

島下郡殖村駅を考える 1

— 研究史の整理 —

高村 勇士

1 はじめに

本稿は『続日本紀』和銅4年(711年)正月丁未条に見える「島下郡殖村駅」(以下、殖村駅という。)について検討するものである。ただし、殖村駅の名は上記の史料に見えるのみであり、ひとり文献史料の検討だけでは、自ずからその全容は解明されない。したがって、これまでの古代交通史研究が様々な分野の総合により多くの成果を挙げてきたように、本稿が扱う殖村駅の問題についても学際的な研究が求められる。

一方で、極めてローカルな対象であることも手伝って、自治体史や発掘調査報告書をはじめ、地誌や郷土の歴史を伝える教育書など、多くの階層・媒体により言及される。この時、多くの場合は既往研究の一部を切り取り無批判にいずれかの説を採用しているように思う。この状況に対して、本稿は研究を少しでも前進させるために、既往の研究・言及をできる限り詳細に拾い、後考の助けとすることを第一の目的とする。また、先行研究の整理・検討を通じて、これまで先学が行なった検討の到達点とその課題を抽出することを副次的な目的とする。なお、抽出された課題は、本稿において容易に解決できるものではなく、なお後考に期するところが大きい。したがって、冗長となるが先行研究が提示した根拠についても丁寧に触れていきたい。上記の目的のため、既往の研究・言及に対する私見は註において触れる。

2 島下郡殖村駅研究史

A 村名と歴史的背景

並河永(誠所)によって作成され、享保20年(1735年)に版行された『日本輿地通志畿内部』の一部である「摂津志」は島下郡「古蹟」の項に殖村駅を取り上げる。ここで並河は「上野村」と言及する(正宗1930)。これは「殖村」を「うえむら」と訓み、当時の島下郡上野村に引きつけて解釈していると考えられる。

明治33年(1900年)から刊行された吉田東伍の『大日本地名辞書』は、殖村駅の「殖」を「宿久」と同じとし「スク」と訓み、「春日村大字郡山

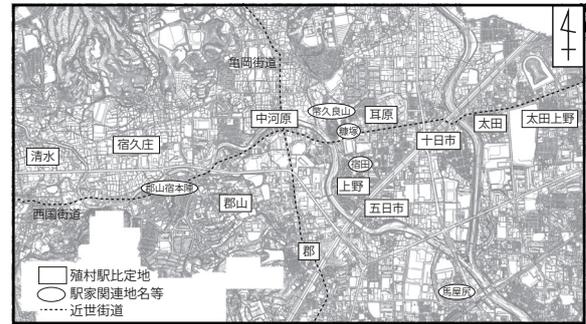


図1 殖村駅関係地図(縮尺任意)

にあったとする(吉田1907)。

明治44年(1911年)に刊行された大槻如電の『駅路通』は、「殖村」を「エムラ」と訓み、その位置を「豊能郡榎坂村」(吹田市江坂)とする(大槻1911)。

また、1922年刊行の井上正雄『大阪府全志』は「殖」を「上」の換用とし、上野村に殖村駅があったとする(井上1922b)。

このように、近世・近代の地誌類は、奈良時代に設置された駅家の位置について、当時の村名と結びつけて説明した。また、これらの説明には、『続日本紀』に記された「島下郡」という情報と、近世以来の幹線道路である西国街道や宿河原町に現存する郡山宿本陣が意識されたであろうことは容易に推測される。島下郡内であり、かつ西国街道沿線の村であるという条件に『駅路通』以外の説は合致している。また、近世以前の歴史的背景も加味されたと考えられる。『常称寺文書』(茨木市史編さん委員会2003)から文安2年(1455年)には上野に宿場があったことが分かる。近世時点でこのことを知り得た可能性は十分に考えられよう。中近世の宿駅と古代の駅を混同して考えられたことは想像に難くない。

このように近世の地誌以降、「殖村」という駅名と当時の地名・村名などの近似性や、西国街道や宿場といった歴史的背景を根拠に言及がなされるようになったのである。

B 直線的古代道路と殖村駅

1970年、岸俊男によって大和盆地や河内平原における直線道路と宮都の造営及びその展開との

関連が指摘されたこと（岸 1970a・b）や、足利健亮が和泉国や近江国において、古代に遡る直線道路の痕跡を指摘したこと（足利 1970）などが大きな契機となり、古代道路が直線的であることが認識されるようになった。これにより 1970 年代には、全国各地の古代交通路が検討され、『古代日本の交通路』（藤岡 1978）に結実する。この段階では、近世・近代の地誌類の流れをくみ、小字を含めた地名や地籍図、歴史的背景から導き出された検討結果に加え、足利、木下良などにより、先駆的に大縮尺の地図や航空写真を駆使し直線の道路痕跡を検出するなど、交通路の比定がより具体的になされるようになる（木下 2013a）。この流れの中で、島下郡内の交通路についても、「山陽道」（註 1）や三島路想定路線の検出（足利 1985 など）がなされるなど、駅家だけでなく交通路等を対象に含めた言及がなされる。これを契機に 1980 年代以降、それまでの駅名に依拠した説が採用されなくなってゆく。

C 考古学から迫る殖村駅

一方、考古学においても、山陽道諸国の瓦葺き駅家に注目した研究が嚆矢となり（高橋 1995a など）、駅路や駅家に迫る研究が発展した。

この流れの中で、島下郡周辺では、高槻市内において「山陽道」跡が発掘調査によって発見された（高槻市史編さん委員会 1973 など）。島下郡においては、中河原北遺跡の「道路痕跡」（茨木市教育委員会 2000・菱田 2012）が指摘されている（註 2）。いずれも近世の西国街道に沿って古代道路跡が検出されたことは、殖村駅を考えるためにも重要である。また、太田遺跡では、南北に伸びる地業痕跡が確認されており、道路遺構と考えられている（茨木市教育委員会 2015）。

このほか、鈴木雅美・濱野俊一は茨木市域を中心に発掘調査の成果を分析し遺構・遺物の出土地点から殖村駅家を含む官衙の立地を検討した（鈴木・濱野 2002）。発掘調査による遺構の検出は、殖村駅の所在地についても決定打を与うるものであり、今後の発掘調査に期待したい。

D 古代駅制の中の殖村駅

文献史学による殖村駅への直接的なアプローチは、史料の制約もありほとんどなされていない。但し、殖村駅が見える『続日本紀』和銅 4 年正月丁未条については、都亭駅をめぐる議論が多く

（坂本 1930、直木 1971、足利 1985b、森 1994 など）、この理解如何によって殖村駅の理解も大きく左右される。すなわち、和銅 4 年に置かれた駅が都亭駅として一括されるものであるのか、都亭駅と並列的に置かれた駅であるのかという議論である。近年は、並列的に考える向きが多く、都亭駅を平城京内に位置付ける言及も見られる（千田 1996・市 2011）。いずれにしても、和銅 4 年に置かれた駅が平城遷都に密接に関わるものであり、この措置は平城から東と西へ向かう交通路の整備であったと理解された（直木 1971）ことは重要な視点であると同時に、その立地を考えるうえでも直接的に影響を与える。

また、前稿では奈良時代の摂津国の駅について、畿内の駅として捉え、山陽道とは分けて考えるべきであることを指摘した（高村 2020）。

このように、殖村駅設置の目的やその性格・特質など未だ不明な点が多く、文献史学のアプローチによってその解明が期待される。

3 殖村駅の位置に関する各説

A 上野説

「摂津志」は殖村駅について「上野村。和銅四年正月始置摂津国島下郡殖村駅。」と記す。和銅以下は『続日本紀』和銅 4 年正月丁未条を下敷きに記述したものである。問題はその前半であり、「上野村」とのみ記す。これでは、「殖村」が上野村であると言っているのか、殖村駅が近世の上野村の位置に存在していたと言っているのかははっきりしない（註 3）が、いずれにせよ「殖村」を当時の上野村にひきつけていることは確かである。さらに問題なことは島下郡には「上野」が二つ存在することである。一つは、現在も上野町として地名が残る茨木川左岸を中心とする上野村であり、もう一つは太田村の枝村であり、本村の東に位置し島上郡に接する上野である。便宜的に以下、前者を「上野村」、後者を「太田上野」という。並河がいずれの上野村を指したのかは厳密には不明である。ただし、「摂津志」の境域の項には、西国路の芥川から宿河原までの歴るところとして、新町・宮田・上野・太田・十日市・耳原・中川原・下居を挙げる（正宗 1930）。ここに見える「上野」は記載順から考えると太田上野である。また、『摂陽群談』の島下郡の項に域内の村名が

列挙される。太田村の上野には振り仮名は見えないが、上野村については「カミノ」と振っている(蘆田 1976)。このことから、近世において、太田上野を「ウエノ」、上野村を「カミノ」と読み分けがあった可能性がある。このように考えると、「撰津志」の「上野村」は太田上野の可能性が高い。

これに対し『大阪府全志』は、「大字上野」の項をたて、「本地は古来島下郡に属し、郡村の枝郷たりしが、寛永六年分れて上野村と称す。元明天皇の和銅四年正月初めて都亭駅を置かれし殖村駅のありし所にして、村名上野の上は殖の換用ならん。」と説く(井上 1922b)。この「上野」は明らかに茨木川左岸の上野である。

このほか、多くの研究・言及が上野説を引き(村尾 1870、太田 1925、天坊 1947、茨木市史編纂委員会 1969、直木 1971、竹内 1983、林 1985、藤本ほか 1986、櫛木 2012 など)、のちの殖村駅を考える研究に大きな影響を与えた。

B 郡山説

1900年から刊行された吉田東伍の『大日本地名辞書』には、撰津三島郡の中に「宿久郷」の項をたて、その中で殖村駅について言及する。「続日本紀、和銅四年、遷都平城、始置駅亭、撰津国島下郡殖村(スクムラ)、この殖は宿久に同しかるべし、其駅趾は今春日村大字郡山などにや。国道旧に依り之を通す(吉田 1922)。」(註4)吉田の郡山説もこの研究に引かれることが多く(太田 1925、天坊 1947、藤岡 1960、直木 1971、竹内 1983、櫛木 2012 など)、上野説と双璧をなす。

C 江坂説

大槻は『駅路通』において、大原駅を「撰津三島郡太田村」とし、殖村を(エムラ)と訓み同駅を「同国豊能郡榎坂村」とする(註5)。また、草野駅の項において、「上の大原殖村は奈良の京よりの駅次にて撰津の国衙の難波宮に在りし時代なれば其通路として殖村は南方へ置きしなり平安京となり又国府も北に転ぜしより更に草野駅を置き旧駅両家は廃せられたり」とする(大槻 1911)。殖村駅を平城宮と難波宮・撰津国衙をつなぐ駅として理解し、西国街道沿いに比定せず、より難波に接近して吹田市江坂に比定する。この江坂説は、西国街道から離れているためか、後の研究・言及において引用されていない。

D 宿久庄(清水)説

藤岡謙二郎は、太田亮の『撰津』を引いて殖村駅を宿久村とする考え方があるとしたうえで、地籍図や現地研究では茨木市の西北隅の西国街道沿いの宿久荘の清水部落付近に比定するのが穏当とした。さらに、耳原の小字「宿田」を駅田として解し、付近の条里地割とはやや方向を異にした正方形の地割が見出される郡山の地域を島下郡衙の中心とする(藤岡 1960)。

E 耳原・十日市説

千田稔は島下郡殖村駅について、茨木市田中に「馬屋尻」「北馬屋尻」という小字を検出し、「あくまでも西国街道沿いに駅趾を求めるとすれば」、「馬屋尻」という地名を古代の駅に起因するものとすれば」という条件付きで、殖村駅の位置を田中の北方耳原、十日市付近に比定した(千田 1971)。千田は「馬屋尻」を指摘しつつも、殖村駅は西国街道沿いに求めるべきであることを強調されたことに留意する必要がある。また、木下は三島路の分岐点のやや東に殖村駅を図示する(木下 2007)。この位置は、耳原にあたる(註6)。

F 中河原説

直木はB説に従うべきとしながら、殖村駅は現在の西国街道から吹田方面へ向かう街道が分岐する中河原あたりにおかれたのであろうとする。さらに「撰津志」やそれを引く『続日本紀考証』(村尾 1870)を挙げ、上野村も付近にあるとする(直木 1971)(註7)。

G 太田-耳原説

足利は『古代日本の交通路』において、殖村駅想定点として「継体天皇陵古墳」の近傍に「殖村駅?」として図示し、殖村駅を三島路の分岐点とする。この時点で三島路は「一つの可能ルートを示したものにすぎない」とする(足利 1978)。

その後、殖村駅については「島下郡ということであるからE~F(西国街道沿いの太田の段丘を下った方位急変点(太田二丁目付近)から幣久良山南麓まで)の付近と推測されるが、積極的に位置を推定するための根拠は乏しい。」と言及された。この時点においても、三島路の分岐点から南下する道については「特定できる状態には至っていない」とされる(足利 1982)。しかし、その後、三島路の復原案として、幣久良山を分岐点に北四度東ほどの方位で直線的に南走する道を推定された

(足利 1985a・1990) (註8)。足利の比定地は範圍を持っているが、太田・十日市・耳原の地域で太田上野は含まれていない。この地域には太田と十日市の間に安威川が縦断している(註9)。また、中世には太田に宿があった(福留 2012) ことに留意する必要がある。

H 摂津市鳥飼説

『富田林市史』では殖村駅に「摂津市鳥飼カ」と注釈する。さらに、和銅4年の新設通路は、和銅5年の高安烽設置を根拠に本道ではないとし、バイパスであるとの評価をする(富田林市史編集委員会 1985)。

I 五日市説

鬼頭清明が執筆を担当する新古典文学大系『続日本紀1』は、「殖村駅」に対し「茨木市五日市付近か。」と脚注で触れる。白藤禮幸・沖森卓也担当の訓読文は「うゑむら」と訓んでいる(青木ほか 1989)。

J 太田説

高橋美久二は殖村駅について、「茨木市太田の太田廢寺の西方、安威川(ママ)の右岸段丘上付近が適切」とする(高橋 1995b)。高橋は河岸段丘上という地形と太田廢寺の存在を挙げた。太田廢寺が存在したのは太田茶臼山古墳の正面約4丁のところにある「上野山」という山林であった(笹川 1961)。言うまでもなく、この山林は太田上野にある。しかし、高橋も「上野」という地名には注目されず、殖村駅は太田上野ではなく、西に段丘を下った位置に比定する。

K 郡説

千田は『古代道路』において、E説とは別に、殖村駅は茨木市郡あたりとする(千田 1996)。

また、鈴木・濱野は「幣久良山の南側「郡」の地の北側」説と小字「馬屋尻」を根拠に比定する田中説、J説を挙げる。そのうえで、田中説については、「考古学的知見は不明で、さらに「山陽道」そのものから再考する必要がある」、J説については「名神高速道路に伴う線的調査の結果だけであり、面的な確証は得られない」ことや、「駅家間距離を考えた場合、次の萱野駅家までの距離が長くなる」と難点を示し、交通の要所・接点であるという立地条件、駅家の機能を考慮して奈良時代の掘立柱建物などの遺構・遺物が出土する「郡」と呼ばれる地域(図上では郡、上郡、上野町、五

日市、五日市緑町、畑田町、上穂積、春日・松下町の一部が入る地域を設定されている)内に求めるのが妥当とした(鈴木・濱野 2002)。

上遠野浩一は古代の三島路が茨木市郡付近では近世の亀岡街道と同じルートを通っていたとしたうえで、「小字名越・北殿垣内・茶臼塚・富士井においては小字界を形成せず、道路は小字の中を縦断しており、ここに道をまたぐ大きな施設(郡家・駅家か)が想定できるのではないか」とする(上遠野 2007)。

L その他

ここでは殖村駅の位置について、諸説を提示するものを挙げる。

太田や天坊幸彦は上野と豊川村の説を挙げる(太田 1925、天坊 1947)。『角川地名大辞典』は上野の項で、当地に比定する説があるとし(竹内 1983)、『大阪府の地名』は茨木市の項で「宿久庄・郡山・上野・耳原などに比定する説がある」とする(藤本ほか 1986)。榎木謙周は『新修茨木市史』において、上野、宿久庄、郡山などの候補地が挙げられているとする(榎木 2012)。

4 むすび

以上、殖村駅及びその周辺の古代道路に関する研究・言及を見てきたが、未だ定説はなくなお混沌としている状況である。地名に依拠した点的な推測から直線的古代道路の検出により線的な推測が可能になり、それに加え地形などの自然環境についての研究や発掘調査等のデータの増加などにより面的な推測が可能になるなど研究手法は深化してきている。ただし、地名に依拠した推測についてもそれ自体が方法論的に否定された訳ではなく、参考にすべきところも依然として多い。

地域の歴史を研究することは、多くの研究手法が提示されている現代においては、決して一人の力でなし得るものではない。また、一朝一夕にできるものでもない。多くの人が関わり、一つひとつ検討・研究を建設的に積み上げ、前に進めてゆく必要がある。

註

1) 前稿で指摘したとおり、私見では畿内の駅路と山陽道諸国の駅路を分けて考える。畿内の山陽道諸国へ接続する駅路については、畿内の駅路として理解する

べきであり、山陽道とするべきではない。したがって、引用文献において山陽道とある場合については「」を付して表記する。

2) 調査担当者の宮脇薫は、検出された幅約7mの東西に延びる礫敷遺構について、側溝が検出されなかったことなどから「道としての可能性はあるが断定はできない」とする(茨木市教育委員会2000)が、一方『新修茨木市史』は道路痕跡とする(菱田2012)。

3) 位置を示す際には「在○○」という表現が「撰津志」の他の項で確認できる。

4) 宿久郷の「宿」は古代において「寿久」や「須久」とも表記され、「スク」などと読まれていたと考えられる。一方、「殖」は後述の通り同時代において「うゑ」と訓まれていたと思われ、また音も「シヨク」「ジキ」や「シ」「ジ」であり(諸橋1957)、同時代に音通するとは考えづらい。また、文字化した時にも、よほど崩れて省略が進まない限り通用するのは難しいと思われる。したがって、『大日本地名辞書』のB説には従えない。

5) 先行研究には、「殖」を「うえ(ゑ)」と訓むもの(藤本ほか1986、直木1986、青木ほか1989、宇治谷1992、千田1996、鈴木・濱野2002、市2011)と「え」と訓むもの(大槻1911、田名網1969、服部1988)がある。白川静によると「殖」は「植」と通用し「うう」という下二段に活用する動詞として使用され、万葉にはおおむね殖の字を用いる(白川2005)。また、壬申紀に見られる「積殖」は「つむえ」と訓まれ、一見「う」が脱落しているように見えるが、「う」が前音に含まれたと見ることも可能であろう。したがって、現代においては「うえむら」と訓むのが妥当と考えられる。

6) 耳原遺跡では、近年の発掘調査によって奈良時代の倉庫群が検出されている(富田2020)。また、幣久良山の麓には「糠塚」があったことが『撰陽群談』等に見える(蘆田1976)。また、『村誌』(茨木市史編さん室2011)や『大阪府全志』(井上1922a)からは「耳麻呂長者」伝承があったことが窺える。「糠塚」地名は、「長者屋敷」とともに古代駅家関連地名として扱える可能性がある(斎藤1971、木下2013b)。

7) 直木は殖村駅を通る交通路について、「山陽道」という語を使用せず、「西国へ向かう道」とする。

8) 前稿(高村2020)ではこれらを引いて「耳原にある幣久良山麓説」と大雑把にまとめてしまった。しかし、厳密に読むと足利の見解は上記の通りであり、筆者の誤解である。お詫びするとともに訂正したい。

9) 木庭2012を参考にこの間の地形を見ると、太田上野(低位段丘高位)-太田(埋没低位段丘)-安威川-十日市(現氾濫原)-耳原(低位段丘低位)であり、先述のとおり太田上野や耳原では古代の遺構が検出されている。比較的高位の立地が古代において地形的条件が良かったと思われ、やはり耳原や太田上野が殖村駅の立地として好適地になるのではないだろうか。

参考文献(五十音順)

- 青木和夫ほか編1989「和銅四年正月丁未条」『続日本紀1』新日本古典文学大系12 岩波書店 pp.163
- 足利健亮1970「恭仁京の京極および和泉・古道に関する若干の覚え書き」『社会科学論集』大阪府立大学社会科学研究会 pp.33-60
- 足利健亮1978「撰津国」『古代日本の交通路』I 大明堂 pp.58-69
- 足利健亮1982「平安時代初期の山陽道-畿内区間」『環境文化』55 星雲社 pp.69-95
- 足利健亮1985a「撰津を東西に貫いた計画山陽道の復原」『日本古代地理研究』大明堂 pp.179-204
- 足利健亮1985b「山背の交通路網」『日本古代地理研究』大明堂 pp.42-57
- 足利健亮1990「撰津古道の原形」『西国・丹波街道』歴史の道調査報告書 大阪府教育委員会 pp.87-93
- 蘆田伊人編1976「島下郡」『撰陽群談』大日本地誌体系38 雄山閣 pp.12-13
- 市大樹2011「七道の成立」『すべての道は平城京へ』歴史文化ライブラリー321 吉川弘文館 pp.33-53
- 井上正雄1922a「大字耳原」『大阪府全志』3 大阪府全志発行所 pp.914-918
- 井上正雄1922b「大字上野」『大阪府全志』3 大阪府全志発行所 pp.954-955
- 茨木市教育委員会2000「中河原北遺跡」『平成11年度発掘調査概報』茨木市教育委員会 pp.32-33
- 茨木市教育委員会2015『太田遺跡発掘調査概報』茨木市教育委員会
- 茨木市史編纂委員会1969「律令制の成立」『茨木市史』茨木市役所 pp.49-57
- 茨木市史編さん委員会2003「総持寺散在所領取帳写(後欠)」『新修茨木市史』4 茨木市 pp.292-297
- 茨木市史編さん室2011「耳原村」『村誌Ⅲ』新修茨木市史史料集15 茨木市 pp.11-24
- 宇治谷孟1992「和銅四年正月丁未条」『続日本紀(上)』講談社 pp.119

- 太田亮 1925 「宿駅」『摂津』磯部甲陽堂 pp. 56-58
- 大槻如電 1911 「殖村」『駅路通』西東書房 pp. 7-8
- 上遠野浩一 2007 「難波からの北上路」『歴史地理学』49-5 歴史地理学会 pp. 32-53
- 岸俊男 1970a 「古道の歴史」『古代の日本』5 角川書店 1988 『日本古代宮都の研究』岩波書店 pp. 29-46
- 岸俊男 1970b 「大和の古道」『日本古文化論攷』吉川弘文館、1988 『日本古代宮都の研究』岩波書店 pp. 67-101
- 木下良 2007 「摂津国」『日本古代の道と駅』吉川弘文館 pp. 77-83
- 木下良 2013a 「序章」『日本古代道路の復原的研究』吉川弘文館 pp. 1-15
- 木下良 2013b 「長者屋敷と糠塚」『日本古代道路の復原的研究』 pp. 44-62
- 櫛木謙周 2012 「郡家とその立地」『新修茨木市史』1 茨木市 pp. 481-488
- 木庭元晴 2012 「山地と平野の地形のしくみ」『新修茨木市史』1 茨木市 pp. 28-113
- 斎藤忠 1971 「長者屋敷考」『一志茂樹博士喜寿記念論集』一志茂樹喜寿記念会、『日本古代遺跡の研究』論考編 吉川弘文館 pp. 39-58
- 坂本太郎 1930 「上代交通史雑考」『歴史教育』5-9、1989 『古代の駅と道』坂本太郎著作集 8 吉川弘文館 pp. 306-318
- 坂本太郎 1971 「国府と駅家」『一志茂樹博士喜寿記念論集』、1989 『古代の駅と道』坂本太郎著作集 8 吉川弘文館 pp. 418-437
- 笹川隆平 1961 「太田廢寺の発見について」『茨木の文化財』1 茨木市教育委員会 pp. 4-7
- 白川静 2005 「うら【植・殖】」『字訓』平凡社 pp. 95-96
- 鈴木雅美・濱野俊一 2002 「摂津国嶋下郡における地方官衙遺跡についての一考察」『大阪文化財研究』21 財団法人大阪府文化財調査研究センター pp. 28-34
- 千田稔 1971 「古代三島地方における政治的領域」『追手門学院大学文学部紀要』追手門学院大学文学部 pp. 59-76
- 千田稔 1996 「畿内」『古代道路』古代を考える 吉川弘文館 pp. 27-58
- 高槻市史編さん委員会 1973 「郡家川西遺跡」『高槻市史』6 高槻市 pp. 104-113
- 高橋美久二 1991 「畿内の交通」『新版古代の日本』6 角川書店 pp. 327-346
- 高橋美久二 1995a 『古代交通の考古地理』大明堂
- 高橋美久二 1995b 「山城・摂津の駅と駅路」『古代交通の考古地理』大明堂 pp. 55-69
- 高村勇士 2020 「島下郡殖村駅家を考えるために」『茨木市立文化財資料館館報』5 茨木市立文化財資料館
- 竹内理三編 1983 「上野（茨木市）」『27 大阪府』角川地名大辞典 角川書店 pp. 173
- 田名網宏 1969 『古代の交通』吉川弘文館
- 天坊幸彦 1947 「三島郡の歴史地理概説」『上代浪華の歴史地理的研究』大八洲出版 pp. 347-364
- 富田卓見 2020 「耳原遺跡」『令和元年度冬季企画展歴史発掘おおさか2019』大阪府立近つ飛鳥博物館 pp. 30
- 富田林市史編集委員会 1985 「交通と氏族・文化」『富田林市史』1 富田林市役所（編集担当 井上薫）
- 直木孝次郎 1971 「平城遷都と駅の新設」『続日本紀研究』158 続日本紀研究会、1975 『飛鳥奈良時代の研究』塙書房 pp. 512-516
- 直木孝次郎訳註 1986 「和銅四年正月丁未条」『続日本紀1』東洋文庫 457 平凡社 pp. 123
- 服部昌之 1988 「幹線交通路」『新修大阪市史』1 大阪市 pp. 790-800
- 林陸朗 1985 「和銅四年正月丁未条」『続日本紀』現代思潮社 pp. 90
- 菱田哲郎 2012 「古代寺院の成立と地域社会」『新修茨木市史』1 茨木市 pp. 522-532
- 福留照尚 2012 「地方武士の台頭」『新修茨木市史』1 茨木市 pp. 628-639
- 藤岡謙二郎 1960 「小字名と地形の検討からする「延喜式の諸駅及び交通路の歴史地理学的研究」『都市と交通路の歴史地理学的研究』大明堂 pp. 103-141
- 藤岡謙二郎編 1978 『日本古代の交通路』大明堂
- 藤本幸雄・服部昌之・石原佳子 1986 「茨木市」「上野村」『大阪府の地名』日本歴史地名体系第 28 巻 平凡社 p. 174
- 正宗敦夫校注 1930 「島下郡」『五畿内志』下 日本古典全集刊行会 pp. 549-554
- 村尾元融 1870 「和銅四年正月丁未条」『続日本紀考証』
- 森哲也 1994 「古代における大路の意義について」『続日本紀研究』292 続日本紀研究会 pp. 1-16
- 諸橋轍次 1957 「殖」『大漢和辞典』6 大修館書店 pp. 751
- 吉田東伍 1907 「宿久郷」『大日本地名辞書』上 富山房 pp. 426（初版は 1900）