

鉄道建設と海老津駅 ①

— 鉄道の敷設 —

岡垣歴史文化研究会 石田 健次

日本で最初の鉄道が明治5(1872)年に東京新橋・横浜間に開業した。九州に鉄道をとの気運が起ったのは、明治13(1880)年ごろであった。当時は、主要幹線は政府が行うことを原則としていたため、直ちに実現することにはならなかった。しかし、鉄道建設への要望が高まり、これを受けて、九州鉄道発起人会を発足させた。線路の実測を完了するなどして、明治21(1888)年3月に政府に対して民営による鉄道建設の免許申請を行った。同年6月に許可されて、「九州鉄道会社」(九鉄)が設立された。

九鉄は、鉄道用地の買収に着手するとともにドイツ人技師を技術顧問に招聘した。機関車や軌条(レール)などもドイツから輸入しており、九州鉄道はドイツ式で建設された。本州の鉄道は英国式、北海道は米国式で建設された。線路の建設は、13の工事区間(第1工区門司・遠賀川、第2工区遠賀川・博多、第3工区博多・久留米など)が設定され、工事の着手と完成時期が示された。

明治21(1888)年9月に博多・久留米間の工事に着手し、翌年12月に博多・千歳間が開通した。九州における最初の鉄道である。開業日は、機関車3台、客車6台であった。

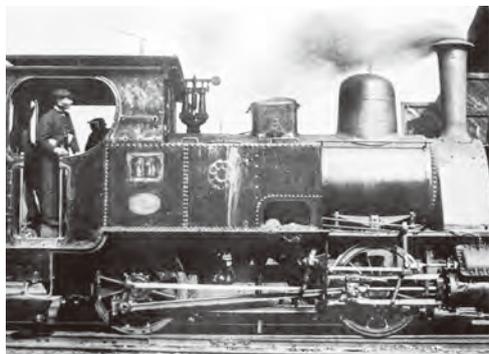
第1工区と第2工区の工事は、明治22(1889)年7月に着手し、赤間・博多間は明治23(1890)年9月に開通した。

その2カ月後の同年11月15日には、遠賀川・赤間間が開通している。この日、岡垣(当時は「矢矧村」である)内を初めて蒸気機関車に牽かれた旅客列車が走った。地元

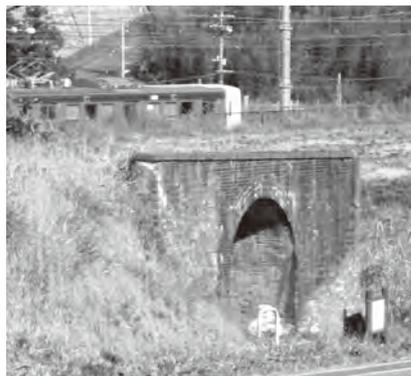
では、鉄道建設の当初から九鉄に対して、海老津駅の設置を要望していたが、開業までには20年を待たなければならなかった。

この区間にある城山峠は、44分の1の急勾配(44メートル進む間1メートル高くなる)の難所であり、この峠を越えるには、旅客車の前後に機関車を連結する必要があった。貨物車の場合は3台の機関車で峠越えをしており、「九州鉄道の箱根の険」ともいわれた。

九鉄時代の線路の遺構が、海老津に残されている。赤レンガで建造されたアーチ橋で、岡垣町の有



▲九州鉄道初期の蒸気機関車(「九州の鉄道の歩み」から援用)



▲赤レンガアーチ橋(後方は JR 鹿児島本線)

形文化財に指定され、大切に保存されている。九州内では、最も古い部類に属する鉄道建造物である。

赤間・遠賀川間が開通したことにより、遠賀川から久留米の間が通じることになった。開業日の福岡日日新聞には、遠賀川・久留米間の営業開始を知らせる広告を出しており、発着時刻と運賃表が掲載されている。遠賀川駅の発・着は、いずれも1日3便であった。

悲願である海老津駅の設置に関しては、赤間・遠賀川間が開通してから15年後に「海老津停車場設置委員会」を結成して本格的に運動を開始した。

つづく