



Title	近代における地方鉄道と地域構造 : 福岡県太宰府地域を事例として
Author(s)	堤, 研二
Citation	待兼山論叢. 日本学篇. 2000, 34, p. 46-60
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/56475
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

近代における地方鉄道と地域構造

— 福岡県太宰府地域を事例として —

堤 研 二

1. 本稿の課題

日本の近代化の具体像は、従来産業の振興・興業運動・教育の近代化・軍事部門の近代化などの様々な側面を有し、強力な中央集権体制のもとで急速に展開した（堤、1995）。とくに産業部門の近代化の場合に、それを下支えしたのがインフラストラクチャーであるのはいうまでもなく、道路・鉄道・港湾などにかかわる土木事業も明治期以降に急速に展開する（水内、1994）。鉄道に関していえば、重要な幹線鉄道は明治政府が主体的に創設していったものの、地方鉄道に関しては各地方の有志・知名士が主体となって創設していったものが多く、あるいは、創設計画が途中で頓挫し、実現をみなかったものもある。このように、地方鉄道と一口にいても、様々な創設事情・事業展開の特色を有し、現地における社会経済的状况・歴史的文化的背景（本稿ではこれを「地域構造」と呼ぶ）と連関しながら地方鉄道事業が計画ないし展開していった事例も少なくない（三木、1994；三木、1999；鉄道史学会、1994；三浦、1996）。

本稿では福岡県初の私鉄として誕生し、天満宮を軸とする町場としての太宰府をめぐるユニークな地域構造とともに事業展開をしていった太宰府馬車鉄道株式会社（以下「太宰府馬車鉄道」と記す）を対象とする。この鉄道は、動力車両を馬力から蒸気機関車、電車へと転換しながら太宰府軌

道となり、現在の西日本鉄道株式会社（以下「西鉄」と記す）の前身である九州鉄道株式会社と合併して西鉄太宰府線へと発展してきたもので、ここでは、その展開と地域構造との関係を考察していく。

2. 太宰府馬車鉄道の創設とその背景

本稿の対象とする地方鉄道は、現在、西鉄太宰府線となり、福岡県太宰府市の太宰府駅と同県筑紫野市の二日市駅とをむすぶ鉄道に発展していったものである。図1に対象地域とその周辺の関連地域を示す。この対象地域には太宰府天満宮（別名を「光明寺天満宮」ともいった）があり、二日市と太宰府の中心部分は、近代初期における御笠郡（のちに筑紫郡の一部となる）にあって、町場的な機能を有していた。1872（明治5）年の陸軍省達の指令を受け、1875（明治8）年～1880（明治13）年にかけて作成さ

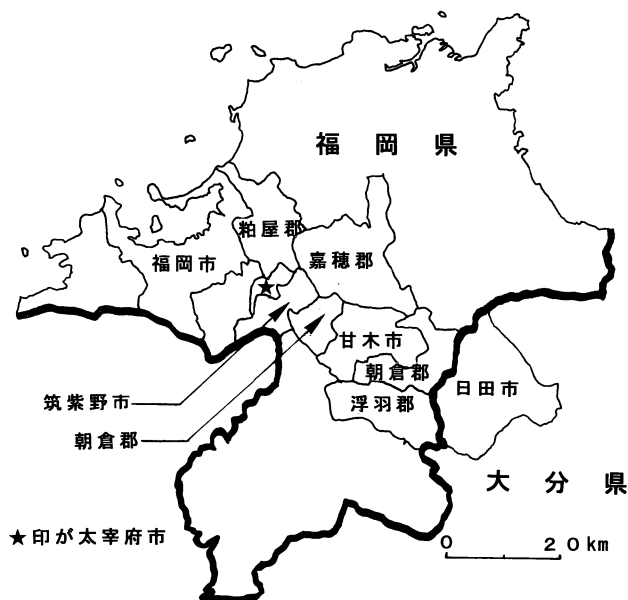


図1 太宰府市とその周辺の市郡（現行行政区画による）

れた『福岡県地理全誌』¹⁾を資料として、この地域を含む当時の御笠郡57ヶ村の地域データをもとに因子分析・クラスタ分析を行った。その詳細は別稿に譲るが、分析の結果、天満宮を中心に形成された太宰府の町場（宰府）と、福岡と久留米の間にあって、太宰府とも結ぶ交通の拠点で温泉や天拝山・武蔵寺などの名所に近い二日市とは結節的な機能を有する地域であり、本稿で取り上げる鉄道は旧御笠郡の二大町場を結ぶ性格のものである、といえる。

ここで、その馬車鉄道の前史をみてみよう。「福岡日日新聞」（以下「福日」と記す）の1890（明治23）年9月9日・10日の記事および『筑紫野市史』（791－793頁）によれば、福岡市博多浜口町在の石田平吉という人物が太宰府軽便鉄道会社発起人となり、九州鉄道会社²⁾線の二日市駅（前年に開業）から太宰府間に軽便鉄道を敷設すべく「太宰府・二日市間測量許可願」を福岡県庁に提出し3日後に許可が下りたものの、この計画は立ち消えになっている。実現しなかったとはいえ、福岡市の住民がこの地方鉄道創設を考えていたことは、のちに西鉄の前身会社と合併することとなる太宰府の鉄道線の性格を考えた場合、重要である。この点については、第4章においても述べる。

同じく『筑紫野市史』によれば、さらに1896（明治29）年には御笠郡（同年、筑紫郡となる）に隣接する朝倉郡の県会議員の加藤新次郎が「北筑鉄道株式会社」の出願をするが、これは太宰府～二日市～（現筑紫野市内）山家～甘木（現甘木市内）～大分県日田郡豆田町（現日田市内）を結ぶという、壮大なものであった。のちに日田郡豆田町を浮羽郡吉井町（現浮羽郡吉井町）へと路線変更し翌年に仮免許を受けたものの、資金難でこの計画も頓挫した（794－795頁）。なお、筆者の調査の結果、実際の政府宛ての申請書類では貝島久右衛門（炭鉱関係者か）が申請者の筆頭に名を連ねていた（「北筑鉄道株式会社発起並鉄道敷設の件」）。このいわば広域

的な地方鉄道計画は挫折したものの、その背景として大分県日田地方から福岡県筑後地方、とくに朝倉地方と二日市との独特の関連や、筑豊などの産炭地域との接続のニーズがあったものと考えられる。前者の関係でいえば、複数の郡にまたがる具体的な関係、例えば、農産物の流通・交易圏域があったものと推測される。たとえば、二日市～朝倉郡^{えそのしゆく}恵蘇宿（現朝倉町）間約27.2km（16.9マイル）を結んでいた朝倉軌道について、1915（大正4）年の時刻表をみると、午前1時40分二日市発で午前3時47分恵蘇宿着や午前2時0分に恵蘇宿発で午前4時7分に二日市着の便があるなど、単なる通勤・通学とは異なる、何らかの取引を思わせる時刻構成となっているのが興味深い。この背景として、二日市が日田・甘木・朝倉地方からの農産物の集散地であったことがあるものと考えられる。また、二日市の朝市での農産物の販売も考えられる。なお、『筑紫野市史』によると、北筑鉄道株式会社の出願と同じ年、別の二日市・太宰府間の鉄道計画が福岡市の小河久四郎（注3で後述の船越鉄道社長も勤めた）により出願されているが、路線重複を理由に却下されている（793頁）。

以上3つの計画頓挫の例は、太宰府やその鉄道の玄関口である二日市が置かれていた福岡市との関係や、太宰府・二日市と周辺農村地域との広域的關係を考える上で貴重であり、今後このような近代の地域構造の究明が待たれよう。

本稿の対象である地方鉄道は太宰府馬車鉄道株式会社（以下「太宰府馬車鉄道」と記す）として1901（明治34）年に二日市～太宰府間の馬車鉄道敷設免許を受け、翌1902（明治35）年3月に営業開始認可を受け、同月21日に開通式が行われ（この年は「菅公一千年大祭」開催の年でそれが創設契機の一つであった：「福日」の1901（明治34）年6月18日の記事）、同年5月に全線開通し営業を開始した。「福日」の1901（明治34年）9月12日の記事によれば、馬車鉄道会社の当初の総株数500のうち、発起人が300

株、予約申し込みが100株、一般募集購入が100株であった（なお、発起人らは、後述資料の同会社株主らと考えられるが³⁾、詳細については今後の調査を待ちたい）。資本金は5万円で（『福岡県百科事典』下巻、434頁）、その路線は、1889（明治22）年に開業していた九州鉄道二日市駅（湯町口。現JR二日市駅）～二日市町場の町並み～二日市迎田（現西鉄二日市駅南側踏み切り付近）～大坂～五条～太宰府参道までの路線長2.75kmであった。現在の西鉄太宰府線の路線とは異なって、二日市の町場の町並みを通り、現在県道となっている西鉄二日市駅南側から第一経済大学西側を経て参道に至るルートをとっていた。なお、図2に1912（明治45）年当時の路線（復元）を、図3に現在の路線を各々示した。

「福日」の1902（明治35）年2月23日の記事によると、「因みに同鉄道は当初二日市は町裏を通ずる設計なりしも今回同町内を通ずる事に設計を変更しその筋に認可を出願したり」とある。また、当初の軌間は914mmで、16人乗り客車8両、貨車2両で運行していた。「福日」の1902（明治35）年7月26日の記事に第一期営業報告の記事があり、専務取締役が川越余代、取締役が小野隆助・田中種光ほか3名、監査役が中村久吉ほか2名となっている。1907（明治40）年7月17日、同社は「太宰府軌道株式会社」へと社名を変更した（「福日」8月15日、「九州日報」8月23日に社名変更及び登記完了の記事あり）。この頃の同社の「第七期下半期（自四十一年七月至全年十二月）営業報告書」（1908年後半分の資料：資料Aとする）および「第八期上半期（自四拾貳年壱月至全年六月）営業報告書」（1909年前半分の資料：資料Bとする）によれば、当時は、馬匹12頭で営業していた。また、これらの資料による旅客数と運賃収入を示したものが図4である。これをみると、1月に旅客のピークがあり、約2万人が利用している。4月、2月、9月がこれに続いている。逆に底を打っているのが12月、6月、7月であり、その理由として、資料Aでは12月が農繁期であるためとされ

ている。6月と7月も農繁期であると考えられるが、12月が農繁期という状況は、裏作可能地帯からの客の動向が反映していることとなり、現在の鉄道利用客の状況とは異なる。太宰府市観光協会資料によれば、近年の場

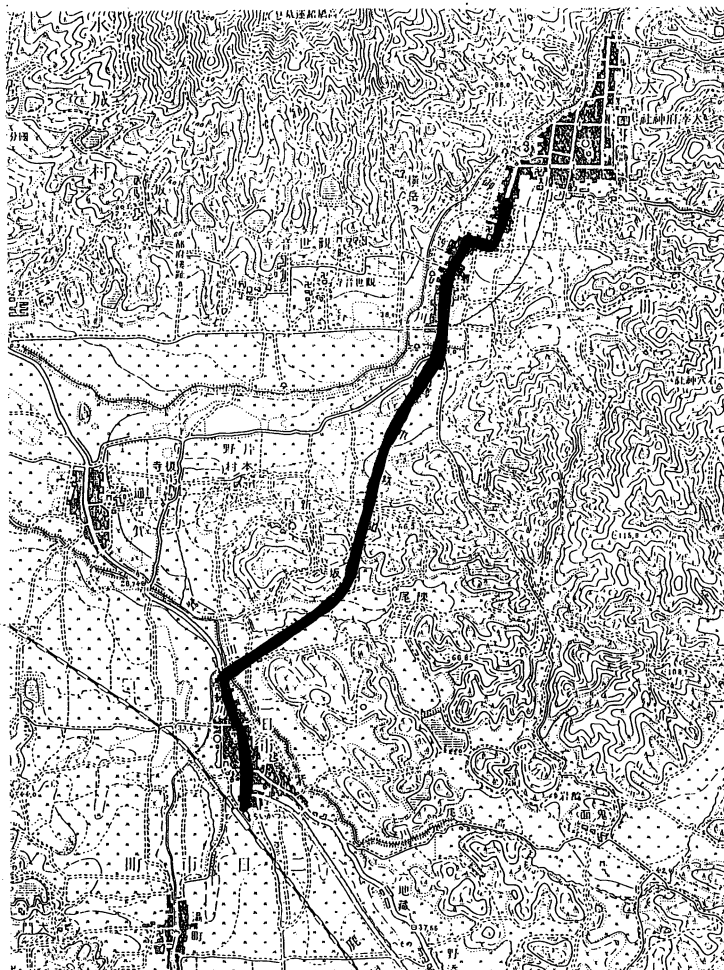


図2：太宰府馬車鉄道の路線図（1912年当時の復元）

※陸軍省陸地測量部明治45年4月25日発行二万分の一地形図「太宰府」の一部分を65％縮小して使用した（2000年8月22日、国土地理院管理係承認済み）。

合（1993～98年平均）、1月が太宰府への観光客数のピーク（約280万人）であり、その1月が極端に特化しているだけで、資料A・Bにあるような

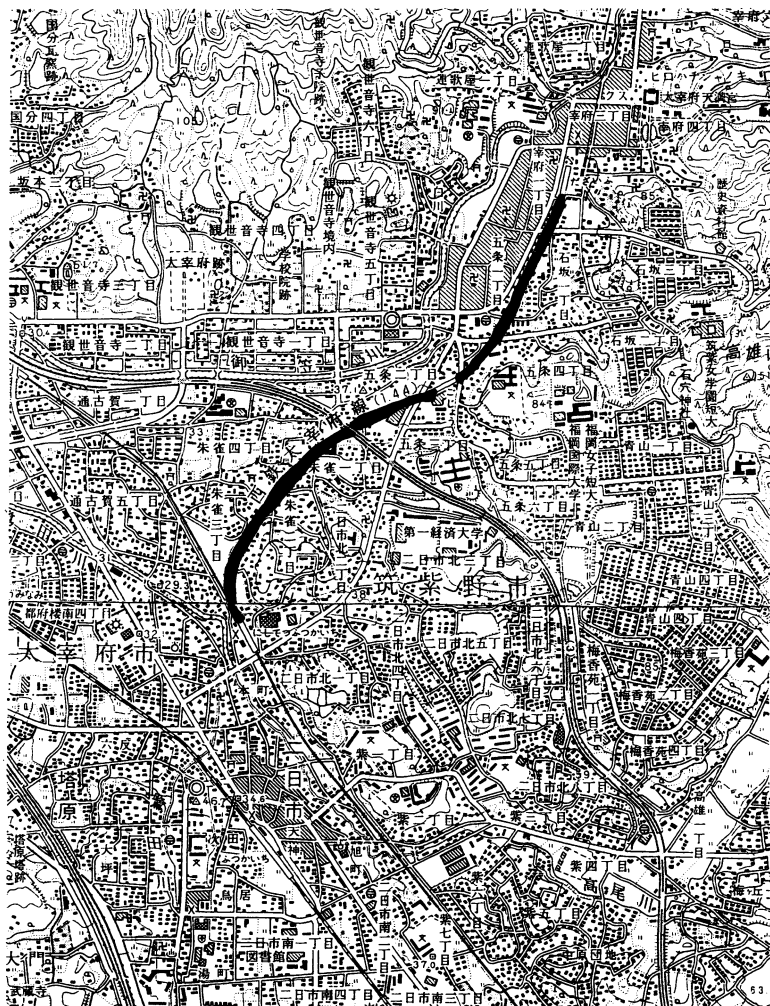


図3：西鉄太宰府線の路線図（2000年現在）

※建設省国土地理院発行二万五千分の一地形図「太宰府」（平成10年12月1日発行）及び「二日市」（平成12年5月1日発行）の一部分を85%縮小して使用した（2000年8月22日、国土地理院管理係承認済み）。

動向と現在のそれとは異なる様相をしているのである（図5）。

鉄道利用者数を比較すれば、資料A・Bの1年間で約13万7千人弱が馬車鉄道を利用し、上記の近年の場合（ただし観光客のみ）、平均で約209万2千人が電車を利用しており、近年の自動車利用頻度の高さは近代とは比較にならないとはいえ、鉄道利用者はこの間で約15.3倍になっており、近年の通勤通学での電車利用者数を加味すれば、より大幅な増加がみられたことになる。なお、資料A・Bのデータを合算して、1年間の収支の内訳

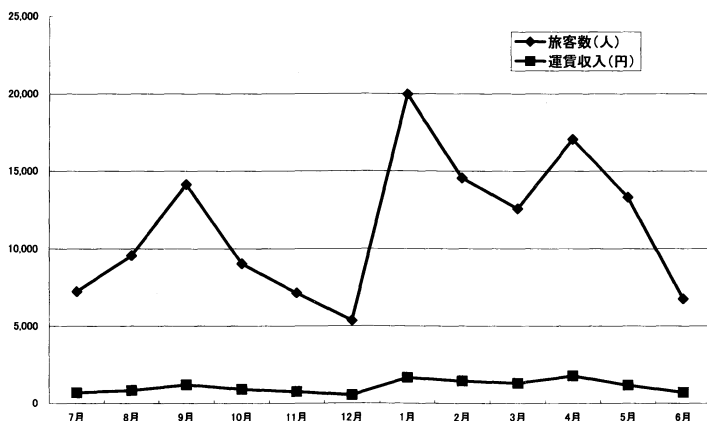


図4 太宰府軌道株式会社の旅客数と運賃収入（1908年7月－1909年6月）

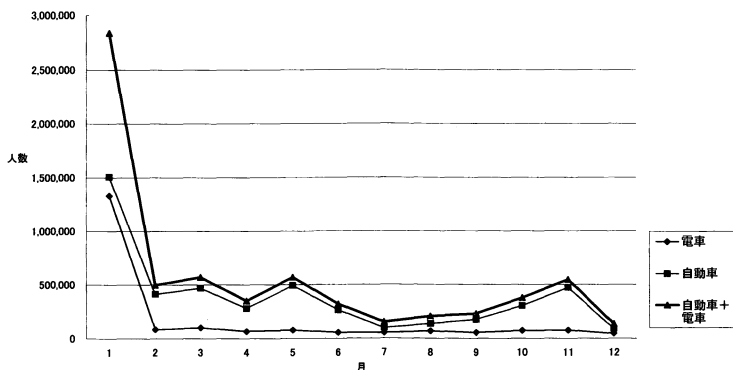


図5 太宰府市への月別観光客動向（1993年－1998年平均）（観光協会資料）

を示したのが図6と図7である。

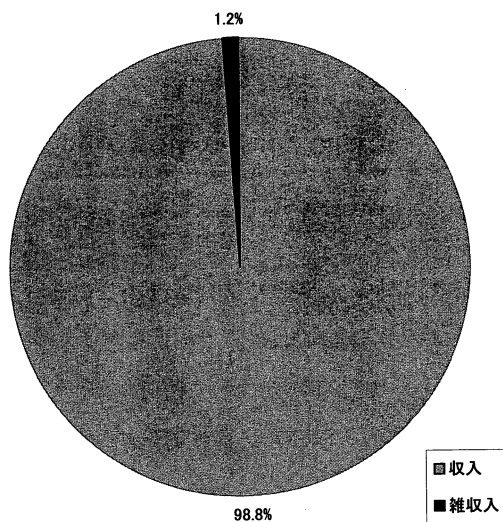


図6 太宰府軌道収入内訳
(1908年7月－1909年6月：13,148円28銭)

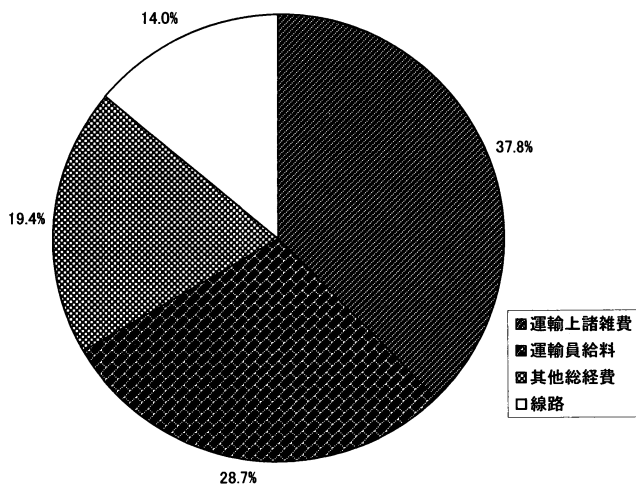


図7 太宰府軌道支出内訳
(1908年7月－1909年6月：9,960円70銭)

これによれば、この1年間の総収入が13,148円28銭、総支出が9,960円70銭で差し引き3,187円58銭の黒字となっており、支出に対する収入の比率は1.32と、比較的良好な経営状況が看取できる。支出では約三分の一を人件費が占めている。収入に関しては、興味深いものとして雑収入の内の費目に「馬糞費」というものがあった。車両を牽引する馬匹の馬糞を販売して若干ながら収入を得ていたものである。聴き取りによれば、冬の積雪時には坂道で客車が立ち往生することもあり、客たちは客車を降りてそれを後押ししたという。近代ならではの光景を彷彿とさせる。和久田（1995）によれば、この頃の路線長は、1909（明治42）年度で1マイル68チェーン（80チェーンが1マイル）で約2.98km、翌年度に3チェーン延長して総延長が3.04kmとなり、客車9両、貨車2両で営業していた。『筑紫野市史』によれば、明治45（1912）年段階での運賃は片道7銭、往復13銭で往復割引の制度があった（802頁）。駅員向けの教育クラブがあり駅務のほか英語や数学の研究も行われていた（同）。また、1903（明治36）年3月17日の「福日」の記事によれば、馬車鉄道の停車場の騒音が、近接する尋常小学校にとって問題とされ、筑紫郡長の意を受けた町長が臨時町会に諮ったものの、老朽化した校舎の移転で解決する旨の議論となった。なお、資料Bによれば、1909（明治42）年1月18日の株主総会段階では、社長が前出の小野隆介、筆頭株主が同じく田中種光とともに太宰府在住の地元名士であり、900株が39名の太宰府・二日市在住者などによって所有されていた。

3. 太宰府軌道における蒸気機関車・電車の導入

太宰府馬車鉄道は、その動力を馬匹に頼っていたのはいうまでもない。しかし、社名変更後数年経た1913（大正2）年に動力を蒸気機関車へ切り替え、機関車4両（1920年段階では7両）と32人乗り客車8両で運転を行うようになり、貨物営業は廃止された。この頃、当時の太宰府町議会では

太宰府軌道と他の軌道との連結を促進するよう議案が提出され即日可決されている（『旧太宰府町議会議事録 鉄道・軌道』）。すなわち、1913（大正2）年には「筑糟軌道敷設の件」で糟屋郡（現粕屋郡）との路線連接、「鎮西電気軌道敷設の件」で嘉穂郡との路線連接が考慮され、1915（大正4）年の「参宮鉄道敷設に関する件」、翌々年の「筑前参宮軽便鉄道延長敷設に関する件」では、1918（大正7）年に開業することになる筑前参宮鉄道（当初路線は糟屋郡宇美～同筑前勝田間、のち現福岡市の吉塚～宇美間も開通）との連接やその延長が勘案されている。1915（大正4）年の時刻表によれば、太宰府～二日市間の運賃は片道8銭、往復14銭で往復割引運賃の設定があり、所要時間は最長で20分、最短で10分で1日22往復の便があった。1918（大正7）年3月4日の「福日」の記事によれば、資本金は9万円、路線長は2.09マイルとある⁴⁾。

1927（昭和2）年、太宰府軌道はいよいよ動力を電車に切り替え、資本金を50万円に増資し、太宰府～迎田（現西鉄二日市駅あたり）の軌間を1,435mmへ上げ、さらにこの広軌化の際にこの区間の路線を現在の西鉄大牟田線の路線へと変更した。残る迎田～二日市駅（鉄道省管轄のいわゆる省線。現JR二日市駅）の区間0.82kmは改軌せぬまま、蒸気機関車路線を残した。この2年後にこの蒸気機関車路線は廃止され、乗合自動車による代替運行となった。こうして、太宰府軌道の路線は2.37kmとなり、電車化路線として太宰府～迎田間の運行を集約的に行うこととなった。この出来事は、次章で述べる九州鉄道株式会社（現西鉄）との合併の前段階となった。なお、『九州交通大観』（1929）によれば、この昭和初期の運賃は太宰府～二日市（迎田）間が片道11銭・往復22銭（往復割引はなくなっている）、太宰府～湯町口（省線二日市駅）間が片道15銭、湯町口～二日市間が片道4銭とある（24頁）。

4. 九州鉄道から西日本鉄道太宰府線へ

西鉄大牟田線の母体である九州鉄道株式会社の福岡～二日市間が計画されたのは、太宰府への参拝客への利便を図り、あわせて電力利用の促進が見込まれたからであり、また、博多から二日市を経て久留米までを結びのちに国有化されたいわゆる省線（鉄道省管轄）の方の九州鉄道（現在のJR）が市街地を外れた地点を路線化していたのに対して、オルタナティブとしての別路線が求められていた背景もある。ここでも太宰府と福岡市との関係の中での鉄道事業への需要が読み取れる。西鉄大牟田線の前身を調べると、1914（大正3）年に福岡～二日市間の軌道免許が取得され翌年「筑紫電気軌道株式会社」が設立されたことに源を有する。さらにその4年後に二日市～久留米間の免許を取得したこの会社は、1922（大正11）年に「九州鉄道株式会社」へ社名変更し、1934（昭和9）年に太宰府軌道ほかと合併した。ここで太宰府軌道は「九州鉄道太宰府線」となった。この間、太宰府軌道の株が九州鉄道株式会社・東邦電力株式会社関係者に占められ始めていた。その後、九州鉄道は1942（昭和17）年に他の4社と合併し、西鉄が誕生することになる。これによって、「九州鉄道太宰府線」は「西鉄太宰府線」へと転生する。

したがって、太宰府の鉄道線は、天満宮参拝を軸とした利用者を吸引したばかりでなく、福岡市との接続に即応しながら、近代の歴史を刻印づけられていった。その後は第2次世界大戦後の高度経済成長期を経て、とくに1960年代後半から70年代以降、その使命に観光・参拝のみならず、福岡市のベッドタウンとしての住民輸送（通勤・通学）という新たな局面が生じてきて現在に至っているのである。

5. 太宰府における地方鉄道と地域構造：むすびにかえて

本稿では、太宰府の馬車鉄道とその後身の歴史を追跡し、この鉄道が天満宮参拝を重点にして地域の町場と他とを結ぶ役割を果たしながら、動力を切り替え近代化しつつ展開してきたことを明らかにした。計画が頓挫し、あるいは営業途中で廃線になった地方鉄道がある中で、現在に至るまで命脈を保っている背景としては、天満宮の参拝客吸引という機能をベースにしながらも、あるいは町場の機能、あるいは郊外のベッドタウンとしての機能を有していたことがあった。太宰府天満宮への求心的構造を保ちつつも、福岡市への求心的構造にも巻き込まれていった太宰府の、時代時代での地域構造がその背景にあったことを強く念頭に置かねばならない。

本稿では紙幅の制限上、限られた表現や引用しかできなかった。また、周辺地域との接続の詳細に関して、あるいは第2次世界大戦後の状況には詳しく触れ得なかった。他の機会に譲るべき課題である。

付記

本稿作成にあたっては、太宰府市史編さん室、西日本鉄道株式会社広報課 金納茂治氏、福岡県立図書館、九州大学附属図書館六本松分館檜垣文庫、国立公文書館ほかの資料・情報を利用して頂いた。また木村敏美先生（春日南小学校）、小林茂先生（大阪大学）にもお世話になった。ここに記して御礼申し上げます。

注

- 1) いわゆる『皇国地誌』作成の一環として作成された基礎資料であり、当時の福岡県域に関して、町村を単位として幅広い項目についての地誌的な記述ないしデータが記載されている。
- 2) 現在の九州旅客鉄道つまりJR九州の前身であり、大正末期の創設で西鉄の前身である「九州鉄道株式会社」とは別のものである。九州鉄道百年祭実行委員会・百年史編纂部会（1989）参照。

- 3) 太宰府馬車鉄道に関する申請書類を探索中であるが、国立公文書館所蔵関係では発見し得なかった。なお、その調査過程で先述の「北筑鉄道株式会社」の敷設計画路線が「船越鉄道株式会社」の太宰府停車場と二日市とを結ぶ等という記述を発見したが（「北筑鉄道株式会社発起並鉄道敷設の件」）、この「船越鉄道株式会社」なるものは、明治20年代に本格的に計画され、福岡市の西の糸島から福岡・飯塚を、また支線によって宇美・太宰府を結ぼうとしたものであったが（部分的には現JR筑肥線の前身とも言われている）、部分的に省線の九州鉄道に吸収されようとしたり計画が頓挫したりしたものである。これについても当時の新聞記事などで調査中である。
- 4) この路線長は誤りか。和久田（1995）ほかによれば1924（大正13）年には営業総延長が9チェーン延長され2マイルすなわち3.218kmとなっているからである。

参考文献

- 九州時論社編輯局（河野松喜）編『九州交通大観』（九州時論社）、1929年（総頁表記なし）。
- 九州鉄道百年祭実行委員会・百年史編纂部会編『鉄輪の轟き：九州の鉄道100年記念誌』（九州旅客鉄道株式会社）、1989年、239頁。
- 筑紫野市史編さん委員会編『筑紫野市史』（筑紫野市）、1999年、下巻（近世・近現代）、1466頁。
- 堤 研二「産業近代化とエージェント：近代の八女地方における茶業を事例として」、『経済地理学年報』41巻3号（1995年）、17－37頁。
- 鉄道史学会編『鉄道史文献目録：私鉄社史・人物史編』（鉄道史学会発行・日本経済評論社発売）、1994年、247頁。
- 西日本新聞社福岡県百科事典刊行部編『福岡県百科事典』（西日本新聞社）、1982年、下巻、1036頁。
- 西日本鉄道株式会社編『創立70周年記念 西日本鉄道70年史』（西日本鉄道株式会社）、1978年、301頁。
- 三浦 忍『近代地方交通の発達と市場：九州地方の卸売市場・鉄道・海運』（日本経済評論社）、1996年、243頁。
- 三木理史「私鉄路線と幹線鉄道の結節形態の変化からみたわが国における近代交通体系の形成」、『地理学評論』67巻A10号（1994年）、677－700頁。

三木理史『近代日本の地理交通体系』（大明堂）、1999年、366頁。

水内俊雄「地理思想と国民国家形成」、『思想』第845号（特集「近代の文法」）（1994年）、75－94頁。

和久田康雄『私鉄史ハンドブック』（電気車研究会）、1995年、210頁。

参考資料

株式会社旅行案内社『公認汽車汽船旅行案内』（通巻246号）、1915年（三宅俊彦編『復刻版明治大正時刻表』、新人物往来社、1998年に所収）。

『九州日報』記事。

太宰府市史編さん室『旧太宰府町議会議事録 鉄道・軌道』（太宰府市史編さん室）、2000年版。

「北筑鉄道株式会社発起並鉄道敷設の件」、1897（明治30）年5月10日、『公文雑纂・明治三十年・第二十六巻・通信省一』（国立公文書館所蔵）。

福岡県『福岡県地理全誌』（福岡県）、1875～1880年、御笠郡の部。

『福岡日日新聞』記事。

太宰府軌道株式会社『第七期下半期（自四十一年七月至全年十二月）営業報告書』（太宰府軌道株式会社）、1908年。

太宰府軌道株式会社『第八期上半期（自四拾貳年壹月至全年六月）営業報告書』（太宰府軌道株式会社）、1909年。

（文学研究科助教授）