

筑後平野の軌道網における技術変革と休廃止

—昭和初期の筑後軌道廃止を中心に—

三 木 理 史*

Relationships between the formation processes of tramway's networks on the Chikugo Plain, in Fukuoka Prefecture and transport techniques: Abolishing the Chikugo Tramway in the early Showa -era (1926--89)

Masafumi MIKI

要 旨

本稿は、明治末期から昭和戦前期の福岡県（一部に佐賀県域を含む）の筑後平野における軌道網の輸送技術変革と1920年代後半以後の廃止を、沿線地域との関係から考察した。それらのうち、特に路線延長の長い筑後馬車鉄道を起源とした筑後軌道に事例を求めた。

筑後馬車鉄道は、浮羽郡の有志を募って計画され、吉井―田主丸間を皮切りに久留米市内へと延伸した。ところが同鉄道は久留米市内延伸によって馬力の輸送力に限界を感じ、石油発動機、蒸気機関、電気機関へと輸送技術の変革的發展過程をたどった。

筑後軌道廃止の直接的原因は並行する国鉄久大線開業による営業困難にあった。同社は資産を地元に切り売りするより、政府の補償の一括受領をより有利と判断した。その廃止は、現代の新幹線建設による並行在来線問題に相当し、輸送機能の劣化によるものではないことが明らかになった。

キーワード：輸送技術、軌道網、筑後軌道、福岡県、筑後平野

I はじめに

本稿の課題は、明治から昭和戦前期¹⁾に福岡県域（一部佐賀県域を含む）に形成された筑後軌道を中心として軌道網の技術変革と路線の休廃止を関係づけ、昭和初期の鉄軌道休廃止が利用減少や営業不振によるものではなく、輸送に関わる技術変革の一階梯であったことを実証することにある。その際、特に個別の軌道や事業者よりも路線網（以下、軌道網）に注目する。

本稿において輸送に関わる「技術変革」とは、簡易な鉄軌道である軌道が輸送需要の増加によって馬力から、石油発動機などの簡易内燃機関、蒸気機関、そして電気機関、さらには専用軌道敷を用いた本格的な鉄道へと発展してゆく過程を指すものとする。

筆者は旧稿²⁾において日本の鉄道創業から 2017 年に至る約 150 年間の鉄軌道休廃止を通観し、それを 8 期に分けて特徴を考察した。その③期は自動車競合期 - 1 (1921 ~ 42 年) にあたり、②期の人畜力の淘汰が地方にまで波及し、馬車鉄道や人車鉄道起源の軌道の休廃止が進み、特に福岡・佐賀両県の休廃止料程の長さは全国的にも突出していた。当時両県の軌道網の総延長は概算でも約 200km 以上におよび、福岡県の大手民鉄である西日本鉄道（以下、西鉄）の 2017 年度の鉄道線営業距離 106.1km をはるかに凌駕していた。そして最盛期の 1920 年に福岡県内務部会計課が、『最新福岡県管内軌道図』³⁾ を刊行して「本図ハ旅費支給上軌道敷設値ヲ知ルノ便ニ供スル」と記したのは、軌道網が郡部の主要な移動手段として定着していたことの証左にほかならない。

ところがこれら軌道網を形成した路線や事業者に関する学術論文は、近年の渡部邦昭による朝倉軌道⁴⁾に関するものがほぼ唯一で、しかも同稿は 1929 年 1 月に朝倉軌道の譲受した旧中央軌道沿線の大刀洗飛行場向け輸送との関係を検証して軍事と関係づけることに論点があり、朝倉軌道を含む筑後平野に形成された広大な軌道網への関心は認められない。他方軌道は身近な輸送機関で、かつ広域に軌道網を形成したため、沿線自治体史・誌でほぼ必ず言及されてきた⁵⁾。しかし資（史）料編に關係の一次資（史）料を収録している例は限定的で、しかも市町村史・誌の制約として行政域外の状況は原則対象外のため、結果として旧来の輸送機関の史実叙述の域を出ず、本稿の軌道網という分析視角とは隔たっている。さらに鉄道愛好家による研究も、実情報に乏しく、実働期間を知る古老からの聞き取りの困難も加わってレポート自体が限られてきた⁶⁾。

これらのうち後年内燃動力を導入して近代化した朝倉軌道や南筑軌道の車両に関する技術史的研究が散見されるが⁷⁾、当然ながらそこに軌道網という観点はなく、加えて最盛期以後の時期が主な対象となってきた。

本稿が軌道網を重視するのは、その観点に立つことで複数の事業者の比較が容易となり、沿線地域との関係についてより実証的な分析を期待でき、結論を先取りすれば、その休廃止が利用者減少よりも、輸送需要の増加に対する技術変革の限界によって、より高次の輸送機関への代替の結果であったことの実証が可能なためである。また、その休廃止の考察には前提となる軌道網形成の解明が不可欠であり、本稿では鉄軌道網の復原的研究の基礎資料である国立公文書館と鉄道博物館所蔵の旧運輸省公文書（通称：『鉄道院（省）文書』）、旧建設省公文書、福岡県下の行政文書および自治体史・誌収録の史資料、さらに主要地方新聞の記事などを利用した。そして陸地測量部発行 20 万分 1「帝国図」をもとに路線網を復原し、輸送機能の変化を追跡することで、特に軌道網形成の前半期に活況を呈した筑後軌道の休廃止過程とその要因を解明する。なお本稿では、Ⅱ章で筑後平野と軌道網の前提となる幹線鉄道形成を概観し、Ⅲ章で軌道網の技術変革の実態を、Ⅳ章でその解決に向けて休廃止が選択された過程を、各々考察するという構成をとる。

Ⅱ 筑後平野の地域形成と九州鉄道の開通

福岡県域には、大分県境に位置する筑紫山地から流出する河川の河口部に平野が形成され、そのうち大分県から県南部へと流れる筑後川と矢部川の流域の平野を筑後平野と総称し、他方筑後川下流以西の佐賀県域を含める場合には筑紫平野と呼称してきた⁸⁾。本稿の対象地域には一部佐

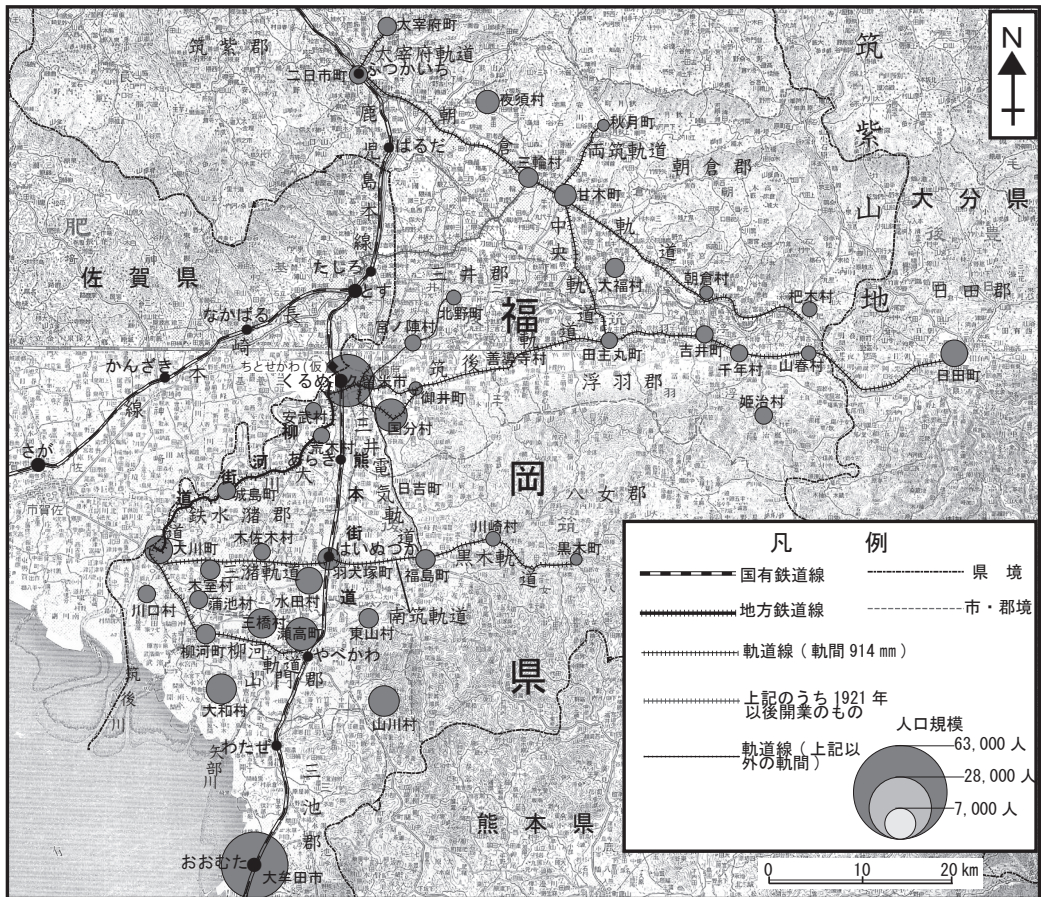


図 1 筑後平野の鉄軌道路線と主な市町村人口（1920 年）

出所：基図は大日本帝国陸地測量部 20 万分 1 帝国図「小倉」（1921 年 5 月発行）および「熊本」（同年 3 月）をもとに、人口は『大正九年度国勢調査報告』による。

賀県域も含むが、その大半が福岡県域に属するため筑後平野とした。

福岡県域を人文的要素から地域区分すれば、Ⅰ．福岡、Ⅱ．北九州、Ⅲ．筑豊、Ⅳ．筑後の各地域に区分でき、特にⅠ・Ⅱが結節地域的区分なのに対してⅢ・Ⅳは等質地域的区分とされてきた⁹⁾。本稿の対象であるⅣの筑後地域とは、現在の行政域において久留米市を中心に、北が筑前町、朝倉市、東峰村、東が大分県、西が有明海と一部佐賀県に各々接し、南が熊本県に接する大牟田市までの範囲に相当している（図 1）。

筑後地域は、自然条件や産業構造からまとまりある等質地域と見られることが多いが、朝倉市や朝倉郡は筑前国に、それ以外の地域は筑後国に、各々帰属し、さらに近世藩領も福岡藩領と秋月藩領に跨がり、そして廃藩置県後に旧筑後国域は現佐賀県域と併せて三潞県を形成した後の 1876 年に福岡県域へ編入が確定した¹⁰⁾。1889 年の市制・町村制によって郡の再編成が進み、三井郡役所を置いて市制施行した久留米市を中心に、甘木（現朝倉市）、吉井（現うきは市）、福島（現八女市）、大川、柳河（現柳川市）などの地方拠点が分布した。

その中心で筑後地域西端に位置する久留米市は、1910年代初頭に炭鉱都市として成長著しい大牟田市（人口約4.4万人）に譲りつつ、人口約3.5万人を有する旧城下に1897年第12旅団が置かれ、司令部を旧城趾に設置して軍都機能が加わった、久留米絨の主産地として栄え、市西部に九州鉄道（現JR鹿児島線）久留米駅が設けられた¹¹⁾。周辺との交通は市街地南部で九州鉄道と並行して南下する熊本街道と、西に分岐する柳河街道に分かれていた。その北側には九州鉄道二日市駅から大分県日田方面に分岐する街道沿いに朝倉郡役所所在地で人口約7千人の甘木町、さらにその北部には人口約2千人の秋月町が、そして久留米の西南には有明海沿いで人口約7千人の柳河町、さらにその北側には筑後川河口で三潞郡役所を置く人口約1万人の大川町が各々所在した¹²⁾。他方久留米市東端から東部には人口約4千人の田主丸町、浮羽郡役所所在地で人口約4千人の吉井町を経て県境を越えて大分県日田郡の郡役所所在地で人口約1万人の日田町、が各々分布し、山鹿街道沿いに南下すると八女郡役所所在地で人口約5千人の福島町が所在した¹³⁾。特徴的な軌道網は、久留米市を核に筑後平野に点在した人口数千人規模の地域中心を相互に結びつけ、それらの間を公用や商用で往来する人々の移動手段として機能していたと考えられる。

ところで九州における鉄道建設は1882年頃から福岡、熊本両県を中心としながら、資金調達不安や官設方針への期待などが混在して足踏みしたが、安場保吉の福岡県令就任を機に86年から九州鉄道会社設立が本格化した¹⁴⁾。同社の設立資金調達は1887年時点で北部九州中心に進み、その中核を担った福岡県では筑前地域を筆頭に、筑後地域がそれにつぐ出資を行い、特に旧藩時代の久留米、柳河などの城下町を擁した御井郡（のちの三井郡を含む）と山門郡の貢献が大きかった¹⁵⁾。

1889年12月博多—千歳川¹⁶⁾（仮）間の開業にはじまる九州鉄道線は、翌90年3月には千歳川（仮）—久留米間、ついで91年4月の博多—門司間の全線開通と同時に久留米—高瀬（現玉名）

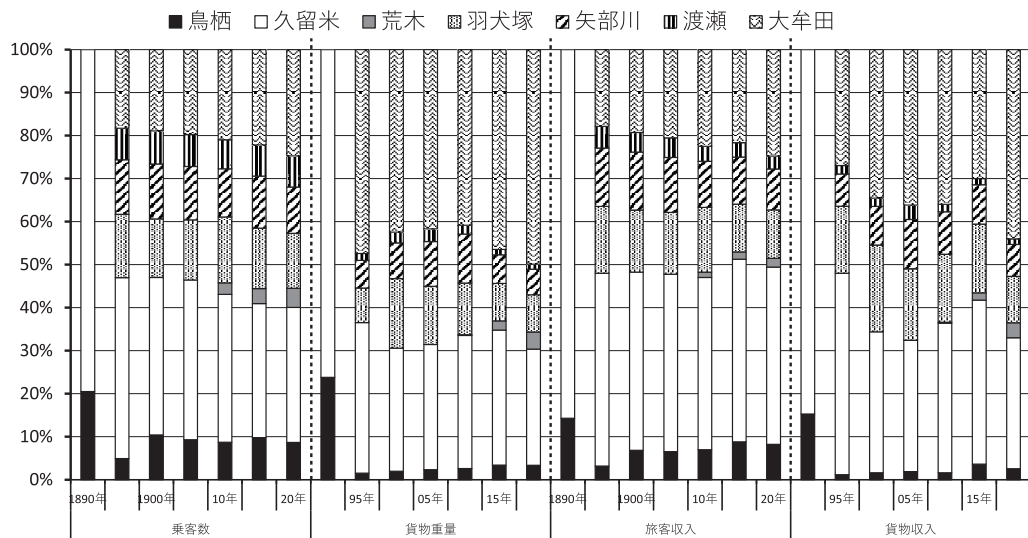


図2 筑後地域の九州鉄道（国有鉄道鹿児島線）各駅の客貨数量および収入の構成比

出所：『鉄道局年報』、『鉄道院統計図表』、『鉄道院統計資料』（各年度）および『福岡県統計書』、『佐賀県統計書』によって作成。

間が開業した。九州鉄道開業時に筑後地域には鳥栖（但し佐賀県）、久留米、羽犬塚、矢部川、渡瀬、大牟田の6駅が設置されたが、その後1910年4月に久留米―羽犬塚間に荒木駅が加わった。軌道網全盛期の1910～20年代の筑後地域における鹿児島（本）線各駅の利用状況を大観するならば、久留米以南区間未開業の1890年度には、久留米と鳥栖の間に客貨ともに数量・金額の双方で相当な差があった（図2）。ちなみに長崎線の開業は1891年8月であり、それによって鳥栖が次第に鉄道町化しても両者の格差は容易に縮まらなかった。また久留米以南開業後でも客貨取扱は、三井三池炭鉱を中心に産業化の進む大牟田が次第に貨物で比重を高めたものの、荒木や渡瀬は客貨ともに大幅な比重増加には至らず、久留米の主導性には安泰の感があった。

III 軌道網の形成と技術変革

1. 軌道網形成の概観

福岡県域では、筑後平野に限らず全県的に日露戦後に稠密な鉄軌道路線網を形成したが、その路線は、①都市部と周辺の旅客輸送を担う電気軌道、②幹線鉄道ルートから外れた地域と近隣幹線鉄道駅を結ぶ軽便鉄道・軌道、③特定鉱山や工場に関わる輸送を担う蒸気鉄道、に区分されてきた¹⁷⁾。これらのうち①は福岡市や小倉市とその近郊、③は大牟田や筑豊炭鉱地域などに見られ、筑後平野の軌道網は②に相当した。②の軌道のうち最古参が、1902年5月に筑前地域に属する太宰府―二日市駅前間で開業した太宰府馬車鉄道であった。

それ以後筑後平野には都合10におよぶ軌道事業者が生起したが、その営業料の消長を見ると（図3）、草創期に開業した太宰府軌道や南筑軌道は料率に変化が少なく、大規模な料率増加は筑後軌道の開業後にはじまった。特に1900年代の筑後軌道と10年代の朝倉軌道の路線延長が料率増加の主因であり、20年代前半期にはほぼ頂点に達した。また後発の三井電気軌道は一時両者に

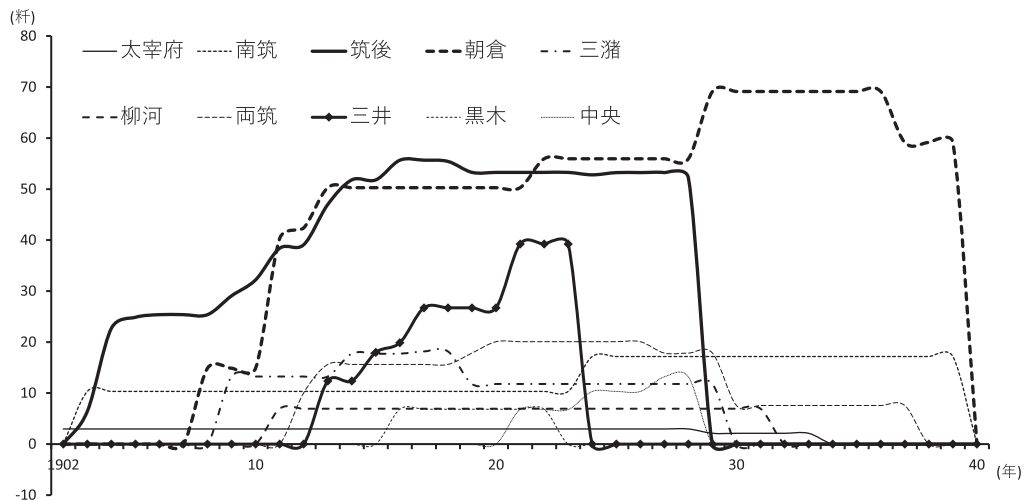


図3 筑後平野における軌道各社の営業料の年次推移

注：0未満の数値は原典の路線延長が哩鎖表示のため、料換算時の誤差によって生じたもの。

出所：和久田康雄『鉄道ファンのための私鉄史研究資料』電気車研究会，2014年によって作成。

迫る勢いを見せたが、その活況は九州鉄道（前述の1907年国有化を経た現JR線の前身とは別で、現西鉄の前身会社の1つ）への合併によって意外に短期間で終わった。三井電気軌道の合併を機に1920年代後半に後述の軌道各社の統合がはじまり、30年代以後朝倉軌道の営業料金はそれによって伸長した。また後半期に膨張をつづける朝倉軌道をよそに、1929年の筑後軌道の休廃止は軌道網の終焉を予見するものでもあった。そして朝倉軌道も、最終的には筑後軌道と同様に、国鉄甘木線の建設を機とした1937年7月の部分廃止を皮切りに、39年8月に全線が休止となった。

すなわち筑後平野の軌道網形成は、筑後軌道と朝倉軌道を主たる担い手に、前者が路線延長によって前半期に、後者が延長に加えて他社合併による再編成で後半期に、各々活況を呈した。前者は太宰府軌道以来の馬車鉄道として創業して輸送力増強を先導したが、後者はその影響を受けつつも馬力を用いず開業した。筑後平野の軌道網の祖型は筑後軌道によって確立し、その終焉もまた同軌道が体现した系譜に鑑みて、本稿は筑後軌道の推移に主たる事例を求めることにした。

2. 筑後馬車鉄道の創業

太宰府馬車鉄道は、1901年11月に太宰府町の中村久吉ほか9名が個人資格で得た敷設特許をもとに当初全国的に普及していた762mm軌間で敷設する計画であったが、同年2月に914mm軌間に変更して02年5月に開業した¹⁸⁾。その軌間は以後九州北部各地の多くの軌道が採用した。

ついで1903年8月に筑後平野の羽犬塚―福島間（約6.0km）に南筑馬車鉄道が、さらに同年10月に田主丸町―吉井町間（約6.4km）に筑後馬車鉄道が、いずれも軌間914mmで各々開業した。筑後馬車鉄道は、1903年10月に鉄道のない田主丸―吉井間で開業し、その後西進しつつ05年に久留米市街に至った¹⁹⁾が、併用軌道として街道上に線路を敷設したため、当初九州鉄道久留米駅に直結できなかった。1907年7月に筑後軌道に社名を変更して延伸を重ね、路線延長は約55.4kmにおよんだ。

筑後馬車鉄道の創立発起人を見ると（表1）、浮羽郡の有志が集って企図した計画で、これらの「町村は諸物産豊富にして通行頻繁なるも道路は幅狭隘迂回坂路等險悪にして産物も人肩又筑後川の舟楫に拠らねば運搬出来ざる有様で頗る産物の発達を阻害せられ交通の不便と運輸の困難」を認めて、「県道路上に馬車鉄道を敷設し一般旅客及貨物運輸の業を営む（ことを：引用者）目的」²⁰⁾とした。その創立発起人は、1901年10月に「浮羽郡吉井町ヨリ三井郡節原村ニ至ル」²¹⁾15哩（約24km）として敷設特許を申請し、02年5月に特許を得た。それをもとに1903年7月に資本金15万円（払込金額7.5万円）で、本社を吉井町に置き筑後馬車鉄道株式会社が成立した。

客貨輸送に不便を感じた吉井町の実業家の矢野友吉を筆頭とした同社は、田主丸までは暫定開業で、当初から久留米市内への延伸を射程に入れた。田主丸開業時には「十九人乗客車を以て一日十三回の往復に過ぎなかつたが翌三十七（1904：引用者）年二月三井郡善導寺迄開通し同年七月国道迄開通せり其後乗客貨物共年を追て劇増し」、九州鉄道久留米駅に直結せずとも市街東端に達した段階で既に「到底馬匹の動力にては牽引力の不足を告げ満足の輸送不可能なるに依て石油発動機関車に変更」²²⁾せざるをえなくなっていた。また「九鉄停車場（久留米駅：引用者）に達する線路は連絡上必要欠ぐべからざる路線にも拘らず軌條布設すべき適當の道路」²³⁾がなく、敷設を見送った。すなわち筑後馬車鉄道が併用軌道を採用したのは、建設費軽減可能な手段に加

表 1 筑後馬車鉄道株式会社創立発起人

氏名	生年月	住所	会社役職	備 考
矢 野 友 吉	1843 年 6 月	吉 井 町	取 締 役	矢野合名会社社長、生吉銀行監査役、浮羽郡会議員、吉井町名誉町長
鳥 越 密 三 郎	1868 年 1 月	吉 井 町	取 締 役	生葉郡大庄屋田代家から富豪鳥越貞蔵の娘婿、1897 年大城銀行専務取締役、浮羽郡参事会員、吉井町長、福岡県会議員、1906 年朝鮮榮山浦で農地経営
彌 吉 久 吾	1867 年 1 月	吉 井 町		蠟業に従事、生吉銀行取締役、同監査役、吉井町町会議員、浮羽・八女・日田各郡で山林経営
橋 詰 又 三 郎	1865 年 12 月	吉 井 町	取 締 役	浮羽郡富豪、長崎師範学校卒業、1892 年吉井銀行取締役を経て専務取締役、大城銀行監査役、吉井町会議員、本願寺派信徒
國 武 彌 平	1865 年 8 月	千 年 村		元上宮川村庄屋役、千年村会議員、浮羽郡会議員、鳥越密三郎と大生銀行を起業して取締役
中島修次（治）郎	1851 年 12 月	田主丸町	社 長	吉瀬家に出生後養子、田主丸名誉町長、浮羽郡会議員、田主丸銀行監査役、田主丸貯蓄銀行頭取、久留米六十一銀行監査役、博多電気鉄道監査役
吉 瀬 利 作	不詳	田主丸町	監 査 役	呉服商、田主丸銀行・田主丸貯蓄銀行取締役
原 常 蔵	1854 年 8 月	水 分 村		大庄屋秋山家次男として出生、1881 年生葉・竹野二郡連合会会議員、福岡県農会議員、船越銀行監査役
吉 村 理 一 郎	1872 年	竹 野 村		豪農
上 野 寛 蔵	不詳	不 詳		

注：備考欄の経歴は出所および小俣慈編『浮羽郡辞書』小俣慈，1912 年による。

出所：創立発起人は本庄敏行『浮羽郡人物名鑑』千代の俱樂部，1922 年，44 頁によって作成。

え、近世以来の往還にできるだけ忠実な経路で輸送手段を近代化できるためと考えられる。

3. 馬車鉄道の輸送力限界と動力選択

馬力輸送に限界の生じていた当時の筑後馬車鉄道の輸送量増加は統計的に追跡できない。但し筑後馬車鉄道の統計数値初出年の 1904 年は 1 哩当乗客数で既開業先行 2 社の後塵を拝したが（表 2）、05 年に南筑馬車鉄道を抜いて以後差を広げ、1906 年に久留米駅への直結も実現した²⁴⁾。

馬力に限界を感じていた筑後馬車鉄道は石油発動機関車を導入することにした。それは 1890 年頃から大阪市難波で鉄道用客貨車を製造していた福岡鉄工所の経営者の福岡駒吉が、1903 年頃に焼玉機関を搭載した小型機関車を発明し、特許を得たものであった²⁵⁾。福岡鉄工所と筑後軌道との関係は不詳ながら、石油発動機関車の発明と、久留米延長による筑後軌道の馬力輸送の限界が時期的に符合しており、かつ当時の同軌道に発電所を伴う電気動力の導入を要するほどの輸

表 2 筑後平野における馬車鉄道 3 社の営業状況

年次	会社名	営業哩数	乗客数	1哩当 乗客数	車両走行哩数			収入		支出						利益金					
					客車	貨車	乗客	貨物	雑	線路保 存費	車両費	諸給料	燃料費	馬匹費	雑費	その他 総系費	配当金	積立金	役員賞 与金	後期繰 越金	その他
1902 年	太宰府馬車	2 哩 00 鎖	85,647	42,824	34,380	86	8,887	7	—	158	367	3,016	—	1,323	65	2,915	1,008	10	100	—	—
04 年	太宰府馬車	1 哩 68 鎖	126,518	68,838	18,959	174	6,524	33	343	26	311	1,897	—	1,458	362	2,779	—	7	—	—	60,352
	南 筑 馬車	6 哩 32 鎖	128,621	18,603	74,096	24,915	10,650	2,370	251	85	952	3,144	—	2,323	1,014	2,245	3,000	500	100	79	—
	筑後馬車	13 哩 56 鎖	255,866	17,248	177,883	—	30,708	—	345	872	535	5,322	1,714	4,121	2,841	2,906	7,875	3,127	446	1,177	—
05 年	太宰府馬車	1 哩 68 鎖	136,312	74,166	17,556	133	8,243	8	114	196	106	1,570	—	1,410	2,186	856	810	205	208	—	817
	南 筑 馬車	6 哩 32 鎖	153,459	22,195	59,974	18,688	12,690	1,575	257	264	1,198	2,279	—	1,902	1,023	3,823	3,000	800	190	231	—
	筑後馬車	13 哩 64 鎖	407,463	27,306	288,190	—	48,727	—	1,022	1,372	2,817	9,464	6,305	2,596	4,696	6,364	12,163	3,800	480	870	—
06 年	太宰府馬車	1 哩 68 鎖	156,928	85,383	18,907	19	9,416	7	154	275	361	2,015	—	1,181	1,047	2,247	2,100	250	100	2	—
	南 筑 馬車	6 哩 32 鎖	165,574	23,947	65,894	15,526	14,053	1,408	239	570	924	3,899	—	2,885	1,975	1,550	3,000	400	200	328	200
	筑後馬車	13 哩 64 鎖	557,405	37,354	313,099	20,104	66,418	2,873	1,662	1,494	8,401	12,105	12,764	—	2,979	8,764	18,249	4,232	732	2,103	—
07 年	太宰府馬車	1 哩 85 鎖	194,565	96,134	16,206	—	11,921	—	153	166	534	1,796	—	1,796	922	2,082	3,600	441	320	—	—
	南 筑 馬車	6 哩 43 鎖	107,044	15,217	75,391	12,317	17,129	797	322	443	716	3,752	—	3,752	576	3,920	3,000	500	212	474	1,000
	筑後馬車	13 哩 89 鎖	677,958	44,615	339,557	57,412	80,331	6,751	3,297	2,086	12,432	11,982	15,724	—	3,896	10,658	23,750	5,407	997	5,550	—

出所：内務省土木局製図課『土木局統計年報』（各年）によって作成。

送量がなければ、簡易内燃機関の活用において両者の邂逅は必然といえよう。後年国内向け小型機関車製造に乗り出す雨宮鉄工所の創業は 1907 年²⁶⁾、小型機関車の代表的メーカーであるドイツコッペル社製機関車の輸入も 05 年以後の製造分であり²⁷⁾、それらが②期の人畜力軌道休廃止を促す要因でもあった。

筑後軌道は、石油発動機機関車を 1904 年度に 10 両導入して手応えを得た後、05 年度に 15 両、06 年度に 8 両、07 年度に 14 両を大量発注によって増備し、13 年度まで 47 両を所有した（図 4）。その間に前述の雨宮鉄工所の創業者である雨宮敬次郎が蒸気軌道を全国に普及させるべく大日本軌道を組織して筑後地域に隣接した熊本支社を置き²⁸⁾、また 1910 年に鉄道院が「軽便鉄道法」を公布したのを承けて才賀藤吉が全国の小型蒸気鉄道普及に積極的に関与していた²⁹⁾。その後 1908 年 12 月に筑後平野で開業した朝倉軌道は、当初馬力で計画しながら、道路改良の進展によって集落内の走行区間が減少したとして、蒸気³⁰⁾と石油発動機の両機関車の併用によって開業した。

馬力で開業した 3 事業者の営業状況を見ると（表 2 参照）、車両走行哩数において各社とも旅客が貨物を大きく上回り、それは客貨収入比になれば、より顕在化した。すなわちこれらの馬車鉄道は太宰府参詣線に相当した老舗の太宰府馬車鉄道はもちろん、南筑、筑後の各社も旅客輸送に特化していたため、牽引力に不安のあった石油発動機関車でも代替可能と判断したのであろう。つぎに営業費を見ると、人件費を

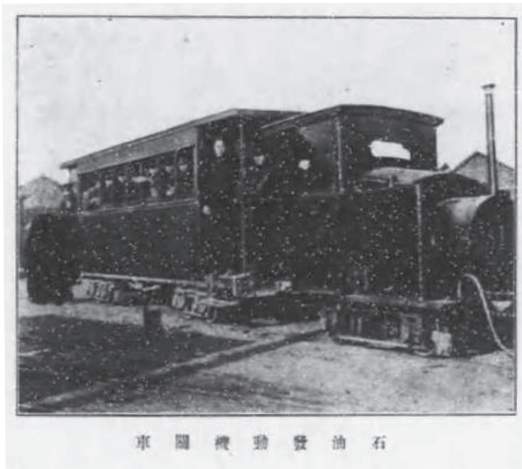


図4 筑後軌道の石油發動機関車

出所：本庄敏行『浮羽郡人物名鑑』千代の倶楽部、1922年（国立国会図書館デジタルコレクション所収）、45頁。

含む運輸費の割合の高さは各社に共通するが、馬匹費が人件費に匹敵しかねない比重であった³¹⁾。当該期間内に石油發動機関車を導入した筑後軌道の事例に見る限り、車両費増額は不可避ながら馬匹費の削減で運輸費に対する運輸収入の比率がわずかながら向上し、単に輸送力確保のみならず収益性でも内燃動力化は一定の意義をもっていた。そして配当金はもちろん、積立金の増加や、事業拡大に向けた資金調達も可能になった。そのため以後の開業各社も馬力ではなく、蒸気や内燃動力を選択したものと考えられる。

4. 蒸気・内燃軌道網の形成

朝倉軌道について1909年8月に下若津（大川町）―羽犬塚間で開業した三潞軌道も、開業に先立つ08年11月に「原動力ハ無煙炭若シクハ骸炭燃料汽動車」³²⁾に変更を申請した。これ以後順次開業した柳河軌道と両筑軌道も蒸気機関で特許を得たことが確認でき³³⁾、また最も後発の中央軌道は1915年8月の敷設特許申請時に「原動力ハ兩宮式石油發動車ヲ使用スル」³⁴⁾とした。

そこで馬力時代も含めて軌道各社の営業状況を見ると（図5）、1905年度以前開業の3社の1km当走行料は筑後、太宰府、南筑の順で、15年度に太宰府と南筑間の順序が入れ替わり、さらに25年度に再度両社に逆転が生じた。要するにその数値に反映された列車運行頻度において、筑後軌道は1929年の全線廃止まで圧倒的に多かった。その後1908年と11年に開業した朝倉軌道と柳河軌道が先行3社を追う展開となったが、三潞軌道（09年開業）やそれを継承した大川鉄道（19年三潞軌道の下若津―柳川間を譲受）、さらに両筑軌道（12年開業、25年新両筑軌道に譲渡）、黒木軌道（16年開業、23年南筑軌道に合併）や中央軌道（21年開業、29年朝倉軌道に譲渡）などの後発各社は概ね列車運行頻度が少なかった。つぎに経営収支比率にあたる営業係数を見ると、先行3社は筑後、南筑、太宰府の順で係数値が低く、ついで朝倉、柳河はわずかに後者が低いが、後発各社は概ね係数値が高く、特に両筑軌道はまだ自動車の影響も少なかった1920年代でさえ100を越えていた。

1915年8月に筑後軌道は「其延長參拾貳哩（約51.5km：引用者）余ニシテ旅客貨物共年ト共ニ劇増シ當初許可ヲ得タル馬匹ノ動力ニテハ輸送不可能トナリ漸時動力ヲ變更シ…（中略）…動力ノ變更ト線路延長トニ伴ヒ殆ト輕便鐵道ノ状態トナリ當初馬車鐵道時代ニ許可ヲ得タル車輛進行ノ速度一時間八哩（約12.9km/h：引用者）ノ制限ニテハ一般旅客ノ希望ヲ満タスコト能ハザルノミナラズ貨物ノ輸送ニ於テモ遲着ノ苦情有之候」³⁵⁾として速度向上を申請した。そしてその理由として「同一ノ縣道路上ニ旅客輸送ノ目的ヲ以テ一時間拾五哩（約24.1km/h：引用者）

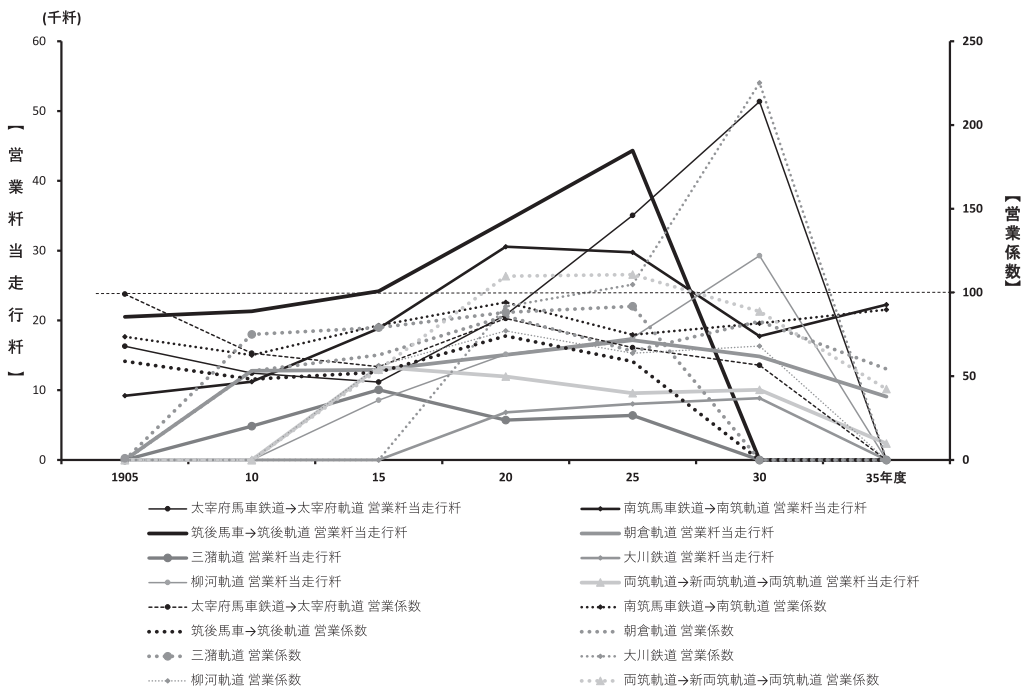


図5 筑後平野の軌道各社の客車営業キロ当走行キロと営業係数の推移

注：営業係数には減価償却費を含んでいない。

出所：『土木局統計年報』、『鉄道院年報』、『鉄道省鉄道統計資料』（各年度）によって作成。

ノ速度ニテ自動車運転営業ヲ其筋ノ許可ヲ得テ営業開始仕候者有之為メニ弊社ノ旅客ハ漸^(ママ)時其自動車ニ吸収セラレ営業上ノ収入ヲ減ジ一大打撃ヲ蒙³⁶⁾ったことをあげていた。1915年度に軌道網中で最低の営業係数52の筑後軌道でさえ、自動車との競合によって速度向上の必要が生じていたことになる。

IV 技術変革の限界と休廃止

1. 筑後軌道の技術改良

筑後軌道は、1903年10月の開業から16年までに約51kmにおよぶ路線延伸の一方で、12月には「第十八師団ヲ設置セラレ全郡国分村地内ニ歩兵第五十六連隊全郡御井町地内ニ工兵隊ヲ御設置相成候為メ人馬車ノ通行貨物ノ運搬頗ル頻繁ノ場所柄ト相成候³⁷⁾」として、珍しい巡回線を建設するなどの先駆的取り組みも行った。ついで1912年11月には、その「第十八師団ノ各兵営ニ通スル線路ニシテ年ト共ニ乗客激増シ現今ノ輸送法ニテハ乗客不便尠カラス客車増発必要相生シ…（中略）…明治四十五年七月十一日付監第一〇五八号ヲ以テ軌條布設延長ノ特許ヲ得候ニ付右線路ニ対シテハ今回^(ママ)復線軌條布設ノ起工出願仕り居り候得者本線ヲモ復線軌條トナシ延長線ノ^(ママ)復線ト連絡セシメ運輸上ノ敏速ト乗客利便トヲ相謀リ度³⁸⁾」として複線化にも乗り出した。筑後軌道の輸送量増加には久留米市内への陸軍第18師団設置が影響し、それに伴う市街線延長が

関わっていた。

同年 9 月には相次ぐ「延長線開業之結果…（中略）…右線路中ニハ急勾配ト急曲線ノ箇所モ多々有之牽引力乏シキ石油発動車而已ニテハ完全ナル運輸ノ目的相達シ難ク」³⁹⁾として蒸気機関車の併用を申請した。その前史として「動機ハ明治四十四年秋頃久留米市ヨリ…（中略）…石油発動機関車ノ音響油煙等ヲ沿道人民ノ好マザル理由ヲ以テ電気動力ニ変更ノ申込」⁴⁰⁾があった。筑後軌道の経営者は浮羽水力電気を創立し、軌道線の電化を計画中で、暫定的な蒸気機関車併用と考えられる。

1914 年 11 月には「石油発動機車蒸汽機関車ヲ廃止シ電気機関車使用ノ筈ニ有之候處…（中略）…電気機関車ハ営業上有利ナラザル」として「久留米市内貫通スルヲ以テ市街ノ体面上…（中略）…電車ヲ運転仕度」⁴¹⁾とした。石油発動機関車の騒音・振動は深刻であったらしく、16 年 3 月に久留米市会議長名義で「車体進行ノ際ハ音響ノ為メ談話一時不可能ニ陥リ就中電話ノ如キハ全ク其用ヲ為サス」⁴²⁾として速やかな対応を陳情していた。結果的に 1919 年 3 月に久留米市内の 3 哩 21 鎖（約 5.3km）を電化したが⁴³⁾、郡部区間では以後も石油発動機関車や蒸気機関車の使用が継続することになった。

2. 電気軌道への模索

ところで筑後地域に敷設された軌道群のなかで特異な存在が三井電気軌道であった。同軌道は 1913 年 7 月に福島一日吉町間 7 哩 56 鎖（約 12.4km）で開業し、国鉄線とは接続駅を持たず、福島で南筑軌道と接続して軌道網の一角を成した。ついで 1915 年 10 月に既設線と接続しない宮ノ陣—北野間 3 哩 38 鎖（約 5.6km）、つづいて 16 年 9 月の日吉町—櫛原間開業で操業区間が久留米市内を貫通し、さらに 21 年 12 月に北野—甘木間 7 哩 62 鎖（約 12.5km）の開業で朝倉軌道と接続、そして 24 年 4 月ようやく筑後川架橋により櫛原—宮ノ陣間 22 鎖（約 0.4km）が開業して全線が開通した。

しかし同軌道の 1910 年 2 月の「敷設願」⁴⁴⁾では北野町から久留米駅間の電気軌道敷設特許を申請し、旅客・貨物運輸と電灯業の兼営を唱いつつ、その後 11 年 1 月に久留米市内で分岐して八女郡福島町に至る支線を追願した⁴⁵⁾。また 1910 年 2 月の申請時の発起人は北野町の素封家の鈴木利十を筆頭に同町および宮（ノ）陣村在住の 7 名であったが、11 年 6 月に岩崎虔（兵庫・兵庫電気軌道取締役）、太田光熙（大阪・京阪電気鉄道支配人）、成瀬正忠（東京・三井合名主事）、松田与三郎（岡山・西大寺鉄道社長）などが参画した⁴⁶⁾。紆余曲折を経て最初に得た特許区間が 1911 年 10 月の久留米—福島間で、これをもとに 12 年 4 月に資本金 100 万円（払込金額 2.5 万円）で会社を創立した。

三井電気軌道の計画当時、筑後地域に電気軌道は皆無で、当然その構想は他地域に範を得た。後年の西鉄の基幹前身会社となる九州電気軌道は、1905 年に門司—小倉間を出願した門司電気鉄道と 06 年の小倉—黒崎間ほかの八幡馬車鉄道の計画を 07 年に合同し、その発起人は福岡県と兵庫県（特に神戸市）の在住者から構成され、その主導者が阪神電気鉄道に關与した松方幸次郎で、そこに前述の岩崎も加わった⁴⁷⁾。鈴木ら発起人は新たに北野町起点の軌道敷設にあたり、筑後軌道の石油発動機関車の不評を耳に、1911 年 6 月に門司—黒崎間開業目前の九州電気軌道に

範を得たのではないかと推定される。あるいは阪神間で名声高い阪神電気鉄道の噂も届いていたのかもしれない。ところが三井電気軌道は、見よう見まねで出願しても一向に特許を得られず、九州電気軌道を頼って経験者を加えたのが1911年6月の発起人追加であろう。すなわち三井電気軌道計画は、筑後軌道などを他山の石として電気軌道にステップアップした計画と考えられる。

一方久留米を起点に西部の海岸部に路線を延ばすことになる大川鉄道は、1907年9月に大川町の酒造家の深川文十らが「大川馬車軌道」として軌道特許を取得し、09年9月に大川軌道が設立をみた⁴⁸⁾。特許申請時に「馬車軌道」を名乗りながら会社設立時に「馬車」を外した点にも、1909年以前からの馬力輸送への疑念を感じるが、会社設立時に動力変更を申請したわけではなかった。ところが1911年7月に「特許線若津、豆津間ハ…（中略）…原動力ヲ蒸気ニ線路ヲ若津、久留米市間全部新設軌道敷ニ変更ノ件出願」⁴⁹⁾があり、翌8月に終点地を筑後川の河岸である豆津から久留米市内へ、動力を蒸気に、各々変更し、さらに専用軌道敷を用いた軽便鉄道への指定変更までを行った。大川鉄道をめぐる一連の計画変更は、筑後平野における併用軌道の輸送力限界を示唆し、1910年の「軽便鉄道法」公布前後には最低でも軽便鉄道に拠らなければ所期の輸送需要を満たし得ないという認識が沿線地域で共有されはじめていた可能性が高い。しかし、より専門性の高い電気関係技術者を確保できるまでの目処が立たなかったのか、逆に周辺蒸気鉄道で経験を積んだ主任技術者を迎えるため蒸気動力に甘んじたのかもしれない。そして招聘されたのが山陽鉄道から鉄道作業局で勤務経験をもつ土木技術者の勝間田為蔵であった⁵⁰⁾。

3. 改正鉄道敷設法と軌道網への影響

前述の1915年8月の筑後軌道の速度向上申請や、大川鉄道の形成過程からうかがえるように、10年代半ばに当初軌道で開業した多くの軌道は貨物輸送のためにも、せめて軽便鉄道化が必要になっていた。1910年の「軽便鉄道法」公布によって軽便鉄道建設ブームが全国を席卷したが、19年の「地方鉄道法」への改変を機として次第に終息に向かった。一方で大正期の政党政治において地方の鉄道建設は重要な党略となり、政友会の原敬内閣は1920年12月の第44回帝国議会で旧来の「鉄道敷設法」を廃止し、同名の新法（「改正鉄道敷設法」と通称）の制定を提案した⁵¹⁾。これを機に民間資本に拠ってきた地方鉄道の整備は次第に国家資本の活用へと移行した。

九州地方では、1909年の鹿児島本線の全通について、10～20年代に日豊本線の建設が進むなかで、九州横断線として久大線の建設も進行した⁵²⁾。同線は、当初1915年10月に民営の大湯鉄道の開業させた大分一小野屋間（22年12月買収）を発端に、前述の地方鉄道建設への国家資本活用の動向を承けて20年12月にその延長区間を久大東線として建設することになった。大分川沿いに西進した久大線は、1926年11月には分水嶺を越え野矢に達して筑後川沿いに建設を進めてきた。そして西方区間を久大西線と称して、1928年12月には久留米―筑後吉井間が開業した。

久大線の建設が進行するなかで1925年7月に筑後軌道は、「當会社ノ受クル打撃甚大ニシテ到底營業致兼」⁵³⁾として全線の営業廃止と補償を申請した。それに先立つ1924年3月に利用の特に少ない国分支線の部分廃止を申請し⁵⁴⁾、8月に0.48kmを廃止とした。しかし1925年以後の廃止申請はそれと根本的に異なり、久大線が部分開業であっても同年当時の8朱の配当を維持し、「當会社ハ収益率ノ最モ多キ区間ヲ失ヒ其ノ存立ヲ根本ヨリ破壊セラレ…（中略）…御省線ノ（全線

表 3 筑後軌道の廃止検討時の営業試算

試算項目		建設費	営業収入	営業費	益金	営業係数
1923年度実績		2,714,210	717,603	456,085	261,518	64
電車区間存置案		1,361,476	134,732	114,021	20,711	85
複線化営業継続案		4,328,903	431,163	364,868	66,595	85
現行区間単線電化案		2,328,903	205,024	364,868	-164,136	178
郡部区間	善導寺―豆田間	1,209,490	199,552	245,367	-45,815	123
	吉井―豆田間	885,306	102,472	150,107	-47,635	146
	保木―豆田間	647,295	48,539	83,713	-35,174	172

注：営業係数には減価償却費を含んでいない。

出所：「営業廃止並補償御願 理由書」（大正 14 年 7 月 15 日）（『鉄道省文書 筑後軌道 巻九』所収）によって作成。

カ：引用者）開業迄ハ残区間ノ営業ヲ継続セサルヘカラス⁵⁵⁾としていた。その申請に添付した「理由書」によれば、1923 年度の筑後軌道の営業実績をもとに 8 朱の配当を実施していたが、当然ながら郡部区間は損金額が増え、特に日田（豆田）に近い区間ほど営業係数値が高かった（表 3）。そのため久大線開業後の試算では、まず営業状態の最もよい久留米市内の電車区間の存置を検討していたが、欠損こそ出ないとはいえ株価維持が困難なほど益金率の低下を懸念していた。

そこで会社は久大線と対抗上「積極的ニ吉井迄電化スルモノ」として、同時に軌間の 1,435mm への拡幅と千本杉（久留米市内）―吉井間の併用軌道区間への新設軌道による速度向上や、全線複線化による存続を検討したが、建設費が 1923 年度実績の 1.6 倍に及ぶと試算され、「収益率僅少ナルモノニアリテハ十数年間ハ無配当ニ甘セサルヘカラス⁵⁶⁾」と結論せざるをえなかった。そこで既設線を単線のまま電化すれば、久留米市内の既電化区間は 1.5% の利益を見込み得たが、下吉井までの新規電化区間は欠損を逃れないと予想された。そこで、会社は当面久大線久留米―日田間の同時開業か、もしくは日田方面からの順次開業を鉄道大臣に求め⁵⁷⁾、前者の場合には開業と代替して全線廃止、後者の場合には部分廃止で収益性のある久留米方の収益で日田方を補填しつつ暫定的に営業し、久大線の全線開通を待って廃止する方針を決定していた。加えて 1925～30 年度に急速に筑後平野の郡部では乗合自動車が普及し⁵⁸⁾、筑後軌道のように並行線建設なくとも前時代的な狭軌での運転に制約を伴い高速化の困難な軌道各社は、それらとの競争を断念するようになってきていた。

4. 筑後軌道の廃止と補償

1925 年 7 月の筑後軌道の申請に対し、特に代替交通機関に乏しい日田郡では「省線久留米吉井間開業ト同時ニ筑後軌道吉井日田間モ併セテ営業廃止セラル、ニ於テハ交通上支障少ナカラサル⁵⁹⁾」として、特に久大線久留米―肥前吉井間開業を目前とした 1928 年には日田商工会長岩尾昭太郎をはじめ関係者から廃止反対の陳情が相次いだ。一方筑後軌道は、兼業の自動車営業も 1927 年 2 月に「自動車兼業ハ久大線対策上錯雑ヲ来ス嫌アル」として、「本業ヨリ引キ離シ適当ト認ムル者ニ全部譲渡⁶⁰⁾」し、路線廃止のみならず会社自体を解散する構えであった。

久留米市では電化区間を当時「市内電車」と称し、その存続を求める運動を展開した⁶¹⁾。これに対して内務・鉄道両省は久大線建設に伴う補償措置を講ずる必要から、福岡・大分両県知事に

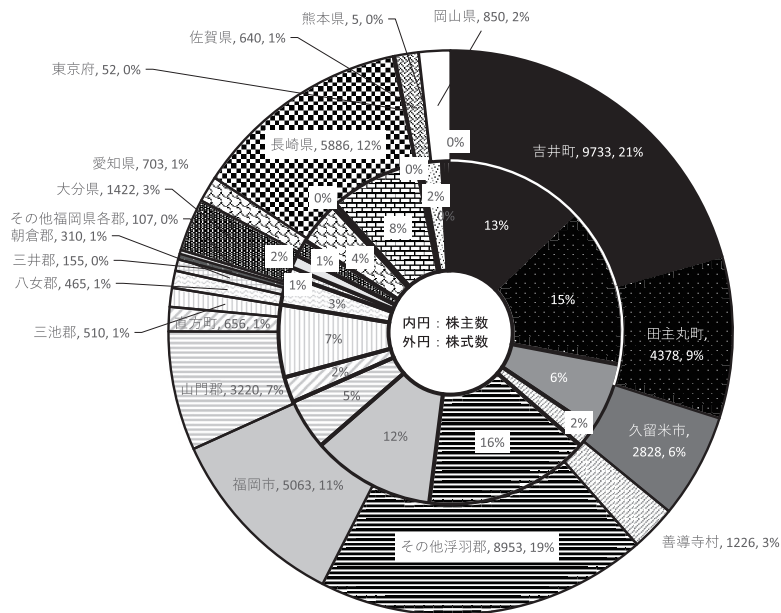


図6 筑後軌道末期の株式所有状況（1929年9月）

注：株主数は割合のみ（％で表示）、株式数は所有株式数、所有割合（％で表示）を示した。

出所：『筑後軌道株式会社第五拾貳回営業報告書』（『鉄道省文書 第一門監督 第一種 一〇．買収及補償 山口県営、筑後軌道 自昭和四年 至昭和九年 巻全』〔鉄道博物館所蔵〕所収）。

見解を求めたところ、「市内電車ノ廃止ハ関係地方トシテハ之カ存続ヲ希望スル處ナルモ本電車区間ノ営業状態ヲ見ルニ省線開業後漸次減収シ最近ニ於テハ前年収入ニ比シ約半ヲ示セリ現在ノ状況ニテハ該区間ノミノ営業ヲ継続スルコトハ不可能ナル」⁶²⁾ という見立ての回答をした。

筑後軌道は、久大線開業によって旅客の大幅減少を不可避としながら、電車区間の部分存続まで拒否したのは吉井町に本社を置く浮羽郡の企業であり、収益性にかかわらず久留米市内のみでの営業の意思を持っていなかったからと考えざるを得ない。実際、清算株主総会の行われた1929年9月の株主数および株式所有状況を見ても（図6）、筑後軌道は依然として吉井町および田主丸町を中心とした浮羽郡に地盤があり、対して久留米市在住者の占有割合はともに6％に過ぎず、たとえ電車区間に収益性が認められても営業継続の意思はなかった。そのため沿線では廃止直前まで市内電車区間に関する、市営化や九州鉄道による存続案などが相次いで浮上していた⁶³⁾。もっとも筑後軌道の廃止によって不便を被った市民は少なくなく、「従来通勤職工が利用してゐた筑後軌道全線が運転停止となつたので差當り不便を感じる」⁶⁴⁾ 通勤者向けに久大線に朝の臨時列車を運転し、併せて普通定期券の半額で利用可能な職工通勤定期券を下付することにした。

1929年2月に鉄道・大蔵両大臣は、岩徳線建設による廃止、補償対象の山口県営軌道と併せて、筑後軌道の補償に関わる公債発行の法律案を第56回帝国議会に提案した。それに先立ち貴族院では一條實孝を委員長に特別委員会で開催を行なったが、山口県営軌道の補償見積額については質疑があったものの⁶⁵⁾、筑後軌道については特に疑義もなく法律案は成立をみた。1929年3月26

日の補償日における会社の建設費決算額は2,626,334円余であったが、妥当でないとして785,991円余を控除し、7,575円余を加算して1,997,919円余を承認し、筑後軌道の補償額は4,806,800円に決した。筑後軌道が電車区間の部分存続などに応じず、自動車営業も含めて会社解散の途を選択したのは、地元への一部の資産切り売りより、政府の公債発行による補償額の方が有利か、少なくとも資産の一部分離によって生じる資産価値の低下を懸念したものであろう。

筑後軌道の路線網に相当する代替バス路線は、原則新たに設立した連絡自動車が発足して継承した⁶⁶⁾。連絡自動車は、1928年10月に設立されて久留米以東地区に路線網を拡大していたが、38年11月に以西地区に路線網を伸ばす久留米自動車を合併し、39年11月に九州鉄道に合併され⁶⁷⁾、その後西鉄のバス部門の一支柱を形成した。筑後軌道の輸送機能は、ひとまず久大線と代替バスによってその後も維持された。また筑後軌道の廃止を機に、その他の軌道線の多くも1930年代に休廃止となり、鉄道への発展的存続を遂げた旧太宰府軌道、旧三井電気軌道、そして旧大川鉄道は、福岡近郊の郊外電鉄の九州鉄道に合併され、やがて西鉄支線へと再編された。

V まとめ

本稿は、明治末期から昭和戦前期の福岡県（一部に佐賀県域を含む）の筑後平野における軌道網の輸送に関わる技術変革に着目し、1920年代後半以後の路線休廃止との関係を明らかにした。

まず筑後平野への軌道網の敷設は、久留米市を中心に人口数千人規模の地域中心が広く分布し、それらを相互に結びつけ、また公用や商用での往来者の移動手段として便を図るためであった。それら軌道線の多くは九州鉄道起源の鹿児島本線上の各駅から周辺へと分岐し、旧城下町の久留米を客貨の集散拠点としていた。それらは1900年代から路線を延長し、20年代前半に路線形成の頂点を成し、合併による縮小で30年代末に終焉を迎えた。その主な担い手は前半期に大規模な路線延長を行った筑後軌道、後半期に路線延長と合併で事業を拡大した朝倉軌道であった。

筑後軌道の前身の筑後馬車鉄道は、先駆の太宰府馬車鉄道に倣って開業し、吉井町、田主丸町などの有志を募って計画されて久留米市内へ延伸した。ところが久留米市内延伸の実現によって馬力の輸送力に限界を感じた同軌道は、動力変更を余儀なくされたが、当時発電設備を伴う電化以外に輸送力増強の方法がなく、簡易内燃機関の石油発動機関車の導入で打開しようとした。

ところが1910年代になると、久留米の軍都化によって簡易内燃機関でも輸送力が伴わなくなり、さらに複線化や電化が必要になった。また貨物輸送のためにせめて軽便鉄道化が必要となっていた。折しも市街地区間では石油発動機関車の騒音や振動問題が深刻化し、それを他山の石として九州電気軌道を範に電化を企図した三井電気軌道のような事業者も出現してきた。

筑後軌道休廃止の直接的要因は並行する国鉄久大線建設であり、それによって営業が困難になるとして会社が営業継続の断念を表明した。しかし沿線地域交通として見れば、久大線建設は、輸送需要に追いつかなくなった軌道の輸送機能を、専用軌道敷による本格的鉄道へステップアップした技術変革の階梯上昇を意味した。すなわち筑後軌道の廃止とは、利用者減少による地域交通の放棄ではなく、積極的な輸送技術変革による地域交通の階梯上昇に相当し、現代的には新幹線建設による並行在来線の代替廃止にあたり、それは朝倉軌道の休廃止にも共通した。その証拠

に筑後軌道は休廃止直前の営業係数値が低下傾向にあった（図5参照）。会社が軌道全線の廃止のみならず、兼業の自動車事業も含めて解散の方針を採ったのは、同社が末期まで吉井町に本社を置く浮羽郡の企業で、久留米市内の営業意欲を欠いていたからであろう。そして政府の久大線建設による補償の機会を利用、資産の切り売りより、補償額の一括受領を有利と見ていた。

すなわち③期の鉄軌道休廃止の典型例の1つである筑後軌道の休廃止とは、より本格的な輸送機関である国鉄線建設によって技術変革の昇梯と、有利な政府補償の一括受領を沿線地域にもたらす積極的選択にはかならなかった。そして鉄軌道休廃止が社会問題化しなかったのは、その廃止がむしろ地域交通の持続可能性を高める選択であったからであった。なお本稿の総括において国鉄並行線建設による軌道網の廃止を、後年の新幹線建設による並行在来線問題に見立てたが、輸送技術変革という共通性的一方で両者得失の比較はなし得ておらず、次後の課題としたい。

〔付記〕 本稿は日本学術振興会科学研究費補助金基盤研究（C）19K01195の成果の一部である。

注

- 1) 本稿では以下特記のない戦前・戦中・戦後は第二次世界大戦に関するものとし、鉄軌道、自動車などの事業者の名称に付す株式会社や法人などは原則として省略した。また国有鉄道は時期を問わず「国鉄」と呼称し、それ以外の鉄軌道は現行の業界用語の「私鉄」ではなく「民鉄」を用いた。なお軌道とは現在「路面電車」と通称されるものの法令用語に相当する。
- 2) 三木理史「日本における鉄軌道休廃止の長期的考察」奈良大地理 26, 2020 年, 14～32 頁。
- 3) 国立国会図書館デジタルコレクション（以下、NDL デジタル）所収。
- 4) 渡部邦昭「朝倉軌道の経営」九州歴史資料館研究論集 40, 2015 年, 81～90 頁。また明治 100 年を記念した通史として久留米工業学園編『筑後交通百年史』久留米工業学園, 1969 年（福岡県立図書館所蔵）がまとめられたが、その叙述も鉄道単位になっている（15～18 頁）。なお朝倉軌道については、飯田栄彦『甘鉄物語』甘木鉄道株式会社, 2004 年によって、住民の利用や国鉄甘木線建設による代替廃止の状況が児童文学風に取り扱われている。また香川正俊『第3セクター鉄道と地域振興』成山堂書店, 2000 年, II - 第1章も参照。
- 5) 特に路線網において傑出していた筑後軌道は日の隈町自治会編『日の隈町誌』日の隈町自治会, 1983 年, 36～46 頁など、朝倉軌道は太宰府市史編集委員会編『太宰府市史 通史編Ⅲ』太宰府市, 2004 年, 301～302 頁など、が各々詳細に取り上げている。
- 6) 1980 年代に当該地域の鉄軌道を精力的に研究した谷口良忠も、「筑後軌道」発祥の地をさぐる」鉄道ビクトリアル 435, 1984 年, 96～97 頁という小レポートを残しているのみである。
- 7) 代表的な著作として湯口徹『内燃自動車発達史・上巻：戦前私鉄編』ネコパブリッシング, 2004 年, 300～304 頁がある。
- 8) 磯望「九州地方の地域誌—A. 福岡県 1. 県の性格 1）県の特性（1）自然環境」野沢秀樹ほか編『日本の地誌 10 九州・沖縄』朝倉書店, 2012 年, 138～142 頁。
- 9) 土井仙吉「福岡県総説—V 地域区分」青野寿郎・尾留川正平編『日本地誌 19 九州地方総論・福岡県』二宮書店, 1979 年, 284～286 頁。
- 10) 岩本政教「筑後一地域の性格」青野・尾留川前掲『日本地誌 19』432～434 頁。
- 11) 山崎直方・佐藤伝蔵編『大日本地誌 巻八』博文館, 1911 年, 970～972 頁。
- 12) 山崎・佐藤前掲『大日本地誌 巻八』969・972 頁。

- 13) 山崎・佐藤前掲『大日本地誌 巻八』1060～1061・973～974頁。なお田主丸町および吉井町の人口は『大正九年度国勢調査報告』による。
- 14) 中村尚史『日本鉄道業の形成—1869～1894年—』日本経済評論社、1998年、第五章。
- 15) 中村前掲『日本鉄道業の形成』第六章。
- 16) 筑後川の通称で、駅名もそれを踏襲し、降雨による架橋区間の工事遅れで以北区間を先行開業とした（日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第2巻』交通協力会、1970年、607～608頁）。
- 17) 西日本鉄道株式会社100年史編纂委員会編『西日本鉄道百年史』西日本鉄道株式会社、2008年、6～7頁。
- 18) 西日本鉄道前掲『西日本鉄道百年史』20～21頁。
- 19) 鉄道省編『日本鉄道史 下篇』鉄道省、1921年、751～752頁。なお南筑軌道の叙述は認め得ない。
- 20) 本庄敏行『浮羽郡人物名鑑』千代の倶楽部、1922年（NDLデジタル）、44頁。
- 21) 内務省土木局製図課『明治三十六年四月編纂 土木局第十二回統計年報』内務省土木局製図課、1903年（クレス出版復刻版、1996年）、68頁。申請・特許年月は本庄前掲『浮羽郡人物名鑑』44頁による。
- 22) 本庄前掲『浮羽郡人物名鑑』45頁。
- 23) 本庄前掲『浮羽郡人物名鑑』45頁。
- 24) 本庄前掲『浮羽郡人物名鑑』45頁。
- 25) 湯口徹『石油発動機関車—福岡駒吉とわが国初の内燃機関車—』（RMライブラリー115）NEKO PUBLISHING、2009年。以下、特記のない石油発動機関車に関する記述は同書による。
- 26) 中川浩一・今城光英・加藤新一・瀬古龍雄『軽便王国雨宮』丹沢新社、1972年、50頁。
- 27) 金田茂裕『O & Kの機関車—オーレンシュタイン・ウント・コッペル—』機関車史研究会、1987年、31～37頁。
- 28) 中川ほか前掲『軽便王国雨宮』48～49頁。
- 29) 三木理史『近代日本の地域交通体系』大明堂、1999年、第7章。
- 30) 朝倉軌道開業時の機関車は1両がドイツ・コッペル製、それ以外は雨宮製作所（のち大日本軌道）が納入した（沖田祐作編『機関車表 福岡県私鉄編』NEKO PUBLISHING、2013年、12614頁）。
- 31) 地方の郡部にとどまらず、大都市内の馬車鉄道でも馬力を断念する要因の1つが高額になる馬匹費であったという（高嶋修一『都市鉄道の技術社会史』山川出版社、2019年、28頁）。
- 32) 福岡県知事寺原長輝「軌道原動力変更願之件上申」（明治42年1月18日）『鉄道院文書 第十門 地方鉄道及軌道 三. 軌道 三潞軌道 巻一 自明治四十二年 至大正元年』（国立公文書館所蔵）所収。なお、三潞軌道は、1907年3月に三潞馬車鉄道として馬力で特許を得ていたことを確認できる（内務省土木局庶務課『明治四十一年三月編纂 土木局第十六回統計年報』内務省土木局庶務課、1908年〔クレス出版復刻版、1996年〕、251頁）。
- 33) 柳河軌道は1909年2月に蒸気機関で（鉄道院『鉄道院年報 軌道之部 明治四十二年度』鉄道院、1913年〔日本経済評論社復刻版：1983年〕86頁）、両筑軌道は1911年7月に気動車（蒸気機関）で（内務省土木局庶務課『明治四十五年四月編纂 土木局第二十回統計年報』内務省土木局庶務課、1912年〔クレス出版復刻版、1996年〕、358頁）、各々特許を得ていた。
- 34) 永田正登ほか「軌道敷設特許願」（大正4年8月12日）（『鉄道省文書 第十門 地方鉄道及軌道 三. 軌道 朝倉軌道（元中央軌道） 巻全 自大正六年 至昭和三年』〔国立公文書館所蔵〕所収）。引用文中の「雨宮式」の指している内容は不明である。
- 35) 筑後軌道株式会社社長中島修治郎「車輛進行速度増加申請」（大正4年8月4日）（『鉄道省文書 第十門 地方鉄道及軌道 三. 軌道 筑後軌道 巻七 自大正五年 至大正七年』〔国立公文書館所蔵〕所収）。
- 36) 中島前掲「車輛進行速度増加申請」。
- 37) 中島前掲「軌條布設特許願」（明治44年2月22日）（『鉄道省文書 第十門 地方鉄道及軌道 三. 軌道 筑後軌道 巻二 明治四十五年』〔国立公文書館所蔵〕所収）。
- 38) 中島前掲^(ママ)「復線軌條布設起工認可申請書」（大正元年11月11日）（『鉄道省文書 第十門 地方鉄道及軌道 三. 軌道 筑後軌道 巻四 大正二年』〔国立公文書館所蔵〕所収）。

- 39) 中島前掲「客車原動力トシテ蒸汽機関車併用申請」(大正2年9月17日)(前掲『鉄道省文書 筑後軌道 卷四』所収)。
- 40) 久留米市会議長渡邊清太郎「久留米市内動力変更計画経過並ニ久留米市トノ交渉顚末概要書」(大正5年3月28日)(前掲『鉄道省文書 筑後軌道 卷七』所収)。
- 41) 中島前掲「一部工事施行申請期日延期願」(大正3年11月10日)(前掲『鉄道省文書 筑後軌道 卷七』所収)。
- 42) 渡邊前掲「筑後軌道動力変更ノ義ニ付意見開申書」(大正5年3月28日)(前掲『鉄道省文書 筑後軌道 卷七』所収)。
- 43) 『大正七年度鉄道院鉄道統計資料』鉄道省, 1920年, 122頁。
- 44) 鈴木利十ほか「三井電気軌道敷設願」(明治43年2月28日)(『鉄道省文書 第一門監督第一種 四. 軌道 イ. 特許 九州鉄道(元三井電気軌道) 自明治四十四年 至大正三年 卷一』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
- 45) 鈴木ほか前掲「三井電気軌道分岐線敷設追願」(明治44年1月23日)(前掲『鉄道省文書 (元三井電気軌道) 卷一』所収)。
- 46) 西日本鉄道前掲『西日本鉄道百年史』23～24頁。氏名後ろの括弧内は住所と関係会社名。
- 47) 西日本鉄道前掲『西日本鉄道百年史』11～12頁。
- 48) 西日本鉄道前掲『西日本鉄道百年史』22頁。馬力時代の創立書類は未見である。
- 49) 土木局長ほか「大川軌道動力、線路変更及軽便鉄道指定ノ件」(明治44年8月17日達済)(『鉄道省文書 第一門監督第一種 二. 地方鉄道 イ. 免許 (元大川鉄道) 自明治四十二年 至明治四十五年 卷一』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
- 50) 大川軽便鉄道株式会社「主任技術者履歴書」(明治44年12月15日)(前掲『鉄道省文書(元大川鉄道) 卷一』所収)。
- 51) 松下孝昭『鉄道建設と地方政治』(近代日本の社会と交通第10巻)日本経済評論社, 2005年, 176頁。
- 52) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第九巻』日本国有鉄道, 1972年, 125～126頁。以下、久大(本)線の建設経過は特記のない限り同書による。
- 53) 筑後軌道株式会社常務取締役怡土東「営業廃止並補償御願」(大正14年7月15日)(『鉄道省文書 鉄道軌道及陸運 三. 軌道 筑後軌道 卷九 自大正十年 至昭和四年』〔鉄道博物館所蔵〕所収)。
- 54) 怡土前掲「国分支線一部営業廃止願」(大正13年3月31日)(前掲『鉄道省文書 筑後軌道 卷九』所収)。
- 55) 怡土前掲「御願」(大正14年7月15日)(前掲『鉄道省文書 筑後軌道 卷九』所収)。
- 56) 怡土前掲「理由書」(大正14年7月15日)(前掲『鉄道省文書 筑後軌道 卷九』所収)。
- 57) 怡土前掲「営業廃止並補償御願」。
- 58) 久留米工業学園前掲『筑後交通百年史』10～14頁。
- 59) 怡土前掲「筑後軌道営業廃止並補償」(前掲『鉄道省文書 筑後軌道 卷九』所収)。
- 60) 筑後軌道株式会社取締役社長怡土東「臨時株主総会議案」(昭和2年2月28日)(前掲『鉄道省文書 筑後軌道 卷九』所収)。
- 61) 「軌道と切離して電車を存続せよ」『福岡日日新聞』1929年2月20日付朝刊, 11面。
- 62) 福岡県知事・大分県知事「筑後軌道営業廃止並補償ノ件回答」(前掲『鉄道省文書 筑後軌道 卷九』所収)。
- 63) 「市営軽便電車説」『福岡日日新聞』1929年3月28日付朝刊, 7面、「久留米市内線に九鉄が手を染める」『福岡日日新聞』1929年4月2日付朝刊, 7面など。
- 64) 「職工の為に臨時列車」『福岡日日新聞』1929年3月27日付朝刊, 7面。
- 65) 『貴族院議事速記録第三十号 昭和四年三月十九日』930～931頁。
- 66) 久留米工業学園前掲『筑後交通百年史』16頁。
- 67) 西日本鉄道前掲『西日本鉄道百年史』74頁。

Abstract

This study has clarified the relationships between the formation processes of tramway's networks and transport techniques on the Chikugo Plain in Fukuoka, including parts of neighboring Saga Prefecture and regions along their lines after the 1920s. Most parts of these lines had been a part of the Chikugo Horse-power Tramway, which was the predecessor of the Chikugo Tramway.

After the Chikugo Horse-power Tramway Company was constructed by most capitalists in the towns of Yoshii and Tanushimaru, around the upper-middle region of the Chikugo river basin, the line started between Yoshii and Tanushimaru stations and was then extended to Kurume City in Fukuoka Prefecture. This extension of transport and the increased distance necessitated a change to the railway's power source because of the increase of transports by extending to Kurume.

The main reason that the Chikugo Tramway had to be abolished was that it ran parallel to the Kyudai line between Kurume and Oita, constructed by the Japan Government Railway. After this construction, the company resigned itself to shutting down its line operations. They considered this to be an atonement for shutting down operating lines, which gave them an advantage over the disposal of holdings.

Keywords: transport technique, tramway's network, Chikugo Tramway, Fukuoka Prefecture, Chikugo Plain

