天神大牟田線物語

◎◎19

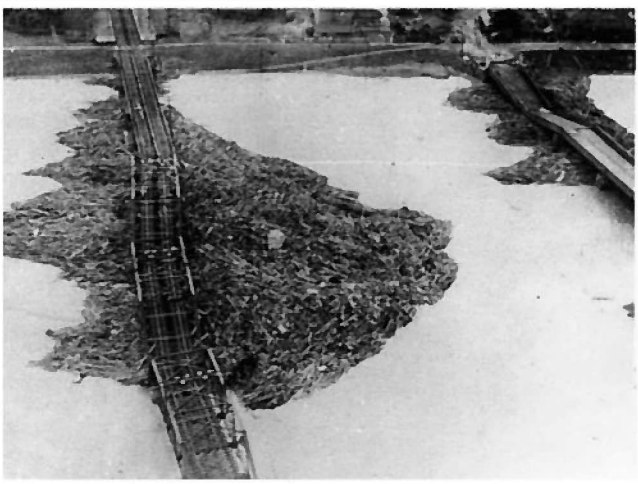
大水害 驚きの早期復旧

7月の九州豪雨で被災された方々に心からお見舞いを申し上げ、一日も早い復興をお祈り致します。

64年前の1953（昭和28）年6月、熊本以北の北部九州は未曽有の大水害に襲われました。大牟田線は小郡から久留米にかけてあちこちで水没し、列車の運行が不能になりました。

特に大牟田線最大の構築物である筑後川橋梁（3 22㍍）は、線路の下9㍍弱の高さまで増水し、大量の流木がトラス橋本体に絡み付き、橋脚を揺るがしました。上流の堤防が決壊し、流れの勢いが弱まったので崩落は免れましたが、二つの橋脚は最大で5・2㍍動き、線路は蛇行状態になってしまいました。

大手ゼネコンは「復旧に1年以上かかる」とみていましたが、自衛隊や自治体を含む地元関係者の不眠不休の働きによって、わずか1カ月で運行可能になり、国鉄や国道3号に先立って筑後川の南北をつなぐことができました。このとき、率先して作業をする松本組関係者の姿がありました。



大量の流木でゆがんでしまった西鉄の筑後川橋梁（左）
＝1953年6月26日撮影

松本組は松永安左エ門氏と深い縁があります。創業者の松本治一郎氏は福岡市の出身。福博電気軌道（福岡市内線の前身）の箱崎開業の際は、用地確保のための立ち退きに難色を示していましたが、松永氏の公益事業の理念や情熱的な説得に共鳴し、賛成に転じました。

松本氏は、松永氏の勧めもあって土木・建設業を起こし、大牟田線の敷設工事に当初から参加していたのです。

電鉄企業の創業や発展過程では、パートナーシップを結ぶゼネコンが大きな役割を果たしています。竹中工務店が関西で事業を始めたのは、阪急創業者の小林一三氏が誘致したのがきっかけで、その後は阪急百貨店建設や沿線住宅地の造成を手掛けています。

また、創業時の大阪電気軌道（現在の近鉄）の経営危機を救ったのは、困難を極めた生駒トンネルの工事代金支払いを猶予した大林組の大林芳五郎氏でした。

大牟田線も、松本組をはじめ多くのパートナーシップ企業の協力があって、安全、快適、迅速な電車運行が保たれているのです。

（西鉄広報課　吉富実）

＝水曜掲載

西日本新聞　2017年9月13日朝刊