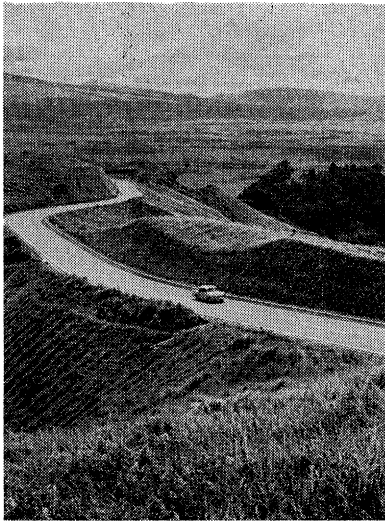


本文は、九州の主な観光地と土木構造物の紹介をしたもので、本年5月、福岡市で行なわれる土木学会大会見学会の参考にしていただこうとするものである。



1. ま え が き

さて、九州は、古くは「筑紫の島」とよばれ、筑紫、豊、火、熊襲の4つの地方にわかれ、その中がさらに小さいたくさんつくしの国に分かれていた。それらの国が統一されて、筑前、筑後、豊前、豊後、肥前、肥後、日向、薩摩の8国となり、これに壱岐・対島の2島をくわえて西さい海道とよんだ。後に大隅国をおいて9国となったことから、一般に九州と呼ばれるようになった。さらに、島津の琉球征伐によって琉球も九州にくわえられたが、いまではアメリカの統治下におかれている。したがって現在九州は、本島とその周辺の島々をあわせて面積 42 000 km²、日本の 11.4%、人口は 1 290 万人 (1960 年) で、日本の 13.8% を占めている。

一口に九州といっても非常に広い地域であるので、北と南では風土・歴史・人情において相当な差異が見受けられる。

地形的には、大分県の臼杵付近から西南方向に向かって中央部を斜めに横断して、熊本県の八代付近にのびている九州山地がその骨格を成しており、その南北両地帯では地形のちがいがはっきりしている。

まず北側地帯では、阿蘇山を中心に鶴見岳、由布岳、久住山、多良岳、雲仙岳などの火山をつらねているが、これらの山々はいずれも広い裾野や火口原をもっており、さらに北部の山々は、筑紫山地をはじめ、高くても

標高 1 000 m 程度のなだらかな地形である。この北部山地が海に接するところは、沈降によって出入に富む海岸線をつくっており、五島列島や壱岐・対馬などととも、日本で最も代表的なリアス式海岸がみられる。また、この地域には比較的広い平野があるが、特に筑紫平野は筑後川により堆積された九州で最も大きい平野である。

つぎに南側の地帯には、祖母山・市房山・国見岳などの高くけわしい山がそびえ、至るところに深く入り込んだ細い谷が入り混じって、交通や居住に大きな制約を与えている。さらに霧島火山帯が、韓国岳、高千穂峰、桜島火山、開聞岳などの山々を連ねている。

歴史的には、北部九州が最も古くから開かれた社会であり、大陸との交渉の最前線であったのにたいして、南部九州では平安末期から島津の領国で、江戸末期まで他からうかがうことを許さない一国であった。

このような地形的、政治的制約が九州の南北に特色のちがいを生みだした。

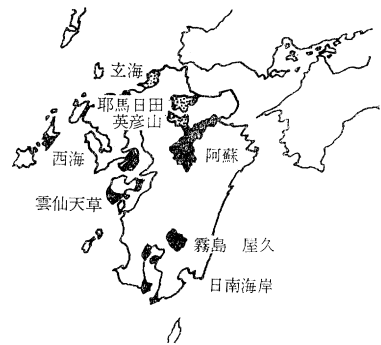
すなわち北部九州では、大陸・南蛮文化伝来の遺跡・遺物が生々しいところであり、洞海湾を中心に近代重化学工業が躍動するところであり、名にしおる玄海灘の荒波が打寄せる海岸線に白砂青松の景観がくりひろげられるところである。

これに対して、南部九州では神話と伝説の宝庫であり、明るい陽光と黒潮に洗われ、ソテツ、フェニックス、ビロウなどの亜熱帯性植物がむせ返るようにおい茂るところであり、太古いらいの火山の噴出をつづけているところである。

ともあれ、「太陽とみどりの国」で代表される九州は、阿蘇、雲仙・天草、西海、霧島・屋久の4つの国立公園をはじめ、玄海、耶馬・日田・英彦山、日南海岸の3つの国定公園を有し、自然景観を中心とする観光資源はきわめて豊富である(図-1)。それに加えて、若戸大橋、別府・阿蘇道路など、近代土木技術の粋を集めて建設され、それ自体が立派な観光対象となり得るような土木施設がたくさん

ある。このほか異国情緒あふれるまち長崎、東洋のナポリとうたわれる鹿児島、南方的なムードただよう宮崎、大温泉別府、といった観光資源の多

図-1 九州の国立・国定公園



種多様性が、各種輸送力の増強とともに、九州観光の急激な増加をもたらしている。特に九州地外よりの観光客の伸びは大きく、年々 10% 以上であり、昭和 37 年度には 330 万人を越し、その伸び率は対前年比 19% 増におよんでいる。

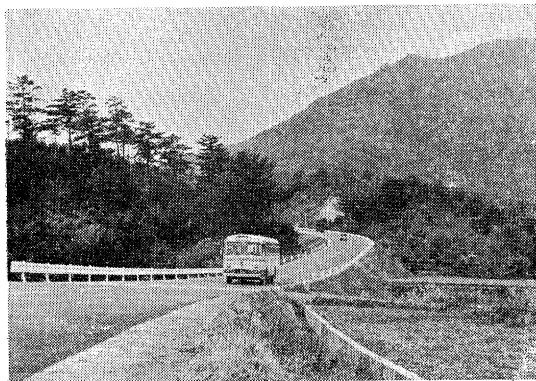
ここで、これら多くの観光資源のうちからいくつかをとりあげて、簡単にのべてみよう。

2. 雲仙・天草国立公園

雲仙岳を中心に天草諸島中の景勝地をふくむ地域で長崎、熊本、鹿児島県の三県にわたり、面積は 256 km² におよんでいる。雲仙地区は全国国立公園中最初に指定（昭和 9 年）され、その後、昭和 31 年に天草地区が加えられた。

雲仙地区の中心は雲仙温泉で、古湯、新湯、小地獄の 3 つの温泉郷からなっており、1358 m の主峰普賢岳を中心として国見岳、妙見岳などの山々がまわりをとりかこむ。その中心部に、ごうごうとすさまじい噴煙と硫黄の熱気をふきあげている地獄地帯がある。島原の乱のとき、改宗しないキリシタンがこの煮えたぎる地獄に投げこまれたという哀史がある。温泉街からゴルフ場を通して仁田峠まで車で 30 分ぐらいである。この仁田峠は、ミヤマキリシマ、イヌツゲ、ツクシアザミ、ウンゼンザサなどの灌木でおおわれている。

国道 57 号線・小浜～島原間



雲仙の春は、ツツジの大群落が咲くころから始まり、春が過ぎて夏が訪れると、山の峰から流れる涼風で平地より 10 度も気温が低く、夏の避暑地として賑わいを示す。秋は、全山が紅葉でおおわれ、雲仙の四季のうち最も豪華な季節となる。冬は霧氷が有名で、連山の一本一草ごとに美観を呈する。

雲仙国立公園の西の入口であるの海の温泉郷小浜から雲仙までは幅員 6.0 m の雲仙道路ができています。また、東の玄関口にあたる島原からは、幅員 5.5 m の島原道路があり、いずれも日本道路公団の有料道路で、九州横

断道路の一部をなしている。

天草は、天草灘と八代海との間に横たわり、上島、下島、大矢野島の 3 つの大きな島と、小さな 60 余の島からなる群島で、熊本県に属している。

天草地区として国立公園に指定されているのはこの群島の一部で、その範囲は北は大矢野島の南部から南は天草下島の牛深港にまでおよんでいるが、小島のつくる多島海風景が中心であり、天草上島、下島といった大きなものはほとんど指定されていない。

天草はキリシタンの遺跡が多く、天草で一揆がおこったのは、島原におくれること 10 日ほどであったが、このキリシタン一揆のおり、島原と天草の主謀者の代表が密議をしたといわれる、一名談合島の異名がある湯島などが有名である。この天草群島と九州本土を橋で結ぶために、熊本県宇土半島から大矢野島、永浦島、池島、前島を経て松島町会津へ至る 5 つの橋を架ける、いわゆる天草架橋工事が、いま日本道路公団によってすすめられている。

3. 西海国立公園

長崎県北松浦半島の西部海岸と、五島列島の一部をふくむわが国最西端の国立公園で、昭和 30 年に指定された。佐世保を中心に、九十九島、平戸、五島列島をあわせて大小 350 余の島々からなり、南北 150 km、東西 100 km におよぶ海の自然公園である。

九十九島は、佐世保～平戸間 25 km の海上に点在する島々の総称で、大別して佐世保付近の南九十九島と、江迎町に近い北九十九島とにわけられる。南九十九島から佐世保湾の観賞は佐世保市街の鶴渡越 (280 m) や、弓張岳 (370 m) からの眺望がすばらしい。たくさんある島のうちで一番大きいものが黒島であり、「穩れキリシタン」の島として知られている。この佐世保湾一帯は、かつては要塞地帯であったため、一般に公開されたのは第二次世界大戦後である。

大村湾入口の針尾島と対岸の西彼杵半島の間の海峡は、「針尾の瀬戸」、または「伊ノ浦瀬戸」と呼ばれ、鳴門海峡、関門海峡の早瀬の瀬戸と並んで、日本三大急潮の一つとして名高い。この瀬戸に長さ 316 m、海面からの高さ 43 m の固定鋼アーチ型の西海橋がかけられている。

史跡の島平戸は、外洋に面した海岸が国立公園に指定されており、島内には、オランダ商館跡、イギリス商館跡、三浦安針墓、オランダ坂などたくさんの遺跡が残っている。

五島列島とは西彼杵半島の西方、平戸島南方にある大小 150 余の島々の総称で、福江、奈留、若松、中通、宇

久が主要な五島である。福江島の鬼ヶ岳(317m)は臼状火山として、火岳は楯状火山として名高い。このほか、小値賀島の臼状火山群、玉之浦湾の10kmにおよぶ大沈水谷などがある。

4. 阿蘇国立公園

阿蘇国立公園は、大火山阿蘇を中心とする阿蘇山塊と、その東方に連なる九重山塊、別府市の背後の鶴見岳、由布岳をふくみ、熊本、大分両県にまたがっている。昭和9年にまず阿蘇山が国立公園に指定され、現在では総面積730km²におよび、九州地区国立公園中第一の広さを有している。

中心はなんといっても阿蘇山で、直径23kmのカルデラは世界一の規模を持ち、複式火山の代表的な山である。カルデラの中央を破ってつぎつぎに噴出してできた火口丘群は、通常阿蘇五岳といわれる。北方からみると、東から根子岳、高岳、中岳、烏帽子岳、杵島岳と並んでおり、このうち最高峰は高岳(1592m)で、ここからの遠望は阿蘇第一といわれる。そのとなりが現在噴煙をあげている中岳(1323m)で、山上には5個の噴火口がある。釈迦の寝姿を思わせる五岳の遠方からの眺めもさることながら、根子岳の幻怪異様なたたずまい、四方に延びる高原の壮大さ、たゆることなく、しかも時々刻々と変貌しながら吹きあげる噴煙、麓に散在する内牧、戸下、栃の木、垂玉、湯の谷などの阿蘇温泉郷、これらがひとつに融け合って雄大な景観となっている。

阿蘇の北にある九重火山群は、九州本土内では一番高い久住山(1788m)を最高峰とし、山麓の北には飯田高原、南には久住高原が広がる。北麓特有の美しい山肌が見られる飯田高原には、笹ノ口、星生、牧の戸、筋湯、大岳、宝泉寺、川底、黒川などの温泉があり、寒の地獄という冷泉も湧いている。久住高原は九重山群の南麓一帯で、ここにある七里田、赤川、長湯などの温泉は久住山、大船山の登山基地として利用されている。

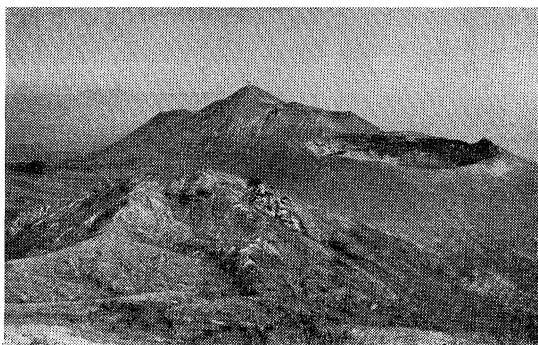
別府市の背後にある由布岳(1584m)は豊後富士とよばれ、その麓の山にかこまれた由布院盆地は、また豊かな温泉郷である。

5. 霧島・屋久国立公園

鹿児島県北東部と宮崎県南西部の県境につらなる霧島山を中心とした火山と高原地帯が、昭和9年、雲仙、瀬戸内海などと並んで最初に指定された霧島国立公園であるが、昭和39年3月に錦江湾国定公園と屋久島が編入され、霧島・屋久国立公園となった。

霧島山は霧島火山群の総称で、韓国岳(1700m)、高

霧島国立公園



千穂峰(1574m)、新燃岳(1421m)、獅子戸岳(1428m)などの主峰があり、全山は22の単式火山とひとつの複式火山の密集より成っている。火口は48、青々とした水をたたえて静まる火口湖は10におよび、最大のものが御池(径1km、周囲3km)である。温泉群は霧島山南西部中腹にあり、明礬、硫黄谷、林田、丸尾など10あまりの温泉が散在する。

初夏の季節は、紅もゆるミヤコクリシマの群落が全山をいろどり、霧が多く、この霧の海のなかにさまざまな形をした山頂が島のごとく浮かぶので、「霧島」の名が生まれたという。また神話発祥の地で、天孫降臨の伝説を持つ高千穂峰は、その山頂は天の逆針という長大な銅剣が立っている。

韓国岳のふもと、日向よりの一帯が標高1200mの「えびの高原」である。この高原を通り霧島公園を縦貫する霧島道路が、昭和36年10月開通した。

錦江湾地区は、鹿児島湾内の桜島と薩摩半島南端部の開聞岳、指宿温泉、長崎鼻、大隅半島南端部の佐多岬などをふくむ区域である。桜島は鹿児島島の対岸にあり、火山の爆発によって隆起した島といわれ、不完全な幼年期のコニーデ型火山で、北から南に御岳(1118m)、中岳(1110m)、南岳(1060m)の三峰がつらなり、南岳は現在も噴煙をつづけている。

屋久島は佐多岬の南方約60km海上にあり、ほぼ円形の島で海岸線はほとんど出入りがない。島の中央に九州の最高峰宮之浦岳(1935m)がそびえている。

6. 耶馬・日田・英彦山国定公園

大分、福岡、熊本の三県にまたがり、英彦山、日田、耶馬溪を中心とした面積約1088km²の北九州に近い観光地で、昭和25年7月に指定された。耶馬溪・英彦山から万年山の一帯に、わが国最大の溶岩台地である。

英彦山は(1200m)、修験者の道場として、大和の大峯山、出羽の羽黒山とともに知られた信仰の山である。

耶馬溪とは、山国川溪谷のことで、江戸時代頼山陽が

命名して有名になった。直立する節理と奇岩・秀峯に富み、大別して本・羅漢寺・奥・東・津民・深(新)・麗谷・裏・南および椎屋の 10 大溪からなる。

水郷として有名な日田は、筑後川の上流にある。

7. 玄海国定公園

北九州市若松区脇田海岸から、東松浦半島の土器崎までの玄海灘に沿う博多湾、松浦潟と 20 余の島々をふくむ海の公園で、昭和 31 年 6 月指定された。

この玄海国定公園のみどころは唐津周辺で、このあたりの海を松浦潟と呼び、唐津湾の景観は一段と美しい。唐津市西方にある虹の松原は、東西およそ 8 km にわたる大松原で、老松が幾万株と続き、三保・舞子とともに天下の三大松原といわれている。この松原を眺めるには、佐用姫伝説の悲話で名高い鏡山 (284 m) が一番良い。

このほかおもな景勝には、芥屋の大門や七つ釜など玄武岩の節理が発達した海食洞門、福岡市の対岸、海の中道の西端にある志賀島などがある。

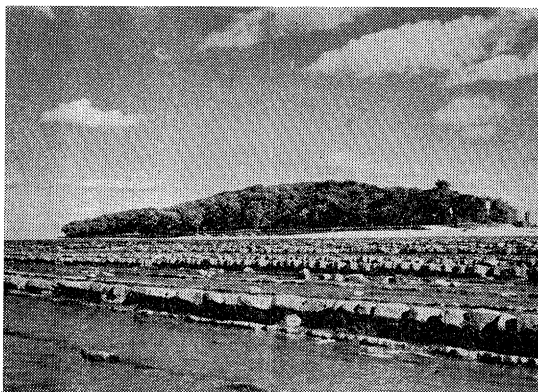
8. 日南海岸国定公園

宮崎市から青島、鶴戸をへて南の都井岬までの長さ約 100 km におよぶ海岸一帯と、鹿児島県の志布志湾の砂浜海岸をふくむ地域で、面積 50 km²、昭和 30 年 6 月指定されたわが国でも珍しい海に臨んだ南方的なロードパークである。

亜熱帯植物の繁茂する青島、絶壁の大岩窟内にある鶴戸神社、野生馬が放牧されている都井岬、野猿が群をなしてすんでいる幸島、志布志湾の海岸線、沖あいの枇杷島などがおもな観光地である。

青島は 3000 本を越えるビロー樹をはじめ、クワズイモ、ハマユウなど 260 余種もの亜熱帯植物が生い茂って

国立公園・日南海岸 鬼の洗濯板



いる小さな島であり、周囲には、俗に「鬼の洗濯板」と呼ばれるギザギザの波形そっくりの岩が南北に美しい列をつくって無数に広がっている。

これは波の侵食に強い頁岩と、弱い砂岩の互層が隆起したもので、この侵食岩の美しく壮大な眺めは、青島から南へくだる日南海岸線に沿っていたるところで目を楽しませてくれる。なかでも、青島よりしばらく山あいの道路を南へ行き、登りつめた堀切峠からの眺望が最上とされている。

これより奇岩林立する海岸に美しくくだける白波を見下しながら、七浦七岬を経て南下するとサボテン公園につく。このサボテン公園には、太平洋の波が踊る海岸線に約 100 万本の大小ウチワサボテンが生い茂り、大群落をつくっている。

さらに南下すると、太平洋の荒波につきでた鶴戸岬の突端にみあげるほどに大きく口を開いて波食された大洞窟の中に、鶴戸神社がある。昔は新婚旅行のコースであり、シャンシャンと馬の鈴がなりわたる馬の背に盛装した花嫁をのせ、花婿がたずなをとって参拝をすませる習慣があったのである。

さらに南下すると、日南海岸の最南端にある都井岬にいたる。岬の突端は目もくらむような高い断崖となっており、そこに白亜の灯台がある。岩盤の岩肌には、ソテツの自生林が、しっかりと根をはり、約 100 頭といわれる野生馬の群れは、この岬の草原や、山林、谷間を住みかとして、全く自由に生れ、そして死んでいっているのである。

9. 関門国道トンネル

本州の西端と九州とを結ぶ関門海峡は、長い間源平興亡の歴史を秘めた潮の流れで断ちきられていた。この間を最初に結んだのが、昭和 17 年 6 月開通した国鉄下り線トンネルであり、海峡の西口にあたる大瀬戸の下を通るもので、下関市の彦島と北九州市門司区の大里を結んだ。昭和 19 年 9 月には上り線も開通し、全線の貫通をみた。

ついで昭和 33 年 3 月に、調査開始以来 20 年余の年月と困難を克服して、待望久しかった関門国道トンネルが完成した。このトンネルは関門海峡では一番狭く、したがってもっとも潮の流れの早い早瀬の瀬戸の下を通るもので、下関市の壇ノ浦町と門司区のと布刈岬を結んでいる(図-2)。総延長 3461.4 m、うち海底部は 780.0 m。この海底部は円形で、上段が車道、下段が歩行者自転車道となっており、陸上部は仰拱形をして車道のみである(図-3)。

車道は幅員 7.5 m の往復 2 車線で、有効高さ 4.53 m、

図-2 関門国道トンネル位置図

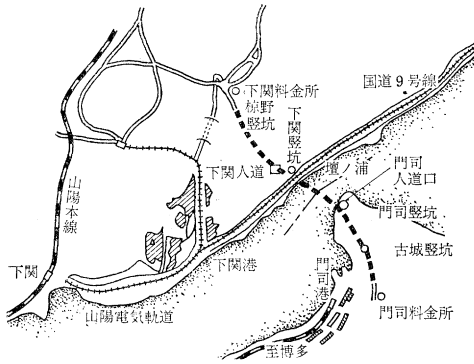
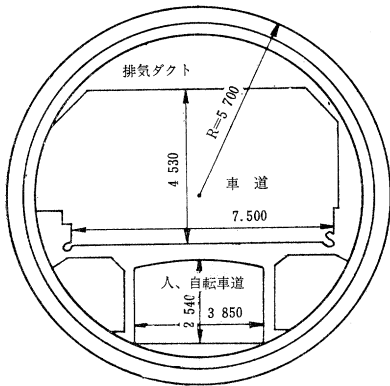
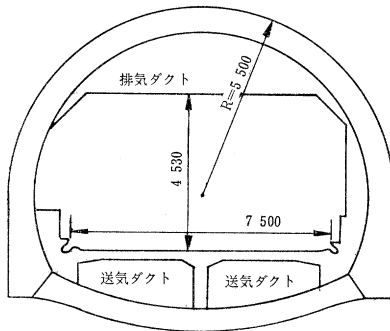


図-3 関門国道トンネル断面図 (海底部)



(陸上部)



最急勾配 4.0% であり、舗装はレベリング コースの上に厚さ 5 cm のワービット舗装をほどこしている。また、対向交通なので、トンネル内は前照灯を消して走行できるように人工照明しており、車道面の平均照度は 20 lx を標準とし、200 V、40 W の蛍光灯を左右対称に 6 m の間隔で配置してある。

人や自転車は海峡をはさんだ門司、下関の両立坑から 3 台のエレベーターで上下して、海底部のみを通るようになっている。この歩行者自転車道は幅員 3.85 m、高さ 2.54 m であり、銅がらみレンガの舗装が千鳥に配置

された蛍光灯にうつし出されて美しい。

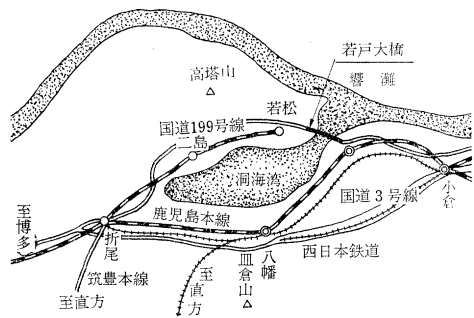
なお換気方式は上方横流式で、新鮮な空気は車道の両側に 4.5 m ごとに設けられた送気孔から車道に吹き込まれ、汚染した空気は車道天井に 9 m ピッチに設けられた排気孔から排気ダクトを通して門司、下関、椋野、古城の 4 本の立坑から大気へ放出されている。

利用現況は、昭和 38 年度 (38.4~39.3) の年間日平均交通量が 6398 台であったのが、昭和 39 年度 (39.4~39.12) には 7950 台に増えており、このままのびれば昭和 47~48 年には、年間日平均 20000 台と推定されている限界交通量に達するものと思われるため、第二の関門連絡道路の建設が急がれている。通行料金は大人 10 円、子供 5 円、普通自動車 300 円である。

10. 若戸大橋

鉄の町戸畑区と、石炭の町若松区とは、深くいりこんだ洞海湾によりへだてられている。これまで、この両区間の連絡は小型渡船による海路輸送にほとんど依存していた。この不便さをとり除くために、日本道路公団が昭和 33 年 4 月総事業費 51 億円で建設に着工し、わが国橋梁技術の粋を集めて、昭和 37 年 9 月に完成した全長 2068 m (つり橋部 680 m) の大つり橋が若戸大橋である (図-4)。

図-4 若戸大橋位置図



形式は 2 ヒンジ式つり橋で、この種の形式では東洋一の規模をもち、年間出入船舶 7 万隻を数える特定重要港湾「洞海」の玄関口に架設させるため、1 万トン級の船舶が満潮時でも楽に航行できるよう、桁下高 40 m、主塔間 367 m に設計されている。また、この橋は車道と歩行者自転車道に通行が区分され、人、自転車、軽車両に、戸畑側、若松側の橋台に設置されたそれぞれ 3 台のエレベーターにより昇降して、歩行者自転車道を通行することになっている。なお、車道幅員は、つり橋部、取付部とも 9.0 m であり、つり橋部にのみ両側に幅員 3.0 m の歩行者自転車道がある。昭和 38 年度 (38.4~39.3)

の年間日平均交通量は、車 6686 台、歩行者 3467 人である。また、通行料金は大人 10 円、子供 5 円、普通自動車 300 円である。

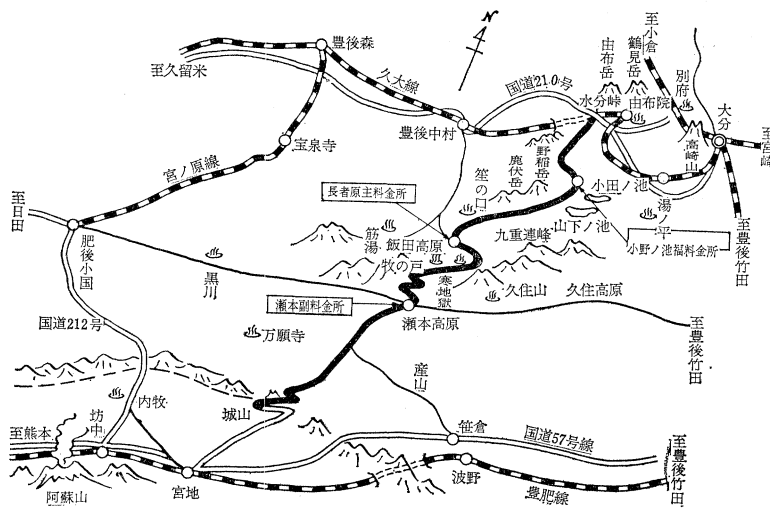
11. 別府・阿蘇道路

「やまなみハイウェイ」と愛称されているこの道路は、別府から阿蘇国立公園を横断、熊本市をへて有明海を渡り、雲仙国立公園をとおり、長崎市に至る新しい九州横断の観光ルートを形成する九州横断道路の一部として建設されたもので、大分県大分郡湯布院町水分峠から、小田ノ池、長者原、瀬の本を経て熊本県阿蘇郡一の宮町城山に至る延長 52 km、車道幅員 5.5 m のアスファルト舗装道路で、3 年余の歳月を費やして昭和 39 年 10 月に全線が開通したものである（図-5・カット写真参照）。

工事は、現地が標高 1000 m 前後の高冷地帯であり、特に冬季には除雪と低温、悪天候という気象条件の悪さで、年間の稼働率が 40% ぐらいであったこと、そのうえ土質がまねにみる悪質土といわれる阿蘇火山灰土、通称「ヨナ土」の特殊土壌地帯であったことなど多くの障害があり、相当な難工事であった。なかでも「ヨナ土」は自然含水比がほとんど液性限界を越えており、土工機械の稼働に際して容易にこねかえしの状態となり、しばしば施工不能となったため、その処理に苦労した。舗装工事についても同様で、全路盤厚 50~70 cm のうち、最下部には工事施工場所付近（黒川、笹の口など）に発生するシラス土を 18~38 cm 敷き、その上に碎石 10 cm、さらにシラス土 6% 程度のセメントを混入して、厚さ 15 cm のソイルセメントによって強固な路盤をつくり、表層は厚さ 5 cm のアスファルトを施工した。

さて、ここで熊本側からスタートして別府までの沿道の姿に目をうつしてみよう。一の宮からきり立つ岩肌ぞいに路側よう壁高 23 m の地点 1 ヲ所、30 m の地点 2 ヲ所、高さ 30 m の橋などを通り、有料区間入口の城山をあとにしてさらに登り、阿蘇外輪山頂に達すると急に視野が開け、ひろびろとした草原が横たわる。これが久住・瀬の本高原で、九重連山南側ふもとに連なり、そのまま阿蘇外輪山に達している東西約 20 km、南北約 7 km の大草原であり、ここでは放牧が行なわれている。牛の群がゆったりと遊歩している姿を眺めながら 10 数 km ほど行き、瀬の本ゲートを過ぎれば、数 100 m で県境にさしかかり、ここから大分県に入る。ヘアピン状の坂路を登ると、やがて山の鞍部に出る。ここがこの道路の最も高いところで、標高 1329 m の牧の戸峠であり、東には別府の由布岳、鶴見岳が天辺に浮び、西には阿蘇五岳の毅然とした雄姿を望むことができる。牧の戸峠を下ると、右前方に久住山塊の一群が大きくせまるもとに、ふたたび一面の草原が展開し、おりた所にゲートがある。ここが長者原で、この一帯を飯田高原^{ほんだ}という。これは九重山群の北側からひらけた高原で、東西、南北ともに約 8 km におよび、南を向けば、東から黒嶽 (1156 m)、大船山 (1787 m)、三俣山 (1744 m)、久住山 (1788 m)、九重山 (1764 m)、御嶽嶽 (1423 m)、黒岩山 (1502 m)、湯蓋山 (1499 m) などの九重連峰が連立し、東を向けば千町無田を眼下に見下し、その雄大な展望に胸をうたれる。この千町無田には「餅的」という伝説がある。昔この地に住んでいた朝日長者という人が、大きな鏡餅を的にして射たところその餅が一羽の白鷺となって飛んで行き、その後農作物は不作となり、さしもの朝日長者も没落し、まったく不毛の地となったと伝えられる。今は美田である……。

図-5 別府・阿蘇道路位置図



横断道路を余すところ 10 km 前後のところ右手眼下に、山下の池、小田ノ池が見えてくる。山下の池は九州電力がつくった人造湖であり、小田ノ池は火口湖である。この池から 7~8 km で水分峠に着く。ここで別府・阿蘇道路とわかれて、国道 210 号線にはいり、東へ下ると湯布院をへて泉都別府に到着する。

全線開通した 10 月から 12 月までの 3 ヶ月間の日平均交通量は 825 台、また 10 月だけの日平均交通量は 1170 台であり、いずれも計画台数をオーバーしている。

通行料金は普通自動車・水分峠

～長者原間 450 円，長者原～瀬ノ本間 200 円，瀬ノ本～城山間 250 円，全線 900 円である。

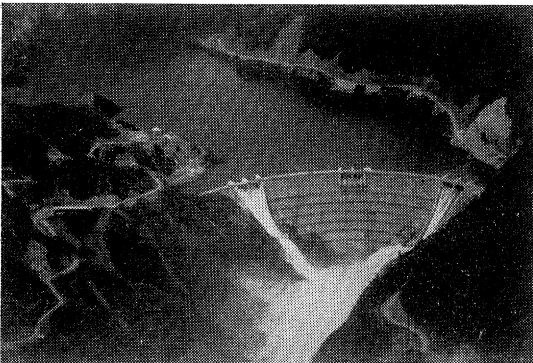
12. 一ッ瀬ダム

宮崎市よりバスで約 40 分で西都市妻町に着く。この郊外に西都原という古墳群がある。東西 2.5 km，南北 4 km の狭い平原の中に大小 380 余の古墳があるといわれ横たわっている。その種類も円形墳，前方後円墳，柄鏡墳，方形墳などがあって，その中で最も大きなものが雄狭穂塚，雌狭穂塚の二墳である。前者は高さ 18 m，周りが 580 m あまりで柄鏡墳に近い形をしており，後者はそれよりいくらか小さく前方後円墳である。

この西都原と東都原の間をつらぬいて流れる川を一ッ瀬川といい，その源を熊本，宮崎両県境の市房山，高塚山に発し，宮崎県の中央部を南東に縫いながら，途中小川，銀鏡川の清流をしたがえて，また河口付近では三財川を合わせて，広瀬町北方で日向灘に注いでいる。

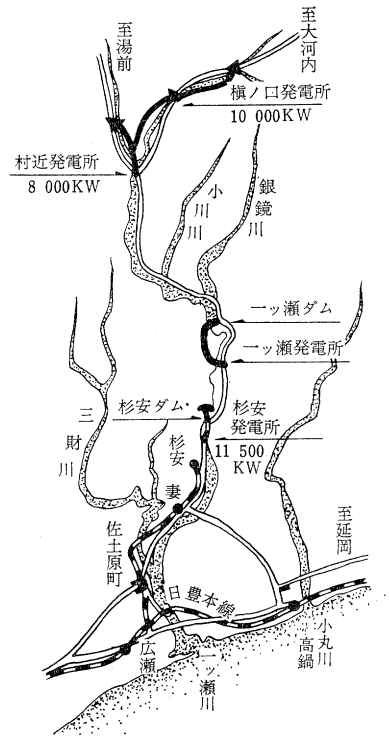
西都市から車で西北に 30 分で杉安という部落に着く。このあたりから一ッ瀬川は急に深い渓谷を形造りはじめる。この杉安峽のさらに上流に九州電力によって建設された高さ 130 m のアーチダムがある。これが一ッ瀬ダムで，総貯水量 261 300 000 m³ の一大人工湖がうすねずみ色に映える力強いドーム形のアーチダムに支えられて，その偉大な容姿を米良の山中に横たえている。

一ッ瀬ダム 全景



この一ッ瀬水系には，いままでに慎の口，村所，下相見，一ッ瀬川の四発電所（最大出力計 35 500 kW）が開発されていたが，どれも調整池式か流れ込式の小容量のものであったので，再開発のために前記のうち 2 つの発電所を廃止し，かわりにこの地点に建設されたのが最大出力 180 000 kW の一ッ瀬発電所である。また，その下流に逆調整用発電所として，高さ 37 m のアーチダムを持つ最大出力 11 500 kW の杉安発電所が建設された。そして本工事着工以来 3 年余の歳月と総事業費約 200 億円を費やして，昭和 38 年 3 月には杉安発電所が，また

図一六 一ッ瀬ダム位置図



同年 6 月には一ッ瀬発電所もそれぞれ運転を開始した（図一六）。

ダムを新国道沿いに車で走ると，途中ランガー飯桁として日本最大の米良稲荷橋，ディビダグ工法による長さ 142 m の越野尾橋，2 ヒンジ鋼補剛桁つり橋長さ 159.3 m の米良大橋など，大小 11 の橋梁が新時代の橋梁技術を目のあたりに見せるがごとく，朱緑銀と種々の色彩を帯びて湖水に跨がり，一ッ瀬川的美景をさらに引き立たせている。また途中の山地を貫く長さ 1 240 m の銀鏡を始めとする三トンネルも，う余曲折していた悪路米良街道の名を一刷新し，11 の橋梁と相まって近代的な意匠を示している。

なお民謡「ひえつき節」で有名な上椎葉の秘境に建設された日本で初めてのアーチ式ダムを持つ九州電力上椎葉発電所は，日向市よりバスで西へ約 4 時間ほどさかのぼった耳川の上流にある。

13. むすび

以上，九州の主として観光地について見てきたので，土木事業については本誌第 48 巻 9 号の「九州における土木事業の展望」を参照していただきたい。

最後に，本文作製に際して，各方面のご協力を受けたことを記して，深く謝意を表する次第である。