

1 今月のニュース

(1) 西鉄天神大牟田線 GW 輸送について

西鉄は、「博多どんたく港祭り」等で利用者が増加するGWの5月3日～5日、デertime 8000形6連で運転される特急に3000形7連を入れるなど輸送力増強を図った。

ダイヤは休日ダイヤのままであったが、運用を変更し、特急は太宰府線折返しからデertimeの特急に入る1本を除き5000形、6000形及び3000形7連で運転された。

また、3000形5連で運転される急行も6連になり、3000形、5000形、6000形で運転されている。なお、今年のどんたくは、3日に小雨が降るなどの天気です210万人の人出だった。

2 西鉄部会だより <一枚の航空写真から>

(1) はじめに

1962(昭和37)年7月に撮影された一枚の航空写真。国土地理院は、戦中以降に撮影された各地の航空写真を公開し、販売している。私は、先日久留米市内にある大牟田線4駅が写っている写真を購入した。昭和44年3月久留米駅が高架化される以前の写真がほとんど出ておらず、駅の形状などを確認しなかったからである。

今回はこの写真をもとに、50年前の昭和37年夏の久留米を訪ねてみることにした。(著作権の関係で航空写真の掲載は行わず、配線図にとどめた。)

西鉄にとって昭和37年は、西鉄通勤車の今の基準となった600形(第2代目)が大牟田線(天神大牟田線)に新登場した年である。

西鉄は、「沿線人口の急増に伴う通勤・通学利用者の増加による輸送力不足に対応するため」(西鉄百年史)、他の大手私鉄と共に昭和32年度を初年度とする第1次輸送力増強5ヵ年計画(昭和35年度で打ち切り)、昭和36年度を初年度とする第1次輸送力増強3ヵ年計画を策定し、車両の更新・増備、複線化など大牟田線・宮地岳線の輸送改善が図られた。

600形は、特急用の1000形、1300形に続いて登場した車両であり、大牟田線初の車長19.5m、両開きドア等現在の通勤電車の標準となり、昭和47年までの間に57両が製造され優等列車からラッシュ時の輸送力列車まで広く活躍した。現在は天神大牟田線から引退し、貝塚線に初期の車両7編成14両(601-651、602-652、604-654、606-656、608-659、616-666、619-669)が残り、同線の主力電車として走っている*①。

昭和37年の増備車両については、当初大牟田線に4両(電動車2両、付随車2両)、宮地岳線に2両(電動車2両)が増備される計画であったが、効率的な投資を考慮し、利用者の伸びが著しかった大牟田線に新車を投入し、大牟田線の中古車両を宮地岳線に転出させることに変更された。

ところで、昭和37年のダイヤ改正は、600形の投入及び宮の陣駅移転が竣工した9月24日に行われているので、昭和37年夏時点では、福岡駅高架化に伴い実施された昭和36年11月1日改正のダイヤで運転されていたことになる。

(2) 車両の動き

西鉄は輸送力増強が始まった昭和32以降、昭和35年までに1000形、1100形、1200形4連×6本を新造したほか、木造車である1形15両及び50形4両について、車体を新造し20形3連×6本を編成した。このうち50形3両の更新名目で新造した1本は、新性能試験車100形3連1本の電装機器を転用したため、高性能車となった。

西鉄は、続いて昭和36年、特急車の増備と輸送力増強のため、昭和26年に導入した急行車600形(初代)3連2本(601-611-651、602-612-652)を分割し、新造した高性能の中間車2両×2本を600形の先頭車に連結し1300形4連×2本(1301-1302-1303-1304、1305-1306-1307-1308)を編成した。

併せて、600形の中間車2両(601、602を324、325に改番)を303形2連2本に連結し3連化するとともに、電装解除した600形大牟田方の先頭車の電装機器を新造した320形中間車(326、327)に取付け、303形2連2本に組み込み3連化した。これにより昭和23年に導入された17系級運輸省規格型303形は5編成のうち303編成を除く4編成が3連化された。併せて、これまで相互に連結できなかった300系301形(301、302)、303形(303～307)、308形(308～312)の制御装置等の機器を改良、連結ができるようにし、3連+2連の5両編成の組成が可能となった。301形は、片側2扉で電動車は18系級、付随車は16系級に対し、303形は同3扉で17系級、308形は同3扉で18系級、600形は同2扉で18系級、

① 貝塚線は、600形14両のほか昭和27年登場の313形2両(315-365)の16両で運転されている。先ごろ香椎花園及び和の駅でホームの一部増設や直線化、停車位置の変更が行われた。安全性が向上したのはもちろんのことであるが、話は出るが一向に進展しない福岡市営地下鉄との乗入れや車幅の大きい車両の導入につながるのかはわからない。

新造の326、327は同3扉で18_ト級と仕様が異なっており、非常にバラエティのある編成となった。

300系編成表

2連 301-351、302-352、303-353、308-358、309-359、310-360、311-361、312-362

3連 304-324-354、305-325-355、306-326-356、307-327-357

(3) ダイヤの概要

大牟田線は、昭和34年5月1日のダイヤ改正で「特急」が登場するとともに、それまでの1時間ヘッドから45分ヘッドの運転となった。急行は当初福岡～大牟田間の運転であり、このうち急行運転区間は福岡～久留米間で、久留米～大牟田間は普通となっていたが、翌昭和35年5月のダイヤ改正で、データタイムは福岡～久留米間の運転に変更された。急行が走る福岡～久留米間は特急、急行が交互に出発するダイヤとなった。

昭和36年11月改正のダイヤは次のとおりである。

イ 概要

- ・特急は福岡発7:15～21:00、大牟田発7:05～20:37の19往復が運転されている。
- ・福岡～久留米間急行は、福岡発7:35～21:30、久留米発6:56～21:35となっている。また、久留米以南も急行運転される急行（主系統急行）は福岡発17:15、18:00、22:00の3本、大牟田発6:32、7:25の2本が運転されている。この他、福岡～春日原、福岡～二日市、柳河～大牟田間にも区間急行が運転されている。
- ・普通は、データタイム福岡～大牟田間、福岡～二日市間の運転で、朝夕はこの他にいくつかの区間運転があった。
- ・甘木線は、甘木～久留米間38往復、本郷～久留米間3往復の運転となっている。

ロ 改正の内容

- ・朝夕ラッシュ時の輸送改善として、上り特急（大牟田7:05発）、急行（久留米7:19発）に1両ずつ増結し、特急は最長編成の300形5連で運転されている。また、福岡～大牟田間主系統急行について増発又は運転区間を延長し、下りは福岡17:15発柳河行きを大牟田まで延長、上りは大牟田6:32発（福岡7:51着）、久留米21:35発を増発している。普通についても増結が行われ、福岡～二日市朝ラッシュ時（7:30～9:00）の普通列車は3連以上の運転となった。
- ・急行の使用車両を1000形及び1300形に限定しスピードアップ、最高速度が95km/hとなった。

ハ 施設の改良

特急停車駅のうち、4駅の上りホームを延長（薬院 22_ト、二日市 13_ト、大善寺 20_ト、柳河 21_ト）し、5連対応とした。福岡駅は高架化に伴いホームが延長されており、久留米駅も上りは5連対応となっている。なお、柴町駅は駅北側で三井鉱山電車と交差しているため3連分しか用地確保ができず、従来からはみ出し停車となっている。

○昭和36年11月1日改正ダイヤ

特急【下り】 福岡発 7:15、8:00、8:45、9:30、10:15、11:00、11:45、12:30、13:15、14:00、14:45、15:30、16:15、17:00、17:45、18:30、19:15、20:00、21:00

【上り】 大牟田発 7:05、7:53、8:37、9:22、10:07、10:52、11:37、12:22、13:07、13:52、14:37、15:22、16:06、16:51、17:37、18:22、19:08、19:52、20:37

主系統急行【下り】 福岡発 17:15（休日柳河止）、18:00（休日同）、22:00

上り】 久留米発 7:10（大牟田6:32発、休日久留米発）、8:05（大牟田7:25発、休日運休）

急行【下り】 福岡発 7:35（大牟田）、8:20（休日運休）、9:05、9:50、10:35、11:20、12:05、12:50、13:35、14:20、15:05、15:50、16:35、17:29、18:13（大善寺）、18:45（柳河）、18:59（試験場前）、19:33（大牟田）、20:27（同）、21:30（同）**【上り】** 久留米発 6:56（大牟田）、6:56（同）、7:19（大善寺）、7:30（柳河）、7:52（同、休日運休）、8:20（大牟田、休日運休）、8:50（大牟田）、9:33、10:18、11:03、11:48、12:33、13:18、14:03、14:48、15:33、16:18、17:03、17:48、18:32（大牟田）、19:18（同）、20:02（同）、20:47（同）、21:35（同）

急行の区間運転【下り】 福岡発春日原行き 7:23（休日運休）、7:41（同）、7:51、8:10（休日運休）、9:17
福岡発二日市行き 8:33（休日運休）、8:55（同） 柳河発大牟田行き 6:19 **【上り】** 大牟田発柳河行き
18:45、19:31（休日運休）、21:18、22:15

普通【下り】 福岡発 5:10～22:30（大牟田）、23:00（柳河）、23:15（太宰府）、23:30（久留米）、0:03（二日市）**【上り】** 二日市 5:05 発、久留米 5:00 発、柳河 5:02 発、大牟田発 5:03～21:53、22:17（二日市）、23:00（久留米）、0:01（柳河）

太宰府線 二日市発太宰府行き 5:20～0:06 太宰府発二日市方面行き 5:30～0:13

甘木線【下り】 北野 5:00 発、甘木発 5:05～22:54、23:42（北野止） 本郷発久留米行き 6:22、6:52、7:52
【上り】 北野 5:00 発、久留米発 5:10～23:34、0:01（北野止）、久留米発本郷行き 5:50、6:18、7:16
（運行図表による。）

(4) 久留米駅～津福駅の状況

天神大牟田線は、福岡天神～試験場前までの間が複線で、以南は一部区間が単線となる。西鉄では、単線開業となった久留米以南で、優等列車がスムーズに運転できるように部分複線化を進めてきたが、久留米～試験場前間が複線化されたのは昭和27年のことである。それまでのダイヤを見てみると、花畑、試験場前の両駅は停留所となっており、単線の駅であったと考えられる。

ところで、平成16年10月には久留米～津福陸橋間が高架線となったが、この区間が地上線であった当時、花畑～試験場前間には「西日本車両」への引込線があった。

西日本車両は、柳河車庫で行っていた車両の修理を行う目的で昭和26年に現地に新設された久留米工場の業務を引き継ぐため昭和29年2月23日に設立されたもので、自動車整備、広告、建築の業務を開業し、昭和45年11月に西鉄産業に改称、平成14年4月に電車・自動車整備事業を西鉄テクノサービスに移行し、現在は西鉄建設となっている。

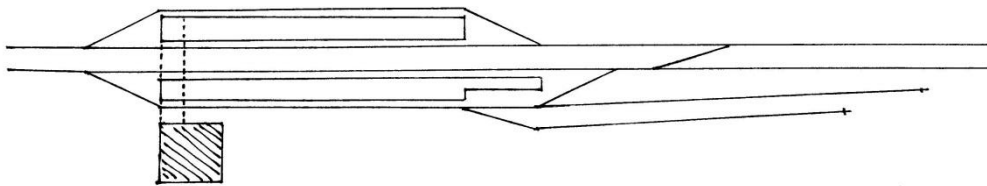
西日本車両では、大牟田線の車両のみならず、福岡市内線の路面電車の改修・修理も行っており、市内線電車は、薬院駅南側の交差点に敷設された仮短絡線を経て、大牟田線の電車に牽引されて西日本車両まで来ていた。写真には金丸川南側の渡り線の先で分岐する引込線の線上に200形と思われる車両と連結されている路面電車が写っている。

次に、写真に写っている各駅について個々にみていくことにする。(説明が難しいので、写真を元に作成した配線図を添付した。左側が福岡方、右側が大牟田方になる。)

【久留米駅】

大正13年4月12日の九州鉄道福岡～久留米間の開業に伴い開業。開業当時の形状は不明であるが、この時点では2面4線の島式ホームに留置線2本があり、櫛原方に構内踏切があった。ホーム長は下りが71.9mで、上りが95.7m(ホームは昭和38年8月までに下りが95.9m、上りが119.7mに延長されている。)、4番線の反対側には貨物ホーム(貨物の営業は、昭和33年頃に花畑に移転し、昭和35年4月28日には貨物営業自体が廃止となっている。)があった。

留置線は、4番線の花畑方から分岐し、花畑方向に2本延びており、車両の留置と増解結に利用されていた。また、花畑方には渡り線があり折返し列車が転線していた。なお、車両の増解結は昭和40年1月4日に久留米出張検車が廃止になるまで続けられた。

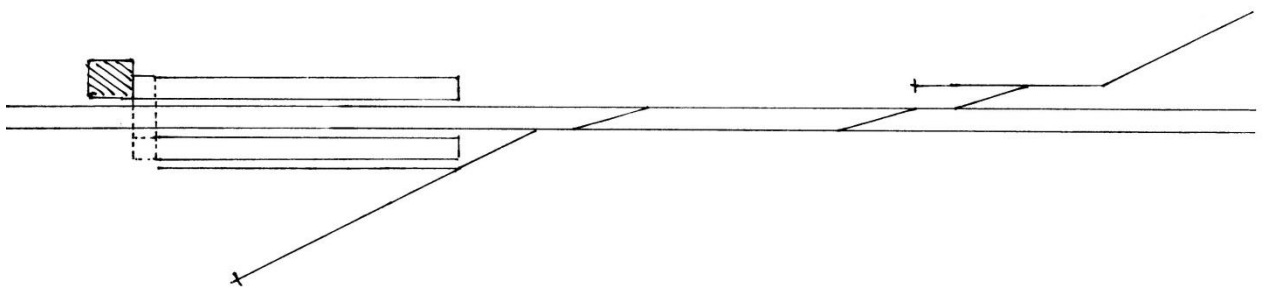


久留米駅は昭和44年3月1日に高架化されるが、昭和42年9月20日以降、櫛原-花畑間は本線西側に敷設された仮線に移行し、相対式2面2線の仮駅での営業となった。(この間は花畑駅に特急・急行が臨時停車し、緩急連絡が行われた。)

【花畑駅】

昭和7年の津福延長後の昭和8年10月26日に開業。津福延長時点では久留米～津福間に駅はなく、試験場前とで中間停留所の争奪戦を行ったが、試験場前開業の約20日後の開業となった。開業時駅北側に通る2本の道路のうちの1本に甘木～福島を結ぶ単線の三井電軌軌道(後の福島線)が走っており、平面クロスしていたが、昭和33年11月26日を限りに廃止された。この時期には、久留米駅施設改良工事に関連して試験場前方に渡り線が新設され、3番線が貨物線変更され、久留米駅の貨物取扱いが移転している。なお、このとき資材(バラス)積込みのための線が新設されている。

写真では、2面2線の相対式ホームに1本の貨物線がある。駅西側には資材置き場らしきものがあり中央を1本の線路が走っているのが確認できる。



昭和42年4月20日には、久留米駅高架化の関連で花畑駅に上下副本線が新設されるとともに、この敷地を活用して久留米から移ってきた甘木線電車の留置線が設置された。

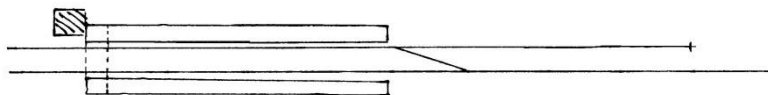
花畑―試験場前間には金丸川を挟んで 2 本の渡り線があるが、試験場前方の渡り線は、後に廃止されており、西日本車両への引込線の一部は、花畑折返し電車の折返し線として使用されている。

【試験場前駅】

昭和 8 年 10 月 6 日に開業、駅名のもととなった福岡県立工業試験場は昭和 53 年に統合され現在は存在しない。駅は 2 面 2 線の相対式ホームで、駅舎に面する国道 209 号線には、久留米自動車→連絡自動車→九州鉄道→西鉄バスと変遷を経た久留米―船小屋間のバス（50 番系統）が走っている。

線路は、試験場前を出た時点で単線となり、津福との間で国鉄鹿児島線、久大線と交差するため、津福延長開業時点から陸橋で二つの線を越えている。駅の津福方には、留置線 1 本があり、留置線の切れる部分から津福にかけて上り勾配となる。

ダイヤにある福岡発 18:59 発の試験場前行き急行は、夜間に当該留置線で留置され、翌朝の試験場前発の普通で福岡に上ったと考えられる。なお、留置線はホーム延長に関連して廃止された。

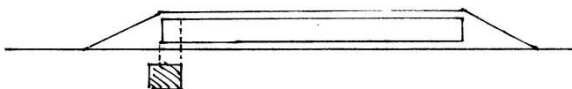


【津福駅】

現在と同じ 1 面 2 線の島式ホーム。津福駅は、大川鉄道線の停留所として大正 10 年 4 月（開業日は不詳）に開業している。久留米市の縄手と若津（現大川市）を結んだ大川鉄道は大正元年 12 月に開業したが、開業当初には津福駅はなかった。

九州鉄道が津福に延長されたのは、大川鉄道が九州鉄道の傘下に入った以降の昭和 7 年 12 月 28 日のことである。久留米―津福間は開業時 1 閉塞であり、低床ホームの大川線と高床ホームの九州鉄道線の線路が並んでいたのだろうか。

5 年後の昭和 12 年 10 月 1 日には、大川鉄道線の津福―大善寺間が改軌・電化されるとともに、柳河まで路線延長となり、大川鉄道線は、榎津線と上久留米線に分断、改軌に伴う線路の付替えに伴い直線であった駅は緩やかなカーブの駅となった。なお、駅に交換設備ができたのは昭和 17 年 4 月のことである。



ところで、写真では、津福から上久留米（国鉄久留米駅付近）まで、昭和 23 年 8 月 1 日に運休（廃止は昭和 26 年 12 月 25 日）となった上久留米線の跡がはっきりと確認できる。上久留米線のホームは駅舎を挟んで向かい側にあった模様で、一部は道路に転用されたと考えられる。

（休止以前の上久留米線については、鉄道ピクトリアル No. 668（1999/4）に、「九州鐵道あれこれ」として古澤洋一郎氏の記事がある。西鉄部会では 5 月 12 日に JR 久留米駅から津福駅まで廃線跡を歩いたが、路線跡が転用された道路を除き、はっきりした遺構は見つからなかった。）

【歴史の中の駅】 柳川駅 住所：柳川市三橋町下百町、利用者数：11,834 人/日（2010 年度）

柳川駅は、柳川市三橋町下百町に所在する天神大牟田線の駅で、福岡県南の代表的な観光地「柳川市」の玄関駅である。柳川は、立花藩の城下町として栄え、湿地帯の排水のために作られた掘割（クリーク）をどんこ船で下る川下りは、立花氏の庭園である松濤園や地元出身の詩人北原白秋の生家などとともに観光の中心となっている。

ところで、柳川駅（昭和 46 年 3 月 1 日に「柳河」から改称）が文字通り柳川市の中心駅になったのは、平成 17 年 3 月 21 日に、柳川市、山門郡三橋町、同大和町が合併し、柳川市が成立してからで、駅の場所は旧山門郡三橋町である。なお、昭和 62 年 3 月に廃止された国鉄佐賀線の筑後柳河駅も三橋町にあった。

柳河駅は、昭和 12 年 10 月 1 日の九州鉄道柳河延長に伴い開業した。開業時のダイヤは久留米以南 25 分ヘッドの運転で、開業に合わせて登場した軽量電車 21 形（200 形）が福岡と結んだ。

柳河駅は、瀬高と柳川結ぶ県道に沿って位置しているが、戦時中に柳川車庫が設置されて以降、駅舎はホームと柳川車庫に 3 方を挟まれた広場の奥に位置し、発展性が乏しかった。しかし、柳川の市街地がある西側をふさいでいた車庫が昭和 41 年 10 月に現在地に移転、西側への展開が可能となった。さらに昭和 51 年には、大牟田線の西側に国道 208 号線柳川バイパスが完成したことにより駅前の機能が向上するとともに、スーパーマーケット等が開業し、にぎやかになった。

昭和 56 年 4 月には駅舎南側に現駅舎が完成し、近代的な駅となった。