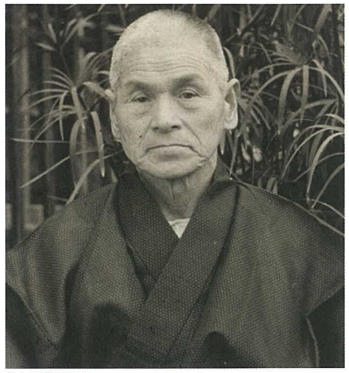
山本作兵衛と ユネスコ・世界記憶遺産

ユネスコ・世界記憶遺産

ユネスコ（国際連合教育科学文化機関）が主催する三大遺産事業の１つで、1992 年にスタート。書物や絵画、地図、音楽、映画など、人類が長い間後世に伝える価値があるものを保護・活用していくための制度で、日本からは「山本作兵衛コレクション」が 2011 年に初めて登録されました。

山本作兵衛（1892～1984）

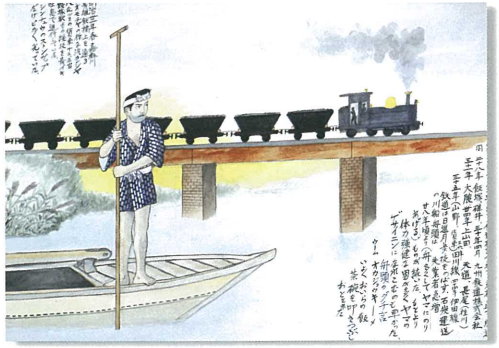
7 歳で父について入坑以来、炭坑労働者として半世紀以上を筑豊各地で過ごす。ヤマの暮らしを後世に伝えるために、66 歳より詳細な記録画を描き始める。天性の記憶力を生かし、また仕事のため封じ込めてきた絵への情熱をあふれさせ、92 歳で亡くなるまでに 1,000 点を超える作品を残した。



橋本正勝氏撮影

撰炭機での作業（撰炭婦）　©Yamamoto Family/田川市石炭・歴史博物館所蔵

ヤマの水害　©Yamamoto Family/田川市石炭・歴史博物館所蔵



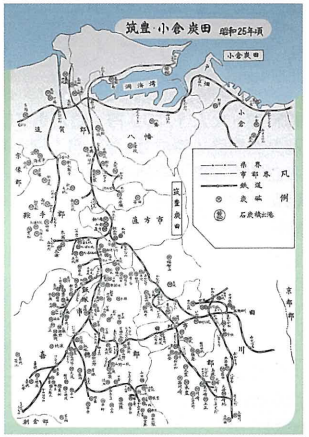
船頭と陸蒸気　©Yamamoto Family/田川市石炭・歴史博物館所蔵

子どもの入坑手助け　©Yamamoto Family/田川市石炭・歴史博物館所蔵

※田川市石炭・歴史博物館、直方市石炭記念館、飯塚市歴史資料館は定期的に展示換えを行いますので、ここに掲載した図判が必ずしもご覧いただけるとは限りません。

炭坑の歴史を 紐解こう

「黒いダイヤ」。かつて石炭はそう呼ばれ、日本のエネルギーの主役でした。日本における石炭の発見は、1469 年に福岡藩三池郡の稲荷山で農民が見つけた「燃える石」だと言われています。筑豊では 1478 年に遠賀郡垣生村で「五郎太夫」という人物が発見。その後福岡藩・小倉藩の管理下で炭坑の開発が進められ、明治に入ると民間に移されます。埋蔵量に恵まれた筑豊では「石炭御三家」と称された貝島太助、麻生太吉、安川敬一郎らが活躍。やがて炭坑を中心に活気あふれる町が形成され、一帯は日本一の石炭産出地として興隆を極めました。1950 年代後半のエネルギー革命で石炭は石油にその地位を譲りましたが、鉄の生産や発電には、今でも石炭が欠かせません。明治から昭和 51 年までの約 100 年にわたり、筑豊炭田が産出した石炭は約 8 億トン。日本の総生産量の約半分を担っていました。長きに渡って日本の近代化を支えてきた石炭。その一大産地であった筑豊もまた、今日の日本を作った存在だと言えるでしょう。



昭和25 年頃の炭坑の分布と鉄道路線図（直方市石炭記念館）

石炭と共にあった鉄道

江戸時代まで石炭は遠賀川とその支流を使って船で運ばれていましたが、明治以降、輸送手段は徐々に鉄道へと切り替わります。やがて筑豊各地のあらゆる炭坑から石炭を積み出すための鉄路が敷かれ、蒸気機関車がにぎやかに行き交う時代が到来します。各地からの線路が集まる中継地点は直方駅。最盛期の直方駅は約 1,000 人の職員を抱える大規模な駅で、石炭列車はここで連結をし直し、数十両もの大編成に石炭を満載して若松港などを目指しました。昭和 25 年頃の鉄道路線図（上）を見ると、鉄道網はそのまま炭坑の分布と重なることが見て取れます。現在も篠栗線（福北ゆたか線）などその一部は生活の足として活用されていますが、筑豊では、石炭輸送のニーズが鉄道の発展に直結した歴史があるのです。そしてご存知の通り、蒸気機関車の動力源は石炭を燃やしたときに出る蒸気。観光客や鉄道ファンに愛される現役の「SL 人吉」も、昔と変わらず石炭で走っています。鉄道と石炭は、互いに力を及ぼし合い、強いつながりを育んできたのです。

昭和41年7月25日 直方 9600 形石炭列車（写真 / 宇都宮 照信）

昭和44年12月1日 夕暮れの飯塚駅で回送待ちの C11 形とボタ山（写真 / 宇都宮 照信）

昭和46年6月24日 ボタ山とD60 形重連が引く石炭列車。飯塚駅（写真 / 宇都宮 照信）

昭和46年7月18日 田川線崎山 - 油須原間の 9660 形石炭列車（写真 / 宇都宮 照信）

世界記憶遺産の拠点

田川市石炭・歴史博物館　学芸員　福本寛さん

博物館は筑豊最大を誇った炭鉱の跡地にあり、当時の姿をとどめる竪坑櫓や2本の大煙突がシンボルです。「山本作兵衛コレクション」は697点のうち627点を所蔵。普段は作品保護のため公開していませんが、2階でレプリカを常時見ることができます。

今の日本のふるさとがあります

直方市石炭記念館　八尋孝司さん

20歳でSLの機関助手になって以来ずっと鉄道マンだった私ですが、今は筑豊、とりわけ直方の歴史に夢中です。石炭産業の拠点「筑豊石炭鉱業組合」の建物だった本館や訓練用の坑道はどちらも明治期のもの。ぜひ古き良き時代を訪ねてみてください。