

2020 年度  
九州共立大学と八幡西区役所・折尾商連  
地域連携事業プラン

# 折尾学 I



九州共立大学  
スポーツ学部（スポーツ学科）  
経済学部（地域創造学科）

## 目次

プロジェクトメンバー (P2)

はじめに (P3)

I 折尾の成り立ちと古き良き折尾 (P4)

II 炭鉱と折尾 (P8)

III 鉄道と折尾 (P12)

IV 折尾雑学 (P16)

おわりに (P19)



【プロジェクトメンバー】

	氏 名	所属・学年
1	今井 智紀	スポーツ学部 スポーツ学科 4年
2	梅崎 龍之介	スポーツ学部 スポーツ学科 4年
3	川勝 陽祐	スポーツ学部 スポーツ学科 4年
4	小村 隆文	スポーツ学部 スポーツ学科 4年
5	鶴田 紳一郎	スポーツ学部 スポーツ学科 4年
6	中島 歩実	スポーツ学部 スポーツ学科 4年
7	近藤 花梨	経済学部 地域創造学科 2年
8	武田 芳和	経済学部 地域創造学科 2年
9	谷本 潤	経済学部 地域創造学科 2年

指導者

山田 明 (九州共立大学スポーツ学部スポーツ学科)

尾上 百合加 (九州共立大学経済学部地域創造学科)

協力者

八幡西区役所

協同組合折尾商連

大我俊輔先生 (折尾郷土史会)



## はじめに

「折尾学Ⅰ」は、九州共立大学地域連携推進センターが主催する地域活性化プロジェクト 2020（地域連携事業プラン）として取り組んだ活動です。活動の目的は、折尾のローカルな知と地域の拠点としての大学の知、学生の学びを協働させ、地域のアイデンティティを喚起する地域活性化の活動を通してまちづくりに寄与するということです。具体的活動は、北九州市八幡西区役所、折尾商連と九州共立大学の間で締結された地域連携協定に基づき、折尾の地域活性化に資する歴史や伝統を町内外に広報する地域学（地元学）を構築する取り組みです。

本学のスポーツ学部及び経済学部地域創造学科に在籍する 9 名が学生ボランティアとして参加しました。北九州市八幡西区役所、折尾商連の紹介による大我俊輔先生（郷土史研究会）の講義を 4 カ月にわたり受講させていただきました。その内容を学生各自で深めながら記事を書き編集したうえで冊子「折尾学Ⅰ」を完成しました。活動期間は通算して 6 か月にも及ぶ活動になりました。この活動を通じて、学生は自らが学ぶ大学に位置する地域の歴史を知り、あらためて、地域のこれまでの歩みを再認識し、その気持ちが地域活性化に貢献したいという学びにつながっているようでした。この地域貢献活動を参加した各学生は郷里に思いを馳せ、いつの日か郷里に戻ったときに活動する思いを持ったでしょう。学生にとっては、「折尾学Ⅰ」の学びは、大学生活での貴重な経験になったと思います。

本プロジェクトで作成した冊子を折尾に関わる多くの方々に活用していただき、地域のアイデンティティを喚起する地域活性化の活動に繋げていただければ幸いです。折尾学は、本年度（2020 年度）の「折尾学Ⅰ」を皮切りに、2021 年度は「折尾学Ⅱ」として折尾の現在の姿を、2022 年度の「折尾学Ⅲ」では、折尾の未来について検討する予定にしています。次年度以降もよろしくお願い申し上げます。折尾は、江戸時代から物資の輸送に用いられた堀川があり、明治期以降は鉄道による石炭輸送の中継点として発展してきました。また学生数約 10,000 人の学園都市であり、JR 折尾駅の乗降客数は九州管内第 5 位ということです。この北九州を支える町、折尾の町をさらに活性化させていきましょう。

最後になりますが、「折尾学Ⅰ」を実施するにあたり、地域連携協定を提携先である北九州市八幡西区役所、折尾商連の関係者の皆様、またお忙しい中で心よく講師を引き受けていただいた大我俊輔先生には、厚くお礼を申し上げるとともに心より感謝を申し上げます。ありがとうございました。

九州共立大学スポーツ学部  
地域連携推進センター所長  
山田 明

# I 折尾の成り立ちと古き良き折尾

## 1. 遠賀川と洞海湾の変化

古代縄文時代の遠賀川流域は広大な入江（潟）だった。洞海湾も現在の3~4倍も広がった。江川は遠賀川と洞海湾を結ぶ水路（海峡）であり現在の若松区は島になっていた。しかし、弥生時代に気候の変化により海水面が下がると同時に遠賀川による土砂の堆積が進み古い遠賀湾は陸地化した。また、洞海湾も海水面の変化と干拓により狭くなっていった。江戸時代まで折尾は洞海湾の最奥にある小さな集落にすぎなかった。

## 2. 室町時代、明治時代初期の折尾

古文書での折尾の地名は室町時代の「麻生文書」に折尾郷と記載されている。文安5年（1448）の「麻生弘家知行目録写」によればその根本所領は山鹿の庄の三郷三村 350 町で折尾、有毛、安屋の三郷と熊手、藤田、穴生の三村となっている。次に、明治13年に完成した「福岡県地理全誌」に明治時代初期の折尾村の記載があり、戸数87戸の農業主体の村落だった。

## 3. 地名の由来

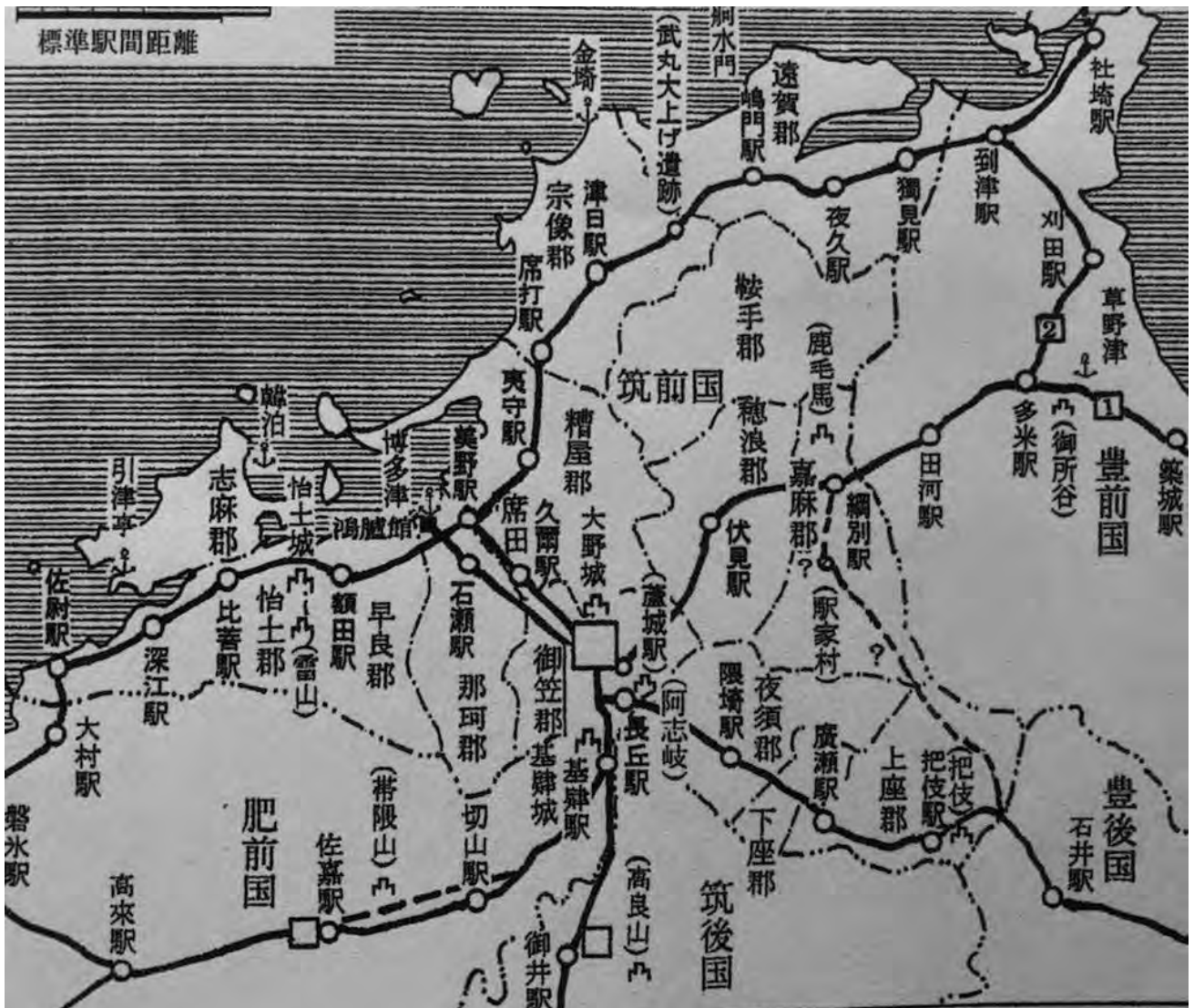
「折尾」は、町の周囲が山（尾根）に囲まれ、その尾根が折り重なっている土地という。「本城」は、源平合戦の時代に源頼朝の弟である源範頼が城（陣屋）を構えたことによる。「浅川」は、江川の一部、現在の浅川橋一帯が陸地化し流れが浅くなったことに由来する。「則松」のノリは傾斜地のことで、丘陵斜面に松原があった。「水巻」は、町内を南北に流れる曲川が蛇行していたためと言われている。「芦屋」は、遠賀川の河口にあり、かつては蘆の茂る水辺があった。「遠賀郡」は、日本書紀にある遠賀地方の古い地名は岡縣（おかのあがた）であり、遠賀川河口の港は岡の水門（おかのみなと）だった。遠賀町史では、オカがオンガに転化して郡名になったとしている。室町時代初期に一時、御牧郡（みまきぐん）と改称したが江戸時代寛文4年（1664）に再び遠賀郡に戻った。



【折尾・本城】

#### 4. 街道や海運の発達

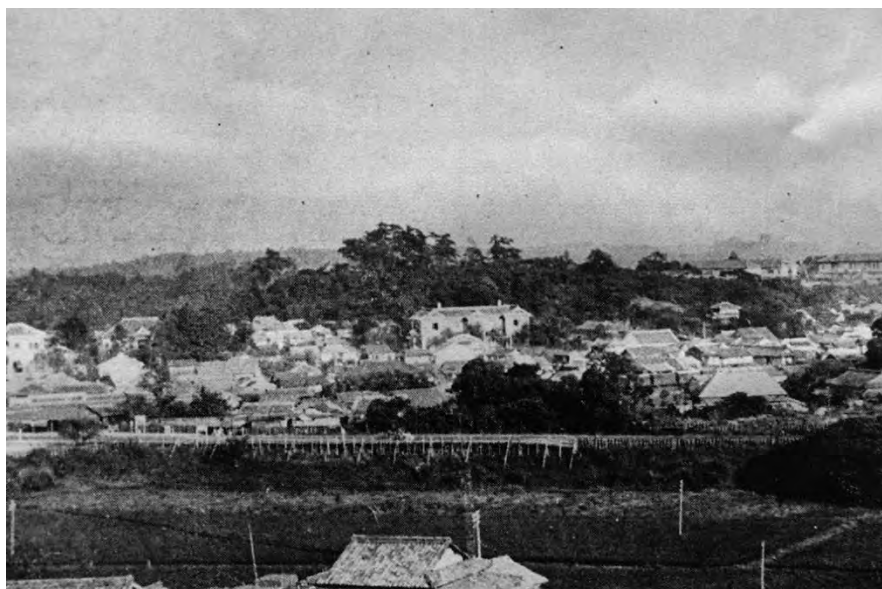
奈良、平安時代には、京から太宰府に向かう太宰府路が県北部を通過しており鳴門（遠賀町）には駅家（うまや）があった。江戸時代には、唐津街道が若松から遠賀、岡垣を通り、長崎街道から枝分かれした殿様道が折尾則松、水巻吉田、中間底井野を通過していた。特に底井野には黒田藩の陣屋が設けられていた。芦屋は、奈良、平安の時代から近代に到るまで港町として栄え、芦屋千軒、関千軒と言われたように下関と同様に栄えていた。江戸時代には遠賀川流域の四郡の年貢米が芦屋に集められ、大船に積み替えて大阪の蔵屋敷に搬送された。石炭の生産が盛んになると、輸送の拠点となった芦屋に焚石会所が設置され黒田藩が石炭の流通と品質の管理（専売）を行った。このように、芦屋は、明治中期まで遠賀郡の中心地で郡役所や警察署は芦屋にあった。しかし、折尾の発展に伴い、郡役所は明治 31 年に折尾に移転し、警察署は明治 42 年に折尾警察署が本署になった。



【筑前国の古代駅路】（「事典：日本古代の道と駅」 木下良、2009）

## 5. 町村合併の経過（明治～昭和）

明治 22 年には、折尾村、永犬丸村、則松村、本城村、陣原村が合併して洞南村になった。明治 37 年には、洞南村を折尾村に改称。明治 19 年には、八幡市に編入された。



【折尾村全景（明治 43 年）】

（右端中）東筑中学校／（左端中）折尾警察署／（手前下）九州鉄道



【明治期の折尾警察署】



【現代の折尾（折尾駅裏、堀川沿いの飲食店街）】

<参考図書>

「遠賀川流域史探訪」 林正登

「福岡県史、近代史編、福岡県地理全誌（2）」 西日本文化協会

「事典 日本古代の道と駅」 木下良

「九州文化図録、唐津街道」 遠藤順子

「福岡県の文学碑 古典編」 大石 実



## II 炭鉱と折尾

### 1. 石炭の発見と利用

日本で最初に石炭が発見されたのは 1469 年（文明元年）で、福岡県の三池郡稻荷山にて「燃える石」として発見されたと伝えられている。また、筑豊地域の石炭の発見は室町中期ごろという記録がある。ケンペルの「江戸参府旅行日記」や貝原益軒の「筑前国続風土記」によると元禄期（17 世紀）には薪に代わる燃料として利用が確認できる。

その後、製塩業への利用法が開発され瀬戸内海の塩田での利用や、コークス化したものが芦屋から博多へ送られ家庭燃料として使用される等、利用が広まっていった。

木屋瀬は大きな村あるいは町といってもよい。この人々は大へん黒く汚れて見えたが、恐らく石炭を燃やすことが、その原因かもしれなかった。

ケンペル「江戸参府旅行日記」14 章、第 2 回目の江戸参府旅行、3 月 5 日 より一部抜粋

燃石 遠賀郡、鞍手、嘉麻、穂波、宗像郡の中、所々山野にこれあり。村民是をほり取て、薪に代用ゆ。遠賀、鞍手、殊に多し。頃年糟屋郡の山にてもほる。烟多く臭悪しといへとも、よくもえて火久しくあり。水風呂のかまにたきて尤よし。民用に便あり。薪なき里に多し。是造化自然の助也。

貝原益軒「筑前国続風土記」巻之 29、土産考上 より一部抜粋

### 2. 堀川と石炭輸送

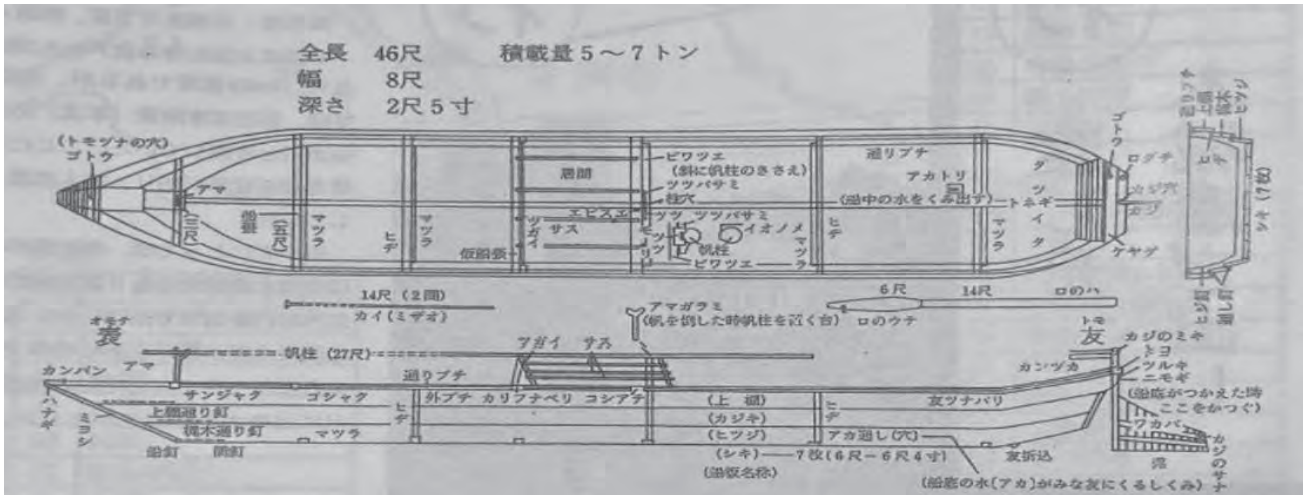
明治時代に入り官営八幡製鉄所の開設（明治 34 年）や明治政府の富国強兵策により石炭の需要が高まり、石炭の生産量は飛躍的に増大していった。筑豊地域の石炭は鉄道が敷設されるまでは、遠賀川や堀川を利用して川平太船（五平太船）で運ばれ芦屋や若松港から日本全国に輸送された。川平太船（五平太船）は最盛期には 6 千艘以上となり川筋の町を発展させるとともに石炭輸送を担った船頭の男気の強い気質が遠賀川流域に広がり川筋魂の気質を育てた。

#### 川平太舟（五平太舟）

その昔、肥前の役人・五平太なる人物が燃える石を発見し、人々はこの石炭のことを「五平太」と呼ぶようになった。そこから、川平太船のことを五平太船とも言う。川平太船は比較的水深の浅い川を航行できるように、喫水を浅くして、5～7 トンもの大量の貨物が積載できるように船底を広く平らにした舟である。

遠賀川は時期によって水量が異なることもあり、大型船の航行に適していなかった。そのため、遠賀川では石炭を中心とした貨物輸送に川平太船が多く用いられた。石炭以外には瓦や年貢米、大豆などが川平太船を使って運ばれるなど、重要な役割を果たしていた。川平太船を使った石炭等の輸送は、筑豊地域の炭鉱の発展や、堀川沿いの町の発展などに繋がった。

【田川郡赤池町草場での川艦図】



出典 1980年、福岡県緊急民族文化財分布調査

【明治33年末頃の地区別川艦数】

遠賀郡	下堀	上堀	西川	山鹿	若松	黒崎	芦屋
	五九六	四三五	三二八	三八六	八〇〇	三四〇	八八一

出典 遠賀川流域の文化誌を元に筆者作成

堀川が開通していない時代、川平太船による石炭の輸送は遠賀川と江川を通して若松港へと運んでいた。堀川の完成後は、近道である堀川から洞の海（洞海湾）への運送が中心となり、最盛期の明治31年から明治33年にかけては年間12万~13万艘となり、堀川は川平太船が列をなして行き来する状態となった。



【堀川運河・折尾長崎の1番橋付近  
明治・大正時代の堀川運河】

### 3. 折尾周辺の炭鉱の歴史について

筑豊地域は日本最大の石炭生産地であり、折尾の周辺地域にも多くの炭鉱があったが、昭和30年代の後半からエネルギー革命により閉山が進行していった。ここで、折尾周辺の炭鉱について紹介する。

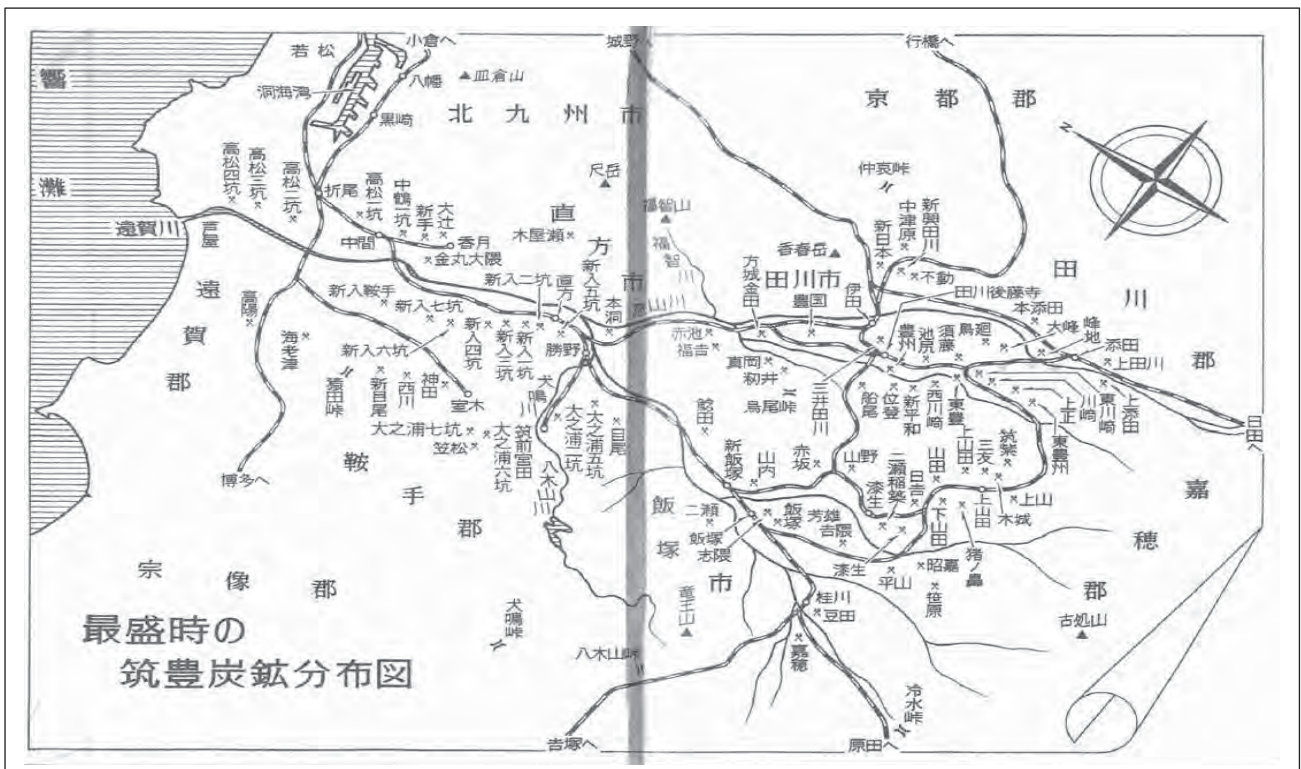
#### 高松炭鉱（遠賀郡）

1934（昭和9）年7月、日本炭礦（日産コンツェルン）が三好鉱業と大君鉱業を買収し遠賀鉱業所となり、「日炭高松」と呼ばれた。関連施設が整備され、1937（昭和12）年、日本化学工業㈱に社名変更。筑豊炭田では最大級の規模であった。日炭第一礦閉山直前の1966（昭和41）年には水巻町内には12ヶ所の炭住区があり、4,422世帯2万336人が居住していた。1964（昭和39）年の水巻町の人口が3万4174人であることから、その60%を日炭高松の炭鉱労働者が占めていた。

#### 三菱飯塚炭鉱（嘉穂郡）

1915（大正4）年に中島徳松が開坑、1936（昭和11）年に三菱鉱業と合併し、1961（昭和36）年に閉坑した。二つの巨大な巻き上げ機台座（幅13.5m 高さ12m）の遺構が残されている。巻き上げ機台座とは、炭坑の坑内（地下）に資材や人員を送ったり、掘り出した石炭を地上に搬出するトロッキ（炭車）を引っ張るためのロープを巻き上げる機械の台座である。筑豊地区でも最大級のもので、大正時代に使われていたものと伝えられている。この巻き上げ機台座は、現在、飯塚市指定有形文化財に登録されている。

【最盛時の筑豊炭鉱分布図】



出典 写真万葉録・筑豊1 人間の山

#### 4. 炭住と折尾の町

炭鉱で栄えていた折尾の街はかつて、石炭の需要増大に対応し、次第に規模の大きな会社による鉱山経営が行われるようになり、採炭現場で働く人（抗夫）が日本各地から筑豊地域に集まり、地域の人口も増大していた。また、抗夫の家族は長屋式の住宅（炭住）に住んでおり、水巻町や中間市にも多くの炭住が建てられた。明治31年には郡役所が芦屋から折尾に移転し、その後も折尾郵便局、小倉区裁判所出張所、警察署黒崎分署、折尾警察署そして福岡貯蓄銀行などが設立された。炭住に住む多くの人達が折尾の街に買い物や娯楽に訪れるようになり、その需要に応えるため、映画館や劇場、市場、飲食店、病院等が開店していた。駅前には人力車や乗合馬車が集まり、折尾駅は政治経済交通の中心地となっていた。

#### 筑豊地域と折尾の炭鉱住宅について

炭住とは、炭鉱住宅の略称であり、主に炭鉱周辺に形成された、炭鉱労働者が住んでいた家のことである。炭鉱住宅の特徴は、主に木造の長屋式の住宅で平屋が多かったが、2階建て住宅もあった。長屋と長屋の間の通路は子ども達の遊び場や、住民の交流の場として利用されていた。

昭和30年代の「エネルギー革命」を境に鉱山は次々閉山していたため、炭住は閉山後、順次解体され古い住宅は一部を残すのみとなった。

【昭和30年折尾公園の桜まつり】



#### （参考文献）

『遠賀川 流域の文化誌』香月靖晴 海鳥社

『写真万葉録・筑豊1 人間の山』上野英信・趙根在 葦書房

『江戸参府旅行日記』エンゲルベルト・ケンペル 東洋文庫

『筑前国続風土記 29 卷土産考上』貝原益軒 竹田文庫



### Ⅲ 鉄道と折尾

#### 1. 筑豊興業鉄道、九州鉄道の開通と未来の折尾駅

1895年（明治28年）に両鉄道の乗換の利便性を改善するため、現在地に2社共同の折尾駅が完成。明治24年、地方興行鉄道（筑豊本線、本城方には若松線、東水巻方福北ゆたか線）が直方から若松まで開通し、同時に九州鉄道（鹿児島本線）も遠賀川から黒崎間が開通し折尾駅は交差駅として運営を開始することとなり折尾は交通の要塞になった。新駅舎完成については、当初平成28年度中（2017年3月）を予定だったが、北口や仮駅舎整備に必要な用地の取得に時間がかかり、整備完了が当初計画に比べ約4年半遅れたことを受け、立体交差事業そのものの完成予定が令和元年度中（2020年3月）から約3年遅れの令和4年度中（2023年3月）に延期された。新駅舎の完成予定も令和2年度中（2021年3月迄）に延期されることとなった



【明治28年当時の折尾駅】



【現在の折尾駅（構内図）】



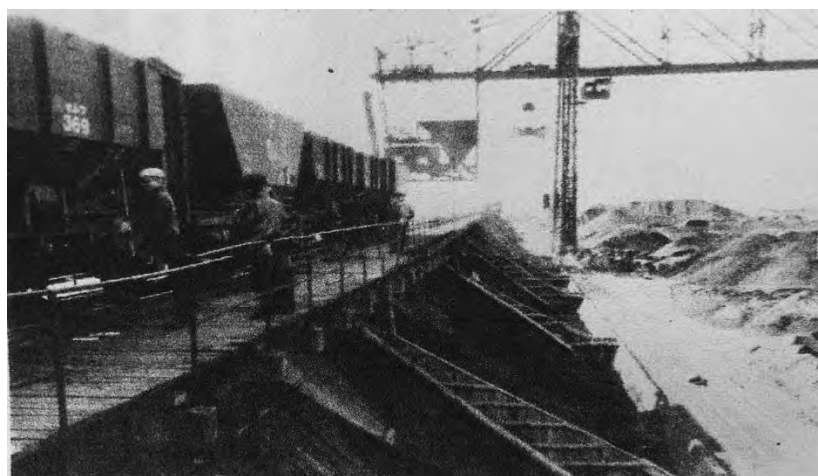
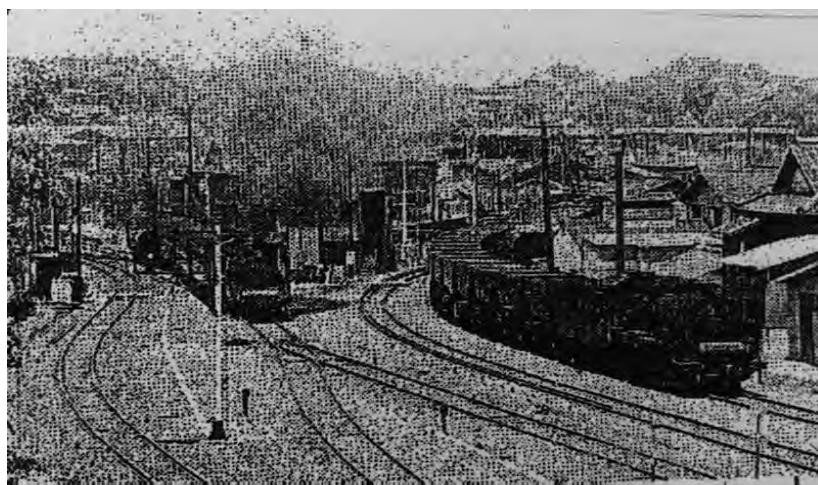
【折尾駅完成予想図】

## 2. 主目的は石炭輸送



鉄道敷設の主な目的は石炭を若松港に運ぶためであり、若松は石炭の積出港として栄え昭和30年代の荷物取扱量は若松駅が全国一位であった。また、石炭輸送のため室木線（遠賀川～室木）や活汽船（中間～香月）が敷設され、八幡の工業地帯に石炭を運ぶため折尾駅東側に筑豊線と鹿児島線を結ぶ短絡線も敷設された。水巻町の三好炭鉱（日炭高松炭鉱）と中間市の中鶴炭鉱（大正鉱業）は出炭量も多かった全国初の立体交差駅で石炭輸送の拠点となった折尾駅は炭坑節にも歌われた。

【折尾駅構内の写真：石炭輸送】



### 3. レトロで面白い折尾駅

折尾駅は日本最古の立体交差駅で、それだけでも価値があった。また、折尾駅は複雑な構造となっており探検すると楽しみがある。しかし、駅の使い勝手を良くするために再開発が現在行われている。(現在は下の線路にあった福北ゆたか線が撤去されて上に移動された。加えて大正5年建設の駅舎はレトロで気品があったし、待合室の丸い木製ベンチや赤レンガ造りの連絡道、ホームでの駅弁立ち売りなど色々見どころの多い駅であった。2007年日本経済新聞による「訪ねる価値のある駅」で全国7位にランクされた。日本経済新聞2007.4.28の訪ねる価値のある駅について、九州は4つランクインしている。駅弁の立ち売りで、有名なのは「東筑軒」のかしわ飯が有名である。このかしわ飯は大正10年からあり、100年以上愛されている。また、この会社が出している「かしわうどん」も魅力的である。

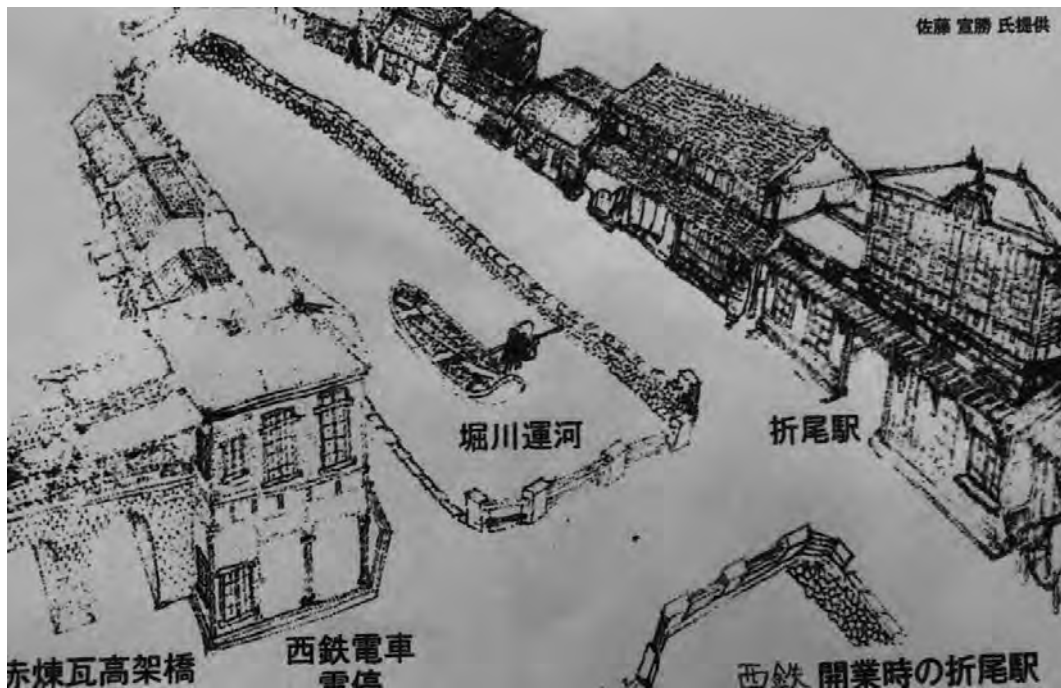


### 4. 九州電気軌道（西鉄）の開通



大正3年に黒崎～折尾間が開通。ターミナル駅で、国鉄の折尾駅と近接しており、町民や乗客の利便性はさらに向上した。平成12年に西鉄の北九州線全廃により駅としては廃止されたが、ビルは駅施設部分を除きその後も使用された。しかし、先折尾地区総合整備事業によりビルの敷地が「折尾駅南口駅前広場」の用地となったため、2010年9月ごろから解体され、一旦仮市民トイレと駐車場を含む広場になった後、北口から移転するバス乗り場などに

整備される計画となっている。この広場の照明灯の化粧材や地面の舗装材には解体時に出たアーチ橋の煉瓦を再生した再生煉瓦が使われ、かつてのアーチ橋の面影を伝えているほか、煉瓦材の破片が案内板と共にモニュメントとして置かれている。隣接のオリオンプラザもこれに続いて2020年4月に解体工事が始められる。



## 5. 交通の要衝 折尾の発展

交通の要衝となった折尾には郡役所、警察署、県土目事務所等が設置され、東筑中学（明治35年）、遠賀農学校（明治44年）折尾高等女学校（大正7年）が開校し、さらに昭和に入り九州女子大学（昭和37年）九州共立大学（昭和40年）、折尾女子経済短期大学（昭和41年）、産業医科大学（昭和52年）等の大学が開校に進み、北九州市の西端にありながら独自の発展を遂げた。折尾警察署は明治39年、芦屋分署が折尾分署と改称されて、同42年に本署に昇格した。昭和29年に福岡県警折尾警察署となった。2018年には八幡西区初国登録有形財産に認定された。



九州共立大学（昭和40年）、折尾女子経済短期大学（昭和41年）、産業医科大学（昭和52年）等の大学が開校に進み、北九州市の西端にありながら独自の発展を遂げた。折尾警察署は明治39年、芦屋分署が折尾分署と改称されて、同42年に本署に昇格した。昭和29年に福岡県警折尾警察署となった。2018年には八幡西区初国登録有形財産に認定された。



## IV 折尾雑学

### 1. 人物往来

明治、大正、昭和にかけて福岡県は石炭生産と製鉄業等の発展により人と資金が集まるところとなり、その結果、高名な実業家、芸能人、芸術家、作家を生むこととなった。折尾も産炭地で北九州工業地帯に隣接するという恵まれた環境のもと、多彩な人物が往来していった。

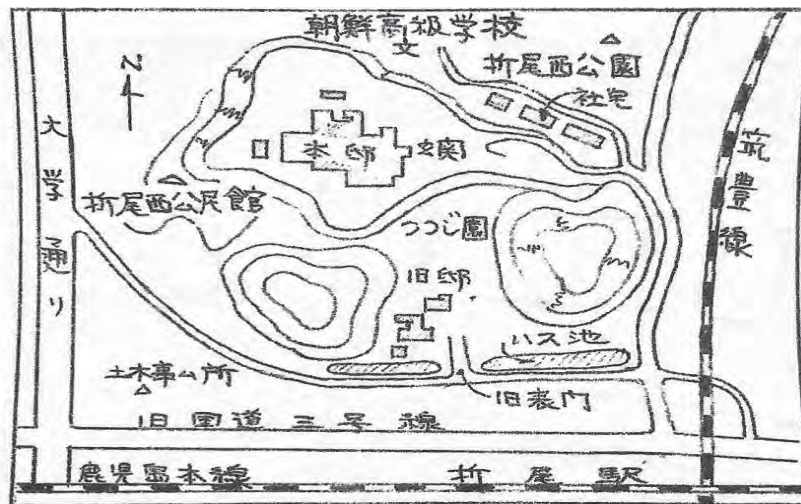
**佐藤慶太郎**：東京府立美術館を設立した若松の石炭商として有名だが、出身は折尾村本城で少年の頃は陣原の渡場で父母の営む川船相手の小店を手伝っていた。



佐藤 慶太郎

**三好徳松**：浅川村三ツ頭の小作農家に生まれ、青年期は一介の抗夫として働いた。明治 37 年以降、頃末炭鉱をはじめ地域と炭鉱を次々と買収し三好鉱業を設立した。明治 42 年に折尾駅北に本宅と本事務所を新設した。

**三好セキ**：岐阜県恵那郡本郷村の出身。家庭の事情で直方に移住し、当時鯉田炭鉱で働いていた三好徳松と知り合い、結婚した。働き者で徳松の成功を助ける一方、大正 7 年には折尾高等女学校(現、折尾高校)を設立した。



折尾移転後の三好邸（「石炭物語」紫田貞志より）

**福原軍造**：鞍手郡鞍手町出身。昭和 5 年立正大学史学科卒。昭和 18 年に折尾公園北（現在の自由が丘）の広大な土地を購入し昭和 22 年に福原学園を創立した。その後、昭和 30 年の八幡西高校の開校に始まり九州女子大学、九州共立大学、自由ヶ丘高校の開校に発展した。

**増田孝**：遠賀郡遠賀村出身。京都帝国大学経済学部卒。昭和16年にキリスト教に基づく人格教育をモットーに折尾女子学園を創設。その後折尾女子商業学校、折尾女子経済短大（折尾愛真短大）を開校した。

**高倉健**：遠賀郡中間町出身。父親の仕事が炭鉱関係であり中間町周辺で育ち、昭和20年に東筑中学に入学、ボクシング部を創設した。明治大学商学部を卒業後に東映のマキノ光雄氏に見出され俳優の道に進んだ。平成25年度の文化勲章受章。



高倉健

**仰木彬**：遠賀郡中間町出身。昭和28年東筑高校のエースで4番バッターとして甲子園に初出場。プロ野球に入り西鉄ライオンズの二塁手として活躍し、平成4年よりオリックスの監督となり、イチロー選手を見出して首位打者選手に育てた。

**佐伯泰英**：昭和17年生まれ。昭和41年日大芸術学部卒。昭和46年により4年間スペイン滞在。平成11年より時代小説を發表、『居眠り磐音江戸双紙』等のシリーズものが好評でベストセラー作家となる。実家は折尾で新聞販売店を経営。

**松尾スズキ**：昭和37年生まれ。九州産業大学芸術学部卒。演出家・俳優。平成19年映画『東京タワー、オカンとボクと時々オトン』で日本アカデミー賞最優秀脚本賞を受賞。令和元年大河ドラマ『いだてん』に落語師匠役で出演。

**平野啓一郎**：昭和50年愛知県蒲郡市生まれ。幼児の時に父を亡くし、母の実家で育てられる。東筑高校卒。京都大学法学部在住中の平成11年に『日蝕』で芥川賞受賞。

## 2. 文学作品への登場

交通の要衝である折尾は文学作品にもよく登場している。代表的なものが、『風のトンネル』『放浪記』『顔』『三たびの海峡』である。

**種田山頭火**：昭和6年12月から昭和7年4月まで熊本の山鹿を起点に、福岡、佐賀、長崎の各地を旅するが、最後は赤間から折尾まで歩き、折尾駅近くの匹田屋（疋田屋）に泊まった。折尾のまちには折尾隧道を抜けて入ったようで『風のトンネル』の俳句を詠んだ。

旅のこども犬ころを持ってゐる（ルンペン）  
けふもいちにち風邪をあるいてきた  
山ふところの水涸れて白い花  
風のトンネルぬけてすぐ乞ひはじめる  
もう葉桜となって濁れる水に

『あの山越えてー山頭火行乞記』（潮文社）より一部抜粋

林芙美子：『放浪記』に、芙美子が幼少の頃にリヤカーで行商をしながら長年生活した直方を去る時に、いつも通った遠賀川筋を懐かしみながら折尾行きの汽車に乗って新天地に向かう思い出を書いた。

間もなく、呼びに帰って来た義父と一緒に、私たち三人は、直方を引きあげて、折尾行きの汽車に乗った。毎日あの道を歩いたのだ。汽車が遠賀川の鉄橋を越すと、提にそった白い路が暮れそめていて、私の目に悲しくうつるのであった。白帆が一ツ川上へ登っている。なつかしい景色である。

『放浪記』林 芙美子 より一部抜粋

松本清張：松本清張の作品には『点と線』の香椎をはじめ県内各地が登場するが、『顔』では俳優となった殺人犯を追って刑事と目撃証人が折尾から京都まで急行「げんかい」で向かう場面がある。「げんかい」は昭和39年の東京オリンピック開催と東海道新幹線の開通により「玄海」に名称が変更された。

刑事二人と一緒に、四月二日午後二時半、京都駅で会うという手紙の指定を実行するため、前日の一日の晩、折尾駅から急行に乗った。  
二十一時四十三分発の「げんかい」である。

『顔』松本 清張 小説新潮 初出 より一部抜粋

常木蓬生ははきぎほうせい：『三たびの海峡』は太平洋戦争前後の時代に朝鮮半島出身の男性が筑豊の炭鉱で働く苦労が記されている。最初の渡海、故郷への帰還、戦後の再訪の折に、芦屋と折尾とN市（中間市）をまたぐ行動が登場する。

芦屋からアラン部落までは、船かバスかを利用する方法があった。船は雇うしかなく、私の手に負えない。バスは本数が少なく、目立つ可能性はある。私は芦屋の停留所まで歩き、バスの時間を調べた昼間はほぼ一時間に一本、三時十分の折尾行きが好都合で、それに遅れた場合は四時五分発になってしまう。（中略）私は芦屋の次の停留所で乗ることを決め、路線になっている道をたどってみることにした。左側に遠賀川の堤防が見え、右に海老津のボタ山が低く姿を見せていた。ジープが二台猛スピードで近づき、エンジン音と土埃を残して芦屋のほうに去って行った。ジープには制服のアメリカ人がサングラスをかけて乗っていた。終戦以来、芦屋で進駐軍のトラックやジープを見かける機会が多くなっていた。旧海軍の芦屋飛行場がそのまま駐留軍の拠点になるという噂も流れていた。

『三たびの海峡』 より一部抜粋

## おわりに

折尾といえば高校時代を思い出します。筑豊から八幡へ通学していた私は、筑豊本線で車窓から見えるのどかな田園風景とは一転、折尾駅に到着すると物凄い人の多さに圧倒されました。鹿児島本線へ乗り換えるため、毎日慌ただしく階段を駆け上っていたことがつい昨日のこつことのようによみがえってきます。また、今はもうなくなりましたが、堀川沿いにあったあの行列ができる食堂の200円の「特製チャンポン」を友人と食べに行くことが何よりも楽しみでした。

さて、今回、折尾学では折尾とその周辺地域の歴史を見てきました。この地は炭鉱を中心にまちが形成され、折尾の発展には炭鉱と鉄道の貢献が大いに寄与していたことが改めて分かりました。日本の産業近代化を支えた労働者が懸命に生きた姿が目の前に浮かぶように感じられました。

このような折尾地区も現在、「折尾地区総合整備事業」と銘打った駅前の再開発によりその顔を変えようとしています。昔ながらの風情は数年後には消えさることでしょう。新しい時代にむけてのまちづくりがはじまるというのに、なんだかうれしさの反面、いくばくかの寂しさも感じています。

もう昔ほどの賑わいは見られないかもしれませんが、交通の要衝としての便利さから大学・高校等の立地が進み、学生数約10,000人に上る北九州市有数の学園都市に生まれ変わっています。もっとも、多くの学生がこの地域に残らず、他郷へ巣立っていきます。悩み迷うことが多い青春時代を過ごしたこの地は、のちに振り返ると第2の故郷になるに違いありません。駅前の再開発も進み、昔と現在、未来が融合する真ただ中にあるからこそ、この地がたどってきた歴史を知り、語り継いで欲しい……。 「折尾学Ⅰ」を終えて、いっそうそのような気持ちになりました。

最後になりますが、本冊子の編集に当たって、大我俊輔先生にご講義いただき、貴重な資料を賜りました。心より感謝とお礼を申し上げます。

九州共立大学 経済学部 地域創造学科  
尾上 百合加

令和2年度 八幡西区役所・折尾商連・九州共立大学 地域連携事業

# 折尾学 I

---

発行 令和3年2月

山田研究室・尾上研究室

〒807-8585 北九州市八幡西区自由ヶ丘1-8

TEL : 093-693-3403

E-mail : y-akira@kyukyo-u.ac.jp



九州共立大学  
KYUSHU KYORITSU UNIVERSITY