

# 矢部川上流を探訪する。

田園と渓谷に残された、熱意と努力の結晶に出会う。



4 洗玉橋 せんぎよくばし

その源流を福岡・大分・熊本の3県にまたがる標高994mの三国山に発し、  
 広大な穀倉地帯・筑後平野を潤し、幾多の支流を集めながら有明海へと注ぐ清流・矢部川。  
 その流域では水と密接に結びついた日々と、確かな明日を築く産業が今日も続けられ、  
 ふるさとは豊饒の暮らしを願う人々の情熱と努力の成果が、いたるところに刻まれている。



1 宮ヶ原橋 みやがはるばし



2 大瀬橋 だいせばし





3 寄口橋 よりくちばし



5 鞍轡ばかし管渠 あんころばかしかんきよ (現在の状況)



県道25号が開通する前の鞍轡ばかし管渠

## 優美な石造アーチ橋

九州自動車道の八女ICから国道442号を東へ向かい、上山内交差点から県道52号へ。矢部川の支流・星野川沿いに上ると、左手に宮ヶ原橋**1**が見える。端正な4連石造アーチ橋は、全長46mで伸びやかな美しさが印象的である。大正11年(1922)の架橋。欄干や橋脚、水切り石のすっきりとした形状が目を引き。地元では「四ツ目橋」とも呼ばれる現役の歩行者専用橋として、確かな存在感を發揮している。右岸側に整備された広大な宮ヶ原公園には、「平成24年7月九州北部豪雨災害復旧事業竣工記念碑」と刻まれた石碑が建ち、河川敷一帯を静かに見守っている。

県道をそのまま上り、大瀬交差点から県道84号に左折すると大瀬橋**2**が見れる。優雅な姿の3連石造アーチ橋は別名「三ツ目橋」。架設は大正6年(1917)、橋長は45.5m。隣のコンクリート橋・大瀬橋と並び、県道の2車線の片側を担って現役で活躍している。

この橋の上流、北川内交差点から県道70号に左折。河畔の「ほたと石橋の館」の向こうに寄口橋**3**が架かる。調和のとれた優美な形状の2連石造アーチ橋には、緻密な石積みが残されている。竣工は大正9年(1920)。橋長42.05mに対して2連それぞれのアーチ径が16.5mと長く、

伸びやかで美しいアーチ形状を描いている。緑の蔓が壁石に絡む橋は車が行き交う生活道であり、左岸上流には桜の名所が広がっている。

## 石橋の里を彩る至宝

さらに上流、県道52号が星野川を渡る上名地区に、堂々とした単一アーチ石造橋の洗玉橋**4**がある。明治中期ごろ、この橋は木造での架橋が計画されていたが、北川内村民の要望によって石造橋に変更され、公費に加えて村民222名の寄付を財源に建造されたという。これが八女市上陽町で最初に架けられた石橋であり、竣工は明治26年(1893)。名石工として名高い橋本勘五郎が、棟梁として手掛けた晩年の石橋とされる。

近くの生駒山で採石される阿蘇溶結凝灰岩が用いられた石橋であり、壁石は種山石工の伝統技法である自然石の乱れ積み、石橋の両側に鞘石垣を設け、どっしりと安定した石組みを堅持している。橋長32.5m、径間22.5m。美しくしなやかなアーチを描く石橋は、福岡県内でも最大規模とされ、その上流側、アーチの要石には「八代種山棟梁 橋本勘五郎、倅源平、孫 為八」の名が刻まれている。

江戸末期から明治にかけて活躍した橋本勘五郎は、肥後藩の種山石工の一人。石造アーチ橋の架橋の技に優れ、豪快な放水風景で知られる通潤橋の設計

施工を指揮している。その後、明治政府に招かれて上京。万世橋をはじめ浅草橋や江戸橋など、数多くの石造アーチ橋の建設に参加したという。

架橋以来、優美な姿を保つ洗玉橋。明治、大正、昭和、平成、そして令和と、幾度もの洪水に耐えてきた力強いアーチ形状が、先達たちの技術水準の高さを見事に物語っている。

星野川に架かる石橋は、この洗玉橋のほか、2連の寄口橋、3連の大瀬橋、4連の宮ヶ原橋があり、4基はまとめて「ひふみよ橋」と呼ばれ、川辺の道をゆっくり楽しく「さるく」(八女言葉で「歩く」の意味)コースも設定されている。また上陽町にはこのほかに9基の石橋があり、「ほたと石橋の里」として注目されている。

そのまま上流に向かうと、星野村上小野で県道52号は細い大藪川を渡るが、ここに小ぶりのコンクリート橋「アンコロ橋」が架かる。明治33年(1900)に起工された星野道路建設の一大難所には鞍轡ばかし管渠**5**が造られた。急峻な崖を下る大藪川の水流を導くため、起工の10年後に完成したのが、日本でも最大級の石造管渠であった。しかし、現在、その姿は見られない。地元の古老によれば、その後の道路拡幅に伴い、管渠構造は道路の下に隠れたのだが、今も管渠の役割を果たしているという。

さきほどの国道442号の上山内交差点をそのまま東へ向かうと、黒木町への入り口に長野隧道**6**がある。明治中期の八女郡役所の時代、一帯の道路整備が進められ、矢部道路の長野村・犬山間の切り直しには、延長41m、幅員7.3mのこの隧道が掘られた。工期は約1年、工費は400余円と伝えられ、明治22年(1889)に完成。現在も地域を支える自動車道路として現役で活躍している。



6 長野隧道 ながのすいどう

## 藩政期の心を今も守る

国道442号をさらに東へ進み、黒木警部交番入口の交差点から県道70号へ左折。八女市役所黒木支所の前を北へ向かい、三叉路を右斜めに入り500m程、道なりに進むと、右手の谷に**金堀谷掛樋** **7** が見える。昭和9年(1934)の大旱魃を契機に、笠原川の堰から花宗溜池までの導水路、総延長7,471mが昭和10年代に建設された。そのほぼ中間地点、山間部の谷に掛けられたコンクリート水路がこの掛樋であり、水路幅105cm、水路高110cm、水路延長39.1m。急峻な斜面での建造は、当時としてはかなりの難工事であっただろうと先人達の苦労がしのばれる。

国道442号に戻って東へ。黒木の大藤を過ぎ、日向神ダムへと向かう。その途中、



**7** 金堀谷掛樋

矢部川沿いの右の山手、黒木町北大瀬花巡堰口と落合の間を、3,150mの花巡廻水路が流れている。その中流部、田んぼの畔草に隠れるようにして**花巡廻水路隧道** **8** がある。岩盤を掘り抜いた延長は約50m、完成は昭和10年代とされる。その断面は幅1.8m、高さ0.9mの半円状とあまり大きくはない。

筑後平野の南部を潤す矢部川は、久留米藩と柳河藩の国境いの川であり、兩岸には激しい水争いの歴史があった。この廻水路は国境いの川から取水した水を、下流の相手側の取水堰を迂回して、さらに下流の自分側の堰の上へと導き、安定した水量を送るための水路なのである。いわば水の争奪戦の中で考案された水利施設の一つと言える。

兩岸では互いに水を争い、取水堰の数を競い合って築造し、確保された用水は下流域一帯の田畑に細かく配分された。配水分流の拠点では流量調整や水路の分岐構造など、藩政期から400年もの長きに渡ってさまざまな工夫が加えられ、やがて両藩民の相互信頼を基礎にして、地域特有の水利慣行が育まれ、受け継がれていくことになるのである。こうして流域の農業を支えてきた廻水路は、これからも地域の協調と互譲のシンボルとして、永く受け継がれていくことだろう。



**8** 花巡廻水路隧道 はなじゆんかいすいるずいどう

## 水没免れた赤い鉄橋

さらに上流へ。日向神ダムのダム湖の上端、水色の鉄橋・笹又橋の手前を右に入り、白ノ弘川に沿って山手へ上る。右手の製茶工場を過ぎて200m程進むと、左側の奥に、狭い溪谷の川幅一杯に**白弘砂防堰堤** **9** が現れる。八女土木事務所が初めて手掛けた砂防工事であり、完成は昭和16年(1941)。堰堤長は24.5m、高さは4m。大、小、中と段差が3つ続き、なかでも大きい段差を落ちる水が白いレースカーテンのように揺らぐ様子が優美である。川原には大きな岩が点在し、出水時の水勢の激しさがうかがえる。

県道442号をさらに東へ進み、八女市役所矢部支所を過ぎ、北矢部地区で右手に入り、栗原集落へ。その入口に**石岡橋** **10** が架かる。橋長19.85m、幅員3.4mのコンパクトな鉄橋。真っ赤な橋の色が周囲の緑に映え、印象鮮やかである。橋の下路は平行であり、桁部分には鉄骨材を三角形に接合したトラス構造を採用。完成は昭和36年(1961)とされているが、その後改造された跡が随所に見られる。日向神ダム建設の際、水没する鉄橋が惜しまれ、現在地に移設したものとされている。

この地域では立花町の国道3号沿いに、花卉や盆栽が充実し、地元特産の八女茶やキウイ、こんにゃく、地酒が豊富にそろった「道の駅たちばな」がある。観光案内所も併設されているから、旅の情報も手軽に入手できる。

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



**9** 白弘砂防堰堤 うすのはらいさほうえんてい



**10** 石岡橋 いしおかばし