

大正2年開業の宮崎唯一の私鉄

— 宮崎軽便鉄道 —

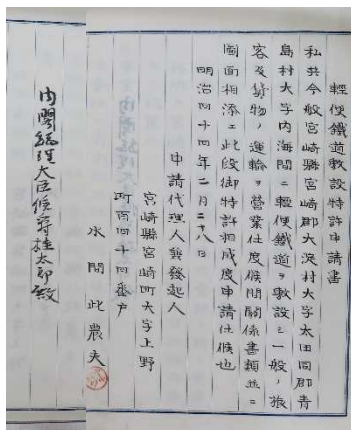
はじめに

昨年、JR東日本山手線で49年ぶりとなる新駅として「高輪ゲートウェイ駅」が誕生しました。この駅の誕生に合わせ周辺の再開発工事が行われ、その際「高輪築堤」の遺構が見つかりニュースになりました。鉄道唱歌でもお馴染みですが、明治5年に新橋から横浜まで日本で初めて鉄道が走りました。高輪築堤はその路線跡で、現在の田町駅付近から品川駅付近の浅瀬に約2.7km、幅約6.4mの盛り土をして石垣で固めたものです。

その約40年後、宮崎県はやっと鉄道の黎明期を迎えます。国は全国に配備された軍隊への物資輸送を第一に考え、都城に駐屯した陸軍第6師団第64連隊と師団司令部が置かれた熊本を結ぶ路線を延伸させ、大正元年10月1日、まず現在のJR吉都線の吉松～小林間が開業し、大正2年10月には都城まで延伸しました。県営の鉄道敷設も進められ、大正2年8月15日には飢肥～油津間が、また同年12月15日には宮崎～佐土原間が開業しました。その間の10月31日、赤江～内海間に開業したのが宮崎軽便鉄道で、宮崎唯一の私鉄でした。今回は、この宮崎軽便鉄道について文書センターの所蔵資料を中心に紹介します。

1 宮崎軽便鉄道の始まり

日本最初の鉄道から遅れること約40年、明治44年2月28日、高岡直吉知事のもと、

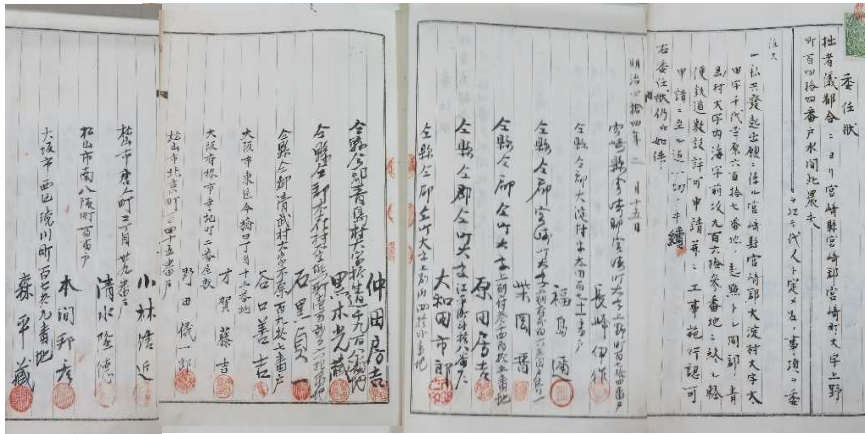


【資料1】 輕便鐵道敷設特許申請書

(「土木関係特別調 鉄道軌道」 簿冊番号 105434)

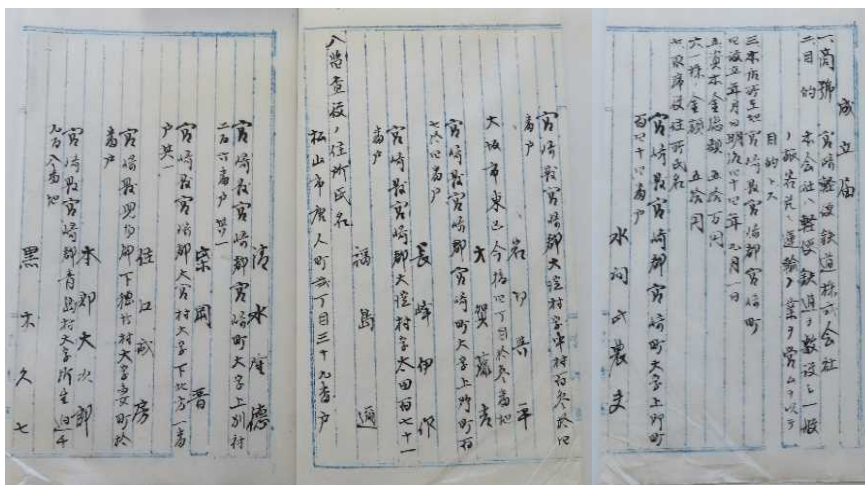
「宮崎軽便鉄道敷設特許申請」が桂太郎内閣総理大臣宛てに出されます【資料1】。これが、宮崎軽便鉄道敷設の始まりです。当時、県央の港として大淀川の河口に赤江港がありましたが、規模が小さく、県としては、南にある内海港の改修に力を注いでいました。これに合わせて内海と県央の宮崎を結ぶ輸送路として鉄道敷設が熱望されていました。この申請には、宮崎県選出の衆議院議員で宮崎林業株式会社や日向水

力電気株式会社の要職にあった水間此農^{しのぶ}夫ほか9名の県内人に加え、大阪から3名（全国の鉄道敷設に加わった才賀藤吉、東大阪市の私立



【資料2】 特許申請書に添付された委任状
 (「土木関係特別調 鉄道軌道」105434)

学校樟蔭学園の礎を築いた森平蔵ほか1名)、愛媛から3名(愛媛県会議員のちに衆議院議員となった清水隆徳、伊予銀行の前身である第五十二国立銀行や伊予鉄道会社を創立した小島信近ほか1名)の総勢16名が名を連ねています【資料2】。



【資料3】 成立届 (「土木関係特別調 鉄道軌道」105434)

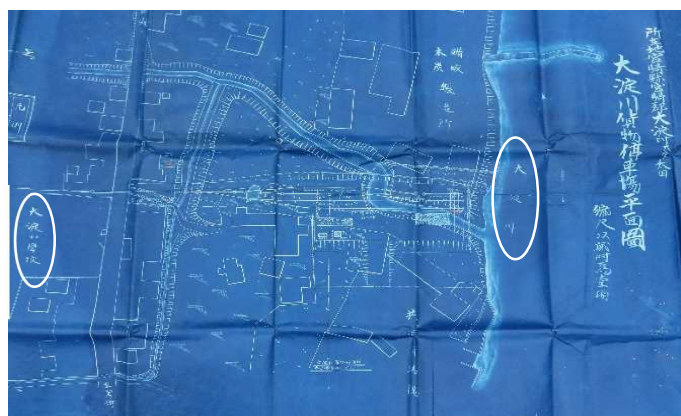
先に述べたように大正2年に県営鉄道2線が開業しましたが、これは高岡知事の後任として有吉忠一知事が明治44年3月に赴任後、前任地の千葉県において設立した県営鉄道が産業振興に一役かった経

験から、国有鉄道の敷設が遅れていた宮崎県の振興策として計画したものです。宮崎軽便鉄道は、前任者の高岡知事の代に申請された訳ですから、県内の鉄道建設の動きは、民間出資の宮崎軽便鉄道の方が先陣を切っていたことがわかります。明治44年9月8日には会社登記がなされ成立届が提出されています。この時から当初の申請発起人に名を連ねていなかった岩切與平(現宮崎交通の生みの親岩切章太郎の父)が取締役として登場します【資料3】。

2 当初の計画と変更

明治44年の計画段階と大正2年の開業時とでは、大きく2つの点が変更されています。その一つが軌道の幅です。はじめの起業目論見書では、当時多くの軽便鉄道が採用していた軌道間2.6フィートで申請されていましたが、これについては、明治44年12月10日付の「起業目論見書記載事項変更付認可願」で現在のJR在来線と同じ3.6フィートへ変更されました。あと一つが起点となる停車場位置の変更です。明治44年12

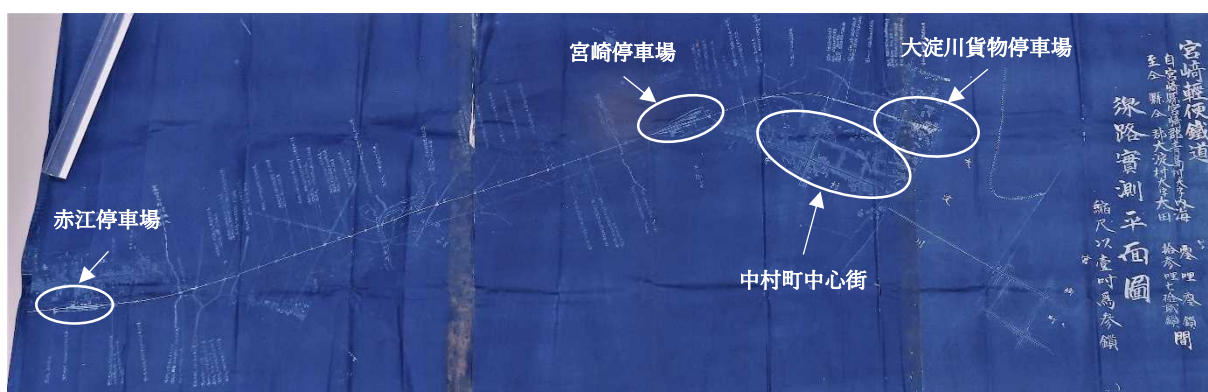
大淀小学校



【資料4】大淀川貨物停車場平面図

(「宮崎軽便鉄道(工事施行認可申請添付図)」19930)

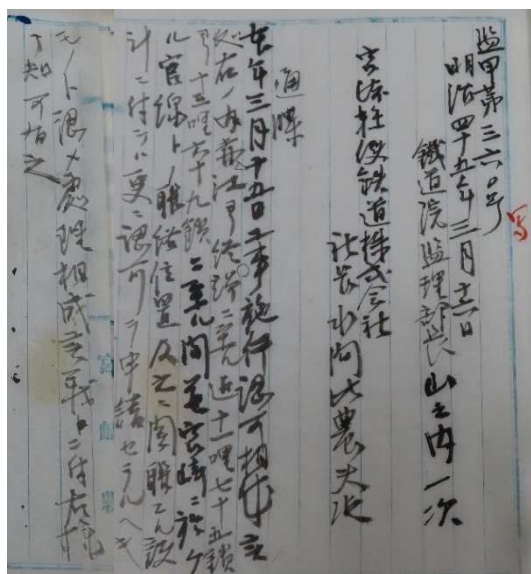
月11日付の工事施行認可申請書によれば、当初の計画では大淀小学校近くの大淀川沿いの「大淀川貨物停車場」から「内海駅」までとなっていました。それを示しているのが、【資料4】の大淀川貨物停車場平面図と【資料5】の線路実測平面図です。この申請は、明治45年3月15日に認可されますが、翌日付の



【資料5】線路実測平面図(赤江停車場から大淀貨物停車場までの間)

(「宮崎軽便内海大淀間線路実測平面図縦断面図」18021)

監甲第360号で、更に「11哩75^{マイル}鎖(赤江停車場)より13哩69^{チェーン}鎖(大淀川貨物停車場)までの間、並びに宮崎における官線(国営の鉄道線)との連絡位置及びこれに関連する設計



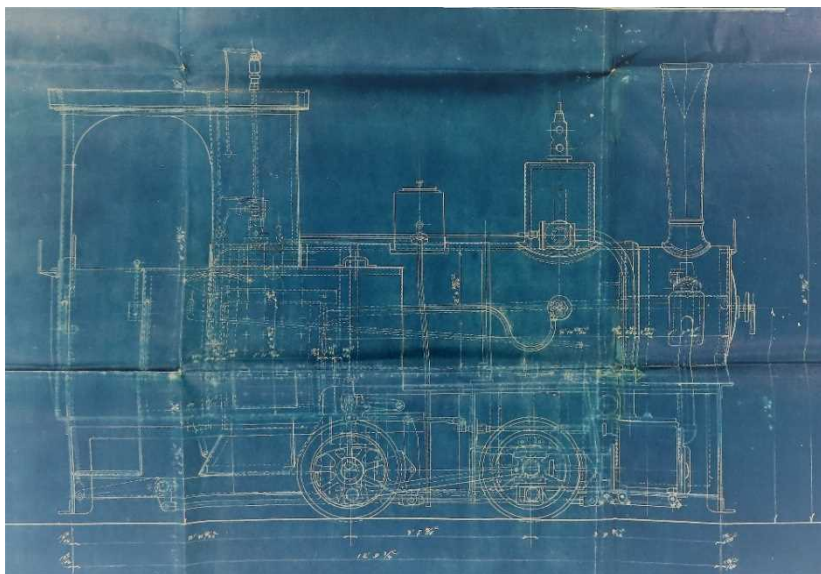
【資料6】通牒

(「土木関係特別調 鉄道軌道」105434)

については、さらに認可を申請せらるべき・・・」との通牒が出されています【資料6】。これにより、計画が再検討され、最終的には起点となる停車場位置が官線の停車場として予定されていた現在の南宮崎駅の場所となり、その地点が赤江停車場と称されるとともに当初の計画にあった大淀川貨物停車場及び宮崎停車場は幻の駅となりました。なお、全線で国鉄車両の直通が認可されたのは、大型機関車に耐えられる30kg/mのレール等への交換作業が終了した昭和25年4月のことです。

3 当時の車両

大正2年7月24日に提出された工事施行認可申請書には、車両に関する設計（車両工事方法書）が細かく記載されています。その中で計画した車両数は、機関車3両（【資料7】



【資料7】機関車の設計図

（「宮崎軽便鉄道（工事施行認可申請添付図）」19930）

機関車の設計図)、1等客車2両、3等車両6両、有蓋貨車5両、貨物緩急車3両、無蓋貨車12両です。日州新聞の大正2年10月27日の記事によれば、無蓋貨車は13両と計画より1両多くなっています。当時の機関車（ドイツ アーサーコッペル社製）は、現在も宮崎市福祉総合センターそば



【資料8】当時の機関車

の児童交通遊園に展示されています【資料8】。同じ線路上にC-11機関車（昭和7年に日本国有鉄道の前身である鉄道省が設計しコンパクトで使い勝手が良く381両生産されました。全長12.65m）が展示されており、軽便鉄道の機関車（全長3.95m）の小さいことに驚かされます【資料9】。



【資料9】C-11(左)と当時の機関車(右)

4 運行状況等

大正2年10月30日発行の日州新聞によると、赤江発6時を皮切りに最終が赤江21時27分着の上下それぞれ2時間間隔で6本が運行されていたようです。その紙面には乗車運賃も記載されており、赤江内海間が28銭（現在の貨幣価値に換算すると1000円程度 現在の運賃は380円）、特等は5割増しとなっていました。停車場は、赤江（現在の南宮崎駅）、田吉、南方、木花、青島、折生迫、内海の7駅でした。また、宮崎県統計書によると、乗客数は開業翌年の大正3年には31万6873人（大正2年5万7510人）、内海港入港船の総トン数も24万647トン（大正2年20万1460トン）に達しています。昭和12年頃までは20万人前後の乗客数でしたが、「こどもの国」の開園や時局を反映した人の移動の増加により、乗客数は増加に転じ昭和15年には75万人となり、昭和25年には125万人にもなっています。

5 おわりに

宮崎軽便鉄道は大正9年宮崎鉄道に社名を変更、昭和13年には岩切章太郎が社長に就任し、「こどもの国」等の観光娯楽施設の整備が進みました。しかし、昭和37年、当時の



【資料10】堀切峠展望所からの眺め

国鉄が宮崎交通株式会社（昭和17年宮崎鉄道と宮崎バス、都城バスが合併し、誕生）から買い取り、青島駅で当時の内海線（現在のJR日南線）と接続され、青島駅から内海駅間が廃線となりました。この間には現在も多くの遺構が残されていますが、すぐにでも目にする事ができる場所があります。堀切峠の道の駅展望所から海岸線を眺めたことがありますか。上から見ると海岸線のすぐそばに遊歩道と見間違えるような幅2.5メートルほどの小道が南は内海方面に、北は青島方面に伸びているのが見えます【資料10】。これが、軽便鉄道の線路跡です。機会があれば、一度は海岸線まで降りて行かれてはいかがでしょうか。軽便鉄道がこれほどまでに海の近くを通っていたことに驚かされることでしょうか。宮崎軽便鉄道以外にも、県営鉄道妻線、志布志線、高千穂線等廃線になった鉄道が多くあります。これらの鉄道が宮崎の発展に貢献したことは事実であり、その遺構もたくさん残されています。新型コロナの流行と対策に注意を払いながら、当時を偲び訪れてみるのも良いのではないのでしょうか。

（宮崎県文書センター 運営嘱託員 金丸 直史）