

2班 近代史



【鉄道】

◆ 若松駅

1891(明治24)年8月30日 若松駅の営業開始
 1896(明治29)年7月 筑豊鉄道株式会社に改称
 1897(明治30)年 九州鉄道株式会社と呼称
 1907(明治40)年 国有化、国有鉄道若松駅へ
 1940(昭和15)年 貨物取扱量が全国1位



◆ 筑豊炭田

若松駅が営業開始された頃、筑豊炭田は開発が急速に進んだ。

1895(明治28)年 日本の生産量の45%に達した
 1901(明治34)年 官営八幡製鉄所が操業開始
 1911(明治44)年 一等駅に指定された



◆ 国鉄若松工場

1892(明治25)年 筑豊興業鉄道株式会社
若松製作所として若松駅構内に創設
 1906(明治39)年 国有となり若松工場へ改称
 1917(大正6)年 駅構内から藤ノ木へ移転



◆ 石炭輸送

1891(明治24)年 若松～直方間開業
 1890年代 直方～小竹、直方～飯塚開業
 1940(昭和15)年 石炭輸送のピーク
 1955(昭和30)年 「石炭から石油へのエネルギー転換期」へと突入
 1973(昭和48)年 蒸気機関車の運転が終了
 1982(昭和57)年 国鉄化、石炭貨物の歴史終了

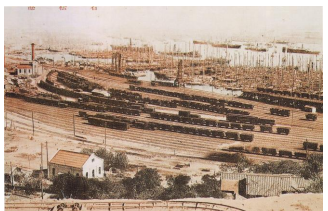


◆ 若松機関区

若松駅の構内にある機関。主に機関車の運転、整備、検査、修繕を行っていた。

蒸気機関車が活躍していたころは、約500人も人々が働き長い間、機関車の運転を支えた。

1890(明治23)年 筑豊興業鉄道株式会社
若松機関区庫として発足
 1973(昭和48)年 若松で蒸気機関車の運転終了
 1989(昭和59)年1月31日 若松機関区閉鎖



【港湾】

● 川ひらたでの石炭輸送

「川ひらた」は船底の浅い川舟のことで、古くから米や貨物運搬手段として使われていた。石炭の需要が増加すると、石炭の運搬にも遠賀川水系が利用されるようになり「芦屋港」や「若松港」に連ぶようになった。1763年に中間と若松を結ぶ堀川が開通し、1804年には中間から寿命(じゅめい)に堀川が延伸され「堀川運河」が完成すると、芦屋経由より早く若松港に行くことが可能になり、若松港を利用する船が増加した。利便性の高さから若松港は石炭の海上輸送における主要な港になっていった。



● 石炭と若松港

洞海湾に位置する若松港は、天然の良港で遠賀川などの水路により米などの物資が集まり、そこから海路で日本各地へ運ぶ中継基地となった。明治に入ると石炭の需要が高まり若松港は石炭を積み出すための重要な港となった。明治維新後、工業の近代化によって石炭はより一層重要性をますます増した。そして、1890(明治23)年に「若松築港会社」が設立され、築港工事が始まった。



● 日本一の港

長期に渡って水路の拡張や積出岸壁、貯炭場の整備などが繰り返され明治後半には水深6メートルまで拡張され、3000トン級の大型汽船でも入港できるようになった。港が整備され、筑豊炭田の産出量は、1890(明治23)年の80万トンから大正期には1000万トンに増大し、国内シェア50%以上を占めるまでになります。港には年間6万隻を超える船舶が出入りし、日本一の石炭積出港となった。



● 港湾整備に尽力した人物

この港湾整備は、築港整備に占める私費の割合が非常に高く、国からの補助金が129万4千円なのに対して、私費は362万円にも及び、会社として決して資金が充分だったわけではなく、創業当初から解散寸前となるほど会社経営は困難を極めた。しかし初代社長である石野寛平や安川敬一郎、麻生太吉たち地元資本家が協力し、資金不足を克服した。



麻生 太吉



安川 敬一郎

● 出入船舶見張所跡

創業計画時から不正入港を監視し「港銭(入港料)」を徴収することで、当時としては画期的な計画を立てた。荷主や問屋などからは猛烈な反対を受けるが、それでも多くの事業関係者が会社設立に参加しており、それほどこの築港が石炭市場の拡大、ひいては若松の発展に欠かせない計画だと認識されていたのだろう。



【人物】

■ 火野葦平(本名:玉井勝則)

1906(明治39)年～1960(昭和35)年
芥川賞受賞作家

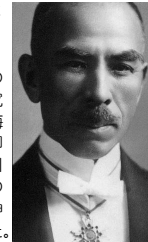


「糞尿譚」で第6回芥川賞を受賞。ついで「妻と兵隊」等の兵隊三部作が生まれた。戦後は親軍作家として戦犯扱い、追放処分を受けた。その後も彼は作品を書き続け、北九州を舞台とした多くの作品を書き続けて再び流行作家となったが、1960(昭和35)年1月24日に自宅の布団の中で亡くなっているのが発見された。

代表作:「糞尿譚」「真珠と蛮人」「花と龍」等

■ 佐藤慶太郎

1868(明治元)～1940(昭和15)年
実業家



若松一の石炭商「山本商店」の店員となり、石炭に関する研究に没頭した。その後、若松の海岸通りに店を構え独立。筑豊御三家の1つ貝島家から炭鉱を引き受けたのを手始めに、有数の炭鉱経営者となり、「石炭の神様」とうたわれるまでになった。

第一次世界大戦終結以降、景気が落ち込み石炭需要も低迷したが、石炭業界の生き残りをかけて石炭工業連合会の創設に尽力した。

上京した際、上野の美術館で親しまれている東京府美術館(現:東京都美術館)の建設費百万円(現約33億円)を寄付した。

高塔山のふもとにある佐藤公園は佐藤慶太郎の旧邸宅があった場所、若松市に寄付した。

■ 麻生太吉

1857(安政4)～1933(昭和8)年
日本の炭鉱業者、実業家、政治家
麻生太郎元総理大臣の曾祖父



筑豊御三家の一つである麻生グループの創業者。

明治5(1872)年に麻生グループを立ち上げ、筑豊で炭鉱事業に踏み出した。若松区の港湾整備に尽力した。

昭和40年代における炭鉱閉山という存亡の危機を『黒(石炭)から白(セメント)へ』をスローガンにし、現在では医療や教育、海外への投資といった更なる変化に挑戦し麻生太吉からのバトンを繋いでいる。

■ 貝島太助

1845(弘化2)～1916(大正5)年
実業家



筑豊御三家の一つである貝島財閥の創始者。

筑豊炭田のうち貝島炭鉱を開発して「筑豊の炭坑王」「筑豊の石炭王」の異名を取った。

貝島財閥は、1898(明治31)年に貝島鉱業株式会社として形を変え5代まで続いた。筑豊御三家の中では唯一現在残っていないグループである。

■ 安川敬一郎

1849(嘉永2)～1934(昭和9)年
日本の武士(福岡藩士)、戦前の実業家、政治家



筑豊御三家の一つである安川財閥の創始者。

学校や会社の設立にとても協力的で教育、社会事業にも尽力。

<設立した会社・学校>

安川電機 黒崎窯業(現:黒崎播磨)
若松築港(現:若築建設) 九州製鋼(現:日本製鉄)
九州鉄道(現:JR九州) 敷島紡績(現:シキボウ)
明治鉱業(独立後の榊東京LB)

明治専門学校(現:九州工業大学、明治学園小学校・中学校・高等学校)

【文化】

★ 料亭「金鍋」

～老練の料亭～
開国とともに日本へ肉食文化が入ってきた。明治初めに小倉港近くで九州初の牛鍋やとして誕生し、小倉城に駐屯した歩兵連隊を中心に親しまれた。その後、1895(明治28)年に若松にて「料亭 金鍋」として創業し、多くの実業家、作家火野葦平ら文化人が愛用した。明治末から大正初期にかけて、現在の建物に再建され、2004(平成16)年に有形文化財として国に登録された。



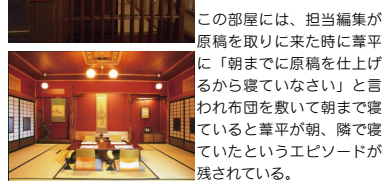
冷蔵庫がなかった当時の牛肉は、みそ漬けが唯一の保存法だったため、牛鍋の味付けはみそ味で、120年以上にわたる「文明開化の味」を今に受け継いでいる。

～金鍋のHPより「ごあいさつ」～

明治5年、肉食文化が無かった我が国で、文明開化、富国強兵の国策から天の陛下が御自ら進んで牛鍋を食され、全国で牛鍋が一ブームとなりました。そのような折、売業を営んでおりました当時初代は、一念発起し福岡県の小倉港付近に九州初の牛鍋屋「金鍋」を開業いたしました。当初は夫婦で営む小さな店でしたが、珍さも手伝い牛鍋は大好評で、特に小倉城内に常駐されている歩兵連隊の皆様に鼻息にして戴き、大変繁盛いたしました。その後店は戸畑へと移り、明治28年に石炭の積み出し港として活況を呈していた若松にて身を拡げ、料亭として創業をいたしました。大正期、屋号の「金鍋」にちなみ金製の鍋を造り、お客様に牛鍋を供しました。この趣向が当時の石炭景気と相まってはやぶさ、全国的にも大評判となり、たくさんの名士の方が当店を訪れました。「花と龍」や「妻と兵隊」などの作品で知られる芥川賞作家、火野葦平氏も常連様のおひとりでした。氏がよく利用されていた部屋が今でも「葦平の間」として残っています。また、明治時代に建造され、壮麗な料亭建築を今に伝える料亭本館は、平成16年、国の有形文化財に登録されました。四季折々の素材を使い、百有余年にわたる伝統と技を受け継ぐ料理とともに、時を超えた風情も合わせて味わっていただければ幸いです。(「料亭 金鍋」HPより <https://www.kinabe.com/aisatsu.php>)

～葦平の間～

料亭金鍋の中にある葦平の間の間は、若松の文豪である火野葦平が毎日のように通っていた部屋である。



～著名人の書～

料亭金鍋には、様々な著名人の書が飾られている。そのなかには、徳川家康や伊藤博文など歴史の教科書に登場するような偉人の書もあり当時の若松の繁栄ぶりを物語っている。

★ 丸柏百貨店

1889(明治22)年に丸柏呉服店として創業し、1910(明治43)年に本城太物店と改称し後に丸柏百貨店として百貨店化した。

屋上には遊園地があり、地域の子どもたちに親しまれていた。

★ 高塔山ロープウェイ

1958(昭和33)年、高塔山駅と山麓駅間307mを結ぶロープウェイが開業した。

このロープウェイは当時は珍しく、県内外からも多くの観光客が訪れた。しかし高塔山の山頂への道路整備に伴い、次第に客足が衰え、1971(昭和46)年に廃業した。