

# 川内川流域をいく

流域を潤し、地域の発展を支えてきた  
母なる大河。

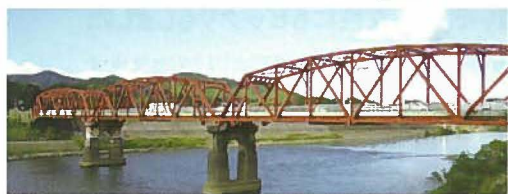


1 長崎堤防 ながさきていぼう

九州第二の大河・川内川流域は、全国でも有数の豪雨地帯である。幾度も洪水被害に見舞われたため、治水に関わる土木遺産が多く残り、南国の風土に磨かれた先人たちの技が、今も脈々と受け継がれている。



2 江ノ口橋 えのくちはし



3 東郷橋 とうごうはし



4 穴川橋 あなかわはし





5 会田川暗渠 かいだかわあんきよ



6 丸池湧水暗渠 まるいけゆうすいあんきよ



7 竹下川暗渠 たけしたかわあんきよ

## 大河をまたぐ赤い鉄橋

熊本県の白髪岳に源を発する川内川は、長さ126kmという九州第二の大河である。流域は非常に雨の多い地域であり、年間降水量は約2800mmと全国平均の約1.6倍にも及ぶため、頻繁に氾濫を繰り返してきた歴史がある。鹿児島県の薩摩川内市から県道43号を西へ向かうと、川内川河口から約4km上流の左岸に、長さ655mの石積み長崎堤防<sup>1</sup>がある。第19代薩摩藩主・島津光久の命を受けた普請奉行・小野仙右衛門が8年もの歳月を費やし、貞享4(1687)年に完成させたもの。工事途中、幾度も洪水のため決壊を繰り返したが、水流を弱める工夫として堤防に鋸の歯のような突起部7カ所を築造し、ようやく竣工。完成後327年を経た今も現役で活躍する堤防を、小野の業績を称える顕彰碑が静かに見守っている。

そこからやや上流の左岸、八間川に見事な江ノ口橋<sup>2</sup>が架かる。橋長17.3m、幅員3.4。嘉永2(1849)年に築かれた石造3連アーチ橋。石工は鹿児島市の甲突川五石橋を手掛けた肥後の名匠・岩永三五郎。この架橋を最後に、岩永は肥後に帰ったといわれている。薩摩川内市から国道3号を北上すると道の駅「阿久根」に出

る。一方、薩摩川内市から国道267号を東へ走り、東郷町斧淵で県道335号へ右折すると、川内川中流の広い川幅をまたぐ東郷橋<sup>3</sup>に出会う。橋長149.1m、幅員5.1m。3径間下路式単純トラス鉄橋の堂々たる雄姿。完成は昭和10(1935)年。周囲の山野の緑と川の風景に橋の赤色が鮮やかに映える。この県道を南へ進めば道の駅「樋脇」がある。

## 洪水被害を抑える工夫

平成18(2006)年7月、川内川流域は洪水による甚大な被害に見舞われた。3カ月後、激甚災害対策特別緊急事業が採択され、河川の掘削や堤防の建設などの河川改修が進められた。東郷橋から国道267号を東へ走り、薩摩郡さつま町で国道504号に移って西に向かうと、川内川を挟んだ対岸に推込分水路が見える。これは洪水時の水量を分散するために開削された水路である。さつま町から国道267号を北上し、伊佐市下殿の手前で県道404号に左折すると、年間30万人の観光客が訪れる名所・曾木の滝に出る。ここにも同様の目的で築かれた曾木の流分水路がある。2つの分水路は平成25(2013)年、栄えある「土木学会デザイン賞優秀賞」を受賞している。

曾木の滝から県道404号を

川内川に沿って西へ走ると、治水と発電を行う鶴田ダムが現れる。現在、洪水時の貯水量を増やすため、今ある放流管より下に、5本の放流管を新設する再開発事業が力強く進められている。

さつま町の宮之城屋地、轟の瀬の近くの国道504号沿いに穴川橋<sup>4</sup>がある。橋長44.1m、幅員4.71m。大正9(1920)年に完成した石造3連アーチ橋であり、やや扁平なアーチが並ぶ姿は優しく美しい。

## 鉄路の安全を守る遺構

山谷を抜けて走るJR肥薩線は、線路の勾配を緩やかにするため、人工盛土の上に軌道が敷設されている。この下に河川を通すための暗渠が、沿線一帯に数多く整備されている。始良郡湧水町栗野の南、県道55号沿いには会田川暗渠<sup>5</sup>がある。延長29.3m。縦長の煉瓦アーチが印象的だ。JR栗野駅裏の駐車場脇には丸池湧水暗渠<sup>6</sup>がある。延長67.4m。季節変動の少ない湧水量を見越して、小型断面暗渠を2本並列させたものであり、煉瓦4重巻きの2連アーチが存在感を発揮する。栗野の船渡橋の交差点から県道102号に入って北へ。延長30.7m。煉瓦5重巻きの堅牢な竹下川暗渠<sup>7</sup>がある。3つの暗渠はいずれも明治36(1903)年の完成。110年



人吉ループ橋



加久藤トンネル

8 加久藤(堀切)峠 かくとう(ほりきり)とうげ

以上を経て大きな損傷もなく機能しており、当時の技術水準の高さに驚かされる。

宮崎県えびの市と熊本県人吉市の境、国道221号の堀切峠には加久藤トンネル<sup>8</sup>(延長1809m)がある。堀切峠は昔から交通の難所であり、昭和47(1972)年に加久藤トンネルが開通するまでは、標高720mの峠をくねくねと登らねばならなかった。その後、昭和52(1977)年、トンネルの北側に人吉ループが、昭和53(1978)年、南側にえびのループが完成。交通の便は格段に向上し、両県を結ぶ幹線道路として機能している。えびのループの手前、国道268号沿いには道の駅「えびの」がある。

土木遺産 in 九州のホームページアドレス  
www.qscpa.or.jp/dobokuisan/