

# 歴史的都市堺市街の自然的基盤

池 野 茂

## 1 地形と歴史

表1は、日本の各種地形の面積比を地方ごとにしめたものである。近畿地方のみについてみると、意外に山地（標高300m以上）の比率が大きい。地形の骨組みである山地は、近畿地方を構造的な盆地群に細分し、行政域もそれに応じて変化し、それぞれの盆地ごとの人間生活に、かなりの変化を生むこととなった。

表1 日本各種地形面積比率（国土地理院）

地 形	面積(km <sup>2</sup> )	全国面積比	北海道	東北地方	関東地方	中部地方	近畿地方	中国地方	四国地方	九州地方
山 地	203,713	55	46	54	28	69	71	65	81	51
火 山 地	23,6825	6	10	11	8	3	0	1	0	5
丘 陵	41,586	11	8	11	10	9	10	21	6	16
山麓・火山	13,011	4	7	5	6	0	0	2	1	4
台 地	40,403	11	19	7	26	6	5	1	2	13
低 地	46,370	13	10	12	22	13	14	10	10	11
合 計	369,765	100								

火山地には、落岩台地も含む。 低地1 三角州・谷底平野などの一般低地

低地2 扇状地・自然堤防などの微高地

一方、山地に肉づけの役割をはたす「低地」の比率は、近畿地方で14%しかなく、関東地方の22%に及ぶべくもない。しかも、この14%の低地は山地にさえぎられて細分化し、大阪の影響力が周辺におよぶときには、地形的障害を乗り越えなくてはならないことになる。東京の場合、山地は広大な関東地方の周辺部に後退し、東京の影響は直接関東平野に及ぶのとは、いささか事情がちがう。

つぎに、地形と「土地利用」との関係を考えさせるのが、図1である。「市街地」のみに注目すると、日本の市街地の52%が「低地Ⅰ」ないし

「低地Ⅱ」に集中している。換言すれば、日本の都市の大部分は、この低地の上に展開していることになる。また、表1の注記のように、「低地」とはいても、かなりの多様な「微地形」があり、当然、都市もこうした微地形の影響を受けざるをえないことが理解できよう。

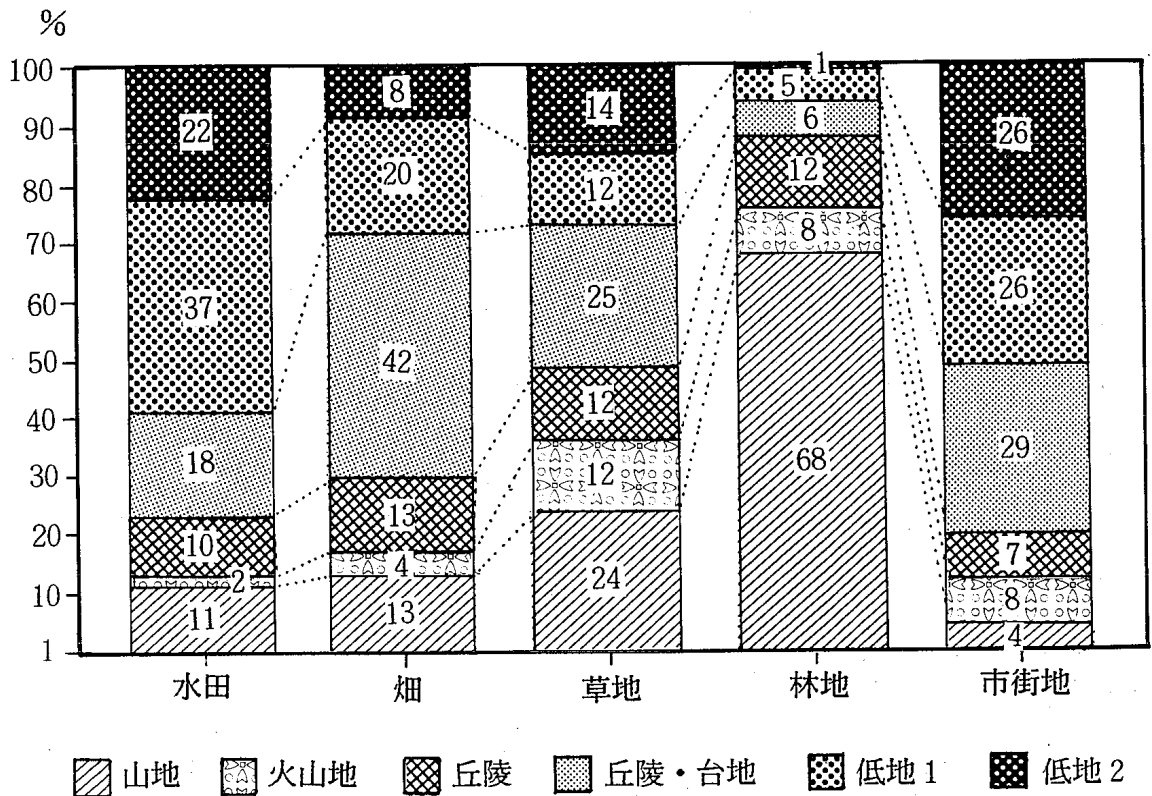


図1 各種地形と土地利用 国土庁資料より

日本の「平野」について、中野尊正はつぎのようにいう。

大陸諸国の平野が、多くは永い地質時代の中にけずられ、すり減らされてできた侵食の平野であるのにたいして、日本の平野は、山地からはこびだされた土砂が、山麓部や浅海底に堆積されてつくりだされたものである……約1万年前の頃から次第に上昇してきた海面は、地質構造上の盆地や山地をきざむ谷に侵入して、約5000年まえには今日の海拔10メートルぐらいのところまでひろがった。その後、海がしりぞくにしたがって、もとの海底が陸上にあらわれ、川はその上にうすく礫や砂を堆積して現在みるような平野につくりあげていったのである。

現在、水田にひらかれている沖積平野は、その形成の過程、とくに最近数百年の

間に、相当人為的変貌をうけていて、私達は何気なく自然と思っているものが、人為的に改変されたものであることが多い。しかしながら、その基本的な性格は、氷河時代以来的、地史的変遷の間につくりあげられていったのである<sup>1)</sup>

こうした平野、換言すれば本稿でいう低地の歴史的な開発をたどった谷岡武雄は、

人類にとって最大の舞台を提供してきた平野は、時の系列においてこそ、正しくとらえられる<sup>2)</sup>

として、歴史地理学の王道を展開した。

地表の「景観」の変遷を追求する歴史地理学の展開は、すでに古典的な座をしめる藤岡謙二郎の『地理と古代文化』が、戦後の日本の歴史地理学のさがけとなった。藤岡は、古代文化の形成とからんで、つぎのようにいう。

実にこの低平地の成立完成の姿こそ日本国家、更には日本の古代文化発生の地理的な基盤である。しからば之等の過程は具体的には如何に説明さるべきであろうか。同一時代文献を欠いているこの頃の地理的環境と文化との関連を考察する場合には……現存の遺物遺跡を地理学的な観点から説明するより以外にすぐれた方法をもたないのである

と<sup>3)</sup>。

最近の史学界、とくに農業史においても

文字で書かれた史料は、いろいろな側面から限定された知識しか残していない……しかし自然に加えられた人間の努力の結果は、その後の多くの変容を加えてであるが、今なお各地に残っている。……この自然に加えられた変化を可能にする道具と労働量を推測しつつ、変化の時代性・加工者の性質を考えて、景観のもつ歴史的な特質を知ることが一つの目的となる。ここに仮説的に定められたところを、文献史学や考古学の知識と結びつけると、さらに、各時代の国土開発の可能性が知られる。これが第二の目的となる。いいかえれば、景観をたよりに、景観自体の形成の歴史を考え、さらにそれをたよりに各時代の国土開発の特徴を知ろうとするのであるという立場は、歴史地理学の立場とほとんど変わるところがない<sup>4)</sup>。

本稿に直接関係のある堺に関して、歴史学者三浦周行は『大阪と堺』で

堺港は我が中世史における政治、軍略、商業、その他一般文化にとって最も重要な地位を占む。これを『歴史地理学』上より考うるも、その古来滄桑の変に富めること他に多く比類を見ざるところにして、また好個の一研究題目たるを失わざるなり（『 』は引用者による）

という<sup>5)</sup>。現代の歴史地理学は、堺に関して、三浦の論考になにをつけ加えるか。これが、本稿の主題である。

なお、筆者の見解からすれば、こうした「平野の地理」の景観変遷を追うだけが歴史地理学の本筋ではない。当然、表1に示されるような、各種の地形の時系列の景観変遷が展開されてしかるべきである。筆者は、かつて「日本の洪積台地」の問題を展望したが、公刊にいたっていない。本稿では、堺との関係で、低地の問題に焦点を絞ることになった。

また、本稿では、歴史時代を逆行した叙述の形式をとることが多い。現況からさかのぼって歴史時代のことを考える場合の一つの方法である、と了解されたい。

## 2 堺砂堆と旧堺市街

### 2-1 大阪平野の形成史

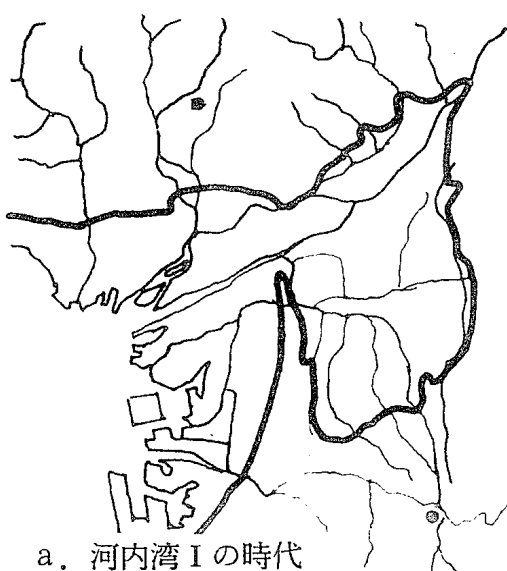
日本の平野、すなわち低地の地形形成史をみるにあたって、過去の地質時代のすべてをとりあげる必要はない。地質年代の中生代が終わるころには、さきにみた「山地」すなわち日本列島の骨組みが形成されて、しだいに現代の平野地形がその肉づけをおこなうようになった。低地の「歴史」は、ほぼこれ以降が問題になる。また、古くさかのぼらせる見解があるにせよ、日本の人類の活動も、ほぼこれ以後になるからでもある。

新生代第四紀更新世（洪積世）（約200万年前に始まる）の人類活動は、地質学的現代の完新世の沖積平野の周辺の、一段高い洪積台地を中心に展開したことは、関東平野周辺の縄文貝塚の分布がみごとにしめしている。その後は、次第に拡大していく沖積平野の形成と、歴史の展開が密接に結びついて

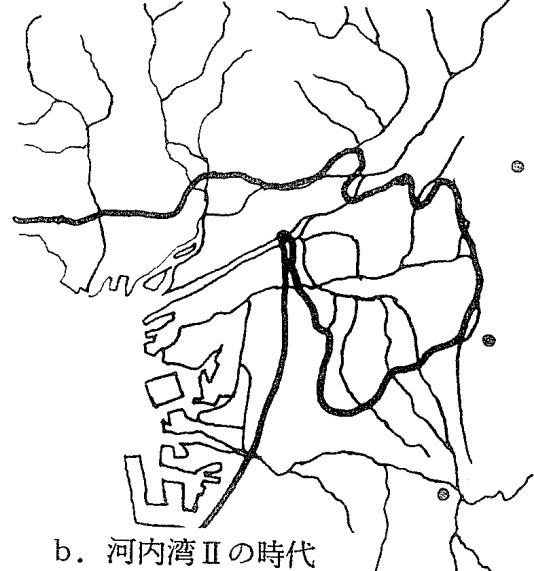
いたのは、さきの中野の総括がしめしたとおりである。

山地に囲まれた大阪構造盆地の、約7000年以前ころから以降の「古地理」のあらましをたどる（図2）<sup>6）</sup>。太線が、当時の海岸線である。

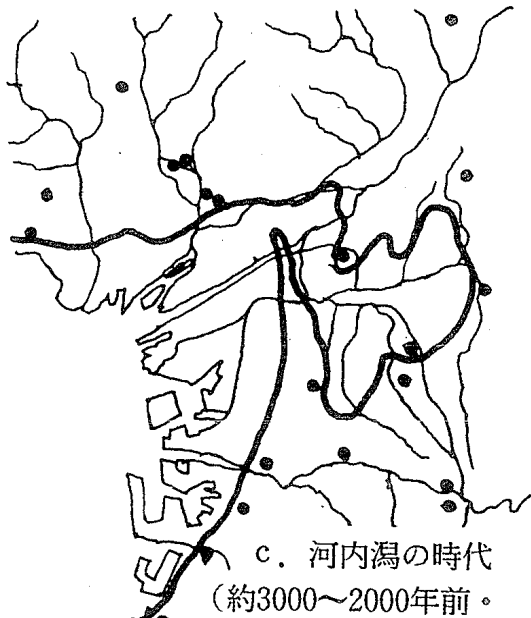
「河内湾Ⅰ，Ⅱ」の時代から、上町台地が大阪平野を分断するような形で



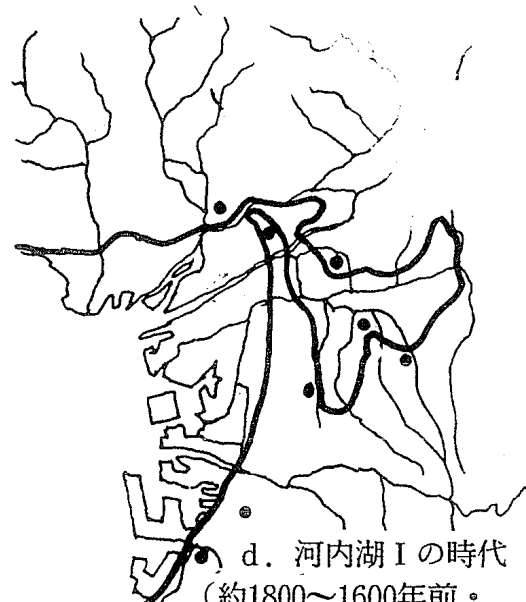
a. 河内湾Ⅰの時代  
（約7000～6000年前・縄文時代前期）



b. 河内湾Ⅱの時代  
（約5000～4000年前・縄文時代前期末～中期）



c. 河内潟の時代  
（約3000～2000年前・  
縄文時代晩期～弥生時代前半）



d. 河内湖Ⅰの時代  
（約1800～1600年前・  
弥生時代後期～古墳時代前期）

（地学団体研究会編『日本の自然』1967 平凡社P.124 の図を簡略化）

図2 大阪平野の生いたち（各図の黒点は遺跡をしめす）

北に突出しているのが、図の上で目をひく。さらに「河内潟，河内湖Ⅰ」の時代には、内陸の排水に、より大きな障害になっていたことも読みとれよう。この内陸部の河内湖は、近世になっても「深野池」などの名称で残り、現在の東大阪市内の「鴻池新田」の開発は、開発主の鴻池善衛門の名前とともに、現代にその名を残している。また、東大阪から寝屋川市域の低湿地帯の背景ともなっている。

一方、上町台地の西側には、海岸の堆積物が形成されていたことは、図2からは明瞭でない。現尼崎市域の「金楽寺」には、弥生時代の遺跡が、海岸の砂堆 beach ridge ないしは砂州 off-shore bar に立地していた。図2の大阪湾側の海岸には、こうした「瀕海地形」が形成されていたことも留意する必要があるし、これが本稿の主題となる。

## 2-2 堺砂堆

現代の大阪平野の地形分類図（図3）で、さきにみた大阪平野形成史の具体的なあとづけをする。大阪平野の骨組みにあたる山地は、西部に六甲山地、北部には北摂山地がある。東部の生駒山地、明神山地は南につらなり、金剛・葛城山地となり、これはさらに大阪平野の南部の和泉山地へとつらなるが、いずれも図3の郭外である。とまれ、これらの山地が、構造的な大阪盆地の外郭をかたちづくる。和泉山地の前山が、泉北丘陵、河内台地であり、その北部の一端が図3の南部に姿をみせる。泉北丘陵の先端には、はるか北まで上町台地が突出する。

本稿では、まず図3の「大阪低地」に目をむける。この大阪低地には、西から「武庫平野」（「武庫海岸低地」を含む）、「大阪海岸低地」，「泉州低地」がつらなる。「大阪埋立地」の問題は、ここでの対象外となる。

すでに筆者は、「尼崎低地」と「大川尻（神崎川から淀川口にかけての地帯）」（地形分類図でいえば、「武庫海岸低地」の東部と、「大阪海岸低地」の西部にあたる）の海岸線の変遷についてとりあげた<sup>7)</sup>。その南部への延長線上にあるのが、本稿の主題となる堺砂堆である。

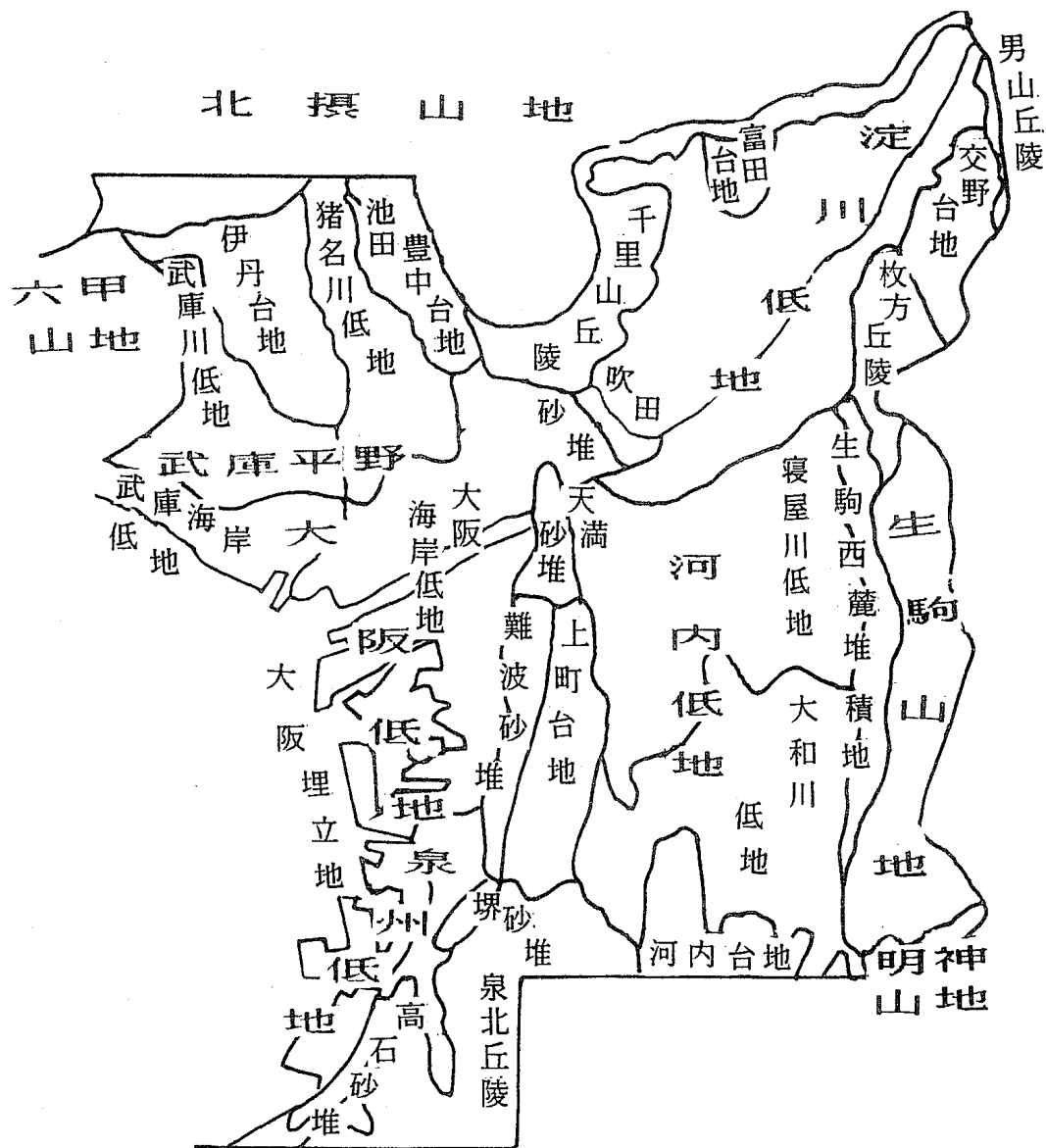


図3 大阪平野地形分類図

上町台地の北端の「天満砂堆」、その南部の「難波砂堆」につらなって、現大和川から以南の「泉州低地」には、北部の「堺砂堆」と、南部の「高石砂堆」が分類され、ともに内陸の「泉北丘陵」の海岸にへばりつくようなかたちで形成された。さきに触れた尼崎の砂堆、砂州は、海岸線からやや沖合に形成されていたのとは、形成の状況がすこし違う。

このことは、泉北丘陵の形成以降の海岸線は、大きく海側へ前進する余地が少なかったことをものがたるし、尼崎の金楽寺貝塚などのような砂堆上の遺跡は、泉州低地の砂堆にはみられない。

さて、これらの泉州低地の砂堆については、「もっとも（幅の）広い堺砂堆で1 km余りである。堺市街の中心市街地をのせるこの堺砂堆の延長は大和川を隔てた北方に伸び、大阪市の安立、住吉、難波につらなる。南はやや断続的ではあるが、石津、浜寺、羽衣、高石の集落を連ねて、泉大津市に及んでいる……砂堆の比高はもっとも高い地点で5 m余に達するが（堺市消防署付近）、平均的には2～3 mの標高を示す。地質は粒子の揃った花崗岩質の中粒砂からなり、平らなかまぼこ型をした堆状地形で、水はけが良好である。それゆえに、古くから好適な居住地として開け、紀州街道もこの砂堆上を縫って伸びている。また、浜寺、助松などは白砂青松の公園、リクリエーション地域として親しまれている。砂堆の形成は、泉南海岸方面よりの沿岸流と西南方向の卓越風的作用によると考えられ、概して北方に向かうにしたがってその幅をましている」というのが、地形調査の報告である<sup>8)</sup>。

この調査による国土地理院「土地条件図1：25,000」から作成した図4によって、いますこし堺砂堆と、周辺の状況をとらえておこう。

まず、東の泉北台地の中位段丘が大仙陵をのせ、地盤高10m線が低位段丘面との境界をかたちづくっている。南海高野線の堺東駅は、地盤高6 mの低位段丘面上にあり、駅の東部の斜面が中位段丘との境界にあたる。低位段丘は地盤高5 m線くらいで終わり、南海堺東駅の西部には、「堺砂堆」の東側に横たわる「後背湿地」back-marsh が南北にのびている。

図4の、大和川南部の矢印は、周辺よりも低い凹地である。内陸部の太い矢印は、後背湿地であり、北部の矢印の位置は、現在は人工的に盛土されている場所である。なお、海岸部の盛土地は白地となっている。

この後背湿地は、大和川を北にこえて、大阪市側に連続している。堺砂堆の形成によってとり残され、現在にいたるまでも周辺より低い地域となり、降水が多い時には、浸水のおそれがある地域である。のちに触れるように、旧堺市街の東部は、さきの中位段丘と低位段丘の境界の斜面と、この後背湿地によって、近よりにくい地形的障害が形成されていたことを、強調しておきたい。



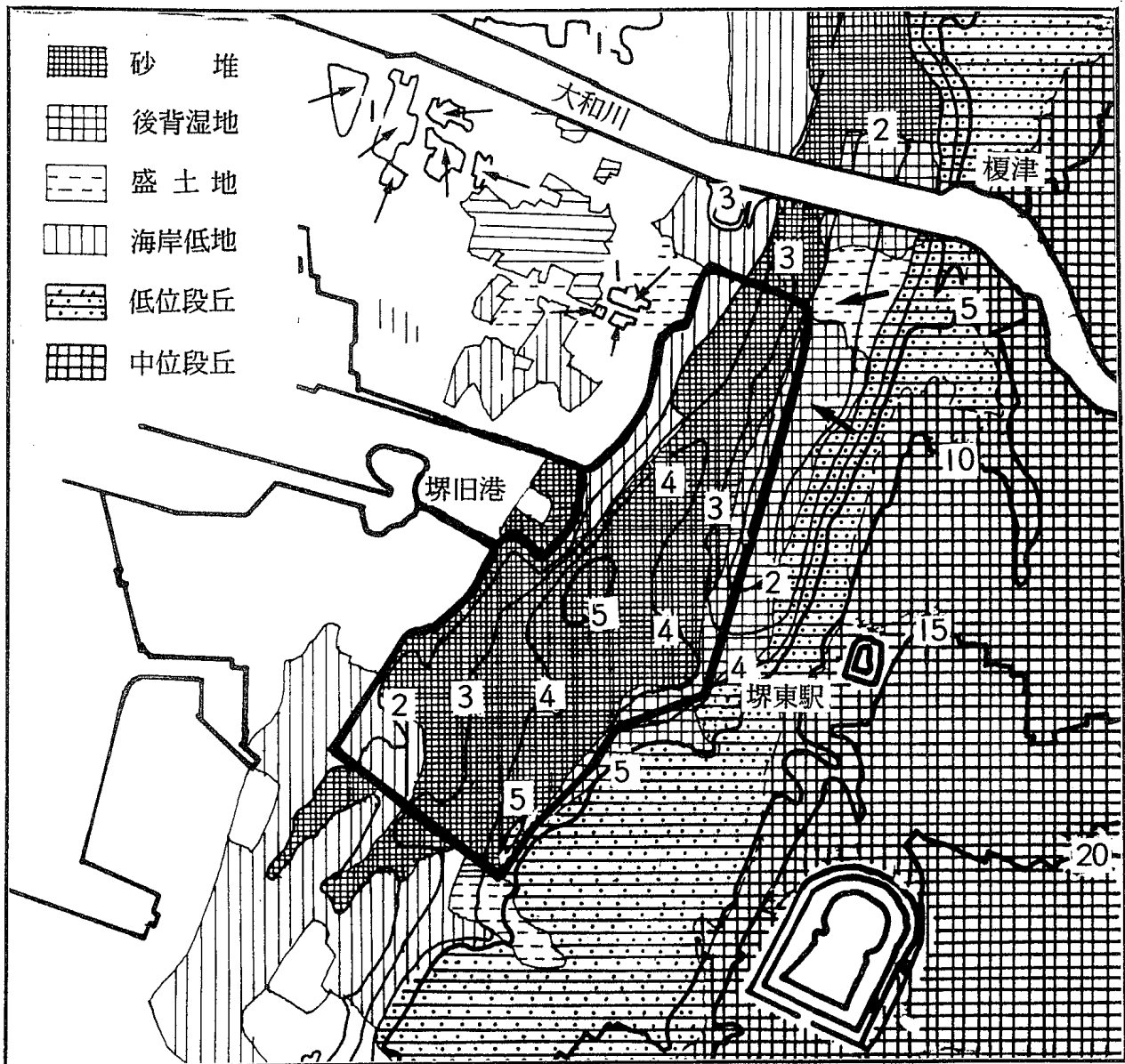


図4 堺砂堆周辺図（土地条件図による）図中の数字は、地盤高（m）を示す

「堺砂堆」は、この後背湿地の西側にひろがり、さきの調査報告にあったように、北は大和川をこえて、大阪の難波砂堆の方向につらなる。地盤高5mの等高線が中央部と南東部にえがかれ、「かまぼこ型」の堺砂堆が浮かびあがる。砂堆をとりこんだ堺の環濠を、太い線で記入した。

### 2-3 大和川つけかえの影響

一方、上町台地東方の河内低地の排水に関して、本稿と直接関係のあることだけを取りあげると、はるか後代の宝永元年（1704）の「大和川付替

カワタガエ  
(川達) 工事」が問題となる。

奈良盆地から生駒山脈の南部を横断した大和川は、元来、柏原から北にむけて流れていた。淀川とともに河内潟、河内湖の大きな水源であると同時に、河内低地のみならず寝屋川低地の氾濫の元凶でもあった。図3の河内湖Ⅰの大和川の堆積状況をみれば、淀川にまさるともおとらぬ堆積状況を見ることができる。しかも、大和川は急勾配の石川の土砂の供給をうけて、沿岸からは堤防で固定化されるにつれて天井川化し、それが氾濫を増大させた。これを現在の流路に変更したのが、「大和川付替工事」であった<sup>9)</sup>。

『土地条件調査報告書』によれば、「付替により流路が短くなり（安治河口までを旧大和川の延長とすると約25kmに及んでいた）、平均傾斜もそれまでの1/1,400から1/800と増大し、河川の平衡化作用によって河口部では堆積が、下流部では浸食が進むようになった。河口部とはかつての南海本線鉄橋から下手をさすが、当時より約4km海側に前進している」という。

この流路変更は、堺港の自然的条件を損ねたことは否定できない。しかし、さきにみたように、堺砂堆の形成要因は、主として「泉南海岸方面よりの沿岸流と西南方向の卓越風的作用による」とされた事実からすれば、大和川の土砂流出の影響は、むしろ大阪市側に大きかったに違いない。ただし、堺側にも、海岸部の新田開発など、大和川の堆積と無関係でない事実がある。大和川付替以前の、寛文4（1664）年には、「戎島」が突然海岸に姿をあらわした記録がある<sup>10)</sup>。これはむしろ、堺砂堆の沖合いに、依然として堆積が行われていた証拠でもあり、近世の堺港の土砂埋積が、すべて大和川のためであるとはできない。

だが、堺はそれ以前に「黄金の日々」時代の港湾都市としての機能を失っていたのであり、自然的条件の悪化はそれに追いつけなかったにすぎないと、筆者は判断している。

およそ港湾の機能は、自然的条件が不可欠ではありながら、後背地との関係で変動することが大きい。「黄金の日々」とくらべた近世の堺港は、中世

と比較すること自体が無理なほど、近畿地方の物流経路に変化が生じていた結果というべきである。これについては、後にまたとりあげる。

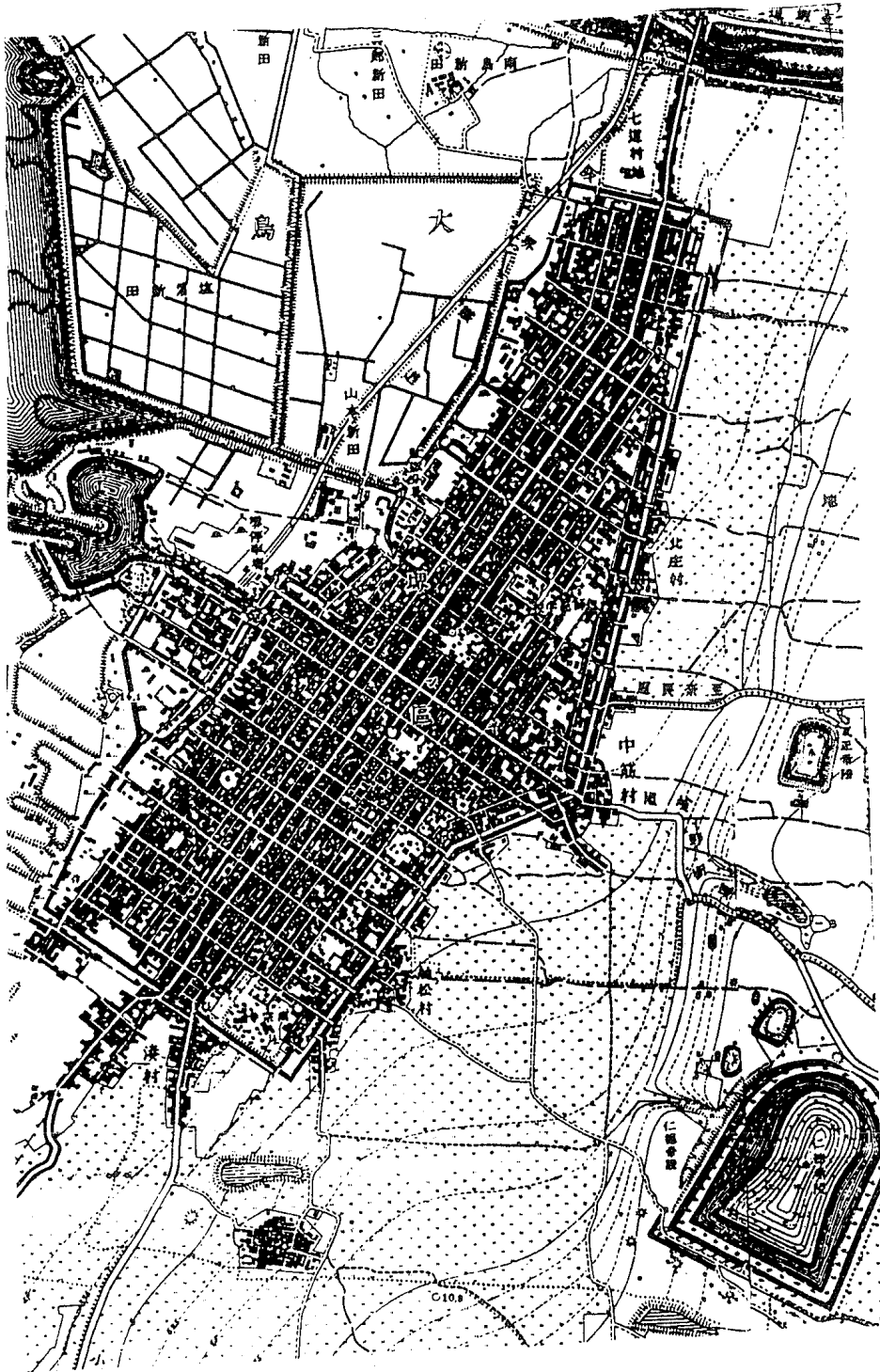


図5 明治18年測図「仮製1:20,000堺」

## 2-4 近世・明治の堺市街

近代的な測量による堺市街の形状は、明治18年測図の「仮製2万分之1図」(図5、ただし「堺」と「金田村」図幅の合成によるので、旧市街の堀の東北端が完全に合致していない)でとらえられる。

現代堺市域の市街地は、およそ3種に分けられる。すなわち1、明治以前の市街地、2、明治以後合併などによって市街地化した地域、3、泉北ニュータウンのようなきわめて新しい計画的団地である。3には、海岸埋立地もふくまれる理屈であるが、ここは工業用地であることもあって、市街地の対象からはずれることになる。さらに1の明治以前の堺市街には、中世の堺市街と、近世の堺市街が区分されねばならない。

図5は、明治維新直後の堺をしめしている。この形態を、「元禄堺大絵図(元禄2・1689年の年号がある)」(図6)<sup>1)</sup>とくらべると、ほとんど同一であることが明白である。したがって、図5は、「近世の堺市街」を近代的測量によってしめたものと判断してよい。

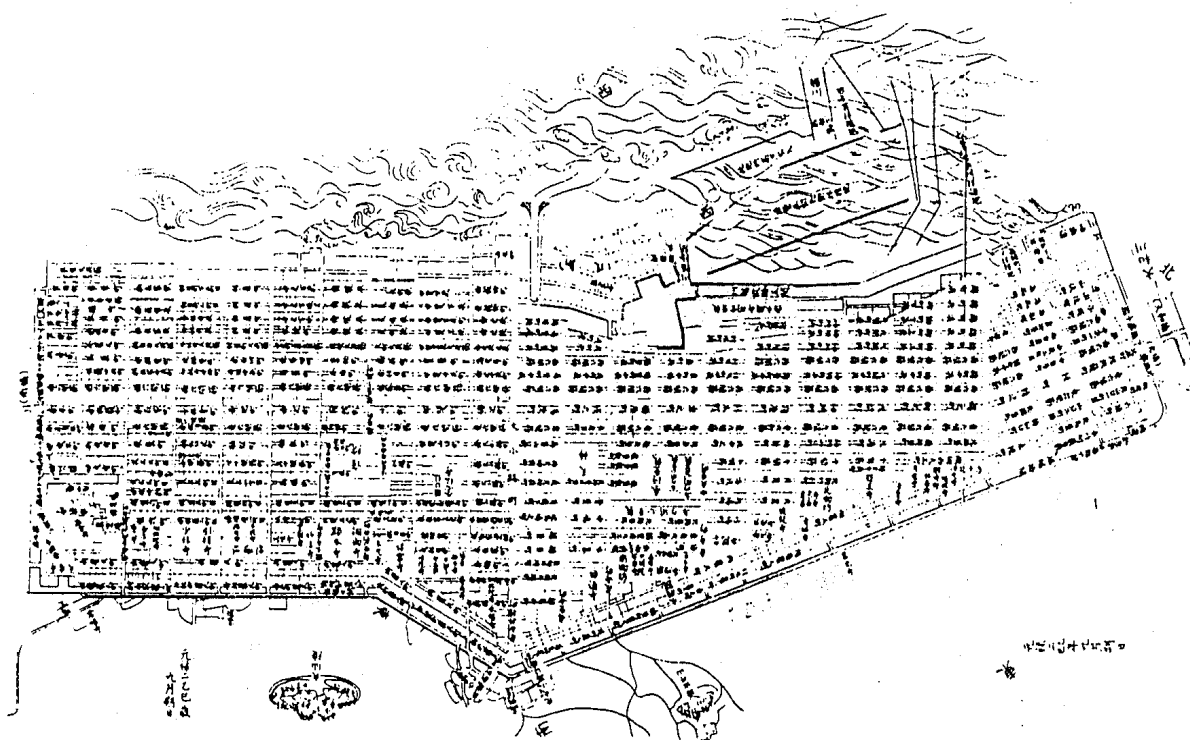


図6 元禄堺大絵図概略

注意しなくてはならないのは、この形態が「黄金の日々」の堺をしめすものではないということである。中世の堺は、元和元年（1615）の大坂夏の陣の余波をうけて焼失した。近世の堺は、徳川幕府が元和年中に風間六右衛門を奉行に命じて町割を施行し、再建したものである。中世の堺に関する推定は後に譲り、ひとまずこれで、近世の堺市街を考えることが可能である。

「堺区」（明治12～22年）の市街は、まったくといってよいほど「堀之内」の内部に限られ、堀の外郭には、合併以前の旧村がはりついていたにすぎない。西部をのぞき、元禄以後に大きな変化はなかった。

メインストリートの「大小路」通りの方位（図上概測）は $N60^{\circ}W$ 、これと直交するメインストリート「大道」筋の方位は、 $N38^{\circ}E$ である。この方位は、3でとりあげる「国境・条里」界線のいずれにも合致しない。

基本的に旧堺市街の外郭をかたちづくる「堀」の形態は、現代にのこる堀跡（東部の堀は埋め立てられ、その上を高速道路が走って、ついに姿を消した）と変化がないとみてさしつかえはない。したがって、現代の地形図から、近世の堺市街の外郭を推定しても誤りはないということになる。

本来ここで、近世の堺の市街地構造を「元禄堺大絵図」をもとにとりあげるべきであるが、この問題は、他日に譲ることとする。

## 2-5 近世堺市街の形態

図4には、現代の旧堺の外郭の堀（土居川とよぶ）を太い線で記入した。その内部が、再建された「近世の堺市街（「堀之内」とよんでおく）」である。一部を除いて、みごとに堺砂堆の上に横たわっている。近世の堺市街の東西のメインストリート「大小路」通りは、堺砂堆の最高点5m地点のかたわらを通り、旧堺港に通じている。

『堺市史』（1930年刊行）は、近世の市街の形態について、「読者は堺市街が平地の上に営まれたにも拘らず、其輪郭が一種特異の形状をなしていることに注意するであろう」（同書p.48）として、「なるべくならば、正しい輪郭の線を描いて行かうとした当事者の苦心が潜んでいる」としながら、南部

の堀と北部の堀が平行しないこと、また大小路の東端が突出しており、その南部の堀が直線で東南端に結ばれないことから、内部の市街区画の形態が方形になっていないことを問題にしている。

この理由については、「第一に地理的影響が考えられる」とし、「由来堺の東方一帯は低湿の地であった」ことから、東南端から直線的に延長して「長方形を画する事、寧ろ不可能であった」というのは、図4の低湿地の形状からみて確かな推定といえる。

だが、大小路東端以南の堀が直線で東南端に結ばれないことに関しては、「何等かの事情が伏在しているものと認めねばならぬ」とし、「種々の原因の総てが相錯綜し、若くは場所によって其一が強調されて、結局今見るが如き不規則な外形が出来上るに至ったものか」とする。当時、図4のような調査が行われていなかったのも、無理もない。『堺市史 続編第1巻』（1971年刊行）の「稲作以前の堺市付近」（同前書p.5）には、「土地条件調査」の結果を利用した地形の問題をとりあげてはいるが、市街地と関連した歴史地理にはふれていない。

図4の考察からすると、大小路の東端は中位段丘の末端にあたり、この点では「所要の面積を取入れようとする」当事者の努力と見るには異論はない。だが、その南部の堀がやや内向きになるのは、「後背湿地」の4mの地盤高線の最低部を結ぶためのものであることが、図4から読みとれる。地形にしたがった結果、直線がとれなかったとみるべきで、さきの推定のような別の要素（塩穴池の利用はとにかく）をもちこむ必要はない。

「当事者の努力」は、むしろ東南端の堀の周辺にみられる。すなわち、東南端近くの堀之内に、5mの地盤高線が小さく独立していることに目がむく。この小高地は、堀の掘削にあたって、東部の低位段丘のはりだしが人工的に堀割られた結果、堀之内にとり残されたものと推定させる。換言すれば、地形に従うように掘られはしたが、この部分では、思いきって堀割を作り、より排水の便をはかると同時に、この部分をできるだけ直線にしようとした結果だと、推定させるのである。これまた、図4による新しい知見である。

また北端、南端の堀が平行しないのも、砂堆の嶺を横切る最短コースを選んで掘り割った結果であり、これまた地形的な理由であるとみられる。

近世の大小路通と大道筋は堺砂堆の最高点 5 m 付近で直交することから、近世の堺は、まずこの最高点を基準に、堺砂堆をできるだけ最大限に市街地にくみこもうとした結果、方位が偏より、外郭がいささか変形したとみるべきであろう。

近世の「元禄堺大絵図」を考察した朝尾直弘は、「街区の形態の原因はこのような＜堀が低湿地の排水という地形的な＞自然的条件によるものとはばかりいえず、人工的な理由も考えられるであろう」とし、とくに綾之町以北の南北の町筋、すなわち大道筋が北西に振れているのは、「街道の見通しを避けるためではあるまいか」とし、また、「大小路の東への張り出しは、おそらく堺が大道と大小路の十字交差を軸に発達したという歴史的条件も働いているとみてよい」とする。ここでは、市街東部への寺院配置などについては別稿に譲るので除外するとして、朝尾の指摘も無視できない。朝尾の表現をかりると、「中世のヨコ筋は長尾街道に平行に、つまり現在より正しく東西方向に走っていたと考えられ、元和の計画は防衛上これを修正したものであることが、より鮮明になる」<sup>12)</sup> わけである。しかし、近世の堺には、「防衛上」の必要がどこまであったのか。いわゆる「遠見遮断」は近世城下町には一般にみられるところであり、また、寺内町にもそうした配慮を見いだすことが可能であるが、大道筋のフレは砂堆利用上からのものとみたい。

元和以後の堺の住民は、この堀をどうとらえていたか。『全堺詳志』(1757)の記述を引用する。

総ジテ界府ノ東端ハ、南北ニ引廻シ堀アッテ、市中ノ雨濡井ニ悪水ノ帰スル処ニシテ、且此濠ヲ以テ野外ト市中トヲ阻隔スル為ナリ

というのは、もはやこの時代になると、本来の排水の機能だけが意識されていたに過ぎないことが、浮かびあがる。まだ、西部の堀はなかった。

「堺砂堆」の南部は一旦とぎれて、外郭の堀との間の地盤高 2 m 線がとお

るあたりに、海岸低地が侵入していることがわかる。そして外郭の堀に接して、別の砂堆がある。明治の地形図では、この部分の等高線の状況が読みとれないので、いささか問題を残すが、ここに堺砂堆の南部に一種の「入り江」の存在が推定できる。堀の部分にはいりこんだ海岸低地は、旧市街の西北部にもつらなっているので、地盤高 2 m 線は比較的最近までの「海岸線」を形成していたかと思える。

いまひとつは、旧堺港東南の「海岸低地」と「砂堆」のつくる切れこみが、後の『全堺祥志』の「戎嶋」の記述とからんで、一種の入り江となっていたと推定させる。これらの入り江は、近世以前の「港」の可能性がある。

堺砂堆の西部は、ほぼ地盤高 2 m の線で終わり、その西部には部分的な海岸低地と、現代になってからの人工の埋立地がひろがる。埋立地の地盤は、いずれも地盤高 1 m 以上になり、盛り土されない場所では、図 4 の大和川河口南部にみられるように、周辺よりも低い凹地を形成している。尼崎の場合にみられた「0 m 地帯」の出現は、この土地条件調査では発見されていないが、これらのとり残された凹地には、内水の氾濫による浸水が想定されるものの、この問題も本稿の主題ではない。

## 2-6 近世の海岸線の変化

図 4、図 5、図 6 の比較によって、元禄ころと変化が生じたのは、旧堺市街の西部の海岸地帯であることがわかる。最大の違いは、元禄大絵図には、西部の堀が記入されず、市街はほとんど直接海に面していたことである。

現状の西側の堀は、かならずしも直線状ではないので、おそらく海岸線の変化に応じたものと思える。海岸線が自然的にも人工的にも西に延長するにつれて、後背湿地の排水路を人工的に掘らねばならず、また、堺港の改修とからんで、人工水路が掘削されて、船をさかのぼらせることにもなったであろう。

そこで、近世の絵図による海岸線の変化をたどることにする(図 7)<sup>13)</sup>。

図 7 の A は、元禄 5 年(1692)の海岸線である。戎島のそばの入り江が船



歴史的都市堺市街の自然的基盤

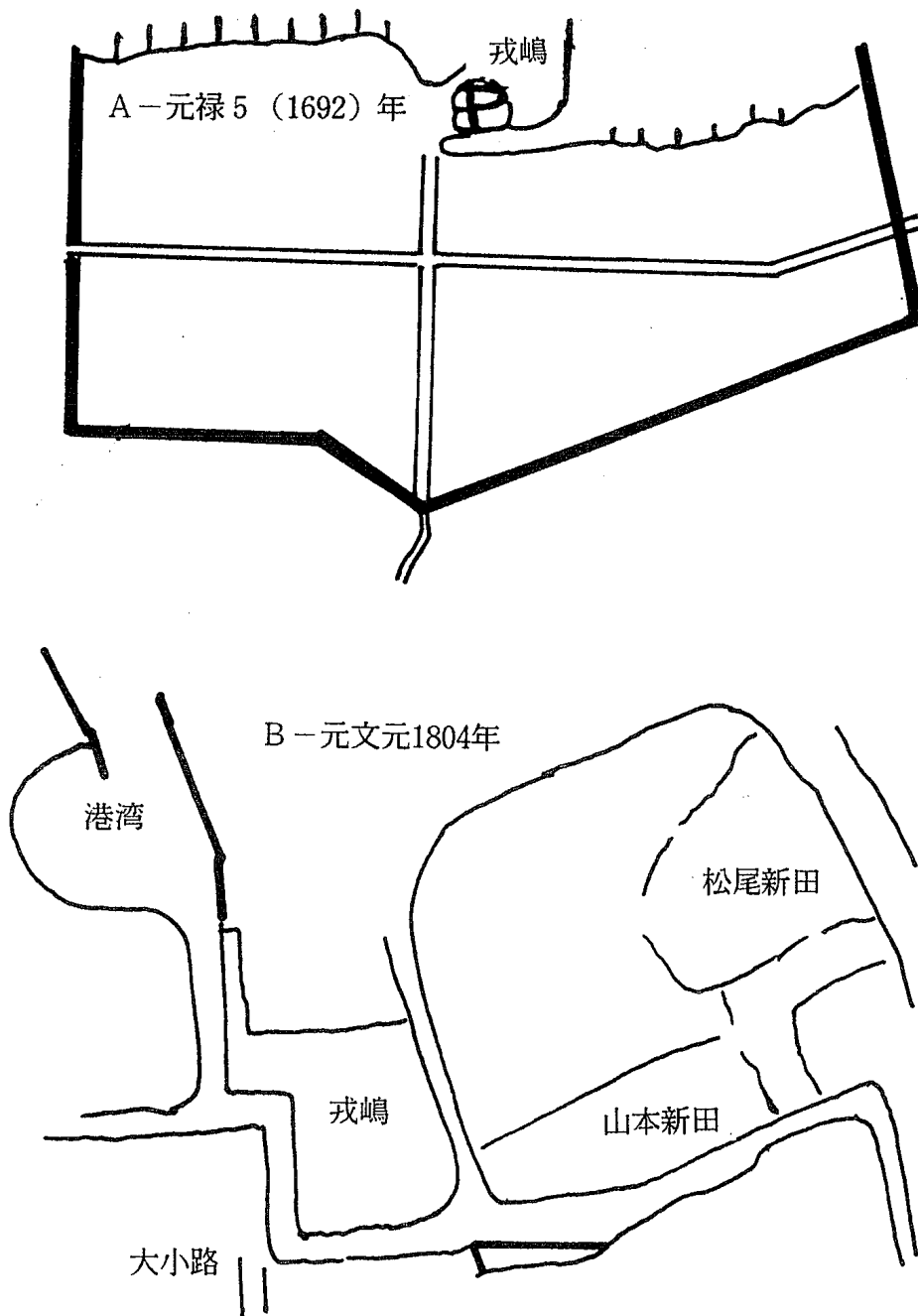


図7 海岸・堺港の変遷（いずれも上部が西である）

着場に利用されたと推定させ、「戒嶋をめぐる新港湾の完成期を示す」ものだという。西部の海岸にはかなりの数の突起が記入されているのは、おそらく侵食防止の石垣・蛇籠類であろうか。とまれ、近世初期の堺市街は、西部でほとんど直接砂浜に面していた。

この間の事情を、『全堺詳志』（1757）の記述でたどろう<sup>14)</sup>。

戎嶋 堺浦ノ勝景、西州入港ノ要津ナリ。浩案ズルニ……西州入港ノ要津ト云ハ、五、七十年モ已前ノ事ナリ。寛文年中、此嶋開闢ノ時ヨリ相ツヅキテ、二、三十年ノ間ハ、総ジテ堺府往古繁昌ノ余焰ニテ、富商数多有テ諸物ノ取サバキモ宜シク、殊ニ此嶋ノ北岸ニ湾曲アッテ諸船ヲ止泊シ、風波ヲ避クル便ニナリ、彼此持合テ大概ナル着船ノ港ナルニ、宝永年中、堺ト住吉トノ交ニ、大和川ノ開鑿アッテ、年々泥砂ヲ馳送り、湾曲モ何シカ平地トナリ、ソレノミナラス、堺浦次第ニ遠浅トナッテ、大船ハ勿論今ニテハ小舟サエ、着岸不自由ナリ

という。

つぎの図7 B、文化元年（1804）にいたるまで、戎嶋の入り江は、埋積に悩まされる。こうして寛政期（1789－1800）には、戎嶋の西北部に堺旧港の修築が行われ、Bはそのころの状況をしめしている。当時の新港湾の南部に、大小路の西端がみえる。また、戎嶋北部には松尾、山本新田が記入されているが、原図からはここが細区画された様子は見あたらない。新大和川が、周辺の堆積を進行させたのであろうと推定させる。

図5に至るまでには、まだ天保6年（1835）の大改修があり、このときに堺市街の西部の濠が完成し、堺は「環濠」をめぐるようになった。明治18年（1885）（図5）では、堺港の修築が本格化して水路の整備が進んでいる様子を知ることができる。

図5の海岸部には畑地を囲んだ「土囲」の記号や、大和川口には新田がみられる。尼崎から大阪市街地の近世の新田開発の状況は、ここでは省略するが、堺以南の大阪湾岸には大きな新田開発をみなかったのは、さきにみた堺砂堆形成の自然的条件が影響して、新田開発に適した遠浅の海岸が形成されなかったことによるのであろう。もとよりさきにみた「戎島」の出現などがあり、堺側にも土砂の堆積は続いていた。とはいえ、こうした観点からすれば、大和川付替による土砂流出は、北部の大阪市側には新田適地をもたらしたが、堺側にはわずかな新田開発適地しかもたらさなかったということもできよう。ただし、この点は、大阪市側の新田開発時期と関連する問題であり、ここでの主題とは別のことでもある。

以上が、主として現代の「地理」から読みとれるいくつかの事実である。これらをもとにして、近世以前の堺の推定が成立する。この問題を、つぎの3で展開する。

### 3 近世以前の堺

#### 3-1 摂河泉の国境

「堺」とは、摂津・河内・和泉三国の「さかい」のことだといわれる。

これらの国境は、いったいどこにあったのか。

律令国家の「政治的領域」を論じた服部昌之によれば、「大阪平野における摂・河・泉の境界は明瞭な地物がないため複雑である」としながら、明治の地形図から当時の「直線状国境」を復原した。その結果が、図8である。

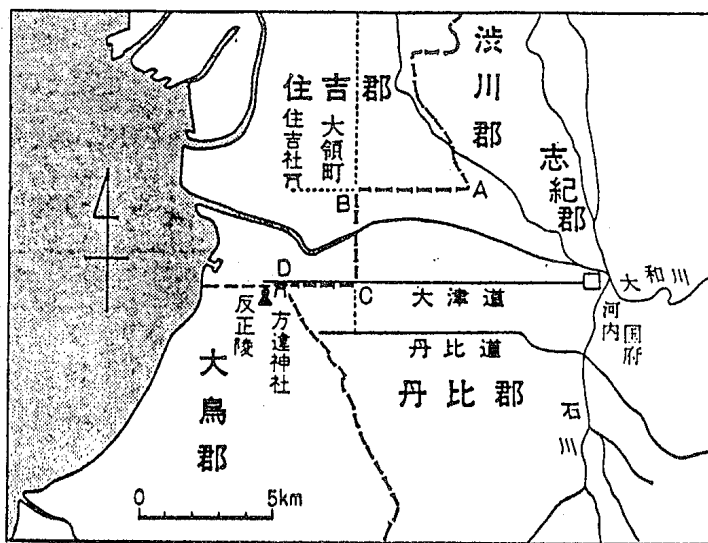


図8 摂河泉の直線国境（服部昌之による）

図のA, B, C, Dを結ぶのが、問題の直線国境である。「B-C線が難波京正中線（朱雀大路）に一致する正南北の大道に、またC-D線が大和の竜田街道と大坂道に連絡し、河内国府から西進する大津道（長尾街道）に合致する……またA-B線を西へさらに延長すると、住吉郡家跡と考えられる上町台地の 大領町をへて住吉神社に達するので、大津道と丹比道に平行する東西のもう1本の古道を想定することも可能であろう。さらに、A-B, B-

C, C-Dの各コースがこの付近に明瞭な遺構をとどめる条里の界線にも一致している……河泉国境はD点より西高野街道にほぼ添って東南行して狭山池西の岩室に……」と、いう<sup>15)</sup>。条里・古道の問題はおくとして、河泉国境も直線的に南からD点に達した、とする。

D点は、現在の「反正陵北東角の方違神社」である。泉北丘陵中位段丘面にあり、南海高野線、JR線の「三国丘」駅にほど近い。ここが、律令時代の摂河泉の国境線の交点であった、と服部はいう。

当初の国境は、この中位段丘面で終わっても問題がなかった。すなわち、低位段丘から堺砂堆には、当時は分割すべき耕地も住居もなかったからである。

和泉国大鳥郡には、服部によるとC-D線を基準とした条里の「呼称」がみられるとし、また、大鳥郡条里の研究をまとめた天坊幸彦は、旧堺のすぐ南部の穴津集落周辺の条里は、「正しく東西と南北をとる特異性」を説いた<sup>16)</sup>。

だが、大鳥郡条里界線は「N 9° E」とする説もあり<sup>17)</sup>、『堺市史 続編 第1巻』(P.169)では「摂泉国境線は(少し南の)石津郷で確認される条里線と完全に一致する」とし、その北部の「塩穴郷」条里も東西南北の方向をしめすとしている。だが、『続編』付図には、やや東にずれた条里界線を記入している。

さらに天坊は、「(摂津・和泉)両国の境界こそ所謂大小路で、堺の名称は実は之に起因することは疑いない。併し此の名称の起源を摂河泉三国の交差点に起るとなし、三国ヶ辻をば国境の証左とする説があるが、条里の上からみて決して当たらないと信ずる」という。

だが、「大小路は両国の境界である」というのは、いくつか説明のつけがたい問題が生じる。

まず、国境線が東西の方位であるのにたいして、近世の市街の大小路はその方位がずれているし、国境線は大小路の北の道に接していることの説明がつかない。天坊自身も、近世の堺市街の区画にまどわされた推定ではなかったか。大小路は、条里のみならず国境の方位・界線ともまったく無関係に、

砂堆の地形にあわせて元和以降に設定されたものであるからである。

また、『堺市史 続編第1巻』（P.115）によれば、服部と同じように明治の地形図の境界線に依拠して国境を想定しながら、図8の方違神社のより東側（JR堺駅南）の長尾街道から南にさがる点で、河内・和泉の国境と摂津国境の分岐点とする。また、「方違神社の東方長尾街道上に、以前は古びた摂河泉三か国の境界碑が建てられていたというが、いまは失われている」（『堺市史 続編第1巻』P.116）とする。それは、明治の地形図の境界線をそのまま適用した見解である。たしかに筆者もこの点を想定したことがあるが、服部の「直線国境ないし直線古道」説に、より意義を認めるので、服部説にしたがっておきたい。

この「三国丘」堺説の伝承は、「さかい」は「摂河泉」の国境にあたらないともうけとめられる。すなわち、堺の旧市街は、この国境の中位段丘面を離れて、標高の低い砂堆に位置するからである。堺をこの旧市街に限定するなら、国境に位置したとはいえない。だが、一方で堺の市街発展の端緒をこの中位段丘面に求めるとしたら、やはり「堺」は、「三国」の国境から始まったとすることができる。

筆者は、中位段丘面に堺の市街形成の端緒をみとめるがゆえに、「さかい」は「三国」の国境からはじまったとみなしておく。

### 3-2 堺王子

「堺」の名称が歴史記録に登場するのは、永保元年（1081）、「（藤原）為房卿記」の熊野参詣の記事からとされるが<sup>10)</sup>、為房は天王寺から「和泉堺之小堂」についたとある。この小堂は、おそらく後鳥羽上皇の「熊野山御幸記」にある建仁元年（1201）の「堺王子」とおなじものであろう。これに関する三浦の論考（『大阪と堺』P.98）をかりると、

堺の東郊方違神社の北、浅香山の西南、花田口の東北の丘陵を、今、王子が上という。この由ありげなる地名につきては、古来諸説紛々……その名称より考うるも、古昔、王子社の一が、この付近に鎮座せるより、その廃祠となれる後においても、

なお王子が上の名を伝うるものにして、『熊野山御幸記』の堺王子は、この王子社にほかならざるべし

という。これをうけて『堺市史 続編付図』も、方違神社北方に「王子が飢(上)」,「堺王子」を記入している<sup>19)</sup>。

問題は、堺王子が「和泉」とされる点であり、さきの国境線からは「摂津」とならねばならない。この問題は、ここでは未解決の問題となる。

これをもってただちに「堺」市街の発生とはいえないが、当時はこの王子社周辺を「さかい」とよんでいたと考えることも可能である。おそらく海岸地帯は、まだ砂堆の形状が不安定であり、上町台地上を伝ってきた熊野街道も、段丘上を通過するのが順当である。海岸の砂堆地帯に、熊野街道など南に向かう街道がいつころにおりてきたのか、その時期は目下明瞭でない。

さらに、後鳥羽上皇などの御潔や、「定頼卿集」にあるという「しほゆあみ」<sup>20)</sup>とは、この地域の郷名「塩穴」<sup>ミソギ</sup>とどんな関係にあるのか。石津川口と推定される塩穴と、堺王子とはかなりの距離があることから、疑問がないわけではない。この「しほゆあみ」の場所を、さきにみた堺砂堆の東部の後背湿地に近いところとすれば、堺王子とその崖下の塩湯浴み<sup>シオアナ</sup>がみごとに合致する。しかし、この湿地に海水がどの程度、いつころまで侵入していたかについての確証はない。

以上の問題に関する三浦の総括を、引用する。

これを要するに、堺の名称につきては、古来定説なしといえども、予はこれをもって土地の変遷にともなうものとなすなり。即ち初めは今の堺の東郊高地が、摂河、泉三国の境界に臨めるにより、いつしか榎津郷内の堺なる字地を生じ、漸次地盤の膨張とともに、その名も海浜の低地に移りて、堺浦とよばれ、堺荘となり、堺の名、かえってその旧地に滅びたりと見るを穩当なりと信ず(三浦『大阪と堺』p.107)という。段丘上に堺の発祥をもとめるかどうかによって、三国丘伝承はうけとめかたが違ふであろう。

また、三浦に筆者が追加するところがあるとすれば、すでにみた「堺砂堆」の形成とそれが集落立地に利用された事実が、三浦のいう「土地の変遷」な

いしは「地盤の膨張」の具体的な歴史地理の展開となる。

### 3-3 古代の「港」

古代の港を調査した千田<sup>21)</sup>によれば、『和名抄』には、津、<sup>ワタリ</sup>濟、<sup>トマリ</sup>泊の記事があるのみだという。大阪湾岸では、古くは「務古の水門」をはじめ、港湾の施設をそなえたような「港」が近世以前にありえたのか、との問いが生じる。

千田によれば、住吉の津は、堺砂堆の北部につらなる砂堆を、細井川が切りこんだ場所が「御崎」であり、「船着場としての条件を具備していたものと想定される」とする。

また、堺と関連が深い万葉集の「住吉の得名津」(巻3, 283)(その後、朴津、榎津)は、明治35年の『東成郡墨江村全図』のなかに字「榎津」が発見できるとして、その旧地を図4の位置に比定した。だが、あまりに内陸であるということからか、千田もここが「津」であることを強調していない。

近世の大和川は、この部分で屈曲している。柏原から西に流路をとった大和川にとって、上町台地の南部の高まりを、いかにしてのりこえるかが問題であった。

これには、南東方向から流れていた「浅香谷」が利用され、最後の難所というべき浅香の屈曲部を形成し、海にそそぎこんだ結果であることが判明すると<sup>22)</sup>、なんでもない謎がとける。

すなわち、大和川付替以前には、南東から流れてくる浅香谷が段丘面を北流し、西に広がる砂堆に入り江を形成していた。したがって、ここも住吉とおなじような船着場になっていた。ところが、新大和川は、浅香谷を利用して曲流しながら海に注ぐことになったので、この入り江の存在が消えてしまったのである。

では、こうした古代以来の「津」の存在を利用せずに、中世になって、なぜ砂堆の砂浜海岸が利用されるようになったのか。

### 3-4 中世の堺浦

堺の地形、ことにその沿海の低沙浜は、古来主として潮流の関係より、年所を関する間に幾多の変遷を重ねきたれりと見ゆるも、これに関する記録、地図等の残存するもの稀なるがため、今において明確なる歴史地理学上の知識を得んこときわめて困難なり（『大阪と堺』P.111）

と三浦はいい、その発展の機運をつぎのようにいう。

この沿海低地の発展が、地盤の開張以外に何らの理由を有せずとするは、余りに無意味なるの感なくんばあらず、予はこれに向かって二大誘因の存在を説くの必要を認むるものなり……

魚市場の隆盛に赴けるものその一にして、海運の発達をきたせるものその二なりとする（前掲書 P.108-109）。

「堺砂堆」の形状からみて、中世以前の港は、堀之内の西北端の地盤高2m線がいくらかあたりの分離した砂堆の周辺、ないしは旧堺港東南の砂堆の、きれこみ部分を利用するのが自然であったかと、2-5で推定した。

当初は、さきの後背湿地の存在から、堺東駅の北部に中世以前の港（入り江）を想定した。しかし、砂堆が大和川をこえて大阪市域にまで接続し、後背湿地がほぼ完全に海から隔離されていることからすると、やはり堺砂堆の南部ないし西部の海岸線に比定するのが無難となる。

だが、いま一步おし進めて、当時の「港」とは、いったいどのような施設が必要であったかと問うとき、堺砂堆の海岸部全体が「接岸場所」として利用されたと考える可能性がうかびあがる。つまり、中世の「港」には、現代的な意味の港湾施設は必要がなかったということである。沖合いに停泊した船舶とは小舟で積み卸しが可能であり、深い入り江で直接積み卸しする必要はなかったとすれば、それが砂浜であっても差しつかえはない、という論理もなりたつ。

砂浜が堺の「港」であったと考えるほうが、かなりの数の船舶の沖合停泊も自由であるという可能性を生む。これが、「堺浦」の強みであったと同時に、強い冬の西の季節風をいかに避けたかという問題とからんで、弱点にも



なったであろう。

これに関して、近世の『堺鑑』(1683 p.22)の記事をあげておこう。すなわち

此当境ノ浜ト申ハ王城近所ナレバ町静ニシテ世ヲ渡浦ノ船人マデモ平砂ノ磯ニ蓋  
ヲ浮メ賑シヨリ……

とあり、ここには砂浜につどう船人の話があるが、「港」の記述がない。いささか文学的表現であるが、砂浜が船着場の機能をもったらしいことの傍証となしえよう。

史料に、堺が「堺浦」すなわち漁業中心地として登場するのは、古代からの「津」のイメージとは、違った性格をもっていたことを推定させる。

「港」は、単に地形だけが問題ではなく、機能を運営する機関・施設の有存在と、背後との結合状況が重要となる。堺砂堆上に形成されていた漁村的集落と、それを利用した商業的機能が、堺を歴史に登場させた背景であった、とみるのが順当である。中世になると、古代のたんなる船着場は、もはやなんの役割をも果たしえず、自然的条件が少々悪くても流通経路が整っておれば、それを利用することになった、というのが実際ではなかったろうか。のちにふれる堺の交通位置は、近世の表現でいえば「長尾街道」、古くは「大津道」で内陸の奈良などの市場に結びつきえた。このとき、背後の直線道路の存在が大きかったであろう。

以上のような筆者の推定をささえるのは、地下の中世堺の発掘によって、「環濠内にも縦横に走る堀が検出されたことである」<sup>23)</sup>。しかも、「推論がゆるされるなら、入港した貿易船から小舟に移された商品は岸に陸上げするのではなく(当時は岸壁に横付けするのではなく、入江に停泊し、商品は小舟で岸へあげていた)、環濠都市を縦横に走る堀割をとおり各商人の倉庫(倉)まで小舟で運ぶための水路として使用されていたと考えられる」のである。

「黄金の日々」の堺の「港」に、ほとんど現在に残るような施設が見あたらないとするのは、信じがたいことかもしれない。しかし確実な「港湾施設」の遺跡が確認されなくても、中世の港湾機能は十分はたしえたと考えてよい。

むしろ、こうした堀割をそなえた特徴が、堺をして発展させたとみるべきではないか。堺浦の漁業機能の史料については、省略する。

### 3-5 中世の「堺」市街

中世の堺をとりあげた泉澄一は、「中世の堺を復元するのは非常にむづかしい」となげく。『堺市史 第3巻』（1930年，p. 58）によれば、「今より約20年以前……妙国寺電車停留所付近に於て水道工事の際，地下に穴蔵，焼瓦，寺院のものらしい土塀が発見された事があるが，其土塀の方向は，今日の大道筋とは並行しないで，西北をさしてをったとの事」と住民の記憶を記し、「あるいは元和以前の旧態を存したものでなかろうか」としている。

その後の発掘調査では，元和以前の堺は，2.5m以下の地下に眠っていることがわかってきた<sup>24)</sup>。一面に市街化した現状では，発掘は面を確保することがむづかしく，港の遺跡もふくめて，埋蔵された堺の状況の全体把握を

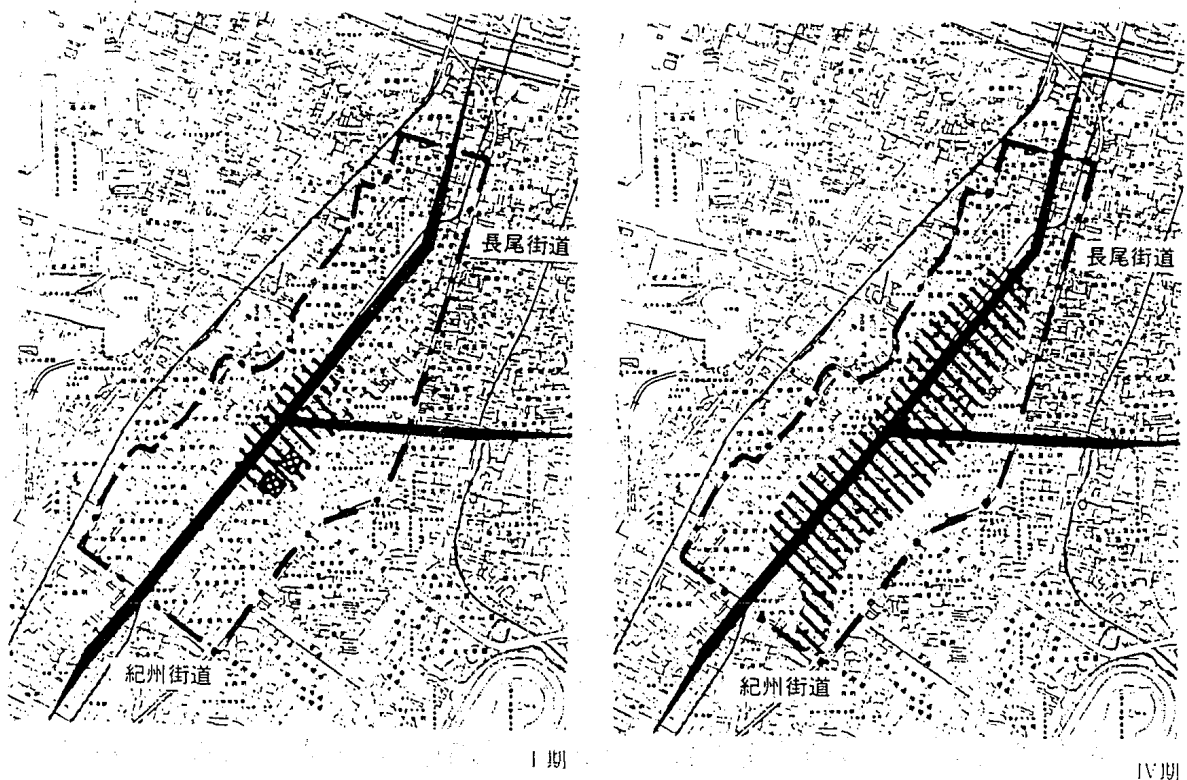


図9 中世堺市街の推定（堺市博物館による）

困難にしている。

ここで「堺市街遺跡の変遷（試案）」を借用すると、図9となる<sup>25)</sup>。この試案によれば東西線（近世の市街の基準でいえば「通り」）と、それには直交しない「筋」（同前）を基準に成立し、第I期（1399～1532年）には、砂堆最高部付近にあった集落が、第IV期（1615年以降）には、ほとんど砂堆全面にひろがったことをしめしている。ただし、街区の区分の基準については、この図からはいささかの疑問を残す。

自然発生的とみられる中世堺も、砂堆の地形にあわせれば、東西の方向をとる必要はなかったと考えさせる。この問題は、今後の発掘の進展とかかわる問題でもある。

### 3-6 環濠・寺内町

近世の堺市街の「環濠」が完成したのは、海岸線の変化でみたように、天保6年（1835）の港の改修によってである。

発掘による中世の堺の「堀」は、「幅は（ある部分からの推定であるが）10m以上、のりめん傾斜は40度と急角度に掘削し、深さは2.5～3mにおよび、堀肩部には幅1.6m以上の堤が見られ防戦的な施設」までも備えていたようである<sup>26)</sup>。相当大規模な堀であり、また半分以上が埋め立てられ排水溝として利用されていた部分もあるようだが、大部分は一挙に埋められていた。これは、天正14年（1586）の秀吉が「堺南北の堀」を埋め立てたことを立証する。

ただし、これらの堀が、どの程度まで堺の市街をとりかこんでいたのかについては、点状の発掘から立証しがたい。異国の伝道者たちの記録は、まったく虚偽のものではないにせよ、あまりにも日本側の記録の少なさとの対照が目だつ。

筆者はすでにみたように、東部の低湿地の排水を意識して掘られていたものが、戦国の動乱や信長の「矢銭」課徴などを契機に拡張されて、より防御の機能を強調することになって、異国の伝道者の記録はいささかの誇張があっ

たとめていた。しかし、こうした発掘の結果は、かなりの面で防御を意識したものとしなくてはならなくなる。

「堀」で想定されるのは、戦国末期から近世初頭の浄土真宗（一向宗）の門徒が開いた「寺内町」との関連である。堺にも道顕が文明2年（1407）に「再建」したという信証院、本願寺別院がある。文明2年には連如も堺に来たというが、通常、堺は寺内町の中には含まれない。だが、この堀をもった構造は、形態的には他の寺内町と共通の特徴をもっている。「泉南仏国」といわれた堺で真宗教団がどの程度の影響力があったのかは明らかではないので、堀のすべてが一向宗門徒によるものでないことはたしかであるし、元和以降の復興期には、一向宗の影響はなかったとみてよい。

だが、元和以前の堺に多少なりとも一向宗の影響がないと断ずることもまた不自然であろう。自然的な排水を兼ねた堀をもった堺に、他の寺内町をしる門徒衆が集合した可能性なきにしもあらず、としておく。

### 3-7 堺の相対位置の変化

堺が漁浦として活躍するのと、貿易港としての地位を獲得すること、ともに堺の交通位置とからむ問題である。そして、堺が歴史に登場する条件とおなじ条件が、近世以後の堺の衰退にも働いたとみられるのであり、こうした外部条件の変化は、堺だけが見舞われたものではない。

まず、漁業機能についてみよう。鮮度を要求する魚は一刻もはやく消費地ないし消費者に届かねば意味がない。どれほど時間がかかったかの記録は目下発見しがたいが、時代がさがって寛政元年（1789）の大阪五浦と堺浦の「漁場争論」の記録には、禁裏御用の魚を堺から「早荷」で運んだという<sup>27)</sup>。中世の堺のもった機能のなかで、この漁業機能は、かなり後までのこったとみられる史料である。

ここで中世に関しては、さきにすこし触れた古道、交通路の問題がかかわってくる。すなわち、視点を堺周辺のミクロなものから、すくなくとも近畿地方にまたがるマクロな視点を必要とする。



堺の政治的ないし軍事的位置に関しては、すでに三浦『大阪と堺』がそれを取りあげているので、ここでは詳説を避ける。

そして三浦は、「実は（堺の）土地が少し偏しているため不利であって」（同前書P.32）と、秀吉が大阪経営を始めたことに目をむけていた。堺の位置は秀吉が大阪の経営に積極的に乗りだしてから、すこし南に偏したものとなった。奈良はもはや往時のような市場としての位置を京都に奪われ、直通路の価値は減じたであろう。瀬戸内海の手運も淀川を利用する方向に進んで、この点では尼崎にその地位を奪われたといってもよい。おなじような大阪をはさむ位置にあっても、近世になって西国との流通路線上のあった尼崎とは競争できなくなったのは、堺自身の責任ではない。大阪の繁栄策は、さらに堺の商業機能をも奪った。

本稿の末尾を、『全堺詳志』（1757）の文で、ひとまず締めくくる。

御当代四、五十年へ掛り繁昌ノ最中トス。其後天和貞享ノ頃ヨリ、五七十年已来イツトハナク陵夷シテ今日ニ至テハ衰微ノ已刻ト見ヘタリ……米穀諸物価高値ニ至リ何方モ衰微困窮スルコト自然ノ態トイヘドモ当府ハ其第一ナリ。予＜養浩＞考フルニ……其所以ナキニシモ非ラズ。豊公一統ノ前ハ大坂ト称スルハ今ノ上町ノコトニテ村里ナリ。一向宗連如ノ御文ノ大坂ト云在所アリト是ナリ。豊公始テ爰ニ金湯ヲ築キシヨリ、終ニ天下ノ要津トナル……堺ト大坂ト間近クナル故ニ、自然ト堺ノ勢衰ヘ、他国ヨリ入来ル金銀米穀彼地ヘノミ運漕シ、商賈工匠モ彼ノ地ヘノミト馳集ル……是ニ因テ当府ニハ、僅ニ人民朝夕用意ニ備フル諸物ノ外ハ到着スルコトナシ。サラバトテ当所ヘ引受テ家業ニナルベキ土産モナシ。六、七十年已前マデハ、大賈富商数多有テ見世店ヲ飾ラズシテ唐貨売買ノミヲセシ処ニ、子孫漸々衰ヘテ、其ノ余ハ僅ノ毛綿組糸ノ類ニテ渡世ヲ営ムマデノ事ナリ。サレドモ海浜ナル故ニ、漁師漁商多ク毎日京都大坂ヘ持送り、其代銀ヲ引受ルノミ。是モ其人ノ営トスルマデニテ、僅ノ利潤堺中ノ賑ニハ不足ナルコトナリ。ソレサヘモ近年ハ、西国ノ漁船当所金銀ノ差別不自由ナルニ従ヒ、大半ハ大坂ヘ漕寄ルユヘ、此一業モ次第減少ベキ様子見ヘタリ

最後まで残った漁業機能についてもいささか淋しい結末となるが、近世初期

の堺の衰退をみごとに書き残している。

本稿には、なお近世の堺の市街構造についての問題が残っている。この問題は次稿に譲って、歴史地理からの視点を三浦の論考につけくわえたものになんらかでもあるとすれば、幸いである。

〔注〕

- 1) 中野尊正・小林国夫『日本の自然』1959 岩波新書 P.90  
中野尊正『日本の平野』1956 古今書院がその背景にある。
- 2) 谷岡武雄『平野の地理』1963 古今書院 P.1  
同『平野の開発』(1964)は、前著が世界的規模で展開されたのにたいして、日本の近畿地方に問題をしばったものである。
- 3) 藤岡謙二郎『地理と古代文化』1946 大八洲出版 P.134
- 4) 古島敏雄『土地に刻まれた歴史』1967 岩波新書 pp.10-11
- 5) 元来、『堺市史』をもとにした三浦の業績を、朝尾直弘が『大阪と堺』(1984 岩波文庫)編集したものによる。同書 P.98
- 6) 地学団体研究会編『日本の自然』1977 平凡社 P.124を簡略化したもの。ただし、この原図は  
梶山彦太郎・市原実：大阪平野の発達史 地質学論集7 1972による。  
なお、引用の原図は梶山・市原『続大阪平野発達史』1985 古文物研究会の付図を簡略化したものであり、本稿はそれをさらに簡略化して、海岸線と遺跡、水系を抽出したものである。
- 7) 池野茂：尼崎低地の自然的基盤形成史とその問題「大阪の産業記念物8号」1986  
桃山学院大学内 同刊行会
- 8) 建設省国土地理院『土地条件調査報告書(大阪平野)』1965 P.61
- 9) 藤岡謙二郎『大和川』1972(学生社)をはじめ多くの論考がある。
- 10) 衣笠一閑宗葛『堺鑑』天和3(1683)年による。戎島の戎宮の縁起の記述に寛文4(1664)年、「小嶋頭」とある。
- 11) 小葉田・織田監修『堺大絵図』1977 前田書店 このなかでの朝尾直弘とならぶ山澄元「堺大絵図に関する地誌的考察」は同氏の遺稿となったもので、この畏友の業績をもとになお堺研究の進展を期したい。
- 12) 泉澄一『堺—中世自由都市』1981 教育社 P.41

- 13) 前掲『堺大絵図』の写真版による。
- 14) 本書は、さきに引用した『堺鑑』を批判的に書き改めたもので、高志芝蔵の未完の原稿を弟の養浩が兄の本文に続けて、「浩案ズルニ」などの注釈をつけて完成したものである。きわめて冷静な目で堺をみつめ、いささかインテリの自虐的な要素がなくもない。
- 15) 服部昌之：政治的領域 藤岡謙二郎編『日本歴史地理総説 古代編』吉川弘文館 1975 pp.13-14
- 16) 天坊幸彦『上代浪華の歴史地理的研究』1947 大八洲出版 P.256
- 17) 桑原公德：河内と和泉の条里 前掲『日本歴史地理総説 古代編』P.62
- 18) この史料は竹内理三監修『角川日本地名辞書 大阪府』1983 P.519による。
- 19) 『堺市史 続編 付図(古代2)』1976 堺市役所。原図は、大阪教育大学武藤直氏による。
- 20) 前掲『角川日本地名辞書』P.519によれば「さか井といふ所にしほゆあみにおはしたり」とあり、「当地の塩湯浴みついて詠まれた歌はいくつか」とあるという。  
同書「しあな塩穴」の記事によれば、「石津川口付近に比定される」とする。
- 21) 千田稔『埋もれた港』1972 学生社
- 22) 藤原秀憲『大和川付替(川違工事)』1982 新和出版 P.184参照  
なお、日下雅義：河内平野の変化をたどる 都市と景観の読み方(朝日百科 日本の歴史 別冊 1988)には、「弥生時代ころ、6～7世紀ころの景観」復原図があり、「榎津水門」の入江が復原されているが、本文にはふれていない。
- 23) 堺市博物館『堺の遺跡と出土品』1985年 春期特別展目録 P.79の図による。
- 24) 泉前掲書 P.43 筆者はこの報告書をみていないので、泉の資料による。
- 25) 堺市博物館前掲書 P.81
- 26) 前掲注11 P.43
- 27) 『堺市史 第6巻』史料編 P.309  
野村豊『漁村の研究』1958 三省堂P.15にも摂津漁村のおなじ資料から大阪湾漁場の争論としてとりあげている。

(1989. 10. 25 受理)