

## 1 今月のニュース

今月のニュースは省略します。

## 2 西鉄部会だより < 福島線 >

今回は、1958（昭和33）年11月26日限りで廃止された「福島線」について、経歴を追ってみることにする。

福島線は、久留米市日吉町と八女市福島を結んだ軌間1435<sup>mm</sup>（標準軌）の電気軌道であるが、元々は天神大牟田線の前身である九州鉄道が、1924（大正13）年6月に合併した三井電気軌道から引き継がれた甘木-福島間32.7<sup>km</sup>の軌道線の一部であり、九州鉄道時は三井線と呼ばれ、路線分離後の1949年11月18日に「福島線」に改称されている。

三井電気軌道は、朝倉郡の中心地甘木、八女郡の中心である福島から筑後平野の中心地久留米を結ぶために敷設された軌道であり、地元と関西資本により設立され、本社は北野町に置かれた。同社の関係者は、会社設立に先立つ1911（明治44）年8月4日に北野町-久留米市京町10.7<sup>km</sup>、北野町-鳥栖町6.9<sup>km</sup>、北野町-甘木町11.6<sup>km</sup>の軌道特許を取得し、さらに同年10月4日には久留米市通町-福島町12.3<sup>km</sup>の特許を追加取得している。また、軌間3フィート（914<sup>mm</sup>）の軌道が中心であった筑後平野にあって、1435<sup>mm</sup>を採用したのは驚きであった。

「福岡県史・通史編近代（産業経済Ⅱ）」では、同社について次のとおり紹介されている。

「明治44（1911）年8月4日に久留米・甘木間、同年10月4日に久留米・福島間の軌道敷設免許を取得し、翌45年4月23日に設立された。同月22日、三井郡北野町で創立総会が開催され、取締役には丹波謙蔵、岩崎虔、永田正登、野見山米吉、井上清次郎、山口義六、鈴木利十の7名を、監査役に国武嘉市、上滝正衛、真木政之助の3名を選出し、社長に鈴木利十が就任し、資本金は100万円で、本社は北野町におかれた。同社は、三井郡のうち御原村、味坂村、大刀洗村、北野町、弓削村、宮ノ陣村、大城村、金島村、大堰村、本郷村、小郡村、立石村と朝倉郡馬田村に電気供給地域を持ち、電気は九州電灯鉄道から供給を受けることになっていた。」

### (1) 福島地区の歴史

福島線の終点であった福島地区は、八女市の中央に位置し地域の交通の要衝である。辺りは豊かな穀倉地帯で、一帯には北部九州最大の豪族として知られる筑紫の君磐井の墓と言われている岩戸山古墳をはじめ多数の古墳が存在し、古くから文化が栄えていた。

最初に、福島地区の町村の移り変わりについて見てみる。

1889（明治22）年4月1日の町村制の施行では、上妻郡福島町、福島村、稲富村が合併して上妻郡福島町が成立した。

1896（明治29）年4月には郡制の施行により、上妻郡（2町（福島町、黒木町）24村（羽犬塚村 外））と下妻郡（古川村、下妻村、水田村）及び生葉（いくは）郡の一部（星野村）が合併して八女郡となっている。

1951（昭和26）年4月には、八女郡福島町、長峰村、三河村、八幡村、上妻村が合併し、新町制による福島町が発足した。

1954（昭和29）年4月には、福島町が、八女郡川崎村、忠見村、岡山村の一部を編入し、市制を施行した。当初「福島市」として手続きしたが、福島県福島市と同じ名称となるため、即日「八女市」に変更した。当初は福島町を中心に「筑後福島市」とする意見もあったが、隣接の筑后市と区別する必要がある等の理由で見送られたという。

さらに、2006（平成18）年10月1日に八女郡上陽町を、2010（平成22）年2月1日に久留米市に隣接する広川町を除く八女郡2町2村（黒木町、立花町、矢部村、星野村）を編入したため、八女市は、熊本・大分の両県と接することになった。

### (2) 福島地区の鉄道事情

筑後平野など北部九州では、明治22年に博多-千歳川仮駅間の営業を開始し、熊本、長崎等へ路線を延長した九州鉄道（鹿児島本線の前身であり、明治40年に国有化された。西鉄の前身である「九州鉄道」とは関係ない。）の駅（停車場）と鉄道の通らない地域の町村を結ぶ目的で多くの馬車鉄道や蒸気軌道が開業した。

九州鉄道は、熊本延長に際し内陸路線となる久留米-山鹿-熊本（国道3号線のルート）ではなく、海岸に近い大牟田、高瀬（玉名）を経由する路線としたため、福島地区から九州鉄道の駅に連絡する鉄道が必要となった。

最初に営業を開始した鉄道は「南筑馬車鉄道」である。同社は1902（明治35）年8月7日、九州鉄道羽犬塚停車場から八女郡川崎村山内に至る馬車鉄道の特許を得て、翌1903年8月8日に羽犬塚-福島間を、同年12月1日に福島-山内間を結ぶ軌間3フィートの馬車鉄道を開業させた。同社は、1907（明治

40) 年 10 月には名称を南筑軌道に改め、1915 (大正 4) 年 3 月 25 日からは、蒸気機関車の運行に変更した筑後軌道から石油発動機関車を譲受け、運転を開始した。

南筑馬車鉄道に続いて、「三井電気軌道」の電車線が 1913 (大正 2) 年に開業した。さらに、大正 3 年 5 月に設立された「黒木軌道」が、黒木町桑原―山内間を 1916 (大正 5) 年 5 月に開通させた。これにより、久留米へは三井電気軌道、羽犬塚、黒木へは南筑軌道の軌道路線が完成した。(なお、南筑軌道と黒木軌道は、1923 (大正 12) 年 3 月南筑軌道に合併され、運輸の合理化が図られた。)

しかしながら、南筑軌道は、並行路線バスの発達に伴う競争力の低下などの理由で営業不振になり、1940 (昭和 15) 年 6 月 24 日に廃止となった。八女郡域が建設を何度も働きかけ実現した羽犬塚―竹田を結ぶ路線の一部である国鉄矢部線の着工も理由の一つであった。

なお、国鉄矢部線は、羽犬塚―黒木 (19.7<sup>キロ</sup>) を結び、1945 (昭和 20) 年 12 月 26 日に開業している。

### (3) 三井線 (福島線) の経歴

#### イ 開業

三井電気軌道は 1913 (大正 2) 年 7 月 18 日、福島―日吉町間 12.39<sup>キロ</sup>を開業した。中古の 2 軸車 8 両で、30 分間隔で運転された。

1913 年 7 月 20 日の「福岡日日新聞」には、「**三井電軌の開通** 三井電気軌道の久留米福島線はいよいよ今 20 日午前 11 時開通式挙行の筈なるが運転時間は双方とも午前 5 時より午後 11 時迄にて 30 分毎に発車すべし。全線を 10 区に分ち乗車賃は毎区 2 銭ずつ全線 24 銭に決定し居れるも重役間には当分割引を行うべしとの説あり。昨日午後何れかに決定せし筈なり。最も本日は 7 台の電車にては多数来賓の送迎にも困難あるべければ余裕あり次第普通旅客を取扱う筈…」という記事がある。

なお、開業時点での停留所の名称について、福岡日日新聞には明確な記述が見当たらない。一方、同日の「九州日報」には「**三井電鐵試乗記**」という記事があり、当該記事から追ってみる。(停留所に\_\_を入れた。)

「筑後唯一の電車が出来た。軌条は 50 ポンド軌間 4 呎 2 分の 1、1 車 40 人乗りの麗しき客車。之に乗れば 40 分にして**福島**駅に達する。それが今日から開通だ。

此の三井電鐵は、明治 45 年 4 月 23 日創立総会を開き、同年 12 月土工に着手したもので、今日開通式を挙げる迄 450 余日であるが、其の計画の当初より苦心惨憺たる日数は前者の何倍にかなる。鈴木同社長、瀧崎貞和氏等の功労没すべからざるものがある。

…**日吉町**停留所を發し国分村にいり**花畑**、**二丁田**停留所を過ぐれば久留米の街色彩耀く美貌。**八軒屋**、**原屋敷**の次は**上津荒木**停留所である。

…チーンとベルの音電車は動きます。次は**湯納楚**停留所である。

…南方遙かに墨絵の如く淡きは肥後の連峰。西方は唯一望眼界を遮るものなき夏の野、其の果ては有明海の磯打つ波に続く。湯納楚以南は全くの青き田と畑其の中を電車は走る。乗れる人の瞳には青の色充たさる。**川瀬**、**扇島**、**吉田**の各停留所の間に於て吉里川と扇島川とを越ゆ。

…**吉田**の次が終点。**福島町**本村の十字道路にて電車は止る。これから毎日此所に電車の吐き出す客は、少なくあるまい。…」

#### ロ 延長開業

##### (イ) 北野―宮ノ陣間

1915 (大正 4) 年 10 月 15 日、宮ノ陣―北野間 (5.59<sup>キロ</sup>) が開業した。2 軸車 4 両が使用され、運転間隔は 20 分間隔になっている。

1915 年 10 月 17 日の「福岡日日新聞」には、「**三電 小郡線の開通** 三井電気軌道株式会社第 2 期線中北野宮ノ陣間の工事竣成に付き昨 16 日全部の試験を終了し 17 日から運転を開始せるが全線における各停留所は左の如し

北野、中北錦〔中北野の間違い〕、郡農会前、十郎丸、古賀茶屋、鯉ノ段、富安、宮陣学校前、五郎丸、將軍梅前、宮陣橋

また運転時間は毎朝 5 時から夜は 12 時までの間において各終点駅から 20 分毎に発車せしむべし。なお賃金は片道 14 銭往復 25 銭なり。同会社にては 18 日午前 10 時から北野町鈴木利十氏宅において開通祝いの宴を催す由。」という記事がある。

##### (ロ) 櫛原―日吉町間

1916 (大正 5) 年 9 月 27 日、日吉町―櫛原 (湊ノ上) 間 (1.91<sup>キロ</sup>) が開業し、宮ノ陣橋―櫛原間 (筑後川) は徒歩連絡ながら、北野―福島間が結ばれた。2 軸車 2 両が増備になっている。日吉町で馬鉄通り (明治通り) を走る筑後軌道と平面交差<sup>①</sup>しており、「西鉄社報」には日吉町で南北の電車

<sup>①</sup>筑後軌道 久留米と日田 (豆田) を結んでいた軌間 914<sup>ミリ</sup>の軌道で、当初は馬車、後に石油発動車、蒸気機関車となり、1919 年 7 月には、久留米市内の大半が電車化され、明治通りは複線になった。営業状態は良かったが、久大西線の開通に伴い並行路線として 1929 年 3 月に廃止なり、会社は、補償金をもらって解散した。同社は、早い時期からバスの営業を始めており、バス路線は関連者により設立された連絡自動車に引き継がれた。なお、連絡自動車は、久留米自動車を合併し筑後地域最大のバス会社であり、久留米市内の路線の九州鉄道に吸収されたバスでは、最大規模の会社であった。

を乗換えたとの記述があり、直通運転はなされていない模様である。

新聞には停留所名の記述は見当たらないが、「久留米商工史」には、「三井電気軌道株式会社の久留米市街線は、日吉町―蛭川―寺町―通外町―南薫町を経て、筑後川岸の涿の上に至る路線の建設工事を大正4年(1915)8月に着手、翌5年(1916)9月29日に開通式を行なった。同区間は5分ごとの発車でこの開通によって宮ノ陣橋を隔ててさきに完成した北野線(宮ノ陣―北野間)と接続し、(宮ノ陣橋は徒歩連絡)同電軌は福島から北野町までを結ぶことになった。」という記述がある。

なお、同社は1918(大正7)年になると、久留米市蛭川から省線久留米駅までの路線延長に取り組んだが、土地取得の交渉が困難になり、商業会議所や市も協力したが、省線久留米駅までの延長は実現していない。(福岡県史参照)

#### (ハ) 甘木―北野間

1921(大正10)年12月8日、甘木―北野間(12.65<sup>キロ</sup>)が開業した。2軸車4両が増備されている。

1921年12月9日の「福岡日日新聞」には、「三井電軌の新停留所 いよいよ9日より開通 北野甘木間の延長線 三井電気軌道延長線北野町より朝倉郡甘木町に通ずる新線運転は既報の如くいよいよ9日より開通の筈であるが予て出願中の左記停留場設置の件はその筋で調査の上8日認可となった。

▲停留所：中村(三井郡北野町中字横屋敷)、陣屋(同町陣屋倉屋敷)、仁王丸(同郡大城村仁王丸字柳前)、大城(同村乙丸字前田)、鏡(同郡金島村鏡字古賀)、高島(同村高島字松花)、金島(同村八重亀字通道)、安永(同村中川字巻良尾)、染(同村金栗)、大堰(同郡大堰村富田字大藤)、下本郷(同郡本郷村本郷字柳)、本郷(同村伊屋)、井堰(同村中川原)、下浦(朝倉郡馬田村下浦字正法寺)、上浦(同村上浦字正法寺)、馬田(同村馬田字落合)、牛木(同村牛木字下川原)、甘木(同郡甘木町字竹原)」という記事がある。

1922年7月には、2軸有蓋電動貨車2両が増備され、貨物輸送が始まった模様である。

#### (ニ) 宮ノ陣―櫛原間(全線開通)、九州鉄道へ合併

全線開通は1924(大正13)年3月13日で、筑後川に架けられた新宮の陣橋に併用軌道(下流側)を設けて、宮ノ陣―涿の上間0.3<sup>キロ</sup>が開業、南北二つの路線が結ばれた。

三井電気軌道は、全通直後の1924年6月30日に九鉄に合併され、路線は同社の三井線となった。

1930(昭和5)年4月のダイヤでは、甘木発5:50~21:50、福島発6:00~22:00、この間20分間隔で運転され、所要時間は甘木―福島間が110分、甘木―八軒屋間77分となっている。

以降、輸送力増強がなされ、1941(昭和16)年1月のダイヤでは、朝夕ラッシュ時に、南薫―上津荒木間に区間運転電車が設定され、この間10分間隔運転となっている。

運転間隔が15分となった翌1942年12月のダイヤでは、甘木―福島間の所用時間は125分で、甘木発5:00~20:30(福島行)、21:30(車庫前行)、22:15(北野行最終)、福島発5:08~20:53(甘木行)、21:53(北野行)、22:53(車庫前行)となっている。

なお、この時点で停留所は、甘木、牛木、馬田、上浦、井堰、本郷、大堰、安永、金島、鏡、大城、仁王丸、陣屋、中村、北野、明善寺前、十郎丸、古賀茶屋、鯉ノ段、富安、学校前、五郎丸、宮ノ陣、櫛原、南薫、国道、蛭川、順光寺前、日吉町、広又、花畑、六軒屋、一丁田、苅原、車庫前、八軒屋、上津荒木、二軒茶屋、湯納楚、川瀬、古賀、吉田、福島となっている。

## ハ 中速化と路線分断

1943(昭和18)年以降、簡易連接車等の導入により輸送力増強が図られたが、戦後の混乱期には沿線に疎開者が住み着き、利用者が急増したため大変な混雑となった。

これに対して、西鉄は、専用軌道が多かった甘木―宮ノ陣間から大牟田線を利用して久留米に乗り入れ、大型車両を導入、鉄道線化することにより輸送力不足を改善することとした。

一方で、宮ノ陣以南は、久留米市内の一部を除き全線で併用軌道となっていたため、鉄道車両の導入は困難であった。また、この間大牟田線と2ヵ所で平面交差していた。このため、並行区間となる宮ノ陣―日吉町間を廃止し、日吉町―福島間は軌道のまま残すこととなった。

三井線は、甘木線の久留米乗り入れに先立つ11月11日に宮ノ陣―日吉町間が休止になり、路線が分断された。

路線分断直前の状況を見てみると、停留所は、甘木、馬田、上浦、井堰、本郷、大堰、安永、金島、大城、仁王丸、陣屋、北野、下北野、古賀茶屋、鯉ノ段、学校前、五郎丸、宮ノ陣、櫛原、国道、蛭川、日吉町、花畑、六軒屋、一丁田、国分、上津荒木、二軒茶屋、野添、湯納楚、川瀬、古賀、吉田、福島で、5:00~23:00の間20分間隔で運転され、全線の所要時間は164分。途中、馬田、井堰、大堰、金島、仁王丸、鯉ノ段、五郎丸、櫛原、日吉町、花畑、国分、二軒茶屋、湯納楚、川瀬、吉田で離合している。また、車庫は北野及び国分にあり、早朝、夜間に両停留所までの区間運転がある。

なお、「私鉄車両めぐり西日本鉄道」(谷口良忠：鉄道ピクトリアル S44.6)には、この間の経緯について、「北線側、甘木―宮ノ陣間18.0kmの路線は南線より長く、専用敷なので多少の改良を行なうこ

とにより本線側列車の直通運行が可能であった。したがって宮ノ陣付近の軌道を付替えて本線への連絡線を設け、部分的に軌道・架線など改良して本線なみの1500Vに昇圧し、軌道負担力にふさわしい軽量構造車200系を入線させるようにした。本線側では折しも303系新製車5編成が落成し運用上の余裕も多少できたので、昭和23.7.6、甘木支線（線名改称）への車両直通認可を得、同11.9から実施した。実際に支線側の列車が久留米まで直通運行するようになったのは同11.21から。」また、「中線側、宮の陣～日吉町間2.4kmの路線は甘木支線への直通認可と同時に営業休止許可を得、同7.15実施した。福島方面に向かう電車は起点を日吉町に変更し、旧三井線は郊外電車の性格の甘木支線と、従来の路面電車による福島支線に分断される形になった。」という記述がある。

## 二 福島線廃止まで

福島線は、久留米と八女を結ぶ郊外路線として運転が続けられ、大型ボギー車200形などが投入され輸送力の増強が図られてきたが、軌道が走る国道3号線は、基幹国道であるにもかかわらず道幅が狭く舗装がなく、通行車両が増加したことに伴い、乾燥すると埃がまいあがり、雨が降るとぬかるみになる最低の道路となっていた。

1956（昭和31）年春になると、久留米市、八女市などの沿線自治体は、「舗装促進期成会」を結成した。道路を所管する建設省は国道3号線の舗装・拡幅を打ち出し、福島線軌道敷を道路用地として利用するため、福島線の廃止する案を出してきた。

これに対して沿線の自治体は賛成したが、八女市の商工業者と久留米、福岡方面への通勤利用者が大反発したため調整がつかず、建設省は、軌道を残したままで舗装工事を行えば経費が大幅に増加するとして、国道新設の用意があると伝えてきた。

久留米市は廃止やむなしとして建設省の案に傾いたが、福島地区を抱える八女市は反対し、久留米－八女間の舗装は昭和32年度予算計上が見送られた。一方で、建設省は同予算で八女市から熊本県境までの予算を計上し、1957（昭和32）年8月に起工式が行われた。

久留米市は、福島地区を抱える八女市の意向に考慮し、路線の高架化等による路線の維持を検討したが財政的に実現は困難であり、八女市も福島地区を除いて廃止に傾き、1957年8月17日に八女市公会堂で行われた公聴会で、沿線は路線廃止に同意、1958（昭和33）年11月26日限りで福島線は廃止された。

ところで、この間の西鉄の対応であるが、1956（昭和31）年5月11日の「毎日新聞（筑後版）」には、「道路舗装できらわれた福島電車 …現在1日平均8千人の乗客を運んでいるが、その収入では毎月320～30万円の赤字を出している。…しかし、同沿線に市営住宅などが建ち並び、赤字を補うまででないが利用者はいくぶん増加しており、この調子で沿線に住宅が増えれば現在の単線を輸送力を増すために複線にしなければということまで西鉄では考えている。…」という記事がある。この記事通りであるとすれば、福島線が廃止された理由について、「不採算路線であった」という文献を見かけるが、必ずしも正解ではないようだ。

なお、最後のダイヤとなった1956年5月1日のダイヤによると、福島発5:23～22:57、日吉町発5:39～23:34で18分間隔の運転、この他車庫のある国分発までの区間運転電車の設定がある。全線の所要時間は34分、古賀、湯納楚、国分で交換している。

### (4) 車両について

三井線、福島線で使われた車両については、「私鉄車両めぐり 西日本鉄道」（谷口良忠：鉄道ピクトリアル No. 234（S45.2））5.5の記事が詳しい。ここでは、当該記事をもとに解説する。

#### イ 経緯

三井電気軌道→九州鉄道から引き継がれたものと西鉄統合後に福岡市内線、北九州線から転属してきたものがある。特に、前者について「資料の不足は甚だしい」としている。

##### (イ) 1～8

1913（大正2）年7月の日吉町－福島間の開業に合わせて導入された2軸車で、新井商会という仲介業者を介して購入された中古車両。開放デッキ式の2段屋根、電動機出力は18.7kW×2、台車はブリル24E。うち2～5は簡易連接車に改造。残りの4両のうち3両は1949（昭和24）年3月の番号整理時に2、3、6に改番。このうち2、3は1950（昭和25）年1月14に廃車されている。（車籍上は全車が簡易連接車に改造）

##### (ロ) 11～14

1915（大正4）年10月の北野－宮ノ陣間の開業に合わせて増備された2軸車で、1911（明治44）年4月に川崎造船所で製造されたもの。早期に廃車となった13を除き簡易連接車に改造されている。（車籍上は11、12のみ簡易連接車（108）に改造）

##### (ハ) 9、10

1916（大正5）年9月の日吉町－櫛原（渕の上）間の開業時に増備された車両。うち1両は1949（昭和24）年3月の番号整理時に1に改番、1952（昭和27）年2月13日に廃車されている。（車籍のみ簡易連接車（103）に改造）

##### (ニ) 15、16

1921（大正10）年12月の北野－甘木間の開業時に増備された鉄道線用車両で、1922（大正11）

年2月に岡部鉄工所で製造されている。2段屋根、側面には引戸、自動ステップを設置。直接制御(KR-9)、手用ブレーキ(垂直ハンドル)式で、電動機出力は26.1kW×2、台車は21Eであった。

昭和12~17年には一時的に九州鉄道太宰府線に転出し、91、92に改番され、復帰後は15、16に戻されている。1945(昭和20)年5月の番号整理時に8、9に改番され、8は1950(昭和25)年1月14日、9は昭和27年2月13日に廃車されている。

(ホ)17、18

(ニ)と同時期に増備されたもので、1921(大正10)年の梅鉢製。1945(昭和20)年5月の番号整理時に3、4に改番。このうち4は1950(昭和25)年1月14日に廃車されている。

(ハ)21、22(ボギー車)

1924(大正13)年3月の全通に合わせて増備されたボギー車で、1924年6月に岡部鉄工所で新製されている。2段屋根3扉型の高床車。直接制御で、直通空気ブレーキ方式。電動機出力は37.3kW×2、台車は76E系。車体長は11<sup>級</sup>、設計上欠陥があったもようで、一丁田付近の急カーブでたびたび脱線するなどではほどなく休車になり、後に能勢電気軌道に譲渡されが、1958(昭和33)年2月に廃車されている。

(ト)21、22

1938(昭和13)年に福博電車から譲り受けた増備車で、成田電気軌道、門司築港(1924年、4、5)、福博電車(1935年、85、86)と渡ってきたもの。簡易連接車(102)に改造されている。

(フ)23~25

1938年に箱根登山鉄道から譲り受けた車両で、東京市街鉄道、東京鉄道、東京市、王子電気軌道、箱根登山鉄道(45~47)と渡ってきた。

うち2両は5、6に改番され、5は1952(昭和27)年2月13日に、6は1960年1月14日に廃車となっている。

(リ)26、27

(チ)と同時期に箱根登山鉄道から譲り受けた車両で、元々小田原電気軌道の7、10が原車。1942(昭和17)年に簡易連接車(101)に改造されている。

(ヌ)82、95、170

西鉄成立(1932(昭和17)年9月)後に福岡市内線から転入した車両で、82は門司築港、95は博多電気軌道、170は(リ)と同時期に箱根登山鉄道から福博電車に転入した車両3両のうちの1両(小田原電気軌道1)で、出力は18.7kW×2であった。

82は福岡市内線に戻り、95は7に改番され、1952(昭和27)年2月13日に廃止されている。

(ル)162、163

1946(昭和21)年5月に大牟田市内線から転入した車両。163は1950年1月14日に、162は1953(昭和28)年5月25日に廃車されている。

(レ)209~213、201~208

ハ(200形)のとおり

(ロ)12、13、32、34、39(ボギー車)

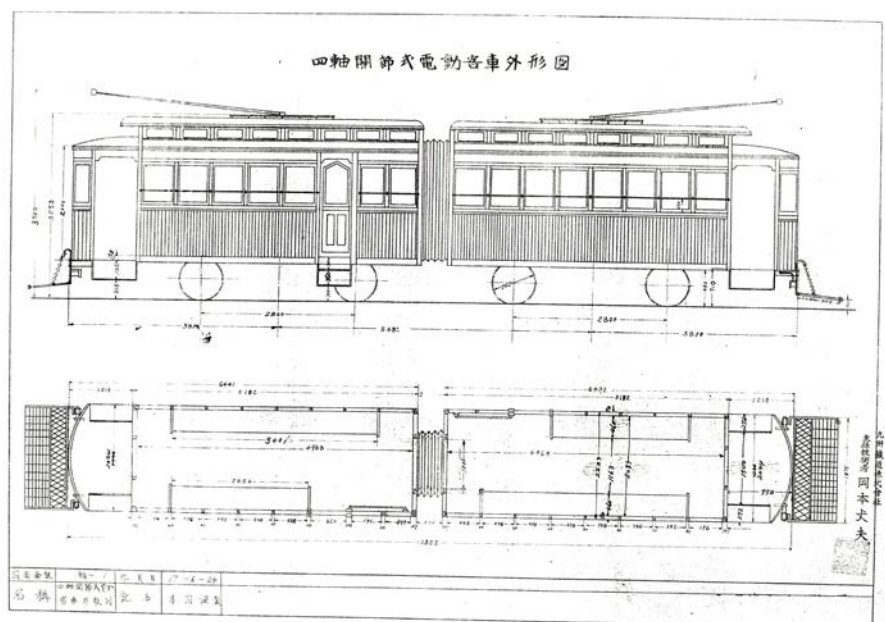
1949(昭和24)年1月~5月に輸送力の改善を図るため、北九州線から一時的に転入した木製ボギー車である。1952年の大牟田市内線の休止に伴い、同線から200形が転入したため、福岡市内線に転出(106~110に改番)している。

## □ 簡易連接車

西鉄は、輸送力の増強を図るため、単車2両を連結した「4軸関節式電動客車」を福島線に導入した。向かい合った車両の運転席を切り落とし客室部分を幌でつないだもの。

1942(昭和17)年度に試作車1組(101)が作成された。ブレーキの改修(手ブレーキ→直通空気ブレーキ)には苦勞した模様であるが、翌1943年度にさらに1組(102)が作成され、1947年までに9組を投入されている。

なお、103以降の車両について、元になった単車2両のうちの1両は博多電気軌道開業時に新製され



た車両が使用された一方で車籍は線内の車両が充てられているため、車籍と実際の車両が一致せずわかりにくくなっている。(谷口氏の記述でも、すべての車両について、経歴が書かれている訳ではない。)

(実際)

M1 車 : 2、3、4、5、11、12、14

M2 車 : 91、92、93、94、101、104、109 (博多電気軌道開業時に新製された車両)

(車籍)

1~8 → 104~107

9、10 → 103

11、12 → 108

なお、図面は上記のとおりであるが、運転されている写真は殆ど見つかっていない。知られているのは、西鉄 50 年史等に乗っている竹島氏が撮った 1 枚だけである。

## ハ 200 形

廃止時点まで使用されたのは 200 形である。200 形は、大牟田電気軌道が 1927 (昭和 2) 年 12 月の全線開業時に梅鉢及び東洋車輛で製造した木造 2 軸車 (1~13、13 は事故復元時に 21 に改番) を、昭和 18~19 年に木南車輛で車体、台車等を新製しボギー車に改造した車両である。電動機出力は当初 26.1kW×2 であったが、1950~1952 年に 37.3kW×2 に強化されている。

200 形のうち大牟田市内線に戻った 4 両 (201~204 (1945 年 5 月)) を除く 9 両は、当初輸送力不足が深刻であった福岡市内線に投入された。

1948 年 4~11 月には、4 両 (208~210、212) が大牟田市内線に復帰している。

福岡線では、福岡市内線に投入された 9 両のうち 4 両は後に大牟田市内線に転出したが、残っていた 5 両 (205~207、211、213、1949 (昭和 24) 年 3 月に 209~213 に改番) が 1947 (昭和 22) 年 11 月 1 日に、さらに廃止となった大牟田市内線から 8 両 (201~208) が 1954 (昭和 29) 年に転入している。

200 形について、1947 年 10 月 19 日の「西日本新聞」では、「三井平野走るボギー 18 日し

ようしゃなボギー車が西鉄三井線を走り三井平野の秋景色に精彩を加えた。これは西鉄久留米支社が放った輸送復興の第一陣で 20 日まで試運転、21 日から当分午前中だけ日吉町ー甘木間を走らせる。同区間 20 分間隔運転は来月始めになる。」との記事がある。

なお、200 形は、福岡線廃止後福岡市内線に転出し、地下鉄建設に関連して大半の路線が廃止となった 1975 年 11 月まで活躍した。

(写真は、西鉄二日市車庫にたたずむ 205 号車、故奥野利夫氏所有)



## ニ 貨車

2 軸の電動貨車 2 両 (テリ 1015、1016) 及び一般貨車 12 両 (ト 3~12、チ 13、14) が存在した。うち、電動貨車は木製、丸屋根で電動機出力は 18.7kW×2 で電動客車と同じ。1015 は、1960 年 2 月 25 日に廃車、1016 は路線分断後甘木線側で使用され、1953 年 5 月 25 日に廃車されている。

## (5) 現在の福島の公共交通について

モータリゼーションの進展により、1958 (昭和 33) 年に福岡線がバス転換されて以降唯一の鉄道となった国鉄矢部線は、国鉄の第 1 次地方交通線になり、1985 (昭和 60) 年 3 月 31 日限りで廃止され、福岡は鉄道地図から消えた。廃止の頃は、デーゼルカー 1 日 6 往復の運転となり、沿線の通学生が主な利用者となっていた。地域の中心都市である久留米に直結していないのが、利用者減少の一つの理由でもあった。

ところで、現在の公共交通機関であるが、西鉄バスが久留米方面 (福岡線の代替ルートであった花畑経由 (30 番系統) はデータタイム 1 時間 1 本程度の運転で、西鉄久留米まで 3 号線を走る諏訪野町経由が主)、堀川バスが、羽犬塚、矢部、黒木、星野方面を結んでいる。

なお、久留米から県境を越えて山鹿市まで行っていたバス (32 番系統) は、利用者の減少に伴い 2004 (平成 16) 年 3 月 31 日限りで廃止されている。

本稿については、文中で掲げた新聞等の記事のほか、筑后市史、1957 年 10 月 26 日付毎日新聞 (筑後版) 等を参照した。

○歴史の中の駅は紙面の都合で休みます。