

二日市 (2) —— 近代化進めた九州鉄道創業



▲明治22年、ドイツ人技師の指導で建設された九州鉄道の「城山レンガ三連橋脚」今は筑紫野市道に利用されている

明治維新によって生活環境の近代化は飛躍的に進みました。中でも交通機関は、二日市の街を大きく変貌させました。

きっかけは明治22年12月11日の九州鉄道株式会社博多～千歳川（久留米）間の開業でした。ほぼ現在のJR鹿児島本線にあたり二日市駅では上り、下り計6列車で営業を始めました。

ドイツ製の蒸気機関車が上・中等一両、下等一両と郵便車を牽引、乗客があふれるようで、駅では多くの学校生徒が祝賀の行列、火花が上がるなど「上を下への群衆」でうずまると、当時の新聞記事があります。

特急、急行列車はなく二日市と博多間は、32分ほどで運転していました。運賃は、上等33銭、中等22銭、下等11銭でした。

この民営鉄道の二日市開業についてはエピソードがあります。九州線のルートは当初、北九州から博多を経て、太宰府を通り筑紫野市阿志岐から夜須、小郡を通る計画でした。ところが「汽車に乗って日帰りされたら、天満宮参道の旅館がつぶれる。お宮の梅が煤煙

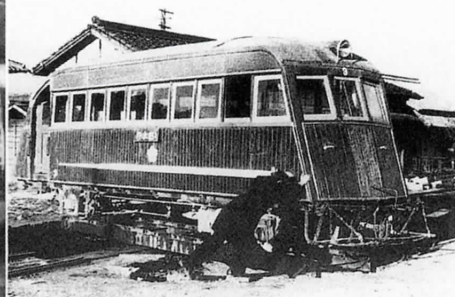
で枯れる」などの反対で太宰府への鉄道誘致案は消えました。これに対し、二日市の谷彦一など有志が協力して「二日市駅」の開設に成功したのです。駅前の顕彰碑は、その功績を讃えています。

当時の遺物として市内城山地区に赤レンガ積みの「三連の鉄道橋脚」が残っており、近代化路線の足跡がうかがえます。今の路線の西側300メートル余で、その後、急勾配のため、線路が付け替えられました。現二日市駅は昭和62年4月、国鉄から民営JR九州になる直前の同年3月に改装。構内に明治44年改築の跨線橋の鉄柱が残されています。日露戦争（明治37年）後の経済復興ぶりを示す資料です。



▲ユニークなデザインのJR二日市駅舎

◀レトロ調の朝倉軌道
二日市停車場とガソ
リンカー①



◀二日市と太宰府を結んだ馬鉄
(雪の日の二日市旧街筋)

太宰府馬鉄と朝倉軌道

二日市と太宰府天満宮は古代から深いかわりがあります。菅公への信仰が全国的に広がり、「太宰府まいり」も、開通したばかりの九州鉄道を利用して大きく伸びていきました。明治35年の天満宮大祭を機会に「馬鉄」(馬車鉄道)が営業をはじめました。馬がレールの上の客車をポカポカと引っ張って走るのです。二日市の旧街筋(現中央通り)を経て、鷺田橋横から君畑、五条、太宰府神社(現天満宮)に向ったのです。後に小型蒸気機関車が馬にかわりましたが、大正13年の福岡～久留米の電車(現西鉄)開通で二日市の旧街筋間は廃止され太宰府間が電車になりました。

次に交通事情を変えたのは、明治41年の二日市と朝倉地方を結ぶ新しい民営鉄道「朝倉

軌道」の開業です。地元の谷彦一など有力者が資金を出し合って会社を設立。二日市と甘木を結ぶ小型機関車による運行でした。

現JR駅前に木造停車場がオープン、これまでの日田街道を行き来した人や馬車による交通は大きく変革しました。

大正11年には杷木まで延長されて、二日市～杷木間の料金1円、2時間30分かかりました。朝倉地方の経済振興に大きく貢献したのです。国鉄甘木線の開設など時代の変遷もあり、昭和15年に朝倉軌道株式会社は解散しました。

客車は蒸気機関車から軽快なガソリンカー(今のレールバス)にとってかわりました。古い写真だけが機関車の姿を伝えています。

JR筑豊線

JR鹿児島本線原田駅と筑豊地方を結ぶ交通は、かつての長崎街道沿いに建設された国鉄「長原線」がその前身です。昭和4年、筑穂町長尾と原田間で最大の難所「冷水トンネル」(延長3286メートル)が完成して現在の筑豊線が開通しました。石炭で代表される筑豊地方の経済は、同線が原動力になったのです。この鉄道による大量輸送は、江戸時代に栄えた市内山家など「筑前六宿」を過疎の宿場町に変えてしまいました。