

平成29年度パネル展(会期：平成29年7月25日(火)～10月1日(日))

福岡鉄道遺産ものがたり 5

— 筑豊本線・日田彦山線編 —

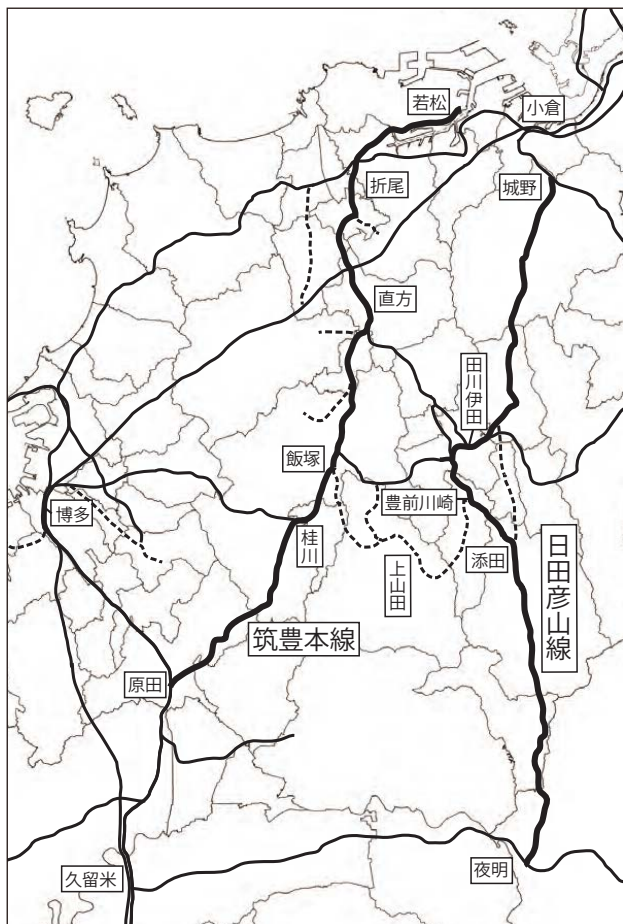


Kyushu Historical Museum Exhibition guide

1 筑豊本線と日田彦山線

福岡県では、明治22年(1889)に九州最初の鉄道が開業して以降、多くの鉄道が敷設されました。これらの鉄道に関する施設の中には、戦前など古い時期に造られて現在まで受け継がれているものもあり、「鉄道遺産」と呼ぶことができます。

本展では、福岡県の鉄道遺産の中から、筑豊本線と日田彦山線を紹介します。筑豊本線は、かつて国内最大の出炭量を誇った産炭地、筑豊の石炭を輸送し、日本の近代化を支えた重要路線でした。日田彦山線も、かつて貨物輸送に活躍したほか、本年度特別展「霊峰英彦山—神仏と人と自然と—」で紹介する英彦山の麓を走り、霊峰を訪れる人々の足ともなった鉄道です。



筑豊本線・日田彦山線と周辺の鉄道路線
(実線：現役線、点線：廃線、貨物線・西鉄線等は省略)

2 筑豊本線の歴史と鉄道遺産

筑豊本線は明治24年(1891)、当時の筑豊興業鉄道が、若松～直方間に鉄道を開業させたことに始まります。起点の若松駅は、筑豊各地から鉄道で送られてきた石炭を船に積み込む港が併設された駅で、物流の拠点でした。かつては広大な構内を擁し、多くの石炭車が行き交っていました。現在は、石炭などの貨物輸送は廃止されて旅客専用の駅となっていますが、駅舎の近くには石炭列車も牽引した9600型蒸気機関車と石炭車が保存されています。

筑豊本線は若松を出発すると、鹿児島本線と交差する折尾を通過して中間に至ります。中間と筑前垣生の間には、遠賀川を渡る遠賀川橋梁があります。現在、この鉄橋は上下線ともコンクリート造の橋脚に架けられた橋を列車が渡っていますが、その間にはレンガで造られた大規模な橋脚も残されています。

さて、明治24年に若松から直方まで開業した筑豊興業鉄道は、その2年後に飯塚まで開通します。その後、九州鉄道(現鹿児島本線等)との合併を経て、明治34年に長尾(現桂川)まで開通しました。明治40年には九州鉄道国有化に伴って国有鉄道となり、その翌々年には筑豊本線の名称が付与されます。

そして昭和4年(1929)、原田まで開業して全通しました。この時、途中の冷水峠を越えるために、冷水トンネルが建設されています。



レンガ造の大規模な橋脚が残る遠賀川橋梁
(筑豊本線中間～筑前垣生)

3 上山田線と漆生線の面影

筑豊本線にはかつて、本線と炭鉱などを結ぶ支線が何本もありました。こうした支線の中の多くは、国鉄改革の中で廃線になっていきましたが、その中でも鉄道遺産としてかつての面影を伝えるものもあります。

上山田線(昭和63年廃止)は、飯塚から上山田を経て、日田彦山線の豊前川崎に至っていた路線で、明治36年までに飯塚～上山田間が開通します。実は昭和4年に冷水峠を越えて原田に至る線路が開通するまでは、この区間が筑豊本線と称され、長尾(現桂川)への路線は長尾線という支線でした。現在の筑豊本線全通の際に、この区間は上山田線と改称され、戦後の昭和41年に上山田～豊前川崎間が延伸されています。

この上山田線は、旧大隈駅などの駅跡が公園に整備され、また一部の線路やトンネルも残されています。

また、後藤寺線しもかもおの下鴨生うしおから南下して上山田線に合流していた漆生線(昭和61年廃止)の鴨生駅の跡も公園となり、レールや踏切棒も設置されています。



かつて筑豊本線であった旧上山田線の大隈駅跡



複線断面で建設されたことがわかる金辺トンネル
(日田彦山線呼野～採銅所)

4 日田彦山線の歴史と鉄道遺産

日田彦山線は複雑な過程を経て誕生しました。まず明治32年、行橋から田川伊田に至る豊州鉄道(現平成筑豊鉄道田川線)の延伸区間として、田川伊田～豊前川崎間が開通します。大正4年(1915)には小倉鉄道が東小倉～石田～香春～添田間を開業させますが、この内の石田～香春間も現日田彦山線の一部です(香春～添田間は後に添田線とされ、昭和60年廃止)。その後、豊前川崎から添田・彦山方面への延伸、彦山～夜明間の開通、始発駅の東小倉から城野への変更、城野～香春間と田川伊田～夜明間の接続を経て、昭和35年に現在の日田彦山線が成立しました。

この日田彦山線の鉄道遺産としては、小倉鉄道が開通した大正4年完成のものが多く残されています。呼野～採銅所間の金辺トンネルは、線路が片側に寄って敷設されていますが、これは将来の複線化を見越したための構造です。採銅所駅は、開業当時の駅舎が残され、現在は香春町指定有形文化財となっています。採銅所～香春間には、石積みの橋脚を持ち、川面からの高さから「60尺鉄橋」とも呼ばれる第二金辺川橋梁があります。この橋梁の橋脚・橋台も複線分の幅員が確保されており、当時この路線が将来の複線化が想定されるほどの、高い輸送需要が見込まれていたことを示しています。(学芸調査室 渡部邦昭)

※日田彦山線添田～夜明間にも鉄道遺産がありますが、この区間は平成29年7月の豪雨災害で不通となっており、今回は紹介を見合わせました。今後、この区間が復旧した後に、改めて紹介させていただきたいと思います。また、被災された地域の日も早い復興をお祈りいたします。



石積みの大規模な橋脚を持つ第二金辺川橋梁
(日田彦山線採銅所～香春)



編集 発行: 平成28年10月25日

九州歴史資料館
KYUSHU HISTORICAL MUSEUM

〒838-0106 福岡県小郡市三沢 5208-3
TEL 0942-75-9575 FAX 0942-75-7834
URL <http://www.fsg.pref.fukuoka.jp/kyureki/>