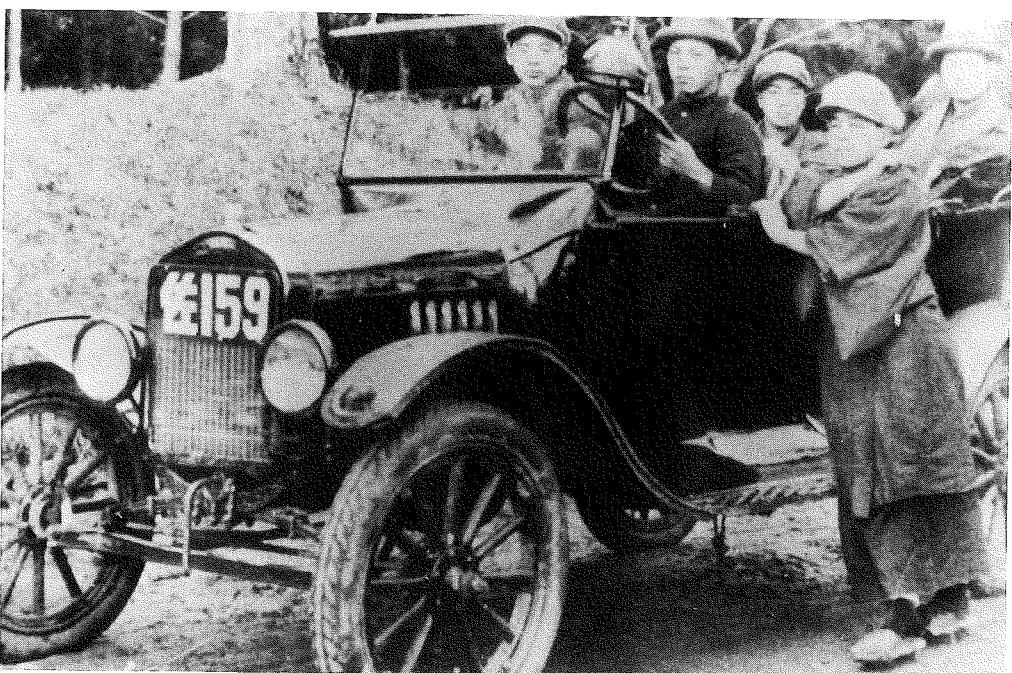


# 交通・通信



昭和初期のバス

物件所有者 詰瀬部落

土地所有者 全

指定村指定文化財 昭和四十九年

物件調査細目

担当者 福岡県文化財専門委員

多田隈豊秋

調査日 昭和四十九年八月二十二日

名称 六尊六地蔵塔

材質 安山岩

構成基礎 竿石、中台、塔身、笠蓋の五石造成

法量 総高 一一八〇・〇 cm

竿石 高五九・五 cm 一边長 ⑤一三・〇 cm ⑤三三・〇 cm

中台 高一〇・〇 cm 上面径三九・〇 cm

塔身 高三三・〇 cm 上辺径二三・五 cm 下辺径二八・五 cm

笠蓋 高一二・〇 cm 大径五八・五 cm

様式 基礎 自然石

竿石 梯形角柱 脚部に四方張り出しを付ける。

中台 円状鉢形 八葉蓮弁彫出

塔身 釣鐘形 仏龕式十二彫像

身体を繞つて袈裟掛けの輪廓を陽刻し、上下各六区に分ち、上段に六尊坐像、下段に六軀地蔵立像を浮彫す。

笠蓋 六角 波状屋根 宝珠を欠く。

時代 室町中期

解説 通称六地蔵六觀音式の石塔であるが、県下では他に類例を見ない仏龕式の造塔方式をとっているのが珍しい。本塔

の塔身は軸石を繞つて、袈裟掛けの輪廓を陽出し、上下各区に分ち、その中に上段に六尊坐像（六觀音ではない）、

下段に六地蔵の立像を彫り出している。つまり輪廓により、十二の仏龕が支切られているのである。地蔵尊像は通例の

六道巡錫の姿であるが、六尊像は、損傷多く、明確に認め得ないが、印相には合掌、上品上生、施無畏与願のものなどがあるよう見受けれる。つまり菩薩形ではなく、如来形である。県下には六尊六地蔵塔は十基程あるが、九彫式が常套形で仏龕式のものは本塔以外にはないよう思ふ。無銘であるから確かに造立年代は詳らかになし得ないが室町中期頃と推定される。

指定理由 六尊六地蔵塔は佐賀県の特殊存在であるが、その多くは丸彫式の造塔である。本塔は仏龕式の方式に造形されている唯一の遺物である点で、保護保存の必要性がある。

# 第一章 三瀬村の交通

## 第一節 三瀬の道路

政府は物資運搬、人物往来の敏速化を図るため明治初期より道路整備に力を注いだ。

明治四年、郵便遞送（飛脚に対し新式郵便と俗称）開始によつて、各街道に国道県道の等級を定めてその整備に当らせた。

明治十年十月には全国街道の実測を終了、一部の改修道路については、工事を施行した工事社に道銭徴収の許可を与え、現在でいう有料道路として料金を徴収した例もある。徴収期間は十五年であった。

明治十五年十月には、十二年制定の街路取締規則を改定、十七年六月には、国道県道の定期修理規則を制定してこの維持をはかる一方、国県道の改修整備につとめた。

十五年十一月、神埼郡——佐賀郡山内の新道改修が施行された。

明治十七年六月十二日、長崎県時代に制定された道路修理規則によって、地方税による修理費支弁県道の中には、佐賀——三反田——三瀬線もはいつている。

三十二年九月、神埼三瀬線が県道として竣工したのである。

以上の経過をたどり福岡県境三瀬峠と佐賀神埼を結ぶ幹線道路は一応整備したが道路幅員は一間半乃至三間位（神埼郡村誌）の砂利道で、道路中央を高くしたいわゆるかまぼこ型に仕上げられていた。カマボコ型にする理由は、豪雨の場合、水捌けがよく道路の損壊がすくないということである。

反対に道路中央が低ければ道路は川と化し、せっかく投入された道路構成物質の土砂が流失、道路は壊滅するほかない。

三瀬村では、春秋彼岸の候、各部落それぞれ受持区域を定め、「道路公役」或は「彼岸道路づくり」と称し、各戸より一人ずつ出役し、道路の修理にあたるよう義務化していた。

公役で修理不可能な大損害に對しては、当然のことながら県費補助事業として、業者による請負工事が施行された。

今から約二五〇年前、享保九年（一七二二年）夏に書かれた『觀音禪寺記』（觀音寺は山中部落にあった古刹。昭和三十八年火災により全焼）によれば、

「客路斜穿北通筑陽城南到本郡官府其往来也鬱然而山川相繆嶮崖千尺也陰雨霏々晦明變化商客夏汗冬亦凍悄然悲肅然恐故名旅客難塗則是八之題也」とみえる。

右を要約すれば……旅客の通る路が斜面をほり開くようにできて、北方は筑前の城に通じ、南方は本郡の官府への往来になつてゐる。その路の両側には樹木がうつそと生い茂り、山や川が互に入りく

んで、けわしく高い崖のある路がつづいている。なが  
る雨が霧のようにじめじめ降ると、夜か昼かわからぬよ  
うにあたりの様相が変化する。

商人や旅人たちは、夏は暑さにひどく汗を流し、冬  
は寒気にこごえて歩く勇気もくじけてしまい、ぞつと  
して身をちぢめ恐れおののいた。旅客がこのように難  
渋する路であるから之を旅客難塗と名づける。

とにかく、今から二百五十年前、既に三瀬、福岡間には人の往来  
がさかんで、この『観音禪寺記』には、三瀬、福岡を結ぶ主要交通  
路であった三瀬峠経由か、富士町新村を通る「うなぎれ峠」経由か  
の道路状況、特に夏期と冬期に旅人たちが経験する苦痛を端的に表  
現している貴重な文献である。

当時ほどのことはなかつたにしろ、戦前までの峠道は、近代舗装  
道路を見馴れた目には程遠い全く自然美に富むなつかしいものであ  
つたことが想起される。

道路の両側には『觀音禪寺記』のよう、種々雑多な樹木が繁茂  
かな場所であった。

昔は、誰かが上京するような時、三瀬峠は別れの場でもあつた。

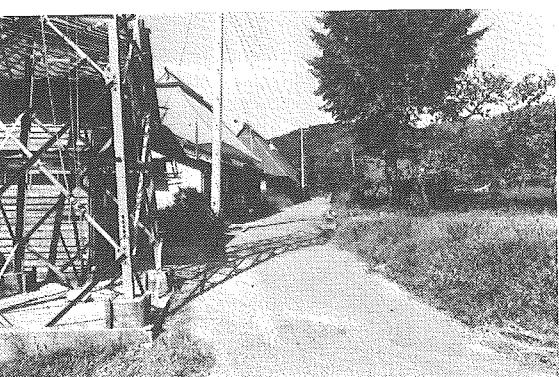
送る人、送られる人ともに涙を流し、互いに水きかずきを汲み交し再  
会を期すと共に、万一の事態にそなえ決意を表明しあつたといわれ  
ている。

明治末から大正時代にかけて、馬車、牛車の往来が増加、また、  
大正末期には自動車が出現し、それ等の運行上、あるいは軍事上、  
従来の道路では、その幅員、路面の状況とともに、改良を加える必要  
にせまられた。

こうした時代に即応可能な道路建設が強く呼ばれ、県、村におい  
ても逐次改良修理が継続され、とりわけ三瀬峠付近の改良には  
佐賀、福岡両県とも意欲的であった。とくに、三瀬峠付近の改良如何  
は三瀬村にとり、村内産物搬出上重大関心事でもあつた。

昭和時代となり、支那事變について大東亜戦争突入とともに、食  
糧をはじめ戦争必需品増産が最優先し、いきおい道路はかえりみら  
れなかつた。

大戦終了後、豪雨による道路損壊事件が多発した。しかし幸いな  
ことは、代々の村長が道路改良に積極的であった事である。「村の  
発展は必ず道路から」をスローガンとして、村長はその修理改良を  
推進した。村民もこれを助け、道普請の公役などにも積極的に参加  
した。



道街旧宿部

し、夏は青葉、秋は紅葉、そして所どころ雜草のある黄色の地  
はだをむきだしにした路上には、落葉とともに、椎の実や、じぞ  
うがしの実などが落ちていた。

昔の宿部落は、福岡方面へ行く人、福岡から三瀬方面へ来る  
人達の宿場として、いわば宿場街として繁昌していた。福岡県  
宿には正規の「旅人宿」が二軒あつた外、いわゆる「木賃宿」が三、  
四軒あり、一日の行程を終えた旅人が、わらじを脱ぐには正に恰好  
の場所であったのである。

旅人宿、木賃宿では共にあらゆる職種の人達が旅装を解いたので  
あるが、旅人宿には比較的高級な旅人、木賃宿はそうでない旅人と  
いつたぐいにある程度、色分けされていたようである。

このように宿部落は福岡県との交流の拠点的位置を占めていた関  
係上、中央から流れてくる情報、文化の吸收も他部落民より一步先  
んずることになり遊芸面にも思想的（良い面、悪い面とも）にも進  
歩性があつたようである。

お客様が来れば酒はつきもの、宿部落では毎日のよう三味線の音  
が絶えなかつた。宿部落には宿場街としての三瀬でもつともにぎや  
かの場所であった。

## 1 国道へ昇格

その後、自動車はますます増加、この幹線道路の重要性にともな  
つて、当時の村長庄島喜六をはじめ、議会、村民一体となり、県道  
を国道への昇格運動を推進したのであるが、昭和三十八年、遂に  
二級国道と認定された。その経過について述べる。

## 2 三瀬峠開通

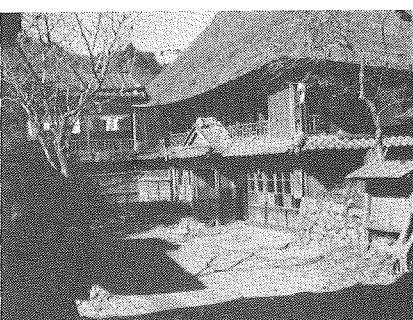
国道昇格運動を実りあるものとするためには、道路の幅員、其他を  
国道にふさわしい状態に改修しなければならない。

これは福岡県側および佐賀県側共に実行しなければ効果的でない。しか

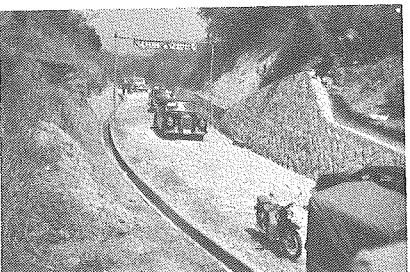
し、福岡経済圏加入が宿命的重要性を持つ三瀬村にとり、道路改修につい  
ては、福岡県側より三瀬村側がより積極的であらねばならなかつた。した  
がつて、運動の主動性を認識している村当局の苦労は大きく、村は経済的



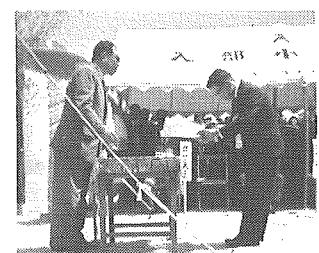
三瀬峠 (国道263号線)



宿部落の旅人宿



三瀬峠開通記念パレード

国道開通式における表彰式  
(左は鶴崎福岡県知事、右は庄島喜六村長)

転の問題等多くの難題をかかえ、それ等を一つ一つ解決しながら完工にみちびいた村当局の熱意と努力、並びに貴重な財産を提供した関係者の理解、

に対して後世の村民は深い敬意を表すと共に永く銘記する必要があろう。

にも誠に大きな犠牲を強いられた。

佐賀県側の改修工事は昭和二十二年脊振地区内から始まつた。延長一八・五km、幅員五、五m、工費五、二三九万円。

福岡県側は、「葉の内」と称される急勾配且つ名だたるカーブの多い難所をかかえているため難工事の連続であつた。その完工も大詰めを迎える頃、三瀬村民は公役として福岡県側へ助勢することが決まり、各自金槌・を携行、道路上に撒布されたバラスの破碎作業に従事した。福岡県側の改修工事の概略は下記のとおりである。

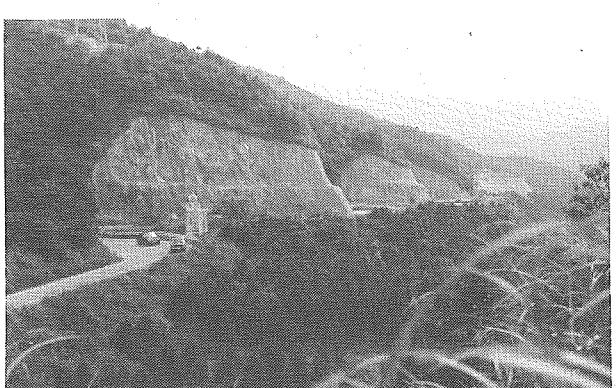
昭和二十七年より継続事業として着工、野川内——三瀬峠間、延長三、八九〇km、幅員五、五m、広い所は一五m、勾配最大一〇%、工費一一八五〇万円、人夫延八万五千人、土量十三万三千m<sup>3</sup>、セメント八九〇t、鋼材八一五t、追加工事費一三三〇万円。

以上が工事の概要であるが改修工事の前途には潰地問題、家屋移

一日発生した宿部落大火による罹災者が、物心両面にわたる傷痕生々しい中にも拘わらず、家屋移転、土地提供等の難問題に対し、自我を捨てて大に生きる崇高な理解を示し、三瀬峠開通に寄与した事は特筆に値する。

### 3 一般国道二六三号線（北山バードライン）誕生

改修の進捗と共に昭和三十九年から改良舗装工事が実施された。先ず三瀬峠を中心として、福岡県側、佐賀県側にそれぞれ数百mにわたり舗装することからはじまり、逐次工事は進捗し、昭和四十五年十月五日、国道二六三号線添いの三瀬村、大和町共催による開通



三瀬峠付近国道開通パレード

式が向合峠で盛大に挙行された。

この一般国道二六三号線は佐賀福岡両県の県庁所在地を最短距離で結ぶことになり、福岡市西新町を起点に三瀬峠、岸高、川上を経由し、佐賀市辻の堂で国道三四号線と交差している。

総延長五二、四km、幅員六、五m、カーブでは八m乃至一五m、総事業費七、五億円（改良工事四億五千四百万円、舗装工事三億円）。

三瀬、大和の境界である向合峠にはこの大事業完成を記念して碑が建立された。

### 4 県道農林道、

明治十四年版の『神埼郡村誌』によれば、村内を通る県道以外の小幅の路は里道あるいは支道と称していた。

県道としては池田—神埼町、井手野—神在—中村、松尾—湖畔莊寺の下、以上の線がある。

村道、林道、農道は『神埼郡村誌』にある通りその原形は今も存在しているが、変化した事は、自家用自動車の普及のため、農林作業に自家用自動車利用の増大を招き、小路にいたるまで改良舗装が進行していることである。

村としては毎年、多額の予算を道路整備に充當し、事業を継続中である。

各部落を結ぶ完全舗装の三瀬村内環状線が完成し、立派な道路上を自動車が疾走する時代の到来は最早時間の問題といえる

### 6 国道二六三号改良整備促進期成会

トンネル掘さく早期実現をめざして、直接の受益市町村である三瀬村、佐賀市、大和町、富士町、福岡市では、昭和四十八年二月二十二日、国道二六三号改良整備期成会を発足させた。

期成会による運動の結果、昭和四十九年には県費による調査費として二百万円の予算計上となり、五十にも調査費が計上され、五十年三月、爆薬使用による岩盤調査が宿部落北方で実施された。土木技術の進歩した現在では、掘さく予算がつきさえすれば、ト

ンネル実現は問題ないとされている。土木技術の幼稚な明治初期既に、三瀬村中鶴在住の和尚鉄谷龍海が、三瀬山内と福岡を直結する道路開さく計画を樹立し、工事実施に取組んだ事は先見の明ありといえるし誠に興味深い。以下龍海道掘さく秘史を掲載するが龍海和尚は道路についてのみならず、官有林の民間払下げにも努力した。

後に、松永権左工門村長時代に払下げの実現をみたが、これも龍海和尚の意図が松永村長に継承された結果に外ならない。要するに龍海和尚は進歩的人物であつた事が想像できる。

## 神埼山内道路開鑿法方書

第一章 本會ノ主務
第一 肥前國神埼郡吉野山國境ノ地ニ隧道ヲ鑿ナ 前後五里許ノ山腹ヲ解破レ北福岡ヨリ入部 西村ナ經テ藤原村ニ亘タシ佐賀ナ經テ諸富 道ニ接属スルノ車道ヲ洞開シ通行廻轍ノ便 益ヲ與フル事
第二 山内荒蕪ノ官地數千丁ヲ願下ケ之レヲ年々 ニ開墾レ杉柏桑櫟茶桐砂糖麥蒟蒻芋芋他地 味ニ通スルノ植物ヲ栽培シ傍ヲ製紙製茶貯 冰寒太水蒟蒻水豆腐製糖等ノ業ヲ爲サレム

神埼山内道路鑿法書

北肥山内を通過する国道二六三号線（バードライン）の開通によつて、佐賀、博多両駅間のほぼ中央部沿線に位する山上の渓谷盆地三瀬村（標高平均四二〇㍍）は、いまや旧来の山間僻村という名を返上するとともに、筑紫山脈脊振連峰をめぐる観光の基地としても大きく発展しようとしている。

村の中央を南北に縦走するこの国道は、村内では平坦に走つてゐるが、北の出入口県境三瀬峠（標高五八三㍍）、ならばに、南の出入口村境向合觀音峠（標高四八〇㍍）を越すために、渓谷を段階的に蛇行して上下し、とくに、三瀬峠は上り下りとも曲折のはげしい坂道になつてゐる。それにもかかわらず、佐賀、博多を結ぶ路線としては最も近い道路であり、また、これと交差する他の大きな道路がないため、途中の交通渋滞も少ないので、この国道を利用する車輛の数は急激に増加しつつある。このように、福岡、佐賀をつなぐ北肥の産業道路として、しだいにその真価を發揮しようとしているが、この国道の唯一の欠陥は、冬季に積雪のため、三瀬峠の通行がしばしば制限され、その機能が麻痺することである。

そのため、沿線住民からはもとより、この国道を利用する多くの人々の間から、積雪の際も支障なく往来できるようトンネル掘鑿

## 第一節 神埼山内道路開鑿計画秘史

を要望する声が急速に高まり、県や中央政府に対しても再三の陳情が行われている現状である。佐賀・福岡両当局においても、目下その具体化について接渉中であるといわれ、村民の多くも、一日も早くこれが実現されることを期待している。

トンネル掘鑿といえば、既に明治時代、三瀬地域が長崎県の管轄下にあつたころ、当時三瀬村中鶴円光寺の住僧であつた鉄谷龍海によって計画実行されようとしたという口伝や記録がある。いま、それらをひもといて見るのも無縁なことではないので、それに関する口伝や実録を掲げて参考に供したい。

口伝については、一度、『夕刊新佐賀新聞』に掲載されたものであるが、脊振村永瀬萬里村長の寄稿による龍海「夢の街道」と題する記事を提供していただきたいので、いま、その全文を紹介したい。

龍海「夢の街道」 永瀬萬里

県は、佐賀から福岡へ脊振トンネルで抜ける直線道路の計画をねつてゐるようだが、ここに紹介する龍海和尚の「道路計画」は明治六年に発案されたものである。県企画課でもこの和尚の計画に強い関心をしめし、現在道路計画案の一つに加え検討がなされている。

一方、和尚の計画した「街道」周辺の有志からは『龍海道促進期成会』結成の声もあがつており、龍海和尚が夢に描いた「佐賀—博多の街道」を実現・成功させようという空気が強く出てきている。以下は和尚の道路計画の口伝の一部である。

当時の記録らしいものは、なに一つ残つて居ない。

言い伝えによれば、和尚は諸富の寺井で生れ後年円光寺に入ったとすれば名尾峰を越して郷里の寺井にも度々往復したであろうし、また布教のために諸方をめぐり、ご維新と共に日毎に開けて行く、ほかはない。

こうした時代の背景と、和尚の年令などから勘案すれば和尚がこの「龍海道」の実現に乗り出したのはどうしても明治二十年前後のことと思われる。

この和尚が當時としては全く破天荒とも思える「龍海道」の開削を思い立った直接の動機についても、今は知る由もなくただ推理のほかはない。

新しい時代の足音を敏感にうけ止めたに違いない。

そして、こうした新しい時代の文明開化の幕あけも知らず、太古以来の山懷に抱かれながら、原始的な平和に眠つて居る山内六郷の人々の将来を案じられたことであろう。

この時代にとり残されようとしている山内に開化の光を取り入れるにはどうするか、それには窓をあけることだ。

その光の窓とは先ず「道」だ。道がなければ都には行けぬ、産物も出せない、人も来ない。それには昔ながらの狭い曲りくねつた山道では駄目だ、これが龍海道構想の動機であつたであろう。

そこで和尚は、改めて南は金立山から北は椎葉に至るまでの谷々、山々を幾度か踏破して、その路線の構想を練りにねつたに違いない。それは先ず南の窓口として、佐賀平野と山内を隔て、屏風のように立ちふさぐ金立越えの名尾峠をブチ抜く。

そして一直線に北進すると鳥羽院を通つて三瀬村の東端に出る、これを更に一直線に延長すれば三瀬村の平松、井手野部落をすぎて脊振山の西峰鬼ヶ鼻の奇岩をのぞむ椎葉峠に突き当る。

椎葉峠は昔から肥前山内から筑前に入る最短距離の間道として利用された所で、佐賀の乱の時も官軍の一隊は、この椎原峠を佐賀攻略の攻め口として進撃して居る。脊振山脈の中でも此処のところが一番低く且つ山裾も狭い。

この峠を越せば向うはすぐ福岡県早良郡椎原村である。比処から博多へは坦々たる平野であり指呼の間である。

これが明治の二十年頃、三瀬の山寺に住む名もない一法師の手によつて構想されたと伝えられる「龍海道」のあらすじなのである。いま、試みに地図を広げて佐賀市と福岡市とを結ぶ最短距離を求めて直線を引いてみるとよい。その直線のそのままが、この龍海が計画した街道とピタリと一致する事実を知つて何人も驚くことであろう。

この神慮とも思える古人の発想もせつかく三瀬村柳瀬部落に事務所まで設置してその推進の緒につきながらついに中途で挫折したことは、残念でならない。資金力、技術力などから見ても時間尚早の感で、それも時世止むを得ぬことであつたというほかはない。

いま、もしこの龍海和尚の夢が実現したとすれば、旧松梅地区、脊振地区は佐賀市から三十分以内の絶好のベッドタウンとなり、三瀬地区は福岡市の奥座敷となることは間違いない。

『それ見ろ、百年たつてワシの言うとおりの道ができたではないか』

——龍海和尚の豪快な笑いが聞えるようである。

(筆者・脊振村長)

注 龍海—神埼郡三瀬村中ノ鶴梅谷山圓光寺住職。弘化四年丁未九月七日、佐賀郡寺井津定良泰仲の三男として生る。

文久二年壬戌二月一日、圓光寺入山、明治六年一月五日教導職を拝命。佐賀市より博多に通ずる直線道路開発を発願し、山内有志を勧説し三瀬村柳瀬に『龍海道実現事務所』を設け、この企画推進努力

したるも財政資金の調達不充分にして実現の見込みなく、中途で座折。当時の企画案、趣意書など現在伝うるものなくも、この計画に参画した山内有志の近世まで生存したる古老多く、これらの口伝として「龍海道」計画は語り伝えられている。

以上は古老の口伝として書かれたものであるが、実録としては、鉄谷龍海自身が計画立案し、実行にうつそつとした『神埼山内道路開鑿法方書』がある。前掲「夢の街道」を想起しながら目を通していただきたい。以下その全文である。

### 神埼山内道路開鑿法方書

緒

言

　　發起人 鐵 谷 謹 白

竊惟レハ世界萬國ノ政令法術異同アリト雖モ結歸スル所唯富國ト安民トノ票的ヲ謀ルニ外ナラス而シテ富國安民ノ術千端ナリト雖モ其ソ準的ヲ論究スレハ地ニ寸尺ノ空地無ク人ニ寸陰ノ徒勞アラシメザルヲ以テ最トス何トナレハ土地ハ之レ萬物ヲ發生スルノ慈母ニシテ人ハ之レカ媒介トナリ生育活達ノ當否ニ注意シ苟モ間然ス可カラザルノ任タリ然ルニ今沃土莽蕩トシテ荒蕪シ走獸飛禽ノ叢トナリ峻嶺繹絡トシテ通運ノ便地ニ遮キリ空ク迂道ヲ經由シテ徒勞ヲ貴重ノ時間ニ費スラ看テ而モ奪發ノ氣象ヲ起シテ改良ノ術策ヲ施スコト無ク唯之レヲ政府ニ任托シテ袖手傍観スルモノノ如キハ恰モ家事ヲ主人ニ委シテ家族ハ之ニ鬪セサルモノノ如シ豈ソレ媒介ノ分ヲ盡スト

謂可シヤ夫レ主人ナルモノハ家事ヲ監督スルノ任ニシテ家族ト共ニ神埼山内道路開さく計画

第一

第一章 本會ノ主務

肥前國神埼郡吉野山國境ノ地ニ隧道ヲ鑿チ前後五里許ノ

間ニ費スラ看テ而モ奪發ノ氣象ヲ起シテ改良ノ術策ヲ施スコト無ク

唯之レヲ政府ニ任托シテ袖手傍観スルモノノ如キハ恰モ家事ヲ主人ニ委シテ家族ハ之ニ鬪セサルモノノ如シ豈ソレ媒介ノ分ヲ盡スト

謂可シヤ夫レ主人ナルモノハ家事ヲ監督スルノ任ニシテ家族ト共ニ

第二

山内荒蕪ノ官地數千丁ヲ願下ケ之レヲ年々ニ開墾シ杉檜

第三章 資金ノ漸募

事業ノ資本金ハ先以拾萬圓ノ豫算ニシテ有志者ニ株金ヲ募リ五拾圓ヲ壹株トシ之レヲ數回ニ納メ道路落成迄ニ皆納スルヲ期トス但シ金株ニ照準シ相當ノ力役ヲ以テ出株スルモ妨ナシトス

第四章 株金ハ一時ニ皆納スルヲ要セス器械火薬其他ノ需用費并ニ職工ノ勞銀等目前支辨スヘキ金高ノ分ヲ時々株數ニ割附ケ豫メ納金ノ期限ヲ定メ決シテ延滞スルヲ許サス萬一期限ヲ過キ納金延滞スルコトアレハ罰則ニ照シテ其愆チヲ責ム

第五章 但シ罰則ハ追テ惣代員協議ノ上編製スヘシ

力株者金株者ニ拘ラス株金高百分ノ二ヲ株約定書ト同時ニ各地ノ小財務係ニ先納シ同係ヨリ本社ニ納メ着手以前ノ失費ヲ支辨ス可シ

第六章 惣代員ノ内ヨリ小財務係ヲ投票シ一町村限リ一名ヲ置キ時々ノ募金ヲ纏メ令メ同員ノ實印ハ勿論隣村ノ小財務又ハ部理惣代ノ加印ヲ以テ假受券ヲ出シ置キ毎次本社ノ根勝手タル可シ

第七章 出納ノ着意

但シ部理惣代ハ各組社員ノ惣代ニシテ本會ノ處務ヲ視察スルノ職限ヲ有スルモノトス

第八章 認印ヲ取置クヘシ

第九章 退社ノ返金

第十章 每月末ニ至り出納帳ノ精算ヲ遂ケ社長幹事ノ検査ヲ了シ都合無之様注意ス可シ

第十一章 每次拂出ノ金ハ詳細帳簿ニ記シ金子請取人ノ捺印ハ勿論幹事又ハ幹事補ノ見留印ヲ取置ク可シ物屋其外ヨリノ勘定書等モ焚湯流散セサル様嚴重ニ保存シ後日ノ照會ニ不

第十二章 社員半途ニシテ思考ヲ縫シ退社ヲ乞フト雖モ道路落成後七ヶ年ヲ經サレハ勝手ニ退社スルコトヲ不許尤モ七ヶ年ヲ經テ後強テ退社ヲ乞フ者アルトキハ財務上ノ都合ニ依

但シ更替ノ番次ハ出株ノ多數ヲ以テ初番トシ株數同キトキハ年長ヲ以テ初番トシ年齡同キトキハ抽籤ヲ以テ其ノ番次ヲ定ム

筆算生 部理物代員ノ内ヨリ選舉ス可シ

役役監査 部理物代員ノ内ヨリ抜擢ス可シ

小財務員 部理物代員ノ内ヨリ投票ヲ以テ別選ス

部理物代 二十五株ヲ一組トシ各組ニテ社事二格

別ノ功勞アル者ヲ投票シテ各一名ヲ採ル

この文書の緒言をみれば、龍海の意図をうかがい知ることができるが、明治時代の文章で現代の人々には読み解しにくい点もあると思われる。緒言の項は訳文にしてみたい。ぎこちない文になるおそれもあるが、なるべく原文と対照できるように直訳的な文にしておきたい。

緒言（まえがき）

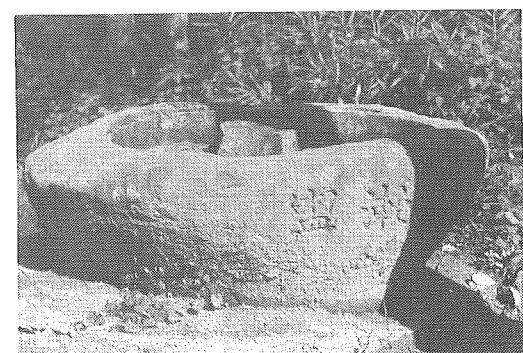
発起人 鉄谷謹白

ひそかに考えてみると世界万国の政令や法の手段に異同はあるても帰結するところは、ただ、国を富ませることと、人民の生活を安んずるというめあての達成をはかることに外ならない。そうしてこの富国安民の方法手段は沢山あるといつても、そのもととなる規準をおしきわめると、地に少しの空地もなく、人に少しの時間の無駄骨折りもないようにするのが最良のてだてである。何故ならば、土

は、世間から富家の評判を得て、ともに郷里に地位を高くすることができる、安んじた生活を営むことができるであろう。ところが、家事を主人一人にまかせて家族はこれをわきで見ていくだけで何もないならば、家主の心中はどんなであろうか。

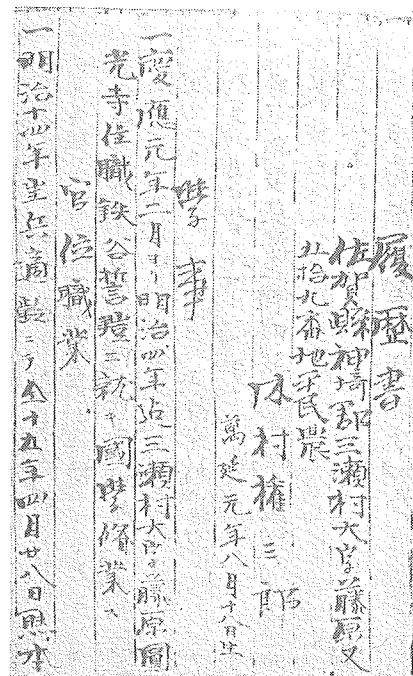
政府は万民の家主で万民は政府の家族のようなものであるから、どうして、富国安民の術策はただ政府だけの任務だと考えることができようか。そこで、ここに去る十二年の春、多少の有志者を募つて一つの團結を行つて開進義会と名づけ、適便の地に道路をうがち、荒れはてた地に植物をうえ、以て富国安民の一端に供し、あわせて媒介者としての名にそむかないことを協議しようとするこの際、ちょうどよい時期に、肥後に開港の企てがあり、福岡にまた築港の美挙がある。ここに、本会の工事は、一線の始めと終りをその中央につらぬき、以て彼の両港に対してこれを望み見、東は京阪その他の行旅を招き、西は九州一円の商客を引き、広く中外人民の交易通商のために便ならしむるときは、咽喉地（のどにあたる重要な地）の名称を与えてわるくはないであろう。そのようなわけで、今回、我輩は一層力を戮し（戮<sup>レ</sup>しノ誤植カ）、いよいよもつてその考えをかたくし、相誓つてその目的を速かに到達することを決意する。故に今その方法の大綱要點をつまみ十と一章二十二箇条の定款（会の目的・組織・業務執行に関する根本規定）となす。（以上）

以下訳文は省略するが、本会の主務として二項目を挙げている。一では道路工事そのものについて述べ、吉野山（井手野）から国



手洗鉢  
事務所で使用

地は万物を発生する慈母のよ  
うなものであり、人は土地と  
万物のなかだちとなつて、万  
物の生育活達が正しくすすん  
でいるか否かに絶えず注意し、  
かりそめにもゆだんや欠陥が  
あつてはならないという任務  
をもつてゐる。ところが、い  
ま、地味の肥えた土地は広い  
草原となつて荒れはて、獣類  
が走り鳥類の飛ぶくさむらと  
なつてしまい、けわしくそびえる嶺がつづいて通運の便をさえぎり、む  
なしくまわり道を通つて、大切な時間を費してむだ骨を折つてゐる  
のをみて、それでも思い切つた気概を起こして改良の方策を行つこと  
もなく、ただ、これを政府にまかせてしまつて、何もしないでふと  
ころ手で見物しているようなことでは、ちょうど家事を主人にまか  
せ、家族はこれにかかわらないでいるようなものである。そんなこ  
とで、どうして土地と万物生育の媒介者としての任を尽していようと  
いうことができようか。そもそも一家の主人なるものは家事を監督  
する任務を負うもので、家族とともに一家を維持してゆくための長  
である。だから、家族各々が一家をもちこたえるための知恵と技術  
を發揮し、つとめはげんで少しずつでも利益を保つようにするとき  
も少なく、ただ、これを政府にまかせてしまつて、何もしないでふと  
ころ手で見物しているようなことでは、ちょうど家事を主人にまか  
せ、家族はこれにかかわらないでいるようなものである。そんなこ  
とで、どうして土地と万物生育の媒介者としての任を尽していようと  
いうことができようか。そもそも一家の主人なるものは家事を監督  
する任務を負うもので、家族とともに一家を維持してゆくための長  
である。だから、家族各々が一家をもちこたえるための知恵と技術  
を發揮し、つとめはげんで少しずつでも利益を保つようにするとき  
も少なく、ただ、これを政府にまかせてしまつて、何もしないでふと  
ころ手で見物しているようなことでは、ちょうど家事を主人にまか  
せ、家族はこれにかかわらないでいるようなものである。そんなこ  
とで、どうして土地と万物生育の媒介者としての任を尽していようと  
いうことができようか。そもそも一家の主人なるものは家事を監督  
する任務を負うもので、家族とともに一家を維持してゆくための長  
である。だから、家族各々が一家をもちこたえるための知恵と技術  
を發揮し、つとめはげんで少しずつでも利益を保つようにするとき



内村權三郎の履歴書

これによれば、龍海は定良泰仲（寺井津萬福寺住職）の孫にあたる。泰仲の子は龍海の父誓鑑<sup>ちかく</sup>で、円光寺住僧鐵谷了夫の養子として迎えられている。

誓鑑には妻千力と、龍海、顯彰・雷震の三子が生まれている。

誓鑑が何時養子に迎えられたか期日はわからないが、住僧として布教のかたわら近隣の子弟をあつめて国学を教えたことが、次に示す内村權三郎の履歴書（現在村役場保管）によつて判明している。

### 第三節 交通機関

三瀬村には昔から、物品運搬のため牛馬に牽引させる素朴な運搬

用具「そり」があつた。これは「スラ」ともいう。

これは雪国地方の雪上使用と異なり、直接地面を引きずる使用状態になるため、路面との摩擦が大きく効率的ではないが簡単に自作可能なため最近まで使用された。

大正期になつてからの交通機関は、明治以来の自転車、人力車、荷車（車力）、馬車に対し客馬車、自動車、馬鉄、軌道、電車、と

次第に機械化していった。

このなかで客馬車や電車は佐賀県にとつてもつとも短命に終り、次いで軌道もバ

スに追われて大正期の終末と共に消え去った。

佐賀市内を走っていた馬鉄、佐賀市神野町と川上間を結ぶ軌道等、明治から大正初期に生まれた人々にとっては懐かしいものである。

龍海も同寺に寺小屋を開いて子弟の教育にあつたといわれているが、前述のように、精根を傾けた事業が中途で挫折してしまったため、離村せざるを得ない心境に彼を追いこんでしまつたのである。

た。しかし、このような新規の大事業に対する一般に消極的であった当時の人々からは、期待したほどの積極的な参加協力を得ることができず、なかには田畠を売払つて協力した人もあつたといわれているが、刮目すべきこの事業も、資金の調達に苦しんだあげく、ついに中途で挫折せざるを得なかつたのである。

もしも、この事業が成功していたとすれば、当時不便を極めた木材の搬出や特産物の運送も容易に行われるようになり、それとともになつて山村産業も興隆し、三瀬村は今よりもと豊かな村に発展していたのではないか。

龍海は失意の末、翌明治十三年に寺を辞していざれかへ転出したといわれている。

龍海の経歴については、前記「夢の龍海道」に述べられているが、三瀬村旧戸籍簿によつて正しいものが発見されたので、ここに改めて紹介しておきたい。

実父 当県佐賀郡寺井津平民 定良泰仲

養父 鐵谷了夫  
鐵谷氏戸籍

文久八辛未一月十八日生  
鐵谷誓鑑

佐賀郡橋津士族村島經綱二女 妻 千力 千力  
文化十三年丙午一月廿四日生

当県技ヶ里真光寺末寺

文久二年二月一日当村円光寺住職拝命  
弘化四年丁未九月七日生  
長男 鐵谷龍海

明治六年癸酉二月五日教導職拝命

二男

嘉永三年庚戌月十一日生

佐賀郡大詫間村五十五番地  
士族村島政恒方復籍

三男

嘉永三年庚戌六月五日生

佐賀郡廣瀧山十九番地  
平民高橋喜兵太二女

嘉永五年壬子九月四日生  
長女 恵美

明治十八年四月九日生  
鉄谷雷震

明治十九年三月三日生  
嘉永三年癸亥六月五日生  
長男 龍大

明治二十二年三月二日生  
乙袈裟

明治二十二年三月二日生  
嘉永五年壬子九月四日生  
長女 恵美

明治二十二年三月二日生  
嘉永三年庚戌六月五日生

明治二十二年三月二日生  
嘉永三年庚戌六月五日生

明治二十二年三月二日生  
嘉永三年庚戌六月五日生

佐賀方面へ出向く村民は、それ等を大いに利用した。しかし村民にしたしまれた交通運搬用具としては自転車、荷車（車力）、馬車であった。

車力、馬車は昔から、農林産物の運搬に欠くことのできないものであった。

馬車購入の資金調達困難な人には、近隣のものや親類縁者等が集まつて、馬車講（一種の頼母子講）を設けてやりその購入に助力した。

自転車購入の場合も同様であった。大正二年頃の自転車価格は六

十円くらいで、当時の米価その他公務員の給料等と比較すれば、それがいかに高価であったかがわかる。

その頃は、ラージ自転車、ウルフ自転車等がはぶりをきかし、大正末期頃のそれ等自転車は今日のものと較ぶれば非常に重く頑丈な構造であった。

三瀬村にはじめて自転車がはいったのは明治三十八年頃（光安仙崖氏談）で村内に三台くらいしかなかった。持主の一人は医師であり村長でもあった武富惣太郎であったという。

当時の自転車所有者は、俗にいうハイカラな人達が資力にめぐまれた極く限られた人達のみであった。

自転車の増加とともに取締りが強化され大正七年には県令第一八号をもつて取締りの強化をはかり違反者の拘留、科料を定めた。

大正八年、牛馬車、荷車について、車輪の幅を改正して道路保護に協力させることとした（車輪の幅がせまいと道路にめり込む度合が多

く道路の損壊を来す。

牛馬車車輪の幅について改正（常用されたのは四輪馬車であった）

二輪 四寸（一一<sup>廿</sup>）以上  
三輪 三、五寸（一〇、五<sup>廿</sup>）以上

四輪 三寸（九<sup>廿</sup>）以上

#### 一 自動車の進出

一七七三年、フランスの技術者キユニヨが小型蒸気機関を作り、これを車にとりつけ、蒸気自動車を作り、時速一<sup>キロ</sup>で走った。

その後ガソリンエンジンが出現、一八八五年、ドイツのダイムラーがガソリンエンジンを二輪車または四輪車にとりつけ、ガソリン自動車を作った。ついで、ドイツの技術者ベンツおよびアメリカの

フォードが三輪車にガソリンエンジンをとりつけ自動車の製作に成功した。そして一九世紀から二〇世紀には自動車の大発展を招来することになった。

自動車が初めて日本に入ったのは明治三十二年十二月、大正天皇御成婚奉祝として、在米邦人から贈呈された時といわれている。試運転をみた一老婆は「馬のない馬車」といつて驚いたという。

自動車が一般生活に使用されるようになつたのは明治四十一年頃のことになった。

#### 2 営業用自動車三瀬村に進出

三瀬村においても、大正末期に現大和町都渡城の住人、山田某（名前不詳）なる人によりはじめて乗合自動車の営業が行われた。

運行区間は、三瀬宿より福岡市西新町に至るもので、宿と西新町

からで、佐賀県に自動車が入つて利用されたのは大正四年のようである。県の税収予算額から判断すれば、大正四年には自用（自家用の意）一台、営業用四台のみ。ちなみに税額は自用一台につき一〇円、営業用一台につき八円であった。

その後県内の自動車数は急速に増加、大正末期には二七〇台を数えた（県統計書）。

特にバスの普及は急速に進んだ。自動車時代に対応するため、大正十五年、県が多大の予算を投入して道路整備を行つた事もあって、県内主要道路には、くまなくバスの運行がみられるようになつた。

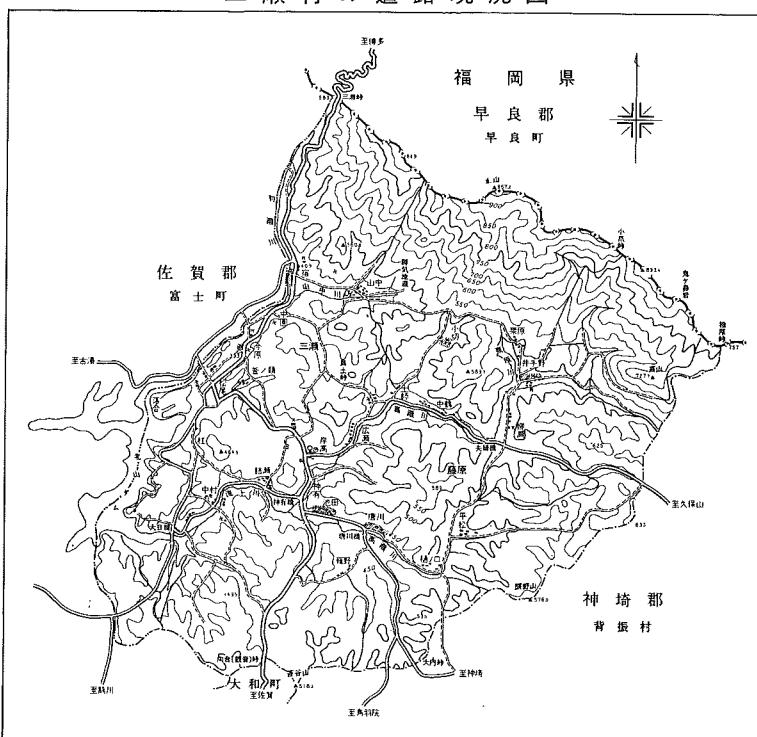
（名前不詳）

年 度 種 別	39. 4. 1	45. 4. 1	49. 44. 1
50CC以下	55	53	81
90CC〃	32	133	91
125CC〃	111	43	19
250CC以上	32	9	2
三輪車	6		
四輪乗用	3	31	85
〃貨物	21	99	147
農耕用	60	186	152
計	320	554	577

三瀬村自動車保有数

年 度 種 別	44年	46年	48年
軽自動車	100	124	186
普通〃	208	231	302
大型〃	10	6	4
計	318	361	492

三瀬村の道路現況図



にそれぞれ事務所があつた。

使用自動車は米国製クライスラー型四気筒幌型で、形は小さくても力が強く、乗客定員の規制はあつたにもかかわらず乗客は可能なり詰め込み、外にはみ出た乗客は昇降口にぶら下り、車の周囲には、ふとん袋、大ふろしき包み等をしばりつけ、すさまじい爆音をとどろかしながらの運行であつた。

山田某なる人は営業主兼運転手であつたが、眼が悪く（おそらく片眼運転）しばしば事故を起した。なお、当時の運賃（三瀬宿——西新町）は五十銭（大人）であつた。

新時代に即応したこの営業は軌道に乗るかにみえたが永続せず、数年経過して寺田清臣にその営業を譲つた。

### 3 三瀬自動車

大正十五年、山田某より営業を譲り受けた寺田清臣は三瀬自動車を創設、数台の自動車を購入営業を開始した。自動車の型は山田時代と大差なく、すべて外国製で六人乗位の幌型、クライスラー、プリムス、オーランド、ヴィック、スチュアードベーカー、等の種類があつた。後に十人乃至十二人乗りで現在のバスに似た型の自動車に変化した。

荒木、正島正次、小牟田、西田、庄島忠雄、等が当時の運転手で可された。

その頃わが国は敗戦直前の悲愴な様相をみせていた。あらゆる戦争必需品の欠乏している中で、特に外国からの輸入に依存していた石油類の不足は深刻を極め、「ガソリンの一滴は血の一滴」と呼ばれ、ガソリンに代わって、木炭或いは薪を焼いて生ずるガスの燃焼エネルギーを利用した所謂木炭自動車が登場したのもその頃である。こうして村内を通る定期営業用自動車は昭和バスが独占することになり、現在に至っている。

道路の項で述べたが国道二六三号線の完全舗装、県道三瀬神崎町間の完全舗装、村道の舗装等道路網整備進歩に伴ない、自動車は大型化し近代化した。

### 5 自家用車時代

わが国は終戦後の混乱からようやく立直るとともに、あらゆる物資の生産増強をおしすめ経済立直りを策した。

終戦前にも軍需用トラック、乗用車等国産されてはいたが終戦後における自動車産業の飛躍は誠にめざましいものがあつた。

昭和三十五年池田内閣成立、所得倍増論が叫けばるとともに高度経済成長時代に突入、いきおい国内向け、または輸出用自動車生産はトヨタ、日産等わが国代表自動車メーカーを主軸に大発展をと

あつた。その頃、自動車運転手は特殊技術者ということで社会的地位も高く、三瀬村内女性の憧れの的で、羽振りをきかしたものである。

ようである。

三瀬——神埼——佐賀（運賃一円五十銭）、三瀬——西新町（運賃

一円二十銭）、三瀬——鳥羽院——二反田——川上——佐賀。

各運行区間内の主なる部落に停留所はあつたが停留所以外でも、徒歩通行中の人が、バスの接近をみて手をあげると、心得たりと運転手は直ちに停車、乗客を収容して発車した。また道路わきの家に、乗車の意志を示す赤い旗が掲示してあるのをみとめた運転手は、停車して客を乗せた。現在からみれば誠にのんびりしたことで、ほほえましい状景でもあつた。

### 4 昭和自動車株式会社時代

第二次大戦は我国の総力を結集しての抗戦も空しく、いよいよ重大段階を迎えた期的症状を露呈しつつあつた。

そうした中で、小規模自動車業者の統合が促進され、昭和十九年一月二十九日付で、寺田清臣の所有する旅客自動車運輸事業を昭和自動車株式会社に譲渡する件が、時の運輸大臣八田嘉明によつて許

げた。

昭和三十年代には三瀬村にも原動機付二輪車が進出、四十年代に入ると四輪自動車が圧倒的に増加、他県への交通は、従来のバス使用に代り自家用車使用という大変化を示した。

このように一般大衆には高嶺の花であつた高価な自動車が村民によるぼう大きな設備投資とともに生産増強、ひいては雇用の増大につながり、村民に現金収入をもたらし、自動車購入を容易ならしめた事に原因がある。しかし、直接的には村内のバス運行回数が少なくなり、現在に至っている。



従来、三瀬峠から東へ金山、脊振山を結ぶ峰づたいの遊歩道があり可なりの利用者があつたがその縦走路から村内への遊歩道の整備がなされていなかつた。

村内いたる所でみられる道標の設置を含む歩道の整備は佐賀、福岡方面からのハイカーに大きな福音となろう。

『西日本新聞』に掲載された「九州自然歩道」のうち本村に関係ある部分を再掲させていただく。

九州自然歩道

処することにしている



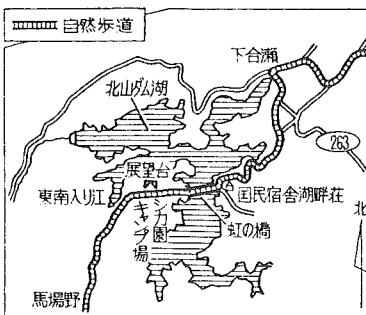
### 宿部落にある昔の道標



自然歩道の道標

6  
道 路 現 態 の 村 内

村内路線の大きな変化  
は国道二六三号線の開通  
により今原—松尾—岸高



豊富な水、湿地、雑木林、鳥獣保護区と好条件に恵まれた北山ダムは、野鳥の天国だ。なかでも水鳥が多いことで全国に名を知られ、関東方面からわざわざ足を運ぶ野鳥愛好家の数も少なくない。マガモ、カルガモ、コガモ、ニジグリ、ツノトリ、

から、いへん急降下。国道263号線ハートラインをまたぎ、県内最大の観光地の一つ北山ダムに足を休める。筑紫山脈に抱かれた九州最大規模の人工湖。湖水面積二百ヶ、貯水量二千二百万<sup>ト</sup>。米どころ佐賀平野一万一千ヶの水田をうるおす水源だ。佐賀郡富士町、神埼郡三瀬村の二町村にまたがり、ダム周囲は四十<sup>きよ</sup>におよぶ。えん堤の高さ五十七・三<sup>メートル</sup>、長さ百七十四<sup>メートル</sup>。満々と水たたえた姿は、海の入り江を思わせる雄大なスケール。標高四百<sup>メートル</sup>、福岡、佐賀の市街地から車でわずか一一二時間。春の新緑、秋の紅葉、冬の雪景、夏の涼風と手軽に高原の四季を楽しめる。

を受けてた。国民宿舎湖畔荘、湖水一周の遊覧船、シカ園、県営キヤンプ場などが整備され、数少ない県内観光の目玉である。

『西日本新聞』に掲載された「九州自然歩道」のうち本村に関係ある岡方面からのハイカーに大きな福音となろう。

湖畔莊—北山ダム

ヘコースタイム 湖畔荘—2時間—ダムえん堤

人里離れて山の背を歩き続けた九州自然歩道県内コースは、金山

交通上の不便を解消し得なかつた事。また農林産物搬出上多くの不便が存在するといふ山村の特殊性が車を必要とした。

線が国道として整備されるに伴い、従来の今原—釜頭—岸高線は県道から村道に格下げになつたことである。

村内道路現況					
所管	路線名	延長	橋梁数		計
国道	263号線	10,355	5		5
県道	富士～中原S T線	5,583	3		3
〃	富士～三瀬線 三瀬～神埼線	4,074 3,148	1		1
〃	松尾～湯原線	3,644			
〃	藤原～松瀬線	462			
〃	三瀬～栗並線	70			
村道	28	51,313	37	2	39
林道	11	10,092	5		1 6
農道	9	10,655			
計		99,396	51		1 54

車の激増により交通事故多発の傾向にあるとともに交通のスムースな流れが阻害されている状況である。

村では一四名（各区から一名ず）の交通指導員を設置してそれ等の問題に対

交 通 指 導 員

1	井手野繁信	8	梅野 末善
2	嘉村 茂	9	唐川 幸利
3	香田 広正	10	高島 博道
4	山本 文利	11	田島 熊男
5	中村 辰夫	12	吉田 一
6	嘉村 勝	13	徳川 寿人
7	栗原 良幸	14	吉谷 亨

7 交通指導員

モ類。バン、カイツブリ、カワセミ、ハクセキレイなど水辺を好む二十数種の野鳥がダムを根城に飛び回る。昭和四十二年の推定で、その数は三千羽に達したといわれ、野鳥の会を中心に熱心な餌付けが行われ、ますます増加しているという。日本では極めて少なく、珍鳥中の珍鳥といわれるアカツクシカモの記録や、全国でも珍しい三百五十羽ものオンドリの大群などは北山ダムならではの野鳥たちだ。

このほか北山ダムで繁殖する数少ない野鳥の代表種ヤマセミ、岸辺を一直線に飛ぶカワセミ、波状飛行のキセキレイ、草むらを黒い姿でゆっくり歩く忍びの者バン。ダム周辺いたるところに野鳥たちが愛敬をふりまく。カモ類はえん堤南東対岸、展望台の北東方向によく集まるという。

唐津湾の小島・高島の子供たちが毎年、野鳥の好物である島特産のシイの実をどつさり届け、海とダムをつなぐ温かい交流を続けている。

#### 珍しい食虫植物も

ダム周辺で最も目につく植物は彫刻材、ゲタの歯になるホオノキ（モクレン科）。早春、県内で一番大きい白い花をつける。秋、ダムの水が減ると干上がった後にカヤツリグサ科のクロテンツキ、シロガヤツリなどが一面繁茂し、じゅうたんを敷きつめたような景観を現す。南部のダムが入り込んだ奥に入ると湿地がある。そこには珍しい食虫植物ミニカキグサ、タヌキモも見られる。

#### ヘラブナの好釣り場

北山ダムはいたるところ、好釣り場がある。中でもヘラブナの釣り場として名を知られ、東京から飛行機で団体のヘラブナ釣り集団が訪れた話は有名。フナのはかヤマメ、ハヤ、コイ、ワカサギも成育。一月から二月末ごろまでの間、産卵のため谷川をのぼるワカサギすくいは、土地の風物詩となっている。ダム周辺の山々はいずれもなだらかで、ワラビ、ゼンマイ、タケノコと山菜がどこでも取れる。山に川に、北山ダムは家族連れに手軽なピクニックコースとなる。

湖畔莊から赤い鉄製つり橋“虹の橋”を渡るとシカ園がある。北山觀光の目玉にと十五年前に六頭からスタートした。五十一年中に、五頭のバンビが誕生。その数も三十四頭に増えた。五十一一年春、奥に県営キャンプ場もオープンした。二翁の広さでテントサイト四十面。芝生が張られ、食事、ゲーム用に木製テーブルも設置。二百人がキャンプできる。秋には、付近にリスを放し飼いにする計画で、縁と野鳥と小動物に囲まれた家族向きキャンプ場が人気を集めている。

## 第二章 三瀬村の通信

### 第一節 三瀬郵便局

明治十四年の『神埼郡村誌』によれば、三瀬郵便局は村の南口にあり、としてある。それは七等郵便局で、いまの宿部落、木下秀之宅であった。

明治七年十二月十六日、肥前の国三瀬郵便役所が創設され取扱役（初代局長）は松尾彦七で、三瀬、三反田間の郵便路線が開設されるとともに、人夫による交換便がはじまつた。当時の郵便業務は請負制であるが一日当りの郵便物数は微々たるもので数通にすぎなかつたとのことである。

同九年九月、郵便料金半錢を五厘に改める同年六月には、六錢・十二錢・十五錢の郵便切手三種が新たに発行された。

同十三年三月十一日、二代局長として木下藤一が就任、同年七月六日、四等郵便取扱役となる。

十五年十月一日、郵便集配は隔日集配となし三瀬村を二つの区域に分けた。

一区 宿・山中・土師・井手野・平松・神有・岸高・新村

二区 谷・松尾・詰瀬・中村・明神原・陣ノ内・上合瀬・新村

十六年一月、郵便税が改正され、一種二匁まで二錢、二種は一錢となる。同年五月、服巻山郵便取扱所が開設された。

十七年六月、はじめて往復はがきが発行され、はがき代は二錢。そして集配区を前の二区制から四区制とした。

十九年四月二十六日、郵便所を一等二等三等の三段階制とし二年二月に丁字章を定めた。

二十一年十月二十九日、三代局長木下秀吉就任。二十七年三月九日、日本最初の記念切手発行。

三十年には年賀郵便取扱規程が制定された。また、從来脊振村の白木、倉谷、政所、広瀬は神埼局の集配地であったが、それ等は同年三瀬局に編入された。

三十三年には、郵便物激増の傾向から三瀬三反田郵便路線増便になるとともに、三十五年に三瀬と福岡県入部との間に郵便路線が開設され人夫持便で業務開始。冬期、積雪時に三瀬峠を越す郵便物運搬人の苦労談が残っている。

三十七年、三月二十五日、三瀬脊振間郵便路線開設、同時に脊振郵便局も開局、人夫交換便で業務を開始した。

四十年十一月、三瀬入部間、および三瀬三反田間郵便路線が共に