

北部九州における筑豊興業鉄道に関する史的研究*

A Historical Study of the Tikuho Industrial Railways in the Northern Part of Kyushu

田中 邦博** 長弘 雄次***

By Kunihiro TANAKA and Yuji NAGAHIRO

概 要

日本経済の近代化に大きな影響を与えた北部九州筑豊炭田において、1887(明治20)年以降石炭生産量の増大と共に、従来から川ひらたと称する小舟による遠賀川の水運に頼っていた石炭の輸送が限界に達し、陸運の必要性が高まるにつれて1889(明治22)年に筑豊興業鉄道が創立され、1891(明治24)年筑豊若松～直方間が開通した。以後石炭輸送の産業鉄道として活躍し、1897(明治30)年九州鉄道と合併するまで地域の発展に貢献したが、その創立から進展合併までの歩みを交通史としてとりまとめた。

1. はじめに

明治以来日本経済の近代化に大きな役割を果たした筑豊の石炭は、1684(貞享元)年黒田藩の統制下におかれ、遠賀川の水運により河口の芦屋を経由して輸送されていたが、1804(文化元)年遠賀川と洞海湾を結ぶ堀川運河が完成するに及び、その集積地が芦屋から若松に変更され、洞海湾の開発と若松港の近代化の基礎となった。

明治時代に入ると、新政府により、鉱山解放、鉱区の出願が自由となり、1887(明治20)年以降大手資本が参入し、生産規模が拡大して従来の川ひらたによる水運が限界となり、陸運鉄道の敷設、積出港としての若松港、洞海湾の開発が焦眉の急となった。

北九州地区で九州鉄道に次いで二番目に敷設された私設の筑豊興業鉄道は、1889(明治22)年に筑豊炭田の石炭を若松港に陸送するために設立された。これによって筑豊の石炭の輸送力は大幅に強化され、その後の豊州鉄道の創立と共に筑豊の石炭は全国出炭量の半数を占めるに至った。

また、交通の要衝となった若松港とともに門司港の発展が促進され、1897(明治30)年官営八幡製鉄所が誘致されて、工業都市としての北九州市の骨格が作られた。

このように、筑豊興業鉄道が北九州市や日本の近代化に果たした役割は極めて大きなものがあった。

1897(明治30)年10月九州鉄道と合併するまでわずか8年の短期間であったが、その後もこの路線は明治、大正、昭和と筑豊炭田の石炭輸送の大動脈として日本経済の進展を支え続けた。1955(昭和30)年以降石油との競合によるエネルギー革命により、筑豊炭田の石炭産業が総て撤退した1975(昭和50)年以後の現在においても、地域の経済を支え、住民の足として親しまれている。

本報は明治の一時期における産業鉄道としての筑豊興業鉄道の先人の地道な積み重ねに裏打ちされたその発足と発展及び合併までについて、史的な立場からとりまとめたものである。

* keywords : 鉄道、石炭、地域開発

** 正会員 工博 九州共立大学工学部土木工学科助教授(〒807 北九州市八幡西区自由ヶ丘1-8)

*** 正会員 工博 九州共立大学名誉教授

2. 筑豊興業鉄道の系譜^{1)~9)}

その設立当初から、開業、発展、合併までの歩み系譜は表2-1の通りである。

1887(明治20)年以降大手資本の参入により筑豊の石炭生産量の増大と共に、従来から遠賀川の川ひらたと称する小舟の水運輸送では対応出来ず、そのため地元有志により鉄道建設が計画され、1888(明治21)年6月に若松・直方・飯塚・赤池間を結ぶ筑豊興業鉄道の設立趣意書が県知事の副申を添え政府に提出され、同年7月に仮免許状下附、翌22年7月に本免許状が下附された。これによって同年8月発行人株主総会が開催され、資本金を100万円とした筑豊興業鉄道会社が設立され、本社を直方町に置いた。

直ちに路線の建設に着手するも、悪疫の流行や災害などで工事は難航し、資金難もあって建設が遅延したが、経営陣の刷新を図り1891(明治24)年8月若松～直方間(24.8km)の開業にこぎつけた。

以後増大する石炭生産量に対応するために逐次路線の延長を図り、1892(明治25)年10月直方～小竹間(6.5km)開業、翌26年2月直方～金田間(9.8km)、同年7月小竹～飯塚間(8.1km)と当初の目的を果たした。また本社機能強化のために、石炭集散地の若松町に同年4月本社を移転した。

更に1894(明治27)年8月には社名を筑豊鉄道株式会社と改称し、同年12月小竹～幸袋間(4.9km)、1895(明治28)年4月飯塚～臼井間(7.0km)が開業するなど着実に業績を伸ばした。開業当初から設備の強化を図るため5回に亘り資本金の増額を行い1896(明治29)年には資本金も499万円となった。

石炭輸送が拡大するにつれ、九州鉄道と競合することになり、両社株保有株主からの要望が強くなり、1897(明治30)年10月合併し、筑豊鉄道の路線は引き継がれ日本の近代化に貢献した。

表2-1 筑豊興業鉄道の系譜^{1)~9)}

年	都市基盤の整備	関連土木施設
1888 明治 21	6.10 筑豊興業鉄道発起人会鉄道敷設を 請願 6.19 福岡県知事、筑豊興業鉄道敷設申 請を政府に上申 7.30 仮免許状を下附される 8. 創立事務所を福岡県下轄手師直方 町に置く	
1889 明治 22	5.13 本免許状下附の義を内閣へ申請 する 7.12 本免許状を下附される (若松・飯塚・直方・金田間) 8.20 発起株主総会が開かれる 8.23 筑豊興業鉄道本社を直方町に置く	8.23 線路実測に着手 10- 建設を着手するが、悪疫流行や災害により 工事は難航
1890 明治 23	3. 1 線路変更の義を内閣へ出願 11- 資金難のため社債を発行し、三菱 系の会社を中心とした企業から借 入れを行う	11- 建設は本免許の竣工期限になっても落成せ ず、株主間より会社改革の動きが起こる
1891 明治 24	4.- 臨時株主総会において、重役陣の 交代が行われ地元の長経経管者や 中央大資本の代表者がとってかわ った 8.30 若松～直方間開業その後、福岡に 路線を伸ばす 10. 社長が堀田正憲氏から、福岡県在 勤時代に土木課長として九州鉄道 の設立に携わった小山改蔵氏へ交 替 12. 第五回臨時株主総会で資本金を2 5.0万円に増資議決 25 ホールドウイン1c 1タンク機関 車暫時増備	4.- 九州鉄道、門司～久留米間開通 8.30 中間～直方間開業
1892 明治 25	5.27 資本金 150万円増加 12. 若松に若松工場開設 12 若松駅構内沿岸に給煤場設置 -- ホールドウイン1cテンダ複式機 -- 関車増備 -- イギリス製6トン炭車150輛給 入	2.- 直方～飯塚間、直方～金田間同時着工 10- 直方～小竹間開業 28
1893 明治 26	2.11 若松駅構内に炭積用機橋架設工事 4.6 一部完成、使用開始 6.30 本社を直方町から若松町に移転す る 7.3 九州鉄道と折尾駅での接続線が落 成 11. 若松～飯塚間全通開通 16 九州鉄道より機関車、石炭車を借 り受け、豊田・豊野炭鉱から門司 まで石炭輸送を開始	2.11 直方～金田間開通 7.3 小竹～飯塚間開業 若松～飯塚間開通
1894 明治 27	2.16 小竹鎮より分岐して、嘉穂郡大谷 村大字幸袋に至る支線の仮免許状 を下附される 7.25 同上本免許状を下附される 7.25 資本金 35万円増加 8.15 筑豊興業鉄道会社の名称を、筑豊 鉄道株式会社と改称する 11.2 飯塚～臼井間免許状下附 11.2 資本金 85万円増加	10.7 若松港に石炭荷卸用10噸スチームクレー ン設置 12. 植木～直方間複線化開通 21 小竹～幸袋間開業 28
1895 明治 28	11. 九州鉄道と共用の折尾駅完成1階 13 を筑豊興業鉄道、2階を九州鉄道 が使用 12. 資本金 115万円増加 27	4.5 飯塚～臼井(嘉穂郡)間開業 -- 若松駅の石炭積卸設備新設本格化 -- 若松機橋設置用に水圧ホイス(英アーム ストロング社製1基)水圧クレーン(英タ ンネットウオーカー社製1基)をイギリス に発注
1896 明治 29	4.29 若松～折尾間複線工事開通 4.- 若松～直方間の複線工事完了 5.9 嘉穂郡龍井村～嘉穂郡龍田村下山 田間の本免許を下附される 5.9 資本金 14万円増加 11.- 九州鉄道株主間に合併案起こる	5.1 若松港高架機橋完成使用開始
1897 明治 30	4.23 九州鉄道への合併契約締結 10.1 九州鉄道株式会社と合併する	

3. 筑豊興業鉄道の発足

(1) 筑豊興業鉄道の請願^{2) 4) 8)}

筑豊地方の石炭鉱業は、明治10年代までは零細な中小鉱区における採炭から、明治20年代に入って選定鉱区制による大鉱区の時代となり近代化が推進されるなかで、採炭量の増大とともに従来の遠賀川の水運輸送も限界を見せ、その輸送問題が最大の阻害要因の一つとなっていた。

1888(明治21)年6月10日、この地方居住の福岡県会議員村田吉景、林芳太郎ほか5名の有志は、石炭輸送を舟運から鉄道輸送に転換し、直接若松港へ運ぶことを企画、産炭地から折尾で九州鉄道に連絡するとともに、若松港に至る鉄道敷設を目論み、筑豊興業鉄道会社発起人会を組織し、鉄道敷設認可申請を政府に提出した。発起人は県会議員15名、村長6名、郡長3名、戸長2名、その他9名の合計35名であった。

(2) 筑豊興業鉄道の免許状の下附^{2) 4) 8)}

願書を受け付けた福岡県知事安場保和は、出願の線路は運輸緊急であり、事業確実で身元もはっきりしていると副申書をつけ6月19日内閣に進達した。

鉄道局長井上勝は内閣の下問に対して筑豊興業鉄道は普通の客貨運輸と異なり、営業収支の如きも当を失するものと思えず、炭鉱経営者が自ら石炭輸送の道を開くための鉄道であり、願いの趣きを拒む理由なしと答申したことにより1888(明治21)年7月30日資本金75万円をもって仮免許状が下附された。

仮免許後直ちに創立委員子爵堀田正養、安達何四郎を以て九州鉄道と本線横断、両鉄道の接続について協議成立とともに、資本金を100万円、路線位置若松港より直方を経て飯塚町まで、直方町～神田(金田)村間の路線延長29マイル、工事竣工期限2年として本免許状が下附された。

同社はその後小竹から分岐し幸袋に至る幸袋線の免許を1894(明治27)年7月25日下附され、飯塚を延長して臼井に至る線(のちの上山田線)の免許を同年11月2日に下附され、沿線の炭鉱の石炭生産に対処する路線を積極的に推進した。

筑豊興業鉄道の仮免許、本免許下附一覧を表3-1にまた当時の許認可の書類について、その一例を幸袋線の仮免許の例をとって示すと図3-1の通りとなっている。

表3-1 筑豊興業鉄道線路免許下附一覧²⁾

年	月 日	仮免許	月 日	本免許
1888 明治 21	7.30	若松～直方、直方～飯塚、直方～神田(金田)間仮免許下附		
1889 明治 22	8.17	神田村～添田村の線路延長仮免許下附	7.12	若松～直方、直方～飯塚、直方～神田(金田)間本免許下附 2年以内に工事完成のこと
1894 明治 27	2.16 7.31 7.31	小竹～幸袋間の仮免許下附(手続一覧別紙) 飯塚～臼井間の仮免許下附 飯塚～原田(鳥栖)間の仮免許下附	7.25 11.2	小竹～幸袋間本免許状下附 飯塚～臼井間本免許状下附
1895 明治 28	10.18	臼井～熊田村間仮免許下附		
1896 明治 29	5.16 7.31	下山田～上山田及び神田(金田)～糸田並びに神田～伊田まで仮免許下附 遠賀郡石峯村～戸畑村まで仮免許下附	5.9	碓井～下山田本免許状下附

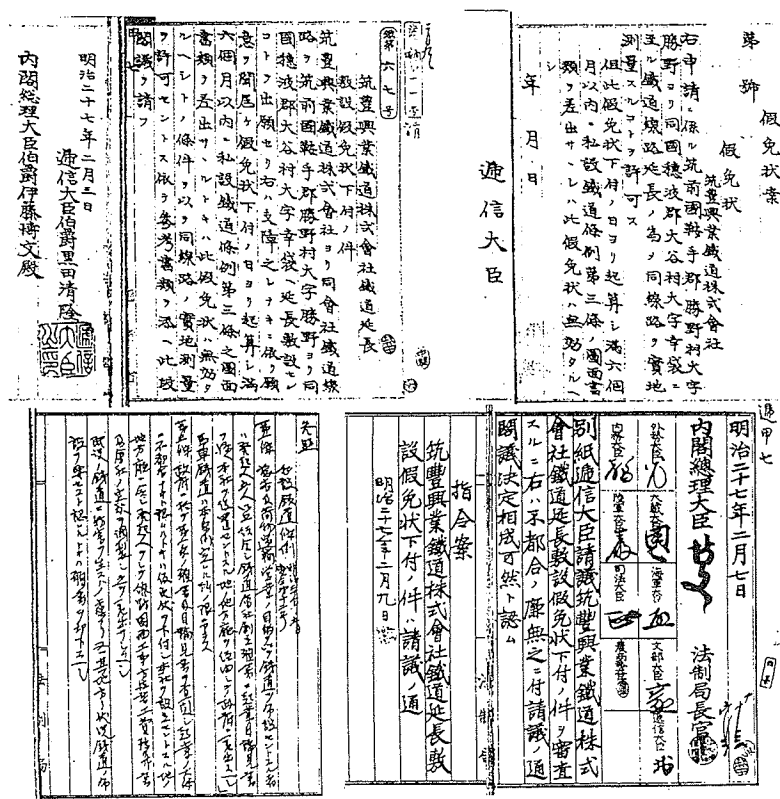


図3-1 幸袋線の仮免許下附関係書類（国立公文書館より）

4. 筑豊興業鉄道の創立と開業

(1) 筑豊興業鉄道の創立²⁾ 4) 5) 6)

1889(明治22)年7月に本免許状が下付された後8月には発起株主総会が開かれ、社長に東京深川区長であった子爵堀田正養が正式に選出され、常議員には遠賀・鞍手・嘉麻・穂波・田川の発起郡及び福岡市から県会議員を中心とした代表者がそれぞれ選出された。

その後、東京常議員の参画等の移動はあるものの1891(明治24)年3月までは、この陣容で経営は行われた。

建設は1889(明治22)年10月に着手されたが、悪疫の流行、災害や資金難などにより、本免許の竣工期限に完成しなかったことから、1891(明治24)年4月の臨時株主総会において重役陣の交代が行われ、地元の炭鉱経営者や中央大資本の代表者がとって替わった。その後社長は同年10月から堀田正養から福岡県在勤時代に土木課長として九州鉄道の設立に携わ

った小山改蔵へ、また1896(明治29)年11月には鉄道技監であった仙石貢へと交代した。

(2) 若松～直方間の建設・開通による開業

1889(明治22)8月、和田義睦を技師長とし線路の実測及び用地の買収などに着手し、同年10月起工にこぎつけた。

線路は若松～直方間25.27kmのうち若松から6.4kmは海岸に沿い、あと折尾を経て直方に至る間は傾斜は極めて緩やかで最急勾配は1/100に過ぎなかった。

曲線の最小半径は301.8mで、その区間は若松駅構内のほか1ヶ所であった。橋梁は総数30ヶ所に及んだがトンネルは1ヶ所もなかった。橋梁の主なものでは遠賀川および若宮川の2橋梁であった²⁾。

同社の工事計画概況書によると、全区間を3工区に分け建造物の一部を直営工事にするほかは、各工区毎に請負人を選定し着工した。請負業者は日本土木（現大成建設）、鹿島組、間組の3社であった⁹⁾。

表4-1 若松～直方間鉄道敷設工事概況⁹⁾

工区別	区 間	距 離	起 工	区間内の主要工事
第1工区	若 松～折 尾	11.67km	明治22年10月上旬	若松停車場用地の買収と建設
第2工区	折 尾～下大隈	6.70km	23. 5. -	遠賀川・堀川の架橋
第3工区	下大隈～直 方	6.90km	23. 9. 30	犬鳴川本支流の架橋

「筑豊興業鉄道会社・記録」による。
注-原本の距離表示、哩をキロに換算

〔第1工区〕⁹⁾

若松～折尾間の11.67kmであり、その中には若松停車場の用地を含め海面9399坪(31071㎡)の埋立地を必要としたが、該地区は築港会社の設計地と競合するため、同社との協議に手間どって思わず日数を費やしたほか、機関車、貨車などの外国輸入品をはじめ諸貨物陸揚げのための栈橋並びに倉庫の建設に追われ、一連の工事がほぼ完了したのは1891(明治24)年4月であった。

〔第2工区〕⁹⁾

折尾～下大隈の6.70kmであるが、難工事は本鉄道線路中最大の橋梁である長さ1200尺(360m)、橋台2・橋脚11を要する遠賀川架橋と堀川架橋であった。

遠賀川の橋脚設置にはウエル11本が決定されたがウエル掘下げで最も深いものは15.75m、浅いもので6.36mであった。橋桁は九州鉄道と同型ののちで単線式ボーストリングトラス径間30.4m12連で、架設工事は1890(明治23)年5月着工し、翌年8月竣工した。

堀川架橋は18m、堀川大膳堀の切取りは難行したものの11ヶ月近くを費やして完成した。

〔第3工区〕⁹⁾

下大隈～直方間6.90kmには、「若宮川橋梁及び山田川、菰川、新入川、居立川、二股川、大池川」などがあり、何れも中小の架設工事が1890(明治23)年9月30日以降順次着工された。若宮川橋梁は若宮川にかかる全長15.5mで、遠賀川橋梁と同型のボーストリングトラス1連、鉸桁12.2m、7連を架設、工事は1890(明治23)年9月着工、翌年7月竣工した⁹⁾。

3工区の工事概況を表4-1に示す。また直方停車場の用地15639坪(51697㎡)の買収は1891(明治24)年

3月に終り、直ちに埋立工事に着手するとともに基礎工事を行った。

一方線路工事と並行して若松港に陸揚げされた輸入機関車4台も1890(明治23)年11月23日以降順次組立てられ表4-2のように試運転が行われた。筑豊興業鉄道第1号機関車は1889(明治22)年米国ボールトウィン社製(15トン)で写真4-1に示す。なお同機関車はその後八幡製鉄に売却され1929(昭和4)年廃車された。

同時に貨車も80台程度購入を図り、1891(明治24)8月30日開業にこぎつけた⁹⁾。

表4-2 輸入機関車の試運転状況⁹⁾

形 式	重量(トン)	試運転 年 月 日
第1号機関車	15	明治23年12月18日
第2号機関車	15	明治23年12月 8日
第3号機関車	32	明治24年 2月13日
第4号機関車	32	明治24年 2月28日

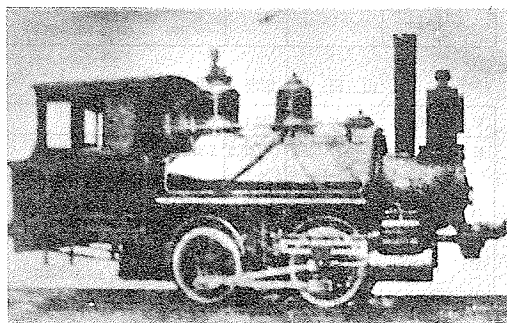


写真4-1 筑豊興業鉄道第1号機関車
(直方市石炭記念館所蔵)

5. 筑豊鉄道株式会社の発展と石炭産業

(1) 路線の延長と社名の改称

1891(明治24)年8月30日若松～直方(24.8km)開業後は増大する石炭生産量に対処するために逐次路線の延長を図り、明治25年10月28日直方～小竹間(6.5km)開業、明治26年2月11日直方～金田間(9.8km)開業、同年7月3日小竹～飯塚間(8.1km)開業し、当初の目的を達成した。

表5-1 筑豊興業鉄道路線表¹⁾

筑豊本線 若松～飯塚間 39.4km

駅名	読み名	開業年月日	営業キロ	備考
若松	わかまつ	明 24. 8.30	0.0	若松～飯塚
折尾	おりお	明 24. 2.28	10.8	筑豊興業鉄道 (明26. 7. 3全通)
中間	なかま	明 24. 8.30	14.9	→筑豊鉄道 (明27. 8.15改称)
筑前穂木	ちくぜん	明 24.12.20	21.2	→九州鉄道 (明30.10. 1合併)
うえき				→九州線 (明40. 7. 1国有化)
直方	のゑがた	明 24. 8.30	24.8	→筑豊本線 (明42.10.12制定)
小竹	こたけ	明 25.10.28	31.3	
鯉田	なますた	明 26. 7. 3	34.7	
飯塚	いづか	明 26. 7. 3	39.4	

伊田線 直方～金田間 9.8km

駅名	読み名	開業年月日	営業キロ	備考
直方	のゑがた	明 24. 8.30	0.0	筑豊興業鉄道 (明26. 2.11開通)
				→筑豊鉄道 (明27. 8.15改称)
金田	かなだ	明 26. 2.11	9.8	→九州鉄道 (明30.10. 1合併)
				→九州線 (明40. 7. 1国有化)
				→伊田線 (明42.10.12制定)

幸袋線 小竹～幸袋間 4.9km

駅名	読み名	開業年月日	営業キロ	備考
小竹	こたけ	明 25.10.28	0.0	筑豊興業鉄道 (明26. 2.11開通)
				→筑豊鉄道 (明27. 8.15改称)
幸袋	こうぶくろ	明 27.12.28	4.9	→九州鉄道 (明30.10. 1合併)
				→九州線 (明40. 7. 1国有化)
				→伊田線 (明42.10.12制定)

上山田線 飯塚～臼井間 7.0km

駅名	読み名	開業年月日	営業キロ	備考
飯塚	いづか	明 25.10.28	0.0	筑豊鉄道 (明28. 4. 5開通)
				→九州鉄道 (明30.10. 1合併)
臼井	うすい	明 28. 4. 5	7.0	→九州線 (明40. 7. 1国有化)
				→筑豊本線 (明42.10.12制定)
				→上山田線 (昭 4.12. 7改称)

そのために将来の発展を期して、1894(明治27)年8月15日には社名を筑豊鉄道株式会社と改称した。

路線は更に同年12月28日小竹～幸袋間の(4.9km)開業、1895(明治28)年4月5日飯塚～臼井間(7.0km)開業し、石炭生産量に対応して1896(明治29)年4月には若松～直方間の複線化も完成し、全路線延長は61.1kmとなった。

筑豊興業鉄道の路線表は表5-1¹⁾、路線図については図5-1⁹⁾に示す。

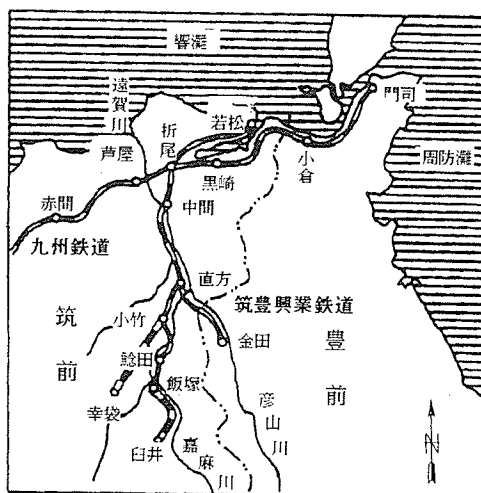


図5-1 筑豊興業鉄道路線図⁹⁾

(2) 施設の増強と資本金の増額

1891(明治24)年8月若松～直方間開通時の機関車は4両、石炭貨車(6t)は95両であったが、送炭量の増大にあわせ1896(明治29)年には表5-2³¹⁾に示すように機関車30両、石炭貨車は1022両まで飛躍的に増加した。一方客車は19両から22両と殆ど増えておらず、典型的な石炭輸送の産業鉄道であることが分かる。

機関車は米国から輸入、石炭貨車は当初英国から購入し、逐次国産車も新設された。機関車の形式及び写真は表5-3³¹⁾、写真5-1³¹⁾の通りである。

これらの修理に1892(明治25)年若松駅構内に若松工場を創設した。また若松駅構内の荷役施設も1895(明治28)年から1897(明治30)年にかけて水圧ホイス、クレーンを設備するなど、石炭の荷役設備の増強が図られた。

これらの資金調達のため5回に亘り資本金の増加を表5-4³²⁾の通り行い、1896(明治29)年5月には499万円となった。

表5-2 機関車・車両数の推移表³¹⁾

種別	年度	明治26	27	28	29
		両	両	両	両
両数	機関車	14	21	35	30
	客車	19	19	22	22
	貨車	496	700	762	1022
	計	529	740	819	1074

(『鉄道局年報』明治38年度により作成)

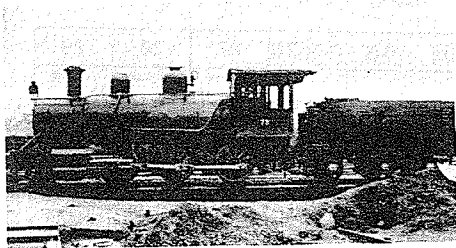
表5-4 資本金の増額推移³²⁾

月 日	資本金の増額	合計資本金
明治24年 8月創立時		100万円
明治25年 5月 27日	150万円	250万円
明治27年 7月 25日	35万円	285万円
明治27年 11月 2日	85万円	370万円
明治28年 12月 27日	115万円	485万円
明治29年 5月 9日	14万円	499万円

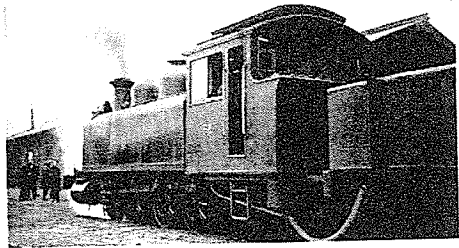
表5-3 筑豊興業鉄道・九州鉄道使用機関車の形式³¹⁾

省形式	軸配置	運転整備重量	番号	製造所	製造年	九鉄番号	備考
形式1010	Ct	21.74t	1012-13	Baldwin	明28	95-96	←筑豊25-26 明治44.4.22東管へ転出
形式1320	Ct	33.40t	1320-21 1322-23	Baldwin "	明27 明27.29	90、91 166、170	←筑豊20-21 ←豊州1、5 大正7廃車、八幡製鉄所へ譲渡
形式3300	1C1t	44.49t	3306、07 3308-12 3313-15 3316、17 3318-20 3321-23	Baldwin " " " " "	明23 明26 明27 明28 明27 明29	73、74 80-84 87-89 97、98 167-169 171-173	←筑豊3.4 ←筑豊10-14 ←筑豊17-19 ←筑豊27、28 ←豊州2-4 ←豊州6-8 大正7年より廃車
形式4030	Dt	42.77t	4030-32	Baldwin	明28	92-94	←筑豊22-24 若松機関入換用 大正12廃車
形式8000	1C	37.30t	8000、01 8002、03 8004、05	Baldwin " "	明25 明27 明28	77、78 85、86 99、100	←筑豊7、8 ←筑豊15、16 ←筑豊29、30 大正12廃車
形式8050	1C	36.28t	8050	Baldwin	明25	79	←筑豊9 日本最初の複式機関車 大正5年単式に改造8006に (形式8000) 大正12廃車

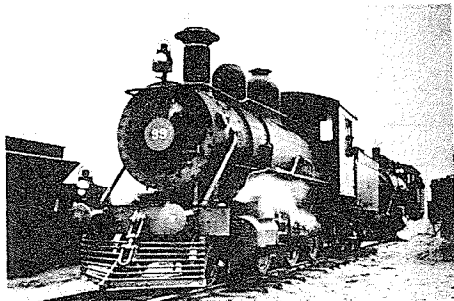
注) 軸配置の「t」は、タンク車を表す。



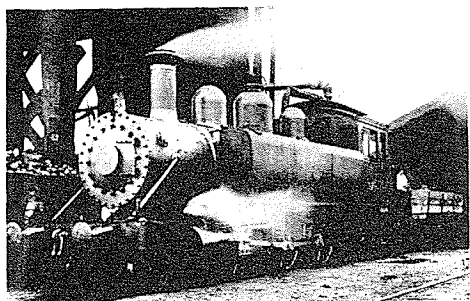
形式 8050 (日本最初の複式機関車)



形式 4030 (若松棧橋の石炭入替用に使用)



形式 3300 (筑豊鉄道の主力機関車)



形式 8000 (筑豊鉄道のテンダ機関車)

写真5-1 筑豊興業鉄道・九州鉄道の使用機関車¹⁾

(3) 送炭量の増加と石炭産業

筑豊興業鉄道の路線は、石炭輸送が主目的なため出炭量の多い炭鉱に便宜を図るように敷設され、川ひらたの水運から極力転換するように営業努力が行われた。そのため1891(明治24)8月若松～直方間開業時には、石炭輸送炭鉱は2坑に過ぎなかったが、路線の延長とともに1894(明治27)年には29坑となり1896(明治30)年には36坑に増加した⁶⁾。

1894(明治27)年頃の列車運転表を表5-5⁶⁾に示す。

列車本数19本のうち貨物列車は13本で2/3を占めており、残りの6本も貨客混合列車で客車は後尾にわずか1両しかなく、石炭輸送を主とした鉄道であったことが分かる。

遠賀川を渡る当時の石炭列車の状況は写真5-2の通りである。

鉄道が敷設される前の1890(明治23)年までの石炭輸送は、表5-6⁶⁾に示すよう川ひらたによる遠賀川の水運輸送のみであったが、翌明治24年開業年には水運885,509t(96.5%)、陸運31,902t(3.5%)、合計で

は917,411tと水運が圧倒的に多かった。

その後線路の延長により陸運が強化され、水運による輸送の阻害が解消するに及び、各炭鉱の増産体制が整い始め、開業3年後の1894(明治27)年には水運871,608t(51.2%)、陸運830,284t(48.8%)とほぼ肩を並べるまでとなり翌明治28年には水運904,799t(42.3%)、陸運1,231,817t(57.7%)で合計2,136,616tと200万屯を超え、陸運が水運を超える勢いとなった。

九州鉄道合併時の1897(明治30)年には水運825,203t(30.3%)、陸運1,901,139t(69.7%)合計2,726,343tと陸運が逐次優位の体勢となって行った。

これは遠賀川水運輸送に限界があり石炭運賃の優位性が拍車をかけたことによる。1895(明治28)年当時の石炭運賃(大城炭鉱～若松間：1万斤・6t当たり)は、鉄道 2円31銭・船便 3円90銭であつたことから陸運の隆盛がわかる。

そのため若松港は活況を呈し一躍交通の要衝地となり筑豊興業鉄道設立の目的は十分に果たされた。

1894(明治27)年の若松駅状況を写真5-3⁶⁾に示す。

表5-5 筑豊興業鉄道株式会社列車運転表⁶⁾

[1894(明治27)年工学会誌163巻より、筆者一部修正]

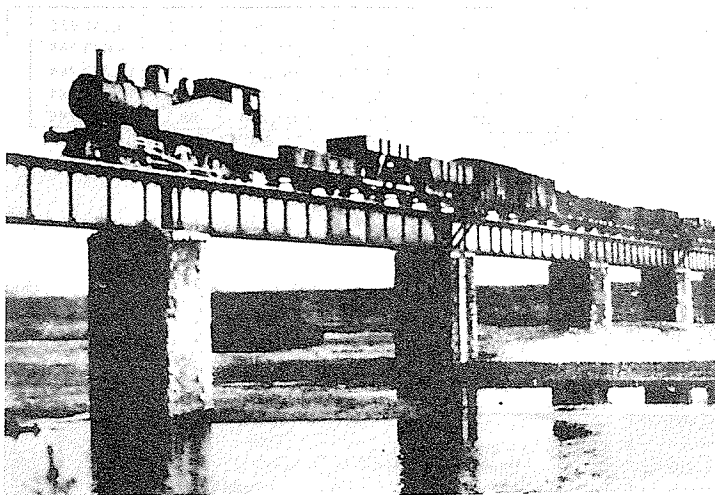
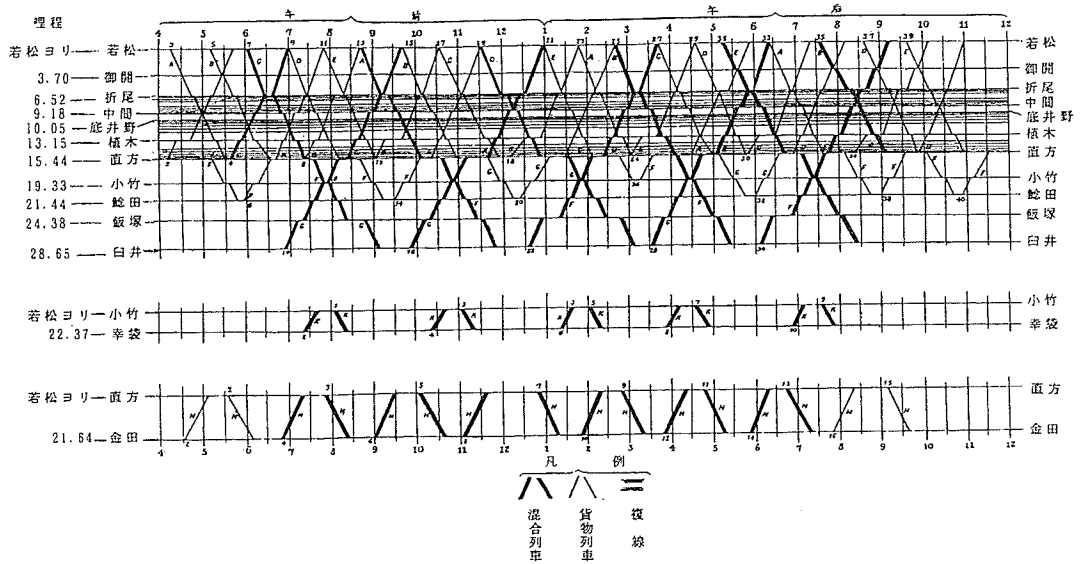


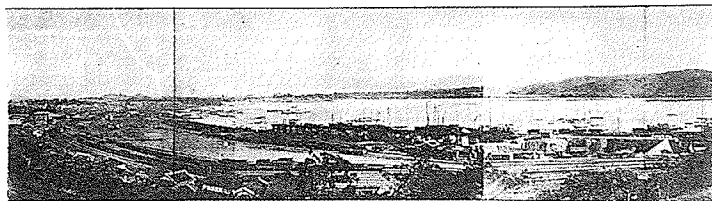
写真5-2 遠賀川嘉麻川橋梁を渡る石炭列車
(直方市石炭記念館所蔵)

表5-6 筑豊石炭輸送の水運と陸運の比率推移⁸⁾

明治20年-大正13年における筑豊炭の輸送手段別送炭量(単位トン)、水陸比率(%),
及び川ひらた数(隻)

年	水 運				陸 運		合計送炭量
	送炭量 (a)	比率	川ひらた数 (b)	a/b	送炭量	比率	
明20	410,082	100	4,600	119.9	-	0	410,082
21	551,627	100			-	0	551,627
22	669,956	100			-	0	669,956
23	780,848	100			-	0	780,848
24	885,509	96.5			31,902	3.5	917,411
25	870,571	83.7			169,206	16.3	1,039,777
26	825,608	66.9			408,470	33.1	1,234,078
27	871,603	51.2	6,999	124.5	830,284	48.8	1,701,887
28	904,799	42.3			1,231,817	57.7	2,136,616
29	836,219	35.7			1,506,343	64.3	2,342,562
30	825,203	30.3			1,901,139	69.7	2,726,343
31	1,135,848	33.4	6,784	167.4	2,264,946	66.6	3,400,794
32	1,088,634	29.5			2,605,174	70.5	3,693,808
33	983,973	23.3	6,544	150.4	3,243,600	76.7	4,227,573
34	1,064,316	21.6			3,855,176	78.4	4,919,492
35	1,080,093	20.6			4,155,587	79.4	5,235,680
36	933,815	17.6			4,379,995	82.4	5,313,810
37	776,955	13.9			4,797,513	86.1	5,574,468
38	885,388	15.6	4,993	177.3	4,796,719	84.4	5,682,107
39	1,089,280	17.3	5,308	205.2	5,203,688	82.7	6,292,968
40	1,161,653	17.2	5,065	229.3	5,596,834	82.8	6,758,487
41	1,065,843	14.8	5,876	181.4	6,125,443	85.2	7,191,286
42	769,832	10.7	4,647	165.7	6,410,335	89.3	7,180,167
43	805,767	10.9	3,453	233.4	6,560,479	89.1	7,366,246
44	758,555	9.1	2,689	282.1	7,535,492	90.9	8,294,047
大 1	705,374	7.8	2,350	300.2	8,367,655	92.2	9,073,029
2	759,480	7.6	2,300	330.2	9,208,053	92.4	9,967,533
3	624,680	6.3	2,166	288.4	9,316,486	93.7	9,941,166
4	416,052	5.2	2,105	197.6	7,594,227	94.8	8,010,279
5	450,470	5.0	2,025	222.5	8,597,259	95.0	9,047,729
6	570,354	5.6	2,223	256.6	9,676,992	94.4	10,247,346
7	602,801	5.8	2,073	290.8	9,763,648	94.2	10,366,409
8	595,176	5.3	1,902	312.9	10,718,860	94.7	11,314,036
9	453,578	4.3	1,880	241.3	9,994,057	95.7	10,447,635
10	392,819	4.1	1,853	212.0	9,250,975	95.9	9,643,794
11	411,395	4.0	1,167	352.5	9,850,889	96.0	10,262,284
12	270,208	2.6	1,070	252.5	10,154,483	97.4	10,434,691
13	189,015	1.7	834	226.6	10,955,234	98.3	11,144,249

出典：送炭量は大正3年までは「本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響」中巻780-1頁,同4年以降は「筑豊石炭鉱業組合統計月表」,川ひらた数は瓜生二成「遠賀川流域に於ける石炭の史的展望」及び「筑豊石炭礦業史年表」による。

写真5-3 1894(明治27)年頃の若松駅の状況⁹⁾

6. 筑豊興業鉄道の営業成績

1891(明治24)年8月若松～直方間開業以来逐次炭鉱の生産規模の拡大により線路の延長、炭鉱生産現場への引込線の拡充などの営業努力が実り、水運能力の限界、運賃の優位性と相俟って陸運の飛躍的増大によって高収益をもたらした。

各期毎の営業報告(24/下、25/下は資料不足につき除外)により取りまとめた営業全収入の費目別グラフを図6-1²⁾に示す。

総収入に対す石炭運賃の割合は80%を超えており、筑豊興業鉄道が石炭輸送のために設立された鉄道であったことが、営業成績の面からも窺われる。

また営業線路1マイル当利益金を他社の鉄道と比較すると1896(明治29)年では表6-1²⁾の通り筑豊興業鉄道が10,744円に対し翌明治30年に合併した九州鉄道では4,740円、私鉄平均で4,207円と2倍以上の収益金があり石炭輸送がもたらした産業鉄道の効果を十分に発揮した。

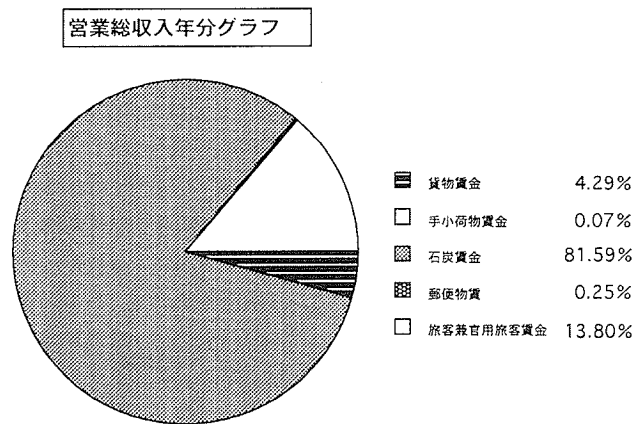


図6-1 筑豊興業鉄道の営業収入の費目別比率²⁾

表6-1 営業線路1マイル当利益金²⁾

年	対建設費益金年利率		営業線路1哩当益金		
	筑豊興業鉄道	九州鉄道	筑豊興業鉄道	九州鉄道	私鉄平均
26	4.0%	5.2%	3,286円	2,404円	円
27	10.6	7.9	9,293	3,457	3,189
28	11.4	8.8	10,374	3,910	3,876
29	10.6	10.4	10,744	4,740	4,207

日本国有鉄道百年史2. p, 559, 560, 568, 569各表より作成 私鉄平均は中西健一「日本私有鉄道史研究」p, 47による。
出典 前掲山田「明治中期、産業鉄道会社経営の分析」

7. 九州鉄道株式会社との合併

筑豊興業鉄道の事業は、筑豊の炭鉱の石炭増産とともに生長してきた。そのため九州鉄道との提携で1893(明治26)年に折尾駅で接続線が完成し、九州鉄道から機関車、石炭車の借受けによる門司までの石炭輸送や、1895(明治28)年折尾駅の共用などいくつかの協力があつた。

一方同社の事業拡張は、同時に九州鉄道とのシェア争いが激しくなり、特に日清戦争後の好況期に競争が激化し、石炭輸送について両社の共倒れが懸念されてきた。

また筑豊、九州両鉄道には同じ株主が少なくなくこのため競争の不利益が憂慮され、合併の機運が盛り上がった。以上のいきさつから1897(明治30)年4月23日、九州鉄道社長高橋新吉と筑豊鉄道専務取締役仙石貢(のちの鉄道院総裁、鉄相)との間に合併契約が成立して、同年10月1日筑豊鉄道は九州鉄道に合併吸収された。

仙石貢は合併後九州鉄道の副社長となり、高橋新吉の退任後社長となった。合併時の両社の株数は九州鉄道33万株、筑豊鉄道9万7千株で、筑豊鉄道の路線延長61.1km、機関車30両、客車22両、貨車1022両若松工場を九州鉄道に引継いだ。

筑豊鉄道が前述の通り収益率は九州鉄道の2倍以上あったのに拘わらず、合併吸収された背景には筑豊鉄道はあくまで九州鉄道の支線の役割を果たしていたという観点があつたものと思われる。

7. まとめ

筑豊興業鉄道は石炭輸送が主目的の運炭鉄道(産業鉄道)であつたため、貨物列車のほか混合列車でも石炭列車に客車1両だけ連結するため、旅客よりも集炭に便利な地点が選ばれていた。

会社創業後合併までわずか8年の短期間であつたが、日本の勃興期にその近代化に果たした役割は極めて大きく、1897(明治30)年の九州鉄道と合併後もこの路線は明治、大正、昭和と筑豊炭田の石炭輸送の大動脈として日本経済の進展を支え続けた。

1955(昭和30)年以降石油との競合によるエネルギー革命により筑豊炭田の石炭産業が総て撤退した1975(昭和50)年以後、現在においても地域の経済を支え、住民の足として親しまれているが、明治の一時

期における地方鉄道の創立から進展、合併までの筑豊興業鉄道の歩みを産業鉄道交通史としてとりまとめた。

ともすれば土木では技術の修得や開発に目が向きがちである。しかし、近代化を支えた輝かしい歴史的な土木遺産を体系化し、後世に残すことは、土木技術者が備えるべき基本倫理の教授に必要であると考ええる。

参 考 文 献

- 1) 九州旅客鉄道株式会社：「鉄輪の轟き 九州の鉄道100年記念誌」, 1889. 10.
- 2) 福岡県：「福岡県史 近代史料編 筑豊興業鉄道(一)」, 西日本文化協会, 1990. 3.
- 3) 若築建設株式会社：「若築建設百年史」, 1990. 5.
- 4) 日本国有鉄道：「日本国有鉄道百年史」, 第2巻, pp. 633-643, 交通協会, 1970. 4.
- 5) 日本国有鉄道：「日本国有鉄道百年史」, 第4巻, pp. 562-571, 交通協会, 1970. 4.
- 6) 村上享一：筑豊石炭の運送附若松港, 工学会誌, 第136巻, pp. 462-482, 1895. 7.
- 7) 野田正徳・原田勝正・青木栄一：「明治期鉄道史資料, 社史 第2集(3)-II, 九州鉄道株式会社小史」, pp. 14-25, 日本経済評論社, 1980. 8.
- 8) 中村尚史：筑豊興業鉄道会社の成立と展開, 1992年度飯塚市歴史資料館公開講座資料, 1992. 8.
- 9) 直方市：「直方市史補巻石炭鉱業編」, 1979. 12.