

創生期における若松港・洞海湾の開発に関する史的研究*

A Historical Study on the Development of the Wakamatsu Port
and Dokai Bay in the Period of Foundation

田中 邦博** 長弘 雄次***

By Kunihiro TANAKA and Yuji NAGAHIRO

概 要

1887(明治20)年以降筑豊炭田開発の本格化による石炭生産量の増大は、輸送機関としての遠賀川の小規模な水運から大量輸送の鉄道敷設による陸運への転換によって、必然的に石炭集積地、積出港としての若松港・洞海湾の開発の促進とともに八幡製鐵所の誘致をもたらした。

本研究は北九州市、日本経済の近代化に大きく貢献した若松港・洞海湾の創生期の開発の歩みを、史的立場からとりまとめた。

1. はじめに

江戸時代1487(文明10)年北部九州筑豊地方に石炭が発見され、明治以降日本経済の近代化に大きく貢献した筑豊炭田の石炭は1684(貞享元)年頃から注目されて採掘が始められ、遠賀川を川ひらたという小舟で河口の芦屋を経由して若松港に輸送されていたが、1804(文化元)年遠賀川と洞海湾を結ぶ堀川運河が完成し、その集積地が芦屋から若松に直接に結ばれ洞海湾の開発と若松港の近代化の基礎となった。

明治時代に入ると、新政府による鉱山解放によって鉱区の出願が自由となり、多くの炭鉱が開発され1887(明治20)年以降大手資本が参入し、生産規模が拡大して従来の川ひらたによる水運輸送が限界となり、陸運鉄道の敷設、積出港としての若松港、洞海湾の開発が焦眉の急となった。

北部九州地区で九州鉄道に次いで二番目に敷設された私設の筑豊興業鉄道は、1889(明治22)年に筑豊炭田の石炭を若松港に陸送するために設立され、こ

れによって筑豊の石炭の輸送力は大幅に強化され、石炭集積地、積出港としての若松港・洞海湾の開発に益々拍車がかかった。

その後若松港・洞海湾の開発促進に伴う石炭輸送力の強化は、若松港と共に門司港の発展も促進され1897(明治30)年官営八幡製鐵所の誘致と相俟って若松港は大正初年には日本最大の石炭積出港として繁栄し、工業都市としての北九州市の骨格が形成された。

このように若松港、洞海湾地区の開発が北九州市や日本の近代化に果たした役割は極めて大きなものがあつた。

本研究は明治から大正期にかかる創生期の若松港洞海湾の開発に焦点をあてて、開発前の若松港・洞海湾の港湾の状況、開発にかかわった関係者の努力や水路の浚渫による港湾の整備と港湾荷役設備の増強などの歩みについて史的な立場から取りまとめたものである。

* keywords : 港湾、石炭、地域開発

** 正会員 工博 九州共立大学工学部土木工学科助教授(〒807-8585 北九州市八幡西区自由ヶ丘1-8)

*** 正会員 工博 九州共立大学名誉教授

2. 若松港・洞海湾の生い立ち

若松港・洞海湾の開発について述べるまえに、その生い立ちの概況を記述する。

数千年前の縄文時代、洞海湾は江川を通じて遠賀川下流の古遠賀川湾と図2-1¹⁾のように繋がっており東西約10km、南北3km、狭いところで100m、水深は1～2mの干潮時には干潟が現れる遠浅の海であったといわれる¹⁾。

大和時代日本書紀仲哀記に神功皇后の九州西下にあたり、この洞海湾を通行した記述があり、周辺に皇后にまつわる地名が残されている²⁾。

中世に入ると1592(文禄元)年豊臣秀吉が文禄の役とき秀吉の水軍が洞海湾に入り、江川を通過して芦屋に出ている。

関ヶ原合戦の戦功により福岡藩主となった黒田長政は1604(慶長9)年国境警備のため領内に6端城を築城し、若松には洞海湾入口の中ノ島に若松城を築き洞海湾を行き来する船の取り締まりに当たったが、1615(元和元)年幕府の一国一城令によって廃止された。

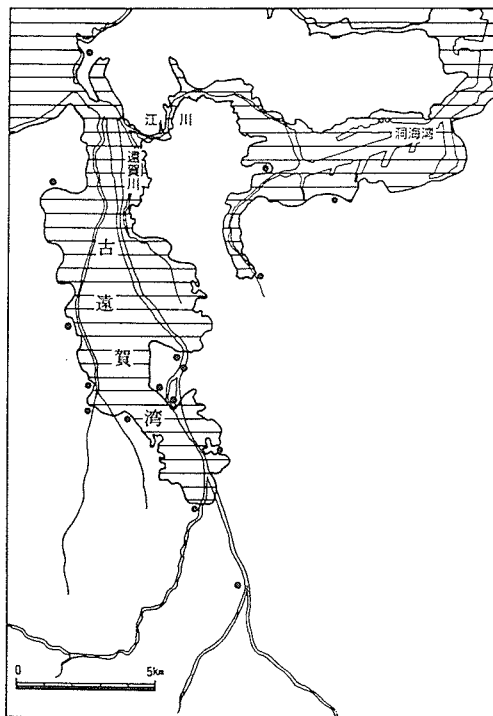


図2-1 縄文時代の洞海湾と古遠賀湾¹⁾

また若松は唐津街道の東端の宿駅で1630(寛永7)年から始まる幕府の巡検史が、必ず若松から上陸したので宿駅として整備され¹⁾、福岡藩遠賀川流域の年貢米、石炭の積出港としても逐次栄えたので、港口の洲口に番所がおかれ、藩から役人が来て取り締まった³⁾。

洞海湾周辺には黒崎、若松、芦屋の三港があったが1717(享保2)年福岡藩の米蔵が芦屋から若松修多羅に移設され、穀物は総て若松港に集められた¹⁾。その状況は若松修多羅古図⁴⁾の図2-2の通りである

一方1478(文明10)年遠賀郡で発見された筑豊の石炭は、当初遠賀川-芦屋-洞海湾-若松の経路を通過して川ひらたが輸送していたが、1804(文化元)年堀川運河完成後は、輸送は遠賀川-洞海湾-若松と直接のルートが開け、1830(文政13)年藩の焚石会所を若松に設け増加する石炭を統制下におき、ここに洞海湾若松港は石炭の主要積出港として繁栄の基礎が確立され、明治の近代築港へ向かうことになる。

図2-3⁵⁾に遠賀川、江川、堀川、洞海湾、若松関係図、写真2-1⁵⁾に明治初期若松港の状況を示す。

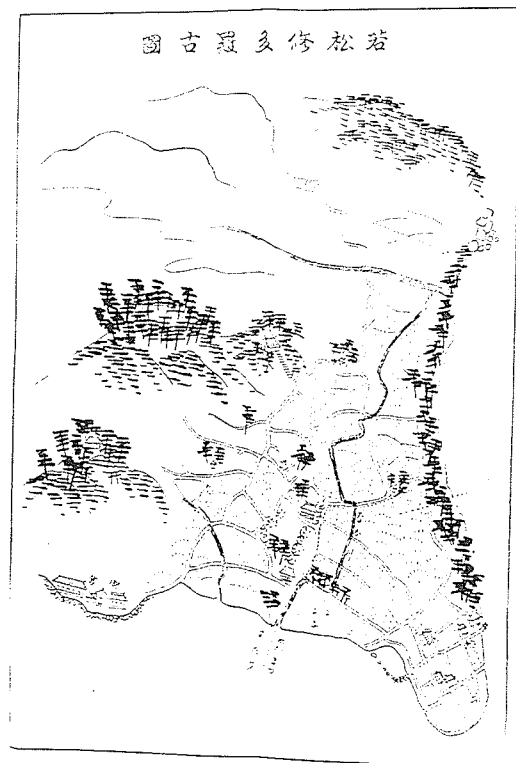


図2-2 若松修多羅古図⁴⁾

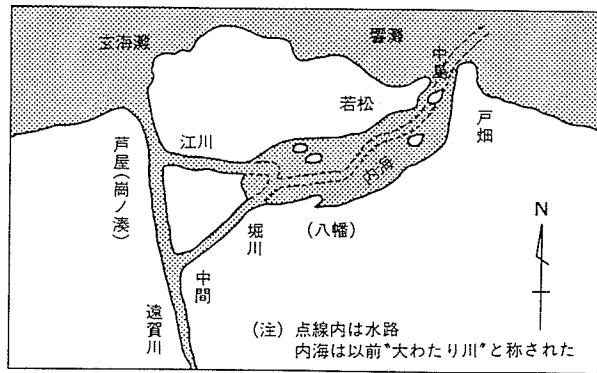


図2-3 遠賀川、江川、堀川、洞海湾、若松関係図⁵⁾

3. 若松港・洞海湾開発の特徴と系譜

洞海湾は内海の遠浅の海で、港内から港外に至る水深は図2-3で示すように滞筋1.5m程度で、干潮時には、港内は殆ど地肌を見せ、随所に岩盤が露出していたという⁵⁾。

そのため、福岡藩では新田開発にこの地区に目を付け1600年代から1800年代にかけて、洞海湾奥部の干潟部が200町歩以上も干拓され、新たな土地が造成され¹⁾、明治中頃以降八幡製鐵所など工業用地に転換される基礎となった。

若松はこのような湾を抱えながら、江戸時代石炭発見後は重要な役割を果たしており、底の浅い川ひらた⁶⁾と称する小舟によって遠賀川の上流一帯で産出される石炭が堀川運河を通して洞海湾、若松港に運ばれ積み出される要港であり、当時洞海湾は若松港とも呼ばれ⁵⁾、両者は一体であった。堀川運河を通行する川ひらたの状況は写真3-1⁶⁾の通りである。

明治以降石炭採掘が自由化され、明治10年代に蒸気機関による排水、運搬の成功により明治20年代大手資本の参入と共に石炭生産量が増大し、鉄道の敷設によって若松港・洞海湾の開発整備が緊急の課題となった。

この開発には四つの節目、特徴がある。以下その概略について述べる。

(1) 若松築港会社の設立と浚渫工事(明治20年代)

1887(明治20)年頃までの若松港は筑豊の石炭が遠賀川から堀川運河、江川を通る川ひらたによって運ばれていたが、水深が浅く大量の石炭を積み出すには不適當な港であった。



写真2-1 明治初期の若松港の絵⁵⁾

1891(明治24)年筑豊興業鉄道の若松-直方間開通にあわせ、1890(明治23)年若松築港会社が設立され1891(明治24)年～1897(明治30)年にかけて、港口や水路の浚渫により、水深4m以上、700tの汽船の通行が可能になった。これによって1887(明治20)年の石炭輸送量40万tが、1897(明治30)年には270万tと約7倍に増加した。また港の整備管理費に当てるために入港料(港銭)を県の認可を受けて徴収した。

明治20年代の若松港の状況を図3-1⁵⁾に示す。

(2) 第1次～第3次拡張工事(昭和30年代～大正中期)

1897(明治30)年八幡製鐵所の設置により、港湾設備の整備が急務となり、1899(明治32)年から1917(大正6)年にかけて港口の防波堤工事や主要航路水深6mの浚渫、大型汽船の停泊所の浚渫により、3000t級の汽船の入港が可能となった。

また荷役設備の機械化により、大量の石炭輸送体制が整い、我が国最大の石炭積出港へ発展した。

(3) 第4次拡張工事(大正中期～昭和中期)

洞海湾沿岸に北九州工業地帯への工場誘致のため大正中期から昭和中期にかけて、252万㎡の膨大な工業用地造成が、水路浚渫とともに行われ更に大型船の通行が可能となった。

(4) 私設港から県営港への転換(1938(昭和13)年～)

60年の長きにわたり、若松港・洞海湾の整備運営に一企業として努力した若松築港会社は1938(昭和13)年入港料(港銭)を廃止し、4月1日福岡県に若松港が移管された。我が国にあまり例のない私企業による港湾開発の成功は特記すべきことである。

若松港・洞海湾開発の系譜概略を表3-1に示す。

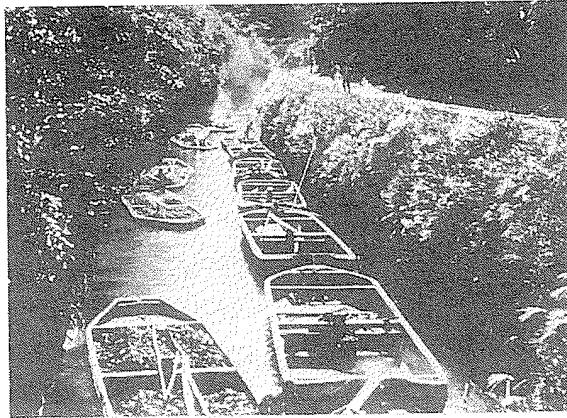


写真3-1 堀川運河を通行する川ひらた⁶⁾

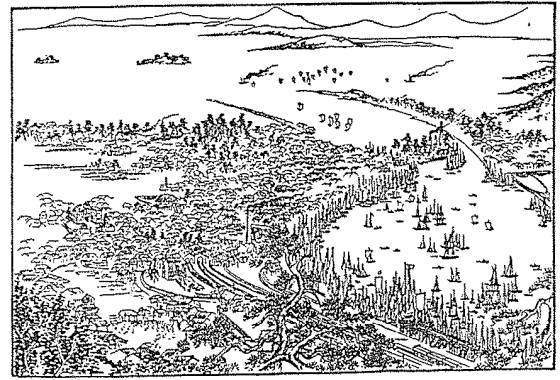


図3-1 明治20年代の若松(『若松繁昌誌』より)⁵⁾

表3-1 若松港・洞海湾開発の創生期の系譜⁵⁾

1. 若松浚疏会社創立上申 [1887(明治21)年11月]	筑豊興業鉄道株式会社創立 [1889(明治22)年7月]
2. 若松築港会社創立 [1890(明治23)年5月]	筑豊興業鉄道若松-直方間の開通 [1891(明治24)年8月] 若松港水路浚渫(水深8尺)完工 [1892(明治25)年11月] (水深10尺)完工 [1893(明治27)年4月] 入港料(港銭)徴収 [1893(明治26)年1月半額] [1894(明治27)年4月全額] 若松築港株式会社と改称 [1893(明治26)年7月]
3. 第1次拡張工事 [1899(明治32)年4月着手] [1906(明治39)年3月竣工] 防波堤2600m、航路水深6m	八幡製鐵所開庁 [1897(明治30)年6月] 操業開始 [1901(明治34)年2月] 製鐵所の補助金 [1899(明治32)年12月]
4. 第2次拡張工事 [1900(明治33)年11月着手] [1906(明治39)年3月竣工] 中ノ島-葛島間、製鐵所航路浚渫 工事、戸畑八幡沿岸埋立工事	国庫補助 [1900(明治33)年11月] 築港・製鐵・九州鉄道3社協定 [1900(明治33)年11月] 若松灯台建設、初点火 [1903(明治36)年8月] 港口に航路標識の設置(5個) [1904(明治37)年10月] 繫船浮標設置(4個)、使用料徴収 [1905(明治38)年7月]
5. 第3次拡張工事 [1913(大正2)年1月着手] [1917(大正6)年8月竣工]	大型船舶が増えたので、若松側の帆船停泊所を藤ノ木に移し、その跡を浚渫して大型汽船宿泊所とした

※湾内の工業用地造成、水路浚渫の第4次拡張工事を1920(大正9)年12月着手、1955(昭和30)年10月竣工、面積252万 m^2 。なお1938(昭和13)年3月入港料徴収廃止、同年4月から若松港は県営に移管された。

4. 若松築港会社の創立と浚渫工事

(1) 若松浚渫会社創立の上申

1887(明治20)年頃までの若松港は、筑豊の炭鉱から遠賀川、堀川運河を通る川ひらたによる水運に頼っていたことは既に述べたが、港の水深が浅く落船が不安定で大量の石炭を輸送するには不適當な状態であった。

この若松の築港は最初1887(明治20)年頃地元の有志和田源吉らによって発起されたが計画が小規模であったため有力な賛同が得られず、実現をみるに至らなかった^{5) 7)}。

若松築港株式会社の初代社長となった石野寛平は早くから官につき福岡県の産業課に勤務し、筑豊5郡坑業組合が1885(明治18)年設立されると乞われて総長に就任したが、鉄道の必要性和若松港の開発を痛感し、職を辞して若松で築港を発起していた地元有志三十余名とともに1888(明治21)年11月11日に浚渫会社の創立を県に「浚渫会社創立申合書」「浚渫会社創立事務所仮規程」を添えて、次のように上申した。

浚渫会社創立之義ニ付上申

我々共平素本郡吉田運河並ニ若松港湾ノ不完全ナル上二年々土砂注入水底埋埋に属シ石炭其他年々増加スル物産運搬ノ便ヲ欠クヲ憂ヒ百方考按ヲ画シ候末今度浚渫会社ヲ設置シ専ラ公利実益ニ基キ運河並ニ港湾之改良ヲ企図センカ為若松港其他之有志者協議之上別款之通創立発起申合相整候ニ付而者自今平面測量等相畢候上ハ改修設計ニ属スル一切事項ハ勿論該社營業上ニ就而者御庁之御保護ヲ仰カステ叶ハサル儀モ多々可有之候予而御庁置被下度右申合書並ニ創立事務規程等相副上申仕候也

明治二十一年十一月十一日

浚渫会社創立委員

石野 寛平 印
和田 源吉 印
山本周太郎 印
和田喜三郎 印
森 滋 印

このようにして浚渫会社創立事務所を若松港において準備に着手した⁵⁾。

(2) 若松築港会社の創立

翌年の1889(明治22)年筑豊興業鉄道が創立され、若松-直方間に鉄道敷設工事決定したのにあわせ内務技師石黒五十二と内務技師長崎桂の設計指示を受け、その意見に基づき築港設計に着手し10月には準備を整え資本金60万円の若松築港会社を設立した。

県に対しては11月3日新会社設立の発起人81名、発起人総代10名が名を連ね、石黒五十二、長崎桂両内務技師による「意見書」を添え、「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」「帆別錢取立方之事」を福岡県知事安場保和に提出した。築港願書の一部を図4-1⁵⁾に示す。

その内容の概略は凡そ次の通りである。

- ① 築港願では若松港の現状と物貨の増加に対応するため築港整備の必要性を述べている。
- ② 石材下渡願では防波堤、港内護岸石垣の延長760間余に必要な石材を遠方から調達せず、湾内各所に散在している岩石を使用して費用低減を図りたいので下げ渡し願いたいこと。
- ③ 岸边海面下渡願では浚渫土砂を若松港外の浅水場所に埋め立て用地造成したいので、使用海面を無償払い下げ願いたいこと。
- ④ 帆別錢取立では築港事業安定のため築港費の一部に当てるため、入港する船舶に貨物の多寡に応じて入港金を徴収したいので許可願いたいこと。

若松港は筑豊の石炭の重要性が高まっている折から、出願から半年後の1890(明治23)年5月23日海面地無代払下は不許可であったが、築港許可指令を受け、当日を会社創業日とした。

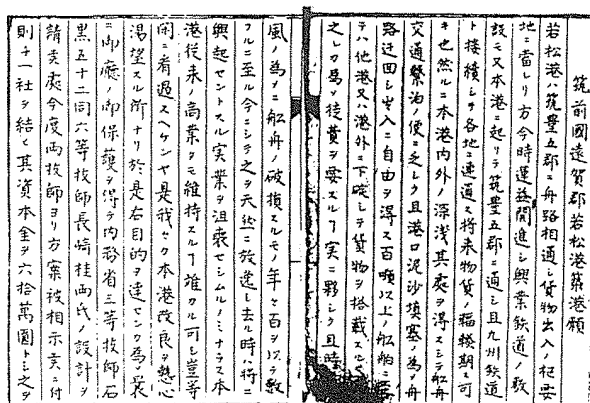


図4-1 若松築港願書の一部⁵⁾

(3)浚渫工事と埋立地無代下渡、港銭徴収

①1890(明治23)年5月県の認可後、9月から築港工事にかかったが、このころ経済界不況のため資金の制約から工事が進まず、1892(明治25)年2月資本金を30万円に半減し、工事変更計画を県に提出して7月許可を受け、併せて当初未認可の海面埋立地は順次下渡する旨の免許を得た。

②創業当時の会社浚渫船は第一鷺丸で、これと人工鋤簾掘土船と併用して工事を進めたが、水深が深くなるにつれ後者は役に立たなくなった。そこで1893(明治26)年7月日本土木会社所有の浚渫船を借受け第二鷺丸と名付け、更に同年11月同社から購入した船を洞海丸とし、3隻によって浚渫工事を行った。

③港銭の徴収は、当初の認可で防波堤の1/3以上で、水深干潮面下8尺(2.4m)以上竣工したときに半額徴収、防波堤300間(約540m)以上、水深干潮面下10尺

(3.0m)以上竣工したとき全額徴収することで許可されていた。

④若松港水路浚渫は1892(明治25)年11月水深8尺完工し、翌1893(明治26)年1月認可を得て港銭半額徴収を始め、1894(明治27)年4月には水深10尺浚渫が完工、同月から港銭全額徴収を開始した。

⑤また商法改正で1893(明治26)年7月には若松築港株式会社と改称し初代社長に石野寛平が就任した。これによって、前途に見通しを得た。

⑥浚渫船第1号としての第一鷺丸の状況を写真4-1⁵⁾ 鋤簾掘土船の鋤簾を写真4-2⁵⁾ に、防波堤築堤工事の状況を写真4-3⁵⁾ に示す。また1896(明治26)年の若松港築港設計図を図4-1⁸⁾ に、1885(明治18)年の海岸線と1958(昭和33)年の状況を記入した洞海湾今昔比較図は図4-2⁵⁾ の通りである。

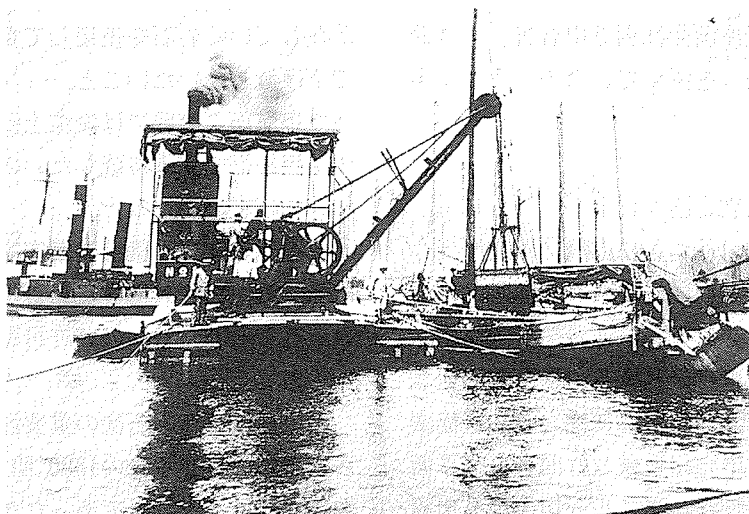


写真4-1 若松築港会社第1号浚渫船第一鷺丸⁹⁾

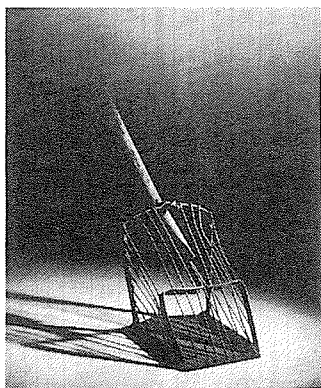


写真4-2 人工鋤簾掘土船の鋤簾⁵⁾



写真4-3 防波堤築造工事⁵⁾

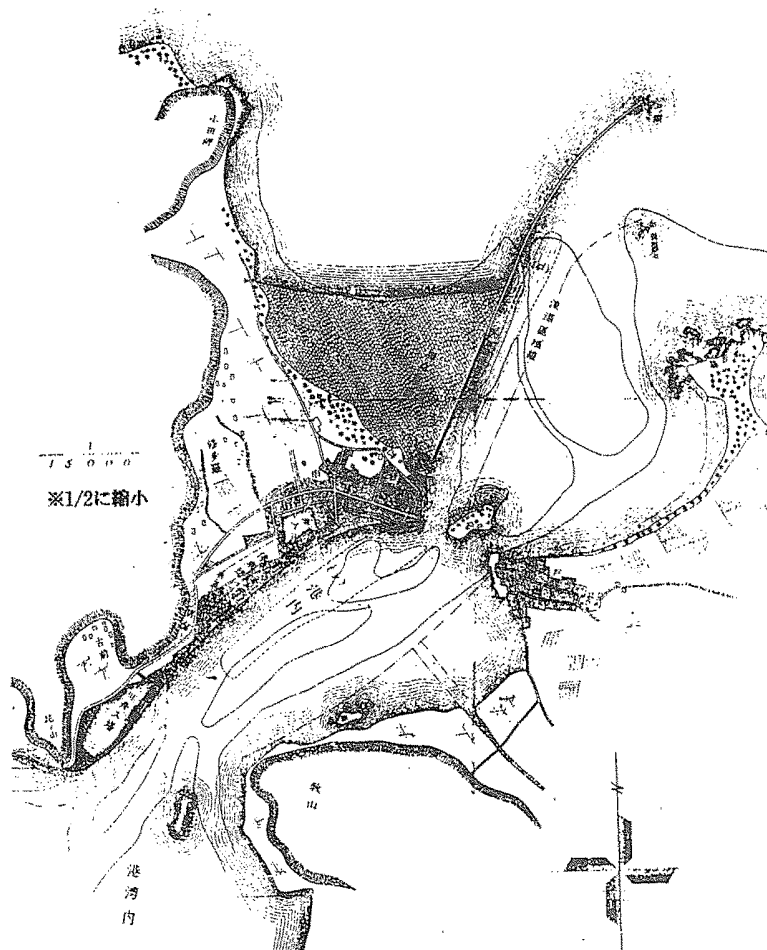


図4-1 若松港築港設計図〔1893(明治26)年〕⁸⁾(筆者一部訂正)

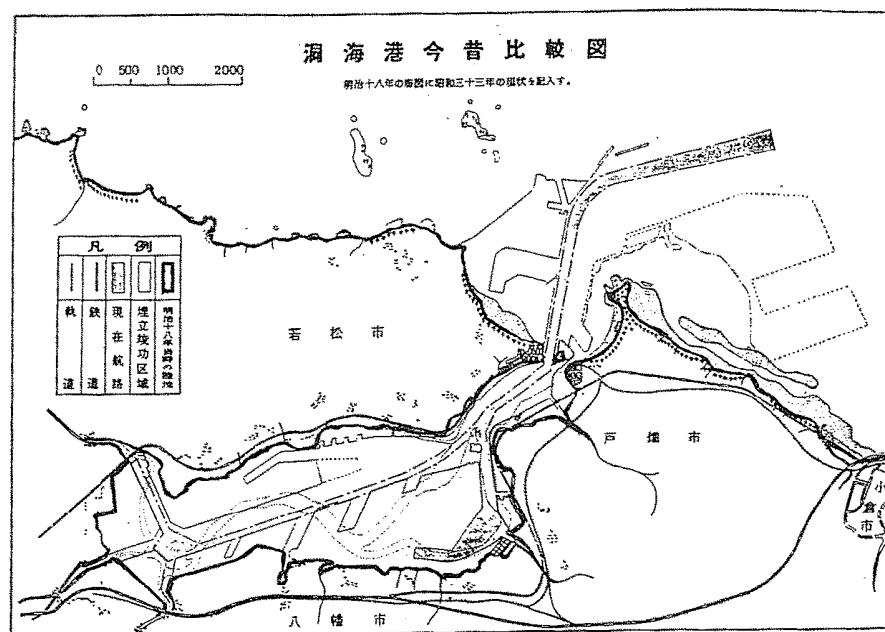


図4-2 洞海港湾今昔比較図⁵⁾

1893(明治26)年2月工学会誌⁹⁾に発表された若松築港設計図4-1のうち延長170間(306m)高さ九尺(2.7m)は1892(明治25)年2月着手し水路浚渫8尺(2.4m)と共に同年11月完成し、港銭の半額が1893(明治26)年1月から徴収を始めたことは前述の通りであるが防波堤石垣横断面、縦断面を図4-3⁹⁾に示す。

捨石上高さ九尺、幅九尺の石垣堤防を築造し基点から400間(720m)より沖については捨石内の枠組みを堤防中心線に長さ18尺の木杭(末口5寸)を6尺間隔に満潮面に打込み、横木は2列に繋ぎ堤防の移動を防止する対策を講じていたことは、当時として注目すべきことであろう。

当堤防は1894(明治27)年防波堤300間(540m)以上水深10尺(2.4m)以上竣工し、4月から港銭を全額徴収し、1897(明治30)年には若松港の水深は4.5mとなり700t積汽船も通行可能になった。

この石垣積み岸壁は写真4-3の通り現在も残って活用されている。なお遠くに見える吊橋は、1962(昭和37)年9月開通した若戸大橋である。

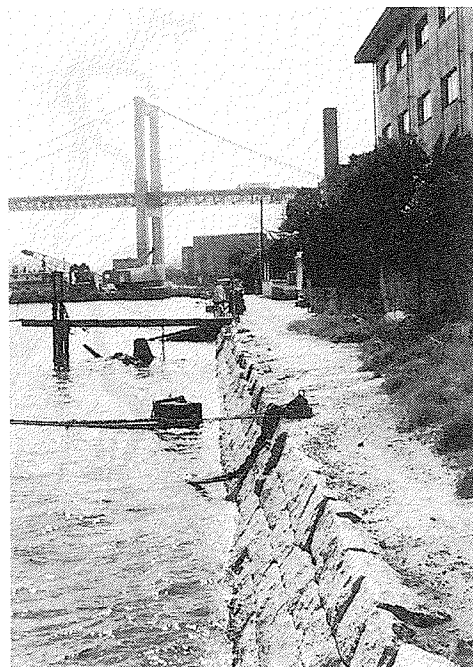


写真4-3 1892(明治25)年完成使用中の石垣岸壁
(撮影：長弘、1998. 3. 18)

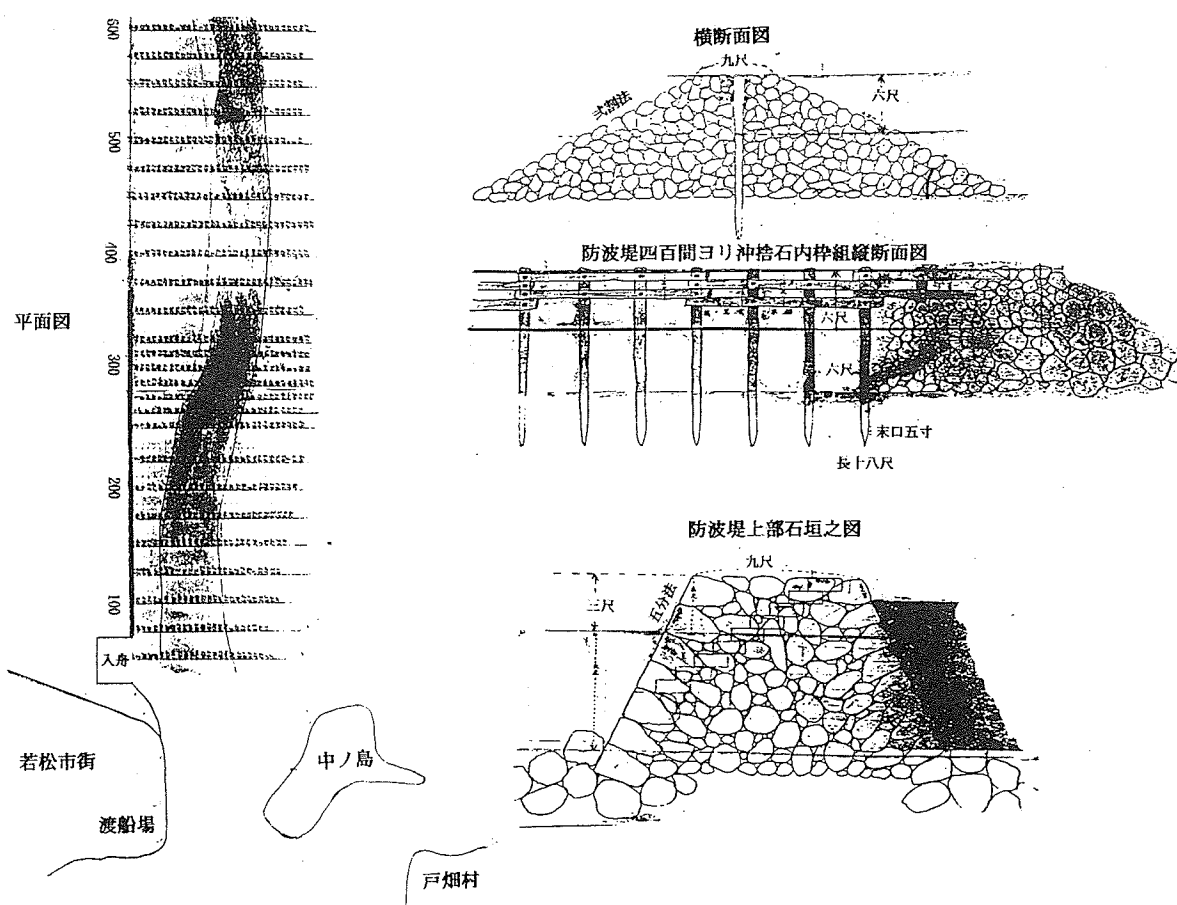


図4-3 若松港築港防波堤石垣、横断面図、縦断面図〔1893(明治26)年〕⁹⁾(筆者一部訂正)

5. 若松港・洞海湾の第1次～第3次拡張工事

八幡製鐵所の設置が1897(明治30)年に決まり、洞海湾沿岸の工業が勃興するにつれて、港湾の整備が更に急務となり、拡張工事が3次に亘って施工されこれによって港内の主要水路は水深6mとなり、3000t級汽船の通行が可能となった。以下各拡張工事について記述する。

(1) 第1次拡張工事

筑豊の石炭生産量が1887(明治20)年41万tから、鉄道の開通、炭鉱の機械化による生産規模の増大で10年後の1897(明治30)年には272万tと激増し、その80%は水陸輸送で若松港に集中し、同年八幡製鐵の誘致と相俟って、洞海湾沿岸の工業勃興につれて、港湾設備の拡充が急を要した。

若松築港会社は石黒五十二(第1区土木監督所長)と茂木鋼之(日本郵船船長)の意見を聞き設計方針を決定、港口付近の測量を1897(明治31)年頃開始し、1898(明治31)年11月15日若松港拡張の願書を県に提出した。

計画は防波堤を1450間(約2600m)に延長し、航路幅員が75間(約135m)、干潮水深を20尺(約6m)に浚渫し、繫留した汽船から直接貨車列車に積み卸すようにするもので、浚渫土砂の捨場として既認可の若松

町字連歌浜地先のほか更に20万坪を申請した。

1899(明治32)年4月21日認可があり浚渫工事の区域と規模は願書どおり認められ、許可日から6ヶ月以内に、着手し5年以内に竣工することとあり、防波堤は総長1437.5間(約2600m)、堤防幅は陸地から900間(約1260m)までは12尺(約3.6m)、900間以上は15尺(約4.5m)で竣工時期は浚渫期間とされ、航路幅員は13.6m、水深6mで埋立地は93万 m^2 となった。

防波堤の竣工図を図5-1⁹⁾に示す。会社は1897(明治31)年10月に資本金を150万円に増額し、機動力増強のため1899(明治32)8月にバケット式浚渫船「第二洞海丸」と「第三洞海丸」をイギリスロブニツ社に発注し翌年9月にはサンドポンプ式浚渫船「第四洞海丸」を同社に発注し、1901(明治34)年から使用を開始した。第二洞海丸と湾内の浚渫状況を写真5-1⁵⁾、写真5-2⁹⁾に、第三洞海丸と第四洞海丸を写真5-3⁵⁾、写真5-4⁵⁾に示す。

この工事は大工事であったため八幡製鐵所の協力を求め、1899(明治32)年12月22日50万円の補助金をうけ、防波堤を予定通り完成させ、水路の浚渫を製鐵所荷揚場南端まで1790間(約3220m)に水深6mで延長する条件と合わせ1901(明治39)年3月31日に竣工した。

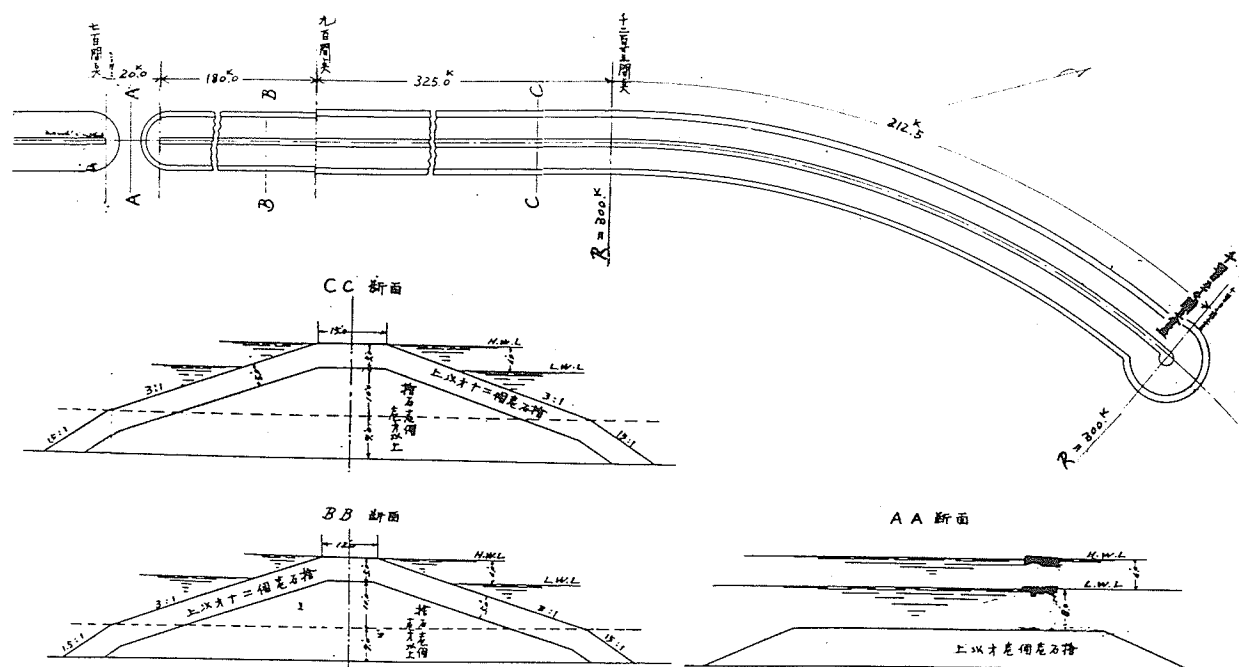


図5-1 防波堤の竣工図 [1906(明治39)年9月5日作図]⁹⁾ (筆者一部訂正)

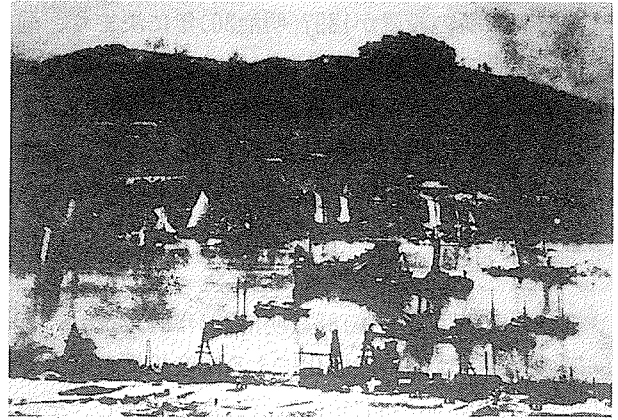
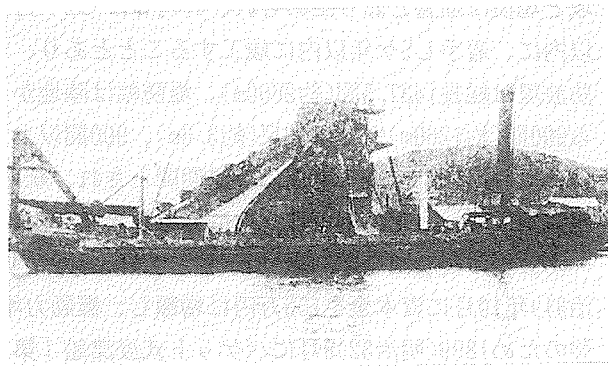


写真5-3 浚渫船「第三洞海丸」⁵⁾

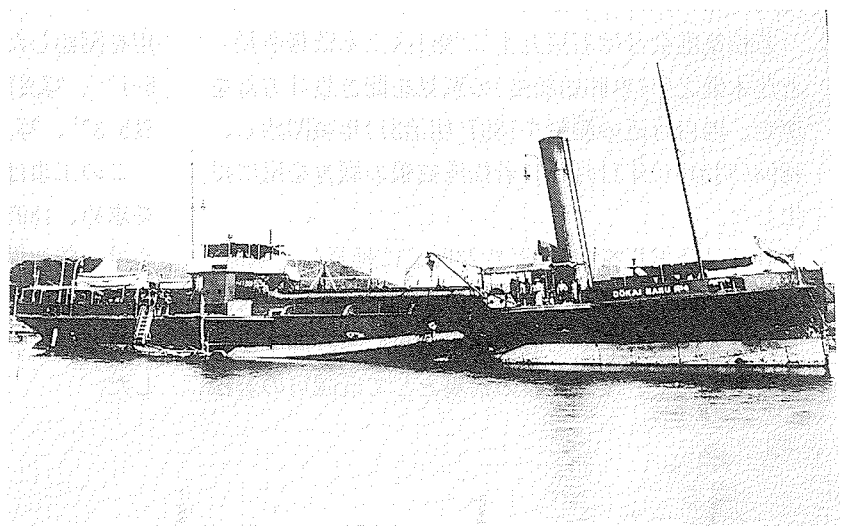


写真5-4 サンドポンプ式浚渫船「第四洞海丸」⁵⁾

(2)第2次拡張工事

1896(明治29)年4月27日安川敬一郎〔明治鋁業創始者・明治専門学校(現九州工業大学)創設〕が会長に就任し総指揮をとり、1899(明治32)年4月28日工事出願を行った。これは第1次拡張工事指令のとき中島・葛島間全体の海底を干潮面下6m以上に浚渫することになっていたが、工費が約82万円にのぼる大工事のため、資金の都合で未着手になっていたので実情を訴え、工費のうち50万円の国庫補助を仰ぐこととしたものである。

認可は、紆余曲折を経たが1900(明治33)年11月5日許可があり、1次工事と同じく1906(明治39)年3月31日竣工したもので、第2次拡張工事といわれている。

会社は認可の見通しが立った1900(明治33)年10月29日白石直治社長就任、新しい経営陣のもとで洞海湾沿岸にある密接な関係のある若松築港、八幡製鐵、九州鉄道の3社協約を同年11月20日締結し、葛島以南の製鐵所航路浚渫、戸畑・八幡の沿岸埋立工事(125400m²)(1906(明治39)年3月竣工)や製鐵所沿岸の31500m²の埋立、海岸石垣2730mの延長、水路石垣1980mの築造工事などを1906(明治39)年7月16日竣工した。

3社協約の内容は次の通りである。

①九州鉄道は製鐵所の要求に応じ黒崎・戸畑の海岸予定線を変更し、製鐵所敷地を迂回すること。及び製鐵所に要する石炭を同所所属坑から構内に運搬するための支線を設けること。

②若松築港は、製鐵所荷揚場までの航路浚渫を請け負うこと及び九州鉄道の戸畑停車場敷地に要する埋立を無償にて負担すること。

③製鐵所は埋立権を持つ区域の内101885坪を浚渫土砂場として若松築港へ埋立の権利の交付手続をすること。

(3)第3次拡張工事

1904(明治37)年4月7日若松港は特別輸出港に指定され、北九州工業地帯の重化学工業化が一段と進み若松港は大型船舶の出入りが増加する一方、既設の碇泊所では間に合わなくなり、若松側の帆船碇泊所を藤ノ木方面に移し、其の跡を浚渫して大型船碇泊所とし、1912(明治45)年4月に出願、翌年1月に許可を得て着手され、1917(大正6)年8月に次の第3次拡張工事が竣工した。

①法定本港(24万坪)を65000坪拡張、水深20尺(6m)に浚渫。

②藤ノ木碇泊所12万坪新設、水深15尺(4.5m)に浚渫

③本港と藤ノ木間航路を25000坪、水深15尺(4.5m)に浚渫。

この工事によって、若松港は3000 t級の汽船が通行可能となり、次項に述べる積出設備の増強とともに、同年筑豊の出炭量1千万 tの70%以上を占める我が国最大の石炭積出港としての地位を確保し、若松港・洞海湾築港創生期開発の目的を達成した。

写真5-5⁵⁾ 10)は明治30年代の戸畑側からみた若松港の状況で可成り整備されている。写真5-6⁵⁾は大正時代第3次拡張工事前後の大小の船で賑わう若松港の状況で、大型汽船の姿も見える。写真5-7⁵⁾は大正初期湾口付近の帆船群の状況で、表5-1⁵⁾川ひらたの変遷、表5-2⁵⁾の若松港出入港船舶数と共に港の整備につれて、汽船が増加し帆船、川ひらた数減少の様子がよく分かる。

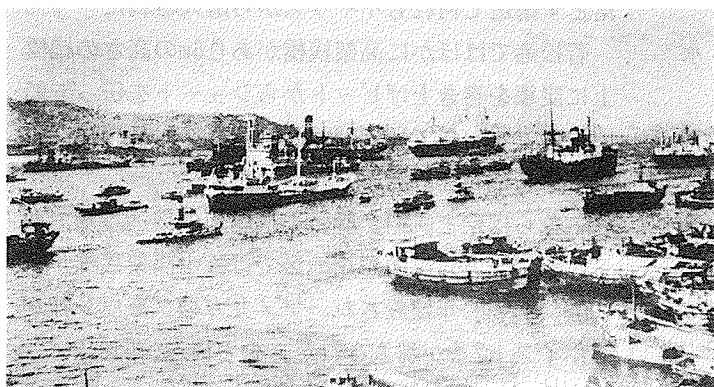
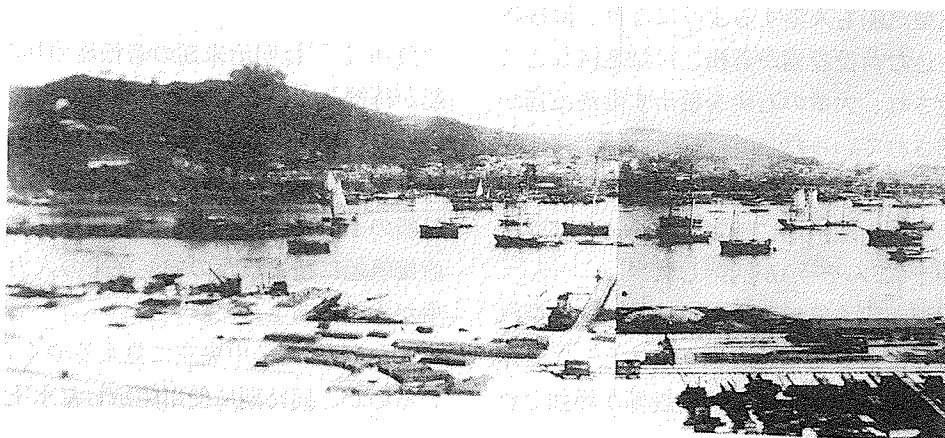


写真5-6 大小の船で賑わう大正時代の若松港⁵⁾

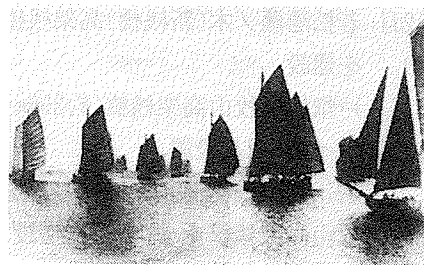


写真5-7 大正初期若松港湾口の帆船群⁵⁾

表5-1 明治・大正期の川ひらたの変遷⁵⁾

(単位：隻)			
	川船数		川船数
明治28年	7,100	大正5年	2,025
33	6,544	7	2,073
38	4,993	9	1,880
40	5,065	11	1,165
44	2,689	13	834
大正元年	2,350	15	517
3	2,166		

表5-2 若松港出入港船舶数⁵⁾

(単位：隻)						
	入港船舶数			出港船舶数		
	汽船	帆船	計	汽船	帆船	計
明治26年	10	21,043	21,053	10	21,042	21,052
30	2,256	35,662	37,918	2,256	39,455	41,711
35	5,324	53,016	58,340	5,324	53,016	58,340
40	7,405	52,982	60,387	7,405	52,982	60,387
大正元年	8,898	49,610	58,508	8,898	49,610	58,508
5	9,333	47,905	57,238	9,333	47,905	57,238
10	20,382	40,102	60,484	20,382	40,102	60,484
14	16,224	38,991	55,215	16,224	38,991	55,215

6. 石炭荷役設備の増強

江戸末期から明治以降川ひらたによる水運で若松港に輸送された石炭は、1891(明治24)年に筑豊興業鉄道が若松～直方間開業し^{11) 12)}、陸送による大量輸送が可能になった。

石炭積出港としての若松港は従来から人力によって帆船に荷役されていたが、筑豊の石炭生産量の増加に伴う石炭積出港としての若松港・洞海湾の整備が進み、大型汽船も入港するようになり、直接帆船や汽船に積込む荷役設備が若松、戸畑地区などに相次いで建設され、大量の石炭を積出す港湾設備が逐次増強整備されていった。

また、石炭を燃料とする汽船や石炭輸出〔若松港1904(明治37)年特別輸出港に指定〕の積込には舢舨が使用され沖仲士(ごんぞう)が活躍した¹⁴⁾。

若松側は水深が浅く帆船、曳船、機帆船、小型汽船が多くこれらに対する積込設備を主体とし、対岸の戸畑側は汽船積みを中心とする荷役設備が増強された。積込設備建設の概要を次に示す^{5) 13) 14) 15)}。

- 1896年5月 若松港新線(旧栈橋)高架栈橋(約362m)
(明治29) を建設
- 1898年3月 若松港に石炭積込機水圧クレーン、水
(明治31) 圧ホイス各1基設置、使用開始
- 1902年12月 若松港藤ノ木(新栈橋)高架栈橋(約377m)
(明治35) を建設
- 1906年4月 戸畑地区牧山高架栈橋(約396m)を建設
(明治39) ホイス2基設置、
新川高架栈橋(約625m貯炭用)を建設
- 1912年5月 牧山高架栈橋ホイス1基増設
(明治45)

- 1915年8月 若松港藤ノ木(新栈橋)高架栈橋(305m)
(大正4) を延長する
- 1924年10月 旧栈橋は1921(大正10)年3月老朽化によ
(大正13) り使用禁止後、撤去する
- 1935年6月 若松港藤ノ木(新栈橋)貯炭場において
(昭和10) ガントリークレーン2基設置
- 1937年8月 若松港水圧ホイスを岬ノ山に移設し
(昭和12) 使用開始。水圧クレーンは解体撤去。

写真6-1¹⁰⁾は明治末期の若松港の状況で多くの帆船が待機している。写真中央右の高い筒の形をしているのが1898(明治31)年から使用開始した水圧クレーンで、写真6-2⁷⁾のように石炭貨車を吊り上げ、帆船の上に移動し、炭車の底切り(底を開く)して直接帆船に積まれたので、従来の人力に比較して能率が大幅に向上した。

また写真6-1の中央左に見えるやぐらの形をしているのが、同時期に使用開始した水圧ホイスで、図6-1¹⁵⁾、写真6-3¹⁵⁾のように高さ15mの4本杵柱内に炭車を入れ、水圧によって高さ5mに押し上げ、炭車の底を開いてピットからシュートを伝って船内に落とす構造で何れもイギリスから購入された¹⁴⁾。

若松港ではほかに高架栈橋があり6mの高さの栈橋上に炭車を巻き上げピットからシュートを伝って船内に落とすもので1902(明治35)年藤ノ木新栈橋ができてから積み込み能率も向上した。

これらは殆ど帆船、舢舨、小汽船用の積込設備であったが、一方対岸の戸畑地区では牧山高架栈橋が、1906(明治39)年建設され、アメリカのブラウン社からホイス2基が購入された。その構造は図6-2¹⁵⁾のように、高架栈橋上の炭車からバケットに落とされ、バケットは移動してホイスで吊り上げ、移動

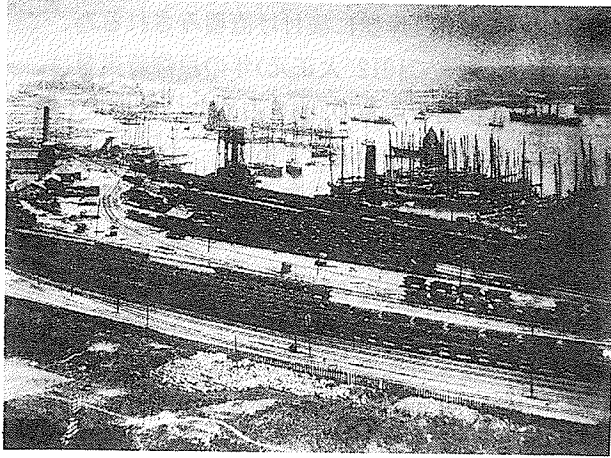


写真6-1 明治末期の若松港の状況¹⁰⁾

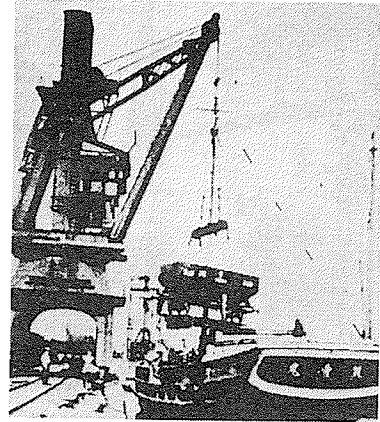


写真6-2 若松港水圧クレーンの状況⁷⁾

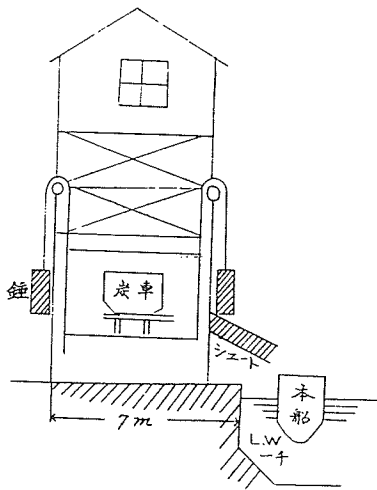


図6-1 若松港水圧ホイスト断面¹⁵⁾

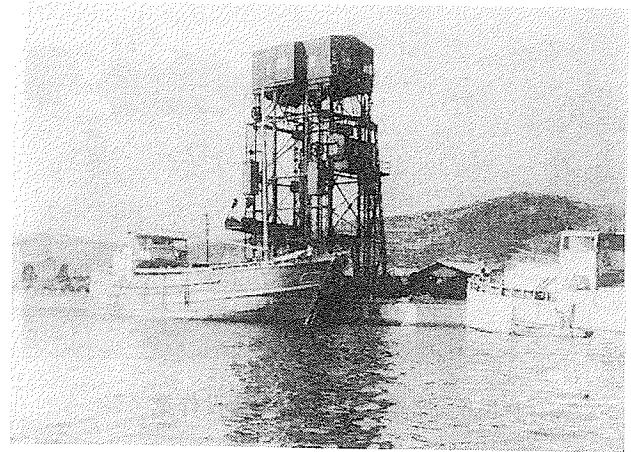


写真6-3 若松港水圧ホイストの状況¹⁵⁾

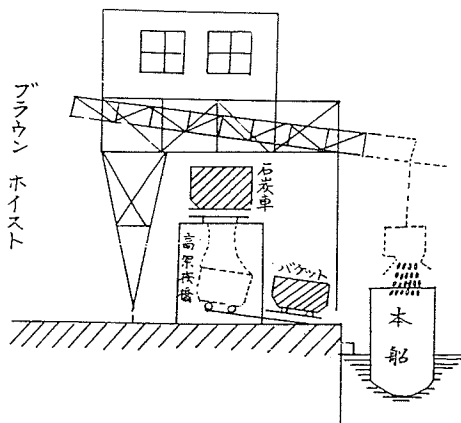


図6-2 戸畑牧山棧橋ホイスト断面¹⁵⁾



写真6-4 戸畑牧山棧橋ホイスト状況¹⁵⁾

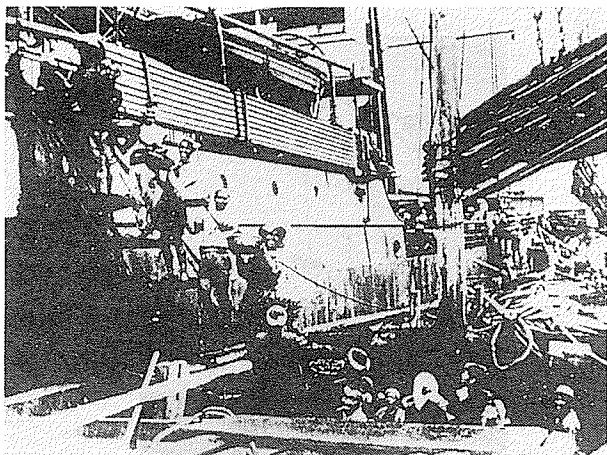


写真6-5 沖仲仕の汽船への石炭荷役作業⁵⁾



写真6-6 岸壁からの石炭荷役作業^{4) 5)}

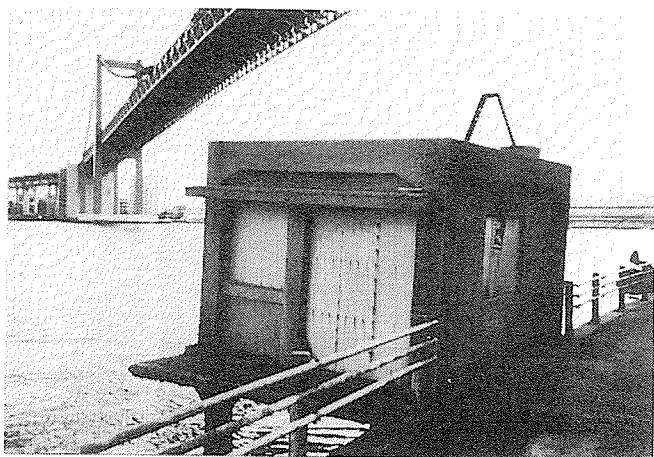


写真7-1 若松港に残っている港銭収入所廃屋
(撮影：長弘、1998. 3. 18)

汽船上でバケットの底を開いて積込まれるもので、数千tの汽船が3隻岸壁に横付け直積みされる為、この機械設備充実で1912(大正元)年の戸畑着炭量は、177万tで若松港着炭量の26%を占めた。ホイスト機の外観は写真6-4^{1) 5)}の通りである。

戸畑地区で汽船の積込みに余裕がないときは、若松港で汽船に対して舳に石炭を積んで運搬する沖積みが行われた。写真6-5⁵⁾は沖仲仕(ごんぞう)による初期の積込み状況で、汽船のクレーン設備が整う昭和にはこのような風景は逐次なくなっていった。

また中小炭鉱の石炭や小口需要先は写真6-6^{4) 5)}のように岩壁からの人力積込みも多く見られた。

以上のように、帆船、機帆船、曳船、舳、汽船と各種の船種や種々の需要先に応じた多様な積込方法を若松港は設備し、我が国最大の石炭積出港として第3次拡張工事を完成した大正半ばには、その地位を確立した。

表6-3^{1) 3)}に筑豊の石炭の水運、陸運別及び送り先の駅、港の区分の推移を示しているが、これによると1887(明治20)年の出炭量41万tは総て水運で、その97.7%程度が若松港送りと集中している。

1891(明治24)年8月に若松～直方間鉄道開通し陸運が2%であったが、1896(明治29)年には若松港の整備が進むと共に出炭量234万tと増大し、陸運は53%水運35.6%と水陸逆転し、若松港へは88.6%の200万tの石炭が集積し、荷役設備の増強が推進されたことが裏づけられる。

第3次拡張工事が竣工した1917(大正6)年には出炭量は1023万tに達し若松港へは陸運67.3%、水運5.6%で72.8%で745万tの石炭が若松港送りで我が国最大の石炭積出港として、また1915(大正4)年には外国への石炭輸出が門司港の41.5万tを超え82.5万tと輸出においても門司港を凌駕した。なお特別輸出入港指定は門司港が1889(明治22)年、若松港が1904(明治37)年であった。

なお、1929(昭和4)年には水運輸送に終止符を打ち、総て陸運で若松港に輸送されるようになった。

7. 入港料(港銭)について

若松築港創立当時、若松港・洞海湾浚渫工事を目的とする会社運営費の一環として、特に官の許可を得て港銭(入港料)を1893(明治26)年から徴収し、45

表6-3 筑豊送炭仕向先別比率⁽¹⁾⁽²⁾

(単位 %)

類別 年	合 計			陸 運 (鉄道)						水 運			陸 運 (鉄道)						水 運								
	トン数	指数	合 計	若松駅	戸畑駅	門司駅	小倉駅	宇島駅	其他各駅	鉄道用炭	合 計	若松港	芦屋港	小倉港	合 計	戸畑駅	司馬駅	小倉駅	宇島駅	其他各駅	鉄道用炭	合 計	若松港	芦屋港	小倉港	合 計	
1880	181,823	100	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1881	196,648	108	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	224,714	124	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1884	277,986	153	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1885	310,372	171	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1886	309,899	170	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1887	410,082	226	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1888	551,627	303	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1889	669,956	368	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1890	787,591	433	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891	920,411	506	2.0	—	—	1.5	—	—	—	—	—	—	—	—	96.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1892	1,039,777	572	12.1	—	—	4.2	—	—	—	—	—	—	—	—	83.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1893	1,234,078	679	31.4	—	—	1.7	—	—	—	—	—	—	—	—	66.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1894	1,710,887	941	42.3	—	—	6.8	—	—	—	—	—	—	—	—	51.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1895	2,136,616	1,175	35.5	—	—	6.9	—	—	—	—	—	—	—	—	57.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1896	2,342,662	1,288	53.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1897	2,726,342	1,499	50.7	—	—	11.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1898	3,400,794	1,870	43.2	—	—	17.3	—	—	—	—	—	—	—	—	30.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1899	3,533,350	1,943	48.5	—	—	21.3	—	—	—	—	—	—	—	—	33.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1900	4,087,254	2,248	48.4	—	—	18.7	—	—	—	—	—	—	—	—	30.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1901	4,761,632	2,619	47.4	—	—	22.9	—	—	—	—	—	—	—	—	24.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1902	5,043,548	2,774	46.8	—	—	23.8	—	—	—	—	—	—	—	—	22.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1903	5,164,684	2,841	55.3	—	—	21.1	—	—	—	—	—	—	—	—	21.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1904	5,386,519	2,963	61.9	—	—	17.8	—	—	—	—	—	—	—	—	18.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1905	5,457,528	3,002	62.0	—	—	14.6	—	—	—	—	—	—	—	—	16.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1906	6,036,961	3,320	56.9	—	—	15.7	—	—	—	—	—	—	—	—	18.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1907	6,462,463	3,554	60.5	—	—	14.0	—	—	—	—	—	—	—	—	17.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1908	6,902,636	3,776	64.1	—	—	13.7	—	—	—	—	—	—	—	—	15.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1909	6,869,619	3,778	66.6	—	—	14.5	—	—	—	—	—	—	—	—	11.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1910	7,069,816	3,888	65.6	—	—	13.3	—	—	—	—	—	—	—	—	11.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1911	7,926,782	4,360	69.9	—	—	12.6	—	—	—	—	—	—	—	—	9.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

資料：1880～1885年「本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響」780頁。
1886～1932年「筑豊石炭鉱業要覧」1933年版79頁～81頁。
1933～1939年「若松港石炭集載統計」1933～1939年版。
備考 ①鉄道用炭は九州管内に限られる。②1925年以前の若松駅は戸畑駅を含む。

年後の1938(昭和13)年県営に移管と共に、廃止されたが、これが民間会社が、若松港・洞海湾開発を成功させた一因となった。

若戸大橋をバックに現在も残っている近代化遺産としての港銭収入所廃屋を写真7-1に示す。

8. まとめ

明治20年代から始まり、大正中頃に至る港湾設備の近代化に一応の目途がついた26年間に亘る創生期の若松港・洞海湾開発の史的研究をとりまとめた。

若松港は1898(明治31)年若松港の名で開港宣言し1894(明治37)年特別輸出入港に指定され、その後の輸出入量の増大につれて1921(大正10)年第2種重要指定港湾に指定され、1938(昭和13)年県営港に移管され、1951(昭和26)年特定重要港へと発展した。

若松港・洞海湾の浚渫、管理を担った若松築港は1890(明治23)年若松築港会社を創立し1893(明治26)年若松築港株式会社へ改称して、長年に亘り第1～3次工事の港湾の近代化のほか、1920(大正9)年から1955(昭和30)年の34年かかった湾内の工業用地造成252万 m^2 と水路浚渫の第4次拡張工事を完成させるなど若松港・洞海湾の整備と運営に努力した。

1938(昭和13)年港銭廃止に伴い、港湾経営事業を福岡県に移管し、若松築港会社は一般工事会社に転換し、1965(昭和40)年若松建設株式会社として社名変更し今日に及んでいる。

若松港は昭和25年～35年にかけて筑豊石炭の積出港として繁栄が続けたが、エネルギー革命によって1973(昭和48)年総ての筑豊の炭鉱が閉山して、姿を消してから既に25年を経過し、石炭積込施設は総て撤去され、港には往時の活況の姿はない。

現在北九州港として、その外港の響灘地区に15m水深の国際ハブポート建設計画が具体化しているが地の利を生かした再開発が望まれている。

創生期の若松港・洞海湾開発以後の展開について今後機会があれば取りまとめた。

ともあれ、一民間会社が日本経済の近代化に大きく貢献した石炭積出港の港湾整備に果たした役割は極めて大きいものがあり、大牟田市の三池港の開発と並んで現在の民活のはしり手本と云うべく、改めて明治時代の先覚者の港湾開発の偉業を偲び、その史的研究の結びとするものである。

参考文献

- 1) 米津三郎監修：「北九州の100万年」，海鳥社，1992. 11.
- 2) 洞海港務局：「洞海港小史」，1963. 4.
- 3) 玉井政雄：「私の筑豊物語」，歴史図書社，1980. 7.
- 4) 芳野敏章：「若松今昔物語」，西日本新聞社，1996. 11.
- 5) 若松建設株式会社：「若松建設百年史」，1990. 5.
- 6) 長弘雄次：遠賀堀川の果たした役割と再生について，土木学会土木史研究，第13号，pp. 247-258，1991. 6.
- 7) 若松築港株式会社：「七十年史」，1960. 5.
- 8) 若松築港會社：若松築港概況，工學會誌，第134巻，pp. 89-92，1893. 2.
- 9) 若松建設株式会社：わかちく史料館所蔵(1997. 3開館)
- 10) 北九州都市協会：「北九州思い出写真館」，1993. 9.
- 11) 長弘雄次：筑豊の石炭産業について，嘉飯山郷土研究会誌，第11号，pp. 151-160，1997. 11.
- 12) 田中邦博・長弘雄次：北部北九州における筑豊興業鉄道に関する史的研究，土木学会土木史研究，第17号，pp. 482-484，1997. 6.
- 13) 今津健治：若松港の石炭積出-大阪港への輸送-エネルギー史研究，西日本文化協会，第11号，pp. 1-18，1981. 10.
- 14) 若松駅史編集委員会：「石炭と若松駅」，1986. 3.
- 15) 洞海湾港湾研究会：「洞海湾港湾要覧」，1954. 12.