

鉄道建設と海老津駅②

—海老津駅の開業—

岡垣歴史文化研究会 石田 健次

九州鉄道会社(九鉄)は、明治23(1890)年の遠賀川・久留米間の開通に続き、翌年には門司(門司港)・久留米間を開通させた。しかし、列車の脱線・転覆が多発していた城山峠の難所は、長期間にわたって改善されない状態が続いていた。

明治37(1904)年になって、九鉄は遠賀川・赤間間の路線改築工事の検討に着手した。この改築工事は、城山にトンネルを建設することと、遠賀川・赤間間の路線の変更であった。

この改築工事の検討をきっかけに、矢矧村・岡垣村の両村から委員を選出して明治39(1906)年5月に「海老津停車場設置委員会」を発足させ、駅の設置に向けて活動を開始した。

矢矧村から委員に任命された波

田考蔵(矢矧村の初代村長を勤めた)は、日誌に委員会における活動を詳細に残している。それによると、関係者への度重なる折衝を行い、駅設置に向けて並々ならぬ努力をしていることが分かる。その結果、同年7月に九鉄社長から、「駅設置の場所が確保できるのであれば駅を設置することには差し支えない」との回答を得た。

その後、九鉄は明治39(1906)年3月に公布された鉄道国有法により翌年7月1日に国有化された。この時、全国36私鉄のうち17の私鉄が国有化された。このため、海老津駅の設置は九鉄から国に引き継がれることとなった。

遠賀川・赤間間の複線化は、明治40(1907)年4月に認可を受けて、明治43(1910)年11月に開通している。複線化は遠賀川・

折尾間が大正2(1913)年、赤間・東郷間が大正10(1921)年であったことから、この区間の複線化がいかに早かったかが分かる。これは、城山トンネルを複線化に対応した構造とする必要があったためと考えられる。こうした駅設置運動の最中の明



▲旧海老津駅舎

治40(1907)年10月1日には、矢矧村と岡垣村が合併して岡垣村が誕生した。

明治42(1909)年11月5日に城山トンネルが完成し、同月15日に遠賀川・赤間間に海老津停車場(駅)が新設された。しかし、この時の海老津駅は列車の通行だけの取り扱いであった。トンネルの完成により、城山峠にあった城山信号所が廃止された。

それから3カ月後の明治43(1910)年2月6日、村民が待ち望んでいた鹿児島本線海老津駅が一般運輸営業を開始した。海老津駅の設置は、岡垣が大きく発展していく礎となった。

現在の路線名称である「鹿児島本線」の呼称は、明治42(1909)年11月21日に門司・鹿児島間が開通したことにより、それまで呼ばれていた人吉本線から改称されたものである。

つづく