

北の九州 52の物語

知るほどに物語ありて

地底から地上
山川、そして海
17市町のつきせぬ魅力

北九州市

直方市

行橋市

豊前市

中間市

宮若市

芦屋町

水巻町

岡垣町

遠賀町

小竹町

鞍手町

香春町

苅田町

みやこ町

上毛町

築上町





知るほどに物語ありて

北の九州
52の物語

「北の九州」とは

陸路で一路、九州へと向かえば、本州と九州を繋ぐ関門橋が関門トンネルを通ります。そして、福岡県北九州市へと。

「北の九州」は、その北九州市と、歴史的にも関わりの深い、あわせて17の市や町を繋ぐ圏域の呼び名です。そのシルエットは、どこかキリンのかたちにも似ています。

産業の風景とともにある 豊穡の海

地図を眺めると、産業が集まる埋め立て地の直線が印象的ですが、豊かな豊前海と筑前海が広がり、美しい



周防灘

豊前海

築上町
chikujo-machi

豊前市
buzzen-shi

上毛町
koge-machi

大分県

松原や砂浜が続いています。漁港には日々、周防灘、響灘、玄界灘の幸があがる食の宝庫でもあるのです。

山と川、そして祭り

その海を育むのが、背後に控える山々と森。谷を流れ来る川は、カルスト台地に代表される太古の地層のミネラル分を含み、豊かな漁場の命の糧となっています。それは、「美味しい」の、さらに奥に潜む底力。

また、受け継がれる幾多の祭りも、「北の九州」の誇りです。無病息災、五穀豊穡、大漁を祈る晴れの日があり、安寧な暮らしがあります。

その大いなる自然を舞台に、幕を開けたのが、明治日本近代化の歴史でした。

この一冊は、風景の中にある物語の一端のご紹介です。知るほどに物語ありて。市や町に降り立てば、その感動はさらに深いものに。

さあ、北の九州の物語の一頁、開いて参りましょう。

山口県

響灘

筑前海

水巻町

mizumaki-machi

中間市

nakama-shi

芦屋町

ashiya-machi

遠賀町

onga-cho

岡垣町

okagaki-machi

北九州市

kitakyushu-shi

荻田町

kanda-machi

行橋市

yukuhashi-shi

鞍手町

kurate-machi

玄界灘

宮若市

miyawaka-shi

直方市

nogata-shi

香春町

kawara-machi

福岡市

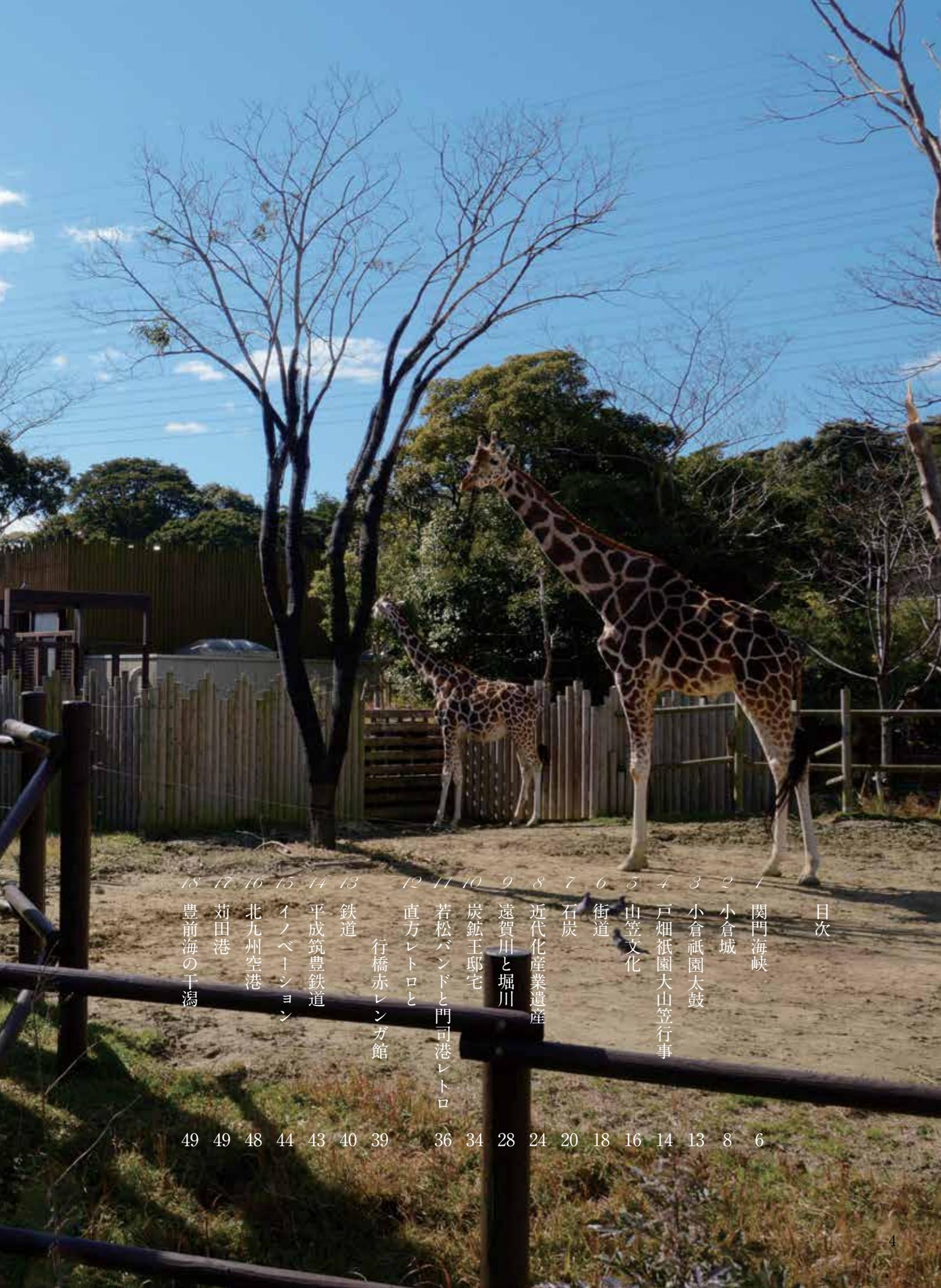
小竹町

kotake-machi

みやこ町

miyako-machi

福岡県



目次

1	関門海峡	6
2	小倉城	8
3	小倉祇園太鼓	13
4	戸畑祇園大山笠行事	14
5	山笠文化	16
6	街道	18
7	石炭	20
8	近代化産業遺産	24
9	遠賀川と堀川	28
10	炭鋌王邸宅	34
11	若松バンドと門司港レトロ	36
12	直方レトロと 行橋赤レンガ館	39
13	鉄道	40
14	平成筑豊鉄道	43
15	イノベーション	44
16	北九州空港	48
17	苅田港	49
18	豊前海の干潟	49

35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19			
山城跡	山登り	海岸線	市場	灘の幸	豊前海一粒かきと 豊前本ガニ	ご当地キャラ	自然史と博物館	鍾乳洞	平尾台	香春岳	フィルムコミッション	アート	音楽と演劇	漫画	文学	海岸と潮干狩り			
86	84	82	80	76	72	70	68	66	64	62	60	59	58	56	52	51			
52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36			
夜景	ビオトープ	エコ	青空	廃校活用	商店街	お試し居住	花と樹	まだまだあれども特産品	フルーツ	肉	野菜・山菜	農の実り	修験道	神楽	工芸復活	仏像			
158	152	148	146	145	144	142	138	137	136	130	122	120	119	116	112	108	102	98	92

北の九州MAP
 主な施設リスト
 資料・文献 写真協力

関門海峡

時代が大きく変わるとき
いつも、この海峡が舞台でした



世界でも有数の航海の難所

本州と九州を隔てる関門海峡。その幅が最も狭い「早瀬の瀬戸」。中世においては、源平の壇ノ浦の合戦の舞台として知られています。その幅、およそ650メートル。

狭い上にS字にカーブした関門海峡は潮流も速く、日に4回も流れを変えるため、熟練した船乗りでも航海が難しい、世界的な航行の難所です。1日平均500隻あまりの船が往来する関門海峡で活躍するのが「水先案内人」で、別名パイロットとも呼ばれ、海峡を行き交う国内外の船舶に乗船して安全に航行できるよう導きます。客船や貨物船、タンカーなど、海峡を通過する船は大小さまざま。水先案内人は、海峡の管制塔である関門海峡海上交通センター「関門マーチス」とともに、24時間365日、海峡の無事を守り続けています。

日本の工学の粋を集めて

関門海峡の風景の中には、日本が忘れることのできない、5つの偉大な



工事の物語があります。

昭和17年、世界初の海底トンネル、「関門鉄道トンネル」が開通しました。日本初の大規模なシールド工法で、のべ374万人が関わるという未体験の工事。それを乗り越え、昭和33年には「関門国道トンネル」が開通します。戦争のために一時中断しながらも21年の月日をかけて開通したトンネルは、人や自転車も通行できる「関門人道トンネル」との二重構造。歩いて海峡を渡る15分の旅です。

そして、昭和48年には、早瀬の瀬戸に全長1068メートル、当時東洋一の吊橋「関門橋」が完成します。

これにより中国自動車道と九州自動車道の高速道路がつながり、自動車交通の時代が到来しました。同じ年、「新関門トンネル」が貫通し、昭和50年の山陽新幹線開通で、高速鉄道時代が幕を開け、海峡に流れる時間の縦軸は一気に縮まります。

歴史を知れば、小舟しかなかった頃より幾多の人びとがこの海峡を渡ったのか、思いが巡る関門海峡の風景。そして、九州に一步踏み出せば、そこは福岡県北九州市です。

小倉城

江戸の面影を残す
城下町小倉



本州と九州を隔てる関門海峡を抱くかのようなかたちをした北九州市の地は、古来より陸海の道を集める要衝で、筑前と豊後をつなぐ交通の接点でした。

春は桜の名所として知られる小倉城。その歴史は戦国時代も末の永祿12年（1569）、毛利氏が現在の地に城を築いたことに始まります。

天然の濠に囲まれた城

慶長5年（1600）、関ヶ原の戦いの功で、徳川家康より豊前一国と豊後国国東・速見郡の39万石を与えられた細川忠興は、慶長7年（1602）より約7年もの歳月をかけて小倉城を築城します。

紫川と板櫃川を天然の濠とし、石垣は、自然の石を積み上げる「野面積み」。さながら海城のような様相を呈していたといえます。天守閣は本丸北東角に築かれ、破風がなく、4階より5階が張り出した「唐造り」と呼ばれる、建築当時は全国唯一の珍しい造りで、城郭は町を取り込んだ総構えを成していました。

紫川の西は主に侍町、東は全国から

商人や職人を集めた町人町。忠興は祇園社（現在の八坂神社）を創建し京都の祇園祭も取り入れました。祭りや、魚町、鋳物師町などの町名に、城下町の賑わいが今も息づいています。

時代に翻弄された小倉藩

その後、細川家が肥後（熊本県）に移封となり、寛永9年（1632）、播磨国明石（兵庫県）から入国したのが譜代大名の小笠原忠真です。小倉小笠原藩は、將軍徳川家光より九州諸大名監視という特命を受け、以後、幕末まで234年にわたって小倉藩を統治します。

天保8年（1837）、不運にも城内からの火によって全焼した小倉城は、2年後、天守閣を除いて再建されました。

そして慶応2年（1866）、第二次長州戦争の小倉口の戦いにおいて、小倉藩は、高杉晋作を海軍総督とする長州藩との攻防の第一線基地となり、3度の長州藩上陸による激戦となります。そして、再起を誓いつつも、田川郡香春（香春町）へと

撤退し、一時香春藩となります。明治2年（1869）、仲津郡豊津（みやこ町）に藩庁を移し、豊津藩となりました。明治4年（1871）、廃藩置県により豊津県となったのち、小倉県を経て福岡県に編入されます。

幕末の混乱の中、一時は、戻ることも叶わなかった小倉の地。今、佇む天守閣は、市民の熱望によって、昭和34年に再建されたものです。

春の小倉城は
桜の名所として知られる



南



北

小倉を統治した小笠原家は、全国の小笠原一族の惣領家でもあり「小笠原流礼法」の宗家として知られる旗本の小笠原家もその一族です。

もてなしの心

室町時代以降、小笠原家は武家社会で有職故実の指導者的存在となり、小笠原家に伝わる典礼や武芸などが武家社会の規範となっていきました。弓術、馬術、礼法、茶道とその範囲は幅広く、その根底には「もてなしの心」、「思いやりの心」が流れています。

その礼法の歴史にふれ、伝統的な生活文化を体験できるのが、小倉城のそばにある「小倉城庭園」です。

もともとは小笠原氏の別邸であった下屋敷跡で、見事な池泉回遊式の庭園と、江戸時代の本格的な書院造りを再現しています。

季節によって、新成人女性が古式ゆかしい衣装で冠を受ける「加冠の儀」や、七五三の「袴着の祝い・帯直しの祝い」など、古式に則った儀式を体験する貴重な催事も行われています。

お茶やぬか床という 伝統のルーツがここに

小倉藩主の小笠原忠真は、大名茶人でもあり、茶湯隆盛の基盤も築きました。

わび茶の創始者、村田珠光の一の弟子だった古市澄胤の流れを受け継ぐ、四代 古市了和を茶堂頭として

召し抱え、「小笠原家茶道古流」を興しました。「北の九州」の各地に残る茶道具の名品の由縁です。

また、曾祖父の小笠原長時が武田信玄に敗戦した折、信玄が兵糧としてぬか味噌を大切にしていたことから、忠真も常にぬか床を持ち歩き、床の間に置いて大事にしていたとか。小倉城入封の際にも持ち込み、

城下の人々にもぬか漬けを奨励したことで、小倉名物「ぬか炊き」などの特産品が生まれたのです。

庭を眺めながら一服のお茶をいただいたり、一日一客だけという、大名たちも食した「本膳料理」をゆっくりと味わったり。市街地の真ん中にありながら、日本と江戸の時代を、見事に感じることが出来る空間です。



小倉城と小倉城庭園。



「小倉城庭園」では、企画展示だけでなく、伝統行事の再現なども行われている。毎年桃の節句の前後には「加冠の儀」というかつての成人式を、小笠原流礼法の作法に則って行う。一般公募で選ばれた新成人女性が体験し、小笠原流弓の儀式「三々九手挟式」も行うなど、小笠原流にふれる一日。

小倉城を築城した細川忠興は、元和3年（1617）、城下町の繁栄のために領内の総鎮守として祇園社（現在の八坂神社）を創建しました。小倉藩が治める豊前の国が、干ばつ、疫病、暴風雨による水害などに悩まされていた元和4年（1618）、その安寧のため京都祇園祭を模して始まったのが「小倉祇園祭」です。そもそものは鉦、鼓、笛を用いた「能」の形式でしたが、小笠原忠雄が藩主だった万治3年（1660）、囃方清五郎が江戸の神田祭、山王祭を聞き覚え、子ども4人に教えて、今のようなばちさばきになったと伝わります。

「両面打ち」は全国でも珍しいもの。打ち手の役割は、それぞれ「ドロ」（濁）、「カン」（甲）と呼ばれ、刻むリズムや音の高さが異なります。国選択無形民俗文化財に選択され、平成31年に、400周年を迎えようとしています。

海外が賞賛した

『無法松の一生』のシーン

昭和18年、北九州・小倉を舞台に、

パンツマこと板東妻三郎演じる喧嘩っ早いが繊細で純粋な人力車夫・松五郎の生涯を描いた映画、『無法松の一生』（原作は岩下俊作著『富島松五郎傳』）が封切られるやいなや、劇中の「暴れ打ち」のシーンが話題となり、小倉祇園祭の名が知れ渡ることとなりました。

戦時下で検閲を受けた悔しさから監督稲垣浩が三船敏郎主演で撮り直し、昭和33年に公開された『無法松の一生』は、ベネチア国際映画祭の金獅子賞を受賞します。今だ名作と讃えられるこの映画は、小倉祇園太鼓の名を、さらに世界に知らしめたのです。ドロとカン、それにチャンガラが三位一体となって最高潮となるのが、小倉祇園太鼓の醍醐味。その音とともに、小倉に夏が訪れます。

小倉祇園太鼓

3

やがて400年

太鼓打つ音、海山越えて

「あつやっさやれやれやれ」

小倉祇園太鼓



戸畑祇園 大山笠行事



疫病平癒で始まった
勇壮な祝い山笠の伝統

平成28年、全国33の「山・鉦・屋台行事」として、福岡県では「戸畑祇園大山笠行事」が「博多祇園山笠行事」とともにユネスコ無形文化遺産に登録されました。

210年以上の歴史あるこの祭りは、国の重要無形民俗文化財にも指定されています。別名「提灯山」の愛称で知られ、毎年7月第4土曜日を挟む3日間で行われる、飛幡八幡宮、菅原神社、中原八幡宮の三社の夏祭りです。

八幡神社（現在の飛幡八幡宮）の記録によると、享和2年（1802）に疫病が蔓延した際に、須賀大神（スサノオノミコト）に祈ったところ疫病が平癒し、翌年、祝い山笠をつくって奉納したことが始まりとされます。戸畑区内の4つの地区で行われ、それぞれ東大山笠、西大山笠、中原大山笠、天籟寺大山笠と呼ばれます。

昼と夜で変幻する山

戸畑祇園大山笠の特徴は、昼山と夜山で大きく姿を変えること。全国的にも



日本一の光のピラミッド
心躍り、魅了される囃子は
子どもたちへと受け継がれています



右ページ／幟や幕が美しい昼山
上／提灯山は台座の上にやぐらを組み、この上に5段、57個の提灯をつけた
高さ約3メートルの角錐型の先端部を一気に担ぎ上げる。

あまり例がなく、祭りの見どころのひとつです。

昼は武者絵などを刺繍した幕類、文様を彫刻した勾欄、紅白のコントラストも鮮やかな幟12本が立ち、前花の白い八重菊も美しい山笠ができあがりです。夕刻になるとこれらの装飾をすべて取り外し、高さ約10メートルにおよぶ提灯大山笠に姿替え。12段に組まれた櫓には309個の提灯が光り、その重さは約2・5トン。この形態の提灯山笠としては、日本最大規模を誇ります。暗闇に揺らめく提灯山は幻想的で、「光のピラミッド」と呼ばれる由縁です。

そして、笛、鉦、太鼓、銅拍子（チャップク）を打ち鳴らすリズム。興が乗ってくると自然と速くなっています。祇園囃子は、『獅子舞』、『居神楽』、『大下り』、担ぎ手の「ヨイトサ、ヨイトサ」というかけ声で拍子をとる『おおたるう囃子』、『大上り』の5つがありますが、4つの大山笠で少しずつ違いがあり、それを楽しむのもまた一興。その囃子は、子どもたちへと、しっかりと受け継がれています。ユネスコ無形文化遺産登録は、その励みともなる未来への贈り物でした。



山笠文化

「北の九州」には
まだまだ山笠があります

5

「山笠」あるいは「ヤマ」という言葉は、もともと祭礼の「つくり物」を意味しています。

起源は平安時代の京都・神泉苑で行われた御霊会に、華やかな細工をした造作物が出されたことから、これを神霊の乗り物として町中を曳き回すことで、疫病などを追い払ったのです。

北部九州では山笠と呼ぶのが一般的で、700年以上の歴史を持つ「博多祇園山笠行事」から一帯に広まったと考えられています。ユネスコ無形文化遺産に登録された「戸畑祇園大山笠行事」と「博多祇園山笠行事」を含め、福岡県には国・県指定の無形民俗文化財の山笠が7つありますが、博多祇園山笠行事以外は、全て、

「北の九州」の圏域にありません。

黒崎祇園山笠

県指定無形民俗文化財

北九州市八幡西区の「黒崎祇園山笠」は、約400年も受け継がれてきた伝統行事で、豪華絢爛な飾り山笠を勇壮に曳き回します。その激しい様子から「けんか山笠」と称されます。

苜田山笠

県指定無形民俗文化財

苜田町の「苜田山笠」は約570年の歴史があり、祭りの期間中に3



度姿を変えるめずらしい山笠。最初は約220個の提灯をつけた「灯山」、続いて魔除けのための赤い幟を立てた「幟山」、最後は紙張りの岩を積み上げた背景に人形や飾り花を付けた「岩山」となります。さらに、祭りの最終日には、山車のぶつけ合いが激しく行われます。

今井祇園

県指定無形民俗文化財

行橋市の「今井祇園」は京都の祇園祭の系譜を引く祭り。高さ約15メートルの豊前地方最大級の幟山の巡行や、神仏に句を奉納する「奉納連歌」、稚児を乗せて川渡りする「ハッ撥」など、中世の行事の面影を色濃く残しています。

生立八幡神社山笠

県指定無形民俗文化財

生立八幡宮は、みやこ町犀川地区の総鎮守として千年を超える歴史を誇り、毎年5月に行われる「生立八幡神社山笠」は、治暦3年（1067）に始まったとされます。重量のある

山笠を、100人近くの曳き手・昇き手が鉦や太鼓に合わせて勇壮に動かす様は壮観です。

八屋祇園

県指定無形民俗文化財

豊前市の「大富神社」の春季神幸祭として開催される「八屋祇園」は4月29日からはじまり、日本で最も早くおこなわれる祇園祭。全3種7基の山車があり、大船と山鉦は1日目は幟を立てた裸山で汐を掛け清めを行い、夜には提灯を付けた提灯山へと変貌します。「山田の感応楽」も隔年で奉納されます。

この他にも「北の九州」には、20をこえる山笠・祇園祭が残っています。

右ページ右／黒崎祇園山笠
左／荻田山笠
右上／今井祇園
下／八屋祇園
左／生立八幡神社山笠

街道



北九州市の常磐橋を始点とした街道
ゾウにラクダ、外国人、幕末の志士たちも通った道は
歴史を色濃く残しています

街道集まるまち小倉

周防灘に沿って中津を結ぶ「中津街道」、玄界灘沿岸から博多・唐津へつながる「唐津街道」、筑後久留米を最短で結ぶ「秋月街道」、海外との窓口である肥前長崎を結ぶ「長崎街道」、本州への渡海地大里宿へつながる「門司往還」などは、すべて小倉のまちを通ります。

関門海峡によって隔てられた九州と本州の交通は海路が盛んでしたが、江戸時代、参勤交代が始まると街道と陸路の要衝である小倉のまちは、たいへんな賑わいとなり、街道沿いには、一定間隔で「宿場」が整いました。

中でも江戸の鎖国時代、豊前小倉と

肥前長崎を結ぶ長崎街道は、当時九州随一の脇往還で、歴史上重要な役割を担う街道でした。長崎に上陸した象やキリン、ラクダが街道を通ったエピソードは今も語り継がれ、街道沿いのまちには、異文化の情報が行き交い、57里(約228キロメートル)の長崎街道には25の宿がありました。

黒崎に木屋瀬、直方、小竹

黒崎は、始点の小倉の常盤橋から数えて最初の宿場で、「筑前六宿」の中でも最も繁栄しました。慶長5年(1600)、黒田長政が福岡城の築城に着手したと同時に、豊前国境の要所でも城が修築されました。重臣

井上周防が黒崎城を築いて城下町ができ、その後、宿駅に整えられました。

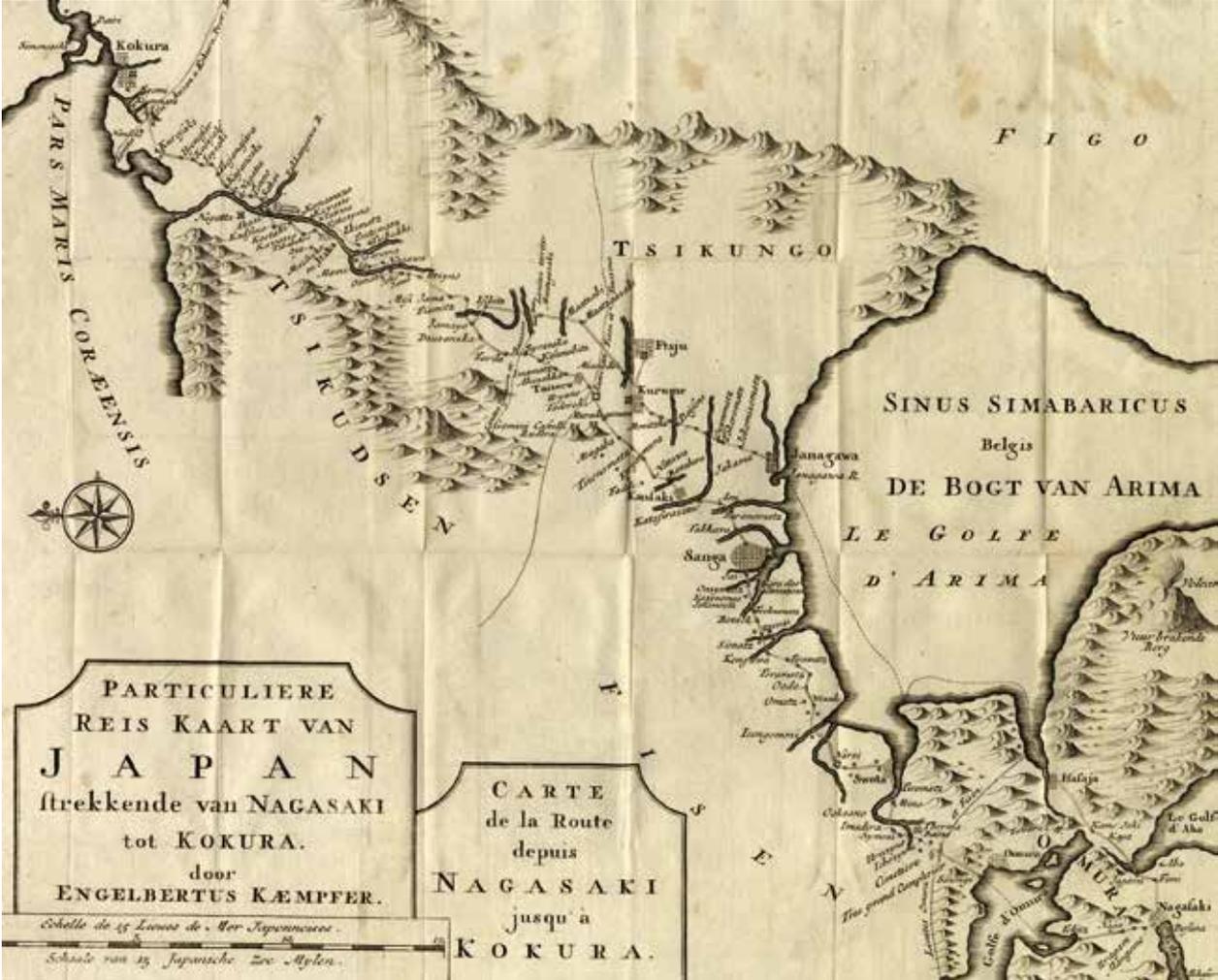
今も伝統的な建築物が残る木屋瀬も「筑前六宿」のひとつ。遠賀川のほとりでもあることから水運の要衝でもありました。町の全長は約900メートル。東西の構口で囲まれた宿場内には御茶屋(本陣)や町茶屋(脇本陣)、問屋場や群屋などの諸設備が完備されていました。往時の様子は、「長崎街道木屋瀬宿記念館」で知ることができます。

また、正徳3年(1713)、直方藩勝野村(現在の小竹町)で薩摩藩の荷駄が盗賊に襲われた「長敷騒動」の際に、怪我人を手厚く看病したことから、薩摩藩は小竹を参勤交代の

休憩所と定め、「間の宿」として、大いに賑わったといえます。さらに直方も『筑前名所図会』には構口が描かれ、江戸後期には実質的な宿として栄えました。

砂糖の道と銘菓の数々

長崎街道は、「シユガーロード」と呼ばれたりもします。海外から伝わる品々や技術の中で、砂糖や菓子、人びとの心を大いにとらえました。受け継がれる北九州銘菓の饅頭や金平糖、直方の成金饅頭などは、長崎街道の砂糖文化の面影残る逸品です。



上右より／長崎街道、中津街道、秋月街道、門司往還の起・終点だった「常磐橋」
 黒崎にわずかに残る街道の面影「曲里（まがり）の松並木」
 長崎街道の宿場町「木屋瀬」
 下／今の町名が見てとれる元禄頃の長崎街道
 (ケンペル『日本誌』、ロンドン、1727年刊・Collection W. Michel, Fukuoka)

順路



筑豊の燃える石が
日本の近代化の
原動力となりました

石炭

7

藩の財政を支えた燃える石

石炭とは、数億年前の古代の植物が地中に埋もれ、そこで長い期間地熱や地圧を受けて変質してできた植物の化石です。

筑豊地方において石炭が発見されたのは文明10年（1478）のこと。筑前国遠賀郡香月村（現在の八幡西区）で焚火をしていた時、黒い石が燃えているのを発見したのが始まりと言われています。

塩田の燃料として使われ始めたことから、福岡藩は石炭を全て藩の会所に集める直営式とし、財政の支えとします。しかし、明治時代になると産業革命期に入り、明治2年（1869）に鉾山解放令が公布されると、山師たちは炭田に殺到し、乱掘が始まりました。

日本初の同業組合の誕生

明治18年（1885）、筑前から豊前にわたる5つの郡（遠賀・鞍手・嘉麻・穂波・田川）の石炭坑業者が大同団結し組合をつくりました。その「筑前国豊前国五郡石炭坑業組合」

は日本最初で最大の組合連合体として誕生しました。「筑豊」という地方名は、この組合から広まったと言われています。そして、明治26年（1893）、名称を「筑豊石炭鉾業組合」と改めました。

安川敬一郎、貝島太助、堀三太郎、麻生太吉、伊藤伝右衛門をはじめとする、地場資本のそうそうたる炭鉱主たちが集まった「筑豊石炭鉾業組合」は、石炭の採掘だけでなく、炭鉱夫の家族のためにも学校や、病院をつくり、地域に貢献します。明治43年（1910）には、「筑豊石炭鉾業組合直方会議所」（現在の直方市石炭記念館本館）を建設。明治45年には、度重なる炭鉾事故に対応するため、救護訓練を目的とした、日本初の「救護練習坑道」も建設します。

水運から陸運へ

石炭の輸送は、長らく遠賀川と堀川運河の水運によるものでした。「川ひらた（五平太舟）」と言われる石炭舟によって筑豊の石炭は若松港へと輸送されました。この遠賀川流域



右ページ／直方市石炭記念館
上／「筑豊石炭鉾業組合直方会議所」と炭鉾経営者たち（大正時代初期・直方市石炭記念館提供）



の人びとの気質を、「川筋気質」と表現し、気の荒さはあれども、石炭の可能性を追い求めて、とことんやり抜く、開拓者精神のような意味合いもありました。

石炭を乾留（蒸し焼き）した炭素純度の高い燃料、「コークス」は、燃焼時に高温を得ることができるため製鉄に欠かせない燃料です。欧米列強の仲間入りを果たすべく、日本は、さらなる石炭の増産体制に入ります。幾千万の人びとが、地底へ入り、つるはしで炭壁を掘り崩して集めた無数の燃える石によって、筑豊炭田は、日本一の採掘量を誇りました。

明治24年（1891）、若松〜直方間に、石炭の輸送のための「筑豊興業鉄道」が開通します。やがて筑豊炭田は鉄道網によって縦横に結ばれ、官営八幡製鐵所を軸とする、日本近代化の大きな推進力となっていくのです。

筑豊最期の炭鉱の歴史

「北の九州」には、各地に、炭鉱の往時を偲ばせる施設があります。

宮若市の「宮若市石炭記念館」は、

筑豊最後の炭鉱、貝島炭鉱が開山した昭和51年の翌年、旧大之浦小学校校舎跡に開設されました。麻生太吉、安川敬一郎とともに「筑豊御三家」と呼ばれた貝島太助が、宮若市で創業した「貝島炭鉱」。その資料を中

心に、写真や文献、工具、採炭具、炭住の模型、絵画などが保存されています。また、旧大之浦小学校は、炭鉱の創業者、貝島太助が、従業員の子どもたちの教育のために明治21年（1888）に私立の小学校として建てた学校で、戦後、町立となり、昭和49年に廃校となりました。記念館は、校舎をそのまま生かした懐かしい雰囲気となっています。

アメリカ製で、大正9年（1920）に日本に輸入され、貝島炭鉱で使用されていた蒸気機関車アルコ号も展示されています。人や石炭を運搬したのではなく、石炭の掘削坑を埋め戻すための砂を、現在の飯塚市北端から運搬していたという珍しいもの。日本に現存するのは、宮若市石炭記念館の「アルコ22号」と、小竹町の小竹町民グラウンドに展示されている「アルコ23号」の2台のみと

いう貴重な機関車です。

実物大の炭鉱現場

鞍手町にも、「鞍手町石炭資料展示場」があります。

石炭を掘っている現場を実物大の大きさに再現した体験型の展示場で、炭鉱現場を実物大で再現した半円柱型の空間の中に、当時の様子をリアルに再現する等身大の坑夫の人形や、石炭の採掘に使われた様々な機材や道具類などが展示され、迫力あるタイムトンネルとなっています。

右ページ

右上／大正時代につくられた救護訓練用の坑道
下／日本で最初に輸入・使用されたドイツ製の救命器
左上／炭鉱主たちの会議の場だった記念館本館2階
下／昭和45年まで活躍していたC11-131号蒸気機関車

鞍手町石炭資料展示場



8

近代化産業遺産

官営八幡製鐵所関連施設と
遠賀川水源地ポンプ室
世界文化遺産へ

幕末から明治期にかけ、日本は西洋以外の地域で初めて、きわめて短期間のうちに産業化を成し遂げ、飛躍的な発展を遂げてきました。

その大きな原動力となったのが製鉄、造船、石炭といった重工業分野の産業であり、九州、山口を中心に今もなお各地に残るこれらの産業遺産群が平成27年、ユネスコの世界文化遺産に登録されました。

この遺産群の中には、北九州市にある八幡製鐵所の日本事務所、修繕工場、旧鍛冶工場、中間市にある八幡製鐵所の「遠賀川水源地ポンプ室」が構成資産として含まれています。

1901年が意味するもの

明治7年(1874)、岩倉使節団の一員として欧米諸国を視察して帰国した伊藤博文は、「鉄道、船、あらゆる鉄製品を自前で作る事が必要である」と強く訴えます。これを受けて明治13年(1880)に、岩手県釜石に銑鉄生産を主体とした、我が国初の官営製鐵所が建設されました。しかしながら高炉が不調となり、明治16年(1883)、廃業されま

to taken in 1899)

日本事務所設置スペース
Location of
Furukawa Office Viewing Space
Viewing Ground

ゆきのたけ博物館
Yukinotake Museum
1st Floor 1st Room & 2nd Floor

官営八幡製鐵所



「官営八幡製鐵所日本事務所眺望スペース」から見る
明治32年(1899)竣工の日本事務所

した。

一方、明治20年代に入ると軽工業が発展し、鉄道網も拡大して鉄鋼需要が急増。しかし、当時の日本では鋼材のほとんどを輸入に頼っていたため国の財政を圧迫していました。

明治政府は、国家事業として、鉄鋼の生産から鋼材の生産まで一貫して行う「鉄鋼一貫製鉄所」の建設を計画し二度にわたり、帝国議会に、その建設を諮りましたが、藩閥政治への反発からいずれも否決されました。しかし、日清戦争を契機にようやく製鉄所設置の建議案が帝国議会で可決され、製鉄所建設地の調査が進められました。製鉄所の建設地として、いろいろなところが候補地として挙げられました。当時、我が国で最大の石炭生産量を持つ「筑豊炭田」に隣接し、海陸の輸送に便利で、軍事上の防衛性にも優れ、土地が安価なことに加え、芳賀種義村長や地元の有識者らの熱心な誘致活動等もあり、明治30年(1897)2月、福岡県八幡村(現在の北九州市)に製鉄所を建設することが決定し、建設が始まりました。

製鉄の技術をドイツから導入するこ

とを決め、ドイツ人技師らの指導のもと、わずか4年の間に急ピッチで建設が進められました。国の威信をかけた一大プロジェクトに、伊藤博文らの要人も建設中の製鉄所を訪れています。

東田第一高炉に歴史的な火入れが行われたのは、まさに20世紀の幕開けの年、明治34年(1901)2月5日でした。

昭和の復興も支えた八幡

しかし、それは同時に苦難のスタートでもありました。操業開始後、高炉が不調で、鋼材の生産が思うように進まず、トラブルも続出しました。

翌年、遂に資金不足に陥り、東田第一高炉は操業停止に追い込まれました。しかし、明治37年(1904)、日露戦争が始まると、高炉の再開が行うも、17日間でまた操業停止に追い込まれます。

製鉄所の中村長官は急遽、当時、日本の冶金学会の第一人者であった野呂景義博士に高炉の再稼働を託しました。

野呂博士は現場調査をもとに、失敗の原因を究明。国産コークスの品質に対し、ドイツ製の高炉が適していないことなどを突き止め、改善を図るとともに、品質の優れたコークスの製造が可能なコツペー式コークス炉が完成したこともあり、明治37年(1904)7月、3度目の火入れに見事に成功。

その後は順調に稼働し、出鉄を続けた東田第一高炉。その影には国内の原料にあったものづくりを追求した、日本の技術者たちの叡智がありました。

第二次世界大戦では、各地の製鉄所が空襲を受け、戦前、国内で37基稼働していた高炉は、終戦時には8

基まで激減していました。この中で日本製鐵株式会社は石炭配分が僅かであった為に、八幡への集中生産を断行しました。一方、政府は、昭和22年、石炭が不足している中、経済復興を効率的に行う為に、傾斜生産方式(石炭、鉄鋼を優先的に生産)を決めました。このように、八幡製鐵所は日本の戦後の復興の一翼を担いました。官営でスタートした製鐵所は、その

後、民営化され、合併を経た後、現在は「新日鐵住金株式会社 八幡製鐵所」として、自動車向け高級鋼板や、自動車・産業機械向け高級特殊鋼、高強度レール、高品質の電磁鋼板(電気的特性を持つ電気材料向け機能性能鋼板)を供給するなど、日本だけでなく、世界の鉄鋼業をリードし続けています。

東田第一高炉は、昭和37年に第10次の改修を行った後、昭和47年にその役割を終えました。躯体が老朽化したために、東田第一高炉は、解体の運命にありましたが、市民の熱心な運動により、修理保存され、現在、その周囲は市民の憩いの場所になっています。

高炉が初めて建設された年を示す「1901」のプレートが掲げられた東田第一高炉が青空に雄大に高くそびえ立つ姿は、眺望スペースから見える旧本事務所とともに、日本の近代化を象徴する北九州市民の誇りです。



完成間近の第一高炉を訪れた要人たち
(写真提供／新日鐵住金株式会社 八幡製鐵所)



遠賀川と堀川

治水のための堀川運河とともに
人ともものが行き交う
水の大動脈でした



石炭、鉄、精錬のための石灰石。そして、もうひとつ製鉄に欠かせない水が、「北の九州」の地にはありません。筑豊地域から響灘に注ぐ遠賀川は、江戸時代初期までは大雨のたびに洪水を起こす川でした。この治水に取り組んだのが初代福岡藩主、黒田長政です。遠賀川の中流から分水し、洞海湾へと、洪水被害軽減のため、遠賀川の築堤とともに人工の水路「堀川」の開削を計画しました。

183年の歳月をかけ

工事は元和7年（1621）に着工されましたが、その2年後、長政の死去により中断します。寛延3年（1750）に工事が再開され、最大の難所である吉田車返から折尾大膳に至る岩山を7年の歳月をかけ、槌やノミを使い、長さ約450メートル、幅約6・4メートル、峠の部分では深さ約20メートルを切り開きました。水巻町の吉田にある堀川歴史公園付近には「車返の切貫」のノミ跡が残り、当時の石工たちの苦勞がしのべれます。宝暦12年（1762）、6代福岡藩主、黒田継



右ページ／積み荷を降ろした後、川ひらたを岸から綱で引きながら堀川を遡る人びと（直方市石炭記念館提供）
上／「遠賀川水源地ポンプ室」のガイドツアー風景

高の時代に遠賀川から堀川への取水門である「中間唐戸」が完成。文化元年（1804）には、上流の楠橋にも「寿命の唐戸（水門）」が築かれ、全長約12キロメートルの堀川が開通したのは、着工から実に183年後のことでした。

製鉄に欠かせぬ水

明治時代になると、遠賀川と堀川は、筑豊の石炭輸送の大動脈として、多い年には年間10数万艘の「川ひらた（五平太舟）」が洞海湾、若松港を目指して行き来していました。明治43年（1910）には、官営八幡製鐵所の鉄鋼生産量を2倍とする第一期拡張工事に伴い、新たな水源を求めた事によって遠賀郡底井野村（現在の中間市）に「遠賀川水源地ポンプ室」が建設されます。

平成27年、ユネスコの世界文化遺産「明治日本の産業革命遺産」の構成資産のひとつとなった遠賀川水源地ポンプ室。動力は蒸気から電気に変わりましたが、遺産といえども今もなお重要な役割を担って、水を送り続けています。





上空から見た遠賀川流域
(北九州市、中間市、芦屋町、水巻町、岡垣町、遠賀町、鞍手町)



遠賀川の三角州にある直方リバーサイドパークを彩る「のおがたチューリップフェア」
市民で13万球の球根を植えて生まれる花景色



遠賀川河川敷の花の名所、水巻町のコスモス園
「水巻町コスモスまつり」は、多くの人で賑わう



上／直方歳時館（旧堀三太郎邸）
中央／旧藏内邸（国指定名勝）
左／旧松本家住宅（国指定重要文化財）

大正元年（1912）、海軍御徳炭坑の払い下げを受け堀鉦業を設立し巨万の富を得た堀三太郎は、筑豊5大炭鉦王のひとりです。明治31年（1898）、福智山を借景とする故郷直方の高台に建てた邸宅を「子孫の為に美田を残さず」と、昭和16年に維持費ごとと市に寄贈。3000組の結婚式が行われるなど人びとに愛された後、平成9年に2年の歳月をかけて解体復元され、現在「直方歳時館」として公開されています。

110年を超す歳月を経て

築上町の「旧藏内邸」は全国でも当時10本の指にはいる出炭量を誇った炭鉦経営者、藏内次郎作・保房・次郎兵衛三代の邸宅で、明治39年（1906）頃に建てられました。18畳2間続きの大広間と23畳の畳廊下、繊細な細工の欄間飾りや装飾タイルなどの内装、変化に富む大胆な屋根構成など格調高い佇まいの大玄関、近代和風建築としても、また多彩な景観が楽しめる庭園も、たいへん貴重なものです。一般公開され、保房が好んだ煎茶をいただくことが



10

炭鋌王邸宅

激動の時代を生き抜いた

炭鋌王の暮らしに

思いを馳せるひととき

できます。

辰野金吾の代表作

北九州市戸畑区にある松本健次郎の「旧松本家住宅」の洋館は、近代建築の先駆者といわれる建築家、辰野金吾が東京駅とほぼ同時期に情熱を傾けた代表作で、迎賓館としても使われていました。ゆるやかな曲線が美しい、当時流行りのアールヌーヴォー様式が取り入れられています。

またその父である安川敬一郎は、筑豊5大炭鋌王のひとりであり、安川電機を創業し、官営八幡製鐵所誘致にも尽力しました。その邸宅は改修され、特別公開が予定されています。



旧古河鉱業若松ビル（国登録有形文化財）

まずは港へ

明治20年代になると、筑豊炭田も機械の導入や大規模化が進み、出炭量も急増しました。そこで、「川ひらた（五平太舟）」に代わる鉄道の敷設と港の整備が急務となりました。当時の洞の海は、干潮になると干潟の中を滯筋みおすじが通る程度の浅い海でした。そこで、積み出し船舶の増加と大型化に対し港内の浚渫を進め、沿岸の埋立てを図るため、まず明治21年（1888）に「浚渫会社」、明治23年（1890）には「若松築港会社」が設立され、近代的な港づくりが始まりました。

一世紀前の 港湾の姿を唯一残すまち

明治24年（1891）には「筑豊興業鉄道」によって若松から直方まで開通し、以後、筑豊炭の積み出しが飛躍的に増加しました。大資本の財閥が筑豊へ進出するなか、NHKの連続テレビ小説『あさが来た』のモデルとなり話題となった、日本女性実業家の草分け、大阪

の加島屋、広岡浅子らも石炭事業に着手します。浅子は夫の信五郎と共に、明治17年（1884）、若松で「広炭商店」を設立。そして若松築港会社の創立者名簿に広岡信五郎、筑豊興業鉄道の株主名簿には広岡久右衛門（信五郎の弟）が名を残しています。製鉄所の完成後、明治37年（1904）には「特別輸出入港」の指定を受けるなど、港内は充実していきました。

大正2年（1913）には、全国石炭産出量2130万トンのうち筑豊炭田は1050万トン（約50%）。その約8割が若松からと、日本一の石炭積み出し港となりました。また、洞海湾に面した若松南海岸通りには、往時の建物が多く残っており、その歴史を偲ぶことができます。代表する建物は大正8年（1919）築の「旧古河鉱業若松ビル」。通りの角に建ち、煉瓦と石造りの堂々たる風格。すらりと伸びた円形の塔とそこにあしらった三連の窓が印象的で、残された近代建築のなかでも最も華やかな外観です。一世紀を生き抜いた、この「旧古河鉱業若松ビル」と「上野ビル（旧三菱合資会社若松

支店) 本館ほか」は、国登録有形文化財となっています。

往時、石炭の積み下ろしに従事した多くの「石炭仲仕(ごんぞう)」のざわめきと、出船入船の汽笛が聞こえてきそうなこの南海岸通りは「若松バンド」(湾岸都市に形成された带状の海岸通り)と呼ばれ、これだけ残るのは、日本でも珍しいです。建築群からはこの都市を造り上げた人々の思いを感じられます。

門司港駅という原点

昭和63年、ネオ・ルネッサンス様式の木造駅舎「門司港駅」が鉄道駅舎



旧門司三井倶楽部 (国指定重要文化財)

では初めて国の重要文化財に指定されました。(現在、平成30年完成予定で大規模保存修理工事中)そこから歴史的建造物を活かした「門司港レトロ」のまちづくりが始まります。迎賓館としてアインシュタインも宿泊した「旧門司三井倶楽部」も移築され、赤煉瓦や明治、大正の建築様式の中、うまく新旧が混じり合うノスタルジックな海岸通り。外国貿易で栄えた門司港は、時を超えて今、200万人を超える人びとを魅了するまちとなりました。

若松バンドと 門司港レトロ

海路と陸路を繋いだ
ふたつの港町は
やがて煉瓦色になりました



アインシュタインが宿泊した部屋





はね橋の「ブルーウィングまじ」
からのぞむ「旧門司税関」界隈

直方レトロと 行橋赤レンガ館

12

アートによって

今に息づく近代建築

飯塚市、田川市と並んで筑豊三都に数えられる直方市や、筑豊と苅田港をつないだ行橋市などにも、煉瓦造りの近代建築が残されています。



直方谷尾美術館（直方市美術館）

直方市にある「直方谷尾美術館（直方市美術館）」は、大正期に建てられた旧奥野医院を改修したものの。「アートのスペース谷尾（直方市美術館別館）」は、煉瓦造りのレトロな洋館で、旧十七銀行直方支店として建てられたものです。

いずれも明治屋産業創業者、谷尾欽也がコレクションを展示する美術館として開設したもので、地元出身の山喜多二郎太の油絵や、別館では、西洋や江戸切子などのガラス工芸品や、直方が発祥の地である「高取焼」の出土品を展示しています。

道沿いには、明治34年（1901）竣工の木造洋風建築で今も現役の江浦医院、大正11年（1922）竣工の木造モルタル造りの旧讃井医院さぬいである「向野堅一記念館」と、炭鉱の賑わいを物語る近代建築の多さが「直方レトロ」といわれる由縁です。

珍しいセセッション様式

行橋市の「行橋赤レンガ館」は、大正3年（1914）に東京駅、日本銀行本店などの設計で有名な辰野金吾の監修によって建てられた旧

百三十銀行行橋支店。19世紀末から20世紀初頭にヨーロッパで流行したセセッション様式のデザインで飾られ、中は銀行特有の高い吹き抜けの天井やカウンター、応接室など、シンプルでモダンな大正の雰囲気をも残しています。修復工事を経て、ギャラリ―「行橋赤レンガ館」として親しまれています。



行橋赤レンガ館



石炭を載せて走る
蒸気機関車 D51 (直方市石炭記念館提供)

鉄道

13

九州の鉄道の起点は門司港駅のホームに
いつの時代も夢中になる
鉄道の歴史と物語が町中に



門司港駅の「0哩標」

九州では、明治22年（1889）、「九州鉄道」が、博多駅と千歳川仮停車場の間に初めて鉄道路線を开通させます。一方、筑豊御三家と呼ばれた麻生太吉、貝島太助、安川敬一郎ら炭鉱主たちも鉄道の敷設を強く望み、明治24年（1891）、「筑豊興業鉄道」が若松〜直方間で開業します。

この年、九州鉄道は、門司まで延伸され、本社も門司へと移されました。門司は九州鉄道の起点となり、門司港駅のホームには、九州の鉄道の起点を表す「0哩標」があります。

この2つの鉄道が交わっていたのが遠賀郡折尾町（現在の北九州市八幡西区）の「折尾駅」です。明治24年（1891）、両社の折尾駅が別々の場所で開催しましたが、数年後、両鉄道の利便性を改善するため、2社共同の折尾駅が完成します。これは日本初の立体交差駅で、当時の駅舎は木造2階建てでした。

こうして筑豊の石炭は、折尾を経由して門司へとつながります。明治30年（1897）、九州鉄道と筑豊興業鉄道は合併し、明治40年（1907）には鉄道国有法により

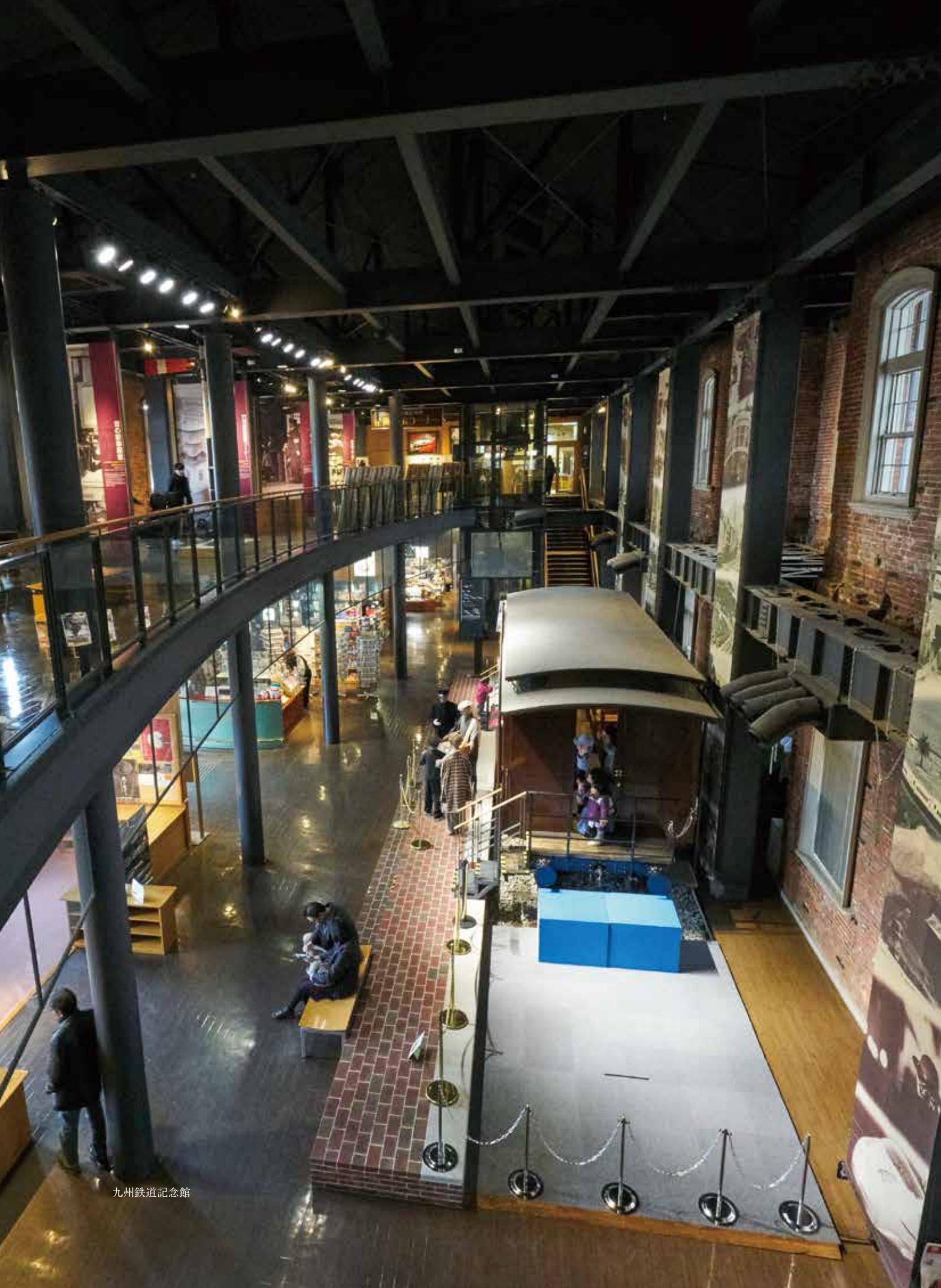
「日本国有鉄道」となります。

懐かしさの中に遊ぶ 九州鉄道記念館

現在、旧九州鉄道本社は、「九州鉄道記念館」となり、車両展示場には蒸気機関車C59型、9600型といった歴代の車両が並んでいるほか、本館には明治時代の客車や、運転シミュレーター、鉄道ジオラマもあり、鉄道ファンをはじめ、家族連れに人気の施設です。

貴重なSL車両や鉄道遺産が数多く残るのは、鉄道と切っても切りはなせない歴史を歩んできたことにあります。

「北の九州」は、鉄道の懐かしい思い出と物語にあふれています。



平成筑豊鉄道

門司港観光トロッコ列車に
駅ごとに歴史あふれる
ローカル線の旅



トロッコ列車の旅で
タイムスリップ

春から秋にかけて、「門司港レトロ観光列車」が、九州鉄道記念館駅から関門海峡めかり駅を走ります。列車の愛称は「潮風号」。
北九州市が鉄道事業者となり、平成筑豊鉄道とともに廃線を活用した全

国初の観光専用列車は、平成21年、「日本鉄道賞」の特別表彰を受賞しています。

小さな駅をつないで

平成筑豊鉄道は、JR筑豊本線、日田彦山線、日豊本線から産炭地へと分岐していた筑豊興業鉄道による建設に始まった伊田線（直方・田川伊田間）・糸田線（金田・田川後藤寺）・田川線（行橋・田川伊田間）の各線を、石炭の衰退の中で継承していた九州旅客鉄道から引き継いだ、歴史ある鉄道です。

平成元年に設立したことがその社名の由来で、往時の倍に駅数を増やし、地域の足となっている平成筑豊鉄道は、枕木やつり革のオーナー制度、車輜、駅名スポンサー、そして希望日に希望の駅までという貸切列車と、全国に先駆けたアイデアも話題となりました。

沿線ののどかな風景の中をトコトコ走るディーゼル車輜の姿も愛らしく、「とり鉄」（鉄道を撮影する愛好家）「のり鉄」（鉄道に乗る愛好家）と呼ばれる、全国の鉄道ファンに愛されてやまないローカル線です。



海辺をゆくトロッコ列車

イノベーション

15

「北の九州」には

石炭が拓き、暮らしや社会を変えてきた
産業が息づいています

化学、セメント、窯業、機械、金属、そして、自動車や最先端のロボット。あらゆる分野の工場が集まる「北の九州」の市や町。

筑豊という石炭が豊富に得られる位置にあり、港があり、鉄道がある北九州市は、産業にとって、魅力的な立地でした。しかし、エネルギー革命によって、石炭から石油の時代となり、昭和51年、筑豊最後の「貝島炭鉱」が閉山した後も、その工場群があり続けた影には石炭にかかわる産業から生まれた歴史がありました。

世界を変えた石炭の副産物

石炭に支えられ、発展した官営八幡製鐵所は、創業当時は経営的には赤

字だったものの、コークス炉の導入

と、独自の開発によって、製鉄の「副産物」を回収し、利益を生み出していきます。副産物とは、製鉄業中に^{がたん}炭の焙焼^{ばいしょう}から発生するアンモニアやタールで、とりわけ、タールから生まれる油類は、高価な天然染料に変わる化学染料、火薬、薬剤、人工甘味料、合成繊維など、ありとあらゆる原料や製品として利用され、石炭化学工業の発展へと繋がっていきましました。北九州市八幡東区の「北九州イノベーションギャラリー」を訪れると、近代化の時代を中心に、産業がどのような発展をとげてきたかに触れることができます。

展示の中で、ひととき印象的なのは、1850年代から現代までの技術革

新に関する年表の中の、ナイロンの

発明です。それまで絹でつくられ高価だったストッキングが、石炭からつくられた丈夫な化学繊維でつくられるようになり、「石炭と空気と水からできた靴下」というアメリカ企業の宣伝に、世界中の人びとが驚き、女性たちは身に纏いました。それは、重厚長大だった石炭産業が、身近な暮らしを変えたひとつの出来事として歴史に刻まれています。

絹糸の代用品の登場は、絹の輸出国だった日本に大きな打撃となりますが、一方、ナイロンに続いて、日本も「ビニロン」を発明製造し、繊維産業は日本経済の発展に大きく貢献することになります。

古くから、石炭とつきあってきた北

九州市は、化学原料を供給し続ける、大事な役割を担っていました。

革新のエネルギー

一方で、鉄鋼業が盛んであったがゆえに、炭鉱機械をつくる機械工業、電動機などの電気機械工業、修理工場、その部品製造に欠かせない、製造業の要となる「金型産業」など、さまざまなものづくりの技が蓄積した企業から、さらに起業家が巣立ち、成長していきました。炭鉱経営から、最先端の電子機器産業へと進化する企業もあり、自動車産業も、そこに部品をつくる金型産業があつてこそ集積が生まれました。

「イノベーション」とは、「技術革新」と訳されますが、その意味は広く、モノや仕組みに対して新しい技術や考え方を取り入れ、新たな価値を生み出し、社会的変化を起こすこと。鉄をつくる力となり、蒸気を動力に鉄の塊を動かして世界を変え、原料となって暮らしを変え、産業を呼び込み街を変えた石炭の歴史はまさにイノベーション。そして今なお、そのエネルギーであり続けています。



技術革新の歴史年表の展示
世界の近代化と技術革新の流れが
わかりやすく描かれている





石炭関連企業は、人材育成にも力を注いだ。東京帝国大学（現在の東京大学）の総長を務めた山川健次郎と安川財閥の創始者である安川敬一郎が、明治42年（1909）に日本で初めての4年制の工業専門学校「私立明治専門学校」を開校。その後、昭和24年に国立九州工業大学となった。『技術に堪能（かんのう）なる士君子』という理念は、ただの技術者を育てるのではなく、技術に精通した日本を支える人材を育成しようという両人の思いが込められている。九州工業大学は、宇宙工学国際コースを有し、平成28年2月17日に打ち上げられたH2A ロケット30号機に搭載の超小型実験衛星「鳳龍四号」は、宇宙空間で人為的に起こした放電現象の撮影と、放電時の波形計測に成功。ともに世界初の快挙となった

北九州空港

国内でもっとも早い羽田行き始発便と
もっとも遅い最終便がある24時間空港

九州各地、山口・下関への「空の玄関口」です

16

「北九州空港」は、周防灘の3キロメートルの沖合、北九州市と苅田町にまたがる海上空港。始発便が朝5時半発で羽田に7時着、最終が24時45分北九州着という国内定期旅客便でもっとも早い始発便と、もっとも遅い最終便がある九州唯一の24時間空港です。

名古屋（小牧）線、韓国のソウル（仁川）線、釜山線、中国の大連線も就航。九州各地や山口・下関を旅する時の空の玄関口として、北九州空港を起点に福岡や下関、さらには別府・湯布院や阿蘇などの観光地への旅にもたいへん便利。インターネットからも近く、平成28年には、東九州自動車道の北九州市・宮崎市が直結したことにより、各地へのアクセスもますます充実。全九州

エリアへの周遊拠点としても最適です。

そして、産業のまちならではの貨物チャーター便の発着も多く、物流拠点となっている北九州空港へと渡る「新北九州空港連絡橋」は、海上部が2100メートル、ブライトグリーンアーチが印象的な「鋼モノコールド式バランスドアーチ橋」。直方体が上へと六角形に変形していくねじれたアーチは、ボルト無しの全溶接の優美な姿です。

海上をまたぐ若戸大橋、関門橋と3つの橋の中で、唯一歩いたり、自転車で走行することができることから、サイクリストたちの穴場コースとなっています。おすすめは夕暮れ時からのナイトラン。幻想的な海上散歩です。

荇田港

自動車の輸出を担う
国際貿易港

時代の流れの中で
変化し続けてきた港

荇田港は、荇田町にある、周防灘に面する港湾です。筑豊炭田から運ばれた石炭や、石灰石を積み出すため、昭和19年に開港。昭和26年に重要港湾に指定されてからは本格的な整備と臨海工業地帯の造成が進められました。

昭和43年には国際貿易港となり、北九州工業地帯の一郭として、自動車産業やセメント工業の集積に重要な役割を担ってきました。現在は陸・海・空の交通結節拠点として、工業生産品の積み出しの役割を担う九州屈指の港。無数の光を放つ、幻想的な工場夜景も、荇田港の歴史とともにある風景です。



上空から見た荇田港と北九州空港

実は希少な生き物が

さまざまな生きものたちが生活している干潟は、天然の海の浄化槽ともいわれています。

北九州市小倉南区、荇田町、行橋市、築上町、豊前市と続く豊前海沿岸は、干満の差が大きく、大潮の時には広大な干潟が現れます。中でも最大の干潟が、小倉南区の曾根干潟。約517ヘクタールで、瀬戸内海では最大です。大潮のときには、沖の小さな無人島・間島まで歩いて渡ることも。4つの川から運び込まれた砂や泥が堆積してできた干潟で、300種を超える貝、カニ類などの底生生物や、50種を超える魚類が棲

豊前海の 干潟

港と空港のすぐそばに

豊かな生態系があります

18



夕日を映す曾根干潟

息し、年間100種程度の鳥が観察できるバードウォッチングの名所です。渡り鳥たちにとっては、エサとなる底生生物が多いこともあって、大切な中継地点となっています。

カブトガニの生息地

そして、環境省のレッドデータブックにも掲載されている、生きた化石といわれるカブトガニの生息地としても知られています。

もともと西日本では、数十年前まで、身近な海辺の生物として知られていましたが、環境の変化によって、急速に姿を消していきました。現在では主な生息地は全国でも10数箇所といわれる中、曾根干潟は、希少な生息地。地域の人びとによって「曾根干潟・カブトガニ自慢館」も運営され、夏の大潮の満潮前後には、産卵するカブトガニのつがいを見ることができ、観察会も行われています。まさに希少生物の宝庫、曾根干潟。

楽しくて、美味しくて

植物プランクトンがいっぱいの、遠浅の海が続く豊前海は、貝のゆりかご。荻田町の白石海岸や、行橋市の蓑島海水浴場・長井浜海水浴場などでは、「まてほり」ができます。

「まてほり」とは、マテ貝ほりのこと。干潮のときに、砂浜をクワで少し掘り起こすと、マテ貝が潜っている穴が見つかります。その中に塩を一つまみ入れると、潮が満ちたと勘違いしたマテ貝が顔を出すので、すかさずつかみます。なんとも楽しい春から初夏の潮干狩り。潮見表がかかせない、豊前海の遊び場です。

海岸と 潮干狩り

風物詩「まてほり」

砂浜は春夏と賑わいます

19

蓑島海水浴場のまてほり



文学

20

ゆかりの作家の多さは
まちの宝です

北九州は古くから多くの文学者を輩出し、街のあちこちに作家の足跡が残されています。街へ文学散歩に出かけましょう。

松本清張という巨人

始まりは、小倉。

北九州の文学について知るために「北九州市立文学館」へ。北九州ゆかりの文学者について紹介し、直筆原稿や手紙、書籍など貴重な資料が展示されています。また、24メートルに及ぶ年表や映像を通して、北九

州が持つ豊かな文学土壌に触れることができます。

すぐ近くにあるのが「松本清張記念館」。『点と線』などのベストセラーで知られる小説家松本清張の、生きた時代と作品について展示紹介しています。

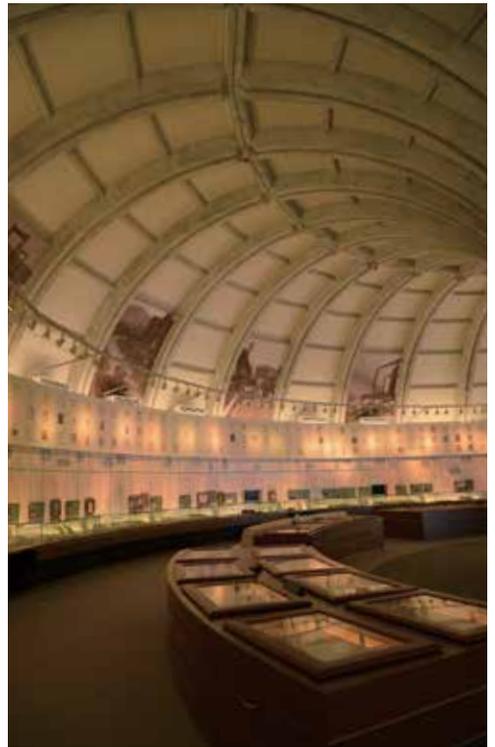
松本清張は小倉に生まれ、尋常高等小学校を卒業すると電気会社の給仕や印刷所の版下画工を経て新聞社で働くようになります。

作家としてのデビューは42歳のときでした。もともと作家志望ではなかった清張ですが、勤務の傍らに書

いた処女作『西郷札』が「週刊朝日」の「百万人の小説」の三等に入選。この作品が昭和26年の第25回直木賞候補となります。

作家活動に専念するきっかけとなったのは『或る「小倉日記」伝』でした。小倉時代の森鷗外の足跡を調べる人物を描いた作品で、第28回芥川賞を受賞します。

歴史小説から出発した清張は、『点と線』や『砂の器』など日常性と動機を重視し、社会派推理小説の一大ブームを巻き起こします。その他にも古代史や近現代史ノンフィクショ



上／磯崎新設計の空間の中、郷土ゆかりの文学者の資料が展示される「北九州市立文学館」
左ページ上／松本清張の肖像
記念館のモニュメントとも言える東大寺の礎石は東京・浜田山の自宅から運び入れたもの
下／直筆原稿と愛用の万年筆

ンを手がけるなど、作品は生涯千篇にも及びました。

松本清張記念館の見どころは、東京の自宅にあった書斎や書庫、応接室などをそのまま再現している展示です。机の傷や絨毯の焦げた跡など、ありし日のままの書斎や、約2万3千冊の蔵書など、清張が創作にふけた空間を垣間見ることができま

鷗外旧居から櫓山荘公園へ

文豪・森鷗外は、小倉ゆかりの作家です。明治時代に第十二師団軍医部長として小倉に約3年間赴任しました。鷗外は小倉で2カ所に居住しましたが、そのひとつが繁華街の中心に残る「森鷗外旧居」。小倉三部作のひとつである『鶏』の舞台にもなっています。小倉での鷗外は『小倉日記』を書いたり、地元新聞に寄稿するほか、翻訳を行いました。交友を広げてさまざまな経験をし、それがのちに多くの小説を生み出すこととなります。

鷗外旧居からほど近い場所に立つのが杉田久女の句碑。久女は昭和初期

に活躍した女性俳句の先駆者で、高浜虚子に師事して小倉で句作を続けました。

久女から俳句のほどきを受けたのが、橋本多佳子です。多佳子の自宅は「櫓山荘」と呼ばれ、当時、北九州の文化サロンのような役割を果たしました。跡地は、現在「櫓山荘公園」となり、建物跡に煉瓦が敷かれ、当時の間取りが復元されています。



森鷗外旧居



櫓山荘公園

葦平にひたる河伯洞

そして、若松。

石炭積み出しで栄えたこの街は、力

強く生きる庶民の心情を描き出す小説家・火野葦平を生み出しました。出征直前に書いた『糞尿譚』で芥川賞を

受賞、その後は兵隊三部作や『花と龍』など多くの作品を残しながら、昭和35年、自らその命を絶ちます。若松市民会館内には「火野葦平資料館」があり、復元された書斎や資料が展示されています。また、旧居も「河伯洞」として一般公開。「河伯洞」とは河童の棲む家という意味で、河童好きだった葦平らしい名前です。

この家は文学仲間が集う場所でもありました。飾られた多くの写真の中には、郷土にまつわる歴史や人物を描き、九州の文壇に影響を与えた劉寒吉、『富島松五郎傳』で知られる岩下俊作らの楽しい姿。彼らとともに葦平が中心メンバーだった文芸雑誌『九州文学』は、芥川賞や直木賞候補となった文学者を多数輩出し、その活動は今も脈々と受け継がれています。

『放浪記』の中に

最後は、門司。

昭和を代表する女性作家、林芙美子

は門司で生まれたとされます。(諸説あり)

自伝的小説『放浪記』で一躍ベストセラー作家となり、その後『晚菊』、『浮雲』など市井の人々を描き続けました。『放浪記』には、子どもの頃に直方で暮らした思い出も描かれ、「旧門司三井倶楽部」の2階には関連資料の展示や書斎の復元をした「林芙美子記念室」があります。



林芙美子記念室の書斎

左ページ「河伯洞」にて
葦平の息子さんご夫婦のご案内で
葦平の人柄とその生涯にふれるひととき



1944 (昭和19)年 5月 20日
松竹任侠超天作
行進曲の完成式

松竹任侠超天作

花と龍

青雲篇 愛憎篇 怒涛篇

