

# 馬車鉄道から始まった交通（1/2）

～橋の崩壊を予知した馬がいる！？～

交通戦争の波は唐津にも押寄せて、道路は人と車とのラッシュである。その交通の中軸をなす昭和バスが創立30周年を迎えた今日半世紀前の唐津の有様を思い出すのも一つの興味であろう。半世紀と云えば明治の末頃から大正の始め頃、満島鉄道の出来た当時にさかのぼって見よう。

明治も半ば頃までは、唐津と満島との連絡は、唐津側の新堀から満島の大正町東端の間を結ぶ渡船だけにたよっていたが、明治29年2月に至って附近関係町村有志の申し合せで松浦橋と云うのが竣工し渡橋賃を取り、従来の渡船は廃止された。面白いのは此の橋が計画されている時、満島側の一部の人々に、此の広い川に橋を掛けるのは危険だという反対運動さえあったという。然し大勢は架橋に協力して漸く出来上ったということ、今日では一つの笑い話の種である。

それから間もなく、草場猪之吉、山崎常蔵、平松定兵衛、佐久間退三の4氏で満島馬車鉄道合資会社が設立された。資本金3万5千円、32年6月に線路敷設許可を得て、直ちに満島松原口から浜崎入口までの線路工事に着手、33年6月から開通した。その当時の記録によると軌道敷設費が1万8900余円、客車5輛3750円、貨車1輛1200円、それから車を曳く馬匹費が6頭で180円、即ち1頭30円で乗車賃が全線上等並等を平均して全区1人4銭、貨物運賃が百封度当り1銭5厘という。今の人たちでは想像もつかぬ値段であった。

その後資本金を7万円に増額し、34年4月松浦橋を2万円で買収し軌条を橋上に架設して唐津の船宮に続いて36年に大手口まで延長した。ところが42年10月1日午後1時のことである。風雨もはげしくない晴れた日突如として橋梁全部が川の中に墜落して、通行人死者二名、負傷者数名を出すという大惨事が起った。ちょうど其の直前、客車を曳いて橋の袂まで来ていた馬車の馬が突然停止して動かず馱者があせって鞭で強打して前進を促したが、馬はどうしても動かず、そうこうする内に、突然橋梁が落ちたのである。

乗客一同奇蹟的な命拾いをした。今でも時に聞く科学に超越した動物の勘というのであろう。この災禍のため、馬車鉄道は満島側と唐津側とに中断され、橋の部分を渡船で連絡することとした。然し県で橋の復旧に着手、橋脚は馬車会社と共同して練瓦作りの永久的な計画として、軌道は西側を県道と並行して、ここに再び全線一貫した運行を見ることとなった。

～2/2へつづく～

分野

産業

◎地図・写真・統計資料など



虹の松原を走っていた馬車鉄道  
（『唐津市史』交通の発展より）



旧松浦橋を走っていた軌道車  
（『唐津市史』交通の発展より）

◎引用・参考文献（出典）

- ◆『明治・大正の唐津』  
P9馬鉄に始まった交通機関  
石井忠夫著

◎エピソード・伝承・うんちく など

馬車鉄道（ばしゃてつどう）とは、馬が線路の上を走る車を引く鉄道である。19世紀にイギリスで誕生し、ただの馬車に比べて乗り心地もよく輸送力も大きいことから広く使われていた。蒸気機関車よりも馬を動力に使った鉄道のほうが歴史は古いといえる。

日本では、1882年（明治15年）に「東京馬車鉄道」が最初の馬車鉄道として運行を開始し、南は沖縄から北は北海道までの全国にも広まっていくが、電車が登場すると糞尿や餌の問題がない事あって、急速に取って代わられる形で馬車鉄道は衰退していった。東京馬車鉄道も1903年（明治36年）には電化され「東京電車鉄道」となった。なお、電車でなく蒸気鉄道に生まれ変わったものや、馬車鉄道のまま廃止になったものも存在する。日本で最後まで営業していた民営の馬車鉄道は、1949年（昭和24年）に廃止された宮崎県の銀鏡軌道であるが、北海道の殖民軌道などでは昭和30年代まで存続したものもある。

現在日本では、北海道にある野幌森林公園内の「北海道開拓の村」にて馬車鉄道が夏季に限りかつての再現という形で運行されている。また、岩手県の「小岩井農場」内にある「まきば園」でも同様に観光向けに馬車鉄道が運行されている。（ウィキペディアより）

◎もっと詳しく知りたい方は

唐津市近代図書館へ  
お問い合わせください。

■電話：0955-72-3467

■ホームページ：  
[http://tosyokan.karatsu-city.jp/hp/cnts\\_lib/index.htm](http://tosyokan.karatsu-city.jp/hp/cnts_lib/index.htm)

## 馬車鉄道から始まった交通（2/2）

～橋の崩壊を予知した馬がいる！？～

～1/2からつづく～

然し会社では此の機会に馬匹を廃して軌道を使用することとし、最初は石油発動機を併用したが、あれやこれやの災厄で出費が多く経営が甚だ困難となったので、新たに唐津軌道株式会社が創立された。資本金50万円、払い込み12万5千円で、社長に松永安左工門、重役に大島小太郎、草場猪之吉の他、福岡方面から数名、満島馬車を吸収合併し、馬車運行を全廃して石油発動機のみとした。

更に大正2年10月九州電灯鉄道株式会社に合流した其の当時の乗客一カ月平均14,000人位であった。九州電鉄では直ちに重量軌条と架設取替えに着手、又大正4年から工藤式と称する新規自動車2台を購入して漸次客車を取替えると共に軌条の西唐津延長に着工、朝日町近松座の南あたりから、県道より南にはずれて高架線を架設し、双子入口で国鉄唐津線の上を立体交叉して西唐津に達した。大正5年10月であった。引続き佐志唐房の入口に達した全長約15キロ、浜崎から佐志までを連結することとなった。成績は頗る良好であった。ところが大正半ば頃になると、一般に自動車の定期営業が数々おこって来た。

九電鉄でも此の大勢に応じて、小型バスの運行をはじめ、自動車と併行していたが、昭和3年春、軌条全部を撤去してバス1本となした。

これが満島馬鉄にはじまる唐津市内縦貫軌条の最後であった。

分野

産業

◎地図・写真・統計資料など

◎引用・参考文献（出典）

◆『明治・大正の唐津』  
P9馬鉄に始まった交通機関  
石井忠夫著

◎もっと詳しく知りたい方は

唐津市近代図書館へ  
お問い合わせください。

■電話：0955-72-3467

■ホームページ：  
[http://tosyokan.karatsu-city.jp/hp/cnts\\_lib/index.html](http://tosyokan.karatsu-city.jp/hp/cnts_lib/index.html)