

各駅停車・大分県歴史散歩

ふるさと駅の駅

(10) 南大分・賀来

初版：2007年5月4日



④3 久大本線・宮原線・日田彦山線

九州の東西結ぶ動脈

■風光明媚な沿線

大分川流域と玖珠川流域を結んで、久大本線は峡谷を縫い、盆地を走り、峠を越えて行く。川を渡り、トンネルを抜け、山を仰ぎ、それは風光に恵まれた大分を旅する鉄道である。

久留米－大分の名を取る久大本線は豊肥本線とともに九州中部を横断する重要な幹線。九州を単一の路線で完全に横切る本線はこの二線以外にない。それは東九州と西九州をつなぐ太いパイプである。

久大本線沿線には、古代、豊後国府の高坂駅（大分）から由布（由布院）荒田（玖珠）石井（日田）の各駅を経て杷伎駅から筑後川流域に至る駅馬制の官道が通じていた。それは上から中央政府の命令が「遠つ朝廷」の大宰府を通じて豊後国府に通達され、下からは国府の報告が朝廷に届けられる政治の道であったばかりでなく、文化と産業が通い合う道でもあった。

『豊後国風土記』が豊後各郡を紹介するのに日田郡を冒頭にかかげ、次いで玖珠郡を書くのも、それ

●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。



が太宰府に近く、豊後国への入り口であったからにはほかならないからである。中世から近世にかけても、この道は基本的に動かない。そして近代、佐賀街道のあとを受けた国道 210 号線も、さらに久大本線もこれを踏襲して走っている。

■先進文化流入の道

逆に先史時代にさかのぼっても同じことだった。瀬戸内海の海路は別として、先進文化が大分県に入ってくるのには二つのルートがあった。一つは日豊本線（上り）で紹介した北九州から宇佐地方への流れ。もう一つが、筑後川流域から久大本線沿いに大分に入るものである。豊後国中心部へは、むしろ前者より後者のルートが優先したのであるまいか。

例を一つあげよう。装飾古墳の伝播（でんぱ）である。ご存じのように、筑後平野の古墳は玄室を朱色などで彩っているものが多い。珍敷塚、日の岡などの古墳が有名だが、その装飾墳は大分県下ではまず日田の穴観音、報恩寺の古墳に見られ、玖珠の鬼塚、鬼ヶ城、そして峠を越えて大分の千代丸古墳へと引き継がれる。あるいは白杵の白塚、下山両古墳

に「石人」が建つのも、八女の岩戸山古墳に影響されたものだろうか。とすると、これは西から東への壮大な文化の流れといつてよい。

と同時に、九州の中央部近くに位置する日田・玖珠は、九州の縦の交通路との交差点でもあった。北へは英彦山・中津・宇佐、南へは阿蘇山・直入・大野。特に江戸時代、日田が西国郡代の代官駐在地として九州の政治・経済の中心地の観を呈すると、「代官道路」は八方へ延びていったものだ。

大分駅を出た列車は、古代の国府や国分寺の地から大分川流域に入り、やがて深く刻まれた谷の上の段丘を進むようになる。谷間から抜け出すと由布院盆地。水分峠の長いトンネルを抜けると再び谷間に入り、玖珠盆地へ。あとは峡谷のそこを左右に首を振りながら走って、パッと開けた日田盆地。と思うとまたまた峡谷となり、夜明ダムの前よりから筑後平野へ出る。久大本線は盆地のダンゴをくし刺しに走るルートである。

■大分の観光鉄道

途中の峡谷美はもとより、車窓には「豊後富士」

の由布岳はじめ、「九州の屋根」の九重連山、「おとぎ話の国」の万年山などメサ山群といったぐあいに、緑豊かな山と高原が展開する。さらに湯ノ平、由布院、天ヶ瀬、水郷日田と温泉地も次々。伝説と史実に彩られた文化財も多い。それは「美しい高原、豊かな出で湯」という大分県のキャッチ・フレーズそのままに、観光鉄道、といってもよからう。

さらに「火の国」に通ずる宮原線は谷間の温泉郷から高原へと、のどかに一両で走るローカル線の代表格。日田彦山線は筑豊へ直結するとともに、神と仏の英彦山への道。ともあれ各駅を拠点として、大分県のみずみずしい自然のなかに溶け込んで行く、バラエティーに富んだコースの用意されているのが久大本線沿線である。



■久大本線・宮原線・日田彦山線の沿革…

久大本線の歴史は大正2（1913）年8月に設立された大湯（だいとう）鉄道に始まる。同社は大分から湯平までの開設を目的にすぐさま工事にかかったが、戦争の影響や資金面から小野屋までの区間で同4（1915）年秋に営業開始。

これが同11（1922）年末に国有化され、翌年に湯平までのばすとともに大分－小野屋の軌間拡張も完成。その後少しずつ線路が敷かれていって、昭和8（1933）年に天ヶ瀬まで。

一方、久留米からは昭和3（1928）年の久

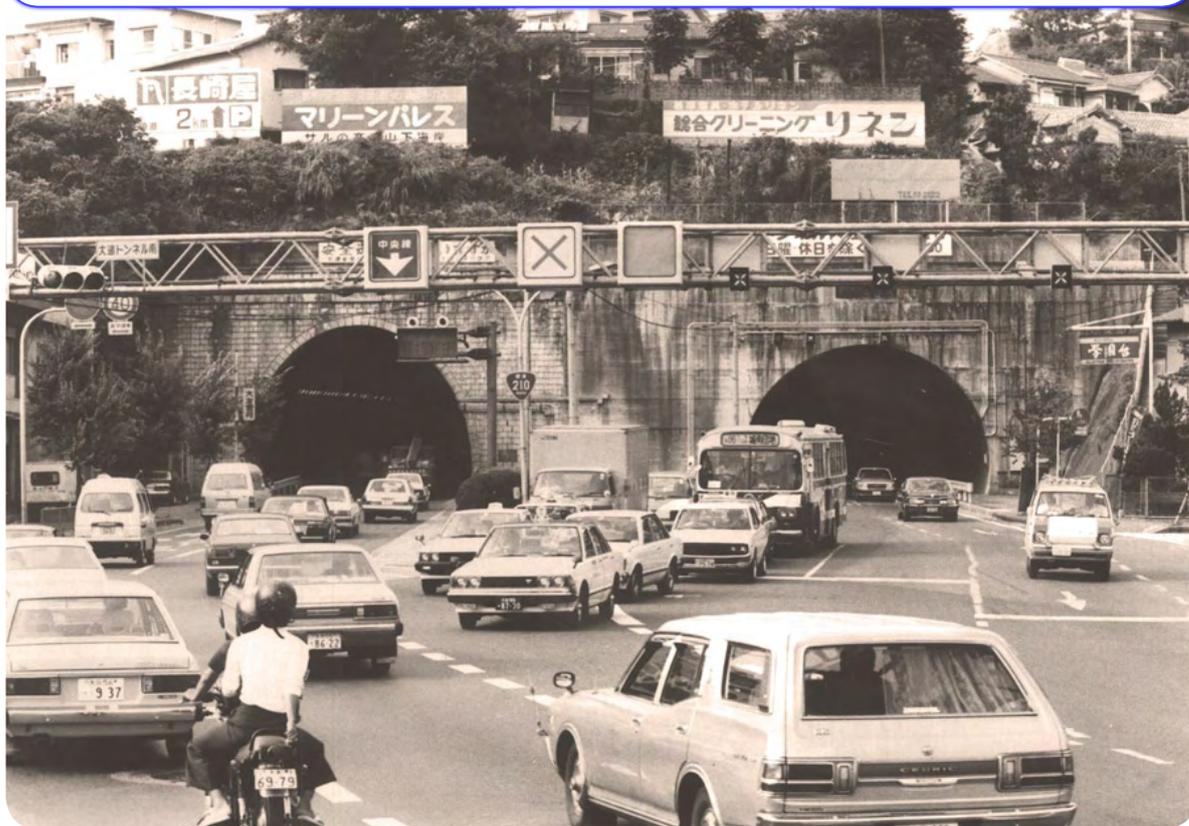
留米－吉井間開業を皮切りに、7（1932）年に大分県に入り九年春に日田まで。そして9（1934）年11月15日に天ヶ瀬まで結んで久大本線の全通となった。

宮原線は菊池市までを目標とし、昭和12（1937）年に宝泉寺まで延びたが、戦争で18（1943）年に休止。23（1948）年に復活して、そのあと小国まで延びたまま。日田彦山線は複雑な線名で建設され、大分県内の2駅は昭和12（1937）年開設。32（1957）年の全通のあと、35（1960）年に現在の線名、区間が決まる。

④ 南大分

目を見張る変ぼうぶり

南大分駅開業：大正 4
(1915) 年 10 月 30 日



◀ 大分市の中心部と結ぶ大道トンネル

■古い大分の地

大分市の中心街と細長い丘陵によってへだてられ、大分川の左岸平野に広がるのが南大分の市街地である。

これまで何度か述べてきたように、大分市域では最も古くから開かれた地で、豊後国府のあったところと推定される古国府にも近く、地割りに条里制の遺構も見られる。

いってみれば、南大分は大分の故地である。にもかかわらず、中心街に対して「南」の呼称がついているのは、南大分という呼び方が大分中心街、つまり城下町の成立以降のものであると考えていいだろう。

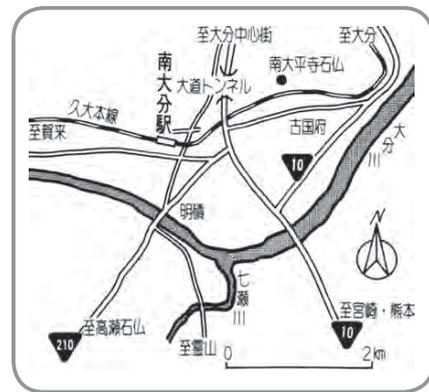
もっとも、南大分というのはかなり漠然とした呼び方で、南大分駅一帯から三ヶ田町を中心として狭い地域をさすこともあれば、それにやや広がりを持たせて呼ぶこともある。南大分駅もかつては所在地の名をとって永興（りょうご）駅と称していた。

大分駅を出た久大本線はいったん東に向かい、丘陵先端部を迂回（うかい）して方向を180度変え、古国府を過ぎて南大分に入ってくる。

■峠と大道トンネル

一方、道路は中心街から国道210号線が丘陵にトンネルをうがって南大分に入る。これを大道トンネルと呼ぶ。大道は府内の城下町が整備されたさい、大分川中流域との連絡のために作られた道路で、トンネルの前身は堀切と呼ばれた大道峠。南大分に入った道は大分川左岸から右岸の植田地区に通じ、かつての肥後街道にも連結、さらに大野川流域ともつながる道として重要なものだった。

大道、堀切を開いたのは府内藩主の竹中重利。「せっかく城下を府内に移したのに、南部の道が旧府に通じていて、新府に直接通じていないとは…」とツルの一声。『豊府聞書』によると「これによりて領内の民人をして、府南の山を切り谷を埋め、もって道路を直通せしむ」。慶長16（1611）年のことである。だが、当初の道は細く、峠も山をわずかに掘り割った程度。その後、明治時代まで何度か改修が行われた。



■街道に連なる商店

峠は馬車の通う道だった。米や雑穀、野菜、さらに青表など郡部の産物を積んで町に入る馬車は、帰りに油や細工物、日常生活用具など町でできる物を積んで峠にかかる。荷は重い。あえぎあえぎ登る馬の目は血ばしり、口には泡、全身に汗。人は大声あげてムチを振る。その人馬がほっと一息入れるのが峠の頂だった。

堀切を吹き抜ける風は涼しく、そこにまず茶店が出現した。続いて峠の両側に米や青表の間屋が立地、さらに荷馬車や、その車が荷を運んでいく農村部の人たちのために、さまざまな商店が並んだ。こうして生まれたのが、峠の北側の大道町、南側の三ヶ田町などである。

三ヶ田町は、その後に市街化が進んでいく、南大分地区の核となった。南大分駅の誕生が、市街化をいっそう促進した。

そして自動車の時代が来た。戦後間もなく峠にトンネル計画が立てられ、30（1955）年春開通。さらにもう一本の新トンネルも掘られ、大分県下の道路では初の上下線区別トンネルとなった。

■緑の丘も住宅地に

ここ数十年、南大分地区の変ぼうは目を見張るばかりである。スプロール現象に始まりあれよあれよという間に家並みが連なってしまった。三ヶ田町から明礮に至る旧道筋を核として、新道の国道210号線、さらに国道10号線バイパスや大分医科大学への道路は会社や個人商店が軒を連ね、その裏手は住宅街となって田畑はめっきり減ってきた。

これは大分川を渡って植田地区に入っても同じことである。大分川右岸と支流の七瀬川流域も条里制の地割りがはっきり残る美田地帯だったが、今や住宅に浸食されている。とりわけ丘陵部の住宅団地化が著しい。緑はすっかりはぎとられ、〇〇ヶ丘といった名のニュータウンのオンパレードだ。

しっとりとしたたたずまいの古くからの農家、新建材の見本のような新しいサラリーマンの住宅。けばけばしい看板の商店。膨張する都市が持つさまざまな顔である。



＜メモ＞

周囲にある名所旧跡等（駅からのおよその距離）

◇高瀬石仏（元町石仏とともに大分川下流域を代表する国史跡の磨崖仏。5キロ）

◇南太平寺石仏（2キロ）
口戸石仏（6キロ）

◇霊山寺・森林公園（霊山の中腹にある九州西国観音霊場の古刹。一帯が森林公園となり、市立青年の家がある。8キロ）

◇少林寺（6キロ）

◇塚野鉱泉（7.5キロ）

45 賀来

豊後国分寺の跡

賀来駅開業：大正 4
(1915) 年 10 月 30 日



◀ 古代最後の宗教、教育の中心であった豊後国分寺の跡

■古代宗教・教育の中心

大分川に支流の賀来川が合流するあたりが賀来で、駅も合流点近くに置かれている。この一帯は古くから開発された地で、筑後川流域文化の影響を受けた千代丸古墳（国史跡）や丑殿古墳（県史跡）などがあり、条里制の跡もみられるが、なんととっても注目されるのは豊後国分寺があったこと。

国分寺跡は大分川左岸の段丘の上であり、付近に国分の地名が残っている。

古代大分の中心だった南大分平野の西端ともいえるところにあり、平野の東、古国府にあった豊後国府が政治の中心とするなら、この地は宗教と教育の中心といってもよかろう。

国分寺は聖武天皇が護国と仏教の興隆をねらって各国に建てさせたもの。寺仏によると、豊後国分寺は天平 13（741）年、勅によって市川民部某が豊後国司と協力して建て、のちに行基を開基としたという。

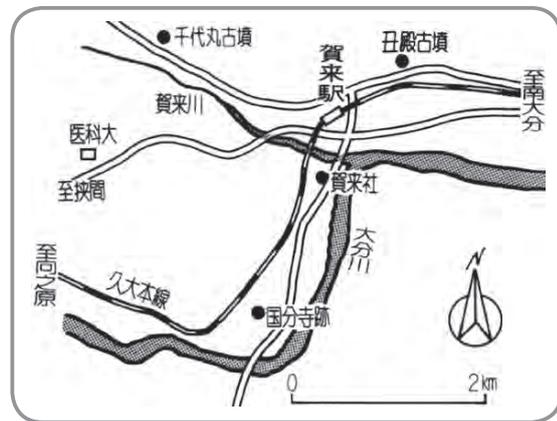
当時は僧寺と尼寺があったが、この寺跡は僧寺。尼寺の跡はわからないが、南大分駅のすぐ近くにある現在の永興寺がそうではないかといわれる。

■そびえていた七重塔

国分寺の山号は医王山、寺名は金光明寺。『続日本書紀』の記述や、出土する鏡瓦（あぶみがわら）や唐草文瓦などからみて、建立は八世紀の半ば以前、だいたい寺伝通りの時代に間違いなさだろうとみられている。現在、す

べての堂塔は失われており、金堂の跡には薬師堂、塔の跡には観音堂が建ち、境内に新しい国分寺があって瓦などを保存する。近年、大がかりな発掘調査が進められ、残る各種の礎石などから堂塔の規模、寺域の広さなども大体つかめてきた。

それによると、現在の観音堂の下にある礎石群や土壇の遺構の大きさなどから、塔は『続日本紀』に「七重塔を建てしむ」とあるとおりのものだったことが判明した。豊の国とはいえ、豊後は決して大国ではなかった。だが、国分寺の七重塔は大国にひけをと



らない高い塔。大分平野を見おろす川岸の丘にそそり立つ燦然（さんぜん）たる塔の偉観はいかばかりだったろう。

■賀来神社の大名行列

賀来のもう一つの名物は賀来神社と、その卯酉（うとり）神事である。西大分駅のさいに豊後一の宮の柞原八幡について述べたが、古代の賀来荘は柞原宮の直轄荘だった。賀来社もその末社で、建磐竜（たていわたつ）と武内宿禰を祭神としている。

善神王社ともいい、鎮座は承和元（834）年と伝えるが、はっきりしない。鎌倉時代に存在したことは明らかである。

ところで、祭神の武内宿禰（善神王）は平常は柞原八幡にあって神地を守り、毎年秋の10日間だけ賀来社に帰ってくるそうである。

伝えによると、宿禰は柞原の祭神である応神天皇に「何日間ほど出仕すればよろしいか」とうかがいを立てたところ、八幡神は「年に10日ほど」と答えた。だが宿禰は耳が遠く、これを「10日間ほど帰ってよい」と聞き違えたとのことだ。そのせい、祭

神の還御する9月1日から、11日に柞原に出仕するまでの間の祭礼は盛大。特に卯年と酉年の神幸は大名行列が繰り広げられ、にぎやかである。かつて国府から柞原宮に大神宝を卯酉年に奉納していた故事にならっての行列というが、初日と末日に神幸のお供をするほか、中日の6日には昔の庄屋宅から神社まで大道具、小道具の振りを伴う行列を展開、たくさん見物人が集まる。

■さびしくなった駅

駅周辺も昔とはかなり変わってきた。南大分ほどではないにしても、大分医科大学を経て挾間町へ通ずる新道が国道210号線のバイパス役となり、車の往来はぐんと増え、郊外住宅地化も進んでいる。

国分寺跡は国の史跡として森は比較的良好に残っているが、木々の間から大分川のほとりや丘陵部に広がる住宅団地も見えるようになった。

これと反比例して駅はさびしくなるばかり。無人化されたうえ、駅舎もなくなった。周りを新しい住宅で埋められてしまう日も、そんなに遠くないことだろう。

<メモ>

周囲にある名所旧跡等（駅からのおよその距離）

◇豊後国分寺跡（2.5キロ）

◇賀来神社（0.8キロ）

◇千代丸古墳（県下でも有数の規模の横穴式石室をもつ円墳。珍しいのは奥壁から水平に突き出した棚石で、この全面に三角、四角、人物、獣をあしらった線刻画がある。2キロ）

◇丑殿古墳（石室内に家形石棺を安置する。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＝」（10）

2007年5月4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。