

[西鉄部会だより]

昭和 41 年 10 月ダイヤ改正について

西鉄の主要路線である天神大牟田線は、現在 30 分ヘッドで運転されている。今回は、大牟田線が 30 分ヘッドになった昭和 41 年 10 月 1 日のダイヤ改正について追っかけてみた。

◆ 大牟田線の前身である九州鐵道線は、大正 13 年 4 月 12 日、福岡－久留米間で開業した。開業当初のダイヤは、普通のみ 25 分ヘッドの運転で、福岡－久留米間を 55 分で運転されている。大牟田全通後の昭和 14 年 11 月から 300 形を使用して急行の運転が始まり、同線は福岡県内を結ぶ都市間輸送を担うこととなった。昭和 17 年 5 社合併に伴い西日本鐵道の久留米線（大牟田線）となった以降も、戦時中の停滞を除いて、利用者の伸びとともに輸送力増強が続けられた。

昭和 29 年 12 月には急行の増発等で、ほぼ 1 時間ヘッドの運転となり、昭和 34 年 5 月には特急の運転が始まり 45 分ヘッドの運転になった。大牟田線は、昭和 41 年 10 月 1 日改正で 30 分ヘッドの運転となった。特に福岡－久留米間は、特急、急行合わせて 15 分間隔で運転され、利便性が大きく向上した。

西鉄では、大牟田線の利用者の増加に対応するため、輸送力の増強を計画、単線区間として残っていた久留米以南の複線化を進め、大善寺－三潴、大溝－蒲池、開－大牟田間を連続複線化するなど施設の充実を図った。また、昭和 37 年から 19 系級通勤車である 600 形を順次増備し、昭和 41 年には第 5 次車 6 両（614F～616F）を新造している。

ダイヤ改正に関連して、昭和 41 年 9 月 1 日の「西鉄ニュース」には、次の記事がある。

この特急・急行の大増発のために巨費を投入、次のような工事を実施しました。

- ・軌道の複線化工事 開～倉永間 3.0 km（昭和 40 年 10 月完成）、大溝～蒲池間 4.9 km、大善寺～三潴間 1.7 km 計 9.7 km
 - ・駅舎の新築及び改築 新築：安武、三潴、大溝、八丁牟田、蒲池、渡瀬駅 改築 試験場前、大善寺
 - ・ホームの移設 三潴、渡瀬
 - ・ホームの延長 輸送力を増強するための車両増結にそなえて、ホームを長くしました。大善寺：5 連用を 6 連用に、大溝：4 連用を 6 連用に、八丁牟田：4 連用を 6 連用に、蒲池：3 連用を 6 連用に
 - ・副本線の新設 渡瀬：昨年 10 月完成
 - ・信号保安設備の近代化 単線区間の信号の遠隔制御化 総工費 約 5 億 1 千万円
- ※ この複線化工事の完成によって残りの単線区間は 19.8 km となり福岡～大牟田間の 73.6%が複線化されたことになります。

◆ ダイヤを列車種別ごとに詳しく見てみると、次のとおりとなっている。

特急 福岡－大牟田間 30 分間隔の運転で、途中二日市、久留米、柳河、栄町に停車し、福岡－大牟田間の所要時間は 69～70 分。データム、下り特急は、春日原で先行の大牟田行普通を追い越し、久留米、柳河でそれぞれ大牟田行き普通に接続、一方、上り特急は、柳河、久留米で先行の大牟田発福岡行きに、二日市で始発の福岡行きに接続し、大橋で追い越すダイヤとなっている。下り 31 本、上り 29 本が運転され、運転時刻は下りが、福岡発 7:00～16:30、17:10、17:35、18:00、18:26、19:00～22:00 で、上りが大牟田発 7:00、7:53、8:25～16:55、17:27、18:06、18:32、18:57、19:26、19:55～21:25 となっている。

急行 全区間が急行運転されるものと福岡－久留米間が急行運転で久留米以南が各駅停車となるものとの2つがあり、後者が急行の一般的な運転パターンとなっている。全区間急行は、言わば特急を補完するもので、朝夕ラッシュ時及び夜間に、下り2本、上り4本が運転されている。運転時刻は、下り福岡発が16:42、22:30、上り久留米発が6:30（柳河から急行）、7:03（大牟田発）、7:23（柳河発）、8:02（大牟田発）となっており、福岡、二日市、小郡、宮の陣、久留米、大善寺、柳河、栄町、大牟田に停車している。

一方、久留米以南各駅停車となるものは30分間隔の運転で、データイムほとんどが福岡－津福間で運転されており、下りは、大橋で二日市行き普通を追い越し、小郡で大牟田行き普通、宮の陣で甘木行きに接続している。上り急行は、宮の陣で甘木発に接続し、二日市で福岡行きに接続し、大橋で追い越すダイヤとなっている。下り30本、上り31本が運転され、運転時刻は、下り福岡発が7:45～16:15、16:55、17:20（大善寺行）、17:45、18:10、18:36（大牟田）、18:47（柳河）、19:15（柳河）、19:45、20:15、20:45（柳河）、21:15（大善寺）、21:45（試験場前）、上り久留米発が6:46（柳河）、7:13（大善寺）、7:51（柳河）、8:16（大牟田）、8:41（大牟田）、8:52、9:16～17:16、17:47（柳河）、18:25（大牟田）、18:51、19:17、19:46（久留米）、20:19（久留米）、20:46、21:16（無印は津福発着）となっている。

このほか、朝夕及び夜間には、次のような急行の区間運転がある。下りは、福岡発春日原行きが7:36、7:52、8:36、8:52、9:07、同二日市行き9:22、二日市発小郡行きが6:53、7:19、柳河発大牟田行き6:20、6:50となっている。上りは、二日市発福岡行きが15:58、16:28、16:59、17:29、17:59（太宰府17:52発）、大牟田発柳河行きが21:53、22:23、22:53となっている。

普通 データタイム1時間に福岡－大牟田間、福岡－太宰府間、福岡－二日市間各2本が運転される。福岡－大牟田間の下り普通は、試験場前以南、安武で上り普通と交換、大善寺－三潁間で上り特急、大溝－八丁牟田間で上り普通と離合、柳河で下り特急に接続し、上り特急と普通と交換、中島信号所で上り普通、特急と交換、倉永－東甘木間で上り普通、栄町付近で登り特急と離合している。始発終発の運転時刻は、下り福岡発が5:00～22:01（大牟田）、22:55（柳川終）、23:25（久留米終）、23:55（二日市終）、上り二日市発が5:05、久留米発が5:05～22:55（福岡）、23:29（二日市終）、柳河発が5:09、大牟田発が5:10～21:55（福岡終）、22:59（久留米終）、23:55（柳河終）となっている。

太宰府線 データタイム20分間隔の運転で、毎時3本のうち2本は福岡に直通する。運転時刻は二日市発が5:18、5:45～0:06 太宰府発が5:28、5:55（福岡）～0:14となっている。

甘木線 データタイム30分間隔の運転で、甘木－久留米間に39往復、本郷－久留米間に3往復（朝ラッシュ時）、北野－久留米間に1往復、甘木－北野間に1往復が運転されている。運転時刻は、久留米発が5:29～23:07（甘木）、0:00（北野）甘木発が5:10～22:57（久留米）、23:27（北野）となっている。

なお、往年甘木線で使用された小型車200形は、昭和44年3月ダイヤ改正まで福岡地区など本線でも運転されており、甘木線列車に関連するものは、久留米7:16⇒7:31 小郡7:36⇒7:52 久留米、久留米7:05⇒7:19 大善寺7:22⇒7:34 久留米、久留米7:44⇒9:04 福岡、久留米8:17⇒9:27 福岡、福岡16:37⇒17:54 久留米、福岡17:04⇒18:18 久留米がある。