

鉄道が阿蘇に文明をもたらした。鉄道「温故知新」。

雄大なカルデラを横断し、戦後の阿蘇を大きく発展へと導いてきた鉄道。今こそ自動車の普及により利用が減ってきましたが、阿蘇市は駅を8つも持つ、まさしく鉄道のまち。先人たちの苦勞の末、80年前開通した豊肥本線の歴史を振り返り、その価値を再認識しながら、これからの「鉄道のまち阿蘇市」をどう作り上げていくか考えてみましょう。

昭和3年12月2日、寒い朝。7歳の私は、父に手を引かれ、宮地停車場(宮地駅)に行った。そこで私は初めて蒸気機関車という、人を大量に運ぶ乗り物を見た・・・(嘉悦氏談)。



大正7年の宮地停車場(現在の宮地駅)の風景。当時は熊本から宮地まで鉄道が開通しており、その後昭和3年に、難関とされた宮地―竹田間の工事が終わり熊本と大分を結ぶ148kmの豊肥本線が全線開通。嘉悦氏も父親と見に行ったという昭和3年12月2日は、宮地停車場で行われた全線開通を祝う催しで、この日は宮地駅ほか各駅でも盛んに祝い行事が行われています。九州を横断する鉄道の開通は、その後の阿蘇に大きく影響を与えました。

外輪山の東西、2ヶ所の壁を突きぬける大工事に挑む

明治18年以降、地元有志らが「教育と産業を振興し阿蘇の発展を図るには鉄道の速成!」と、国へ盛んに運動を行っていきます。特に犬飼真平氏(宮地村長)は、「文明輸入の最大動力たる鉄道敷設を緊急事業とする」と唱導。しかし、国は阿蘇の地形に何度も工事を見送ります。しかし、その後も続く熱心な運動に建設が決定。時代は大正に入ったものの、いよいよ西の難関、立野の急勾配を当時の最高技術を用いてスイッチバック工事が開始され、10年後、東の難関である5つのトンネル工事が終了。九州で最も標高が高い波野駅も完成し、先人の夢が実現しました。



宮地駅構内での69665機関車
(現在、熊本市熊本博物館に展示中)

阿蘇の鉄道の歴史

- 大正3年 大分〜中判田間開通、熊本〜肥後(1914)
- 大正5年 大津間開通(第1次世界大戦勃発)
- 大正5年 犬飼線中判田〜竹中間開通、肥後大津〜立野間開通
- 大正6年 竹中〜犬飼間開通
- 大正7年 宮地線開通(熊本〜宮地間は2時間半で結ばれる)
- 大正8年 宮地駅貨物引込線新設
- 大正10年 犬飼線緒方〜朝地間開通
- 大正13年 犬飼線朝地〜豊後竹田間開通
- 昭和3年 熊本〜大分間が全線開通し「豊肥本線」となる。高森線開通(当時東洋一の高さを誇る白川橋梁完成)
- (1928)

豊肥本線は「産業遺産」

嘉悦 渉

幼い頃から鉄道に親しみ、昭和30年「西鉄」が企画した戦後初の「筑豊電気鉄道」の建設工事に従事。複線16キ難工事を竣工開通させ鉄道敷設の大変さを身を持って経験。退職後は熊日出版文化賞の「一の宮町史」編纂などに携わり、阿蘇の歴史にも詳しい嘉悦渉さん(87歳、宮地)にお話を伺いました。

昭和3年12月2日、従来の宮地線と大飼線を結ぶ延長工事が完成し、熊本・大分間は名実ともに鉄路で結ばれ全線開通し、「豊肥本線」となりました。

開通当時の様子を九州日日新聞は「天下の名勝・泉都別府・麗郷竹田・豪壮の阿蘇を結ぶ」とし、政治・経済・文化・観光の発展大なりものとありと報じています。各駅ではお祝いの行事が盛大に催され、当時の人々の慶びが目に見えるようです。

熊本から阿蘇へ立野のスイッチバック、トンネルを抜けるとカルデラの中を汽車は走ります。宮地から坂梨の急勾配をS字型にあえぐように登ると東外輪の5つのトンネル(合計3680m)です。当



嘉悦 渉 さん

時の鉄道技術の粋を尽くしてのトンネル貫通は総工費105万圓、工事に従事した人、延べ7万2千人。その工事のほとんどが人力であったろうと思えば、いかに大変だったかと思われざるを得ません。

この鉄道の全通により、阿蘇地方の政治・経済文化・観光等の発展は目を見張るものがありました。鉄道は庶民の足としてだけではなく、汽車運行の時間的正確さは「汽車の時間のように」と信頼され、また、汽笛や蒸気の音は遠い近いにより南風・北風と察知し、翌日の天候占いにもなりました。

立野のスイッチバック、トンネル、黒川橋梁と自然を損なわずカルデラを走る鉄路、そして坂梨のS字型鉄路、東外輪を貫通する5つのトンネルなど、まさに鉄道技術の最もなるもので、先人の遺した尊い鉄道遺産でもあります。

しかし車社会となった現在、鉄道は利用者が減り歴史の彼方に消えて去ろうとしています。阿蘇の開発に多大な貢献を果たし、庶民の足とし、また、悲喜こもごも様々な人



7・2 水害では、トンネル崩壊、線路が坂梨地区まで流される被害に。その後復旧し、力強く波野高原を走る列車

昭和4年 波野付近積雪で初のラッセル車稼働

昭和19年 宮地駅舎増改築完成

昭和20年 内牧駅、米軍機攻撃で全焼、官舎で一人死亡

昭和28年 4月阿蘇山大爆発。6月大水害により8月5日まで豊肥線全線不通

昭和35年 「市ノ川駅」開駅

昭和36年 坊中駅を阿蘇駅と改称

昭和39年 国立阿蘇青年の家開所。豊肥線貨物を全面ディーゼル化。仙酔峡有料道路開通、火口東口ロープウェイ

昭和48年 豊肥線から蒸気機関車が姿を消す

昭和58年 三里木、瀬田、赤水、内牧、波野駅が無人化

昭和63年 SL「あそBOY」が熊本〜宮地間で営業開始(平成18年閉業)

昭和63年 (1988)

平成元年 「いこいの村駅」開駅

平成2年 7・2水害の被害で宮地・緒方間46.9kmが不通。

平成3年 宮地・緒方間1年3ヶ月ぶり開通

【参考文献・写真】
一の宮町史「豊肥線と阿蘇」(井上智重氏著)
詳しい内容は、この資料をご覧ください。

【阿蘇駅の年間乗客数】

昭和7年▽約7万4千人、昭和38年▽約140万人、昭和50年▽約63万3千人、平成19年▽約13万人(阿蘇登山口の駅として昭和38年に最もピークを迎える。昭和50年代くらいまでは修学旅行に列車を取り入れることも多かったが、いずれも道路網の発達により減少)

■観光と鉄道



SLあそBOYに代わり運行中の観光列車ASO「1962」

カルデラを横断する駅八つ。八つの玄関口からドラマが始まる
 「駅を降り立てば、その町がわかる：」
 地域色あふれる駅周辺づくりを

笑顔で迎える気持ちを行動に。

8つの駅それぞれで地域や団体の皆さんが様々な美化活動や駅づくりに取り組んでおられます。(写真は一部)

駅の周辺の草切り



◀手づくり座布団の設置

▼門松・しめ縄飾り寄贈



赤水駅



市ノ川駅



※観光客の利用が最も多い駅



内牧駅



いこいの村駅

無人駅だからこそ気づくおもてなしの心

