北九州市の文化財を守る会

会　報

No. 33　55. 10. 15

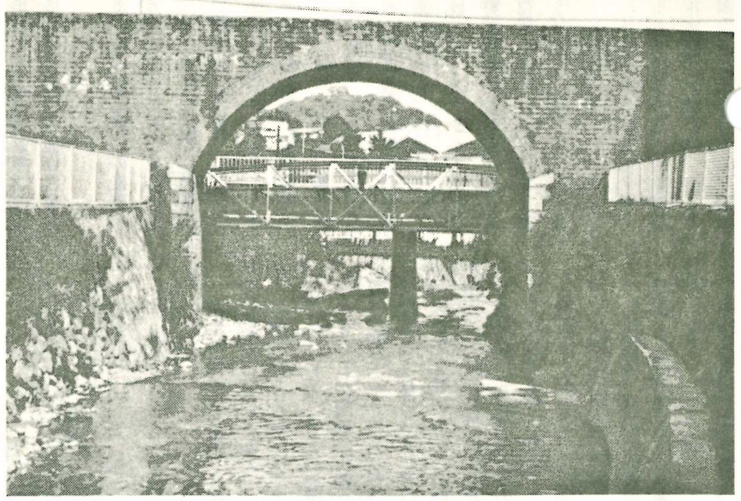
発行　北九州市の文化財を守る会
北九州市小倉北区城内1－1
北九州市教育委員会文化課内
電話 582－2389

印刷　よしみ工産株式会社
北九州市戸畑区天神1丁目13番5号
電話 882－1661

文化財に想う

八幡東区　諸永光雄

今は昔、十三年前、私は花の都パリ市の郊外にあるヴェルサイユ宮殿を二度訪ねたことがある。一度はルイ王朝からナポレオン時代を今に伝える歴史博物館としての故宮見学のため、二度目はフランス政府の招宴(晩餐会)に出席のためであった。このヴェルサイユ宮は、今日なお世界最大の規模のもので、フランス革命前のブルボン王朝文化と英雄ナポレオンの世界征覇の野望とその秘話を物語る、言わばフランスを象徴する故宮として、或は又数々の平和、休戦のための会議、講和の場所として有名であるが、まことに館内は絢爛豪華な宮廷文化の大宝庫であり、終日足を棒にして尚見盡すことのできない世界の文化財の遺産でもある。



茶屋町橋梁（南の川上より、5ページ参照）

私はここで特筆したいことは、この故宮での晩餐会の模様である。千五百人の招客を一堂に容れる会場は、宮殿と広大な庭園、湖水を結ぶ地下廊「ホール」で、壁には一枚数千万円は下らないであろう巨大なゴブラン織の緞帳が全面に張り巡らされ、照明は全て蠟燭の灯で壁柱の燭台に淡くゆらぎ、髪型、服装ともに中世風そのままのサーバーと最高のワイン、フランス料理という宴席は、さながらタイムトンネルを抜けて、三〇〇年前の王朝文化の時代に逆戻りしたような錯覚をもたらすすばらしいショウであった。

日本流に言えば徳川時代の大奥での大宴会にも比すべき、「晩餐会」即「文化財」という演出であったように思う。

このパリを振り出しに、ジュネーブ、ローマ、ウイーン、ベルリン、アムステルダム、ロンドン、モントリオール、ニューヨーク、ワシントン、シカゴ、ロスアンゼルスなど九カ国、十四都市を歴訪する機会に恵まれたが、その時の思い出として、今も強く心に残るものは、やはり欧米人の文化財に対する心意気というか、その国のみならず、世界のかけがえのない文化的遺産を大切に保持し、それを誇りとしている生きざまに接したことでした。

しかも國や地方都市の行政と、その社会や個々人の生活の中に、文化財尊重の思想が、異常なまでに普及している。見学したどの都市にも共通して言えることは、古城や王宮、美術館、博物館、音楽堂などが随所にあって、しかもその内容が充実、整備し、又その管理が行き届いており、誰もが日常身近に、しかも殆んど無料か、それに近い料金で見ることができるということは何より素張らしい。ヨーロッパの古典的三大都市といわれるパリ、ローマ、ロンドンなどは街全体が一つの大きな文化財であり、その価値を損わないよう建造物の彩色、高さ、デザイン、構造などきびしく法律で規制され、古き良き時代をそのまま残している。その中に幾千万のきらめく星の如き文化財が豊かに点在している。例えばミロのヴィナスやモナリザ、サモトケラのニケなどの世界の逸品がうっかりすると見過すような巨大美術館「ルーブル」などはその代表的な圧巻の一つであろう。

ところで、かっては文化の砂漠とも言われたがわが郷土、北九州市も、谷市長を迎えて、文化の香り高い都市づくりが力強く進められ近代的な美術館や図書館、歴史博物館や資料館など次々と建設され、今も目眩しく変身が続いている。この「北九州市の文化財を守る会」もこのような背景のもとに活動を続けられるものと思う。私自身これまで不勉強のため、参考に供する資料などもない。今度大先輩である加瀬会長のおすすめにより、「守る会」に入会させて頂いたので、これを転機として皆様とともに勉強させて頂きたいと胸ふくらませているところである。

第27回 文化財保護強調週間行事案内

毎年十一月一日から七日までの一週間を「文化財保護強調週間」として、広く国民に文化財愛護思想を普及啓発し、その理解と協力を得るため、全国各地で文化財保護に関する行事が実施されます。

本市でも広報活動の外、文化財映画映写会などが実施されます。

本会では毎年文化財映面映写会を市教育委員会と共催で実施していますが、今年は八幡東区と八幡西区の二会場で開催します。上映映画は市教委が昭和五十四年度に制作した「堀川の歴史」(十六ミリカラー、三十分)と日本の花火を歴史的、風土的観点から見つめ直した「日本の花火」(十六ミリカラー、三十五分)の二本です。入場無料ですので、同好の方をお誘いのうえ御観覧ください。

「文化財保護強調週間」は、昭和二十四年一月二十六日に焼失した法隆寺金堂の復元修理が完成し、その落慶式が挙行された昭和二十九年十一月三日を記念しその前後一週間を定めたものです。

〈日時と場所〉

十一月一日(土)午前十時
八幡西市民センター視聴覚室

十一月四日(火)午前十時
八幡東中央公民館講堂

なお、八幡西市民センター郷土資料室では特別展「堀川」を開催中ですのであわせて御見学ください。開期は十一月一日から同月十五日まで。入場料は無料。

55年度会員数及び会費納入状況

10月1日現在

種別	区分	54年度会員数	55年度 会員数	納入数	未納数
一般会員(人)	門司	75	134	113	21
	小倉北	78	98	85	13
	小倉南	77	102	80	22
	若松	82	136	123	13
	八幡東	27	74	67	7
	八幡西	39	83	74	9
	戸畑	27	48	45	3
	市外	10	12	11	1
小計		415	687	598	89
賛助会員		16	18	17	1
団体	一般	2	3	3	0
	学校	34	34	12	22
合計数		467	742	630	112

市文化財保護審議会委員紹介

市文化財保護審議会委員の任期満了に伴い、新たに次の十三人の方々が委員に就任されました。

審議会の主な仕事は北九州市の文化財について、市教育委員会の諮問に応じ、調査審議し、答申することです。

任期は昭和五十五年八月一日から昭和五十七年七月三十一日までの二年間です。

(分野別五十音順、敬称略、◎印会長、○印副会長、ゴチックは本会会員)

専門分野	氏名
歴史	飯田久雄
歴史	能美安男
歴史	門司宣里
歴史	◎米津三郎
民俗	吉田美知子
美術工芸	錦織亮介
美術工芸	○福田安敏
考古	黒野肇
考古	山中英彦
建築	中村雄三
動物	山岡誠
植物	太田國光
地質	北条凱生

刊行物案内

増補改訂　遠賀郡誌　下巻

大正六年刑行の「遠賀郡誌全」(林次敏編)を昭和三十七年に増補改訂したもので、北九州市(旧筑前)の大半を収録。四町(八幡、戸畑、若松、芦屋)、五村(香月、上津役、折尾、黒崎、島郷)の沿革、地勢、人物、神社仏閣、古蹟などを記載。A5版、八百七ページ。

頒価　七千五百円

申込方法　残部僅少のため、電話予約のうえ現金と引換え(申込み順)

取扱先　本会事務局

「北九州市の文化財」

市内のすべての国、県、市の指定文化財について、それぞれ詳細な解説と写真を加えて紹介した文化財解説書。B5版、約百十ページ。市教育委員会編集。

予定頒価　六百円(予定)

予約先　本会事務局

予約締切　十二月二十日(土)

刊行　昭和五十六年三月末

購入方法　刊行後、現金と引換え。郵送はしない。

注　この企画は本会が市教委の協力を得て刊行し、希望者に実費頒布するものです。今後五年間は刊行されない貴重な本ですので、ぜひこの機会にお求めください。

役員会の開催

去る八月二十八日(木)十四時から西日本工業倶楽部で役員会が開かれました。

会議の内容は別表のように会員の皆さんの努力によって一般会員は大幅に増加しましたが、諸物価の高騰により経費支出が増加する結果、来年度の予算編成にあたって事業をこのままの状態で継続すると赤字が予想されるため、その対応策を検討したのが主です。

活発に審議された結果、①賛助会員を各支部は二か月間で五口以上獲得する　②市の補助金は会の本質に関することなので慎重な取組みを要する　③会費の値上げは賛助会員の獲得状況で再度役員会で検討することを決定しました。

その他の議題のうち総会で採択された「町名」などについては、住居表示の実施について調査審議する市住居表示審議会委員に本会の役員の方が就任されているのでその方々に御尽力いただくことで了解いただきました。

事務局だより

◇会報三十三号の編集は八幡東支部長小川久雄氏が担当しました。

◇次回の担当は若松支部で、発行は二月十五日の予定です。

◇会費未納の方は同封の振込用紙をご利用のうえ、至急納入下さい。

祠官波多野家系譜より

八幡東区　波多野英麿

上祖熊鰐の後胤神主兼縣主属岡姓矣。大化二年被罷兼官以正職掌三郷三村小倉庄祭祀之事。三郷者折尾郷安屋郷在毛郷。三村者藤田村熊手村穴生村是也。今区別而成三拾有八村詳于春日大社祭禮帳法度之次第書焉。小倉庄亦区分而成六村詳于小倉山八幡宮事実記　。従昔三郷三村之散在者不関于小倉庄八幡宮之祭事、又小倉庄之散在者不管于麻生庄春日宮祭事也。蓋先祖数十代以岡直兼者為中興之祖。建久五年鎌倉右大将賜筑前国麻生庄野面庄上律役郷于宇都宮上野介藤原重業於是築於城郭麻生庄花尾山、故改宇都宮称麻生、爾後至天正十五年為拾九代城主遂領遠賀郡下鞍手郡之内弐千百拾九町弐反小拾歩焉。歴代城主殊尊敬春日神祠供神田若干畝、大宮司亦代々忝寵禄。建仁之始岡忠経無世嗣養麻生家政之近官波多野鶴千代而令嗣社職改岡姓為波多野氏属藤原姓世住于中上名橘邸、所謂譜第之家也。慶長之始正善者転居于此地、明応年間正義弟以政基為山鹿庄大宮司属橘姓又転于平姓　。二嶋庄東西八拾町山鹿庄三百五拾町之散在也。建久建仁之間有麻生庄之名無山鹿庄之名。然文永明徳以前以麻生庄謂山鹿庄内。応永以後山鹿庄者属麻生庄二嶋者永享之前謂郷、文安後謂庄即麻生庄折尾郷並三村小倉庄祭祀之事正義管之、山鹿庄並安屋郷在毛郷祭祀之事政基掌之、至永禄慶長之間二家分派而作六家各為嗣官　。

右によれば岡縣主熊鰐の後裔が代々岡姓を名乗って春日宮の社職として三郷三村(折尾郷、安屋郷、在毛郷、藤田村、熊手村、穴生村)および小倉八幡宮を中心とした小倉庄(後に尾倉庄)の祭事にかかわっていた。建仁の始め、岡忠経に世嗣ぎが無かった為、花尾城主麻生家政の近臣波多野鶴千代を迎えて社職を嗣がせ、岡姓を改めて波多野姓となった。やがて明応年間波多野正義弟の政基が山鹿庄大宮司(狩尾大明神、戸明大明神、祇園社)となって芦屋町山鹿に分家することになり、更に永緑から慶長年間にそれぞれ六家に分れる。系譜によれば波多野正治の弟波多野直武花尾麻生落城の後、浪人として諸国修行に出ていたのが帰国して社職を志し、枝光に八幡宮を分社して小倉庄の半分即ち枝光村、戸旗村、中原村の氏子を受け持ち分家させたのが文緑二年九月となっている。

更に波多野直武の弟波多野兼治(波多野正善の三男)が熊手村山寺王子権現、縣主熊手権現、吉田村木舟明神の社職とし、菊武名に分家したのが慶長九年甲辰十月十八日。

また正善四男に当る兼治の弟、波多野屋正は慶長十四年巳酉九月七日裏町に分家し、穴生村高見権現の社職となり穴生、引野、一瀬永犬丸、則松、折尾等六ヵ村の氏子を受持つことになった。

波多野鶴千代は麻生家政の近習なれど下野国宇都宮日光二荒宮祝部の子にして藤原秀郷の末裔と記せり。

大蔵駅

八幡東区　熊井邦彦

明治時代の終り頃、八幡東区大蔵に駅がございました。

「電停のまちがいだろう」って?いえいえ、SLの発着する、れっきとした国鉄(正確には鉄道院)の駅でございました。国鉄時代は短こうはありましたけれど…。

大蔵駅と呼ばれたこの駅は、明治三十一年から同四十四年までの十三年間、八幡の人々のお役にたったのでございます。

気笛を一声して、我が国にSLが走り始めた明治五年から数えて十七年後の、同二十二年九州でも博多―久留米間にSLが通い始めました。

線路は東に、南に伸び、二十四年には門司―熊本間が全通したのでございます。

その路線は現鹿児島本線と、ほぼ同じなのですが、ただ小倉―黒崎間は全く違った所を通っていました。(別稿参照)

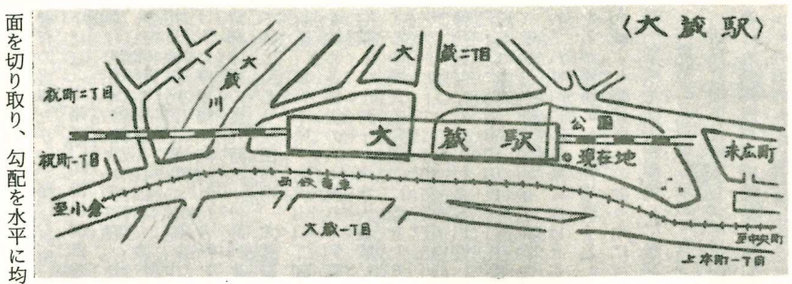
当時は九州鉄道会社という民営会社で、当線も九州鉄道八代、長崎線というのが、正式の名称でございました。

さて大蔵駅は、我が国が日清戦争を経て、鉄材の自立生産の必要性にめざめ、製鐵所官制発布した年、明治二十九年四月に開設を逓信省に出願、六月十三日認可が下り、工事を起したものです。

その時はまだ、八幡に製鐵所ができるものやら、皆目わからぬ状況で、八幡村長芳賀種義さんが東奔西走して、誘致に孤軍奮闘されていた頃で、九州鉄道の対応の速さに驚かされます。

当時も今も、大蔵は峠でございますので、駅開設工事は先ず、斜

〈かっての大蔵駅舎の位置〉



〈大蔵駅地図（市教委案内板より）〉

面を切り取り、勾配を水平に均らすことから始まりました。また列車を停めるために、単線だった大蔵川鉄橋を複線に増設しました。

九鉄報告には、その工事内容を「切取四千坪、複線布設締切土俵二千六百八俵、根堀水上三十坪三合、同水下二十五坪七合五勺、コンクリート四十七坪四合、隅石及笠石百四十二切八合、煉瓦積十二坪、桁受石七十切三合等ナリ」と記録しております。

いよいよ駅本体の工事です。再び九鉄報告を見ましょう。

「大蔵停車場　新設ハ土工ニ於テ切取二千八坪九合六夕、土留石垣百五坪六合、増土工百十四坪六合。軌道ニ於テ軌条布設十六鎖、砂利散布七十八坪、サンホン一ケ所。停車場ニ於テシグナル二基、フォーム笠石百五十三間、フォーム石垣十八坪七合。諸建物ニ於テ停車場本屋一棟、待合所一棟、井戸一ケ所、風呂場一棟、ランプ室一棟、便所一棟、貨物フォーム上屋十坪、ポイント小屋二個、停車場本屋建増四坪六合八夕。柵矢来ニ於テ木柵九十一間等ナリ」とございます。

こうして大蔵駅は、二年の歳月を費して明治三十一年七月竣工し、八月十九日付で逓信大臣より使用開始の認可が下り、九月五日開業したのでございます。

一方、製鐵所も駅工事中の同三十年二月に、八幡村に設置が決まり、六月には尾倉に仮事務所が開庁したのでした。

大蔵駅には中央の役人、地方の工事人夫等が続々下りたつようになりました。(表1参照)

こうして明治三十四年十一月十八日、大蔵駅の短い歴史の中で、最も栄光ある日が訪れたのです。即ち、製鐵所作業開始式(のちの起業祭)の当日でございます。

(表1)　九鉄時代の大蔵駅利用人数と乗客収入

九鐵報告"乗客及荷物員数驛別表""運輸収入驛別表""乗客貨物及賃金驛別表"より

年度	期	一般 乗客一等	一般 乗客二等	一般 乗客三等	官用 乗客一等	官用 乗客二等	官用 乗客三等	計	下車	位/全駅	乗客賃金	位/全駅
		人	人	人	人	人	人	人	人		円	
31	上	42	408	3,868	0	8	7	4,333	−		536.560	
31	下	240	3,135	31,102	2	20	48	34,547	−		4,087.140	
32	上	311	4,043	48,931		108		53,393	−		6,688.840	
32	下	443	5,286	67,711		189		73,629	−		9,587.480	
33	上	695	5,657	63,410		185		69,947	−		9,570.280	
33	下	666	6,528	58,730		308		66,232	−		9,665.050	
34	上	558	7,186	69,137	−	−	−	76,881	−		11,334.540	
34	下	720	5,115	80,365	−	−	−	86,200	−		14,725.390	
35	上	360	3,480	68,594	−	−	−	72,454	−		12,845.765	
35	下	187	2,266	48,986	−	−	−	51,439	−		8,403.870	
36	上	80	1,708	40,145	−	−	−	41,933	−		6,501.330	
36	下	79	1,622	46,083	−	−	−	47,784	−		7,931.030	
37	上	97	1,426	49,561	−	−	−	51,084	52,780	27/126	8,340.320	37/126
37	下	137	1,911	59,798	−	−	−	61,846	66,672		10,544.170	
38	上	199	2,574	75,785	−	−	−	78,558	87,037		14,568.190	
38	下	253	3,239	91,725	−	−	−	95,217	100,105		16,836.060	
39	上	313	3,777	88,799	−	−	−	92,889	100,212		18,617.930	
39	下	367	4,301	109,296	−	−	−	113,964	122,171	11/128	23,212.610	16/128
40	4~6	176	2,935	65,323	−	−	−	68,434	76,705		14,239.710	

その模様を、福岡日日新聞（現西日本新聞）の記事で見てみましょう。

「◎製鐵所作業開始式　小春気朗にして天晴る。我が政府の一大事業たる八幡製鐵所の作業開始式は愈々此日（十一月十八日）を以て挙行せられたり畏くも伏見宮殿下の御臨場を辱ふし文武百官、貴衆両院議員亦た其の席に列し儀式の厳然たる装飾の整然たる蓋し未曽有の盛事たり（中略。伏見宮）殿下には（中略）門司港桟橋御着馬関より供奉の人々一同を随へさせられ滝岡本県警部長仙石九鉄社長相良製鉄所書記官等の御案内申上げ直に停車場に向はれ待合所に暫時御休憩の後九時三十分発列車にて御出発あり平田農相、大浦警視総監、深野本県、古沢山口二知事を始め各扈従の人々孰れも列車に同乗して十時十分汽車大蔵駅に着するや煙火数発空中に轟きたりプラットホームには和田長官始め製鐵所員並に附近町村長等出迎へ殿下は直に御乗車和田長官の先駆にて文武官及来賓等百余名車両を連ねて八幡町の製鉄所に向はせられたるが路傍には見物者群を為し亦大蔵より製鐵所への曲り角には八幡小学校生徒一同整列して奉迎せり（後略）」と報道しております。

伏見宮殿下は帰りも、午後四時半の大蔵発汽車で出幡されました。

その頃の九鉄時刻表（表2）には同列車を含め、上下二十本の列車が運転され、運賃は門司（現門司港）大蔵間十五銭とございます。

明治三十五年十二月戸畑線（現鹿児島本線）が開通、八幡駅の開業をみましたが、なお大蔵駅が八幡の表玄関であることに、変りございませんでした。

多数の犠牲を出して日露戦争が終結すると、出征兵士は続々と郷土に帰還しましたが、大蔵駅前には凱旋門が建ち、人々は小旗を手に出迎えたものでございます。

ところが明治三十九年三月、鉄道国有法が公布、翌四十年七月一日九州鉄道も二十九年の歴史をとじて、国に買収され、門司に九州帝国鉄道管理局が誕生する頃になると、大蔵駅の将来にかげりがみえはじめます。

四十一年七月戸畑線は複線化なり、本線に昇格。逆に大蔵駅経由は支線に転落して、わづか一日四往復の貨客混合列車が運行するのみとなったのでございます。

市政だより「ふるさと北九州」に秦寿雄さんは、この頃の大蔵駅の姿を次のように書かれておられます。

「（前略）駅員がガランガランと列車到着を知らせるリンを重そうに振って回る。乗客は思い出したように改札口に集まる。角材で組んだ仕切が開いてホームへ出ると、線路の向いは小高い土手です。やがて汽車が到着。機関車は小型で、二つの大きな車輪と長い煙突は釣合いの取れぬ格好でした。発車する時は、ドス黒い煙を遠慮なく吐き出して逃げるように走りました。

乗降客は二十人余りで、大半が和服に下駄ばき、わらじの人もいましたが、靴をはいた人は珍しく、荷物は風呂敷か信玄袋で鞄はまれでした。

汽車は一日四往復です。駅前の広場には小石が敷いてあり、左手には大きな柳の木が一本あって、その下に木枠の角井戸がありました。駅舎の隣に人力車小屋があって、中老のおじさんが煙管をくわえて、お客を待っていました。（後略）」

明治四十四年になると、大蔵駅は増々苦境に追いこまれました。即ち九州電気軌道（現西鉄）の電車が七月、門司―黒崎間の営業を始めたのです。

国鉄では蒸気動車（客車一両の前部に機関室がある。犬山市の明治村に同型車が展示されている）で対抗しましたが、スピード、無煙、運行、停留所数で問題にならず、ついに九月三十日で大蔵線を廃止する決定をしたのでございます。

九鉄時代、一時は全一二八駅中十一位に乗降客の多さを誇った、大蔵駅も、時の流れにとり残されて赤字線駅に落ちると、その末路は一瞬でございました。

現今の国鉄赤字線の廃止が、遅々と進まないのを見ますと、明治人の決断の速さは驚くばかりで、しかも不用になった建物を、他の駅に運んで再利用する等、いまの時代からは考えられません。

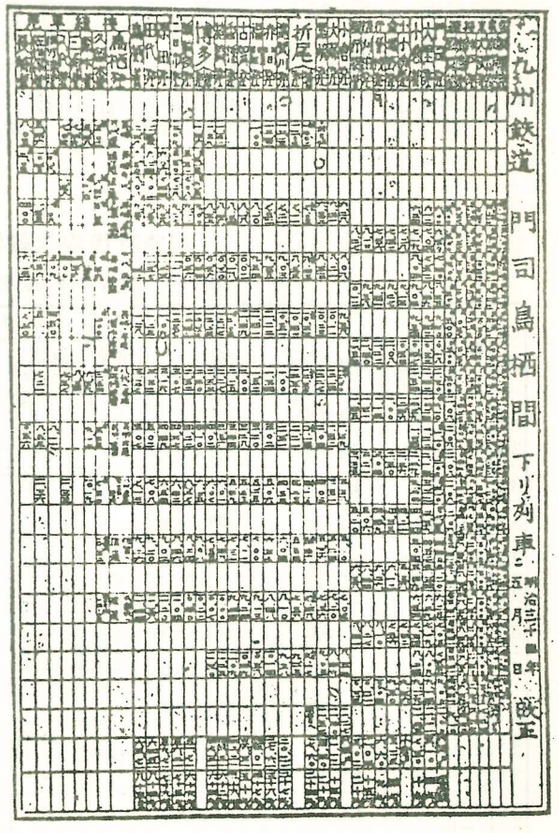
大蔵駅の駅舎は態本県に送られ万田（現荒尾）駅舎となり、貨物ホーム上屋は鹿児島へ旅立ち、国分（現隼人）駅の人力車置場に姿を変えて、昭和の初めまで命を永えたのでした。

大蔵駅が消えて七十年経ったいま、八幡東区大蔵では、大蔵川に残る鉄橋跡と、教育委員会が大蔵公園に設けた「九州鉄道大蔵駅跡」の案内板で、往時を忍ぶのみでございます。

（表2）　明治34年5月改正

九州鉄道門司鳥栖間下り時刻表

（九州の鉄道の歩み）より複写



区内に見る九州鉄道の遺構

―明治の赤レンガ積みを訪ねて―

八幡東区　本松　肇

(一)　茶屋町橋梁

(1)　位置と概要

西鉄到津車庫裏で、大蔵川と槻田川が合流している。遺構はその槻田川のほんの少し上手に位置して、一見して中国の城門を思わせる総赤レンガ造りである。

その北東側寄りに、市の説明板が建っているが、内容が少し詳し過ぎるので、ここには「市の文化財栞」から引用してみる。

「九州鉄道小倉―黒崎間（大蔵線ともいう）の槻田川に架けられていた赤煉瓦のアーチ橋。大蔵線は明治24年4月開通、同44年9月廃線。この橋梁は廃線後の一時期、歩道橋として活用されている。全長21・51m、高さ4.8m、幅4.5m（昭和51・3・22指定）」とある。

市教委の説明板

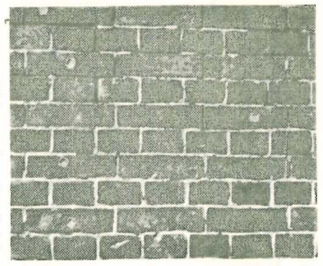
この説明の後段にあるように、一時期、付近住民の歩道橋として利用されたため、上部に欄干、四隅に橋柱、階段もついていた。が数年前に補修されて、今の姿で市の文化財に指定された。

(2)　その大きさ―各部の実測結果

橋梁の方向は真東から北へ22°偏している。四隅の現高は、赤レンガ積みの部分だけで、その北東隅で現地上部分から、レンガを長手、小口と一段毎に交互に積んで68段を数え、高さ4.5mで一番低い（下部の地形が高いため）。北西隅と南東隅は共に70段を積み、同位の4.7mの高さ。南西隅が一番高く5.0mを計り74段である。何処も最下部は長手、最上部は小口分で終っている。平均すれば、地上部分の高さは4.8mであろう。

全長は、東側橋台6.0m、西側橋台の5.7mに、水上架構部分の9.15mを加えて20・85mとなり、西側面のコンクリート補修部分の66cmを足せば、前記の栞同様の数値になるようである。

水面からの総高は、川上の南側で8.3mを図る。最上部から下へアーチ五段目までは、長手、小口の交互八段積みを数え54cmを計る。アーチ五段の長さが56cmであるので、この両者を足して1.1mとなる。総高からこれだけを減じ、逆算して、水面からアーチ最下部（但し天中）までの高さは7.2mとなる。橋梁の幅は4.5mで、前記栞と同一数値である。



オランダ積みと刻印（チョーク）

(3)　レンガ積みについて

この橋梁のレンガの積み方は、アーチの部分を除いて、前記のように長手と小口をそれぞれ一段ずつ交互に積み上げた――オランダ積みである。半円形のアーチ部分は全面長手を使った〝普通積み〟である。

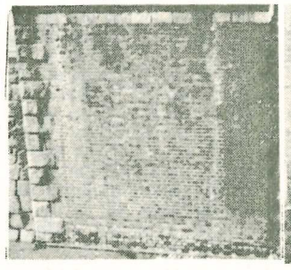
(4)　アーチの構造

その南側（川上）の両側壁端は、12～13段の花崗岩の切石（60×33×38と略同一大）を縦横交互に積んだ上に、横一列に（橋幅に）五角形の台形切石――同じ花崗岩の東壁13個西壁14個をならべて、アーチ部分を受ける「迫台」としていること。

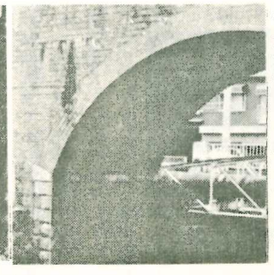
迫台直上の一番目のレンガは、南から北へ長手20個の横列であり、二番目は小口の側面を一個使用して長手19個の横列である。以上交互にこれの繰り返えしとなる。

従って、北側（下流側）のアーチ部分外表は、南側が他の壁面と同一の平面に収めてあるのに対し、若干の変化を持たせている。それは、赤レンガの長手の側面を一つ置き交互に若干部分迫り出して凹凸の変化をつけている点である。この五段のアーチ積みは、アーチ自体が巨大であるだけに、全く見ごたえのあるものと言える。

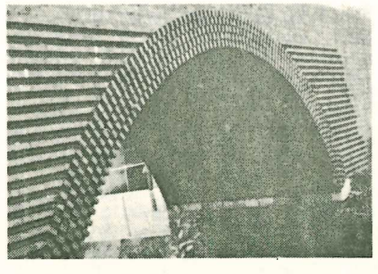
因に、アーチ構成部のレンガ数を数えたら、南側の最上五段目で一九五個を、北側アーチの最下段では凹凸双方分を合わせて一八三個であった。南北共、同一数である筈であるので、その数値の対比から、下部の一段目と上部五段目との差異が12個となる。さすれば、上段にいく程レンガ数が多くなるので、平均して段毎上部にいくにつれて三個宛の増となる訳である。がその確認は未だ実施していない。何しろ、同一列の数を数えるだけでも、何度も試行錯誤の繰り返えしで、余程の物好きか暇人でない



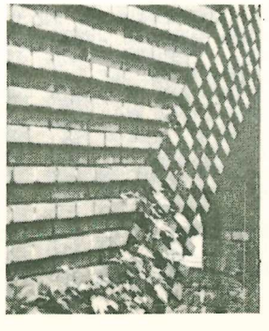
13段の切石と上部の迫台（川の左岸）



南西部のアーチ



北側アーチとその飾り



北東部アーチとその飾り

限りは出来にくいものだから……。

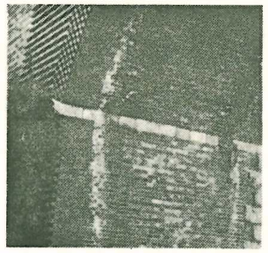
(5) アーチの外飾り

更に、このアーチ上部からその最下部にかけて、壁面の小口積みの部分に限って左右対称に各25～26条の数条分を同一幅(長さ)にしつらえた小口面並列の突出(5～6㎝)は、この橋梁の外表装飾として、多少繁鎖な嫌いはあるが、アーチと好対称をなしているだけでなく、アーチそのものを引きたてる役を果たしている。

突出したレンガの端部が壊われたり、はずれて落下した分などがあり。正確な調べは出来にくい状態であり断定は不出来だが、何故かどうもきちんとした左右対称ではなかったようである。

概して、北西壁の部分は残りがよく、その上各条のレンガが数も多く、それに反して、北東壁は破損が多く、各条のレンガ数も前者に比して少いような結果が目立つ。

驚いたことは、この外飾部分――小口レンガの一定幅(長さ)の突出飾りは、実はずっと下部の水面上まで連続して施されている実状なのである。地上部分のみとの判断は完全に覆えったのである。無論、数条毎に一～二個宛のレンガ数の減少を見ながら、下部の水面までそれは続いていた。勿論、今は地下に埋まってしまって到底その全容は窺い得ないのだが、アーチ下端近くの斜上の位置から……壁面と後に築いた石垣とのズレや隙間、生い繁った草の僅かな隙間から、かい間見ることが出来る。



迫台下水面までの外飾り
(左の石垣との間)

水面下に立って見ると、北壁両端は一見恰も削り取られたかのように、小口面が長手面と交互に鋸歯状にその端部を表わしているが、それが側面になん個か伸びていることが覗かれるのである。

茶屋町橋梁のかくされた部分として紹介したまでである。

(6) アーチの特色について

北九州市教委勤務の出口隆氏は、昭和51年末に好著『九州鉄道小誌』を刊行された。そのサブタイトルに〝赤れんがで築かれた鉄道の話〟とあり、その開巻第一頁の〝はじめのことば〟で、この茶屋町橋梁のことにふれ、そこから研究のスタートを開始された旨を記るされている。そして修復工事前の橋梁全景写真を挿入されている。写真と言えば随所にカラーのそれが掲げられ、それだけでも結構楽しいし大いに参考になる。同書34頁もすばらしい佳作である。

そこには、上部に明治30年架橋の砂津川橋梁(取壊し決定済み)とその下に槻田川橋梁の北面中央部のアーチが、市の説明板前方の斜方向から撮られている。これは、カメラアングルといい、カラーの鮮明度といい申し分ない出来ばえである。

それはとも角、ここで問題になるのは、この写真での同氏の僅か一行の簡単な解説部分なのである。転記してみると、〝イギリス積み(イングランド・ボンド)と呼ばれる工法、小口による飾りが美しい。〟とある。

それと市教委の建てた説明板中の〝イギリス人技師の設計による イギリス積み技法で……〟の点である。

実のところ、この茶屋町橋梁をはじめ他の三つの遺構の赤レンガ積み技法はすべて〝オランダ積み〟なのである。イギリス人技師の設計はよいとして、何故、出口氏、市教委の双方が、イギリス積みとしているのであろうか?……その点を考えてみることにしたい。

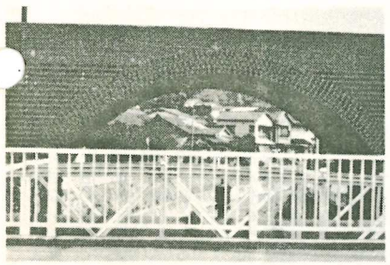
それは結局のところ、今の時点での調査判断からは、次の様に解釈するしか仕様のないことに気付いたからである。即ち、

〝茶屋町橋梁の主要部分は、結局このアーチ部分、特に北側中央部の外飾りのレンガ積みであろう。言わばこの部分は、茶屋町橋梁の顔に当るものである。さすれば、ここにこそ英人技師による独特のお国自慢のイングランド・ボンド工法が採用されていて然るべきではなかろうか……〟と。

一見平凡な、そして当時流行したであろうレンガ積み技法の一つ――オランダ積み(その上限・下限の編年は不明)が、この茶屋町の城壁まがいの橋梁基台に使用され、同時に独特のアーチ式工法のイギリス積み(普通のそれぞれではなく)の所謂イングランド・ボンド方式が併用されていると解すれば、問題は大半スムーズに解決するのではなかろうか。

鉄道マニアならぬ、そしてまた建築研究家でもないので、この点については、先学各位の教示、批正を得たいものである。

このアーチ工法は、第四番目の遺構――尾倉一丁目の高架橋にも茶屋町同様に施工されており、唯大きさの点は、この方は茶屋町のミニチュア版にすぎない。



アーチを正面より見る

(7) 刻印について

最後に、赤レンガの刻印の点にふれて茶屋町のそれを終ることにしたい。

刻印については、文化財指定前の調査でも当然ふれているものと思う。それと昨年2月、八幡郷土史会の東区内史蹟めぐりの折、参加同行の会員によって確認されており、後日、同会で会員に配布された上野癸四郎氏編集のプリント「八幡の史蹟めぐり第一集」の一頁にも、刻印の類例がいくつか示されている。このことを踏まえて、今度の調査の一つとして刻印についても一応下調べを行ったものである。

刻印は、東側壁断面(その中央部はコンクリートで補修)の左下隅、北東壁、西南壁、それとアーチ下部の西壁面(川の左岸)等に可成密に見受けられる。それも概して手の届く範囲の高さ以下の下方部のレンガに点在している。余り高い部分のレンガには見かけないようである。殆どが長手の側面に陰刻されている。即ち、15㎜四方の大きさで、幅1㎜の四周の枠内に、片仮名記号、漢数字様、ローマ字風、曲線文様のようなもの、中には韓国のハングル文字を思わせるようなのもある。

意味は余り判然としない。未だ詳細な調べに及んでいないので、ここには比較的明瞭なものをいくつか列挙するに止どめる。

この刻印から見て、使用の赤レンガは当時の日本製のものであろうとの見方が一般的である。

(8) おわりに

茶屋町だけについても、既に紙数がオーバーしてしまった。この橋梁だけを見ても、今日と比べて当時の路線が、多分にその地勢に制約を受けたとは言え、可成りの高度差を持っていて、恰も今日の新幹線に劣らぬ程の高架であったことが解かるであろう。

それは全く平屋の家の屋根上部の高さに相当し、アパートの一階を越して二階の床面程に当っているのである。

今日もこの橋梁は独りポツンと丸裸で、区内の東端に立ちつくしているが、余り顧りみる人は少ない。午後、雨の止むのを待って現場近くに出かけたら、大蔵川も槻田川も、平常のおとなしい様相と一変して濁流滔々として岩石を嚙み、その合流点では、水量は更に倍に増水して全く物すごい水勢で流れ下っていた。(未完)

八幡東区内の「長崎街道」

八幡東区　山下光雄

大蔵郷土会では、昭和53年3月「長崎街道を歩く会」を催した。

小倉北区の常盤橋から、八幡西区曲里の松並木まで、約十二料の旅。会を催すにあたり、どこにあるのかわからなくなった街道を、古い資料や、郷土史に詳しい人に聞きながら、自分の足で、又自動車で何回も探して、やっとほぼ間違いないであろうと思う、街道の位置を確認した。そのなかで、八幡東区内の街道を紹介する。間違いなど、ご指摘され、より正確な街道の位置が確認できるならば倖です。

◇小倉北区金鶏町から荒生田まで

金鶏町と泉台三丁目の間で、街道の位置は、ほんの少しわからなくなる。が、このあたりで九州鉄道の線路と、交差していたであろうことは想像できる。杉の実保育園の前で、槻田川(金山川)を渡った街道は、旧線路と並行して茶屋町の四差路へ、ここで旧線路と分れて、安河内豆腐店裏へと廻り込む。この通りは旧街道らしく、くねくねと蛇行していて、道巾も広くなったり、狭くなったりしている。昭和二丁目から昭和一丁目と続き、西野病院横で八条通りを、それぞれ永松病院横で七条通りを、荒生田二丁目を西へ横断して、荒生田公園の手前、北九州進学センター付近の高台に出る。

荒生田公園の一角に〝荒生田番所跡〟の看板がある。それによると、このあたりが豊前藩の番所のあったところで、右手すぐ眼下が六条橋、前の坂道をとろとろと下りたところが、警察の荒生田派出所。

この小高い場所は、荒生田の家並のなかった時代では街道ぞいに三条国境石まで一望の位置で、番所には最適の場所であった、と思われる。

旧藩時代、九州の大名が江戸への道を、黒崎宿から海路を採ることもあるが、その時には、家老級の人物を、この番所まで、あいさつに出向かせたと云う。

ところがこの番所跡には、異論がある。番所が設置されたのは、幕末期から明治初年にかけてで、各地に農兵隊が組織され番所につめたとの記録はあるが、家老云々は、〝荒生田番所跡〟看板の間違いではないか?と云う。

文久元年の街道絵図にも、街道筋の西南端には、庚申塔(現荒生田神社境内)が書き込まれているのみで、番所は図化されていないし、紀行文にも何らふれていない、と云うのもその根拠である。

この高台を下った街道は、荒生田市場と、テツビルストア四条店との間で、大蔵川を渡る。江戸の中頃までは川に橋がなく、飛石づたいに、川を渡ったらしく、江戸末期には、土橋が架けられたようで、紀行文などにその様子が伺われる。

◇高見から大蔵まで

大蔵川を渡った街道は、高見の新日鐵社宅街に入り、社宅の中では街道の位置を知ることは、困難であるが、三条国境石の方向などから、想定すると川を渡ってから川ぞいに進み、三条郵便局まで来た街道は、右にカーブしながら国境石の前面を通り、それから左にカーブしながら、高見神社の下へ、その先、旧清水町(現大蔵一丁目)の入口に、大蔵郷土会が建てた、「長崎街道跡」の木柱碑が見える。碑から約百米くらいの所に、昔大きな木があって、その下に清水が湧いていたと云う。大蔵から中央町にかけては、当時「大蔵の大坂」と言われ、街道を往来する旅人や、大名行列は、大坂を前に、又大坂を越えて、この清水で一休みしたと云う。ここには茶店もあったらしく、その末裔の方のお宅がすぐ目の前にある。街道は製鉄所親和会館の横、クレーン練習所を突切り、大蔵グランドハイツ、清水公園の下を抜けて、大蔵の大坂を上本町へ下りて行く。

◇上本町から西本町まで

大坂の両側は竹藪で、夜など一人では通れないところで、時には追いはぎも出没したと云う。街道は電車通りへと変身して、全く面影はない。電車通りを中央町へ、日石スタンド前から復興通りを経て、国道3号線を突切り、製鉄所横内へ入り込む。西門あたりで、再び製鉄所構内を出て、再度国道3号を横切り、西本町に出たところで、街道はその姿を現わす。

◇尾倉から桃園まで

西本町通りは、電車通りを越えたところから、尾倉二丁目になる。小伊藤山公園を右手に、八幡駅前ロータリーを過ぎて、八幡市民会館前から、製鉄平野社宅方面へと、道路はまっすぐにのび、この先は古官道となる。街道はここで市立八幡病院を廻り込むように、右に急カーブして、西本町四丁目から前田二丁目へと続く。このあたりでは、割合に整然と道路が整理されているが、その中を街道は、斜めに不自然に横切ったような、形になっている。前田二丁目8番附近は、街道の道しるべとして、一里塚があったところ。前田三丁目稲荷町公園前から、北九州ダイハツ整備工場裏門へと続くが、その先の桃園電停附近から、またその姿を消しつつ、八幡西区内を黒崎宿場へと続く。