

道路交通

臼杵市における道路交通は、市街地を中心に南北に走る国道二一七号線が幹線をなしており、更に、主要地方道・一般県道の十四路線が放射状に延びている。また、国・県道と各集落、集落と集落を結ぶ市道が八百六十一路線、総延長二十八万九千八百五十五メートル

が縦横に延びている。市道の改良率は一四・六%であるが、舗装率は九一・九%と高い。

いま、臼杵市の主な道路交通網の現況を示すと、図13のとおりである。臼杵市を南北に結ぶ幹線道路として

は、大分・佐賀間方面へは、昭和二十五年（一九五〇）の市制施行当時に開通した県道臼杵―佐賀間線（現国道二一七号）（地図1）、県道臼杵―坂ノ市線（昭和四十一年開通）（地図4）、大分―臼杵線（昭和四十九年開通）（地図6）がある。

海部の地理(5)

―臼杵と佐賀間―



熊崎バイパス

矢野 彌生

(会員・佐伯市中山区)

県道臼杵―坂ノ市線は急カーブ、急勾配のため利用者が少なく、昭和五十三年に開通した県道臼坂有料道路の影響で利用者が急減し、大分―臼杵線（九六位峠経由）（地図6）も曲折した道路が多く、利用者は少ない。

また、臼杵―大南線（地図12）、武山―竹中停車場線（地図11）などの県道もある。昭和五十九年に開通した国道二一七号線熊崎バイパス（臼杵バイパスと臼坂有料道路を結ぶ）（地図3）がある。

県南の津久見・佐伯方面へは、国道二一七号線臼杵バイパス（昭和五十二年開通）（地図2）、県道臼杵津久見線（地図7）がある。また、野津・三重方面へは、臼杵―野津線（地図5）、臼杵―川登線（地図8）、東神野を經由している津久見―野津線（地図9）などの県道がある。

臼杵市は、西側の野津方面を除いては、他地域とは海

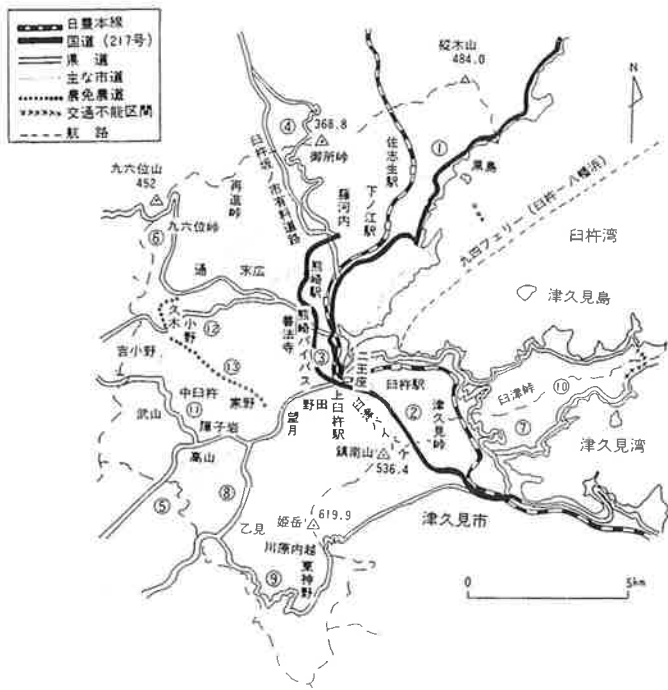


図13 白杵市の主要道路

上交通による海の道によるほか、標高三百から五百メートルほどの山地を越える峠道しかなかった。白杵市には古い道は多いが、比較的良く姿をとどめているものとしては、府内や津久見へ通じる街道がある。古地図から府内や津久見へ抜ける主な順路を見ると、府内道は、一つは江無田（城下入口）―末広一里松―大將軍（上北小学校西隣の社）―通（かよい）の車橋―白城（木）峠―広内。もう一つは車橋―松原―九六位山―毛井への道がある。

また、津久見道は、海添一里松―カケハシ―内畑―畑峠。それに一里松―大岩（万年溪）―蔵富峠への道がある。

一方、白杵から佐賀関へ通じる道路を見ると、天明三年（一七八三）豊後の地を旅した古河古松軒は、佐賀関路について

白杵までは山道甚難所にて、浜に下りては山に登る。道もなき難路を行処もあり、草ぼうぼうと生茂りし中を行事もあ

り、狼などの昼中にもおる道にて、胆を冷せし事多し。やうやう一日に四里斗り歩行して、佐志生と云所に行て、はにゆうの家にとどりぬ。

と述べており、藩政期の佐賀関路の厳しい状況が分かる。明治に入っても、臼杵から佐賀関路は、極めて難路として車馬の通行も不能であったが、明治四十五年（一九二二）拡幅・改良工事が完工し（一）、大正五年（一九一六）には県道になつてゐる。

村を結ん 臼杵の村々と他の地域を古くから結んだ 峠 でいた峠道について、その幾つかを紹介したい（2）。

◇臼津峠◇ 徳浦峠ともいう。臼杵市大字大泊と津久見市大字徳浦の境にある峠。県道臼杵津久見線（旧国道二二七号）上にある。標高二八〇メートル。かつては津久見側の地名をとつて徳浦峠と呼ばれていた。道路は名ばかりで、人一人やつと通れるウサギ道。しかし、第二次大戦前、軍用道路として突貫工事で改修され、トンネルも掘られた。峠の名称も臼津峠と変わった。昭和五十二年新臼津トンネルが開通するまでは津久見と臼杵・大

分を結ぶ唯一の道路だった。峠付近は臼津峠自然公園で臼杵湾の津久見島を眼下に、豊後水道や四国西部が遠望できる好位置にある。

◇津久見峠◇ 森木越えともいう。津久見市と臼杵市を結ぶ道が鎮南山（五三六・四メートル）。東方二キロの山地を越える所にある峠。津久見市青江地区平岩と臼杵市宇内畑との境をなす。標高四二七・三メートル。昭和五十二年三月、峠の西一キロの所に国道二二七号線の臼津バイパスが通る。東方一・五キロの所に日豊本線徳浦トンネルがある。「豊後国志」は、峠からの展望を褒め、海中に一点孤立して津久見島がある。緑濃く、盆をふせたような形だ。この島を望むにはこの峠が最もよく、このため津久見峠の名がある。

と、地名の由来を述べている。また、臼杵側からは内畑道のほかに万年溪をさかのぼって森木経由で峠に達する道もあり、森木越えとも呼ばれた。「豊後国海陸路程」には、

臼杵城下より毛利三郎領、赤の河内迄陸路二里。ただし、内一里は臼杵城際より坂也。

とあり、江戸期の臼杵藩専用道路がこの峠を通つてい

た。江戸期に限らず、昭和の初めまでこの峠は利用されたが、臼津峠の開通に伴い、利用者はほとんどなくなつた。

◇川原内越◇ 臼杵市東神野と津久見市の境にある峠。峠は碁盤ヶ岳（七一六・三メートル）と姫岳（六一九・九メートル）の間を越える。県道津久見野津線が通る。標高約四百メートル。峠の三百メートル程の距離に東神野の川原内の集落があることからこの名がある。この峠道は、津久見側が急傾斜面で曲折がひどい。峠の頂にはトンネルがあるが短い。昔はかなりのトンネルだったが、度々崩れて門のようになってしまったという。

◇九六位峠◇ 大分市広内と臼杵市松原の間にある峠。標高三百五十メートル。県道大分臼杵線が通る。峠の南西約八百メートルの所に九六位山（四五二・七メートル）があることからこの名がある。江戸期には九六位山系越えとして、川添・坂ノ市―臼杵間でにぎわつた三大峠（他に御所峠・再進峠）の一つであった。府内城下と臼杵城下を結ぶ重要路。臼杵城下から行けば、平清水・田篠・末広・通を経て、通橋から山中へ入り、峠を越えて広内を經由、毛井・横尾・猪野・下郡を通つて府内城下に入

る。經由地は多少違うが、これは現在の県道大分臼杵線として生き残っている。

◇再進峠◇ 臼杵市大字岳谷と大分市の境にある峠。大分市坂ノ市屋山と臼杵市松岳を結んでおり、自動車は通れない。御所峠と九六位峠にはさまれた位置にある。標高四百六十メートル。再進という字は、サイシンという音に当て字したものである。『臼杵小鑑』には、

白木嶺に采真という所あり。

とあるが、これも当て字らしい。それなら本来の文字の意味は「採辰」で辰砂、朱を採取するところの意が地名の由来と考えられる。丹生郷は今の大分市坂ノ市から臼杵市にかけての一带で、『豊後国風土記』の海部郡丹生郷のくだりに

昔の人、この沙（すな）を取り朱沙（あか）にあたり。因（よ）りて丹生郷（にうのさと）というとの地名解説がある。

◇御所峠（ごせんたお）◇ 「ごせんとうげ」ともいう。臼杵市大字岳谷と大分市の境にある峠。大分市坂ノ市と臼杵市藤河内をつなぐもので、県道臼杵坂ノ市線が通る。標高二百九十八メートル。御所の名は、昔、ここで貴人

が休んだからといい、それは橘豊日皇子（たちばなのとよひのみこと）、つまり、後の用明天皇だという。真名野長者伝説にからむ話。江戸期まではさびしい峠だったようで、峠が脚光を浴びるのは、明治に入ってからである。『臼杵小鑑増補』には、

明治十一年、御所嶺に新道を作る。行旅の人、昔日十倍す。故に（六ヶ迫への）浴客群をなし、春冬寒候には冷水を温め供す。その繁栄、日を迫って盛なり。

明治時代に入ると、臼杵から大分まで通じる道路が完成した。臼杵から六ヶ迫まで客馬車（馬車交通は、明治三、四十年代から大正前半期が最盛期）もあり、歩いて大分まで行く人は、ここで一休みし、六ヶ迫鉱泉の冷たい水を飲み、それから峠を越した。わらじをはいて山道を進み、頂上の御所峠の茶店で茶を飲み、一気に坂ノ市に下ったという。

しかし、大正期には国鉄日豊線の開通でさびれ、峠が蘇生したのは昭和も戦後である。大規模な改良工事で自動車道路となつてからであるのだが、昭和五十三年県営

臼杵坂ノ市有料道路が開通したため、交通量が減少し、再び静かなさびしい峠になった。

市街地の主要 交通路の変化

臼杵市の旧市街地を中心とする交通路の明治以降の大きい変化を示すと、図14のとおりである。

市街地の交通路の変化の大きな要因は、丹生島周辺、堀川の埋め立てや、昭和四十四年（一九六九）の洲崎地先埋め立て完工によって新道が誕生したことである。

市街地は、道路も狭く、あるいは曲がりくねった不規則な街路網であるが、そのため、昔の城下町の景観がしのばれる。

そのような古い町並みを残す市街地の中で、最も大きく変容した



図15 洲園洲地区

（『うすきの歴史的環境とよ町づくり』(昭和61年)による）

のが、洲園地区である。昭和三十六年に県道臼杵―津久見線の建

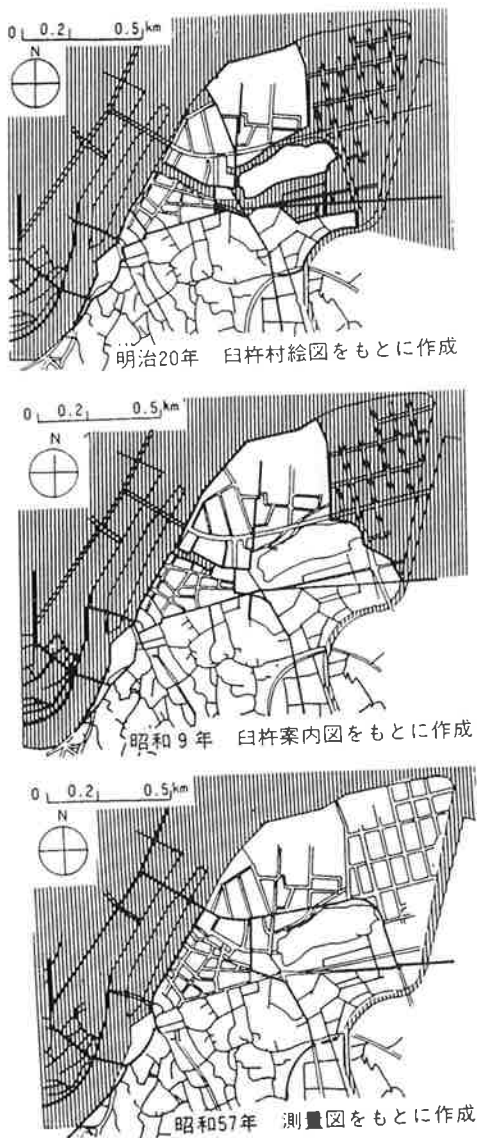


図14 市街地の埋め立てと主要道路の変化
 (『白杵の歴史的環境と町づくり』
 (昭和61年)による)

設に伴った街路拡幅によってこの地区は、二つに分断されている(図15)。道路の北側では、土塀が壊され景観を一変させた(図中の1)。また、土塀の門の続く武家屋敷の街並みは取り崩され、現在の景観にその名残りはあまり感じられない。

一方、県道南側は、拡幅による敷地の削減を免れたため、従来の敷地割をほぼ残しており、明治初期の絵図に

見られる敷地割はほとんど変わっていない(図中の2)。しかし、昭和五十三年、中須賀橋が完成してから市街地への入口となり、通過交通の往来が、周辺の歴史的環境に悪影響を及ぼしている。また、八坂神社参道と城登り口を結ぶ通りも著しい変容をしている(図中の3)。

更に、昭和三十年代に堀川が埋め立てられ、昭和三十九年には、辻と県道をつなぐ幹線が開通すると大きく変

貌した。この幹線道路には公共的あるいは商業的な施設が建てられ、参道と城登り口を結ぶ通りの存在感を弱いものにした(図中の5)。特に、城登り口の両脇には大規模な建物が通りをはさんで向かい合い(図中の4)、城登り口あるいは城跡への視界をさえぎっている(3)。

自動車 現代の輸送機関として最も幅広く利用されているものは自動車である。経済の発達

につれ輸送時間の短縮が重要性を高めてくると、自動車の迅速性を生かしたスピード輸送がエネルギー効率の低さを補い、次第に他の交通機関を圧倒するようになった。自動車は、現在では輸送機関の中心的存在といえるまでに成長している。

いま、臼杵市における自動車の交通量を示すと、表12のとおりである。最近では、臼杵市内の一部の地区を除いて、自動車の交通量は増加の傾向を見せていることが分かる。国道二一七号線の内畑、県道臼杵野津線の福良搔懐、臼杵坂ノ市線の稲田は交通量が多いが、過疎化の進行の著しい山地集落の東神野などでは、交通量が減少している。

また、臼杵市の車種別自動車登録台数の推移を示すと表13のとおりである。即ち、昭和四十五年の臼杵市の自動車登録総数五千六百台に対し、昭和五十七年には一万四千六十一台と、二・五倍増加していることが分かる。

増加の状況を車種別に見ると、乗用車の登録台数が、昭和四十五年に千三百七十四台だったのが、昭和五十七年には七千二十二台と、五・一倍にも激増しているのが特に目立つ。

我が国におけるモータリゼーションの進展は著しいものがあり、自動車による大気汚染や騒音及び振動は、大都市のみでなく、地方都市の幹線道路の周辺地域における生活環境の悪化を招き、深刻な社会問題となっている。

また、臼杵市と津久見市を結ぶ国道二一七号線の臼津バイパスの新臼津トンネル(全長一六四九メートル)は、トンネル内の照明が暗く、大型車両などにはさまれながら走るオートバイクやバイクドライバー達から

「光量の少ないバイク・オートバイクのヘッドライトなどは先が見えにくく非常に危険だ」

という声もある。

表12 自動車の交通量

路線名	調査地点	昭和52年		昭和55年(春季)		昭和58年(秋季)	
		台	前調査(S49年)に対する伸率(%)	台	前調査(S52年)に対する伸率(%)	台	前調査(S58年)に対する伸率(%)
国道217号線	佐佐生	1,355	35	1,024	△24	1,590	55
〃	市浜	4,256	△6	3,816	△10	4,141	9
〃	内畑	3,611	—	4,981	38	6,513	31
県道大分白杵線	末広	1,352	40	1,346	0	1,516	13
〃 白杵野津線	福良	9,656	0	8,755	△9	9,723	11
〃	搔懐	5,489	5	4,425	△19	5,201	18
〃	武山	1,313	△11	1,238	△6	—	—
〃 白杵停車場線	浜	2,047	4	2,349	15	—	—
〃 津久見野津線	東神野	213	△13	107	△50	87	△19
〃 白杵坂の市線	稲田	—	—	3,499	—	4,479	28
〃	藤河内	1,026	11	376	△63	373	△1
〃 白杵津久見線	大乙	(国道)888	△69	(県道)554	47	—	—
〃 川登白杵線	泊見	—	—	465	—	623	34
〃 大泊浜徳浦線	風成	—	—	826	—	1,101	33

注(1) 観測時期、52年は春季、秋期の各季1日観測結果の1日平均、55年は春季、58年は秋季1日観測結果 資料：白杵土木事務所
 (2) 観測時間、AM7時からPM7時までの12時間
 (『統計うすき』<昭和58年版>による)

表13 車種別自動車登録台数

年次	総数	貨物車					乗用車	乗用車		
		総数	普通車	小型	小型三輪	被けん引報		総数	普通車	小型車
昭和45年	56,00	1,680	202	1,374	100	4	68	1,374	10	1,364
50	9,195	2,085	302	1,726	57	—	72	3,893	23	3,870
53	11,044	2,230	354	1,852	23	1	60	5,617	63	5,554
54	11,914	2,283	374	1,905	—	4	82	6,134	70	6,064
55	12,694	2,285	391	1,890	—	4	86	6,571	75	6,496
56	12,928	2,230	378	1,846	—	6	95	6,825	78	6,747
57	14,061	2,201	372	1,820	—	9	100	7,022	84	6,938

年次	特種用途車	大型特殊車	小型車二輪	軽自動車				原動機付自動車	小型特殊自動車
				総数	三輪	四輪			
						貨物	乗用		
昭和45年	45	6	17	2,254	33	1,399	822	—	—
50	99	12	57	2,977	143	1,530	1,304	3,936	760
53	117	12	91	2,917	1	1,770	1,146	5,360	714
54	115	14	94	3,192	1	2,096	1,095	5,925	679
55	125	15	93	3,519	1	2,403	1,115	6,453	652
56	144	15	100	3,498	1	2,382	1,115	6,705	570
57	158	15	116	4,430	1	3,251	1,178	7,146	541



照明の暗い新白津トンネル

白杵市から津久見市へ通勤しているある会社員は、「光量の弱いヘッドライトでは点灯しても前方がほとんど見えない時が多い」

と言ひ、オートバイやバイクは長いトンネルの安定走行は命懸けであるという。

更に、白津境界の表示やセンターラインの引き直しなどの要望も多い。交通関係は人命にかかわる問題であり、

その解決は焦眉の急を要する。

減少するバス利用客

我が国における自動車による旅客輸送の伸びは、専ら乗用車の普及によるもので、自家用車の普及とミニバイクのあおりを受けて、バスの利用客は減り続けている。県内のバス

表14 バスの路線別利用客数

輸送機関名	運 行 区 間	利 用 客 数			
		昭和51年	昭和55年	昭和58年	
大分バス	○白杵-吉野-大分駅	563,475	529,085	483,724	
	○白杵-坂ノ市-鶴崎-大分駅	—	177,431	221,174	
	○白杵-下ノ江-佐賀関	405,815	324,997	199,486	
	○白杵-末広-久木小野	29,425	24,916	9,317	
	○白杵-津久見	109,836	92,154	86,742	
	○白杵-大浜	50,744	84,649	54,982	
	○白杵-乙見-上宮本	22,250	11,073	11,655	
	○松ヶ谷-六ヶ迫-堂籠-白杵	81,022	18,225	7,332	
	○白杵-風成-深江	112,929	88,435	81,227	
	○白杵-鍾乳洞-白岩	73,952	44,151	39,876	
	国鉄バス	○白杵-三重	569,889	501,430	420,725
	亀の井バス	○別府-大分-白杵石仏-風連鍾乳洞-大分-別府	8,035	10,188	8,079

(「白杵市総合計画」(昭和60年12月)による)

交通について、県南地域に多くの路線を持つ大分バスについて見ると、同社の県内の利用状況は、ピーク時の昭和四十三年度に延べ四千五百五十七万人であった乗客が昭和五十三年度には三千四百八十万人と、この十年間に約一千万人も激減しており、昭和四十三年度に対し二・三・六%と大幅に減少している。

白杵市におけるバスの路線別利用客数を見ると表14に示すように、白杵―坂ノ市線を除いてはほとんどの路線が利用客が減少していることが分かる。これは自動車の増加とともに、過疎化の進行による

い。即ち、大分バスの臼杵市における一便当たり平均乗客人員は、最も多いのが大分線で十三人。最も少ないのが、松ヶ嶽線の六・三人となっている（「市報うすき」昭和五十四年四月一日号）。一便当たりの損益分岐点が全国平均で十七人といわれており、その運行状態の厳しさと共に、臼杵市内の各路線沿いが過疎化していることが分かる。従って、今後更に過疎化が進行すれば、過疎路線廃止も予測される訳で、バス交通の公共性が損なわれるような事態も心配され、行政や市民の真剣な対応が望まれる。

鉄道交通 国鉄は、昭和二十四年（一九四九）に公共企業体として発足して以来、我が国の経済復興と高度成長に大きな役割を果たした基幹的輸送機関である。しかし、各種交通機関の発達や産業構造の変革などが進展し、貨物輸送の大幅な減少、旅客輸送の伸び悩みといった状況に置かれたこともあって分割民営化された。

臼杵市の鉄道交通の状況を利用者数を中心に述べる。臼杵市の鉄道網を見ると、JR九州の日豊本線が約一七・五キロにわたり北から南に縦断しており、北九州と

表15 国鉄（現・JR九州）各駅別利用者数（単位：人）

区分	年次	臼杵駅	上臼杵駅	熊崎駅	下ノ江駅	佐志生駅	計
乗車人数	51	516,713	205,748	147,218	69,279	143,729	1,082,687
	55	395,768	166,501	126,677	55,706	115,280	859,932
	57	350,394	141,527	120,067	47,141	93,514	752,643
	59	316,969	133,134	109,359	34,545	75,869	669,876
降車人数	51	561,699	208,689	152,089	71,763	150,025	1,144,265
	55	395,947	169,407	134,834	56,886	119,077	876,151
	57	359,900	150,859	126,062	48,031	98,121	782,973
	59	318,432	134,971	113,915	34,918	79,990	682,226

（日本国有鉄道「鉄道統計年報」による）

宮崎・鹿児島と連絡している。臼杵市には、臼杵駅をはじめ五駅があるが、乗降客の少ない上臼杵駅・熊崎駅は民間委託駅。佐志生駅・下ノ江駅は無人駅となっている。

市内五駅の乗降客数を見ると、表15のとおり全駅とも乗降客数の地滑り的な減少を見せている。また、貨物取扱量を見ても、表16に示すように昭和五十三年には、五駅のうち、臼杵駅を除

表16 国鉄（現・JR九州）各駅別手・小荷物、貨物量

（単位：個、t）

区 分	年度	白 杵	上白杵	熊 崎	下ノ江	佐志生
手・小荷物 (個)	53	32,868	5,340	9,309	—	7,433
	54	29,243	4,326	7,670	—	6,431
	55	26,482	4,496	6,839	—	4,484
	56	22,011	3,128	5,044	—	3,609
	57	15,169	1,696	3,206	—	2,378
貨 物 (t)	53	53,366	—	—	—	—
	54	49,083	—	—	—	—
	55	49,201	—	—	—	—
	56	50,938	—	—	—	—
	57	45,039	—	—	—	—

（大分鉄道管理局の資料による）

いた他の四
駅は貨物の
取り扱いを
廃止してい
る。更に、
昭和五十九
年には、つ
いに白杵駅
でも貨物輸
送は廃止さ
れた。現在
白杵で生産
されるウイ
スキーは幸
崎駅から、
たばこは鶴
崎駅から運

特急にちりんが白杵駅に停車し、長距離利用者への利便が図られている。昭和四十九年から電化され、スピードアップが図られた。

昭和六十二年四月に国鉄は分割、民営化されてから漸次運行回数も増加し、特に市民の日常生活に影響が大きい普通列車の増便を図るなど改善されている。現在、白杵駅では、毎日特急上り十本、下り十本、急行上り一本、下り一本、普通上り二十四本、下り二十四本（うち白杵駅終着六本）の計七十本が停車している（平成三年五月現在）。



津久見峠から白杵市街を望む

ばれ、特産の醤油はトラック輸送に変わった。
列車の運行状況を見ると、昭和二十八年十一月に初めて東京・都城間に急行列車が運行。同四十三年十月から

鉄道交通は、以上見てきたように、自動車の著しい普及に伴い、鉄道に対する依存度は減少しているが、長距離輸送手段としても、また、エネルギー消費効率と確実性においても自動車にまさり、輸送機関としての優位性を保っており、乗車密度の回復を図るなど地域住民の積極的な対応も望まれる。また、市内の道路と鉄道の平面交差が二十八か所もあって、交通阻害要因にもなっており、立体化を促進する必要性が指摘されている。

注

- 1 『佐賀関町史』（佐賀関町 昭和四十五年）
- 2 峠については次の資料から主として引用した。
『臼杵城路』『歴史の道』報告書（大分県教育委員会 昭和六十一年）
- 3 『うすきの歴史的環境と町づくり』（日本ナショナルトラスト 昭和六十一年）

表紙解説
佐伯惟治のの供養塔

（塔高地上二、三七米）
佐伯市石打公民館敷地内

基礎・基壇・方形舟型からなっている。基礎は後補、基壇は三石四段からなり最下部の壇は子供の遊びで彫り窪められ一見四方に蓮弁を巡らしたようにみえる。上部を繞形座風に仕上げ、二石と三石の接合部は約二センチメートルほど堀窪め、上石の安定を図っている。三石目は一石二段としている。

塔本体上部の三角部に梵字キリク（阿弥陀）その下に左三つ巴と右三つ巴を彫り、その下を約三センチメートル彫り更に地蔵の周辺を彫り下げ、上部左右から瑞雲が巻起こりその中から特殊蓮台上に立つ、地蔵菩薩がこの世に示現し賜う姿を表現している。薄肉彫りながら線刻を交え謎を秘めた塔である。

捐館薩州大守大機正徹居士尊靈本願□智書記

地蔵菩薩像 薄浮彫

御命日□□□□大永七

捐館玉甫宗伯大弾定門神儀 天正二年十月十五日

（甫は浦か）

阿弥陀如来と地蔵菩薩の関係について次のように説かれている。「法蔵は阿弥陀如来の因位の時の名なり、これは地蔵菩薩と一体なりと云う。また一説には、法蔵は比丘（びく）の姿であり、地蔵沙門（しゃもん）は今の（織田仏教大辞典）