

くら て けい べん て つ ど う の ぶ え き 鞍手軽便鉄道と野面駅

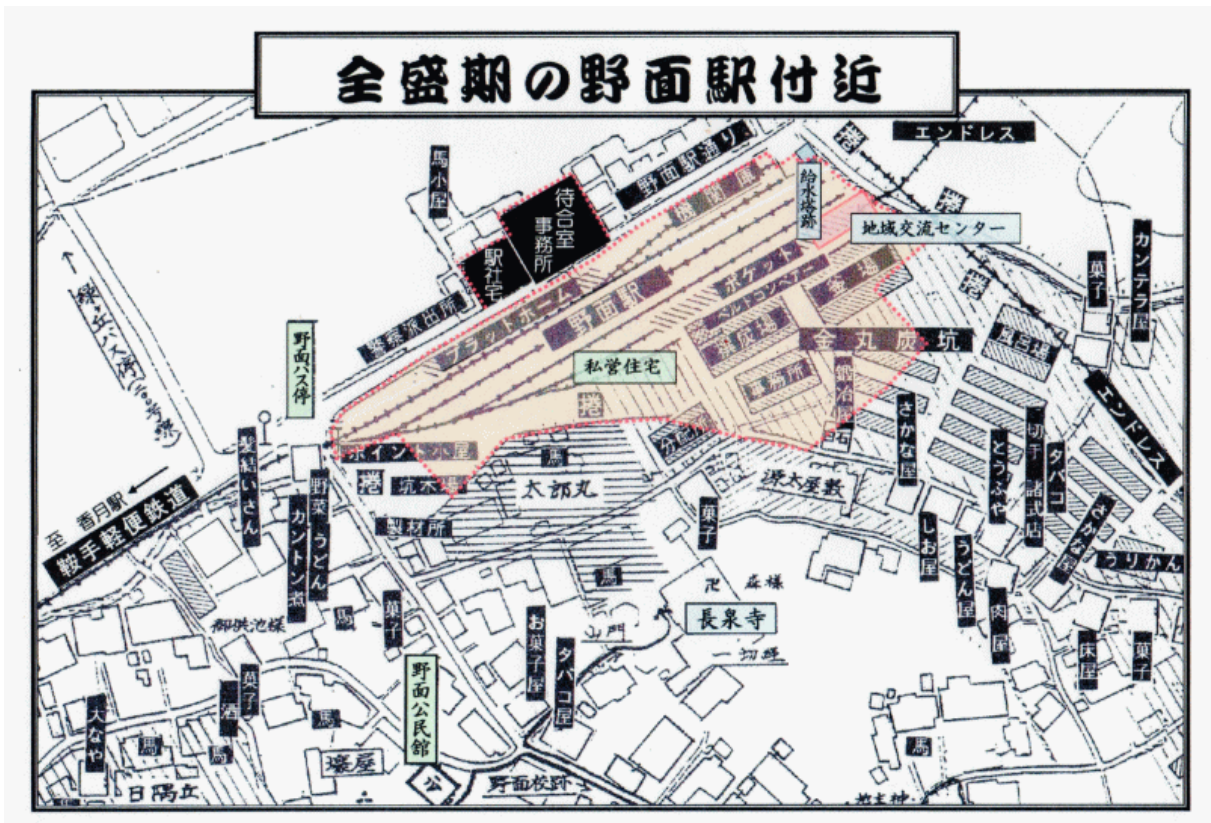
こんごう せきたん ぶんめい
金剛の石炭は、文明10年（1478）に発見されました。これはわが国で最も古
きろく
い石炭の記録です。明治22年（1889）に、ほんかくてき さいくつ
金剛で本格的な採掘が始まり、こやのせ
木屋瀬
さいたんかぶしきがいしゃ せつりつ
採炭株式会社が設立されました。当初は、とうしょ かわふね ささおがわ
川船で笹尾川を下り、ほりかわ
堀川を通過してわかまつこう
若松港
に石炭をゆそう
輸送しました。にちろ せんそう ころ
日露戦争の頃には、たんこうよう
木屋瀬炭鉱用の川ひらたが約300艘も
あり、多くのせんとう にぎ
船頭で賑わっていました。

明治45年（1912）、石炭輸送を目的としたくら て けい べん て つ ど う
鞍手軽便鉄道株式会社が設立され、
大正4年（1915）にかつき の ぶんかん
香月・野面間3.8kmの『鞍手軽便鉄道』がかいつう
開通しました。
石炭輸送がしゅもくてき
主目的でしたが、かもつ りょかく
貨物や旅客もおうぶく
輸送し、1日10往復していました。さいせい
最盛
期には、年間約45万トンの石炭、約5万8千人の旅客を輸送していました。

この場所には、かつての ぶ え き
野面駅があり、駅からたいしょうく
大正区にかけては、50数件の商店
のき つら たんこうまち はんえい
が軒を連ね、炭鉱町としてはんえい
繁栄し、木屋瀬 ぎんざ よ
銀座とも呼ばれていました。石炭輸送をにな
担
った鉄道も、その後、ていこくこうぎょう ちくほう
帝国鉱業、筑豊鉄道などとめいしょう
名称が変わり、昭和29年（19
54）に39年間の鉄道のまく と
幕を閉じました。

野面駅跡は、あと
住宅地へと変わりました。木屋瀬地域交流センターは石炭積み込み
さんばし
棧橋（ポケット）の跡で、きかん ころよこ きゅうすいとう きそ
機関庫横の給水塔の基礎だけが当時をしの いこう
偲ぶ遺構です。ま
た、せんろ あと
線路跡はほとんどが道路となりましたが、香月にはきょうりょうあと てんざい
橋梁跡が点在しており、鉄
道の歴史を伝えています。

北九州市教育委員会



この2号機関車は、日本政府が明治11年（1878）に英国の名門シャープ・スチュアート社から輸入した軽便鉄道機関車3輛中の1輛で、大正5年（1916）から本線で38年間活躍しました。