

第 31 回 歴史リレー講座「平城京と難波の津の往来」 菅谷 文則氏 (H29.4.16)

平城宮朱雀門前の大広場から南は大和郡山の羅城門跡まで続く当時の道は長さ 4km、幅 100m にも及びました。大広場は唐や新羅、渤海^{ぼっかい}などからの使節団を歓迎する華やかなパレードを見物する民衆でごった返したと思われます。使節団は瀬戸内海を経て大阪の御津寺^{みつでら}に上陸後、鴻臚館^{こうろかん}でもてなしを受けました。大阪市中央区に今も残る地名、三ッ寺はもともとは御津寺。津は港のことで御津寺は官営の港でした。そして大和川を船で遡り王寺の亀の瀬で喫水線の浅い船に乗り換えたのち、陸路で都を目指しました。

奈良盆地には政治上重要な道が数多くありました。遣隋使は竹内峠を越えて桜井の朝倉まで直進する道（横大路）をたどりました。横大路に南北に交わる道が中ツ道、下ツ道、上ツ道、太子道。一方、朱雀門へ続く道と交差する現在の国道 25 号線の一部（斑鳩から大和郡山の横田あたり）は北の横大路です。国道横田のあたりから奈良市高畑に及ぶ調査では、急坂を上るために丸太を埋めて道を造ったことが判明しました。三重県、愛知県へと東に延びるこの道をわれわれ考古学者は「古東海道」と呼んでいます。

道路建設とともに、律令制による農地整備で条里制の工事も全国津々浦々で始まり、農地は人々に均等に分配されました。調査の結果から、この工事は最終的に平安時代初めまで続いたとも考えられます。

さて、信貴生駒の山々の西側（大阪東部）には江戸時代の初めまで大きな汽水湖（潟）がありました。元来、大和川は柏原の国分で北上したのちこの湖へ流れていましたが、西の堺へ向けて付け替えられたため、干上がった湖は埋め立てられました。寝屋川市のレンコン栽培は湿地だった頃の名残です。

大和から大阪へ抜けるには、生駒山脈^{くらがり}の暗峠^{なるかわ}、鳴川峠^{じゅうさん}、十三峠など数多くの道が存在します。峠が多いのは、少々の坂には目をつむってでも歩行距離を短く抑えるためでしょう。

これらの道は大和川沿いを歩くよりも短時間で往来できるため、道中の村と村を結ぶ道も発達しました。今も茶屋が残る石畳の暗峠（現在は国道）は大和と大阪を結ぶ最短距離のため頻繁に使われた道で、伊勢参りの人々にたいへん重宝されました。また、大和川沿いの竜田越えは特に有名で『万葉集』では故郷を離れる防人^{さきもり}を見送る歌の中で詠まれました。

しかしながら、私は上記の峠や京都と大阪を結ぶ清滝越え^{きよたき}などはすべて官道（公の道）ではなかったと考えます。これらは山の湧水が豊富で、しかも関所が存在しない「闇の道」です。公の道は大和川沿いの竜田越えでした。その根拠には貧民救済に奔走した僧、行基が関わっています。当初は行基に好意的だった朝廷も、数万人からの喜捨（布施）を次第に快く思わなくなり行基らを都から追放。生駒山へ逃げ込んだ一団は自給自足の生活を続けました。しかし、大仏建立の際は技術者や作業員不足に見舞われ聖武天皇は一転、行基らに協力を要請します。こうして大仏が無事完成しました。

実は、行基らが隠遁した生駒山の福貴畑などはかつて高安城を維持するための屯田の村だったと考えられます。史料には、すでに廃城されたはずの高安城に聖武天皇や聖徳天皇が訪れたとありますが、実際は城ではなく王寺の明神山に登り大和川の亀の瀬や大阪平野を眼下に視察したのではないのでしょうか。そして大和川沿いの道、竜田越えで柏原の青谷へ抜けて関所などを確認したのではないのでしょうか。

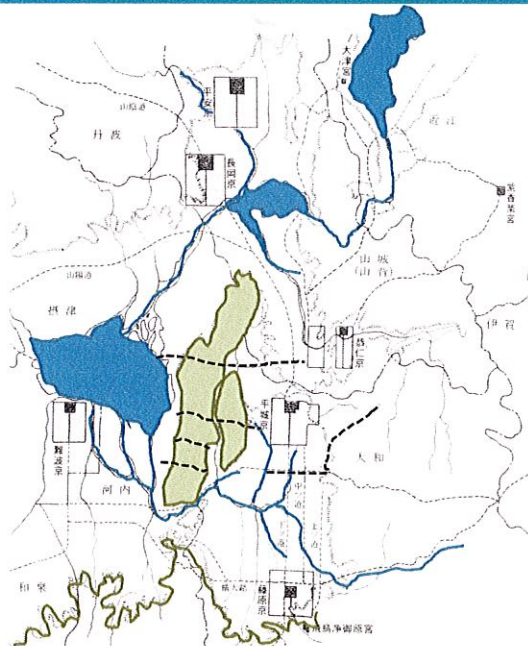
当時、難波の港には西日本からはもとより、海外は朝鮮半島、中国大陆、東南アジアなどからの物資が集まりました。新羅の皇子が来朝した際は、港で荷卸しされた珍しい品々を目当てに都の貴族はわれ先にと使いを寄越して買いあさったようです。この時は最短の道である山越えの道を使ったと思われます。このように、私的な用事では山越えの道、国家的な行事では大和川に沿って進む緩やかな竜田越えが使われました。高安城が廃城されているにも関わらず天皇が訪れたという史料が残るのは、竜田越えという公の道の存在があったからだとは私は考えています。

平城京と難波の津の往来



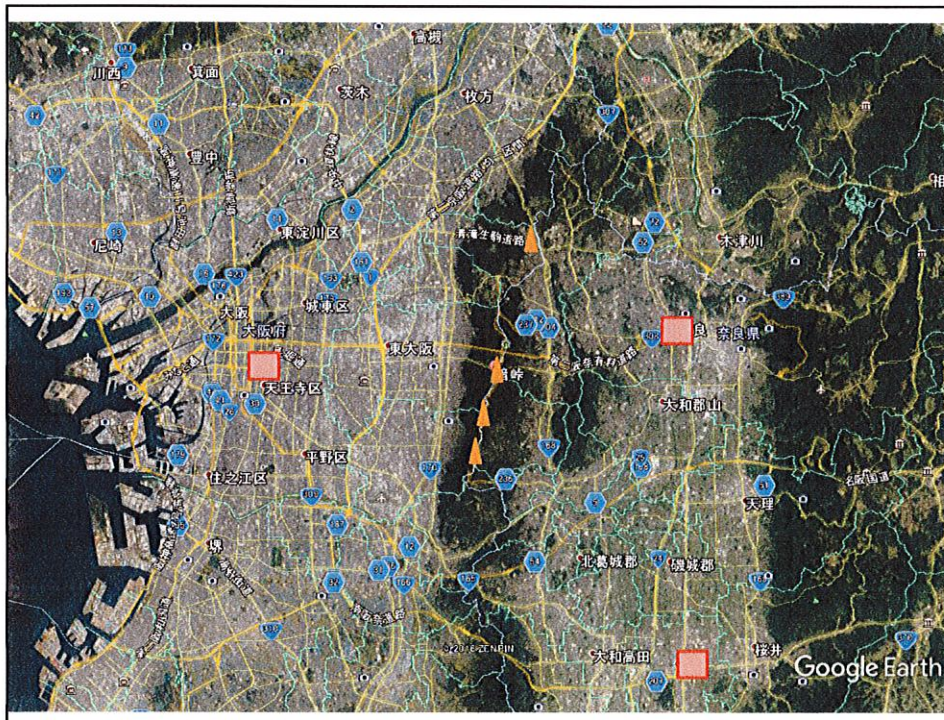
奈良県立橿原考古学研究所 菅谷 文則

古代の都

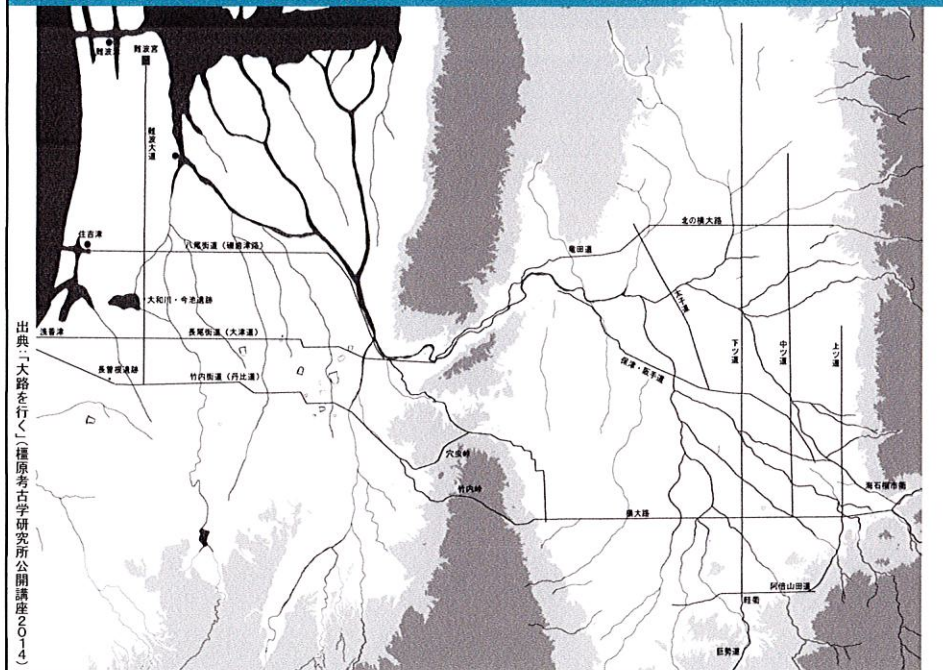


万葉集 第971

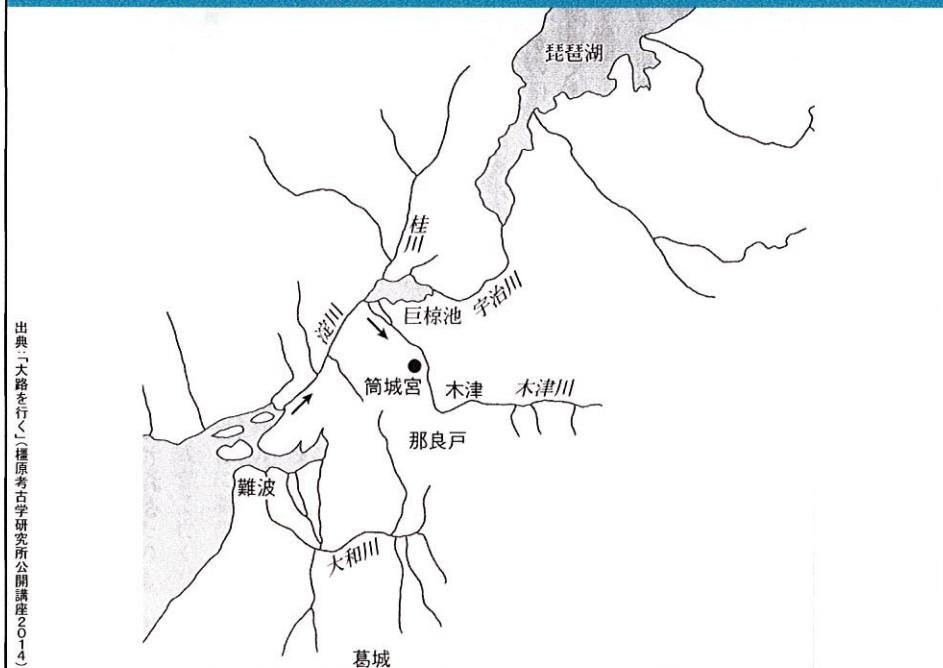
白雲の 龍田の山の 露霜に 色づく時に
うち越えて 旅行く君は 五百重山
い行きさくみ 賊守る 筑紫に至り 山のそき
野のそき見よと 伴の部を 班ち遣はし
山彦の 応へむ極み たにぐくの さ渡る極み
見したみひて 冬ごもり 春さり行かば
飛ぶ鳥の 早く来まさね 龍田道の
岡辺の道に 丹つじの 薫はむ時の 桜花
咲きなむ時に 山たづの 迎へ参ぬ出む
君が来まさば



大和と河内の陸上交通



大和と河内の河川交通



南北道の設置

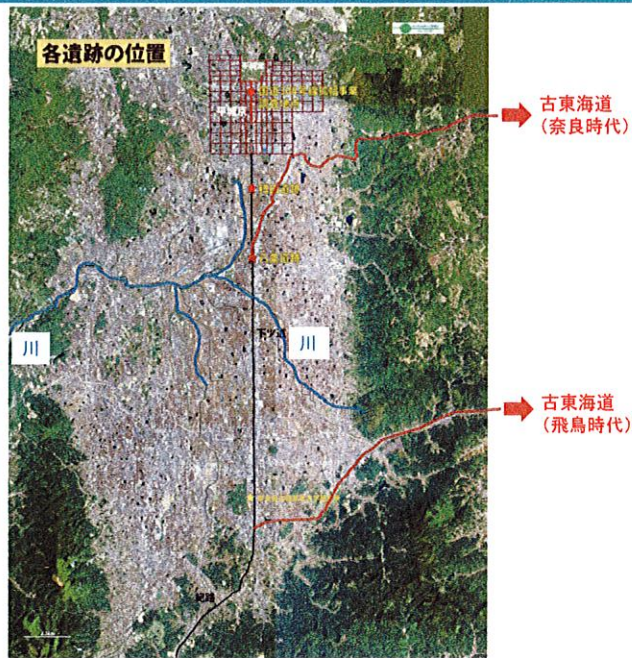
下ツ道(国道24号線)

中ツ道

上ツ道

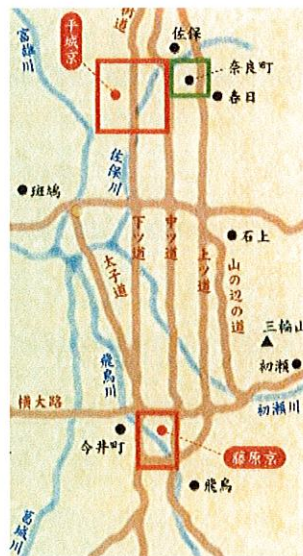
三道の間隔は、
2.1kmで並行している

平城京の朱雀大路
(道路幅約75m)の
下層に下ツ道が埋め
込まれている。



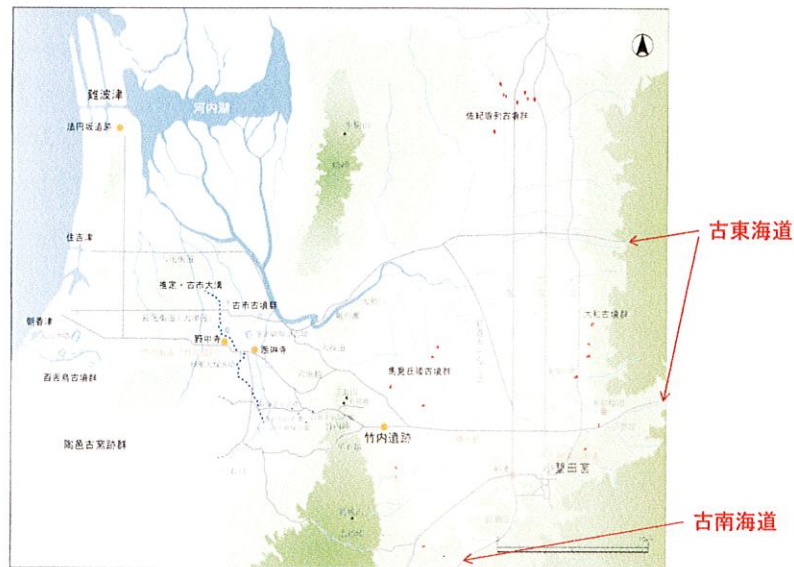
律令制による条里制と道路網

律令制の施行による条里制(農地整備)が、奈良盆地では、下ツ道を南北方向の基準とし、横大路を東西方向の基準として施行された。



- ・道路には官道と、それ以外があった。
- ・「それ以外の道路」は、距離を短く、「関」を迂回するなど。また、村と村を結ぶ道も発達した。

推古朝の大道(横大路→国道165号線)



※奈良盆地の近代道路の整備が遅れているのは、基本的整備が古代に終わっていたから。

古代の摂河泉(日下雅義復原案に加筆)



出典「大路を行く」(榎原考古学研究所公開講座2014)

条坊

南北方向の坊大路は、ほぼ正しく、方位に合わせている。
東西方向の条大路は、かなりふれが大きい。
このことは、南北を基準とし、それに直角をつくる測量術が完成していなかった事を示している。

大坊	80尺	幅約24m
大条	80尺	幅約24m
一坊大路	120尺	幅約36m
二条大路	160尺	幅約48m

※実測値ではなく、令の規定による。

畿内七道

東山道、山陽道などの発掘調査が進んでいる。
全国で500個所以上もの調査例がある。
構造の痕跡としては、土坡(盛り土)、木道、石敷きなどがある。直線道が中心であった。切り通しも多い。



東山道と浅間山

山陽道の幅員

7C～8C	11～13m	両側溝付き
9C後半	5～6m	両側溝付き

- ・幅員を減らしているのは、律令制の弛緩によると考えられる。
- ・この幅員の狭小化は、七道ともに見られる。

生駒山を越えるための道

清滝街道(守口市—木津川市)

飯盛山越

暗峠越

鳴川峠越

十三峠越(福貴畑—楽音寺)

久安寺越(久安寺—服部川)

竜田峠

生駒山を越えるための道

■暗峠

生駒山の鞍部にある峠で標高四五一メートル。河内名所図会には「生駒山」とあり、「生駒の山脈を経て生駒山」といふ故に「生駒山」とあり。一説には此山の標高六〇に繁茂し暗峠と名づけられ、古くは「生駒山」といふ。天正の頃豊臣秀長が此山の城を築き、時よく「くく」大木を伐採し、今に大樹なし」と記すが、戦後の意であろう。

置渡・大坂から河内・東牟婁郡の市を経て峠を越え奈良に至る道を暗峠大坂街道といひ、平城京を中心として発達した道で、春日大社第三殿・第四殿に枚所神社の祭神を勧請しているのと興味深い。嘉禄二年（一二三二）の春日供物連上野注進状に「生駒山」にみえる「生駒山」で、河内守藤原山氏の内紛の時は東方遊佐河内守の陣が置かれ、文明九年（一四七九）九月には幾つかの街道が壊れたらしい。最盛期に「大坂の中心」といふ道を結ぶ最短距離にあるため物資輸送路として、また、上野・三ツ道に接続するため和歌山・伊勢を結ぶ道として、上野・井原西郷は「生駒山」のなかで、東牟婁を暗峠越え奈良に運んだこと、大坂目に運んだ数の子を金子と間違えられ、峠の道に誤られたことを書いている。

「大和名所図会」に「此所茶屋多し。大坂街道なり。車の端にて両面一室づゝは、大和国西御村の内、其茶は西内河内なり」と見え、峠には茶屋・旅館も多く、現在でも石畳の道や道標・石碑などが存在する。近世、街道筋の村は郡山藩領となり、道も郡山藩が支配していたと思われる。藤尾村には文永七年（一一九〇）の阿倍隆信が道端の小屋に祀られている。奈良までの道筋である小瀬・生駒・河内・大坂街道、道筋・神奈川・奈良街道、茶屋や郡山城主陣があったと見え、多くの石地蔵・石碑が残る。往馬伊古郡郡比古神社の宮座は峠を越え北と南に分れていた。往馬伊古郡郡比古神社は、元禄七年（一七〇〇）峠を越え、往馬伊古郡郡比古神社の宮座を残し、寛政二年（一七九〇）西郷の暗峠に石碑を立てられた。西郷の暗峠は、往馬伊古郡郡比古神社の宮座を残し、寛政二年（一七九〇）西郷の暗峠に石碑を立てられた。西郷の暗峠は、往馬伊古郡郡比古神社の宮座を残し、寛政二年（一七九〇）西郷の暗峠に石碑を立てられた。

出典：平凡社「奈良県の地名」

生駒山を越えるための道

竜田越

大和と河内を結ぶ古道。法隆寺の南から西に向かい、現三郷町の竜田大社前をすぎ、大和川北岸の信貴山麓の起伏（竜田山）を越えて現大阪府大阪市大字高井田へ出、その西で大和川を渡り、長尾街道（天津道）に接続。

「日本書紀」神武天皇即位前紀戊午年四月九日条に「歩より竜田に越く。而して其の路狭く峻しくして、人並み行くこと得ず。乃ち還りて更に東胆駒山を踰えて、中洲に人らむと欲す」とある。竜田道を進んだが狭く険しいので、生駒山を越えて進入しようとした、というのである。これは史実ではないが、竜田越が河内から大和に入る道として早くから注目されていたことが知られる。また「日本書紀」履中天皇即位前紀、仁德天皇の子、住吉仲皇子の反乱の物語にも竜田道に関する記事がみえる。さらに、同書天武天皇元年七月条の壬申の乱の記事に、將軍吹負、乃樂に向ひて碑田に至りし日に、人有りて曰はく、「河内より軍多に至る」といふ。則ち坂本・財・長尾直真・倉庫直麻呂・民直小鮪・谷直根・麻呂を遣して、三百の軍士を率て、竜田に赴かしむ。とある。河内国に通じる交通の要衝であるだけでなく、軍事上においても重視され、同八年十一月条によれば、初めて竜田山・大坂山に關が置かれている。平城遷都ののちには、管内越（竜田道）に代わる幹線道路として利用された。

竜田越は東行すれば、現大里市樺本町に至って山辺の道と交差し、さらに岩屋ヶ谷に入って都介野高原を経、伊賀に通じる。

出典：平凡社「奈良県の地名」

生駒山を越えるための道

平群駅へぐりのえき

「日本霊異記」に、平群郡鵜飼岡本尼寺の観音二体のうち六体が、聖武天皇の代に盗人のために取られたところ、数日月を経て、平群駅西方にある小池から見つかったという話がある。「東大寺要録」巻四の鑑真の伝記に、天平勝宝六年（754）二月一日鑑真らが難波駅に着いたこと、三日河内国守藤原魚名の序に至ったことを記し、「明発取大和国平涼駅宿、在道勅使催令人京、至平涼駅、略歇息、少時入京」とある。この平涼駅は平群駅の誤りとみられ、同分（現大阪府柏原市）から大和川に沿い、亀ノ瀬を越えて竜田（現斑鳩町）に出る後世の大坂街道とほぼ同じ路線上の平群郡内にあったと考えられるがその所在は不明。

出典：平凡社「奈良県の地名」