

五平太船

遠賀川の五平太船 川ひらたとは 184 x 85 · giffuji.pro.tok2.com



ひらた船(県指定有形民俗文化財)



堀川の船 (かわひらた)



... 帆走中のひらた船 (川船)



若松港内の川ひらた



川ひらた [芦屋町教育委員会；長さ13.3m、幅2.7m、深さ0.6m；現在飯塚市川舩研究会が、これをモデルに復元を計画]



若松港内の川ひらた



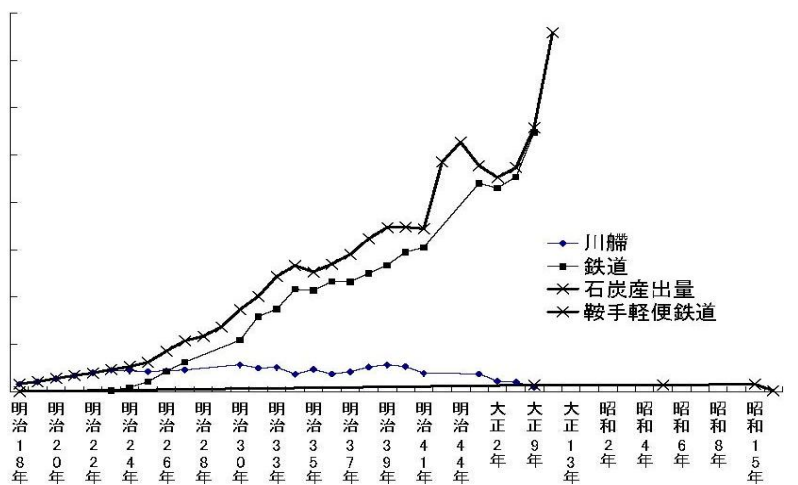
川ひらたレプリカ



石炭を運んだ川舩（かわひらたレプリカ）



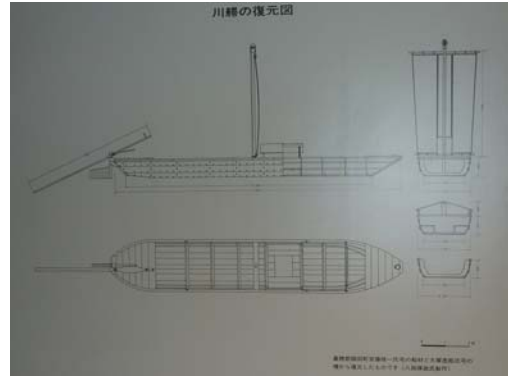
折尾高校（五平太船・資料館）



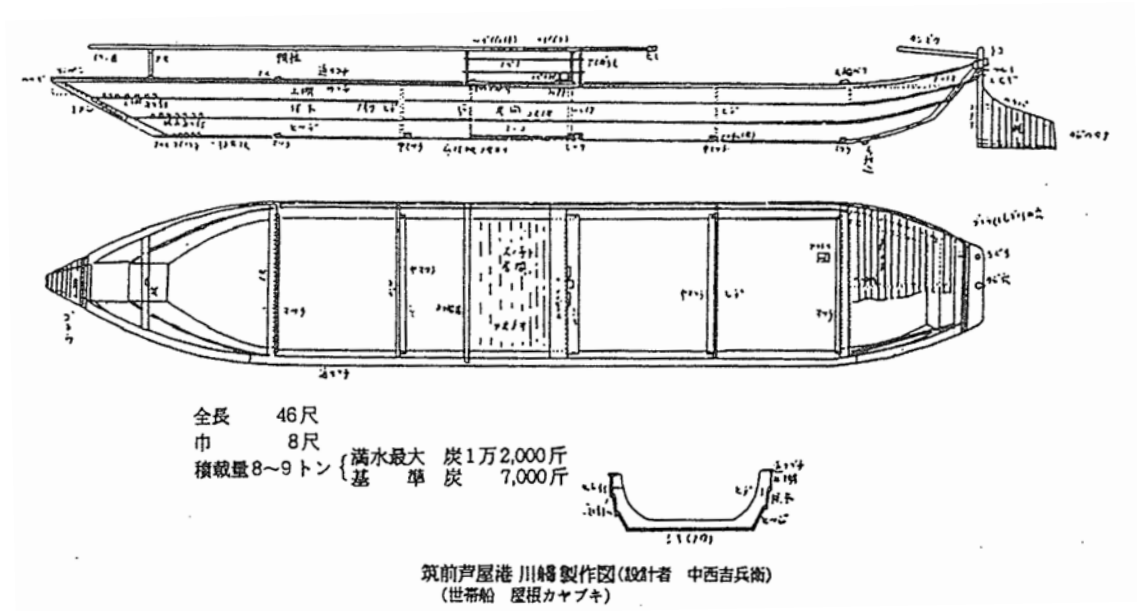
輸送手段別石炭輸送量の推移



小型川ひらた(神社奉納船材より再組立)
[飯塚市歴史資料館管理]



小型川ひらた製作図



芦屋港川舳製作図(世帯船 屋根茅葺き)



遠賀川を帆走する川ひらた

筑豊市民遺産：遠賀川水運関連遺産(担当：菊川、鈴木、主税、福山)

(1)川船が運んだブランド米「鎮西米」・「筑前米」・「夜須米」

1. 中世のブランド米「鎮西米」：

平安時代末期から鎌倉時代の荘園制の時代、「九州からの米は鎮西米と称して、京都の人々から高く評価され、秋にその到着が待たれた」と言われ、中世のブランド米だったのです。瀬戸内海への積出港として博多、芦屋、黒崎を利用できる北部九州は、畿内に次いで荘園制の発達した地方であり、平安末期から鎌倉時代にかけて、川船を利用した畿内への年貢米輸送が行われていた遠賀川流域からの米は、「鎮西米」と呼ばれるのにふさわしいものです。

☆中世のブランド米「鎮西米」搬送を偲ぶ筑豊市民遺産(○数字は地図上の数字)

○嘉麻市碓井郷土館(琴平文化会館内)の『東大寺文書』(レプリカ：碓井封の年貢米搬送)

①

○上臼井日吉神社；772年創建(観世音寺の本寺が日吉神社である点を考え合わせ、古い観世音寺封田時代に勧請された名残かとも思われた。(鏡山猛氏『筑前碓井条里復元考』)②

○宮若市福丸の日吉神社(東大寺の末寺観世音寺の金生封を偲ぶ)⑩

○粥田荘の政所館跡(直方市下境、浄土真宗光福寺敷地内の土塁と空堀)⑬



②上臼井日吉神社(観世音寺鎮守社)



⑩若宮下日吉神社(金生封)



④久保田石井手(石造りの堰)と舟入

2. 近世のブランド米「筑紫米」（「筑前米」）

貝原益軒編『筑前國統風土記』（卷之三十土産考下穀類稻）江戸時代においても「筑紫米」、中でも「上座米」、「夜須米」の評判が高かったことがわかります。当時、秋月藩の「夜須米」は八丁峠を越えて上才田の中島(橋)の蔵屋敷に集められ、宮田堀川を経て、八反田蔵屋敷の舟入場から積み出されていました。すなわち、佳品と言われた「夜須米」は遠賀川水運を利用して運ばれた、秋月藩の米なのです。夜須郡、嘉麻郡はともに古処山を抱き、昼夜の寒暖差の大きな土地であり、美味しい米が実る条件を備えています。

☆近世のブランド米「筑前米」「夜須米」搬送を偲ぶ遺産

○八反田の舟入場跡と石碑⑦

○久保田石井手(石造りの堰)と船入り④(右写真真)

○丸儀助翁顕彰碑②

○新八丁越えと古八丁越え③

○飯塚上三緒白山神社境内の志賀宮鳥居石祠⑧

○飯塚川島(福岡藩嘉麻郡の船場)に残された川船で船頭集落の街並み、水防遺構、水運安全祈願の神社(川島八幡宮、志賀宮、須賀宮、天満宮、宮地嶽神社)等、

○木屋瀬宿の船庄屋跡：⑭

○長崎街道黒崎宿の秋月藩蔵屋敷跡：福岡藩の支藩秋月藩が領内の年貢を一時集荷・貯蔵した場所⑮



筑豊市民遺産地図

(2) 川船が運んだ近世日本近代化の「エネルギー」

1. 川船による石炭輸送の始まり

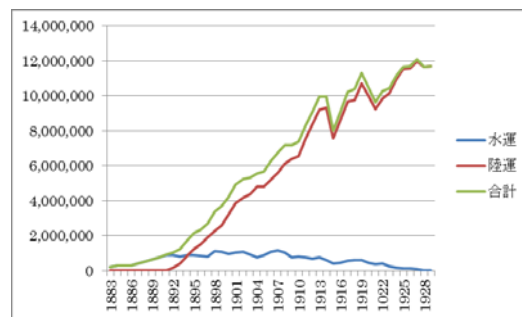
筑豊における石炭採掘は室町時代中期まで遡りますが、商品として流通するのは、都市の発達によって燃料不足が深刻になってきた江戸時代からです。

筑豊炭が筑後三池炭、肥前唐津炭・高島炭に比べ早くから採掘加工販売されたのは、遠賀川流域に広がる広大で豊富な石炭資源と、水運の便に恵まれていたことにあります。

18世紀、全国製塩高の90%を占めていた瀬戸内十州塩田では、燃料費高騰と深刻な薪不足に経営を圧迫されていたために、筑前や豊前で始まった石炭焚きの技術が1778年周防の塩田に導入されるとたちまち伝搬し、かつてない石炭需要を生み出しました。天保8(1837)年3月～12月の若松会所を経由した出炭高は約6737万斤で、99%が周防の塩田への領外輸出でした。

明治に入ると、経済近代化の原動力、製造業の近代化に蒸気機関の導入が不可欠で、石炭の需要が急拡大していきました。鉄道敷設以前、石炭運搬に有利な水運が内陸部まで発達していた筑豊炭田は、必然的に日本近代化のエネルギー基地となりました。

明治20～30年代、遠賀川の川船は最盛期を迎えて、一時8千隻を超えました。鉄道開通後も、明治31～41年の10年間は概ね100万トンの石炭を運び、6千隻の川ヒラタを維持していました。しかし、これが遠賀川水運で運搬できる限界を示していたのです。



図石炭輸送の推移(明治16年～昭和4年)

石炭増産のためには鉄道敷設が不可欠となり、明治24年に若松-直方間が開通したのを皮切りに、逐次地区全域に石炭輸送のための鉄道が敷設され、全国一の鉄道密度となりました。川船が約107万トン運搬した明治41年には、既に鉄道が約613万トン、85%を運んでいました。こうして大正以降は急速に衰微を辿り、全盛を極めた川船も昭和14年を最後に姿を消しました。

☆石炭輸送の大動脈となった遠賀川水運を偲ぶ遺産

- 飯塚上三緒白山神社境内の志賀宮鳥居石祠(明治20年、同)(明治21年、船中安全)、
- 飯塚川島(福岡藩嘉麻郡の船場)に残された川船で船頭集落の街並み、水防遺構および、水運安全祈願の神社(川島八幡宮、志賀宮、須賀宮、天満宮、宮地獄神社)等、
- 飯塚曩祖八幡宮前広場と舩石、
- 飯塚幸袋(福岡藩穂波郡の船場)の許斐神社の伊藤伝右衛門が寄進した一の鳥居と常夜灯、「奉寄進幸袋船頭中」の銘のある石祠
- 川船(かわひらた)・福岡県立折尾高校・芦屋町教育委員会
- 中間の唐戸と寿命の唐戸
- 花の木堰の大銀杏
- 堀川の鎮守社、河守神社と舩石
- 福岡藩焚石会所跡の碑：



川ヒラタ(芦屋町教育委員会)



飯塚川島白壁の家



許斐神社拝殿・狛犬・伝右衛門寄進の常夜灯