

東成区を横切る 暗越奈良街道

●道の果たした役割

— 暗越奈良街道 —

道というのは人と人、人とその作業場、あるいは村と村、町と町を一定の線で結びつけるものです。道は人の歴史とともにあって、その時代や地域の人々と深いかわりをもっています。東成区のほぼ中央を東西に横切る「暗越奈良街道」も、古い昔から瀬戸内海に面する大阪と内陸部の奈良を結ぶ最も近い道として、近畿地方の政治・経済だけでなく文化の交流発展にも大きな役割を果たしていました。

これをもう少し広い立場、全国における大阪の地理的位置づけという点から見てみましょう。

古代では、現代の大阪にその殆どが含まれる摂河泉（摂津・河内・和泉）は大国として扱われ、山城（京都府）、大和（奈良県）とともに畿内に入れられ、摂津には難波高津宮、難波長柄豊碇宮、聖武天皇の難波宮なども定められていました。摂河泉の地はそれぞれの面積は小さいのですが、古代政権にとっては、大事な地域であり、また当時としては生産力の最先進地域であったのです。

古代の摂河泉がこのように発展してきたのには地理的な理由があります。現在の大阪平野は西に大阪湾を抱き、北は六甲・北摂の山々、東は生駒金剛山地、南は和泉山脈によって囲まれた近畿地方最大の平野になっています。しかし大阪の地形は何千年も前から現在と同じような状態であったわけではありません。4～5千年も昔には大阪湾はずっと広く、今の堺筋が西の海岸線であったし、JR天満駅の付近から東は入江となって生駒山の山裾近くまで波が打ち寄せていました。上町台地は大阪湾に突き出した半島のような形をみせていたのです。それが長い間に、台地の東側は淀川や大和川の運んでくる土や砂利で、西側は海流による砂の堆積で新しい土地が生まれ、このあた

りが古代技術による農地開拓に最適の場所となってきました。

しかもここは日本と大陸を結ぶ交通ルートであった瀬戸内海の東の突き当たりであり、大陸の先進的な技術と文化を真っ先に取り入れることのできた土地でもありました。4～5世紀ごろには大陸・北九州・瀬戸内・大阪湾という海路が賑やかになり、上町台地とその周辺は先進文化の受け入れ口として発展して行きましたが、このころになると東の大和盆地にいわゆる大和朝廷が成立し、大阪と奈良を結ぶ陸路も整備されてきました。7世紀の初め、推古天皇の時には上町台地を南へ下り二上山麓をへて飛鳥地方へ通じる竹内街道がメインルートとされ、都が奈良盆地の南の飛鳥から北の平城宮にかわると、今度は最短コースである暗峠や日下峠や十三峠など生駒山地を越えるいくつかの道が盛んに利用されるようになりました。

万葉集の「直越のこのみちにてし 押照るや難波の海と 名づけけらしも」という歌は、奈良時代に大和から摂津への最短コースを通過して生駒山地を越えた旅人のものですが、まだ上町台地東のかなりの部分まで海が入りこんで入江となっていたことがわかります。

万葉集に登場したこの峠が、暗峠かどうかはさまざまな説がありますが、生駒山麓から難波京を結ぶ最短の政治・産業の道としてこの道が盛んに利用されていました。

京都に都が移った9世紀以降になると京都を中心とした道路網が整備され、淀川沿いの京街道のほか西国街道も通じ諸国の物資が往来しました。また、大阪平野を通る道として東西の高野街道や海岸沿いの熊野街道が開け、平安中期頃からは上皇や貴族のあいに四天王寺・住吉、さらに遠く高野山や熊野詣でがさかんになり、それに刺激されて庶民の参詣もいちだんと流行しました。こうした街道は単に人々や物資が通り過ぎるだけのものではなく、街道沿いの村や町に住む人々にとっては、諸国の旅人が珍しい遠い国のさまざまな情報を伝えてくれる大切な情報源でもあったのです。道は村と村をつないで作られましたが、道が発達して大勢の人が往来するようになると今度は沿道に新しい村や町も生まれました。大阪平野は京都と瀬戸内・西国・紀州を結ぶ交通上のポイントでした



平成2年当時の暗峠

から、古代から中世にかけてこうしたさまざまな街道が開かれ、産業や文化が発展してきました。

近世になると大阪と奈良を結ぶ道は北の方から傍示越道・岩舟越道・清滝越道・中垣内越道・暗嶺道・十土嶺道・立石嶺道・信貴越道・亀瀬越道などがありました。このうち最もひんぱんに利用されたのが暗嶺道、つまり暗越奈良街道で、特に豊臣秀吉が大阪に城を築き、異父弟の秀長が大和郡山城主になってからは暗越奈良街道が大阪と奈良を結ぶ最短距離の道として重要視されるようになったと考えられます。江戸時代になってもこの道は大和郡山藩の参勤交代道として利用されるとともに、西国や大阪から南都(奈良)、伊賀・伊勢方面への街道として往来がさかんでした。

江戸中期以降はさまざまな文人もここを通り、日記や文学作品にその名を記しています。江戸の儒学者貝原益軒の南遊紀行や松尾芭蕉の「菊の香にくらがり登る節句かな」などはとくに有名ですが、玉造から暗峠までの道中には多くの句碑や歌碑が建ち、文学の道としてもこの沿線の人々に強い影響を与えています。

江戸中期以降になると、庶民の伊勢参りや大和の寺巡りなどがいっそう盛んとなり街道は活気に溢れました。さらに幕末には伊勢への爆発的なお蔭参りの流行があり、無数の民衆がこの街道を通過して奈良・長谷・伊勢方面へと向かって行き、恐らく大阪府下では最も賑わい、奈良街道といえ

ばこの暗越奈良街道を指すのが当然のこととされてきました。

道はそこに行く人々にとっては、未知の世界へ通じる憧れと恐れと苦しみをもとまなう場所でもありました。しかし、そこに住む人々にとっては道は未知の世界の便りを届けてくれる唯一のたてもありました。暗越奈良街道は明治の半ばからは鉄道にその地位を奪われ、また車や馬の道としても大和川沿いの亀瀬越新道が便利であったため暗峠を越す人も少なくなってしまいましたが、この街道沿いにはそれまでの長い間の多くの人々の苦労や知恵の積み重ねが、独特の旅の文化として伝えられてきました。

東成の発展のあとをたどるとき、平野川を軸とする南北の交通路とともに暗越奈良街道を軸とする東西の交通路をけって忘れることはできません。道とその周辺の神社や寺や道標や灯籠や、あるいは習慣や言い伝えの中にも私達が忘れようとしている古い歴史や文化を探る手掛かりがたくさん残っているのです。多くの古い街道が跡も残さず消えていっているなかで、私達の東成区には一部ではありますが昔のままの暗越奈良街道が残されています。文化と文明が上手にとけあった正しい未来を築くためにもこの道を大切に残し、道の果たしてきた役割をきちんと認識することが大事だと思われま。