

郷土史への扉

肥薩線百年の旅

さて、霧島市に新幹線は走っていないが、鹿児島から宮崎、大分、小倉を結ぶ日豊本線と、隼人、吉松、人吉、八代を結ぶ肥薩線があります。市内の駅としては、日豊本線は隼人、国分、霧島神宮、北永野田、肥薩線は隼人、日当山、表木山、中福良、嘉例川、

霧島温泉、植村、大隅横川の計十一駅あります。

鹿児島県内で一番古い路線は、明治三十四(一九〇二)年、当時の鹿児島線で、鹿児島―国分(現・隼人駅)間です。ちなみに、このとき開業した駅は鹿児島、重富、加治木、国分(現・隼人駅)の合計四駅で、県内で最も歴史のある駅です。

平成十六(二〇〇四)年三月に九州新幹線が新八代―鹿児島中央間で開業しました。新八代から先、博多方面も着々と工事が進んでいるようで、全線開通がとても楽しみです。



はやとの風(中福良～表木山間)

肥薩線は鹿児島線の延伸で、明治三十六(一九〇三)年一月に国分(現・隼人駅)から嘉例川、横川(現・大隅横川駅)が開業しました。九月には栗野、吉松が開業しています。明治四十一(一九〇八)年十一月には貨物駅として牧園駅(現・霧島温泉駅)が開業しました。一方、八代方面からは明治四十一年六月に人吉本線として八代―人吉間が開業しています。そして、翌年の十一月

月二十一日に人吉―吉松間が開通し、人吉本線と鹿児島線がつながり、鹿児島本線として全線開通したのです。

昭和二(一九二七)年十月に川内本線全通により、八代―吉松―鹿児島間が鹿児島本線から肥薩線に名称を変更、昭和七(一九三二)年十二月に隼人―鹿児島間が日豊本線に編入され、現在の肥薩線の路線となっています。

現在、国の登録有形文化財として県内外から多くの観光客が訪れている嘉例川駅と大隅横川駅は、当時の建築様式を残している貴重な建造物です。歴史的な建造物としては、県内のどの駅舎も嘉例川、大隅横川両駅舎にはありません。両駅とも今年で百六歳を迎えています。ところで、両駅舎が建てられたころの日本はどのような時代だったのでしょうか。

明治三十五(一九〇二)年、日本とイギリスは同盟を結びました(日英同盟)。ロシアが中国・満州を占領し続けるのに対抗したのです。翌年、日本とロシアは満州と韓国での権利をめぐる交渉を行います。しかし、交渉は行き詰まり、明治三十七(一九〇四)年、日露戦争が勃発します。この戦争はアメリカの仲裁があり、なんとか終息させることができました。

この時代の産業としては、鉱山や造船、製糸業、紡績業が発達しました。

そんな中で、鉄道は明治二十二(一八八九)年、新橋―神戸間(東海道線)が全線開通、明治二十四(一八九一)年、上野―青森間が全線開通しています。日清戦争後には青森―下関間、本州の端から端が鉄道でつながります。民間の鉄道会社も多く、近代産業の発展とともに鉄道の発達も著しいものがありました。このような時代に肥薩線は開通しているのです。

今年には肥薩線全線開通百周年ということで、沿線ではさまざまなイベントが催されるようです。新幹線一部開業とともに特急「はやとの風」や「いさぶろう・しんぺい」が走っています。さらに四月からは「SL人吉号」も走り始め、今最も注目の鉄道路線です。「はやとの風」↓「しんぺい」↓「SL人吉号」↓「つばめ」↓「きりしま」と乗り継いで一周してみてもうでしょうか。

余談ですが、肥薩線は電化されていないので、電車は走っていません。

大隅横川駅

文責 坂

