

IN001

「第2大行司橋梁（松尾橋）」遠望

450×600

アルミ複合板＋シート出力（UV セルフクリーニング）

450

TOHO VILLAGE

だい2 だいぎょうじきょうりょう（まつおめがねばし）

第2大行司橋梁（松尾めがね橋）

2nd Daigyoji Bridge (Matsuo Glasses Bridge)

橋長54.90m、アーチ^{けい かん}径間14.00mの

4連^{む きん}無筋コンクリート^{じゅうふく}充腹アーチ橋で

す。昭和13（1938）年に^{しゅんこう}竣工。強度を高

めるために多連アーチ橋とし、アーチ

の上からコンクリートの壁を築いて中

に土砂を詰める充腹工法を採用しまし

た。重い列車が渡ってもヒビがはいり

にくく、土砂を補充することでメンテ

ナンスしやすい構造です。

It is a four-row unreinforced concrete filled arch bridge with a length of 54.90m and an arch span of 14.00m. Completed in 1938 (Showa era 13). In order to increase its strength, it was constructed as a multi-arch bridge, and a concrete wall was built over the arches and filled with earth and sand. The structure is resistant to cracking even when heavy trains cross, and is easy to maintain by replenishing with earth and sand.

HOSHUYAMA
HISTORICAL TRAIL



歴史とめがね橋の道

福岡県東峰村

600

IN003

「第 2 大行司橋梁（松尾橋）」近景

450×600

アルミ複合板＋シート出力（UV セルフクリーニング）

450

TOHO VILLAGE

だい 2 だいぎょうじきょうりょう（まつおめがねばし）

第2大行司橋梁(松尾めがね橋)

2nd Daigyoji Bridge (Matsuo Glasses Bridge)

アーチ橋の魅力はその機能美です。石造アーチ橋は江戸時代初期には日本に伝来。石材の豊富な九州では架橋技術をもつ集団が生まれ、アーチ橋を遺しました。その後、頑強な材料で造るコンクリートアーチ橋は重量のある鉄道の橋として多用され、東峰村ではBRT化した後も現役で使用されています。

橋長:54.90m

アーチ径間:14.00m

構造:4連無筋コンクリート充腹アーチ橋

竣工:昭和13(1938)年

The appeal of arch bridges is their functional beauty. Stone arch bridges were introduced to Japan in the early Edo period. In Kyushu, which is rich in stone materials, a group with bridge-building techniques was born and left arch bridges behind. Since then, concrete arch bridges made of strong materials have been frequently used as heavy railway bridges, and are still in use in Toho Village even after the transition to BRT.

HOSHUYAMA
HISTORICAL TRAIL



歴史とめがね橋の道

福岡県東峰村

600

IN004

「宝珠山（奈良尾橋）」遠望

450×600

アルミ複合板＋シート出力（UV セルフクリーニング）

450

TOHO VILLAGE

ほうしゅやまきょうりょう（ならおめがねばし）

宝珠山橋梁（奈良尾めがね橋）

Hoshuyama Bridge (Narao Glasses Bridge)

1938(昭和13)年に竣工した橋長

71.20m、アーチ径間14.00mの5連

無筋コンクリート充腹アーチ橋です。

鉄筋などの骨材に頼らない無筋コン
クリート構造は鉄材が不足していた
当時の時代背景が影響していると思
われます。



分岐から橋梁の
下に行くことが
できます。

It is a five-row unreinforced concrete filled arch bridge that was completed in 1938 (Showa 13) with a length of 71.20 m and an arch span of 14.00 m. The unreinforced concrete structure, which does not rely on aggregates such as reinforcing bars, is thought to be influenced by the period when iron materials were in short supply.



歴史とめがね橋の道

福岡県東峰村

600

IN007
「宝珠山（奈良尾橋）」近景
450×600
アルミ複合板＋シート出力（UV セルフクリーニング）

450

TOHO VILLAGE

ほうしゅやまきょうりょう（ならおめがねばし）

宝珠山橋梁（奈良尾めがね橋）

Hoshuyama Bridge (Narao Glasses Bridge)

宝珠山橋梁は村内のめがね橋最長の規模と5連アーチの壮大な景観が魅力です。アーチの大きさを示す径間を測ると、近接する第2大行司橋梁、栗木野橋梁と共通するサイズのアーチで造られていることがわかります。

橋長:79.20m
アーチ径間:14.00m
構造:5連無筋コンクリート充腹アーチ橋
竣工:昭和13(1938)年

The Houshuyama Bridge is the longest spectacle bridge in the village and is known for its spectacular scenery of five arches. If you measure the span, which indicates the size of the arch, you will see that it is built with an arch of the same size as the nearby Dai-Gyoji Bridge and Kurikino Bridge.

HOSHUYAMA
HISTORICAL TRAIL



歴史とめがね橋の道

福岡県東峰村

600

IN008

「栗木野橋梁（金剛野橋）」 遠望

450×600

アルミ複合板＋シート出力（UV セルフクリーニング）

450

TOHO VILLAGE

くりきのきょうりょう（こんごうのめがねばし）

栗木野橋梁（金剛野めがね橋）

Kurikino Bridge (Kongouno Glasses Bridge)

橋長71.20m、アーチ^{けい かん}径間14.00mの
5連^{む きん}無筋コンクリート充腹^{じゅうふく}アーチ橋で
す。昭和13(1938)年に竣工^{しゅんこう}。近接する
2つのアーチ橋とともに「筑豊炭田^{ちくほうたん でん}から
の石炭輸送・貿易関連遺産」の一つと
して経済産業省の近代化産業遺産に認
定されています。BRT化以前の日田彦
山線は、筑豊炭田産の石炭輸送を大き
な目的として建設されました。

It is a 5-row unreinforced concrete filled arch bridge with a length of 71.20m and an arch span of 14.00m. Completed in 1938 (Showa era 13). Along with two nearby arch bridges, it has been certified as a modern industrial heritage site by the Ministry of Economy, Trade and Industry as one of the "coal transport and trade-related heritage sites from the Chikuho coalfield." Before the introduction of BRT, the Hitahikoyama Line was built with the primary purpose of transporting coal from the Chikuho coalfields.



歴史とめがね橋の道

福岡県東峰村

600

IN009

「栗木野橋梁（金剛野橋）」近景

450×600

アルミ複合板＋シート出力（UV セルフクリーニング）

450

TOHO VILLAGE

くりきのきょうりょう（こんごうのめがねばし）

栗木野橋梁（金剛野めがね橋）

Kurikino Bridge (Kongouno Glasses Bridge)

きゅうしゅうほくぶごう

平成29年7月九州北部豪雨によって、

そえだ

よあけ

JR日田彦山線の添田駅～夜明駅間約

29kmは63箇所で被災し、不通となり

ました。鉄道としての全線復旧は困難

ひこさん

ほうしゅやま

となり、彦山駅～宝珠山駅の14kmは

BRT専用線「BRTひこぼしライン」と

して令和年5年8月28日に開業。コンク

リートアーチ橋もひきつづき現役使用

されています。

橋長:71.20m

アーチ径間:14.00m

構造:5連無筋コンクリート充腹アーチ橋

竣工:昭和13(1938)年

Due to heavy rains in northern Kyushu in July 2017, the approximately 29km stretch between Soeda Station to Yaake Station on the JR Hitahikoysan Line was damaged at 63 locations and was disrupted. It became difficult to restore the entire line as a railway, and the 14km stretch between Hikosan Station to Hosuyama Station was opened on August 28, 2020 as the BRT-only line "BRT Hikoboshi Line." The concrete arch bridge also continues to be in active use.

HOSHUYAMA
HISTORICAL TRAIL



歴史とめがね橋の道

福岡県東峰村

600

IN014

「ガイド 7 阿弥陀堂と磨崖宝篋印塔」

W450×H600

アルミ複合板＋シート出力（UV セルフクリーニング）

450

TOHO VILLAGE

あみだどうとまがいほうきょういんとう

阿弥陀堂と磨崖宝篋印塔

Amida-do hall
and
Hokyointou carved into the cliff

あみだどう

この阿弥陀堂の縁起は中世の宝珠山
村地頭職であった宝珠山家の家臣の
供養のために堂宇を建立したことと
されています。その後も何度かの建て
替えが行われて今に至っています。境内
背後の岩盤には、南北朝時代の末期に
彫られた磨崖の宝篋印塔をみるこ
とができます。

The origin of this Amida-do Hall is said to be that it was built as a memorial service for the vassals of the Hosuyama family, who were the land chiefs of Hosuyama Village in the medieval period. Since then, it has been rebuilt several times and is still standing today. On the bedrock behind the precincts, you can see the Hokyointou carved from the cliffs at the end of the Nanbokucho period.

HOSHUYAMA
HISTORICAL TRAIL



歴史とめがね橋の道

福岡県東峰村

600