

変わりゆく篠栗線

町の中央を東西に駆け抜ける「JR篠栗線（福北ゆたか線）」。140万都市福岡と、かつて炭鉱で栄えた筑豊を1時間もかからずにつなぐ住民の大切な交通機関です。

また車窓からは、春は黄色の菜の花、夏は緑の稲穂とのどかな田園地帯を眺め、秋には金出川の渓谷沿いを真っ赤に彩る紅葉なども楽しむことができます。

この篠栗線がどのように発展してきたのかご存じですか。

日清戦争が起きた1894（明治27）年ごろ、九州の各地に鉄道建設企業がたくさんつくられました。そ

の中の企業の一つが前原町から篠栗・八木山を経て飯塚に至る敷設の計画をたてました。

それから、企業の合併が



あったり用地の買収をしたりして数年が過ぎました。また、本線からの分岐駅をどこにするかでも計画が滞ったそうです。その当時、鹿児島本線には、箱崎駅はありましたが吉塚駅はなく、箱崎駅から分岐すると須恵川に沿って線路を敷設することになり水害にいうことが予想されました。箱崎の町長や付近の住民とも何度も交渉を重ね、吉塚駅を新設しました。そして、やっと1904（明治37）年6月19日、吉塚・篠栗間の九州鉄道の開設に至ったのです。開通式には、県知事、県議会議員、郡内有志などを多数招待し盛大に祝ったそうです。

その後1907（明治40）年に国有化されました。この「篠栗線」は、乗客の利

用や貨物の輸送などで活躍したそうです。

左表によると、篠栗駅の営業成績がとても良いことが分かります。特に貨物の取り扱い金額は、高田・久

原炭鉱などの石炭積み出しのため巨額にのぼり、全国有数の黒字線であったそうです。

太平洋戦争後、石炭産業は衰退し、1960（昭和35）年明治高田鉱業所の閉山により「篠栗線」も同じ運命をたどっていきました。昔から町に住む50歳以上の方は、覚えていらっしゃる方多いのではないのでしょうか。朝発車すると、次は昼ごろ。そして夕方。1日5〜6本の蒸気機関車が通勤、通学の貴重な足となっていたことを。白い煙と黒いすすを吐きながらゴトンゴトンとのんびり田んぼの中を走る赤字ローカル線でした。

1922年（大正11）度の営業状況を鹿児島線香椎駅と比較
（「ささぐりくらしの四季」より）

| 駅名 | 乗客 | | 手荷物 | | 貨物 | |
|-----|---------|--------|--------|-------|---------|---------|
| | 人員 | 賃金(円) | 斤数 | 賃金(円) | t数 | 賃金(円) |
| 篠栗駅 | 249,016 | 31,214 | 42,000 | 993 | 165,173 | 200,822 |
| 香椎駅 | 227,919 | 39,498 | 23,520 | 581 | 25,227 | 8,318 |

そして、1968（昭和43）年念願の桂川駅までの延伸工事が完成し、筑豊地

方と福岡市がつながり、一日の利用者数も列車の本数も飛躍的に増えました。その後、2001（平成13）年には、福岡市から筑豊を経由して北九州市までが電化され、筑豊本線などの部分も含めて「福北ゆたか線」の愛称がつくなど、「篠栗線」は発展の一途をたどっています。今では、1日に上下合わせて160本以上の電車が行き来し、篠栗・博多間を最短短約15分で結んでいます。

時代と共に駆け抜けてきた篠栗線。窓から見える景色もずいぶん変わったことでしょう。

参考文献

「ささぐりくらしの四季」西義助
「篠栗町誌 歴史編」