

水と大地が織り成す、絶景と熱量に浸る

北部九州の

橋梁・運河・堰堤を巡る

大河が流れ、森林が広がる九州北部は、恵み豊かなふるさと。

人や物資、情報が多彩に集積し、発展の原動力となってきました。

そして、次の未来へ。私たちの夢を育てる刺激が、生まれはじめています。

白御影石で優美さ演出

福岡市東区を流れる多々良川。それを渡る国道3号に架かるのが、昭和8年(1933)に竣工した**名島橋** **1**です。

橋長204.1mの7径間連続鉄筋コンクリートアーチ橋は、端麗なアーチが連続する姿が印象的です。両側の幅2.5mの歩道を含む橋幅は24m、なんと片側3車線です。車社会など想像もできない時代に、ここまで広く設計したのは、滑走路や路面電車路への改修を想定していたのかも知れません。

灯台のような親柱、半円形の付柱とバルコニーなどの斬新な意匠を備え、白く輝く御影石で全体が覆われた優美なデザインが注目されます。平成6年(1994)には親柱や高欄、照明灯などを架橋当時のものに復元する修繕事業が行われ、平成30年(2018)には、国の有形登録文化財に登録されました。

この名島橋のすぐ上流に、大正12年(1923)に架橋された鉄道橋・**名島川橋梁** **2**があります。橋長は211.8mに及び、径間12mのアーチが16連続する鉄筋コ

ンクリート橋は見ごたえ十分です。

設計は「鉄筋コンクリート工学の開祖」と言われる阿部美樹志氏であり、上部の突起でアーチ形状を強調するなど、随所にアイデアが散りばめられています。

特殊工法「ねじりまんぼ」

JR福北ゆたか線の折尾駅東口から東南へ徒歩約2分、堂々たる3連煉瓦アーチの**折尾高架橋** **3**があります。九州電気軌道(現西日本鉄道)北九州線の終点・折尾電停へ続く軌道として、大正3年(1914)に築造されたものですが、現在は廃線となっています。

3連のうち東側の1連には、アーチ部分の煉瓦を斜めに積み上げた「ねじりまんぼ」という特殊な工法が採用されています。「まんぼ」は線路の下を通るトンネル状の通路を示す方言だと言われ、天井がねじれて見えるのが名前の由来だそうです。

JR鹿児島本線の枝光駅から県道50号を南へ進み、枝光二丁目の交差点を左折すると、右手の谷に**宮田山トンネル** **4**が現れます。日本製鉄・九州製鉄所の八幡地区に、昭和4年(1929)に敷設された専用鉄道「くろがね線」の現役の煉瓦トンネルです。全長6kmの鉄道線には電気鉄道方式を採用。その理由は、全長1,740mに及ぶこのトンネルを蒸気機関車で通るのは、乗務員の健康被害につながると懸念されたからだそうです。

北九州市八幡東区役所前から県道62号と県道296号で西に向かい、西鉄「岩渕橋」バス停の手前で右折すると、かつての長崎街道に出ます。この街道を西に進むと、右手に槻田川に架かる赤レンガ造りのアーチ橋・**茶屋町橋梁** **5**が現れます。

明治24年(1891)に開通した九州鉄道大蔵線の施設ですが、すでに廃線となっています。橋梁の側面に施された市松模様の凹凸、煉瓦の長手と小口を交互に積んだイギリス積み積みの壁、煉瓦の小口を五段

積み



1 名島橋(なしまはし)



灯台のような親柱



半円形の付柱とバルコニー



2 名島川橋梁(なしまがわきょうりょう)



3 折尾高架橋(おりおこうがきょう)



4 宮田山トンネル(みやだやまとんねる)



5 茶屋町橋梁(ちややまちぎょうりょう)



6 堀川運河(ほりかわうんが) (左:中間唐戸、右:車返しの切貫き)



7 遠賀川河口堰(おんががわかこうせき)

積みにしたアーチなど、洗練されたデザインが奔放に組み込まれています。

治水・灌漑・水運の物語

遠賀川の水流を分けた北九州市八幡西区楠橋から、中間市・水巻町・八幡西区本城を経て洞海湾に注ぐのが、総延長12.1km、平均幅員約11mの堀川運河⁶です。筑前国領主・黒田長政が洪水調整と灌漑、水運に活用する目的で、元和7年(1621)に開削に着手します。その後、中止期間を経て六代藩主・継高が引き継ぎ、遠



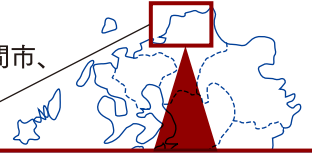
堀川と川ひらた(昭和初期)(中間唐戸水門前の看板より)

に及び、藩米を輸送する水運利用や洪水防止にも多大な役割を果たしました。

明治中期から筑豊地域で石炭の採掘が盛んになると、石炭輸送の役割を担い、多数の「川ひらた」が往来し、運河沿いには商店が軒を連ね、大いに賑わいました。明治

福岡県

福岡市、北九州市、中間市、水巻町、遠賀町



賀川からの取水口「中間唐戸」の完成をもって、宝暦12年(1762)、ついに全面開通を迎えました。灌漑面積は16カ村、約480ha

24年(1891)に筑豊鉄道が開通すると、石炭輸送も船から鉄道へと変わり、全盛期には年間13万隻も往来していた川ひらたも激減し、昭和13年(1938)を最後に水運の歴史を閉じたのです。運河沿いには「車返しの切貫き」「寿命の唐戸」など、数多くの遺構が堀川の歴史を物語っています。

九州北部の英彦山に源を発し、筑豊平野を縦断して玄海灘に注ぐ一級河川遠賀川。その雄大な流れを海沿いで制御するのが遠賀川河口堰⁷です。堤高6.5m、堤頂長399.9mというスケールは、爽快でさえあります。河口堰の右岸にある資料室には、遠賀川に棲む魚たちを観察できるミニ水族館コーナーもあります。

この地域の国道495号沿いにある道の駅「むなかた」は、海山の恵みが充実し、絶大な人気を集めています。

土木遺産 in 九州



市水道の歴史とともに歩む 上水道創設を視野にした曲淵ダム

福岡市西部を貫流する室見川の上流約18kmに位置する曲淵ダムは、上水道創設を視野に、大正12年(1923)に建設された福岡市最初のダムです。

堤体の表面に御影石の石垣を積上げ、内部には現地採取の粗石を投入してコンクリートを充填した重力式粗石コンクリート造りであり、これまでに2回、嵩上げ・補強工事が行われるなど、市水道の歴史とともに歩んできた利水ダムと言えます。

福岡県
福岡市
早良区



曲淵ダム(まがりぶちだむ)

Another 土木遺産 in 福岡