

# 筑豊からの石炭ロードが 日本の近代化産業の 扉を開いた。

最盛期の明治32年（1899）  
には、130,657艘の  
川船が石炭を積んで  
堀川を下って  
いました。

世界遺産もいいけど、  
ホントウはね、  
堀川に水が早く  
流れるといいね。



## 近代化産業を支えた堀川運河

遠賀堀川が完成すると遠賀川の上流の村々から「年貢米」や「作物」などが「川ひらた」という川船で運ばれるようになりました。

潮の満ち引きに関係なく、「品物」が若松まで運ばできるようになると、遠賀堀川沿いの村はとてにぎわいました。そして遠賀堀川沿いに町並みがつくられていきました。

近世の終わり頃（1840年頃）になると、筑豊地方でほられた石炭は、この「川ひらた」に積みまれ、遠賀堀川を通過して、若松へと運ばれました。多い年には、1万そうをこえる「川ひらた」が遠賀堀川を通行しました。

その頃（1891年）、運賃が安く、しかも、石炭を速く、大量に運べる鉄道「筑豊線」が開通し、また、1908年には「香月線」が開通しました。

いくら「川ひらた」でも、「蒸気機関車」による大量輸送には太力打ちできず、その数は日増しにへっていきました。

最盛期は13万そうをこえた「川ひらた」による石炭の輸送も急激にへり、鉄道による輸送にきりかわっていったのです。

そして、1938年には、とうとう、「川ひらた」は、遠賀堀川から完全にその姿を消してしまいました。



川ひらたが運送する石炭の川船が、明治後期

