

財団法人

住吉隣保館ニュース

No.8

■編集・発行 財団法人住吉隣保館

■編集発行人 友永健三

財団法人住吉隣保館 〒558-0054 大阪市住吉区帝塚山東5-3-21

TEL 06-6674-3732 FAX 06-6674-7201 <http://www.sumiyoshi.or.jp/>

この号の内容

- 1 市民交流センターすみよし北特別事業『古代道路のはじまりと住吉の古道』(1)～(5)
- 2 財団法人住吉隣保館の動き(5)～(6)

市民交流センターすみよし北・特別事業

～住吉さんと地元の1800年から学ぶ～

古代道路のはじまりと住吉の古道

～磯齒津路を中心に～

講師：京嶋 覚さん（財団法人大阪市博物館協会 大阪文化財研究所学芸

〒11月9日13時30分から「住吉さんと地元の1800年から学ぶ」の講座(市民交流センターすみよし北の特別事業)の第7回として、NPO法人かなえ会理事長池田外美雄さんの司会で「古代道路のはじまりと住吉の古道—磯齒津路を中心に—」と題して財団法人大阪市博物館協会大阪文化財研究所学芸員京嶋覚さんが話された。パワーポイントの画面を使って、道路遺跡の発掘状況の具体的解説があり古代道路の変化が理解できた。

(以下の文中パワーポイントの画面であることなどの注を入れていない。適宜読み取って頂きたい。またこの報告は当日の講演を事務局でまとめ、講師に手を加えて頂いた。)

はじめに

私は考古学を専門としていますので、発掘をして出てきたものを材料に研究していますが、道路は、住居跡やお墓などと違い、これが道路だとなかなか言えないところがあります。考古学による道路の研究は長くされてきていますが、それほど研究が進んでいると思えないのは、発掘で道路が見つかりにくいというのも大きな原因ではないかと思えます。まず道路を発掘して見付けなければなりません。一旦見つかるとそこから道路とはこういうものだという事で新しい発見が出てくる可能性があります。

今日は「古代道路のはじまりと住吉の古道」ということで磯齒津路を中心にお話することになっていますが、磯齒津路そのものは、まだ考古学的には発見されていません。しかし、かつて歴史地理学の研究によって、一部摂津・河内の国境線になっている八尾街道、現在の長居公園通りのところに磯齒津路があったのではないかという説が出されました。その後新しい発見もなく、その説が現在も採られているという状況です。私もいままでは磯齒津路がそこにあったと考えて、その周辺の遺跡について紹介、それがいつ頃からあったのだろうか、とお話をしてきたのですが、そこからなかなか先に進んでいません。今回は磯齒津路そのものというよりも日本における古代道路が

どういうふうに生まれてきたのかということをお話して、そのなかで磯齒津路がどのように位置づけられるのかというようなこととお話したいと思っています。ですから、話の多くの部分が大阪とか住吉から離れてしまうことになりますが、ご了承頂きたいと思います。

道と国家

道というものをどう考えるのかということをお話をしようとしています。『日本古代の道と衢』の著者前田春人先生は、道は人が繰り返し通ることによって形成されると仰っています。道が発達していくのは日本が農耕社会に入って、定住が一般的になってからであると言われていました。縄文時代以前は一般的には狩猟採集経済であったので、人々は狩りをして動物を捕まえたり、海や川に近いところでしたら魚や貝を捕り、山の木の実とかを取って食料にして生活していたと考えられます。獲物は季節毎に移動して行くのでそれを追いかけて、縄文人も移動して行くことになり、集落が発達しにくい時代といえます。住むところがしょっちゅう変わると、人が歩くところも一定せず、道はできにくくなります。ただ縄文時代でも、一年中食料を確保できるような地域ですと、長期的に村が存続する場合があります。そういう遺跡ですと、村の中の生活道路ができ

ることになります。このように道は人がしよちゆう通ることによって自然にできていくものといえます。私はこのような道を全て考古学的に研究していくということではなく、もう少し限定された道を研究していこうと思っています。

道路の原型

道路の原型がどういうものであったのか、日本全国の古い発掘事例を捜して見ましたが、古い時代の資料はひじょうに少ないことがわかりました。最も古い事例としては、長崎県壱岐の原の辻遺跡があります。壱岐島は朝鮮半島と北九州をつなぐ途中にある島です。それほど大きい島ではありませんが、島の東部に大きな湾があり、それに面するところに最大の平野部が開けていて、そこを流れる幡鉾川が湾に注いでいます。その幡鉾川流域に形成された弥生時代の環濠集落が原の辻遺跡です。画面で示したこの間の50mほどがこの集落の道路部分です。これだけのものですので、本当に道路なのか疑問がないこともないのですが、弥生時代中期の道路遺構として報告されている資料は他にありません。壱岐は朝鮮半島と北九州の間にあり、原の辻遺跡は朝鮮半島・中国大陸の青銅器など大陸の文物がたくさん出土し、朝鮮半島・中国大陸との交易の中継点として非常に繁栄した集落と考えられています。ここに各地の物資が集まり、山陰とか近畿地方といったよその地域からも原の辻遺跡までやってきて、大陸のいろんな文物を獲得していくことも行われた可能性があります。その交易の場と考えられる地点は、実はこの道のところではなく、もうちょっと北の方にある幡鉾川からちょっと内側に、入り江のようなものが作られ、そこに石を貼った船着き場が見つかっています。道路の方向は船着き場とは違います。ずっと行くと海に繋がっているのです、ひょっとすると別の船着き場があって、そこに向かう道路であった可能性はあるかと思っています。この場合、交易で栄えた環濠集落があって、その村と交易の場である船着き場とを結ぶ陸路として造られたとも考えられます。ただ、原の辻遺跡の段階ですと、村から田圃までの道と似た、地域の中で完結する生活道路と考えられ、高貴な人のための道といったものではないと考えます。

この後に道路として認められているものに福岡県の比恵・那珂遺跡群があります。JR博多駅から南に伸びる比恵・那珂丘陵の上につくられた遺跡です。この遺跡のある博多駅周辺は繁華街で、大阪の発掘と似て小さい発掘が多く、資料を蓄積していつかある程度溜まると全体がやっと分かってくる、といった感じの発掘をしています。この道路も最近になって、道路であることが分かってきました。最初から道路だと思って発掘をしていませんので、意識的に必要な情報を得ることができていないので、道路の年代を決めるのはとても難しいのです。一般に道路は、両側に側溝がありますが、その溝を掘っても年代を示す遺物が余り出てきません。この道路についても年代を決めるのは難しいのですが、一応弥生時代の終末まで遡る可能性があると考えられています。

遺跡の図を見て下さい。弥生時代の集落は北にあり、博多駅に近い比恵遺跡には運河と思われる大きな溝が

あります。御笠川から引いてきた大きい水路のようなものがある、那珂川に繋がっていく運河だった可能性があります。これも弥生時代終末と考えると、先程の原の辻遺跡と似たような感じでここに船着き場があり、博多湾から御笠川なり那珂川を遡って運河を通り、船着き場に物資がおろされた想定できます。交易の行われたと考えられる場所がこの辺りにあるらしいのですが、この道路は物資が集まる船着き場からどこかに行く道と考えられます。この道は比恵那珂丘陵を縦断して続き、さらに低地部に続いていると推定されますが、私は間の低地部を越えて弥生時代の有名な須久・岡本遺跡がある春日丘陵に伸びていたと推定しています。須久・岡本遺跡は春日市にあり弥生時代中期の甕棺墓がたくさん見つかり、その中でも特に銅鏡や銅剣などをたくさん持つその当時の王の墓ではないかといわれる墓が見つかっています。『魏志倭人伝』などの中国の歴史書に出てくる「奴国」の王都であろうと考えられている遺跡です。私は、須久岡本遺跡に弥生時代の国の王都があって、この道路は船着場からそこに向かう道路ではないかと考えています。

弥生時代の道路と言われているものはこの2例しかないで、2例だけからいうのは少し乱暴ですが、道路は朝鮮半島や中国などの大陸の文物を扱うような交易が行われているところに最初に作られ、弥生時代の終末期の比恵・那珂遺跡群においては、王都と港を結ぶ道路として作られ始めたのではないかと推定できます。そして王の居た集落、王都に物資を運ばせるような、物資を引き寄せる力があつたことが、道路を生む要因と考えられます。私が研究対象とする道路の原型が、弥生時代の終末期には萌芽していたのではないかと今のところ考えています。これを道路の形成期と呼びたいと思います。

道路の成立

次に道路がきちんとした形で登場するのは古墳時代になると思います。ただ、古墳時代前期から中期の道路は見つかっていません。

レジュメに「古墳時代における大阪の交通のイメージ」という図を載せています。河内湖に土砂が溜まって陸地化し、久宝寺や山寄りのところには水田が作られますが、未だ干潟のようなところもあります。上町台地の西側の大阪湾岸は、波により砂が溜まり陸地化し、風で砂が飛んできてだんだん浜堤が形成されていきます。特に上町台地の一番北端の大阪城のあるところの西側辺りは広く陸地化しており、御堂筋辺りまでは陸地化していたと考えられます。大きな交通としてはやはり大阪湾から来る船による交通があり、河内湖を通過して淀川を伝って北へ、大和川を伝って南へ行くというような、船を使った河川交通があつたわけです。古墳時代ごろからは図に破線で示したような陸路も生まれたと想定されますが、道は見つかっていません。荷物が陸揚げされて大型の倉庫群に納められ、土器を焼く窯が作られて生産活動が始まるなど難波宮の辺りが5世紀に初めて開発されます。開発されるきっかけは難波津という港が整備されたことであり、あわせ

て、南の河内や東の大和盆地に入っていくような陸上交通のルートが整備されていきます。

『日本書紀』などを見ますと仁徳天皇の時代に、難波たじひのわらにあった宮から河内の丹比邑いはいののつに向かう道を作ると出てきたり、同じく仁徳の時、台地の東側にあった猪飼野津から台地の方に向かう「小橋」という橋を作ると出てきます。橋も道路遺構です。また、雄略天皇の時に磯齒津路に通じる「呉坂」という道を作るとあります。5世紀ごろから『日本書紀』の中で、現実的にあり得るような道路の記録が出てくるようになるので、私は5世紀というのは、道路ができる大きな画期であり、それまでの水上交通とともに陸上交通が重視されるようになったと考えるわけです。陸上交通というとやはり馬とか車両が、物や人を運ぶ輸送手段として考えられますが、これらは5世紀以降に出土します。特に馬の場合は、5世紀以降に各遺跡で馬の骨が出てくるので、大陸から輸入されたと思われる。ただ残念ながら5世紀代の道路はルートを推測できても、道路そのものは見つかっていないので、考古学ではそれ以上踏み込めないところになっています。後の時代の道路は見ついているのですから、この時代の道路は発掘では見つけにくい構造の道路だったのではないかと考えています。

同じ古墳時代でも6世紀になると少し様子が変わってきます。これは大阪の豊中市にある新免遺跡で見つかった道路遺構です。新免遺跡は豊中の丘陵上にある遺跡で、丘陵の下から丘陵上に向かっていくところに、切り通しという斜面を削ってなだらかなスロープにして通行しやすいように加工された部分が見ついています。これが6世紀前半とされ、たぶん近畿地方で一番古い部類の道路になるかと思っています。

こちらは京都市伏見区の水垂遺跡みずだれです。京都市の一番南端で、桂川・宇治川・木津川が合流するところ、淀津のすぐ近くになります。そこで見つかった道路遺構は、巾が約6mで、両側に溝が掘られています。畑の遺構も見ついています。たくさん竪穴住居跡がありますが、これらは古い時代のものでこの道路とは関係のないものです。道路自体は6世紀後半まで遡るといわれていますが、7世紀まで下るかもしれません。溝からの出土遺物が少ないので時代が決めにくいところがあります。ここは長岡京の京域に入っているのですから、この上には長岡京の遺構があり、それより下だということはハッキリしているのですが、どこまで遡るのがハッキリしません。この辺りの住居跡は6世紀前半が一番新しい段階ですので、それを壊して造られているので、6世紀後半ぐらいかといわれています。この道を真っすぐ北西の方向にのぼすと続きになるかもしれない道路遺構が長岡京市で見ついています。同じ方位を持った道路ですがそれは奈良時代と考えられています。さらにまっすぐ延びると、向日市の古墳時代前期の前方後円墳が密集しているところになり、新しい時代になると長岡宮ができる、南山城の中心勢力が存在した場所になる訳で、そこに向かっていくということです。南に行く川と川の交わる淀津があり、昔は宇治川のところに巨椋池おぐらいけという池があり、河川が集まり交通の要衝になって

いました。そういった場所に向かってこの道が続いているということはこの道路の存在の意義を考える上で重要な要素だと思います。

6世紀代の道路の遺構を紹介していますが、資料のほとんどは近畿地方です。地方では7世紀代でもほとんど見つかりません。次に紹介するのが奈良県の鴨神遺跡です。金剛山の東の裾野辺りにあり、和歌山から奈良盆地に入ってくる入口である風ノ森峠を越えたところにある遺跡です。丘陵の上に道が見ついています。斜面が急になっていて、そこを切り通しで道にしているという道路遺構が見ついています。調査担当者は5世紀後半までさかのぼる可能性があるといっていますが、実際には6世紀後半から7世紀ぐらいに最終的に埋もれたと報告されています。最初に造られたのが5世紀後半までさかのぼると推定されてもいます。他にも滋賀県の遺跡があつたりしますが、断片的な資料が多かったり、時期がなかなかきちんと決められないところがあるところがあります。

先程の大阪の交通路の図に戻りますが、5世紀・6世紀を含めた図です。難波宮かんながの周辺が5世紀後半から開発され、6世紀代になっても官衙(役所)的な建物が見つかったり生産の場や倉庫があつたりという状態は続いていきます。難波津という港を軸にして、官衙的な施設が形成されていく、その端緒が5世紀ですが、ある程度かつちりした役所的機能を果たすようになっていくのは6世紀代になってからと考えています。交通路を大阪のところだけを示しましたが、生駒山脈を越えて奈良、この時期でしたら飛鳥の地域と繋がっていく交通ルートがあつて、古市古墳群・百舌鳥古墳群という巨大な大王墓を含む古墳群が造られるのですが、こういうのは墓域です。大王の本貫地というか居住するいわば王都ですね、先程の博多の比恵・那珂遺跡群で奴国の王都といいましたが、大和王権の王都はやはり大和盆地にあつて、そこに繋がって行く交通ルートとして考えることが出来ると思います。先程の博多の比恵・那珂遺跡群で見られたような、あれは弥生時代終末とか古墳時代の初頭ぐらいの時期でしたが、港があつてその周辺に役所的な区域ができ、そこから王の住む、あるいは王のふるさとともいべき大和の地に繋がっていく交通路が5世紀ぐらいから造られ始めていくと思います。6世紀代は役所的なものが整備されていく時期と考えられるわけで、それに伴って道路も整備されていくと考えられます。先程の豊中や鴨神遺跡のような切り通しの道路、あるいは水垂遺跡のように両側に側溝を掘った道路として整備された結果、我々でも見つけることが出来る構造になっていくと考えられるのです。

博多の場合と難波の場合は似たような形になっていて、弥生時代以来、港と都を結ぶために最初に道路が造られたと考えるのがいいのではないかと考えます。難波と大和を結ぶ道はその当時の大王が、難波まで行って難波に宮を造っているわけですから王様が通る道として整備され始めたのです。これが道路成立の契機と考えています。

次にそういった道路の1つとして大阪南部の道路を見ていきます。「磯齒津路」も5・6世紀の頃に最初に造られた

道路の1つです。これは大阪南部の古道遺跡の配置図です。足利健亮さんという歴史地理学の先生が作られた古道の図に付け足したものです。足利先生は図にある竹内街道・長尾街道・難波大道といったきちっと正東西・正南北の道路とは別に、斜め方向の道があることを提唱され、斜向道路と呼んでおられました。斜め方向の道が古い段階にあって、その後東西方向になったのではないかと暗に想定されています。

画面は、大阪市平野区にある長原遺跡の西端の発掘調査、地下鉄でいうと出戸駅を上ったところにあるスーパーダイエーの店舗の部分を発掘した時に見つかった道路遺構です。両側に溝があり、道幅6mの道が斜め方向に見つかりました。古墳の間を縫うようにして道が見つかりました。磯齒津路と推定されている八尾街道(長居公園通)のすぐ南側まで延びています。南側の発掘でも所々で見つかり、このまま真っ直ぐ南へ延びていることが分かっています。時代を決めるのは大変難しいのですが、上の地層が奈良時代の田圃なので、奈良時代の田圃の時には道路がなくなっている、7世紀にあったことはほぼ間違いありません。私は7世紀の前半ぐらい、古く遡れば6世紀の後半まで遡るのではないかと考えています。

南側へ行くと我々が馬池谷と呼んでいる谷に入っていきます。谷の底にどう続いているのかは、発掘してないので分かりませんが、谷の斜面の様子から、道はなだらかに斜面を下っていき、急な斜面のところは切り通しにして延びていったと考えています。この道をさらに南、瓜破霊園の近くまで行きますと、7世紀の前半から後半にかけての役所的な建物群が見つかり、そこで続きの道路が見つかりました。道路跡には車輛の通った轍の跡などが残っていて道路として機能していた範囲が推定できます。これが長原西古道と呼んでいる道路です。

あと松原市域の道路です。足利先生が斜向道路とされた斜め方向の道路が実際に発掘で見つかりました。立部・新堂・南新町・東新町で斜向する道路が見つかり、新堂遺跡では橋じゃないかといわれている木製品がでてます。松原市域では何カ所か道路遺構が見つかり、東新町の道路遺構のように6世紀後半まで遡ると考えられている道路遺構もあります。ですから大阪市域の近くにある長原西古道・松原市域の斜向道路といった道路群が、古く見れば6世紀後半まで遡る可能性があり、7世紀前半には間違いなくあったと思われれます。

磯齒津路とこれらの道路がどう関わってくるかということがありますが、磯齒津路は長尾街道・竹内街道のようなほぼ東西方向の道路として今のところ考えられています。そのような正方位の道路が6世紀後半や7世紀前半の段階で考えられるのかということがこれまでも議論されてきました。普通には、正東西方向・正南北方向の道路は7世紀でも後半以降になってからであると考えられてきました。実際に見つかった6世紀代の道路が斜め方向になっていて、7世紀前半の道路も斜め方向で出てきていますので、発掘事例から見てもそういうことが想定されます。6世紀代あるいは7世紀前半ぐらいまでの道路は、斜め方

向のものが結構多く、直線的に造られているということの特徴としてあげることができます。道路の成立期と考えている5世紀から6世紀代、7世紀まで入れてもいいと思いますが、6世紀代になり道路の整備が行われて、視覚的に我々が認識できるような道路が生まれていったと考えられます。それは地域的な官衙施設が整備されていくことと一体になったことではないかと考えられます。王権の中核部分と離れた地域的な開発のための官衙(屯倉)が整備されて、それを結ぶような形で道路が整備されていくのではないかと考えます。

国家的官道の発達

その後、国家的な官道の発達ということになっていきます。国家的な官道ということになりますと発掘事例も多くあるわけですが、特に古いのが大和川今池遺跡の「難波大道」で、巾が18mです。それまでの道路は巾6mぐらいで、発展段階になり道路幅が10mを越える道路が出てきますが、18mというのはかなり大きい道幅です。難波大道はこの先が大和川で、その北側は大阪市域になり、真っ直ぐ伸ばしていけば難波宮の中軸線になるという位置関係にあります。1980年に最初に発掘された時は、道路として認識されて発掘されていなかったため、出土遺物から道の年代を決めるのも困難でした。しかし今回の調査は道路であると認識して、精緻な調査をしています。

その結果、出土遺物から孝徳朝には道路として機能していたと考えられていて、平安時代に道路として認識されなくなり、路面が削られてしまうということになっています。孝徳朝の難波宮の中軸線と合っているわけですから、難波宮を造ったのと同時に、同じ計画のもとで造られたと考えるのが一番素直だと思います。そうすると7世紀の中頃まで遡る道路ということになります。こういう時期の道路というのも、その時期であっても全国的に見ると希少な事例で、地方に行くと東山道・山陰道・山陽道と古代の道路が見つかりますが、古くみても7世紀末です。それより遡る道路というのは地方にいきますと全然ありません。

地方の道路は道幅も駅路という主要道で大体10mから12m巾が基準になっていて、それより大きい道路というのはないのです。藤原京の中心大路の朱雀大路が18mと言われていますが、それに匹敵する道ということになります。こういう道路が7世紀の半ば、孝徳朝からはあると考えられるわけで、先程の松原市域にありました長尾街道や竹内街道、大津道(長尾街道)とか丹比道(竹内街道)と呼ばれた古道が遡るとしたら難波大道の時期ぐらいまでは遡るのではないかと思います。そう考えると長居公園通りに想定されている磯齒津路も7世紀半ば以降でしたら存在してもおかしくないということになります。発展段階というのは、大阪と奈良との関係でいえば、難波には難波津を軸にした都市的な空間ができて、飛鳥には古くからの王の都という都市的空間があり、その両都市を繋ぐ形での道路が造営される段階といえます。

ただそれは畿内の中心部の話で、地方においては国郡制や駅伝制といった交通に関わる律令制度のもとで地方官衙と中央とを結ぶ道路が造られていくということにな

ります。それが国家的官道の発展段階といえると思います。

これは埼玉県の東の上遺跡です。東山道の武蔵道と^{あずまのうえ}考えられているこの道路はほぼ南北に通っている道です。東山道から分岐して武蔵国の国府まで繋がっているのが東山道武蔵道です。東京都府中市に武蔵国の国府の中心部分があり、政庁の外周にたくさん色々な役所の跡とかがあるというも分かっています。道路の途中にある国分寺市の武蔵国分寺・国分尼寺の横を通して、府中市まで続くのです。この道をずっと北に上っていったところが埼玉県の所沢市で、この道路に繋がっているわけです。それをさらに北に上ると東山道の駅路に合流します。東の上遺跡は道路側溝から7世紀末の土器が出ているので、この時期にはこの道路があったと考えられています。

この時期になると、武蔵国府などの周辺は政庁を中心として都市的な配置で色々な建物ができたりしていますし、他の郡衙などでもかなり立派な役所的な建物とそれに付随する色々な建物が周辺にあって、都市的な様相をなしてきています。そういった地方都市を繋ぐようにして道路が造られていくことになっていきます。

おわりに

資料の最後に、今日お話した内容を概念的に示した「道路の成立過程の概念図」を書いています。最初の道路を「原道路」と書いていますが、形成期の段階というのは港に朝鮮半島や中国といった外国の国際的な交易の流れがやってきて、近くには市ができたりする。そこと王都というべき拠点集落とを結ぶものとして、道路が造られるというのが最初だろうと思います。原の辻遺跡や比恵・那珂遺跡群がそうなのです。ただ、弥生時代の段階ではまだ拠点集落と港は一つの地域の中に括られていて、内部的な道という位置づけになっていたと考えられます。

それが成立期になると、特に5世紀以降なのですが、港に市という交易の場だけでなく、物資を貯蔵する倉庫やそれを管理する役所的な機能が萌芽し、生産をする場があったりして、いわば地方官衙的な施設が港のところに来ていくということが特徴としてあり、王権の拠点を結ぶものとして道路ができる、この初現的な形が博多の比恵・那珂遺跡群にみられたわけですが、それがハッキリと明確化してくるのが5世紀の難波と飛鳥を結ぶ道路群と考えます。5世紀段階ではまだ見つかっていないのですが、6世紀段階になると近畿地方で幾つかそういった道路が見つかっており、道路の整備が行われたことが窺えるわけです。ただこの段階では破線で囲っているように道路を軸にして、道路に付随した形で官衙などができていくという状態です。

次の発展期としている駅路の段階ですが、この段階になると都城ができます。都には条坊制という基盤の目のように道路が走っています。都という空間の中にはびっちらと計画的な道路が出来上がっている、そういう道路の集合体がいわば都城ということになるわけですし、独立した交通ネットワークとして造られているといえます。そこから

飛鳥・平城の都城に繋がる道路が造られていく、これは古代都市と古代都市を繋ぐ道路なのです。これは近畿の特徴ですが、地方に行きますと都城と地方官衙とを繋ぐ道路が制度的につくられていくこととなります。このような都市という交通ネットワークを介した道路が造営される段階を発展期として考えることができるのではないかと思います。

そういう風に考えていくと磯齒津路はどこに位置づけられるかということ、雄略天皇の時代でしたら5世紀になりますから成立期の段階の道路と考えられます。ただ我々が発掘からいえることは、7世紀中頃以降に今の長居公園通りに想定される古道が整備された可能性があるということです。それは条里制という土地区画と一体になって、5世紀代にあった磯齒津道という道路をベースにして、難波大道の整備以降に整備された可能性が考えられるのではないのでしょうか。発展期の東西方向の磯齒津路はそのまま東に向かって大和川の川沿いにあった渋谷道に合流してそこから南へ下り、河内国府の近くを通して大和に向かうといったルートが考えられます。

このように磯齒津路は成立期の5世紀に存在していたが、発展期に整備されて大きく変化したことが考えられます。磯齒津路自体について詳しくお話できませんでしたが、日本の古代道路の変化の中で磯齒津路がどの段階に位置づけられるかということをお話したかったわけです。また、研究がさらに進みましたらお話しをさせていただきますと思います。

財団法人住吉隣保館の動き

第9回「財団法人住吉隣保設立50年、故住田利雄さん生誕100年記念」事業実行委員会開かれる！！

去る11月30日午後7時から市民交流センターすみよし北で、表記の実行員会が開催されました。

前田専務理事の司会進行で実行委員会が始められ、記念集会のビデオの上映や事務局から記念集会(428名)やレセプション(103名)の参加者の状況等が報告されました。

その後、参加者から記念集会やレセプションについて感想が出され、1年3ヶ月に及ぶ取り組みの集大成として意義のある集会とレセプションになったこと、記念集会やレセプションに集まって頂いた皆様と共に、今後の住吉地区におけるまちづくりに活かしていく必要があることなどが確認されました。

また、記念集会の参加者に配布された記念誌『忘れてはならない自主解放』を関係方面へ配布するなど有効活用していくこととなりました。

以下、当日の実行委員会で行われた実行委員長の挨拶を掲載します。

第9回「財団法人住吉隣保館設立50年、故住田利雄さん生誕100年」記念事業実行委員会

・あいさつ

年末を控え、何かとお忙しい中をお集まり頂き、ありがとうございます。

さて、去る10月29日、午後3時から「財団法人住吉隣保館設立50年、故住田利雄さん生誕100年」記念集会と記念レセプションを開催致しましたところ、皆様方のご尽力により、いずれも成功裏に終えることができましたことを心より御礼申し上げます。

とくに、記念集会では、420名を超す参加者があり、市民交流センターすみよし北の大ホールを一杯にすることができました。また、記念レセプションにつきましても、和やかな雰囲気の内で開催することができました。

さらに、1年3ヶ月に及ぶ作業の集大成として、『忘れてはならない自主解放』を編集、発刊し、参加者の皆様にお渡しすることができました。このことによって、多くの人々に住吉における部落解放運動の歩みや住田さんの業績などを理解して頂けるようになったのではないかと考えています。

記念集会の主催挨拶の中でも申し上げましたが、今回の一連の取り組みには、①財団50年を軸に、住吉部落の歴史と部落解放運動の歩みを整理する、②故住田利雄さんの業績をとりまとめる、③これらの取り組みに一人でも多くの方に関わってもらうことによって、人々のつながりを強化する、④これらの成果をこれからの住吉の地における人権のまちづくりに役立てていく、という目標を掲げましたが、おかげさまで、これらの目標を基本的には達成できたのではないかと考えています。

今後、記念集会や記念レセプションにお集まり頂いた皆様とともに、住吉の地域における新たなまちづくり（第4期のまちづくり）に取り組んでいくことが求められています。去る11月18日には、住吉支部の呼びかけで、町づくり委員会の第1回準備会も開催され、本格的な議論が開始されようとしています。

しかしながら、先の大阪市長選挙で、皆様ご承知のような結果が出されました。記者会見等の報道によりますと、新市長は、「不透明な補助金」の洗い直し、市職員の給与の見直し等に取り組むとの態度を表明して居られますが、人権が尊重されたまちをつっていくことに役立つ予算や制度まで、削減されたり廃止されたりすることのないよう注視し、働きかけていく必要があるのではないかと考えています。

おわりに、本日の実行委員会で、記念集会やレセプション、さらには記念誌等に関わって、成果と課題を積極的にご議論頂きますよう御願ひし、実行員代表のごあいさつと致します。

2011年11月30日

友永健三



故住田利雄さんの遺品目録を作成して（前編）

財団法人住吉隣保館の結成のみならず大阪市内や府内、さらには全国における部落解放運動において住田利雄さんが残した功績は大きいものでした。この功績の裏には住田さんがもっていた記録へのこだわりがあげられます。その記録には住田さんの日常生活や戦争の記録を記した日記、当時の情景を描いたスケッチ、書き初めに加え、1952年から1986年に亡くなるまで、肌身はなさず手にしていたカメラによる記録があります。

今月号と来月号で、住田利雄さんが亡くなる寸前まで記録し続けた遺産の一部、とりわけ①日記、②書、③絵画、④写真について報告します。

まず、日記に関しては1936年から1986年まで、住田さんが25歳から亡くなる75歳までの記録を綴った25冊が残されています。部落解放・人権研究所の図書館に勤める本多和明さんの整理によれば、1936年から1942年までの日記は1938年を除いた11冊であり、その内容は①軍事日記（1939年8月15日から1940年5月10日と1941年5月29日から10月12日）、②教練日記（1939年12月1日から1940年2月25日）、③陣中日記（1940年5月11日から1941年5月28日）、④反省録（1941年4月1



日から5月7日)、残りは自由日記として分類されています。戦後の日記は1947年のものと10年後の1957年から1986年に住田さんが死去するまでの14冊が存在し、それらはすべて自由日記です。

ついで、書に関しては全15作品があり、その内訳は1940年に2点(原本なし)、1959年に1点、1966年に1点、1967年に2点、1972年に1点、1973年に1点、1975年に1点、1976年に3点(2つは原本なし)、1977年に1点、1978年に1点、最後に1983年に1点となっています。それらのいくつかは『忘れてはならない自主解放』のなかに写真として収められているので、そちらもご確認ください。

さらに、画に関してはグレー、ホワイト、ブルーの3つのスケッチブックがあり、年代は1938年から1941年の戦時中のもので、そこには全35点の絵画やスケッチが収められています。グレーのスケッチブックには1938年から1940年までの絵画が17点収められており、内13点が風景画で1点が花の写生画、3点が人物画でした。ホワイトのスケッチブックでは、1940年から1941年までの絵画が13点あり、1点が花の写生画で、12点が風景画でした。ブルーのスケッチブックには、風景画が5点収められており、そこから切り離された絵画が2点あります。それは動植物を描いた絵画の1点と風景画の1点でした。この3つのスケッチブック以外にも、自画像を描いた絵画が2点ありました。

来月号で詳しく報告する写真の記録42,000枚を含む住田さんの残した遺産は一体何を物語っているのでしょうか。もしかすると、物事を正確に記憶できない私たちが、その記憶を忘れてもいたために記録したのかもしれませんが。皆さんはどう思われますか。

2011年12月7日

友永雄吾