

難波からの北上路

— 8世紀の淀川河口部と三嶋路の復原 —

上遠野 浩 一

- I. はじめに
- II. 三嶋路・三嶋道
- III. 史料に見える「難波からの北上路」
 - (1) 弘仁3年の記事
 - (2) 仁寿3年の記事
 - (3) 『行基年譜』『天平十三年記』の記事
 - (4) 東南院文書・東大寺文書の記事
- IV. 三國川・中河と三嶋路との関連
 - (1) 三國川
 - (2) 中河
 - (3) 三嶋路との関連 — 『吹田市史』説の検討 —
- V. 垂水以北の道の復原
 - (1) 垂水から七尾を目指す道
 - (2) 七尾から宇野辺への道 一条里との関連 —
 - (3) 宇野辺以北の道
- VI. おわりに

I. はじめに

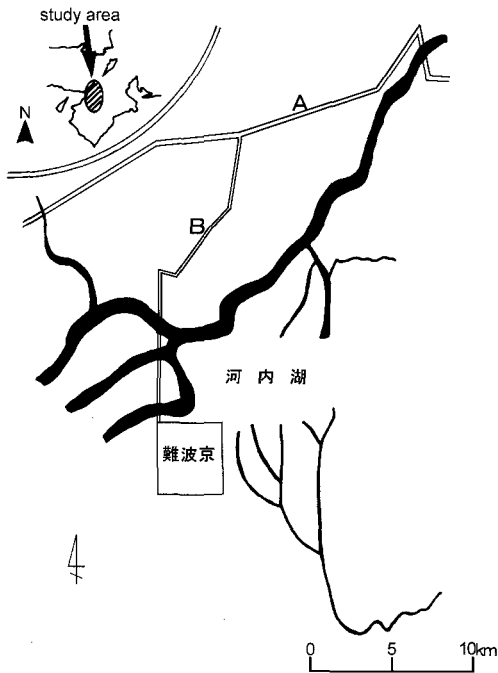
『続日本紀¹⁾』には聖武が難波遷都直前に三嶋路をたどって紫香楽に行幸した記事が見える。このときにどのような道筋であったのか、詳しい記述はなく、ただ三嶋路をたどったことのみが記録されている。また『日本三代実録²⁾』(以下『三代実録』)には伊勢斎宮

が帰還した際、難波で禊ぎを行い、難波から河陽宮への帰還路に三嶋道をとったという記事が見える。三嶋路・三嶋道とも、「三嶋」という地名を冠していることから、淀川右岸路を指しているものと考えられる。この道筋は、すでに、『続日本紀』和銅四年正月丁未(丙午朔二)に見えている。

「始置_二都亭驛_一。山背國相樂郡岡田驛。綴喜郡山本驛。河内國交野郡楠葉驛。攝津國嶋上郡大原驛。嶋下郡殖村驛。伊賀國阿閉郡新家驛。」

和銅4年の段階でこれらの驛(以下駅)が設置されていたこと、これらの駅を結ぶ駅路が存在していたことが知られる。

これら駅のすべてが確実な現地比定がなされているわけではないが、東海道にあったと見られる新家駅を除けば、平城京から木津川沿いに北上し、楠葉で淀川を渡り、淀川右岸を丘陵沿いに西進した駅路と駅が存在が知られる。三嶋路(道)の三嶋地名が、摂津国三嶋地方を指しているとすれば、その名称からこの駅路の淀川右岸路と見られる部分と同一であろう(第1図A)。『延喜式』「諸國駅伝馬条」は山崎駅と草野駅を記しており、この二駅を結ぶ道筋も和銅4年に記された駅路と同じものであると考えられる。以下この淀川右岸路を「和銅4年の駅路」と記す。これらの史料の指す道筋は、平安時代には山陽道の



第1図 8世紀淀川河口部景観概略図
 足利健亮『日本古代地理研究』
 (古今書院, 1985) 422~424頁より作図

一部として機能し、足利健亮³⁾はこれが中世以降は西国街道として残っていったことを論じた。

淀川右岸路である「和銅4年の駅路」は、奈良時代・平安時代の史料では、三嶋路・三嶋道と呼ばれていたようだ。問題は、この三嶋路(道)が難波を起点としており、難波と「和銅4年の駅路」とはどのような道でつながっていたのかということである。史料としては、六国史や『行基年譜』に、架橋記事として断片的に残っているが、それが道路整備の記事であるかどうか、大変わかりにくい。この難波から「和銅4年の駅路」に至るまでの道筋を本稿では「難波からの北上路」と呼び、その復原を目的とする。

この道の概要は、すでに足利健亮⁴⁾によって地図上に描かれ(第1図B)、一部区間については検証もされている。本稿は足利が検

証を行わなかった部分⁵⁾を補完してこの道筋の復原を行うことを目的としている。またこれに伴っては、8世紀段階における淀川下流部の景観復原が不可欠で、これも本稿の目的の一つである。

II. 三嶋路・三嶋道

「難波からの北上路」の存在を示す史料として、先に触れた三嶋路と三嶋道について記す。

三嶋路とは『続日本紀』天平16(744)年2月戊午条に、

「取_二三嶋路_一行_二幸紫香樂宮_一。太上天皇及左大臣橘宿祢諸兄留_二在難波宮_一焉。」

と見え、また三嶋道とは『三代実録』元慶5(881)年正月には伊勢齋宮退下の記事に見える。

「正月十五日甲子。(中略)太政官下符山城摂津等國園。前伊勢齋内親王(識子)来二月廿二日首途、自_二大和道_一、経_二山城河陽宮_一、至_二摂津難波海_一解除、自_レ彼可_レ入_レ都。凡其供具依例准擬。」(中略)「正月十九日戊辰。(中略)下_二符山城・大和・伊賀・伊勢等国_一。前伊勢齋内親王入京。陪從二百十九人、宜_二行宮飲食乘馬担夫弁設供給_一。又下_二知河内・摂津两国_一。齋内親王、擬_レ出_二神宮_一。從_二河陽宮_一取_二水路_一、赴_二難波宮_一。依_レ例三処祓除。每処経_二一日_一、即便取_二三嶋道_一、還_二向河陽宮_一。(後略)」

(両史料とも下線筆者)

『続日本紀』の記事は、難波宮にいた聖武が難波遷都を目前にして、紫香樂宮に行幸するときのもので、元正太上天皇と橘諸兄は難波に残り、天皇不在のまま、難波遷都の詔勅が出される。このときの聖武のたどった道筋が三嶋路である。難波から北上し、淀川右岸路に入って東行したのであろう。

『三代実録』の記事は、伊勢齋宮の帰京記事で、齋宮は河陽宮（山崎）から水路をとって難波へ出、難波からは陸路（三嶋道）を通過して河陽宮に戻っている。やはり難波を起点として河陽宮を目指していることから、聖武がたどった道と同じ道をたどって淀川右岸路に入ったのであろう。

この右岸路が「和銅4年の駅路」であることは先に述べた。この道筋は平安時代の山陽道の一部にあたるので、齋宮が通った三嶋道とは山陽道という駅路である。ただし、この区間が和銅4年（奈良時代初め）から山陽道としての機能を有していたとは考えられない。この道を利用したという記録は『続日本紀』中ではこの聖武の紫香楽行幸記事のみである。和銅4年段階では殖村駅以西の記述がないことから、殖村駅以西は整備されていたかどうかは不明であるが、この駅路が島上・嶋下両郡家と見られる地点付近を通過していることから、平城京と両郡家との連絡道としての機能は考えられる。聖武・齋宮は、難波から北上し、「和銅4年の駅路」を通過して目的地に向かったのであるから、難波と両郡家との連絡も考慮しなければならない。『続日本紀』及び『三代実録』は、難波から「和銅4年の駅路」に至る道も含めて全体をそれぞれ三嶋路・三嶋道と呼んだのであろう。

この三嶋路（道）のうち、難波を起点とし、「和銅4年の駅路」に合流するまでの道とはどのような道筋であったのか、これを示す史料が断片的ではあるが、六国史その他に見いだされる。以下、それぞれの史料について検討する。

Ⅲ. 史料に見える「難波からの北上路」

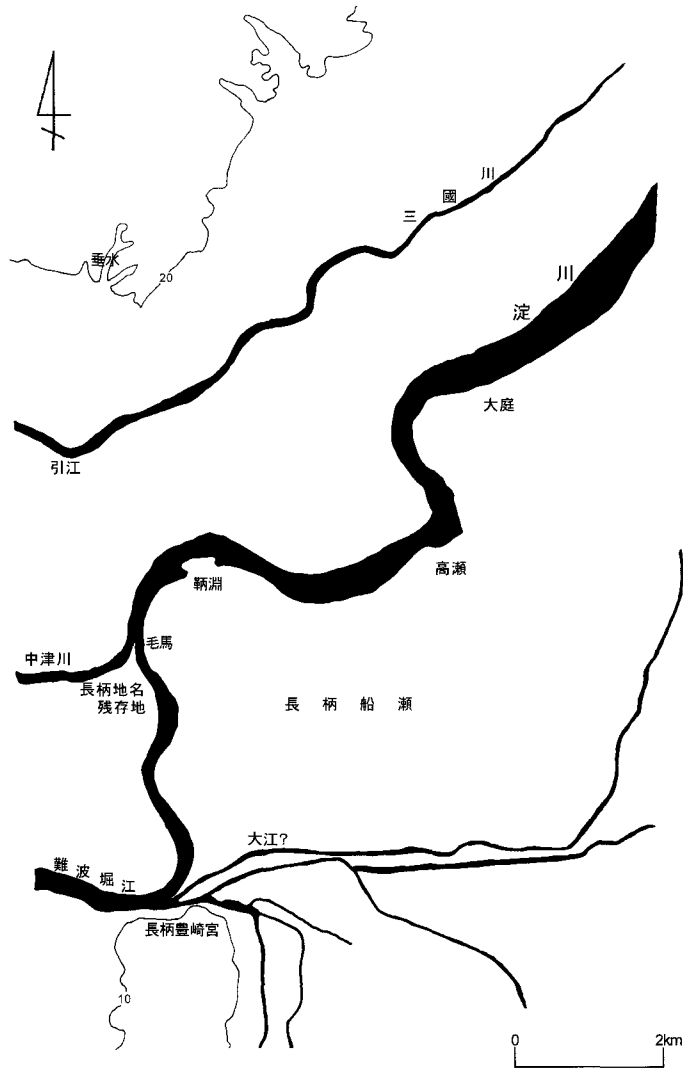
（1）弘仁3年の記事

『日本後紀』弘仁3（812）年6月に「遣使造攝津国長柄橋」と見え、摂津国に長柄橋を造らせるといふ記事である。長柄橋とは長柄川に架けられたものであろう。架橋とはこの

河川を渡る必要があつたのであるから、そこには長柄川を渡る交通路の存在を考えなければならない。

この長柄川とはどの河川を指すのであろうか。長柄地名を古代文献から拾ってみると、『住吉大社神代記⁶⁾』の「長柄船瀬本紀」にその四至の記述が見え（「四至 東限高瀬。大庭。南限大江。西限鞆淵。北限川岸。」）、これら地名と現在の地名を照合してみると、「長柄船瀬」とは現在の守口市高瀬・大庭付近から都島区友洲から大川を下って京橋付近に至る範囲の、淀川・大川左岸の地名であったと見られる（第2図）。おそらくこのあたりに大きな入江が広がり、船の発着もあり、この入江全体を長柄と呼んでいたのではないか。一方、孝徳の難波宮は長柄豊崎宮と呼ばれ、上町台地先端に出土している難波宮跡は、聖武の後期難波宮であるとともに、古い層は長柄豊崎宮であると見られている。後に見る『行基年譜』には、長柄は堀江・中河とともに西城（成）郡にあった橋として記され、長柄という地名は西成郡すなわち大川右岸の地名でもあることがわかる。これらのことから、淀川下流部一帯が一般的に「長柄」と呼ばれたこと、その範囲はかなり広いものであることが読み取られる。古代には淀川下流域両岸が長柄と呼ばれ、いくつかに分流した河川の一つが長柄川と呼ばれたことが推測できるのである。

近世地誌の『摂津志⁷⁾』によれば、長柄川は中津川のことであるとする（第2図）。中津川とは、現在の新淀川の前身で、毛馬で西に分流する流路である。明治の淀川改修以前は淀川の河口分流の一つであった。『摂津名所図会』、『摂津名所図会大成』も『摂津志』の記述をそのまま引用している。現在、毛馬分流地点の少し下流（新淀川）の、現在の天神橋筋8丁目の北側に長柄地名が多く遺存しており、近世地誌の記載と合致する。これら遺存地名を単純に古代までさかのぼらせるこ



第2図 「長柄」の範囲
 『新編大阪地盤図』（コロナ社、1987）付図2より作図

とには躊躇はあるが、後に掲げる史料によって、長柄川を中津川に、長柄橋の位置を天神橋筋8丁目の北付近に比定できる。これについては次節以降及び次章にて詳述する。

(2) 仁寿3年の記事

『文徳実録』仁寿3（853）年10月戊申には「攝津國奏言。長柄三國兩河。頃年橋梁斷絶。人馬不通。請准堀江川。置二隻船。以通濟渡。元之。」という記事が見える。

この史料から、淀川河口が9世紀半ばの段階で堀江・長柄・三國の三川に分流していることが知られる。三國川については流路変更はあったにしても（後述）、現在の神崎川と見てよいだろう。この記事によれば、元はこの3川には橋が架かっていたが、頃年（近年）断絶し、それぞれに渡船を通したい旨が申請され、許されている。渡船を通すことによって交通の至便をはかったのであろう。逆

にいえば、ここになんらかの交通路が存在したからこそ、ここを渡る手段がなければならず、弘仁3年に見た長柄橋と同様、交通路の存在を考える必要があるだろう。この史料では渡船を通した先行例に堀江川があげられている。堀江川とは仁徳『記⁸⁾』『紀⁹⁾』に見られる難波堀江あるいは『行基年譜』(後述)に見える堀江であり、現在の大川下流の西向き部分に比定されているが、この記事はその堀江川では比較的早く橋が断絶したこと、渡河手段は渡船に移行しており、他の二川もこれに追随したいという奏言であることを示している。淀川河口部でそれぞれの分流を渡ろうとする努力が読み取られる。長柄川・三國川・堀江川の3渡河地点を有機的に結びつけるなら、これらを結ぶ交通路の存在を考えるべきであろう。

(3) 『行基年譜¹⁰⁾』『天平十三年記』の記事

「天平十三年記」には次の記事が見える。

宍(度力)橋六所

泉大橋 在相楽郡泉里,
山崎橋 在乙訓郡山崎郷, 神亀二一
九月十二日始起,
已上二所山城国云々,
高瀬大橋 在嶋下郡高瀬里,
長柄
中河
堀江 並三所西城郡,
已上四所在摂津国,

「天平十三年記」の史料性については井上光貞¹¹⁾の研究があり、ここで付け加えることはない。「天平十三年記」は同時代の行基の事績を示す史料として見てよいであろう。

この中で、長柄・中河・堀江は、橋とは記されていないが、タイトルに「宍(度力)橋六所」とされていることから、行基が架けた橋と見てよいであろう。8世紀半ばに、淀川が長柄川・中河・堀江川の3川に分流していたことが読み取られるとともに、長柄と堀江については先に見た弘仁3年と仁寿3年の橋

梁と同じと見れば、六国史に記された長柄橋や堀江に架かっていた橋の前身は、行基の架橋にかかるものと見られる。さらにこの3橋は「並三所西城郡」とされており、セットで記されていることから、西城郡の中に通された一本の交通路上に架けられたものと見なすべきであろう。ここで問題となるのは、『行基年譜』が淀川河口分流を長柄・堀江・中河とするのに対し、『文徳実録』は堀江川・長柄川・三國川とすることである。長柄と堀江に関しては河川名が同じであるから、同一河川としてよいであろうが、中河と三國川の関係をどう見るのか。これについても後述するが、ともかくも西成郡を東西に横切る河川を渡るために橋が架けられ、橋同士を結ぶ一本の交通路が想定できる。次の史料は、その交通路の存在を証明する史料である。

(4) 東南院文書・東大寺文書の記事

『平安遺文』〇一「太政官牒 東南院文書五ノ三」には次のように見えている。

□(太)政官□~□

寺家荘壺区地玖段□~□

板倉式宇〈一長二丈 広一丈七尺
一長一丈八尺 広一丈五尺〉
甲倉老宇〈長一丈六尺三寸 高九尺〉
椋皮葺五間板敷東屋老宇〈長四〇〇
〇〇〇〇五寸 高一丈四尺〉
草葺九間真屋老宇〈長六丈五寸 広
□(一カ)丈五尺五寸 高一丈一尺〉
草葺九間東屋老宇〈長六丈四尺六寸
広一丈六尺 高一丈一尺〉
右、在摂津国西成郡江北、今置駅家、
勅旨荘壺区地壺町伍段
板倉式宇〈一長三丈四尺 広二丈二
尺 高一丈五尺 一長一丈八尺八寸
広一丈六尺 高一丈一尺〉
甲倉老宇〈長二丈三尺 広一丈五尺
高一丈八尺〉
五間東屋老宇〈長三丈七尺 広一丈
五尺七寸 高一丈二尺〉

右、在同国東生郡江南、今入寺家、
牒、被大納言正三位藤原朝臣是公宣稱、
奉勅、郵駟之設、事取穩便、上件
寺莊實其便地、宜用勅旨莊相換処置者、
三綱知狀、依件施行、今以狀牒、牒至
准狀、故牒、

延曆二年六月十七日 正六位
上行左少史衣枳年「広浪」牒
従三位行左大弁兼皇后宮大夫大和守佐
伯宿禰「今毛人」○「太政官印」十八
アリ。(下線筆者)

この記事は西城郡江北にあった東大寺の荘の一部に駅家を設けるために、勅旨荘の一部と交換するというものである。この「寺家庄壺区玖段□～□」とは東大寺の土地であることは、この延暦2年太政官牒に、平安末期の整理により「新羅江庄券延暦2年 官符二枚」という表題がつけられていたこと¹²⁾や、同じく『平安遺文』二一五六「東大寺諸荘文書并絵図等目録○百卷本 東大寺文書第七号」によって明らかである。

摂津国

(中略)

新羅江庄

民部省符一通四至(東安曇江 南堀江 西百姓家 北松原)地四町

天平勝宝二年四月十二日、(奥八枚)、買券并牒狀等

官符一通(二枚) 延暦二年六月十七日

(以下略)

前者(『平安遺文』○一)の史料が後者(『同』二一五六)の「官符一通二枚」に相当する¹³⁾。また先に述べた通り、前者には後の時代の整理であるが「新羅江庄券」の表題が付されていることを考えると、前者の「寺家庄玖段□～□」とは後者に見える新羅江庄の中に含まれると見てよいであろう。その四至に見える地名は不明ながら、堀江は難波堀江を指す¹⁴⁾ものであるとすると、新羅江荘と

は堀江北岸に位置する荘であったと考えられる。

新羅江荘と勅旨荘の位置関係については、直木孝次郎¹⁵⁾は高瀬大橋付近に想定した。これに対し、大谷治孝¹⁶⁾は東成郡と西成郡の境界を、最新の難波宮発掘成果から難波宮中軸線であり、これの北延長線は南流する大川であるとした。そして新羅江庄と勅旨庄は堀江を挟んで南東に勅旨庄、北西に新羅江庄という位置にあるとし、これは松原弘宣¹⁷⁾と栄原永遠男¹⁸⁾に支持された。筆者もこれに従いたい(第3図参照)。

前者において、寺家荘玖段に対し、勅旨荘壺町伍段であるから、東大寺は広さにして1.5倍強の土地を得たことになる。等価交換であると見ると、寺家荘玖段は相当の値打ちがあったと見なければならぬ。その値打ちとは、この交換がここに駅家を設置することが目的だったことから察せられるように、この位置の交通至便性であろう。つまり、この「玖段」の中に駅家を設けた(『和名抄¹⁹⁾』に見える「駅家郷」もこの「玖段」の中に比定してよいだろう)ということは、ここに駅路が通り、堀江に面していることから、水陸両方の交通の要所であったという想像ができるのである。ともかくこの「玖段」には駅家としての機能を持たせられることに太政官が注目し、それ故の交換なのであろう。大谷が想定した新羅江荘の位置が正しいとすると、弘仁3年の長柄橋や、仁寿3年の堀江川の例にならって設置された長柄・三國両河川の渡し船は、この駅家を經由する駅路整備であったと理解でき、新羅江荘の中を北上する交通路を想定すれば、長柄川・三國川をも渡ることになる。駅路は国家レベルでの設置であるから、六国史に架橋や渡渡船記事が記録された理由は駅路整備と考えれば矛盾なく説明ができる。さかのぼれば「天平十三年記」の長柄・中河・堀江の三橋もこの駅路の前身の交通路上に位置したのではないだろうか。この

駅家設置記事は、これまでに見てきた各橋を結ぶ道路の存在を史的に裏付けるものである。

行基の工事に端を発した道路が、のち駅路として整備されたとすると、直線道路であったことが推測される。この直線の北の延長線上には垂水地名があり、「天平十三年記」に見える垂水布施屋（「天平十三年記」は垂水布施屋と記す。「水」は「水」か²⁰。以下垂水と記す）が想起される。先に見た長柄地名の散見する天神橋筋8丁目付近を通り、大谷が想定した新羅江庄を経由する道路は、まっすぐに垂水につながる。しかもこのラインの南は木原克司²¹によると難波京西京極に接続する。つまり、先に地名から推測した長柄橋の位置と、駅家を想定した位置を直線で結ぶと正確な南北のラインができ、これを北に延ばせば垂水に行き着き、南に延ばせば難波宮西京極に接続するのである。史料上に点在して見える地点は正確に南北に一直線に並び、ここにこれらの点を結ぶ直線道路を想定することは可能であろう。

「天平十三年記」に記された、長柄・中河・堀江の三橋と垂水布施屋の4点は、おそらく最初は行基によって施工された道路上に設けられた施設であり、この道路は天平16年に三嶋路として聖武が紫香楽への行幸路として利用した。同じ道路に延暦2年に駅家が設けられ、この時点以降は駅路として機能していたことになる。

「難波からの北上路」は、難波京西京極から真北に淀川河口分流を渡って垂水に突き当たると推測するが、その際問題点を2点指摘しなければならない。第1点は先に述べた渡河河川の名称の相違である。すなわち『行基年譜』は長柄・中河・堀江と記し、『文徳実録』は堀江・長柄・三國と記す（下線筆者）。この二つの史料の間にはおよそ100年の隔りがあるが、堀江（橋）と長柄（橋）は名称が共通であるから、同一河川に架けられ

たものと見てよいであろうが、『行基年譜』の中河と、『文徳実録』の三國川は同一河川と見なすべきか否か、という問題である。筆者はこれを別河川と見ているが、これについては、8世紀から9世紀当時の景観復原が必要となる。第2に『吹田市史²²』が三嶋路を近世高槻街道とほぼ同じ道筋をたどったという見解を出している点である。「難波からの北上路」は三嶋路の一部であるから、もし『吹田市史』の見解が正しいとすると、三嶋路は難波から垂水までの直線道路ではなく、長柄橋を東に折れ、高浜を経由して北上するという道筋となる。これに従えば直線道路という前提が崩れ、中河や三國川という河川的位置やその渡河地点も、別の場所に想定しなければならない。次章ではこの2点について検討する。

IV. 三國川・中河と三嶋路との関連

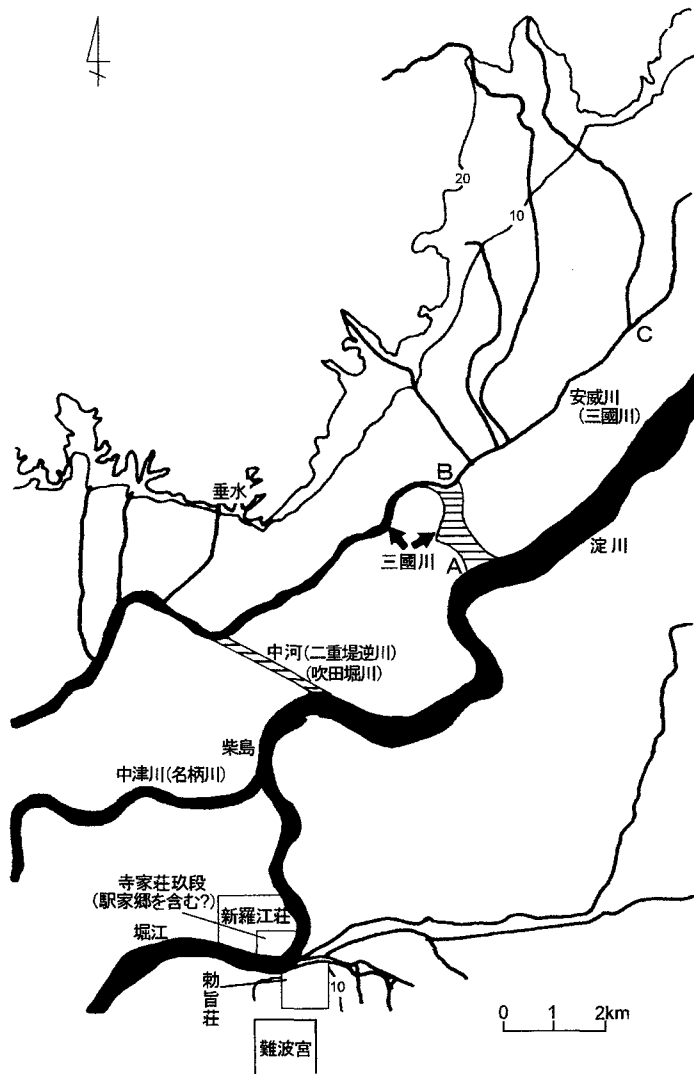
(1) 三國川

三國川とは、『続日本紀』延暦4（785）年に見える史料が初見である。

「遣使堀攝津國神下。梓江。鯁生野。通于三國川。」

ここに見える神下・梓江・鯁生野という残存地名はなく、どこを掘ったのかについての決定打はない。しかし、「通于三國川」とあるので、元々から三國川といわれていた河川が存在し、淀川と三國川の連結工事であることが読み取られる。三國川とは、近世には神崎川と呼ばれた河川のことであるが、当時これがどこをどのように流れ、延暦4年の工事とはどこを掘削し、元からあった三國川とどのようにつながられたのであろうか。

天坊幸彦²³はこの掘削工事位置を第3図AB間と見た。つまり天坊は、今の安威川筋を三國川と見、延暦4年の工事とは淀川と今の安威川（当時の三國川）を連結したものと見たのである。これはほぼ通説となっており、筆者もこれに従う。A地点での分岐は地



第3図 三國川と中河の位置関係

『新編大阪地盤図』(コロナ社, 1987) 付図2及び、
 大谷治孝「摂津国家地売買公驗案の基礎的考察」ヒストリア82, 1979, 付図2より作図

形的には大変無理があり、自然に屈曲分流するような場所ではない²⁴⁾。B地点とA地点との標高差はほとんどなく、むしろB地点の方が丘陵部に近い分、少しだけ高いと見られ、A地点における自然分岐は考えられない。また安威川(三國川)がB地点で屈曲し、A地点で淀川に流れ込んだという見方²⁵⁾もあるが、たとえB地点が少しだけ標高は高い位置

にあっても、この地点で安威川が南に屈曲する理由がないため、採用できない。A地点の分岐は人工工事による分岐と見るのが妥当であり、淀川の分流工事の記録は延暦4年以降には見られないので、江口の分岐は必然的に延暦4年になされたかと解さなければならない。

古代の三國川とは、現在の安威川の流路に

近く、延暦4年の工事はこれと淀川がつけられたものと見られる。ただし、地形分類²⁶⁾から、古代(淀川との連結以前)において、三國川が現在の安威川のようなはっきりした流路をとっていたとは考えられない。淀川右岸の安威川が淀川と並行に流れるあたり(B-C間)は現在も後背湿地が細長く連綿と続き、淀川右岸地帯に展開する条里地割も、安威川右岸より1キロ強の幅に渡って見られない²⁷⁾ことから、古代においてはこのあたり一帯には広大な湿地帯が横たわっており、各小河川はこの湿地帯に向かって流れ込み、ここから南西に流出する河川が三國川であったのだろう。延暦4年の工事はこの湿地帯から発する流路と淀川を連結したものと見られる。この河川は吹田砂堆と吹田砂州の間²⁸⁾を西にとって、大阪湾に流出するが、大阪平野形成期よりの流路と見られる²⁹⁾。

延暦4年の工事の結果、B地点で北に分岐した淀川の分流が、湿地帯から流れ出てきた三國川と合流することとなった。これは後々までも淀川の有力な分流となり、平安時代半ば以降には舟運によって栄えることになる。淀川の大量の水が三國川に流れ込むようになったのであるから、合流後の三國川の川幅も同時に拡幅されたことであろう。明治の地形図には広い幅の堤防が描かれており、この川幅は、淀川の水を受け入れた結果によるものと見なければならぬ。仁寿3年の渡し船を通す記事は、この分流工事後の三國川を渡るものであり、分流工事後の川幅の拡幅と水量の増加によって、架橋工事が難しくなった結果なのかもしれない。いずれにせよ、この地点における渡河手段の必要性、つまり交通路の存在を示している。

(2) 中河

一方、「天平十三年記」は、西城(成)郡に長柄・中河・堀江という橋が存在したことを記す。橋梁名がそのまま河川名と考えてよいとすると、8世紀半ばにおいて、西城

(成)郡を3本の河川が横断していたことを示す史料である。問題は「天平十三年記」の中河と仁寿3年の三國川の対応関係である。三國川とは、先に述べたように延暦4年に淀川と連結された河川であるが、これが連結以前から存在していた川であることに注意しなければならない。一方、延暦4年以前の記事である「天平十三年記」は、渡河河川を三國川と記さず中河と記している。ということは延暦4年以前には中河と呼ばれた河川と三國川と呼ばれた河川の二流が存在したということになる。三國川は現在の安威川と近い流路とすると、中河は別の流路を想定しなければならない。

中河という名称に関して、『摂津志³⁰⁾』は次のような興味ある見解を示している。

「延暦中、三國川に通ず。然るに猶氾濫已まず。柴島の北の故水道を疏し水勢を三國川に漏洩す。名づけて中津川と曰ふ。今の二重堤は即ち此なり。後名柄川を浚えて此の水路を塞ぐ。童謡に曰く(中略)云々。名柄の一名中津川とは此の縁なり。」(訓読筆者)

「柴島の北の故水道」とは「今の二重堤は即ち此なり」とあるように、二重堤逆川のこと、淀川と三國川がもっとも接近する間に位置し、江戸時代の絵図には、締切堤によって閉鎖されている様子が描かれている³¹⁾。この記事によれば、中津川という河川名称は、元々は柴島の北の故水道即ち二重堤逆川を指し、のちに毛馬で西に分流する流路を指すようになったと解釈できる。二重堤逆川が中津川と呼ばれていたことに注目したい。しかも二重堤逆川については「柴島の北の故水道を疏し」と記し、名柄(長柄)川については「名柄川を浚えて」(下線筆者)とあるので、両者とも元々存在した水路を浚渫または拡幅して疎水したことを示している。『摂津志』には、二重堤逆川や中津川の疎通の時期が記されていないが、『西成郡志³²⁾』によれば、

二重堤逆川は悪水排除のための開削であり、年代は詳かならずとしながらも、天文18(1549)年以後としている。新水路(中津川)の疎通は二重堤逆川を閉じた後ということになる。つまり二重堤逆川・名柄川は、故水道として古くから存在し、時期を違えて浚渫拡幅されてきたことがうかがい知られる。

『摂津志』の記事から類推するに、中世以前においては、淀川河口分流とは現在の神崎川(三國川)・中津川・大川に加え、二重堤逆川の位置にも存在していたようだ。このうち三國川については、延暦4年の工事によって淀川とつながり、その前と後では別河川であったことを頭に入れておかなければならない。その上で中河を二重堤逆川に比定すると、『行基年譜』の記述を矛盾なく理解することができる。すなわち、行基は堀江(難波堀江)と長柄川(名柄・中津川)と中河(二重堤逆川)に架橋したのである。行基の架橋から約100年の間に、三國川と淀川が連結され、中河の存在意義が薄れ、仁寿3(853)年には淀川河口の三川とは堀江・長柄川・三國川を指すようになった。このように考えて古代の淀川河口部の景観を模式的に描けば第3図のように整理される。

中河に比定した二重堤堀川であるが、この流路は、吹田砂堆と天満砂堆先端部との間に位置し、元は河内湖の出口であった³⁹⁾。5～6世紀頃、難波堀江が開削されたことによって、淀川本流は大川筋(難波堀江)に移り、この元河内湖の出口であった流路はほとんど淀川の河口一支流にすぎなくなっていた。これが中河であろうと推測している。淀川と北に並行して流れる三國川とが、もっとも接近する間にあり、両川をつなぐ位置にあって、中河の名称にふさわしい。『摂津志』は、これを中津川と呼んだと記すが、「中津川」という河川名称が淀川本流と三國川の間という意味であれば、逆川が同じ発想で古代に中河と呼ばれたことは考えられる。

ここに河道が存在したことは、ボーリング調査の結果³⁴⁾からも確実で、中河の記録は、この河川の存在を記したものと解釈できる。

服部昌之³⁵⁾はこの水路を同じ『行基年譜』「天平十三年記」に見える吹田堀川に比定しているが、筆者はこれも首肯している。吹田堀川の位置は、服部が論証したようにこの位置にしか考えられず、また淀川旧河道の一本がここに存在していたと見れば、吹田堀川とは中河を浚渫拡幅したものと考えるよりほかにはないのである。行基はいったん中河に架橋した後、この流路の浚渫拡幅を行い、中河を吹田堀川として排水・水運等の目的に使用できるようにしたと考えられ、その広い川幅から、何も無いところを掘ったと考えるより、元々あった水路を浚渫拡幅したと考えたい。中世にも疎水工事が行われたことは先述したが、この位置は疎水を行うには地形的に適切と見られたゆえのことなのであろう。吹田堀川のその広い川幅からは舟運が考えられるが、記録が全く残っていないため、これが作用した期間がきわめて短く、三國川開削前後には埋まってしまったことが推測される。仁寿3年段階で、渡河地点の一つとして中河の名があげられていないのは、渡河する必要もないほどの河川としての機能が低下していたことを逆に示すものであろう。

以上、三國川と中河は別河川であり、行基が架橋した中河(橋)と仁寿3年の三國川の渡河地点は別の場所を指していると考えたい。

(3) 三嶋路との関連

— 『吹田市史』説の検討 —

次に、『吹田市史』³⁶⁾が示した三嶋路について検討する。『吹田市史』の図を第4図(一部加筆)に示す。

『吹田市史』は、三嶋路とは近世の高槻街道に近いものであろうとしている。その具体的道筋とは、長柄川を渡って(F点)その右

岸沿いに北上し、D点（新家村）から北上し、B点（高浜）を経由して、千里丘陵の東南麓のG点付近に至り、ここから七尾を経て、郡集落付近で西国街道に合流したとする。千里丘陵沿いに北上することについては、後述するように筆者の見解とも一致しているが、垂水を経由しないで高浜を通るとする点は首肯できない。この説について反論を行っておく。

長柄橋で東に折れるという道筋は、近世の道路ではあっても、古代の記録には見られないコースである。『行基年譜』、六国史には架橋または渡船を設置する記事があり、これらによって難波から北上する道が少なくとも三國川まではたどることができる。つまり道は長柄橋で東に折れず、直進しているのである。筆者はこれを直線道としたが、これは延暦2年の駅家設置から推測される駅路と同一であると見るからである。一方、高槻街道は長柄橋から東に折れて淀川右岸を遡るというルートをとるため、直線道という前提をはずさなければならない。『吹田市史』はこれら

の史料が示す地点と三嶋路との関連をどう捉えるのかについての言及がなく、あるいは長柄橋を東に折れて、高浜を経由させる必然性や根拠（これを示す文献等）も示していない。

高浜を経由することは天平年間の時点では、少なくとも史料からは読み取ることにはできない。後世の史料、たとえば『更級日記³⁷⁾』には高浜の遊女が見えるので、11世紀後半には三國川水運が盛んになるのに伴ってにぎわった可能性はあるが、延暦4年以前、つまり淀川と三國川が連結する以前に高浜を拠点とした水運の存在を示す史料は見いだされない。8世紀半ば段階で高浜を経由する必然性は史料の点からは皆無であるといわなければならない。以上のことから三嶋路が高浜を通るという説には与することができない。

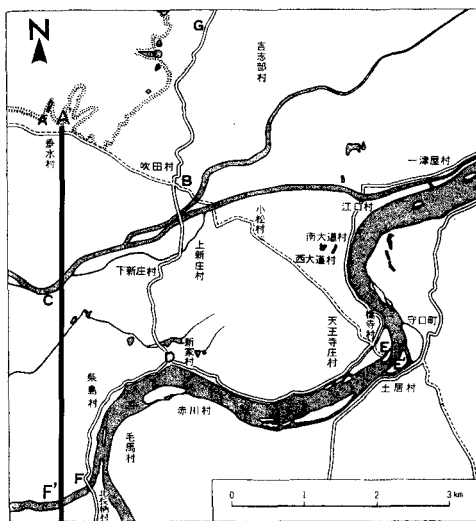
難波と垂水を結ぶ道または連絡路が早くからあったことを示唆するものとして、伝説ではあるが次の史料があげられる。

『新撰姓氏録³⁸⁾』右京皇別上。

「垂水公。豊城入彦命四世孫賀表乃真稚命後也。六世孫阿利眞公。諡孝徳天皇御世。天下旱魃。河井涸絶。于_レ時阿利眞公。造_二作高樋_一。以_二垂水岡基之水_一。令_レ通_二宮内_一。供_二奉御膳_一。天皇美_二其功_一。使_レ賜_二垂水公姓_一。掌_二垂水神社_一也。日本紀漏。」

これは、天下旱魃のため難波宮の水が不足したので、垂水から「高樋」を通して難波宮内に水を供給した、という記事である。一見荒唐無稽であるが、淀川も干上がる程の旱魃とすれば、高燥な上町台地に水を供給する手段としてはあり得ない話ではない³⁹⁾。このような樋を通すためには、垂水—難波間になんらかの連絡路の存在が考えられる。もとより伝説ではあるが、垂水の豊かな湧水と、垂水と難波宮の7世紀半ばにおける有機的なつながりが垣間見られる記事である。

垂水には現在垂水神社（式内社に比定される）が鎮座している。垂水社は史料に見える



第4図 『吹田市史』が想定する三嶋路
『吹田市史』第1巻（1990，吹田市役所）
282頁の図に加筆

限りでは祈雨神⁴⁰⁾として国家の幣帛を受けている。祈雨神の性格はこの豊かな湧水からのイメージによるものであろう。現にこの近くの泉殿宮という神社も豊かな湧水をまつたものであるし、アサヒビールの工場はこの付近の豊かな湧水を使っているらしい⁴¹⁾。『行基年譜』に見える垂水布施屋はこの湧水の地に設けられたものであろう。垂水地名は、三國川（神崎川）の北およそ2キロメートル強の場所にあり、仁寿3年の三國川渡河地点から垂水までの道路の延長は十分に考えられる。ここで千里丘陵に突き当たるため、直線道をこれ以上単純に北へ延伸することはできない。いわば垂水は「難波からの北上路」の一つの到達点と見られる。

「難波からの北上路」は難波京からまっすぐに北上し、堀江・長柄・中河（『行基年譜』）・三國川（『文徳実録』）を渡って垂水に達したものと考えるべきであろう（第4図F'-A'間）。この道は延暦2年の駅路と一致することが推測されるので、駅路設置時期は不明ながら、『行基年譜』に見える三橋とはこの駅路の前身であること、弘仁3年、仁寿3年の架橋・渡船設置記事はこの駅路の整備記事と見なすことができる。難波京西京極と大谷治孝の示した新羅江荘の位置に『和名類聚抄』に見える駅家郷も比定でき、垂水地名はその真北に延長線上に結ばれることから、これらは難波京西京極から直線道路上にあったと見るのが妥当であろう。

V. 垂水以北の道の復原

(1) 垂水から七尾を目指す道

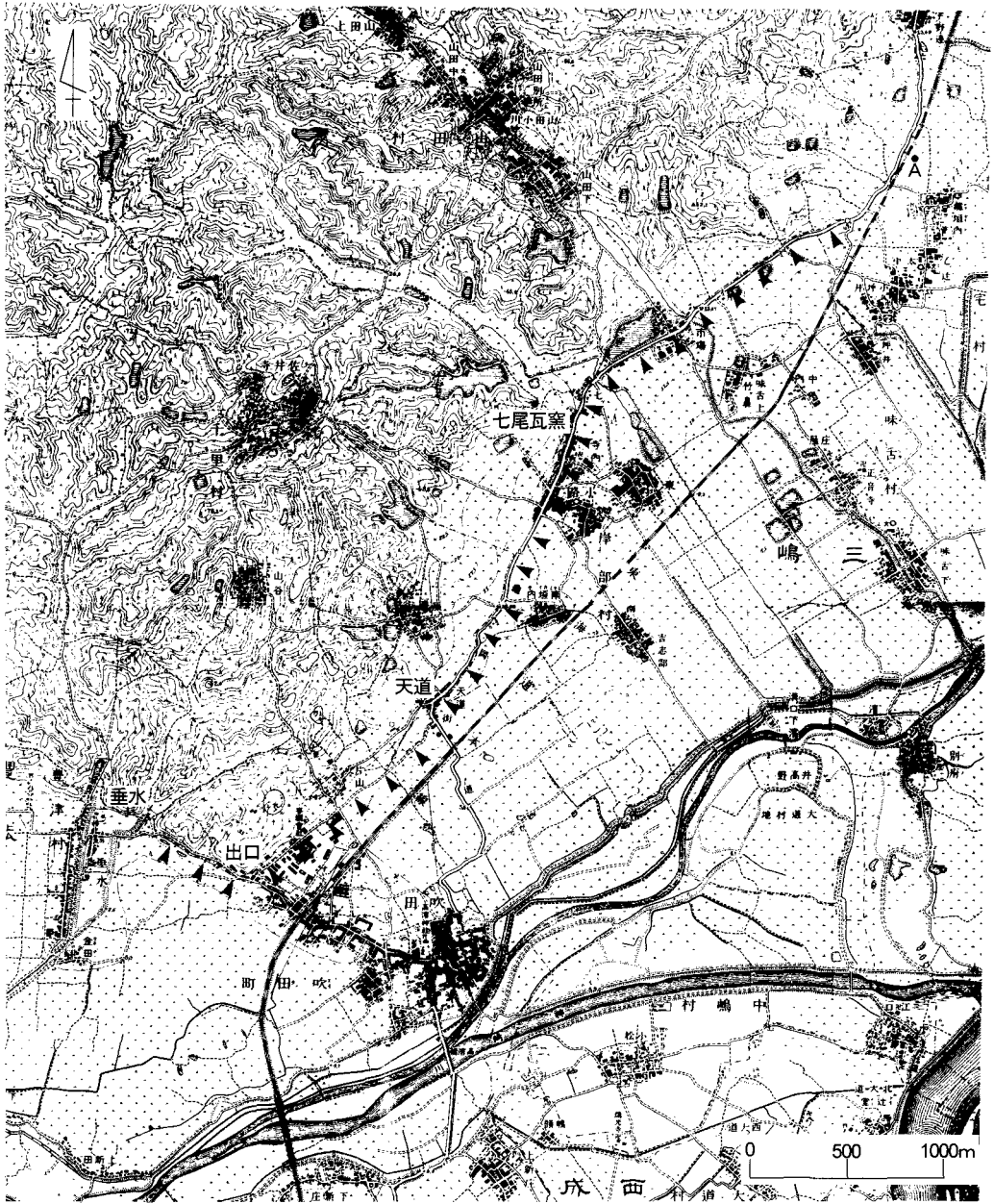
次に垂水以北の道について考察する。

垂水からは千里丘陵の10メートル等高線に沿って東行すると、千里丘陵の南端（出口）に達する。そのまま10メートルラインに沿って屈曲しながら北東に上る道路を正式二万分之一地形図⁴²⁾に見いだすことができる（第5図）。出口―天道間は、吹田村と片山村の

村境（大字界）にあたる道筋である（第6図⁴³⁾）。この垂水―出口―天道間が標高10メートルラインに沿い、急峻な千里丘陵を北西に見ながら、意外なほどフラットな道筋をとることに注目したい。

この大字界は天道集落付近で少し角度を北向きに変え、途中で小字界に変換しながら、直線的に七尾に達する。第6図を見ると、この間に数ヶ所大字・小字界に細長くなる部分（矢印で示した）があり、道路痕跡を示すものと見られ、この大字・小字界は天道以北については、近世亀岡街道とほぼ重なる⁴⁴⁾。

千里丘陵は、天道からは西に後退し、その部分には山田川と正雀川が扇状地を形成している。その扇頂付近の西へ張り出した丘陵の先端、千里丘陵東麓の岸辺神社の東北東約300メートルの位置に七尾瓦窯⁴⁵⁾（第5図）があり、吹田市教育委員会によって発掘調査され、ここで後期難波京に供給された瓦が焼かれたという事実がわかっている。最近吹田操車場遺跡（吹田市芝田町、第6図参照）から難波宮跡（大阪市中央区）で見つかった丸瓦と同型の瓦が出土したという新聞発表⁴⁶⁾もあり、おそらくここに不要な瓦を捨てたのであろう。七尾付近の標高は約17.5メートル、第5図を見ると、亀岡街道が七尾を頂点とする二等辺三角形の2辺を形成し、七尾経由は迂回路となっていることがわかる。つまり七尾にはどうしても立ち寄りかねばならない理由、つまりここで焼かれた瓦を積み込まなければならなかったからにほかならない。亀岡街道が、わざわざ迂回して七尾を経由していること、七尾から天道に続く亀岡街道は10メートル等高線に沿う緩やかな下り道であることなどは、瓦という重量物を運ぶための最善の道筋であることを示している。また、天道、出口、垂水を結ぶラインも傾斜がなく、瓦を運ぶという条件に合致する。垂水からは、前章で見た直線道を南下して難波に至ったのであろう。そう考えれば七尾―天道―

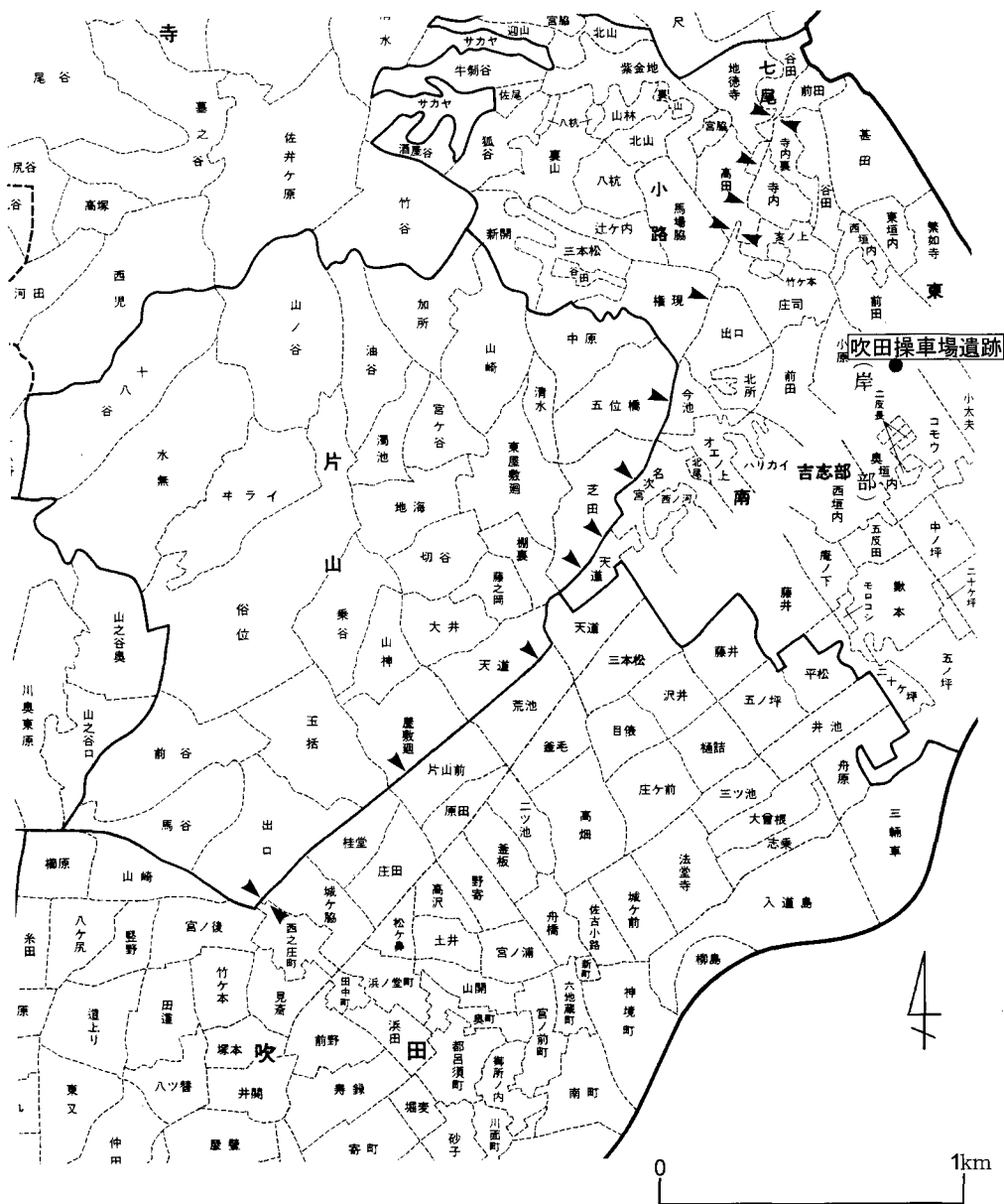


第5図 七尾瓦窯の位置と亀岡街道
正式二万分之一地形図に加筆

出口—垂水—難波と結ぶ亀岡街道を含むラインは難波京造営のための瓦を運ぶ道筋であり、8世紀の特徴を備えた道路であるといえる。天平16年の聖武の紫香楽行幸路（三嶋路）は、まさにこの瓦の道ではなかったか。

この道が難波京造営のために整備された道筋であるなら、8世紀半ばは段階での行幸路となっても不思議ではない。

(2) 七尾から宇野辺への道
—一条里との関連—



第6図 小字地図から見た北上路の痕跡
『吹田市史』第2巻 (1975, 吹田市役所) 付図に加筆

七尾以北については、亀岡街道が8世紀に整備された道筋すなわち三嶋路を受け継いだ道と見てよいと考える。注意すべきは、七尾一字野辺間の道路がこのあたりの条里（嶋下南部条里—後述）の陌線と一致していることである。以下、条里との関係について見る。

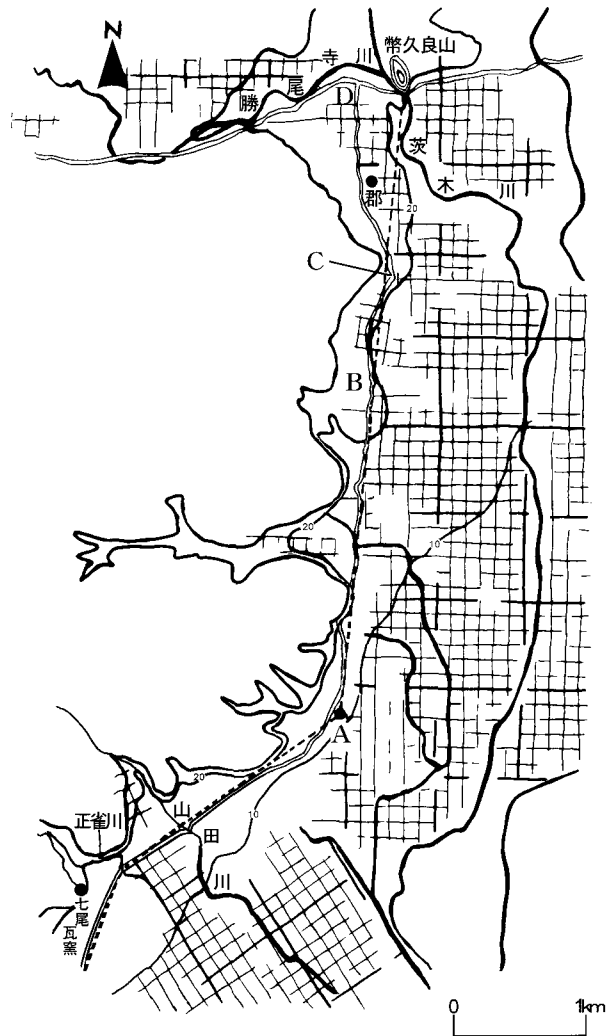
七尾以北の地域の条里を概観すると、正方位を示す条里と東に33度傾く条里に大別される。その概観は第7図に示した⁴⁷⁾。正方位の条里は服部昌之⁴⁸⁾によって主条里と名づけられ、嶋上郡から嶋下郡にかけて連続している。これに対し七尾が含まれる地域は、周囲

の正方位の条里とは傾きを異にした地割が展開し、これも服部によって嶋下南部条里と呼ばれている。嶋下南部条里地帯においては、概ね標高10メートルライン以下に条里地割が展開し、10メートルライン以上にまで地割が及んでいるのは山田川の形成する扇状地の扇頂部分のみである。標高10メートルラインは沖積面と段丘面の境目とほぼ一致し、耕作に適したのは沖積面ということがいえる。山田川扇状地の扇頂付近にまで張り出した条里地割は、標高15メートル前後まで上流に向かって凸型に延び、この突き出した条里の北端に七尾が位置する。

服部はここに特殊な傾きの地割ができた理由を、山田川及び正雀川の流路を基準にして、現地主義によって施工されたとした。また『摂津市史⁴⁹⁾』は正雀川と山田小川集落の伊射奈岐神社を結んだ線を基準としたとする。『吹田市史⁵⁰⁾』は岸辺神社参道も基準線の可能性があるとする。確かに、正雀川の流路は14条と15条の境界ラインであるが、なぜここに唐突に伊射奈岐神社が基準として登場するのかの説明がない。伊射奈岐神社は山田小川集落の南の山中にあり、この位置を正雀川の流路から見通すことは不可能である。伊射奈岐神社と条里の基準線を絡ませることについては、根拠に乏しいだろう。服部がいうように現地主義によって、施工されたことは確かであろうが、それは河川の流路に合わせたというより、むしろ等高線の傾斜に逆らわないように施工されたというべきであろう。河川はむしろ条里に合わせて付け替えられるものである。これら河川を灌漑に利用すべく、条里施工時にそれらの流路を操作し、条里を整えたものとするべきであろう。ただし主条里・嶋下南部条里ともに一度に施工されたのではなく、たとえば嶋下南部条里は正雀川を境にして施行時期がずれていると見られ⁵¹⁾、段階を追って徐々に施工されたのであろう。

七尾から北東に上る亀岡街道は、嶋下南部条里北端陌線と完全に重なって北東に延び、第7図A点で北(約4度東に傾いている)に向きを変える(A点の地形図上の位置第5図参照)。道路が条里の陌線に一致するという事実は、条里が道路を基準として施工されたこと、亀岡街道がこれを受け継いでいることを示す。ただ、ここでの可能性として、条里と道のどちらが先に施工されたのかが検討されなければならない。まず条里について述べれば、主条里・嶋下南部条里とも、その施工はそれほど古くさかのぼることを証明するのは何も出ておらず⁵²⁾、したがって、現在我々が空中写真等で目にする条里地割の原型が、確実に存在していたと考えられるのは、中世文書の条里坪名呼称によるのみである。もちろん、最初の開発は中世より以前にさかのぼるだろうが、8世紀までさかのぼり得るかどうかは疑問である。条里のプランは早い時期に立てられたとしても、一斉に施工されたものではなく、段階的に施工され、早く施工された地域と比較的最近に施工された部分が混在している。きわめておおざっぱにいえば、現在空中写真で見られるきれいな条里は、比較的最近に引かれた地域であり、残存の悪い地域は、比較的古い時代に引かれた条里である。古ければ長い時間の間に洪水等によって地割を保ち得なかった可能性が高くなる。もちろん新しい地割ではあっても、残存状態の悪い地域はあるだろうし、その逆もあり得る。条里の開発年代は、主条里・嶋下南部条里どちらにおいても地域によってまちまちであり、成立時期の特定は地域ごとの発掘調査によって行われるべきである。

一方、三嶋路は8世紀半ばに記録に見えている。道路と条里がどちらが先に引かれたのかという疑問は、文献史料から見ると、三嶋路が先行し、条里はこれに合わせて引かれたと見なければならない。亀岡街道は条里北限陌線と一致しているのであるから、三嶋路の



第7図 亀岡街道と条里

正式二万分之一地形図「茨木」「吹田」(陸地測量部, 1911)に服部昌之『津令国家の歴史地理学的研究』(大明堂, 1983)付図3をトレースして作図

後継が亀岡街道であることが推測されるのである。

(3) 宇野辺以北の道

次にこの条里陌線に一致する亀岡街道が、なぜ第7図A点で北に方向転換しているか、A点とはどこかを考える。

このA点を変換点として北に延びる道路は、あたりの条里(主条里)が正方位を指しているのに対し、東に約4度傾いており、主

条里のラインに沿っておらず、おそらく主条里施工以前になんらかの指標によって引かれたラインであることを示す。その指標とは北にそびえる独立峰幣久良山であろう⁵³⁾。

第7図A点とは、七尾から等高線に沿ってフラットに北東に延びる道が、千里丘陵の山陰から北へ視界が開放される最初の地点である。ここから北方向を見ると、千里丘陵から東に張り出した宇野辺と丸岡の尾根をかすめ

てその直線延長線上に幣久良山が存在する。A点とは七尾から進んで幣久良山が最初に見える点である。

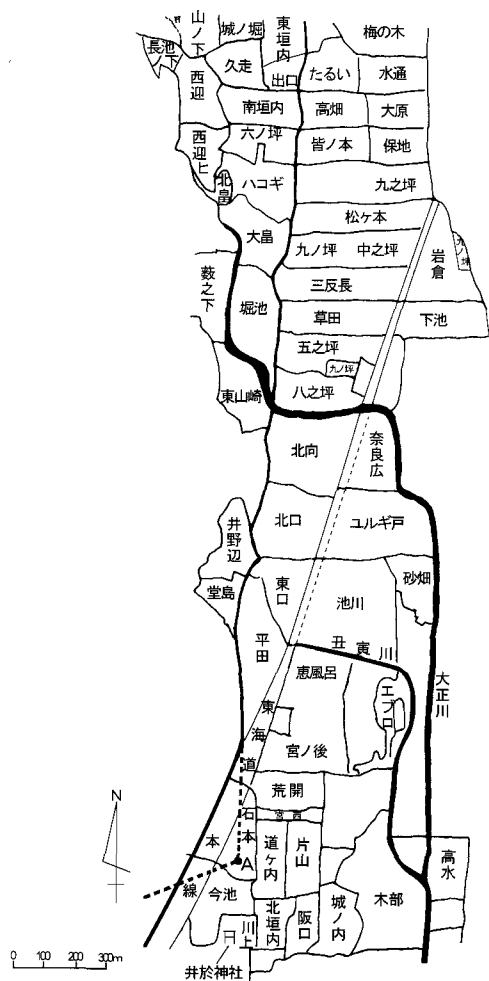
足利健亮⁵⁴⁾は東へ向かう三嶋路を現在の西国街道とほぼ重なるとした上で、これから南に分岐する地点を幣久良山東肩付近とし、ここからの直線道路を一部復原している。足利は、この道路が条里の東限界であること、郡神社付近に嶋下郡家が想定され、郡家が主要道路の分岐点付近に立地した好例であること、一部に直線区間があること、そして南の端の点を井於神社（式内社に比定）とし、これと幣久良山とをつないだライン上に亀岡街道の直線部分があり、亀岡街道は曲折しても直ちにこのラインに戻っていることなどを論拠として、東に約4度振った、概ね亀岡街道に沿ったコースを古代の道路と想定している。いくつかの修正点の指摘はできるが、亀岡街道を古代の道路の痕跡とする想定は首肯できるものである。幣久良山は宇野辺付近から北を見通す際の指標であり、道路はこの山を目指して通され、亀岡街道はこれとほぼ重なる。亀岡街道は大きく湾曲している部分があるが（第7図B-C間）、20メートル等高線がほぼ並行して走っていることから、直線道路であったものが時間とともにフラットな道をとるように曲げられていった結果と考えられる。足利説の修正点とは、第1にこの道路の南端に井於神社を設定する点、第2に、足利は、亀岡街道がC点から少し北西に方向を変える（第7図C-D間）ことについては言及していない点、第3にC点付近から幣久良山への直線道路痕跡は見いだし得ない点である。第1点に関しては、井於神社を南端とする根拠が示されておらず、これは第7図A点とするべきであろう（井於神社はA点よりおよそ180m南にある）。第2点に関しては、足利がこの直線道の根拠の一つとした郡地名と嶋下郡家の関係は、むしろ西に少し振る現亀岡街道に強く表れているのではないか。郡

集落はこの西に振る道沿いに存在するのである。第3点に関しては、幣久良山の南麓は勝尾寺川と茨木川の合流点にあたり、幣久良山南麓まで道を通すことは、地形の点から無理があり、現実的には道は通し得なかったと思われる。そうなると、道はこの西へ少し振れる現亀岡街道のコースを取ったと考えざるを得ない。この道は等高線に沿い、東側に下り斜面を見ながら概ねフラットな道筋をたどる。条里の東限界に当たり、ほぼ真北に直進していること、嶋下郡家の所在地と考えられる郡集落⁵⁵⁾の中を通過していることなどから見ても、8世紀の道である可能性が高い。

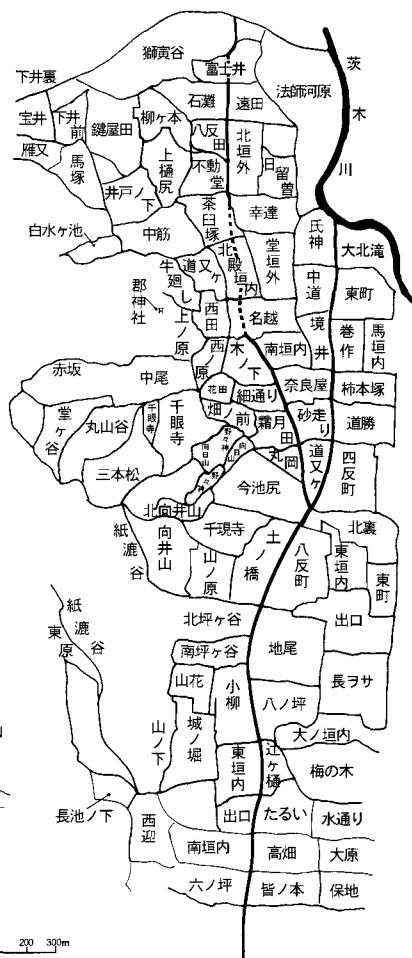
第8-a・b図は、亀岡街道が小字界を形成しながら北上する様子を示したものである。第8-a図では近代に東海道本線が斜めに横切り、小字界は鉄道敷設時にかなり変更されたと見られ、元の姿に復原することは困難である。先に見たA点にあたる地点は、亀岡街道の南延長線上の小字石本の中にある。七尾から33度傾いて延びる亀岡街道と東に4度傾いて幣久良山を見通すラインの接点であり、ここにおいてはじめて幣久良山を見通すことができる。少し太い線で示した小字界は亀岡街道であり、ほぼ直線的に北上している。

8-b図はa図の北に接続する図であるが、やはり亀岡街道が小字界を形成しながら北上し、小字道又ヶで西に分かれて、北に直進する様子がわかる。しかし、小字名越・北殿垣内・茶臼塚・富士井においては小字界を形成せず、道路は小字の中を縦断しており、ここに道をまたぐ大きな施設（郡家・駅家か）が想定できるのではないか。この地は、「難波からの北上路」が「和銅4年の駅路」に合流する点に近く、「郡」地名や亀岡街道上にあること、「和銅4年の駅路」との合流点が近いことから、嶋下郡家・殖村駅家の比定地として最適である。

以上、垂水からは千里丘陵の等高線に沿った道が想定され、特に天道以北については、



第 8-a 図 三宅・宇野辺・下穂積周辺の小字地図
『新修茨木市史』第八巻地理史料編
(茨木市, 2004) より作図



第 8-b 図 中穂積・上穂積・郡地区の小字地図
『新修茨木市史』第八巻地理史料編
(茨木市, 2004) より作図

瓦積載のために七尾を経由する亀岡街道が、概ね 8 世紀の直線道を受け継いでいるものと考えられる。

VI. おわりに

「難波からの北上路」は、難波京西京極からまっすぐに北上して垂水に至り、千里丘陵の南端の出口をまわって七尾を経由し、千里丘陵の東麓に沿って北上、鳴下郡家と考えられる郡集落を経て小字獅寅谷の北で「和銅 4 年の駅路」に合流したものと思われる。千里

丘陵東麓における亀岡街道は「難波からの北上路」に近い道筋と見てよいであろう。

難波京と垂水をつなぐ直線道路工事の最初の担い手は行基である。行基の難波での活動と藤原宇合の難波京造営事業とは时期的にほぼ一致しており、时期的・場所的にこれと軌を一にしている。行基と権力との間になんらかの協力関係を見るべきであろう。

また『行基年譜』や六国史に見える架橋・道路整備記事は、年代的に矛盾なくつながり、状況から見て、「難波からの北上路」は

行基の工事を端緒として通され、七尾の瓦を運ぶ道として、難波京造営工事の一環であったと考えられる。七尾以北は嶋下郡家と結ぶ道として、また嶋上郡家との連絡のため「和銅4年の駅路」につながられた。延暦2年までには駅路として機能し、橋の補修、渡船の設定などがなされていったのであろう。

「難波からの北上路」は、難波を中心とした交通網の整備の一環として位置づけられ、聖武の紫香楽行幸（744年）に利用され、三嶋路の一部として記録に残されたのである。

（大阪府立西寝屋川高等学校）

〔注〕

- 1) 新日本古典文学大系『続日本紀』、岩波書店、1989～1998。
- 2) 新訂増補国史大系『日本三代実録』普及版、吉川弘文館、1983年。
- 3) 足利健亮『日本古代地理研究』、大明堂、1985、179～187頁。
- 4) 前掲3) 180頁、422～424頁。
- 5) 足利は、今の天神橋筋が地形的に難波京から北行するのに最適であるとし、長柄橋までの道を復原しているが、これより北に関して何も言及していない。あるいは亀岡街道を古代道路の痕跡として、整久良山一井於神社間の直線道を想定・復原したが、井於神社より南については「道は若干曲折しながら千里丘陵南東麓を南西走した（前掲188頁）」と記すのみで、この道が七尾・垂水を経由することについては触れられていない。
- 6) 田中卓『住吉大社神代記の研究』、田中卓著作集7、国書刊行会、1992（原書名『住吉大社史』上巻、1963、住吉大社）。
- 7) 並河永『日本輿地通志畿内部分巻49』「撰津國之四 西成郡」、享保20（1735）年、正宗敦夫編『日本古典全集五畿内志下巻』、日本古典全集刊行会、1930、533頁。
- 8) 日本古典文学大系『古事記・祝詞』、岩波書店、1958。
仁徳天皇条「…又難波の堀江を掘りて海に

通はし…」

- 9) 日本古典文学大系『日本書紀』上巻、岩波書店、1966。
仁徳11年冬11月「冬十月に、宮の北の郊原を掘りて、南の水を引きて西の海に入る。因りて其の水號けて堀江と曰ふ。」
- 10) 国書刊行会編纂『続々群書類従』第三、『行基年譜』、続群書類従完成会、1985。
- 11) 井上光貞「行基年譜、特に天平十三年記の研究」、平岡定海・中井真孝編『日本名僧論集行基・鑑真』、吉川弘文館、1983、131～188頁。初出は竹内理三博士還暦記念会編『律令国家と貴族社会』、1969、吉川弘文館。
- 12) 東京帝國大學文學部史料編纂所編『大日本古文書家わけ第十八東大寺文書之三』、1944、84頁。
- 13) 直木孝次郎「撰津国西成郡江北の荘と駅家について」、ヒストリア66号、1975、1～16頁。
- 14) ①山根徳太郎「仁徳天皇高津の宮の研究」、大阪市立大学難波宮址研究会編『難波宮址の研究』研究予察報告式、大阪市立大学難波宮址研究会、1958、14～18頁。②瀧川政次郎「難波の新羅江」、日本上古史研究1-2、1957、33～35頁。③同「再び『難波の新羅江』について」、日本上古史研究1-8、1958、153～159頁、同1-9、1958、177～182頁。④田中卓「難波の堀江」、日本上古史研究1-4、1957、73～77頁。
瀧川は後に「難波における斎宮の祓所と大江殿」（『西田先生頌寿記念日本古代史論叢』、吉川弘文館、1960、93頁）にて、山根徳太郎の説によって自説を撤回している。
- 15) 前掲13) 1～16頁。
- 16) 大谷治孝「『撰津国家地売公驗案』の基礎的考察」、ヒストリア82号、1979、12～30頁。
- 17) 松原弘宣『日本古代水上交通史の研究』、吉川弘文館、1985、290～292頁。
- 18) 柴原永遠男『奈良時代流通経済史の研究』、塙書房、1992、145～149頁。
- 19) 池辺彌『和名類聚抄郷名考証』、吉川弘文

- 館, 1966年, 191頁による。
- 20) 吹田市史編さん委員会編『吹田市史』第1巻, 1990, 269頁(藺田香融執筆)。
 - 21) 難波京の範囲については, 木原克司説(「難波京域の歴史地理学的考察」, 『難波宮址の研究』第七, 論考編, 財団法人大阪市文化財協会, 1981, 105~136頁)に依拠している。
 - 22) 前掲20) 278頁及び282頁の図42。
 - 23) 天坊幸彦『上代浪華の歴史地理学的研究』, 大八洲出版, 1947, 129~136頁。
 - 24) 上遠野浩一「吹田砂堆と三國川」, 古代史の海32, 2003, 2~11頁。市原実・梶山彦太郎両氏の作成した五世紀の景観復原図(市原実・梶山彦太郎『大阪平野のおいたち』1985, 青木書店)ではここで淀川が自然分流したように描かれるが, この分流は天坊の指摘にもある通り, 延暦4年の分流工事に結果であり, 両氏の説は一部修正を必要としている。
 - 25) 木原克司「古代難波地域周辺の景観復原に関する諸問題」, 大阪の歴史48, 1996, 21~22頁。
 - 26) 国土地理院『土地条件図 大阪東北部』の分類によれば, 後背湿地とされ, また明治の仮製地形図では湿地に分類されている。
 - 27) 服部昌之「淀川右岸地域の条里と水無瀬庄」, 人文研究23-8, 1972, 30頁挿入図。のち, 『律令国家の歴史地理学的研究』大明堂, 1983, に所収, 付図3。
 - 28) 前掲24) 2~11頁。
 - 29) 前掲24) 2~11頁。
 - 30) 前掲7) 533頁。
 - 31) 服部昌之「大阪平野の条里制」, 人文研究35-10, 1983, 38頁(通年698頁)。
 - 32) 西成郡役所『西成郡史』, 名著出版, 1915, 1972復刻, 306頁。
 - 33) 市原実・梶山彦太郎『大阪平野のおいたち』, 青木書店, 1985, 図版1~5。
 - 34) 日本建築学会近畿支部・土質工学会関西支部編著『大阪地盤図』, 1966, コロナ社, 69頁Eb1(1), Eb1(2), Eb2 柱状図。10メートル程度堆積した砂層が観察でき, 大きな河川による堆積と見られる。
 - 35) 新修大阪市史編纂委員会『新修大阪市史』第1巻, 大阪市, 1988, 62~66頁(服部昌之執筆)。服部は昭和30年代までここにあった河川痕跡「二重堤逆川」を, 吹田堀川の河道跡と見た。吹田堀川的位置は, 服部の比定地を採るよりほかに候補地がなく, 中河とリンクさせると理解しやすい。
 - 36) 前掲20) 282頁, 図42。
 - 37) 日本古典文学大系『土佐日記 かげろふ日記 紫式部日記 更級日記』, 岩波書店, 1957, 529頁。
 - 38) 佐伯有清『新撰姓氏録の研究』本文篇, 右京神別上, 吉川弘文館, 1962。垂水公とは, 千里丘陵からの湧水を支配する現地の豪族だったと考えられる。
 - 39) 『吹田市史』は施設を整えれば論理的には可能とし(前掲20) 228頁), 吉田東伍は『大日本地名辞書 上方』(富山房, 1900, 豊能郡垂水の項)にてこの伝承に採るところはないとする。「高樋」伝承が事実であるかどうかは別として, 垂水公は垂水の湧水の管理に関わった氏族であったと見てよいであろう。
 - 40) 新訂増補国史大系『続日本後紀』, 吉川弘文館, 1983。垂水社への祈雨記事は, 承和3年(836)6月癸卯(6日), 承和5年(838)8月癸丑(廿八日), 承和7年(840)4月庚午(廿九日), 承和8年(841)4月己巳(廿九日), 承和8年(841)閏9月戊戌(2日), 承和9年(842)3月庚戌(15日)に見える。賀茂, 松尾, 貴船, 住吉などとともに祈雨が行われている。また『三代実録』の記事として, 貞観元年(859)正月廿七日甲申に叙位記事があり, 貞観元年(859)9月8日庚申。元慶元年(877)6月14日癸未に他社ともに祈雨記事が見える。
 - 41) 前掲20) 225頁。
 - 42) 地図資料編纂会『正式二万分一地形図集成 関西』, 柏書房, 2001。
 - 43) 吹田市史編さん委員会『吹田市史』, 第2巻, 吹田市役所, 「吹田市大字小字図」, 1975。
 - 44) 天道から南下する吹田集落の高浜神社經由の道は, 『吹田市史』が主張する三嶋路ルー

- トであるが、古代の道とは考えられないことは本論の中で述べた通りである。
- 45) 吹田市都市整備部, 吹田市教育委員会編『七尾瓦窯跡(工房跡) — 都市計画道路千里丘豊津線工事に伴う発掘調査報告書 2 — 』, 吹田市都市整備部, 吹田市教育委員会, 1999, 7頁。
 - 46) 大阪府文化財センターの発表による。2007年3月21日, 朝日新聞。
 - 47) 前掲27) 30頁挿入図。
 - 48) 前掲27) 33頁。
 - 49) 摂津市史編纂委員会編『摂津市史』, 摂津市役所, 1977, 178頁。
 - 50) 前掲20) 264~265頁。
 - 51) 茨木市史編纂室福留照尚氏のご教示による
- と, 正雀川を境にして坪名称が合わず, これは机上プランはあったが施行時期がずれたために, 坪名が錯綜した結果であるとのことである。
- 52) 茨木市立文化財資料館, 奥井哲秀氏のご教示による。
 - 53) 福留照尚氏からは, 指標は幣久良山ではなく, そのバックにそびえる竜王山であるというご指摘をいただいたが, 確認できなかった。
 - 54) 前掲 3) 188頁。
 - 55) 足利健亮「律令時代における郡家の歴史地理学的研究」『歴史地理学紀要』5, 1963, 106~112頁。

The Way North From Naniwa :
Restoration of the 8th Century Yodogawa River Partition and the Mishima Way

KADONO, Koh-ichi

The road referred to as *Mishima-ji* and *Mishima-do* is mentioned in the “*Shokunihongi*” and “*Nihonsandaijitsuroku*,” two of the “Six National Histories,” and a part of this route was described in January, Year Four of the *Wado* era (hereafter referred to as “Year Four of the Wado Era Road”). The fact that the starting point of this road is *Naniwa* shows that a way north from *Naniwa* existed. However, determining the details of the route still poses many problems.

While fragmentary, there are references to the road in reports about bridge construction. One report states that “the way north from Naniwa” proceeds north across the tributaries of the *Yodogawa* Rivers. Moreover, other reports on bridge construction and ferryboats along the path of the road can be found in the Six National Histories. The first reference to the road in literature is made in the chronology of the eighth century Buddhist monk *Gyoki* (“*Gyokinenpu*”), which mentions bridge construction relating to the road and *Tarumi-no-Fuseya*. In the “*Tonaninmonjo*,” there is a report concerning the construction of *Umay*a on the northern coast of *Horie* that assumes the existence of the *Ekiro* road. Furthermore, the citing of the *Ekiro* road and previously mentioned bridge construction, along with the report about the *Fuseya* construction, are all in agreement with regard to the circumstances. Connecting the assumed locations of these bridges—the *Fuseya*, the ferryboat terminal, and the *Umay*a—produces a path that leads to *Tarumi* following the present-day *Tenjin-bashi* line from a location near the most westerly point from *Naniwakyo*. Since *Gyoki*’s construction work and the erection of the second half of *Naniwakyo* occurred around the same time, it’s possible that *Gyoki*’s construction work constituted part of the *Naniwakyo* erection. Nevertheless, the road was first constructed by *Gyoki* and later came under the management of the state. It is thought to have been completed before 744 (Tempyo 16), the time of the first recorded passing through the Mishima Way.

From *Tarumi*, there was a road leading northeast to *Nanao*. Tiles were produced for the second *Naniwakyo* in the *Nanao* tile kiln, and the *Kameoka Kaido* road still exists to this day. Along this route, there are traces of many ancient roads that went in a straight line, and the fact that the road goes via *Nanao* proves that there was an ancient road there. Following the local “*jori*” grid land adjustments (or land partitions), the road goes northeast from *Nanao*. From the point where *Hekurayama* is visible to the north, the road veers towards the mountain, four degrees east of true north. Although the “*Jori*” grid land adjustments (the *Shimashimo* Southern Area Land Adjustments) of the area where the *Nanao* tile kiln is located were special adjustments which incline west about 33 degrees, they are constructed in parallel with the contours of the land. These adjustments were probably established on the basis of the Mishima Way (*Kameoka Kaido*).

Moreover, it is thought that the straight road, heading towards *Hekurayama*, was constructed beginning at the point where the view of the mountain was unobstructed by the *Senri* Hills. Although surrounding land adjustments were correctly aligned to the north, the road veers east four degrees. Therefore, it can probably be concluded that the road was constructed before the land adjustments were made. Although the road would normally be expected to extend to the south of the foot of *Hekurayama*, this was avoided in order to evade a river confluence zone. Then, near *Maruoka*, the road followed the route of the *Kameoka Kaido* bound for *Kori* village, and eventually merged with the Year Four of the Wado Era Road. The above evidence shows that the Shimakami and Shimashimo public offices and Heijokyo and *Naniwa* were all connected. This provides a glimpse of an ancient transportation network.

Key words: Naniwa, Ekiro, Gyoki, Tarumi, Nanao Tile Kiln, jori-grid land adjustment