

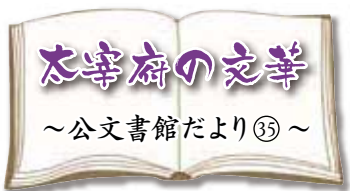
## まぼろしの鉄道敷設計画

吉塚から志免・宇美を通って筑前勝田ちくぜんかたをつなぐ国鉄勝田線は、元は筑前参宮鉄道といって大正7～8年に開業、糟屋炭田の石炭を運ぶ他、宇美八幡宮への参拝客の輸送に利用されました。昭和17（1942）年には九州電気軌道他3社と合併されて西日本鉄道となり、同19年に国有化、後に鉄道事業の再生を図る国鉄改革の過程で昭和60年に廃止となりますが、炭鉱地域を

緩やかに走る当時の情緒を懐かしむ人も未だ多いようです。

この勝田線、終点だった筑前勝田駅から現在の西鉄太宰府駅まで県道に沿うと5キロちよつと、地図上では目と鼻の先に感じられる両駅間にこれまで線路の敷設は無く、かつては「参宮」を名乗った鉄道が太宰府天満宮に達していなかったのが不思議に思えますが、実は当初、線路を太宰府まで延ばす発想はありました。

大正4（1915）年5月、宇美軌道から社名を変更した筑前参宮鉄道は、炭焼すみやくから只越ただごえ、松川まつがわを経て太宰府に至る線路の延長敷設免許を国に申請し、太宰府町会もこれを承認します。ところが8月、「すでに特許を得ている筑紫電気軌道があるので、目下の交通状態に鑑み本件敷設の必要はない」と却下されてしまいます（「延長線敷設願却下



ノ件」。実は前年、宇美軌道時代に線路延長願を出していたのですが、この時には「出願線路は筑糟軌道株式会社出願線路と並行しているので評議してほしい」という福岡県知事の副申が添えられたため取り下げとなりました（「宇美軌道延長敷設願ノ件ニ付副申」。筑糟軌道の敷設計画については、確かに大正2年6月、太宰府町会が宇美から

太宰府にかけての線路敷設を承認していますし、同年、鎮西電気軌道の線路敷設願も認めています。国や県としては、複数社が無駄に競合する事態は避けたかったのでしょうか。その後大正6年4月にも、筑前参宮鉄道が出願した鉄道延長敷設免許申請（宇美～太宰府～朝倉軌道田川停留所）に同意したことが町会議事録に見られますが、残念ながらいずれも敷設は実現しませんでした。

大正期は太宰府町で道路の整備が進んだ時期でもあります。大正5年には石坂道路更正、同7～8年には只越道路、北谷道路が竣工。当時の線路は町営道路上に敷設する計画だったため、それを見込んだ整備も一部あったかもしれません。結果線路は敷かれませんでした。昭和に入ると鉄道各社がバス事業も営む、新しい時代に入ります。

太宰府市公文書館 藤田 理子