

各駅停車・大分県歴史散歩

ふるさと駅

(2) 大分

初版：2007年3月9日



空から見た大分市中心街

④ 大分概観

新産都で急激に膨張

■大分という名は…

大分と書いてオオイタとは、なかなか読めない。ただ、古くはオオキタと言い、「分」は「段」と同様に「わかち・きれめ」の意でキダと読むことがわかれれば、どうやら納得がいく。

いまの大分市、昔の大分郡（おおきたのこおり）はかつての豊後国の中心であり、現在の大分県の最大の都市であり県都である。宇佐地方と並んで県下では最も早く開けたところで、史上には壬申の乱で活躍した大分君恵尺（おおきたのきみえさか）や大分君稚臣（わかみ）などの名も見える。近年、市内の権迫にある古宮古墳が典型的な終末期古墳とわかり、大分君が被葬者ではないかとして学界の注目を集めている。

「豊後国風土記」には、大分の地名の起源を語る話がある。景行天皇が九州巡狩の途中で大分に立ち寄り、その地を見て「広く大きな地。よろしく碩田（おおきた）と名付くべし」と詔した。これがのちに大

分になった—というのである。正直なところ、これは信じられない。第一、景行天皇が来たかどうかとも疑わしいし、仮に来訪したとしても、大和、難波の大平野を知っている人物が大分の小平野に「広く大きい」などとびっくりするだろうか。

ともあれ風土記編集の時代には、大分の地名の意味はすでに忘れられていたことがわかる。近年では、これを文字通り、丘陵によって平野が大きくきざみ分けられた地形を示す地名と解釈する説が有力である。

■城下町→近代都市へ

当時の大分の中心は、現在の中心街から南の丘陵を越えたところにある大分川の河岸平野で、まさに大きく分けられた地形。豊後国府もこの地に置かれ、いまも古国府の地名が残っているし、一帯には条里制の地割りが見られる。そのころ現在の中心街の大半はまだ遠浅の海岸であった。

中心となる府内城に入った大友氏は居館を現在の

●この電子ブック「ふるさとの駅」＝各駅停車・大分県歴史散歩は、昭和58(1983)年7月20日から翌年の1月28日までの約半年間、115回にわたり大分合同新聞に連載されたものです。25年後の今年、電子ブックとして復刻しました。

したがって記事中の「いま」や「現在」は25年前の状況を示しており、その後駅名の変更や路線の廃止などもありますが、当時を思い浮かべながらお読みいただきお楽しみください。

上野丘の台地に移転、古国府に対して高国府と称し、その名も元町から台地の北側へと城下を伸ばしていったが、現在の市街地が城下町として整備されたのは近世である。

中心となる府内城（荷揚城）は慶長2（1597）年に福原直高が封じられて築城したのに始まる。当時、そこは海浜の荷おろし場であり荷落と呼ばれていたのだが、落を嫌って荷揚城と命名したと伝えられる。

その後、藩主は早川から竹中と移り、この間、城の修・増築をして府内城と改め、同時に城下の本格的な町割りをした。だが竹中氏も長くは続かず、日根野氏を経て万治元（1658）年に松平氏が入ってようやく安定、明治まで続いた。早川から松平まで石高は2万石前後の典型的な小藩であり、江戸時代の府内（大分市）は豊後の中心とはとうてい言えない状態だった。

それも廃藩置県で大分県が設けられ、県庁が府内城に置かれてようやく政治の中心として返り咲いた。以来、文化・経済面も充実、町も次第に大きくなって名実ともに県都の格を備えてきたが、太平洋

戦争によって大きな打撃を受ける。昭和20（1945）年3月18日を皮切りに始まった米軍機による空襲は、6月17日夜がピークで、一夜にして市街地の主要部分が焦土と化した。

■人口も40万人目前

しかし、復興は比較的に早かった。新しい町割りも行われ、市街は名目を一新した。その後、周辺の町村を合併して市域もぐんと拡大する。また、経済の高度成長時代に北部の海岸を大きく埋め立てて工場用地を造成、九州石油を皮切りに昭和電工コンビナート、新日本製鉄などを誘致して臨海工業地帯を成立させ、新産業都市の指定を受ける。周辺丘陵地帯も次々と開発されて住宅団地となり、現在、人口も37万人となっているが、40万人を超える日も遠くはない。

ただ、都市としての急激な膨張、大量の人口流入によって大友時代から府内藩時代を通じて形成された伝統は薄められ、街区統合整理で由緒ある町名もほとんど消えるなど、城下町の面影は大きく失われてしまったのがさびしい。

■大分駅の沿革…

大分停車場という名で駅が設けられたのは明治 44（1911）年の秋だった。当時の駅付近は町はずれの田畑という状態で、駅前にはイモ畑。駅におりてあたりを見回しても人家は全くないありさまだったという。

だが、大分市民にとっては待ちに待った開業だけに喜びは大きく、祝賀式も盛大で、夜を徹してのちょうちん行列など、行事は華やか。当時としては珍しい記念絵はがきも出された。

とはいえ、待たれたわりには駅周辺の開発は進まず、商店街などが形成されるのはずっと遅れた。

大正元（1912）年に大分機関庫設置、同 5（1916）年に三等駅から二等駅、昭和 12（1937）年に一等駅。戦後 25（1950）年に大分鉄道管理局が置かれる。33（1958）年に駅舎を改築、局を収容してビルとなる。39（1964）年に構内を拡張。開業記念に植えられたクスが大木となっていたが、このとき切られた。その後も駅舎は数回にわたって改装され、今日に至っている。

⑤ 大分（上）

激動する県都の玄関

大分駅開業：明治44
(1911)年11月1日



◀ 大分駅前広場

■県内交通路の結節点

県都・大分市の玄関口であるばかりでなく、日豊本線の拠点駅のひとつであり、久大、豊肥の両本線を分岐させて、大分県下鉄道網の結び目となっているのが大分駅である。

おおまかに見ると、県内の国鉄線はだいたい主要国道と並行するように走っており、これがそのまま交通の幹線となっているが、この道筋は大筋において律令時代の古代官道を踏襲している。駅馬制に基づく古代の駅の位置は必ずしも明確にされてはいないが、県下には12駅があった。中心となるのはもちろん、豊後国府のある大分郡に置かれた高坂駅（たかさかのえき）だった。

高坂駅は国府の近く、現在の大分市古国府から上野丘台地のふもとあたりに設けられたと推定されている。

大分駅から南東におよそ2.5キロである。しかしその後、大分市の中心街は中世から近世にかけて古代国府の地から次第に北進し、海辺に広がった。明治時代の末に開設された大分駅が現在地を選んだのは当然のことだった。

■田んぼの中に立地

ところが、当時の大分市の交通の中心は市街の西、いまの中央町竹町商店街のはずれにあった。さしずめ「馬車ターミナル」といった感じで、別府あるいは南大分、肥後街道などからの馬車が集結し、堀川あたりで陸揚げされた瀬戸内海からの船荷もここに運ばれていた。問屋などが一帯に集中し、市街中心に通ずる道筋に竹町の商店街ができたのもこのためである。

目先のきく商店主の間では、大分に駅を開設する話を聞くと、すぐに場所がどこになるか問題になったらしい。

変なところに置かれたのでは大変というわけで、若い人たちから「ターミナル、のさらに西にあたる駄ノ原に誘致しよう」との声が出たそうだ。だが、これは実現しなかった。

駅の立地したのは町の南の田んぼの中だった。こうしたこともあって、早期にできるはずの駅前商店街はなかなか生まれず、その形成は時期がぐっと下る。しかし、当時の竹町商店主の心配は現在では現実のものとなり、東西に伸びる竹町よりも、駅に通

<メモ>

大分駅からの市内旧跡等のおよその距離

◇府内城跡・遊歩公園（1キロ）

◇万寿寺・大智寺（万寿寺は14世紀に大友氏が創建する。大智寺に伝説の府内の富豪・山弥長老の逆修塔。両寺は隣接。1キロ）

◇金剛宝戒寺（文化財が多い。雪舟の天開図画楼跡碑、2キロ）

◇円寿寺（豊後国惣社、2キロ）

◇元町石仏・岩屋寺石仏（3キロ）

ずる南北の本町商店街などの方が人通りも多く活気を呈するようになっている。

■発展した駅周辺

田んぼの中の大分駅も、大正、昭和になって周辺がしだいにぎやかになっていった。大分は国鉄の開通は遅れたが、電車は明治33年から営業を始めており、その電車軌道もやがて大分駅前まで伸び、ここを起終点とするようになった。この路面電車、いまは姿を消しているが、かつて軌道のあった中央通りは駅前からまっすぐ北に伸び、いまでも大分市の主軸である。

鉄道開通を機に、工業も進展した。当時は製糸が中心で、市域に5社の工場があったが、規模は小さかった。しかし、鉄道が通ったことから大分紡績が工員1500余人の工場を建設して大正2（1913）年から操業を始める。九州第一の大きさだった。以後、同6（1917）年に片倉製糸、7（1918）年には大和組豊後製糸、昭和9（1934）年には日本人造羊毛という具合。大分の工業は製糸に始まり、そのきっかけが鉄道だったわけである。

昭和10年代になると、駅周辺もようやく都市としての姿を見せるようになったが、それを一瞬にして打ちこわしたのが戦争である。20（1945）年6月17日、大空襲は市街地を焼け野原としてしまった。そして終戦。復員列車で郷里の大分駅におりた人たちは、駅前に何もなく、中央通りの向こうに海が見えるのにびっくり、呆然（ぼうぜん）と立ちつくしたといわれる。

そして現在、駅前は面目を一新、大分市で一番の繁華街となった。



⑥ 大分（中）

金融、量販業界の進出



◀ 大分のシンボル「大友宗麟像」

■いまなぜ大友宗麟か

日本で初めて作られたという馬てい形の集改札口を通して駅舎を出ると、目の前には噴水とベンチを持つ緑の広場があり、昭和 58（1983）年にできたばかりの大友宗麟像が立っている。

大友宗麟は大分の栄光の時代のシンボルと言ってもよく、新しい「豊の国」づくりを目指す大分市民の心の支えみたいな役を果たしている。「いまごろ何のために宗麟か」という問いかけもないではないが、大分にとって、彼は熊本の加藤清正、福岡の黒田長政みたいなものであろう。

天文 19（1550）年、「二階崩れ」の変で義鑑のあと大友 21 代の統領となった宗麟（当時・義鎮）は、翌年に宿敵の大内氏が滅亡したことによって勢力伸長の絶好機をつかみ、幕府にも取り入って 4 年後に肥前守護職を得たのを皮切りに、永禄 2（1559）年にはついに豊前、豊後、筑前、筑後、肥前、肥後の六国のほか、伊予、日向の半分を手にした。

その中心となったのはもちろん本拠の豊後であり、おひざもとの大分は空前のにぎわい。ザビエルの来訪を皮切りにキリシタン信仰が広まり、町に南

蛮の文物がもたらされた。鉄砲が日本に伝来したのも、種子島より豊後の方が先だったという説さえある。彼の時代は大分が史上みぞうの繁栄をみせた時なのである。

ただ、宗麟は英雄・豪傑型の武将というよりも、最近では神経質・腺（せん）病質の男という見方が定着している。福岡の黒田武士、佐賀の葉隠、熊本の肥後モッコス、鹿児島島の薩摩隼人に代表される「九州男児」と違って、宗麟を愛する大分県人には、やはり「九州人」と「瀬戸内海人」の血がまじりあっているといえようか。

■政治・経済の中心地

広場から地下道で国道 10 号線を抜けると、右手に外堀通りが抜ける。かつての府内城の外堀があったところ。国道の駅前貫通で、いまはこの通りもいささかさびしい。

中央通りに沿う右の府内町、左の中央町が市の中心であり、最もにぎわう商業地である。本町、赤レンガ通り、竹町、若松通りなどの商店街に、しにせから最新流行のヤングの店まで軒を連ねている。

それらの商店を圧するように高層のデパートや量販店のビル。ひときわ大きいデパートのトキハのほか、パルコ・西友、長崎屋、ニチイ、ジャスコなどの大分店。駅の東側にあるダイエー店を加えると、大型店のオン・パレードといってもよい。

やがて中央通りは昭和通りと交差、大きな口の字形の歩道橋がかかっている。中央通りを南北の主軸とすれば、昭和通りは東西の主軸であり、国道197号線である。右折して東に少し行くと府内城跡があり、付近に県庁、市役所、大分合同新聞社などがある。

だが、なんといっても目立つのは金融機関であろう。昭和通りと呼ばれているのは東の大分川にかかる舞鶴橋のたもとから、西は市街を斜断する国道10号線との交差点あたりまでだが、この間およそ2キロ。このわずかの区間に日本銀行や地場の大分銀行、豊和相互銀行はじめ、都市、地方、相互銀行に信用金庫、さらに各種保険会社の支店、営業所がなんと30近くもある。

これら金融業、あるいは前述の大型店の林立は、人口40万に満たない大分市では乱立といってもよ

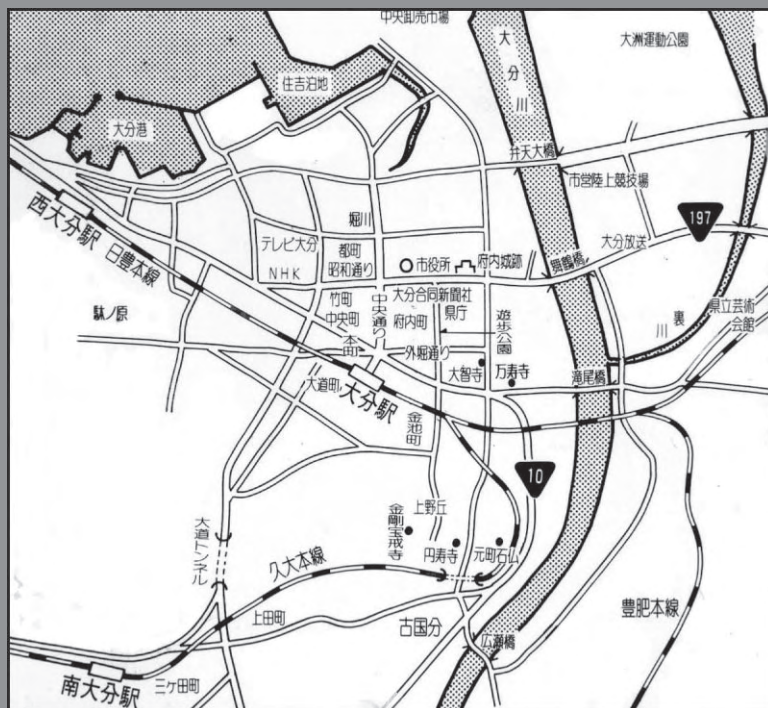
い。高度成長の時代に工場誘致を進め、新産業都市の「優等生」といわれた大分は、バラ色の夢を抱いてがむしゃらに前進した。工業生産は急激に伸び、人口もみるみる増えた。まさに高度成長時代の地方都市のモデルみたいだった。

金が動き、物が動き、生産が増えれば消費も増えた。金融、量販業界にとって、このような大分市は見逃せないターゲットだったといつてよい。あつという間に進出は完了した。それがいまは安定成長といつか、低成長の時代。業者間の合戦はきびしい。激動する大分県の経済の縮図が中央通りであり昭和通りである。



⑦ 大分（下）

新産都ブームで発展



◀ 37万都市、大分の市街地

■府内城と遊歩公園

府内城跡は小さい。2万余石ではやむをえまい。かつて四層の天主閣を持っていたが、現在残っているのは復元したものを含め、宗門櫓、人質三番手櫓のほか四棟の隅櫓、それに大手門と矢狭間堀ぐらいのもの。四囲の堀も、道路の拡幅などのため埋め立てられて狭くなってしまった。

廃藩置県で大分県が成立したとき、県庁が城跡に設けられ西南の役のさい、西郷軍に呼応して立ち上がった中津の増田宋太郎らによって襲撃されたが、これが城としてはあとにも先にもただ一度の戦いだったかもしれない。その県庁も昭和 37 (1962) 年に大手前に移転、跡地の一部は大分文化会館が建てられている。

大手は南側で、大手町に現在の県庁舎。この前を昭和通りと交差して大手通りがあり、道の中央部がながながと続く遊歩公園。彫刻がたくさん置かれて「彫刻公園、となっているが、キリシタン関連の史的銅像が多い。

まず「フランシスコ・ザビエル像」と「西洋音楽発祥記念像」が入り口にあり、歩を進めると「天正

遺欧少年使節像」「西洋発祥記念碑」さらに、ポルトガル人の外科医、アルメイダが弘治 3(1557) 年に洋式の府内病院を建てた「西洋医術発祥記念像」と、彼が設置した育児院で子供に牛乳を飲ませたという「育児院・牛乳記念碑」など。

「滝廉太郎像」もある。日本の楽聖と呼ばれた天才音楽家でドイツ留学から帰国のあと明治 36 (1903) 年、この地 25 歳の短い生涯を終えた。像は彼の竹田中学校時代の後輩、故・朝倉文夫の制作。文夫もまた大分が生んだ最高の芸術家のひとり。同公園に「みどりのかげ」「姉妹」の作品がある。

■海に伸びて行く町

城跡の北側は住宅地。築城当時は砂浜や沼地だったところだが、しだいに陸化し市街が広がった。そして現在、さらに沖合が埋め立てられた。

大分の海岸埋め立ては臨海工業地帯造成のため昭和 30 年代から始められ、大野川河口部から大分川河口部にかけて 1 から 5 号地の造成をみた。城北の 5 号地は中央卸売市場や泊地となり、流通の基地となっている。

昭和通りを東にたどり大分川を渡ると、藩政時代に東五カ村といわれたところ。いまはすっかり市街化した。県立芸術会館、市営陸上競技場、大分放送などがある。大分川河口右岸には大分空港があったが、工場誘致のため国東半島に移転し、連絡のホバーフェリーが出るようになった。空港跡地は総合運動公園になっている。

一方昭和通りを西進すると県立病院、NHK大分、テレビ大分などがあり、西大分に通ずる。通りをへだてて中央町の北側にある都町は新興の歓楽街。かつて大分市民は「一杯やるなら別府」と隣町まで出かけていたが、いわゆる「新産都ブーム」は料飲業界にも及び、あっという間に不夜城が生まれた。いまでは店数も1000軒近くにふくれあがり、競争もまた激しい。

おかげで、歓楽都市・別府のお株をすっかり奪った感じだ。

■さびしい駅の南側

大分駅に戻って、今度は南口から出してみよう。北口とは正反対に、こちらはさびしい。かつて大分鉄

道管理局の庁舎があったところで、市街化も少しずつ進んでいるが、目立つ建物は数棟のマンションぐらいのもの。国鉄の社宅が並び立っていたことや、すぐ丘陵が迫っていることなどが発展をさまたげたともいうが、最も大きな原因は大分駅の存在そのものの。

広い構内を持つ大分駅のために、市中心街と南側が断ち切られているわけ。北から南に回するためには、駅の東にある金池踏切か西の大道踏切を通らねばならないが、通貨列車の多いことや客貨車の編成作業のため、両踏切とも「開かずの踏切」といわれる。南口再開発のためには大分駅の高架化は絶対に必要で、大分市がかかえている大きな課題の一つである。

ただ、市街地から南へ抜ける幹線の国道10号、210号の両線は、両踏切のさらに東と西で日豊本線と立体交差する。

国道10号線を行くと、上野丘の丘陵を迂回して、かつての豊後国府の地である古国府方面に出る。途中に大分の磨崖仏のなかの秀作の一つにあげられる元町石仏（国史跡）と岩屋寺石仏があり、丘の上は大友時代の高国府の跡。付近に県立芸術短大や古刹

（さつ）の金剛宝戒寺、円寿寺などもある。

国選 210 号線は大道通りバイパスとして作られたことに始まる。大道通りは城下と南大分を結ぶために作られた道で、古くは荷馬車の往来でにぎわった町。いまでも商店が軒を連ねているが、近年は 210 号線の両側に企業の立地が目立っている。 

⑧ 日豊本線大分以北概観

古代文化導入の道



■豊後と豊前を結ぶ動脈

大分駅から日豊本線の上に乗ると、列車は波静かな別府湾を車窓の右にながめ、観光と温泉の町・別府に入る。このあと日出を過ぎると山間となり、杵築からは国東半島の首ねっこを走って行く。半島と「本土」とは田原山地帯と呼ばれる山の連なりでへだてられており、鉄道は地帯の西側の断層谷に通じている。

立石トンネルを抜けると、豊後国から豊前国に入り、宇佐平野に出る。あとは平野の中をひたすら走り、県境の町で大分県北の雄都といわれる中津にすべり込む。宇佐平野から中津の沖代平野にかけては、大分県の穀倉地帯と呼ばれるところである。

このルートは、大分と北九州を結び、豊後と豊前をつなぐ大幹線である。鉄道の建設は、いま走ったのと逆に北から南へと延長されてきたが、それと同様に、古代北九州の先進文化はまず中津・宇佐地方に入り、そこから県中心部の大分地方へ流れ込んだ。

いわばこの道は、大分が古代文化を受け入れる道であったが、その道の延長線上には朝鮮半島や中国大陸の文化があったといってもよい。

国道10号線も、宇佐平野の部分を除いて、だいたい鉄道線路と並行している。この道は近世の豊前街道を踏襲しているが、細部では少し違う。例えば、現在の赤松峠越えとは異なり、街道は山香町から鹿鳴越（かなごえ）を経て日出町に下っていたし、別府～大分間もいまの海岸を通るかわりに、高崎山の南側にある銭瓶峠を経由していた。

駅馬制の古代官道はさらに少しコースが違うらしい。つまり、北九州から山国川を越して下毛駅（しもつみけのえき）＝中津市＝に入った道は宇佐駅から安覆駅に向かう。

実はこの安覆を何と読むのかわからず、アブセといていたが、所在は不明だった。だが最近、これは安西覆の三字が書写の段階で二字に誤記されたという説が出された。これならアシフと読めるし、現在の安心院と考えられる。官道は宇佐駅から安心院盆地を経て、長湯（別府市）高坂（大分市）の駅に通じていたのである。

■今も眠る遺跡、遺物

古代の中津・宇佐地方に流れ込んだ文化は、地味の豊かな平野の中で大きく育った。弥生時代から古墳時代にかけてのおびただしい遺跡、古い神社や白鳳終代の古寺院跡などなど。中津、宇佐両市は文化財の宝庫であり、その地下はどこを掘っても遺跡、遺物が眠っているといわれる。

その中で成立したのが宇佐神宮である。神宮は仏教を受容して強大なものとなり、九州の各地に広大な荘園を獲得、権力と金力と人力は比類ないものだった。

古代日本史をひもとくとき、いたるところに宇佐の名が出てくる。今日宇佐神宮、そして神宮の力で成立した国東半島の六郷満山仏教文化の栄光の名残の中に、私たちははかりしれない宇佐の力をかきま見ることができる。

これを足元から支えていたのが、沖代・宇佐平野がもつ生産力と、渡来系の先進技術だったといえる。たとえば、同平野の水利は無数ともいえる溜（た）め池におうところが大きい、その土木工事技術は朝鮮の百濟系技術によるといわれている。

■先端技術産業が登場

平野の生産力は江戸時代の海岸干拓によってさらに増大した。日豊本線の北側に、当時開発された官営、藩営、民営の新田が連なり、堤防を伸ばしている。この経済力を背景に、大分県の政治を左右する人物も輩出した。

だが、近年の農業の不振は穀倉地帯を低迷させることになった。それに頼ったがために、工業などの近代化は乗り遅れたともいえる。そこに登場したのが現代のテクノポリス（先端技術集積都市）構想である。

大分地方の工業地帯造成に一応の成果を収めた県が、ＩＣなど時代の先端を行く産業を県北部に誘致、発展させようというもので、緑の田園の中の工場を狙う。古代技術の地に現代の先端産業が根づくか。それは住民の努力にかっている。



■日豊本線（大分以北）の沿革

明治 29(1896)年も暮れに近い 12 月 23 日、当時の豊州鉄道は行橋まで来ていた。線路を大分県下に延ばす工事に着手、翌 30（1897）年 9 月 25 日、行橋～柳ヶ浦間が開通した。当事、柳ヶ浦駅は宇佐駅の名で開業している。

その後、報州鉄道は九州鉄道に合併。九州鉄道はさらに線路を大分まで延ばそうと考え、40（1907）年 5 月に着工したが、鉄道国有法によって同年 7 月 1 日、国に買収された。以後、国鉄により線路は次第に延ばされ 44（1911）年 11 月 1 日についに大分駅の開業をみた。

しかし、それまでにはかなりの曲折があった。例えば豊後高田の問題である。当初、立石峠の難関を避けるため、計画は長州から高田を経て中山香に抜けることになっていたが、高田の人たちが「公害反対、運動を起こす。ところが、鉄道の効用を認識すると今度は一転して激しい誘致運動を起こしている。時期遅しで結局みならず、おかげで高田は鉄道のない町となった。

⑨ 西大分

唯一のコンテナ基地

西大分駅開業：明治 44
(1911) 年 11 月 1 日



◀ 杵原八幡宮の日暮らしの
門

■南蛮貿易の跡

大分県内でただ一つのコンテナ基地となるのが西大分駅。大分市街地の西部を限る丘のふもとに立地、北は海。別府方面から大分市に入る関門の位置にあり、さしずめ西の玄関といったところだが、現在では旅客はバス便などにとられてしまい、貨物の扱いが大きい駅となった。

北側の海は大分港で、阪神方面へのダイヤモンド・フェリーが発着、大分市にとっては海の玄関である。港としての歴史は古い。いまの泊地の東端を春日浦

といひ、かつて大分―別府間の電車が走っていた道路のほとりに「神宮寺浦南蛮貿易場跡」の碑があり、その貿易の推進者だった大友宗麟の銅像が建てられている。

もっとも、春日浦を神宮寺浦としているのはあくまで推定。しかし、この一帯が南蛮船の着到の場であったことは間違いなからう。史上で有名なのは近くの「沖の浜」で、天文14（1545）年にポルトガル人が来航したのが皮切りで、以来、明船を含めて何度も外国船がやってきた。

<メモ>

西大分駅からの周囲旧跡
等のおよその距離

◇柞原八幡宮 (4.5 分)

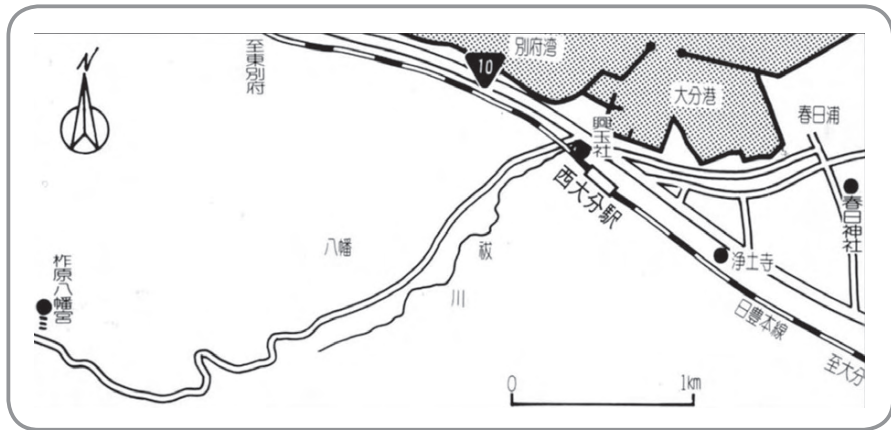
◇春日神社・公園、神宮
寺浦南蛮貿易場跡（1.5
キロ）

◇法専寺（近くの駄ノ原は豊後鋳物師の村として古くから栄え、その代表作の金仏が境内にある。1.5キロ）

◇浄土時（豊後に配流されていた越前の松平忠直の墓所。霊廟内に八角の墓碑がある。0.5キロ）

■津波に没した謎の島

「沖の浜」で思い出されるのは瓜生島。昔、別府湾にあったと伝えられる謎（なぞ）の島で、島内に三つの町筋と千戸ばかりの農工商漁人の家があったが、慶長元（1596）年閏7月12日の大地震による大津波で、一瞬の



うちに海中に沈んだと語り継がれる。

しかし、この話が出てくるのは江戸時代以降の史詩だけで、慶長以前の確実な史料には島の名が見えないのが不思議。キリシタン関連の海外資料をはじめ、さまざまな文献や伝承から沖の浜＝瓜生島ではないかと考えられ、いま、学者を中心に学際的な「瓜生島」調査会が組織され、史的解明とあわせて沈没のメカニズム研究が進められて大分市民の興味の的となっている。

春日浦は一昔前まで美しい松の並ぶ海浜だったが、埋め立てによって工場や石油基地などが立地した。背後には緑を残す春日神社と、それを取り巻く春日公園、球場などがある。神社の森は県の特別保護樹林となる。

■豊後で最大の神社

駅のすぐ西に興玉（おきたま）社があり、祓（はらい）川が流れる。小さな川で、流域に入ると八幡（やはた）と呼ぶところがある。祓川、八幡の名が示すように、川をさかのぼっていくと柞原八幡宮が鎮座している。

縁起によると、天長4（827）年の5月5日から、延暦寺の金亀和尚が宇佐神宮に1000日の参籠をした。そのさい豊後国大分郡に別宮を建立するよう神告を受け、場所を探しているうちこれまた神意で現在の社地に創祀した。その後、承和3（836）年に国司の大江宇久が勅を奉じて宝殿を造進したという。以来、国府の庇（ひ）護のもと発展、神領246町をもつ豊後国の最大の神社、一の宮として大友時代を迎えたが、キリシタン・宗麟の代は一時衰退。江戸期に代々の府内藩主の厚い尊崇を受けて復活した。

社宝の太刀三振り、金銅阿弥陀立像は国の重文で、古文書類も多い。日暮らしの門といわれる南大門は元和9（1623）年の再建といい、彫刻が見ものである。そのかたわらにある巨大なクスノキは樹高45メートルといわれ、樹齢は推定でおよそ3000年とみられている。

■にぎわう浜の市

最大の祭りは9月14日から10日間行われる中秋祭の放生会。先に書いた駅横の興玉社をお旅所と

して神幸する。この祭礼は「浜の市」として古くから知られており、例年たいへんなにぎわいを見せる。期間中に売られる「しきし餅」が名物である。

興玉社の境内には何の変哲もない石がまつられているが、これを生石大明神といい、生きている石として江戸時代から有名だった。駅一帯を生石町というのも、この石のせいである。

また、かつて付近に「かん菖」遊郭街があった。港をひかえた神社の門前という立地条件のせいだろう。字が難しいので現在はひらがなで「かんたん」の地名になっている。「かん菖」の「かん」は草かんむりに函、意味はハスの花のこと。来航した明人が別府湾の風景をながめて命名したという。駅近くの高台からの海の展望は格別である。



デジタルブック版

「各駅停車・大分県歴史散歩＝ふるさとの駅」（２）

2007 年 3 月 9 日初版発行

筆者 梅木 秀徳

編集 大分合同新聞社

制作 別府大学川村研究室

発行 N A N－N A N事務局

〒 870-8605 大分市府内町 3-9-15

大分合同新聞社総合企画室内

このデジタルブックは、大分合同新聞社と学校法人別府大学が大分の文化振興の一助となることを願って立ち上げたウェブプロジェクト「NAN-NAN（なんなん）」の一環として作成・無料公開しているものです。デジタルブックは、ほかにも多数。ネットに接続して上記ボタンを押し、「NAN-NAN」のサイトでご利用下さい。