

# 原型と 変遷を たどる旅

旧街道は土木遺産です。自動車が  
登場するまでのその原型と変遷を、  
想像力を働かせてたどります。

## 龍門司坂（たつもんじざか）

旧大口筋の石畳で、寛永12年(1635)に着工し、石は近くの樋ノ迫山から切り出され100年あまり後に完成したと言われる。全長は1500メートルのうち現在は487メートルが当時の姿を残している。薩摩藩の経済・文化に大いに関与し、明治10年(1877)の西南の役では、西郷隆盛率いる薩軍が、この坂道を通して熊本へ向かった

○鹿児島県姶良市

## 参勤交代 関門海峡を渡る

周防灘に沿って大分県中津を結ぶ「中津街道」、玄界灘沿岸から博多・唐津へつながる「唐津街道」、筑後久留米を最短で結ぶ「秋月街道」、海外との唯一の窓口である肥前長崎を結ぶ「長崎街道」、本州への渡海地大里宿へつながる「門司往還」などの諸街道すべて、福岡県北九州市小倉に今も残る「常盤橋」が起・終点でした。

### 大賑わいの常盤橋界限

寛永12年（1635）、諸大名統制の法「武家諸法度」が改訂され、三代将軍家光によって参勤交代が制度化されると、五街道の要衝

である小倉の城下町は、たいへんな賑わいとなりました。各藩の本陣宿があり、諸藩の世話は小倉商人が当たっていました。

常盤橋の左岸北側には港があり、『西国内海名所一覽』には、灯台のもととなった「常夜灯」が描かれています。筑前門口から小倉に入って常盤橋を渡り、東曲輪の宿屋に落ち着いて、難所「早鞆の瀬戸」の潮待ちをし、再び常盤橋を渡って馬関（現在の下関市）行きの船に乗るのが常だったようです。

出島のオランダ商館カピタン（ポルトガル語で商館長）一行も、将軍への献上品を持ち、100名程の行列で、毎年江戸参府を繰り返しました。江戸初期の元禄4年（1691）に、『日本誌』の著者として知られる出島の三学者の一人ケンベル、後期の文政9年（1826）にはドイツ人医師で博物学者のシーボルトが、江戸参府に随行し、街道の様子を伝える貴重な旅行記を残しています。

『西国内海名所一覽』 五雲亭貞秀（1807-1879）  
初代歌川国貞の門人で、江戸後期から明治にかけての浮世絵師。横浜絵など鳥瞰図を描いたことで知られる  
北九州市立自然史・歴史博物館 所蔵

## 二千人の行列もあつた 船での大移動

エンゲルベルト・ケンペルは『日本誌』の第五章で、「街道を旅行し、街道筋で生計を立てている人々の群れ」と題して、参勤交代について記しています。

『この国の街道には毎日、信じられないほどの人間がおり、私は東海道を四度も通つたので、その体験から注目すべきものを挙げよう。大小名、彼らは年のうちに街道を行き来する。つまり一定の時期に江戸城に伺候し、そして再び江戸から帰る。二度通うことになる。彼らは身分や財力の許す限り立派な行列を作る。それゆえ最も大きい大名は数日の行程に渡つて街道を満たすのである。大名の行列は二千前後、小名の行列はその半数。それゆえ一か月前には宿所や宿場を一定の日数で予約させ、近いうちに通過することをすべての村や町に知らせる。行列が進むとき、一部の従者を除けば、みな黒色の絹布の服を着て歩き、実に規則正しいみだ

とな秩序を保ち、こんなに大勢の集団が騒音も立てずにしずしずと進んでいく有様は、誠に不思議で称賛に値する。』

第6分冊では「西海道」についてふれ、身分の高い人が通るときには道を掃き清め、特に將軍や奉行が通る場合は、道路脇に休憩小屋を建てること、そして、街道の子どもたちの様子を生き生きと伝えています。

『かれらは、毎日落ちる木の枝葉や松ぼっくりなどをかき集めて燃料とし、あちこちで集めても不足しがちな薪の補いにする。子どもらは、馬の尻を追うようについて行き、馬が糞をすると、まだ温かいうちにかき集め、自分らの畑へ持っていく。』

日本列島を踏破し、日本地図をつくった伊能忠敬も文化6年(1809)暮れに常盤橋東の大坂屋へ泊まり、以降4年の間に五街道を測量している

『西国内海名所一覽』(部分)

五雲亭貞秀(1807-1879)

北九州市立自然史・歴史博物館 所蔵

エンゲルベルト・ケンペル『日本誌』

Historia Imperii Japonici 元禄4年(1691)

『江戸参府旅行日記』(訳者・斎藤信)より引用

## 長崎街道 象と砂糖の物語



象の形態などあらゆることをまとめた初の本  
『象志』 享保14年(1729)  
国立国会図書館 所蔵

### 関門海峡を渡り 峠を越えた象

この街道を通って、何が運ばれたのでしょうか。

享保13年(1728)、將軍徳川吉宗へ献上するためベトナムからやってきた象は、長崎から江戸まで約1400キロ、75日もの道のりを、ふたりの象使いを含む一行と歩いて旅しました。享保14年(1729)3月に長崎を出発、矢上峠も一度はすべて引き返しながらも越え、関門海峡も船を繋いでその上に台を置いて象を乗せ、渡りました。行く先々は珍獣を一目見ようと見物人であふれかえり、象の小屋や餌の準備で各宿は大騒動。4月に京都に到着し中御門天皇に上覧し、天下の險、箱根峠では5日間寝込みながらも、5月に無事江戸へ到着します。吉宗は象を江戸城に召し、無事に対面したのでした。一行の安堵はどれほどだったのでしょうか。

長崎街道は、孔雀や駱駝も通った記録があります。街道は未知なる文化の大動脈だったのです。

### 街道を銘菓でたどる シュガーロード

鎖国時代、西洋との唯一の窓口であった出島に陸揚げされた砂糖は、小倉へと続く長崎街道により運ばれました。街道沿いには羊羹や、金平糖など貴重だった砂糖を贅沢に使った銘菓が多く、別名「シュガーロード」と呼ばれています。

「かすてら饅頭」は、鶏卵、蜂蜜など長崎のカステラと同じ材料で皮をつくり、白あんを包み込んで焼いた大牟田銘菓です。明治時代、菓子屋の主人が、長崎のカステラの甘さと風味に魅了され、饅頭にできないかと考え、できたのがかすてら饅頭でした。

炭鉱夫たちは、坑道からあがってきて、タバコよりも酒よりも、まず甘いものを好んで食べたといいます。地の底から今日も生きて帰ってくることでできた喜びだったかすてら饅頭。大牟田発祥の銘菓として今も愛されています。



大牟田が発祥の地  
かすてら饅頭

上／ポルトガルから伝来した金平糖  
下／中国伝来の技法で寒天を用いた小城羊羹

## 【公儀普請】

慶長6年(1601)、関ヶ原の戦いで覇権を握った徳川家康は、諸国の大名に「公儀普請(こうぎふしん)」を命じます。

公儀普請とは、諸大名の労力と費用によって、江戸城や城下町を整備するというもので、元は織田信長の安土城から始まったといわれ、豊臣政権では大坂城、名護屋城、伏見城などが築城されました。石高に応じて人足や石などの材の提供をし、九州の諸大名も江戸城や名護屋城の建築に参加しています。

普請とは土木工事で、今でいうと公共工事のようなものでした。築城以外にも河川改修や、街道の拡幅や一里塚の設置、宿場の整備などの「手伝普請」もあり、費用はすべて大名持ちでした。忠義の証であり、財政を減らし勢力をそぐことも目的だったといわれていますが、大名が持ち帰った土木技術が各地の城と城下町、街道の整備に繋がりを、その後260年の天下泰平の世の礎となったといわれています。

## 【街道】

慶長9年(1604)、二代将軍秀忠は、東海道、日光街道、奥州街道、中山道、甲州街道の整備に続き、諸国にも道をつくるべきという布令を出します。

九州では、長崎街道、唐津街道、秋月街道、日田街道、中津街道、薩摩街道、豊後街道(大分側からは肥後街道)、日向街道の8つの街道が藩によって整備されていきます。

明治維新により幕藩体制が崩壊した後、街道は新政府によって国道や県道の経路に指定され、その道筋の多くは一般国道にも受け継がれています。

妻子が江戸から脱出しないよう厳しく監視されました。

## 【峠】

箱根駅伝で、最大の難所といえば「峠越え」。峠とは、山道をのぼりつめ、そこから降りていく場所です。険しさを表す単位に斜度があり、豊後街道は阿蘇の二重峠、長崎街道は日見峠が九州の街道きつての難所といわれました。

## 【宿】

「しゆく」と読み、宿場町を意味します。慶長6年(1601)、徳川家康は「宿駅伝馬制度」をつくり、江戸と京の間に53の宿駅を設置し、人足と伝馬(てんま)を配し、幕府公用の信書や荷物の運搬にあたらせました。これが東海道五十三次です。

人ともが行き交い、明治以降の鉄道の普及によって交通事情が変わるまで、商家町として大いに繁栄した宿も多く、九州の街道や往還沿いにも、往時の賑わいを感じさせる建造物や街並みが残されています。

## 【参勤交代】

参勤交代とは、三代将軍家光が「武家諸法度」の改訂で義務化し、原則として諸大名を1年交替で江戸と国もとに住ませ、妻子は江戸に常住させました。

街道の要所に関所を置いて取り締まりました。「入鉄砲出女」といい、江戸に武器が入ってくることを、参勤交代制度のために江戸に住ませた諸大名の

## 【札の辻】

幕府や藩が決めた法度や掟書を木の板(高札)に書き、人目をひくよう高く掲げた場所のこと。街道の距離の起点となる「里程元標(りていげんびょう)」として街道の起点となったことから、今も地名として多く残っています。

## 【里数木】

一里塚に植えられたエノキなどの樹木のことを「里数木(りすうぎ)」といいます。豊後街道にも札の辻を起点として「一里」ごとにありましたが、現存するのは龍田の「一里木のみ」。枯死したと思われる先代の幹から芽吹いて復活し、地域で大切に守られています。

## 【本陣】

身分の高い大名や旗本、幕府の役人などが、休憩や宿泊に使う「御茶屋」を「本陣」といい、表門や式台付玄関などを備えていました。「旅籠(はたご)」は旅人に食事を提供する宿のこと。

もともと馬に乗って旅をするときに餌をいれる籠を意味する言葉だったものが、旅人の食事を表すようになり、食事を提供する宿を旅籠と呼ぶようになりました。いわゆる旅館の原点です。

## 【一里】

尺貫法による長さの単位で、豊臣秀吉がそれまで曖昧だった一里を三六町、約3.93キロメートルとして統一。普通の足取りで約1時間で歩ける距離で、街道の両側には「一里ごと」に、土盛りの上にエノキや松が植えられた「一里塚」が設置され、街道を行く旅人たちの目印にしました。

ちなみに一町は109メートル。町を略記して「丁」を使っていたことから、「丁場」は宿場と宿場の間の距離を意味し、長い旅から、時間がかかることを長丁場というようになりまし

## 【茶屋】

街道筋にあった休憩所のこと。お茶や甘味を出す「水茶屋」のほか、宿場には「料理茶屋」や「相撲茶屋」などもありました。難所の峠の茶屋跡には、旅人たちの一服の逸話が語り継がれています。

# 旧街道の 見どころキーワード

## 【枳形】

「枳形(ますがた)」は、敵が来た時に一度に見通せぬよう、二度直角に曲げた道。出会ったら、昔の街道のままである証です。



大名行列の錦絵  
 『花井曙錦の行烈』  
 歌川広重(二代)画 安政4年(1857)  
 江戸東京博物館 所蔵

謎が多く、颯爽と熊本に現れ、今なお多くの熊本の人びとから「清正公さん」と親しみを込めて呼ばれ、梶尾真治さんのSF小説『黄泉がえり again』にも登場してしまう加藤清正は、人びとに「土木の神様」と呼ばれています。

加藤清正は、永禄5年（1562）6月24日、刀鍛冶加藤清忠の子として尾張国愛知郡中村（現在の名古屋市中村区）に生まれ、奇しくも誕生日と同じ6月24日に、享年50歳でなくなりました。

190センチを超える大きな体軀を活かし、片鎌槍で虎を退治した伝説を持つ清正は、天正16年（1588）、数え27歳で、佐々成政に代わり肥後北半国の大名となり、肥後に入国しました。

## 「川づくり」の名手

熊本市中心部を流れる白川は、昔から暴れ川として有名で、阿蘇の火山灰土（ヨナ）を含んだ重い水流が洪水のたびに熊本の市街地を襲いました。当然、蛇行する白川の流路は城下町建設には厄介者です。今の熊本市役所辺りを流れていた白川の流路を、現在のように直線化したのは清正だと言われています。熊本城の築城、さらには熊本城下町の発展のためには、様々な物資を輸送する舟運路が必要です。もともと白川と接続していた坪井川を分離させ、熊本の外港である川尻まで繋ぐ運河として付け替えたのも、清正の功績とのこと。

城下町熊本を意識してこれらの水辺を見ると、坪井川は熊本城の内堀、白



熊本城の内堀となる坪井川

川は対薩摩の外堀として機能します。清正は熊本城内に1000本以上の井戸を掘り、長期戦にも持ちこたえる城としました。のちに西南戦争で、この熊本城を陥落させることができなかった西郷隆盛が、「官軍に負けたのではない、清正公に負けたのだ」とつぶやいたと言われています。

## 「水」の名手

平成28年に放映されたNHKのドラマタモリ「水の国熊本編」で「躍有名になつた白川上流の菊陽町馬場楠にある「鼻ぐり井手」を築造したのも清正です。「井手」は農業用水路のことで、鼻ぐり井手とは馬場楠堰から取水した水を運ぶ全長12キロに渡る馬場楠井手の一部、400メートルほどの区間を指します。牛の鼻輪「鼻ぐり」の形をした不思議な板の間をヨナを含んだ水が流れると自然と渦を巻く水流となり、沈砂せず水が流れきるといふ仕組みで、水理学的にも理に適った構造をしています。

さらには、菊池川下流玉名や球磨川下流八代の干拓事業まで、熊本県内の多くの水に関する土木事業が清正公の偉業と信じられています。熊本では、

なんでもかんでも清正公さんの偉業と なってしまうのです。

## 「国づくり」の名手

「いたい清正公さんは、何歳から働き、何歳まで生きたのでしょうか。」

実は、清正の影武者が何名もいて、現代のコンサルタント業を営んでいたのではないのでしょうか。熊本は、もともと豪族が群雄割拠した治めにくい国だったと言われ、清正の前任者、佐々成政も地元の豪族達に手を焼きました。この豪族達を味方にして、拔群の人氣を誇った清正公の偉業を上手く利用したのが、細川家だと言われています。幕末までの200年の治世で、細川家は小倉藩時代に創設した「手永」と呼ばれる地方分権のシステムを肥後藩にも導

入しました。

清正公さんが、これほど熊本の人びとに愛されるのは、彼がただの為政者ではなく、風土に根ざした土木技術を活かして、井手の整備や新田開発のための干拓に貢献した、真に民衆のための為政者だったからだと考えます。まさに熊本は、命の源である「水」を活かして、清正公さんと一緒に、熊本の人びとがともにつくってきた国土であり、風景だと思うのです。

土木遺産な旅ノート

## 土木の神様 加藤清正

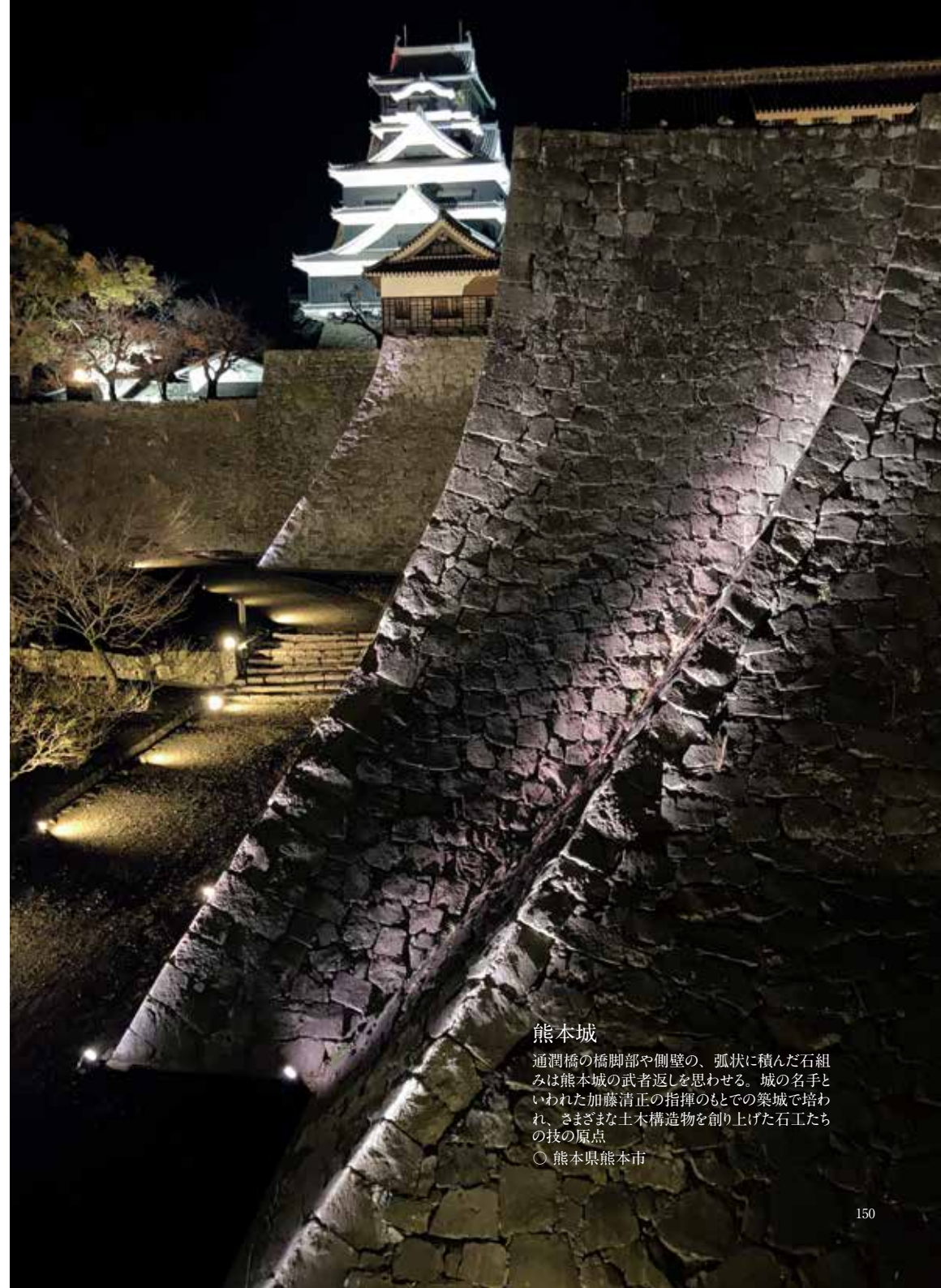
熊本大学大学院 先端科学研究部  
准教授 田中 尚人



### 馬場楠井手の鼻ぐり（鼻ぐり井手）

仕組みだけでなく、厚く堅い岩盤の掘る量を減らし、費用と工期を抑えるという利点もあった。農繁期には実際に渦を巻く様子を見ることができる

○ 熊本県菊池郡菊陽町



### 熊本城

通潤橋の橋脚部や側壁の、弧状に積んだ石組みは熊本城の武者返しを思わせる。城の名手といわれた加藤清正の指揮のもとでの築城で培われ、さまざまな土木構造物を創り上げた石工たちの技の原点

○ 熊本県熊本市



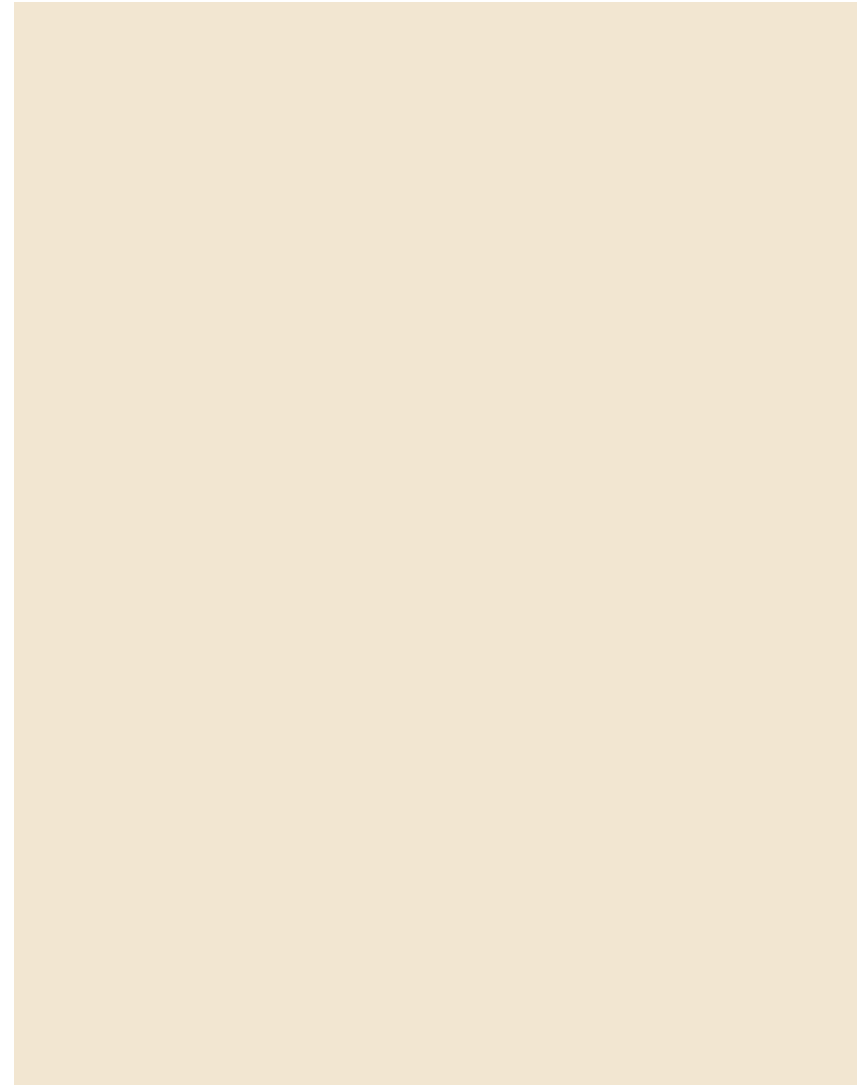
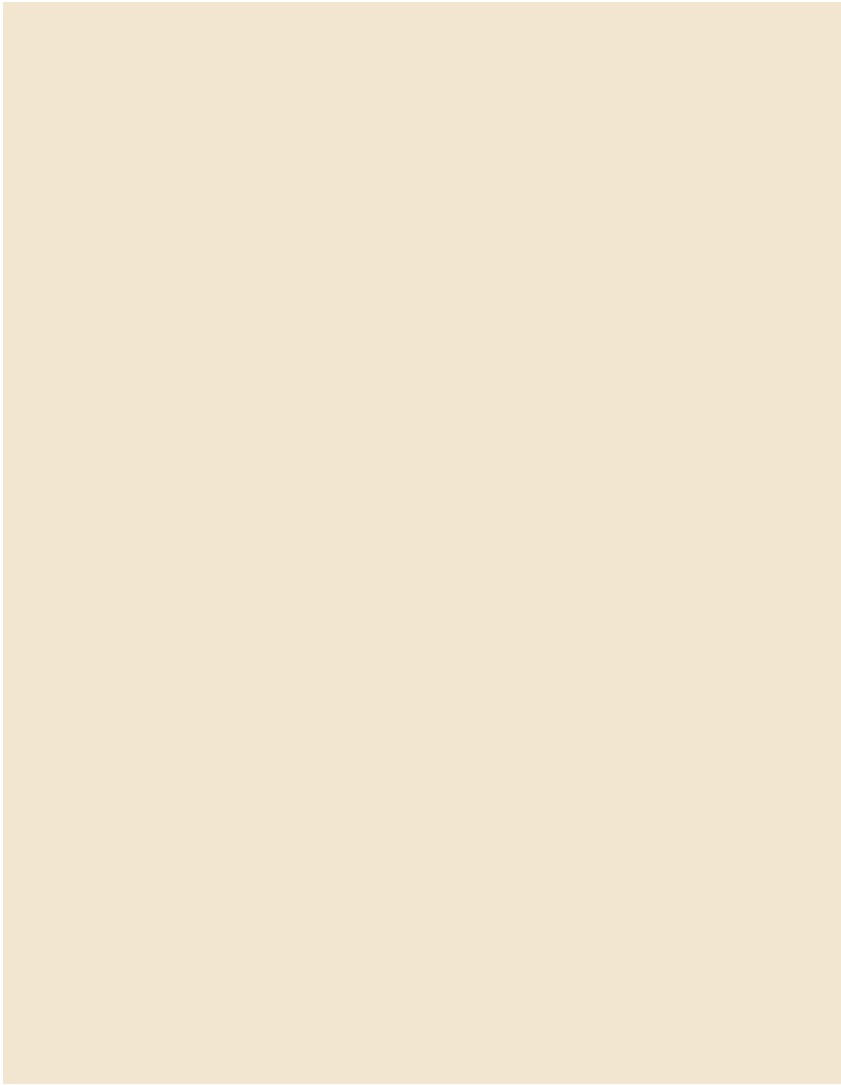
# 海を農地に変えた 八代干拓

## 七百町干拓の絵図『潮止之図』

細川藩の船と役人たち、潮をせき止める潮止め口、潮うけ堤防や樋門の工事が緻密に描かれている。描かれている風景は、同時期に行われる作業ではないため、技術伝承のために描かれたのではないかとされている

『潮止之図』／個人所蔵

○ 熊本県八代市



2つの通路は運搬の行きと帰りのため。堤防の前には石工たちの姿がみてとれる。大潮の日、土俵などで潮止め口をふさぎ、堤防の内側にたまった水は樋門から排水した『潮止之図』（部分）／個人所蔵

熊本県の八代平野のおよそ3分の2は、江戸時代から行われてきた干拓によって生まれた土地です。

土や土砂が堆積してできた広大な三角州が広がり、干拓に適していた八代の地。先人たちは、それらの州の間にある「滯筋」という水の流れを見極め、陸地から干潟の方へ向かってどの範囲を干拓するかを決める「新地際目立て」を行いました。新地とは、新たな土地を意味します。樋門、堤防、最後に潮を堰き止める潮止め口に適したところを調べ、目印となる「際目竹」を打って干拓の計画を立てたのです。際目竹を沖の方へと約30メートル毎に区分けし、第二丁場、第三丁場と、各丁場に20人から30人が配置され、堤防や樋門がつくられていきました。堤防の土白には、樫やどんぐりの枝を束ねた「粗朶そた」を潟の上に敷き詰めて松の丸太でつくれた格子状の枠で抑え、石を敷き、土を盛ります。この粗朶や松丸太が大量に切り出されることから、干拓が始まると山の二つや二つは丸裸になるといわれました。

## 干拓の父、恩人、名工 そして農聖たち

そして、潮止め口を除く、すべての工事が完了した後、大潮の日、潮が大きく引いた短い時間に栗石や土俵で潮止め口をふさぎ、干拓地が出来上がります。その後、長い時を経て塩分を抜き、球磨川や氷川の豊かな水が潤す水田となりました。

当時お国一の貧地といわれた野津手永の総庄屋となつた鹿子木量平は、人びとの生活を豊かにするため、文化2年(1805)に百町新地、文政2年(1819)に四百町新地、その2年後に七百町新地の干拓による新田開発を行い、干拓の父と呼ばれました。「大鞘樋門群」おほさかひぎもんぐん、「沖塘の樋門群」おきたのひぎもんぐん、「旧郡築新地甲号樋門」など、今も残る土木遺産の石組には、七百町新地の功績で苗字を許された、名工岩永三五郎をはじめとする、肥後の石工たちの見事な技を見ることが出来ます。

肥後藩の時代は藩の事業として行われた干拓でしたが、地域の手永会所が福祉事業や学校の教育費のために行った「手永開」など小規模なものも行われています。明治時代になると地主たち、大正から昭和にかけては県や国と、干拓の後また沖にできてくる州を見極めながら、築造者は時代によつて変遷していきました。

明治32年(1899)に八代郡の郡長となつた古城弥次郎が総面積1046ヘクタールもの大規模な郡築干拓造成に尽力。亡くなった後は、本人の希望で郡築新地の樋門の傍らに埋葬され、郡築干拓の恩人と称えられました。

昭和時代には、松田喜一が県知事に、県営南新地(昭和)の村づくりを任せられ、農友実習所を移転し、農業の進歩と発展に生涯をかけて活動。昭和校区の松田神社には、「稲のことは稲から学べ、世の中のことは世の中から学べ」と刻まれた標柱があります。

龍峯山自然公園からのぞむ八代平野は、先人たちが力を尽くして海を変貌させた、豊かな農の風景です。



郡築二番町樋門

旧郡築新地甲号樋門



八代平野

龍峯山自然公園からのぞむ干拓地と八代海  
○ 熊本県八代市

# 難所は要所 二重峠の石畳



二重峠  
阿蘇五岳の風景  
○ 熊本県阿蘇市

熊本県阿蘇市にある、肥後国と豊後国を結んだ旧豊後街道「二重峠の石畳」は、加藤清正が造ったといわれています。つづら折りの道が続く急坂には1.6キロにわたり雨の日に灰土(ヨナ)に足をとられぬよう石畳が敷き詰められ、熊本藩細川氏が参勤交代で通り、多いときには2700人もの隊列が城下から豊後鶴崎の港を目指しました。

薩軍が占領していた二重峠を、3月18日に官軍が攻撃し、薩軍が死守。道沿いのそれぞれの台場跡が進軍の過程を今に伝えます。九重まで退却した官軍に対し、薩軍は坂梨村(現在の阿蘇市一の宮町)の大黒屋に本陣を構えます。しかし、3月4日から17昼夜に渡る最大の激戦の末に田原坂を官軍が突破。26日、薩軍は「石塘堰」を止め、坪井川・井芹川の水を鎮台が置かれた熊本城の周囲に引き込み、田畑が一大湖水となる水攻めや兵糧攻めを仕掛けますが、4月13日の坂裂での激戦から、21日に大津へと後退します。一進一退の陣地戦の中、薩軍の敗色は濃くなってきました。

## 西南戦争激戦の交点

交通上の要衝である峠道は、しばしば戦乱の地となります。二重峠もまた、明治10年(1877)に西郷隆盛率いる薩摩藩士が起した日本最大で最後の内戦、西南戦争における

往還沿いに繰り広げられた戦いは村をも巻き込み、吊われた両軍の墓石や銃撃戦の弾痕が各所に残ります。峠や橋は、その土地の要所でした。歴史を知ると、その風景は、また違うものに見えてきます。



『西郷隆盛大軍ヲ引卒シ肥後国熊本城ヲ陥ト安政橋ニ到所城兵モ討テ出兩軍於橋上ニ大激戦ニ及之因』  
 西南戦争錦絵 鮮斎永濯 明治10年(1877)  
 国立国会図書館 所蔵

# 豊後街道を往く 土木遺産な旅ルート

江戸時代、石碑は旅の案内看板であり、歴史を後世に語り継ぐためのものでした。石畳は安全を期した重要な道。旧街道沿いの石と水、杉並木などの風景もまた土木遺産。たどると、往時の賑わいが見えてきます。

一般社団法人九州地域づくり協会「豊後街道を往く」マップ



**14 御高札場跡**  
街道と上井手用水が交わる地点、幕府や藩の法令、掟書など書いた高札を立て、人々に知らせた場所です。



**15 大津手永会所跡**  
手永とは細川藩独自の役所名であり、この会所では行政・教育・裁判などを担当しました。

**16 五里木**  
藩主の参勤行列を人々が出迎える「殿様拝み」は、この地より東側と定められていたそうです。



**17 六里木**  
この地が全長124kmの約5分の1にあたります。



**18 清正公道(せいしよこう)石碑**  
豊後街道のうち、大津宿から二重峠までの道は清正公道と呼ばれ、その脇に立つ石碑は清正公の兜(かぶと)の形を模しています。



**13 光尊寺**  
水量豊かな上井手用水に架けられた石橋を渡ると、菩提樹が茂る静かな境内が広がります。



**8 武蔵塚公園**  
細川家の参勤交代を見守るため、宮本武蔵が甲冑(かっちゆう)姿のまま葬られたとされる墓所です。



**10 日本の道百選**  
熊本市から菊池郡菊陽町までの大津街道は、日本の道百選に選ばれています。



**11 四里木**  
今は里数木もなく石碑だけが立っています。



**12 上井手用水**  
宿場町・大津に築かれた用水路です。着工から19年後、寛永14年(1637)に堰・制水門、水路が開削されました。



**6 一里木**  
肥後国の諸街道では1里ごとに、道の両側に里数木として榎(えのき)を植え、距離の目安としました。



**7 二里木**  
札の辻から二里のところに茂る榎が、里数木として現存する唯一のものです。



**5 一夜塘(いちやども)之趾**  
白川の氾濫を防ぐため、寛政8年(1796)にわずか半年で築かれたという堤防です。



**4 立田口の赤鳥居**  
立田口大神宮の朱色の鳥居は、街道の熊本北部方面の目印でした。



**1 熊本城**  
慶長12年(1607)、築城の名手・加藤清正が完成させた名城です。



**3 観音坂**  
熊本城天守閣の場所にあった観音堂が清正の要請で当地に移され、この名で呼ばれています。



**2 札の辻**  
肥後藩の政令を掲示する広場で、ここが諸街道の里数の起点・里程元標となります。

19 七里木

二重峠に登る途中、七里木跡の石碑があります。かつてはこの近くに峠の茶屋があり、ここで参勤交代の人を入れ替えたそうです。



20 西南之役戦跡石碑

阿蘇谷周辺でも政府軍と薩摩軍の激戦が行われ、数多くの戦死者が出ています。



22 八里木

街道の起点から八里のところ、「八里木の址(伝)」の標識がありますが、場所は推測のようです。

39 弁天坂の石畳

石畳の長さは約80m、幅は約3m。標高差約20mの坂道が続いています。



40 境の松の石畳

標高差約40mの石畳が約160m。右に左に鋭く曲がりながら伸びています。

41 境の松

かつて肥後と豊後の国境には松が植えられ、石畳を上ると峠の茶屋があったと言われています。

内牧宿

坂梨宿



21 二重峠の石畳

豊後街道のうち、二重峠から阿蘇谷に下る石畳は、国内最長クラスを誇ります。

二重峠



23 石御茶屋跡

二重峠の石畳を下りて2km程行ったところ、外輪山の湧水を引いた庭園は清涼な雰囲気です。



24 九里木

西外輪山の麓を北に進むと、道のすぐ脇に「史蹟九里木之址」の石碑があります。



25 十里木

内牧宿の西の玄関口、旅人を歓迎するかのよう「史蹟十里木の址」の木標が立っています。



26 内牧城本丸跡・内牧御茶屋跡

内牧城が廃城となり、その本丸跡に細川藩によって内牧御茶屋が置かれました。



30 天神橋(めがね橋)

種山石工の棟梁・卯助の指揮で、あしかけ3年かけて完成させた石橋です。



31 坂梨宿場町

肥後から豊後へ向かう街道に置かれた三番目の宿場町です。



32 十三里木

大正初期まで榎の大木があったそうです。



27 十一里木

振り返れば大観峰を望む田園の道脇に「史蹟十一里木之址」があります。



28 十二里木

阿蘇五岳を見ながら街道を東へ進むと、道脇に「十二里木」の石柱が見られます。



37 へき谷道標

へきとは「壁」のことです。ここは「魔のへき谷」と呼ばれるほどの迷い道だったそうです。



38 水恩碑

明治の用水路の開削、昭和のコンクリート補強など、先人の苦勞に感謝する石碑です。

29 坂梨手永会所跡

この手永会所では周辺11か村を管轄していました。会所の廃止後、その建物は寺子屋や小学校として使われました。



35 滝室坂の石畳

豊後街道一の難所と言われ、急坂が続く滝室坂。ここでも西南の役の激戦が行われたそうです。



34 カヤの墓

滝室坂を上った参勤交代の殿様に、茶を献じたという美女「カヤ」の墓が残っています。



35 十四里塚

国道57号沿いに立つ「十四里塚跡」の案内板です。

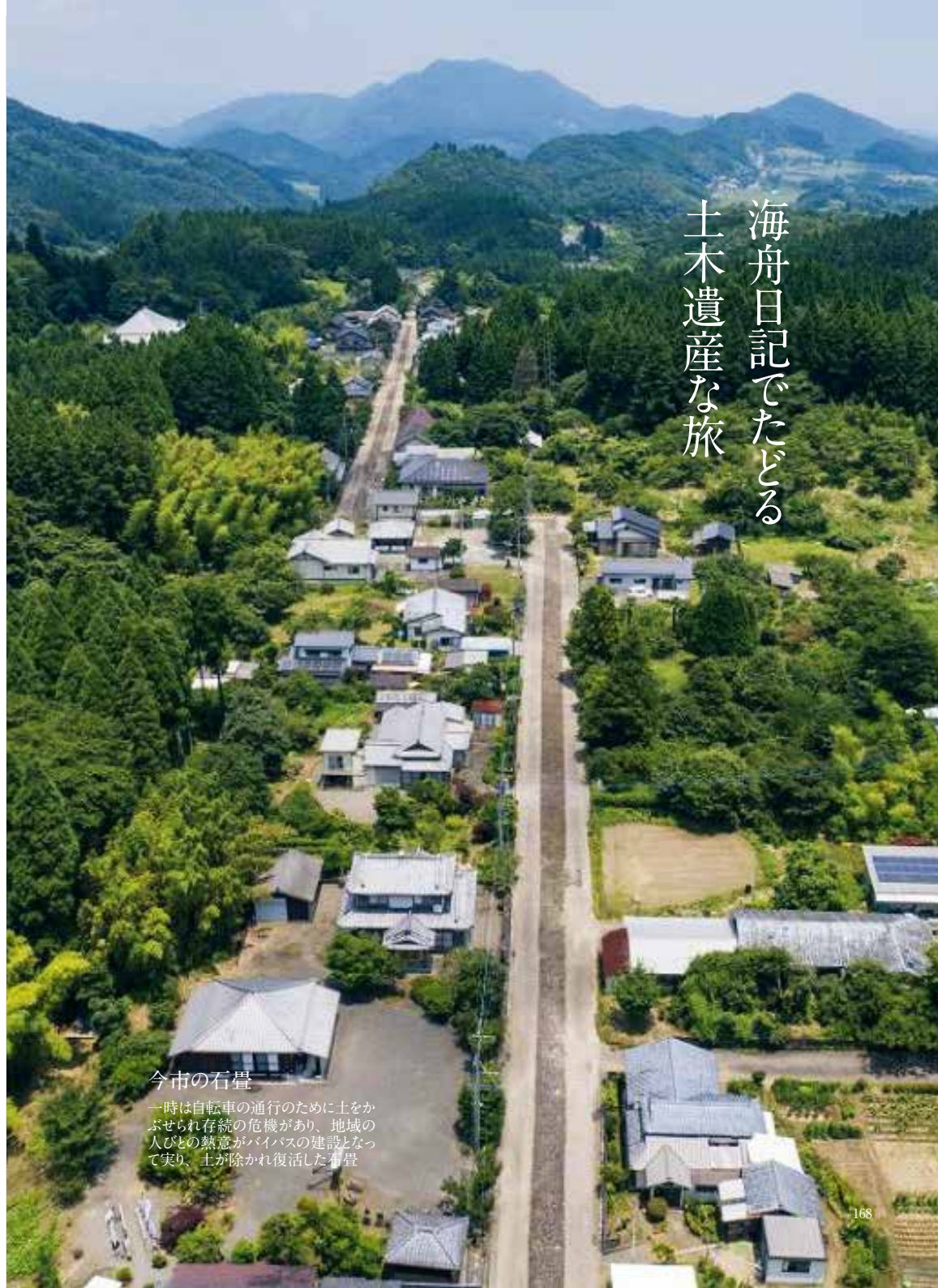


36 十五里塚

笹倉を過ぎて国道57号を離れ、杉林へ進むと「十五里塚」の案内板があります。



# 海舟日記でたどる 土木遺産な旅



## 今市の石畳

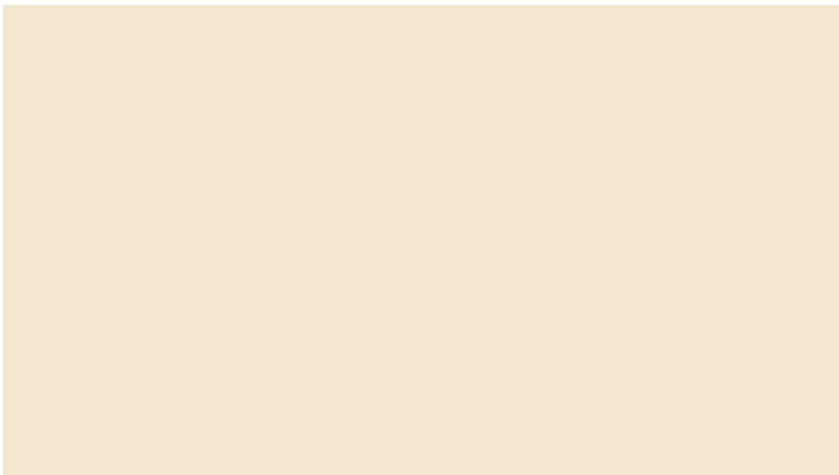
一時は自転車の通行のために土をかぶせられ存続の危機があり、地域の人びとの熱意がバイパスの建設となって実り、土が除かれ復活した石畳

大分県大分市の「今市の石畳」は、枳形が残り、岡藩の今市宿の風情を今に伝える豊後街道（大分からは肥後街道）の参勤交代道です。

慶長6年（1601）、肥後に入った加藤清正は、久住、野津原、鶴崎などに飛び領を得ます。鶴崎は、肥後・熊本藩が、瀬戸内海へ向かうための港となり、宝永年間（1704～1710）には細川氏の藩船が置かれ、京都や大阪との交易地としても繁栄しました。鶴崎総鎮守の劔八幡宮には、細川忠興が豊前中津で造らせた御座船「波奈之丸」が入港する絵馬が奉納されています。参勤交代の船団は多い時では67隻が藩主の船に付き添い、鶴崎を出港すると、豊後水道を抜けて瀬戸内海を通り、大阪からは東海道を通じて江戸へと約1147キロを旅しました。海路を使った参勤交代は悪天候の影響を受けやすく、やがて陸路となり、波奈之丸は関門海峡を渡りました。

## 勝海舟と龍馬も歩いた道

幕末の志士・勝海舟と坂本龍馬も、幕府の命により長崎に赴いた際、佐賀関に上陸し、街道を歩いています。



【熊本藩船鶴崎入港船絵馬】  
大分市教育委員会 所蔵

諸外国が執拗に江戸幕府に開国を迫っていた時期、孝明天皇が將軍徳川家茂に、文久3年（1863）5月10日の攘夷実行を約束させました。尊王攘夷を強硬に主張していた長州藩は、関門海峡を通る外国船に向け砲撃します。攻撃を受けたアメリカ、フランス、オランダは連合をつくり長州藩を攻撃。幕府は、その当時軍艦奉行だった勝海舟に調停役を命じます。海舟は、海軍操練所開設の準備を兼ねて諸外国との交渉窓口である長崎へ。神戸海軍塾の塾生14名も同行し、そのうちの一人が坂本龍馬でした。

## 峠の道十八、九町、最難所

関門海峡は外国船と間違われ長州藩に攻撃される危険があった為に、文久4年（1864）2月14日大阪を出航。翌日、佐賀関に上陸しました。海舟日記によれば、『二月十六日 豊後鶴崎の本陣に宿す、佐賀関より五里、此地、街市、可なり、市は白滝川（大野川）に沿う、山川水清し、川口浅し』。

は山底を貫き、高く噴出せしめ、或いは底なしの深谷に歸さしめ、皆田畑の用に応ぜしむと。山上より阿蘇嶽をみる。この嶽に並び立ちたる高峰あり。猫が嶽と云う。人跡至らず。山の頂上、大石、剣の如く成るもの直立す。妙義山に比すれば、更に層の奇峯なり。

二月十九日 八里内の牧に宿す。この地もまた山中、山泉自由なり。惣て鶴崎より此地まで、土地厚、熊領は大材甚だ多し。此地より街道杉並木、数十年の大林、左右に繁茂す。我、此地を過ぎて、領主の田野に意を用いしこと、格別なるに歎服す。また人民、熊本領にて素朴、他国の比にあらず。内牧より二里、的石村あり。爰に領主小林の亭あり。素質、底は山泉、面に流る。夏に宜し。北に北山あり、南に阿蘇あり。阿蘇の脚甚だ広く、田野あり。また二里半にして三重の峠あり。甚だ高く、峠の道十八、九町、最難所、路、山の脚、殆ど頂上をめぐる。峠を下り少々行けば、大石直立、大斧壁をなせし所あり。侘立十丈ばかり、横また同断。路を挟みて左右に直立

大御代はゆたかなりけり 旅枕  
一夜の夢を 千代の鶴さき

鶴崎泊地（港）での一句が詠まれています。

## 人民、熊本領にて素朴 他国の比にあらず

その後、一行は街道を通り、肥後藩に入ります。

『二月十八日 久住に宿る。細川候の旅邸。惣体、葺屋、素朴、華美の風なく、庭中泉を引き、末、田野に流る。七里地は、久住の山脚にして、殆ど高峯、地味可なり。山泉を引きて左右に導く。小流甚だ多く、架する橋は皆石橋、円形に畳み、橋杭なし、導泉、意を用いて左右数所。林木これが為に繁茂し、稲、粟、皆実るべし。その高名、尽力の至る処殊に感ずべく、英王あらざれば、この挙興しがたるべし。他領、公田の雑る所、熊領に及ばず。また聞く、この地の南方、導泉の功、この地の比にあらず。或い

す。これを過ぐれば大杉、山脚に並し、山腹鬱として殆ど唐画と況。大津宿に至る。五里。大津宿より、熊城下までは少低の路、左右大杉の並樹、この中、桜の大樹十四、五町の並樹あり。道中甚だ広し。熊城を路一里より望む。天守孤立、築制他城の比にあらず。外周最大なり。武士屋敷、その中にあり。郭豊高く、堅牢おもふべし。熊城下新町の本陣に宿す。』

『海舟日記』 勝海舟

東京都江戸東京博物館都市歴史研究室編より引用

元治元年（1864）2月21日、深夜船で熊本を出発し、翌早朝、長崎県島原に降り立ち、長崎を目指します。

『海舟日記』には、訪れた町の地形やインフラ、構造物が細かに記されています。司馬遼太郎の長編時代小説『竜馬がゆく』では、海路の設定だったことから、あまり知られていない九州陸路の幕末の旅路。文献から、今の風景と比べながら、たどる旅はいかがですか。

## 交点が随所に

私の生まれ故郷、野津原町の暮らしには、道・水路・川（橋）・住まいなど、清正公が整備した土木遺産が藩政時代から現在まで維持され役立っています。昔、大名・旗本など身分の高い方々が休憩や宿泊に用いるお茶屋、「本陣」跡に小学校があります。また、町並みは東側から「桝形」という鍵型の道沿いに形成されています。今と昔をつなぐ歴史の交点が随所に伺えます。

## 必要だった訳は？

時を江戸時代に戻しますと、まず本陣跡は町の中心部より少し高い位置にあります。

これは敵の動きをいち早く察知す

建設機械のなかった時代に、匠の技が時を超えて活かされ土木遺産（生活装置）としての存在意義を主張している気がします。

## 歴史に名を残す人も 無名の民も 人に思いを寄せる旅

この宿場町の歴史に名を残した人物は言うまでも無く「加藤清正」

るために町を見渡せる防御と、雨水が溢れた場合を想定した防災の意図があります。逆に町並みの鍵型は、敵の侵入を容易くさせないために見通しを難儀にするためです。今の道路はアスファルト舗装ですが、下地は地元の石材を用いた石畳です。水路の水は、地理条件から山の沢水を取り入れ生活用水の他、防火用水に使われていました。

## 今と昔の道路の変化

江戸期の肥後街道は、二の瀬から勾配のきつい坂を登り本町から西側の新町辻を左折後に七瀬川を渡り、赤坂の山を目指していました。その後、昭和期の生活路は、街道の西側から一の瀬橋を経て、赤坂の山裾を這うように延びました。続

く平成期には町並みはずれた南側に、勾配の緩い見通しの良い新国道が整備されました。

交通手段が人馬から自動車へと移るにつれ、道に求められる機能が大きく変わる様子が、街道から新国道への変貌に見て取れます。

## 何でできているか 見てみると

街道に敷き詰められているのは殆ど地元産の石です。材料となる花崗岩・安山岩・凝灰岩が多く採れていたからです。他に矢貫の一枚石橋は今も現役で活躍しています。新国道にはカタチこそ違えど鉄やコンクリート製の橋が、同様な過程を経て架けられています。

片や石橋と石畳舗道は、多様な

かな実りをもたらしています。

こうした偉業を称える催事が今日でも町民上げて開催されています。清正公を偲ぶ8月24日に、野津原神社を起終点に神輿とともに、大山車・小山車が奉納され、かつてのまちづくりの偉業と町の反映に感謝する「清正公祭」です。

です。しかし、それぞれを作成するには多くの民と職人が携わっています。たとえば、この地では野津原の農業の恩人、工藤三助（地元では三助さん）がいます。彼は元々肥後藩の庄屋の息子で元禄11年（1698）から享保9年（1724）にかけて、大龍井路かぎおのいろ、提子井路ひさごいろうの三井路を掘削し、それまで荒地だった山間部に水田を切り開き、今でも豊



小中学生が肥後街道を6泊7日で歩く歴史に触れる旅が30年続いている

土木遺産な  
旅ノート

## 肥後街道 野津原宿の謎と宝もの

一般社団法人九州地域づくり協会  
専務理事 赤星 文生



『長崎二十五号国道日見隧道』

工事では、国内のトラックの製造はまだ黎明期でベルトコンベヤーもなく、土はトロッコ列車で運び出された。2車線対応可能な7.4メートルの道路幅は、到来する車時代を見据えていた

写真／長崎大学附属図書館 所蔵



日見新道

写真／長崎大学附属図書館 所蔵

## 長崎街道一 天下の峠を貫いた 日見トンネル

島原へ上陸した勝海舟と坂本龍馬たち塾生の二行は、長崎を目指します。『海舟日記』には「二十三日長崎着 日見峠甚だ難所 直ちに奉行御役卓へ行き面会 洋船未着之由をきく」と記されています。海舟は各国の領事や艦長と交渉し調停を成功させるなど、無事大役を果たし、見事、日本の危機を救ったのです。

### 坑門は語る

西の箱根、天下の難所といわれ、現在の道路地図で見るとつら折りの道は、人や大八車が急斜面をのぼる苦心の末のかたちです。明治15年（1882）、つ

いに新たに結成された日見峠新道会社によって峠を33メートル切り下げた「日見新道」が完成します。難工事の費用にあてるため、一人五厘、馬車五銭の交通料も徴収され、日本の有料道路の草分けとなりました。

やがて自動車の普及によって、長崎県が着手したのが「長崎二十五号国道日見隧道」、日見トンネルです。大正15年（1926）の完成当時、日本最大の全長642メートル。人も馬車も車も通る、長崎に通じる唯一の大動脈でした。

変圧により、トンネルで最も弱い部分が入口の「坑口」で、崩壊を避けるため、より剛な構造で抑えるのがトンネルの顔となる「坑門」です。日見トンネルは2本の柱や笠石など大正時代の装飾を色濃く残しています。その土木技術者たちが思いをこめた意匠は、44年の歳月をかけたバイパス事業で誕生した「新日見トンネル」にも受け継がれました。

旧街道の峠まわりには、難所を克服してきた土木の物語が潜んでいます。



峠と切り通し

### 岩隈の切通

岩隈山を切り下げた30メートルの壁が、仏像群に見守られながら続く。昭和の初期に拡幅工事が行われている。  
© 熊本県山鹿市



崩れぬように抑える坑門は  
トンネルの顔

### 日見トンネル坑門

側壁コンクリート工事は、トンネルの壁を支える支保工（しほこう）は木材で作られ、内部巻立工事といわれる施工方法で進められた。トンネルのアーチ部分は、型枠に添って重いコンクリートブロックを積み上げながらコンクリートを充填し、造られている。  
○ 長崎県長崎市



# 地形の克服を知る 加久藤トンネルとループ

肥薩線の大畑ループ・スイッチバック  
○ 熊本県人吉市

加久藤トンネルの入口とえびのループ  
○ 熊本県人吉市 宮崎県えびの市

平成5年、3年8か月をかけ、貫通したのが「九州自動車道加久藤トンネル」です。しかし、古いものでは7千万〜1億年前の脆弱化した岩や地下水が豊富な地層で、大湧水、崩落などにみまわれ、幾多の困難を克服してのトンネル貫通でした。平成16年の下り車線のトンネル開通で、青森から鹿児島・宮崎までの約2150キロが、今度は高速道路で繋がった、日本縦断最後の難所でした。

この九州自動車道加久藤トンネルの開通で、ループ橋の交通量は減っていますが、人吉から直線に貫通する加久藤トンネルを抜け、えびのループから望む霧島連山の大パノラマは、地形の克服を知る土木遺産ルートです。

## 日本縦断最後の難所

歴史ある路線。真幸駅〜矢岳駅間の矢岳越えの車窓は、日本三大車窓に数えられています。

熊本県人吉市と宮崎県えびの市の間、霧島連山を中心とする加久藤カルデラ。その北壁にあたる標高700メートルの外輪山を貫通する、全長18087メートルの「加久藤トンネル」は、昭和47年（1972）に開通し、昭和52年（1977）に「人吉ループ橋」、2年後に「えびのループ橋」が完成しました。人吉側は標高差55メートル、えびの側は標高差340メートルを克服するループ橋です。

明治中期に急峻な地形を切り開き馬車道としてつくられた加久藤峠（堀切峠）を、つづら折りの道路で越えていくしかなかった「南九州の宿願」と、国道221号改築記念碑に刻まれています。着手から14年後のことでした。

併走する肥薩線もループ・スイッチバックで大畑の斜面を抜けます。「矢岳第一トンネル」が明治42年（1909）に開通したことで、関門海峡の船舶連絡を挟んで、初めて青森から鹿児島まで日本列島を縦貫する鉄道網が完成した



長崎街道 長崎方面へ(延暦・寛政ルート)  
The former Nagasaki Highway for Nagasaki

勝海舟が  
甚だ難所と日記に  
書いたたじろあります

象もこの峠を  
越えたんですね

### 旧長崎街道

桜馬場の長崎街道起点から諫早の永昌宿跡まで徒歩で約7時間の道のり。長崎街道一といわれた峠道の旅

## 旧街道と国道は 土木遺産の宝庫

旧街道は、江戸時代、参勤交代のために「普請」という、いわば公共工事で整えられ、維持管理された土木遺産です。そして街道には、その藩の土木技術の粋があらわれています。

九州にも唐津街道や薩摩街道など、旧街道を歩く活動を行っている地域団体がたくさんありますが、ガイドの皆さんの案内で歴史に耳傾けながら歩くと、見逃していた石や水の流れから当時の歴史が蘇ります。九州で最も江戸から遠い薩摩藩は、実に1700キロ、最長60日で街道を旅したといわれます。何人の隊列で、どんな格好だったんだろう。他には誰が、どんな志を持って歩いたんだろう。その謎をとくために、地域の史料館や図書館を訪ねると、想像の翼はどこまでも広がります。

大八車から自動車に代わり、鹿児島から東京まで17時間で行ける今、街道の風景を重ねるとありがたみもひとしおです。

土木遺産な旅の  
ポイント

5

新旧を比べる