

## 北九州に創設された小倉鉄道に関する史的研究

A Historical Study of the Kokura Railways in the Northern Part of Kyushu

田中 邦博\*\*, 市川 紀一\*\*\*, 亀田 伸裕\*\*\*\*, 畑岡 寛\*\*\*\*\*

By Kunihiro TANAKA, Norikazu ICHIKAWA, Nobuhiro KAMEDA and Hiroshi HATAOKA

要旨 九州鉄道に次いで、1891(明治24)年に筑豊炭を若松港に陸送するために敷設された産業鉄道・筑豊興業鉄道は、筑豊炭の輸送力の大幅強化をもたらした。相乗効果として、洞海湾開発や積出港の進展を促し、その後の豊州鉄道・小倉鉄道創立の引き金ともなった。また、1897(明治30)年、官営八幡製鉄所誘致が実現するに至り、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、産業鉄道が北九州市の近代化に果たした役割は大きなものであった。本報は、産業鉄道の内、北九州のほぼ中央を南北に縦断した小倉鉄道を取り上げ、その発足と進展の歩みを史的な立場からまとめたものである。

### 1. まえがき

北九州での最初の企業勃興は、明治中期、具体的には1889(明治22)年から日清戦争前の1894(明治27)年8月頃までの時期である。全国規模での産業革命はエネルギー源である石炭の需要をもたらした。北九州に筑豊石炭産業の勃興とその運炭・積出を担う鉄道・港湾の進展を促した。

1891(明治24)年4月に北九州の北部を横断する九州鉄道が、同年8月には筑豊興業鉄道(後の筑豊鉄道)が若松―直方間に開業(北九州の西部を縦断)した。さらに1889(明治22)年6月には豊前(北九州の東部)を縦断する豊州鉄道が、1895(明治28)年10月には、北九州の中心都市小倉を縦断する小倉鉄道の前進である金辺鉄道が創立した。

筑豊炭輸送網の形成は門司港、若松港、小倉(砂津)港などの石炭積出港湾施設の整備を促し、洞海湾開発に呼応するかのようになり、1897(明治30)年、官営八幡製鉄所が八幡洞海地区に誘致されるに至り、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、鉄道を始めとする筑豊炭積出機構が北九州地域の近代化に果たした役割は大きなものがあつた。

本報は、北九州の運炭鉄道網の一翼を担った小倉鉄道の発足の経緯やその後の進展の系譜について史的な立場からとりまとめたものである。

### 2. 北九州の土木史の時代規定

北九州の土木史はその内容や事業事例から次に示す9つの時代規定に区分される。

即ち、①近代以前(江戸末期以前)→②近代土木萌芽期(江戸末期から明治半ば)→③骨格形成期(明治後期から大正半ば)→④都市空間形成期(大正後期から昭和初期)→⑤軍事整備期(敗戦まで)→⑥復興期(戦後から昭和20年代)→⑦新都市圏形成期(昭和30年代)→⑧国土軸参画期(昭和40年代)→⑨都市像変貌期(昭和50年代以降)に至る時系列であり、北九州の基幹的鉄道であつた九州鉄道、筑豊興業鉄道、豊州鉄道は2番目の「近代土木萌芽期」に、本稿の主題となる小倉鉄道は3番目の「骨格形成期」に開業した事業である。

表-1には運炭鉄道網創生期に直接的に関わる時代規定(近代以前から都市空間形成期までの4規定)を示した。これらの時代規定には、筑豊の「石炭」、運炭・積出に関わつた門司・若松・小倉の「港湾」、港湾施設までの「鉄道敷設」、さらには八幡洞海の「官営製鉄所及びその関連施設」が事業事例のほとんどを占め、これらが歴史的にも理論的にも、北九州の近代化を促進したキーワードであることがわかる。

また、表-1を基に北九州の都市形成の流れを模式的に示すと図-1となる。この図は筑豊炭の輸送機構(輸送手段と積出港)の変遷が、北九州の近代化に直接的に関与したことを示している。即ち、①堀川運河が完成し遠賀川と若松が直結される以前は、荷役の中心は芦屋であつたこと。②明治20年代の鉄道敷設により、それまでの輸送手段の主役であつた「川ひらた」が衰退していったこと。③鉄道による

\*keywords: 産業鉄道、石炭、近代化土木遺産

\*\*正会員 工博 九州共立大学土木工学科助教授  
(〒807-8585 北九州市八幡西区自由ヶ丘1-8)

\*\*\*正会員 工博 株式会社クローバーテクノ

\*\*\*\*正会員 工博 九州共立大学開発学科教授

\*\*\*\*\*正会員 工修 九州共立大学土木工学科助手

表－1 都市形成期の土木史時代規定

| 時代規定       | 内容                                       | 事業事例                |
|------------|------------------------------------------|---------------------|
| 1. 近代以前    | 西欧型土木技術思想の導入以前、固有の土木技術・構造物               | 堀川運河（石炭）            |
| 2. 近代土木萌芽期 | 江戸末期から明治半ば、西欧技術導入期の先駆的・試行的技術による事業        | 港湾、筑豊興業鉄道、九州鉄道      |
| 3. 骨格形成期   | 製鉄所建設から大正半ば、固有環境・条件に沿って展開された、インフラ・土地創生事業 | 洞海湾埋立（製鉄）小倉鉄道、電気軌道  |
| 4. 都市空間形成期 | 大正後期から昭和初期、市民の生活空間形式に寄与する計画・建設事業         | 貯水池（大谷／河内／養福寺）、区画整理 |

※北九州土木史編集部会内部資料を一部改編

運炭量の飛躍的な増大は港湾施設の進展や他の鉄道の敷設を促したこと。④港湾施設や鉄道網の発展がその後の都市形成に大きな役割を果たしたことなどを表している。

### 3. 小倉鉄道の発足と進展

北九州の運炭鉄道の整備は、門司を起点に北九州を横断する九州鉄道の開業を皮切りに、遠賀川を縫うように北九州の西部を縦断する筑豊興業鉄道、北九州の東部を横断する豊州鉄道、基幹的鉄道として4番目に計画され、北九州のほぼ中央を縦断する小倉鉄道が開業するに至り、北九州を縦横する運炭鉄道網は一応の完成を見ている。

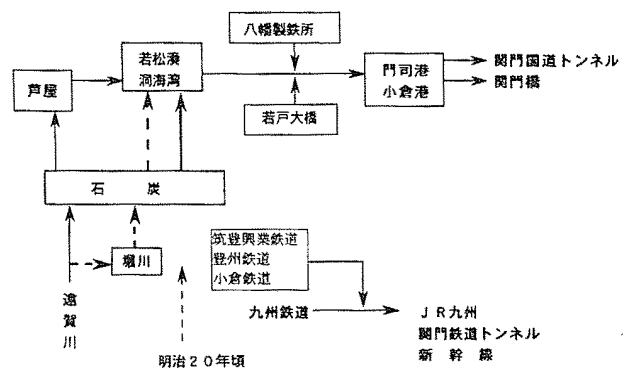
これにより、筑豊全郡の炭を門司港に輸送する九州鉄道、遠賀・鞍手・嘉穂の炭を若松港に輸送する筑豊興業鉄道、嘉穂郡・田川郡の炭を宇島・門司港に輸送する豊州鉄道、やはり田川・嘉穂郡の炭を小倉港に輸送する小倉鉄道の連携、ルートが成立し、筑豊炭田と各港湾とを結ぶ積出網が整備された。

1915(大正4)年4月1日に東小倉－上添田間で開業した小倉鉄道は、田川・嘉穂炭を小倉港へ輸送することを目的に建設されたが、その前身は、1895(明治

28)年10月に発起した金辺鉄道であった。

#### (1)金辺鉄道の発足と免許失効

金辺鉄道は、筑豊・豊州両鉄道の路線外にある炭坑(主に田川炭)の運炭を目的に、1894(明治27)年10月に敷設計画が持ち上がり、翌1895(明治28)年10月、東京在住の渋田見興衛(旧小倉藩家老)他、14人が発起した(表－2)。事務所は東京京橋区房総鉄道東京出張所内に置き、創立委員長は小沢武雄であった。



図－1 都市形成の流れ(筆者作成)

表－2 金辺鉄道の創業発起人一覧<sup>7)</sup>

| 氏名 (住所)     | 明治28年 | 明治31年3月 | 備考                   |
|-------------|-------|---------|----------------------|
| 加東 徳三 (東京)  | 1000株 | 1000株   | ◎百三十銀行               |
| *小沢 武雄 (福岡) | 1,000 | 500     | 元陸軍中将参謀本部長 男爵 門司鉄工社長 |
| *安場 保和 (東京) | 1,000 | 850     | 元福岡県知事               |
| 渋田見興衛 (福岡)  | 1,000 | 1,000   | 元小笠原藩家老 小笠原伯爵家令      |
| 高田 善一 (福岡)  | 1,000 |         |                      |
| *山崎 忠門 (東京) | 1,000 |         | 元福岡県書記官(第二部長)        |
| 守永 久吉 (福岡)  | 1,000 | 650     |                      |
| *小室 信夫 (東京) | 800   |         | ◎千寿製紙                |
| 堤 猷久 (福岡)   | 700   | 580     | 京都郡、衆議院議員            |
| *秋元増太郎 (福岡) | 700   |         |                      |
| *清水 可正 (福岡) | 500   |         | 元京都郡長 門司築港社長         |
| 熊田 直侯 (福岡)  | 500   |         | 元田川郡長                |
| 柏木勘八郎 (福岡)  | 500   |         | 京都郡 索封家              |
| 日高武二郎 (福岡)  | 500   |         | 田川郡 索封家              |
| *福江角太郎 (福岡) |       | 897     | 企業郡、衆議院議員            |
| 石田長朗        |       | 500     |                      |

(注)『門司新報』明治28年10月6、8日、11月8日、31年6月3日による。\*印は創立委員

1896(明治29)年7月、足立(小倉高浜)－嘉麻郡熊田村(下山田)間(約47.3km)、建設費150万円で仮免許状を申請、下付された。さらに、1897(明治30)年3月、起点を九州鉄道に接続するため、路線変更を出願、足立村九州鉄道高浜駅－熊田村筑豊鉄道下山田駅間(約43.1km)で本免許状が下付され、本社を小倉砂津(現在の東小倉駅の近く)とした。その時の免許状には「満四箇年以内ニ敷設工事ヲ竣工スベシ」とあった。

まず難所であった金辺隧道の工事に着手するとともに、新たに志井－田ノ浦間などの3支線の仮免許状が下付されるなど、開業に向けた進展が見られたが、意のままに運ばない難工事(金辺隧道開削)と日清戦争後の不況による資金不足(運炭能力の増強のため、車両の増加と複線化が不可欠な命題であった)が重なり、1900(明治33)年、工事は中止せざるを得なくなり、1903(明治36)年3月、期限切れで免許は失効し会社は解散した。

金辺鉄道の主要財務一覧を表－3に示す。また、この表から資本金、払込資本金、借入金、建設費を抽出し、その関係を図－2に示す。これらによれば、工事費(建設費と仮出金)は払込資本金によって十分に賄うことができているように見えるが、事態は逆で、不十分な資金のために工事費が抑制されていたのである。また、借入金の急激な増加が経営を圧迫していた事が明確に記されている。

## (2)小倉鉄道の発足と開業

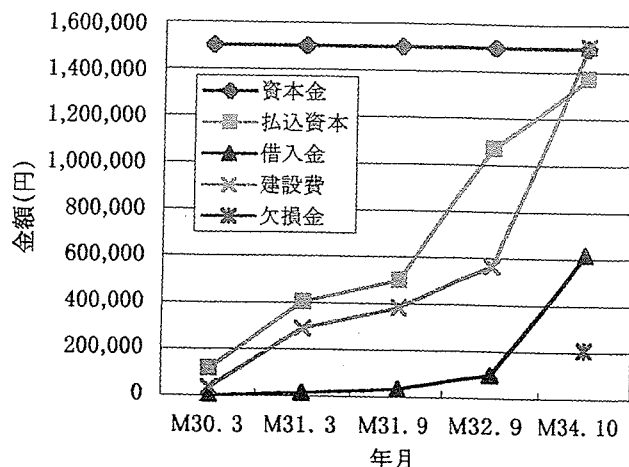
小倉鉄道は、金辺鉄道の資産(負債100万円を投下した工事と敷設権)を100万円で継承する形で、1903(明治36)年11月、岩田作兵衛他、6人が発起し、1904(明治37)年8月、足立－熊田間を建設費350万円に増額して仮免許状が、1907(明治40)年6月、本免許状が下付された。1912(明治45)年12月には中断していた金辺隧道の工事に着手した。

なお、1908(明治41)年12月、富野(福岡県企救郡足立村)－原田(同郡柳ヶ津村)間の仮免許状、本免許状が下付され、1910(明治43)年8月、軽便鉄道法公布後、1911(明治44)年9月、足立－熊田間、富野－原田間が軽便鉄道に指定され、同年7月、福岡県田川郡勾金－同郡添田村間にもその免許指令があった。

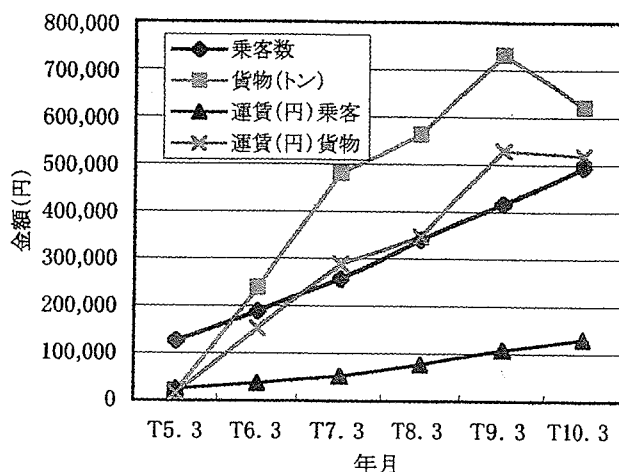
1914(大正3)年10月に念願の金辺隧道が貫通、1915(大正4)年に完成した。前進の金辺鉄道の発足・出願から20年後の1915(大正4)年4月、漸く東小倉－上添田間(現・添田)(39.4km)が開業した。

社長には牟田口元学(佐賀藩士、後に官僚を経て東京馬車鉄道社長)が就任し、初期の筆頭株主は田川郡の抗主蔵内次郎作であった(表－4)。

開業当時の小倉鉄道の規模は、11の駅を設け、隧道は4、橋梁は30を数え、土工は築堤盛土が156,000立坪、切土部は110,000立坪であった。また、輸送車両は、機関車10両、客車16両、有蓋・無蓋貨車46両、



図－2 金辺鉄道の主要財務の関係<sup>7)</sup>



図－3 小倉鉄道の営業収支の関係<sup>8)</sup>

表－4 小倉鉄道の大株主一覧<sup>8)</sup>

| 氏名      | 住所     | 株数     |
|---------|--------|--------|
| 蔵内 次郎作  | 福岡     | 9,125  |
| 蔵内 次郎衛門 | 福岡     | 2,865  |
| 東口 重弘   | 東京     | 1,595  |
| 伊藤 伝右衛門 | 福岡     | 1,180  |
| 竹田 政智   | 東京     | 1,139  |
| 山路 時也   | 東京     | 1,100  |
| 浅田 正吉   | 東京     | 970    |
| 菱川 吉衛   | 福岡     | 930    |
| 鍋島 直映   | 東京     | 900    |
| 佐々木収蔵   | 東京     | 800    |
| 渡辺 至    | 東京     | 750    |
| 田島 浅次郎  | 東京     | 700    |
| 渋沢 敬三   | 東京     | 700    |
| 本庄 利三郎  | 東京     | 662    |
| 加藤 智吉   | 東京     | 657    |
| 三浦 直介   | 東京     | 630    |
| 近藤 慶一   | 山口     | 630    |
| 広石 紋太郎  | 福岡     | 600    |
| 友枝 梅次郎  | 福岡     | 578    |
| 蔵内 正次   | 福岡     | 550    |
| 縫谷 元治   | 東京     | 534    |
| 伊藤 英一   | 兵庫     | 500    |
| 蔵内 保房   | 福岡     | 500    |
| 牟田口元学   | 東京     | 500    |
| 鈴木 岩次郎  | 兵庫     | 500    |
| (以上25人) |        |        |
| 合計      | 1,342人 | 70,000 |

(500株以上、大正6年12月現在)

表－3 金辺鉄道の主要財務<sup>7)</sup>

| 項 目  | 明治30年3月                                                               | 明治31年3月                                              | 明治31年9月                                                                  | 明治32年9月                                                         | 明治34年10月                                    |
|------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 資本金  | 1,500,000                                                             | 1,500,000                                            | 1,500,000                                                                | 1,500,000                                                       | 1,500,000                                   |
| 払込資本 | 118,436                                                               | 404,689                                              | 500,854                                                                  | 1,070,423                                                       | 1,372,895                                   |
| 社 債  | —                                                                     | —                                                    | —                                                                        | —                                                               | 800,000                                     |
| 借入金  | —                                                                     | 13,000                                               | 35,040                                                                   | 99,650                                                          | 618,158                                     |
| 創業費  | 2,741                                                                 | 2,741                                                | 2,741                                                                    | 2,741                                                           | 2,741                                       |
| 建設費  | 37,272                                                                | 291,055                                              | 384,141                                                                  | 546,921                                                         | 1,508,863                                   |
| 仮出金  | 57,920                                                                | 33,669                                               | 56,789                                                                   | 493,972                                                         | 403,876                                     |
| 銀行預金 | 21,222                                                                | 68,500                                               | 79,972                                                                   | 94,539                                                          | 27,881                                      |
| 現 金  | 423                                                                   | 404                                                  | 499                                                                      | 266                                                             | 226                                         |
| 欠損金  | —                                                                     | —                                                    | —                                                                        | —                                                               | 210,165                                     |
| 貸借合計 | 1,501,143                                                             | 1,520,750                                            | 1,567,744                                                                | 1,648,526                                                       | 3,083,085                                   |
| 役 員  | ◎小沢武雄<br>◆山崎忠門<br>○安場保和<br>○吉沢直行<br>○清水可正<br>△加東徳三<br>△堤 猷久<br>△福江角太郎 | ◎小沢武雄<br>○洪田見興衛<br>○吉沢直行<br>△加東徳三<br>△堤 猷久<br>△福江角太郎 | ◎小沢武雄<br>○洪田見興衛<br>○吉沢直行<br>○山本貴三郎<br>○竹腰虎太郎<br>△加東徳三<br>△堤 猷久<br>△福江角太郎 | ◎小沢武雄<br>○洪田見興衛<br>○吉沢直行<br>○山本貴三郎<br>○竹腰虎太郎<br>△山崎忠門<br>△西掘清兵衛 | ◎小沢武雄<br>○蔵内次郎作<br>○秋元増太郎<br>△山口安次<br>△中村為弘 |

(注) 1. 『門司新報』、『福岡日日新聞』掲載の『会社報告』による。  
2. ◎社長 ○取締役 △監査役 ◆発起人

表－5 小倉鉄道の営業収支<sup>8)</sup>

|                | 大正5年3月末   | 大正6年3月末   | 大正7年3月末   | 大正8年3月末   | 大正9年3月末   | 大正10年3月末  |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 資本金            | 3,500,000 | 3,500,000 | 3,500,000 | 3,500,000 | 3,500,000 | 3,500,000 |
| 同払込            | 3,500,000 | 3,500,000 | 3,500,000 | 3,500,000 | 3,500,000 | 3,500,000 |
| 株数             | 70,000    | 70,000    | 70,000    | 70,000    | 70,000    | 70,000    |
| 株主数            | 1,398     | 1,362     | 1,343     | 1,332     | 1,407     | 1,389     |
| 創業ヨリ建設費<br>積立金 | 6,279,884 | 6,392,403 | 6,526,223 | 6,629,670 | 6,721,845 | 6,745,588 |
| 収入             | 49,268    | 249,178   | 368,193   | 545,302   | 753,173   | 834,790   |
| 運輸             | 42,116    | 196,681   | 356,022   | 439,112   | 655,678   | 768,148   |
| 雑              | 5,368     | 52,497    | 12,147    | 104,887   | 82,302    | 62,927    |
| 車両使用料          | 1,784     | —         | 24        | 1,303     | 3,598     | 3,211     |
| 支出             | 108,894   | 323,900   | 361,009   | 533,706   | 578,958   | 629,883   |
| 保存費            | 19,688    | 18,099    | 21,065    | 31,298    | 51,181    | 64,283    |
| 汽車費            | 15,019    | 23,754    | 47,152    | 119,696   | 186,269   | 169,538   |
| 運転費            | 22,565    | 19,585    | 25,177    | 43,776    | 76,912    | 84,779    |
| 総係費            | 8,521     | 26,604    | 33,941    | 29,629    | 31,259    | 33,663    |
| 諸税             | 1,234     | 3,467     | 6,419     | 743       | 17,443    | 50,665    |
| 諸利子            | 41,867    | 232,391   | 230,227   | 208,347   | 212,646   | 215,448   |
| 車両使用料          | —         | —         | 23        | 800       | 1,389     | 971       |
| 利益金            | —         | —         | —         | —         | 175,605   | 204,277   |
| 積立金            | —         | —         | —         | —         | 8,850     | 10,250    |
| 配当金            | —         | —         | —         | —         | 166,250   | 192,500   |
| 重役賞与           | —         | —         | —         | —         | —         | —         |
| 後期繰越           | —         | —         | —         | 11,595    | 565       | 1,527     |
| 線路・長(マイル)      | 24.47     | 24.60     | 24.50     | 24.74     | 24.74     | 24.74     |
| 延長             | 37.33     | 36.90     | 38.50     | 39.43     | 40.67     | 41.11     |
| 敷地(坪)          | 273,149   | 271,022   | 285,398   | 298,000   | 298,259   | 298,021   |
| 線路             | 206,747   | 207,068   | 211,245   | 215,150   | 215,467   | 215,562   |
| 停車場他           | 66,402    | 63,954    | 74,153    | 82,850    | 82,792    | 82,459    |
| 停車場(所)         | 11        | 11        | 11        | 11        | 11        | 11        |
| 車両・機関車         | 9         | 9         | 10        | 10        | 10        | 10        |
| 客車             | 8         | 16        | 16        | 16        | 16        | 16        |
| 貨車             | 196       | 196       | 196       | 216       | 221       | 251       |
| 乗客数            | 126,788   | 189,363   | 257,364   | 339,974   | 416,192   | 493,924   |
| 貨物 手荷物         | 14        | 6         | 21        | 46,629    | 57,548    | 55,854    |
| (トン) 貨物        | 20,991    | 238,794   | 480,294   | 563,171   | 731,466   | 621,565   |
| 運賃 乗客          | 25,253    | 37,661    | 52,444    | 77,664    | 107,637   | 130,634   |
| (円) 手荷物        | 169       | 191       | 236       | 344       | 484       | 526       |
| 貨物             | 16,642    | 153,561   | 289,238   | 346,762   | 529,053   | 519,267   |
| 合計             | 42,064    | 191,413   | 341,918   | 424,770   | 637,174   | 650,427   |

石炭車150両を備え、1日2,700噸の石炭輸送能力を持つものであった。

さらに、1915(大正4)年10月、小倉高浜海岸の埋立(23,829坪)、東小倉駅の石炭海陸連絡設備(延長546mの鉄筋コンクリート造高架棧橋)・貯炭場(13,884坪)などが完成するに至り、同年11月からは待望の石炭輸送が開始され、それまで旅客収入に頼っていた経営も伸長した。1916(大正5)年には、運炭量は年間約110万噸に上り、同年の営業収入196,681円のうち、石炭輸送による収入は150,951円(76.7%)を占めていた。また、1919(大正8)年上期には初めての配当が実現するまでになった。

表-5に小倉鉄道の経営収支を、図-3には乗客数、貨物の取扱量とそれによる収入の状況を示している。この図からも右上がりに伸長した良好な経営状況を伺い知ることができる。ただ、1921(大正10)年3月末の決算で貨物取扱量や収入の減少が見られるが、これは1920(大正9)年3月の東京株式市場暴落に端を発した、第一次大戦後の反動的な慢性不況によるものと言える。

なお、表-6には1891(明治21)年の九州鉄道の創立から動き出した北九州関連の鉄道小史をまとめた。

### (3)小倉鉄道の歩み

現在、小倉鉄道はJ R日田彦山線(日豊本線城野駅から分岐して久大本線夜明駅まで)の一部である。その変遷を辿ると次のようである。ここで、小倉鉄道の線路図を図-4に、小倉鉄道の小倉市内部分の線路図を図-5に示す。

1943(昭和18)年5月：軍事輸送の必要から国有化され国鉄添田線(第一次)と改名した。

1956(昭和31)年3月：東小倉-夜明間を国鉄日田線と改名した。

1956(昭和31)年11月：城野-石田間に短絡線を開業させ、東小倉-石田間の旅客列車の運行を中止した。

妙見駅を廃止するとともに東小倉駅は東小倉貨物駅となった。

1957(昭和32)年10月：香春-伊田(現・田川伊田)間に短絡線を開業させた。

1960(昭和35)年4月：城野-伊田-後藤寺(現・田川後藤寺)-夜明間を国鉄日田彦山線(68.7km)に、香

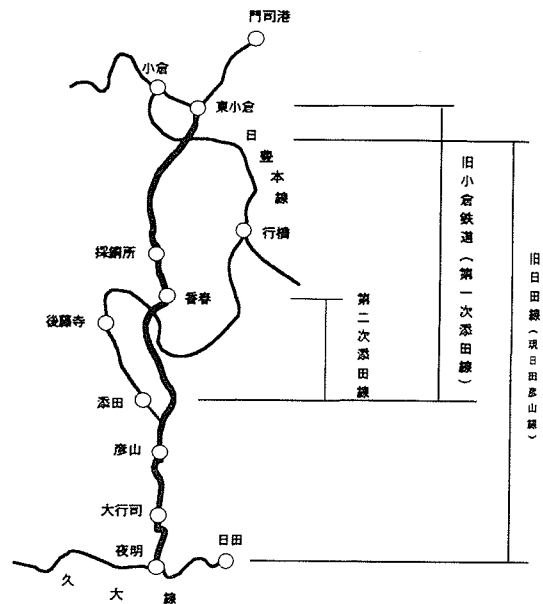


図-4 小倉鉄道及び関係路線図  
(原図<sup>1)</sup>に修正・加筆)

表-6 北九州の鉄道小史<sup>9)</sup>

|        | 鉄道                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 電気軌道その他                                                                                                                                                            |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 明治二十年代 | 21 九州鉄道設立<br>22 筑豊興業鉄道設立(明治27年社名を筑豊鉄道に変更)<br>23 豊州鉄道設立<br>遠賀川-博多-久留米間 開業(50マイル 80、5km)<br>24 門司-黒崎-遠賀川間 開業(19、97マイル 32、1km)<br>若松-直方間 開業(15、70マイル 25、5km)<br>26 直方-飯塚間 開業(若松-飯塚間25、18マイル 40、5km)<br>28 九州鉄道 小倉-行橋間 開業<br>豊州鉄道行橋-伊田間開通(その後行橋-柳ヶ浦間開通)<br>28 金辺鉄道発起<br>29 若松-直方間 複線化                                | 27日 清戦争始まる                                                                                                                                                         |
| 明治三十年代 | 30 九州鉄道と筑豊鉄道合併<br>30 金辺鉄道 勾金-熊田間の計画(36年工事中止)<br>31 門司-長崎(早岐-大村経由)全線開通<br>32 伊田線(直方-伊田間)開業<br>34 神戸-下関間全線開通 関門鉄道連絡船就航<br>飯塚-上山田間 開業(若松-上山田間総延長33、3マイル 53、6km)<br>九州鉄道、豊州鉄道を合併<br>35 小倉-戸畑-黒崎間 開業(現在の鹿児島本線)<br>36 小倉鉄道発起<br>38 関釜連絡船就航<br>40 鉄道国有化(17社)<br>42 門司-鹿児島間 全線開通(人吉-吉松経由)<br>44 関門間の貨車輸送を民営で開始(大正2年 国有化) | 30 八幡製鉄所設立<br>37 日露戦争始まる<br>38 門司電気鉄道創立<br>39 八幡馬車鉄道設立(のち、八幡電気鉄道となる)<br>小倉軌道合資会社 香春-城野間 馬車鉄道開業<br>(明治41年 北方まで開通)<br>41 九州電気軌道設立(門司、八幡両会社を吸収)<br>44 同上 門司-大蔵(八幡)間開業 |
| 大正元年以降 | 4 小倉鉄道 富野(小倉)-上添田間 開業(39、4km当時の添田線、のちの日田彦山線)                                                                                                                                                                                                                                                                     | 7 小倉電気軌道設立 小倉-北方間(3、5km)<br>(昭和17年 九州電気軌道に合併)                                                                                                                      |
| 昭和元年以降 | 2 門司-鹿児島間(水俣-川内経由)全線開通(248、5マイル 400km)<br>7 小倉-鹿児島間全通(小倉-吉松間280、2マイル 451km)                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                    |

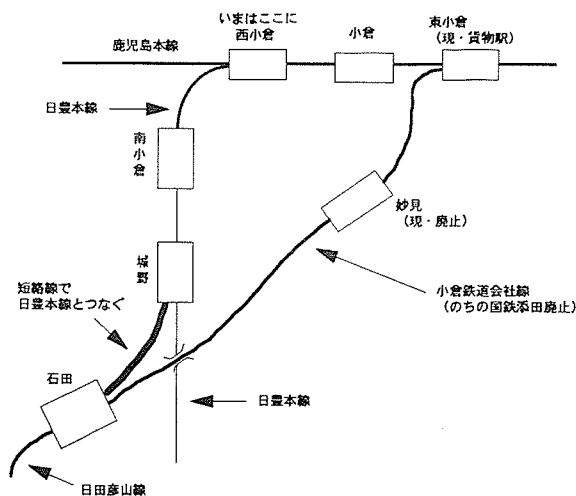


図-5 小倉鉄道の小倉市内路線図  
(原図<sup>4)</sup>に修正・加筆)

春一大任一添田間を国鉄添田線(12.1km)(第二次)へ改名した。

1985(昭和60)年4月：第一次廃止対象線として国鉄添田線(第二次)は廃止された。

また、「添田」、「香春」の名称が付けられた駅名の変遷を整理すると次のようである。

豊州鉄道→香春駅→田川線→現・勾金(まりかぬ)駅

豊州鉄道→添田駅→田川線→西添田駅

小倉鉄道→上香春駅→添田線→現・香春(かち)駅

小倉鉄道→上添田駅→添田線→現・添田駅

#### 4. 近代化土木遺産としての構造物

小倉鉄道に関係する構造物の中で近代化土木遺産と呼ぶに相応しい構造物には、主に「金辺隧道」と「けやきさか拱渠」がある。

##### (1) 金辺隧道(呼野一採銅所)

金辺隧道は、1897(明治30)年に金辺鉄道が施工着手した長さ1,444.4mの複線断面を持つ単線トンネルで、1kmを超える複線断面トンネルは、当時としては画期的な試みで、複線断面鉄道トンネルとしては、着工時に於いてはわが国最長のものであった。

当初、北口方(呼野側の入口方抗門；写真-1)で採用された断面は、「小倉鉄道乙式」と称する独特の偏平三心円を用いたものであった。しかし、難工事と日清戦争後の不況による資金不足から1900(明治33)年に工事を中止した。

その後、小倉鉄道がこの工事を継承し、1912(明治45)年に工事を再開、1914(大正3)年に貫通、1915(大正4)年に完成した。この際に、南口方(採銅所側の出口方抗門；写真-2)の取付勾配が6.7‰から3.0‰に変更され、断面も現在の形に近い「小倉鉄道甲式断面(馬蹄形アーチ)」に改められたため、出入口で抗門断面が異なる珍しい構造となった。

その抗門は整層切石積みによる冠木門型ポータルで、ピラスター、笠石、帯石、迫石、要石のすべて

が存在し、北口に「最巖壁脚」、南口に「横絶山巔」と書かれた当時の社長牟田口元学による題額が掲げられている。

覆工はアーチが煉瓦積み、側壁が整層切石積みであるが、断面変更点を境として、採銅所方は側壁を素掘りまたは煉瓦積みとし、一部、場所打ちコンクリートによる内巻き補強が見られる。

なお、小倉鉄道では金辺隧道を含め合計4本のトンネルが施工されているが、金辺隧道以外の丸山隧道(呼野一採銅所；長さ110m)、採銅所隧道(採銅所一香春：90.4m)、古宮隧道(採銅所一香春：長さ60.2m)は、金辺隧道の工事が再開された1912(明治45)年以降に施工がなされ、断面は金辺隧道南口方と同じ「小倉鉄道甲式断面(馬蹄形アーチ)」である。

##### (2) けやきさか拱渠

1915(大正4)年に構築された「けやきさか拱渠」は、採銅所一香春間にある第二金辺橋梁(通称60尺)の上隣り、現国道322号線横の旧道に架けられた煉瓦積みアーチ橋である。

この架道橋の大きな特徴は、香春岳が金辺川に迫り、鉄道、道路ともに曲線を描いている地形的な要因が生み出した特殊な技法を持つ「斜架拱(しやかきよう；ねじりマンボ)」で、鉄道と道路が直交せず、アーチを構成する煉瓦が水平ではなく、すべてが斜めに積まれ、結果的に見事なねじり模様を描いているところである(写真-3)。

小野田、河村らによれば、「JR東海道本線 門ノ前架道橋と同様に、斜架角に合わせた起拱石(アーチの土台となる石)を用いており、径間は6.4mに及んでいる。アーチ端部の仕上げに特徴があり、内側の1層目のみを鋸刃状の仕上げとし、2層目から4層目はツライチ(坑門と同一面)で仕上げている。」<sup>11)</sup>

いずれにしても、工夫を凝らした優れた土木技術を後世に遺していると言える。

#### 5. まとめ

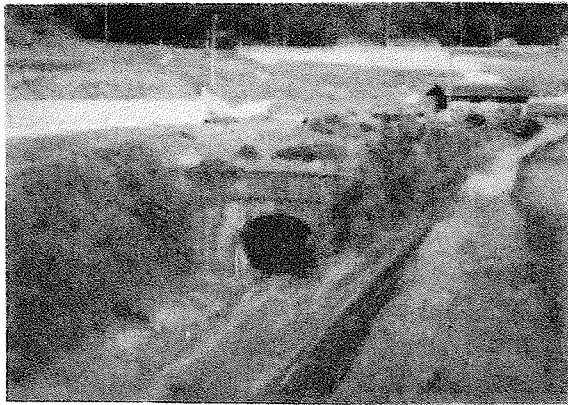
金辺鉄道の創立を前進とする小倉鉄道は、明治中期から大正初期にかけて、九州鉄道、筑豊興業鉄道、豊州鉄道とともに、北九州を縦横する筑豊炭の基幹的な運炭鉄道網を形成し、北九州の近代化・都市形成の一翼を担った。

途中、国有化に伴い一時期、添田線(第一次)に姿を変えたものの、JR日田彦山線の一区间として現在も生き続けている。

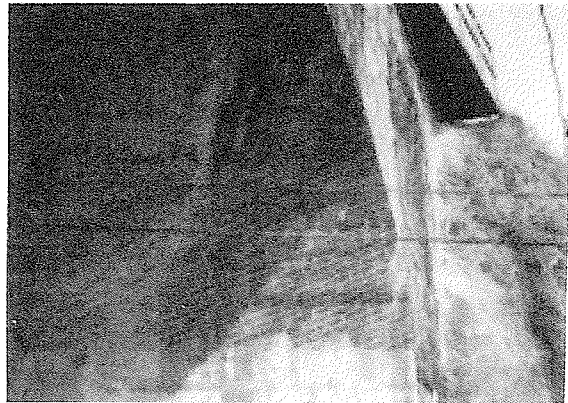
小倉鉄道開業当時の構造物群は、85年を経た今も当時のままに存在し、現役として供用中であることを考えると特筆に値しよう。特に、「金辺隧道」や「けやきさか拱渠」などは、当時の施工技術を後世に伝えるうえでも、またその特徴的な意匠と系譜に裏打ちされた遺産価値からも、ぜひ保存していきたい構造物である。



写真－1 金辺隧道入口抗門  
(撮影：筆者、2000.3.6)



写真－2 金辺隧道出口抗門  
(撮影：筆者、2000.3.6)



写真－3 けやきさか拱渠内壁  
(撮影：筆者、2000.3.6)

(参考文献)

- 1) 守田久盛・神谷牧夫：『九州の鉄道100年』、吉井書店、pp. 220～223、平成元年2月
- 2) 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
- 3) 弓削信夫：『福岡鉄道風土記』、葦書房、pp. 151～176、平成11年1月
- 4) 弓削信夫：『福岡県 J R 全駅』、葦書房、pp. 204～223、平成5年10月
- 5) 香春町郷土史会：『郷土史誌かわら』、第41集、pp. 26～39、pp. 50～55、平成7年1月
- 6) 香春町郷土史会：『郷土史誌かわら』、第40集、pp. 83～88、平成6年7月
- 7) 北九州市史編纂委員会：『北九州市史近代・現代産業経済 I』、pp. 268～272、平成3年12月
- 8) 上掲7)、pp. 571～576
- 9) 上掲7)、pp. 1107～1116
- 10) 小野田滋他：ねじりマンボを探そう－関西の鉄道土木史を訪ねて－、日本鉄道施設協会誌、1992-1、pp. 45～48、平成4年1月
- 11) 河村清春他：関西地方の鉄道における「斜架拱」の分布とその技法に関する研究、土木史研究、第10号、pp. 199～210、平成2年6月