

2007年3月3日掲載 1回目

語源 古代の大きな干潟

筑豊地域の魅力を地元の識者に語ってもらう「ふるさと散歩道」のコーナー。その第二弾として「遠賀川編」を始めます。筆者は、国土交通省遠賀川河川事務所長の松木洋忠さん。歴史をひもときながらユニークな視点を交え、遠賀川の歩みやさまざまな魅力を紹介します。



遠賀川はなぜ「オンガ」なのでしょう。

今から六千年の昔、地球全体が暖かく、日本付近の海面は、現在よりも五～六メートル高くなっていました。福岡県北部では、海が大きく陸に入り込み、いくつもの内湾を形成していました。現在の博多、宗像、行橋なども当時は海の底です。

地球が寒冷化すると、海岸線は次第に後退していきます。また、川の運ぶ土砂によって、海は埋められていきます。特に河口に砂丘が発達する河川では、内湾が広大な潟湖になり、やがて干潟に変わっていきます。

このような過去を持つ土地は、日本海側の大河川に多く見られますが、そこにはある共通点が見られます。干潟の「カタ」にちなんだ地名です。県外には象潟（キサカ（・）タ（・）＝秋田県）、酒田（サカ（・）タ（・）＝山形県）、高田（タカ（・）タ（・）＝新潟県）、三方（ミカ（・）タ（・）＝福井県）などがあり、福岡県には博多や宗像、苅田の地名があります。

遠賀川にも「カタ」の地名が、七一二年に編さんされた古事記の中にありました。神武東征の途中で遠賀川河口に立ち寄るところで「竺紫（つくし）の岡田宮（オカダ（・）ノミヤ）に一年坐（いま）しき」としているのです。

遠賀川河口は、神話時代の国内最大規模の干潟であり、漁労採集や土器文化の中心地でした。その特別な土地を「大きな干潟＝オオカタ」と呼び、やがて「オカダ」「オカ」「オカガ」「オンガ」と変化していったのでしょう。

「遠賀」の語源は「大きな干潟」です。

× ×

▼松木洋忠さん

国土交通省遠賀川河川事務所（直方市）に所長として赴任し、間もなく二年になります。“土木屋”であるわたしは、遠賀川流域の地域づくりをお手伝いするために、流域を歩き回って、川や街を眺め、川にまつわる歴史を訪ねています。すると、さまざまな疑問がわき、気づくこともいろいろとあります。今回、機会をいただいたので、流域のあちらこちらで、

わたしが考えたことをつづってみたいと思います。 一九六七年生まれ、北九州市出身。

3月10日 2回目

文献 魏志倭人伝に残る記録

遠賀川が文献に初めて登場したのはいつでしょう。それを「魏志倭人伝」の約二千字の中とする考え方があります。

魏志倭人伝は、三世紀の中国を伝える歴史書である「三国志」の一部。黄河流域の「魏」、長江下流の「呉」、長江上流の「蜀」が分立していた時代です。うち「魏」書の東方辺境の記録として、朝鮮半島で鉄を生産し、鉄を求めて倭人と交易していたとあります。この倭人の国が邪馬台国です。

魏志倭人伝によると、邪馬台国は対馬海峡を越えた黄河の魏の勢力圏の南限であり、さらに南の狗奴（くぬ）国と戦争状態にありました。狗奴国は、魏と敵対する呉の勢力圏の北限だったのでしょうか。また邪馬台国の先には、東に海を渡って倭人国があり、さらに遠方海上の国も記されています。それぞれ、瀬戸内海周辺や太平洋の島々のことでしょうか。

さて、邪馬台国へは朝鮮半島から対馬、壱岐から海を渡り、末盧（まつら）、伊都、奴（な）、不彌（ふみ）、投馬の国々を陸行、水行してたどりつきます。それぞれ、鉄製農具によるかんがい適地と考えられますが、遠賀川式土器の遠賀川下流域、立岩遺跡（飯塚市）の栄えた上流域も、その一つと考えられます。

その間の水行とは、遠賀川を上流に進むことでしょうか。さらに山を越えて邪馬台国に着きます。であれば、遠賀川には当時から上下流の交流があったことになりそうです。ただし、十日、二十日という時間がかかりました。

いずれにしても、当時の遠賀川は池や沼が続き、葦（あし）の茂る広大な湿地であったため、小船や徒歩での移動はあまり容易ではなかったのだと考えられます。遠賀川は、上下流をつなぎ、また隔ててもいたのでしょう。（国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠）

4月7日 3回目

腰掛石 上流で航海の安全祈願

川渡り神幸祭で有名な風治八幡神社（田川市魚町）の参道脇に小さな岩があります。ここには、神功皇后が腰掛けて玄界灘の風が治まるのを祈ったという伝説があります。なぜ、海から遠く離れた上流の彦山川で航海の安全を祈願したのでしょうか。

神功皇后は、古墳時代に朝鮮半島へ出兵した人とされています。香椎宮（福岡市東区）をはじめ北部九州の各地に伝説が残されていますが、その実在は定かではありません。し

かしながら、好太王の碑などによれば、四―五世紀に、倭国（わこく）の軍勢が海峡を渡っていたのは事実のようです。

時代は下って六世紀、後に大和政権が編さんした日本書紀によれば、政権直轄地である屯倉（みやけ）が遠賀川周辺に置かれています。その場所はどこか分かりませんが、安定した水源に恵まれた稲作に適した土地であったに違いありません。我鹿（あか）、桑原、鎌、穂波の屯倉は、それぞれ今川、彦山川、遠賀川（嘉麻川）、穂波川の上流域と考えられます。さらに収穫された穀物は、博多湾の那津に運んだとされています。

神功皇后伝説と日本書紀の記述を合わせて考えると、古墳時代の遠賀川上流の稲作地域は、朝鮮半島へ渡る軍隊の出発地であったと想像できます。倭国の軍隊は、遠賀川上流域を西へ進みながら、この地で兵と食糧を集め、峠を越えて博多湾から船に乗って行きました。また、帰ってきたときには、この地で軍を解いたのです。

この行軍ルートの記憶が、神代の伝説となって遠賀川上流域に残されています。神功皇后が旅駕（りよが）を止めた石坂峠岩嶽稻荷（赤村）、帰国した軍隊が解散した大分八幡（飯塚市）、宇美で生まれた応神天皇が運ばれたショウケ越え…。対馬海峡の嵐を鎮めた風治八幡をはじめ、点在するいくつかの腰掛石も当時の記憶を今に伝えています。

（国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠）

4月14日 4回目

古墳 馬を育てる文化伝え

遠賀川は、江戸時代の初めまで御（お）牧（まき）川とも呼ばれていました。馬の牧場が多かったからとされています。なぜ、遠賀川で牧場なのでしょう。

古墳時代には、遠賀川流域では下流から上流まで多くの古墳が造られました。中でも島津丸山古墳（遠賀町）、沖出古墳（嘉麻市）、位登古墳（田川市）などは、石塚山古墳（苅田町）とともに三―四世紀の最も古い時代の前方後円墳とされています。古墳時代には北部九州が一つの文化的な中心地であったことをうかがわせます。

ところが、古墳時代後期の六世紀になると、古墳が上流域に集まります。馬具などの馬にまつわる副葬品も出土します。猫迫一号墳（田川市）の馬の埴輪（はにわ）は国内最古級とされていますし、目尾（しよかのお）釜跡（飯塚市）の写実性には驚かされます。古墳時代後期には馬を育てる文化が伝わり、遠賀川上流域に根づいていたのです。

では、何のための馬か。それは朝鮮半島へ送り出すためです。六世紀以降、大和政権は百済と盛んに交流しており、仏像や経典が伝わる代わりに、兵、馬、舟を盛んに百済に送っています。朝鮮半島に近い遠賀川流域は、馬や舟の主要な生産地だったに違いありません。

その様子を今に伝えるのが、竹原古墳（宮若市）の装飾壁画です。壁画には、馬を引いた人物と舟、波などが鮮やかに描かれています。その意味はさまざまに解釈されています

が、時代背景を考えれば「多くの馬を舟に載せて朝鮮半島に送り出す有力氏族の長」をたたえるものと思われます。

古墳時代の遠賀川流域は、馬の生産地でした。その名残が御牧川の古名であり、御牧大橋（水巻町－遠賀町）の名にも残されているのです。（国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠）

4月28日 5回目

烽火 急を告げる軍事通信

鳥尾峠のすぐ北に日王山（ひのおざん）があり「日の尾根の山」とも書きます。九州の「ヒ」や「ホ」がつく山には古代の烽火（のろし）伝説が多く、日王山の山頂にも烽火台が再現されています。この烽火は、どこからどこへ何を伝えるのでしょうか。

古代の倭国には、国防上の緊急事態がありました。六六三年の白村江の戦いです。滅亡した百済を再興すべく、大和政権が朝鮮半島に軍を送ったのですが、大敗し、逆に唐、新羅が攻めてくるかもしれないという存亡の危機に直面したのです。慌てた大和政権は、防人と烽火を置き、水城・大野城、長門城を築いて国防を固めたと日本書紀は伝えています。

であれば烽火は、水城・大野城まで敵が攻めてきたときに、長門城や大和に通じる瀬戸内まで急を告げる軍事通信です。その伝達ルートは、制海権を失った玄界灘を避けなければなりません。火や煙が見える範囲でつながる高い山を選んで烽火台を造る必要もあります。そこで、遠賀川上流域の中心に位置する日王山が重要になります。

遠賀川周辺の地形で烽火通信のルートを最短距離で設計すれば、日王山を経由することになるのです。日王山は流域のほぼ中央に位置し、西の三郡山からおよそ二十キロ、東の大坂山からおよそ十二キロ、双方への見通しがよく利きます。こうして日王山を使うことで、ルートが完成するのです。水城・大野城－三郡山－日王山－大坂山－高城山（苅田町）－瀬戸内海。さらに戸上山－火の山－長門城へと達します。

古代の烽火台は残っていませんが、それぞれの山には朝鮮式山城とも言われる古代の神籠石（こうごいし）遺跡があります。三郡山の大野城、日王山の鹿毛馬、大坂山の御所ヶ谷。烽火台を守るための拠点として防人が配置されていたのでしょうか。（国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠）



第四回（十四日付）の文中、御牧の読み方は「みまき」、目尾は「しゃかのお」でした。

5月12日 6回目

馬の道 瀬戸内海まで情報伝達

玄界灘から上陸してきた「唐軍来襲」の第一報は、前回の第五回（四月二十八日付筑豊ワイド面）で紹介した烽火（のろし）通信で、水城・大野城から瀬戸内海に達し、長門城や大和・近江へ伝えられます。しかし烽火通信では、敵軍の規模や装備など詳しい情報の伝達はできません。情報を運ぶためには、防人（さきもり）の伝令が必要になります。

伝令は、当時の最も早い陸上移動手段であり、遠賀川流域に放牧されていた馬が使われました。大野城を出発した伝令は、一刻も早く日王山と大坂山の烽火台に情報を伝えつつ、瀬戸内海を目指します。早馬が最短時間で駆け抜けるためには、なるべく低い峠を抜けながら、大きな川や湿地帯を避けたルートが選ばれました。これが、烽火通信を追いかける「馬の道」です。

水城・大野城を発した「馬の道」は、三郡山を南から迂回する米ノ山峠を越えます。そこから山口川、穂波川を駆け下って嘉麻川を渡り、日王山の鹿毛馬峠に至ります。さらに中元寺川、彦山川を渡って金辺川を上り、大坂山の七曲峠と高城山の京都峠を抜けて、殿川河口から船に乗り継ぎます。それぞれの峠は、現在も幹線道路として利用されています。ルート上には馬の地名が多くあります。馬敷や鹿毛馬（飯塚市）、馬場（苅田町）などは、「馬の道」の名残なのではないでしょうか。

重要情報を運ぶ伝令が、「馬の道」を駆け通せば、水城・大野城から瀬戸内海まで最短でおよそ四時間です。その間に伝令の乗る船を整えておかなければなりません。烽火通信の伝えた情報で重要なのは、「敵襲」よりも、もっと単純な「出港準備」の命令であったのかもしれません。

（国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠）

5月26日 7回目

神籠石 日本最初の「道の駅」

鹿毛馬（かけのうま）の神籠石（こうごいし）は、千八百個の花崗（かこう）岩の切り石を並べた、周囲約二キロの石の輪で、古代の山城とされています。他に比べて標高も低く面積も狭いため、籠城（ろうじょう）に備えるような機能があったとは考えられません。なぜ、この地でこのような土木事業が行われたのでしょうか。

「馬の道」を幹線道路としてみれば、鹿毛馬にはもう一つの役割があったと考えられます。中継施設としての機能です。水城・大野城から殿川湊まで約六十キロ、伝令が一頭の馬で走り切るには遠すぎます。また伝令にも休憩が必要です。中間点にある鹿毛馬は、馬を交換する場所であり、トイレであり、水飲み場だったのです。今でいう「道の駅」にあたります。

実は、白村江の敗戦の後、倭国（わこく）はにわかにな国号を「日本」に改めています。その新生日本が最優先に整備したのが、本土決戦のための城であり、烽火（のろし）通信

であり、「馬の道」でした。「馬の道」の休憩施設として築造された鹿毛馬の神籠石は、実は日本最初の「道の駅」だったのです。

八世紀になると東アジアに平和が訪れ、平城京には天平文化が花開きます。その陰で、防衛施設である「馬の道」や「神籠石」は忘れられていきました。しかしそのおかげで、鹿毛馬の神籠石は、それから千三百年を超えて、両生類や昆虫を育ててきました。これからの神籠石を考えると、そのものを文化財として保存することも大切ですが、生物の生息環境を保全し、歴史と生態系を学ぶ場として活用することも重要です。

鹿毛馬の神籠石を、これからの千年も、静かに、確かに守っていききたいものです。

(国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠)

6月2日 8回目

貝塚 標高10メートル線以上に並ぶ

貝塚とは、昔の人が食べた貝の殻などのごみ捨て場で、長い年月をかけて堆積（たいせき）したものです。遠賀川の下流域には、縄文時代の貝塚が多くあります。しかし、みな現在の標高一〇メートルの線以上に並んでいます。なぜこの高さなのでしょう。それは、土地のでき方に秘密があります。

今からおよそ二万年前、地球の両極に大氷河が発達し、海面は現在よりも百メートルほど低くなっていました。当時の遠賀川は、対馬海峡に注ぐ約四百キロの大河川で、上流域にあたる現在の遠賀川は、深い大峡谷でした。それが六千年前には、地球が温暖化し海面が現在より五―六メートル高くなり、古遠賀湾が形成されます。その後、海面が下がるにつれ、遠賀川の洪水のたびに、土砂が大峡谷を埋めていきます。

つまり、遠賀川下流の平野は六千年の間に遠賀川が運んだ土砂でできています。対照的に、おおむね標高一〇メートル以上は遠賀川が作った地面ではありません。この土地は、洪水被害を受けたことがありません。洪水被害がないから、貝殻を捨てる集落が長い間維持され、貝塚が発達したのです。

一方、垣生（中間市）や天神橋（直方市）などの縄文遺跡は、川底から発見されます。氷河期峡谷にあった集落が、遠賀川の洪水で埋められたものです。海に近い集落でも、洪水を受けない高さでないと貝塚にはなれなかったのです。

現在でも、標高一〇メートル以上の土地が一番安全な場所です。地盤がしっかりしているところが多く、洪水は心配ありません。一番安全な場所には、古い神社や学校など、地域の大切な施設が置かれ、災害時の避難場所にもなっていました。（国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠）

6月9日 9回目

生活様式 下流域で「半農半漁」

縄文時代の貝塚は、古遠賀湾周辺に広く分布しますが、弥生時代の貝塚は、なぜか中間市と水巻町に集中しています。人々は、ここでだけ、貝殻を捨て続けたのです。

縄文時代の内湾は、海面が下がるにつれ陸地化していきましたが、陸地になりやすい場所があります。一つは、川の流れ込む場所です。川は、海に入って流れが弱くなると、運んできた土砂をその近くに置いていくのです。もう一つは、浅い海の風下です。水深十メートルくらいまでの海底では、砂が行ったり来たりしながら、風による波の方向に寄せられていきます。

古遠賀湾は次第に小さくなり、遠賀川に埋められながら、冬の季節風の吹き付ける南東側から陸地化していきました。海水面が現在の高さになった弥生時代には、中間市から水巻町にかけて広大な砂浜となりました。ここに弥生時代の貝塚があります。

このころの人々は、水田の水を引きやすいところに集落を造ります。洪水の心配のない小河川の流域が最も安全な場所ですが、遠賀干潟に近い微高地にも集落を造りました。低湿地では、真水でお米を育てつつ、近くの砂浜で貝や魚を捕る生活を送っていました。先頃発掘された木屋瀬田遺跡の自然流路と土器、石器、木器、そしてみ跡もそのような生活を伝えているのでしょう。

遠賀川下流は、遠賀川式土器に代表される、弥生文化の幕が開いたところです。ここで半農半漁の生活スタイルが、土器とともに全国に伝わっていきました。「漁」の訓読みが「すなどり」とされるのも、当時のこの地の漁法に由来するのかもしれませんが。

(国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠)

6月16日 10回目

2つの河口 洞海湾に抜ける河川

遠賀川から洞海湾に抜ける小さな川があります。江川という名の不思議な川です。この川はかつて遠賀川（本流）の一部でした。

遠賀川の運ぶ土砂は、芦屋から玄界灘に出たから浅い沿岸域を漂います。そして、季節風に吹き寄せられて砂丘が発達します。しかし砂丘は大きくなりすぎると、遠賀川の河口をふさごうとします。現在では、導流堤などによって河口が狭くなるのを防いでいますが、古代から中世にかけて遠賀川の河口は狭くなったり、ときには閉まったり、また大洪水で大きく開いたりしていました。

遠賀川の河口が狭くなると、河川の水位は海面よりも高くなりますが、その時、水のはけ口となったのが江川です。江川を流れる水は、洞海湾を経て、響灘に注ぎます。そのおかげで江川の川筋が長く維持されてきました。遠賀川の水が流れてこなかったら、山の狭間の江川は砂で埋まっていたでしょう。

なお洞海とは「くきのうみ」とも読みますが、「くき」とは水を通す狭いところという意味です。本来、洞海は、江川のことを指していた地名です。

こうして二つの河口をもつ遠賀川の河道が定まり、その周辺には稲作の適地が開けました。十世紀の和名類聚抄には、内浦・恒前・山鹿・木夜・埴生・宗像の六郷の名前が見えます。これらのまとまりが遠賀郡であり、遠賀郡の東の端が筑前と豊前の国境となりました。

現在は遠賀川の河口は芦屋に固定され、なみかけ大橋が架けられていますが、江川が遠賀川だったことを考えれば、遠賀川の最下流の橋は若戸大橋なのです。（国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠）

6月23日 11回目

いかだルート 新河道掘り木材搬出

下流に遠賀郡が置かれたころ、上流域には田河郡、嘉麻郡、穂浪郡、鞍手郡がありました。それぞれ彦山川、遠賀川（嘉麻川）、穂波川、犬鳴川を中心とした地域です。うち犬鳴川の鞍手郡は、古墳時代には、独立した盆地でした。

今の犬鳴川は、直方市植木で遠賀川と合流していますが、宮若市龍徳付近では左右に山が迫り、基礎岩盤も浅くなっています。かつて、遠賀川全体の河床が低かったころには、犬鳴川は山を避けてより低い方向へ向かい、勝野（小竹町）で遠賀川に合流していました。

流域は、稲作と放牧の適地として栄えましたが、海から遠いのが難点です。宮若市にある竹原古墳の装飾壁画に描かれた馬と舟は、朝鮮半島との交流を示すものですが、盆地の北の出口、長谷川の船着き場だった新北から船出していったのでしょうか。万葉集の「熱田津（にぎたつ）に船乗りせむと月待てば潮もかなひぬ今は傍（こ）ぎ出でな」とは、新北を見下ろす剣岳山頂で大潮を待っていた情景なのでしょう。

さて犬鳴川が現在のように植木に向うのは江戸の慶長年間です。筑前に入国した黒田長政は、福岡築城や造船などのために、犬鳴川源流からも大量の木材を伐り出しています。一七〇三（元禄十六）年、儒学者・貝原益軒は、筑前国続風土記の中で「むかし美材多く麻のごとく立て、白昼といへども闇かりしが、今は材木すくなし」としています。

木材搬出のため、水深の浅かった旧河道を避け、より距離の短い新たな河道を掘り通したのです。犬鳴川新河道と芦屋河口をしゅんせつし、福岡までのいかだルートが完成しました。なお、このときの工事の記憶が「鶴田の舞鶴口より龍徳塔ノ峰山下を掘り通し」という口伝として、粥田橋改築記念碑（宮若市）に刻まれています。（国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠）

7月7日 12回目

治水 江戸期に抜本的工事

徳川家康は、江戸湾に流れ込んでいた利根川を銚子方向に付け替える「利根川の東遷」を、文禄三（一五九四）年から始めています。洪水被害を軽減し、新田開発を行う抜本的な治水事業です。家康に従軍していた黒田長政は、関ヶ原の後、この手法をまねて「遠賀川の東遷」に取り組みました。

それは「慶長の遠賀川治水大計」と呼ばれています。これは芦屋、埴生、南良津、その外の川筋を、築堤、開削、しゅんせつするという大がかりなもので、慶長十八（一六一三）年に始まり、寛永五（一六二八）年に完成しています。

大計は、十二工区からなりますが、この中の「はふうらの山堀切」と「そこの山の堀切」の二つが注目されます。これは、水の流れのなかった山を堀切って、遠賀川本川の転流させようとしたものです。現在の中島（なかのしま）（中間市）の西水道にあたります。ただし、洪水対策としては河道断面が小さすぎたため、洪水被害を防ぐことはできませんでした。そのため万治三（一六六〇）年には、東水道が増設されました。その結果、中島が島になったのです。

一連の工事が完成したことにより、遠賀川下流の河道がまっすぐになり、河床が低下しました。その結果、遠賀川西側（鞍手町、中間市の西部、遠賀町）の土地の排水がよくなって、一帯が大穀倉地帯に生まれかわりました。

もう一つ、底井野（そこの）（中間市）から新川を掘って、洪水の一部を洞海湾に導く「堀川分水計画」がありました。工事は元和七（一六二一）年に始まりましたが、吉田（水巻町）の硬い砂岩層に阻まれて失敗。二年後に長政が病没すると中止されてしまいました。現在の折尾駅から南下するJR筑豊線は、この時のルートを利用しています。

（国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠）

7月21日 13回目

内堀 藩主を守る輪中堤

黒田長政が死去してから、隆政が支藩・東蓮寺（とおれんじ）藩を直方の地に建てました。この場所選定にも遠賀川が重要な役割を果たしています。

筑前国続風土記によれば、寛永三（一六二六）年、東蓮寺が藩屋敷の建設地に選ばれました。当時は、豊前方面からの攻撃を想定した防御機能が重視されていました。このため、まず藩屋敷を家臣や住民の住居が取り囲み、その周囲は土塁がめぐらされました。遠賀川の洪水に備える輪中（わじゅう）堤（てい）でもあったのです。その外側に内堀として遠賀川の河道が掘られました。さらに、分離された彦山川が外堀になっています。中津城と福岡城の水城を築いた黒田家臣らのこだわりが感じられます。

しかし、内堀は長くは維持できませんでした。遠賀川は、彦山川に比べて流域面積が広く、土砂を運ぶ量が多いためです。せつかく掘った遠賀川の河道は埋められ、河床が彦山

川に比べ高くなってしまいます。堅固な導流堤もなく、遠賀川は彦山川の方に流れこんでしまいます。いつごろかは明確ではありませんが、遠賀川と彦山川の合流点は、今日の出橋付近から水辺館付近に移動し、内堀だった遠賀川の流れは、土塁から離れていったのです。享保五（一七二〇）年に描かれた絵図「直方惣郭図」には、川の移動によってできた地域が「古川跡」と「元中島」として記録されています。

ところで、この絵図にも記されている長崎街道は、元文元（一七三六）年、市街地を通過するルートに変更されました。それ以前住民らは、彦山川と遠賀川が合流する湿地を避け、流量の少ない上流で川を渡っていました。ルート変更したころには、下流の河川改修の効果で、河床と水位が下がり、日の出橋付近でも渡し場を造ることができるようになっていたのです。（国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠）

7月28日 14回目

享保の大飢饉と堀川運河 掘削事業54年に及ぶ

飢饉（ききん）が川を掘らせた、と言うと意外ですが、大土木事業にはきっかけがありました。

一七三二（享保十七）年、西日本一帯を大飢饉が襲いました。福岡藩では四人に一人が餓死したとされています。藩は深刻な危機に直面しました。これを克服するため、藩は一層の領内開発と食糧増産に取り組みます。遠賀、鞍手、嘉摩、穂波の遠賀川流域四郡の大開発に着手しますが、その最も困難な事業が堀川の開削でした。

大開発はまず、洞海湾の干拓から始められました。そのかんがい用水は遠賀川から苗代谷トンネルで引く計画です。干拓は進められましたが、用水トンネルは、元和の堀川分水と同じく失敗します。さらに、米の積み出し地となる若松港も修復しました。しかし、水がない。ここでもう一度挑戦したのが、遠賀川から水を引く堀川の掘削事業です。

五一（寛延四）年の試験掘削に始まる工事は、五七（宝暦七）年には吉田の山を掘り抜き、六二（同十二）年に遠賀川に達します。早速通水しますが、遠賀川の洪水に直撃され、堀川周辺は惨憺（さんたん）たる水害を被りました。そのため、翌年には堀川が延伸され、岩盤を加工した惣社山の唐戸から取水が行われるようになりました。

完成した堀川は、水量不足に悩まされ続けます。福岡藩は安定取水のため、中島に西井手と東井手を設けますが、洪水時に上流の水害を増大させてしまいました。そのため一八〇四（文化元）年、さらに上流の寿命に唐戸を新設し、堀川を再延伸しています。こうして、五十四年に及ぶ大事業の末、全長約十二キロの堀川が完成しました。また、堀川は上流の米を運ぶ五平太舟の航路でもありました。水・米・人を運ぶ大動脈であり、後には筑豊炭田の石炭も運び、遠賀川流域全体の経済を支えました。堀川は流域のかけがえのない財産として今に残されています。

(国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠)

8月4日 15回目

河川整備のモデル 遠賀川らしい川づくり

明治となったころ、遠賀川は筑豊炭田の時代を迎えます。一九〇六（明治三十九）年には、遠賀川補修事務所（河川事務所の前身）が設置され、直方、芦屋、飯塚、金田での改修工事が順次着工されました。当時の目的は、炭鉱経営を支援することであり、大規模に築堤や掘削を行いました。戦後は、一九五三（昭和二十八）年の植木破堤の大災害を経験し、洪水を安全に流すための河川改修を進めてきました。

今では、河川整備は「治水と利水と環境」を目的に行われるようになってきました。その一つとして遠賀川（直方市）では、安全安心、生きもの、にぎわいをテーマに、緩傾斜の河岸整備を行っています。

実はこの川づくりは十年の時間がかかっています。始まりは一九九六（平成八）年、地域住民が川づくりの勉強を始め、河川事務所とも議論を戦わせながら、次世代のために「ふるさと地域や川がこんなだったらいいな」という「夢」を描きました。そして今、行政の協力や学者の知恵を得て、「夢」が形になろうとしています。

これは単なる土木工事ではなく、これからの川づくりのモデルです。川は、これまでの自然の営みと人間の生活の産物です。同時にこれからも人間や生きものの生活の舞台でもあります。地域の過去と現在を冷静に見て、将来の川・まち・自然とのつきあい方が形づくられていく。そのお手伝いこそ“土木屋”の仕事です。

遠賀川では、日本史そのものとも言える古代から炭鉱時代までの歴史を踏まえ、次世代に残すべき、居心地のいい、安らぎと愛着のある川づくりに挑戦していきます。流域のみなさんには、遠賀川を眺め、ともに夢を描くことをお願いして、連載を終わらせていただきます。ありがとうございました。（国土交通省遠賀川河川事務所長・松木洋忠）

＝おわり

かわすじ今日談

2007年10月14日掲載

貴重な「本音の文化」 松木洋忠・国交省遠賀川河川事務所長に聞く

地方で仕事をする官僚が地元から「長く居続けてほしい」と期待され、本省へ要望まで出るケースは珍しい。国土交通省遠賀川河川事務所の松木洋忠所長（40）がその人。北九州市出身、九大卒。「川づくり」の仕事ぶりと、筑豊の歴史風土を学ぶ中で地域づくりにも積極的にかかわる姿勢がファンを広げた。だが、惜しいかな。今月十六日付で九州地方整備局（福岡市）の河川部河川調査官へ転勤する。遠賀川は引き続き担当するが、離任前に二年六カ月を過ごした筑豊への思いを聞いた。

－筑豊に抱いていた印象は？

「来る前に『遠賀川は難しい』と聞かされてました。確かに、遠賀川流域の方は本音をはっきり言う。でも、これは単刀直入に議論でき、分かり合えるという良さです。そんな住民の皆さんとの議論の成果が、私たちの川づくりの仕事でいうと、例えば直方市の遠賀川河岸です。一見しただけでは、分かりにくいでしょうが、水際から緩やかに上る傾斜になり、人間が自然と川に近づける設計になってます。議論を投げかける直方の方々がいて、こうした形になるんですよ。私が来る前の一九九六年からやっていた『夢プラン方式』と呼んでます」

－本音だけに調整が大変では？

「大変です。でも、うちの事務所員は鍛えられたプロですから（笑）。今、空港や道路の計画で『パブリック・インボルブメント』（住民との合意形成のための意見交換などの取り組み）が各地で行われてますが、決裂する例があります。また住民が何も言わず黙ったままということも。しかし、お互いが本音をしゃべれば、どんな地域にしたいかのイメージを共有できる。その点、夢プラン方式は今後、全国で流行（はや）ると思いますね」

－飯塚市で建設が進む芳（よし）雄（お）橋では、どんな住民意見の反映が？

「来年十二月に完成予定ですが、橋の中央部から中之島に降りられる階段施設を上下流の双方に造ることにしました。実は、こうした施設は、（増水時に）水が駆け上がる恐れがあるからと上流側にはつけちゃいけない決まりになっていて、私が来るまでは下流側だけだったんです。でも地元の皆さんの『両方に降りたい』という要望があったので、設計上の工夫を重ねて対応しました。芳雄橋はスレンダーな石造りの美しい橋。変わりますよ、飯塚の印象は」

－どんな変化が？

「これまで遠賀川に背中を向けていた街の顔が川に向きます。市民の皆さんが、そこに水があり生き物がいることに気付くでしょう。私は川を見ながら食事できるレストランができると確信してるんですよ。そして今は（制度上）無理なんです。例えば中之島にお菓子を食べられる店を置くようなことも、制度の許す範囲でなんとかできないかと勉強中です」

－筑豊にはどんな可能性が？

「筑豊は全体から見たとき、福岡、北九州市の中間に位置し、両空港にも近い。これに国道201号バイパスでつながり、さらに将来、両空港と筑豊が鉄道で接続するようにな

れば、人口集積度が高まり、全国的にもこんな交通アクセスの良いところはないということになります。観光飯塚の火も盛り上げたい。芳雄橋が完成すれば、旧伊藤伝右衛門邸、嘉穂劇場とともに観光エリアとしてのまとまりもできる。また、ここには万葉集ゆかりの地が各地にある。九州一円をにらみ、飯塚が拠点となる九州の観光ネットワークをつくることができればいいと思いますね」

－そのためには何を大事に？

「やはり本音で意見し合う文化です。ここでは本当に勉強させてもらいました。個人的には、次世代の民主主義がどう在るべきかの実験場かもしれないと思っているんですよ」

(聞き手は筑豊総局長・上別府保慶)