

# 熊本県

## 街道 1

長崎は、日本における石アーチ発祥の地であるが、熊本は石アーチ技術が普及・発達し、最も多くの橋が架けられた地である。その初期の重要な“進歩”を示すものが、洞口橋（山鹿市、安永 3（1774）、市有形）**A** である。石工・仁平が、細川藩より阿蘇黒川に眼鏡橋架橋を命ぜられ、築造上最も重要なアーチ部分を試作したもので、“太柄〔だぼ〕を用いて迫石を固定する形式”としては最古と位置付けられる。ついでながら、熊本における石工について巷間流布している系譜には史料の裏付けのとれないものが多く、この場合も、仁平が「仁平組の元祖」という通説は間違いであるし、鍛冶屋 3 橋（八代市）を架けたとされる石工・藤原林七が「種山組の元祖」という通説も間違いである。



## 街道 2

太柄を用いた現存・現役の石アーチは 2 橋しかなく、いずれも石工・理左衛門（理平の弟子）の作で

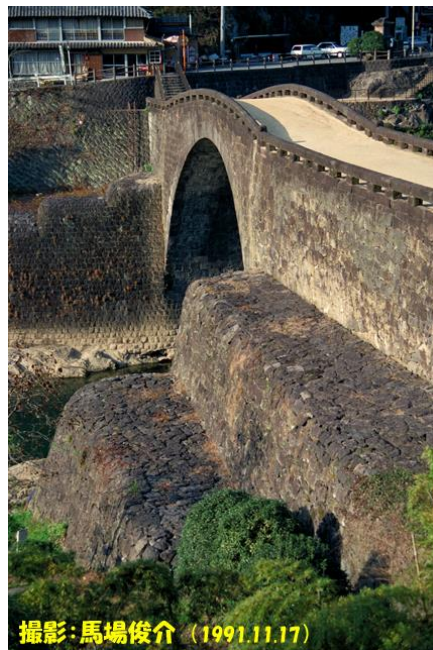


ある。豊岡眼鏡橋（熊本市北区、享和 2（1802）、市有形）**A** は下流側の楔石に、「石工 理左衛門」「享和 享和 壬戌二年十月吉日」などの刻字があり、由来がはっきりしている点でも重要である。路面の幅幅に伴い高欄も改修され雰囲気が損なわれてしまった。

## 街道 3

熊本の人道用石アーチの最高傑作は霊台橋（美里町、弘化 4（1847）、国重文）**A** である。江戸期の最大径間という

だけでなく、美しい曲面で構成された二段の鞆石垣は、他のアーチ橋には見られない独自の構造である。特に、下流北側の鞆石垣は、アーチ部分を巻き込んで積まれており、水勢からア



ーチの基礎部分を保護し崩壊を防ぐ“水制”の役割を担っていたとされる。石工は宇助・宇一・丈八の 3 名、丈八は後の橋本勘五郎（通潤橋、万世橋など）である。霊台橋は明治 33 に嵩上げして水平化されたが、昭和 55 に原形に戻された。

## 街道 4

熊本には第一級の石畳道が 2ヶ所あり、第一が二重峠の石畳（阿蘇市、江戸中期以前、市史跡）**A** である。豊後街道が阿蘇の外輪山を西で越える二重峠（標高 683m）の石畳で、全長約 1.6 キロ、標高差約 200m を 99 折れの急坂で登る難所である。石畳の流失を防ぐため、石畳の敷石を低くして斜めの溝を造り、表面水を一方に流す工夫が見られる。一方、外輪山を東で越える滝室坂は「大坂に坂なし、板梨に坂有り」と言われたほどの急坂で当然石畳も設置されたが、現存するのは断続的に 350m ほどである。



提供:阿蘇市教育委員会



撮影:馬場俊介 (2008.7.7)



## 街道 5

2つ目の石畳は八勢の石畳(御船町、安政 2(1855))

A である。日向往還が八勢川を眼鏡橋で渡った直後



撮影:馬場俊介 (2008.7.7)

から直線状に延びる坂道に、すべて1m大の巨石を敷き詰めたもので、山間部の石畳としては特異な形態である。八勢眼鏡橋と同時に施工されたため、石工・宇助と甚平が関与した可能性もある。

木で、城の修築用材の確保と、伐採による敵兵の進軍防止が目的とされている。また、屋久杉を使用したとの伝承もあるが証明されていない。何故かと言うと、天正期の杉が1本も残っていないからである(大半は昭和初期の補植)。戦後に補植された杉は、伝承に基づいて屋久杉の実生苗が使用された。並木の幅が広いため、鉄道と道路が併設されている。

## 舟運 1

川尻の御蔵前船着き場(熊本市南区、天正 16(1588)以降、国史跡) A は、河川舟運としては全国最大の雁木港である。全長 150m、13段の堂々たる雁木で、一級河川の現役堤防に残る構造物としては初めて国史跡に指定された。加藤清正時代、川尻は軍港としての機能と商港としての機能を併せ持っていた。軍港としては、天草五人衆の一揆による派兵、朝鮮侵攻での兵糧米積出しなどが行われ、商港としては、フィリピンのルソンなどと交易が行われていた。細川藩になってからも、軍港、そして、緑川上流の年貢米の集積地として繁栄した。写真は、文化財指定前の状態(左)と、現役堤防を史跡指定するための改修を行った後の状態(右)を示す。

## 街道 6

大津街道杉並木(菊陽町、天正 16(1588)以降)

A [右上の写真]は、加藤清正により植栽された杉並

撮影:馬場俊介 (1998.12.10)



提供:熊本市教育委員会



## 舟運 2

熊本は河川舟運に関わる優れた遺産の多い県で、高瀬船着場（玉名市、天正 17（1589）以降、市史跡）**A**も、全国屈指の遺構である。加藤清正は肥後入国後、天正 17～慶長 7（1589-1602）にかけて菊池川の工事を行い、その際、肥後北部の経済の中心地とすべく船着場や米蔵（御蔵）を整備した。細川藩になると、有名な石敷の「俵ころがし」（下の写真）や石畳・石階段なども整備された。川とともに発展した玉名の象徴的存在である。



## 舟運 3

前二者のような河川舟運の中核地ではないが、船着場、長雁木、河畔の榎の巨木、対岸と結ぶ石橋、削り抜き井戸、背後の武家屋敷などが渾然一体となって歴史的空間を作り上げている稀な事例が船場川の雁木群（宇土市、江戸起源）で**A**ある。



## 農業 1

鵜ノ瀬堰（甲佐町、慶長 13（1608）、町指定）**A**は、全長 662.5m と現存最長の斜め堰である。加藤清正の命により建設された緑川の湾曲斜め堰で、大

井手用水の取水堰である。大きさだけでなく、江戸初期に造られ、年代がほぼ確定しているという点でも貴重な存在である。ただ、上流の 3 分の 1 点に新堰が作られて上部が分断、全体にコンクリートが打設され、当初の石敷は左岸の河岸沿いに幅 10m、長さ 100m が残るのみとなった。岡山の建部井堰（長 620-650m、寛永 5-7（1628-30）？）の石敷がほぼ 100% 残っていることを考えると、残念である。

提供：甲佐町教育委員会



## 農業 2

熊本を代表する農業遺産の一つは馬場楠井手の鼻ぐり（菊陽町、慶長 13（1608）頃、町史跡）**A**であるが、これも加藤清正の構築である。堅い岩盤を開削した水路だが、水路の途中に約 4～5m 間隔で、幅約 1m・高さ約 4m の石壁を残し、壁の下部に直径 2m 強の穴（鼻ぐり穴）が設けられている。穴を通して流下する強い水流が、壁と壁の間の水路に渦状の水流を生み、用水に含まれる火山灰が滞留しないよう工夫したものである。これに少しでも近いものは、土砂が滞留しないようトンネルを蛇行させた長野の五郎兵衛用水の片倉隧道（寛永 8（1631）頃）くらいしか例がなく、稀少性の高い遺構である。





### 農業 3

通潤用水が五老ヶ滝川を跨ぐ所に架けられた通潤橋（山都町、嘉永 7（1854）、国重文）**A** は、わが国で最も有名で、観光地化した唯一の石アーチ橋である。石工は、宇一・丈八（後の橋本勘五郎）・甚平の 3 名で、霊台橋（弘化 4（1847））と 2 名が重なるが、靴石垣の形は宮勾配を持った城郭石垣風に造られており、受ける印象は全く異なる。通潤用水の水位レベルで橋を架けると、未体験の長径間となるため、橋の部分だけ 6-7m 下げることにし、その部分に逆サイフォンが導入された。用水断面が大きいので内寸 30cm の石管を 3 本並べて敷設している（全長 127 m）。石管の目詰まり防止用の水抜き穴が中央に設けられたが、そこから滝のように水を落とす様が通潤橋のシンボリック風景となった。石アーチ技術の未熟さが生んだ偶然の効用と言える。世界に水路用の石アーチは多いが、径間を短くするため逆サイフォンを導入した例はない。

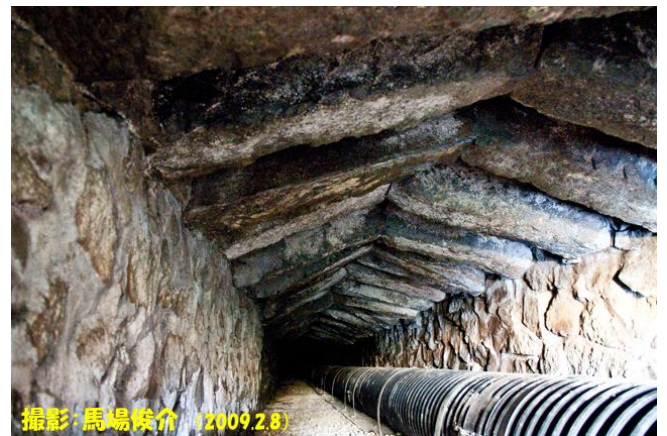


### 農業 4

熊本には、農業用水の橋だけでなくトンネルでも日本一の構造物がある。県南部に残る幸野溝・旧貫（湯前町、元禄 9（1696））**A** [右上の写真] である。



素掘でなく内部を石で固めた合掌式のトンネルは、人道用では大分の川原隧道（文政年間頃、長さ 52m）、水路用では、幸野溝の旧貫と新貫（宝永 2（1705））の計 3 基しか造られていない。旧貫は川原隧道より 120 年も前に合掌式が採用された日本初の事例である。平成 9 に鋼管が敷設され用水は鋼管内を流れているが、トンネル本体構造はそのまま残っている。計画・施工は、相良藩士・高橋政重で、新田開発に用いるため、球磨川の水を古城台地の下を掘り抜いた全長 1451m のトンネルである。石合掌が使われているのは、呑口の 50m と、途中 10 ヶ所の軟弱地盤部のみである。



旧貫は内部で屈曲が多く、崩壊の恐れもあったため、僅か 9 年後に薩摩から測量技術者を 45 人招き、直線トンネルを新たに掘り直した。それが新貫で、完成から 23 年後の享保 16（1729）から内部の補強に着手し、全長 664m の 3 分の 2 を合掌石組に変えた（国内最長）。しかし、昭和 33 の改修時に内部をコンクリートで巻き立てたため面影は全くない。

### 農業 5

熊本は、農業水門でも優れた遺構を輩出している。





古い順に見ていくと、第一が南田尻の井樋（熊本市西区、慶長 13（1608）・文化 4（1807））**A**〔写真は、前ページの最下部〕である。加藤清正が潤川流域の灌漑用に築造したもので、現存する樋門の中でも国内最古級と位置付けられる。上流側（写真左）が清正時代のもので、安山岩で造られ、岡山の花崗岩の石樋のイメージに近い（ただ、こちらの方が 100 年は古い）。下流側（写真右）は文化 4 の改修時のもので、赤っぽい馬門石が使われ、上流側とは全く外観が異なっている。

## 農業 6

第二は、大鞘樋門群（八代市、文政 2（1819）、県史跡）**A** である。殻樋・二番樋・江中樋の 3 基からなり、干拓地の軟弱地盤上に石樋を築いた経験が乏しかったことから、備前（岡山）から石工・高野貞七を招いて設計させた。岡山の石樋門と大鞘樋門を比較すると、前者は花崗岩で造られているため全体に華奢なイメージ、後者は凝灰岩で造られているため強度を増すため石材断面が大きく重厚なイメージだが、構造そのものに大きな差は見られない。従って、「備前流」と称するのは正しいと思われる。現地の解説板に二番樋と江中樋は備前流ではなく「合法」との記載があるが、大きく見れば 3 基とも備前流であり、差違は認められない。



## 農業 7

第三は、県南の百太郎溝取入口・旧樋門（多良木町、江戸期?、町史跡）**A** である。軟質の溶結凝灰岩ならではの断面の石梁を豪壮に用いた石樋で、他に例を見ない形態である。名称は、人柱となった

百太郎に由来するとされるが、建設年代は、恐らく江戸期というだけで全く分かっていない。1680 年代～宝永 2（1705）という説が今のところ一番有力である。昭和 35 に撤去され、主要な石材を用いて移設・復元されたが、当時としては先進的であった。



## 農業 8

農業遺産の最後は、干拓堤防である。近世において干拓が盛んに行われたのは、岡山・佐賀・熊本の 3 県である。岡山では、秀吉の備中高松城の水攻めの影響で土堤防が用いられたが、熊本では石堤防が用いられた。その最初期の事例として、笠岩の干拓塘（宇土市、寛文 12（1671））**A** は、現存する最大規模（延長 1.3 キロ）の未改修の干拓堤防と位置付けられる（鮫鯉～梅崎間）。樹木に覆われているため、石積を確認することは困難である。



## 農業 9

石積の干拓堤防が大量に残るのは玉名市で、大開旧干拓堤防（嘉永 6（1853））**A**、十番開旧干拓堤防（慶応 2（1866））**A**〔次ページに写真〕が 1 キロ級の堤防として残っている。玉名市には、明治期の干



拓堤防も数多く残り、こちらは「旧玉名干拓施設」として国の重要文化財に指定されている。歴史的に見れば一連の有明海干拓の最初の2本を無視する形で指定が行われるのは、「近代化遺産」を優遇する文化財行政の歪みとしか言いようがない。



## 産業 1

榎〔ハゼ〕を木蠟の原料として積極的に植栽したのは熊本藩が最初だが(寛文4(1664)以降)、木蠟生産の衰退とともに植栽地は減少し、多くの榎が失われた。菊池川堤防榎並木(玉名市、享保9(1724)頃以降、国登録記念物) A は、その最善の名残であり、河川管理を工夫することで菊池川右岸の3.7キロに237本が残っている。ごく自然な雰囲気は、観光地化されている福岡県の柳坂曾根の榎並木(享保15(1730)以降)とは別の良さがある。



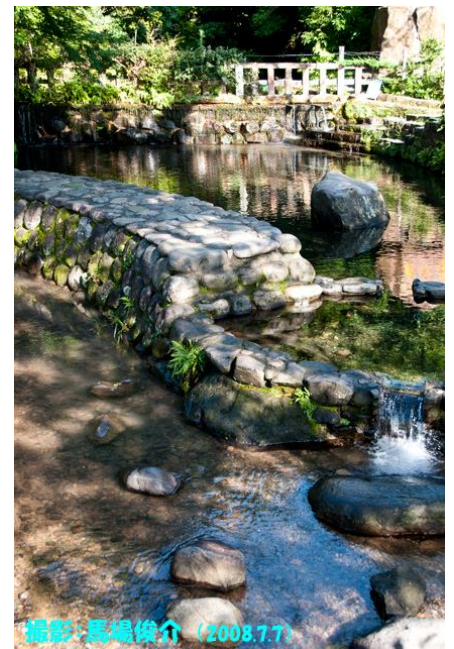
## 防災 1

桑鶴の響塘〔くつわども〕(熊本市南区、天正16(1588)以降) A は加藤清正により、緑川と御船川の合流地点下流部に設けられた遊水地(106.3ha)である。響塘は普通名詞で、河川の合流地点や水当たりの激しい部分で用いられた洪水の軽減策であり、越流堤と遊水地とそれを囲む本堤の組合せからなる治水システムであった(最下部の長細い写真の左が越流堤、中央が遊水地、右が本堤)。

## 衛生 1

轟水源と水道(宇土市、寛文3(1663)、市史跡) A は、国内最古級の飲用専用の上水道である。水源池には、今も水を汲みに来る人が絶えない。水道も

百戸ほどに利用されている。初代宇土藩主・細川行孝の時代に、轟水源から城下まで松橋焼の土管(長さ43cm)を使って全長4.8キロの水道を造り、藩士の屋敷内の井戸と町人の共同井戸に給水した。そ



の後、管の傷みが激しくなり、第五代藩主・細川興文の時代、馬門石製の樋管に交換された。その際、連結部に「がんぜき」(一種の三和土)が使われた。現存する主な施設は、水源池のほか、樋管のコースを変更するためのマス(10数ヶ所)、灌漑用水への落とし口、樋管橋などである。