



八幡と戸畑を結ぶ  
八幡製鐵所専用鉄道  
くろがね線  
(旧称炭滓線)

所在地 戸畑区西大谷  
(宮田山トンネル戸畑口)

竣工年 1930年(昭和5年)



宮田山トンネル戸畑口立面図  
(B-1の曲い装飾をかたどったデザイン)



宮田山トンネル枝入り口 (ルネッサンス風デザイン)

官営八幡製鐵所が操業を開始したのは1901年(明治34年)、その後1917年(大正6年)創立の東洋製鐵戸畑工場を八幡製鐵所が1921年(大正10年)に借り受け、戸畑作業所としてスタートしたのが、戸畑の製鐵の歴史の始まりでした。当初戸畑八幡間は海上輸送に頼っていましたが、1930年(昭和5年)全長約6kmの専用鉄道「炭滓線」が完成し、八幡地区で生じる石炭灰と鉄鋼スラグを埋立材として戸畑に、戸畑で生産された銑鉄を八幡に輸送しました。その後、名称は現在の「くろがね線」に、また積載物

も変わりますが、両地区を結ぶ重要な役割を果たし続けています。炭滓線の特徴は、建設当時蒸気機関車全盛の時代に、いち早く近代的な電気軌道を採用したことでした。1180mにも及ぶ宮田山トンネルを通るには、蒸気機関車では乗員の健康被害が懸念されることや急な傾斜があることなどが電化の大きな理由といわれています。「くろがね線」のすべてが近代化遺産といえる貴重なものですが、なかでも宮田山トンネルは、そのデザイン性の高さなどから特に注目されています。

## 福柳木変電室



「くろがね線」電化の大きな役割を担ったのが、福柳木変電室です。当時としては珍しいモダンな建物です。



1930年(昭和5年)当時の福柳木変電室  
(後ろに小さく宮田山トンネル戸畑口が見えます)

所在地 戸畑区福柳木1-1 竣工年 1930年(昭和5年)

「くろがね線」の設計・建設は、京都帝国大学第一期生、建設当時は官営八幡製鐵所土木部長だった沼田尚徳技師が担いました。宮田山トンネルの入口デザインに見られるようにあらゆる建造物に意匠性を重視しており、その一端が北一枝陸橋にも残されています。築堤の擁壁を曲面にして、端部に台座を置くなど装飾性の高い橋梁になっています。



北一枝陸橋台座

所在地 戸畑区一枝3-1

竣工年 1930年(昭和5年)

## 北一枝陸橋



※掲載の写真敷地内の立ち入りは一切できません。

※八幡製鐵所は、現在の新日鐵住金株式会社です。

※資料提供 新日鐵住金株式会社