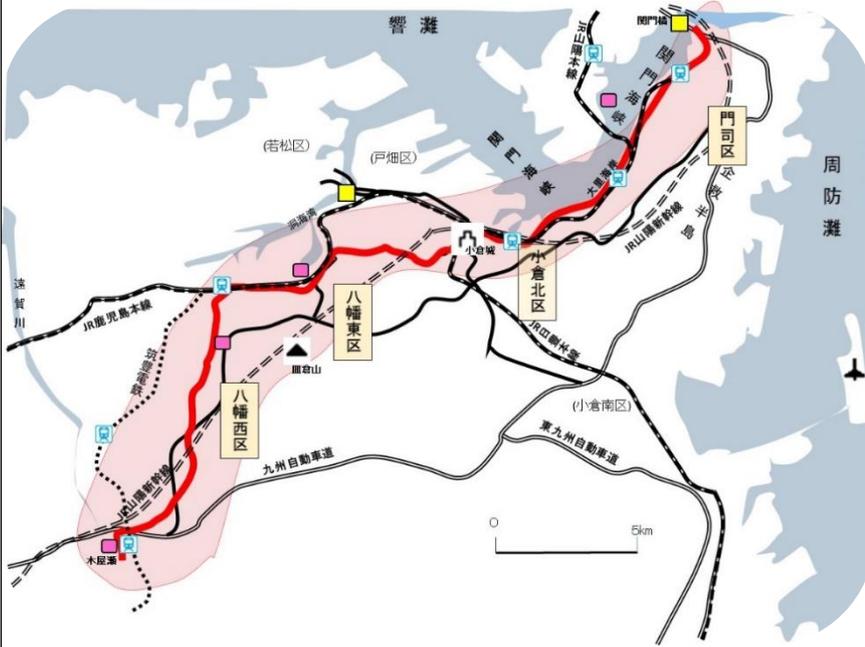


参考(北九州市全域)人口	93.6万人	面積	491.9km ²
門司区	人口 9.4万人	小倉北区	人口 18.3万人
小倉北区	人口 18.3万人	八幡東区	人口 6.5万人
八幡東区	人口 6.5万人	八幡西区	人口 25.0万人
八幡西区	人口 25.0万人		

2020年7月現在



北九州おもてなしの“ゆっくりかいどう”

北九州おもてなしの
“ゆっくりかいどう”

人のくに、美のくに九州 (日本風景街道Q-4)



① 皿倉山からの100億ドルの夜景(日本新三大夜景:北九州市)



目次

古代から今日まで国内外に開かれた

歴史豊かな交通要衝の都市

一 関門の要衝で躍動した北九州地域の歴史探訪

… 1

- 1 弥生前期から平安時代まで
- 2 一際激しく争われた北九州地域の戦国時代と江戸時代

二 近世における小倉の城下町、街路網、遠賀川の水運

… 4

- 1 小倉の城下町
- 2 街路網の主軸をなした長崎街道と筑前六宿
- 3 遠賀川水系の水運を担った「川ひらた」と
オランダ商館の一行が列をなした長崎街道

近代化への胎動から生まれた

明治日本の産業近代化の世界文化遺産

三 開国・倒幕と産業の近代化

… 10

- 1 下関戦争で開国・討幕へと目を覚ます
- 2 産業の近代化を推進した鉄鋼業
- 2 五市が合併し、九州初の100万都市誕生
- 3 公害を克服した産業都市、そして環境首都へ
- 4 自然と文化を内包する工業都市

四 北九州おもてなしの“ゆっくりかいどう”を行く

… 15

日本の重工業を牽引した都市から

世界の環境都市へ

- 5 洞海湾を渡り、工業地帯のオアシス若戸に寄り道
- 6 長崎街道の面影を求め、黒崎宿、曲里の松並木道、木屋瀬宿をたどる
- 7 宿泊施設、飲食、情報案内所など

九州最北端の門司と本州最南端の下関との間は関門海峡で隔てられているが、その最狭部の壇之浦(下関市)と和布刈(めかり)(北九州市門司区)の間を特に早鞆ノ瀬戸と呼んでいる(写真②)。風景街道「北九州おもてなしのゆつくりかいどう」(以下、北九州風景街道と略称する)の区域は、この早鞆ノ瀬戸に面した和布刈地区が最北端である。一方、嘉徳郡馬見山から響灘に注ぐ一級河川遠賀川を、河口から15kmほど遡れば、八幡西区の木屋瀬宿(こやのせじゆく)に至り、そこが本風景街道の西南端である。これら両者を結ぶ距離は約40kmであり、車で幹線道を走るだけならば1時間程度である(表紙の地図参照)。

北九州風景街道の区域は、江戸時代に発達した長崎街道で貫かれている。しかし、温暖な周防灘、潮流が速い関門海峡、荒々しい響灘・玄界灘とそれぞれ異なる性質の海に面し、福智山地の北部にあつて、企救(企救半島)、貫山(小倉南区)、皿倉・尺岳(戸畑・八幡東区)、石峰(若松半島)の山地で細分され、各々の箇所によつて個性が異なるまちの姿や光景がある。このことは、現在の北九州市が、かつて個別に発展してきた5市(門司、小倉、戸畑、若松、八幡)の合併によつてできた百万都市であることから察しがつくが、北九州風景街道は、それらの主要な中央部分(門司区、小倉北区、八幡東区、八幡西区)で組み立てられたものである。

あるいは見方を変えれば、風景街道区域は、交通の要衝ひいては我が国覇権の戦略地であるともいえるが、門司港レトロ展望室、小倉城天守閣、皿倉山(八幡)などの各展望所からの眺望、場合によっては沿岸部を走る列車や都市高速道路の高架からの車窓を目の当たりにすると、それぞれの箇所様々に異なるまちの印象を抱くのは著者ばかりであろうか。巨大な工場群と港湾、それによつて展開する市街地や山々が織りなすコントラストの強い風景がある。古代以来の歴史の積み重ねをもとにしながらも、明治時代以降の産業の近代化、5市合併、そして環境都市へと大きな軌跡を描いてきたまちの姿をなすものである。

一 関門の要衝で躍動し続けてきた

北九州地域の歴史探訪

北九州市の市歌の第3節は

海遠く 幸(さち)を求めて



③ 北九州最古の弥生式土器の立屋敷遺跡(水巻町)



② 本州(下関)と九州(門司)を結ぶ関門橋と関門海峡の早鞆ノ瀬戸

伸びゆくは 若き力ぞ
大いなる 光の下(もと)に
躍進の 未来をめざさん
ああ わが市 北九州

とその躍進を誓う歌である。しかし、関門海峡は、九州と本州の間を繋ぐだけでなく、瀬戸内海と日本海を結び、国内外の諸地域と我が国の交通の要衝であったことから、北九州地域の歴史を紐解けば、その躍動が、古代から現代に至るまで常に続いてきたことは明らかである。すなわち、北九州市及びその周辺地域(以下、北九州地域という)の出来事の多くが、国の動きに関係して重大な意味をもつが、そのすべてを明らかにすることは多く、数えられないほどである。そこで、北九州風景街道を巡る上で参考となる事項を主にして、北九州地域の歴史上の出来事をたどれば以下のとおりである。

1 弥生前期から平安時代まで

(1) 弥生前期の水田稲作と遠賀川式土器

縄文時代前期、潟湖が遠賀川下流域に発達、後期になると河口にある砂丘の変化で外海と繋がり、入り込んだ小規模な湾(古洞海湾)ができた。その証が湾岸付近(八幡西区)の楠橋貝塚や黒崎貝塚などである。

続く弥生時代、九州の他地域と同様に、北部九州でも水田稲作が始まった。しかし、それがどのようなルートで伝播してきたかは諸説があり定かでない。反論もあるだろうが、著者なりに次のように推察する。

朝鮮半島で使用されていた石包丁や石鏃等の道具と同じものが菜畑遺跡(唐津市)や板付遺跡(福岡市)から発掘されている。これらに加え意外に知られていないのが、中間市の砂山遺跡からの石包丁の出土である。

あるいは、写真③に見るように、遠賀川を下流にたどると銀杏の大木(樹齢推定1900年)があり、その築堤箇所に立屋敷遺跡(遠賀郡水巻町)がある。そこか

ら壺や甕、鉢、高杯などが出土したことから、それらを「遠賀川式土器」と呼ぶが、この呼称は弥生時代前期の土器の総称に用いられている。土器と共にみつかった炭化米や粃痕などから、水田稲作が九州から西日本全域に伝搬したとみなされている。

すなわち、稲作伝来のルートとして、黒潮や対馬海峡などを經由した経路があったとの説が成り立つ。小舟を操りながら、島から島への渡海も命懸けであったと想像するが、九州は、その全域がアジア大陸から我が国へ稲作伝来のゲートウェイであったことは確かであろう。

(2) 豪族が割拠した古墳時代(3〜7世紀)

3〜7世紀は古墳時代である。北九州地域も他に劣らず大きな墳墓があちこちにつくられ発見されている。門司の大里東の大川河口付近や猿喰(さるはみ)・新田地区の古墳群、小倉南区の曾根古墳群がある。遠賀川河口域では島津丸山古墳(全長57mの前方後円墳、遠賀町)があり、大城大塚古墳(直径30mほどの円墳、芦屋町)がある。いずれも地域を支配した豪族首長らの墳墓である。

隣接地に目を転ずれば、周防灘に面した京都郡荻田町や行橋市、みやこ町にも多くの古墳が眠る。特に、荻田町では、全長百メートルを超え、全国的に見ても有数の規模の前方後円墳(石塚山古墳、御所山古墳)であり、大変貴重な三角縁神獣鏡などが出土し、相当の力があつた豪族の墓と推察される。

要するに、当時の北九州地域とその周辺には随所に人々が住みつき、豪族が群雄割拠する文明があつた。瀬戸内海、関門海峡、響灘、そして玄界灘といった豊饒の海に恵まれ、稲作の伝来があり、わが国の文明発達の先陣を切った地域である。

(3) 豊前国と筑前国に分かれる北九州(7世紀末)

そのせいか、我が国の律令国成立時代、本地域にいち早く国府が置かれた。つまり、東アジアを取りまく情勢を考慮し、九州では国府とは別に大宰府政庁が設けられ、九州の広域を統括し、租、庸、調の税を徴収し、国防、外交を担った。その上で、本地域に2つの国府が置かれ

た。

一つは、北九州市の東半分(門司区、小倉北区、小倉南区)を含め、筑豊の東部、京築大分県北部からなる「豊前国」である。温暖な瀬戸内海気候に恵まれた周防灘や関門海峡に面した国府である。

いま一つは、北九州の西半分(若松区、戸畑区、八幡東区、八幡西区)を含む福岡県北西部の「筑前国」で、響灘、玄界灘に面する。

これらは、海や山々で分断され、自然環境が異なることから、各々で特質ある文明・文化が形成されるものになっている。

奈良・平安時代になると、対外的な使節や国内の行政、通商のために、律令国家体制を確立するための道が整えられた。いわゆる駅伝制度である。三十里(約16km)毎に道の駅が設置された。その中で九州域内では「山陽道」の大宰府路が大和朝廷と大宰府を結ぶ最も重要な道として整備され、それと九州内を循環する「西海道」が基本をなした。参考までに、前者における駅家をあげれば

山陽道の下関側の臨門駅家(下関市前田付近)から海峡を渡り、
杜崎(もりさき、門司区)に上陸。

そこから到津(いたむつ、小倉北区)、
独見(ひとみ、八幡東区)、夜久(やぐ、八幡西区)、

それらを過ぎると嶋門(しまと、遠賀町)、津日(福津市)などがあり、
さらに、席内(古賀市)、夷守(ひなもり、粕屋町)、

美野(福岡市博多区住吉)や久爾(博多区東平尾)の諸駅家を経て
遠の朝廷(とわのみかど)・大宰府に至った。

大君の遠の朝廷と蟬通う嶋門を見れば神代し思ほゆ
(柿本人麻呂、万葉集巻3)

早鞆の瀬戸の岩も鮎走る芳野の滝になお及(しか)ずけり
(大伴旅人、万葉集巻6)

要するに、関門は、国内外の両面で重要な地であり、大宰府の直轄とされた。加えて、12世紀頃になると武士達が力を得て、対外交易を重視する平氏がその勢力下に置いたが、壇の浦の戦で敗れ、源氏に代わられている。

(4) 藤原広嗣の乱(740年)と宇佐八幡宮神託事件(769年)

北部九州地方では、6世紀の磐井の乱後、ヤマト政権による統一国家の体制づくりが進んだ。これを豊国でみると、門司区田浦に「みさき屯倉」が設置された。これはヤマト政権が軍事上の要衝を押さえたことを意味する。

その後、奈良時代になってから、国を揺るがした2つの事件があり、いず



遠賀町教育委員会

平成元年四月十一日

後円部頂上は平坦部が広いなど、いずれも古式古墳の特色を
そなえている。

遠賀川流域では、五十メートルをこえる前方後円墳は未見で

あり、とくに前期にさかのぼるものがないことから、本古墳

は、重要な学術的価値を有している。

石の片石が散見される。

地表面の観察に限られるが、墳輪類はなく、西側斜面に川原

の跡が散見される。

前期古墳特有の形をしている。

墳形は、前方部がきわめて低く、しかも楔形にひらくという

ルの前方後円墳である。

全長五十七メートル、前方部幅十五メートル、同高さ一、五

メートル、後円部直径二十七メートル、同高さ三、七五メー

ルの前方後円墳である。

島津丸山古墳



④ 明治32年～昭和14年発行の10円札
(人物は和氣清麻呂(想像)とされる)

れも北九州地域とかかわりがあった。

一つは、大和政権の中核で、藤原一族の衰退から、反藤原勢力の玄奘僧正や吉備真備が重用され、太宰小式に任じられた藤原広嗣は左遷されたとの思いで不満を持ち、乱を起こしたことである(740年)。広嗣軍一万騎を率いて板櫃(いたびつ)川(小倉北区)を主戦場に戦ったが、内部から投降する者が出て中央軍に敗れ、鎮圧された。

いま一つは、称徳天皇(女帝。在位764～770)の時代、政権を揺るがす僧道鏡の宇佐八幡宮託宣事件があったことである。道鏡は宇佐八幡宮の宣託で皇位につくことを望むが(この点の真偽は定かでない)、派遣された和氣清麻呂は「臣をもて君とする、いまだこれあらず。天つ日嗣(あまつひつぎ)は、必ず皇緒を立てよ」のご神託を受け天皇に奏上した。称徳天皇は大隅国へ流罪の刑に処した。

道鏡は失脚。その一方で清麻呂は復位し、より重責を果たし、一時期、豊前国の国司を務めている。いまでは皇室の危機を救った人物として語られ、かつて我が国の拾円札④(1890～1930)に描かれたほどである。むろん、彼の顔絵や写真が残るはずもない。お雇い外国人として来日したイタリア人の彫刻士キヨッソ・ネが、明治の元勲木戸孝允(桂小五郎)から想像し原形を描いたとのことである。

(5) 平安時代末期の壇ノ浦の戦い(1185年)

律令体制の末期、わが国では土地の所有の在り方が大きく変わった。土地不足に対し、自分で新しく開墾した耕地の永年私財化を認める土地政策(墾田永年私財法)が發布され、次第に土地が重要視されるようになった。しかし、中世に入ると、土地所有は個人でなく、荘園へと変遷したことは歴史に学ぶとおりである。

これを北九州地域で見ると、東には宇佐八幡宮があり、皇室の崇敬が篤いことから、地元有力者の開墾や寄進があり、宇佐郷を中心に豊前、豊後、日向と広い範囲に御封田、神田を有した。一方、筑前の側は、中央政権や畿内の寺院が領有するものが主であった。

そうした中、水陸交通の要である関門海峡地域の門司関と料田門司六ヶ郷(現在の門司区に小倉北区片野を含む範囲)は大宰府の直轄下に置かれたが、筑前と豊前の境界近くにあった到津荘は、宇佐八幡宮と大宰府との争いがあり、御封田との交換が成立したといわれている。

ところで、都を追われ、太宰府にいた平家は再び瀬戸内海を上り、一ノ谷まで進んだ。その時の西国の拠点としたのが北九州市門司区大里であり、そこに「柳御所」を構えた。源平合戦で知られる平家一族が、合戦の間、海上生活を送った一時期、安徳帝の仮の御所があったと伝えられる御所神社のことである。御所のことを内裏(だいり)ともいうが、このあたりの現在の地名の大里(だいり)は、それに由来している。柳御所の境内に

都なる九重の内恋しくば 柳の御所に立寄りてみよ (薩摩守忠度)

の歌碑がある。戦いに明け暮れる中で、都落ちした平忠度の気持ちが伝わる歌である。

余談だが、無賃乗車のことを一言前は「さつまのかみ ただのり」とも称した。これは単なる語呂合わせである。よく知られているように、作者の薩摩守忠度は平清盛の異母弟で、幾度となく源氏と戦いながらも、勅撰和歌集などに多くの作品を残している。文武に優れた武将であった。

2 激しく争われた北九州地域の戦国時代、江戸時代

(1) 荘園国人が割拠した中世

南北朝時代から室町、戦国時代になると、各地を実質支配していた国人と呼ばれる小領主



一口メモ 関門の源平・壇の浦の戦いと南北朝時代の足利の争い
屋島の戦いで敗れた平宗盛は、弟の平知盛のいる彦島に敗走する。1185(文治1)年に平家の総大将の知盛は門司の田浦に約500艘、対する源氏の総大将の源義経は約800艘を満珠、干珠の島付近に集結させ、最後の源平合戦の火蓋が切られる。当初は、東に向かう潮流に乗り平家が有利であったが、義経は非戦闘員の船頭を狙い打ちし、戦いは逆転し、源氏の勝利に終わる。
また、1350年代、南北朝の抗争および足利尊氏と直義兄弟の確執があり、三巴の様相であった。このとき、門司海上合戦で、門司親胤が尊氏の同母弟・足利直義、直冬方に加わり、軍功に励んだことは関門の地が地政学上の拠点であったことを意味する。

その際、清麻呂は道鏡の追っ手によって足を傷つけられ、小倉南区の温泉(湯川)でイノシシに助けられ治ったとのことである。このことから「足が立つ」の意味で山の名を足立山と呼び、和氣清麻呂を創祀として足立山妙見宮(小倉北区)が建てられたとの言い伝えがある(妙見宮ホームページより)。

その後のことだが、



図1 近世の北部九州各藩
(北九州地域の100万年：米津三郎監修より)。



小笠原忠真

一口メモ 小倉藩の藩主小笠原忠真について

細川氏転封後、播磨三木明石10万石から小倉藩15万石に転封となった小笠原氏の初代藩主忠真は、母が松平信康の娘で、徳川家康の外曾孫であった。このことから、西国譜代大名の筆頭として外様大名を監視する意味の配置換えといわれている。

忠真は、剣豪・宮本武蔵が長く使えたことで知られているが、茶人の古市了和を召し抱え、小笠原家茶道古流を興した。また、田川地域における陶器の上野焼(あがのやき)の普及に尽力した。さらに、糠漬(ぬかづけ)を好んだとのことで、着任に際し糠床を持ち込み、糠漬の普及を図ったことでも知られている。城下の各家に百年糠が伝わり、いまでは北九州市の郷土料理としてぬか炊き、ぬか漬けとして売られている。

狭はともにも黒田藩二四騎に挙げられる武将で、三宅若狭は水軍を一手に指揮した武将としても名高い。そして、1615年、幕府の一国二城の制度を受けて、黒崎城、若松城などの端城はいずれも取り壊され、黒崎は宿場町へと変わり、若松の響灘地域は、漁業に重きを置き、幕末に向けて密貿易の監視が行われるに至った。

他方、黒田氏の移転後の小倉藩は、当初細川忠興が

の支配力が強まった。当該風景街道地域などでは規矩(きく)・企救(ききう)郡の門司氏や朽網氏であり、八幡の香月氏、遠賀の麻生氏などである。みなさんの周りにそうした地名や苗字があればついでのルーツ探しの手掛かりにもなるであろう。あるいは、長野氏の長野城は小倉南区の城山山頂(標高209m)にあり、東九州自動車道の長野トンネルの上に位置している。城の周囲を畝状堅堀で取り囲んだ点で特徴があったが、残念なことにはいまではめぼしい遺構は見当たらない。

ところで、室町時代、門司関門海峡に面した半島部は、金沢文庫で知られる北条一族の金沢実時の子実政の所領であった。そこに下総氏が入国して門司氏と称し、海域を含む一帯を守護した。しかし、門司を含め北九州地域は、交通の要衝である。このことから、その覇権をめぐる数知れない争いがあつたことも事実である。

正確さを欠くが、掻い摘んでいえば、まずは南北朝統一の後、豊前、筑前の守護として大内氏が支配した。その後、大内氏に代わり毛利氏が豊前北部に侵入。さらに、大友氏に奪われた毛利(立花)城(新宮町)攻めの際に小倉津に平城(小倉城の前身)が築かれた。

九州だけでない。中国地方の戦国大名も含めての覇権争いだが、これに肥前・龍造寺の台頭、薩摩・島津による北部九州攻めが加わり、九州北部は戦乱の極みとなった。豊後府内を本拠地にする大友義鎮(宗麟)は助けを大阪の豊臣秀吉に求め、これに応じて豊臣秀吉が九州を平定した(1587)。その結果、筑前・筑後などに小早川隆景、豊前国2郡(企救、高羽(田川))に毛利勝信、残りの京都(みやこ)、豊前6郡に黒田孝高が配された。いずれも名だたる名将であり、小早川は名島城、毛利は小倉城、黒田は中津城を居城とした。特に、黒田孝高は軍師・官兵衛とも呼ばれたほどの知将で、大河ドラマ(2014)

で放映されたことで覚えある人も多いだろう。

(2) 関ヶ原以後における諸大名の入れ替わり

しかし、話はこれで終わりでない。戦国時代末期、今度は豊臣が徳川かで天下を二分する関ヶ原の戦いがあり、徳川方の勝利で再び北九州地域を大きく変遷した。すなわち、関ヶ原の合戦では、九州の諸大名は当初東軍に付くものが少なく、先の3人の戦国大名では黒田孝高の子である長政のみであった。しかし、豊臣家から小早川家に養子縁組した小早川秀秋は西軍から寝返り、徳川方勝利の導火線となったことは皆さんも周知のとおりである。

毛利勝信は秀吉の古参武将で西軍方についた。しかし、西軍がまけたことを知り、豊前で剃髪、黒田官兵衛に徳川方へのとりなしを依頼したが、だまされて肥後そして土佐へと追放された。

なお余談だが、太平洋西部のミクロネシア地域の小さな島々(カロリン諸島)からなるミクロネシア連邦と呼ぶ国がある。人口は約11万人だが、かつて日本統治時代もあったことで、日本からの移住者が先住民を上回るほど多い。その第7代大統領になったマニー・モリという政治家がいて来日したことがあり、毛利勝信はその祖先にあたることである。

話を戻すと、合戦後の北九州地域の領国配置は小早川秀秋が筑前国名島から岡山へと加増転封。関ヶ原の戦いに参加した黒田長政は筑前一国を与えられ、中津から福岡の名島に移り、さらに福岡城を築いた(1602年)。また、黒田藩領のうち、北九州地域の領土についてだが、当初は小倉藩との境の黒崎城に井上周房を配し、また、洞海湾の入り口の中ノ島の若松城(若戸大橋の戸畑寄り橋桁の下の岩礁当たり)に三宅若狭を配し海の守りを固めた。井上周房および三宅若

入封し、豊前一国と豊後国二郡(国東、速見)を領有する中津藩が成立したものの、すぐに藩庁を小倉城に移し、中津はその支藩とした。これは、小倉が関門海峡に近接する戦略的位置にあること、黒田氏と対峙していたこと、中津より便利であることなどを考えてといわれている。

しかしながら、1632年、肥後の加藤忠広(初代藩主・加藤清正の三男)の改易で、細川忠興が熊本に移り、小倉には譜代大名の小笠原忠真(ただかね)が入封した。それでも落ち着かず、中津藩の第3代藩主の失政などで藩領は没収され、一時は小倉藩本家預かりになるなどがあったが、1716年の幼い第7代の死去で、翌年、譜代大名奥平昌成が新たに任ぜられ、以後明治まで受け継がれた。

それにしても、同じ九州ながら、中世から近世まで一貫して島津氏の領地だった南の薩摩とは異なり、北九州地域は目まぐるしい変化があった。平安末期から江戸時代初期までは争いに明け暮れ、地域の分割・分断が続き、領主や藩主が目まぐるしく入れ替わった。加えて、後述のように、幕末にも騒乱に巻き込まれている。このことは何に由来するのだろうか。漠とだが、北九州地域が、本州と九州を繋ぎ、国の覇権を握る重要な戦略地域であったことによると考えられる。とうとうと東、西に流れる関門の渦潮ならぬ北部九州の複雑に渦巻く歩みがあり、宿命であったともいえよう。

二 近世における小倉の城下町、街路網、遠賀川の水運

1 小倉の城下町

かつて紫川の河口の常盤橋からその上流の豊後橋にかけて入江があり、九州から本州への渡航や対外交流の拠点であった。このため、一帯を小倉津と呼び、戦国大名などの間で早くから攻防を繰り返しつつ、城を築き、それを取り巻く城下町が形成されてきた。

小倉城大略誌(春日信映編、1791年)によれば、場所は明確でないが、13世紀に緒方大善惟重という武将が小倉に居城を築き、14世紀初頭に水原備中守定元の攻撃を受け焼失したとある。



⑤ 小倉城とそれを取り巻く現代の市街地

その後、黒崎土佐守景経、長野貞家を経て、戦国時代以後は森吉成(毛利勝信の元の名)のもとに、本格的な城とその周りのまちづくりが進められた。当時の城下町は、紫川から板櫃川(いたびつがわ。到津方向から、日明かりを経て関門海峡に注ぐ川)の範囲と推測される。

しかし、前述したように、これは必ずしも長い期間ではない。1600年に関ヶ原の戦いがあり、その論功行賞で城主が入替わり、細川忠興が新たな城主(30万石)になった。

細川はその翌年から7年かけて小倉城⑤の改築を本格的に進め、また、従来の紫川の西岸地区に加え、東岸

一口メモ 城下町の曲輪について

城下町をつくるにあたり、防備を固める上から、城の内外を堀、石垣、土塁などで区切った。その一つ一つの区画を曲輪(郭)という。町全体は複数の曲輪で構成され、その配置(縄張り)は、城が築かれた区画を本丸と呼び、その周囲に2の丸、3の丸が囲むものの、その形は地形条件や防備のあり方などで異なる、本丸をリング状に囲むもの、並列状に配置するものなどがある。あるいは、曲輪の役割や形から、帯曲輪(細長い曲輪)、腰曲輪(山の斜面を利用して削り敵を誘い込むための曲輪)、捨曲輪(戦闘の際主郭から打って出て、負け戦では放棄する曲輪)があり、独立して飛び出した出丸や馬出(うまだし)といった小曲輪もあった。

小倉の城下町は、各輪郭が堀、河川、入江で区切られ、全体的にみれば本丸を中心にしてリング状に武士の町として西曲輪が展開し、紫川を挟んで町屋を主にする東曲輪が配置され、リング状、带状な曲輪の構図である。



図2 19世紀中頃の
小倉城とその城下町

地区のまちづくりを推進した。

具体的にみれば、紫川から西岸地区(西曲輪)に分水して堀で城郭を築いて町を拡張し、その一方で東岸(東曲輪)にも人工の砂津川(すなつかわ。小倉駅の東側の川)を開削し、西曲輪から一部の町人屋敷を移住させている。また、入江の狭い個所を利用し、河口に常盤橋、その上流に豊後橋をかけ、東西を結んだ。結果として当時の街の規模は東西約2km、南北約1.2kmであり、いわば徒歩圏の大きさである。

1632年、細川氏から小笠原氏(15万石)に入れ替わったが、小倉のまちづくりは引き継がれ、西曲輪は武士の町、東曲輪は町人の町とする区分がより一層推し進められた。図2の江戸時代後期の絵図をみると、西曲輪は小倉城を核に、それを取り囲むように武家屋敷、侍屋敷が配されている。北側のリバーウォークから長崎街道沿道の室町一帯(現在の室町二丁目)に家老職の武家屋敷(二の丸)があった。紫川河口には参勤交代のための御茶屋や港、侍屋敷があり、海沿いは八百屋町、魚町、鋳物師町(いもじまち)などが並んだ。つまり、室町、大門、溜池口門から帯曲輪が街路沿いに並び、商業関連の町屋などが位置した。

他方、その西側は、城よりから武家屋敷、町屋といった曲輪が带状にならび、その先に河川、溜池、入江がある。そして、城の南、現在の勝山公園一帯の曲輪に大小の櫓があり、それぞれに侍屋敷、町人の町があった。

明治時代に入ると、JR鹿児島本線、日豊本線が城下町の北側の海沿い、および西側を周回するように造られた。このことから西曲輪の輪郭を今も読み取ることができる。

紫川と砂津川区間の東曲輪は特に細かに区切る堀などはない。大きく一つに括られ、格子状の街路網で区切られ、職人町、商人町などが職業別に分けられ、その職業を冠した町名がつけられている(図2)。その名残が現代の町名にもみられ、紫川沿いに、河口側から船頭町、魚町、船場町と並び、それに隣接する中ほどの現在の小倉駅前平和通りに沿って、京町、米町、堺町、馬借町とあり、繁華街を形成している。東の砂津川沿いは鍛冶町、紺屋町の職人町と侍屋敷が並ぶが、明治の文豪森鷗外が軍医時代に住んだ旧宅は鍛冶町である。

小倉の城下町は現代の北九州市の都心部である。しかし、幕末の長州戦争第二次。小倉口の戦いで、小笠原氏は、自から小倉城に火を放って焼き払い、田川郡香春(かわら)に退いた。このため、幕末の小倉藩は、香春藩(後に豊津藩)、長州藩配下、千束藩(ちづかはん。豊前)に分かれ明治維新を迎えている。こうした領土区分からすると、まるで戦国時代に戻った印象があり、歴史に精通した地元の人でなければ馴染みがなく、理解しがたいこともあるだろう。

2 街路網の主軸をなした長崎街道と筑前六宿



図3 江戸時代の福岡県下の街路網と筑前六宿

古事記などの記紀神話に基づく、わが国の国づくりは、宮崎を出た神武天皇の東征にはじまる。以来、都(みやこ)はいつの時代も本州本島の近畿、関東にあった。このため、九州の交通基盤は本州のこれら都との関係をもとにして定まり、航空機が発達した現代は別として、古代の官道網、近世の街道網、現代の高速道路網のいずれもわかりである。

ところで、九州は多島で、長い海岸線をもつ。どんな山奥でも100km足らずで海岸線に出ることができ、多彩な陸路と海路を繋いだ交通路の組み立てが可能である。例えば、江戸時代の九州各地からの参勤交代の路をみると、初期には、福岡藩は博多の湊から瀬戸内海を経て大阪に上陸し、そこから陸路を江戸に向かった。熊本藩は、加藤清正が切り開いた九州横断の豊後街道を経て大分の鶴崎に至り瀬戸内海を、鹿児島藩は日向街道を北上し、細島港から大阪へと瀬戸内海をたどった。

しかし、海路は天候に左右され、交通の安全や所要日数に問題があり、費用が高んだ。そこで、海路は避けられないにしても、できるだけ短いことが望まれ、その結果が、江戸後期の道路網と宿場町の発達を踏まえた関門海峡ルートへの転換である。

要するに、北九州地域を経由し、関門海峡を渡って下関に至るルートを一貫して近世以降の九州の交通網が構築された。この点は現代の国道や高速道路網、鉄道網も同じである。そして、とどのつまり、関門海峡の海路は、鉄道トンネル、国道トンネル、関門橋、山陽新幹線トンネルに変わり、陸路となったが、これは安全性と利便性を追求した執念の結果である。そこで、福岡県における江戸時代の街路網の状況を紹介すれば次のとおりである(図3)。

豊国の 企救の長浜 ゆきぐらし 日の暮れぬれば 妹をしぞ思う(防人、万葉集)

企救は門司、小倉一帯の古い呼び名である。今も門司の半島のことを企救半島といい、かつては企救郡も存在した。それを関門海峡沿いに進むと長浜と呼ぶ地区(小早舟の船頭や漁師のまち)があり、門司往還に出入りする門司口門があった。さらに西に進むと小倉城の横を流れる紫川の常盤橋であり、その橋詰めは九州各地を結ぶ5つの街道の起点である。長崎街道、唐津街道、秋月街道、中津街道、そして大里宿(門司区)への門司往還である。いわゆる掌の5本の指になぞらえれば、親指を門司往還、人差し指を中津街道、薬指を長崎街道などと見立てることができる。

長崎街道は、小倉より黒崎、木屋瀬を経て飯塚、佐賀を通過し、当時、我が国唯一の海外貿易港であった幕府直轄地・長崎に至る。単に大名達が行列するだけではない。オランダ商館長の一行や幕府の役人が往来し、それに一般の人達が加わり、黒崎から原田までは大変なにごわいをみせた筑前六宿の区間である。

他方、**唐津街道**は、唐津から福岡、博多を経由し小倉に至るが、途中、赤間で二つのルートに分かれている。一つは木屋瀬宿まで長崎街道をたどり、そこから赤間宿へ至るものであり、いま一つは若松、芦屋から赤間へのルートであるが、どちらかといえば前者が主であり、小指になぞることができる。このため分岐点の木屋瀬や赤間の宿場町が栄え、訪ねれば当時をしのぶ白壁の町並みがいまも見られる。

秋月街道は小倉と久留米を結ぶ街道である。太宰府と豊後を結び、あるいは秋月と結ばれた。この秋月街道は、図3を見てわかるように長崎街道にほぼ平行し、位置的にはさしずめ中指である。しかし、八丁峠越え(嘉麻市と朝倉市の境界付近。標高525m)などの難所があったことから、長崎街道が主に利用された。

中津街道は、本章1節に述べた



長崎街道、曲里の松並木(八幡西区黒崎)

ように、中津へ。さらに日向に向けて下り宇佐八幡宮(宇佐神宮)に至る道である。

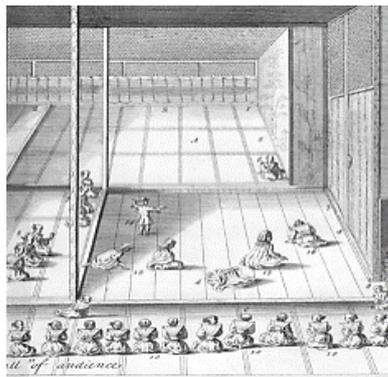
図にはないが、九州北部から、中部、南部へは、長崎街道の山家から肥薩街道に入り、熊本、鹿児島へ通じ、中津街道からは日向街道を通り大分、宮崎に繋がった。あるいは、加藤清正が開設した肥薩、豊後を結ぶ九州横断の豊後街道もある。これらの街道網全体を見ると、九州の各地が全てローマならぬ小倉に通じる状態にあった(図3)。

これらの街道網のもとで、福岡県内には筑前六宿など全部で49の宿場町があった。それらに限定して、宿場町間の最短距離の総和をもとにアクセスしやすい宿場を求めると、当り前だが街道網の中央部に位置する図中の赤丸の町々である。

また、ある宿場を起点に、他の宿場との全ての組み合わせで、宿場間の平均旅行日数を推定すれば、約1.1日である。これは、長崎奉行所に随行した太田南畝(おおた なんぼ。狂歌作者)の「小春紀行」や、福山藩の藩医・伊沢蘭軒の「長崎紀行」などから、小倉―長崎間22.8kmの移動に平均7日を要したとあり、それより1日の行程を3.3kmとみなしてのことである。逆に、県南の境にある宿場は、アクセスし難い宿場(図中の濃い青丸)で、平均2.5日が必要である。

こうした中、小倉について他の宿場との移動日数の平均を求めると1.3日で、49宿場中12番目と比較的短い。福岡県下の街道網の端に位置するとはいえ、九州各地から小倉へはアクセスしやすく、そのポイントは長崎街道が西洋の風を吹かせて中央を貫抜していたことにある。北九州風景街道は、この長崎街道の北九州地域の区間を訪ねるものである。大里宿から門司往還を通り小倉の城下町へ。そして黒崎および木屋瀬の宿場町へと至る。関門海峡へのアクセス路を含めると、この間の距離は40kmであり、小倉―木屋瀬は概ね1日の行程で、必然的に木屋瀬宿が一日の区切りとなり、賑わった。

江戸時代、藩境に関所があり、一般の人々が旅に出るには村役人や菩提寺からの身分証明書が必要で、自由に行き来できなかった。それでも、既に述べたように、長崎街道は、大名の参勤交代、商人、神社の参拝などで人々の往来が活発であった。その中でひととき目立ったのが、オランダ商館長一行の江戸参府である。総勢60人規模の行列であり、その中にケンペルやシーボルトなどがいた。長崎から小倉を経由し、



シーボルト生誕200年記念切手と江戸城でダンスを披露するケンペル(日本誌)

下関あるいは兵庫まで船を利用、以後、江戸まで陸路を辿った。象やクジャク、ラクダなどが献上品として運ばれ、あるいは、砂糖、薬、時計、ガラス等の沢山の輸入品が沿道の宿場町にも伝えられ、まさに長崎街道は江戸時代のシルクロードであったともいえる。

ケンペルはオランダ商館付の医師として約2年間出島に滞在。その間、年に一度、江戸に参府し、將軍徳川綱吉に謁見した。帰国後、死後ではあるが彼の遺稿「日本誌」が出版され、その中で、日本には二人の皇帝（天皇）聖職的皇帝と將軍世俗的皇帝がいると紹介している。

シーボルトもオランダ商館医として来日、長崎で西洋医学を伝えた。その中に高野長英や娘の楠本イネなどがある。あるいは、日本の自然や文化について研究し、ケンペルと同様に、オランダ商館長の江戸参府に加わって將軍徳川家斉に謁見している（1826）。しかし、帰国に際し日本地図を持ち出そうとしてスパイと間違われ、出国停止・国外追放処分を受けた（シーボルト事件）。3年後に再来日し、その後、国に持ち帰った膨大な数の資料をもとに日本紹介に奮闘したとのことである。

3 遠賀川水系の水運を担った「川ひらた」と、オランダ商館の一行が列をなした長崎街道

長崎街道の特色の1つは、これが関門海峡と繋がることだが、同じ参勤交替でも港の利用は藩によって異なった。久留米藩は大里宿から、黒田藩は自領地の黒崎宿から洞海湾に出て、他は、小倉藩を含めて小倉の紫川の河口から渡海した。これは随行者等の規模で利用する船の大小があること、筑前と小倉のように隣り合う藩相互の関係、日程的に一つの宿場の一つの本陣とするなどで行列が重なるのを避けたことなどによると考えられる。

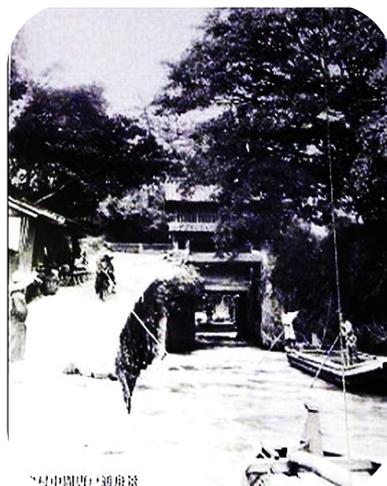
木屋瀬宿は遠賀川のほとりにある。長崎街道と唐津街道の分岐点で、長崎街道はそのまま飯塚方面に進み、唐津街道は分岐直後に遠賀川を渡し船で渡る陸水の接点である。他方、木屋瀬宿は遠賀川およびその支線の犬鳴川が丁度合流する所でもあり、そうした川の上流域から、遠賀川河口の芦屋や洞海湾の若松に向けて様々な物資が川船で運ばれた。つまり、人の移動は長崎街道および唐津街道、物の運搬は遠賀川水系の水運と使い分けられ、木屋瀬はそれぞれの要衝であった。その際、遠賀川などは水深が必ずしも十分でなく、浅瀬などがあったことから、船底を平たくした川船が工夫された。それが「川ひらた（艦）」であり、「五平太舟」とも呼ばれた。

五平太とは石炭を発見した人の名前だとの説もあるが定かでない。船の大きさはさまざまで、大きいもので10トン程度の積載量があり、帆をはるものもあった。一方、犬鳴川や後述の堀川などの支川は川幅が狭く、浅いことから数トン程度以下の小型のものが用いられた。

世界記憶遺産に登録され話題になった山本作兵衛の絵の中にも多くの川ひらたが描かれている（写真⑥左）。要するに、川ひらたは、江戸時代に始まった筑豊地方で採掘された石炭の運送に大きく貢献し、その後の北九州地域の産業の近代化を支えた。

遠賀川の水系について特筆することはいま一つある。それは単に自然の川や水路のみでなく、福岡藩による堀川運河が建設されたことである。江戸時代に、福岡初代藩主黒田長政の命で、堀川の掘削が始められたものの急死で中断した。それを128年ぶりに6代藩主黒田継高が再開し完成（1763）させた。

遠賀川の楠橋・寿命（じめ）の唐戸（水門のこと）から700m（堀川）、その下流の中



⑥ 遠賀川の川ひらた（五平太舟）と堀川の中間の唐戸（中間市）



⑦ 追分標識。左が飯塚道で、右が遠賀川、渡ってすぐまた犬鳴川、その先に進むと赤間宿

間の唐戸（写真⑥右）からの200m（新堀川）、そして水巻、折尾を経由して洞海湾河口までの約9.2km（新々堀川）の3つを併せて堀川と呼んだ。もともとは灌漑および治水目的だったが、完成後は川ひらたによる水運にも用いられ、遠賀川水系から洞海湾の若松、戸畑港へと年貢米や石炭が運ばれた。1899年の最盛期には年に13万隻の川ひらたが行き来したといわれている。しかし、1891年、筑豊興業鉄道（現在の筑豊本線）が開通、その後の急速な鉄道の発達にとって代わられ、水運の役を終えたが、むろん治水、灌漑はいまでもその役を果たしている。

なお、遠賀川の呼称は、下流の遠賀郡に由来し、明治時代後半になってからの呼び名である。それ以前の地図などでは直方川、嘉麻川と記されている。

三 開国・倒幕と産業の近代化

1 下関戦争で開国・討幕へと目を覚ます

幕末にペリーが長崎を経ずに直接浦賀へ来航し、日米和親条約（1854）が結ばれた。この頃から尊皇攘夷論が起り、それらの運動が盛んになるにつれ、北九州地域は国際的にも波高い困難に直面した。

そうした中、1860年、英国人が楠原村（現在の門司区旧門司）に上陸、大騒動になった。翌年、英国船4艘が門司浦に度々着岸、若松でも測量のための上陸があった。これらから、小倉藩は紫川の河口やその他の海岸線に砲台を構築している。また、同じ年の5月に長州藩の久坂玄瑞らが関門海峡を通る外国船への攻撃を開始し、ベムブローグ号（米）、キンシャン号（仏）、メデュサ号（和蘭）を砲撃した。その一方で、米国の軍船ワイオミング号から報復を受け、長州藩の軍船2隻が撃沈し、1隻が大破した。

これらは、列強4か国に長州藩が挑んだ図式である。その際、長州藩は馬関の地だけでなく、門司方の企救郡の田野浦にも無断で侵入し、砲台を築いた。しかし、フランス軍艦2隻が報復のため来襲し、下関側の壇ノ浦や前田などの各砲台を占拠し、上陸して村々を焼いた。この時の長州藩の大砲の一部がパリの廃兵院（フランスの歴史的記念物）の中庭に展示されている。訪れる機会があれば立ち寄るとよい。

これが下関（馬関）戦争（1864年）だが、これを機に長州は、それまでの尊皇攘夷から開国・尊皇倒幕へと方針転換した。以後、諸情勢の変化があり、また坂本龍馬や中岡慎太郎などの仲介で薩長連合へと展開し、幕府との2度の戦いを経て明治維新を迎えている。

関門橋の下で潮の流れをじっとみていると、渦が押し寄せては消え、水中に吸い込まれる。それが関門海峡だが、源平の戦いで武家社会の窓をこじ開け、幾多の覇権争いを飲み込んだ



馬関戦争の図（藤島常興筆、下関市市立長府博物館収蔵）



長州騎兵隊の隊士達



⑧ 現在の早鞆の瀬戸と 関門橋

が、下関戦争で再び渦巻き、近代国家へのスタートを切った。すなわち、700年前の源平の戦いと同一関門で、明治維新への道を開くべく再び倒幕の戦乱となり、領民も無傷でなく、大変な辛酸をなめたところである。鉄道唱歌の一説を口ずさめば、

「満ち引く汐も 早瀬の瀬戸と呼はるる
此(この)海は 源平両氏の

古戦場・壇の浦とはこれぞかし」

2 産業近代化を推進した鉄鋼業

明治時代になると、交通施設の整備があり、北九州地域近代化の波が一気に押し寄せた。主な事項に限って拾い出せば、1885年、小倉築港波止場が竣工。続いて門司港が特別輸出港に指定され、1891年に九州鉄道の門司〜高瀬間が開通。また、筑豊興業鉄道が若松〜直方間で、豊州鉄道が小倉〜行橋間で開通し、九州鉄道が小倉〜戸畑〜八幡〜黒崎間で完成(1902年)した。明治の近代化が北九州全域で一気に花を咲かせたといつてよい。

そうした中、本地域でなによりも大きな意味をもつのは、八幡村(現在の八幡東区)に製鉄所が開庁し、1901年に念願の官営製鉄所の火入れ式が行われたことである。後に、官営製鉄所の顧問であった野呂景義は、「鉄は護国の基礎なり」と語ったが、我が国の鉄鋼技術の自立に向けて心血をそそぎ、北九州地域全体が我が国を代表する工業都市へと発展したが、その道がまた苦難の道であった。

わが国の近代鉄鋼産業は南部藩にあった釜石の製鉄に始まる。英国式の洋式高炉を用いて、釜石市大橋での産出鉄鉱石を原料とする溶鉄に成功した。しかし、燃料に木炭を用いたため、度々中断し失敗に終わった。それを田中製鉄所が払い下げを受けて開発を続け(1887年)、給与も払えないほどの試練に見舞われるものの、やつのことで我が国最初の高炉による製鉄が軌道に乗った。これが後の釜石製鉄所であり、それに続いたのが八幡製鉄所の開設である。

八幡地区は、確かに平地は少ないが、背後の山から土砂を搬出すれば海岸の埋め立てが容易にできる好条件を備えていた。これらから、当時寒村だった八幡村の地に八幡製鉄所(現在の日本製鉄九州製鉄所八幡地区)が開設され、それが北九州地域における工業都市発展の契機になった。

加えて、鉄鋼業の国産化を目指すため、筑豊炭田からの豊富な石炭を原料として、近代の鉄鋼業が開発された。鉄鉱石は輸入に頼らなければならないが、エネルギーとしての石炭が九州北部とりわけ隣接する筑豊地区にあった。すなわち、黒田藩、小倉藩の両藩政時代から石炭が産出し、遠賀川を中心に水運で運ばれた。そして、1888(明治21)年に九州鉄道(株)会社が設立され、さらに門司〜熊本(1891年)、小倉〜行橋(1895

年)が開通し、門司築港(株)会社が設立(1889)された。あるいは、同年に門司港が特別輸出港の指定を受け、貿易港として開港し、近代化への交通基盤が整えられ、北九州の産業の近代化が促進されたところである。

しかし、八幡製鉄所のその後の歩みは決して順風満帆ではなかった。当初は「官営製鉄所」、その後第一次世界大戦後の不況で官民の製鉄大合同があり、日本製鉄株式会社の発足で「日鉄八幡製鉄所」となり、第二次大戦末期の爆撃、燃料不足による稼働停止などの混乱の中で終戦を迎えている。

戦後の鉄鋼業も試練の連続である。鉄鋼と石炭の傾斜生産方式で再開され、一時期は高炉だけでも5基が稼働するほどに発展したが、1950年に過度経済力集中排除法により日本製鉄は4社に分割され、その1つが八幡製鉄の「八幡製鉄所」である。ところが、1970年には、逆に過当競争の不均衡是正、国際競争力強化のためとして、八幡製鉄と富士製鉄の2社が合併し新日本製鉄株式会社が発足し、同社の「八幡製鉄所」となった。

ややこしいが、変遷はさらに続く。20世紀末になると日本経済の成熟、プラザ合意による円高の進展で鉄鋼業を巡る環境が激変し、新日本製鉄と住友金属工業が合併し新日鐵住金の「八幡製鉄所」となり、2014年に小倉製鉄所を統合した。つまり、巨大企業ゆえの統合、分離、統合の繰り返しがあり、激変である。そして、2019年に、新日鐵住金は商号変更で日本製鉄に、2020年に製鉄所再編成で八幡製鉄所は「九州製鉄所八幡地区」となった。

鹿児島本線で、福岡から小倉に向かうとき、八幡駅を過ぎたところで、あるいは都市高速道路5号線沿いやその下の一般道と、至る所から「1901」の文字を冠した古い溶鉱炉が目に見え込む。これが八幡製鉄所最初の近代的な「東田第一高炉」⑨であり、1901年に火入れが行われ、鉄鋼一貫作業が動き出した記念碑である。奇しくも、同じ年に、それまでの2つの鉄鋼会社を統合して全米最大の鉄鋼会社USスチールがピッツバーグに誕生し、互に競い合う存在となった。

あるいは、工場地帯の背後にある血倉山から製鉄所の方向を眺望すると、洞海湾と共に、八幡西区や同東区から、戸畑区、そして小倉北区の工業群が見てとれる(写真⑩)。JR鹿児島本線の海



⑨ 近代製鉄発祥の地である官営八幡製鉄所(1901年)(北九州市八幡東区)

その大部分は八幡製鉄所とその関連会社の工場群であり、その姿である。最初の火入れからすれば120年を経過する中で苦闘を乗り越えた結果がそこに拡がっている。その景色は、空・海なす青、工場・町なす白、そして丘陵・山なす緑と色鮮やかである。

ついでながら、八幡製鉄所以外にもごく簡単に触れれば、九州の北部はもともと炭鉱主や運送業者、そのサービス事業者などがいた背景があり、様々な企業が寄与している。例えば、明治時代に遡るが、酒造業、製塩業、質屋などを営んでいた守永(広島屋)や、酒造、醤油を営む神崎(神田屋)が銀行、織物業に乗り出し、あるいは鉄道や汽船会社を起こした。有名な地場企業として安川電機、黒崎窯業などの創業があった。その一方で、域外からの参入も活発で、北部九州各県や中央から、九州鉄道会社、若松築港、日本セメント会社、三菱関連の化学工業などの進出がみられた。

これらの結果、鉄鋼業のように官と民が、石炭業やセメント業、運送業のように地元と中央の企業が混ざり合い、あるいは競合し北九州地域の工業化が一段と推し進められた。大正時代の後半になると、北九州地域は我が国における4大工業地帯の一つといわれるほどの発展ぶりであった。

昭和の前半も同様であるが、加えて、わが国のアジア大陸への進出があり、北九州地域の戦略的位置が重要視され、より工業化が進んだ。しかしながら、このことは逆に、第二次世界大戦で、八幡、若松、戸畑、小倉が軒並み爆撃を受ける悲運に見舞われるものになった。長崎の原爆投下では、当初の目標は小倉であったが、天候が悪いため長崎に変更されたともいわれている。

3 5市が合併し、九州初の100万都市の誕生

(1) 廃藩置県後の北九州地域の動向

明治時代の廃藩置県は、混乱の中でいくつもの是正に向け



⑩ 皿倉山からの八幡製鉄所及び関連の工場地帯(埋立地)と若松、八幡東、戸畑、小倉北の市街地を展望

たプロセスがあったが、1871年の第1次府県統合以降について、北九州地域の状況を紐解けば、これまた大きなドラマがあった。

まずは第1次で、豊津県(旧小倉藩、千束県(旧小倉新田藩(小倉藩の支藩)豊前市(大部分)、築上郡、中津市(一部)の範囲)、中津県(旧中津藩、および日田県の一部の豊前国地域(企救郡等)が加わって小倉県が発足し、現在の小倉北区室町に県庁が置かれた。

続く第2次の統合(1876)では、小倉県の一部が大分県に編入され、残りが福岡県に併合された。その際の郡区町村編成で福岡県企救郡が発足したが、その範囲は現在の門司区、小倉北区、小倉南区の全域と、八幡東区および行橋市の一部である。

なお、小倉県がなくなった後の同県庁の建物は、裁判所、警察署を経て民間に払い下げられ、いまもリバーウォーク北九州の向かいに残されている。2階建ての洋風な木造建築であり、国登録有形文化財である。そうした中で、1889年、門司港は国の特別輸出港に指定された。海外との交易や人の往来が活発になるとともに商社や金融機関の進出が相次ぎ、港まわりの人口も膨らんだ。このため、1894年に、それまでの「文字ヶ関村」は門司町(人口約1万人)となり、そしてわずか5年後に門司市が誕生した。小倉町に先んじ、北九州地域で初めての市誕生であり、福岡県全体では福岡市、久留米市につぐ3番目である。

その後、表1に示すように、小倉、若松、八幡、戸畑と、明治から大正にかけて北九州の諸市が出そろい、各々の地域に分れて市制がしかれた。この破竹の勢いの都市発展は、先に紹介した官営八幡製鉄所の進出、石炭産業の活発化によるものである。

あるいは、前後して馬関(下関)戦争、西南戦争、日清戦争などもあってか、国防の観点から関門の守りを固めることが重要とされた。小倉に陸軍歩兵隊、陸軍師団が置かれ、造兵廠が作られるなど、小倉市

は軍都としての整備が進み、そのこともまちの発展に寄与した。文字通りの明治のスローガン、殖産興業(産業の近代化)と富国強兵(陸軍の配備)策が、古代からの我が国の戦略地である北九州地域で展開されたということである。

(2) 5市の発展

都市は人々が集積して暮らす地域であり、その発展のバロメーターの1つに人口がよく用いられる。この点に関し、八幡と戸畑が市制を施行した丁度その間の1920年にわが国初めての国勢調査が行われている。そこで、以後の国勢調査データを用いて5市(門司、小倉、若松、八幡、戸畑)の人口の推移を示せば図4のとおりである。

1920年の人口(5市合わせて約29万人)を基準にその後の対比は、大正から昭和にかけて5市いずれもが伸びている。5市全体で1940年に2.6倍の75万人に成長し、小倉市に至っては、5倍の17万人である。

その後、第2次世界大戦の影響で一時的に人口は落ち込んだが、すぐに盛り返し、困難な戦災復興が進められた。「鉄は国家なり」とは、この頃よく引き合いにだされた言葉である。確かに、中国にしても、韓国やインドにしても、新興国としての発展期に国を挙げて鉄鋼業に力を入れて成功している。我が国の戦前から戦後もまさにそうした状況であり、その中心に北九州地域の発展があり、その後5市合併につながったといえる。

5市合併、そして今日の北九州市

表1 北九州市の行政区の変遷

行政区の変遷		主要な都市基盤の整備		
(明治初め:豊前小倉藩領2町774村)				
明治	1871	廃藩置県 小倉県と福岡県	1875	小倉に歩兵第14連隊設置
	1876	小倉県は福岡県と大分県に分割・合併 (郡区町村編成で企救郡発足)	1889	門司港を特別輸出港に指定
	1899	地域で初めての門司市誕生	1891	九州鉄道門司(門司港)~高瀬(玉名)間開業 筑豊興業鉄道若松~直方間開業
	1900	小倉町が市制へ(小倉市)	1901	官営八幡製鐵所操業開始
大正	1914	若松町が市制へ(若松市)	1914	門司駅(現門司港駅)落成
	1917	八幡町が市制へ(八幡市)		
	1924	戸畑町が市制へ(戸畑市)		
昭和 (戦前)	1944	(八幡、若松、戸畑、小倉の空襲) (1948 5市体制となり企救郡消滅)	1933	小倉造幣廠完成
	1942		1942	関門鉄道トンネル開通 (標的を小倉から長崎に変更し原爆投下)
	1945		1945	小倉城天守閣再建
	1958		1958	関門国道トンネル開通
	1959		1959	若戸大橋開通
昭和 (戦後)	1963	5市が合併し北九州市成立。各市が概ね区に。 九州初の政令指定都市に指定 (1965年国調人口1,042,388人)	1962	若戸大橋開通
	1963		1963	門司、小倉、洞海湾合わせて北九州港に
	1966		1966	国道3号戸畑バイパス開通
	1973		1973	関門海峡に関門橋開通
1974	小倉区を小倉北区、小倉南区に分割 八幡区と小倉、若松の一部を八幡東区、八幡西区に分割	1975	山陽新幹線開業	
1975		1975	山陽新幹線開業	
1985		1985	モノレール小倉線開業	
1998		1998	小倉駅乗入れ	
平成	(2015年国調人口961,815人)	2006	新北九州空港開港	



廃藩置県後の旧小倉県庁舎 (小倉北区室町)

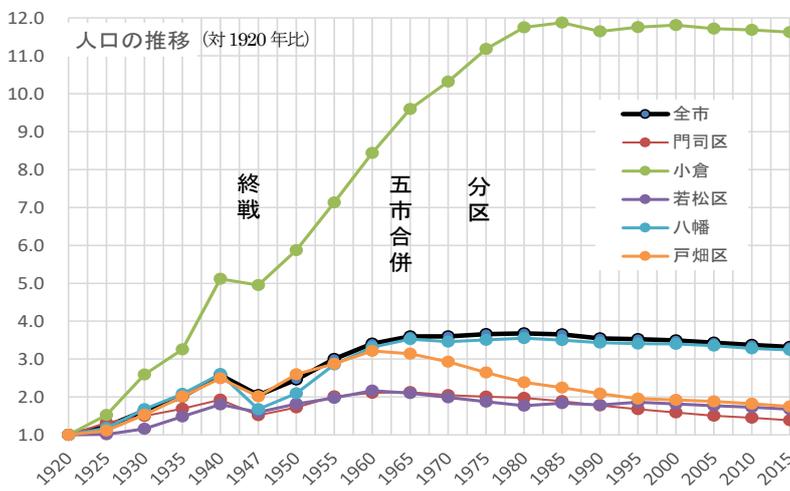
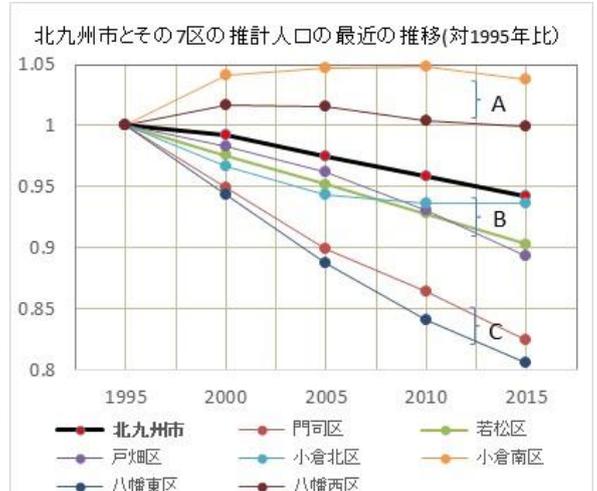


図4 5市とそれを受け継ぐ北九州市区の人口の推移
(小倉=小倉北区+小倉南区、八幡=八幡東区+八幡西区)



「もはや戦後でない」。1956年の経済白書「日本経済の成長と近代化」の結びである。しかし、この頃になると、戦前・戦後と続いた産業の立役者である重化学工業を取り巻く環境は大きく変化した。

北九州地域は、鉄鋼業を中心とした素材生産型産業のシェアが高く、他の産業への波及が十分とはいえなかった。このため、それらの施設の拡大や老朽化、リニューアル期を迎えると、北九州地域では、居住環境問題や公害の諸問題が顕在化し、八幡製鉄所などの大工場の広範囲な展開から、個別でなく、隣り合う5市共通の課題となった。

その一方で、例えば大分などの新産業都市が新たに創設され、あるいは白物家電を主にした電器産業や自動車産業の台頭があり、石炭から石油へのエネルギー転換があった。つまり、北九州地域の成長のもとをなした重工業に陰りが見え、その方向転換に伴う既存工業地の縮小、都市人口の微減がみられるに至った。そこに、運用が始まったのが大都市制度の一つとしての政令都市の指定である。北九州の5市でそれを目指しての合併問題が起こった。

当初は、5市に下関市、中間市を加えての合併が模索されたが、結果は1963年の5市による合

併である。新市名は公募で一位であった西京市でなく、検討の結果2位の「北九州市」とされた。先に指定された三大都市圏以外で初めての指定都市であり、合併直後の国勢調査(1965)では104万人、九州初の百万都市が誕生した。

なお、北九州市のネーミングは、玄界灘に面する福岡、佐賀、長崎県一帯の九州北部または北部九州の呼称と紛らわしいが、いまでは「北九州」といえば、現代都市「北九州市」のこととして定着している。

5市合併は、後の平成の大合併の先進事例とみなせるが、従来存在した自治体に配慮し、そのまま5区として名称を引き継ぎ、「多核都市」によるまちづくりが促進された。各区相互の交流、公平な運営にもとづく諸地域の分散的均衡ある発展が模索された。

戸畑バイパスや都市高速道路網などの交通基盤の整備、門司、小倉、洞海(若松、戸畑)各港の統合による北九州港の創設などがあつた。その一方で、文化施設や市民施設の分散配置に力点が置かれた。

ところが、現実には不均衡の解消に至っていない。例えば、合併時(1963)の推計人口で見ると、小倉区が30%、八幡区が33%を占め、これら2区で全体の2/3に達するが、その状況は20年過ぎても変わらなかった。つまり、活発な住宅市街地や大規模商業施設の郊外展開、バイパスの整備があり、より地域に即したきめ細かな市民サービスに対処する観点で区分割の見直しが望まれた。そこで、小倉区を同北区と南区へ、八幡区を同東区と西区へと分割され、現在の7区体制に変更された(1974)。

この経過や5市合併、分区あるいは多核都市との関係を、超高齢社会が進む中でどう理解するかは難しく、さらなる推移をみる必要があるが、1988年のルネッサンス構想で、小倉を都心、黒崎を副都心としてメリハリある街づくりの推進へと大きく舵が切られた。

7区体制後の最近20年の人口の動向を図4右に追記している。これで明らかかなように、小倉南区および八幡西区(図のA)は横ばい状態だが、門司区および八幡東区(C)の人口減が大きく、地区間格差の拡大が問われところである。その一方で、福祉とゆとり社会の創出、産業の高度化や環境問題への対応、国内外各地との交流人口の拡大など、まちの質的転換が求められている。ゆっくりと街を巡りながら、北九州の将来を展望することも本風景街道地域のテーマになるであろう。



現在の北九州市役所(小倉北区)

3 公害を克服した産業都市、そして環境首都へ

都市や地域は、社会経済状況の変化に適合し、住みやすく、活力ある豊かな都市を目指すために、「進化」が求められるが、過去から今日までの都市展開や都市規模、産業経済の集積状況により「進化」の方向は様々である。特に北九州地域は、前述のように、産業の近代化の中で、港湾および鉄道の整備が同時並行に進み、製鉄所や電力などの重工業、セメント工業、化学工業が急速に発達した工業都市であつた。このため、第二次世界大戦で大きな被害を受け、これに戦後のエネルギー転換や急速な技術革新が加わり、都市の進化の上で、大変な努力が強いられ、それを乗り越えるために多大の苦闘があつたことはいまでもない。

(1) 産業を集積し4大工業地域の一つに発展

戦後の北九州地域は、戦災復興に重点を置き、鉄鋼、石炭を集積的に生産する傾斜生産方式に従い鉄鋼産業を中心とする体制づくりが進められ、石炭積み出しも活気を取り戻した。特に積極的だったことは、「欧米に追い付け、追い越せ」を合言葉に、産業基盤を整備し臨海工業の活発化が図られたことである。この努力に、朝鮮戦争による特需景気が加わって経済発展の契機をつかみ、多くの工場の煙突が競うように林立し、高度経済成長への素地が培われた。これら全盛期の北九州工業地帯では、「七色の煙」と呼ばれるほど工場がフル稼働した。旧八幡市の昔の市歌だが、

「焔延々 波濤を焦がし 煙もうもう 天に漲る

天下の壯観 我が製鉄所 八幡 八幡 われらの八幡市

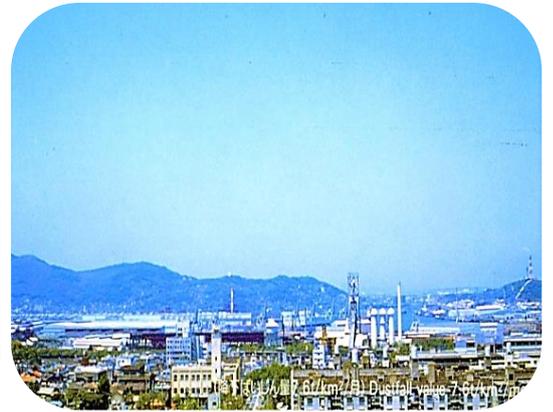
市の進展は われらの責務」

と歌われたほどである。まさに、行け行けの怒濤の状態であつた。

(2) 公害問題の深刻化と母親たちの運動を契機の克服

しかし、1960年近くになると、それがいき過ぎて、煤塵による市民の健康被害もたらされ、1965年には煤煙規制法の適用を受けるに至つた。魚介類はいうに及ばず、大腸菌さえ棲めないといわれるほどの洞海湾の汚染があり、公害の代名詞のように、「死の海」、「どぶ」などと揶揄され、排ガスによる悪臭が漂う水路など深刻な公害問題が発生した。直接ではないがカネミ油症事件(1968)があり、身近なところでは白い衣服を洗濯し外に干せば、かえって黒ずんでしまったなどの被害を思い出す人もいるであろう。

こうした公害問題に立ち向かったのが子供の健康を心配した母親たちの運動であり、その声に突き動かされ積極的に取り組んだ企業と行政の努力である。



八幡の煙を吐く工場地帯と青空を取り戻した工場地帯



八幡東区東田のスマート・コミュニティ地区



エコタウンのリサイクル工場 (若松区)



⑪ 都市景観を醸し出す紫川 (マイタウン・マイリバー) とリバーフロント (小倉北区)



環境ミュージアム (八幡東区)

換言すれば、工業都市ゆえの苦難に、生活環境や交通混雑により発生する公害が加わり、北九州地域は九州で最も深刻な事態となり、改善への取り組みが産・官・民あげて行われた。低公害化など環境負荷を小さくする技術開発や高度技術の展開、公害規制や環境規制の強化が図られ、あるいはまちづくりの上で工場と市街地を切り離し、良好な環境を取り戻すグリーンベルトの形成などがあつた。その結果、1980年代に至り公害の抑え込みに成功。1985年に北九州市が経済協力開発機構(OECD)の環境白書に「灰色のまち」から「緑のまち」へ変貌したと紹介され、

創造、エコタウン事業の推進がはかられた。あるいは、アジアの環境改善への協力などを推し進め、国際テクノロジー都市(1988)、環境首都、アジアの技術首都(2008年)を目指す努力がある。つまり、その具体的な事業例に、経済産業省および環境省認可(1997)の若松区響灘

公害ひいては環境への取り組みは、北九州市にとって良いことばかりでない。低公害技術開発のコスト負担や、老朽施設の更新などで産業の質的転換が求められ、そのことを機にした企業の合理化や規模縮小、工場の移転がある。特に、国をあげての新産業都市の形成、航空網の発展を受けた組立産業の新規立地やテクノポリスが各地で競うように構築され、工業を取り巻く環境が大きく変わった。このため、従来からの工業地帯、取り分け北九州市の落ち込みは大きく、製造品出荷額で見れば、九州にあって、新産業都市の大部分工業地域に首位の座を開け渡したほどである。

むしろこれに指をくわえて見ていたわけではない。低公害技術が環境産業を創出し、将来に向けて新たな産業都市構築の契機となり、工場跡地などを利用した都市の改造がはじまった。北九州市が自ら行えることとして、環境技術関連政策の推進に力点を置く都市経営が実施され(北九州長期構想)、環境技術の

(3) 環境産業を創出し、スマートシティ、グリーン成長都市を目指す

環境庁から「星空の街」に選ばれた(1987)。国連環境計画画では「グローバル500」(1999)を受賞し、1992年のリオ・デ・ジャネイロで開催された地球サミットで、国連地方自治体表彰を受け、立て続けの荣誉に浴した。こうした一連の受賞は、環境都市への必死の道程があつたことであり、工業都市による公害イメージを払拭するものである。折しも、先に紹介したUSスチールのピッツバーグは、1980年代に鉄鋼業に見切りをつけて地域のハイテク産業・保健・教育・金融などに力をいれ、人口こそ50万から30万に減少したものの、「世界で最も住みやすい都市」(2012、エコノミスト)の30位に堂々とランクインした。

のエコタウン事業があげられる。これは循環型社会を象徴する3R(リデュース、リユース、リサイクル)を実践し、廃棄物の減量化を行う企業や研究機関の立地を促進するものである。さらに言えば、環境事業実施の背景は、20世紀は科学の時代、21世紀は環境の時代といわれ、環境重視の世界的な潮流がある。前述の地球サミットは持続的な発展を前提に環境保全の枠内での経済発展を促している。1997年、我が国で地球温暖化防止京都会議が開催され、「温室効果ガス削減目標」を先進39カ国のうち批准国の二酸化炭素の排出合計が基準年の1990年の55%に達すれば発効することが定められた。2015年にフランスのパリでCOP21(国連気候変動枠組条約第21回締約国会議)が開催され、人間活動による温室効果ガスは移転量を実質的にゼロにすることが打ち出された。そして、2016年のモロッコのマラケシュのCOP22では、パリ協定を具体的に運用するための仕組みづくりが話し合われた。

こうした情勢を踏まえ、北九州市は、1997年に国のエコタウン事業承認地域の決定に続いて、2001年に北九州市エコタウンセンターを、翌年に環境ミュージアムを開設し、市民の環境学習の場がつけられた。また、2007年には、紫川マイタウン・マイリバー整備地区が「美しいまちなみ大賞」を受けている。

しかし、これらにとどまらない。さらに次へと、国から「環境モデル都市」の認定(2008年)と共に、経済協力開発機構(OECD)から環境未来都市、国際戦略総合特区の選定(2011年)を受けている。そして、その一環にと、2012年に響灘ヒオトープがオープンし、「北九州エコタウン事業」や「北九州スマートコミュニティ創造事業」の推進、アジアの各都市との間におけるサステイナブル都市への国際協力が進められつつある。

要するに、北九州市は工業都市の中で生じた公害に対する改善の取り組みがあり、「グリーン成長都市」への歩みを着実のものにしたといつてよい。市民、大学、企業が連携し、持続可能な開発のための教育事業を推し進め、市民の環境力を高める活動を行っている。循環型社会の推進ではゼロエミッションを目指し、前述した「北九州エコタウン」地区の稼働、CO2排出ゼロを考える「城野ゼロ・カーボン先進街区形成事業」によりJR城野駅北側の城野地区でエコ住宅、省エネ、創エネ設備でエネルギー利用の最適化を図るものや、八幡東区東田地区で情報通信技術(ICT)を活用してスマートグリッド(次世代送電網)を構築し、次世代エネルギーのライフスタイルを実践する取り組みが行われている。

4 自然と文化を内包する工業都市

北九州地域は、以上に述べた環境技術や先端技術だけではない。大工業都市にしては珍しく身近に自然があり、その適切な保全と活用で、わざわざ大規模なグリーンベルトを創出することは必要でないほどである。各工業地の背後に必ずといってよいほど山々がせまり、小倉南区などの豊かな自然とそれに含まれる国指定の天然記念物がある。国定公園の平尾台

曾根干潟といった自然資源があり、工業都市のテクノロジーと調和するグリーンな環境都市がまた北九州市の魅力である。

一方、文化の面でも優れた内容がある。後述するように、官営八幡製鐵所関連の4施設が「近代明治日本の産業革命遺産」として世界文化遺産に登録され、戸畑区の戸畑祇園大山笠の行事がユネスコ無形文化遺産に認められた。あるいは、門司区のJR門司港駅は国指定の重要文化財であり、それと共に旧門司三井俱樂部等の建物をはじめ、門司港レトロ地区にある大正ロマンの建築物群が歴史ロマンを演出し、豊かな都市空間を形成している。

四 北九州おもてなしの“ゆっくりか いどう”を行く

―一通りでない関門海峡を渡り九州への上陸の第一歩―

福岡県北九州市と山口県下関市との境界は関門海峡の中央である。このため、道路にしても、鉄道にしても、路線名や管理が本州側となるか、九州側となるかはケースバイケースである。しかも、トンネル、橋の渡海地点の違いから九州への一歩を踏み出すときの上陸地点は一通りでない。

皆さんも知ってのとおり、国道2号は大阪市北区の新梅田交差点を起点にして、九州に上陸した北九州市門司区老松公園前交差点が終点であり、海峡を渡る関門国道トンネルが含まれる。JR山陽本線は神戸市神戸駅と北九州市門司駅の区間だが、特に下関〜門司区間(関門鉄道トンネル)はJR九州が管理し、通常、山陽線と呼んでいる。

一方、中国自動車道の終点山口県下関市と九州自動車道の起点北九州市とを結ぶ延長9キロメートル区間は関門自動車道といい、独立した扱いである。新幹線は北九州市小倉〜福岡市博多駅の区間はJR西日本鉄道の山陽新幹線の扱いであり、新下関駅と小倉駅区間は殆どが山陽新幹線トンネルである。

なお、他に今なお関門連絡船が下関・唐戸と門司港間で運行され、観光客に人気がある。これを含め、九州本島の一步は交通手段ごとで異なり、関門国道トンネル人道入口、門司港IC、門司港、門司料金所、門司港駅、門司駅、および小倉駅となる。まさに企救半島のあちこちに九州のゲイト・ポイントが散在している。

この状態は、何も今に始まったことではない。前章までに説明するように、古代からのものである。古代の都、奈良・平安から大宰府への道は「山陽道」であり、文字ヶ関がその上

陸地点であった。これに対し、江戸時代に重要かつ特異な存在であった長崎街道になると、通常は長崎市と北九州市の小倉北区の常盤橋までとされるものの、現実は大里、小倉、黒崎とまちまちであった。

そこで、本風景街道は北九州市を主体にするものの、番外編として関門海峡を追加し、また大宰府への道である山陽道をも考慮に入れたうえで、近世の長崎街道を基本に旅の道をたどるとの観点で提案するものである。

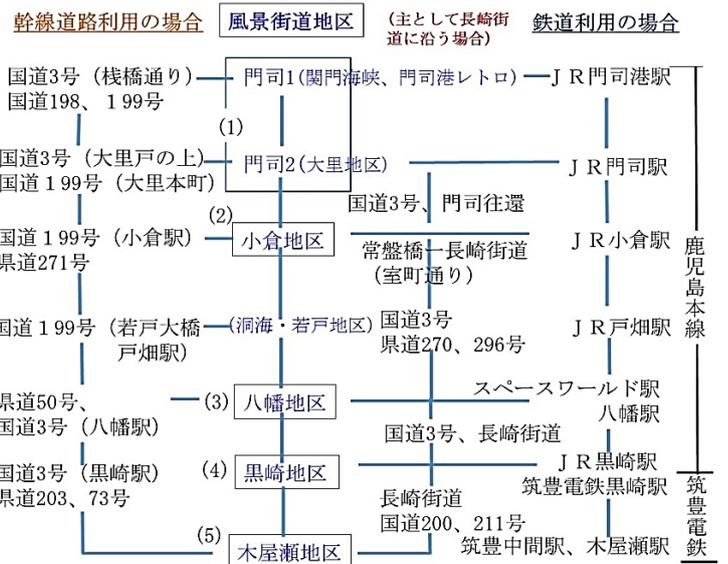
つまり、関門橋、関門国道トンネルを起点に、門司往還、長崎街道をたどり、北九州市の最南西端である木屋瀬宿までをメインルートに組み立てる。あるいは、旅の道順を踏まえて通過する沿線地域を風景街道エリアとすれば、それらは門司区、小倉北区、戸畑区、八幡東区、八幡西区となり、それらを寄り道しながら通過するものである(図5参照)。

こうしたエリアを、前章までに述べたことを踏まえ、日本風景街道「北九州おもてなしの”ゆっくりかいどう”」の特色を一言で表現すると、本地区は「我が国の交通の要衝であり、古代から現代にいたるまで常に我が国の重要な歴史を見続けてきた」ことである。特に、古代国の成立から近世に至っての国の覇権をめぐる争いや動乱のドラマがある。江戸時代唯一の長崎港と江戸とを中継し、近世のシルクロードとして特異な存在でもあった。江戸末期から近代、現代の文明開化、そして経済発展の役を担った長崎街道と北九州の北部エリアこそ貴重なドラマを持つ風景街道であり、他に例を見るものはない。

―地域エリアの区分と主な回遊ルート―

本風景街道のエリアは交通網がよく発達している。それだけに、多彩な回遊ルートや寄り道ができ、そのすべてを上げることは難しく、基本となるもののみを紹介すれば次の通りである。

地域エリアは、資源内容とそのまとまりから、大まかに5つに分けられる(図5)。北端は、関門海峡と関門港レトロに大里宿を加えた門司エリア(1)。2つ目は、小倉城の城下町



北九州おもてなしの”ゆっくりかいどう”の交通網

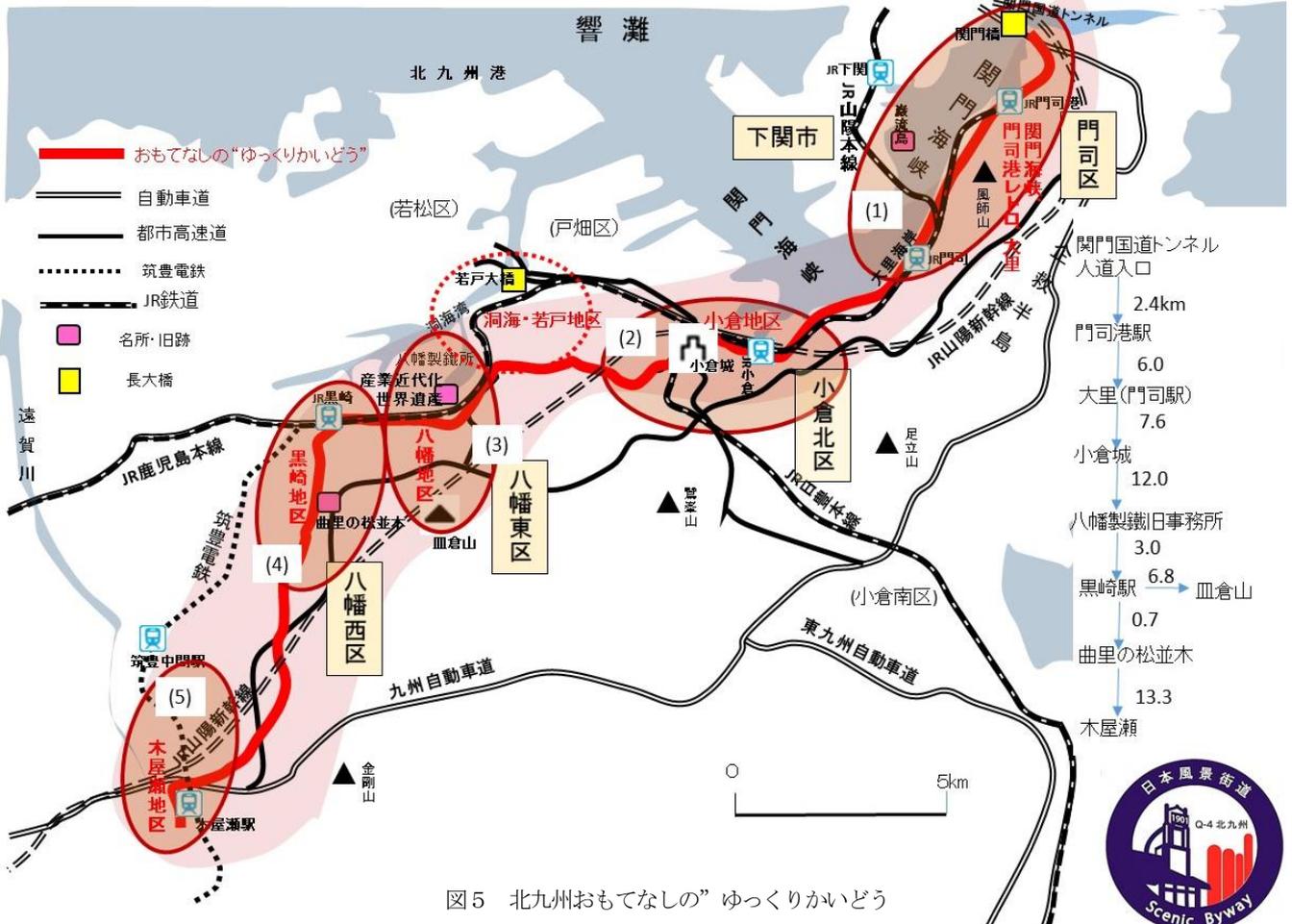


図5 北九州おもてなしの”ゆっくりかいどう”



で現代にあつて北九州市の都心である小倉地区(2)。これに隣接するのが、急速に発展した鉄鋼業とかつての筑前国とが共存する八幡地区(3)である。世界遺産を含む八幡製鐵所の地区であり、本風景街道の全景が眺望可能な皿倉山を含む。さらに、八幡西区の黒崎地区(4)があり、長崎街道の面影が色濃く残る木屋瀬宿のエリア(5)がある。

なお、これらの他に、八幡東区との関係性を踏まえ、隣接する洞海湾と若戸大橋周辺を洞海・若戸地区とし、寄り道エリアとして補充している(図5の点線枠)。

以上、5地区あるいは補充を含めて6地区を巡る交通には、道路の場合、高速自動車道や都市高速道路、バイパスを利用する場合とそうでない場合がある。ここでは、できる限り寄り道するとの視点で一般道路に沿った回遊を紹介するが、それでも一般道の幹線路を利用する場合と、かつての長崎街道に沿う場合の2通りがある。前者は国道3号、198、199号を主に活用するもので、比較的分かり易い。後者は、国道3号から国道200、211号に入り、いまでも残る長崎街道(現在は県道など)を、地図を頼りにして進む風景街道のメインルートである。

他方、JR九州の鹿児島本線の門司港駅〜黒崎駅区間と、筑豊電鉄の黒崎駅〜木屋瀬駅区間を利用すれば、6区間すべてを鉄道で訪れることも可能である。列車本数が多いことからこれらの駅を拠点にしながらウォーキングやバス路線を用いて回遊することができる。「北九州おもてなしのゆつくりかいどう」地域に存在する名所・旧跡や人気スポット、そして食べ歩きのお店等をエリア別に紹介する。全部を丁寧に歩けば、3、4日が必要で、このことから、興味を抱くエリアをピックアップし短縮することもあるとして、説明が若干重複することは容赦いただきたい。

1 歴史豊かなレトロのまち門司港と関門海峡を回遊

門司地区は地形的に見て本州から九州への玄関口である。江戸時代には北前船による我が国周回の中継拠点であるとともに、アジア諸国やロシア等へのゲートウェイとなり、その状況は現代にも少なからず受け継がれている。このため、関門海峡の景観を楽しみつつも、前の2つの章で述べたように、幾多の歴史ロマンがある。それらについて、前章までに述べた風景スポットを拾い出し、交通手段を踏まえて門司地区の回遊コースをいくつか提案すれば次のとおりである(図6参照)。

- a 門司港および門司港一体のレトロ地区を回遊する(門司港レトロ回遊)。
- b 古城山(門司城址) および和布刈公園や海峡に沿う遊歩道地区を歩く(和布刈回遊)。
- c 本州と九州を繋ぐ関門国道トンネルの歩道を往復し、和布刈地区と下関市赤間地区を散策する。あるいは、車による場合も、関門国道トンネルまたは関門橋を経由し、その前後の和布刈公園や、下関市の火の山、壇之浦をドライブする(関門海峡横断)。
- d 前述のa、b、cに加えて、下関(唐戸)〜門司港の関門連絡船を利用して門司港駅

に戻る(早鞆ノ瀬戸回廊)。あるいは、下関(唐戸)からさらに山陽本線の下関駅まで足を延ばし、JR下関駅からJR門司駅にわたり、場合によってはeに寄り道した後、鹿児島本線でJR小森江駅から門司港駅に戻る(関門海峡回廊)。

図5のJR門司駅周辺の大里宿跡や周辺の御所神社、門司麦酒煉瓦館、ニッカウキスキー門司工場などを見学する(大里回遊)。

a、b、c、eは限られた範囲の回遊であり、dは県境をまたぐ関門海峡地区ならではのものです、その特殊性を生かした回廊である。

ところで、ルートを辿るだけならばdの早鞆ノ瀬戸回廊でもせいぜい5、6km(連絡船を除く)の距離である。したがって、どの地区にしても徒歩、車、そして公共交通利用による多彩なツアーの組み立てが可能である。魅力的な風景スポットが多いだけに、迷いもあるが、後述のスポットごとの記述を参考に自分なりのツアーを組み立てることが興味を一段と盛り上げられ、理解が深まるといえ、以下はその参考に読むとよい。

関門海峡は、昔からの交通の要衝であるだけに、道路、鉄道、航路の整備が行き届いている。つまり、道路を利用する場合は、海峡の横断に関門国道トンネル(国道2号、延長3461m)を用いるか、高速自動車道関門橋(2)を利用するかで2通りがある。また、これに、下関側では国道2、9号、門司側では県道261号と国道3号、199号の補充がある。なお、関門橋利用の場合は、途中、壇ノ浦PA(下り)下関から門司(、下関市)または和布刈PA(上り)門司から下関(、門司区)に立ち寄れば、関門海峡および関門橋、そして対岸の門司、下関の大パノラマが眺望できる。

部分的にしても、全体にしても公共交通利用がまた十分に利用できる。門司側では小倉・門司・門司港間のJR鹿児島本線と門司港・和布刈公園間のレトロ観光列車の利用やバス路線があり便利である。下関側は国道9号を走るバス路線があり、みもす川、壇ノ浦、赤間、唐戸、JR下関駅を結



⑫ 関門自動車道の関門橋と源平の戦いの壇之浦

んでいる。

また、関門海峡の横断は、門司港と下関（唐戸）の連絡船、山陽線の下関駅〜門司駅、鹿児島本線の門司〜門司港駅、山陽新幹線の新下関駅〜小倉駅の活用が考えられる。いずれも運行本数は十分にあり、回遊ルート、立ち寄り先と駅やバス停の位置関係を念頭において選択するとよい。

そして、本地域の目玉であり、面白いのが徒歩で海底を渡ることができることである。関門道路トンネル⑬は2層構造で、上層車道、下層人道である。このため、和布刈〜壇の浦間の780kmの海底を歩いて横断することができ、まさに本風景街道ならぬことである。そして、この人道トンネルを往復するのもよいが、唐戸港〜門司港の連絡船と組み合わせると関門海峡を回遊することもでき、他に例を見ない交通施設の充実ぶりである。

A 門司地区、関門海峡の各地を訪ね行く

(1) 古城山、和布刈公園と関門橋など

門司港駅から県道261号を門司港レトロ観光線に沿って北に進めば、終点が「関門海峡めかり駅」であり、その一つ手前が「ノーフォーク広場駅」（ノーフォーク市（米・バージニア州）との姉妹都市を記念しての命名）である。これら両駅に挟まれる区域が和布刈公園エリアで、その背後に古城山（門司城址）が控えている。

この地形から、一帯の幹線道は海岸線に沿った県道261号であるが、それを進むと、関門海峡と対岸の下関を眺め、長大な関門橋を見上げつつの景勝路を歩くこととなる。距離は1.5kmで、歩いて20分程度。駅周辺の駐車場で車を止めてウォーキングを楽しむのもよく、途中には「和布刈神社」がある。

和布刈（めかり）神社の和布刈はわかめを刈るとの意味で、毎年元旦未明に神職の手で



⑬ 関門国道トンネル円形断面の上下に重なる人道（下）と車道（上）



関門海峡の厳流島と宮本武蔵、佐々木小次郎の決闘像

わかめ刈り神事が行われることで知られている。海峡の守護神として崇められ、壇ノ浦の戦いの前夜に平家一門が酒宴を開いた場所とも伝えられている。

舟みえて霧も追門（せと）すあらしかな

（室町時代の連歌師飯尾宗祇）

霧の中、満潮時には東の周防灘から、干潮時には西の響灘からとうとうと流れる渦潮を越えて小舟で渡る当時の厳しい状況が思い浮かぶであろう。

関門橋は、この荒ぶる早瀬ノ瀬戸の難所を解消し、門司と下関を結ぶ高速自動車道であり、1973年に開通した。中央支間長712mの吊り橋で、当時、我が国随一の長さであることはむろんのこと、東洋一を誇った。

これほど大きな橋になると、通常は〇〇大橋と名づけられる。しかし、本橋は単に「関門橋」である。ちなみに、関門橋建設前の試験施工と位置付けられた若松・戸畑間は若戸大橋（中央支間長367m）である。それに対しなぜ大橋としないかは分からない。関門海峡の「関門」が地域の人々に慣れ親しんだ特別の存在であったのか。それとも地域の人々の言葉が比較的短く表現することが多いことに関係しての省略だろうか。

ノーフォーク広場駅に至ると、すぐ近くに「文字が関公園」があり、そこに「門司関閼」の石碑がある。古代、都から大宰府への道で、九州に上陸しての最初の関所である。それが門司の謂れとされ、地名や名前にも用いられている。

背後の古城址へは、車は一方通行であるので注意が必要である。歩いても、ノーフォーク広場から20分程度であり、トレッキングをしながら、所々にある高台から関門橋の風景を楽しむとよい。

(2) 歩いて関門海峡を渡る

本風景街道の極めてユニークなところは、関門海峡の海底を歩いて下関市へ渡ることがで

きることである。和布刈神社の脇に関門トンネル入りの立坑がある。そこからエレベータで60mほど海底をめがけて一気に下れば、車道下の人道トンネル(歩行は無料、自転車は200円)に達する。写真⑬に見るように、そこから緩やかな斜面を下ると福岡県と山口県の県境に達する。歩く人の大半がここで記念撮影をする

が、その後、今度は上りとなり、進めば下関側のエレベータに到達。それを上ると対岸の下関市「みもすそ川町」である。



図6 門司港および関門海峡の回遊

表2 関門海峡、門司区の名所、旧跡、文化施設等

地域	名所等諸施設	住所等
下関市	壇の浦古戦場跡(身もすそ川公園)	みもすそ川町
"	赤間宮	阿弥陀寺町
"	前田、壇ノ浦、龜山の砲台跡	前田、壇ノ浦、仲之町
"	巖流島(船島)	彦島字船島
下関～門司	早瀬ノ瀬戸(関門海峡)	壇ノ浦～和布刈
"	関門橋(関門自動車道)	壇ノ浦～和布刈
"	関門海底鉄道トンネル	下関駅～門司駅
"	新関門トンネル(山陽新幹線)	新下関駅～小倉駅
"	関門国道トンネル(歩道トンネル含む)	壇ノ浦～和布刈
門司区	門司城(和布刈公園)	和布刈
"	和布刈神社	和布刈
"	ノーフォーク広場	旧門司2
"	柳御所	大里戸ノ上1-11
"	市立白野江植物園公園	白野江2
"	関門海峡ミュージアム(海峡ドラマシップ)	西海岸1-3-3
"	九州鉄道記念館	清滝2-3-29
"	大連友好記念館	東港町1-12
"	門司港レトロ展望室	東港町2-3
"	出光美術館	東港町1-33
"	ブルーウイングもじ(歩行者専用跳ね橋)	港町9



⑭ JR門司港駅(ネオ・ルネッサンス風木造建築)国指定重要文化財

(3) 門司港レトロ地区と清滝の路地裏を歩く

和布刈公園から関門海峡沿いに進めば門司港である。明治期の1889年に特別輸出港に指定され、明治、大正、昭和初期の時代を通じ、国際港の特色を活かして大陸との貿易や通商で発展し、繁栄した港である。既に港の本格的な機能は他に移転したが、今でも往時の面影を残すレトロな建物が建ち並んでいる。それらを一覽に示せば表3のとおりである。

ネオ・ルネッサンス洋式の木造駅舎「JR門司港駅」⑭や、アインシュタイン博士が来日の際に宿泊した「旧門司三井倶楽部」⑯などがある。また、姉妹都市大連にある帝政ロシアの建物を模した大連友好記念館、歩行者専用の跳ね橋の「ブルーウイングもじ」、高層マンションの最上階、高さ103mの「門司港レトロ展望室」がある。これらはJR門司港駅か

コンテナ船、それを迎える関門橋など様々な風景が満喫できる。

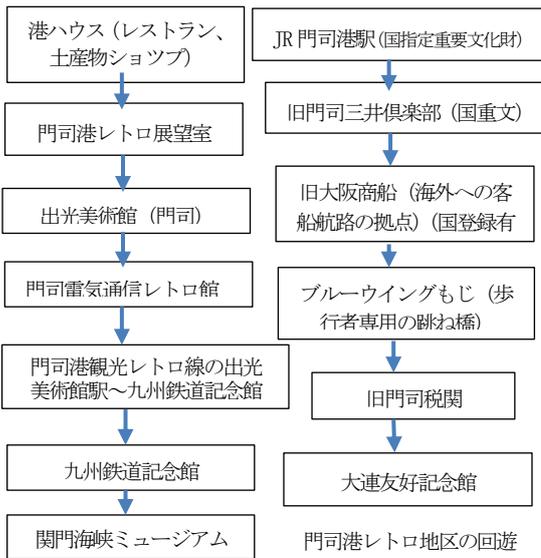
表3 門司港レトロにおける明治～昭和初期の建物など

建築年	建物	住所(全て門司区)
1891	九州鉄道記念館(旧九州鉄道本社)	赤レンガ造、国登録有形文化財 清滝2-3-29
1912	旧門司税関	赤レンガ造り2階建て、近代化産業遺産 東港町1-24
1914	JR門司港駅(2代目駅舎) (初代は門司駅として開設)	ネオルネッサンス様式の木造駅舎、国重要文化財。0マイル標、関門連絡船通路跡。 西海岸1-5-31
1917	旧大阪商船門司支店	木造・一部コンクリート、国登録有形文化財 港町7-18
1921	旧門司三井倶楽部	アインシュタイン博士が宿泊。国重要文化財 港町7-1
1921	旧岩田商店(岩田家住宅)	木造2階建て店舗兼家屋、市指定文化財 東本町2-6-24
1924	門司電気通信レトロ館	門司で最初の鉄筋コンクリート建物 浜町4-1
1929	旧大連航路上屋	現在は多目的ホールで使用 西海岸1-3-5
1930	門司区役所	国登録有形文化財 清滝1-1-1
1931	旧料亭・三宜楼	木造3階建大規模建築 清滝3-6-8
1939	旧横浜正金銀行門司支店	現北九州銀行門司支店 清滝2-3-4
1937	旧三井物産門司支店	旧JR九州本社ビル、鉄筋コンクリート造 西海岸1-6-2



赤レンガの九州鉄道記念館-本館と鉄道展示場(門司港レトロ地区)

ら徒歩15分圏内にあり、散策しながらの回遊となる。
一方、関門鉄道トンネルが建設されるまでは、連絡船で下関から門司港へ渡り、そこから文字通りの九州の起点であった。このことから、1891年に門司(現在の門司港駅)から高瀬(現在の玉名駅・熊本県玉名市)間に私鉄・九州鉄道が開通、その本社ビルとして赤レンガ造りの建物(1891年建設)がつくられた。同鉄道は1907年に国有化され、建物は鉄道管理局として長いこと用いられたが、1987年、国鉄の民営分割に伴い国鉄清算事業団の扱いとなり、2003年「九州鉄道記念館」になるとともに、近代化産業遺産(2007)に認定、国の有形文化財(2014)に登録された。



⑮ 清滝界隈の一角を占める三宜楼(木造)

門司港駅および国道3号を挟んで門司港と反対側に小高い三角山(さんかくやま)があり、そのふもとの斜面一帯を清滝と呼ぶ。かつて、旅館や料亭が軒を連ねた界限内である。背後に住宅が並び、いまもその雰囲気が残る料亭「三宜楼」の建物⑮や昭和初期の建物門司区役所をみる事ができる。あるいは、それらの周りの路地裏は石積み続く路地と格子戸や塀が並ぶ木造家屋が迷路のように密集する。昭和の匂いを満喫しながらの路地裏歩きとして若者にも、年配者にも人気がある。

また、清滝と県道25号を挟む和布刈側の栄町銀天街は、小街区の食の街でもあり、港湾関係者や市民の皆さんが通う。ほのぼのとした雰囲気と懐かしさがあり、魚料理の店や門司名物の焼きカレーを味わうことができる。

以上に述べた以外では、レトロ地区より県道261号で門司の和布刈方面に進み、東本町交差点で県道72号に入り、太刀浦方面に向かうと、新門司の白野江部塔に石造りの「部埼(へさき)灯台」⑯がある。外国人技師プラントンによる設計で、1872年の建築であり、九州最古である。

あるいは、部埼灯台横にあまり見慣れない電光掲示板がある。これは潮流信号所の掲示板で、関門海峡全体で3か所(下関の火の山下、台場鼻、門司の部埼)に設置されているものの一つである。2秒間の点滅で、潮流の流向(EまたはW)、流速(0~13ノット)、その傾向の矢印(今後早くなるか(↑)または遅くなるか(↓))が表示される。たとえば、「W(暗)7(暗)↓(暗)」の3記号は暗号のようなのだが、「西向きで、流速7ノット、今後流れが遅くなる」の意味である。回遊し、時刻を追いながら海峡の潮流状況を読み解き、行きかう大小の貨物船を眺めつつ、源平台戦の小舟の動きに思いを馳せるのも面白いであろう。

また、県道72号に戻り、さらに南下すると「北九州市立白野江植物公園」があり、桜と牡丹の花が有名で、満開の時は見過ごしにできない。

門司港周辺で、関門海峡の「早瀬ノ瀬戸」を臨む古城山(175m)に平知盛(清盛の四男)が



北九州銀行レトロライン



ノーフォーク広場（関門橋に隣接し背後に古城山）



⑩ 旧門司三井倶楽部（門司港レトロ地区）



瓦葺屋根、レンガ造りの旧門司税関（門司港レトロ地区）



⑪ 門司港レトロ地区の全景



旧大阪商船（門司港レトロ地区）

門司城を築いたと伝えられているが、1185年に平家は壇ノ浦の合戦で源氏に敗れ、滅亡した。前述した本州と九州を結ぶ大動脈・関門橋の下関側の「みもすそ川公園」には、「壇ノ浦古戦場址」の碑と共に、平知盛と源義経の像が設置され、近くには安徳天皇を奉る「赤間宮」がある。

これらのせいでもないだろうが、門司に向き合った壇ノ浦地域は、前述したように、「馬関戦争」の舞台でもあり、幕末から維新への出発点になった。これを機に長州藩は、「尊王攘夷論」から「開国・尊王倒幕論」へと舵をきった。つまり、この出来事が、源平合戦によって武家社会への扉をこじ開け、そして、700年にわたる武士の時代を終焉させ、再

（4）大里宿とその周辺を行く

我が国は、律令国家体制の確立と共に、海外との窓口機能を持つ遠の朝廷（とおのみかど）・太宰府が開設され、関門海峡をその直轄下に置き管理した。その後、平家の時代の1158年に平清盛が、1166年に平頼盛（清盛の異母弟）が太宰大式に任せられ、宋との貿易を行い、同時に、九州北部沿岸域の榎田神社、香椎宮、松浦党などをその勢力下においた。

やがて、京都を追われた平家は1183年に門司の大里に安徳天皇を擁して「柳御所」を構えた。平家一門が安徳天皇のために建てた仮御所は、「禁裡の森」とも呼ばれた地（大里戸ノ上1-11）にあったとされる。JR門司駅（南口）から東へ約750mの位置であり、現在、御所跡に小さな社殿がある。これは、1902年に明治天皇が熊本での陸軍大演習の際に、停車場構内に造られた「御休憩所」を移築したものであり、仮の御所にふさわしいと言ったら不謹慎だろうか。

一方、駅（北口）から海の方角に目を転じれば、1911年に国内最大の商社・鈴木商店が設立されたところである。大里製粉の倉庫（赤レンガ造り）が建設され、後に日本製粉と合併した。1912年には帝國麦酒が開設され、サッポロビール九州工場となり発展。1913年に同じ鈴木商店が大里酒精製造所を立ち上げ、後の「協和発酵門司工場（赤レンガ造り）」等への規模拡大があり、さらに、ニッカウヰスキー（株）門司工場に受け継がれ、製粉と合わせて

び明治維新の扉を開けたといえる。これは偶然のことだろうか。著者には歴史の不思議にも思え、国の成り立ちにおける関門海峡の存在意義でもあるとも考へる。

壇ノ浦から国道9号をJR長府駅に向かって進むと「馬関戦争」時の前田（火の山公園近傍）、壇ノ浦（関門橋の下関側の橋の袂）、龜山（唐戸市場近傍の龜山八幡宮内）の各砲台跡があり、「維新発祥の地」の碑や高杉晋作の像がある（功山寺・長府博物館）。



⑱部埼灯台と潮流信号所の電光掲示板



海に沈んだ平氏(亡霊がイケガニに乗り移ったとの伝説を描く歌川国芳の浮世絵で、右人物が平知盛)。

現在はニッカウキスキー(株)が所有している。このように、大里地区は新たな工場が立地し繁栄した。その名残が、門司赤レンガブレイスの赤煉瓦の建物群である。赤煉瓦麦酒館(1913)、旧サッポロビール醸造棟(1913)、旧組合棟(1917、赤煉瓦写真館)、倉庫跡(1913、赤煉瓦交流館)の4つの赤煉瓦の建物は国登録の有形文化財である。門司麦酒煉瓦館前の通りは、小倉と門司を結ぶ門司往還であり、すぐ近くに街道松(樹齢350年)がある。そこから海沿いにJR鹿児島本線の小森江駅方向に行くと、大里本町1丁目の西生寺あたりまでが大里宿であった。脇本陣、本陣などの施設があり、あるいは密貿易船の取り締まりと対唐貿易品の管理を行う長崎番所が置かれていたが、幕末の長州との戦争でいずれも焼失し現存するものはなく、跡地に石碑があるに過ぎない。

門司あるいは大里地区で自然を楽しむには、



御所神社拜殿(門司区大里戸ノ上)



ニッカウキスキー門司工場(1914、門司区大里元町)

門司駅から門司港駅に向かうとき、右手に聳える風師山(かざしやま)の春の新緑、秋の紅葉がある。また、山からの眺望は関門海峡や響灘、門司港レトロ地区、下関市などが見え、トレッキングと共に楽しむことができる。

B 門司地区の祭りと名物

文化面では、毎年5月の「門司みなと祭り」があり、門司港レトロ地区一帯で行われる日本三大港まつりの一つである。必ずしも歴史や民族性ある祭りでないが、創作ダンスやパレード、和太鼓などと多彩なイベントでもり上がりを見せるまつりである。また、8月には15000発の花火が打ち上げられる「関門海峡花火大会」が豪華であり、下関側と合わせて大勢の市民が楽しんでいる。

門司港におけるこうした祭りでも、必ずといってよいほど見かけるのが「バナナの叩き売り」である。これは、かつて台湾からのバナナの輸入に際し、新鮮なうちにいち早く門司港で、露天商がバナナを販売したことに端を発するものである。

「バナちゃんの因縁聞かそうか 生まれは台湾 台中の 阿里山麓の 片田舎 台湾娘に見染められ ポーツと色気の さすうちに 国定忠治じゃ ないけれど 一房二房もぎとられ・・・」
とテンポのよい客寄せ口上と掛け合いの売り込みに面白さがあり、今もよく見かけ、まちに溶け込む風物である。

2 小倉城を核に、東西の曲輪の城下町をめぐる

A かつての城下町で現代の都心・小倉を行く

小倉地区は、既に述べたように、近世では、小倉城を中心に九州における5街道の起点であり、城下町としてのおのずと藩政や商業の中心となり発展してきた。明治以降の近代でも行政の中心であると共に、門司と同様に小倉地区も軍事戦略上の重要地であった。このため、明治政府は西海道鎮台を設置(1871年)し、それが歩兵第十四連隊である。1875年、日露戦争時の旅順攻撃の指揮官を務めた乃木希典が歩兵第十四連隊長心得として赴任した。加えて、第十二師団司令部が置かれ(1898)、その意味で軍都でもある。この師団の軍医部長が皆さんも良く知る文豪・森鷗外であり、その旧居が堺町公園近くに残されている。こうした経緯を踏まえながらも、小倉地区は、北部九州の諸都市の中で中心的な市街地

として、5市合併後も機能し、一層の発展を遂げている。

その一方、市民の暮らしにもよく活用されている。環境面で、城野地区にゼロ・カーボン先進街区の形成を目指す展開が図られ、「小倉城」は市民の憩いの場として活用されている。紫川の河川敷ではリバーフロントとして多数の市民が水辺を楽しみ、夏場には涼を求めて賑わい、年末には鵜外橋歩道橋が、水面にも映る2重のイルミネーションのトンネルで輝く。3月の花見時期には、勝山公園で多くの人々が集い、ギターを奏するなど思い思いの時を過ごし、家族たちの憩いの場がある。

加えて、小倉地区は自然が至近距離にある。緑の空間として市民の憩いの場である上津町の「到津の森公園」、その中の「到津動物園」があり、子供達がはしゃいでいる。また、都心から近い山田町にあった弾薬庫の跡は、今では「山田緑地」であり、植物の観察、森林浴で市民に活用されている。

都心の名所・旧跡を巡る

かつての城下町小倉の主な名所などは図7および表4に示すとおりであり、いずれも1〜2kmの範囲内にあり、ぐるりと巡るに適している。

たとえば、小倉駅⑳を起点にして京町銀天街を抜けて西に向かうと常盤橋があり、それを渡ればリバーウォーク北九州、八坂神社、小倉城および小倉城庭園である。

八坂神社は1617年に細川忠興が鋳物師（いもじ）町に祇園社を祀ったのが始まりで、明治時代に現在の八坂神社に名前が代わり昭和初期に小倉城内に移された。

小倉城㉑は二章2節に記述のとおりだが、梯郭式（ていかくしき）平城である。そのシンボルの天守閣は野面積みの石垣の上に建てられた4重5層の建物で、最上階がせり出した唐造りの稀な形をしている。現在のものは1959年の

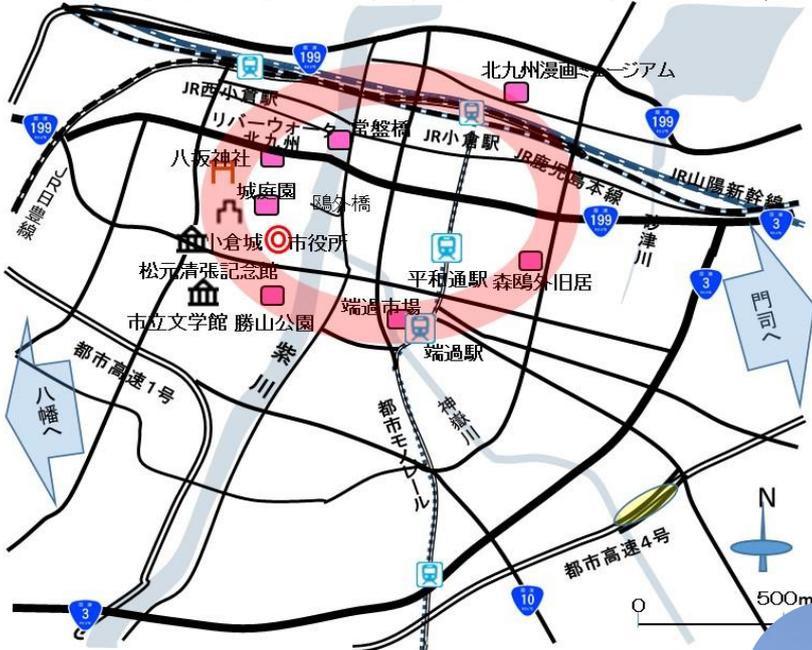
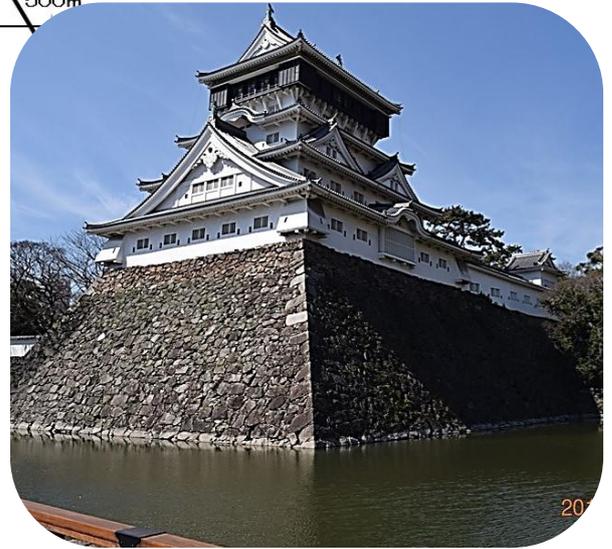


図7 北九州市の都心部を巡る



⑱ 北九州市のシンボリック存在の小倉城天守閣

復元で、これを取り囲むように、小倉城庭園、松本清張記念館、北九州市立文学館、市役所がある。

そして、他の地域であまり見られないものが、「ゼンリン地図の資料館」である。複合商業施設「リバーウォーク北九州」⑲内にあり、伊能忠敬の大日本沿海輿地全図の原寸大複製が展示されている。それを見ていると、方向は定規を当てるものの、距離は歩測であり、その割に我々が日常使用している地図とほとんど変わりがなく、極めて精度が高いことに感心させられる。

伊能忠敬の九州測量は第7次（1809年）と8次（1812年）の2度にわたるが、いずれも常盤橋を起点にした。このことから、その袂に200周年記念の碑が設置されている。あるいは、伊能忠敬の地図はヨーロッパで高い評価を受けたが、オランダ商館医のシーボルト事件は、帰国に際しこれを国外へ持ち出そうとして起きたものである。常盤橋を東に渡り、京町銀天街の中を通り平和通りを横切ると、鍛冶町に第十二師



松本清張記念館



八坂神社(小倉城内)

団の軍医で文豪である森鷗外の旧居②がある。1897年建設の木造家屋で、1899年から約3年を過ごしたが、この当時のことを記録したものが「小倉日記」で、当時の小倉の人々の生活の様子が詳しく書かれ、貴重な資料である。

さらに、堺町公園に、俳句で近代女流俳人の源流と言われた杉田久女の句碑があり、岩下俊作の小説「富島松五郎伝」に登場する「無法松の碑」が古船場町の商工貿易会館近くにある。また、JR小倉駅北側には松本零士を始めとする本市ゆかりの漫画家を紹介する「北九州市漫画ミュージアム」がある。

加えて、戸畑方面に向かってJR鹿児島線沿いに進めば境川の手前の中井浜に大正から昭和中期に活躍した俳人の橋本多佳子などの文化人が親しんだ櫓山荘跡があり、現在は公園である。

小説から漫画までまるごと文学のまちといつてよく、江戸時代初期の文化人である小倉藩主小笠原忠真の流れをくむのか、子供から大人まで文学を楽しむまちの暮らしを読み取ることができる。

B 小倉北区の商店街

小倉北区のうち、紫川の東岸は、東曲輪が発展した都心部であるが、小倉駅およびその周辺に商業施設が建ち並ぶ。また、それらと紫川の間が老舗デパート井筒屋を核にし、いわゆる下町の雰囲気をもつ京町銀天街、魚町銀天街であり、細い路地に鳥町食堂街がある賑わいのまちである。

あるいは、都市モノレールに沿って南下すると、且過駅近傍に紺屋町があり、北九州市の台所と言われる大正時代からの且過市場が



⑩ JR小倉駅と北九州モノレール



伊能忠敬測量200周年記念碑（常盤橋）



⑪ 明治の文豪・森鷗外の旧居



北九州市の台所・且過市場

ある。有名な食として地元伝統の「ぬかみそ炊き」があり、前の広場には且過屋台が、隣接の裏路地には新且過街がある。

祭り

北九州市の祭りは、基本的には、戸畑祇園大山笠（UNESCO無形文化遺産、小倉祇園祭など）と5市合併依然からのものが主である。ただ、合併後の象徴として、1988年から、8月上旬になると、「百万踊り」と「山笠・山車」が競演する「わっしよい百万石夏まつり」⑫が小倉城周辺で開催されている。市内各地区を代表する祭りが一堂に会するものであり、互いを見比べるまたとないチャンスである。

3 近代製鉄発祥の地・八幡東地区を行く

A 世界遺産の八幡製鉄所に関する諸施設

2015年、官営八幡製鐵所時代の「日本事務所」、「修繕工場」、「旧鍛冶工場」の三工場（八幡東区）と遠賀川水源地ポンプ室（中間市）が、UNESCO世界文化遺産「明治日本の産業革命遺産 製鉄・鉄鋼、造船、石炭産業」に登録された。全国で23資産があるうちの4資産を占め、明治時代における西洋先進諸国からの積極的な技術導入で大きく発展を遂げた八幡製鉄産業のレガシーである。九州にあつて初めて人が作り上げた世界文化遺産であり、しかも、先の世界第2次大戦とその後苦闘、公害との戦いを乗り越えての評価である。このことから、工場関係者のもとより、市民挙げての喜びであった。日本事務所⑬は製鐵所創業2年前の1899年の竣工で、中央にドームを持つ赤レンガのしゃれた建

表4 小倉北区の主な名所、旧跡、文化施設など

施設名		住所(小倉北区)
小倉城	1602年創建。現在の天守閣は1959年再建	城内2-1
小倉城庭園	地泉回遊式の庭園	城内1-2
八坂神社	1934年に鋳物師町から遷座	城内2
松本清張記念館	松本清張の生涯と業績	城内2-3
北九州市立文学館	地域ゆかりの文学者の資料	城内4-1
到津の森公園	動物園など	上到津4-1
足立山妙見宮	770年創建。和氣清麻呂にまつわる神社	妙見町17-1
リバーウォーク北九州	文化、芸術等を含む複合施設	室町1-1-40
北九州市水環境館	水をテーマの体験型学習施設	船場町1-2
常盤橋(木橋の人道橋)	江戸時代の5街道の起終点	室町(紫川)
森鷗外旧居	明治の文豪の小倉時代(軍医)の住居	鍛冶町1-7-2
ゼンリン地区の資料館	リバーウォーク北九州14階	室町1-1
北九州市漫画ミュージアム	漫画がテーマのミュージアム	浅野2-14-5
TOTOミュージアム	水洗便器など水まわりのミュージアム	中島2-1-1

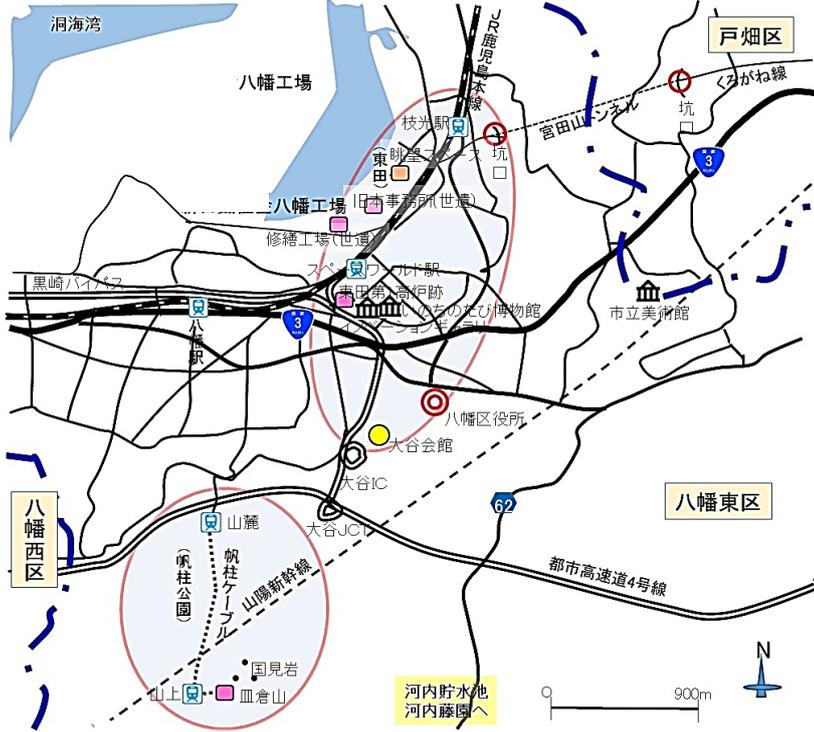


図8 日本製鉄八幡地区と血倉山の一帯



②② 勇壮な山笠・山車が共演するわっしょい百万夏まつり

独特のスタイルの機関車や貨車がゆつくりと走行することから、鉄道マニアがよく訪れ、写真を撮る姿がみられるが、その多くの場所は八幡工場からくろがね線沿いに少し進んだところにある「宮田トンネル」(延長1179m、八幡東区宮田町)の出入り口である。下の写真にみるように、両坑門の外壁は鉦滓レンガ造り(八幡側、

と改められた。搬入内容が変化したことから、公募して「くろがね線」で改められた。独特のスタイルの機関車や貨車がゆつくりと走行することから、鉄道マニアがよく訪れ、写真を撮る姿がみられるが、その多くの場所は八幡工場からくろがね線沿いに少し進んだところにある「宮田トンネル」(延長1179m、八幡東区宮田町)の出入り口である。下の写真にみるように、両坑門の外壁は鉦滓レンガ造り(八幡側、

物である。修繕工場および旧鍛冶工場は、共に1900年に建設された鉄骨造の建物である。前者は製鐵所で使用する機械の修繕、部材の製作加工を行い、後者は鍛造品を製造する工場に用いられた。これらの建物はいずれも現在稼働中の工場であり、あるいは工場内にあるため非公開である。

ただ、日本事務所については眺望スペースが用意され、常時眺めることができる。JR鹿兒島本線のスペースワールド駅で下車し、道案内に従って線路のガード下をくぐると展望スペースがあり、写真に見るように、レンガ色に白い帯のアクセントを持つ美しい2階建ての建物が鑑賞できる。ボランティアのガイドサービスを受けることができ、八幡製鐵所の元従業員がバッジをつけて、苦労と成功体験を誇らしげに語るのが印象的である。その方にとって鐵は苦闘の成果であり、人生の栄光との思が強いのだろう。なお、起業祭に合わせて見学会が催されるので、日時を問い合わせ訪れるとよい。

世界遺産以外にも、それに匹敵する遺産として、「官宮八幡製鐵所外輪工場」(1906

年竣工)や「旧安田製鐵工場(現安田工業八幡工場)」(1912年竣工、東京駅設計で知られる辰野金吾が設計)があげられ、注意すればJR鹿兒島本線の車窓から垣間見ることでもできる。

あるいは、市指定史跡の「東田第一高炉」④(八幡東区東田)は、我が国最初の鉄鋼一貫生産を行った高炉であり、1901年に火入れが行われた。その後、数次の改修を行いながら、長らく用いられてきたが、いまでは役目を終え、モニメントとして残され、その雄姿をいつでも見ることが出来る。

製鐵工場は、いまでもなく、原料にしても製品にしても重量物であり、その搬入搬出は大がかりで、港湾や鉄道の整備が必要である。港湾は洞海湾を掘り込み、1906年竣工の「西田岸壁」(鉄筋コンクリート造)があり、1924年建設の「堂山成品岸壁」は製品の積み出しに用いられている。

一方、鉄道施設として、新日鐵住金の八幡と戸畑の両工場を結ぶ「くろがね線」(八幡製鐵所専用鉄道)がある。総延長6km。JR在来線と同じ軌間および建築限界で1930年開通した。当初は炭滓の運搬が主で、複線であり、炭滓線と名づけられた。しかし、その後、運搬内容が変化したことから、公募して「くろがね線」で改められた。

および城門のような洋風のデザイン（戸畑側）である。ともに、住宅街に通じる道路から眺めることができ、トンネルを出入りする貨物列車とともにじっくり楽しむとよい。

ところで、製鉄工場のような巨大な工場や交通関連施設が整備されれば、それに関連して多くの企業や商業施設などが集積し、開発が進む。その状態を北原白秋が「八幡小唄」に歌い込んでいる。

「山へ山へと八幡はのぼる はがねつむむように家がたつ」

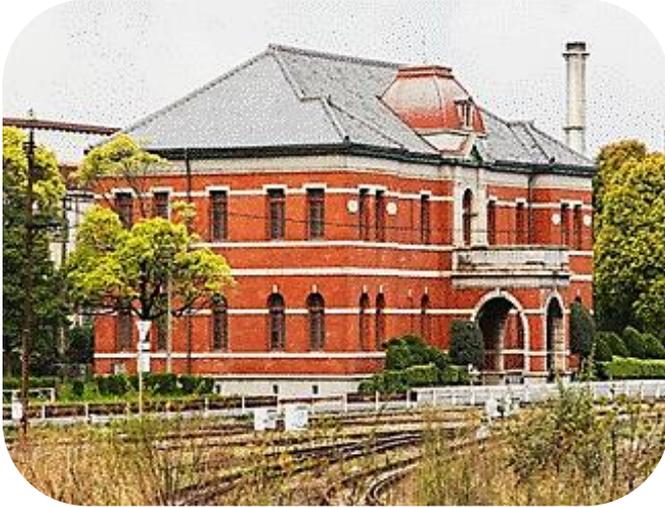
と。また、産業施設ではないが大谷にある「大谷会館」は1927年に職工専用のクラブとして建てられたもので、鉄筋コンクリート造りのアールデコ調の洋風建築である。市民にも開放され、1989年に北九州市建築文化賞を受賞している。

以上に見たように、東田地区は近代産業発祥の地であるが、現在は北九州市の「新しいまちづくり」の指針で示す「環境」と「技術」の実現化の第1歩として企業の環境活動や環境共生型住宅が立地し、環境に配慮した地域でもある。

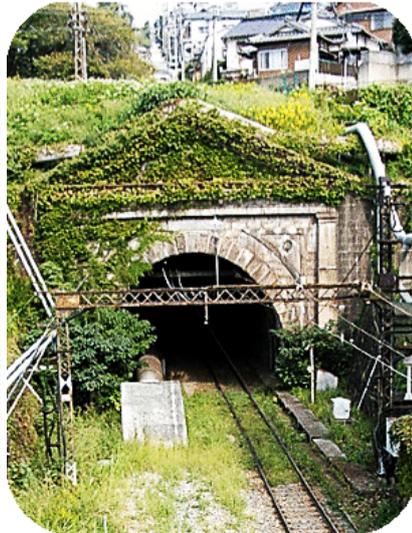
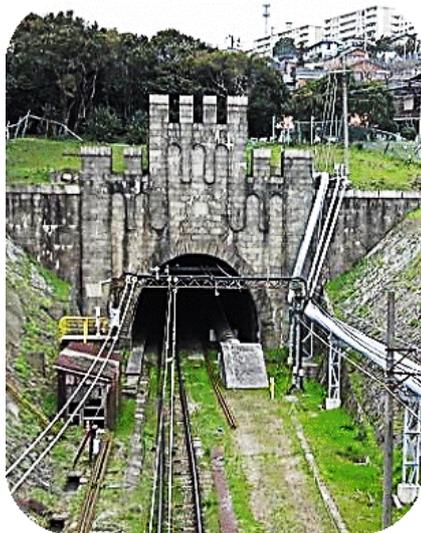
他方、工場の周囲には文化施設が建ち並び、市民の芸術、文化、国際交流の拠点づくりに沿うまちづくりへと移り変わりつつある。例えば、この

地区において先端技術が学べる「北九州イノベーションギャラリー」、環境への優しさを実感できる「北九州市環境ミュージアム」、西日本最大級で生命の進化の歴史を展示した「いのちのたび博物館」などが立地する。「児童文化科学館」ではプラネタリウムやサイエンスショーの参加型イベントが楽しめる。

あるいは、まち歩きで建物に興味があ



㉓ 官営製鐵所の日本事務所（明治日本の産業革命遺産）



くろがね線宮田山トンネルの戸畑側と八幡側の坑口

表5 八幡東区の主な名所、旧跡、文化施設など

名所、旧跡、文化施設など		住所
帆柱自然公園		尾倉1481-1
官営八幡製鐵所日本事務所	1899、世界文化遺産	尾倉
同修繕工場	1900、	〃
同鍛冶工場	1900、	〃
官営八幡製鐵所東田第一高炉	1962、北九州市指定文化財	東田2-3-12
八幡製鐵所宮田トンネル	1929、八幡製鐵所専用鉄道くろがね線	
〃 西田岸壁	1906、鉄筋コンクリート	尾倉
〃 堂山成品岸壁	1922、石積み	東田5-2
〃 大谷会館	1927	大谷町1-2
〃 高見倶楽部	1928、八幡製鐵所の迎賓館	高見1-3-3
旧九州鉄道尾倉橋梁跡	1891、煉瓦アーチ橋	尾倉1
旧九州鉄道茶屋川橋梁跡	1890、煉瓦アーチ橋	茶屋町
新日本製鐵枝光橋	1930	枝光3
安田工業八幡工場	1912、鋳滓煉瓦造	枝光2
北九州リノベーションギャラリー		東田2-2-11
北九州市環境ミュージアム		東田2-2-6
北九州市いのちのたび博物館		東田2-4-1
児童文化科学館		桃園3
旧百三銀行八幡支店		西本町1-20-2
南山の田橋	1924、2スパン水路橋	大蔵
猿渡橋	1927、鉄筋コンクリート石張りアーチ	大蔵
河内貯水池	1927、堰堤、南河内橋、中河内橋など	大蔵

るならば、「旧百三銀行八幡支店」（現在は貸しギャラリー）は1915年に建築された赤煉瓦造りで市指定有形文化財である。八幡図書館、八幡市民会館、福岡ひびき信用金庫本店は、地元の建築家で、文化勲章を受章した村野藤吾が設計したものである。

B 皿倉山とその周辺

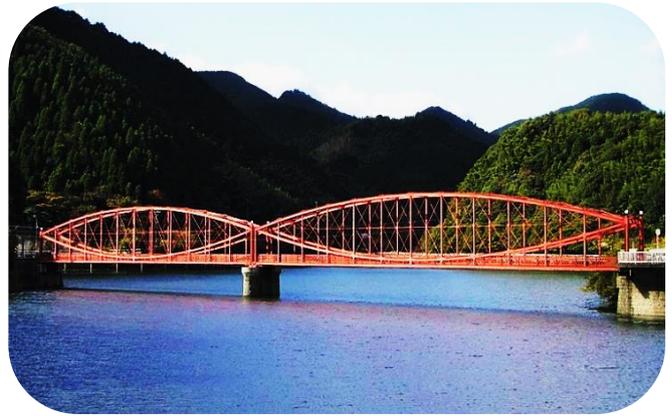
八幡のまちの背後に「皿倉山（標高622m）」を中心にして、皿倉平、権現山（617m）、帆柱森林植物園、キャンプ場、アーチェリーランドなどが展開する帆柱自然公園があり、市民のやすらぎの場である。

皿倉山に登るには、トレッキング気分ですぐ直接登山する場合と、ケーブルカーおよびスロープカーで行く二通りがある。写真①、⑨は、その展望台からの一大パノラマである。響灘に面した北九州市はもとより、下関市までが眺望できる。加えて、夜間になると、工場やまちはあかりに輝き、写真①のように「新日本三大夜景」の一つとして全国に知られる

に至った。

皿倉山から奥に入り込んで南に進むと「板櫃川」の上流であり、官営八幡製鐵所の人工ダムとして建設された「河内貯水池」（1927年）に遭遇する。本ダムは高さ43m、幅189mの粗石モルタル製の重力式コンクリートダムである。また、湖奥には1926年建設の歩行者・自転車専用の南河内橋（通称・めがね橋、全長133m。国指定重要文化財）が架かる。大変珍しいレンティキュラートラス橋で、現存するものとして我が国唯一つであろう。これら2つは、土木学会選奨土木遺産に認定され、このような形や構造にした意義はなにかを考えつつ鑑賞するのも一興である。

ダムの周囲は緑豊かで春には千本桜が咲き誇る。また、アメリカのCNNから「日本の最も美しい場所31選」に選ばれたこともあって、外国人に人気がある河内藤園があり、700本に及ぶ藤棚や藤の花のトンネルで季節の風情を楽しむことができる。



河内貯水池に架かるレンティキュラートの南河内橋（八幡東区）

4 洞海湾を渡り、工場地帯のオアシス若戸に寄り道

戸畑区や若松区は、長崎街道から外れ、北九州おもてなし「ゆつくりかいどう」の範囲ではない。しかし、戸畑区は八幡東区に隣接し、新日鐵住友(株)の八幡工場の繋がりとJR鹿兒島本線が互いに貫通していることからアクセスが容易である。また、若松区は洞海湾を挟み、八幡東区、八幡西区および戸畑区の対岸で、若戸大橋⑤で繋がる。また、八幡西区はもともと八幡東区と一緒であった。

つまり、八幡東、八幡西、戸畑、若松の各区は、洞海湾をぐるりと囲み、大規模な工場群をもとに一大工業地帯をなす。加えて、すべてが筑前国として一体であった歴史がある。これらから、一部に限るが、八幡に来たついでに戸畑、若松への寄り道を薦めるものである。

A 筑前の国・戸畑を巡る

戸畑区と小倉北区の境に、「境川」と呼ぶ小規模な川がある。上流は金毘羅山の麓の金毘



④ 西日本工業倶楽部—旧松本家邸（戸畑区）

羅池で、河口は北九州港の日明地区西の航路奥である。境川は流路変更もあり正確でないが、文字通りかつて豊前国と筑前国の境をなした川であり、港近くの都市高速道路2号線がカーブをきる高架下近くに両者の境跡記念碑がある。一方、西は、JR戸畑駅と枝光駅の間で突き出るように洞海湾を望む都島展望公園、そして牧山展望公園などの高台が続き、北西から南東方向に八幡東区との境がある(図8)。

戸畑区は、鹿兒島本線を境に、海よりは新日本製鐵の戸畑工場を主にする工業区域および港湾である。内陸側は、そのための人材育成の場であり、働く人々が暮らすところである。教育、文化、福祉施設が充実し、伝統文化を守る文教のまちとして豊かで快適な生活空間をなしている。

鹿兒島本線戸畑駅を起点に内陸部をぐるりと巡れば、まずは東京駅を設計した辰野金吾による建物で、松本健次郎旧邸の「西日本工業倶楽部」（国の重要文化財）④を挙げる事ができる。松本健次郎は九州工業大学の前身である明治専門学校創立者の一人である。地元資本の企業家安川・松本家を代表する人物で、炭鉱で財をなし、安川電気や黒崎窯業などの設立にかかわった。

南部の西鞆ヶ谷町に「北九州市立美術館」がある。トガの「マネとマネ夫人像」やモネ、ルノワールの作品など7000点が収納され、見応えがある。そして、鹿兒島本線を横断し、



ニッスイ・パイオニア館（戸畑区）

洞海湾に向かって進むと若戸大橋の直ぐ傍の銀座町にある「ニッスイ・パイオニア館」に立ちよれば、日本水産（株）が、1911年以来、水産業で集めてきたさまざまな資料が展示され、その歴史と海洋魚に関し学ぶことができる。

祭り文化として大変有名なものに戸畑祇園大山笠²⁶がある。飛幡八幡宮、恵美須神社、中原八幡宮、菅原神社の4社の夏祭りである国の重要無形民俗文化財に指定され、2016年にUNESCO世界無形文化遺産に登録された。この山笠のユニークところは、昼は幟（のぼり）山笠で、夜は提灯を10mの高さにピラミッド状に並べたて変身することである。偉容と芸術性を誇り、競演会が毎年7月の第4土曜日に開催され、市民は勿論のこと、各地から多くの見物客が訪れる夏の風物詩である。

B 若松港に寄り道する

かつて唐津街道は、黒崎・木屋瀬・赤間ルート²⁷の他に、若松・赤間ルートも存在し、その陸海接点が若松である。しかし、若松が名をはせたのは近代になっての石炭の搬出により若松港がおおきく発展したことによる。筑豊地方からの石炭を遠賀川、あるいは堀川を通じて搬出し、そのとき仲仕の「玉井組」が活躍した。その様子を小説にしたのが火野葦平の「花と竜」である。自身の父親である組長・玉井金五郎とその妻マンの波乱の人生の長編小説であり、映画に歌にもなり一世を風靡した。

若松港は、もともと洞海湾の入り口であったが、その地先が埋め立てられ、響灘からかなり入り込んだ状態であり、その上空を若戸大橋²⁵（中央支間367m、全長672m）が若松港に向って架かっている。1962年の開通で、当時は東洋一の吊り橋といわれ、わが国の長大橋建設のはじまりである。5市合併後の北九州市の一体化を図り、交通渋滞の緩和に向けた取り組みの一環として建設され、当初は歩道と2車線の車道であったが、後に4車線化にともない歩道は廃止された。

また、若戸大橋が建設され、歩道があっても、若松渡場と戸畑渡場とを結ぶ市営渡船は運行され続け、現代に至る。これは片道3分で、料金が安く、歩行者や自転車にとってループのためにアクセスが難しい橋よりも使いやすしいことによるものである。

まちの見どころは石炭積み出し港であった本町であり、その明治、大正時代の建物巡りが



25 若戸大橋（戸畑港～若松港）



26 戸畑祇園大山笠-夜の提灯山笠と昼の幟山笠（ユネスコ無形文化遺産）



石炭会館



27 旧古河鉱業若松ビル

主である。「旧古河鉱業若松ビル」（1919年）や「石炭会館」（1905年、現在はテナントビル）などがある。また、旧若松港の石炭荷役の仲仕の「こんどう小屋」の復元、JRR若松駅の近く、高塔山よりに「火野葦平資料館」と「火野葦平旧居（河伯洞）」などがある。

桜屋跡(黒崎バイパス・踏切)―人馬継所跡(安川バス停そば)―春日神社―興玉神(熊手商店街の中)―西構口(ふれあい通り熊手4つ角)となる。

黒崎宿は、福岡藩と小倉藩の境界に位置し、福岡藩が抱える黒崎の港をもち、上方にむけ船を発着させた。あるいは、1863年の政変で、公武合体派に敗れた尊王攘夷派の三条実美ら五卿が大宰府に配流となった際に上陸したところでもある。

なお、九州からの参勤交代では、主に西九州の各藩が黒崎宿を拠点に立ち寄り宿泊している。これは、旧長崎街道と黒崎バイパスが交わる位置に、薩摩藩や熊本藩の御用達の茶屋の桜屋があり、佐賀藩の定宿があったことによる。あるいは、幕末には西郷隆盛や坂本竜馬が、そして、大宰府配流の三条実美ら五卿が泊まっていた。かつて桜屋の離れの庭に建てられていた歌碑がいまは踏切横に建てられているが、それには

九重のはるにもれたるうきいすは
世のことをのみ なげきこそなげ

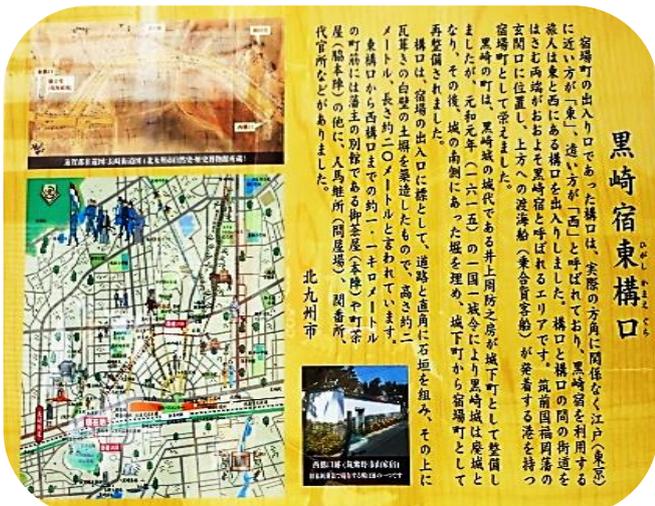
(三条実美)

と刻まれている。

過去への興味に加え、息抜きに未来への思いをさせたければ、黒崎駅の北口すぐのところに安川電機本社(八幡西区黒崎城石、徒歩5分)があり、その一角に安川電機みらい館および歴史館がある。我が国初めての全電気式産業用ロボット「MOTOMAN」を開発し、産業用ロボット市場をリードしてきた様々な製品が展示され、ものづくりの喜びと苦難の現場を知ることができ、面白い。

B 昔ながらの曲里の松並木道

黒崎宿を後にして少し南西に進むと、右手



黒崎宿お常夜灯と東構口

に曲里松並木公園があり、その右横に松林が見つかる。これは幕府が全国の街道に松や杉を植えさせた名残で、昭和20年頃までは黒崎から木屋瀬にかけて多くの松が続いていた。しかし今日ではここ曲里の松並木が残るに過ぎず大変貴重である。参勤交代の道としての各藩の大名行列や、吉田松陰、シーボルトなどの歴史上の人物が多く往来した。幅は20〜30mで、延長約300mの区間が緑地街道として保存されている。

二章4節で、ケンペルやシーボルトのことを記術したが、日本人の中で江戸後期の狂歌師太田南畝(なんぼ)がまた長崎街道を歩き、曲里について紀行文の小春紀行を残している。それによると「坂を下るに赤土の岸あり。松の並木をゆくゆく、坂を上り下りて、また坂を下りゆけば、左に黒崎の内海見ゆ」とある。江戸期にタイムスリップした気分でのんびりと歩きたいものである。

現在では、市民のウォーキングやランニングのコースであり、語らいの場として親しまれている。また、周辺には、陣原の「瀬の森公園」や藤棚で有名な「吉祥寺公園」(吉祥寺町)があり、四季折々に自然を親しむことができる。さらに、水辺空間を見るならば、「畑貯水池」(八幡西区大字畑)周囲のウォーキングコース、的場町にある「的場池公園」(八幡西区的場町)、「遠賀川の河川敷」などがあり、暮らして豊かに時が流れる。

この後、次の宿場の「木屋瀬宿」までの間に、大名や伊能忠敬、長崎奉行、巡検使などの休憩場所「立場茶屋銀杏屋跡」⑩がある。黒崎より国道200号で南下し、国道の211号の小嶺台交差点から脇道に入り、石坂の道沿いである。急な坂で大名も籠を降りたといわれるほどで、もともとは農家であったが、御茶屋としてその休憩に利用された。目印に大きな銀杏の木があることから銀杏屋敷とも呼ばれたが、建物は一度消失し、1805年に再建されたものである。座敷は書院造で、他の部屋よりも10cmほど高く作られている。

C 堀川の唐戸と遠賀川水源ポンプ室へ寄り道

長崎街道を外れるが、避けて通れない貴重なスポットがある。遠賀川と洞海湾を結ぶ運河・堀川の間唐戸⑪、⑫(中間市)、寿命(じめ)の唐戸(八幡西区)、それに官営八幡製鐵所の遠賀川水源ポンプ室⑬(世界文化遺産、中間市)である。

国道211号の香月東口交差点で右折し県道61号を西に進み、寄り道すると中間市本町に至り、そこから市役所を経て遠賀川に突き当れば川沿いの県道73号がある。この県道を南下すれば木屋瀬宿に向かうことができ、その途中にさほど距離を置かないで3つの重要な遺産が並んでいる。

唐戸とは、細長いせき板を水門の溝に入れ、その枚数で水量を調節するものであり、

表6 木屋瀬地区の主夫な名所、旧跡、文化施設など

主な名所、旧跡、文化施設など	住所	
曲里の松並木	長崎街道の松並木	岸の浦2
吉祥寺公園	藤棚で有名	吉祥寺町13
瀬板の森公園	瀬板貯水池を生かした自然体験型公園	瀬板2-3
岡田神社	黒崎祇園山笠、三条実美の和歌	岡田町1-1
御茶屋跡・桜屋跡	鹿兒島藩、熊本藩の御用達	田町2-5
黒崎城址	福岡城の端城の一つ	屋敷1-9
木屋瀬宿	長崎街道の赤間道、飯塚道の分岐点	木屋瀬
立場茶屋銀杏屋敷	長崎街道の黒崎宿、木屋瀬間の御小休所	石坂1-4-6
木屋瀬記念館		木屋瀬3-16-26
旧高崎家住宅	1835、商家	木屋瀬4-12-5
堀川	江戸時代に整備された運河	
寿命の唐戸	1804、水門	楠橋西三丁目12
中間の唐戸	水門	
官営八幡製鐵所遠賀川水源地ポンプ室 世界文化遺産		中間市土手の内1-3-1
立屋敷遺跡		遠賀郡水巻町
ロボット工場・安川電機みらい館		



㉙ 官営八幡製鐵所時代に建設されたポンプ室（中間市）

D 繁栄を伝える

またそれらを収納する上屋が川にはまり込む様に構築されている。遠賀川沿いの県道73号を南下すれば山陽新幹線と九州縦貫自動車道のガードの手前の楠橋地区に「寿命の唐戸」がある。

一方、遠賀川の水源地ポンプ室は、三章一節に述べたように官営八幡製鐵所の関連遺産で産業近代化の世界遺産である。ここから取水し八幡製鐵所に送水するが、現在も稼働中で公開されていない。最初は蒸気ポンプであったが、いまは電動ポンプとのことである。1909年（明治42）の建物で、当時の鋳造煉瓦を用いた意匠を凝らした景観重要建造物であり、これを見るだけでも訪れる価値がある。

またそれらを収納する上屋が川にはまり込む様に構築されている。遠賀川沿いの県道73号を南下すれば山陽新幹線と九州縦貫自動車道のガードの手前の楠橋地区に「寿命の唐戸」がある。



㉚ 堀川の中間唐戸（中間市）



㉛ 立場茶屋銀杏屋（黒崎宿と木屋瀬宿の間の茶屋）

る木屋瀬宿を訪ねる

木屋瀬宿は西に遠賀川が流れ、その築堤沿いに形成された宿場町である。県道280号

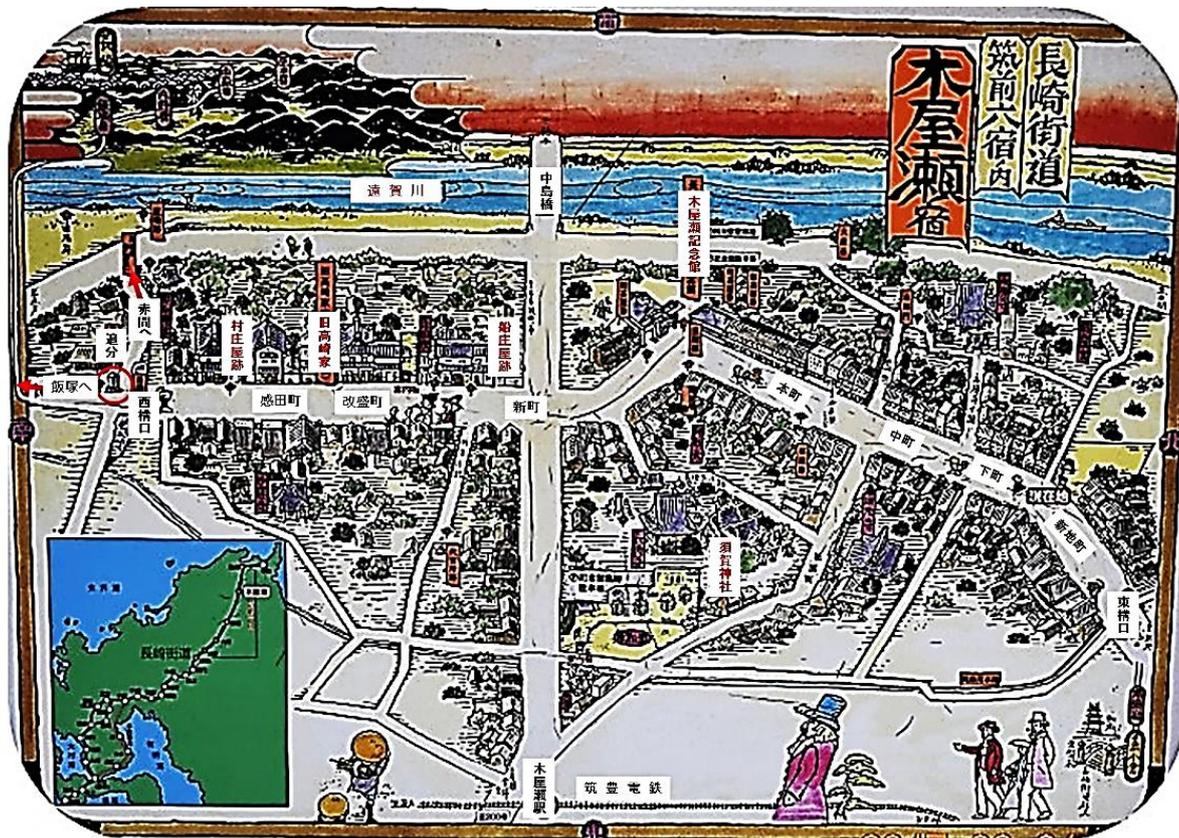


図10 木屋瀬宿のガイドマップ

を進み、東構口（筑豊電鉄の最寄り駅は木屋瀬駅）から入ると途中3か所で屈曲し西の構口に至る。全長は約900mで、新地町、下町、中町、本町、そして木屋瀬駅―中島橋を結び直行する道路あたりが新町、さらに、改盛町および感田町の7つに区分される。写真⑳㉑㉒に見るように、まるでテーマパークの様に宿場町が残され、必見の価値がある。

東構口よりは、郡家跡、問屋場跡があり、くの字に強く曲がる箇所は御茶屋跡、町茶屋跡で、現在は長崎街道木屋瀬記念館（みちの郷土資料館、こやのせ座）である。

記念館では木屋瀬宿場歴史資料の展示があり、街歩きの詳細な情報が入手できる。また、問屋場の背後の裏路地に回り込めば西元寺、須賀神社、長徳寺が並ぶ。7月になると須賀神社の奉納祭り・祇園祭が見られ、古い奉納絵馬と共に、宿場町に伝わる伝統を今に伝えるものである。

長徳寺は、平安時代の鎮西上人開基の寺だが、上人は筑前国遠賀郡香月（八幡西区）の領主香月一族の出で、浄土宗鎮西派の祖である。

続いて中島橋より左側に入ると少し趣が異なり、船庄屋（梅本家）、旧高崎家（商家）、村庄屋（松尾家）などがある。地域一帯の年貢米の集積を「川ひらた」によったが、船庄屋はそれを束ねた家である。商家の旧高崎家㉓は、2回に物置を持つもので、遠賀川の氾濫が珍しくない木屋瀬ならではの工夫である。氾濫時は滑車で1階の荷物や家財を土間の奥から引き揚げる構造であり、吹き抜けになっている。また、2階の座敷は両側に勾配がある舟天井であること、1階は大戸口であることなどユニークなつくりである。

村庄屋跡のすぐ先は西構口である。二、五節に述べたように、追分道標㉔があり、長崎街道と唐津街道に分岐するが、改めて宿場町を振りかえれば、古い家屋で所々通りに対して平行でなく、少し斜めに配され、鋸の歯のようになっていることに気付くだろう。これは「矢止め」と呼び、まちの防御機能として工夫され



㉓ 旧高崎家住宅(商家)と水害に備えた2階吹き抜けの土間



㉔ 木屋瀬宿の街並み（写真右手前が問屋馬跡）

㉕ 正面奥から右にほぼ直角に曲がる

たものである。

参考までに、江戸時代の木屋瀬宿の規模について、1825年時点（シーボルトが長崎に來日した年の2年後、イギリスで初めて鉄道開業の年）で見れば、人口1617人とされている（近藤・筑前の街道より）。一方、案内図や、いまも残る長崎街道沿道の街並みや構口跡、神社仏閣の配置状況、および町を避けそのフリンジに計画したとおもわれる筑豊電鉄の位置から、木屋瀬3、4丁目がかつての木屋瀬宿に該当すると考えられる。このことを踏まえて木屋瀬3、4丁目地区の現在の人口を住民基本台帳から求めれば、2017年3月末現在で1451人である。江戸時代がそれを上回り、木屋瀬宿がいかに早くから発展していたかを具体的に知ることができる。

6 宿泊施設、飲食、情報案内所など

A 宿泊施設

北九州市全体としてみれば、ホテル、旅館などの宿泊施設はJR小倉駅とその周辺の都心地区（小倉北区浅野、京町、古船場町など）に集中している。また、本風景街道に関わる区別に見れば、門司区ではJR門司港駅周辺（港町、清滝、栄町）、八幡東区では西本町から枝光にかけて見受けられる。八幡西区ではJR黒崎駅周辺にあり、筑豊電鉄・木屋瀬駅周辺にもいくつか存在する。

B 飲食について

百万近い人が住む大都市であることから、和食、洋食などと様々な食文化があることは当

然である。その中で、あえて風景街道地区ならではの郷土食が強いものを取り上げれば次のとおりである。

○北九州市と下関市に挟まれる関門は、ふぐ、クジラが有名だが、これは同地域に発達した水産業にもとるものである。それに加え、関門海峡は速い潮流にもまれて育った魚介類が有名であり、関門海峡たこ(真蛸)やアラカブ、メバル、キス、マダイ、イカ、カレイなどと多種である。刺身はむろんだが、寿司、海鮮丼、天ぷらなどを食すことができる。

○門司を中心にして焼きカレーの店が多い。これは、米飯の上にカレーソースとチーズなどをのせ、オープンで焼いたものである。カレーライスの一つで、門司港の栄町銀天街にあった和食の店にはじまるといわれている。

○小倉の旦過市場に行く、イワシなど青魚のぬか炊きが売られている。これは江戸時代からの小倉城下町の郷土料理である。また、八幡では工場などで働く人たちのスタミナ料理として八幡ぎょうざが知られている。サイズが小さく、薬味に柚子胡椒を用いるなどの特徴がある。

○風景街道地域周辺であるが農産品としては、やわらかく、えぐみが少なく、歯ざわりも良い小倉南区合馬(おうま)のタケノコがあり、糖度が高い若松区の水切りトマト(濃縮トマトともいわれる)がある。

○北部九州では酒屋の店頭で飲むことを「角打ち」という。特に北九州市では、港や工場労働者が夜勤明けなどで、酒屋に立ち寄り、軽く飲んで自宅に帰る習慣があり、いまなお門司、小倉、戸畑、折尾などの老舗酒店などでよくみかけられる。言葉が荒いことから驚かれるかもしれないが、安上がりで、地元住民との交流にはむしろこの場である。

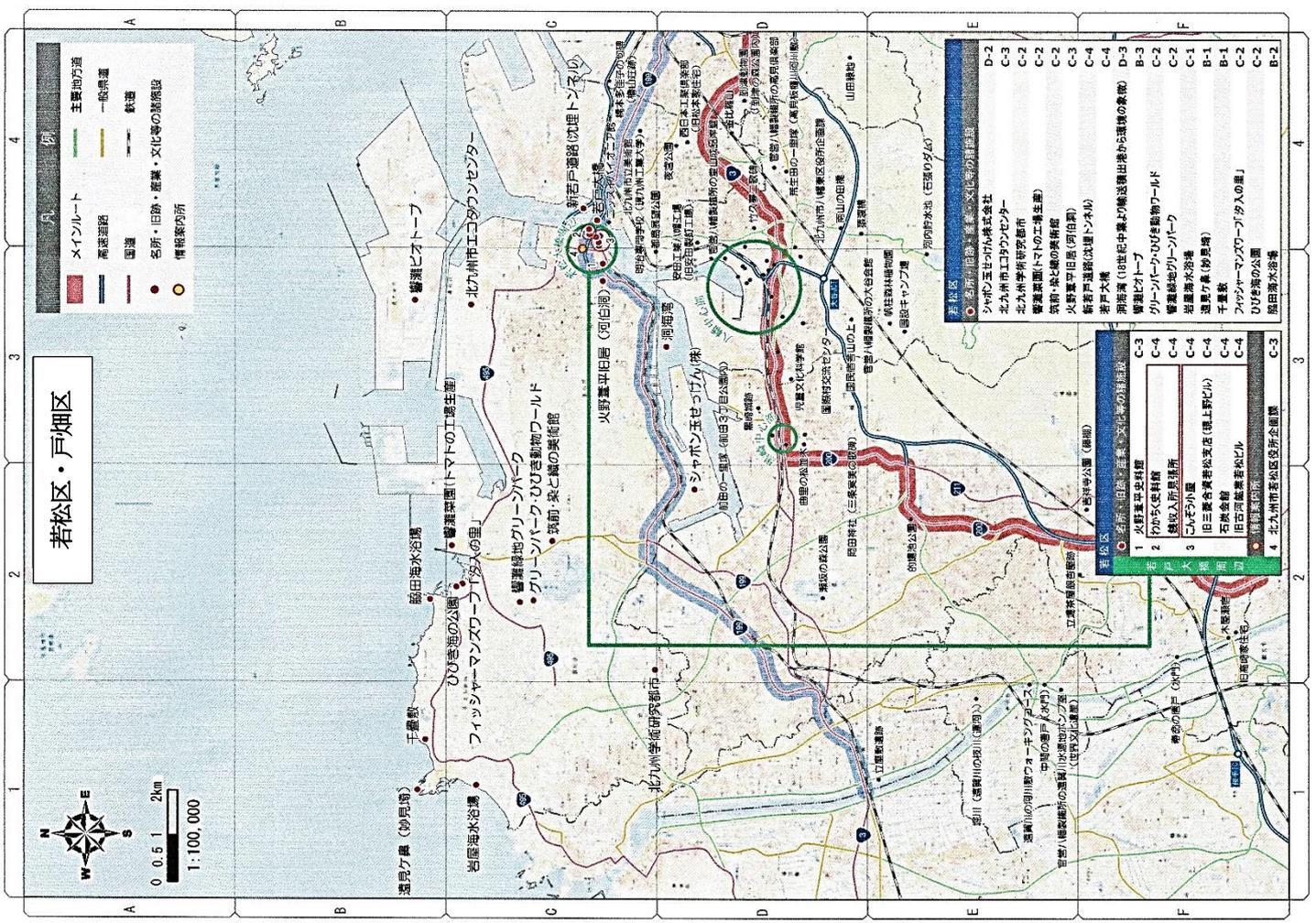
C 情報案内所

北九州市の観光情報は、表7に示すように、北九州空港、JR小倉駅、JR門司港駅に情報コーナーがあり、パンフレット、祭り・イベント情報、宿泊情報などが入手できる。

また、北九州市には多数のものづくり現場があり、それらの工場で見学ができ、あるいは製品の展示がみられ、体験施設が利用できる。現時点では60箇所あり、その世話をしているのが北九州産業観光センターである。情報を入手し、風景街道の各エリアを訪ねるついでに、興味ある工場見学を加えれば、より意義ある内容の旅となるであろう。

表7 北九州市の観光案内所など

案内所	場所	電話
北九州市観光情報コーナー	小倉北区浅野1-1-1 JR小倉駅新幹線口	093-541-4189
北九州市総合観光案内所	小倉北区浅野1-1-1 JR小倉駅小倉城口	093-541-4189
北九州空港総合観光案内所	小倉南区空港北町6 北九州空港	
門司港駅観光案内所	門司区西海岸1-5-31 JR門司港駅	093-321-4151
北九州産業観光センター	小倉北区浅野3-8-2	093-521-3956





関門国道トンネル (歩行者専用歩道をも含む)
 前田、壺ノ浦、龜山の各砲台跡 (馬関戦争跡)
 壺ノ浦古戦場址 (みもすそ川公園)

新関門トンネル (山陽新幹線)

早瀬ノ瀬戸 (関門海峡)
 和布刈神社
 門司城 (和布刈公園)
 旧門司米穀倉庫 (現福岡食料事務所門司倉庫)

部埼灯台 (明治5年建設)

＜門司港レトロ＞

- 旧門司三井倶楽部
- 旧門司税関
- フルーイングモじ (歩行者専用跳ね橋)
- 関門橋 等

- ミクニワールドスタジアム北九州
- 森鷗外の旧居
- リバーウォーク北九州
- 小倉城 等

凡 例			
	メインルート		主要地方道
	高速道路		一般県道
	国道		鉄道
	名所・旧跡・産業・文化等の諸施設		
	情報案内所		



0 0.5 1 2km

1:100,000

- 官営八幡製鐵所旧本事務所
- 北九州市立いのちのたび博物館
- 北九州市環境ミュージアム 等

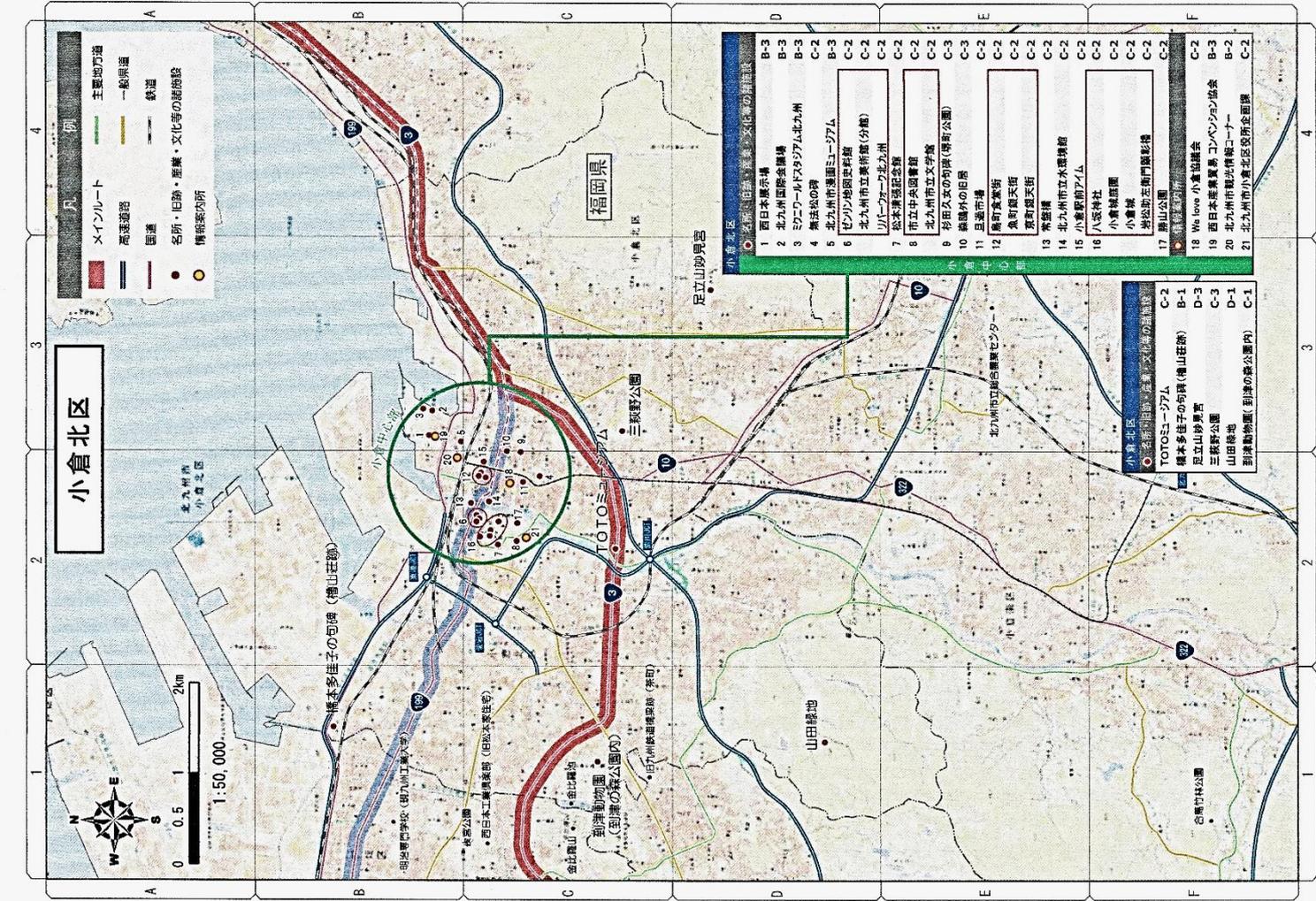
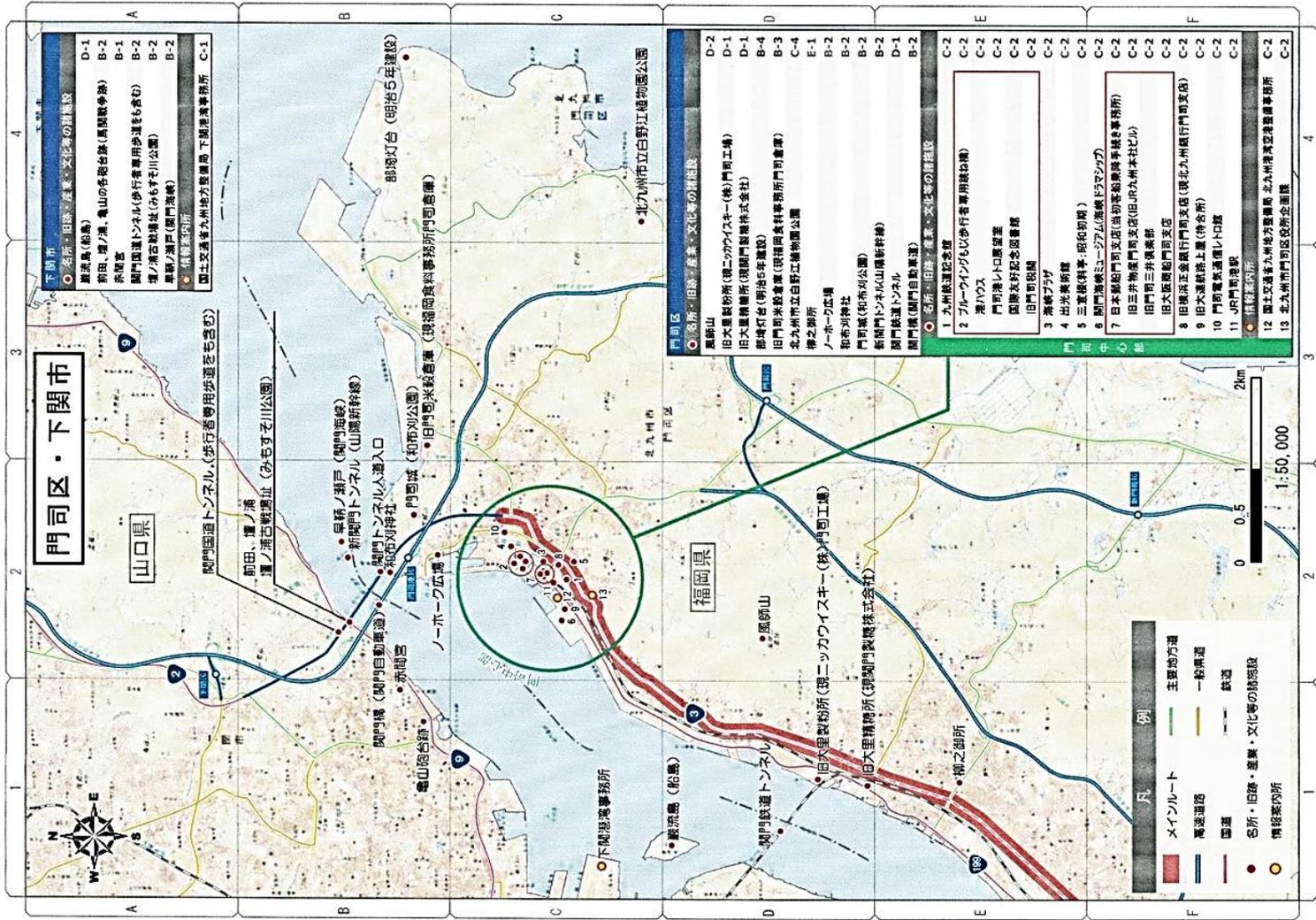
- ロボット工場・安川電機みらい館
- 御茶屋跡・桜屋跡 (黒崎宿)
- 曲里の松並木

- 木屋瀬宿
- 堀川運河寿命の唐 等

凡 例

	メインルート		主要地方道
	高速道路		一般県道
	国道		鉄道
	名所・旧跡・産業・文化等の諸施設		
	情報案内所		





九州風景街道のガイドブック一覧

List of Guidebook of Scenic Byway Kyushu

<http://www.qsr.mlit.go.jp/n-michi/fukeikaido/guidebook.html>

(上記のホームページからコピーできます。(無料))

全体編 ○Japanese Edition: 九州の風景街道 その1 総論

○English Edition : Scenic Byway Kyushu Part 1 Overview

その2 ルート別ガイド

日南海岸きらめきライン
日豊海岸シーニック・バイウェイ
ながさきサンセットロード
北九州おもてなし“ゆっくりかいどう”
ちょっとよりみち唐津街道むなかた
かごしま風景街道
玄界灘風景街道
九州横断の道やまなみハイウェイ
九州横断の道阿蘇くまもと路
豊の国歴史ロマン街道
みどりの里・耳納風景街道
別府湾岸・国東半島海への道
あまくさ風景街道
薩摩よりみち風景街道
島原半島うみやま街道

Part2 Leaflet by Route

Q-① Nichinan Sparkling Coast
Q-② Nippo Seashore Road
Q-③ Nagasaki Sunset Highway
Q-④ Kitakyushu Hospitality Roads
Q-⑤ Munakata Historic Byway
Q-⑥ Kagoshima Scenic Byways
Q-⑦ Genkai Coastal Highway
Q-⑧ Yamanami Highland Parkway
Q-⑨ Aso/Kumamoto Scenic Roads
Q-⑩ Toyonokuni History Roads
Q-⑪ Green Village in Minou Mountains
Q-⑫ Scenic Area of Beppu Bay and Kunisaki Pen.
Q-⑬ Amakusa Islands Drive
Q-⑭ North Satsuma Scenic Tour
Q-⑮ Umi-Yama Scenic Byway in Shimabara Pen.



九州風景街道ガイドブック

人のくに、美のくに九州 Q-④ 北九州おもてなしの”ゆっくりかいどう”

2020年8月1日 2版

日本風景街道九州ガイドブック編纂委員会

樗木 武、堤 昌文、玉川孝道、吉武哲信、榎谷秀秋

北九州おもてなしの”ゆっくりかいどう”担当(文責): 堤 昌文、樗木 武

協力: 北九州風景街道(長崎街道)推進協議会

発行 九州風景街道推進会議

風景街道推進会議事務局(九州地方整備局道路部道路管理課内)

