

★ごんぞうと歩くプレミアムツアー★

北九州土木遺産めぐり

遠賀川と若松 編



「東洋一の夢の吊り橋」と言われた若戸大橋と石炭積出で栄えた若松港。

この度、令和元年には、そのふもとにある若松港築港関連施設群が土木遺産に認定されたと。

新しい北九州の見どころスポットになるとよ。

そして堀川のある中間エリアも訪ねてみるっちゃ！

案内人：ごんぞう

ごんぞう

北九州では、沖の本船で石炭荷役をする沖仲仕のことを“ごんぞう”、あるいは“ごんぞ”と呼んだ。

“ごんぞう”の語源は、昔、布で編んだ草鞋のことを“ごんず”といい、それを履いていたことから転化したという説や“ごんぞう”という腕力の強い人気者の名前からでた説などがあり、はっきりしていない。

“ごんぞう”には石炭荷役請負業者である組に所属するもの(部屋沖仕)の他に、組を渡り歩く“わたりごんぞう”と呼ばれる者もいた。



さあ、遠賀川から折尾を経て石炭の積出港として栄えた若松港と我が国の海上架橋技術を生んだ若戸大橋、さらには沈埋トンネル(若戸トンネル)をたどる今昔物語「北九州土木遺産めぐり(遠賀川と若松編)プレミアムツアー」にわしが案内するっちゃ！

全体エリア MAP

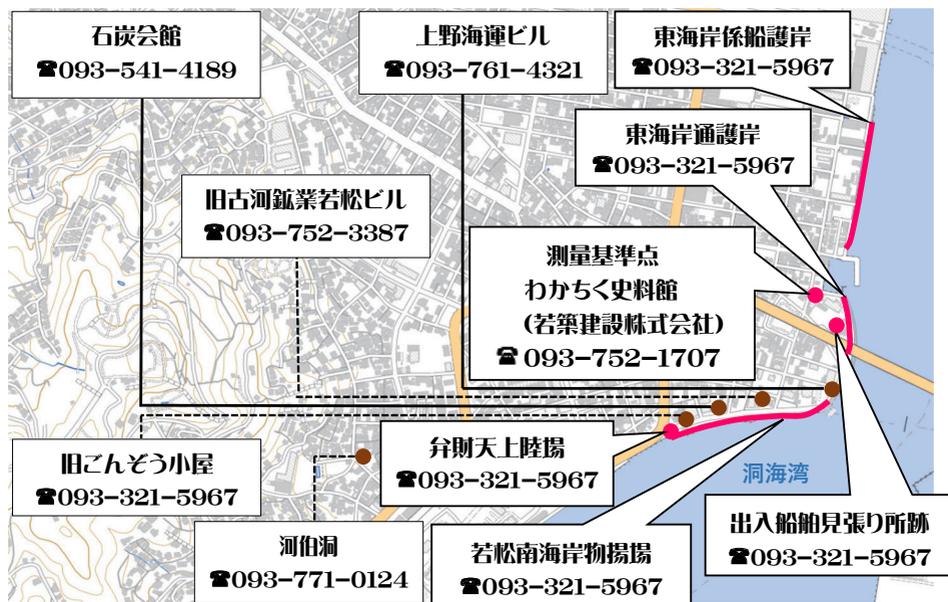


地図：国土地理院地図引用

若松エリア ～石炭と洞海湾～

土木遺産に認定された石炭積出港として繁栄した頃の若松港の姿を伝える貴重な構造物たちっゅ。

若松港を擁する洞海湾開発の歴史は、わかちく資料館でも学ぶことができるよ。



地図：国土地理院地図引用

若松港築港の歴史を今に伝える6つ土木遺産

産業革命の動力となった「石炭」。特に飯塚・田川・直方市を中心とした筑豊エリアは全国有数の産出量を誇り、その出荷港となった若松港の若松南海岸エリアは、当時、料亭の数が100を超えるほどの繁華街として栄え、今もその面影を残している。2019（令和元）年度に土木学会選奨土木遺産として認定を受けた「若松港築港関連施設群」を訪ねてみよう！

祝・土木遺産認定！『若松港築港関連施設群』

◆東海岸係船護岸

1892（明治 25）年から 1901（明治 34）年の間、かつて洞海湾の入口であった場所において、当初は防波堤として建設された石垣であり、約 850m が護岸として現存している。

洞海湾各所の岩石を使用しており、中心には木杭が等間隔で固定され、それらを横木で連結して石垣の移動や崩れを防いでおり、当時としては珍しい構造であった。



東海岸係船護岸
(提供：北九州市)

◆東海岸通護岸

東海岸係船護岸と同時期において、埋立護岸として建設された石積護岸である。

1890（明治 23）年、若松港築造のために洞海湾の浚渫を行った若松築港会社〔現在の若築建設(株)〕は、当時からこの背後地に社屋を構え、港の運営や拡張工事にあたっていた。（土木学会認定土木遺産）



東海岸通護岸
(提供：北九州市)

右の建物は若築建設のビル、
左奥が若戸大橋。

◆測量基準点

明治時代に使用された測量基準点であり、わかちく史料館敷地内に残されている。

当該敷地は、若松港の築港事業最初期となる 1892(明治 25)年頃、海側に張り出して埋立拡張された土地であり、以降の防波堤建設などの築港事業において見通しが確保しやすい場所であった。

当時、測量に使用された標石をそのまま屋外展示しており、明治の空気を感じることができる。



測量基準点

手前の丸い石が基準点として使用
されていた標石である。

◆出入船舶見張り所跡

若松築港会社は、埋立工事や港の管理維持費用をまかなうため、福岡県知事より許可を受け、洞海湾に出入りする船舶から港銭（船舶の入港料）を徴収していた。

現存する出入船舶見張り所は、1931（昭和6）年に設置され、1938（昭和13）年に港の運営が福岡県に移管されるまで、不正入港を監視するため使用されていた。



出入船舶見張り所跡

◆^{ものあげば}若松南海岸物揚場

昭和初期に作られた物揚場であり、当時この地には、大小の石炭関係会社の事務所や商店が建ち並び、若松が生んだ芥川賞作家・火野葦平の父・玉井金五郎が1906（明治39）年に設立した石炭荷役請負業「玉井組」の事務所もこの背後にあった。



若松南海岸物揚場

◆弁財天上陸場

この石段式護岸は、1917（大正6）年頃、若松市により、石段左右の常夜灯は、1921（大正10）年、地元の商店主等により建設された。

当時、弁財天上陸場と呼ばれ、ごんぞうをはじめ、洞海湾で活躍した人々の乗降や荷役作業の場であった。

背後の「厳島神社」の祭神である市杵島姫命（イチキシマヒメノミコト）は、七福神のなかの弁財天として、水の守り神として当時より多くの海運関係者の信仰を集めており、若松発展の原点の一つというべき地である。

現存のものは、1996（平成8年）に一部補修が施され、ほぼ当時のままに復元されている。



弁財天上陸場

若松築港の歴史が分かるその他の施設



わかちく史料館（若築建設ビル内）

◇わかちく史料館(若築建設)

若築建設（株）は、1890（明治23）年、石炭積出港開発のため設立された若松築港会社を前身としている。

その史料館では、昔の図面や測量機、石炭産業の歴史映像や洞海湾のジオラマが洞海湾の歴史に誘う。

◇上野海運ビル(旧三菱合資会社若松支店)

「上野ビル」は、1913（大正2）年完成で100年以上の歴史のある国登録有形文化財建造物である。

3階建てのレンガ造りの本館は、左右対称の重厚な外観である。内部には、中央に広い吹き抜けがあり、装飾付の手摺やステンドグラスを用いた天井ガラスが華やかな雰囲気を醸し出している。倉庫棟は三菱の社標が掲げられ、映画やCMのロケ地として使われることもある。



上野海運ビル

◇旧古河鉱業若松ビル

1919（大正8）年の赤レンガ造りの2階建て建築（国登録有形文化財）で、中央の塔屋や、レンガの柱型とその間の三連の窓を抱き込む石の部分が特徴的である。

若松に残された近代建築の中でも最も華やかな外観であり、当時の勇姿をうかがえる。



旧古河鉱業若松ビル

◇石炭会館

1905（明治38）年に建てられ、若松区内に現存する洋風建築としては、最も古い建物である。

明治期、石炭関連事業の競争が激化し価格や品質の混乱を招いたため、1875（明治8）年、石炭問屋組合の事務所となる。

一方で、石炭関係者の社交場、クラブ、迎賓館として公会堂のような役割も果たした。

1973（昭和48）年より、株式会社石炭会館の事務所として現在に至っている。

外装はモルタル塗だが、壁面に目地を入れ、石造り風の印象を与えている他、玄関ポーチにある古代ギリシャ建築様式のドリス式四本が、建物の対称性をより際立たせている。



石炭会館

◇旧ごんぞう小屋

1901（明治34）年建設当時は、若松と戸畑（牧山）を結ぶ洞海湾の渡船発着場であった。1904（明治37）年頃から1965（昭和40）年まで、ごんぞうの詰め所として利用された。



旧ごんぞう小屋

「ごんぞう」

沖の本船で石炭荷役をするおきなかし沖仲仕（当時「ごんぞう」とも呼ばれる）は、はしけ舢舨（大型船と陸との間を往復して貨物や乗客を運ぶ小舟）から大型船に石炭を積み替える技術と忍耐力が伴う荷役作業を行っていた。若松の小説家・火野葦平は「花と龍」で、その激しくも活気のある生活を描いている。



当時のごんぞう小屋とごんぞう達

（イラスト：ごんぞう小屋の展示パネルより）

HISTORY

日本一の石炭積出し港・若松港の歴史

北九州港に位置する洞海湾・若松港は、背後にある筑豊炭田からの石炭の積出し基地として1890（明治23）年以降に開発整備が始まった。

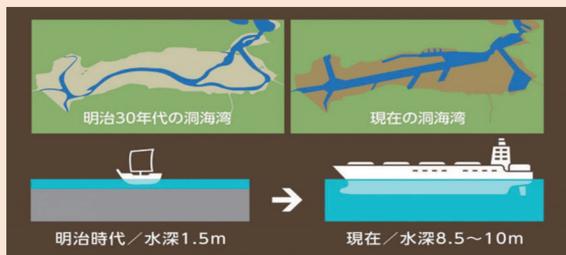
石炭は18世紀初め頃、筑豊地方では「燃える石」として薪の代わり使われており、18世紀半ばからは筑豊の炭鉱も開発されて瀬戸内の塩田燃料として、江戸末期以降は軍艦の燃料として、さらに明治期には製鉄の溶解炉の燃料としての需要の高まりを見せた。

筑豊で採れた石炭は、「川ひらた」と呼ばれる底の浅い小型船で遠賀川（堀川・江川）を下り、洞海湾に運ばれた。この頃の洞海湾は、干潮時、ほとんどの海底が露出する遠浅の内海だった。

さらに、明治になると開国がきっかけとなり、急速な近代化が進み、石炭需要はさらに増え、筑豊炭田は国内最大級の規模を誇った。1891（明治24）年には筑豊興業鉄道が開通し、川ひらたは鉄道に取って代わられた。

石炭というエネルギー源が注目された北九州に対して、明治政府は、富国強兵策から大砲製造用の鉄の確保をめざし、1901（明治34）年、洞海湾に官営八幡製鉄所（日本で2番目創設）を設立した。製鉄燃料として、乾留した石炭（コークスとよばれる）を用いたため、鉄造りに必要な石炭を水路や鉄道でスムーズに確保でき、船が横付けできる港として、この若松が選ばれた。ちなみに、日本初の製鉄所は岩手県の釜石製鉄所であった。

当時、ここで課題となったのは石炭の海上輸送能力であった。このため、大型化する船舶に対応するために、1890（明治23）年頃から若松築港会社（現在の若築建設）などが主体となり、大型汽船入港のための洞海湾浚渫（水深1.5mを6mに）や積出岸壁の整備が進められ、1898（明治31）年に若松港が開港した。



洞海湾の流域および水深の変遷が分かるイラスト

(提供:北九州市)

筑豊炭田から若松への石炭と積出量は大幅に増大し、1913（大正2）年、国内シェアの約50%（全国2,130万tのうち1,150万t）を占めるまでになり、その80%が若松港から積み出され、日本一の石炭積出港となった。

これによって北九州市域は、八幡製鉄所や陸軍造兵廠小倉工場をはじめとする一大軍需生産基地となり、日本の近代産業の発展に大きな地位を占めることとなった。

しかし、1950（昭和25）年代後半以降のエネルギー革命により、主要燃料が石炭から石油に変わったことにより、筑豊炭田の閉山が相次ぎ、1982（昭和57）年、若松港の鉄道貨物取扱いは廃止され貯炭場はなくなった。

なお、同地区に立地する新日鐵住金八幡製鉄所等の大規模な工場は、それぞれの敷地内に専用埠頭を備えていたため、製鉄に必要な輸入石炭には対応できた。

また、洞海湾の浚渫土砂により造成した埋立地には、重化学工業を中心に多くの工場が立地し、洞海湾は日本の四大工業地帯の一角として発展し、日本の経済成長を支える一翼を担った。



大正期の若松港
(提供：北九州市)



官営八幡製鉄所東田第一高炉

北九州市市民文化スポーツ局文化企画課：☎093-582-2391
(写真：北九州市観光情報サイトHP「東田第一高炉」より)

2015（平成27）年に世界遺産登録された官営八幡製鉄所の関連施設である。

現在は一般公開されており、広場内にはその歴史を学べるパネルや高炉で溶かした銑鉄を運ぶ貨車などが展示されている。

HISTORY

河伯洞(火野葦平旧居)

河伯洞は、若松出身の芥川賞受賞小説家・火野葦平（1907～1960）の記念館であり、1940（昭和15）年からその生涯を終える1960（昭和35）年までの大半を過ごした建物である。

二階の書斎からは、『花と龍』『革命前後』などの作品が生み出された。

『花と龍』は、彼の父である玉井金五郎（若松の仲士・玉井組 組長）と妻（マン）の夫婦及びその家族の歴史を物語る長編小説であり、映画、舞台、テレビなどで数多く上演されている。

若松市民会館においても葦平の資料館があり、玉井家寄託による遺品を見学することができる。なお、彼の父は玉井組の創始者であり、ペシャワール会の医師 故・中村哲氏は葦平の甥にあたる。



河伯洞（提供：北九州市）



火野葦平の写真

（写真：ごんぞう小屋の中に展示されていた説明パネルより）



玉井組事務所跡

（ごんぞう小屋の道路挟んで向かい側の案内板）
火野葦平の父（玉井金五郎）と母（マン）が、1906（明治39）年に設立した石炭荷役請負業「玉井組」の事務所があったところ。

我が国最初の本格的長大吊橋“若戸大橋”と 地域住民待望の“若戸トンネル”

わが国の長大吊り橋のパイオニア、若戸大橋は多くの時間を費やして建設が始まり、土木技術者に大きな自信と勇気を与えた橋っちゃんね！

そして、後に続く関門橋や本州四国連絡橋、レインボーブリッジ、明石海峡大橋などの建設のお手本となつとーと。



地図：国土地理院地図引用

◇若戸大橋

北九州の象徴となっている真紅の若戸大橋は、1962（昭和 37）年 9 月 26 日に開通し、洞海湾ごしに北九州市若松区本町と戸畑区新池を結ぶ吊り橋である（全長 2.1 km）。

旧日本道路公団などが整備し、拡幅を含む総事業費は 225 億円である。2018（平成 30）年 3 月、累計の通行台数が 7 億台を突破している。

主塔の高さは海面 83m、主塔間の距離は 367m、主ケーブルは 1 本 700m、直径は 508mm ある。海面から橋までの桁下高は、満潮時の海面で 40m あり、大型の貨物船が出入りすることが可能な構造になっている。

開通時から一般有料道路であったが、2018（平成 30）年 12 月 1 日より、若戸トンネルと共に無料化された。

開通当初は 2 車線であり、戸畑橋台から若松橋台までの区間の車道外側には歩道が設置され、橋台内部に設置された客用エレベータにより昇降し、歩行者のほか自転車と原動機付自転車が利用できた。

開通時はすべて有料（原動機付自転車は車道利用の料金と同額）であったが、1971（昭和 46）年 2 月 1 日から歩行者のみ無料となった。

関門海峡に関門橋が架かる 1973（昭和 48）年 11 月 14 日（開通）までは、東洋一の長大橋を誇っていた。

その後、自動車交通需要の増大により車道の 4 車線化に伴い、1987（昭和 62）年 5 月に歩道が廃止されるとともに客用エレベータと展望台も撤去された。現在、歩行者・自転車は、「若戸渡船」を利用している。

この若戸大橋を彩る赤は「カドミウムレッド」と呼ばれ、アメリカ西海岸のゴールデンゲートブリッジとほぼ同じ色合を使用している。

2022（令和 4）年 9 月 27 日には 60 周年を迎える。



高塔山公園からみた若戸大橋

HISTORY

若戸大橋「我が国の最初の巨大吊り橋」

若戸大橋は、日本の土木技術と材料で造られており、後の関門橋や平戸大橋、本州四国連絡橋等の建設は、もっぱら若戸大橋を参考にして設計が行われた。

橋ができる以前は、洞海湾口の若松～戸畑間の行き来は、洞海湾を約20kmも迂回するか、渡し船に頼るしかなかった。

明治、大正時代には渡し船が若松と戸畑間を往復し、人や荷物を運んでいたが、車や馬など重いものは運べなかった。

1930（昭和5）年の渡船の転覆事故により、73名の死者を出す大惨事となり、地域住民から連絡道路を造ってほしいという声が高まり、1936（昭和11）年、湾をくぐる若戸トンネルが計画されたが、日中戦争や太平洋戦争の影響で中止となった。

やがて戦後の1952（昭和27）年、兩岸を結ぶ橋梁案が浮上し、1955年（昭和30）年から現地調査が始まった。当時の日本では、長大橋梁の建設経験が少なく、技術レベルは欧米諸国に大きく立ち遅れていた。

このため、工法調査から資材試験、風洞実験まで産学官が協力し、設計・建設の基礎データを徹底収集し、ようやく1958（昭和33）年に「若戸大橋」が着工された。

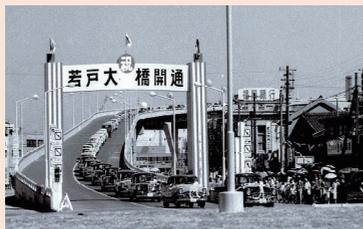
1962（昭和37）年9月完成の若戸大橋は、旧戸畑市がつながるだけでなく、数ヶ月後にひかえた北九州市誕生の架け橋となった。



若戸大橋の補剛桁の架設

（写真：北九州市HP「若戸大橋これまでのあゆみ」より）

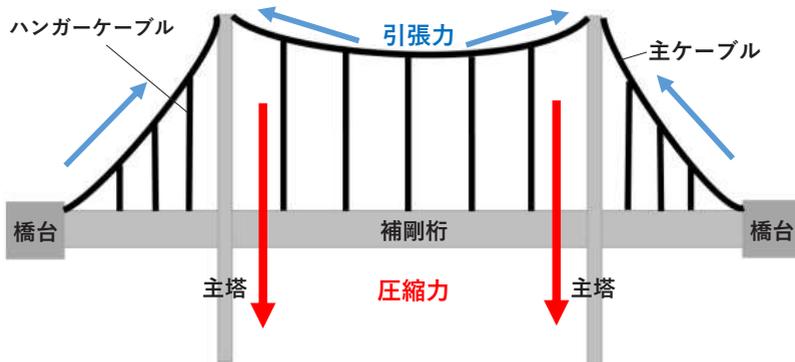
補剛桁は、若松側と戸畑側の両方から造って行き、最後は中央でつなぐという手順で架橋された。台風などの揺れに備え、トラック36台をのせて各部のたわみ、応力を測る振動試験も行われた。



若戸大橋が開通した昭和38年頃の様子

（提供：北九州市）

吊り橋の構造イメージ図



船が通る海峡に架ける長大橋には、中央に橋脚を建てる必要のない吊り橋が用いられる。

その構造は、「ケーブルを支える<主塔>、吊り橋の重さを支える<橋台>、<主ケーブル>、<ハンガーケーブル（吊り材）>、橋の通行部分に剛性補強の目的で設置される<補剛桁>」の5つの組み合わせで成り立っており、これらのパーツに強大な力が作用し合って、その安定性を保たれている。

こぼれ話

若戸大橋にまつわる撮影秘話



- ◆昭和 39 年公開の『宇宙大怪獣ドゴラ』（主演：夏木陽介、監督：本多猪四郎）では、公開前々年に開通したばかりの若戸大橋がドゴラによって破壊されるシーンに登場。
- ◆昭和 53 年 3 月 21 日放送（日本テレビ）の『大都会 PARTII（第 51 話北九州コネクション）』では、刑事ドラマのシーンに若戸大橋が登場。
- ◆昭和 54 年公開の『神様のくれた赤ん坊』（松竹映画）では、ラストシーンで桃井かおりと渡瀬恒彦が歩道のあった頃の若戸大橋を歩いている。
- ◆最近では、令和元年公開の「ママレード・ボーイ」において、若戸大橋や上野海運ビルが登場している。

◇若戸トンネル(新若戸道路)

若戸トンネル(海底トンネル)は、若戸大橋が開通 50 周年を迎えた 2012(平成 24)年 9 月に完成しており、若戸大橋の渋滞緩和及び、北九州市の重要な生産・物流拠点である響灘地区の交通需要の増加に対応するために新たに整備された港湾道路である。

延長は、若松と戸畑を結ぶ 2.3km であり、このうちトンネル部分は約 770m である。



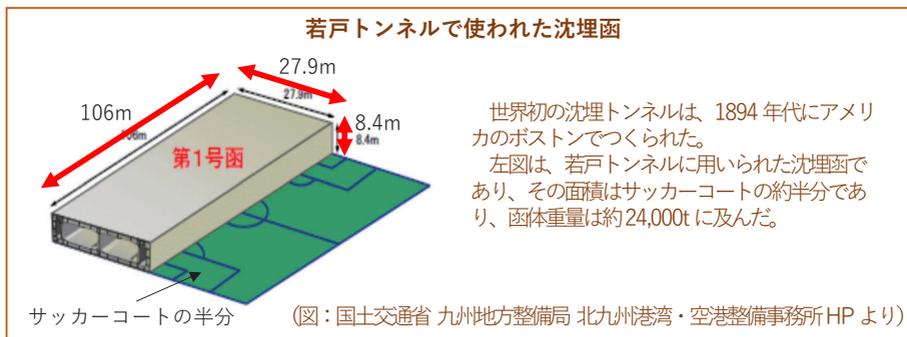
若戸トンネルの戸畑側通行口
(写真:北九州市HPより)

その工事では、陸上であらかじめ造った箱型のトンネルユニット(沈埋函)をそのまま事前に掘削しておいた海底の溝に埋め、海中で複数のユニットをつないでトンネルにする沈埋工法が用いられた。

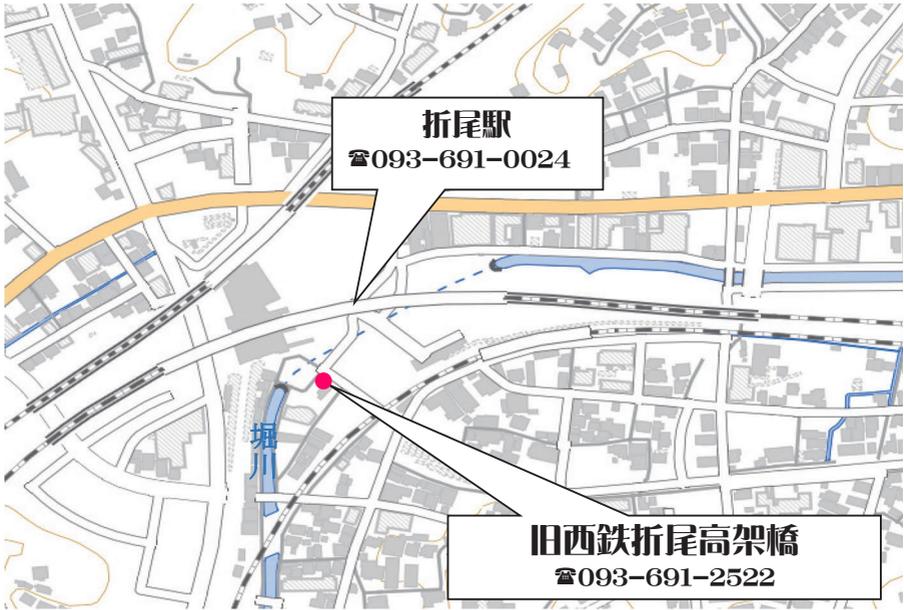
シールドトンネル式と比較すると、陸上部の延長を短くできることがメリットであり、トンネルの沈埋函は、コンクリートを 2 枚の鋼板で挟んだフルサンドイッチ構造となっている。

なお、洞海湾の海底にトンネルを掘るという構想は、大正時代末からあり、小説「花と龍」にも登場する吉田磯吉(「川ひらた」の船頭から身をおこし代議士になった人物)が、当時、この構想の推進役になったが、「50 年後の夢物語」と言われ相手にされなかった。

それ以降、90 年近い歳月を経て、九州で初めての自動車専用沈埋トンネルがこの地において完成した。



折尾エリア ～鉄道と石炭～



地図：国土地理院地図引用

折尾は、明治以降、石炭輸送の中継地として発展した。

折尾駅舎も明治に作られ長い歴史があり、今年には新駅舎が完成。

近くの高架橋には我が国でも希な“ねじりまんぼ”があるっちゃ！





今年新しく誕生した駅舎の折尾駅（東口）



駅舎内観の解体前後の変化

（写真：北九州市 HP「新折尾駅舎開業パンフレット」より）

2012（平成 24）年に再整備が始まり、2021（令和 3）年 1 月、かつての姿（1916（大正 5）年）を再現した新駅舎がオープンした。

駅舎は、待合室の格子の天井や開口部廻りの装飾などに、当時の外観を可能な限り再現するデザインを凝らしている。

◇折尾駅

JR 折尾駅周辺には江戸時代より年貢米など物資の輸送に用いられた堀川（運河）があった。

明治期以降、筑豊炭田を背景に、中継点としての折尾駅は、鹿児島本線と筑豊本線が十字に交差する立体交差駅となった。

駅を中心とする折尾界隈は、筑豊炭田と若松港を結ぶ石炭の要衝として賑わった。

その後、1965（昭和 40）年代からは、鉄道の利便性を生かして大学・高校等の立地が進み、学生数約 10,000 人の学園都市となった。

初代折尾駅の開業は 1891（明治 24）年であり、九州鉄道と筑豊興業鉄道の駅が別々の場所にあった。1895（明治 28）年、この二社が共同して、一つの折尾駅舎を新しく開業する。

1916（大正 5）年には三代目の駅舎が誕生し、以降は長らく愛用された駅舎は、交通環境改善を目的に、



旧西鉄折尾高架橋
(一番左が「ねじりまんぼ」)

◇旧西鉄折尾高架橋

折尾駅東口のロータリーから踏切を超えるとすぐ右手に見える3連のレンガ造りアーチが旧西鉄折尾高架橋である。

1914(大正3)年、九州電機軌道株式会社(現・西日本鉄道)が、黒崎駅～折尾間の鉄道敷設のために建設したものである。当時は、全長88.50mあった日本最大級の9連のレンガ造

りアーチであったが、1985(昭和60)年の駅前再開発、2011(平成23)年からの折尾地区再整備に伴い、計6連が撤去され、3連のアーチが残った。

このうち、向かって左側のトンネルは、「ねじりまんぼ」というきわめて特殊な工法で造られていることが確認できる。

このトンネルは、道路が線路に対して直角に交わらず、少し斜めに交差していたため、レンガを斜めに切り張っている。このようなトンネルは、全国でも20数ヶ所にしか残っていない。

「まんぼ」とは線路の下を通るトンネル状の通路を示す方言であり、現在、この工法「ねじりまんぼ」の技術を受け継いだ者はいない。

なお、日本に現存するものとしては、当地の「ねじりまんぼ」が国内最大規模(正径間:6.10m)となっている。



上空からみた図

高架橋と下を通る道路が約75度で交差している。



「ねじりまんぼ」のレンガ積み

ねじりまんぼのトンネルは、坑口も斜めになるが、軸力をアーチ全体に伝達させるため、交差角に合わせて煉瓦を捻って積むことによって力を配分させる。

その捻って積むことを「ねじり」と表現している。

中間エリア ～石炭と運河～

遠賀川と洞海湾を結ぶ運河・堀川が 2021 年に掘削開始 400 年を迎えたのを記念し、中間市では 2020 年末に現地見学会などが催された。

問い合わせ先：中間市教育委員会生涯学習課
☎093-246-6224

堀川
☎093-246-6224

遠賀川

中間市

中間唐戸水門
☎093-246-6224

地図：国土地理院地図引用

堀川（運河）が「歴史の道百選」に選ばれたとよ！

江戸時代は灌漑水路として、明治期には「川ひらた」という小舟で石炭を運んだ輸送通路として重要な役割を果たしてきた川であり、「宝川」と呼ばれる人々にとって宝物のような川となったっちゃ。



◇堀川

堀川は、遠賀川と洞海湾を結ぶ全長 12.1km の運河で八幡西区、中間市、水巻町を流れる。

1983（昭和 58）年に福岡県指定文化財に、さらに 2019（令和元）年には、歴史的、文化的に重要な由緒を持つ古道や交通関係遺産を顕彰する「歴史の道百選」（文化庁認定）に選定された。なお、認定区間は、八幡西区楠橋西から JR 折尾駅近くまでの約 10 km となっている。



堀川

（奥に唐戸水門が見えるが、現在の堀川は、灌漑路や排水用の水路となっている。）



折尾駅と堀川の位置関係が分かる図
（折尾駅東口にある堀川の説明板より）



堀川沿いにそびえる「唐戸の大楠 2 本」

写真の大木は、「唐戸の大楠」と呼ばれ、樹齢約 250～300 年で中間唐戸水門とほぼ同じ時期に存在していたと推測されており、1999（平成 11）年に中間市指定文化財に登録されている。



HISTORY

人口運河「堀川」の歴史

江戸時代初めの遠賀川は、現在の堤防はなく、毎年梅雨期になると氾濫し、遠賀、鞍手、穂波（現在の飯塚市）、嘉穂の4郡一帯は泥海と化し、穀物は壊滅し、家屋が流失するのを自然の猛威として恐れをなしているだけだった。

豊臣秀吉の家臣・黒田官兵衛の子で、徳川幕府成立後も筑前（福岡県）を治めた初代筑前藩主黒田長政は、その実情を聞き知ると、1612（慶長17）年に「遠賀川治水大計」を立て、遠賀川の改修により、二つの川筋を一本にまとめるとともに、中間から洞海湾へ人工の運河（堀川）を開削した。

その目的は、洪水防止・遠賀川以東の灌漑用水の確保・洞海湾方面への物資の輸送であり、「堀川」の開削工事には、藩内から13万人が集められた。

1621（元和7）年、中間市から水巻町、八幡西区折尾を通して洞海湾に至る大工事となる「堀川」の掘削を開始した。しかし、2年後、藩財政の悪化とともに工事は中断された。それから百年後の1730年代（享保年間）におきた大飢饉を契機として、6代藩主・黒田継高の時代に新田開発に伴い、その工事が再開された（長政の死より128年後）。

工事を任された郡総司^{くしはしまたのしん}櫛橋又之進は一帯を踏破し、慎重な掘り試しを行うなど綿密な計画を立ててこれに臨んだ。

工事の難所となったのは、堅牢な吉田村^{くるまがえし}車返の岩盤切貫工事であり、長さ405m、川幅約6.8m、峠から川底までの深さ20mの岩山を切り貫くのに9年を要した。



黒田長政
(唐戸水門の説明板より)



黒田継高
(唐戸水門の説明板より)

現場で直接指揮をした一田久作^{いち だ きゅうさく}らの
懸命な働きにより、12年後の1762
(宝暦12)年、遠賀川からの取水口
「堀川の間唐戸」の完成をもってつ
いに開通した。

なお、全工事の完成は、寿命唐戸水
門が設置された1804(文化元)年であ
った。

中間唐戸の完成後、遠賀川の水を水
門に引き入れるために、遠賀川を堰き
止めた結果、上流の地域で湿田化が起
こってしまったため、堀川は楠橋まで
延長され、更に「寿命唐戸^{じめのからと}」がつくら
れた。

堀川の開通は、流域村々に灌漑用水を
提供し、20町余りの新たな水田が生ま
れ、周辺住民に多大な恩恵をもたらし
た。

堀川の開通と共に通船が行われ、運河としても大きな役割を果たした。

江戸時代には、嘉穂・遠賀・鞍手・穂波四郡の藩米を年貢米として運送
し、明治時代には、筑豊地域で産出した石炭を洞海湾に運送する大動脈とし
て機能し、1900(明治33)年度には年間約13万隻もの石炭輸送船(川ひら
た)が堀川を通過した。

その後、昭和の初期に石炭の大量輸送を可能とした蒸気機関車が走る鉄道
に変わるまで、堀川は北部九州一帯の経済基盤また日本の近代化を支えた。

当時の人々の情熱と高い土木技術が堀川開通を成功に導いた。



「車返しの切り通し跡」

(写真：北九州市 HP より)

現在の遠賀郡水巻町吉田～大膳二丁目にかけての
堀川には硬い地層と急斜面になっており、開削当
時の岸壁に残されたノミの跡が残っている。



寿命の唐戸

(提供：北九州市)

堀川治いに設置された陶板（イラスト：水巻町教育委員会提供）

イラストと写真から、堀川の開削の歴史とその後の堀川周辺の繁栄の様子が分かる。



遠賀川のたび重なる洪水で不作になり、食べ物がなく苦しむ人々。



洪水から村を救う方法を相談する村人たち。



代官に遠賀川の治水や灌漑をお願いする村人たち。



洪水で困りはてる村々を視察する福岡藩初代藩主の黒田長政。1620（元和6）年。



堀川開削で治水を図ろうとする福岡藩家老栗山大膳くりやまたいげんと運河をつくる農民。
1621（元和7）年～1623（元和9）年。



1716～1736年（享保年間）の大飢饉の後で、福岡藩の藩政建て直しを迫られた六代藩主の黒田継高。



再開された堀川開削工事を指揮する郡総司の櫛橋又之進。1751（宝暦元）年より。



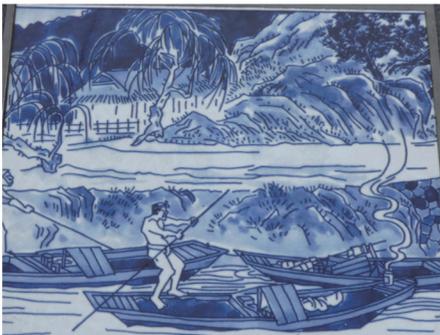
堀川開削の難所吉田車返しの切り抜きを指導する一田久作。ノミヤツチによる工事風景。郷夫と呼ばれる「石工」たちは土木工事の専門家であった。



強い水門を作るため備前国（岡山県）の吉井川水門まで調べに行く一田久作。1762（宝暦12）年。



1762（宝暦12）年に開通した堀川。もどり船を曳く船頭たち。



開通した堀川を通る川ひらたと舟を操る船頭



車返しの切り抜きを列をなして進む川ひらたの水は澄み切って川底の砂まで見えていた。



雪の日の中間唐戸（明治時代）



堀川沿いを走る祇園祭りの山車（大正12年7月）

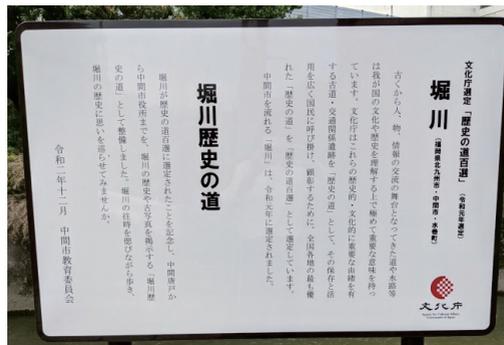


堀川沿いを走る自動車
（大正時代・岩瀬周辺）

堀川筋には江戸時代より多くの商店
が建ち並び賑わいをみせていた。



堀川沿いを歩く葬列（屋島周辺）



「歴史の道百選」に選ばれた堀川の説明板（堀川沿い）



中間唐戸水門

◇中間唐戸水門

「唐戸」には水門という意味があり、その構造もユニークである。遠賀川の洪水に耐えることが出来るよう、岩盤の土地に建築され、細長い板（堰板）を水門の溝に入れ、その枚数によって水量を調節する構造になっている。堰板も天井石の下に、表戸と裏戸の二重構造となっ

ており、天井石の上は水があふれるのを防ぐため中戸が設置されている。その上には堰板を収納するための上家が建てられており、鳥居巻という流れをせき止める装置が2カ所設けられている。県指定文化財となっている。



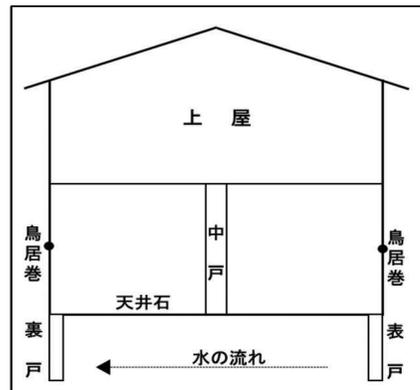
横からみた唐戸水門

（堰板を保管する上屋の下に、水量を調節する堰板が積まれている。寿命の唐戸も同じ造りになっている。）



水量を調整する堰板

左側に中戸という仕切り板がある。



唐戸水門の概略図

付 唐津街道と長崎街道



地図：唐津街道むなかた推進協議会 HP「ちょっとよしみち唐津街道むなかた」引用

昔から道があるところには、人と文化の交流が育まれてきたよ。

唐津街道は古代の九州北部の玄界灘沿岸の要路で、交流の歴史を今に伝えてくれるっちゃ！



◇唐津街道

唐津街道は、若松宿から響灘、玄界灘に沿って筑前博多を經由して肥前唐津に至る道で、古代より大陸から日本へ文化を運んだメイン・ロードとして、歴史とロマンに満ちた街道である。

戦国時代には、秀吉が朝鮮出兵の際に、その前線基地として

唐津街道の終着地近くの呼子に名護屋城を築いた。そこに徳川家康以下全国から諸大名武将を集結させ2度にわたって朝鮮へ侵攻し、その時も多くの武将達が、この唐津街道を行きかったといわれている。

さらに、江戸時代は参勤交代路として、現在のような唐津街道が整備されており、当初は陸路で若松までのぼり、若松から大阪まで船で参勤していたが、その後、若松からの船による参勤が禁止されたため、赤間から長崎街道の木屋瀬、黒崎の陸路に変わっていった。

また、唐津街道沿線には、2017（平成29）年に世界遺産に登録された『『神宿る島』宗像・沖ノ島と関連遺産群』がある。

遺産群は、島そのものが信仰対象である沖ノ島（宗像大社沖津宮）と、新原・奴山古墳群、宗像大社中津宮、宗像大社辺津宮、宗像大社沖津宮遙拝所で構成される。

古代の自然信仰の形成と継承の過程を物語る世界でも例のない遺産群であり、一般の立ち入りを禁じる沖ノ島への信仰を大切に守り続けてきた最強パワースポットとしても有名である。



唐津街道 赤間宿のまちなみ

（写真：唐津街道むなかた推進協議会 HP 「ちょっとよりみち唐津街道むなかた」より）



沖ノ島

（写真：唐津街道むなかた推進協議会 HP 「ちょっとよりみち唐津街道むなかた」より）

藤のおわりに…



いやあ、今回は感慨深い旅だったよ。
石炭と洞海湾・遠賀川・堀川の歴史とそれに伴って栄えた、町の様子が分かって実に面白かったっちゃ。
石炭産業を機に関連産業が芽吹いた当地が、その後のエネルギー革命の影響など、いくどとない危機を乗り越えていけたのは、人々の情熱と高い土木技術があったからっつとわしゃ思うけど、どうやらか…

< 参考資料 >

インターネットサイト

- 北九州市の世界遺産 HP 『『石炭』物語』
- 北九州産業観光 HP 「わかちく史料館」
- 若築建設株式会社 HP 「わかちく史料館」 — 「常設展示のご案内」
- 公益社団法人 土木学会西部支部 HP 「九州の近代土木遺産」 — 「若松港築港関連施設群」
- 旧古河鉱業若松ビル公式 HP トップページ
- 日本遺産 関門“ノスタルジック”海峡 HP 「構成文化財」 / 「弁財天上陸場」
- 北九州市観光情報サイト 「東田第一高炉」
- 【土木史研究第 18 号 1998 年 5 月自由投稿論文】 — 「創生期における若松港・洞海湾の開発に関する史的研究」 田中 邦博・長弘 雄次
- 北九州市 HP 「【国登録】上野ビル（旧三菱合資会社若松支店）」 / 「旧古河鉱業若松ビル 一棟」 / 「【市指定】火野葦平旧居「河伯洞」 / 火野葦平文学散歩 / 「若戸大橋のこれまでのあゆみ」 / 「若戸大橋・若戸トンネルの概要」 / 「【市指定】寿命の唐戸（水門） 附 開削記念碑 1 基」 / 「折尾地区について」
- 北九州市 HP 「八幡西区」 — 「堀川車返しの切り貫き」
- 西日本新聞 (me) HP 「中村医師の父も弱者に寄り添った 火野葦平資料館長『生き方重なる』」 / 「『若戸大橋』の裏側に潜入 海面 4 0 m、中には博物館…圧巻のスケール」 / 「堀川 歴史の道百選に 江戸・かんがい水路→明治・石炭輸送」 / 「黒田長政が開削命じた堀川 着工 400 年催し続々 ライトアップに散策」
- 北九州ノコト HP 「約 2 分の非日常 渡船から見る“大つり橋の元祖”「若戸大橋」

- 一般社団法人 日本橋梁建設協会 HP「なるほど！橋の構造シリーズ（４）」
- 一般社団法人 九州地域づくり協会「土木遺産 in 九州」HP「土木遺産特集」－「第 6 回 北九州市エリアーその① 近代日本を築いた技術の証」／「若戸大橋」／「折尾高架橋」／「堀川運河」
- 国土交通省 九州地方整備局 北九州港湾・空港整備事務所 HP「新若戸道路（若戸トンネル）事業概要」
- おりおねっと協同組合折尾商連 HP「旧西鉄折尾駅高架橋 ねじりまんぼ」
- 北九州市生きいき長寿推進協会作サイト「折尾にきちゃらんね！」
- JR 九州（九州旅客鉄道株式会社）HP「折尾駅」
- 住みよき水巻 水巻町 HP「堀川工事と河守神社」
- 中間市観光案内「なかもっぶ」HP「中間唐戸／堀川／大くす」
- 唐津街道むなかた推進協議会 HP「ちょっとよりみち唐津街道むなかた」－「唐津街道の説明」／「沖の島」／「赤間宿のまちなみ」
- 宗像観光ガイド HP
- 宗像大社 公式 HP
- 発掘(ほる)ばい 九州古代ヘリテージ HP「『神宿る島』沖ノ島 宗像・沖ノ島と関連遺産群」

パンフレット

- 北九州市港湾空港局 HP「News&Topics」－「若松港築港関連施設群が土木遺産に認定！」－「土木遺産『若松港築港関連施設群』リーフレット」
- 「たいせいサークル 2015 年度中間期ご報告」大成建設株式会社発行
- 北九州市 HP「令和 3 年 1 月 2 日 新しい折尾駅舎がオープンしました」－「新折尾駅舎開業パンフレット」
- 「遠賀堀川の歴史～宝川と呼ばれた川～」遠賀川下流域河川環境教育研究会 2008 年 3 月発行

図書

- 「プロジェクト九州III人と技術と情熱の物語」著者：玉川孝道 発行：一般社団法人 九州地域づくり協会 2013 年 9 月発行

初版 令和 3 年 11 月発行

- 制作・発行：一般社団法人 九州地域づくり協会 企画部企画課
〒812-0013 福岡県福岡市博多区博多駅東 2 丁目 5 番 19 号
TEL 092-481-3781

ご注意：本書の内容の一部または全部を無断で複製・転載・改編することはできません。

非売品

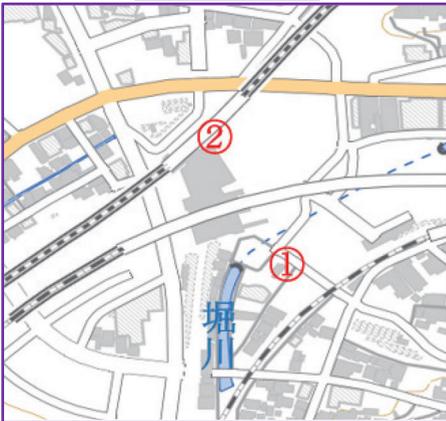
【各施設の問い合わせ先】

若松エリア



- ①河伯洞：093-771-0124
 - ②上野海運ビル
上野海運(株)：093-761-4321
 - ③測量基準点・わかちく史料館
(若築建設株式会社 内)：093-752-1707
 - ④弁財天上陸場
 - ⑤旧ごんぞう小屋
 - ⑥若松南海岸物揚場
 - ⑦出入船舶見張り所跡
 - ⑧東海岸通護岸
 - ⑨東海岸係船護岸
 - ⑩石炭会館
北九州市総合観光案内所：093-541-4189
 - ⑪旧古河鉱業若松ビル：093-752-3387
 - ⑫若戸大橋
 - ⑬若戸トンネル
- 北九州市港湾空港局
計画課：
093-321-5967
- 北九州市建設局
道路維持課：
093-582-2274

折尾エリア



- ①旧西鉄折尾高架橋
北九州市建築都市局
折尾総合整備事務所整備課：093-691-2522
- ②折尾駅：093-691-0024

中間エリア



- ①中間唐戸水門
 - ②堀川
- 中間市教育委員会
生涯学習課：093-246-6224