

あの頃の風景

筑後川編 第3回

大日本コンサルタント株式会社/経営統括部経営企画室
遠藤徹也 ENDO Tetsuya (会誌編集専門委員)

地の利を活かして発展した家具の産地「大川」



① 筑後川昇開橋。この姿は昔も今も変わらない

福岡県大川市は、筑後川が有明海に注ぐ河口近くに位置する人口約4万人の都市で、木工産業を基幹産業として発展した家具の一大産地である。

大川家具の歴史は、室町時代後期の天文5 (1536) 年まで遡り、榎津久米之介によって、この地の船大工の技術を活かして作らせた指物が始まりとされている。

18世紀中頃には、久留米藩によって筑後川河岸の若津に河港が開かれ、その後、若津港は筑後地方の海の玄関口として、背後の広大な穀倉地帯から米や麦、日田地方の木材の積出港として大いに繁栄した。明治14 (1881) 年の移出入額は博多港を上回る程で、明治20年代の若津には遊郭、銀行、郵便局、警察署、回漕店、米穀商、諸問屋が軒を並べ、華やかな港町に成長していた。

しかし、明治中期の町づくりは鉄道駅を中心とした

ものに移り変わり、現在のJR鹿児島本線が大川を大きく逸れて敷設され、さらに長崎本線が開通したことで貨物は次第に鉄道輸送へと切り替えられ、若津港は衰退していった。反面、現在の大川市中央部の榎津を中心とした木工産業は発展を見せ、明治40年代になると大川の産業基盤は、次第に若津の港湾経済から、榎津を中心とした木工産業へと移行した。この木工産業発展の背景には、塗装方法や木工機械などの技術的進展のほか、日田地方からの木材の集積地であり材料の確保ができたこと、三潞軌道や大川鉄道の開通により家具製品の販路が広がったことなどが挙げられる。

第二次世界大戦後には、戦災復興や炭鉱住宅などによる需要が拡大し、大川に空前の木工ブームが訪れる。昭和24 (1949) 年には旭川、高崎、東京・荒川、



② (上) 筑後川昇開橋は昭和10年の旧国鉄佐賀線の敷設とともに架設された東洋一の可動鉄橋。筑後川の河口に位置し、大型船の往来も多いことから中央部の橋が上下に可動する構造となった
③ (右) 現在の同じ場所。筑後川昇開橋は昭和62年に佐賀線廃止によりその使命を終えた。現在は遊歩道として開放されている



⑥ (下) 木材の集積地として栄えた昭和初期の若津港。大正末期までは造船所が存在していた
⑦ (右) 現在の同じ場所。造船所の跡地には公共温泉施設が建ち、筑後川昇開橋とともに新しい観光スポットとなっている



④ (上) 筑後川支流の花宗川に繫留された木材。日田から筏流して運ばれた木材は一旦花宗川に集積され、その後各地に運び出された。江戸時代から始まった筏流しは、昭和29年の夜明ダムの建設まで続いた
⑤ (左) 現在の花宗川。今では船舶が繫留されている。平成14年、河口に花宗水門が完成し、氾濫を防ぐ役割を果たしている



⑧ (下) 大正期～昭和初期の花宗川に架かる明治橋。軌道は若津と柳川を結んでいた三潞軌道で、大正3年に開通し、昭和8年に廃止された
⑨ (左) 現在の明治橋。旧橋の親柱が橋詰に設置保存されている



加茂、和歌山とともに、重要木工集団地に指定され、現在の産業基盤が確立された。昭和30年代には、大川家具の近代化に大きな功績を残した工業デザイナー河内諒による和筆筒が、日本中の人気を集めた。これが世に知られた大川調の「引き手なし筆筒」である。その後も高度経済成長に後押しされる形で、大川は日本一の家具の産地へと成長していった。

大川は今でも日本一の家具の産地である。しかし、近年の生活様式の多様化や低価格の輸入家具により、少なからず影響を受けている。このため、インテリア産業の振興に向け、産学官民の連携によるブランド確立などの取り組みが展開されており、今後は、大川が家具関連業者の一大集積地であるという強みを活かし、日本の文化と生活スタイルを取り入れた大川ならではの家具づくりが期待されている。

船大工の技術を発祥とする大川家具は、川とともに生き、川とともに暮らしてきた大川だからこそ生まれたものと言える。大川の街を巡ると、筑後川の恵みを楽しみながら、大川家具が今でもこの地にしっかりと根付いていると実感できる。昔から変わらない筑後川の流れの如く、大川はこれからも家具の一大産地として歩み続けるだろう。

<参考文献>
1) 「大川市の年輪 市制50周年記念誌 2004市勢要覧」大川市企画課
2) 「大川市誌」大川市

<取材協力>
1) 大川市インテリア課
2) 協同組合大川家具工業会

<写真提供>
写真①、②、④、⑧ 大川市役所 写真⑥ 国土交通省筑後川河川事務所
写真③、⑤、⑦、⑨ 筆者