撮影：西山芳一（表紙、並びに当ページ）

栗木野橋梁

福岡県東峰村

福岡県北九州市の城野駅から大分県日田市の夜明駅を縦走するJR日田彦山線。筑豊炭田をはじめとする沿線で産出する石灰石や石炭を運搬するために、一九一五（大正四）年から順次開業した。その日田彦山線が走る福岡県東峰村宝珠山に美しいアーチ橋がある。金剛野橋と通称される栗木野橋梁だ。日田彦山線の筑前岩屋駅～大行司駅間には栗木野橋梁を含め第二大行司橋梁、宝珠山橋梁という三つのアーチ橋があり、地元ではめがね橋として親しまれている。栗木野橋梁は橋長七一・二㍍、径間一四㍍、一九三八（昭和十三）年に完成した五連の無筋コンクリート充腹アーチ橋だ。「充腹アーチ橋」とは文字通りアーチの両端にコンクリートの壁を構築し、その中に土砂を充填する工法で、重量のある列車の振動にも耐え、土砂を補充することでメンテナンスも容易になる利点がある。この優雅なアーチを中空を飛ぶように走る非電化のディーゼル車両の雄姿は季節ごとにライトアップされ、その美しさは全国に知られていた。

しかし、二〇一七年七月の九州北部豪雨によって添田駅～夜明駅間の約二九㌔が被災、鉄道の運行がかなわなくなる。めがね橋を含む彦山駅～宝珠山駅間の一四㌔はバス専用道となりJR九州バスが運営する「BRTひこぼしライン」で結ばれている。二〇二三年に開業したその線名には、豪雨被災とコロナ禍で痛手を負った日田「彦」山線の「星」となるようにという願いが込められているという。

美しい棚田に囲まれた宝珠山地区。付近に人影は少なく、柔らかな風が実り始めた稲穂を揺らしていた。しばらく待つと山間から車が走る音が聞こえてくる。間もなく重厚なアーチ橋の上を一台のバスが走り抜けていった。栗木野橋梁は一部が植栽に覆われ、コンクリート構造物でありながら時を経て宝珠山と一体となろうとしているように見える。その上を走る車両は変わろうとも、世紀を跨いで地元の足をしっかりと支えているその橋梁の健気さに勇気付けられるような気分になった。

かつての駅舎がそのまま「バス停」として活用されている。軌道は舗装され橋梁とトンネルを縫うようにBRTが走る。沿線にはどこまでものどかな時間が贅沢に流れていた。一方でこの交通インフラが地域のニーズに応えながら、今後のまちづくりにどのように寄与することができるのか、注目も集めている