

平成30年度パネル展(会期：平成30年12月11日(火)～平成31年3月17日(日))



福岡鉄道遺産ものがたり 6

—平成筑豊鉄道編—

Kyushu Historical Museum Exhibition guide

1 鉄道遺産と平成筑豊鉄道の路線

福岡県では、明治22年(1889)に最初の鉄道が開通して以降、多くの鉄道が敷設されました。これら鉄道に関する施設には、戦前から現在まで大切に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。

特に、現在筑豊・京築地域を走る平成筑豊鉄道は、鉄道遺産の宝庫ともいえる路線です。平成筑豊鉄道は平成元年(1989)、旧国鉄の田川線、伊田線、糸田線の3路線を引き継いで開業しましたが、路線の大半は明治時代の建設で、施設の中には現在も鉄道施設として稼働しているものが数多くあります。今回は、特に鉄道遺産が連続して残る田川線を中心に、ご紹介します。

2 筑豊興業鉄道と伊田線の建設

明治22年、九州初の鉄道として、九州鉄道の一部路線が開業しました。九州鉄道はその後、現在の鹿児島本線や長崎本線、日豊本線の小倉～行橋間などを建設していきます。但しこれらの路線は、主に九州の西側を通り、筑豊は経由しませんでした。

この頃、筑豊地域では、「黒いダイヤ」と呼ばれた石炭が産出されていました。掘り出された石炭は「川ひらた」と呼ばれた川船で港へ運ばれていましたが、輸送力は小さく、時間もかかりました。そこで石炭輸送のための鉄道が計画され、明治24年に筑豊興業鉄道が、現在の筑豊本線に当たる若松から直方への路線を開業させ、以降順次、延伸していきます。

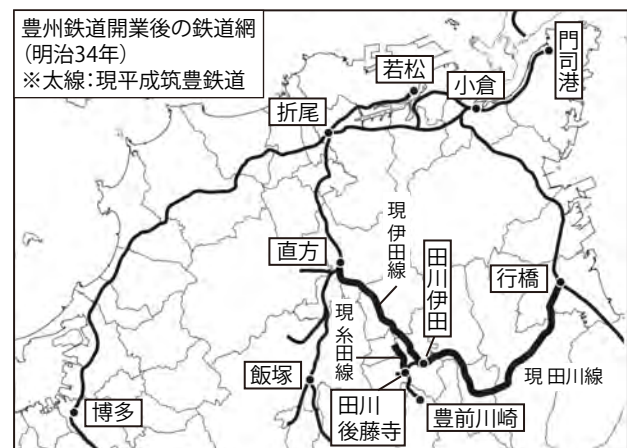
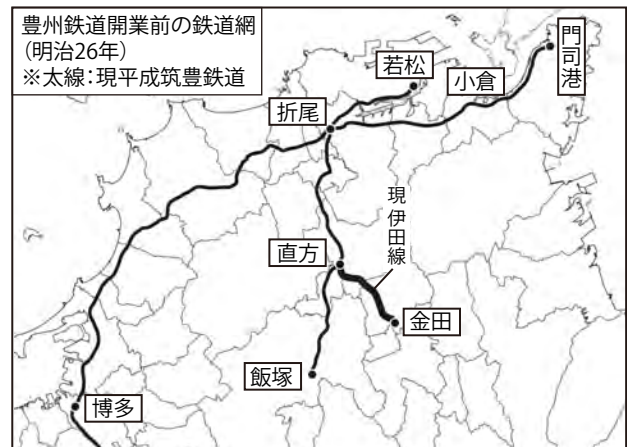
明治26年には、支線として現在の伊田線の一部に当たる直方～金田間も開業しました。この区間は後に複線化されており、石炭の輸送需要が多かったことがわかります。筑豊興業鉄道は後に九州鉄道と合併し、明治32年には伊田線の金田～田川伊田間が九州鉄道の手で開通しました。

なお伊田線から分岐する糸田線は、一部を後述の豊州鉄道が明治30年に、残りの区間を金宮鉄道が昭和4年(1929)に開通させました。伊田線・糸田線とも後に国有化されました。

3 豊州鉄道と田川線の建設

一方、周防灘沿岸からの鉄道路線としては、明治22年に豊州鉄道が発起されます。豊州、すなわち豊前地域の人々が興した鉄道でした。発起人たちが国に提出した「豊州鉄道会社創立願」(『公文類聚』国立公文書館蔵)には、当時の九州鉄道や筑豊興業鉄道は田川郡や九州東側にはほとんど路線計画がないため、豊州鉄道を興して行橋から大分県宇佐方面と、田川方面へ至る路線を建設したい、とあります。行橋～田川間の路線が完成すれば、田川郡の石炭を門司の港に運ぶことができると訴えており、石炭輸送を柱とした計画でした。

その後、資金難などに見舞われましたが、関西資本が主となって工事が始まります。工事は九州鉄道で技師長も務めた技術者を招聘して行われ、明治28年に現田川線に当たる行橋～田川伊田間が開通しました。



4 田川線の建設と鉄道遺産

田川線には、豊州鉄道開通当時の施設が数多く現存しており、鉄道遺産が連続する路線となっています。

まず石坂トンネルは九州で最古級の鉄道トンネルで、国登録有形文化財です。トンネルをよく見ると、線路がトンネルに対して片側に寄せて敷設されていますが、これは当時の旺盛な石炭輸送需要を反映して、将来この区間を容易に複線化できるよう、複線構造でトンネルを建設したためです。

油須原駅は、明治28年の開業時の駅舎が、現在も使用されています。構内は広く、ホームも長いですが、これは長い石炭列車の行き違いのため、構内の上下線を長く敷設した名残りです。国鉄時代には油須原駅で田川線から分岐し、日田彦山線の豊前川崎駅に至る油須原線も建設されました。しかし石炭輸送の減少と国鉄改革により、建設途中で中止されました。現在は未開通のままの橋梁やトンネルが残されています。

内田三連橋梁も、豊州鉄道開業時の橋梁で国登録有形文化財です。この橋梁は東側から見ると、表面が切り石で覆われ、石造りに見えます。一方、西側から見るとレンガ造りで、よく見ると壁面のレンガが一段ごとに凹凸をつけて積み上げられています。これも将来の複線化を見越して、凹凸部分に拡幅用のレンガを組み合わせることを想定していたためと考えられています。こうした複線化を見越したレンガ橋梁は田川線内のほか、九州鉄道の路線内にもあり、両社に同じ技術者が在籍したことによる共通性も指摘されています。

なお、豊州鉄道は開業後、九州鉄道との合併を経て国有化され、田川線も国有鉄道となりました。



石坂トンネル



油須原駅の駅舎



内田三連橋梁(東側)



内田三連橋梁の西側(西側)

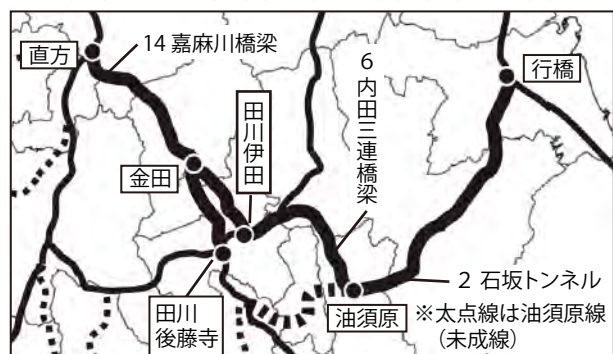
5 伊田線・糸田線の鉄道遺産

伊田線と糸田線が合流する金田駅は、石造りやレンガ造りのホームが並び、一部は車両の大型化に合わせかさ上げされています。伊田線の嘉麻川橋梁は開業後に複線化されて橋が2本並んでいますが、一方の橋桁には1907年英国製の銘板が、もう一方には大正4年(1915)国産の銘板が取り付けられており、橋桁の国産化という工業技術の進歩を伝えています。

このように平成筑豊鉄道の路線は、明治時代の石炭輸送の面影を現代に伝えるとともに、当時の様々な鉄道遺産が継続して活用されています。現在、鳥取県の若桜鉄道や、静岡県の天竜浜名湖鉄道では、路線の各地に残る多数の鉄道遺産が一括して国登録有形文化財となっており、鉄道路線全体を一つの文化財として捉えられています。平成筑豊鉄道も、こうした文化財としての側面を色濃く持つ路線といえます。

(学芸調査室 渡部邦昭)

平成筑豊鉄道(太線)と周辺の路線(点線は廃線)



本展展示の鉄道遺産一覧

路線	番号	名称	所在地		建造年
			自治体	駅間	
田川線	1	第二今川橋梁	みやこ町	崎山～源じいの森	明治28年
	2	石坂トンネル(第2隧道)	みやこ町	崎山～源じいの森	明治28年
	3	今枝川橋梁	みやこ町	崎山～源じいの森	明治28年
	4	油須原駅駅舎	赤村	油須原	明治28年
	5	油須原線跡	大任村		昭和後期
	6	内田三連橋梁	赤村	赤～内田	明治28年
	7	勾金駅駅舎	香春町	勾金	大正6年
	8	中津原橋梁	香春町	勾金～上伊田	明治28年
	9	9600型蒸気機関車	田川市石炭・歴史博物館		大正11年
伊田線・糸田線	10	金田駅ホーム	福智町	金田	明治以降
	11	キハ2004号	福智町	金田	昭和41年
	12	旧三井セメント専用線跡	福智町	金田付近	昭和後期
	13	中泉駅駅舎	直方市	中泉	不明
	14	嘉麻川橋梁	小竹町～直方市	あかち～南直方御殿口	明治26年
	15	C11型蒸気機関車	直方市石炭記念館		昭和13年

※橋梁の建造年は橋脚部分のもので、橋桁や一部の橋脚には後に交換されたものもあります。



編集 発行: 平成30年12月11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/>