

北部九州における小倉鉄道に関する史的研究

九州共立大学工学部
株式会社クローパーテクノ
九州共立大学工学部

正○田中邦博
正 市川紀一
正 亀田伸裕

1. まえがき

九州鉄道に次いで、1889(明治22)年、筑豊の石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、小倉鉄道を取り上げ、発足と進展について史的な立場からまとめたものである。

北九州市創生期の土木史時代規定と土木事業例を表-1に、都市形成の流れ図を模式的に図-1に示す。

2. 小倉鉄道の発足と進展

小倉鉄道の歩みを概述すると次の通りである。小倉鉄道線路略図を図-2に示す。

(1)金辺鉄道の発足と免許失効

小倉鉄道は、筑豊の石炭(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、その前身は金辺鉄道である。

本社を小倉(現在の東小倉駅の近く)とした金辺鉄道

は、1895(明治28)年10月、東京在住の浪田見興衛他14人が発起し、1896(明治29)年7月、足立(高浜)ー熊田(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、路線変更を願い出、高浜ー下山田間(約43.1km)で本免許状が下付された。まず金辺隧道工事に着手するとともに、新たに志井ー田ノ浦間などの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、難工事と日清戦争後の不況期による資金不足が重なり、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。

(2)小倉鉄道の発足と開業、進展

小倉鉄道は、金辺鉄道の資産を継承する形で、1903(明治36)年12月、岩田作兵衛他6人が発起し、1904(明治37)年8月30日、足立ー熊田間を建設費350万円に増額して仮免許状が、1907(明治40年)6月14日、本免許状が下付された。

1907(明治40)年12月、中断していた金辺隧道工事に着手し、1908(明治41)年12月28日、富野(福岡県企救郡足立村)ー原田(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9日、足立ー熊田間、富野ー原田間が軽便鉄道に指定され、同年7月、福岡県田川郡勾

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

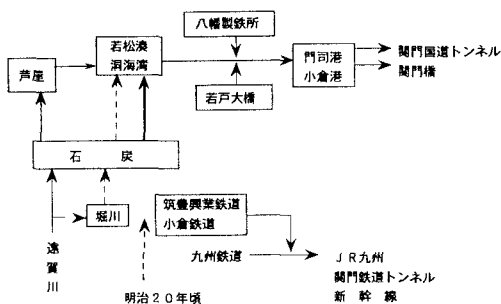


図-1 都市形成の流れ

金一同郡添田村間にその免許指令があった。

1914(大正3)年10月18日に金辺隧道が貫通し、金辺鉄道の発足・出願から20年後の1915(大正4)年4月1日、東小倉―上添田間(約39.4km)が開業した。

さらに、同年10月、高浜海岸の埋立、東小倉の石炭海陸連絡設備(鉄筋コンクリート造高架棧橋)・貯炭場等が完成、同年11月2日からは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。

(3)小倉鉄道の歩み

現在に至る小倉鉄道の歩みは概略次のようである。

昭和18年5月1日：国有化され添田線となる

昭和31年3月15日：東小倉―夜明間を日田線と改名

昭和35年4月1日：城野―伊田―夜明間を日田彦山線
香春―添田間を添田線へ改名

昭和60年4月1日：添田線廃止

3. 近代化遺産としての施設

小倉鉄道史における近代化遺産としては、主に「金辺隧道」と「宮原橋」がある。

(1)金辺隧道(総延長1444m)

1000mを越える複線断面隧道は当時としては画期的であった(着工時には複線断面隧道としてはわが国最長)。断面は小倉鉄道乙式と称する偏平三心円の独特な断面で、呼野側にある入口に今もその姿を見る事ができる。明治30年着工→明治33年工事放棄→明治40年工事再開→大正3年完成となるが、工事再開の際、出口断面が小倉鉄道甲式に改められ、出入口で断面の異なる珍しい形状となっている。

(2)宮原橋

第二金辺橋梁とも呼ばれる約40mの煉瓦作りの鉄道アーチ橋である。この鉄道橋の特徴は、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ている

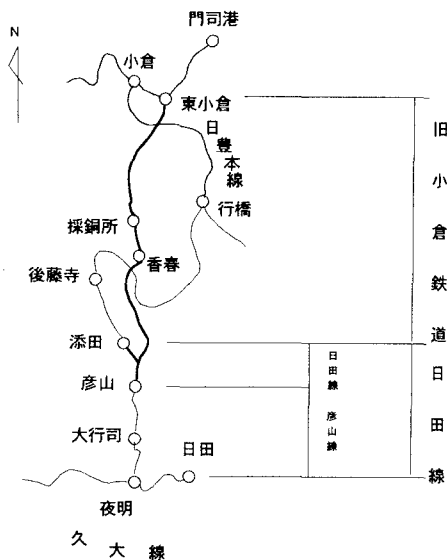


図-2 小倉鉄道線路図

ことである。なぜ斜め積みなのかは全く謎である。当時としては大変な手間を要したであろうと思われる。

4. まとめ

筑豊の石炭と結びついた鉄道や港湾の開発・発展史はそのまま北九州市の都市形成史であった。しかし、昭和50年代以降、炭鉱業の衰退とともに産業構造は大きく変化し、都市は再開発や機能の見直しが進められ、大きく変貌している。国鉄を例に取れば、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、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である。

ともすれば新しい技術や新たな開発に目が向きがちであるが、近代化を支えた歴史的な土木遺産を後世に残すことは、土木技術者の基本倫理であろうと考える。

(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) 弓削信夫：『福岡鉄道風土記』、葦書房、pp. 151～176、平成11年1月
- 3) 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
- 4) 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