

北部九州における産業鉄道の史的比較*

A Comparative Study of the Industrial Railways in the Northern Part of Kyushu

田中 邦博**・長弘 雄次***・野田 知子****

By Kunihiro TANAKA, Yuji NAGAIRO and Tomoko NODA

概 要

1882(明治15)年の日本鉄道会社の発起以後、幹線交通手段としての私有鉄道の発展と確立の過程の中で、北部九州の炭鉱を背景に設立された産業貨物鉄道のうち、主要な三石炭鉄道(筑豊興業、唐津興業、豊州)を取り上げて、その設立の趣旨、発展過程および地方鉄道ゆえの末路などについて史的比較を試みたものである。

1. はじめに^{1)・5)}

明治中期から大正中期にかけて、九州北部には、筑豊興業鉄道、豊州鉄道、伊万里鉄道、唐津興業鉄道、博多湾鉄道、小倉鉄道、九州産業セメント鉄道などの産業鉄道が開業し、その後の九州北部、曳いては日本の近代化に大きく寄与し、幹線並に拡張された鉄道網は、筑豊や唐津・三池の石炭と共に近代化のキーワードとなっている。本報では、1882(明治15)年の日本鉄道会社の発起以後、幹線交通手段としての私有鉄道の発展と確立の過程の中で、北部九州の炭鉱(筑豊炭田、唐津炭田)を背景に設立された主要な三石炭鉄道(筑豊興業鉄道、豊州鉄道、唐津興業鉄道)を取り上げ、共通の設立趣旨を持ちながら、三様の発展経過と地方鉄道故の末路について史的事実の比較を行い、資料の体系化を図るものである。さらには、三石炭鉄道の史的歩みを辿りながら、「先人の教え」の重要性を再認識し、史的事実に対して土木史的な考察を試みるものである。なお、ここで取り上げた三石炭鉄道は産業貨物鉄道の履歴を代表する事例であると考えられる。

2. 九州の鉄道の歩み^{1)・4)}

九州における国有鉄道線の沿革を表-1に示す。

九州の鉄道は1887(明治22)年の九州鉄道の開業に始まり、1987(昭和62)年の国有鉄道の民営分割化で一つの区切りを迎え、その史的な歩みは、表-1に示すように、関連規定や事項により、幹線萌芽期(原点)→幹線拡張期(私鉄形成期)→変動期→復興期(地方交通線成長期)→新鉄道圏形成期→幹線集約期→鉄道像変革期(原点回

帰)の七期に区分できるものと考えられる。このうち、幹線萌芽期に筑豊興業鉄道が、幹線拡張期に豊州鉄道と唐津興業鉄道がそれぞれ開業している。また、変動期は国有鉄道の基礎が形成された時期であり、復興期は戦後の成長期と円熟期にあたり、新鉄道圏形成期や幹線集約期は国鉄が将来に向けた鉄道体系の再編成と改革を目指した時期である。

3. 三石炭鉄道の概要^{3)・6)}

三石炭鉄道の概要を簡単に示すとともに、図-1に三石炭鉄道の路線図を示す。

①筑豊興業鉄道：筑豊興業鉄道は、筑豊炭(主に嘉飯山地区)を若松港まで搬出するために設立された産業鉄道であり、九州では九州鉄道について2番目に古く、まず1891(明治24)年8月若松～直方間で営業を開始した。

創業当時は、経済不況や遠賀川の洪水による災害等のため、経営は非常な困難を極めたが、その後出炭の増加とともに経営状態は好転し、1894(明治27)年の日清戦争による炭価の高騰で、株主に対して1割の高配当を行なうまでに発展した。

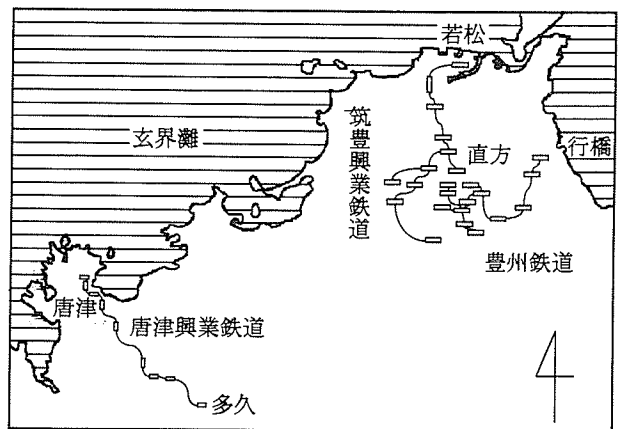


図-1 三石炭鉄道の路線図(筆者作成)

*keywords : 産業鉄道、石炭、地域開発

**正会員 工博 九州共立大学土木工学科助教授
(〒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

****正会員 日本振興株式会社大阪支店技術一課

表-1 九州の鉄道の歩み

区分名	期間	関連規定	関係事項
第1期 幹線萌芽期	明治5年 東京・横浜間鉄道 ↓ 明治24年 東北線上野・青森間	明治5年 道路略則公布(官設) 明治20年 私設鉄道条例公布(私鉄)	明治5年 東京・横浜間鉄道 明治15年 日本鉄道開業(日本初の私有鉄道) 明治22年 九州鉄道開業 明治24年 筑豊興業鉄道開業
第2期 官線拡張期 (私鉄形成期)	明治25年 鉄道敷設法の公布 ↓ 明治40年 鉄道国有化	明治25年 鉄道敷設法の公布 鉄道会審規則公布 明治27年 鉄道敷設法改正 明治39年 鉄道国有法の公布	明治28年 豊州鉄道開業 明治31年 唐津興業鉄道開業
第3期 変動期	明治40年 鉄道国有化 ↓ 昭和20年の終戦	明治43年 軽便鉄道法公布	明治40年 九州鉄道国有化 明治42年 鹿児島線八代・人吉・鹿児島間開通 (日本列島縦貫線が完成) 昭和17年 関門トンネル第1線開通
第4期 復興期 (地方交通線成長期)	昭和20年の終戦 ↓ 昭和28年		
第5期 新鉄道圏形成期	昭和28年 ↓ 昭和39年の鉄道建設公団設置	昭和32年 国鉄第1次5ヶ年計画スタート (動力近代化の遂行) 昭和36年 第2次5ヶ年計画スタート (鹿児島・日豊・長崎本線の漸次 複線化)	昭和36年 門司港～久留米間の交流電化 昭和36年 貨物・石炭輸送ピーク 昭和39年 鉄道建設公団設置 昭和39年以降国鉄財政赤字へ 昭和39年 東海道新幹線開業
第6期 幹線集約期	昭和39年の鉄道建設公団設置 ↓ 昭和62年の国鉄民営分割化	昭和44年 日本国有鉄道財政再建特別措置法 公布 昭和45年 全国新幹線整備法 昭和56年 国鉄再建法第1次 昭和59年 国鉄再建法第2次 昭和61年 国鉄改革8法案成立 昭和62年 国鉄再建法第3次	昭和50年 新幹線博多開業 昭和55年 減量ダイヤ改正
第7期 鉄道像変革期 (原点回帰)	昭和62年の国鉄民営分割化 ↓ 現在	昭和62年 日本国有鉄道改革法に基づき日本 国有鉄道法及び日本国有鉄道法施 工法廃止	昭和62年 九州旅客鉄道株式会社発足

1894(明治27)年8月社名を筑豊鉄道と改め、1895(明治28)年には三菱系資本に近い仙石貢が社長に就任し、将来とも事業を拡張して行くには、どうしても九州鉄道との激しい競争が予想されたので、三菱系資本の思惑もあり、両社のためには合併した方が得策であるとして、1897(明治30)年10月1日九州鉄道と合併した。

②豊州鉄道：豊州鉄道は、行橋を起点とした豊前8郡の交通と、田川地区の石炭輸送を目的として設立され、1895(明治28)年8月15日行橋～伊田間を最初に開業した。

この頃は、日清戦争後の好況時にあたり、石炭需要の高まりとともに、各炭鉱の増産体制が強化されたため、石炭輸送を主目的として開業した豊州鉄道の滑り出しは、誠に順調なものであった。

しかし、こうした営業状況も石炭業界の好不況に左右される不安定なもので、また管内に石炭の積出港を持たないため、結局は、九州鉄道を利用して、門司港あるいは宇島港に搬出しなければならなかった。このような他力本願的な営業体制と経済界の不況による拡張断念から、1901(明治34)年9月3日について九州鉄道と合併したが、九州では筑豊鉄道について、3番目に古い鉄道であった。

③唐津興業鉄道：唐津興業鉄道は、唐津炭の搬出を目的として設立され、1898(明治31)年12月1日西唐津～山本間で営業を開始したが、当時はすでに日清戦争後で経済界も不況に傾いていた頃で、石炭需要も減少し、運輸収入は予想外に振るわなかった。地形的な条件から建設費も予想を超える額となり、1回の利益配当も行えない

まま、赤字経営の連続であった。1900(明治33)年4月に唐津鉄道と改称し、翌1901(明治35)年2月14日ついに九州鉄道に買収された。

4. 史的事実みる三石炭鉄道の比較^{1)～15)}

三鉄道の比較を系譜上で記すと表-2の通りである。この比較表の中から幾つかのテーマを抽出して具体的に比較すると次の通りである。

(1) 設立趣旨^{4)・5)}

当初積出港への運炭は舟運であったが、新政府による鉱山解放や鉱区の自由出願政策が実現すると、1887(明治20)年以降大資本が参入し、石炭生産量の増大とともに、大量輸送を目的とした鉄道敷設への気運が高まり、地元在住の有志を發起人とし、政府への鉄道敷設認可申請が行われた。

政府も、当時の主力エネルギー源であった石炭の運搬を主目的とした産業鉄道の必要性から1887(明治20)年には私設鉄道条例を、1892(明治25)年には鉄道敷設法を公布し、これらを鉄道建設の基盤とすることにより、免許申請に対し仮免許状、本免許状を下付していった。即ち、三石炭鉄道は同じ趣旨の基に設立したと言える。

(2) 鉄道資本^{5)・9)}

三石炭鉄道とも計画段階、発足当時は地元資本を中心とした自生的な性格を持っていた。しかし、不況や災害などによる地元資本の停滞・欠乏は、大資本の石炭産業への参入と相まって、発足当時の独立性を保持すること

表-2 筑豊興業鉄道、豊州鉄道、唐津興業鉄道の三石炭鉄道の比較

項目	各鉄道における内容		
	筑豊興業鉄道	豊州鉄道	唐津興業鉄道
出願	明治21年6月10日	明治22年6月22日	明治27年4月17日
免許下付	明治22年7月12日	明治23年11月19日	明治29年2月7日
営業開始年 区間	明治24年8月30日 若松～直方間	明治28年8月15日 行橋～伊田間	明治31年12月1日 西唐津～山本間
設立目的	筑豊炭田の石炭を若松港まで搬出 するため	行橋を起点とした豊前8郡の交通 と田川地区の石炭輸送	唐津炭田の石炭搬出
資本金	100万円（明治24年8月） ↓ 499万円（明治29年5月）	150万円（明治26年9月16日） のち400万円に増資	120万円（明治29年2月）
会社位置 （当時名）	福岡県直方町 明治26年4月6日に直方町から若 松町に本社移転	福岡県行橋町	佐賀県唐津町
株主数	292	537	不明
株主の主体	三菱系資本	関西系資本及び地元財界によ る資本	三菱系資本及び地元財界による資 本
石炭積出港	若松港	門司港及び宇ノ島港	唐津港（大島）
背景の炭田	筑豊炭田	筑豊炭田	唐津炭田
関係河川	遠賀川・嘉麻川・彦山川	今川	松浦川・多久川
路線表 （駅名）	筑豊本線（若松～飯塚間） 若松・折尾・中間・筑前植木・直 方・小竹・鯉田・飯塚 伊田線（直方～金田間） 直方・金田 幸袋線（小竹～幸袋間） 小竹・幸袋 上山田線（飯塚～白井間） 飯塚・白井	田川線（行橋～伊田間） 行橋・豊津・犀川・油須原・勾金 ・田川伊田 日田彦山線（田川伊田～豊前川崎 間） 田川伊田・田川後藤寺・池尻・豊 前川崎 糸田線（糸田～田川後藤寺間） 糸田・大藪・田川後藤寺 後藤寺線（起行～田川後藤寺間） 起行・田川後藤寺 貨物線（勾金～夏吉間） 勾金・夏吉 貨物線（糸田～豊国間） 糸田・豊国	唐津線（多久～西唐津間） 多久・葺木・岩屋・相知・鬼塚・ 唐津・西唐津 貨物線（西唐津～大島間） 西唐津・大島
橋梁数	若松～直方間 30橋 主に遠賀橋梁・若宮川橋梁 直方～金田間 嘉麻川橋梁 赤池～金田間 中元寺川橋梁	行橋～伊田間 6橋 （今川・高屋川・喜多良川・第二 今川・第三今川・彦山川）	唐津～牛津間 38橋
橋梁の形式	遠賀川橋梁 全長389.7m 単線式鋼製プラットトラス（ボニ ー型）径間30.4m12連 若宮川橋梁 全長126m プラットトラス（ボニー型） 1連、鉸桁12.2m7連 嘉麻川橋梁 単線式鋼製プラットトラス（ボニ ー型）2連 中元寺川橋梁 単線式鋼製プラットトラス（ボニ ー型）1連	6橋いずれも単線式プラット トラス（ボニー型） 第二今川橋梁→径間60.9m その他5橋梁→径間30.4m	5m以上の橋梁 久保田～大島間26橋・桁数61 山本～岸嶽間2橋2桁 5m以下の橋梁 12橋・桁数17
名称変更	社名を筑豊鉄道株式会社と改称 （明治27年8月15日）		名称を唐津鉄道と改称 （明治33年4月）
九州鉄道との 合併年	明治30年10月1日九州鉄道と合併	明治34年9月3日九州鉄道と豊州 鉄道の合併が認可	明治35年2月14日九州鉄道に買収 額面145万円で譲渡

が困難となり、筑豊興業鉄道は三菱系の支配下に入り、豊州鉄道には関西系資本家が参入している。一方、唐津興業鉄道は地方的資本家による独立性が強かったものの、反面、地元資本の停滞・欠乏のため投資もままならず、地方的小鉄道の域を脱却できなかつた。表-3に三鉄道の資本金の増額推移表を示す。

(3) 営業と発展過程^{23)~25)}

筑豊興業鉄道は、筑豊の大炭田群を背景とし、管内に積出港である若松港を持つ好条件も重なって、順調な収益を保持し、予定路線の完成はもとより、路線網の拡張、さらには複線化がなされた。若松港の発展拡大とともに、その過程は発展の歴史であったと言える。

豊州鉄道は筑豊炭のうち、主に田川炭の運炭を目的に営業を開始した。筑豊興業鉄道を凌ぐ資本金保有高、純利益を上げながら、予定路線の完成にとどまり、路線網の拡張、複線化は実現しなかつた。これは、一つには管内に石炭積出港を持たなかつたこと。二つ目には、不況による石炭需要の減少期と重なったことによるものと考えられる。従って、その過程は維持の歴史であったと言える。

唐津興業鉄道は、予定路線の完成すら実現できなかった歴史を持っている。他の鉄道と異なり、炭坑と直結した独自の路線網(引込み線)を持たず、また、半数近い駅が旅客を扱えない石炭積み込み駅であったこと、さらには営業時期が経済不況期に重なったことなどのため、貨物収入と旅客収入の比率がほとんど変わらず、産業鉄道としての本来の目的を達成しておらず、その過程は衰退と判定される。図-2に三石炭鉄道の貨物と旅客収入の比較を、図-3三石炭鉄道の純利益の比較を示す。また、表-4に三石炭鉄道の複線化年表を示す。

(4) 九州鉄道との合併^{23)・7)~9)}

三石炭鉄道とも営業を開始してから4~6年足らずで九州鉄道と合同している。ただ、その形態は三者三様である。

筑豊興業鉄道は貨物収入によって九州鉄道を凌ぐ収益を誇っていたが、九州鉄道とのシェア争いの激化による共倒れを懸念した三菱系資本の思惑もあり、対等合併の形態により合同した(合併当時の収益の比率を考えると九州鉄道が吸収されたとの印象もある)。

豊州鉄道は石炭積出港を管内に持たず、当初から九州鉄道を介して門司港や宇島港に運炭する事情を持ち、九州鉄道の支線の役割を果たしていた。また、日清戦争後の不況から増線、複線化を断念し、結局は営業主体を九州鉄道に頼らざるを得ない体質から吸収合併により合同した。

唐津興業鉄道は、①開業時が日清戦争後の不況期で、営業収入が見込みから大きく落ち込んだこと、②大資本が参入したものの石炭産業の近代化が遅れ、出炭量が減少したこと、③鉄道資本が地方的で資本の蓄積がなされなかつたこと、④三井資本による三池炭田や三池港の発展は九州鉄道の拡張を促し、九州鉄道の支線としての役

表-3 資本金の増額推移表

①筑豊興業鉄道

年 月 日	資本金の増額	合計資本金
明治24年 8月		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

②豊州鉄道

年 月 日	資本金の増額	合計資本金
明治22年 6月		150万円
明治23年 11月	50万円	200万円
明治28年 8月 15日	100万円	300万円
明治30年 7月	200万円	500万円
明治31年 2月	80万円	580万円
明治31年 10月	100万円	680万円

③唐津興業鉄道

年 月 日	資本金の増額	合計資本金
明治27年 2月 7日		120万円
	以降不明	
明治35年 2月 22日 九鉄との合併時	社債113万円 借入金4万8千円	

(「九州鉄道株式会社小史」を基に作成)

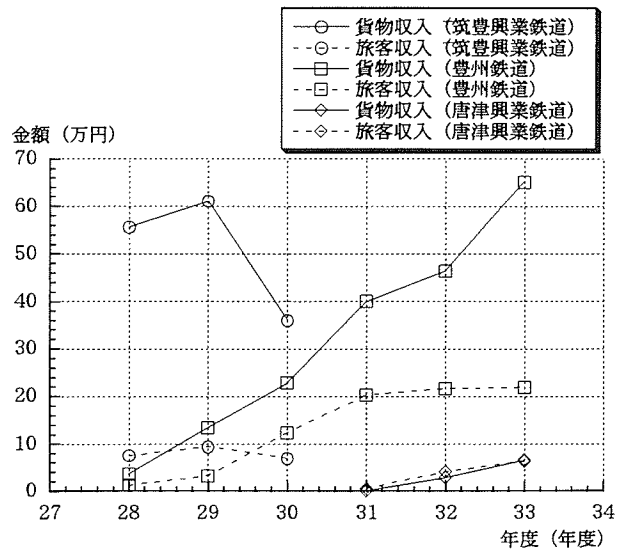


図-2 三石炭鉄道の収入(貨物・旅客)比較
(「九州鉄道株式会社小史」を基に作成)

割を強く求められたこと、⑤発足当初から唐津と九州鉄道を結ぶ支線としての役割を求められていたことなどから、買収の形態により合同した。表-5に三石炭鉄道の合併時の車両引継ぎ表を示す。また、図-4に合併後(1903(明治36)年)の三鉄道の収入比率の比較を示す。図-4からは、合併後も各々の鉄道の役割やその性格に変化がないことが伺える。

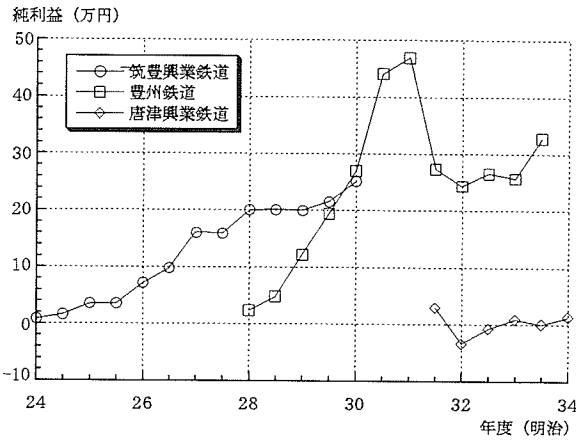


図-3 三石炭鉄道の純利益比較

(「九州鉄道株式会社小史」を基に作成)

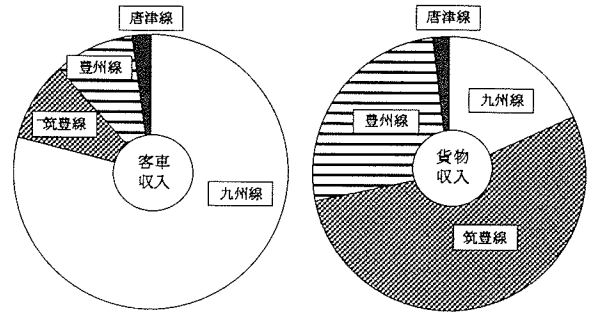


図-4 三鉄道の収入比較 (明治 36 年度)

(「九州鉄道株式会社小史」を基に作成)

表-4 複線化年表

線名	線増年	区間	摘要
筑豊本線 (筑豊鉄道)	明26	底井野～筑前植木	底井野は信号所 現垣生付近
	27	折尾～中間	
	27	筑前植木～直方	
	29	若松～折尾	
	37	勝野～小竹	
	39	直方～勝野	
	41	中間～底井野	
伊田線 (筑豊鉄道)	明44	直方～伊田	全線完成
鹿児島本線 (九州鉄道)	明30	門司～小倉	門司：現門司港 勾配改良、別線
	43	遠賀川～赤間	
	44	小倉～折尾	
後藤寺線 (豊州鉄道)	明31	行橋～後藤寺	許可を受けたが 未着工

※運炭鉄道の形成 (1) - 明治期の筑豊地区 - ; ノ瀬政友を一部改編

表-5 合併時における車両等の引き継ぎ

鉄道名	筑豊鉄道	豊州鉄道	唐津鉄道
合併年月日	明 30.10. 1 合併	明 34. 9. 3 合併	明 35. 2. 23 買収
引き継ぎ車両数	(両)	(両)	(両)
機関車	30	20	5
客車	22	52	15
貨車	1022	595	184
関連項目	若松工場も同時に引き継ぎ	行橋工場も同時に引き継ぎ	

※『鉄輪の轟き』参照

5. 鉄道の史的変遷に見る社会変化^{1) ~5), 16)}

三石炭鉄道の短い歴史は、そのまま国有鉄道の長い歴史の投影でもあり、日本社会の歩みの縮図でもあると言える。

即ち、「開業・文明開化(原点)」→「発展(円熟)」→「衰

退・保護政策の見直し(原点回帰)」のリサイクルを描いている。従って、三石炭鉄道の歩みからは、①民間活力が国を動かし国を作ったこと(国を再生するのはあくまで民意の総意である)、②民意の反映のない、国策と大資本に翻弄された社会であったこと(その歪みが今の日本社会を大きくゆがめて、歴史に裏打ちされた基盤を持たない脆弱な社会体制を露呈している)、③文明と環境、環境と技術の相対の繰り返しであったことなどが浮かび上がってくる。

善し悪しは別として、三石炭鉄道の開業は国有鉄道の成長と円熟とともに、その後の日本資本主義社会の形成、高度成長(近代化)に大きく寄与したことは否定できない。

しかし、民意から離れ、公共と地域社会との論理の相対の蓄積から来る歪みから、昭和50年代に入り、社会構造は「都市像変貌期」を迎え、産業構造や生活様式に変化を来している。産業構造では保護政策が直接保護から間接保護への転換を見ている。国鉄を例に取れば、まさしく民営分割化(民間活力の活用)による再生への動きがそれである。また、社会生活では温故知新へのあこがれにも似た生活様式の変化、過去への回帰であり、そこには生活空間への土木遺産の積極的な活用、ふるさと創生に見る失われた環境への郷愁と反省が裏打ちされている。

6. まとめ

「三石炭鉄道の史的事実から何を学ぶか」について、土木史的考察を試みたい。

三石炭鉄道の史的な歩みから、私達は技術文明の開花(技術論)、倫理哲学(事業史)および保存工学について次のように読みとることが出来る。

①技術文明の開花(技術論)；輸入技術の消化吸収によって開花した鉄道建設技術は、輸入技術の固定化とともに、環境に応じた施工技術に対する応用力の育成に大きな力となっている。

②倫理哲学(事業史)；国策や大資本に翻弄された歴史は土木(公共)と地域住民(社会)の論理の相対を常にもたらし、両者の確執による衝突を生んでいる。私達は環境

を改変(自然を開発)することの重大性を再認識する、あるいはさせる必要がある。

③保存工学：現代社会に生き続ける歴史的な施設を町づくりの要とする気運の高まりから、土木遺産の保存活用あるいは再生へ目が向けられるようになった。

これらを基本理念として、「先人のすばらしい知恵に学び、誰が何のために、誰のために造るのか」の反省にたった土木事業の展開が必要であり、歴史の重みを踏まえ、歴史と調和した開発が21世紀に向けて求められようとしている。

(参考文献)

- 1) 石井幸孝・川崎孝夫：『九州の鉄道100年記念誌鉄輪の轟き』、九州旅客株式会社、平成元年10月
- 2) 筑豊石炭礦業史年表編纂委員会：『筑豊石炭礦業史年表』、西日本文化協会、pp. 150～230、昭和48年11月
- 3) 守田久盛・神谷牧夫：『九州の鉄道100年』、吉井書店、pp. 56～88、平成元年2月
- 4) 門司鉄道管理局：『九州の鉄道80年記念鉄道年表』、pp. 1～159、昭和44年10月
- 5) 中西健一：『日本私有鉄道史研究』、ミネルヴァ書房、pp. 7～85、昭和54年5月
- 6) 田中邦博他：筑豊興業鉄道に関する史的研究、九州共立大学工学部研究報告、pp. 75～88、平成10年3月
- 7) 一ノ瀬政友：運炭鉄道の形成－明治期の筑豊地区、資源・素材学会春季大会講演集、pp. 50～53、平成10年3月
- 8) 一ノ瀬政友：運炭鉄道の形成－大正期から昭和初期の筑豊地区、資源・素材学会、pp. 125～128、平成10年11月
- 9) 九州鉄道株式会社：『九州鉄道株式会社小史』、pp. 1～74、
- 10) 井出以誠：『佐賀県石炭史』、金華堂、pp. 8～89、昭和47年2月
- 11) 田川市史編纂委員会：『田川市史中巻』、pp. 904～972、昭和51年3月
- 12) 唐津市史編纂委員会：『唐津市史復刻版』、pp. 1139～1147、平成3年3月
- 13) 行橋市：『行橋市史 一町八村合併時』、p. 234、p. 235、昭和59年3月
- 14) 豊前市史編纂委員会：『豊前市史下巻』、pp. 125～133、平成3年3月
- 15) 広瀬梅次郎：『豊前市産業百年史』、pp. 23～35、昭和41年2月
- 16) 馬場俊介：土木教育における土木史の役割、土木学会第51回年次学術講演会、平成8年9月