

博物館だより

No.8

平成18年12月1日

みやこ町歴史民俗博物館発行
福岡県京都郡みやこ町豊津1122-13
TEL 0930-33-4666
FAX 0930-33-4667

歴史たんけん 作文コンクール 入賞者決定!

博物館友の会とみやこ町教育委員会が共催で実施した「夏休み歴史たんけん作文コンクール」の入賞者が決まりました。今回で11回目となるこの作文コンクールには、82点の作品が寄せられました。どの作文も大変よく書けていましたが、その中でも特に優れた7点が今回の入賞作として選ばれました。各賞の受賞者は次のとおりです。

◎最優秀賞（1名）

行橋北小学校6年 久富敏幸

「知覧で学んだこと」

◎優秀賞（6名）※五十音順

☆西角田小学校6年 津本彩加

「扇谷の高千穂神楽」

☆仲津小学校6年 中橋祐太

「平和への願い」

☆柳瀬小学校6年 西村菜摘

「吉野ヶ里遺跡を見学して」

☆犀川小学校6年 森田優菜

「十七条の憲法を

作ってみたよ」

☆西角田小学校6年 吉川良子

「筋奉行延塚卯右衛門」

☆上高屋小学校6年 渡辺康太

「大仏の本当の願いとは」



▲焼尾峠にて小休止（みやこ町帆柱）



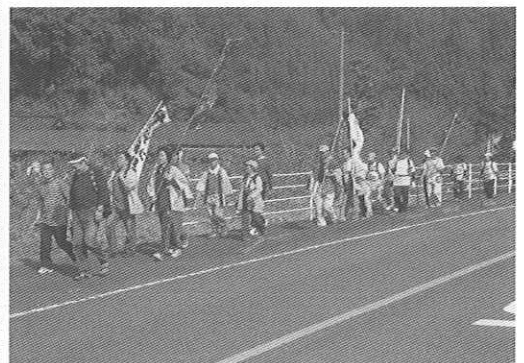
▲秋月街道シンポジウム（秋月中学校武道館）

行ったぞ！秋月

10月28日・29日、博物館友の会自主活動サークル「歴史の道を歩く会」の皆さんが、豊津から朝倉市秋月までの60kmウォークを「完歩」しました。秋月と豊津は明治9年(1876)に豊津台地で戦闘が行なわれた「秋月の乱」で歴史的なつながりがあります。豊津～秋月60kmウォークは、この歴史を縁として、秋月の方々と交流するために始められたもので、今回で4回目となります。今年は昨年に引き続き「秋月街道ネットワークの会」の皆さんと共に、豊津から秋月へ向かう英彦山越えの道を歩きました。秋月到着後は「第9回秋月街道シンポジウム」に参加しました。



▲いざ出発！（みやこ町歴史民俗博物館）



▲秋月はもうすぐ

《古文書解読コーナー》

① 桐 楽

（ヒント）たがいに

② 琴

（ヒント）↓ 自国・内国

③ 足 踏

（ヒント）「見る」ことの尊敬語

④ 手 紙

（ヒント）「手紙」の尊敬語

⑤ 友 愛

（ヒント）文化庁〇〇

◎ 答え

（反対向きに見てください）

- 真 音 ⑤
- 真 音 ⑥
- 互 射 ①
- 真 音 ⑦
- 真 音 ⑧
- 真 音 ⑨
- 真 音 ⑩
- 真 音 ⑪
- 真 音 ⑫
- 真 音 ⑬
- 真 音 ⑭
- 真 音 ⑮
- 真 音 ⑯
- 真 音 ⑰
- 真 音 ⑱
- 真 音 ⑲
- 真 音 ⑳
- 真 音 ㉑
- 真 音 ㉒
- 真 音 ㉓
- 真 音 ㉔
- 真 音 ㉕
- 真 音 ㉖
- 真 音 ㉗
- 真 音 ㉘
- 真 音 ㉙
- 真 音 ㉚
- 真 音 ㉛
- 真 音 ㉜
- 真 音 ㉝
- 真 音 ㉞
- 真 音 ㉟
- 真 音 ㊱
- 真 音 ㊲
- 真 音 ㊳
- 真 音 ㊴
- 真 音 ㊵
- 真 音 ㊶
- 真 音 ㊷
- 真 音 ㊸
- 真 音 ㊹
- 真 音 ㊺
- 真 音 ㊻
- 真 音 ㊼
- 真 音 ㊽
- 真 音 ㊾
- 真 音 ㊿

みやこの「お宝(文化財)」拝見⑧

国登録文化財

石坂トンネル(第2隧道)

【所在地】京都府みやこ町犀川崎山・田川郡赤村油須原
 【完成年】一八九五年(明治二十八年)
 【規模等】全長七四・二m、高さ三・五m、幅八・一m
 【所有者】平成筑豊鉄道株式会社

国登録文化財・石坂トンネル

石坂トンネルは、現京都府みやこ町と田川郡赤村を結ぶ全長七四・二mの鉄道用トンネルです。建設したのは、「豊州鉄道株式会社」(一八九〇年設立)で、行橋―伊田間の鉄道敷設が一年二ヶ月(明治二十七年六月―二十八年八月)というわずかな工期で行なわれる中、このトンネルの建設も行なわれました。アーチ部に赤煉瓦を「イギリス積み」という工法で積んだ外観は、どこことなく気品を感じますが、建設から一〇〇年以上が経過した現在も、筑豊と当地方を結ぶ交通動脈の一部として現役のトンネルです。

石坂トンネルは、平成一一年、日本の近代化を支えた貴重な遺産として国の「登録文化財」となりました。登録文化財とは、平成八年の文化財保護法の改正によって新設された制度です。それまでの指定制度を補うものとして、より

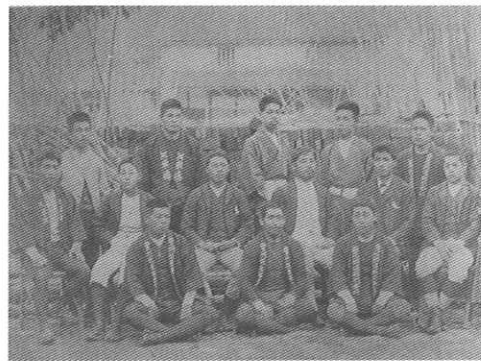


▲完成まもない石坂トンネル

緩やかな保護措置を講じて文化財を護ろうとするものです。

会社設立と事業認可

江戸時代、仲津郡(現京都府みやこ町犀川・豊津と行橋市南部の地域)と田川郡を結ぶ石坂峠は、秋月往還などと呼ばれた街道の一部で、難所ではありましたが、内陸の田川郡と周防灘沿岸地域を結ぶ重要な峠でした。また、峠の下を流れる今



▲豊州鉄道の工事従事者たち

川の急流には舟路が開かれ、田川郡の年貢米や産物が、川舟を使って大橋村や行事村(ともに現行橋市)さらには小倉城下へと運ばれました。

しかし、明治時代となり、田川郡の炭田開発が進むと、鉄道による石炭の大量輸送の必要性が高まりました。そこで、明治二十二年(一八九九)六月、豊前地方の有志が集まって豊州鉄道株式会社を設立し、行事から宇佐郡四日市(現宇佐市)までの幹線鉄道敷設と(小倉―行事間は九州鉄道株式会社が建設。明治一八年四月開通)、行事から分岐して今川沿いを走り、石坂峠を越えて田川郡へ至る支線の敷設事業について、政府へ認可願いを提出しました。いうまでもなく、この時提出された豊州鉄道事業計画のうち、田川郡へ延びる支線敷設の中に、石坂トンネルの建設事業が含まれること

ります。

明治二十三年一月、豊州鉄道株式会社設立と、幹線・支線の敷設事業が認可されました。政府は三年以内に完成させることを命じましたが、建設資金の問題等のため、実際に事業が動きだすのは明治二十六年からでした。起工式が行なわれたのは、翌明治二十七年六月一日です。

技師長・野辺地久記

豊州鉄道行事―伊田線の敷設には、野辺地久記という人物が技師長となり、建設の陣頭指揮にあたりました。野辺地は工部大学校(現東京大学工学部)の出身で、九州鉄道株式会社の技師をつとめた後、明治二十六年一〇月、三〇歳の時に豊州鉄道に招かれました。わずか七ヶ月で全線の測量と設計を終え、



▲現在の石坂トンネル

翌年五月に入札、六月起工、そして一年余りの工期で開通に至ったのは、技師・野辺地久記の能力に負うところが大きかったものと思われまます。彼は、行事―伊田線がほぼ完成した明治二十八年七月に豊州鉄道を辞し、帝国大学工科大学(工部大学校から改変。現東京大学)の教授に任じられます(明治二十二年、三六歳で病没)。

土砂崩落事故とその後

石坂トンネルの工事を請け負ったのは、工部大学校出身で野辺地の二期後輩にあたる久米民之助という人でした。わずかな工期で完成した行事―伊田間でしたが、工事の終盤、久米組が請け負ったこの石坂トンネルで、明治二十八年七月一二日正午頃、大規模な土砂崩れが発生しました。土砂の量が多く、生き埋めとなった人の救出が難航したこともあって、犠牲者の数は一四名にも及んでいます。開業直前に起きた大惨事でした。

その後、明治三四年(一九〇一)九州鉄道による豊州鉄道の買収・合併、同四〇年(一九〇七)の国有化、時を経て平成元年の「平成筑豊鉄道株式会社」による営業開始など、開業から一〇〇余年の間に経営の母体には様々な変遷がありました。しかし、石坂トンネルは今も建設当時と何ら変わらない姿で、客車の往來を静かに見守っています。