

企業勃興期における産業鉄道の設立運動

——筑豊興業鉄道創立事情——

山 田 秀

1. はじめに

本稿の課題は、第1次企業勃興期においてその先駆的役割を果たした鉄道業の成立過程を明らかにすることにある。

国有化以前の私有鉄道については史料的制約もあって、その実態は必ずしも十分に解明されているとはいえない。とくに小規模地方鉄道においては、明治30（1897）代年以降幹線鉄道との合併が進行し、不分明な点が多い。このような鉄道史の現状からみても、まずはその実態を究明することが肝要であろう。

ここでとりあげる筑豊興業鉄道は、設立計画時点で資本金75万円、総延長距離26マイルという小規模な地方鉄道であり、明治30年には九州鉄道と合併し、計画から合併まで約10年、開業からは6年という短命な鉄道であったが、この鉄道は当時次々と設立された鉄道会社のなかで特異性を有していた。まず、日本鉄道を始め初期の私有鉄道（とくに幹線）は政府による保護の下で設立されたが⁽¹⁾、地方鉄道は建設・経営とも独力でなされねばならなかったことである。いまひとつは、筑豊興業鉄道は筑豊地方における石炭輸送を目的とした産業鉄道であったことである。鉱山鉄道は明治13（1880）年に完成した釜石鉱山鉄道、同20（1887）年に営業を始めた北

海道炭鉱鉄道があるが、釜石鉱山鉄道は政府の勸業政策の下で政府自らが建設したものであり、北海道炭鉱鉄道は官営の幌内鉄道を引き継いだものであった。民営鉄道としては筑豊興業鉄道が嚆矢であった。また、第1次鉄道ブームにおいて設立された、産業鉄道として語られる両毛鉄道は、建設を日本鉄道に委託しており、その収入は旅客収入が貨物収入を上回るといった状況であった⁽²⁾。

これまで、筑豊興業鉄道については、「ここには産業革命に要請されて現出した鉄道の古典的な姿の複製図がみられる」⁽³⁾といった指摘がなされてきたが、その設立に関しての具体的な姿は描かれていない。筆者もかつて同鉄道の経営についての素描をおこなったが⁽⁴⁾、設立の動向に関しては十分に検証することはできなかった。

本稿では、このような産業鉄道としての筑豊興業鉄道が、どのような地方的状況の中で設立されたのか、またどのような人々によって推進されたのか、とくに九州鉄道設立運動、筑豊石炭業の動向との係わりの中からみていくとともに、形成期産業鉄道の資本構成について窺ってみたい。

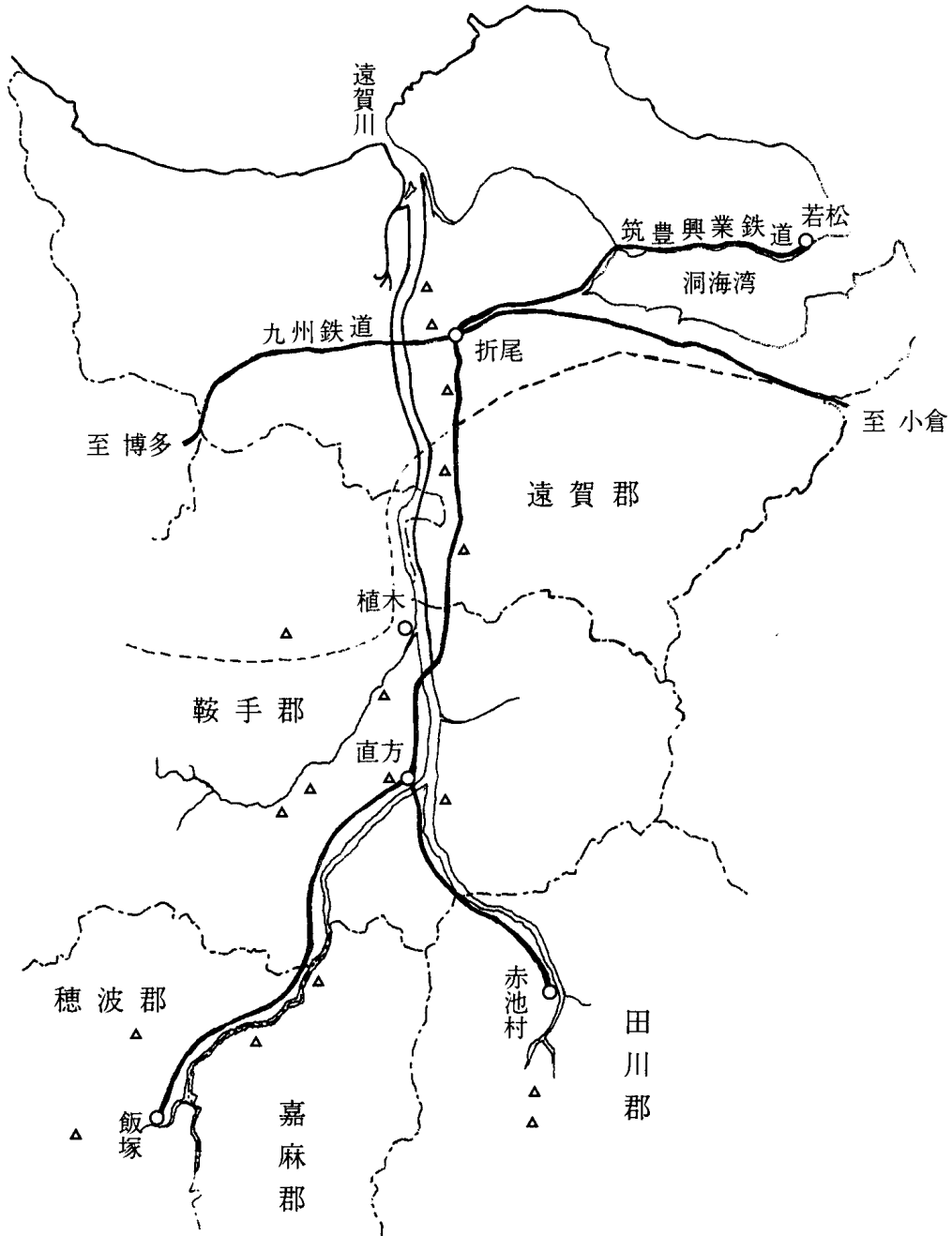
2. 石炭輸送鉄道の胎動

明治15（1882）年5月福岡県令渡邊國武は退任に際し、その「未済事務引渡演説書」の礦山の項で、筑豊炭田の開発に当たっては鉄道布設が必要であることを次のように述べている。

「鞍手郡上下新入村ノ炭ハ、品質最モ上等ニシテ、含量モ亦多カル可キノ報ヲ得タリ。(中略)而シテ之ヲ開鑿センニハ、先ヅ該村ヨリ豊前門司浦ニ達スル鉄道線ヲ設ケ、以テ運搬ノ便ヲ開カザルベカラズ。」⁽⁵⁾

これを受けてか、同年7月13日の県議会において、山門郡選出の岡田孤

図1 筑豊興業鉄道計画路線図



注)

1. 「公文類聚 第十二編 第四十四巻」(国立公文書館)より作成した。計画図のため実際の路線とはやや異なっている。
2. -----は九州鉄道の初期計画路線(「公文類聚 第十一編 第三十八巻」より挿入)。
3. △は明治21年中一千万斤以上出炭坑所在地(「日本鉱業会誌」49号よりあてはめた。)

鹿が鉄道布設のための調査費の予算要求の建議を行った。

「岡田孤鹿曰、本員ハ九州ニ鉄道布設ノヲヲ建議シタシ、依テ其实測目論見費ヲ陳セン、筑前国鞍手郡新入村ヨリ筑後三池郡肥後国界迄鉄道線路実測目論見費凡ノ積リハ五千八百三十弍円ナリ（後略）」⁽⁶⁾

筑後三池郡肥後国界とは、おそらく三池鉱山をさしており、岡田が提議した鉄道は、新入からの石炭を三池港へ輸送することを企図していたものと思われる。しかしながら、翌14日の継続審議で、この建議は「豊前国門司に発し、筑前筑後の両国を經肥後国熊本迄」の路線調査としてかろうじて成立した。当時既に福岡・熊本間鉄道布設計画は、明治13（1880）年筑前共愛会の臨時会においても決議されており、また14年設立の日本鉄道会社においても豊前大里（門司）・小倉・長崎間及びその途中より肥後に至る路線が将来敷設予定線として上がっている⁽⁷⁾。岡田の建議は九州鉄道の設立調査予算へと替えられたといえよう。ただ、この岡田の新入・三池間がすり替えられたのではなく、九州鉄道敷設計画へ包含されたのであった⁽⁸⁾。九州鉄道の路線は20年2月に政府へ提出された上申書添付図においても、新入村の近傍植木が停車場位置とされており（図1）、新入・三池間はその時点まで生きていたのであった⁽⁹⁾。

ところで、福岡県では明治11（1878）年三池鉱山お雇外国人技師ポッターに筑豊の炭層調査を依頼し、その結果鞍手郡新入村に有力炭層のあることが報告され、翌12年ボーリングを行ってそのことを確認した。その結果が渡邊國武の演説となったのであり、渡邊は県営での新入炭坑の開坑・経営に意欲を持っていたといわれ⁽¹⁰⁾、その一貫として鉄道敷設が必要であったのである。それを受けての岡田の計画であったが、県営炭坑が実現しない以上当時の筑豊においては実現できる素地は未だ熟成していなかった。

当時の筑豊炭坑の概況をみてみると⁽¹¹⁾、14年段階で、1借区平均面積

1,339坪余, 1坑当たり稼業日数年間約72日, 1日当たり稼働坑夫数8人と零細炭坑が圧倒的であり, 15年後半期では「小坑ノ如キハ本年後半期以降半休業ニ属スルモノ多シ」⁽¹¹⁾という様相であった。また, 一部大炭坑においては排水・捲揚のための蒸気機械の導入に苦心していた時期であり⁽¹³⁾, 建設に巨額の資金を要する石炭輸送鉄道敷設は炭坑主にとって, 現実的なものではなかったといえよう。

3. 筑豊興業鉄道の創設の背景

筑豊石炭輸送鉄道計画は, 九州鉄道設立計画のなかで埋没した観を呈するが, その姿が具体的な形をとって現れてくるのは, 明治20(1886)年に入ってからであった。そして, それを産みだした背景には九州鉄道の設立運動と筑豊における海軍予備炭田解放運動があった。

(1) 九州鉄道の設立運動

明治16(1883)年7月県令岸良俊介は, 県会の意向を受け政府に九州鉄道の将来の適否をはかるため実地調査依頼を請願した。しかしながら政府は, この鉄道は幹線鉄道であり, 幹線鉄道は政府自らがその建設・管理運営に当たるとし, 当分建設の目処はたたないと通達した。九州鉄道の設立運動は, この政府の通達により, 一旦は頓座したかに見えたが, 19年2月安場保和の県令就任により新たな展開をみせる。14年日本鉄道の設立に際し, 安場は発起者の一人として主導的役割を果たし, また同鉄道の設立計画には門司・博多・長崎間, 途中分離して熊本へという路線が含まれており, 安場にとって福岡県令着任は九州鉄道設立の好機であったろう。就任直後の6月17日安場は政府へ民設許可の上申を提出した。これに対し同月22日総理大臣伊藤博文は, この上申書に「九州鉄道会社ヲ創立シ鉄道民設

表1 九州鉄道創立委員

氏名	郡	政治党派	明治20.1 再選	明治20.2 発起株数	明治22.1 株式数	備考
福江角太郎	企救郡	旧改進黨	○	50	10	県会議員
松田和七郎	同		○	210	80	第87国立銀行頭取
三谷有信	御井郡		○	70	0	前県会議員
永江純一	三池郡	旧改進黨	×	50	0	県会議員
立花親信	山門郡	旧改進黨	×	50	0	県会議員
岡田孤鹿	同	旧改進黨	○	50	0	県会議員
石松三次郎	宗像郡		○	50	50	県会議員
中村耕助	早良郡	旧改進黨	×	50	0	県会議員
征矢野半弥	築城郡	旧改進黨	○	50	0	県会議員
林田守隆	竹野郡		○	130	30	大地主
林芳太郎	田川郡	旧改進黨	×	70	0	県会議員
小河久四郎	福岡区	筑陽社員	○	1000	600	前県会議員
藤金作	粕屋郡	旧改進黨	○	60	60	県会議員
山崎藤四郎	福岡区		○	50	50	福岡商法会議所副会頭
津田守彦	怡土郡	筑陽社員	○	50	100	県会議員

(備考) 中村尚史「第一次企業勃興期における幹線鉄道会社の設立と地方官」第4表より作成。

ノ件ハ許可ニ可及ト存候」⁽¹⁴⁾との意見書を添付し、鉄道局長官へ意見具申するよう諮問した。これにより、九州鉄道の設立運動は本格的に展開することになるが、福岡県では推進者内部の抗争が起こる。

当時の県会は九州改進黨を中心とした民権派勢力⁽¹⁵⁾が多数を占めており、常置委員会もつねに民権派が占めていた。安場以前の県令は議会との折り合いをつけながら行政を行ってきたが、安場は福岡県着任に際し、「九州改進黨征伐の使命を帯びて、福岡へ行く」⁽¹⁶⁾と述べたといわれるように、県会と真っ向から対峙していく。そのような中でにわかに現実味を帯びた九州鉄道の設立の主導権を巡って対立が深化する。

19年12月、福岡・熊本・佐賀の3県による九州鉄道の創立会議が博多万

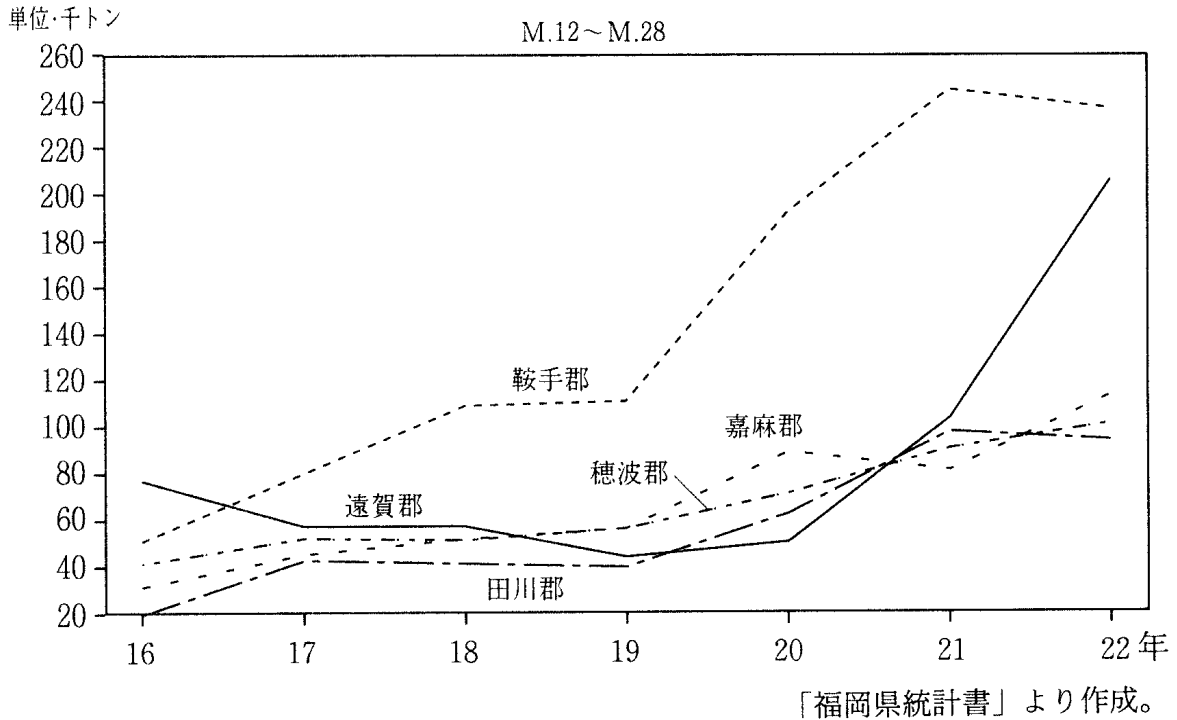
行寺で開催されたが、福岡県委員と熊本・佐賀両県委員の路線延長問題での対立により会議は成立せず、安場は郡区長に創立委員の改選を図る⁽¹⁷⁾。その結果、20年1月9日に委員改選が行われ、前年9月の第1回創立集会で選ばれた創立委員の民権派の8名のうち4名が改選された。(表1)九州鉄道設立運動は以後、安場の主導の下で推進されて行くことになる⁽¹⁸⁾。岡田弧鹿は1月14日の佐賀の協和館での3県合同会議の席上、巻き返しが不可能となるや「民業ノ発達ヲ期スル卓見家ハ今日ニ於テ各自受込ミタル株券ヲ放棄シ、時機を待チテ更ニ健全ナル一鉄道ヲ約シタリ」⁽¹⁹⁾とその演説で述べ、九州鉄道創設運動から離脱していった。21年1月の「九州鉄道会社株主人名簿」からは、藤金作、福江角太郎を除いて、民権派創立委員の名前を見出すことが出来ない。筑豊興業鉄道の設立計画者となった林芳太郎もその一人であった。

(2) 筑豊石炭業の動向

明治10年代後半に筑豊では蒸気機関による機械の導入が徐々に進展をみせてきた。それにとともない、1坑あたりの借区規模も拡大し、産額も上昇しつつあった。このような状況の中で明治17(1885)年11月に筑豊坑業組合が結成され、また18年1月には筑豊5郡川舩同業組合が設立され、坑業組合との間で運賃協定が行われて、ネックであった輸送面の問題を消極的ながら克服しようとしていた。徐々にではあったが、規模拡大が図られつつあった炭坑業の一層の規模拡大を一挙に進めるため、福岡県は炭層の状況に則した鉱区を選定し、一括して借区させる方針にでた。

明治20(1887)年8月福岡県は農商務省に坑区を選定を稟申し、これに対し翌21年1月農商務省は21の坑区を選定した。その後22年末まで都合34坑区が次々と選定された。1坑区の規模は最小で19万坪、最大240万坪に及

図2 筑豊5郡出炭高(噸)



んだ。従来の最大規模の2~40倍であった。このため、これら借区の獲得競争が中央資本を巻き込んで起こった。

一方、海軍省は唐津における予備炭田を解放する代わりに、筑豊に海軍用炭を求め、21年1月農商務省は粕屋、鞍手、嘉麻、田川の4郡38カ村を指定区域とし、その地域の借区出願の差し止め福岡県へ通達した。これは、その解放を求める運動へと展開していくこととなり、選定坑区の獲得運動と相まって坑業会社が次々と設立されていった。

同年4月には粕屋郡藤金作、葦津磯夫らの手によって、資本金20万円で採礦会社が設立され、5月には博多商人中尾卯兵衛、下澤善四郎らによって同じく20万円で筑前坑業会社が設立された。さらに6月20日には、田川、嘉麻、穂波、宗像、鞍手、遠賀、粕屋7郡の手によって、筑豊礦業会社の設立集会が開かれた。その出席者は、郡長はじめ、各郡選出の県会議員、戸長等地方名望家層がその主要メンバーであった。そして、筑豊5郡の出

表2 筑豊興業鉄道発起人

株数	氏名	住所	職業	株数	氏名	住所	職業
150	○高瀬九三治	田川郡		200	○久野 寂也	穂波郡	嘉麻・穂波・郡長
200	林 芳太郎	同	県会議員	100	吉川 正每	鞍手郡	県会議員
100	加藤 玄秀	同		150	○加藤 周介	同	県会議員
150	○崎山 克治	同	後県会議員	200	○舌間喜七郎	同	後福地村長
100	和田 武夫	同		100	○占部 三折	同	県会議員
150	○長谷川鏡二	同	後上野村長	200	○青柳 俊作	同	県会議員
50	日高藤三郎	同		200	青柳吉三郎	同	
100	中村元次郎	同		150	香月新三郎	同	頓野村長
100	田中完七郎	同		100	行実 紋三	同	下塚村長
100	桑野重三郎	同		100	○松尾 利涉	同	木屋瀬村
100	戸渡 義一	同		100	栗田 安壮	同	県会議員
100	○紅田 市造	同	前県会議員	150	古野惣五郎	同	県会議員
100	○早川 龍蔵	同	前県会議員	100	小田 甚作	同	前県会議員
100	○安永 潤太	同	後上野村長	150	○上野弥太郎	同	鞍手郡町
200	○熊谷 直候	同	田川郡長	200	倉野 定吉	遠賀郡	
200	○麻生多次郎	嘉麻郡	県会議員	200	村田 吉景	同	県会議員
200	○篠原和惣治	穂波郡		200	佐藤 信隆	同	
200	清水 涼平	同		備考)「公文類聚第十二編 明治二十一年 第四十四巻」			

注) ○印は筑豊礦業会社設立集会出席者。

席者35名のうち16名が筑豊興業鉄道の発起人である⁽²¹⁾。(表2参照)筑豊興業鉄道の4郡有志者会は同年4月24日に開催され、5月21日には5郡集会が開かれている。まさに期を一にして筑豊5郡の共同事業が鉄道、石炭の両分野で発起されていることが分かる。また、10月には、田川郡の園田熊太郎、佐々木正懋、高瀬九三治、早川龍蔵らが資本金30万円で田川坑業会社の設立を出願した。高瀬、早川は筑豊興業鉄道の発起人であり、高瀬は筑豊礦業会社の設立集会出席者でもある。

一方、この選定坑区と海軍予備炭田解放運動は中央資本の筑豊進出を促

した。同年5月7日渋澤栄一と益田孝は共同して田川郡に約300万坪の借区を申請し、11月29日には岩崎弥之助、福島良助が粕屋・鞍手・嘉麻・田川4郡の海軍予備炭田の借区を申請した。このような中央資本の進出の動きは地元資本に刺激を与えた。

筑豊礦業会社の設立集会で主唱者は、「京地その他の紳士豪商の進出に対し土人で対抗する」⁽²²⁾と演説し、また岩崎らの出願が受理される模様だとの報に接して新聞は、「現在の坑主及び坑業会社を組織中の諸氏ハ勿論県下の利害を憂ふる所の人々ハ決して軽々に看過すへきにあらず」⁽¹³⁾と論じた。中央資本の進出を案じたのは、地元資本だけではなかった。書記官として福岡県へ赴任していた廣橋賢光もまたそうであった。彼は外務次官青木周蔵に次のような書簡を送っている⁽²³⁾。

「今朝黒田大臣方へ行向□面会ヲ得忝ニ付、彼■海軍予備炭田ヲ数个之人ニ採掘委托相成忝時ハ第一政府之一大失体、第二地方興業者之不幸ヲ来シ不可謂紛擾ヲ生スルモ難計旨縷述忝処、ドウヤラ少シハ分リ忝様子ニ御座忝、右予備炭田採掘之事ハ海軍省限りニテ処分可相成モ難計ニ付海軍大臣若クハ次官ニ所見申述へ置へシトノ同大臣之注告ニ付、今夕より明朝ニ懸ケ奔走可致ト存忝、右御参考マテ申上置忝間、国家之為此未充分間接之御尽力岐望仕忝、早々頓首

(21年) 十二月十四日

」

この廣橋の奔走が効を奏したかどうかは分からないが、岩崎の申請は却下されている。

このような中央の動きに対し、地元では先記の筑前礦業会社、筑豊礦業会社、田川坑業会社が、22年1月に合併し、対抗した。

21年3月井上馨農商務大臣は、この中央と地方との競願にたいし、それぞれの関係者を招き、「合併合資し一大会社を設立し該会社にて採掘するの

経済上に取り利益なることを懇々諭示」⁽²⁴⁾した。その結果、それぞれ合意し、5月に田川採炭会社の設立発起集会が東京で開かれた。8月には総会が博多で行われ、社長福島良助、委員兼支配人金子辰三郎、相談役渋澤栄一、種田誠一、委員兼会計検査中尾卯兵衛、委員兼相談役下澤善四郎、委員園田熊太郎の各役員が推薦された⁽²⁵⁾。

4. 筑豊興業鉄道設立運動

初期鉄道会社の設立の動向については、史料的制約によってその実態は甚だ不分明である。さいわい筑豊興業鉄道では、創立者である田川郡選出の県会議員、林芳太郎の略日誌⁽²⁶⁾が遺されている。やや、冗長になるが、それを手がかりに設立運動の実態に迫ってみよう。但し、この日誌は大正4年に彼の日誌を要約したものであり、また、彼の筑豊興業鉄道における事績のみを書き上げたもので、それも彼がいかに筑豊興業鉄道に貢献したかを知らしめるための目的で纏められものであるので、その点考慮しておかねばならない。

さて、「日誌」によると、林は「石炭輸送ノ最大急務ナルヲ感ジ明治貳拾年四月中親友ナル征矢野半弥氏ト田川郡河原町刻屋旅館ニ於テ鉄道布設ノ事ヲ謀リタルニ同氏モ大ニ此挙ニ賛同セラレタルヲ以テ林芳太郎モ亦大ニ決スル処アリ」とある。征矢野⁽²⁷⁾は豊前築城郡選出の県会議員で、彼も九州鉄道創立委員であり、87年1月の改選の際も創立委員に選ばれるが、九州鉄道設立運動から離脱したひとりであった。林と征矢野の相談が4月であり、岡田の演説に呼応した形となっている。

続いて、「九月拾日 始メテ此鉄道布設ノ事ニ着手シ、石炭組合幹事桑野里七へ各坑出炭額及運賃等ノ取調べノ事ヲ為シタリ」とあり、この時点か

ら筑豊興業鉄道の本格的創設運動が展開していく事になる。28日には郡内の富豪日高武八郎、桑野重三郎に事業への参加を要請している。この二人は、田川郡における九州鉄道創立発起人であった。

10月15日には、「抑モ此事業ハ最モ技術者ノ賛成同意ヲ得ルニ非ラザレバ成功為シ難キヲ信ジ、予テ知ル山田技師ト協議セント欲シ」、同年3月に設立された日本土木会社の技術部長であった山田寅吉へ相談、賛同をえている。山田は豊前小倉の出身で幕末に藩の給費生としてフランスへ留学し、当地で鉄道建設にあたっている⁽²⁸⁾。周知のように日本土木会社は鉄道建設請負工事を主要業務とし、彼はその技術をかわれたのであろう。

また、同日に県書記官広橋賢光、農商務課長堤猷久宅へ出向き、将来の保護尽力を依頼し承諾をえている。堤は豊前行事出身で、23年第一回衆議院選挙において吏党より出馬、当选している。廣橋は以後筑豊興業鉄道にとって重要な人物となる。廣橋について少し触れておく必要がある。

彼は安政2（1854）年公卿日野家の庶流である廣橋家に生まれ、明治8（1875）年雇として内務省出仕後、主として内務官僚の道を歩み、同15年の伊藤博文の欧州派遣に際しては随行を命じられている。そして、福岡県には安場の知事就任に遅れる事2カ月、19年4月に大書記官として就任した。21年10月には内務書記官として転出している。在福期間は僅か2年半であった。しかし、この期間は先述したように九州鉄道の創設運動、選定鉦区制の実施の時期であり、廣橋は第1部長として勸業政策を担当し、関係方面の調整にあたっていた。知事と県議会の対立状態にあって、「時の大書記官伯爵廣橋賢光氏は中にたつて板挟みになり、苦心慘憺善処した」⁽²⁹⁾といわれている。しかし、彼は単なる調整役としてではなく、「牧民官」としての地方官の側面を持っていたといえる⁽³⁰⁾。「地方興業者の不幸」に対して中央での奔走をおこなうなど、地元の信頼を得ていたと思われる。廣橋

はこの後、社長の選任、華族資本の糾合、大量の株式引き受け、さらに、23年恐慌以降の資金途絶に際し、東京での相談役としての役割を担った。

さて、11月4日に林は田川郡市津村長谷川鉄二（後県会議員）に協力依頼する。その後長谷川は林の全面的な協力者となる。同月20日に小倉銀行頭取斎藤美知彦に賛成を取り付けている。斎藤は21年3月の九鉄創立願提出時の発起株主として、2,180株という大倉喜八郎(6,000株)、磯林治三郎(2,300株)に次ぐ第3位の株主であり、林としては資金面の援助を期待したのであろう。11日には筑豊礦業組合の田川郡の幹事である桑野里七が鉄道布設に志があるのを聞き、協議するが、桑野は金辺峠開通論者で折り合わず、協議は物別れとなっている。林の構想はこの時点で遠賀川沿いの路線計画であった事がわかる。遠賀川はその大部分が筑前部を流れるが、田川郡域では近世以来年貢米をはじめとした諸物資の輸送に利用していたためでもあったろう。また、石炭組合幹事との意見が折り合わないまま推進されるということは、この鉄道建設計画が坑業者の意向とは関係無く起こった事を示している。

11月16日から5郡の精密絵図作成に取り掛かる。この間熊谷直候田川郡長に賛成同意・保護尽力方依頼し承諾を得る。翌22年1月に山田寅吉と打ち合せをし、共に飯塚、直方、遠賀、田川の実地巡覧を行い、地形・炭坑等を調査する。

一方、この時期廣橋、堤、熊谷、斎藤等と県庁で打ち合わせを行い、また、添田村の金融会社長高瀬九三治の賛成同意を得ている。高瀬はこの後筑豊興業鉄道の重役となり、明治24年に初期地元重役陣が更迭された後も重役として留まる。

このように、当初の設立運動は田川郡と豊前地域を中核に始められた。その意味は林という同郡出身者が発起したというはさりながら、むしろ、

筑豊石炭業の阻害要因の主要な側面のひとつであった輸送問題の克服において最も遠隔地である田川郡の立地条件によっていたといえよう。「田川郡誌」⁽³¹⁾は、田川の地勢について次のように述べている。

「郡内の諸川概ね赤池に会し、筑前遠賀川に合し、下流葦屋港に注て此の間僅ニ舟楫を通す、又曾て旧藩の太夫島村氏（中略）今川の上流石阪を開鑿し、舟楫を通せしも、後破壊して用をなさす故に、旧藩時代米穀の運送は油須原、赤池、採銅所等に倉庫を置き各村の貢米を収納し、赤池、油須原は水運により、採銅所は味見嶺を馬背越て行事に運び水便に托す如斯ク地勢にして頗る運搬不便なるを以て維新以向道路の高低を均し、幅員を拡張し、阪路を開鑿し、墜道を穿ち、頻りに交通の便を謀りし」

田川郡の諸物資輸送は、城下町小倉へ運ぶ場合、遠賀川の舟運で芦屋・若松を經由し、または行事（行橋）まで陸運で輸送され、さらにそこから船運に頼らねばならず、交通手段の改良が望まれていた。藩制時代の主要物資である米穀は季節的輸送で済んだが、炭坑の大規模化によって通年採炭が行われるようになると一層の要求が高まっていったであろう。そのような立地条件からか、九州鉄道創設運動の過程において「九州鉄道敷設要旨概略」というパンフレットが、明治19（1886）年10月に田川郡発起者総代14人の連名で出されている⁽³²⁾。発起者は林芳太郎、高瀬九三治、日高藤三郎、園田熊太郎ら田川郡各村の名望家たちであった。このパンフレット作成の経緯や目的は分からないが、田川郡においては鉄道敷設に関しての要求が高かったと言えるし、筑豊興業鉄道設立計画段階において鉄道に対する意識の形成はなされていたと言えよう。

(2) 計画の変更

さらに、この計画は嘉麻郡麻生多次郎、鞍手郡古野惣五郎へ協力依頼さ

れた。彼らはともに県会議員であり、鉱区所有者で炭坑経営者でもあった。どちらも旧藩時代の庄屋の出自であり、村救いとしての石炭採掘に関係していた。のちに兩人とも石炭業からは撤退している。彼らの存在意義は炭坑経営者としてというより、炭坑業に関わりを持つ名望家としてであった。

2月14、21日、田川郡有志者で集会が持たれる。3月30日に略設計が作成され、4月にはいり林は仮定款草案を作成する。17日に香春町公会堂で郡内同志者総会を開く。来会者は加藤玄秀、長谷川鉄二、林芳太郎、戸渡義一、高瀬九三治、日高藤三郎、和田武生、崎山克治等である。いずれも戸長・地主等名望家層である。ただ、和田のみが炭坑経営者である。24日田川、鞍手、嘉麻、穂波の4郡有志者会が田川郡金田でひらかれる。4郡共同事業として進められることになる。29日より5月1日に懸けて県庁へ各郡長共々請願を行う。この段階に於て遠賀郡長岩佐専太郎よりクレームがつき、遠賀郡を加えての共同発起となった。その結果、5月12日に直方町で5郡集会が開かれ、5郡共同事業とし、翌13日より直方町に創立事務所を設け、各郡より1名ずつ委員を選出、その中より常務委員を1名を置くことに決した。委員は田川郡林芳太郎、嘉麻郡麻生多次郎、穂波郡清水涼平、鞍手郡古野惣五郎、遠賀郡村田吉景がそれぞれ選出された。何れも県会議員である。そして、常務委員として林芳太郎が選ばれた。

この頃より、新聞に筑豊興業鉄道の記事が散見するようになる。

「軽便鉄道布設の計画

豊前田川郡にては同郡赤池村より遠賀郡若松港まで軽便鉄道を布設せんと計画する人ある由ハ嘗テ仄ニ聞き及ひし所なるか客月二十四日嘉麻・穂波・鞍手・田川四郡の有志者中重なる人々が赤池村に集会し該件に付種々協議するところあり（後略）」⁽³³⁾

この記事にみられるように、この段階では軽便鉄道としての設立計画で

あった。作成時期が確定しないが⁽³⁴⁾、原初の「定款」及び「調書」は次のようになっている。

「筑豊興業鉄道会社仮定款（表紙）

筑豊鉄道会社仮定款

筑豊鉄道会社ヲ創立スルニ付発起人熟議ノ上決定スル仮定款左ノ如シ

第一章 総則

第一条 本会社ハ筑前豊前両国ノ石炭穀類及ヒ生蠟等特有物産ヲ運輸スル為メ、筑前国遠賀郡若松港ヨリ同国鞍手郡直方町ニ到リ、一ハ同国穂波郡飯塚村ニ達シ、一ハ直方町ヨリ豊前国赤池村ニ達シ、其他各所ヨリ分岐シテ石炭坑口迄軽便鉄道ヲ敷設シ運輸ノ業ヲ営ムモノトス（後略）」

「筑豊興業鉄道調書

一 鉄軌幅弐呎、路線長延拾三里十九丁五十五間、停車場七ヶ所、鑛山九ヶ所、一日採掘高九百八拾噸余 百六十四万三千八百三十五斤余外ニ荷物往復合テ百弍十噸余 弍十万弍千七百三十九斤余ト見積ル、鉄軌ハ鑛山採掘穴口迄布設シ、運送車ハ鑛山穴ノ中ニ於テ使用スルモノトス

（工費予算書略）

筑豊興業鉄道会社起業費収支予算

一金五拾万円 建築費総額

但、老哩ニ付老万三千七百円内別紙取調ノ通

一金拾老万零四百円 収入金高

此訳

石炭六億万斤

此運賃金九万円

是ハ各坑口ヨリ若松港迄壹万斤ニ付斤壹円五拾銭ツ、
米貳拾万石

此運賃金壹万貳千円

是ハ嘉麻穂波鞍手遠賀田川五郡ヨリノ産出米壹石ニ付金壹円五
拾銭ツ、

荷物千貳百万斤

此運賃金四千貳百円

是ハ生蠟燭実製紙鶏卵等百斤ニ付三銭五厘ツ、

荷物千貳百万斤

此運賃金四千貳百円

是ハ若松港ヨリ運輸雑品ニシテ百斤ニ付三銭五厘ツ、」⁽³⁵⁾

この「定款」及び「調書」によると、路線は遠賀郡若松港より鞍手郡直方まで、そこで分岐して一方は穂波郡飯塚まで、もう一方は田川郡赤池までとなっている。資本金は50万円である。そして、軌間は2フィートとなっている。本鉄道は3フィート6インチであり、釜石鉱山鉄道が2フィート9インチであった事を見てもこの計画がいかに小規模であったかがわかる。また、収支見積書をみると収入の項に旅客収入はなく、全くの貨物専用鉄道として計画されていたことがわかる。さらに、軌道は炭坑坑口まで引かれ、運炭車は坑内まで乗り入れるように計画されていたのである。しかも、その対象となった鉱山は9ヶ所に過ぎない。この9ヶ所の炭坑を特定することはできないが、1887年段階の主要な鉱山は、12ヶ所位⁽³⁶⁾に過ぎなかったものでこれでよかったのかも知れない。なお当時、炭坑から海岸、河川への軽便鉄道の敷設はいくつかの鉱山でおこなわれており⁽³⁷⁾、この段階の計画もその規模を広げたに過ぎなかったといえよう。

しかしながら、計画は本鉄道へと変更された。明治21年6月10日の福岡

日日新聞に、軽便鉄道は本鉄道として請願することになるという記事がみられ、また仮免状下付申請後の7月10日付には「元来は軽便鉄道の積りなりしも現今の採掘高にても本鉄道ならては兎ても引き足らざる」⁽³⁸⁾と述べている。政府へ上申の21年6月19日の仮免状下付願添付の定款では、路線区間はそのままであるが、資本金は75万円となっている。また、収支概算には旅客収入10,063円が追加されている⁽³⁹⁾。ただ、石炭収入は、輸送量で1億万斤、金額にして1万5千円減額して計上してある。本鉄道とする事により坑内までの乗り入れができなくなったことを考慮してのことであろうか。

仮に原初の定款作成を、日誌にみえるように21年4月とすると、この計画変更は6月の仮免状下付までの間であるので、4郡集会或いは5郡集会においてなされたのであろう。前述のように海軍予備炭田の解放をめぐっての動きが活発化している時期であり、その影響を受けてのことであつたらう。

5. 会社設立と株主構成

(1) 会社設立

仮免状下付の申請に対し、「他ノ普通乗客貨物ヲ運輸スルモノニ異ナリ、營業収入ン予算ノ如キモ甚シク其当ヲ失スルカ如キ事ハ有之間敷」⁽⁴⁰⁾との理由で僅か1カ月余り後の7月10日に仮免状が下付された。すでに政府部内において運炭鉄道敷設への了解が行われていたといえよう。

さて、仮免状下付後から第1回定式株主総会までの経緯を簡単にふれておこう。

明治21(1888)年9月21、22日の両日にわたって発起人総会が開かれ、

社長の選任が議題となり、廣橋、金子堅太郎に人選を委託することになった。金子堅太郎は元福岡藩士であり、枢密院顧問としてのちに憲法草案に参加した人物であった。何故彼がこのような任にあたったかは分からない。ただ、田川採炭会社の支配人に選ばれた金子辰三郎は堅太郎の実弟であり、同郷の政府高官ということもあって選任されたとも推測される。しかしながら、社長の選任はなかなか進展せず、様々な思惑を生んだ⁽⁴¹⁾。

結局、社長適任者が見いだせないまま、22年2月にいたり副社長として迎えた、東京深川区長であった堀田正養を社長に据えた。また、幹事として安達何四郎を堀田とともに迎えている。安達という人物についてはいまだ判明していない。

22年5月13日に本免状の下付申請が内閣宛に出され、7月12日に下付された。その間5月25日には東京出張所が設置されている。7月1日には田川郡神田村から添田に至る延長線の出願がなされ、8月17日にその仮免状が下付された。また、8月1日には伊田・呼野・小倉間の敷設の申請を行っている。もっともこれは、同様の路線を同年に設立された豊州鉄道と九州鉄道が前後して出願しており、却下された。田川郡の予備炭田解放が鉄道建設ブームを引き起こしたといえよう。8月20日に発起株主総会が開かれ、社長、幹事が正式に選ばれ、常議員、検査役も同時に選挙された。常議員村田吉景（遠賀郡）、崎山克治（田川郡）、古野惣五郎（鞍手郡）、栗田安荘（同）、篠原和惣次（穂波郡）、下澤善四郎（福岡市）、岩佐専太郎（遠賀郡）、検査役清水涼平（穂波郡）、高瀬九三治（田川郡）である。下澤を除いて筑豊5郡代表である。下澤は既に述べたように田川採炭会社の相談役兼委員に就任しており、また、彼の父善右衛門は筑紫銀行を経営していた。金融面での就任であったと思われる。事実、筑紫銀行は筑豊興業鉄道の機関銀行となった。なお、東京在住常議員を選出することに決していた

が、東京在住の発起人は廣橋と金子しかおらず、当分空席としている。ちなみに、23年2月に廣橋、堀田の選任により益田孝、浅野総一郎が就任している。

さて、資本金は仮免状申請段階で75万円であったが、89年2月の発起総会で80万円に、さらに4月に100万円と改められた。これは、路線延長による工費見積の増加によるものであろうが、それを可能にしたのは「賛成株加入希望者非常ニ多ク（中略）是即チ本社事業ノ前途大ニ見込アル謂以ナリト雖モ、抑又時勢機会ノ到来ト謂ツヘシ」⁽⁴²⁾という、企業熱を背景にしていた。

株式募集方法について述べておくと⁽⁴³⁾、発起株5,000株は5郡で割当て募集をおこなっている。株主名簿には「共有管理人」、「惣代」という肩書きがみられ、郡単位或いは村単位での共同購入が行われていたと思われる。なお、この発起株に対し筑豊石炭坑業組合は3,000株の割当てを要求したが、各郡発起株より50株ずつ計250株の割当てをしたに過ぎなかった。そして残りの株式を賛成株とし、とりあえず5,000株募集することにし、4,000株を東京で、そのうちの3,000株を華族に、1,000株を京阪各所に、残り1,000株を地方で募集している。その後、残りの5,000株（増資後6,000株）は賛成株の希望者が多数に昇ったせいもあってか、発起株・賛成株の株主に持ち株に応じて割賦している。このような募集方法が、次項で述べる株主構成に反映した。

(2) 株主構成

筑豊興業鉄道の株主については、すでに東條正氏によって詳細な分析がなされている⁽⁴⁴⁾。しかし、それは第3回営業報告（明治23年9月現在）以降のもので、それ以前についてはなされていない。株主名簿として最初の

ものと思われる第2回報告(明治23年3月)添付の株主名簿から創立時(89年9月)の株主像に迫ってみたい。この第2回報告の分には株式移動表および「株式地方所在調」の明治22(1889)年9月時点の分が掲載されているので、最も早い時点の株主像を窺う事ができる。ただし、移動表の譲渡人の項には住所が記載されていないので不完全なものにしかならない。

まず、地域別分布からみていこう。(表3)総株数20,000株のうち、福岡県が13,797株と圧倒的であることはいうまでもない。発起5郡が9,542株と総株数の約半数を占めている。5郡のうち田川郡が3,518株と約37%となっている。発起5郡を除いては大都市福岡が最も多い。筑前部においては、

表3 株式地方所在調

県郡名	明22. 9	明22. 12	県郡名	明22. 9	明22. 12
東京都	4825	4362	宗像郡	82	0
京都府	218	200	夜須郡	30	30
大阪府	600	600	上座郡	80	0
兵庫県	330	330	久留米市	20	0
愛知県	214	214	三池郡	18	0
長野県	20	0	上妻郡	3	0
熊本県	0	22	山本郡	74	0
福岡市	1484	1411	山門郡	172	256
遠賀郡	2160	1453	上毛郡	186	35
鞍手郡	1970	1733	田川郡	3518	3033
嘉麻郡	911	986	企救郡	840	840
穂波郡	983	772	築城郡	130	172
粕屋郡	307	307	仲津郡	236	342
那珂郡	296	258	京都郡	281	307
早良郡	84	8	不明		2732
志摩郡	0	3	計	20000	20000

注) 左欄は第2回報告に添付のもの。明22. 12は「移動表」より作成したもの。数字が一致しないが、9月より12月まで移動があった可能性がある。

福岡周辺の粕屋・那珂を除いて、非常に少ない。筑後部は1市4郡、287株にすぎない。それに比して豊前部は田川郡を除いて1,673株と発起郡・福岡についで多い。田川を中心に豊前側の期待が高かった事を示していたといえよう。いうまでもなく、福岡県郡部における株式分布状況が資本蓄積度を表しているものではない。路線の位置、推進者の影響力によるものである。

福岡以外の府県は東京・愛知・京都・大坂・兵庫の大都市のみである。そのうち、東京以外の府県の株主数はそれぞれ2、3名に過ぎない。これは専ら前述した募集方法によったものであるし、また、当時の証券市場の未発達によったものである。

次に株主一人あたりの持株数をみてみると、株主数340名で平均59株である。60株以上の株主は138名であり、翌期（23年3月）の株主数は309人、平均65株で、平均以上は102名となっており、株式の集中化が幾分進んでいる事がわかる。

平均以上の株主中東京24名、大坂3名、兵庫2名、京都1名、株数はそれぞれ東京3,483株、600株、240、100株である。東京を中心とした中央資本が大株主をしめ、地方において中小株主という構造がみられる。100株以上の株主（表4）をみても中央資本の多くを占めている。

さて、筑豊興業鉄道において特筆すべき資本系統別の分類をおこない、その特徴をみってみる。

まず、華族資本を抽出すると表5の通りである。わが国の鉄道建設において華族資本が重要な役割を果たしたことは周知のとおりであるが、筑豊興業鉄道においても2,948株と15%近くを占める。東京での株数に対しては85%にのぼる。しかしながら、日本鉄道の建設等に見る旧藩主層を中心とした華族資本とはやや趣を異にする。それは、旧公家層が多いことである。しかも廣橋の関係者が多いのである。藤波は廣橋の実兄であり、南は実弟

表4 筑豊興業鉄道会社の大株主

(明治22年12月現在)

株主名	住 所	職業・肩書	株数
堀田正養	東京府	華族 (社長)	460
金子堅太郎	東京	華族 旧福岡藩士	450
下沢善右衛門	福岡市中間町	筑紫銀行社長	261
藤波言忠	東京	華族	250
安達玉吉			225
青柳俊作	鞍手郡	新入村長	215
下沢善四郎	福岡市中間町	市議会議員 田川採炭取締役	210
林芳太郎	田川郡勾金村	県議会議員	210
吉木与四郎	那珂郡住吉村		202
西川宇吉郎	愛知県名古屋市島田町		200
左納岩吉	東京		200
姉小路公義	東京	華族	200
千家尊福	東京	華族 元老院議官	200
青木周蔵	東京	華族 枢密院顧問官	200
萩原吉兵衛	大阪	商人	200
安田善三郎	京都		200
吉田定七	大阪東区淡路町	商人	200
小笠原忠忱	東京	華族 旧小倉藩主	200
小野正次	兵庫県兵庫市坂本町		200
徳田佐兵衛	大阪市東区北久宝寺町		200
永井藤太郎	田川郡川崎村	惣代	190
長谷川鉄二	田川郡上野村	惣代	190
安永潤太	田川郡上野村	後赤池村長	157
伊東六右衛門		筑紫銀行支配人	156
藤金作	粕屋郡篠栗町	県議会議員	152
舌間喜七郎	鞍手郡下境町	福地村長	152
堀田正倫	東京	華族	150
栗野慎一郎	東京	官僚	150
清水可正	中津郡豊津町	郡長	144
加治弥八郎	田川郡弓削田村		140
麻生多次郎	嘉麻郡笠松村	県議会議員	133
麻生太吉	嘉麻郡笠松村	鯨田炭坑経営	129
森滋	遠賀郡笠松村		129
長谷川鉄二	田川郡上野村	郡書記 後赤池村長	128
清水涼平	穂波郡大谷村	県議会議員	126
山崎迂太郎	遠賀郡江川村	江川村長35-41, 島郷村長41-4	126
小林作五郎	粕屋郡宇美村	地主 醸造業	125
林吉六	田川郡柿下村	地主	125
貝島太助	鞍手郡上大隈村	大ノ浦炭坑経営	120
木下岐三吉	山門郡柳川		119

株主名	住 所	職業・肩書	株数
金光豊吉	嘉麻郡大隈村	地主	114
矢野喜平次	嘉麻郡大隈村	地主 醸造業	114
瓜生徳平			111
栗本又造	遠賀郡若松村		111
崎山克治	田川郡大任村	県会議員	110
和田喜三郎	遠賀郡若松	商人	110
篠原和惣治	穂波郡大谷村	県会議員	110
高瀬九三治	田川郡添田村	金融業	109
加藤玄秀	田川郡勾金村		106
堤猷久	京都郡行橋町	衆議院議員	106
上野弥太郎	鞍手郡直方町	鞍手部長	105
安川敬一郎	遠賀郡若松	大城炭坑経営	104
金子辰三郎	東京	田川採炭会社支配人	100
高崎源六郎	遠賀郡小石村		100
桑野重三郎	田川郡方城村	発起人	100
加納久宜	東京	華族	100
安達何四郎	東京	(幹事)	100
福島良助	兵庫県	田川採炭社長	100
牛場卓造	東京	山陽鉄道社員	100
中村道太	東京		100
和田源吉			100
目賀田種太郎	東京	華族	100
山本善七郎	遠賀郡若松村	宮尾炭坑主	100
玉井治賢	東京		100
有村磯五郎			100
山本周太郎			100
吉田誠之輔	東京		100
柳原前光	東京	華族	100
万里小路通房	東京	華族	100
田中完七郎	田川郡方城村	発起人	100
川村純義	東京	海軍郷	100
渋沢栄一	東京	会社役員	100
杉五一	東京	華族	100
計			10934

備考)「明治23年3月31日現在」より作成。

備考欄は東條論文，各市町村史誌，人名辞典等参照。

表 5 華族資本

株主名	関 係	株数
堀田正養	旧宮川藩主	460
金子堅太郎	旧福岡藩主	450
藤波言忠	広橋賢光兄	250
姉小路公義		200
青木周蔵	旧山口藩主	200
千家尊福	妹，藤波言忠婦人	200
小笠原忠忱	旧小笠原藩主	200
堀田正倫	旧佐倉藩主 夫人，万里 小路通房長女	150
加納久宜		100
杉五一	旧山口藩士 弟，青木周 蔵嗣	100
万里小路通房		100
柳原前光		100
広橋賢光	日野家支流	78
田沼望		60
岩城隆治	堀田正養，正倫姻戚	50
大河内正質		50
竹屋光昭	広橋庶流 次男南光利	50
日野西光善	広橋支流	50
富小路敬直	妹，竹屋光昭夫人	50
南光利	広橋賢光弟	30
五条為栄		20
計		2948

注) 関係については『華族家系大系』参照。

である。千家は妹が藤波夫人である。日野西，竹屋は廣橋の傍系であり，富小路の夫人は竹屋の妹である。また，青木は廣橋との縁姻戚関係は認められないものの，さきに紹介した書簡に窺われるように親密であったと推測され，その嗣子の父である杉もまた株主となっているのである。その他の華族についても社長堀田正養，と同祖の堀田正倫，正倫夫人の実父である万里小路と，縁姻戚関係がいる。このように，華族資本は，親戚・友人等の個人的関係のもとで糾合された。そして，筑豊興業鉄道においては，廣橋の力が大きく寄与していた。すでに指摘したように「牧民官」としての地方行政への責任感がなせたといえようか。

次に，直接経営者だけでなく，借区名義人等を含めて石炭業の関係者を

表 6

株主名	住所	職業・肩書	株数
下沢善四郎	福岡市	市議会議員 田川採炭取締役	210
麻生多次郎	嘉麻郡	県会議員	133
麻生太吉	嘉麻郡	鯉田炭坑	129
貝島太助	鞍手郡	大ノ浦炭坑	120
和田喜三郎	遠賀郡	石炭商	110
安川敬一郎	遠賀郡	大城炭坑	104
金子辰三郎	東京	田川採炭会社社長	100
山本喜七郎	遠賀郡	石炭商	100
石野寛平	遠賀郡	筑豊坑業組合初代総長	92
許斐鷹助	鞍手郡	新手本洞炭坑	86
古野惣五郎	鞍手郡	県会議員	80
野依範治	築上郡	石炭業〔朝吹英二弟〕	77
和田武生	田川郡	田川石炭鉱業組合組長	76
桑野里七	田川郡	前田川石炭鉱業組合幹事	76
竜崎中和	穂波郡	筑豊坑業組合2代総長	76
松本潜	遠賀郡	相田炭坑	76
入江卯太郎	鞍手郡	白鶴炭坑	76
久良知重敏	築上郡	峰地炭坑	76
野見山又一郎	嘉麻郡		60
計			1781

拾ってみると、表6のとおりである。石炭業関係者は25人、700株に過ぎない。直接経営者と確定できるものは8人350株である。『日本鉱業会誌』は筑豊興業鉄道敷設に関して次のように述べている⁽⁴⁵⁾。

「(前略) 坑業の経済ハ単に鉄道敷設に存することを覚り、本組合二三の人相計りて大に此事を主張せり、当時世上又鉄道敷設計画の流行に際し、地方の有志者之が実行を企て終に出願の運となり、首唱に係るの拳なるを以て其出願の際も別用を帯て上京し請願委員等と計り奔走許可を得るの運となれり、此拳未だ坑業組合全般の賛成する処とならざるも、其利

表7 株主名簿にみえる県会議員

株主名	郡名	株数
○林芳太郎	田川郡	210
○藤金作	粕屋郡	152
○麻生多次郎	嘉麻郡	133
○崎山克治	田川郡	110
篠原和惣治	穂波郡	110
占部三折	鞍手郡	82
○古野惣五郎	鞍手郡	80
栗田安壮	鞍手郡	76
村田吉景	遠賀郡	76
吉川正每	鞍手郡	60
○原口大成	上毛郡	35
園田熊太郎	田川郡	35
升(柳)見茂平	京都郡	30
○岡部熊彦	夜須郡	30
○福江角太郎	企救郡	30
○青柳四郎	企救郡	30
国崎三平	粕屋郡	30
広瀬正種	京都郡	28
○征矢野半弥	築城郡	24
植村治三郎	企救郡	24
○吉田鞆二郎	福岡市	24
佐々木正懋	田川郡	18
○立花親信	山門郡	15
○森田正路	早良郡	12
○永江純一	三池郡	10
○岡田狐鹿	山門郡	10
○庄野金十郎	那珂郡	8
計		1482

○印民権派議員

害の関する処専ら坑業者にあるを以て同業者中挙て其発起人となり努力するに如かざるを慮り、之を組合に謀り三千の発起株を有せんことを協議し、之を該社に請求せしも発起株は五千に限るを以て此望を満足すること能はず、終に五百株を得て重立つ坑主に分配し、則ち発起者の資格を有する者十余人を出せり、此挙当時尚ほ未だ其必要を感じず異論なきにしもあらざりしに、今日に当りてハ一未だ一周年に至らざるも一稍々其必要を感じることとなり、先見の空しかざりしを喜ぶに至れり(後略)」

すなわち、「林芳太郎略日誌」でみたところ、坑業組合田川郡幹事であった桑野里七への林芳太郎の打診に際して桑野が反対したように、この計画は坑業者組合とは別の所で行われ、さらに組合間で異論があったことがわかる。また、乗り遅れたたがため、発起株式の引受けに大きな制限が課せられることになった。

今ひとつは、選定鉱区の問題である。当時の坑業者にとって選定鉱区の指定により、その獲得競争が激烈に行われていたため、實際上鉄道敷設まで手が及ばなかったのである。

最後に、県会議員をみておこう。株数としてはさほど大きなものではない。しかし、全議員81名のうち27名が株主となっている。鉄道敷設は一大事業であるので、素封家であったらう彼らが株主と結集しても不思議ではないが、その顔ぶれを見ると、筑豊五郡以外はすべて民権派議員である。九州鉄道敷設運動で敗退したもの達のよりどころであったらうか。

6. おわりに

以上述べてきたことを、最後に簡単に要約しておこう。

筑豊における鉄道による石炭輸送の計画は、早くも明治15（1882）年に起こったものの、いまだ実現できるだけの条件が筑豊石炭業にはなかった。実現をめざしての計画が具体化するには、2つの要因が必要であった。九州鉄道の設立運動と海軍予備炭田解放運動である。

九州鉄道設立運動における県知事と民権派県議との抗争は、そこからの離脱者を生じ、新たな鉄道建設構想の契機が生じた。九州鉄道初期創立委員で、明治21年1月に解任された田川郡選出の県会議員、林芳太郎による筑豊石炭輸送鉄道計画へと展開していった。

林の構想が具体化していく過程において、その設立運動は当時の筑豊石炭業の動向と密接に連動していった。とくに、田川郡における海軍予備炭田の解放問題は、大きな影響を与えた。解放を目指して設立された地元資本結集の坑業会社の発起人達が筑豊興業鉄道の発起人へとになっていったのであった。このような大坑区の出現を予測して、林の計画も軽便鉄道から本鉄道へと変更され、より多くの資本の結集が計られることとなった。発起者達の中に炭坑業者は殆ど見あたらず、炭坑業者の手によって設立されたといえるわけではないが、まさに当時の筑豊石炭業の動向と合致した形

で設立されていったといえよう。

このような本鉄道への計画変更は、中央資本への依存へとつながり、中央からの社長の招聘、華族資本の導入となった。そしてそれを支えたのは大書記官として福岡県へ赴任し、勸業行政に携わっていた地方官であった。社長の選任、華族資本の導入もこの地方官の個人的な力に大きく依存したのであった。その結果、筑豊5郡及び周辺の名望家層を中心とした中小資本、華族を中心とした中央大資本の資本構成が形成されたのだった。そして、このような資本構成が経営布陣に反映し、専門経営者の不在となり、23年恐慌時において行き詰まりを打開できなくなった大きな原因となった。⁽⁴⁶⁾

注

- (1) 明治23年までに設立された12の鉄道会社中、まったく政府の保護なしに建設・経営されたのは大阪鉄道、讃岐鉄道と筑豊興業鉄道である。
- (2) 両毛鉄道については、石井常雄氏の先駆的業績がある。「両毛鉄道会社における株主の系譜」『明治大学商学論叢』41巻9, 10号, 「両毛鉄道会社の経営史的研究」『明治大学商学研究年報』第4集)
- (3) 中西健一 『日本私有鉄道史研究 増補版』p. 35
- (4) 拙稿「明治中期、産業鉄道会社経営の一分析」(『福岡大学大学院論集』11巻1号)
- (5) 『福岡県史資料 第一輯』
- (6) 「福岡県議会議事録」第七五, 七六, 七七号 (福岡県議会図書館所蔵)
- (7) この時期の九州鉄道の創立運動については、秀村選三「明治一〇年代における九州鉄道の胎動」(『西南地域史研究』第1輯) を参照。
- (8) 岡田は15年1月に旧柳川藩主立花寛治宛に提出した建白書(伝習館文庫 1337)の中で、小倉、久留米、熊本間の鉄道建設の必要性をうたっており、調査費予算の変更は彼にとってはむしろ望ましかったといえよう。
- (9) 明治21年6月の筑豊興業鉄道の創立願に添付の路線図では、九州鉄道路線は植木から遠賀川へ変更になっている。
- (10) 「懐旧談」(『石炭時報』1巻6号)
- (11) 東定宣昌「筑豊石炭鉱業における近代化過程」(荻野喜弘編著『戦前期筑豊鉱業の経営と労働』P. 5)
- (12) 「福岡県勸業年報」第3回報告

- (13) 筑豊石炭業における機械導入過程については、東定前掲論文参照。
- (14) 国立公文書館所蔵「公文類聚」
- (15) 改進黨系団体は各地様々であり、民権派として一括することは問題があると思われるが、便宜的にこう読んでおく。
- (16) 『詳説福岡県議会史』P. 602
- (17) 「福岡日日新聞」19年12月24日
- (18) 九州鉄道設立運動については、中村尚史「第1次企業勃興期における幹線鉄道会社の設立と地方官—九州鉄会社設立運動の展開過程—」（『九州史学』103号）参照。
- (19) 秀村選三「九州鉄道会社の創業に関する一史料—渡邊村男「九州鉄道 創業経歴記」—（二）」（久留米大学『産業経済研究』P. 10）
- (20) 熊谷文書 2057
- (21) 「福岡日日新聞」21年6月24日
- (22) 同上
- (23) 「井上馨文書」（国会図書館憲政資料室所蔵）。なお、この書簡は、「至急密」と表記され井上に送られている。井上は農商務大臣として中央、地方の借区獲得競争に多大な関心を寄せていたと思われる。
- (24) 『渋沢栄一伝記資料集成』第15巻 P. 406
- (25) この項は、とくに注記していない限り、『田川市史』中巻、『筑豊石炭鉱業史年表』に依った。
- (26) 麻生文書 「亡林芳太郎君ニ関スル書類」。この項の引用史料中、特に注記していないものは同文書によった。
 なお、林芳太郎の経歴については、現在まで『香春町誌』の先賢烈伝で見られるものしかない。それによると、安政5年田川郡勾金村柿下に生まれ、豊津育徳校を経て福岡県立師範学校に入り、明治10年に卒業、その後嘉穂郡伊岐須学校、香春中学等を歴任、明治13年からは田川郡の学務委員、共有金委員等を務めている。18年2月から県会議員となり、5期当選している。父清三郎は安政年間格式大庄屋を勤めた後、明治5年から四日市本願寺の再建に奔走した人物である。
- (27) 征矢野半弥は安政4年生まれ、豊津育徳館で学び、明治18年2月に県会議員となっている。後に衆議院議員、福岡日日新聞社長。林とはほぼ同年であり、県会議員にも同期となっている。（山崎有心『豊前人物志』参照）
- (28) 山田寅吉『甜菜製糖新書』
- (29) 『詳説福岡県議会史』P. 603
- (30) 九州鉄道会社における地方官の果たした役割について、中村は前掲論文で詳細な検討を行っている。
- (31) 糸永茂昌「田川郡誌（稿本）」（明治41年）
- (32) 『方城町史 資料』
- (33) 「福岡日々新聞」21年5月3日

(34) 正確な作成時期は分からないが、この後の定款の前文は「筑豊興業鉄道会社ヲ創立ノ為メ私設鉄道条例ヲ遵法シ」(『福岡県史 近代史料編 筑豊興業鉄道 (一)』) となっている。私設鉄道条例の公布は20年5月であるので、この定款はそれ以前に出されたものであろう。林の日誌中にあるように20年4月頃であろうか。

(35) 世良文書467

(36) 『日本鉱業会誌』第49号よると、明治20、21年時点で出炭高1千万斤以上の炭坑は次の通りである。

20年では以下の12坑。

遠賀郡 大辻坑・高江坑，鞍手郡 新手本洞坑・大ノ浦坑・来ル見坑，嘉麻郡 鯉田坑・大城坑，穂波郡 平原坑・目尾村・相田村 田川郡 起行坑・峰地坑・小松ヶ浦坑

21年では以下の8坑が増えている。

遠賀郡 第二本洞坑・金谷坑・黒川坑・筑紫坑，鞍手郡 側筒谷坑・最上坑・白鶴坑，田川郡宮尾坑

(37) 明治21年5月に宗像郡では池田村炭山より海岸までの30丁余に軽便鉄道が落成している。6月には鞍手郡鶴田炭坑で、炭坑より嘉麻川沿岸までの敷設の計画がなされている。(『福岡日日新聞』21年5月27日，6月6日)

(38) 「福岡日々新聞」21年7月10日

(39) 「公文類聚 第十二編 第四十四巻 明治二十一年」(国立公文書館所蔵)

(40) 「鉄道院文書 私設鉄道及軌道 二普通鉄道 筑豊興業鉄道会社」(交通博物館所蔵)

(41) 福岡日日新聞(明治22年2月1日)には社長選任に関して次のような記事がみえる。

「興業鉄道会社長は誰にや とは近来人の注目して措かざる所なるか、其の撰挙の方法は総て廣橋伯と金子堅太郎氏に委託しあるも必しも放任といふには至らず、先頃も当地に於て小野高助氏をして其任に当らしめんと或る一派の人々にて評決したるより岩佐遠賀郡長ハ其旨を齎らし、安場知事山口県入浴中同地に至り懇請する所ありてにや大に之を不可とし、断然拒絶されたるを以て岩佐氏は止むを得ず其儘東京に赴きたりと、然るに知事の帰県あるや同様の人々か再び会合し、知事にも同席にて種々協議の末津田守彦氏を以て之に任せしめんといふに纏り、知事にも其意向を賛成され今回上京の上其筋に伺はるゝことになりしといふが、熊谷田川郡長も少しく望みあり、其外にも希望者少からざるやに聞けハ果して誰に決すへきや、上京委員の意想如何、五郡株主諸氏の見込ハ孰れの辺にあるや、社長の撰挙は大に該社の盛衰に大関係あり、殷鑑亦た遠きにもあらざるへければ十分株主の満足を得て社益の十分なるに至らんこと真に希望に堪えざるなり」

このような、周辺での動きはあったが、安場は社長選任に当たっての影響力はもたえなかった。筑豊興業鉄道には関心がなかったのではなかろうか。株式割当がな

されているが、払込は一切なされなかった。

- (42) 麻生文書「筑豊興業鉄道創立ニ係ル書類」
- (43) 同上
- (44) 東条正「株主名簿に見る明治20年代前半における筑豊興業鉄道会社の大株主構成」
（『長崎大学経営と経済』第69巻 第1号）
- (45) 『日本鉱業会誌』五二号 明治二二年六月二九日刊
- (46) 高村直助氏はこの時期の筑豊における中央と地方の対立の構図に対して疑問を呈せられているが（高村直助編著『企業勃興』ミネルヴァ書房1992年），筆者も単なる対立ではないと考える。行論から理解していただけたらと思うが，対立の反面として中央に対する地方の依存があり，つづめて言うならば，産業資本に対しての対立と金融資本に対しての依存の構図であろうか。

なお，23年恐慌以降の経営難については改めて論じたい。