

筑豊・唐津・豊州の三石炭鉄道の比較

九州共立大学	正	田中邦博	香月隆志
九州共立大学名誉教授	正	長弘雄次	
日本振興株式会社	正	野田知子	

1. まえがき

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鉄道にうち、主要な三石炭鉄道（筑豊、唐津、豊州）を取り上げて、その設立の趣旨、発展経過、および支線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。

2. 三鉄道の概要と史的比較

①筑豊興業鉄道；筑豊炭を若松港まで搬出するために設立された産業鉄道として、九州では九州鉄道について2番目に古い鉄道として発足した。明治24年8月営業を開始したが、経済界の不況や遠賀川の大出水による被害等のため、創生期の経営は非常に苦しいものであった。その後国内好況による出炭の増加とともに経営状態は九州鉄道を凌ぐほどまでに発展したが、将来への事業拡張には九州鉄道との競合が予想されたので、政商的資本の思惑も絡み、合併した方が得策であるとし、明治30年10月九州鉄道と合併した。

②豊州鉄道；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、明治28年8月に開業した。当時は日清戦争後の好況による石炭需要の高まりが、各炭鉱の増産を促し、すべり出しは誠に順調なものであった。しかし、その経営が石炭業界の好不況に左右され、また沿線に石炭の積出港を持たなかったことから、九州鉄道を利用した門司港への搬出に頼らざるを得なかったので、明治34年9月について九州鉄道と合併したが、九州では筑豊興業鉄道について、3番目に古い鉄道である。

③唐津興業鉄道；唐津炭の搬出を目的として設立され、明治31年12月営業を開始したが、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。また、三池炭田の開発や三池港の発展も相まって、1回の利益配当も行えず、赤字経営体質のまま、明治35年2月九州鉄道に買収され、5年にも満たない歴史に終止

符を打った。

表-1に詳細な史的な履歴比較表を示す。また、図-1に路線図を、図-2に歴史的な評価を加えた三鉄道の発展過程を、図-3に明治36年度収入を一例とした鉄道別比率を示す。

3. まとめ

明治初期の急激な資本主義的生産の勃興は会社企業熱の興起＝鉄道建設熱をもたらし、中西の言う「鉄道病」時代の到来であった。しかし、その後の好況と恐慌の洗礼による政商的資本と国家の保護主義の台頭が、「官私併存」による路線網の形成→幹線鉄道の国有化→支線視された産業鉄道を始めとする私有鉄道の合併買収（電気軌道は除く）→国鉄化→昭和62年の民営化と辿った我が国鉄道の歴史を作ったと言える。

石炭輸送と言う同じ目的で営業を始めた三鉄道は、地の利、石炭積出港の立地条件・規模、営業開始時期、政商的資本の思惑、官僚主義的政策などが相まって、その発展過程・歴史的評価は異なっているが、脆弱な財政基盤を背景に、敢えて踏み切った民間の手による社会資本＝鉄道の構築が、その後の日本資本主義の高度成長をもたらしたことは否定できない。まして、昭和62年の民営化による直接保護から間接保護への政策転換を考え合わせると、この産業鉄道の歴史は民間活力の重要性を私達に教授しているように思える。

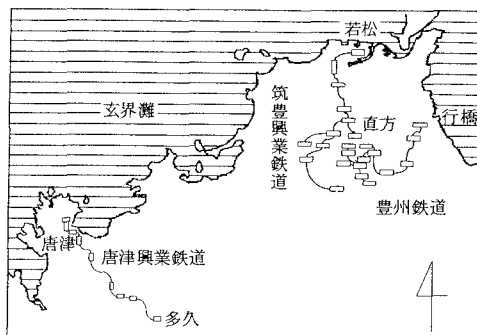


図-1 路線図

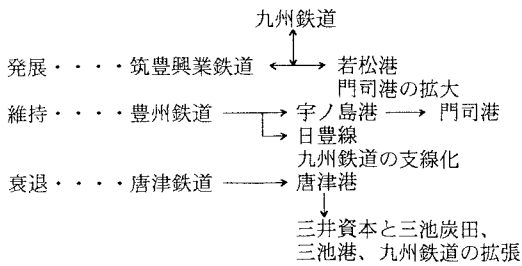


図-2 三鉄道の発展過程

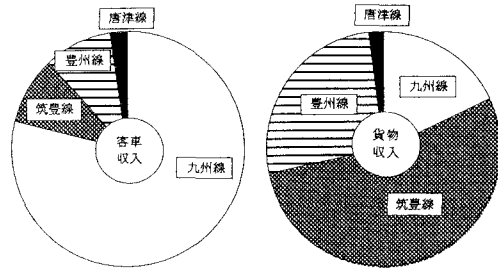


図-3 三鉄道の収入比較（明治36年度）

表-1 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		
鉄道名	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	明治24年8月30日	明治28年8月15日	明治31年12月1日
区間	若松～直方間	行橋～伊田間	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	筑豊本線（若松～飯塚間） 伊田線（直方～金田間） 上山田線（飯塚～臼井間）	田川線（行橋～伊田間） 日田彦山線（田川伊田～豊前川崎間） 糸田線（糸田～田川後藤寺間） 後藤寺線（起行～田川後藤寺間） 貨物線（勾金～夏吉間） 貨物線（糸田～豊国間）	唐津線（多久～西唐津間） 貨物線（西唐津～大島間）
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ラス（ボニー型）径間30.4m12連 若宮川橋梁 全長126m プラットラス（ボニー型）1連、飯桁12.2m7連	6橋いずれも単線式プラットラス（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～岸嶺間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