

# 筑豊本線・日田彦山線の歴史

## 筑豊興業鉄道

現在の筑豊本線の路線を最初に建設したのは、明治 21 年（1887）に創立された民間会社、筑豊興業鉄道です。当時、筑豊では豊富な石炭を産出する筑豊炭田の開発が進められていましたが、炭鉱発展のためには、掘り出した石炭を港まで運ぶ鉄道が必要でした。こうした石炭輸送をまず第一に考えて計画された鉄道が、筑豊興業鉄道です。

明治 24 年、筑豊興業鉄道はまず港町の若松から、筑豊の拠点の一つ、直方までの路線を開通させます。これは、九州では九州鉄道に次ぐ（現鹿児島本線等）に次ぐ、二番目の鉄道となりました。明治 26 年には飯塚まで開通し、翌年には筑豊鉄道に改称します。その後も小竹から分岐して幸袋まで結ぶ後の幸袋線（現廃止）や、飯塚から臼井に延びる後の上山田線（現廃止）などの支線も次々に開業させていきました。

## 豊州鉄道

筑豊興業鉄道は、筑豊から洞海湾に面した若松へと向かっていましたが、一方で筑豊と周防灘沿岸を結ぶ鉄道も計画されました。豊州鉄道です。この鉄道は行橋から京築地域を横断して田川に至り、そこから南下して現在の添田町方面へと向かう鉄道で、明治 28 年に行橋から田川伊田までを完成させます。

さらに明治 32 年までに田川伊田から豊前川崎までの区間も開通させました。この区間が、現在の日田彦山線としては最初の区間となります。むろん、当時この区間は先に開通した行橋～田川伊田（現平成筑豊鉄道田川線）と一体の運行であり、現在の日田彦山線とは運行体系が大きく異なっていました。このように、若松から順次南へと建設された筑豊本線に対し、日田彦山線は中間部の区間から、少しずつ建設されていきます。

## 九州鉄道から国有鉄道へ

明治 30 年、筑豊鉄道は九州鉄道と合併し、明治 34 年には豊州鉄道も九州鉄道と合併します。明治 40 年には主要な鉄道は国の鉄道とする鉄道国有法により、九州鉄道は国有化されました。明治 42 年には、国によって線路名称の選定が行われ、若松～直方～飯塚～上山田を結ぶ鉄道に、筑豊本線の名が与えられました。なお、飯塚から原田方向に向かう路線は長尾（現桂川）までしか開業しておらず、この区間は長尾線と称されることになります。昭和 4 年、長尾から原田までの路線が全通すると、この区間が筑豊本線とされ、飯塚～上山田間は上山田線となりました。

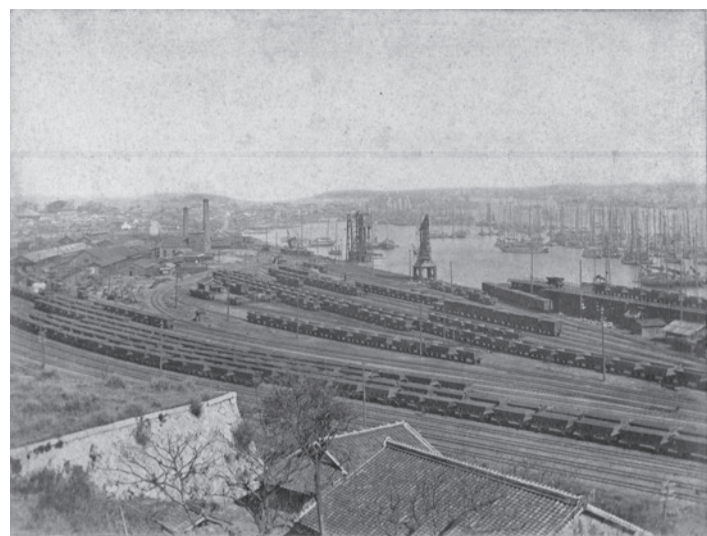
また、旧豊州鉄道の路線は田川線と名付けられ、昭和 17 年までに彦山まで順次延伸されていきます。

## 小倉鉄道

北九州の小倉から金辺峠を越えて香春・田川方面に至る路線を建設したのが、小倉鉄道です。大正 4 年、当時の東小倉から香春を経て添田までの路線を開通させました。この内途中の石田～香春までの区間は、現在の日田彦山線の北側を構成しています。なお、南側の香春～添田間は、後に添田線と称されるルートを通っており、現在の日田彦山線とは別の路線でした。その後、アジア太平洋戦争中の昭和 18 年、小倉鉄道も国有化され、添田線となります。

## 日本国有鉄道

昭和 24 年、国有鉄道を公社化して、新たに日本国有鉄道（国鉄）が誕生しました。国鉄は、田川線を延長して添田線と合流させ、さらに大分県の夜明への延長や運行系統の再編により、昭和 35 年に日田彦山線を成立させました。昭和 41 年には、上山田線と漆生線の延長も行っています。しかしその後、経営状態悪化の中でローカル線の見直しが行われるようになり、昭和 60 年に添田線、昭和 61 年に漆生線、昭和 63 年に上山田線が廃止されます。前後して昭和 62 年には分割民営化も行われ、新たに JR 九州となりました。



明治 29 年の若松。筑豊本線の起点にして、石炭を船に積み出す輸送の一大拠点であった。（九州歴史資料館蔵）



明治 39 年に製造された 3100 型蒸気機関車。撮影地点は不明だが、筑豊の炭鉱路線と見られる。（九州歴史資料館蔵）