

福岡県の近代化遺産

— 日本近代化遺産総合調査報告 —

福岡県文化財調査報告書 第113集

1993

福岡県教育委員会

福岡県の近代化遺産

— 日本近代化遺産総合調査報告 —

福岡県文化財調査報告書 第113集

序

今の日本は世界的にも高度に発達した産業文明社会を形成し、豊富な各種製品を供給する工場は技術革新や産業構造の変革に伴う度重なる設備投資のため、古い設備の改廃が急速に進行しております。かつては運搬手段の主体を占めた海運・鉄道等も諸産業の構造的変革と工場の新設・再配置や経済効率の追求等の資本の論理により、従来の役割が大きく変わり、港湾施設や鉄道の新設・改廃等が進行しております。

福岡県教員委員会では、平成3・4年度の二ケ年事業として、県内に残る近代の産業・交通・土木に関する建造物について調査を実施しました。幕末から第二次世界大戦敗戦時までのこれらの産業文化財は、その多くがすでに姿を消しておりますが、創業時からの形状を保ち、あるいは改変を受けながらも営々と命を永らえ、立派に役目を果たしているものも数多くあります。

戦前までの福岡県の産業界において、我が国の近代化に主要な役割を果たしたものに、県北の官営八幡製鐵所及び筑豊炭田、県南の三井三池関係の産業施設と県内の鉄道施設等があります。これらの産業文化財は日本の近代化を根底から支え、常に日本資本主義発展のリード役を果たし、高度に発達した資本主義社会を形成しました。

これらの産業活動を支えた名もなき個人が歴史に対して果たした役割は、砂漠に降り注ぐ雨のようにはかないものであったにせよ、総体的には極めて重要で大きな歴史的な結果をもたらし、はば広い影響を各方面に及ぼしております。また、大地に遺る産業・土木文化財が無言のうちに語りかける歴史的な事実は、言葉や文字を超越して厳然として聳え、時の重みを感じることができます。

このように、福岡県が日本の近代化に果たした役割は極めて大きなものであり、その調査の成果をここに報告するものであります。

この調査成果が産業文化財研究の分野において、また、文化財保護行政の一里塚として、多方面において活用して頂ければ望外の喜びとするところであります。

最後に、この調査にあたり、御協力いただきました関係機関、企業、各位に対しまして心から御礼申し上げます。

平成5年3月31日

福岡県教育委員会教育長

光 安 常 喜

例 言

- 1 この報告書は、福岡県教育委員会が平成3・4年度に国庫補助を受けて実施した「福岡県近代化遺産総合緊急調査」の報告である。
- 2 調査は福岡県教育委員会が事業主体となり、文化庁文化財保護部建造物課の指導・助言を受けて実施した。調査にあたり、市町村教育委員会をはじめ、関係機関、調査対象企業、関係各位の協力を得た。
- 3 報告書作成にあたっては、執筆者各位の御協力によるところが多いが、現地調査や聞き取り調査においては、関係機関、調査対象企業、県民各位から貴重な資料の提供や御教示を頂いた。
- 4 掲載した図面は、すでに公表されたものを優先的に使用したが、新たにトレースをした図もあり図の出典と改図については、その都度記載し断っている。
- 5 製図は、福岡県教育庁指導第二部文化課太宰府事務所の豊福弥生氏による。また、原図のコピーあるいは写真による複写を使用した場合があり、その都度断っている。また、図の作成にあたっては福岡県教育庁指導第二部文化課太宰府事務所の関久江・土山真弓美・原カヨ子氏の協力を得た。
- 6 調査一覧表は事務局（福岡県教育庁指導第二部文化課）において作成したが、その他の表は執筆者が作成し、文末に明記して責任の所在を明らかにしている。
- 7 使用した写真は執筆者及び事務局が撮影し、航空写真については国土地理院から購入したものを使用し、出典を明らかにしている。使用した写真のうち、撮影者名を記していないものは事務局において撮影したものである。
- 8 執筆は各調査委員及び調査員が主にこれにあたり、執筆者名を明記して責任の所在を明らかにした。
- 9 編集は福岡県教育庁指導第二部文化課で行い、執筆者の助言を得て児玉真一が担当した。

本文目次

第1章 はじめに	1
第1節 調査の目的	1
第2節 調査の対象	1
第3節 調査の組織	2
第4節 調査の経過	3
(1) 予備調査	3
(2) 第二次調査	3
(3) 実績報告	3
(4) 第三次調査	3
(5) 報告書	3
※ 市町村別第一次調査事例集計表	6
※ 第三次（詳細）調査一覧	8
第2章 福岡県の近代化各説	11
(1) 総説	11
(2) 工業	12
(3) 鉱業	13
(4) 建築	14
(5) 交通	16
(6) 家内工業	17
第3章 福岡県の近代化遺産例	19
第4章 おわりに	158
第1節 保存と活用について	158
第2節 おわりに	159

第1章 はじめに

第1節 調査の目的

文化庁では、近代の産業文化財について、平成2年度から2ケ年にわたる国庫補助事業として「日本近代化遺産総合調査」を開始した。これらの産業文化財については保存措置がほとんど取られておらず、所在調査も不十分で、産業構造の変革や技術革新、経済効率の追求などにより、取り壊しや改変が進行している。よって本調査を全国的規模で実施し、その実態を把握し、重要なものについては保存措置を講ずることを目的としたものである。

この調査は、平成2年度から秋田県と群馬県が事業に着手し、同3年度に報告書を刊行している。

福岡県教育委員会では、両県に1年遅れて平成3年度から事業を開始し、福岡県の近代化遺産については後述するように、当県の特徴を出せる事例（遺構）を中心に調査を実施した。

九州は日本列島の西端に位置し、北九州は古来から外来文化受容の窓口の役割を果たし、近世においては長崎がヨーロッパへの唯一の窓口であった。19世紀にはいと肥前（鍋島）藩が、ついで薩摩（島津）藩が西洋近代技術を導入して藩営工場を設立し、九州は日本資本主義への第一歩を踏み出した。

両藩と長州（毛利）藩及び土佐（山内）藩が主導した倒幕・明治維新後、明治政府は富国強兵・殖産興業の名のもとに欧米先進諸国を手本として、政府主導のもとに資本主義的諸制度の導入・整備、近代産業の育成を図り、各地に官営企業を設立した。この官営企業には、陸海軍の軍需工場や重要な産業が含まれ、福岡県の初期の例として大牟田市三池炭鉱があり、これは、藩営であったものを1973年に官営化したものである。また、日本の産業が繊維産業中心の軽工業から重化学工業へシフトを移し始めた明治後期には現北九州市に官営八幡製鐵所が設立され、筑豊炭田の石炭を背景に八幡製鐵所を中核として北九州工業地帯が形成され、さらに、三井に払い下げ後の三池炭鉱の豊富な資本と石炭を利用した石炭化学工業を中心に形成された大牟田コンビナートとともに日本資本主義発展の重要なリード役を果たしてきた。

このように、福岡県における欧米近代技術を導入して形成された産業は県北（北九州市）と県南（大牟田市）で重化学工業地帯

を現出し、第一次世界大戦以降、目覚ましい発展を遂げる。このように石炭消費量の拡大に伴って、三池炭鉱及び筑豊炭田における我が国の最先端技術による採炭量は飛躍的にのび、我が国石炭鉱業界におけるシェアは圧倒的な地位を占めるようになった。

以上のことから、福岡県の欧米近代技術による近代化遺産の調査の主目的は、日本資本主義を常にリードした官営企業とそれを支えた炭鉱関係の各種構造物等とこれらと関連する物件の実態を把握することとした。

しかし、福岡県においても、産業・交通・土木に関する産業文化財は全県的な所在調査も十分には行われておらず、また、技術革新や産業構造の変革、経済効率の追求など資本の論理により、産業界では設備投資の名のもとに取り壊しや改変が猛スピードで進行しているのが現状である。また、都市再開発による産業文化財の危機的状況も、現代日本の社会構造の変革と軌を一にするものである。

これまでの文化財保護行政は、文化財保護法（昭和25年5月30日法律第214号）にいう文化財（伝統的な文化財）を主たる対象に行ってきたが、近代化遺産として把握される産業文化財については文化財としての社会的な市民権を十分には得ていないのが実情である。近代化遺産には産業文化財のみならず、行政・法制・政治・経済・文化を含めた社会的及び歴史的遺産をも包括すべきであろうが、今回は三次元の世界に存在するものだけの所在確認と実態把握を目的として調査を実施したところである。

よって、文化財に対する従来からの視野の拡大と価値観の一定の変革を伴った新しい認識のもとに調査を実施する必要があった。調査は全県的な所在調査を通じてその実態を把握し、さらに詳細調査を行って、個々の産業文化財が福岡県及び日本の近代史の中で果たした役割を明らかにすることとした。一方では、これらの総括的な調査を通じて、産業文化財としての価値を新たに認識し、保存・活用を図るための基礎資料の収集を目的としたものである。しかし、それを実現するために行政に課せられた課題は深く、重いものである。（児玉真一）

第2節 調査の対象

江戸時代末期から第二次世界大戦終結時（昭和20年）の間に、近代的な手法によって造られた構造物（各種の構造物、工作物を含む）で、産業・交通・土木に関わるものが調査対象である。

福岡県内の代表例をあげると、先述のように旧八幡製鐵所・門司港周辺施設・旧国鉄施設（北九州市）、筑豊炭田関連施設、三井三池炭鉱施設・三池港施設（大牟田市）などがある。しかし、取り壊しや改変が進行しており、現存するものを対象とし、遺存しないものは参考資料程度にとどめた。

また、欧米の近代的な諸生産技術を導入し、それなりの近代化を図った家内工業的な伝統産業については、欧米から移植された近代的な産業および技術などと比較して、それほど深くかつ広汎には調査していない。

基本的な調査対象の具体例は右のとおりである。（児玉真一）

産業関係	製鉄・造船・鉱業・製糸・製造など各種産業施設
交通関係	鉄道施設・道路橋・燈台・船舶
土木関係	港湾施設・灌漑施設・運河・ダム・発電施設・上下水道施設
その他	上記文化財と一体となって保存すべき各種工場の施設、機械、家具、備品、機関車、車輛、自動車等

第3節 調査の組織

調査は「福岡県近代化遺産総合緊急調査委員会」を設けて行うこととし、県内の産業文化財に関する学識経験者及び日本建築史を専攻する学識経験者から選任して委嘱した。調査委員会は6名で構成し、互選により主任調査委員1名、副主任調査委員1名を選出した。主任調査委員は秀村選三氏に、副主任調査委員は澤村仁氏にお願いした。任期は調査期間と同様2年とした。調査委員は調査の実施にあたり、調査員への指導と助言を行い、報告書作成に際しては執筆することとした。

調査員は調査委員会で選定された物件について、実際に調査にあたり、報告書作成を行う。本県内の学識経験者、郷土史家等から選任して13名の方に委嘱した。任期は2年とした。

調査は福岡県教育委員会が事業主体となり、文化庁文化財保護部建造物課の指導をうけて事業を実施した。

事務局は福岡県教育委員会においた。(児玉真一)

(調査委員)

秀村選三	九州大学名誉教授	主任調査委員
澤村仁	九州芸術工科大学名誉教授	副主任調査委員
中村正夫	九州大学名誉教授	調査委員
丸山雍成	九州大学教授	調査委員
佐藤正彦	九州産業大学教授	調査委員
柏木實	福岡県文化財保護審議会委員	調査委員

(事務局) 福岡県教育委員会

平成3年度

[総括]

教育長	御手洗 康
教育次長	光安 常喜
指導第二部長	月森清三郎
文化課長	森山 良一
文化課参事兼文化財保護室長	石松 好雄
文化課長補佐	国武 康友

[管理]

文化課管理係長	岸本 実
” 事務主査	東 勇治
” 臨時職員	中山美知子

[調査]

文化課参事補佐兼文化財保護係長	濱田 信也
文化課文化財保護係技術主査	高橋 章
” 技術主査	磯村 幸男
” 技術主査	児玉 真一(調査担当)
” 臨時職員	大野百合子
” 臨時職員	池田美由紀

(調査員)

開田 一博	新日本製鐵(株) 八幡製鐵所総務部長代理	工業関係
倉橋 徹	ネイブル・ランド取締役事業部長	
井澤 英二	九州大学工学部教授	機械関係
東定 宣昌	九州大学石炭研究資料センター助教授	石炭関係
深町 純亮	飯塚市歴史資料館長	
片野 博	九州芸術工科大学環境設計科助教授	建築関係
中村 尚史	日本学術振興会特別研究員	交通関係
佐々木 武彦	中間市歴史資料館副館長	北九地区
牛嶋 英俊	福岡県文化財保護指導委員	
佐々木 四十臣	福岡県文化財保護指導委員	南筑地区
平島 勇夫	大牟田市教育委員会	
宮本 工	福岡県文化財保護指導委員	京築地区
川本 義継	福岡県文化財保護指導委員	

(事務局) 福岡県教育委員会

平成4年度

[総括]

教育長	光安 常喜
教育次長	月森清三郎
指導第二部長	松枝 功
文化課長	森山 良一
文化課参事兼文化財保護室長	柳田 康雄
文化課長補佐	石川 元彬

[管理]

文化課管理係長	毛屋 信
” 事務主査	東 勇治
” 主任主事	安丸 重喜
” 臨時職員	中山美知子

[調査]

文化課参事補佐兼文化財保護係長	濱田 信也
文化課文化財保護係参事補佐	川述 昭人
” 参事補佐	高橋 章
” 技術主査	磯村 幸男
” 技術主査	児玉 真一(調査担当)
” 臨時職員	池田美由紀
” 臨時職員	田村 幸

第4節 調査の経過

調査は、予備調査（兼第一次調査）、第二次調査、第三次調査をおこなった。調査は平成3年度から本格的に開始したが、すでに同2年度末には本調査の実施がほぼ決まっていたため、先行して平成2年度末から予備調査を実施した次第である。

(1) 予備調査（第一次調査を兼ねる）

平成3年1月23日から予備調査を開始し、所在・悉皆調査を目的に市町村教育委員会に依頼した。年度末であったため調査ははかどらず調査票提出期限の3月31日に提出した市町村は皆無に近い状態であった。後述する5月23日の調査委員会議までに提出されたのは、県下97市町村のうち59市町村から610件であった。

平成3年度にはいり、本格的に調査を開始するため、調査委員6名の委嘱を5月16日付で行い、5月23日に最初の「福岡県近代化遺産総合緊急調査委員会議」を開催し、主任調査委員及び副主任調査委員を互選した。会議では文化庁文化財保護部建造物課斎藤英俊調査官から「日本近代化遺産総合調査」の目的及び内容の説明を受けた後、福岡県の調査要項・調査日程・調査票及び調査員の選定案について説明し、全体協議を行った。その内容は爾後の調査において重要な指針となったので、以下に記す。

[基本的な考え方]

- ・福岡県の産業史をどのようにとらえ位置付けるかが問題であるが、八幡製鐵所を中核とした北九州地区、筑豊炭田・大牟田地区が中心になろう。

[調査対象]

- ・現存する物件が主対象であるが、産業史の中で重要な位置を占めるものは「〇〇跡」であっても取り上げる。
- ・一連のものであれば総体として取り上げる。
- ・伝統的な産業は生産施設に近代的な技術が導入されたものを取り上げる。

[調査方法]

- ・第一次調査の段階で第二次調査まで実施できる場合は第一次調査を越えて行う。
- ・第二次調査の段階で対象によっては第三次調査に取りかかる場合がある。
- ・調査の内容が専門的なので、調査員は専門分野別に委嘱してはどうか。
- ・現在稼働している企業については企業秘密の厚いカーテンがあり、県で対応を考えて欲しい。
- ・JR、建設省に関する調査は県が実施して欲しい。

この意見をもとにして、調査票未提出の市町村に対する説明会を6・7月に県下6教育事務所ごとに実施し、本調査に対する協力依頼を行った。

一方では、9月9日付で海上交通関係について第七管区海上保安部に調査協力を依頼し、綿密な調査結果を入手した。

調査員の選任にあたっては、調査委員の紹介により11月5日付で委嘱し、年末の12月25日に「福岡県近代化遺産総合緊急調査全体会議」の初会合を開催し、5月23日、11月29日の調査委員会議の結果に基づき会議を行った。11月29日の調査委員会議で第一次選定を行ったので、12月25日の初会合は事業の内容説明と第二次調査の担当者についての相談が主体を占めたが、担当者決定は次の会議に持ち越した。

予備調査票未提出市町村が多く、事務局から調査票提出の依頼を行い、平成4年1月までに県下97市町村のうち77市町村から提出され、事務局調査分と合わせて総計1,120件（内市町村調査分は974件）となった。一応、これで第一次調査を打ち切った。

また、平成3年10月28日～30日、文化庁文化財保護部建造物課主任調査官宮本長次郎氏に現地において指導を受けた。

なお、平成2年度の予備調査は以下において実施した。

文化課参事補佐兼文化係長	中矢 真人
文化課文化係事務主査	柴田 恭郎

(2) 第二次調査

平成4年1月13日に再度「福岡県近代化遺産総合緊急調査全体会議」を開催し、第二次調査担当者を決定した。この調査は第一次選定遺構約600件の一覧表の空欄を埋めること、場合によっては第三次調査を行うことを協議した。したがって、第三次調査票を配布し、報告書作成までの懸案事項についても協議した。八幡製鐵所・大牟田の三井関係の物件は第三次調査に含まれることは明らかであり、担当者に報告書作成までを考慮して調査を実施して頂くよう依頼した。

平成4年3月26日に第二次調査結果の集約と今後の調査について協議する目的で「福岡県近代化遺産総合緊急調査全体会議」を開催した。年度末で業務多忙であったため、第二次調査は延長して9月までとした。調査の内容は第二次調査一覧表の空欄を埋めることに主眼をおいた。

(3) 実績報告

平成3年度事業に係る実績報告を平成3年3月31日付けで文化庁に提出した。内容は第一次選定後の第二次調査遺構一覧と事務的なものである。

(4) 第三次調査

調査委員会議を平成4年6月10日に開催して第二次選定を行った。文化庁文化財保護部建造物課清水真一調査官に会議に出席頂き指導・助言を受けた。これを受けて平成4年7月6日に調査員会議を開催し、第二次選定遺構151件の説明と調査担当者を決定した。あわせて、報告書作成についても協議した。

調査は報告書に掲載するものを中心に梅雨あけから開始し、久留米市内の物件については久留米市教育委員会に依頼した。

これまでの調査結果をもとに調査を開始したが、途中で調査対象物件を落としたり、入れ替え、追加して最終的には83件・188例になった。したがって、分類・種類ごとに見れば、第一次調査の市町村調査数と第三次調査結果の数値とは合わない場合がある。

(5) 報告書

報告書の執筆は調査委員・調査員と事務局があたり、久留米市分については久留米市教員委員会文化財保護課広瀬敏博氏に依頼した。年末から年度末の多忙な季節であったが、皆様方の御協力により、平成5年3月31日に本報告書を刊行することができた。

編集は執筆者の協力を得て、事務局にて行った。（児玉真一）

分類	産業：農業・蚕糸・林業(鉱業)土木・建設・製糸・繊維・製粉・機械・化学・鉄鋼・窯業 他() 公共：(交通)通信・防災・生活・行政・司法・教育・文化・宗教・軍事・医療 他(宿泊・娯楽施設)		
名称	三井港倶楽部	所在地	大牟田市三井町西港 ²⁻¹³ Ⅲ 0944 53-5001
所有(管理)者	株三井鉱山九州事務所担当	住所	大牟田市新港町1番地Ⅲ 0944 57-3111
産業、近代化との関係	三池港の開港に伴って設けられた洋風木造建築物。外国高級船員の宿泊：要人の接待に利用された。 資料(図面・文献・棟札・写真・他) 図面は三井本社にある模様 棟札あり		
建築	種類：工場・作業所・倉庫・事務所・店舗・住居・官公庁・学校・博物館・宗教建築(集会所)病院 他() 構造：(木造)鉄筋コンクリート造・鉄骨造・レンガ造・石造 他()		
土木	種類：橋梁・隧道・煙突・水路・水門・ダム・軌道・塔・上下水道・地下施設・堤防 他() 構造：木・鉄筋コンクリート・鉄骨・レンガ・石・岩石・土 他()		
竣工	竣工：1908年8月5日(頃) 設計者：清水満之助 施工者：清水満之助		
設備品	構造・形式： 材質： 形状・寸法： 用途・目的： 完成・設置：1. 年月日(頃) 設計者： 施工・製作会社		
沿革(当初・現在)	和室部分はなくなっている。 厨房は建て替わっている。 大広間は最近増築された。 洋館の主要部分は旧状を維持している。		
所見(現状・保存状態)	主要部分の保存状態は極めて良好 大牟田市教育委員会 調査者 平島勇夫		

(B 5版)

福岡県近代化遺産総合緊急調査第3次調査票

1. 名称(旧称・構造物名) 八幡製鐵所 日本事務所 (製鐵所 本事務所)		2. 所在地 〒805 北九州市八幡東区大字尾倉	5. 分類 製鉄	6. 種類 事務所	7. 竣工・完成・設置等年月日 明治 32・1899	8. 構造(形式) 赤煉瓦組構造	9. 形状(寸法) 縦間15m × 横行33m × 軒高10.38m
3. 所有(管理) 新日本製鐵株式会社 八幡製鐵所 総務部 庶務室	4. 住所 〒804 北九州市戸畑区飛幡町1番1号 TEL(093) 872-6031	10. 設計者 不明	11. 施工者 森宮	12. 大工等 不明	17. 資料  		
<p>13. 由来・沿革 近代製鐵所に相応しいヘッドオフィスとして、前に扇形高を望み、後ろに東田高伊群を控え、さらには血倉山を仰ぐ、当時としては最高の場所に、中央にドームを持った左右対称の洋風建築が1889年に竣工し、今日に至っている。 一階は長官室及び長官官房室と庶務課等の事務部門、二階中央に大会議室、その他は技監室、技師室、外国人助手等の技術部門が使用していたことが当時の図面から読み取れる。 車寄せから玄関ホールへと続く空間や、窓回り及び扉回り等の装飾に、小規模とはいえず官製製鐵所の権威が表現されている。 (文献) 八幡製鐵所80年史、八幡製鐵所土木誌</p> <p>14. 概要・用途 組構造 2階建、延べ1,023㎡で設備のあまり多くない機業なデザインの建物である。 仕上げは屋根：日本瓦葺き、外壁：赤煉瓦化粧積み、一部石張り、天井・壁：しっくい塗り、床：木板張り等であり、構造は小屋組：木造洋風トラス、床組：木造、基礎：上部の壁をアーチで受け、その先端に松柱を多数使用するという珍しい工法であり、そのため現在でも不調沈下によるクラックは殆ど見られず、当時の状況をそのまま残している。 この建物の特徴は①組構造という構造上の制約もあって、中廊下式、小部屋分割となっている②洋風建築でありながら、屋根は和風である③基礎は前記の通り、アーチという構造形式をとっている 等である。 使用されている赤煉瓦は非常に上質のもので、構内のかって厳しい環境に晒されながらも、まだまだ劣化も見られず、当時の鮮やかな色を留めている。この煉瓦はイギリスから輸入されたという説があったが、同時期の併設建物解体時に鑑定を依頼した結果、サイズ、刻印から国産の可能性が高いという評価を得ている。</p> <p>15. 価値評価 この時代は官庁建築物を中心に、洋風の事務所建築がかなり普及してきた時期であり、教育も進んで建築家の層も厚くなりだしていた事と機業なデザイン、和風屋根の採用等から設計者はイギリス系の教育を受けた日本人である可能性が高い。 この事と我が国初の近代製鐵所の、工場とも対になった本事務所としての歴史的価値、さらに明治30年代の優れた洋風建築としての文化的価値を持ちあわせ貴重な建物である。</p> <p>16. 所見 近年、補修等により、ドーム屋根は当時の仕様(亜鉛鉄板orアスベスト)から銅板に置き替えられているものの、屋根、外壁は当時に近い状況に復元され、良好な状態にある。 しかし内部はまだ未補修のため、雨水浸入等から天井、壁のしっくい剝離や木造床組の腐食といった状態にあり、今後の利用計画に照らして、補修・復元の予定である。</p>							
18. 指定 未		19. 調査年月日 平成4年8月1日		20. 調査者氏名 八幡製鐵所 総務部 関田一博			

(B 4版)



第一次調査票提出市町村別事例数 (0は該当なし回答、アミかけは未提出市町村)

市町村別第一次調査事例集計表（市町村から提出された調査票による）

（その1）

		産 業			家内工業			交 通			土 木			行 政			教 育			そ の 他			計
		明治	大正	昭和	明治	大正	昭和	明治	大正	昭和	明治	大正	昭和	明治	大正	昭和	明治	大正	昭和	明治	大正	昭和	
1	北九州市	5	15	10	0	0	0	7	5	2	0	0	0	1	0	5	1	1	15	2	1	1	71
2	福岡市	3	2	5	3	6	2	1	0	1	10	2	1	3	0	1	1	2	2	3	2	6	56
3	大牟田市	25	3	8	1	0	0	0	0	0	13	3	6	3	0	2	1	1	1	3	0	1	71
4	久留米市	3	7	5	6	6	2	0	1	4	1	3	5	2	7	2	0	0	3	21	9	5	92
5	直方市	3	4	7	0	2	0	6	3	3	2	0	5	0	0	1	0	1	0	2	3	3	45
6	飯塚市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
7	田川市	3	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	7
8	柳川市	2	1	0	4	1	0	0	0	0	2	1	5	0	0	0	1	0	0	3	0	1	21
9	大川市	2	0	1	4	0	0	0	2	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
10	行橋市	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	10
11	豊前市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3
12	中間市	0	1	1	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
13	小郡市	0	0	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	1	0	10
14	筑紫野市	4	1	1	4	1	1	2	0	2	0	0	1	3	0	0	1	0	0	4	0	3	28
15	春日市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	大野城市	3	3	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	12
17	太宰府市	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
18	那珂川町	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6
19	宇美町	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
20	篠栗町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	志免町	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
22	須恵町	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
23	古賀町	2	0	0	0	1	0	1	0	2	2	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0	13
24	久山町	1	0	2	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
25	福岡町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
26	津屋崎町	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	7
27	玄海町	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	3	6
28	大島村	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
29	芦屋町	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0	10	2	0	0	16
30	遠賀町	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
31	小竹町	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	6
32	鞍手町	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
33	宮田町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
34	若宮町	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	12
35	桂川町	0	0	2	0	0	0	0	0	0	23	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
36	稲築町	15	2	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
37	碓井町	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
38	嘉穂町	0	5	5	19	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	3	1	1	2	0	40
39	筑穂町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
40	穂波町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
41	庄内町	4	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	12
42	颯田町	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
43	杷木町	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5

		産 業			家内工業			交 通			土 木			行 政			教 育			そ の 他			計
		明治	大正	昭和	明治	大正	昭和	明治	大正	昭和	明治	大正	昭和	明治	大正	昭和	明治	大正	昭和	明治	大正	昭和	
44	朝 倉 町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
45	三 輪 町	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	6	
46	小石原村	0	0	2	12	1	2	0	0	1	2	0	0	2	0	1	0	0	2	15	0	41	
47	宝珠山村	0	0	0	1	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
48	二 丈 町	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	2	0	9	
49	吉 井 町	5	0	4	11	0	1	0	1	0	3	0	0	2	0	1	0	0	0	9	4	44	
50	田主丸町	1	1	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	8	
51	浮 羽 町	0	1	0	2	1	0	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	4	0	0	12	
52	北 野 町	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
53	大刀洗町	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2	
54	城 島 町	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
55	大 木 町	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
56	三 瀧 町	0	1	3	3	1	5	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	17	
57	黒 木 町	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	
58	上 陽 町	2	0	0	8	0	0	0	0	2	5	7	13	0	0	0	0	0	0	0	0	37	
59	立 花 町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	
60	広 川 町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
61	矢 部 村	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
62	山 川 町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
63	高 田 町	0	1	0	1	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	
64	添 田 町	3	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	9	
65	金 田 町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
66	川 崎 町	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
67	方 城 町	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	
68	大 任 町	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
69	赤 村	0	0	0	1	0	0	1	0	0	13	8	9	0	0	0	0	1	3	0	0	36	
70	苅 田 町	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
71	犀 川 町	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	
72	勝 山 町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
73	豊 津 町	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	6	
74	椎 田 町	0	0	0	2	0	0	2	0	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	10	
75	吉 富 町	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
76	築 城 町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	
77	大 平 村	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
総 計		98	61	90	103	24	17	34	19	35	123	38	65	22	10	22	16	11	43	88	23	32	974
		249			144			38			226			54			70			143			

◆ 県下97市町村のうち、未提出の20)市町村は除外した。ただし、春日市・篠栗町は対象物件が存在しない旨文書での回答があったので、すべての欄を「0」として掲載した。なお、この集計表は市町村から提出された調査票をもとに作成したのもので、事務局で調査したものは含まない。

◆ 北九州市分では事務局で調査した「八幡製鐵所」146件は除外している。

◆ 第三次調査は第一次調査の事例をもとに調査を実施したが、その際に調査票を追加したので、市町村によっては第三次調査件数が多い場合がある。

福岡県近代化遺産総合緊急調査第三次（詳細）調査一覧：報告書掲載分

(その1)

番号	名称	所在地	分類・種類	竣工年	構造	設計・施工・製作	備考
1	新日本製鐵所(株)八幡製鐵所	北九州市戸畑区飛橋町1-1					
-01	旧本事務所	北九州市八幡東区尾倉	製鉄事務所	M32 1898	赤煉瓦組積造2階建	不明・八幡製鐵所直営	
-02	分塊工場	北九州市八幡東区尾倉	製鉄工場	M34 1901	鉄骨造	GHH(M31 1898)・八幡製鐵所直営	
-03	軌条工場	北九州市八幡東区尾倉	製鉄工場	M34 1901	鉄骨造	GHH(M31 1898)・八幡製鐵所直営	
-04	大型工場	北九州市八幡東区尾倉	製鉄工場	M34 1901	鉄骨造	GHH(M31 1898)・八幡製鐵所直営	
-05	修繕工場	北九州市八幡東区尾倉	製鉄工場	M34 1901	鉄骨造	GHH(M31 1898)・八幡製鐵所直営	
-06	外輪工場	北九州市八幡東区尾倉	製鉄工場	M39 1906	鉄骨造	JACKSON(M39 1906)・直営	
-07	くろがね線(炭滓線) ・宮田山トンネル ・枝光橋梁	北九州市八幡東区～戸畑区	製鉄鉄道	S5 1930	鋳滓煉瓦造 鉄骨造	八幡製鐵所直営	
-08	高見官舎	北九州市八幡東区高見1-1	製鉄住居	1907頃移設	鋳滓煉瓦造2階建・木造平屋	八幡製鐵所直営	創業時(1901)構内に建設
-09	高見神社	北九州市八幡東区高見1-1	製鉄宗教	S17 1942	木造流れ造り	内務省神社局・八幡製鐵所直営	
-10	遠賀川水源地	中間市下大隅434-1	製鉄水源地	M43 1910	赤煉瓦組積造平屋(ポンプ室)	八幡製鐵所直営	
-11	紫川水源地	北九州市小倉北区木町2-625	製鉄水源地	T8 1919	赤煉瓦組積造平屋(ポンプ室)	八幡製鐵所直営	S7可動堰建設
-12	河内貯水池	北九州市八幡東区大蔵2500-1	製鉄貯水池	S2 1927	重力式含石コンクリート造	八幡製鐵所直営	
-13	養福寺貯水池	北九州市八幡西区引野255-1	製鉄貯水池	S2 1927	重力式含石コンクリート造	八幡製鐵所直営	
-14	大谷会館	北九州市八幡東区大谷1-2	製鉄娯楽	S2 1927	鋳滓煉瓦造2階建	八幡製鐵所直営	
-15	大谷球場	北九州市八幡東区大谷1丁目	製鉄娯楽	S3 1928	鉄筋コンクリート造(スタンド)	八幡製鐵所直営	
-16	鞘ヶ谷競技場	北九州市戸畑区西鞘ヶ谷町20	製鉄娯楽	S15 1940	鉄筋コンクリート造(スタンド)	八幡製鐵所直営	
2	安田工業株式会社八幡工場	北九州市八幡東区枝光2-7-7	鉄工工場・倉庫	T元 1912	煉瓦造平屋	辰野金吾・不詳・不詳	T9火災で製釘所内部焼失
3	東京製鋼株式会社小倉工場	北九州市小倉北区高浜1-3-1	製鋼事務所 工場	M39 1909 M41～T4	煉瓦造2階建 煉瓦造平屋	不詳 不詳	
4	九州旅客鉄道株式会社小倉工場	北九州市小倉北区金田3-1	交通旧鍛冶場 鉸釘工場	T2 1913 T3 1914	煉瓦造平屋 煉瓦・鉄骨造平屋	鉄道院九州鉄道管理局・岩崎建設 鉄道院九州鉄道管理局・岩崎建設	現自動バネ検修場 現鉄工改造場
5	サッポロビール株式会社九州工場	北九州市門司区大里本町3-6-1	酒造	T1 1912 T1 1912 T1 1912 T1 1912 T元 1912 T元 1912	鋳滓煉瓦造2階建(一部3階) 煉瓦造・亜鉛鉄板葺4階建 煉瓦造・スレート葺6階建 煉瓦造・鉄板葺2階建 煉瓦造平屋 煉瓦造平屋	不詳 不詳 不詳 不詳 不詳 不詳	延床面積：446.3㎡ 延床面積：1052㎡ 延床面積：908.9㎡ 延床面積：5933.2㎡ 延床面積：661.2㎡ 延床面積：662.2㎡
6	ひびき産開発株式会社	北九州市若松区本町1-11-18	鋳業事務所	T8 1919	煉瓦造2階建(一部3階)	不詳・大林組	旧古河鋳業若松支店 延床面積：714㎡
7	北九州商工会議所若松支所	北九州市若松区本町1-11-19	鋳業事務所	大正末か昭和初期	木造2階建	不詳	旧麻生鋳業 延床面積：400.7㎡
8	発株式会社若松石炭会館	北九州市若松区本町1-11-19	鋳業事務所	M38 1905	木造瓦葺2階建	不詳	延床面積：420㎡
9	旧百三十銀行八幡支店	北九州市八幡東区西本町1-20-2	金融店舗	T4 1915	鉄筋コンクリート造2階建	辰野・葛西事務所・阿部組	北九州市指定(1986) 延床面積：284.6㎡
10	松庫ビル	北九州市門司区東港町1-24	行政事務所	M45 1912	煉瓦造2階建(現在2階なし)	大蔵省臨時建築部・清水組	旧門司税関 延床面積：484.3㎡
11	農林水産省福岡食糧事務所門司倉庫	北九州市門司区大久保2-10-1	行政倉庫10号棟	S2・3 1927・8	鉄筋コンクリート造瓦葺平屋(床に木製煉瓦を貼る)	不詳・大林組	旧門司政府米穀倉庫 1棟：約10,000㎡
12	学校法人北九州YMCA学園 YMCA信愛幼稚園	北九州市門司区老松町11-18	教育学校	T6 1916	煉瓦造2階建	独デ・ブランデ?・不詳	旧YMCA門司ランチ 延床面積：772.8㎡
13	日本電信電話公社(N T T)門司営業所	北九州市門司区浜町4-1	通信事務所	T13 1914	鉄筋コンクリート造3階建	山田守・橋本組	旧門司郵便局電話課 延床面積：約1570㎡
14	朽木ビル株式会社	北九州市若松区本町1-15-10	不動産事務所	T9 1920	鉄筋コンクリート造3階建(地下1階)	松田昌平・不詳	旧朽木合名会社 延床面積：429㎡
15	商船三井ビル	北九州市門司区港町7-18	交通事務所	T6 1917	木造2階建、一部煉瓦型枠鉄筋コンクリート造	河合幾次・内海、不明	旧大阪商船門司支店 延床面積：1450㎡
16	上野海運株式会社本社ビル	北九州市若松区本町1-10-17	海運事務所	T2 1913	煉瓦造3階建	保岡勝也・清水組	旧三菱合資若松支店 延床面積：383.4㎡
17	日本国有鉄道精算事業団九州支社	北九州市門司区清滝2-4-8	交通事務所	M24 1891	煉瓦造葺2階建	不詳	旧九州鉄道本社 延床面積：1556.4㎡
18	九州旅客鉄道株式会社北九州本社ビル	北九州市門司区西海岸1-6-2	交通事務所	S12 1937	鉄筋コンクリート造6階建(地下階、ペントハウス付)	松田重平・清水組	旧三井物産門司支店 延床面積：5,726㎡
19	関門海峡と部埼・白洲灯台 ・部埼灯台 ・白洲灯台	北九州市門司区白野字部埼 北九州市小倉北区	交通灯台他 交通灯台他	M5 1872 M6 1873	石造2階建 石造2階建	英リチャード・ヘンリー・ブタントン、不詳 英リチャード・ヘンリー・ブタントン、不詳	他に腕木式潮流信号機・吏員退避所が残存
20	J R 門司港駅・ゼロマイル標	北九州市門司区西海岸1-5-31	交通駅	M24 1891	頭端式停車場	九州鉄道会社	
21	旧九州鉄道茶屋町橋梁	北九州市小倉北区茶屋町4	交通橋梁	M24 1891	煉瓦アーチ造	九州鉄道会社	北九州市指定(1976)
22	J R 折尾駅	北九州市八幡西区堀川町1-1	交通駅	M24 1891	木造2階建(駅本屋)	九州鉄道会社・筑豊興業鉄道会社	
23	J R 筑前植木駅	直方市植木1182-1-2	交通駅	M26 1893	木造平屋()	筑豊興業鉄道会社	
24	J R 田川後藤寺駅	田川市	交通駅	M29 1896	木造平屋()	豊州鉄道株式会社	
25	J R 油須原駅	田川郡赤村赤	交通駅	M28 1895	木造平屋()	豊州鉄道株式会社	
26	J R 西添田駅	田川郡添田町庄921-3	交通駅	M36 1903	木造平屋()	九州鉄道株式会社	
27	J R 御井駅	久留米市御井町695-3	交通駅	S3 1928	木造平屋()	鉄道院九州鉄道管理局	
28	内田三連橋	田川郡赤村内田	交通橋梁	M28 1895	切石・煉瓦造三連アーチ造	豊州鉄道株式会社	
29	電気機関車	直方市直方692-4	交通機関車	明治未輸入	パンタグラフ式電気機関車	不詳	

(その2)

番号	名称	所在地	分類・種類	竣工年	構造	設計・施工・製作	備考
30	嘉麻橋梁	直方市山郡～鞍手郡小竹町赤池	交通橋梁	M26 1893	橋脚：煉瓦造 橋本体：鉄骨造	筑豊興業鉄道会社	
31	蒸気機関車	鞍手郡小竹町勝野3349	交通機関車	T9 1920	6輛連結タンク機関車	アメリカン・コロモティブ社	長8.682m 幅2.432m 高3.1m
32	城山三連橋	筑紫野市城山	交通橋梁	M22 1889	煉瓦造三連アーチ造	九州鉄道株式会社	
33	旧佐賀線筑後川橋梁	大川市向島若津	交通橋梁	S 10 1935	昇開式可動橋	坂本種芳・鉄道省	全長：506m 高：30m
34	仲哀隧道	京都郡勝山町～田川郡香春町	交通隧道	M22 1889	煉瓦・切石積	京都郡・田川郡役所	長432m 高2.7m 幅3.6m
35	石坂トンネル	京都郡犀川町～田川郡赤村	交通隧道	M28 1895	煉瓦(第1)・切石積(第2)	野辺地久記・久米組	
36	奥ヶ谷池架道拱渠	京都郡犀川町崎山字奥ヶ谷	交通拱渠	M28 1895	煉瓦造	野辺地久記・久米組	長9.956m 幅4.572m
37	岩九川・二口川橋梁 ・岩九川橋梁 ・二口川橋梁	京都郡椎田町大字高塚 京都郡椎田町大字高塚	交通橋梁 交通橋梁	M30 1897 M30 1897	橋脚：割石積 橋脚：割石積	豊州鉄道株式会社 豊州鉄道株式会社	長52.66m 橋脚3基 長79.80m 橋脚5基
38	佐井橋	築上郡吉富町界木	交通橋梁	T9 1920	鉄筋コンクリート造	不詳	長81m 幅6m 橋脚9基
39	萱切トンネル	築上郡築城町横瀬間	交通隧道	M36 1903	素掘り	築上郡役所、塚脇百合太郎他	長約100m 高・幅2.5m、
40	J R 筑豊本線中間駅構内跨線橋	中間市御館町	交通橋梁	T4 1915	木造(一部鉄骨)	鉄道院九州鉄道管理局	1932年に大改修された。
41	J R 筑豊本線鳥森・屋島ガード	中間市鳥森・屋島	交通橋梁	M24 1891	煉瓦造	筑豊興業鉄道会社	
42	J R 筑豊本線遠賀川鉄橋	中間市遠賀川上	交通橋梁	M24 1891	煉瓦造	筑豊興業鉄道会社	
43	J R 筑豊本線「堀川」上部鉄橋	中間市仲町	交通橋梁	M24 1891	煉瓦造	筑豊興業鉄道会社	
44	中間隧道	中間市上蓮華寺字本谷	交通隧道	S9 1934	煉瓦・コンクリート造	福岡県	県道中間～引野線長100m 幅6.7m
45	旧九州採炭新手法炭二坑坑口	中間市大字深草字大師台	炭鉱坑口	S16 1941	一部コンクリート枠	九州採炭新手法鉱業所	
46	三菱方城炭礦	田川郡方城町大字伊方	事務所	M37 1909頃	煉瓦造瓦葺平屋	独人技師?	
			坑務工作室	M37 1909頃	煉瓦造瓦葺平屋(一部3階)	独人技師?	
			機械工作室	M37 1909頃	煉瓦造スレート平屋	独人技師?	
47	筑豊石炭鉱業組合直方会議所	直方市直方692-4	事務所	M43 1910	木造瓦葺2階建	不詳・岩崎庄三郎、清水満之助、長瀬兵馬、桧和田房吉	現石炭記念館 延床面積：286.82㎡
			坑道	T14 1925	木造斜坑、煉瓦・コンクリート巻水平坑道	筑豊石炭鉱業組合	長：117.6m 断面積：3.5㎡ 非常口3ヶ所 模擬坑道
48	三井田川鉱業所 ・第一堅坑櫓 ・大煙突 ・本部事務所 ・百円倶楽部	田川市内	櫓煙突	M43 1910 M41 1908	鉄骨造：菱様式ボックス型 丸型耐火煉瓦造	三井田川鉱業所 三井田川鉱業所	田川市石炭資料館に保存 田川市石炭資料館に保存 高：45.45m 下部径：5.6m 三井石炭鉱業田川事務所
			事務所	S13 1938 M34 1901	木造スレート葺2階建 木造瓦葺平屋	三井関係会社? 不詳	
			卸捲基礎 卸捲基礎	S6 1931頃 S6 1931頃	煉瓦造 煉瓦造	三菱鉱業 三菱鉱業	
			卸捲基礎	S6 1931頃	煉瓦造		
49	三菱飯塚炭礦 ・二坑本卸捲基礎 ・二坑右卸捲基礎	嘉穂郡穂波町平恒	卸捲基礎 卸捲基礎	S6 1931頃 S6 1931頃	煉瓦造 煉瓦造	三菱鉱業 三菱鉱業	
50	上田鉱業所二尺坑坑口	田川郡川崎町大字池尻181-3	鉱業坑口	S16 1941	鉄筋コンクリート巻	上田鉱業所	高：約2.5m 幅：約3m
51	九州大学施設	福岡市東区箱崎・馬出					
-01	工学部本館	福岡市東区箱崎6-10-1	教育学校	S5 1930	鉄筋コンクリート3階建(一部地下室、塔屋付)	倉田謙・清水組	間口：約106m 幅：約48m 延床面積：3,043㎡
-02	事務局本館	福岡市東区箱崎6-10-1	教育学校	T14 1925	煉瓦造2階建(一部3階)	倉田謙・佐伯工務所	旧工学部仮実験・研究室 延床面積：2,632㎡
-03	文部省施設部	福岡市東区箱崎6-10-1	教育学校	T14 1925	煉瓦造2階建(地下室・塔屋付)	倉田謙・不詳	旧工学部仮実験・研究室 延床面積：789㎡
-04	工学部航空工学教室	福岡市東区箱崎6-10-1	教育学校	S14 1939	鉄筋コンクリート3階建(塔屋付)	島岡春太郎、坪井善勝、辻組	旧航空学教室 延床面積：1,824㎡
-05	農学部6号館	福岡市東区箱崎6-10-1	教育学校	S13 1938	鉄筋コンクリート3階建(地下室・塔屋付)	国武周蔵・清水組	旧農学部農芸化学本館 延床面積：3,366㎡
-06	保存図書館	福岡市東区箱崎6-10-1	教育学校	T14 1925	鉄筋コンクリート2階建	倉田謙・佐伯工務所	延床面積：1,081㎡
-07	研究所	福岡市東区箱崎6-10-1	教育学校	T14 1925	鉄筋コンクリート3階建(一部地下室・塔屋付)	倉田謙・岩崎組	旧文学部本館 延床面積：9,569㎡
-08	福岡ビデオ学習センター	福岡市東区箱崎6-10-1	教育学校	S2 1927	鉄筋コンクリート2階建(塔屋付)	倉田謙・不詳	旧文学部心理学教室 延床面積：630㎡
-09	工学部応用化学教室	福岡市東区箱崎6-10-1	教育学校	S2 1927	鉄筋コンクリート3階建(一部4階、地下室付)	倉田謙・小野節三・佐伯組	延床面積：3,080㎡
-10	工学部道路工学実験室	福岡市東区箱崎6-10-1	教育学校	T14 1925	鉄筋コンクリート2階建(塔屋付)	倉田謙・佐伯工務所	旧海工学実験室 延床面積：207㎡
-11	工学部正門	福岡市東区箱崎6-10-1	教育学校	T3 1914	煉瓦造平屋	倉田謙?・不詳	延床面積：26.4㎡
-12	医学部基礎研究A棟	福岡市東区馬出3-1-1	教育学校・医療	S6 1931	鉄筋コンクリート3階建(一部4階、地下室付)	倉田謙、岩崎圓吾・大林組	旧第1・2・3内科教室及病室 延床面積：16,021㎡
-13	医学部旧第一外科教室及び病室	福岡市東区馬出1-1-1	教育学校・医療	S2 1927	鉄筋コンクリート3階建	倉田謙・岩崎組	当初延床面積：3,969㎡
-14	医学部病理解剖学教室	福岡市東区馬出3-1-1	教育学校・医療	M36 1903	木造瓦葺平屋	文部省建築課福岡出張所・岩崎組	旧東十二病棟及び第三内科病棟・病理解剖学教室 当初延床面積：1,325㎡
-15	医学部正門門衛所	福岡市東区馬出3-1-1	教育学校・医療	M36 1903	木造瓦葺平屋	文部省建築課福岡出張所・不詳	延床面積：27㎡
-16	医学部久保記念館	福岡市東区馬出3-1-1	教育学校・医療	S2 1927	鉄筋コンクリート2階建(塔屋付)	不詳	久保猪之吉の寄贈 延床面積：171㎡
52	西南学院高等学校講堂	福岡市早良区西新3-4	教育学校	T10 1921	煉瓦造スレート葺3階建(一部3階、ギャラリ)	ヴォーリズ合名会社・関組?	旧中等部本館・講堂 延床面積：951.8㎡
53	松十醤油店	福岡市早良区西新5-15-28	醸造店舗他	M18 1885	木造瓦葺2階建	不詳	店舗335坪 工場620坪
54	井手運送有限会社本社	小郡市小郡309-1	行政村役場	S9 1934	木造瓦葺2階建	浮羽工業高校実習生?(黒田弥平次・中島周三・伊藤庄助)	旧小郡村役場 延床面積：231.4㎡
55	今村天主堂	三井郡大刀洗町大字今村707	宗教教会	T2 1913	煉瓦造平屋(一部2階)	鉄川与助・鉄川与助	延床面積：654.9㎡

番号	名称	所在地	分類・種類	竣工年	構造	設計・施工・製作	備考
56	久留米大学 ・本館 ・付属病院	久留米市旭町67	教育 学校・医療	S4 1929 S7 1932	鉄筋コンクリート3階建 鉄筋コンクリート6階建(地下1階)	松田昌平・松田組 松田昌平・松田組	延床面積: 3,667.47㎡ 延床面積: 10,586.53㎡
57	陸上自衛隊久留米駐屯地兼第4特科連隊 ・第4特科連隊教育隊舎 ・広報資料館 ・医務室 ・映写室 講堂他 ・車両整備工場	久留米市国分100	軍事 教場 連隊本部 医療 娯楽 工	M30 1897 M30 1897 M30 1897 M30 1897 S元 1925	木造平屋 木造平屋 木造平屋 木造平屋 木造平屋	不詳 不詳 不詳 不詳 不詳	旧歩兵第48連隊教場 旧歩兵第48連隊本部 旧歩兵第48連隊医務室 旧歩兵第48連隊映写室 旧歩兵第48連隊整備工場
58	久留米市庁舎本館	久留米市城南町15-3	行政 市庁舎	S4 1929	鉄筋コンクリート6階建(地下1階)	倉田謙・大林組	延床面積: 4,346.1㎡ 保存・活用検討中
59	月星化成株式会社第一事務所	久留米市白山町60	工業 事務所	T6 1917	木造2階建	不詳	旧つちやたび合名会社
60	久留米市立草野歴史資料館	久留米市草野町草野411-1	金融 店舗	M44 1911	木造2階建	不詳	旧(株)草野銀行本店
61	福岡県い業会館	三瀬郡大木町八丁牟田3	工業 事務所他	S11 1936	木造2階建	浮羽工業高校・広瀬幸次郎	旧福岡県花菱同業組合事務所
62	大川海運物産(CATV イチゴテレビ)	大川市大字向島2365	金融 店舗	M42 1909	煉瓦造モルタル塗2階建(一部吹き付け)	篠島伝太郎・篠島伝太郎	旧三瀬銀行本店 延床面積: 180㎡
63	大牟田市庁舎本館	大牟田市有明町2-3	行政 市庁舎	S11 1936	鉄筋コンクリート4階建	福岡県営繕課・東洋コンプレッソン株式会社・栢原組	延床面積: 5,165.655㎡
64	三池ポートサービス株式会社渠内事務所	大牟田市新港町1-25	行政 事務所	M41 1908	木造平屋建		旧長崎税関三池支所 床面積: 161.7㎡
65	クレーン船「大金剛丸」	大牟田市新港町1:三池港内	鉱業 機械	M38 1905 以前	浮クレーン(船体・ボイラー・クレーン)	不明・英 JHON. H. WILSON & Co. LTD, L. IVERPOOL・大阪鉄工所	船体:長30m 幅9.75m クレーン:最大吊上能力15t
66	三池港閘門	大牟田市新港町1	土木 水門	M41 1908	閘門:花崗岩積上、底は同石貼 門扉:鋼鉄製、親音開	閘門:植木平之充設計 門扉:英テームズ・シビル・エンジニアリング製・テームズ鉄工所	閘門:幅20.12m長37.51m 門扉:一枚の長12.17m 幅3.84m重91.3t
67	三川電鉄変電所	大牟田市新港町1-30	鉱業 変電所	M42 1909 以前	煉瓦造平屋	不詳	現在は三池炭鉱専用鉄道の変電所。
68	三池炭鉱専用鉄道	福岡県大牟田市～熊本県荒尾市	鉱業 鉄道	M24 1891	単線軌道	三井組?	総延長: 45.9km
69	三池炭鉱専用鉄道電気機関車	大牟田市新港町1	鉱業 車両	M41 1908	電気機関車(通称ガメ電車)	米:ゼネラル・エレクトリック社 独:シーメンス社 日:三菱造船所・三池製作所・芝浦製作所	現存しないが蒸気機関車には英・米・スイス製がある。
70	三池式快速石炭積機3号機	大牟田市新港町1	鉱業 運搬機	M44 1911	鉄骨製	団琢磨、牧田環、黒田恒馬・石川島造船所・三池製作所	通称「ダングロ・ローダー」 1・2号機残存せず。
71	三池港倶楽部	大牟田市西港町2-13	鉱業 娯楽	M41 1908	木造瓦葺2階建(一部3階)	清水滴之助・清水組	当初延床面積: 574.5㎡
72	三池炭鉱万田坑跡	大牟田市桜町～熊本県荒尾市万田	鉱業 捲上機	M31 1898	横置単動複式	不詳(独製?)	径:3,962mm 回転数:21.5PRM 稼働中、保存良。
			捲上機室	M31 1898	煉瓦造2階建(屋根:木造トラス)	不詳	1991年屋根を鉄骨に改変
73	三池炭鉱四山坑跡 ・第一立坑槽 ・第二立坑槽	熊本県荒尾市	鉱業 槽	T12 1923 T7 1918	鉄筋コンクリート 鉄筋コンクリート	不詳 不詳	高: 46.634m 高: 18.52m
74	三池炭鉱三川坑跡	大牟田市西港町2-30	鉱業 作業所	S15 1940	木造・鉄骨造	不詳	
			第一斜坑	S15 1940	坑形:トロンピーターアーチ	不詳	規模:6.06m×3.35m
			第二斜坑	S15 1940	坑形:トロンピーターアーチ	不詳	規模:6.06m×3.35m
75	三池炭鉱宮原二坑跡	大牟田市宮原町	鉱業 捲上機室	M34 1901	煉瓦造平屋	不詳	
			槽	M31 1898	鉄骨造	不詳	
76	三池炭鉱七浦坑跡 ・第一立坑 ・第二立坑	大牟田市合成町	鉱業 捲上機室	M15 1882 M16 1883	煉瓦造平屋 煉瓦造平屋(薄錐形)	不詳 不詳	現在、ポンプ室。 現在、排気に使用。
77	三井東圧化学(株)大牟田工業所講堂	大牟田市稲荷町12	工業 事務所	S7 1932	鉄筋コンクリート、一部木造・煉瓦造。壁面:タイル貼	三井鉱山(株)三池製作所・不詳	旧労務館 延床面積: 1,650.383㎡
78	県立三池高等学校外堀	大牟田市上宮町4-77	行政 集治監	M16 1883	煉瓦造	不詳	旧三池集治監 現存長:約600m 高:5~6m
79	(株)三井三池製作所三池事業所鍛冶工場	大牟田市旭町2-28	工業 工場	M28 1895	煉瓦造平屋 屋根:トラス	上杉某・三井三池炭鉱建築部	床面積: 745㎡
80	三井東圧化学株式会社大牟田工業所了工場	大牟田市浅牟田5-4	工業 工場	S13 1938	鉄筋コンクリート造7階建 屋根:陸屋根	三井三池製作所・不詳	延床面積: 22,331.97㎡ 合成染料主要生産工場
81	電気化学工業株式会社大牟田工場カーバイト冷却室	大牟田市新開町1	工業 工場	S3 1928	鉄筋コンクリート造平屋	不詳	床面積: 993.08㎡
82	(株)三井三池製作所三池事業所鋳物工場	大牟田市旭町2-28	工業 工場	M 281895	煉瓦造平屋 屋根:トラス	三井三池炭鉱建築部	現面積: 900㎡
83	炬手水門	三池郡高田町大字黒崎開	土木 水門	M32 1899	煉瓦造アーチ橋	千々岩某・高瀬川某	通称「苦楽橋」

第2章 福岡県の近代化各説

(1) 総説

現在の福岡県は1876年、福岡・三潴・小倉三県の合併により成立した。その前身は福岡・久留米・柳川・小倉藩ならびに秋月・三池・千束各支藩のほか、幕領および中津・対馬藩飛地であるが、外様大藩の福岡藩はじめかなりの石高の大名領の幾つかを含めた大県は全国的に見ても少ない。しかも、福岡藩は近世初期より佐賀藩と隔年に長崎警備の軍役を課せられ、藩主・家臣団その他も長崎に行くため、多かれ少なかれ当時の世界の最新の知識、情報に接触する機会があり、ことに幕末の藩主黒田長濬は開明的で蘭学吸収に積極的であった。藩士を長崎に派して医学・軍事科学を学ばせ、種痘法を採用し、精錬所を設け、或いは硝子・肝油の製造、写真術を導入するなど新技术を移植育成しようとした。長崎海軍伝習所には佐賀藩に次ぎ、薩長を上廻る28名の伝習生を送り込んでおり、維新政府当初の海軍の主力は薩肥土と共に筑前藩の蒸気船があり、久留米藩も伝習生を送り維新海軍でも重きをなした。また三池・柳川藩も炭山においてマニファクチュアの経営をとった。かかる藩主導の近代化が進んでいたが、幕末維新期の政治的判断は各藩とも鈍く、時代の進展に即応できなかった感があり、さらに贗札事件（福岡藩）大楽事件（久留米藩）により打撃を受け、秋月の乱・福岡の変等において時代の動きに逆行して、福岡県の近代化は低迷していたと言わざるを得ない。

しかしながら福岡県の平坦部農村は比較的生産力は安定し、菜種・榎蠟・鶏卵等の特産物もあり、旧村役人層の豪農や筑後川流域・長崎街道その他に点在する宿場・在町には在郷商人、或いは筑前五ヶ浦はじめ各地の浦々の中には有力な浦方商人も発展し、また博多や各城下町の商人も維新変革期に没落するものもあったが、よく乗り切って新しい動きを示すものもあり、旧士族層の中にも士族授産等を通し新しい企業を目指す者が出ていた。

石炭採掘は18世紀後期、家庭燃料よりさらに塩田燃料として瀬戸内に移出されるようになって漸次進展し、安政以降蒸気船への需要も増大する。福岡・小倉藩では若松・芦屋・赤池に会所を置き仕組制＝流通統制を行なったが、維新後仕組制の解体とともに多くの豪農・商人等が石炭の採掘・流通過程に進出し、周辺の至遠隔地農村の労働力を吸収しつつ発展した。また「鶴嘴一本腕一本」で小炭坑を開く者もあった。藩営の三池の炭山は官収されて三池鉱山局が設置され、イギリス人ポッターを雇い入れて洋式採炭技術の進展がはかられた。1888年三池炭山は三井に払い下げられ、三井物産による石炭の輸出は年々増加し、それに応じて開門式の三池港が整備されるに至った。

他方小坑が濫立していた筑豊炭田もポッターの調査報告、撰定鉱区制の実施、排水、捲揚機械等の導入により進展し、経営者も優勝劣敗を重ねて地元資本の経営も確立し、中央大資本も進出してきた。増大する石炭輸送の主力は鉄道となり、門司・若松に築港会社が設立され、近代的港湾設備も建設、整備された。

金融制度も1870年代末には国立銀行の設立を促し、福岡第十七、久留米第六十一、大橋第八十七、柳川第九十六の国立銀行が設立され、その後各地の地主・商人によって私立銀行が簇生し、三井・住友も進出。1908年日本銀行西部支店が開設された。

1880年代には全国的に鉄道の敷設が論議されたが、福岡・熊本両県さらに佐賀・長崎県においても論議、画策され、やがて九州鉄道会社が設立され、博多―千歳川（久留米）、博多―門司港、久

留米から熊本・三角・八代、また長崎・佐世保へと延長されていく。ドイツの機関車・車両・資材を入れ、ドイツ人技師・運転師を雇用して開設され、全国の幹線鉄道の一つとなった。蒸気船時代の鉄道は船舶航路の延長、補助としての意味が強く、重要な港と政治的・軍事的拠点、鉱山等を結んだもので、県庁所在地福岡・熊本・佐賀や鎮台＝師団（司令部・各連隊）・鎮守府と門司・博多・三角・八代・長崎各港を結び、あわせて沿線の産業を開発してゆく意味もあった。他方筑豊炭田では増大する石炭輸送に従来の遠賀川の川船では限界に達し、鉄道が大きな意味を持った。筑豊興業鉄道会社・豊州鉄道会社が設立されたが、わが国の鉄道が鉄道を敷設することによって沿線の産業を開発してゆく過程をとったのに対し、はじめから石炭産業の進展に応じて自生的に産業鉄道として設立され、路線も急速に延長されて、やがて筑豊炭田・粕屋炭田には縦横に線路網が形成されるに至った。

日清戦争は、これまで余り積極的でなかった本格的な製鉄所の建設問題を急に浮上させ論議されるに至り、全国各地に製鉄所の候補地も挙げられたが、これらをしりぞけて遠賀郡八幡村に官営製鉄所が決定されたのは、筑豊炭田に近接する有利な地理的条件であった。各国の製鉄事業を調査して、とくにドイツのグーテホフヌンク製鉄所（Gutthoffnungshütte）の技術を導入し、ドイツ人の技師・職工長十数人を雇用しての建設であった。1901年の溶鉱炉の火入れは福岡県だけでなく日本の重工業化の起点とも言えよう。当初は技術的失敗も多かったが、やがて克服し進歩も著しく、中国大冶鉱山の鉄鉱石をも独占して「東洋無比ノ製鉄所」として君臨し、これを中核に北九州工業地帯が形成されるに至った。

19世紀の第三四半世紀はイギリスのいわゆる Victorian prosperity の時代でイギリス資本主義の絶頂期であり、Pax Britanica といわれるほどイギリスの時代で、此の時期に維新を迎えた日本は、近代化＝工業化をイギリスに依存して育成してきたのであるが、福岡県乃至九州の近代化は、それより一時期遅れてイギリス資本主義の「更年期」といわれる大不況期で、新進のドイツが躍進していた時代であったためであろうか、九州鉄道会社・八幡製鉄所などドイツの技術を導入したものであり、後年第一次大戦期のドイツ人捕虜によって伝えられた久留米のゴム工業なども加えて福岡県におけるドイツの影響に注目すべきものがある。

また、アジア大陸との関係が密接であったことは言うまでもなく、石炭の輸出や大冶の鉄鉱石の輸入は象徴的であるが、日露戦後、一つの県に二つの師団（第十二・第十八師団）司令部がある県はない（第十八師団は軍縮で廃止、第十二師団は大型師団となる）。大陸の情勢に即応できる態勢が求められていたのであろう。小倉に兵器支廠が置かれたことも含めて、近代化における軍の役割も考慮されねばならない。或いは九州帝国大学は福岡医学校にはじまり京都帝国大学福岡医科大学となり、工科大学併設とともに創設されたが、日本帝国主義発展期の第四帝大として広くアジアを視野に入れ、医学、ことに工学・農学など実学中心の性格の強い大学であった。

近代化はともすれば工業（前述のほか福岡県は化学工業等においても先駆的であった）や石炭礦業、交通等で語られがちであるが、農業における福岡県の役割も無視出来ない。在来の老農技術の整備と無床犁＝抱持立犁による馬耕深耕のいわゆる西南農法は林遠里＝勸農社によって推進され、全国に農業教師を派遣し、とくに中後進地の稲作の発展に及ぼした影響は大きい。（秀村選三）

(2) 工業

鉱業の分野を別にすれば、日本の工業は、幕末から軍事目的の造船・造兵工業として出発したといえる。これを引きついで明治新政府は、富国強兵・殖産興業政策のもとに欧米の機械を導入し、官営工場として造船所、火薬製造所、紡績所、製粉所を設置していった。この時期において福岡県の近代的工業は、1873（明治6）年三池炭鉱官営に始まり、三池および筑豊炭田における石炭鉱業と密接な関連をもって成長していった。したがって、工業に関わる福岡県の近代化遺産は、石炭を軸に他県とは異なる特色を持つにいたっている。中でも重要なものとして、大牟田市の三池港を含めた三池炭鉱関連施設、北九州市の旧官営八幡製鐵所施設を挙げることが出来る。

明治初期、石炭は生糸、銅とならんで外貨獲得のための重要な輸出品目であり、官民によって積極的な炭鉱開発が進められた。中でも三池炭鉱は、鉱業の項でも述べられるように、官営時代から外国（イギリス、フランス）人技師の指導を受け欧米の近代技術の導入を図ってきた。ことに、1889（明治22）年、三井に払い下げられた後は、新進鉱山技術者の団琢磨を中心に一層の近代化が進められた。近代化遺産として重要な物件の多くは、この時代に作られている。例えば立坑の櫓と捲上機が現存する宮原二坑（深さ160m）や万田二坑（深さ274m）は、明治30年代前半に完成したもので、出炭量の増加に寄与している。こうした石炭生産量の増加は、積み出し港の新設を必要とするにいたる。そこで、三池港の築港工事が開始され、1908（明治41）年に開港された。潮の干満の差が大きい有明海の特長から、三池港にはドック式の内港を設け、閘門により水深を一定に保ち、1万トンの船舶の入港を可能にした。三池港閘門、クレーン船（大金剛丸）は、今も使用されている。これに加えて、三池式石炭船積機、三池炭鉱専用鉄道と電気機関車、旧長崎税関三池港支署、三池港倶楽部等明治後期の一連の施設が残っている。このように、三池港とその周辺は明治時代の歴史的景観と環境を残しており、近代化遺産としての価値が高い地域と評価される。

さらに大牟田市では、大正から昭和初期にかけて、コークス製造、化学染料等の石炭化学工業から始まり、肥料工場、亜鉛製錬所を含む大牟田コンビナートが発展した。この時期の三井東圧化学、電気化学工業(株)等の工業施設が現存している。また、旧四山坑（深さ409m）をはじめとする三池炭鉱の立坑群は、坑道により地下で結ばれ、専用鉄道上で地上施設とつながっている。以上述べたように、三池炭鉱、三池港、工場群は地上・地下で有機的に結び合わさり、大牟田の町全体が近代化遺産の地域を形成している。

県南の大牟田市と並んで、県北の北九州市には工業に関わる近代化遺産として、旧官営八幡製鐵所施設が残されている。兵器の国産化をはかるため、官営製鐵所を設立する動きは早くからあり、1880（明治13）年には陸軍・海軍・工部の3省協同の提案がされている。しかし、明治24、25年と製鐵所計画は、帝国議会で否決され、このときは原料（鉄鉱石）の調査が不十分、などの理由があげられている。ところが、明治27年8月、日清戦争が起こると、翌明治28年2月の国会で農商務省所管の製鐵所設置案が成立した。農商務省大臣は榎本武揚であった。製鐵所の位置は、種々議論があったが、1897（明治30）年、筑豊炭田をひかえ水利の便のよい八幡に決定した。同年、製鐵所2代長官に任命された和田維四郎が建設計画案の作製にあたった。

高炉・製鋼炉（転炉、平炉）・圧延機からなる近代溶鋼法の技術は、ヨーロッパにおいて1880年代には完成していた。また、そ

れまで1世紀にわたり製鉄業の中心であったイギリスに替わって、ドイツが先進地となりつつあった。和田は、上海に行き、もと漢陽製鉄所技師長であったドイツ人グスタフ・トッペを技術顧問として迎え、さらに、ヨーロッパに行き、ドイツ人職工長を雇い入れている。こうして、1901（明治34）年、当時最先端のドイツ製鉄技術を導入した八幡製鐵所が完成した。北九州市には、旧本事務所、レールや大型鋼材を製造する条鋼工場、修繕工場、鉄道車両の外輪工場等、初期の事務所と工場群がそろって現存している。

一方、構外には、生産規模を拡大した製鉄所の用水確保のため、明治・大正・昭和と次々に建設された水源地、貯水池や昭和初期の職工専用従業員クラブ（大谷会館）、全国有数の広さを誇る大谷球場等の施設がある。その多くは現在も使用されながら、街の景観を形作る要素ともなっている。このように、北九州市の旧官営八幡製鐵所施設は、事務所、工場群、専用鉄道、構外施設の総体として、欧米技術の移転を果たした日本の重工業の典型であり、近代化遺産としての価値が大きい。

また、北九州市の各所に、八幡製鐵所と筑豊の石炭に関連して発達した北九州工業地帯の、コークス工場、煉瓦工場、鉄鋼二次加工工場など初期の工場が一部現存している。小倉北区高浜の東京製鋼小倉工場（明治39）年、八幡東区枝光の旧安田工業製釘所（大正元年）等である。

筑豊地域については、石炭鉱業の技術では明治期の近代化の先進地であったが、工業に関わる遺構は少ない。明治20年代は、全国的に産業機械を製作する機械工場が設立されていった。筑豊でも1896（明治29）年、幸袋工作所が鉱山用機械を製作する工場として操業を始めていることが知られている。しかし、今回の調査では、明治期の工場遺構は1件も報告されていない。

久留米市では、家内工業から出発して、昭和の初期には自動車タイヤの製造を開始したブリジ・ストーン社をはじめとする産業が発展するが、遺構としてまとまったものは不明である。今回は、アサヒコーポレーション(株)の大正から昭和にかけての工場・事務所、あるいは月星化成(株)の大正初期の事務所が報告されている程度である。

同様なことは電力に関してもいえる。日本で一般電力供給用の水力発電の最初は、京都の蹴上発電所で1891（明治24）年のことである。今回、福岡県の電力供給に関連する遺構として、筑紫郡那珂川町の南畑発電所と八女郡上陽町の洗玉発電所（いずれも明治44年完成）が報告されているが、関連遺構については調査が不十分である。

以上述べたように、福岡県には、大牟田市の三池港・三池炭鉱関連施設、北九州市の旧官営八幡製鐵所施設と2地域に、工業に関わる大規模な近代化遺産が存在することが明らかになった。いずれも使用中の施設を含み、保存の様態については十分な考慮を払う必要があるが、価値の大きな遺構と景観として保存を図るべき文化財である。

（井澤英二）

(3) 鉱業

福岡県が1877年の第1回国博覧会に出品した「鉱物」は石炭をはじめとして、金・銅・石灰石・水晶など26種に上る。しかしここでの鉱業は石炭鉱業に限定する。福岡県の石炭は三池炭田、筑豊炭田、粕屋炭田、早良炭田に大別される。しかし、三池と筑豊等の石炭鉱業の近代化過程は異なっている。

新政府は1873(明治6)年三池・柳川両藩の藩営マニユファクチュアとして展開していた三池炭山を官収し、翌74年には肥前高島も官収して工部省の管轄下に置いた。しかしこれは新政府の石炭鉱業重視政策によるものではなかった。高島の場合は外資排除のためであり、三池の場合は地元の強い要請によるもので、政府に積極的経営の意志はなかった。三池では生山、稲荷山は三池県、平野山は柳川県の管轄下にあったが、三山は坑口は異なっているが坑内は相接して、侵掘と排水に関し藩時代から紛争が絶えなかった。争いは1872年激化し、生山は休坑、平野山は水没の止むなきに至ったため、三潞県が「御直管」を願い出たものである。新政府が三池の官営保持を決意し、経営の近代化に転じるのは、1875年の雇い外人ムーシェの調査によって三池炭田の優位性が明らかとなってからである。翌1876年三池炭礦は雇い英人ポッターを招き、彼の指導の下で近代化を開始した。

まず坑口の整理が行われ、新たに三ツ山堅坑を始め、大浦・七浦、早鐘・宮浦の諸坑が開削された。三池の開発は湧水との闘いであり、排水問題は最も大きな課題であった。しかし排水の機械化はそれ程早くなく、三ツ山堅坑開削の1879(明治12)年、同坑坑底にスペシャルポンプを据付けたのが最初である。以降ドンキーポンプ、プランジャーポンプ等を導入し、1889年払下げ時には59台に達している。他方旧来からの人力による水車排水も重視され、これが全廃されたのは明治末年である。

運搬過程の機械化はポンプ導入の前年1878年である。竣工した大浦斜坑約400間に長崎工作分局製造の蒸気曳揚機を設置した。これは1885年七浦坑、1889年宮浦坑の開削でも導入された。しかし馬四運搬は機械導入後もますます重要度を増し、1880年の60余頭が明治末年には300頭を超え、その最盛期は1920年頃であった。

官収後三池では労働力不足を囚人で補った。1873(明治6)年三潞県監獄の約50名を運炭に使役したのを端緒とし、漸次囚人労働者の増加を図り、1883年には三池集治監を開庁し、囚人が三池の労働力の基幹を占めるようになった。このように三池は機械化の進展にしたがい、不足する労働力をますます非近代的労働者に依存するという矛盾した構造の下で経費の節減をはかり、官営企業の中で数少ない黒字企業となったのである。

1888(明治21)年三池は455万5000円で三井組に払下げられた。団琢磨はデビーポンプ2台を採用して開削中水没した勝立坑を復旧し、さらに宮原坑・万田坑の開削を成功させ、排水問題を全面的に解決した。遠浅の有明海のため口之津港を経由しなければならなかった輸送問題に対しては、375万円余の費用と5年余りの歳月を費やして、1908年三池港が竣工した。三池は一炭田一企業の巨大な鉱区をもつわが国最大の炭鉱として発展する。

筑豊石炭鉱業に近代化の衝撃が加えられるのは1878(明治11)年である。福岡県は三池の雇い外国人ポッターに筑豊調査を依頼して、それまでの農業重視を転換して石炭鉱業近代化政策を採る。筑豊では無資本・無計画・無法無頼の零細鉱業者が乱立し、排水問題を解決することができず、生産規模は肥前・宇部に劣っていた。福岡県はこうした鉱業者から鉱利を保護し筑豊の近代化を図るため、筑豊官営化計画・同業者組合の結成促進・選定鉱区制の

稟申などを行う。これらは1885年五郡坑業組合の結成、1888年の農商務省による選定鉱区制の実施、1890年の鉱業条例公布となって結実する。

選定鉱区は1500万坪におよび、従来の筑豊全体の鉱区170万坪の10倍近くに達しただけでなく、一坑あたり平均鉱区規模6000余坪(明治20年)を一挙に数十万坪規模に拡大した。また鉱業条例は鉱業者の地主に対する優位を認め、中央資本の筑豊への進出を容易にした。こうして三菱は新入・鯉田などに、住友は庄司・忠限に、古河は勝野・下山田などに次々と鉱区を獲得した。

これに先立ち1881(明治14)年目尾炭坑で杉山徳三郎が蒸気機械によって排水と捲揚げに成功したことは地元経営者に多大な影響をあたえた。以降杉山や貝島太助に指導をあおぎながら機械導入炭坑は着実に増大した。1886年14炭坑564馬力は1889年30炭坑1276馬力と倍増した。

1880年代まで筑豊の石炭輸送は遠賀川・堀川・江川の水運により、芦屋港や若松港から回漕されていた。しかし水運は採掘量の増大や通年採炭により漸く限界にたっし、輸送問題が発展の阻害要因となった。このため1887年頃から遠賀川沿に産炭地と若松港を結ぶ筑豊興業鉄道会社が企画され、1891年若松・直方間が開通し、1893年には飯塚まで延長された。そして1894年には早くも鉄道輸送は川舩輸送と拮抗し、以降急速に輸送の中心となる。

三池の払い下げに対し、筑豊は明治20年前後政府の積極的の石炭政策への転換と地元鉱業者の努力によって排水問題、資金問題、輸送問題を解決し急速な発展を遂げる。1891・2年の過剰生産による大不況も市場の拡大と日清戦争によってきりぬけて、1897(明治30)年には全国産額の50%を超える。

石炭鉱業における電化は、三池では日清戦争中の七浦発電所の完成をもって最初とし、筑豊では1898年古河の下山田炭坑を嚆矢とし、明治鉱業がつづく。蒸気汽缶や発電所の煙突は炭鉱の象徴となった。

こうした近代化の反面、明治20年前後から前近代的労務管理制度である納屋制度が発展し、これは形を変えつつ昭和初頭まで続き、囚人労働と相俟って石炭鉱業にたいする前近代性を強く印象づけた。

三池は規模を縮小しつつ現在も稼業しているため、多くの優れた近代化遺跡を保存している。しかし筑豊は閉山後二十年以上を経、閉山による原状回復、鉱害復旧、産炭地振興等の諸対策のため自然の形状さえ大きく変形され、遺跡はほとんど残っていない。また例え散見することが出来たとしても、その歴史を明らかにすることが困難となりつつある。(東定宣昌)

参考文献

『日本鉱業発達史』(鉱山懇話会 昭和7年)

『筑豊石炭礦業史年表』(西日本文化協会 昭和48年)

『福岡県史 近代史料編 三池鉱山年報』(福岡県 昭和57年)

田中直樹『近代日本炭礦労働史研究』(草風館 1984年)

東定宣昌「明治初期、福岡県の鉱業行政」(『経済学研究』53巻4・5号)

同「筑豊石炭鉱業における近代化過程」(『戦前期筑豊炭鉱業の経営と労働』1990年)

(4) 建 築

各地区の調査員による第一次調査（予備調査を含む）では342件352棟が挙げられた。これらをもとに調査委員会が第二次調査として108件118棟を抽出した。さらにこれらの中から実際に調査した明治から昭和戦前までの県内建築は今回58件116棟程であった（第三次調査の掲載分）。

従って、本報告書の近代建築が本県の全てではない。主なものをとりあげている。本報告書掲載以外の近代建築も遺っている。

1. 種 類

19世紀の西欧建築は産業革命の発展に伴って、工場・倉庫・鉄道駅舎・展示場などの建築が増大した。その影響を県内の建築にも見ることができる。詳細調査した建築をその用途種別・建立年代別に分類すると表-1のようになる。

学校や工場が多いことが目につく。第一次調査の結果では商店が最も多い。この中には酒醸造業等の一般商店が含まれるので、当然倉庫もある。また、経済発展の支えとなった金融機関も存外多い。

本県の殖産興業で最も著しいものは、旧八幡製鐵関係と炭坑で、この2種類の建築が揃って多いのは他県に見られない特色と思われる。鉄工関係の建築は表-1では、鉄工、工場、工業事務所などにまとめた。

また、本県は古代から大陸への玄関口となっていた博多、あるいは近代になって大陸へ向かう人々、帰る人々で賑わった門司などに港湾施設が築かれた。それに伴って、海運、通信、税関などの建物も数多く瓦を連ねたことも本県の特色の一つであろう。

さらに、行政機関、学校、軍事施設、発電所などの建築も遺る。学校では、旧帝国大学の一つ九州大学の校内に数棟の大正建築が現存することに目を惹かれる。また、旧陸軍歩兵第48連隊が置かれた久留米に、明治の教場や医務室、本部などが遺っているのも当時の富国強兵の国家施策の遺産として注目される。

1873（明治6）年禁教令の廃止と共に、キリスト教も順調に発展したが、教会堂はわずか2棟しか主なものはない。

2. 構造と材料

我が国の建築は古代以来木造を伝統的建築としてきた。ために明治時代は圧倒的に木造建築が多い。そのことは表-2からも窺える。しかし、閩流の数学者で蘭学を学び、重商主義的経世論を唱えた本多利明（1744-1821）は、1789-1800（寛政年間）年「歐羅巴洲都會ノ地ハ、貴賤萬民皆石家作りノ住居ナレバ、稀ニ火災アリテモ内造作ノ木品ヲ焼失スルノミナレバ、隣家ニモ知ラザル程ノコト也」と言い、火災よけの石家造りの制を行うべきだと論じている（『経世秘策』）。

明治維新の半世紀以上も前に洋風すなわち石造り、石造りすなわち防火造りという考え方であった。しかしながら、石造りの建物は存外少ない。本県でも、旧報徳銀行（直方市・大正8年）の建物をあげるにすぎない。鹿児島旧集成館機械工場（慶応元年・1962年国指定重要文化財）や小樽運河沿いの石造倉庫群などはあっても、あまり積極的に建立されなかったのは地震国であることと、幕末に焼成煉瓦の技術が長崎に伝えられ、煉瓦造りすなわち防火造りの考えに従ったためと思われる。

煉瓦造りの建物は表-2によると、最も多い。しかし、煉瓦造りは石造りと同様に組積工法であるから地震に弱い。1923（大正12）年の関東大震災では、大きな被害を受けて、これ以降煉瓦造りの建物は関東では減少した。しかし、本県ではその傾向はあまり見られないと言っても過言ではない。

そんな中で、1909（明治42）年竣工の旧日本生命保険株式会社九州支店（1972年国指定重要文化財）と1915（大正4）年12月6日竣工の旧百三十銀行八幡支店は目を惹く。前者は小口積レンガの外観を見せ、後者は鉄筋コンクリート造りに薄い張り付けレンガを張って小口積の外観を呈している。

大震災以後建立された煉瓦造り建物は、九州大学本部第一庁舎 文部省文教施設、工学部図書館、旧法文学部本館及び柳川市の富安工業（冷蔵倉庫）などである。

煉瓦造りの消滅と共に対照的に鉄筋コンクリート造りが増加する。それは、鉄工業や、ポルトランドセメント業の発展におうものが大である（旧八幡製鐵、麻生セメント等）。一方、板硝子の技術向上も考えられる。

本県の鉄筋コンクリート造りで古いものは1911（明治44）年の洗玉発電所（上陽町大字北川内）の建物である。他には、大正時代のもの6棟、昭和戦前のもの25棟程をあげた。

19世紀末の産業革命以後、近代建築材料の鉄、ガラス、セメント工業が発展し、鉄筋コンクリート以外に鉄骨（造）が工場建築などに用いられた。

旧八幡製鐵所の尾倉修繕工場は1901（明治34）年に早くも鉄骨で造られ、それが遺る。鉄骨を使用することによって、巨大な内部空間を得られるので、工場建築には便利である。他にも鉄骨造りの工場はあったが、残念ながら第二次世界大戦中戦災で消失したのも多い。

3. 造形と設計者

八角塔をつけた異様な形の役所や学校、赤いレンガ壁を白い石で縁どった裁判所や銀行。明治建築という言葉は、だいたいこんな姿の建物を連想させるようである（桐敷真次郎著『明治の建築』日経新書1966年1月15日刊）。

八角塔をつけた建物として、1910（明治43）年建立の旧福岡公会堂貴賓館（福岡市・1984年国指定重要文化財）がある。これは三條栄三郎設計で岩崎組の施工による。

三條栄三郎は、1983（昭和58）年に取り壊された福岡県庁舎（福岡市・大正4年建立）を妻木頼黄と共に設計し、県内の活躍が見られる。この県庁舎はバロック風に2本対になって柱がたつものであった。福岡市では、九州大学建築課長倉田謙設計の建物が九州大学校内に6棟程遺る。

倉田謙（昭和15年1月9日没）は1911（明治44）年11月20日九州帝国大学技師（高等官6等）となり、1908（大正7）年これまでの臨時建築掛が改められた建築課の初代建築課長を務め、1931（昭和6）年依願免官まで、九州帝国大学内の建物の設計に関わった。

また、辰野金吾・片岡設計事務所の旧日本生命保険株式会社九州支店（福岡市・明治42年建立・1969年国指定重要文化財）は煉瓦造りの堂々たる日本型ヴィクトリアン風建築である。

施工は1906（明治39）年7月に清水満之助（現清水建設）が博多出張所を開設し、主任の徳政金吾を中心として行われた。階段側桁のベースプレートなどは英国のドルマンロング社の製品が用いられている。いわゆる中央における明治洋風建築が当県に飛び火したものの一つと考えられ、明治末期の日本を代表する洋風建築の一つである。

辰野金吾（1854-1919）は佐賀県生まれの明治の代表的建築家である。本県では旧松本家住宅（西日本工業倶楽部・北九州市・明治43年建立・1982年国指定重要文化財）があって、アールヌーボー風、ハーフチンバー様式が目立つ。また、晩年葛西萬司と共に関わった旧百三十銀行八幡支店（北九州市・大正4年建立・1986

年市指定文化財) などがある。葛西萬司は日本銀行設計部に所属しながら辰野金吾につき、日銀退職後も辰野と共に仕事を推し進めた。

北九州市には、門鉄会館(旧門司三井倶楽部・大正9年頃建立・1990年国指定重要文化財)及び九州鉄道管理局工務課設計の門司港駅(旧門司駅)本屋(1988年国指定重要文化財)、河合幾次設計の高船三井ビルやYMCA親愛幼稚園(大正5年建立)、山田守(通信省)設計のNTT門司支店(大正13年建立)など優れたものが遺る。そのために大正ロマンのただよう町となっている。現在「薄い茶色」をレトロ色に定め、レトロ事業を推し進めている。

山田守(1894~1966)は日本近代建築開拓者の一人で、分離派建築会を堀口捨己等と起こした。作風は曲線を好んだロマン派デザイン感覚である。本県ではNTT門司支店以外に遺作はなさそうである。

北九州市と共に、近代工業都市として発展した大牟田市では、三池鉱山九州事務所三池港倶楽部が1908(明治41)年木造で建立され、設計施工とも清水満之助である。

大川市の旧三瀧銀行である大川海運物産(株)事務所は煉瓦造りで、1909(明治42)年建立である。設計者は巖島伝太郎で、明治末期の様式を残している。

また、大刀洗町の今村カトリック教会は同じく煉瓦造りで、鉄川与助の設計により1913(大正2)年に建立された。スタンドガラス付きロマネスク風教会堂である。

鉄川与助は明治末年から大正初期にかけて教会堂の設計に力を注ぎ、長崎県に彼の設計による6棟ほどの教会堂が知られている。いずれも煉瓦造りで、しかもイギリス積みを中心としている。

教会建築では1896(明治29)年建立の大名町カトリック教会旧聖堂が煉瓦造りで福岡市にあった。が、1987(昭和62)年久留米市の聖マリア病院に移築された(1987年市指定文化財)。フランス人宣教師のベレル神父の設計である。(佐藤正彦)

[参考文献]

- 1) 石井邦信「日本生命福岡支店について」(日本建築学会九州支部研究報告第12号・昭和38年2月刊)。
- 2) 土田充義「九州大学医学部創立期の明治建築」(日本建築学会九州支部研究報告第16号・昭和42年2月刊)。
- 3) 土田充義「九州大学農学部創立期の建築」(日本建築学会中国・九州支部研究報告第1号・昭和44年4月)。
- 4) 日本建築学会編『日本近代建築総覧』(技報堂出版1980年3月30日刊)。
- 5) 財団法人文化財保存技術協会編『重要文化財旧松本家修理工事報告書』(西日本工業倶楽部1982年9月刊)。
- 6) 日本建築学会九州支部編著『福岡県旧県庁舎本館等実態調査報告書(1983年3月刊)』。
- 7) 日本建築学会編「総覧日本の建築9」(新建築社1988年2月5日刊)。
- 8) 宮澤智士著『重要文化財門司港駅ー建設の経緯ー』(門司港駅保存会1989年4月20日刊)。
- 9) 片野博著『平成3年度受託研究 商船三井ビルーその建築的特徴と門司港との関係ー』(1992年3月31日刊)。

表-1 建築の種別と建立年代

種別	時代			
	明治	大正	昭和	計
商業事務所	3	2	0	5
駅舎	2	5	1	8
鉄道事務所	1	0	1	2
軍事	4	0	1	5
学校	2	8	10	20
海運事務所	0	2	0	2
通信事務所	0	1	0	1
鉱業事務所	4	2	1	7
鉱業・変電所	1	0	0	1
炭鉱関係施設	6	0	1	7
工業事務所	2	3	2	7
工場	8	9	2	19
鉄工	0	2	0	2
発電所・水源池・貯水池	1	1	0	2
行政	1	0	12	13
税関	2	0	0	2
住居	6	1	1	8
娯楽施設	2	0	1	3
宗教	0	1	1	2
計	45	37	34	116

表-2 建築の構造・材料と建立年代

構造・材料	時代			
	明治	大正	昭和	計
煉瓦	18	23	1	42
鉄筋コンクリート	0	6	25	31
木造	21	8	7	36
鉄骨	5	0	0	5
鉄骨・煉瓦	1	0	0	1
鉄筋コンクリート・煉瓦	0	0	1	1
計	45	37	34	116

(5) 交通

はじめに

福岡県において、近代交通機関の本格的な整備が始まるのは、1880年代後半のことである。それ以降、石炭を中心とする基幹産業の発達にともない、本県では急速に交通体系の近代化が進展していくが、以下、その過程を、鉄道による陸上交通網整備の過程と、港湾の築港による海上交通網の整備という二つの側面から概観したい。

a 福岡県における鉄道業の形成と発展

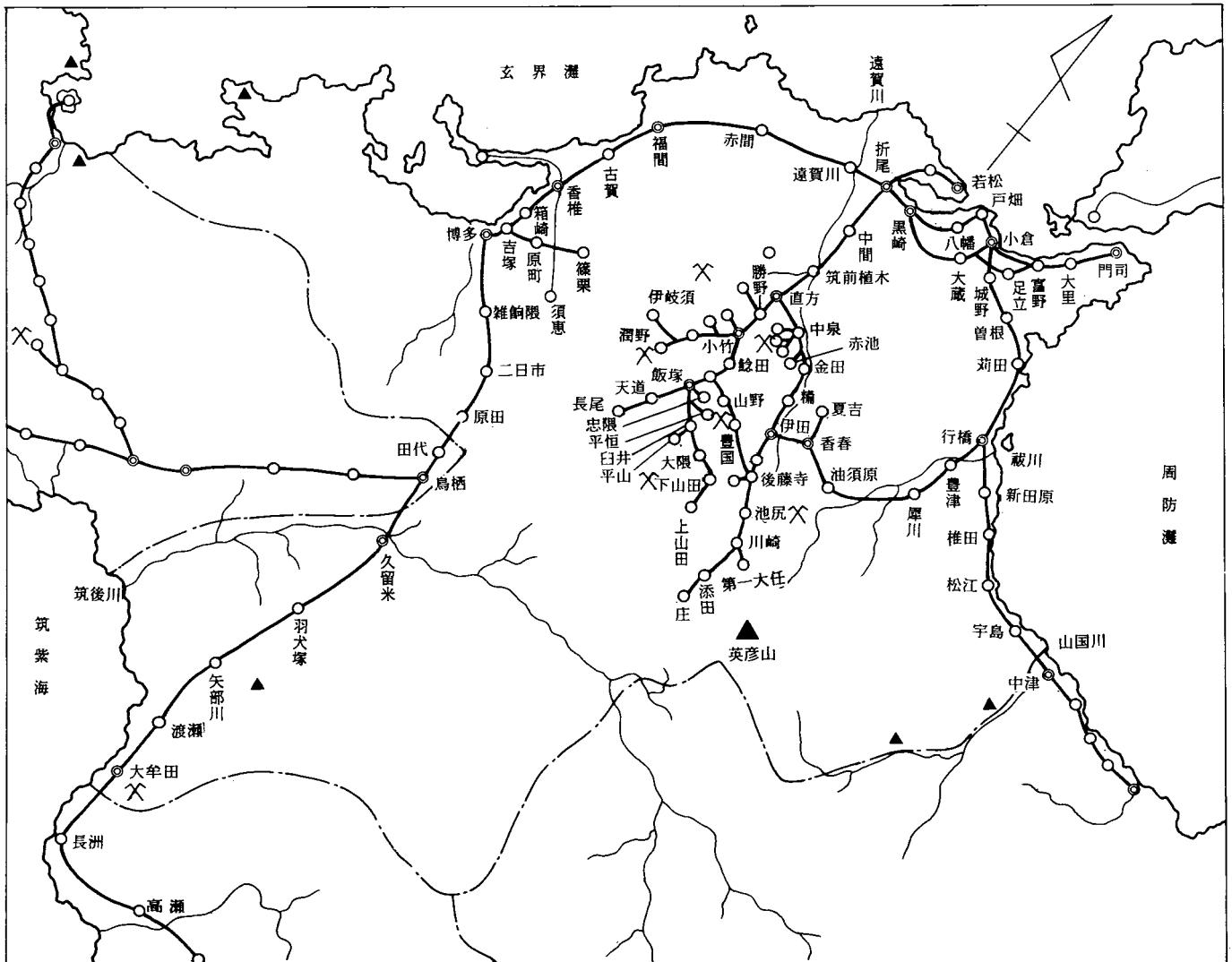
1886(明治19)年、当時の福岡県令、安場保和の主唱によって、九州鉄道会社の設設計画が具体化し、1888(同21)年8月には、同社が門司-三角・八代間、田代-長崎・佐世保間、小倉-行事間を予定線路とし、資本金1100万円をもって設立する。線路工区の設定にあたって、同社は全線を13区に分割するが、福岡県に属するのは第1工区(門司-遠賀間)、第2工区(遠賀-博多間)、第3工区(博多-久留米間)、第4工区(久留米-高瀬間)及び第13工区(小倉-行事間)であった。

九州鉄道会社は、1888年9月、第3工区(博多-久留米間)から工事に着手するが、翌1889(同22)年12月、博多-千歳川(仮停車場)間の工事が終了し、営業運転を開始する。これが、三池炭坑の専用鉄道を除けば、福岡県における最初の鉄道営業であった。以後、九州鉄道会社は資金不足による工事停滞に悩まされな

がらも工事をすすめ、1891(同24)年には門司-高瀬間を全通し、さらに1894(同27)年には小倉-行事間を開通して、福岡県における幹線鉄道網をほぼ完成させるに至った(下図参照)。

このような幹線鉄道網の整備と平行して、1880年代後半から産炭量が急増する筑豊地方では、運炭鉄道網の形成がすすめられていく。1888(同21)年6月、九州鉄道会社の設立に影響を受けた筑豊5郡の有力者たちが、筑豊炭の若松港への輸送を目指して、若松-直方-飯塚及び金田間の鉄道敷設を政府に請願した。この計画が、翌1889(同22)年7月に認可されて、資本金100万円の筑豊興業鉄道会社が設立される。同社は同年10月に着工し、三菱系資本の資金援助を受けながら工事を進め、1893(同26)年には予定線路を全通させる。そしてその後は、急増する輸送需要にこたえるため、複線工事をすすめていった。また、筑豊興業鉄道のみでは、集貨範囲に限界がある田川郡の石炭移出のため、1895(同28)年には伊田-行橋間を結ぶ豊州鉄道株式会社が設立される。これによって、田川炭を直接門司港に出炭することが可能となり、筑豊地方の運炭鉄道網はさらに充実することになった(下図参照)。

この二つの鉄道会社は、後に九州鉄道と合併することにより輸送効率を上昇させ、さらに1907(明治40)年7月の九州鉄道国有化にともない、官営鉄道に移管する。しかし、支線網の形成や複線化といった輸送力増強の努力はその後も続けられ、官鉄は小倉鉄道(1915年開通)、九州産業鉄道(1926年開通)といった私鉄とも協力し合いながら筑豊地方に網の目のような鉄道網を張り巡らせていった。その結果、筑豊炭の鉄道による移出は、年々増え続



▲ 九州鉄道路線図(明治36年)

けていくが、それを表したのが下の表である。ここから、1895（明治28）年に鉄道輸送が遠賀川水運を上回った後、急速に進展していく模様が明らかになる。

明治20年—大正13年における筑豊炭の輸送手段別送炭量(単位トン)、水陸比率(%),及び川艘数(艘)

年	水		運		陸		合計送炭量
	送炭量(a)	比率	川艘数(b)	a/b	送炭量	比率	
明20	410,082	100			—	0	410,082
21	551,627	100	4,600	119.9	—	0	551,627
22	669,956	100			—	0	669,956
23	780,848	100			—	0	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
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	416,052	5.2	2,105	197.6	7,594,227	94.8	8,010,279
5	450,470	5.0	2,025	222.5	8,597,259	95.0	9,047,729
6	570,354	5.6	2,223	256.6	9,576,992	94.4	10,147,346
7	602,801	5.8	2,073	290.8	9,763,648	94.2	10,366,409
8	595,176	5.3	1,902	312.9	10,718,860	94.7	11,314,036
9	453,578	4.3	1,880	241.3	9,994,057	95.7	10,447,635
10	392,819	4.1	1,853	212.0	9,250,975	95.9	9,643,794
11	411,395	4.0	1,167	352.5	9,850,889	96.0	10,262,284
12	270,208	2.6	1,070	252.5	10,164,483	97.4	10,434,691
13	189,015	1.7	834	226.6	10,955,234	98.3	11,144,249

出典 井奥成彦「鉄道開通以降の筑豊石炭の輸送について」(荻野喜弘編著『戦前期筑豊炭鉱業の経営と労働』1990、啓文社)
 原典：送炭量は大正3年までは「本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響」中巻780-1頁、同4年以降は「筑豊石炭炭業組合統計表」、川艘数は瓜生二成「遠賀川流域に於ける石炭運送の史的展望」及び「筑豊石炭炭業史年表」による。
 (注) 合計額の数値が計算と合わない明治30年については原典通りとした。

b 福岡県における港湾の整備

1880年代初頭における福岡県の主要港湾は、若津、博多、芦屋、若松の諸港であり、基本的には旧藩時代から、年貢米や納屋物の回漕で栄えた河口港であった。しかし、1880年代後半以降、船舶の大型化、特に喫水線が深い汽船による輸送の進展にともない、水深の浅い若津や博多などは、その機能に問題が生じて来る。

これに対して、筑豊地方や大牟田における石炭産出の増大は、大型汽船の停泊が可能な港湾を必要とするに至った。そこで、1889（明治22）年には、九州鉄道会社の起点として、門司築港が開始される。1891（同24）年に竣工した門司港は、同年、石炭等5品の特別輸出港に指定され、さらに1899（同32）年には一般開港場となり、九州における海外貿易の新しい拠点として繁栄していく。また、大牟田においては、有明海の干満差の大きさを考慮して、1902（同35）年11月、開門設備を持つ船渠（ドック）式港湾の築港にとりかかった。そして、1908（同41）年3月、三池港が完成したが、このことによって従来、小舟によって口之津港まで運び、そこから輸出していた三池炭が、大牟田から直接輸出できるようになった（第3章—135頁参照）

このように、石炭業の発達にともなって、新たな港湾が建設され、繁栄を極めていく一方で、旧来からの港も防波堤の増設、港内の浚渫、護岸、埋立工事などを行い、港湾機能の向上に努めた。その代表的な例が、1930年代における博多築港である。このような努力によって博多港は蘇生し、福岡市は一流の港湾都市としての第一歩を踏み出したのである。

小 括

以上、述べてきたように、福岡県における近代的交通機関は、石炭業の発展を背景に、陸上の鉄道と海上交通の要である港湾とが密接にリンクしながら発達してきた。そのため、一旦、石炭業が斜陽化しはじめると、鉄道、港湾といった交通機関も重大な影響を受けることになる。1960年代から70年代におけるモータリゼーションとエネルギー革命のなかで、福岡県の交通機関も大きな変革期を迎えたのである。（中村尚史）

(5) 家内工業

福岡県の近代的家内工業は、伝統・新興の両家内工業に大別できる。前者は、前近代以来の伝統産業の系譜をひくものであるが、なかには近代に至って再生したものもみられる。後者は、幕末・維新时期以降の資本制生産の発達とその影響の下に生成・発展したもの、および在来産業の性格をもちながらも近代以降に出現したもの、などである。すなわち、前者には鋳物・織物・家具・焼物・筆墨紙・人形・玩具・食料品などが、後者にはガラス・メリヤス・洋傘・ボタン・帽子・化粧品・製革その他があげられる。

具体例をあげると、前者は、博多鋳・芦屋釜・博多織・小倉織・久留米緋・筑後蘭・大川家具・博多曲物・高取焼・小石原焼・赤坂焼・一の瀬焼・星野焼・上野焼・筑後手漉和紙・八女石燈籠・山北石造物・城島瓦・博多人形・赤坂人形・博多独楽・柳川まり・筑後和傘・蠟細工・各種醸造業など、著名なものが少なくない。そのなかには、明治以降の近代化に対応して、従来の伝統性を維持しながらも、新しい技術手法や営業形態を採り入れたものもある。一方、後者は、福岡積層工芸ガラス・北九州手吹ガラス・安野焼・直方達磨・籃胎漆器・八女福島仏壇・筑前ブンブン凧・柳河羽子板などのほか、前述の近代技術を駆使した新しい各種の家内工業である。

ここでは、前者の伝統産業のなかから代表例を摘出すると、まず博多織の場合、近世中期には博多津中の織屋は12家、織機各1台という単純家内工業で、それも福岡藩より幕府への献上織であったが、19世紀前半より大衆化がはかられ、天保年中（1830～44）中ごろ以降、織元以外の「隠織」を行う野織屋が出現、生産高と販路拡大に拍車をかけ、近代的脱皮をとげて、明治・大正期以降の隆盛の前提となった。

次に久留米緋は、1800（寛政12）年ごろ井上伝女が発明、その後の技術改良・販路拡大等により、幕末期には久留米の織物店を中心として、筑後・筑前・肥後から長崎・山口まで市場を拡大、織屋400人にもものぼる問屋制家内工業ないしマニファクチュアへと発展、明治末期まで緋・縞を主要産物とした。その後、1921（大正10）年新興の日本足袋・つちや足袋両会社の生産額急増と、そのプリジストンタイヤへの転進という影響を受けながら、近代的な伝統産業へと脱皮するに至った。

一方、高取焼の場合、福岡藩の「御国焼」として鞍手郡鷹取山麓に開窯したが、近世中期以降は民窯の陶器を製作、麓原では東、西両皿山を中心に隆盛した。明治以降、従来の献上品主体の東皿山が廃窯となったのに対し、日用雑器をも製作した西皿山が近代化の波に即応、伝統産業としての技法を今日まで伝えている。

また、筑後蘭の生産は、近世には三瀬郡木佐木村ほか近在の農民の副業として発展、久留米城下町とその周辺はもとより、幕末期には筑後産商7人が長崎のオランダ人や外国貿易商に花産を売り込み、海外への販路拡大をはかるに至った。明治以降も順調に畳表・蘭蓆・花産の生産が進み、1958（昭和33）年度の畳表などの生産数量は693万8400枚、蘭草仕付面積は117町6反歩にのぼる

が、これより先、1906（明治36）年段階は製織者9608人、年産200万円にのぼり、マニファクチュアと問屋制度家内工業の併存形態が推測される。

最後に、醸造業の場合、明治末～大正期の統計などによれば、福岡県の醤油醸造量は、千葉・香川・兵庫など各県に次ぎ、全国ベスト5内外の地位を占めていた。これは、上記各県がキッコーマン・ヤマサ・ヒゲタ（千葉）、マルキン（香川）、ヒガシマル（兵庫）といった大規模業者によるものだったのに対し、多数の中小業者が機械による大量生産でない、勤続2、30年の職人12、3人による手造りの醸造だった点に特徴がある。現在では、二日市にある福岡県醤油醸造共同組合から買った生（き）あげをもとに醸造するブレンド製品もみられるが、ながく自家の醪（もろみ）からつくる本醸造が生きつづけたのである。こうした醤油醸造業の存在形態は、福岡市早良区西新の松十醤油店、糸島郡志摩町の北伊醤油に典型的にみられる。

これらは、前近代の伝統産業が近代的転化をとげる過程および実例であるが、次には近代以降に生成・展開した例を抄出しておく。まず、福岡積層工芸ガラスの場合、1919（大正8）年直方市中島広告が設立したもので、ガラス原料を熔融炉で1500度以上に加熱、その熔融物を色別の窯に分ける工程から始まるが、そのサンドブラストの技術は1937（昭和12）年のパリ万国博覧会で日本初のグランプリ賞を獲得した。一方、安野焼は、深濃の青やエメラルドグリーン、真紅といった色調の焼物で、1871（明治4）年大内久三郎が田川市で開窯、直方市・夜須町へと移窯したが、近代的陶器としての特徴をよく示している。

なお、藍胎漆器の場合、1887（明治20）年ごろ久留米市の茶人豊福勝次が近藤幸七に籠の製作を、川崎峰次郎に塗りを依頼、試行錯誤のすえ中国製品に劣らぬものを作り出した。1894（同27）年第4回国勲業博覧会に川崎が「久留米籠細工塗」を出品して以来、全国的に有名となり、1908（同41）年には旧藩主の士族授産施設「赤松社」でも作られて大衆化し、一時は久留米地区の米生産金額の半分にも達して、欧米諸国には輸出されたが、現在なお6業者が製産している。

以上の事例にも明らかなように、近代的家内工業は都市・農村の職人や徒弟見習による工芸品製産、あるいは農村婦女子などの副業として行われることが多い。それらは、政府による政策的保護を受けた近代的大工業とは異なり、自生的で小規模な伝統的在来産業として展開したが、それとともに大工業とは補完関係を維持しつつ、日本経済発展の基底部を構成してきたのである。その存立・展開条件として、低賃金・問屋制家内工業、国内外の需要供給のための簡単な器械・道具による生産技術、等々があげられるが、わが国の輸出入の地域的・構造的規定性をあたえる上に、その存在はきわめて重要な位置を占めるものといわねばならない。

（丸山雍成）

〔参考文献〕

西日本新聞社編『福岡県文化百選』民芸・民具編、平野邦雄・飯田久雄『福岡県の歴史』、地方史研究協議会編『日本産業史大系』九州地方編、黄完晟『日本都市中小工業史』、井奥成彦「糸島のある造醤油屋」（『福岡県史だより』56号）ほか。

第3章 福岡県の近代化遺産例

【総括】

明治維新以降、新政府が目指したものは、第一に我が国の独立確保であり、アジアの強国としての発展力の養成であった。そのために経済力の強化と国防力の充実に力が注がれ、中でも鉄は「産業の母」「国防の基」と見なされ、鉄鋼業の早急な確立が望まれていた。

このような社会背景の下、日清戦争を契機として近代洋式製鉄所設立の気運が高まり、迂余曲折を経て1901（明治34）年に当八幡の地で官営製鉄所の創業が開始され、我が国産業基盤確立の第一歩を記した。

同年、アメリカでは世界最大の鉄鋼トラスTUSスチールが誕生しているのも20世紀の起点として興味深い。

時の政府は、官営製鉄所の生産規模をスタート時、年間生産9万トンを目標として、当時、技術上イギリスを凌駕しつつあったドイツのグーテホッフヌクスシュütte社（G.H.H社）に設計を依頼した。その中で高炉はドイツ鉄鋼冶金界の大家であったリュールマンが、製鋼圧延設備はデーレンがそれぞれ担当する事となった。

この時点での設備計画は、鉄鉱石を鋼にするまでの工程における各生産工場の内、高炉：160t×1基・年間公称能力58千トン、平炉：25t×4基・同60千トン、転炉：10t×2基・同150千トン、コークス炉：460窯・同98千トン、次に鋼を各製品にするまでの工程における各工場の内、分塊：年間公称能力100千トン、軌条：同32千トン、大型・中型：同36千トン、小型：同2千トン、中板：同11千トンといった施設構成となっており、これらは当時のドイツ技術の粋を集めたものであった。

またそれ以外に附帯設備として、修繕工場、旧本事務所があり、1906（明治39）年までには、遠賀川水源地が完成している。

これらの施設の中で、現存するものは旧本事務所（個別01）、分塊・軌条・大型工場（個別02～04）、修繕工場（個別05）、遠賀川水源地施設（個別10）、である。

以降、明治、大正、昭和の初期（15年頃まで）に渡って、世界の動きと連動した我が国の政策に従って、逐次拡張が進められ、その結果、外輪工場（個別06）、を含む工場群が新設・増設されると同時に、紫川水源地（個別11）、河内（個別12）及び養福寺貯水池（個別13）、八幡、戸畑間の専用鉄道“炭滓線”（個別07）等の附帯設備の拡充も図られた。

一方、1920（大正9）年から開始された3交代制度に伴う余暇の活用、更には思想の健全化と体位の向上を意図したスポーツ奨励気運の高まりや、増加する従業員対応策等から、福利厚生施設の充実に図られた。

具体的には高見官舎（個別08）、高見神社（個別09）、大谷会館（個別14）、大谷球場（個別15）、鞘ヶ谷競技場（個別16）、等が相次いで新設・整備されることとなり、現有施設の基盤がこの時点で確立された。

上記施設の共通した特徴は、初期の工場施設が前述の通りグーテホッフヌクスシュütte社（Gutehoffnungshütte社）による設計であるのに対し、時の経過と共に技術の習得が図られ、それに伴って以後は工場建設も含め、すべてのインフラ施設が直営による設計・施工となっている点である。

その中で工場施設の特徴は、一つに設計寸法及び使用鋼材寸法

の単位がcmであるのに対して、生産される鋼材製品の寸法はinと異なっている事である。

これは我が国が、製品を製造する際にはドイツ、製品を船舶等に使用する際にはイギリスといったように、その時期に依存した国の、使用単位に準拠した結果であり、当時の国内事情を反映したものとして興味深い。

また一つに、工場建築の構造形式が鉄骨造という点である。当時の状況では、我が国における建築構造物への鋼材の導入は、煉瓦造建物の小屋組トラス材といった局部的部分に留まっていたと言っても差し支えない。

そのような状況下、我が国初の徹底した本格的鉄骨架構造物として、当製鉄所工場群がその先鞭をつけたという点で、建築構造史上極めて重要な事であり、同時に貴重な鉄骨構造物と言える。

併せて「1901（明治34）年当時の事務所と工場群とが、対して現存している事は全国的に稀で、それからも貴重である」旨の評価を外部からも得ている。

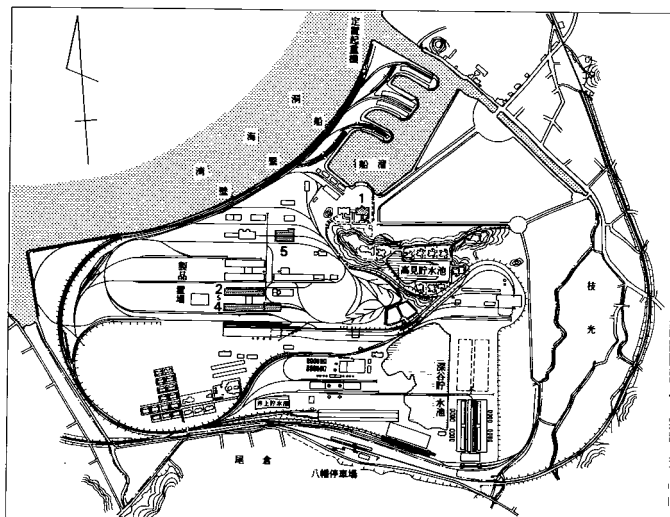
これら現存する工場群は現在も大半が利用されていることもあって、屋根・壁の維持管理が行き届いており、特に骨組としての鉄骨鋼材は、1901（明治34）年以来という長年の使用にもかかわらず健全度を保っている。

同時に構造形式としても、一部補強等の修正が加わっているものの、ほぼ建設当時の様子を留めている。

しかし、機械設備は技術の進展に伴って、順次リプレースされ、当時のものは殆ど見当たらないが、唯一、修繕工場の天井クレーンのみが当時の設備として稼働しており、その点は特筆すべきところである。

一方、附帯施設の共通した特徴は、石材、煉瓦、鋼材、木材、コンクリートと多彩な材料の使い分けによって、機能性はもとより、新規性、更には意匠性に優れている点であり、これらの施設を目の前にすると、当時携わった人達の熱意が伝わってくる。

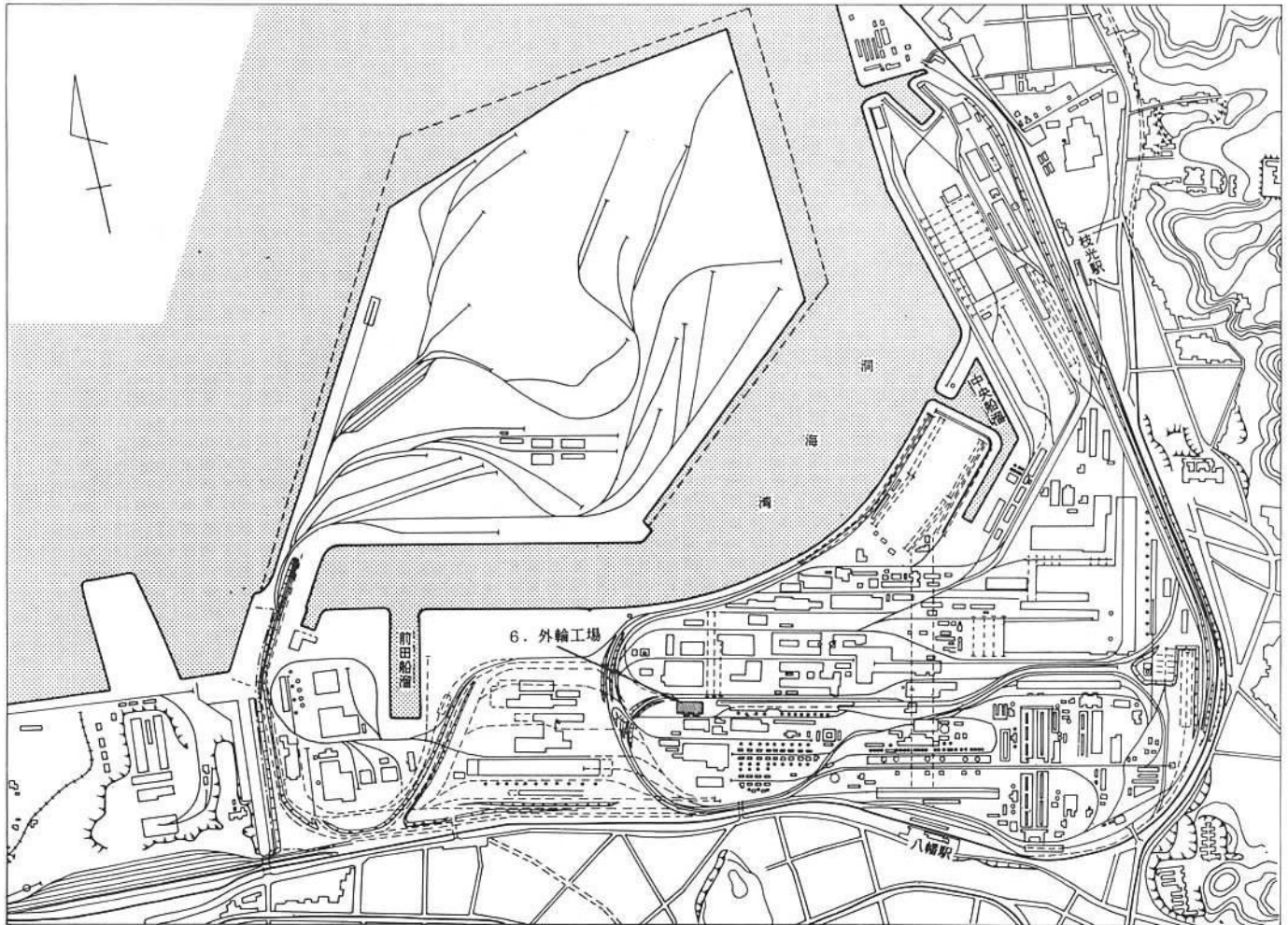
具体的には、赤煉瓦を使った見事なデザインの旧本事務所及び遠賀川水源地ポンプ場、生産プロセスから発生する「鉄滓」を使った鉄滓煉瓦造の高見官舎、当時珍しい枝光タイドアーチや眼鏡の形をした南河内橋の鋼製橋梁、石による一大芸術作品と化している河内・養福寺貯水池施設、総檜造りの高見神社等である。



▲ 1901年（明治34）創業当時の八幡製鐵所敷地状況図（『八幡製鐵所土木史』を改訂）① 旧本事務所 ② 分塊工場 ③ 軌条工場 ④ 大型工場 ⑤ 修繕工場

もう一つの特徴は、球場や競技場が広大化する傾向にある今日においてさえ尚、全国有数の広さを誇る大谷球場や、全国の競技場の基準的存在として、関係者にはつとに有名な鞘ヶ谷競技場といった、現在においても規模・レベルとも一級の施設として活用

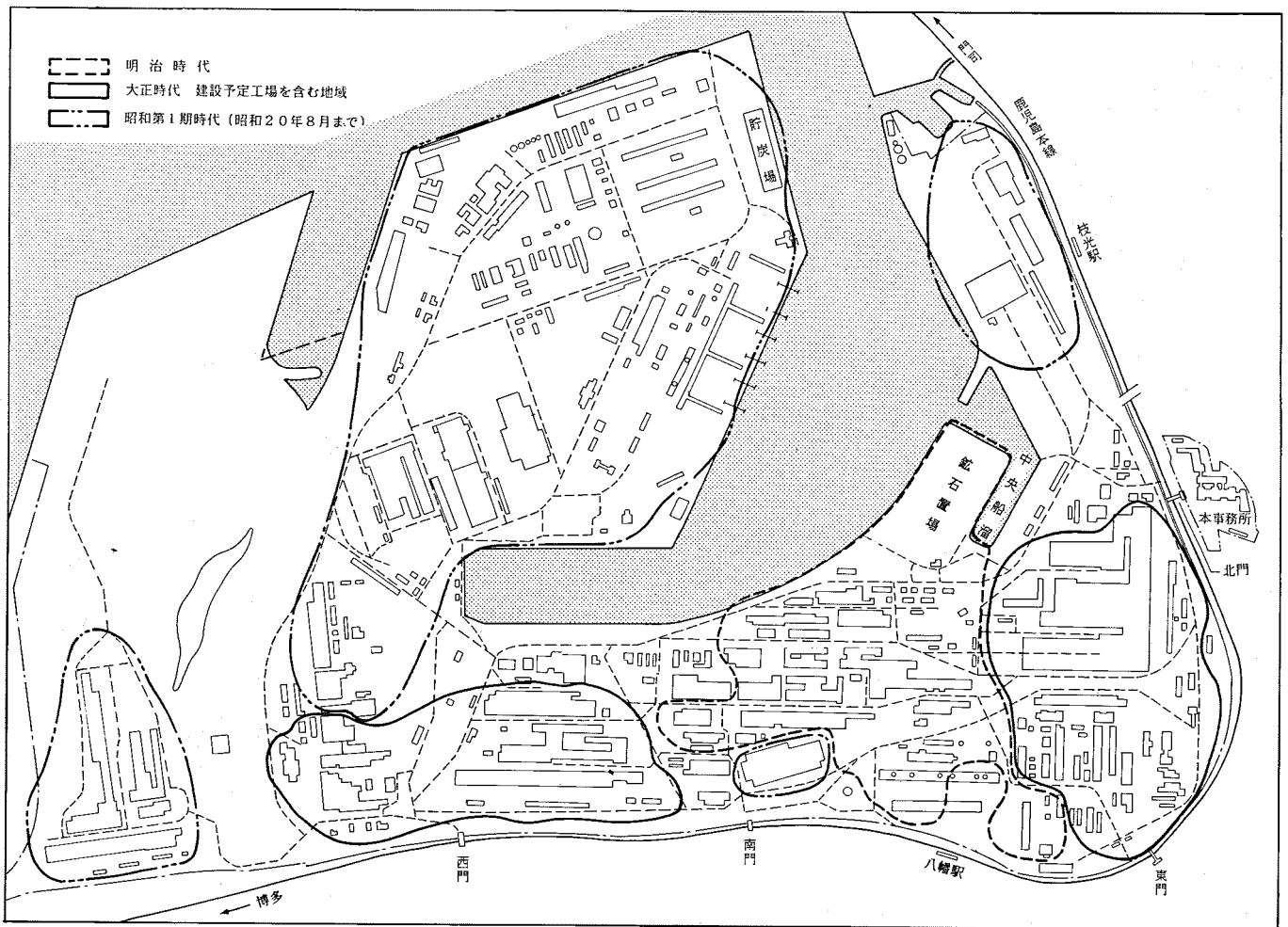
されている点である。その殆どが構外に位置するこれらの諸施設は、本来の機能を果たしながらも、一面では公園の一施設として、また一面では街の重要な景観構成の一要素として、現在、地域にしっかりと根づいている。
(開田一博)



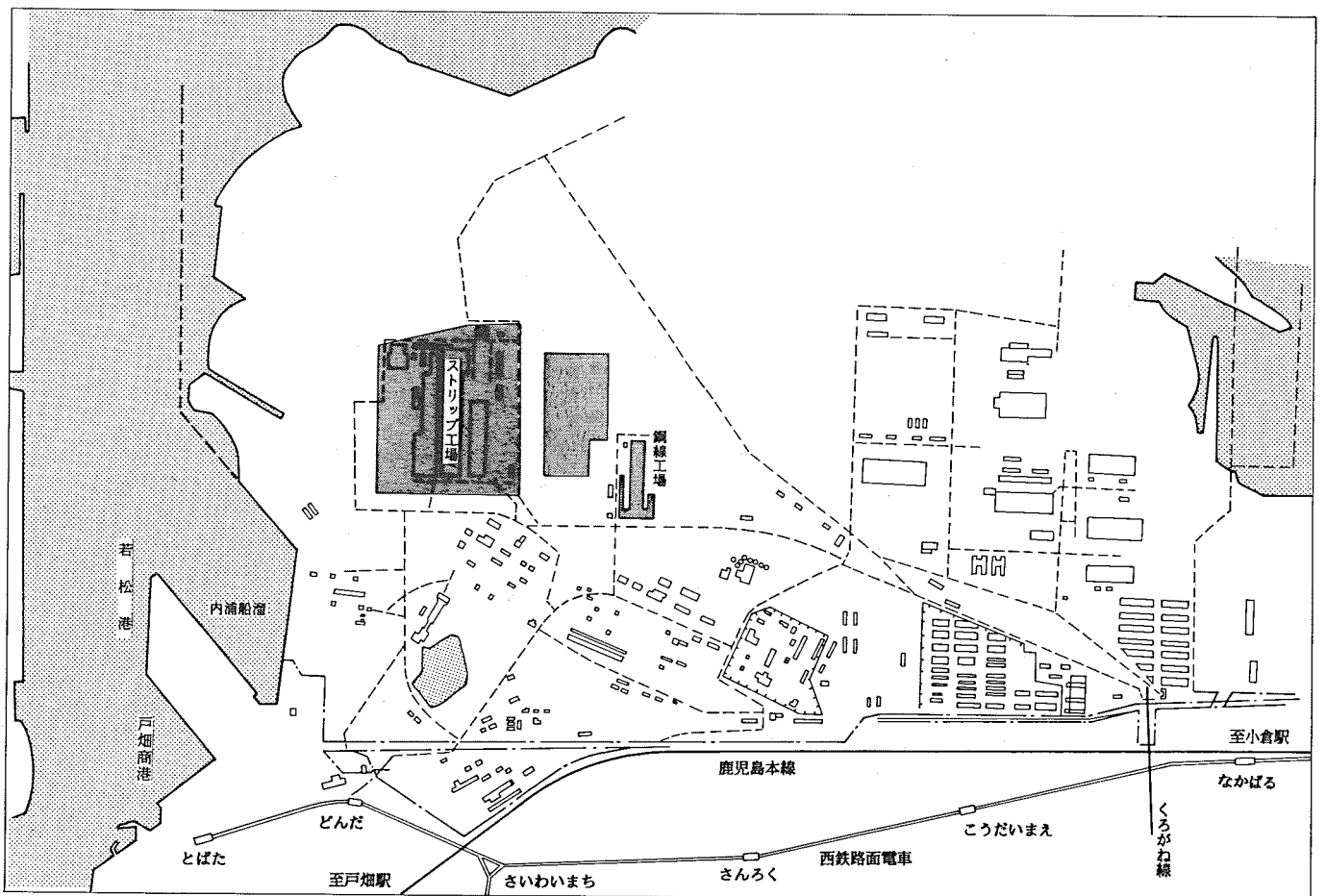
▲ 1925年（大正14）当時の八幡製鐵所敷地状況図（『八幡製鐵所土木史』を改図）



▲ 大正初期の製鐵所全景（1914年3月撮影『八幡製鐵所土木史』による）
1. 東田第一、二高炉 2. 製鐵本病院 3. 鬼ヶ原異人官舎 4. 上大谷貯水池（現大谷体育館） 5. 下大谷貯水池（現大谷球場）



▲ 創業当時から昭和第1期時代までの建物配置図（『八幡製鐵所土木史』を改図）



▲ 大正期から昭和20年までの八幡製鐵所戸畑構内の建物配置図（『八幡製鐵所土木史』を改図、アミをかけた工場は現存）



▲ 八幡製鐵所航空写真 (1961年当時、KU61-3、国土地理院)

【個別】

01. 旧本事務所

八幡東区尾倉、製鉄・事務所、1898 (M31)
赤煉瓦組積造、不明、直営

近代製鉄所に相応しいヘッドオフィスとして、前に洞海湾を望み、後に東田高炉群を控え、さらにはその遠方に皿倉山を仰ぐといった、当時としては最高の場所に、中央にドームを持った左右対称の洋風建築が1898 (明治31) 年に竣工し、今日においてもその美しい形を留めている。

建物は海側 (北面) に面し、車寄せから玄関ホールへと続く空間や、窓回り及び扉回り等の装飾に、小規模とはいえ官営製鉄所の権威が表現されている。

一階は長官室及び長官官房室と事務部門、二階中央に大会議室、その他は技監室、技師室、外国人助手室等の技術部門に充てられていた事が図面から読み取れる。

設計者は不明だが、この時代は官庁建築物を中心に、洋風の事務所建築がかなり普及してきた時期であり、教育も進んで建築家の層も厚くなりだしていた事と、建物が簡素なデザインであり、屋根は和風である事から、日本人の可能性が強い。

建物規模は梁間15.57m×桁行32.74m×軒高10.4m、延面積1,023㎡、構造は赤煉瓦組積造2階建てで、組積造という構造上の特性からくる制約によって、平面は中廊下式、小部屋分割型となっている。

その他では、小屋組は木造洋風トラス、床組は木造、基礎は上

部の壁をアーチで受け、その先端に松杭を多用するといった珍しい、かつ非常に丁寧な構造となっている。そのために、現在でも不同沈下によるクラックは殆ど見られない。

仕上げは屋根：日本瓦葺き、外壁：赤煉瓦化粧積み、一部石張り、天井・壁：木摺下地漆喰塗り、床：木板張となっている。

この内赤煉瓦は非常に上質のもので、構内のかつて厳しい環境に晒されながらも、あまり劣化もみられず、当時の鮮やかな色を見せている。

この煉瓦はイギリスから輸入されたという言い伝えがあるが、隣接した同時期建物解体に際して煉瓦鑑定を依頼した結果、サイズ及び刻印から国産の可能性が高いという評価を得ている。

建物外部は近年、補修により、ドーム屋根は当時の仕様 (亜鉛鉄板 or アスベスト) から銅板に葺き替えられているものの、屋根、外壁は当時に近い状況に復元されている。

しかし内部はまだ未補修のため、雨水侵入等による天井・壁の漆喰剥離や木造床組の腐食劣化といった状況にあるものの、玄関回りの装飾や一部当時のものと思われる金具、照明器具などから明治30年代の優れた洋風建築としての価値が見い出せる。

外部からも「当時の工場と対になった事務所として重要文化財レベルにある」旨の評価を得ており、1991 (平成3) 年には歴史的建築部門における北九州市建築文化賞を受賞している。

(開田一博)

製鐵事務所之圖

天三

圖之六第圖凡



Handwritten signature or initials

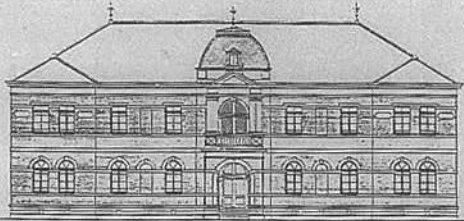


圖 乙

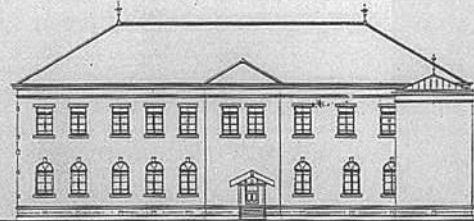


圖 丙

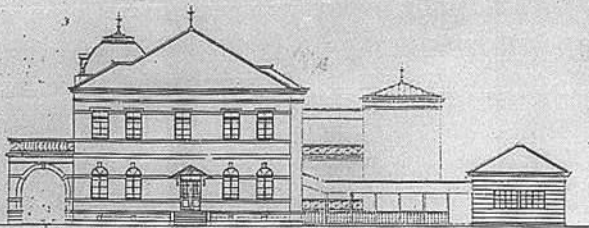


圖 丁

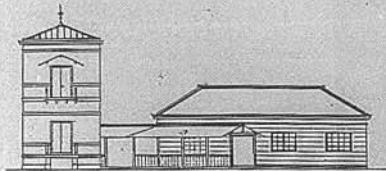
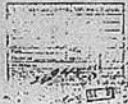


圖 戊

明治三十一年五月



▲▲「製鐵事務所之圖」(原圖：新日本製鐵株式會社)

製鐵事務所之圖

圖之六第圖凡

Handwritten number 9276

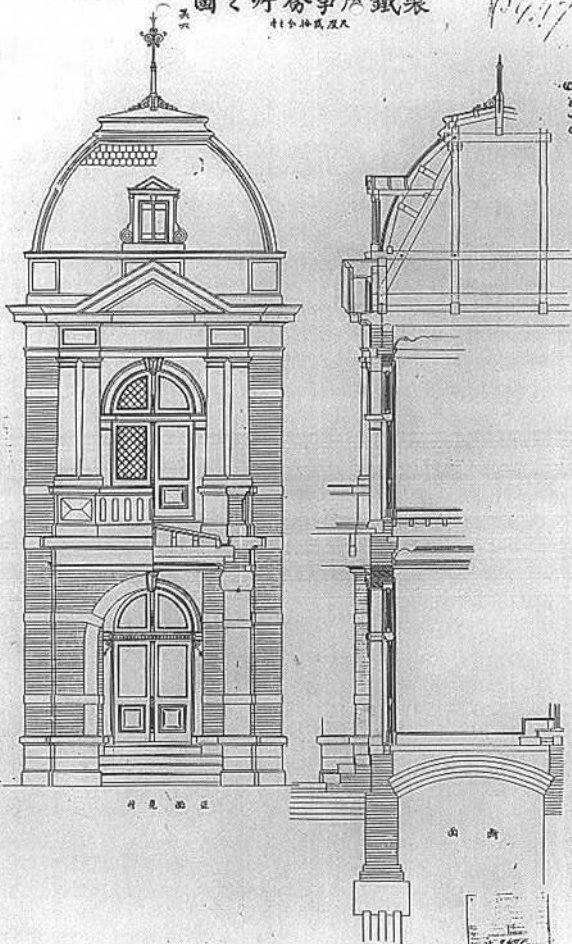


圖 乙

圖 丙

明治三十一年五月

製鐵事務所之圖

圖之六第圖凡

Handwritten number 9278

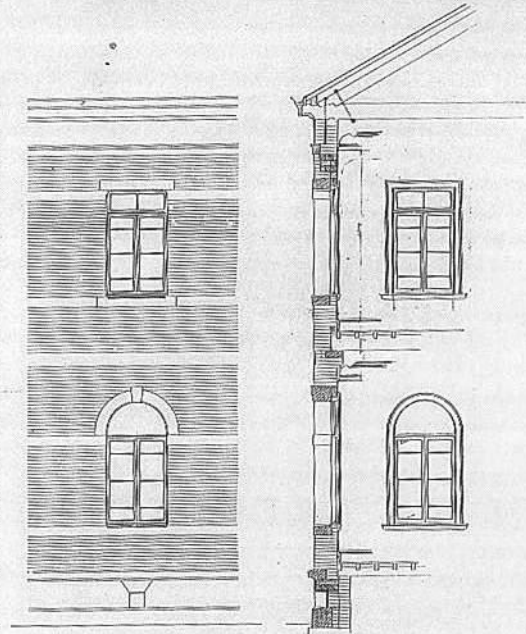


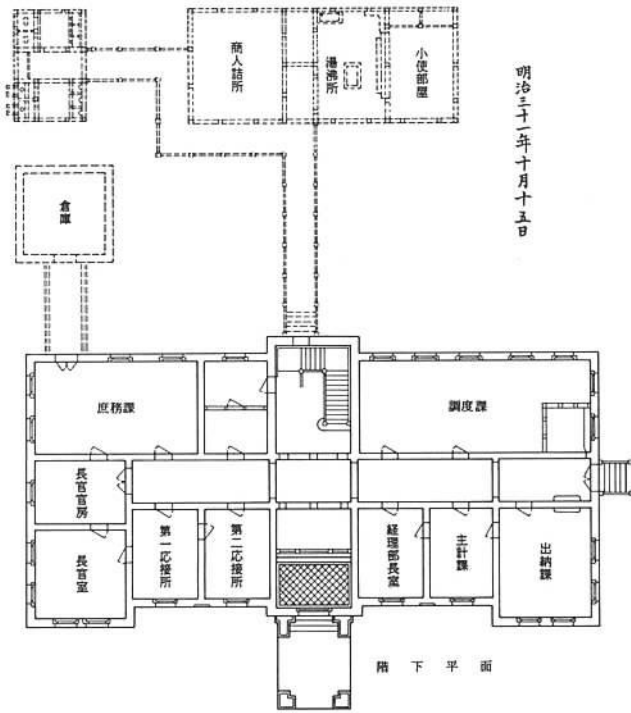
圖 乙

圖 丙

明治三十一年五月

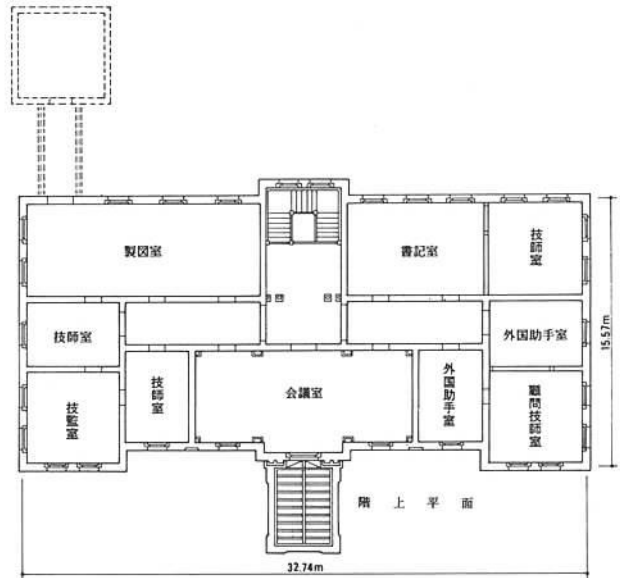
製鐵所事務所之圖

全長百尺



製鐵所事務所之圖

全長百尺



▲ 製鐵所事務所（日本事務所）の図（「八幡製鐵所土木史」を改図）



▲ 日本事務所（表）1992年開田撮影

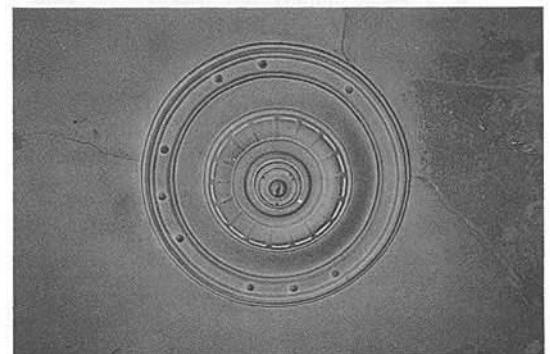


◀ 日本事務所（裏）（1992年開田撮影）



◀ 日本事務所（玄関ホールから階段を望む）（1992年開田撮影）

▶ 日本事務所（玄関ホールから右側廊下を望む）（1992年開田撮影）



▲ 事務室天井の装飾部分（1992年開田撮影）
天井の中央に漆喰でつくられた装飾部分の写真である。円形を形づくっている線がぎこちなく、かつ模様も比較的単純なものとなっている。

02 分塊工場、03 軌条工場、04 大型工場

八幡東区尾倉、製鉄・工場、1901 (M34)
鉄骨造、GHH (M31 1898) ・直営

鋼塊をある大きさの棒状、板状に引き延ばす場所が分塊工場であり、その中の棒状鋼塊をさらに圧延してレールにするのが軌条工場、大形の型鋼材にするのが大型工場である。

これらの工場建物は、1901 (明治34) 年当時のものとして現存し、今も、レールや鋼矢板等を製造している条鋼工場の一部に取り込まれ、活用されている。

建物の特徴は、当時の建物に共通している事でもあるが、丸屋根形状で、ドイツで製造・製作された加工材を現地で組み立てたものであり、鋼材には GUTEHOFFNUNGSHÜTTE No.〇〇 というロールマークが刻印されている。

この場合〇〇は鋼材の寸を表す数字で、例えばNo.15であれば、寸 (Depth) が15cmを示している。

建物の規模は分塊工場、軌条工場が同一棟で連続しており、東

西に桁行100m×スパン20m×軒高7mである。

この建物から20m北に離れたところに並行して桁行80m×スパン20m×軒高7mの大型工場があり、それを丸屋根のスパン15mの建物で連結している。

当時の建物仕様は、図面及び類似建物から、屋根・壁：亜鉛鉄板葺き、腰壁：赤煉瓦造、基礎：底盤部のみコンクリートで大半は赤煉瓦組積造と推測される。

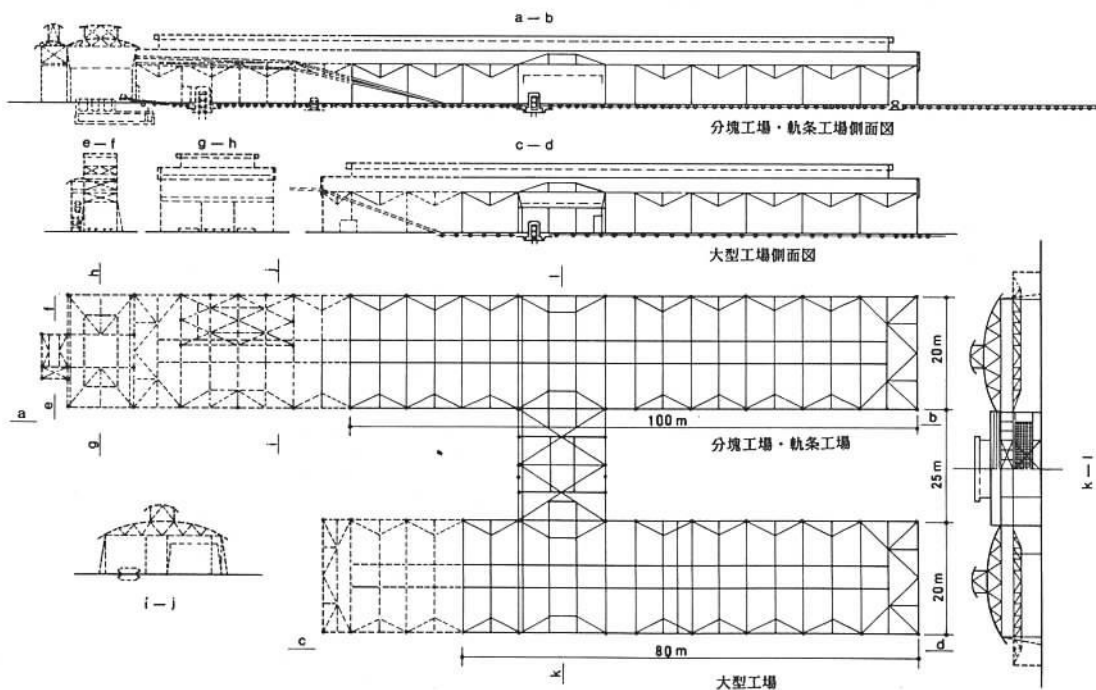
その中で鋼材としては、屋根トラス・柱・梁には溝型鋼が、母屋、胴縁にはZ型鋼・T型鋼等が主に採用されている。

鋼材の強度は試験分析等から「現在の構造材 (SS41) よりやや劣り、且つその数値にもかなりのバラツキが見られる」事が確認されており、当時の製鋼技術を知る上で、興味深いデータである。

部材間の接合方式は、主要構造材の場合にはリベット接合、母屋、胴縁等の2次部材の場合にはボルト接合といった、溶接接合方式以前の基本接合方式がここに見られる。 (開田一博)

Grundriss, Ansicht, Schnitt der Hallen der Block-, Schienen- & Träger-, Eisenstrassen- & der Schienen-Adjustage nebst den zugehörigen Maschinenhäusern.

Die Imperial Steel Works, Yamatsumi, Chikuzen, Japan, Ende 1901.



▲ 分塊工場・軌条工場・大型工場 (原図：新日本製鐵株式会社 を改図)



▲ 工場内部と天井の構造 (1992年開田撮影)



▲ 工場内部 (1992年開田撮影)

05. 修繕工場

八幡東区尾倉、製鉄・工場、1901 (M34)
鉄骨造、GHH (M31 1898)・直営

この建物も1901 (明治34) 年当時のもので、当初より機械の修繕工場としてスタートし、現在においてもその機能を継続している。

形状はスパン15m×桁行140m×軒高11.4m、曲率半径約15mからなる丸屋根の建物と、その両側に併設されたスパン7.5mの下家から成る、左右対称形のものである。

建物の特徴は前述の分塊工場・軌条工場等とほぼ同様であるが、途中2度の増築が試みられている事で相違点も見られる。

最初の増築は図面サインの日付けから判断して、1907 (明治40) 年頃と推測される。

建設に際しては既存図面を流用しながらも、鋼材ロールマーク **HOESCH N・P14** といった当初のメーカーと異なる鋼材も数多く見られることや、図面の加工欄に国内のメーカー名が記入されている事から、この時点では鋼材のみ輸入して、すでに加工は国内で行うようになっていたと推測される。

2回目の増築の時期は不明であるが、鋼材ロールマークが“**BS 6×3 SEITETSUSHO YAWATA ヤワタ**”となっており、この種のロールマークは八幡製鐵所の鋼材の中でも初期のものである事から、すでにかなり早い時期から自家製の鋼材で対応したものと考えられる。

と同時にロールマークの **BS 6×3** は **British Standard 6 in × 3 in** という鋼材サイズを示しており、製造品が英国基準に従っていた事が読み取れる。

また外国人によるロール製作のためか、ロールマーク“**SEITE-**

TSUSHO YAWATA”はきれいな刻印であるのに対して、“ヤワタ”というカタカナの刻印は極めて稚拙であるところが、何ともほほえましい。

建物構造の特徴としては、一つに小屋面に全体バランスから見ると極端に大きい陸梁ブレース (溝型鋼 220) を全スパンに渡ってクロスに設けており、その事で水平力に対してはほぼ剛板状にし、柱との接合点は桁梁を介してピン結合という方式になっている点である。

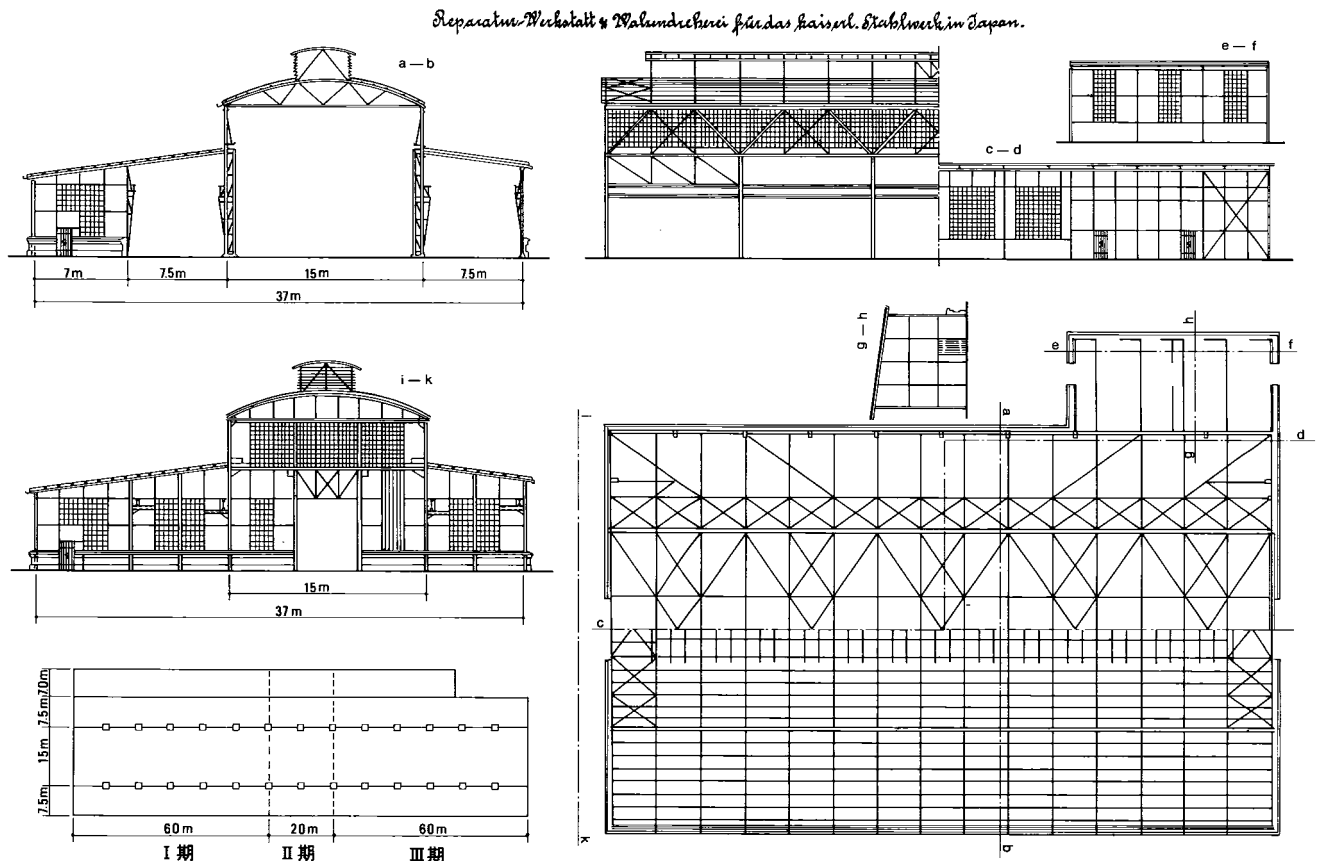
しかしそのピン結合も橋梁等に見られる純然たるピン構造ではなく、ボルト接合といった今日の建築構造でよく採用される形式に酷似しているのも面白い。

また一つにはクレーンランウェイガーダーの構造が連梁形式で、その中でも中央棟のI形鋼からなるメインガーダーは、そのスパン途中をサブトラスから出されたアームで吊り支えられている構造となっている (現在は改造により一部しか存在しない) 事で、まさに一昔前のドイツ教科書 (プライヒ等) を見る思いがする。

ディテールでは軒先の納まりを良くする為か、帽子の形をした変形ハット鋼が使用されていることや、胴縁受けにT型钢が使用されていること等が特徴である。

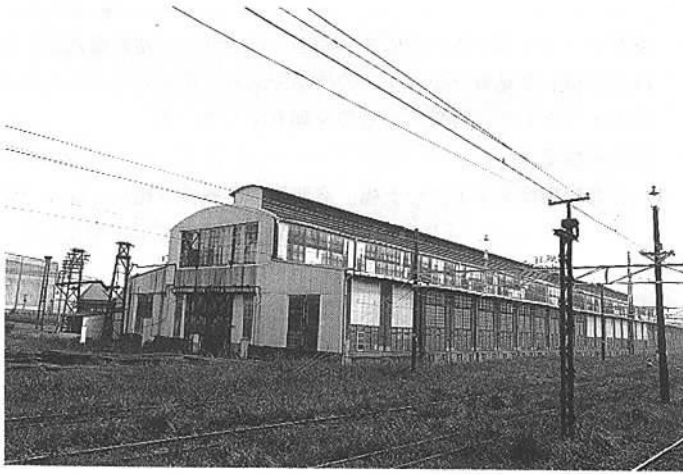
また一般的に機械設備は技術の進展に伴って、当初のものは殆ど残っていないが、唯一この工場にあるクレーンのみが、当時の珍しい形を留めながら、現在においても稼働している事は特筆すべきところである。

以上このようにこの工場は、建築構造上及び機械技術上からも、当時の形を留める貴重な財産といえる。 (開田一博)



修繕工場 拡張状況

▲ 修繕工場 (原図: 新日本製鐵株式会社 を改図)



▲ 工場全景 (1992年開田撮影)



▲ 工場内部 (1992年開田撮影)

06. 外輪工場

八幡東区尾倉、製鉄・工場、1906 (M39)
鉄骨造、JACKSON (M39 1906)

1901 (明治34) 年創業以降、工場拡張の一つとして、客車・貨車用の外輪を主製品とする公称能力12,000 t /年の工場が、1906 (明治39) 年7月作業開始された。以来、1949 (昭和24) 年6月まで操業され、累計生産量234,864 t を記録している。

当時1,200 t 水圧機、6 t 蒸気ハンマー、9フィート外輪圧延機を備えた設備であったが、現在はその建屋のみが残り、条鋼材の端部焼入場として利用されている。

この工場の操業開始となった1906 (明治39) 年はすでに、製鉄所操業開始以来5年が経過しており、設計面で変化が見られる。具体的には、当初は全てドイツのゲーテホッフヌクスヒュッテ社の設計であったものが、当設備はアメリカのJACKSON社の設計となっており、建物形状も丸屋根と違って、現在、一般的となっている山形の屋根である。

設計寸法も当然インチサイズであるが、鉄骨鋼材はロールマーク PN34 と刻印されており、丈34cmとが一致することから、センチメートルサイズのもの、即ちアメリカとは別の国の鋼材が採用されている。

これは設計と加工が分離発注された事を意味しており、その中

で加工は、周辺の事例から国内にあったストック材を利用して、国内で行ったと推測される。

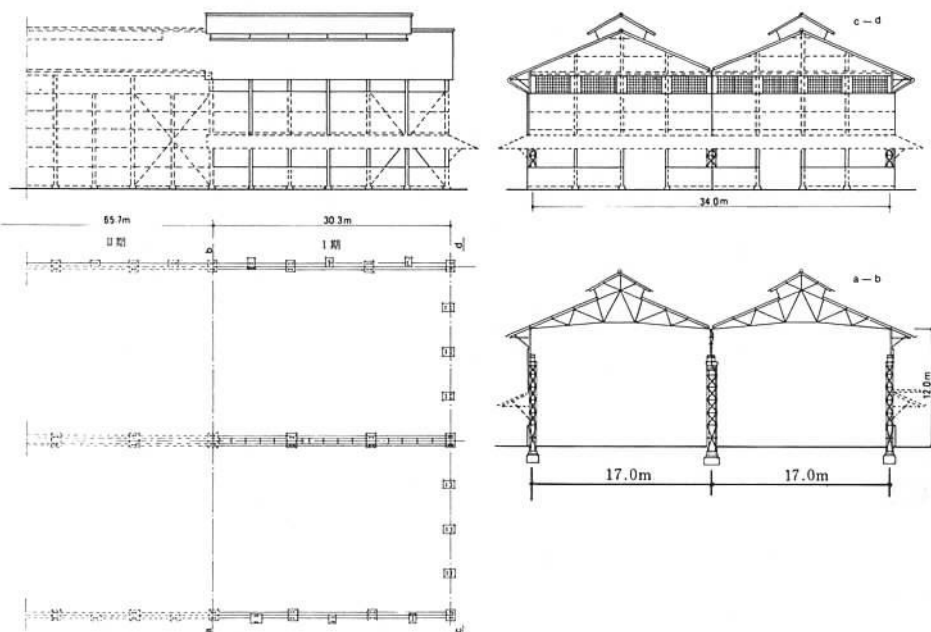
この事から、この時期になると技術依存先をドイツ一辺倒から他の欧米諸国へも広げていきながら、一方では鋼材加工等は我国で行うといった事により、徐々に自分達の技術にまで高めていく過程が読み取れて興味深い。

建物はスパン17m \times 桁行96m \times 軒高12mの規模で、それが2棟連続した鉄骨造建築である。

建物の特徴は(1)フィンクトラス小屋組の下弦材 (引張材) にフラットバー (平鋼) を使用した珍しい構造であること(2)このトラスは軒面の桁梁を介して受けられているため、下部柱とトラスの位置とは必ずしも一致していない(3)桁行方向の繋ぎ材がなく、母屋であるI型钢がその役割を果たしている(4)柱脚は剛性を高めるため、床面から1m下に埋められている等である。

この建物を従来のドイツ設計のもの比べてみると、いかにも弱々しく、それぞれの国における当時の設計技術等が偲ばれる。

現にこの建物には、後になって補強のため、軒からステイ (支え) が設けられているし、かつ前述のフラットバー (平鋼) を使用しているため、トラスの剛性が極端に弱く、建方時に変形を起こして非常に困ったという苦労話も残っている。(開田一博)



▲ 外輪工場 (原図：新日本製鐵株式会社 を改図)



▲ 工場外壁と内部 (1992年開田撮影)

07. くろがね線（炭滓線）

八幡東区～戸畑区、製鉄・鉄道、1930（S5）
鉾津煉瓦造（宮田山トンネル）・鉄骨造（枝光橋梁）、直営

生産活動に伴って発生する炭滓は、大正初期までは八幡構内か若松の埋め立て地へ運ばれていた。

しかし生産量の増加に従って、その量も増大する一方、設備の拡張に伴う建設残土処分場所も逼迫し始め、八幡構内での処理が困難となってきた。

そこでその対応策として、戸畑地区等の埋め立てが計画され、その輸送手段として、また八幡地区～戸畑地区の連絡用として、専用鉄道「炭滓線」（現くろがね線）が直営による設計・施工により、建設されることとなった。

当時、戸畑第一操車場から八幡第二操車場までの延々6kmに渡る建設は難工事を極め、中でも代表的なものは(1)宮田山トンネルと(2)枝光橋梁であった。

それも1930（昭和5）年には無事竣工し、現在においても生産活動における戸畑地区～八幡地区の大動脈として利用されている。

(1)宮田山トンネル

標高106mの宮田山のすそを貫くもので、断層とこれに伴う湧水が多く、難工事であったため、T導坑式及び両側導坑式の施工法により、主として人力掘削に依存しながら昼夜兼行で進められた結果、工期約1年11ヶ月で竣工した。

この工事に要した資材は高炉セメント5,800t、コンクリート1,785m³、鉾津煉瓦1,370万個、鉾津パラス4,900m³で、総工費155.2万円、延べ人員約40万人、土砂掘削81,000m³、と記録されている。

墨案のアーチ及び側壁は自社製品である鉾津煉瓦造りで、内法幅8.29m、高さ6.66mの複線用となっている。

花崗岩切石積み、裏込めコンクリートという構造の東西洞門は、東がローマ時代の古い城壁を、西がルネッサンス建築様式を、それぞれ模した見事なデザインの作品であり、街を彩るインフラ施設の一つとして、特徴ある景観を創り出している。

(2)枝光橋梁

この橋梁はタイドアーチ橋、高架橋、ラーメン橋から成り、延長746mで、県道・JR鹿児島本線・枝光川を跨ぐ立体架設となっている。

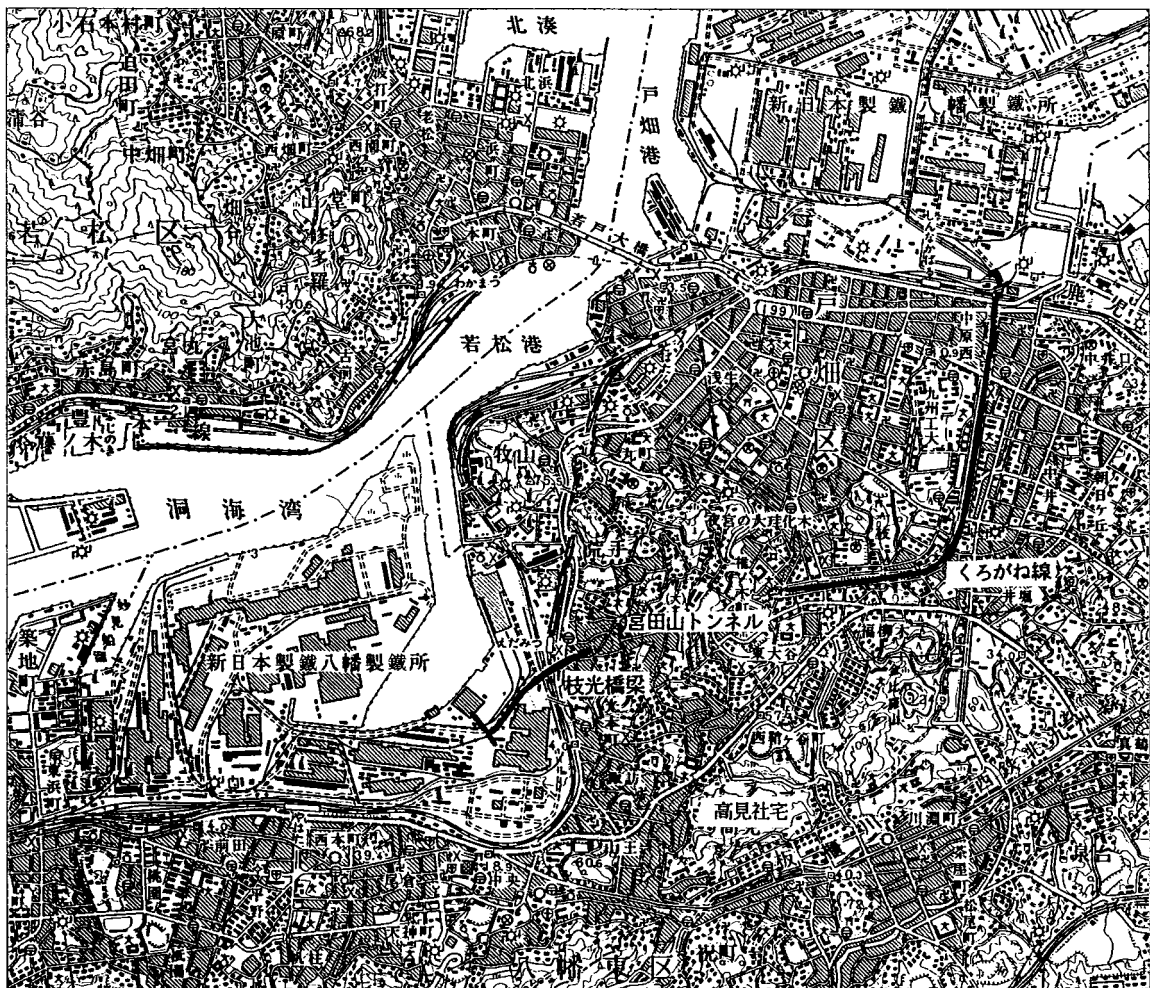
このうちタイドアーチ橋はJR鹿児島本線と枝光川を一気に跨ぐ必要があるため、スパン51.4m×2連と一番長く、橋台への力も炭滓線の他の橋梁が305tというのに比べて約2.7倍の801tと非常に大きいのが特徴である。

これを支えるのに松杭が使用され（末口150～180mm、長さ10m、140本）、1975（昭和50年）の調査により、現在も健全であることが立証されている。

架設に当たっては、現地に堅固な支持台、足場等の大がかりな設備を仮設し、各部材を現地で一本づつリベットで止め、組み立てている。

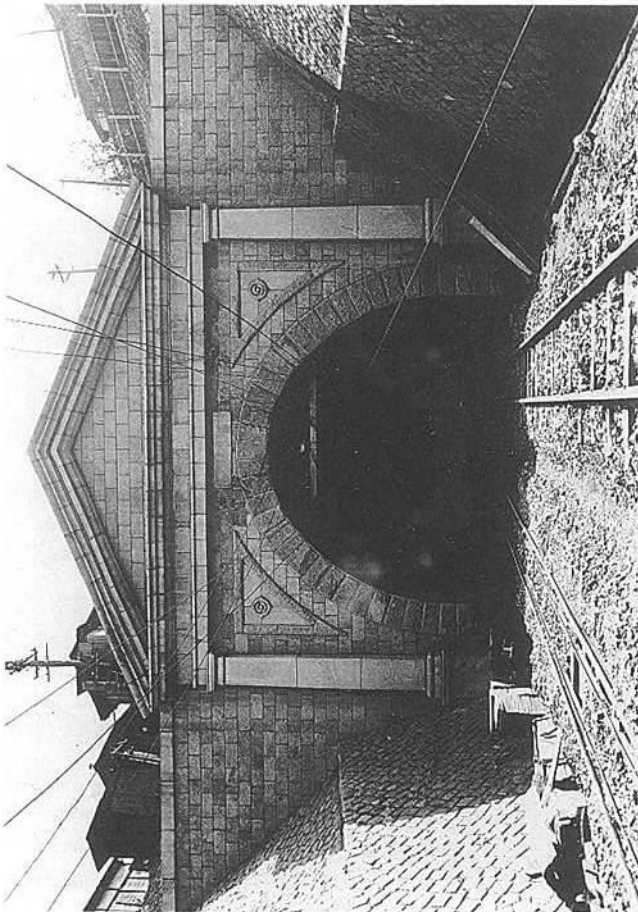
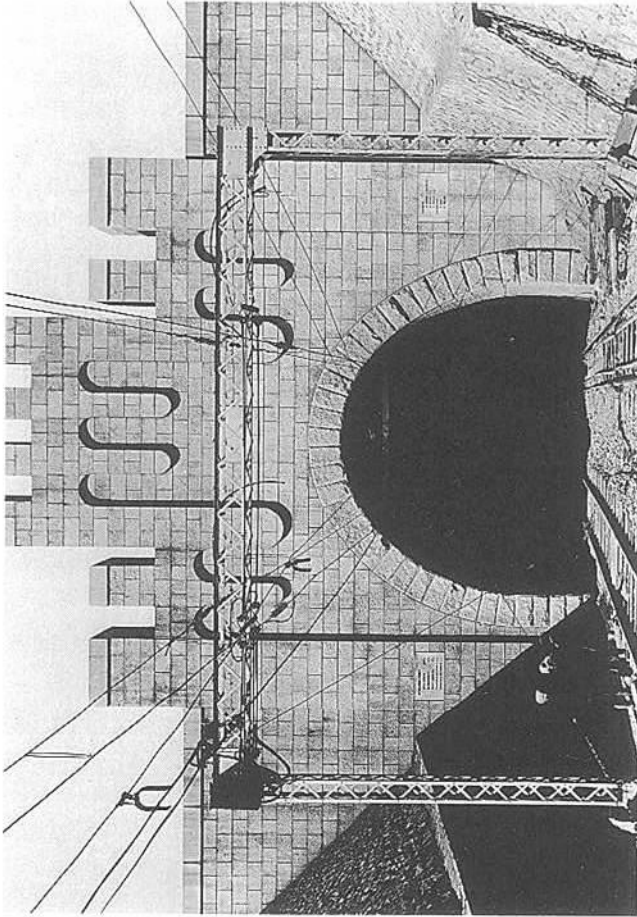
尚このタイドアーチは当時、日本では神奈川県多摩川に架かる六郷橋の他、一、二を数えるのみで、九州では熊本市の白川を跨ぐ長六橋を建設中といった程度で、非常に珍しいものであった。

現在は1972（昭和47）年に増設された新枝光橋にその役割を渡し、鉄道橋梁としての機能は果たしていないが、上記宮田山トンネルの洞門同様、特徴ある街の造形物として、今もその優雅な形を当時のまま伝えている。（開田一博）

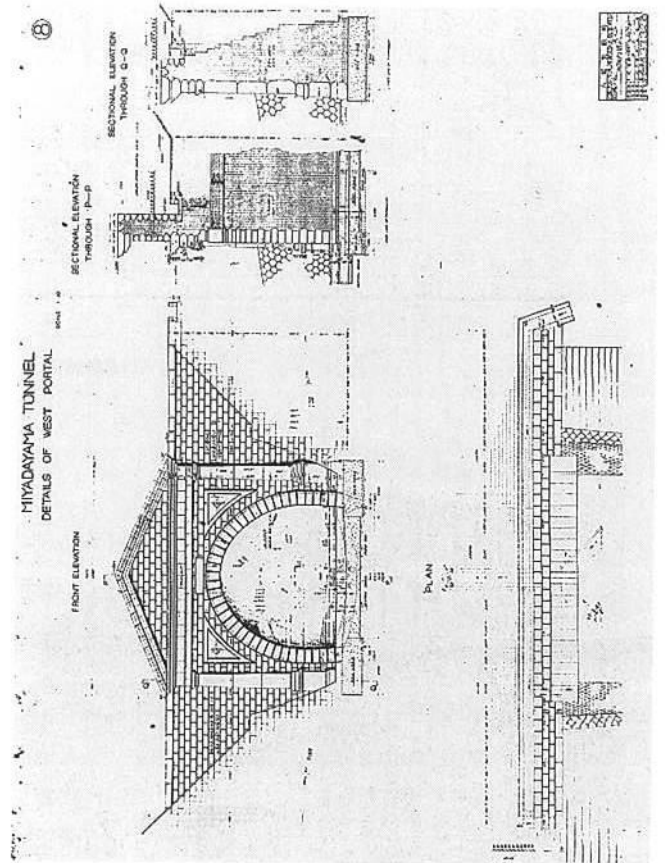
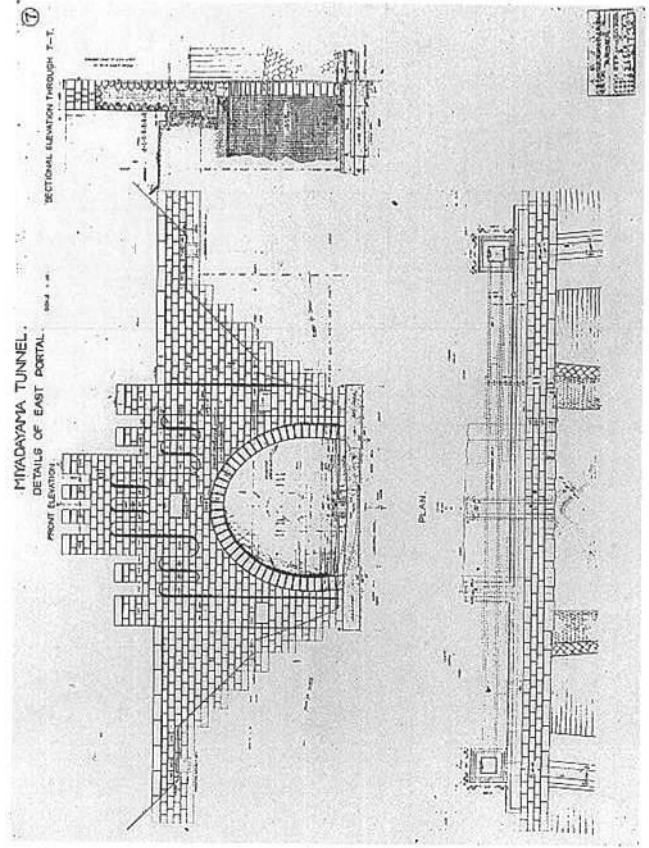


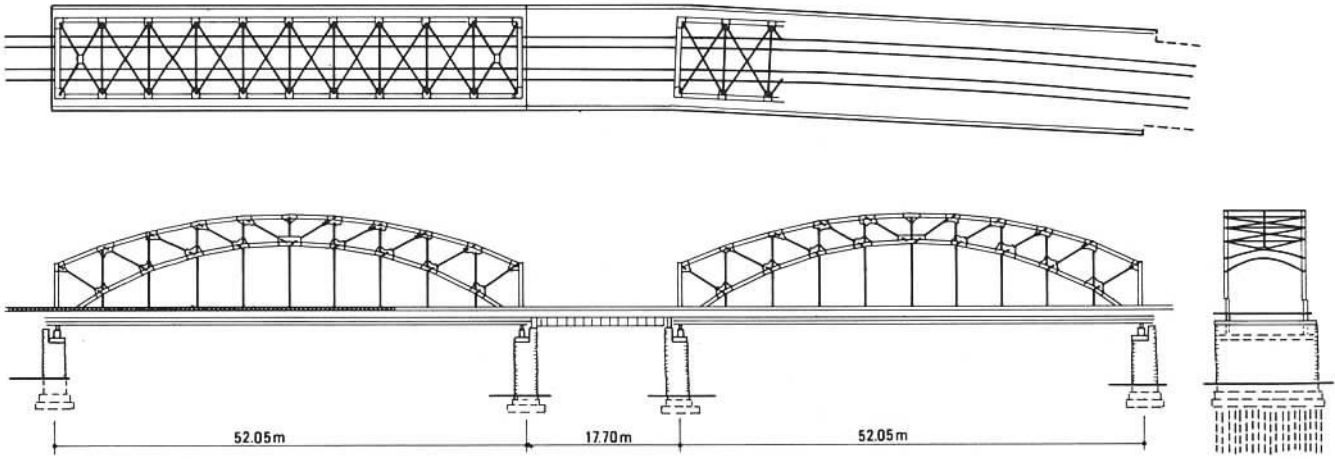
▲ 八幡製鐵所と周辺施設 (1/50,000)

▼ 宮田山トンネルの真(左)西(右)側の洞門
 (「八幡製鐵所土木史」による)
 東洞門はローマの古い城壁を、西洞門はルネサンス
 様式をとりいられている。

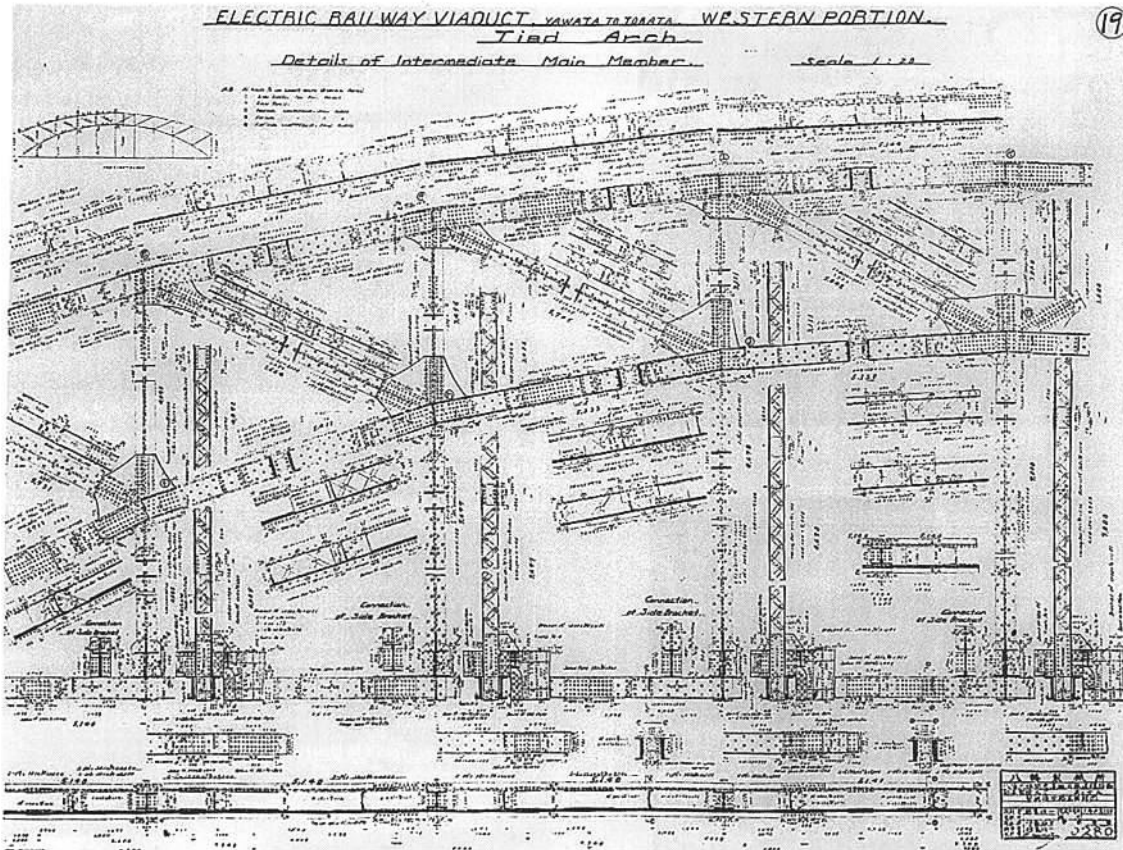


▼ 宮田山トンネル洞門の図 東(右)西(左)
 (原図: 新日本製鐵株式会社)

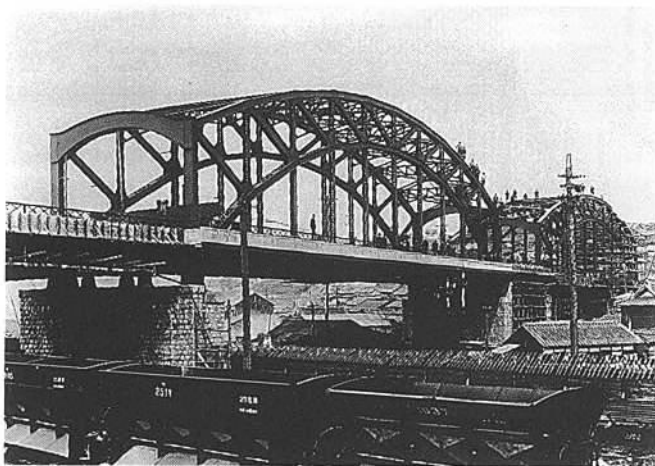




▲ 枝光橋梁 (原図: 新日本製鐵株式会社 を改図)



▲ 枝光橋梁詳細図 (原図: 新日本製鐵株式会社)



▲ 炭滓線の枝光タイドアーチ橋
 (1930年撮影『八幡製鐵所土木史』による)
 昭和5年3月完成。当時、日本でのタイドアーチ橋は、神奈川県多摩川の六郷橋のほか、一、二を数えるのみで珍しい存在であった。九州では熊本県白川の長六橋を建設中であった。



▲ 枝光橋梁細部 (1992年開田撮影)

08. 高見社宅（高見官舎）

八幡東区高見1-1、製鉄・住居、1907頃一部移設
 鉾津煉瓦造2階建・木造平屋、直営

創業当時は、まだ生産設備も小規模なものだったので、工場敷地にも余裕があり、そのため敷地内に官舎が建てられていた。

いわゆる職住近接の先例である。その中で、高見山という地に長官官舎をはじめ、高等官官舎8戸とクラブがあり、高見官舎と称していた。しかし工場の拡張に伴い、高見という名称とともに現在地に移築され、今日に至っている。

この中には当時の顧問技師のドイツ人グスタフ・トッペの官舎も移され、現在の高見クラブの前身の公余クラブとして活用されていたが、1928（昭和3）年の改造に際して、取り壊され、現在はその姿を見ることはできない。

社宅敷地は北に小高い山を背景に、一帯は当時の長官官舎を含む高等官官舎群が占めている。その南側の平地は東西に伸びる長い通りと南北の短い通りにより、幾つかのブロックに構成され、その中に高等官官舎、判任官官舎、その他職員の官舎群が配置され、現在も管理職社宅として利用されている。

その内、判任官官舎以下は1棟の中に2戸以上が、平面、立面とも対称におさまられた形式となっている。

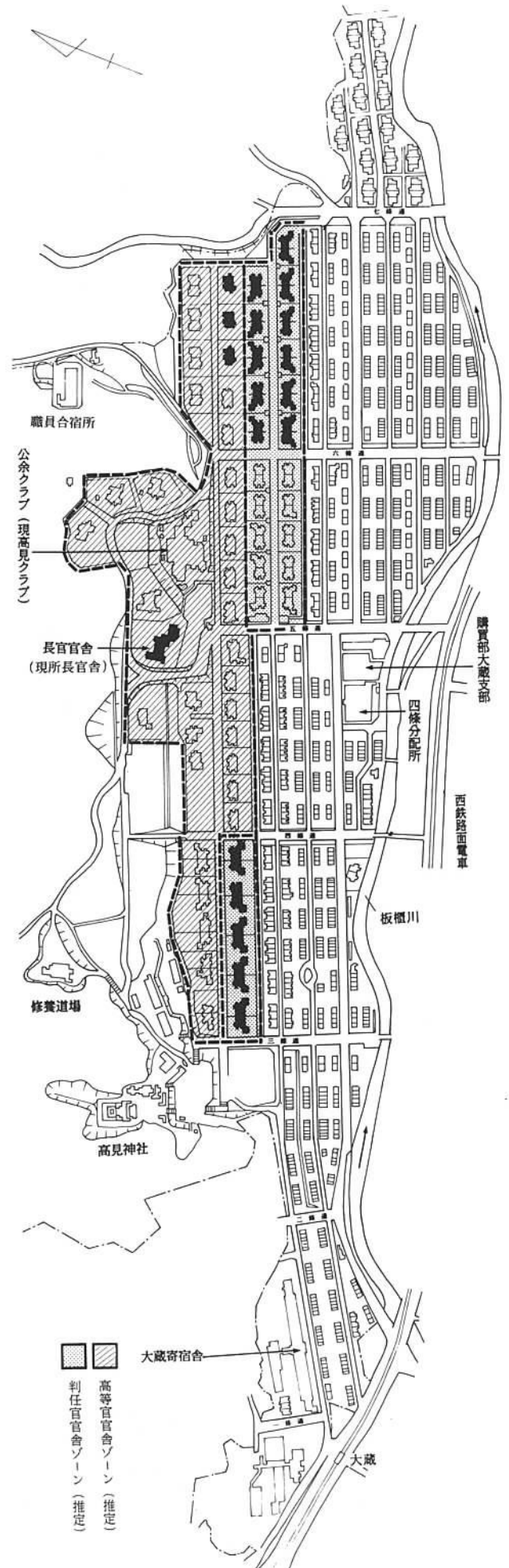
建物の大半は木造平屋建てで、中でも当初から構内にあったものは、当時の図面のタイトルが高見官舎移築となっている事と、現にその図面に該当する建物が現存している事から、それと判定できる。

通りは鉾津煉瓦塀で囲まれ、塀に沿った両側の古木の桜並木と相まって、静かなたたずまいの中に一種独特の雰囲気を出している。

図面から確認できた事は長官官舎：木造平屋建76.5坪×1戸、高等官官舎：木造平屋建51～62坪×3戸 判任官官舎：木造平屋建40～40.5坪×29戸であり、その他はどのレベルか確認できないが、木造平屋建6戸、同20戸（2戸/棟タイプ）、鉾津煉瓦造2階建て48坪×4戸（2戸/棟タイプ）が1907年頃以降、比較的早い時期に建設されたものとして現存している。

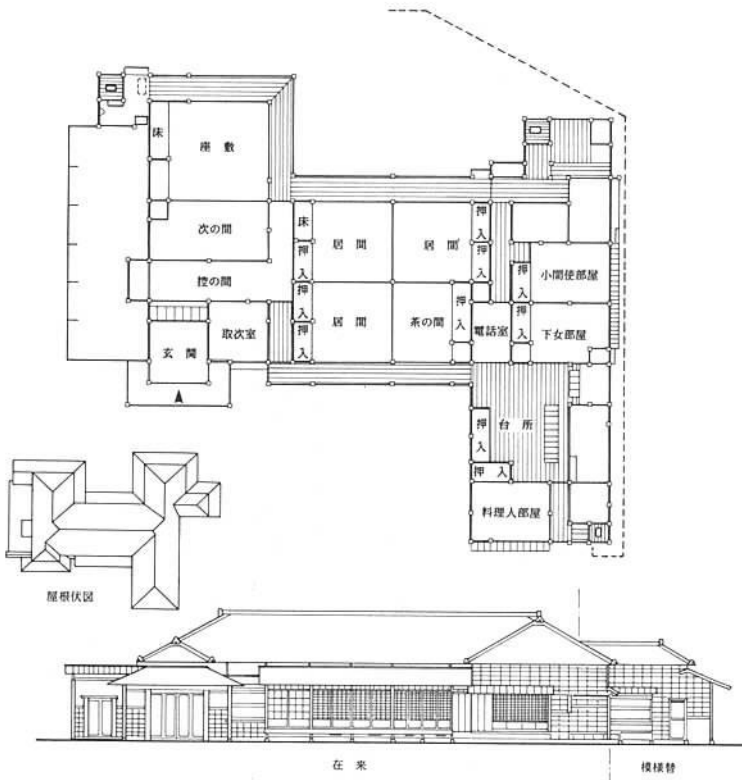
この内、鉾津煉瓦造建物はイギリス風の優れたデザインで、2棟しか現存しない貴重な建物であるが、かつてはその形から「ロンドン長屋」と呼ばれた一角もあった。

現在は生活様式の変化から、間取りに人気がなく、内部の老朽化もあって、空き家になるケースが増え、今後全体開発計画の見直しとともに、各建物が解体される運命にある。（開田一博）

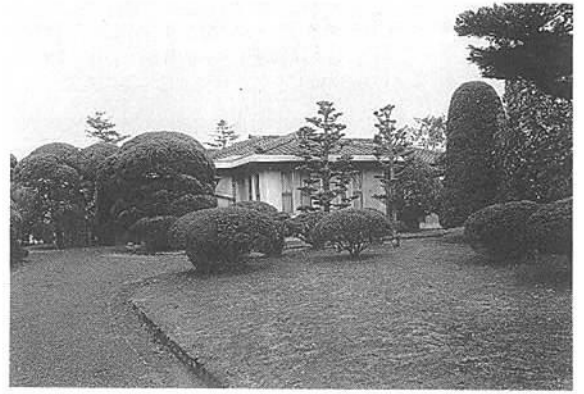


▲ 高見社宅遠景（1993年撮影）

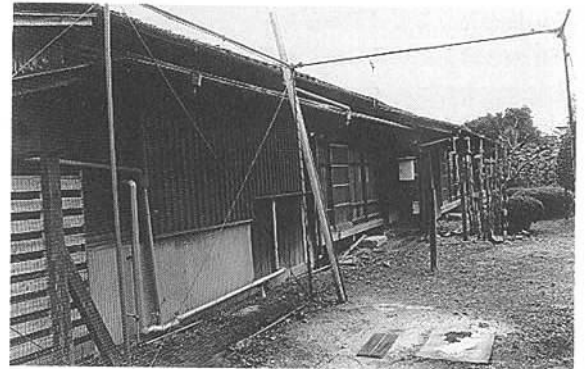
▲ 高見社宅（昭和25年頃の状態。黒く塗りつぶしているのは図面から高等官官舎及び判任官官舎と確認できたものを示す。原図：新日本製鐵株式会社を改図）



▲ 長官官舎 (1907年頃の移築時の図、原図：新日本製鐵株式会社 を改図)



▲ 長官官舎 (1992年開田撮影)



▲ 長官官舎 (1992年撮影)



▲ 高見クラブ (1992年撮影)

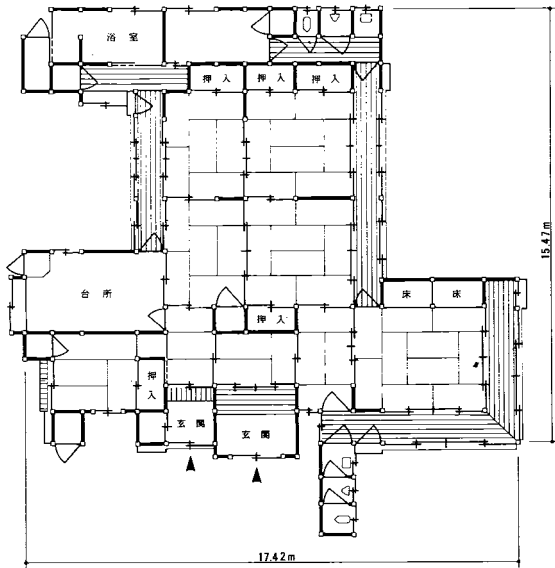


▲ 高見クラブ (1992年撮影)

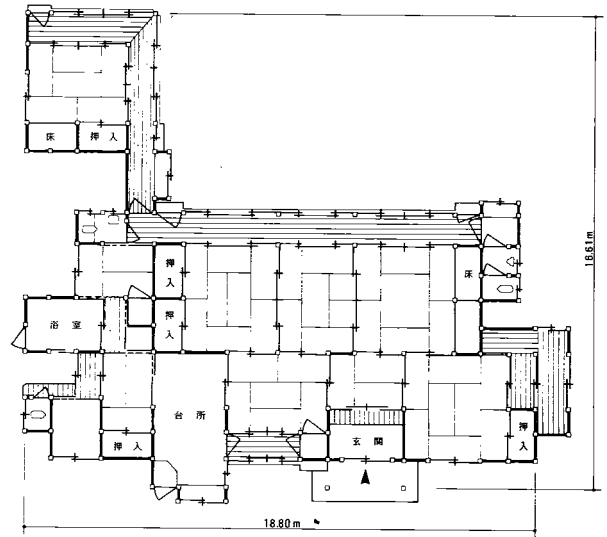


備外国人官舎之圖
其一

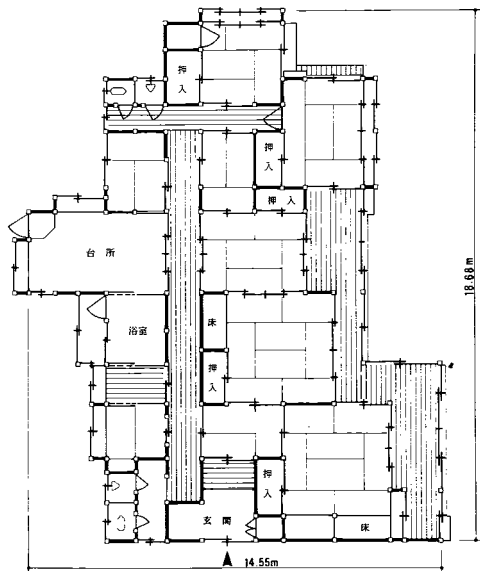
▲ 備外国人官舎 (創業時に製鐵所構内高見に建築された官舎の図 原図：新日本製鐵株式会社 を改図)



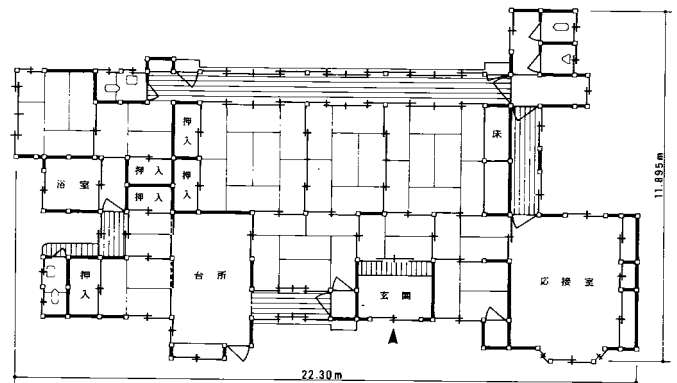
▲ 高見社宅高等官官舎 (原図：新日本製鐵株式會社 を改図、図の時期は不明)



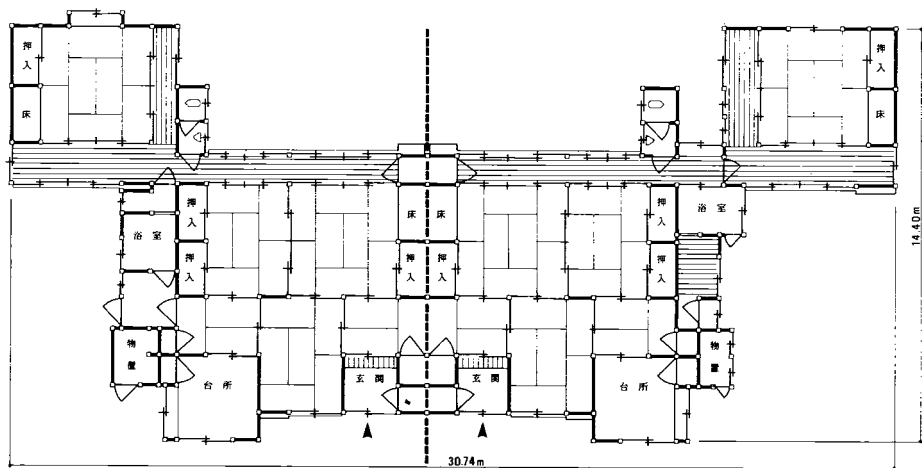
▲ 高見社宅高等官官舎と思われる建物 (原図：新日本製鐵株式會社 を改図、図の時期は不明)



▲ 高見社宅高等官官舎 (原図：新日本製鐵株式會社 を改図、図の時期は不明)



▲ 高見社宅高等官官舎と思われる建物 (原図：新日本製鐵株式會社 を改図、図の時期は不明)



▲ 高見社宅判任官官舎 (原図：新日本製鐵株式會社 を改図、図の時期は不明)



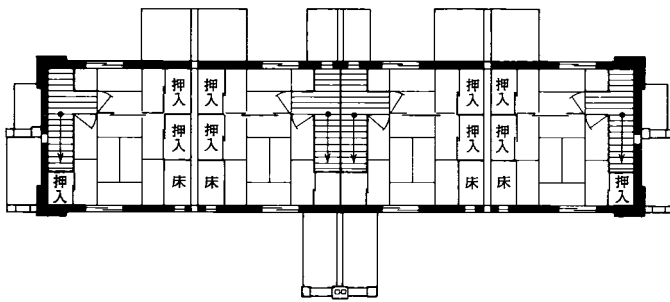
背面図



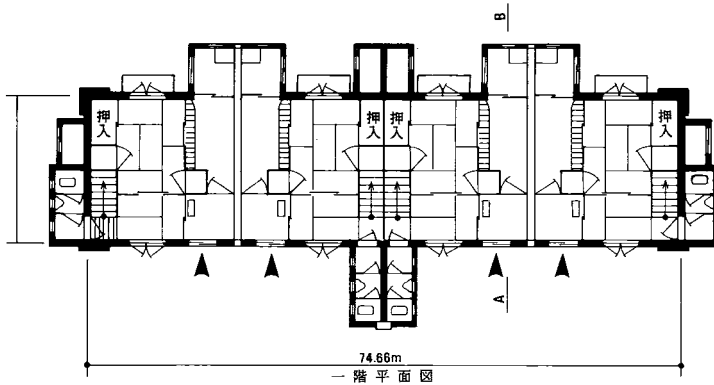
正面図



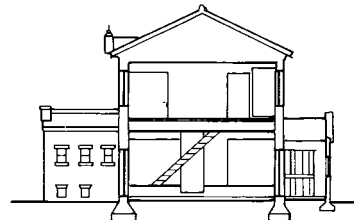
右側面図



二階平面図

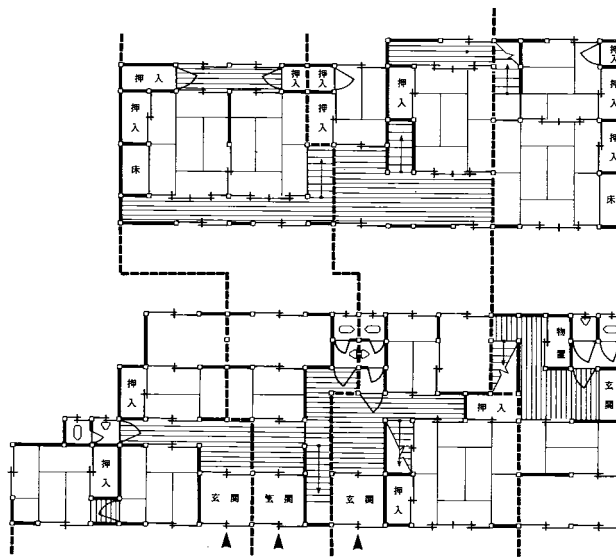


一階平面図



A B 切断図

▲ 洋風官社 (原図: 新日本製鐵株式會社 を改図、図の時期は不明)



「紙屋社宅」(「八幡製鐵所土木史」を改図) この社宅は4戸建てになっていて、ただし、2階は3戸分しかない。戦後の極端な住宅難の解消のため、古材を再利用して建築されたため、間取りが変則である。3号室の子供が2階であばれると、一階の2号室の住人は頭をかかえていただろう!



▲ 洋風社宅 (1992年撮影)



▲ 洋風社宅 (1992年撮影)



▲ 高見社宅と東西に走る道路 (1992年撮影)



▲ 社宅の煉瓦塀と門 (1992年撮影)



▲ 同上社宅の玄関側の状態 (1992年撮影)



▲ 同上社宅の縁側と東妻部分の状態 (1992年撮影)



▲ 旧判任官官舎 (2戸1棟造りの社宅、1992年開田撮影)



▲ 旧判任官官舎 (2戸1棟造りの社宅、1992年開田撮影)

09. 高見神社

八幡東区高見1-1、製鉄・宗教、1942（S17）
木造流れ造り、内務省神社局・直営

神社の由来は神功皇后の三韓征討に先立ち、岡山主熊罾が戦勝祈願のため天神皇祖十二柱を現製鉄所構内の大字大蔵付近に祀ったのがその創始と言われている。

明治時代になり、官営製鉄所の建設が決定すると共に、神社境内がその用地内となったため、1898（明治31）年9月29日に、近接した構外の高台にある豊山八幡神社境内に遷座され、以来37年間同神社に鎮座されていた。

その後、長年の従業員の願いに基づき、1934（昭和9）年日本製鉄株式会社の発足を契機に、製鉄所氏神として現地に祭られる事となった。

建設に当たっては、従業員からの浄財も含めながら予算化を図り、その上で設計を内務省神社局、角南隆氏に依頼した。

その結果「大八幡製鉄所の守護神たる高見神社の規模は悔を千載に残さざるの要あり」という氏の意向が出され、それを受けて現在の場所、規模に修正されていったが、勢い予算は当初の3倍近くに膨張した。

その為、工事を3期に分割すると共に、後年は物価高騰もあり、所長以下従業員の労力奉仕等により、1942（昭和17）年に完成するに至った。

設計は先述の角南隆氏及び宮地直一氏、施工は直営で、大工棟梁は松島茂、彫刻師は城戸幸吉等の名前が同神社造営概要に記されている。

神殿形式は、従来の形式にとらわれず且つ尊厳さを失わないものという、先記設計者の意図から、“流れ造り”を基本にしながらも、独自のものとなっている。

配置は第一鳥居から第二鳥居へとそれぞれ石段を上りながら進み、さらに石段を上って神門をくぐり、やおら拝殿・本殿に至るといった形になっており、鎮守の深い森と相まって荘厳な空間を創り出している。

明治神宮と同規模といわれている本殿は、正面17尺、奥行き26尺、高さ34尺3寸という大きな造りにより、柱面からの軒の張出度合いや、本殿から拝殿に至る流れ屋根の構造等も、全体バランスから壮大なものとなっている。

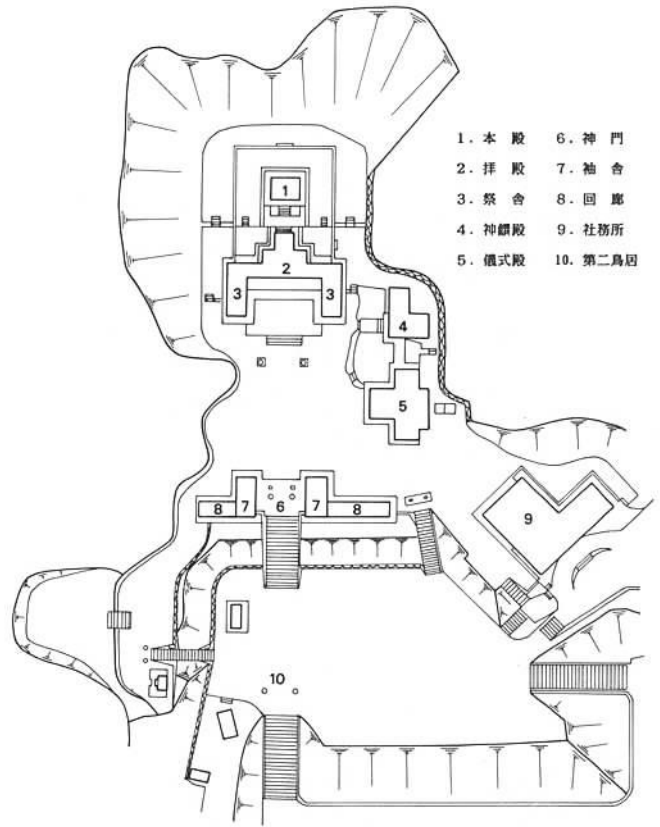
建物仕様は屋根が檜皮葺きで、木材は台湾太平洋産の総無節檜という現在では殆ど入手不可能に近い上等材が使用されている。

工事はそれぞれ1期：旧社殿の移転、本殿、拝殿、渡廊、祭舎、その他（132,510円、昭和12年4月完成）

2期：神饌殿、儀式殿、祭器格納庫、その他（80,495円、昭和13年3月完成）

3期：神門、袖舎、回廊、玉垣、社務所（99,045円、昭和17年完成）により7年の歳月を費やして全体の完成をみている。

この神社は格調の高さと独創的な様式の、昭和期を代表する神社建築であると同時に、従業員の勤労奉仕や浄財供出といった熱意によって設立されたという点でも、全国にあまり例を見ない貴重なものといえる。
（開田一博）



▲高見神社（『八幡製鉄所土木図』を改図）



◀第一鳥居（1992年開田撮影）



◀拝殿（1992年開田撮影）



◀本殿と屋根の構造（1992年開田撮影）

10. 遠賀川水源地

中間市下大隅434-1、製鉄・水源地、1910 (M43)
赤煉瓦組積造平屋 (ポンプ室)、直営

1901 (明治34) 年から1906 (明治39) 年にかけて、鋼材年産18万トンを目標とする第一期拡張工事として、東田・尾倉地区に製鉄・製鋼等の工場が順次建設された。

これにより用水の水源も板櫃川や山の神溪水では不足をきたしてきたため、遠く遠賀川にこれを求めることになり、1906 (明治39) 年11月7日に以下のような計画書が製鉄所長官から所轄の農商務省に提出された。

以降その計画に沿って建設が進み、1910 (明治43) 年3月7日には当時としては最新鋭の送水設備として完成すると共に即、送水が開始され、今日に至っている。

施設概要は1906 (明治39) 年に提出された「製鉄所水道計画書の概要」から、以下の通りである。

【①汽動ポンプ：300馬力×4基、汽缶×8基を設置し29m³/分の水を上の原調整池に送水②調整池：遠賀郡上津役村字上の原、及び同郡八幡町字鬼ヶ原付近くに各一個設置し、自然流水で送水③水

管路：遠賀川水源地 (遠賀郡底井野村) より長津村 (現中間市)、上津役村、及び黒崎町を経て八幡町鬼ヶ原に至る、延長約11,400mの間は、民有地、山林等を買収し、28in 鑄鉄管を埋設し送水】

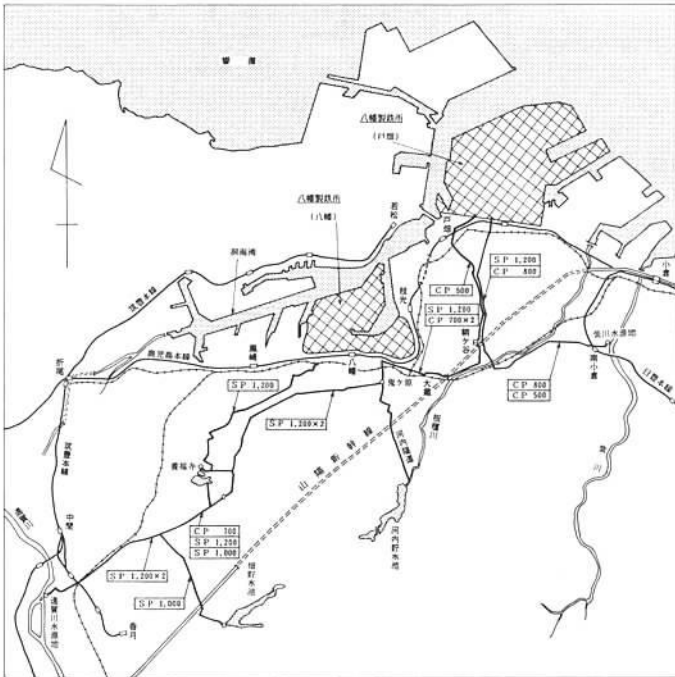
この中で、汽動ポンプは既に新しい設備に取り替えられ、上の原調整池も埋め立てられ現存しないが、その他の設備は今なお稼働中である。

その中で特徴的なものは、ポンプ室と取水堰である。

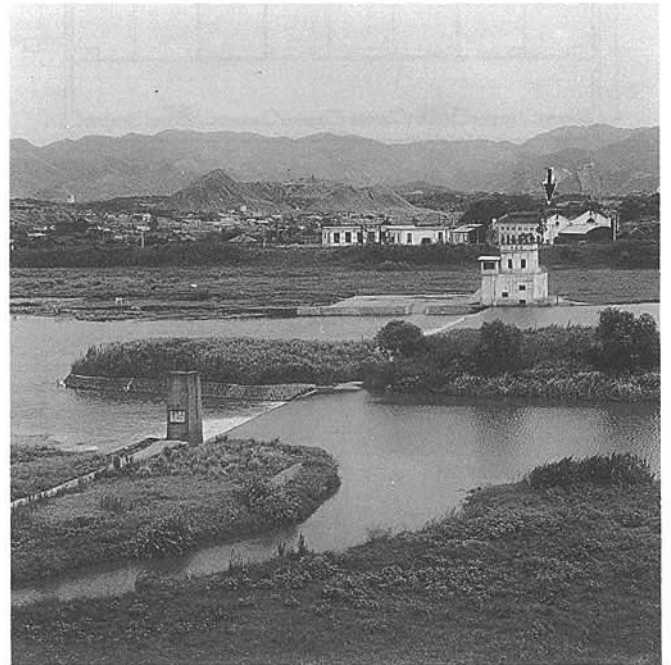
(1)ポンプ室は梁間22.5m×桁行38m×軒高7.4m、赤煉瓦組積造平屋建て、小屋組鉄骨造という仕様の建物であり、中でも室内のデザインは、外部からの採光等により、教会の雰囲気を感じさせる優れたものである。

(2)取水堰は木製の高さ1.19m、幅1.57mのパネル約40枚から成る可動堰で、増水の場合には、それを遠隔操作によって倒すといった、面白い構造となっている。

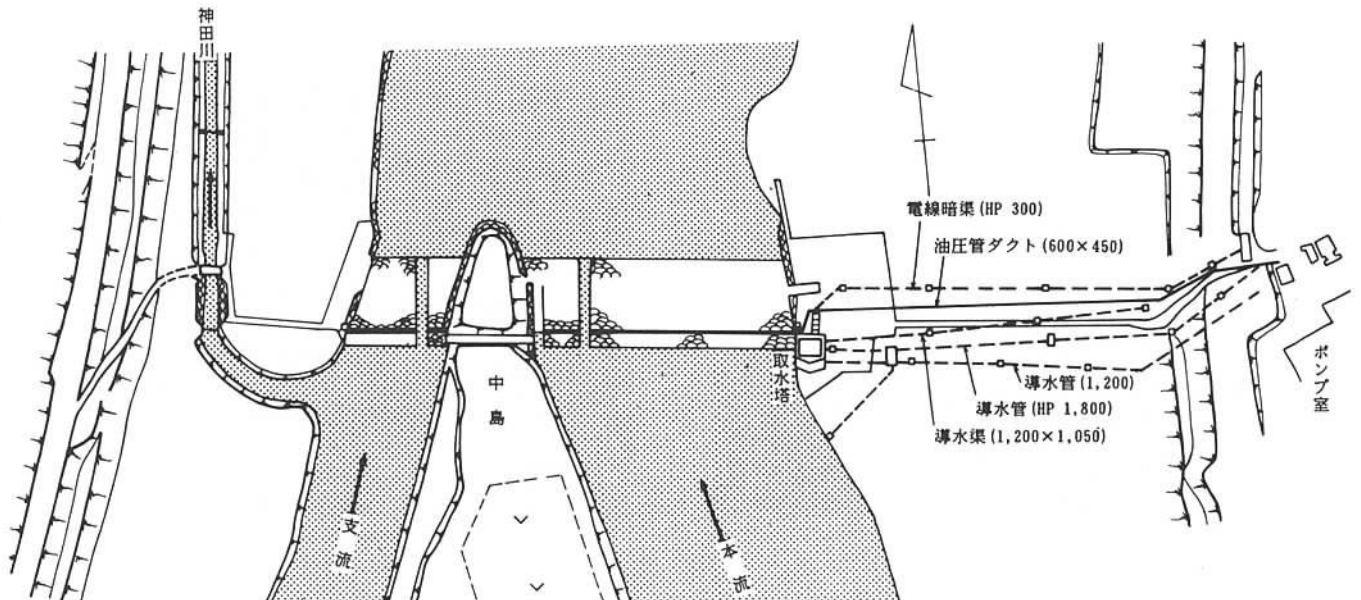
上記設備の内、木製パネルは経年腐食により、今後順次他の材料に更新される方向にあるが、建物は特に亀裂などもなく、特徴ある姿を今に留めている。
(開田一博)



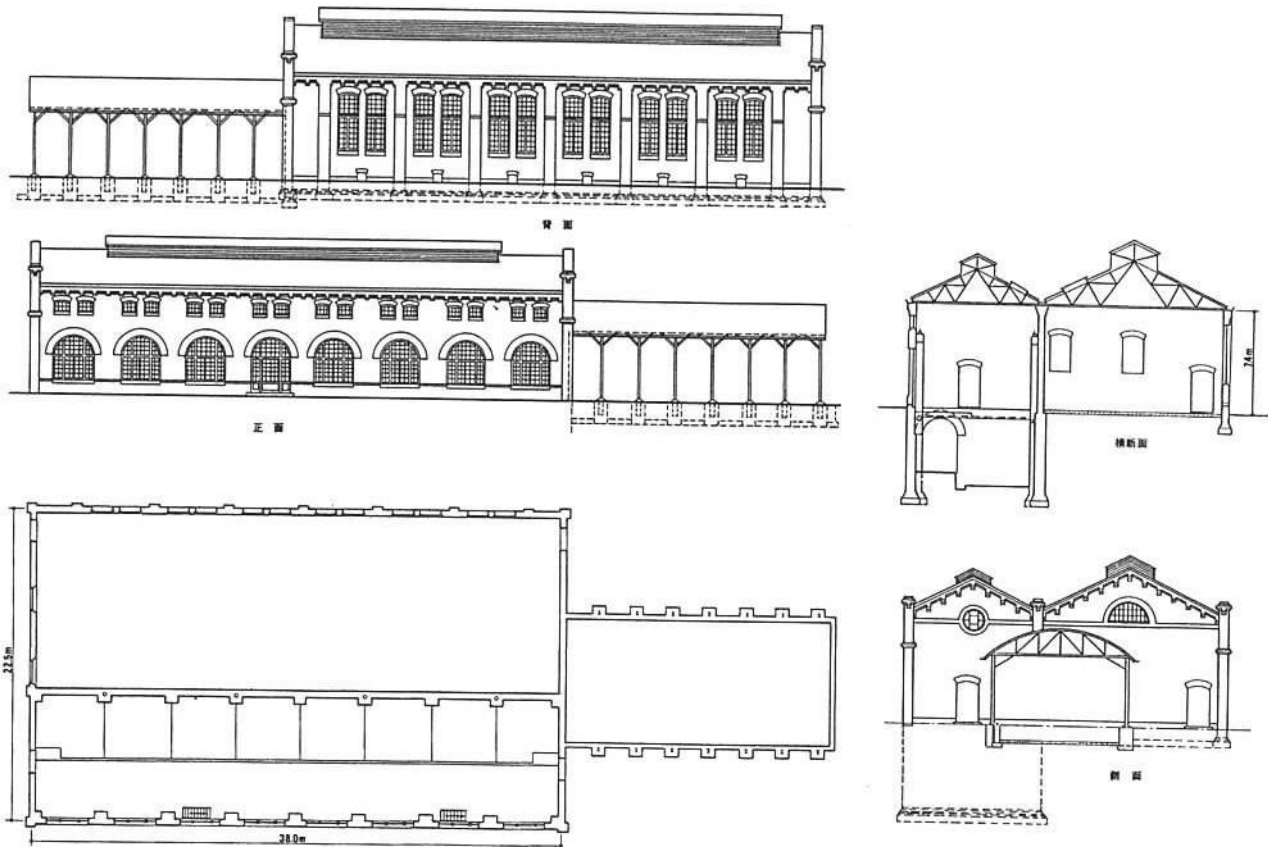
▲ 八幡製鐵所原水送水系統図 (『八幡製鐵所土木史』を改図)



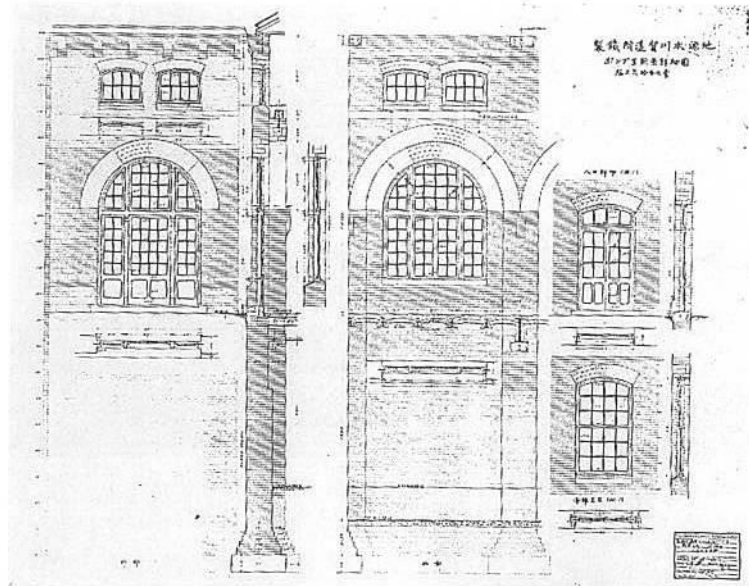
▲ 遠賀川水源地 (1964年撮影『八幡製鐵所土木史』による) 上は取水堰、矢印がポンプ室



▲ 遠賀川水源地 (原図：新日本製鐵株式会社を改図)



▲ 遠賀川ポンプ室（原図：新日本製鐵株式會社 を改図）



◀ 製鐵所遠賀川水源地ポンプ室新築詳細圖
(原図：新日本製鐵株式會社)



▲ 遠賀川水源地の汽動ポンプ室
(1910年撮影「八幡製鐵所土木史」による)
現在も使われているが、石炭を燃料とした汽動ポンプが、今は電動ポンプに変わり、それに伴い、煙突は不要となり撤去されている。



▲ ポンプ室内部（1992年開田撮影）

11. 紫川水源地

小倉北区木町2-625、製鉄・水源地、1919（T8）
赤煉瓦組積造平屋（ポンプ室）、直営

1921（大正10）年4月、戸畑にあった東洋製鉄㈱が八幡製鐵所の戸畑作業所として包含されるに伴い、紫川水源地の揚水設備を継承することとなった。

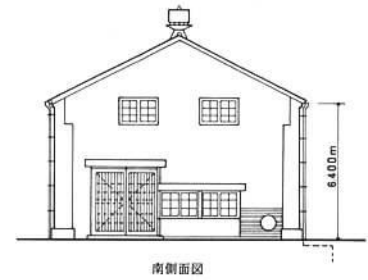
この設備は1919（大正8）年4月に完成した沈澱池、ポンプ場などから成り、当時の所要水量が少なかったため、取水堰は築造されていなかった。

それも1932（昭和7）年1月には、取水能力増強のため、可動堰建設工事が着手され、半川締切り工法によって同年7月に竣工し、現在に継承されている。

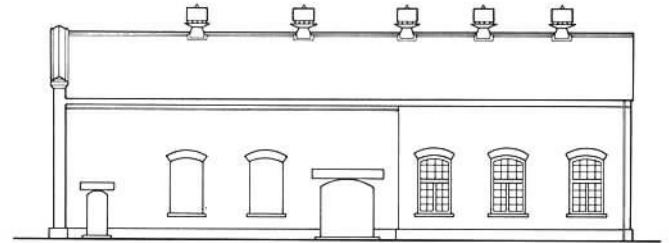
尚この工事には止水と土留めのため、1930（昭和5）年に八幡製鐵所大型工場で試験圧延を開始したばかりの鋼矢板が使用されている。

主な施設概要としては(1)ポンプ室が梁間10.79m×桁行25.52m×軒高約6.4mの赤煉瓦組積造平屋建て、木造小屋組のシンプルな建物であり、(2)取水堰は形式、仕様とも遠賀川水源地のものと同様、木製可動堰といった内容である。

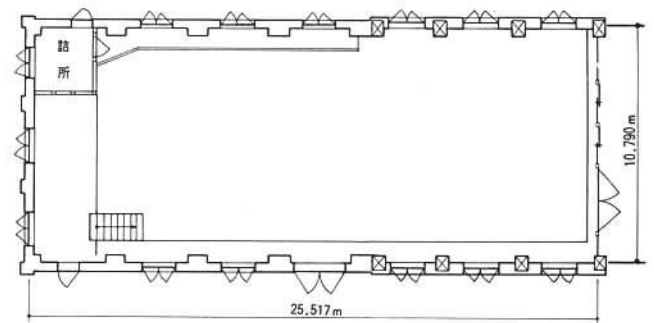
当時郊外であったこの場所も、現在では市街地化して、周囲に住宅やその他の建物が立ち並び、当施設はそれらに囲まれるようにしながらも、今なお第一線で活躍している。（開田一博）



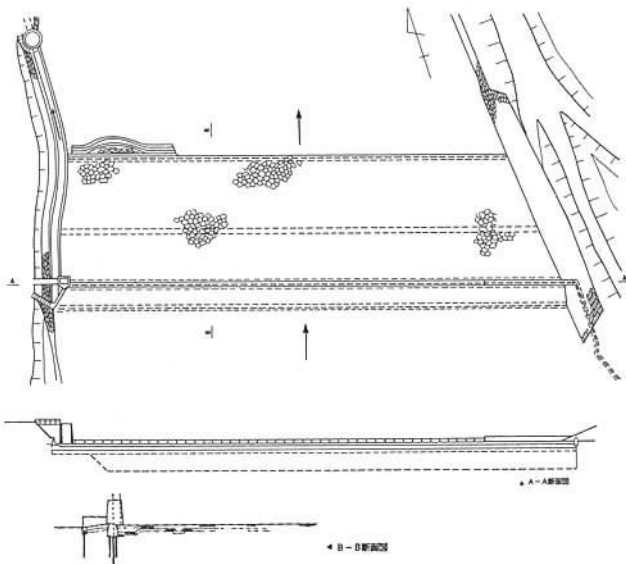
南側面図



西側面図



▲ 紫川水源地ポンプ室（原図：新日本製鐵株式會社 を改図）



▲ 水源地の堰（1992年開田撮影）



▲ ポンプ室（1992年開田撮影）



▲ ポンプ室屋根内部（1992年開田撮影）

12. 河内貯水池

八幡東区大蔵2500-1、製鉄・貯水池、1927（昭和2）年
重力式含石コンクリート造、直営

1914（大正3）年、第一次世界大戦勃発による鉄鋼需要の激増に対処するため、鋼材年産75^万を目指した第三期拡張計画が立てられ、その一環として河内貯水池を築造することとなった。

それは八幡東部を貫く板櫃川の渓谷を堰止め、ダムを造るという大事業であり、430万円という当時としては巨額の費用を投じて1919（大正8）年に工事が着手され、8年の歳月を費やして1927（昭和2）年3月に東洋一のダムとして竣工した。

個々に多くの特徴を持つこの施設は養福寺貯水池の場合と同様に、大半が直営設計・施工によるもので、その技術水準と同時に芸術性の高さには、心ある人達を今も驚嘆させている。

それというのも、この貯水池を構成する①堰堤②河内5橋と呼ばれる道路橋群③水路橋及び歩道橋群④壱字池と呼ばれる暴風処理池⑤附属建屋群⑥水路の各設備に、北河内産の石を色々な形で適用している事や、橋・建物等のデザインに工夫を凝らしている事から、一大野外芸術群を創出しているためである。

この河内貯水池からの水は、現在も先記壱字池を経由して鬼ヶ原調整池に集められた後、構内に送られ利用されている。

具体的には、低硬度で良質な水であるため通常はボイラー用水及び飲料水として、また一方では渇水時の非常用水として管理運営されている。

このように工場施設として稼働している一方、石と鉄による造形美と、周辺の緑や湖水とマッチした素晴らしい環境創造により、北九州有数の観光名所として広く市民に親しまれている事は、企業の社会貢献という面からも特筆されるところである。

以下個々の施設について記述したい。

(1) 堰堤

貯水能力700万^m、頂上長さ189m、頂上幅3.5m、最大底幅35.1m、堤高さ44.1m、堰堤容量68,400^m、前後面石積みの重力式含石コンクリート造の、後述する養福寺貯水池と酷似し、規模的にはそれより一回り大きい雄大なダムである。

このダムには温度荷重対策として、伸縮継手が堰堤縦断面方向に水平距離22.5mの間隔で6箇所設けられ、結果的に7ブロックに区分されている。

この継手面にはコンクリートブロックが積まれ、その一部に凹部を設けて、これに漏水防止用の銅板がモルタルで埋め込まれている。同時に他の空隙部には絶縁用塗料が充填されており、60年余を経た現在も、この継手からの漏水は認められていない完璧な構造となっている。

施工にあたっては、堤体の中央部に堰堤線とは直角に、断面積20^m程度の仮放水路を設けて、河川水を放流しながら堰堤を築造している。

工事は先の伸縮継手毎に7ブロックに分割して、当時は機械力が貧弱だったため、人力作業を主に進められた。そのためこの工事にかけられた人手は延べ90万人と称される程、膨大な数に昇っているが、それにもかかわらず、殉職した人がいないというのは、まさに希有の事として称賛に値する。

(2) 河内5橋

河内には貯水池周辺にそれぞれ特徴を持った河内5橋（北河内橋、南河内橋、中河内橋、猿渡橋、水無橋）と言われる5つの道路橋及びそこに至る取付け道路橋（多羅多羅橋）が架けられてい

る。これらは河内水路橋とあわせて、様々な構造形態を持ち、さながら壮大な橋の展示場の様相を呈している。

それぞれの概要は以下の通りである。

①北河内橋

径間18.8m、幅員12.9mの鉄筋コンクリート打放し、カンチレバーアーチ橋で橋長方向に3枚の板状アーチが架けられ、これでスラブを支えている。

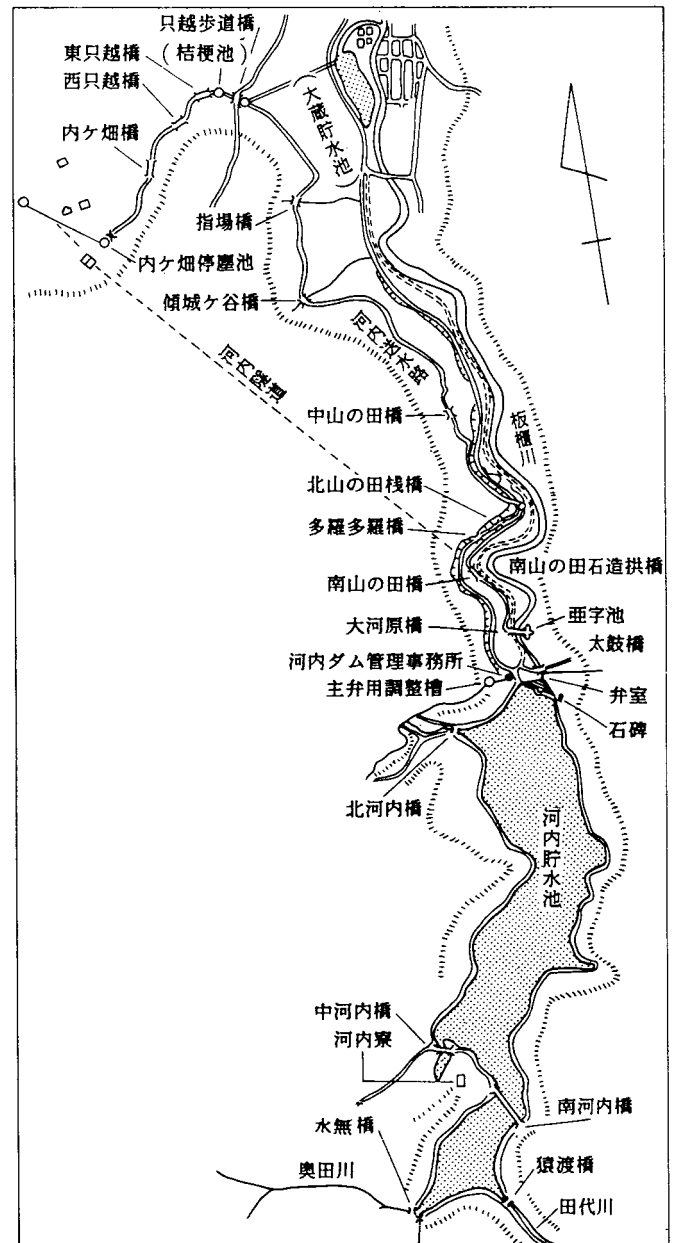
銘板には STEEL INCASED CONCRETE CANTILEVER ARCH BRIDGE と刻みこんである。この STEEL INCASED CONCRETEは当時の沼田土木部長が好んで用いた表現だそうで、鉄筋を構造材と考えていない場合に使用したようである。

②南河内橋

河内の美観の代表として知られている径間60m、幅員4.1mのレンチュラートラス2連からなる形の良い鉄骨造の橋で、通称は魚形橋又は眼鏡橋と呼ばれており、橋脚と橋台はダムと同様に切石積みコンクリート造である。

③中河内橋

径間46.5m、幅員10.6mの4連からなる石造アーチ橋であり、ブーソワ及びスパンドレルは自然石積み、ソフィットは鉾津煉瓦積みとなっている。



▲ 河内貯水池周辺の施設配置図（『八幡製鐵土木史』を改図）

④猿渡橋

径間11.2m、幅員6.8mの石造アーチ橋であり、中河内橋の自然石積みに対して、切石積みとなっている。

⑤水無橋

径間8.5m、幅員8.7mのI型鋼を桁に使用したもの。

以上が河内5橋と言われているもので、それ以外にも取付け道路橋として多羅多羅橋がある。

⑥多羅多羅橋

径間30.3m、幅員6.3mのコンクリートで被覆した3ヒンジ鉄骨アーチ橋で、床版が1/20程度の勾配を持つ。

(3) 水路橋

河内水路周辺には9基の水路橋と、この水路橋を造ったことにより必要となった歩道橋があり、これらにも材料、構造面でいろいろと趣向がこらしてある。以下それらの概要である。

①大河原橋

径間45m、幅員4mの亜字池から板櫃川を跨いで対岸に至る水路橋で、その構造はコンクリート被覆3ヒンジ鉄骨開腹アーチ橋である。

②南山の田橋

径間88.5m、幅員4.3mのコンクリート被覆3ヒンジ鉄骨開腹2連アーチ水路橋で、中央に溪水を取り入れるための水路が接続されている。

③南山の田石造拱橋

石造アーチ水路橋で、楔石が3枚入っており、水路部は鉾滓煉瓦張り仕上げとなっている。

④中山の田橋

同上の石造アーチ水路橋。

⑤傾城ヶ谷橋

同上の石造アーチ水路橋。

⑥指場橋

脚、桁とも溝型鋼を組み合わせた鉄骨コンクリート桁水路橋。

⑦東只越橋

鉄骨コンクリート桁の水路橋。

⑧西只越橋

同上。対岸には流量などを記載した銘板があり、それには英文で水路長(沢見-内ヶ畑間855m)、最大流量(200m³)、コンクリートと割石数量(3,522m³)、使用鋼材量(114t)と明記されている。

⑨内ヶ畑橋

鉄骨コンクリート桁の水路橋。

⑩太鼓橋

鉄筋コンクリートスラブアーチ橋で、堰堤直下にかかっており、河内水路巡察の出発点にあたる歩道橋。

⑪内ヶ畑歩道橋

同上。河内水路の終点である内ヶ畑停塵池上にかかっており、河内水路巡察の終点でもある歩道橋。

⑫只越歩道橋

水路設置に伴い、切り通しが作られたので、その上部に架けられた鉄骨トラス造歩道橋。

(4) 亜字池

その字のごとく“亜”の形をした亜字池は河内貯水池からの水を暴気して臭気を除去するために造られたもので、そのため貯水池との水位差を利用した自然圧方式による大噴水を備えている。この構造はコンクリート造で、池の縁は切石張りとなっており、他の施設同様、周辺の景観によくマッチしたものとなっている。かつて花見時期等にはその大噴水を放出し、記録によれば1926(大正15)年の起業祭には35,000人の観覧者が訪れたとされている。しかしそれも河内水使用量の減少とともに、1955(昭和30)年頃からは中止された。

(5) 付属建屋

ダムに付属して管理事務所、弁室、取水塔上家等が設置されている。これらは切石張り、又は自然石張り仕上げで、西欧の古城を思わせる景観を造り出している。

各建屋の入口上部には、河内貯水池建設に携わった製鉄所首脳陣の書を刻んだ石額が掲げられている。

これら建物の概要については以下に記す通りである。

①管理事務所

堰堤を見下ろす小高い所に位置し、直径8.9m、軒高4.7m、鉄筋コンクリート造、地下1階、地上2階建ての円形建物である。仕上げは自然石張りで、正面入口上部には設計者であり、当時の土木部長である沼田尚徳氏の書の刻まれた石額がある。

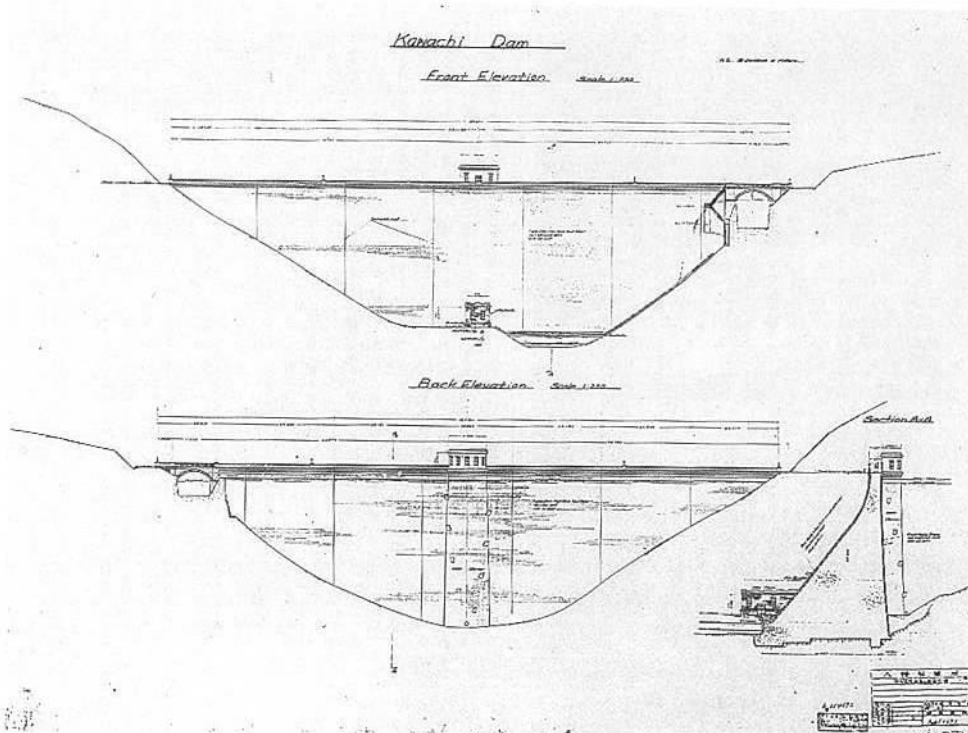
②弁室

堰堤の中央部直下であり、ダムからの取水量を調整する所である。

規模は梁間7.5m×桁行10.5m×軒高4.2mで、構造は鉄筋コンクリート造平屋建て、仕上げは割石積みとなっている。

③取水塔上家

堰堤中央の頂部にあり、貯水池から取水するための装置を入れる半円



▲ 河内貯水池の堰堤 (原図: 新日本製鐵株式会社)

形の建物である。

規模は直径8.48m、×軒高4.35m、構造・仕上げは弁室と同様。当時の長官、中井勲作氏の額が掲げている。

④石碑

堰堤の一端に建設関係者の記念碑が建てられている。それには“KAWACHI RESERVOIR COMPLETED IN SYOWA 2 1927 DESIGNED AND BUILT BY H. NUMATA M. AM. SOC. C. E. M. ADACHI C. E. Y. MATUO ASS'T. ENG”と刻まれている。

このなかで M. AM. SOC. C. E. とは Member of American Society of Civil Engineers 即ちアメリカ土木学会会員を意味しており、沼田さんはこの事を大変誇りにされていたと推察される。

(6) 旧河内水路

河内水路は河内貯水池からの水を、歪字池を経て自然流下で鬼

ヶ原調整池まで送る役割を果たしており、その途中には大蔵貯水池へ分水するための沢見分水井も設けられていた。

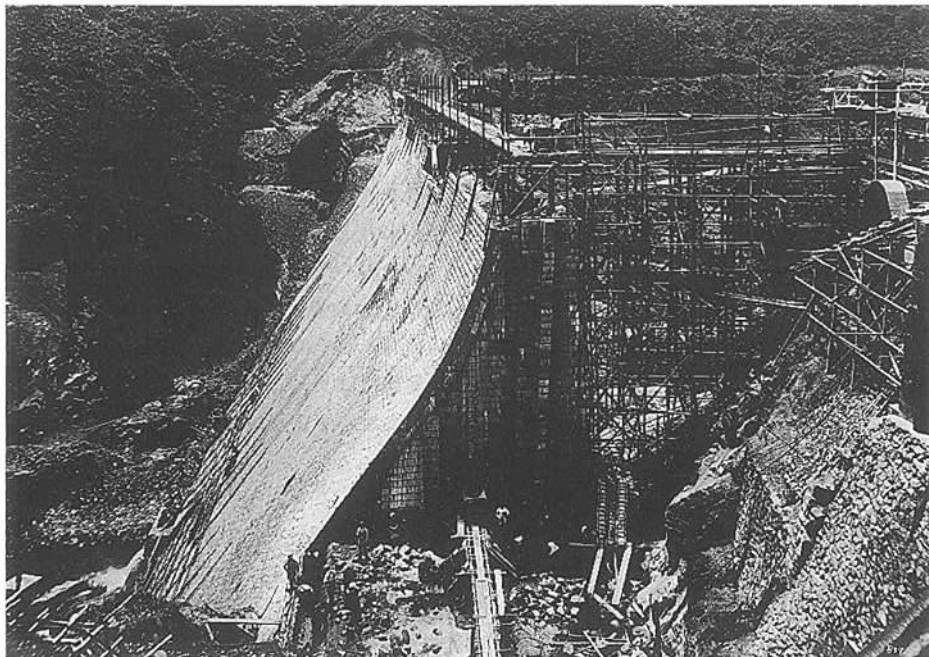
そもそも、その建設に際しては、当初トンネルにする計画であったが、工費がかさむため開水路となった経緯がある。

この水路も北九州全域に多大の被害をもたらした、1953（昭和28）年6月28日の未曾有の豪雨（時間雨量76mm、日降雨量232mm）のため崩壊、陥落あるいは沈下などによって寸断された。

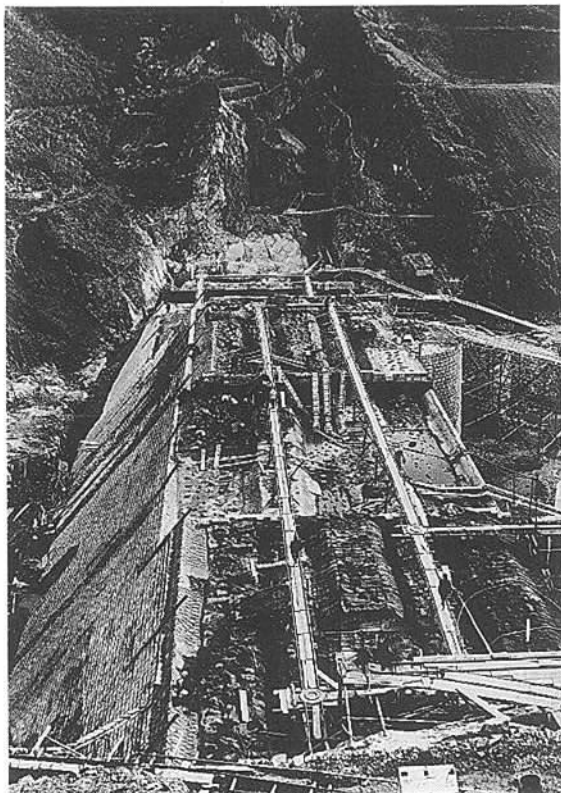
緊急対策として破損箇所には2000mmの鋼管の敷設等を行ったが送水能力の不足は補えなかった。

この時点で従来に復旧するか、新たに新水路を建設するかが検討され、結果として隧道による新水路建設となり、以降、旧河内水路は休止されることとなった。

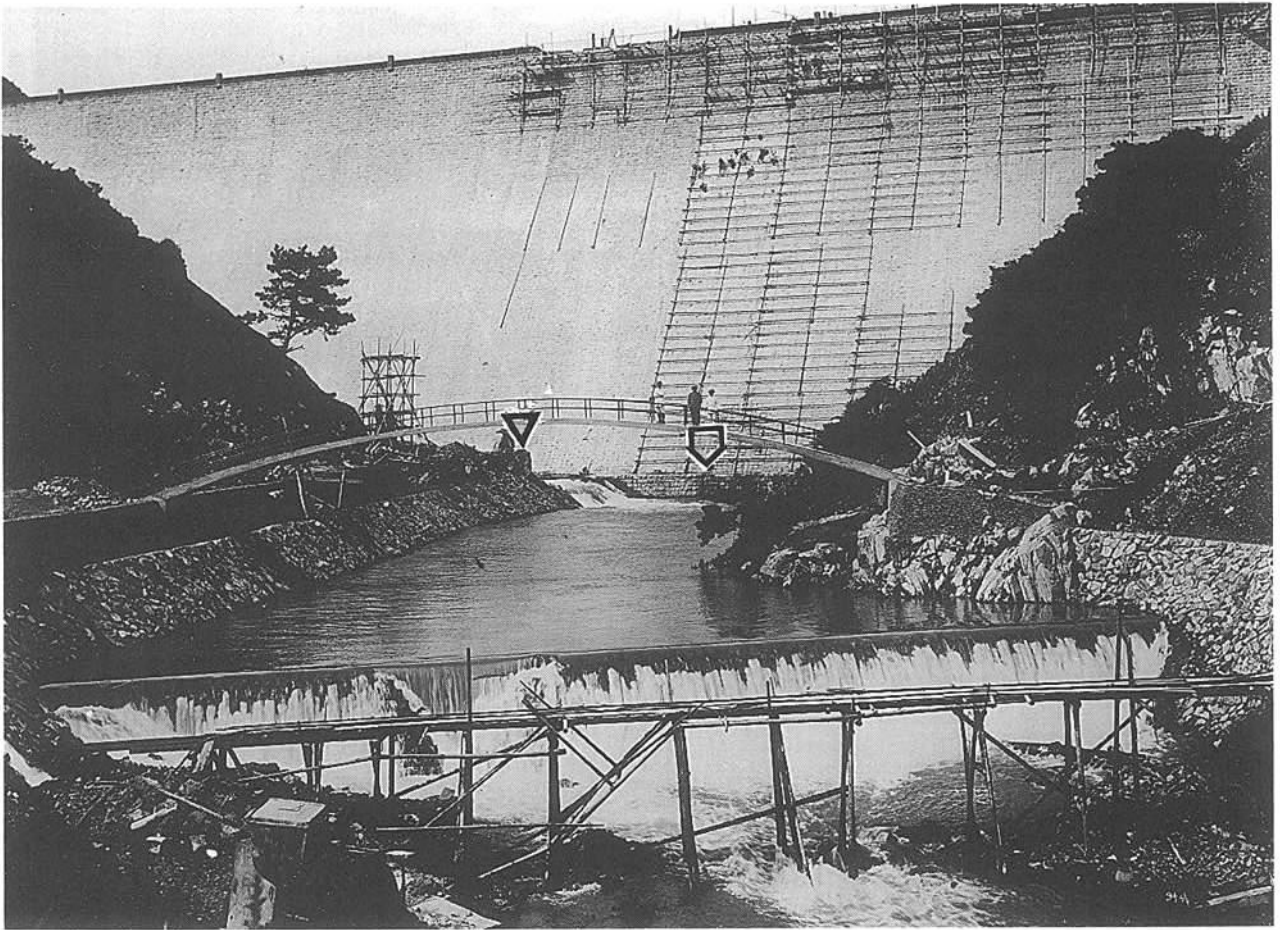
現在、その旧水路部分はサイクリング道路として整備され、従来とは違った形で広く市民に親しまれている。（開田一博）



河内ダム工事（1925年撮影「八幡製鐵所土木史」による）
この写真は、現在のバス道路（西側）の方から撮影したもの。堰堤は、ほぼ九分どおり工事が進んでおり、斜面の切石積みと伸縮継手面の状態がよくわかる。材料運搬にはトロッキが使われている。堰堤の斜面（左側）の下段は、石積みの目地作業が目立つ。

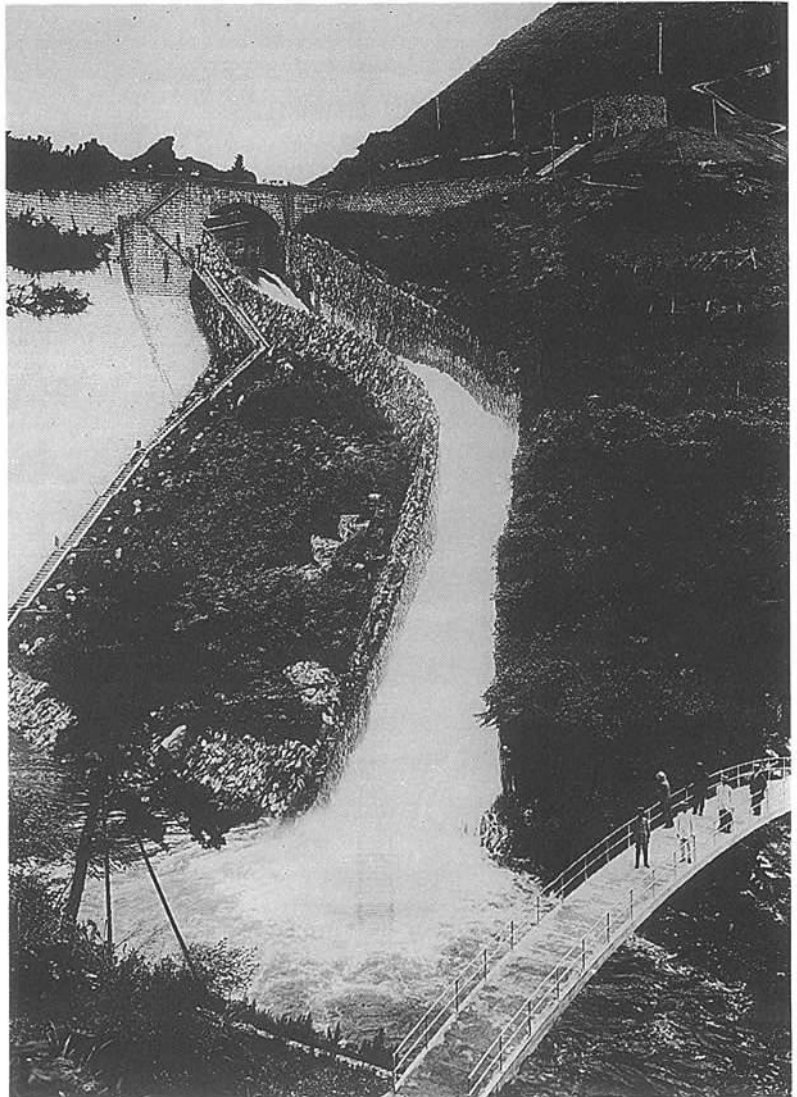


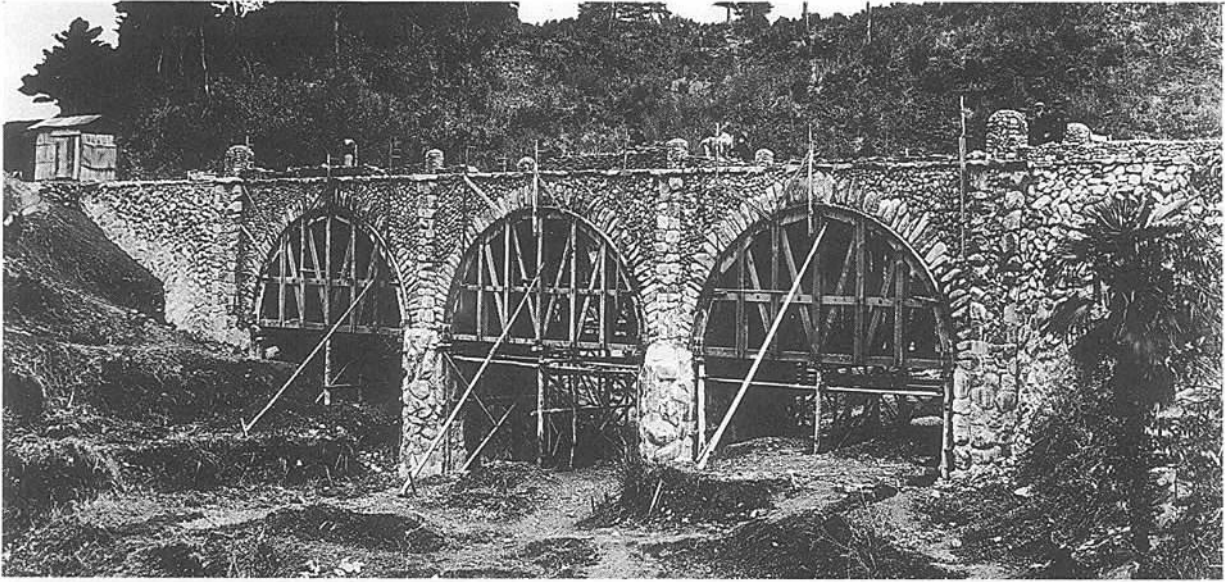
河内ダム工事（1925年撮影「八幡製鐵所土木史」による）
この写真も現在のバス道路側から撮影した場面。堰堤工事は7ブロックに分けて施工された。当時は機械力が貧弱だったため、人力作業が主であり、この工事にかかれた人手は延べ90万人と称されている。いろいろの資料から推測しても、この工事で殉職した人はいないとはいわれているのは、実に稀有のすばらしいことである。写真でもわかる通り、堰堤は岩盤を深くえぐって築かれているし、工法からみても、水圧にはビクともしない構造になっている。



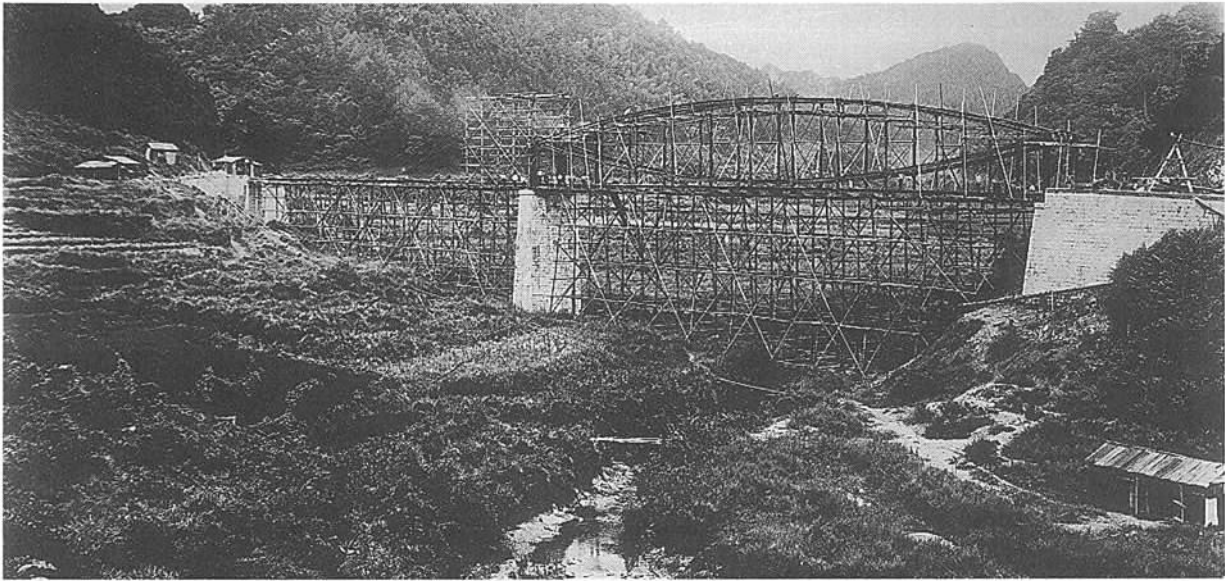
▲ 河内ダムの建設工事（1925年撮影「八幡製鐵所土木史」による）
 すでに堰堤上部まで切石をほぼ積み終わったところ。足場の丸太の上で石工が作業している。下部の
 仮放水路（矢印）はすでに埋め込まれて、拌泥管（▽印）を利用して排水している。

▶ 河内ダムの放水（1927年撮影「八幡製鐵所土木史」による）
 昭和2年3月に河内貯水池は完成したが、右上の管理事務所はまだ工事中である。その下段の斜面は、
 現在桜の大樹が枝を広げているが、このときは「シユロ」の木が植えられ、桜の幼木がその間に植樹
 されている。今はこのような送水はほとんどしていないが、壮快なながめである。

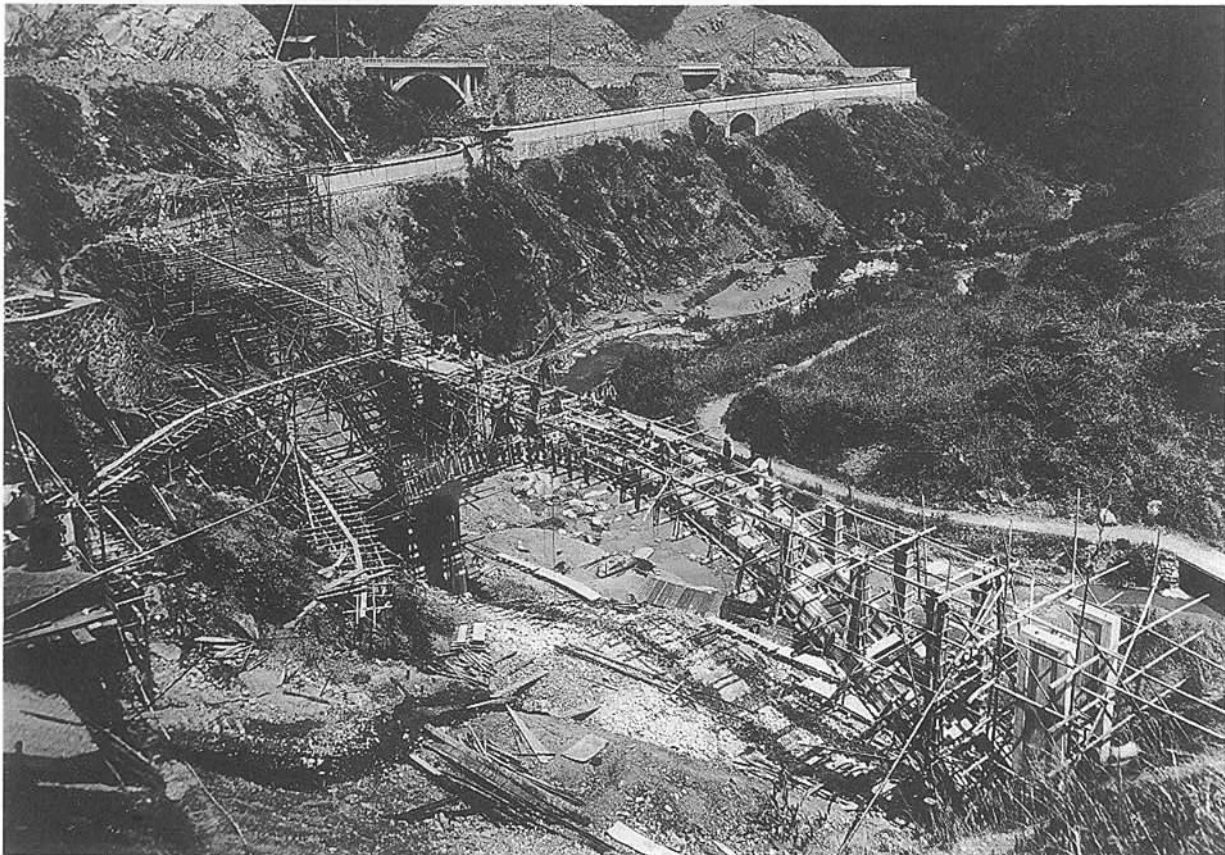




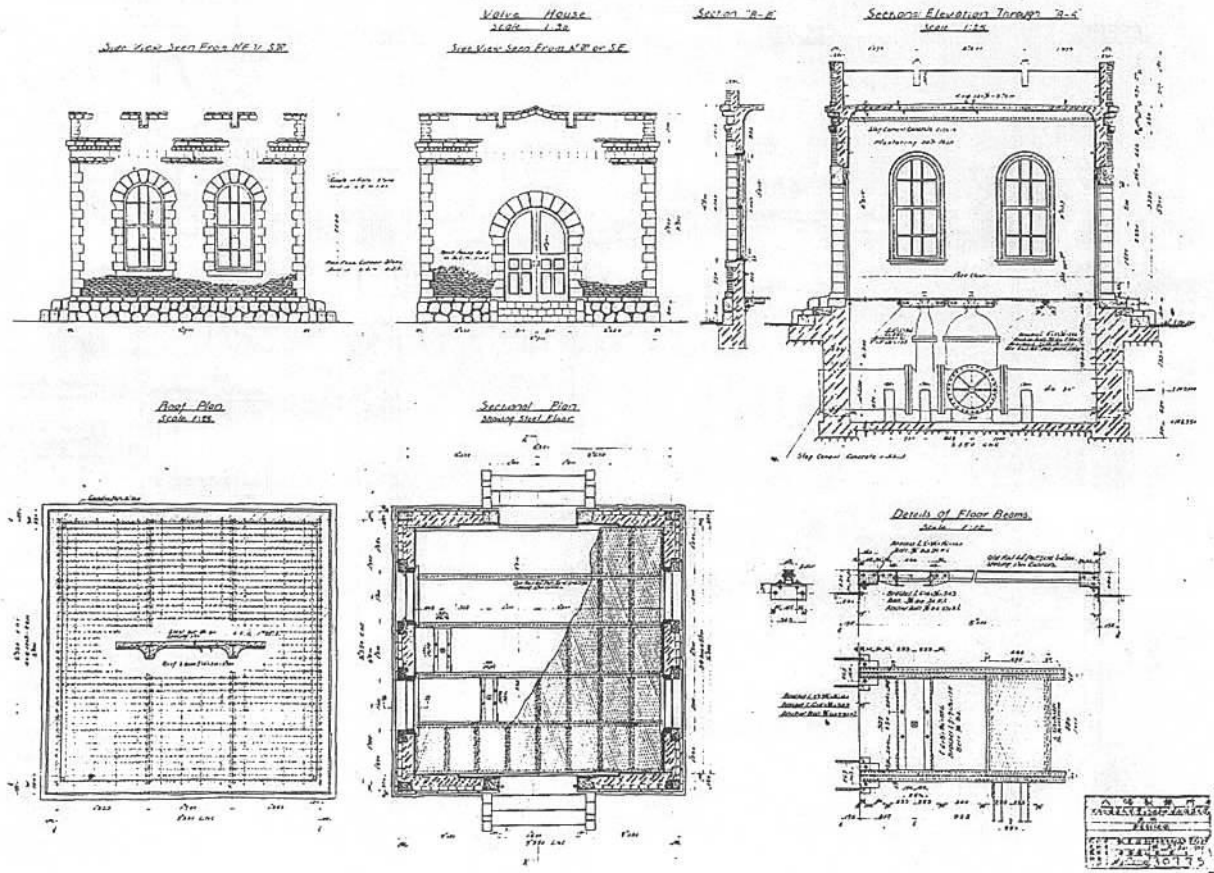
◀ 中河内橋工事（1929年撮影「八幡製鐵所土木史」による）
現在の河内寮の下にある橋



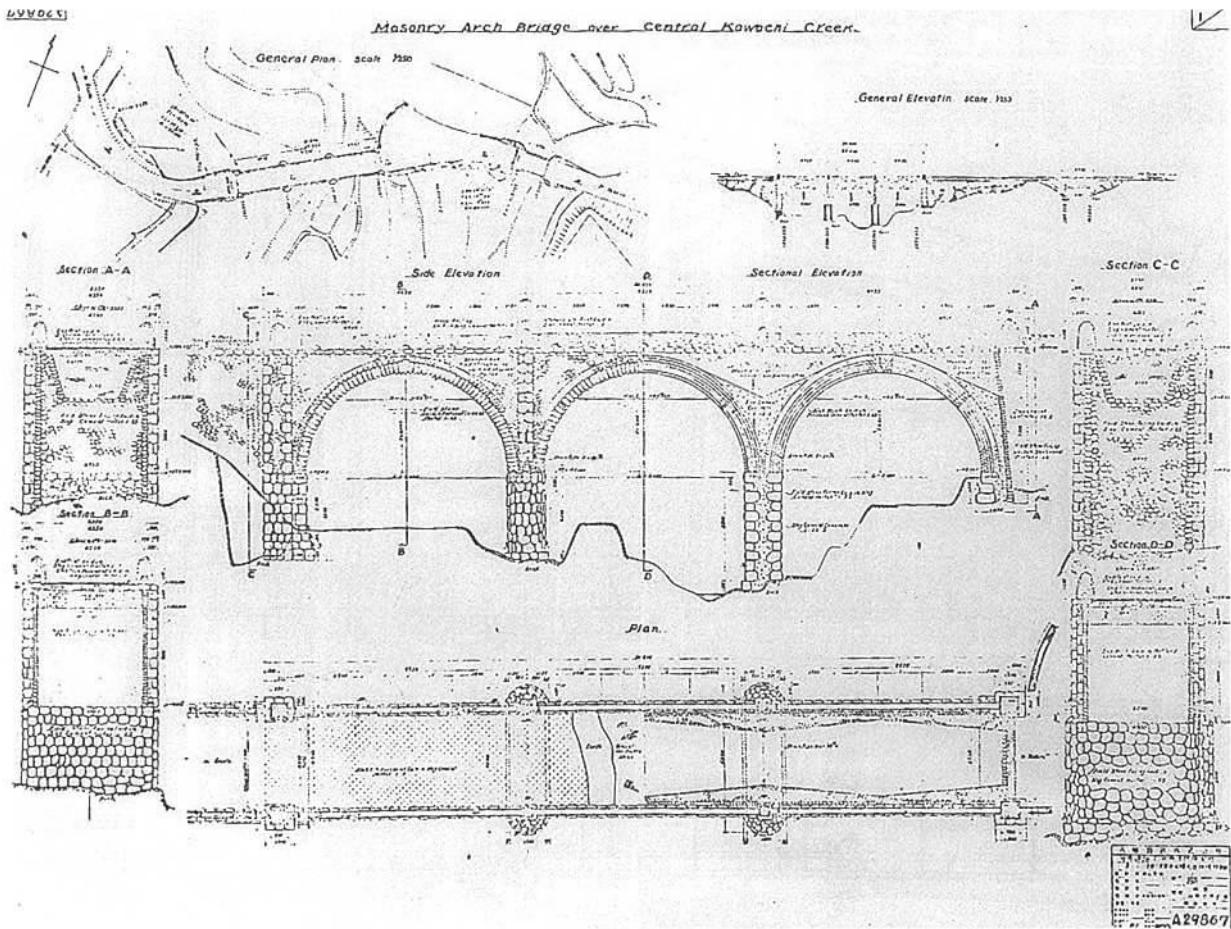
◀ 南河内橋（めがね橋）工事（1926年撮影「八幡製鐵所土木史」による）



◀ 河内水路工事（1924年撮影「八幡製鐵所土木史」による）



▲ 弁室 (原図: 新日本製鐵株式會社)



▲ 中河内橋 (原図: 新日本製鐵株式會社)

Lenticular Truss Road Bridge
 across Southern Arm of Kawachi Reservoir
 Decoration of Portal

Sheet No. 9

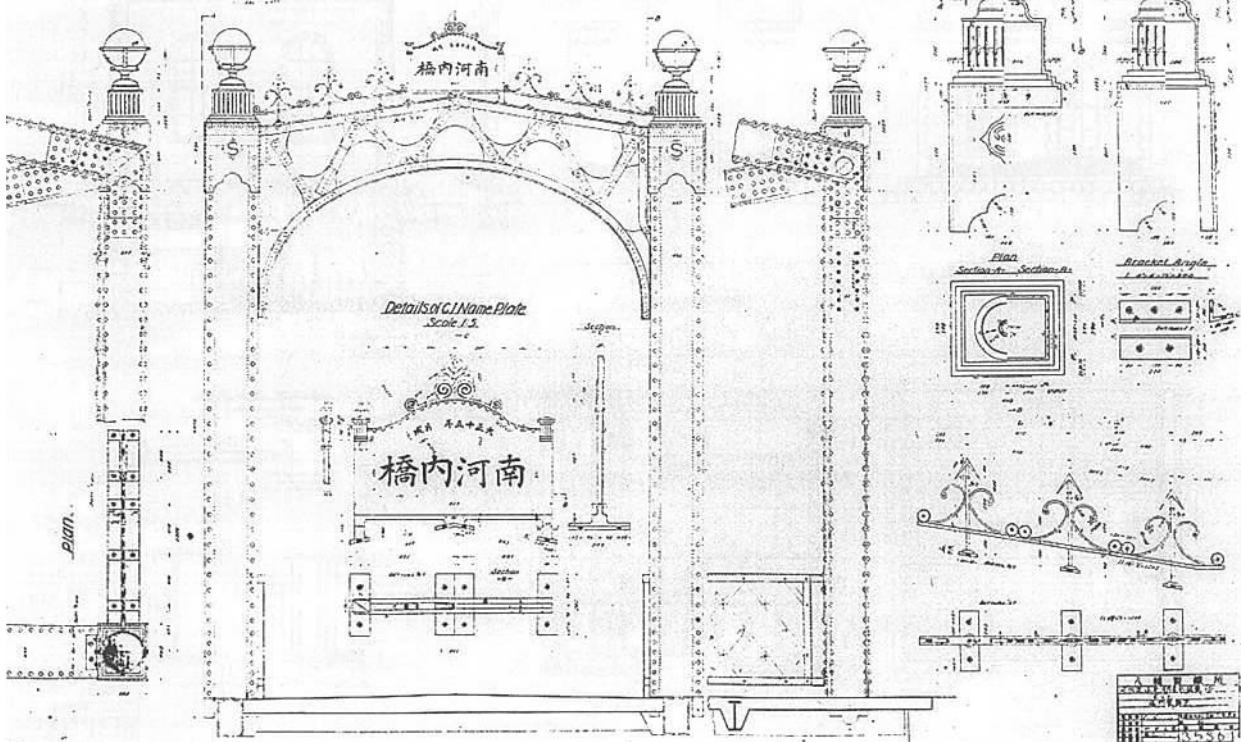
Elevation
 seen from A-A

End View
 Scale 1:10

Elevation
 seen from B-B

Details of G.I. End Post Cap
 Scale 1:5
 Section C-C

Section D-D

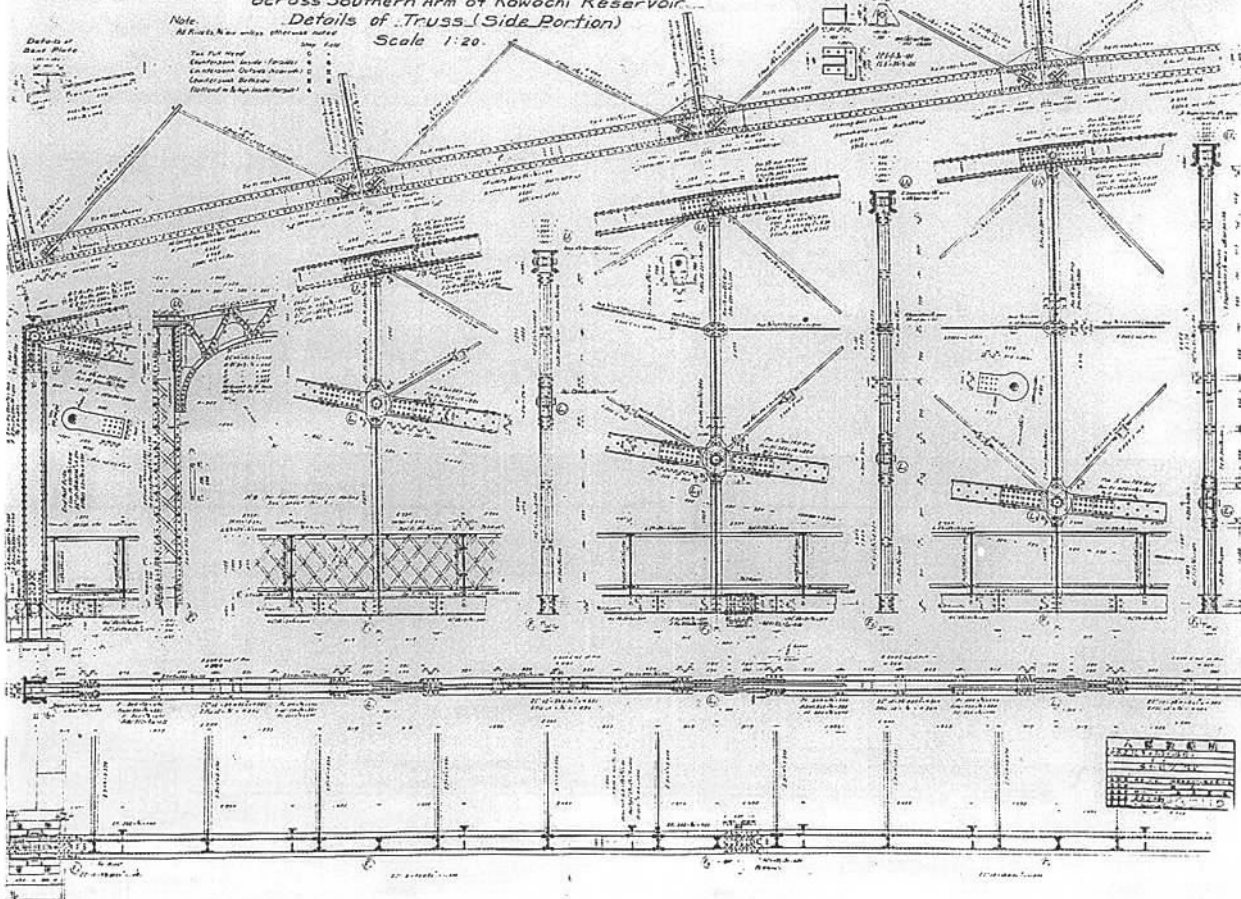


▲ 南河内橋詳細図 (原図：新日本製鐵株式會社)

Lenticular Truss Road Bridge
 across Southern Arm of Kawachi Reservoir
 Details of Truss (Side Portion)
 Scale 1:20

Details of Upper Part of Truss

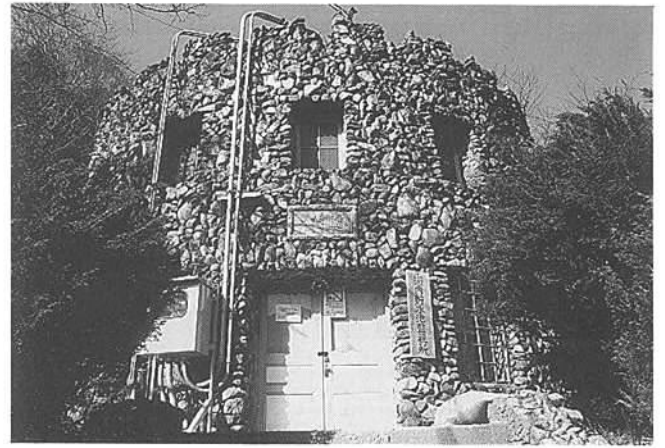
Sheet No. 5



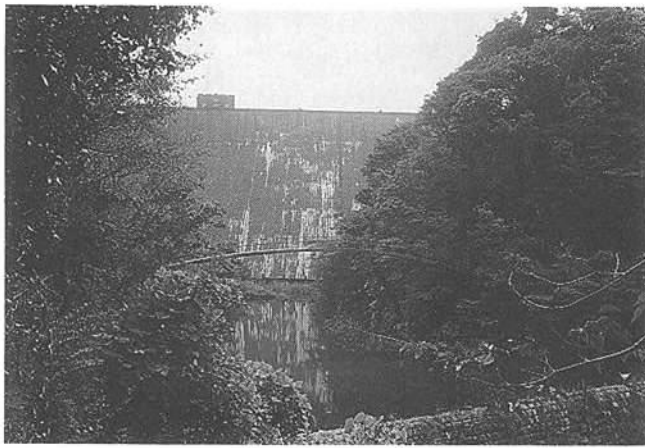
▲ 南河内橋詳細図 (原図：新日本製鐵株式會社)



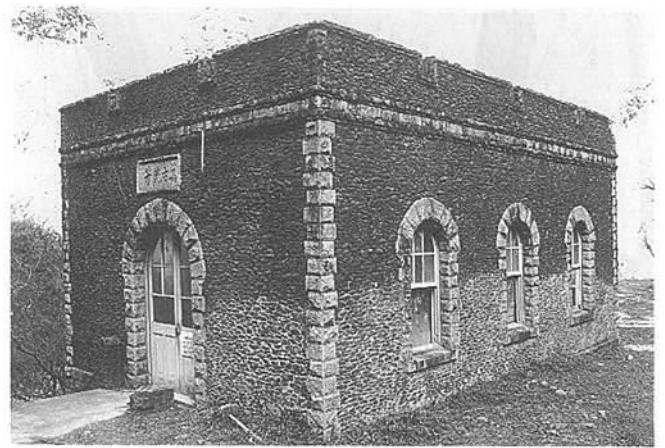
▲ 河内貯水池堰堤 (1993年撮影)



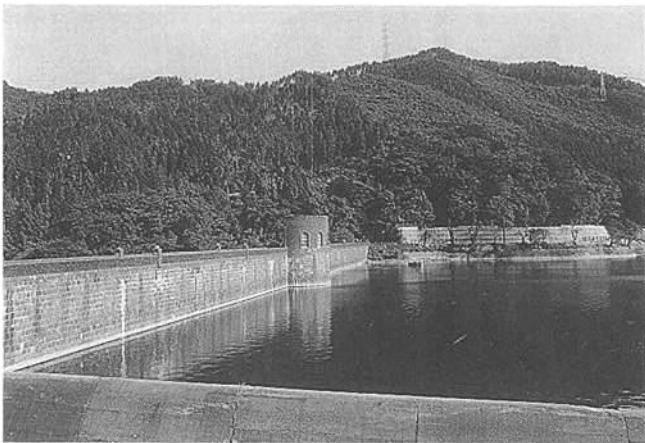
▲ 河内ダム管理事務所 (1993年撮影)



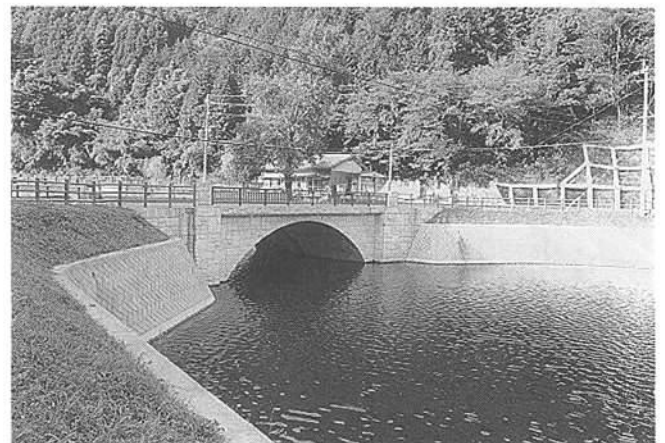
▲ 河内貯水池堰堤と太鼓橋 (1992年開田撮影)



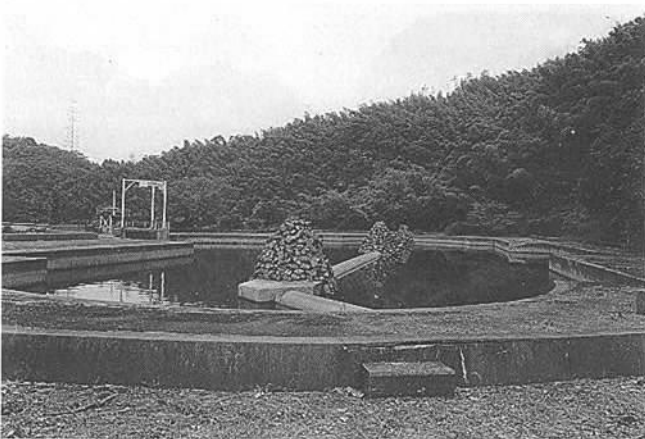
▲ 井室 (1993年撮影)



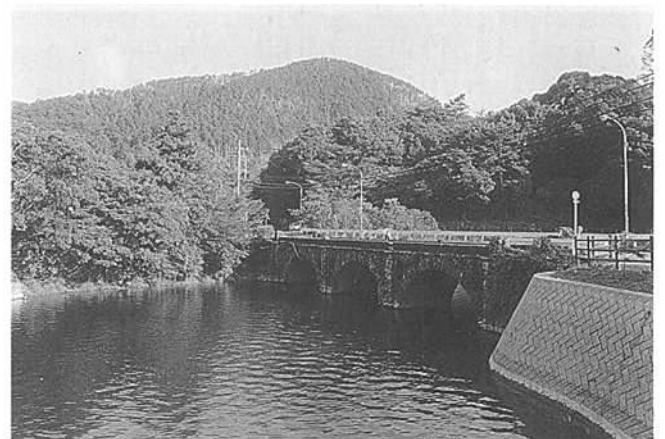
▲ 河内貯水池堰堤 (1992年開田撮影)



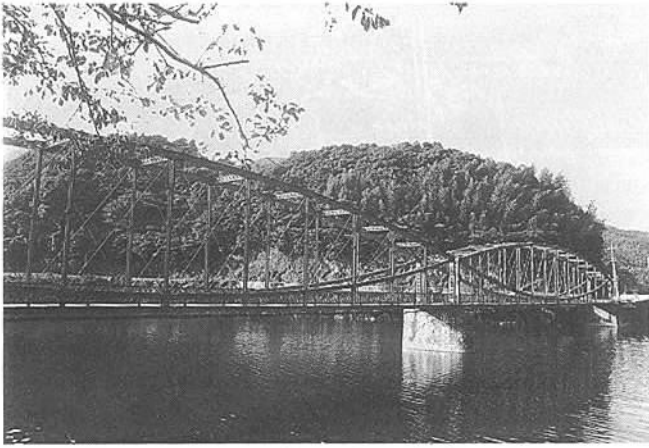
▲ 北河内橋 (1992年開田撮影)



▲ 亜字池 (1992年開田撮影)



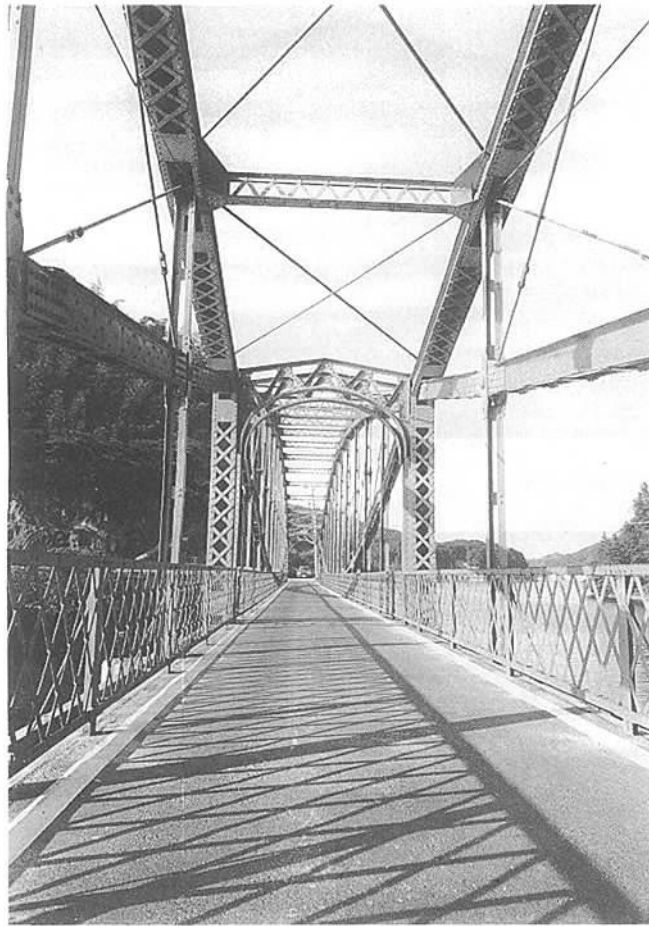
▲ 中河内橋 (1992年開田撮影)



▲ 南河内橋 (1992年開田撮影)



▲ 水無橋 (1992年開田撮影)



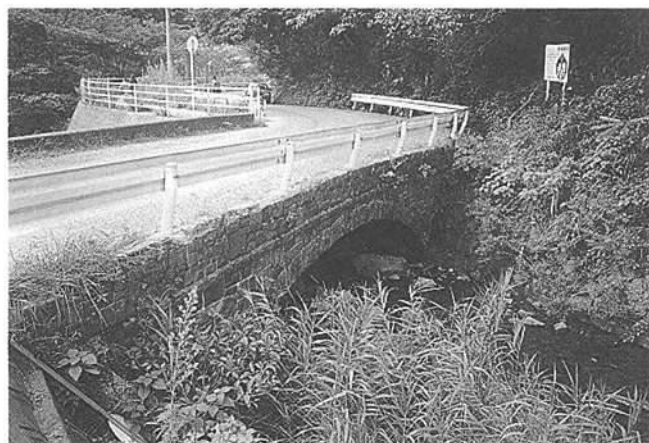
▲ 南河内橋 (1992年開田撮影)



▲ 南山の田橋 (1992年開田撮影)



▲ 旧河内水路 (1992年開田撮影)



▲ 猿渡橋 (1992年開田撮影)



▲ 内ヶ畑歩道橋 (1992年開田撮影)

13. 養福寺貯水池

八幡西区引野255-1 製鉄・貯水池 1927(昭和2)年
重力式含石コンクリート造、直営

遠賀川水の水量調整は、それまで上の原調整池で行われていたが、第三期拡張計画に伴って貯水量も増大し、従来の方法ではそれに対処出来なくなった。

そのため大容量の養福寺貯水池が建設されることとなり、1918(大正7)年7月に工事着手、1927(昭和2)年10月に竣工した。

同時に、この養福寺貯水池は水量調整の他、高濁度の遠賀川水の沈澱処理を行う狙いもあった。

この施設は前述の河内貯水池と同様、堰堤、管理事務所、弁室、取水塔、ポンプ室等から成る石の芸術作品群であり、周辺の緑や水とマッチして、素晴らしい景観を創り出している。

中でも石積みみの堰堤や建物群、池の中の趣向をこらした噴水等から、設計者(当時の土木部長、沼田尚徳氏)の意図を随所に感じ取ることができる。

具体的な施設概要は以下の通りである。

- (1)堰 堤：頂上長さ(頂長)159.8m、頂上幅3.5m、最大底幅27m、堤高(堰底～頂頭)33.5m、貯水能力150

万 m^3 、構造は重力式含石コンクリート造、前後面表は石積み

- (2)管理事務所：鉄筋コンクリート造の円形建物。地階1階、地上2階建て、外部仕上げは自然石張り。

現在内部は2階床が撤去され、半壊状態にある。

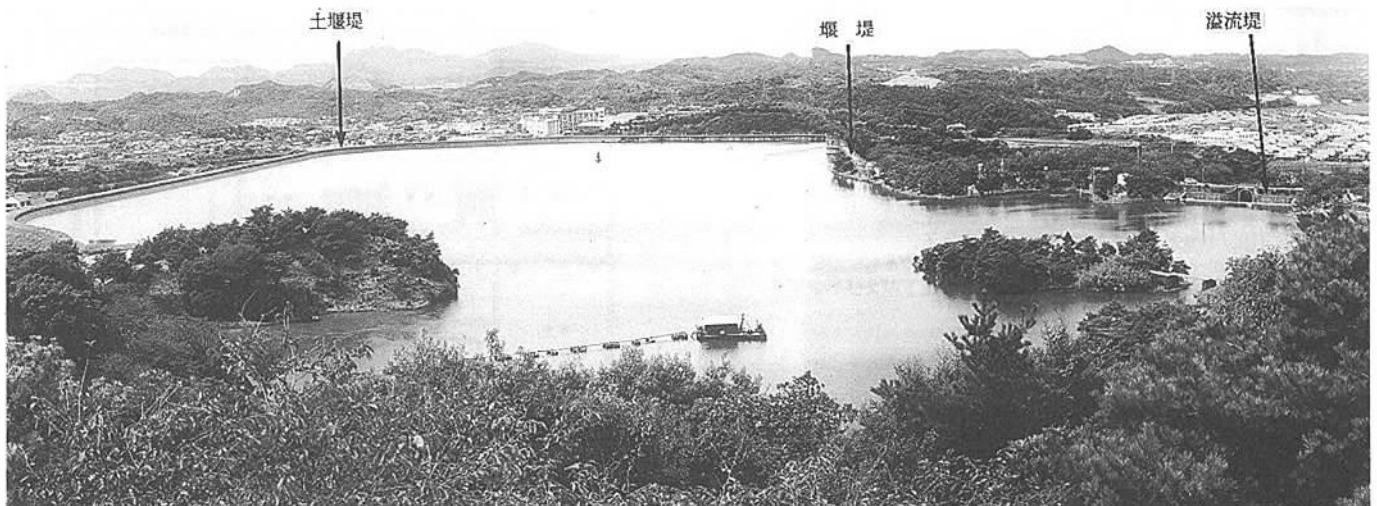
- (3)弁 室：鉄筋コンクリート造の地上2階建て円形建物。外部仕上げは1階が切石張り、2階が自然石張りで、各窓枠上部には設計者等建設関係者の名前が記されている。

- (4)取水塔上家：鉄筋コンクリート造の地上2階建て半円形建物。外部仕上げは1階が切石張り、2階が自然石張り。

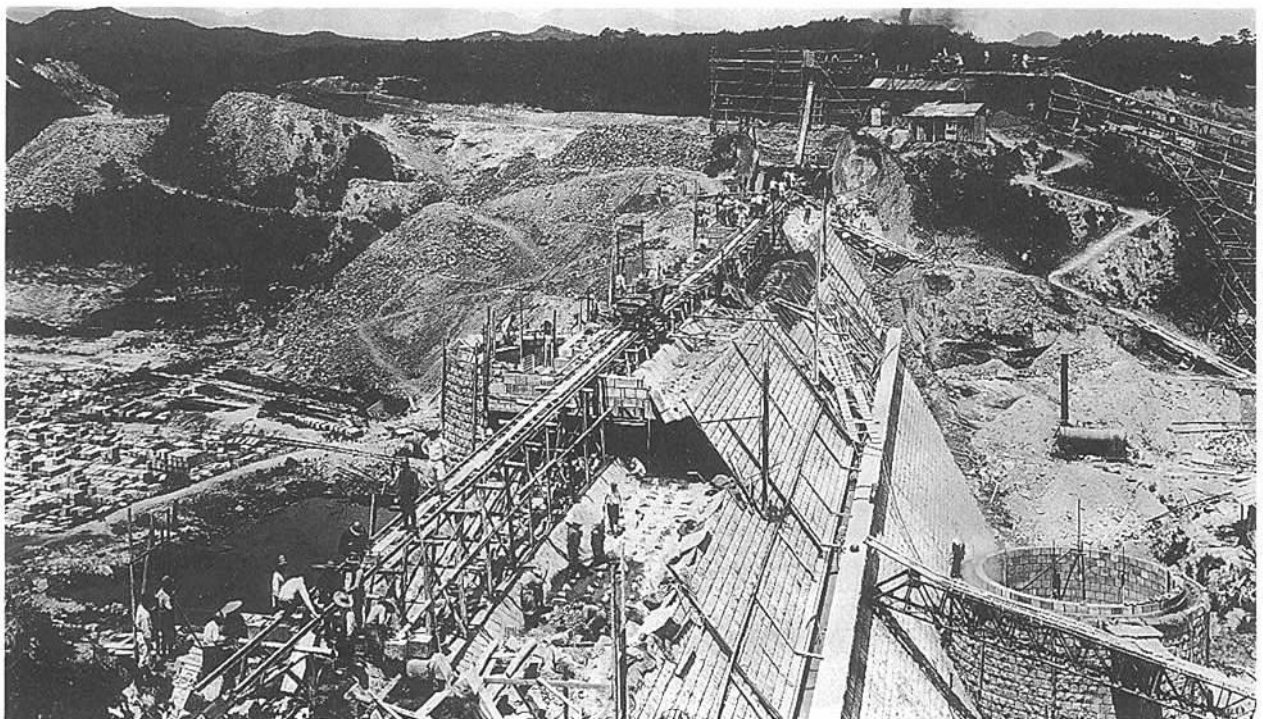
- (5)ポンプ室：鉄筋コンクリート造平屋建て。(後年になって改築のため)

この貯水池は現在も、八幡製鐵所主要施設であり、維持管理が行き届いているため、一部利用されていない管理事務所を除けば、全体的には健全である。

また貯水池内は景観とともに桜が見事であるため、花見シーズンには一般開放され、広く地域の人々に親しまれている。(開田一博)



◀ 養福寺貯水池全景 (1961年撮影「八幡製鐵所土木史」による)



◀ 養福寺貯水池の堰堤工事 (1925年撮影「八幡製鐵所土木史」による)

14. 大谷会館

八幡東区大谷1-2 製鉄、娯楽 1927(昭和2)年
 鉾煉瓦造2階建、直営

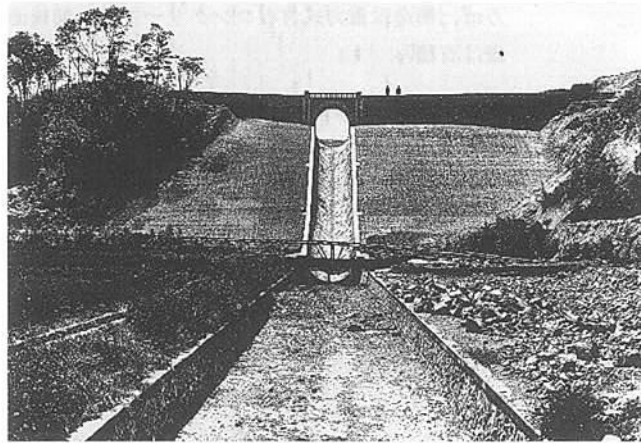
1907(明治40)年以降、上級職員用、下級職員用、職工(工具)用といった階級別別に社員クラブが建設・整備されていく中、当大谷会館は職工専用の親睦・趣味・娯楽涵養の場として、1926(大正15)年に工事が着工され、1927(昭和2)年5月に工費14万円をかけて完成、当時超一流の従業員クラブとして世間の注目を浴びた。

この運営は、製鉄所と従業員との意思疎通機関であった「製鉄所懇談会」の役員の中から選出された特別委員によって、自治的に行われていた。

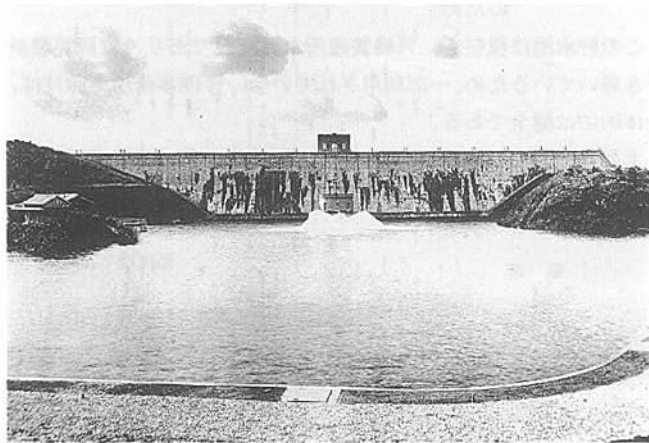
それも1947(昭和22)年の身分制撤廃に伴って、職階別運用の解消が図られ、従業員全般に開放される所となった。

以降、関連会社へ経営・運営が移行されるに伴い、一般市民にも広く利用されるようになり、今日に至っている。

建物は、直営による設計・施工、構造は自社製品の鉾煉瓦を使った組積造地下1階、地上2階建て、左右対称で、半円形のアプローチ、玄関を中心に両翼にブロックを持ち、それとは中廊下で結ぶといった、当時ポピュラーな平面形式のものであり、



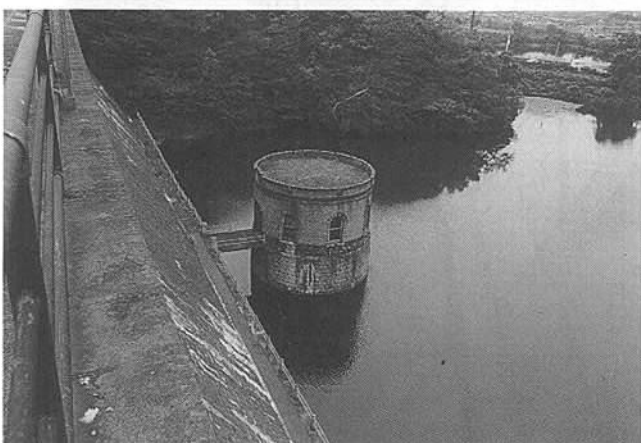
▲ 養福寺貯水池の堰堤工事
 (1923年撮影『八幡製鐵所土木史』による)
 上の写真は貯水池側から見た溢流堰



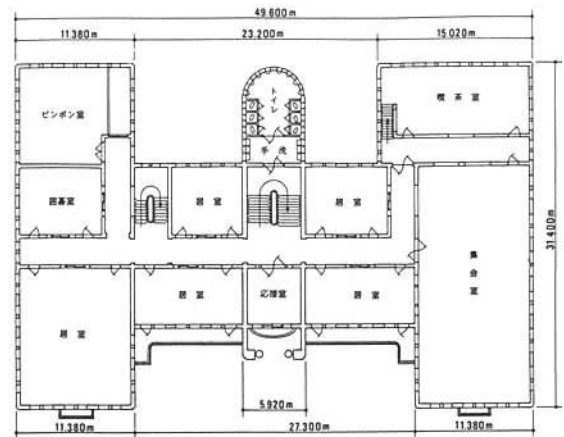
▲ 『養福寺堰堤と副池の噴水』
 (1927年撮影『八幡製鐵所土木史』による)
 貯水池から送水するとき、一度この副池で噴水し、空気にさらしていた。今は上のダムから直接自然流下およびホンプで送水している。



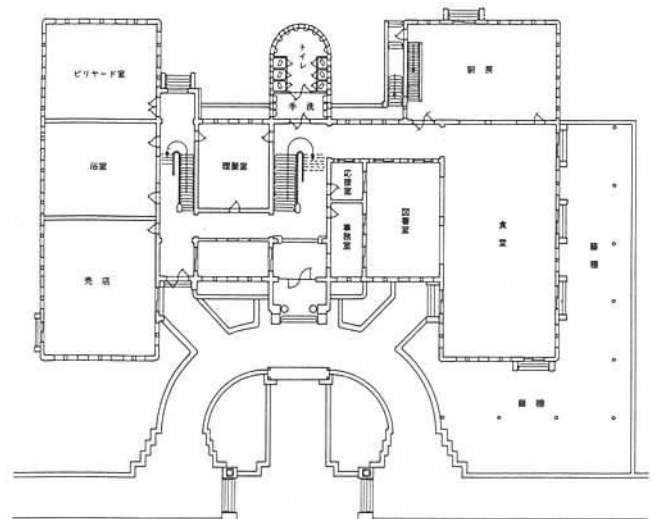
▲ 取水塔 (1992年開田撮影)



▲ 弁室 (1992年開田撮影)



大谷会館 2階平面図 (原図：新日本製鐵株式会社 を改図)



大谷会館 1階平面図 (原図：新日本製鐵株式会社 を改図)



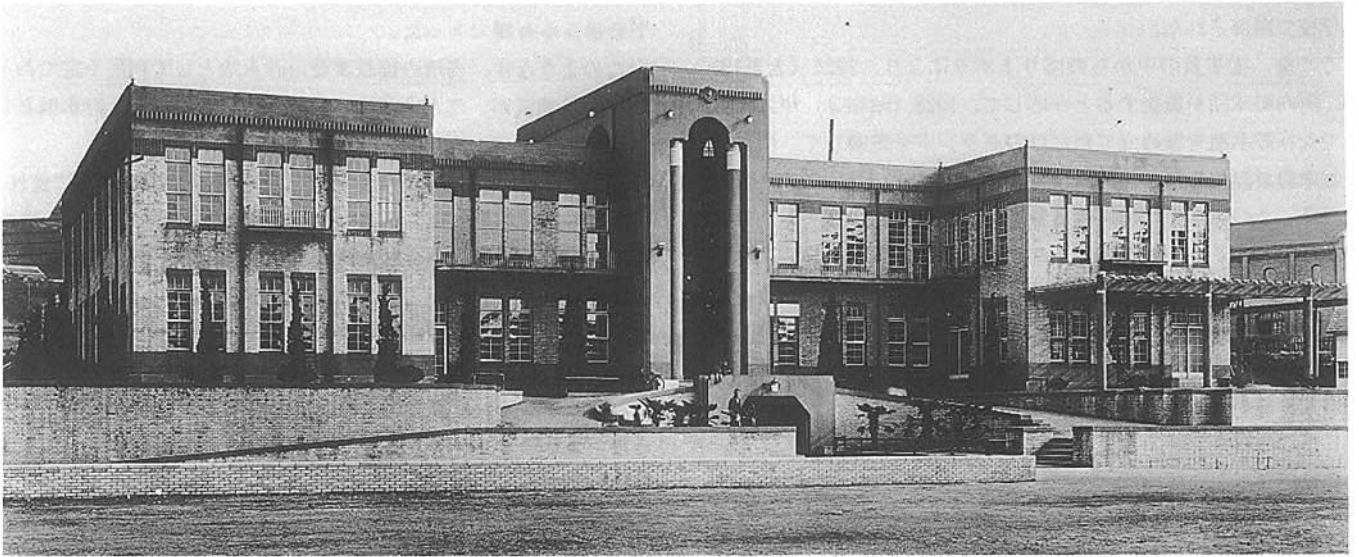
大谷会館 正面図 (原図：新日本製鐵株式会社 を改図)

その中で両翼ブロックは大広間、それを結ぶ間は小部屋となっている。

車寄せから玄関に至る空間には、大きな吹き抜けと、軒まで達する円柱を配し、軒にはモール状に彫刻を施すなどして、建物に特徴を持たせているものの、内部は目立った装飾もみられず、比較的質素である。

規模は正面ファサード49.6m、両翼ブロックの奥行き31.4m、軒高10.4m、延べ面積約2,800㎡、天井高4.1mの纏まりを感じる建物であり、玄関及び内部の一部が改造されているものの、昭和初期を代表する鉄骨煉瓦造建物に変わりはない。

尚、この建物は1989（平成1）年、北九州市における歴史的建築物の部門での建築文化賞を受賞している。（開田一博）



▲ 大谷会館（1928年撮影『八幡製鐵所土木史』による）
従業員交流と親睦、趣味、娯楽の会合の場所として、大正15年に着工し昭和2年5月に竣工した。



▲ 大谷会館（1992年撮影）



◀ 大谷会館玄関（1992年撮影）



▲ 大谷会館背面（1992年撮影）

15. 大谷球場

八幡東区大谷1丁目 製鉄・娯楽 1928（昭和3）年
鉄筋コンクリート造（スタンド） 直営

1920（大正9）年の3交代制の確立と共に8時間労働制となり、従業員の体力向上、思想の健全化、従業員間の融和促進の観点から、所内に運動熱が高まり、大正末期には職場内での野球熱が盛んとなって、1920（大正9）年秋に第一回所内野球大会が市内の小学校で開催された。

その後、従業員の中からの盛り上がりにより、1924（大正13）年、所内野球団が誕生すると呼応して、1928（昭和3）年にそれまで大谷貯水池を埋め立てただけのグラウンドを整備して、現在の大谷球場が誕生した。

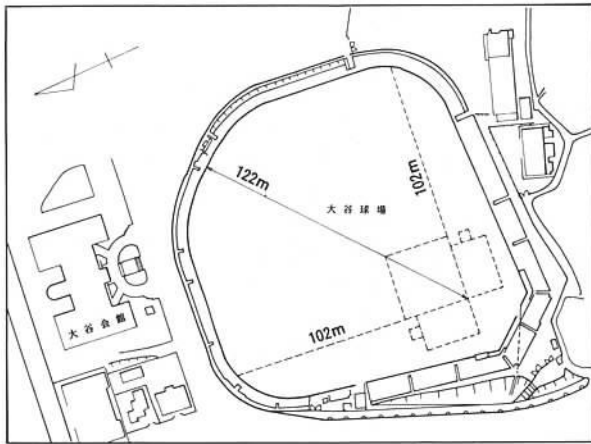
以降、この球場では門司鉄道管理局との定期戦“製門戦”を中心に、数々の名ドラマが展開され、今日に至っている。

施設の特徴は、両翼102mという広さを誇っている事である。これは、現在各地で広い球場が建設される傾向にある中にあっても、両翼100mを越える所は全国でも稀であり、この点からもそのスケールの大きさが再認識されると同時に、当時の関係者の意気込みが感じられる。

施設概要は①両翼102m②中堅フェンス～ホームベース122m③ホームベース～バックネット約20m④塁線～ファウルグラウンドフェンス最大23.7m⑤スタンド5000人収容⑥土質は久重の火山灰+砂の混合等である。

現在は八幡製鐵所野球部の球場として、また北九州有数の球場として、社会人、大学、高校各野球大会にも幅広く活用され、地元によく親しまれている。

（開田一博）



▲ 大谷球場（原図：新日本製鐵株式会社を改図）



▲ 一塁側スタンドから（1992年開田撮影）

16. 鞘ヶ谷競技場

戸畑区西鞘ヶ谷720 製鉄・娯楽 1940（昭和15）年
鉄筋コンクリート造（スタンド）、直営

これも大谷球場と同様の経緯から、野球部等に続いて、1933（昭和8）年、門司鉄道管理局との対抗戦“製門戦”を契機に八幡製鐵所陸上部が創立されることとなった。

しかし当時は専用のグラウンド施設がなく、周辺の学校のグラウンドを借りる有様であった。

このような中、当所の製鉄事業用貯水池として利用予定であった鞘ヶ谷地区が、透水性が高いという地質特性から、貯水池としては不適として、当時放置されたままになっていた。

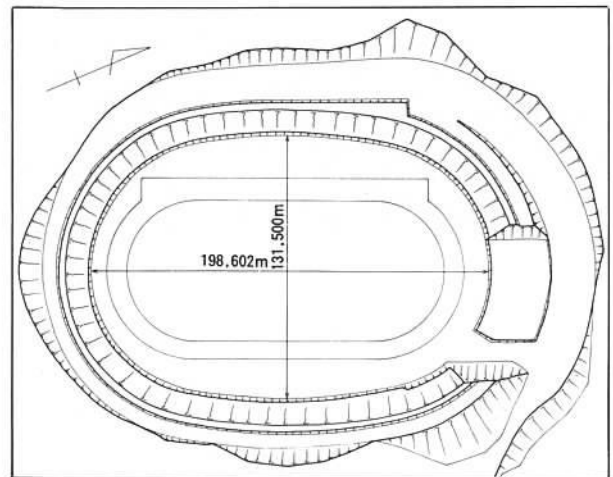
そこでその地質特性や地形を逆に利用して、①排水性に優れ、②自然の形を利用したスタンド建設が容易という利点から、当地に競技場の建設が計画され、1940（昭和15）年、皇紀2600年の記念事業として、延べ6万人の従業員の勤労奉仕により完成した。

以後、この場所で国民体育大会、1947（昭和22）年の日本選手権大会、1951（昭和26）年～1954（昭和29）年にかけての国際陸上大会をはじめ、ラグビー、サッカー等の公式競技も数多く開催され、数々のオリンピック選手やその他の名選手を輩出することとなった。

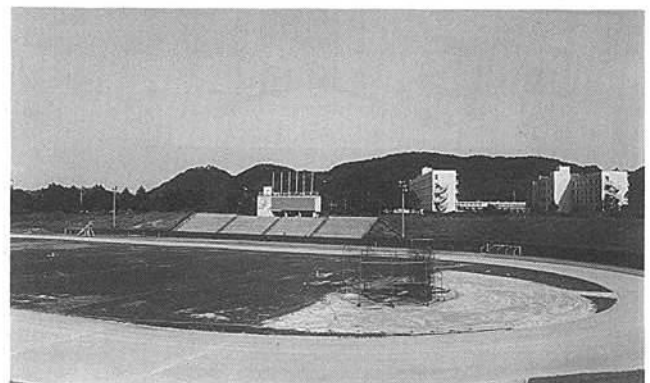
設計から施工まですべて直営で行われた当施設の概要は①総面積33,000㎡、②スタンド収容能力20,000人、③トラック一周400m、④グラウンド形状：長辺198.6m×短辺131.5mの楕円形、⑤土質：トラック部はアンツーカー、中央部は芝、⑥クラブハウス：木造平屋建て 延べ534㎡、⑦サブグラウンド併設等である。

周辺を緑に囲まれた極めて良好な環境の中にある当施設は、我が国第一号の、且つ現在も継続中の、一種認定競技場という点で特筆されるところであり、また関係者の間では広く認知されている事実でもある。

（開田一博）



▲ 鞘ヶ谷競技場（原図：新日本製鐵株式会社を改図）



▲ 鞘ヶ谷競技場（1992年開田撮影）

2 安田工業株式会社八幡工場 (旧安田製釘所)

北九州市八幡東区枝光2-7-7 鉄工 工場 大正元(1912)年
工場、倉庫=煉瓦造平屋建 旧事務所木造2階建瓦葺
辰野金吾 不詳 不明

安田製釘所は我国の丸釘製造の始祖として明治29年に設立され、同31年には東京深川に工場を稼働させた。しかし原材料の輸入と技術的問題から工場閉鎖にいたり、官営八幡製鉄所に釘製造の材料を求め、大正元年には八幡枝光に工場を完成させ創業を再開した。この時の規模を八幡町長に提出した不動産取得税の課税標準届けからみると、敷地=18150坪、建物=4715坪であった。

大正9年の新聞記事によれば、製釘所内の製線盤修理場から出火、内部のみが消失した。八幡工場の発展は、大正13年の関東大震災と関係し、被害を受けた深川工場の設備が枝光に移され、工場が増設され、昭和3年には年間生産能力65万樽の設備を完成している。昭和18年には安田工業(株)枝光支店安田製釘所が安田興業(株)八幡工業と改称され、戦後の24年には企業再建整備法により大和工業(株)となり、45年に安田工業と改称され今日に至っている。

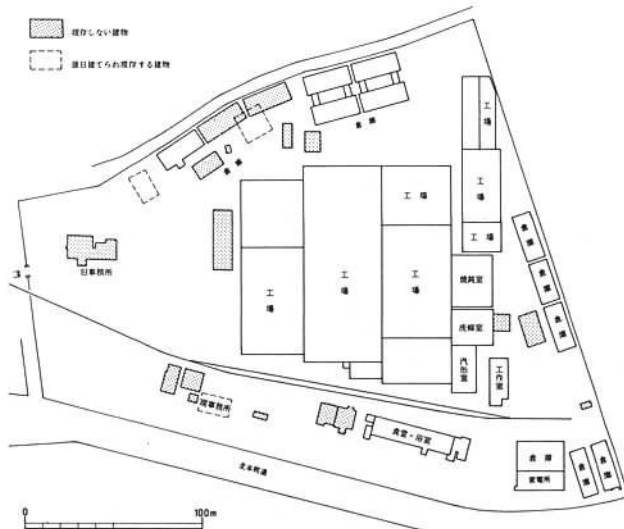
大正元年に創業を開始したが、工場の経過で述べたように大正の後期には東京の生産設備を移設して新たな工場をつくり、また常に生産の合理化を図る製造施設の特質から、現状では創業当時のままの工場建屋は残されていない。戦後の敷地と各建物の配置を調べた図面では、南側から北側に三角形のように敷地が広がり、その南側に入口が位置し、近くに木造2階建ての事務所があり、その奥に、縦横およそ110m、120m角の大きく三つの部分に分かれる生産ラインの工場があり、周囲には倉庫が置かれていたことが分かる。ほぼ工場の全盛期の様子と判断できよう。大正当時に建設された工場や倉庫にあっては、様式建築的な建物が現存し、合理主義のかたまりとでも表現できる現代的工場とは様相が異な

り、独特の雰囲気を感じ出している。主たる工場は妻側をJR鹿児島線に向け、長い奥行をもっている。構造は煉瓦造が使用されているが、妻側と壁面だけなので奥行の長さを考えると純然たる煉瓦造とは言い難い面もある。デザイン的には妻側に特徴があり、工場内部の採光を確保するためのハイサイドライトが、単なる鋸切屋根の連続でなく線対称のように組み合わせられ、ちょうどオレンジ切妻屋に見えるなど、バリエーションのある空間をつくりだしている。工場のために一般的意味での装飾は施されていないが、煉瓦を幾分突出させ、柱型や軒、けらばを際立てるなどの工夫が発見できる。現状では旧事務所をはじめ、当所の建物で取り壊されたものも多い。

生産の合理化から効率の悪い煉瓦造の工場は取壊されてきている。しかし安田工業八幡工場にあっては大正初期の建築が多く残された例として、さらに設計者が明治の建築界のボスの存在であった辰野金吾の手になることでも貴重な例と云えよう。また工場の立地が官営八幡製鉄所と関係の深いことも意義深いと思われる。

建設後70年をこえる煉瓦造のため、クラック発生が多く見られる。また構造材の煉瓦が化粧積みされているためにクラック等からの雨水の侵入が顕著であり、建物が痛む原因となり、表面の汚れも著しい。応急的に手直しされた部分も多く、現在では竣工当時の完全な姿は残されていない。(片野 博)

資料：大和工業株式会社五十年史、大和工業、昭和27年9月発行
：門司新報、大正9年12月27日号



▲ 安田工業株式会社安田工業
(旧安田製釘所：大正期の図、原図：安田工業(株)を改図)



▲ 創業当時頃の工場俯瞰図 (安田製釘株式会社八幡工場所蔵)



▲ 旧機開場 (現在は線材置場、1992年撮影)



▲ 工場・倉庫 (1992年撮影)

3 東京製鋼株式会社小倉工場

北九州市小倉北区高浜1-3-1 明治39(1909)年竣工
 工業 事務所 不詳 清水組 不明
 工業 工場 近代化遺産緊急調査に係わる現存の工場は明治41年
 から大正4年建設のもの 煉瓦造平屋建

東京製鋼は明治20年、渋沢英一、益田孝、渡部温、山田昌邦等により資本金7万円で東京に設立され、我国にあって初めて麻綱製造に機械を使用し、またワイヤーロープ製造にあっては先駆者であった。小倉工場は明治38年に建設に着手され、工場を建設する一方で設置する機械と汽罐は英国より取り寄せなどの準備が整い、翌年に建物が完成し、40年4月から創業を開始し、ワイヤーロープ、各種撚線・スチールワイヤーの製造にとりかかった。製品は筑豊炭田をはじめとする炭鉱、鉱山等に供給されていた。しかし初期においては八幡の線材を使用するものの、材質の問題からスウェーデン、アメリカからの輸入材に頼った時期もあった。

事務所は外壁が構造体の煉瓦あわらしの2階建てであり、正面玄関に向かって左側が突出したL字型を形成している。部屋の構成は玄関の先に階段が位置し、ホールにあたる部分から各室への入口が配置され、これは1階、2階とも同じである。また玄関脇の平屋部は建物本体との連続性やディテールの関係から後設のものと思われる。デザイン的には玄関上の軒部分の三角形のペディメント、窓回りの納まりなど古典的手法が多用されている。しかし煉瓦造の事務所建築としては補強・装飾用の石材(あるいは擬石や洗出し等)が少ないなど一般的手法と異なった部分も見られる。他の特徴的装飾は、屋根の隅に付けられた球状突起(ノブ)と玄関上の曲線をうい花の蕾のような形にまとめられたバルコニーの手摺が該当し、前者にあってはシンプルな建物にアクセントを付けており、後者も同様な効果を与えているが、直線が主体の全体のデザインに対して一つだけしか存在しないことから違和感も感じられる。

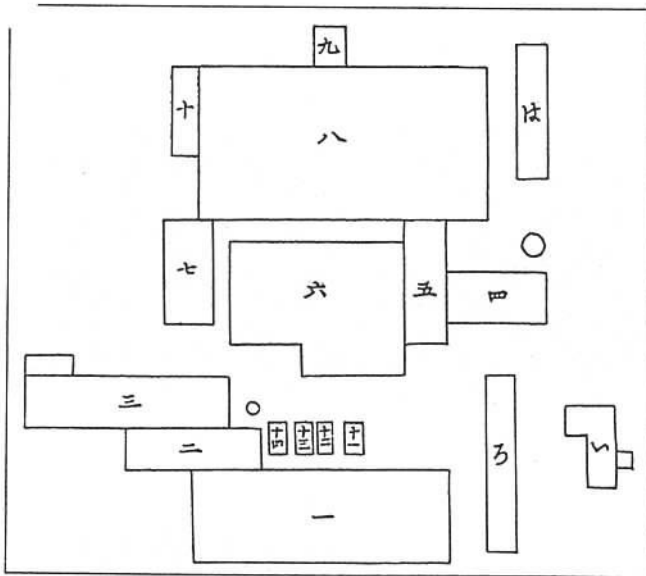
同じ敷地にある工場や倉庫建築は明治41年から大正4年に建設

されたものであり、倉庫にあっては煉瓦造の三角切妻には葺段を逆さまにしたような装飾が付けられている。また工場にあっては鉄骨と煉瓦を木造のハーフチンバー風に組み合わせたものが残っている。なお「門司新報(明治41年5月16日号)」には創業当時の工場内のレイアウトが示され、焼入工場(225坪)、線洗工場(52坪)、鍍場(100坪)、汽罐室(50坪)、汽閥室(48坪)、製線室(200坪)、試験室(420坪)、製鋼場(12坪)、眞鋼貯蔵室(50坪)、修繕場(22坪5合)、その他には乾燥室、事務室、原料倉庫、製品倉庫等の名称が見られる。また同新聞では「・・長濱一帯の沿岸に約八千坪の敷地を購入爾來東京清水組をして工事に着手せしめ己に昨40年7月15日を以て竣成を告ぐる・・・」とも記載されている。

小倉は北九州市の商都として名高いが、JR九州鹿児島本線より北側は明治期から工場が立地していた。東京製鋼小倉工場は設立年代も古く、当初の建築群が現存している貴重な例といえる。また明治・大正期の生産施設は単なる効率性を求めるだけでなく、西欧の進んだ生産技術を取得する姿勢が建物にも洋風を採用する結果になったことを示す良い例であろう。残念ながら工場の四周は塀に囲まれ一般の人々の目に触れる機会が少ない。

事務所にあって目視の限りでは構造的破綻は観察できない。倉庫にあっては同様のことがいえる。しかし工場にあっては生産工程の変化が建物に改造等を生じさせているが、建設年代を考慮すると竣工当時の面影が強く残っている。(片野 博)

資料：東京製鋼100年史、100年史編纂委員会編、東京製鋼株式会社発行、平成元年4月



▲ 「小倉製鋼会社立面図」(門司新報：明治41年5月16日号より)
 (1) 焼入工場 225坪 (2) 線洗場 52坪 (3) 鍍場 100坪 (4) 汽罐室 50坪
 (5) 汽閥室 48坪 (6) 製線場 200坪 (7) 試験室 420坪 (8) 製鋼場 12坪
 (9) 眞鋼貯蔵室 50坪 (10) 修繕場 22坪 5合 (11) 板焼場 6坪
 (12)(13)(14) 乾燥室 45坪 (15) 事務所 (16) 原料倉庫 (17) 製品倉庫 (18) 煙突



▲ 事務所 (1993年撮影)



▲ 工場 (1993年撮影)

4 JR九州小倉工場

北九州市小倉北区金田3-1

九州旅客鉄道(株)

自動パネ検修場：1913（大正2）年、鉄工改造場：1914（大正3）年

現存施設：煉瓦・鉄骨造 鉄道院九州鉄道管理局 岩崎建設

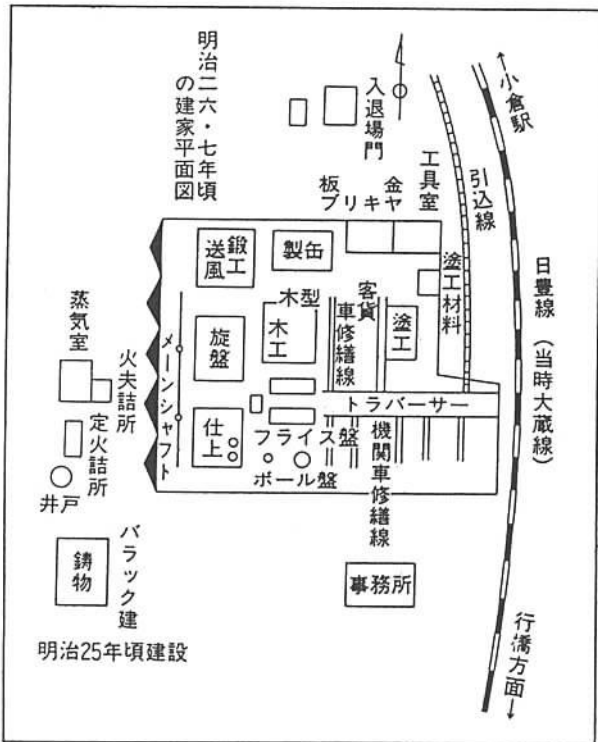
本工場は、1891（明治24）年4月11日、九州鉄道会社の車両工場として、現在地に開設された。設立当初の従業員は63名、ドイツ人技師の指導のもとで、外国から送られてくる車両部品の組立作業を行った。1907（明治40）年7月の鉄道国有化にともない、本工場の所属も官鉄に移行するが、この頃から工場の業務内容は車両機械の修繕・保守が中心となる。また1920（大正9）年5月、鉄道省発足の頃から、本工場は車両の修繕日数の短縮に着手、1927～28（昭和2～3）年頃には、著しく車両修繕の工程を短縮し、世界各国の注目を浴びた。戦後は日本国有鉄道（1949年）を経て、1987（昭和62）年4月、国鉄分割民営化により九州旅客鉄道(株)の小倉工場となり、現在にいたっている。

本工場の施設配置をみると、開設直後は、5棟の煉瓦造建物に、木工、塗工、仕上、旋盤、製缶等の諸工程が混在していた（左上図参照）。しかし1910（明治43）年末、作業量の増大と大型客車修繕のための大型トラバースー設置の必要から、建物の増築と作業

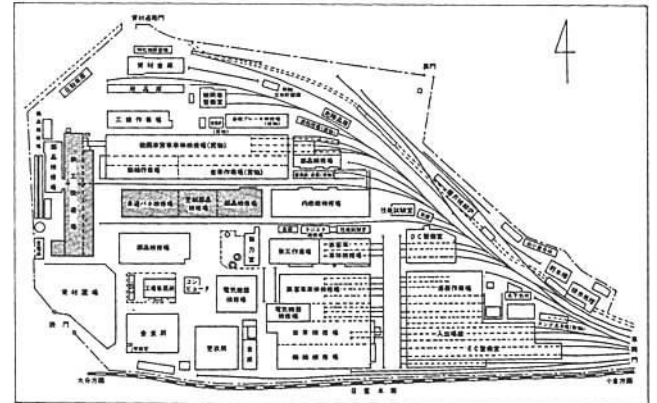
場の拡張を行い、そのために日豊線を2間程度移設した（左下図参照）。その後も工場の増築と敷地の拡大は続けられ、1935（昭和10）年段階におけるその施設配置は、左下図の通りである。その敷地面積は131,409平方メートル、建物面積は49,811平方メートル、機械台数は651台となっている。

現在、本工場は、国鉄時代の修繕保守中心から、生産中心へとその機能を変容させつつある。そのこともあって、現存する戦前期の建築物は、鉄工改造場等のみとなっている。九州で最初に建築された鉄道車両工場として、九州の鉄道技術史上貴重な存在であり、今後の整備保存が望まれる。（中村尚史）

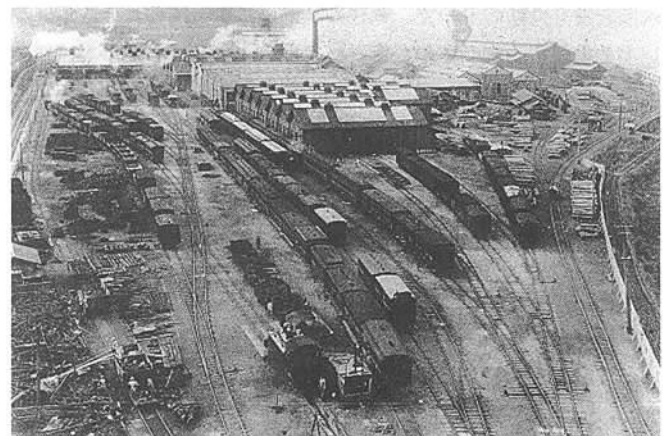
参考文献：九州旅客鉄道(株)小倉工場編『歩みつづけて百年』1992年、片野博『北九州市の建築』1989年



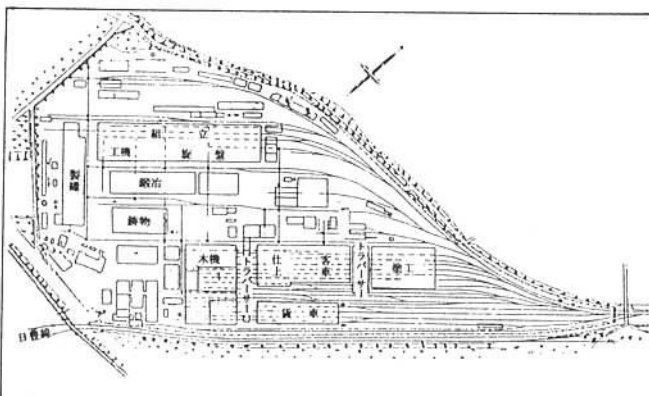
▲ 九州鉄道小倉工場時代の工場平面図（『歩みつづけて百年』1991より）



▲ JR小倉工場平面図
(1991年現在、『歩みつづけて百年』1991より、網かけは、調査対象の工場を示す)



▲ 工場全景（1900年頃、『歩みつづけて百年』1991より）



▲ 1935年現在の門司鉄道局小倉工場平面図（『歩みつづけて百年』1991より）



▲ 鉄工改造所（1993年）

5 サッポロビール株式会社九州工場 (旧帝国麦酒門司工場)

北九州市門司区大里本町3-6-1 1912(大正元)年竣工
 酒造 事務所ほか
 不詳 不詳

帝国麦酒はビール製造に必要な原料の確保と製品の輸送の立地条件から、神戸の鈴木商店の資本により設立され、明治45年6月18日の着工から約1年後の大正2年4月に完成し、大里地区に九州初といわれるビール醸造の門司工場が生まれた。製品は桜ビールのブランドをもち、国際港門司を背景に中国大陸や東南アジアに輸出されていた。その後は昭和4年に桜麦酒(株)と社名変更され、18年には札幌・日本・大阪の3大ビール会社の合併によってできた大日本麦酒(株)に合併され、戦後は過度経済力集中廃止法及び企業再建整備法(昭和24)年により二分され、日本麦酒(株)に属した。昭和39年には社名がサッポロビールと変更され、サッポロビール門司工場となったが、昭和61年4月1日には同九州工場と改称され、新鋭の生産設備とともに拠点工場の機能を果たしている。現在の敷地には創業当時に建てられた赤煉瓦の仕込場、倉庫、独特の色合いの鉾澤煉瓦造の工場事務所が当時の海岸線を示す松の並木とともに残されている。

工場事務所は総2階のプロポーションをもち、近代建築の作法通り中央部に玄関が、その上には三角の切妻のある高い塔屋が縦線を強調するように配置され、建物の端部には手摺の親柱のような下部から立ち上がった柱状のものがあり、完全な左右対称をとり、ゴシック様式特有の垂直線の強調が見られる。外観の特徴は、使用材料である鉾澤煉瓦の色と小さな煉瓦の突出を持ち送り風に積み重ねることにより壁面に変化を与えることにあり、この手法は柱型、窓回り、屋根のパラペットに見られる。特にパラペットにあっては使用材料と装飾的手法が不可分の関係にある。パラペットと同じ煉瓦の積み方は敷地境の塀にも見られる。内部は玄関ホールとこれに続く階段室、廊下、2階の天井回りに竣工当時の姿が残っている。天井関係では金属板の打ち出し細工による装飾が残存し、斜めに折り上がった回り縁にも同じ手法が使用されている。木製階段も当初のもので、親柱の頂部にはかつてのビールのブランドを象徴する桜の彫刻が施されている。また一部の部屋には大理石性のマントルピースが残り、旧状を留めている。しかし炉口

の上部の星型は後設であろう。

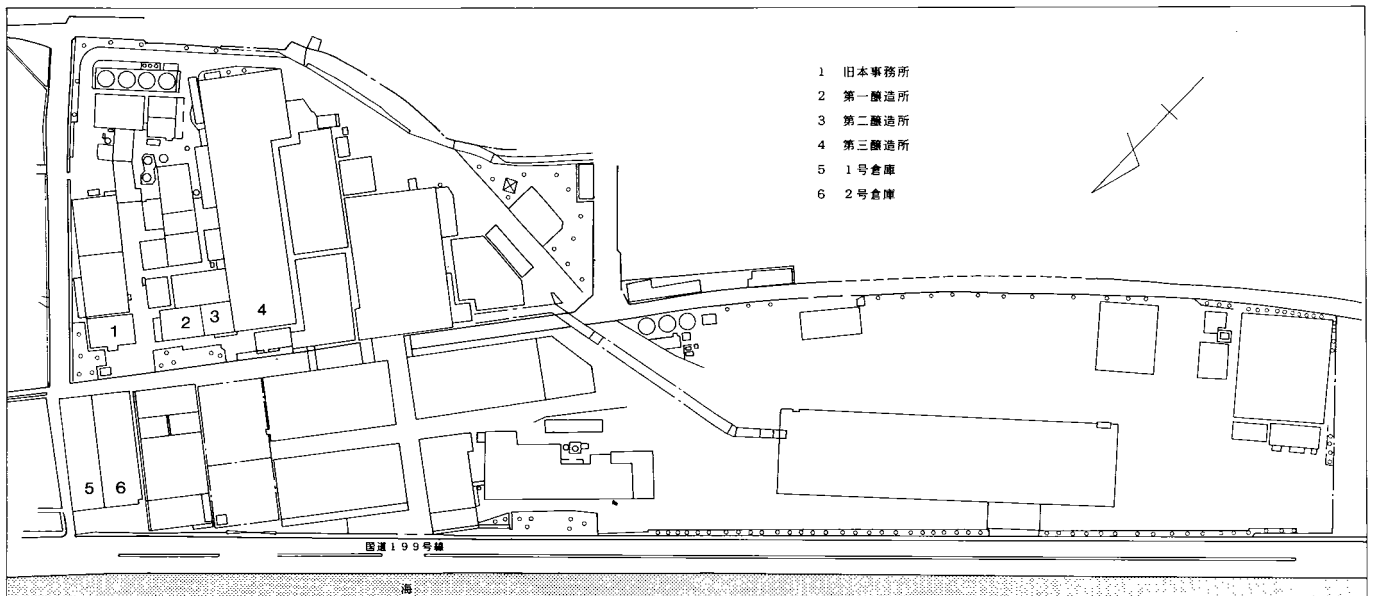
醸造場は生産設備との関係からか左右対称などの規則的な形状でなく、三つの建物が組み合わされ、2階・3階・4階建てのように段状の立面を構成している。下から2段目までは上部がアーチ式の開口部、3段目はマグサ風と異なった手法が用いられ、アーチ部に対応するものは軒の円弧状のペディメントが対応している。軒蛇腹、パラペット等この種の様式建築の常套の手法が用いられているが、2段目までの大きな開口部、先に述べた全体の形状が他の一般的な事務所建築との相違になっている。現在はビール生産施設に使用されず、倉庫になっている。

煉瓦造の倉庫は独立型、連棟型などが残っている。その機能からもデザインや形状に対する特段の配慮は見られないが、妻側では中央に位置する円形の開口部とその周辺を装飾的に扱った建築もみられる。

「門司工場誌」によれば、会社設立のための資金計画では、工場建築に10万円、事務所その他建築に1万円、ビール生産設備に20万円を計上したとの記録があり、いかに生産関係が主であったかが窺える。

港町門司のイメージが強いため生産施設が見過ごされる傾向にあるが、サッポロビール九州工場は門司港の国際性と加工業の立地性を示す好例であり、また工場内には生産施設の仕込場だけでなく工場事務所、倉庫が創業当時の配置関係で残された貴重な例といえる。建築にあって珍しいゴシック様式の事務所が当初の姿と殆ど変わらずに残り、内部にあっても玄関ホールや階段室がオリジナルの状態をよく保っている。仕込場にあつては生産効率の面から倉庫に転用されたが、外観にあってはオリジナル性が高く、また一般の工場と異なり高さのある工場建築としても貴重なものであろう。煉瓦造の倉庫も同様な意味を持っている。その他に言及すれば、敷地の境界は、特に道路境の塀、鉾澤煉瓦を使用したもので、事務所のパラペットと同じ手法が使用された点でも貴重といえる。

(片野 博)



▲ サッポロビール株式会社九州工場 (原図：サッポロビール(株)九州工場を改図)

事務所にあつては現在もその用途で使用され、内装や設備関係で改修されているが、玄関回りは竣工当時の姿を残している。建物の痛みでは、煉瓦にひび割れが観察されるが、著しい欠陥となっていない。仕込場も事務所とほぼ等しい状態にあるが、高所の観

察は困難なため本格的構造診断が必要であろう。(片野)

資料：「近代建築再見 赤とグレーのビール工場」、山口廣十日大山口研究室、建築知識、1985年5月号、P53～60



▲ 第1～第3醸造所 (1992年撮影)



▲ 事務所 (1992年撮影)

6 ひびき灘開発株式会社 (旧古河鉱業若松支店)

北九州市若松区本町1-11-18 1919(大正8)年
鉱業 事務所 煉瓦造2階建
不詳 大林組

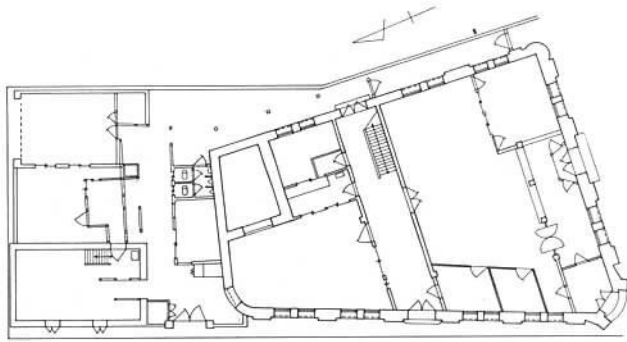
他の財閥系企業と比べ遅れ、大正6年に営業所の開設をもって古河鉱業は若松に進出した。建設は、大林組の工事記録によると、大正7年7月から古河商事(株)若松支店の新築工事が開始され、翌年の8月8日に完成している。そして大正10年頃には古河石炭鉱業株式会社となった。以後は特徴的なデザインを若松港に向けながら古河関係の企業の事務所として使用された。戦後の所有関係ははっきりしていないが、昭和30年代に製鉄原料を扱う「株式会社鐵源」の売却により日本鉄鉱業株式会社若松支店事務所になったようだ。昭和54年4月からは、響灘開発を行う第三セクターの「ひびき灘開発株式会社」が同社から建物を借用し今日に至っている。

建物は交差する2面の道路の角地に位置し、この道路が鋭角に交わるために塔屋のある角から観察するとパースペクティブが強調されている。1階の平面は海岸通りに面した方に大きな事務空間が、背後は通路を介していくつかの小部屋に分割されている。玄関は2ヶ所あり、上記の海岸通側に風除室のようなものを介して内部につながる、謂わば表玄関のようなものと、もう一方の道路に面した建物の中ごろに設けられ、1階のほとんどの部屋と連絡し、階段室をもつ通路に繋がり、裏玄関的な役割を果たすものが該当する。道路の角にある塔屋の1階にも出入口があり、内部と連絡しているが、実用的な役割は小さい。全体の構成は背後を除いた3つの隅に塔屋を配置し、中でも道路交差部には4階分を思わせる高さをもつシンダーが地表から立ち上がり、この建物のデザインの特徴になっている。軒にはパラペットが回り、近くでは屋根本体は見えにくい。実測結果の文献(旧古河石炭鉱業若松支店について、尾道健二、日本建築学会九州支部研究報告、昭和57年3月)では、屋根勾配が左右不揃いなことを指摘し、この屋根工事は昭和14年のものと結論付けている。全体の様式はルネサンスに属し、対称性は角の塔屋を中心にして得られている。

足元は水平目地の強調された石積み風であるが、2階まで続く小口タイルの張られたピラスター(片蓋柱)は縦線を強調している。細かな装飾は、塔屋部分では具象性が高く、その他ではキャピタル、パラペット回り、窓台下のブラケットなど抽象・幾何学化されている。仕上げ材料ではタイル以外の白い部分は石積みのように見えるが、石は基礎の立ち上がりや玄関のステップに限られ、他は洗い出しが使用され、細かな装飾もこの工法が使用されるなどコスト面では苦勞が多かったように思われる。海岸通りの反対側の敷地には煉瓦造と思われる付属屋があり、この回りは、サービスヤード的に扱われていたらしい。なお1階の便所は差掛形式で入口はこのサービスヤード側にあった。

時代を経た他の建築では増築はもちろんのこと応急的補修が施され竣工当時の姿が偲びにくい。この建築の外観にあつては、先に述べた屋根関係を除くと、オリジナルの状態をよく保っている点に特徴があり、貴重な例と云える。また各塔の配置方法、簡略化されたとは云え古典建築特有の装飾の扱い方を示す好例であり、特徴的な中央部の塔屋とともに若松にあつて石炭の繁栄を象徴する建築となっている。

外観からの仕上材の目視では、煉瓦の構造体が著しい損傷を受けている形跡は発見できない。埋立て地の建設であったから杭、基礎では丁寧な工事がなされた結果であろう。また海面に近く松杭が常時水面下にあることも構造体が損傷をまもることに関係していると推測できる。(片野 博)



▲ ひびき濰開発株式会社 (原図：ひびき濰開発株式会社を改図)



ひびき濰開発株式会社全景 (1992年撮影) ▶

7 北九州商工会議所若松支所 (旧麻生鉱業)

北九州市若松区本町1-11-19
 鉱業 事務所 大正末か昭和初期竣工
 木造2階建 延床面積=400.7㎡
 不詳 不詳

この建築の正確な建設年代は不明であるが、もともとは筑豊炭坑で事業を行っていた麻生鉱業が石炭積出し港であった若松の進出拠点として建設したものである。すなわち大正10年に麻生商店がこの土地を取得し、建設を行い、その後は商号変更により麻生鉱業株式会社(昭和16年4月)、麻生産業株式会社(昭和29年10月)、麻生セメント株式会社(昭和42年1月)など名称を替え、昭和45年6月に売却され、現在の北九州商工会議所若松支所の所有になり、同支所は地域及び企業の振興に関する指導を行っている。

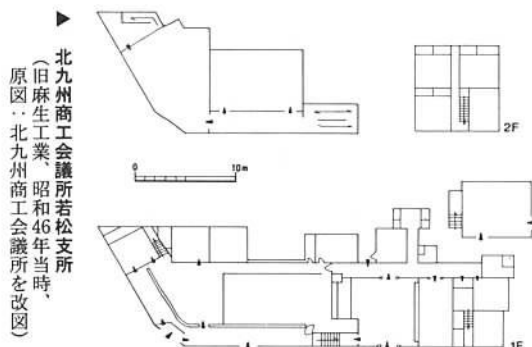
建物は内部は1階、2階とも大きな事務空間から構成され、外観は大略直方体であり、平面形態は開いたL字型をなし、道路の交差する角が隅切りのように円弧状に切り取られ、ここに玄関が位置している。正面玄関から内部に入ると、鈍角に配置されたカウンターがありその奥が事務室になっている。2階に上る階段は、この大きな事務空間の端に2ヶ所位置し、一方はカウンターの外側、すなわち道路の延長線上にあり、他方は部屋の内部から上がるようになっている。建物の端部は、デザイン的に統一されているが、部屋割りが複雑であること、軒の高さが揃ってないことから増築部とも考えられる。デザインの特徴は二つの点から構成さ

れ、第一が道路に面したスクラッチタイル外装の壁面が該当し、開口部は欄間付きの上げ下げ形式がとられ、両者が無目で見切られ、外側に枠が回るためかなり縦長のプロポーションとなっている。2階の窓も同じ形式・寸法であり、窓台高さが不足しているようにも感じられる。二番目が上述の角の部分であり、1階玄関脇の壁が内側に巻き込むような曲面で構成されて、2階階段室の窓は両脇の外壁と対比をなすように水平線を基調にしている。全体の単調さは玄関上の他より突出し、3本の縦線の付けられたパラペットが回避している。端部にある2階の円窓も同じような効果を与えている。

建設年代は不詳であるが、スクラッチタイル外装や端部の円窓は昭和初期の建築(特に公共建築)特有のものであり、鉄筋コンクリート以外の木造でもよく使用されていた。近代建築における昭和木造建築の特徴を残した例といえる。

外装のタイルに大きな割れは観察できず、外壁関係では痛みは少ないと思われる。しかし雨掛かりの多くなる屋根や、土台回りに関しては表面材を剥がして腐朽状態を確認する必要がある。

(片野 博)



▶ 北九州商工会議所若松支所 (旧麻生工業、昭和46年当時、原図・北九州商工会議所を改図)



◀ 北九州商工会議所若松支所全景 (1992年撮影)

8 株式会社若松石炭会館

北九州市若松区本町1-13-15 1905(明治38)年8月
鉱業 事務所 木造瓦葺き2階建(延床=420㎡)

石炭積出しの主要地である若松では、明治8年に石炭問屋組合を組織し自由競争の調停が計られ、同18年には若松港同盟石炭問屋組合と改称され県の許可を受け、同29年には規則を改定し若松港石炭業組合となり組合の形態を整え、同34年には農商務大臣の許可を受け若松石炭商同業組合と改称されながら石炭取り扱いの調整が行われてきた。明治38年に完成した本建築は、若松石炭商同業組合時代に相当する。当時は最新式の洋館建築であり、特に2階は、大正10年に若松公会堂が完成するまではその役割も果たしていた。同業組合は昭和18年の重要物産同業組合法の廃止にともない解体され、19年に社団法人若松石炭協会が新たに組織され、事業が継承され、昭和48年3月15日から貸ビル業と貸駐車場を経営する株式会社若松石炭会館の所有となり、現在に至っている。

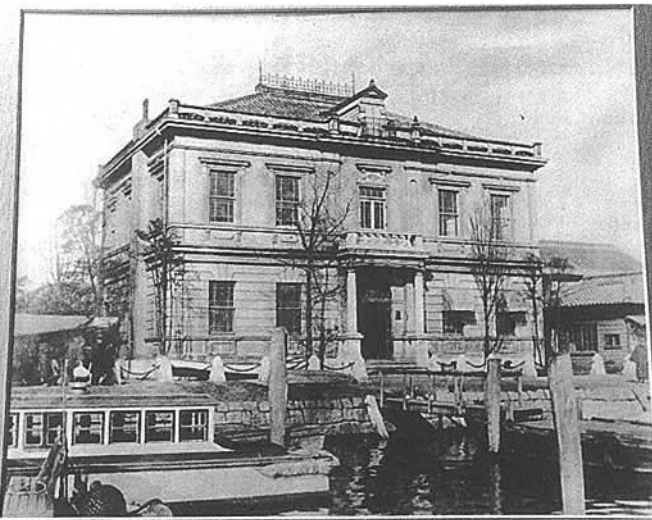
明治期の建築の特徴をよく示し、小さなポーチをもつ玄関が中央に位置する左右対称形で、総2階建になっている。この玄関の奥は通路で、建物の最後部には階段室が位置し、各部屋はこの通路と階段室の回りに配置されている。デザイン的には古典的手法が用いられ、外装のモルタルが目地切りされ石積みに見える工夫がなされている。特に窓の上部は平アーチ的に扱われ、窓の下部にはブラケット付きの窓台がある。ツインシャフトと上部にパラペット状の装飾の付いたポーチは平坦な立面にアクセントを付けている。しかし竣工当時の写真によれば、屋根勾配はもったきつく、棟には飾りがあり、現状のように樋が見えず、パラペットが

回り、さらに規模は小さいが玄関上には屋根窓があるなど、多彩な装飾が施され、1階の壁面は石積み風、2階はもう少し平坦な面をもち、この間の胴蛇腹に単純ではあるが装飾が付けられ、二つの相連した壁仕上げの見切りになっている。また側面には暖炉用の煙突も見られる。残念ながら現状から竣工当時の姿を知るのは困難である。内部は1階は改装されているが、奥の中央から昇り、踊り場から左右に別れる階段は竣工当時のままであり、2階の事務室の内部にも様式建築固有の窓回り装飾が残っている。

現状では屋根の改造、壁面の補修による装飾の簡略化(現在はリシン系の吹付けに浅い目地切り)、外壁の色(濃いベージュ)、装飾の撤去等により往時の姿を知るのが困難である。しかし内部にあつては階段や2階事務室のように明治期の建築的特徴がよく残されている。特に、狭いスペースに本格的な階段を配置するための工夫はユニークであり、階段自身の保存状態も良い。

木造のため壁面を仔細に観察するとクラックが見られ、また基礎、土台関係の腐朽が懸念される。さきに述べたように、外部にあつては改修のために竣工当時の姿の保存状態はよくない。現状をもってこの建築を評価することは不相当といえる。(片野 博)

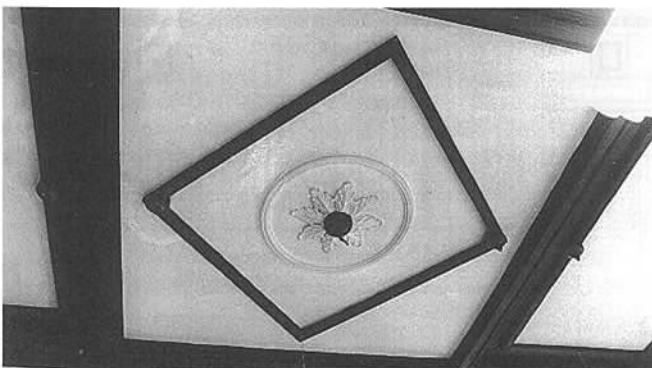
資料：「社団法人若松石炭会館50年史」、(社)若松石炭協会刊、昭和33年



▲ 改装前の石炭会館 (撮影年不詳、若松石炭会館所蔵)



▲ 現在の石炭会館 (1992年撮影)



▲ 2階天井の装飾 (1992年撮影)



▲ 玄関フロアからの階段 (1992年撮影)

9 旧百三十銀行八幡支店

北九州市八幡東区西本町1-20-2 1915(大正4)年
 金融 店舗 鉄筋コンクリート造2階建
 北九州市指定有形文化財 1986年
 辰野・葛西事務所 阿部組 不明

八幡における百三十銀行は、明治37年八幡町立町1丁目に若松支店の出張所として初めて設立され、39年に西本町3丁目に新築移転するとともに昇格し八幡支店となった。そして大正4年12月、西本町一丁目に本建築が完成し、移転した経緯をもつ。なお百三十銀行は、国立銀行条例(明治5年11月制定)に基づき明治12年(免許期限)までに設立された153行の一つで、大阪に本拠を置いていた。その後、昭和12年には安田銀行八幡支店となり、14年の八幡市仲町への銀行移転までこの建物が使用されていた。銀行として使用されなくなってからは不明であり、戦後になって旧八幡市の所有となり、公共的目的に使用されてきた。現在は市の有形文化財に指定されている。平成5年には内部が改修され地区のコミュニティーセンターになる予定である。また戦時中は金属類の供出により窓の格子が外されオリジナルの立面が失われている。戦後は八幡市戦災復興事業の区画整理によりもとの位置から南西80m程の位置に移設され、立地性との関係が分かりにくくなった。

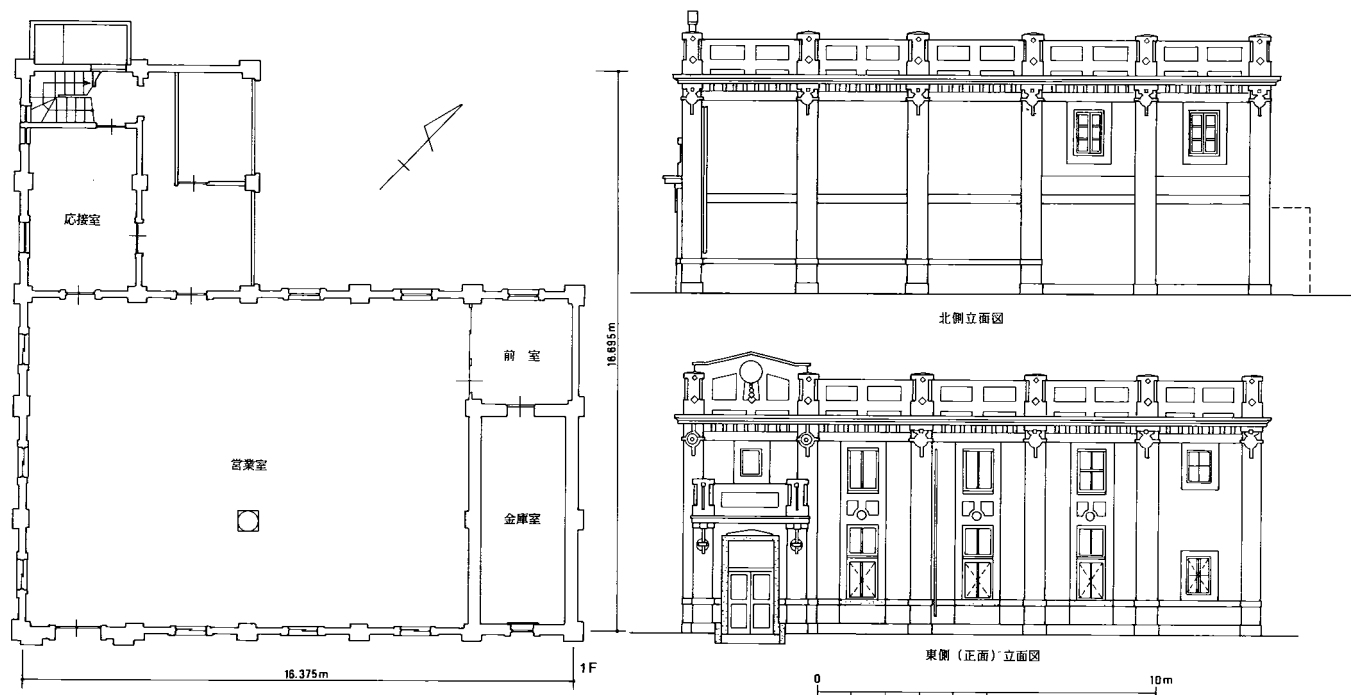
建物の形状は、全体としてはL字型を形成し、前面道路に面した天井の高い銀行の営業室が占める平屋建1階部分とその背後に全体の高さは同じだが、2階建になった宿直・休憩・食堂関係を含む突出部がある。便所は建物本体から独立した形式が使用されていた。構造は鉄筋コンクリート造であり、屋根はこの構造形式を生かしたフラット式が採用され、時代的には珍しい例ともいえる。デザイン面では、前面の上下二つの窓がピアノ・ノビーレのような扱いの部分で区切られているため、天井付近の窓が2階の窓のように見えるが、背後の2階建部とは窓が揃っていない。玄関は正面向かって左側にあり、時代的背景を考慮すると異色とい

えよう。玄関の上部には台形のペディメントが付けられ、軒蛇腹にあたる小さな庇が連続した水平線を強調しているが、その他ではパラペットのすまで伸びた柱型の突出、天窗と下側の窓を縦線が囲むなど、全体の形状が単純な横に長い矩形のファサードでありながら柱形によって垂直線が強調されている。細部の装飾では、単純な幾何学模様が多用されている。この建物のデザインの特徴は辰野金吾の作風の変換期と関係する。すなわち、装飾過剰と思われる初期のデザインの解体がみられ、かつての窓回り等に見られた細かなデザイン、装飾が具体的形態から直線化、幾何学化するだけでなく、装飾の要素が本来の約束事の位置から建物全体に分散化したことが観察でき、この傾向は特に窓回りに顕著である。窓には金属製の格子が付けられていたようだが、詳しい形状・デザインは不明である。

辰野は北九州市で多くの作品を手掛けたが、銀行建築で現存するのはこの建築だけであり、明治期の辰野式が解体し、その後の設計の原点であったことから貴重な建築といえる。改修工事を行い地区のコミュニティー施設になる予定だが、建設当初の姿に復元されることが文化的財産としても重要である。

平成3年に行われた再利用のための調査では、コンクリートや仕上材の損傷が報告されている。現代の進んだ構造補強方法を用いれば、容易に補修できよう。内部は銀行に使用されたあとで様々な用途に使われたので、旧状が判別しにくい。調査の結果では大略竣工当時の様子が明らかになっている。(片野 博)

資料：「建築雑誌」、大正8年12月号



▲ 旧百三十銀行(原図：北九州市を改図)



▲ 旧百三十銀行正面 (1992年片野撮影)



▲ 旧百三十銀行裏側 (1992年片野撮影)

10 まつくら 松庫ビル (旧門司税関)

北九州市門司区東港町1-24 1912(明治45)年3月竣工 行政 事務所
煉瓦造2階建(建設当初、現在は2階なし)
大蔵省臨時建築部(咲壽栄一) 清水組 不明

門司開港に向けて地元の要請により、明治18年に最初の長崎税関門司出張所が開設されたが、港の整備が整わぬ条件から約2年後に閉鎖され、22年に第一船溜まりの南側にあった日本郵船の一室を借り再度出張所が開設された。28年には木造瓦葺2階建、延床約百坪の庁舎が現在の位置に建設された。その後は呼称の変更などを受け、明治42年には長崎税関から分離し、門司税関となった。出張所当時の庁舎は明治41年に全焼し、43年7月には木造瓦葺き2階建(望楼付き)、延床418.86坪、暖房・冷管付きの本庁舎が同じ場所に新築された。しかし、同年の12月には再度焼失し、明治45年3月に本建築が竣工した。大正末から昭和にかけては門司港の拡大が行われ、西海岸に我国初と云われる合同庁舎が昭和2年9月に完成し、税関の機能もこの新しい建物に移され、6年には国有財産の廃止が行われた。その後、昭和11年になると民間の所有となり、使用期間の長かった時代の呼称「松庫ビル」と呼ばれ、今日に至っている。なお平成2年に北九州市の所有となった。

現在の建物は煉瓦造2階建瓦屋根であるが、最近まで倉庫として使用されていたので、殆どの窓は塞がれ、2階床は完全に取り除かれ、煉瓦の構造壁も出入口を大きくするために一部が鉄筋コンクリート造で補強されるなど改造を受け、旧状を知るのが困難である。建物の全体のデザインはルネサンス様式にゼセッションを加味した手法と云われるが、煉瓦の積方に変化のある塔屋や階段室回りを除くと、正面の一部のみに装飾の扱いがあり、胴・軒蛇腹の白い帯以外は煉瓦の外装で構成されている。しかしこれらの装飾は全て花崗岩で作られ、コストダウンを図るような洗出しの使用はない。設計は咲壽栄一との記録が、建築雑誌(大正3年3月号、No.327号)の中で彼の死を悼む弔辞とともに、その略歴の中に記されているが、大蔵省臨時建築部全体としたほうが適切であろうし、当時この組織の長は官界建築の雄といわれた妻木頼黄であったので、妻木の影響も強いと思われる。

最近の調査では、現存のものは竣工当時の一部であり、第一船溜まり側に翼部ともう一つの望楼がとびだし、いくつかの附属棟が主屋を取り囲んでいたことが明らかになった。当初の内部の使われ方は、ワンルーム的な現状では知る術がないが、昭和6年の

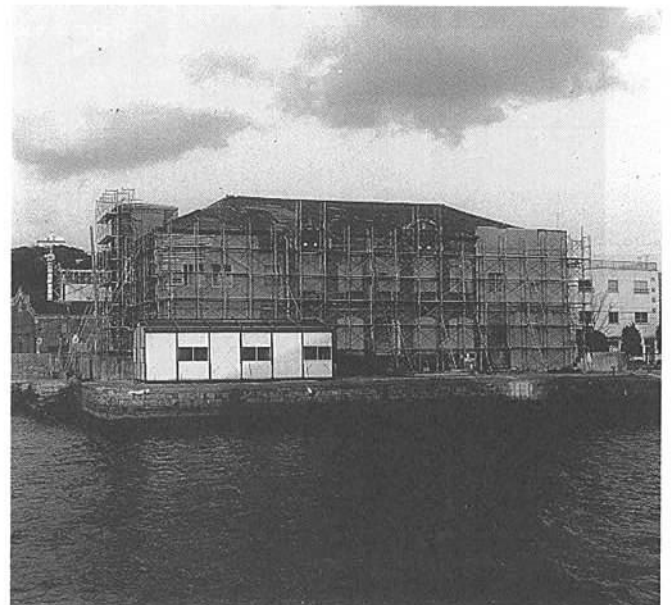
国有財産廃棄を行うための書類の中には部屋割りが記されている。しかし室名は明らかになっていない。

明治の最後に完成し、時代的には大正の建築と判断したほうが適切であろうが、デザイン的な扱いは完全に明治期のものであり、港と税関の関係を知る上でも貴重な例といえる。また設計に大蔵省臨時建築部が関与していたことから、第一級のデザインであったともいえる。改修計画では失われた翼部と塔屋が復元(1階は休憩所、2階は展望所に使用される予定)されるので、建築的価値も高いといえる。

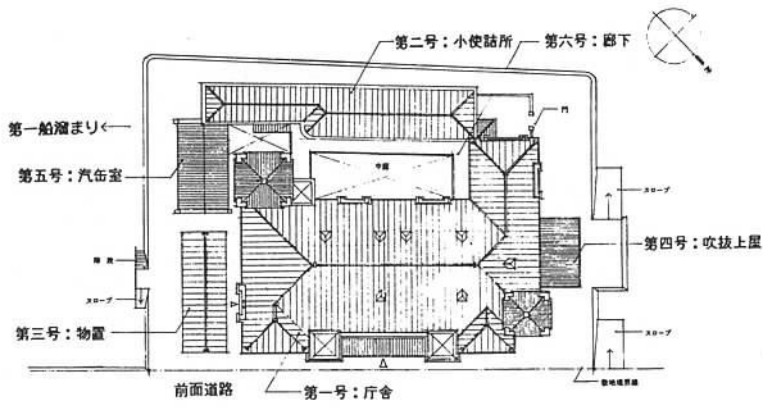
現状は間仕切り構造壁の一部撤去、構造的に重要な翼部の取り壊しがあり、さらに不同沈下等により煉瓦壁は損傷を受けている。しかし改修にあたっては基礎の補修を含めた構造的な手直しが実施される予定なので完成後にはこれらの問題は解決される。

(片野 博)

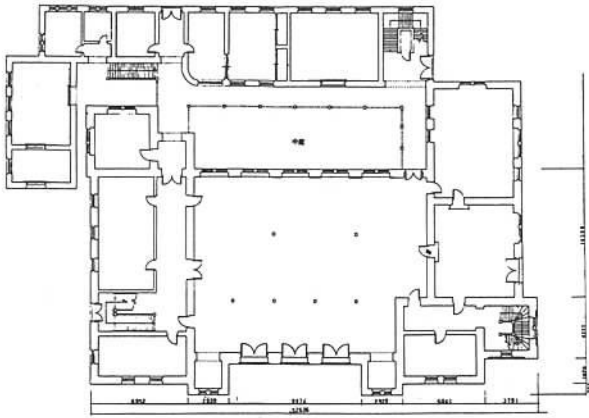
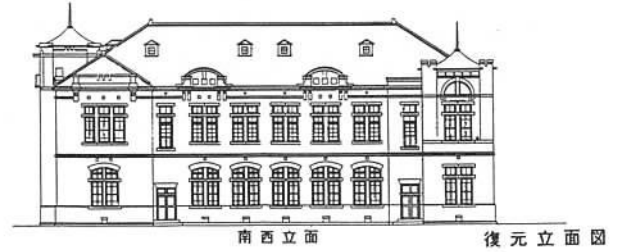
資料：門司税関70年のあゆみ、北九州市、昭和54年発行



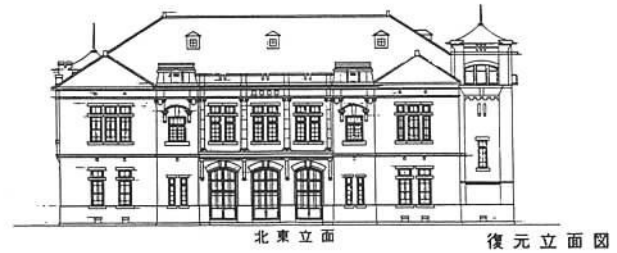
▲ 改装中の松庫ビル (1992年撮影)



寸法は実測調査の結果を使用した。付属棟の詳細な寸法は不明である。現存部分が少ないので本屋の突出部（南西立面）の詳細は不明である。開取りは門司税関所有の国有財産廃棄繰り「昭和六年より十年マデ国有財産廃止並亡失毀損ニ関スル一件 営繕課」の簡単な開取り図をもととした。



復元平面図（1階）



▲ 松庫ビル（旧門司税関、原図：片野博）



▲ 門司港周辺航空写真（番号は本文の遺溝番号を示す KU-61-3, 国土地理院）

11 農林水産省福岡食糧事務所門司倉庫 (旧門司政府米穀倉庫)

北九州市門司区大久保2-10-1 1927(昭和2)年竣工(一期工事)、1928(昭和3)年竣工(二期工事)
行政 倉庫
鉄筋コンクリート造瓦葺き平屋建 不詳 大林組

当地は門司市街地から北東約1kmに位置し、大正2年頃からの一大埋立て工事により開発が行われた。その後、米騒動を期にした大正10年の「米穀法」制定に伴って主要米穀産地の東北、北陸、九州に政府買入米の長期備蓄の必要性が生じ、九州ではその門戸であり、国内と朝鮮、満州、台湾との交通の要、また背後に大工業地帯を抱えている条件から門司の大久保が倉庫建設地に選ばれた。一説には三菱造船の誘致のために用意された敷地が、下関の彦島建設となったためこの土地を利用したともいわれている。工事は大正15年8月30日に着手され、1期工事(1号~5号倉庫)が昭和2年10月に、2期工事(6号~10号倉庫)が3年10月に竣工した。これらの倉庫は近代的な米穀貯蔵の構造をもち、米穀調整用として機能を発揮した。その後昭和14年には精米施設を併設した。戦災により8号、10号を除いた倉庫と付属建物、精米施設を焼失したが、復旧されている。戦後は9・10号棟に低温倉庫の設備を取り付け米を収蔵(5560ト)、他は麦を収蔵するなど、北部九州の米麦の需要調整、輸入食料の保管あるいは飼料麦の備蓄に使用されている。

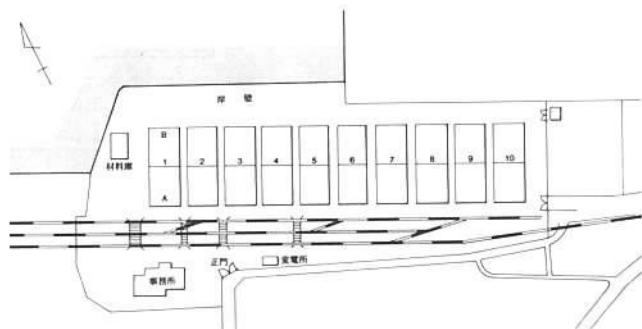
2期に分けられた工事だが、同じデザインの倉庫が、建物の妻側を引込線に向け10棟が約6.3mの間を置いて並んでおり、敷地の端から眺めると、鋸の歯のような三角形が連続し、雄大な景観をつくりだしている。1棟約1,000㎡、10棟の合計で10,000㎡に達する巨大な建築群である。前大戦中に被害を受け、和布刈公園から見えた特徴的な換気用屋根窓は一部に残るだけであるが、その他は建設当初の姿を残している。すなわち、倉庫であったために特

段の装飾は施されていないが、けらばにはスクラッチタイルが、三角の切妻部には小口タイルが張られ、効率一辺倒の現代的倉庫とは趣を異にしている。なお引込線側に沿い、10棟連続している長い水平線を構成する庇と各倉庫の妻側の上部にある出入口(梯子は付け替えられている)は竣工当時のままである。倉庫の傍らにある2階建て(一部平屋建て)事務所は簡単な装飾しか施されていないが、玄関部ポーチの大きなアーチ、室内の装飾方法など昭和初期建築の特徴を残している。なお1~5棟は内部に柱がないが、6~10棟には8本の柱が内部に配置されている。内部の床は除湿と空気の乾燥のために木煉瓦敷となっている。

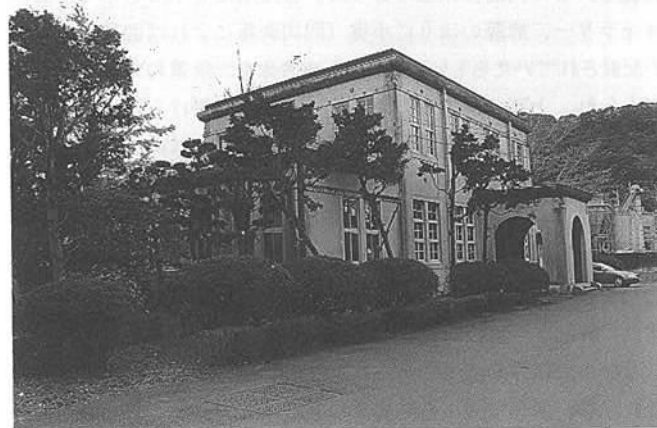
通称「門司政府倉庫」と呼ばれるこの建築群は、国が昭和の極く初期に買い上げ米の長期保存のために建設した施設のため、倉庫といっても今日のような効率のよさだけではなく、外装タイルや大きな屋根から一種のステイタスが感じられ、付属の事務棟からも同じような傾向がみられる。また10棟並んだ姿は壮観である。

屋根は戦災を受けて葺き替えられたが、その他は竣工当時の面影を強く残し、構造上も大きな破綻もなく現在でも食糧貯蔵庫として使用されている。建設後年月が経っているので表面に汚れが観察されるが、補修を行えばこれらの欠陥は解消されると思われる。(片野 博)

資料：「門司政府倉庫60年の歩み」、農林水産省福岡食糧事務所、昭和63年3月11日



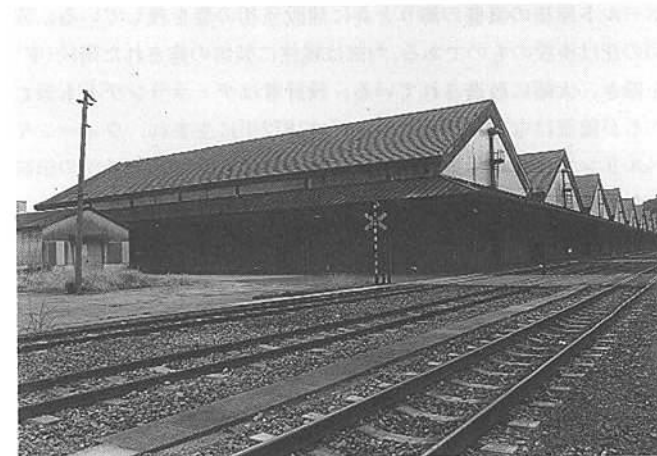
▲ 門司食糧倉庫 (『門司政府倉庫60年の歩み』より)



▲ 事務所 (1992年撮影)



▲ 古城山から俯瞰した門司食糧倉庫群 (1992年撮影)



▲ 倉庫群 (1992年撮影)

12 学校法人北九州YMCA学園YMCA信愛幼稚園 (旧YMCA門司branch)

北九州市門司区老松町11-18 1916 (大正5) 年竣工
教育 学校 煉瓦造 2階建

明治40年(1907)、我国において「万国学生基督教青年大会」が東京のYMCAで開催され、大会後の参加外国人、日本代表が門司訪問を行った。これが翌年の門司YMCA(基督教青年会)設立のきっかけになった。大正に入ると市内のキリスト教会合同の気運が高まり、長尾半平(当時、九州鉄道管理局長、門司YMCA理事長)等の努力により、大正4年には「門司合同基督教会」が設立され、翌5年12月にこの会館が竣工した。なお同じ敷地に位置する付属館(木造和風2階建、建坪84坪)は同年の1月に完成している。本館竣工当時の様子は、470坪の敷地に煉瓦造2階建(建坪122坪)の本館が上記に述べた付属館と共に建てられ、内部は5人掛けの椅子が備えつけられ、千人を収容でき、2階は小図書室、地階(実際にはなかったと思われる)は遊戯室であったと門司新報の記事が述べている。以後は宗教にとどまらず、門司の文化活動の拠点となった。昭和に入ると幼児教育の重要性から信愛保育園が昭和10年に設立され、24年からは福岡県知事の許可を受け今日のYMCA信愛幼稚園となった。昭和27年になると海外からの「世界青年復興資金募集運動」によって、修繕費(400万円)が割り当てられ、29年に外装の補修と共に内部は2階に変更された。また同年には付属館を拠点として礼拝を守ってきた門司教会が清見地区に新築移転された。

現在は改修工事により2階化、間仕切り追加が行われ、建設当時の姿がうかがいにくい。間取りを文献から探ると、正面玄関を入ると右側に事務室、左側に階段、奥は吹き抜け式のホールが位置し、その両脇は控室であった。また階段を上るとホール側にギャラリー、窓際のほうに小室(門司新報によれば図書室など)が配置されていたらしい。建物は、直方体を二段重ねたような形状がとられ、上部の直方体にはボルト屋根が掛けられている。外部から判断すると3階建のようだが、竣工当初は内部が1階建であり、中央部の3階にあたる窓は、天井が高く、2階の窓際には小室を配置したため、ホール空間に光を入れる必要から付けられたものである。煉瓦造のため、窓や出入口の開口部は小さいが、窓を含む周囲を一般壁面から落とし込み単調さを回避している。装飾の特徴は両脇のテラスになったような手摺(あるいはパラペットと呼んだほうが適切であろう)の上の球状飾り(ノブ)にあり、これが短い間隔で並べられ異様な雰囲気醸し出している。また玄関上の2階の窓には控え目であるが、庇やブラケットが残され、ボルト屋根の妻側の飾りと共に建設当初の姿を残している。玄関の庇は後設のものである。内部は親柱に装飾の施された階段(室)を除き、大幅に改造されている。設計者はデ・ラランデとも云われるが確証はない。デ・ラランデは1872年に生まれ、ウィーンやベルリンでの建築活動を経て、明治36年来日し、ドイツの伝統的なデザインをモチーフにしていたが、再来日後はゼセッションを加味したユークレント・シュティールの作風であった。

ボルト屋根を頂くこの建物は、近代建築にあっても珍しいデザインであろう。また球状飾りの多用は独特な雰囲気をつくりだしている。建設当初の外観が復元され、内部の部屋の構成がもとに戻されれば、門司における大正デモクラシーの文化的側面を知ることのできる貴重な例となろう。

最近吹き付け外装がやり直されたが、竣工時の仕上げは不明で

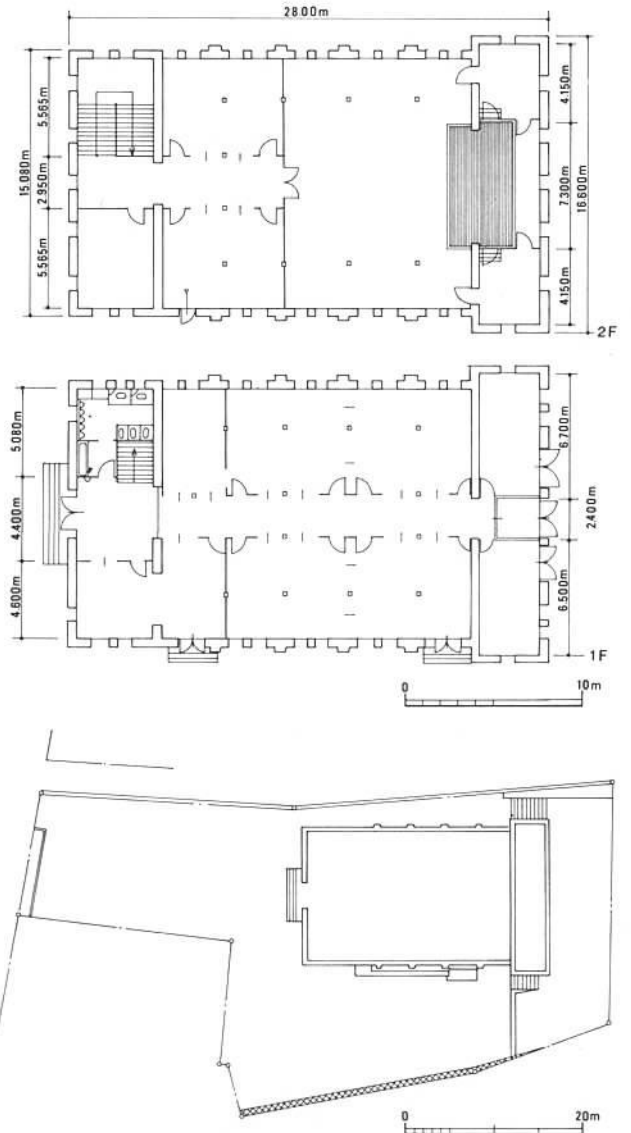
ある。構造体に著しい損傷はみられない。(片野 博)

資料：北九州YMCA80年歴史、安藤邦昭、1988年発行

：信愛幼稚園50年のあゆみ

：門司新報、大正4年11月26日号記事

：日本の建築、明治・大正・昭和・第10巻「日本のモダニズム」、近江 栄・他、三省堂、昭和56年、P117~120



▲ 学校法人北九州YMCA学園YMCA親愛幼稚園
(旧YMCAbranch、原図：学校法人北九州YMCA学園を改図)



▲ 旧YMCA門司branch裏側(1992年片野撮影)

13 日本電信電話株式会社(N T T)門司営業所 (旧門司郵便局電話課)

北九州市門司区浜町4-1 1914(大正13)年竣工
 通信 事務所 鉄筋コンクリート造3階建
 山田守(通信省技師)、橋本組

門司における電話業務は通信省告示第239号(官報2790号、明治25年10月13日)により、明治25年11月1日に門司郵便局が門司郵便電信局と改称されたことから始まり、33年7月25日には赤間ヶ関電話交換局支店に改称された。電話の需要が高まった結果、大正13年にこの庁舎が竣工した。以後、電話業務を継続しながら、官制改正による郵便局からの分離(昭和19年)、戦後の日本電信電話公社(昭和27年発足)への組織替え等を受けた。電話交換の設備では業務開始当時(大正14年)の共電気式から昭和32年には自動化されるに至った。現在は民営化に伴いN T T門司営業所(最近になり支店から営業所になった)となっている。建物の竣工以来、電話業務に使用されている点に特徴がある。

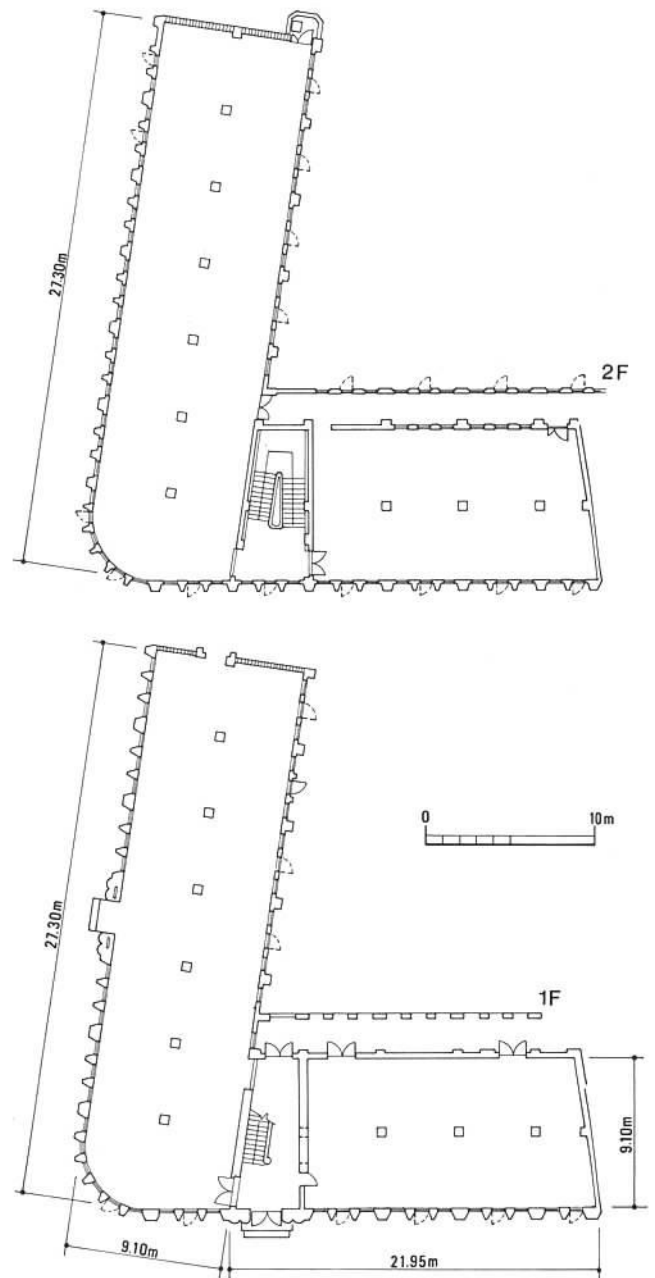
二面の交差する道路の角地に位置した鉄筋コンクリート造3階建ての建築であり、平面の形状は大略L字型をしている。内部に配置する電話交換機のためか、階高があり、全体は通常の3階建てよりも高さがある。設計は逓信省の技師の山田守であり、過去の様式から脱却する分離派運動に参加した経緯をもつ。この建物にはドイツでおこった表現主義の特徴が色濃く、全体のデザインに留意した幾何学的なモチーフで構成され、放物線的アーチと垂直線の強調は、山田の代表作「東京中央電信局(大正14年)」に近いものが感じられる。道路に面した二つの入口はマッチシブな台形の底とツウィンシャフトの脇柱から構成され、この建物にあって唯一、幾何学的ではあるが装飾の扱いがなされている。壁の頂部に小さな四角い穴が観察できる。これは「内田式流水防火装置」と呼ばれ、火災時にガラス部への延焼を防ぐ消火装置の水の出口で、門司大空襲の際にも有効であったと云われている。

門司において最初にモダンデザインが使用された建築であり、設計者の山田守の初期の作品が失われている今日にあって、貴重な存在である。

最近、外装がやりかえられ、汚損は観察できない。構造的にも大きな破綻はないと思われる。(片野 博)

資料：明治・大正門司電信電話編年誌、謄写刷、添田裕吉、昭和52年

：門司新報、明治33年8月13日号、大正14年3月29日号



▲ 日本電信電話株式会社N T T門司営業所
 (原図：日本電信電話株式会社を改図)



▲ N T T門司営業所全景(1992年撮影)

14 ^{とちぎ} 朽木ビル株式会社 (旧朽木合名会社)

北九州市若松区本町1-15-10 1920(大正9)年
 通信 建築
 鉄筋コンクリート造3階建(地下1階) 松田昌平 不詳

朽木ビルは大正4年12月に朽木順作商店の業務一切を継承して設立された朽木商事株式会社(現朽木汽船株式会社)が大正9年に本社として建設した事務所ビルであった。

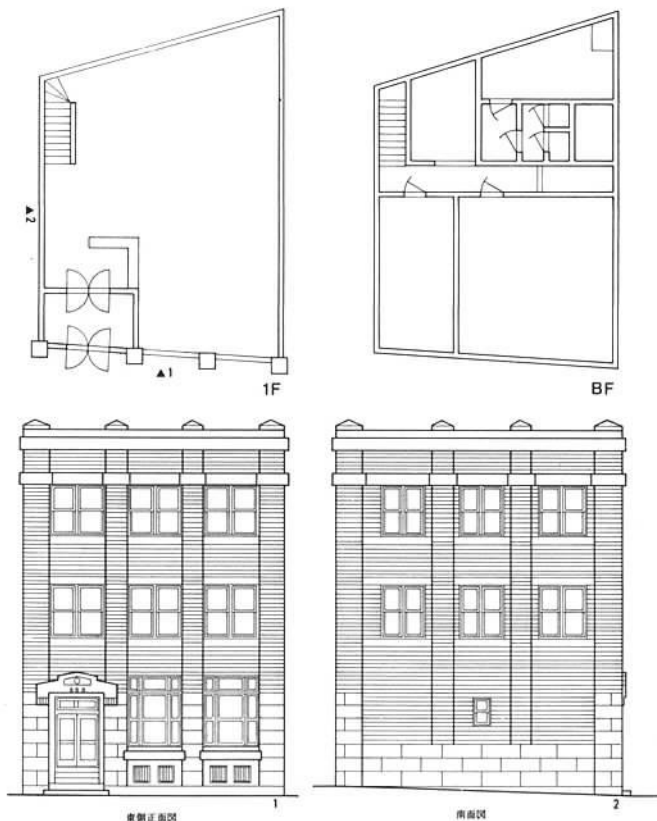
形状は地階、1～3階までの平面形状がそのまま建ち上がり、台形をした特殊なプロポーションを持っている。玄関は道路側では正面向かって右端に位置し、また海岸際にも出入口があるが、後者の方が風除室があるので正式なものである。なお道路側の玄関からは直接事務所に入るようになっている。平面的には前面道路と背後の岸壁線に挟まれた敷地条件からか台形であり、地階には倉庫、食堂、便所が、1階にはワンルームの事務室、2階は2つの和室と事務室、3階には大きな事務室と小室が配置されている。階段は少々複雑な構成で、地階と1階、2階が道路際に設けられた折れ曲がり階段、2階と3階は別のU字型になっている。1階部分は石張りであるがその上は、柱と梁(窓下の壁面を含む)がつくる単純な四角の中に窓が付けられ一部にワンポイント的なタイル装飾が施されるなど、大正9年建設の時代的背景を考慮すると、デザイン的には全身を装飾で飾った当時の建築とは異なる、現代建築に通ずる要素から構成されている。しかし外側が円弧の表玄関部や古典的手法のペディメントの付けられた裏玄関を目にすると時代性が感じられる。現在はカラー鉄板で覆われているパ

ラベット部分は、洗い出しで柱頂部に幾何学的装飾があり、出の短い庇にはライオンの装飾も付けられていた。洗い出しは建物の上部に限られ、直接目にする1階部には花崗岩が使用されている。また半地下にも居室空間があったり、建設当初から自家用浄化槽を備えたり、水洗便所が使用されるなど当時としては超モダンなビルであったといえる。

全体の形状は町中によく見られるように単純であるが、玄関部や細部には大正中頃のデザインの特徴、すなわち明治の細かな装飾多用から、昭和初期の単純な形態への橋渡的なもの、が感じられる貴重な例といえよう。本建築は大正期が目指した新しい建築デザインの好例であろう。仕上げの面では2階以上が小口タイル使用でありながら、1階部は装飾を含めて殆どが石張りであることは建築に対し如何にコストが掛けられていたかを知る手がかりとなる。

大正9年の建設を考慮すると、タイル外装が施され、丁寧に施工されたためか、外部からは著しい構造体の損傷は見られない。しかし現在カラー鉄板で覆われたパラベットは仕上げ材の剥落を隠すもので詳しい構造診断が必要となろう。海岸際に建設された立地性も鉄筋コンクリート造にとっては不利である。

(片野 博)



▲ 朽木ビル株式会社 (原図：朽木ビル株式会社を改図)



▲ 朽木ビル (1992年撮影)

15 商船三井ビル (旧大阪商船門司支店)

北九州市門司区港町7-18 1917 (大正6)年5月竣工
交通 事務所
木造2階建、一部煉瓦型枠鉄筋コンクリート造 河合幾次 内海鶴松 不明

明治24年に大阪商船が開設した門司営業所が業務の拡大に伴い支店に昇格 (明治30年) し、同じ場所に大正5年に建設されたのが本建築である。途中の昭和39年の大阪商船と三井船舶の合併により「商船三井ビル」と呼ばれるようになった。平成3年に北九州市が土地と建物を取得し、門司港のレトロ事業の中で大正資料館として再利用されることになっている。竣工当時は現在の半分位の幅の前面道路のすぐ横に海が位置し、利用者は目の前の棧橋に横付けされた船に乗船できるなど、海との関係が強かった。またこの建物の隣には旧門司水上警察、その隣には旧日本郵船門司支店 (昭和2年竣工) が位置し、昭和初期に撮られた写真によれば、海から眺める3棟の近代建築は門司港の繁栄を象徴していた。現在は北九州市の所有になったが、それまでは建設当初から同一の所有者が、自社ビルとして長年にわたって使用してきた点にも特徴がある。

建物の形状は大略U字型をとり、2面の道路に面したL字部が船会社の主要な機能を持ち、U字型の一片で奥にあたるころには、全体の高さが2階建の主屋より低い3階建の付属屋といっぴよいブロックがある。プランは、現状では1階が小部屋に仕切られた貸事務所に改造され、これによる間仕切壁の増設により建設当初の姿を窺うことが困難であるが、この建築の竣工を紹介した門司新報 (大正6年5月6日号) によれば、当初の復元が可能である。すなわち1階には大部屋で玄関から直接出入りできる下級待合室があり、上級待合室は門司水上警察署の側に設けられていた。また船客部、税関派出所等が海と反対側の方に位置していたようだ。便所は水回りの関係から付属棟にある。2階は一部の間仕切を除くと旧状を残し、事務室空間の柱の本数も少なく、ほぼワンルーム的に扱われ、木造というよりは鉄筋コンクリート造のような開放感がある。付属屋の3階は電話交換室、便所、倉庫であった。2階への出入りは、表にあたるものが塔屋の中にあり、もう一つは裏側に位置し、ここに置かれた階段により2階の事務室へ出入りができる。

構造は2面の道路に面するL字型が煉瓦型枠鉄筋コンクリート造で、壁一枚でなく、奥にもう一列構造区画を持ち、前後が梁で繋がれた特殊なワンスパンの構造体となっている。背後は木造が使用され、全体は混構造となっている。木造にあっても1階に待合室、2階に大きな事務室があるためか、構造上の壁量、柱の本数は少ない。

デザインの特徴は、角の部分の4階建の高塔にある。すなわち最上階の望楼には円柱の柱形が外に出され、上部球状、下部反り付の屋根が置かれ、主屋の屋根と塔屋の壁境いの部分には立体的な臺段 (クロスステップ) がつけられ、階段室には大きなアーチが配され、これらの要素によりゼセッション様式といわれる。その他の特徴は外壁にあり、コントラストをなすタイルによるオレンジ色と石、洗い出しによる白の壁面の構成は辰野式ともいえる。内部は、旧下等待合室にはキャピタルと腕木のついた柱が1階に残り、2階にあつては現天井裏にはかつてのスクロール装飾付の梁型や階段室境の壁には当初の建具が残り、華やかだった旧状を窺うことができる。

屋根関係では戦災や、その後の改修工事により、旧状は残され

ていない。古い写真によれば、駒形屋根の下段はスレート葺き、上段は銅板瓦葺きであった。軒回り関係では改修工事により装飾がはずされ、現状からは当時の様子を窺いしれない。特に端部にあった2つの大きなベディメントと軒回りのパラペットの取り外しが影響を与えている。なお道路に面した1階部分には直接下級待合室に出入りできる吹きさらしの外部通路があった。資料による復元では、全体のデザインは、上記の外部通路、ベディメント、パラペットが存在するなど現状とは異なる大正建築の華やかさをもっていた。

大正から昭和にかけて大陸貿易を中心に栄えた門司港を象徴する貴重な建築である。また当時の商船会社の使われ方 (待合、税関、貨物手続き、事務等) を知る文化的遺産としても価値も高い。改修を受けているが、痕跡や記録から当時の姿に復元できるので、大正建築 (商船会社としての用途、構造、装飾) を記録する文化財として重要な例である。

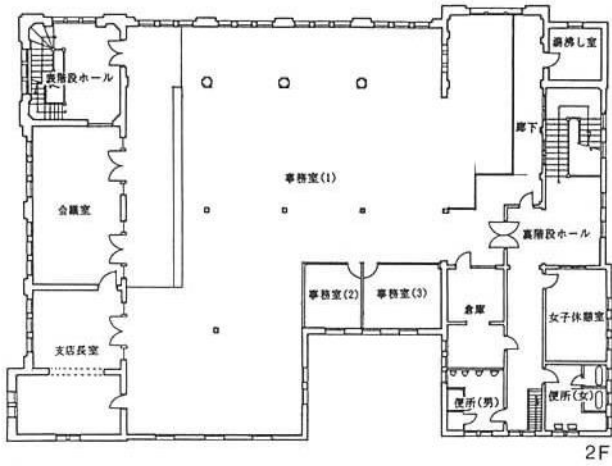
煉瓦型枠鉄筋コンクリート造に目立った損傷は見られないが、木造部には大規模な改修が必要と思われる。また旧状を覆う後設の間仕切り、天井を撤去すれば容易に原姿の優れたデザインが復元できよう。

(片野 博)

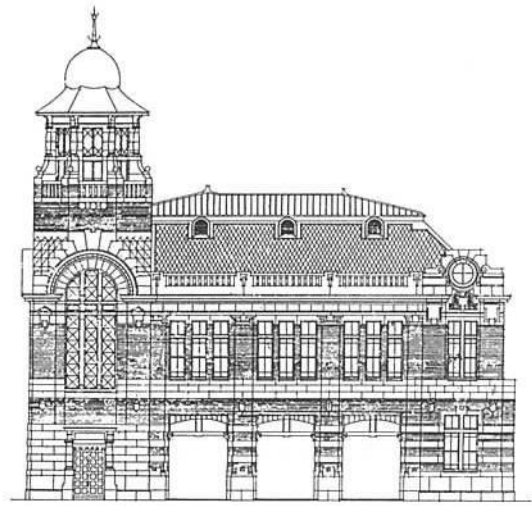
資料：平成3年度受託研究報告書「商船三井ビル、その建築特徴と門司港の関係」、平成3年3月31日、九州芸術工科大学



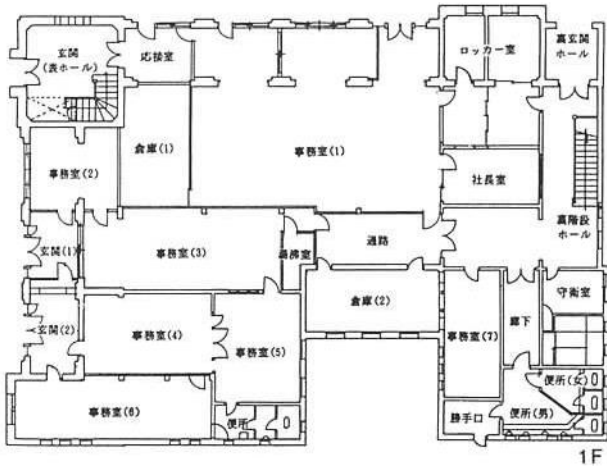
▲ 玄関とその周辺 (1993年撮影)



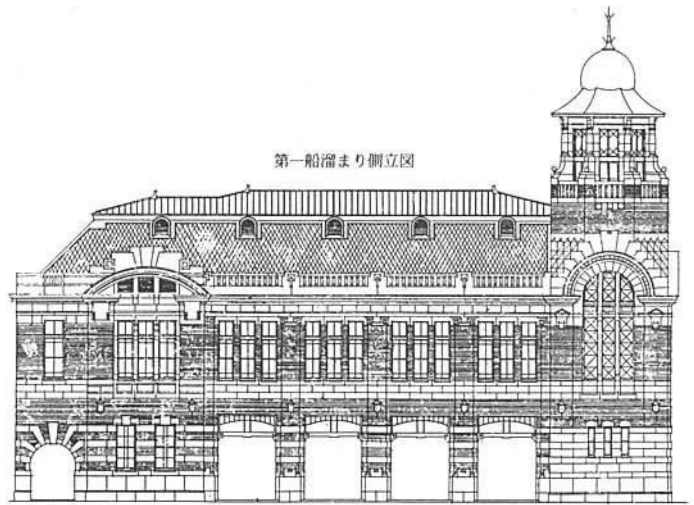
2F



棧橋通り側立面図



1F



第一船溜まり側立面図

▲ 現況平面図「現状調査時（平成3年7、8月）の状態」（原図：片野）

▲ 竣工当時のものと思われる立面図（原図：片野）
「この図面は、（大阪商船門司支店姿図百分の一縮尺）と書かれ、それ以外は何も記入がない。調査の結果、大略この図面の通りであった。ただし外灯は取付け位置がもう少し高い位置にあり、軒下の歯飾りが記入されていない。」



▲ 第一船溜まり側から（1993年撮影）

16 上野海運株式会社本社ビル（旧三菱合資若松支店）

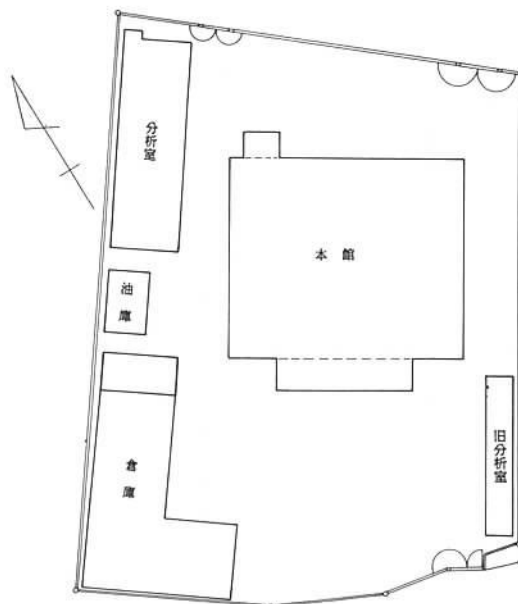
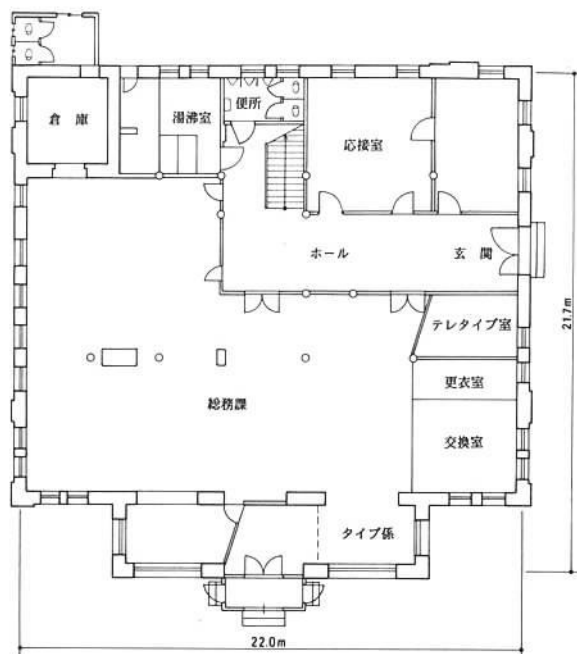
北九州市若松区本町1-10-17 1913（大正2）年竣工
 海運 事務所 煉瓦造 3階建
 保岡勝也 清水組

石炭の集積地となった若松に進出した三菱合資は、明治27年に支店を出し、業務の拡張に伴い、大正2年にこの建物を建設した。以後、全国的石炭で名を馳せた若松の経済活動を象徴する建物になった。その後三菱関係の建物になり、昭和44年には三菱鉱業株式会社若松支店から現在の所有者である上野海運所有のものとなり、竣工当時の姿をとどめながら事務所ビルとして使用されている。

現在目にする建物は、単純な四角のファサードと突出した玄関部など、マスを基調としたデザインであるが、竣工当時は、左右対称の重さを回避するように正面向かって右側のみに塔屋が付けられ、軒には手摺状のパラペットが配置され、最上階の窓上部のアーチが強調され、玄関は壁面から少し出た庇で構成されるなど、重厚性に考慮しながらも趣の異なるデザインであった。窓回りに関しては当初のデザインが残り、石を使用した窓台とマグサは煉瓦壁面に変化を付けている。煉瓦はドイツから輸入されたとも云われ、当時の若松の経済力の大きさを示している。この建物の特徴は内部にある。すなわち、2、3階の中央部には吹抜けがあり、天井には明かり取りのガラス（一部ステンドグラス）が詰め込まれ、光庭的に扱われている。各部屋にはこの吹抜けの回りに配置された廊下を介して出入りする。この回り廊下は鋳鉄の柱が支え、各所のブラケットにも装飾が施され、外観にない華やかさが内部に見られる。ただし現在では1階と吹抜けの関係が奇妙な納まりになっており、この関係を明らかにするためには詳細な調査が必要になろう。また現状では当初の内部の間取復元は困難を伴うが、簡単なキャピタル付きの円柱は竣工当時からのものなので、これを頼りに復元することは可能であろう。階段は一番奥に位置し、その天井や、梁のブラケットには、時代性を窺わせる古典的な装飾が残されている。設計は三菱丸の内建築事務所の所長を経験した保岡勝也の手になるもので、彼の作品はシンプル性に特徴があった。

外観はその後の改修により建設当初の面影が薄くなっているが、内部にあっては吹抜け回りは改造されずに残っている。照明、換気、暖房等の設備が十分でなかった時代の奥行のあるビルの解決策の一つであるが、原形を留めている例としては貴重である。同じ敷地内には屋根の妻側に三菱の商号が付けられた煉瓦造の倉庫が残っている。

外壁にあっては煉瓦の割れやクラック発生が一部に観察される。モルタルにて補修された部分もあるので、目視で構造体の損傷の程度を知るのには難しい。内部は原形を留めているものの、天井や壁など仕上材の剥離やひび割れなどが観察できる。（片野 博）



▲ 上野海運 株式会社（1992年撮影）

▲ 上野海運 株式会社本社ビル（旧三菱合資若松支店を改図）

17 日本国有鉄道精算事業団九州支社（旧九州鉄道本社）

北九州市門司区清滝2-4-8 1891（明治24）年竣工
交通 事務所 煉瓦造瓦葺2階建

明治24年に開通した九州鉄道の終点に位置し、その本社屋として建設された。以後、明治39年3月の鉄道国有法の公布、これに伴う同40年9月の国有予定線として17私設鉄道を全部買収することの終了、同41年4月の鉄道院官制公布などを経て、国有鉄道の施設となった。なお鉄道院九州管理局は明治41年12月に設立され、大正8年には門司鉄道管理局と改称され、山陽本線三原一下関間、呉線、山口線、美祿線が同局に編入された。大正9年には官制の変更により鉄道省となり、戦後の昭和24年には日本国有鉄道となり、国鉄の民营移管により、昭和63年には国鉄精算事業団九州支社となり、鉄道の開通と門司港の開港という近代化の流れの中で地域発展の礎をなすシンボリック役割を担ってきた。明治20年代の門司港を俯瞰した写真では長くて大きな際立った建築の存在が際立って観察できる。

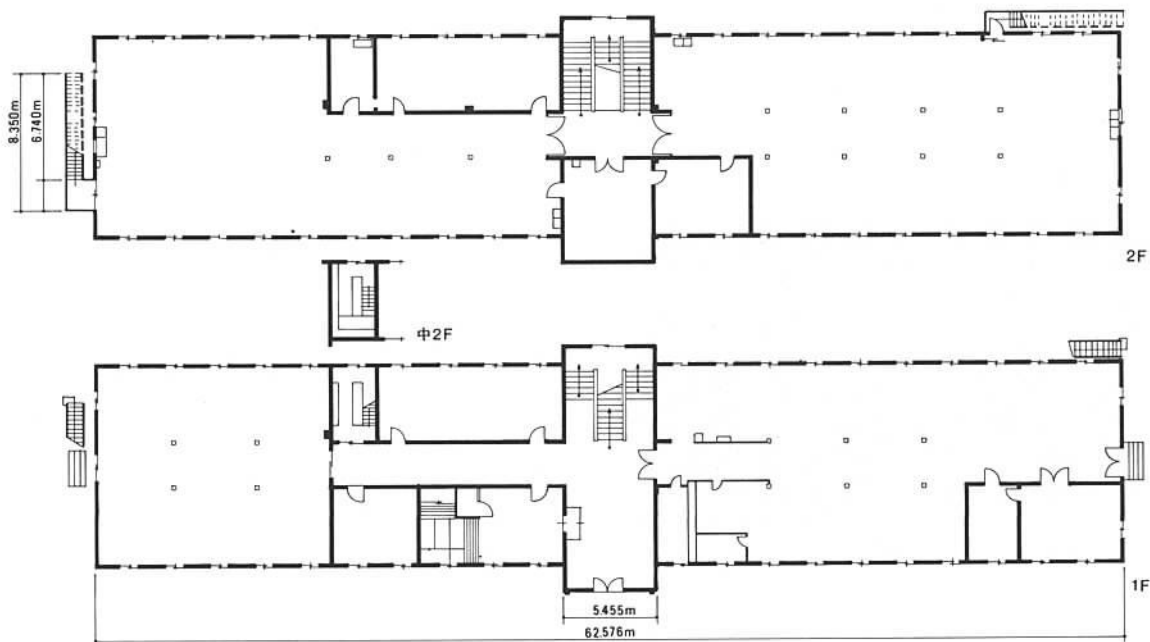
全体の形状は前面道路に対して約62mの長いファサードを示し、その中央部に突出した玄関部が位置している。奥行は約13mで、パノラマ写真でしか納まらないような水平に長いプロポーションをもっている。傾斜地に位置し、門司港駅のホームからは見上げるような位置に立っている。建物は構造体の煉瓦がイギリス積みされ、胴・軒蛇腹の位置には色違いの煉瓦使用と斜めの突出した積み方が用いられ、単調な壁面に変化を与えている。中央部の玄関にも同じような手法が用いられている。なお玄関部1階には現状のものよりも大きな三角形の庇が付けられ、幾分威厳性が高かったようだ。設計は九州鉄道建設にあつて尽力を傾けたお雇いドイツの外国人技師、ヘルマン・ムルシュッテルの指導があつたと云われているが確証はない。内部では玄関の階段が当初の姿を残しているが、その他は近代的なオフィス空間に改修されている。この改修工事にあつては内部の間仕切りが変更され、竣工当時の平面構成になっていない。

近代門司港の発展を象徴する建築であり、この歴史的意味からは大正3年に竣工した門司港駅よりも価値が高いだろう。しかし、単純で長い壁面で構成されたファサードは化粧積みにて変化が与えられているにしても華やかさに欠ける欠点がある。

国鉄精算事業団九州支所に使用される際に改修工事が行われ、床、屋根関係の木造部に破綻はない。しかし、外装煉瓦にはクラック発生が認められ、補修が必要となろう。（片野 博）



▲ 旧九州鉄道本社正面（1993年撮影）



▲ 日本国有鉄道精算事業団九州支社（原図：JR九州を改図）

18 九州旅客鉄道株式会社北九州本社ビル（旧三井物産門司支店）

北九州市門司区西海岸1-6-2 1937（昭和12）年竣工
交通 事務所
鉄筋コンクリート造6階建て（地下1階、ペントハウス付き）
松田軍平 清水組

この建物は門司港に進出した三井物産の三代目に相当し、初代は明治34年建設の木造2階建て、二代目は現在の位置に大略等しく、同43年に完成したルネサンス様式を用いた煉瓦造2階建てであった。三代目にあたるこの建築は昭和12年に竣工し、斜め向かいにある旧日本郵船門司支店（昭和2年竣工）と共に、アメリカ式の近代オフィスビルの好例であった。戦後は財閥解体（過度経済力集中排除法）に伴い、昭和28年に日本国有鉄道に売却され、門司鉄道管理局庁舎として使用され、昭和62年の民営化に伴い、JR九州第一庁舎となった。

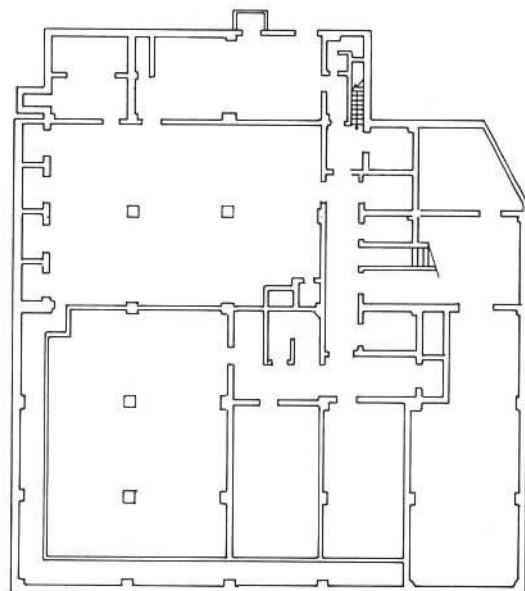
門司港駅の駅前広場の角に位置し、階高のかなりある建物にあって6階建ての巨大な立面では、扁平の柱型と縦長の窓の帯が交互に、ちょうど駒返しのように配置されている。単調さは上部にあっては窓上の軒部の凹形と柱型上部のテーパーによって回避され、1階にあっては黒御影石で縁取りされた玄関部と、これに連続する同じ仕上げの腰壁によって避けられている。また玄関の小壁（マグサの扱いともいえる）に施されたレリーフが唯一の装飾的要素である。通常この時代の建築とは異なり玄関部は中央部には位置せずオフセットされているが、これは窓の縦列の帯が偶数で中央に設置できなかったことと関係していたのだろうか。全体のデザインは表現主義的と称されているが、全体のモノトーンの扱いは、一種の合理主義と見たほうが適切であろうし、装飾の点を除けば垂直線を基調としたアメリカの摩天楼時代の建物とも共通の要素が感じられる。背後は道路側の立面よりも少し幅が狭く、かつ6階の一部はセットバックしているなど複雑な形状をしており、裏側から見ると正面とは異なった表情が観察できる。

門司にあっては、近代化のプロセスを示す合理主義に基づいたオフィスビルであり、かつ6階にも及ぶ規模は他に例を見ない。しかし大きさを除くと、その後一般的になったインターナショナル様式との差異が見つけにくく、古い建築を残す積極的理由を探すのが難しい。しかし、門司三井倶楽部がこの建物の前に移築されると、兄弟の建築家の作品が向かいあう貴重な例となる。

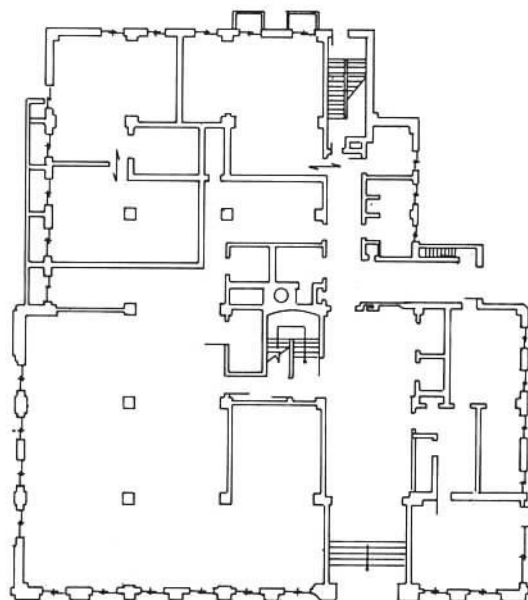
道路に面した側は建設当初のデザインが保たれているが、保守の面での問題からか、窓が本来の上げ下げ形式から、細かく仕切られた引き違い形式へ変更され、この結果は縦線強調のデザイン

をスポイルしている。また背後や横側は補修や増築（特に外側に付けられた非常階段）が加えられ、竣工時の姿を識別しがたい。

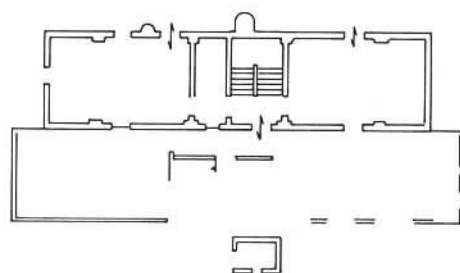
（片野 博）



6F



1F



7F



▲ 旧三井物産門司支店全景（1993年撮影）

▲ JR九州第一庁舎（原図：JR九州を改図）

19 関門海峡と部埼・白州灯台

部埼灯台：北九州市門司区 1872（明治5）年竣工
白州灯台：北九州市小倉北区 1873（明治6）年竣工

本州（山口県下関市）と九州（北九州市）の間に位置する関門海峡は、古代から船舶の往来の激しい海域であった。

律令時代、大和朝廷が筑紫に大宰府を設置してから、中央政府と博多を往来する船が、室町時代には勘合貿易の実権を握った大内氏の遣明船が、この海峡をひんぱんに通過していった。

また、江戸時代中期に西回り航路が開設されると、日本海を南下、関門海峡を経て大阪、江戸に至る「北前船」で、さらに下関から九州北岸に沿って長崎に至る航路も開かれ、関門海峡はますます船舶の往来が顕著になっていった。

このように内航、外航いずれも地理的条件の良好な海峡ではあったが、海峡の最狭距離680メートル、潮流の最高速度10ノット、その上暗礁も多く、特に季節風の吹く冬季や風雨の激しい時には通航する船の座礁事故が多発し、海の難所として船乗り達に恐れられていた。

16世紀末、朝鮮出兵のため肥前・名護屋城に出陣していた豊臣秀吉が、母の病気で急遽大坂城に帰る途中、この海峡の中ほどにある篠の瀬（死の瀬ともいう。のちに与次兵衛瀬といった）で座礁し、船頭の明石与次兵衛がその責任をとって切腹するという事件も起こっている。

この海の難所に対して、当時の人々がまったく座視していたわけではなく、里人によって篠の瀬には与次兵衛の霊の弔いと、暗礁を示す標識の石塔が建立され、これが後に下関の商人によって大きな石塔に建て替えられ（明石与次兵衛塔といわれシーボルトのジパングにも銅板画が収められている。現在門司区和布刈公園に移設）、通航の船舶に利便を与えた。

また、海峡の東口、部埼（へさき。門司区）付近も昔から狐埼と呼ばれる程の遭難の多発海域であったし、海峡の西口、響灘の白洲（しらす。小倉北区）付近もしばしば事故の発生したところである。

部埼には豊後国・国東の人、僧・清虚が回国修行の途次、船中で遭難の多いことを聞いて下船、天保9年（1838）灯籠場を築いて火焚きを始めた。白洲の方は、小倉城下・長浜浦の庄屋で後に小倉領海上御用掛・難破船支配役を勤めていた岩松助左衛門が、文久2年（1862）小倉藩に白洲灯籠台築立願書を提出し、募金と自費を投じて明治3年3月、基礎工事に着手している。

幕末、米使ペリーの率いる黒船来航以来、日本への諸外国の艦船の出入りがひんぱんになってくるが、同時に幕府に対して、日本近海の航海安全のための整備について、英国をはじめ欧米列強の圧力が加えられてきた。さらに慶応2年（1866）5月、幕府と英仏米蘭4カ国との間に締結された「改税約書」によって、幕府は江戸湾を中心に灯台・浮標等、近代航路標識の設置を約定したため、先進国の技術者を招聘して調査を実施した。

この事業は明治新政府へと引き継がれたが、新政府としても欧米列強と対抗できる富国強兵策を実現させるためにも、海運の充実は重要な施策と判断、航路標識整備を緊急に進めることにし、洋式灯台の建設に着手した。技術者に英国人のリチャード・ヘンリー・ブラントンを築造方首員として招き、設計施工にあたらせた。

この整備によって関門海峡では明治4年に六連島（下関市）、同5年に部埼、同6年に白洲と3カ所に洋式灯台が作られた。

一方、港湾は北前船の寄港地でもあった下関港が早くから開かれていた。門司にも下関港のサブ港として田野浦に港があったが、風待ち、潮待ち程度の小規模なものであった。

下関港は明治8年、上海航路の寄港地になり、同16年、特別輸出港に指定され、翌年には朝鮮貿易も始まり、船会社や貿易商社の支店が同市に集まり始めた。

近代港湾整備を目指す門司では同21年に門司築港会社が設立され、翌年7月から同31年の間に、これまで塩田であった一帯を埋め立て、第一船溜、第二船溜、この間を結ぶ運河等を完成させた。しかし、この船溜は水深が浅い上に面積も狭かったため、艀船がやっと碇泊できる程度のもので、船舶用泊地としての要件を満していなかった。

門司築港会社が設立された翌年の22年11月に、下関港について門司港が石炭、米、麦、麦粉、硫黄5品目の特別輸出港に指定され事実上の開港（一般開港は明治32年7月）となった。ちなみに開港1年前の外国船の入港は56万トン、開港1年後の同船入港は118万トンと飛躍的に増大し、以後、石炭の中継貿易、大陸貿易の基地として、門司港は我が国の三大貿易港にまで発展していくのである。これと同時にこれまで下関に置かれていた船会社、貿易商社の支店はしだいに門司へ移り始めた。

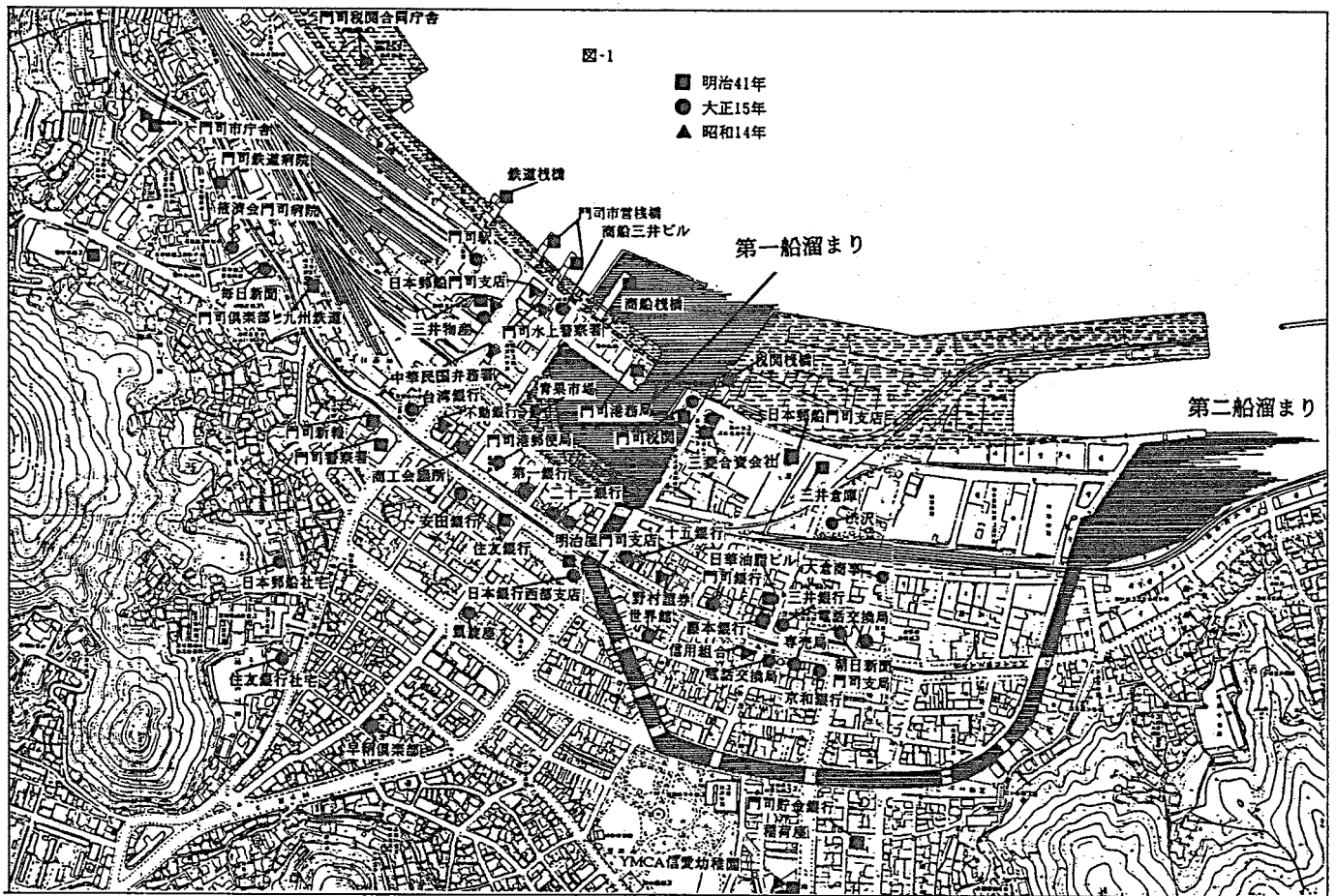
明治中期に入ると、我が国の海運界の情勢も大きく変わり、船舶も大型化し、関門海峡に出入りする船数も増大して、泊地の狭少、航路整備など海峡の改良工事が緊急の課題となった。

政府は同20年、内務省雇技師・ムルドルに関門海峡の潮流調査と港湾計画を、また同じくテレーゲに海峡の地質・水深調査を実施させたが、同40年に再び海峡調査を実施し、同43年から関門海峡第1期改良工事に着手した。工事の主な内容は海峡内航路、関門両港泊地の浚渫、除礁であった（同工事の完成は昭和4年）。前述の篠の瀬もこの工事で徐礁（大正5～6年）されている。また、この時の浚渫は航路水深9メートル、門司港内の水深10メートルであったが、ますます大型化する船舶に対応するため、昭和2年から始まった同第2期改良工事では、さらに2メートル深く掘り下げて、平均11メートルとしている。この工事によって大型の船舶が容易に通航できるようになり、また門司泊地には1万トン級の外国航路船舶が碇泊可能となった。

大正元年以降の門司港入港船舶数と総屯数の推移は別表のとおりである。

年次	総隻数	総屯数	年次	総隻数	総屯数
大正1	5,419 (665)	12,602,059	大正11	5,870 (461)	14,714,118
2	5,326 (681)	13,272,191	12	6,258 (397)	15,061,633
3	5,673 (552)	13,669,716	13	6,357 (515)	17,054,029
4	5,432 (350)	12,771,453	14	6,721 (373)	17,535,713
5	5,018 (503)	11,715,337	15	7,353 (481)	19,089,902
6	4,310 (294)	9,896,275	昭和2	7,896 (455)	19,951,990
7	5,113 (261)	9,516,820	3	7,776 (483)	20,682,870
8	5,952 (259)	11,355,106	4	8,043 (518)	21,591,169
9	5,484 (357)	11,885,059	5	7,966 (486)	21,421,984
10	5,772 (342)	12,853,618	6	7,639 (320)	19,965,693

注（ ）内は外国船隻数
門司市史から引用。



▲ 門司港の近代建築と第一、第二船溜まり (片野博『高船三井ビル』1992に船溜まりを補足)

これらの整備と並行して、新たな航路標識等の整備も実施された。これは関門海峡は海峡の幅が狭く、かつ屈曲し、そのうえ干満の際の潮流が急であるため操船が難しく、行合船の衝突、座礁等の危険が少なくないため、潮流の方向・緩急の予知と、行合船の状況を信号により通航船舶に知らせる通航信号所、潮流信号所の設置であった。明治42年に、部埼・赤坂（以上北九州市）、火ノ山・台場鼻（以上下関市）に通航信号所が、部埼・台場鼻に潮流信号所がそれぞれ設置され使用され始めた。

このように航路、航路標識、泊地等の港湾施設を整備して、繁栄を続けた門司港も、第2次世界大戦の勃発と共に欧州、北米、中米方面の貿易が急減、また昭和20年初め頃からの米軍機による港湾施設の爆撃、機雷による海峡封鎖の結果、完全にその機能は失われてしまった。

しかし、戦後間もない同24年、関門海峡の航行安全宣言がなされ、我が国の戦後経済復興の中で門司港は新たな出発をするのである。

明治以降の近代化の中で整備されていった港湾施設や航路標識設備も、第2次大戦後のさらなる近代化の中で、かつての泊地は埋立てられ、あるいは最新式の機器に更新されていったが、一部の施設は改良を加えられながらも今なお往時の面影を保ちながら活動を続けている。

部埼灯台

天保9年（1838）僧・清虚が海難防止のため部埼に火焚きを始めてから34年後の明治5年、その場所から下方の海岸よりの現位置に、英国人リチャード・ヘンリー・ブラントンによって、九州では伊王島（長崎県）、佐多岬（鹿児島県）について3番目に建てられた洋式灯台である。

ブラントンは1841年スコットランドに生まれ、鉄道技師として鉄道関係の仕事に携わった後、英国の著名な灯台建築家・スチーブソン兄弟の推薦により、日本の灯台建築の首員技師として明治政府に招かれ赴任した。彼が任期中（明治2年8月～同9年3月）に建設した灯台は28棟に及んでいるが、これらの灯台のすべてはスチーブソン兄弟の基本設計に基づき手がけたものである。関門海峡関係では部埼、白洲、六連島の3棟を建設している。

部埼灯台は六連島と同時期の明治3年12月に着工され、同5年4月に竣工（六連島は4年12月竣工）した。

灯台の壁体部は花崗岩を積み上げて円形とし、屋根部は鉄製のドーム状に仕上げている。入口上部の銅製プレートに次の和洋文が陽刻されている。

「 ILLUMINATED 1ST MARCH 1872

初二二正壬五明

照日十月申年治」

（注 月日の相違は新旧暦による）

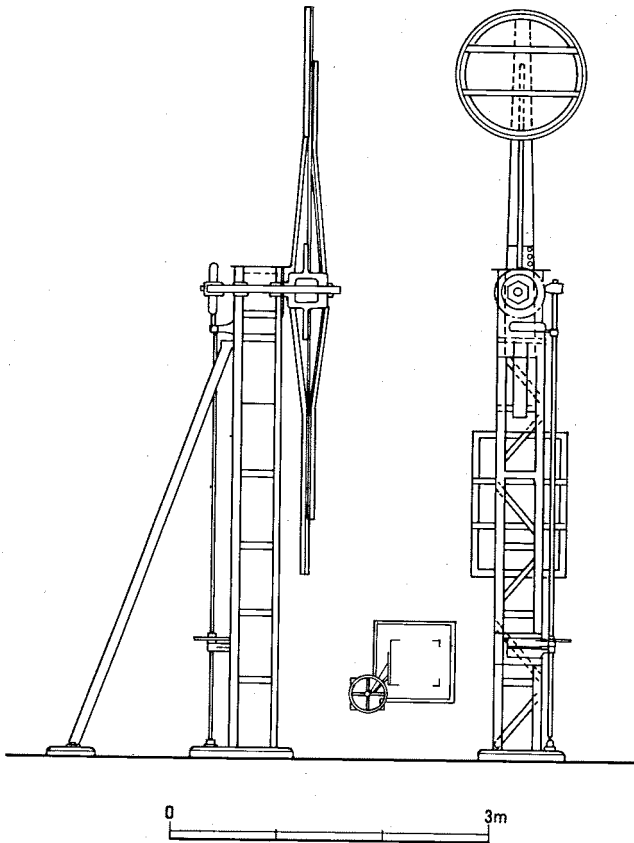
部埼灯台付属施設・吏員退息所

灯台のすぐ背後の一段高い位置に建てられていて、主屋・厨房兼倉庫・付帯設備の日時計・天水槽からなっている。

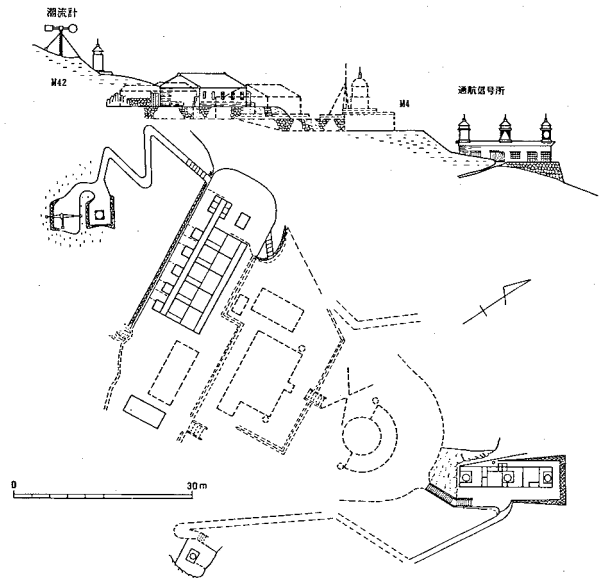
主屋は石造瓦葺平屋建（面積約135平米）、厨房兼倉庫も石造瓦葺平屋建（面積約24平米）である。主屋の内部は2室からなり、正面入口の右側の部屋には、マントルピース（現存）が設けられている。雨水を生活用水としていたため、主屋の裏側に石造の天水槽を設け、主屋の樋から雨水が流れ込むように作られている。また主屋の前庭の日時計も台座は花崗岩製、茶褐色の文字盤（石盤。英国ロンドン製）が上部にはめ込まれている。敷地の周囲の側溝も花崗岩を削って勾配をつけている。



▲ 門司北部の遺構 (1/50,000)



▲ 腕木式潮流信号機



▲ 「部埼通航潮流信号所全景之図」(『第四年報附図』1912を改図)

昭和54年、主屋の屋根部を除却して「潮流信号電光盤」を設置した時、内部に機械をすえている。また厨房兼倉庫は現在除却されており、日時計の文字盤も失われている。

白洲灯台

岩松助左衛門による灯籠台の基礎工事は明治3年3月に始められ、その年の7月に完成するが、翌年6月政府から灯台の私設と募金を禁止する達しが出され、10月政府が建設することを決定した(同6年助左衛門が建設した施設を政府が買収)。

この基礎の上にブラントンによって同6年木造の白洲灯台が完成した。

同33年に下部が石造、上部が鉄製の灯台に改築され現在に至っている。

大藻路(おおもじ)灯標

響灘に浮かぶ藍島(北九州市小倉北区)の近くの暗礁に、明治28年建設された灯標。

長い間、赤く塗られていたので、通称「赤灯台」と呼ばれていたが、現在は白色に塗り替えられている。

腕木式潮流信号機

部埼灯台の背後地に位置する腕木式潮流信号機は、明治42年8月に台場鼻(下関市)と共に設置された。

鉄製。上部に、両端に赤塗りの「○」と黒塗りの「□」の突起がある腕木がつけられている。この腕木を手動(のちに電動となる)で傾斜させて通航船舶に潮流の方向と速さを知らせる仕組みになっている。例えば「□」を上にして、支柱から30度傾けると、「東の潮のはじまり」、または「終り」。70度傾けると「東の潮のピーク」。逆に「○」を上にするれば、西の潮に変わる。

この信号機は昭和54年まで使用されたが、以後、現在の電光表示式に替わった。

なお、近く北九州市によって保存されることになっている。

門司港第1、第2船溜

両船溜は門司築港会社の事業として築造されたものである。第1船溜は第1工区事業(明治22年~同25年)の中で、同23年竣工し、第2船溜は第2工区事業(同25~同30年)の同30年に竣工した。この両船溜の間は、直線にして500米ほどの距離であるが、両船溜の背後をコの字形にした総延長約600米の運河を開削して連結させた。

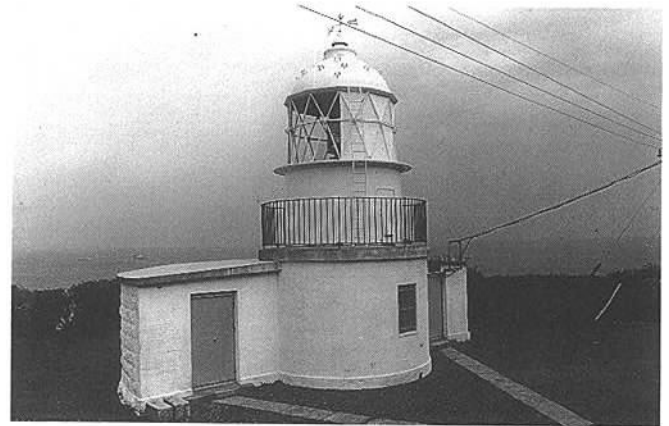
期待された築港であったが、前述のごとく、水深は浅く泊地面積も狭少で、大型の船舶は碇泊できず、解船向きの港でしかなかった。

運河は昭和時代の初めに埋立てられたが、両船溜は漁船等の碇泊地として現在も利用されており、その原形を見ることができる(ただし、第1船溜は若干埋立てられている)。なお、第1船溜は現在北九州市が進めている門司港レトロ事業の中で活用されることになっている。

(柏木 實)

参考文献

門司市史(復刻版。門司市役所編・昭和49年)、門司港史(復刻版。高野江基太郎編・昭和48年)、下関市史(下関市市史編集委員会編・昭和48年)、門司郷土叢書(復刻版。門司郷土叢書刊行会編・昭和56年)、日本灯台史(海上保安庁灯台部編・昭和44年)、白洲灯台・岩松助左衛門伝(米津三郎著・昭和38年)。



▲ 灯台(1992年撮影)



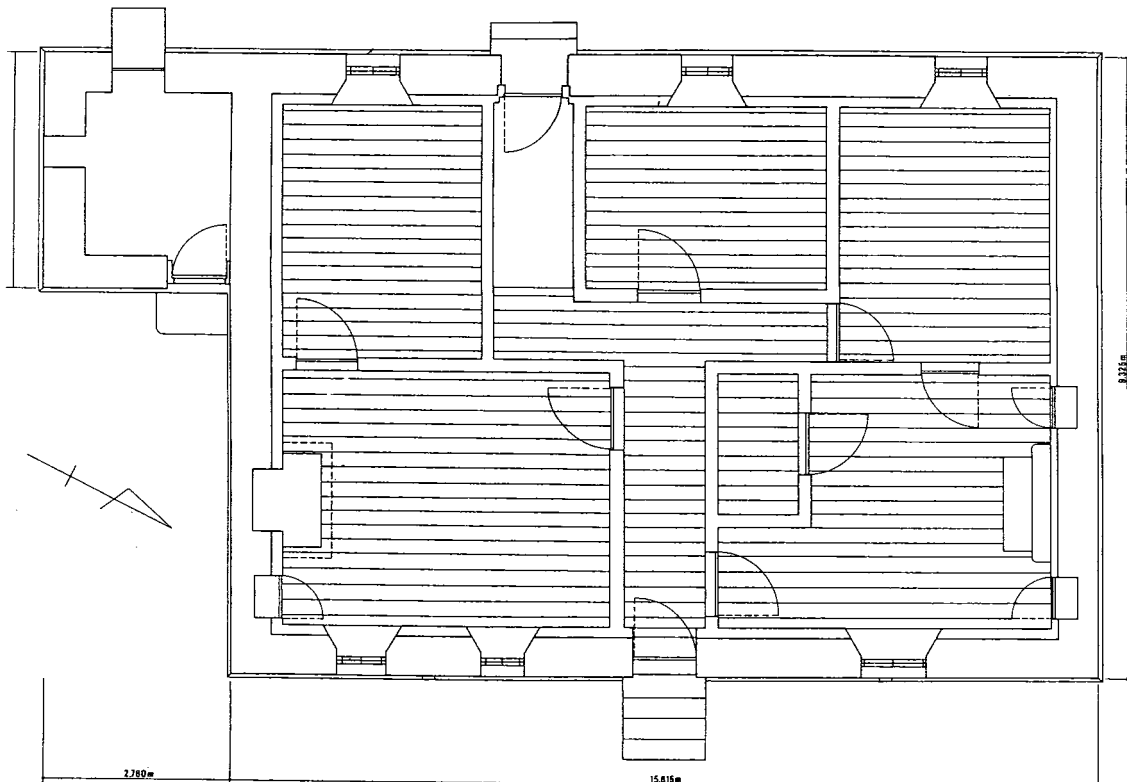
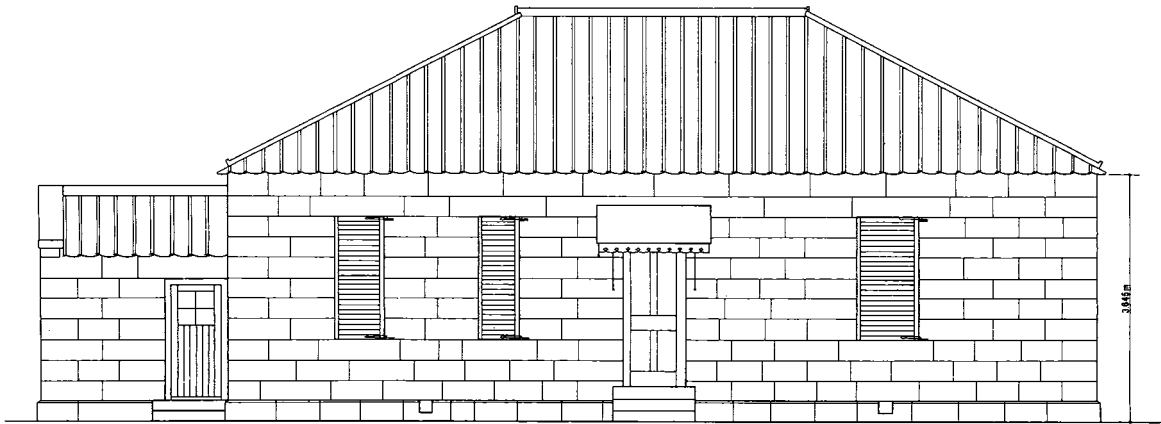
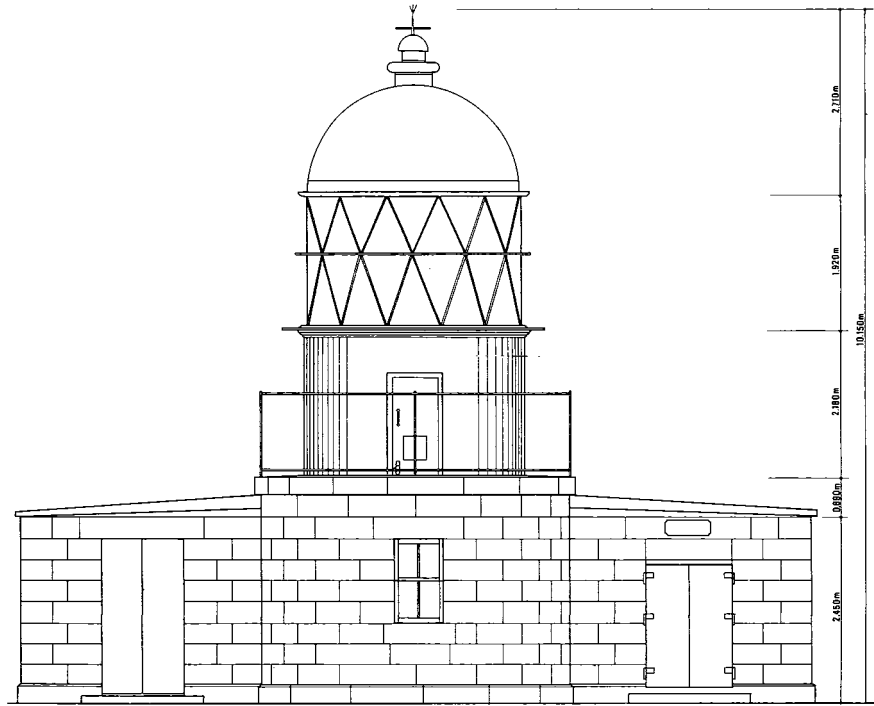
▲ 吏員退息所(柏木撮影)



▲ 同上(1992年撮影)



◀ 腕木式潮流信号機(1992年撮影)



▲部埼灯台(上)・吏員退避所主屋(中・下)の図(原図:北九州市)

20 JR門司港駅・ゼロマイル標

北九州市門司区西海岸1-5-31 1988年重文指定
 1891(明治24)年4月1日/改修:1914(大正3)年
 交通 頭端式停車場 九州鉄道会社/改修:鉄道院

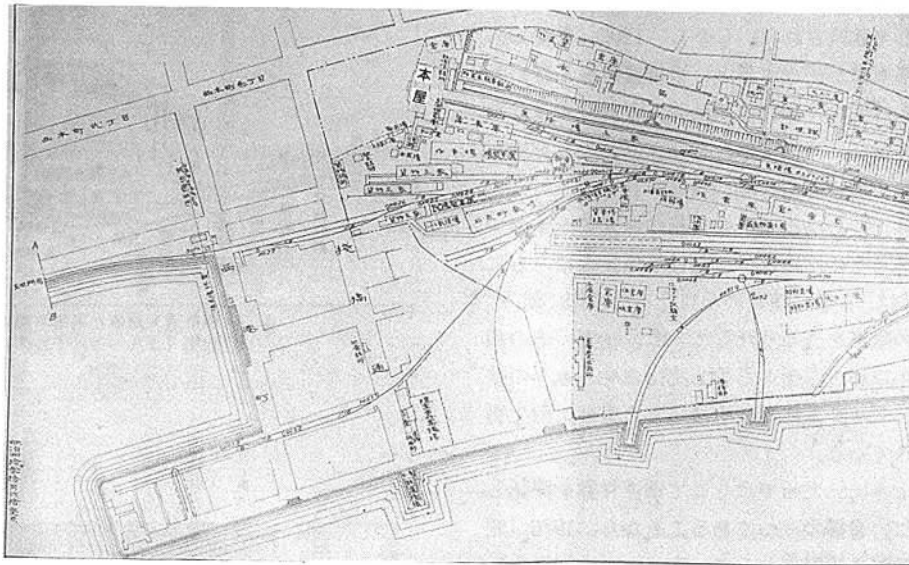
当駅は、1891(明治24)年4月1日、北部九州一帯に新幹鉄道網を敷設する計画で設立された、九州鉄道会社の手によって「門司駅」として開設された。設立当初から本州との連絡運転に重点をおいていた同社は、当駅を九州における鉄道の起点と定め、本社も門司においた。その後、1907(明治40)年7月に、九州鉄道は国有化されるが、引続き当駅は九州における鉄道の起点として、また九州鉄道管理局の本部として、さらに石炭、米を中心とした物貨の集散地として、重要な地位をしめつけた。しかし、1942(昭和17)年4月、関門トンネルの完成にともない、旧大里駅が門司駅と改称され、当駅は「門司港駅」となった。戦後になると、当駅は、日本国有鉄道(1949年)を経て、1987(昭和62)年4月、九州旅客鉄道の所有となる。そして、同社の本社機能が、博多新本社に大幅に移動するに従い、九州鉄道業の中心としての当駅の役割は、低下を余儀なくされることになった。

当駅は、本屋が1988(昭和63)年に国の重要文化財に指定されている関係上、本屋のみが注目されがちであるが、駅全体の構造

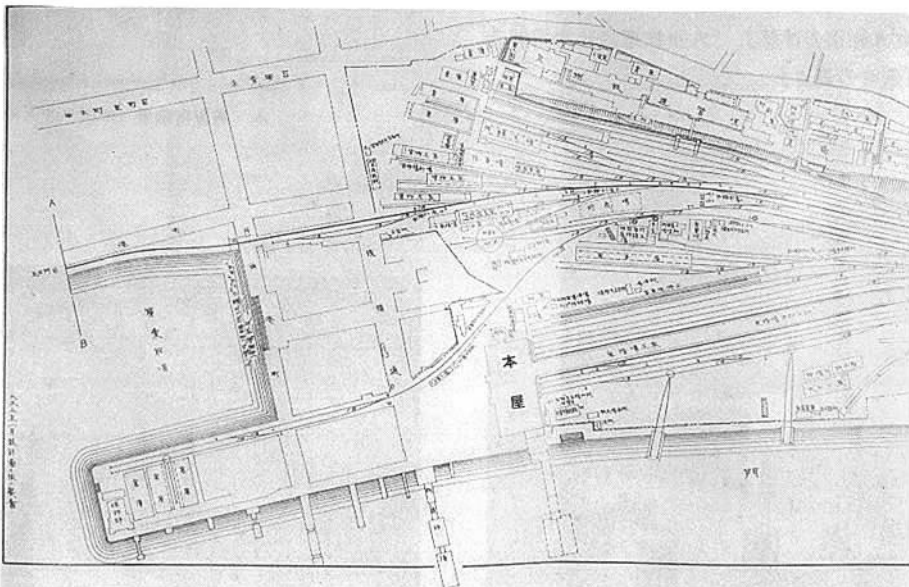
も臨港の頭端式ターミナル駅として、特異な存在である。しかし、現在の駅施設は開業当時のままではなく、1914(大正3)年の大改修によって、重要な変更が加えられている。1907(明治40)年現在の実測図である参考図面①と、1914(大正3)年1月現在の設計図である参考図面②を比較すればわかるように、従来、混在していた旅客ホームと貨物ホームが分離され、それにともない、新本屋は旧本屋の位置から北へ移動して建設された。これは増加する貨客によって、ホームが手狭になったための措置と思われる。また分離された貨物ホームには、倉庫などが増設された。

当駅は、開業以来、九州における鉄道業の中心であり、その構造も頭端式のターミナル駅として特徴的である。以上の点をふまえて、今後は、本屋のみでなく、駅構内の全体的な整備保存が望まれる。
 (中村尚史)

参考文献:九州旅客鉄道編『鉄輪の轟き』



◀ 門司港停車場平面図①
 (明治40年10月23日、「旧門司貨物停車場平面図その他」
 (駒交通博物館蔵))



◀ 旧門司停車場平面図②
 (大正3年1月、「旧門司貨物停車場平面図その他」
 (駒交通博物館蔵))



▲ 門司港駅 (1993年撮影)



▲ 旧門司駅構内のゼロマイル標 (1993年撮影)

21 旧九州鉄道茶屋町橋梁

北九州市小倉北区茶屋町4 1891(明治24)年2月25日
交通・橋梁、煉瓦アーチ造
九州鉄道会社 1976年 北九州市指定

当橋梁は、1891(明治24)年2月、九州鉄道会社の第1工区(門司-遠賀間)の一部として建設された。しかし、1902(明治35)年に戸畑経由の現鹿児島本線が完成すると、当橋梁をふくむいわゆる大蔵線は、幹線からはずれ、1911(明治44)年9月30日付で廃止された。そのため、現在、当橋梁は、アーチ部分のみを残して、両端を切り取った形で残存している。

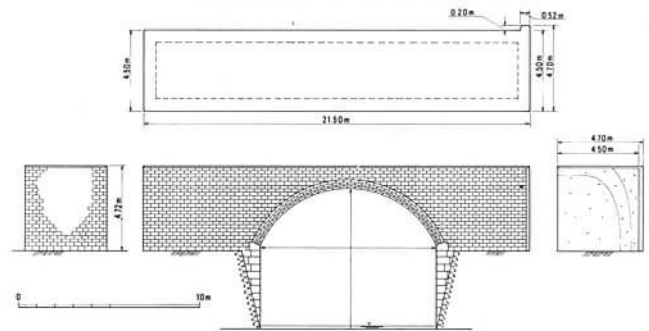
また、当橋梁の構造は、いわゆるイギリス積の煉瓦アーチ造であるが、下流側のアーチとその周辺部分における煉瓦の積み方に特徴がある。アーチ部分は、5層の煉瓦の小口を市松模様を組み、写真にあるような凹凸の陰影をつくりだしている。一方、その周辺部分はイギリス積の小口層を壁面から少し突出させ、水平の帯を強調している。なお、アーチ基部は、水流による磨耗に耐え得るように、花崗岩でできている。

当橋梁は、前述したように、九州ではじめて鉄道営業を開始した九州鉄道会社の数少ない遺構の一つであることから、1976(昭和51)年に北九州市の指定文化財になっている。(中村尚史)

参考文献：前掲片野『北九州市の建築』、「九州鉄道会社営業報告書」、前掲『鉄輪の轟き』



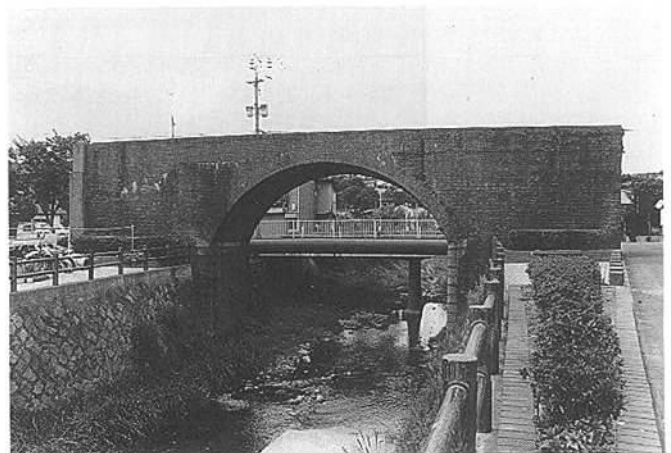
▲ 九州鉄道大蔵線と茶屋町橋梁位置図
(前掲『歩みつけて百年』1991より)



▲ 茶屋町橋梁 (原図：北九州市を改図)



▲ 茶屋町橋梁 (1992年撮影)



▲ 茶屋町橋梁 (裏面、1992年撮影)

22 JR 折尾 駅

北九州市八幡西区堀川町1-1 1891(明治24)年
交通・駅 駅本屋：木造二階建
駅：九州鉄道会社、筑豊興業鉄道会社、駅本屋：鉄道院

九州北部の幹線鉄道たる九州鉄道会社と、筑豊地方の石炭を若松港まで輸送する運炭鉄道的な性格をもつ筑豊興業鉄道会社との交差点である当駅は、九州鉄道側が1891(明治24)年2月28日に、筑豊興業鉄道側が同年8月30日に開業した。その後、1893(同26)年6月30日、両社は石炭輸送の便をはかるために、当駅において連絡線を設け、相互乗入れ運転をはじめた(図面参照)。そして、1897(同30)年4月、両社が合併するにともない、当駅は九州鉄道株式会社折尾駅として再出発し、さらに1907(同40)年に九州鉄道が国有化されると鉄道局の管轄下にはいった。

当駅は、鹿児島本線(上)と筑豊本線(下)が立体交差をしている地点であり、また当初二つの会社が別々に駅をつくっていたため、駅の構造も複雑である。本屋は、1916(大正5)年、鉄道院によって建築された。その構造は、寄棟屋根の中央棟と、翼部からなり、正面右側は連絡通路のため二階建となっている。最近、

本屋の外壁は改修され、ホーム延長等の改良が加えられているものの、上下のホームを結ぶ煉瓦造の連絡通路、本屋内部の円柱頂部の補強と装飾を兼ねた金物、柱下部の円型の木製ベンチなどが建設当時の面影をよく残している。

日本ではじめての立体交差構造を持つ駅として、また駅本屋も1916(大正5)年の建設当時の面影を残すという意味で、貴重な存在である。さらに、当駅は九州鉄道と筑豊興業鉄道の連絡駅として、北部九州における近代交通史を考える上でも重要な意味をもっている。(中村尚史)

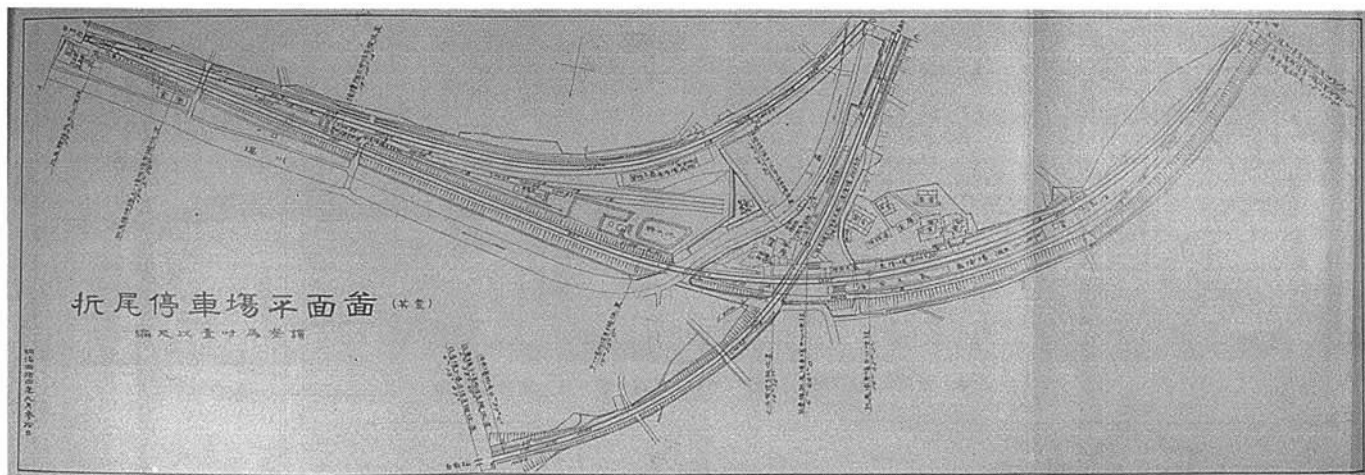
参考文献：『九州鉄道会社営業報告書』各年次、『福岡県史 近代史料編 筑豊興業鉄道(一)』、片野博『北九州市の建築』(1989年)ほか



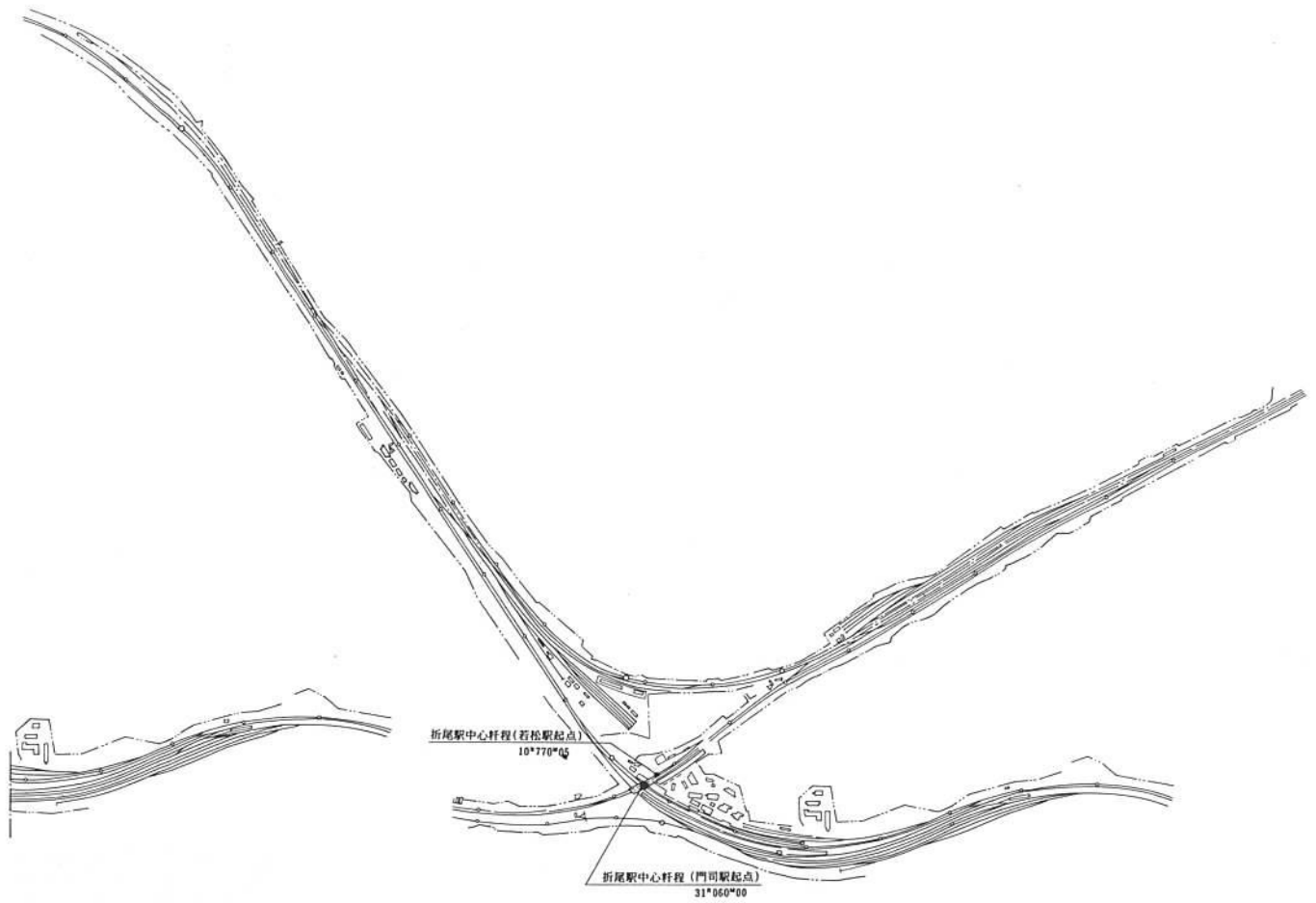
▲ JR折尾駅本屋 (1992年撮影)



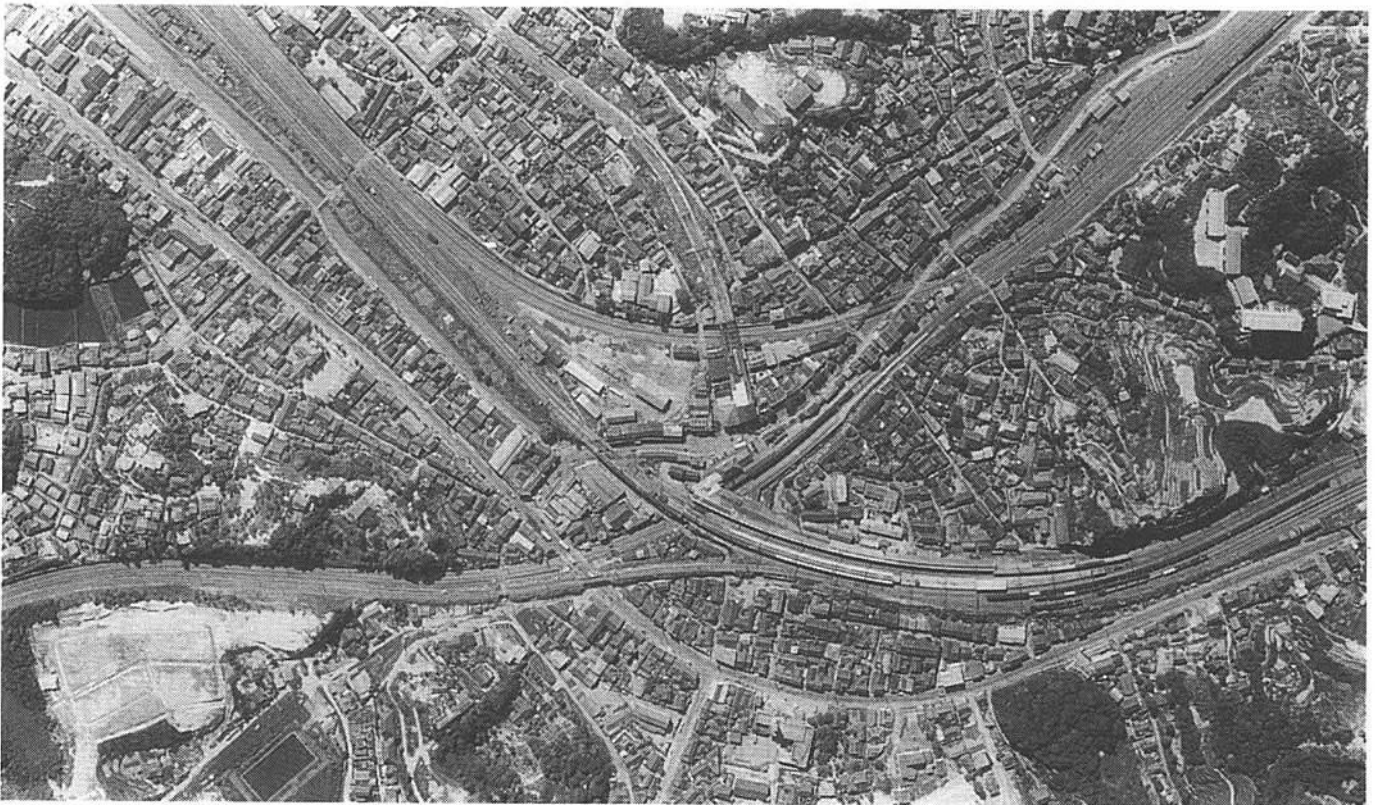
▲ JR折尾駅本屋内部 (1992年撮影)



▲ 折尾駅停車場平面図 (明治44年9月30日『旧門司貨物停車場平面図その他』(財交通博物館蔵))



▲ 折尾駅停車場平面図 (1953年頃「鉄道技術発達史」を改図)



▲ 折尾駅航空写真 (1961年当時, KU-61-3, 国土地理院)

23 JR筑前植木駅

直方市植木1182-1-2 1893(明治26)年4月28日
交通・駅 駅本屋：木造平屋建
駅：筑豊興業鉄道会社、駅本屋：鉄道院

当駅は、1893(明治26)年4月28日、筑豊興業鉄道会社のシグナル停車場として開設された。そして、同年12月20日、底井野-植木間の複線化工事が完成すると同時に、旅客及び一般貨物の運輸営業を開始する。その後、1894(明治27)年10月には植木-直方間の複線運転をはじめ、1897(明治30)年4月の筑豊興業鉄道と九州鉄道との合併、九州鉄道国有化(1907年)を経て、当駅は鉄道局の管理下にはいり、さらに戦後は日本国有鉄道(1949年)から九州旅客鉄道へと所有者が変遷した。

現在、当駅には、1913(大正2)年1月に建設された木造平屋



▲ 駅舎 (1992年中村撮影)

建の本屋が残っている。近年の改装工事によって、部分的な変更があるものの、比較的原型に忠実に修復されており、待合室、事務室、休憩所、湯沸所といった設備を備えた、大正初期における鉄道院の小停車場の特徴がうかがえる。また、当駅は筑豊地方が石炭産業で栄えていた当時の面影を、広大な敷地に残しているものの、写真のように、現在は多くの軌条が撤去され、単線の線路となっている。(中村尚史)

参考文献：『直方市史』



▲ 構内線路 (1992年中村撮影)

24 JR田川後藤寺駅

田川市 1896(明治29)年2月5日
交通・駅 駅本屋：木造平屋建
駅：豊州鉄道株式会社

当駅は、田川地方の石炭を行橋、門司方面へ輸送するために設立された豊州鉄道株式会社によって、1896(明治29)年2月5日、「後藤寺駅」として開設された。その後、当駅は、九州鉄道株式会社(1902年、豊州鉄道を合併)、鉄道局(1907年九州鉄道国有化、1908年鉄道院、1920年鉄道省)、日本国有鉄道(1949年)へと所属を変え、1987(昭和62)年4月の国鉄民営化にともない九州旅客鉄道の管轄にはいり、現在に至っている。なお、当駅は1982(同57)年11月3日に、「田川後藤寺駅」と駅名を変更した。

当駅は、豊州線(起行-行橋間)、糸田線(糸田-後藤寺間)、添田線(後藤寺-西添田間)が交差する地点として、田川地方における物資が集中するターミナル駅的な存在であった。そのため、駅構内は広大であり、本屋も小停車場のなかでは比較的大きい。また、構内には戦前期のものとみられる跨線橋も現存している。一方、本屋は部分的に改良が加えられ、また線路も一部撤去されている。しかし、その広大な構内には、石炭集積地として繁栄を極めた当時の面影が色濃く残っているといえよう。(中村尚史)

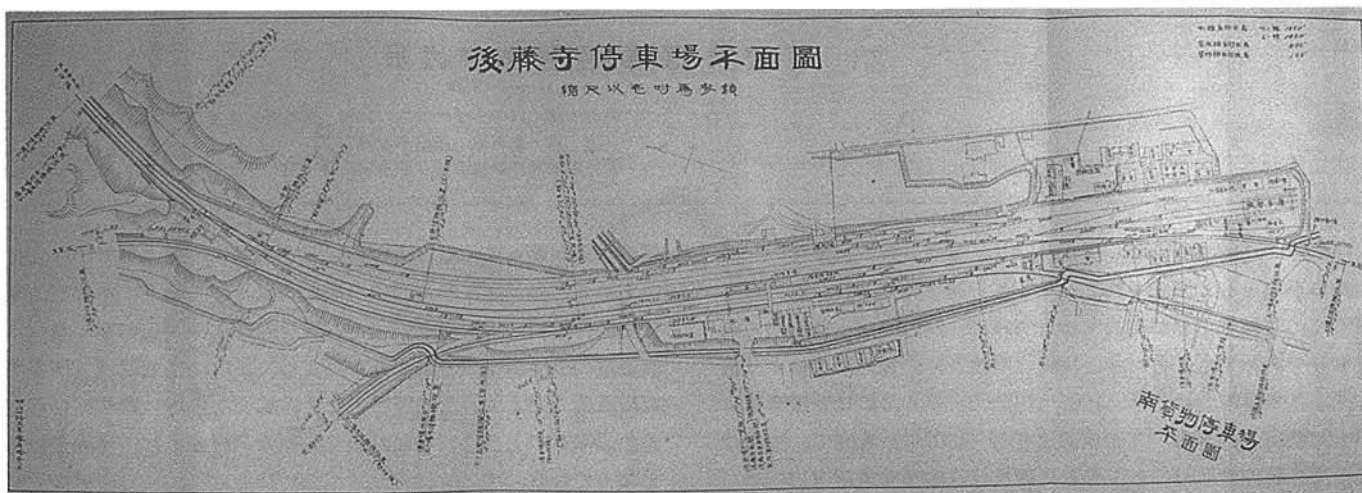
参考文献：前掲『鉄輪の轟き』



▲ 駅舎 (1992年中村撮影)



▲ 構内と線路 (1992年中村撮影)



▲ 後藤寺停車場平面圖（明治45年3月11日「旧門司貨物停車場平面図その他」財交通博物館蔵）



▲ JR後藤寺駅航空写真（「ふるさと飛行 福岡県航空写真」西日本新聞社1983より）

25 油 須 原 駅

田川郡赤村大字赤 1895（明治28）年8月15日
交通・駅 駅本屋：木造平屋建
豊州鉄道株式会社

当駅は田川後藤寺駅と同様に、起行一行橋間を結ぶ豊州鉄道会社線の駅の一つとして、1895（明治28）年8月15日に開業した。その後、1902（同35）年に豊州鉄道が九州鉄道株式会社に合併されるにともない、当駅も同社の管轄下にはいり、さらに1907（同40）年7月の九州鉄道国有化によって鉄道局（1908年鉄道院、1920年鉄道省）に、また戦後は1949（昭和24）年6月1日発足の日本国有鉄道、九州旅客鉄道（1987年4月）を経て、1989（平成元）年より平成筑豊鉄道の管理下にはいった。

現在、駅施設は本屋、通信所、対面式ホーム、1934（昭和9）年設置の詰所、危険品庫、1917（大正6）年10月設置の便所等か

らなり、跨線橋は当初から建設されていないと思われる。なお、本屋は切妻式の木造平屋建であり、大正期に改築されたものとみられる。

当駅は戦前期の駅施設が比較的よく残っているという意味で、貴重な存在であるが、現在、無人駅となっており、線路の一部が撤去され、さらに駅施設の一部（信号所等）も取り壊されつつある。今後の保存の必要性は大きいといえよう。（中村尚史）

参考文献：前掲『鉄輪の轟き』



▲ 駅舎（1992年撮影）



▲ 構内と線路（1992年撮影）

26 J R 西 添 田 駅

添田町大字庄921-3 1903（明治36）年12月21日
交通・駅 駅本屋：木造平屋建
九州鉄道株式会社

当駅は、1903（明治36）年12月21日、九州鉄道株式会社の手によって、「添田駅」として開設された。そして、九州鉄道の国有化（1907年）にともない、鉄道局の管理下にはいり、1909（明治42）年10月には田川線の終着駅となった。その後、1942（昭和17）年8月、田川線の上添田駅（現添田駅）への延長にともない、駅名を「西添田駅」と改称、日本国有鉄道（1949年）を経て現在に至っている（なお、田川線の伊田-添田間は、1960（昭和35）年4月に日田彦山線の一部となった）。

当駅は、峰地第一、第二炭坑の石炭積出駅として栄え、最盛期の1940（昭和15）年頃には、一日貨車60台分の石炭を搬出し、その他の物貨を合わせると、一日に1,000トンを超える貨物を取り扱っていたという。しかし、戦後は炭坑の閉山にともない、取扱貨物量が激減し、1980（昭和55）年10月には、ついに貨物取扱が廃止された。その後、1983（昭和58）年11月には、最盛期に30名ほどいた駅員が皆無となり、無人駅として現在にいたっている。

現在、広大な敷地を持っていたといわれる駅構内は、道路建設等により、大幅に縮小されており、本屋と単線の線路が残るのみとなっている。また、無人駅のため、本屋の傷みも激しく、今後

の整備保存が望まれる。

（中村尚史）

参考文献：「添田町誌」11号、前掲『鉄輪の轟き』ほか



▲ 駅舎（1992年撮影）

27 JR 御井 駅

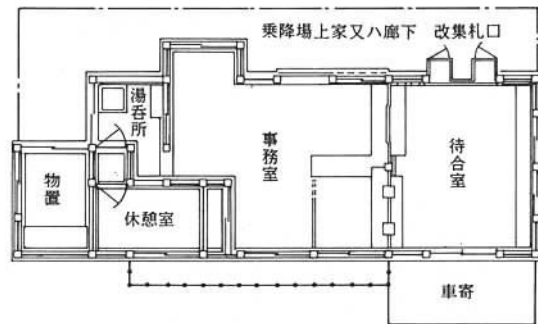
久留米市御井町695-3 1928(昭和3)年12月24日
交通・駅 駅本屋：木造平屋建
鉄道省

当駅は、1934(昭和9)年11月に全通した、久留米と大分を結ぶ久大線(1937年に久大本線と改称)の駅の一つとして、1928(同3)年12月24日に開業した。当時の監督省庁は鉄道省であったが、戦後は日本国有鉄道を経て、1987(同62)年4月の九州旅客鉄道(株)発足にともない、同社の管轄下にはいった。

現在、当駅の施設は、本屋、対面式ホーム、倉庫、便所等からなり、跨線橋は当初からつくられなかった。また本屋は、1918(大正7)年6月に鉄道院(後に鉄道省に改組)によって制定された小停車場本屋基準(1号)に準拠して建てられたと思われる(図面参照)。なお、その建築年月日は、1928(同3)年11月11日である。

本屋の一部に改造の跡がみられるものの、小停車場本屋基準1号の図面はかなり忠実であることから、建設当時の様子を比較的良好とどめていると思われる。しかし、現在、当駅は無人駅となっており、今後の保存に不安がある。(中村尚史)

参考文献：前掲『鉄輪の轟き』、鉄道大臣官房法規課編『鉄道法規類抄』ほか



▲ 駅舎(1929年中村撮影)
◀ 小停車場本屋基準1号

28 内田三連橋梁

赤村大字内田 1895(明治28)年8月
交通・橋梁 切石、煉瓦三連アーチ造
豊州鉄道株式会社

当橋梁は、豊州鉄道株式会社の油須原-^{あむら}香春(現在勾金)間の一部として、1895(明治28)年8月に建設された。その後、当橋梁は九州鉄道(株)(1902年)、鉄道局(1907年)、日本国有鉄道(1949年)、九州旅客鉄道(1987年)を経て、1989(平成元)年以降、平成筑豊鉄道の所有となっている。

当橋梁は、三連式のアーチ橋であり、中央のアーチ下に川が流れ、両わきのアーチ下は道路となっている。その材質は、下流側が煉瓦造、上流側とアーチ基部は切石造である。これは水流圧を受けやすい上流部分とアーチ基部を、石積みで強化したものと考えられる。一方、下流側の煉瓦の積み方は、基本的にはイギリス式であるが、前述した九州鉄道会社の茶屋町橋梁(1891年竣工)と同様に、アーチとその周辺部分の煉瓦の積み方に特徴がある。写真からもわかるように、アーチ部分は4層の煉瓦を市松模様に

凹凸をつけながら積み、周辺部分はイギリス積の小口層を壁面から少し突き出して、水平の帯を強調している。ただし、茶屋町橋梁の装飾が部分的であったのに対して、当橋梁は、それが下流側全面に及んでいる。このように、煉瓦の積み方に共通性(九州鉄道会社からの影響)がみられることは、九州鉄道会社の技師が、後に豊州鉄道に移ったことも関係があると思われる、注目すべき点である。

当橋梁は、現在、平成筑豊鉄道によって使用されているものの、写真からもわかるように、浸食その他によって、一部に傷みがあるため、今後の整備保存が必要である。(中村尚史)

参考文献：前掲片野『北九州市の建築』、前掲『鉄輪の轟き』



◀ 表面(右・煉瓦積)・裏面(左・切石積)の状況(1992年撮影)

29 電気機関車

直方市直方692-4
明治末年輸入
交通・パンタグラフ式電気機関車

当機関車は、三菱鯉田炭坑の坑外運搬用として、明治末年に輸入された、パンタグラフ式の電気機関車である。その総重量は5トン、主電動機は20馬力を二台、索引力は990~1250ポンドであり、速度は時速11~24キロメートルであった。

当機関車は、主として各坑口と選炭場との間の石炭及び炭鉱労働者の輸送に従事していたが、人車には炭鉱員の家族も乗せていたという。

炭鉱の機械化が、三池、高島といった他の産炭地に比べて遅れがちであった筑豊地方において、比較的早い時期に導入された電気機関車として、注目すべき存在である。現在は、直方石炭記念館の構内に野外展示されているが、保存状態は比較的良好といえる。
(中村尚史)



30 平成筑豊鉄道嘉麻橋梁

直方市山部、小竹町赤池 1893 (明治26) 年
交通・橋梁 橋脚部分：煉瓦造 全長1341m
筑豊興業鉄道会社

当橋梁は、1890 (明治23) 年3月21日、筑豊興業鉄道会社によって、着工された。しかし、翌91 (同24) 年7月、橋脚の一部を沈降したところで諸般の事情から工事が中止される。そして、1892 (同25) 年上半期から工事を再開し、同年下半期には竣工した。当橋梁の完成により、直方-小竹間の線路が開通し、田川郡の石炭が、筑豊興業鉄道の手を経て、若松港まで出炭されるようになった。

当橋梁は、全長1341メートルにおよぶ長大な橋梁であり、その建設には、前述したように、二年余の歳月を要している。現在の橋桁は後に取り替えられているため、建設当時の構造をうかがうことはできないが、橋脚部分は、当初のままと思われる。その橋脚はイギリス積の煉瓦造であり、水流圧をさけるため、両端には角度をつけている (写真参照)。

なお、現在、当橋梁は平成筑豊鉄道が使用しており、保存状態は良好である。
(中村尚史)

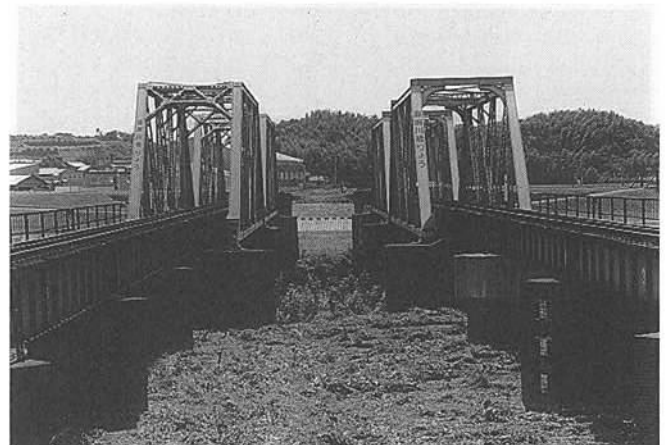


▲ 嘉麻橋梁 (1992年撮影)

参考文献：『福岡県史 近代史料編筑豊興業鉄道 (一)』ほか



▲ 橋脚 (1992年中村撮影)



▲ 同上

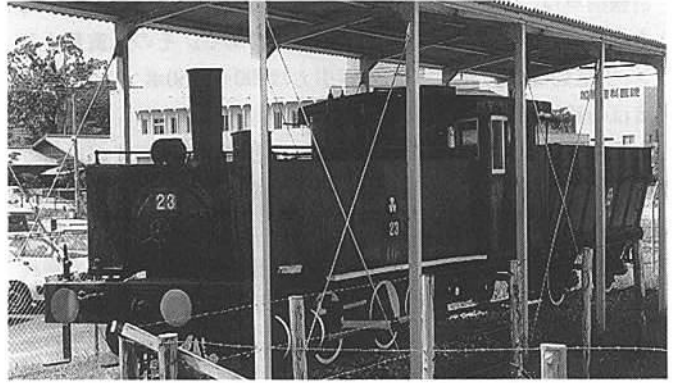
31 蒸気機関車

小竹町大字勝野3349 1920 (大正9) 年輸入
交通・6輪連結タンク機関車 全長8.623×全幅2.432×高さ3.1m
アメリカン・ロコモティブ社

当機関車は、1920 (大正9) 年に、貝嶋大之浦炭鉱の坑内水力充填用の土砂を運搬するために、アメリカから輸入された。その後、1976 (昭和51) 年8月に、大之浦坑が閉山するまで、石炭や資材の運搬にあたったが、同坑の閉山と同時に、その役目を終えた。

当機関車の重量は26.5トン、最大馬力280馬力、6輪連結のタンク式機関車であり、貝嶋時代の車両番号は23番である。その用途は、前述したように、鉱業所内における石炭、資材の運搬にあったが、1920 (大正9) 年から、1976 (昭和51) 年まで、実に56年間も走り続けた耐久性能は、高く評価できる。ちなみに当機関車は、九州地方において、最後まで現役で活躍した機関車の一つといわれている。

現在、当機関車は屋根付きの車庫に保管されており、その保存状態は良好である。
(中村尚史)



▲ 貝嶋のアルコ (1992年撮影)

32 旧九州鉄道城山三連橋梁

筑紫野市城山 1889 (明治22) 年
交通・煉瓦三連アーチ造
九州鉄道会社

九州において最初の鉄道営業をはじめた九州鉄道会社の最初の着工区間が、1888 (明治21) 年12月着工の博多―久留米間 (第三区) であった。当橋梁は、その一部として建設され、1889 (明治22) 年に竣工した。そのため、九州で最も早い時期につくられた鉄道橋梁の一つといえよう。しかし、後年、急勾配の改善などのため、鹿児島本線が現在位置 (当橋梁の東側約300m) に移動するにともない、当橋梁を含む路線は、廃線となった。そして、現在は、市道の橋脚として使用されている。

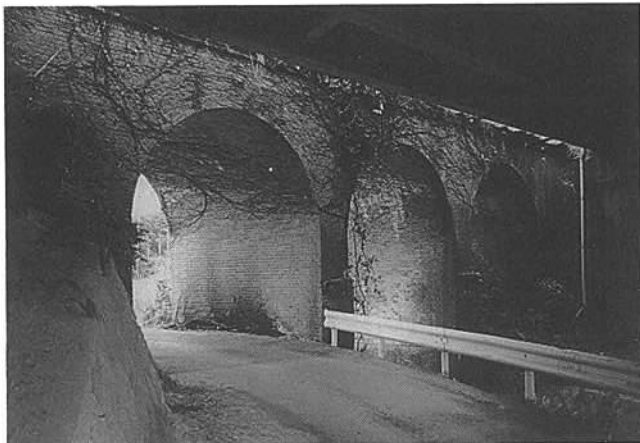
当橋梁の構造は、煉瓦造の三連アーチ式であり、中央のアーチの下に川が流れ、両わきのアーチ下は道路となっている。煉瓦の積み方は、シンプルなイギリス積みであり、同じ九州鉄道会社の

建造である茶屋町橋梁 (前出78頁) のような装飾は、ほどこされていない。また橋脚部分も、基部に至るまで総て煉瓦造であり、写真からわかるように、上流側のみには水流圧を軽減するために角度をつけてある。

このように、当橋梁は、重要な近代化遺産であるが、現在、下流側に蔦などがからみ、十分形が判明しない状況になっている。今後、十分な整備と保存が望まれよう。
(中村尚史)

参考文献：前掲「九州鉄道会社営業報告書」

筑紫野市教育委員会「ちくしの散歩 一二日市(2)―」1992.3



▲ バイパス下から望む橋梁 (1992年撮影)



◀ 橋梁細部 (1992年撮影)

33 旧佐賀線筑後川橋梁

大川市向島若津 1935（昭和10）年
交通・昇開式可動橋 全長506m、高さ30m
板本種芳、鉄道省

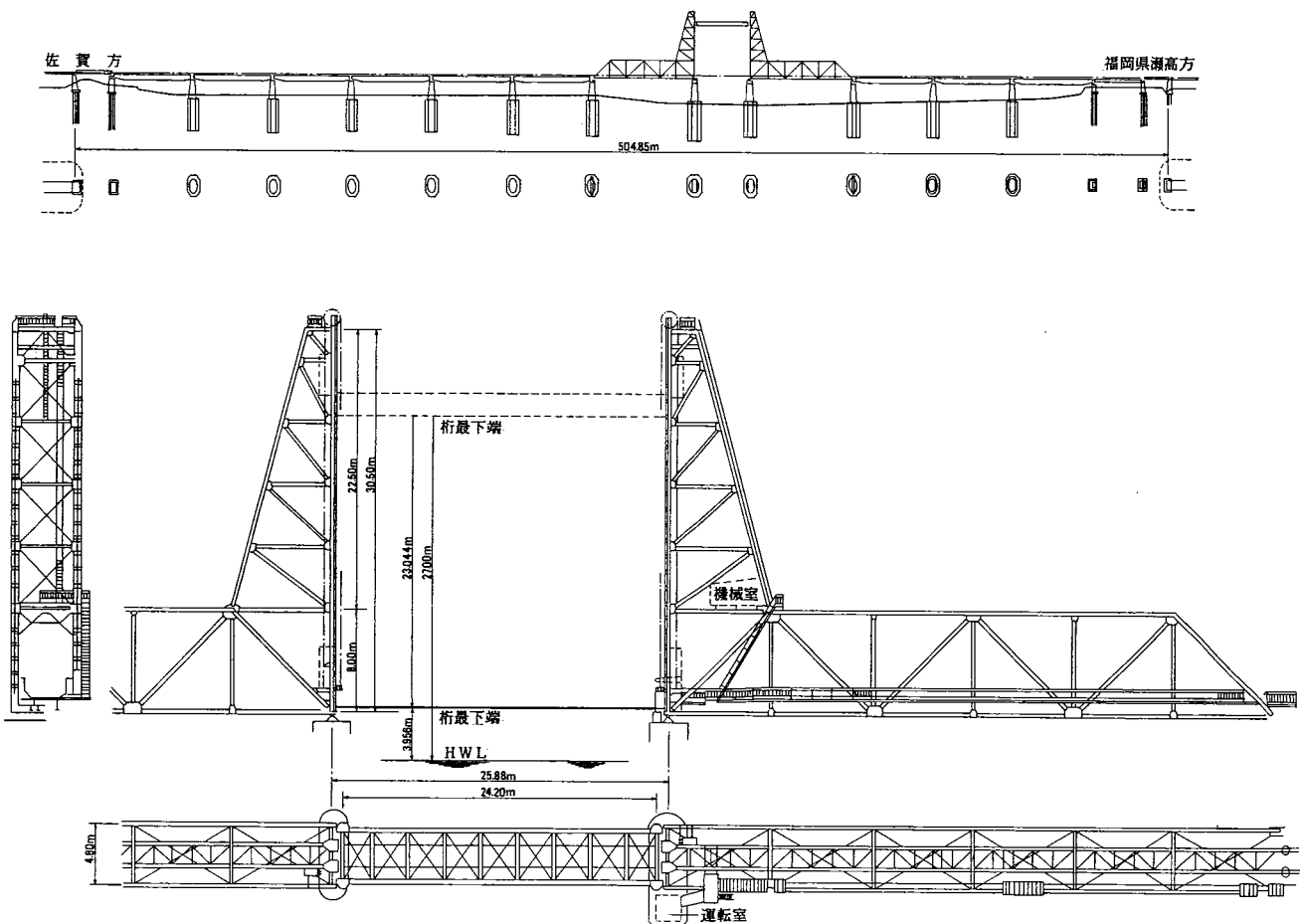
当橋梁は、1935（昭和10）年、瀬高から柳川、大川を経て、諸富、佐賀にいたる佐賀線の一部として、筑後川河口の若津に設けられた。全盛期ほどではないにしろ、当時でも、依然船舶の出入りが多かった若津港の近くに架橋されたため、中央部分を昇開することによって、船舶の通行を妨げないような工夫が施された。このような昇開式の可動橋は、鉄道橋梁の中では、当橋梁が日本で最初のものであったが、1987（昭和62）年、佐賀線の廃止にともない、その役目を終えた。

当橋梁は、全長506mで、中央の可動部分（約25m）は、軌道面から23mの高さまで、上昇するようになっている。その可動桁の

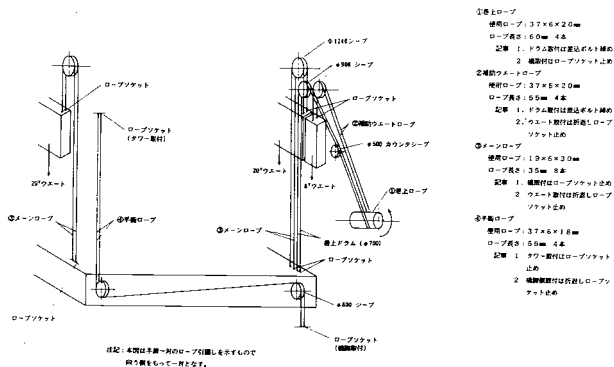
重さは、48トであり、①巻上ロープ、②補助ロープ、③メインロープ、④平衡ロープの4種のロープを、下図のように配して、毎分20mの速度で昇降させていた。また、可動桁の両端には、高さ30mの鉄塔が設けられ、そこに20トの平衡おもりが設置されている。

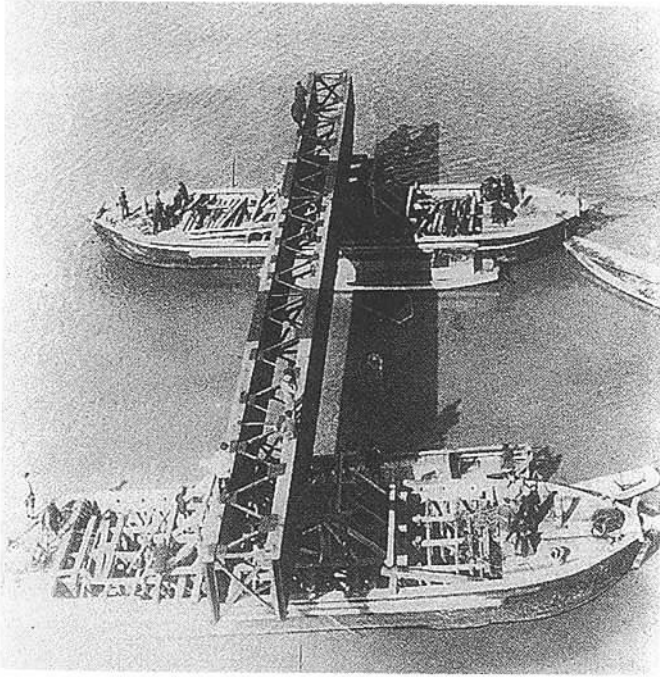
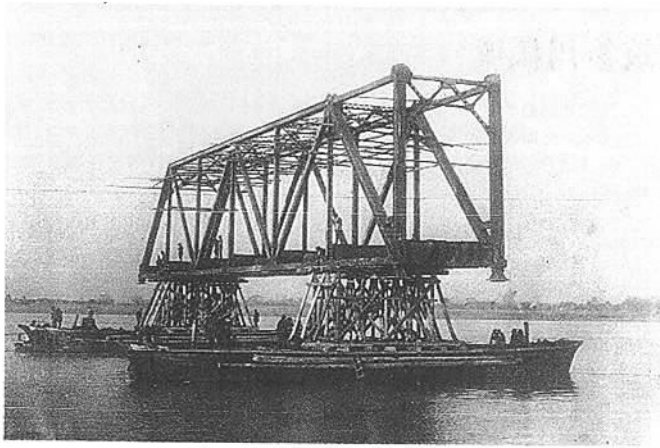
なお、当橋梁の若津側には、旧筑後若津駅の遺構も残っており、これも含めた総合的な整備・保存が望まれる。（中村尚史）

参考文献：大川市「筑後川橋梁保存整備基本計画」



▲ 旧佐賀線筑後川可動橋構造図（原図：大川市を改図）





◀▲ 橋梁建設状況（1935年撮影『歩みつづけて百年』1991より）



▲ 橋梁全景（1992年中村撮影）



▲ 旧筑後若津駅から橋梁を望む（同上）

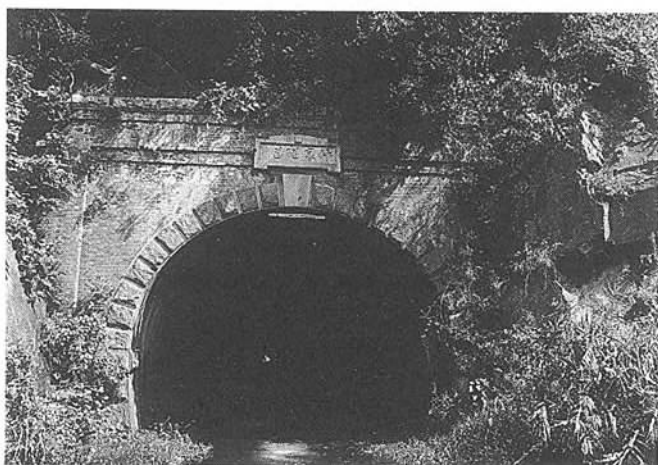
34 仲 哀 隧 道

京都郡勝山町・田川郡香春町 1888（明治22）年竣工
交通 隧道 煉瓦・切石積

京都郡と田川郡との交通は、主として奈良時代に障子ヶ岳と飯岳山の中間に設けられた大宰官道によって、明治時代に至るまでおこなわれてきた。しかし標高約300mの山越えは急峻なため、人馬の往来に困難を極め、両地域の結びつきをさまたげる原因にもなっていたことが考えられる。

明治時代になって日本の近代化がすすめられるなかで、筑豊の石炭や石灰岩の需要が高まるにつれ、その他の物資の輸送も含めて輸送の円滑化とスピード化が望まれるようになり、山の中腹に隧道の掘削が計画されるに至った。

この隧道の掘削は、京都郡と田川郡の共同事業として推し進められ、1884（明治17）年2月17日に工事が着手された。そして5年の歳月と23,880円3銭3厘の工事費をかけて、1889（明治22）年7月に竣工し、翌年の1890（明治23）年10月18日に開通した。



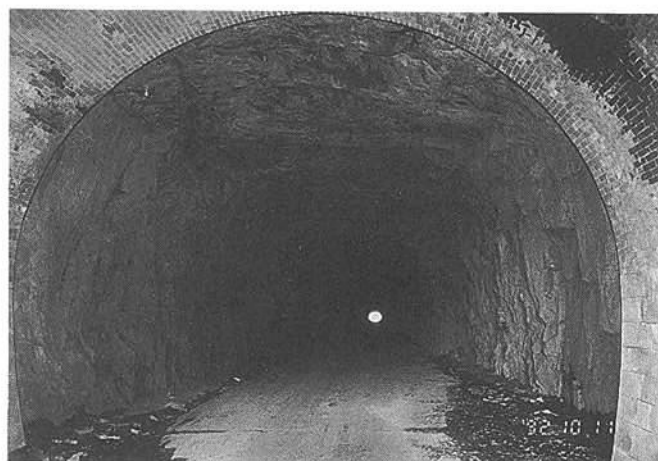
▲ 田川郡香春町側入口（1992年川本撮影）

その後1925（大正14）年になって軍部の要望もあり、拡張工事が計画され、1927（昭和2）年に工事がおこなわれた。

この隧道は、旧大宰官道よりやや南の標高190mの位置に開口するが、規模は長さ432m、高さ2.7m、幅3.6mである。隧道の両入口の坑門部は赤レンガが使われ、イギリス積みによって構築されているが、入口端部の縁取りは花崗岩の切石を使用している。また隧道内壁は掘削したままの岩盤を露出させており、いたるところにハツパをかけた跡が見られる。しかし田川郡側は地下水の漏水で岩盤がもろくなったためか数十mをセメント巻にしている。

この隧道の開通によって、人々の山越えの苦労は軽減され、さらに京都・田川両郡の結びつきは一層深められることになった。

現在は山麓に新仲哀トンネルができていて、本隧道は使用されていない。（川本義継）



▲ 京都郡勝山町側入口（1992年川本撮影）

35 石坂トンネル

京都郡犀川町—田川郡赤村 1895（明治28）年竣工
交通 隧道 赤煉瓦積（第1）・赤煉瓦積（第2）
野辺地久記 久米組

豊州鉄道は1895（明治28）年8月15日に、行橋を起点にして伊田までの31.8kmが開通したが、鉄道の建設にあたって、京都郡と田川郡の郡境にある石坂峠付近では、大坂山から東に延びる山塊が今川に迫って切り立った絶壁をなしているため、隧道の掘削を必要とした。本路線中では、隧道はこの石坂第1隧道と第2隧道の部分のみであるが、このような地形に加えて地下は深成岩である花崗岩や花崗閃緑岩の地層をなしているため、たいへんな難工事であったことが推測される。

1895（明治28）年7月14日の新聞によれば、ほぼ全路線の敷設を終え、通信省鉄道局の路線検査を終えれば開業という7月12日に土砂崩れの重大事故が起きている。新聞の内容は、

「田川郡油須原村隧道の付近は土地一帯に高く、隧道の東口より数町は高地を切り割って三丈余りの下に線路を敷設し、同路線中尤も難所なりしが、一昨12日正午12時

頃、路線の両側なる高地六百余坪は音もなく潰落し、線路百間余りを埋没せし上、無惨にも工事中なる工夫土方等二十名を圧死したり……」※結局は14名の犠牲者と報じている。

このように多くの犠牲者を出した難工事であったが、工事施行は久米組（久米民之助）が請負い、設計者は豊州鉄道の設計技師野辺地久記である。

両隧道のうち第1隧道は京都郡側、第2隧道は田川郡側にあるが、両隧道の特色は次のとおりである。

（第1隧道）

行橋駅より15.9kmの位置にある。坑門は両面とも赤レンガを使用して、イギリス積みで構築する。入口端部は起拱線より上部を、レンガの小口を出した5枚巻で幅50cmの縁取りを行う。内部は、起拱線より下は掘削時の岩盤をそのまま利用し、その上部から赤

レンガをアーチ状に構築する。将来の複線化を予定したものであろうか、軌道は起点から向かって左側に寄せて敷設してある。また、入口は起拱線より上部はいったんややふくらみをもたせて、アーチを構成するために馬蹄形をなす。

部分的にはレンガの剥離が見られたり、地下水の漏水跡が見られるが、全体としてはしっかりしていて遺存状況は良好である。

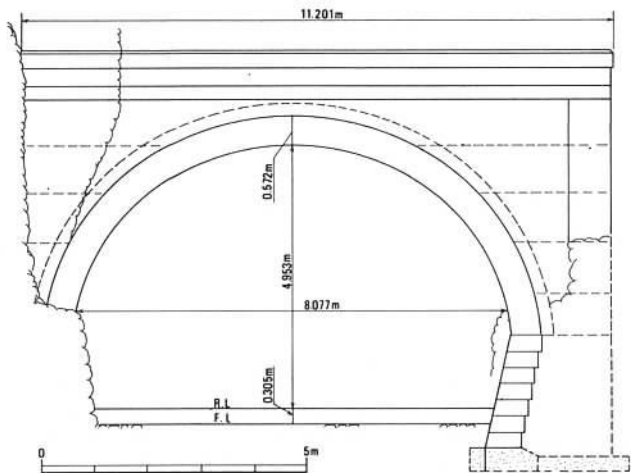
(第2 隧道)

行橋駅より15.389mの位置にある。坑門は両面とも切り石積みとする。入口両側には特に切り石を横三個分前にせり出して門柱状にしているため、頑丈な感じをうける。入口端部は起拱部から

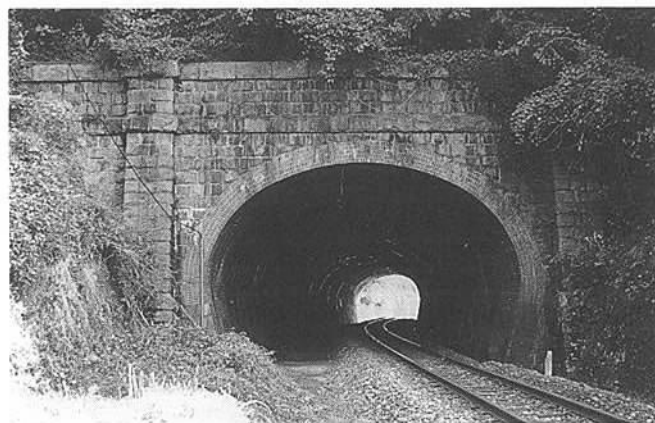
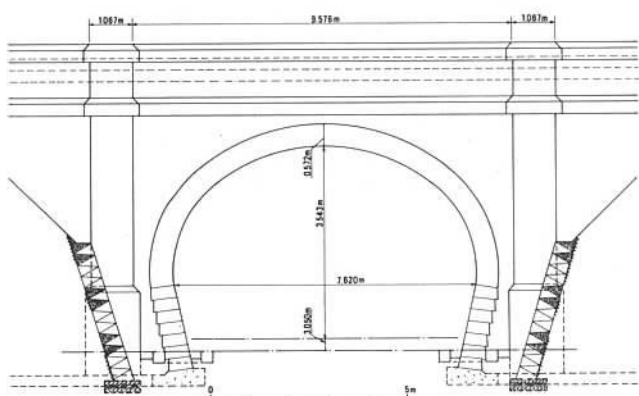
下は切り石を隅石とし、その上部からレンガの小口を出した5枚巻で幅50cmの縁取りを行う。内部は赤レンガをアーチ状に構築するが、起拱線より下はイギリス積みとし、その上部からは長手積みとする。軌道は同じく左側に寄せて敷設してある。また、入口が馬蹄形をなすのも第1 隧道と同じである。

やはり部分的にレンガ表面の剥離が見られ、地下水の漏水跡が見られるが、全体的な遺存状況は良好である。

両隧道ともに、明治時代中期の隧道の掘削法・工法などの技術を知る上からも貴重な近代化遺産であろう。(川本義継)



▲ 第1 隧道 (油須原側より、1992年、川本撮影)



▲ 第2 隧道 (油須原側より、1992年、川本撮影)

▲ 上：第1 隧道 (油須原側門)、下：第2 隧道 (油須原側坑門)

36 奥ヶ谷池架道拱渠

京都郡犀川町崎山字奥ヶ谷 1895 (明治28) 年竣工
交通 拱渠 レンガ造
野辺地久記 久米組

豊州鉄道は1895 (明治28) 年8月15日に行橋を起点にして伊田までの31.8kmが開通したが、大部分が英彦山に源を発している今川や今川の旧河道に沿って敷設されたため、それに流入する小河川や溝が多く、また数多くの農・林道をまたぐために、鉄道の距離の割りには橋梁や拱渠が多くなった。行橋より伊田の間には71カ所の避溢橋、橋梁、下水渠、架道橋、架道拱渠、溝拱渠、避溢架道橋などが設けられている。

この奥ヶ谷池架道拱渠はこの路線中に5カ所ある架道拱渠の一つであるが、鉄道が林道をまたぐために設けられた拱渠であり、起点の行橋駅より14.3kmの位置にある。このような建造物の工事

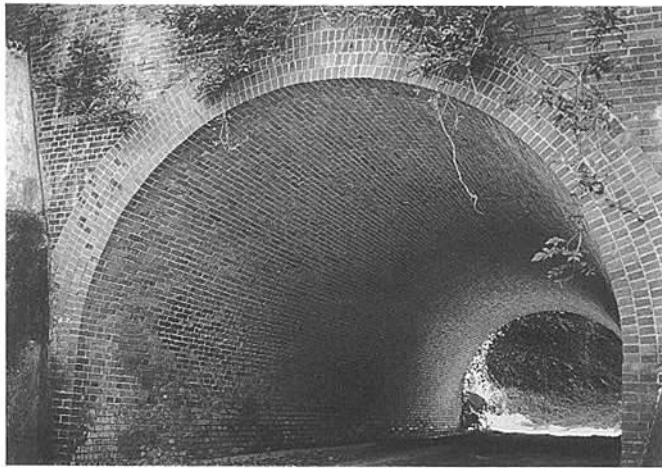
は、久米組 (久米民之助) が請負って施工されているが、設計は豊州鉄道の技師長であった野辺地久記がおこなったものである。

この架道拱渠は全体の長さ9.956m、高さ7.906m、幅14.2mで、渠道部は高さ4.35m、幅4.572mを測る。平野側の坑門は、ほとんど赤レンガを使用したイギリス積みで構築するが、最上部は矢筈積みをおこなう。矢筈積みが見られるのは、この路線中でこのみに限られる。山側の坑門は、この路線の各所で見られるように、独特のゲタ歯構造で構築されている。

渠道入口は両入口ともレンガの小口を出した5枚巻きで、幅50cmの縁取りをおこなう。内部も赤レンガを使用するが、起拱線の17

段まではイギリス積みとし、それより上部は長手積みをおこなっている。

全体として、レンガの破損や退色も少なく、極めて良好な保存



▲ 奥ヶ谷池架道拱渠 (1992年川本撮影)

状況にある。なおゲタ歯構造については、諸説があったが、将来複線化をする時の「レンガをつなぐキイの動きをさせるもの」という説に落ち着いてきている。(川本義継)



◀ 同右細部 (1992年川本撮影)

37 日豊本線岩丸川橋梁・二口川橋梁

築上郡椎田町大字高塚 1897 (明治30) 年竣工
交通 橋梁 橋脚: 割石積

岩丸川橋梁は、日豊本線の築城駅・椎田駅間にある岩丸川に架けられた橋梁である。

1897 (明治30) 年9月25日に行橋・柳ヶ浦間が開通した、豊州鉄道株式会社により建設された。

橋梁の長さ52.66m、橋脚は3基、橋脚の間隔は12.190mで、橋脚は表面を花崗岩の割石積である。現在、椎田駅側の1基はコンクリート製に更新されている、残る2基は開設当時のものである。

二口川橋梁は、日豊本線の築城駅・椎田駅間にある城井川に(二口川)架けられた橋梁である。

橋梁の長さ79.80m、橋脚は5基、橋脚の間隔は12.190mある。花崗岩の割石積で、橋脚は二段積の構造で水切がある。5基共に開設時のものである。

明治20年代になり地域経済の発展のため鉄道建設が行われた1889 (明治22) 年に豊州鉄道敷設の申請を豊前8郡の有志によって提

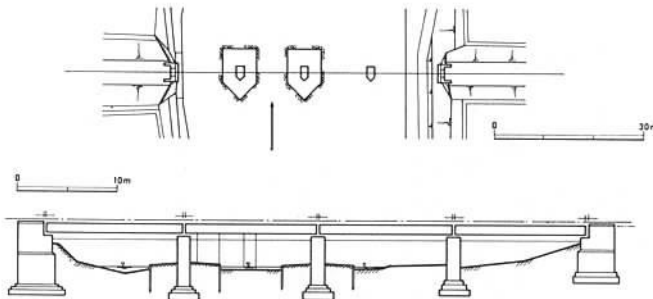
出され、豊州鉄道株式会社は1890 (明治23) 年9月に設立した、鉄道開通は明治28年8月に伊田・行橋間が開通、明治30年9月に行橋・柳ヶ浦までが開通した。

豊州鉄道の建設目的は、筑豊地帯の石炭の搬出であり、開設当時の計画では豊前宇島港より船輸送であった。

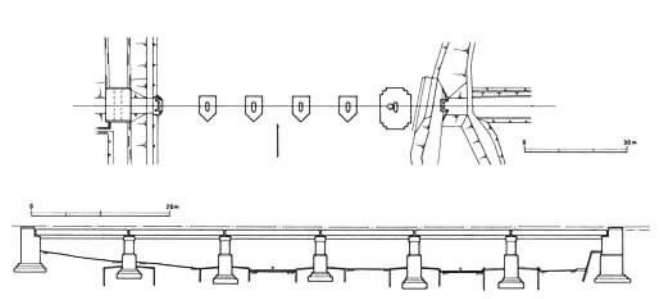
営業開始時の収入は、石炭運搬で7割、客車収入が3割であった。

1901 (明治34) 年に、豊州鉄道は九州鉄道に合併し、1907 (明治40) 年7月に鉄道国有法により買収され、更に改編され国鉄、JR九州となった。豊州線は1937 (昭和12) 年に日豊本線と改された。

この橋梁は、現在日豊本線の下り線として使用されている、橋脚の安全性は別にして、割石積工法で内部並びに橋台の基礎には当時の技術をしる研究材料として大切である。設計書はJR中津保線区土木係が保管している。(宮本 工)



▲ 岩丸川橋梁 (原図: 大分鉄道管理局)



▲ 二口川橋梁 (原図: 大分鉄道管理局)



▲ 岩丸川橋梁 (1992年宮本撮影)



▲ 二口川橋梁 (1992年宮本撮影)

38 佐井川橋

築上郡吉富町界木 1920（大正9）年竣工
交通 橋梁 橋脚 鉄筋コンクリート

佐井川橋は、豊前市の山間部より流れている佐井川の下流にある、旧国道に架かる道路橋で、1920（大正9）年8月に完成した。

旧国道は、江戸時代には中津街道（小倉城下と中津城下を結ぶ）下往還などと呼ばれている海岸沿いの道で、細川時代（1600—1632）に修築された記録があり、豊前地方として重要な道であった。

また、1889（明治22）年の「福岡県国道路線調」によると、国道35号線は（東京ヨリ大分県庁ニ達ス）県内は小倉より起り、行橋、椎田、宇島、杵川、を経て大分県界（山国川）迄とする。

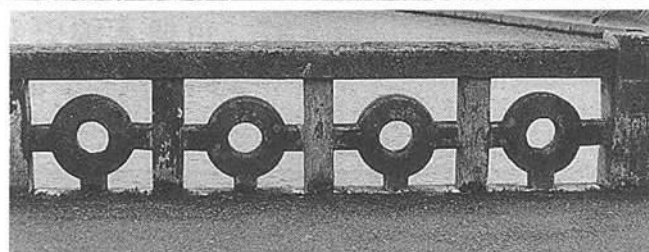
旧国道は、1934（昭和9）年8月31日に八屋一東吉富間約6.8kmが完成し新国道（現在の10号線）が出来ると、県道になり、更に町道に移管された。

橋は、古い時代は木橋（船橋）であった、1920（大正9）年8月に鉄骨コンクリート橋に架けかえた。橋の長さ81.0m、巾6.0m、橋脚は9基あったが、1944（昭和19）年の水害により橋の東部側1基が流失し、現在は8基である。

橋脚は、川の流れに沿って斜めに架けられている。欄干の間切りの円型の連続模様は大変橋にあっている。

新国道の建設により交通量も少なく、橋脚数も多いので流木等があると危険であると管理者（町）は言う。また、設計書等の資料は不明である。

（宮本 工）



▲ 佐井川橋（1992年宮本撮影）

39 萱切トンネル

築上郡築城町本庄一京都郡犀川町横瀬間 1903（明治36）年竣工
交通 橋梁 岩石造
内野東庵 塚脇百合太郎 加来徳一

トンネルは、築上郡築城町（旧上城井村）本庄・京都郡犀川町（旧城井村）横瀬を結ぶ萱切峠（標高280m）の山道にある。

1903（明治36）年3月に内野東庵氏の発起により起工し、同年10月に竣工した。トンネルは、長さ約100m、高さ2.5m、巾2.5m、岩石を素掘りしてある。

この、山道は古い時代より上城井谷や伊良原谷の住民には特に重要な道であり、萱切峠が急峻のため通行人は大変苦勞をしていた。内野氏は医師であり、この峠を越えて診療をした。氏は、山間部の経済発展は、道路の整備、産業振興を計ることが急務とされ多額の私財を投じて地域に貢献した。トンネルは、氏の還暦祝を兼ねて完成させ住民から喜ばれた。

トンネル工事の施工（請負人）は広島県安芸郡温品村、棟梁塚脇百合太郎、測量は、測量技手の京都郡福留、加来徳市、工事の指導は、築上郡役所土木課である。また、地元の上城井村長加来藤吉、城井村長稲垣丈雄、村役場、各区より世話人と多くの加勢人（上本庄、185人、下本庄、143人、伝法寺、67人、松丸、26人、横瀬、210人、上木井、75人、下木井、51人）があった。取付道の工事費は郡役所より支出し、取付道や潰地の土地は個人や横瀬共有地を提供している。

萱切トンネルは、個人の私財により作られた貴重なものであり、京築地方の山間部における交通の歴史を知る上で重要なところで

ある。

現在は、山林であり交通の発達により利用されていない。トンネルの入口が自然に崩壊している。本庄側のトンネル入口に記念碑があり詳細な記録がある。

（宮本 工）



萱切トンネル（1992年宮本撮影）

40 JR筑豊本線中間駅構内跨線橋

中間市御館町 1915（大正4）年3月
交通 橋梁 木造（一部鉄骨）

明治24年8月30日に、筑豊線（中間－若松間）の運行が開始され、同時に「中間駅」も営業を始め、石炭を主とした貨物と、乗客の輸送業務を行った。

駅舎は明治24年当時のものを大正3年4月に改築、現在地に移転、さらに昭和10年、平成元年にそれぞれ改装したもので、原型をとどめているものの、使用材料はすべて新しいものである。

またホームは、駅舎に併設された1番のりば（のちの1番、2番のりば）用のホームだけであったが、筑豊線がさらに筑前植木まで延長されたことでホームも新設された。

また明治41年に香月線の運行が開始されると、貨物専用の0番ホームも増設された。

こうした各ホーム間の往来は、それぞれの軌条上を歩行していたが、大正4年（1915）3月、1番、2番のりば用ホームと、3番、4番のりば用ホームをつなぐ跨線橋の完成によって禁止された。

跨線橋は昭和7年（1932）に、大規模な改修工事が行われたほか、部分的な補修工事が度々行われている。

しかし原型および床面や通路面の木材は、大部分が昭和7年の大改修の際の材料である。

（付記）昭和49年（1974）、中間市民など、中間駅を利用する乗降客の強い要望で、西改札口が新設され、改札口と既設ホームをつなぐための新跨線橋建設も行われた。（佐々木武彦）



▲ 中間駅跨線橋（1992年、佐々木撮影）

41 JR筑豊本線烏森・屋島ガード

中間市烏森・屋島 1891（明治24）年
交通 橋梁 煉瓦造

現在、中間市内の筑豊本線用のガードは、屋島地区と烏森地区の2ヶ所に残っている。

いずれも明治24年の筑豊線の敷設の際に造られたものである。

1. 烏森地区ガード

筑豊本線のJR中間駅から南へ約400メートル地点にあり、大正時代の初め頃から、昭和30年代初頭にかけて、中間市域の炭鉱関係地域、とくに大正鉱業中鶴炭鉱と、商業地域を結ぶ主要通路の一つとして、このガードが使用された。

昭和30年代の中頃までは、道路から軌条の土台までは、約3メートルあったが、地下における石炭採掘にとまなう地盤沈下で、現在は1.5メートルである。

JR中間駅からは、筑豊本線の支線の一つでもあった香月線が、現北九州市八幡西区の香月まで敷設、明治41年（1908）されていたが、昭和61年に赤字対象路線として廃止された。この分岐点に近い場所に、同ガードがある。

このことから、石炭と共に盛栄した筑豊本線と、廃止になった香月線とを物語るガードとしても貴重である。

2. 屋島地区ガード

烏森地区のガードからさらに南へ300メートルの地点にある。筑豊本線と同じく明治24年に築造された。この地域は主として屋根瓦の工場が多くあった所で、中間市内で生産される瓦の70%を市外へ搬出していた。

ガードの東側には大正鉱業中鶴炭鉱の事業所などの炭鉱設備が多くあり、瓦工場群は西側に存在した。

主として屋根瓦を生産しており、「中間瓦」と呼ばれ、遠く関西方面まで出荷されていた。創業時期は140年ほど昔にさかのぼる。

とくに明治にはいってから生産が伸び、中間市域で石炭産業が最盛期を迎える時期には、炭鉱関係の事業所や労働者の住宅に必要な瓦の生産におわれた。

現在では瓦工場は一軒も残っていないが、昭和29年には、最高の80万枚が造られ、このガードを通過して搬出された。

現在も煉瓦造りのガードは明治24年当時のままの姿を残している。

ただ先の烏森地区のガードとちがって、地盤沈下による軌条



▲ 屋島ガード（1992年、佐々木撮影）

の高上げは、煉瓦造りの基礎の上に、あらたにコンクリートで行われている。このため地面と軌条の土台までは、約2.7mある。これは、この地点から300m南に遠賀川鉄橋があり、その東側堤

防の高さにつなぐ必要があることで、こうした処置がとられた。
(佐々木武彦)

42 JR筑豊本線遠賀川鉄橋

中間市遠賀川上 1891(明治24)年
交通 橋梁 煉瓦造

遠賀川流域の中間市域と周辺の石炭輸送は、古くは、遠賀川とその支流を利用した。川舩(かわひらた)ぶね、と呼ばれる小型舟にたよった。

その中でも、北九州市八幡西区の楠橋地区の寿命(じめ)から、中間市の唐戸地区、水巻、折尾を経て、洞海湾へ流れる運河(通称、堀川)が最も多く利用された。

「堀川」と名の付く川は全国に多数存在することから、当地の場合は「遠賀堀川」とよばれる。

筑豊炭田のおよそ中心部を流れる遠賀川は、河床が浅く、加えて両側の土地よりも高い「天井川」で、満潮時には直方市付近にまで潮があがっていた。

このため雨期には、少々の雨でも、河口に近い遠賀地方や支流の曲川沿いの遠賀郡水巻地方では、水が氾濫して海のようになり、田畑に多くの被害を与えた。

関ヶ原の戦いののち、筑前の国へ入国した黒田長政は、このような遠賀川下流域の実情を察知、元和(げんな)7年(1621)1月14日、①遠賀川の水を分けて洞海湾へ注ぐことによって洪水を防ぐこと、②新たな水路を作ることによって、遠賀川流域の物資(とくに年貢米など)の輸送の便をはかること、③遠賀川から離れた地域の灌漑用水の確保をするなどの目的のため、運河掘削に着工した。

途中、藩内の諸事情で120年余りの中断の後、工事が再開され、宝暦12年(1762)に、現在中間市唐戸の遠賀川取水口から、洞海湾まで、さらに文化元年(1804)12月、同北九州市八幡西区楠橋の、寿命唐戸の、遠賀川取水口までの延長工事が完了。全工程が完成した。

このように、遠賀堀川は182年の長い年月をかけたが、完成後は多大の役割を果たした。

嘉麻、穂波、鞍手、遠賀地方の農作物(お茶、野菜、臘(ろう)、材木、石炭、日用品などは、遠賀川で芦屋や、途中の楠橋や中間の堀川取水口から遠賀堀川を經由して洞海湾へ運ばれた。

その運搬に用いられたのが川舩で、後の筑豊産出の石炭輸送の主力となった。

その数は最盛期、筑豊船業組合に登録されていたものだけでも5,500艘、実際には7,000~9,000艘に達していたといわれる。

しかし、大型で長さ約10m、幅2.7m、深さ66cm、積載量約6トン。小型で長さ8m、幅2m、深さ54cm、積載量約4トンの舟では、驚異的に増大する石炭の産出にはとても対応できず、明治20年代に入って、石炭産業の関係者によって、陸上輸送、つまり鉄道による輸送のための、鉄道敷設の機運が急速に高まっていった。

具体的には、明治20年の筑豊地域における出炭量は約41万トン、5年後の明治25年には倍以上の100万トンに達し、さらに明治34年(1901)の八幡製鐵所の創業開始時期には、地場企業に加えて中央資本が参加するなど、1000万トンに達した。

明治21年8月15日、資本金750万円で九州鉄道会社が設立され、ついで同年に筑豊興行鉄道が同百万円で設立されて、明治23年8

月から筑豊線、若松一直方間の敷設工事が開始された。

ところがこの工事をめぐって、工事関係者と鉄道敷設によって、石炭輸送の主力をうばわれることを恐れた、川舩業の関係者とのあいだでの紛争が頻発、とくに筑豊線遠賀川(中間鉄橋)の橋脚基礎工事を爆破する計画までが取り沙汰された。

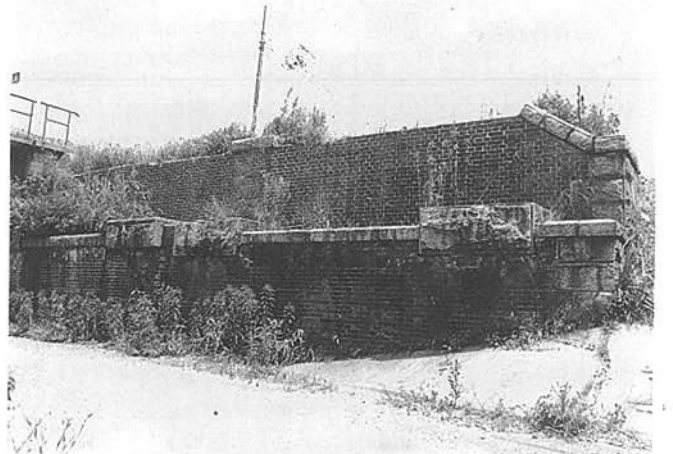
こうした経過も含め、多くの問題をかかえながらも、翌明治24年(1891)8月30日、筑豊本線が開通、これを機に筑豊の石炭輸送は、明治25年、水運69万トン、陸運1万8千トンが、6年後には水運80万トン、陸運160万トンと逆転した。

この筑豊線の開通によって、筑豊地域には次々と支線が設置され、さらに支線から石炭専用線が敷設。日本一の鉄道網が完成することになる。

現状は当時の赤煉瓦造りがそのまま残っており、一部を削り取っているものの、強固さをうかがい知ることができる。(佐々木武彦)



▲ 河川敷内の橋脚 (1992年撮影)



▲ 右岸部堤防の橋脚 (1992年、佐々木撮影)

43 JR筑豊本線「堀川」上部鉄橋

中間市仲町 1891(明治24)年
交通 橋梁 煉瓦造

この鉄橋も、明治24年に開通した筑豊本線の一部をなす。中間市内のJR中間駅の南へ約1キロの地点、同市仲町の「堀川運河」上にあり、ここから約30m西地点の、遠賀川右岸堤防上から、対岸の中間市垣生側の堤防とを結ぶ、遠賀川鉄橋につながる。

当時は3本の線であったが現在は、上下2線を支える。しかし基礎の煉瓦積みはその内の2本分をそのまま残している。

さらに煉瓦積みを両側から補足するように、軌条付近から、堀川運河の側壁部までの安定した石垣も当時のままである。

石炭輸送の大動脈として君臨してきた堀川運河も、筑豊線の開通によってその座もうばわれ、かつては石炭を満載して往来する

川舩で活況を呈した周辺の通りは見るかげもない。

昭和の初期にわずかに見られた川舩も、石炭を輸送するといった点では、昭和10年頃を最後に姿を消した。

さらに、水運に替わり、輸送の主役となった筑豊本線も、筑豊地域からの石炭産業の撤退により、鉄道網の縮小がすすめられ、同時に石炭を満載して通過していた石炭専用車もすべて姿を消した。

こうした筑豊地域の石炭輸送の歴史はもちろん、この地域の交通史の強烈な一コマを、この鉄橋(ガード)で知ることができる。

(佐々木武彦)



▲ 遠賀川側 (1992年、佐々木撮影)



▲ JR中間駅側 (1992年、佐々木撮影)

44 中間隧道 (主要地方道中間・引野線)

中間市上蓮花寺字本谷 1934(昭和9)年10月
交通 隧道 煉瓦・コンクリート

現在、中間市域と北九州市を結ぶ各種路線のうち、主要地方道の中間-引野線は、唯一の隧道を有する県道である。

隧道は中間市の北東部と、北九州市八幡西区の永犬丸、三ヶ森地区のあいだに連なる、平均標高約38mの、新生代古第三紀層からなる山を連らぬいており、その中心位置が、両市の境界となる。

このあたりには、古代いくつものけもの道があったが、のちに、山中の木の実や、ハゼの実の採集、狩猟、炭焼きなどの諸作業のための通路、あるいは中間と八幡との交通路の、中心となる道路が出来あがっていった。

しかし交通路としての利用は、山越えという、かなり困難な自然状況があるため、種々の制限が加わり、その利用者は付近の者に限られた。多くは比較的平坦な地点から、別のルートに続く道を選んだ。

明治から大正にかけての、八幡製鐵所の創業や筑豊地域での、石炭産出量の急激な上昇に伴ない、北九州と筑豊を結ぶ鉄道の敷設に併せ、主要幹線の整備および新設工事が各地で開始された。

北九州と筑豊の接点に位置する中間市においても、大正11年(1922)12月、中間(当時長津町)と八幡の上津役を結ぶ道の、中間地域

内(唐戸、古庵、本谷間)の改良工事を、長津町消防組が9,500円で請負い、翌12年1月から3月まで行った。

昭和2年11月、同道路は中間-上津役線と名称変更、さらに昭和6年(1931)3月、折尾土木管区事務所から、新たな改築工事の決定がなされた。

この決定に対し、中間町としては、種々の要望を提出。これに基づいて、翌7年に同線の「改築工事概要」が決まり、同年2月6日、地鎮祭が挙行された。

この工事の結果、従来の山越えの困難さの解決と、短時間でより多くの物資の輸送が実現することが期待された。

工事は中間町に本社をもつ、津田工業が請負ったが、難航を窮めた。とくに硬質の砂岩層からなる岩盤の堀削工事は、予想をはるかに超える難工事であった。

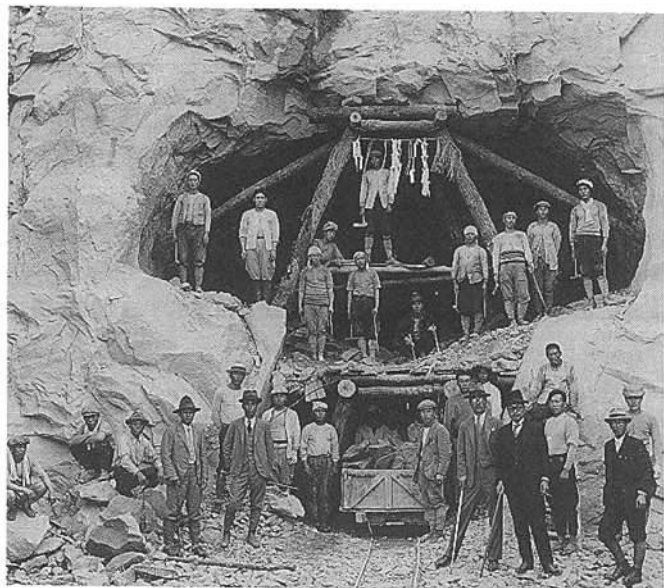
第一次工事は上段をまず荒貫し、トロッコ一台の通行を可能にした。

次に下段上部に足場を組み、上段を掘削するといった二段式の坑道であった。

上下の荒貫が完了したのは、工事開始から二年半後の、昭和9

年（1934）の8月である。

その後坑道の仕上げにはいり、同年10月31日、巾6.7m（内、車道5.7m、路肩1m）全長100mの隧道が完成した。

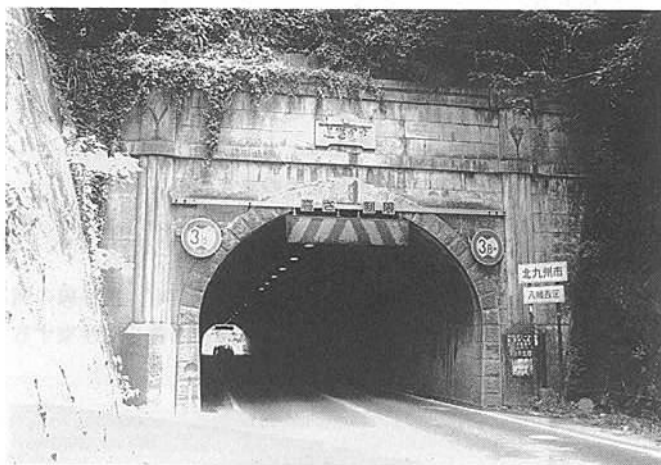


▲ 中間隧道建設工事中の写真

このことにより、遠賀川中流域の鞍手地方や中間市と北九州の八幡地区との交通体系が大きく変わる事となった。

今日もなおこの路線は、両地区を結ぶ重要な幹線であることはいうまでもない。

現在、新たに隧道が併設して完成し、近日中に県道が拡張開通する予定である。
(佐々木武彦)



▲ 中間隧道（佐々木撮影）

45 旧九州採炭新手炭鉱二坑坑口

中間市大字深坂字大師台 1941（昭和16）年
鉱業 坑口 一部コンクリート枠

中間市における石炭採掘の歴史は古く、組織的に大量に採掘されはじめた時期も、藩政時代にまでさかのぼることができる。

明治時代になり、中間市域における石炭の採掘は、ほぼ全域に及び、炭鉱数も、大正鉱業中鶴炭鉱、日本炭鉱高松鉱業所、九州採炭新手（あらて）鉱業所などの大手の炭鉱をはじめ、中小の炭鉱まで、20鉱を数えた。

これら炭鉱の多くは、幾多の変遷を経て、昭和30年代に入って急速にすすんだ石炭産業の斜陽化にともない、次々と閉山。昭和39年12月の大正鉱業の閉山を契機に、昭和42年には、中間市域からすべての炭鉱が姿を消した。

その後、中間市からは人口の流出が続き、約1万人の減少をみるにいたった。

こうした状況に歯止めをかけるため、旧産炭地から、北九州など周辺地域のベッドタウンとしての施策が講じられ、炭鉱関係地を重点に、宅地造成工事がすすめられた。

こうしたことから、中間市域の炭鉱に関する多くの資料が消滅。現在では炭鉱社宅の一部と、ボタ山をわずかに残すのみとなった。

その中で唯一、炭鉱の坑口を残しているのが、中間市深坂地区の「旧深坂炭鉱」、のちの新手二坑である。

かつて「深坂炭鉱」と呼ばれていた小規模炭鉱を、同市新手（あらて）に本社をもっていた、九州採炭新手鉱業が買収。昭和15年（1940）に新手二坑としたものである。

同坑は昭和16年（1941）6月、坑内の出水事故により、23人の犠牲者を出し、一時的休業に追い込まれた。

しかし同年12月、既設坑道のすぐ近くに新坑道を掘削し、事業を再開した。

さらに4年後の昭和20年9月に、再度台風による風水害により坑内が浸水、3ヶ月後に再び新坑道が設けられ、新しく「名前坑」として石炭採掘が開始された。

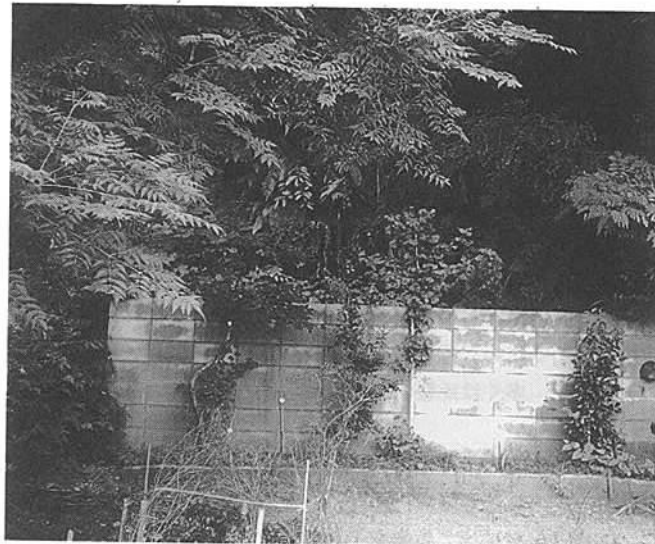
昭和42年、九州採炭新手炭鉱の閉山によって名前坑も閉山となり、坑口を含む周辺一帯は個人の所有となった。

現在では当時の建物の基礎の一部と、新手二坑当時の坑口を残すのみとなった。

なお坑口周囲は雑草におおわれ、さらに坑口前面をブロックで囲った状態で残されている。

入口はすでにワク組みが外され、一部土砂の流れが見られるが、数メートル内部の地点から、奥部にかけては、少々の崩落が想像できるものの、全体的には原型をとどめていると思われる。

また、大規模の設備をもつ大手の炭鉱の施設や模型に比べて、中小炭鉱関係の同様資料は少ない現状から、中間市の新手二坑の坑口跡は、貴重な炭鉱資料といえる。
(佐々木武彦)



▲ 坑口（1992年、佐々木撮影）

46 三菱方城炭礦

田川郡方城町大字伊方 1905（明治37）年頃
鉱業 炭鉱（本事務所・坑務工作室・機械工作室・塀）

三菱の筑豊進出は1889（明治22）年選定鉱区の新入・中山・植木の3鉱区合計123万余坪を取得したことに始まり、さらに同年鯉田、1894年下山田、1895年上山田・楠の各鉱区を獲得した。この田川郡楠鉱区50余万坪は大木良直の名義で取得したものであったが、隣接鉱区も合わせて232万余坪を買収して方城炭礦と呼称した。

方城炭礦は当初から大堅坑によって開発することが決定されていた。そのため鯉田炭礦支配人松田武一郎・同技士能見愛太郎が新技術を導入するため欧米に派遣された。そして2年以上にわたる慎重な試錐の後、1902（明治35）年より第一・第二堅坑の開削に着手した。両坑とも円形、煉瓦巻きで、第一堅坑の直径4.4m、第二堅坑5.5m、深長ともに270m、二坑は1908年、一坑は1910年に完成した。この堅坑は、日鉄二瀬中央堅坑および三井田川伊田堅坑とともに日本三大堅坑といわれ、筑豊の堅坑時代の端緒を開いた堅坑であった。このように方城は当初から欧米の最新技術をもって計画された炭鉱で、当時三井三池万田坑と並びわが国炭鉱中屈指の機械化炭鉱であった。

1904年運炭のための九州鉄道引込線が完成し、1912年には発電所を建設し、捲揚げ・扇風機を始めとする動力電化を行ない、同鉱は順調に発展するかにみえた。しかし1914（大正3）年坑内大爆発がおり、死者687名をかぞえるわが国鉱山史上最大の大惨事をひきおこした。大爆発後は炭塵対策を強化し、安全灯にウルフ灯を採用して合理化に努めた結果、1916年には早くも災害前の水準に復帰した。その後は順調な経営を行ない、第二次大戦直前の年産70万トンをピークに常に20万トン以上を出炭し、三菱の筑豊における有力炭鉱の一つであった。同鉱は1962（昭和37）年エネルギー革命により閉山した。

現在残存している旧三菱方城炭礦の建造物は、社宅を除くと、旧本事務所・土蔵・坑務工作室・機械工作室・圧気室と正門周辺の煉瓦塀の一部である。このように筑豊で閉山後数十年を経て、堅坑を中心として設計建築された主要建造物の幾つかが残っている例は方城だけである。これらはすべて赤煉瓦、瓦葺の重厚な建物（但し、機械工作室は後に改修されてスレート葺）で、筑豊の炭鉱では異色である。設計はドイツ人技師によるといわれているが、その正否は別にして、欧米の炭鉱をモデルに開発設計が行なわれたためであろう。使用煉瓦は方城炭礦開発のために特別に建設された煉瓦工場で作成された。方城炭礦の開発は、堅坑開削からみて1902年本格化し、1910年頃一応完成したが、1909年には年産14万トンを記録している。本事務所をはじめとするこれら附属建物群も堅坑開削と並行して建造されたものと思われる。残念ながら、これらの建築経緯を明らかにする資料や設計図等については今後の調査に待たなければならない。

本事務所は平屋建で、門・煉瓦塀・土蔵などの付属施設がある。現在建設会社の事務所として使用されているが、外容は建設当初の原形を保持していると思われ、内部も間取り等は変わっていないだろう。門扉と玄関の軒に三菱の社章が往時のままのこっている。ただ煉瓦塀はかなり弱化しており、昨年の台風で一部分が倒壊した。

坑務工作室は一部三階建で、建設当初は扇風機室であった。現在は赤煉瓦の壁面をほとんど葺が覆い、非常に風格ある外容を示

している。内部は現所有者日立マクセル会社により改造されて、一階が同社の製品展示室、二階が喫茶室として使用されている。

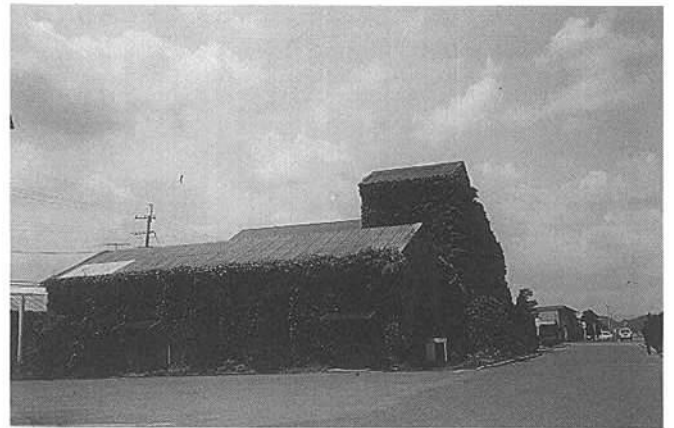
機械工作室（修理工場）は平屋建でスレート葺だが、屋根は後の改修である。現在は倉庫として使用中である。（東定・深町）

参考文献

- 「山史」稿本（三菱方城礦業所 昭和32年）
- 『三菱鉱業社史』（三菱鉱業セメント株式会社 昭和51年）
- 織井青吾『方城大非常』（朝日新聞社 1979年）



▲ 本事務所（1992年東定撮影）



▲ 坑務工作室（1992年東定撮影）



▲ 機械工作室（1992年東定撮影）

47. 筑豊石炭鉱業組合 (現直方市石炭記念館)

直方市直方692-4 1909 (昭和43) 年竣工
鉱業 炭鉱 (事務所ほか本造2階建)

1 沿革

政府が石炭鉱業にたいし積極的政策を展開するのは鉱業条例制定 (1890年公布) 以降で、それ以前の石炭行政は、北海道を例外として、各府県に任されていた。石炭の重要性を認識していた福岡県は、1878 (明治11) 年を画期とし、藩政以来の農業優先政策・収税中心主義を一変し、石炭鉱業の近代化を推進する。当時、石炭行政に限定すると、福岡県は政府の政策をリードした。

1885 (明治18) 年福岡県は「諸坑業取扱手続」を布達し、県が直接鉱業者を監督するようにすると同時に、それを補完するため「石炭坑業人組合準則」を布達して各郡に坑業者の組合を結成させた。各郡は組合を結成するとともに、その連合体として筑前国遠賀鞍手嘉麻穂波豊前国田川五郡坑業組合を結成した。同組合は1891 (明治24) 年単一組合に改組し、筑豊石炭坑業組合となった。これは石炭産業最初の組合連合団体であると同時に、同業者組合組織としても全国最古の歴史をもつものである。その後大手炭鉱のみの同業組合となり、名称も財団法人筑豊石炭鉱業会と改称するが、1941 (昭和16) 年石炭統制会の成立とともに解散する。

組合の目的は筑豊石炭鉱業の健全なる発達を図ることにあり、具体的には①採炭事業に関する諸般の改良進歩と②石炭の販売・運搬、雇入坑夫の制御・賃金・救恤等に関し共同の利益を保護することにあった。組合はこの目的を達成するため①1904年以降『筑豊石炭鉱業組合月報』を刊行、②1917年筑豊鉱山学校を設立して中堅技術者を養成、③1915年直方に安全灯試験所を設置、1938年これを石炭坑爆発予防試験所に改組、④1922年救護訓練所を設置して災害の予防および救護訓練を行う等の事業を行った。組合の活動はこれにとどまらず、わが国の石炭鉱業政策に対し大きな影響を与え、また地域社会に対しても寄付等を通して多大な貢献をした。

2 直方会議所 (現、直方市石炭記念館)

筑豊石炭鉱業組合はその活動拠点を石炭積出港の若松・門司と産炭地の中心直方に置いた。創立直後は転々とした取締所=事務所も1896年若松町旭小路に六角形の尖塔屋根を両側にもつ特色ある西洋風木造二階建の事務所を新築した。また1901年には会議場として、門司石炭商同業組合・西部銀行集会所・九州鉄道と共同出資で洋風二階建建坪230坪の門司倶楽部を建設した。しかし両者は1959年、70年にそれぞれ解体されて現在見ることはできない。

筑豊石炭鉱業組合関係で残存する唯一の遺跡は直方会議所である。直方会議所は、1909 (明治42) 年3月の組合総会で直方町御館山の2254㎡の敷地に議事堂あるいは会議場という名称で建設することが決定され、翌1910年8月完成した。完成後は若松の事務所とともに会議場として、組合の常議員会をはじめ各種会議に使用された。

会議所は木造二階建、瓦葺、286.82㎡の瀟洒な建物である。建築費は1909年度予備費から11879円余支出され、翌1910年予算で新設に要する一切の費用として5060円が追加計上されたので、16900円余であった。図面等は残っておらず、設計者も明かでないが、工事は岩崎庄三郎・清水満之助・長瀬兵馬を請負人とし、桧和田房吉を監督人として施工された。これは数度の改修を経て煙突等の形状も変わっているが、筑豊石炭鉱業に直接関係する数少ない

明治期の建築物で、保存状態も比較的良好な由緒あるものである。

3 救護練習所練習坑道

石炭の深部採掘の展開によって、わが国の諸炭鉱では明治40年前後から大きな坑内爆発事故が頻発するようになった。このため筑豊石炭鉱業組合は1910年から各種の救命器を購入し、直方会議所付属倉庫に常備して啓蒙普及に努めた。そして1912 (明治45) 年非常用器具練習室を建設して第1回練習会を行った。この時初めて長さ約11m、断面積2.97㎡の練習坑道が設置されたといわれる。

1925 (大正14) 年には新たに救護練習所を設置して組織的に救護隊員を養成し、課程修了者には資格を与えることになった。この時現在残存する模擬坑道 (救護練習用坑道) が建設された。当初の坑道は傾斜40°と20°の木造斜坑 (写真によると屋根はトタン葺か) と煉瓦アーチ巻とコンクリート巻の水平坑道からなる総長117.6m、断面積3.5㎡の坑道で、坑内に匍匐訓練用の架橋、3カ所の煙ガス発生炉、温度湿度調節のための暖房装置、約11mの真の地下坑道、非常口3カ所等をもつ本格的練習坑道であった。これはその後何度か改修されたと思われるが、1966 (昭和45) 年の改修で傾斜40°の木造坑道が廃棄され、20°木造斜坑がコンクリート巻に改造されて現在の坑道になったという。

練習用模擬坑道は他にも三井山野や救護練習所の後身である九州鉱山保安センター等にあるが、これは基礎訓練修了者9682名、整備員480名を生んだ筑豊最古の練習坑道である。(東定・深町)

参考文献

『福岡県史 近代史料編 筑豊石炭鉱業組合1』(福岡県 昭和62年)

『筑豊石炭鉱業会五十年史』(筑豊石炭鉱業会 昭和11年)

「石炭記念館展示資料目録」(直方市石炭記念館 昭和47年)

「石炭と炭鉱 100年の歴史を語る」(直方市石炭記念館)



▲ 現直方市石炭記念館 (1992年撮影)

48 三井田川鉱業所

田川市伊田町 1896（明治27）年
鉱業 炭鉱（第一堅坑櫓、大煙突、本部事務所、百円坂クラブ）

1 沿革

農商務省は1887年福岡県の稟申により筑豊炭田について選定鉱区制を実施することとし、1888（明治21）年21坑区、翌89年9坑区の30坑区を選定した。小坑乱立の弊害を除去し、鉱利を保護して石炭鉱業の発展を図るためであった。一坑区の面積は最小で19万坪、最大で251万坪におよび、当時の筑豊としては巨大な鉱区が出現した。選定鉱区制は鉱業条例の制定と相俟って中央の資本の筑豊進出を促進した。

三井鉱山の筑豊進出は1896年の山野鉱区買収を最初とするが、1900（明治33）年田川採炭組の一切を譲受け、三井田川炭山とした。当初の鉱区は選定鉱区の伊田坑区を中心とした373万余坪で、以後徐々に鉱区を拡大して明治末年には884万坪に達した。三井鉱山は日露戦争終結と同時に堅坑開削による田川開発計画を企て、日本三大堅坑といわれた伊田堅坑を開削した。大正末年には同鉱の出炭高は100万トンを越え、第二次対戦後も100数十万トンを生産しつづけ、1964（昭和39）年閉山するまで、あらゆる面において筑豊を代表する炭鉱であっただけでなく、日本有数の炭鉱であった。

2 第一堅坑櫓

三井田川では炭層存在調査のための2年2ヶ月にわたる試錐の結果、田川八尺層・四尺層の存在を確認した後、田川開発の切札として1904（明治37）年堅坑開削が決定された。開削場所は田川郡伊田村宮ケ迫に決定し、1905年に工事を開始、5年3ヶ月の日数を費やして10年に完成した。工事は、特に堅坑開削研究のためイギリスに6ヶ月派遣された伊田坑主務佐伯芳馬を中心に、開削工手長田辺儀助・機械工手長小林寛等によって進められた。小林には堅坑についての手記があり、田川市石炭資料館に保存されている。

堅坑は田川八尺層採掘目的の第一坑（入気用）と同四尺層目的の第二坑（排気・排水用）からなり、両方とも円形で直径は5.4m、深長361.8mと362.4mであったが、埋め立てられて今見ることはできない。現在残っているのは両堅坑の櫓のみである。第一堅坑櫓は建設場所である現在の田川市石炭資料館に保存され、第二堅坑櫓は1971年直方市石炭記念館の開館にさいし同館に移築保存され、両資料館のシンボルとなっている。両櫓とも高さ約23m、鉄製で、イギリス様式のバックステイ形である。

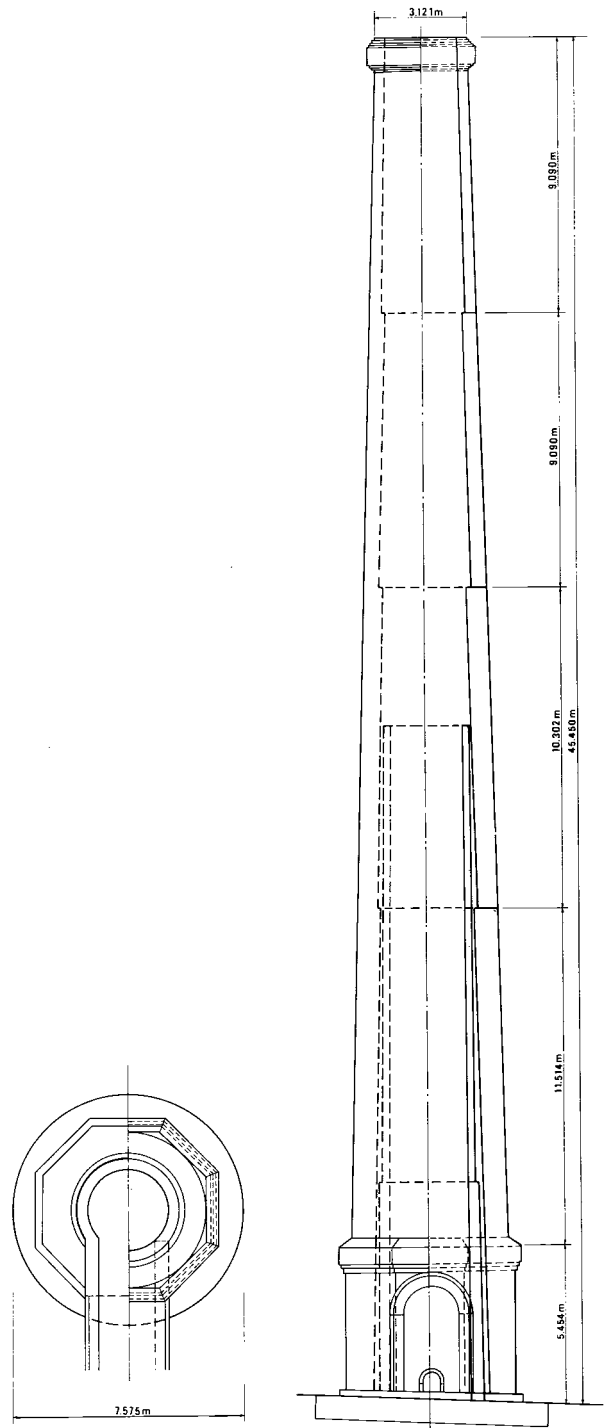
これは三菱方城堅坑・二瀬中央堅坑とともに日本三大堅坑と称され、筑豊が深堅坑時代に入ったことを象徴した櫓である。また筑豊に残存する唯一（直方の第二堅坑櫓も一体として取扱う）の堅坑関係遺跡である。

3 大煙突

伊田堅坑開削にあたり、捲揚機および付属設備の動力用として蒸気汽缶が設置され、1908（明治41）年芝浦製作所製の宮原水管式汽缶12基の据付けが完了した。この汽缶の排煙用として2本の大煙突が築造された。煙突は丸形、耐火煉瓦製、高さ45.45m、直径上部3.1m、同下部5.6m、耐火煉瓦は総計213000枚、内ドイツ製181000枚、国内製32000枚を使用した当時としては大きなものであった。

煙突は筑豊の石炭鉱業に堅坑時代を画した伊田堅坑の一部である。そして「炭坑節」で「あまり煙突が高いので、さぞやお月さ

んけむたかろう」と唄われ、三井田川だけではなく、当時の炭鉱のシンボルとなった煙突でもある。しかし捲揚げが蒸気力から電力に変わると、病院や炭坑住宅の風呂焚の排煙用となり、1964（昭和39）年閉山によって役目を終えた。田川市石炭資料館の設置により、敷地内の屋外展示物の一つとして保存展示されることになり、その際大改修が施された。



▲ 伊田堅坑煙突（原図：田川市石炭資料館を改図）

4 本部事務所

三井鉱山は1900（明治33）年田川採炭組を譲受けて三井田川炭礦と称し、1904年に三井田川炭山、1918年三井田川鉱業所と改称するが、常に筑豊におけるトップ炭鉱として筑豊の石炭鉱業の発展をリードした。当初の事務所は弓削田村の田川採炭組の事務所をそのまま引き継いだ。その後後藤寺村平松（現在の百円坂倶楽部付近）に木造2階建、瓦葺きの事務所を建設して本部とし、さらに1938（昭和13）年2月に現在地平松町1番地の高台に新築移転した。

この本部事務所は木造2階建、スレート葺きで、2棟とそれを結ぶ廊下を持つ。外観は旧三井田川炭礦病院（すでに取壊す）とよく似ており、おそらく三井系関係会社によって建設されたものであろう。図面等は不明である。本事務所は機能性を主とし、意匠も凝ってはいない。使用材もそれほど良質ではなく、かなり老朽化しているが、現在も三井石炭鉱業の田川事務所として使用されている。筑豊の大手炭鉱の事務所として建設当時の外観と内部を最もよく残している。

5 百円坂倶楽部

炭鉱における生産とは石炭の採取であるから、炭鉱の開設は炭層の存在に規定される。そのため既存の地域社会とは別に生産設備を中心とした完結した鉱業社会を形成することが多い。この社会の一つのコアとして集会所が設置される。集会所には職員集

所と坑員集会所がある。もちろんこれは炭鉱の規模や経営者の経営方針により様々な形をとる。集会所は主として職員用あるいは坑員用厚生施設であるが、ほとんどが来客用接待・宿泊施設を兼ねる。

百円坂倶楽部は三井鉱山が田川に進出するとすぐに1901（明治34）年に設置された職員用倶楽部である。名称は職員社宅街が職員の給料によって羨望をこめて呼ばれた地名に由来する。建設後何度にもわたり増築・改修が行われたと思われるが、その経過は明らかでない。そのため建築当初の規模・外容・内部等はわからない。現在の倶楽部は木造、平屋、瓦葺き、建坪197.9坪（敷地493坪）の建物である。総室数は16室、うち洋室（応接室・会議室・事務室等）6室、和室10室、畳数76畳である。和室の欄間に田川の風景を背景にした田川鉱業所の透彫りがある。

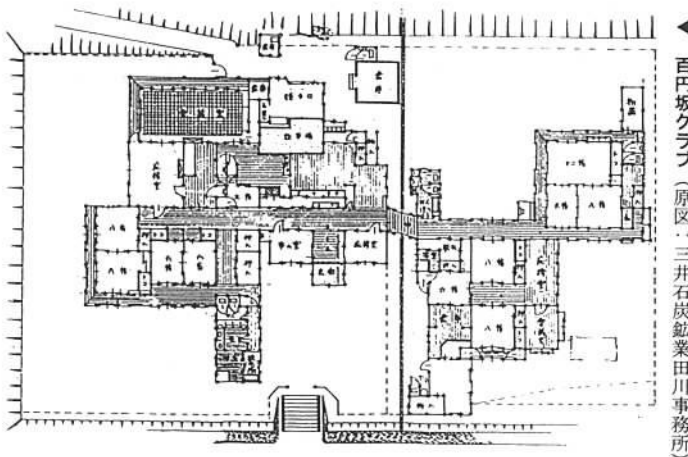
百円坂倶楽部は筑豊に現存しているもっとも古い炭鉱倶楽部である。
（東定・深町）

参考文献

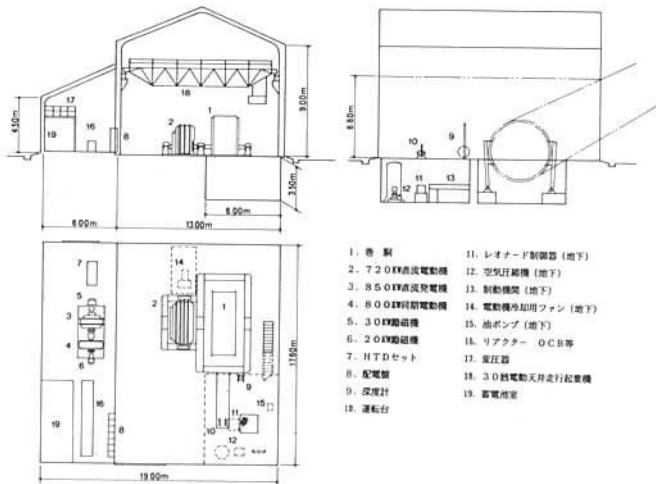
【田川市史 中巻】（田川市役所 昭和51年）

【私たちの世紀—三井鉱山の百年】（三井鉱山株式会社 平成2年）

「三井田川炭山沿革史」（九大石炭研究資料センター【石炭研究資料叢書】No.11 1990年）



百円坂クラブ（原図：三井石炭鉱業田川事務所）



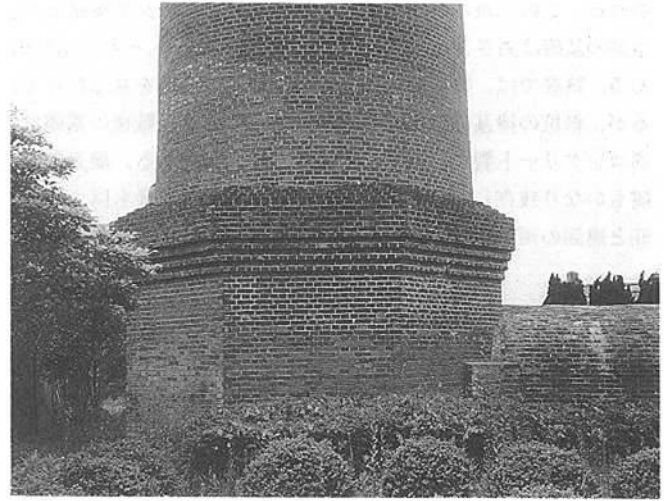
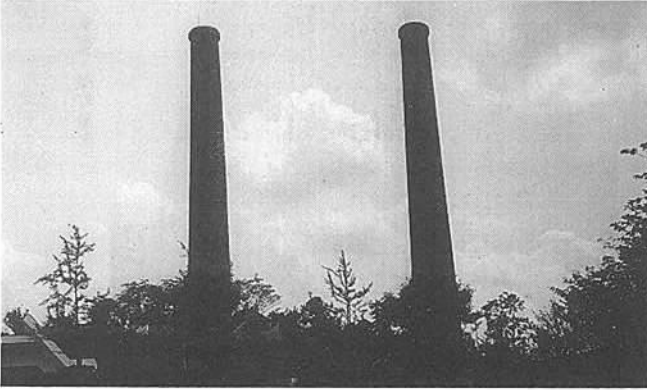
▲ 第三坑四尺竖坑720kW巻上機巻室（原図：田川市石炭資料館を改図）



▲ 第一竖坑槽（1992年東定撮影）



▲ 百円坂クラブ（1992年東定撮影）



左上 本部事務所 (1992年東定撮影)
 左下 大煙突 (1992年東定撮影)
 右上 大煙突細部 (1992年東定撮影)

49 三菱飯塚炭礦二坑本卸・二坑右卸捲基礎

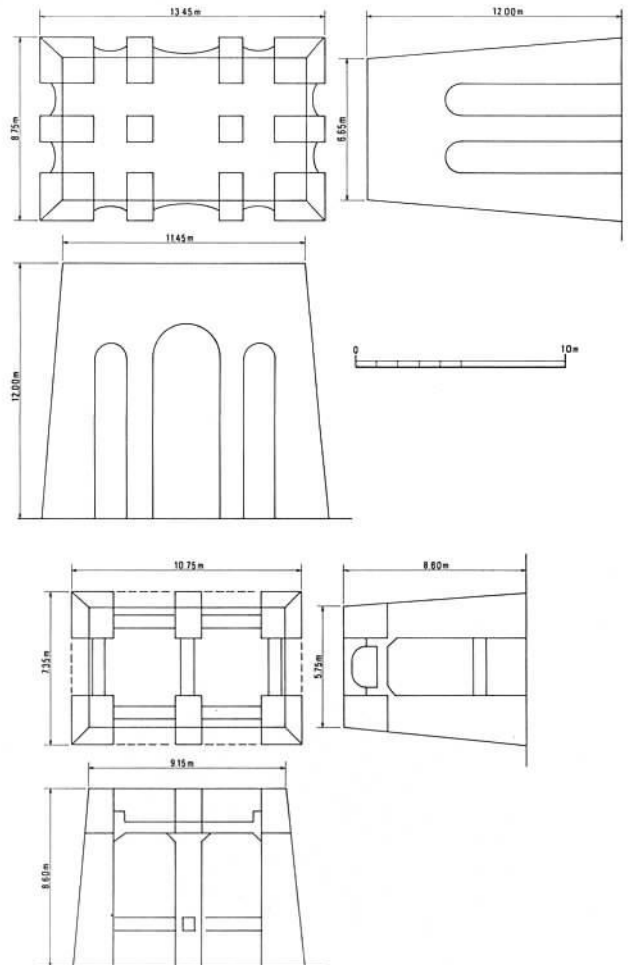
嘉徳郡穂波町平恒11組 1931 (昭和6) 年頃
 鉱業 炭鉱 煉瓦造

三菱飯塚炭礦は中島徳松経営の飯塚炭礦を三菱が引継いだ炭鉱である。1915 (大正4) 年中島徳松は大徳炭礦 (飯塚炭礦の前身) の経営に着手すると、多数の坑口を開削する独特の方法で、数年後には年出炭高50数万トンの大炭鉱とした。この積極的経営のための資金は朝鮮銀行を始めとする多数の銀行からの借入によったが、第一次大戦後の不況で行き詰まり、1923年下期には30万円近い損失を見るにいたった。

この経営危機のため、飯塚炭礦は1924 (大正13) 年8月から10カ年間三菱鉱業の委託経営に付されることになった。三菱が引受けた当時は鉱区面積95万坪、出炭高55万トン、鉱夫数6400人の炭鉱であった。しかし委託経営の途中1929年、三菱は中島鉱業所有の株式全部を譲受け、鉱名も飯塚鉱業と改称した。その後同鉱は1936年三菱鉱業に合併し、戦前最大年出炭高69万トン、戦後30万トンを記録したが、1961 (昭和36) 年逸早く閉山して第二会社に移行した。

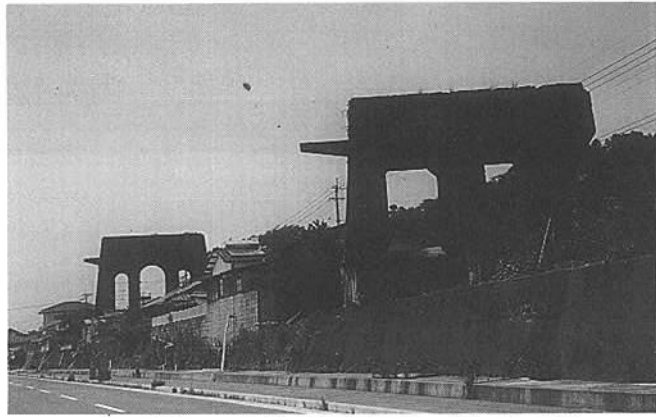
三菱が委託契約を破棄した原因は、三菱の操業合理化政策にとって中島の最低設備投資をもって最大の出炭をするという政策や独特の労務政策が足かせとなったためである。三菱は経営権の全てを掌握すると、納屋制度の廃止、売勘場の改革を行ったが、合理化でもっとも力を注いだのは坑口の整理であった。中島時代の11の坑口は既に8に整理されていたが、これを2に集約した。二坑はこの時小浦坑・西ヶ浦坑と統合された。

二坑本卸および右卸捲基礎はこの時の集約合理化過程で、1931 (昭和6) 年頃築造されたものと思われる。捲基礎とは捲揚機を据付けた土台である。通常、斜坑は平行して二本開削され、本卸坑道は入気および石炭搬出に、連卸坑道は排気および人道のために使用される。捲揚機は石炭搬出や人車のために各斜坑口に設置



▲ 二坑本卸・二坑右卸捲基礎 (原図：三菱マテリアル筑豊事務所)

される。この二坑本卸捲基礎と右卸捲基礎は赤煉瓦で築造され、本卸の基礎は高さ2m、右卸の基礎はやや小さいが、それでも8.6mある。筑豊では、堅坑遺跡は三井田川伊田堅坑槽を見るだけであるが、斜坑の捲基礎はかなり見ることができる。戦後の基礎は鉄筋コンクリート製で、戦前のは多くが煉瓦製である。煉瓦製の基礎もかなり残存しているが、三菱飯塚の捲基礎は最も巨大で、本卸と連卸の両方が残っている唯一の遺跡である。(東定・深町)



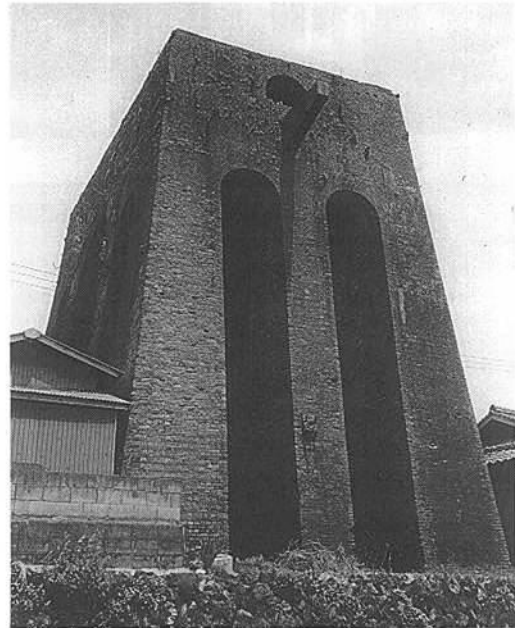
▲ 二坑本卸・二坑右卸捲基礎 (1992年、東定・深町撮影)

参考文献

「中島徳松翁伝 上下」(九大石炭研究資料センター『石炭研究資料叢書』No.6・7 1985・86)

麓 三郎『三菱飯塚炭礦史』(三菱鉱業株式会社 昭和36年)

『三菱鉱業社史』(三菱鉱業セメント株式会社 昭和51年)



◀ 二坑本卸 (1992年、東定・深町撮影)

50 上田鉱業所二尺坑坑口

田川郡川崎町大字池尻181-3 1941(昭和6)年頃
 鉱業 炭鉱 鉄筋コンクリート造

上田清次郎を代表とする上田鉱業所が田川郡川崎町で本格的に炭鉱経営に着手したのは1940(昭和15)年である。翌41年頃川崎大字池尻に二尺坑坑口が開削されたという。上田鉱業所や二尺坑については不明な点が多く、今後調査を必要とする。

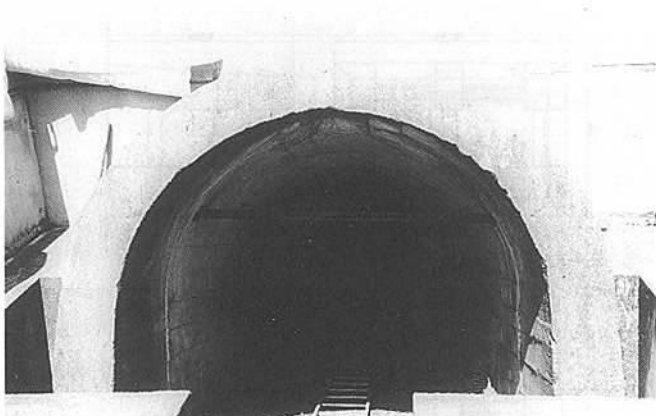
この斜坑口は鉄筋コンクリート捲きで、高さ約2.5m、幅約3.0m、坑口から5~6m下ると水没している。斜坑は本卸と連卸の二坑が平行して開削されるが、この坑口は二尺坑連卸で排気用坑口であった。そのため坑口を2mくらい入った天井に直径60~70cmの円形の穴がある(現在は塞がれている)。排気用扇風機取り付け跡

である。本卸はこの坑口に平行して数m離れたところに開削されていたが、現在その痕跡を全くとどめない。

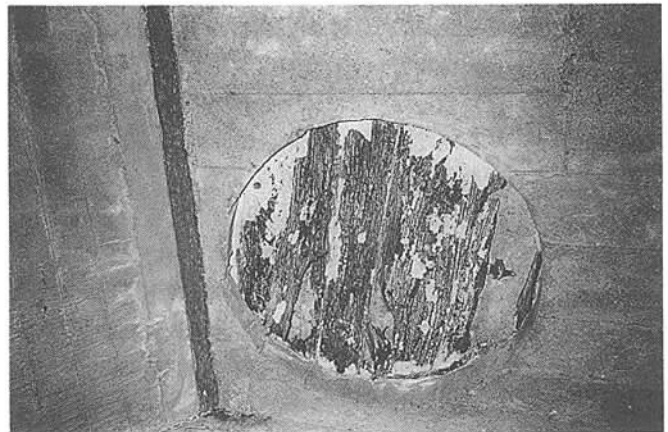
廃坑後の坑口廃止は通産大臣への届出義務があり、危険防止のため密閉される。この二尺坑坑口は密閉されず、操業時のまゝを示している(排水しないため水没しているが)筑豊唯一の坑口である。(東定・深町)

参考文献

『筑豊石炭礦業史年表』(西日本文化協会 昭和48年)



▲ 坑口 (1992年東定・深町撮影)



▲ 天井の扇風機取り付け跡 (1992年、東定・深町撮影)

1. 九州大学の沿革

a 医学部の沿革

九州大学の前身であった福岡医科大学は、明治36年3月24日、勅令第54号をもって京都帝国大学の一科として誕生したものであるが、九州各県の誘致競争（特に熊本県が強い誘致運動を行った）が激しく、地元福岡の強い帝国大学設置運動の結果、34年12月の予算委員会での時の文部大臣であった菊池大麓が福岡に医科大学を設置することを確言したことで設置場所の問題に終止符がうたれ、初期の設置構想は法・工・医科大学をもつ総合大学であったが、明治35年度の予算の関係から、臨時閣議により医科大学の一分校を設けるのみにとどまり、35年度からその一部を実行することになった背景をもっていた。

明治36年の創立第一年目は、解剖学・内科学・外科学・眼科学・生理学・医化学の6講座をもって出発し、一方建物の建設は、大学設置の勅令の前から県立福岡病院内に大学建設事務局を置き、明治36年には病理学・解剖学・生理学・医化学の教室と事務室が竣工した。また同年の4月には、県立福岡病院の敷地、建物、器具・機、図書類を福岡県から引き継いだ。この中で建物関係は、延床3,262坪（58棟）で、外科・内科・産婦人科・眼科・小児科・病理部・薬剤部が該当し、その見積額は約27万円であった。明治37年5月には、病理学、小児科学、衛生学の開設、解剖学、外科学、内科学の講座増設、38年3月の薬物学・婦人科学・産科学の開設、内科学の講座増設、39年4月の皮膚病学、徴毒学、精神学、法医学の開設が行われ、これを機に医学部に求められる最低限の教室が確保された。明治40年2月には耳鼻咽喉科学教室の開設、その後は病理学、解剖学、内科学の充実、そして42年には整形外科が加えられた。また明治40年12月12日には福岡医科大学第一回の卒業式が行われ、58名が卒業した。明治44年になると九州帝国大学の分科、医科大学となり、京都帝国大学福岡医科大学の教職員はそのまま九州帝国大学に移管された。九州帝国大学発足当時の講座数は、解剖学3、病理学2、薬物学1、生理学1、医化学1、内科学3、婦人科学・産科学1、小児科学1、外科学3、整形外科学1、皮膚病学1、徴毒学1、精神学1、衛生学1、眼科学1、法医学1、耳鼻咽喉科学1であった。また大正8年の帝国大学令改正の際は、16種、24講座であった。

b 工学部の沿革

医科大学の開設以降も総合大学設置の要望は強く、明治39年の日露戦争のあと、西園寺内閣の文部大臣、牧野伸顕が国民教育の拡充計画をたて、義務教育年限の延長、各種高等教育機関の設置と、並びに帝国大学の増設を提示したことから、九州帝国大学問題が表面化した。そして明治40年度の臨時予算の中で福岡工科大学、東北帝国大学理科大学、札幌農科大学に対する創設予算が組まれた。しかし、戦後の不況により財政が逼迫し予算の目途がたたなくなっていたが、古河財閥からの教育事業用の寄付金100万円の申し出により設置計画が実現化した。福岡工科大学関係では建物10棟、延床3,422坪、60.8万円に古河財閥の寄付があてられた。一方、地元福岡県でも明治39年11月の県議会で工科大学設置に対して将来、農科、法科、理科の各分科大学の設置を要望しつつ、国庫に対する25万円の寄付が決議され、敷地は当時、粕屋郡に属してい

た箱崎町に決定され、6万坪の土地代は福岡市、粕屋郡、地元の箱崎町（一部の土地も提供）の寄付でまかなわれ、福岡市は約88千円を提供している。しかし、この地は箱崎でも良好な畑地のため、取得には反対運動も伴い苦労があった。

以上のような経過をたどり、明治40年5月25日に工科大学創立準備委員会が発足し、同年12月21日勅令第448号をもって九州帝国大学設置の公布、449号をもって九州帝国大学工科大学の官制公布がおこなわれ、43年12月には勅令第448号の九州帝国大学設置が公布され、文部省令第38号により44年1月1日に九州帝国大学工科大学の開設が決まり、44年3月31日には京都帝国大学の一部であった福岡医科大学を離属させ、工科大学の2分科の総合大学として発足した。また明治44年3月30日、勅令第48号を以て講座が決定され、土木工学3、機械工学3、電気工学3、応用化学4、採鉱学2、冶金学2、数学・力学1の合計19講座となり、4月1日から施行され、9月11日に工科大学の授業が開始された。また同日の勅令第128号により、物理学1、化学1、材料強弱学1、建築学1の5講座が新設された。その後も講座の増設が図られ、大正8年2月の帝国大学令改正時は、13種31講座となった。さらに大正9年10月、文部省令第28号により造船学科が工学部に設立され（大正10年4月より授業開始）、昭和12年には航空学科が増設されるに至った。

c 農学部の沿革

大正6年から、九州に農科大学を設置する計画が文部省の中で熟し、医学部同様の激しい九州各県の誘致運動が展開されたが、福岡県は県費による農科大学設置の要請を図り、大正7年の県議会の臨時予算で大正7年から12年間に亘り寄付金を計上する議案を通過させた。この寄付金は合計1,348,000円になり、実際は増額され、建設費のほとんどがこの県民による出費、寄付金によってまかなわれた。敷地は既に取得していた工科大学東隣地（12,861坪）と決定され、その後の隣地民地の買収、農商務省からの管理換えを含め、合計48,301坪となった。大正8年2月7日には勅令第13号をもって九州帝国大学農科大学の設置が認められ、翌9年8月27日には勅令第341号により「農学部（帝国大学令の改正により農科大学が農学部になる。他の分科大学も同様）：農学2講座、動物学2講座、植物学1講座」が置かれた。授業は大正10年4月より開始され、11年には勅令第291号により農学部に蚕産学、農業工学、農業第三、園芸学、農芸化学第一・二、農産製造学、林業第二・三・四の10講座が増加され、大正12年3月の勅令第232号により畜産第二、経済農政第二、気象学、統計学、農芸化学第三、林学第五の5講座が追加された。

d 法文学部の沿革

大正8年の教育調査委員会は、同11年に東北・九州帝国大学に設置予定の「法学部」に対して、幅広い教養をもつべきとの観点から「法文学部」を置くこととした。この背景には東京・京都大学には法学・経済・文学の3学部を独立して設置するものの、地方の帝国大学の充実もその費用のよりどころに（財政的理由）問題を抱えていたことにもある。敷地は現工学部の西側で民地約10軒、倉庫5～6軒棟が存在した北海門戸町に選定され、大正11年

6月には民地3.47余坪を買収、若干の内務省からの管理換えを含めて法文学部の敷地となった。以後、大正13年になると九州帝国大学の評議会にて仮課程の哲学科、法律学科、経済学科設置が決められ、翌年の4月20日には第一回の入学式が挙行され、年次をおって補充整備され、昭和2年の勅令第307号をもって当初予定の44講座が全て開設された。昭和2年3月には法文学部とは別の、独立した建物の心理学教室が竣工している。また法学部において、工学部の実験室と同じ意味、機能をも果たすのが図書館であるとの観点から、大正14年に法文学部の校舎と道路を挟んだ反対側に図書館が建設され、さらに当学部の演習制度の一環として、昭和12年8月に鉄筋コンクリート造の演習室が完成、その後は産業労働研究所（現石炭研究資料センター）となった。戦時中は「教育ニ関スル戦時非常措置方策（昭和18年）」の閣議決定により、法文学部の学生を防空上、授業の見地から京都帝国大学への委託する案が文部省から内示され、これを教授会が棄却する決議を出し難局をのりこえた。戦後になると昭和24年4月の文部省令第10号により東北大学と九州大学では法学部、経済学部、文学部が独立設置された。新しい建物は昭和29年の法・文・経・教・本館第一期工事から、39年の第五期工事までで完成し、発祥の地から離れ、国道3号線沿いのキャンパスに移転した。

2. 各学部の建築

a 医学部の建築

先に述べたように、前身の県立福岡病院内に大学建築事務所が設置され、医科大学の施設建設の設計が行われた。明治36年には病理学、解剖学、生理学、医化学等の基礎医学関係の教室が竣工し、この年には事務室も完成した。以後は明治37年の薬庫調剤室、薬学部教室、学生控室、看護婦寄宿舎、汽罐室付属屋が、38年には解剖学、生理学教室付属屋、屍体冷蔵庫、東九病棟、東十病棟、医院臨床講義室、屍体焼却所が、39年には衛生学法医学教室、医院消毒室、汽罐室付属唧筒室、伝染病室（第二内科）、東十一病棟、医院臨床講義室講堂、X線室が、40年には内科・外科診察室、産婦人科・眼科診察室が、41年には生理学教室付属実験室、病理学講堂、図書閲覧室、解剖学・病理学教室、医院標本室が、43年には精神病学教室が竣工し、以上をもって福岡医科大学時代の建設は終わったが、その建設はほとんどが木造であった。この中において初代の学長の大森治豊は、医科大学創立とともに工事設計委員となり、創造的、合理的に教室その他の設備計画をつかさどった。大正期に入ると、10年には耳鼻咽喉科教室が、12年には眼科教室が、14年には第二外科教室が、14年には初めての鉄筋コンクリート造となった薬局が竣工している。

大正14年8月30日、医学部付属院内中央図書閲覧室の床と第三内科研究室の天井から出火し、第一・二・三内科、第一外科、整形外科の教官室、講義室、医局、研究室、講堂、東九病棟、東十一病棟、南・北隔離病棟、中央X線室、黄疸出血性スピロヘータ病血清製造室、内科外科動物室の延約2,510余坪が焼失した。その後は昭和3年に小児科、婦人科学、産科学教室が竣工し、同年には医学部25周年事業の一環として正門の改装が行われた。大火災の後は、一部に木造建築が使用されるものの、耐火建築が主流となり、昭和2年に第一外科及び病室が、6年には文部省からの指示により、第一・二・三内科を一つの建物とした合同内科が、8年には耐火造の看護婦寄宿舎、法医・衛生・細菌学教室が、10年には第二外科、法医・衛生・細菌学教室第二期工事が、そして12年には中央事務室及び中央講堂が完成している。

b 工学部の建築（法文学部を含む）

キャンパスの建設は明治40年の予算計上から開始され、同40年、41年に設計作業が行われ、42年には測量設計と敷地周辺の仮囲い、急用建築工事が行われ、44年2月には学生控所・食堂が竣工した。なおこの建物は、大正12年12月に第二学生集会所として法文学部敷地内に移築された。以後の建築は、明治44年に教室1棟、事務室および付属棟が落成し、45年には講堂、南教室が完成した。大正2年8月になると工科大学の中心施設の工学部本館が竣工した。赤煉瓦造2階建のルネサンス様式で、延床=1,123坪、工費=91.2万円、土木、機械、電機、応用化学、採鉱、冶金の6学科の教室を包括する大規模なものであった。大正12年には、偉容を誇った上記の工学部本館が全焼し、その赤煉瓦と土台の石を用いて大正14年に第一・二新館（仮実験室・研究室とも表現されていた。現在はそれぞれ九州大学事務局本館、文部省施設部）が古河財閥の援助により建設され、開校時とこの新館建設に対する古河の援助を示した碑文が事務局本館玄関の右側壁面に掲げられている。昭和に入ってからからの主要な建設は鉄筋コンクリート造による不燃化が図られ、2年の応用化学教室、5年の工学部本館、高周波電気および電気工学実験室、7年の高温度化学実験室、8年の磁気分析実験室、9年の煉炭および回鉱実験室、11年の化学実験室、13年の採鉱学実験室、14年の航空学教室などが該当する（いずれも竣工年度を示す）。以降の建設は、終戦までは全て木造であった。

c 農学部の建築

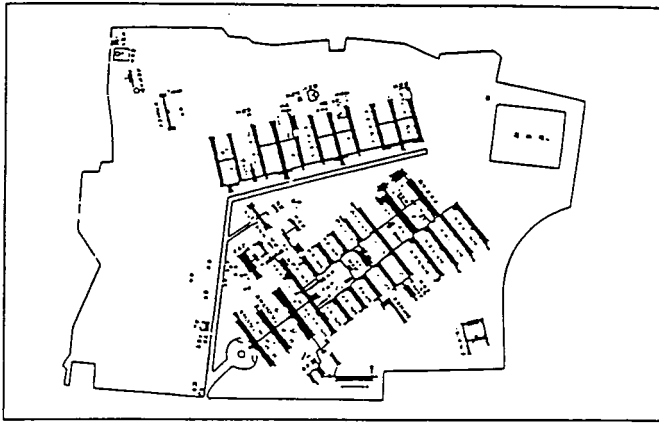
農学部の建物は、大正9年から生物学本館、農学部教室・付属実験棟に着手され、翌年に完成している。当時設計担当は課長が倉田健、技師が坂部保治であった。また同年には動物学教室、11年には農学部本館が建設された。大正12年の勅令第232号により学科・講座が増設されるとこれに伴い、農芸化学本館（大正12年）、林学部教室・付属屋（13年）が建設され、この頃をもって、ほとんどが木造であるが、諸施設が完成した。昭和に入ると小規模ながら校舎の不燃化が図られ、2年に農芸化学実験室が、3年に林学実験室が完成したが、不燃化の遅れは、6年の農芸化学本館焼失となり、再建は13年の鉄筋コンクリート造の完成まで待たねばならなかった。火災の経験を生かし、昭和10年より各教室に分散している図書の保管と火災予防を図るために書庫及び標本室の建設に取り掛かり、昭和11年3月に完成した。

3. キャンパスの変遷

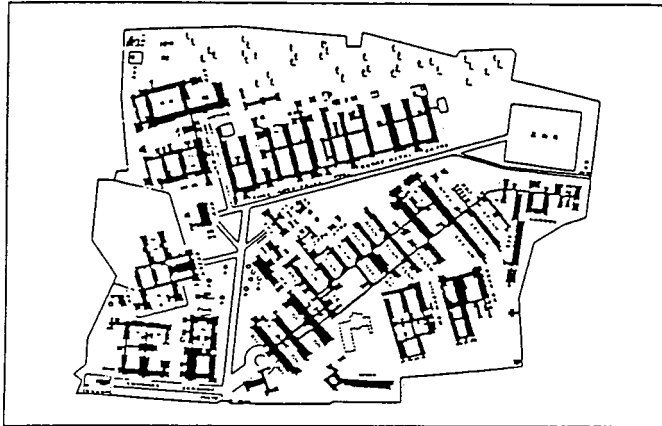
a 医学部

箱崎の工学部キャンパスが明治44年以来の基本的な各施設配置の軸線、道路がトレースできるのに比べ、今日の医学部堅粕キャンパスからは福岡医科大学当時を偲ぶものはない。唯一の例外は正門門衛所くらいである。その理由は二度にわたる火災にあった。福岡医科大学時代の施設建設が終わった明治43年以前の状態は40年のキャンパス配置図によって明らかになる。この図では正門の位地は変わらないが、現在と異なり主軸がここから45度右側に振れ、南北軸に近いように、建物が東西に平行な状態で、手前から診察室、内科教室、病棟と北に続いている。建物も木造のため大型なものがみられない。資料不足で断言はできないが、この中に福岡病院からの移管分が含まれていると思われる。敷地の北西側には医科大学の基礎部門の法医学・衛生学・医化学・生理学・解剖学・病理学・薬物学等が平行に並んでいた。しかし、南西側の付属病院側とは軸線がずれていた。この理由は明らかでない。

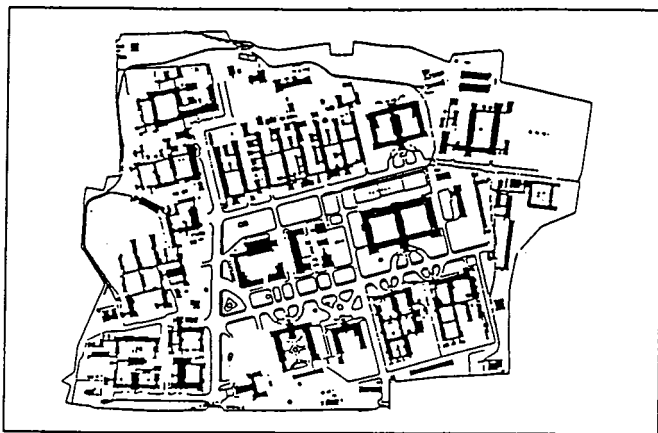
大正14年の大火災の前、施設がほぼ完成した時代の配置図によ



明治40年（1907年）



大正14年（1925年）



昭和28年（1953年）

▲ 堅粕キャンパスの変遷（「軌跡と布石」1991九州大学施設部刊より）

ると、正門から右側はその後に施設が増設されているものの、旧状と変わりが無い。一方、左側はそれまで運動場や空地であった場所に小児科病室、図書閲覧室、精神病教室・病室と耳鼻咽喉科教室、病室が建設されている。これらは敷地との関係からか前面道路と平行配置になっている。この配置は大正14年の大火災により大きく変わり、焼失地域の再建は、これを免れた西側の建物の軸線を基準に道路配置がなされ、昭和3年竣工の旧第一外科棟、6年の合同内科棟、9年の整形外科棟など大規模な鉄筋コンクリート造による耐火建築が建てられた。火災を免れた西側の各教室、東側に位置する施設は昭和28年の配置図まではそのまま残っていた。ちなみに正門は昭和3年、医学部創立25周年事業の一環として、卒業生からの寄付1万円により建て直され、幅が8間に広げられた。

昭和40年代に入ると、老朽木造建築の建替えが行われ、正門左

奥に外来診療棟・中央診療棟・病棟の巨大建築が建てられ、他の教室も鉄筋コンクリート化されるなどして、今日の姿になった。福岡医科大学当時のものは、正門と引き家された解剖学教室を除けば、多少軸がずれた正門から奥に伸びる道路、この道路が中央診療棟の脇で右に折れて続く道路（拡幅されている）、その先の運動場しか残されていない。

b 工学部（法文学部を含む）

建物の配置状況、キャンパス様子を時代を追って観察すると、工科大学本館完成当時の工科大学配置図（正式には九州帝国大学平面図）では、

地坪＝六萬坪六合二勺五才

建坪＝参千七百二拾四坪五合

内——煉瓦造＝壹千八百三拾五坪二合五勺

——木造＝壹千八百八拾九坪二合五勺

外ニ工事着手中ノモノ

木造＝七拾四坪

九州帝国大学用地：地坪＝壹萬貳千八百六拾壹坪

と敷地と建物面積の概要が記され、図面では現在の工学部本館裏のほぼ南北軸の長い道路に沿って西側に、南側から北に向かって煉瓦造2階建の第一分館、煉瓦造平家建の電気実験室、木造平家建の第二分館、木造2階建の第三分館、煉瓦造2階建の第四分館（理科教室）が並び、これより奥の西側には小規模な実験室や付属建物が建設され、その先は松原であった。なお運動場はこの道路の北端に位置していた。これに対し、東側は堂々としたルネサンス様式の工学部本館とキャンパス内に最初に建設された木造平屋建ての事務室、明治45年建設の講堂等が位置している。正門は位置的には現在と同じであるが、二面の道路の交差点を生かすように斜めに付けられ、門の先には本館前の前庭があるなど、東側が表にあたる扱いがなされていた。現在の通用口は表門と記され、通常の入りはこらちが主であったと思われる。工科大学本館完成当時とあるので、大正前期（2年以降）のキャンパスの状況を示している。

次のキャンパスの発展は昭和6年当時の工学部配置図の中から窺える。基本的には大正初期と同じであるが、南北に長い道路の西側では建物が増え、さらに西側に道路が配置され、この両側も建物が建ち、松原は後退している。また東側では昭和5年に竣工した工学部本館をはじめ、その前面には消失した旧本館の煉瓦を用いた二棟の本部建築（大正14年）が建設され、この南側には図書館、さらに敷地を増設した所に法文学部本館が位置している。北側にあつては応用科学教室、造船学教室等が建設され、広い敷地も建物で埋められるようになった。昭和6年の配置図になると正門は現在と同じとなり、表門は通用門と改称されている。倉田健の設計した建物はこの時期には全て完成している。

昭和36年当時の配置図になるとキャンパス内は建物で埋め尽くされ、第一分館のように開校当時の古い建築が建て替えられはじめています。今日では西側のほとんどの建築が近代的なものに建て替えられ、戦前までの建築は主に東側に残っている。

c 農学部

農学部キャンパス内の移り変わりを、残された建物配置図からみると、学部の設置が認められた大正8年から3年ほどたった時には、旧工学部運動場の東側に接するように動植物学科教室が建てられ、南側には農学科付属実験室と事務所が建設された。農学部の主要道路は農芸化学本館前のほぼ南北に走るものと、この建

築の正面から東側に伸びるものでT字形がつくられ、この二本の道路は現在のキャンパスでもそのまま残っている。

大正14年になると、講座の充実とともに、キャンパス内にも建物が多くなり、動植物学科研究室の前（東側）は、ほぼ同規模の農学科教室が建設され、その突き当たり位置する農芸化学本館（焼失前の木造）がピスタをつくっていた。また敷地の東側には南北道路に沿って土工学教室とその付属実験室が竣工し、その先の小規模な寄宿舎や作業所が建設され、ほぼ敷地の南側から北側まで建物が分布するようになった。また土工学教室の前には農芸化学教室と同じように、ひろい道路が南に向かって配置されている。その他、小規模な実験室、温室、資料室などが敷地内に点在するようにもなった。昭和3年当時もこれとあまり変わらない。

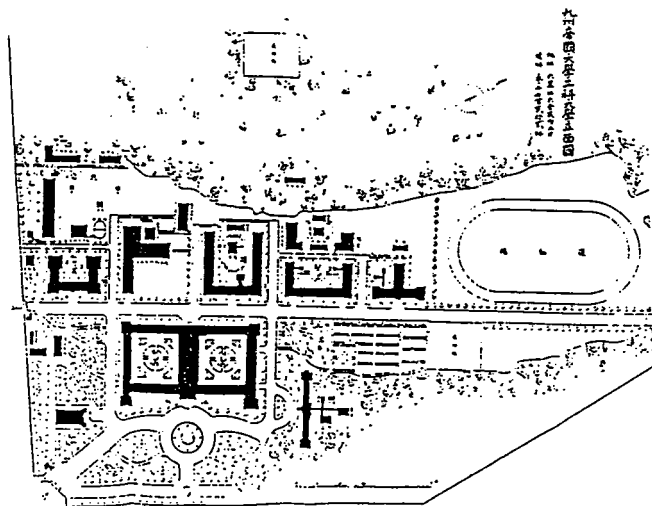
（片野 博）

昭和12年の配置図になると、農芸化学教室の焼失に伴い、南北通りのアイストップがなくなったが、敷地が西側（現国道3号線側）にも増設されるに伴い、キャンパス西側に砂防工学実験室の大型建築や、小規模なものが建設され、農学部南端には理化学部の仮教室が4棟建てられている。以降戦後までは大幅な変更がなく、戦後の老朽化建築の建て直しにより、建物位置の変更、大規模化が行われ、南側の敷地にあってはオープンスペースをもつ空間となり、今日に至っている。

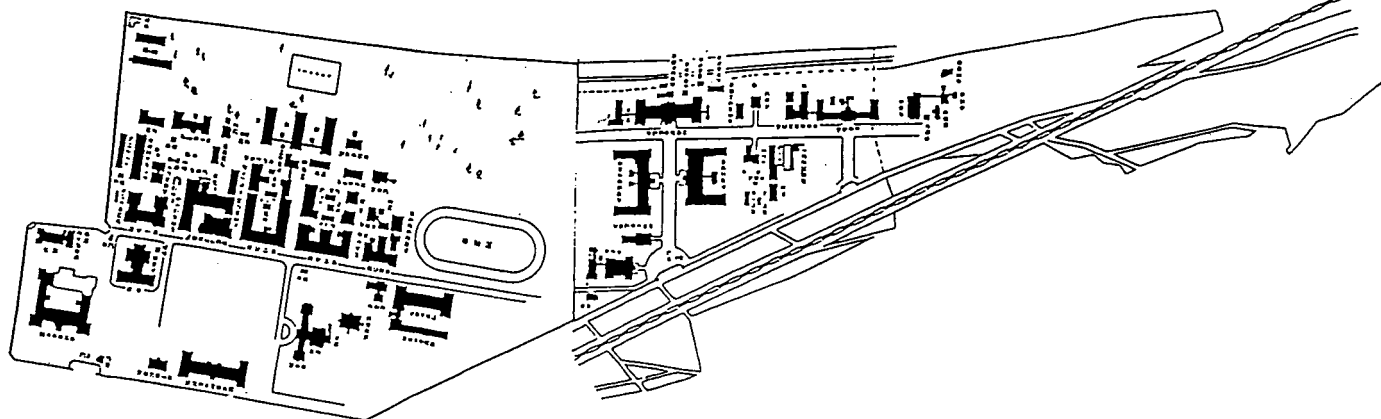
4. キャンパス施設の設計者

福岡医科大学設置以前から、県立福岡病院構内に設けられた文部省建築科出張所で施設の設計が開始され、その後も医科大学設立当時もそのままの組織で建築の計画が行われ、九州帝国大学が

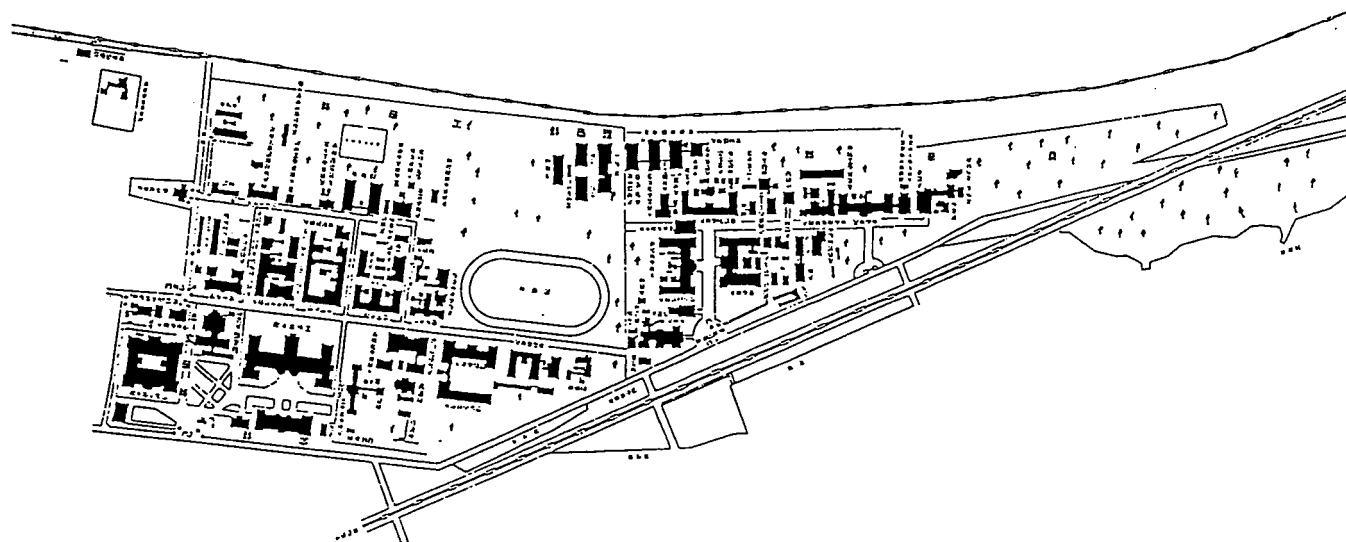
創立した明治44年10月には臨時建築掛がこれを引き継いだ。明治45年3月には帝国大学の中に営繕課が置かれ、設計と営繕の二本だてとなり、大正7年3月になってこれら二つの組織を廃止し、建築課を設置するに至った。戦前における九州大学の工学部キャンパスの建築設計は主に二人の文部技師によって行われた。一人は明治35～37年と39～44年に設計組織に属し工科大学のマスタープランづくりと、それまでの福岡医科大学の施設設計に関与した矢島一雄であり、もう一人は矢島の後を受け、同44年の11月から昭和4年12月の退官まで、このキャンパスのほとんどの設計に携わった倉田健である。特に倉田は独特のデザインモチーフを用いながら、工学部本館、医学部合同内科、法文学部本館、工学部



▲ 大正2年の箱崎キャンパス（『軌跡と布石』1991九州大学施設部刊より）



▲ 大正14年の箱崎キャンパス（『軌跡と布石』1991九州大学施設部刊より）



▲ 昭和16年の箱崎キャンパス（『軌跡と布石』1991九州大学施設部刊より）

別館、医学部薬局等の作品を構内で設計しただけでなく、構外にあっては、門司市役所、久留米市役所等の設計を担当し、設計家に恵まれなかった地方での貴重な役割を果たしていた。

(片野 博)

資料：「九州大学五十年史、通史」、編集・発行：九州大学創立五

十周年記念会、昭和42年11月発行

：「写真集 九州大学工学部、九州大学工学部創立七十周年」、

編集・発行：九州大学工学部

：「軌跡と布石、九州大学施設部80年記念誌」、編集・発行：

九州大学施設部、1991年

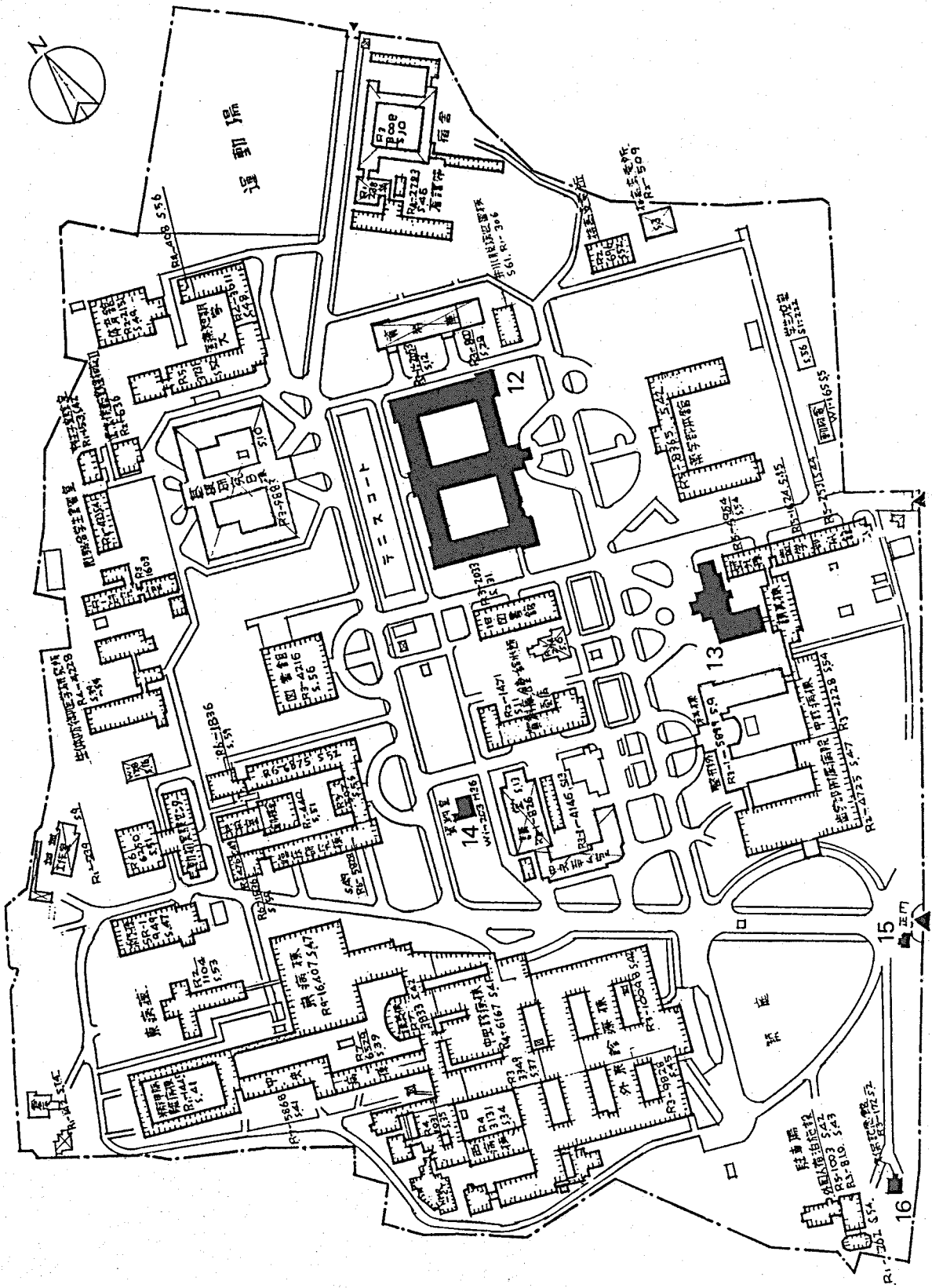


▲ 医学部航空写真 (1964年当時、KU-64-IX、国土地理院)



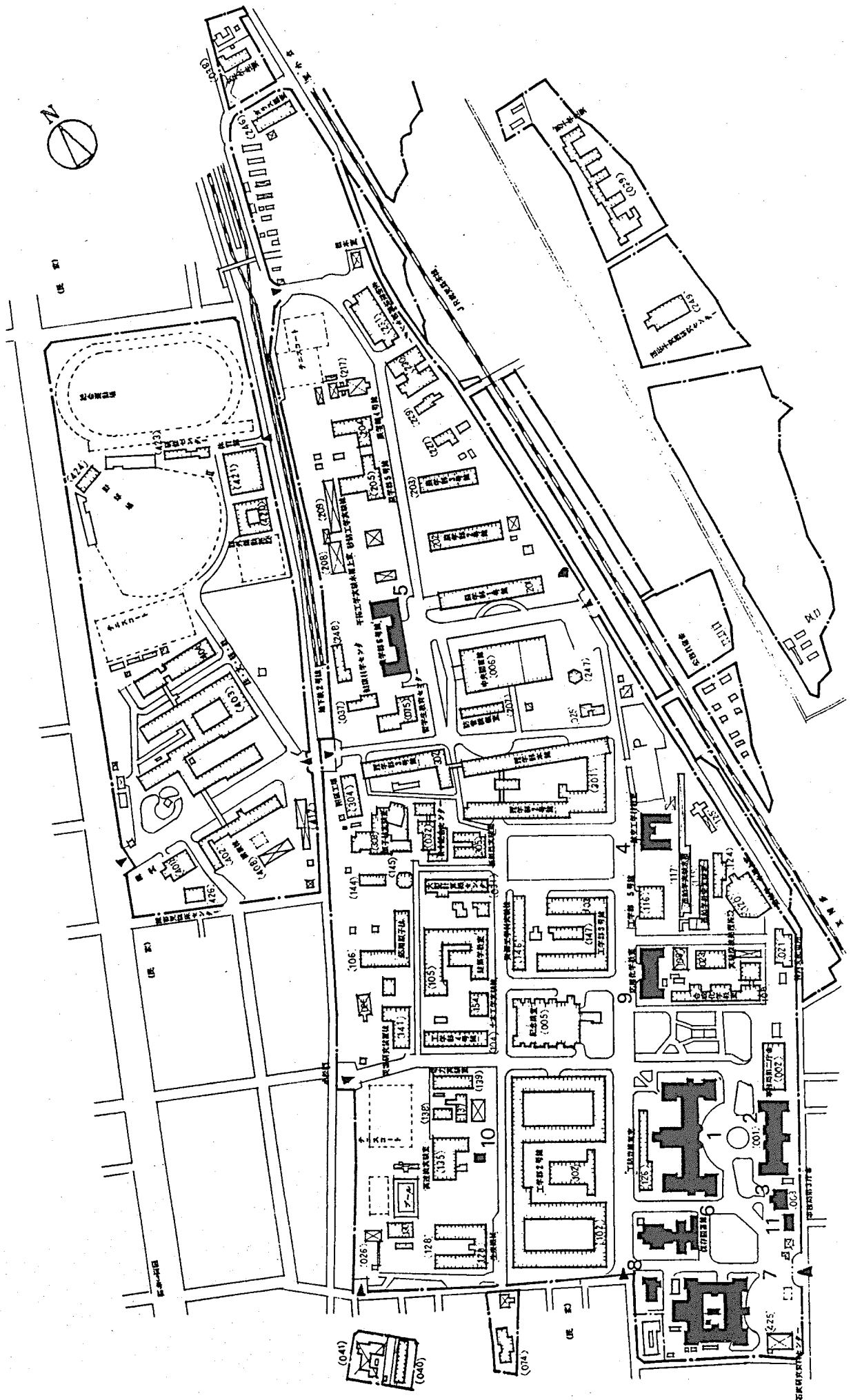
▲ 本部航空写真 (1964年当時、KU-64-IX、国土地理院)

建築物配置図



▲ 医学部 (番号は本文の進構説明番号と対応する。原図：九州大学)

建築物配置図



▲ 本部 (番号は本文の遺構説明番号に対応する。原図：九州大学)

01 九州大学工学部本館

教育 学校 1930 (昭和5) 年11月竣工
 鉄筋コンクリート造3階建 (一部地下室、塔屋付)
 建築面積=3.043㎡、延床面積=10.959㎡
 間口=約106m、奥行=約48m 倉田 健 清水組

現在の工学部本館は大正12年に消失したルネサンス様式の旧本館と同じ位置に、工費89万円で昭和5年に建築された。その規模やデザインが工学部、あるいは箱崎キャンパスの象徴的存在になっている。なお工学部本館を再建するにあたって、耐火性に優れた鉄筋コンクリート造とすること、火気を扱う化学実験室は別棟とし、本館内には教官室、講義室、図書室、標本室の構成にすること、標本室を一ヶ所に集めることの要望が出された。

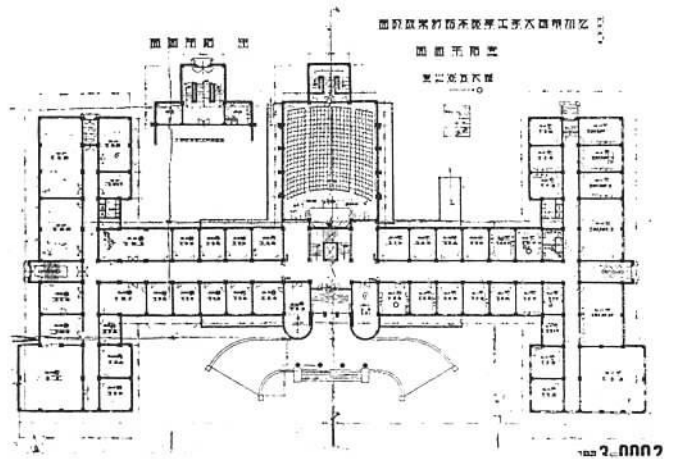
工学部本館は、中央に塔屋がそびえ、下部にはポーチ付きの玄関部をもち、建物の形状は、ここを中心軸に左右対称をとり、端部に大きな翼部が突出している。なお塔屋は、高さ36mあり、建設当時は呉服町の片倉ビルと並んで福岡一の高さを誇っていた。背後は玄関の奥に1本、左右の翼部からそれぞれ1本づつ、計3本の棟が伸びている。この位の建築 (規模が延床=10.000㎡を越えること、時代性) であれば内部に中庭を与えるのが常套的であるが、この建物にはみられない。大略E字型プラス左右の翼部と表現できる。なお中央背後には鉄骨を用いた大スパンの講義室がある。なぜ設計者の倉田がこのような平面形状を採用したのかは不明であるが、同じ彼の作品である法文学部本館の増築前も同じような口の字が閉じない形式を採用していた。

デザインの特徴は、玄関両脇の平断面が円弧状の張り出しにある。このアールは塔屋、中央部の脇に用いられ、モダン性を強調している。また地下室を石積風とし、パラペットと最上階の半分に下見板張り風のタイル装飾を施し、建物の上下の水平線を強調している。また最上階の尖頭窓も同様な効果を与えている。この手法は昭和に入って建設された九州大学構内の他の倉田の作品、例えば応用化学教室、にも見られる特徴になっている。工学部本館はゼセッション風と称されているが、これは抽象化のフィルターを通して鳥を形どった玄関ポーチのブラケット、ポーチの天井の円形のステンドグラス、ライオンの彫刻の施された最上階塔屋の雨樋の樹等、細かな装飾に起因している。全体の形状は、古典的建築に特徴的な左右対称形を基調にしながらも、大きなアールの使用など表現主義建築に近いものが感じられる。倉田は昭和3年に欧州の病院建築の視察から帰っているため、当時の新しいデザインの息吹をこの建物に吹き込んだともいえる。地方において建築家に恵まれなかった時代にあっては、倉田は幾つか構外の建築の設計を依頼されているが、翼部のないこと、ポーチの屋根形状が違うこと等を除けば、同じ昭和5年に竣工した門司区役所 (旧門司市役所) はこの工学部本館と非常によく似ている。

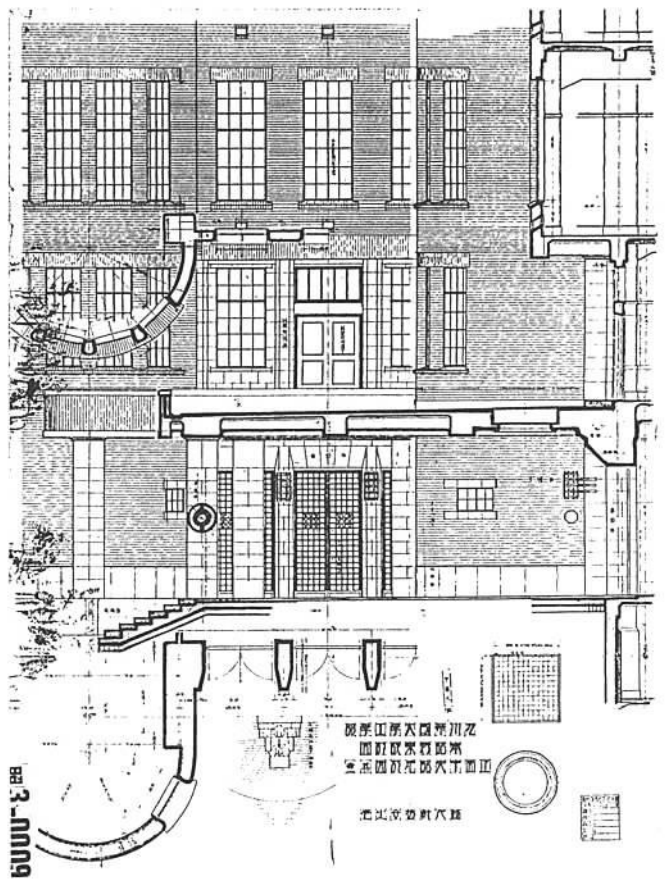
九州大学構内に数々の作品を残した倉田にあって、後期の作風を代表する建築であり、その価値は本館という建物のステイタスのみならず、独特のデザインの面からも高いと考えられる。

最近、外装が補修されて建物の維持状態はよい。構造的破綻もみられない。

(片野 博)



▲ 工学部本館 (原図:九州大学蔵)



▲ 工学部本館 (原図:九州大学蔵)



▲ 工学部本館 (1992年撮影)

02 九州大学事務局本館（工学部仮実験・研究室）

教育 学校 1925（大正14）年3月竣工
 煉瓦造2階建（一部3階）
 建築面積=1,285㎡、延床面積=2,632㎡
 間口72.3m、奥行26.4m 倉田 健 佐伯工務所

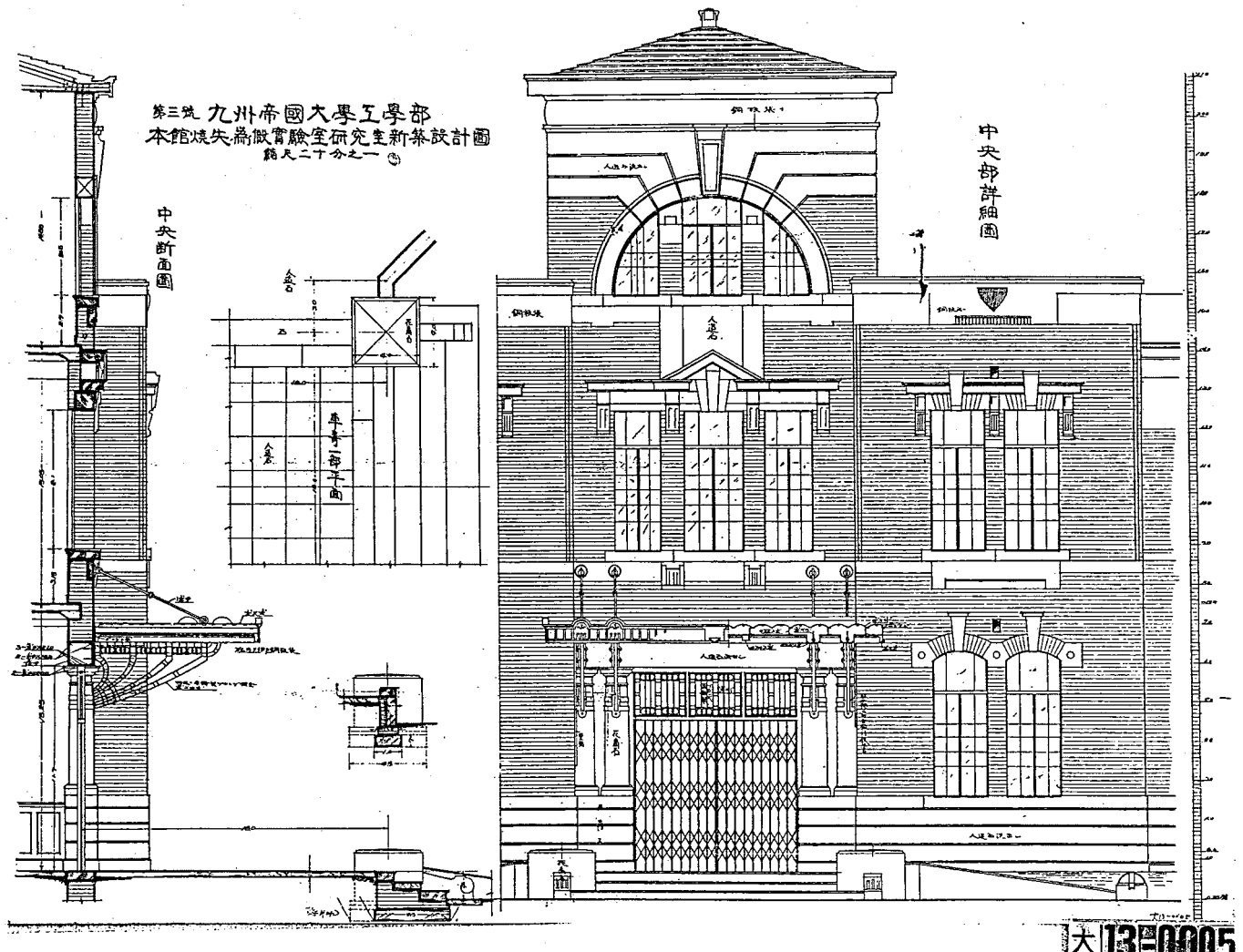
大正12年に焼失した旧工学部本館を本建築に建替えまでの間に使用される目的で建設され、工事の名称は「仮実験室・研究室」であったが、本館完成後は大学事務局本館に使用されるものであり、応急的な建設ではなかった。昭和5年に現本館が完成すると、大学事務局の建物となった。現在でも九州大学全体に関わる事務機構のために使用されている。なおこの建物と隣に位置している現文部省施設部（旧工学部仮実験室・研究室）の建設にあたって、開設時と同じように古河財閥からの援助を受け、銅版台1,400貫匁、セメント5,000樽の寄付を受けた。

平面の形状は非常に間口が長く72mに達し、古典様式建築の定石通り、中央の玄関部と左右端部の翼部が突出している。内部は玄関ホールを入ると2階に上がる階段が位置し（階段の背後が便所）、各部屋はここから左右に伸びる中廊下を介して出入りでき、その突き当たりには階段が位置していた。玄関上の2階には、当初の正確な室名は不明であるが、設計図面には「腰羽目大理石」との仕上げが記入されている最上の部屋として会議室が位置し、細かな装飾を除くと大略当時のままの姿で残されている。

この建物のデザインは、煉瓦造でありながら屋根と2階床に鉄筋コンクリート造を使用した構造形式と関係し、勾配屋根が見え

ないためにかえって長い水平線が強調されている。この鉄筋コンクリートスラブは、九州大学施設部が所有する当時の図面によれば、小梁に配筋はなく、スラブも上端のみに鉄筋が配置され、下端には存在しないなど、構造的にみても補強方法の確立するまでの過渡期のもののように感じられる。なお煉瓦や石材は焼失した旧工学本館のものが使用された。全体のデザインはルネサンス様式を基調とし、石製の窓台が連続して胴蛇腹のような長い水平線がつくられていること、1階のアーチ式窓に抱石が強調されていること、あるいは玄関部に装飾の強調が見られるなど、この傾向が観察できるが、オーダーらしきものが配置されていないこと、細かな装飾に欠けること等は全体を地味な印象にしている。

空間的に大きい勾配屋根がないことが華やかさに欠ける理由であろう。なお軒関係は改修され、当初の軒蛇腹や窓マグサは残されていない。しかし残された設計図ではパラペットに線刻のような幾何学模様が付けられていた。細かな装飾では、床下換気口にブローケン・ペディメントがあるが、線刻で表現され装飾に留意したとは思えない。また現在のポーチ屋根は後設のもので、竣工当時は建物本体から吊られる装飾性の高いものであった。全体的に装飾が簡素な理由は、仮実験室としてコストを圧縮して建設されたことや、設計に時間が取れなかったためであろうか。しかし2階の会議室は華やかで、出入口は大きな円弧状の欄間をもち、その下には両側に框式で、鏡板には葉のようなアール・ヌーボーの影響を受けたと思われる明かり取りの脇壁と観音開きの扉が付き、いづれにも楕円形のガラス窓があるなど、外部よりは多彩である。さらに廊下側の窓の楕円もモチーフが使用され、ガラスが



大130005

真鍮棒で固定されている。部屋の内部は改装され、当初もこのようであったかは不明である。

現在の建物の中に仮実験室として使用された形跡はないが、九州大学キャンパスの発展の変遷を記録する意味では大きな役割をもち、大学の発足にあたって民間の助力が大きな役割を果たした事実を記録する意味でも大切であろう。

外装は手が増えられ、破損は見られないが、パラペット回りは当初の装飾が失われている。玄関ポーチもオリジナルから取り替えられている。構造的破綻はないように思われる。(片野 博)



▲ 事務局本館 (1992年撮影)



▲ 同上入口部分 (1992年、月野撮影)



▲ 同上一階の階段 (1992年、片野撮影)

03 文部省施設部 (工学部仮実験・研究室)

教育 学校 1925 (大正14) 年3月竣工
煉瓦造2階建 (地下室、塔屋付)
建築面積=229㎡、延床面積=789㎡ 倉田 健 不詳

この建物が建設された経緯は九州大学事務局本館 (工学部仮実験・研究室) と同じであるが、その規模は延床で三分の一とかなり小規模である。従って隣に位置する事務局本館よりは建物の高さが感じられ、この理由の一つに半地下の存在がある。半地下室を持つために、玄関はかなり急勾配の階段を上った位置にあり、階段と地下部の石積みの外壁が視覚上のポイントになっている。他は玄関回り、半塔屋の扱いを除けば事務局本館と同じデザインの扱いになっている。2階の窓上部の無装飾は後の改修で外されたものである。

建物の評価に関しては、隣の大学事務局本館と同じであり、違いは規模にある。

改修工事のために装飾が取り外された他は、よく旧状を残している。構造的破綻も観察できない。(片野 博)



▲ 文部省施設正面 (1992年、片野撮影)



▲ 文部省施設東側面 (1992年撮影)

04 九州大学工学部航空工学教室（旧航空学教室）

教育 学校 1939（昭和14）年3月竣工
鉄筋コンクリート造3階建（塔屋付） 建築面積=638㎡、
延床面積=1,824㎡ 間口33.5m、 奥行26.7m
九州大学建築課（島岡春太郎、坪井善勝） 辻組

勅令第132号（昭和8年）により造船学五講座の次に航空学一講座が付け加えられ、その後造船学の学科課程の改訂を受け、船舶を中心とする第一類、航空工学を中心とする第二類に分けられ、昭和13年1月の工学部規定改正により航空学教室が発足した。この建物は新設の航空学教室のために、昭和14年に工費約15万円で新築された。

平面は、道路に面する中央部に玄関が配置され（多少南側にオフセットされている）、ここに階段室が位置し、各階とも階段室の脇に便所が位置し、階段室と便所は建物本体から突出している。平面は、上記の階段室・便所を除くとC字型に構成され、南側の棟は1階のみが長く、2・3階では短いなど、内部の機能に従って形状が決められ、この時代になると左右の対称性を強調する翼部の扱いはなくなっている。内部の部屋の構成は、一部を除くと大略竣工当時と変わりが無い。

窓上の庇と窓台の突出部が構成する水平線の強調、玄関を軸とした左右対称に近い立面など、前年に完成した農学部農芸化学教室とデザインモチーフがよく似ている。異なる点は建物の規模が小さく、水平に長い印象が受けにくいこと、この建物独特の3層にもおよぶ高塔が存在することで、どちらかといえば縦線が強調されている。また、3連窓の繰り返しで、間にはコンクリートの壁があるため、農芸化学教室のような軽快さは薄れている。しかし一番の特徴は塔屋にあり、階段室と小室の組合せが3階分たち上がり、塔屋の2階の一部と最上階にはバルコニーが突出するなど軍艦の船橋をイメージさせる。表面の汚れは戦時中の迷彩用の名残りで、この建物完成以降、九州大学のキャンパスでは鉄筋コンクリート造が戦後まで建てられなかった。

九州大学における、戦前最後の鉄筋コンクリート造として存在の理由がある。またこの時期になるとかつての古典的様式に範をとったデザインから所謂インターナショナルのものに変貌し、また独特な塔屋は航空学科の機能上の要求から生まれたものであっても、中央部の高さの強調は、当時鉄筋コンクリート造に瓦屋根を載せた「帝冠式」と通づるものが感じられる。

表面は戦時中の迷彩用のタールの跡が残り、汚れが目立つが、目視の限りでは、構造的破綻は少ないように思える。（片野 博）



▲ 航空工学教室（1993年撮影）

05 九州大学農学部6号館（旧農学部農芸化学本館）

教育 学校 1938（昭和13）年9月竣工
鉄筋コンクリート造3階建（塔屋、地下室付）
建築面積=1,195㎡、延床面積=3,366㎡ 間口約69.4m、
奥行27.2m 九州大学建築課（国武周蔵） 清水組

大正11年に竣工した木造の農芸化学本館は、10年を経ずして、昭和6年2月10日に1階の玄関から出火して建物が全焼し、再建により昭和13年、工費約25万円、設備費約8万円をもって現在の建物が完成した。新しい建物には、実験室が主たる用途のために、採光と換気に万全の装置をつけたといわれている。

この建物の特徴は、3階建であるが間口70mに及ぶ長い水平線の強調にある。プランは中央部に玄関を配し、奥に階段室と便所や小室のブロックが跳び出し、左右に棟が伸びるC字型をしており、1年後に完成した航空学教室と同じ構成になっている。各部屋は建物の裏側に位置する片廊下を介して出入りされるが、背後に伸びる棟は内部の部屋の機能の関係からか独立した廊下がありとられていない。廊下の突き当たりには階段室があり、屋上に上るための塔屋がつき、そこには円窓が設けられ、昭和10年代の建築であることを窺わせている。

デザインの面では、それまでキャンパスの建築設計を担当していた倉田健の作品とはまったく異なる扱いがなされ、古典的、あるいはヨーロッパで流行した近代建築的な細かな（部分的）装飾は姿を消し、外壁を柱より少し離し、全体の構造と無関係な帳壁扱いとし、かつ開口部はガラス窓の連窓で軽快な印象を与えるなど、インターナショナル・スタイルを踏襲している。しかし平坦な面を回避するために、窓の上下に水平に長い小さな庇状の突出がつけられ、端部では縦線も加わり、建物本体から四角の見切り線のように扱われている。玄関部は3階まで少し引込むように壁面が設けられ、水平線の単調な繋がりを回避している。インターナショナル・スタイルがこの時期になると大学建築に使用された良い例であろう。見方によれば戦後の建築との区別がつきにくく、個性的な倉田の作品のように九州大学の建築のアイデンティティーに欠ける面もある。玄関部を軸とした左右対称と妻側階段塔屋の円窓がこの建築の時代性を感じさせる。

倉田の代表的な作品の工学部本館（昭和5年竣工）から8年しか経たないのに、全く性格の異なるデザインが使用され、建築におけるデザインの移り変わりを記録する意味では重要な建築といえる。

サッシのアルミ化、外装のやり替えなど、時代を経た建築のために改修が行われているが、全体的には当初の姿の保存状態もよく、構造的な破綻も目視では見当たらない。（片野 博）



▲ 農学部6号館（1993年撮影）

06 九州大学保存図書館（旧九州大学図書館・書庫）

教育 図書館 1925（大正14）年4月竣工
鉄筋コンクリート造2階建 建築面積=552㎡、
延床面積=1,081㎡ 倉田 健 佐伯工務所

大正11年の勅令第290号により、九州帝国大学に付属図書館を置くことが決められ、図書記録の整理、保存及び閲覧の事務を行う判任官の司書2名が配置され、初めて官制上の図書館の誕生となった。大正14年7月にそれまで医学部構内の図書館で扱っていた事務が新築の図書館に移された。その後、管理部門の不足から昭和5年9月に事務室が増築され、昭和9年には閲覧室の増築が行われた。

今日、この建物は保存図書館及び工学部図書館として使用され、1階は食堂となっている。竣工当時と比べると間仕切りの撤去等があり、平面構成が変わっている。特に1階にこの傾向が強い。建設当初のプランを設計図からみると、北側に位置する玄関に続いて大きな階段室があり、奥にはカタログ室が置かれ、両側が閲覧室、その先に貸出口、カウンターの両側には二つの事務室がある。この構成は2階も同じである。貸出口の背後には矩形で4階建ての書庫が位置している。4階建ての書庫は2階建ての閲覧室棟と同じ高さのため、天井は低く、今日の積層書庫に近い扱いがなされているが、書籍の収容量が少ない、結露して保管に問題があるなどの厳しい評価も下され、さらに閲覧室の使い勝手も悪いとの意見もあった。また事務空間の不足を解消するために昭和5年には半地下付き一階建ての事務室が書庫の先に増築され、昭和9年にはそれまで全くなかった便所を含む閲覧室が玄関側に完成した。しかし増築の事務室は書庫の先に位置し、不便であり、閲覧室も全体の形をスポイルした。現在の建物はこれらの増築の結果であり、もともと閲覧室と書庫の二つのブロックに分かれ、かつ複雑な形状をしていたものが、高さも、形状も異なる複合棟形式となった。書庫は積層式の書架の使用のために、建物の高さは他の部分と同じであるが、書庫の窓は縦四段、4階建てのように付けられ、窓形状も正方形を基調としている。

デザインは、旧法文学部本館との類似性が強く、軒回りにアール付きのデザインが施されている。その一つは正面中央の突出したボルト屋根の存在で、その下には扇型の欄間（ファンライト）が配置されるなど正面性が強く意識されるようデザインされている。もう一つは大きなボルト屋根に呼応した軒回りの窓の幅を単位とした小さな庇状の連続アーチで、これは旧法文学部本館との類似性が非常に強いが、半円形の下に装飾の付けられた格子（グリル）により、ほぼ同時期に完成した二つの建物にそれぞれのアイデンティティーを与え、同じ、モチーフを繰り返さないよう隣の旧法文学部本館と意匠上の差異がなされている。同様な考えからか、図書館では建物出隅のアールも控え目で、玄関ポーチの軒飾りは半円柱を縦に並べた扱いとなっている。書庫のデザインでは、4階建的に扱った正方形に近い形の窓列が一定の間隔で並べられ現代建築に近い処理方法といえるが、側面（妻側）にあっては窓が必要ない部分にも、レリーフ的に窓のデザインが施され、最上階の窓にあってはマグサに歯飾りのような装飾が見られるなど、最上階をデザインの上で別扱いする古典的手法が色濃く残り、当時の設計の考え方が読み取れる。

旧法文学部本館と同じように、倉田の後期の作品に特徴的なアールの使用が始まった初期の建築として重要な位置を占める。デザイン的には軒回りを除くと意匠上特徴となるものが少なく、その分だけ隣の旧法文学部本館よりは素直な、受け入れやすさをもっ

ているといえよう。増築分も最初に竣工したものを継承しているため、形態の複雑さを除けば、デザインの統一性は感じられる。

外観は補修が行われているが、当初の姿をよく残している。内部は階段の親柱にオリジナルが残されているが、一部が剥落するなど保存状態はあまりよくない。また内装も簡便なものに替えられ、建設当初の装飾は残されていない。（片野 博）



▲ 保存図書館（1993年撮影）

07 九州大学研究所（旧法文学部本館）

教育 学校 1925（大正14）年2月竣工
鉄筋コンクリート造3階建（一部地下室、塔屋付）
建築面積=2,388㎡、延床面積=9,569㎡
間口約60m、奥行約66.4m 倉田 健 岩崎組

大正14年に完成したこの建物は、工科大学、医科大学として発足した九州帝国大学の教育・研究組織の拡大のために文系の学部が大正14年に設立され、その施設として建設されたものである。建設当初は建築面積=1,566㎡、延床=6,280㎡であったが、翌年の3月に二期工事として背後の部分が完成し、今日の姿になった。最近になると用途が変更され、現在は研究所として利用されている。キャンパス内の建物の位置は、正門から右側であり、この敷地は明治45年の九州帝国大学設立当時は構外で、その後編入されたものである。

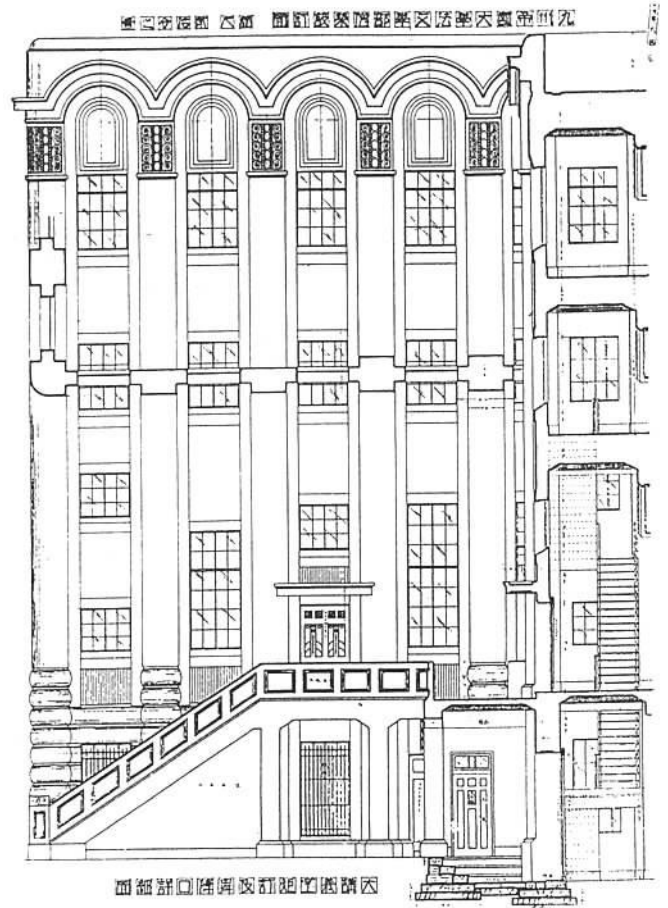
建物は、間口約60m、奥行約66.4m、延床9,569㎡に達する大規模建築であり、昭和初期の建築のように内側に中庭を持つロ字型をしている。またこの中庭から観察すると半地下室の状態がよく分かる。便所は配管の関係からか、中庭に突出した部分2ヶ所に配置されている。これ以外は中庭に出た部分はない。しかし大正14年の第一期工事の完成の時は複雑なC字型であり、何故このような変則的プランで工期を分けたのか不明である。正門側に位置する立面では中央に玄関が位置し、その上には塔屋的扱いの部屋（会議室と思われる）があり、ここを中心軸に左右対称、両端には古典主義建築のように張り出しの翼部が形成され、この張り出しは背面にもあるので、平面図では四隅の突出が単純な四角形のプランに変化を与えている。背後の増築部分には18m×12m角の2層になった大規模な階段教室が配置されている。また単窓の縦長窓の使用も時代性を感じさせる、しかし、建物の出隅に大きなアールが付けられ、窓回りの意匠上の扱いが単純なことなどは、鉄筋コンクリート造の特徴をよく示している。設備面では初めて蒸気（スチーム）暖房と自動エレベータがこの建物に設置され、床はリノリューム仕上げであった。

デザインの特徴は窓幅を単位とした軒回りの小さな庇状の連続アーチと地下室から1階窓付近に至る断面が薄鉢状(リーディング)の石積み風の処理のされた腰壁装飾であろう。前者は隣に位置する図書館と同じデザインの扱いであるが、持ち送り風な装飾が付き、その脇には小円を縦に並べた楕飾的の装飾があり、またこの下には四角の板をピラミッド状に積み上げた削形装飾をもち、このアーチ状の底のないところではスクロール状にモザイクタイルが張られるなど、図書館とは異なったデザインの扱いがなされ、多彩である。このあたりのデザインの扱いがゼセッション風といわれる所以である。後者のリーディング装飾は、同じ倉田の設計により大正15年3月に完成した旧福岡日々新聞(現西日本新聞)本社屋(鉄筋コンクリート3階建、工費110万円、施工:佐伯組)と酷似したデザインであり、設計に関係した元九州大学建築課職員の木村清の後日談(「風雪四十八年」、編集・発行:西日本新聞社、昭和49年3月1日、P50)では、日本的などっしりとしたデザインが要求され、丸太棒を積み上げたような外壁で正倉院の校倉づくりがヒントになったと語っている。しかし倉田の直接談ではないこと、古典建築に造形の深い倉田にとってリーディングは周知であったこと、さらにこの時期から軒回りを中心にアーチのデザインモチーフが多用されたことなどを勘案すると、アール処理のデザインを腰壁に使用したと解釈したほうが自然であろう。また旧福岡日々新聞本社屋の塔屋には旧法文学部の軒回りのアーチと同じ手法が用いられている。建設年代の近さが類似の設計を行わせたにしても、学校建築と市街地に建てられる業務建築との設計上の差異は感じられない。

個性的な建築であったが、旧法文学部本館に対しては、頑丈一点張りで換気装置もなく、音響特性も悪いとの批判もあり、昭和7年には医学部衛生学教室の調査を経て、500ヶ余所に四角の小穴が穿ち、レジスターを取り付けたとの記録もある。現在窓回りに見られる小穴であろうか。

九州大学施設課設計にあつて、後期の倉田スタイルの出発点といえる建築であり、以後の細かな装飾性から離れた建築デザインに発展する(代表が工学部本館)基礎であり、その意味では貴重な建築といえる。

外装は表面の汚損、タイル等に見られる剥落などの損傷が観察できる。また内部にあつても幾多の改修を受け当初の姿は窺にくい。しかし塔屋の部屋には当初の窓開閉装置が残され、当時の建具関係を知る貴重な例が残っている。(片野 博)



▲ 研究所(旧法文学部本部, 原図:九州大学蔵)



▲ 研究所(旧法文学部本館, 1992年撮影)



▲ 研究所(旧法文学部本館)入口(1992年撮影)

教育 学校 1927（昭和2）年2月竣工
鉄筋コンクリート造2階建（塔屋付）
建築面積=307㎡、延床面積=630㎡
間口23.6m、奥行15m 倉田 健 不詳

昭和2年3月に法文学部本館とは独立した建築として竣工し、当時は日本一の設備をもつ心理学研究施設といわれ、建物のプランは、佐久間鼎教授がドイツ留学の経験を生かし、練ったものである。佐久間は大正12年にドイツ、英国、米国へ留学し、その期間の大部分をドイツ、ベルリン東方のムセリウムインゼルの心理学研究所で学んだ。

この建物は、建築面積307㎡、延床面積630㎡と小規模で、平面形態は長手の中央部から1スパン分オフセットしたところに玄関と階段室が位置し左右対称性は壊されている。玄関から左側は1階、2階とも中廊下の両側に部屋が配置されている。一方右側は1階にあっては大きな講義室をとる必要からか廊下はない。定石通り他の壁面より突出させ玄関部を強調し、かつ屋上に伸びた階段室塔屋によりこの効果が強調されている。

全体のデザインでは、玄関・塔屋を際立たせる手法が用いられているほかは、旧法文学部本館や図書館のようなアーチを多用した個性の強さは感じられない。しかし子細に観察すると、窓回りにおいてマグサと水切りに煉瓦を使用してアクセントを付けていること、1階と2階の窓の下の中央あたりに縦長の矩形の穴がうがたれ（設計図面によればこの穴は構造体にも開けられ、床下換気口と同じような鋳鉄製のグリルがつけられていた）など、具象的な装飾から離脱した段階が窺えるが、なんらかの形で古い建築のデザイン手法が残されていることが分かる。建物の顔となる玄関部にあっては、その存在を強調するかのように、他の部分よりは装飾性が高い。

九州大学キャンパスの多くの作品を手掛けた倉田健の個性的な作品との共通点は隅のアルクくらいしかなく、異質な建築に属する。この理由の一つは、設計の段階でこの建てものを使用する心理学教室の佐久間鼎教授がドイツ留学の体験からアドバイスを与えた結果ともいわれている。

この時期の九州大学の施設からは倉田の強い個性を感じるが、本建築にあってはドイツ留学の心理学者の意見を取り入れた結果からか比較的個性が弱い。

補修を受けているために著しい損傷は感じられない。2階のサッシは鋼鉄製のサッシパーを使用した当初のものが残っている。1階窓と玄関回りの建具はアルミ化されている。（片野 博）



▲ 放送大学福岡ビデオ学習センター（1992年、片野撮影）

教育 学校 1927（昭和2）年8月竣工
鉄筋コンクリート造3階建（一部4階建、地下室付）
建築面積=846㎡、延床面積=3,080㎡ 間口47.2m、
奥行20.9m 倉田 健、小野節三 佐伯組

この建物は、旧工学部本館の全焼が応用化学教室からの出火が原因であったために、工学部本館の建替えに際しても別棟にする計画により建設され、大正15年11月に起工し、総工費35万円で完成した。現在も建設当初の応用化学教室として使用されている。

プランは翼部の出が非常に少ないC字型であり、中央に玄関が配置され、この軸を中心とする左右対称性は他の建築と同様であるが、道路側の立面では塔屋のある玄関部が少し引っ込み、両側が突出し、所謂翼部の扱いは消滅している。平面上の特徴は1・2階とも長い中廊下を介して各部屋へのアクセスがとられる点にあり、廊下の両方の突き当たりは階段になっている。また各階とも部屋割りが左右対称になっている。玄関の奥はホールが位置し、これに面してリフトと、リフトを巻き込むような階段室がある。建物の規模が小さいためか中庭は存在しない。

デザイン上の特徴は、隅にアルクをもち大きく分けて三つのブロックから構成される全体のボリュームの構成と、パラペット、窓回り等、あるいは玄関回り等の装飾にある。前者はそれまでの形式主義的なデザイン規範から離れた新規性が感じられる。後者で特徴的なのがパラペット部をぐるりと一周する、丁度菱餅を交互に並べたようなタイル張りで、陰影の関係から立体感を生み出している。窓にあってはマグサ部に、この菱餅を縦に並べたタイル装飾がある。組積造の時代に構造上特別な意味をもっていたマグサが鉄筋コンクリート造となって不要になったが、古い因習が捨て切れず、取り付けられたのであろうか。玄関部は突出した両側外壁面から内側に伸びる庇があり、入口の壁は段状の抱石のような扱いがされて扉に至るなど、入口性を高めている。また欄間上部から庇までは幾何学模様が線刻されている。これらは昭和初期建築の特徴であるが、時期的には早い頃に属す建築であろう。内部の特に玄関回りには、欄間に花をモチーフとしたステンドグラスが、アーチ状の梁には縹形とビーズ装飾が付けられているが、外観がモダンでありながら建物全体を斬新なデザインにする段階に至っていない。背面の階段室の縦長の窓は段の形に沿って配列され、キャンパス内では他に例のないユニークなものである。なお、この建物の周囲には同じようなデザインモチーフが使用された建築が残っている。

旧法文学部本館をはじめとして倉田はアルク付の建築を多数設計してきたが、モダン化の中で全体の形を対象にデザインされ、個性の強さを抑えながらも他とは違った主張が強く感じられる好例といえよう。昭和初期でありながら、所謂現代建築と相い通ずるものが感じられる貴重な作品である。

屋根回りは補修され、特に軒回りで特徴的なタイルは新しくなっている。しかし外壁の下部は戦時中のタールの跡も残り、玄関関係は腐朽がみられる。内部は建設当初の装飾がそのまま現存し、オリジナルの華やかさを知ることができるが、補修が必要であろう。（片野 博）



▲ 応用化学教室 (1993年撮影)

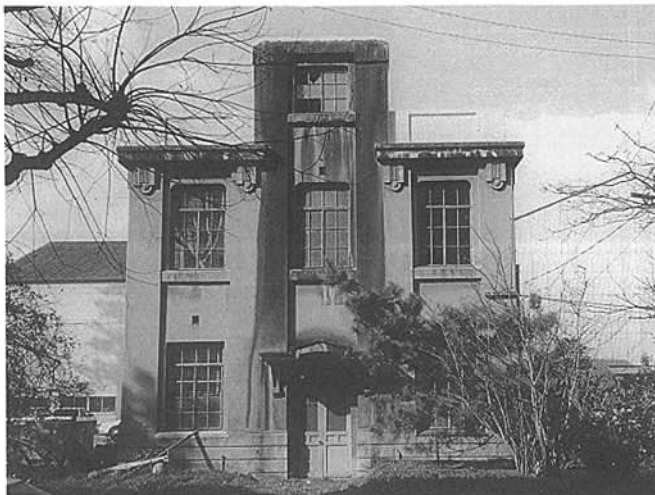
10 工学部道路工学実験室 (旧河海工学実験室)

教育 学校 1925 (大正14) 年2月竣工
 鉄筋コンクリート造2階建 (塔屋付)
 建築面積=99㎡、延床面積=207㎡
 間口9m、奥行10.9m 倉田 健 佐伯工務所

大正14年とかなり早い時期に、河海工学実験室として建てられた鉄筋コンクリート造2階建であり、昭和42年に現在の名称となった。

鉄筋コンクリート造の小規模な建築は、木造でも機能が果たせるような大きさで、鉄筋コンクリートの使用は内部の実験の条件か、あるいは、かつての帝国大学の威厳によるものであろうか。設計図でも特別耐火建築が必要と思える室名は見当たらない。この時代のものとしては珍しく縦長のプロポーションが前面道路から観察できる。

平面の形態は間口9m、奥行10.8mの単純な矩形をなし、玄関部は前面道路側の中央に位置し、階段室もここにあり、屋上に上るための階段塔屋が付けられている。背後には木造平屋建の倉庫が建てられ、渡り廊下で連絡している。デザインは大正期の特徴を残し、玄関を軸とした対称性は常套手段としても、ブラケット付の玄関底に見られる。ペディメントをあしらったような扱い、柱頭部の装飾というよりも盾飾りの一部となったキャピタルの存在にこの傾向がみられる。また1階の腰壁は定石に従って石積みを模し、目地の水平線がこれを強調している。この建築では最早 (特に1階では) マグサ、窓台がデザイン上のステイタスを喪失している。倉田の作品にあっては大正初期のルネサンス様式から昭和に入ってからゼセッション様式あるいは表現主義的作品の



▲ 工学部道路工学実験室 (旧河海工学実験室、1992年撮影)

橋渡し的存在といえよう。もっとも、旧法文学部本館が同じ頃完成しているので、時間の連続性を踏まえたデザインの橋渡し的存在になっていない。

小さいながらもデザイン的には古典主義様式から近代・現代に移行するプロセスがよく分かる建物といえる。現在の目からは奇妙に思えてもそれだけの理由があったことがこの建築から窺える。

一時期あった屋根の仮設部も取り壊され、全体的に旧状を残し、窓サッシ、玄関扉も当初のものが付けられて、構造的破綻も観察できない。装飾も損傷がなく、補修工事により取り外されたものが少なくないと思われる。

(片野 博)

11 九州大学工学部正門 門衛所

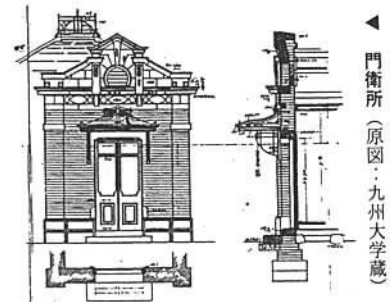
教育 学校
 1914 (大正3) 年1月 (古河虎ノ助男爵より寄贈)
 煉瓦造平屋建 建築面積=26.4㎡
 不詳 倉田 健? 不詳

この門衛所は、明治44年に工科大学が設立された時のものと異なり二代目にあたる。すなわち開校当初は旧法文学部本館の敷地ではなく、ほぼ同じ位置で二面の道路に対して斜めに付けられていた。

平面的には前面に門衛が常駐する受付・案内所があり、背後に控え・休憩室が配置され、脇には外からも使用できる木造差し掛式の便所が当初から付けられていた。デザインはかつてキャンパス内に建設された初期の古典主義建築の手法が使われ、最近 (昭和58年) 解体された工学部造船学教室 (大正10年竣工、設計: 倉田 健、施工: 岩崎組) の翼部妻側とペディメント、その下の装飾換気口などと酷似している。しかし門衛所の方が時代が早いためか装飾は、より古典性が強い。建物の保存状態はよく、屋根やアルミ化された開口部を除くと外壁窓回り、玄関底も旧状を保っている。

保存状態もよく、小規模ながらデザイン的にはキャンパス建築初期の古典主義様式を残す貴重な例といえる。また帝国大学の正門の威厳性を伝える建築でもある。

(片野 博)



▲ 正門門衛所 (1993年撮影)

12 九州大学医学部基礎研究A棟（旧医学部第一、二、三内科教室及び病室）

教育 学校・医療 1931（昭和6）年4月竣工
鉄筋コンクリート造3階建（一部4階建、地下室付）
建築面積=3,805㎡、延床面積=16,021㎡
間口約105m、奥行約57m 倉田 健・岩崎圓吾 大林組

大正14年の医学部火災により内科の建物が焼失し、文部省からの指示により内科合同棟の形式で建設されたのがこの建物で、昭和2年5月から大林組により着工され、工費約120万円をもって、5年に第一・三内科が、6年に第二内科が竣工した。

建物は延床面積16,021㎡を越える巨大な3階建であり、内部に中庭を持つ形式のため、間口が100m、奥行が55mを超え、近くで見ると威圧感さえ覚える。建物の平面形態は多少の凹凸を除くと大略日字型で、玄関部が中央に位置し、前面と裏側は片廊下、両脇と玄関から裏に続く棟は中廊下が配置され、片廊下側には中庭に下りる半階分の階段がある。中央の棟にも同じような階段が付けられているが、部屋から直接出られるようになっており、この理由は明らかでない。建設年代が昭和初期のためか玄関部とファサードの両端は翼部のように突出している。この出は工学部本館よりは少なく、大きな階段教室を配置した機能的要因もあったようだ。二つの中庭は大きさが30m角を超え、この種のものとしては閉鎖感がない。また現状ではランダム植栽が施されているが、建設当初はヨーロッパ式の幾何学的な造園が行われていたと推測できる。全体は連続した水平線を基調にしているが、日字型の隅に位置する階段室塔屋が唯一縦線を強調している。文献によれば、屋上庭園があり、北方の博多湾の風光を望むよい場所で、地下室には九州大学初めての湯湯暖房のボイラー室、3内科合同の物療治療室、内科専用の炊事場があった。

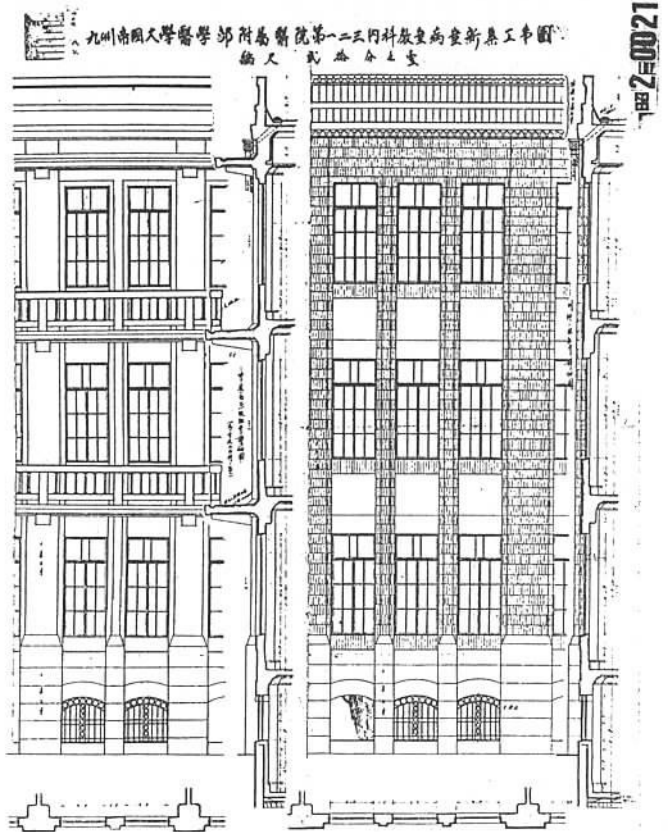
デザインは昭和6年の建設にあってもやはり左右対称が基礎にあり、正面の中心性を高めるために一般部よりも高い塔屋的な4階を設け、両端に少し突出した翼部を構成する手法は近代建築のものであるが、この建物にあっては、水平線が連なる軒蛇腹（コーニス）を除くと個性的な装飾は存在せず、縦に3階連なる窓を垂直線で強調しながらも、全体に水平線を強調したマッシブなデザインが主になっている。建物の幅は工学部本館の106mとほぼ等しいが、中央の塔屋の処理（高さ与设计モチーフ）、軒回りの処理方法の違いが全く別の外観になっている。建設時期は一年しか違わないので、設計者の倉田健が医学部には違った姿勢でデザインに取り組んだのであろうか。外装は半地下分が人造石洗い出し、これより上部がスクラッチタイルの縦張りなど昭和初期建築の特徴をよく残している。玄関ポーチは四角の箱に大きなアーチを配した表現主義的手法でもあるが、インターナショナル建築につながるデザインが見られ、九州大学の構内に残る、個性的で反面アクの強い一連の倉田の作品とは異質である。しかし設計図ではパラペット回りに人造石のアール・デコのデザインが施され、玄関ポーチのアーチや天井の回り縁あたりには連続模様が見られるなど、細部のデザインは近代建築を踏襲している。建物の背後は塔屋こそないが、正面と同じ方法が用いられ、裏と表の意識の違いが喪失してゆき、全体の形をデザインの対象とする変革の時期が見てとれる。

内部のデザインにあっては、玄関回りに近代建築の残滓が発見でき、ポーチに入ってすぐに位置するホール脇の両脇の壁面にはアール・ヌーボ的なスタンドグラスが、2階の吹き抜け脇の独立柱には幾何学化されたとはいえ装飾が付けられ（現在は梁下に天

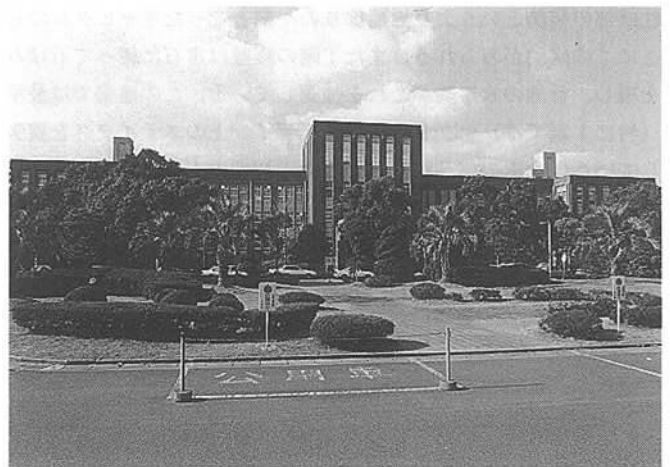
井が張られている）、昭和初期建築の特徴が残っている。

ゼッセションや表現主義建築から昭和初期のオフィスビルのデザインに移行するプロセスがこの建物から窺える。また巨大な中庭は竣工当時の姿に復元されれば、当時の中庭が何故必要であったか、あるいはその利用方法が提示できよう。

表面のタイルをはじめ外装材の損傷は見当たらない。また内部にあっては補修が施され、目視では構造的破綻も観察できないので保存状態はよいようだ。（片野 博）



▲ 医学部付属病院第一・二・三内科教室（原図：九州大学蔵）



▲ 基礎研究A棟（1992年、片野撮影）

13 旧九州大学医学部第一外科教室及び病室

教育 学校・医療 1927(昭和2)年3月 竣工
 鉄筋コンクリート造3階建 建築面積(当初)1,800㎡、
 延床面積(当初)3,969㎡ 倉田 健、岩崎組

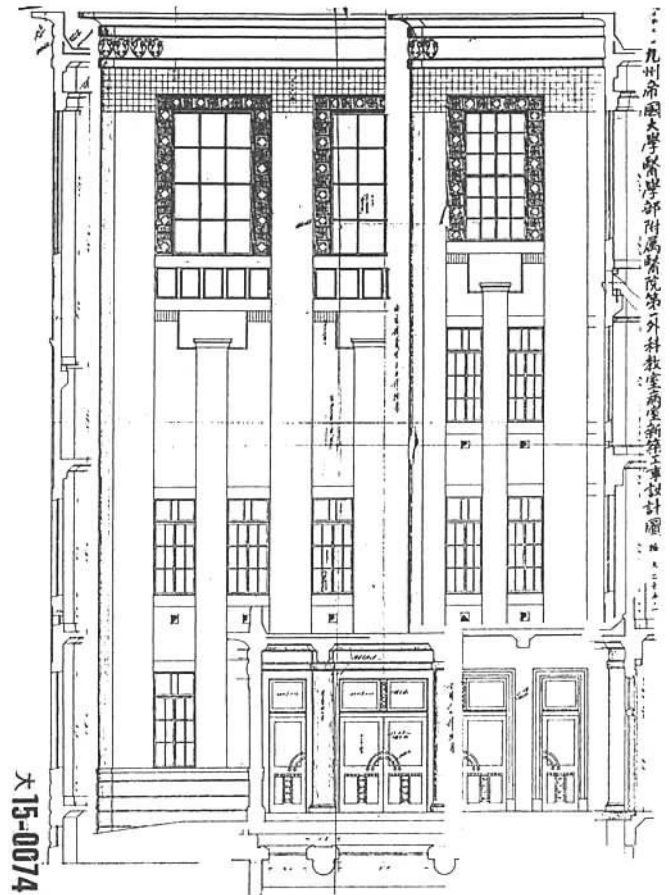
この建築は昭和2年に第一外科教室及び病室として建築された。53年8月には記録上は一部となっているが、歯学部本館第Ⅲ期工事の支障となり、全体の約半分が解体され現在の建築面積523㎡、延床面積1,966㎡となった。昭和62年には耐用年数満了となり、現在は使用されていない。

管理台帳からは以上のような経過を経て今日に至ったことが分かったが、この建物の設計図面は二種類あり、Ⅰ期工事のあとすぐにⅡ期分が建設されたと思われる。その二つの工期の違いは玄関部を含む右側と、玄関を含まない左側に分かれ、前者は病室棟、後者は手術室、研究室、教官室を含む外科教室関係であった。図面の描き方からすると、病室棟の方が先であったように思われる。昭和58年の取り壊しは外科教室棟の全てと病室棟の後部であった。取り壊された痕跡は、玄関に向かって左側に3階の跡が残っている。次に建物の平面形状を設計図面から探ると、独特のアーチのついたポーチの先に玄関があり、その奥に待合室を兼ねたホールが続き、両側には受付・看護婦詰所、外来診察室並び、突き当たりには2機のエレベータがあった。エレベータ前を左に曲ると1・2・3階が病室の病室棟に至り、右に曲ると教室棟に至り2・3階でも病室棟と教室棟とはエレベータ前の廊下で連絡されている。玄関上の3階には階段室形の臨床講義室が置かれ、高い天井高のために塔屋のように屋上から約1階分飛び出している。

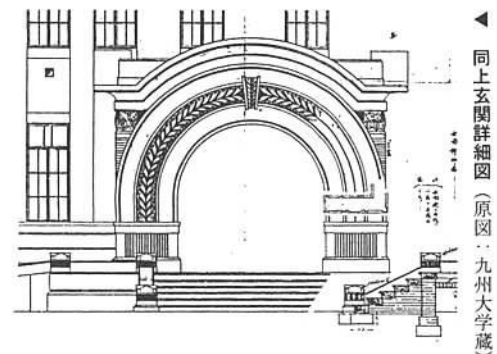
工学部本館や法文学部本館と並んで倉田の作品を代表するのがこの建築であろう。玄関ポーチの大きなアーチ状の入口、建物の隅の小さなアール、腰壁に使用されたリーディング、パラペット回りの集中的な装飾などは遠方からでも確認できるデザイン上の特徴で、これらの扱いは九州大学の他の建築と同じといえる。しかしこの建物にあっては装飾のモチーフが具象的で、ポーチ部のアーチは中央に要石を配し、アーキボルトに沿って連続した葉飾りの線形が付けられ、アーチの交差する隅にはキャピタルをイメージさせるようなメダリオン状の彫形があり、その上には独立した四分の一円の小庇がのるなどかなり具象的な装飾を用い、かつ円を多用するなどして、独特の雰囲気を出している。玄関の張り出し部にあたる4階相当の部分では、パラペット部にあって下面に反りを持たせ、かなり壁面より張り出した庇の下にスクラッチタイルと古典様式の花模様の線形が建物上部を巻くように配置され、さらに最上階(臨床講義室)の窓の回りにはタイルによる装飾の帯が回されている。その他の部分ではパラペットの納まりは大略等しいが、最上階窓の欄間の上には花綱(フェスツーン)と小さなスクロールを組み合わせた装飾が付けられ、この高さまでタイルが張られている。しかし抽象化、幾何学化の過程もファサードに見られ、コンクリート面に若干の凹凸を付けることにより窓台、あるいは柱形(ピラスターの極限的表示)を表現している。

九州大学の建築における倉田の作品の中で重要な位置を占める建築である。すなわち、円のモチーフが旧法文学部本館にあっては、軒回りの小アーチと腰壁のリーディングに、工学部本館にあってはシリンダー状の玄関回りの突出部に使われ、この建築にあっては玄関部分に限定されている。玄関ポーチのアーチの扱いは合同内科教室・病室と同じであっても、デザインのモチーフが全く異なっている。そして装飾自身もかなり具象的である。

構造的破綻は観察できないが、外装にあっては仕上げ材が一部剥落するなど損傷が見られる。内部では使用されていないこともあるが、表面・仕上材の痛みが著しい。(片野 博)



▲ 医学部付属病院第一外科教室(原図:九州大学蔵)



◀ 同上玄関詳細図(原図:九州大学蔵)



▲ 第一外科教室及び病室(1992年、片野撮影)

14 九州大学医学部病理解剖資料室（旧医学部東十二病棟及び第三内科病棟、病理解剖学教室）

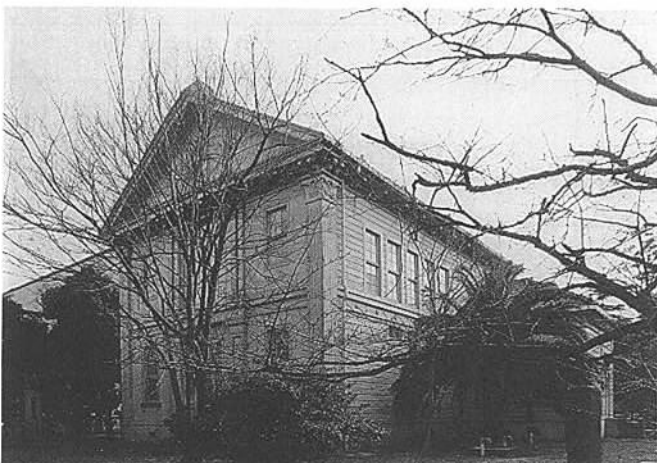
教育 学校・医療 1903（明治36）年8月竣工
木造平屋建瓦葺き 建築面積（当初）915㎡（現在=203㎡）、
延床面積（当初）1,325㎡（現在=203㎡）
文部省建築課福岡出張所、岩崎組

小規模な建築である医学部正門門衛所を除くと、九州大学最古の木造建築に該当する。管理台帳によれば、旧医学部東十二病棟及び第三内科病棟、病理解剖学教室であった。しかし昭和51年に一部が取り壊され（一部が残されたと表現したほうが適切であろう）、階段講義室と玄関部が残されているのみであり、かつもとの位置から50mほど現状の位置に引き家されている。この移転に伴い病理解剖学講堂と改称され、現在は病理解剖資料室となり九州大学の指定文化財になっている。

残念ながら明治36年当初の図面は残されておらず、かつてのプランを明らかにすることはできない。現在の北立面が古典様式でデザインされて格調が高いので、こちらが主要なアクセス道路に向いていたのではないかと推測できる。また建設地は、昭和52年に臨床研究棟が完成しているから、このあたりと推測できる。現状では後側を切り取った形状で、内部に二列の間仕切りがある。当時のデザインは、階段教室の背後の玄関部（主たる玄関であったか否かは不明）、すなわちオーダーの付いた北正面の立派なファサードからしか窺えない。玄関の両側にはツイン式の角形ピラスターが配置され、軒と屋根の切妻を区分するようにブラケット付きの庇が回り、妻側の中央にはファンライト（扇形欄間）が要石付きのアーキボルトの下にあり、隅は後側に回り込むように、簡便なコリント様式のキャピタルの付いた2階までの長さのジャイアントオーダーが位置している。なお、これら壁面から突出した木製ペンキ塗りの装飾以外の面はモルタル仕上げである。しかし建設当初は漆喰塗りであった可能性も高い。側面は全面が下見板張りで、妻側のような華やかさはないが、ブラケット付きの軒回りは妻側から連続し、胴腹蛇にはパティラ（円盤飾り）を配置した幅広の帯を回し、かつ階段状の講義室固有の段状の窓配置が観察できるなど、多彩である。

建設当初の五分の一しか残されていないが、現状では九州大学最古の木造建築で、その存在価値は非常に高い。またファサード部は装飾がほぼオリジナルの状態を保っているなど保存性もよい。

昭和51年に引家され、その際に補修工事が行なわれているので、保存状態はよく、構造的な損傷や、仕上げ材を含めた腐朽も観察できない。（片野 博）



▲ 病理解剖資料室（1992年、片野撮影）

15 九州大学医学部正門門衛所

教育 学校・医療 1903（明治36）年4月竣工
木造平屋建瓦葺き 建築面積=27㎡、延床面積=27㎡
文部省建築課福岡出張所／不詳

明治36年に設立された京都帝国大学医科大学の分校、福岡医科大学時代の名残りともめる建築で、明治36年4月に寄贈としてこの場所に完成した。

現状では窓、出入口建具のアルミ化（当初の建具は脇の欄間に残っている）、建物の前に立てられた医学部構内の案内板等により当初の姿は窺いにくい、下見板張りの壁面、下端に木造外装固有の半円状の垂れ下がり装飾の付いたフードのような庇は竣工当時の姿を残している。ブラケット付いた軒回りは同じ時期・構造の解剖学教室と同じ手法が使用されている。当初から和瓦葺きと思われるが、小規模な建築であるために棟の端の鬼瓦、隅棟が強調され、屋根が全体の印象を少々重くしているようだ。

九州大学に残る最古の建築の条件からは、その存在の意義は大きい。特別な装飾は施されていないが、今日では見ることでできない医科大学開設当初の木造の施設（教室、病室）のデザインがこの建物を介して思い浮かべられる意味でも価値が高い。

開口部はアルミ化され補修が行なわれている。その他外装関係も幾多の補修を受けているが、現状では汚損も見られる。しかし木造であることから改善は容易であろう。（片野 博）



▲ 門衛所（1992年、片野撮影）

16 九州大学医学部久保記念館

教育 学校・医療 1927（昭和2）年4月 寄贈
鉄筋コンクリート造2階建（塔屋付き）
建築面積=66㎡、延床面積=171㎡

この建物は久保猪之吉の寄贈により、医学部構内に建設されたもので、当初は正門からこの建物に至るまでに、皮膚科学教室・病室、耳鼻咽喉科教室・病室などがあった。現在の外来病棟の広々とした前庭からは建設場所の意味を探るのは困難である。

内部のプランは単純で、入口を入ると脇に階段が位置する吹き抜けのホールがあり、その奥は1、2階とも1室になっている。設計者は不明であるが、「近代建築ガイドブック 西日本編」（鹿島出版会、昭和59年、p74）では、倉田 健は昭和2年に欧州の病院建築の視察を命じられ、当時の新しい建築デザインを目にし、この体験を生かして、それまでの倉田の作品に見られない空間の処理（例えば玄関ホール）を久保記念館に対して行ない、ス

テンドグラスを窓一面に使用するなどの大胆さが見られると指摘している。その他の新しいデザイン要素は、小規模でありながらも、ジャイアントオーダーのように柱を外に出し、なおも屋上の手摺のようなパラペットの親柱にまで続かせる処理を行なった垂直線を強調した全体のフォルム、正面中央に位置する玄関部とその奥に位置する建物主屋のボリュームの異なる要素の組合せに見られる。細かな部分には装飾が付けられているが、全体の形状を考慮した姿勢が窺える。(片野 博)



久保記念館 (1989年撮影)

53 西南学院高等学校講堂 (旧西南学院中等部本館・講堂)

福岡市早良区西新3-4 1921(大正10)年3月竣工
教育 学校 煉瓦造2階建てスレート葺き(一部3階建て、ギャラリー)
建築面積=368.7㎡、延床面積=951.8㎡ ヴォーリス合名会社 関組?

西南学院は、C. K. ドージャーが創立者であった福岡バプテスト神学校(1916年設立)の校舎を利用した「福岡夜学校」を前身とし、人格形成の教育を福岡に開設すべきとの信念から、大正5年に百地松原の地を得て、中等部が誕生した。第一期工事として、大正7年に校舎棟の木造2階建て(延床834.9㎡)、木造の雨天体操場、門衛所が完成し、翌年には教室棟を増設し、10年には中等部の生徒による煉瓦積みの奉仕活動が行なわれ、工費84300円をもって、この本館・講堂が完成した。建物の北西の端には「SEINANGAKUIN 1920 中学西南学院」と刻印された花崗岩の礎石が据えられ、聖書や名簿等がトタンの箱に収められ埋設された。この本館・講堂建設と平行して、大正10年2月には「私立西南学院財団」が設立され、以後各種の建物が建設され、中等部施設の充実と、道路をはさんだ西側の敷地に4年制の高等学部が同年4月に開設されるなどの発展となった。

この建物は間口24.3m、奥行15.2mで、かつては木造の、現在は鉄筋コンクリート造の校舎により両側が挟まれているように建てられている。玄関は正面の中央に位置しこの両脇は事務関係が位置し、奥に各室を連絡する中廊下がある。西側の元教室間の間仕切り壁の撤去を除けば、部屋の用途は変更されているものの、大略建設当初と等しい状態にある。2階の講堂は東端に設けられ階段よりアクセスし、西側にステージが、3階にはこのステージを囲むように階段状のコ字型の座席列が回されている。なお昭和49年に屋根がやり替えられ、54年には階段が補強されている。

デザインは多彩な様式を用いたヴォーリスにあってクラシックに属するであろう。すなわち、全体の壁面は煉瓦と3階分縦連なる窓列が構成し、表面を凹状に掘込んだ花崗岩使用のピアノ・ノビーレと胴蛇腹(コーニス)が色違いのコントラストを煉瓦壁面に与え、軒回りには歯飾りのようにブラケットが出るなど具象的な装飾は見られない。唯一の例外は、わずかに突出した玄関部にあり、一階の出入口の両側には煉瓦を半枚ほど出したキャピタル付のピラスターが位置し、欄間の上、2階の床あたりにはバルコニーの手摺を模したバルステックスがフリーズの位置に付けられている。内部は、戦災を受けていないため、昭和25年辻組と記された図面(改修の際に使用したものと思われるが詳細は不明)がほぼ旧状

を示していると判断でき、これによると1階と2階の講堂とも、腰羽目板張り、壁・天井漆喰塗り、床板張りとして記され、天井以外は現状と等しい。講堂にあっては、上階のギャラリー関係に装飾らしきものが観察でき、これを支える八角形の柱には簡単なキャピタルが付けられ、手摺は縦格子の一部に斜め材を入れアクセントとしている。いずれにしろ漆喰の白と木部の暗色の折なす空間が基調で、全体的には地味な印象を受ける。学校を主催するバプテスト派の関係であろうか。

この建築に関しては設計と監理を行った「ヴォーリス合名会社」の建築仕様書が残っている。これによると、建築の主要材料の煉瓦は「・・博多窯業会社製東京形機械製トシ班點、疵、混り物等ナキモノニシテ化粧煉瓦ハ壹等焼過煉瓦色揃ノモノトシ塗下地其他裏積ニ使用スルモノハ同三等焼過煉瓦トス。・・中略・・煉瓦積方ハ英吉利式目地縦三分、横二分五厘トシ。・・」と記され、煉瓦は、明治44年3月に当時福岡市の郊外の高宮で創業を開始した博多窯業のものであることが明らかになった。

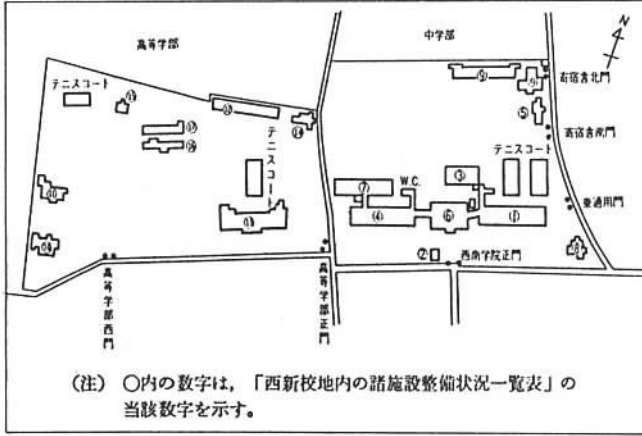
西南学院設立当初を象徴するだけでなく、福岡に設立された初めての旧制私立中学校本部・講堂建築として価値が高く、特に2階の講堂は大正期の状態をそのまま保っている点でも貴重な例といえる。

補修工事により内部の仕上げや外部の煉瓦表面には損傷が見られない。しかし外壁に蔦がからまっているので構造的診断はこれらを取り払い、間近で詳細に観察する必要がある。一部では煉瓦の破損もみられた。(片野 博)

資料：「西南学院70年史、上・下巻」、編集：西南学院学院史企画委員会、発行：西南学院、昭和61年4月

：「西南学院高等学校開設40年記念誌」、西南学院高等学校40年記念誌編集委員会、発行：西南学院高等学校、平成元年8月

西新校地内の諸施設配置図



西新校地内の諸施設整備状況一覧表

1918(大正7)年から1923(大正12)年まで

高等学部		中学部	
施設名	建築年	施設名	建築年
		① 第1(東)校舎	1918(大正7)年1月
		② 門前所	" "
		③ 雨天体操場	" "
		④ 第2(西)校舎	1919(大正8)年4月
		⑤ 中学部舎監住宅	1921(" 10)年3月
		⑥ 本館	" 4月
⑩ 院長住宅	1921(大正10)年8月	⑦ 物理化学実験室	" 8月
⑪ 外人教師住宅	" "		
⑫ 寄宿舍「玄南寮」	" "		
⑬ 高等学部校舎	1922(大正11)年4月		
⑭ 高等学部長住宅	" 6月	⑧ 中学部長住宅	1922(大正11)年6月
⑮ 外人教師住宅	1923(大正12)年6月	⑨ 寄宿舍「百道寮」及び炊事場	1923(" 12)年3月
⑯ 神学科仮校舎	" "		
⑰ 神学科寄宿舍	" "		



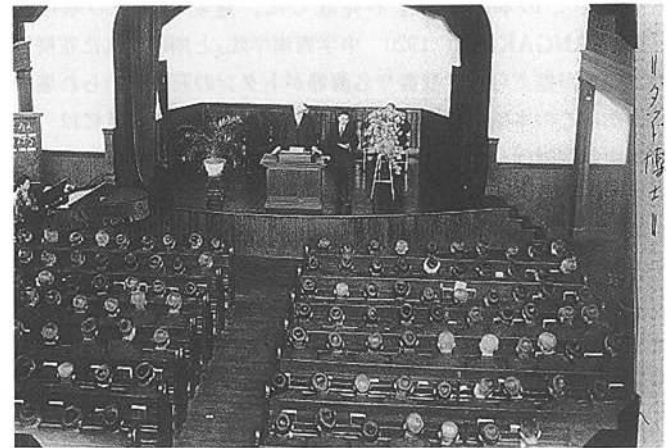
▲ 西南学院本館・講堂 (1993年撮影)



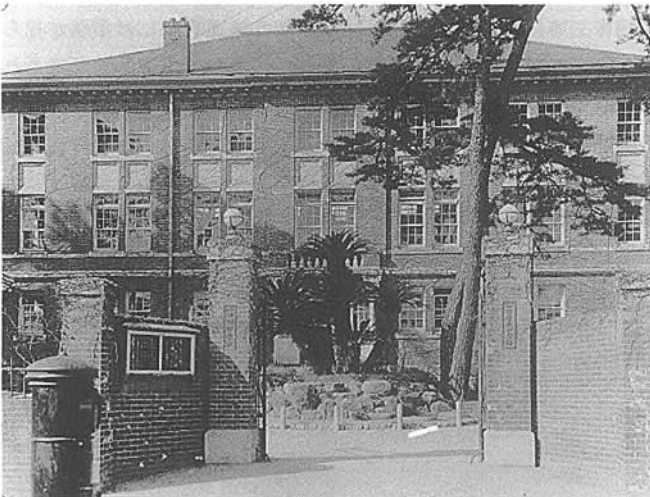
▲ 同上玄関上部の装飾 (1993年撮影)



▲ 西南学院航空写真(北上空から、1936年撮影、西南学院所蔵)



▲ 講堂内部 (西南学院蔵)



▲ 西南学院本館・講堂 (19?年撮影、西南学院所蔵)

53 松十醤油店

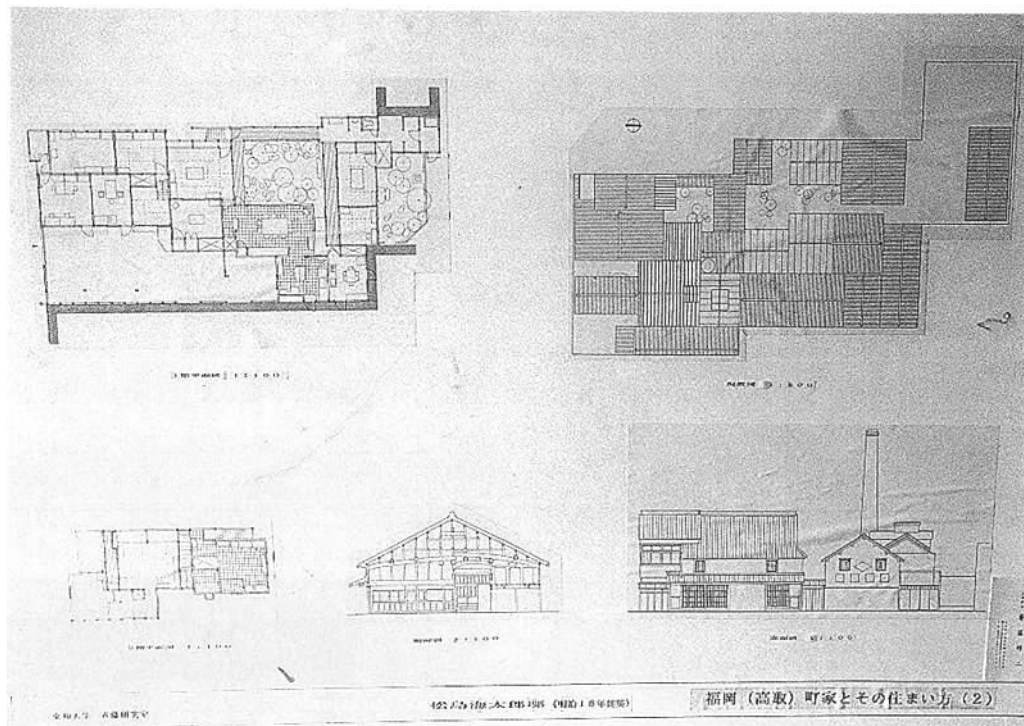
福岡市早良区西新5丁目15番28号 1885(明治18)年
醸造: 店舗・工場・住居 木造二階建

本店は、福岡市早良区西新5丁目15番28号、それも国道202号線の裏手東側、旧唐津街道ぞいの商店街の一面に位置する。1875(明治8)年松島辰造が創業、当初は現在地の東側、旧唐津街道に面した場所に在ったが、1885(同18)年に現在地に店舗(335坪)・醸造工場(620坪)とも移転した。なお、旧地は、倉庫と自転車置場として利用され、この部分は旧状をとどめない。店舗は表通りに面した二階建・白壁の家屋のうち約3分の2を占め、その右側には板戸をおいて「松十醤油」印の白壁の蔵が建ち、その奥が煉瓦造りの工場となる。屋根は、いずれも白い漆喰をつけて黒瓦が葺かれている。

道路から店舗入口にはいと、赤煉瓦敷きの土間があり、その空間構造は上部を二階屋根までを通し、太梁を縦横に張りめぐらしている。入口の左側には事務室2室(5坪・3坪)があって、いずれも明治期の室内様式をとどめ、土間の奥には醤油瓶の詰箱が並ぶ。さらに奥に進むと、左手に詰箱が並列し、奥の倉庫は大正期に増築した二階建てのもので、太梁と薄赤の壁に特徴がある。

このほか、2m四方に深さ3mほどの醤油タンク7~9箇を入れる蔵2棟があった。なお、その横には、共同工場から送ってくる生醤油をブレンドした精製分を入れる醤油タンク4箇があるが、往時は木製の醤油大樽だったという。土間の奥右手には、工場のボイラー室があり、赤煉瓦の煙突(高さ25m程度、二重の煉瓦で外径2m)は外側の壁面に矢印十文字と「マツジウ」の字が刻され、内部は水タンクに連結する。後者はアーチ型で、店舗と連絡する通路上にそびえる。工場内部は、技術改良による改変部分も少なくないが、建造物の構造上は概ね旧状をとどめている。

本店は、現在では醤油・味噌のほか、食酢・ソース・味醂・食酒・だしの素などを製造販売するが、かつては醤油製造が中心であって、従業員は7~15人程度で、多い時は20人にもおよび、単純家内工業を超えた分業一協業のマニファクチュア形態をもとった。従業員の多くは住み込みで、一部通勤者もあり、近代的な家内工業の特徴を示していた。(丸山雍成)



◀「松十醤油店」図(松島氏提供)



◀ 松十醤油店舗(1993年撮影)



◀ 同煙突(1993年撮影)

54 井手運送(有)本社 (旧小郡村役場)

小郡市小郡309-1 1934(昭和9)年10月竣工
行政 村役場 木造2階建瓦葺 建築面積=122.9㎡、延床面積=231.4㎡
設計:浮羽工業学校実習生? 黒田弥平次、中島周三、伊藤庄助

この建物は、昭和9年に旧小郡村役場として建設され、その後30年の町村合併による小郡町の誕生を経て、37年に現在の場所に庁舎が完成し、市役所が移転されるまで使用され、2年後の昭和39年に井手運送に払い下げられ、今日に至っている。建設当初は県道沿いにあったが、50m程引き家されている。

間取りは、1階の中央に位置するポーチから入ると広い旧役場の事務室が広がり、右側に旧村長室と階段が位置し、2階は階段室の所に小室(用途不明)があり、奥は大きな村会議場が位置していた。間仕切りは少なく、1階、2階とも上下同じ場所にあるだけで便所やその他の役場の付随的機能は付属屋により行なわれていたらしい。

構造は木造で、1階事務室内に柱は存在せず、外壁と旧村長室との境に間仕切壁が配置されているのみで、外壁はほぼ等間隔で大きな窓が付けられたため、推測では筋違入りの壁面はないと思われる。屋根構造はキングポストラスが使用され、比較的小さな矩形屋根のために隅棟を支えるトラスも単純な形式である。

デザインは、真壁形式のように柱・桁形の板を張り、その間に下見板が張られている。この縦線は細く、特に出隅は基礎から軒裏まで2階分連続しているのであまり柱らしい印象を受けない。またディテールは押縁下見のように扱っている。欄間付の窓は背面を除くと、1階と2階が同じ大きさで、縦に揃えられ、上下の間にはガラリーの嵌込まれた小さな矩形が付けられ、位置的には1階天井の換気口のように思えるが、単なる装飾とも考えられる。現在窓はアルミ化されているが、昭和50年頃の会社紹介のパンフレットの写真によれば、木製の引き違い形式であった。軒裏は板張りで出隅は扇形に板が張られ、目透かし張りが使用され、屋根裏からはこの状態がよく観察できる。換気口を兼ねた方式であろうか。玄関はポーチ形式を用い、切妻屋根がのせられ、破風板や

軒に小庇が回るが、和風の印象が強く感じられる。その他装飾では玄関ポーチの欄間の間と、正面2階の軒下に盾飾りに倣った漆喰による具象的な装飾がある。

内装は、1階にあつては、腰部縦羽目板張り、上部漆喰塗りの壁は当初のものと思われ、天井は簡単な縁のあるボード天井で、後者は改修の結果と思われる。親柱に幾何学的彫刻が施された階段も当初のものである。しかし階段の上がり口の見切りにはその後の改造らしき跡がある。2階は内部の建具関係を含めて建設当初の姿を残している。元議場の天井は、中央に四角の見切縁がとられ、中に菱形があり、この矩形から縦横に見切りされた帯が伸び、部屋の四周を回る部分とつながる。これらは漆喰塗りで、その他は板張りである。現在の仕上げが当初のものであることは小屋裏から確認できた。

設計は浮羽工業実習生といわれている。浮羽工業学校は明治36年に大工科、指物科の2科をもって誕生した浮羽徒弟学校を前身とし、大正8年には工業学校規定による乙種工業学校と改称し、同12年に郡立から県立に移管された時に、木工科が建築科と改称された沿革をもつ。

小規模建築ながら、昭和初期の村役場の形をそのまま残している貴重な例といえる。デザインは古典様式の建築に倣いながらも、全体的に未消化の部分も観察されるが、昭和初期のモダンデザインの地方伝播の実態がこの建築から明らかにできる。

現在も事務所建築として使用されているので、内外装・構造上大きな破綻は見られない。しかし大スパンを使用した構造上の問題からか、2階の床には不陸がある。(片野 博)

資料:西日本新聞筑後版、平成4年4月4日朝刊



▲ 正面入口を望む (1993年撮影)



▲ 西側面 (左側が入口、1993年撮影)

55 今村天主堂

三井郡大刀洗町大字今村707 1913(大正2)年12月
宗教 教会 煉瓦造平屋建(一部2階建) 建築面積573.6㎡、
延床面積654.9㎡、塔屋高22.5m 鉄川与助 鉄川与助

明治12年10月、フランスのパリーミッション会の宣教師コール師がはじめて今村を訪問し、土蔵を使用した最初の教会堂をつくり、その後コール師のあとを継いだソーレ師により明治14年8月に新しい木造教会(間口6間、奥行10間)が竣工した。信徒数の増加に伴い大規模な教会の建設が同41年に本田 保神父により計画され、外国からの寄付を受けながら大正2年に完成し、盛大な献堂式(同年12月)が行われた。

平面はバシリカ式教会堂であり、中央部の身舎と、その両側の側廊から構成される三廊下式である。正面には2基の鐘楼とナルテックをもち、反対側には内陣、後陣が位置し、最端部には香部屋をもつ。本体側面の中央には切妻屋根のある入口が左右二ヶ所設けられている。側廊上部のトリフォリウムは使用されず小アーケードになっている。二本の鐘楼は銅板葺の円蓋屋根をもち、ミュンヘンにあるドイツロマネスクのフラウエン教会堂やドイツゴシックのナウムブルグ大聖堂のものとよく似ている。建物の全体はロマネスク様式に属する。構造は煉瓦造、洋式小屋組が使用され、軟弱な地盤にあって基礎工事には技術、コスト面で困難を極めたといわれている。腰石、柱礎、入口階段、窓台等には浮羽町の山北より切り出した石が、装飾(彫刻)石は長崎県西見のものが使用されている。木材は久留米高良山奥の杉材が使用され、床材は檜である。使用された煉瓦は筑後川下流の迎島の五ヶ所の工場で焼成され、当時この地の煉瓦は筑前煉瓦、コンニャクレンガと呼ばれ、厚さが30mm程で非常に薄いため、工事請負者の鉄川与助は5つの工場に現在と同じような大きさの煉瓦をつくらせ、約30kmを馬車で今村まで運ばせた。この建物は構造材の煉瓦が化粧積みされている。その他の材料では、屋根瓦にあっては西側棟先の飾

り瓦に産地を示す「大正元年十月城島荒巻製、細工人中園久吉」の文字が刻まれ、ステンドグラスはフランス製で、創建当初のものである。設計者と施工者は、当時長崎で多くの教会建築を手掛けた鉄川与助であり、計画を立案した本田神父が今村教会の建設を依頼した。工事は、鉄川が長崎から一緒に連れて来た職人15~16人、その他久留米の職人、さらに今村信徒の奉仕により行なわれた。

福岡県内に残る煉瓦造の天主堂としては貴重な存在である。外部・内部とも建設当初の状態が保たれ、明治後期から大正初期に建設された教会建築の様子を知ることができる。内部にあってもポールの採用や、柱頭飾りの存在など丁寧な工事がされている。また教会建築を数多く手掛けた鉄川にあっては最も大きなものの一つである。

幾多の台風により損傷を受けているが、その都度修理が行なわれ、目視では大きな構造的破綻は見られない。内部もよく旧状が保たれ、手入れもよい。(片野 博)

資料：「所謂かくれ切支丹の里、今村天主堂について」、佐久間巖・他、日本建築学会九州支部研究報告第16号、昭和42年12月
：「大工 鉄川与助について」、畔柳武司、日本建築学会東海支部研究報告、昭和53年12月
：「殉教よりも福音の宣教を(本田保神父の手紙1~3)」、聖心の使徒(日本祈祷の使徒会)、昭和58年3、4、5月号
：「信仰の道程、今村信徒発見125周年記念誌」、125周年記念誌編集委員会、発行：今村カトリック教会、1992年11月



▶ 天主堂正面(1992年、片野撮影)



◀ 天主堂内部(1992年、片野撮影)

56 久留米大学本館・付属病院

久留米市旭町67番地 本館：1929（昭和4）年 病院1932（昭和7）年、
教育 鉄筋コンクリート3階建（本館）、地下1階・地上6階建（病院）
松田昌平・松田組

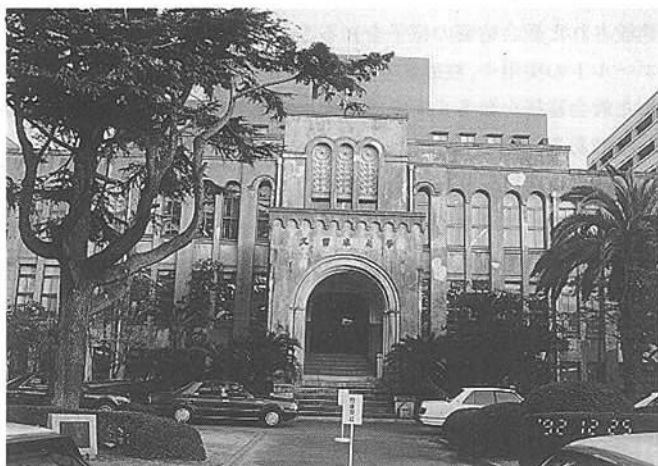
1929（昭和4）年、石橋徳次郎・正二郎兄弟が土地1万坪及び校舎を寄付して設立された財団法人九州医学専門学校が母体である。初代校長には元九州帝国大学名誉教授伊東祐彦が就任した。1943（昭和18）年に九州高等医学専門学校と改称され、1946（昭和21）年に学校法人久留米医科大学、1951（昭和26）年に学校法人久留米大学となる。現在、医学部・法学部・商学部・文学部の4学部からなる。

現在本館として使われている鉄筋コンクリート3階建の建物は

九州医学専門学校の校舎であり、建築面積1,265.83㎡、延床面積3,667.47㎡である。

久留米大学医学部付属病院は久留米市京町にあった久留米市立病院の移管を受けて開院したが、1932（昭和7）年、現在地に新築・移転した。鉄筋コンクリート地下1階・地上6階建の建物で建築面積2,523.35㎡、延床面積10,586.53㎡である。

ともに、設計者は松田昌平、施工は松田組である。（広瀬敏博）



▲ 本館（1992年、広瀬撮影）



▲ 付属病院（1992年、広瀬撮影）

57 陸上自衛隊久留米駐屯地兼第4特科連隊

久留米市国分町100番地 1897（明治30）年
軍事 事務所他 木造

当駐屯地には1897（明治30）年に創設された旧陸軍歩兵第48連隊が駐屯していたが、1907（明治40）年に旧陸軍第18師団が創設されるに及び、諏訪野町に師団司令部、国分町に歩兵第24旅団司令部・歩兵第48連隊・久留米陸軍病院、下川原に歩兵第56連隊、南町に騎兵第22大隊・野砲兵第24連隊・輜重兵第18大隊・山砲兵第3大隊、御井町に工兵第18大隊が置かれ、軍都久留米の基礎を築いた。

その後、当駐屯地には戦車第1連隊が置かれ、さらに菊兵团第56連隊・龍兵团第148連隊が編成された由緒ある跡地である。

敗戦後は、九州大学工学部・同教養部第3分校、久留米市立第6中学校、明星中学校として使用していたが、1952（昭和27）年に警察予備隊として長崎県から特科4連隊が移駐し、1954（昭和29）年に「陸上自衛隊久留米駐屯地兼第4特科連隊」と改称されて現在に至っている。

施設の老朽化が進み、近い将来には立て替えの計画がある。

- 1 旧歩兵第48連隊教場（1897）：第4特科連隊教育隊舎として使用中
- 2 旧歩兵第48連隊本部（1897）：広報資料館として使用中
- 3 旧歩兵第48連隊医務室（1897）：医務室として使用中

4 旧歩兵第48連隊映写室（1897）：映写室・教育講堂・音楽練習場として使用中

5 旧歩兵第48連隊整備工場（1925）：戦車隊隊舎として建設されたが車両整備として使用中（広瀬敏博）



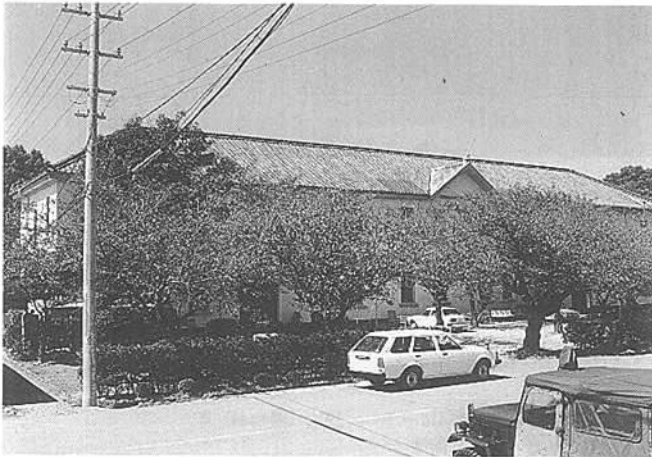
▲ 旧歩兵第48連隊教場（1992年、広瀬撮影）



▲ 旧歩兵第48連隊医務室 (1992年、広瀬撮影)



▲ 旧歩兵第48連隊映写室 (1992年、広瀬撮影)



▲ 旧歩兵第48連隊本部 (1992年、広瀬撮影)



▲ 旧歩兵第48連隊整備工場 (1992年、広瀬撮影)

58 久留米市庁舎本館

久留米市城南町15-3 1929(昭和4)年
 行政 市庁舎 鉄筋コンクリート地下1階・地上4階建
 倉田 謙・大林組

1929(昭和4)年4月、市政施行40周年記念と同時に完成した地下1階、地上4階(一部塔屋付)の鉄筋コンクリート造の建物である。設計は九州地方の近代建築に大きく貢献した九州帝国大学施設部建築課長倉田謙氏が行い、施工は大林組である。当時としては、構造・材料・意匠等新しい技術によるもので、外部材として大谷石、磁気質タイル等、内部材として大理石、黒御影石、石膏装飾、ステンドグラス等を使用している。

明治時代以来の官庁・銀行建築のデザインの主流であった左右対称という基本構成をその平面や立面に取り入れ、中心部に重要な部屋を配置している。また、当時最先端技術である鉄筋コンクリート構造を採用している。

敷地面積	2,880.9㎡
建物面積	1,129.425㎡
同延面積	4,346.1㎡
建物高さ	22.5735m

戦争による空襲被害や近年の建て替えて、現在では近代建築の数少ない遺構のひとつである。平成6年度の新庁舎建設に伴い、保存・活用について検討中である。(広瀬敏博)



▲ 市庁舎 (1992年、広瀬撮影)

59 月星化成株式会社第1事務所 (旧つちやたび合名会社)

久留米氏白山町60番地 1917 (大正7) 年
化学工業 事務所 木造2階建

初代倉田雲平が1873 (明治6) 年に久留米で、座敷たび (つちやたび) の製造を始め、1917 (大正6) 年に「つちたび合名会社」を設立して、地下たび、ゴム靴、布靴の生産を開始した。

その後、

1931 (昭和6) 年	つちやたび株式会社
1939 (昭和14) 年	日華護謄株式会社
1949 (昭和24) 年	日華ゴム株式会社
1962 (昭和37) 年	月星ゴム株式会社
1972 (昭和47) 年	月星化成株式会社

と改称し、現在に至る。

事務所は1917 (大正6) 年に建設された木造2階建の建物で、大正ロマンをかんじさせる白亜の館である。

1944・1961 (昭和19・36) 年に増築され、現在は事務所として使用しており、保存状態は良い。(広瀬敏博)



▲ 事務所 (1992年、広瀬撮影)

61 久留米市立草野歴史資料館 (旧株式会社草野銀行本店)

久留米市草野町草野411-1 1911 (明治44) 年
金融 店舗 木造2階建

久留米市の東部、耳納山麓にひろがる草野の伝統的町並みの中にあり、1911 (明治44) 年に株式会社草野銀行本店として竣工し戦後は福岡銀行草野支店となる。

設計・施工者等は不明だが、木造2階建の建物である。大正デモクラシーの風潮の中で、洋風建築が盛んになり、その先駆けとして建てられた。和洋折衷の均整のとれた様式で、前庭の唐草文をえんめした鉄柵、垣根、門扉等のデザインは当時の特徴をよくとどめており、旧御井郡の中心地として栄えた草野の人々の先進性を表している。

敷地面積	666.0m ²
建築面積	176.9m ²
延床面積	203.9m ²

久留米市伝統的町並み保存地区の保存建造物で、市が屋根及び外壁の復元補修、内部改装をして展示室を開設し、1984 (昭和59) 年に久留米市立草野歴史資料館として開館した。社寺、旧家等に所蔵されている中世久留米の歴史資料を中心に展示を行っている。

(広瀬敏博)



▲ 久留米市立草野歴史資料館 (1992年、広瀬撮影)

61 福岡県い業会館

三潁郡大木町八丁半田3番地 1936 (昭和11) 年
工業 い業 木造2階建
浮羽工業高校・広瀬幸次郎

本会館の前身は、福岡県花菱同業組合の事務所である。同組合は、1886 (明治19) 年の農商務省令同業組合準則により発足した筑後産商組合を嚆矢とし、1893 (同26) 年改称の筑後同業組合、

1895 (同28) 年の筑後花菱同業組合などを、さらに1905 (同38) 年改組・改称したものである。翌1906 (同39) 年3月段階の花菱関係の各業者は、製織9608・染色81・箆4人、販売1652・仲買344・

中次14・売込8人を数えて、年産200万円に達し、農業の堅実な副業として、当該地方の近代的経済発展の基礎をなしていた。

この事務所は、1910（同43）年三瀧郡木佐木村八丁牟田3番地に、木佐木高等小学校廃校のあとをうけて移転、以後27年間業務に従事したが、家屋腐朽などで執務に支障をきたし、組合員その他篤志家の寄付金と組合剰余金とにより、1936（昭和11）年2月新築起工、同年4月に竣工した。設計者は浮羽工業学校、工事請負人は木佐木村の広瀬幸次郎、設計見積金額は6286円7銭である。敷地面積は371坪、建坪数は本館二階建が34.5坪、付属の平家が21.35坪（同18年、炊事場を6坪ほど増築）、二階とも延べ面積88.35坪、ほかに倉庫16坪、染土貯蔵庫15坪があった。1940（同15）年5月に福岡県花菱工業組合を設立、翌年8月認可されると、1942（同17）年には同敷地内の本館裏手に燃糸工場（67.7坪）左側に綿糸倉庫（24.7坪）を新築、その後燃糸工場には現場事務所（二階建、17坪）を増築した。

この同業組合は、第二次世界大戦後も、1947（昭和22）年福岡県蘭業商工業組合、1950（同25）年福岡県蘭産協同組合、1955（同30）年福岡県蘭業協同組合連合会と次々に改称・発展し、現在は福岡県い製品商工業協同組合となり、その事務所も福岡県い業会館として利用されている。本館は1972（同47）年に修理し、1980（同55）年宿直室を改修、1985（同60）年に事務室等を若干模様

替えしているが、概ね旧状をとどめる。まず、本館の一階は、玄関を入ると板の間をはさんで正面に応接室（3.75坪）、右手に事務室（7.5坪）と証系格納所があり、左手には検査員室（5坪）がある。玄関の入り口は上部が白壁で、家代りにアーチ型の空間をおき、下部は砂混じりのタイルをまわし、天井には十字型の細梁に囲まれて○印の白輪で飾る。事務室は、窓のサッシ以外は長方形の細梁と白塗りの天井、その下の扇風機とも往時のままであるが、床は赤・緑・橙色の方形を交互に配した斜形格子模様で、後年に板上に張ったものとみられる。階段の欄干、特に柱脚部分の装飾には特色があり、二階では階段正面のかつての図案室は現在では畳敷きで小会議用に使用され、会議室そのものは四壁上部に歴代組合長の写真を飾り、下部は資料展示などに利用される。本館の階段横から勝手口へて宿直室が連なるが、それも炊事場以外ほぼ旧状をとどめる。

同じ敷地内には、福岡県い製品商工業協同組合整経工場なる新・旧の建物があり、その横に倉庫がある。旧建物は往時のまま器械が並ぶが、それは前記の燃糸工場で、入口の現場事務所（二階）以外は一階建てで、3棟が接続して順次増設された。さらに、別の敷地にも、福岡県い製品販売農業協同組合や試験場などが存在し、近代産業としての蘭業発展の実態をうかがわせる建造物の構造・配置である。（丸山雍成）



▲ い業会館全景（1993年撮影）



▲ 廃棄された機械（1993年撮影）

62 大川海運物産、CATVイチゴテレビ（旧三瀧銀行本店）

大川市大字向島2365 1909（明治42）年10月竣工
金融 店舗 煉瓦造モルタル塗り2階建（一部吹付け）
平面：約10.5m×16.5m、延床面積：180㎡
築島伝太郎 同左 同左 1991年、大川市指定

三瀧銀行は明治27年10月に三又村鐘ヶ江に誕生した鐘ヶ江銀行を前身とし、その後同29年7月に営業の拡大に伴い若津に移転した地元型銀行であった。当初は若津横町の石田屋（田村組の店）跡にあったが、明治42年10月に当地の本浜町に本建築である洋館が建てられた。その後増資を重ね、六十一銀行若津支店の業務を継承、大正2年の羽犬塚支店、榎津出張所の新設に至った。十七銀行（現福岡銀行の前身）に合併された後、昭和17年には大川海運物産(株)に買収されて今日に至り、現在は大川のCATV「イチゴテレビ」の基局となっている。大川海運物産時代には2階を増床して洋裁学校が経営されていたともいう（現在は増床部分を撤去）。

平面を復元すると、玄関の1階の約半分は吹き抜けで、ここで銀行の窓口業務が行われ、奥には事務室と金庫室があり、2階には会議室と事務室（頭取室か？）があった。便所や水回り関係は別棟と思われる。構造は煉瓦造で、モルタル外装が施され、石造

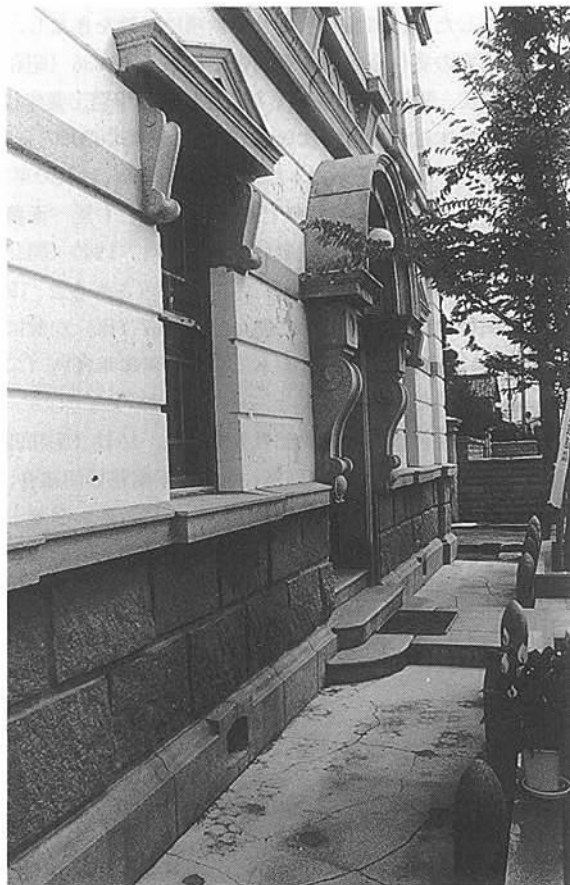
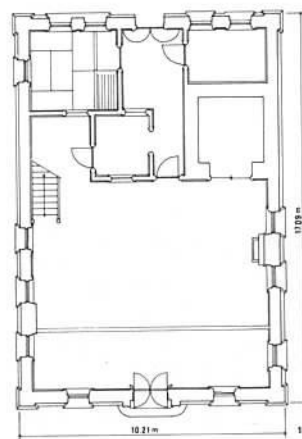
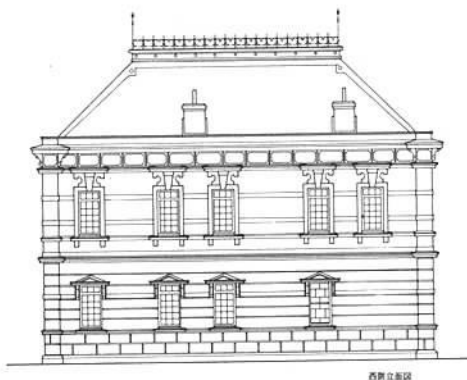
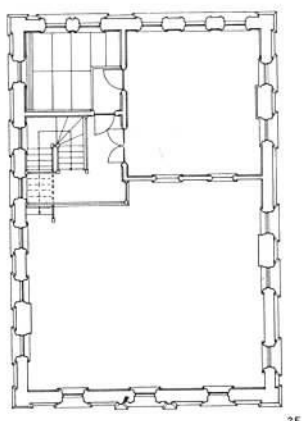
のように見える。また窓枠・台・マグサ等の開口部回りと建物下部には花崗岩が使用されている。装飾部分の洗い出し使用は確認できていない。屋根は旧状にあつては天然スレート葺きで、マンサード形式をとり、勾配の変わるところに棟飾りが囲むように付けられている。室内は漆喰塗りを主とし、天井の回り縁にあたる場所にはドイツ製といわれるブリキの打ち出し板が使用され（室内中心のシャンデリアの吊り元も同様）、内装の木材は殆どが樺である。1階には大理石とイタリア輸入のタイルといわれるマントルピースが残っている。大工棟梁の築島伝太郎は地元、中古賃の人で、この他にも清力本社を請負った。

地元資本型の銀行としては立派な建築であり、その歴史的価値は高く、久留米藩第七代藩主、有馬頼衛が1751年に開港した筑後の物産集積地であった若津港との関係で捉えればこの建物の存在性は重要になる。また地方にあつて大工職の棟梁がデザインした

近代建築の例としても貴重である。

極く最近CATVの本社を置く際に内部は建設当時の姿に近い形で改修され、外部も大きな構造的破綻はない。(片野 博)

資料：「福岡県文化百選 建物編」西日本新聞社
：「大川市誌」

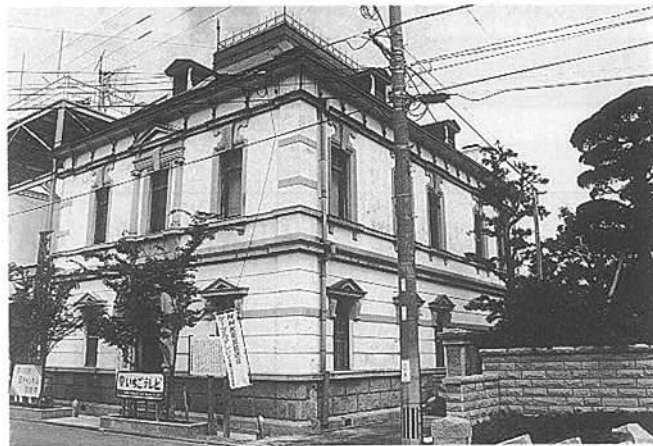


▲ 入口および裾まわり (1992年撮影)

▲ 旧三瀧銀行本店 (原図：大川市教育委員会を改図)



▲ 正面全景 (1992年撮影)



▲ 正面と東壁 (1992年撮影)



▶ 一階の暖炉 (1992年撮影)



◀ 一階階段と二階の一部 (1992年、片野撮影)

三池炭鉱史

三池における石炭の発見については、1469（文明元）年稲荷山（現大牟田市内）で筑後国三池郡稲荷村の農夫伝治左衛門が焚火をしているうち、そばの黒い石に火が燃え移ったのを見た、という伝説がある。

石炭が商品として取り扱われるようになったのは、製塩用燃料として大量に販売されるようになってからである。

三池藩は1856（文政3）年稲荷山を民営から没収し、さらに、生山を開坑して、両山とも藩営として経営をし始めた。幕末にわが国が開国すると、石炭は外国の蒸気船の機軸燃料として使用されることになった。そうなるに石炭は必然的に輸出にも向けられ、石炭産業は有望な輸出産業となっていき、1893（明治26）年には152万トンの石炭が清国その他に輸出するまでに成長した。

明治政府は「富国強兵・殖産興業」のスローガンのもとに、近代工業のエネルギー源として石炭をとらえ、江戸時代以来の各種の制約を解き石炭産業の自由な発展を促した。しかし、明治政府は諸鉱山の正常な発展を意図し、1871（明治4）年鉱山の採掘権の中央集権化した。また欧米列強のわが国鉱山業への進出を防止するため、1873（明治6）年「日本坑法」を公布し、これと同時に全国主要鉱山を官収した。このとき「三池炭鉱」は官営となった。

明治政府は炭鉱での労働力不足を補うため、囚人を採炭労働にあてることを決め、三池に集治監を設けて、囚人坑夫を大量に送り込んだ。1883（明治16）年には国立三池集治監が設置され、ここに約500名の囚人が収容された。

1878（明治11）年大浦坑と大牟田港間約2.7キロの馬車鉄道が敷設されたが、蒸気機関車（英国製）を使用したのは1891（明治24）年宮浦坑と横須浜間が最初であった。

1889（明治22）年三井組へ払い下げられ三池炭礦社の初代事務長として団琢磨が任命され最高責任者となった。団は、技術の近代化はいうに及ばず、これまでの旧態依然たる労務管理の近代化にも手をつけ、三池炭鉱の質量ともに拡大発展をはかることとなった。労務管理の近代化のため「三池炭礦社坑夫取扱規則」「同坑夫死傷救恤規則」「同納屋貸渡規則」「同付属売物店規則」等を制定した。これらは納屋制度の廃止、不慮の事故による死傷についての救済制度、納屋（社宅）や売物店の建築および労働者の福利厚生政策等であった。

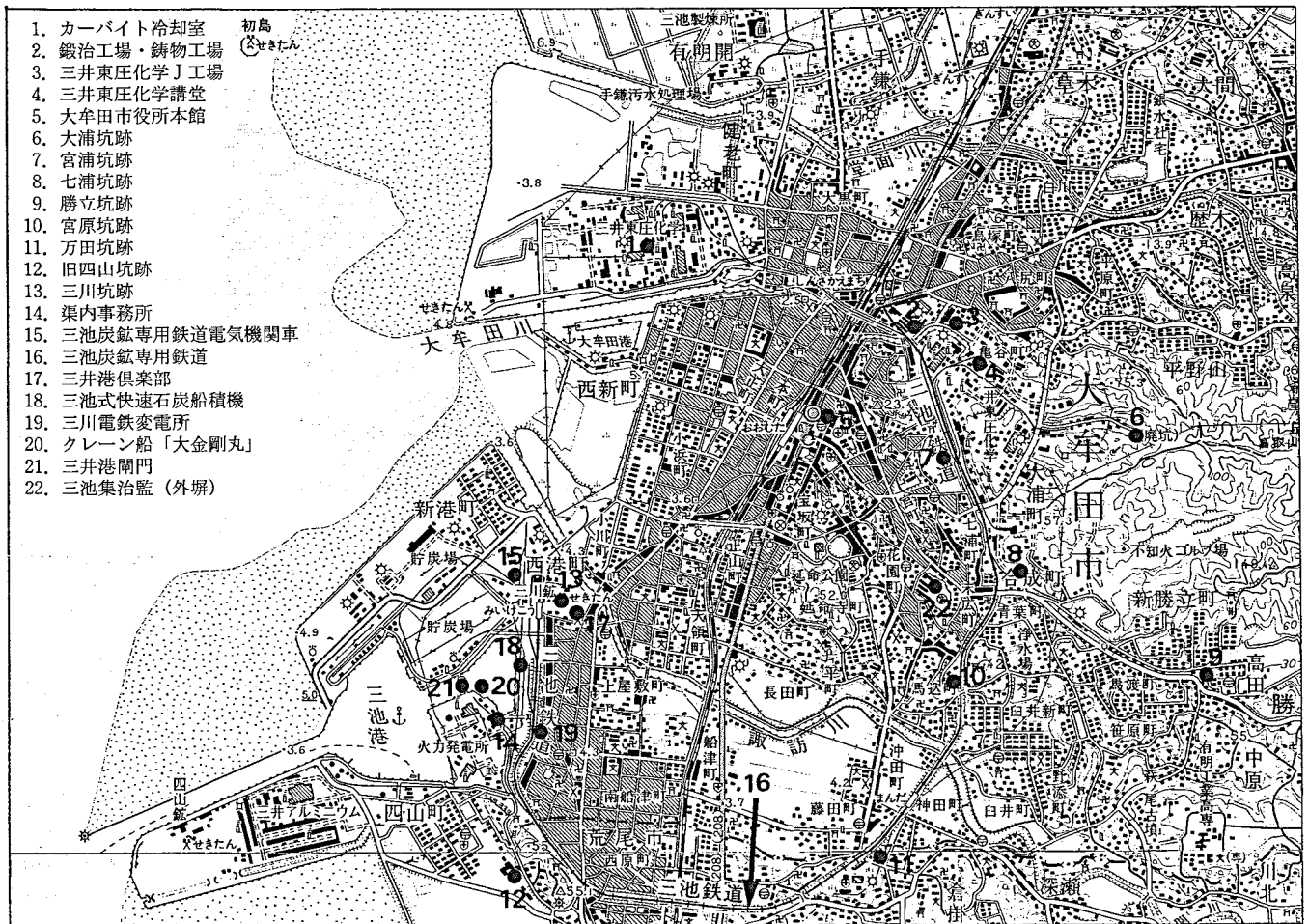
採炭技術は1894（明治27）年より狸堀りから残柱式採炭が行われるようになった。1895（明治28）年に勝立第1堅坑が操業を開始し、1897（明治30）年三池炭鉱宮浦坑で初めてコール・カッター（截炭機）が取り入れられて、ツルハシに替る採炭作業の機械化が始った

1899（明治32）年にはノミとハンマーを使う手作業に代り圧縮空気を使った削岩機が使用された。

1902（明治35）年万田第1立坑より出炭を開始した。特に万田堅坑は、最新設備の大堅坑として斯業界の模範炭坑であった。

諸設備が次々と機械化され、これらの動力が蒸気機関から電動機になっていき、それに必要な電力供給のため自家発電所が建設された。坑内照明も1898（明治31）年主要坑道、機械座、ポンプ座に電灯が使用された。このように三池炭鉱の近代化が行われ、生産量も拡大していった。また、工業用水は諏訪川より安定供給するようにした。

出炭量の増加に伴い、坑外運搬系統も整備され、1894（明治27）年には専用鉄道は鹿児島本線と直結、また、1908（明治41）年には三池港が完成し、これと結んで幹線延長8.55キロの専用鉄道網が完成した。



▲ 三池炭鉱関連施設所在図（縮尺1/50,000）

大牟田におけるコンビナートの形成は、三池炭を有効利用するための創意工夫がそれぞれに実って事業化され、炭鉱を要に渾然一体となった工場群が出来上がってきた。

官業時代の炭鉱機器の修理工場であった横須製造所が、1896(明治29)年三池炭鉱社器械課となり、自家用機械の生産以外に注文生産をするようになって、1899(明治32)年三池製作所と改称した。ここで万田坑の大型揚水ポンプ、四山火力発電所の三相交流発電機、三池築港建設機械を製作した。また、三池化学工業のガス発電機の製作、コークス炉の建設および亜鉛製錬所の新設工事を行うなどコンビナートの機械製作中心となった。

石炭関連事業として1892(明治25)年三池にビーハイブ炉を改造してコークスの製造を開始し、1900(明治33)年にはコッパー炉を導入した。

1917(大正6)年8月、コッパース炉・四炉団からなる第一骸炭工場が完成した。コークス製造の副産物である揮発分を有効利用するため、ガス・タール工場と硫安工場を併設した。その後、瓦斯発電所、ピッチ工場、ナフタリン工場、ベンゾール工場、など副産物工場が次々と建設されていった。ついには、1931(昭和6)年人造藍新工場となった。

三井関連の神岡鉱山では鉛と銀を生産していたが、捨てていた亜鉛鉱石を1906(明治39)年より輸出を始めた。この亜鉛鉱石を有効利用し、また、不足分は三池港より輸入することで、1913(大正2)年8月亜鉛の生産を開始した。

また、副産物で硫酸ガスが出るが、これを硫酸として硫酸アンモニア工場と染料工場に利用した。これが電気化学である。

このように新規の事業が次々に開花し、また事業区域も海外にも及ぶ情勢となり、1918(大正7)年三井鉱山株式会社の組織改革を行った。各鉱および工場を独立責任体制の「事業所」として新発足させることにしたものである。石炭関係は三池鉱業所、焦煤工場は三池染料工業所、製作所は三池製作所、港務所は三池港務所、亜鉛製錬工場は三池製錬所とそれぞれ独立し発展していった。石炭部門の拡充については、四山坑は1923(大正12)年3月より、宮浦坑は斜坑が完成し新しい採掘区域より1924(大正13)

年9月より、また、三川坑は1940(昭和15)年10月より出炭を開始し、行われた。(倉橋 徹)

参考文献

○男たちの世紀—三井鉱山の百年 三井鉱山株式会社(1991. 5)

○上妻幸英「三池炭鉱史」(株)教育社 (1980. 10)

○鉄道(輸送)

- 明治24. 4 三池横須浜船渠竣工
- 4 九州鉄道 門司〜大牟田間開通
- 12 三池横須浜〜七浦坑間に運炭鉄道開通
(三池専用鉄道の発足) 蒸気機関車走る
- 30. 2 三池専用鉄道 九州鉄道と連絡
- 33. 11 " 宮原〜万田間開通
- 34. 5 山陽鉄道 神戸〜下関間開通
- 35. 11 三池築港工事着工
- 38. 10 三池専用鉄道 万田〜三池港間開通(全線開通)
- 41. 4 三池港開港
(三井港倶楽部
長崎税関三池支署)
- 45. 7 三池専用鉄道 万田坑〜三池港間電化
- 大正12. 1 三池専用鉄道電化完了

○関連工業

- 明治27. 12 三池七浦発電所竣工
- 29. 1 三池器械科新工場竣工
- 29. 12 三池横須浜にコッパー模造コークス炉を築造
- 33. 12 三池一哩にコッパー式コークス炉改造
- 34. 9 三池七浦第2発電所運転開始
- 40. 5 三池四山発電所竣工
- 大正 2. 7 三池製作工場新工場竣工
- 2. 8 神岡付属大牟田亜鉛製錬工場竣工
- 4. 5 電気化学工業(株)設立
- 4. 7 三池焦煤工場染料工場竣工
- 4. 10 " 一哩焼鉱硫酸工場竣工
- 6. 8 三池焦煤工場コッパース式コークス炉四炉団の第一骸炭工場完成
- 7. 8 事業所制制定
 - ・三池鉱業所
 - ・三池港務所
 - ・三池製作所
 - ・三池製錬所
 - ・三池染料工業所

等設置



▲三池港および周辺の航空写真(1962年当時、CU-62-2、国土地理院)

63 大牟田市庁舎本館

大牟田市有明町2-3 1936(昭和11)年
行政 市庁舎 鉄筋コンクリート4階建
福岡県営繕課・東洋コンプレッソル(株)、柿原組

1933(昭和8)年5月27日の庁舎火災・焼失に伴い、翌年10月12日、旧庁舎跡に新庁舎の工事に着手、1936(昭和11)年3月15日竣工。建築様式は鉄筋コンクリート4階建。当初は、1階(地下室)に宿直室、小使室、浴室、湯沸場、食堂、売店、電話交換室、水道課工務室、同薬剤師室、土木工夫室、農会事務室、機関室、書類倉庫、物品倉庫、衛生課、会計課、市金庫、2階に庶務課、税務課、社会課、兵事課、水道課、応接室三室、3階に市長室、助役室、市会議長室、応接室、議員控室、文書秘書室、学務課、新聞記者室、土木課、議場、参与控室、4階に貴賓室、正庁、参事会室、委員会室、産業課、下水道係室等があった。5月1日に市庁舎新築落成式が挙行された。

建築に先立ち、市庁舎建築委員会が組織され先進都市庁舎の特徴を取り入れることを基本に、福岡県庁営繕課の計画図案と建築専門技師の計画案の両者を検討し、最終的に実施設計は営繕課に委託された。工事関係は下記のとおりである(業者はいずれも指名入札で決定)。

〈基礎工事〉東洋コンプレッソル株式会社。工期1934(昭和9)年10月12日～1935(昭和10)年1月28日。工費15,224円。長さ30尺、直径1尺4寸のコンクリート杭を265本打つ。

〈本館工事〉柿原組。工期1月19日～1936(昭和11)年3月15日。工費177,141円。鉄筋コンクリート4階建及び塔屋4階層で、地盤より塔屋頂上までの高さ112尺6寸、建坪416坪7合5勺、延坪数1,565坪3合5勺。外部はタイル張りで玄関回りは花崗岩及びモルタル洗出施工、内部は大理石及び人造石張りとする。

〈関連工事〉セメント購入費、窓工事、各室リノリューム敷工事、サイレン工事等本館関連工事費63,345円。

〈電話・電鈴工事〉 6,430円

〈暖房ボイラー工事〉 21,160円

〈水道工事〉 4,767円

〈衛生工事〉 7,127円

〈内部器具装飾設備費〉 14,824円

〈付属建物工事及び外柵工事〉 6,109円

〈正門その他工事〉 5,421円

〈敷地拡張費〉 59,250円

〈雑費〉 13,878円

総計 402,680円

建物全体は、玄関部及び塔屋を中心に完全な左右対称。外面では、各階の境目、窓回り、軒回りの帯がアクセントを加えている。デザインで特徴的なのは中央部と建物の四角であろう。玄関入口庇上の花をイメージした横三列の装飾と、アールをとった各コーナーが、威圧的になりがちな官公庁の建物の印象を弱らげている。

しかし、左右翼部の水平線の強調や中央の塔屋は、いわば当時の官公庁建物の一般的スタイルであり、県内でも本建物と類似するものとして、旧戸畑市役所(1933年、鉄筋コンクリート3階建)やその向いに位置する戸畑警察署(1938年、鉄筋コンクリート2階建)がある(いずれも福岡県営繕課設計)。

外装は昭和初期に流行したスクラッチタイルを全面に使用していたが、剥落の危険から昭和50年代に撤去したという。現在はモルタルが塗られている。一見、3階建のように見えるが、車寄せ部分が高くなっており、来訪者は階段をのぼり2階に直接入る。

玄関ロビーは3階まで吹きぬけで、正面に3、4階に上がる中央階段を見上げることになる。4階中央に位置する貴賓室に木製のカーテンボックスがつく。その右側の正庁の壁や柱に施された彫刻もすばらしいものがある。窓は本来は上下開閉式である。

一時、屋上と塔屋との境目のコンクリートにヒビ割れが生じ水漏れもあったが、現在では防水工事も完了し、50年以上経った今でも十分な強度を保っている。屋上右端に見える防空監視塔が、先の戦争の面影をしのばせる。1951(昭和26)年5月3日、一部2階建部分(現在の議場)に3・4階を増築する。落成式を記念してつくられた絵葉書(4枚一組)が市立図書館に保存してある。1991～92(平成3～4)年度に便所部分の全面改修が行われた。

本館工事を担当した柿原組にとっては、この市庁舎と同年の大牟田商工会議所の工事が、会社を発展させる大きな契機となった。

(平島勇夫)



▲ 市庁舎全景 (1992年、平島撮影)



▲ 同左細部 (1992年、平島撮影)

64 三池ポートサービス(株)渠内事務所

大牟田市新港町1-25 1908(明治41)年
行政、事務所 木造平屋建

この建物は、三池港の開港と同時に、1908(明治41)年、長崎税関三池支署として開庁した。長崎税関は1873(明治6)年1月、長崎運上所を「長崎税関」と改称したのに始まる。翌年には、各税関の職制が定められ、横浜税関本局の称を廃し、各港税関が独立している。三池港開港まで長年にわたり石炭を積み出していた口ノ津も、1878(明治11)年5月、石炭輸出港として指定され、取締所が設置されている。

当初、長崎税関は九州・沖縄ばかりでなく、下関までその管轄区域に入っていたが、1890(明治23)年に下関出張所のすべてを神戸税関に引き継ぎ、同年11月以降、勅令第204号によって九州・沖縄の12ヶ国の沿岸がその管轄区域となった。そして1909(明治42)年11月には、門司税関支署が門司税関として独立、筑前、豊前、豊後の3ヶ国が移管された。

旧三池支署の建物は、木造瓦葺き平屋建で、床面積は161.7㎡。屋根は一見入母屋風で、出入口の上部には三角形のペディメントを設け、屋根と合わせている。窓は上下開閉式、外壁は下見板張り。以前は白色だったが、1991(平成3)年4月、外の柱や梁はグリーン、板壁はオレンジに塗り替えられた。

内部は旧状をよく残し、電灯を吊す天井の一部には、彫り込みのある木製の円形飾りがある。受付窓口も当時の様子が伺える。復元は充分可能である。

開庁以来、57年間同支署として使用され、石炭貿易の中核行政機関として活躍したが、1965(昭和40)年4月、三池港湾合同庁舎が完成し機能はすべて移転した。ただ税関と三井鉱山との間での建物の所有・使用関係は定かではなく、1956(昭和31)年までは税関側が三池港務所側から無償で借り受けたかこうになっていた。

明治の面影と西洋様式を残す歴史的な建物として、三井港倶楽部とともに貴重である。
(平島勇夫)



▲ 渠内事務所(1992年、平島撮影)

65 クレーン船「大金剛丸」

大牟田市新港町1番地三池港内 1905(明治38)年以前
鉱業、構造物、浮クレーン 英国製・大阪鉄鋼所

この浮クレーンは、1905年10月に大阪築港会社より中古として購入し、以来、海上作業に従事して現在に至っている。1905年と言えば、遠浅の有明海を掘削して港(三池港)の築港を開始して3年(1902年11月3日工事着工)、開港(1908年4月1日)まであと2年半という時期であり、当初は、この築港作業に従事していたものと思われる。

船の概要は次のとおりである。

1. 主要目

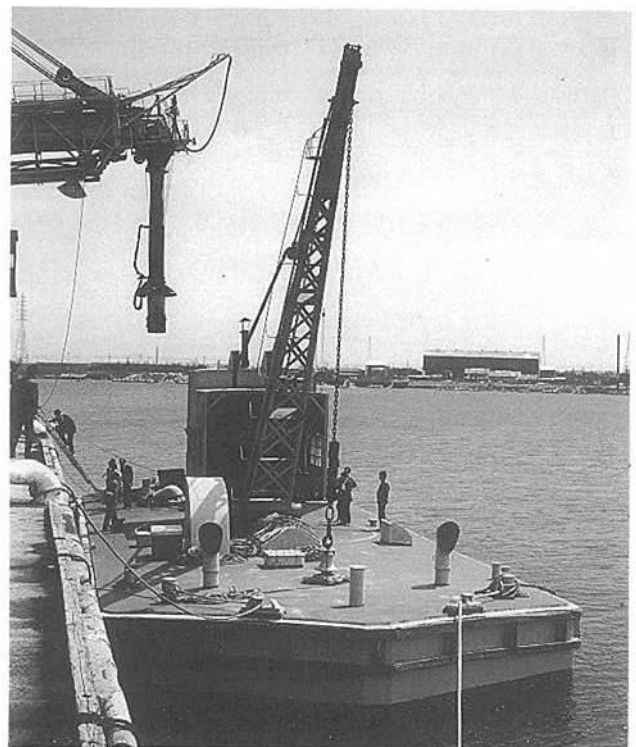
船体 長さ30m、幅9.75m、深さ2.3m(もとボディは木船だったが、1962年に鋼鉄製に変更した)。シーブの長さ14.23m。総トン数231トン。満載吃水1.10m。原動機は蒸気(伝熱面積8.3㎡)。

ボイラー 制限気圧5.2kg/cm²。燃料は石炭。1973年に更新した。立型横管式。

クレーン 吊り上げ能力は最大15トン

2. 主な作業(現在)

- 海上施設の点検補修作業
 - ・浮標(6個)チェーン点検取り替え作業
 - ・浮棧橋用チェーン、アンカー点検取り替え作業
 - ・漁船溜まりフローター及びチェーン取り替え作業
 - ・開門作業(重量物運搬など)



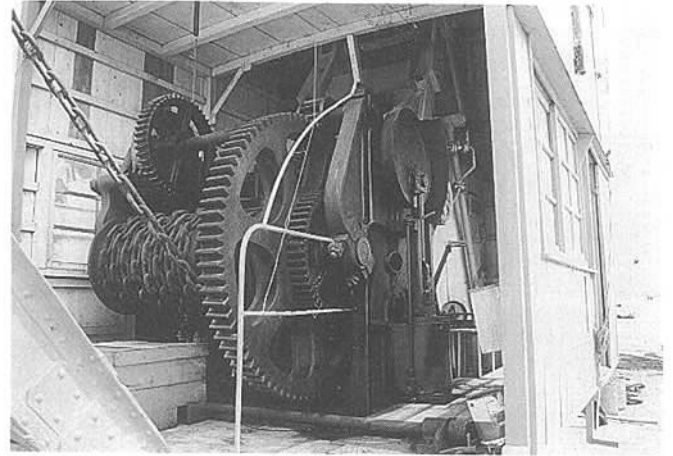
▲ 大金剛丸全景(1992年、平島撮影)

- ・四つ山丸、あさひ丸上架整備
- 2) 1・5・N5 パース船積機点検整備（資材運搬、作業足場）
- 3) その他
- ・外注の海上作業（油棧橋フェンダー取り付けなど）

この船はエンジンがないため自走はできない。毎月1～2回使用し、通常は三池港ドッグ南側パースに停泊している。

歯車に「JOHN. H. WILSON&C! LTD LIVERPOOL」の刻印があり、英国製とわかる。組み立ては大阪鉄鋼所で行なわれている。なお、この大剛丸と同様のクレーンが広島県呉市の潜水隊前バス停付近にそなえつけられている。

浮起重機（フローティング、クレーン）とも呼ばれている。明治30年代のクレーン船が残るのは極めてまれである。（平島勇夫）



▲ 大剛丸ギヤ部分（1992年、平島撮影）

66 三池港 閘門

大牟田市新港町1番地 1908（明治41）年
土木、構造物（水門）、植木平之充

有明海は遠浅で干満の潮位差が最大5.5mと大きく、干潮時には沖あい数kmにわたり干潟が出現する所もある。このため大型船の来航がむずかしく、三池炭の搬出は大牟田川河口から小型運搬船と舢舨により、対岸島原半島南端の口之津港まで約70kmを海上運送し（まる1日間要する）、ここで積み替え人夫（最盛期には1,500名を超えたという）の手で大型船に積み込んでいた。

しかし、欠航に備えた貯炭場の確保など積み替えに伴う経費がかさみ、三井物産から輸送費（トン当り1円、年間100万円）軽減の要請も強まった。これらを一挙に解決するため、大型船に直積みできる港を大牟田に構築することになった。

1898（明治31）年5月、欧米視察の途に就いた團琢磨（三井鉱山合名会社専務理事）らは、各地で港湾施設や積込方式に注意を注ぎ、翌年帰国するや、築港適地の選定調査にかかった。同年10月、当時の三井家事業グループの本社に当たる三井商店理事会に築港計画案が出され基本方針が決定され、1902（明治35）年5月着工が承認された。

同年11月3日、潮止めのための堤防構築工事から開始、1904年5月に防波堤工事完成、1905年に閘門工事開始、1908年3月末に渠内（ドッグ）に入水して竣工した。4月1日、新港は「三池港」と命名され、6日には勅令第76号により開港場に指定された。

工事費3,756,900円。延べ人員2,620,000人。就業日数2,121日（1日平均1,237人）。日当は甲種人夫35銭。乙種人夫30銭。船渠（ドッグ）の広さ13万㎡、内港の広さ約50万㎡、航路の長さ1,830m、幅137m。

閘門（Entrance Gate）は、船渠内の水位を干潮時でも8.5m以上に保つため内港との間に設けられた水門で、横幅20.12m、縦幅37.51m。周辺はすべて花崗岩を積み上げ、底にも同質の石張りを行っている。最大幅18.5mの船が通過可能。植木平之充の設計による。

閘門には、船渠側に観音開きとなる2枚の鋼鉄製の門扉を据え付けている（1908年2月23日据付）。1枚の長さ12.17m、高さ8.84m、厚さ1.20m、重さ91.30トン进行。英国テームズ・シビル・エンジニアリング社製で、扉の接するところは、水漏れ防止のために南米から取り寄せたグリーンハートと呼ばれる船虫や水に強く堅くて沈む木材を使用した（現在は西扉がゴム、東扉がステンレスに変更になった・・・1983年工事）。

これにより、船渠内では1万トン級の船舶の荷役が可能となった。閘門の両側には、大潮時の潮流緩和と、船舶の閘門通過を容易にする目的の補助水堰（Sluice＝水門）が今なお当時のまま利用されている。門扉の開閉も当初のまま水流ポンプによって操作されているが、駆動ベルトはコットンベルトからゴムベルトへ変更になった。1952年と1983年に門扉の修理を行なっているが、構造は当初の姿をよく止めている。

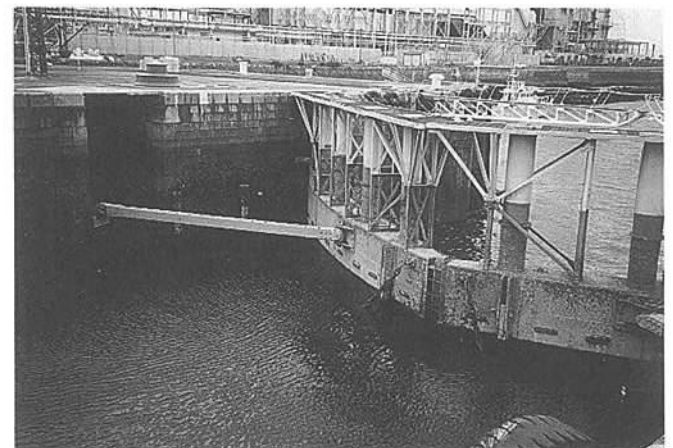
船渠内の係船岸壁（施行担当 山崎組）は延べ421mで、1万トン級船舶3隻が同時に係留できる。岸壁には、スキップ式（移動式）石炭船積機（英国製）を2基（のちに3基となる）を設置した。積込能力は1時間に250トンで、一昼夜5,000トンまで可能だった。

この三池港の完成前には、三池炭専用鉄道も1905年三池築港まで延長され、坑口（生産現場）から港（搬出所）まで連続した石炭運搬が可能となった。さらに関連して、倉庫や貯炭場が整備され、長崎税関三池支署や三井港倶楽部などといった各種施設が建設された。

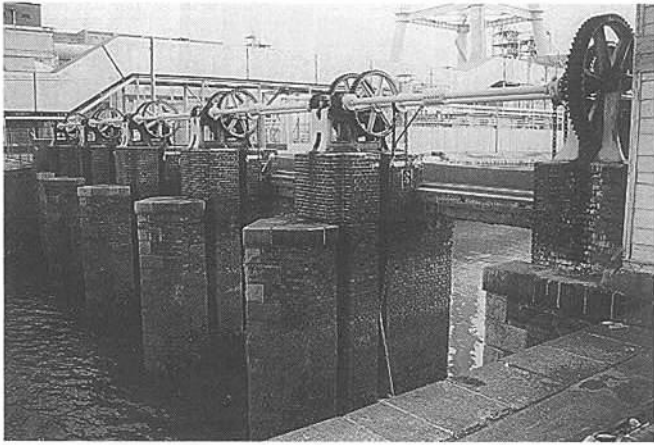
一方、口之津港は三池港の整備に伴い急速に衰え、再び元の静かな港町へ戻った。

現在の三池港は、1971（昭和46）年以降、福岡県の管理に変わったが、港湾施設は三井鉱山の所有であり、運営管理も同社が委託されている。全国唯一の閘門施設として歴史的に重要である。

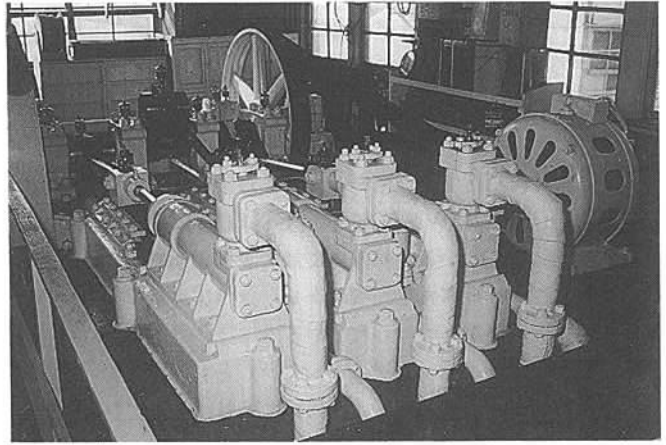
（平島勇夫）



▲ 閘門（ドッグ側、1992年、平島撮影）



▲ 閘門 (Sluice=水門、1992年、平島撮影)



▲ 水流ポンプ (1992年、平島撮影)

67 三川電鉄変電所

大牟田市新港町1-30 1909(明治42)年以前
 鉱業、変電所、煉瓦造平屋

この建物の歴史については、当時の三井鉱山合名会社が1909年3月に取得したという以外に詳しいことは不明である。

1905(明治38)年10月には、三池炭鉱専用鉄道が三池港まで全線完成し、蒸気機関車を走らせている。1907(明治40)年10月には三井鉱山が専用鉄道用20トン電気機関車を購入し(註1)、翌年1月、初めて坑内(万田坑)に電車を使用するようになっている。さらに1909(明治42)年4月には三池港構内に電気機関車が出現している。専用鉄道の電化は、この年より始まり、1912(明治45)年7月に万田坑~三池港間が、1923(大正12)年1月に全線が電化されている。一方、1907(明治40)年5月には、三池四山発電所が竣工している。この時、まだガスエンジンによる発電は行なわれておらず、四山発電所はスチームエンジンが採用されていた。

これらから推測すると、この建物は、当初より、三池炭鉱専用鉄道の変電所として機能し、現在に至っていると思われる。従って建築年も1907年から1909年に限定できよう。

建物は切妻平屋レンガ造りのものが二棟、平側でつながっている。窓は上下開閉タイプで、上部はすべてアーチ状になっている。内部は広い空間を持ち、厚さ1cm程の漆喰が全面に塗られている。これは当初からのものと思われる。内部の柱も窓と同様、上部がアーチ状を呈し優雅さを保っている。屋根は現状では波形スレートを張っている。レンガはイギリス積みである。

旧状をよく残し、今なお専用鉄道の変電所として利用され、一部は倉庫にも使用している、
 (平島勇夫)

(註1) 大牟田市史下巻による。三井鉱山(株)三池事業所の資料では、20トン電車の最古は明治43年である。

<参考文献>

【大牟田市史 中巻】大牟田市役所 1966年9月



▲ 建物外観 (1992年、平島撮影)



▲ 建物内部 (1992年、平島撮影)

68 三池炭鉱専用鉄道

福岡県大牟田市～熊本県荒尾市一帯 1891（明治24）年
 鉱業、鉄道

三池炭鉱で産出する石炭及び炭鉱で使用する資材ならびに関連工場の製品・原材料を輸送する目的で敷設された貨物専用鉄道。これは、炭鉱官営時代、旧三池礦山局によって1878（明治11）年2月15日に、大浦坑と大牟田川河口間に馬車鉄道（軌間20インチ・・・51cm）が完成したのを起源とする。当時の1日の出炭量は2～300トンであったが、700トンを超過した明治17・8年頃より汽車道敷設の計画があった。しかし官営時代には起工できず、三池炭鉱は1889（明治22）年、当時の三井組に払い下げられた。この時すでに日産1,500トンに達しており、早急に合理的石炭輸送方法の確立が求められていた。

払い下げ後ただちに三池炭鉱鉄道の設計がなされ、1890年大牟田川河口の横須浜～平原（七浦坑）間の工事に着手、翌年1月に開通している。その後、1894（明治27）年3月七浦坑～勝立坑間開通、1897年2月九州鉄道線（現在のJR線）と直結、1900（明治33）年11月七浦坑～宮原坑～万田坑間開通、1905（明治38）年10月万田坑～三池港間開通と経て、全線完成した。さらに、1909（明治42）年より電化工事が開始され、1912（明治45）年7月に万田坑～三池港間の電化され、1923（大正12）年1月に全線の電化が完了した。この年の3月には四山支線も開通している。

「設計書」によれば、路線中最も急な曲線の半径は10鎖チェーン（201m）とし、傾斜の最も険しい所の傾斜は1/132とした。輸送石炭量は一昼夜約1,500トンである。

路線幅員（敷地幅）は14呎フィート（4.27m）、鉄條（軌道）の内軌隔（ゲージ）は3呎6吋インチ（1,067mm）で、鉄條は英国製鋼鉄平底T形を使用する。鉄條の規格は、一碼ヤード（91.44cm）の重量34封ポンド（15.40kg）、長さは30呎（9.14m）、24呎（7.32m）、21呎（6.40m）、18呎（5.49m）の4種類を混用する。蒸気機関車は米国フィラデルフィアのポールドウィン商会製造のもので引行力は545トン馬力である。平常は石炭4トンを積んだ炭車10両を引き、一昼夜間におよそ38回往復するとしている。

この鉄道は大牟田市の中心部を馬蹄形状に囲み、三池炭鉱及び関連工場群を網の目のように結んで工場地帯の輸送動脈を形成している。JR線とは、西鉄新栄町駅付近の旭町停車場でつながっている。かつて石炭生産最盛期には総延長150kmにも及び、通勤者などを運ぶ客車も走っていたが、現在では不要線路の一部は撤去され、輸送も貨物のみとなっている。それでも石炭・コークス・化学肥料・薬品などの貨物取扱量は年間300万トンに及び、全国屈指である。現状は下記のとおり（1992年4月1日現在）である。

1. 免許の種類・・・専用鉄道

三井石炭鉱業株式会社の所有で、三井鉱山三池事業所が運転管理を委託されている。

2. 鉄道施設

1) 線路

		単線換算軌道長			
線名	区間	キロ程	本支線	側線	計
本線	三池浜～三池港	9.30	17.00	25.76	42.76
旭町支線	宮浦～旭町	1.80	1.80	1.34	1.34
計		11.10	18.80	27.10	45.90

・軌間 1,067mm（西鉄は1,435mm）

・架線電圧 直流600V

・レール 37kg/m

2) 駅、停車場

・三池港駅

・四山停車場、宮浦停車場、旭町停車場

3) 踏切

第1種自動踏切 17ヶ所

第1種手動踏切 1ヶ所

第2種踏切 0

第3種踏切 3ヶ所

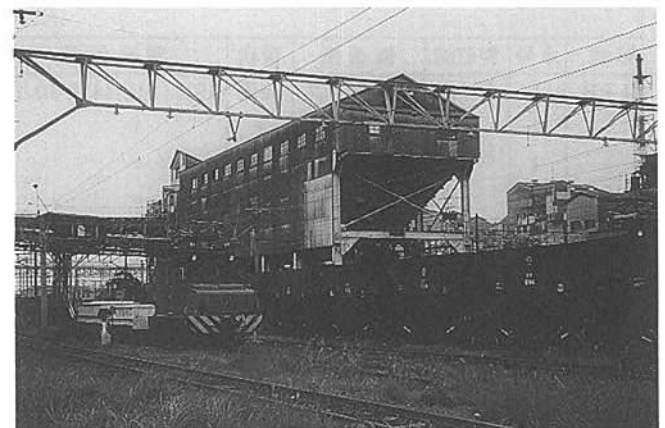
第4種踏切 1ヶ所

計 22ヶ所

三池炭鉱専用鉄道は、JR線と接続する珍しい地方鉄道線路で、全国にも例が少なく貴重である。また、当時の橋桁などレンガ造りの構造物もよく残っており、今なお明治40年代以降、昭和20年代までに製造された電気機関車が11台稼働している。（平島勇夫）



▲ 専用鉄道ダックローダー付近（1992年、平島撮影）



▲ 専用鉄道三池港駅（1992年、平島撮影）

69 三池炭鉱専用鉄道 電気機関車

大牟田市新港町1番地 1908(明治41)年
鉱業、車両

三池炭鉱に鉄道が敷かれたのは、1878(明治11)年に馬車鉄道が開通したのを始まりとする。その後、炭鉱の払い下げがあり、1890(明治23)年から新たな鉄道線路が敷かれ蒸気機関車が走り出している。1905(明治38)年に全線完成したこの三池炭鉱専用鉄道に電気機関車が登場するのは、1909(明治42)年である。この後、遂次、電化工事が進められ、1923(大正12)年には全線の電化が完了している。

三池炭鉱専用鉄道で使用された蒸気機関車は下記のとおり(すべて現存しない)。

導入年	製造国	製造所	台数
1878(明治11)年	イギリス	シャープステewart	1台
1891(明治24)年	アメリカ	ボールドウィン	2台
1895(明治28)年	イギリス	ブラックホウソン	1台
1896(明治29)年	イギリス	ブラックホウソン	1台
1897(明治30)年	イギリス	アヴォンサイド	1台
1899(明治32)年	アメリカ	スケネクターデー	1台
1902(明治35)年	"	ポーター	1台
1903(明治36)年	"	"	1台
1904(明治37)年	"	"	1台
1905(明治38)年	"	"	2台
1907(明治40)年	"	"	1台
1908(明治41)年	"	"	3台
1888(明治21)年	イギリス	ダブス	1台
1897(明治30)年	スイス	ウィンテルスール	1台

三池港の構内で使われた電気機関車(通称ガメ=亀=電車)は次のとおり。

形式	製造年月	製造国	製造所	台数
15-B	1908(明治41)年7月	アメリカ	ゼネラル・エレクトリック	6台
	1910(明治43)年12月	アメリカ	(G・E)社(ニューヨーク州スケネクターデー)	4台
	1920(大正9)年	日本	三池製作所	2台

12台のうち、稼働はしないが1908年製2台(車号:5、6)は現存する。昭和58年頃、輸送量の減少に伴い、使用停止した。

三井炭鉱専用鉄道で使われた電気機関車は次のとおり。

形式	車号	製造国	製造所	現状	製造年月
20-B	1	ドイツ	シーメンス	稼働	1911(明治44)年10月
	2	"	"	"	"
	3	"	"	休車	"
	4	"	"	"	"
20-B	5	日本	三菱造船所	稼働	1915(大正4)年12月
	6	"	"	廃車	"
	7	"	"	休車	"
	8	"	"	"	"
	9	"	"	稼働	1917(大正6)年12月
	10	"	"	廃車	1915(大正4)年12月
	11	"	"	稼働	1917(大正6)年8月
20-B	12	日本	三池製作所	休車	1917(大正6)年8月
	13	"	"	"	1928(昭和3)年
	14	"	"	"	1934(昭和9)年

	15	"	"	廃車	"
	16	"	"	休車	"
20-B	31	日本	三池製作所	廃車	1923(大正12)年
	51	"	芝浦製作所	廃車	1949(昭和24)年6月
45-BB	17	日本	芝浦製作所	稼働	1936(昭和11)年4月
	18	"	"	"	1937(昭和12)年2月
	19	"	"	"	"
	20	"	"	"	1949(昭和24)年2月
	21	"	"	"	" 4月
	22	"	"	"	"

GE社製の小型電気機関車(B-15)は、パナマ運河で船を引いていたこともある。長さ5,042mm、幅2,223mm、本体高さ2,407mm。車体形状はL形で、車体枠は鋳物でつくられ頑丈な構造である。出入口がなく、窓から出入りする。直接制御のため、手入れが悪いとコントラから火を吹くことがあり、運転前に入念な点検が必要だった。スペースが狭く横になって運転するため手が届かず、ブレーキは足で操作する。パンタグラフは当初ポール式だったが、現在はZ形のものに変更されている(昭和35年頃)。

主電動機は直流直捲40馬力を2台(電圧500V、電流70A、回転数310)もち、制動機はハンドブレーキであった。また機関車重量は15トン、索引力は5,000ポンド、速力は毎時6マイルである。なお、ゲージは官鉄標準軌(1,067mm)を採用している。

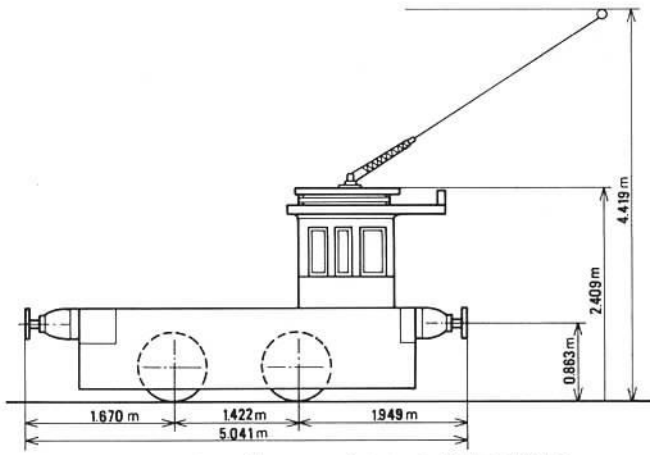
明治末期という比較的早い時期に導入された電気機関車として貴重であるばかりでなく、そのユニークなスタイルも注目に値する。

シーメンス社の電気機関車は、1911(明治44)年10月24日に三池港駅に到着。ここで組立を行い、同年12月15日組立を終了し、試運転を開始している。車体の長さ6,810mm、幅2,740mm、高さ(パンタグラフを含む)4,200mm、自重22トン。直流直捲密閉型電動機は93kWを2台もち、索引力は5,230kg。

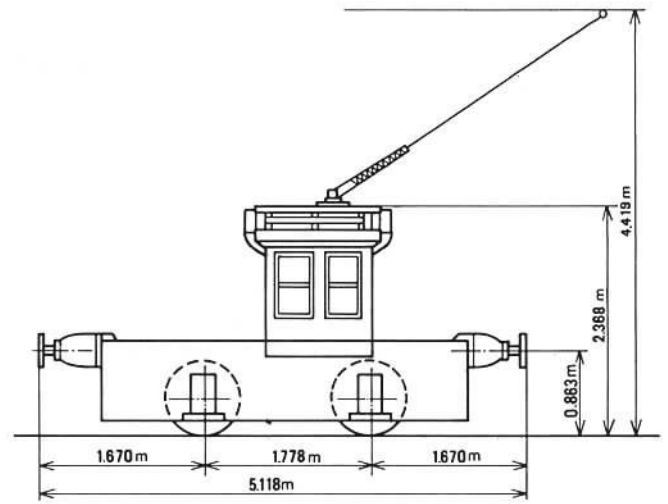
稼働中の電気機関車としては最も古いタイプで、凸型の独特な車体形状を持ち、保存に値する重要な機関車である。(平島勇夫)



▲ ドイツ・シーメンス社製電気機関車(明治44年10月、稼働中、1992年、平島撮影)



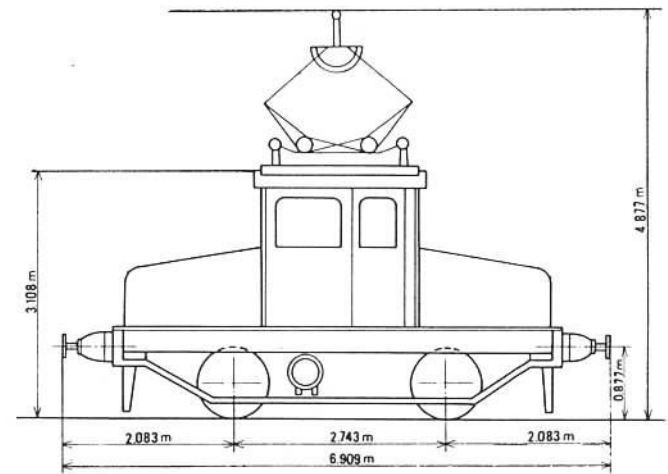
▲ アメリカ・ゼネラルエレクトリック社製電気機関車
(明治41年、休車、原図：三池事業所を改図)



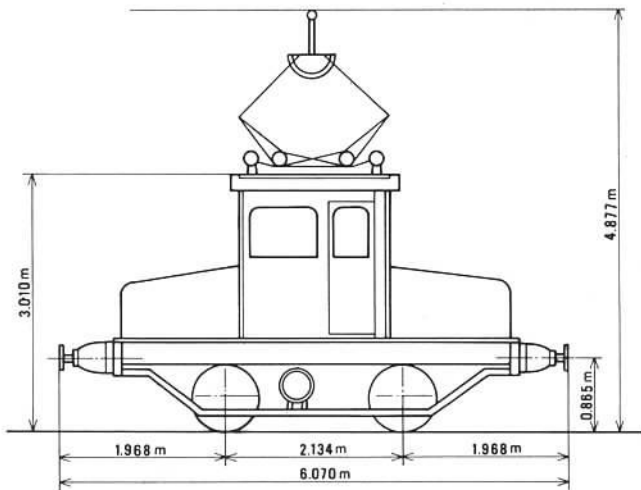
▲ 三池製作所製電気機関車 (大正9年、原図：三池事業所を改図)



▲ 同上 (1992年、平島撮影)



▲ 三池製作所製電気機関車 (昭和4年、原図：三池事業所を改図)



▲ 三池製作所製電気機関車 (大正12年、原図：三池事業所を改図)



▲ 三池製作所製電気機関車 (昭和9年、1992年撮影)



▲ アメリカGE社製電気機関車と運転室 (休車、明治41年、1992年撮影)

70 三池式快速石炭船積機3号機 (ダンクロ・ローダー)

大牟田市新港町1番地 1911(明治44)年
鉱業、運搬機、鉄骨造

1908(明治41)年、三池港の開港とともにドッグの一番奥正面(第2バース)岸壁には、積込能力一昼夜5,000トンの移動式船載機を2台設置した(1・2号機)。これは1898(明治31)年欧米視察の途に就いた團琢磨や牧田環がアメリカの炭鉱の選炭機にヒントを得て、三池の技術主任黒田恒馬と共同で設計したものである。三井鉱山株式会社の特許に属し、正式には「特許三池式快速船積機」と言い、通称「ダンクロ・ローダー」と呼んでいる。

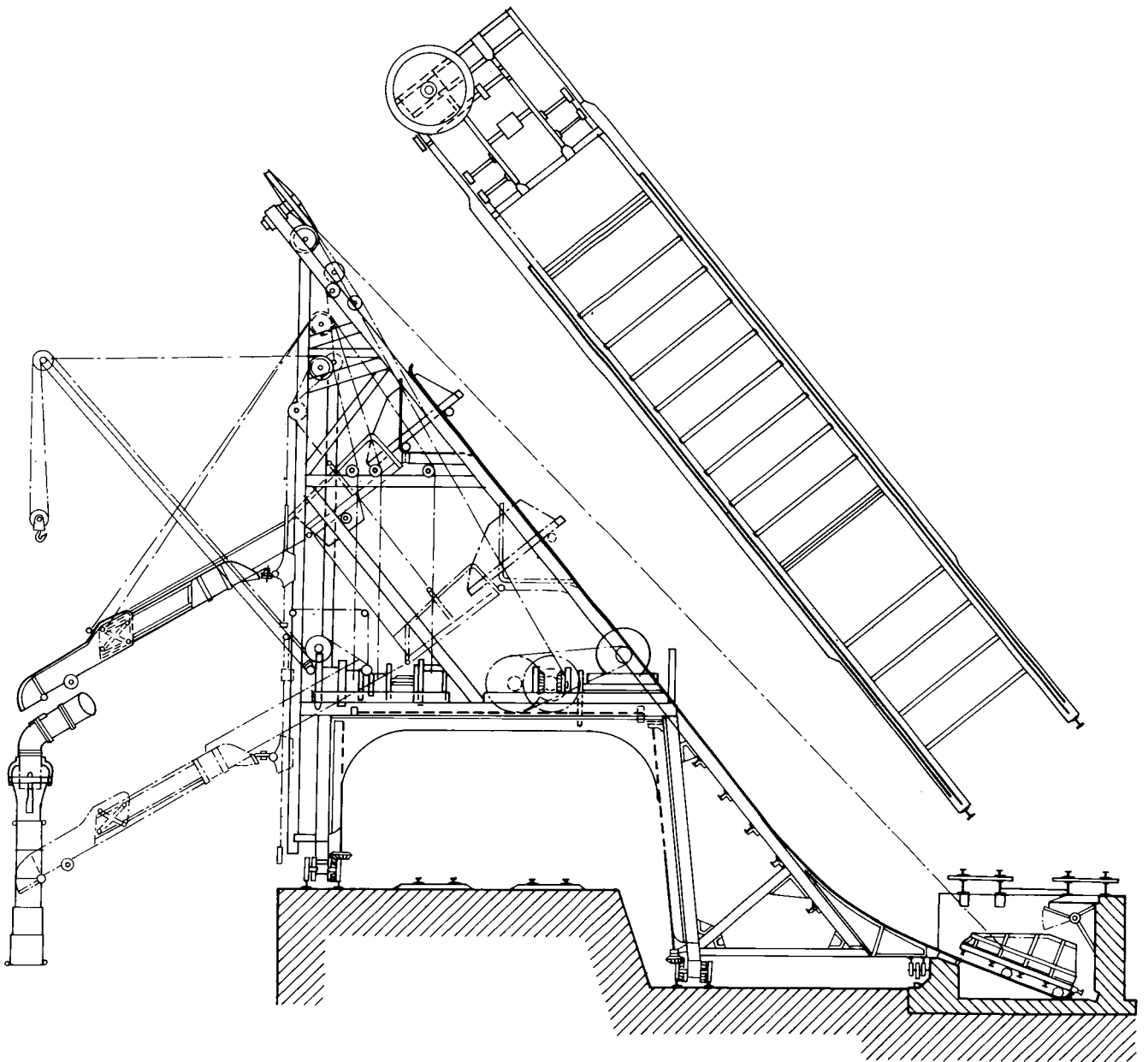
1・2号機は、イギリスのヘッドライトソン会社に注文し、三井鉱山より機械技師日野松太郎を派遣・監督させ、1909(明治42)年2月に完成した。

三池港の開港とともに入港船舶及び石炭積出量は年々増加し、1911(明治44)年1月には3号機を増設して、3隻同時の積込が

可能となり、荷役能率も大幅に向上した。3号機は石川島造船所で製作され、三池製作所で組立工事が行なわれた。現存しているのはこの3号機のみである。

積込能力は1時間に300トン(設置当時は400トンだった)で、現在は海洋投棄用の硬の船積みに使用されている。当初は石炭を積んだ炭車の底が開き、線路下に落下した石炭は貨車に積み変えられ、これをロープでローダー上に引き上げていた。今はベルトコンベアに変更されているが、基本的構造は変わらない。岸壁添いに線路の上を鉄製車輪が動いて、積み込み場所を移動できたが、現在では、その線路も撤去された。

唯一残る明治時代のローダーとして貴重な存在である。三池港では、現在様々なタイプのローダーが多く活躍している。(平島)



▲ 三池港のダンクロ・ローダー (原図：三池事業所を改図)



▲ ダンクロ・ローダーと積炭船 (1992年撮影)



▲ ダンクロ・ローダー (1992年、平島撮影)

71 三井港倶楽部

大牟田市西港町2-13 1908(明治41)年8月15日竣工
 鉱業 建築(倶楽部) 洋館: 木造2階建(一部屋根裏3階建) 瓦葺
 1階面積357.7㎡、2階面積216.8㎡、延床面積574.5㎡
 日本家屋(現在建て替えられている): 木造平屋建瓦葺、
 面積174.9㎡ *面積は竣工当時 清水組(清水満之助) 清水組

有明海に注ぐ諏訪川の河口を少し遡ると、芝生と木立ちで構成された広い庭の中に明治41年建設され、現在は三井港倶楽部と呼ばれる木造洋館建の建物がある。周囲を見回しても海が見えないので「港倶楽部」とは妙な表現だが、建物の完成当時は有明海の干満の差を解消し、大型石炭輸送船の着岸を可能にした、開門を含む内港建設の四ツ山築港事業が5年の歳月を経て完成した年で、周囲はまだ芋畑が広がり、海とのつながりもあった。三井鉱山五十年史稿(第5章第2節第2項「港倶楽部」)によると、この敷地は、新港の工事の進捗に伴う周辺の市街地化と、これから派生した地価の上昇を懸念し、明治40年に「船員並ニ新港関係諸職工人工夫納屋建設用地」のために6.5万円にて買収したとあり、実際の用途は「三池ニ石炭積込ノタメ入港セル船員ノ慰安並ニ休憩所」として完成している。その後は三井三池関係の倶楽部に使用され、昭和61年の改修工事により、結婚式、会議あるいは食事、喫茶等に利用できる、市民に開放された、三池港の歴史を語る建築となっている。しかし同倶楽部が所有する竣工建築の桒らしきものからは「三井三池倶楽部」と表題が記入され、同桒収録の平面図には「新港倶楽部」と書かれ、特段港との関連が強いとは判断できにくく、船員の慰安並びに休息をとる場所としては宿泊施設が少なく(特に洋館では2階の3室しかない)、倶楽部機能が主であったように思える。

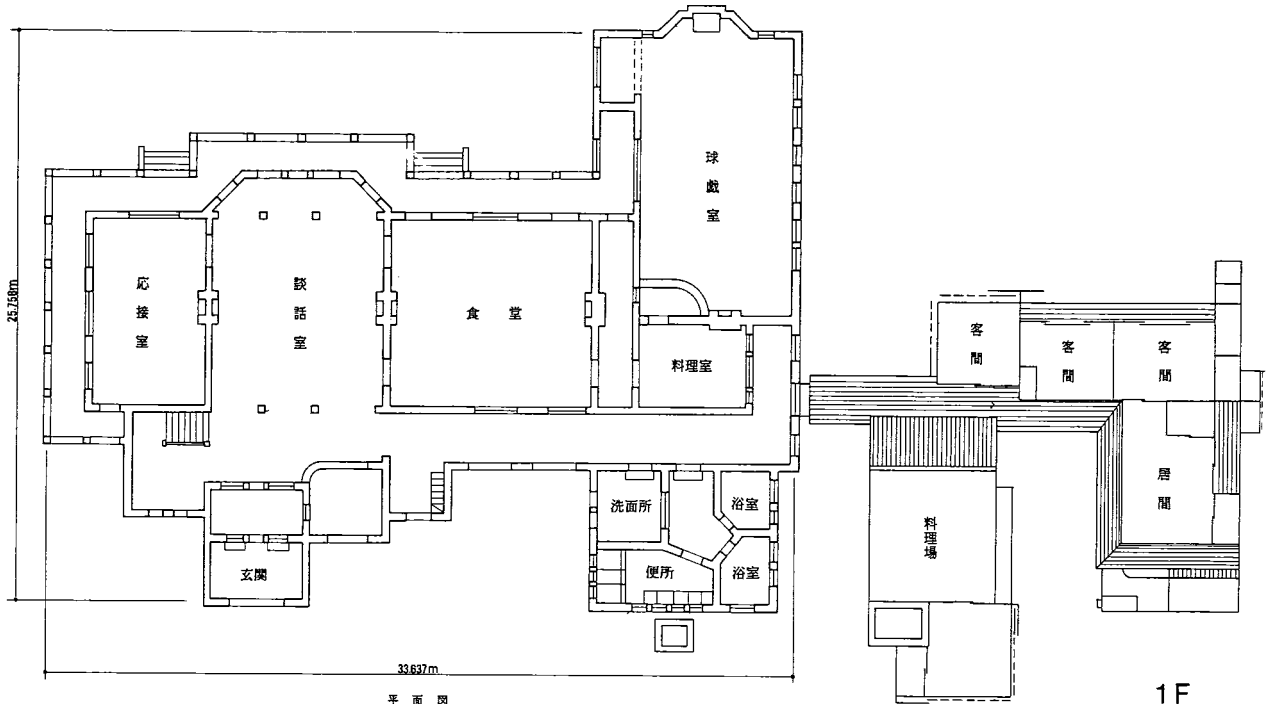
前途の竣工の桒に掲げられた平面図が一番古い状態を示していると思われるので、これを頼りに間取りの構成をみると、東側の端に近いところに玄関が位置し、入って右側が事務室、左側が階段室であり、奥の南側には玄関ホールとつながり、庭側の壁が隔切りされた談話室がある。談話室の東側には応接室が、西側には食堂がありそれぞれ2つのドアを介して連絡でき、部屋境には暖炉があるので、談話室は両壁の一つづつの暖炉がある。談話室と応接室は竣工当時の姿をとどめているが、食堂では西端の壁が、現

状や昭和61年の改修工事の際に旧状を記録した図面の位置から一列東側にずれ、さらに屋根にある暖炉の煙突の位置は「桒」分にひとしいので次に述べる球技室の東端の外壁線と揃っていたようだ。洋館西端には球技室が位置し、部屋の北側はサービスのための小室(配膳・調理室)があったが、広い結婚式場を確保する意味から取り去られ、さらに球技室の西側も増築され、この部分は下屋扱いとなっている。廊下を介した北側には洗面所、便所、浴室の水回りが位置し、各室の配置、複雑な角度をもつ廊下は建設当初のものである。洋館の東・南面には独立柱で下屋が支えられたヴェランダが回り、建物内・外部空間の緩衝ゾーンを提供するとともに、軽快感を与えている。2階は階段を上ったところに広間、その奥に3つの寝室と東端には談話室があり、旧状と変わりが無い。2階の西端に洗面所と便所があるが、洗面所は階段室に張りだし、浴室も壁が突出しているのも後設のものであろう。なお「桒」には2階の水回りは記載されていない。その他では、3階に屋根裏部屋があり、「桒」の説明にも「小屋: 木造ニテ洋館ニハアテッタヲ取りタリ」との記述がある。2階の屋根の切妻部の窓がこの存在を示している。洋館の西側には木造の日本家屋があった。昭和61年の改修工事の際の旧状図面ではかなり規模のある付属屋になっているが、建設年代と機能的な面からは、「桒」に記載された、3つの客間、居間、調理場、冷蔵庫等、合計53坪の間取りの方が初期の状態を示していると思われる。

外部の形状は、屋根にあっては矩折れの勾配の切妻屋根の交差した2階屋根と緩やかで大きな1階屋根の組合せが特徴をなし、壁にあっては柱形と梁・胴縁の縦横線が方形をつくり、さらに斜めと曲線の筋違が複雑なパターンを生み出すハーフチンパーが特徴であり、ガラスの嵌込まれたヴェランダが水平線を強調している。このハーフチンパー的扱いは1階建の球技室、玄関回り、あるいは裏側にあたる水回り関係でも使用されている。しかし、ヴェ



立面図



平面図

1F

▲ 港倶楽部（平面図は完成後の図、立面図は設計図のため、平面図の寸法とは若干異なる。 原図：三池鉱山(株)三池営業所）

ランダ奥の壁は窓下に連続した水平線だけであり、ヴェランダ柱の垂直線と交差して生ずる煩雑性を避けているようだ。また唯一の例外は階段室にあり、漆喰を塗り回し、ロマネスク的に扱われた単純な壁面、窓や屋根の処理方法が、過剰と思われる線をもつ他の壁面とコントラストを醸しだしている。白い壁面と軽めの屋根の扱いからはトロピカルかもしれない。具象的装飾は球技室南壁の中央に位置しているニッチ（壁龕）をイメージさせるような貝殻の装飾のみで、他には存在していない。大正10年に、松田昌平設計で完成した門司港の三井倶楽部もハーフチンパーのデザイン手法が使用されているが、こちらは直線主体で屋根窓が多く配置されているためか、大牟田の倶楽部とは違った印象を受ける。なお「栗」には「周壁：本館ハ腰石花崗岩二段上木骨外部下見張階上ハ漆喰モルタル上内部ハ主ニ張付壁ナリ」とあり、現在ののように全て下見板張りにハーフチンパー装飾を施したものか疑問な点もある。

内部は腰羽目板張りで上部は応接室、談話室が壁紙張り、他室は漆喰仕上げで巾木、回り縁が部屋の四周を回り、天井は剝形された格縁天井をなし、間を漆喰仕上とし、天井の四隅には定石通り透彫りのある天井換気口がついている。天井の中央、シャンデリアの吊元は格縁で見切りされ、漆喰の装飾が施されている。この手法は主階段室でも同じである。なお格縁の配置は各部屋によ

て異なる。1階の扉はベディメントと欄間が付けられ、簡単な古典的装飾も見られる。外部の建具、窓は上げ下げ形式で、木製のカーテンボックスを備え、食堂の窓は廊下側を含めて菱形の棧がある。ガラスは透明と結露ガラスあるいは「膠ガラス」と呼ばれるものが多く残り、これらは手作りのものであった。各室には暖房用のマントピースが備えられ、食堂のものには青に白の線で花をデザインしたアール・ヌーボー様式のタイルが張られている。その他談話室の入口にはドリス式の4本独立したオーダーが立てられ、あるいは廊下側にあつては梁と壁の取り付きに装飾の施されたブラケットが配置されるなど多彩である。また部屋の中に置かれた家具は葡萄彫刻の衝立、彫刻の施されたチェスト、椅子、テーブルなど建設当初のものが多く残っている。

この建物には棟札が残され、これによると設計者：清水満之助、現場主任：富川稔荘、現場係：牛嶋春吉、現場担当：徳政金吾、現場係：城戸捨吉、大工：松木宗太郎、石工：加藤猪平、左官：黒川磯太郎、煉瓦：伊保三次、鳶方：春谷良作らの名前が読み取れる。

三池の石炭の繁栄を象徴しているのがこの港倶楽部であろう。内部は一部部屋の増築、改修が行なわれているが、建設当初の姿をよく残し、先に指摘したガラスのように、今日の改修では入手しにくい古い材料が使用されるなど、明治後期の木造建築として

貴重な例になっている。また内部が一般市民に開放されているため、大牟田の発展の足跡が容易に理解できる、生きた文化財としての価値も高い。

昭和60年代初期に改修工事が行なわれたため保存状態はよい。外装のペンキは一部に剥落も見られるが、経常的なメンテナンスの範囲であろう。(片野 博)

資料：「男たちの世紀、三井鉱山の百年」、三井鉱山株式会社発行、平成2年5月

：「大牟田の文化財」、大牟田市教育委員会、昭和61年3月

：「炭鉱の町の木骨様式西館」、建築知識1987年3月号、山口廣十日大山口研究室、p193～p200



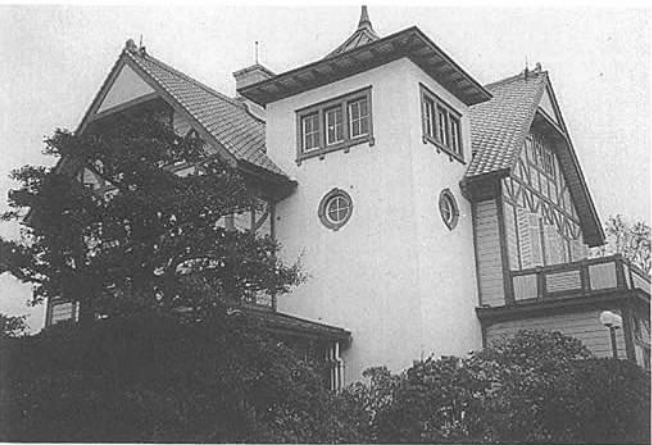
▲ 三井倶楽部正面 (1992年、平島撮影)



▲ 内部の状態 (1992年撮影)



▲ 同上裏側から (1992年撮影)



▲ 同上細部 (1992年撮影)



▲ 内部の状態 (1992年撮影)



▲ 2階外壁の装飾 (1992年撮影)

72 三池炭鉱万田坑跡

大牟田市桜町～荒尾市原万田 1898（明治31）年
鉱業、炭鉱、捲上機、隧道及び作業所

1889（明治22）年、官営三池炭鉱を払い受けた三池炭鉱社は、七浦、大浦、宮浦の三主力坑の増強に努める一方で、露頭付近の小坑口を整理した。1895（明治28）年4月に勝立坑が出炭を開始してからは四坑体制となり、翌年は73万トンの出炭をあげた。この間、各坑の採掘区域が拡大するにつれて、坑内の湧き水も次第に増加し、主要排水坑である七浦坑に排水設備の強化だけでは、やがて限界に達することが予想された。

勝立坑の排水に成功した直後の1894（明治27）年6月、團三池炭鉱社事務長は「三池炭鉱山維持ノ件ニ付上申」を提出し、宮原と万田山付近に新坑を開さくする必要を訴えた。

万田山付近の新坑については、前記「上申」の中で、これを開さくすれば、採掘可能区域はほとんど東西一里にわたり、その維持年限として数十年は「敢テ懸念無之ト存候」と強調されている。

新立坑の位置は、宮原坑の南方1,450mに当たる万田山北側の山麓とし、技術陣の総力を挙げて細部設計に取り組んだ。

1897（明治30）年11月23日、第一立坑の開さく着手。1902（明治35）年2月12日、深度270mで着炭、同年11月27日に出炭操業を開始した。完成当初はデビーポンプ3台を備えていたが、宮浦・宮原両坑からの流入により坑内水が増加したため、1904（明治37）年12月、宮原坑のデビーポンプ1台を移設した。これにより、当時の三池では最深部に当たる万田坑底からの集中排水設備が完成した。

第二立坑は、1898（明治31）年8月24日開さく着手、1904（明治37）年2月26日に深度268mで着炭。以後坑底、坑口の設備工事を進め、1909（明治42）年2月より操業を開始した。第1立坑の諸設備と合わせて、万田坑は当時わが国最大規模の立坑であった。総工費2,447,000円。

第一立坑は、捲場、櫓ともなくなっており、一部にレンガの構築物が残っている。坑形は矩形（12.42m×3.76m）で揚炭、入気、排水の用途だった。現在は入気のみ。

第二立坑は、捲場、櫓とも施設がよく残り、今なお坑口より北東側の地下水を組み上げるため（毎分10トンないし110トン）、各種装置も維持・稼働している。煙突の基礎部や汽缶場の壁の一部も残存して面影をとどめる。坑形は矩形で8.31m×4.37m。本来は排気、排水、人員の用途であった。

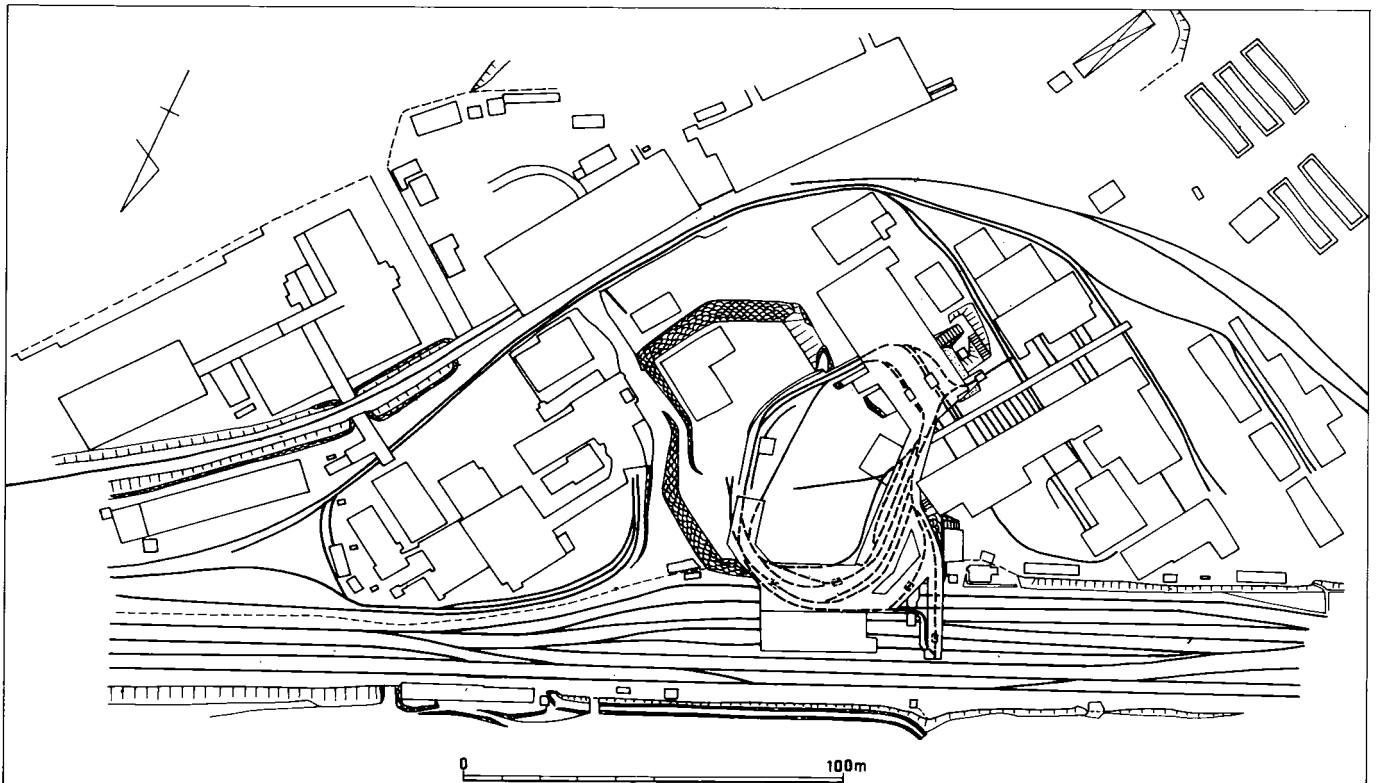
捲場建物は、切妻二階建、レンガ造で積み方はイギリス積み。屋根は1991（平成3）年の台風19号で痛みがひどくなり、木造トラス構造が鉄骨に変更された。ケージ（自重2.8トン、最大積載量1.5トン、搭乗人員25名）の上げ下げ（立坑の深さ274m）のため、横置単胴複式で直径3,962mm、回転数21.5RPMの巻胴が常時稼働している。もちろん、当初は蒸気によって駆動していたが、現在は225KW（300馬力）、回転数577RPMの三相交流誘導電動機がすわっている。

ロープは長さ390m、直径36mmで、毎分270mで動かされている。巻胴はドイツ製か。

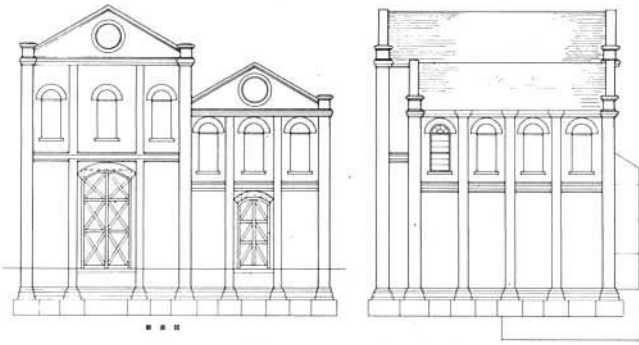
臨時に大きな資材を搬入するためにもう一基ウインチが設えつけられている。巻胴は横置単胴円筒式で、直径1,820mm、幅2,730mm。製造所はAIXCHAPLINE。ロープは直径46mm、長さ500m、重量4,655kg。原動機は三相誘導電動機で45KW、回転数は698RPM。

このほかに安全灯室の入った建物、事務棟（いずれもレンガ造）も残っている。明治時代の炭鉱坑口施設の中では最もよく残り、当時の施設の復元も可能である。しかも、捲上機は今も当初のものが動いており、貴重な存在である。中庭には山の神を祀る。

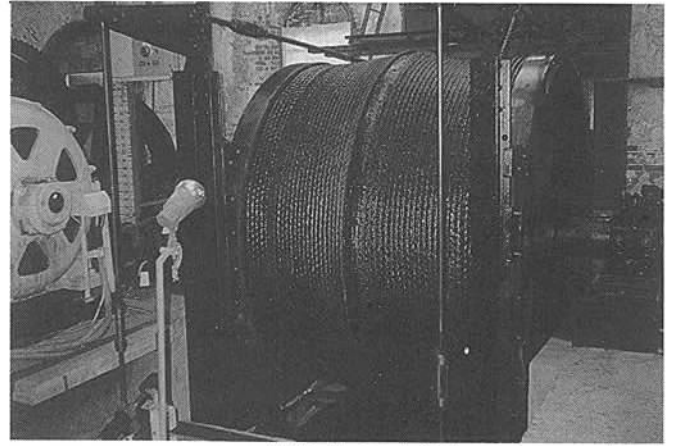
万田坑は、1951（昭和26）年9月1日、三川坑に合併させて閉坑となっている。（平島勇夫）



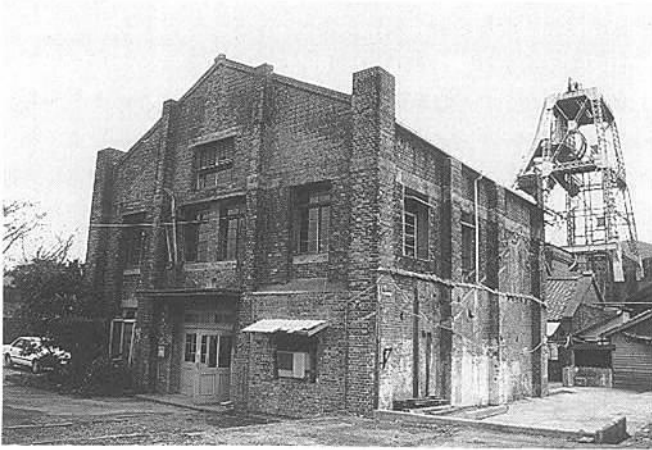
▲ 万田坑平面図（原図：三池炭業所を改図）



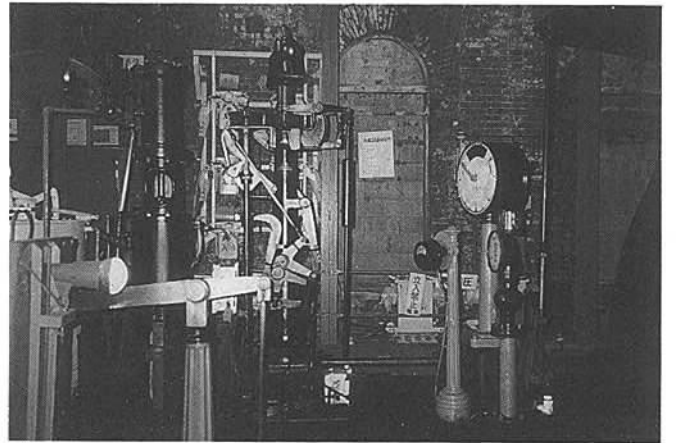
▲ 万田第二坑キャブスタン室（原図：三池鉱業所を改図）



▲ 二坑捲上機（1991年撮影）



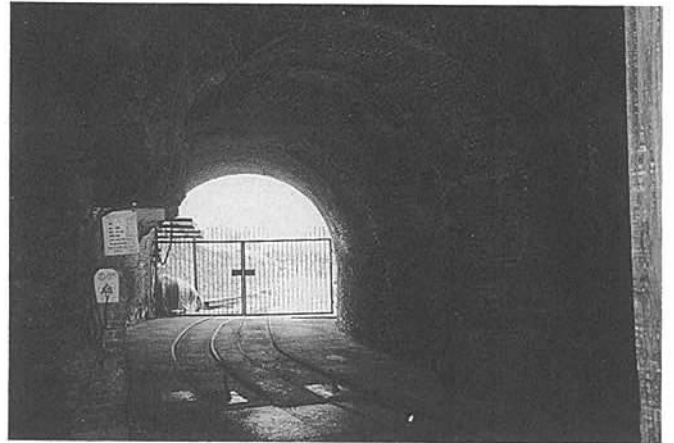
▲ 現事務所と二坑立坑槽（1992年、平島撮影）



▲ 二坑捲上機室の機械（1991年撮影）



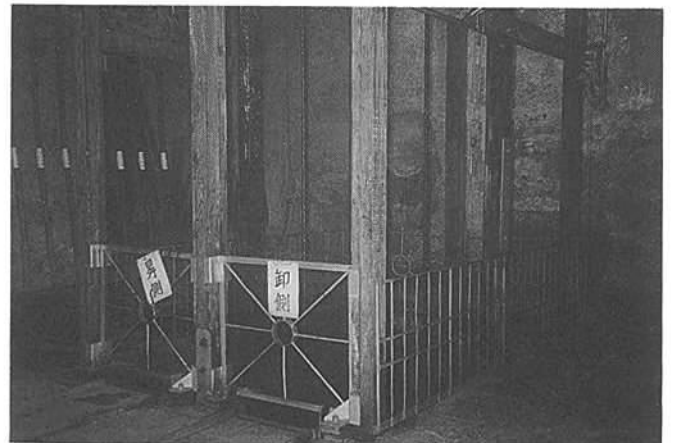
▲ 二坑立坑槽（1991年撮影）



▲ 二坑坑口（1991年撮影）



▲ 山の神（1991年撮影）



▲ 二坑立坑昇降口（1991年撮影）

73 三池炭鉱四山坑跡

よつやま

荒尾市大島 1918（大正7）年
 鉱業、炭鉱、槽、隧道及び作業所

三池の炭層は、陸地部から南西の海面下に向かって緩やかに傾斜している。従って坑口も遂次これに沿って設けられ、大正初期には大浦、宮浦、勝立、宮原、万田の五坑体制となっていた。このうち大浦、勝立、宮原の各坑は、この頃老境に達し、終掘の時期が迫っていた。残る万田と宮浦の二坑にしても、坑道が長く延びて運搬に苦勞したほか、通気も不良で坑内温度が上昇するなど、採掘・労働条件が悪化していた。また、万田坑区域の西には大断層があり、それから先の展開を阻まれていた。将来の出炭を維持するためには、その先に新しく坑口を設ける必要があり、こうして計画されたのが「四山坑」である。海底下採掘の始まりでもあった。

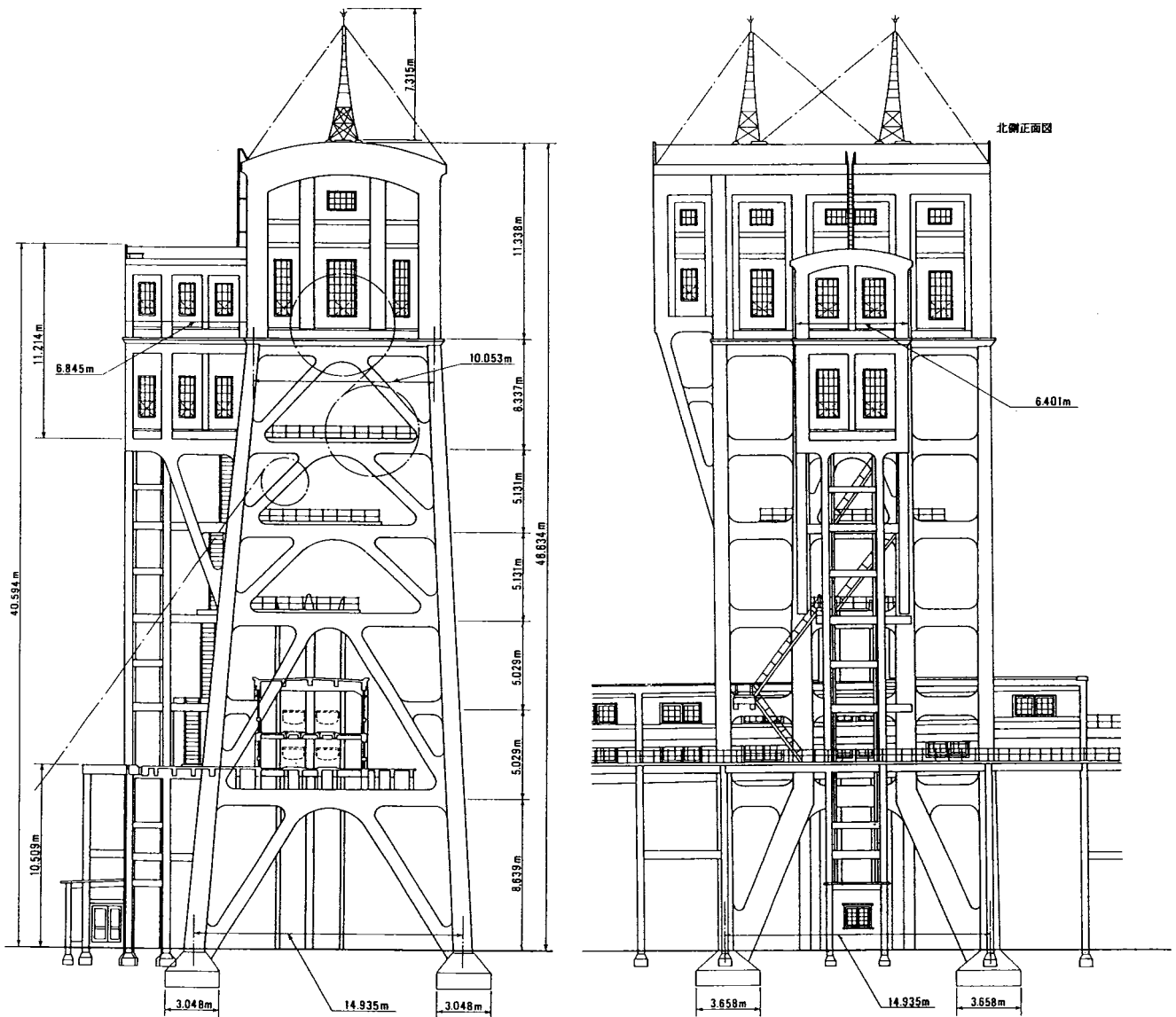
万田坑の西約2.5km、熊本県荒尾村（当時）の海岸線ギリギリの台地、四山の一角に位置する。第一立坑は1918（大正7）年4月10日開さく着手、1920（大正9）年5月25日着炭、1923（大正12）年3月1日より出炭を開始した。第二立坑は、1922（大正11）年12月17日開さく着手、1924（大正13）年10月14日着炭している。

第一立坑は坑形直径6.36mの円形で、揚炭、入気、人員の昇降を、第二立坑も同じ坑形で排気、排水、人員の昇降を目的としている。深度はいずれも409mで、その当時国内で最も深い立坑であった。

それまでの立坑の捲上機はすべて蒸気力を使用していたが、この四山坑で初めて電気を利用した。両坑に据えつけられた電動捲上機は、いずれも680馬力、国内では最大規模のもので、三池製作所と芝浦製作所が設計・製作した。

四山坑の工事は、好況時の1918年に着工、不況時の1925年に全工事を終えたが、その工費は480万円、この期間における三池各坑の起業費の40%を占めた。三池の将来を展望した重点投資であった。同坑の出炭は、1928（昭和3）年には40万トンを超え、三池の主力坑の一つとなった。戦後の合理化によって1955（昭和30）年頃、揚炭を廃止、1965（昭和40）年閉坑。以後、第二立坑が排気、排水、人員の昇降のため、保安的に維持されている。

第一立坑槽は高さは46mを超えるコンクリート製で、その規模



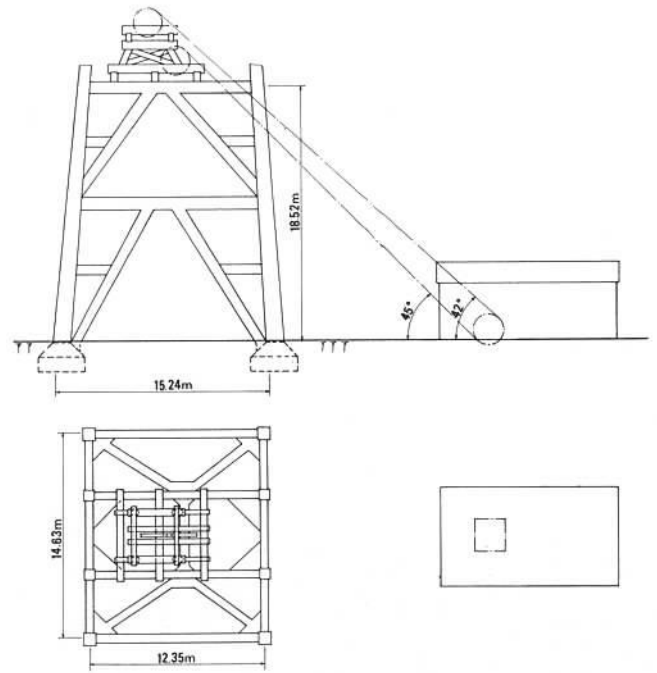
▲ 四山第一坑槽（原図：三池鉱業所を改図）

は東洋一と言われている。通常、櫓の横に捲上室が別にあり、そこで巻胴を操作するが、この第一立坑は櫓の最上部に捲上機があり、直接そこで操作するという特徴的な方法を採用していた。1970（昭和45）年頃まで使用していたが、現在は捲上機は現存しない。

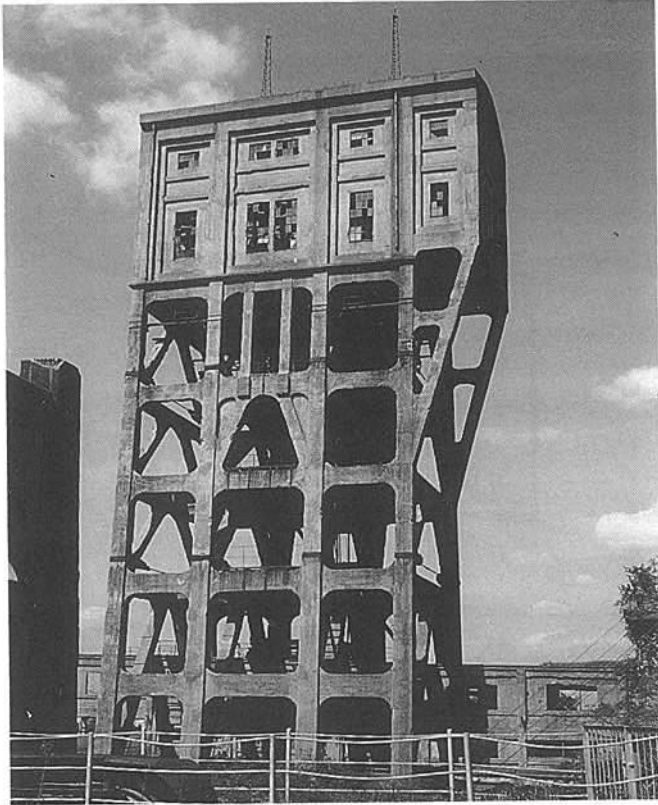
第二立坑も、第一立坑同様コンクリート製の櫓だが、途中で工事が止められ、コンクリート柱の上に鉄製（もと木製）の台座とシーブが据えつけられている。最初は第一立坑と同じものを考えていたようだが、急きょ変更されている。この第二坑は、別に捲上室がある。

いずれも初期のコンクリート造構造物として重要である。

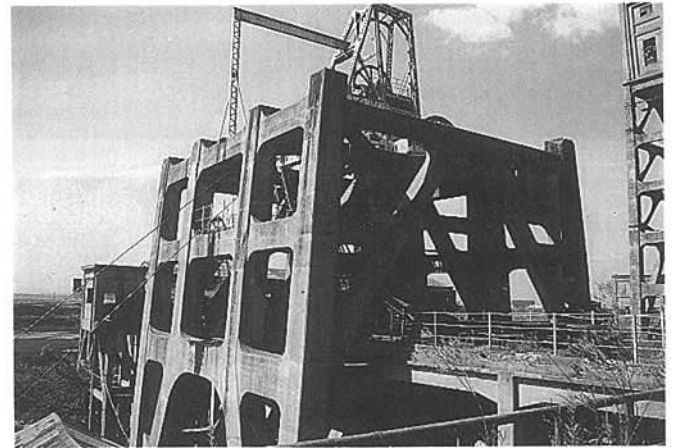
（平島勇夫）



▲ 四山第二坑の木造櫓（原図：三池鉱業所を改図）



▲ 第一立坑櫓（1992年、平島撮影）



▲ 第二立坑櫓（1992年、平島撮影）

74 三池炭鉱三川坑跡

大牟田市西港町2-30 1940（昭和15）年
鉱業、炭鉱、隧道及び作業所

1931（昭和6）年9月の満州事変勃発以降、日本では軍備の拡張が急速に進み、にわかに軍需景気が訪れた。また、金輸出の再禁止によって円の為替相場が急激に落下した結果、国産品は割安となり、輸入は阻止され輸出が促進された。さらに「満州国」への投資や輸出も急速に増大していった。そして日本の産業界は、重化学工業を中心に全面的な活況を迎え、同時に準戦時体制の色合を深めていった。

これとともに石炭の需要も急速に増大してゆく。全国の出炭量は、昭和初期の3,000万トン台から、1940（昭和15）年度には5,631万トンと戦前戦後を通じての最高記録を達成した。この活況を機に、三井鉱山では、三池で約1,500名、全山で約4,000名の増員を行った。一方では採炭機器や炭車の補強、切羽の増設等を進めたが、既存設備による生産力はすでに限界に達しており、各地で新坑開発を行なうこととなる。

1933（昭和8）年当時の三池は、宮浦、万田、四山の三坑を擁

し、その年産は227万トンで三井鉱山出炭の半ばを占めていた。この頃より三池炭に対する内外の需要は激増し、ことに化学工場の発展により自家用炭の不足さえ予想されるようになった。しかし、宮浦、万田の両坑はすでに老境に入り、宮浦坑の残存寿命は約10年、万田坑のそれは約16年と見込まれていた。残る四山坑も、開坑以来14年を経過して深部採掘に移行しており、坑内温度の上昇やガスの発生に悩まされ、急激な増産に対応できる状況にはなかった。

そこで、さらに西方海面下を採掘するため新坑の開発を急ぐこととなった。これが三川坑である。大牟田市西港町（諏訪川河口左岸）から有明海の海底下に向かって2,050mの斜坑2本を開き、深度350mのレベルを基準坑底とし、四山坑とも連絡させた。また揚炭はベルトコンベア方式により、将来は宮浦、四山坑の出炭もこれに集約しようというものであり、予算規模は850万円とされた。

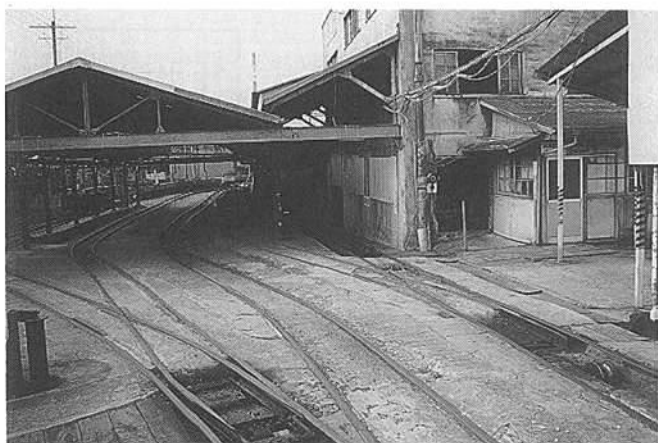
1937（昭和12）年9月14日から斜坑の掘さくを開始、工事は再三の出水によって難渋したが、1939（昭和14）年10月第一斜坑、翌年6月第二斜坑が坑底に達し、10月13日より出炭を開始した。これと並行して他の三坑の増産工事を進めた結果、三池の出炭は1939（昭和14）年度に341万トンに達し、三川坑が加わった翌年度は377万トンとなった。1941（昭和16）年以降は、人員、機材の不足が深刻となり、三川以外の三坑は減産に転じた。しかし三川坑の出炭が本格化したため、1944（昭和19）年度の三池の出炭量は401万トンとなり、終戦前の最高を記録した。

戦後を三川坑は三井鉱山の最主力坑としての役割を果たした。1948（昭和23）年5月26日、いち早くドイツから導入した鉄柱の使用を三川坑で開始、「カップ採炭法」へ道を開いた。翌年には昭

和天皇の入坑を実現している。現在も使用中。

第一・第二斜坑とも坑形は6.06m×3.35mのトロンピーターアーチで、捲上機を持ち、入気、材料、人員のほか揚炭（第一斜坑）、排水（第二斜坑）にも使われている。現在、三池の揚炭坑と位置づけられ、坑口には東洋一の選炭場がある。守衛室、脱衣場、浴場、安全灯室などの各種建物もよく残っているが、内部は他の目的に転用したり使用廃止をしている。捲上室の間には、戦前につくられた大山祇神社（愛媛県大三島）が祀られている。

「総資本対総労働」と言われた1950年代後半の三池争議、戦後最大の炭鉱災害となった1963（昭和38）年11月9日の三川坑炭じん爆発事故など、炭鉱史を研究する上で、三川坑の存在は欠くことができない。
（平島勇夫）



▲ 第一坑入口（1992年、平島撮影）



▲ 第二坑入口（1992年、平島撮影）



▲ 鉱内の建物（1992年撮影）

75 三池炭鉱宮原坑跡

大牟田市宮原町 1898（明治31）年
鉱業、炭鉱、隧道及び作業所

七浦坑の南870mの地点に排水と揚炭を兼ねた立坑を開さくすることとし、1895（明治28）年2月着工した。工事は湧水のため困難を極めたが、1897（明治30）年3月に深度141mで着炭した。翌年3月21日、排水、揚炭のための坑外諸設備が完成した（第一立坑）。

これに引き続き、1899（明治32）年6月11日から第二立坑の開さくに着手し、1901（明治34）年11月に竣工している（立坑の深さ約160m）。第一立坑は揚炭、入気、排水が主であり、第二立坑は人員昇降を主とし、排気、排水、揚炭を兼ねた。両立坑ともデビーポンプ2台を備え、これによって七浦坑の排水難も解消され、深部への展開も可能となった。総工費は935,000円で、宮原坑は排

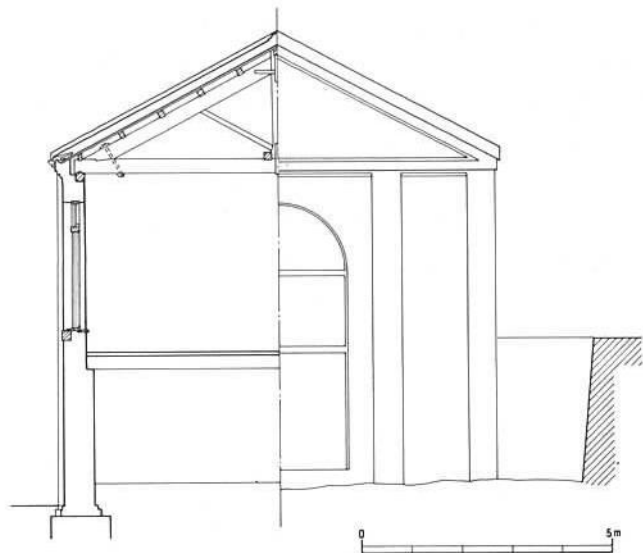
水、揚炭の大型機器を備えた主力坑となり、明治・大正期を通じて年間40～50万トンの出炭を維持した。

しかし、昭和初期の恐慌、不況の中で、各炭鉱は坑口と嫁行地域の整理統合、採・送・選炭の機械化及び諸設備の大型化、総括式長壁採炭法による切羽の集約などの合理化を進めた。三池炭鉱でも、新たな四山坑、宮浦大斜坑の開さくと同時に、それまでの主力坑であった大浦、勝立、七浦、宮原坑が姿を消した（宮原坑は1931年5月1日、七浦坑とともに閉坑）。

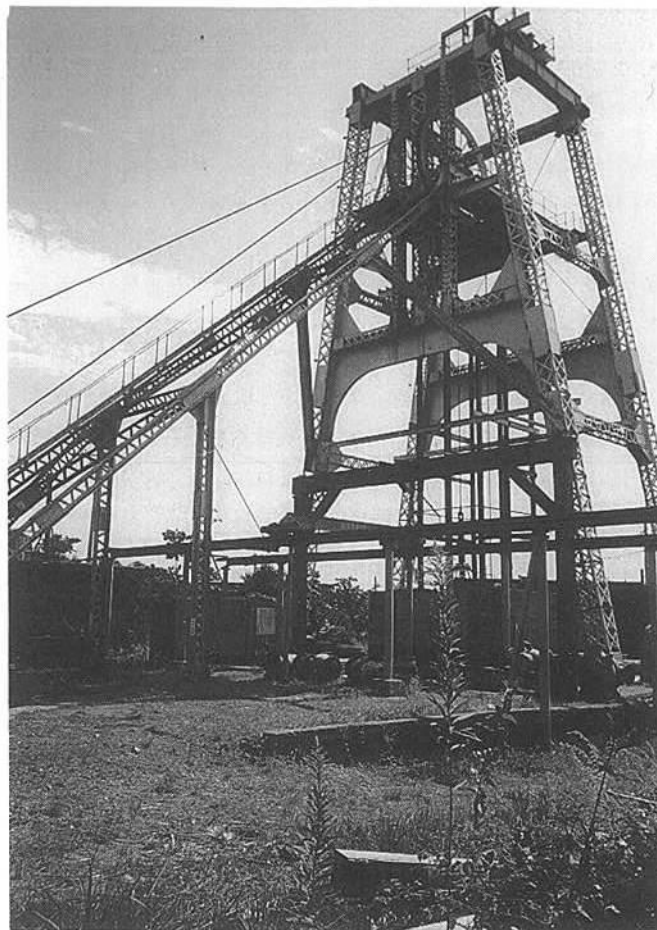
現在、第一立坑はすでに消滅し、坑口に鉄鋼をかぶせて立入り禁止となっている。第二立坑は、櫓、捲上装置もあり、排気、排

水に利用されている。捲上室は、レンガ造切妻平屋で屋根は現状で波形スレート葺き。内部に二基の捲上機がすわり、通常一基が稼働している（75KW）。1987（昭和62）年6月に一旦使用停止したが、今また稼働している。管理は万田坑が行う。捲上室のレンガはイギリス積み。櫓は鉄骨造。坑形は7.56m×4.02mの矩形を呈す。

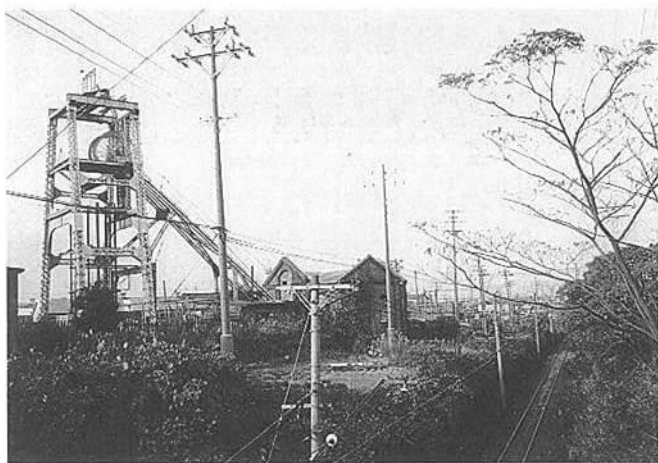
かつて炭鉱で働く多くの囚人が「修羅坑」と呼ばれ恐れられていた宮原坑だが、その面影はない。捲上室建物の保存状況は良好。
（平島勇夫）



▲ 宮原第二坑捲上機械室上家屋根修繕工事之図（原因：三池炭業所を改図）



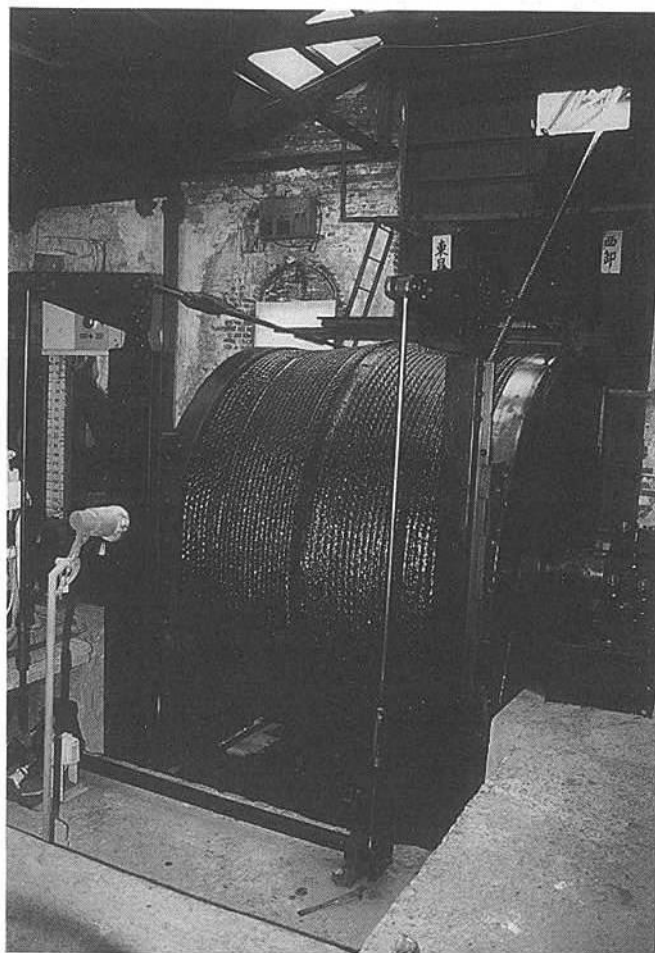
▲ 二坑櫓（1992年、平島撮影）



▲ 宮原坑跡全景（右下は三池炭鉱専用鉄道、1991年撮影）



▲ 第二坑捲上機械室と櫓（1992年、平島撮影）



▲ 捲上機（1992年、平島撮影）

1000

76 三池炭鉱七浦坑跡

大牟田市合成町 1882(明治15)年
鉱業、炭鉱、隧道及び作業所

江戸時代に藩営だった三池炭山は、1873(明治6)年には官営(工部省)に移された。当初は狸掘式小坑口の形態だったが、大浦、七浦坑の完成によって新式機械設備を備えた大型坑口形態へと大きく前進した。

七浦坑は、第一立坑が1879(明治12)年7月9日開さく着手、1882(明治15)年6月完成、翌年1月操業を開始した。直径4.27mの円形の坑形で揚炭、入気、排水に使われた。立坑の深さ76m。1923(大正12)年5月16日閉坑。現在はレンガ造切妻平屋の捲上室建物(現在はポンプ室として利用)と、立坑のレンガ囲い部分と櫓の一部が残っている。レンガはイギリス積み。現在の用途は入気と排水。

第二立坑は、1882(明治15)年4月に開さく着手、翌年6月完

成。直径4.27mの円形の坑形で、排気・排水及び、人員昇降に使われた。1931(昭和6)年5月1日閉坑。現在はユニークなカマボコ型をしたレンガ造平屋の建物(イギリス積み)のみ残る。現在は排気として利用。

第三斜坑は、1884(明治17)年6月12日に開さく着手、同年11月23日着炭。坑形は3.81m×1.83mのレンガアーチで排気として利用。第二坑と同時に閉坑、現在は特に使用されていない。ただし、この七浦坑は鉱業法上は生きている。

七浦坑は官営期の主力坑として、また近代的炭鉱の始まりとして活躍、ここの石炭は上海へ輸出され、外貨の獲得という形で国に貢献した。大浦坑が谷の埋め立てによって姿を消そうとしている中、官営時代の最も古い施設が残る例として貴重である。

(平島勇夫)



▲ 第一坑捲上室(1992年、平島撮影)



▲ 第二坑(1992年、平島撮影)

77 三井東圧化学(株)大牟田工業所 講堂(旧労務館)

大牟田市稲荷町12番地 1932(昭和7)年
工業、事務所、鉄筋コンクリート2階建

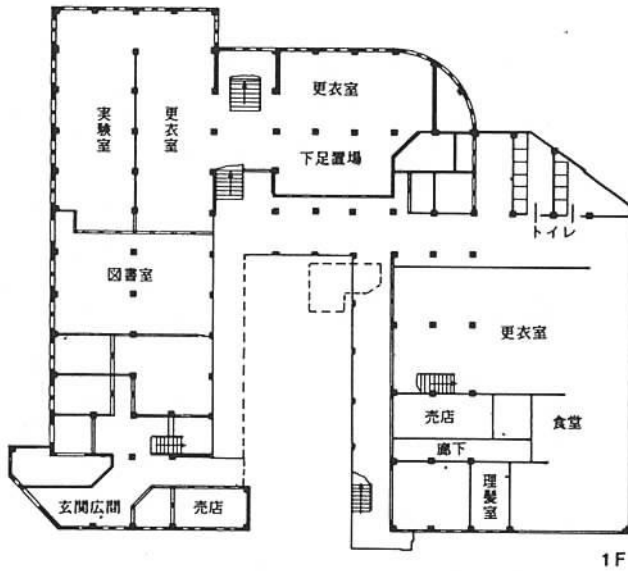
三井東圧化学(株)大牟田工業所の始まりは、三井鉱山が1892(明治25)年10月に、焦煤(コークス)の生産試験のため、三池横須浜にビーハイブ式コークス炉4基を新設したことに始まる。1897(明治30)年にこれは三井鉱山合名会社三池焦煤工場となる。この工場は、1912(明治45)年に副生硫安の生産を開始し、更に1915(大正4)年7月には染料工場も竣工し、日本初の合成染料アリザリンレッドの生産も始めた。

1918(大正7)年8月15日、三井鉱山株式会社の管理組織の大改正(本店における部制の採用と事業所制の採用)で三池染料工業所となった。この講堂は、工業所時代の1932(昭和7)年に労務館として建てられた建物で、その後、二期、三期工事をへて、1936(昭和11)年に完成している。第一期工事で造られた講堂には、当初座席はなく道場としても利用されていたらしく、しばらくして座席は取り付けられている。当時としては市内にこのような施設はなく大変珍しく、社内行事に限らず映画上映などその他の催しにも利用されていた。

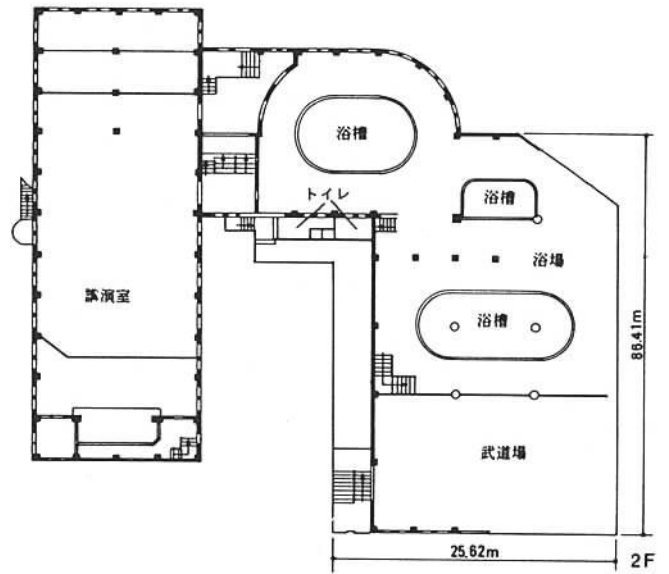
- ・一期工事・・・1932(昭和7)年
1階 労務課、研究部 2階 大講堂
 - ・二期工事・・・1936(昭和11)年
1階 更衣室、理髪店、便所 2階 大浴場
 - ・三期工事・・・1936(昭和11)年
1階 更衣室 2階 武道場、女子浴場
- 面積 1階 1,972.992㎡ 2階 1,650.383㎡
合計 3,623.375㎡

その他、売店、ガラス細工、憲兵控所として、戦後は組合事務所、医務室等として利用する。現在は、分析室、事務所、研究室に使っている。設計は三井鉱山(株)三池製作所。鉄筋コンクリート造陸屋根、一部木造、レンガ造。壁面には一見タイル風のレンガを張る。水平線を強調しながらも部分的にアールを取り入れる工夫が見られる。初期の鉄筋コンクリート造の事務所建築として貴重である。

(平島勇夫)



1F

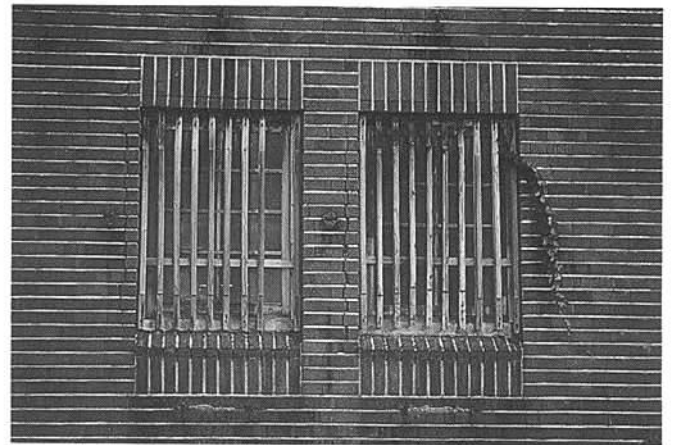


2F

▲ 三井東庄の講堂 (原図：三井東庄化学(株)大牟田工業所を改図)



▲ 講堂全景 (1992年、平島撮影)



▲ 窓部分 (1992年、平島撮影)

78 県立三池工業高等学校 外塀 (旧三池集治監外塀)

大牟田市上官町4-77 1883(明治16)年
行政、集治監、煉瓦造

日本における牢屋敷は、伝統的に「木格子・瓦屋根」であったが、これを洋式つまり「石造・赤レンガ」に変えたいという願望は、明治維新の段階で重要な課題であった。事実、内務省直轄の東京集治監(1879-明治12-年開庁)は、囚徒によるレンガの製造とともに、同集治監の獄舎・外塀も囚徒による直営工事として行われている。そして、1883(明治16)年には、東京集治監で養成された優秀なレンガ技能囚を三池集治監に移送し、以降、次第に各地方監獄にその技術を伝えていくことになる。

三池炭鉱の採掘を目的とする内務省所管の三池集治監が開庁したのは、1883(明治16)年4月14日で、5月5日より囚徒を採炭に使役した。長期重罪囚が大半を占めたこと、採炭経験のない者がほとんどであること、九州以外の他国者の寄合所帯だったことが特徴としてあげられる。三池炭鉱の払い下げ後は、そのまま三井に引き継がれてゆく。

集治監の収容定員は2,000名、獄舎八棟のほか各施設があり規模はかなり大きいといえる。1884(明治17)年末で666名、以後増加し、1897(明治30)年には最高の2,166人となる。1906(明治39)年に三池監獄、1908(明治41)年に三池刑務所と改称。1930(昭

和5)年12月の囚人労働停止の決定にもとずき、翌年3月18日に出役停止、31日廃庁。

現存するのは回りを囲った高塀で、旧正門の左右を除き旧状をよく保つ。高さ5~6m、現存長約600m、レンガ造(イギリス積み)。戦後のモルタルが吹き付けられたが、部分的に剥落する。一部にレンガのヒビ割れも認められるが倒壊の心配はない。

1935(昭和10)年に三井財閥の私立三池工業学校が当地に移転。この当時の管理棟も1991(平成3)年度に取り壊された。県内に唯一残る集治監跡として、また炭鉱労働の厳しさを知る遺構として重要である。

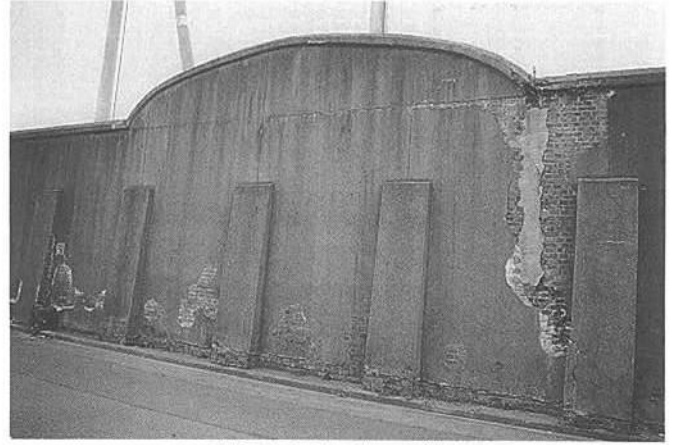
(平島勇夫)

<参考文献>

- ・重松一義『図鑑日本の監獄史』雄山閣出版 1985年4月
- ・『壺よ、安らかに-三池炭鉱囚人労働写真集-』大牟田囚人墓地保存会 1988年8月
- ・『大牟田市史 中巻』大牟田市役所 1966年9月
- ・『東京駅と煉瓦~JR東日本で巡る日本の煉瓦建築~』東日本旅客鉄道株式会社 1988年10月



▲ 外塀その1 (1992年、平島撮影)



▲ 外塀その2 (1992年、平島撮影)

79 (株)三井三池製作所三池事業所 鍛冶工場

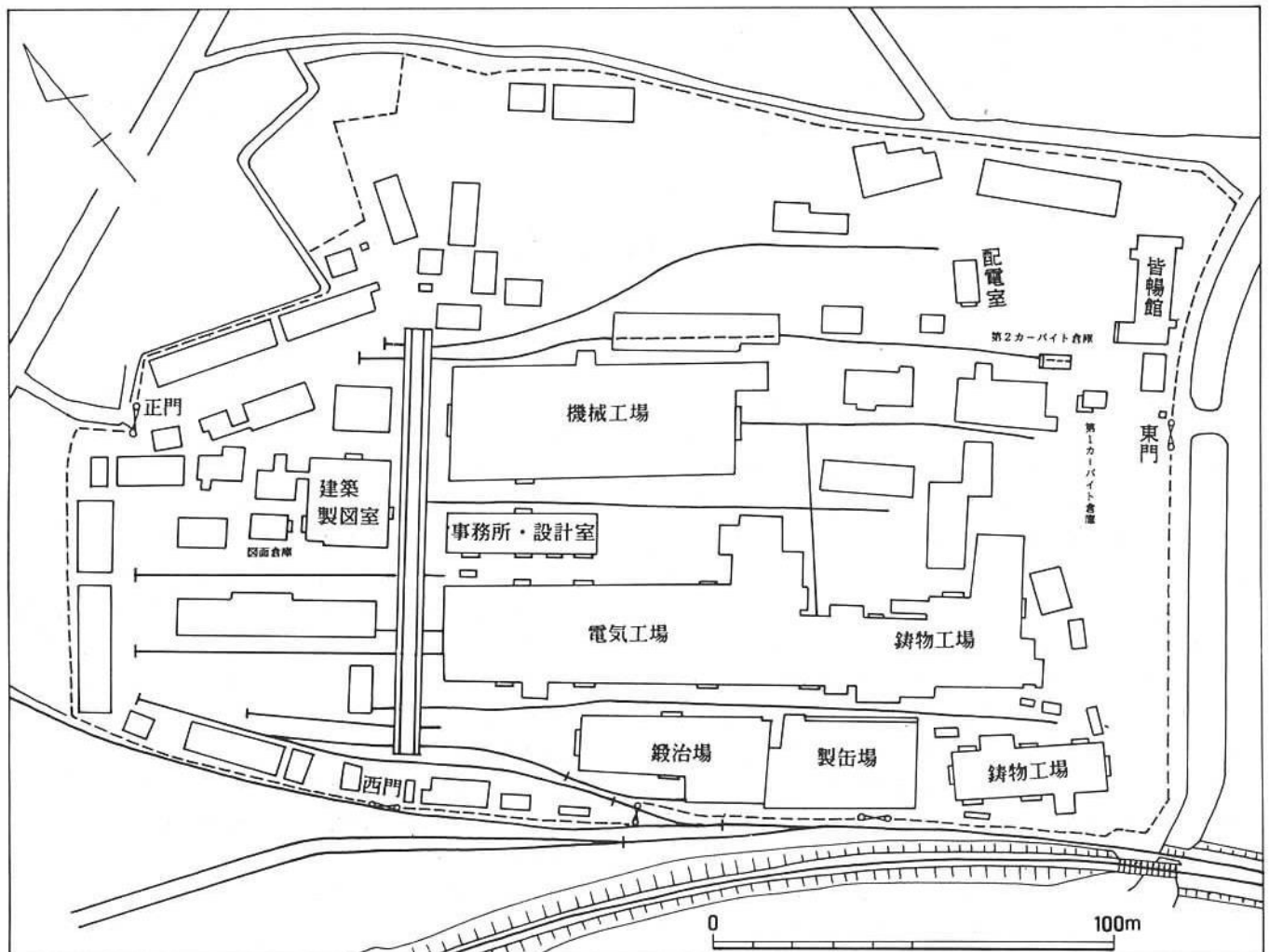
大牟田市旭町2-28 1895(明治28)年
工業、工場、切妻平屋煉瓦造

株式会社三井三池製作所は、1882(明治15)年4月に工部省三池炭鉱山分局が、鋳物工場を主体とした機械修繕も兼ねる工場(分局鋳物科)を当時の大牟田村横須に開設したことに始まる。

1889(明治22)年1月の三池炭鉱払い下げ及び三池炭鉱社の設置により、その付属工場となり「製作課」と称し、経理を独立採

算とした。三池炭鉱の展開とともに大型機械の製作にも取り組み、デュープレックスポンプ、底開き炭車、エンドレスロープ機、コックス式選炭機など、炭鉱で使用する主要機械の自製自給に一步踏み出した。これらはいずれも国産機として先駆をなすものである。

1892(明治25)年に製作課は器械科と改称。1894(明治27)年



▲ 三井三池製作所平面図 (原図：三井三池製作所を改図)

に至り、業務の拡大に伴い現在地に1,000坪の新工場建設に着手、1896（明治29）年1月31日竣工して横須工場から移転した。

鍛冶工場は切妻平屋建レンガ造で、1978（昭和53）年7月まで鍛冶工場として使用され、現在は倉庫（コンプレッサー置場）となっている。妻側15.85m、平側47m、床面積745㎡（いずれも現状）。1910（明治43）年に妻側7.62m、平側10.82m、高さ9mの大きさで、同じく切妻平屋建レンガ造の建物が増築されている。

最盛期の1970（昭和45）年には一ヵ月120トンの打高を有していたが、1974（昭和49）年以降は、設計部門の標準化に伴い市販品に切り替えられていったため、鍛冶工場は98年の歴史に幕を閉じた。

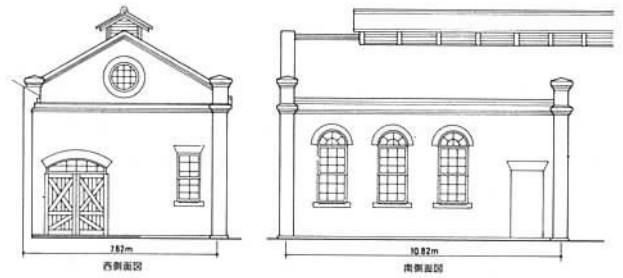
この鍛冶工場は、明治のレンガ造の工場建築として現存するものとしては最古に位置する。レンガはイギリス積み。屋根の構造はトラス式。窓や入口の上部はレンガをアーチ状に積み、窓台（石）

もある。建物の設計は上杉某氏、施工は三井三池炭鉱建築部。

（平島勇夫）

<参考文献>

『三十年の歩み』株式会社三井三池製作所 1989年11月



▲ 三井三池製作所鍛冶工場（原図：三井三池製作所を改図）



▲ 工場全景（1992年、平島撮影）



▲ 工場壁部分（1992年、平島撮影）

80 (株)三井三池製作所三池事業所 鋳物工場

大牟田市旭町2-28 1895（明治28）年
工業 工場 平屋建煉瓦造

1896（明治29）年1月31日に横須工場から現在地の新工場に移転した三井三池の器械科は、1899（明治32）年4月に機械技士部と製作所に分離、1902（明治35）年11月には製作所は「製作工場」と改称された。明治40年代に入ると三池港築港や四山発電所の建設に関する業務が加わり、更に電気工場を設置して電気機器の製作修理も行うようになった。こうして、製作工場の機能は、従来の三池用機器に止まらず広範な分野に拡大し、明治末年の在籍人員は1,057名に及んだ。

1918（大正7）年8月の管理組織改正により、製作工場は三井三池(株)三池製作所となる。現在のように分離独立したのは、1959（昭和34）年10月28日で、三池争議の真っ最中であった。

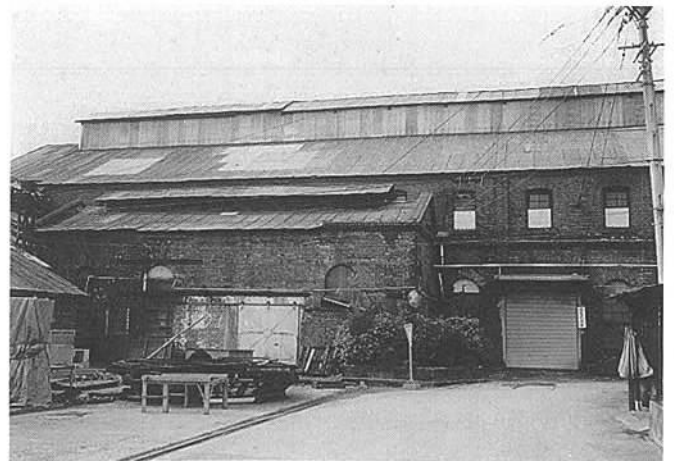
鋳物工場は「イモンパ」の通称で呼ばれる鋳造を行う工場で、1982（昭和57）年6月末で操業の幕を閉じた。戦前までに四棟建設され、現存するのは1895（明治28）年建設のもの、1935（昭和10）年代建設のもの（二棟）である。

一等古いものは、切妻平屋建レンガ造（イギリス積み）で、基本的には鍛冶工場と同じく作りをしている。現存部分は、妻側16m、平側50mで、ほぼ旧状を残す。昭和10年頃の図面では建坪288.190坪（951㎡）となっている。現在は内部に鉄骨を組み込んで自動倉庫として利用されている（自動倉庫は1978年3月23日に完成）。

昭和10年代に建設されたものは木造平屋建で、中にモノレール

クレーン用の鉄骨梁を持つ。現在は建設機械、流体機械の組立工場となっている。いずれも屋根はトラス式。三井三池炭鉱建築部施工。

鍛冶工場とともに、明治から昭和にかけての工場建築史を語る上で欠かせないものである。（平島勇夫）



▲ 工場全景（1992年、平島撮影）

81 電気化学工業(株)大牟田工場 カーバイド冷却室

大牟田市新開町1 1928(昭和3)年
工業、工場、鉄筋コンクリート平屋建

日露戦争が終わるとともに深刻な不況に落ち込んだ日本経済は、第一次世界大戦によって再び好況期を迎えた。三井コンツェルンにも驚異的な発展の機会が訪れ、三井合名会社は関連会社への投資を急増させた。そのなかの一つが電気化学工業株式会社である。

電気化学工業は、1915(大正4)年5月1日に三井合名によって設立されたカーバイド、石灰窒素、硫酸のメーカーである。同社の最初の主力工場は大牟田町(当時)に設けられ、三井鉱山株式会社がその用地5万坪を分譲している。大牟田立地の理由は、原料コークスのほか、多量に使用する電力を三井鉱山から供給してもらった反面、三井鉱山で不要になった硫酸を同工場で活用することになった。三井コンビナートでは三井鉱山事業所以外の唯一の生産部門であった。

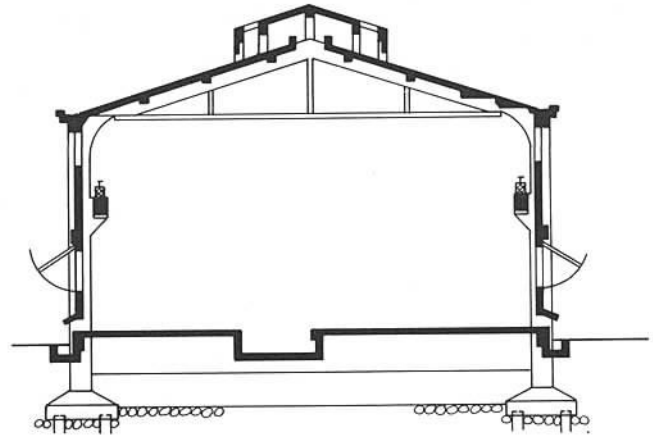
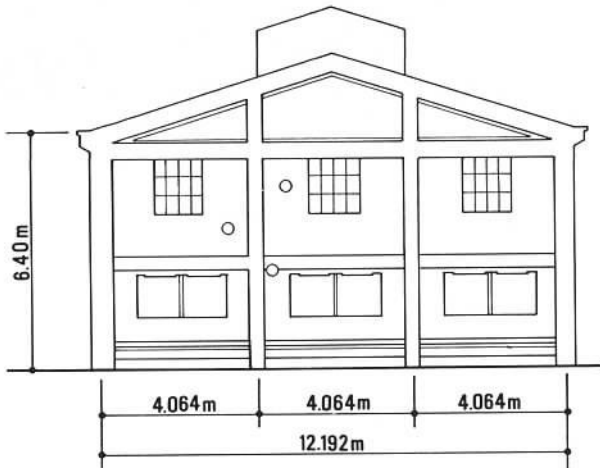
本建物は、カーバイドを冷却するために建設された。鉄筋コンクリート平屋建切妻造で、長さ81.4m、幅12.2m、高さ9.6mと細長い、柱間は両端が15フィート(4.57m)である以外は12フィー

ト(3.66m)でつくられ、22間(平側)×3間(妻側……4.06m間隔)となる。電炉室側に三カ所、カーバイド貯蔵槽側に二カ所の出入り口を持つ。床は二間分がコンクリートとなっている以外はレンガ床である。柱間には上下二カ所に窓を持ち、窓枠は鋼鉄製。内部にトラベリングクレーン(2トン)が走り、クレーンはカーバイド貯蔵槽側に取付けられている。

現在はカーバイド冷却鍋置場及び、カーバイド原料粉碎工場として使用されている。鉄筋コンクリート造の建物としては初期に当るもので、梁などは木造建築の技法を真似る。雨漏り及びそれによる鉄筋の腐食によりコンクリートの一部が剥げ落ちたところもあるが、全体の造りはしっかりしている。(平島勇夫)

<参考文献>

『私たちの世紀—三井鉱山の百年』三井鉱山(株) 1990年5月



▲ カーバイド冷却室(原図:電気化学工業(株)大牟田工場を改図)



▲ 工場全景(1992年、平島撮影)



▲ 工場内部(1992年、平島撮影)

82 三井東圧化学(株)大牟田工業所 J工場

大牟田市浅牟田町5-4 1938(昭和13)年
工業、工場、鉄筋コンクリート7階建

三井鉱山株式会社の三池焦煤(コークス)工場は、1918(大正7)年8月15日の管理組織大改正で三池染料工業所となるが、これはコークス中心から副産物タールの利用による合成染料の製造への飛躍であった。この染料工業は年々莫大な損失を生じなかなか採算に乗らなかった。が、採算の目途のついた後、1941(昭和16)年4月30日に三井化学工業株式会社として分離独立した。

これとは別に三井鉱山株式会社は、石炭ガスの利用によるアンモニア合成事業に進出するため、1931(昭和6)年8月1日に三池窒素工業株式会社を設立した。さらに、コークスそのものを原料としてアンモニア合成を行うため、1933(昭和8)年4月1日に東洋高圧工業株式会社を設立した。ここに三池地区の石炭乾留工業は、タール、ガス、コークスと三つの併産物を完全に利用したコンビナートが完成する。

J工場は、三池染料工業所所長荘原和作氏(戦前、戦後を通じて日本化学工業会で最高の指導的地位にあった人物で、後の三井化学社長)がドイツなどの化学工場を視察した結果、建てられたものである。採光上、柱を窓から引っ込め、各階の高さを6.5m以上にすることによって、動力なしに原料等を次の化学反応の工程に進めるという合理性、経済性を持っている。1934(昭和9)年より1938(昭和13)年まで足かけ5年の歳月をかけて建設、当時は東洋一の高さを誇り、大牟田の町のシンボルともいわれた。

高さ47m(塔屋部を含み55m)、南北長64m、東西長52m、鉄筋コンクリート陸屋根造、7階建て(1階の高さ6.5m)、延べ床面積22,331.97㎡。用途はクローム染料や医薬中間品などの工場(一階の一部は研究室)で、建設以来50数年余り合成染料の主要生産工場として利用。現在はメンテナンス部門の事務所として使用。1988(昭和63)年に外部を白く化粧直した。三井製作所設計。

この他高層建築工場として、V、I、A、Lの各工場も当時建てられた。なかでも1931(昭和6)年に建設された鉄筋5階建て、延べ3,000坪の人造藍(通称三井インジゴ)工場(V工場)は有名。現在のオープンスペースにプラントを配置する方式と対照的なこれらの建物は、化学工業技術史上、貴重な建屋群といえる。

(平島勇夫)



◀ 工場全景(1992年、平島撮影)

83 矩手水門

三池郡高田町大字黒崎開 1899(明治32)年
土木、水門、煉瓦造

有明海沿岸地域は、遠浅で干満の差が激しい(最大5.5m)という特徴を生かして、古代より干拓による陸地、特に農地の拡大化を図ってきた。中世までの干拓は規模も小さく、河川の氾濫や自然堆積作用を利用したものであった。規模も大きく本格的な干拓工事が行なわれるのは、政治的安定が確立した江戸時代元禄期のことで、その最初は現在の三池郡高田町西部、黒崎開と呼ばれている一帯である。

この干拓地である黒崎開には、有明海への排水のために「三十丁井樋」が二ヶ所に設けられていた。これを一ヶ所にまとめ、暴風高潮にも耐え得るような完全堅牢な水門を造ることを当時の三池郡会は決定した。

1888(明治31)年5月16日、千々岩枝手の設計監督で、請負師高瀬川が入札の結果1,800円で落札、基礎工事を開始した。しかし、もと潮留の所であったため、建設後、兩岸の石垣が少し内方に傾いてしまった。このため県(県監督鶴田技師)の指図により、中にレンガの眼鏡張りをし、翌年3月完成した。

このレンガアーチ橋は「苦楽橋」と呼ばれている。四段のレンガ積みとなっているアーチ部は要石のみが花崗岩で、ここに「苦楽橋」と縦に刻み込まれている。レンガはイギリス積み。表面は部分的に剥落している。近くに1899(明治32)年に、この水門の完成を記念して建てられた石碑(高さ約1.5mの自然石を利用)がある。「水門新築碑」の表題で多くの文字を刻み込んでいる。当時

の三池郡長は十時参吉郎氏。

現在は、前面(西側=有明海側)が昭和開(干拓地)となり、水門は水量により自動で開閉するようになっている。保存良好。干拓の歴史を語る上で欠かせない存在である。(平島勇夫)

(文献)「開村誌」昭和13年10月5日発行、内野喜代治編集兼発行者



▲ 水門全景(1992年、平島撮影)

附・埋蔵文化財としての近代化遺産例

— 福岡市博多区吉塚本町遺跡 (註1) —

多くは昭和50年頃の国鉄妙見宿舎の基礎穴から出土したもので、駅弁関係の遺物と瓶類である。

ガラス瓶としては牛乳・ビール・酒・ラムネ・サイダー・ソース・ニック・水薬・目薬・インク・海苔佃煮があり、陶器瓶としてインク瓶が出土した。また他に泥めんこ鑄型があった。

牛乳瓶 (1~10) 瓶は全て鑄型により作られており、表面には駅名・会社名・電話番号・容量などが陽刻されている。器形は容量の違いにより胴部の長さが異なり、また口縁部は玉縁状のものと同様の肥厚なものがある。いずれもコルク栓が用いられていたようである。ただし8は内面にネジが刻まれてあり、ガラス製のネジ栓が付く。このタイプは宅配用の瓶で再利用されていたようである。容量をみると1~3・6は「一合五勺入」、4・7は「一合」「壹合」、9は「一、八勺入」の表示があるが実際に計ってみると10cc程度多く、これらからは5は一合三勺入、8は一合入、10は八勺入であろう。

牛乳が生産されはじめた明治初頃は非常に貴重品で、富裕者や病弱者が飲用する程度であったが、明治20年代後半に生産量が増加して一般に飲用されるようになり、牛乳を桶やブリキ缶に入れて天秤棒で担いで各戸を訪問しながら買う人の差し出す容器に秤売りするようになる。しかし衛生的に問題が多く、明治33年牛乳営業取締規則が公布されガラス瓶に詰められて販売されるようになった。しかしこの規則を満たすには、膨大な資金と適当な立地が必要で、結果として資金力のある個人牧場や中小業者が合同で会社を設立して存続するようになる。その当時の個人牧場としては、筑紫郡警固村の王丸牧場 (福岡牛乳)、福岡市千代町の阿部牧場 (阿部牛乳所)、太宰府町の吉田牧場 (吉田牛乳所)、八幡市の村田牧場 (後に小倉に移る) などがあった。

その後、福岡近郊では昭和16~17年にかけて山崎牧場、粕屋牛乳、福博牛乳を買収して子会社として福岡明治牛乳が創設され、福岡牛乳も系列に収められている。この頃から加工・販売は大手資本会社が行うようになった。(註2)

牛乳は前述のようにビン詰めが始まるのが明治33年以降で、牛乳所が無くなるのが昭和16年頃になる。出土した瓶の正確な年代

を決める資料に明治44年発行「驛勢一覽 鹿児島線之巻」(註3)の博多駅のなかに「構内営業 呼売 牛乳 宮川太一郎」とある。また大正3年発行「福岡実業案内記 前編」(註4)牛乳の部には「太宰府 吉田牛乳所」「福岡市 阿部牛乳所」が記載されている。また前述のように福岡牛乳・村田牧場は明治33年頃には営業していることから、出土品の多くは明治33年頃から大正初期には販売されていたようである。

ビール瓶 (11~14) 大瓶はサクラビール (11) と大日本麦酒 (12) がある。器形は現在の型とは異なり肩がはる。(参考に11に現在の瓶を重ねた。)容量は現在は633ccであるが、当時は四合(720cc)入であったようである。13・14はいずれも大日本麦酒の小瓶で容量は二合入り (360cc) である。14は頸部の短い器形である。小瓶では他に「帝国麦酒株式会社」「IRON BEER MINAKATA SHUZO」の表示のものがある。

ビール (註5) 瓶には「サクラビール」「帝国麦酒株式会社」「大日本麦酒株式会社」の器面表示のものがある。帝国麦酒(株)は明治45年に門司に設立され (現サッポロビール門司工場)、大正2年にサクラビールを発売している。昭和4年に桜麦酒 (株)に改称し、昭和18年に大日本麦酒(株)に合併している。大日本麦酒(株)は明治39年に大阪麦酒・日本麦酒・札幌麦酒の三社が合併して設立され、大正10年に博多工場 (現アサヒビール博多工場) が竣工されている。その後、昭和24年に解散している。帝国麦酒瓶は大正2年から昭和4年頃のものであろう。また大日本麦酒瓶は明治39年~昭和24年になるが、博多工場が出来てから帝国麦酒(株)の終わるころのものであろう。

以上のように出土した遺物は概ね明治後半~昭和初期頃のものであろう。
(日高正幸)

註1 福岡県教育委員会『吉塚本町遺跡』1992

註2 福岡県酪農業協同組合連合会編 1976「福岡県酪農史」

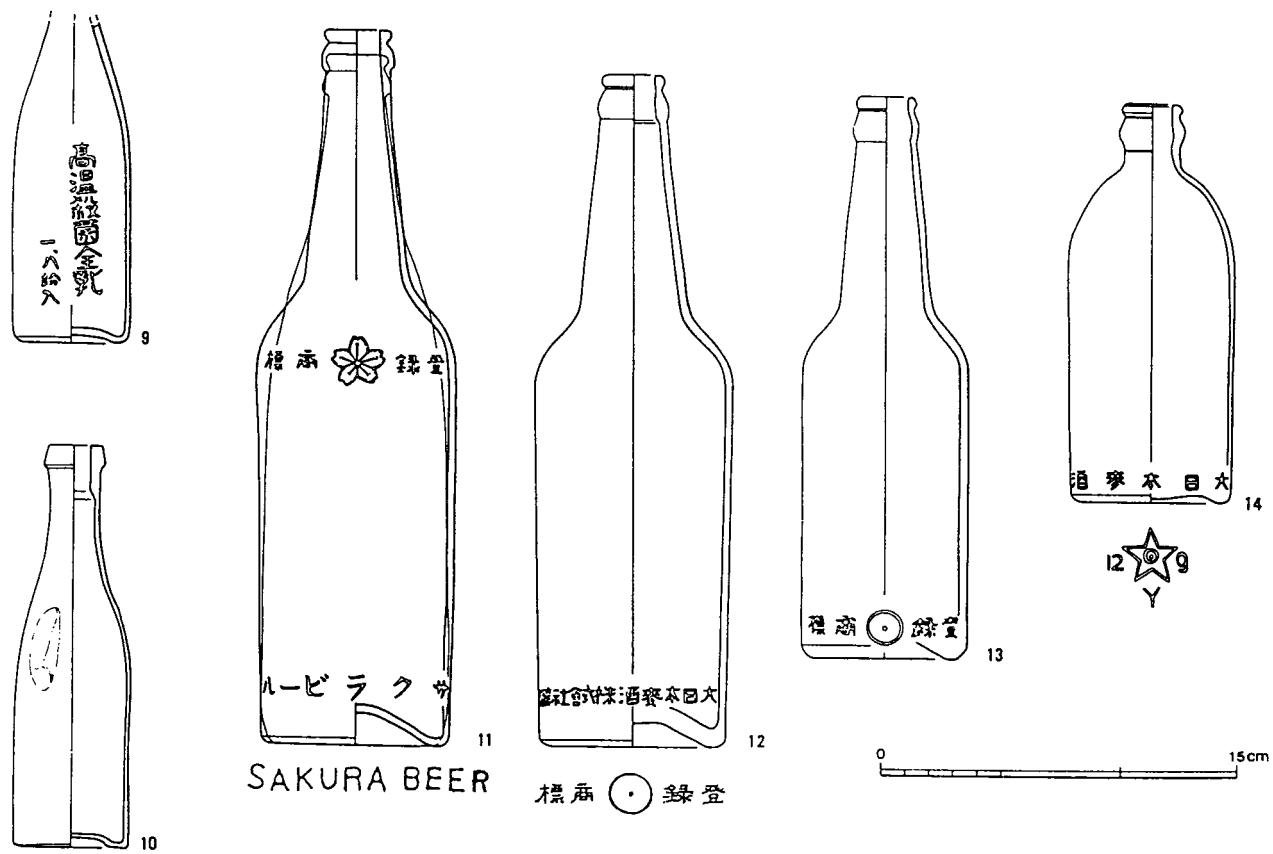
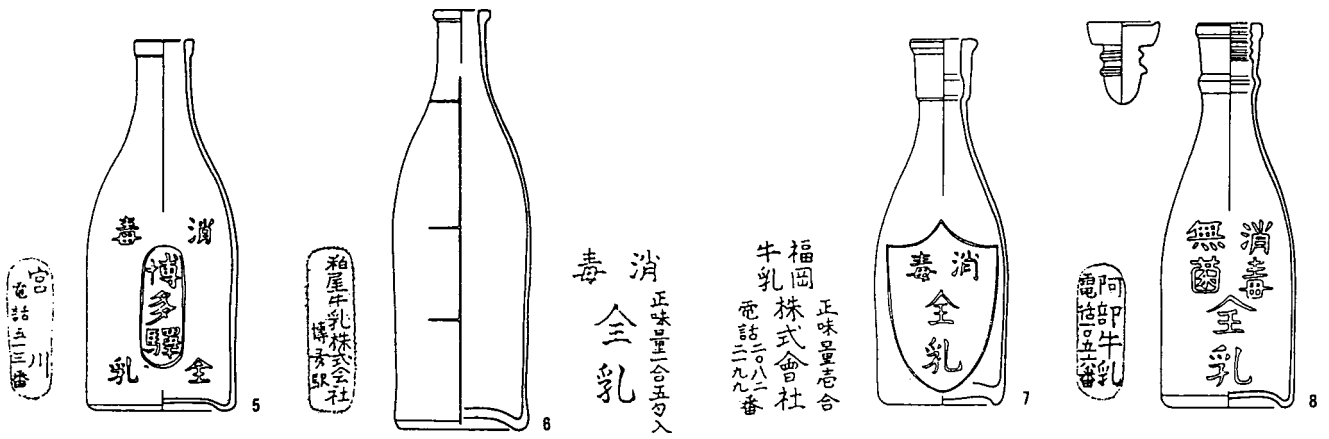
註3 九州鉄道管理局営業課 1911「驛勢一覽 鹿児島線之巻」

註4 早田孫太郎編 1914「福岡実業案内記 前編」

註5 参考文献 麒麟麦酒株式会社 1969「麒麟麦酒の歴史」

瓶一覽表

No.	種類	法量(単位: cm・cc)				色調	接合痕	気泡	器面表示	その他
		口径	底径	器高	容量					
1	牛乳瓶	2.0	5.8	18.4	290	無色透明	○	○	トス驛 消毒全乳 正一合五勺入	目盛有り
2	牛乳瓶	2.0	6.0	17.5	290	無色透明	○	○	小倉村田 消毒全乳 本日詰一合五勺入	目盛有り
3	牛乳瓶	2.0	5.7	16.3	280	無色透明	○	○	折尾歌橋田 当日詰 消毒済全乳	目盛有り
4	牛乳瓶	2.4	5.2	16.5	190	無色透明	○	○	太宰府 吉田牧場 消毒全乳 一合	
5	牛乳瓶	2.4	6.0	15.3	240	無色透明	○	○	消毒 博多驛 全乳 宮川 電話五一三番	
6	牛乳瓶	2.0	5.8	18.4	280	無色透明	○	○	怡理牛乳株式会社 博多駅 消毒全乳 正味量一合五勺入	目盛有り
7	牛乳瓶	2.8	5.2	15.0	190	無色透明	○	○	消毒全乳 福岡牛乳株式会社 正味量壹合 電話二〇八二・二一九番	
8	牛乳瓶	2.6	5.4	15.8	180	淡青緑色透明	○	多い	消毒 無菌 全乳 阿部牛乳 電話一〇五六番	
9	牛乳瓶	-	4.9	-	190	淡緑色透明	○	多い	高温殺菌全乳 一、八勺入	上部欠損
10	牛乳瓶	2.2	4.8	16.6	150	淡青緑色透明	○	○		
11	ビール(大)	2.4	7.7	30.0	720	茶色透明	○	○	サクラビール 登録 商標 SAKURA BEER	
12	ビール(大)	2.2	7.7	28.2	720	茶色透明	○	○	大日本麦酒株式会社醸造 登録商標	
13	ビール(小)	2.2	6.8	23.6	360	茶色透明	○	○	大日本麦酒株式会社醸造 登録商標	
14	ビール(小)	2.4	6.0	16.5	360	茶色透明	○	○	大日本麦酒株式会社醸造	



▲福岡市博多区吉塚本町遺跡吉塚操車場跡出土瓶類 (日高正幸報文：『吉塚本町遺跡』福岡県教育委員会 1992 より)

第4章 おわりに

第1節 近代化遺産の保存と活用

(1) はじめに

福岡県では平成3・4年度に近代化遺産の調査を実施し、83件188例を報告している。これらの産業文化財は都市機能や経済・企業活動等と密接に結びつき、一方では、有形文化財の宿命的な非永存的性格のため、人為的な破壊や自然的な崩壊が常につきまわっている。事実、未報告例も含めて明治時代から活躍している機械や構造物が多数ある反面、都市の再開発や産業構造の変革等のため、危機的な状態にある例もかなり見られる。

また、調査対象に入れなかったが、政治・行政・法制・経済・技術・文化等の記録文書類・作品等は、近代史の重要な部分を構成し、歴史の基部に光をあてるためには重要な資料である。これらの資料のうち、その成果物として印刷等されているものを除き、事業等の過程を知ることのできる資料は意外と残っていない場合が多いようである。また、公的機関以外においては、諸般の事情により企業秘密の厚いベールに覆われ、どのような記録があるのか把握できない場合が多い。

このように今回は近代化遺産の一部を調査したに過ぎないが、そのことを踏まえてこれら「文化財」の保存や活用について考えてみることにしよう。

(2) 保存と活用の現況

福岡県に先駆けて近代化遺産の調査を実施した群馬県では、高崎市議会で「近代化遺産拠点都市宣言」(平成4年3月26日)を行い、全市をあげて近代化遺産の保存と活用に積極的に対処し、煉瓦倉庫群を利用して平成4年7月に「近代化遺産を活かした町づくり」をテーマにして、大規模な市民参加のフォーラム・見学会等を行い、800名程の市民が参加したそうである(註1)。

高崎市の事例は当県にとっても参考となる。

当県でも石炭産業やいわゆる重厚長大産業の斜陽化が言われて久しく、それら産業の立地する自治体は企業とは運命を共にする場合が多いが、過去の産業文化財を積極的に保存・活用して町づくりを模索する自治体も存在する。

北九州市では、域内を九分割して各地区及び市全体の活性化を図る目的で「北九州市ルネッサンス構想」を策定し、門司港駅本屋(重文:1988年指定)・旧門司三井倶楽部(重文:1990年指定)を中心とした近代洋式建築が多く残る門司港周辺で「門司港レトロめぐり海峽めぐり推進事業」を展開している。その内容は、関門海峽を中心として自然環境を背景にした臨海性の強いもので、門司港の船溜・近代洋式建築等の歴史的遺産を活かして文化的な町造りをめざすものである。事業実施にあたり、可能なものについては公有化を図り、改修工事に先立って大学に委託をして竣工時からの調査・研究を行い、修理・復元・活用を図っている。

また八幡東区茶屋町橋梁・同旧百三銀行八幡支店(両者とも報告書に掲載)が市指定されており、後者は改修工事のあと絵画の展示等を行い、一般公開される予定である。

大牟田市では、石炭産業の斜陽化の影響をもろに受け、市の活性化を図る目的で、市と三井系企業等が共同出資して1989年に第三セクター「ネイブルランド」社を設立し、炭鉱の廃坑を利用し

て石炭産業の体験学習を図り、バイオテクノロジー研究施設の建設等を内容とした基本構想を策定した。これは、石炭の町大牟田を念頭において策定されたようである。その後、諸般の理由により基本構想の見直しが行われ、1992年には市内岬町の貯炭場跡地にテーマパークを建設する基本計画が承認された。旧石炭鉱業施設を活用した体験学習を主体とした当初の基本構想とは内容がかなり変わり、レジャーパークの色彩が強く産業文化財の活用は影が薄くなったようである。

一方、大牟田市教育委員会では、平成3年12月5日に近代化遺産を中心なテーマに福岡県地方史研究連絡協議会筑後地区研究集会を開催した。この研究集会で、文化庁文化財保護部建造物課長宮澤智士氏が「近代化遺産の全国調査について」、大牟田市教育委員会平島勇夫氏が「大牟田市の近代化遺産について」を発表された。平成5年度には「産業考古学会全国大会」を大牟田市で開催することが予定されている。

また、大牟田市では企業が近代建築を保存活用している場合があり、報告書に掲載した港倶楽部は一般の利用に供し、結婚式場・レストラン等として活用されている。

久留米市では市庁舎本館の立て替えに関連して平成3年12月1日久留米市の近代建築を考え、保存を目的に研究集会が開催された。具体的な結実はまだないが、その熱意は大変なものであった。当市では他市で保存ができなかった教会建物「雪の聖母聖堂」を聖マリア病院敷地内に移築・保存し、市指定している。

大川市では旧三瀧銀行を指定し、所有者の理解を得て保存している。また、旧佐賀線昇開橋(報告書に掲載)の払い下げを受け、改修工事を計画している。この昇開橋は筑後川兩岸の大川市と佐賀県諸富町にまたがって架けられたもので、産業文化財として生き返れば旧三瀧銀行とともに観光資源の重要な部分を占めてこよう。

都市化が最も進む福岡市内では、都市再開発の波をもろにかぶり、明治、大正時代の構造物や建築物等の産業文化財は他地域と比較して遺存する比率は低いが、教育関係の事例は比較的多く残る。指定物件では、1909(明治42)年竣工の旧日本生命保険株式会社九州支店(重文:1969年指定)、1910(明治43)年竣工の旧福岡県公会堂貴賓館(重文:1984年指定)がある。九州大学では医学部を除いた移転計画があり、今回、主要な建物については報告している。

ほかの市町村においても、自治体、所有者あるいは企業が現状に合わせて活用している場合があり、多様な残り方をしている。

(3) 保存と活用への対策

保存と活用については概述したような現状であるが、産業文化財の保存と有効活用については、行政が将来的構想を早急に策定すべきであろう。

文化庁では文化財保護部伝統文化課が主管課となって、平成4年度から「近代化遺産保存対策調査研究」事業を開始している。

この事業は、「近代化遺産」の全容や文化財として捉える場合の概念規定と既存の「文化財保護法」との関係の研究が早急な検討課題として浮上していることによる。さらに、生活様式の変化、

産業活動や都市再開発等で消滅しやすい「近代化遺産」の保存・活用の検討課題として浮上していることによる。さらに、生活様式の変化、産業活動や都市再開発等で消滅しやすい「近代化遺産」の保存・活用の対策を講ずる必要に迫られている。よって、国レベルで「近代化遺産保存対策調査委員会」を設置して、

- ① 近代化遺産の概念規定
- ② 近代化遺産の範囲
- ③ 近代化遺産調査の基本方針
- ④ 近代化遺産選定の基本方針
- ⑤ 近代化遺産の修理・活用基本方針
- ⑥ 近代化遺産の保存についての基本方針
- ⑦ 近代化遺産の保存状況の現地調査

について研究・検討するが、この委員会の下にワーキング・グループを設けて委員会で必要とするデータ作成のための実態調査、関連資料の調査・収集・研究を行うこととしている。

その対象は建造物課が主管課として平成2年度から実施している「日本近代化遺産総合調査」の枠を超え、

- 1) 歴史的分野
政治・経済・社会・教育・文化・人物
- 2) 建造物的分野
産業関係・交通関係・土木関係
- 3) 民俗的分野
衣食住関係・農業関係・漁業関係・交通運輸通信関係・
紡織染色関係・諸職関係

等が上げられている。

国レベルで、明治時代以降の文化財に対して腰を据えて取り組みもうとする強い意欲の現れとして評価される。

さて、県レベルの今後の取り組みについては、やはり、国の動向及び県下の実情を土台として考える必要がある。

福岡県は、まずこの調査成果を県民に還元するために、

- ① 一般向けの読本の発行

② 可能な範囲での資料の一般公開

を行い、「近代化遺産」の実態を県民に知ってもらうことが肝要で、「近代化遺産」の所有・管理者及び県民の共通理解に基づく保存・活用の具体的な盛り上がりや醸成する必要がある。すなわち、行政主導だけの保存・活用等の対策では現在の社会情勢に対応できない部分が多く、広汎な県民の意見・考えを聞くことが必要であろう。

次に、福岡県の文化財保護行政を展開する中で、近代化遺産を「文化財」としてどう位置づけるかが問題であり、それに含まれる内容と文化財としての性格についての概念規定をしたうえで、市町村教育委員会と一体となった行政を行うことが肝要である。

今回報告した「近代化遺産」は、調査機関等の一定の制約を受け、日本近代化の重要な一翼を担った福岡県近代化遺産の氷山の一角を明らかにしたにすぎなかった。明治時代にはいるとそれまでの鎖国政策から一転し、国策として欧米諸国から政治・行政・経済・産業・文化・教育等に関して様々な思想・技術・システムや産業界へ最先端の機械類が積極的に導入されたが、福岡県においてもその状況は基本的には同様で、特に産業・土木・交通関係においては目覚ましいものであった。

これらの遺産はすでに姿を消したものが多く、現に取り壊しや改変に直面している事例がいくつかあるが、産業活動と直結しているために保存対策は極めてむづかしい。が、取り壊しや改変の前に調査を実施し、記録保存の措置を講ずることが最低限必要であろう。また、行政・企業等が所有している広汎な資料についても同様である。また、近代の産業文化財の保護措置については今後十分に研究し、県民ひいては国民の財産として、生きた状態で保護されることが望まれるところである。（中村正夫）

註1 松浦利隆「群馬県近代化遺産の調査と活用」1992（『日本歴史』11月号 吉川弘文館）

第2節 おわりに

この調査に当たり、県下全市町村教育委員会をはじめ多くの関係機関・企業・個人の方々に御協力いただき、事業を終了することができた。特に、施設内の調査及び関係図面等の入手に際しては公務多忙中にもかかわらず貴重な時間を割いていただき、資料の充実を図ることができ、報告書に貴重な図面・写真を掲載することができた。

第一次調査に御協力いただいた市町村教育委員会名は割愛し、以下、第三次詳細調査を中心に御協力いただいた関係機関・企業・個人を記す。なお、関係機関・企業名はおおむね報告書掲載事例順に記し、未報告分は報告書記載分の後に記した。（児玉真一）

【公的・関係機関】東京国立科学博物館・交通文化振興財団交通博物館・農林水産省福岡食糧事務所・第七管区海上保安部・北九州市港湾局・（学法）北九州YMC A学園・直方市石炭記念館・筑紫野市立歴史民俗資料館・田川市石炭資料館・九州大学・（学法）西南学院・久留米大学・（宗法）今村教会・北九州市教育委員会・小郡市教育委員会・陸上自衛隊久留米駐屯地・久留米市教育委員会・大川市教育委員会・大牟田市教育委員会・県立三池工業高等学校

【企業等】新日本製鐵(株)八幡製鐵所・安田工業(株)八幡工場・東京製鋼(株)小倉工場・九州旅客鉄道(株)・サッポロビール(株)九州工場・日鉄工業(株)九州支店北九州営業所・ひびき難開発(株)・北九州商工会議所若松支所・(株)若松石炭会館・日本電信電話(株)・朽木ビル(株)・朽木汽船(株)・上野海運合資会社・松十醤油(株)・井手運送(有)・月星化成(株)・福岡県花菱共同組合・大川海運物産(株)・三池ポートサービス(株)・三井鉱山(株)三池事業所・三井石炭鉱業(株)三池鉱業所・三井東圧化学(株)大牟田工業所・三井三池製作所・電気化学工業(株)大牟田工場・日本製粉(株)門司工場

【個人】井手軍次・井上憲二・上野益裕・浦山義春・岡幸雄・尾籠親志・緒方信典・柏田公・川上喜美夫・北島諒三・木田宣隆・古賀憲二・古賀貢・佐藤豊彦・末永健一・杉田和彦・鈴木一義・高橋和広・寺西朗光・徳山浩一・中加武・苗村英樹・中山吾実・西山一郎・原英昭・原田勝正・日高淳一・平木新八・広瀬俊博・堀田茂夫・正木徹・増富健一・松島新八郎・松本大史・森本弘行・安永展弘・山口幸久・山村淳彦・山本輝雄・芳永弘・米山明・若宮満（五十音順）

福岡県の近代化遺産

— 日本近代化遺産総合調査報告 —

福岡県文化財調査報告書

第113集

1993年3月31日

発行 福岡県教育委員会

福岡市博多区東公園7番7号

印刷 (株)ゼンリンプリンテックス

福岡県行政資料

分類番号	所属コード
JH	213051
登録年度	登録番号
4	17

「福岡県の近代化遺産」正誤表

頁	行	誤	正
8	表 番号3	(名称) 東京製鋼株式会社小倉工場	東京製鋼株式会社小倉工場
8	表 番号4	(所在地) 北九州市小倉北区金田3- 1	北九州市小倉北区金田3-1-1
12	右 19・20行	東京製鋼小倉工場	東京製鋼小倉工場
54	物件名	東京製鋼株式会社小倉工場	東京製鋼株式会社小倉工場
55	物件所在地	北九州市小倉北区金田3-1	北九州市小倉北区金田3-1-1
55	右 11行	『歩みつづけて百年』1992	『歩みつづけて百年』1991
57	右 1行	(片野)	(片野博)
64	旧物件名	(旧YMCA門司ブランチ)	(旧門司YMCA)
64	左 12行	遊戯室	体育室
64	左 17行	「世界青年復興資金募集運動」	「世界青年復興資金募金運動」
64	右 2行	安藤邦昭	安東邦昭
66	旧物件名	(旧朽木合名会社)	(旧朽木商事株式会社)
75	右 44行	とになっている。	とになっている。(柏木實)
131	右 11行	勝立 <u>立</u> 坑	勝立立坑
131	右 18行	大 <u>立</u> 坑	大立坑
131	図 名称	21. 三井港閘門	21. 三池港閘門
143	左下写真	2階外壁の装 <u>館</u>	2階外壁の装飾
158	左 21・22行	高崎市議会	桐生市議会