

遠賀川の水運交通に関する研究

九州共立大学 正 員 長弘 雄次

A Study of Water Transport on the River Onga

By Yuji NAGAHIRO

概 要

九州北部を流れる福岡県下第二の大河遠賀川は、有史以来氾濫を繰り返したが一方その流域は有数の稲作地帯として先史以来多くの人々が住みつき、その流れは平安の昔から年貢米や諸物資の輸送路としての水運交通が盛んであった。

遠賀川は河床こう配が緩く水深が浅いため、大きな船が航行できず、舩（ひらた）という船底の浅い川船が利用された。

近世江戸時代に入り、黒田藩は治水工事を積極的に行って遠賀川の水路を確保して上流からの物資輸送による地域開発に意を注ぎ、宝暦年間（1751～1764年）以降流域で石炭の採掘が盛になると逐次石炭輸送が主力となり、特に明治以後は石炭輸送の大動脈として日本経済の近代化に大きく貢献した。

しかし、1887（明治20）年以降は増大する石炭生産に水運が対応できず、鉄道の敷設とともに陸運にとって代られ、1939（昭和14）年を最後として遠賀川から川船が姿を消し、水運交通に終止符を打ち、石炭生産も戦後のエネルギー革命により、昭和40年代の後半にその使命を終了した。

当論文は有史以来からの遠賀川の水運交通の盛衰についての史的研究をとりまとめた。〔水運、石炭、地域開発〕

1. はじめに

九州北部を北に向かって流れる、福岡県下第二の大河遠賀川は、河床こう配が緩いため有史以来度々氾濫を繰り返してその度に河道が変わったが、一方その流域は河川によってもたらされた肥沃な土地は有数の稲作地帯として先史以来多くの人々が居住しその流れは平安の昔から年貢米や諸物資の輸送路としての水運交通が盛んであった。

関ヶ原の合戦で、大功のあった中津藩主黒田長政は52万石を与へられ、筑前国に1600（慶長5）年に入部後、遠賀川流域の豊かな土地に着目し、治水工事と洪水防止のため分水路堀川掘さくを1621（元和

7）年に着工し、以後江戸末期まで治水工事、水路の確保に意を注ぎ、水運による物資の輸送の拡大に努め地域の開発に大きく貢献した。

遠賀川はこう配が緩く、水深が浅いため大きな船が使用できず舩（ひらた）という底の平たい川船が水運に利用された。

宝暦年間（1751～1764年）以降流域に石炭の採掘が盛になると、物資の輸送は逐次石炭が主力となり、特に明治以後筑豊炭田の本格的な開発とともに水運の重要性は頓に増大し、日本経済の近代化に大きく寄与した。

しかし、1887（明治20）年以降は増大する石炭生

産に水運が対応できず、1887（明治24）年に若松～直方間に鉄道が敷設され、以後鉄道路線の急速な延長によって陸運に逐次とって代られ明治末期（1912）年以降は急速に水運は衰退し、1939（昭和14）年を最後として遠賀川から川船が姿を消し、水運交通に終止符を打った。

また、筑豊炭田もエネルギー革命により石油との競争に敗れ昭和40年代後半にその使命を終了したが有史以来の物資の輸送路としての遠賀川の水運交通の盛衰についての史的研究をとりまとめた。

2. 遠賀川の現況とその特徴

(1) 遠賀川の現況 ^{1) 2) 3)}

遠賀川は嘉穂郡の馬見山（標高937m）を源流として筑豊平野を北に貫流し、飯塚市で穂波川、直方市で彦山川、犬鳴川と合流し、河口近くで西川を合わせて響灘に注いでいる。

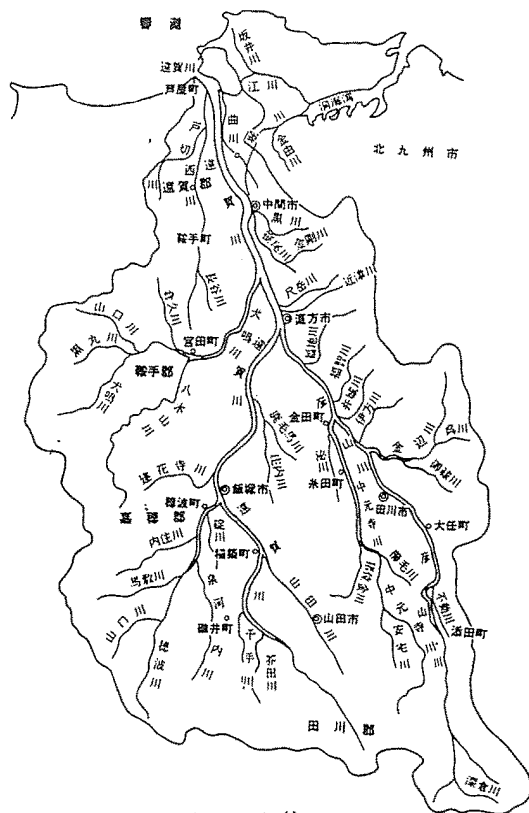


図-1 遠賀川水系図 ¹⁾

その流域は6市25町1村にまたがり、流域面積は1030Km²、幹線流路延長は61Km、流域内人口は約67万人（1985年）であり、九州では有数の河川である。

流域内は古くから水田地帯として栄え、明治時代（1868～1912年）は石炭の水運輸送に活躍し、現在は灌漑、上水道、工業用水の水源として地域に大きく利用貢献している。遠賀川水系図を図-1 ¹⁾に示す。

(2) 遠賀川水系の特徴

遠賀川流域は、4,000～5,000万年前の古第三紀の時代有明海、天草一帯に繋がる南方に入江を持った地帯として沈降・隆起を繰り返し、淡水時代に大森林地帯が出現し埋没して筑豊炭田が形成された^{3) 4)}といわれている。

1万年前の水河時代が終ると海面が上昇して、海浸がはじまり2,000～3,000年前の縄文時代には遠賀川は河口から20Km上流の直方市付近まで、古遠賀湾と称する奥深い入江であり^{2) 3) 5)}、絶えず上流から土砂が流入して、そのために度々流路が変更された。^{5) 6) 7)}

遠賀川の下流側は特に河川こう配が1/2,500 ¹⁾と非常に緩く、藩政時代から現在まで1620（元和6）年～1981（昭和56）年の間に、約130回の洪水記録³⁾があり、黒田藩以来今日まで治水との闘いでもあった。

従って遠賀川水系の特徴は次のとおりである。

- ① 河川こう配が緩やかである。
- ② 水量が少なく土砂がたまり易い。
- ③ 水深が浅く流路が変わり易い。

このため、水運交通には底の浅い、平たい川船が使用されてきた。

3. 川船の種類と名称

縄文・弥生の先史時代は丸木船が使用されたと思われるが、中世以降近世、明治、大正、昭和と遠賀川で使用した川船は遠賀川水系が水深が浅く、こう配が緩く土砂がたまり易いため、大きな船は航行できず、底の平たい吃水の浅い川船が使用された。

その川船の名称は種々の名前が付けられ時代と共に変化しその起源も考察されているが⁸⁾その名称は

鱒(ひらた)、川鱒、比良太、平田、平駄、平太、御平太、五平太、五郎太、高瀬(豊前)などと呼ばれた。その名称と川船活躍の記録を述べる。

(1)川船の名称

①和名類聚抄(わみょうるいじょうしょう)

平安中期の日本最古の漢和辞典といわれ、源順(みなものしたごう)編931~938年(承平年間)成立。鱒は「艇薄而長」、和名比良太、俗用平田舟としており、図-2に示す。

②和漢三才図会(わかんさんさいずえ)

江戸時代中期にできたわが国最初の絵入り百科辞典、寺島良安著、1711~1716年(正徳年間)成立。「鱒は形舩(たかせ)に似て、以て浅川を行(や)るに宜し、其長さ三丈余」また御座船、御屋形船など「御」をつけている舟があり、図-3に示す。

③和漢船用集(わかんせんようしゅう)

江戸時代和漢の、船に関する百科辞典的な解説書金沢兼光著、1761(宝暦11)年成立、和名抄に同じ。「通船のひらく大なるを呼者なり」とあり図-4のとおりである。

(2)遠賀川の川船の記録

遠賀川は平安の時代から年貢米や生活物資の輸送に盛んに利用されているが、記録に残っている主なものを列記すると次のとおりである。

①観世音寺注進本寺御年貢米勘文事

12世紀太宰府観世音寺が衰退し、奈良東大寺の末寺になったため、遠賀川上流嘉麻川筋の封戸碓井郷から平安末期1130(大治5)年、に年貢米を奈良東大寺に運上した記録の中に、「一石五斗平駄賃料」と図-5⁹⁾10)11)に「平駄」の名称がみられる。

②黒田長政が慶長年間舟奉行の馬杉喜右衛門にあてた下知状に「芦屋より山鹿へ渡候舟に貳艘平太を誘可候也」とあり「平太」を使用しているが図-6⁸⁾に示す。

③1837(天保8)年石炭を取り扱う藩の焚石会所設置後は公用語で「鱒」を使用している。

④元禄時代(1688~1704年)、貝原益軒「筑前国続風土記」には川島、片島、幸袋、飯塚などに多くの川舟ありと記されている。

⑤1691(元禄4)年ドイツ生まれの医師ケンペル「江戸参府紀行」に飯塚には、二、三百の家あり小さき舟多き川の向う側にありと記している¹⁰⁾。

⑥「筑前名所会図」(飯塚市立図書館所蔵)奥村玉蘭著、1821(文政4)年に遠賀川流域(碓井、飯塚、直方、植木、木屋瀬、中間、芦屋等)の川船航行状況の会図があるが、これを図-7-1, 2, 3, 4に示す。

⑦筑豊鱒業組合が1886(明治19)年に結成され若松に本社をおき川鱒の統制を行っており「鱒」の字を使用した。

(3)鱒の呼称と大きさ

遠賀川使用の川船は比較的水深の浅い水路に適するように船底を広く平らにしたものが使用されたがその呼び名は前述のとおり種々の名称があり⁸⁾一般には鱒、川鱒、通称平太、これに御がつき俗称は五平太船と称した⁸⁾¹²⁾。

「筑豊石炭鉱業会50年史」¹³⁾には「遠賀川、堀川・江川を上下する小船を平太と称へ、大小二種あり、大は長さ4間、小は同3間を通例として、前者は下流水深の間、後者は上流水浅間に用い」と記している。

最大級のは図-8¹²⁾のとおり、長さ4丈3尺(13m余)、横8尺(2m余)、深さ1尺9寸(0.6m余)積載量平均7,000~17,000斤(8~9t)程度のものが使用された。

現存している川鱒は2隻で、福岡県立折尾高校(長さ13m、幅3.42m、深さ57cm)のものと芦屋町教育委員会(長さ13.3m、幅2.7m、深さが約60cm)のものが保存されているがその状況を写真-1-1, 2に示す。

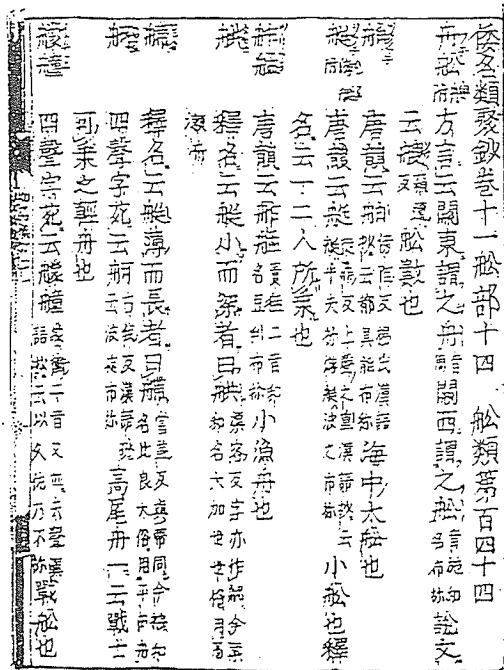
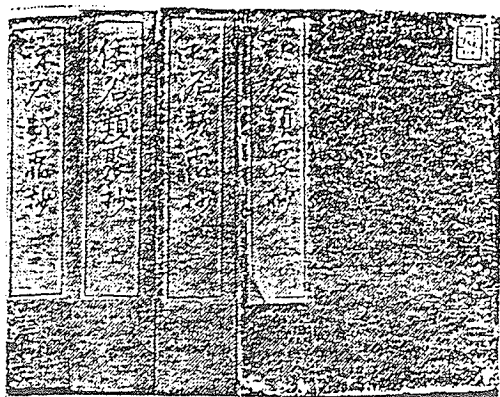


図-2 和名類聚抄（飯塚市立図書館所蔵）

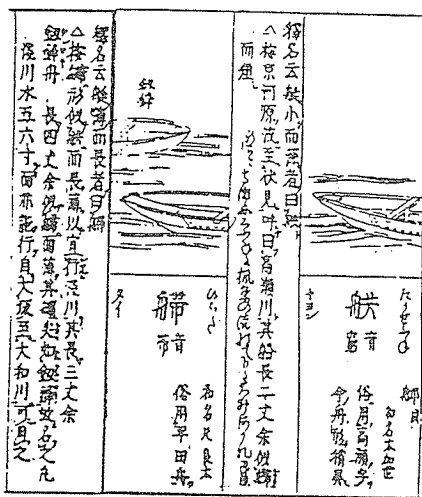


図-3 和漢三才図會（福岡県立図書館所蔵）

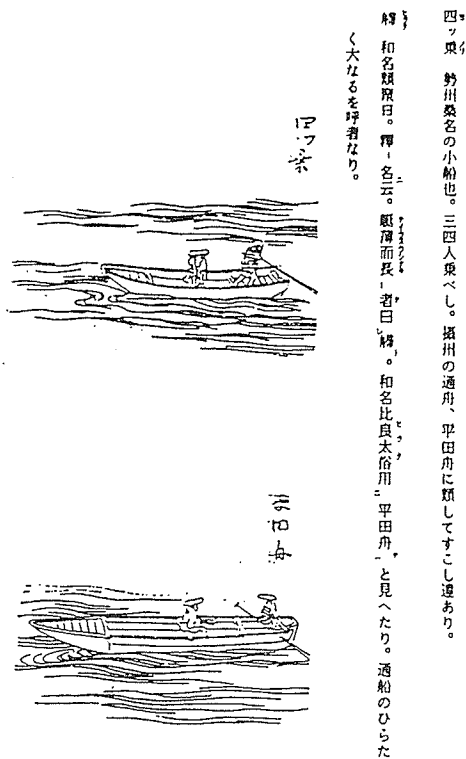


図-4 和漢船用集
(飯塚市立図書館所蔵)

四ツ葉 釣州桑名の小船也。三四人乗べし。瀬州の通舟、平田舟に類してすこし違あり。
和名船限日。釋名云。船薄而長。者曰。船。和名比良太俗用。平田舟。と見へたり。通船のひらた
く大なるを呼者なり。

一書申遺候舟手事明日は早々其元へ可越候山
鹿へ罷越それゆかちにて黒崎へむかい迄可越
候間山王之下乗船をまはし可置候普請奉行共
其外供之者五六人程乗候船を廻し可置候朝食
其方給可申候常の食よりもはやく可罷越候間
其用意に可申付候不可有山断候蔵屋より山鹿へ
渡候舟に貳艘平太を誘可置候也

十一月九日 長政花押
馬杉喜右衛門とのへ

図-6 黒田長政より舟奉行馬杉喜右衛門宛下知状⁸⁾

大治五年(一一三〇)
十一月五日 太宰府観世音寺、寺領筑前國嘉麻郡唯井封年貢米を奈良東大寺に運上す。
(内閣文庫所蔵観世音寺古文書)
(複製書)
「唯井解文 天承元年三月十九日到来」
観世音寺
注進本寺御年貢米運上勘文事
合貳佰拾陸斛玖斗
正米百五十石
雜用六十六石九斗
十石五斗 船賃料
三斗 船祭料
三斗 奴祭料
七石八斗 掘取功食料
廿七石 水手九人功食料
六石 欠料
一石五斗 平駄賃料
七石五斗 本賃料
一石 兵士糧料
五石 關川下賃料
凡絹四十五疋 水手功物料
右件御年貢米、唯井御封進濟者、附「掘取時安」、運上如レ件、
大治五年十一月五日

観都那法師(花押)
都維那從儀師(花押)
檀寺主大法師(花押)
寺主從儀師(花押)
檀上座威儀師(花押)
上座威儀師(花押)
檢校大威儀師(花押)

図-5 観世音寺注進本寺御年貢米運上勘文事^{9) 10) 11)}

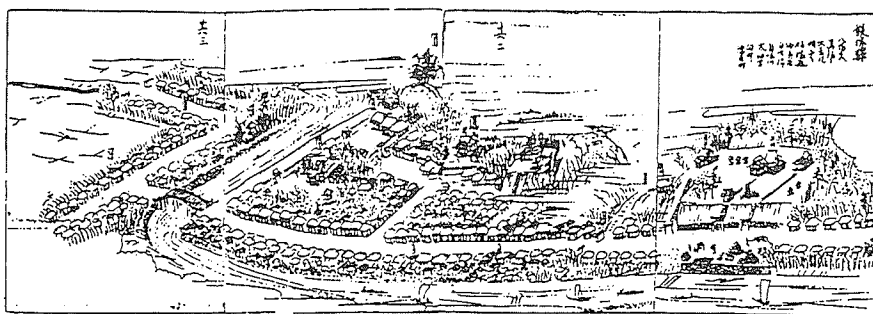


図-7-1 飯塚付近の川船（飯塚川）（筑前名所図会より）

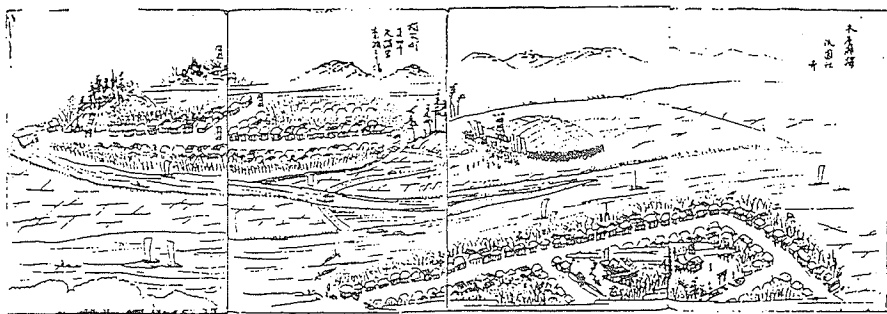


図-7-2 植木・木屋瀬付近の川船（木屋瀬川）（筑前名所図会より）

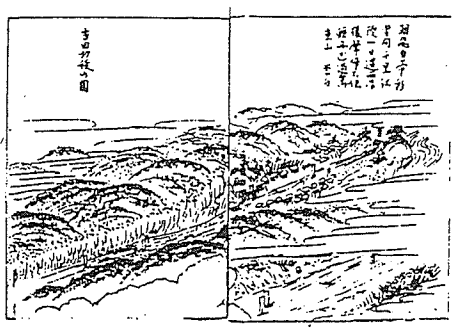


図-7-3 中間付近の川船（堀川）
（筑前名所図会より）

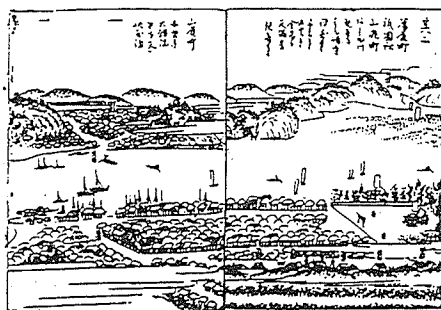
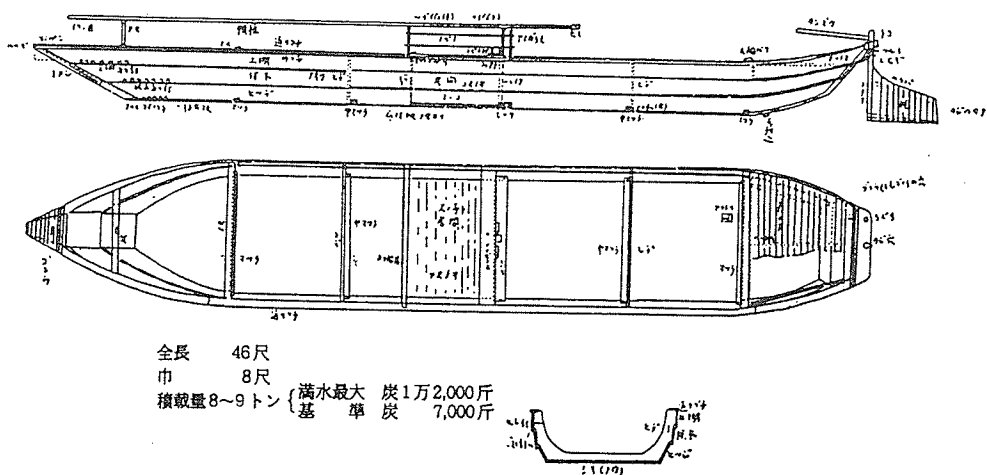


図-7-4 芦屋付近の川船（芦屋川）
（筑前名所図会より）



筑前芦屋港 川舩製作図(設計者 中西吉兵衛)
(世帯船 屋根カヤブキ)

図-8 川舩の図(直方市史より) 12)

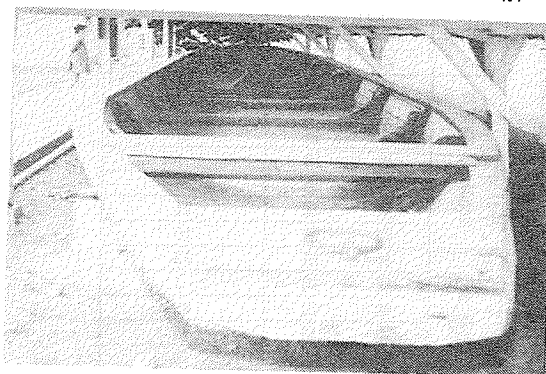


写真-1-1 川舩(撮影：長弘, 1991. 3. 25)
(福岡県立折尾高等学校保存)

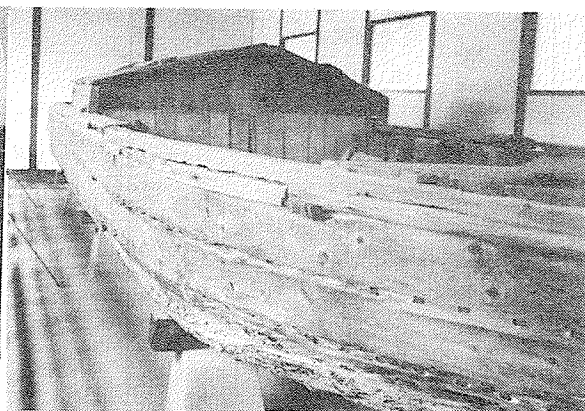


写真-1-2 川舩(撮影：長弘, 1992. 8. 6)
(芦屋町教育委員会保存)

(4) 舩の種類

明治以降石炭産業が隆盛をみるとともに、川舩は炭鉱の直営船、契約船、不定期船により石炭を輸送した。また、船頭の寝起きする設備のものもあらわれたがその種類は次のとおりである¹²⁾。

- ・直轄船：大炭鉱などの直接所持していた社船
- ・定約船：炭鉱が一定の契約を結んで雇った船
- ・散 船(ちりぶね)：必要なとき臨時で雇った船
- ・親 船(世帯船)：数人の船頭が寝起きできるよう専用区切り、世帯道具備へる大型船
- ・子 船：寝起き設備のないもの

1910(明治43)年における川舩数3453隻のうち定約船は3077隻で全体の88%を占めていた。

4. 輸送物資と経路

(1) 輸送物資

石炭発見前は、下りは年貢米、大豆、生蠟、鶏卵皮革、木材、石材、木炭などで年貢米が主であった。上りは上流部への生活用の日用品、食塩、陶磁器、藍玉などを運んだ¹⁴⁾。

(2) 輸送経路

堀川運河完成前は本川を下り芦屋で大型の外洋船に積み替えるか、江川を通り若松で大型船に積み替

された¹⁵⁾。

明治20～30年代は遠賀川の艀是最盛期を迎え、一時は8,000隻を数へたと云われるが、1898(明治31)年から1908(明治41)年の十年間は年に略百万屯の艀による輸送があり、隻数は6000隻を維持し、日本の近代化に大きく貢献した。

しかし、後述するように、明治20年以降大手資本の参入によって大規模炭鉱が続々と開発されるとともに、送炭量が追付かず、1891(明治24)年に若松～直方間の鉄道開通後は、逐次陸運にとって代われることとなるが、遠賀川の艀の活躍状況を写真-2-1, 2, 3, 4^{16) 17)}に示す。

また、明治時代の水運と陸運の石炭輸送量は表-2¹⁸⁾のとおり、1990(明治23)年までは水運のみであったが、1891(明治24)年から陸送がはじまり逐次水運の比率が下り、1911(明治44)年には水運比率は9.1%まで低下したものの、明治時代は下流側の炭鉱の依存度も高く、年産水運輸送量70～80万屯を維持した。

これは、表-3¹²⁾に示すとおり1872(明治5)年頃は上流部の嘉穂郡の艀数が40.9%、ついで中流部の鞍手郡が31.4%、下流部の遠賀郡は18.1%にすぎなかったが、1891(明治24)年鉄道敷設後の1900(明治33)年には下流が半数を占め、1926(大正15)年には上流部の嘉穂郡、田川郡はすべて鉄道に移行し、下流部が91.7%を占めていることから陸運への移行状況が窺える。

表-3 筑豊四郡の艀数推移¹²⁾

郡 別	1872 (明治5) 年		1900 (明治33) 年		1926 (大正15) 年	
	艀 数	比率(%)	艀 数	比率(%)	艀 数	比率(%)
遠賀郡	154	18.1	3,765	57.5	474	91.7
鞍手郡	267	31.4	1,888	28.9	43	8.3
嘉穂郡	347	40.9	601	9.2	---	0
田川郡	81	9.6	289	4.4	---	0
計	849	100.0	6,544	100.0	517	100.0

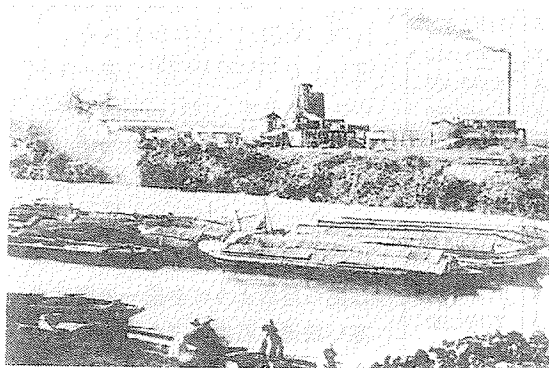


写真-2-1 鞍手郡小竹町御徳炭鉱の石炭積込場
(明治時代)¹⁶⁾

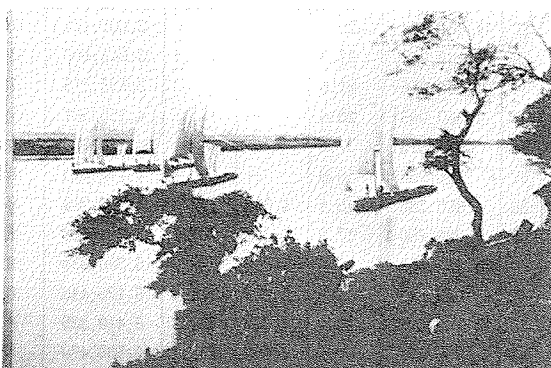


写真-2-2 遠賀川木屋瀬付近を通る川艀
(明治時代)¹⁶⁾

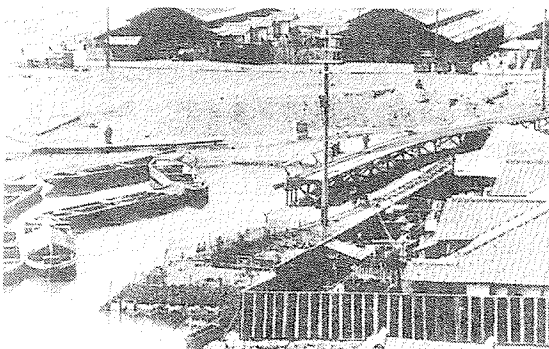


写真-2-3 中間鶴炭鉱の石炭積込場(明治時代)¹⁶⁾

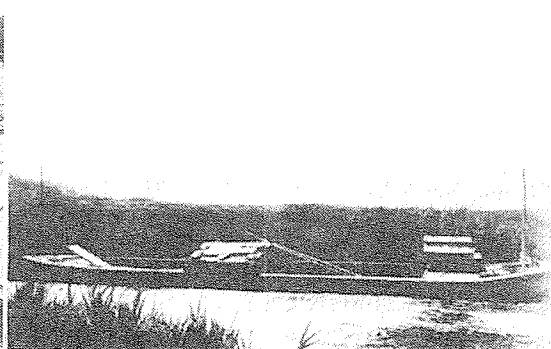


写真-2-4 江川の川艀(大正時代)¹⁷⁾

表-2 水運と陸送の石炭輸送量の推移(1) (明治時代) ¹⁸⁾
(単位ト), 水陸比率(%), 及び川艀数(艘)

年	水 運				陸 運		合 計 a+c
	送炭量 a	比 率 a/(a+c)	川艀数 b	a/b	送炭量 c	比 率 c/(a+c)	
明13	181,823	100	—				181,823
14	196,648	100	—				196,648
15	—	—	—				—
16	224,714	100	—				224,714
17	277,986	100	—				277,986
18	310,372	100	—				310,372
19	309,899	100	—				309,899
20	410,082	100	—				410,082
21	551,627	100	4,600	119.9			551,627
22	669,956	100	—				669,956
23	780,848	100	—				780,848
24	885,509	96.5	—		31,902	3.5	917,411
25	870,571	83.7	—		169,206	16.3	1,039,777
26	825,608	66.9	—		408,470	33.1	1,234,078
27	871,603	51.2	6,999	124.5	830,284	48.8	1,701,887
28	904,799	42.3	—		1,231,817	57.7	2,136,616
29	836,219	35.7	—		1,506,343	64.3	2,342,562
30	825,203	30.3	—		1,901,139	69.7	2,726,343
31	1,135,848	33.4	6,784	167.4	2,264,946	66.6	3,400,794
32	1,088,634	29.5	—		2,605,174	70.5	3,693,808
33	983,973	23.3	6,544	150.4	3,243,600	76.7	4,227,573
34	1,064,316	21.6	—		3,855,176	78.4	4,919,492
35	1,080,093	20.6	—		4,155,587	79.4	5,235,680
36	933,815	17.6	—		4,379,995	82.4	5,313,810
37	776,955	13.9	—		4,797,513	86.1	5,574,468
38	885,388	15.6	4,993	177.3	4,796,719	84.4	5,682,107
39	1,089,280	17.3	5,308	205.2	5,203,688	82.7	6,292,968
40	1,161,653	17.2	5,065	229.3	5,596,834	82.8	6,758,487
41	1,065,843	14.8	5,876	181.4	6,125,443	85.2	7,191,286
42	769,832	10.7	4,647	165.7	6,410,335	89.3	7,180,167
43	805,767	10.9	3,453	233.4	6,560,479	89.1	7,366,246
44	758,555	9.1	2,689	282.1	7,535,492	90.9	8,294,047

5. 鉄道の敷設と水運の衰微

(1) 陸送へ切替えられた理由

前述のとおり、明治20年以降は日本経済の発展と共に大量の石炭の需要が高まるにつれて、大規模炭鉱の生産量に水運による輸送が追いつけず、鉄道の敷設を必然的なものとした。その主な理由は次のとおりである。

① 遠賀川の水量が少なく、流れがゆるく而も浅い瀬が多く、大型船が使用できず大きい川艀でも1回6～8t程度しか積載できず、一往復が約1週間もかかり、川艀の隻数増加が見込めなかったこと。一時は8000隻を数へた川艀で遠賀川の水面は覆わ

れたほどであり¹⁶⁾、飽和状態であったこと。

② 生産量の増大と共に、各炭鉱の川艀の争奪が行われ、需給関係が逼迫し、水運の輸送費の高騰を招き、鉄道敷設後の陸運の運賃の方が表-4¹⁷⁾に示すとおり水運の運賃より割安となり、陸送の切替えに拍車をかけたこと。

③ 水運は干魃による水量減があり、水田の灌漑時には特に少なく水運が止まることもあり、また洪水時にも輸送が止まるなど、不安定であったこと。

(2) 鉄道の敷設と水運の衰微

生産量の増大と共に、水運が能力の限界を超えたため、炭鉱企業家の強い要請により、筑豊興業鉄道(株)(後九州鉄道に合併)が1889(明治22)年に設立され、図-10¹⁰⁾12)19)20)、表-5¹²⁾のように先ず、1891(明治24)年に若松～直方間が、1892(明治25)年に直方～小竹間、1893(明治26)年に直方～金田間、小竹～飯塚間と逐次開通し、以後筑豊全域は網の目のように全国一の密度の高い鉄道が石炭輸送のために敷設され、水運にとって代わって石炭生産量の増大に対応して行った。

表-2¹⁸⁾に示すように、1891(明治24)年の鉄道敷設後逐次陸送に切替えられたものの、明治30年代は年間水運輸送量が100万トン～110万トン代を維持し、全盛を極めたが、大正以降は表-6¹⁸⁾に示すとおり急速に衰微を辿り、遂に1939(昭和14)年を最後として川艀は遠賀川から姿を消した。

表-4 水運陸運運賃表（明治31年頃）¹⁷⁾

炭坑名	船運賃	鉄道運賃	運賃差
	円 銭	円 銭	円 銭
瑞 穂	2.60	1.80	80
新入第二坑	2.60	1.80	80
菅 牟 田	3.50	2.28	1.22
勝 野	3.70	2.40	1.30
大 城	3.59	2.40	1.19
目 尾	4.20	2.52	1.68
赤 池	4.00	2.64	1.36
金 田	4.20	2.64	1.56
大 浦	2.60	1.80	80
峰 地	4.20	2.64	1.56
小 松	4.20	2.64	1.56
池 尻	4.20	2.64	1.56
蛇 田	4.20	2.64	1.56
高 雄	4.00	2.76	1.24
白 旗	4.00	2.76	1.24
忠 隈	4.55	3.00	1.55

(3) 堀川と江川の通船数

輸送経路を図-9¹⁰⁾に示しているが前述のとおり堀川運河が1804（文化元）年に完成後は、本川より堀川経由が若松に近い70～80%を占めていたが表-7¹²⁾に示すとおり、大正の中頃から江川経由が多くなり、1922（大正11）年以後は、江川の通船数が増加した。これは川舩衰微の過程でコンクリート用の砂利運搬に活路を求めた本川～江川廻りの舩の転向であった。

しかし昭和に入ると両水路とも通船数が激減し、1939（昭和14）年にその役目は完全に終り、遠賀川の水運交通に終止符を打った。

表-5 筑豊炭田地方鉄道敷設状況¹²⁾（ ）は運炭専用線

開通区分	鹿児島本線沿い			筑豊本支線沿い			伊田・後藤寺線沿い		
	開通年月日	区 間		開通年月日	区 間		開通年月日	区 間	
明治25年まで	22.12.11	博 多～千歳川							
	23.3.16	千歳川～久留米							
	23.9.28	博 多～赤 間	24.8.30	若 松～直 方					
	23.11.15	赤 間～遠賀川	25.10.28	直 方～小 竹					
	24.2.18	遠賀川～黒 崎	26.7.3	小 竹～飯 塚	26.2.11	直 方～金 田			
	24.4.1	黒崎～門司(港)	26.7	芳雄分岐点～芳雄	28.8.15	行 橋～伊 田			
	24.4.1	久留米～高 瀬	27.12	小 竹～幸 袋	29.2.5	伊 田～後藤寺			
明治30年まで	28.1.28	熊 本～松 橋	28.4.5	飯 塚～臼 井	30.10	(後藤寺～起行)			
	28.4.1	小 倉～行 橋	31.2.8	臼 井～下山田	30.12	後藤寺～宮 床			
	29.11.21	松 橋～八 代	31.2.29	(平恒分岐点～平恒)	30.12	(宮 床～豊 国)			
明治35年まで			33.1.12	幸 袋～二 瀬	31.3.29	(中 泉～日 焼)			
			33.1.12	(伊岐瀬分岐点～伊岐瀬)	32.1.25	(香 春～夏 吉)			
			34.6.28	下山田～上山田	32.2.8	(本洞分岐点～本洞)			
			34.12.9	飯塚～長尾(桂川)	32.2	金 田～伊 田			
			35.2.15	藤野～桐野(宮田)	32.7.10	後藤寺～川 崎			
明治39年まで	36.8.1	国 分～吉 松	36.11	(小 竹～汐 頭)	36.11.28	(赤池分岐点～赤池)			
	37.6.9	吉 塚～篠 栗	36.11.28	(目尾分岐点～目尾)	36.12.21	川 崎～添 田			
明治43年まで	41.6.1	八 代～人 吉	41.7	中 間～香 月	36.12	(添 田～ 庄)			
	41.7.	遠賀川～室 木	42.1	(蛇田～蛇田炭坑)	39.1	(川崎～第二大任)			
			42.1	(飯塚～忠 隈)	39.9	(中泉～大城第一第二)			
			42.1	(高雄分岐点～高雄)	42.1	(金 田～堀 川)			
			42.1	(長 尾～豆 田)	42.1	(方城分岐点～方城)			
			42.	(二 瀬～枝 国)	42.1	(後藤寺～東身内谷)			
			43.5.1	(飯塚本～新入第三第四)	42.1	(後藤寺～ 南)			
大 正	4.4.1	遠賀川～芦 屋	2.7.1	(新多分岐点～新多)	11.2	(起 行～船 尾)			
	8.5.	吉 塚～宇 美	2.8.20	(上三緒～深生)	15.7	(船 尾～赤 坂)			
			2.	(上三緒～赤坂)	4.2	宮 床～金 田			
			2.	(深生～赤坂)	17.8.25	添 田～彦 山			
昭 和			3.	長尾～筑前内野	31.3.15	彦 山～大行事			
			4.	筑前内野～原田					
			43.	桂 川～篠 栗					
			43.	上山田～川 崎					

表-7 年次別堀川・江川通船数¹²⁾

年 次	堀 川	江 川
明治42	84,136 ^豊	28,232 ^豊
43	89,996	24,437
44	81,083	24,400
45大正1	74,534	25,567
2	84,034	23,177
3	59,067	13,014
4	47,314	5,175
5	55,992	8,254
6	54,493	21,958
7	44,677	22,533
8	42,880	30,916
9	29,668	26,129
10	29,187	25,645
11	22,932	27,335
12	10,338	23,343
13	6,695	20,254
14	3,556	18,660
15	6,267	16,115
昭和2	1,609	12,524
3	3,283	6,949
4	2,403	8,268
5	598	5,609
6	525	5,890
7	452	7,122
8	310	7,511

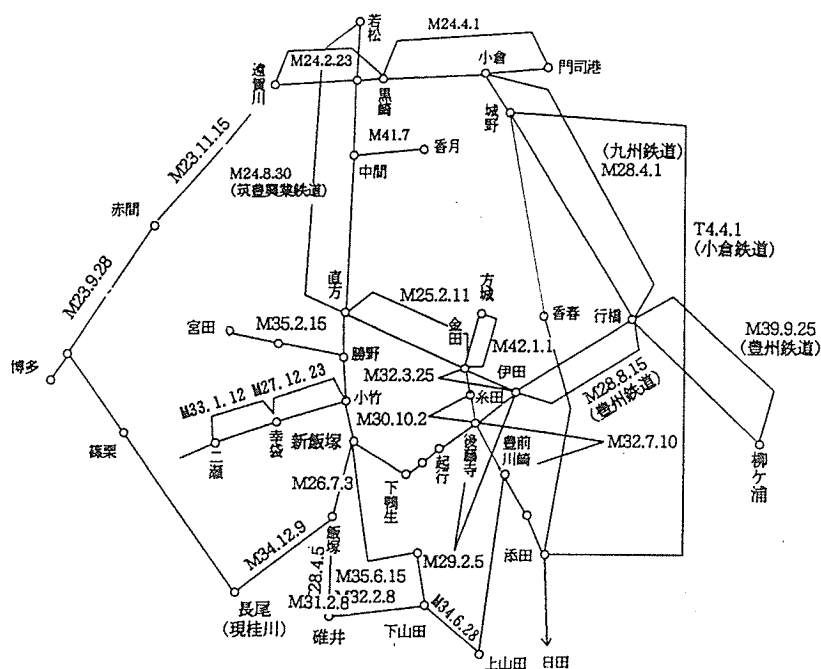


図-10 筑豊炭田地方鉄道敷設状況 10) 12) 19) 20)

表-6 水運と陸送の石炭輸送量の推移(2) (大正・昭和時代) 18)
(単位トン), 水陸比率(%), 及び川艘数(艘)

年	水 運				陸 運		合 計 a+c
	送炭量 a	比 率 a/(a+c)	川艘数 b	a/b	送炭量 c	比 率 c/(a+c)	
大1	705,374	7.8	2,350	300.2	8,367,655	92.2	9,073,029
2	759,480	7.6	2,300	330.2	9,208,053	92.4	9,967,533
3	624,680	6.3	2,166	288.4	9,316,486	93.7	9,941,166
4	415,992	5.2	2,105	197.6	7,587,130	94.8	8,003,122
5	450,470	5.0	2,025	222.5	8,586,458	95.0	9,036,928
6	570,353	5.6	2,223	256.6	9,661,376	94.4	10,231,729
7	602,800	5.8	2,073	290.8	9,774,946	94.2	10,377,746
8	595,163	5.3	1,902	312.9	10,711,442	94.7	11,306,605
9	453,573	4.3	1,880	241.3	10,000,204	95.7	10,453,777
10	392,933	4.1	1,853	212.1	9,254,088	95.9	9,647,021
11	411,395	4.0	1,167	352.5	9,844,983	96.0	10,256,378
12	270,012	2.6	1,070	252.3	10,164,619	97.4	10,434,631
13	188,806	1.7	834	226.4	10,950,798	98.3	11,139,604
14	133,539	1.1	685	194.9	11,549,111	98.9	11,682,650
昭1	125,216	1.1	517	242.2	11,576,930	98.9	11,702,146
2	100,051	0.8	298	335.7	11,990,372	99.2	12,090,423
3	20,833	0.2	222	93.8	11,651,577	99.8	11,672,410
4	3,386	0.0	200	16.9	11,688,022	100.0	11,691,408

6. むすび

遠賀川における水運交通の史的研究所を取りまとめたが、有史以来遠賀川に独特の底の浅い川船としての艀が活躍し、上流から下流へ、また上流への物資の輸送により、地域の開発に大きく貢献した。

特に明治以降は筑豊炭田の開発とともに、石炭の輸送になくなくてはならない水運交通として日本の近代化に大きく寄与したことは、明治20年代以降、陸運に逐次とって代られたとはいへ、日本経済を支えた水運の歴史は後世に記録として残すべきであろう。

石炭産業もまたエネルギー革命の中でその使命が終って、すべての炭鉱が筑豊炭田から姿を消して20年の年月が経過し、遠賀川水運の花形であった川艀

の姿が消えて、既に50年余の年月を経て歴史の中に埋没し、今遠賀川は河口堰も完成して十余年、全域において農業用灌漑用水や工業用水、上水道源として、また地域住民の憩いの場としても大きく貢献している。

遠賀川の水運交通の内容は深く、概要に終ってしまった。今後機会があれば更に個々の内容について詳しく記述し、その土木工学交通史とのかかわりについて究明したい。

参 考 文 献

- 1) 建設省遠賀川工事事務所：遠賀川の概要，1965.2.
- 2) 建設省遠賀川工事事務所：遠賀川，1990.10.
- 3) 建設省遠賀川工事事務所：遠賀川の河川史，1988.3.
- 4) 松下久道：九州北部炭田の地質，九州鉱山学会誌特別号，1949.9.1.
- 5) 林正登：「遠賀川流域史探訪」，葦書房，1989.12.1.
- 6) 遠賀町：「遠賀町誌」，1972.3.30.
- 7) 長弘雄次：遠賀堀川の果たした役割と再生について，土木史研究，第11号，PP.247～258，1991.6.
- 8) 許斐友次郎：河船五平太の名の起源について，九州鉱山学会誌，第3巻第6号，PP.72～74，1933.3.31.
- 9) 嘉穂地方史編纂委員会：「嘉穂地方史古代中世編」，1968.7.10.
- 10) 飯塚市：「飯塚市誌」，1975.9.1.
- 11) 碓井町：「碓井町誌」，1982.7.1.
- 12) 直方市：「直方市史補巻、石炭鉱業篇」，1979.12.1.
- 13) 筑豊石炭鉱業会：「筑豊石炭鉱業50年史」，1939.1.14.
- 14) 飯塚地方誌編纂委員会：「地図と絵で見る飯塚地方誌」，1975.2.11.
- 15) 高野江基太郎：「筑豊炭鉱誌」，文献出版，1898.
- 16) 中間市立歴史民俗資料館：堀川の歴史と文化，PP.3～7.1988.11.
- 17) 芦屋町：「芦屋町誌」，1972.3.31.
- 18) 中間市：「中間市史（中巻）」，1992.3.31.
- 19) 田川市：「田川市史（中巻）」，1976.3.1.
- 20) 長弘雄次：筑豊炭田開発における土木技術に関する史的研究所，土木史研究，第12号，PP.143～158，1992.6.