

「池守田中家史料調査事業」実施概要

事業概要

史跡狭山池に附指定された池守田中家旧宅に保管されていた資料として、大阪府立狭山池博物館に寄託されている約12,000点に及ぶ古文書群「池守田中家文書」が従来知られていました。この古文書群は、すでに目録が刊行され、公開などの活用もおこなわれています。

平成30年度から大阪狭山市教育委員会で実施した池守田中家の文化財調査において、新たに大量の資料を発見しました。この資料群は古文書以外にも、古写真や生活用具など多岐に及びます。

本事業では、池守田中家の新出資料とこれまで未整理であった資料の調査を進めています。令和5年度は、資料の調査作成を進めるとともに、2回の有識者による会議と2日間の現地調査をおこないました。調査は令和5年度末現在で、13,669点の古文書、300点の古写真、325点の生活用具について作成しています。



池守田中家旧宅（主屋）



調査対象の資料の一部



田中家に保管されていた古写真の一部

【資料】 〔封筒〕 令和11箱〔令11-97-7〕 〔書簡〕 令和11箱〔令11-97-7.1〕



写真1-1 〔封筒〕 令和11箱〔令11-97-7〕

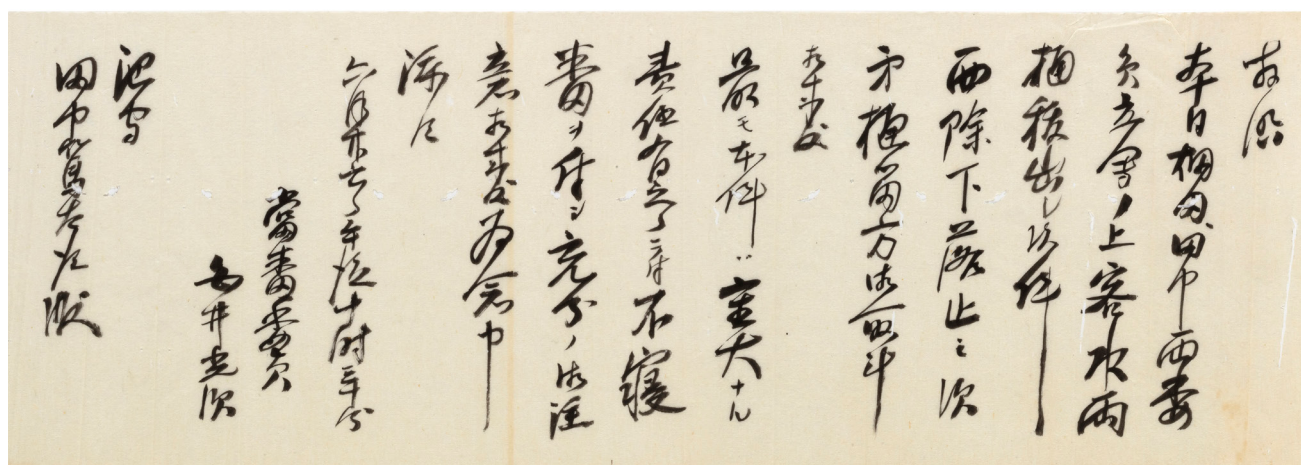


写真1-2 〔書簡〕 令和11箱〔令11-97-7.1〕

前略
本日畑田・田中両委員立会之上、客水兩樋穫出シ候件、西除下落止之次第、樋留方御取計相成度
最モ本件ハ重大ナル責任有之候ニ付、不寝番ヲ付シ、充分ノ御注意相成爲念申
添候
六月廿六日午後十時三十分
当番委員
白井光次
池守
田中篤太郎殿

解説

本史料は、狭山池普通水利組合の当番委員であった白井光次より、当時田中家当主であった田中篤太郎に宛てられたものである。史料の作成年は明記されていないものの、本史料が他の史料とともにまとめられていた「狭山池要書類入」と書かれた袋には、「大正十四年（1925）七月」と記されていることや、同封されている作成年が判明する他の史料の記述から、大正後期のものであると推測される。また、本史料が封入されていた封筒には、「御直披」と記されていることや、切手や消印がないことから、実際の郵便ではなく、直接白井光次から田中篤太郎へ渡されたものとみられる。

史料の内容を見ていく。史料では畑田・田中の両委員が立会いの上で、「客水」を両樋から取り出す件について記されている。「畑田」の詳細は不明だが、狭山池普通水利組合の委員の一人であったと考えられる。そして「田中」は田中篤太郎を指すとみられる。

「客水」は樋から漏れている水のことを指す。そして、西除川での水の下落が止まったところで、樋留の方の取り計らいをすることとなっていた。実際、翌日に出されたと考えられる史料では、大雨のため、「客水」を下げるようにとする記述がみられることから、雨水の対策が急務であったことがうかがえる（令和 11 箱〔令 11-97-14〕）。史料の後半では、この件は「重大ナル責任」があるものであり、寝ずの番をおき、十分注意するようにと記されている。

さて、本史料で一番着目したいのは、宛先である田中篤太郎の肩書が「池守」となっている点である。田中家は、近世以来代々池守の職を認められており、狭山池の管理をおこなってきた家である。一方『大阪狭山市史』では、狭山池水利土功会が開設される明治 18 年（1885）頃までは「池守」の役職が機能していたとするが、以降についての検討がなく、形骸化あるいは自然消滅したものと捉えられていたようである。

しかし、今回の令和における田中家の調査の結果、「池守」の肩書が記された『水割賦帳』が大正 8 年（1919）まで、その他「池守」の肩書がみられる史料が昭和 10 年（1935）まで確認できるなど、「池守」の肩書がかなりの時代を下っても意味を持続けたことが判明する。

一方で、本史料からは、田中篤太郎の複雑な立場も垣間見える。すなわち、狭山池の管理の大元である「池守」という立場を持つ一方で、狭山池普通水利組合の委員も務めるというものである。さらに、田中家は狭山池周辺の土地の一部を所有しているが、狭山池普通水利組合からは「占用」とされ、水利組合の許可のもと、田中篤太郎が土地所有をしている史料もみられる（令和 11 箱〔令 11-97-2〕）。

以上の点から、田中篤太郎は「池守」であると同時に、狭山池普通水利組合の委員であり、かつ、狭山池周辺の土地（史料上では「堤防」）を、水利組合の許可のもとで占用する、という 3 つの立場が存在したことになる。

ただし、狭山池普通水利組合規約や会議の細則には、「池守」に関する記載が一切見られないことから（『大阪狭山市史第五巻』544～560 頁）、「池守」という肩書の記述が、慣習的に記されている可能性にも留意する必要があるだろう。

はじめに

日清戦争中の軍事輸送と戦後の好況に乘じ、1893年（明治26）から1898年（明治31）まで空前の投資熱がおこり、鉄道投機を追い風に第2次鉄道ブームとよばれる鉄道会社の路線拡大と会社新設が相次いだ⁽¹⁾。ブーム最終年の1898年（明治31）1月30日、現在の南海電気鉄道高野線（以下「南海高野線」）の前身にあたる高野鉄道株式会社（以下「高野鉄道」）が、最初の開通区間「大小路停車場―狭山停車場」（現在の堺東―狭山間）で営業運転を開始した⁽²⁾。勾配に強い米国ブルックス社製の蒸気機関車4両が、客車や貨車を牽引した⁽³⁾。

今回の池守田中家文書の令和調査では、高野鉄道の線路敷設ごろの内容をもつ書簡を2通確認した。本稿では、その内容を紹介し、開通までの狭山村大字池尻の動向にふれ、近代に入っても多様な側面を有した田中家が地域社会で担った役割を考える一助としたい。

1. 高野鉄道とは

高野鉄道は、1893年（明治26）10月、堺市の北田豊三郎ら74名が設立した堺橋鉄道株式会社にはじまる。堺市を起点とし、長野町（河内長野市）を経て橋本町（和歌山県橋本市）にいたる区間を予定していた。翌1894年（明治27）6月、社名を高野鉄道株式会社に改称した。高野山参詣者の勧誘と、高野山への延伸志向が、新社名からうかがえる。

1896年（明治29）に入ると、線路敷設予定地で測量がはじまった。3月9日に狭山村大字池尻の字浦地で最初の測量が実施され、6月20日に杭打幅が定まった。同年11月、のちに狭山停車場（狭山駅）となる「字太鼓塚田方停車場」で測量がはじまり、翌1897年（明治30）2月10日前後に杭打ちがおこなわれた。同年5月30日に堺市で起工式を開催し、その年末に変更幅で改めて「（狭山）停車場」予定地での杭打ちを実施した⁽⁴⁾。

1889年（明治22）4月成立の行政村「狭山村」に属した大字池尻（大阪狭山市池尻）は、当初の終着駅「狭山停車場」の地元となり、いち早く鉄道で堺・大阪方面とつながった。

その大字池尻に所在した田中家に伝来する文書群の平成調査では、歴代当主が重要書類を保管していた「黒箱」のなかから、1897年（明治30）以降に作成した高野鉄道関係資料が見つかった。文書群を近現代に整理した当主の田中篤太郎・田中俊逸が、重要と判断して「黒箱」に収納したことになる。書簡作成の背景に留意し、書簡（資料A・資料B）をそれぞれ紹介してみよう。

2. 高野鉄道の線路敷設用枕木

【資料A】〔書簡〕令和60箱〔令60-2-2〕

推敲を重ねた下書きで、差出と宛名を欠く。高野鉄道は1894年（明治27）6月から1907年（明治40）11月まで存在したので「廿九年」とは1896年（明治29）である。虫損で文意を取りにくい「明年中」「御支店」へ発注予定の「高野鉄道用枕木」という特徴的な文言をもつ。この「枕木」とは、現在「木まくらぎ」と称する木製枕木のことである。車両荷重を支持するレールの間隔（軌間）を正確に保つために、鉄製の犬釘を打ち込んで固定し、車輪とレールを介して車両荷重をバラスト道床へ分散させる役割をもつ。弾性に富んで強度が大きく、レール締結に適し、入手が容易で価格も低廉な特徴をもつ。鉄道創設期から使用され続け、薬剤で防腐処理したものが多い⁽⁵⁾。

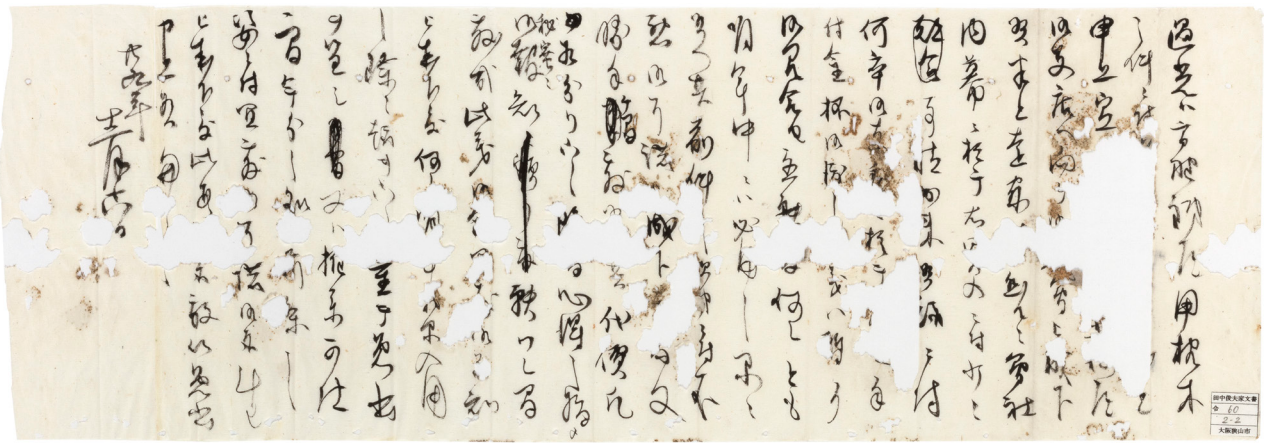


写真1 〔書簡〕 令和60箱〔令60-2-2〕

過光ハ高野鐵道用枕木
 之件ニ付而「中二
 申上宜」敷
 御支店へ向ケ「等被成下
 候半と遠聞「然ルニ會社
 内幕ニ於テ右「買」入ニ付少々
 都合事情出来候儀ニ付
 何卒御「鐵□ニ於テ」手
 付金杯、御渡し「義ハ□り
 御見合セ置「何レとも
 明年中ニハ必用之品々
 候へ共、前件之次第第二付乍
 然御了諾被成下「又
 勝手ケ間敷「共、代價凡
 ■相分り下レ、明日心得之為メ
 秘密ニ御報知ニ預リ度願ワレ間
 敷候哉。此義御「御即刻
 被成下度何「品入用
 之際ニ趣キ下「重テ差出
 フ呈シ候間、又ハ推參可仕
 候間、年分之處■前条之
 姿ニ付、宜敷御了諾御取計ヒ
 被成下度、此段「示致以差出
 申上候、□□
 廿九年
 十二月十八日

1897 年（明治 30）3 月付の『高野鐵道工事計画書』⁽⁶⁾によれば、①軌間が「軌道幅員ハ三呎六吋（3 フィート 6 インチ）」つまり 1.0668 m、②レールが「軌条ハ壹『ヤード』ニ付六拾封度（60 ポンド）ノ鋼条トス」すなわち 1 ヤード（当時のイギリス「帝国単位」で 0.9143993 m）につき 27.215545662kg、換算すると鋼製レール 1 mあたり約 29.76kgの質量をもち、③枕木が「枕木ハ參拾呎（30 フィート＝3.047997666 m）間ニ拾壹挺（11 挺）ヲ敷設ス」、すなわち線路の長さ約 3 m 5cmにつき「枕木」11 挺を敷設する設計になる。

要件は、高野鐵道敷設用「枕木」の必要数の確保である。1870 年代以降の鐵道網拡張と需要拡大が重なり、日本国内の木材全体が不足し、とりわけ枕木に適した樹種（クリ・ヒバ・ヒノキ・シイ）の確保は、より困難な状況となっていた⁽⁷⁾。線路の敷設に不可欠な「枕木」の早期確保をめざす資料 A の作成背景には、1896 年（明治 29）12 月 6 日の時点で、資材調達の問題化があったことがわかる。

3. 高野鐵道ステーションの用地確定

【資料 B】〔書簡〕 令和 61 箱〔令 61-1-45〕

差出年月日を記さず、原本の状態は良好で虫損・破損・汚損もないが、紙の継目部分がはずれて二紙に分離している。差出人「やえ」とは、田中家当主の田中篤太郎の妻「八重」のことである。その八重が東京の「貴兄様」（田中英一か）へ宛てた書簡である。6 年越しの東京生活を送る「服部兄」の行状が、地元で気をむく妹の八重だけでなく、年老いた「母上様」の心配事でもあるので、「貴兄様」が「服部兄」を厳しく励ましてくれるように依頼する文面をもつ。

残暑強敷候處、御一同様
益御壯健奉賀候。次二一
同無事、御安心被遊度候。
儲テ當年は水多く降雨
之為、狭山池番水、出不申。
誠ニゆつくり致申候。休テハ、
てりつよく候故、田の為ニ
宜敷此水ニ風か無候へは
誠ニ上作と存候。儲テ此頃
高野鐵道ステンションは、
村の北さいめんぎわと相成
候事ニ定り候。氣車通じ
候やうニ相成候へは、誠ニ便利
ニ相成候。儲テ服部兄事、
東京へ参り候て、最早六
年越ニ相成候ニ、未ダ卒
業も出来不申、誠ニ心配之
至ニ存候。服部内へも相すま
す如何して月日を送り候哉。
やはり勉強がたらざる故かと
考へ候。四十二近く候ニ、うか
致居候ては我身のつまに候。
貴兄方一應きび敷申遣
され候ては如何ニ候哉。私方は、
妹の義務丈ヲ申遣候。かやう成
事、申やらすとも分り候事ニ
候へ共、心のはげみ二きび敷
申遣され度と存候。男子
故、木石二あらされは、又手く

放本石、あつても又手く
たのせられ心かゝるをい
もあはれに思ふ。あつても
考へ、母上も老年にて、心
配は此の服部のみならず
んと、かんかへ候。養家ハ申二及ず
母上兄弟共へも早／＼ま
ぞくをさせねは相ならず
宜敷願上候。さて母上二も春
以来方おこしいたして御困
の由、定めて姉上様ニはお
せわニ相成、有難御厚礼
申上候。此頃は如何候哉、御
尋申上候。又、氣車通じ
候へは殿方様二も御越被下
度、尚此方方も参上致候。
尚、舟越一次郎氏は最早
御地ニ居らざる様子と一寸承
り候が貴家へはなんぎなとは
かけ候はず哉。くわしく御
聞せ被下度、願上候。らん筆
女子の事ニて旨ニ浮び候し
十分の一丈申上候。御はんじ
被遊度、母上へは別段差上申
姉上様へも宜敷御傳へ被下
候。早々 頓首 やえ拜
貴兄様
残暑強敷候間、折角御い
とひ被遊度候

写真2 〔書簡〕 令和61箱〔令61-1-45〕

だ二のせられ心がくさり候事
も、なきにしもあらさるか
考へ候。母上二も老年ニて御
心配は此の服部のみならず
んと、かんかへ候。養家ハ申二及ず
母上兄弟共へも早／＼ま
ぞくをさせねは相ならず
宜敷願上候。さて母上二も春
以来方おこしいたして御困
の由、定めて姉上様ニはお
せわニ相成、有難御厚礼
申上候。此頃は如何候哉、御
尋申上候。又、氣車通じ
候へは殿方様二も御越被下
度、尚此方方も参上致候。
尚、舟越一次郎氏は最早
御地ニ居らざる様子と一寸承
り候が貴家へはなんぎなとは
かけ候はず哉。くわしく御
聞せ被下度、願上候。らん筆
女子の事ニて旨ニ浮び候し
十分の一丈申上候。御はんじ
被遊度、母上へは別段差上申
姉上様へも宜敷御傳へ被下
候。早々 頓首 やえ拜
貴兄様
残暑強敷候間、折角御い
とひ被遊度候

冒頭で一同の無事を報告した八重は、「さて当年は、水多く降雨のため狭山池番水、出し申さず。誠にゆっくりいたし申しそうろう。休んでは照り強くそうろうゆえ、田のためによるしきこの水に、風が無くそうらえば、誠に上作と存じそうろう」（読下し、句読点は筆者。以下同様）と述べ、水下の水田をうるおす狭山池番水に関心をよせる田中家関係者ならではの時候の挨拶を申し述べている。

注目すべきは、地元の近況を伝える「さて、このごろ高野鉄道ステーションは、村の北、西面ぎわと、相なりそうろうことに定まりそうろう。気車（汽車）通じそうろうように、相なりそうらえば、誠に便利にあいなりそうろう」「また気車（汽車）通じそうらえば、殿方様にもお越しくだされたく、なお此方よりも参上いたしそうろう」という、特徴的な文言をもつ点である。

狭山村大字池尻の「村の北さいめんぎわ（西面際）」に決定した「高野鉄道ステーション」とは、1896年（明治29）11月に測量を開始する「字太鼓塚田方停車場」、のちの狭山停車場（現在の狭山駅）のことである。立秋過ぎに配水を始める年が多い「狭山池番水」が不要な状況と、「残暑」を見舞う文面から、差出時期は8月上旬の「立秋」以降となる。狭山停車場の用地確定の時期は、差出以前の1896年（明治29）7月後半から8月上旬ごろと推定できる。なお、鉄道反対運動やルート変更要望などのいわゆる鉄道忌避伝説⁽⁸⁾については、この田中八重の「書簡」を読むかぎり、忌避意識や嫌悪感が一切みられず、むしろ鉄道開通後の利便性向上への期待がうかがえる。

4. 高野鉄道と地元の折衝

高野鉄道の大小路一狭山間での第1期工事の円滑な着手とは逆に、第2期工事となる延伸区間の地元折衝は容易でなかった。開通後に狭山停車場から延伸する長野停車場（河内長野市）方面への線路予定地、とりわけ狭山村に属する大字池尻と大字半田では、鉄道構造物の仕様についての事前協議の場で、鉄道会社設計と地元意向が平行線をたどる事態になり、順調に進まなかった。その詳細は「黒箱」収納文書の「高野鉄道敷設につき工事計画并協議始末書」に詳しい⁽⁹⁾。田中家が所在する大字池尻では、狭山停車場の地元として堺市とつながる開通を歓迎する一方で、その後の長野停車場へ向かって「字浦地」を通る延伸工事には、鉄道構造物の設計変更を要求する独自の動きをみせる。

鉄道敷設用地の申請は、1896年（明治29）12月8日付『官報』第4034号の高野鉄道株式会社起業の公告⁽¹⁰⁾をうけ、1897年（明治30）2月1日付『大阪府公報』第1260号の大阪府知事内海忠勝名義で告示した「汽車鉄道布設ニ要スル収用土地ノ細目」がある。先述の「字太鼓塚田方停車場」での1897年（明治30）2月10日前後の杭打ちは、この2月1日の告示を待って着手したことになる。

この鉄道敷設用の「収用土地」について、小字地名の誤植等を訂正し、大字池尻の小字ごとの地目を一覧表にしたのが、表1「大字池尻の収用土地細目概略」である。また、昭和・平成期の調査による『大阪狭山市史第12巻 別巻 地名編』付録「小字地名図」をもとに、大字池尻で「収用土地」の小字地名の範囲を図示したのが、図1「収用された字（池尻地区）」である。彩色部分が現在の線路用地とほぼ一致し、電化と複線化を経た現在にいたるまで、暗渠7か所もふくめてルート上で変更がなく、この区間が開通時のルートであることを示す。

さて、大字池尻の北西端に新設する狭山停車場までの開通後は、引き続き河内長野方面への南伸を予定していた。ただし、現在の狭山駅—大阪狭山市駅間は、「浦地」とよぶ狭山池北方の谷底の低地にあたる。この付近は、農業用水に恵まれて水田稲作に適する反面、大雨になると線路が冠水するおそれがあり、開通までに鉄道構造物を新設し、あらかじめ線路を嵩上げしておく必要があった。

この鉄道構造物の仕様をめぐり、現地測量や構造計算に基づく「築堤」と「カルバート（暗渠）」を主体にした高野鉄道側の設計と、線路敷設による分断後も地区内を往来できる「鉄橋」、あるいは築堤の「暗渠」に十分な高さをもつ通路となるように設計変更を求める「大字池尻字浦地」の地域住民の意向のズレが、しだいに大きくなる。まず、地元が求める低地をまたぐ長さ約91メートルの鉄橋（「三百尺ノ鉄橋ノ架設」「五拾間ノ鉄橋ヲ架設」）は、高野鉄道にとっては「不当ノ要求」として目に映り、「架設ノ必要ヲ認メザル」と判断された。また、田中篤太郎ら8名で結成した「狭山村大字池尻浦地設計委員」は、背の高い農具や収穫物の運搬に支障のない通路の高さ（空頭）を求めて1897年（明治30）11月4日付で「願書」を提出した。この「願書」について高野鉄道側は、あくまで当初の設計どおりの施工をめざし、地元折衝は平行線をたどった。構造

表1 大字池尻の収用土地細目概略

小字地名	地目	小字地名	地目
北尻	田	除ヶ東	田
	畑		畑
カト	田		溜池
北門	山林	木戸	田
	畑	太鼓塚北	田
	郡村宅地	横丁寛ノ本	田
横丁元馬場地	田		原野
	畑	一反荘	田
除ヶ向イ	田	古屋敷	田
	原野	岸ノ上	田
	溜池	堂ノ西	田
曲輪東	畑	西門	郡村宅地
南丁	田	門田	田
神田	田	谷	田
東小路	畑	サヲ	田
茶ノ木	田	墓ノ北	畑
柳原	田		溜池
コブケ	田	萬倍	田
太井ノ内	田	墓ノ西	畑
川端	田		溜池
三反田	田	道垣外	田
太鼓塚	田		郡村宅地
	畑		



図1 収用された字（池尻地区）

（『大阪狭山市史』第12巻地名編 付図「大阪狭山市字図」を使用して作製）

を変更せず地元への補償金の支払いで決着したのは、開通1年後の1899年（明治32）であった。

本稿の最後に、この「暗渠」をはじめとする高野鉄道の線路敷設を設計した笹尾宇作という鉄道技術者について紹介したい。「主任技術者 工学士 笹尾宇作」として、1896年（明治29）2月12日付「高野鉄道株式会社工事方法書」⁽¹¹⁾と、1897年（明治30）3月付「高野鉄道工事計画書」⁽¹²⁾の双方にみえる。学位取得者の希少な時期の「工学士」である。

工科大学の卒業生をあたると、琵琶湖疎水の設計者として著名な田辺朔郎の門下生のなかに、1894年（明治27）工科大学土木工学科卒業「笹尾宇作」の名を確認できる⁽¹³⁾。先述した1896年（明治29）2月12日付「高野鉄道株式会社工事方法書」は、笹尾宇作が卒業後2年目に設計したことになる。また、これより先に1896年（明治29）1月に鉄道会社「堺鉄道」新設の出願時の「堺鉄道線路縦断面図」「堺鉄道線路平面図」正副2セットの計4舗からなる精緻な自筆図面にも、「踏測者 工学士 笹尾宇作」と自署し、捺印（印文は篆書体「笹尾」）してある⁽¹⁴⁾。

笹尾宇作が設計した「暗渠」は、地元へ補償金を支払って設計どおり竣工し、現在も7カ所すべてが現存している。精緻な設計と丹念な施工を経て、適切に維持されてきた鉄道構造物「暗渠」は、オーバースペック気味な強度と相まって、現在にいたるまで125年以上にわたり、通学路や通勤・買い物など日常生活の場で地元の人たちに利用され続けている。

高野鉄道の設計と大字池尻の意向が相違し、通路の高さ（空頭）が争点になった「六号暗渠」は、残る6カ所の暗渠とともに、2020年（令和2）9月28日、土木学会選奨土木遺産「大阪狭山市域の南海高野線の煉瓦造暗渠群」に認定され、まちづくりに資する地域資源としての利活用という新たな局面で検討がはじまっている。

注（1） 武知京三「近代大阪における鉄道建設の一類型—地方鉄道創業史の一齣—」『大阪地方の史的研究』巖南堂、1980年10月。

注（2） 拙稿「南河内の鉄道と近代」（『南海高野線120年のあゆみ—はじまりは大小路—狭山間—』大阪狭山市立郷土資料館図録2018、大阪狭山市教育委員会、2018年12月）。

注(3) 金田茂裕「南海・高野の蒸気機関車(2)」(『鉄道ピクトリアル』第18巻第1号、鉄道図書刊行会、1968年1月)。
注(4) 田中家文書「高野鉄道丈量につき記」(『大阪狭山市史 第4巻 史料編 近現代』136頁収録の史料36。「卅年三月十四日」付、「中岡様」宛、「田中」差出)。
注(5) 上浦正樹・須長誠・小野田滋『鉄道工学』森北出版、第1版第6刷 2015年。
注(6) 「高野鉄道敷設につき工事計画并協議始末書」(『狭山町史史料稿本39』所収)。のち『大阪狭山市史 第4巻 史料編 近現代』136～137頁収録の「史料37」として翻刻。
注(7) 山口明日香「戦前期日本の鉄道業における木材利用 一国有鉄道の枕木調達を中心に―」『社会経済史学』76-4 2011年2月。
注(8) 青木栄一『鉄道忌避伝説の謎 汽車が来た町、来なかった町』歴史文化ライブラリー222、吉川弘文館、2006年12月。
注(9) 前出(6)史料37「高野鉄道敷設につき工事計画并協議始末書」。
注(10)『南海電気鉄道百年誌』南海電気鉄道株式会社、1985年5月。
注(11)『和歌山県史 近現代史料4』1978年、936～937頁。
注(12)『大阪狭山市史 第4巻 史料編 近現代』2012年、136～137頁。
注(13) 西田正治郎編『田邊朔郎博士六十年史』1926年、142頁。
注(14) 堺市立中央図書館所蔵。

付表 暗渠(カルバート)・橋梁の対照

高野鉄道の設計	狭山村の要求	位置(大小路より)	「通称」と現在の名称 (位置は難波より)
1呎5吋 土管 1ft 5in (43.18 cm)	径間10尺 カルバート 10尺 (3 m 3 cm)	8マイル11チェーン80ヤード (13km169m18.88 cm)	「一号暗渠」第40号狭きよ(洪渠) 20K 521M (20km521m) 径間8ft (2.44m)
—	長50間 橋梁 50間 (90 m 91 cm)	8マイル20チェーン (13km277m8.8 cm)	「二号暗渠」第41号狭きよ(洪渠) 20K 707M (20km707m) 径間10ft (3.05m)
径間6呎 カルバート 6ft 0in (1m82.88 cm)	径間12尺 カルバート 12尺 (3 m 63.6 cm)	8マイル26チェーン (13km397m78.88 cm)	「三号暗渠」狭山里道暗きよ(暗渠) (13km397m78.88 cm)
径間2呎 カルバート 2ft 0in (60.96 cm)	径間5尺 カルバート 5尺 (1 m 51.5 cm)	8マイル29チェーン	「四号暗渠」第42号狭きよ(洪渠) 20K 846M (20km846m) 径間5ft (1.52m)
径間14呎 カルバート	径間14尺 カルバート	8マイル34チェーン	「五号暗渠」狭山里道架道橋 20K 930M (20km930m) 径間20ft (6.16m)
径間2呎 カルバート 2ft 0in (60.96 cm)	径間10尺 カルバート 10尺 (3 m 3 cm)	8マイル36チェーン半 (13km609m1.52 cm)	「六号暗渠」第42号狭きよ(洪渠) 21K 049M (20km707m) 径間8ft (2.44m)
—	径間10尺 カルバート 10尺 (3 m 3 cm)	8マイル43チェーン半 (13km749m83.28 cm)	
巾18呎 踏切道 18ft 0in (5m48.64 cm)	巾24尺 陸橋 24尺 (7 m 27.3 cm)	8マイル47チェーン (13km820m24.16 cm)	「跨道橋」に相当。 (府道河内長野美原線)
径間10呎 カルバート 10ft 0in (3m48 cm)	巾20尺 橋 20尺 (6 m 6 cm)	8マイル68チェーン30リンク (14km270m12.64 cm)	「七号暗渠」東除川暗きよ(暗渠) ※斜拱橋 21K 656M (21km656m) 径間12ft (3.6m)



全体の事業期間 令和3年4月から令和8年3月までの5か年

事業体制 事業主体：大阪狭山市教育委員会 事業組織：教育部歴史文化グループ
学識経験者による調査・指導及び文化庁の指導・助言のもと調査を進めています。



本事業は、文化庁地域活性化のための特色ある文化財(美術工芸品)調査・活用事業国庫補助金の交付を受けて実施されています。