

河内の大橋について

松村 博¹

¹正会員

E-mail: hmatsumura@leto.eonet.ne.jp

『万葉集』巻九に「河内の大橋」を詠んだ歌があり、赤く塗られた橋の上を青い衣に赤い裳の鮮やかな服装の若い女性が渡って行くという、華やかな情景が演出されている。この大橋の位置や歴史的背景を考察し、古代の大和と河内の交通上の重要な位置や歴史的価値について一定の方向性を提示することができた。同時にこの橋のもつ文化的側面にも言及し、歌が詠まれた背景をはじめ、橋の持つ多面的価値にも言及した。

Key Words : *Kawachi Bridge in Manyosyu, Ancient roads in eastern Osaka, Nara era*

1. 丹塗りの大橋

『万葉集』巻九に以下のような歌がある¹⁾。

河内の大橋を独り去く娘子を見る歌一首 短歌を并せたり
級照る 片足羽川の さ丹塗の 大橋の上ゆ 紅
の 赤裳裾引き 山藍もち 摺れる衣着て ただ独り
い渡らす兒は 若草の 夫かあるらむ 櫃の実の 独
りか寝らむ 問はまくの 欲しき我妹が 家の知らなく
(1742)
反歌

大橋の 頭に家あらば うらがなく 独り行く兒
に 宿貸さましを (1743)

歌の大意は次のようになるだろう。

— (しなてる) 片足羽川に架かる赤く塗られた大橋の上を、紅染めの赤い裳の裾をなびかせ、山藍で染めた服を着て、ただ一人渡ってゆくあの娘には (若草の) 夫がいるのだろうか、それとも (櫃の実のように) ひとりで寝ているのだろうか尋ねてみたい、あの児の家もわからないから

— 大橋の橋詰に自分の家があったならば、悲しそうに独り行くあの娘に宿を貸してやるのに

裳とは高松塚古墳の壁画の女性が着けているスカートのような衣服である (図-2)。はるか東に二上山とそれにつづく金剛連山をのぞみ、西は広々とした河内平野が開ける豊かな自然の中に対照的な赤い橋とその橋を渡っていく青い上着と赤いスカートを身に着けた若い女性の姿という情景を対置させている。風土の明るさと古代人の屈託のなさが重ねられ、大らかな雰囲気満ちている²⁾。この歌に詠まれた「河内の大橋」に関していろいろな角度からの考察が試みられているが、以下のような論点がある。

- ① 架設位置とそれに連なる交通路
- ② 架設者と架設年代
- ③ 歌が詠まれた背景、橋にまつわる文化的側面

2. 架設位置と交通の結節点

古代の「河内の大橋」の架橋地についてはいくつかの説がある。まず片足羽川が大和川か、それに合流する石川を指すのかも明確ではない。

架橋位置は当時の交通路との関連で推測しなければならない。「河内の大橋」は当然ながら、街道を結ぶ役割を果たしていたはずである。一つは東西交通路、大和から河内、難波を結ぶルートであり、もう一つは南北交通路の南海道、後の東高野街道である。

大和から河内へ通ずる古道には、奈良盆地の南端を東西に通ずる横大路から直接内峠を越えるか、または大坂道から穴虫峠を越えて多比道へ出るルート (竹内街道)

と、大坂道、田尻峠を経て大津道へ通ずるルート (長尾街道) の他に、龍田神社あたりから大和川の右岸を通って河内にいたるルート (龍田道) などがあった。

飛鳥京、藤原京の時代の東西ルートは、横大路から多比道か大津道、そして「難波大道」(註1)へ至るルートが一般的であったと考えられる。加えて太子道によって斑鳩へ、そこから西進して龍田道 (懼坂道) を通って河内に達するルートもあった可能性は高いが、幹線道路としては未開発であったと考えられる。

平城京遷都後は、龍田道が行幸路として整備され、一般の交通路としても多く利用されるようになったと考えられる。このルートで河内の中心部やさらに難波に達するには、どこかで大和川を渡らなければならない。大和川の渡河点としては2ヶ所が考えられる。一つは現在の芝山の東側、大和川が大きく蛇行する地点、現在の柏原市青谷から国分東条町へ渡り、大津道 (長尾街道) に

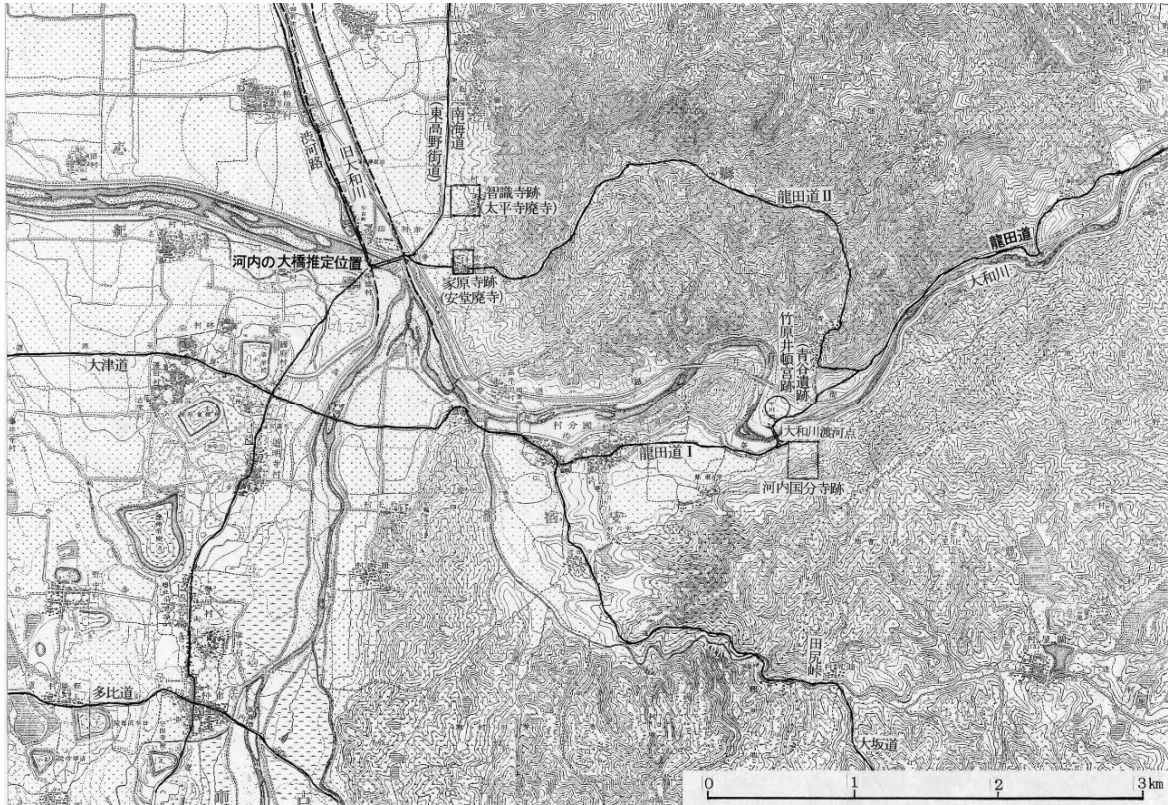


図-1 河内の大橋の推定位置と古代の交通路 (陸地測量部仮製地形図-国分村-使用、作成：松村)



写真-1 大和川・石川合流点 (新大和橋から東方をのぞむ、撮影：松村)

接続するルート、もう一つは青谷の金山彦神社の北側から山中に入り、安堂へ向かうルートである。「河内の大橋」は後者の安堂から対岸へ、石川合流直後の大和川を渡る地点に架けられたと考えられる(図-1)。

3. 架設者と架設年代

この歌の作者、高橋虫麻呂は『万葉集』に多くの歌が採録されている奈良時代の歌人で、生没年は不明であるが、天平4年(732)に藤原宇合(694～737)が西海道節度使に赴任した時に送る歌を詠んでいることなどから、宇合に仕えていたとも推測されている³⁾。その関係から神亀3年(726)10月から宇合が知造難波宮事、つまり難波宮造営の長官に任じられていたとき、行動を共にした期間があった可能性がある。

『万葉集』の「河内の大橋」の歌の直後に、「春三月、

諸卿大夫等の難波に下りし時の歌二首(1747～1750)」や「難波に経宿りて明日還り来し時の一首(1751、1752)」など、龍田山周辺の情景を詠んだ歌が収録されていることから上の推測が成り立つ。

そして、神亀2年(725)10月と翌3年10月に聖武天皇が難波宮へ行幸したときには「河内の大橋」は架けられていたと推測され、最初の「河内の大橋」は行幸路整備にともなう時の政権によって架けられた可能性は高いであろう。前身の橋は7世紀後半に創建されたとする説もある⁴⁾が、根拠は薄いと考えられる。

その橋は10数年後には渡ることができないほど荒廃していた。洪水の被害を受けたことも考えられる。後述のように、家原邑の人々の奉仕活動によって架けられたと考えられる橋は、花影禅師による「改造」であったとされているから、それ以前の橋の架け換えであった可能性が高いが、当初の架橋の契機は平城京遷都にあったと

考えられる。その後、平城京と難波京を結ぶ官道の重要な橋の維持が民間の教化僧によって担われるようになっていたことは注目すべき点である。

「河内の大橋」の規模について、安村氏は当時の川幅を推定して、300～350mの橋長があったとしている⁴⁾⁵⁾が、この数値は堤防も含めた川幅の距離を示しているように思える。後の新大和橋を参考にしてみると⁶⁾、200mほどの橋長をもつ、かなりの長大橋であった可能性はある。

構造はおそらく橋杭を建ち上げた上に桁を載せた通常の桁橋であった可能性が高いが、洪水時の耐久性については下部工の強度が決め手となる。杭の太さもさることながら、根入れがどの程度であったかが橋の寿命を左右した。架橋地点は扇状地で、おそらく流下してきた砂が堆積した地盤であったと考えられ、十分な根入れを確保するのは難しかったと推測されることから、洪水による下部工の損傷はかなりの頻度で発生したと考えられ、その維持管理には相当の労力と金額が必要であったはずである。

ちなみに現在の石川合流点より少し下流の大和川に明治7年に初めて架けられた新大和橋は完成後、毎年のように部分的な損傷が発生して⁶⁾、関係者を悩ませたことから類推すると、「河内の大橋」の管理は骨の折れる作業であったと推測される。

そのため、平城京から河内、難波への行幸があった時代には管理が行き届いていたが、それよりのちは民間の力だけでは存続は難しかったと考えられる。そして、舟運が活発であると、船橋のような簡易な橋は舟運の妨げとなるため、通常の渡河手段としては設置できなかったと考えられるため、早い時期に渡船に切り替えられた可能性が高い。

4. 龍田道の整備

(1) 龍田道のルート

龍田道のルートについては過去にいくつかの提案がなされてきた⁷⁾。大和川沿いの阪和の国境、亀の瀬地域は広範囲な地滑り地帯で、懼坂道として恐れられ、行幸路としては回避されたとする推察もある⁸⁾。しかし、現在の柏原市青谷の大和川の屈曲部の右岸で規模の大きな建物跡が確認され、竹原井離宮跡であることが有力視

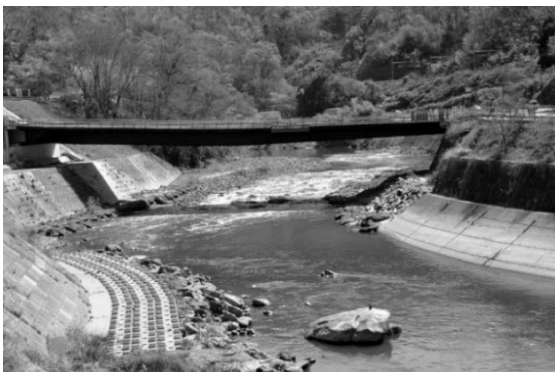


写真-2 亀の瀬より上流部をのぞむ：江戸時代、大和川を航行する剣先船は現在の亀ノ瀬橋の少し上流部までしかさかのぼれず、積み荷は一旦陸揚げされていた。

されるようになってからは、行幸路としても亀の瀬沿いの道が利用された可能性が高いとされるようになった。

また、現在 JR 関西本線（大和路線）と府道本堂高井田線が通る柏原市高井田から青谷にかけての大和川右岸も古くは通行が難しかったと考えられている。

安村俊史氏は飛鳥時代の龍田道として、現在の柏原市青谷の大和川が大きく蛇行する地点（現在は川端橋が架かる、かつては「夏目の茶屋渡し」があった辺り）で川を渡って、左岸へ出て、現在の石川町辺りで石川を越えて、大和川左岸に沿って設けられた洪河道を通って難波へ至るルートを想定して、このルートが推古21年(613)に整備された「難波大道」（註1）ではないかとしている⁹⁾¹⁰⁾¹¹⁾。これは現在の国道二五号に近いルートであるが、その根拠としてこのルートに沿って7世紀前半に建立されたと考えられる斑鳩寺、平隆寺、船橋廃寺、洪川廃寺、四天王寺などの聖徳太子（厩戸皇子）ゆかりの寺々が点在していることをあげている。

奈良時代に龍田道として利用されたと考えられている青谷から峠越えで安堂へ至るルートは「河内の大橋」を前提としており、聖武天皇が智識寺などへ行幸していることを考慮すると納得がいくルートであるが、「河内の大橋」が常に維持されていたとは限らないし、洪河道も大和川の堤防の保全を前提にしている限りは安定した交通路として存続させておくのは難しかったと考えられる。

(2) 竹原井離宮

柏原市青谷の青谷遺跡は『続日本紀』に幾度か記されている「竹原井離宮」（時代によって仮宮、頓宮、離宮、行宮など表現に違いがある）であると考えられている¹²⁾¹³⁾。

元正天皇が養老元年(717)2月に難波宮から和泉宮へ行幸して平城宮への帰途に竹原井仮宮で一泊したとある。その後も聖武天皇が天平6年(734)3月に難波宮に行幸した帰途に竹原井頓宮に二泊したとあり、元正太上天皇が天平16年(744)10月に竹原井離宮に行幸、光仁天皇が宝龜2年(771)2月に難波宮行幸の帰途、龍田道を通って竹原井行宮に至ったなどの記録が見える。

ちなみにこの竹原井離宮は長岡京遷都にもなって廃絶している。

(3) 河内国分寺跡

竹原井離宮と考えられる青谷遺跡の大和川の対岸、



写真-3 大和川・青谷渡河点付近の流れ：川の屈曲部で流れは比較的穏やか、江戸時代は「夏目の茶屋渡し」があった。

国分東条町に出土瓦の年代から天平中期の創建と推定されている寺院遺跡があり、詳細は塔跡しか明確ではないが、河内国分寺跡と考えられている¹⁴⁾¹⁵⁾。

国分寺及び国分尼寺は聖武天皇の強い意志で全国に建立が進められたもので、天平13年(741)3月に発せられた詔勅にその趣旨と条件が明確に示されている。「其れ造塔の寺は兼ねて国の華たり。必ず好处を択んで実に長久なるべし。人に近ければ則ち薫臭の及ぶ所を欲せず、人に遠ければ則ち衆を勞して帰集するを欲せず」とする本文の他に、当時の寺院建立の条件を加味して、石田茂作氏は国分寺の立地の条件を以下のように整理している¹⁶⁾。

- 一 国華として仰ぎ見るのによい地形
- 二 水害などの憂いなく、長久安穩の場所
- 三 人家の雑踏からは離れていること
- 四 人が集合するのに不便でなく、交通至便のところ
- 五 国府に近いところ
- 六 条里区画の拘束を甘受すること
- 七 南面の土地であること

河内国分寺の立地は急峻で、北斜面であり、理想的な伽藍配置は望めなかったことに加えて、河内の中心部からも離れており、道路も当時は大和川の左岸では河内・大和の国境を大和まで貫通した道はなく、行き止まりのような場所で、かなり無理をして選定されたと考えられる。ちなみに現在の国道二五号の前身となる亀瀬新街道が開通するのは明治7年3月のことである⁹⁾。

これが竹原井離宮の対岸にあたり、両者を結ぶ地点で川を渡る龍田道のルートを設定するとその意味も納得できる。安村氏が提案している飛鳥時代の龍田道は奈良時代以降も維持されていた可能性は高く、その後も「河内の大橋」が途絶した時などにも有用なルートであったと考えられる。

大和川は平常時にはそれほど水量の多い川ではない

(註2)。青谷付近では比較的流れが穏やかで(写真-3)、石川合流点より下流の「河内の大橋」架橋地点よりも水量は少なく、平常時には簡易な仮橋でも渡河は容易であったと考えられる。

(4) 渋河路

安村氏が提案している「渋河道」⁹⁾¹⁰⁾は孝謙天皇が天平勝宝8年(756)4月に難波宮行幸の帰途、「渋河路」を通って、智識寺の行宮に至ったのち、平城宮へ還幸したと



写真-4 河内国分寺塔跡：かなりの傾斜地に立地している。

されている道である。この「渋河路」は安定した道路として存続させるのは難しかったと考えられる。

大和川は河内に入るといくつかに分流し、土砂もたまりやすく、しばしば氾濫している。『続日本紀』にあるかぎりでも、天平宝字6年(762)6月には「河内の長瀬川の堤が決壊、のべ2万200余人を動員して修復した」、宝龜3年(772)8月には「河内国で茨田堤が6カ所、渋川堤が11カ所、志紀郡の堤防が5カ所決壊した」、延暦4年(785)9月には河内国からの報告で「洪水で人民が流され、食料が欠乏している」、10月には「河内国で堤防が30カ所決壊、のべ30万7千人余に食料を支給して修復させた」などがあるが、これらは洪水記録の一部であったかも知れない。

大和川の主流であった長瀬川に沿って道が作られていた可能性は高いと思われるが、洪水による破堤によってしばしば通行が疎外され、その維持管理には多大の労力が必要になったことは想像に難くない。したがって、難波への安定した交通路としては大津道(長尾街道)や丹比道(竹内街道)が依然として活用され続けたものと考えられる。

称徳天皇は僧道鏡に心酔し、道鏡を政権トップの太政大臣の権限も兼ねる太政大臣禪師に任命する。そして道鏡の出身地に弓削寺とともに弓削行宮を建て、天平神護元年(765)10月に弓削寺へ行幸し、行宮に5日ほど滞在している。さらに神護景雲3年(769)10月には完成していたであろう弓義宮へ行幸し、20日以上滞在した。その間に弓義宮を西京として副都の地位を与えた。また龍華寺から西の川のほとりに市を設けて商人を住まわせたとされるが、龍華寺はおそらく弓義寺の別名なのであろう。

翌宝龜元年(770)2月に再び弓義宮に行幸、博多川(大和川の支流石川を指すと考えられている)で宴を催している。40日ほど滞在したが、その間、地元の人々と歌垣で交歓を行い、弓義寺の塔を造営した人々に功労に応じて位階を与えている。

昭和28年に行われた発掘調査によって、現在の八尾市東弓削三丁目の東弓削遺跡から、一辺が20数メートルの基壇とともに、奈良時代後期の瓦などが見つかり、これが弓義寺の塔跡と考えられている。この位置は大和川本流であった後の長瀬川の右岸になる。称徳天皇は智識寺にも同時に参詣していたと考えられるから、龍田道から玉串川(後の恩地川)の右岸にあった智識寺へ、玉串川に設置された渡河施設を越えて、長瀬川の右岸の弓義寺へ至る行幸ルートが設定されていたはずである。

5. 僧侶による架橋事業

行基が活躍していたのと同じころ、河内国などにも民衆に布教を行う僧侶がかなりいたことを想像させる史料がある。

和歌山県伊都郡の医王寺に伝えられていた大般若經のなかに天平時代の写経が数巻含まれている。これらは河内国大県郡家原里(現在の柏原市安堂付近)の人々が

僧侶の指導によって知識を組織して書写したもので、『家原邑知識経』と呼ばれている。

天平勝宝6年(754)9月の奥書をもつ経文には共通の願文があり、この写経が橋の改造工事と一体として進められたものであることがわかる。河東の化主と呼ばれ、人々の崇敬を集めていた万福法師は、天平11年(739)に橋の架設と写経の事業を企画したが、志を果たせないまま翌年亡くなった。そのあとを継いだ花影禅師は架橋事業を遂行するとともに家原邑の男女長幼に写経を指導した。完成が奥書の年とするとこの事業は15年を要したことになる。

中井真考氏は、この橋は『万葉集巻九(1742)』に詠まれている「河内の大橋」であると推論している¹⁷⁾。この架橋事業は、行基の事業¹⁸⁾と同時代のものであり、同様の意図をもって活動していた民間僧がこの地で活躍していたことになる。大県郡では7、8世紀の寺院跡が多く見つかっており、これらの寺院は、『続日本紀』天平勝宝8年(756)2月に孝謙天皇が智識、山下、大里、三宅、家原、鳥坂などの6寺に行幸したとする寺院と符合すると考えられており、地域の人々が知識となって造立したものであろう。

和田萃氏が指摘するように、行基の活動は南河内や中河内には及んでいないようで、「7世紀後半以来、石川や大和川流域の中河内・南河内では、教化僧による利他行が、知識らの参加のもとで活発に行われていたのである。行基の利他行によって設けられた施設が、これらの地方にみえないのは、既に行基に先行する宗教活動が展開していたからだと推測したい」¹⁹⁾としている。



写真-5 智識寺東塔利中礎石 (石神社境内)



写真-6 智識寺址碑 (昭和7年3月建立)

6. 歌垣の場としての橋詰

「河内の大橋」の歌に関して平林章仁氏が興味深い見解を提示している²⁰⁾。

この歌は橋のたもとで行われた「歌垣」で歌われたものではなかったかとする。「青摺の衣に赤い裳という華やかな衣装の女性は、その衣装の華麗さから、日常の通行者とみることではできない。」とし、この女性が「つめの女」、つまり「橋のつめで男を待つ女」を示し、基本的には「橋のつめで寄り来る神を迎えその妻となる水辺の巫女」を象徴するものであったという。

「歌垣」は人々が集いやすい場所を限定して、祭祀、儀礼の意味をもち、飲酒をとめない、歌い舞い、広く大衆が参加できるイベントで、男女交会の場でもあったようである。またそこで披露される歌謡は芸能化し、各氏族に伝えられたものもあっただろう。それらの一部が『記紀』や『万葉集』などに採録されることになったと考えられる。交通結節点での歌垣としては、大和川(初瀬川)の港であり、横大路(伊勢道)と上ッ道(山田道)との結節点にあたる海石榴市での歌垣が記録に残されている。

『続日本紀』では宝亀元年(770)、弓義宮に行幸した称徳天皇は博多川(石川と考えられる)へ出向き、宴を催した。その後、葛井、船、津、文、武生、蔵の6氏の男女230人が「歌垣」に奉仕した。男女はそれぞれ青摺りの細ぬのの衣を着て、紅の長い紐を垂らした衣装を身に着けていた。そして「乙女らに 男立ち添い 踏みならず 西の都は 万世の宮」などの歌を披露した。この歌はこの時の即興で、宮の完成を言祝ぐものであったと考えられるが、同時に通常の「歌垣」で歌われる歌も歌われたのであろう。

「歌垣」が行われたのは石川の左岸地域で、会賀(恵賀、衛我、餌香、恵我などとも)の地には市が設けられていたことからこの地で定期的に「歌垣」が行われた可能性がある。平林氏は「河内の大橋」の歌が橋のつめで行われた「歌垣」の歌であった可能性を示唆し、橋上の女性の服装と宮の完成を祝う「歌垣」に参加した男女の



図-2 高松塚の石室壁画：西壁北側の女性像²¹⁾

衣装の類似性を指摘して歌の内容が男性から女性への誘いのものであることなどの推考を示している。

とすると、この歌は、高橋虫麻呂が歌垣の歌を採取して、自らの歌集に採録した可能性が高いことになる。しかし、歌垣の存在を知った上で歌垣の趣旨を踏まえて創作したことも考えられるし、朱塗の大橋を渡るのにふさわしい人物を詩人の想像力によって生み出した可能性もあり、結論づけるのは難しい。この橋が架けられた動機や時期などを考えると後者の可能性が高いように思われる。

7. 結語に代えて

以上の考察から、「河内の大橋」の輪郭が浮かび上がってきたように思える。

- ・架橋位置は石川合流直後の大和川に架けられた橋で、橋長は200mほどにもなる長大橋であった。
- ・通常の橋では見られない丹が塗られた（高欄のみであろうか）華やかな橋であった。
- ・東西方向には龍田道の一環として大和から河内、難波を結び、南海道を南北に結ぶ、交通の結節点の役割を果たした。
- ・平城京遷都にともなって架けられたと考えられ、度々の天皇行幸に利用された。
- ・後には民間僧の指導で地域の人々が知識を組織して再建、維持管理を行った可能性が高い。
- ・その役割は平城京の時代に限定され、維持管理が難しく、通行不能な期間もかなりあったと考えられる。
- ・近傍では「歌垣」が催され、橋のイメージが歌として定着していった可能性がある。

不十分さは否めないが、「河内の大橋」の古代の交通路としての役割を提示できたこと、橋の持つ文化的意義に言及できたことは歴史上の橋を考察する上での一助になると思われる。

註1 難波大道

『推古紀』21年(613)11月条に「難波より京に至るまでに大道を置く」とあるのは、難波津から小壱田宮^{おほりだ}までの道が整備されたことを示すと考えられる。このうち、上町台地北端部から南下する道路を「難波大道」と呼ぶことが多い。「難波大道」は難波宮の正中線道路で南下し、現在の堺市ではほぼ直角に多比道や大津道の東西道路につながるものと考えられてきた。

難波宮の正中線を延長したラインに一致する幅約18mにもなる道路が、現在の大和川の南に位置する「大和川・今池遺跡」の調査において確認されたが、出土した土器から7世紀中期以降のものとしたことから、それ以前の「難波大道」として河内を斜行する道路がいくつか提案されている²⁰⁾。

筆者はそれらのルートの可能性は否定しないが、難波と大和を結ぶ主要道路としては最も安定したルートとして、大和川下流部の氾濫地域を避けた上町台地の脊梁線に沿った道路から大津道や多比道につながるルートが利用され、その後も利用され続けた可能性が高いと考えている。

註2 大和川の水量²⁰⁾

大和川の石川合流後の柏原地点での現在の水量は、平水流量(年間を通して185日間はこれを下回らない流量)は約12m³で、豊水流量(年間を通して95日間はこれを下回らない流量)20m³

強である。ごく簡易な計算として、流速をおよそ1m/sと仮定し、流水幅を20mとすると平水時の平均水深は50~60cm、豊水時では1m強となる。洪水時には一気に水量が増えるのは日本の川の特徴で、大和川でも最近の流量年表を見ると、平水流量の10倍を超える日は10数日ある。

参考文献

- 1) 万葉集二(日本古典文学大系5), pp. 387-391 1959. 9
- 2) 松村博: 八百八物語, pp. 18-21 1984. 1
- 3) 森斌: 高橋虫麻呂試論—河内の大橋の娘子歌について—, 広島女学院大学論集広島女学院大学論集 Vol. 41 1991. 12
- 4) 柏原市歴史資料館: [河内大橋 | 大阪府柏原市 \(city.kashiwara.osaka.jp\)](http://city.kashiwara.osaka.jp) 2017
- 5) 安村俊史: 大和川の歴史, pp. 51-57 2020. 3
- 6) 柏原市: 柏原市史第三巻, pp. 160-176 1972. 1
- 7) 柏原市: 柏原市史第二巻, pp. 231-234 1973. 3
- 8) 山本博: 竜田越, pp. 34-56 1971. 6
- 9) 安村俊史: 難波と都を結ぶ道、郵政考古紀要第六二号, 2015. 3
- 10) 安村俊史: 河内国大県郡の古代交通路『河内古文化研究論集』1997. 1
- 11) 柏原市歴史資料館: [【コラム】龍田古道 | 大阪府柏原市 \(city.kashiwara.osaka.jp\)](http://city.kashiwara.osaka.jp) 2020
- 12) 柏原市教育委員会: 青谷廃寺 柏原市埋蔵文化財発掘調査概報1984年度、1985. 3
- 13) 柏原市歴史資料館: [【コラム】竹原井頓宮 | 大阪府柏原市 \(city.kashiwara.osaka.jp\)](http://city.kashiwara.osaka.jp) 2017
- 14) 大阪府教育委員会: 河内国分寺跡発掘調査概要 1970. 3
- 15) 柏原市歴史資料館: [河内国分寺 | 大阪府柏原市 \(city.kashiwara.osaka.jp\)](http://city.kashiwara.osaka.jp) 2022. 6
- 16) 石田茂作: 東大寺と国分寺, pp. 11-16, 59-62 1959. 4
- 17) 中井真考: 日本古代の仏教と民衆, pp. 159-171 1973. 9
- 18) 松村博: 行基架橋考, 土木史研究講演集 Vol. 40, 2021. 6
- 19) 和田萃: 行基の道略考, 環境文化第58号, 1983. 6
- 20) 平林章仁: 橋と遊びの文化史, pp. 110-121 1994. 7
- 21) 橿原考古学研究所編: 高松塚調査中間報告一図版29、1972. 10
- 22) 積山 洋: 難波京と難波大道・大津京、都城制研究(一二)都市と交通、2018. 2
- 23) 近畿地方整備局: [大和川 \(japanriver.or.jp\) http://www1.river.go.jp/cgi-bin/SrchWaterData.exe?ID=306031286607060&KIND=7&PAGE=0](http://www1.river.go.jp/cgi-bin/SrchWaterData.exe?ID=306031286607060&KIND=7&PAGE=0)

(Received April 10, 2023)