

4 샤쿠시이와

샤쿠시이와(국자 바위)는 주상절리 부분을 국자의 손잡이로, 그 위에 엔테블러처라 불리는 부분을 국을 뜨는 부분에 견주어 붙여진 이름이라고 합니다. 엔테블러처란 본래라면 세로로 진행될 냉각 방향이 안정되지 않아 화쇄류가 두껍게 쌓였기 때문에 볼 수 있는 현상이라고 생각됩니다.

지역 주민에게는 국자로 보였던 것입니다



샤쿠시 (국자)

아소 화쇄류와 주상절리

9만년 전 아소에서 거대 분화 시, 규슈 섬을 감싸는 듯한 대화쇄류가 발생하여 규슈 지방을 중심으로 큰 영향을 주었습니다. 특히 아소산의 동쪽 다케타, 분고오노, 우스키에서는 저지대의 대부분이 덮여 그대로 식어 굳어진 아소 용결 응회암을 볼 수 있습니다.

화쇄류란 화산의 분화로 인해 분출된 화산 가스나 용암, 화산재, 바위 등이 붕괴되어 낮은 곳을 향하여 내려가는 것을 말하며, 시속 100km가 넘는 스피드와 300℃에서 700℃에 달하는 열을 가졌다고 합니다. 화쇄류는 고열인 채 멈추었기 때문에 자신이 가지고 있던 열로 다시 녹으면서 서서히 식어 갔습니다. 이때 위 아래쪽이 식어 가면서 수축하여 세로 방향의 균열이 마치 연필들을 묶은 것 같은 모습이 되었습니다. 이것이 주상절리라 불리는 것입니다.



마치 커튼과 같은 바위. 자연이 만들었다고 믿기 어려운 바위입니다.

2 도로로바시 다리

1934년 건설. 오쿠다케가와 강의 상류 가타무키산의 나무를 운반하기 위해 영림서(산림청)가 철도를 부설하였습니다. 이때 건설된 돌다리입니다. 철도를 부설하기 위해 다리는 길고 거대해졌고 두 아치의 경간(지주와 지주 사이의 거리)은 각각 32.1m(오른쪽), 26.2m(왼쪽), 수면에서 철교까지의 높이는 27m입니다. 데아이바시 다리와 도로로바시 다리에 사용된 돌은 모두 이 곳에서 채취한 아소 용결 응회암. 거대 분화를 일으킨 아소산과 관계가 깊은 돌입니다.



건설중인 도로로바시 다리. 아치를 만드는 모습을 잘 알 수 있다.

3

1 데아이바시 다리

1924년 건설. 다리 아래를 흐르는 오쿠다케가와 강의 오른쪽에 있는 도로로 지구와 왼쪽에 있는 히라이시 지구를 연결하는 인도교로 건설되었습니다. 아치 부분의 경간(지주와 지주 사이의 거리)은 29.3m로 옆에 있는 도로로바시 다리에 이어 일본 2위의 길이입니다. 석공예는 당시의 주민 '사카이 주코'의 이름이 있습니다. 다리 길이는 32.2m, 폭은 3.9m입니다.

돌다리에는 바위를 많이 사용하지만 모으는 것은 쉽지 않아요.



지오 가이드

바위는 강에도 절벽에도 많이 있어요.

포토존 표지 사진은 여기서 촬영하였습니다.

3

3 박스캐년 협곡

상자 모양과 같은 협곡은 분고오노 지오 파크를 대표하는 경관 중 하나입니다. 사람들은 이 협곡을 넘어 가기가 매우 어려웠습니다.



이것은 자연의 섭리와 사람들 소원의 결정체

9만년 전에 일어난 아소산의 분화로 인한 대화쇄류는 아소산에서 가까운 분고오노의 땅 대부분을 덮은 후 식어 굳어져 '아소 용결 응회암'이 되었습니다. 식는 과정에서 생긴 세로 방향의 균열이 강에 의해 깎여 마치 수직으로 세운 커다란 도랑과 같은 계곡을 만들었습니다. 강을 건너고 싶었던 사람들에게 이 협곡은 매우 곤란한 존재였지만 에도 시대(1603~1868년)가 되자 이 곳에 석조 아치 다리를 건설하는 기술이 전해져 눈앞에 있는 절벽에서 '아소 용결 응회암'을 잘라내 건설 자재로 사용하였습니다.

아소의 대분화와 강이 만든 계곡



현재의 오쿠다케가와 강의 흐름은 9만년 전 아소의 분화 이전부터 있던 강이라고 생각됩니다.

9만년 전 아소산은 산을 모두 날려 버릴 정도의 대분화를 일으켰고 화쇄류가 발생하였습니다.

화쇄류는 낮은 곳을 향해 흘렀습니다. 특히 강이 흐르고 있었던 부분에 대량으로 쌓였습니다.

화쇄류는 그대로 멈췄다가 자신의 열로 다시 녹은 후 서서히 식었습니다.

원래 낮았던 곳을 화쇄류가 덮었기 때문에 강은 다시 같은 곳을 흐르게 되었습니다.

강의 흐름은 단단한 바위도 깎았습니다. 세로 방향의 균열이 깊은 골짜기를 만들었습니다.



포토존



자동차 주의



발밑 주의