

行している。

また就業人口については、第二次及び第三次産業人口の増加にかかわらず第一次産業は年々減少している。しかし、開発の進展に伴う雇用吸収力の増大、第一次産業人口の他産業への移行と新規労働力の町内定着率の高まりなどにより昭和五十年の五、二三五人に対し昭和五十五年では五、八七二人と逐次増加していることがわかる。

表3 集落別世帯数及び人口

(昭和58年3月末)

集落別	世帯	人口	男	女
陣内	34	159	75	84
加与丁上	29	132	66	66
加与丁下	47	102	127	299
太田	123	511	245	266
土師	25	85	41	44
大堂渡端	13	53	27	26
大堂村	55	244	116	128
大堂津	41	161	81	80
橋津	68	267	127	140
徳富二区	112	488	234	254
徳富一区	102	399	196	203
大 中 島	217	883	437	446
上 大 津	66	279	136	143
下 大 津	239	908	452	456
千 才	17	61	33	28
諸富一区	210	502	191	311
諸富二区	64	233	105	128
諸富三区	26	74	34	40
諸富新村	193	756	366	390
石 塚	261	1,035	494	541
為 重	70	319	167	152
上 下	30	136	69	67
三 重	81	330	161	169
福 田	50	203	96	107
山 領	195	735	379	356
野 町	65	287	150	137
小 杭	115	468	226	242
東 搦 一 区	66	306	157	149
東 搦 二 区	68	369	183	186
西 搦	129	605	291	314
浮 盃	82	306	148	158
西 寺 井	121	450	230	220
東 寺 井	129	511	238	273
計	3,143	12,484	6,053	6,431

資料：町住民課

#### 四 交通・通信・道路

##### (一) 交 通

##### 1 陸 上 交 通

###### (1) バス・タクシー

町内を運行する交通機関として、昭和五十八年現在、佐賀↔早津江間、佐賀↔橋津間(佐賀市営バス)、佐賀↔柳川間(佐賀市営・西鉄バス)、諸富↔片田江經由鹿島、武雄方面(祐徳バス)の各線があり、全路線で一日片道八〇本あまりのバスが運行されている。

これらの路線は昭和五年ごろからはじめられた、川副町犬井道の朝日タクシー会社(横尾真八経営)の路線と、佐賀自動車株式会社の路線が引き継がれたものである。

朝日タクシー会社の路線は、昭和十八年四月十六日付をもって、佐賀市営バスに譲渡されたが、それまでの運転系統をみると次のとおりであった。

第一系統として犬井道を起点として、和崎・早津江・寺井・石塚・諸富・徳富・橋津・大堂・蒲田津・蓮池・

交通

市内において  
の種類別自動  
車の保有台数  
業を行ってい  
る。昭和五十  
年の一四台で  
引き継ぎ、現  
在の一四台で  
業を行ってい  
る。昭和五十  
年に諸富二区  
の松崎辰郎が  
引継ぎ、現  
在の一四台で  
業を行ってい  
る。



創業当時の諸富タクシー（第一号車）

備されていた。車種としては、トヨタ、ニッサンの  
国産車のほかに、シボレー、フォード等の外車もあつ  
た。戦争中はガソリンも配給制となり、木炭バスが  
走った時代もあった。

現在、町民の足となっている諸富タクシー会社は、  
当初、諸富新村の和田米二郎、末雄の兄弟が石塚の  
渡し場前で、昭和二十九年に一台からスタートし

図1 現在の市営バス路線案内図

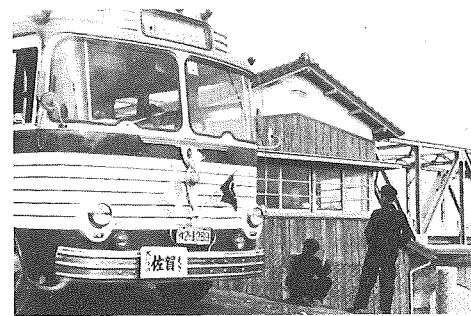


東巨勢・犬尾・江上・枝吉・下今宿・南十間・水ヶ江・大財・佐賀駅・八田・南里・  
野々古賀・鹿江の各停留所を經由する二八・六キロにおよぶ循環路線である。運転  
所要時間も一時間三〇分の長距離運転で、右回り一六回、左回り一六回が運行され、  
始発は午前七時二〇分、終着午後二時三五分となっていた。第二系統の諸富線は  
佐賀駅より大財・水ヶ江・三軒家・光法・山領・小杭の各停留所を經由して石塚ま  
での八キロで、所要時間二五分、一日八回運行されていた。また、この同じ路線  
には、佐賀馬鉄からの流れをもち佐賀電気軌道、佐賀自動車と社名を変更した会社  
のバスが、昭和二年から走っていた。このバスは佐賀市の神野踏切から佐賀  
駅を通り、石塚までの九・三キロの路線であったが、昭和二十年二月二十八  
日、佐賀市営バスに買収された。

朝日タクシーの第三系統は早津江線で、佐賀駅を起点として大財・水ヶ江・  
三軒家・光法・水町・三重・弟子丸の各停留所を經由して早津江までの九キロ  
で、所要時間二五分、毎日一九回半運行されていた。

このほかの路線としては加与丁より諸富に至る三・四キロ、浮盃より搦に  
至る〇・四キロの路線もあった。

当時の車両はバスといっても小型で、一三人乗り二台、一二人乗り二台、  
一〇人乗り一〇台、八人乗り六台、予備として八人乗り五台、六人乗り一台が準



佐賀市営バス（諸富橋付近）

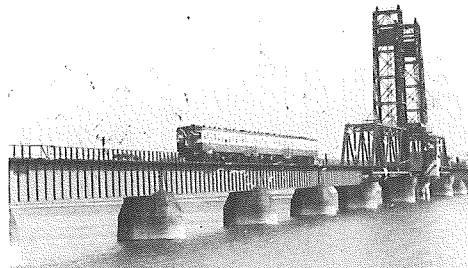


佐賀市営バス（早津江付近）

交通

昭和五十八年現在、普通列車が一日一〇往復、佐賀〜瀬高間を走っているが、一二あった駅も、四十年代のはじめから無人化が進み、佐賀、諸富、筑後大川、筑後柳川、瀬高の五駅を除く七駅が無人となっている。

昭和五十一年度から五十六年度までの諸富駅の乗降客などの数は表3のとおりで、



佐 賀 線



国 鉄 諸 富 駅

寄せ、貨物および人まで自動車へ奪われる時代となった。昭和三十年九月、筑後川に佐賀線に平行して、諸富・大川橋が開通して以来、鉄道の赤字経営は深刻化する一方となり、四十年代に入って、赤字路線の廃止、駅の無人化、貨物取り扱いの廃止、集約化など一連の合理化案が打ち出された。

佐賀県関係として、昭和四十三年九月、国鉄諮問委員会で答申され、廃止路線の中に佐賀線岸岳線が含まれていた。岸岳線は炭鉱の閉山などもあって、昭和四十六年八月廃止となった。

佐賀線は佐賀〜熊本を最短に結ぶ路線でもあり、地域経済に占める役割が極めて大きいところから、佐賀市等関係五市町をもって、「佐賀線存続期成会」を発足し、存続を強く訴えてきた。本町の場合、大手企業である味の素株式会社や大川市から木工業の進出もあって、無人化はまぬかれた。

は表1のとおりで、年々増加の一途をたどっている。反面、交通事故数もこれに比例して増加している。本町の主要道における一二時間の交通量は表2のとおりである。

(2) 鉄 道

本町を走る国鉄佐賀線は昭和十年五月二十五日開通以来、筑後平野と佐賀平野を結ぶ重要な幹線として大きな役割を果たしてきた。

しかし、戦後、モータリゼーションの波が押

表1 諸富町種類別自動車保有状況

(単位：台)

区 分 年 次	総 数	貨 物 自動車	乗 合 自動車	乗 用 車	特殊車 特 殊 用途車	二 輪 車	原 動 機 付 自 転 車	
							50cc未 満	50~125cc未 満
昭和51年	3,177	1,305	—	1,792	55	25		
52	3,518	1,368	—	2,050	55	45		
53	3,757	1,404	—	2,257	53	43		
54	4,091	1,513	2	2,475	57	44	1,145	380
55	4,318	1,596	3	2,623	57	39	1,281	351
56	4,567	1,730	3	2,711	66	57	1,489	312

資料：佐賀県陸運事務所「業務概況」

表2 道 路 交 通 量 調 査

(台/12h)

道路種別	路 線 名	観測地点名	昭和46年	昭和49年	昭和52年	昭和55年
国 道	208 号 線	諸 富 津	8,782	10,385	11,257	11,400
県 道	神崎諸富線	加 与 丁	935	1,315	1,535	1,735
県 道	西島諸富線	大 堂	727	993	1,109	2,136
県 道	大詫間光法線 停車場	三 重	2,182	3,156	3,493	4,013

(参 考)

国 道	444 号 線 (旧、県道) 大川鹿島線	川副町中津	1,532	2,053	2,034	3,665
-----	----------------------------	-------	-------	-------	-------	-------

資料：全国道路交通情勢調査

年々輸送の主流はマイカー、定期バス、トラックへ様変わりをして、佐賀線の利用者は朝夕と通勤通学路線にかたよっている。

地元の熱心な陳情にもかかわらず、昭和五十七年十一月、国鉄第二次廃止対象路線となり、五十九年末には路線廃止が打ち出され、五十年にわたって、諸富町民に親しまれた佐賀線もやがて消えいく運命にある。

表3 国鉄乗降客数及び貨物発着屯数の推移（諸富駅）

（単位：人、t）

区分	旅			客			貨		
	乗車人数	うち定期	降車人員	1日乗車人員	平均降車人員	発送量	到着量	1日平均	到着量
昭和51年	46,748	33,820	47,218	128.0	129.0	23,913	48,269	66.0	132.0
52	40,503	27,607	43,244	111.0	118.0	17,119	48,285	47.0	132.0
53	39,619	27,770	42,423	109.0	116.0	12,795	47,045	35.0	129.0
54	36,381	25,497	38,943	99.7	106.7	12,662	47,753	34.7	130.8
55	36,097	25,808	39,016	98.9	106.9	13,518	48,514	37.0	132.9
56	35,381	25,699	37,545	96.9	102.9	12,457	39,450	34.1	108.1

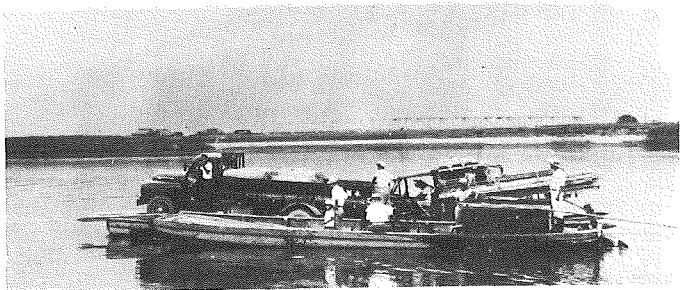
資料：日本国鉄道門司鉄道管理局

## 2 水上交通

昭和三十年九月、佐賀県と福岡県を結ぶ諸富・大川橋の二橋が架橋されたが、それまでの交通手段としては、列車を利用する諸富鉄橋のほかに現在の諸富橋の下流に「吉原渡し」「野中渡し」の二カ所の渡し場があり、川向こうの筑後若津方面へ仕事、遊び、買い物と船を使って往来した。終戦直後の料金で「人が五円、自転車が一〇円、オート三輪・トラックが一〇〇円」とかなりの割安であった。春などはうららかな陽光をあびて四方を眺めながらの川渡りも近代橋の開通を機に昭和三十二年に姿を消した。また三十年前半までは対岸の大川市弥生町に約六〇軒の遊女屋がずらり軒を連ねていた。地元の若衆は船を使えば顔見知りでバレルから、夕暮れともなれば鉄橋をこっそり渡っていたようだった」と当時のわたし船経営者は語っている。

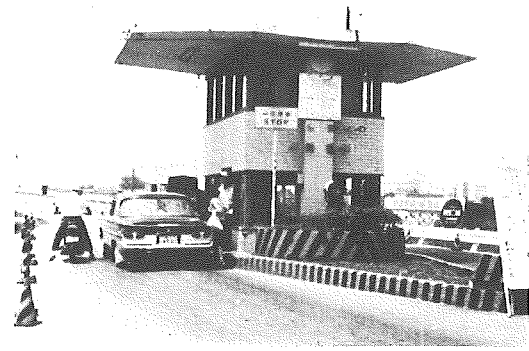
### (1) 諸富橋

諸富町が福岡県大川市と佐賀市とのベッタタウンとして大きくクローズアップされた要因は、何と云っても前述した大中島を中心として架かっている諸富・大川橋（総延長四五二㍎、幅七・五㍎）の完成である。長崎く佐賀く熊本を最短距離で結ぶ産業、経済、文化の大動脈として、長らく待ち望まれていた。

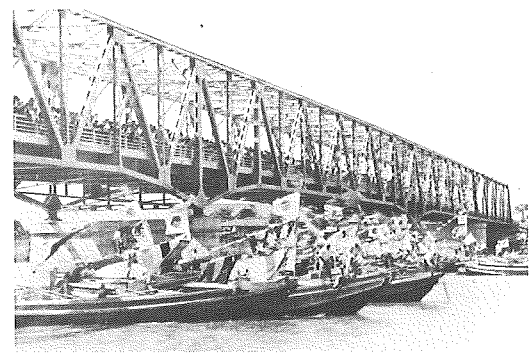


筑後川「諸富の渡し」

道路整備特別措置法の制定による有料道路として、昭和二十七年十二月着工、総工費三億八〇〇〇万円、延べ一〇〇万人の労力を投入し、本流側は船を通過させるため橋台を高く造り、筑後川で最初の潜水夫を動員して深さ三〇呎の川底での難工事をするなど近代科学の粋を集集して三年後に完成、昭和三十年九月二十八日に開通式が行われた。開通式は近代科学の結晶に魅



諸富・大川橋料金徴収所



諸富橋開通式

せられた人々が押しかけ、諸富鉄橋開通時と同じく「佐賀新聞」は「兩岸の堤防上には渡り初めを見物する数万の群集が集まり、空からは乱舞する飛行機群に、水上ではモーターボートの豪華なカーニバルが繰り広げられ、早朝から諸富町、大川市の小中学生数千人が旗行列をくり出し、地元は日の丸の旗の波、波、波で埋まった」と熱っぽく伝えた。中二日おいた三十年十月一日から料金徴収を開始、当時は一日五、〇〇〇台近くの車両が利用し、料金収入の多さでは日本一を誇り、宝橋の異名もついた。町内の大中島に自転車で行くのにも通行料金が要る不便さはあったものの、佐賀県と福岡県南部圏の結びつきは一層強まった。架橋から十一年目の昭和四十一年

八月二十日、予定より三年半も早く無料解放されたが、いまでは有料道路であったことも忘れ去られようとしている。

## (二) 通信

通信は、緊急な事態を一時も早く目的地に知らせるために起こったもので、最初の方法は狼煙のろしであった。やがて公用、軍事の伝達のために駅馬がおかれ、江戸時代に入ると街道の整備発達にともない飛脚の組織が出来、後に公用以外の私用通信のための町飛脚も登場し、手紙の往來の役目を担った。明治時代の通信手段は郵便、電信、電話の三つで、このうち郵便は明治四年

一月、郵便規則が公布され、同年三月から東京と京都と大阪間で郵便事業が始められた。さらに東京と長崎間に郵便が開始されるにともない、本県では同年十二月に嬉野、小城、神埼、鳥栖、佐賀に郵便取扱所が設けられた。電信は明治元年十二月、電信官營が決定され、同三年一月、東京と横浜間に電信が初めて開通し、同八月には大阪と神戸間、さらに同六年二月に東京と長崎間に電信が開通し、本県には明治十年十月、佐賀郵便取扱所内に佐賀電信局が併設され電話事務を開始した。

表4 諸富・大川橋の通行料金表

車 両 の 種 類	通 過 料 金	
	普通(一回券)	回数(三十一回券)
普通乗用車	二〇〇円	六、〇〇〇円
自 貨物車	三〇〇円	九、〇〇〇円
乗合一定定期	三〇〇円	九、〇〇〇円
バス不定期	五〇〇円	一五、〇〇〇円
小型乗用車	一五〇円	四、〇〇〇円
貨物車	二〇〇円	六、〇〇〇円
特殊自動車	五〇〇円	一五、〇〇〇円
軽自動車	五〇〇円	一五、〇〇〇円
原動付自転車	二〇〇円	六、〇〇〇円
軽 車 両	三〇〇円	九、〇〇〇円
自転車	一〇〇円	三、〇〇〇円
ヤカールの通		一か月二〇〇円
通学定期		一か月一〇〇円
中学生以下		
徒歩通行者	無	料

電話が本県に初めて登場したのは明治三十七年十一月一日で、佐賀郵便電信局内に電話所が設置され、福岡、長崎などと通話できるようになった。本町関係の郵便局は左のとおりである。

## 1 郵便局

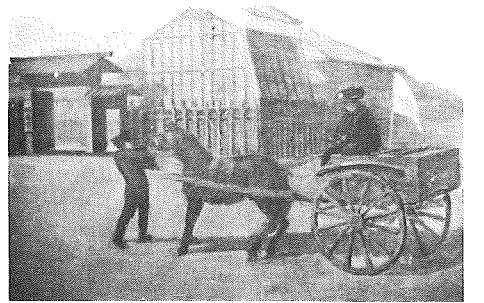
### (1) 諸富郵便局（集配局）

諸富町の郵便は諸富郵便局（所在地・諸富町大字諸富津三五九番地）によって集配されている。諸富町の郵便番号は全町が八四〇―二二である。

創設は明治八年八月十二日で、諸富郵便局として、郵便・為替・貯金業務が取り扱われはじめた。局舎は諸富町の東方に位置し、すぐ前には九州一を誇る筑後川を境として福岡県と佐賀県を結ぶ近代的な諸富・大川橋が架設されており、南北九州の旅程を短縮し、交通の要路に当たり、大川市から木工業社や会社等が多数進出し、経済交流が益々盛んなところである。

#### 〔局舎位置〕

東川副村大字諸富津一一五番地	明治四十年十月二十六日
東川副村大字諸富津一七九番地	移転 大正五年十一月一日
東川副村大字諸富津三五九番地	改築 大正十五年十一月十二日
諸富町大字諸富津三五九番地	新築 昭和四十七年一月



明治初期の郵便馬車

明治二十六年二月十六日 電信業務開始  
明治四十年十一月十一日 電話業務開始  
によって通信業務が充実した。

簡易保険 大正 五年十月一日 取扱開始  
郵便年金 大正十五年十月一日 取扱開始  
〔歴代局長〕

初代 光増 俊之

明治三十六年四月八日〜大正十三年十月十日

二代 垣内 亮吉

大正十三年十月十七日〜昭和二十一年四月二十日

三代 垣内 日出男

昭和二十一年四月二十日〜昭和五十五年六月三十日

四代 光延 喜朗

昭和五十五年六月三十日〜現在

#### 〔業務と業績〕

主な業務は、郵便為替、郵便貯金、年金恩給、電話、簡易保険、郵便年金、電報受付等である。  
昭和五十七年度の実績



諸富郵便局

地区名	所在	設置
徳富一区	泉 武敏	大正十五年六月十八日
大堂津	中島 鶴治	昭和八年八月三十日
橋津	吉武 モモヨ	昭和三十六年六月一日

町内の切手売さばき所は左記の一七カ所で、ポストの数は切手売さばき所の前と諸富郵便局前、寺井簡易郵便局前、小柳病院前を入れて二〇カ所である。

年賀郵便物配達 二二二千通

電信電話関係

電話交換業務廃止 昭和四十一年十月

電報配達事務廃止 昭和四十五年九月二十五日

引継局 大川電報電話局

電報取扱状況 昭和五十八年度 三二六通

電話加入数 三、三九三台

街頭公衆電話 四個

設置場所 局前、浮盆、東寺井、役場前

郵便施設

表6 郵便物（書留、小包）取扱状況  
(単位：通、個)

種類 年度	書留 通常		普通 小包	
	引受	配達	引受	配達
昭和53年	9,104	21,268	2,802	9,437
54	9,387	23,323	2,627	9,776
55	10,128	22,934	2,644	9,203
56	9,650	22,987	2,140	7,448
57	9,799	22,773	1,706	5,806

資料：郵便局

定額定期貯金 一〇億五、九七二万円 六、八一一件

年金 恩給 二億三、八五八万円 一、六九〇件

福祉年金 一億一、〇七二万円 一、〇九七件

厚生年金 三、五三〇万円 二五五件

簡易保険・年金 五億七、一五三万円 二三、四二九件

総取扱件数 八二、五六六件

総取扱金額 五六億二、四二五万円

銀行預金関係

預入高 三四〇件 二二億 九一〇万円

払戻高 三二八件 二二億八、一二二万円

郵便業務収入 三、三二二万円

郵便物引受配達物数

書留郵便物引受 九、八五五通

書留郵便物配達 二二、九七三通

小包郵便物引受 一、七六八個

小包郵便物配達 五、七八一個

年賀郵便物引受 二〇二千通

表5 郵便物（普通）取扱状況

(単位：通)

年度	引受	配達
昭和55年	(181,611) 427,986	(222,377) 1,039,247
56	(178,463) 517,548	(225,591) 986,251
57	(201,929) 461,687	(221,515) 1,059,555

資料：郵便局

(注) ( )内数値は年賀はがき再掲



諸富新村	野中	テツエ	昭和四十三年十一月一日
上大津	寺田	信子	昭和十七年十月二十六日
駅前	吉田	峰男	昭和十一年十月一日
太田	土師	勇	昭和五十六年十月一日
加与丁	遠藤	セツ	昭和三十一年一月一日
大中島	江口	ヒロ子	大正二年一月二十九日
石塚	田中	尚	昭和五十一年八月二十四日
搦	前田	善久	大正十五年六月十八日
東寺井	園田	けい子	明治三十六年四月四日
西寺井	古賀	幸子	昭和三十三年二月一日
三重	北園	繁一	昭和三十三年五月一日
水町	池野	為六	大正十五年七月七日
山領	古賀	ムラ	昭和二十五年十二月二十五日
野町	野中	道子	昭和五十七年三月三日

郵便切手類売さばき人の表彰

同一親類が五〇年以上（ただし、本人の年数が二〇年以上を要件とする）継続して郵便切手類売さばき業務に



郵便取扱風景

従事し、その成績が優良な者は、通信記念日（毎年四月二十日）に表彰されている。なお、現在までの表彰者は次のとおりである。

記

園田 良次（現園田けい子） 池野 為六  
 中島 九市（現中島 鶴治） 江口ヒロ子

寺井簡易郵便局

簡易局新設請願以来、待望されていた寺井簡易郵便局は、昭和四十一年二月二十一日、諸富町大字寺井津字浮盃、北村久子の民家で開局された。

受託者 北村 久子

昭和五十七年度業績

郵便 二、五〇七通

（普通扱を除く）

貯金関係 一六、三四四件

取扱金額 一三億六七九万円

通 信  
 郵便局業務中で取り扱われる郵便貯金及び郵便振替貯金預託金は、大蔵大臣が資金運用部資金として管理運用される。



寺井簡易郵便局



融資施設

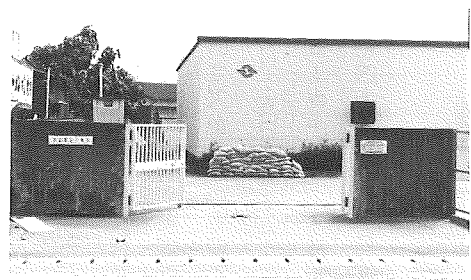


表7 電 話 普 及 状 況

年 次	明治41年	昭和40年	昭和45年	昭和50年	昭和51年	昭和52年
加入台数	6	315	1,196	2,680	2,819	2,929
年 次	昭和53年	昭和54年	昭和55年	昭和56年	昭和57年	
加入台数	3,047	3,150	3,250	3,318	3,398	

資料：佐賀電気通信部

便電信局内に電話所を置き、佐賀電話所と称す。但し福岡電話交換局の所属とす」と決定し佐賀市白山町に佐賀電話所が設置されたのが第一号である。しかし交換局が設置されなかったため、すべて呼び出し電話であり、個人電話（いまの一般加入電話）が県内で開通したのは明治四十年二月二十六日で、この時の加入台数は一七三台であった。電話が一般の生活で本格的に活用されたしたのは、この年からといってもよい。佐賀県庁が電話番号の一番であった。料金は市外通話、一通話五分制で、鳥栖一五銭、神埼一〇銭、有田二〇銭。米一升（一・五キロ）一四銭ぐらいの時代だからかなり高い電話料であった。昭和二十七年電々公社の発足に伴い、全国的な通信網の整備がはかられ、同五十年には二〇万台を超え、電話の積滞は解消された。昭和五十七年十二月末の県内の一般電話加入数は約二六万台、個人住宅だけでも約一七万台、一世帯当たり〇・七台の普及率であり、一世帯一台になるのも遠いことではないであろう。



諸 富 電 話 交 換 局

また簡易生命保険及び郵便年金の積立金や余剰金は郵政大臣が簡保資金として管理運用される。これらの政府資金は国の財政投融资を通じて、中小企業、農業、住宅、道路、生活環境等の各分野に融資され、明るく豊かな街づくりに役立っている。

## 2 電話の普及

スピード時代を迎えた今日、電話は日常生活に欠かせない存在になっている。明治四十一年二月二十一日、諸富局において、電話業務が開設され、早津江、蓮池と電話通話を開始、六カ所の加入の申し込みがあっている。昭和十四年の『東川副村誌』によると、東川副村内加入数は諸富局二五、蓮池局五台で、電話番号は役場一八番、産業組合一九番、諸富警察署一七番等であった。昭和三十八年八月、諸富局の市外通話事務を佐賀局に集中して即時扱とし、市外局番〇九五二〇九となる。さらに同四十年十一月、全国即時通話網に編入され、同四十一年六月一日、諸富局自動電話改式工事が着工された。同年十月九日から市外局番〇九五二四七として自動電話化が実施された。十月二十一日、町公民館において、自動電話開通祝賀会が盛大に挙行された。この開通で佐賀をはじめ全国各県庁所在地と、その周辺都市約二、〇〇〇局への市外電話は市内電話同様ダイヤルを回すだけですぐ相手につながるようになった。ダイヤル化当時の加入数は三一五台であったが、以来電話の普及はめざましいものがあり、昭和五十八年七月現在では町内世帯数を上回る三、三九三台の加入となっている。

県内に電話が登場したのは、明治三十五年逓信省告示第五百二十号「来る十一月一日より肥前国佐賀市佐賀郵

表8 テレビ普及状況

(単位：台)

年	テレビ 総計	カラー 契約	白 契	黒 約	ラジオ	備 考
昭和30年	0		0		1,458	昭28年2月テレビ開局、東京放送局
31	1		1		1,513	昭31年3月福岡放送局開局
32	6		6		1,622	
33	42		42		1,646	昭33年2月熊本放送局開局
34	164		164		1,603	
35	424		424		1,372	カラーテレビ放送開始
36	916		916		852	
37	1,255		1,255		530	
38	1,544		1,544		251	
39	1,695		1,695		152	
40	1,786		1,786		122	
41	1,916		1,916		182	
42	2,005		2,005		174	
43	2,085	134	1,951			ラジオ受信料廃止 テレビ・白黒とカラーの2種類となる
44	2,140	329	1,811			昭44年4月サガテレビ開局
45	2,167	588	1,579			
46	2,211	947	1,264			
47	2,250	1,342	908			
48	2,304	1,654	650			
49	2,382	1,962	420			
50	2,432	2,117	315			
51	2,483	2,255	228			
52	2,559	2,380	179			
53	2,573	2,420	153			
54	2,657	2,514	143			
55	2,724	2,594	130			
56	2,763	2,648	115			
57	2,820	2,703	117			

資料：NHK佐賀放送局

### 3 テレビの普及

電信・電話の普及につづき大正十四年七月、東京でラジオ放送が開始され、ラジオの出現により全国津々浦々に至るまで同時にすべての人に連絡が可能になった。戦時中は刻々と戦況が放送され、昭和二十年八月十五日、天皇の終戦詔書放送は忘れえないものである。声のみのラジオから声と画像の結びついたテレビの出現は、昭和二十八年二月、NHK東京テレビ放送局で本放送が開始されてからである。昭和三十一年三月、佐賀市でテレビ受像に成功し、この年、町内に一台のテレビが購入され視聴が始まった。昭和三十二年カラーテレビの実験放送



昭和30年頃のテレビ観覧風景

が始まり、昭和三十五年九月、カラーテレビの本格的な放送が開始されると、テレビの人気は益々上昇し、各家庭の茶の間の人気者となった。現在では殆どがカラー契約となっていて各戸一台は保有している状況で、年々科学技術の発達に伴いマスコミの情報化社会を呈し、人々の文化的生活や災害等緊急時の広報伝達の手段として、現在の日常生活において欠かせないものとなっている。NHK佐賀放送局の開局は昭和二十三年五月十五日でローカルニュースがラジオで放送されるようになった。テレビのローカルニュースは昭和四十年八月からである。STS佐賀テレビ開局は昭和四十四年四月一日であった。

表9 国・県道の状況

(単位：m、%)

年度		区分	道路延長	改良済	舗装済	舗装率
国 道	昭和50年度		3,600	3,600	3,600	100.0
	52		3,600	3,600	3,600	100.0
	54		3,600	3,600	3,600	100.0
	56		3,600	3,600	3,600	100.0
	58		6,361	6,333	6,361	100.0
県 道	昭和50年度		14,181	10,159	13,764	97.0
	52		13,508	10,768	13,508	100.0
	54		13,520	11,834	13,520	100.0
	56		12,815	10,820	12,815	100.0
	58		9,392	5,366	9,392	100.0

資料：県道路課

川町（現大川市）若津渡船場までは渡船による交通であった。諸富・大川橋の架橋とともに諸富駅前附近でこの橋梁に直線に取付道路が新設され、昭和三十五年には町内の全線において

表10 国・県道の路線別状況

(昭和58年4月1日現在、単位：m、%)

種別	路線名	町内延長	改良済	舗装済	改良率	舗装率
国道	208号線	3,621	3,621	3,621	100.0	100.0
	444号線	2,740	2,712	2,740	99.0	100.0
県道	佐賀大川線	1,022	0	1,022	0	100.0
	諸富西島線	1,867	1,867	1,867	100.0	100.0
	神埼諸富線	2,646	1,176	2,646	44.4	100.0
	相応津諸富線	1,873	443	1,873	23.7	100.0
	大詫間光法線	1,926	1,822	1,926	94.6	100.0
	諸富停車場線	58	58	58	100.0	100.0

資料：県道路課

(三) 道 路

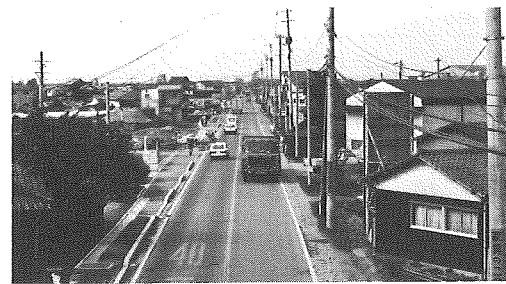
1 国・県道

諸富町内には、国道が二路線、県道が六路線通っている。

一般国道二〇八号線は昭和二十八年に二級国道に指定され昭和三十九年の道法の改正による国道の一・二級の区別が廃止されたことにより一般国道となった。一般国道四四四号線は昭和五十七年四月一日に県道大川く鹿島線が国道に昇格した。

昭和二十八年に道路整備の財源とするため、揮発油税が特定財源化されるなど「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定公布されたことに基づき翌二十九年度を初年度とする第一次道路整備五箇年計画が発足し、本格的な道路整備の歴史が開始された。

熊本市から佐賀市に至る一般国道二〇八号線は、南九州と西九州を結ぶ大動脈であるが、筑後川に架る諸富・大川橋が有料橋として開通した昭和三十年以前は現在の町道諸富駅石塚線を通じて諸富港の所にあった石塚渡船場から大



国道208号線 (小杭付近)

道 路

表11 町 道 の 状 況

(単位：m、㎡、%)

	延 長	面 積	改良済	舗装済	舗装率
昭和50年度	72,591	225,825	25,015	39,017	53.8
52	71,094	228,642	27,680	48,095	67.5
54	71,876	264,337	25,069	61,838	86.0
56	77,047	319,659	29,316	65,130	84.5
58	78,264	333,734	31,327	66,425	84.8

資料：町建設課

表12 一 級 町 道 の 現 況

(昭和58年4月1日現在)

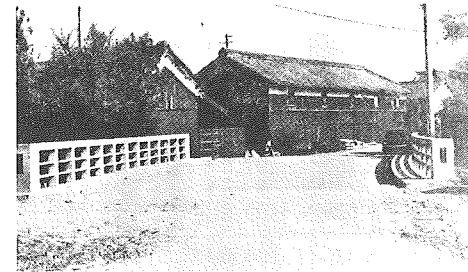
路 線 名	起 点	終 点	道路延長 (km)	舗装道	砂利道	舗装率 (%)
山 領 ~ 福 田 線	山領751-7	山領958-1	0.98	0.98	—	100.0
長井手~南小学校線	徳富2162-3	為重918-4	3.28	3.14	0.14	95.7
小 杭 ~ 浮 盃 線	為重188-4	寺井津211-1	1.07	1.07	—	100.0
長井手国道線	徳富 <sup>1636-5</sup> <sub>1855-4</sub>	諸富津 <sup>125-1</sup> <sub>126-10</sub>	1.26	1.26	—	100.0
諸富駅~石塚線	為重534	為重344-1	0.88	0.88	—	100.0
小曲~尾ノ島線	大堂2041	大堂883	1.88	1.88	—	100.0
大堂新村~橋津線	大堂941-1	大堂144-1	1.42	1.42	—	100.0
千歳~大堂渡端線	徳富1438-1	大堂438-3	1.98	1.98	—	100.0
千歳~松土井線	徳富1500-1	徳富1025-1	1.16	1.16	—	100.0
大 中 島 中 央 線	徳富616	徳富44	0.91	0.91	—	100.0
浮盃~搦棧橋線	寺井津192-2	寺井津160	0.45	0.45	—	100.0
二の橋~寺井橋線	為重933-1	寺井津408	0.88	0.88	—	100.0
上下~西寺井線	寺井津594	為重1695	0.57	0.57	—	100.0
街路~上大津諸富線	諸富津104-1	徳富1847-1	1.01	0.27	0.74	26.7

資料：町建設課

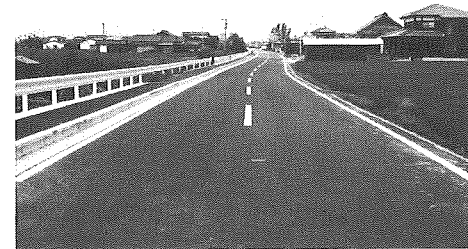
2 町 道

て改良舗装が完了した。  
 県道は、六路線あり町内を南北に佐賀く大川線、諸富く西島線、神崎く諸富線、大詫間く光法線の四路線と東西に相応津く諸富線の一路線でほかに諸富停車場線がある。

町道は、町村合併時の昭和三十年末においては、二〇六路線で総延長五万九八五九メートルであった。路面はすべて砂利道であり、筑後川の川砂を散布して維持管理されていたところであったが、昭和三十年代後半からの急速な自動車普及により路面補修は人力では管理できなくなりグレーダーを購入し、機械力による路面整備を実施することとなった。



昭和46年竣工時の松原橋（町道諸富駅石塚線）



一級町道長井手南小学校線



道路補修に活躍したグレーダー

盃搦橋線の道路改良において、延長四一三メートルに亘って舗装されたのが町内における道路舗装の第一号路線となった。既設の道路においても同年度に諸富駅石塚線が一六〇メートルにわたって舗装新設工事がなされ、以後、幹線道路から逐次改良工事と共に舗装工事が施工された。現在（昭和五十八年四月一日）一級町道一四路線、二級町道一二路線、その他二三七路線が町道として認定されている。

### 3 農 道

農耕が始まって以来、農道は存在したと考えられるが、その機能は時代とともに変化してきた。自給自足経済時代の人力や畜力を主体とした時代の農道は、集落と農耕を結ぶ通作用道路であって、せいぜい荷車が通れる程度の狭い構造的にも貧弱な道路であった。農道の機能は戦後とくに昭和三十年代以後大きく変化した。農業と他産業との所得格差、労働力の流出、兼業化の進展等により、労働生産性向上のためには、農業の機械化が不可欠な要件であり、農地条件の整備が

必要であった。

諸富町における農道は、昭和二十七年頃から農地交換分合附帯事業として整備がなされているが、昭和三十年代後半頃からの農業用機械の普及により、構造改善事業、稲作転換特別対策事業、小規模土地改良事業、農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業（農免道）、農用地利用増進対策事業等により随時農道の整備が進められてきた。農作業の機械化に対応できるよう、圃場区画の整備、用排水条件の整備と合わせて農道網の整備が必要であり、昭和五十七年度から実施されている大規模圃場整備事業の推進に期待がかけられている。

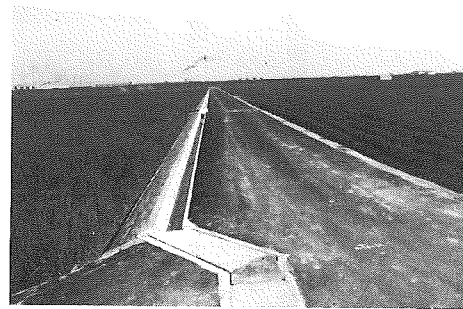
### 4 橋 り よ う

本町は自然陸化や古くから干拓によって造成された土地が多く、土質が非常に軟弱で、潟土の深さは四〇メートルにおよんでいる。土地利用の事情から、用水堀（クリーク）が縦横にあるため、多数の中小橋が点在し、道路延長に対する橋りよう数はきわめて多い。また、大多数の橋りようが軟弱地盤地帯に位置するため、橋りよう整備に多額の工費を要している。

### 道 路

本町では昔の木橋をコンクリートの永久橋として年々改良が加えられてきた。

町内で最大の橋りようは筑後川にかかる国道二〇八号線の諸富・大川橋で、橋長は二橋で、四五二メートルある。昭



小規模土地改良事業農道整備による大中島第5線

表13 町道における橋梁

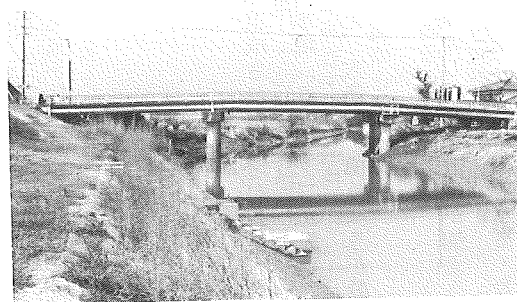
(昭和58年4月1日現在)

道路種別	永 久 橋				合 計				
	橋長2m以上 15m未満		15 m 以上 100m未満		2 m 以上 15m未満		15 m 以上 100m未満		
	橋数	橋長	橋数	橋長	橋数	橋長	橋数	橋長	
町 道 計	92	354	2	33	92	354	2	33	
幹線町道計	39	180	2	33	41	180	2	33	
内 訳	一級町道	22	119	2	33	24	119	2	33
	二級町道	17	61			17	61		
その他町道	53	174			53	174			

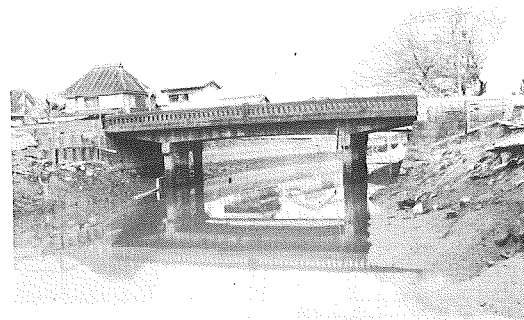
資料：町建設課



加与丁橋



蒲田津橋



寺井橋

和二十七年より工事にかかり、三十年十月完成、型式はトラス橋で総事業費三億二、八〇〇万円であった。  
 このほか主な橋は佐賀江湖にかかる加与丁橋がある。これは最初慶応二年（一八六六）架設されたが、昭和十年コンクリート橋に改修された。また蒲田津橋はもと渡船によって、大堂く蒲田津間を連絡していたが、昭和七年鉄筋コンクリート橋が架設された。  
 このほか新川にかかる寺井橋などがあるが、詳細は表13にみられるようにたくさん橋りようがある。近年交通量が多いため、橋の老朽化がはなはだしく、年次計画によって、改良が進められている。

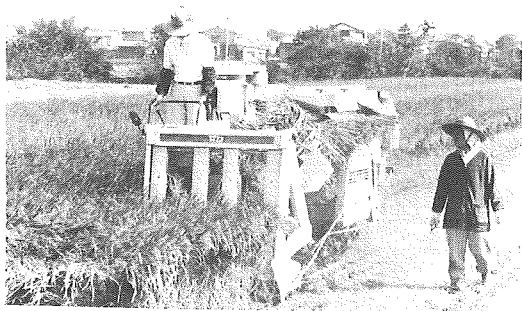
## 五 農 業

### (一) 概 況

第二次大戦の終戦直後から昭和二十七年四月の対日講和条約が発効されるまでの期間における我が国の政治・経済は、完全に占領行政のもとにおかれていた。農林行政においても例外でなく、昭和二十年食糧危機突破官民懇談会、主要食糧供出確保のための取締強化、昭和二十二年には供米強権発動及び農地改革など、強固な措置が講ぜられ、農村の民主化と食糧の自給力拡大に全力が注がれた。

そして、昭和二十年代末期に至り連年豊作に恵まれ、戦前の農業生産水準の三割も上回る安定的発展をとげるとともに、農民の社会的地位も遂次向上してきた。

ところが、農家所得と他産業所得との格差の逆転と同時に、米麦を中心とする食糧農産物の国際的な過剰傾向等から、米の統制撤廃論ともからんで、農業の将来の方向に不安を投げかけるに至った。



自脱型コンバインによる稲刈り