

筑豊の峠みち

深町, 純亮
筑豊炭鉱遺跡研究会事務局

<https://doi.org/10.15017/13807>

出版情報：エネルギー史研究：石炭を中心として。20, pp.139-155, 2005-02-28. 九州大学石炭研究資料センター
バージョン：
権利関係：

筑豊の峠みち

目次

峠のロマン	139
八木山峠	140
冷水峠	143
米ノ山峠	145
シヨーク越え	146
八丁峠	147
嘉麻峠	148
烏尾峠	150
仲哀峠	151
金辺峠	152
犬鳴峠	153
見坂峠	154
猿田峠	155

155 154 153 152 151 150 148 147 146 145 143 140 139

深 町 純 亮

峠のロマン

「峠」は国字の一つである。「国字」とは漢字の伝来以降にわが国で創案造出された和製漢字であることはいままでもないが、中国大陸は広漠たる大平原で峠みたいなものはほとんどないから、これに該当する文字がないのだろうとは思ふものの、四川省の山奥（蜀の国など）にはいくつもの峠があるだろうに……と不思議な思いもする。しいて探せば万里の長城の起点「八達嶺」の「嶺」しかないが、このいかつい文字からは峨々たる山容は映し出せても、日本の山なみの間を越えてゆく優しくなだらかな峠を想起させることは困難である。井手孫六の『峠をあるく』（昭和五四年筑摩書房刊）には、

「峠という字は国字だから音はない。山、上、下という他国の文字三つの輸入品を組み立てて、れっきとした国産品の「峠」という字を創った古人は、この字が自らの風土にびったり当てはまることを知って、ひそかにほほえんだに違いない」

とある。そこで国語辞典をめくってみると、峠とは「たむけから転じたもの。通行者が道祖神に手向けをするからという」とあり、「たむけ」という日本古来の土俗があつて、峠という文字はそれに宛てて作られたことがわかる。

峠を越えて山の彼方の未知の領域に向かうことには危険が伴つたのだから、人々は思わず敬虔な気持ちになり、道の神にひざまづいて祈らずにおられなかつたわけで、たむけ、すなわち峠には日本人の古來からの心が表明されているといえよう。

また、英語ではなんというんだろうと思つて和英辞典をひいてみると「mountain passまたはpeakとなつており、これだと「山路」や「頂き」であり、われわれ日本人がいう峠とはまったくイメージが違う語としかいない。

国土の九割近くが山地というわが国では、全国に有名・無名合わせて何千、何万の峠があると思うが、その言葉のひびきには先祖代々の匂うようなロマンが満ちている感じがするし、峠という造字も言霊（ことだま）の幸わう困らしい絶妙のネーミングだと思う。

旧制中学の国語の教科書に出てきた夏目漱石の草枕の中からの「峠の茶屋」や、田部重治の「上高地」の流麗な文章の中の島々（しまじま）から徳本（とくごう）峠を越えるくだりの描写などは、生涯私の脳裡から離れない。『ああ野麦峠』には女工哀史の悲話が凝縮象徴されており、中里介山の『大菩薩峠』はニヒルな剣士机龍之介が登場する恰好の舞台である。私が司馬遼太郎の作品にのめりこみ、その全著書を集めているのもそのものきっかけは、越後長岡藩の城代家老河井継之助の生涯を描いた『峠』の勁烈な文章に惹かれたことに始まる。

さて、筑豊盆地は三方を山に囲まれ、遠賀川筋を北に下る道以外はすべて峠を越えての道しかない。昭和五七年西日本新聞社発行の『福岡県百科事典』にはゴシック文字で単独に項目を掲げて解説されている峠が三二あるが、そのうち筑豊盆地を取り巻く峠は一九に達する。つまり県内の峠のちょうど六割が筑豊に集中しているわけである。

そこで本稿では石炭百年の盛衰を見おろし続けてきた峠のいくつかを採りあげて、その歴史や土地の風俗風土、石炭とのかかわりなどを順順に叙述していきたい。

八木山峠

飯塚市内での盆踊りで、炭坑節とともに登場すること間違いのない「飯塚音頭」の歌い出しは

へハアー燃えて咲くのは八木山つつじョ

であり、その八番にも

へハアー四季に花咲く八木山高原ヨ

と、八木山の固有名詞が二回登場する。また八木山が嘉穂郡鎮西村に属していた戦前の「飯塚小唄」にも

へ逢いにナ逢いに来ました八木山越えて

いとし飯塚花の町

鉦山（やま）にや黄金の雨が降る

と、まず八木山が登場し、同じころの「飯塚新小唄」は

へ吉原過ぎたら八木山坂で

小手をかざして飯塚見んせ

さてもみごとなエソレ灯の都

というように、きらびやかな炭都の夜を謳歌している。つまり八木山峠は飯塚だけではなく、筑豊全域を代表する峠のひとつであると言えよう。

飯塚側から博多への街道（現国道二〇一号線）が八木山に登る坂を石坂というが、これは慶長年間に黒田官兵衛（如水）が開いたと貝原益軒の『筑前国続風土記』に書かれており、産土神の老松神社の相殿は如公大明神として黒田如水の霊を祀っている。

八木山村は江戸期から福岡藩領筑前国穂波郡の一村であったが、明治二二年全国一せいの市町村制施行によつて鎮西村の大字となった。それまでは飯塚側からも篠栗側からもけもの道みたいな小径が通じていただけで、県道八木山峠の開さく工事は明治二一年に始まり、二四年に完成、飯塚町で盛大な開通祝賀会が行われている。

その当時の八木山峠の道は「七曲り」といわれていたが、ほとんど一八〇度近く曲がるヘアピンカーブが七つどころか、その二乗ほども続いていた。私が旧制中学生のころの新聞に

七曲りまた七曲り七曲り花トンネルの八木山の春

という短歌？が載っていたのを覚えている。その羊腸の道が大改修されて、およそ現在のような峠路になったのは昭和一二年のことだが、全線未舗装の砂利道で、通行車両が前方が見えないほどの濛々たる砂塵を捲きあげて走り、八木山の住人は硅肺になるとまでいわれていた。峠道全体の四キロ余りが完全舗装されたのは昭和四〇年代に入ってからのことである。

八木山峠とは、飯塚側から明神坂（石坂）を登り、八木山面といわれる高原の平坦地を約四キロ走り、篠栗側の郷原（ごうのはる）坂へ下る

標高二二八メートルの峠路の総称である。八木山川と多々良川の分水界をなしている。福岡都市圏と筑豊地区を結ぶ大動脈、国道二〇一号線中最大の峠で、昭和五八年当時の車の通行量は一日当り一万三五〇台、ラッシュ時には交通渋滞をひきおこすほどであった。

このため、日本道路公団は有料道路の八木山バイパスの建設に着工し、昭和六〇年二月全長一三・四キロが嘉穂郡穂波町・粕屋郡篠栗町間に開通した。福岡く筑豊間の新動脈の誕生である。山間部を抜けるため二つのトンネルと一三の橋梁があり、総工費二八二億円の大工事であった。インターチェンジは筑穂、穂波西、穂波東の三カ所で、それまで四〇分以上かかっていた八木山峠越えが、一〇分余りに短縮され、篠栗側では福岡東バイパスから福岡都市高速道路に直結し、飯塚く天神間のバスもスムーズに行けば五〇分足らずという便利さとなった。

このバイパスの開通によつて、従来の峠路の交通量が激減し、八木山高原の経済基盤に少なからぬ影響をもたらしたことから、後述するような八木山の再開発が進められている。なお、筑豊く福岡天神間の特急バスはすべて八木山バイパスを通過するようになり、唯一八木山峠を越えて福岡空港く天神に至る「急行」バスが運行されていたが、このバス路線も最近廃止された。

昭和一三年飯塚市教育会発行の『飯塚市郷土読本』に次の一節がある。「警笛相踵ぐ福飯連絡自動車に乗つて八木山峠を越え来る人は、その旧知未知を問はず峠の東端に出でて、俄かに展開する嘉穂盆地の大景観に暫らく車を駐めたく思ふであらう。朝に来る客は、盆地の霧を貫く黒煙の簇立に目を醒し、夕に越ゆる人は、大空の星座よりも燦たる一大不夜国の出現に愁を忘れるに違いない。その不夜国の首都が即ち我等の炭

都飯塚である」

現八木山展望台の描写であるが、ここには飯塚市選出の元福岡県議会議長田中保蔵(斐川)の句碑

名月や普天の下の盆地の灯

が建っている。筑豊炭田最盛期のころの句である。

『豊前覚書』によると八木山は「焼山」とも書かれたという。小字に「女郎原」というところがあるが、これは壇の浦で敗れた平家の女官が隠れ住んで一生を終えたという伝承からの地名といわれる。

応仁の乱で東軍に属した大友氏と、西軍に属した秋月氏との間で遠賀川流域での合戦が行われ、大分八幡宮や椿八幡宮が兵火に遭う事態も発生した。戦国時代の天正九(一五八一)年、大友氏は輩下の立花城主戸次鑑連(立花道雪)と岩屋城主高橋紹雲をして秋月勢と激突させた。『筑前軍記略』によると、同年一月高橋・戸次連合軍五〇〇〇が秋月勢を分断させるため、八木山方面に出て飯塚、片島村あたりまで放火したため、秋月種実(臼井・扇山・茶臼山・馬見などの城代以下五〇〇〇の兵を差し向け、八木山の石坂まで攻め入り、大友勢と壮烈な戦いを繰り広げた。これを八木山合戦あるいは石坂の戦と呼び、現在の八木山展望台一帯が戦場となった。しかし秋月勢は大日寺、潤野原、米の山城の戦いと相次いで敗退してしまった。

八木山合戦における敵味方の首級が集められたという塚が八木山本村の龍王山登山口に今も残っていて「千人塚」と呼ばれているが地元の考古学者の間では古墳であろうというのが定説となっている。なお、大友勢の筑前制圧の主力となった道雪も紹雲も、その後大挙北上してきた薩摩の島津勢には抗し得ず、道雪は天正一三(一五八五)年、高良山(久

留米市)に陣して戦い、北野の陣中で没した。また、紹雲もその翌年岩屋城(太宰府市)を僅か七〇〇の手勢で守り五〇倍の敵と戦国史上まれに見る激戦の末、力尽きて自刃した。筑後柳川藩主立花家の始祖宗茂は彼の子である。

八木山高原を抱く龍王山には次のような伝説が残っている。

かつてこの山には龍が住み、八木山の人たちは水を得るために毎年娘を人身御供に差し出していった。ある年、娘を捧げる儀式を行っているところを若い武士が通りかかり、龍退治を申し出て、見事に龍の目に矢を命中させて娘を救う。激痛に喘ぐ龍はたまらず、山をひとつかみして昇天したが、龍王山の屋根の凹凸はそのときの龍の爪あとであるとか、武士は鎮西八郎為朝であったというのである。

八木山とゆかりの深い江戸初期の碩学貝原益軒は福岡藩士の子として寛永七(一六三〇)年、福岡城内で生まれ、八歳のとき父に従って八木山の知行所に移り住んだ。八木山本村にその旧宅碑がある。ここで父や兄から漢籍万般の教えを受け、一九歳で御納戸方御召料方となるが、のち江戸に出て医学者、儒学者、本草学者として大成し、その著『養生訓』『女大学』『筑前国統風土記』などは著名である。

維新後の明治六年、八木山小学校が宇野中に創立され、生徒数約三〇と『鎮西村誌』にある。明治二二年全国一せいの市町村制施行によって鎮西村の大字となったが、その当時の戸数一三八、人口八三九、田畑八八町歩、山林五六五町歩と記録されている。昭和三八年、飯塚市と近隣二町一村の合併により、現在は同市の大字となっている。

私は八百屋の店頭に立つことなどめつたにないが、普通の胡瓜の何倍もあるひよる長い八木山胡瓜にお目にかからないこと久しい気がする。

これは昭和四年、福岡県農会からその種子がもたらされ、九州一円に販売される特産品となったもので、戦後は漬物にしたものも売り出されたが、結果率のよい四葉胡瓜に転換されて栽培が絶えたという。タケノコ加工業も長く行われ、森林面積が多いことから林業も盛んである。また、昭和三〇年ころから久保尾を主に採石事業も開始された。

八木山地区は県立太宰府自然公園区域に含まれ、昭和六二年のリゾート法に基づく「玄海レク・リゾート地域整備構想」の重点地区にも指定されている。従つてこの地域にはいろいろなレジャー施設が相次いで設置されてきた。主なものを年代順にあげると、昭和三八年の八木山青年の家に始まつて、同四二年の八木山ユースホテル、同四七年の八木山展望台、同四九年のRKB皐月ゴルフ倶楽部、平成二年の八木山高原集会所などがある。このほか九条の滝、豊前坊の滝など四つの滝と巨岩が連なる八木山溪流公園などもあつて自然を満喫できる。

八木山バイパス開通以後は飯塚市農協を中心にした「農楽園八木山」やマウンテンバイクのコースを核とする「ノーランドヤキヤマ・ときめきの森」などがオープン、筑豊の名峠路を飾るにふさわしい施設設置が相次いでいる。

なお、篠栗側の郷原坂付近は「新吉野」と呼ばれ花の名所となっているが、これは篠栗の藤金作（とうきんさく）。弘化元年〜昭和七年。県会議員九年を経て明治三七年から七期一四年間衆議院議員をつとめ、この間田川採炭会社の創立にも参画）が私費を投じて桜三〇〇〇本、楓数千本を植えたものである。

さらに筑紫の女王と謳われた白蓮・柳原燐子の歌集にも師の君の来ますをむかふと八木山の峠の若葉さみどりのして

山清水流れて清き八木山の峠を越えて福岡に行く
の二首がある。

冷水峠

八木山峠と並んで筑豊の峠の双壁をなすのが標高二八三メートル（八木山峠より五〇メートルほど高い）の冷水峠である。嘉穂郡筑穂町内野と筑紫野市山家を結ぶ峠で、大根地山と夜須高原の鞍部を東西に横断し、峠の頂上は稲荷大明神を祀る大根地神社や大根地山への登り口、夜須高原への入り口となっている。

この峠道は現在国道二〇〇号線となっている。旧道の南約四〇〇メートルを通る新しい峠の改修工事が完了したのが昭和四一年四月のことだが、折からの高度経済成長とともに、長崎・鹿児島方面へ往復する大型長距離トラックが連日通過し、産業道路としての役割を果たし続けてきた。

ところが車の通行量が年々増加する一方、冬期の積雪や路面凍結のため通行止めや交通規制が行われることも再々という事情もあつて、日本道路公団がバイパスとしての「冷水有料道路」の建設に着手。昭和六二年四月に開通を見た。従来この峠越えに二、三〇分を要していたのが、全長二、八九メートルのトンネルを二、三分で通過できるようになり、冬の「難所」からも完全に開放されるようになった。

一方、この峠の真下をJR筑豊本線のトンネルが貫いているが、これは大正一四年に貫通したものだ。筑豊本線が長尾駅（現桂川駅）まで伸びたのは明治三四年のことだが、大正時代に入ってから「長原線」といわ

れた長尾・原田間の鉄道建設が始められ、全長三、二八六メートルというJR九州在来線中七番目の長さのトンネルが掘られたわけである。

このトンネルの内野側約二キロ、山家側約四キロ近くは一〇〇〇分の二五の長い勾配区間が続いていて、SL時代には機関士泣かせで有名な区間であった。また、保線作業員にとつても難作業区間とされていたが、列車がトンネルに入る前に客車の車内灯が点灯され、乗客は煤煙を避けるため一せいに窓をしめ、トンネル寸前で汽関車が長い汽笛を鳴らしていたことなどは、昔の汽車の旅ではどこでも見られたものである。

終戦直後、私が飯塚から九大に汽車通学をしていたころは、汽車の力マ炭が粗悪なためなかなか蒸気があがらず、途中で立往生、一旦山家駅近くまでバックし、勢いをつけて上り始めるといふ運転を二、三度やって、やっとトンネルを抜けるということも再三であった。ロクなものしか食べていない時代で、日が暮れての帰路、腹ペコでこんな難行苦行に耐えたことも、今では懐かしい想い出となっている。

終戦直後といえは、私の故郷は朝倉郡だったため、米の買い出しにこの峠を何べんも自転車で越えたものだ。山家駅から汽車に乗って帰るのは経済警察の目が光り、切符もなかなか買えなかったからである。親戚の者が作ってくれた大きなおにぎりを峠の上でひとつだけ食べ、あとは家人のために持ち帰ったわが若き日は、峠の茶屋のところてんの味ともいつまでも脳裡に残るものひとつである。

冷水峠は九州の箱根といわれ、二里二〇町（約一〇キロ）の天険は長崎街道最大の難所であった。黒田節の主人公母里太兵衛が黒田長政の命を受け、内野太郎左衛門の協力によって内野宿と冷水峠の開削を慶長年間に行つたと福岡藩記録に残されている。内野太郎左衛門は豊臣秀吉に

降つて日向高鍋に移封された秋月種実の家臣饗場（あえば）氏で、黒田家の筑前入部を迎えて臣従し、内野と改姓したのだが、その菩提寺は宗賢寺（嘉穂町大隈の麟翁寺の末寺）で、裏山に太郎左衛門の墓碑があり「道通而黙居士」と刻まれている。「冷水峠開削の苦勞を語らず、黙つて内野宿の繁栄を見守っている開拓者の人柄がしみじみ偲ばれる墓碑である」と、福岡地方史研究会会長近藤典二先生は言われている。

貝原益軒の『筑前国続風土記』では「内野より御笠郡山家に越ゆる峠より、東の方下二町ばかり山間に冷水の出る所あり。その側に石仏あり。是れ内野村の境界也。この冷水有るによりて、其の峠を冷水越と云」と、峠名の由来が記されている。

峠は山駕籠で越え、上西山茶屋原には峠の茶屋跡がある。

へ原田山家に冷水峠

エツホウ山駕籠内野宿

飯塚木屋瀬碁盤のおもて

駒を早めて黒崎へ

という筑前六宿追分が馬子唄として、この峠路でも歌われていたことであらう。また

へ峠三里の冷水越も

馬子唄自慢の歌で越す

という「山家追分」もある。旧道沿いには石畳の径や郡界石が残っている。

冷水峠にふれた昔の紀行文をいくつか挙げてみる。

①元禄三年（一六九〇）ケンペル『江戸参府旅行日記』

「われわれの行くには山道があつて、恐らく馬では登れそうもない

ので、四方とも開放しになっていたが、小さい屋根の付いた狭い四角形の駕籠に、やつとの思いで乗込まねばならなかった。そして各々の駕籠を二人の男が担って半里の道を全速力で冷水峠の麓まで行き、それから峠の一里の道を登って名もない小さな村まで駕籠にゆられて行った。噂によると、この村の住民はみな、今なお生きている一人の曾祖父から生れた子孫であるという。われわれは村人たちが、ことに婦人が大そう良い姿をし、着ているものも、態度も話し方も感じがよく、身分相応の教育を受けているように思った。われわれはここで半時間休んでから、なお四分の一里ほど山を登り、それから一里半の道を再び下って、内野村に着いた」

②文政五年（一八二二）フイツセル『参府紀行』

「冷水峠を上りしに、道路大いに濡れて殊に檐手（にないて）等足滑りて大いに苦しむたり」

③文政九年（一八二六）シーボルト『参府紀行』

「その地帯には三〇〇メートルから七〇〇メートルの池田山、宝満山、冷水峠の山々が聳えている。山岳地帯へ深く進むにつれて、絶え間なく降る雨のために道はいっそう苦しくなってきた」

④嘉永三年（一八五〇）吉田松蔭『西遊日記』

「馬上内野宿ヲ発シ冷水嶺ヲ越ユ。嶺ハ上下一里半ト云。山家宿ニ至リテ馬ヲ下リ歩行ス」

⑤文久元年（一八六一）初代駐日公使オールコック『大君の都』

「道ばたには、木に囲まれた小さな祠があり、そこへ行くには谷川を渡るのだが、自然の手によるのか人の手によるのか、その谷川のまん中に花崗岩の丸石がひとつあった。前景に一群の日本人が腰をおろし

ていた。この祠の情景は、まったくたまらないほどすばらしかった」
峠の頂上から旧道を内野側に五〇〇メートルほど下った小川のほとりに首なし地蔵がある。

これにまつわる伝説は、昔盗賊が地蔵の前で長崎の者を斬った。目撃者は地蔵だけ。誰にも言わないでくれという盗賊に、地蔵は「私は言わないけど、お前さんこそ人にしゃべらないよう気をつけなさい。カッとなった盗賊は地蔵の首を刎ねて立ち去った。後日、盗賊は長崎の者の血縁者に殺しのことをしゃべり、あつさり仇討ちをされて死んでしまったというものである。

冷水峠から一時間もかからず山頂に達する大根地山は洋鐘型をした標高六五二メートルの山で、建久三年（一一九二）の創建といわれる大根神社が山域にある。雲閣稲荷大神、根地雲鶴大明神、別当稲荷大明社の三社を合わせた神社で、地元の人には「おねちさま」「ねちさま」として親しまれ、筑豊はもちろん、福博地方にも信者が多く、商売繁盛、五穀豊穡、招福除災、交通安全の守護神として善男善女の尊崇を集めている。

米の山峠

なんとといっても筑豊最古の峠は米の山峠である。古代九州の国道第一号線ともいえるべき官道は太宰府からこの米の山峠を越え、伏見郷（穂波町高田）、薦田郷（飯塚市菰田）、三緒郷（同市上三緒・下三緒）、綱別郷（庄内町綱分）から田河郷（田川市）を経て豊前国府（京都郡豊津町）に延びていた。万葉の代表歌人大伴旅人（太宰帥）、山上憶良（筑前国守）なども何度となく歌心を燃やしつこの峠を往復したのであろうし、室町

末期の連歌師宗祇も米の山峠を越えた記述を残している。

文政十一年（一八二八）〜天保九年（一八三八）の高木善助『薩陽往返記事』には

「早朝飯塚宿出立。長尾へ二里、長尾出はなれより街道を右手山際の脇道に入る。是を米山峠とて、山の腰を屈曲して小径石多く、歩行難儀なり。米の山越宰府へ四里なり。長尾を一里行て山口といふ在所あり。夫より宝満山といふ山の麓を通る」
との記述がある。

文久三年（一八六三）八月の「七郷落ち」といわれる政変で都落ちし、太宰府に仮寓した三条実美らの一行も米の山峠を越えて内野宿に遊んだという。

この峠の由来について新『筑穂町誌』（平成一五年三月刊）は次のように述べている。

「戦国時代、この峠のところに秋月氏の出城があった。この城が攻められたとき、城の井戸が涸れてしまった。そのことを敵に知られると不利になるので、一計を案じ米を水に見立てて馬を洗った。遠くから見ると米が水のように見えるのである。この馬を洗った水（米）がたまって峠ができ、名前になったという。

なお、馬を洗うのにたくさん米を使い、米を入れていた空（素）俵も多く出た。その俵を内野（三町）の小路と米の山との間に投げ込んだので、峠ができた。これにより、この峠を素俵（すらはら）峠といった」
地理的には三郡山と大根地山の鞍部、筑穂町山口と筑紫野市袖須原の境にある標高三四一メートルの峠である。中世には高橋氏の米ノ山城が築城され、攻防の合戦地でもあった。旧『筑穂町誌』（昭和四四年刊）の

米ノ山峠旧道写真を見ると、人と馬が並んで通れるくらいの細い道の両側に大木が鬱蒼と茂り、今にも山賊か追剥ぎが出て来そうな峠道だが、現在は主要地方道筑紫野筑穂線となって全面舗装の道になっている。

飯塚方面から太宰府天満宮詣をする際の最短路がこの峠越えで、大正のころ米ノ山峠を通過して二日市に至るバスがあったが、あまりの悪路のため数年でこの路線は廃止されたという。近年は正月三ヶ日など太宰府詣でのマイカーで延々たる渋滞が続く。この峠を越えて太宰府に入る

ところに、昭和四八年二月にオープンした九州歴史資料館がある。
峠の南から三郡山頂の福岡航空交通管制航空レーダーに通じる道路と九州自然歩道があり、筑豊のハイカーたちにとってのメッカともなっている。

飯塚在住の歌人折原喜代に次の近詠二首がある。

米の山越えて嘉麻の地巡りたる国守も吹かれしや秋深き風
下りゆく米の山峠憶良らが踏みにし土か草の絮とぶ

シヨーク越え

嘉穂郡筑穂町内住と粕屋郡須恵町佐谷を結ぶ標高五〇〇メートルの峠がシヨーク越えである。筑豊の峠中、後述の嘉麻峠と並ぶ最高標高の峠であるが、篠栗新四国八八カ所霊場の奥の院が鎮座する若杉山（六八一メートル）と、『筑前国統風土記』に

「砥石あり、故に山の名とす。その砥は肥後天草砥に似たり」
とある砥石山（八二六メートル）の鞍部を越す峠道である。

峠の名の由来は遠く古代にさかのぼる。神功皇后（息長帯比売）が三

韓を征せられての帰途、宇美で応神天皇を出産され、随行従軍していた武内宿弥（たけうちのすくね。三〇〇歳まで生きたとされ、大和朝廷の初期に活躍したという伝承上の人物。孝元天皇の曾孫で景行・成務・仲哀・応神・仁徳の五朝に仕え、とくに幼帝応神天皇を助け偉功があったという）がショーケ（竹で編んだ籠）に、みどり児の応神帝を入れてこの峠を越したことに由来するとされる。

ついでながら、峠を越えた大分（だいぶ。現筑穂町内）で遠征軍のあらかたが解散されたので「おおわかれ」がその地名となり、さらに飯塚で大和に帰還する少数の親衛隊を除いて最後の軍勢解散が行われ、皇后がこの地に残る人々に「何日可逢（いつかあふべし）」と仰せられた。その「いつか」が「いづか」になったといわれるから、口碑・神話のたぐいであるにせよ飯塚の地名ルーツは古事記、日本書記の時代にまでさかのぼる古いものである。

地質学的にいうと、峠を境に北と南で地質が異なり、北側は古生代石炭紀の三郡変成岩や蛇紋岩、南側は中生代白亜紀の嘉穂型黒雲母花崗岩から成っている。

むかしは人間ふたりが並んで通れるかどうかくらいの細い山径であったが、昭和五四年、産炭地振興法に基づいて建設された主要地方道「飯塚大野城線」がこの峠に開通した。つまり筑豊の石炭から生まれた新道路というわけである。この新道は筑豊・福岡間の最短道路となり、とくに福岡空港が近くなって、飯塚から空港往復のバス路線も開設されたが、現在この路線のバス運行は廃止されている。

私はい旧制中学時代、若杉山―ショーケ越え―砥石山―三郡山―宝満山―太宰府の健脚向き縦走路を、この逆順路を含めて何度も踏破したもの

である。ショーケ越えから砥石山に登る途中に九大生の遭難碑が建っていたのを覚えているが、現在もこの碑は残っているのだろうか。

筑穂町大野にはショーケ越え開削記念碑が建てられており、神功皇后腰掛け石といわれるものもある。また同町山口の若八幡宮の祭神は神功皇后と武内宿弥である。

八丁峠

長崎街道の一支道秋月街道は豊前小倉と筑後久留米を結ぶ道である。秋月藩五万石の城下町秋月を通ることから生まれた名称である。小倉久留米間には徳力・呼野・採銅所・香春・猪膝・大隈・千手・秋月・野町・松崎の一〇宿駅があり、全長約九〇キロである。

その秋月街道の最大の難所とされるのが、嘉穂郡嘉穂町と甘木市秋月の間の八丁峠で、新旧三つの峠路がある。最も古いのが旧八丁峠で中世以来利用された。次は秋月藩主黒田長興が寛永七（一六三〇）年に開いた新八丁峠で『福岡県地理全誌』に「家臣の阿部惣左衛門一任に命じて、古八丁の道をふさぎ、新に道を切り開かせた」とある。現在は国道三二二号線となっており、昭和三五年ころに自動車道として開通し、同四五年に国道となったものである。古処山の西側標高四〇〇メートルのところを通る峠である。

天正一五（一五八七）年、豊臣秀吉は九州平定の際この峠を越え、島津氏と通じた秋月種実を攻めた。その帰路を待ち伏せていた曲者が秀吉の乗り物を鉄砲で狙撃したが無事だったという話も残されている。秀吉の軍門に降った秋月氏は日向高鍋に移封され、元和九（一六二三）年黒

田長政の次男長興が五万石を与えられて支藩の秋月藩となった。

現嘉穂町の桑野、小野谷、椎木、馬見、屏、上西郷、芥田、九郎原、才田、千手、大力、泉河内、東畑などの大字が秋月藩領であったことは、明治以降この峠をはさんで朝倉、嘉穂の二郡に分かれたためか、地元でもあまり知られていないようである。今の嘉穂郡側から秋月の城下に至る唯一の道がこの八丁峠であったわけだが、峠のネーミングはその距離（二丁は約一一〇メートル、八丁で八八〇メートル）による。

昭和五〇年に刊行された『地図と絵で見る飯塚地方誌』を分担執筆したスタッフ一同（リーダーは当時の飯塚市歴史資料館児崎隆人館長、私もそのメンバーの一人であった）がこの八丁峠を越えて秋月側登り口の潭空庵（だんごあん）に一泊して全体構想の打ち合わせを行い、筑豊の一角を支配していた秋月藩時代を偲んだあと、長崎街道に出て各宿駅を巡り歩いたことがある。およそ三〇年ほど昔のことである。

峠の東に標高八六〇メートルの古処山が聳えるが、鎌倉期以降秋月氏が山城を構えた名山で、頂上附近は国の特別天然記念物に指定されているツグの原生林があり、高さ四〜八メートルを越す大木や樹齢一〇〇〇年を越えるという古木もある。

嘉麻峠

国道二一〇号線は北九州市八幡と大分県日田市を結ぶ全長七七・四キロの一般国道で、八幡から直方を通り飯塚までは二〇〇号線と重なっている。途中、嘉穂郡嘉穂町桑野と朝倉郡小石原村を結ぶ峠が嘉麻峠である。標高は約五〇〇メートルで前述のショーケ越えとともに嘉穂盆地を

囲む峠の中で最も高いもののひとつである。

昔から桑野越えあるいは小石原越えといわれ、豊前、筑前、筑後を結ぶ要路で、大隈、小石原間三里半（約一四キロ）の峠路であった。峻嶒な坂道で車馬の通行は困難であったが、明治二六年に改修工事が企画されたものの立ち消えとなり、同三六年に測量が開始されたが、これも日露戦争勃発によって中止のやむなきに至り、ようやく同四二年に至って第一期ともいふべき改修工事が行われた。同年一二月建立の「改修道路記念碑」には

「人工ノ一挙鬼神ヲ驚カスベシ。山ヲ鑿チ、水ニ橋架ケ、道路坦然、馬車ノ便、行歩ノ安、往ク者来ル者宜シク此ノ文ヲ読ムベシ。」

と、いかにも明治期らしい格調の文が刻まれている。しかし七曲りと呼ばれたほどに急カーブが多く、傾斜も急で大型トラックなどは通行困難であった。道の両側に桜並木があったという。

昭和五一年に旧道の西側の山腹に新しい道路が完成、峠の頂上に嘉麻峠隧道（約六〇メートル）も開通して、小石原や日田への通行が格段に容易となり、観光・産業道路として生まれ変わったような立派な峠路となった。しかし冬期は積雪のため通行止めとなって、小石原が陸の孤島と化すことも再三である。

嘉麻峠は北に流れる遠賀川水系の山瀬川と、南西に流れ江川ダムに流入する筑後川水系の小石原川との分水嶺となっている。国土地理院の地図では遠賀川の本流はこの嘉麻峠に源流を発し、飯塚、直方を経て芦屋で響灘に注ぐ全長約六〇キロとなっている。峠の頂上近くの道路に遠賀川源流入り口の標識が立てられている。みどり濃い森の小径を三〇〇メートルほど登ると、高さ約一〇メートルの滝が水しぶきをあげており、

ここが源流点である。サワガニや時にはサンショウウオも姿をみせるといふ清流である。この周辺で広葉樹の森づくりを進め、遠賀川の浄化と水量の増加を目指す住民組織「源流の森づくり推進会議」が平成九年七月に結成され、河口の芦屋町からも参加があつて、ヒノキなどの広葉樹三〇〇〇本の植林を手始めにさまざまな源流を守る活動が継続されている。

峠の西側から馬見山、屏山、古処山、冷水峠へと続く健脚向けの縦走コースがあり、九州自然歩道の一部となつている。「峠に立つて遙か北方を見はるかすと、筑豊一円の景観が一望に開け絶景である」とは昭和五八年刊行の「嘉穂町誌」の一節である。

馬見、屏、古処は嘉穂郡南部に秀麗な山容を連ねる三山で、地元にはやや品のない言い方だが「馬(馬見山)が胡椒(古処山)食つて屁(屏山)ひつた」と、この三つの山を総称するざれことが昔からあつた。

馬見山は標高九七七・八メートルの嘉穂郡の最高峰で、山の名は神武天皇が馬に乗ろうとされた際、馬が暴れてこの山中に逃げ、天皇は結果その馬を見送つたという伝説に因むものとされている。頂上近くの御神所岩に、旧嘉穂郡の惣社とされ仁平四(一一五四)年、鎮西八郎爲朝の創建と伝えられる馬見神社の上宮があり、山頂近くには大友宗麟の部将毛利鎮実が築いた馬見城の城趾がある。

ついでに屏山について簡単に触れると、標高は九二六・六メートル、宇土浦山ともいわれ、山頂付近には僅かに石灰石が露出し、ブナ、カエデ、アカガシなどの自然林が残っている。馬見、古処と連なる尾根続きの縦走路があり、嘉穂町からの登山コースもあつて、ほとんど人工の加わっていない自然の色豊かな山として愛好され、朝倉側からの登山者も

多いという。

嘉麻峠を朝倉郡側に下つたところに陶芸の里小石原がある。修験道が盛んなころ、英彦山の山伏が峰入りする基地であり、行者堂、宿の平、行者杉などの史跡が残っている。小石原の地名は往時この地が越原と呼ばれたものの転訛と伝えられるが、江戸期は交通の要地で、小石原の関代官家敷、筑前領と豊前領の境目奉行、皿山奉行などが設けられ、参勤交代の脇往還、彦山参りの宿場町として繁栄した。

小石原の名を高からしめているのは何と云つても小石原焼、高取焼の陶器が三百年の伝統を保つて発展していることであろう。陶工柳瀬三右衛門が藩主黒田宣政に上申した「小石原焼由来」によると、その始まりは元寇文永の役直後の建治二(一二七六)年に遡るとされ、陶芸史家の説では柳瀬(うわぐすり)を用いるようになったのは一六世紀以降のことだろうと推測されている。

三右衛門は福岡藩高取焼皿山窯方頭取を命ぜられ、世襲でその職を継いだ。三人の子があり、長男勘兵衛は早良郡鹿原(そはら)の西皿山高取焼を、次男三次は小石原窯を、三男文作は小鹿田(おんだ)窯をそれぞれ継いだ。この柳瀬氏を中心にしたのが皿山の陶郷であるが、黒田藩が寛文七(一六七七)年に遠州高取の白旗窯を鼓村(明治二二年小石原村に合併)の釜床に移し、献上品や茶道具などの上手物(じょうても)を作陶した。これが現在の高取静山窯である。

この小石原をさらに下ると宝珠山村だが、ここには伊藤伝右衛門が昭和一年に開坑した宝珠山炭坑があつた。宝珠山村は筑後川の支流鼓川の清流に沿つた山紫水明の地である。もともと山奥の交通不便な僻村であつたが開坑翌年の昭和二二年には久大線夜明駅・宝珠山駅間七・四キ

口の国鉄線が運炭を主目的に開通した。おな、国鉄田川線の終着駅であつた彦山駅が昭和一七年に開業、釈迦岳トンネル開通によつて宝珠山駅と結ばれるのは戦後の昭和三年のことで、現在のJR日田彦山線となつている。もし宝珠山に炭坑がなかつたら、山岳重畳たる山村を鉄道が現在でも走つていよう筈がなく、しかも宝珠山の村内には三つものJR駅があり、これすべて石炭のおかげである。

ついでながらこの宝珠山炭坑は当時日本一と称された鉱員住宅が建てられ、坑内にガスは全く無く、落盤もない水平坑道のみという自然条件にも恵まれた理想的なヤマで、開坑以来一〇年間坑内の殉職者を一名も出してないという保安優良炭坑でもあつた。また、選炭の際に放出される洗炭汚水が周辺河川を甚だしく汚染したことは、大正以降の遠賀川水系の事例をみても明らかであるが、宝珠山炭坑においては優れた自然環境を守るため、当時の幸袋工作所（社長は伊藤伝右エ門）の林禎太郎専務の考案に成る独特の浄化装置を設置して清流を守つたこともよく知られている。この炭坑は昭和一五年に日本炭業（株）に譲渡され、昭和三八年に閉山された。

飯塚市幸袋の伊藤邸の建物の一部が移築され、炭坑の倶楽部として使われていたものが、閉山後料亭となり、その後廃業されたものを村が買上げ、これを核とする山村文化交流の郷「いぶき館」が平成一七年にオープンされることも付記しておきたい。

烏尾峠

八木山峠、仲哀峠と並ぶ国道二〇一号線の三大峠の一つで、標高二二

〇メートル、田川郡糸田町鼠ヶ池（ねずがいけ）と嘉穂郡庄内町仁保（には）を結ぶ約五キロの峠である。その僅か五キロが豊前国と筑前国を分け、言葉も文化も異なる。雪の深さまで違つたと田川の人はいう。

昭和二九年、石炭の麻生鉱業（株）とセメントの産業セメント鉄道（株）が合併して麻生産業株式会社となったが、合併に際しての田川労組との協定で団体交渉は田川工場で行うこととなつており、当時飯塚本社労働部にいた私は書記としてこの峠を越えて再三田川工場の団体交渉に赴いたが、峠ひとつ隔てただけでこうも物の考え方や言い方が違つものかと痛感させられたことを覚えている。

峠の名の由来は古いもので、峠にさしかつた神武天皇の一行が一羽のカラスに導かれ、悪天候の中を無事峠越えができたという伝説に因むものとされる。古代九州の国道第一号線ともいふべき古官道は徳波町高田（伏見郷）庄内町綱分（綱別郷）を経てこの峠を越え、田河郷から豊前の国府豊津に至つたとされている。

慶長五（一六〇〇）年、豊前中津から筑前福岡に移封された黒田長政もこの峠を越えて入部したといわれるが、昔は頂上付近には大木が繁り「追い剥ぎ峠」といわれた難所であつた。

明治以降この峠を挟んだ田川・嘉穂両郡には相ついで炭坑が開かれ、大正一四年には現在のJR後藤寺線の入水トンネルが関の山南部に貫通して鉄道輸送も始まるのだが、人口がふえ交通量が増加するにつれて、この峠路の改修が喫緊のこととなり、大正一二年に大がかりな工事が行われた。当時の樫田三郎嘉穂郡長の撰に成る「烏尾峠開削碑」の碑文によると、貴族院議員麻生太吉が常に公共事業に力を注ぎ、率先して巨費を投じ、大正元年にまず笠松峠（現在近畿大学産業理工学部が建つてい

るところ)を開削し、同四年から八年の歳月をかけた鳥尾峠の県営工事に多大の援助をしたとあり、石炭が開いた峠のひとつということになる。

昭和四年に大改修が行われ、カーブも少い立派な峠路となったが、産業道路といってもいいほど田川のセメントを運ぶ車がひっきりなしに往来している。また筑豊と福岡天神を結ぶ特急バスが一日約八〇往復この峠を越える。新道からわずかにはずれたところに旧道の一部が残っており、その峠には「従是西筑前国」と刻まれた国境碑がツタやカズラに絡まれて建っており、また近くには香春岳鬼ヶ城の激戦に散った無名戦士の墓があつて、時折り香華が供えられている。筑前国続風土記の庄内河内の項に「大道なり」と書かれており、明治時代には軍馬や大砲が通つたと言われる道だが、本当だろうかと思われるほどのひっそりとした峠路である。

昭和二四年、昭和天皇九州ご巡幸の際、田川からこの峠を越えて飯塚へのルートがとられ、当時社会人二年生だった私は二瀬町(当時)水江の鉱害による陥落池のほとりで聖駕をお待ち申しあげたのだが、そのときの腰折れが

鳥尾の峠越えまし嘉麻の野に太陽のごとく君は来ましぬ
という一首である。

仲哀峠

京都郡勝山町と田川郡香春町の間にある標高三三三メートルの峠である。峠の名はいうまでもなく第一四代仲哀天皇がここを越えられたという伝説に由来する。

仲哀天皇は日本武尊の御子で、成務天皇に皇儲がいなかったために即位、皇后は神功皇后である。越前角鹿(つぬか)、紀州を巡り、熊襲の反乱の報に接して西征、皇后と穴門(あなと)に会い、筑紫の櫃日(かしのひ)宮(理香椎宮)に入られたが、ここで神懸りした皇后から新羅を討つように勧められたものの、神託を疑って同意しなかったために崩御されたと伝えられる。

前述のように太宰府と豊前地方を結ぶ古代官道の最短コースがこの峠を越えたわけである。明治三年に障子岳中腹に長さ四三二メートルの道路トンネル(旧仲哀トンネル)が開通したものの、このトンネルに達するまでには急勾配のカーブを幾曲りものぼって行く難路であった。しかも明治二八年豊州鉄道(旧国鉄田川線、現平成筑豊鉄道の一部)の開通で交通量も漸減していったが、昭和四二年に全長一二二〇メートルの新仲哀トンネルが開通するに及び、福岡・行橋を結ぶ九州唯一の横断道路が完成して交通量は急増するに至った。

昭和三〇年台、会社(麻生産業)本社の従業員慰安行事で、養島の汐干狩に何台もバスを連れ、もうもうと砂塵を巻きあげながらこの峠に達し、峠の茶屋でひと休みしたことも古い懐かしい思い出である。峠付近にはみごとな桜並木があつたが、今も残されているのだろうか。峠の頂上から晴れた日には周防灘が望まれ、筑豊の峠中、唯一海が見える峠といわれたものである。

なお、国道二〇一号線で香春町の旧日本セメント香春工場を過ぎて、清瀬橋の袂で国道三二二号線と交差し、金辺川の左岸を走って唐子橋交差点を右折、新仲哀トンネルに向う道に入るとすぐ左手に、この地で没した大宰帥河内王(かわちのおおきみ)の陵墓があり、宮内庁が管理す

る勾金陵墓地となっている。河内王は持統天皇三（六八九）年八月大宰帥に任ぜられ、同八年帰任の途中この地で逝去されたと言われる。その妻手持王女（たもちのひめみこ）（現地妻との説もある）の王を偲ぶ挽歌三首（万葉集卷三）の碑が鏡山神社に至る一五〇メートルほどの間に建てられている。何れも哀切をきわめる歌である。

王の親魂逢へや豊国の鏡の山を宮と定むる

豊国の鏡の山の石戸立て隠りにけらし待てど来まさず

石戸破る手男もがも手弱き女にしあれば術の知らなく

鏡山の周辺にはこのほか三基の万葉歌碑が建立されている。

金辺峠

豊前小倉と筑後久留米を結ぶ道を一般に「秋月街道」と称するが、途中に徳力・呼野・採銅所・香春・猪膝・大隈・千手・秋月・野町・松崎の一〇の宿場を持つ全長約九〇キロの道である。時代や地域によつて小倉道、香春道、猪膝道、松崎道などさまざまな呼び方がなされた。

金辺峠はこの街道上にあり香春町採銅所と小倉南区呼野を結ぶ標高二一七メートルの峠で、北九州市と田川郡の分水界となっている。きべ峠と読む。古くは木辺峠と書いたが、小倉藩が開発した呼野金山に近いところから金辺の字を充てたといわれる。また峠周辺を杉坂山というが、坂が多く、村境を越えて道が続くことから過坂（境）と称したものの転訛ともいわれる。

峠の東側は急にせりあがり、平尾台に続く竜ヶ鼻が突出し、西方は福智山地に連なる。峠上には「従是北企救郡従是南田川郡」と刻んだ郡界

石が残されている。筑前六宿が開発される以前の旧長崎街道ともいえ、江戸前期には九州の諸大名が参勤交代に利用し、中・後期以降は大名の通行が減少したのに反比例して、英彦山・伊勢参詣や商人の通行が増加して、この峠もそれなりの賑わいを見せたものと思われる。往時は関所や茶屋が峠上にあつたといわれるが、幕末の小倉戦争で長州軍の進攻に敗れた小倉藩兵一万数千が人馬、弾薬、糧秣とともに藩の中樞と城下町の機能を移した香春に向つたのもこの峠道であり、ここが最前線ともなつた。小倉藩の総指揮官が島村志津馬で、その奮戦によつて田川の地は守られ、やがて講話が成立。武功によつて藩主から加増と太刀の下賜が沙汰されるが、藩財政の窮乏をよく知つていた志津馬は加増を拝辞、太刀のみを拝領して国境警備のため金辺峠に向つたという。峠上近くに志津馬の勲をたたえた追慕の石碑があり

金辺峠守りし志津馬の傍へかすかな水の滴りを聞く

という歌一首が刻まれている。彼の配下が明治になって立てたといわれる。また、この近くには隠し金山伝説を今に伝える金辺観音堂もある。

峠道には大正六年、赤煉瓦の旧トンネル（全長一三六メートル）が開通し、のちに国道三二二号線となつたが、その後のくるま社会の進展に伴い、昭和四二年、峠の直下に全長五九〇メートルの新金辺トンネルが完成して、カーブの多い峠路を通らずに短時間でここを抜けることができるようになった。さらにその後「第二金辺トンネル」も開通し、大正四年に貫通した小倉鉄道（現日田彦山線）の金辺隧道とともに筑豊開発の動脈となっている。

金辺峠を南に下つたところが旧採銅所村である。江戸期の上採銅所村・下採銅所村・採銅町が合併して採銅所村が成立、明治二二年の市町

村制施行時にそのまま村として発足、昭和三十一年に香春町と合併してその大字となった。その名が示すように古代から銅を差出し「豊前国風土記」逸文には香春三の岳に銅が産出されるとあり、奈良東大寺の大仏鑄造にも当地の銅が多く運ばれたという。

また、平安期以降宇佐神宮の放生会するときなどに勅使が採銅所に来て、長光家で鑄造した宝鏡三面を奉戴して宇佐へ向ったといい、その銅は三の岳の神マブから採ったと長光家文書に記載がある。銅鏡が作られた清祀殿（せいしでん）は三の岳山麓に今も残っており、天照大神御社、神宿殿、勅使殿、在庁官人小屋と伝えられる跡もある。この神鏡奉納行事は江戸中期に完全にすたれたが、昭和五二年に突如復活、専門家を作ってもらった銅鏡が、往古は七日を要した神輿行列が交通事情のため再現不可能で、トラックによって僅か半日で宇佐神宮に到達したと伝えられた。

なお峠と同名の金辺川は前記竜ヶ鼻に源流を發し、香春三山の山麓を洗いつつ香春で呉川を、田川市夏吉で御祓（みそぎ）川と五徳川を併せ、方城町で彦山川に合流する全長一一キロの一級河川である。

犬鳴峠

この峠の北側に聳える標高五八四メートルの犬鳴山に峠の名は由来しているが、その山名は山があまりにも深いため、犬でもこの山を越えることが出来ずに泣き叫んだための命名とされる。私事ながら私は旧制中学のころから山登りに熱中し、飯塚から見える山のほとんどすべてに足跡を残しているが、この山にだけは登ったことがない。

律令時代、稻置（いなぎ）の境界線であったことから、稻置が「いなぎ」と訛ったものだともいわれる。筑前の方言で犬は「イン」であるから地元ではインナキ山、インナキ峠、インナキ川と呼んでいる。

犬鳴峠は粕屋郡久山町と鞍手郡若宮町を結ぶ標高三六七メートルの峠だが、藩政時代は福岡城下と直鞍地方を結ぶ要路であった。明治中期以降はほとんど利用されず、荒廃したままになっており、このことは昭和九年発行の『鞍手郡誌』にこの峠名がまったく登場しないことから明らかである。

太平洋戦争中に軍事目的から改修工事が着工されたが、戦局の逼迫につれて再三中断され、昭和二四年一月に至って漸く工事が完成、翌二五年八月から国鉄バス直方―博多線が通るようになった。峠の頂上近くに短いトンネルがあったが、峠全体が深山幽谷を縫う感じで、夜などは車もめつたに通らず、まことに薄気味の悪い峠路であった。タクシーに女の幽霊が乗ったなどという話が流布されたこともある。

昭和五〇年に全長一三八五メートルの犬鳴トンネルが完成、さらに平成四年に峠近くに犬鳴ダムが完成した。重力式コンクリートダムで、高さ七・五メートル、貯水量五〇万トン、宮田・若宮両町の飲料水や工業用水確保のために県営で建設されたものである。これに伴って新しい道路や犬鳴大橋が架設されて峠付近の状況は一変し、あつという間に昔の難関も越えることができて、直方―博多間の所要時間も大幅に短縮されたが、江戸時代に栄えたタタラ谷鉱山跡や犬鳴窯跡などの貴重な歴史資料を含む犬鳴峠もダム湖底に沈んでしまった。

若宮側の峠の登り口に「司書橋」というバス停があるが、これは幕末の福岡藩家老職加藤司書の名に由来する。司書は一一歳で二八〇〇石の

中老となり、嘉永六（一八五三）年ロシアのプーチヤチンが軍艦で長崎に来航した際、五〇〇の藩兵を率いて駆けつけ、幕府の外国奉行川路聖謨を助けて活躍、水だけ与えて無事退去させた。元治元（一八六四）年の長州征伐では広島城の三六藩の軍議で解兵論を主張、戦乱を回避した功により家老職に拔擢された。黒田藩は藩論が勤皇と佐幕に二分されて両派の抗争が繰り返されたのだが、慶応元年一月の五卿の太宰府入りは司書らの勤皇派を活気づかせる反面、保守派の反発を招いて藩政は混乱、家老黒田播摩らの勤皇への藩論統一建白書が藩主長溥を刺戟した上、九州勤皇党の決起計画とでつちあげられた架空の大鳴山別館事件などの暴露から、勤皇派の一四〇名が一斉に捕縛された。司書は博多の天福寺で切腹、三五歳の生涯を終えたが、黒田藩はこのほか維新後に活躍を期待された有能な人材を多数失い、維新後薩長土肥のはるか後塵を拝するようになったことは、現在も残念がられていることである。

大鳴谷には前記の遺跡遺稿のほか福岡藩別館跡や朝鮮人参の菜園などもあったが、青柳種信の『続風土記拾遺』にはこの大鳴谷を

「宅所閑寂にして世俗の塵埃を離れ、隠者仙客の低衍すべき奇絶の勝地也」と紹介している。

若宮町からの峠の上り口に脇田温泉がある。かつては大鳴川を挟んで南側を湯原温泉、北側を脇田温泉と称したが、現在は脇田温泉郷と総称され、福岡市の奥座敷とも呼ばれており、六軒の旅館が軒を並べている。『鞍手郡誌』では天平年間に大伴旅人が来遊したとあるが、単なる伝承のようである。

見坂峠

三坂峠とも書くが、鞍手郡若宮町と宗像郡福岡町を結ぶ主要地方道「飯塚福岡線」が通る標高一六七メートルの峠で、福丸―福岡間のバスも通っている。峠の名は神功皇后が三韓を望まれたので、この地が視坂（みさか）という地名の起こりだという伝説に由来するといわれる。

この峠は大鳴川の支流の山口川と、玄界灘に注ぐ西郷川の分水界をなしており、晴れた日には玄界灘が遠望できる景勝の峠路である。昭和五年に九州縦貫自動車道がこの峠を通り、曲りくねった在来道とスマー卜な高速自動車道が並行する形で走り、峠の景観も一変した。この二つの道は峠から山口川に沿って東に六キロの若宮インターチェンジで結ばれ、峠南方の西山に至る三・二キロに陸上自衛隊の訓練用道路が通じている。

さらに川に添って一キロ下ると装飾壁画で有名な竹原古墳がある。国指定の史跡で、径二七メートル、高さ五メートルの円墳で、石室は全長六・七メートルの二室から成る横穴式古墳である。六世紀後半に造営されたもので、前室、後室それぞれに赤と黒の二色で描かれた朱雀と玄武、馬、竜、人物、船、翳（さしぼ）などの運筆は迫力に満ち、保存状態もよくて筑豊はもちろん、九州を代表する装飾古墳とされる。昭和三二年、偶然に発見されたものである。

なお、峠を西へおよそ三キロで筑前二宿の一つ唐津街道（内宿通り）の畦町（あぜまち、福岡町の大字となっている）に出るが、弥生時代から開けたところで、大和朝廷の屯倉（みやけ）跡だとの伝承もあり、御茶屋跡からは畦町瓦が出土し、奈良時代の廃寺跡とされている。

峠の近くにJR九州の「猫塚」というバス停があり、その裏手に高さ二メートルくらいのこんもりと木が生い茂った塚がある。この地にあつた西福寺という寺に一匹の大ネズミが住みついて乱暴の限りをつくす。困った和尚は可愛がつっていた猫にネズミ退治を頼んだところ、本堂にある夜たくさんの猫が集まり大ネズミとのすさまじい戦いが始まった。翌朝、血みどろの大ネズミの死骸のそばに猫の屍体が散乱していたという。これを哀れんで和尚が造つたのがこの猫塚だといわれる。

地元ではこの伝説を町おこしに生かそうと「追い出し猫」の焼き物を考案して売り出した。平成一〇年ころのことである。表は普通の招き猫、裏返すと右手に箒を持ち、目を吊りあげた怒りの形相。厄災や長居の客を追い払う縁起物としてヒット商品となった。協田温泉の旅館の売店にも並んでいて、売れ行き良好という。

猿田峠

鞍手町永谷と宗像市吉留を結ぶ峠で、主要地方道「直方宗像線」となっており、標高僅か六四メートルのなだらかな峠路である。宗像と鞍手地方を結ぶ古くからの道路で、直方―赤間のバスも通じる。前述の内宿通りがあり、福岡・唐津の両大名の参勤交代路でもあり、近くの永谷地区には殿様の宿泊所「茶屋」があつた。

慶安三（一六五〇）年ころ、博多の豪商白水八郎左衛門幽心が私財を投じて開いたと伝えられる。土地の人々には大変便利な峠道となり、前記永谷地区は商人町として栄えたという。幽心の位牌は峠の麓の真教寺にあり、墓所も近くの公民館に現存する。

幕末動乱の際には禁門の変で都落ちした三条実美らもこの峠を越え、明治六年の筑前竹槍一揆勢もこの峠を越えた記録が残されている。

毎年八月一四日には民俗行事「永谷万年願盆綱引き」が行われる。永谷地区の上・下組が綱を引き、負けた組が大数珠を運びつつ各戸をまわって練り歩く行事だが、幽心の恩を忘れないための催しだという。

筑豊炭田草創期の開拓者のひとり許斐鷹介が開いた猿田炭坑はこの近くにあつたものと思われる。（了）

〔参考文献〕地図と絵で見る飯塚地方誌、角川地名大辞典、松尾昌芙「筑前の長崎街道」西日本新聞社「福岡県百科事典」筑豊各市町村誌（史）朝日、毎日、読売、西日本各紙記事ほか

（ふかまち・じゅんすけ。筑豊炭鉱遺跡研究会事務局長・九州大学石炭研究資料センター学外研究員・元飯塚市歴史資料館館長・飯塚市在住）