

各駅停車・大分県歴史散歩

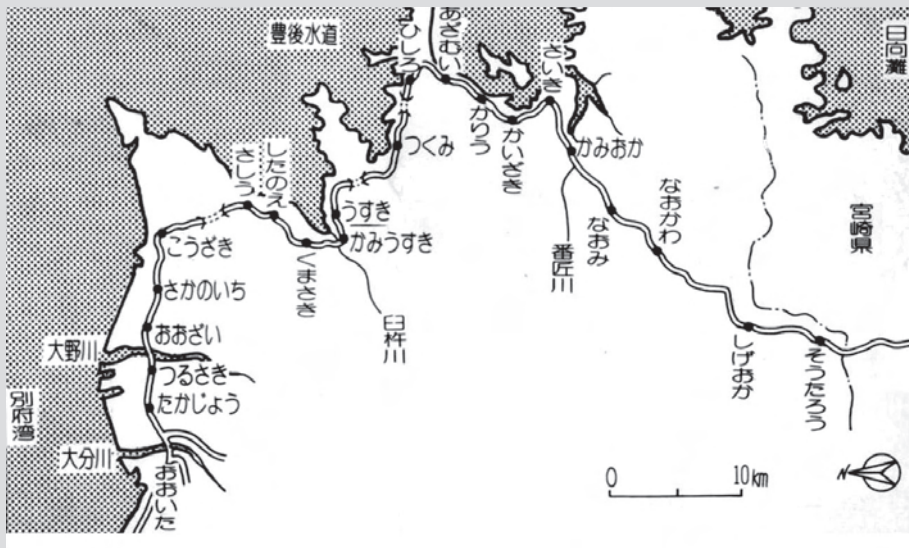
ふるさと駅

(7) 鶴崎・大在

初版：2007年4月13日

②⑥ 日豊本線（大分以南）概観

美しい海岸線ルート



●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。

■国定公園を走る

日豊本線は名の通り、日向(宮崎)と豊前・豊後(福岡・大分)を結ぶものである。明治44(1911)年秋に大分駅が開業した当時、すでに「佐伯線」の名で建設のための測量が始まっていた。

ところで、鉄道を大分県から宮崎県に延ばすにあたって、二つのルートが考えられていた。一つは大分―犬飼―三重町―小野市（字目町）―延岡という内陸ルート、もう一つは現在の海岸線ルートである。前者は古代駅馬制の官道を踏襲するものだったが、結局は

明治 43(1910) 年 10 月に佐伯を訪れた通信大臣・鉄道院総裁、後藤新平のツルの一声で海岸線が選ばれた。

理由はいろいろ考えられる。内陸ルートには早くから三重町―竹田―阿蘇と結ぶ豊肥本線建設の青写真が描かれていたこと、海岸線ルートには臼杵や佐伯など旧藩以来の城下町があり拠点となっていたことなどだが、あるいは後藤の頭の中には、海と陸との交通の結びつきや、豊後水道の国防上の重要性の予測があったのかもしれない。

仮にこのとき、海岸線ルートが選ばれなかったら、現在の県南各市（臼杵・津久見・佐伯）の発展はどうなっていただろうか。内陸ルートとなっていたら、三重町は日豊・豊肥両線の結節点として、また違った道を歩いていたのではあるまいか。

大分を出た列車は大分川、大野川を越え、別府湾岸を東進したあと向きを変えてトンネルに入り、豊後水道の沿岸に出る。臼杵から津久見、そして佐伯へと、リアス式海岸の黒潮光る海を見ながら、たくさんさんのトンネルをくぐり鉄橋を渡る。一帯は日豊海岸国定公園。番匠川の平野から山間部に移ると宗太郎峠となり、すぐ宮崎県だ。

■海人族のふるさと

鉄路の行くところは海部の郡である。『豊後国風土記』に「この郡の百姓（おおみたから）はみな海辺の白水郎（あま）なり。よりて海部の郡という」と述べられる。『万葉集』には「紅に染めて衣雨ふりてにおいはすともうつろわめやも」という豊後国白水郎の歌がある。

白水郎とは海人（漁民）のこと。アマといえば現在では海女を指すように思われるが、もともとは漁人。のちに主として海にもぐり貝や藻類をとる人を呼ぶようになったが、それも男海士であり、海女をさすようになったのは時代が下がってからである。

彼らは漁ばかりでなく、農もいとなんだし、乗馬の術にたけて狩猟をも好んだ。海に生きるだけに勇猛で、進取の気性に富んでいた。彼ら海人族の活躍の舞台が豊後水道から瀬戸内海にかけての地域である。

黒潮の影響で魚族は多く、複雑な地形から良港に恵まれた豊後水道は、海人族のふるさと。神武天皇の東征伝説では、彼らは皇軍の水先案内をつとめるとともに、大和では戦いの先頭にも立つ。平安時代

●日豊本線（大分以南）の沿革

大分以南の鉄道建設は「佐伯線」の名で明治44(1911)年春、つまり大分駅の開設に少し先立って始められた。工事は八つの工区に分かれ、第一、二工区は幸崎まで。平野部ではあるが、大分川、乙津川、大野川の鉄橋に苦勞する。大正3(1914)年開通。

第三工区は一転して山間部となり、全工区を通じて最も難工事といわれた佐志生トンネルがあった。第四工区は割と楽に大正4(1915)年に臼杵まで延びた。第五工

区は起伏が多く、第六工区は津久見まで入って第七工区まで海岸が多い。最終工区はスムーズで同5(1916)年に佐伯開業。その後はテンボがおちて、重岡まで延びたのが同11(1922)年。ここで線名は「豊州本線」と変わっている。それ以南は逆に「宮崎線」の名で宮崎側から建設が進められており、同12(1923)年に全通。宮崎からも南に延びて現在の吉都線が開通した同14(1924)年に「日豊本線」と改称した。その後は途中に新駅が徐々に開設され、今日にいたっている。

には海部水軍が生まれ、源平の争乱では大神氏のもとで兵船82隻で源氏に味方し、豊後武士の勇名をとどろかせた。

大友時代には南蛮船や明船が水道を往来し、江戸時代の初めにはオランダ船も漂着する。当時から海部郡は世界に開けた港であり、いまでも外国船の姿がたくさん見られる。漁民もまた、沿岸漁業、養殖漁業に限られず、南太平洋から北洋まで出かけて行く。

■屈指のミカン産地

工業もまた発展した。江戸時代からの伝統をもつ

醸造業に加えて、近代には銅製錬、セメント、パルプ、造船などの工場が続々と立地した。農業ではミカンが特筆されよう。これも歴史は古く、現在では日本でも屈指の産地のひとつである。

近代の都市、あるいは産業の発達にとって、日豊本線の果たした役割は大きかった。いまは自動車の普及で道路網も整備されてきたが、海運と結びついた鉄道は海人族のゆかりの地に新しい息吹を注入したといってもよい。そして同時に、大分から宮崎、鹿児島へと延びて行った線路は、東部九州の文化と産業の大動脈だった。

②7 高城

臨海工業地帯の中心



高城駅開業：大正 3
(1914) 年 4 月 1 日

◀ 世界で初めての全連铸システム採用の新日鉄大分工場

■のどかな農漁村

大分川と大野川の間を分けるように南から延びてきた洪積台地は、別府湾岸に達する北端に崖をかけている。かつて崖下は波打ちぎわだったろうが、大分、大野両川や台地から流下する原川などによって砂浜が生まれた。台地上には先史時代人の住居跡や貝塚などがみられる。

その沖積平野は、自然に、あるいは人工的に、時代とともに沖へ延び、陸地を拡大していった。塩田に関係する地名も多いし、「浜」のつく地名が積み重なるように北に向かっている。新貝はおそらく新開の土地を意味するものだろう。いくつかの村々も成立していった。

大分駅を出た日豊本線は大分川を渡って下郡信号場を抜け、電車基地をみて台地の崖下を走るようになる。ここに高城の駅が置かれた。開業当時、大分市中心街は都市を形成していたが、一步はずれると早くも田舎。高城駅の一帯は水田が広がり、その向こうに光って見える海との間に、わずかばかりの集落があったにすぎない。典型的な郊外の農漁村だった。

■新産都計画が進む

そうした風景は昭和30年代(1955~64)に入るまでたいした変化はみられなかった。ただ、駅の南側の崖の真下に昭和になって第十二海軍航空廠の発動機工場が設けられ、第二次大戦の末期に空襲を受け、駅にも銃弾があびせられるなどのできごとはあったが、戦後20年もたつといつしか忘れられたようになり、平和な村の姿に帰っていた。

それを急速に変えたのが大分新産業都市建設のための臨海工業地帯造成だった。工場用地は大野川河口から大分川河口の間を埋め立てて1~4号地を作ることになり、34(1959)年10月に着工した。これが第1期である。このうち高城駅の沖に当たるのが3、4号地。あわせて約695万平方メートル。それ以前は駅から波打ちぎわまでせいぜい1キロ強



だったが、完成すると海岸線は3キロ以上も向こうに遠ざかっていた。

■新日鉄大分工場が…

でき上がったときは全くの砂の原。海からの北風が吹きつけると砂ぼこりに悩まされたが、その中で“高度成長”は続き、昭和45(1970)年には新日本製鉄が大分工場の建設に着手した。昭和47(1972)年操業開始。現在、従業員3700人。世界で初めての全連鑄システムを採用、世界有数の生産性を誇っている。

中心となる高炉は2基。1号は年間粗鉄350万トン、2号が同じく450万トンの能力を持ち、特に2号は世界最大級であるとともに最新の機能を備えている。海上には30万D W級の船まで対象にできる栈橋式シーバースもできている。

■マンモス団地の誕生

このため往年の田畑と砂浜の風景はすっかり消え、一挙に工業地帯のどまんなかにほうり込まれた。区画整理が進んで、真新しいビルや工場、商店が立ち並び、まさに新開地。駅前広場もすっかり様変わりした。

変わったのは浜辺ばかりではない。台地の上も同じこと。いや、むしろこちらの方が景観を一変させたのではあるまいか。台地上にも転々と集落があったのは平野部と同じだが、高城駅の南部高地は第二次大戦後まで全くの原野といってよかった。そこに開拓の人々が入植したのが戦争直後。そのころ、このあたりは明治村猪野の一部だったので、入植した人は最初の「明」と最後の「野」をとり、さらに「明るく明け行く野」の願いを込めて明野と名付けた。

開拓は次第に進んでいたが、そこに目をつけたのが大分県当局。工業地帯の急激な人口増対策として、住宅団地の造成を思いついたのである。こうして県下最大のマンモス団地があつという間にできあがる。それを核として公営、民営の住宅地が続々と連なり、いまでは、中学校1、小学校3に加えて工業工専まで設けられている。原野の面影はどこにもない。

ところでごく最近、この一角である小池原の市営住宅建設予定地から古代の住居跡らしいものが見つかった。発掘してみるとこれが官衙（かんが）跡とわかって大騒ぎ。はたして何の役所だったのか、埋もれた歴史の解明に、いま学者が取り組んでいる。N

<メモ>

周囲にある名所旧跡等（駅からのおよその距離）

◇高城観音（九州西国観音霊場三十三カ所の一つ。1キロ）

◇県護国神社（臨海工業地帯の展望としても利用される。2キロ）

◇キリシタン殉教記念公園（葛木にある。キリシタンの土豪オルガンチノ・タンシュウの居住地で信者が多く、殉教した者もまた多かった。4.5キロ）

②⑧ 鶴崎①

肥後街道の起点に

鶴崎駅開業：大正 3
(1914) 年 4 月 1 日



◀ “鶴崎おどり”の像が立つ鶴崎駅

■水陸の要衝・鶴崎城

大野川河口の三角州に立地したのが鶴崎の町である。ツルというのは大分県下に多く分布する地形名で、鶴のほかに釣、弦、津留などの当て字をされる。いずれも水流を伴う平地を示している。サキは先、岬、崎であり、鶴崎はまさにそうした場所である。

鶴崎の名が歴史に登場してくるのは中世から。大友氏の加判衆として知られる吉岡氏が領し、水陸の要衝として鶴崎城を構えてからである。

城はいまの鶴崎小学校あたりに置かれた。ここは大野川とその分流の乙津川が高田の輪中（わじゅう）を作って再び狭まり、地形そのままに琵琶の首と呼ばれるところの少し北。平地ではあるが、水陸の交通をおさえる場所である。

■奇略で落城免れる

戦闘の歴史もある。天正の薩摩島津軍の豊後侵攻のさい、ここにも一軍がやってきた。当主は大友宗麟に従って前線にあり、城を守っていたのは母の妙林尼。さまざまな策をつかって攻城軍を撃退、最後には開城とみせかけて敵将をおびき寄せ、酒を飲ませたうえで

討ち果たしている。相次いで落ちた豊後の諸城の中で、奇略をもって落城を免れた話として有名。

近世になると、この地は肥後藩の加藤、次いで細川の飛び領となり、同藩は熊本から鶴崎まで九州中部を横断する約 120 キロの街道を開いた。熊本からみれば豊後街道の終点が鶴崎であり、大分からみれば肥後街道の起点である。同藩はこれを参勤交代道として利用し、鶴崎城の跡に陣屋を設けるとともに港を整備し、瀬戸内海への航路を開いた。

■大野川に水運の道

港を設けたのは肥後藩ばかりではない。少し沖方にある三佐は岡藩、家島は臼杵藩のそれぞれ飛び領であり、両藩ともそこを海への玄関とした。同時に両藩は、大野川に水運の道を開いた。川をさかのぼっておよそ 25 キロ。犬飼に岡藩の川港、少し離れた対岸に臼杵藩の川港が置かれた。

主として利用したのは岡藩だったが、以来、大野川のあちこちにいくつもの河岸が設けられ、大野川通船は豊後の海と大野郡など内陸部とを結ぶ水の動脈となって明治まで続いた。

■強かった大藩意識

これによって河口部は瀬戸内海西部の重要な港町となり、特に肥後という大藩の治下にあった鶴崎は経済、文化の両面でたいへんな繁栄をみた。隣は古代からの豊後の中心である府内（旧大分市）だったが、そこにあった府内藩は2万余石の小藩にすぎず、肥後50余万石の港町の住人である鶴崎の人々にとって府内藩など眼中になかったらしい。

その気位の高さは最近まで尾を引いていた。鶴崎が

市制を施行したのは昭和29(1954)年。同38(1963)年には大分市と合併しているが、そのさい市名に鶴崎を採用せよと大分市側に迫ったともいわれる。それに加えて、当時は新産都ブームで鶴崎は脚光を浴びており、合併後もしばらくは財政を別にするというタッチ・ゾーン方式を採用している。

大分臨海工業地帯が、当初は大分・鶴崎臨海工業地帯と呼ばれたのも、鶴崎市民がゆずらなかつたからだという。



＜メモ＞

周囲にある名所旧跡等
(駅からのおよその距離)

◇鶴崎城跡・肥後藩陣屋跡・毛利空桑の旧宅・知来館・記念館・法心寺(0.8キロ)

◇空桑の墓(4キロ)

◇脇蘭室の墓(0.5キロ)

◇九六位山円通寺・キャンプ場(山頂近く標高400メートルにある古刹(さつ)で、九州西国観音霊場の一つ。キャンプ場からの工業地帯と海の展望がよい。13キロ)

②9 鶴崎①

臨海工業地帯の核

■鶴崎踊りと知来館

往年の繁栄ぶりを、いまに伝える象徴的なものが鶴崎踊りの優美さといってよかろう。伝説では、酒色におぼれていた大友宗麟の心をなごませるため、重臣たちが京都から舞い手を呼んだのが起源ということが確証はない。いずれにしてもみやびやかな踊りで、今日では大分地方の盆踊りとして普及した。

当地では毎年の盆明けに、二晩続けて踊りの大会が開かれ、1000人を越える踊り子が幾重もの輪をつくり、県内外からの観客で大混雑する。差す手引く手のあでやかさ。衣装の豪華さ。それは鶴崎の人々の心意気といってよいが、それを支えてきたのは、まさに港町の豊かさだった。

学問の面でも充実していた。その筆頭が毛利空桑(1797—1884)である。肥後領高田の出身。脇蘭室や帆足万里などに学び、28歳で塾を開く。それを知来館(ちらいかん)といい、県史跡として残る。

◀ 石積みの土台を高くした輪中の旧家



館にはのちに首相となった山本権兵衛はじめ各地から英才が集まり、吉田松陰も訪れている。

彼はここで文武両道を教え、尊王の大義を説いた。幕末には豊後各藩主が彼を訪ねて勤皇か佐幕か、藩の方針について意見を聞く。明治になると6年に大分県下で最初の政党天攘社を結成、さらに大分斯文会、明倫会などを組織した。卓抜の指導力、それを支えたのは反骨の精神だった。

■遠浅の海、豊かな水

この水陸のかなめとしてにぎわう港町に鉄道が通じた。それは従来の交通網に影響を与え、あるものはさびれていったが、県都となって発展して行く大分市を横目に見ながら、どちらかといえば停滞ぎみだった鶴崎に活を入れるには十分だったと思われる。

ここにデルタ地帯を生かした工業化の下地ができたといってもよからう。化学、パルプなどの工場ができるが、特に昭和14(1939)年に操業を開始した住友化学大分製造所の存在は大きかった。そして昭和30年代(1955~64)に入ってからの新産都建設。高城駅の項で少し紹介したが、その引き金の役を果

たしたのが鶴崎である。遠浅の海と大野川の工業用水の豊かな供給がそれを可能にした。

大野川と乙津川の両河口の間に1、2号埋め立て地が造成され、1号地には九州石油と九州電力火力発電所、2号地には昭和電工の石油化学コンビナートが立地した。港としての機能も、鶴崎、乙津の両泊地に生かされた。駅付近の町並みが大きく変わったことはいまでもない。

■野菜産地の高田輪中

市街地の南に、大野川と分流の乙津川に囲まれた輪中集落の高田がある。大野川が運んできた土は豊かだが、地形上、たびたび洪水に見舞われ人畜の被害もひどく、耕作地は荒廃、周囲をしっかりとった堤防で守るまで住民は苦勞の連続だった。このため住宅は石垣で高い土台を作った上に建て、洪水で一階に水が入れば家具類をすぐ二階に上げられるよう工夫をこらしたり、舟を用意するなどつねに対策を考えていた。

現在は野菜産地として知られる。かつては豊後行平(ゆきひら)の流れをくむという高田鍛冶が有名で、刀剣のほか生活刃物は北九州一円に広がっていた。N



③0 大在・坂ノ市

古代の朱の産地

大在駅開業：大正 13
(1924) 年 11 月 25 日

坂ノ市駅開業：大正 3
(1914) 年 4 月 1 日



◀ 県内最大の前方後円墳・
亀塚古墳

■佐尉・佐加・丹生の郷

大野川を東に渡ると、かつての北海郡である。昭和 38(1963) 年に合併して大分市に入ったが、それまでの大在村、坂ノ市町は古代の海部郡佐尉(さい)郷・佐加(さか)郷・丹生(にゅう)郷の地である。

佐尉郷について「豊後国風土記」は「昔は酒井と
 いていたが、いまはなまって佐尉という」とある。
 酒の井戸（泉）伝説でもあったのだろうか。中世に
 はこれが大佐井郷と小佐井郷にわかれ、大在はその
 名を伝えるもの。また小佐井はそのまの地名が大
 在東方の坂ノ市地区に残っている。

佐加郷は現在の佐賀関半島まで含むかなり広い範囲で、中世には佐賀郷となる。そこにあった佐賀村と市村が一緒になって佐賀市村となり、大正9(1920)年の町制施行のさいに坂ノ市町と改称している。

丹生郷は坂ノ市地区の南部から、さらに山を越して臼杵市にかけてのこれまた広い範囲で、臼杵城のことを丹生島城とも呼んでいるが、坂ノ市地区にはいまに丹生、丹生川、丹川などの地名が伝わっている。

■丹、朱のふるさと

丹生は名の通り、丹、つまり朱、水銀の産地だったことを物語る。『豊後風土記』にも「昔の人、この山の沙（すな）を取りて朱沙（しゅしゃ）にあてき。よりて丹生郷という」と書いている。『続日本紀』の文武天皇2年9月の条に、豊後国から真朱が献ぜられたとあるのは、この地で産出したものとも考えられる。

坂ノ市駅の近くで海に入る丹生川を
さかのぼると右岸が昔の丹生村、左岸
の佐野には丹生神社が鎮座している。
そのさらに上流が丹川村だったが、これは明治の初
めに付近の村が合併したときに丹生川にちなんで名
付けられたものである。

川をさらに詰めて谷間に入ると赤迫と呼ばれる地があり、現在は溜め池がつくられて赤迫池という。あるいはこのあたりが水銀鉱床だったろうか。また、このずっと東方に九六位山系を越す再進峠がある。これが採辰、つまり辰砂を採取する意と解すれば、



丹はあちこちでとれたと思われる。

■朱色を好んだ海部族

丹、朱の赤色は太陽の色であり、人間の血の色でもある。それは生命の色であり、聖なる色だった。古代人はこれを死者の石棺に詰め、墳墓の壁を彩った。神社にも建物にも朱の色が多く使われた。丹はまた薬として調合され、不老不死の願いが込められた。

このように丹は古代の人たちに好まれ、愛されたが、とりわけ朱色を尊んだのは海部族の人たちだったという。それは海に入るとき、さまざまな危険から身を守る色であり、魔除（よ）けの色だったらしい。豊後国の白水郎の歌（万葉集）の“紅の衣”がそれを語るし、いわゆる“漁民の赤ふんどし”もそうである。

その丹生の里が海部族のふるさとであることは注目していい。旧石器で話題をまいた丹生台地は古墳の多いことでも有名。台地の南に野間の古墳群、北の海を見おろすところに亀塚、小亀塚、王塚などの古墳がある。なかでも亀塚は全長 114 メートルで

大分県下に現存する最大の前方後円墳。これらの古墳が、この地に君臨した海部族の強大な力を示している。

■万弘寺の“だまし市”

その古代からの地も、近年は著しい変容をみせている。坂ノ市地区には東陶、旭化成、大在地区には朝日珪酸などの工場が立地したし、日本文理大もできた。これから大きく変わるだろう。それはかつて白砂青松で市民に親しまれた新舞子の浜から日吉原にいたる海岸を埋め立てて、新産都二期計画の臨海工業地帯 6、7 号地が造成されたからである。三菱、三井グループ、昭和電工、九州電力などの進出が決まっている。

変わらないのは「万弘寺の市」。万弘寺は真名野長者・炭焼小五郎伝説に登場する橘豊日皇子（のちの用明天皇）ゆかりの寺。縁日の 5 月 18 日未明に寺の門前で開かれる市は、昔ながらの物々交換市。農村部と海岸部からそれぞれ産物が持ち寄られ、薄暗い中で「かえんかなー」。交換のさいのユーモラスな駆け引きで観客も多い。

<メモ>

周囲にある名所旧跡等
(駅からのおよその距離)

◇丹生神社 (坂ノ市駅から 4.5 キロ)

◇赤迫池 (同 8 キロ)

◇九六位山 (鶴崎駅の項で紹介。赤迫池経由で同 13 キロ。再進峠方面へ尾根を車で行き佐野に下れる)

◇野間古墳群 (同 7 キロ)

◇亀塚古墳 (同 1.5 キロ)

◇王ノ瀬天満社 (境内の小堂に大きな石棺がある。同 1 キロ)

◇万弘寺 (同 1.8 キロ)

③ 幸崎

海の関所・豊予海峡

幸崎駅開業：大正 3
(1914) 年 4 月 1 日



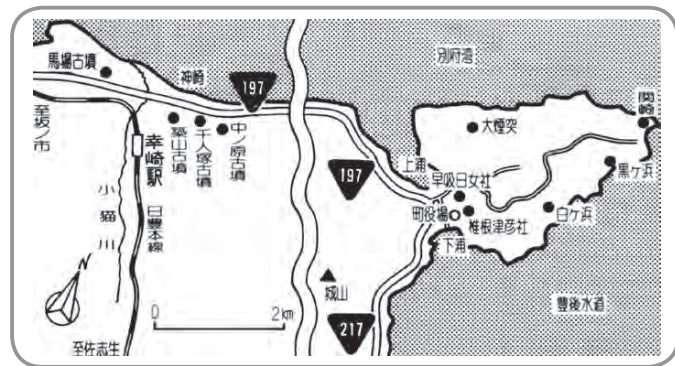
◀ 空から見た佐賀関半島
(右上が高島)

■“石棺さま”築山古墳

幸崎駅は佐賀関半島への入り口、佐賀関町の陸の玄関である。昭和 25(1950) 年に、日鉱佐賀関精錬所への鉱石運搬のため駅から半島の先端近くまで海岸線を行く軽便鉄道が敷設され、町民の足として重宝がられていたが、38(1963) 年に閉鎖された。だが、バス便はよく、さして不便を感じさせない。

駅名や郵便局名は幸崎だが、地名は神崎（こうざき）である。駅名をつけるときカンザキと読まれやすいし、他県に神崎の駅名があったかららしい。郵便局は鉄道の関係で右へならえした。

付近は古墳が多いところ。築山はじめ中ノ原、千人塚、湊、浄願寺、高見、馬場、キツネの石倉など 20 基近くあり、猫塚のように消滅したものも少なくない。坂ノ市と同様、別府湾岸における海部族の根拠地であり、出土品からみて大和地方とのつながりが深い首長墓である。有名なのは築山古墳(国史跡)。全長 90 メートルの前方後円墳で、亀塚に次いで県下第 2 位の規模。昭和 7 (1932) 年、植林しようとしていた地元の人が石棺 2 個を発見。発掘調査のさいには近郷近在の人たちが見物に集まり、売店まで出る騒ぎだったという。



以来「石棺さま」としてあがめられ、墳上に石棺をおおう小堂が建てられている。

■豊予海峡の町

町の中心部は駅から約 9 キロ。矢じりのように突き出した半島が最もくびれた部分にあり、北の入江が上浦港、南が下浦港。この間ほんの 500 メートル。わずかの平地に役場など公共施設や商店、民家が密集する。上浦が主として工業用で国道九四フェリーが発着、下浦は漁業基地となっている。

国道九四というのは、九州と四国を結ぶ国道 197 号線が海を通り、そこにフェリーが就航しているから

だ。古くから愛媛街道として親しまれた道であり、その道が渡るのが速吸の門こと豊予海峡である。

半島の先端を関崎、または地蔵崎と呼ぶ。狭く曲がりくねった観光道路を行くと、関崎灯台や展望所があり、目の前に無人島でウミネコのすむ高島、その向こうに四国の佐田岬が手にとるように見える

■早吸日女と椎根津彦

この豊予海峡は瀬戸内海と豊後水道との境になり、速吸の門と呼ばれるように潮流が速い。うず潮もみられ、海上交通の難所として船乗りたちを緊張させる。このため海を行く人々は神仏に祈りをささげたものだ。地蔵崎というのも、海人がみさきの先端に波除けの地蔵をまつたからで、いまも灯台のそばにある。

海峡の神は歴史も古く、式内社である早吸日女という女神。神社は町中心部に鎮座し、関権現として夏祭りはたいへん盛大。神武天皇が東征のおり、この海峡で行き悩む。ときに黒砂、真砂という海女姉妹がいて、海底で邪魔していた怪物を退治して神剣を奪い、天皇に献じたが、二人は陸にあがると同時に息絶えたと伝える。神剣と姉妹をあわせてまつる。下浦の方に行く

と椎根津彦神社。海峡で天皇の水先案内をしたという海部の首長。このほか豊後水道にはいたるところに天皇伝説がちらばる。

■東洋一の大煙突

佐賀関の地名は古代の佐加郷に関所が置かれたことに由来する。記録によると、霊亀2年（716年）にはすでに関が置かれており、船と積み荷を調べている。古代から中世にかけては大神氏、そして大友氏の水軍の根拠地となり、江戸時代は肥後領。藩主は参勤交代の船を鶴崎からここに回して風と潮を待った。さらに肥後七十七関のうちでも最大級の関として佐賀関番所を置いた。早吸日女社には参勤船の入港を描いた大絵馬と、藩主寄進のみかげ石の大鳥居がある

近代で特筆されるのは日鉱精錬所の立地。海運に加えて幸崎駅の設けられたことが大きくあずかる。大正6（1917）年に久原工業の名で銅を中心に操業、その後、日本産業から日本鉱業に名を変えて今日にいたる。生産量は月産2万トンにも達し、東洋一といわれた大煙突が名物である。もちろん漁業は盛んだが、近年は半島南岸部でミカン栽培も進んでいる。

<メモ>

周囲にある名所旧跡等
(駅からのおよその距離)

- ◇築山古墳（1キロ）
- ◇大志生木海水浴場（4.5キロ）
- ◇早吸日女神社（9.5キロ）
- ◇椎根津彦神社（10キロ）
- ◇関崎（14キロ。灯台やキャンプ場へそれぞれ徒歩少々。海岸が黒、白の小石でできている黒ヶ浜、白ヶ浜へも車で回れる）
- ◇高島キャンプ・海水浴場（港から渡船片道20分）

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＝」（7）

2007 年 4 月 13 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 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。