2 厳木ダム きゅうらぎだむ　写真提供：国土交通省 武雄河川事務所 厳木ダム管理支所

豊饒の海山川に刻まれた、多彩な先人達の知恵と技

土木の技が支える穀倉地帯・佐賀

筑紫平野の西に広がる佐賀地域は、全国有数の穀倉地帯として知られている。北は脊振山地に接し、南は有明海に面し、伸びやかに広がる複雑多彩な地形。嘉瀬川、六角川、塩田川、松浦川など多くの河川が、山地から肥沃な土を平地に運び、干満差の大きい有明海沿岸では、江戸時代から大規模な干拓事業が継続されてきた。
豊かな実りと穏やかな日々の暮らしを願い、絶えることのない繁栄を目指して、様々な工夫を凝らした土木の業績と人々の情熱が、故郷のあちこちに息づいている。

佐賀県全域

道の駅「大和」

道の駅「厳木」

道の駅「伊万里」

道の駅「山内」

重力ダムの迫力の雄姿

西九州自動車道の唐津千々賀山田ICから県道320号を南へ。かつての唐津街道であった国道202号に出て東へ向かう。ヤマト運輸唐津営業所の手前を左折し、唐津花市場の手前を右折すると、右手に**大谷川隧道** 1 が現れる。明治44年(1911)、出水による耕地被害を抑えるために築造された河川トンネルは全長92.22m、入口底盤幅2.745m。煉瓦巻立の隧道は微妙な曲線を描く三心円アーチ構造。ポータルは付け柱が笠石を貫通しない、珍しい鳥居型。赤紫色の煉瓦は比較的高い温度で焼成されたものと推測される。

国道202号を南下し、県道32号を東へ折れ、そのまま道なりにJR唐津線「厳木(きゅうらぎ)」駅方面へ進む。県道350号を経て県道37号を走ると、堂々たる**厳木ダム** 2 の雄姿が現れる。洪水調節、利水、発電のため、松浦川水系厳木川に建設された多目的ダム。堤高117m、堤頂長390.4mの重力式コンクリートダムであり、完成は昭和62年(1987)3月。昭和年代に建設された最後のダムである。中小洪水処理用として堤体の中位にオリフィスゲートを設置。ダム高100mクラスのダムで、堤体中のコンジットゲートに日本初の高圧スライドゲートを採用するなど、技術的にも注目すべき特徴を備えている。周辺には水汲み場「佐用の湧水」やキャンプ場、遊歩道が整備され、人々に親しまれている。

驚異的な水利の神の技

JR筑肥線「肥前長野」駅から県道38号を南へ。大黒大橋を渡って右に進むと**大黒井堰(だいこくいぜき)・堰群** 3 がある。安土・桃山時代の1595年頃、築かれたものであり、土地より河川が低かった松浦川から取水するための灌漑施設。堰長50m、高さ7mという石積み井堰は難工事が続き、完成までに21年の歳月を要した。今はコンクリートで補修されているが、そのスケールの大きさには圧倒される。この大黒井堰の他にも、松浦川には数多くの井堰が点在している。

県道38号をさらに南へ走り、国道498号の下をくぐる。その先を右に折れ、案内看板のある分岐で右に入ると、**馬の頭(うまんかしら)・桃の川水路** 4 が見える。桃の川の台地は松浦川より高いため、取水ができない。そこで、上流の井堰から分水路を設けてこの岸辺まで導き、サイフォンの原理を活用した伏越(ふせこし)工法で松浦川の川底をくぐらせ、対岸の台地に導水した。この卓抜な水路は慶長16年(1611)の築造。その設計は、佐賀の治水・利水事業に優れた業績を残し、“水利の神”と敬われた鍋島藩家老の成富兵庫茂安。川底を渡った水は今も桃の川台地の70haの耕地を豊かに潤している。

増水時に備えた遊水地

JR佐世保線「武雄温泉」駅から国道34号を西へ。国道35号に移り、さらに進むと**踊瀬(おどりせ)国道橋梁** 5 をくぐる。明治29年(1896)に完成した煉瓦アーチの鉄道橋であり、今もJR佐世保線で活躍する。緻密な煉瓦積みがすっきりと美しく、背の高いアーチ環は煉瓦6重巻きで仕上げられている。

先ほどの国道34号を嬉野方面に南下し、県道102号へ左折し、県道28号に移る。塩田川沿いを下流に向かい、右手の前郷橋を渡ると**鳥羽重ね(とりのはがさね)** 6 が広がる。塩田川の蛇行に合わせて両岸の堤防を交互に切断し、増水時の濁流を川の湾曲内側に築いた二重堤防へと導き、流勢を和らげる遊水地である。かつては流域に多く造られた遊水地だが、遺構が残るのはこの「源蔵地区」だけとなり、現在は公園に改修されている。

嬉野温泉街の西側、国道34号が湯野田川を渡るところに、現役で活躍する日本最古の石造アーチ橋・**湯野田橋** 7 が架かる。橋長15.2m、橋幅8.3m。建造は明治21年(1888)。要石から両岸に向かって石の厚みが次第に増していく形状。橋台の部分が「く」の字になっているのも、珍しい特徴と言える。

佐賀・福岡の県境近くを走る国道385号の「東脊振トンネル有料道路」を北に抜けると、左手に「林道蛤岳線」の入り口がある。この林道を終点まで進み、さらに徒歩で山奥に向かうと、杉林の間に**蛤水道** 8 が伸びる。築造は江戸時代初頭の寛永3年(1626)。設計はあの成富兵庫。それまで福岡側に流れていた大野川の水を池に貯め、約1560mもの長さの石積み水路を築き、佐賀側に流れる田手川に導いた。途中に数カ所、野越しと呼ばれる横越流堰を設け、余った水が福岡側に流れるように工夫。さすが名工ならではの心配りと言える。

この地域では国道202号沿いに農畜産加工場を併設した「道の駅伊万里」、国道35号沿いに山内町内の焼き物や銘茶が揃う「道の駅山内」、国道203号沿いに新鮮野菜が充実した「道の駅厳木」、国道263号沿いに地元産の蓮根や地卵が並ぶ「道の駅大和」がある。

土木遺産 in 九州のホームページアドレス
http://dobokuisan.qscpua2.com/

1 大谷川隧道 おおたにがわずいどう

3 大黒井堰・堰群 だいこくいぜき・せきぐん

4 馬の頭・桃の川水路 うまんかしら・ももかわすいろ

5 踊瀬国道橋梁 おどりせこくどうきょうりょう

6 鳥羽重ね とりのはがさね

7 湯野田橋 ゆのだばし

8 蛤水道 はまぐりすいどう