

JR唐津線

～唐津経済の大動脈として残した功績～

マイカーの時代になると、唐津線のお世話になるのも少なくなりましたが、たまにゆっくり、駅、松浦川、沿線の風景を楽しみながら一時間余り、旅情に浸ることがある。

この唐津線が開通したのが、明治36年12月14日ですから、もう100年、1世紀をこえた。

松浦川、厳木川の流域は、唐津炭田と称してたくさんの石炭が埋蔵されている。

徳川末期頃から利用された石炭は明治時代に入り、急速に需要が増加する。はじめは、ヤマ（地下）から掘り出した石炭を松浦川岸まで運び、上荷船で、松浦川河口（現在の東唐津南岸）で降ろし、それから福岡、その他へ移出していたが、安くて早く消費地に届けるには鉄道輸送が最適だ、と炭坑の経営者、唐津の有力者たちから、鉄道設立の声があがったのが明治20年代であろう。

しかし、当時の経営情勢、資金調達能力からみて実現されぬままであった。

漸く、明治26年、東松浦郡長に加藤海蔵が就任し、明治27年「唐津興業鉄道株式会社発起及び鉄道敷設申請書」が、発起人、草場猪之吉外28名から逓信大臣に申請され、明治29年2月に認可された。

その後、地元有志の努力と、加藤郡長の中央官庁との折衝、地元経済界、住民の要請等を受け入れる一方、資金面においても、大阪府勤務時代の人脈を生かした大阪財界からの資金導入にも成功し、着々と敷設の準備が整っていく。

明治29年10月、厳木村で起工式を挙げて、明治31年12月大島～山本間、明治32年6月山本～厳木間、同年12月厳木～多久間が完成する。

しかしながら、線路を延長する毎に、資金不足、計画変更、株価も下落し、大阪の株主、地元の出資者、経営陣との相互不信も加わり、その前途は平坦ではなかった。

紆余曲折しながらも工事は進行するうちに石炭大手の三井鉱山、三菱鉱業、貝島炭鉱等の参入もあり、出炭量も増加し、唐津炭田の輸送体系も整備され、明治35年、唐津興業鉄道（株）は九州鉄道に吸収され、翌36年唐津～久保田間が開通し、九州鉄道と連絡ができた。

さらに、国の政策としての日本国有鉄道の施工に伴い、明治39年7月、（国鉄）唐津線となり、さらに大戦後は、JR九州へと変身した。

筑肥線の電化にともない、新しい唐津駅舎の落成とともに、駅前広場には、鉄道功労者顕彰碑（草場猪之吉、平松定兵衛、大島小太郎、岸川善太郎4氏のレリーフ像）が設けられている。これら地元有志、先駆者が、自らの資金力で、唐津線を完成させ、爾来ほぼ100年の今日まで、石炭をはじめ唐津地区の経済の大動脈として残した功績にあらためて敬意と感謝の念を禁じえない。

分野

産業

◎地図・写真・統計資料など



JR唐津駅前広場鉄道功労者顕彰碑



鉄道功労者顕彰碑レリーフ
左：草場猪之吉 右：大島小太郎



鉄道功労者顕彰碑レリーフ
左：岸川善太郎 右：平松定兵衛



上：山本駅
下：唐津線

2枚とも
（「ふるさとの想い
出写真集」より）

◎引用・参考文献（出典）

◎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.karatsucity.jp/hp/cnts_lib/index.html