



↑平成筑豊鉄道が開業。記念すべき一番列車が伊田方面へ出発(撮影日:平成元年10月1日)

年譜(国鉄→平成筑豊鉄道)	内容
明治26年2月11日	直方→金田間(伊田線)開通(筑豊興業鉄道→九州鉄道→国有化)
明治32年3月25日	金田→伊田間(伊田線)開通(九州鉄道→国有化)
平成元年2月6日	伊田線・糸田線・田川線の廃止が決定、10月1日から新会社へ経営転換が決定
平成元年10月1日	平成筑豊鉄道開業
平成2年4月1日	中泉→赤池間に市場駅を設置 赤池→金田間に人見駅を設置 金田→橋間に上金田駅を設置
平成4年9月30日	石炭輸送の廃止
平成9年3月22日	市場→赤池間にふれあい生力駅を設置
平成15年3月22日	金田駅本社改築工事完成
平成16年3月26日	セメント輸送撤退(貨物鉄道事業廃止)
平成17年10月14日	平成筑豊鉄道再生計画策定
平成21年4月26日	門司港レトロ観光列車「潮風号」運行開始
平成22年7月14日	田川線・崎山→源じいの森間で大雨による大規模土砂流出災害が発生
平成24年7月14日	田川線・崎山→田川伊田間/糸田線で大雨による大規模土砂流出災害が発生



↑修学旅行に向かうため、方城中学校の生徒たちが一斉に金田駅へと詰めかける(撮影:昭和35年)



↑直方～上野峡間を走り鉄道と共に公共交通を支えた国鉄バス、昭和62年に廃線(撮影:昭和50年代)



↑昭和12年6月に開設され、昭和59年2月に無人駅となった旧赤池駅舎内(撮影:昭和59年)



役目を終えていく貨物列車——
しかし、その存在は受け継がれ
私たちのマイレールとして
節目の年に誕生する。

↑炭鉱閉山後もなお黒煙をあげて力強く疾走し、貨物輸送で地域経済を支え続けた蒸気機関車(撮影:昭和49年/新具重信氏)

生活線ヲ守ル

人々の生活に欠かせない存在となった鉄道。
国をも支えた線路はまさに地域の生活線だった。
鉄路の存続は生活そのものを守ることを意味していた。

人と地域を支え続けて

高度成長期の日本を支えた筑豊の石炭。鉄道は、この「黒ダイヤ」を運ぶ動脈として脚光を浴びます。明治初頭までは石炭運搬船「川ひらた」による水運輸送が主流でしたが、国策の石炭大量生産期になると、より確実に、多く、早く運べる鉄路が求められました。町内では早くも明治26年に伊田線が敷設されます。

「炭鉱の坑口へ静脈のように支線が延び、昼夜を問わず石炭を運ばなければ追いつかないほどの需要でした」と炭鉱隆盛期の伊田線を思い返す中村龍二さん。

しかし、炭都の栄華も長くは続きませんでした。昭和25年ごろから石炭から石油へとエネルギー革命が起き、炭鉱は次々と閉山。ピーク時に

は筑豊炭田から2千万トン以上の黒ダイヤを運んだ鉄道は、ついに赤字ローカル線に転落します。時代に翻弄された運炭鉄道でしたが、複線の「レール」や「駅舎」といった繁栄の面影を残しながら、休むことなく地域の人々を乗せ、走り続けました。

●interview |

元国鉄勤務
中村 龍二 さん
(金田 本町)



昭和35年に金田駅に配属されたときの仕事は事故防止に当たる踏切の番人「警手」でした。すでに炭鉱は衰退しつつありましたが、昼間は石炭の輸送で開かずの踏切となることもしばしば。踏切を渡れずに困っている様子をよく見かけるほどの往來でした。

悲願の「へいちく」誕生

国鉄の赤字路線となり、廃線へと追いつめられる伊田線。しかし、当時は大規模スーパーやコンビニなどが進出していない時代。各駅から伸びる駅前商店街はまだ賑わいを見せて、生活用品は鉄道を利用して購入する人も数多くいました。

当時、旧赤池町役場で地域住民と存続を訴え、現在は田川広域観光協会が沿線の活性化を図る太田傳さんは「地域の生活に密着する貴重な交通手段である鉄道は、生活に不可欠な存在。鉄道存続は地域と行政の共通課題であり、誰もが『自分たちの鉄道を守る』という強い意志で誓願活動を続けました」と振り返ります。各種団体も運動を展開し、行政も

懇談会などで住民と意思を統一。それらの成果が実り、平成元年、ついに地域悲願の「へいちく」が誕生します。地域の期待を背負い、さつそうとデビューした「へいちく」。地域に支えられ、10年もの間、黒字を維持しますが、過去と同じように、少しずつ時代の波に押されていきました。車社会の到来で駅前商店街が衰退し、少子化の影響で利用者が減少。開業11年目で赤字に転落して以降、厳しい経営状況が続いています。「当時の気運を取り戻さなければ、廃線につながるかねない」と危機感を募らせる太田さん。地域住民らの血のにじむような活動で死守したマイレールだからこそ、私たちは鉄道が側にあり続ける意義を見つめ直す必要があるのではないのでしょうか。

●interview |

今度は私たちが支える番です

炭鉱の閉山とともに鉄道が地域に残した功績が忘れ去られているように感じなりません。「へいちく」がピンチを迎えている今こそ、伊田線は日本の高度経済成長や戦後復興を支えた路線であることを再認識する必要があります。そして、鉄道が地域を支えてきたように、今度は地域や住民が誇りを持って「私たちのマイレール」を支えていく番なのではないでしょうか。現在、沿線市町村は「へいちく」の運営を支える負担金を支払っていますが、その



田川広域観光協会
太田 傳 専務理事

お金は皆さんの大切な血税です。だからこそ「へいちく」の現状を理解し、深く関わってほしいと思います。