

「ひらた船」は「川舳(かわひらた)、五平太船、五郎太」とも呼ばれています。

本校初代校長川原茂先生(昭和31年～昭和36年在任)は、北九州工業発展の原動力であった石炭産業の衰退を憂い、その痕跡を後世に伝え残したいとお考えになり、明治から昭和初期にかけて、石炭運送の主役を担った「ひらた船」の保存に力を注がれました。現在、本校に保存されている「ひらた船」は、川原校長先生が、芦屋町で解体寸前の船舶を譲り受け、当時の父母教師会役員の方や地域の方の御協力を得て展示されました。

「ひらた船」は本校に展示以来、数十年に渡って、地元の子供たちや地域の方々に、堀川と地域の歴史を語りかけています。

(「ひらた船」は、昭和37年に県指定有形民俗文化財に指定されています。)

「ひらた船」の展示



「きらり、発見! 堀川ものがたり館」展示品



野外罫
(県有形民俗文化財)



「ひらた船」で使用された徳利
(県有形民俗文化財)



山本作兵衛炭鉱画(本校所蔵)



「ひらた船」で使用された船だんす
(県有形民俗文化財)

堀川は、北九州市八幡西区楠橋の寿命唐戸から遠賀川の水を引き、中間市、八幡西区を経て洞海湾に至る全長12.1kmの運河です。

江戸時代初期の遠賀川は、大雨のたびに洪水を起こし、周囲の村々に大きな被害をもたらしました。

福岡藩初代藩主黒田長政公は、洪水防止・かんがい用水の確保・新田開発・物資の輸送のために、1621年(元和7年)に家老の栗山

大膳に命じて、遠賀川から洞海湾に分流する堀川開削を開始しました。しかし、2年後長政公の逝去により工事は中断されました。遠賀川東岸の村々は、その後もたびたび遠賀川の氾濫や凶作に見舞われました。6代藩主黒田継高公は、128年後の1751年(寛延4年)に堀川開削工事を再開し、1762年(宝暦12年)に完成しました。この工事の一番の難所は、吉田車返から折尾大膳に至る岩山で、金づちやノミを使い、7年の歳月をかけて切り開きました。この工事には延べ10万人以上の人が動員されたとされ、ノミの跡が今も残っており、当時の苦労がしのべられます。

さらに、1804年(文化元年)に、楠橋に寿命(じめ)水門が築かれ、洞海湾までつづく堀川運河が完成しました。その後堀川は、農業用水だけでなく、遠賀川周辺産物や石炭を運ぶ水路として利用され、地域の発展に貢献しました。

しかし、鉄道が開通すると、主役を鉄道に奪われ、1938年(昭和13年)に「ひらた船」は堀川から姿を消しました。

さらに、1804年(文化元年)に、楠橋に寿命(じめ)水門が築かれ、洞海湾までつづく堀川運河が完成しました。この工事の一番の難所は、吉田車返から折尾大膳に至る岩山で、金づちやノミを使い、7年の歳月をかけて切り開きました。この工事には延べ10万人以上の人が動員されたとされ、ノミの跡が今も残っており、当時の苦労がしのべられます。

さらに、1804年(文化元年)に、楠橋に寿命(じめ)水門が築かれ、洞海湾までつづく堀川運河が完成しました。この工事の一番の難所は、吉田車返から折尾大膳に至る岩山で、金づちやノミを使い、7年の歳月をかけて切り開きました。この工事には延べ10万人以上の人が動員されたとされ、ノミの跡が今も残っており、当時の苦労がしのべられます。

さらに、1804年(文化元年)に、楠橋に寿命(じめ)水門が築かれ、洞海湾までつづく堀川運河が完成しました。この工事の一番の難所は、吉田車返から折尾大膳に至る岩山で、金づちやノミを使い、7年の歳月をかけて切り開きました。この工事には延べ10万人以上の人が動員されたとされ、ノミの跡が今も残っており、当時の苦労がしのべられます。

さらに、1804年(文化元年)に、楠橋に寿命(じめ)水門が築かれ、洞海湾までつづく堀川運河が完成しました。この工事の一番の難所は、吉田車返から折尾大膳に至る岩山で、金づちやノミを使い、7年の歳月をかけて切り開きました。この工事には延べ10万人以上の人が動員されたとされ、ノミの跡が今も残っており、当時の苦労がしのべられます。

さらに、1804年(文化元年)に、楠橋に寿命(じめ)水門が築かれ、洞海湾までつづく堀川運河が完成しました。この工事の一番の難所は、吉田車返から折尾大膳に至る岩山で、金づちやノミを使い、7年の歳月をかけて切り開きました。この工事には延べ10万人以上の人が動員されたとされ、ノミの跡が今も残っており、当時の苦労がしのべられます。

さらに、1804年(文化元年)に、楠橋に寿命(じめ)水門が築かれ、洞海湾までつづく堀川運河が完成しました。この工事の一番の難所は、吉田車返から折尾大膳に至る岩山で、金づちやノミを使い、7年の歳月をかけて切り開きました。この工事には延べ10万人以上の人が動員されたとされ、ノミの跡が今も残っており、当時の苦労がしのべられます。

さらに、1804年(文化元年)に、楠橋に寿命(じめ)水門が築かれ、洞海湾までつづく堀川運河が完成しました。この工事の一番の難所は、吉田車返から折尾大膳に至る岩山で、金づちやノミを使い、7年の歳月をかけて切り開きました。この工事には延べ10万人以上の人が動員されたとされ、ノミの跡が今も残っており、当時の苦労がしのべられます。

さらに、1804年(文化元年)に、楠橋に寿命(じめ)水門が築かれ、洞海湾までつづく堀川運河が完成しました。この工事の一番の難所は、吉田車返から折尾大膳に至る岩山で、金づちやノミを使い、7年の歳月をかけて切り開きました。この工事には延べ10万人以上の人が動員されたとされ、ノミの跡が今も残っており、当時の苦労がしのべられます。



家老 栗山 大膳



6代藩主 黒田 継高公



「堀川歴史公園」案内板より



寿命唐戸と「ひらた船」