



赤い若戸大橋がランドマークの南海岸通り

Watching the prosperity of the Chikuho coalfield "stone embankment at Wakamatsu Port"

筑豊炭田の隆盛を見届けた「若松港石積護岸」 福岡県・北九州市

Special Features / Civil Engineering Heritage X



大日本コンサルタント株式会社/業務統括部/総務部総務室
遠藤徹也(会誌編集専門委員)
ENDO Tetsuya

特集
土木遺産 X
九州地方／現存する「石」の土木施設

石積護岸に残る出入船舶見張り所跡

北九州市若松港の風景において、その大きさから、ひと際存在感を示す若戸大橋。洞海湾を跨ぎ若松と戸畑を結ぶ吊橋は、1962(昭和37)年に完成し日本の吊橋の先駆的な役割を果たした橋である。そのもと若松港の南海岸通りから東海岸通りにかけて連なる石積護岸には、1892(明治25)年の若松港築港当時の石積が残され、当地区における数々の歴史的建築物とともに、かつて石炭の積出港として賑わった若松のまちの面影を今に色濃く伝えている。

その石積護岸が若戸大橋を仰ぎ見る地点に、護岸に張り付くようにして小さな建物が残されている。この建物は、当時の若松築港株式会社が入港料である「港銭」を確実に徴収できるように、船舶の出入りを監視するために設置した「出入船舶見張り所」の跡である。建物の説明板によると、同社の若松港における港銭徴収は1893(明治26)年から1938(昭和13)年まで続いたとされる。

なぜ、若松港は全国でも珍しい民間企業による経営が

なされたのだろうか。

浚疏会社の設立

1888(明治21)年、当時の福岡県知事に対して上申書が提出された。これは洞海湾と周辺の運河の改良を目的とする新会社設立に関するもので、提出したのは筑豊石炭坑業組合総長の石野寛平ら5名からなる浚疏会社創立委員たちであった。

上申書には、当時の若松港とその周辺の運河の整備が不完全なことから、「港口からの土砂の流入により水深が浅くなり、年々増加しつつある石炭を中心とする物資の運搬に支障をきたしている。そこで、浚疏会社を設立して港湾や運河を改良する。また事業推進には官庁の保護と協力が必要なため、創立申合書と事務所仮規程も併せてここに提出する」ことが述べられていた。特筆されるのは、同時に提出された創立申合書に、「経営は港や運河を利用する船舶から使用料を取ることで賄う計画である」ことを明記している点にあった。



写真1 石積護岸に残る出入船舶見張り所跡

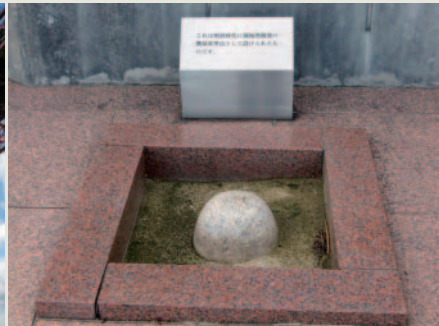


写真2 わかちく史料館の前に残る測量基準点

その後、県からの協力の意向を得て浚疏会社は活動を開始、翌年から具体的な築港設計に入った。なお、この浚疏会社は後に若築建設株式会社となる。

洞海湾と石炭の結びつき

洞海湾における港湾施設の改良を目指す動きは、遠賀川流域に位置する筑豊炭田を中心とする地域の発展に伴うものである。当時の洞海湾は東西20km、南北は広いところで2kmという細長い湾で、水深は浅く、満潮時で2.1～2.4m(7～8尺)、干潮時では1.2～1.5m(4～5尺)しかなかった。

古来、大渡川^{おおわたり}とも称された洞海湾は、若松から遠賀川河口の芦屋に通じる遠浅の内海で、干潮時には殆ど地肌を見せ、随所に岩盤が露出していた。その洞海湾では中世以来塩田が開け、18世紀以降になると製塩用の燃料として石炭が使われ始めた。江戸末期になると増加する石炭の採掘販売は藩の統制下となり、石炭や米穀類の積出港となっていた若松に焚石会所^{もといし}が置かれるなど、若松の石炭積出港としての繁栄の基礎が確立された。なお、焚



写真3 明治23年の若築建設旧本社社屋。手前が当時の護岸

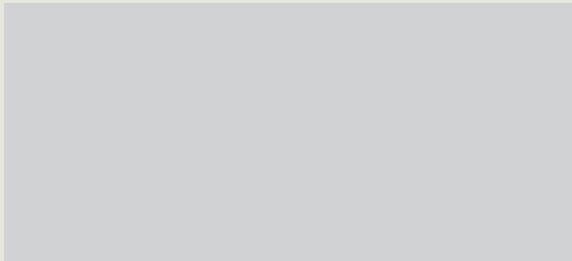


図2

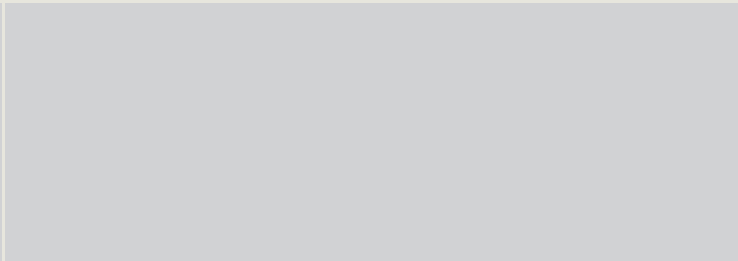


図3

※図1～3のWEB上での掲載はしていません

石とはいわゆる石炭のことである。

その後、明治維新後に民間の鉱山開発が許可され、1872(明治5)年に石炭が自由販売されると、若松に石炭関連の業者が続々と設立されるようになった。当時の石炭は、底の浅い川^{かわ}船^{ふね}によって、遠賀川から江川か堀川を経て洞海湾の若松に運ばれており、明治20年代前半には7,000隻以上にも及んでいた。

1888年、三池鉱山などが三井に払い下げられたことで、三菱、住友、古河などの巨大財閥が進出、これに貝島、麻生、安川などの地場資本も加わったことで筑豊炭田の開発が急速に進み、1885(明治18)年に年間23.6万tで国内石炭生産量の18%程度であった筑豊炭田の採炭量は、1895(明治28)年には213.6万tと国内シェアの45%を占めるまでになる。そのような中、筑豊から若松までの往復に10日前後も要する従来からの川船による石炭輸送は限界に達し、炭鉱主からは「石炭を運び出せなければ苦勞して掘り出しても意味がない」と鉄道敷設要望が高まり、1889(明治22)年に筑豊興業鉄道会社が設立され、1891(明治24)年には若松～直方間の鉄道が開通した。

浚疏会社の設立上申は、こうした状況を背景にしたものであった。



写真4 親水空間として整備された南海岸通り
写真5 浸食防止の工事が施された東海岸通りの石積護岸
写真6 石積護岸が残る若松漁港

築港計画

1889年7月、筑豊興業鉄道の敷設工事の開始決定と前後して、浚疏会社は、長崎港や横浜港の築港を指揮した第六区監督署長の内務技師石黒五十二と内務技師長崎桂の意見と指示に基づき、若松港の築港設計に着手した。設計作業と並行して同年10月には若松築港会社が設立されたが、発起人には筑豊地方だけでなく福岡や小倉、更には東京、大阪から計81名が集まった。その後、福岡県知事宛に『筑前国遠賀郡若松港築港願』『石材下渡願之事』『岸边海面下渡願之事』とともに、五十二と桂の両技師による『意見書』が提出された。

そのうち『石材下渡願之事』では、築港に伴う港外の防波堤と港内の石積は、延長約13.7km(約7,600間)、面積約12万m²(36,500坪)に及び、莫大な石材が必要となるので、港内で採掘された石材の無償使用を請願した。これは、港内の石積に湾内各所に散在している岩石を掘り出して使うことで、港の水深をより深くすることができ、これによって遠方から石を運搬する費用を節約できるとの理由であった。また防波堤に用いる石材は、風波を防ぐために堅固で巨大なものが必要とされるので、中国地方のものをを用いる計画とした。

『岸边海面下渡願之事』では、同港修築の主な事業は水底の浚渫にあり、浚渫した土砂を海中に捨てると新たな隆起ができるおそれがあるので、その土砂で沿岸を埋め立てる計画とした。また、新たな土地を造成することは社会公益の一つになるので、浅海面の無償提供を請願した。『意見書』には、防波堤を若松海岸より口ノ瀬まで築造し、水が流れている滞筋を浚渫して水深約4.5m(15尺)を保つこと、防波堤は低水面まで投捨石で基礎を作り、その上に高さ約2.7m(9尺)の石積を築造し、投捨石の勾配は外側を2割5分、内側を2割とすること、外部には50切以上100切までの石材を低水位辺に使用し、内部の用石は少々とすることとされた。

明治10年代に明治三大築港が行われたように、当時は港湾整備が活発に行われていた時期で、1889年には隣接する門司港で、実業家渋沢栄一らの中央資本に地場産業が参加して門司築港会社が設立され、特別輸出港の指

定を受けていた。これに対し、海外輸出主体の門司港とは異なり、筑豊の石炭と米穀類の積出しが主体の若松港への審査は、石炭需要の高まりを背景に進められた。

その後、1890(明治23)年に若松築港の許可を受け、若松築港会社は築港工事に着手し、1892年に港銭徴収の免許が下り、1893(明治26)年には同社は若松築港株式会社となった。

石積護岸の築造と現在の姿

当時の防波堤石積横断面図と縦断面図によると、捨石上高さと幅が約2.7m(9尺)の石積堤防を築造し、基点から720m(400間)より沖の部分については、捨石内の枠組みを堤防中心線に長さ約5.4m(18尺)の木杭を約2.7m(6尺)間隔で満潮面下に打ち込み、横木を2列に繋いで堤防の移動を防止する対策を講じている。なお、1894(明治27)年に防波堤540m(300間)以上、水深3m(10尺)以上が竣工されたことで、同年4月から若松築港株式会社は“港銭”を全額徴収することができるようになった。その後、1897(明治30)年には若松港の水深は4.5mとなり、700tの汽船も通行可能となった。

更に同年、洞海湾沿いの八幡に官営八幡製鉄所の設立が決定。工業が勃興するにつれて更なる港湾整備が急務となり、港口の防波堤延長、主要航路や大型汽船停泊所の浚渫など、以降幾度に亘る拡張工事が行われた。こうして、筑豊炭田と門司港を媒介する石炭輸出の中継港であった若松港は、1904(明治37)年には特別輸出入港に指定され、明治末期には門司港を凌ぐ石炭積出港となっていたのである。

若松港に残る石積護岸のうち南海岸通りには、かつて道路と石積護岸の間に事務所



写真7 北湊の石積護岸



写真8 明治末の高塔山からみた洞海湾、多くの船舶が海を埋め尽くしている

が立ち並んでいたが、1993(平成5)年から当地区の整備計画が始まり、久岐ノ浜地区の石積みを再利用することで天端が40cm程度嵩上された。現在では海上保安庁などの船舶が棧橋に係留されるとともに、洞海湾の眺望を活かした親水空間に生まれ変わっている。そこには、1917(大正6)年頃に築かれ、荷役作業の場となっていた弁財天上陸場や、かつて当地にあった石炭荷役人たちの詰所を模したごんぞう小屋などが1996(平成8)年に復元され、市民の憩いの場となっている。

一方、東海岸通りは、空積みされた石積護岸の浸食が激くなった箇所について、石積護岸の手前に石を敷き詰め、満潮位の高さまでコンクリートで固めるといった方法で浸食を防止している。天端が低く大型船が通過すると波が護岸を乗り越える時もあるが、現在、石積護岸の維持管理を踏まえた整備計画が検討されている。また、その北側に位置する若松漁港や北湊の護岸にも石積護岸が続いている。

民間活力による築港

若松港は、明治期の港湾として築港費用に占める私費の割合が非常に高く、国費129万4千円に対し私費は362万円(現在の金額で約362億円)にも及んだ。これに匹敵するのは同じ福岡県内の三池港の私費300万円、国費ゼロぐらいであった。

若松築港会社は若松港の改築と同港湾内外の事業を営み、港銭を徴収することを事業目的に設立されたことから、港銭収入はまさに経営の基礎を成すものであった。加えて、荷主や問屋などから港銭徴収への猛烈な反対を受けていたにもかかわらず、多くの事業関係者が会社設立に参画するなど、筑豊炭の積出先としての若松港の築港と整備の重要性がそれほど認識されていたということもある。県の許可を得て、出入りする船から港銭を徴収し、その財源で若松港の開発と運営を担っていく図式は画期的な発想であり、当時の新聞に「如何にして今日の港湾たるに至りたるか、即ち私営事業として西洋ではスコットランドのグラスゴー、東洋では日本の若松と迄云われたる築港事業の成功に俟つ所のもの甚だ多いのは蓋し特筆に値するものである」と評されるほどであっ



写真9 大正時代に築かれた弁財天上陸場



写真10 南海岸通りに復元されたごんぞう小屋

た。今日の民間活力の導入の先取りともいえるこの形態は、1938(昭和13)年3月末日の港銭徴収廃止によって終了するまで45年間続いた。

以降、若松港の運営は福岡県に移管されたが、県や市、内務省等による洞海湾開発が進められ、約70年にも及ぶ大規模な埋立てと浚渫が繰り返された。

繁栄を偲ぶ石積護岸

時代は下り、昭和30年代後半から始まったエネルギー革命により、昭和40年代には全ての筑豊の鉱山が閉山、やがて若松への石炭輸送に終止符が打たれた。その結果、操車場として幾重にも線路が張り巡らされ、最盛期には年間1千万tの石炭を船積みした若松駅は1面2線の旅客ホームのみとなり、石炭の積出港としての役割を担った若松港の姿も大きく変化した。市民の憩いの場として、観光地として生まれ変わった港にはかつての喧噪は無く、石積護岸には穏やかな波が繰り返し打ち寄せるだけだが、石炭が若松の生命だった時代の生き証人として、静かにその歴史を伝えている。

- <参考資料>
1) [若築建設百十年史]若築建設株式会社 2000年 若築建設株式会社
2) [北九州の港史]北九州市開港百年史編さん委員会 1990年 北九州市港湾局
3) [若松市史第2集]若松市史第二集編纂委員会 1959年 若松市
4) [北九州の近代化遺産]北九州地域史研究会 2006年 弦書房
5) [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 1998年 土木史研究第18号
6) [若松港の石炭積出 大阪港への輸送]今津健治 1981年 九州大学石炭研究資料センター
7) [洞海湾における護岸構造物の現況基礎調査に基づく歴史性の把握]西嶋崇／樋口明彦／仲間浩一 2005年 土木計画学研究・講演集 Vol.32
8) [福岡日日新聞]1912年

- <取材協力・資料提供>
1) 北九州市港湾空港局港営部港湾事務所
2) わかちく史料館

- <図・写真提供>
写真3 わかちく史料館 P28上、写真1、4、5、7 遠藤徹也
写真2、10 中島知彦 写真6 塚本敏行
写真8 北九州市 写真9 大波修二