



上) 新日鐵住金(株)八幡製鐵所まで、毎日12万トンの水を送っている鉄管道路  
 下) ヘイソーン・デビー社製の蒸気エンジンポンプ。ポンプの高さは地上5m、地下2mにもなる  
 左) 世界文化遺産に登録された構成資産の一つ、遠賀川水源地ポンプ室(写真提供:新日鐵住金(株)八幡製鐵所)

**鉄鋼業に欠かせない「水」を送るポンプ室**

遠賀川水源地ポンプ室は、官営八幡製鐵所の施設として、明治43(1910)年に建設されました。当時、製鐵所の鉄鋼業は国が進める近代化の柱として重要視され、鉄鋼の生産量を2倍にする計画がありました。この計画に欠かせないのが「水」。その水を遠賀川から製鐵所まで供給し続けている

# 100年以上稼働するポンプ室

【中間市】遠賀川水源地ポンプ室

● ところ 中間市土手ノ内

今月の特集記事では、遠賀・中間1市4町の文化遺産を紹介。この地域が日本の近代化にどのように関わってきたのかを伝えます。

黒いダイヤともいわれた石炭。かつて筑豊地方から遠賀・中間地域にかけては、石炭の一大産地として知られていました。

「官営八幡製鐵所の誘致」「遠賀川と堀川の水運の盛衰」「鉄道の発達」という私たちが住む地域で起きた出来事を、その「石炭」というキーワードで結び付け、5つの物語にしました。

平成27年7月5日  
**世界遺産に登録**

明治日本の産業革命遺産  
 製鉄・製鋼、造船、石炭産業

23施設で1つの世界遺産

極めて短期間のうちに急速な近代化を遂げた日本。その近代化の過程を示す重要な産業遺産群として、長崎県の端島炭坑(軍艦島)や山口県の松下村塾など、8県に点在する23施設が「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」として、世界遺産に登録されました。

稼働施設の登録は日本初

中間市の遠賀川水源地ポンプ室は、その23の施設に含まれています。現在も稼働している施設が世界遺産に登録されるのは、日本では初めてのことです。



のが、この施設です。

### 「水」と「石炭」が ポンプ室建設の決め手

20世紀初頭、鉄の需要が高まっていく中、製鐵所は事業拡大を目指しました。そのために必須だったのが、大量の水の確保でした。

そこで水源として期待されたのが遠賀川。遠賀川は、古くから「氾濫することはない」といわれるほど豊かな水量を誇っていたのです。

しかし、問題は遠賀川から製鐵所までの約11キロメートルにも及ぶ距離。これを解決したのが、海外で実績のあったヘイソン・デビー社製（イギリス）の蒸気エンジンポンプでした。産炭地であった中間市には、その蒸気エンジンポンプを動かすために必要な石炭が、大量にありました。

「水」と「石炭」。この2つの資源に恵まれていたことが、中間市でのポンプ室建設につながりました。

### ブリックダイヤが紡ぐ 国の産業発展の歴史

筑豊地方や遠賀・中間地域で産出された石炭は、重要なエネルギー源として利用されました。この石炭は、遠賀川や堀川を利用した「水運」や鉄道を利用した「陸運」で運搬され、国の産業発展の礎となったのです。

1940

昭和時代

1930

1920

大正時代

1910

# 遠賀川を行き交った川ひらた

筑豊炭田などの石炭運搬に使われた川ひらた。五平太船とも呼ばれ、最盛期には約7千艘の船が遠賀川や堀川を行き交いました。

## 浅い河川を進むのに 有利な川ひらた

川ひらたは、船底が浅く平らになっっているのが特徴の川船です。海で使われる船は、波を切って進むため船底が三角形になっています。しかし、浅い河川で使われる船には、底がつかえないこの形状が適しているのです。

## 芦屋港や若松港への 石炭運搬で活躍

古代から重要な港であった芦屋町は、川ひらたを使った水運業でも知られていました。

特に、江戸時代後期以降、筑豊炭田などの石炭の輸送手段として、川ひらたが重要な役割を担います。川ひらたに乗せられた石炭は、遠賀川を下って芦屋港に運ばれ、海を渡る沖船へと積み出されました。また、若松港から石炭を積み出すため、遠賀川と洞海湾を

つなぐ堀川ルートの水運も活発になります。

## 水運の主力は 芦屋町の川ひらた

明治時代になり、石炭産業が発達すると、遠賀川・堀川流域を行き交う川ひらたはますます増えました。

明治30(1897)年ごろには遠賀川流域の川ひらたは約7千艘を数え、そのうち半数以上が遠賀郡内の川ひらたでした。その中でも、芦屋町の川ひらたは最も多くを占めていました。

その後、石炭輸送の役割は、大量に早く輸送ができる鉄道に徐々に移っていくものの、川ひらたでの輸送も昭和時代初期まで続きました。

現存する川ひらたは2艘だけだといわれ、芦屋町中央公民館と県立折尾高校(北九州市八幡西区)に1艘ずつ保存されています。



上) 芦屋町中央公民館に展示されている現存する川ひらた。「ひらた船」という名称で県指定文化財になっている  
左) 川ひらたを改造した船に乗り、芦屋見物と船遊びをする香月町(現在の八幡西区)の貝島大辻炭坑の職員

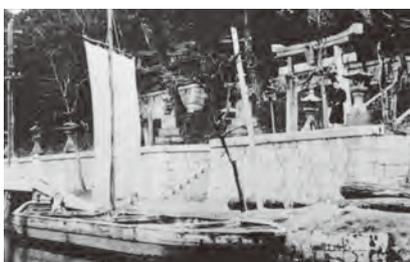


# 日本の近代化を支えた水運

遠賀川から洞海湾までの水運を可能にした堀川は、地域の石炭産業を活性化させ、それが官営八幡製鐵所の誘致へとつながっていきました。



上) 明治時代中期の水巻町吉田付近。堀川に多くの川ひらたが付けられている  
左) 大正時代の河守神社前(水巻町吉田東)の堀川。川ひらたが帆を揚げるのは珍しい



## 江戸時代から 流れ続ける運河

堀川は、遠賀川から分かれ、洞海湾へ注ぐ約12キロメートルの運河です。江戸時代初期に遠賀川洪水の防止、かんがい用水の確保、物資の流通を目的として開削が計画されました。

宝暦12(1762)年に開通し、宝暦13(1763)年に川ひらたが堀川を行き来し始めます。

## 石炭の採掘が 変えた役割

当初は、1日平均5艘<sup>せう</sup>くらいの船が、藩の年貢(米・大豆)を運んでいる程度でしたが、特産物(ハゼの実・ろう・菜種・卵)や日用品も運搬されるようになっていきます。

江戸時代後半に、筑豊の遠賀川流域で石炭が採掘されるようになると、若松まで石炭を積み出す輸

送路となりました。

## 日本の重化学工業の 発展に貢献

石炭産業の発展に伴い、堀川を行き交う輸送船は急速に増加。明治時代になると輸送が石炭採掘に追いつかなくなり、明治24(1891)年には、若松く直方間に開通した筑豊興業鉄道での輸送が始まります。

明治30(1897)年には、現在の北九州市に官営八幡製鐵所が誘致されました。製鉄に必要な石炭が豊富にある筑豊炭田が控え、水運や鉄道での高い輸送能力を持つ立地が目ざされたのです。

石炭輸送の役割は、徐々に鉄道に移っていくものの、昭和時代初期まで堀川の水運は活躍し続けました。

江戸時代に遠賀川と洞海湾をつなぐ堀川。その流れは、日本の重化学工業の発展に貢献したのです。

1940

昭和時代

1930

1920

大正時代

1910

# 旧路線の軌跡を残す美しいアーチ

遠賀郡内に初めて鉄道が通った明治時代後期。そのころの軌跡をたどることができ、橋梁が、今もなお鉄道の往來を見守っています。

## 汽車は海岸寄りを走る予定だった

石炭産業の発展を受け、石炭輸送は大量に早く輸送できる鉄道へと移っていきました。そのような時代の流れを受け、明治23（1890）年に遠賀川駅～赤間駅間の鉄道路線が開通します。

最初の予定では、現在よりも海岸寄りを通るはずだったこの路線。しかし、陸軍の命令で、海から攻撃されにくい位置へと変更されます。こうして、内陸部に遠賀川駅が建設され、岡垣町の山あいを抜ける現在の路線の原型ができたのです。

## 開通した路線には急勾配の難所があった

実は、このときの路線は現在よりも南側を通っていました。岡垣町と宗像市の境界にある城山峠を

越えて赤間駅（宗像市）に抜けていたのです。急勾配の区間では、列車の前後を補助機関車で支援することで、何とか通過していました。この後、城山トンネルが開通し、勾配の緩い路線へ変更されたのです。

## 今も路線のかたわらにたたずむ美しい橋梁

その当時の風景が残る場所が、岡垣町海老津にある赤レンガアーチです。現在の路線ができる前の旧路線で使われていたもので、遠賀川駅～赤間駅が開通したときに、ドイツ人技師がイギリス式の設計で造ったものです。

このころの橋梁には、簡単に手に入り、外観が美しい素材として、レンガが多く使われていました。道路と立体交差になっていたレンガ造りの美しいアーチは、今も明治文化の面影を残しています。



上) 美しいアーチを描く、レンガ造りの橋梁（岡垣町指定文化財）  
左) 赤レンガアーチに代わり現在も鉄道の往來を支えるレンガ造りのトンネル

# 石炭産業と共に歩んだ基幹駅

石炭産業の黄金時代に重要な役割を担っていた遠賀川駅。基幹駅としてさまざまな路線をつなげていたのです。



上) 遠賀川駅を発着していた8620形の蒸気機関車。活躍していた当時の姿のまま遠賀総合運動公園に展示されている



左) 手前の橋梁が室木線跡。奥は鹿児島本線下り

## 遠賀町誕生に強い影響を与えた石炭産業

明治時代初期から日本の産業発展に貢献してきた筑豊炭田。その石炭産業の黄金時代に遠賀川駅は重要な役割を担っていました。

遠賀川駅は、国鉄室木線など石炭運搬を主な目的とする路線が接続する基幹駅だったのでした。

石炭産業の発展と鉄道開通での人口の急激な増加は、遠賀村からの町制施行を実現させました。

## 開通と廃止を繰り返した芦屋との路線

遠賀川駅から芦屋までをつないだのが、芦屋軽便鉄道の路線です。大正4(1915)年に開業した芦屋軽便鉄道でしたが、芦屋港から若松港へと石炭積み出しの主力基地の役割が移ったことなどで、石炭運搬に用いられることはなく、昭和6(1931)年に廃止されま

した。

しかし、米軍芦屋基地への物資輸送などを行う路線が必要となり、昭和22(1947)年に再び遠賀川駅と芦屋が結ばれます。これが、国鉄芦屋線です。昭和25(1950)年には一般旅客を乗せるようになったのですが、この路線も米軍芦屋基地が返還された昭和36(1961)年に廃止されました。

## 今も残る廃線跡 追憶の国鉄室木線

国鉄室木線は、明治41(1908)年から昭和60(1985)年まで、遠賀川駅から鞍手町の室木駅までを結んでいました。

石炭運搬の役割を終えた後も、通勤や通学に利用され、新幹線建設のための資材を運搬する路線としても活躍しました。今でも、遠賀川駅付近では、ノスタルジックな姿を残す廃線跡を見ることができ