



第18回 発掘レポート最前線！

—令和5年度北九州市遺跡発掘報告会—

日時： 令和6（2024）年3月3日（日）13：30～15：10

会場： 北九州市立生涯学習総合センター 3F ホール

（〒803-0811 北九州市小倉北区大門一丁目6番43号）

〈プログラム〉	13：00～	受付開始
	13：30～13：35	開会挨拶
	13：35～14：15	報告①魚町遺跡第3地点（山口裕子）
	14：15～14：55	報告②旧門司駅舎跡（安部和城）
	14：55～15：00	質疑応答
	15：00～15：10	閉会挨拶

主催 （公財）北九州市芸術文化振興財団 埋蔵文化財調査室

〒803-0816 北九州市小倉北区金田一丁目1-3

TEL 093-582-0941 FAX 093-582-8970

北九州市市民文化スポーツ局文化企画課



1. 魚町遺跡第3地点

1. はじめに

本遺跡は小倉北区魚町4丁目に所在する江戸時代の遺跡です。調査区は紫川の支流である神嶽川かんだけのすぐ東側にあり、付近の標高は約2mです。発掘調査は巨過地区土地区画整理事業に伴って行われ、調査期間は令和5年2月、9月、12月～令和6年2月です。調査は東西2区に分けて行い、1区の面積は290㎡、2区は1,210㎡、合計1,500㎡です。

ここは当時、小倉城の城下町に位置していました。小倉城は紫川を挟んで大きく東西の曲輪まがわに分かれており、西曲輪には天守を中心とした城の中核施設と武家屋敷、東曲輪には寺や町屋などが配置されています。幕末頃に描かれた『小倉藩土屋敷絵図』やしきによると、調査区付近は東曲輪にある「郡屋舗」「町屋舗」に位置する場所と考えられます。

2. 1区の調査内容

西側に位置する1区では、自然石を積み上げた野面積みの石垣のづらがみつけられました。これは西に面して南北方向に延びており、長さ約24mにわたって確認されました。石垣の高さは北側で144cm、南側で190cmを測り、南から北に向かって低くなっていることがわかります。この石垣は1区のすぐ西にある神嶽川の護岸だと考えられます。神嶽川は小倉城の築城以降、城郭内に取り込まれ、堀としての役割を担っていました。

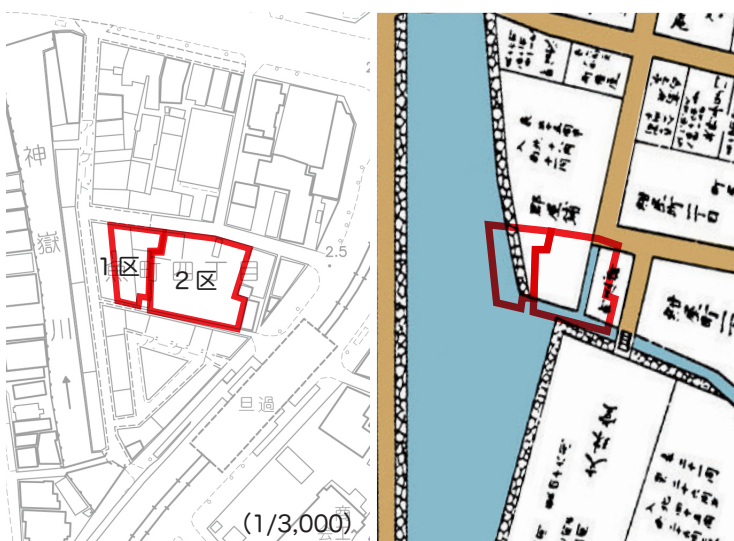
明治に入ると、堀としての役目を終えた神嶽川には、ゴミが捨てられるようになり、石垣前面に堆積しているヘドロの層からは、陶磁器や瓦などの遺物が多く出土しています。今回確認された石垣がいつまで機能していたかは、はっきりとわかりませんが、石垣が埋没する際に一緒に排水用の土管が埋設されていることから、大正時代末～昭和初期に行われた下水道敷設の際に、川の東側が埋め立てられ、石垣は地面の下へと埋没した



第1図 魚町遺跡第3地点位置図 (1/25,000)



第2図 魚町遺跡第3地点遠景 (西から)



第3図 現在の地図(左)と『小倉藩土屋敷絵図』(右)に見る調査範囲



第4図 1区神嶽川護岸石垣 (北西から)

と考えられます。

3. 2区の調査内容

2区の調査では、調査区の中央付近に南北方向に延びる石組溝（排水路）がみつかりました。この溝は『小倉藩土屋敷絵図』の中にも見ることができ、これを境に西側は「郡屋舗」、東側は「町屋舗」であったと考えられます。この溝は東西に向かい合う石垣を壁としており、この高さは約140cmです。溝の幅は南側で90cmほどですが、北側では、東側の石垣が鉤状に広がっており、約2.5mを測ります。なお、西側石垣の背後にはもう1面の石垣が確認され、東側の石垣も本来は北側の石垣が南に向けて直線的に延びており、当初は約4m幅で造られていたことが分かりました。

東側にある町屋舗では石垣、石列、井戸、埋甕^{うめがめ}など多くの遺構が確認されました。ここでは石列の配置から、北、中央、南の3つの区画に分けることができます。北部ではL字状に残る石列の北側に、土坑が10基確認されました。この土坑群は石組溝と平行して2列に並んでおり、中に陶器の甕が残るものがあることから、本来は全てに甕が据えられていたと考えられます。このような状況は普通の民家とは考えにくいことから、何らかの商売を行う商家であり、並んだ甕には商品が入っていたのではないかと推測されます。

商家（町屋）は通常、道に面した表部分を店とし、奥に居住空間と裏庭、蔵などを設けています。これを今回の調査成果に当てはめてみると、町屋舗の北部は店、中央部が居住空間、南部は裏庭や蔵が配置されていたことが想定されます。

中央部では、自然石を積み上げた井戸とその周囲に敷石が配置され、敷石の縁に沿って石列が並んでいます。町屋の居住空間の中には「通り庭」と呼ばれるスペースがあります。これは表と裏を繋ぐ通路であるとともに、カマドや水甕などの炊事設備が設けられた台所として利用された場所です。カマドの横には井戸が設けられていることがあり、今回見つかった井戸はこの「通り庭」に位置していると考えられます。また、裏庭と考えられる南部では、2.9m×5.9mのコ字状に並ぶ石列が確認されました。これは当時の寸法に換算すると1.5間×3間に相当し、蔵の基礎だと考えられます。また、この蔵の東側には、いわゆる「便所甕」と呼ばれる埋甕が確認されています。

西側にある郡屋舗では石垣や石列、礎石、埋甕などが確認されました。石垣は南に面して東西方向に延びており、長さ17.5mにわたって検出されました。高さ175cmを測り、西側で神嶽川の護岸石垣と接続すると考えられます。この石垣は石組溝より東側にある町屋舗側には続いていませんでしたが、町屋舗の南東端部でも、石垣が確認されており、本来は南に面する石垣が石組溝を挟んで東西両方に延びていたと考えられます。

また、北側ではL字状に並んだ石列を確認しました。南北方向に延びる石列は調査区外に続いており、東西方向の石列も途中で途切れているため、本来の長さは不明ですが、東西5.2m×南北6.6mを測ります。また、石列で囲われた範囲内には、建物の柱を支えるための礎石もみつかり、郡屋舗の建物の一部だと考えられます。



第5図 2区石組溝と町屋舗全景（空中写真、上が北）



第6図 2区町屋舗の中央部でみつかった1号井戸（東から）



第7図 2区郡屋敷全景（西から）



第8図 2区12号・25号石列検出状況（南から）

2. 旧門司駅舎跡

1. はじめに

旧門司駅舎跡は、門司区清滝^{きよたき}に所在し、JR門司港駅と九州鉄道記念館の間に位置しています（第1図）。発掘調査では、明治24（1891）年に開業した九州鉄道初代門司駅の機関車庫・倉庫・石炭滓の廃棄穴・初代駅舎外郭石垣・初代駅舎の新築建物や、大正3（1914）年に竣工した2代目門司駅（JR門司港駅）時代の築堤石垣・倉庫石垣の他、近世門司港の旧海岸線やそこに築かれた護岸石垣、大正～平成時代までの遺構を確認しました（第8図）。

2. 旧海岸線の護岸石垣と古代・中世の遺物

調査区の東西方向に向かって埋立前の旧海岸線と門司築港前の護岸石垣が確認されました（第2図）。土層の観察から、石垣の前面には泥が堆積しており、その上に築港・駅建設時の整地土・埋立土を被せていることが分かりました。この泥層からは古墳・平安・鎌倉・江戸時代の遺物が出土しており、これまで不明であった明治時代以前の門司港の歴史的な変遷の片鱗を垣間見ることができます（第7図）。

3. 初代門司駅の機関車庫とその基礎構造

機関車庫は、煉瓦をイギリス積みで構築したもので、旧海岸線を跨いで基盤層（地山）と門司築港による埋立地の両方に構築されていることが分かりました。

地山上に基礎が構築されている部分では、基礎を設置するための溝を掘削し、強固な基盤層を型枠替わりにして直接コンクリートを打設する構造であること、埋立地側（旧低地）では、丸太を使用した胴木（江戸時代の石垣構築に用いられる地盤沈下を防ぐ技術）を設置し、その上に型枠を乗せ、コンクリートを流し込む構造であることが分かりました。また、埋立土によって基礎が埋まっていること、旧海岸線を境に基礎構造が変化することが確認されたことから、港と駅が同時に構築されたことが判明しました。

九州鉄道が開通した明治22～24年代は、江戸と明治の本当の変わり目のような時期であり、それは機関車庫の基礎に現れた近世的な「胴木」と、近代的な「コンクリートと煉瓦」の共存が示している通りです。機関車庫は、当時の技術者達が伝統的技術の中に近代技術を需要・咀嚼し、自らの技術として取り込み、それを折衷・活かした上で、異なる地質に見事に対応した当時の技術力とその変化の過程を理解する上で重要な遺構であると言えます。

4. 初代門司駅本屋の外郭石垣と大正時代の倉庫石垣

調査区の東端にL字に角をもつ間知石を使用した大正時代の倉庫石垣が確認されました。この石垣の下部から平面が一回り大きな初代門司駅本屋の外郭石垣が確認されました。こ



第1図 旧門司駅舎跡の位置と開発範囲



第2図 旧海岸線に築かれた護岸石垣と機関車庫



第3図 機関車庫の全景（右が北）
旧海岸線を境に基礎構造が変化する



第4図 機関車庫の陸地側基礎（直接コンクリート）

の部分は明治30年の構内図に「出口」と記されている部分と推定されます(第6図)。初代駅舎の外郭石垣隅はアールを取っており、明治時代の駅に相応しい様相となっています。これと比較して、大正期の倉庫石垣は隅が直角で、石垣の傾斜はホーム仕様の垂直に作られています。

5. 大正3(1914)年～平成までの遺構

調査では、2代目門司駅が竣工した大正3年から調査前の駐車場になるまでの遺構が確認されています。大正時代の遺構は、初代駅舎跡地に建設された倉庫石垣や築堤石垣などで、これらは石炭滓を使用して整地されていました。また、昭和初期と推定される鉄管や、貨物ホームの石垣の他、昭和後期から平成前半頃までの側溝など、2代目門司駅(門司港駅)の時代から現在までを繋ぐ歴史的痕跡が確認されました。

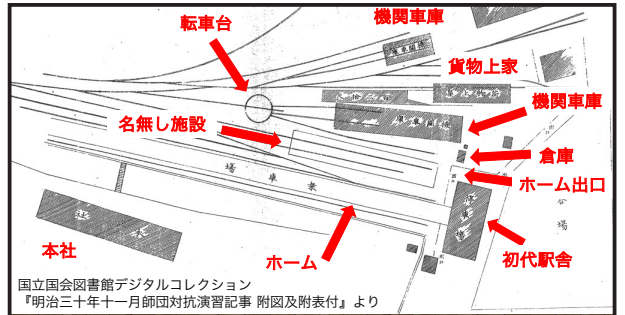
6. おわりに - 「門司港らしさ/レトロ」の源泉 -

調査によって、門司港と門司駅の構築が一体的に行われたことが推定され、駅と港が直結して形成された近代都市であったということが分かりました。そして、煉瓦で構築された機関車庫は、門司港という街が「港湾都市」であるのと同時に「鉄道都市」であったことを、消えゆく門司港の煉瓦建造物と共に現在に伝えるものであり、それは「門司港にしか無い街の個性」という「門司港らしさ/レトロの源泉」では無いでしょうか。これらは門司港の新たな歴史的価値と言えると筆者は考えます。

史上初めて門司港の発掘調査を行い、多くの成果が得られました。調査区の周囲には各時代の遺構が残っている可能性が高く、出土遺構を含めて、門司港という街そのものを「遺跡」として見ることもできるでしょう。



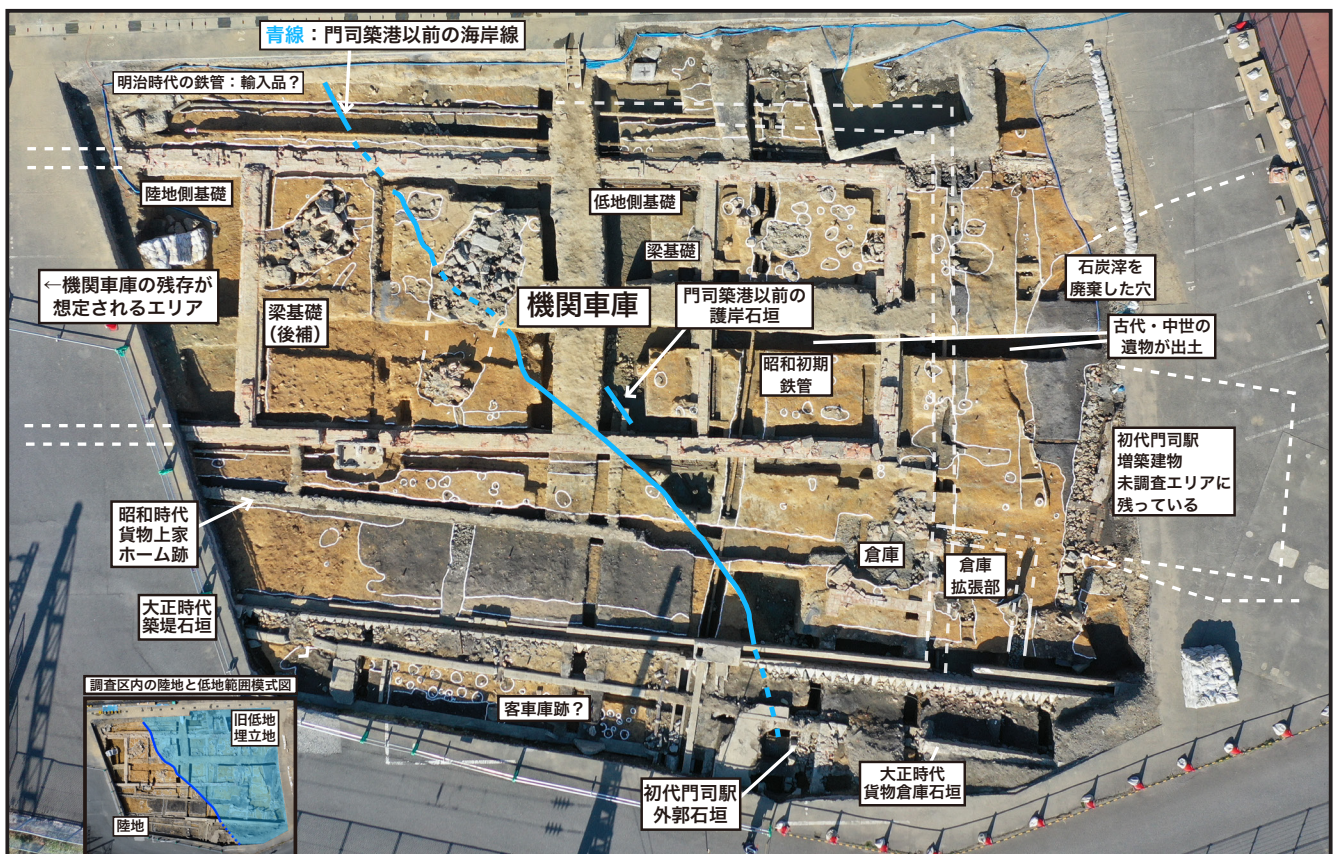
第5図 機関車庫の低地側基礎(桐木組)



第6図 明治30(1897)年の初代門司駅構内図



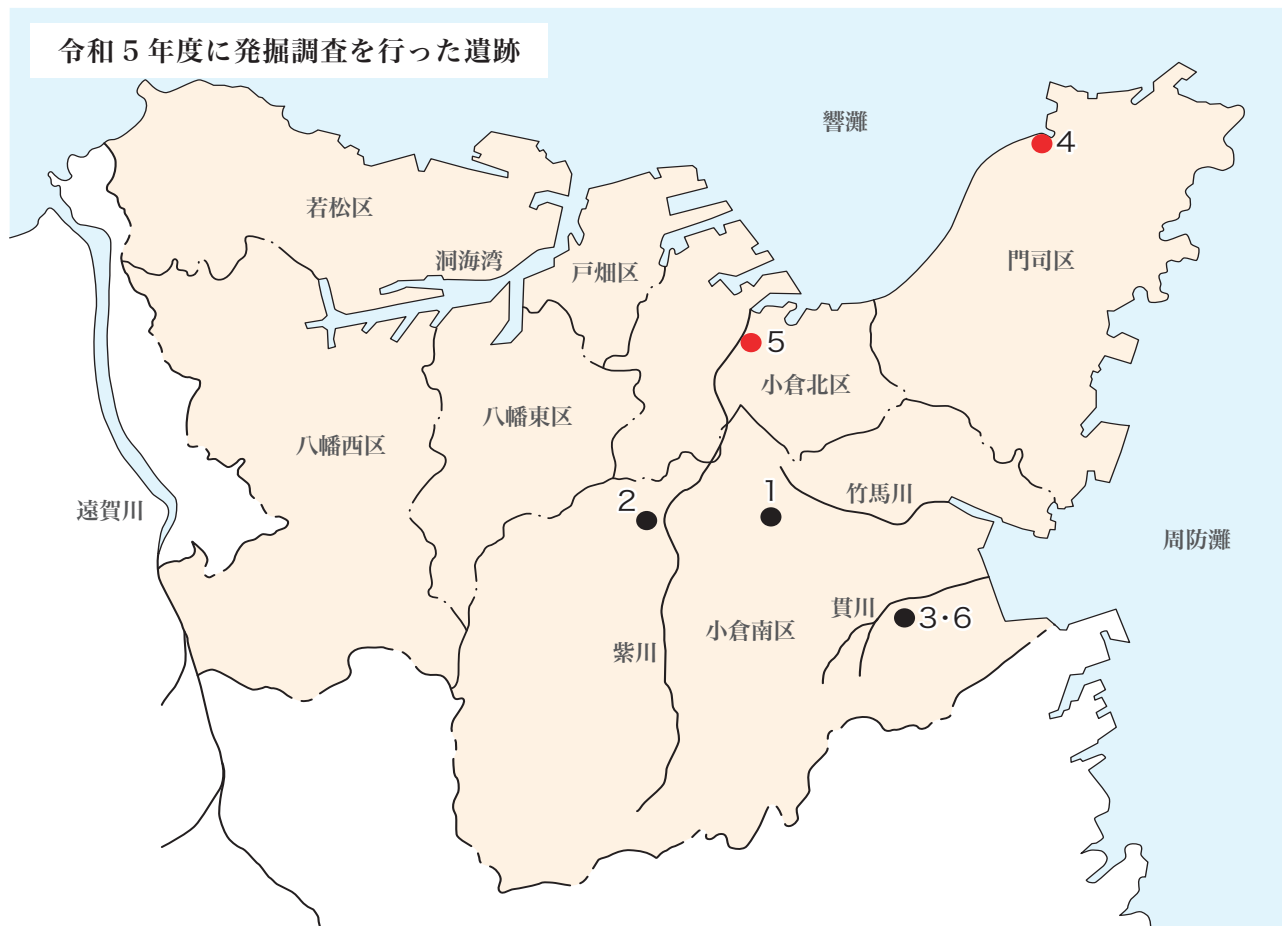
第7図 門司駅の遺物と古墳～鎌倉時代の遺物



第8図 旧門司駅舎跡 全景写真(右が北:上が門司港駅方面)

※この見解は、令和6年3月時点のものであるため、今後変わる可能性があります。

令和5年度に発掘調査を行った遺跡



No.	遺跡名	所在地	調査期間	調査面積	主な時期と遺跡の内容
1	石田遺跡第7地点	小倉南区上石田	R5.4.3 ~ 5.31	1868.34 m ²	弥生時代～古墳時代 集落跡
2	高野遺跡第5地点	小倉南区高野	R5.6.1 ~ 6.21	608.55 m ²	弥生時代 集落跡
3	貫・裏ノ谷遺跡第2地点 2区・3区	小倉南区大字貫	R5.8.21 ~ 11.30	902.45 m ²	弥生時代・平安時代～近世 集落跡
4	旧門司駅舎跡	門司区清滝	R5.9.4 ~ 12.22	900 m ²	古墳～近世・近代 集落跡・駅
5	魚町遺跡第3地点 1区・2区	小倉北区魚町	R5.9.7 ~ R6.2.29	1500 m ²	近世 城下町跡
6	貫・裏ノ谷遺跡第2地点 4区	小倉南区大字貫	R6.2.13 ~ R6.2.28	460 m ²	墳墓

※総面積は 6239.34 m²