

三重駅・高坂駅と両駅を結ぶ日向道

波津久 文 芳

一、はじめに

古代三重駅の比定については、これまで市場地名へのこだわりがあったのか、諸説は駅路と関係なく三重町の旧市街部市場近在にあったとするものが多く、また郡家比定も同様であった。

平成一五年に私が本誌一八九号「三重大原台地の古代直線道」に記載したことを重ねて述べることになるが、三重町市場の北方一キロメートル位となる大原台地上に、東西三キロメートル余りと、これに直交する南北〇・六キロメートルの古代直線道を検出してこれを復原した。またこの道がこの地の町村・大字の行政界を形成しているなど古代地域計画の存在を知ることができた。なお、この古代道の十字路周辺の広い面積は、現在では昭和四一年に大分市から移転してきた県農業研究・教育施設の構内となっているが、施設開設に当って、現存する十字路北東の現農場からは多量の出土物があったが、当時の諸事情のため全く未調査となっていた実態が明らかになった。

このような直線道の計画的な配置、十字路隣接地における多量の出土物・地形・遺称地名などから、私はこの地に古代三重駅が存在したと想定した。さらに南北直線道の北端に近い台地の縁辺部となる牟礼集落に、遺称地名などから大野郡家をも想定した。この牟礼集落は大野川に近く、隣接する大野川河岸段丘上は、「百枝遺跡」として、県教委によって長年発掘調査が実施されているところでもある。

このような古代三重駅並びに大野郡家比定は、冒頭に述べたように、従来の諸説と大いに異なる結果となった。

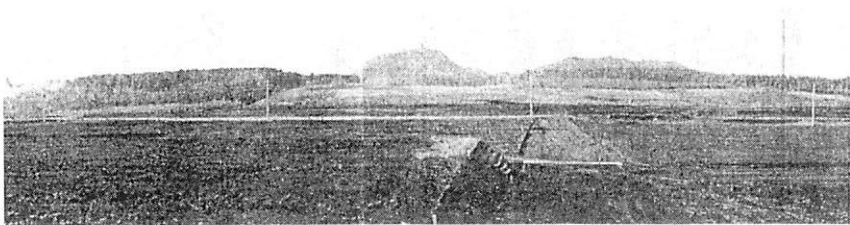
その後、多くの不明を抱える私は、まことに無理な要請をして木本雅康氏（長崎外国語大学教授）の現地指導を受ける機会を得、極めて有益な助言をいただいた。ところがこのころから、間もなく木下良氏（古代交通研究会長）が、三重駅比定地など関係地域一帯のご調査に来町いただくことに発展し、私にとってまことに得がたい幸運を掴むことになった。氏は既に三重町には三度も訪れ、周辺の事情に明るく、非常に多くのご教示をいただくことができたが、終わりがたに氏は、「出雲とは逆な方向だが、まさに十字街だ」と述べられ、さらに「付近に市地名が多くないか」とご指摘になった。そのように三重町の旧市街地と遠く離れるこの十字路に隣接して、今市・市辺田（八幡社）・高市・市ノ坪など市地名が多い。勿論、国府がある出雲、また備前・周防・筑後などの十字街に比すべきものではない。「ミニ十字街である」というご指摘だと受けとめた。

さて、台地上のこの十字路は、近世では、「自由四辻」、昨今では「白田十文（十字）」と呼ばれていたが、このような特徴的な道の十字交差は、近世初期の「慶長豊後国絵図」¹「九州図」²「九州之図」³などに、それぞれ市地名入りで整然とした十字交差の道路図となっていることと関連があるのであろうかとも考えた。

このような経過から、私は四方に向かって古代道がどのような展開をしているかを考えたいと思ったが、当面三重駅から国府所在地高坂駅までを明らかにしたいと考えた。ところがこの両駅の間の駅路については、丹生駅比定が進まず、諸説の所見は様々である。ま

写真(1) 三重駅想定地全景

大分県農業技術センター着工初期(昭和40 大分県公文書館蔵)



(註) 電柱が並ぶのが三重大原直線道、その中心部より左向こう側が駅想定地

た私も同じ範疇に止まっています定見がない。しかし本文においては、私は三重駅は直接に高坂駅に連結しているという仮説に立って考えを進めていきたい。

また、目標とした高坂駅の所在地については諸説に従って、大分市上野台地あるいはその周辺とした場所しか頭に画いていなかった。しかし調査の過程で意外にも場所を特定し得るところに迫り得たと考える。

なお、平成一八年夏に、前述の十字路近在の想定路線下に古代道が発掘されることになった。発掘は大分県教委埋蔵文化財センターの手によるものである。また、発掘物の保存もなく証拠力を欠くが、三重駅比定地において「和同開珎」が出土し、県職員によって確認されていた事なども明らかになった。したがってこれらの事柄も私の前述拙稿の補足としてこの際に記述する機会をいただきたい。

二、三重十字街域の発掘調査

東西方向に広くひろがる三重大原台地の中心部を、南北に横断して豊後大野市内の三重町の中心部と、同市千歳町の中心部新殿とを結ぶバイパス計画は既に数年前からあった。したがって私が想定した直線道と十字交差する新道路建設の事前調査には私なりにかなり大きく期待していた。ところがこの期待通りに、想定路線下に確実に古代道が姿を現す結果を得た。

この発掘調査は前述したように県埋蔵文化財センターによって行なわれた。この結果は、関係者によって近く発表されるであらうが、これを見聞していた私の立場からの記述に止まる。

発掘の現場は写真(2)に示した。はじめにふれた十字路(街)に想定した三重駅から南西二〇〇メートルの位置で、その延長線は現在の三重町旧市場の一本道につながる直線部分である。この発掘場所から南西二〇〇メートルで台地端となり、続いて掘通し道になるところである。発掘面積は約三〇〇平方メートルで小規模のものであるが、この範囲の中に約十数メートルの長さになたって古代道の側溝とみられるものが発掘された。県内においては、古代日向道として特定できると思われるも

のでは最初といえよう。この場所は、昭和四一年に県施設が立地するまで台地を南北横断する地元の幹線的な道路・農道として利用されていたところであるため、当然重層的な遺構となると考えられたが、事実はその通りで、古代の道路の遺構として完全な形で把握をすることが困難であった。

古代道については、その特徴の一つとなる側溝片側部分のみ、ここでは北側部分となる所が現れた。側溝巾は概略七〇〜八〇センチメートル、深さ二〇〜三〇センチメートルが計測できた。しかし、前述のように重層遺構であり、また県施設設置時の土層攪乱の為か、道路巾については凡そ六メートルまではかろうじて確認できると考えた。正しくは発掘担当者の所見をまちたい。出土物については側溝部分から須恵器破片一個が採取されたが、この一個がこの古代道開設の時代をあらわすものであろう。その外は、石器時代の石匙一個のみであった。

また、この発掘場所はもともと北側が高くなる緩い傾斜地を横切る道となっているが、側溝の北側数メートルの位置に、道に並行する建物の柱穴と見られるものが、規則的

写真(2) 三重駅想定地付近の発掘現場
(右側舟底状に見えるのが古代道側溝部分)



な間隔を置いて六個発見された。これに対応する建物柱穴が存在した筈とみられるが、この部分は前記の位置のものより高くなる斜面部分となる為発見されなかったとみられる。ところがこの柱列の中央部から、前記古代道の側溝に向かって、生活用廃水らしきものを導くように落下させる小さい溝が作られていて、側溝と時代が同じものと推定されるものも出現した。十字街に接する小字名茶屋久保である為、そのまま茶屋の存在を想定するような興味ある発掘もあった。このような古代道の側溝を中心とした発掘に止まっているが、今後も続くであろう日向道確認の為の考古学的調査の端緒となると信じた。

なお、はじめにおことわりした、十字街城に「和同開珎」等が出土したということとを述べておきたい。前に拙稿で、第二次世界大戦末期に陸軍飛行場が建設されたということとを記述したが、その際地下からお金が出たという話は後々まで地元でつづいてきたようである。ところが、前述したように木下良氏が現地調査に訪れた際、このことを伝え聞き、氏からお話を聞きたいとして集まった人々から、この銭貨出土の話が想起された。氏は「これは大事なこと、皆さんがこの話を追って調べなさい」と強く指示された。

この追跡調査開始後あまり日をおかず、出土銭貨の一つは明らかに和同開珎であったことが判った。このことを知る人は前稿でも記述した元県農業技術センター所長であった鎗水寿氏（大分市在住）と他職員数名である。氏は開設工事の頃は実験圃造成の責任者として常時現場にいて、前掲の拙稿で記載した出土物にかかわる私の取材の際には全く失念していたようであった。出土した和同開珎一枚は土器に付着していたものを、建設作業員が見つけたのであるが、県職員数名も集まり、「どうしてこのようなものがこの山中の台地に出てきたのであろう」と話題にしたことも思い出した。文字は明確に読めたという。現物は作業員によって、当時の建設事務所長、間もなく農業実践大学学長となったA氏のもとに運ばれたことまで分かっているが、その後の事については鎗水氏は一切不明ということであった。それから、かなり長い追跡の日が続いたが、残念ながらその後の経過を知ることができなかった。

ところが、この古貨追跡の過程で、近在で多くの出土銭貨の話を蒐集する事ができた。町内居住の元小学校長B氏は第二次

大戦末期に、前述したこの台地上の飛行場建設の小学校高学年生として動員され、毎日川石運びを行なった。その際、この十字街域で錢貨が多量出土したと引率教師に教えられたという。また、この県施設の職員であり、隣接の小字今市に居住するC氏は地下の空洞状の中に多数の錢貨が散在しているのを見た記憶があるという。前二者は同一場所の事柄であろう。さらに同地に住む元役場職員D氏も、同じ場所近くの前所有地の整地において、錢貨一個を拾得したという。

これらはいずれも現物がなく証拠力を欠くが、三重駅比定、あるいは十字街の想定に関連する興味ある話題として記述しておきたい。

三、三重・高坂駅間の日向道復原

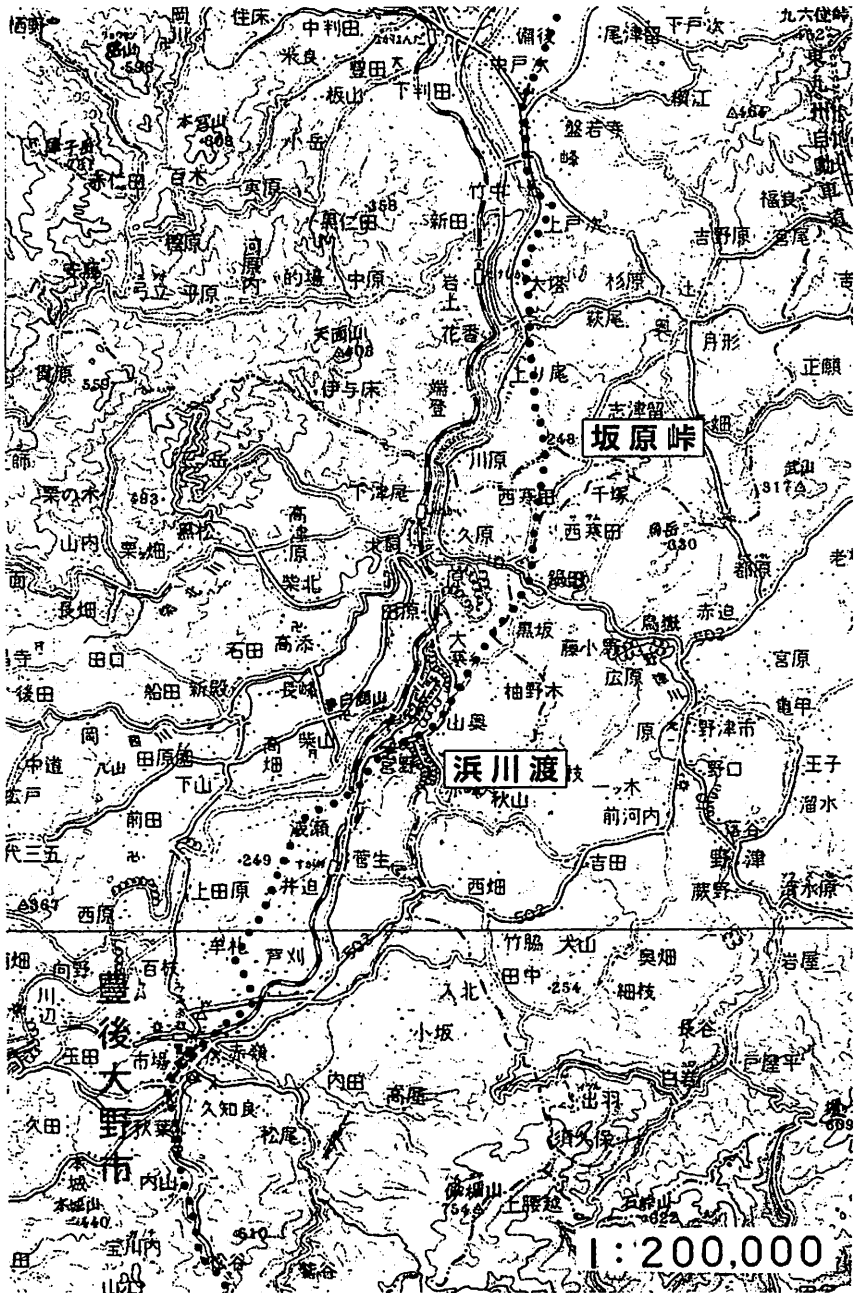
さて、主題とした三重駅と高坂駅間の日向道の復原に移りたい。

古代日向道の研究について一九七〇年代以降のものに限ってあげると、まず戸祭由美夫氏が、豊後國のすべての駅比定を、⁽¹⁾ 続いて豊田寛三・加藤泰信・末広利人・秦政博氏等が、高坂駅の所在地を策定した他、日向道を総括的に論じた。⁽²⁾ また、西別府元日氏が高坂駅・丹生駅を比定し、且つ大分市内の日向道をも論じた。⁽³⁾ なお、田中祐介氏が豊後全域の古代道復原を論じ、日向道について大分市域は西別府氏その他の地域では豊田寛三氏等とは似た復原を行なった。⁽⁴⁾ さらに二〇〇五年に木下良・武部健一両氏は日向道を西海道東路とし、全駅・前駅路を踏査し所見を述べた。⁽⁵⁾

以上の諸説において、依然としてそれぞれの所見が分かれるのは丹生駅比定である。大分市域内丹生地区とするもの、松岡地区とするものほか臼杵市説もある。しかし日向道は大野川流域であるとする意見は多い。前にも述べたように丹生駅については私も定見がない。しかし本稿においては駅間距離が非常に長い、三重・高坂間に丹生駅は存在しないと仮説に立っていることも前にふれた。

以下、この両駅間の主要な地点を(1)三重川浜川渡(2)坂原峠越(3)戸次・松岡平野縦断直線道(4)鶴崎丘陵高尾山越(5)下郡東西道に分けて記述する。

第1図 大野川中流域の日向道



(一) 三重川浜川渡

浜川渡は大野川の支流三重川が本流との出合に近い深い溪谷にあり、三重町の最北東端に位置する。この三重川は現在上流で毎秒五トンの取水をしているため、現在は僅かな流水しかない。

この浜川渡が古代道であるという確かな根拠は一つもないが、近世の国絵図のすべてにおいて、また臼杵藩の領内絵図等に豊後国の南、南西に向かって大野川に沿う道としては唯一の本道として画かれていること、また地形から眺めて、ここに限定されるであろうと考えられることがよりどころである。

諸絵図の中で臼杵藩領内地図に限って見ると臼杵から藩域最西端で、重要な重さをもっている三重郷に向かっては、同じ三重川の中流の柳井瀬渡（現在の国指定重要文化財 虹潤橋位置）と並んで二つの主要道と位置づけられていた。また正保国絵図の特定のな部分の修正図として作られた元禄国絵図（いずれも臼杵市立図書館蔵）には、大図であるにもかかわらず、この渡り場の道の屈曲まで画かれている余談も述べておきたい。

この溪谷の渡場に替わる木橋が出来たのは明治末になってからで、間もなく石橋、再び木橋、コンクリート橋とはげしく流失、架橋が繰り返され、現在の本格的な国道三二六号の大宮橋と変わってきた経緯がある。このような架橋の変遷の中で、飛石の浜川渡は何故か道路関連の歴史の中から消えていたが、近年再発見することになった。現在、樹林・灌木に蔽いつくされている岩壁の僅かなほころびとなる所に、城壁のような石垣を組み、道巾三〜四メートルの屈曲した坂道が設けられている。勿論これは近世のものようである。多分このことと思われることが臼杵藩史に載せられている。この村、山奥村の庄屋が道路を整備したとして「吐合出荷口銭」という通行料を取ったという記録がある。近世末のことであり、長年は続かなかつたが、二度ほど臼杵藩は三重郷一万石の年貢を下流の吐合港の番所に運ばせたことがある。駄馬に年貢を負わせ、溪谷をかううじて渡り、坂道に難儀する人々から、さらに通行料を徴収したという過酷な歴史が秘められている渡場であった。

なお、この渡場は山奥村の口ノ戸地名の数戸の集落内にある。口は入口・糸口の口、戸は岩壁をあらわし、岩場の道をあら

わすものと考ええる。同地名は三重町の西方三重岩戸と呼ばれる渡場にもある。こちらは私は古代の肥後連絡道と考えているところである。また、この浜川渡の浜は、「はゆま」の転化ではないかとも考えている。

(一) 坂原峠

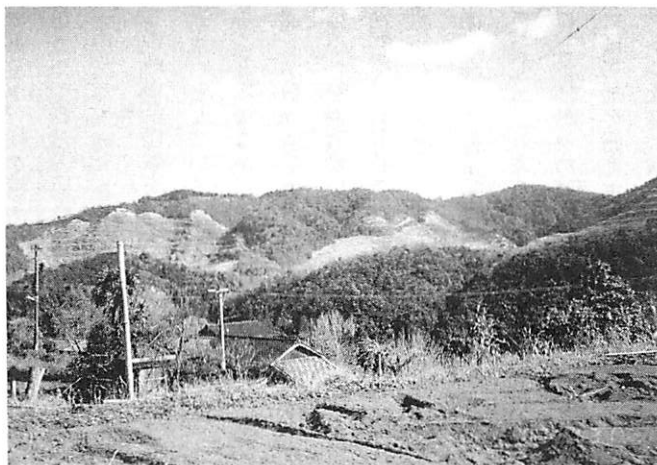
浜川渡から高坂に向かうには大野川右岸段丘上の低い丘陵を二つ程越え、北東方向に直線的に進み、野津川右岸の鍋田に出る。ここから急坂をのぼると緩い傾斜地の畑作地帯に出る。ここはかなり大きい集落、細口である。これらの道筋は近世道に従うところである。

ここまでくると、行手北方向に障壁のように長く横たわる山脈をみるが、これが坂原山(二四八メートル)を中心とした山系である。そしてこの山越の道が坂原峠となる。現在の国道一〇号線の前身で、私は古代日向道として典型的な形を示しているところであると考える。(写真(3)) 現在の国道一〇号線はこの山脈の最西端で、大野川に突出た岩壁を切り取って造成したものである。明治二五年のことである。

この坂原峠は豊薩戦争・西南戦争の戦場の道として著名である。豊薩戦争においては日向から宇目を経た薩軍は三重に入り、そこに松尾城の拠点を築き、佐伯・緒方などを攻めた。このように背後をかためた薩軍はいよいよ大友の本拠府内に攻め入るため、この峠下

写真(3) 坂原峠遠望(大分市端登地区から)

右から2番目が主峰坂原山(248m) それから右3つの峰にわたり直線的に1軒に及ぶ道が開削



の集落細口で陣をはり、体勢づくりをしたといわれる。峠は大野郡と大分郡の郡界であるが、峠を越えたとやがて利光の鶴ヶ城があるからである。また、西南戦争においては、この峠道に兩軍の防塁や番小屋がつくられたというが、多くの山頂、肩部の切通しで現在では確認は難しい。

また、元三重町長で郷土史家の伊東東氏の講話集（未定稿）「戸次戦史」^①では、この峠の西南戦をあらわしているが、その文章の終わりに「坂原峠に至る道は、昔は日向往還にて、今は荒廃し僅かに人馬を通す」としている。

さて、前に戻るが、細口集落から坂原峠に向かうには、やや長い裾野の里山を辿ることになるが、途中にはこれまで見ることがなかった盛土道があり、深さ五〜八メートル、道巾四〜五メートルの大きな堀通しが数ヶ所もある。なお、この道から谷一つを隔てた東側細口の隣集落に豊後では数少ない式内社西寒田神社がある。今では小さな集落だけが守っているが、この小集落の人々は今でも昨日の出来事のように嘆く。「この西寒田宮の分霊を分けた大分市の西寒田宮が大社となり栄えて、逆にこちらが寂れた」というのである。社歴をみるとまことに立派な由緒をもっている。

道が山腹に入ると岩盤質で浸蝕がなく、また道の屈曲もない。道巾三〜四メートルが比較的良好な状態で残っている。この道を山の肩部に登りつめると、進行方向北方に向かって更に小さい山が三つ程行儀良く並んでみえる。ここで坂原峠は親山坂原山を含め、四つの山の肩部西側を等高線上に、また直線上に開削したものであることが分かった。地図上の計測で凡そ一〇〇メートルに及ぶ長い尾根道と分かった。道巾については、親山の肩部の切通しでは、凡そ四メートル程度である。ところがこの親山の最北部、緩傾斜地のところでは、巾六〜七メートル、長さ一〇〇メートルに及ぶ広場状のところもある。近世の道標、地蔵など三個の石造物があるだけである壮大な尾根道と表現しても間違いない状況である。しかし現在この一帯の国有林の松の枯死倒木、灌木の繁茂で荒廃の極限といえそうである。

山頂の小山を結んだ直線的な尾根道が終わると、大分郡域で最初の集落となる影ノ木に向かったただ下り道だけとなる。ところがこの山塊の北面は火山灰層が厚く、南面と違って道部分の土壌の浸食流亡が大きく、深いV字状となり易いことがみら

れ、坂道の中腹あたりはかなり広い範囲にわたり道の付替えが非常に多く、二度と同じコースを辿ることが困難な状態が見られる。いかにも道として使い古したというようなことであろう。

(三) 戸次・松岡両平野縦貫直線道

大分郡側に越した道は、大野河畔に近い影ノ木集落がある舌状台地上の突端から二つの小さい川を渡り、やや大きい大塔集落がある盆状の台地に移る。私は大塔地名は「大道」が転化したと考えている。この大塔は、三重と高坂の丁度中間位置となるところで、近在に散在する小集落の中心地となっていたらしく、近世には茶屋、明治期以降は小学校の分校もあったようである。従って或いは駅家が存在した可能性もあると考え探ったが、その事と関連する事柄を見出すことが困難であった。ただ、木下氏・木本氏^(註)があげている立石と非常に良く似た二基の立石が、この大塔集落の中心部にあるのが気になる。

この台地を降りると、この道がはじめての平地部となる利光の小平野を南北に貫くことになる。初めには、古代道はこの平野の北になる嶺台地上がり北上するのではないかと想定し模索したが、そのような遺構を発見することはできなかった。従って、これまでと全く同様に近世の諸図に従い戸次平野最南端の洲鼻に出る道をとった。洲鼻は豊薩戦争の戸次川原の激戦地として著名で、ここでの大友軍の敗退が、大友滅亡の大きな原因となったといわれるところである。この洲鼻は現在では著しく埋め立てられて頑丈な堤防に守られているが、もともとは頻繁に生ずる大野川の氾濫によって大野川がここから溢流し、戸次平野と嶺台地を分断する川を形成したところで、今も古川地名の川跡などが残っている。

さて、洲鼻からの近世道は現在も一〇本近くが並ぶ古木榎の並木道が、現在の国道の西側に平行して北上し、町屋が軒を連ねる戸次本町の道につながっている。ところが幾つかのこの一帯の新旧の地形図・空中写真を調べると、戸次平野は洲鼻から戸次上市口までが直線道、さらにこの直線が僅かに東に折れて戸次上市口から戸次本町を通過して戸次平野の最北端、すなわち大野川畔に達する長い一直線道として貫通していることが分かった。前者は一・四キロメートル、後者は二・三キロメートル

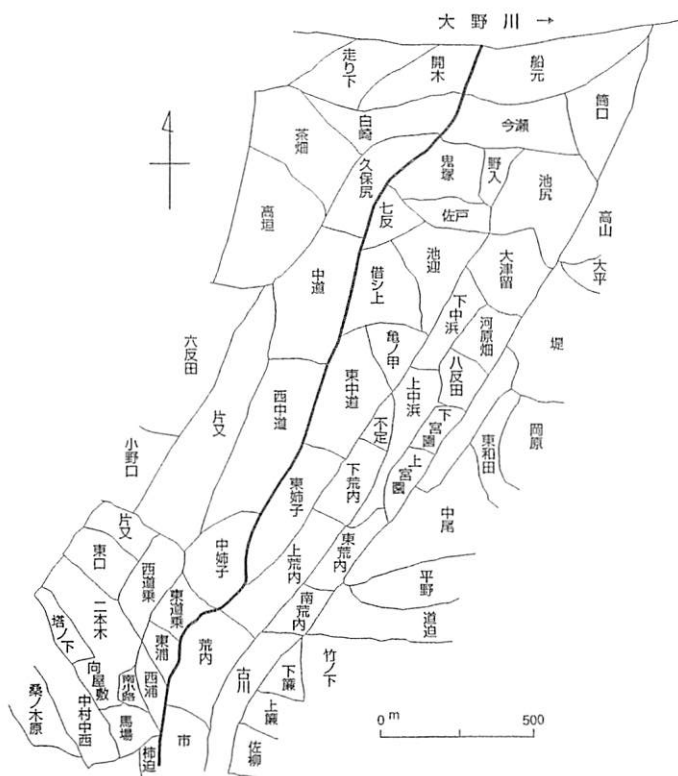
ル合わせて三、七キロメートルに及ぶものであった。この事を知り、戸次平野貫通の直線道は私にとっても全く想定していなかった古代道の遺構であると考えた。

ここで戸次平野の直線道がどうしてこれまで研究者・地元史家にとりあげられなかったものであろうとの疑問が生じた。この道のことに関して地元大南町の郷土史家で、

歴史研究会誌『落穂』を主宰した野中太郎氏の昭和末年頃の草稿が大南町公民館にある。

「(戸次) 下市より北進する一直線道は対岸の舟本に通ずる道で、昔は現在の道より西側にあった。ここにあった一本木によって洪水時に命を拾ったとの記録がある」「この道を改良して松岡新道と呼ぶ」としている。新道という道の呼び方は明治以降から昭和初期にかけて新設された道の呼名が一般的である。多分氏だけではなく、その他多くの人が現在のような直線道はなかったというように考えていたように思える。現在の改良された道の位置にあった従前の直線道は、しばしば生ずる大野川の洪水によって道が破壊され、埋没し、道は他の場所へ移動し代替されていたと

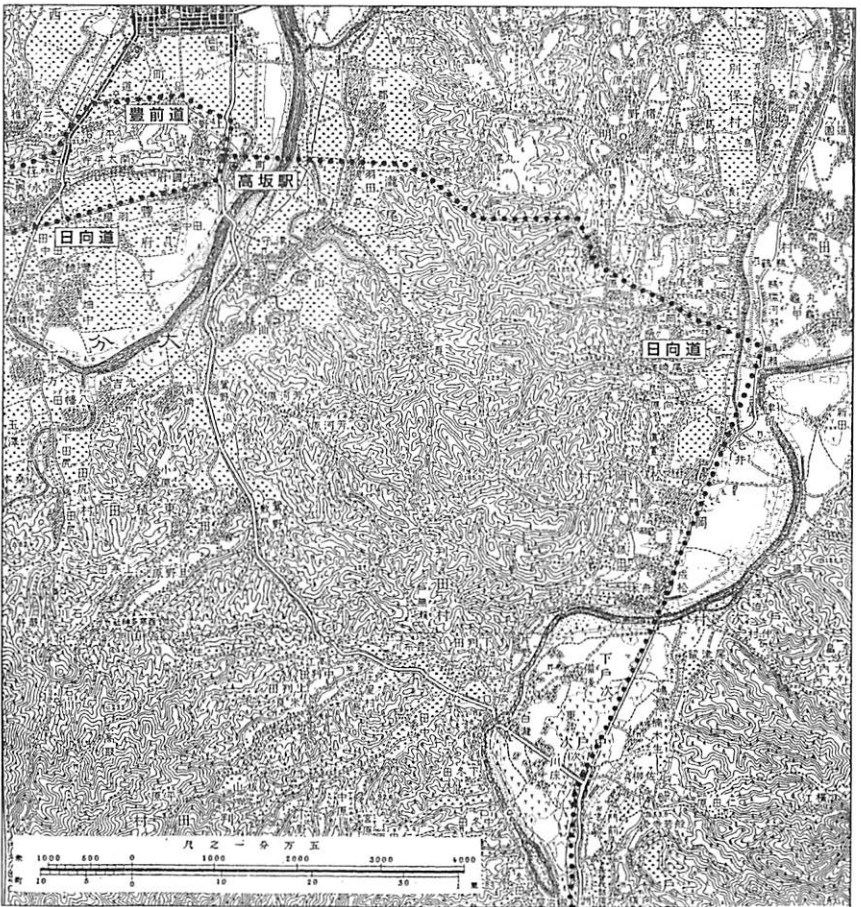
第2図 戸次平野の直線域(部分)の小字分布



ということのようである。この事について、前掲の『落穂』に記載されている戸次平野の小字集落図によって、道路をみると、たしかに直線的な道路ではない。地積図、地形図作製時期の道路状況がこのような現状との相違をもたらしたものであろうか。しかし小字集成図にみる中道・東中道・西中前など道地名が、現在の道路に沿って列状に配列するのは新道以前の古代直線道の存在を十分に裏付けするものであろう。(第2図)

つづけてこの戸次平野の南北直線道は、松岡平野にまであるいは更に現在輪中となっている高田地区に及んでいる

第3図 大野川・大分川下流域の日向道想定駅路
 (明治36年 1/5万分地形図)



可能性があることを述べたい。戸次平野の直線道の最北端は小字船元である。大野川を挟んだ対岸も小字舟本で、恐らく古来から舟による連絡があったと考えてよく、松岡平野の想定直線道の基軸になり、(第3図)にみるように同一線上に連絡する松岡平野では、戸次のそれとみるような直線道遺構はないが、明治の地形図にみるように幾箇所も方格的な道の変化があり、明らかに道が次第に移行したと思える跡をみることができる。なお集落地では、全体として道の方向性は維持され、松岡平野の毛井集落まで及んでみるとみることができ。ここまでの長さは二、五キロメートルとなり、戸次とあわせると六キロメートルに及ぶことになる。この南北直線道は前言したように、更に大野川分流乙津川を越えて高田地区にまで及んだかは確かではないが、松岡平野直線道の延長線上の乙津川に小字橋本地名で現在も橋があり、更に高田地区に小字中道があるなど直線道は更に北にまで延びていた可能性を指摘できる。

なお、このような広い二つの平野を貫く直線道の存在は、これを基準とした条里制の施行の可能性があると私は考えた。また前に述べた松岡平野の地形図にみる道の方格的变化の連続は条里の遺構と推定した。

これまで大分県内の条里制施行をくまなく調査した兼子謙一氏や『大分市史(上)』には広い平野がある大野川下流域のこの平野だけ存在を認めていなかった。ただ例外として僅かに最下流左岸鶴崎の別保に限り存在したとされていた。しかし一九九〇年に松岡の郷土史として『ふるさと松岡』をまとめた松岡小学校の教師の一人だけが、松岡地区に条里制が施行されていた可能性を指摘していた。

私が条里制遺構存在の可能性に気がついたのは、この両平野の中で密集する集落周辺の道路地割が非常に方格的で、且つ周辺道路の方向性が極めて似ていたためであるが、この確認については昭和二三年の米軍航空写真を利用した。この結果、戸次平野においては白滝・備後・楠木生等、松岡平野においては、松岡、毛井の各集落地割が予想に合致するものであった。なお、松岡及び高田一帯の条里制施行の有無を大正三年則図の地形図によって道路方格的地割を抽出すると第4図のようになる。これで見ると大野川最下流地域の平野にも条里の痕跡を認めることができる。なおこの図の上部、下流になる程また河岸に近

第4図 松岡・高田平野の条里制痕跡方格道の抽出
 (国土地理院 大正3年 1/25万地形図による)



い程条里痕跡が希薄になっているが、これは低地程大野川の氾濫によって条里の攪乱が大きいことを示すのであろう。このような条里制施行の痕跡は前述のように基準線となった直線道駅路の存在を裏打ちするものであろう。

このような直線道はNE二三度の方向を指しているが、北にすすむ程高坂駅に向かつては迂回することになる。三重からは前述した戸次平野から、より早く方向を北西に転じ、大野川を渡り高坂に向かう駅路があったのではないかと考える方もあろうであろう。現実に明治以降の地形図をみると、大野川下流諸地域から、大分川下流左岸の府内、あるいは上野台地あたりを目指した道が次第に収斂するのよう集まってくるのを見ることができ。

ここで、私は丹生駅比定についての所見を少しばかり述べる必要がある。前述べたように大分市域か臼杵市域かの定見はないが、高坂駅から二つの丹生駅比定地に向かう道は大野川右岸に達する路線は全く同一であったであろうと考えている。例えば大分市域の丹生を想定した場合、丹生地区の推定条里基準線などから、南西方向の大野川右岸、金谷あるいは百堂あたりを、仮に臼杵市域とした場合は宮河内あたりを大野川右岸の起点として広内を経由して臼杵に向かうであろうと考えたい。これまでにあげた近世の国絵図、または臼杵藩領内絵図などによると、乙津川の分流地点毛井の対岸となる宮河内から下流百堂あたりにかけて非常に多くの渡河地点が存在する。因みに近世末には臼杵藩は百堂に番所を設け、対府内・大分郡に対処した要所としてしている。

(四) 鶴崎丘陵越の道

同じように北に向かって別府湾に注ぐ大野川と大分川の両平野を隔てているのは、距離にして七、八キロメートルはあろう鶴崎丘陵である。この丘陵は、沿岸部は標高数十メートル未満の台地丘陵であるが、内陸部となると標高百メートルを超える山郡を含む山脈となる。従って前者は可耕地が多く、数多の集落が発達分布しているが、後者は逆となる。この結果として両平野をつなぐ路線は東西道となり、また沿海部に多い。これらの中で主要なものを明治三八年の地形図によると、①高田―猪

野―大谷―下郡 ②鶴瀬―横尾―大原（丸尾山越）―下郡 ③鶴瀬―横尾―大原（高尾山越）―長谷―下郡が主なものである。ところが近世の絵図ではすべて丘陵内の經由地が分からない、ただ両平野の地名を記し、それを結ぶだけのものとなっている。

また内陸部では、西別府氏が日向道を想定した④松岡―米良―片嶋や、現在の国道一〇号線となっている⑤判田―敷戸―津守などの諸路線となる。

このようなことから、大野川下流平野を北上した日向道が、東西道として存在すると予測する高坂と丹生を結ぶ路線に出合い、鶴崎丘陵越として西方向に転換する位置を比定することは非常に難しい。ここで多くの不明をかかえながらも私は鶴瀬あたりと仮説をたて、前述③の路線を想定した。この路線は近世図の中では、現在の地形図に最も近い距離感覚で画かれた正保国絵図と同じになる。即ち鶴瀬から横尾を通り下郡に出る路線としてである。

この路線の詳細を表すと、鶴瀬から横尾地区の江又・中筋・大原つづいて高尾山北側の順となるが、殆ど直線道として復原が可能である。ただ標高が高い高尾山越については、大原の水分神社の背後地となるこの山の南側中腹に古道の遺構をみるが、高尾山自然公園造成道路工事によって古道の破壊もあり、確認が難しい。

(五) 下郡の東西直線道

このようにして東西道といっても鶴瀬から西北方向に進んだ道は現在、明野高尾と呼ぶ鶴崎丘陵西側の稜線の鞍部に到達する。

ところが、この鞍部から大分川右岸の下郡の平野に下降する直線的な道路、更に平野部に達して後は正東西道といえる直線道を検出することができ、大分川右岸に達することができた。私が根拠にしたのは、昭和二三年の米国空軍による大分県鉄道沿線空中写真No.33及び(41)(V8PRS)(R)(230)(30MAR48)の記号入りのもので、写真(4)は後者

写真(4) 空中写真にみる大分川右岸平野部の想定駅路直線道(大字下郡・羽田境界)



A 長谷 B 長谷橋 C 大分川右岸 D 元町 E 上野台地南北道 F 古国府

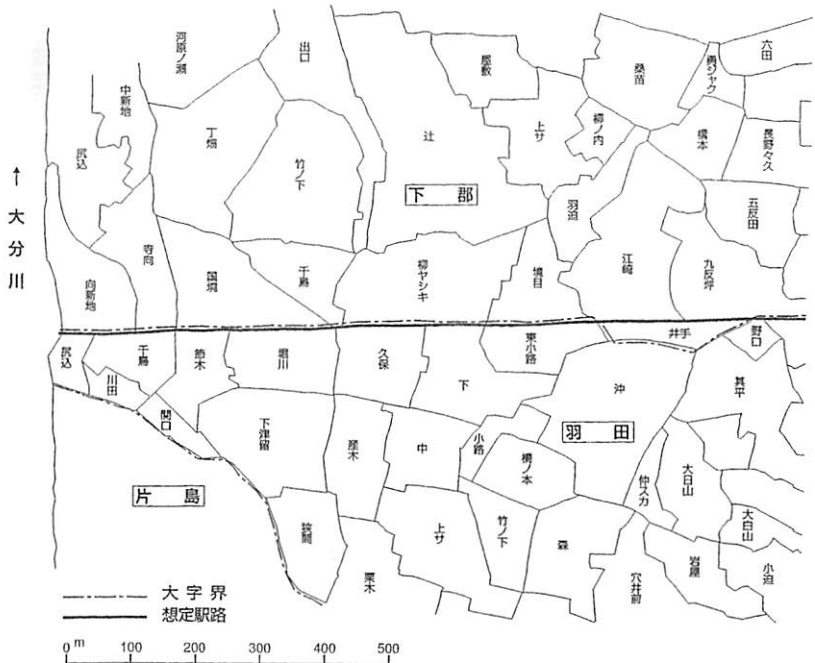
である。写真の右下端が明野高尾から下降した下郡の長谷と名前のように長い谷で、この谷の中央をやや北西方向に屈曲しているのが水路で、天保元年(一八三〇)に造成された長谷堤からのものである。この写真で水路の両側に道があるが、私は長谷の中央にあった道の側溝が水路に変わったと推定する。平野部に達した水路が屈曲するところが平野部の東西道の起点になっている状況がその事を想定させる。東山道において古代道の側溝が灌漑水路に転用された事例と同じものと推定する。

このように水路平地部に達したところ長谷橋(写真B)が、そこからやや北に偏した東西道が、写真中央左よりの大分川河岸(写真C)まで一直線状に伸びている。この写真だけでは他の多くの道と比較できないが、珍しく河床に降りる比較的大きい道が残っている。この直線的な道の延長は約一・二キロメートルであるが、すべて大字下郡と大字羽田の境界線となる(第

5 図)。現在の市街区図でみるとこの直線の北側へのわん曲がやや拡大された傾向がある。また写真において河岸に近いところに南側に道が突出して小さく曲がったところが消えるが、この位置は大分川の氾濫原の標高差がやや大きいところで、道の迂回が生じたところで、都市化した現在でも確認できる。この辺りは下郡工業団地の南限と推定される。

さて、ここでふれておきたいことに、この直線道北側下郡地区の中心部あたりに、大分郡家と推定される官衙跡が発掘されていることがある。大分市教委の手によるもので、昭和六二年から発掘が続けられていた。¹⁸⁾この位置は東西道より七〇〇メートル程北になると見られるが、ここで真南北約二〇〇メートルの道路遺構が発見され、八世紀から九世紀初頭のものとして推定し、主要施設と主要官道を結ぶアクセス道と推定している。私はこの南北アクセス道は、日向道と想定するこの東西道とT字型に連結していると考ええる。

第 5 図 下郡の小字分布
(明治大分水路土地改良区資料より)



このようにして下郡の東西道の最西端となる大分川畔に立つと、川を挟んで真西の対岸にまず望見できるのは、上野台地の東突端とその下の元町一帯である。はじめに述べたように、当初漠然とした目標であった上野台地が、極めて現実的なように変わってきた。

四、高坂駅比定

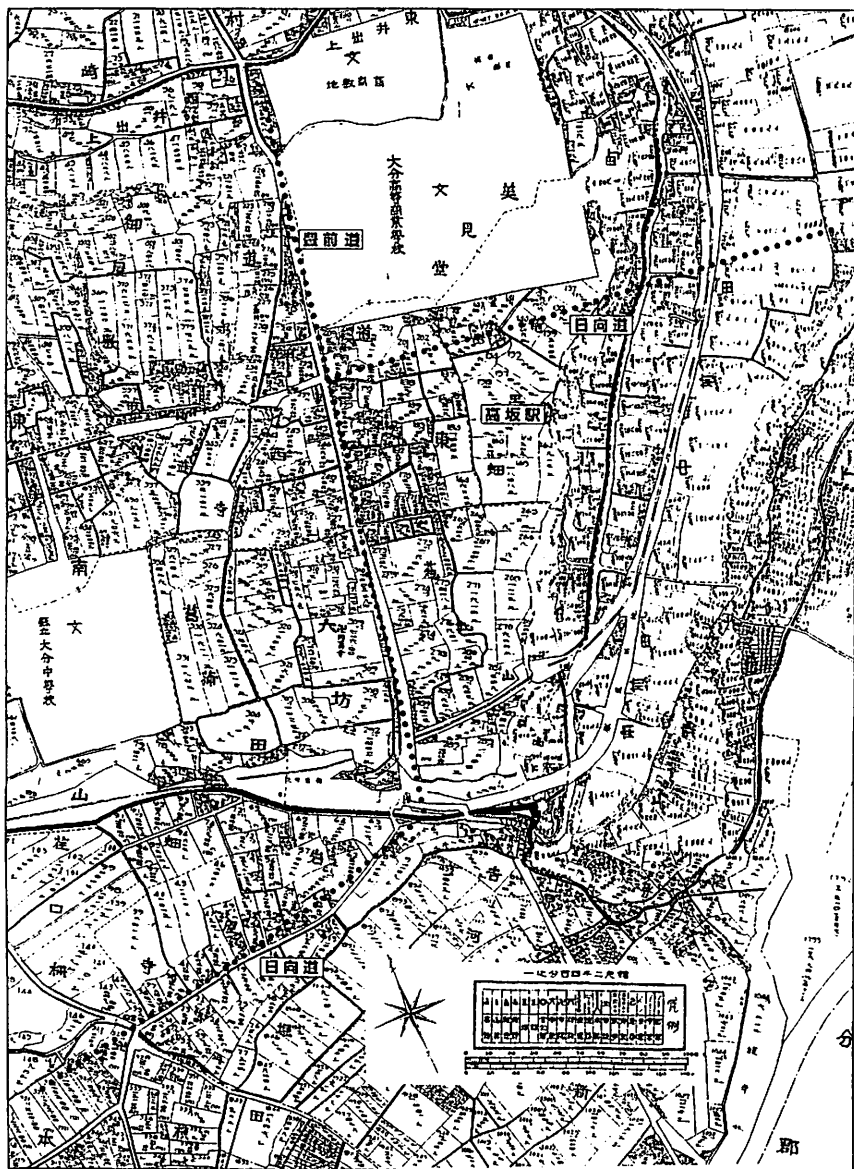
(一) 高坂横道は駅路

これまでの高坂駅比定の諸説については、駅路にふれたものはなく、ただ西別府氏が南大分平野の直線道日向道を豊後道として検出し、上野台地下の小字岩屋寺に高坂駅を比定している事例があるだけである。

近年になって、古国府にかわり新たに国府所在地として注目をうけている上野台地については、私はこれから駅路との関係を検出する必要があると考えた。そこで私は上野台地東部を南北に縦断する道が、しばしば歴史に登場する高坂横道であるとする説が多いが、この高坂横道は駅路ではないかと考えた。南大分の平野を東西に走った駅路豊後道は、岩尾寺から直ちに北に曲がり、上野台地のこの道にこく自然に連結しているのである。第6図に上野台地東端一帯の字図を集成したものをあげた。原典は『大分市土地宝典』（昭和十一年）である。大字別の大分・上野及び古国府の字集成図を更に私が接合したものである。もともと個別の字図を集成することに無理があるが、更に大字単位のものを集成することの誤りが生ずるが、ここではこの接合の目的をほぼ達していると考ええる。

この図によると、西別府氏の豊後道は岩屋寺から南に折れるとしているが、私は北方向に概略百十度の角度で転じ、巨大な堀通しによって坂道巾十七メートル・長さ六〇〇メートル余の道が造成されている上野台地南北横断道に連絡していると考ええる。なお明治初期にできたであろう字図からみると、この時代の道は両側から著しい蚕食をうけた跡があると窺うことができ。恐らく字図の道巾でみると、もともと十メートル以上はあったのではなからうか。

第6図 上野台地に想定した高坂駅と日向道・豊前道
 (大字別上野・大分・古国府の図面を合成)



さて、あらためてこの上野台地南北横断道についての、史学研究者の所見を拾ってみたい。まず渡辺澄夫氏は、「二豊莊園の研究」において豊後国大分郡勝津留の所在地は「後述の四至塚からみて、大体現在の大分市上野台地東端から、東方大分川沿岸の元町を含む地域である」として、『宇佐大鏡』の勝津留畠の次の四至から考察している。

四至 東限市河 南限石屋寺前

西限高坂横道 北限市河

とあり、また、

四至 東限市河 南限石屋寺前

西限高坂横道 北限河等田中寺

その中で高坂横道について、「西の高坂横道は、上原（引用者註 今日の上野丘）を南北に横断する道路で、今は経済学部（引用者註 現県立芸術文化短大）前を通っている」としているが、「これでは大友屋敷が含まれないので、更に西側にあったはずである」として後半の表現はややあいまいさを残している。

また『大分市史』⁽²¹⁾は、同じく『宇佐大鏡』による勝津留の四至によって、高坂横道は上野台地を横断する坂道に比定し、この道の沿線に高坂駅があったと述べ、更にその周辺に豊後国府があったとすれば、国府に近接した駅家ということになる。即ち間接に高坂横道を駅路と考えたことになる。これらに対し『大分県史』は、『宇佐大鏡』を根拠にしているが、高坂横道についての所見はなく、駅家は岩屋寺付近としている。なお大分県教委の調査書は、高坂横道は台地東端をめぐる小道として元町の一本道を指し、見解は分かれる⁽²²⁾。この他、戸祭由美夫氏は、高坂を円寿寺前の坂道の路線であろうとし、上野台地上の高坂駅を比定している⁽²³⁾。

このように、微妙な相違があるが、諸説の高坂駅は高坂横道とそう遠くないと考えているといえそうである。

(二) 大分川左岸に渡った日向道と高坂駅

さて、駅比定は少し後回しにして、前節まで述べてきた想定日向道が、大分川左岸でどのような経路で前にふれた高坂横道の駅路に結合するかを模索しなければならない。しかし前述長谷谷は長さ一・五キロメートル、下郡平野部で一・二キロメートルの直進性からみて、私は日向道は大分川を渡っても更に直進して元町に、そして更にその背後地の上野台地東端中央部あたりに入ったと想定する。前にあげた字図集成図にはたしかな遺存道と考えるものは左岸には見られないが、上野台地上の小字竜王畑の北端の低地部、即ち元町の背後地崖部の低い部分に、現在車両が上れる坂道が残っている。これは台地東端の全体的な地形からみて、唯一の高坂横道に結ぶ道の遺存部分ではないかと考える。この台地上った道は、現在地形は畑地、芸術文化短期大学所有地、あるいは宅地となつてかなり変化が大きい、更に西に進み高坂横道に結合する坂道として存在したと推定することは容易である。この元町の背後地の傾斜地が終わる字道東になると、現在も車道が東西道として存在する。

このようにして現在の上野台地南北道、即ち高坂横道と下郡からきた道が丁字型の接合となるが、ここから岩屋寺側南に進む道が日向道で、西別府市が豊後道の名称で策定した太宰府への道となるであろう。では、この台地上接合点から北に向かう道は高坂横道の駅路と推定した一部となるが、この道は何かという疑問がでてくるであろう。私はこの道はこれまで諸説が試みられている豊前道で、この接合点が基点になると推定する。この道は上野台地から平地部まで下降し、上野台地北側外周を折線的な直線道として周り西に向かい、大道から再びこの台地上り、庄ノ原、机張原の稜線を直線的に西進し、高崎山南側の高所、城ノ腰に向かったものと推定する。この大道名については、かつて戸祭由美夫氏もとりあげ、近世の峠越の道としたが、この峠越えの道と角度を異にして西北側に坂道遺構が現存している。大道名は明らかに古代駅路にかかわる遺称地名といえる。

さて、では高坂駅はどこに立地したかの推定に移らなければならないが、前に文献史学の諸説を引用したが、その中には概略私の推定と結果は同じものがある。その位置は、道の丁字交差の南側のやや高所であると想定したい。なお詳しく述べる

小字道東と同じく竜王畑を中心とする位置とするのが妥当と考える。

このように考えると、既に一九九七年七月から一二月にかけて、大分県教育委員会が発掘し、全体的に遺構遺物を検出し、古代から中性に及ぶ遺跡としてその成果は既に公表されている「上野遺跡群竜王畑遺跡の発掘調査」とほぼ完全に重なることになる。(第7図)

(三) 竜王畑遺跡は高坂駅跡の可能性

竜王畑遺跡が発掘されて一〇年が経過した。この結果は高橋信武氏によって本誌一七三号に発表され、「豊後国府関連遺跡」の副題がつけられている。遺構が豊後国府の所在地と想定されている上野台地上であるため、国司館あるいは曹司でないかとの想定である。この事については県内だけでなく、広く古代官衙関連研究者の注目を集めているのは当然であろう。⁽²⁵⁾

以下、主に本誌所載の氏の『上野遺跡群竜王畑遺跡の発掘調査』について、私見を述べ新たな問題提起することを許されたい。

まず報告書は、概括的に一辺が凡そ百メートルの方形に近い調査域内に、七世紀後葉から一〇世紀までの遺跡遺物があらわれたものが主で、中世に属するものを含めると五期にわたるものについての考証、解明である。また一期から四期まではすべて役所跡と推定されている。また字道東及び竜王畑の状況からみて外に政庁が存在した可能性はなく、字竜王畑の南部もこれまで古代の大規模(官衙)の遺跡は検出されていないとしている。従って竜王畑遺跡は、上野台地東端部では唯一の役所跡の形式を示すとしている。(第7図)

第一期の建物配置の方向については読み取り難いが、現地の地形即ち高坂横道側がやや低いことから西向きと考えるがよいと思うが、私は高坂駅初期の駅舎配置として想定したい。高橋氏は、遺構は七世紀後半から八世紀初頭のものとしているが、木下良氏によれば、西海道北部九州においては、七世紀半ばに駅路開設が進んだということから、⁽²⁶⁾豊後国もほぼこの時期に近

い頃駅路開設が行なわれたといえよう。従って国府存在の可能性が高い上野台地上の駅路高坂横道に沿って、駅家が存在したと考えても無理がないであろう。なお、豊後国の駅路成立にかかわることとして次のことにふれたい。かつて大分市教委によって発掘された南大分平野の羽屋・井戸遺跡調査等がある。ここでは条里地割に合致した官衙遺構を検出し、七世紀後半から八世紀初頭としているが、条里制の基準とされている南大分の東西道及びこの高坂横道の成立を、前述のように七世紀後半あたりにはすることは可能であろう。

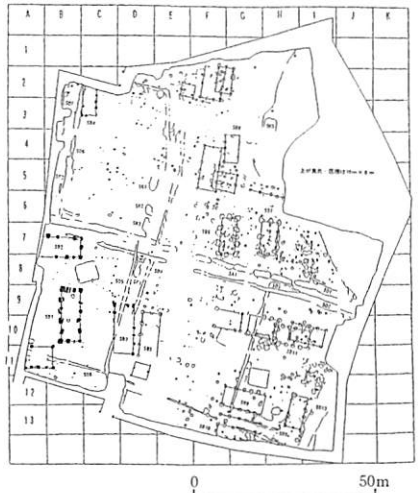
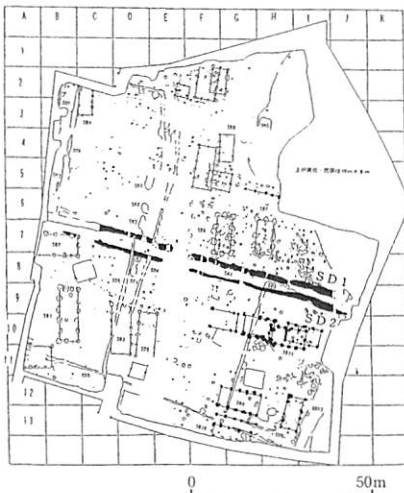
また、国府開設が進んだとされるのは八世紀第2四半期頃といわれることから、この第一期のものは数十年前後のひらきがある。従って三期の遺構についての判断を一期の遺構にまで遡らせるには無理があるのではあるまいか。また三期のやや整った遺構を中心に国司館あるいは曹司ではないかとしているが、たしかに主殿・後殿あるいは脇殿などの建物の配置、遺物また周辺の囲いなど、国庁に次ぐ格式の建物といわれた国司館に擬することは無理ないであろう。ところが近年山陽道において次々と発見され、駅家と想定されているものは、凡そこの場合のような役所としての形式を十分に備えていることが明らか

第7図 竜王畑遺跡発掘調査

高橋信武「上野遺跡群竜王畑遺跡の発掘調査」より

3期(9世紀代)

1期(7世紀後葉から8世紀初頭頃)



かになった。例えば播磨国野磨駅に比定されている兵庫県上郡町の落池。ハタ坪遺跡、あるいは布勢駅に比定されている小犬丸遺跡などがある。

なお、私が駅家でないかと想定した一期のものについて西向きとしたが、三期は明らかに北向きになっていることについては、台地下の元町一帯の遅れていた開発がこの時期にほぼ整ったことに関係すると推測する。このような推測をするのは、上野台地最東端の限られた区画の中には駅家の雑舎と見られるものがなく、限られた建物となっているように思えるからである。従って、字元町や駅家地名としてしばしば取り上げられるマヤダ地名の字中前田あたりに、雑舎群が存在したのではないかと考えられる。従ってこの雑舎群との関係、及び大分川を渡り、元町から台地に上る日向道が北側に存在することで進入路が北に変わったと考えたい。

つきに発掘物についてふれてみたい。三期のものは九世紀になってはじめて瓦の出土を見ている。このことについては駅家が初めて瓦葺きになったという駅家構造の変遷としてとらえたい。前述山陽道播磨国野磨駅家といわれる落池遺跡において、七世紀後半から八世紀前半まで典型的な官衙遺構といわれながらも瓦葺でなかった。八世紀後半になり小字飯坂に移動した後、瓦葺きに変ったといわれている。これらを考え、豊後国では瓦葺駅家にかわる時期が山陽道よりもやや遅れたと考えることができるであろう。

また、鬼瓦片に赤色顔料の付着が認められている。四期のもも同様とされている。これは丹と想定される。これについては前述の播磨国布勢駅では軒瓦下面にみられたが、丹であり、さらに白土の検出もあって、「瓦葺白壁朱塗駅館」の存在として注目をされた。豊後国の駅家の馬の数は、小野一〇疋を除いてすべて五疋である。山陽道の馬数二〇〜三〇疋に比べて非常に少ない馬数の駅となるが、駅館そのものは山陽道に似たものが存在していたと推量することができる。木下雅康氏は、「大同元年（八〇五）五月十四日条に、瓦葺駅館の新造について定様を待ちて之を造れ」という言葉があるが、この定様は、従来瓦葺・朱塗・白壁の意味と考えられていたが、このことについて高橋美久二氏は、「一種の設計図のような駅館のマスタープ

ランのようなものがあつたのではないか」と話をしていと紹介している。このように竜王畑遺跡の成果について、非常に踏み込みすぎた異説をあげる結果となつたが、今後この遺跡について更に論議が深まることに大きく期待している。

おわりに

前稿に引き続き三重駅比定をとりあげたが、「和同開珎」をはじめ多くの古貨が出土したという情報が非常に多いことが分かつた。「和同開珎」他古貨の現物がなく、証拠力が乏しいが、木下良氏が指摘する十字街域の存在を十分に裏付する事柄であらう。ところが平成一八年夏に、県教委の発掘調査によって明らかに七世紀後半の古代道と推定可能な遺構が確認された。日向道としては考古学的成果の端緒となるもので、今後の調査の展開に期待をおくことができることになつた。

駅路調査の結果については、三重、戸次間の大野川中流域については従来の諸説と概略はおなじで、古代道はほぼ完全に近世道に踏襲されていたという結果を得た。しかし私の調査では戸次以北については意外な展開をみる結果を得て、戸次、松岡、高田の諸平野を貫く縦貫道駅路を検出し、また、やや回り道となる鶴崎丘陵越の後大分川下流平野の中に米軍空中写真から東西直線道をも検出し、私が上野台地東端に、きわめて概念的に抱いていた高坂駅を、やや理論的にまた現実的に特定位置に絞り得たと考えた。

ところがその位置小字竜王畑などは、すでに県教委の手によって発掘済みで、豊後国府国司館・曹司に想定されている。従つて私の想定は県教委の成果に対して正面からの異論を唱えることになり、この記述のいささか躊躇するところである。

私も近年の諸説と同様に、上野台地上に豊後国府を想定し、また高坂横道といわれた上野台地南北道は国府域の東限線ではないかと考えているが、想定国府域の調査が全くともなっていない段階では国府域の国庁に次ぐ建物といわれる国司館などを想定することには若干無理が伴うであらう。私は一般的に国府に先行して設けられたという駅、高坂駅は、結果として国府に最も近接した駅家となつたが、もともと駅家の位置として元町背後地の高所で展望が効く好所が選ばれて設置されたと考えたい。

(参考文献)

- (1) (3) 白杵市立図書館蔵
- (4) 戸祭由美夫「豊後国」藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』 大明堂 一九七八
- (5) 豊田寛三・加藤泰信・末広利人・秦政博『日向道・歴史の道調査報告書代四六輯』 大分県教育委員会 一九八〇
- (6) 西別府天日「丹生駅と太宰府道・日向道をめぐって」『大分県地方史二六号』 一九八七
- (7) 田中祐介「豊後国」古代交通研究会編『古代道路事典』八木書店 二〇〇六
- (8) 木下良監修・武部健一著『古代の道(統)』吉川弘文館 二〇〇五
- (9) 『大分県史 近世編』
- (10) 『豊筑乱記』
- (11) 豊後大野市三重町図書館蔵
- (12) 木下良「日本の古代道路」古代交通研究会編『古代道路事典』八木書店 二〇〇六
- (13) 木本雅康「古代の道路事情」吉川弘文館 二〇〇〇
- (14) 兼子謙一「大分県下の条里遺構」『大分県地方史四号』 一九五五
- (15) 『ふるさと松岡』大分市松岡小学校 一九九〇
- (16) 『たきを今昔』滝尾退職校長会 一九九五
- (17) 森田悌『日本古代駅伝と交通』岩田書店 二〇〇〇
- (18) 『大分市埋蔵文化財発掘調査報告書第六集 下郡遺跡群Ⅳ』大分市教育委員会 二〇〇六
- (19) 『豊後国の眺め』大分市歴史資料館 二〇〇〇
- (20) 渡辺澄夫「豊後国 大分勝津留・津守荘、勾別符 植田荘―豊荘園の研究(六)―」『大分県地方史三三号』 一九六〇

- (21) 『大分市史』
- (22) 註5に同じ
- (23) 註4に同じ
- (24) 高橋信武「上野遺跡群 竜王畑遺跡の発掘調査」『大分県地方史一七三号』 一九九九
- (25) 高橋信武「大分県大分市上野遺跡群竜王畑遺跡」『日本考古学年報』 日本考古学会 一九九九
- (26) 註12に同じ
- (27) 讃岐和夫「羽屋・井戸遺跡」『大分市埋蔵文化財調査年報 七』 大分市教育委員会 一九九六
- (28) 坪根信也・塩地潤一「豊後国府推定値周辺の発掘調査」『大分県地方史一六三号』 一九九六
- (29) 「古代山陽道をめぐる諸問題」岡山例会第九回シンポジウム 二〇〇四