辺地域との交通の関わりに主眼を置き、伊勢平野などの周辺地域を含む体制の中での南伊賀地域の首長像をより鮮明なものとする 것을目指す。

2. 美旗古墳群の地理的考察

本章では、美旗古墳群の立地や各古墳の関係性について地理的なアプローチから考察を行う。美旗古墳群は、現在の三重県名張市と三重県伊賀市の境界にあたる地域に位置し、美旗盆地内に所在する。中でも当該古墳群は、盆地北東部のいわば台地のような様相を呈する微高地上にあると言える¹⁾。

美旗台地周辺の土地利用に関しては、以前から研究がなされてきた。現在では水田が営まれている美旗台地であるが、もともとは台地という性格から水源が乏しく、耕作不能地であったことが知られている。『日本書紀』持統3年8月丙申には、「伊賀国伊賀郡身野二萬頃」を禁猟区としたという記述があり、飛鳥時代においても耕作地ではなかった。美旗台地の開墾は、新田水路が整備される江戸時代中期を待たなくてはならず、開墾が難工事であったことも明らかとなっている(村治 1962)。さらに、開墾が進むとともに初瀬街道上の宿場町である新田宿が成立した。このように古くから耕作不能地であった美旗台地であるが、美旗古墳群を築いた勢力は、狭小ながらも弥生時代から稲作が行われていた比土小盆地に所在したと考えられている。そして、比土小盆地の勢力による美旗台地への古墳造営は、耕作が可能な比土小盆地に古墳を造営することで耕作地が減少することを防ぐ意図のもとで行われたとする説もある(森ほか 1973)。

また、地形についての考察する上では、現在の地形が後世の改変をどの程度受けたものであるかに留意しなければならない。当地における大きな地形の改変は、前述の江戸期における治水工事や、昭

和初期の参宮急行電鉄（現近鉄）による鉄道敷設が挙げられる。また、1961年の豪雨による地滑りが起きた際には、近鉄大阪線の復旧のため、殿塚古墳の陪塚であるわき塚古墳とその周辺部が削平された(森ほか 1973)。他に、馬塚古墳の陪塚である玉塚古墳をはじめとする陪塚は現存しないものも多い。それでも、大半の地形は、大きな改変を受けていないと言って差し支えない。

ここからは、美旗古墳群の各古墳の位置関係に目を向ける。他の構成墳と立地や時期、墳形が異なる赤井塚古墳を除き、美旗古墳群の主要墳は美旗台地上に所在する。それらは美旗台地を南西から北東へ貫く交通路の周辺に築造され、おおむね北東から南西にかけて新しい古墳が築造された。台地上に同系譜の前方後円墳が整然と並んでいることは、当該古墳群が同一の系譜によって連綿と営まれたことを特徴づける要素であると言える。

今回は、周辺地形を含めた考察を行う上で実地踏査に加え、高低差を反映した3D地図や断面図を使用した。下図は、同一直線上に所在する殿塚古墳と女良塚古墳、馬塚古墳をつなぐ直線における断面図である²⁾³⁾。これらをもとに各古墳の立地とその特徴について詳述する。

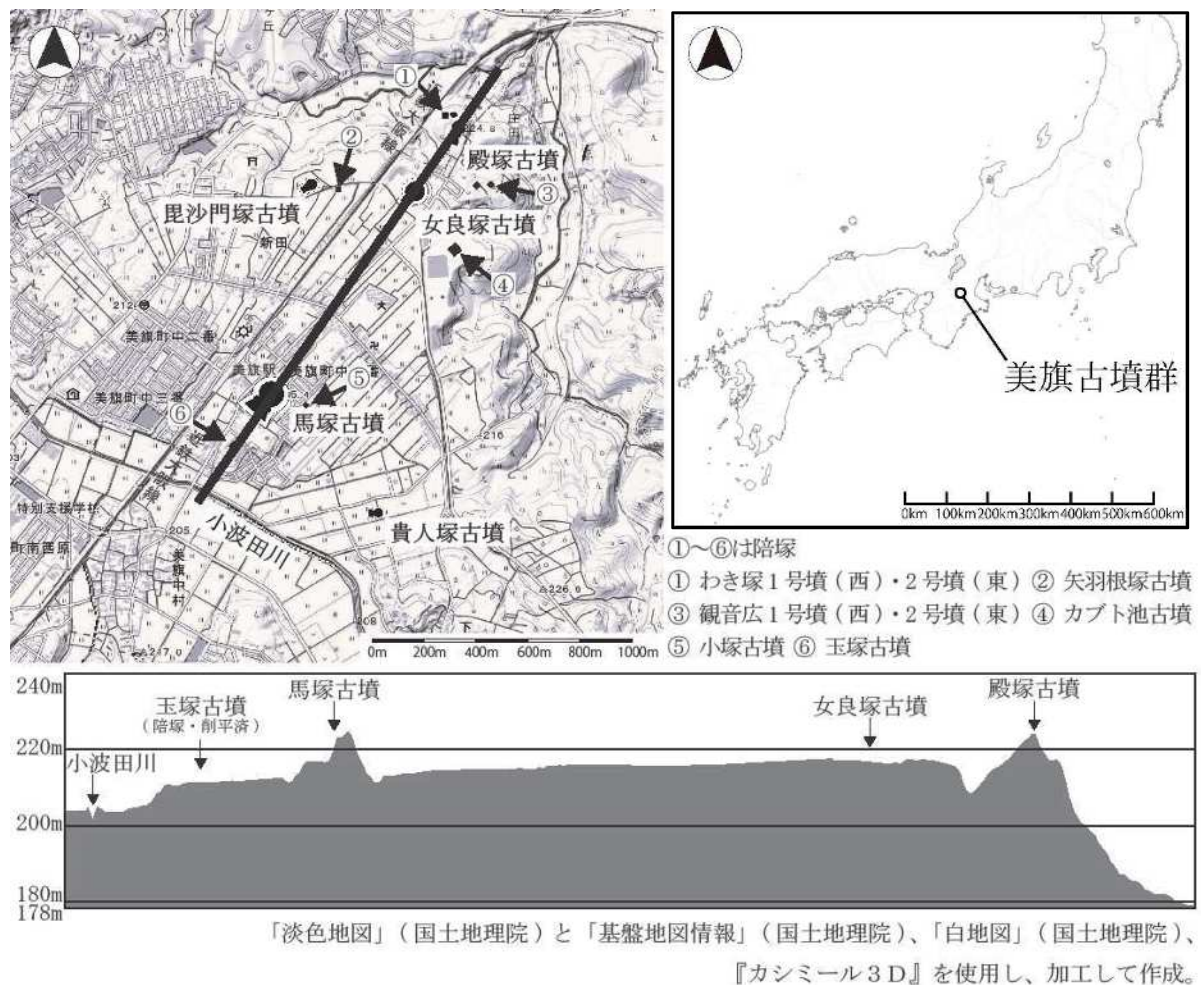


図1 殿塚古墳と女良塚古墳、馬塚古墳をつなぐ直線における断面図

・殿塚古墳

殿塚古墳は、美旗古墳群中で最北に位置する古墳群中で最古の古墳である。当古墳が位置するのは台地の先端部から突き出た小高い丘陵上である。後円部上には三角点が位置し、標高 224.8m と周辺地域において最も標高の高い地点の 1 つと言える。陪塚であるわき塚古墳の発掘調査の際には、殿塚古墳の墳丘のうち約 2m が地山であることが確認された(森ほか 1973)。

比土小盆地の勢力が古墳を築くにあたり、比土小盆地を取り囲む斜面に古墳を築くことが可能であるように思われるが、北伊賀へ向かうルートと青山越のルートの両方を把握できるような場所は、比土小盆地の南部に限られる。しかし、比土小盆地は狭小であるため、殿塚古墳のような90m級の古墳を築くことが可能な面積的余裕はない。さらに、前述の通り、殿塚古墳の所在する美旗台地の先端部は台地から突き出た丘陵で、中央を走る交通路が丘陵を二分するように存在するため、比土小盆地と同様に丘陵の斜面にも90m級の古墳を築くような土地はない。そのため、殿塚古墳が現在の位置に築かれたことは必然的であったと言える。尚、比土小盆地の勢力と美旗古墳群の関係や、交通路に関しては、次章において考察を加えることとする。

・女良塚古墳

女良塚古墳は、殿塚古墳の南西に位置する帆立貝式古墳である。殿塚古墳が台地から突き出た丘陵上に所在するのに対し、当古墳は美旗台地本体の先端に位置する。尚、先端ではあるものの、地面の傾斜は緩やかである。さらに、当古墳も殿塚古墳と同様に美旗台地上を通る交通路の側方に築造された。

・毘沙門塚古墳

女良塚古墳の西、約400mに位置する毘沙門塚古墳は、交通路からは離れるものの、女良塚古墳と同様に台地の端の比較的平坦な場所に位置する。

・馬塚古墳

美旗古墳群中で最大の規模を誇る馬塚古墳は、それまでの系譜とは異なり、美旗台地の南部に位置する。陪塚である玉塚古墳が台地の南端に位置するため、陪塚を含めた馬塚古墳の墓域が台地の南端に所在すると言える。そして、墓域の西側には交通路が通っており、他の古墳と同様に交通路への意識があったと考えられる。

また、馬塚古墳の標高(225.4m)は、殿塚古墳の後円部における標高(224.8m)とおおむね一致しており、美旗台地周辺で傑出した高さを誇る。そのため、墳頂からの眺望もよく、美旗台地上の古墳と南西(名張)方面を広く見渡すことが出来る。言い換えれば、名張方面から東へ向かう際に、まず目に入るのが馬塚古墳である。そのため、比土小盆地周辺にとどまらない広い範囲にその威容を示したと思われる。



写真1 馬塚古墳からの眺望

以上のように、美旗古墳群を構成する各古墳は、台地の端にあたる比較的傾斜の少ない位置に築かれたという共通点を持つ。一般に、盆地内においては平坦な地形が希少であり、丘陵の斜面に古墳が築かれることも多い。しかし、美旗古墳群は、美旗台地という傾斜がほとんどない広大な耕作不能地に築かれたため、盆地内にありながら、平坦な地形上に所在すると考えられる。また、陪塚を含めた墓域は、台地の北端と南端に集中するため、台地の中央部は空白地帯となる。これは、比較的平坦である台地中央部に比べ、台地の端には古墳を築くのに適した原地形があったことを物語っているのかもしれない。

3. 交通路の中の南伊賀

・先行研究の確認

奈良盆地から東国へ向かうルートについては、以前から様々な検討がなされてきた。高橋克壽氏は、三重県の北部と南部で埴輪の様相が異なることを、奈良盆地の北部勢力と南部勢力との「東方地域との結びつき方の差」(高橋 1994,p.37)と表現し、4 世紀における以下の 2 つのルートを示した。

①奈良盆地北部から北伊賀を通り、加太越を経て美濃に至るルート。

②奈良盆地南部から榛原や美杉を通り、伊勢へ出る(後の伊勢本街道)。

さらに、伊良湖水道を通る海上交通を利用して渥美半島に至るルート。

埴輪の編年に基づく氏の見解が達観であったことは疑いないが、その後に発掘調査された宝塚 1 号墳において鰭付円筒埴輪が出土するなど、新たな発掘の成果によって伊勢平野の支配体制への理解が変化した。具体的に述べると、①にあたる高橋氏の示した美濃へのルートが伊勢平野を南下し、5 世紀初頭までに宝塚 1 号墳の位置する飯高地域へと及んだと想定されている。尚、伊勢平野を南下するルート上には、宝塚 1 号墳と築造時期や規模が類似する池ノ谷古墳が所在する。さらに、穂積裕昌氏によって現在の伊勢市域に古墳時代の有力な港湾を示す遺跡がないことと、伊勢平野と三河を結ぶ海上交通の出発点が現在の松阪市に所在する潟津であったことが明らかにされた(穂積 2023)。

また、伊勢・伊賀地域における前方後円墳設計の源流を「和邇地域を介したリレー的な移動」(柴原 2022, p.17)と表現した柴原聡一郎氏は、設計の伝播経路を現在の国道 25 号線に相当するルート⁴⁾と考察しており、氏が提示した交通路が埴輪に基づく古墳文化の流通経路を裏付けていると言える。

つまり、高橋氏の②のルートによって南伊勢の勢力が把握されたのちに、伊勢平野を南下した①のルートの延長によって南伊勢の勢力が再構成されたと考えられている。

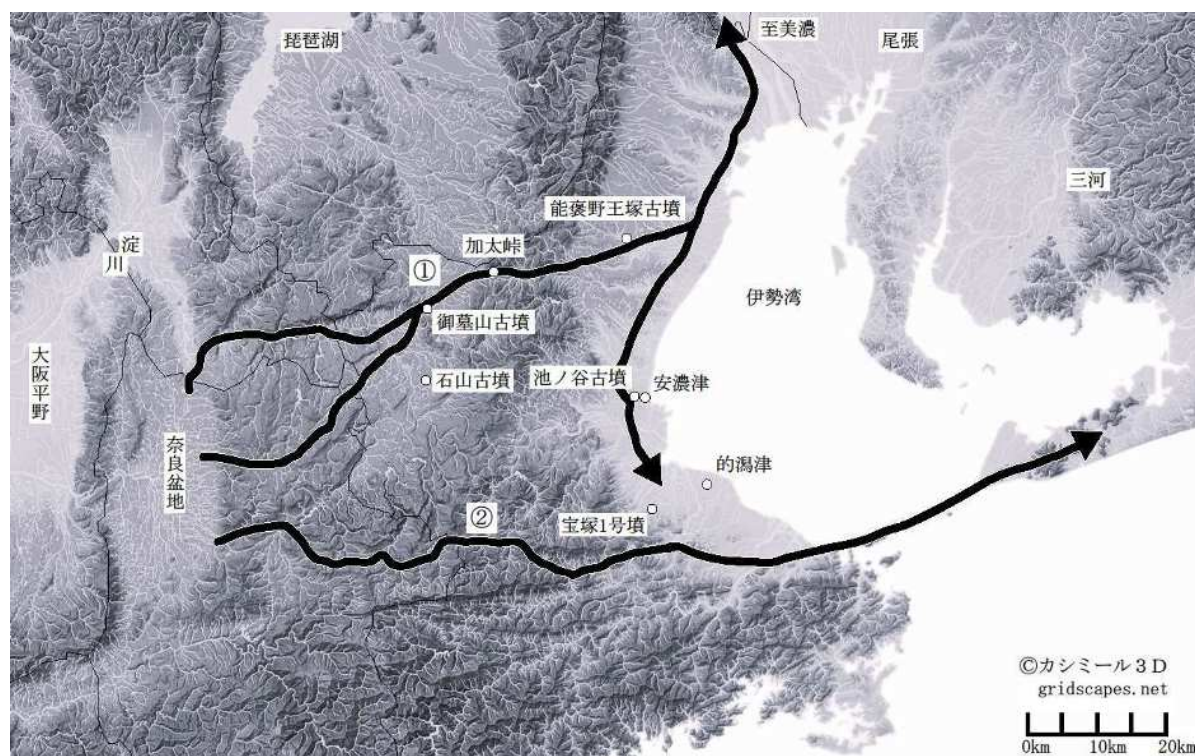


図 2 4 世紀後半以前における東国への交通路

これまで比較的広い範囲での変動について確認したが、ここで南伊勢の再構成について詳述する。

まず、4 世紀後半以前の嬉野地域においては、前方後方墳の系譜が数代にわたって続いており、そ

これらの墳丘上には伊勢型二重口縁壺が配置されている場合が多い。一方、同時期の飯高地域においては、円墳が多く見られ、その多くが円筒埴輪を伴う。飯高地域の勢力について穂積裕昌氏は「ヤマト王権勢力とのより強い関係性」(穂積 2023, p.69)を指摘している。このように、宝塚1号墳が出現する画期以前においては、墳形と樹立された埴輪の両面から、嬉野地域と飯高地域に異なる葬送の形式を有する勢力が所在したと考えられている。

しかし、4世紀末から5世紀初頭には、飯高地域における宝塚1号墳の出現と軌を一にして、嬉野地域に見られた前方後方墳の系譜が鏑山古墳を最後に途絶えた。代わりに当地においても前方後円墳が営まれるようになったため、当地の在地勢力の様相が変化したと言える。また、宝塚1号墳の墳丘には、嬉野地域が起源といわれる伊勢型二重口縁壺が樹立されており、畿内由来の要素と嬉野地域を起源とする在地性の強い要素の並立が認められると指摘されている。このように、嬉野地域の要素を受け継ぎつつ、飯高地域に築造されたことを踏まえれば、宝塚1号墳の被葬者が嬉野地域と飯高地域の両地域を基盤としたことが窺える。

宝塚1号墳に先行するような時期には、阿漕浦沿岸部に宝塚1号墳に次ぐ規模を誇る池ノ谷古墳が築造された。当古墳は、首長級の前方後円墳を営んでこなかった阿漕浦沿岸部に突如築かれたため、画期をもたらしたと評価できる。このように、前後する時期においてそれぞれの地域に画期をもたらしただ点で宝塚1号墳と池ノ谷古墳は類似性を持つと言える。

加えて、他に両者を結びつける要素が確認できる。それは、海上交通との強い関係性である。宝塚1号墳から荘厳な船形埴輪が出土していることは言うまでもないが、宝塚1号墳は的潟津、池ノ谷古墳は安濃津という「潟港」をそれぞれ付近に持つ古墳である。穂積氏が明らかにしたように両港は、伊勢湾西岸域における海上交通の中で重要な位置を占めた潟港である(穂積 2003)。なお、「潟港」とは、森浩一氏による仮称であり、潟を利用した港を指す(森 1995)。両古墳は重要な潟港との深い関係性にも共通点を見出すことが出来る。

続いて、これらの時期における伊賀の勢力の動向を確認する。加太越を経た美濃へのルートで古墳文化が伝播した4世紀代において、北伊賀では寺垣内古墳と荒木車塚古墳が築造され、南伊賀では石山古墳が築造された。伊賀盆地を北上する上での中間地点における石山古墳の出現は、それまで傑出した古墳を築いて来なかった当該地域が新たな様相を呈したと評価できる。尚、石山古墳では、鱈付円筒埴輪が出土している。その後、4世紀末から5世紀初頭には、北伊賀に三重県最大規模を誇る御墓山古墳、南伊賀に美旗古墳群の嚆矢を飾る殿塚古墳がそれぞれ出現した。

・青山越と南伊賀

前述の通り、東国へと向かう交通路の中で、以前から加太越のルートが注目されてきた。しかし、細川修平氏が、美旗古墳群に表出された政治組織による交通路の集約を指摘したように(細川 2018)、私は青山越(後の初瀬街道)についてその重要性を再評価すべきであると考ええる。

まずは青山越の経路について考察する。江戸時代に本格整備された初瀬街道は、美旗台地上で東へと折れ曲がり、阿保小盆地へと向かっている。つまり、後世における青山越(初瀬街道)は、美旗台地上において伊賀盆地を北上する加太越のルートと分岐したと言える。同様に古代以前においても「美旗古墳群周辺から比土へ入り、その地で二手に分かれたものと思われる」(穂積編 1992)との指摘がなされている。

一方で、同報告書においては、比土小盆地の南部(ここでは、現在の近鉄大阪線・伊賀神戸駅や伊賀鉄道・比土駅の周辺を指す)から阿保小盆地に抜けるために城之越遺跡の南側谷筋を抜ける道が注目されている(穂積編 1992)。このように、古代以前における青山越と後世における青山越(初瀬街道)が異なる経路をとった可能性が考えられる。

比土小盆地の南部を経由するルートと後世の青山越(初瀬街道)に見られるルートのどちらが古墳時代の交通路として使用されたかについて現時点で確信を持って述べることは難しい。しかし、伊勢神宮に仕えた斎王である大来皇女が斎宮より飛鳥へ帰る際に阿保の地において1泊していることや、近世において本居宣長が吉野へ向かう際に旧青山町の「伊勢路」という宿場町で1泊していること(山本 2010)がこの問題を考えるうえで示唆的である。街道の整備が進んだ近世においても青山峠の通行に1日を要していたことを鑑みると、古墳時代においても難所である青山越の前後で伊賀に宿泊する必要があったと言える。そして、古墳時代においてそのような役割を果たす拠点的な集落は、比土小盆地を根源地として美旗古墳群を営んだ勢力であったと考えるのが自然である。このように古墳時代において比土小盆地南部を経由するルートが使用された可能性は大いにあると言える。

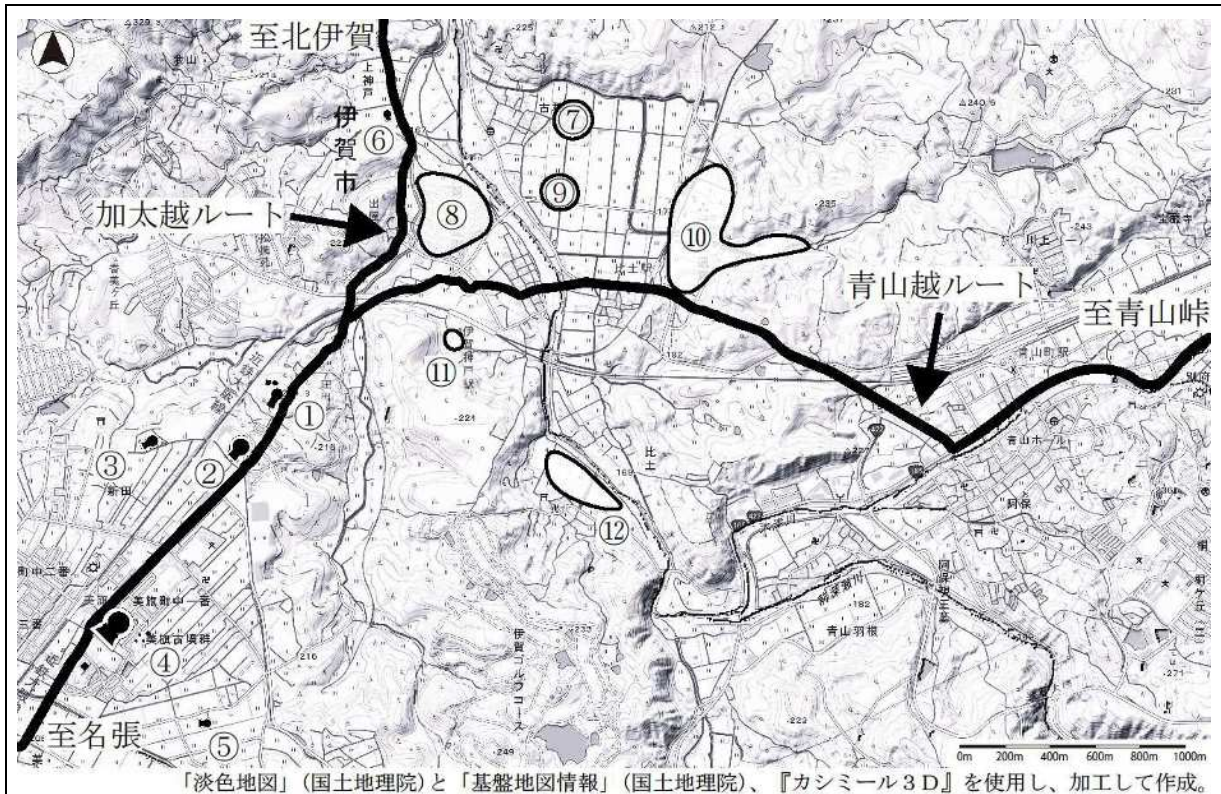
また、比土小盆地南部において交通路が分岐していたと仮定すると、奈良盆地側から東へ向かう際に殿塚古墳の真横を通り比土小盆地に入ったと言える。ただし、現在、殿塚古墳の真横を通って比土へと向かう経路は原野に還っており、通行が困難な状況である。その代わりとして女良塚古墳の東から尾根伝いに比土へと降りる主要地方道上野名張線が利用されているものの、大回りで比較的急峻な尾根伝いの経路が古代以前から利用されてきたとは考えにくい。そのため、古墳時代における青山越は、殿塚古墳の南東を通るルートが利用されたと考えられる。すなわち、殿塚古墳は東国へと向かう重要な交通路がその側方を通ることを前提として造営された蓋然性が高い。そして、青山越が美旗古墳群の勢力のもとで利用されたことを踏まえると、青山越の本格的な利用は、殿塚古墳が築かれた4世紀後半に開始されたと推定できる。



図3 殿塚古墳周辺



図4 比土と比土小盆地



- ①殿塚古墳 ②女良塚古墳 ③毘沙門塚古墳 ④馬塚古墳 ⑤貴人塚古墳 ⑥近代古墳
 ⑦北川遺跡 ⑧奥城寺遺跡 ⑨稲田遺跡 ⑩城之越遺跡 ⑪比土遺跡 ⑫高瀬遺跡

図5 比土小盆地周辺遺跡

加えて、南伊賀においては、交通路との関係性が想起される滑石製品の出土が認められる。石山古墳では、鍬形石、車輪石、石釧をはじめとする多量の碧玉製品、農工具形などの滑石製品が出土した(小野山編 1993)。さらに、比土に所在する高瀬遺跡からは、滑石製の紡輪と勾玉が出土している。美旗古墳群を構成する各古墳については、主体部が未発掘であり、副葬品を確認する術がないものの、殿塚古墳の陪塚であるわき塚1号墳から滑石製双孔円板と滑石製白玉が出土しており、殿塚古墳においても滑石製品が副葬されたことが想像される。製品の分布については、未発見のものがあることを考慮して慎重に扱わなければならないが、南伊賀の勢力が多くの滑石製品を保有していたことは確かな事実である。想像をたくましくすれば、美旗古墳群を営んだ多量の威信財を持つ強力な勢力による青山越への干渉が弱かったとは考えづらく、古墳時代における青山越のルートが比土小盆地を通ったことを裏付ける要素とも考えられるかもしれない。

このように、美旗古墳群の勢力のもとで加太越のルートと分岐し、東へと向かう青山越であるが、その伊勢平野側の出口にあたるのが嬉野地域である。当地の北には池ノ谷古墳と安濃津が、南には宝塚1号墳と的潟津がそれぞれ所在する。穂積氏が明らかにしたように、これらの



写真2 正法寺古墳からの眺望

潟港から三河へ向かう海上の交通路が存在したことが想定されている(穂積 2023)。そして、その交通路が行き着く三河の地には、4 世紀後葉から 5 世紀初頭の築造と考えられている正法寺古墳が所在する。正法寺古墳は、古墳時代における矢作川の河口部に立地するため、海上交通との関連性が従来から指摘されている古墳である。後円部上からは、神島や伊勢湾西岸域を見渡すことが可能である。加えて、当古墳は、造営の時期や造出に準じる機能が想定される島状遺構の存在から、宝塚 1 号墳との類似性があることも知られている。

これらの主要な首長墳と潟港の位置関係に着目すれば、古墳時代において伊勢平野を代表する 2 つの潟港を通した東国への交通路が想定される。それは、奈良盆地南部から榛原を経て南伊賀の比土小盆地に至り、北伊賀へと向かう加太越と分岐、さらに青山峠を通して伊勢平野に入り、的潟津や安濃津から三河へ向かうというルートである。言い換えれば、「奈良盆地南部→南伊賀→青山峠→的潟津→三河」という最短距離で東国へと向かうルートである。

このルートの成立においては、ヤマト政権による南伊勢の勢力の再構成が前提となると考えられる。すなわち、このルートの成立を宝塚 1 号墳が出現する 4 世紀末から 5 世紀初頭に求めることができる。これを踏まえれば、4 世紀後半における青山越の本格整備がこのルートの成立に向けて行われたと考えることも荒唐無稽とは言い切れない。



図6 「奈良盆地南部→南伊賀→青山峠→的潟津→三河」という交通路

このように、三河へ向かう青山越ルートが存在する可能性が明らかとなった。ただし、加太越ルートと青山越ルートの重要性については、両者の比較をもとに判断する必要がある。そこで、奈良盆地から伸びる両者が比土小盆地内での分岐を経た後の経路を対象に、比較を行う上で「古墳」を 1 つの指標として、考察を行う。

加太越ルートの経路上には、石山古墳(墳丘全長 120m、以降メートル表記のみ)や、御墓山古墳(190m)、能褒野王塚古墳(90m)、昼飯大塚古墳(150m)が所在する。さらに、加太越のルートの経由地として考えられる場合がある尾張にも目を向けると、青塚古墳(123m)や白鳥塚古墳(109m)が所在す

る。それに対して、青山越えのルート上に所在するのは、池ノ谷古墳(90m)や宝塚1号墳(111m)、正法寺古墳(90m)である。古墳の規模のみで勢力規模を判断することは憚られるが、青山越のルートに比べ、加太越のルート上に有力な古墳が所在することは確かである。さらに、前述した通り、加太越ルートが鱈付円筒埴輪や前方後円墳の設計企画などの流通経路として想定されていることも留意すべきである。

以上のように、加太越ルートの周辺に比較的、規模の大きな古墳が所在することと、当該ルートが複数の文化の流通経路として想定されていることを踏まえれば、現時点では、加太越ルートが青山越のルートよりも重要視されていたと評価することが出来る。ただし、青山越ルートの中で重要な位置を占める池ノ谷古墳や宝塚1号墳、正法寺古墳は、いずれも主体部の発掘が行われていないため、それらの出土品によって交通路の重要度を再考する必要性が生じる可能性は大いにあると言える。

4.まとめ

本研究を通して、青山越ルートの重要性を従来よりも高く評価する必要があることが明らかとなった。これは、青山峠を介した交通路が、伊賀と伊勢湾西岸域をつなぐという役割だけでなく、潟港を介した海上交通を利用することで中央政権と東国とをつなぐ重要な交通路であった可能性があることに裏付けられる。この交通路の成立は、宝塚1号墳に表出された南伊勢の再構成を前提とするため、4世紀末から5世紀初頭に成立したと見るのが妥当である。

さらに、近世における青山越(初瀬街道)が美旗台地上において加太越のルートと分岐するのに対し、古墳時代において畿内と東国をつなぐ青山越と加太越のルートが比土小盆地を結節点とした蓋然性が高い。これは、美旗古墳群を築いたと考えられている比土小盆地の勢力が従来の想定よりも直接的に青山越のルートを掌握していたことを示すと考えられる。そして、1日で越えることが出来なかったとされる青山峠を通過する上で、比土小盆地が近世社会における宿場町のような性格を持つ中継地点であったことが想定される。

以上の検討により、比土小盆地の勢力に代表される南伊賀の勢力は、重要な青山越のルートを掌握していたことが明らかとなった。そして、美旗古墳群に表出された安定的な勢力の維持が行われた要因として青山越のルートが果たした役割は大きかったと言える。

しかしながら、経路上に位置する古墳の規模と、畿内の古墳文化の伝播ルートを鑑みれば、加太越ルートが青山越ルートに比べて重要視されていたことが窺える。青山越のルート上に位置する主要古墳の埋葬施設が未発掘であり、判断するための資料が十分とはいえないものの、青山越ルートが加太越ルートを補完する意図のもとで開設されたと評価し得る。

さらに、広い範囲での交通路の動態を踏まえれば、大和政権の東国への交通路に対する姿勢の変遷を捉えることが可能となるかもしれない。初期大和政権にとって「濃尾平野を中心とする東海勢力への牽制が重要な政策課題」(福永 1996, p.299)であった古墳時代の前期前葉においては、雪野山古墳の所在する湖東平野から北へ向かい、今須峠を経て濃尾平野に出るルートと、鈴鹿峠を越えて伊勢湾西岸に出るルートが存在したとの指摘がある(福永 1996)。その後、前期中葉には、初期大和政権と東海勢力との関係が初期大和政権優位で固定化し、東国への交通路の重要性が薄れる中で、安土瓢箪山古墳に代表される湖東の勢力が、琵琶湖を介し、日本海や朝鮮半島へと続く交通路を掌握する役割を担うようになったとされている(福永 1996)。

以上のような政治的局面の変動を遂げた湖東地域に対して、前期前葉に傑出した首長墳を持たない伊賀地域の勢力は、前期中葉を機に大型の首長墳を築くようになる。これは、既に述べた加太越ルートの伸長に伴う変化であり、伊賀を経由する東国への交通路が、湖東平野を介する交通路に対して後出であることを示す。湖東地域の変化が大和政権中枢における、大和盆地北部や河内平野に巨大古墳

群を築いた新興勢力の台頭に起因すること(福永 1996)を鑑みれば、伊賀地域を通る交通路の伸長にも新興勢力が深く関係したことが推察される。そして、伊賀地域を経由する交通路として、加太越ルートと、それを補完する青山越ルートという2つの交通路が設定されたことから、新興勢力が伊賀地域を介した交通路を重要視し、伊賀地域の首長と深い関係性を持った蓋然性は高いと言える。

また、比土小盆地に隣接し、加太越と青山越が分岐する直前にあたる美旗台地は、一定以上の面積を持って存在しながら、水源がないために耕作が不可能な土地であった。そのため、古墳の築造によって耕作地を減らすことなく、交通路に隣接する形で古墳を造営することが出来た。すなわち、交通路の掌握と権威の誇示、耕作地の保護が同時に達成できる点で、美旗古墳群が美旗台地上に築かれたことは、必然的であったと言える。

南伊賀の勢力の実情について述べてきたが、最後に、伊賀地域や伊勢地域の中で南伊賀の首長が特筆すべき勢力を持ったことを確認することが出来る編年表(表1・2・3・4)を掲載する。

		員弁	四日市	鈴鹿川下流域 左岸	鈴鹿川下流域 右岸	鈴鹿川上流域	奄芸(河芸)	安濃	阿漕浦沿岸部
前期	3世紀 後葉								
	4世紀 前葉	● 高塚山							
	4世紀 中葉		○ 志氏神社						
	4世紀 後葉			能褒野王塚	寺田山1号				池ノ谷
中期	5世紀 前葉			白鳥塚1号	愛宕山1号			■ 明合	
	5世紀 中葉			● 八幡塚			○ 西高山1号		
	5世紀 後葉		■ 広B群1号	井田川城山	西ノ野5号	木ノ下 ● 大垣内	● 西高山2号	鎌切1号	殿村1号
	6世紀 前葉	● 岡1号墳		井田川南町 井田川茶臼山	西ノ野1号	山下	● 茶白山1号	● 赤塚	● おこし ● 君ヶ口
後期	6世紀 中葉							● 元井池	● 鎌切3号
	6世紀 後葉							● 大名塚	



表1 伊勢地域の編年表①

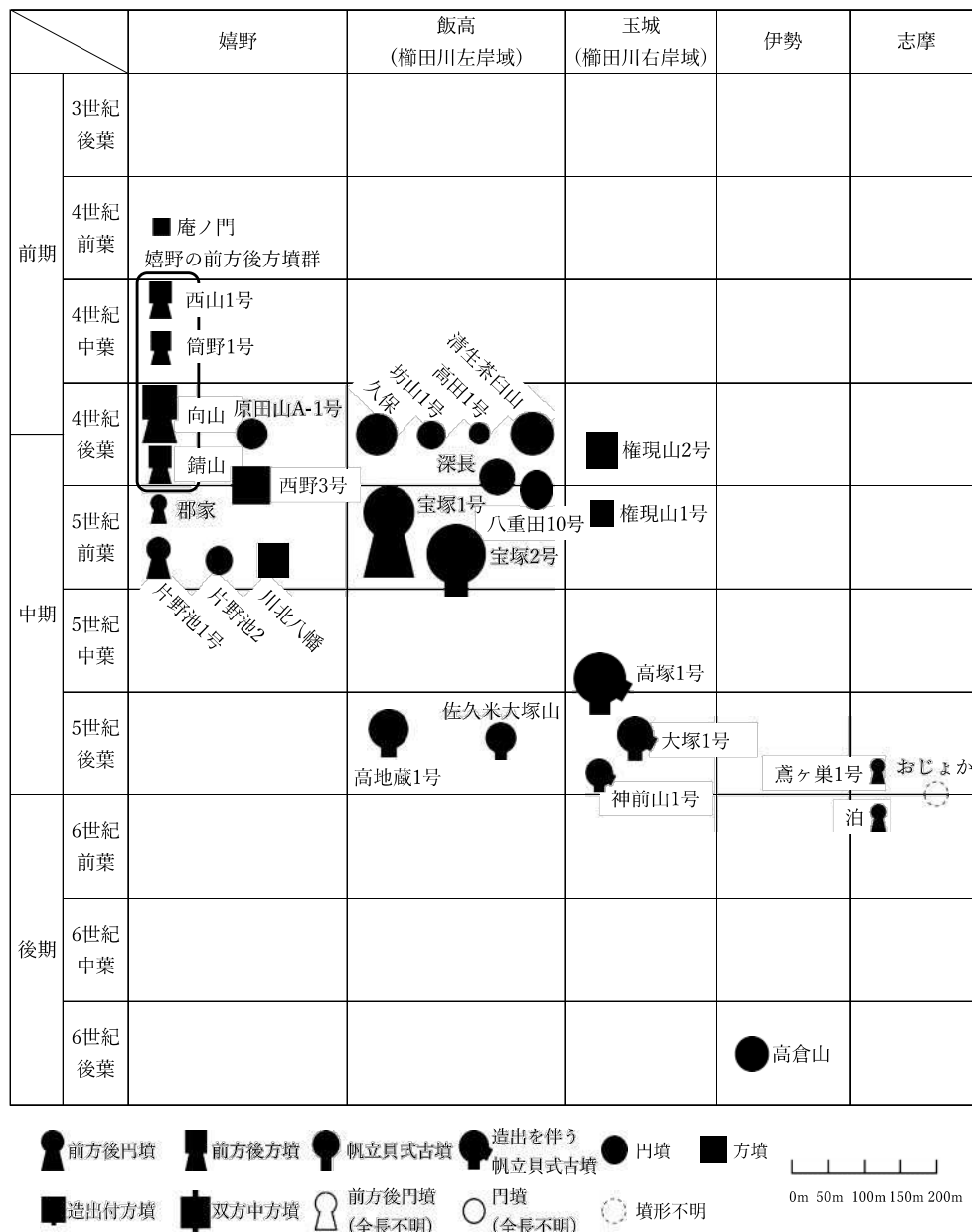


表2 伊勢地域の編年表②

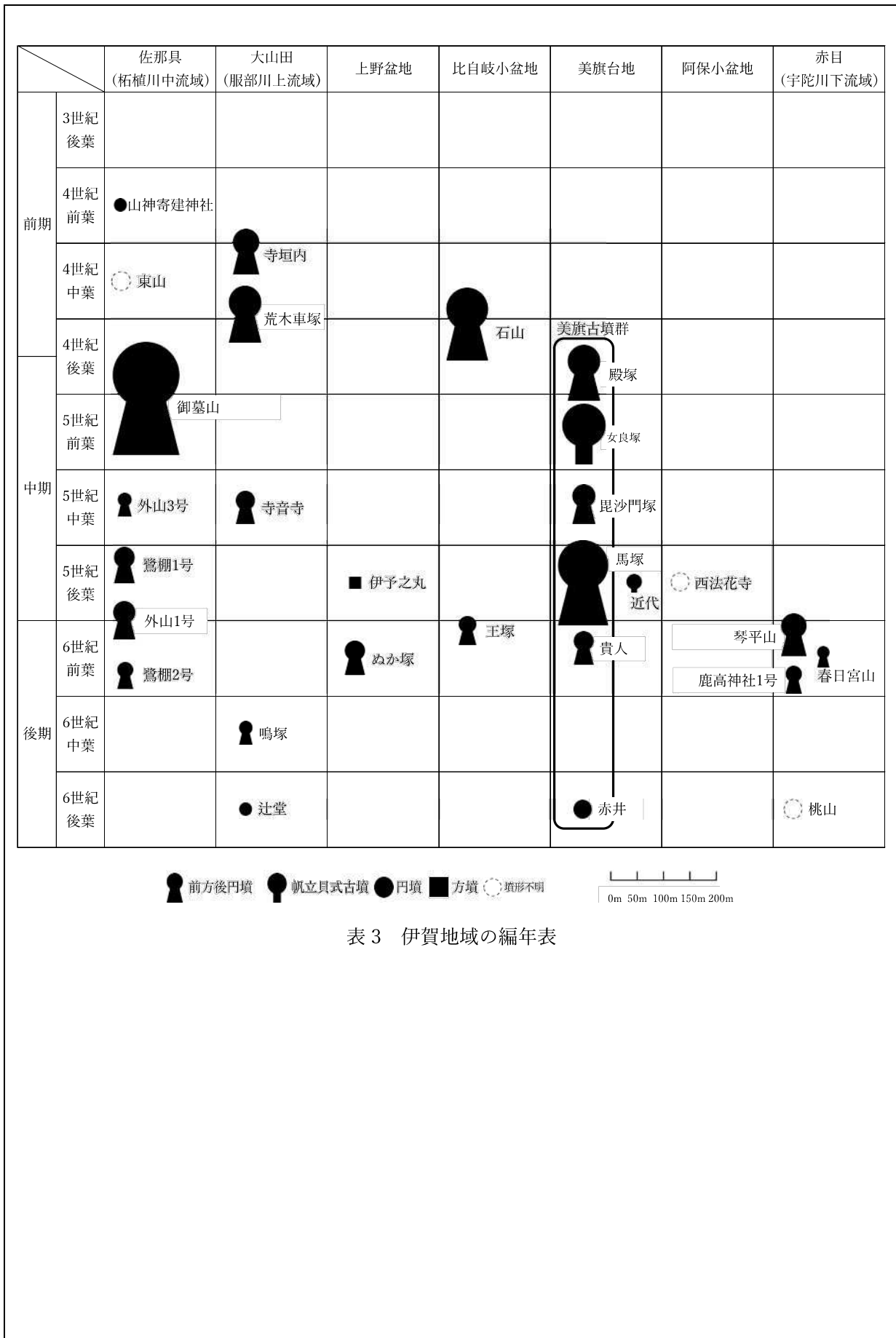
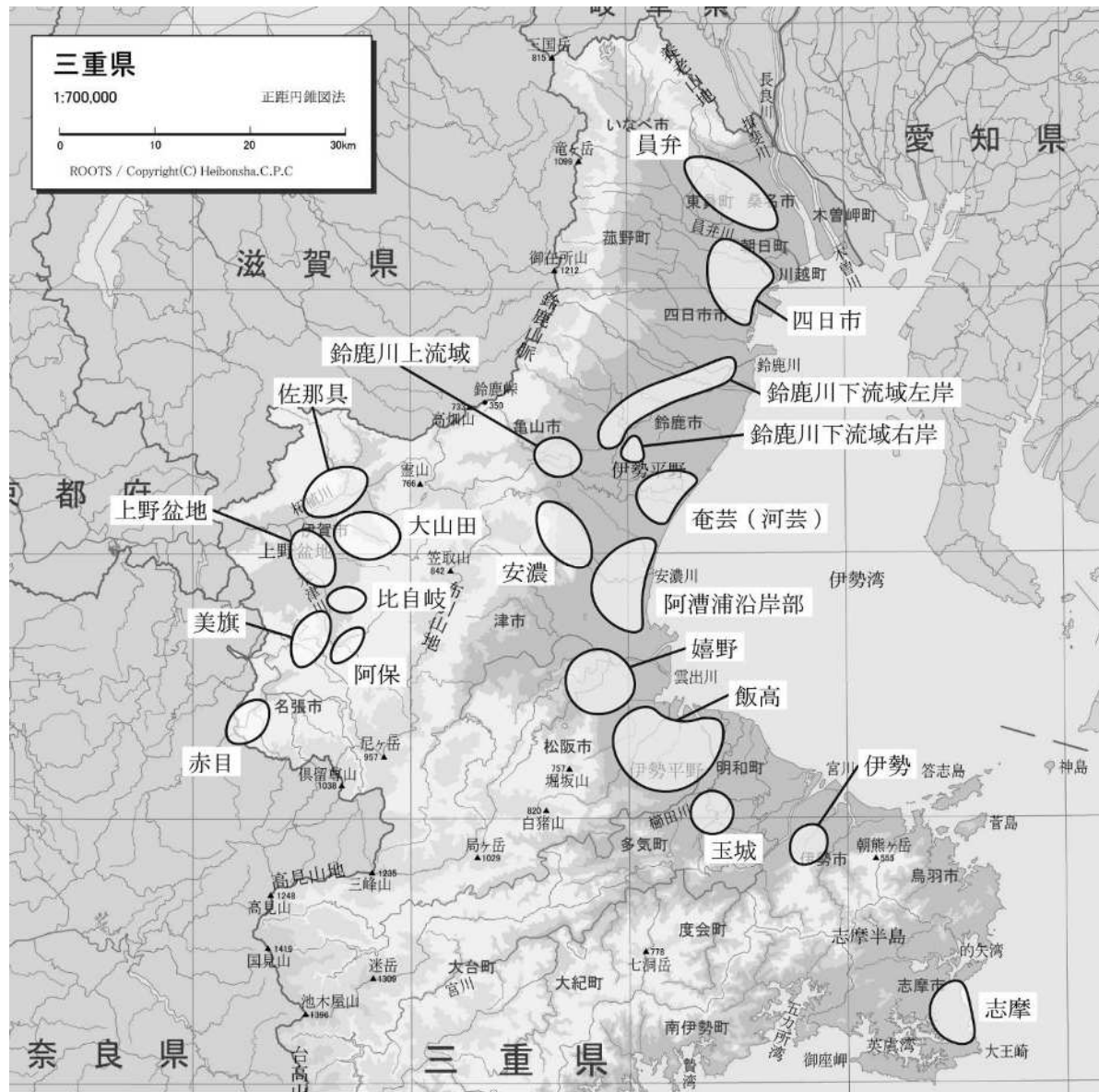


表3 伊賀地域の編年表



提供：平凡社地図出版 / ROOTS 製作委員会 / アフロ

図7 三重の小地域区分

名称	外形	埴輪等	埋葬施設	副葬品	備考
能褒野大塚古墳	前方後円墳	円筒・鱗付朝顔形	竪穴式石室か？		
白鳥塚1号墳	帆立貝式古墳	円筒・朝顔形・蓋形・盾形・鐙付壺			
明合古墳	双方中方墳	円筒・蓋形・家形・盾形			
池ノ谷古墳	前方後円墳				葺石なし
宝塚1号墳	前方後円墳	円筒・楕円筒埴輪・朝顔形・蓋形・家形・舟形・圀形・柱状(柱形)・盾形・靱形・甲冑型(短甲・草摺)・鳥形・冠形・高環形・二重口縁壺(壺形埴輪A)・鐙付きの壺形埴輪(壺形埴輪B)など	粘土槨か？		
宝塚2号墳	帆立貝式古墳	円筒・朝顔形・蓋形・家形・盾形	粘土槨か？		
御墓山古墳	前方後円墳	円筒・蓋形			
石山古墳	前方後円墳	円筒・鱗付円筒・蓋形・靱形・盾形・甲冑型・家形・水鳥形・靱形・土師器壺・土師器高環など	粘土槨(3基)	内行花文鏡・仿製神獸鏡・小型鏡・勾玉・管玉・琴柱形石製品・碧玉製鍬形石・石釧・車輪石・滑石製模造品・鉄剣・鉄刀・銅鏃・鉄鏃・鉄製農工具・玉杖形石製品・甲冑など	
殿塚古墳	前方後円墳	円筒・短甲形			
わき塚1号墳	方墳	円筒・朝顔形・家形		銅鏡・櫛・滑石製双孔円板・滑石製白玉・短甲・頸鐙・肩鐙・衝角付冑・鉄斧・鉄鎌・鉄鋸・鉄鉈・鉄刀子・鉄剣・鉄鏃など	殿塚古墳の陪塚
わき塚2号墳	円墳	円筒・朝顔形・家形	粘土槨(2基)	鉄刀・鉄鏃	殿塚古墳の陪塚
女良塚古墳	帆立貝式古墳	円筒・家形			
毘沙門塚古墳	前方後円墳		竪穴式石室		
馬塚古墳	前方後円墳	円筒・家形・馬形・蓋形			
貴人塚古墳	前方後円墳	円筒・形象(動物)・須恵器環・高環・器台			

表 4 主要古墳の詳細

5. 今後の課題

本研究においては、青山越を介した交通路の存在を提唱したが、その交通路を介した具体的な文物の流通については未確認である。そのため、交通路の存在を裏付ける具体的な流通を示すことが今後の課題となる。

また、美旗古墳群をはじめとする南伊賀の古墳は、未発掘のものが多く、資料の点数による制約も少なくない。美旗古墳群の構成墳は、既に盗掘された可能性の高いものが多く、副葬品の調査には限界があると思われるが、周辺の遺跡を含めた今後の発掘の成果に期待したい。

〔註〕

- 1) 美旗盆地は名張盆地の支盆地で名張市北東部のやや広い範囲を指すため、ここでは当該古墳群の位置する比較的狭小な微高地のみを呼称するために「美旗台地」という名称を使用する。
- 2) 本図は、国土地理院が提供する「基盤地図情報」の5m メッシュの地形データをもとに、『カシミール 3D』を使用して作成した。

- 3) 地形情報が 5m 刻みであるため、女良塚古墳の墳丘(高さ 9m)など、地形データのごく一部が正確に反映されていないが、地形的特徴を十分に捉えていると言える。
- 4) 氏の提唱した現在の国道 25 号線に相当するルートとは、現在の天理市北部から奈良盆地を出て北東に進み、山添村を経つつ、伊賀盆地北部、さらには加太峠に至るルートである。

〔参考文献〕

- 愛知県史編さん委員会 2005『愛知県史』資料編 3 考古 3 古墳 愛知県
- 愛知県史編さん委員会 2016『愛知県史』通史編 1 原始・古代 愛知県
- 伊賀市 2011『伊賀市史』第 1 巻 通史編古代中世
- 小倉 整・林 和範(編) 2006『白鳥塚 1 号墳』 鈴鹿市考古博物館
- 小野山節(編) 1993『紫金山古墳と石山古墳』京都大学文学部博物館図録第 6 冊 京都大学文学部博物館
- 倉本一宏 2007『壬申の乱を歩く一歴史の旅一』 吉川弘文館
- 近藤義郎 1992『前方後円墳集成—中部編一』 山川出版社
- 三田敦司・三辻利一(編) 2005『史跡正法寺古墳範囲確認調査報告書』吉良町埋蔵文化財発掘調査報告書第 3 集 吉良町教育委員会
- 柴原聡一郎 2022「前方後円墳設計技術の流通構造」『ヒストリア』第 295 号 大阪歴史学会
- 高橋克壽 1994「埴輪生産の展開」『考古学研究』第 41 巻第 2 号 考古学研究会
- 豊田祥三(編) 2006『天童山古墳群発掘調査報告—附編 近代古墳発掘調査報告一』三重県埋蔵文化財調査報告書 275 三重県埋蔵文化財センター
- 名張市史編さん委員会 2004『おきつもの名張 今と昔』 名張市役所
- 福田哲也・松葉和也(編) 2005『三重県松阪市宝塚町・光町所在 史跡宝塚古墳—保存整備事業に伴う宝塚 1 号墳・宝塚 2 号墳調査報告—本文編』松阪市埋蔵文化財報告書 1 松阪市教育委員会
- 福永伸哉 1996「雪野山古墳と近江の前期古墳」『雪野山古墳の研究—考察篇一』 八日市市教育委員会
- 穂積裕昌(編) 1992『城之越遺跡—三重県 上野市 比土一』三重県埋蔵文化財調査報告 99-3 三重県埋蔵文化財センター
- 穂積裕昌 2003「伊勢湾西岸域における古墳時代港津の成立」『考古学に学ぶ(Ⅱ)—考古学研究室開設五十周年記念一』同志社大学考古学シリーズⅧ 同志社大学考古学シリーズ刊行会
- 穂積裕昌 2023『伊勢神宮の考古学—考古学からみた古代祭祀 1—』増補版 雄山閣
- 細川修平 2018「近江・丹波・伊賀の大型古墳」『古墳時代の畿内』講座 畿内の古代学 第Ⅱ巻 雄山閣
- 三重県 2005『三重県史』資料編 考古 1
- 三重県 2016『三重県史』通史編 原始・古代
- 村木一弥(編) 2005『殿村 1 号墳・殿村遺跡発掘調査報告—三重県津市殿村一』津市埋蔵文化財報告 39 津市教育委員会
- 村治元吉 1962『碌々集』 村治元吉
- 森 浩一・森川桜男・石部正志・田中英夫・堀田啓一 1973「三重県わき塚古墳の調査」『古代学研究』第 66 号 古代学研究会

森 浩一 1995「潟と港を発掘する」『日本の古代3—海をこえての交流—』 中央公論社
森本 徹(編) 2005『古墳時代の滑石製品—その生産と消費—』(第54回埋蔵文化財研究集会 発表
要旨・資料集) 第54回埋蔵文化財研究集会事務局
山本雅靖 2010「御墓山古墳への道—伊賀地域における巨大古墳造営の背景—」『伊勢・伊賀の古墳
と古代社会』東海の古代② 同成社

【図表及び写真の出典】

図1・2・3・4・5・6・7: 筆者作成/写真1・2: 筆者撮影/表1・2・3・4: 筆者作成