

## 筑豊炭の運炭機構の形成に関する史的研究

九州共立大学 正〇田中邦博  
 ㈱クローバーテクノ 正 市川紀一  
 九州共立大学 正 亀田伸裕 畑岡 寛

## 1. はじめに

本報は、明治・大正期に近代化の礎となった筑豊石炭産業の勃興と発展及び輸送機関としての鉄道と港湾の形成と進展、さらには洞海若松地区を起点とした北九州の都市形成について史的立場からまとめたものである。表-1に北九州市初期の時代規定と関連事業例の関係を示す。

## 2. 運炭機構形成の史的流れ

## (1) 石炭産業の勃興と発展

黒田藩統制下にあった筑豊炭は、明治政府による1869年「鉱山開放」、1872年「鉱山心得書」、1873年「日本坑法」制定により自由採掘への道を開いたが、零細な乱掘・乱売の弊害が顕著となり、1885年に筑豊坑業組合ができ、自主規制を行い、輸送体制（遠賀川を船（川ひらた）によって芦屋、若松へ）も整備された。

中央大手資本により、明治20年代石炭産業の機械化・近代化が開始され、かつ零細企業の淘汰が進み、安川・貝島・麻生らが大手地場資本の地位を得た。四大資本と言われた三井・三菱・貝島・安川は1904年には筑豊全出炭高の52%を占めた。この資本展開が陸運（鉄道）整備や石炭生産の急速な拡大を促したとも言える。

## (2) 水運に活躍した川ひらた

1804年の堀川運河完成以前は、その輸送経路は、遠賀川を下り芦屋で大型船へ、あるいは江川を通り若松で積替えていたが、運河開通後は輸送時間の短縮や響灘の荒海を避けたため堀川を通る船が増加した。明治20～30年代、川ひらたは最盛期を迎え1898年からの10年間は年に百万噸の水運輸送があり隻数は6000隻を維持

した。しかし、蒸気機関による鉱業機械化や中央大手資本参入による量産体制の拡大、さらに1891年の鉄道開通は陸輸送体系の整備を促した。

川ひらたから鉄道に切替えられた主な理由は、①遠賀川水運の限界（水量が少なく、流れも緩やかで浅瀬が多い）、②稲作灌漑時期の堰による輸送の障害、③川ひらたの運賃高騰による石炭生産費の上昇と供給不安定などである。

## (3) 陸運を担う鉄道建設

## ① 鉄道網の形成

鉄道建設は当初官営で進んだが、経済不況で民営主導型へ方針転換が図られ、1882年の日本鉄道会社の発起以後、石炭運搬を主目的とした産業鉄道の必要性から、1887年「私設鉄道条例」、1892年「鉄道敷設法」が公布された。

北九州（北九州最初の企業勃興は、1889年から日清戦争前の1894年8月頃まで）では、1891年に九州鉄道・筑豊興業鉄道、1895年に豊州鉄道、1915年に小倉鉄道が開業し、門司を起点に北九州の北部を横断する九州鉄道、遠賀川を縫うように西部を縦断する筑豊興業鉄道、東部を縦断する豊州鉄道、ほぼ中央を縦断する小倉鉄道により、北九州を縦横する運炭鉄道網は一応の完成を見ている。即ち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

表-1 北九州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	西欧型土木技術の導入以前、固有の土木技術	堀川運河、遠賀川の整備（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	港湾、筑豊鉄道、九州鉄道、豊州鉄道
3. 骨格形成期	製鉄所建設から大正半ば、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

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、ルートが成立した。

### ② 合併吸収による鉄道網の進捗

北九州の民有鉄道は地の利と三菱の財力で優位にあった九州鉄道に年々吸収され、1903年線路は田川郡・嘉穂郡南部まで達し、1907年室木・香月線の開通で筑豊の鉄道網はほぼ完成した。

また九州の鉄道界を支配した三菱と炭坑界に優位であった三井の確執はその後の鉄道網の網目化に拍車をかけた。

### (4) 港湾の整備

炭坑と直結した若松港・門司港整備は鉄道網形成と同時に進行し、整備に着手するため1889年に「若松築港会社」、「門司築港会社」が相次いで設立された。鉄道の場合と同様に、港湾整備にも中央の大手資本が軸となり、門司には渋沢・安田・浅野らが、若松には主に三菱が出資した。なお、明治40年代に入ると、門司港が石炭輸出港から各種の原料輸入港へ、若松港は1902年の官営八幡製鉄所の操業開始に呼応し、石炭輸出港、八幡製鉄所原料鉄鉱・銑鉄の輸入港へと、性格の違いが顕著になった。

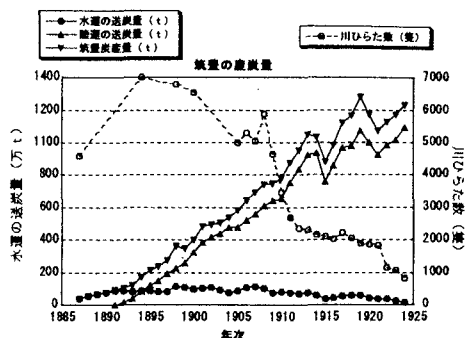
### (5) 水運と鉄道による石炭輸送の推移

図一に筑豊炭の輸送手段別送炭量を示す。鉄道は、1898年に200万噸、1902年に400万噸、1908年に600万噸を超えるなど急速に輸送量を加速させていった。一方水運は、明治30年代は鉄道輸送が困難な対岸の炭鉱の輸送により100～110万噸代を維持し最後の最盛期を迎えたが、大正期以降は急速に衰微し、下流側の炭鉱や砂利運搬に活路を求めたものの、1939年には遠賀川から川ひらたは完全に姿を消し水運輸送に終止符を打った。

## 3. 北九州市街地の形成（明治から大正期）

### (1) 明治前半期（八幡製鉄所操業開始前）

八幡製鉄所が操業を開始する以前の市街地は、若松の石炭積出港付近、黒崎の西海道沿いの宿場町、戸畑漁港付近が目立つ程度で、主要交路



図一 筑豊炭の輸送手段別送炭量を示す

である江戸期からの街道及び船運の結節点に市街地の基礎となる小集落が形成された。

### (2) 明治後半期～大正期

八幡製鉄所の操業生産が軌道に乗り、関連企業も増え、市街地は八幡製鉄所を中心に形成されたが、拡がりには洞海湾を取り囲んで国鉄駅・工場を中心に徒歩圏内（半径1 km以内）にとどまった。特に若松は港湾基地として、石炭商・炭鉱営業所や船具商、サービス業を核とした独特な市街地を形成した。

## 4. むすび

筑豊の石炭をキーワードに石炭輸送機関としての鉄道の建設と港湾の整備、それらの形成と進展に伴う都市形成について報告した。

北九州の都市形成の進展過程を辿るとき、筑豊興業鉄道で筑豊炭と直結した洞海・若松港の整備進展、官営八幡製鉄所の設立操業、および産業形成の軸を成した中央資本の進出がこの地域の近代化の根幹であったことがあらためて浮き彫りにされたものとする。

### (参考文献)

- 1) 長弘雄次：『筑豊の川ひらたから鉄道へ』、飯塚市歴史資料館講座、平成12年6月
- 2) 北九州市編纂：『北九州市土木史』、pp. 267～283、平成10年3月
- 3) 永田隆昌：企業都市における市街地形成過程に関する考察、九州共立大学研究報告第7号、pp. 67～75、昭和58年3月