

令和5年3月開通

まちをつなぎ、ひとをむすび、あすへつなぐ。

今川橋架替開通記念誌



暮らしの中で育まれてきた風景と

近代浮羽の交通

今川橋に想いを馳せて

橋には人や物を渡すという機能の他、長期間の使用に耐えうる耐久性・維持管理に優れた経済性・景観に調和したデザイン性(美しさ)など、構造物として安全かつ快適であることが求められます。

今川橋は土木構造物が近代化した時期の地域橋梁のデザイン隆盛期であつた昭和初期に建設されました。当時としては意匠性の高い「I型」の欄干が特徴で、この地で長い間、人々の生活を支え、暮らしの中で育まれてきた浮羽の風景の一部となっています。また、現在に至っては筑後と北九州を南北につなぎ地域の交流や活性化に重要な路線となっている「八女春線」の一部でもあります。

この度、今川橋架替開通記念に際し、百年余りの役目を終えた以前の今川橋に想いを馳せながら、今川橋に関わる歴史と歴史近代浮羽の交通について、振り返りたいと思います。



今川橋と筑後軌道

この橋は、地元では「いまごぼし」(今川橋)と呼ばれ親しまれている橋で、筑後軌道が保木まで開通する以前の明治43年頃に架設されたと考えられます。

筑後軌道の煉瓦積み橋脚は3本残っており、一部を切り石で固め中央部に煉瓦を積み上げ造られています。



柳野川(隈上川)ハ隈上今河(今川)ニ於テ軌道線ト交叉シ千年村大字櫻井字長野ニ至リ彼ノ有名ナル長野水道ト相連結シテ筑後川ニ入ル、流程五里郡界ヨリ三里半ニ――別名今川(イマゴ)ノ称アリ、今川ノ地名ハ新シキ川ト云ニ同ジキコト。

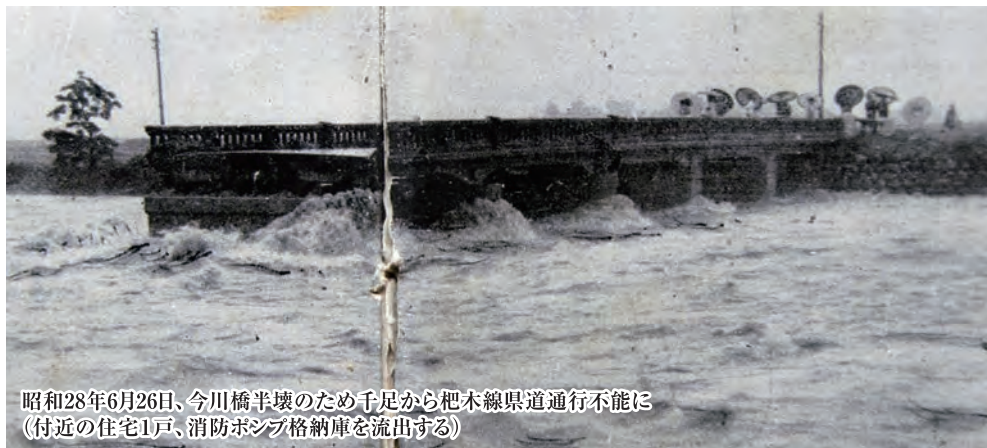
諫山文書より



筑後軌道橋脚跡

① 今川橋の歴史

明治43年頃 架け替え
 昭和6年 架け替え
 昭和28年 水害にて半壊
 昭和29年 架け替え
 令和5年3月 架け替え



昭和28年6月26日、今川橋半壊のため千足から杷木線県道通行不能に
 (付近の住宅1戸、消防ポンプ格納庫を流出する)



昭和6年架替親柱



昭和6年架替親柱



昭和29年架替親柱



昭和29年架替親柱



令和4年(2022) 9月23日撮影

② 今川橋付近は 交通の要所

(1) 限上城跡

大蔵永隆(限上三郎永隆)が1190年頃・源平の戦いの功により、頼朝から限上の庄を貰う。この後、限上城をつくり、限上三郎永隆と名乗り、7代の間この城に住む。



限上城址(現在ドラッグストアモリ)



限上城址(大正11年頃撮影)

(2) 筑後軌道「限上駅」

▼今川橋近くの筑後軌道限上停留所には昭和の初めまで人力車が2～3台客待ちをしていたといわれる。

▼山北おくんちに行くときは、袋野から限ノ上まで軌道に乗って行き、それから歩いて賀茂神社まで行っていた。

▼軌道のスピードは遅く、保木駅の所では登下校の際、よく学生が競争をしていた。
※古老(袋野)の話

(3) 八女香春線52号線(筑前へ)と国道210号線(豊後へ)の交差点(交通の要所)

▼【県道52号線告示日】昭和47年3月31日
八女香春線52号線は県内で最も長い幹線道路である。現在、沿線地域の産業振興と経済発展を図ることを目的とした国道昇格及び整備推進の取り組みが行われている。

▼県道更正工事(吉井～大分縣境)

明治39年3月より縣道更正の為に福岡縣廳より吏員南野源三氏出張吉井町より大分縣界迄工事費壹万8千円を以て工事に取りかかり同年10月7日開通式を山春村大字山北字百堂において挙行す。※諫山文書

▼【2級国道210号線告示日】

昭和28年5月18日

▼【一般国道210号線告示日】

昭和40年4月1日

③ 筑後軌道の歴史と交通の発達

▼明治36年(1903)5月、資本金17万5千円の株式をもって吉井町に「馬車鉄道会社」設立。吉井～田主丸間。15人乗り客車で、1日13回の往復。

▼明治38年、石油発動機関車導入。

▼明治40年(1907)、「筑後軌道株式会社」と改称。

▼明治43年頃、今川橋の架橋。

▼明治44年頃、保木まで開通。

▼大正3年(1914)頃、蒸気機関車導入。

▼大正5年(1916)、久留米～豆田間全通(46・2km)。

▼昭和2年(1927)、久留米と日田間にバスの営業開始。初期は6人乗りホ口付き自動車が郵便物と旅客を運んだ。

▼昭和3年(1928)、久大線・久留米～筑後吉井間開通

▼昭和4年(1929)、筑後軌道株式会社の解散。

▼戦後、昭和22年、大型バスの登場。戦時中のガソリン不足時代は、木炭車が走った。その後100人乗りトレーラーバスが200人ぐらいすし詰めで旅客をさばいた。

筑後軌道の遺跡としては、吉井日岡古墳の下の方に軌道の枕木をたくさん置いてあった場所があったと郷土史家・今村武志氏が述べている。



明治38年～ 石油発動機関車



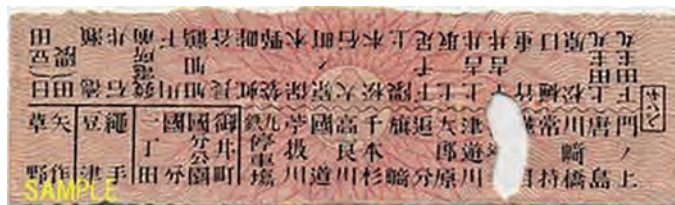
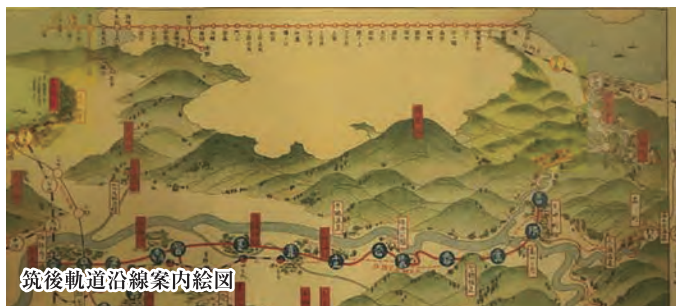
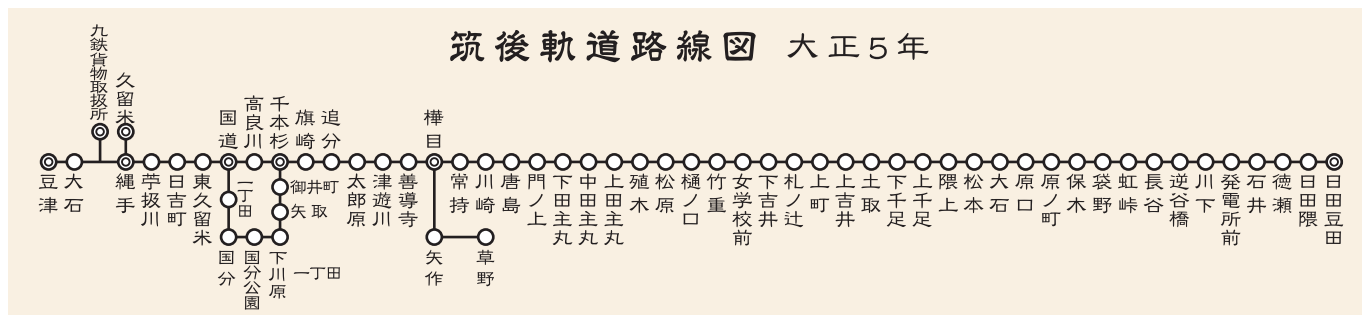
明治36年 馬車鉄道



大正3年(1914)頃 蒸気機関車



筑後軌道専用隧道(袋野井堰付近)



うきはの「道」

古代より人々の往来によって自然発生的にできた「うきはの道」は、その後、時代に即応しながら整えられていき、川辺道・中央道・山辺（山麓）道を中心にした東西道に加え、たくさん南北道もできていきました。これらの道は実にお粗末な道でしたが、明治36年から大正4年にかけて、筑後軌道開通のために新設拡充整備が行われ、さらに昭和4年の筑後軌道廃線後、現国道210号線（当時は県道）の拡充整備が始まったことが、次第に「うきはの道」が整う大きな契機、うきはの道の夜明けとなりました。

「うきはの道」は古代から現在に至るまで、長い年月にわたって主要幹線として、人や荷馬車の往来はもちろん、馬車、人力車、古くは駕籠も行き来して、人々の暮らしを支える交通運輸の使命を果たしてきたのです。

ここでは、古くから重要な交通路であり、藩政時代には日田街道（豊後街道）の一路、英彦山参拝路であった、川辺道に焦点を当て、在りし日の郷土の姿や人々の生活など、その歴史や文化的な側面について、ご紹介します。

① 川辺道の道順



※とびいし【飛石】大きな石を人間の歩幅程度の間隔を置いて川中に並べ、水面から出た石の上を飛びながら渡る。橋とはいえない原始的な川越である。管理も楽で洪水にも平気で耐えるのでいたるところで長く重宝された。

② 川辺道における歴史遺産

(1) 長野橋（永救橋）

浮羽郡より朝倉、日田の両郡と英彦山方面に通じる要路にあたっている長野橋は人馬の往来も多かったが、ここには橋がなく徒歩の難所に数えられ一度大雨が降れば全く交通が閉ざされていた。

明治5年（1872）の頃、素封家・原清子は一日長野に遊び、老人が幼子連れて徒歩するとき足を苔石に滑らせて転倒するのを見て交通の不便を感じること深く、帰宅後、息子・吉長に相談し、大いに賛同の意を表し、直ちにその筋に願ひ出たが叶わず、よって清子は自費（寄付）をもって架橋せんと再願し許可を得たのである。

明治7年10月12日起工、12月15日完成。設計監督は石井善七で構造は木土併用式であった。工費は、当時の貨幣価値からいえば非常に巨額な金五十五拾六円で、「永救橋」と称され、この行為は稀な美挙として世に讃えられた。これまで、人馬は堰の上を徒歩していた。従って足をさらわれたり、僅かの増水にも交通が途絶えたり、地方民にとっては悩みの種であった。これが解消したのだから、世人の喜びは大きなものであった。清子は明治11年1月享年78歳をもって永眠す。



現在の長野橋



昭和28年水害流出前の長野橋

(2) 古川町への入口（高見）

古川町は江戸時代中期、藩によってつくられた対外的な特異な町であった。現在、環状交差点の整備が進められている「高見交差点」付近は、当時から新興都市古川町の入口に当たり、筑前・豊後へ繋がる交通の要所であり、道路添いに各種の店が立ち並んでいたといわれる。



高見交差点の横にあった恵比寿神



元「つづみ食堂」前の蛸子大神

整備中の高見ラウンドアバウト

現在、「高見交差点」は環状交差点の整備が進められている。環状交差点は車両の通行部分が環状になっており、道路標識に従い車両が時計回りに通行することが指定されている。信号はなく、一定方向に徐行して交差点に進入するため信号待ちがなくなり、二酸化炭素削減や交通事故の抑制が期待される。



工事前の現場

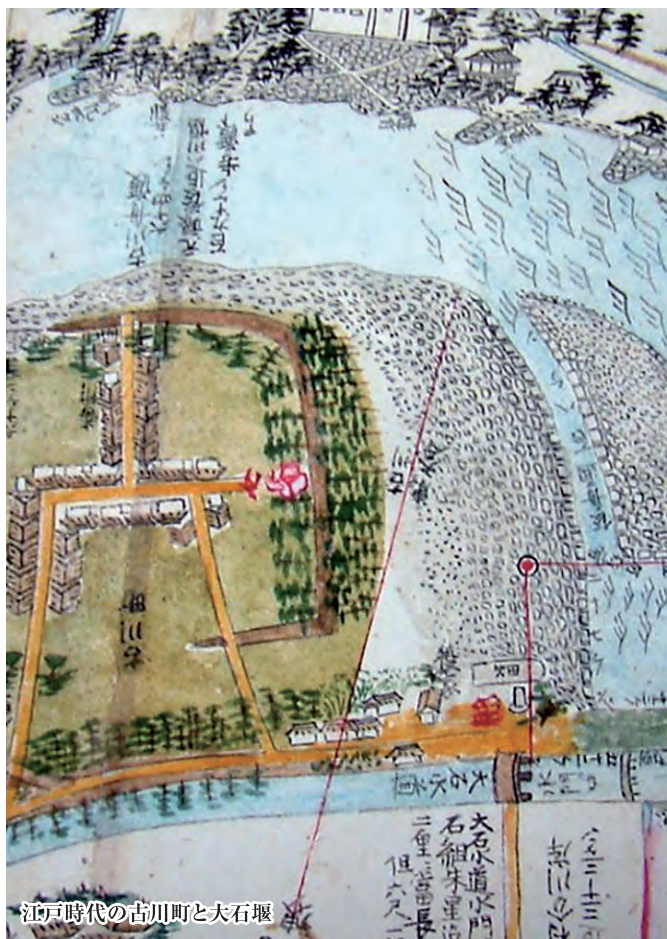


イメージ画像

③ 古川町のおこりと文化

(1) 江戸時代の古川町と大石堰

現在の古川町（祇園町・川端・下の丁・温泉区）は、その昔は無人かあるいはわずかな漁師が住んでいる程度であった。今から257年前（宝暦4年／1754年）、有馬藩は他藩の財の吸収策として政策的に、古川・高見・原口の3村から25戸を古川町に移住させた。その代わりに特権として毎年春秋の2回、馬市の開催を認めた。このため牛馬商人の往来が多くなり、その後遊郭（3軒）や土産品（玉おこしなど）の店ができ、町の形態が次第に整った。当時、町には問屋が立ち並び、集荷場が建てられた。ここで、日田からの輸送品であった、米、麦、はぜの実、椎茸などを大きい船に積み替えて、久留米、若津に輸送した。こうしてこの地域は、純農村的な古川村に対して古川町と称されるようになったといわれている。明治22年（1889）の大洪水で大半は流出し、100名ほどいた遊女もほとんど若津に移ったといわれている。



江戸時代の古川町と大石堰

(2) 春秋の馬市(現・放水路)開催 による賑わい

馬市開催により筑後一円から馬喰(ばくろ)問屋が集まると共に、英彦山に佐賀「鍋島公」の額が奉納されている事から英彦山参りの客がここを通つて、船渡しより杷木に渡り、英彦山に向かつていた。それらのことから当時古川町は大変な賑わいであつたといわれる。

馬喰(ばくろ)にかかわる伝えに、土搗音頭(どつづき川口説)・「新九郎口説」※がある。

※遊女屋(越後屋)の女郎と下妻郡羽犬塚村の馬問屋(馬喰)の息子新九郎との情死(心中)を読み込んだのがこの口説である。小泉という女郎にひかれて連日通い、莫大な借金に進退きわまつて、新九郎と小泉が心中をはかるという伝説を口説にしたもの。

※くどき【口説】繰り返して言うこと。

土搗音頭(古川口説)・「新九郎口説」

此ハ九州筑後ノ国ヨ
上リツメタル上郡ノハテ
生葉郡トテ古川町ニ
色デ盛ヘタ越後屋サンデ
上ノ女郎ニ小泉トイフテ
生レ故郷ヲ細カニ聞ケバ
西ノ都ノ長崎育チ
幼少折カラ父御ニ放レ
母ハヒトリヲハゲクミカネテ
地獄ナレドモ廓ニ売レリ
ナレド小泉伊達モノナレバ
襟ヲカザリテ小褌ヲ取りテ
前ノ籬ハ毎晩ソメク
此処ニ迷ヒシ男ヲ聞ケバ
間隔テテ、上妻郡ニ
宿ジャ馬場屋新作サンノ
養子息子ニ新九郎トイフテ
駒ノ商ヲ商売ナサル

肥後モ薩摩モ駒ヒキ行ク
後ノ冬カラ古川通ヒ
五日十日ノ逗留ナサル
アアラ嬉シヤ商シマヒ
サラバ此カラナクサミマシヨ
スソハ白足袋細緒ノ雪駄
印籠巾着小袖ニサゲテ
二尺一寸オトシニサシテ
チャラリ々ト伊達シテマハル
誰ソ目ニツク女ハナイカ
チラリ見ルナリ小泉サンヲ
二階座敷ニ小泉上ゲテ
申シコレコレ小泉ドノヨ
私ヤオ前ニ願ヒガゴザル
アアラ嬉シヤ御客ノ心
ホンニ誠ノ親切カイナ
二世モ三世モ先ノ世マデモ
変ラシヤンスナ私カハリヤセン

以下省略

全36行及び、その先散逸して不明。安元儀助(若宮)の口述を諫山龍太郎が筆記したもの。

(3) 現在も残る古川町の旧道

① 東西道と大石道

素戔鳴神社より西に一直線に道が伸びて、現在の県道(昭和4年開通)を横切り、30m位直進すると直角に左折(南側)、そのまま30m位堤防の方に進むと(現在行き止まり)、放水路にむかつて石張りとなり、対岸の旧役場跡(大石小学校東側付近)まで続いていた。

② 南北道

「理容シゲトミ」より、水天宮の祠へ直進、そこから河原へ石畳となり渡船場へ続く。そして、「船渡し、船の棧橋」で対岸(杷木)へ渡る。そこから石畳の階段になっている。この石畳の階段は当時のものであり、その道幅(2m30cm位)から、古川町の南北道の道幅が同じ位であつたことが想像できる。



胴づき風景(天正4年・光教寺)



古川の舟渡



南北路延長線上にある杷木の石坂(石畳)