

各駅停車・大分県歴史散歩

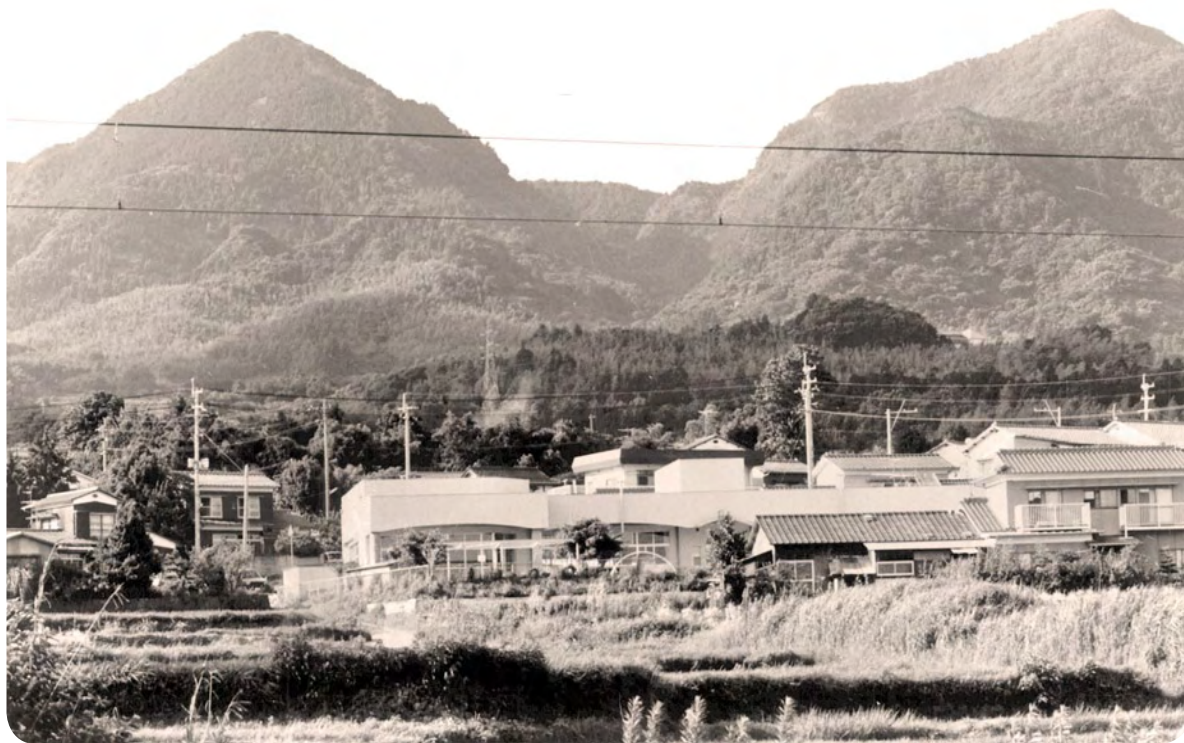
# ふるさと駅の駅

(4) 日出・杵築

初版：2007年3月23日

## ⑮ 豊後豊岡

## 変貌する水陸の要衝



●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掲載されたものです。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。

豊後豊岡駅開業：明治44(1911)年7月16日

◀ 住宅地の背後にかつての鹿鳴越峠



ことだろう。帰ってきた人は、ふるさとの海にほっとしたことだろう。峠の哀歓である。

しかし、明治期になって新しい国道が日出町の北の赤松峠に開かれ、さらに日豊本線の開通で利用者は激減、いまは訪れる人もほとんどない。

### ■にぎわった港町

海路は頭成港があった。森藩領で、藩主の久留島氏は山中の森(玖珠町)の本領から日出生、塚原、十字原と草原の路をはるばるたどり、飛び領だったこの港町に下り着き、参勤交代の船旅に出た。

『豊国紀行』は「頭成は船のつくところ。大船もつなぐ。上に山あり、向いにも山あり、景すこぶるよし」と伝え、『西遊雑記』は「このあたりの交易所にして商船の入津と見え、市中五〇〇余軒」と当時のもようを述べている。明治30年ごろの記録では、港から積み出される物は米、酒、青蕈、製竹、竹類が多く、移入は呉服、石油、雑穀、塩、砂糖など、主として阪神と取引していた。

そのにぎわった港も、別府湾の整備が進んだことや、日豊本線の敷設で商港としての機能は衰え、い

まは漁港となっている。豊後豊岡駅はこの港の近くに立地し、開業当時は頭成駅といったが、昭和15年に現在の駅名に改称した。

### ■新しいベッドタウン

地域の変貌(ぼう)は近年著しい。国道10号線が大きく拡幅されて交通の便がよくなったこと、さらに別府のすぐ近くにあることなどから、ベッドタウン化が急速に進んでいるためである。

町の土地開発公社、あるいは民間業者の手によって、辻間、日出などの住宅団地が次々と造成された。おかげで豊かだった水田、畑、あるいは果樹園は次第にせばめられ、かなりの高地まで真新しい家が建つようになって景観も一変した。南下がりの斜面であるだけに日当たりは良好だし、なによりも別府湾の眺望がすばらしい。住宅地としての条件は十分に整っている。

かつて水陸交通の要衝の地は、新しい交通体系で機能を失ってしまった。しかし、そのために地域は全く新しい姿を見せることになった。発展といっってよいかどうかはわからない。だが、これも時代の流れであろう。

<メモ>

周囲にある名所旧跡等の豊後豊岡駅からのおよその距離

◇八津島神社・津嶋神楽・辻間楽(宮川にある鎮守社で、神楽と楽はともに県指定の無形民俗文化財。毎年9月の大祭に行われる。1.5キロ)

◇法華寺跡(釈迦堂がある。古くは大きな寺だったが、戦火にかかって天正年間に廃寺と伝える。木造の釈迦像が残っている。2.5キロ)

⑩ 日出・大神

海に面した城下町

日出駅開業：明治 44  
(1911) 年 3 月 22 日

大神駅開業：昭和 27  
(1952) 年 6 月 1 日



◀ 日本一の大ソテツ（松屋  
寺で）



という高浜虚子の句碑があるように、城下の海底に清水が湧き出しており、ここで育つという。江戸の将軍への献上品の一つとされ、昔は庶民の口に入らなかったものである。

### ■日本一の大ソテツ

日出町で見逃せないのは松屋寺（しょうおくじ）である。木下氏の菩提寺で、寺の裏手に墓地がある。初代藩主はじめ歴代、さらに朝日の局などの大きな五輪塔墓が並んでいるほか、寺宝にも木下氏にゆかりのものが多く、県指定文化財の涅槃図など三点も含まれる。

だが、なんととっても有名なのは日本一の大ソテツ。高さ4.5メートル、株元の周囲5.2メートルの巨樹が、本堂の前にわだかまる。伝えによると、もと府内（大分市）の大友館にあったといい、のち府内城に移されたが、城主日根野氏の断絶のおり城受け取りに言った木下俊治（二代）が薦（こも）に包んで死馬だといって持ち帰った。国の天然記念物。日出駅のホームにソテツが並ぶのもこれにちなむ。

江戸時代から著名で、帆足万里の序文による「蘇鉄に文人が寄せた詩文集」が寺に秘蔵される。その

万里（1778～1852年）は日出が生んだ大学者で、豊後三賢の一人。儒学のほか経済、天文、物理、算数、医学に通じ「窮理通」がよく知られる。教育のほか家老として藩政改革にもたずさわった。墓は寺の近くにあり、県の史跡でもある。

### ■課題いっぱいの町政

大神駅の開業は新しいが、日出町東部の大神地区は古代の大神郷。ほとんどが農業地帯で、野菜やミカンの大規模産地である。海岸部ではクルマエビの養殖や沿岸漁業も盛んである。駅前を走っているのは国東半島に通ずる国道213号線。

ところで、このように城下町をもつ一方で広い農業地帯をかかえるかと思えば、ベッドタウン化する地域をもつなど、日出町がかかえる問題は多い。それに加えて、かつての水陸の要衝も新しい交通機関の発達で様変わりし、悪くすれば単なる通過地となりかねない。兼業を含めればなお過半数を占める農業の再生をはじめ、工業の導入、商業の振興、さらに古くからの居住者と新しい転入者を包んだ文化の育成など、町づくりは課題がいっぱいだ。

<メモ>

周囲にある名所旧跡等の日出・大神駅からのおよその距離

◇日出城跡（日出駅から1キロ）

◇松屋寺（同2キロ）

◇早水台遺跡（旧石器時代から縄文時代にかけての遺跡として全国的に知られる。後期旧石器のほか、前期とみられる石器も出土して話題となる。同2.5キロ）

◇糸ヶ浜海水浴場（別府湾に面する遠浅の浜。大神駅から4キロ）

⑰ 杵築

ミカン栽培で飛躍

杵築駅開業：明治44  
(1911)年3月22日



◀ 八坂川鉄橋を渡る車窓から杵築市街地を望む

## ■消えた国東鉄道

大分、別府から北上する国道は日出町の中心部で分岐し、10号線は宇佐、中津方面へ、213号線は杵築から国東半島へと向かう。日出まで国道と並行してきた日豊本線は、ここから213号線とともにいったん杵築方面へ進むが、途中で大きく左にカーブして再び10号線と一緒にになる。

その途中、八坂川のほとりにあるのが杵築駅。八坂川の鉄橋を渡るとき東方に杵築市街地が見えるが、駅から市中心部までは約4キロの距離がある。なぜ旧藩時代の城下町であり、半島への関門となる町に鉄道が延びなかったのだろうか。おそらく線路が大きく回して、路程が長くなるからだろう。

この間を連絡し、さらに国東と結ぶために大正11(1922)年、国鉄鉄道が開通され、杵築は乗り換え駅となった。昭和10(1935)年には国東町まで全通、大分交通によって運行されてきたが、戦後の自動車の普及で次第に客が少なくなり、36(1961)年の集中豪雨によって決定的打撃を受けた。復旧されることもなく38(1963)年に安岐ー国東間廃止、そして41(1966)年には残る杵築ー安岐間も同じ運命をた



どった。おかげで杵築駅にも往年のにぎわいはない。

## ■場所は八坂村に

面白いのは杵築の駅名のいわれである。杵築市内にあるただ一つの国鉄駅だから杵築と称するのは何の不思議も感じないが、それはいまだから言えることであって、駅が開業した当時、駅のある場所は杵築でなく、八坂村だったのである。

鉄道の建設が次第に南下してきたとき、当時の杵築町と八坂村は同時に駅の誘致運動を始めた。互いに「うちの町に」「いや、わが村へ」と激しく競り合い、

決着は見られそうになかった。そこで双方の中心となる人たちが話し合い、駅は八坂に設けるが名前は杵築にするという、面白い妥協が成立したのだそうだ。

その八坂村がほかの村とともに杵築町と合併、市制を施行したのは昭和も30年になってからである。駅もやっと名実ともに杵築になったわけ。そうした事情もあるので、ここでは杵築中心街の話はあとの「バス路線」の章にゆずって、駅付近のことを少し紹介しよう。

八坂というのは古い地名で、古代の郷名に見える。いまの杵築市域のほとんどを占めるのが八坂郷だった。その中心となるのが現在の八坂の地らしく、中世の荘園名に八坂を冠する上荘、下荘、新荘が出てくるが、いまま駅近くに本庄、新庄の地名がある。当時はこのあたりが八坂川の河口デルタ地帯で肥沃(ひよく)の地であり、海路の便もよかった。

ただ、八坂川はたいへん多くの土砂を運ぶ川で、蛇行も激しい。このため河口部の陸化が急速に進んだこと、さらに砂のたい積で船が八坂付近までさかのぼれなくなったことなどで、江戸時代の城下町が現在地につくられ、八坂は市街化から取り残された。

## ■領地入り乱れ争いも

その江戸時代、八坂のあたりは杵築藩と日出藩の境目となり、領地が入り乱れる。それに幕府領も割り込んで、たいへん混乱。小さな村が両藩に分けられることはざらで、駅近くの生桑(いくわ)区にいたっては三つに分けられた。無理な分割だったために、不都合も多かったようで、いろいろな出来事があった。例えば、溜め池や用水路をめぐる水利の問題、あるいは山論などのごたごた。鎮守様をどうするかという争いも絶えず、ついには杵築・日出両藩の正式な話し合いがもたれた。その結果、維持費は6対4の割合で分担することになったが、拝殿だけは両藩民が別々に建てるという事件さえあった。

物産は主として米だったが、寛文2年(1662年)に薩摩からイ草の苗が移入され、七島イ草の栽培と七島表の製造が盛んになった。これは八坂だけでなく杵築方面でも盛んで、杵築名物として知られた。近年は杵築市全域の山間部でミカンの栽培が飛躍的に伸びており、市が「柑橘興市」をスローガンにしたほど。駅の少し東方に県果実連杵築工場が置かれ、ジュースや缶詰をつくっている。

<メモ>

周囲にある名所旧跡等の杵築駅からのおよその距離

◇杵築城跡・武家屋敷など城下町(4.5キロ)

◇七双子古墳群(後期の円墳。ほかに千光寺、大台などの古墳群も点在。2.5キロ)

◇生桑寺(南北朝の大殿若経はじめ古文書がある。県文化財。1キロ)

◇願成就寺(赤松妙見として著名。日出町だが、杵築駅から近い。2.5キロ)

⑱ 中山香・立石

おいしい「山香米」



開業：明治 43 (1910)  
年 12 月 15 日(両駅とも)

◀ 立石峠と国道 10 号線に  
並行して走る日豊本線

## ■豊後の北の守り

中山香駅、立石駅のある山香町は、かつては北に立石、南に鹿鳴越の峠をもつ交通の要地であるとともに、豊後国の北の“最前線”だった。戦国時代には街道をにらんで山城も多かったようだ。例えば中山香駅の近くには甲尾城、竜ヶ鼻城、小松城。立石駅を見おろす山には立石城、烏帽子城があったといわれる。

国境の抗争もたびたびあったが、なかでも最大のものは大友氏の戦史のなかでも有名な勢場ヶ原の合戦だろう。天文3(1534)年のことである。当時、豊前国守護職を得ていた周防の大内氏は北九州に勢力を伸ばし、豊築のいたるところで大友氏と対立した。その最後の決着をつける戦いがこれである。

大内軍は3000余騎、大友軍は2800余騎。大友方は立石峠からの進入を予想して同方面に守備隊を出していたが、大内軍は裏をかいて間道をとって勢場ヶ原に姿をみせ、大村山にいた大友の本軍と激しい戦いとなった。多勢に無勢で緒戦は大内が優位。しかし、後半は峠から引き返した隊を加えて大友優勢で幕。結局は痛み分けとなったが、大内氏の豊後攻略はこれで失敗に終わった。



山香は“山家”であるといわれるほど起伏に富んだところであるが、八坂川とその流域には狭いながらも平野や盆地があり、江戸時代には溜め池の工事も各地で行われ、日出藩の米倉とまでいわれるようになった。この伝統を引き継ぎ、いまでも「山香米」のおいしさには定評がある。

一方、鹿鳴越連山の北の広大な高原地帯も早くから注目され、江戸期から開拓が試みられていたが、第二次大戦後に開拓者の入植が始まり、昭和25(1950)年以来、本格的な開発が進められた。

## ■古くは金山で繁栄

もう一つ、古くから山香の産業として知られたのが金山だった。寛永6(1629)年に金鉱が発見された鶴成は日出藩の手で開発され、一時は坑夫5000人にのぼったといい、支藩立石領の馬上金山とともに大いに繁栄、江戸初期から中期にかけては大阪の金相場に影響を及ぼしたという。

明治に入ると41(1908)年に馬上金山が再開発され、大正11(1922)年に閉山するまで一万貫の金を採掘している。最盛期には社宅も200戸を越えていた。大正4(1915)年には金山から立石駅まで鉱石運搬のトロック馬車鉄道も敷かれた。現在でも中山香～立石間の車窓から、金山の跡とわかる鉱滓(さい)の山が見える。

このほか大正から昭和の初めにかけて珪藻土の工場開設も相次いだ。現在ではかつての小松城の跡あたりにウエストン大分工場が立地し、58年夏には中山香駅近くに米国資本系のサール薬品の進出も決まるなど、農業の町に新しい動きが出ている。

## ■新立石トンネル

交通の要衝も大きく変化した。鹿鳴越の峠は国道

の赤松峠にとって代わられたし、立石峠の国道も数度にわたる苦心の掘り下げによって、昔の急坂はなくなつた。加えて日豊本線の開通は交通近代化を著しく早めている。

鉄道の立石峠通過は大変な苦労だったようだ。この峠があるばかりに、宇佐まで延びて来ていた鉄道が豊後高田市経由を考えられたりしたわけだが、これは昭和30年代(1955～64年)に入って再燃、日豊本線輸送改善委員会(分鉄局)に豊後高田の人たちがちがう回線新設の攻勢をかけている。

なにしろ1000分の25という急こう配。開通当時の機関車では四、五両の貨車しかひっぱれず、下り列車は貨車の半分の置きざりにして大分まで行き、再び迎えに戻ったという話もある。昭和22(1947)年に柳ヶ浦駅に機関区が置かれたのも、立石峠に備えて貨物列車を半分に分けるためだった。

現在、ここも複線となった。新立石トンネルが在来線と少し離れた場所に掘られている。在来トンネルは110メートルほどだが、新トンネルは3840メートルで日豊本線で最も長い。

<メモ>

周囲にある名所旧跡等の中山香・立石駅からのおよその距離

◇小武寺(木造の薬師如来立像と珍しい俱利伽羅不動が県文化財。無住で地元の人が管理。中山香駅から3キロ)

◇山浦の石風呂(泉福寺跡にある国の重要民俗資料。立石駅から4.5キロ)

◇立石楽(県無形民俗文化財。立石天満社の5月下旬の夏祭りに奉納されている。同1キロ)

---

## デジタルブック版

### 「ふるさとの駅＝各駅停車・大分県歴史散歩＝」（４）

---

2007年3月23日初版発行

筆者 梅木 秀徳

編集 大分合同新聞社

制作 別府大学メディア教育研究センター

発行 NAN－NAN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」のサイトをご利用下さい。