

資金調達と輸送実績から見た大正・昭和初期における 耶馬溪鉄道・宇島鉄道の性格

水島卓磨

筑波大学大学院人文社会科学研究所院生

本研究では、近世からの商業資本を基に発達した大分県中津より耶馬溪に伸びていた耶馬溪鉄道と、近代以降の鉱業資本により発達した福岡県豊前市宇島より内陸部に伸びていた宇島鉄道を取り上げ、郡市町村別の株式分布と主要な株主の属性ならびに、鉄道建設後から1945（昭和20）年までの旅客・貨物輸送の実績を検討し、資金調達と輸送実績の面からみた両鉄道の性格の違いを明らかにした。

その結果、資金調達では沿線外からの出資者に両鉄道の差異が見られた。耶馬溪鉄道では日田、玖珠などの延伸予定地と新潟県、関西などの遠隔地から、宇島鉄道では宇島の産業と関連が深い筑豊の鉱業家からの出資があったことが判明した。輸送実績では、通年および月ごとの輸送量の変化から両鉄道とも地域交通、耶馬溪観光そして林産資源等の輸送を担う性格が明らかになった。また、宇島鉄道では宇島の産業の趨勢と輸送に密接な関係があることも明らかになった。

キーワード：軽便鉄道，耶馬溪鉄道，宇島鉄道，株主

I はじめに

20世紀前半の日本において、地域において一定の輸送量を確保する場合、鉄道輸送が最も効率的であり、1910（明治43）年に施行された軽便鉄道法に基づき、局地的な鉄道である軽便鉄道が数多く建設された。軽便鉄道法は、それまでの鉄道関連の法規と比べて、小規模な資本で簡易な設備での鉄道建設を可能にした法律であった。そのため、資本の蓄積が十分ではなく、鉄道の建設・運営が困難であった地域においても、鉄道建設を容易にした。本稿で検討する耶馬溪鉄道が免許を得た1911（明治44）年当時、軽便鉄道を含め私設鉄道は142路線、総延長2,452マイル34チェーン、1912（明治45）年では202路線、路線延長は3,443マイル50チェーンとなった。このような状況の中で、軽便鉄道を実際に建設したのは、同法に基づき建設計画を立て、資金を調達した地元の資産家であった。明治後期から大正にかけての地域経済では資本の蓄積が着々と進み、都市から近

隣の町村への物資の輸送及び、近隣の町村から都市までの資源や産物の円滑な輸送に対するニーズが高まっていた。同時に近代的な工業の発展もこの時期であり、地方への工場の進出などが増えていた。本稿では資本の蓄積が進みつつあった九州北部の豊前地域において展開した2つの軽便鉄道である耶馬溪鉄道と宇島鉄道を事例として取り上げ、主として鉄道建設のための資金調達の動向と開業後の旅客、貨物輸送の変化に着目して検討した。

従来、軽便鉄道に関する通史的な研究は青木栄一および、三木理史が行っており、青木は鉄道の制度面および鉄道史の観点から軽便鉄道、軽便鉄道法に関して言及している（青木、2006）。他方、三木は軽便鉄道の性格から局地鉄道¹⁾という呼称を使用すると同時に、軽便鉄道の路線プランを提示している。また、渡邊恵一は軽便鉄道法の成立過程に関して、従来まで私設鉄道を規定していた私設鉄道法から、それと比べて規制の緩やかな軽便鉄道法が成立するまでの同法の成立過程を論じ

た(渡邊, 1990)。

軽便鉄道の資金調達に関しては、株主リストを用いて軽便鉄道事業と沿線地域社会との関係について論じた研究がなされ、沿線の素封家や実業家と沿線地域と取引のあった地域外の人物から出資がなされたことが指摘されている(三木, 2000; 青木, 2006)。赤坂(2000)は資金調達の成否が鉄道開業に漕ぎ着けられるか否かを左右すると指摘し、北丹鉄道の資金調達と開業後の経営を分析している。その結果、沿線地域外での株式募集により、沿線地域と取引のあった人物以外に資材納入業者、建設業者からの出資が見られ、彼らの持つ鉄道建設の経験と情報が建設コストの引き下げにつながった事を指摘している。他にも、清水(2006)は東濃地域において軽便鉄道建設における建設推進者の性格を明らかにし、地元在住者からの出資の重要性とそれを可能とした地域の経済基盤の発展に関して論じている。同時に清水は、地域外からの鉄道経営への参加者によって、地域内のみでは困難な幅広い経営、経済情勢に関する情報収集が可能となると指摘している。つまり、沿線地域外からの出資を検討することにより、沿線地域と他の地域との従来からの地域間関係とともに、鉄道建設により結実した新たな地域間関係が見えてくると言える。

今回検討する2つの鉄道は、商業資本により発展した中津と近代以降の鉱業資本を基に発展した宇島という異なる隣接する都市を起点として、両都市の共通する後背地である耶馬溪に対して、同時期に建設が行われた。これらの鉄道建設事業への出資を通じて、起点となった都市や沿線地域が、他の地域、とりわけ沿線外の地域とどのような関係を結んでいたのかという点は、地域の特性を見るうえで重要な視点であると言える。

ちなみに、2つの並行する鉄道を取り上げた研究はほとんど例がなく、三木(1989)による三重

県での三岐鉄道と北勢鉄道の検討があるが、三岐鉄道と関連するセメント産業への言及が中心であり、並行する北勢鉄道に対する言及は捕捉的なものにとどまっている。また、九州とりわけ九州東海岸における軽便鉄道の研究は少なく、耶馬溪鉄道、宇島鉄道とも地方史的研究において言及されているのみである。耶馬溪鉄道については、坂山(1985)が耶馬溪鉄道の建設から廃止までの経緯、開業から1945(昭和20)年までの旅客数と貨物の輸送量使用していた機関車、気動車および客車について明らかにし、営業報告を紹介するとともに耶馬溪鉄道の元従業員や沿線の住民への聞き取りを行っている。しかし、耶馬溪鉄道の出資者の動向については、詳しく言及されておらず、輸送の季節的な変動や貨物の種類についても明らかにされていない。

他方、宇島鉄道については、広瀬(1966)が「耶馬溪の西玄関として、山国川を隔てて、東岸の耶馬溪鉄道と共に、天下の奇勝耶馬溪観光の利便を図る」と位置付け、建設の経緯、資金を提供した宇島の財界関係者の略歴、関与していた他の事業について言及している。しかし、宇島鉄道の輸送の実態については、詳しく述べられていない。発起人として宇島鉄道に資金を提供した財界関係者についても、十分な説明が行われていない。

そこで本稿では、耶馬溪鉄道と宇島鉄道に関して、建設資金の出資の動向と輸送の実績を比較検討し、その性格を明らかにすることを目的とする。その過程において本稿では、資金調達面では主として株主等の出資者の分析を行い、鉄道建設の起点となる中津・宇島が持つ近代以降の資本蓄積の差異と、そこから生じる沿線外の地域との経済的関係が耶馬溪、宇島鉄道建設にどのような影響を与えたかを検討した。

研究対象地域は耶馬溪鉄道の沿線である大分県下毛郡(現大分県中津市)と宇島鉄道の沿線であ

る福岡県築上郡（現福岡県豊前市）とし、分析対象年次は軽便鉄道法施行の年である1911（明治44）年以降、昭和戦前期までとする。研究の方法として、大分県公文書館所蔵の『耶馬溪鉄道株式会社創立趣意書』（発行年不詳）を用いて耶馬溪鉄道の発起人や賛成人などの検討を行った。次に、鉄道博物館所蔵の耶馬溪・宇島両鉄道会社の営業報告書を使用し、株主の検討と輸送の実態について検討した。

II 豊前地域における鉄道建設

1. 地域の概要

本稿で対象とする下毛郡および築上郡は福岡県と大分県の境をなす山国川を挟んで隣接する地域である（図1）。下毛郡の中心地である中津は近世より中津藩の城下町であり、地域経済の中心地であった。中津は近代期に入ってから、1896（明治29）年に中津紡績株式会社²⁾が設立されたほ

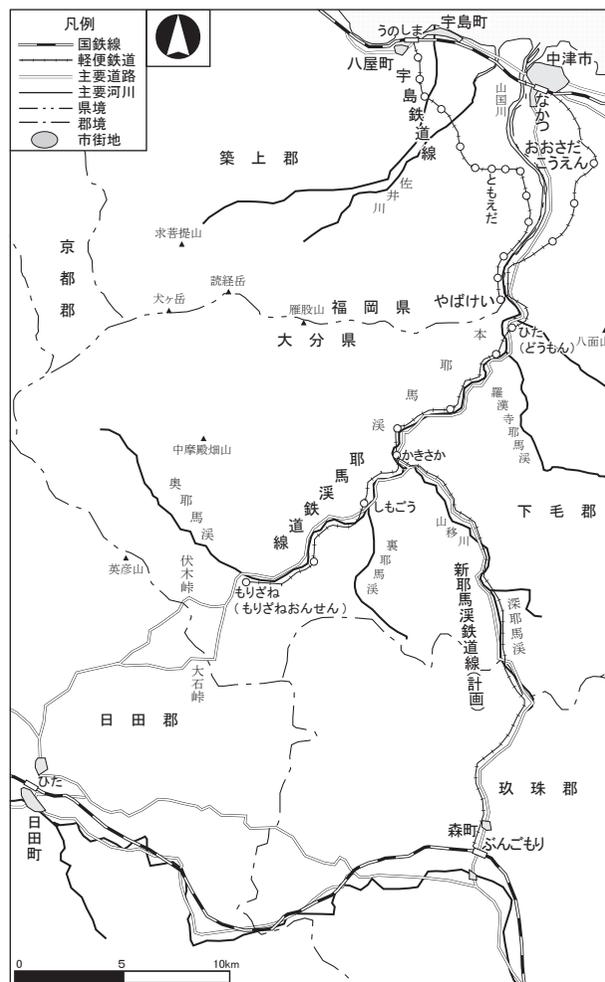


図1 研究対象地域

注1) 新耶馬溪鉄道線は推定。

注2) 駅名は1924年当時のものである。後に括弧内に改称。

か、1896年には豊中製糸株式会社と中津錦糸が開業し、城下町から産業都市へと変化しつつあった(中津市史刊行会、1965)。

その後背地である山国川流域の主要な産業は農業と林業であった。山国川沿岸部は近世より往還道として整備されており、明治期からは道路改修工事も行われている(本耶馬溪町史刊行会、1987; 耶馬溪町教育委員会、1975)。中津における鉄道は、田川伊田から行橋を通過して延びる豊州鉄道によって1897(明治30)年に開通している。近代の海運は鉄道の開通よりも古く、1878(明治11)年から元中津藩士らによる海運会社である扇城会社によって、瀬戸内海での通商が始まると同時に、士族有志による瀬戸内海定期航路も始まったとされる。しかしながら、中津港は明治末期には、山国川の土砂の堆積により、汽船の入港が困難となり、港湾としての役割は低下した(大分県総務部総務課、1986)。

他方、築上郡宇島も後背地を山国川周辺に持ち、近代期に入ってから地元の豪商である小今井氏が1878年に大阪方面への航路を開設し、1884(明治17)年には大阪商船にも出資をしている。鉄道は中津と同じく、豊州鉄道が1897年に路線を行橋から長洲(現在の柳ヶ浦)まで開業させ、その際に宇島駅が開業している。宇島駅は、宇島町に隣接する八屋町に建設されたが、宇島町に住む小今井氏が土地などを提供したため、駅名が宇島駅となった(豊前市、1993)。

海運については、1898(明治31)年に宇島の資本家らが、宇島港を豊前海での田川からの石炭の積み出し拠点とすることによって、従来の田川から門司港への輸送よりもコストを下げることを狙い、宇島港改良株式会社を設立し、宇島港の改良を企画した。また宇島駅開業以後は、宇島港周辺では坑木販売店や石炭関連会社が立地しており、宇島は筑豊方面との結びつきが強かった。石炭の

輸出に関しては、高知県出身で石灰業を営んでいた入交家が1898年、宇島に共同石炭会社を創立し、1905(明治38)年には福岡県田川郡川崎町に島廻炭鉱を開鉱している。他方、坑木関連の企業は大木商店が1894(明治27)年に、柴田坑木店が1896年に創業している。また、豊州鉄道開業以後には、宇島に製材業、レンガ工場などの石炭、坑木関連以外の産業が盛んに立地するようになった。

以上のように近代豊前地域では、従来からの商業資本とそれをベースにした紡績業により発達した中津と、近代化以後の石炭と関連した商工業資本により発達した宇島という二つの地域が近接して立地していたと言える。

2. 耶馬溪鉄道および宇島鉄道の概要

耶馬溪鉄道と同様のルートを通る鉄道は、1887年頃から建設に向けた動きがあり、1896年には中津-日田-久留米を結ぶ鉄道の計画が出された。この計画には許可が下りたが、日清戦争後の不況の影響で実現しなかった。耶馬溪鉄道は、1910(明治43)年10月に地元の有志が資本金65万円をもって軽便鉄道敷設計画を立て、翌年の1911(明治44)年に中津から柿坂までの免許を得て、1913(大正2)年に中津から樋田までが開業した。その後も順次延伸工事が行われ、1924(大正13)年に守実まで、36.1kmの路線が開業した。その後、1929(昭和4)年に国鉄と同じ1,067mmに軌道を拡幅し、国鉄日豊本線との連絡機能を強化し貨車、客車の乗り入れが行われるようになった。昭和20年代には輸送量のピークを迎えたが、国道の整備やモータリゼーションの進展により輸送量が伸び悩み、1975(昭和50)年に廃止となった。宇島鉄道と比較した際の耶馬溪鉄道の最も大きな特徴は、延伸計画の存在と1,067mmへの改軌である。延伸計画は、終点の守実から日田への延伸で

あり、坂山(1985)によると耶馬溪鉄道は、国有化による延伸が想定され、地元住民による運動もなされていた。

他の延伸計画として、耶馬溪鉄道と接続する形で柿坂から玖珠郡森町方面へ新耶馬溪鉄道の敷設計画が1913年に立てられた。新耶馬溪鉄道については、坂山(1985)が、日田、玖珠間の軽便鉄道計画として言及していると同時に、鉄道省文書によると、この鉄道の営業免許は1913年6月26日に得ていた。しかし、工事の認可申請を新耶馬溪鉄道側は1914年6月25日の期限までに提出せず、1915年9月30日に認可申請の期限延長の願いを鉄道省より却下され建設計画は立ち消えとなっている。そのルートは下毛郡津民村から下毛郡下郷村、玖珠郡八幡村を通り日田へ向かうルートと、玖珠郡八幡村から玖珠郡の中心地である森町へ至るルートが計画されていた。また、新耶馬溪鉄道はその計画において、耶馬溪鉄道との接続、将来的な合併も視野に入れて計画がなされていた³⁾。

他方、宇島鉄道は耶馬溪鉄道と同様にして、宇島の商工業者が中心となり宇島-日田-久留米を通るルートで日田鉄道として1896年に計画されていたが、日清戦争後の不況の影響などにより実現しなかった(豊前市, 1993)。日田鉄道の計画が頓挫した後、軽便鉄道法により1911年に免許が交付され宇島鉄道は、資本金20万円をもって1914年に、宇島-耶馬溪間17.7kmの営業が開始された。その後、1929年に乗合自動車営業を開始し、1936年には線路を廃止して免許を返納した。

Ⅲ 耶馬溪鉄道と宇島鉄道の出資者

1. 耶馬溪鉄道建設時の出資者

耶馬溪鉄道の出資者の構成を見るに際して、実際に資金を拠出し、発起株を引き受けた発起人61人と、資金調達において出資はしないものの会社定訳に賛成し株式募集の文書に自らの名前を使用

することを許諾した賛成者および株式の予約人の面から考察を加える。発起人と賛成者、予約人に関しては、1911年の『耶馬溪鉄道株式会社創立趣意書』(以下趣意書と略す)を資料とした。

耶馬溪鉄道の建設の趣意として趣意書では、材木輸送ならびに旅客輸送に対する鉄道運賃の低廉性を指摘している。同時に、耶馬溪地域における主要産業であった林産資源の輸送においても川流しと比較して木材の品質低下を防ぐことができるとしている⁴⁾。

また趣意書では、耶馬溪鉄道の発起人はすべて、株式を引き受けており、5,080株を61人に割り当てている。これら発起人の分布は中津町と下毛郡でおおよそ半分以上の割合を占めており、鉄道建設が地方において公共性の高い事業であると認識され、投機の対象というより、地元の一員として事業に参加していたとみることができる。ただし、100株以上を引き受けている人物は中津で商業を営んでいる者が多く(表1)、彼らは沿線から中津に出入りする商品や原材料の輸送の円滑化、市場の拡大を狙って耶馬溪鉄道の株式を引き受けたのではないかと考えられる。

一方で県外より発起人として株式を100株以上引き受けた人物の内、九州水力電気の梅谷清一は電力会社の取締役を務めていたことなどから、耶馬溪鉄道側が財界などとのネットワークを構築する狙いがあったと考えられる。同時に、新潟県長岡市より500株を引き受けていた木村松次郎に関しては、九州出身者であり(坂井, 1907)、耶馬溪鉄道株の取得により耶馬溪開発に関与しようとしていたと推定される⁵⁾。同様にして、長岡より200株を引き受けた岡田は、父を衆議院議員に持つ新潟県魚沼郡中条村(十日市町)の出身の素封家で、1911年より新潟県議会議員を務めていた(歴代知事編纂会, 1991)。岡田と木村は1910年、長岡鉄道の発起人として鉄道事業に関与しており

表1 主要な耶馬溪鉄道発起人と引受株数

No	株数	氏名	住所	備考
1	500	木村松二郎	新潟県長岡市城内町	新耶馬溪鉄道を出願.
2	300	三雲尚衛	大分県下毛郡三郷村	三郷の素封家, 田畑, 山林を所有. 代議士
3	300	梅谷清一	東京市本郷区弥生町	九水関係者
4	200	竹岡吉太郎	大分県中津町	汽船問屋
5	200	井上壽吉	大分県中津町	
6	200	帆足後作	大分県大分郡戸次村	農業
7	200	岡田正平	新潟県中魚沼郡中條村	魚沼鉄道関係者
8	160	佐藤寅二	大分県中津町	肥料商, 屋号は宇佐屋.
9	100	朝吹亀三	大分県下毛郡下郷村	県議, 下毛郡畜産組合, 養蚕組合, 農会長を歴任.
10	100	大江誠治	大分県下毛郡大江村	
11	100	西野山次郎	大分県中津町	呉服, 太物卸
12	100	野依曆三	大分県中津町	穀物商, 材木, 運送業, 中津紡績取締役
13	100	井上録朗	大分県中津町	呉服, 太物商, 屋号は兵庫屋.
14	100	小田安次	大分県中津町	
15	100	野村力蔵	大分県西国東郡高田町	酒造業

注1) 備考については『大分県紳士録』などによる。

注2) 1911 (明治44)年現在.

(耶馬溪鉄道株式会社創立事務所 (発行年不詳) より作成)

(新潟県, 1988), 地方鉄道への投資家であった。

次に賛成者及び予約人であるが, 趣意書には「予約人ノ引受株数並ニ賛成者ノ住所氏名」という題名で記載されており, 株式募集に関する文書に自己の氏名などの記載を承諾した賛成人と, 発起人が募集した株式を引き受ける予約人の名が記載されている。ここで大分県外のからの主な賛成者, 予約人をみると (表2), 旧中津藩主の子孫で伯爵となっている奥平昌恭や, ガラス製造を行っていた大阪市の島田孫市, 神戸高等商業学校の創立に関与した神戸市の水嶋鉄也のような地元出身の有力者が加わっているが, 実際に予約人として株式を引き受けたのは島田と, 是則の2名である。これらの賛成者, 予約人は会社の信頼性を高めるためであったと考えられ, 特に出資をしなかった賛成者については, 会社の信用力向上と資金調達円滑化を図るための存在であったと言える。

一方で, 中津や下毛郡周辺部とは関係の希薄な人物も賛成者には含まれている。特に, 新潟県長岡市から賛成者として名前を連ねている人物として, 木村, 岡田と共に長岡鉄道に関与していた宝田石油の山田又七, 栃尾鉄道に関与していた小林

友太郎などがいる。これら長岡市からの発起人ならびに賛成人は, 発起株を引き受けた長岡の木村松二郎の地縁的なつながりにより賛成人として名を連ねたものと推測できる。その他, 電気事業請負業である才賀藤吉⁶⁾, 堂島米穀取引所の理事を務めていた宮崎敬介など阪神地域の実業家の名が記載されており, 中津と関西方面との経済的な結びつきの強さがうかがえる。

2. 耶馬溪鉄道開業後の株主

耶馬溪鉄道全線開業後の1920 (大正9)年の主要株主をみると (表3), まず, 発行株数12,852株, 総株主数583人の内, 100株以上株式を保有している人物は51名であり, このうち住所を中津町としている者の多くは, 中津の商工業者である。これらの商工業者には, 糸園辰次郎, 井上録朗のように中津に立地していた紡績関係の企業の創設に携わった者の存在も確認することができる。一方で耶馬溪鉄道沿線外の株主としては, 東京市の和田豊治, 神戸市の是則清次, 大阪市の島田孫市が名前を連ねている。その中で最も多くの株式を保有している和田豊治は鐘淵紡績取締役である

表2 耶馬溪鉄道における大分県外からの主な賛成者および予約人の引受株数

No	株数	氏名	住所	備考
1	—	奥平晶恭	東京市芝区高輪南町	伯爵(中津藩主の子息)
2	—	藤田重道	東京市小石川区小石川原町	工部大学校卒 雨宮敬二郎の電気軌道事業の取締役を努める。
3	—	江藤勘三郎	東京市京橋区数奇屋町	下毛郡関連の人物
4	—	渡邊藤吉	新潟県長岡市観光院丁	実業家
5	—	風間退三	新潟県長岡市坂東ノ上丁1丁目	
6	—	山田又七	新潟県長岡市長町2丁目	宝田石油関係者
7	—	小林友太郎	新潟県長岡市城内町	栃尾鉄道関係者
8	—	大久保慎二	名古屋市東区南久屋町3丁目	大阪毎日名古屋駐在員
9	—	柳貫一	名古屋市南区熱田東町	陸軍少将
10	100	島田孫市	大阪府西成郡鷺州村字海老江	ガラス製造
11	—	才賀藤吉	大阪市東区今橋4丁目	才賀商会
12	—	松尾平次郎	大阪市東区内平野町2丁目	才賀商会関係者
13	—	守山又三	大阪市南区内安堂寺町2丁目	投資家
14	—	藤本清兵衛	大阪市東区横堀1丁目	米穀問屋
15	—	宮崎敬介	大阪市東区北浜1丁目	堂島米穀取引所支配人 大阪土地建物社長
16	250	是則清治	神戸市栄町2丁目	是則運輸
17	—	間野辰次郎	神戸市北長狭通り4丁目	
18	—	今角助次郎	神戸市下山手通3丁目	
19	—	宇佐美辰三郎	神戸市栄町通り5丁目	
20	—	水嶋鉄也	神戸市葺合字熊内	中津出身者 神戸高等商業学校創立者
21	—	川口松次郎	神戸市加納町1丁目	
22	—	萬田策治	神戸市下山手通7丁目	
23	—	藍原兵次郎	神戸市下山手通7丁目	
24	—	佐野藤作	神戸市兵庫大井通り付属	
25	—	三田安次郎	神戸市北長狭通り5丁目	
26	—	大邊弘	兵庫県武庫郡精道村	

注1) 株数の記載の無い人物は、株式を引き受けていない。

注2) 備考については『明治大正大阪人名録』などによる。

注3) 1911(明治44)年現在。

(耶馬溪鉄道株式会社創立事務所(発行年不詳)より作成)

が、和田は中津出身者であり、地元出身者として株式を引き受けたものとみることができる。また、発起人として株式を引き受けた人物の内、1920年においても株式を保有している人物はすべてが沿線の在住者であり、表1において指摘した県外からの発起人である木村松二郎、梅谷清一、岡田正平の3人は株式を所持しておらず、地元住民への株式の売却などがあったと考えられる。

同時に、これら3人は新耶馬溪鉄道の発起人であることが指摘できる。新耶馬溪鉄道の発起人は表4に示した通りで、8名のうち7名が表1で示した耶馬溪鉄道の主要な発起人として示した人物と重複している。前述の通り木村、岡田、梅谷の3名は、耶馬溪鉄道の発起人を兼ねており、新耶

馬溪鉄道建設は、耶馬溪鉄道との相乗効果を狙ったの出願であったと推測できる。そのため、木村らは新耶馬溪鉄道の免許返納等を機に耶馬溪開発から手を引いたものと思われる。

ただし、表2において指摘した大分県外からの予約人として耶馬溪鉄道の株式を引き受けた是則清次と島田孫市については、1920年の時点でも株式を保有していた。

下毛郡地域の株式の分布(図2)にみるように、耶馬溪鉄道沿線の株式の大半は中津町と下毛郡北部に分布しており、この地域で中津が経済的な中心地であったことがうかがえる。同じ下毛郡内であっても、耶馬溪鉄道沿線の町村の方が沿線でない町村よりも株式の数が多い傾向にあることもみ

表3 耶馬溪鉄道主要株主(100株以上保有)

No	株数	氏名	住所	備考
1	1200	中津町	中津町	大正5年, 和田豊治寄付.
2	500	村上和三	中津町	医師
3	500	和田豊治	東京市	富士紡績, 鐘淵紡績関係者.
4	342	井上寿郎	中津町	○
5	270	三雲尚衛	三郷村	○ 県議会議員, 耶馬溪鉄道役員, 山林を所有.
6	250	是則清次	兵庫県神戸市	△ 是則運輸
7	222	大江政治	大江村	
8	215	西野二三郎	中津町	呉服太物商, 中津材木社長, 木綿織物
9	206	麻生観八	玖珠郡	大分紡績
10	200	小田安次	中津町	○
11	200	竹岡吉太郎	中津町	○ 汽船問屋
12	200	菊池辰次郎	中津町	清酒醸造及び販売
13	200	成清信愛	速見郡	鉱業家, 馬上金山経営
14	186	糸園辰次郎	中津町	中津紡績, 呉服商
15	166	井上録郎	中津町	○ 中津紡績, 呉服太物商
16	166	大西重蔵	中津町	呉服太物商
17	150	朝吹亀三	下郷村	○ 耶馬溪鉄道役員
18	150	武石揆一郎	玖珠郡	
19	133	樋田彦太郎	東城井村	
20	120	佐藤寅二	中津町	○ 肥料商
21	114	喜多村鉄次	福岡県遠賀郡	
22	107	中賢治	豊田村	
23	101	今吉利吉	豊田村	米穀肥料商
24	101	仲力三	城井村	
25	100	武内善治	中津町	
26	100	中里真清	中津町	
27	100	野依曆三	中津町	穀物商, 肥料商, 中津紡績
28	100	菊池安之丞	中津町	
29	100	大西安郎	中津町	
30	100	森山喜造	山口村	八面山林産組合, 八面山水利組合
31	100	佐知恒三亀	真坂村	
32	100	清源長吉	真坂村	
33	100	清源均	真坂村	
34	100	矢野寅太	真坂村	
35	100	和才一雄	真坂村	
36	100	河野円吉	真坂村	
37	100	中原金十郎	真坂村	
38	100	菊池岩太郎	真坂村	
39	100	河野俊雄	真坂村	
40	100	小袋勘治	真坂村	
41	100	和才新司	真坂村	
42	100	白岩行太郎	東城井村	
43	100	田中ハナ	東城井村	
44	100	平田吉胤	城井村	
45	100	平田佐和	城井村	
46	100	吉原宅三	下郷村	
47	100	武石義夫	玖珠郡	
48	100	中里忠治	福岡県若松市	
49	100	島田孫市	大阪府	△ 島田硝子株式会社
50	100	衛藤勘三郎	東京市	
51	100	高橋千代	東京市	

注1) ○は発起人として株式を引き受けた人物, △は賛成人として株式を引き受けた人物を表す.

注2) 1920(大正9)年11月30日現在.

注3) 備考については『大分県紳士録』などによる.

(『第十七回営業報告書』より作成)

表4 新耶馬溪鉄道発起人一覧

氏名	住所	族籍	職業	備考	
竹岡吉太郎	下毛郡中津町	平民	商業	○	汽船問屋
三雲尚衛	下毛郡三郷村	平民	農業	○	代議士, 素封家
森山喜造	下毛郡山口村	不詳	不詳	○	
小田安次	下毛郡中津町	不詳	不詳	○	
飯島百一	下毛郡中津町	不詳	不詳		
梅谷清一	東京市本郷区向ヶ岡弥生町	不詳	不詳	○	九水関係者
木村松二郎	新潟県長岡市城内町	不詳	不詳	○	実業家
岡田正平	新潟県魚沼郡中條村	不詳	不詳	○	魚沼鉄道関係者, 新潟県会議員

注) ○印は耶馬溪鉄道発起人を表す。

(大分県知事千葉貞幹(1911)より作成)



図2 耶馬溪鉄道株式の分布(1920年)

注) 下毛郡内は町村別に, 他郡内は郡別にまとめて表した。

(『耶馬溪鉄道営業報告書』より作成)

て取れる。また, 下毛郡外での株式の分布は, 隣接し, なおかつ延伸の検討がなされていた日田郡と, 耶馬溪鉄道とは別会社である新耶馬溪鉄道により, 耶馬溪鉄道との連絡が予定されていた玖珠郡での保有が目立っている。しかしながら, 県境を挟んで下毛郡と隣接している築上郡においては, 株式の分布が少ないことも特徴として指摘できる。

3. 宇島鉄道の出資者

宇島鉄道の発起人は, 宇島鉄道(1910)によると, すべて福岡県築上郡とその近隣の有力者により占められている。宇島鉄道開業後の1915年の株主の一覧をみると(表5), 発行株数4,000株, 株主数160人の内, 20株以上を所有する人物は, 41人である。この内ほぼ半数の21人が発起人である。その中には, 吉村治平太, 一木芳平のよう

表5 宇島鉄道主要株主(20株以上保有)

No	株数	氏名	住所	備考
1	500	吉村治平太	築上郡友枝村	○ 八谷銀行監査役, 築上郡会議員
2	378	一木芳平(共有)	築上郡八屋町	共有
3	300	柏木甚八郎	京都郡行橋町	社長, 宇島木材発起人, 行橋電燈社長, 京都銀行取締役
4	200	茂松直順	築上郡黒土村	○
5	200	蔵内保房	田川郡後藤寺町	蔵内鉱業, 宇島鉄道取締役, 田川銀行頭取
6	100	麻生太吉	嘉穂郡飯塚町	麻生商店
7	100	竹腰虎太郎		鉱業家
8	100	福島貞次郎	京都郡行橋町	○ 行橋電燈取締役
9	100	一木芳平	築上郡八屋町	○ 八谷銀行監査役
10	100	金光順蔵	築上郡黒土村	○
11	100	友枝梅次郎	企救郡足立村	小倉炭坑主, 小倉鉄道取締役, 衆議院議員
12	80	高野興児	築上郡友枝村	酒造家, 築上郡会議員
13	60	蔵内次郎作		○ 蔵内鉱業, 衆議院議員
14	50	筧喜十郎	築上郡千束村	○ 千束銀行監査役, 宇島鉄道監査役
15	50	原庫次郎		
16	50	神崎勲	築上郡山田村	○ 酒造業, 福岡県議会議員, 築上銀行取締役, 宇島鉄道取締役
17	50	小川武次郎	築上郡千束村	○ 宇島鉄道取締役支配人
18	50	梶見茂平	京都郡行橋町	○ 京都郡会議員
19	50	末松辰三郎		
20	50	住野市松		
21	50	坪根八郎		
22	50	小佐虎太郎	築上郡八屋町	○ 八屋銀行取締役, 宇島鉄道監査役
23	50	小佐徳太郎	築上郡八屋町	○ 築上銀行取締役, 八屋銀行取締役, 醤油醸造業
24	50	角野庄助	築上郡宇島町	○
25	50	小今井正史	築上郡宇島町	○
26	50	水野興一	築上郡黒土村	築上郡会議員, 八屋銀行取締役
27	50	小畑平三郎	築上郡宇島町	○
28	50	原口大成	小倉市米町	○ 小倉軌道合名会社社長
29	50	肥田源太郎	京都郡行橋町	酒造業
30	50	大木熊太郎	築上郡宇島町	○ 大木坑木
31	50	筧利彦		
32	25	猫田慶次郎		
33	20	野依範治		
34	20	富永圓治		
35	20	森本常太郎	築上郡宇島町	共同石炭主任, 築上郡会議員
36	20	蔵内満太郎	築上郡八屋町	○ 坑木商
37	20	堀三太郎	鞍手郡直方町	堀鉱業社長, 筑豊石炭協同組合評議員
38	20	浦野享三郎	築上郡八屋町	○ 医師
39	20	田代亀三郎	築上郡八屋町	○ 八屋銀行取締役
40	20	是永吉之資	築上郡八屋町	○
41	20	小畑猛朗		
42	20	山田寅吉	京都郡豊津村	○ 工学博士

注1) ○は宇島鉄道発起人を指す。

注2) 柏木芳平(共有)については, 複数人で株式を保有しているものと思われる。

注3) 1915(大正4)年6月現在。

注4) 備考, 発起人以外の住所は『九州紳士録』などによる。

注5) 空欄の住所は不明である。

(『宇島鉄道 大正4年上半期営業報告書』より作成)

な八屋銀行関係者, 高野興児のような築上郡の資産家と, 蔵内保房, 麻生太吉, 竹腰虎太郎, 友枝梅次郎のような鉱業関係者, そして柏木甚八郎, 福島貞二郎のような行橋の実業家が含まれている。特に, 100株を保有していた麻生太吉は, 九州鉄

道株を所有していたため, 鉄道の集荷・集客機能向上と自身の経営していた石炭業との関係から宇島鉄道株を取得したものと考えられる。その他の宇島鉄道の出資者には, 共同石炭の森本常太郎, 宇島で坑木店を経営していた大木熊太郎, 八屋銀

行取締役の水野與一などがいた。

従って、宇島鉄道の資金調達には主として地元宇島町と近隣の町村に住む鉱工業と関連のある資産家、行橋の人物と筑豊方面の外部の鉱業関係者が引き受けたものであったといえる。同時に、宇島鉄道開業後に相次いで宇島に製材所、レンガ工場などの産業が立地しており⁷⁾、それらの産業の多くに宇島鉄道の資金調達に関与した人物が関わっていることから、宇島鉄道はこれらの宇島の産業、とりわけ筑豊での鉱業資本と深い関わりを持つ鉄道であったといえる。

IV 耶馬溪鉄道と宇島鉄道の輸送実績

1. 耶馬溪鉄道

まず、耶馬溪鉄道の開業から1945年までの輸送量の推移をみると(図3)、旅客は1926(昭和2)年まで増加する傾向にあり、それ以後1931年頃までは減少したが、次第に持ち直し、1944年には、大貞公園駅付近に建設された神戸製鋼の影響により激増している。他方、貨物輸送は貸切扱の貨物が圧倒的に多く、木材などの大口の需要が存在していたとみることができる。また、その輸送量の推移は1919年まで増加し、改軌の行われる1929

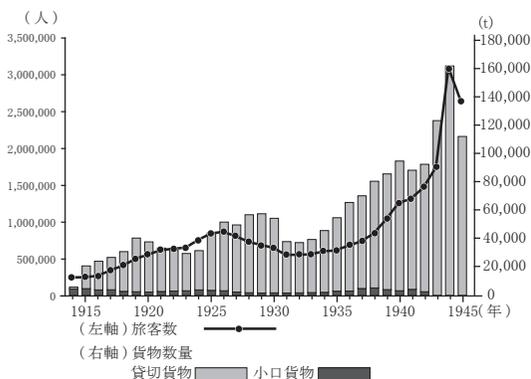


図3 耶馬溪鉄道における輸送量の変化
(1914-1945)

(『鉄道省鉄道統計資料』より作成)

年までは増加傾向にあった。その後、1931年頃に輸送量は景気悪化の影響のため停滞したが、その後は持ち直し、1936年から改軌前の輸送量を超えるようになった。客貨ともに1931年以降の持ち直しは、改軌により耶馬溪鉄道は国鉄と直接結ばれ、幹線鉄道(日豊本線)との結びつきが強まったことが影響している。

耶馬溪鉄道の月別輸送収入について、1918(大正7)年の営業報告書⁸⁾をみると、同年の旅客収入は76,417円、貨物収入は20,305円であり、旅客収入が貨物収入を圧倒的に上回っていた(図4)。旅客収入は8月の夏休みから紅葉シーズンでの輸送が際立っており、耶馬溪鉄道では観光需要への対応のためか1934年まで2等車も運行されていた。一方で貨物収入は、旅客収入と同様にして5月と9月、10月の収入が多く、旅客輸送の推移と同様な変化をしていた。

2. 宇島鉄道

宇島鉄道の開業から廃止までの輸送をみると、貨物輸送では貸切扱の貨物が、輸送量のほとんどを占めていた。この輸送実績は大口の顧客が存

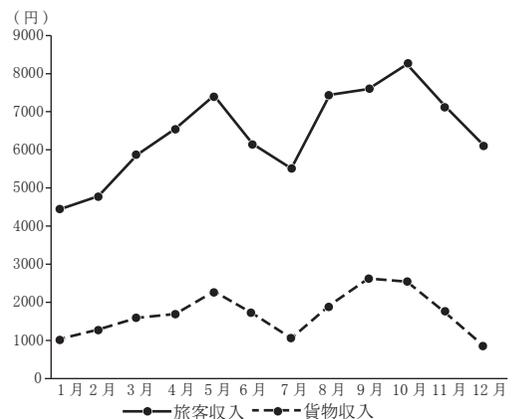


図4 宇島鉄道における輸送量の変化
(1914-1936)

(『鉄道省鉄道統計資料』より作成)

在していたことを意味している。旅客輸送量は、1920年にピークを迎え、その後減少したが1926年に一旦持ち直したものの、再び減少に転じ、1936年の廃止を迎えた。他方、貨物輸送は1919年まで輸送量が増加していたが、翌年の1920年に激減し、以後低迷したまま廃止を迎えた(図5)。

宇島鉄道の輸送の特徴である貸切扱の貨物需要は、宇島鉄道と姉妹会社的な性格を持つ宇島木材が耶馬溪からの木材を宇島鉄道で宇島の宇島木材に運搬する需要と、耶馬溪駅付近で採掘される火山灰を宇島の九州煉瓦工場へ運搬する需要であったと考えられる⁹⁾。しかしながら、宇島木材は1920年に火災を起こし、経営を中止した。また、九州煉瓦はその製品の粗雑さのため、炭鉱方面からしばしば返品されるなどしたため、経営に行き詰まった。そのため1921年には鉄道によるレンガ原料としての火山灰の輸送が中止となり、その影響で貨物輸送は大きく減少したといえる。同様にして旅客の輸送量も1920年をピークに減少に転じている。そのため、宇島鉄道の旅客輸送において、工場への労働者の輸送需要があったものと考えられる。

次に、宇島鉄道の1929年における月ごと¹⁰⁾の輸送収入をみると、この年の旅客収入は13,113

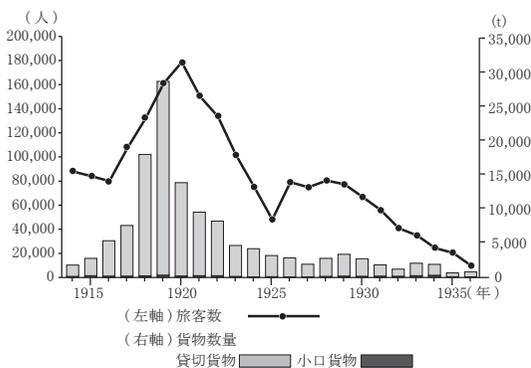


図5 耶馬溪鉄道における月別輸送収入(1918年)
(『営業報告書』より作成)

円、貨物収入は3,197円であり、旅客の輸送収入が貨物収入を上回っていた(図6)。旅客収入は、4月と10月、次いで8月に多く、8月の夏休み、10月の紅葉シーズンについては耶馬溪観光などの需要があったものと推測できる。

宇島鉄道は耶馬溪鉄道とは違い、延伸計画や1,067mmへの改軌の計画などは確認されていないため、幹線鉄道との直接的な結びつきは認められない。従って、宇島鉄道は宇島とその後背地を結ぶ極めてローカルな輸送手段として機能していたとみることができる。

V まとめ

本稿では九州北部の豊前地域において展開した2つの軽便鉄道、耶馬溪鉄道と宇島鉄道について資金調達と輸送実績の比較検討を行い、その性格の違いを検討した。その結果、主な出資者は、耶馬溪鉄道では中津の商工業者と沿線の下毛郡の住民と新潟県長岡の実業家、宇島鉄道では宇島町、八屋町および近隣の築上郡の住民、そして鉱業関係者であることが明らかになった。

資金調達の面で耶馬溪鉄道と宇島鉄道の相違点として注目されるのは、沿線外からの出資者の性

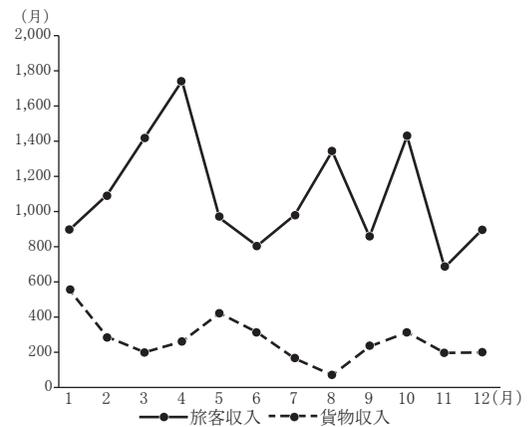


図6 宇島鉄道における月別輸送量(1929年)
(『営業報告書』より作成)

格の差異である。耶馬溪鉄道の沿線外からの出資者は主に、延伸の予定されていた玖珠郡、日田郡の居住者と発起株を引き受けた新潟、東京などの県外の出資者であった。一方、宇島鉄道の沿線外からの出資者は、筑豊の鉱業関係者であり、耶馬溪鉄道とは違い、九州以外の遠隔地からの出資は見られなかった。これら筑豊の鉱業関係者は、石炭の積み出し拠点の一つであった宇島港と深い関係にあったと考えられる。

同時に耶馬溪鉄道では、会社創立時に発起人の他に賛成者を募っており、その賛成者には関西、新潟の財界関係者や、旧中津藩主の子息などが名を連ねており、会社の信用度の向上を図っていた。関西の財界関係者が賛成人として名を連ねていた事実は、中津が瀬戸内海を通じて関西方面と強い繋がりがあったこと示している。一方、宇島鉄道には賛成者そのものが存在しなかった。

次に耶馬溪鉄道と宇島鉄道の輸送実績の比較を行った。その結果、耶馬溪鉄道の輸送は、1929年に1,067mmへ改軌したことにより幹線鉄道との結びつきが強まり、日豊本線との連絡機能が強化され、1930年代後半から客貨の輸送量が大幅な増加に転じた。また、月ごとの旅客収入の変化では、耶馬溪観光とのかかわりから、10月に多い傾向が見いだされた。

他方、宇島鉄道は、宇島鉄道に関与していた人物の性格から、宇島において1910年代に相次いで建設された産業と強く結びついた鉄道といえる。そのため、宇島の産業が軒並み不振に陥る1920年あたりをピークに、客貨ともその輸送量が激減し以後停滞した。また、輸送量においては旅客、貨物の取扱金額は耶馬溪鉄道には大きく及ばなかった。

従来、耶馬溪鉄道、宇島鉄道はともに耶馬溪の観光需要と、沿線の資源輸送を想定して建設された鉄道であると考えられてきた。耶馬溪鉄道の場

合、その位置づけは正しいものといえる。しかし、宇島鉄道の場合は、沿線の資源輸送と労働者を宇島で勃興した工場へ輸送するという性格がより強く、出資者の特性から宇島の産業や筑豊の鉱業との結びつきが強い鉄道であったといえる。

注

- 1) 三木は局地鉄道を「局地規模の地域交通体系内部で完結する鉄・軌道輸送機関」(三木, 1999)としている。
- 2) 1902年に鐘淵紡績中津分工場となる。
- 3) 「軽便鉄道敷設願書執達ニ付添申」(大分県知事千葉貞幹, 1911)によると「耶馬溪軽便鉄道ニ接続セジムル計画ニシテ追テハ合併スヘキ予定ナル趣ニ有」と記すと同時に「現在ニ於ケル交通運輸上ノ不便ヲ変シ耶馬溪鉄道ト相待テ其効果多大ナルヘキヲ認ム」とし、耶馬溪鉄道の存在を強く意識した鉄道であったことが伺える。
- 4) 趣意書においては「今試ミニ柿坂ヨリ中津町ニ至ル目下ノ貨物運賃ト将来本鉄道ニ據ル運賃トヲ比較センニ川流シ木材ハ一噸金二円ニ當リ、平均一円六十銭ナルニ鉄道ニ據ルトキハ一噸僅カニ金五十五銭余ニ過ギズ、又乗客賃金ニ至リテハ従来馬車ニ於テハ一人金五十銭及至七十五銭ヲ支払ヒ、人車ニ在リテハ一円五十銭内外ヲ要シ、平均一円六銭ヲ費シタリシモノ、本線ニ據レバ、二十八円弱ニシテ其利害ハ金銭上ノミニ止マラス、時間経済ノ上ニモ多大ナルヲ信ズ、尚又、川流シノ木材ハ柿坂ヨリ中津ニ達スル迄、数十日間ヲ要シ、且其ノ間、水中ニ存スルガ為ニ全ク木脂ヲ損シ建築用トシテモ、光沢ヲ失ヒ加フルニ鷹跡ノ損傷著シキ為メ、全ク、良材タルノ資質ヲ亡失スルコト甚シ若シ、之ヲシテ鉄道ノ便ニ由ラシメンカ、経済上便益ノ多大ナル、火ヲ視ルヨリモ明カナリ。」(耶馬溪鉄道株式会社創立事務所、発行年不詳)と記述されている。
- 5) 木村らが企図していた新耶馬溪鉄道は、耶馬溪鉄道と接続し、日田、玖珠はもとより有明海側までの交通網整備を目論んでいた可能性がある。
- 6) 才賀藤吉の経営していた才賀電機商会は、軽便鉄道の導入と普及に深くかかわっていたため、機材や車両の購入と大きく関係していたと考えられる。才賀藤吉の活動については三木(1999)に詳しい。
- 7) 製材所の関係者は、表5に表した柏木甚八郎、蔵内保房、水野與一、森本常太郎である。レンガ工場の関係者は、小佐虎太郎、小佐徳太郎である。
- 8) 耶馬溪鉄道の月ごとの輸送収入は1919年上半年期の

営業報告書までしか存在していない。

- 9) 木材は、川流しにより耶馬溪駅まで運ばれており、石灰石は臨時駅を設けて積み込みをしていた（広瀬, 1966）。
- 10) 宇島鉄道の月ごとの輸送状況は1929年から営業報告書に記載されており、それ以前については判明しない。

文献

- 青木栄一 (2006) : 地方民鉄の見方. 青木栄一編 : 日本の地方民鉄と地域社会. 古今書院, 1-31.
- 赤坂義浩 (2000) : 大正期民営軽便鉄道の資金調達 - 京都府福知山北丹鉄道の事例 -. 経営史学, 30(3) 69-92.
- 宇島鉄道 (1910) : 宇島鉄道御許可申請書. 鉄道省『鉄道省文書・地方鉄道 宇島鉄道 (営業廃止) 卷一 自明治44年 至大正5年』, 鉄道省.
- 大分県総務部総務課 (1986) : 『大分県史近代篇Ⅱ』.
- 大分県知事千葉貞幹 (1911) : 軽便鉄道敷設願書執達二付添申. 鉄道省『鉄道省文書・私設鉄道及軌道 新耶馬溪鉄道 (失効) 全 自大正2年 至大正4年』, 鉄道省.
- 坂井雲舟 (1907) : 『訪問記』速報社.
- 清水孝治 (2006) : 大正期の岐阜県可児郡における東濃鉄道の建設推進者の特性 - 地域産業発展の関連から. 人文地理, 58, (2) 42-56.
- 坂山角雄 (1985) : 『消えた耶馬の鉄道』耶馬溪鉄道史刊行会.
- 中津市史刊行会 (1965) : 『中津市史』.
- 新潟県 (1988) : 『新潟県史通史編7 近代Ⅱ』.
- 本耶馬溪町史刊行会 (1987) : 『本耶馬溪町史』.
- 広瀬梅次郎 (1966) : 『豊前市産業百年史』.
- 豊前市 (1993) : 『豊前市史』.
- 三木理史 (1989) : 昭和初期における地方鉄道事業の形成と資本主義 - 三重県・三岐鉄道の事例. 歴史地理学, 147, 1-22.
- 三木理史 (1999) : 『近代日本の地域交通体系』大明堂.
- 三木理史 (2000) : 『地域交通体系と局地鉄道』日本経済評論社.
- 耶馬溪町教育委員会 (1975) : 『耶馬溪町史』.
- 耶馬溪鉄道株式会社創立事務所 (発行年不詳) : 『耶馬溪鉄道株式会社創立之趣旨』.
- 歴代知事編纂会 (1991) : 『日本の歴代知事』.
- 渡邊恵一 (1990) : 軽便鉄道法の成立 - 国有化以後における鉄道政策の一側面 -. 立教大学経済学論叢. 立教大学大学院経済学研究会, 37, 89-115.