

## 丹生駅と大宰府道・日向道をめぐって

西別府 元日

はじめに

近年は、政界・財界はいうに及ばず、多方面で二一世紀論が盛んである。過日の新聞でも、国土庁が第四次全国総合開発計画の最終試案をまとめたことが報道されていた。二一世紀にむけて、全国一四〇〇〇<sup>キ</sup>の高速道路網を建設整備するというところである。

ところで、旧聞に属するが、この高速道路建設にあたる人が、近畿地方では高速道路の建設ルートと古代の官道(駅路)とが一致することがしばしばあるという趣旨の発言をしていることを聞いたことがある。道路の使命は、いかに早く、より確実に、より多くの物資・情報を目的地に運ぶかにある。とするならば、できるだけ直線的にルートを設定することが、建設上の課題となる。その当然のことが、様々な事情で変更されることが、現代の高速道路など交通体系整備の際の常であるが、古代では、技術的制約以外に、その理念を抑制するものはなかったといえる。社会を一つの有機体として人間にたとえるならば、古代の官道は、文字通り人間の血管の役割をはたしていたのである。ただし、その中の血液の流れは、地方から中央へという静脈流的なものが多かったのであるが。

本稿は、この古代の官道を、大分市域で具体的に想定し、さらに、従来その所在について諸説が提起されている丹生駅の位

置を考えようとするものである。なお、研究・実地調査にあたっては、大分市役所の佐藤功・秦政博両氏に、多大なご協力をいただいた。この稿は、本来共同報告的意味をもつものともいえることを、あらかじめお断りしておきたい。

## 一 古代国家の交通制度

古代の官道(駅路)を推定する前提として、はじめに古代の交通制度のなりたちと、その制度の概要を述べておきたい。

古代の交通制度は、駅馬・伝馬制とよばれ、また駅制と略称されることもある。この制度は、いわゆる大化の改新の際の六四五年にだされた詔に、

其の二に曰く、初めて京師を修め、畿内国の司・郡司・関塞・斥候・防人・駅馬・伝馬を置き、鈴契を造り、山川を定めよ。(中略)凡そ駅馬・伝馬給ふことは、皆鈴・伝符の刻に依れ。(『日本書紀』大化二年正月条)

とみえることから、七世紀の中頃に成立したという考え方もある。しかし周知のごとく、改新の詔自体は文飾の可能性が高く、そのまま信用することはできない。むしろこの駅制が、全国を東海・東山・北陸・山陰・山陽・南海・西海の七道に区分し、その連絡体系の整備のうえに成り立っていることを考えると、駅制の成立と七道制の成立と密接な関連があったといえよう。七道の制の成立を天武一二〜一四年(六八三〜六八五年)ごろとする早川庄八氏(『日本の歴史4・律令国家』)の説にしたがうなら、駅制の成立はそれ以降ということになる。

駅制の成立に関連して注目されるのは、六七二年の壬申の乱である。この乱で活躍した大分君恵尺が、大分市推迫にある古宮古墳の被葬者と推定されていることは、よく知られている。その恵尺の最初の任務が、飛鳥古京の留守司である高坂王から、駅鈴をもらってくることだった。また吉野を出発した大海人皇子らは、隠駅家・伊賀駅家を通して伊勢国に入ったことがしられる。駅鈴・駅家など駅制に関連する語句がみえることから、駅制がこのころある程度整備されていたことが推測できる。しかしこれは、畿内周辺のことであり、かならずしも全国的な整備を意味するものとは考えがたい。天武・持統朝の地方

行政組織の整備をまっけて、駅制が全国的に成立したと考えるのが妥当であろう。その意味からすれば、駅制の成立は、七〇一年（大宝元年）の大宝律令の施行をまたなければならぬといえよう。

駅制の概要については、養老公式令・同厩牧令の規定などから、うかがい知ることができるとは煩雑なだけなので、以下要点のみをまとめることにする。まず各官道には、三〇里（約二六き）ごとに駅家をおく。この三〇里というのは、他の規定にみえる車一日の行程にあたり、後述の車地名と関連して注目すべき点である。官道はその重要度に應じて、大・中・小の三路に区別される。大路（山陽道）の各駅には二〇匹、中路・小路の各駅にはそれぞれ一〇匹、五匹の駅馬が配置されている。各駅家は諸税を免除された駅長が管理し、徭役を免除された駅子が駅馬の飼育・運搬にあたるとされている。駅家の財源として、駅起稲・駅起田がおかれていた。この駅家・駅馬を利用できるのは、公的な旅の途中の官人のみである。

## 二 駅家の確認

駅制の要になるのは、全国各地に設置された駅家であった。九二七年（延長五年）に編纂された『延喜式』という令の施行細則集によると、全国に四〇二、西海道には九七の駅家があったことがわかる。このうち豊後国には、小野・荒田・石井・直入・三重・丹生・高坂・長湯・由布の九つの駅家がおかれていた。

七三二年（天平四年）ころに作成された『豊後国風土記』から、合計九つの駅家が豊後国に設置されていたことがわかるので、『延喜式』にみえる各駅家は、奈良時代から存続していたものと考えられる。

全国には四〇〇以上の駅家が設置されていたが、その駅家跡が確認された例は極めて少ない。岡山県の毎戸遺跡が備中国の小田駅に、兵庫県の古大内遺跡が播磨国の賀古駅に比定できる数少ない例である。それ以外には、静岡県伊場遺跡が遠江国の栗原駅、広島県の下岡田遺跡が安芸国の安芸駅にあたるのではないかという説がある程度である。

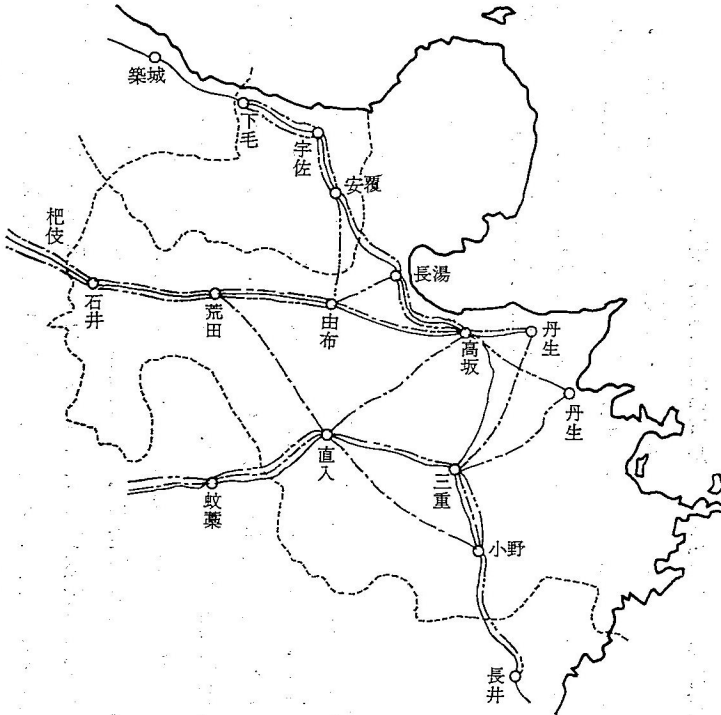
地 推 定 駅

豊		後		国	
速見	玖珠	大分	海部	大野	直入
長湯	石井	高坂	丹生	三重	直入
別府市龜川古市 別府市南町二	日田市石井	大分市上野丘東町	大分市佐野 大分市川添	大野郡三重町市場	竹田市玉来・入田 直入郡久住町柏木古市
永石温泉の附近か	石井郷内か(旧五和村大字石井)	宇佐大鏡(大分県史料24) 岩屋寺石仏附近	丹生郷と条里遺構、宇佐大鏡(大分県史料24) 豊後風土記之研究	字名「高市」(古市カ)「郡田」「郡田脇」(郡家との関係か)	志賀文書 大友文書 大分の歴史(2)
		由布院盆地の北部 由布嶽の中腹か		古称「ウマヤアト」 大分県大野町史	
		大分郡湯布院町川上 大分郡湯布院町佐土原			
		呼称「荒田」 玖珠郡志 字名「有田」 太宰管内志 大日本地名辞書			
		玖珠郡九重町大字町田 玖珠郡玖珠町大隈有田 玖珠郡玖珠町四日市 玖珠郡玖珠町古後			

古大内遺跡や、毎戸遺跡は、土地割などから方一町前後といわれており、駅家の敷地は多くても方二町をこえることはなかったといわれている。その敷地の中は、築地などで他と区画された院をなじ、駅門から中に入る構造になっていた。院内は倉・屋が数棟並び、旅行者の宿泊施設や駅務のための事務室・厩・厨屋として利用された。これを駅館といい、宇佐市の駅館川は、これにちなむ名前といえる。また倉庫には、馬具や稲穀が収蔵され、馬の世話や厨のための井戸もあったようである。駅家は前出のように、その跡地が確認された例は少なく、比定地の多くは、地名や三〇里という駅間距離から想定されたものである。したがって一つの駅について、複数の候補地があがってくるのは当然のことである。豊後国内の各駅家についても、

それぞれその比定地が推定されているが、複数の候補地がある方が多いのである。その状況を、『大分県史』古代篇Ⅰは、別表のように整理している。しかしこれは、混乱の一部を示したものにすぎず、たとえば丹生駅の場合は、現大分市の丹生地区の佐野・川添以外に、臼杵市や中戸次・犬飼などにあてるとの説もある。

このように比定地に諸説があれば、駅家と駅家を結ぶ官道(駅路)のルートも当然大きく異なってくることになる。たとえば、大分郡の高坂駅と丹生駅との間の官道の場合、高坂駅をかりに大分市岩屋寺付近と仮定しても、複数のコースが想定される。それを図示したものが図1である。この図をみるかぎり駅家が確定されない段階では、先人たちの歩いた古代の官道を確認することは絶望的に思えてくるのである。



- 「大分県史」
- - - 「大分の歴史」
- · - 藤原謙二郎『古代日本の交通路』

図1 駅路と駅家想定図

駅家の比定は、従来地名と駅間距離のみから行なわれてきた。しかし、本来地名というものは歴史的に変化していく可能性をもっているので、現代の地名のみに依存して断定するには問題が残る。また三〇里ごとに駅家をおくという駅間距離の規定も、必ず遵守しなければならない規定ではない。令の規定の中でも「もし地勢阻険、及び水草の無からむ処は、便に随つて安置せよ。里数を限らず」と、融通をきかせているのである。したがって駅間距離を、比定の根拠にすることも問題が多いのである。駅家・駅家跡の確定には、考古学的調査によつて、文字史料が出土することが理想的である。しかしその調査は、およその比定地があつて可能なことである。そのためには駅間距離にこだわることなく、より古い地名を史料などで確認し、より低いレベルの地名や通称を収集し、微地形などにも注意しながら種々の条件を加味して駅家推定地を検討することが大切である。とりわけ、近年さかんになりつつある古代官道の研究成果を参考にすることが必要である。すなわち、まず官道のルートを確認し、その上で駅家推定地を考えていく発想も必要なのではなからうか。古代の官道の復原的研究の成果を学び、それを援用すれば、駅家の位置もある程度しほりこむことができるのである。

### 三 官道の復原的研究

駅路の復原的研究における従来の方法は、まず「延喜式」所載の駅名を現在地名に求め、不明の駅については駅間距離を勘案しながら、おおよその所在地を考え、さらに小字地名・地形的条件・遺物などを参考にして駅家の位置を想定するもので、駅路そのものについては主として近世の街道を基準に、「大道」など古代道に関係すると思われる地名などによつて、概略の道筋を推測するにとどまり、古代駅路固有の路線を特定するものではなかつた。

(木下良氏「西海道の古代官道について」『大宰府古文化論叢』下巻)

古代官道の研究を精力的に進められている木下氏が回想されているように、官道の研究においても、駅家の比定が前提であつた。しかし昭和四〇年代後半にはいると、駅家の位置問題とは一応切り離して、古代の官道が追求されるようになった。そ

の原動力となったのは空中写真である。これを利用し、欧州の古道研究の方法も参考にしながら、条里余剩帯や直線の道路の痕跡を検出する方法がとられるようになったのである。その際、古道が多く行政区画の直線の境界として利用される傾向なども明らかにされていたのである。

古代官道の研究が、最初に進められたのも畿内を対象としてであった。大和盆地に、上っ道・下っ道・中っ道・横大路など、直線の道路が存在することは早くから知られていた。そしてそれらの一部で、考古学的調査が実施されるにつれて、古代官道の特徴が明らかにされていったのである。さらに岸俊男氏らによって、この官道が、藤原京・平城京の造営などを軸とする地域計画の基準線として利用されていることが明らかにされる（『古道の歴史』『古代の日本5』所収）とともに、その直線的なルートが関心をあつめるようになったのである。

しかしこの直線的なルートは、畿内特有のものと考えられていた。この点について、木下良氏は「畿内以外の地ではこのような直線的古代道について、ほとんど留意されることがなかったのは、わが国の古代道は元来自然発生的な踏分道を基礎にして、これを若干整備した程度のもので考え、従ってきわめて屈曲の多い道路であったとする、先入観に捉われていたからであろう。もちろん、条里地域を通過する駅路などは、直線的と考えられてはいたが、これは条里地割を先行させて、これに道筋を考えた結果であった」と指摘している。

このような先入観をうちくだけ、多くの歴史地理研究者を古道の研究にかりたてたのが、足利健亮氏による近江国での直線の官道の指摘（『日本古代地理研究』第七章他）であった、と木下氏は述べられている。そして昭和四〇年代の終りごろから、各地で古代官道の復原的研究が進められていった。西海道の古代官道についても、木下良氏や日野尚志氏（『九州文化史研究所紀要』24）らによって研究が進められたのである。

ところで、西海道でも、九つの国を結ぶ官道が整備されたが、そのルート設定にあたっては、他の諸道とは若干違う様相をていしている。すなわち西海道以外では、都から六つの放射線上の官道が延びていき、各道の国々はそれぞれ一本のルート上

に順次位置づけられる形式になっているのに対し、西海道の各国は都からの官道に順次位置づけられる形式になっていないのである。むしろ西海道では、都の役割を大宰府がはたし、この大宰府から放射線状に延びる六つの官道に、各々二、三の国が位置づけられる形態をとる（『古代日本の交通路』IV）とされている。あたかも西海道全体がミニ日本の体裁をとっているのである。大宰府を「遠<sup>とほ</sup>の朝廷<sup>みかど</sup>」とよんだその理念が、交通体系の上にも表現されているのである。九州における六本の官道とは、

①豊前国府へ向かう豊前道 ②豊後国府へ向かう豊後道、およびその延長である日向道 ③筑後・肥後・薩摩国府を経て大隅国府へ向かう西道 ④肥前国府を経て島原半島へいたる肥前道 ⑤筑前・肥前の海岸を経て肥前登望駅から、杵岐・対馬へ渡る杵岐・対馬道 ⑥都へ向かう山陽道の一部である大宰府道である。

この六本の古代官道のうち、その復原的研究が進んでいるのは、筑前・肥前・筑後国などの大宰府周辺地域と、豊前国である。古代官道研究の当初にみられた畿内と畿外の地域差が、いま九州の中でも起こっているといえよう。九州の大宰府周辺地域以外の地域でも、これまでの各地の成果を参考にしながら、古代官道を明らかにしていくことが、急務の課題の一つになっているのである。

それでは、これまでの研究でどのような点が明らかになっているのだろうか。まずあげられることは、西海道においても直線的な道路として、古代の官道を想定できることである。山すそと山すそを直線的にむすび、少々なの山は直線的に越えるといわれている。山塊を越える必要がある時は、尾根の先端にとりつき、尾根つたいに最短距離をめざす傾向があるとされている。

直線的であることは、平野部において条里地割に沿うルートとなることが多い。そのためか、近代まで大字堺・村堺など行政区画の境界に利用されることが多かったといわれている。またこれも当然のことであるが、たとえば豊前国下毛郡から駅館川の間の古代の官道が近代まで勅使道として利用されたように、近世のころまで、各地の主要な道路として利用されることがあったとされる。



以上のようなルート設定上の特徴とともに、駅制に関連すると考えられる地名もかなり明らかになってきている。たとえば、古代の官道で車が使用されていたことと関連するのではないかと思われる車路・車返しなど車関連地名、里程標ないし記念碑的な意味を含む立石、条里地割との関連が考えられる縄手・綱添、駅家の給水に關係する清水、道の形状ないし公的な道の意味を含む大道などの地名が注目されるようになってきている。

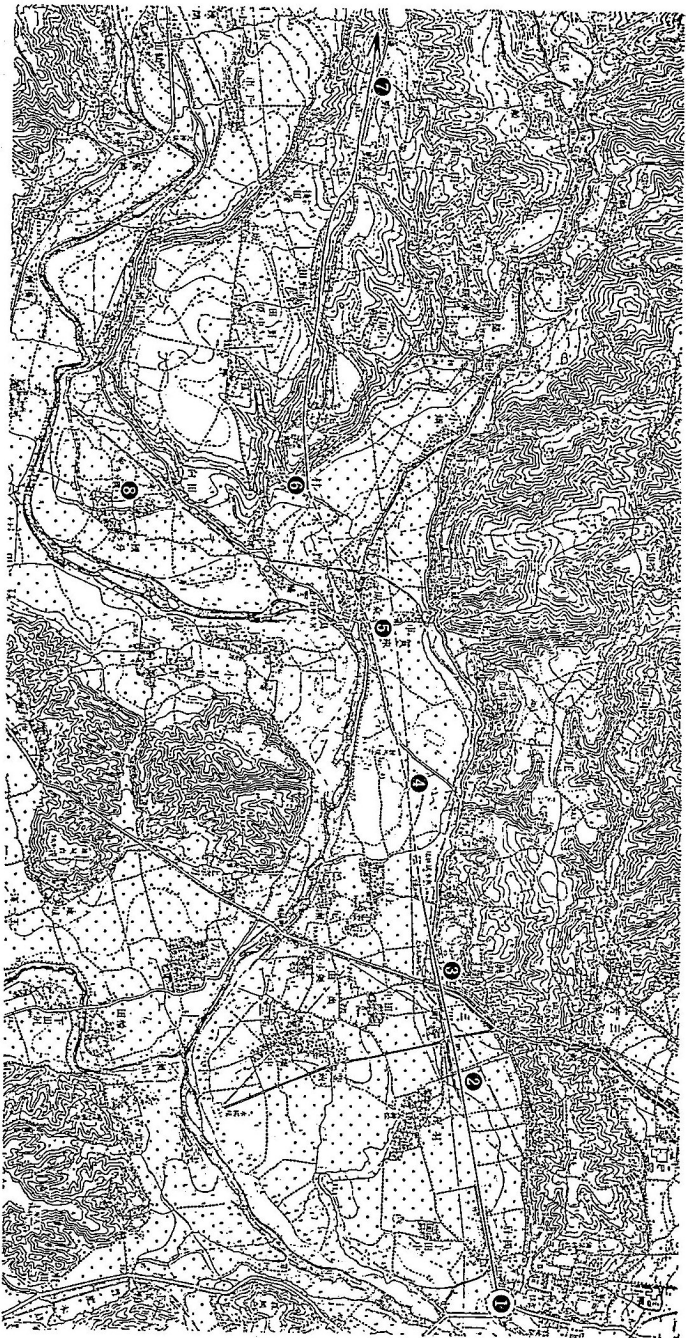
大分市内で、駅制に關係するような地名を小字レベルで拾いあげると、下表のようになる。もちろんすべての地名の箇所が、ただちに駅制に關連するとは断定できないが、一定の配慮のうえに利用していくことも可能ではなからうか。たとえば、空中写真・字図・新旧の地形図などによって、直線的道路や尾根を利用する道路ないし道路状痕跡などを検出し、それらと前述の地名とが有機的に結びついていることが確認されれば、そこを古代の官道として考えることができるのである。

#### 四 大宰府道と日向道

古代官道の特徴と、駅制関連地名を考慮にいれて、大分市域の地形図・字図・空中写真などをみると、注目すべき一本の道がある。それは、三ヶ田町交差点から東へむかい、南大分小学校前・豊府小学校前をへて、岩屋寺石仏群前に至る直線状の道路である。国府の所在地を研究している人たちが、国府外郭線として注目してきた道路でもある。この道路は現在、字町口付近でカギ状に屈折しているが、道路の北前には、旧道をしめすと考えられる道路状痕跡が点在している。県立大分図書館所蔵の江戸初期ごろの古絵図では、その道は中繩手道と記入されている。条里地割にもそっているので、古代の官道

大分市内の駅制関連地名

	駅家・駅路關係小字名	( ) 内は大字
車	車木(荏隈・賀来)	車谷(片島)
大道	横大道(津守)	大道(片島・上戸次・下判田)
立石	立石尾(津守)	立石(市尾・佐野)
清水	志水(上戸次)	清水迫(横尾・丹生)
縄手	横縄手(下判田)	縄手ソイ(鴛野)
その他	栗矢田(中判田)	マカヤ(松岡)



- ①高坂野推定地 ②江戸初期の絵図に記されている「繩手道」 ③永興寺跡  
 ④窪隈の小字「車木」 ⑤賀来の小字「車木」 ⑥大明神社 ⑦狹間町古野  
 ⑧豊後国分寺跡 \*実線部分は現在(近年)でも道もしくはは地割が存在し、  
 破線部分は推定である。

と考えられる。この直線状道路は、現在三ヶ田町交差点で立ち消えになっているが、過去には直線状道路が西方に延びていたのではないかと推測させる痕跡が数ヶ所で確認できる。まず南大分駅の南五〇〇坪付近では、東西方向に約一二〇坪の直線状道路痕跡が確認される。この道路痕跡は、周囲の住宅地割の方向とは全く異なっており、古国府・南大分地区の条里地割の延長上に位置している。

さらに、三ヶ田町交差点と南大分駅南側道路痕跡の延長線上に、県道挾間・大分線の一部が、ほぼ直線状の道路として重なっている。それは、県運転免許試験場のコース北側付近から、賀来神社一の鳥居にいたる県道の一部である。そしてこの県道の北側一帯が小字車木であり、車関連地名が残っている箇所である。また現在の荏隈小学校南側地区も字車木というが、この二つの車木の南端を結ぶと、その一部は県道挾間・大分線と一致し、その東方への延長線は、南大分駅南側の道路痕跡にいたり、さらに三ヶ田町交差点、そして中繩手道にいたる直線となる。なお明治二十三年（一八九〇年）の字図によれば、字車木（荏隈小学校付近の）と字中瀬の間では直線状の界線が示されている。

県道挾間・大分線に賀来付近で一致した直線状の道路の痕跡は、賀来川を渡河した中島の集落の中で消えさってしまう。しかし、先述の大分図書館蔵の古絵図には、賀来から中尾の集落の南に鎮座する大明神社北側にいたり、さらにその台地の尾根の先端を登る道が記入されている。おそらく中尾集落内の「状の曲り角にいたる道である。現在は利用する人も少ないのか、草木が道を隠しかけている。この中尾の集落を通る道は、ほぼ尾根づたいに、現在の大分医科大学を抜けて挾間町下黒野にいたる。下黒野から赤野を経て朴木までの道は、近世の「永山布政所路」としても利用され、ほぼ尾根づたいに由布山を目ざして延びているのである。これが大宰府と豊後国府を結ぶ大宰府道（豊後道）の一部であったと考える。

大宰府道が、直線状の道路として確認できるのに対し、豊後国府と日向国府を結ぶ日向道については、大分市域では、直線状の官道を推定するのは困難である。古城山から高尾山に及ぶ台地を、越えなければならぬからである。日向道の場合は、地名に頼るしか方法がなさそうである。その点で注目されるのが、片島の字車谷・大道、津守の字横大道・立石尾、そして松

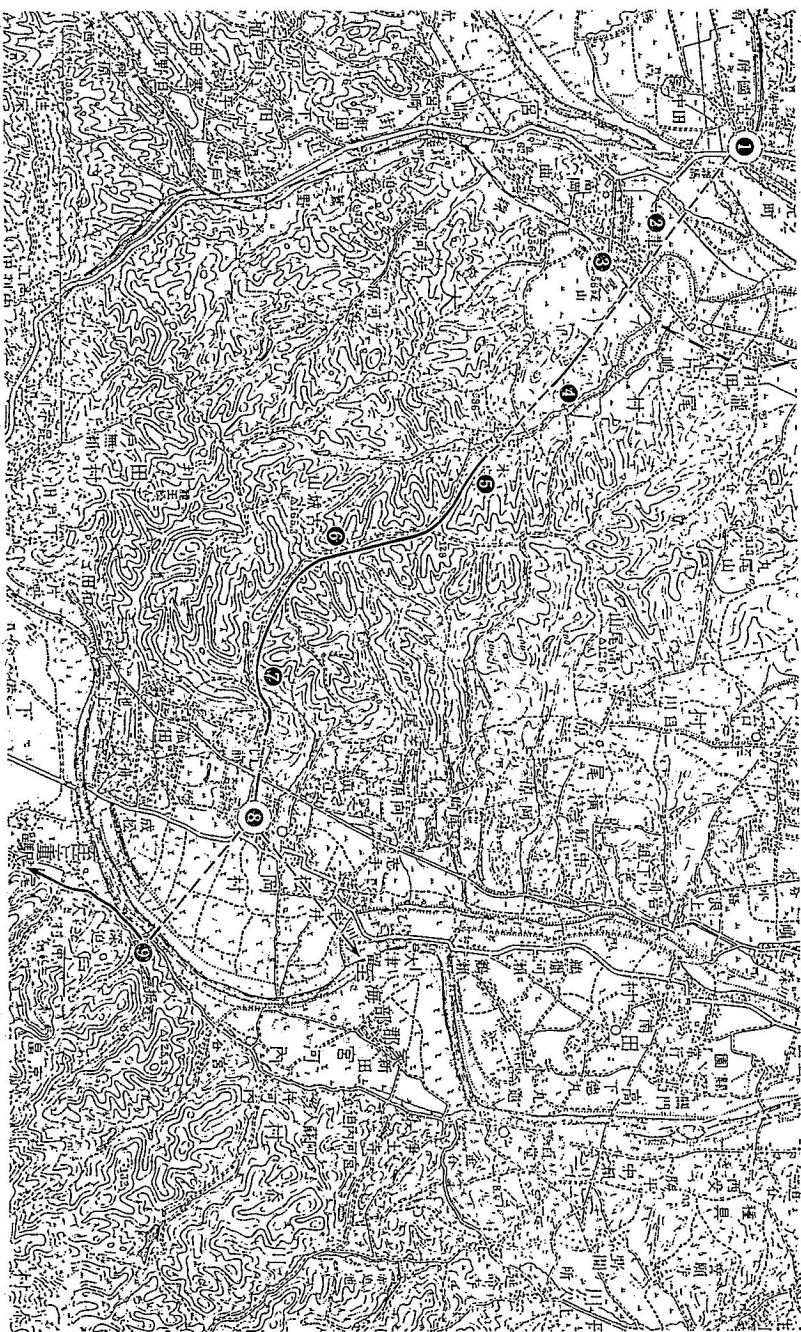


図 3

①高坂駅推定地②津守③津守の小学「立石尾」④津守の小学「横大道」⑤片島の小学「車谷」⑥片島の小学「大道」⑦一ノ谷横穴墓群⑧丹生駅比定地。松岡の小学「丹生」「丹生前」「永倉」及び通称「馬場」「丹生津留」など残る上松岡地区⑨梁迫の渡場跡。

岡の字丹生の地名である。

津守地区は、古代における国府の港としての役割をはたしていたと考えられる要地である。したがって陸上交通の拠点でもあったのではなからうか。この津守のシンボルの存在である碓山の麓に、立石尾・舟綱という地名がある。その両地点から南東の小丘陵上に、横大道という地名がある。この小丘陵をくだり再び丘陵の裾にぶつかるところが字車谷である。木下良氏の研究によると、豊前・筑前国などでも車返し地名があるが、それらは、駅路上の渡河点や急坂下に所在しているということである。この車谷の位置も、尾根をこえるための坂の下にあたるということが注目される。車谷からの坂を登りつめた丘陵上が字大道である。

大道の東南方向が分水嶺にあたるが、これを松岡の方面においていくと、大野川の支流である北鼻川の谷である。途中の大久保池の北側には、一ノ谷横穴墓群がある。大久保池の東側に位置する小さな丘陵を登ると、眼下に松岡の集落が広がっている。この丘陵の突端部には宮地嶽神社が鎮座するが、丘陵からその参道前を通り、大野川方面へは緩やかな下り坂であり、各所であろうやく直線状道路の痕跡が認められる。その傍らに、中世前期のころの造塔とみられる五輪塔が立ち、そばにはその塔身・台座・笠などと思われる石が山積みされている。この直線状道路の痕跡をまっすぐに進むと、門前をへて上松岡に至る。この上松岡の小集落のなかに、丹生・丹生前・永倉という小字地名がひとまとまりになっている。そしてこの小集落は、舌状の微高地上に位置している。丹生を中心に方一町強の区画を想定することも容易である。この丹生を中心に隣接する家々が、現在馬場組と称する隣保班を構成していることも注目される。

津守から丹生にいたる道のうち、一ノ谷横穴墓群付近から米良の字東谷にいたる部分は、現在の市道松岡・片島線に重なる。このうち大道から一ノ谷横穴墓群までの間に、近世以後の道祖神ないしは観音・弥勒像が点在している。その傾向は、大久保池東側の小丘陵から丹生まで続いており、この道路が少なくとも近世の道として利用されていたことが確認できる。しかもこの字丹生を含む松岡地区は、近世日向道における大野川の渡河点として、交通上の要衝にあたる。山をはさんだ津守と松岡

が、それぞれ大分・大野両川の渡河地点であり、両河川を物資の輸送に利用する場合、両者が至便の地であったことも、この二点を結ぶ道が、歴史上重要な道であったことと関係があるのではなからうか。いずれにしろ、大野川左岸の地に、丹生駅の候補地とも考えられる丹生の地名があることは、注目すべきことであろう。しかもこの地は、日向道・坂門津（古代豊後の国津と考えられる）への陸上の道の結節点にもふさわしい位置にあるのである。

## 五 丹生駅・丹生津留島について

前節で述べたように、古代駅制に関連する地名などを含め総合的に考えてみると、海部郡の丹生駅はこの松岡地区の字丹生の地に比定すべきだと考える。これまでの丹生駅の候補地が、孤立した地名や、不確実な要素の強い駅間距離から推定されたものであるのに比べると、その可能性ははるかに高いといえよう。この場合に、たった一つ残された問題は、この松岡地区が近年まで旧大分郡に属していたことである。しかし、これも次のように考えれば、杞憂にすぎなくなるのである。すなわち古代の郷、さらには郡は、いわば人間の把握にもとづく行政単位であり、一定の領域区分が先行する行政上の区画ではないので、細部には出入りがあったと考えられること。特に郡の周域部では所属する郡が時代とともに、変化する可能性があったのではないがということである。考えてみれば松岡地区が古代から一貫して大分郡に属していたという根拠は、どこにも存在しないのである。むしろ北鼻川（通称境川）をはさんで松岡の字丹生に隣接する毛井村や、大野郡千歳村の柴山村が、弘安八年（二二八五）の「豊後国図田帳」で海部郡とされていることを考えると、この丹生が古代に海部郡であった可能性がないわけではないのである。

いずれにしろ、この丹生付近が、古代中世のみならず、近世においても大分・海部両郡の郡界であったことは、次の史料からもうかがい知ることができる。

豊後国大分郡当時

御料松岡村与、同国臼杵領海部郡毛井村与之境者、毛井村之内字丹生津留ヶ鼻与申所より辰巳之方ニ而、同領川向大分郡佐柳村之内深迫堀之口与申所ニ見通し、則大分海部両郡之界ニ而御座候。右見通し往古者、往来之道筋ニ而、此道筋半分松岡村毛井村之境ニ而御座候。右道より直ニ川ニ出、此所舟渡有之深迫ニ通路いたし居申候由、尤本往還ニ而上使御通行之節、深迫乃毛井村江涉り候場所ニ而有之候。然処年来洪水之度ニ、川瀬変し、渡場漸々川下ニ下り、自然与已前之道筋塞候得共、右境之儀往古より之通、丹生津留ヶ鼻乃深迫堀之口見通し違変無之候。

この史料は、毛井の竹中文書の中の一通である。「上使」などの語から、江戸時代前期一七世紀中ごろの松岡村と毛井村の境に関する上申文書と考えられる。この中で、境として強調されているのが、海部郡毛井村の丹生津留ヶ鼻と大分郡佐柳村深迫を結ぶ線であった。丹生津留ヶ鼻は、丹生の舌状台地の突端部を指示する呼称である。現在の字丹生の東側地域から、東芝大分工場の西側付近の通称である。北鼻川と松岡排水路とが合流する付近であり、文字通り古くからツルの地であった。この丹生津留ヶ鼻が毛井村の内とされているのを考えれば、その舌状の微高地にある字丹生の所屬も毛井村の内と考えることもできるのである。いずれにしる流動的であり、固定的に考えるのは疑問が残るのである。

以上のように、古代においては、松岡の字丹生の地は海部郡に屬し、丹生駅の設置されていた場所と考えることもできる。ところで、この丹生に關連して、もう少し述べておきたい。それは、到津文書の「宇佐御神領大鏡」に、「舟生津留島地廿町、件津留者、侍從中納言御家領也、而寛仁三年、且公家御祈禱、且私祈禱料、於御宝前始行理趣分所、彼祈所被奉寄也」とみえる丹生津留島との關係である。この宇佐宮領の所在地について、中野幡能氏（『八幡信仰史の研究』）は、これを丹生津留とよみ、臼杵市深田の地域にあてている。これに対し富来隆氏（『豊後「国府」の位置について』大分県地方史84号）は、舟生津留とよみ、大分市豊饒にあてている。

原史料によるかぎり、舟生か丹生か判断に迷うところであるが、かりに丹生津留島と読むのが正しいとするならば、大野川左岸の丹生付近が、その有力な比定地と考えられるであろう。中野氏は同著書の中で、豊前国の例を中心に、宇佐宮がそれぞれ駅

家の所在地に莊園を設置していった可能性を指摘されているが、丹生駅と丹生津留島の関連も、同じ視角でとらえることができるであろう。中野氏自身の説を補強する意味からすれば、丹生津留は白杵市深田より、大分市松岡字丹生付近とするほうが妥当だと考える。宇佐宮領と駅家の関連は、今後の詳細な研究が期待されるところである。国衙領と水上交通の要地との強い関連についてはすでに明らかにされているので、その視点が宇佐宮領莊園研究の中にとり入れられる必要があるといえる。

### おわりに

五節にわたり、駅制の問題をのべてきた。その中で、大分市域において、古代の人々が歩いた道の復原をはかり、また諸説が提示されている丹生駅についても、その有力な比定地が大分市内にあることをのべた。さらにそれが平安後期以後の、莊園・国衙領の展開とも関連する可能性があることを指摘した。しかしここでとりあげたのは、豊後国のごく一部の地域にすぎない。今後、各地で同じような研究がなされ、古代の人々の生活の実像の一端が明らかにされることを期待し、また筆者自身もその一端を担うことを期しながら、結びとしたい。

本稿は、昭和六十二年五月三十一日大分市府内会館で行なわれた、大分県地方史研究会大会での公開講演の要旨を整理したものである。整理に際し、文体を「である」調にかえたことを申し添えておく。

・大分大学教育学部助教授

### 会 告

大分県地方 史料叢書(六) 『豊後国旧県管地沿革記・附録 豊後国各郡沿革記』 (A<sup>5</sup>版) (一八八頁)

※ご希望の方は事務局へ、会員一八〇〇円(ト共) 会員外二五〇〇円

大分県地方史研究会