

## 三重大原台地の古代直線道

— 主に地理資料と景観から想定 —

波津久 文 芳

## 一 はじめに

大野川中流、深い溪谷の右岸から枝分かれする三重川は、最上流では二筋の小さな川に分かれる。この川に挟まれて、三重町大字市場を中心とした小盆地がある。この盆地部のどこからでも、北の方角眼のあたりに、低い山が横に長くつづくのを見ることができ、この山の林の背後地は広々とした台地がひらける。

台地は県南域に広く分布する阿蘇火砕流による台地の一つで、地元ではただ大原とだけ呼ぶことが多い。この呼稱は台地の形状をとらえたものようであるが、台地中心部に小字名大原があることから、これに由来するものであろう。台地は概ね東西方向にひろがり、面積は約三・五平方キロメートル、町域内だけに止まらず、近在町村の中では最広いといえよう。なお盆地部の市街地・三重川畔一帯との比高差は凡そ二〇―二五メートルである。

さて、この台地上に立てば、台地のひろがりと同じように、東西方向にのびるただ一本の直線的道路の存在を容易に知ることができ、この道路も台地名と同様に、通稱には大原道と呼ばれている。この道に主題をおく本稿においては、便宜上この通稱名に従って大原道と記述するが、この道路を所管する三重町は、一級町道大原・三重原線としている。なおこの道路は三

重町市街部の近郊としては最大い幹線道の一つである。

この道路は、広々とした台地の真中を一直線状に走るため、今日では一般に近代以降の改良道路と考えられているのではないかと推測する。しかし、この道路は平地部でもみることが少ない長い直線状の道路であるうえに、道路のすべてが大字界、または旧町村界となっていること、また近世では並木が植えられた街道であったことなどから、わたしはかねてよりこの道の成立に疑問・関心を抱いてきた。

ところで、一九七〇年代に入って非常に活発となった古代交通研究の成果として、畿内において、律令国家が作り上げた計画的直線道官道(駅路)の存在が明らかになった。以来計画的直線道は畿内に止まらず全国的に敷設されている実態が分かった。大分県では極限られた事例として、豊前国において宇佐八幡宮への勅使道として存在していたことが分かり、地元紙(大分合同新聞、平成三年一月)に大きく報じられたが、間もなく調査結果(『大分県文化財調査報告書』第八七輯 大分県教育委員会、平成三年)が公表された。これらの事柄が最近になって先述のわたしの疑念とつながり、大原道は同様な古代の計画的直線道ではないかと考えた。

これまでの豊後国三重にかかわる古代交通研究においては、全国的な動きと同じく駅家比定に力が注がれてきたと考える。その代表的なものをあげると、八世紀はじめの『豊後国風土記』にあらわされている大野郡駅二所のうち、一つは一〇世紀の『和名類聚抄』にするされた地名の遺稱地として三重である(秋本吉郎校注『古典文学大系』岩波書店、昭和三十三年)としたものがある。また、一〇世紀はじめの『延喜式』あるいは『和名類聚抄』にあげられている三重駅について、『豊後国風土記』と対照し三重町を想定した(戸祭美夫「豊後国」藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』大明堂、昭和五四年)ものがある等、その数は非常に多い。いずれも古代三重駅の比定地は三重町大字市場とするものである。

ついで、豊後国高坂から三重駅に至る駅路については、丹生駅(大分市)を経て三重駅に達する(中野幡能『大分の歴史』(2)大分合同新聞社、昭和五二年)とした説、同じように丹生駅を経て三重に至るが、丹生駅については大分市域の丹生か、臼杵

市かは比定の判断が難しい(戸察美夫「前掲書」としたものである。また高坂から丹生を通らずに直ちに三重に通ずる(「大分県史」古代篇Ⅰ、平成七年)とした説もある。この他高坂から丹生(臼杵市)を経て三重に通ずる道と、高坂から三重に通ずる道と二筋があった(渡辺澄夫『大分県の歴史』山川出版社、昭和四八年)とする説もあり、路線の論議は極めて多岐に分かれている。

このような概括的な駅路説と異なり、大分市域内の太宰府道と日向道に、それぞれ直線道を含めて具体的に駅路を想定し、また丹生駅を大分市大字松岡に比定する調査(西別府元日「丹生駅と太宰府道・日向道」『大分県地方史』第一二六号 大分県地方史研究会、平成二年)も行なわれた。しかしその後は大きな研究の進展はなかったのである。平成一二年大分市で開催された日本考古学会等主催のシンポジウム「古代律令国家と海部の光芒」において、終盤の話題はいきおい関連する駅家・駅路に及んだ。この事について、パネリストの一人別府大学後藤宗俊氏は、「近年相ついで実施した大分市域内の地方官衙研究では、多大の成果をあげ得たが、東九州の官道にかかわる発見はこれまでない」と総括した。これは豊後国全域の官道にかかわる考古学的研究の消息をのべたものと受止めてよいのであろう。

このような状況のもとに、僅かな地理資料と景観を調査したばかりで、三重町の台地上に古代の計画的直線道を想定し、関連する事柄にふれることについては、些躊躇がある。しかし今後の豊後国の古代交通研究の一話題ともなればと考え、あえて不備を顧りみず記述することにした。

## 二 三重町域内で交差する近世二つの本道と大原道

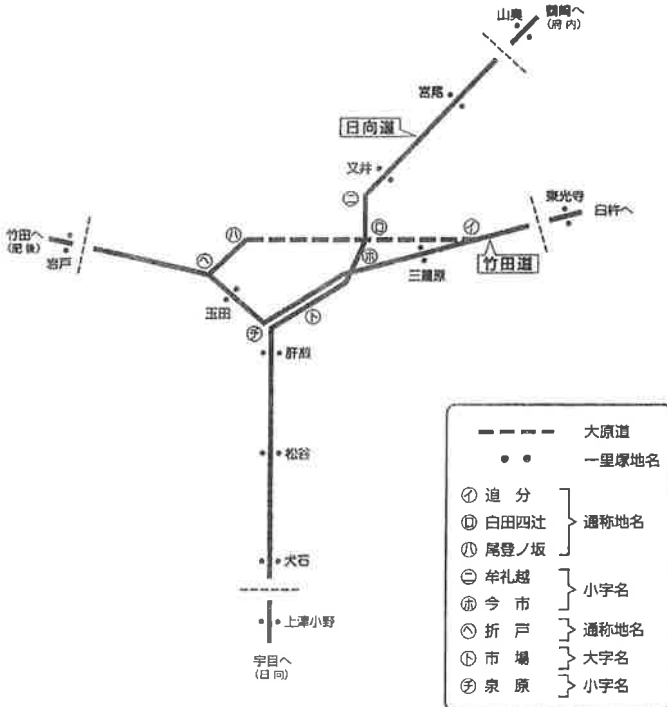
まず、三重町域を横断し肥後道ともなる近世の本道臼杵・竹田間道路を竹田道と呼び、また町域を縦断する近世の本道を日向道とし、二つの道の路線の概要をあげ、それぞれが計画的直線道と想定した大原道とどのような位置関係にあるか示したい。

図1に二つの本道の模式的な概念図をあげた。概念図には路線上の地点を分かり易くするために、「正保豊後国絵図」をも

とにして一里塚(地点)を入れた。以下やや煩雑を  
まぬかれぬがその概要をあげる。

竹田道は、三重町東方となる野津町においては、  
白杵境からつらなる一連の山系の尾根筋と、二つ  
の台地の頂をひたすら南西方向に進む道となる。  
野津町の最西端の集落東光寺を過ぎると、三重川  
を渡る歩渡場の道となるが、ここには近世末に石  
橋虹潤橋が架設された。川を渡ると三重町菅生台  
地に上るが、これも台地上の稜線を西にすすみ三  
重原台地に移行する。三重原では図1に示したよ  
うに、①追分において道は分岐し、分れた道は脇  
道となって三重原から大原大地に移り、台地の中  
心部を西方向に貫通する道となる。一方、本道竹  
田道は、三重原を過ぎると平坦地の道に変わる。  
その後(今市)において、大原道と交差して台地を  
下ってきた日向道と出合い合流する。その後、道  
は間もなく三重川右岸に渡るが、ほどなく再び左  
岸側に戻る。その後は直線的道路で西南方向にあ  
る市場中心部に達する。市場西端に近い(泉原)

図1. 三重町域の近世本道と大原道概念図



達すると竹田道は日向道と分かれ、市場集落の背後地である小台地を越えて玉田川を渡る。ついで㊦折戸では、㊧追分㊨白田四辻㊩尾登ノ坂の順に、すなわち大原道を経由した脇道竹田道と再び出合う。その後は中玉田集落の背後地の切通道を経て小台地上に登り、やがて通稱三重岩戸とも呼ばれた米田集落の山の尾根筋に移る。ここからは非常に急峻な長坂を下り、藩領境となる大野川支流奥岳川の岩戸渡を渡る。

また、近世日向道は、南北に長い町域を縦断するため、前述竹田道の凡そ二倍の道程となる。

この道は、専ら大野川下流域から中流域にかけて右岸を遡るが、犬飼町と三重町境となる三重川の歩渡場浜川渡を渡り三重町域に入る。最初の集落深野は、北側に大野川をひかえる河岸段丘上の集落である。日向道はここからさらに一段と高い段丘上の宮尾集落を通るため、大規模な切通道を登る。この大段丘上の台地は世継原と呼ばれ、非常に展望が良いところである。

ここから大原台地までの道は、ほぼ等高を保つ中小の台地をつなぎ、ただ一度浅い谷に下ることがあるのみで、凡そ六キロメートルの距離はすべて台地上のみを進む。このため途中の各集落、宮尾・浅水・森迫及び又井では、集落内を通過することはない。また、形が不規則な台地をつなぎ道は、路面の高低差が大きくなる地形となるためか、概ね台地の肩部を切土・盛土をしたL字型の道である。したがって道の曲折は免がれないが、西南方向に向う日向道の方向性は確実に保たれているとみてよい。このようにして、日向道は大野川から次第に遠ざかるが、大原台地の北端につながる低い峠状の小集落、図1の㊭牟礼越に達する。道はここで大きく左折し、大原台地の中心部で、大原道の中心点ともなる㊮白田四辻において大原道と直角に交差する。その後間もなく方向を南西に転じて、直線的に台地から下降する。

台地から平地に下りた日向道は、前述したように㊯今市において竹田道本道と出合う。この合流点を詳述すると、現在でも出店前と古い通稱名が残る今市・城ヶ平・穴井前及御手水の四つの小字界となる所である。

さて、合流した両道が再び市場西端からは分かれることは前に述べたが、爾後日向道はしばらく平坦地の道である。内山集落からは狭い谷間の小川・迫田に沿う道となるが、三重町最南端の松谷集落に達してはじめて尾根上の道に変わる。最初は集

落内の小さな山に直登し、その後次第に高い山の尾根筋を伝い、白杵・竹田・及び佐伯藩領境の三国峠に達する。松谷からこまでの距離は凡そ四キロメートル、途中にはジクザグの急坂切通道の槻坂や、山腹の急斜面を真横に進む柳久保道などの難所が多い。このような道は三国峠を越えてもつづくが、宇目町最北端の集落上津小野を見下す地点、本匠村檜峰の通稱松峠に達すると、そこからは、平地に向けて急勾配の山の斜面を直下降する極めて狭く峻険な道になる。

以上、三重町域の近世の本道竹田道及び日向道について極めて冗長な記述をおこなった。これは後述するように、わたしは近世の本道即古代の官道(駅路)と想定をしたからであるが、この路線のかなり長い部分、あるいは重要な箇所がこれまで多くの識者に知られていないこと、あるいは間違つたまま定説化しているところがあると考えたからでもある。

蛇足ながらこのことについて少しふれねばならない。昭和三〇年代の出版物のいくつかはこの誤りを散見するが、取分けて気になるのは、かつて国レベルの広範な調査事業の一環として、大分県教育委員会が取纏めた『大分県文化財調査報告書』第四六輯(昭和五四年)・同七二輯(昭和六一年)及び同七三輯(同)における三重町域部分の内容の誤謬である。

特に第四六輯(別題『歴史の道調査報告書・日向道』)は、本稿の内容に深くかわるので少し具体的にふれねばならない。この報告書の日向道は、三重・犬飼町境になる三重川の渡河地点で、深い渓谷の断崖にあつて、大規模な石垣による道路遺構が残る浜川渡から外れ、明治末架橋地点があてられ、さらに三重町側深野集落から三重原に至る路線凡そ六キロメートルは、現在の国道三二六号線そのものとされている。このことは指摘するまでもなく、同報告書が「深野村北から三重市場まではほぼ国道と合致す」と説明しているが、この国道三二六号線は、先に詳述したような台地上を概ね大野川寄りにすすむ近世日向道とは全く異なるもので、もともと低地の車輛用の道路として、深野・宮尾・浅水集落の一部及び菅生集落を縦貫するように、明治一〇年代後半に設けたものである。

このことのかかわりは明らかでないが、爾後年に刊行された前掲『大分県史』の他、地元三重町誌・宇目町誌などに間違つた図示があることも補足しておきたい。

さて、本題に戻るが、これまで近世二つの本道の路線を記述したなかで、これらと大原道の位置関係をはば示し得たと考えられる。つづいてこの大原道が近世以降の歴史の中でどのような位置づけにあったかを確かめてみたい。

表1に幾つかの近世絵図、及び近代以降の主な事柄から読み取った概要を並べた。絵図の大方は白杵市立図書館所蔵のものによったが、絵図上に大原道を初見するのは、江戸幕府の国絵図として最も形が整ったといわれる正保年の国絵図の一つである「正保豊後国絵図」である。この絵図の日向道路線を、図1に準拠して示すと、㊦牟礼越から㊧白田四辻にすすみ、大原道に接合して右折し、㊨尾登ノ坂を経て㊩折戸に結ぶ路線として記されている。すなわち㊦三重市場を経由しないで、大原道の西半分を本道として竹田に向うことを示している。このことは、府内あるいは鶴崎と竹田を結ぶ路線の中間点にあった三重市場の果した役割の軽重を問ふ事柄でもある。しかしこのことはおくとして、今日、先述したように大野川を遡り三重に至る近世路線について、各時代を通じて日向道と位置づけしているが、この絵図の描き方は概念的には竹田道とされているとみななければならない。またこの考え方が顕在化したものか、あるいは作図上の誤りか明確でないが、白田四辻から今市にかけての約一キロメートルの脇道が

表1 近世以降の大原道変遷の概要

年号(西暦)	事項	大原道の概要
正保4年(1647)	正保豊後国絵図	白田四辻以西のみ本道
元禄10年(1699)	元禄豊後国絵図	全上 脇道
元禄年	白杵藩領内絵図	追分から白田四辻まで脇道、白田四辻以西は本道
享和3年(1803)	豊後国誌(絵図)	風景画風に全線に並木列を描く
天保10年頃	三重郷川筋分間図	整然と全線に並木列を描く
近世末頃	白杵領内道路図	全線脇道、追分・白田四辻などの詳細な地名が入る
明治20年(1887)	大野郡図	追分から白田四辻まで脇道、以西は本道
明治29年(1896)	百枝村役場	竹田・白杵間旧道となり、農道に格下げ
明治36年(1906)	1/5万地形図	全線町村道・連絡路と表示
昭和20年(1945)	陸軍飛行場	3月着工、大原道にほぼ平行する一本の滑走路敷設
昭和28年(1953)	大分少年院	大原道西端から約700メートルを閉鎖、施設の構内
昭和41年(1966)	大分県農業技術センター	日向道部分約800メートルを閉鎖、施設の構内となる
平成11年(1999)	三重町役場	一級町道大原三重原線となる

描かれていない。このため、これまで日向道は清川村岩戸を経た後に南下するとの説も出ていた。しかしながらこの絵図では、図1に示した路線と同様に、府内より九里目の又井について一〇里目となる肝煎から日向道路線が復活している。このことから前にふれた白田四辻―今市間の図示が欠落したとみななければなるまい。以後脇道として松谷・大石の一里塚が描かれている。したがって絵図上に矛盾があるが、日向道は市場を通り直ちに南下すると読みとらねばならない。この事を裏づけするように、近世最初の国絵図「慶長豊後国絵」においては、場所の特定は難しいが、三重市村で極めて象徴的といえる本道の直角的交差の図が描かれ、三重市村につづく内山・宇目の村名に沿って、明らかに日向道とみるべき路線が示されていることもつけ加えたい。

表1に戻るが、「元禄豊後国絵図」においても大原道は正保年のものと同様に描かれている。また「元禄年(旧杵)領内絵図」では大原道の全線、図1の①―④―⑤が描かれ、東半分①―④は脇道、⑤―⑥は本道と分けられている。

更に、近世末のものには大原道はすべて脇道としたものもあるが、明治二〇年の「大野郡図」においては、前例のように東半分は脇道、西半分は本道と仕分けられている。このように時代によって必ずしも一様に描かれていないが、総じて大原道は近世を通じて藩道として生きつづけ、明治中頃まで続いたとみてよいであろう。このことは『豊後国誌』付図「大野郡図」及び「三重郷川筋分間図」に、描き方に精疎の相違があるが並木列がある街道として描かれ、並木列は部分的ながら昭和期まで残っていたことから窮い知ることができる。

しかしながら、明治期も後半に入ると百枝村役場は、大原道は竹田・臼杵間道路としては旧道になったとして耕作道に格下げした。これは明治一九年に三重岩戸と市場間に車道として新道が開設されたことによるもので、尾登ノ坂の急坂が車輛化時代に即応できなかったことを示している。この大原道の格下げが影響して、後述するように大原道の全線にわたって隣接する畑地が道路部分に侵出し、道路は大幅に狭小となった。また昭和二八年には、交通上の価値の減少化の理由によって、西の方数百メートルは道路を閉鎖し、法務省の施設が設けられた。



### 三 古代大原台地の地域計画

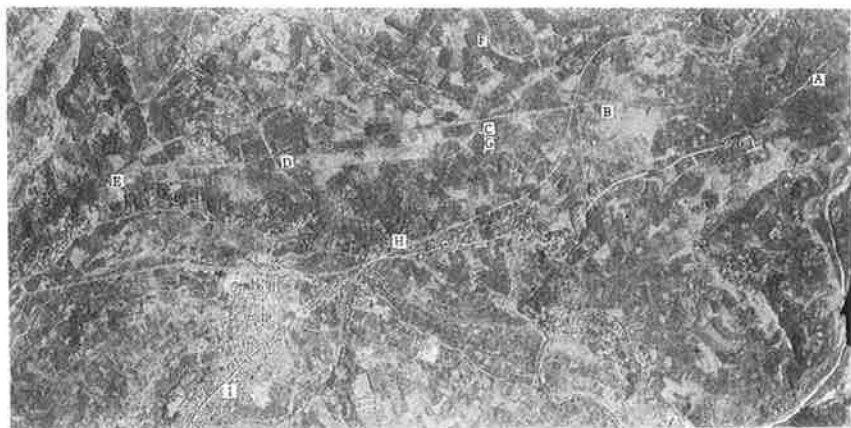
図2に、大原台地一帯と三重町大字市場の市街地の大部分が写された空中写真をあげた。昭和二三年米国空軍によって撮影されたものである。

この写真のA—B—C—D—Eを結ぶラインは、図1の点線部分①—②—③に当る部分で、本稿においてこれまで大原道と呼んできた全線部分である。このうちB—C—Dは極く僅かな屈曲があるが、誰もが一直線の長い道であるとみるに違いないと推定する部分である。しかしC—Dの間に、台地内の稜線として高い部分があるので、この直線状の道路部分をすべて同一の視野に入れることができない。また、大原道の東部A—B及び反対側西部のD—Eは、共に道路が南側に移行したと推定するかなり目立つたわん曲をみることができる。

一方、日向道は、大原台地北部に到達後、F—Cにみるように大原道に直角状に交差し、後Gにおいて方向を南西に転じ、G—H—Iの直線的路線として大字市場の市街地の中心点に達していると推定することができる。ただし、この路線は後述するような地形的な制約によって、H点付近において直線ラインから外れる屈折があったとみななければならない。

この空中写真部分に相当する、明治三六年の地形図五万分の一を図3に示した。相互の地点と記号は同じである。両者における道の屈曲に大きな

図2. 空中写真にみる大原台地の推定古代直線道  
(米空軍撮影、昭和23年5月23日、No.1013-31部分)

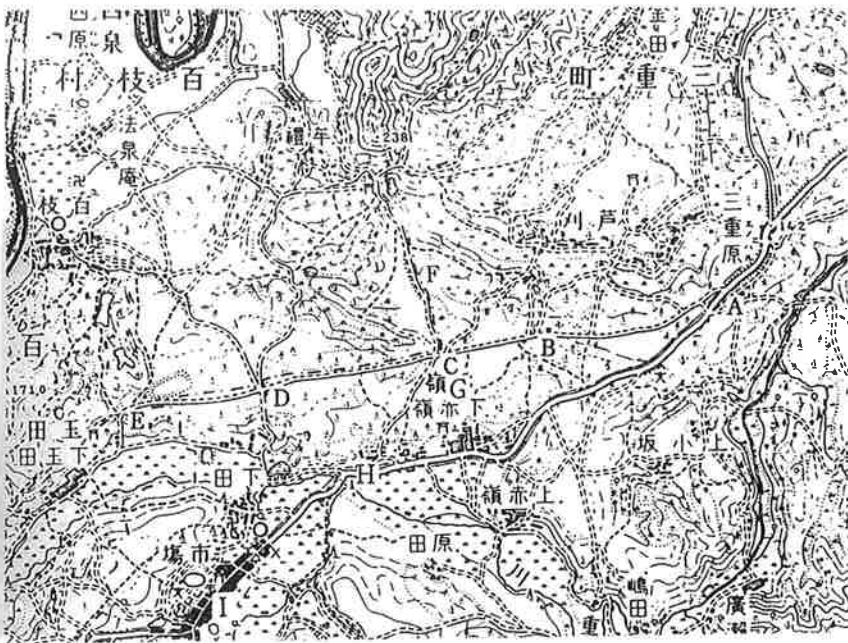


違いは認められない。

これらのことについて詳細に知るため、大分県森林基本図五千分の一(平成六年)を利用した。大原道の距離については、中程のB-C-Dのほぼ一直線部分は約一・七キロメートル、東部のわん曲部分A-Bは直線として約一・一キロメートル、西部のわん曲部分D-Eは同様にして約〇・八キロメートル、これらを合わせると約三・六キロメートルに達することが分かった。また台地の中心部において大原道と交差するF-C-Gは直角交差で、その長さは約〇・六キロメートルであった。なお交差点C白田四辻は、東端Aとの距離は約一・七キロメートル、西端Eとの距離は約一・八キロメートルで、概ね大原道の中心点となることも分かった。

また、市場方向にのびる日向道のG-H-Iは約一・六キロメートルである。この路線については前にH点付近で直線から外れる道の屈折があったが、これは道の敷設に当って、三重川から分岐した玉田川沿の低地と、大原台地麓部分との段差を回避したための処

図3. 明治36年地形図にみる大原道  
(地形図5万分の1「市場」「犬飼」の部分)



置と推定される。この屈曲部分となる山麓部の短い距離の間、極く限られた範囲内には、恐らく中近世以降のことと推定される鉤の字型の屈曲の反覆と切通、さらには近接して併行する二筋の里道があつて幅湊する。そのうえ大正末年のJ R豊肥線敷設もこの位置に重なり地形は複雑となり、それぞれの道の復原を考へることを難しくしている。

前に、大原道の方位について概略的に東西方向とのべたが、正確にはN八〇度Eである。したがつてこれと直角に交わる日向道はN一〇度Wの方位となる。また台地から市場に向う日向道はN四五度Eである。このような直角交差する二つの長短の直線道の配置は、もともと大原台地の形状に合わせて設けたものようであるが、後にもふれるが、ただそれだけではなく、展望が大きくひらける台地上の結節点において、四方にのびる道の方向性を的確に表示する配慮が込められていると思へてならない。

また、C点白田四辻から北方F点を通してみる方向に木ノ元山頂をみることができるし、逆にF点からC—Gを見通した直線上の台地下赤峰集落内に、境内を同じくした神宮廢寺と赤峰八幡宮がある。北方の木ノ元山は、この一帯の台地から唯一つ突出して高い大辻山塊二〇〇メートル級の諸峰の一つで、この山麓には、白鳳年中に紀伊熊野宮を勧請し、郷内の総廟とした伝えられる牟礼宮がある。現在地は後に移転したところといわれている。これらの事から全く想像を加へることであるが、木ノ元山頂からF—C—G及び赤峰八幡宮をつなぐ直線は古代大原台地の地域計画の測量基準線とされたのではないかと考へられる。

ついで大原台地の地割状況を眺めてみたい。図4に、旧三重町が明治一九年、旧百枝村及び旧新田村が明治二十一年に作成した地籍図を集成し、大分県森林基本図などを参考にして手を加へたものを示した。前述したように大原道と日向道は直角に交差することが明らかになったが、両道はすべて旧町村界・大字界を形成していることが明確となった。ただし自由四辻より南側部分となる日向道はすべて小字界線上の道である。

ついで、大原道の南側に東西三キロメートル余の距離にわたつて長く分布する大字赤峰の小字割をみると、大原道を基準と

した直角の直線によって分割された跡を窺うことができる。しかし、分割幅においては一定の規則性があるとは考えられない。またこのような小字割は大字赤峰うちに限って行なわれたと思われる。

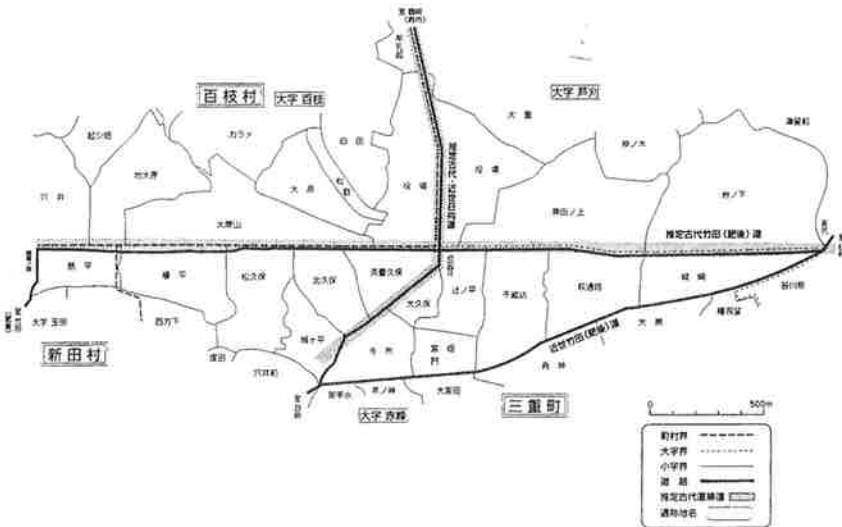
なお、大原台地の西の方、現在の原山交差点となっており、ところにもう一つの直角交差点があったと推測される。交差点の南側には交差点に直角に接合する小字界の遺存道路と考えるものがあり、北側の延長線となる現県道は、交差点を軸として方向がやや西に振れている。しかし明治期の地籍図には、交差点を基点とした直角の道路痕跡と推定されるものを見ることができ、また地籍図や遺存状態から、二ヶ所の交差点を基点として東北方向に筋違道が設けられたのではないかと推測することができる。

#### 四 計画的直線道の復原

さて、本稿で最も重要な想定直線道の復原についての記述が後まわしにされたが、この節ではこのことについて考えてみたい。前に大原道の中心部はほぼ直線を保つが、東部と西部のかなり長い部分が、いずれも南側に張出しわん曲しているとのべたが、この二ヶ所の直線への復原が主要な事柄となる。

図5は、図4の小字集成図の西の方に位置する三重町大字赤峰字

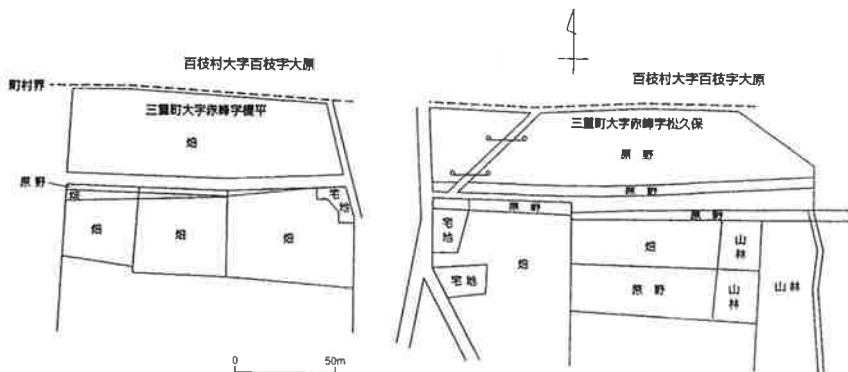
図4. 大原台地の推定古代道と地割



榎平及び松久保の地籍図の部分あげた。この二つの地籍図は元々隣り合う位置関係にあり、北側は町村界があつて百枝村字大原である。ところが、本来の町村界は、大原道の中心線にあるべき筈にもかかわらず、町村界は動かかないで、大原道のみが南に大きく移行していることが分かった。地籍図上の計測では、凡そ四〇メートル程南に動いたと推定が可能であつた。また図5では、前にふれたように、明治中期の道路の格下げによって、道路部分に隣接する畑地または宅地が次第に進出した跡をみる事ができる。しかし、何故このように大幅な道路の位置の変更だけが生じたかについては明らかにすることができない。

この道路位置の変化の原因を知ることができないが、あるいはこれに結びついたかも知れない二つの事柄をあげてみたい。一つは白杵藩の記録「天保史捷」に、大原道西部一帯を松馬場、あるいは杉馬場とも呼ぶ記述がある。ところが前述「白杵領内道路図」上に、台地上の位置を特定することはできないが、この付近に射場の地名が存在していたことが分かった。またこのような騎馬にかかわる流れを引きついだのか、大原道に重なるかのように接近して、明治期入ると大型の競馬場が設けられた。古代直線道の軍用的性格が論じられているが、これにかかわる事柄として、近世以降恒常的に騎馬術の訓練場化していたことが原因となつたのではないかと考えた。さらに別な事柄となるが、同じ「天保史捷」に、天保六年大原道西部の並木杉、胴周り一丈ものを百本を伐つたとの記録がある。またこの事は著しく景観を損じたともいわれている。この夥しい

図5. 道路位置が南に移行したことを示すと推定する地籍図  
(三重町大字赤峰字榎平及び同字松久保の地籍図部分、明治19年)

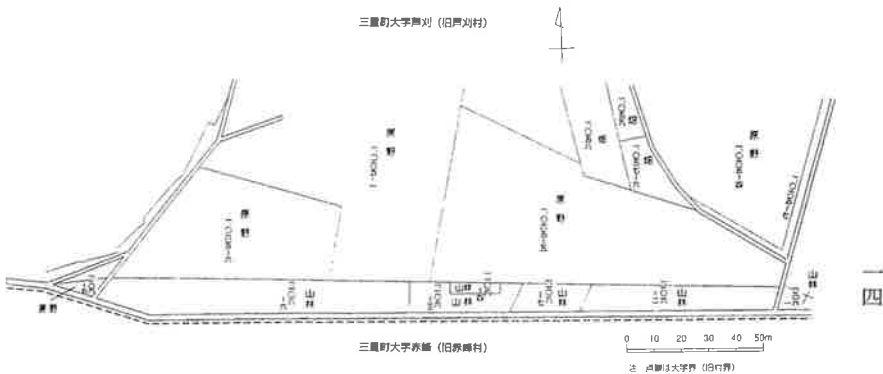


並木の損壊は、並木敷や道路位置の変化につながることもあり得たのではないかと推測できる。

次に、大原道の東部のわん曲の復原の可能性を考えてみたい。この部分は図4にみるように大原道の北側は三重町大字芦刈、南側は同町大字赤峰である。一帯はもともと国有林地や入会地原野が占めており、第二次大戦中・戦後に開拓地となった経過がある。多分この事が原因となったと考えられ、調査した地籍図では大幅な改訂の手が加えられていて、大原道周辺の土地の来歴を詳しく追うことが難しかった。しかし字無田ノ上の地籍図において、大原道が境界線と共に南側に移動した痕跡、すなわち道路痕と推定できるものがあると判断した。図6にこれをあげたが、現在の大原道の北側に、大区画の原野との間に挟まれた短冊状の小区画が、東西方向に帯状に存在していたことが分かった。これらは概ね林地となり、地番の系列からみても隣地との関係を想像し難い。これは恐らく道路痕跡と考えて間違いないと思われ、想定直線ラインに道路を復原してよいであろう。地籍図上の計測では、帯状区画幅は約二〇メートルである。

もう一つ、この東部分で追分寄り、大字芦刈字台ノ下になるが、現状からみて、恐らく大原道では原道の形態に最近の遺存部分と判断できるところがある。この部分の南側に片寄って幅三メートルの舗装が行なわれた町道があるが、この長さは一五〇メートルに限られ、前後につながりがないかなり凹地の道であ

図6. 道路・大字界位置が南に移行したことを示すと推定する地籍図  
(三重町大字芦刈字無田、上の地籍図部分、明治19年)



る。道路南側は現在三〇一四〇年生の杉が植継がれた並木列があるが、これに混って推定樹令二〇〇年の樺、同じく一〇〇年の桜の巨木がある。また、この並木列の北側一〇〇数米の位置に推定樹令一〇〇〇年をやや上廻る樺と櫻が並び、これも従前は並木列が存在していたと推定できる景観を見せている。このことのため、改めて前掲の地形図を照合したところ、以前は大原道の一部であつて、第二次大戦中かその後この部分のみ旧道路として残され、大原道は約四〇メートル位南側に移行したと推定される。したがつてこの部分は前にもふれたように、最も原道に近い形が残る貴重な場所となると考える。

このような大原道A—B間の南方向へのわん曲の理由は、もともとこの辺りの大原道は、さきの事例のように、台地上とはいつても台地の北側斜面の凹地をつらぬいた形となつていてとみられる。したがつて後世のいつの時代か、これを改善する措置として、南側の高い部分に道を移行させたものであると考える。前にふれたように、昭和期の手が加えられたのは全長二〇〇メートル程度に過ぎず、明治期の地形図のわん曲は、もつと古い時代の改変を示すものであらう。

## 五 近世の本道は古代道の踏襲

前に道筋を詳しくのべた近世の本道二つが交差する三重町域は、古くより三重郷と呼ばれ、かなり複雑な地形によつて成立つていようであるが、見方を変えたと纏りがよい圏域であるともいえる。町域の北側は南西から北東に向つて流れる大野川、東側はその支流三重川、また西側も支流奥岳川とその水系の小河川が境界をつくる。残る南側は臼杵・八代間の中央構造線上の山脈が障壁となつて横たわる。したがつて町域の周辺は自然の囲いが存在するようにみえる。

ところで、この町域は豊後国域内において、大分市域、日田・玖珠地域と共に、格段に古代遺跡が多く存在するところとして知られている。とくに大野川流域では最大の道ノ上古墳をはじめとして、多くの前方後円墳が密集するところである。

この町域の前方後円墳の調査結果(田中裕介『三重地区の前方後円墳』『大分県文化財調査報告書』第二〇〇集、平成一〇年)によれば、これらの「築造は古墳時代前期に集中した」とし、「三重地区では大野川流域と三重川流域の二つが継続的に首長

を輩出した単位地域であった」としている。このことは、従来三重地区の中心地域は、三重川上流盆地とその周辺であると考  
えられてきたことを変えて、大野川河畔域をも含め、大きな広がりがある地域と考えるべきであることを示唆するものであ  
る。

このことから、わたしが主題をおいた大原台地は、まさに三重地区の中心地に位置することになり、ここを古代交通の一つ  
の據点とする考え方に立った計画的直線道が敷設されたともできよう。

図7は、前掲田中裕介氏の「三重地区の古墳時代の遺跡分布図」に、わたしが推定古代道として、近世の日向道及び竹田道  
を入れたものである。これによると、計画的直線道の配置は、前方後円墳などの遺跡分布状況と大きく関係があるとみること  
ができる。同時に、この計画的直線道と、四つの方向にのびる近世の古道とのつながりを見ると、前にもふれたように、い  
れも方位や地形に無理がなく、いとも自然に接合し同一ラインとなるとみてよい。このことから、町域を東西あるいは南北に  
縦横断する近世の古道は、いずれも古代道をそのまま踏襲したものであるとしても差支えないであろう。

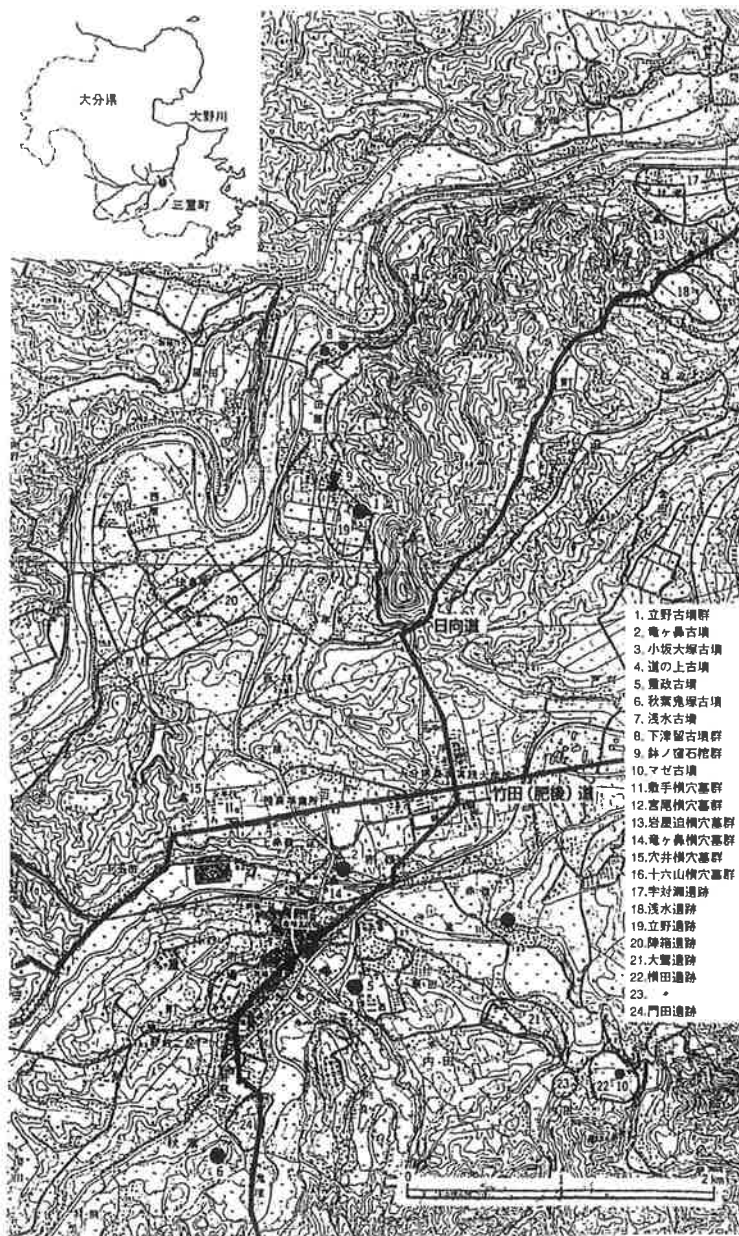
ところで、この推定古代道の道筋は、近世の古道として詳述したところであるが、大原台地以外のやや特徴的な事例を示し  
たい。

一つは、前に町域北東部から入った日向道は、大段丘上の世継原を通るとのべたが、この近くは地形の起伏があるにもかか  
わらず一キロメートル余の推定直線道がある。この近在に四基の小円墳、三ヶ所に横穴古墳が散在して、この位置に継続的な  
一つの勢力圏があったと考えられるが、この一帯と大原台地を結ぶ六キロメートルの日向道は、大字界線ともなるところが多  
いが、両側に並ぶ夫々二〇余に及ぶ小字界を通る道となっている。

もう一つの事例は、竹田道三重川の渡河地点歩渡場の事柄である。ここは大原道の東端との距離は約二キロメートル、この  
間に菅生台地稜線上一キロメートルを越える推定直線道がある。歩渡場の古道は、虹潤橋架設の文政年以降全く忘れ去られ、  
極度の悪路説につつまれて存在が知られていなかった。しかし右岸の道の復原的調査（波津久文芳『三重往来筋柳井瀬渡』平



図7. 大原台地で交差する推定古代道  
 (原図、田中裕介「三重地区の古墳時代の遺跡分布図」を修正加筆  
 ●印(大)は前方後円墳)



成一一年)によれば、予想を越えて推定道幅は約三・五メートルあるいはこれを上回る道の存在が分かった。この急崖の道には無加工の巨石が並ぶところがあり、中近世に補修したと推定されるものと明らかに相違し、古代道の遺存部分ではないかとみられるところがある。しかしこれを断定する根拠がなく、今後の調査に委ねなければならないが、対岸となる左岸の切通遺構と併列して、共に時代を同じくするものと想定した。

左岸側の切通遺構は、河岸段丘を約五〇メートルの長さにわたり、緩いカーブを描いて急坂を直登する道である。切通の深さは約五メートル、底幅は四一八メートルで、古代駅路規模といわれている底幅六メートルに相当するものである。なおこの事例は、長野県箕輪町深沢河畔の事例(木下良「古代道路の遺構」木下良篇『古代を考える古代道路』吉川弘文館、平成八年)に非常に良く似ていることをつけ加えたい。

## 六 大原台地一帯の地名を考える

この節では大原台地一帯の地名について考え、いくつかの推量を加えたい。

この地方で、一般に原と呼ばれる台地上の平坦地は、畑地が主体で他に山林と原野が混在し、集落がないのが極く一般的である。勿論大原台地もそのようなものである。

さて、この台地上の小字名は図4に示したが、概ね西の方は自然の地形を形容する窪・平・原に樹木名が冠せられた自然地名が多い傾向がある。これは大字赤峰の集落から離れていることも関係するであろう。もともと赤峰の集落は、赤峰八幡社がある小字宮畑を中心としたところに集中していたようで、そのためか、この辺りの背後地となる台地中心部および東の方は、歴史的・社会的な事象に由来すると思われる地名となる。またこの中から、本稿が中心課題とした道路・交通にかかわる地名がやや目立つ傾向があるといえる。台地の中央部に小字名辻ノ平・茶屋久保があり、やや離れて牟礼越・萩通路などがある。辻ノ平は明らかに直角交差の白田四辻にかかわるもので、茶屋久保は、この交通の要所にかかせないサービス施設の存在を思

わせる地名である。

この他に公図・公簿にのせられていない通稱地名を拾うと、前に幾度もふれた白田四辻と追分、さらに大原道最西端につながる尾登ノ坂がある。しかしこの通稱地名は、いずれも近世の公図である「臼杵領内道路図」には記載された地名である。この中で、近世図には白田四辻と記された地点は、つい先年まで近在の人々には白田ノ十文(字)と呼ばれた。昭和四一年以降、日向道が公道から消えた現在、白田ノ十文(字)の呼稱は自然に消滅の道をたどっているようである。

さて、これらの地名の中で最注目されるのは、古代の計画的直線道として成立したと推定し、二道が直交する地点の辻地名である。この辻地名は、近世から現在にかけて、白田四辻から白田十文(字)に変わっているが、辻の存在を反映した小字名辻ノ平と共に、確かに現在に継承されている。さらに、これに類似するような地点・地名を、直線道の延長線沿いとなる大字市場は勿論のこと、町域内の他の地点に探し求めることは極めて難しいことと思えてならない。このように考えると、この白田四辻は、これまで多くの調査・研究者によって模索されてきた駅路の分岐点、あるいは交差点にあたる場所ではないかとの想定が成立つものではあるまいか。若し、このように考えることができるならば、この白田四辻に最近接する位置に古代三重駅を比定することが可能であろう。

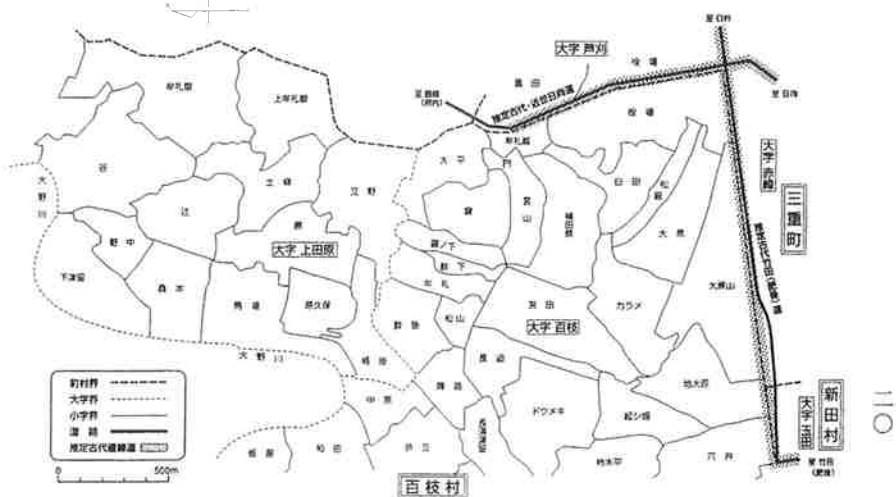
ついで、この事に関連するように、白田四辻の北側に二つの小字役場が並んでいることが注目される。この二つの同名の小字は、町村界を形成する日向道によって東西に分割された形とみる非常に珍らしい事例である。多くの地名辞典をひもといても役場地名をみることがない。役ノ駅か。いずれの語義を考えるにしても役所を連想する地名である。なお、この日向道沿いの二つの小字役場は、共に台地内では最高い所があり、また南面傾斜のところもある。ここからは三重川上流の低地を越えて、はるか南東に楓立山を望むことができるが、この山は、かねてより『豊後国風土記』にしるされた烽の比定地とされるところである。

前に小字名役場に関してやや単純に役所を連想するとしたが、これとは別に、あまりにも想定が飛躍がすぎるとの思いがあ

るが、駅路特に計画的直線道の存在とのかかわりが多いこととして郡衙のことに少しふれてみたい。図4に収録できなかったが、この小字分布の南側位置に、小字郡田及び郡田脇がある。これは郡地名として近在に郡衙が存在する可能性があげられた。(戸祭美夫「豊後国」藤岡編『前掲書』)他に、郡衙は大字市場にあったとするものに、前掲『三重町誌』・『大分県史』、及び『大分県の歴史』(豊田寛三他、山川出版社、平成一〇年)などがある。また、これらの郡衙比定に関連して、駅路との位置関係を考慮する必要がある(木本雅康『古代を語る道路事情』吉川弘文館、平成一年)との論評もあるなど、大野郡衙比定は今日も熱い注目を集めているといえる。

ところで、わたしは従来の市場説と違って大原道周辺を考え、各地の北に位置する集落に注目した。図8にこの一帯の小字集成図をあげたが、この中に牟礼・群地名が一つの団塊を形づくっている特徴をみることができる。これまで各地に多い無礼・牟例などの地名が郡地名とされた事例はないが、しかし筑前国において小字群がつく地名が郡地名として郡衙が想定された(日野尚史「西海道」木下編『前掲書』)事例がある。この考え方をさらにのびして、郡II群II牟礼と転化したのではないかと考えた。なおこの団塊の中に、正

図8. 推定古代道と大野川に囲まれた集落の小字集成図



倉につながるといわれる鍵地名があることも、一層注意を惹くところである。

また、この地名団塊は、かつて「郡衙が二つの主要道の分岐点に立地する好例」（足利健亮『日本古代地理研究』大明堂、昭和六〇年）と示したものに類似する立地であるだけでなく、古代の河川運輸とのかかわりを十分想定できる大野川畔にある特徴もある。前掲「三重地区の前方後円墳」において、「大野川河川交通の要所に立地」した首長古墳と意義づけされた前方後円墳立野古墳は、前述の地名団塊と隣接する小字立野にある。このことは、今後の大野郡衙比定に当って、新たな見方を加える必要性を示唆するものであろう。

## 七 おわりに

駅路は「最短距離をとって目的地に達する道を新にひらいたものと考えられる。そのために、平野部では測量にもとづいて直線的路線を設定し、独自のサーピス機関として駅家を置き、地元集落とは無関係に通過した」（木下良「古代交通研究近年の成果」木下編『前掲書』）とし、また「駅家の選地にあたっては、集落の中の平地より、眺望がすぐれている台地を選んでいることが多い」（高橋美久二『古代交通の考古地理』大明堂、平成七年）とされた。古代道の調査研究について分かり易い貴重な二つの所説である。前説は、三重大原台地にのびる直線道を予見したものであると思えるし、後説は、平坦地の既成集落にややこだわったと思える古代三重駅比定について、見直しが必要であることを示唆するものと考えたい。恐らく律令国家の交通施策は、他の土地と形を同じくして豊後国奥地にまで、あまねく浸透していたということであらう。

なお、従来古代三重駅は駅路の分岐点とする説が多いが、本稿では少数説となる交差点であるとの考え方をとりたい。今後の丹生駅比定等にかかわる論議の成熟をまたねばならないことである。しかし、前に幾度かふれた近世本道の態様も駅路を思わせる事柄が多いが、広く眺望がきく大原台地いっばいに、整然と配置された直線・直交の道は、共に敷設の目的と時代を同じうするもので、四方に駅路が展開していることを、極めて象徴的にあらわす據点として設けたと考えることはできないであらう。

うか。今日、三重町で交差する国道五〇二号線と国道三二六号線にみる交通の盛況は、遠く古代に祖型があったといえるようである。

以上、限られた粗材によるだけにもかかわらざりたずらに想像のみを広げ、すべて不確なことに言及し、想定を繰り返した。今後これらについて、考古学的調査を中心とした研究の手が加えられれば幸いである。

末尾になったが、この調査に取かかるに当って、幸いにも佐賀大学日野尚史先生から多くの示唆助言をいただくことができ、たことを特記しなければならない。また、多くの地籍関連資料の利用に当っては、三重町役場関係課の格別な取計らいに負うところが多かった。併せて心からお礼を申し述べ、次第である。

(大野郡三重町大字浅瀬一八五五)

〔補追〕

前稿では記述を省略したが、昭和四一年にこの大原台地に移転した大分県農業技術センター(前農業試験場)は、台地の中心、地元で白田十文(近世では白田四辻)と呼ばれる地点を中心として、凡そ一・五平方キロメートルを構内として立地した。このエリヤは、前稿において台地上の推定古代道の核心位置とし説明してきた部分と重なる。なお終節において、古代三重駅すなわち駅家の最有力な比定地として焦点を絞った位置は、同所の中心点の十字路北側部分になる。したがって今後の調査が継続されるならば、この一帯に最重要をおかねばならないと考えていたところとなる。

ところが、極最近になって、わたしが想定したエリヤあるいは地点にかなり大きな遺跡があったことが分かった。再びのべるまでもなく、古代三重駅の駅家があった可能性を、より肯定的なものにするものと考えてよい事実である。しかし、まことに衝撃的なことに、残念ながら、その遺跡は昭和四〇年の畑地造成工事によって完全に破壊しつくされたということでもあった。

この話は、昭和四〇年に同所建設の先発組として三重町内同農事試験場大野分場に着任し、専門的な立場から、特に研究用畑地の整備にかかわった鎗水寿氏（農業技術センター発足と共に初代畑作科長、後畑作部長などを経て同所々長）から、平成一五年五月に聞き得た話である。以下氏の話の骨組にして若干記述をつづけたい。

「畑作研究圃場の主体は十字路の北東コーナーの中心に近い平坦部に設けた。また畜産関係の研究施設は十字路北西部におき、その北に飼料畑などを設けた。現在もほぼ従前の配置と同様である。（これは前稿の図によれば、日向道を挟んだ東側と西側の小字役場である）。ところが、建設事業開始後間をおかず、広い範囲にわたり多量の出土物があり、一帯が遺跡であることが分かった。その後、出土物はやや低地となる十字路南東コーナーとなる小字辻ノ平などを除いて、南西コーナー小字茶屋久保までも及ぶことも分かり、業務は一時中断となった。その後、県幹部の間で協議が行なわれたが、結果は遺跡の調査はせず、工事続行となった」ということであった。

このような、役所の手による大きな遺跡破壊という、最悪の結末となった当時を回顧すれば、木下県政のもと、新産業都市建設計画の遂行が最大の課題とされた時期である。したがって、この地ならし計画としての県農業大型施設の域外移転が急がれていた。その事が大義名分となり、工事強行となったというのである。つい先年の、中安遺跡問題にも共通する、役所の体質が問われる不幸な事態であったという外はない。

なお「出土物が多く、まとまって面積が広がったのは畑作研究圃場とした十字路北東部分の平坦部で、一ヘクタール単位の大区画、三区画ぐらいにわたったようである。ついで隣接する北西部分が多かったが、整地上の残土とされた土は、すべて十字路に近い北西コーナーの池の周辺湿地に運び、埋立用土とした」といわれる。

この埋立部分にあった池は、その後更に埋立てられて姿を消している。元々池は豊富な湧水によるもので、小さな溜池として下流の水田の水源の役割をもっていた。このことについて前稿では説明を省略したが、これらの遺跡の中で主要な立場を占め、遺跡と一体をなすものと考えていた。すなわち想定するのが駅家であるとすれば、大きな集落を四囲に控える台地の中

心地、無限ともいえる飼料源、それに加えてこの豊富な水源は、立地の要件をすべて満たすのではないかと考えていたところである。このため、今後調査に欠かせないところと考えていたが、他の部分に調査の余地がないことになれば、元溜池・湿地の重要性は高まったと考えられる。破壊の手が及んでいない地下の池・湿地は、国東飯塚遺跡のような文字資料の埋蔵の可能性さえ期待できるように思える。

近々、大原道の中心部を直交する平成版バイパス三重・新殿線が、十字路に近い同所構内を通るため、事前調査も予定に上っていると聞く。豊後国の駅路研究についての有効なきっかけが得られることに大きく期待する。